

04-ORF
70H-106AA
9

ASEAN の FTA と原産地規則

2004 年 11 月

日本貿易振興機構(ジェトロ)
海外調査部

はじめに

原産地規則とは、財の“国籍”を判定するための国際的なルールである。現在、東アジアで進展しつつある FTA でも、特惠関税を享受するためには、それぞれの FTA によって定められた原産地規則をクリアする必要がある。しかし、原産地規則には複数の基準があり、どの基準を用いるかは、それぞれの FTA によって異なる。FTA 交渉の中でも原産地規則は重要な位置を占めている。

FTA を利用する企業の立場に立てば、原産地規則は当該国での調達戦略にも影響を及ぼす重要性を有している。また、時間や労力のかかる原産地証明書の取得作業は、企業にとっては、コストとなるため、審査方法、手続きに要する時間など実際の運用状況が極めて重要である。

こうした観点から、本報告書では、域内の FTA で最も先行している AFTA (ASEAN 自由貿易地域)やアーリーハーベストが開始された ASEAN-中国 FTA などについて、政府関係機関、現地日系企業へのインタビュー調査などにより、原産地規則の運用実態、企業の活用状況などをとりまとめた。

本報告書が ASEAN、アジア地域で事業を展開している、あるいはこれから展開しようとしている企業の方々や同地域のビジネスに関心のある方々の参考になれば幸甚である。なお、業務多忙の中、調査にご協力いただいた企業の方々にこの場をお借りして厚く御礼申し上げます。

2004年11月

日本貿易振興機構

海外調査部

(執筆担当：ジェトロ・バンコクセンター

アジア広域調査員 若松 勇)

目次

要約	3
第1章 AFTA (CEPT) の原産地規則と運用実態	5
1. 拡大する CEPT 貿易	5
2. 原産地規則見直しを巡る最近の動き	6
3. 原産地証明書審査、手続きの実態	9
4. 日系企業の CEPT 活用状況、評価	13
5. CEPT に関わるその他問題点	15
第2章 ASEAN-中国 FTA の原産地規則と運用実態	18
1. ASEAN-中国 FTA の原産地規則	18
2. アーリーハーベストの実施状況	19
3. 原産地証明 (フォーム E) の手続き方法と問題点	19
4. 日系企業の活用状況	19
第3章 タイ、シンガポールによる 2 国間 FTA の原産地規則	21
1. タイの 2 国間 FTA	21
2. シンガポールの 2 国間 FTA	23
第4章 総括：原産地規則と企業活動への影響	25

要約

第1章 AFTA (CEPT) の原産地規則と運用実態

< 拡大する CEPT 貿易 >

AFTA による域内関税引き下げに伴い、特惠関税 (CEPT) を利用した貿易は大幅に増加している。タイの 2003 年の CEPT 輸出は 2.5 倍に膨らんだ。マレーシア、ベトナムでも原産地証明書 (フォーム D) の発給件数が急増している。

< 原産地規則見直しを巡る最近の動き >

域内貿易の一層の活性化を目指し、CEPT の原産地規則の見直しが進められている。審査のためのコスト項目の定義が明確にされた。また、原産地規則の基準の拡大、緩和に向け、代替的な基準として関税番号変更基準が導入されようとしている。また、部分的累積という形で、ASEAN 累積調達 (ASEAN コンテンツ) の対象範囲の拡大が検討されている。

< 原産地証明書審査、手続きの実態 >

フォーム D の審査、手続きは各国でほぼ共通しているが、細部では異なっている。取得に要する日数にもバラツキがある。シンガポール、タイ (一部) では、EDI 化が進められている。

< 日系企業の CEPT 活用状況、評価 >

ASEAN コンテンツ 40% 以上という基準に対しては、全般的にクリアするのは容易と評価されている。ただし、素材を輸入に頼る部品メーカーからは、厳しいとの声も聞かれる。裾野産業が弱いフィリピンなどでは、単独でのクリアは難しいが、ASEAN コンテンツでは高い現地調達率を実現している。手続き面では、簡素化、迅速化を望む声が出ている。

< CEPT に関わるその他問題点 >

域内貿易手続き簡素化のために、2004 年初めから ASEAN 共通関税コード (AHTN) が本格的に導入された。また、第 3 国を通じた仲介貿易も CEPT 利用が認められるようになった。

第2章 ASEAN-中国 FTA の原産地規則と運用実態

< ASEAN-中国 FTA の原産地規則 >

原産地規則は CEPT と同様の ASEAN・中国コンテンツ 40% 以上が適用されることになっている。原産地証明書はフォーム E と呼ばれる。

< アーリーハーベストの実施状況 >

農産物を対象としたアーリーハーベストにより、中国-タイを中心に、双方で貿易が拡大している。ただし、タイの輸出業者からは、中

国側の非関税障壁に不満の声が出ている。

< 原産地証明書（フォーム E）の手続き方法と問題点 >

フォーム E の発給手続きはフォーム D と全く同じである。アーリーハーベスト開始当初はやや混乱がみられたようだが、現時点で大きな問題はない模様。

< 日系企業の活用状況 >

アーリーハーベストは農産物が対象であるため、日系企業の活用は少ないとみられる。これまで原材料の輸入関税還付制度を利用していた在タイの日系菓子メーカーからは、関税撤廃により、手続き面などで大きなメリットを受けているとのコメントがあった。

第 3 章 タイ、シンガポールによる 2 国間 FTA の原産地規則

< タイの 2 国間 FTA >

2004 年 9 月 1 日から開始されたインドとのアーリーハーベストでは、現地調達率 40% 以上と関税番号変更基準の双方の基準を同時に満たす必要があり、CEPT より厳格。オーストラリアとの FTA では、関税番号変更基準を基本としながら、品目ごとに個別のルールが設けられている。

< シンガポールの 2 国間 FTA >

ニュージーランド、日本、EFTA、オーストラリア、米国との FTA が既に発効済み。原産地規則は、関税番号変更基準を基本とするものが多いが、ニュージーランド、オーストラリアとの FTA は、付加価値基準（現地調達率基準）が採用されている。

第 5 章 総括：原産地規則と企業活動への影響

原産地規則は企業にとっては、調達面、生産面での制約要因と捉えることができる。原産地規則が FTA によって異なると、手続きも一層煩雑になる。

ASEAN 内では、ASEAN コンテンツを前提に調達、生産が行われており、日本に加え、調達網は中国、インドなどに広がりつつある。こうした実態に合わせて、バラバラに進行している FTA が将来的に「面」として実態を持つことが重要である。できるだけハードルが低く、かつ共通の原産地規則で ASEAN をベースに現行の累積原産の範囲が拡大していくことが望ましい。

第1章 AFTA (CEPT) の原産地規則と運用実態

1. 拡大する CEPT 貿易

< タイの CEPT 輸出は 2.5 倍に >

AFTA(ASEAN 自由貿易地域)による域内関税引き下げが進展している。AFTA の CEPT (共通有効特惠関税)スキームに基づき、2003 年 1 月 1 日には、一部の例外品目を除いて、域内関税は 0~5%まで引き下げられた(ただし、新規加盟国のベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアを除く)。さらに、原加盟国(ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ)については、2010 年までに、新規加盟国については、2015 年までに関税が撤廃される予定である。

関税引き下げに伴い、CEPT を利用した域内貿易は、大きく増加している。タイについては、2003 年の CEPT 利用による ASEAN 域内向け輸出が、前年比 2.5 倍(37 億 2,620 万ドル)と高い伸びを示した。主な輸出先は、マレーシア(11 億 7,540 万ドル)、インドネシア(10 億 6,010 万ドル)で、これにフィリピン(7 億 5,630 万ドル)、ベトナム(5 億 7,100 万ドル)が続いている。これら上位 4 カ国で CEPT 輸出合計の約 96%を占めている。ASEAN 向け輸出全体に占める CEPT 輸出の割合も前年の 10.8%から 22.5%に倍増している。輸出企業による CEPT の利用が急速に進んでいることがうかがえる。

2004 年上半期(1~6 月)も CEPT 輸出は前年同期比 61.8%増の 18 億 8,080 万ドルと伸び率は前年に比べ鈍化しているものの、依然高い伸びを示している。

商務省外国貿易局によると、CEPT のための原産地証明書であるフォーム D の発行件数も、2001 年の 4 万 597 件から、2002 年には 5 万 1,277 件、2003 年 6 万 9,564 件と年々大幅に増加している。

< マレーシア、ベトナムでもフォーム D の発給が急増 >

一方、マレーシアの CEPT 利用比率は、同国の ASEAN 向け輸出全体の 5.2%と低い(2003 年)。しかし、CEPT 関税の低下とともに、CEPT を活用した ASEAN 向け輸出は 2003 年に前年比 59.5%増加し、13 億 8,000 万ドルに達したという。輸出先としては、タイ向けが圧倒的に多く、全体の約 43%を占めている(5 億 9,000 万ドル)。これに続くのが、ベトナム向けで、2003 年に大幅な関税引き下げが実施されたことから、前年比 3 倍を超える 2 億 4,000 万ドルと急増した。品目別でみると、最大の輸出品目はエレクトロニクス製品で全体の約 22%を占める。これにプラスチック部品、鉄鋼製品などが続いている。CEPT の申請件数も、2002 年の 4 万 2,255 件から 2003 年は 6 万 4,266 件に急増している。

ベトナムについても、貿易省によると、輸入・輸出部(事務所は全国で 5 カ所)が発給したフォーム D は 2002 年の 2,745 件から 2003 年の 4,319 件に急増した。2004 年上半期でも 2,499 件と前年を上回るペースでフォーム D が発給されている。なお、フォーム D は各 EPZ(輸出加工区)の事務所でも発給できる。この数字は、上記に含まれておらず、実

