

アジアの貿易現場で起こる諸問題と実態

2020年6月16日

日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部アジア大洋州課
小林 恵介

(略歴)



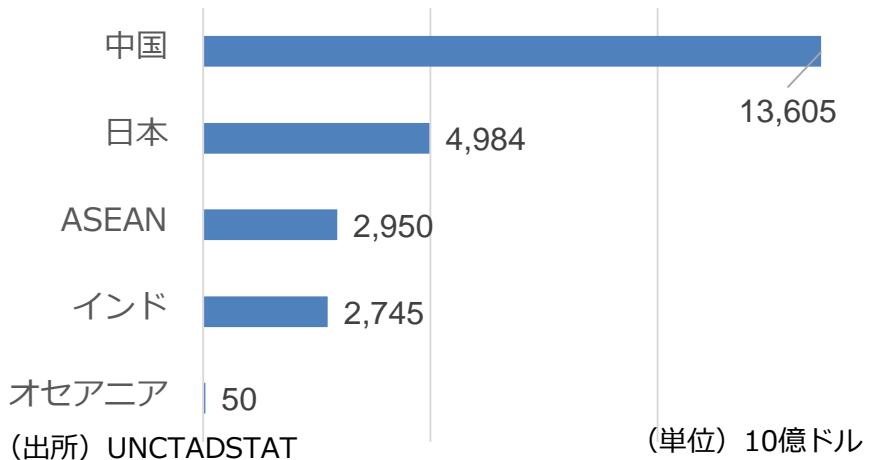
海外調査部アジア大洋州課 課長代理
小林 恵介 (こばやし けいすけ)

2003年、ジェトロ入構。ジェトロ・ハノイ事務所勤務（2008～2012年）。2015年より現職。専門は、ベトナム経済を中心としたメコン地域の調査。

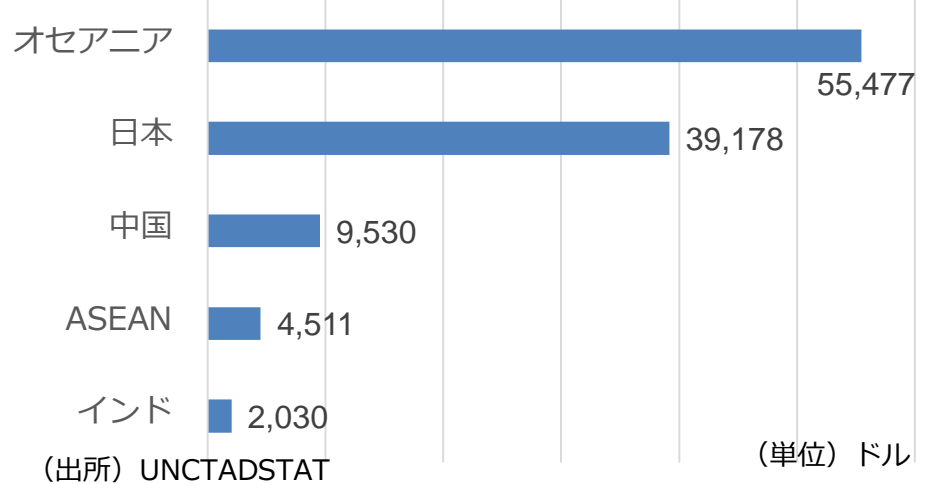
主要業績として『世界に羽ばたく！熊本産品』（単著）ジェトロ、2007年、『ベトナムの工業化と日本企業』（部分執筆）、同友館、2016年、『分業するアジア』（部分執筆）、ジェトロ、2016年など。

(はじめに) アジアの概要

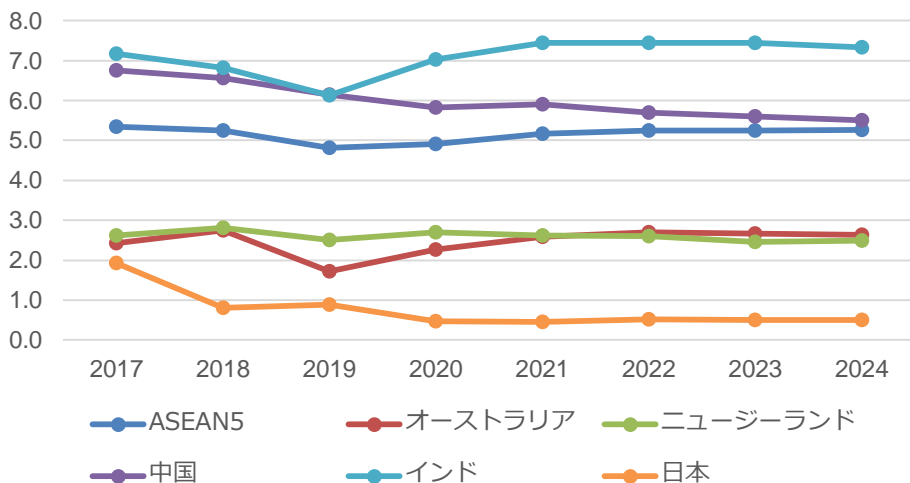
経済規模：各国・地域の名目GDP比較（2018）



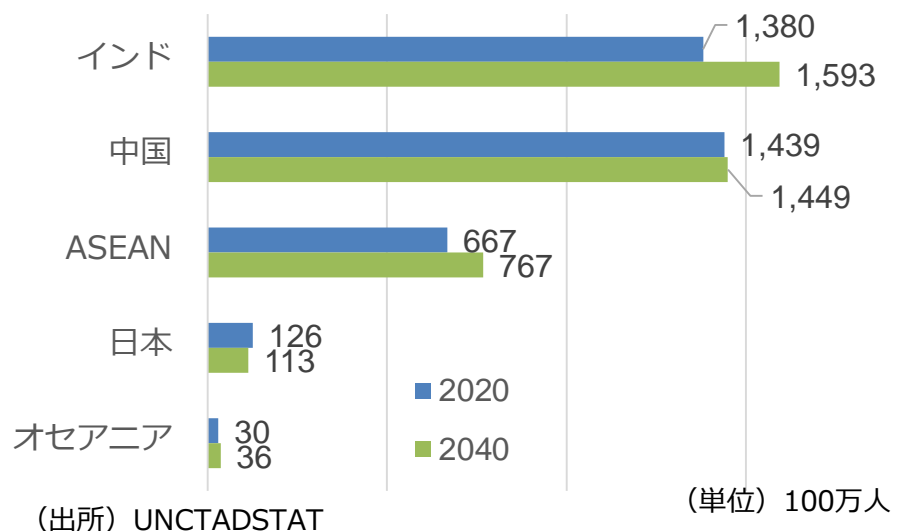
豊かさ：各国・地域の一人当たりGDP（2018）



成長度：各国・地域の実質GDP成長率（%）



人口：2020年と2040年の推計

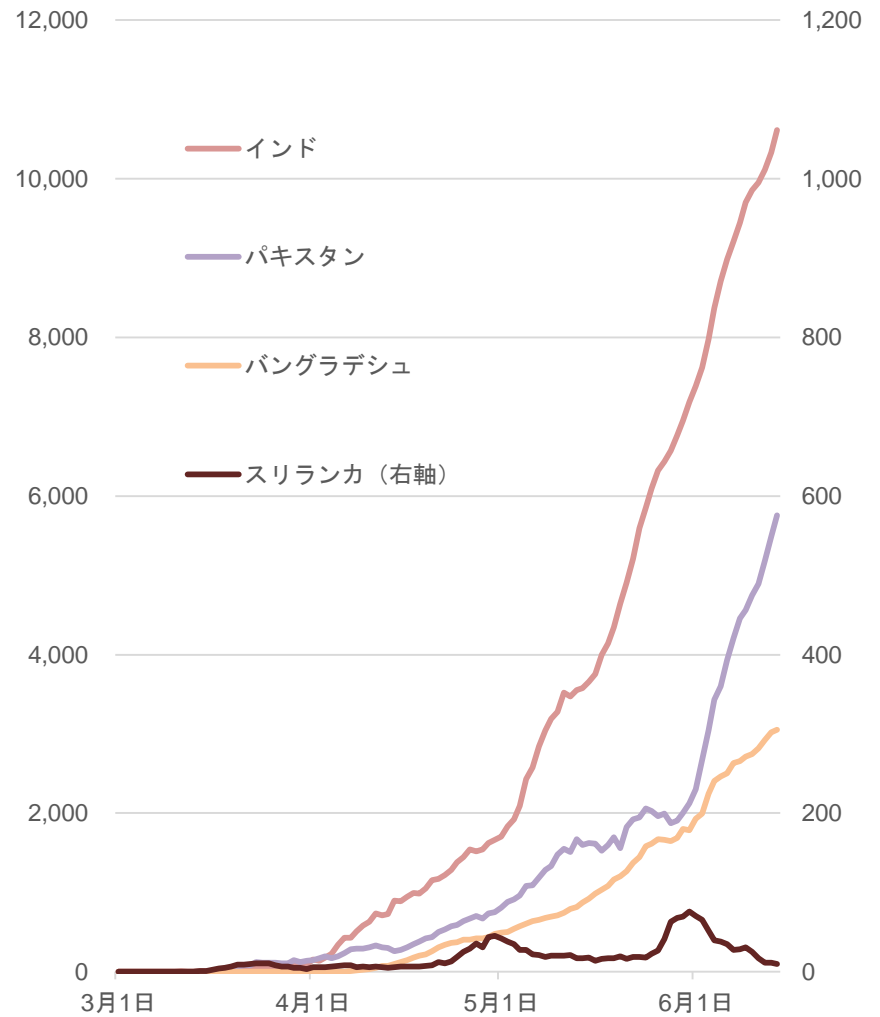
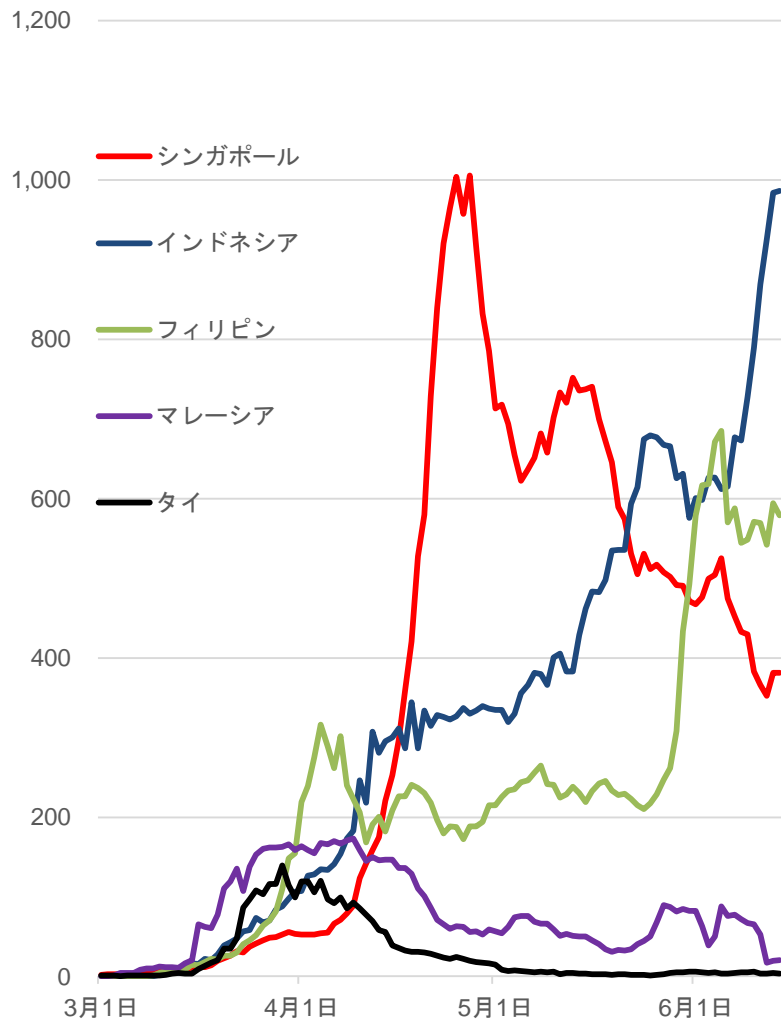


(出所) 国際通貨基金 世界経済見通し (2019年10月版)

