

JETRO

**原産地証明新ルールCAROTAR2020に係る緊急アンケート
結果報告書**

目次

1. 実施概要
2. 調査結果のポイント
3. 回答者属性
4. アンケート結果

1. 実施概要

- 実施期間：2020年11月19日（木）～11月27日（金）
- 対象：インド向け輸出入取引を行う日本企業（通関事務に携わる企業を含む）
- 実施目的：
 - ・ CAROTAR2020に関して日本企業が抱える問題点を定量的に把握し、今後の対応について検討するための根拠資料とすること。
 - ・ 結果を報告書の形でまとめることで、企業間の皆様の対策に役立てること。
- 実施機関：（独）日本貿易振興機構ニューデリー事務所
- 共催機関：
在インド日本国大使館、インド日本商工会、コルカタ日本商工会、バンガロール日本商工会、チェンナイ日本商工会、ムンバイ日本人会商工部、プネ日本人会商工部、アーメダバード日本人会、ハイデラバード日本人会
- 配布先：
 - ・ 在インド日本国大使館・ジェットロ作成「インド進出日系企業リスト」登録者
 - ・ 共催機関商工会・日本人会会員
 - ・ 日本商工会議所日印経済委員会会員
 - ・ 第一種特定原産地証明書（日インドEPA）申請企業
 - ・ 各関連産業団体会員
- 回答数：462件

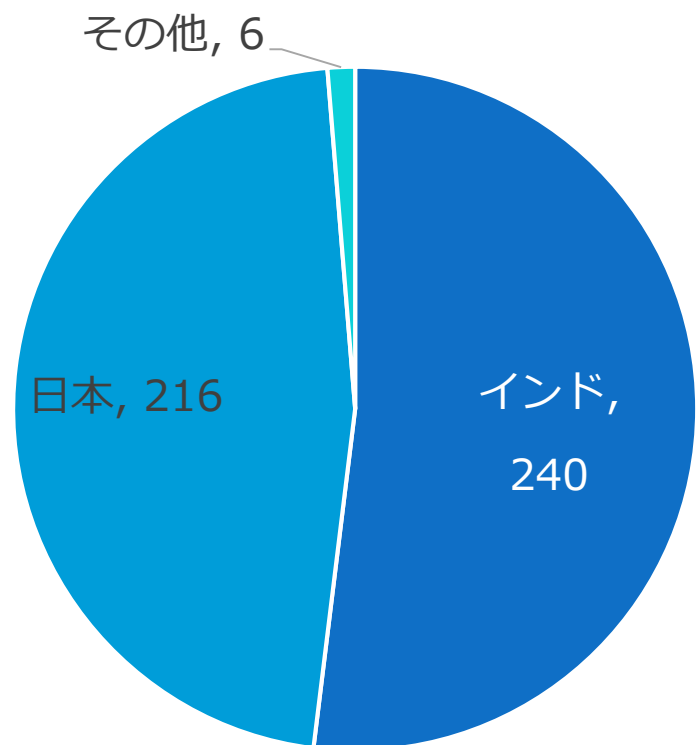
2. 調査結果のポイント

- 回答462件のうち、半数以上となる55.6%が原産地証明新ルールによる影響ありと回答。
- ナバシェバ港、チェンナイ港、デリー空港など大きな港湾・空港での問題発生件数が多い。
- 問題が発生しているFTAは日本（CEPA）が圧倒的に多く231件。
- 通関要件として追加情報の提出を求められると回答した企業は170社。また、33%の企業が輸入申告書数ベースで9割以上情報提供指示があると回答。通関時、原産地性に係る審査が厳格化している様子がうかがえる。
- 審査の厳格化により、通関に要する期間が長期化。本ルール施行以前と比べて平均8.9日追加。
- 78社が「最小限の項目のみ提出し特恵関税で通関できた」と回答。「求めに応じて詳細情報を提供し特恵関税で通関できた」とする企業は44社。詳細情報を提供できないので通常関税で通関した企業は31社。
- インド政府に望む対応で一番多かった項目は「迅速な通関」。