際のフォームDの発給数はさらに大きいという。実際にCEPTによって輸出が拡大している品目は、農林水産品（コーヒー、コメ、カシューナッツ、水産物、木製品など）、繊維製品、食品、電気・電子製品などである。

2．原産地規則見直しを巡る最近の動き

<ASEAN コンテンツ 40%以上が基準>

このように、CEPT 貿易は着実に拡大しているが、特惠関税である CEPT レートの適用を受けるためには、ASEAN 加盟国間で合意された特定の原産地規則を満たす必要がある。具体的には、最終加工工程が ASEAN 加盟国で実施され、その現地調達率が 40%を超えていなければならない。この現地調達率には、ASEAN 加盟国からの部品・原材料調達も組み込める。これは ASEAN 累積原産（ASEAN コンテンツ）と呼ばれている。CEPT のための原産地規則には、その計算方法が以下のように示されている（注1）。

$$\left[\left(\text{非 ASEAN 原材料・部品価格} \right) + \left(\text{原産地が特定できない原材料・部品価格} \right) \right] \div \text{製品の FOB 価格} \times 100\% \quad 60\%$$

すなわち、FOB 価格に占める ASEAN 域外国からの調達部材の価格の割合が 60%以下であれば、CEPT 適格製品となる。ただし、実際の各国の原産地審査では、むしろ下記の計算式に基づいて、コスト審査が行われている。

$$\left[\text{国内原材料・部品価格} + \text{ASEAN 原材料・部品価格} + \text{人件費} + \text{一般諸経費} + \text{利益} + \text{その他のコスト（輸送費）} \right] \div \text{FOB 価格} \quad 40\%$$

CEPT 適格製品であることを証明するのが、フォーム D と呼ばれる原産地証明書である。輸入通関で、フォーム D を示せば、特惠関税が適用される。フォーム D の発行機関は、各国の政府機関（商務省や関税局など）が行っている。ちなみに、日本、米国、EU など先進国が供与する特惠関税（GSP）用原産地証明書（フォーム A）発給も同じ機関が行っている。

<コスト項目の定義を明確化>

ASEAN では、域内貿易の一層の活性化を目指し、現在、原産地規則の見直しを行っている。これは、「定義の明確化」と「基準の拡大、緩和」に分けられる。「定義の明確化」については、CEPT 適格製品であるかどうか審査する際に、前述の ASEAN コンテンツ 40%以上という基準は共通であるものの、個別のコスト計算項目（例えば、人件費や直接経費など）については、これまで統一された定義がなかった。2003 年 9 月に開催された AFTA 協議会で、これまでの原産地規則の付属書の形で、具体的な定義が合意された。主な内容を図表 1 に示す。各国間でのコスト審査のバラツキを縮小させようとしている。

図表 1 CEPT 原産地規則におけるコスト項目の定義

コスト項目	定 義（または例示）
人件費	賃金、報酬、製造過程に関わるその他従業員の便益。
一般諸経費	製造工程に関わる不動産経費（保険、賃貸料、原価償却費、修繕維持費、税金など）、工場警備、光熱費（水道、電気等）、研究開発、金型・工作機械、ロイヤリティー・ライセンス料、製品の検査・試験費用、工場内保管経費、輸入部材に関わる関税、通関手数料。
その他コスト	商品を輸出のために移動させることによって発生した経費を指す。具体的には輸送コスト、倉庫、港湾ハンドリングチャージ、仲介料、サービス料などを含む。

（出所）修正 CEPT 原産地規則 付属書 A

< 関税番号変更基準の導入を検討中 >

同時に「基準の拡大、緩和」も検討されている。CEPT の原産地規則は、農産物や鉱物資源など、物品が完全に 1 国で生産される場合には、「完全取得基準（Wholly Obtained）」が適用され、また、繊維製品は、特定の加工工程を指定し、その工程が行われたことをもって、原産地と認定する「加工工程基準」が採用されている。残りの製品については、ASEAN コンテンツ 40%以上という「付加価値基準」のみしか基準がない（注 2）。この基準をクリアできない製品は、これまで、CEPT を使うことはできなかった。

しかし、ASEAN 域内の貿易を一層活性化するため、その代替的な基準として、実質的変更基準が導入されようとしている。具体的には、「関税番号変更基準」（いわゆるタリフジャンプ）の導入が検討されている。関税番号変更基準とは、輸入部材の関税番号が製造工程を経ることにより、輸出する際に別の関税番号に変更された場合、その製品が当該国で生産されたとみなす方法である。関税番号変更は、2、4、6 桁ベースなどがあり、桁数が少ないほど、大幅な製造工程が必要とされるため、より厳しい基準ということになる。

関税番号変更基準の導入は、企業側から要望のある品目及び ASEAN 経済共同体（AEC）に向けた優先 11 業種（うち製造業 9 業種）について先行して実施する予定である。具体的には、企業からの要望がある品目として、鉄・鉄鋼製品、アルミ製品、小麦粉について、それぞれの具体的な基準が検討されている。一方、AEC 形成に向けた優先業種として、木製品、自動車部品、ゴム製品、農水産加工品、エレクトロニクス製品、ICT 製品、ヘルスケア製品についても、関税番号変更基準が検討されている。これらは、2004 年末までに導入する方向で準備が進められている。

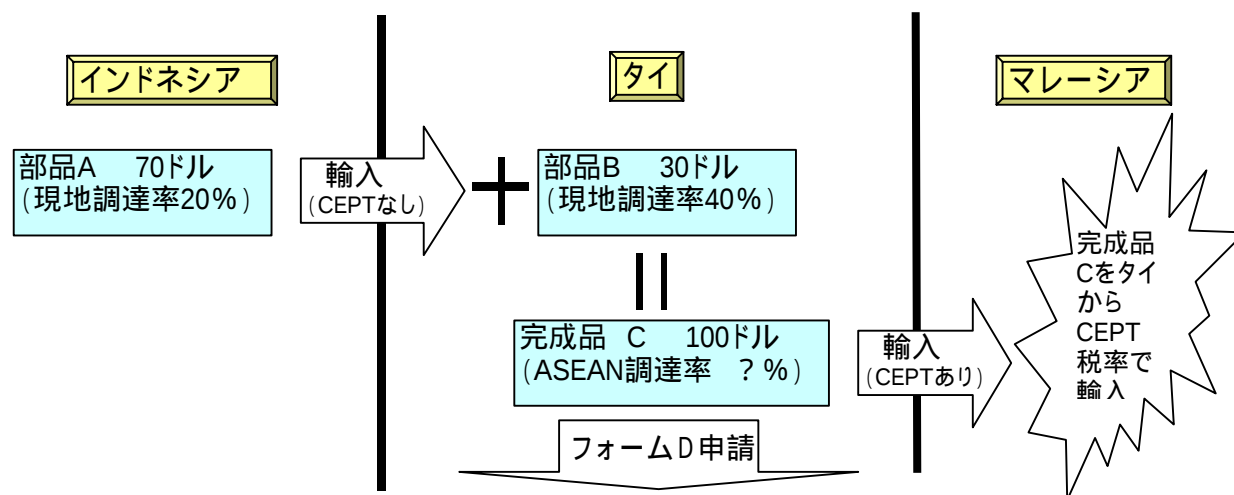
< 部分的累積ルールを追加へ >

これとは別に「部分的累積」という、新たな概念により、原産地規則の緩和・拡大も検討されている。すなわち、従来、ASEAN コンテンツに算入できる部材は、その部材自体の ASEAN コンテンツが 40%以上という条件が課せられていた。これに対し、2004 年 9 月の AFTA 協議会では、この条件が緩和され、部分的累積を認めることが合意された。

新ルールの詳細について、ジェットロが ASEAN 事務局にインタビューしたところによると、ASEAN コンテンツが 40%に満たない場合でも、現地調達率が 20%以上であれば、その現地調達部分のみは ASEAN コンテンツに算入できることになったという。今後、具体的な審査方法など検討していくとしており、運用は 2005 年以降になるとみられる。

例えば、インドネシア製の 70 ドルの部品 A (ただし、ローカルコンテンツ 20%) をタイで輸入して、タイ国内で調達した 30 ドルの部品 B と合わせて、100 ドルの完成品 C を組み立て、マレーシアに輸出する場合 (直接経費や利益を 0 と仮定) 従来方式だと、ASEAN コンテンツはインドネシア製の組み入れが認められず、部品 B/製品 C = 30%でフォーム D が取得できなかった。今回の部分的累積ルールにより、新たな ASEAN コンテンツは部品 A×20% (ローカルコンテンツ) = 14 ドル + 部品 B30 ドル / 製品 C = 44%となり、フォーム D が取得可能で、マレーシアに CEPT 税率で輸出できることになる (図表 2)。

図表 2 CEPT部分的累積のイメージ図



従来方式 (部分的累積なし): $\frac{30\text{ドル (部品B)}}{100\text{ドル (完成品C)}} = 30\%$ CEPT不適格

新方式 (部分的累積あり): $\frac{(14\text{ドル (部品A} \times 20\%) + 30\text{ドル (部品B))}}{100\text{ドル (完成品C)}} = 44\%$ CEPT適格

(出所) ジェトロ作成

さらに、「リージョナルビジネスモデル (RBM)」というアイデアも検討されている。ASEAN 域内で、どこかに拠点を置き、そこから、調達やマーケティング、物流、ファイナンス、総務などをコントロールしながら、別の国で生産活動をした場合、生産国でないと

ここで発生した経費も生産コストに含められるという考え方である。とりあえず、加盟国 3、4 カ国に限定して、パイロットケースで始めることが検討されている模様である。