(参考) 新型コロナの各国への影響



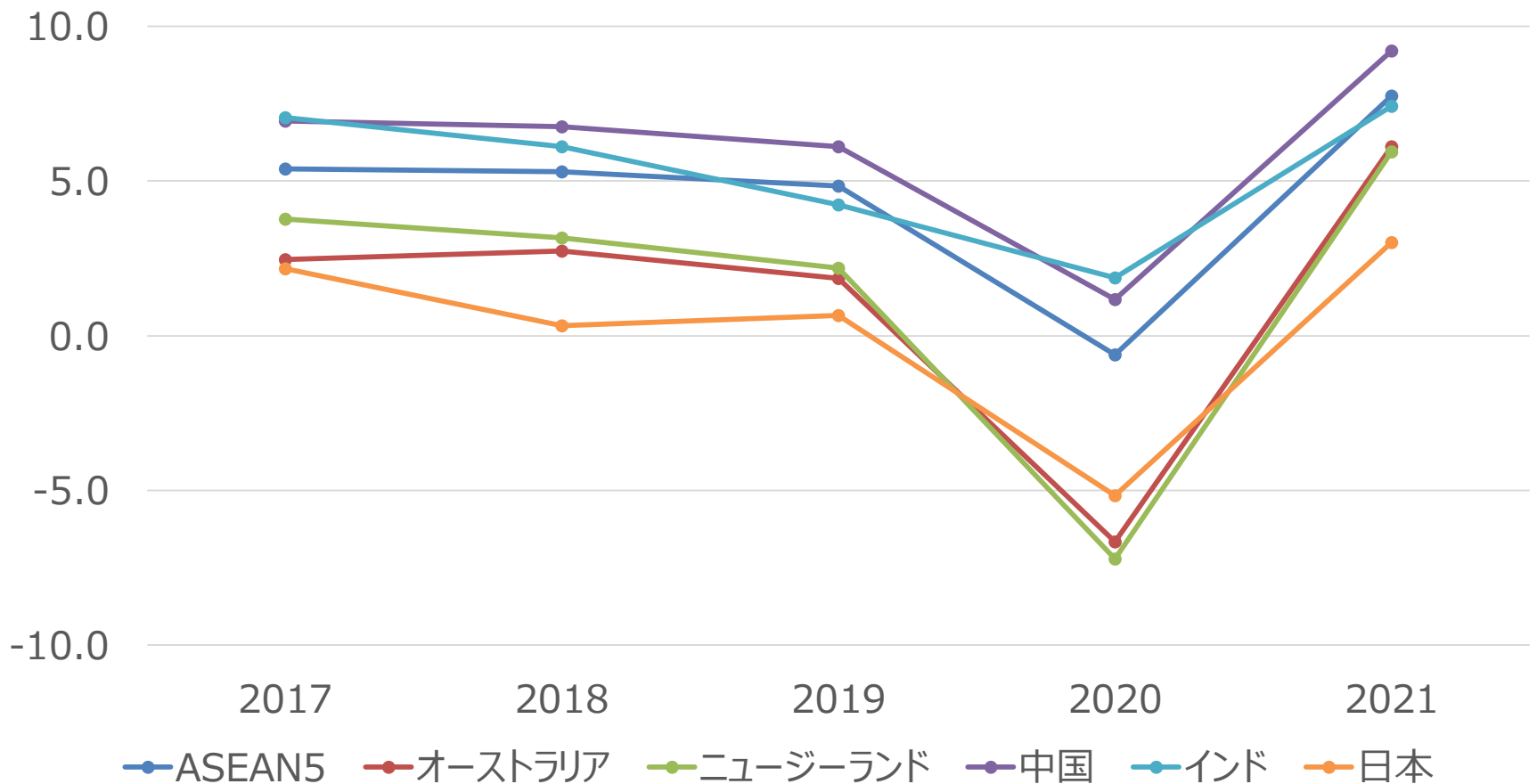
ASEAN5カ国と南西アジア主要国の日ごとの新型コロナ感染者数（7日間移動平均）



出所：WHO“Coronavirus disease (COVID-2019) situation reports“ 6月14日時点。3月以降。

(参考) 新型コロナの各国への影響

成長度： 各国・地域の実質GDP成長率 (%)

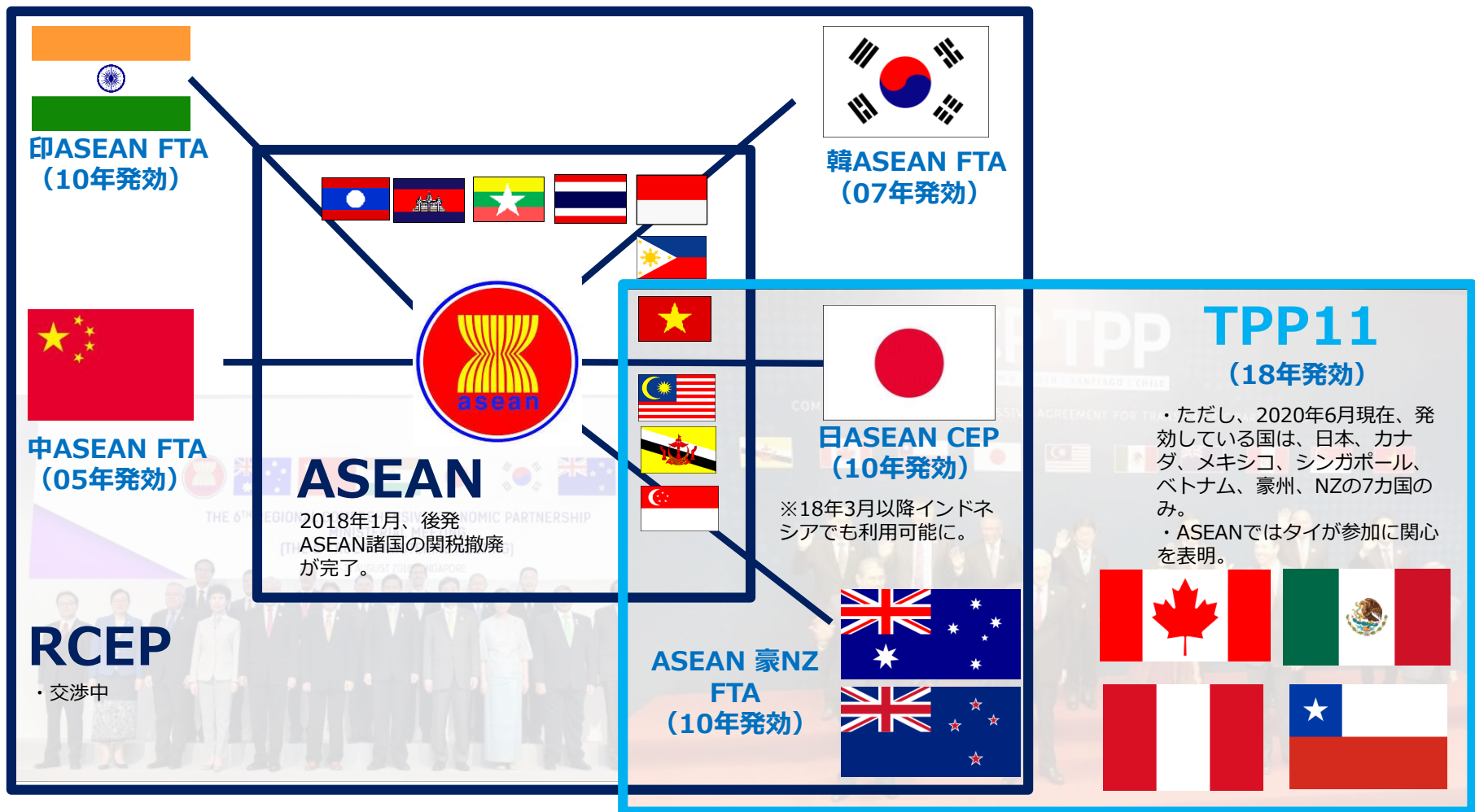


(出所) 国際通貨基金 世界経済見通し (2020年4月版)

地域経済統合枠組み（ASEANを中心に）



- ✓ ASEANはASEAN自由貿易地域（02年）、「ASEAN+1 FTA」（05年～10年）、RCEP（交渉中）と、ASEAN中心性を保ちつつFTA網を拡充。
- ✓ TPP11はASEANのこれまでのFTAに比べ高度かつ多面的で、ASEAN加盟国でも対応が異なる。