3. 回答者属性

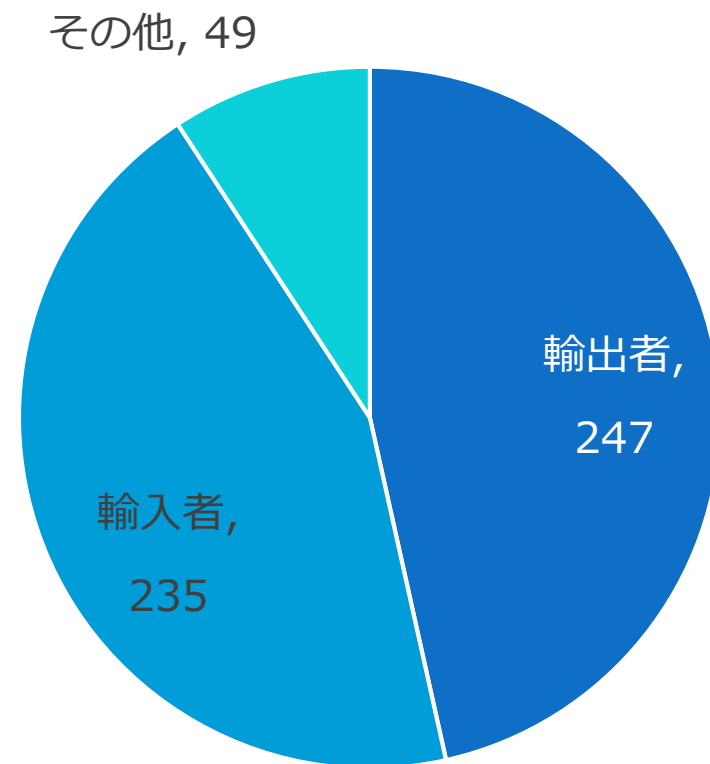
■ 回答数：462件

■ 所属先



■ インド ■ 日本 ■ その他

■ 区分

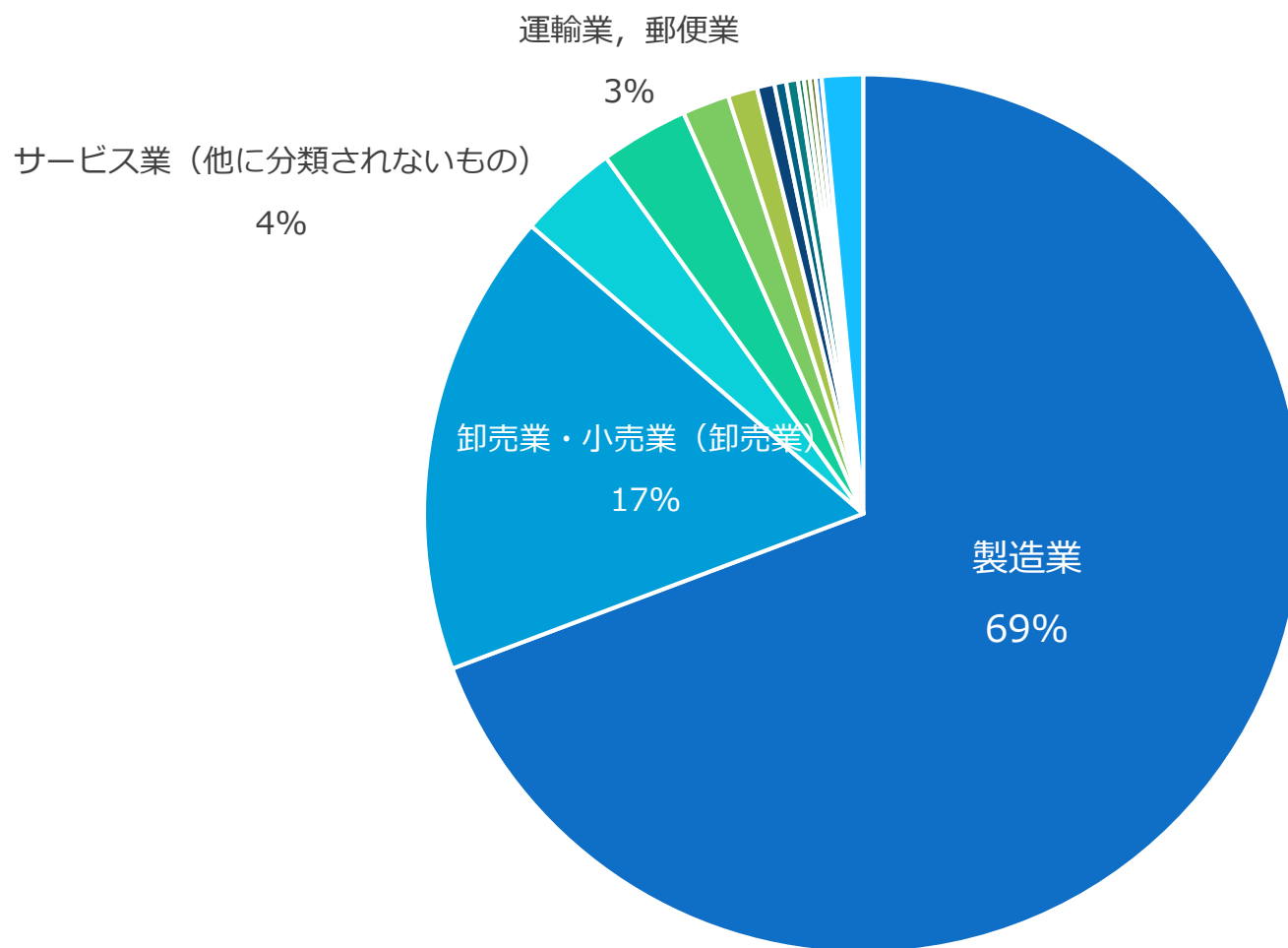


■ 輸出者 ■ 輸入者 ■ その他

3. 回答者属性

■ 業種

- 製造業
- 卸売業・小売業（卸売業）
- サービス業（他に分類されないもの）
- 運輸業，郵便業
- 建設業
- 卸売業・小売業（小売業）
- 情報通信業
- 学術研究，専門・技術サービス業
- 医療，福祉
- 農業，林業
- 電気・ガス・熱供給・水道業
- 不動産業，物品賃貸業
- 生活関連サービス業，娯楽業
- 区分不明