3. 原産地証明書審査、手続きの実態

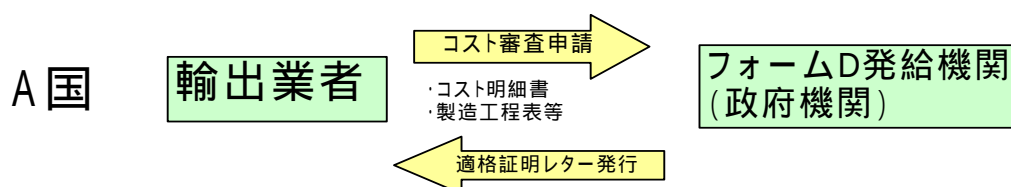
< 各国とも手続きの流れはほぼ共通 >

このように、CEPT がより多く活用されるために、原産地規則の見直しが進められているが、企業の立場に立てば、フォーム D 取得のための審査手続きや発給に関わる時間や手間が非常に重要になる。

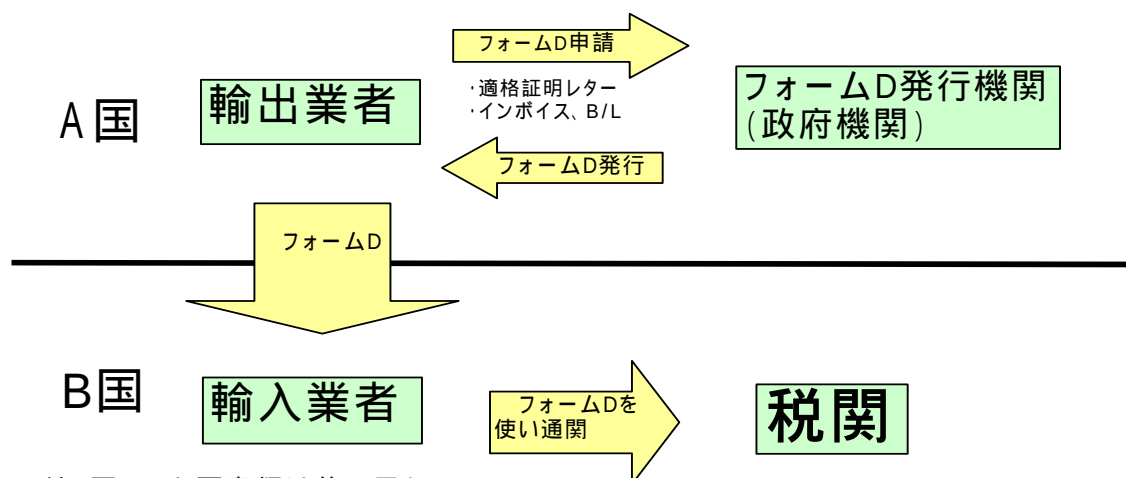
ジェットロが各国発給機関に対して実施したインタビューなどによると、フォーム D 発給までの流れは各国ともほぼ共通しており、まず、各国の発給機関で、現地調達率（含む ASEAN 部材）40%以上かどうかのコスト審査を実施する。この際に、国内調達部品については、証拠資料として、インボイスが要求される。一方、他の ASEAN 諸国から調達した部材であることを証明するには、各国で発給したフォーム D の提出が要求される。審査の結果、適格と認められた場合は、同機関から証明レターが発給される。輸出毎のフォーム D 自体の申請は、証明レターとともにインボイス、船荷証券などを提出する（図表 3）。

図表 3 フォームD取得 / 利用の流れ

<ステップ 1、コスト審査>



<ステップ 2、フォームD取得>



(注) 国より必要書類は若干異なる。
コスト審査は1回のみ。
フォームDは通関ごとに申請必要

(出所) ジェトロ作成

< 細部で異なる取得手続き >

フォーム D 発給手続きは各国でほぼ共通と述べたが、細部では異なっている。ASEAN 各国におけるフォーム D 発給に関わる審査体制、必要な手続きなどは図表 4 の通りである。各国の運用状況や特徴などを以下に述べる。

タイ

タイでは商務省外国貿易局特惠貿易部がフォーム D に関わるコスト審査、発給を担当している。タイの場合は、HS コード 84 類～97 類の製品については、フォーム D の申請前に、「生産工程詳細・コスト・製品価格証明書」を取得しなくてはならない。このように HS コードによって、審査方法を変えているのは、タイのみである。審査期間は 5 日以内とされているが、実際には、申請が増加しており、審査も 2 週間程度かかっているという（商務省貿易交渉局）。逆に 84～97 類以外については、こうした事前審査は必要なく、フォーム D に必要事項を記入し、コスト明細書（フォームあり）とともに申請すれば取得できる。日系企業などの声を総合すると、ASEAN 諸国の中では、タイが最も審査に厳しく、時間もかかるとの評価が聞かれる。

通関毎ごとに必要なフォーム D の発給手続きについては、2003 年 12 月から EDI が導入されている。ただし、「実際、利用しているのは今のところ大手企業を中心に 10% ぐらい。従来の紙ベースが好まれている。」（商務省外国貿易局特惠貿易部）という。しかし、タイは、現在、10 カ国近くと FTA 交渉中であり、今後徐々に実施に移されていくものとみられる。このため、原産地証明書の発給件数も急増することが予想され、EDI 化への移行は必要不可欠とみられる。なお、フォーム D の発給に要する時間は、早ければ即日、遅くとも翌日には、発給されており、こちらについては、企業側から不満の声はほとんど聞かれない。（具体的な手続き手順は巻末の資料編を参照）

マレーシア

マレーシアは通産省貿易支援部がフォーム D を発給している。初回の審査（ローカルコンテンツのコスト審査）は、申請を受けてから 7 日間以内に審査することになっている。一方、通関毎のフォーム D の発給は 2～3 日を要する。これは、他の主要 ASEAN 諸国と比較すると最も時間がかかっていることになる。申請は通産省貿易支援部及び全国 6 カ所の地方事務所で受け付けている。

シンガポール

シンガポールは、税関がフォーム D の発給を行っている。ASEAN 諸国の中で、EDI 化が進んでおり、最も進んだシステムが導入されている。手続きとしては、1) 関税局に工場登録をする。この後、担当者により工場視察がある。工場登録は 1 週間程度かかる。2) 品目ごとのコスト算出（ローカルコンテンツ計算）承認は 2, 3 日かかる。

1), 2) のあとで、輸出毎にフォーム D を取得する。これは、パソコンを通じたオンラ

イン（EDI）で申請する。その後、税関担当者が審査を行い、オンラインで承認結果を通知する。通知を受けて、輸出者はフォーム D を受け取りに税関に行く。この際に、インボイスなどの書類を提出する（審査の過程でインボイスを求めることもある）。申請した日に即日発行される。

インドネシア

インドネシアは、工業商業省国際貿易産業協力総局がフォーム D の発給機関である。実際の発給手続きは、各県にある産業貿易省の地方事務所で発給している。ジャカルタ支部で審査に携わっている職員は 20 名程度である。

初回のコスト審査では、工場の現地調査を行う場合もある。審査は 3 日程度で終了する。審査の後で、毎回の輸出ごとにフォーム D を発給するが、これは、申請した当日に取得可能である。

フィリピン

フィリピンは関税局がフォーム D を発行。フォーム D を取得するためには、輸出前審査（Pre-exportation verification）を受けなくてはならない。コスト明細書や生産工程表などの提出が必要。また、関税局の職員による工場視察も必要に応じて実施される。審査は申請を受けてから、遅くとも 1 週間以内には終了する。

フォーム D は書類が揃っていれば、その日のうちに発行される。マニラ港で輸出前審査を担当している職員は計 7 名。空港税関でも受け付けている。

ベトナム

ベトナムは貿易省輸出入管理局が、フォーム D の発給機関である。手順としては、完全取得基準（Wholly Obtained）以外の場合の審査（ローカルコンテンツ 40% のコスト審査）を科学省が認定した検査会社に申請して実施する。輸出入管理局の担当者によると、最も有力な機関は VINACONTROL 社だが、数年前から認定会社が増えて、今は多数ある。しかし、検査基準などは同一になっており、機関による審査の格差はないという。検査費用は、過去 VINACONTROL が独占した時期は、1 件当たり 13 ドルであったが、現在は競争になっており、価格も下がっている模様。所要時間は対象となる製品にもよるが、半日～1 日程度。

輸出ごとに必要となるフォーム D の取得は、輸出入管理局の支部（全国 9 カ所、ハノイ、ホーチミン、ハイフォン、ダナン、ドンナイ、ブンタオ、ビンズン、クワンリン、ランサン）に申請する。その際に、検査会社の証明レター、商業インボイス、税関申告書、船荷証券、商業ライセンス、を提出する。所要時間は 2 時間程度。費用はフォーム D 購入のための 3 ドルのみ。検査会社の証明内容に不審な点がある場合は、輸出入管理局の担当者が直接工場を視察することもある。

なお、現在は各県にある EPZ 管理委員会もフォーム D を発給する権限がある。しかし、2004 年の省令では、この権限はなくなっている。輸出入管理局によると、今は移行期だが、2005 年からは発給できなくなる、としている。

図表 4 ASEAN主要国における原産地証明書発給体制(フォームDを中心に)

