

貿易円滑化ベースライン調査
(市場強化のための制度整備協力に係る委員会)
鉱工業プロジェクト形成基礎調査
(フィリピン国貿易手続所要時間調査)
報告書

平成16年3月
(2004年)

独立行政法人国際協力機構
鉱工業開発調査部

鉱調計
JR
04-110

はじめに

WTO 体制、地域自由貿易協定等の進展に伴い、企業活動のグローバル化が進み、国際貿易活動が活発化している。かかる背景の下、今後益々活発化する国際貿易活動を全体として効率的なものとし、その発展を促すため、各国の貿易制度・関連諸手続を簡素化、共通化し、貿易活動を円滑化していくことが望まれている。我が国においても貿易に係る諸手続の改善が進められており、通関情報処理システム、輸出入管理システム、港湾 EDI システム等、IT を活用した行政手続きの整備・導入も進んでいる。また、民間においても IT を活用した貿易取引システムの導入活動が活発化している。このような取り組みは一部の先進国のみで推進していくものではなく、周辺途上国を含む関係諸国全体として貿易円滑化を進めていくことが重要である。途上国にとっても今後新たな貿易の枠組みの中で経済発展を遂行していく上で、制度・手続の国際的なハーモナイゼーションを他国と共に図っていく必要があることが認識されている。

その一方、貿易円滑化に関する包括的な国際ルールは存在しない状況である。これに対し、WTO においては 2001 年ドーハ閣僚会議で「第 5 回閣僚会議でルール策定交渉のモダリティについて決定し、交渉を開始」することが決まっている。この際に、交渉を開始する前提として、先進国が途上国に技術協力や人材育成支援を実施することが閣僚宣言で述べられている。また、2001 年の上海 APEC 閣僚会議においても、貿易円滑化の利益が強調され、地域内のモノ及びサービスのフローを促進するために具体的な行動と措置を取ることの重要性が確認されており、その中でもキャパシティ・ビルディングが貿易円滑化に関する APEC の作業の中心的要素であり続ける旨声明されている。

このように貿易円滑化に関する途上国支援の重要性が認識される中、JICA では「市場強化のための制度整備協力にかかる委員会」を立ち上げ、その中の産業競争力強化分科会¹において貿易円滑化分野では貿易制度・手続の円滑化に関する国際的な動向を踏まえつつ、途上国における本分野の現状・課題、及び協力ニーズを現地調査や委員会での議論を通して明らかにし、我が国、JICA の役割・協力の在り方の検討を行った。

本調査報告書 3 部構成になっており、第 1 部は貿易円滑化に係る途上国の実際の状況・課題等に関連機関から幅広く聴取するベースライン的な調査を行い、途上国の本分野のニーズがどこにあるかを把握することを目的として 2002 年 3 月から 8 月にかけてフィリピン、タイ、ベトナム、インドネシア、マレーシア、中国の 6 カ国を対象として実施した現地調査を中心に取りまとめたものである。第 2 部は上記調査の結果、ニーズがあったフィリピンにおいて 2002 年 9 月から 2003 年 6 月にかけてフィリピン大学経済学部財団 (UPECON Foundation) に委託して実施した貿易手続所要時間調査の結果 (概要) を取りまとめたものであり、第 3 部は全調査結果 (英文) である。

¹ JICA アジア第 1 部及び鉱工業開発調査部では「市場強化のための制度整備協力にかかる委員会」を 2001 年 11 月に設置し、途上国市場強化のための制度整備に関する協力の方向性について議論を行った。本委員会は産業競争力強化分科会 (座長：早稲田大学 浦田秀次郎教授) と経済ソフトインフラ分科会 (座長：一橋大学 浅沼信爾教授) に分かれ、討議を行った。産業競争力強化分科会は貿易円滑化、投資、競争政策の 3 つのテーマを主としている。