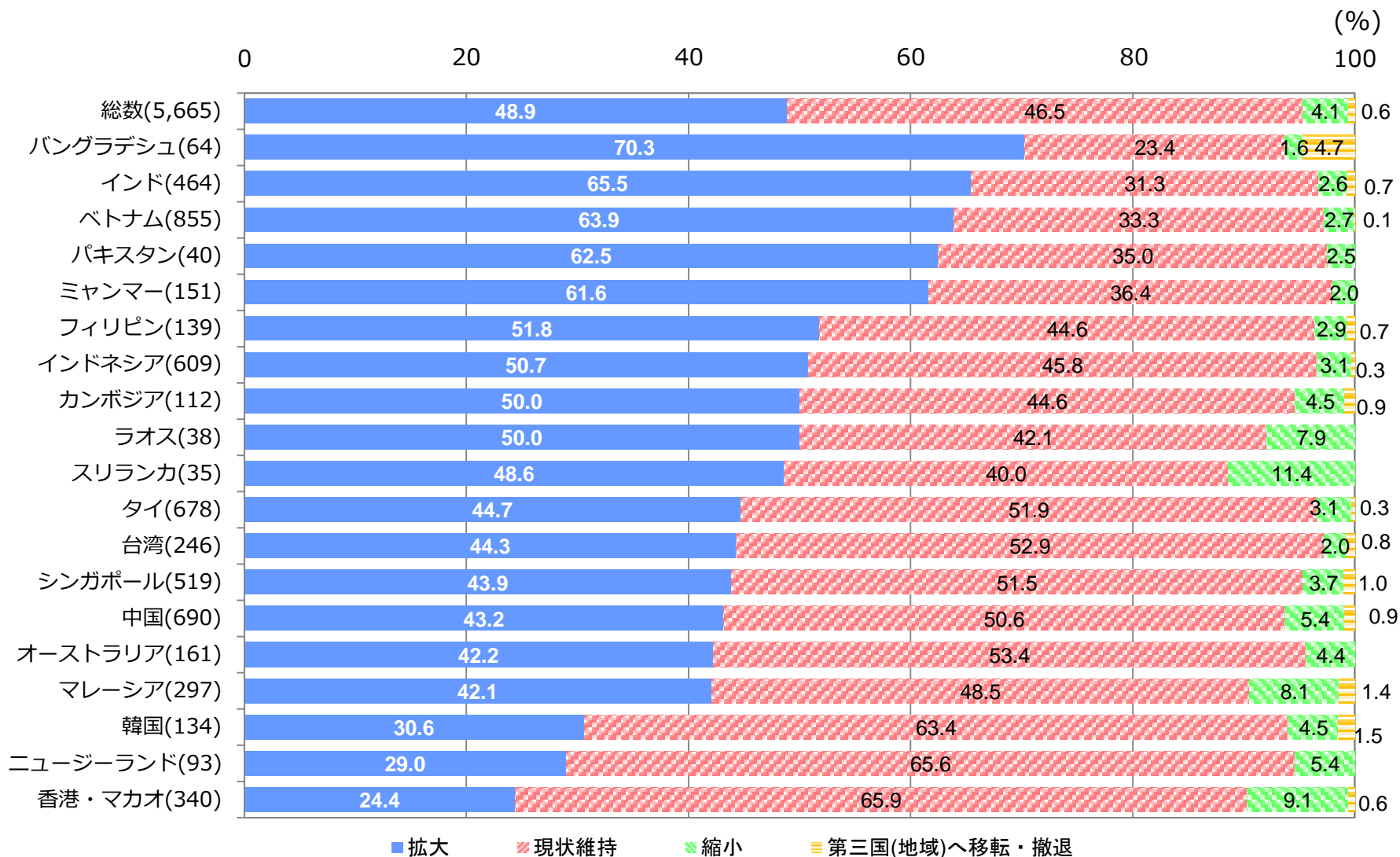


（出所）ジェトロ「EPA活用マニュアル」各版および各FTA/EPA譲許表を基にジェトロ作成。

アジアにおける日系企業の事業拡大意欲



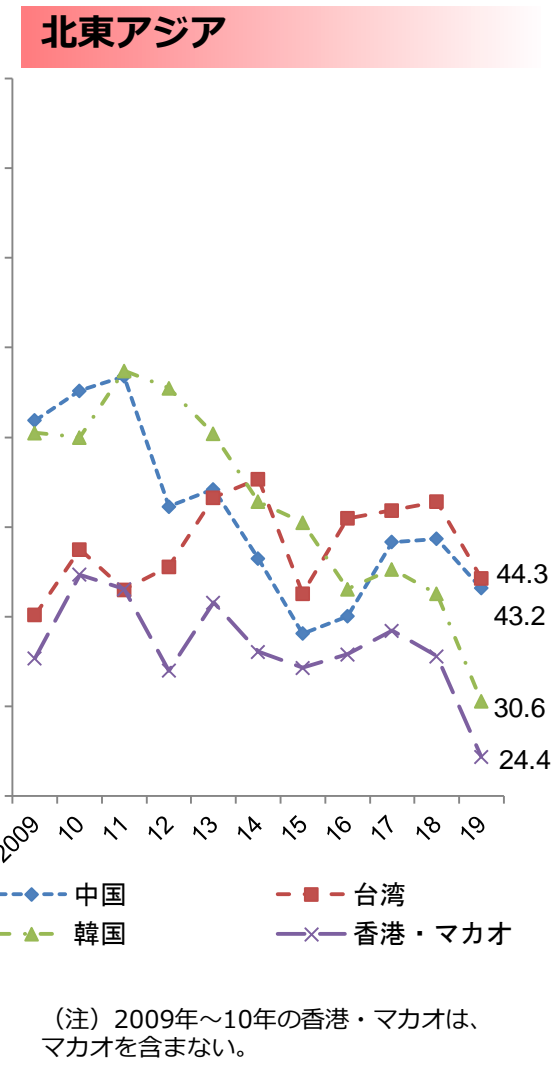
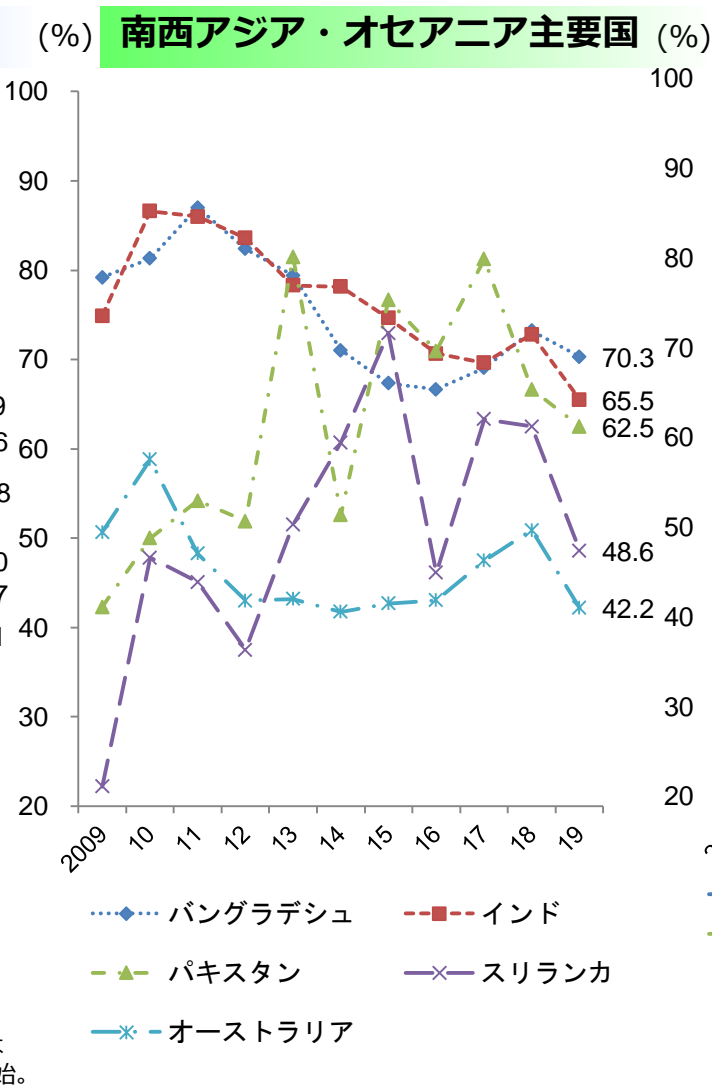
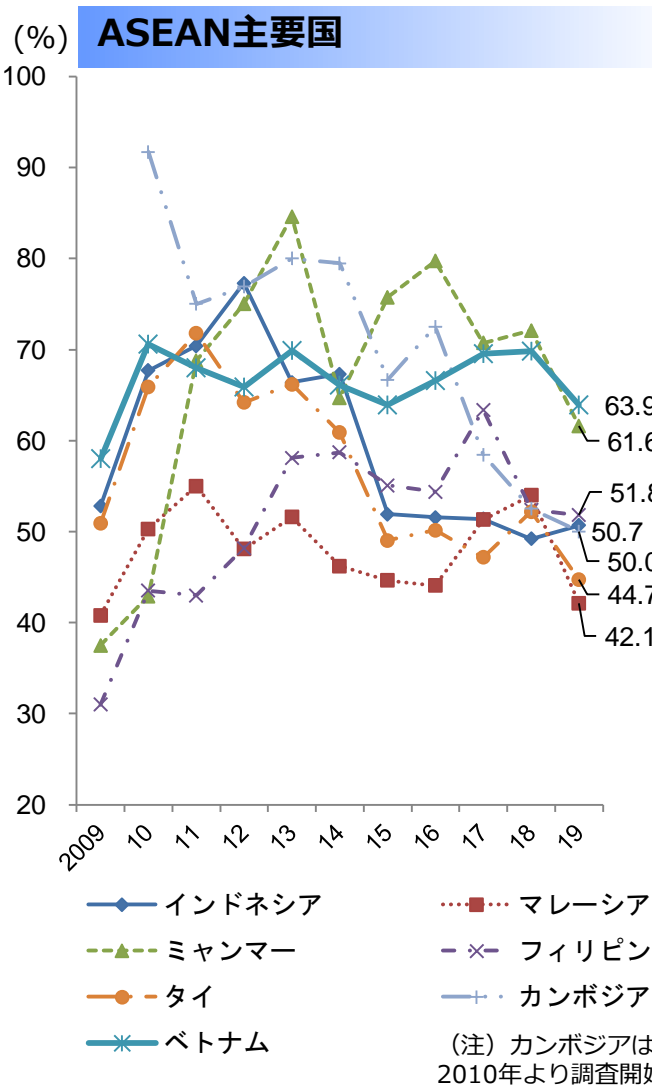
今後1～2年の事業展開の方向性（国・地域別）



出所：2019年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

アジアにおける日系企業の事業拡大意欲（推移）

今後1～2年で事業を「拡大」とする比率の推移（2009～19年）





アジアの貿易円滑化の課題

貿易円滑化に関する世界的な動向とその効果

- 世界貿易機関（WTO）の貿易円滑化協定が2017年2月に発効。
- 同協定の完全な履行により、削減される貿易コストは、平均で14.3%、工業製品で18%、農産品では10.4%。年間1兆ドル分の貿易額増加。
- 輸入に掛かる日数は1.5日間短縮、輸出に掛かる日数は2日間短縮。



関税削減が進む中で、貿易手続きをよりスムーズに、早く、効率的に進める円滑化措置に注目

WTO貿易円滑化協定の概要

第1節の条項

| 条項 | 項目名 |
|------|---|
| 第1条 | 情報の公表及び入手可能性 |
| 第2条 | 意見の表明の機会、効力発生前の情報及び協議 |
| 第3条 | 事前教示 |
| 第4条 | 意義の申立て又は審査の請求のための手続 |
| 第5条 | 公平性、無差別待遇及び透明性を向上させるためのその他の措置 |
| 第6条 | 輸入及び輸出について又はそれらに関連して課する手数料及び課徴金並びに罰に関する規律 |
| 第7条 | 物品の引取り及び通関 |
| 第8条 | 国境機関の協力 |
| 第9条 | 税関の管理下における輸入を予定している物品の移動 |
| 第10条 | 輸入、輸出及び通過に関連する手続 |
| 第11条 | 通過の自由 |
| 第12条 | 税関協力 |

- 貿易円滑化協定は全3節、24条で構成。
□第1節は、**各国が実施すべき貿易円滑化措置**について記載。
□第2節は、「開発途上加盟国及び後発開発途上加盟国に対する特別なかつ異なる待遇の規定」
□第3節は、「制度上の措置及び最終規定」
- 第1節では、インターネットによる情報の公開義務、事前教示制度の整備、各種貿易手続きのシングル・ウィンドウ化推進、貨物引き取りまでの平均時間の設定および公表などが挙げられている。
- 第2節では、開発途上国や後発開発途上国が、第1節の条項をいつ実施するのか、実施日をいつまでにWTOに通知すべきかをA～Cに区分している。

出所：世界貿易機関を設立するマラケシュ協定を改正する議定書、ジェトロセンサー「貿易円滑化」で貿易コスト削減」（2014年5月号）

各国・地域は貿易円滑化協定の100%実施を目指す

| 国・地域 | 実施率 |
|----------|-------|
| 中国 | 100.0 |
| 韓国 | 100.0 |
| 台湾 | 100.0 |
| 日本 | 100.0 |
| オーストラリア | 100.0 |
| ニュージーランド | 100.0 |
| シンガポール | 100.0 |
| タイ | 97.1 |
| マレーシア | 94.1 |
| フィリピン | 94.1 |
| インドネシア | 88.7 |
| カンボジア | 73.5 |
| インド | 72.3 |
| ベトナム | 26.5 |
| ラオス | 21.0 |
| ミャンマー | 5.5 |

- WTO貿易円滑化協定では、各措置が区分A（実施済み）、区分B（移行期間を経て実施予定）、区分C（援助や支援を受けて実施）の3つに分類。**各国では区分Aの割合を100%にすべく、制度や運用の改善を実施。**
- 各国の未達成（区分B、区分C）項目は様々。例えば、タイ、マレーシアでは第11条「通過の自由」が未達成。同条は内陸国などで、隣国から隣国へと運ばれる貨物が自国を通過する運送を妨げないという内容。タイ、マレーシアでは同条9項の「物品到着前の通過に関する書類・データの事前提出・手続処理」の部分が実施できていない。
- ただし、**この実施率は各国・地域の自己申告ベースによるもので、実態との乖離が生じている可能性あり。**この点、現地で事業展開する企業からの声を基に、実際の状況を確認することが必要。

日系企業進出は中国、ASEAN、インドで活発に

日本企業の現地法人企業数の推移

| 国・地域名 | 2007 | | | | 2018 | | | | 変化率 |
|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | 製造業 | 非製造業 | 合計 | 構成比 | 製造業 | 非製造業 | 合計 | 構成比 | |
| 全地域 | 8,318 | 8,414 | 16,732 | 100.0% | 11,344 | 14,889 | 26,233 | 100.0% | 56.8% |
| 米国 | 1,178 | 1,437 | 2,615 | 15.6% | 1,090 | 1,963 | 3,053 | 11.6% | 16.7% |
| EU | 841 | 1,443 | 2,284 | 13.7% | 807 | 1,852 | 2,659 | 10.1% | 16.4% |
| 中国 | 2,485 | 1,296 | 3,781 | 22.6% | 3,799 | 2,735 | 6,534 | 24.9% | 72.8% |
| 香港 | 285 | 596 | 881 | 5.3% | 205 | 1,015 | 1,220 | 4.7% | 38.5% |
| 台湾 | 356 | 344 | 700 | 4.2% | 393 | 568 | 961 | 3.7% | 37.3% |
| ASEAN | 2,221 | 1,646 | 3,867 | 23.1% | 3,666 | 3,775 | 7,441 | 28.4% | 92.4% |
| インド | 107 | 67 | 174 | 1.0% | 293 | 309 | 602 | 2.3% | 3.5倍 |
| オセアニア | 106 | 307 | 413 | 2.5% | 92 | 473 | 565 | 2.2% | 36.8% |

出所:経済産業省「海外事業活動基本調査」を基にジェトロ作成

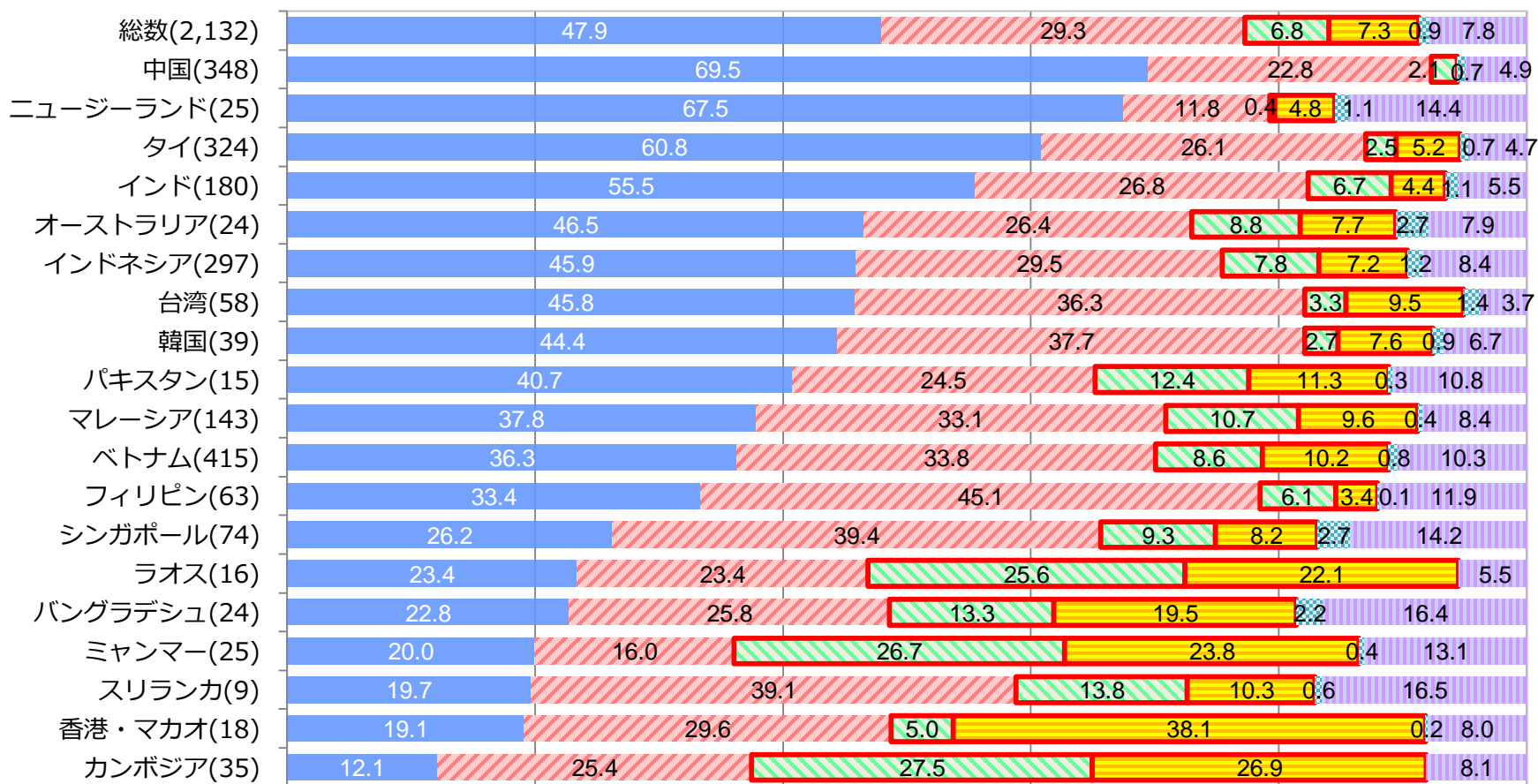
注:公表されている最新統計(2020年6月時点)の2018年度実績と、国・地域別、業種別について同じ分類でさかのぼることができる統計の2007年度実績を比較。