	タイ	マレーシア	シンガポール
発給機関	商務省外国貿易局特惠貿易部	通産省貿易支援局	関税局
上記以外の発給窓口	バンコク港、バンコク空港、外国貿易局地方事務所(5ヵ所)、南部の商務事務所(7ヵ所)	全国6ヵ所の通産省地方事務所	なし
事務職員数	約10名	n.a.	8名
コスト審査に必要な証拠書類、手続きなど	1. 輸出業者登録 フォームDを取得しようとする輸出業者は商務省に輸出入業者として登録。 2. HSコード84~97類の製品についてのみコスト審査を実施。主な必要書類は以下の通り。 生産工程詳細・コスト・製品価格の審査依頼状 " " の証明書 部材を輸入したことを示す書類(インボイスなど) 国内で生産した部材を購入したことを示す書類(インボイスなど) 部材の国内生産証明書	申請レター 申請フォーム ・コスト明細書など 申請書類チェックリスト 会社登録書 部材のインボイス 製造工程フローチャート 製品写真、カタログ、サンプル	製造業者はまず、シンガポール関税局IE分類・統計監査部に登録をする。この際、工場視察も行う。申請してから認可まで1週間程度。 コスト積算書の提出(ASEANコンテンツの確認)。
発給までの所要日数(政府側情報)	5日間(ただし、最近は2週間程度必要)	7日間	工場登録1週間、コスト審査2~3日
フォームD発給に必要な証拠書類	・ 商業インボイス(オリジナルまたはコピー) ・ 船荷証券(B/L)または航空運送状(AWB)(オリジナルまたはコピー) ・ コスト構成証明書(HS84-97類のみ、50~63類の場合は、繊維製品に関わる生産工程詳細証明書)	・ 通商産業省からの承認レター ・ 税関申告書(コピー) ・ インボイス ・ 船荷証券	・ インボイス
発給までの所要時間(政府側情報)	即日から2日	2~3日	即日
申請のEDI化の現状	2005年12月から試行的に実施中	未実施(計画あり)	実施済み
発給事務の根拠法	n.a.	n.a.	輸出入法
その他特記事項			米国、NZ、EFTAとのFTAでは原産地証明書が必要ない。

図表 4 ASEAN主要国における原産地証明書発給体制(続き)

	インドネシア	フィリピン	ベトナム
発給機関	工業商業省国際貿易産業協力総局	関税局輸出コーディネーション局	貿易省輸出入管理局
上記以外の発給窓口	工業商業省地方支局(各県にある。ジャカルタ支局を含む)	各港湾の輸出局	コスト審査はVINACONTROLなど政府認定検査会社が実施。フォームDは輸出入管理局の地方事務所(9カ所)に申請
事務職員数	20名(ジャカルタ支局のみ)	7名(マニラ港)	n.a
コスト審査に必要な証拠書類、手続き	コスト明細書など	・輸出品の説明資料 ・最終仕向け地 ・部品、原材料のリスト(国産、輸入品。インボイスなど添付) ・コスト明細書 ・製造工程の説明(フローチャート含む)	・申請書(フォームあり)2部 ・生産工程表 ・原材料、部材の使用比率表 ・輸入部材のインボイス ・船荷証券、インボイス(または、FOB輸出価格を証明する書類)
発給までの所要日数(政府側情報)	即日～3日間	1週間	半日～2日間
フォームD発給に必要な証拠書類	・輸出申告書(P.E.B) ・インボイス ・船荷証券(B/L)またはエアウェイビル(AWB) ・コスト明細書	・輸出申告書 ・インボイス ・船荷証券 など	・検査会社の証明レター ・商業インボイス ・税関申告書 ・船荷証券 ・商業ライセンス、
発給までの所要時間(政府側情報)	即日	即日	2時間
申請のEDI化の現状	未実施	未実施	未実施
発給事務の根拠法	工業商業省令No.111/mpp/kep2/2002	n.a	貿易省令NO.416/TM-DB(1966年5月13日付)
その他特記事項			現在は各県にあるEPZ管理委員会もフォームDを発行する権限がある(来年以降は発給権限がなくなる)

(出所) 各国政府機関に対するヒアリングなど

4. 日系企業の CEPT 活用状況、評価

< 現地調達率 40%のクリアは容易、との評価 >

取得手続きの概要を述べてきたが、日系企業の CEPT 活用状況、原産地規則及びその運

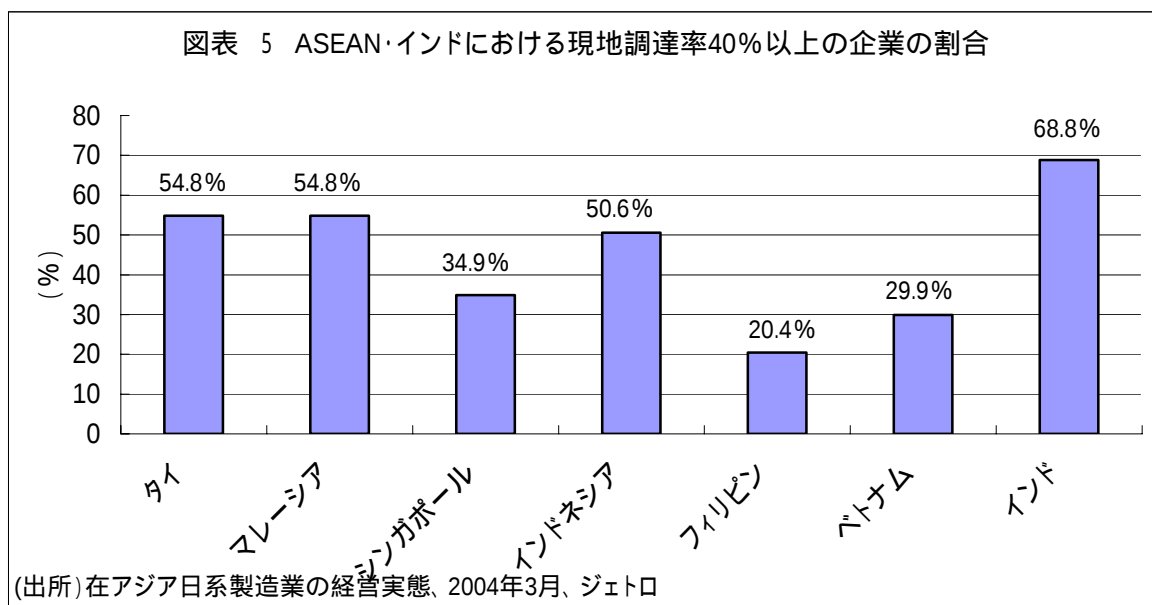
用状況に対する見方、評価はどうか。

原産地規則自体については、日系企業に対するインタビュー調査によると、全般的に「ASEAN コンテンツ 40%以上」という原産地規則は、ハードルとしては低く、問題なくクリアできるという評価が多かった。

「ASEAN コンテンツ 40%は基準としては低く、現地調達率だけで7～8割に達しているので、全く問題ない」(在タイ日系自動車メーカー)

「ローカルコンテンツ 40%は、一般的には緩い基準であり、通常問題なくクリアしている。」(在シンガポール自動車部品メーカー)

実際に、2004年1月、ジェトロがASEAN主要6カ国およびインドに進出している日系企業に対して実施したアンケート調査によると(対象企業2,345社、回答率48.2%)、現地調達率40%をクリアしている企業の割合は、タイで54.8%、マレーシアも54.8%、インドネシアでも50.6%と過半数を超えている(図表5)。実際の現地調達率の計算では、人件費や直接経費、国内輸送コスト、利益なども加算できるため、かなりケースで、フォームDを取得できるものとみられる。ちなみに、インドは、鉄鋼や繊維など素材産業が揃っていることから、68.8%の企業が現地調達率40%以上となっており、ASEANと比較しても、現地調達率の高さが際立っている。



ただし、自動車、家電製品など完成品は基準をクリアすることが容易だが、部品産業の場合は、域外からの部材に依存している傾向があり、クリアが難しいとの声も聞かれる。

「ローカルコンテンツ 40%という基準は、日本などからの素材が多い場合、クリアするのが厳しいケースもある。」(在マレーシア自動車部品メーカー)

< カギを握る ASEAN コンテンツ >

フィリピンなど裾野産業が比較的弱い国でも、単独でのクリアは難しいとの声が聞かれた。前述のアンケート調査によると、同国の日系企業で現地調達率が 40%以上の企業の割合は 20.4%と極めて低い。しかし、ASEAN 累積調達率とすると基準を大幅に上回っている。ASEAN コンテンツという枠組みが極めて重要な役割を果たしていることがわかる。

「エアコン用のコンプレッサーなど主要部品はマレーシアから輸入している。フィリピン国内での部品調達率は 10～20%に過ぎない。しかし、ASEAN コンテンツが認められているので、フォーム D は問題なく取得できている。」(在フィリピン家電メーカー)

「タイ、インドネシア、マレーシアなどから部材を輸入しており、現地調達率は ASEAN コンテンツで 8 割に達している。ただし、フィリピンだけの調達率となると、裾野産業が少なく、20%ぐらいに大きく低下する。」(在フィリピン自動車部品メーカー)

インドネシアでも同様のコメントが聞かれた。

「テレビの現地調達率はモデルによっては、30%程度と低いが、マレーシアなど域内から部品を調達しているため、ASEAN コンテンツでは 7～8 割になる。」(在インドネシア家電メーカー)

< 手続き面の簡素化、迅速化も重要 >

一方、手続き面はどうか。日系企業へのインタビュー調査によると、フォーム D 取得手続きは、スムーズに流れており、制度の利用を妨げるほどの障害はない。制度としてはワークしている、というのが全般的な評価である。しかし、これは、必ずしも制度的に利用しやすいというわけではない。

「最初のコスト審査の段階で、書類準備に 2 ヶ月、手続に 1 ヶ月程度を要する。完成車では 1,000～2,000 といった部品があるので、それぞれの現地調達を証明する書類（インボイスやフォーム D など）をサプライヤーから集めなければならない。」(在タイ自動車メーカー)

「フォーム D 取得は書類手続きが煩雑で、簡素化が望まれる。例えば、部品が 700 点あったとして、うち 300 点が現地調達（含む ASEAN 製品）だとすると、部品リストを作成し、各部品メーカーが発行するインボイスなど証拠書類を 300 枚添付しなくてはならない。」(在タイ日系 AV メーカー)