目 次

はじめに

第1部 貿易円滑化ベースライン調査	1
第1章 貿易円滑化に関する基礎議論	1
1. 貿易円滑化の範囲	1
2. 貿易円滑化に関する最近の動向	1
第2章 現地調査による現状分析	2
1. 調査方針	2
2. フィリピン	5
3. インドネシア	14
4. マレーシア	22
5. タイ	28
6. 中国	34
7. ベトナム	41
第2部 鉱工業プロジェクト形成基礎調査(フィリピン国貿易手続所要時間調査)	49
第1章 調査の背景・目的	49
第2章 調査内容	49
1. 調査方針	49
2. 調査実施体制	49
3. 調査フロー	50
4. 調査結果概要	53
第3部 The Study on Measurement of the Time Required for the Release of Goods in the Republic of the Philippines	109

第1部 貿易円滑化ベースライン調査

第1部 貿易円滑化ベースライン調査

第1章 貿易円滑化に関する基礎的議論

1. 貿易円滑化の範囲

貿易円滑化は輸出入活動に関わる制度・手続（輸出入手続・業務、輸出入制度、民間手続、国際的的制度等）を整備・構築するための取組として定義され、貿易自由化（国際的なルールに基づいて自由な競争を制限する関税・非関税障壁の引下げ・撤廃と中心に既存の政策・制度の改善を促進すること）と区別されている。

本調査は実際のモノの流れを調査対象とし、具体的な貿易手続の流れの中で、輸出入貨物がどのように流れ、その中で輸出入を行う企業、そのサービスを提供する企業、また監督官庁等がどのような役割を果たし、制度等はどう係わり、電子化・ネットワーク化はどの程度実用化されているかを把握し、その中でどのように一層の円滑化を図ることができるのかを検討することを目的とする。本調査の対象範囲としては輸出であれば輸出をしようとする企業から実際に港湾/空港で船/飛行機が出て行くまでにかかわるモノの流れとそれに係わる手続き、輸出許可から通関、港湾における種々の手続きまで含めた流れであり、輸入であれば輸入許可、船/飛行機が入港する際の手続きから港湾荷役により貨物が下され、検疫、通関等の手続きを経て企業に届くまでの流れまでを含む。

2. 貿易円滑化に関する最近の動向

現在、モノおよびサービスに関する貿易自由化のルールはWTOに対する取り組みを通じて整備される方向にあり、開発途上国においては協定に合致した国内制度の整備と履行が求められている。これに関してはAPECをはじめとし、途上国のWTO協定履行支援が行われているところである。他方、貿易円滑化に関してはWTOにおいてその一部がカバーされているものの、包括的なルールは存在していない。WTOでは2002年11月のドーハ閣僚宣言パラ27において貿易円滑化について、2003年の「第5回閣僚会議の後に、右会議における明確なコンセンサスによる交渉形態に関する決定を基礎として、交渉が行われることに合意する」としている。また、APECにおいても1993年の第5回閣僚会合で採択された「貿易投資枠組み宣言」を受け、それまでの「地域貿易投資自由化非公式会合（RTL：Informal Group on Regional Trade Liberalization）」を機構的に整備し、貿易投資委員会（CTI：Committee on Trade and Investment）を1994年1月に設置している。貿易円滑化は大きな課題となっており、2001年10月の首脳会議で採択された「上海アコード」においては、2006年までにAPEC域内における取引費用を5%削減することを目指すことが盛り込まれ、手続きの簡素化、ITを活用したペーパーレス貿易、基準・適合性での調和の努力、電子商取引の推進などを対象にしようとしている。2002年5月のメキシコのプエルト・バジャルタでの貿易担当大臣会合でこの「上海アコード」における目標を達成するための「APEC貿易円滑化行動計画」の枠組み及び実施のスケジュールが合意された²。

²（参考：http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/apec/qa_16.html）

いずれにしても貿易円滑化に関する包括的な国際ルールは存在しておらず、その策定は端緒を開いたばかりである。

第2章 現地調査による現状分析

1. 調査方針

1) 調査の対象

貿易円滑化の問題は税関に限らず、様々な関係機関の制度・手続やその実施能力が関係しており、本分野の協力内容を考える上では、貿易手続に関係する関係機関を幅広く対象とする必要がある。今回の現地調査では主に表1に示す機関への訪問を通じて各種手続の内容、実施状況、支援ニーズの聴取を行った。