アジアの日系企業の調達先は日、中、ASEAN

製造業のみ

原材料・部品の調達先の内訳
(国・地域別、合計が100%になるよう回答)

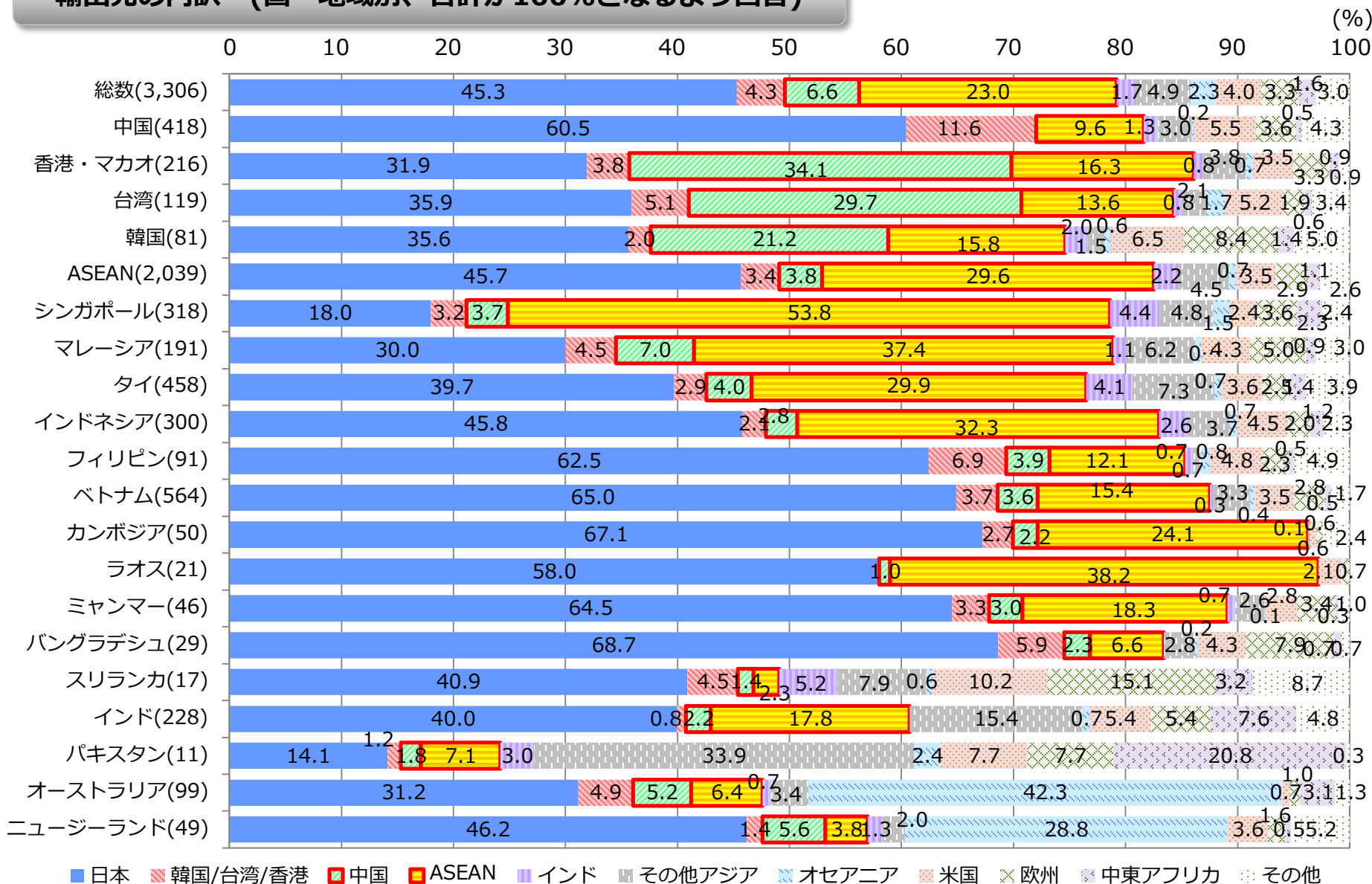
■ 現地 ■ 日本 ■ ASEAN ■ 中国 ■ 米国 ■ その他 (%)



出所：2019年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

アジアの日系企業の輸出先も日、中、ASEAN

輸出先の内訳 (国・地域別、合計が100%となるよう回答)

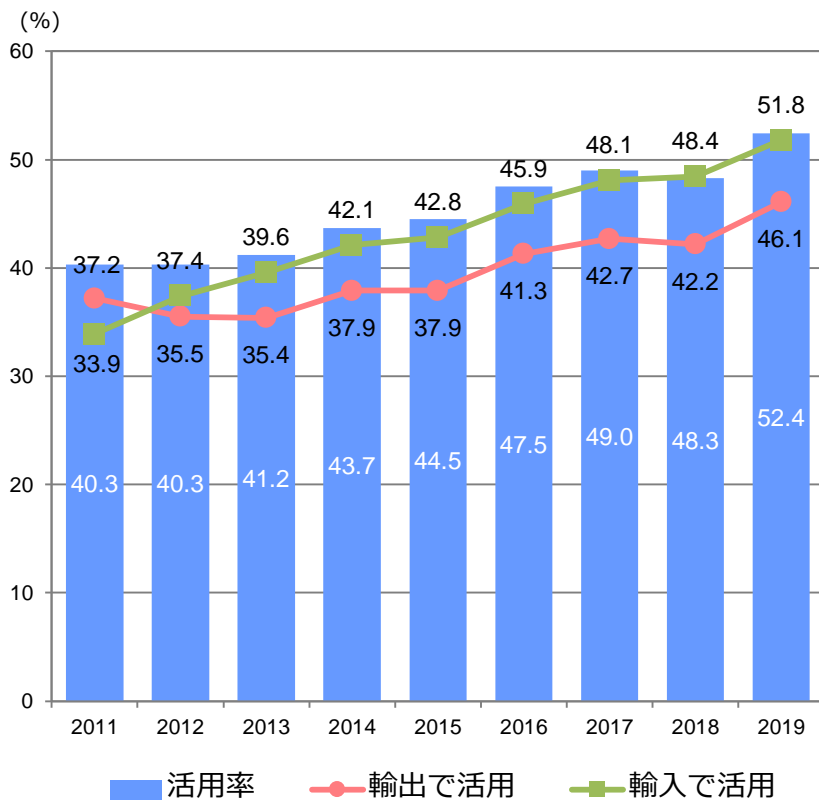


アジアの日系企業によるFTA利用率は増加



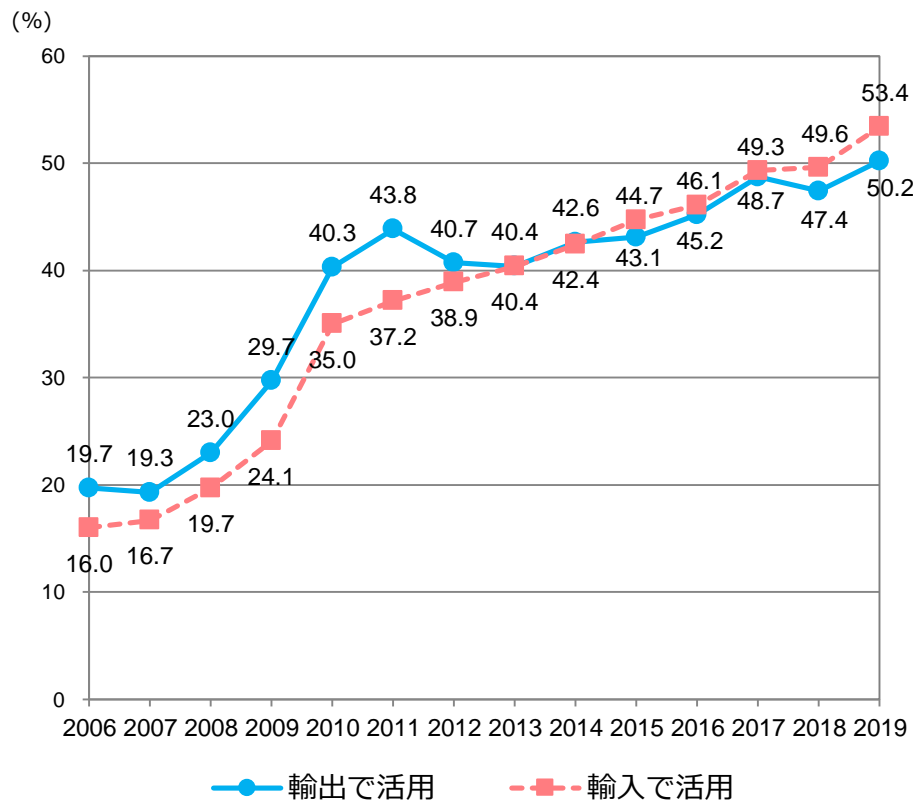
既存(発効済)のFTA・EPAの活用の有無 (輸出入をしている企業のみ)

FTA・EPAの活用率の推移 (2011年～2019年)



出所：2019年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

在ASEAN日系企業のFTA・EPA活用率の推移 (2006年～2019年)



(注) 活用率は、(少なくとも1つのEPA・FTAを活用している企業数/輸出または輸入のどちらかをしている企業数)で算出。輸出(輸入)で活用は、(少なくとも1つのEPA・FTAを輸出(輸入)で活用している企業数/輸出(輸入)をしている企業数)で算出。

ASEANも貿易円滑化を志向

- ASEANは、ASEAN経済共同体（AEC）2025の構築を目指す。その実行計画である**統合戦略的行動計画（CSAP）**のなかで、物品貿易に関して、「**ASEAN物品貿易協定（ATIGA）**」の強化や、「**貿易円滑化の施行の加速と深化**」を設定。
- 2016年にASEAN貿易円滑化枠組み（ATFF）、2017年9月のASEAN経済相会議（AEM）では「**AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画**」が採択され、同行動計画を通じ、**貿易取引コストを2020年までに10%削減**することなどを目指す。
- ATFFに基づき、ASEAN貿易円滑化共同協議会（ATF-JCC）や同協議会に付随する小委員会では以下のようなシステムやプロジェクトを推進。