利用者の負担を軽減するために、各国政府は、申請書の記述内容や添付書類の厳選などの検討を進めるべきである。また、審査のスピードを上げるために、各国とも審査担当者の増員など体制強化が望まれる。

5 . CEPT に関わるその他問題点

< AHTN（共通関税コード）導入の実態と課題 >

CEPT は制度としてはワークしているとの評価だが、実際のフォーム D 運用の現場では、テクニカルな問題が発生している。よく指摘される問題としては、記載した HS コードが輸

入国のコードと一致せず、フォーム D が受理されないというケースがある。

こうした問題の解決策の 1 つとして、ASEAN 内で共通の関税コードが導入されている。ASEAN 共通関税コード (AHTN, ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature) は、ASEAN 域内の貿易手続きを簡素し、域内貿易を拡大させることを目的に 97 年に ASEAN 加盟国間で導入が合意され、準備が進められてきた。従来、ASEAN 各国の関税コードは、HS コード上位 6 桁までが共通だが、それ以降の下 2 桁ないし 3 桁は各国ごとに独自のコードがつけられていた。

AHTN は HS コード 6 桁 (全世界共通) に ASEAN 独自分類の 2 桁を加えた計 8 桁で構成されている。関税品目数は、1 万 689 品目に上る。シンガポールが先行して、2003 年 1 月から導入し、ベトナムも同年 7 月から導入した。2003 年 8 月の ASEAN 財務相会議では、各国とも遅くとも 2004 年 1 月 1 日までには、AHTN への切り替えを行うことが合意され、残りの ASEAN 各国も 2004 年初め頃から順次導入を進めた。現時点では全ての加盟国で導入済みである。

また、シンガポール、ベトナム、フィリピン、インドネシアは AHTN を ASEAN 域内のみならず、域外との貿易にも使用しており、関税コードを AHTN に一本化している。一方、マレーシア、タイなどは、一般関税と CEPT 関税 (AHTN) が一致していない。しかし、今後は、一本化することを検討中であるという。現状では、タイ、マレーシアの場合は、CEPT を利用する場合にのみ、AHTN が使われることになる。

AHTN 導入当初は、各国税関の現場で、情報が十分に普及しておらず、AHTN と旧関税コードが混在して、使われるなど混乱があった模様である。「昨年 12 月末に突然、政府から AHTN を導入するという話が出て、今年の 1 月 1 日から導入された。通関手続きには、EDI が導入されており、社内で管理しているパソコンも古い HS コードが登録されていた。このため、全て新コードに修正しなければならなかった。一方、税関は AHTN のことを全く知らず、旧コードに書き直すように指示されたり、非常に混乱した。準備期間がないのが問題であった。(在マレーシア日系自動車部品メーカー)との声も聞かれた。現状も依然、AHTN 移行への過渡期といえるが、大きな混乱は既に収まっている。

AHTN 導入により、「これまでは、関税コードが各国でバラバラだったため、輸入した商品とフォーム D に記載された HS コードが一致しないとして、輸入国側でフォーム D が受理されないケースが発生していた。こうした問題も今後はなくなる」(タイ商務省)と期待の声が聞かれる。

一方、「関税コード番号は、全く同じ商品でも、当税関と相手国税関と解釈が一致しないことがある。容易に解決できる問題ではない。こうした問題は AHTN が導入されたからと言って解決されるものではない。」(タイ税関)とする見方もある。

なお、ASEAN 事務局では、「現在の AHTN は品目数が多すぎるので、今後、簡素化も検討する。」としており、AHTN は将来的に見直しが行われる模様である。

< 仲介貿易も利用可能に >

CEPT スキームでは、制度上、仲介貿易が想定されていないため、モノ自体は、ASEAN 加盟国間で直接輸送されているにもかかわらず、仲介者が第 3 国の場合、インボイスとフォーム D の荷主や FOB 価格が一致せず、フォーム D が輸入国側の通関で受理されないというケースがあった。

しかし、2003 年 9 月の AFTA 協議会で、CEPT 原産地規則の運用ルールの修正が認められ、第 3 国にある企業の出したインボイスに基づき発給されたフォーム D も輸入国は受け入れることになった。ただし、具体的なフォーム D の記入方法などについては、詳細が決められておらず、各国の運用に委ねられている。タイ税関によると、「インボイスの価格は、フォーム D と同額かそれ以上である必要がある。」としている。

<バック・トゥ・バックフォーム D の運用方法を協議>

CEPT 運用規則では、ASEAN の第 3 国が、中継国として、一旦、域内国から輸入し、別の域内国に再輸出する際に、オリジナルのフォーム D に基づいて、バック・トゥ・バック（Back to Back）フォーム D（以下、B to B フォーム D）を発給することを認めている。

B to B フォーム D のメリットは以下の通り。輸出者の名義を変更できる。再インボイスの発行により、元々の FOB 価格を取引先に知られないで済む。オリジナルのフォーム D をベースに切り分けてフォーム D が発給できる。

実際には、ASEAN 域内の物流のハブ拠点であるシンガポールに、一旦、輸出し、そこから、ASEAN の域内国に再輸出するケースで使われている。この運用について、マレーシア、タイの 2 カ国は、輸入の際に、B to B フォーム D に加えて、オリジナルのフォーム D の提出も要求しており、その運用方法が関係国の間で協議されている。

在シンガポール日系メーカーによると、「B to B フォーム D は当初活用しようとしたが、一部の国が受け付けられないという問題が出て、利用をやめてしまった。ASEAN 域内では、シンガポールが物流のハブになっており、特に物量があまり多くないものは、一旦、シンガポールに集めて、クロスドッキングして、それぞれの仕向け地に輸出している。この際、シンガポールで一度ストックし、必要な量だけ、再梱包して、輸出しようとする場合に B to B フォーム D と利用しようとした。今は、輸出国の方で、何回かに分けて、小ロットでフォーム D を取得して、対応している」という。

（注 1）CEPT 原産地規則及びその運用規則の原文は、以下の ASEAN 事務局のウェブサイトで閲覧可能。

http://www.aseansec.org/pdf/afta_roo.pdf

http://www.aseansec.org/pdf/afta_ocp.pdf

（注 2）付加価値基準は、為替、材料コスト、労賃等の変化に応じて、原産地が変化する可能性があり、予見可能性、透明性、一貫性が欠如しているとの指摘がある。経済産業省、「平成 15 年度不公正貿易白書」247 ページ。

第2章 ASEAN-中国 FTA の原産地規則と運用実態

1. ASEAN-中国 FTA の原産地規則

<CEPT と同様に ASEAN・中国コンテンツ 40%以上が適用>

ASEAN と中国との FTA は、2004 年 1 月 1 日からアーリーハーベスト措置として、HS コード 1～8 類の農産物の関税が先行的に最高税率 10%まで引き下げられている。今後、2006 年 1 月 1 日には関税が撤廃される予定である。タイは、これに先行し、2003 年 10 月 1 日から、HS コード 7～8 類の野菜・果物に限り、関税を撤廃している。このように、実際に運用が始まっているアーリーハーベストの対象品目は、農産物のみであり、ここで適用されている原産地規則は完全取得基準（Wholly Obtained）である。

アーリーハーベスト品目以外の工業製品の関税引き下げは、依然交渉中である。11 月 29～30 日、ヴィエンチャンで開催される ASEAN-中国サミットで FTA 署名の方向で交渉が行われている。関税引き下げは 2005 年 7 月 1 日から開始される予定である。ASEAN 原加盟国は 2010 年までに一部のセンシティブ品目を除き、関税撤廃。新規加盟国は 2015 年までに関税を撤廃する。

ただし、原産地規則については、2003 年 10 月にバリで開催された ASEAN- 中国サミットで、既に合意されている。同サミットで署名された修正 FTA 枠組み協定の付属書によると、原産地規則は、CEPT と同じ、現地調達率 40%以上という基準が採用されている（注 1）。現地調達率には、他の ASEAN 部材及び中国部材も組み込める。すなわち、CEPT の原産地規則に中国を加えた ASEAN 中国累積原産が 40%以上であれば、FTA 適格製品と認定され、原産地証明書が発給される。ASEAN-中国 FTA の原産地証明書はフォーム E と呼ばれている。

$$\left[\left(\text{非 ASEAN・中国原材料・部品価格} \right) + \left(\text{原産地が特定できない原材料・部品価格} \right) \right] \div \text{製品の FOB 価格} \times 100\% \quad 60\%$$

さらに、同原産地規則第 6 条によると、特定品目については、上記の付加価値基準（現地調達率）に加え、製品別基準（Product Specific Rules）として、別の代替的な基準も適用できる。具体的な基準や対象品目については、現在、ASEAN・中国間で協議中である。

タイ商務省貿易交渉局ウィニチャイ副局長によると、現地調達率 40%以上の基準では、クリアできない品目があり、タイとしては、食品加工、繊維、宝飾品などの分野で合計 700 品目程度について、製品別基準の導入を要望しているという。具体的には、関税番号変更基準の導入が中心になる模様である。一方、中国側も食品加工、プラスチック製品、革製品、機械類など 200 品目程度について、代替的基準の導入を要望しているが、製品別基準の導入は、最大でも 300 品目程度に絞るべきであると主張しているという（注 2）。

2. アーリーハーベストの実施状況

< 農産物貿易が輸出入双方で急増 >

タイは、他の ASEAN 諸国に先駆けて、中国とのアーリーハーベスト措置を開始したが、実際に FTA はどの程度活用されているのか。タイ商務省外国貿易局によると、2003 年 10 月～2004 年 9 月までの 1 年間で、発給したフォーム E は合計 1 万 3,981 件に達したという。金額では、138 億 3,136 万バーツに上る。