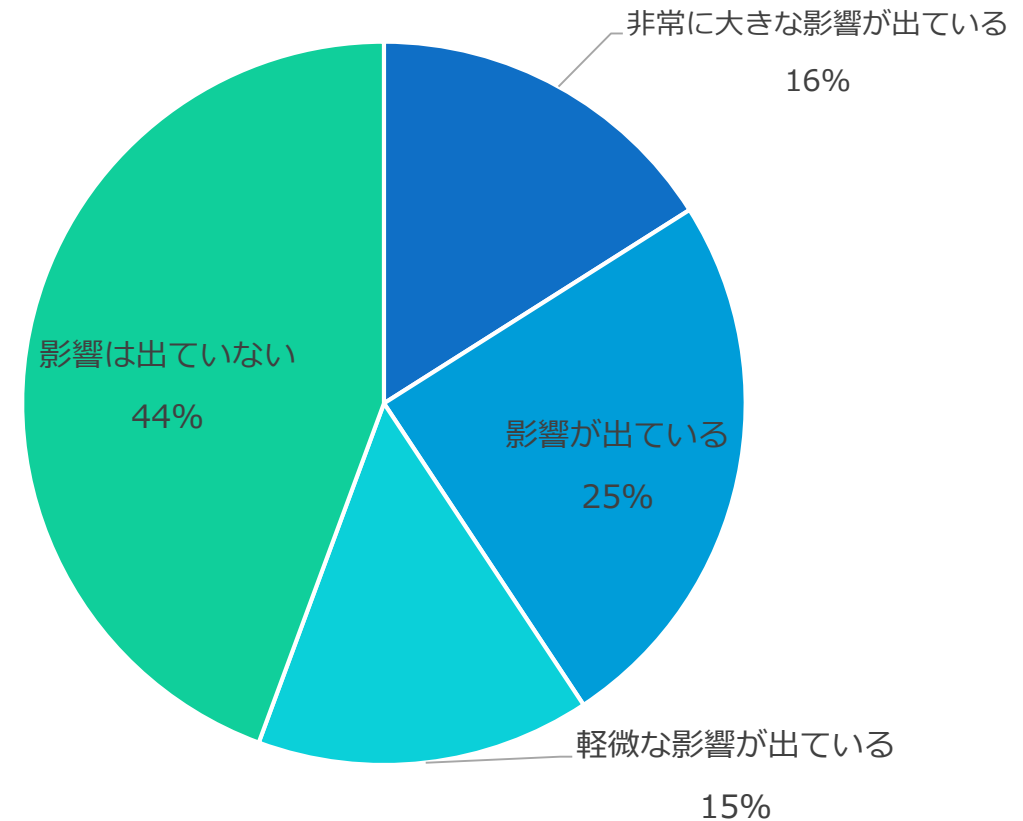
4. アンケート結果

【設問 1】

CAROTAR2020の施行により、貴社のインドへの輸出入業務にどの程度の影響がありますか？

回答数：462件

- 非常に大きな影響が出ている
- 影響が出ている
- 軽微な影響が出ている
- 影響は出ていない












【設問 2】

利用にあたり問題が発生しているFTAを選択してください。（複数回答可）

選択肢	回答数	割合	母数
インド-日本包括的経済連携協定（CEPA）	231	78%	296
インド-ASEAN貿易協定（FTA）	106	36%	
インド-タイ枠組み協定：Framework Agreement with Thailand	16	5%	
インド-韓国包括的経済連携協定：Comprehensive Economic Partnership Agreement：CEPA	14	5%	
インド-マレーシア包括的経済協力協定（CECA）	11	4%	
インド-シンガポール包括的経済協力協定/Comprehensive Economic Cooperation Agreement：CECA	9	3%	
アジア太平洋貿易協定APTA（バンコク協定）	8	3%	
SAFTA（南アジア自由貿易地域）	2	1%	
インド-チリPTA：India-Chile Preferential Trade Agreement（PTA）	1	0%	
その他	24	8%	










【設問 3】

利用にあたり問題が発生している国を選択してください。（複数回答可）

国名	回答数	割合	母数
日本	207		76%
タイ	76		28%
インドネシア	36		13%
マレーシア	26		10%
ベトナム	21		8%
シンガポール	17		6%
韓国	14		5%
フィリピン	12		4%
カンボジア	1		0%
バングラデシュ	1		0%
その他	35		13%

【設問 4】












どの地域で問題が発生していますか？
（複数回答可）

地域名	回答数	割合	母数
ムンバイ	92		34%
デリー	83		31%
タミル・ナドゥ	75		28%
ハリヤナ	48		18%
グジャラート	26		10%
カルナータカ	25		9%
ラジャスタン	8		3%
アンドラ・プラデシュ	5		2%
その他	54		20%

270

【設問 5】

以下選択肢の中で問題が発生している港・空港があれば選択してください。（複数選択可）






















空港・港湾名	回答数	割合	母数
チェンナイ港	94		39%
ナバシェバ港	90		37%
デリー空港	68		28%