- ASEAN シングル・ウィンドウ（ASW）

- ※各国において通関手続きを電子化するナショナル・シングル・ウィンドウ（NSW）をASEAN域内で相互に接続し電子データを交換

- ASEAN貿易リポジトリ（ATR）

- ※各国の貿易関連情報のデータベースであるナショナル貿易リポジトリ（NTR）を相互に接続

- 非関税措置（NTM）の合理化と非関税障壁（NTB）の削減、NTMガイドラインの策定

- ASEANサービス・投資・貿易課題解決枠組み（ASSIST）

- ※オンラインで貿易投資の課題を解決するシステム

- ASEAN Customs Transit System（ACTS）

- ASEAN認定事業者（AEO）制度

- ASEANシームレス貿易円滑化指標（ASTFI）の開発と貿易取引コストの削減

- ASEAN電子商取引（EC）作業部会

- WTO の貿易円滑化協定の履行支援。

貿易円滑化のニーズ

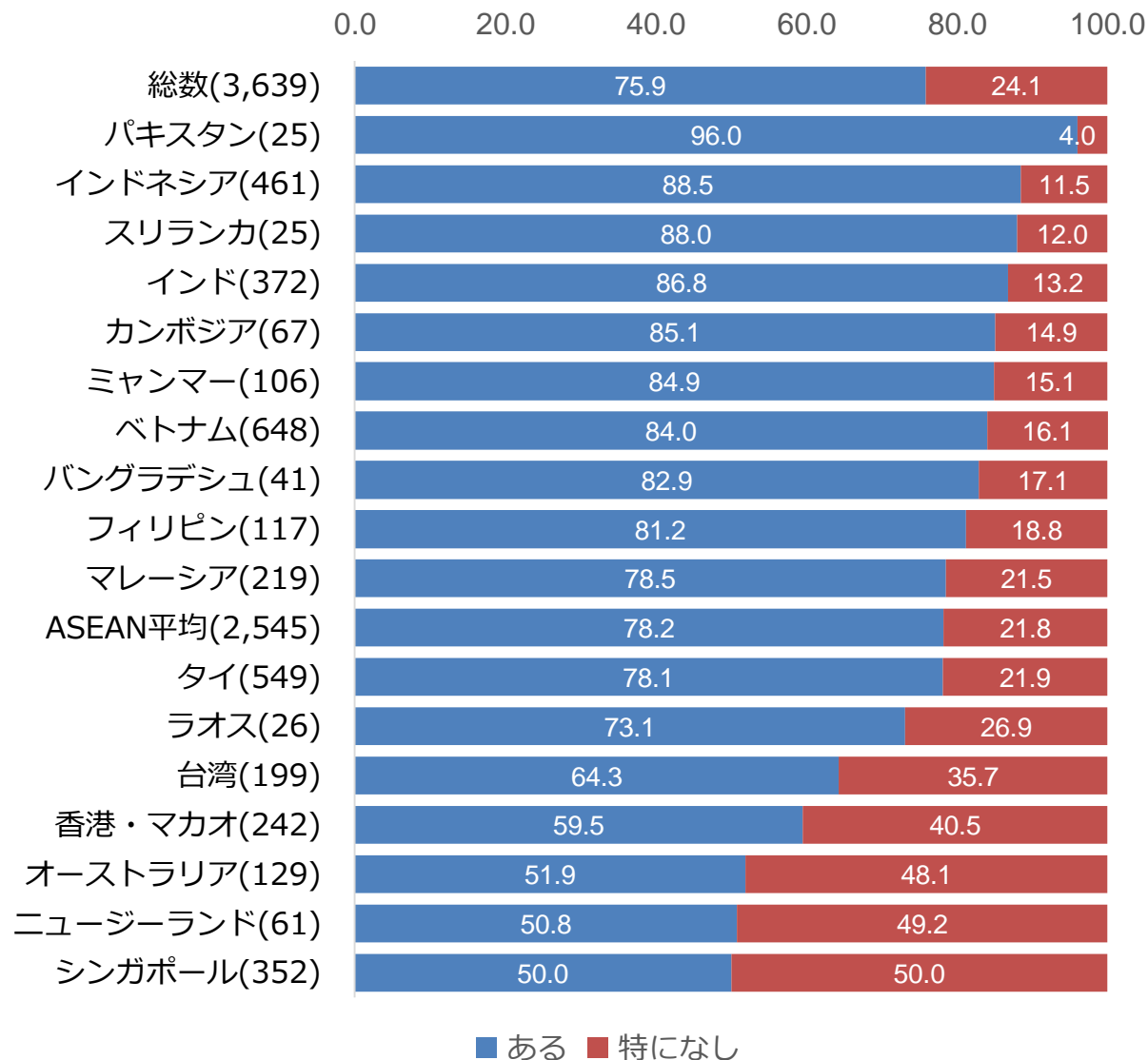


「物流パフォーマンス指標」 (LPI)
(2018年)

| 国・地域名 | 順位 | スコア |
|----------|-----|------|
| 日本 | 5 | 4.03 |
| シンガポール | 7 | 4.00 |
| 香港 | 12 | 3.92 |
| ニュージーランド | 15 | 3.88 |
| オーストラリア | 18 | 3.75 |
| 韓国 | 25 | 3.61 |
| 中国 | 26 | 3.61 |
| 台湾 | 27 | 3.60 |
| タイ | 32 | 3.41 |
| ベトナム | 39 | 3.27 |
| マレーシア | 41 | 3.22 |
| インド | 44 | 3.18 |
| インドネシア | 46 | 3.15 |
| フィリピン | 60 | 2.90 |
| ラオス | 82 | 2.70 |
| カンボジア | 98 | 2.58 |
| ミャンマー | 137 | 2.30 |

出所：世界銀行

貿易円滑化措置の必要性の有無 (%)



出所：2019年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

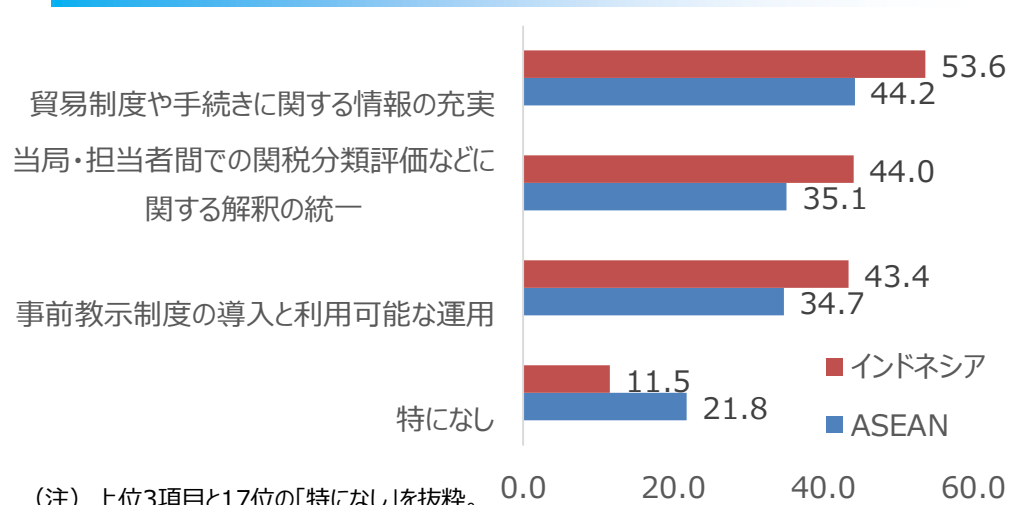
貿易円滑化に必要な措置

| | |
|---|------|
| 貿易制度や手続きに関する情報の充実(データベース構築などオンラインで入手可能な情報の整備) | 42.1 |
| 港湾当局や担当者間での関税分類評価などに関する解釈の統一(税関や担当によって異なる判断の防止) | 33.0 |
| 事前教示制度の導入と利用可能な運用(HSコード分類、関税評価、原産地規則など) | 32.8 |
| 電子化・ペーパーレス化、洗練されたICTシステムの導入 | 30.9 |
| 新たな貿易手続き・通関制度・検査の導入や改正について、効力発生前の確実な発出・通知 | 24.6 |
| 税関書類の簡素化、国際基準への統一化・フォーマット化 | 24.1 |
| 貨物の到着から引き取りまでに要する平均的な時間の公開、予見可能性の向上 | 22.6 |
| 貿易手続きにかかる照会窓口や情報センターの設置 | 21.5 |
| 輸入ライセンス取得手続きの迅速化、簡素化 | 21.0 |
| 港湾や国境における物流の改善 | 16.5 |
| FTA 運用にかかるガイドライン・FAQ の作成 | 15.9 |
| 規制や認証・証明手続きの協調・国際標準化〔衛生植物検疫措置(SPS)、貿易の技術的障害(TBT)など〕 | 11.8 |
| 貿易手続き・通関制度・検査の導入や運用に関する意見表明や港湾当局・政府との協議機会の設置 | 11.6 |
| 港湾や国境までの物流の改善 | 10.7 |
| 急送貨物、腐敗しやすい物品の迅速な通関・引き取り | 9.5 |
| 船積み前検査の迅速化や簡素化 | 9.1 |
| 認定事業者制度の導入 | 5.9 |

各 国 編

【インドネシア】 基本的な問題の改善に期待

必要な貿易円滑化措置（%）（複数回答）



(注) 上位3項目と17位の「特になし」を抜粋。

(出所) 2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

FTA活用上の課題

FTA活用のために電子申請制度が整備されているものの、原本が必要になる局面があり、電子申請のメリットが享受できない。

特惠税率を享受できるはずの品目が特惠対象外の品目に分類されたり、当局によるHSコードの判定が同一品目に関わらず、企業間で違いが生じることがある。

特惠税率享受のための原産地証明書は貨物がインドネシアに到着してから3日以内に揃わないと、特惠税率での通関が認められない。また、船積書類と原産地証明書の完全一致が求められる。

出所：現地ヒアリング調査から作成

➤ **ASEANの中で、インドネシアが最も貿易円滑化措置を求められている**。具体的には、「重要な制度や手続きが迅速に公開されない」「情報がほぼインドネシア語に限定される」など基本的な点に課題を感じる日系企業が多く、結果的に「貿易制度や手続きに関する情報の充実」を求める企業が多い。

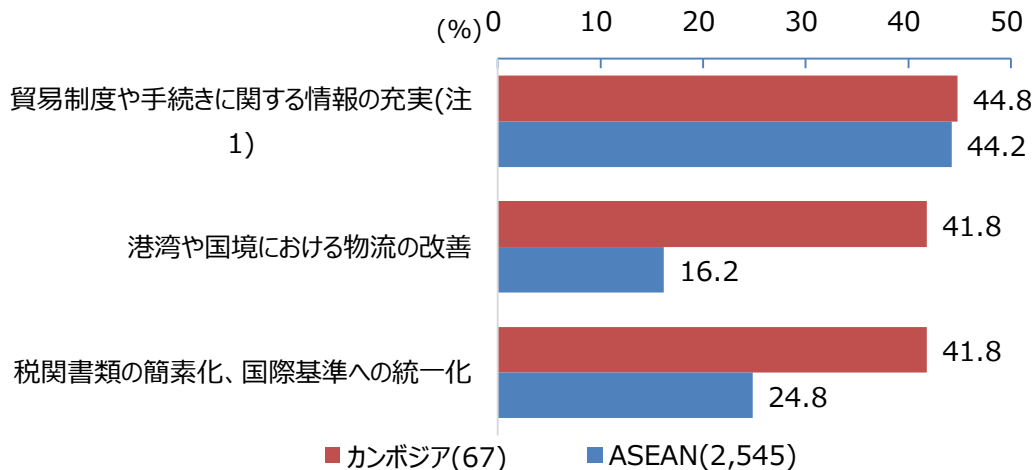
➤ インドネシアには現地で調達できる原材料・部品が少なく、在インドネシア企業は自由貿易協定（FTA）を活用して輸入することが多い。しかし、そのFTA活用時に、当局が原本を要求する結果、**電子化の恩恵が不十分という問題**、あるいは特惠税率を享受できると考えていた部材のHSコードが想定外のHSコードに当局が分類するため、FTAの恩恵を享受できないという**HSコード不一致の問題**が発生するなど基本的な課題が多い。

➤ 貿易円滑化が進まない背景には、輸入を抑えて、貿易収支の改善を図りたい政府の意向があるとの声が進出日系企業からは聞かれた。

⇒現在の第2期ジョコ政権はインドネシアの投資環境改善を明確に目標に掲げている。大統領選挙も終わり、自身の政策を進めやすくなる環境が醸成される中、今後、貿易円滑化措置が進展することに期待する企業は多い。

【カンボジア】貿易円滑化が進展するも課題は山積

必要な貿易円滑化措置 (%) (複数回答)



注1：データベース構築などオンライン情報の整備。

出所：2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

「物流パフォーマンス指標」(LPI) 項目別スコア

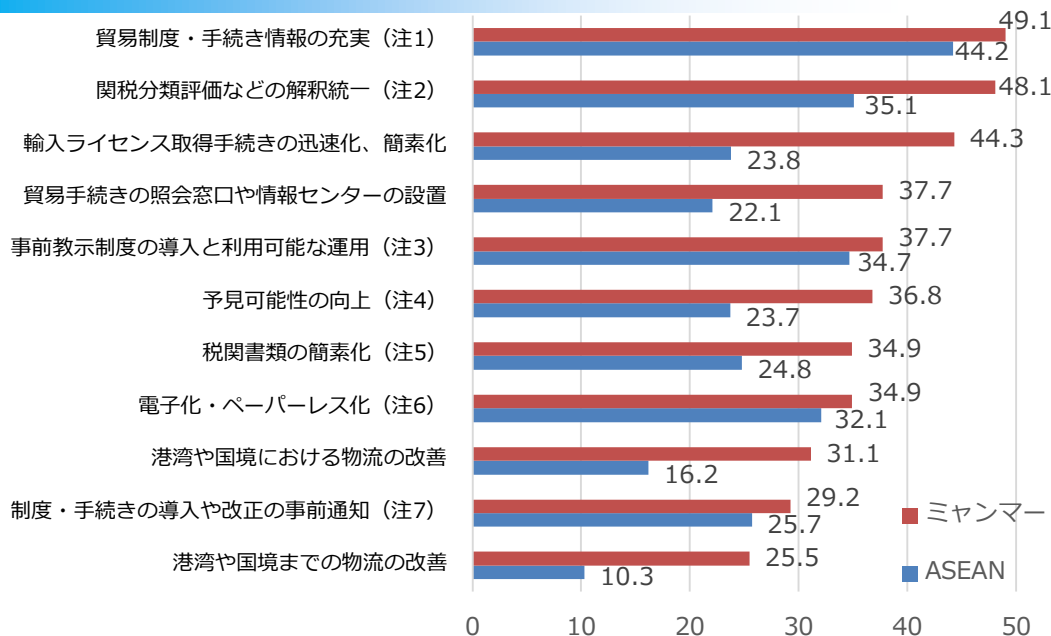
| 項目 | 2007 | 2018 |
|------------------------|-------------|-------------|
| 税関 (通関手続き等の効率性) | 2.19 | 2.37 |
| インフラ (貿易、交通インフラ等の質) | 2.30 | 2.14 |
| 国際貨物 (競争的な価格での出荷) | 2.47 | 2.79 |
| 物流能力 (輸送事業者等) | 2.47 | 2.41 |
| 追跡 (トラッキング) | 2.53 | 2.52 |
| 適時性 (予定、期待された配送時間での配送) | 3.05 | 3.16 |
| 総合 | 2.50 | 2.58 |
| 順位 (位) | 81 | 98 |