タイの通関統計によると、2004 年 1～8 月までの間にタイから中国へ輸出された農産物（HS コード 01～08 類）は、前年同期比 36.6%増の 95 億 726 万バーツと大きく伸びている。同時期、タイの対中輸出の伸び率は 16.9%増であり、全体の伸び率を大きく上回っている。主な品目は、タピオカ、竜眼（乾燥、生鮮）、冷凍エビ、冷凍魚、ドリアンなど。

一方、同期間、中国からの輸入された農産物も、前年同期比 48.7%増の 34 億 5,193 万バーツと急増している。主な品目は、りんご、冷凍魚、西洋梨、しいたけ、などとなっている。農産物の貿易バランスは、タイ側が 60 億バーツ以上の大幅な黒字を記録している。しかし、伸び率は、中国からの輸入の方が高く、貿易黒字は縮小しつつある。タイの輸出業者からは、中国側の検疫など輸入手続きに時間がかかること、省によって規制が異なるなどの非関税障壁により、期待通りに輸出が伸びないとの不満の声が出ている。

< タイが中心となるアーリーハーベスト >

中国で原産地証明書を発給する中国質量監督検閲検疫総局によると、2004 年 1～4 月までで、発給したフォーム E は 1,524 件、3,238 万ドル。うち、タイ向けは、1,422 件、2,544 万ドルで、件数ベースで 94.6%、金額ベースで 78%を占める、という。ASEAN 中国 FTA のアーリーハーベストによる輸出は、タイ向けが中心であることがうかがえる。これは、地理的な近接性に加え、HS コード 07、08 類（野菜、果物）については、タイ-中国間のみが先行して、関税撤廃されており、他の ASEAN 諸国は 2006 年 1 月 1 日までに段階的に関税を撤廃するという違いも影響しているとみられる。

一方、マレーシア通産省貿易支援部によると、「今年 1 月のアーリーハーベスト開始以来、フォーム E の発給も増えている。特にパーム油が多い」としており、タイ以外からもアーリーハーベストを通じた対中輸出が拡大している。

3．原産地証明（フォーム E）の手続き方法と問題点

< 手続きは CEPT と同じ >

フォーム E の発給手続きは、ASEAN 諸国の場合、フォーム D の場合と全く同じである。中国の場合は、前述の中国質量監督検閲検疫総局が発給機関となっている。申請は各省に設置されている 35 の地方事務所で行う。申請は 2001 年から EDI 化されている。

フォーム E の取得を希望する輸出業者は、まず、特定のフォームに基づいて、登録しなければならない。登録の際は、担当官が工場を視察し、生産工程などを確認する。先進国向け特惠関税（GSP 用）のフォーム A で登録している業者は、重複して登録する必要はな

い。フォーム E は輸出毎に必要で、3 営業日で入手可能。実際には 3 日もかからないという。

アーリーハーベスト開始当初は、「中国の税関からフォーム E に押されているスタンプが事前に登録されたスタンプと違うと言われ、受理されないケースがあった。」(マレーシア通産省)「タイの税関に情報が周知徹底しておらず、特惠関税が適用されないなどの問題もあった」(中国質量監督検験検疫総局)など中国、ASEAN 側双方で、やや混乱がみられたようだが、現時点は特に問題なく、フォーム E による特惠関税が適用されている。

4. 日系企業の活用状況

< FTA で中国から小豆を輸入、30%の関税率が 0%に >

前述の通り、ASEAN 中国 FTA は、農産物のアーリーハーベスト措置が実施されているのみである。このため、このスキームを実際に活用している日系企業はあまりないとみられる。タイ進出日系食品メーカーの立場に立てば、素材の調達を中国から行うということが想定される。しかし、中国産の素材を使う場合は、直接、中国に進出してしまうケースがほとんどであろう。

実際に FTA を活用している例として、在タイ日系和菓子メーカーは、中国から小豆を輸入して、餡子を作り、それを和菓子に詰めて、冷凍して日本に輸出している。小豆の輸入には、通常、30%の関税率が課せられており、従来は、輸出に適用される原材料輸入関税の還付制度を利用していた。しかし、制度的には、手続きが煩雑で、しかも還付されるまで半年程度を要し、つなぎ資金の借入れなどで金利コストもかかっていた。これが、2003 年 10 月 1 日からは、FTA により、関税が撤廃されたので、資金面、事務手続き面で大きなメリットを受けているという。

農産物以外の関税引き下げスケジュールは、現在、関係国間で協議中である。2005 年 7 月 1 日から、工業製品などの関税引き下げも開始されるものとみられている。工業製品については、関税引き下げ開始前であり、フォーム E もまだ発給されていない。しかし、原産地規則が CEPT と全く同じことから、申請フォームや審査方法も基本的にフォーム D と同じであるものと予想される。この点では、特に在 ASEAN 進出企業で過去にフォーム D を申請した経験のある企業であれば、コスト審査のための書類準備などもスムーズに進められるものとみられる。

原産地規則の要求水準としても、CEPT の ASEAN コンテンツに中国コンテンツ(中国からの調達部材)も加えられるので、よりクリアしやすいといえる。

(注 1) 巻末の修正枠組み協定の原文は以下で閲覧可能。

<http://www.aseansec.org/15157.htm>

(注 2) 2004 年 10 月 18 日付クルンテープトゥラキット紙

第 3 章 タイ、シンガポールによる 2 国間 FTA の原産地規則

これまで、ASEAN の FTA として、具体的に実施に移されている AFTA 及び ASEAN-中国 FTA のアーリーハーベストを中心に、原産地規則の概要、問題点、日系企業の評価などを紹介してきた。ただし、ASEAN 域内では、タイ、シンガポールを中心に 2 国間 FTA の動きも活発化している。

本章では、タイ、シンガポールの 2 国間 FTA で既に実施されているか、締結済みのものについて、それぞれの原産地規則の概要を紹介する。

1. タイの 2 国間 FTA

タイは、現在、8 カ国（中国、豪州、インド、日本、米国、バーレーン、ペルー、ニュージーランド）及び 1 地域（BIMSTEC、ベンガル湾多分野技術経済協力イニシアチブ、パングラデッシュ、インド、ミャンマー、スリランカ、タイ、ブータン、ネパールの 7 カ国で構成）と FTA 交渉を進めている。このうち、既に実施されている FTA は、中国とのアーリーハーベストを除くと、2004 年 9 月 1 日から開始されたタイ-インド FTA のみである。ただし、豪州との FTA は既に交渉を終えており、FTA は締結済みである。また、バーレーンとの FTA は、バーレーン側の国内手続きの問題で、623 品目のアーリーハーベストが依然実施されていない。

1) タイ-インド FTA アーリーハーベスト

<CEPT より厳格な原産地規則>

2004 年 9 月 1 日から 82 品目について、両国の MFN レートを 50%引き下げた。今後、2005 年 9 月 1 日に 75%引き下げ、2006 年 9 月 1 日に 100%引き下げる（撤廃）。対象品目数はわずか 82 品目であるが、両国間の貿易の 7%程度を占めている。具体的には、マンゴスチン、ドリアン、竜眼など熱帯果実、シーフード缶詰、ポリカーボネートなどの石化製品、扇風機、エアコン、冷蔵庫、テレビなどの家電製品、自動車部品など幅広い分野にわたる（注 1）。

このアーリーハーベスト措置の原産地規則は完全取得基準が適用される熱帯果実や魚介類などを除き、ほとんどが 4 桁ないし 6 桁の関税番号変更と現地調達率 40%以上という 2 つの基準を同時に満たすことが求められている。CEPT の原産地規則が現地調達率 40%以上のみであるのに比べ、より厳格なルールが適用されている。

ただし、原石を除く宝石類 3 品目は関税番号変更基準が求められるもの、ローカルコンテンツは 20%以上と低い基準が適用されている。品目ごとの原産地規則は巻末に掲載したリストで確認できる。

<ASEAN コンテンツは使えず>

CEPT（AFTA による特惠関税）との違いは、原産地規則で、ASEAN コンテンツが認められない点である。すなわち、CEPT の場合、タイ以外の ASEAN 諸国から輸入した部材も、

現地調達率に換算できた。しかし、タイ - インド FTA の場合は、タイ 1 カ国のみで現地調達率 40% をクリアしなければならない。

例えば、対象品目であるテレビは、タイで組み立てている場合でも、部材コストの 5 割近くを占める CRT (ブラウン管) は隣のマレーシアから調達しているケースが多い。この場合、CEPT では問題なく、ローカルコンテンツ 40% をクリアできるが、タイ - インド FTA では、「モデルによりかなり厳しいケースもある」という (在タイ日系家電メーカー社)

原産地証明書はフォーム FTA と呼ばれる。取得手続きは、フォーム D と同様だが、原産地規則が異なるため、申請フォームも異なっている (巻末に申請フォーム掲載)。

商務省外国貿易局によると、2004 年 9 月 1 ~ 30 日までの 1 カ月間で、フォーム FTA の発給数は 32 件にとどまった。金額では合計 6,937 万バツであった。主な品目は、対象 82 品目のうち、テレビのブラウン管 4,569 万バツ (65.8%) で全体の 3 分の 2 を占める。これに、エポクサイド樹脂 1,905 万バツ (27.4%)、皮製自動車シート 299 万バツ (4.3%)、エアコン 164 万バツ (2.4%) と続いている。

2) タイ - オーストラリア FTA

< 基本は関税番号変更基準 >

タイ - オーストラリア FTA は 2004 年 7 月 9 日に既に両国間で署名されている。中国やインドの FTA がアーリーハーベストのみ合意されており、残りの品目の関税引き下げスケジュールは交渉中であるのに対し、オーストラリアとの FTA は、全ての品目をカバーして、交渉が終了している。