表1 貿易手続と所管機関

各種貿易手続	所管機関
貿易政策全般	政府の審議会、貿易担当省等の貿易政策立案部局
輸出入管理手続	貿易担当省等の輸出入許可担当部局
通関手続	財務省等の税関担当部局
動植物検疫手続	農業省等の検疫担当部局
港湾空港情報管理	運輸省等の港湾・空港担当部局
民間取引手続	貿易担当省、業界団体等の関係機関

2) 調査内容

調査内容は大きく示すと次の4つである。

- 貿易制度・手続きの仕組み、関係機関の事業のレビュー
- 貿易円滑化に対する関係機関の考え方の把握
- 関係機関の貿易円滑化への取り組み状況、課題の把握
- 関係機関の貿易円滑化の取り組みを促進し、課題を解決するような支援のあり方、先方の希望等の把握

ただし、それぞれの対象機関によって調査する内容が異なるので、大きく行政、民間、ドナー等に分けて表2に示す。

表2 調査対象別調査事項

調査対象	調査事項
行政機関	(1) 手続の内容と実施体制 (2) 貿易振興政策・制度における貿易円滑化の位置付けとその進捗状況 (3) 手続の簡素化、国際動向との調和に関する検討状況

	(4) 関係諸機関、民間との連携状況と課題 (5) 協力ニーズ など
民間	(1) 貿易円滑化に関連する政策、制度に対する意見、希望 (2) 貿易関連諸手続に対する意見、希望 (3) 行政との対話プロセスの有無 (4) 貿易円滑化の関連する民間での活動、システムの導入状況 (5) 協力ニーズ など
ドナー等	(1) 貿易円滑化支援に対する考え方 (2) 貿易円滑化関連支援状況 など

3) 調査留意事項等

(1) 調査の観点～様々な視点 (APEC 貿易円滑化原則)

貿易円滑化に対する考え方は APEC が 2001 年に策定した「貿易円滑化に関する APEC 原則」が問題を体系化している。ここでは公平性・公正性の確保、一貫性・予測可能性の確保、透明性・説明責任の確立、Standardization と Harmonization の確保、実施主体の効率性の推進、簡素化・社会厚生追求といった様々な観点から貿易円滑化のあり方を捉えている。実際に貿易円滑化の問題はその所要時間の短縮が主なテーマであるものの、民間サイドからは賄賂等の汚職の排除、恣意的・不統一な手続の改善、煩雑な書類手続の簡素化を含めた種々の問題点改善を求める声が多い。

本調査ではこのような問題点を踏まえつつ、途上国の貿易円滑化の現状・課題を調査し、協力の方向性、具体的な協力案件の検討を行うことを基本とした。

(2) 個別機関の課題から全体的な課題まで

貿易円滑化の問題は幅広く、多数の関係機関に及ぶことから、効果的な協力を行うにあたって全体の中でどの部分にどのような問題があるかをまず明らかにする必要がある。今回の調査は途上国の貿易手続の全体的な状況を広く概観し、その状況と課題、協力ニーズを把握することを基本的な目的とした。

(3) 途上国側の認識の把握

WTO、APEC 等で貿易円滑化に関する議論が活発に行われている中で、途上国の本分野の現状と途上国側が本分野に関してどのような認識、意見をもっているかを関係者から調査・聴取し、潜在的な協力ニーズの把握を行った。

(4) 手続電子化への取組状況

貿易円滑化への具体的な取り組みの有効な方策の一つとして手続の電子化が挙げられ、近年、電

子政府や EDI (Electronic Data Interchange)⁴への取り組みが活発化している。世界銀行等の主要なドナーによる貿易円滑化協力の中心も、手続の電子化支援であり、ASYCUDA、SOFIX、TIMS5といった税関システムの導入が行われている。いくつかの途上国ではこういった手続の電子化が実施、または検討されており、これらの状況も併せて調査を行った。