出所：世界銀行

- ▶ 「貿易円滑化措置の必要性」について「あり」と回答した企業は85.1%。必要な措置として、回答率が最も高かった「貿易制度や手続きに関する情報の充実」については、カンボジア政府の発表はほとんどがクメール語で記載されるが、業界団体、各国の商工会議所が英訳を周知しているため、ASEAN平均との差がわずかに0.6ポイントにおさまったとみられる。
- ▶ 回答率が2番目に高かった「**港湾や国境における物流の改善**」は**ASEAN平均を大幅に上回った**。タイ・ベトナムとの国境の渋滞が常態化していることや国境での通関が24時間対応でないことによるタイムロスが発生。
- ▶ 税関手続きについてはペーパーレス化の要望が多い。現状はベスト・トレーダー^(注)に認定された一部の企業以外は書面での手続きが求められている。**ASYCUDA (電子通関システム) とその他の通関手続きに関わるデータとの互換性を指摘**する声も。
(注) 税関の定める基準に合格してベスト・トレーダーの認定を受けた者に対しては、簡素化された手続きや検査の省略などのインセンティブを与えられる制度。
- ▶ 物流パフォーマンス指標 (LPI) でも税関、インフラなどのスコアが低く、日系企業の改善要望と重なる。2019年の商業省管轄「カムコントロール」による輸出入時の検査撤廃や、道路の建設・拡張工事の動きもあるなか、物流効率の改善がさらに進むことが期待される。

【ミャンマー】さらなる貿易・物流円滑化が求められる

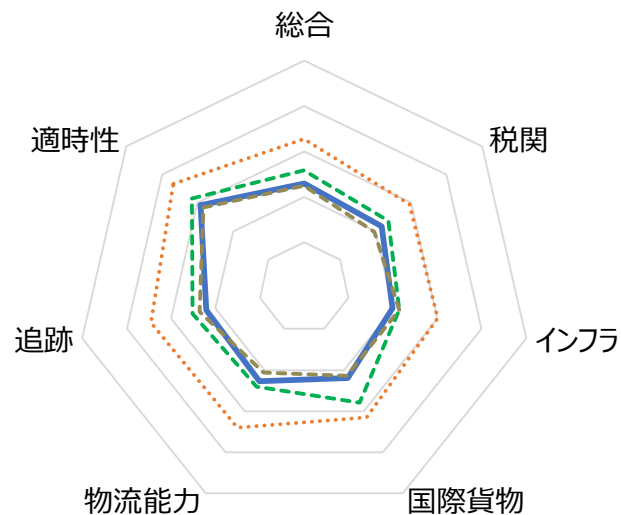
必要な貿易円滑化措置 (%) (複数回答)



注1：データベース構築などオンライン情報の整備など。注2：港湾当局や担当者間での異なる判断の防止など。注3：HSコード分類、関税評価、原産地規則などについての事前教示制度。注4：新たな貿易手続き、通関制度、検査の導入や改正の効力発生前の確実な発出・通知など。注5：洗練されたICTシステムの導入など。注6：貨物の到着から引き取りまでに要する平均的な時間の公開など。

出所：2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

「物流パフォーマンス指標」(LPI) 項目別スコア

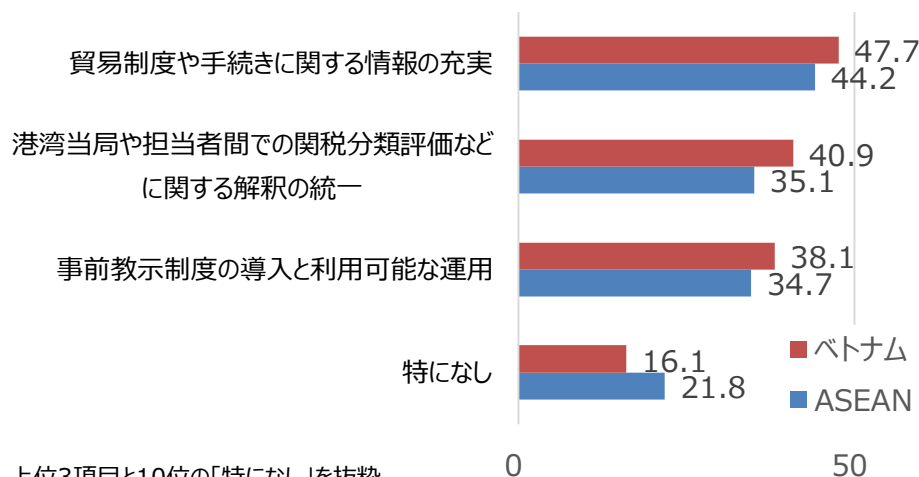


出所：世界銀行

- ミャンマーはWTO貿易円滑化協定の措置を5.5%しか達成できていないが、近年は電子通関システムのMACCSが日本の支援によって導入されたり、国内交通網をみてもティラワ工業団地～ヤンゴン間の道路の修繕されたり、タイなどとの越境交通協定(CBTA)や第2タイ・ミャンマー友好橋の運用が開始されたりするなど、物流環境の改善が進みつつある。
- しかし、依然として貿易円滑化措置が求められている。特に製造業や建設業などで貿易制度や手続き情報の充実を求める声が多い。実際、日々のジェット口への問い合わせでは、貿易制度や輸入手続きにかかる具体的な運用を聞かれるケースが増えている。これは輸入ライセンス取得手続きなどが煩雑で分かりにくいことに起因している。
- 以前より改善しているという意見もあるが、関税分類解釈については対応する税関の担当官によって解釈が異なることがある。税関書類の簡素化、電子化・ペーパーレス化への要望も多い。デリバリータイムが読めないのは致命的な弱点だ。

【ベトナム】 改善は進むも、幅広く求められる円滑化措置

必要な貿易円滑化措置 (%) (複数回答)



(注) 上位3項目と10位の「特になし」を抜粋。

(出所) 2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

「物流パフォーマンス指標」(LPI) 項目別スコア推移

| 項目 | 2007 | 2018 |
|------------------------|-------------|-------------|
| 税関 (通関手続き等の効率性) | 2.89 | 2.95 |
| インフラ (貿易、交通インフラ等の質) | 2.50 | 3.01 |
| 国際貨物 (競争的な価格での出荷) | 3.00 | 3.16 |
| 物流能力 (輸送事業者等) | 2.80 | 3.40 |
| 追跡 (トラック) | 2.90 | 3.45 |
| 適時性 (予定、期待された配送時間での配送) | 3.22 | 3.67 |
| 総合 | 2.89 | 3.27 |
| 順位 (位) | 53 | 39 |

出所：世界銀行

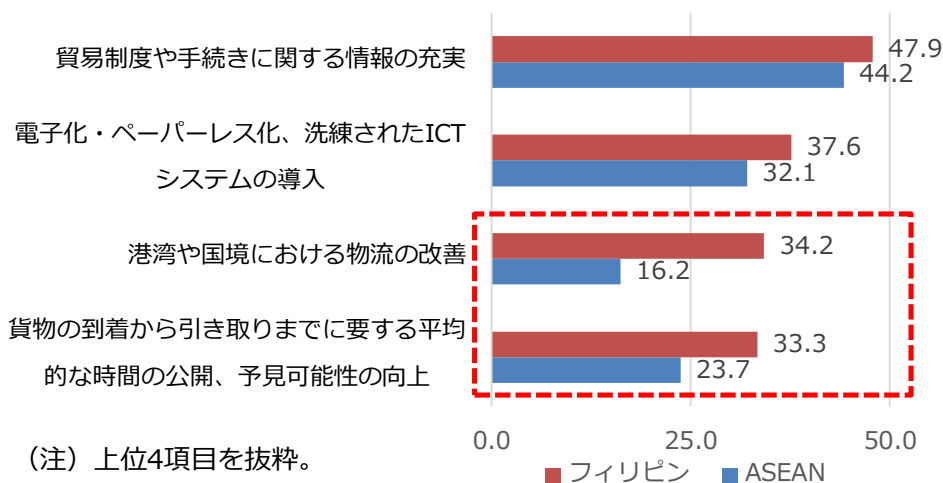
- ▶ 幅広い項目で改善が求められている。多く聞かれる声は、「担当官によって解釈、対応が異なる」というもの。
- ▶ 具体的には、「**中小規模の企業への対応が手厚くない**」や、「日越EPAの原産地証明書における、関税分類変更基準を示す記入コードについて、前例にない表示方法を求められたが、ほどなく、元の記入方法でも可との運用に戻った」など。
一方、「手続き面で困っていることは少ない」という意見も。
- ▶ **世銀調査 (LPI) のスコアでは、貿易円滑化について評価できる面あり。** 実際、ハード面では、北部でハノイ～ハイフォン間、中部でダナン～クアンガイ間、南部でホーチミン～ゾーザイ間で高速道路が開通するなど。ただし、税関への評価は改善度合いが低い。

⇒手続き (法令) 自体ではなく、事前に関連情報を収集できるか否か、手続きの運用の不確かさがベトナムの課題

【フィリピン】 港の混雑に起因する問題が課題に



必要な貿易円滑化措置（％）（複数回答）



(注) 上位4項目を抜粋。

(出所) 2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

「物流パフォーマンス指標」(LPI) 項目別スコア推移

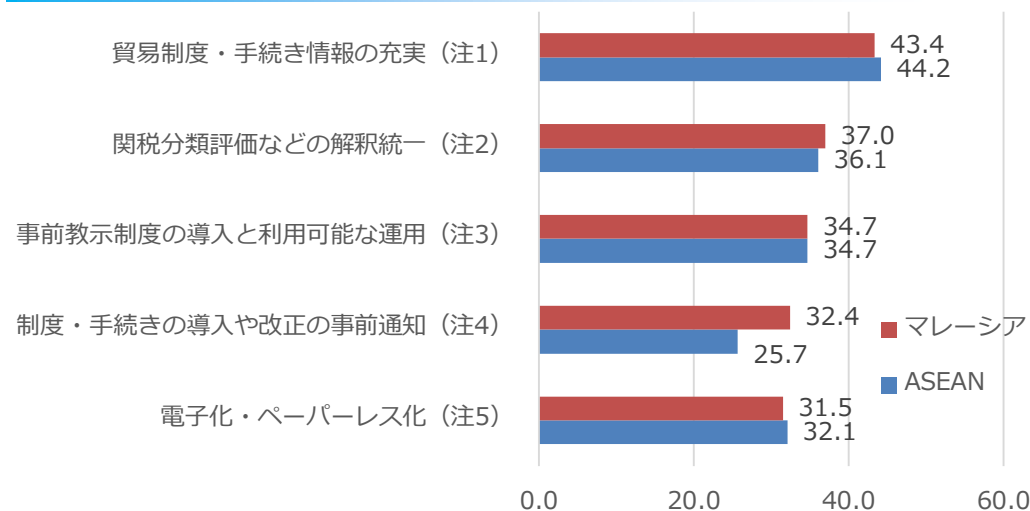
| 項目 | 2007 | 2018 |
|-----------------------|-------------|-------------|
| 税関（通関手続き等の効率性） | 2.64 | 2.53 |
| インフラ（貿易、交通インフラ等の質） | 2.26 | 2.73 |
| 国際貨物（競争的な価格での出荷） | 2.77 | 3.29 |
| 物流能力（輸送事業者等） | 2.65 | 2.78 |
| 追跡（トラックング） | 2.65 | 3.06 |
| 適時性（予定、期待された配送時間での配送） | 3.14 | 2.98 |
| 総合 | 2.69 | 2.90 |
| 順位（位） | 65 | 60 |

(出所) 世界銀行

- ASEAN平均と比較して「湾港や国境における物流の改善」、「貨物の到着から引き取りまでに要する平均的な時間の公開、予見可能性の向上」を求める企業の割合が高く、**国内全体の貨物の多くを取り扱うマニラ港の混雑に起因した問題が課題**となっているとの声が多く挙がった。
- 具体的には、「港湾の処理能力の低さと、輸入が多く、輸出が少ないという貿易構造のため、空コンテナが港に溜まり、港の混雑が発生する」、「港の混雑により出荷が滞ることがクリスマスなどシーズンごとに起こる」など。
- 港の混雑により、輸出入の際のリードタイムの管理が難しいという声も聞かれ、世銀調査（LPI）のスコアでも、改善する項目が多い中、期待された配送時間での配送などを測る「適時性」の項目のスコアが低下している。
- その他、通関の電子化については、フィリピンでは2017年より通関手続きを電子化する「トレードネット」というシステムが導入され、2018年12月にはASEANシングル・ウィンドウとの相互接続を実現している。一方、企業からは「システムが遅く、システムダウンが頻繁に生じていた」、「通関の最後のプロセスで書面の手続きが必要」などシステムの問題と一部残るペーパーワークが円滑化の阻害要因になっている声が聞かれた。