原産地規則も全ての品目について、合意されており、既に公表されている (注 1)。基本的には関税番号変更基準 (4 ~ 6 桁) が採用されている。ただし、繊維製品、衣服、靴、鉄鋼製品、機械、エレクトロニクス製品、自動車・同部品などの一部品目については、関税番号変更基準に加え、現地調達率基準も同時にクリアする必要があるものもある。あるいは、どちらか 1 つの基準をクリアすれば原産地と認定される品目もある。現地調達率の水準は 40% か 45% である。衣類、靴については、現地調達率 55% 以上という高い基準が設けられている。ただし、このうち、タイコンテンツとしては、最低 30% 以上クリアすればよく、残りの 25% については、発展途上国からの調達であれば、現地調達率にカウントできる。

3) タイ - バーレーン FTA アーリーハーベスト

< 現地調達率 40% 以上を適用 >

バーレーンとの FTA は、アーリーハーベスト措置として、2002 年 12 月 29 日から 626 品目を 0 ~ 3% に引き下げ、2005 年 1 月 1 日までに関税撤廃。ただし、バーレーン側の内部手続きの遅れで、現時点では実施されていない。残りの約 5,000 品目は、以下の 3 グループに分けて、関税を引き下げる。ファーストラック (2005 年まで関税撤廃、品目全体の 40%)、ノーマルトラック (2007 年までに撤廃、同 40%)、その他 (2010 年までに撤廃、同 20%) 原産地規則は、現地調達率 40% が採用されている。

2. シンガポールの 2 国間 FTA

シンガポールも 2 国間 FTA を積極的に進めている。既に発効している FTA は、ニュージーランド、日本、オーストラリア、EFTA（欧州自由貿易連合）、米国の 5 カ国に上っており、タイより先行している。これらの原産地規則は、それぞれの FTA によって一様でなく、さらに、品目ごとに細かく定められている。その特徴をみると、以下の通りである。

（注 3）

図表 6 シンガポールの 2 国間 FTA の原産地規則

FTA	発効日	原産地規則の概要
シンガポール-ニュージーランド	2001 年 1 月 1 日	現地調達率（人件費や諸経費含む）40%以上。
日本・シンガポール	2002 年 11 月 30 日	関税番号変更基準（4 桁）が基本。ただし、一部品目（264 品目）については、現地調達率 60%以上という基準も代替的に利用できる。
シンガポール・EFTA	2003 年 1 月 1 日	関税番号変更基準（4 桁）が基本。一部の品目については、工場出荷額に対する現地調達率が 40～80%以上という基準を採用。特定の化学製品については、特定の加工工程を指定して、その工程が行われたことをもって原産地に認定する加工工程基準が使われている。
シンガポール・豪州	2003 年 7 月 28 日	現地調達率 50%以上が基本。一部の品目については、現地調達率 30%以上が適用される。
シンガポール・米国	2004 年 1 月 1 日	関税番号変更基準が基本だが、付加価値基準との選択式または併用のケースもある。付加価値基準は RVC（現地調達率）が積み上げ方式で 35%以上または差し引き方式（非原産部材を除外）が 45%以上のいずれかをクリアしていればよい。

（出所）シンガポール税関ウェブサイト（シンガポール TradeNet）

なお、シンガポール関税局によると、ニュージーランド、EFTA、米国との FTA は輸入の際に原産地証明の提出を求めている。輸入者の自己申告による。シンガポールが輸入する際も同様である。

シンガポールは上記の他、ヨルダンと FTA を締結しており、さらに、カナダ、インド、太平洋 3 カ国（チリ、NZ、シンガポール）、韓国、メキシコと FTA 交渉中である。

（注１） タイ-インド FTA のアーリーハーベスト実施に関わる議定書は以下の URL で閲覧可能（対象 82 品目のリストも議定書の最後に添付されている）。

http://commerce.nic.in/thailand_protocol.htm#protocol

（注２） タイ-オーストラリア FTA に関する協定文、関税引き下げスケジュール、品目別原産地規則などは、下記のオーストラリア外務貿易省のウェブサイトで閲覧できる。

<http://www.dfat.gov.au/trade/negotiations/aust-thai/>

（注３） シンガポール関税局のウェブサイトで、同国の関わる FTA の原産地規則、手続き方法などが閲覧可能。

http://www.tradenet.gov.sg/trdnet/index_home.jsp

第4章 総括：原産地規則と企業活動への影響

< 原産地規則は調達面での制約要因 >

原産地規則は、企業にとっては調達面や生産面での制約要因と捉えることができる。FTAの恩恵を受けようとする、それをクリアするための一定の現地調達率や生産プロセスが求められる。1つ例を挙げると、タイの自動車メーカーのほとんどは、現在、オーストラリア向けに輸出を行っており、乗用車で15%、1トンピックアップトラックで5%の関税を支払っている。これが、2005年1月1日からは、FTAにより、撤廃される。しかし、この特惠関税を享受しようとするれば、当然、定められた原産地規則をクリアしなくてはならない。乗用車の場合は、現地調達率40%以上かつ関税番号変更（4桁）の2つの基準を同時に満たす必要がある。これが制約要因となる。ここで、例えば、日タイFTAが実現し、日本からの部品関税が無税になったとしよう。しかし、日本からの部品輸入を増やし過ぎる

と、タイ - オーストラリア FTA に必要な現地調達率 40% が達成できなくなってしまう。

これまで ASEAN で 2 国間ベースも含み、開始、あるいは合意されてきた FTA の原産地規則をみると、CEPT のように付加価値基準（現地調達率基準）のみを共通ルールとしたものから、関税番号変更基準をベースとしながら、付加価値基準を組み合わせ、品目ごとに異なる基準を設定しているものもあり、様々である。このような形で、FTA が増えていくと、企業にとっては、制約要因も同時に増えていくことになる。もし、仮に全ての FTA を利用しようとする、それぞれの原産地規則を満たす最大公約数的な調達・生産を採用せざるを得なくなる。「FTA が増えて、それぞれの原産地規則が異なると企業はこれらを充分理解しておく必要がある。生産工程の調整も必要になろう。」（シンガポール税関）

< スパゲッティ-ボウル現象の懸念 >

手続き面でも、原産地規則が FTA によって異なると、原産地証明書の取得手続きが一層煩雑になる。これは、企業としては、時間や労力の面で大きなコストになる。同時に行政コストも増大する。複数の FTA により、異なる原産地規則が錯綜し、円滑な貿易に障害をもたらす状況は、「スパゲッティ-ボウル現象」と呼ばれている。加えて、各国には、輸出加工区や部材輸入関税の減免・還付制度など FTA 以外の関税減免制度があり、これらの制度と複数の FTA による方程式を解いて、最適調達、最適生産を実現することが求められることになる。

「スパゲッティ-ボウル現象」を避けるためには、可能な限り、共通の原産地規則を導入すべきであろう。規則自体のハードルの高さは、FTA 締結国以外からの製品が表層的な加工のみで、迂回輸出されてくる可能性があるため、一定の水準を確保する必要がある。しかし、原産地規則が企業活動にとっては、制約要因であることを考えると、なるべくハードルの低いルールが望まれよう。さらに、恣意的な運用を排除するために、透明性の高い制度が構築されることも重要である。しかし、「原産地規則は、各国の貿易政策、投資政策に関わるものである。画一的なルールが望ましいが、実際にはそうはいかない。」（ASEAN 事務局シニアオフィサーリー氏）というのが実態といえる。

ただし、各国は WTO の合意などに基づき、原産地証明書が不要な一般関税率（MFN レート）も引き下げつつある。2003 年時点で、ASEAN 主要国の単純平均関税率は、ベトナムで 16.5%、タイ 13.8% と比較的高いものの、マレーシア、インドネシア、フィリピンの 3 カ国はそれぞれ 9.3%、7.2%、5.3% と 1 桁台に低下している（注 1）。特に原材料、部品の関税率は総じて低めに設定されているケースが多い。物量が少なく、一般関税率が数%程度である場合は、FTA を使わず、輸出入するということも実際にはかなり行われている。このことは、「スパゲッティ-ボウル現象」の影響を弱めることに寄与しよう。

< 累積原産の重要性 >

さらに、ASEAN 域内で展開する日系企業にとっては、ASEAN コンテンツ（累積原産）が重要な意味合いを持っている。AFTA の進展を背景に、ASEAN 内の生産ネットワークを活かした形で ASEAN コンテンツを前提に調達・生産が進められているからである。ASEAN コ

ンテンツをベースに生産された家電製品や自動車（タイのピックアップトラックなど）は世界向けに輸出される競争力を実現している。さらに、企業の調達網は、ASEAN を超えて、中国やインドなどにも広がりつつある。日本からの調達は、現地調達が増える中で、減少傾向にあるが、依然日本からしか調達できないハイテク部品や精密部品、素材なども少なくない。

こうした実態を見据えつつ、ASEAN 諸国を巡る FTA の動向を眺めると、多国間ベース、二国間ベースで数多くの FTA 交渉が行われている。ASEAN という形では、インド、中国に加え、2005 年から、豪州-ニュージーランド（CER、経済緊密化協定）韓国、日本との交渉を次々と開始する予定である。これらの FTA が実現していけば、ASEAN は、東アジア、インド、オセアニア地域を覆う FTA 網が持つことになる。一方、日本も韓国、タイ、マレーシア、フィリピンと 2 国間 FTA の交渉中であり、前述の通り、ASEAN との交渉も 2005 年 4 月頃から開始される。また、インドとの 2 国間 FTA も検討されている。こうした中で、次のステップとして、重要なのは、こうしたバラバラの FTA が「面」としてつながりを持ち、より広範囲の FTA として実態を持つことであろう。その際には、原産地規則の調和は必要不可欠な作業である。