ムンバイ港	52		21%
コルカタ港	10		4%
カンドラ港	7		3%
カタパリ港	7		3%
ヴィシャカパトナム港	3		1%
エンノール港	2		1%
クリシュナパトナム港	1		0%
その他	80		33%

244

【設問6】問題が発生している税関の名前をご記入ください。（自由記述）

バンガロール、デリー空港、ムンバイ、チェンナイ、アーメダバード空港、
ICD Garhi Harsaru、ガリポート、Patparganj (ppg)、Faridabad、Nhavasheva、
ICD Tughlakabad、Gurgaon、ダドリ、Jawaharlal Nehru Custom House、Petrapole、
Kochi、Goa、ICD Bangarole、ICD Irungattukottai、Vijayawada(クリシュナパトナム港)、
Sahar Andheri(E)Mumbai INBOM4、ハイデラバード空港など

【設問 7】 CAROTAR2020の施行により、どのような問題が起こっていますか？（複数回答可）

選択肢	回答数	割合	母数
本ルールが施行される前に比べて通関に時間を要している	173		61%
通関要件として情報の提出を求められた	170		60%
情報提供指示が実施される割合が高い	126		45%
コスト情報の提出を求められた	104		37%
原産地証明書様式について指摘された（署名者など）	82		29%
税関の求める情報を輸出者側から取得できない／機密情報のため輸入者側に開示できない	76		27%
通関のための追加コストが発生した	50		18%
デポジット等の納付をしないと通関できない	49		17%
FTA特惠税率の適用否認された（交渉中を除く）	47		17%
情報入手不可能と回答後も同じ情報の提出を求められた	46		16%
Faceless Assessmentの導入により、担当者を特定できず交渉が進まない	39		14%
非原産材料の情報（輸出国、量など）の提出を求められた。	33		12%
税関職員が政府通達に記載された内容に反する内容をとっている	18		6%
税関職員から賄賂を要求された	16		6%
Verification（輸出国検証）に移行したか不明	15		5%
フォーム I 提出後 15 営業日以内に特惠税率利用諾否の回答がない	13		5%
デポジットの還付時期が明示されない	12		4%
フォーム I の提出を抑止された	10		4%
輸入者から通関のための追加コストの負担を求められた。	8		3%
輸入者がフォーム I の提出を拒み、代わりに輸出者に原産性を証明する追加文書の税関宛提出を求められた	4		1%
その他	62		22%