【マレーシア】求められる輸入ライセンスや規格情報の充実

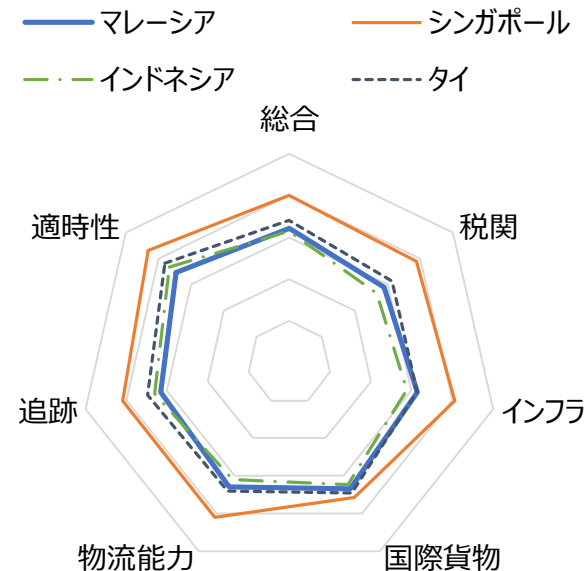
必要な貿易円滑化措置（%）（複数回答）



注1：データベース構築などオンライン情報の整備など。注2：港湾当局や担当者間での異なる判断の防止など。注3：HSコード分類、関税評価、原産地規則などについての事前教示制度。注4：貨物の到着から引き取りまでに要する平均的な時間の公開など。注5：国際基準への統一化・フォーマット化など含む。

出所：2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

「物流パフォーマンス指標」(LPI) 項目別スコア



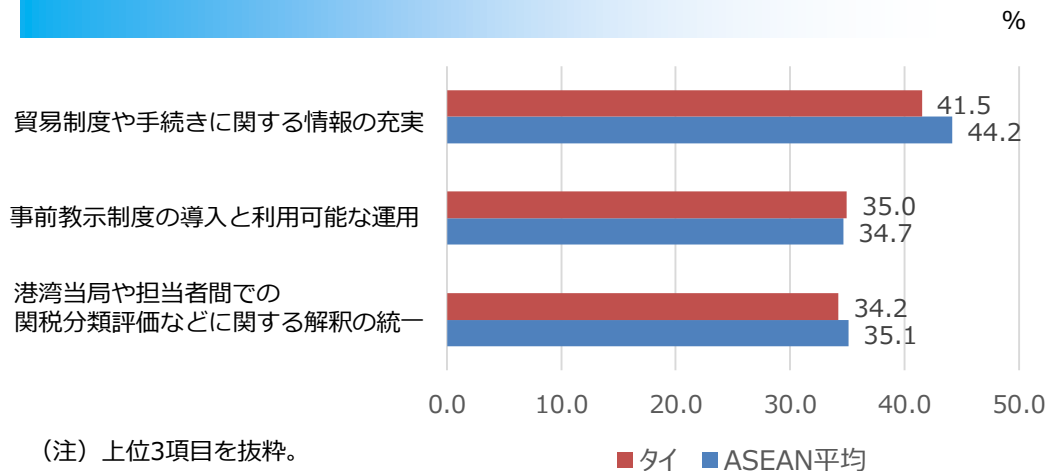
出所：世界銀行

- マレーシアはWTO貿易円滑化協定はほとんど達成しており、残っているのは「急送貨物」と「通過の自由」のみ。貿易制度や手続き面で不都合を感じる日系企業は少ない。
- 必要とされる貿易円滑化措置では「貿易制度・手続き情報の充実」が最大。電気機器、鉄鋼、医療機器などを輸入する際に、輸入ライセンスの取得や規格適合が必要となるなど、貿易制度・手続きの情報が必要となる場面は多い。
- 関税分類評価が担当官によって一致しない問題は、事前教示制度が運用されているため、同制度を利用すれば見解の不一致は避けられるはず。しかし、時期によってはFTAによる関税の減免を阻止しようとする動きがみられたことも。
- LPIはシンガポールに比べれば低い、タイなどと同程度である。国内物流費が高く、効率的でないといった問題があり、これは外資参入規制がある（ブミプトラ資本が必要）ことが関係していると言われる。

【タイ】 制度面での整備が進むが、運用面で課題が散見



必要な貿易円滑化措置 (%) (複数回答)



(注) 上位3項目を抜粋。

(出所) 2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

「物流パフォーマンス指標」(LPI) 項目別スコア推移

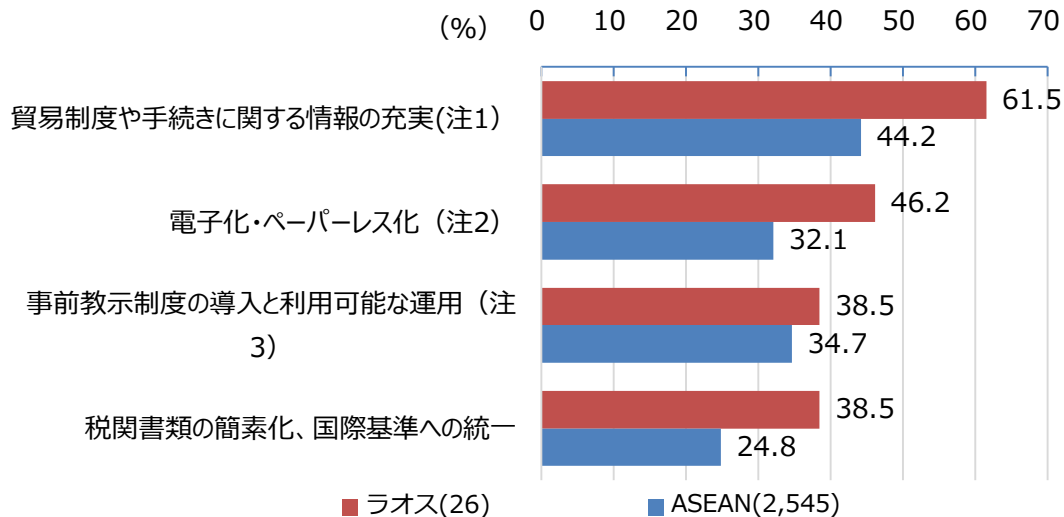
| 項目 | 2007 | 2018 |
|------------------------|-------------|-------------|
| 税関 (通関手続き等の効率性) | 3.03 | 3.14 |
| インフラ (貿易、交通インフラ等の質) | 3.16 | 3.14 |
| 国際貨物 (競争的な価格での出荷) | 3.24 | 3.46 |
| 物流能力 (輸送事業者等) | 3.31 | 3.41 |
| 追跡 (トラッキング) | 3.25 | 3.47 |
| 適時性 (予定、期待された配送時間での配送) | 3.91 | 3.81 |
| 総合 | 3.31 | 3.41 |
| 順位 (位) | 31 | 32 |

- 貿易円滑化措置の必要性の有無について、「必要性あり」と回答した企業は78.1%。約8割近くの企業が何らかの貿易円滑化に関わる措置の必要性を認識。他方、この数値は、ASEAN各国の中で、3番目に低い結果。電子通関システム (E-Customs) のほか、各省庁の輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス (ナショナル・シングル・ウィンドウ) 化の整備が進んでいること、周辺国と比較して物流インフラが整っていることが要因の1つ。
- 必要な措置として、回答率が最も高かった「貿易制度や手続きに関する情報の充実」における問題点として、日系製造業者からは、「以前に比べるとウェブサイトでの情報公開も積極的に行われている印象だ」と評価する一方、日系物流A社からは、「掲載されている情報が最新のものかわからない時があり、情報の更新頻度や信ぴょう性には注意しなければいけない」といった声。
- **3割以上の回答があった項目の中で、唯一ASEAN平均を上回ったのが、事前教示制度に係る問題。**ある日系物流B社からは、「事前教示については、30営業日で回答がくることになっているが、これは税関が正式に受理してからの起算であり、実務的には正式に受理されるまでに時間を要する。結果として、申請から回答まで半年かかり、申請自体を断念せざるを得ないケースが生じた」という。その他では、HSコードの解釈に頭を悩ます企業も。

⇒制度面の整備だけでなく、整備した制度が適切に機能し運用されることがタイの課題

【ラオス】情報充実やペーパーレス化が課題、改善の動きも

必要な貿易円滑化措置（％）（複数回答）



「物流パフォーマンス指標」（LPI）スコアの推移

| 項目 | 2007 | 2018 |
|-----------------------|-------------|-------------|
| 税関（通関手続き等の効率性） | 2.08 | 2.61 |
| インフラ（貿易、交通インフラ等の質） | 2.00 | 2.44 |
| 国際貨物（競争的な価格での出荷） | 2.40 | 2.72 |
| 物流能力（輸送事業者等） | 2.29 | 2.65 |
| 追跡（トラッキング） | 1.89 | 2.91 |
| 適時性（予定、期待された配送時間での配送） | 2.83 | 2.84 |
| 総合 | 2.25 | 2.70 |
| 順位（位） | 117 | 82 |

出所：世界銀行

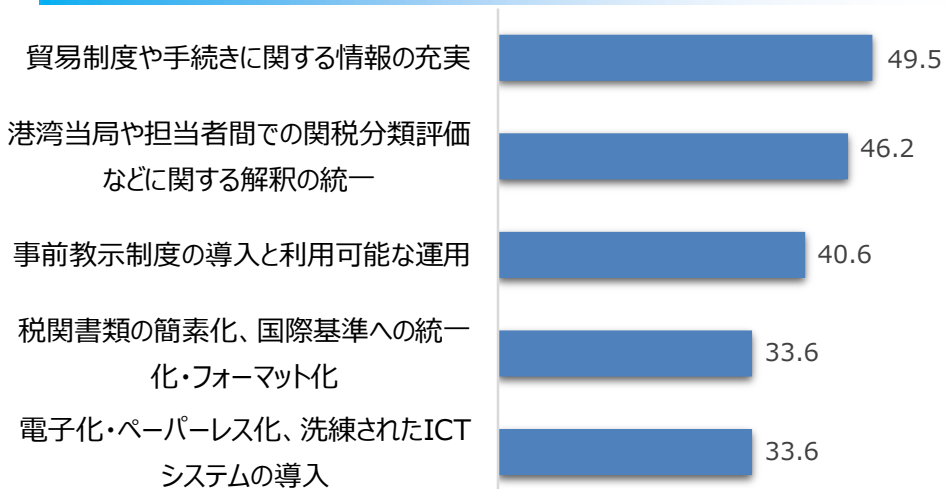
注1：データベース構築などオンライン情報の整備。注2：洗練されたICTシステムの導入を含む。注3：HSコード分類、関税評価、原産地規則などについての事前教示制度。

出所：2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

- 必要とされる貿易円滑化措置では「貿易制度・手続き情報の充実」が最大。ラオス政府は情報開示を進めるが、ほとんどがラオス語のみで英語の情報は限られる。
- 「電子化・ペーパーレス化」を回答した企業の中では、「シングル・ウィンドウの導入」が必要との回答が9割。**背景には煩雑な税関手続きがあるとみられる。進出日系企業からは、書類への指摘事項が部署、担当者により異なるため、手続きに時間がかかるという声も。一方、この1年でマスターリスト（年間輸入計画書）の申請手続きは大幅に改善。承認プロセスの簡素化、申請額・回数の上限の撤廃などの規制緩和が進んだ。
- 物流パフォーマンス指標（LPI）はこの数年で大幅に改善。**ラオス政府も2022年までに輸出入にかかる時間を50%、書類を30%削減する目標を掲げ、物流面の投資環境改善に取り組む。**

【インド】貿易円滑化関連の課題多く、情報の充実に高い要望

必要な貿易円滑化措置 (%) (複数回答)



(出所) 2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査

「物流パフォーマンス指標」(LPI) 項目別スコア

| 項目 | 2007 | 2018 |
|------------------------|-------------|-------------|
| 税関 (通関手続き等の効率性) | 2.69 | 2.96 |
| インフラ (貿易、交通インフラ等の質) | 2.90 | 2.91 |
| 国際貨物 (競争的な価格での出荷) | 3.08 | 3.21 |
| 物流能力 (輸送事業者等) | 3.27 | 3.13 |
| 追跡 (トラッキング) | 3.03 | 3.32 |
| 適時性 (予定、期待された配送時間での配送) | 3.47 | 3.50 |
| 総合 | 3.07 | 3.18 |
| 順位 (位) | 39 | 44 |


出所：世界銀行

- ▶ 「貿易制度や手続きに関する情報の充実」に高い要望。インドでは新しい制度が突然導入されたり、複雑な制度改正が頻発するため、迅速に多くの情報にアクセスし対応することが求められる。信頼できる法律事務所、コンサルなど専門家の手を借りることも重要。**2020年4月からFTA特惠税率を適用して輸入する際の原因検査を強化していくという情報も。**
- ▶ **日本側とインド側の「関税分類 (HSコード) の認識の不一致」も問題点**として多く挙げられている。
- ▶ インド税関には事前教示制度があり、税関のウェブサイト経由でHSコードの分類や関税評価額、原産地の確定などについて事前に税関に問い合わせることができる。しかし、「事前教示制度の導入と利用可能な運用」を要望する声は多く、運用上の課題があるとみられる。
- ▶ 2017年には、オンラインで貿易関連処理ができるICEGATE (Indian Customs Electronic Gateway) が導入されたが、「申告するまでのプロセスが複雑で、スムーズにいかないことがある」との声も。