2004 年 9 月に発表された AFTA 協議会（閣僚級会議）のプレス声明では、ASEAN が現在交渉中の域外国との FTA について、CEPT 原産地規則との一貫性を保つことの重要性が強調されている。実際の交渉の行方を現時点で予測することは難しいが、日系企業にとっては、なるべくハードルの低い、共通の原産地規則で、既に生産ネットワークが形成されている ASEAN をベースに累積原産の範囲が拡大していくことが望ましいといえよう。

（注 1）APEC ウェブサイト、各国個別行動計画（IAP）より抽出。

資料編

タイ

(申請窓口)

商務省外国貿易局特惠関税部

Trade Preference Division, Department of Foreign Trade

Ministry of Commerce

44/100 Sanambinnam, Nonthaburi Road,

Nonthaburi 11000

TEL:66-2547-4819, 66-2547-4872

FAX:66-2547-4816

E-mail: tpdft@mocnet.moc.go.th

1. 輸出業者登録

CEPT 関税のためのフォーム D (原産地証明) を取得しようとする輸出業者は商

務省に輸出入業者として登録しなくてはならない（窓口：外国貿易局外国貿易サービスセンター）

2．生産工程詳細・コスト・製品価格証明書の取得（HS コード 84～97 類のみ）

対象製品が HS コード 84～97 類の場合は、フォーム D 申請前に生産工程詳細・コスト・製品価格の審査を外国貿易局特惠関税部に申請し、その証明書を取得しなくてはならない（1 年間有効）

（提出書類）

- ・ 生産工程詳細・コスト・製品価格の審査依頼状（申請者が作成）
- ・ “ ” の証明書（フォームに記入）
- ・ 法人登録証明書のコピー
- ・ 付加価値税登録証のコピー
- ・ 工場操業許可証のコピー
- ・ 生産工程ごとの設計図
- ・ 部材を輸入したことを示す書類（船荷証券、インボイスなど）
- ・ 国内で生産した部材を購入したことを示す書類（インボイスなど）
- ・ 部材の国内生産証明書（申請者が作成）

3．フォーム D の取得

フォーム D 取得申請書およびフォーム D（ASEAN 共通）に必要事項を記入し、以下の添付書類とともに、外国貿易局の窓口提出する（バンコク空港、バンコク港、商務省外国貿易局の地方事務所（チェンマイ、ソンクラー、チョンブリ、コンケン、サラケオの 5 ヲ所）および南部の商務事務所（パッタニー、ナラティワート、ヤラー、ストゥーン、トラン、ソンクラー、プーケット）でも申請を受け付けている。）

（添付書類）

- ・ 商業インボイス（オリジナルまたはコピー）
- ・ 船荷証券（B/L）または航空運送状（AWB）または輸送関係の書類（オリジナルまたはコピー）
- ・ コスト構成証明書。ただし、HS コード 50～63 類の場合は、繊維製品に関わる生産工程詳細証明書）

出所：商務省外国貿易局資料よりジェトロ作成

マレーシア

(申請窓口)

マレーシア通商産業省貿易支援局

Service Counter, Trade Support Division,

Ministry of International Trade and Industry (METI)

Ground Floor, Block 10, Jalan Duta,

50622 Kuala Lumpur,

TEL: 60-3-62033022

FAX:60-3-62013012

(フォーム D 取得手順)

1. 審査登録

CEPT 関税のためのフォーム D (原産地証明) を取得しようとする製造業者または輸出業者は、マレーシア通商産業省貿易支援局または通商産業省の地方事務所 (ペナン、イポ

一、コタバル、ジョホール、クアンタン、クチン、コタキナバル) に定型の申請フォームを提出しなくてはならない。通商産業省で審査が行われた後、承認レターが送られる。審査期間は通商産業省資料によると、1 週間以内となっている。

申請の際に必要な書類は以下の通り。

申請レター (会社のレターヘッドを使用)

申請フォーム

- ・ フォーム CEPT 1 (輸出業者名、連絡先、資本構成、製品名など。別添 6)
- ・ フォーム CEPT 1 A (製造業者名、連絡先、資本構成、製品名など。別添 7)
- ・ フォーム CEPT 2 (コスト明細書、工場出荷額に占める輸入部材費および原産地不明の部材費が占める割合。
- ・ フォーム CEPT 2 A (輸出業者によるコスト明細確認書)

申請書類チェックリスト

会社登録書

原材料、部品のインボイス

製造工程フローチャート

製品写真、カタログ、サンプル

2. フォーム D の申請

必要事項を記入したフォーム D と共に、以下の書類を提出して審査を受ける。

- ・ 通商産業省からの承認レター
- ・ 税関申告書 (コピー)
- ・ インボイス
- ・ 船荷証券
- ・ フォーム CEPT 3 (フォーム発給記録用紙)

なお、フォーム D はマレーシア工業連盟 (Federation of Malaysian Manufacturers, FMM) で購入する。

Federation of Malaysian Manufacturers, FMM

Wisima FMM,

No.3 , Persiaran Dagang,

PJU9, Bandar Sri Damansara,

52200, Kuala Lumpur,

TEL:60-3-62761211

出所 : Malaysia and AFTA (Ministry of International trade and Industry) 、 2003

インドネシア

(担当部局)

インドネシア工業商業省国際貿易産業協力総局地域協力部

Directorate of Regional Cooperation,

Directorate General of International Trade and Industry Cooperation,

Ministry of Industry and Trade

Jl.M.I. Ridwan Rais No.5

Jakarta Pusat ,Indonesia

TEL/FAX 62-21-3858203

ただし、フォーム D の申請は工業商業省の地方支局（含むジャカルタ）で行う。

(フォーム D 取得手順)

必要事項を記入したフォーム D と共に、以下の書類を提出して審査を受ける。

初回は、部品、原材料のインボイスの提出も求められる。

- ・ 輸出申告書（P.E.B、税関で承認されたもの）
- ・ インボイス
- ・ パッキングリスト
- ・ 船積指示書
- ・ 船荷証券（B/L）またはエアウェイビル（AWB）
- ・ コスト明細書

出所：工業商業省ジャカルタ支局作成資料等に基づく

フィリピン

（申請窓口）

フィリピン関税局輸出コーディネーション局

Export Coordination Division, Office of the Commissioner

Bureau of Customs

Custom bldg., Port Area , City of Manila

または、各港湾の輸出局

Export Division of the Port/Subport

（フォーム D 取得手順）

1．輸出前審査（Pre-exportation Verification）

CEPT 特恵関税を利用する輸出業者は、輸出の遅くとも 5 日（実働日）前まで税関に対し、輸出品の審査を申し出なくてはならない。

一見して、原産地が特定できるものを除き、輸出前審査を行う。

必要な書類（情報）は以下の通り。

- ・ 輸出品の説明資料（関税番号特定のため。図解など含む）
- ・ 最終仕向け地
- ・ 部品、原材料のリスト（国産、輸入品。インボイスなど添付）
- ・ コスト明細書
- ・ 製造工程の説明（フローチャート含む）

必要に応じ、工場実地検査、会計書類の検査も行う。

2. フォーム D の申請

必要事項を記入したフォーム D と共に、以下の書類を提出して審査を受ける。

- ・ 輸出申告書
- ・ インボイス
- ・ 船荷証券 など

出所：Notice to Exporters, Subject: Application for the Issuance of Certificate of Origin(CO) GSP Form A and ASEAN CEPT Form D , 12 February,2002

シンガポール

（申請窓口）

シンガポール関税局分類・統計監査部

Classification & Statistics Audit Branch

Singapore Customs

55 Newton Road 10-01

Revenue House

Singapore 307987

TEL: 65-6355-2000

ウェブサイト：<http://www.tradenet.gov.sg>

(手続きの詳細、フォームなどを掲載)

（フォーム D 取得手順）

製造業者はまず、シンガポール関税局分類・統計監査部に登録をする。この際、工場視察も行う。申請してから認可まで 1 週間程度。

コスト明細書の提出（ASEAN コンテンツの確認）。審査期間は 2～3 日程度。他の ASEAN 諸国で生産された部品も現地調達率に組み入れたい場合は、それぞれの国で発給するフォーム D を添付する。

フォーム D の申請。オンラインで申請も可能。4 時間程度で発行。

・コスト積算書は 1 年間有効。

出所：シンガポール関税局ホームページ、ヒアリングなど

ベトナム

（申請窓口）

商務省輸出入管理局地方事務所

The Office of import/export management

Ministry of Trade

（フォーム D 取得手順）

1．原産地審査（The examination Certificate for Form D Commodity Origin）

科学省が指定した検査会社（VINACONTROL 社など）よりフォーム D 取得のための原産地審査を受ける。必要な申請書類は以下の通り。

- ・ 申請書（フォームあり）2 部
- ・ 生産工程表
- ・ 原材料、部材の使用比率表
- ・ 輸入部材（原産地が特定できないものを含む）のインボイス
- ・ 船荷証券、インボイス（または、FOB 輸出価格を証明する書類）

2. フォーム D の申請

必要事項を記入したフォーム D (ASEAN 共通) と共に、以下の書類を商務省輸出入管理局地方事務所に提出して審査を受ける。

- ・ 指定検査会社発行の原産地証明書
- ・ 税関申告書
- ・ インボイス
- ・ 船荷証券

輸出入管理局地方事務所は 全ての必要書類を受理してから、通常 12 時間以内、追加書類を要求した場合は 24 時間以内、工場現地視察を実施する場合は 15 日営業日以内にフォーム D を発行する。

出所：商務省令 No.416/TM-DB(1996 年 5 月 13 日付)