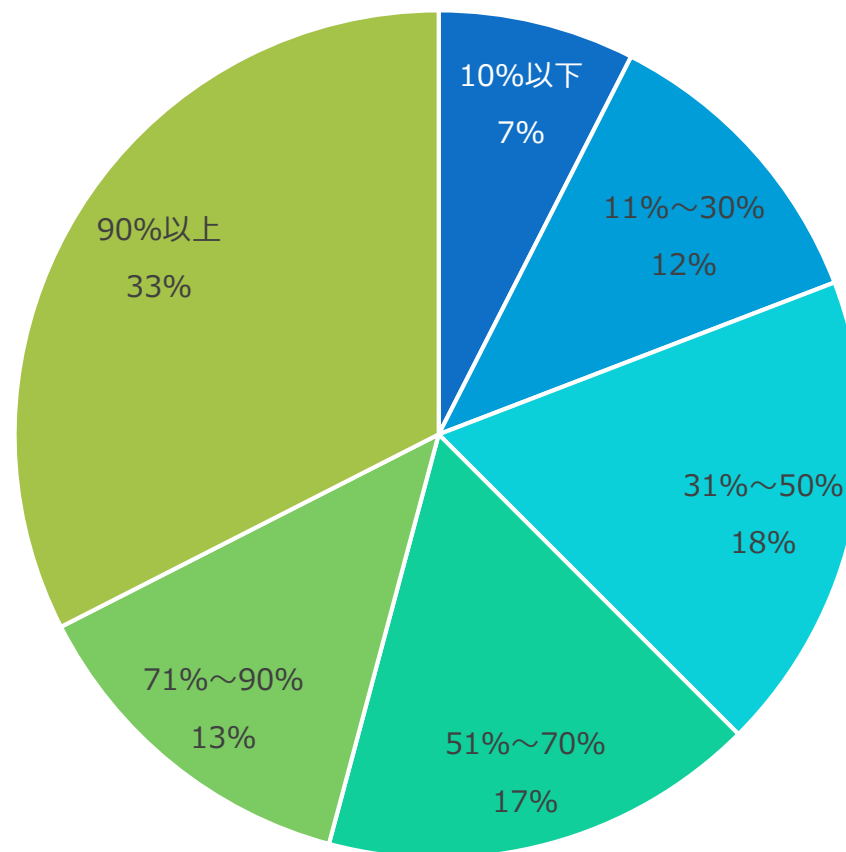
283

【設問8】

設問7で「情報提供指示が実施される割合が高い」を選択した方にお伺いします。情報提供指示が行われる割合を教えてください（輸入申告書数ベース）。

回答数：120件

- 10%以下
- 11%～30%
- 31%～50%
- 51%～70%
- 71%～90%
- 90%以上



【設問9】

設問7で「本ルールが施行される前に比べて通関に時間を要している」を選択した方にお伺いします。追加でかかっている日数を教えてください。 おおよその日数で結構です。

※以前は5日間だったところ14日間になった場合、14-5で「9日間」と回答。

※集計の都合上、●日～●日というような幅のある回答ではなく中間値をご記入ください。

回答企業156社の平均値・・・**8.9日**

【設問10】

設問7で「通関のための追加コストが発生した」を選択した方にお伺いします。おおよそどの程度の追加コストが発生しましたか？