⇒頻発する制度改正に見合ったわかりやすい情報提供と新制度やオンラインシステムの運用面での定着・向上が求められる

(まとめ)

- WTO貿易円滑化協定の発効後、基本的には**アジア各国で貿易円滑化への取り組みが行われている**。地域単位でも、ASEANは経済統合のさらなる推進の中で、貿易円滑化の取り組みを推進。JICAによる支援などが奏功し、手続きの電子化・迅速化や、ハードインフラ整備が各国で進捗。
- 一方、**アジアの貿易の現場では、日系企業は依然として日々、課題に直面しており、一部の国を除き、一層の貿易円滑化を求める声は強い**。課題は、ハードインフラの整備だけでなく、法令の情報をどのように入手できるのか、政策や法令運用に一貫性があるのかなど、ソフト面に関する点が多く聞かれる。アジアの国々と貿易取引をする、あるいは、アジアへ進出する場合は、こうした課題を予め把握しておく必要がある。
- 日本の官民関係者が現地政府と投資環境改善について議論する対話の枠組みがある国は少なくない。当該枠組みの存在が、規制緩和や手続きの迅速化等に貢献している。こうした官民の対話の場への参加(商工会を通じた意見の提案)などが重要。



貿易をスムーズにする 新技術の事例研究



事例①TradeWaltz、TradeLens

- ブロックチェーン技術を活用した貿易のデジタルプラットフォーム。
- 前者はNTTデータ、銀行、商社等がコンソーシアムとなって開発。金融分野を含め貿易手続きの効率化、迅速化等を目指す。
- 後者はA.P.モラー・マースクがIBMと提携、開発。日本の船会社等も参加。コンテナ貨物等の情報を関係者間で共有。

出所：輸出入・港湾関連情報処理センター、月刊マテリアルフロー



事例②Shippio

- デジタルフォワーディングにより、WEBで輸出入を一元管理。
- 基本的に輸出入の見積り、発注管理、請契管理までを1つの画面で作業可能。見積りは、たとえば、「エクスペディア」などの旅行サイトの国際物流版といったイメージ。
- どこに今自社の貨物があるのか、基本的には、貨物ごとにWEB上にて確認可能に。

出所：月刊マテリアルフロー



事例③STANDAGE

- ブロックチェーン+フィンテックで貿易決済に新たなプラットフォーム「SHAKE HANDS CONTRACTサービス」。
- 従来よりも安く、早く 国際送金や少額での取引を可能に。手数料は決済額の0.7%~2.5%。
- ①船積みしたら1/3入金、②税関を通ったら1/3入金、③実際に到着し検収されたら残る1/3を入金、といった段階的な分割払いなどの支払い条件に対応。検品で不良品だと判明した場合、全額返金も可能。

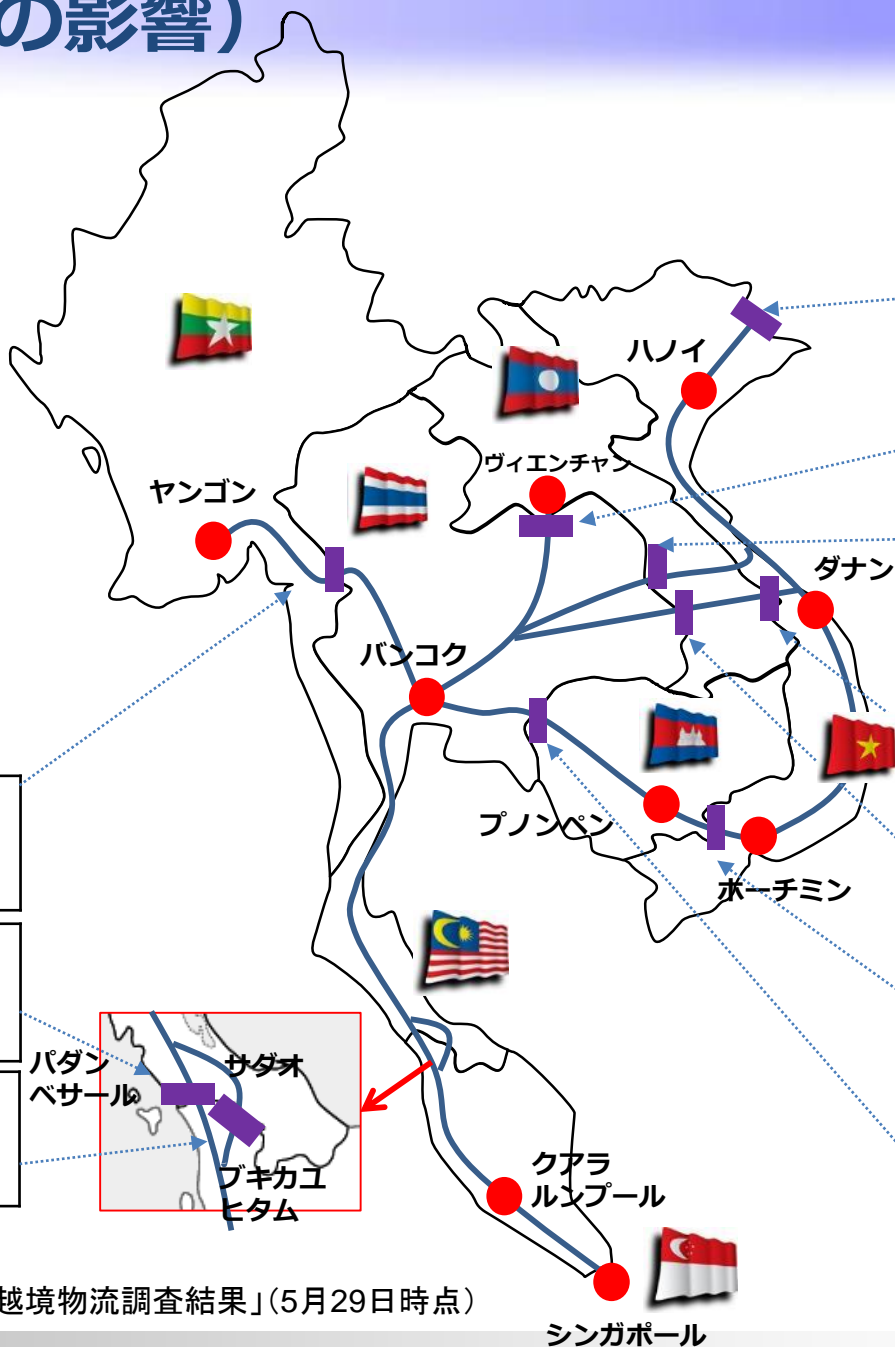
出所：月刊マテリアルフロー

(参考) 新型コロナの影響

(新型コロナの影響)

【調査概要】

地図上の①～⑩の国境について、通関措置、検疫措置、通関状況等を調査した。



| | |
|-------------------------------|---|
| ピンシヤン (CN) ↑↓ ヒューギ (VN) | 1 |
|-------------------------------|---|

| | |
|-------------------------------|---|
| タナレーン (LA) ↑↓ ノンカイ (TH) | 2 |
|-------------------------------|---|

| | |
|--------------------------------|---|
| タケーク (LA) ↑↓ ナコンパノム (TH) | 3 |
|--------------------------------|---|

| | |
|-------------------------------|---|
| ラオバオ (VN) ↑↓ デンサワン (LA) | 4 |
|-------------------------------|---|

| | |
|----------------------------------|---|
| サワンナケート (LA) ↑↓ ムクダハン (TH) | 5 |
|----------------------------------|---|

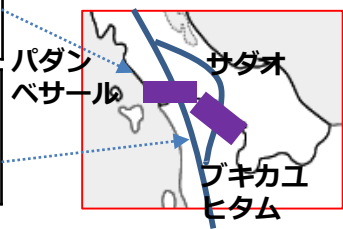
| | |
|------------------------------|---|
| モクバイ (VN) ↑↓ バベット (KH) | 6 |
|------------------------------|---|

| | |
|-----------------------------------|---|
| アランヤプラテート (TH) ↑↓ ポイベト (KH) | 7 |
|-----------------------------------|---|

| | |
|-------------------------------|---|
| メソット (TH) ↑↓ ミャワディ (MM) | 8 |
|-------------------------------|---|

| | |
|----------------------------------|---|
| パダンベサル (TH) ↑↓ パダンベサル (MY) | 9 |
|----------------------------------|---|

| | |
|--------------------------------|----|
| サダオ (TH) ↑↓ ブキカユヒタム (MY) | 10 |
|--------------------------------|----|



出所: ジェトロ「メコン地域における越境物流調査結果」(5月29日時点)



写真 (撮影：2020年6月3日)
 上段：CN側
 中段：VN側
 下段：VN側

■ 通関措置

- ・ 現状、通関日時は通常時と変更なし。
- ・ 平日の時間外対応は、基本的には現状受けておらず都度交渉が必要。

| 国境税関対応 | 開庁日 | 通常開庁時間 | Over Time扱い |
|-----------------------|---------|------------|-------------|
| 通常時 & COVID19対応時 (共通) | MON-FRI | 8:00-18:00 | 都度交渉要 |
| | SAT&SUN | (閉庁) | 8:00-18:00 |

■ 検疫措置

- ・ 中国、ベトナム双方の措置により、人の出入は禁止、貨物輸送車両のみ通行可能。
- ・ ベトナム側規定により、越境する中国人ドライバーには厳密な措置が義務付け。
- ・ ベトナム側の措置により、ベトナム国境へはランソン省に居住の運転手のみが走行可能。

| 運転手 | 貨物積替場所 | マスク着用 | 防護服着用 |
|-------|-----------|-------|-------|
| ベトナム人 | ヒューギ (越) | 義務付け | 不要 |
| ベトナム人 | ピンシャン (中) | 義務付け | 義務付け |
| 中国人 | ヒューギ (越) | 義務付け | 義務付け |

■ 通関状況

- ・ 通関、越境にかかる概算所要時間比較は以下の通り。
- ・ 特に中国入国時の厳密な検疫措置により、通常より越境手続きに時間を要している。

| レーン | 通常時 | COVID19 |
|---------|-------|---------|
| 中国⇒ベトナム | 半日～1日 | 1日～2日 |
| ベトナム⇒中国 | 1日～2日 | 3日～5日 |

■ その他特記事項

- ・ 農産物を中心に貨物量 (トラック台数) が増加、更に国境での検疫強化の為ベトナム発中国向けについては依然として国境通過に時間を要している。

出所: ジェトロ「メコン地域における越境物流調査結果」(6月9日時点)



■ 通関措置

- 現状、カンボジア側の時間外対応時間は、通常より短縮されている。

| 税関 | 税関対応 | 通関行為 | 開庁日 | 通常開庁時間 | Over Time扱い |
|------|------------------|-------|------------|-------------|-------------|
| モクバイ | 通常時 & COVID19 共通 | 輸出入通関 | MON to FRI | 7:00 -17:00 | 時間外設定なし |
| | | | SAT | 7:00-16:00 | |
| | | | SUN | (閉庁) | |
| | | 保税転送 | MON to SUN | 6:00-22:00 | |
| バベット | 通常時 | 全業務 | MON to FRI | 8:00 -17:00 | 時間外設定なし |
| | | | SAT | 8:00 -12:00 | 12:00-22:00 |
| | SUN | | (閉庁) | 8:00-22:00 | |
| | COVID19対応時 | | SAT | 8:00 -12:00 | 12:00-21:00 |
| | SUN | | (閉庁) | 8:00-21:00 | |

■ 検疫措置

- ベトナム側措置により、人の出入は禁止され、貨物輸送車両のみ通行可能。
- ベトナム側措置により、ベトナムからカンボジアへ入国した運転手がベトナムに戻った場合は、2週間の隔離対象となる。
- 下記特記事項に記載のように積替えの為に国境中間緩衝地帯に入る両国の運転手にはマスク着用に加えて防護服の着用も義務付けられている。
(防護服着用により帰国後、当該運転手は2週間の隔離対象外となる。)

■ 通関状況

- 通関、越境所要時間に関して、通常時、COVID19対応時共に大差なし。
(概算所要時間は約2～3時間程度要している)

■ その他特記事項

- (日本通運オペレーション) 通常は大メコン圏越境交通協定 (CBTA) に基づくライセンスを用い、ベトナム人ドライバーがカンボジア国内を走行しているが、①国境中間緩衝地帯でカンボジア国内を走行した運転手とベトナム国内を走行した運転手が交代、もしくは②車両間のコンテナスイッチを行えば、上記の隔離規制を受けずに車両の運行継続が可能。

写真 (撮影：2020年5月27日)

上段：VN側

下段：VN側

出所：ジェトロ「メコン地域における越境物流調査結果」(6月9日時点)

ご清聴ありがとうございました。

JETRO