※単位はルピーです。

※集計の都合上、●ルピー～●ルピーというような幅のある回答ではなく、中間値をご記入ください。

回答企業34社の平均値・・・**124万3,287ルピー**

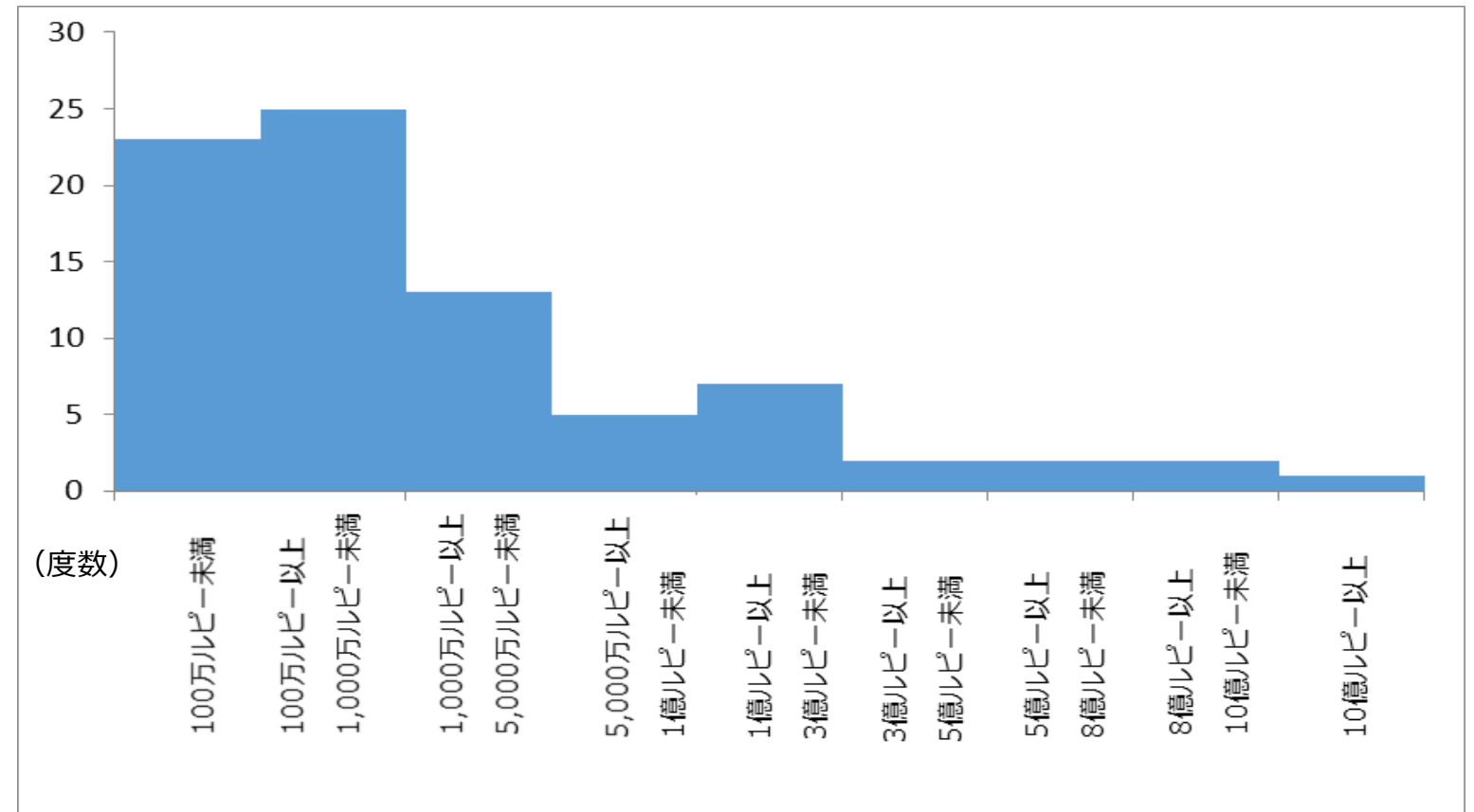
【設問11】

前会計年度において利用したFTAベネフィットの額とCAROTAR導入によって悪影響を受けると見込まれる額について教えてください。おおよその額で構いません。

※単位はルピーです。

※集計の都合上、●ルピー～●ルピーというような幅のある回答ではなく、中間値をご記入ください。

＜回答の分布＞











回答企業80社の平均値・・・

1億805万8422.5
ルピー

【設問12】

設問7で「通関要件として情報の提出を求められた」を選択し、かつ情報の提出にあたりフォームIを利用した方にお伺いします。提出後、どのような状況になりましたか？（複数選択可）

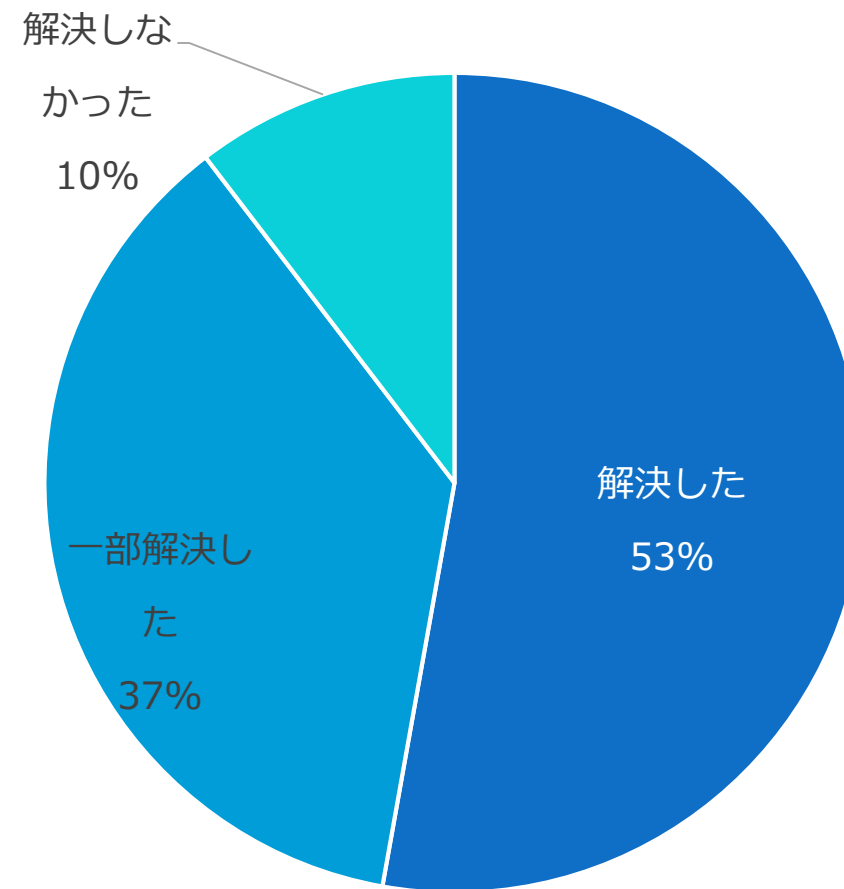
選択肢	回答数	割合	母数
最小限の項目のみ提出し特恵関税で通関できた	78		54%
最小限の項目以外に詳細情報（価格等）の求めに応じて提供して、特恵関税にて通関できた	44		30%
最小限の項目以外の詳細情報の求めに対して、提供できないので、通常関税で通関した。	31		21%
最小限の項目以外の詳細情報の求めに対して、提供できないため、通関できていない	16		11%
フォームIを提出し、受領後15日が経過しても、税関から回答を得ておらず、通関できていない	15		10%
最小限の項目以外の詳細情報の求めに対して、提供できないので、特恵関税と通常関税の差額をdepositして通関した	14		10%
最小限の項目以外の詳細情報の求めを拒否したところ、税関が輸出国の原産地証明発行者にVerificationを求めることになった。	10		7%
その他	17		12%

145

【設問13】 問題に対して、これまでどのような対応を講じましたか？（複数選択可）

選択肢	回答数	割合	母数
フォーム I を用いて情報を提出した	154	63%	243
FTA税率の適用を諦め、通常の間税を支払って通関を行った	71	29%	
FTA税率を適用するよう税関と交渉した	29	12%	
FTA税率と通常の間税の差額の保証金を納めて通関を行った	26	11%	
税関責任者に対してレターを発出した	22	9%	
会計ファームやコンサルティング会社のサポートを求めた	22	9%	
その他	47	19%	

【設問14】 対策の結果、問題は解決しましたか？

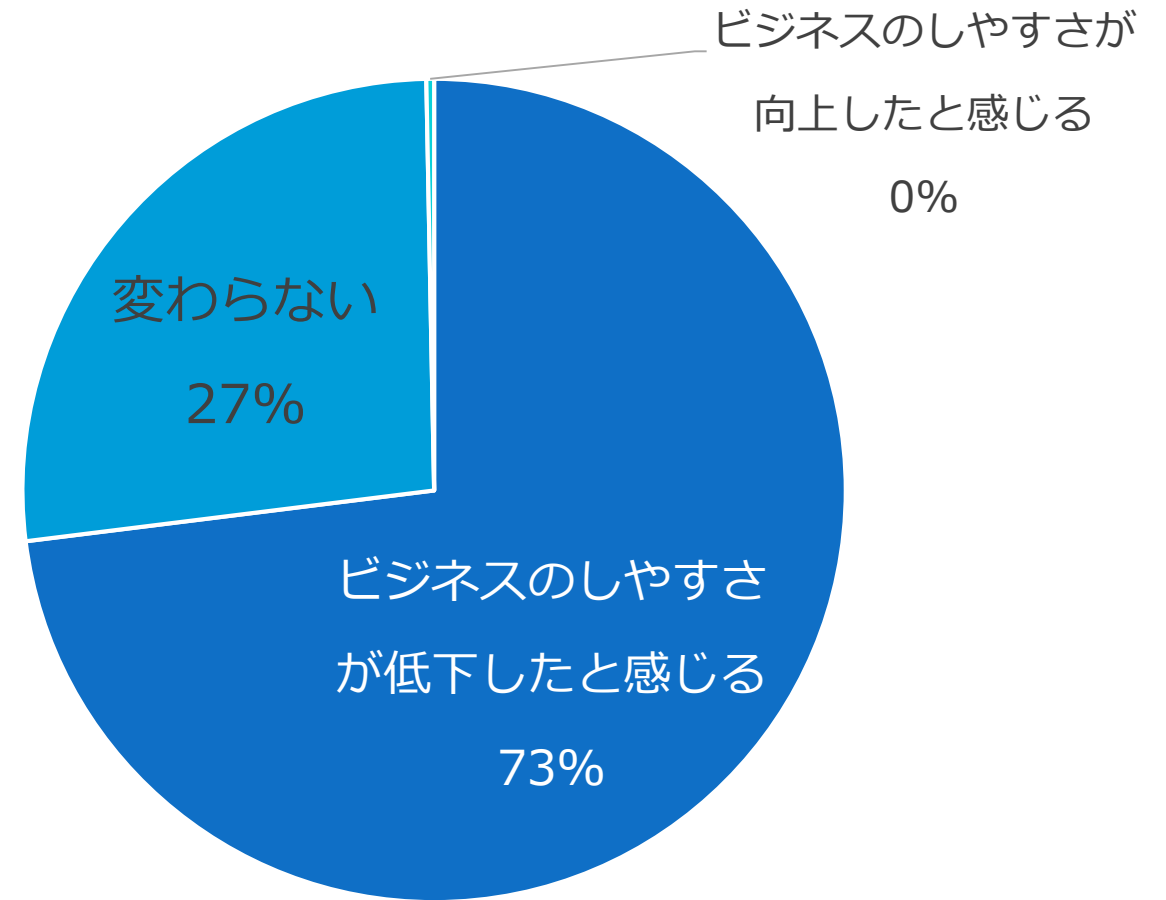


■ 解決した ■ 一部解決した ■ 解決しなかった








【設問15】

CAROTAR2020の施行と運用により、インドとのビジネスのしやすさ（Ease of Doing Business）がどう変化したと感じますか？

- ビジネスのしやすさが低下したと感じる
- 変わらない
- ビジネスのしやすさが向上したと感じる



【設問16】 インド政府に対してどのような対応を望みますか。

選択肢	回答数	割合	母数
迅速な通関	283	 86%	329
ガイドラインに記載された手続きの遵守（書類を提出してから15日以内の回答、コスト情報の提供は不要等	141	 43%	
検証プロセスの簡略化	130	 40%	
コンプライアンスの遵守（賄賂要求の撲滅等）	121	 37%	
貨物を通関させた後での情報提供指示	92	 28%	
通関を通すために支払った保証金の迅速な還付及び還付時期の明確化	77	 23%	
その他	34	 10%	

主なコメント ※多く寄せられた同趣旨の意見を事務局にて一般化して記載しています。

- 現在、ルール施行当初よりは徐々に対応に慣れてきたように思う。何度か通関を経験した後は、ある程度スムーズに準備する事が出来る様になってきているが、通関に時間は要している。
- 通関の遅れにより納品先顧客にも影響が出かねない。自社生産の場合は工場での生産スケジュールに遅れが出る可能性がある／すでに出ている。
- 税関の職員がルールを十分に理解していないように思われる対応があった。また、職員による対応や求めてくる書類にばらつきがある。
- 原産性の証明に関し、何度も同じ内容の書類の作成、提出を求められた。
- 輸入品のコストに関する情報提供を求められるケースが発生している。
- 保証金の還付について保証がない。インド政府への改善要求を希望する。
- 納期を守るために通常関税扱いで数コンテナを通した。
- 輸出者側や製造者側のレターヘッドを求められた。担当者によって輸入者のレターヘッドでよいか輸出者のレターヘッドを求められるか、ばらつきもある。

以上

■本アンケートについての問い合わせ先

ジェトロ ニューデリー事務所（担当：村橋、磯崎）

メール:IND@jetro.go.jp

※恐れ入りますが、ジェトロ海外事務所では当該国進出日系企業様以外のお問い合わせは承っておりません。本アンケートについて以外の個別の貿易投資に係るご相談は、インド関連のものであってもまずはジェトロの貿易投資相談サービスへお申込みいただくか、最寄りのジェトロへご相談ください。

- ・ 貿易投資相談サービス

<https://www.jetro.go.jp/services/advice/>

- ・ ジェトロ国内事務所一覧

<https://www.jetro.go.jp/jetro/japan/list.html>

- ・ ジェトロ海外事務所一覧

<https://www.jetro.go.jp/jetro/overseas/>