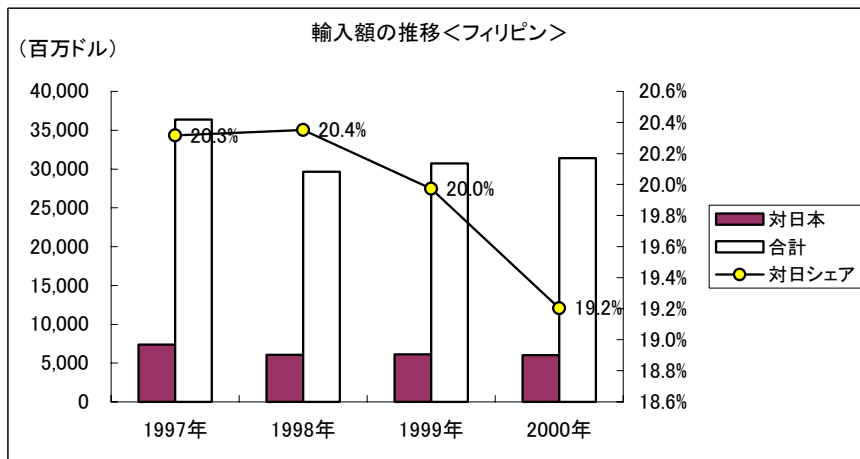
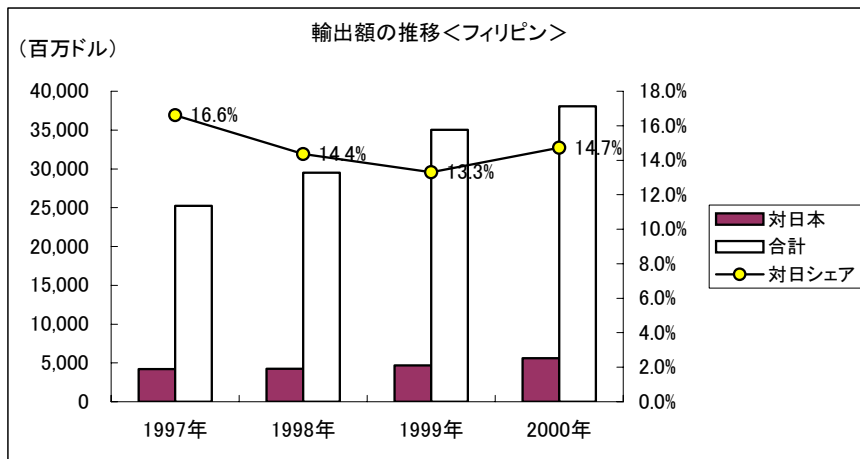
⁴ EDI は多数の異なる組織で、手続・取引を成立させるために必要な情報をコンピュータと通信を使って自由に交換するもの。独自の方式による組織間ネットワークでの取引が進展するにつれ引き起こされる弊害を取り除くため、組織間で各取り決めについての合意、つまり標準化を行う必要がある。(EDI の定義: 異なる組織間で、取引のためのメッセージを、通信回線を介して標準的な規約〈可能な限り広く合意された各種規約〉を用いて、コンピュータ(端末を含む)間で交換すること。「最新EDI事情」通産省編)

2. フィリピン

1) 貿易動向と我が国との関係

フィリピンの輸出入のグラフ図 2-1 でみられるように、輸出額全体は 1997 年から 2000 年まで増加しているが、我が国のシェアは 17%～13%で変動している。一方輸入額全体は減少後増加に転じているが、1997 年までに達していない。我が国のシェアは 20%から 19%に減少しているが、それほど大きな変化ではない。

図 2-1 フィリピンの輸出入推移



出所) ジェトロ貿易統計白書より作成

2) 現地調査結果

(1) 調査団構成⁶

	氏名	担当分野	所属
1	勝田 穂積	総括	JICA 専門員
2	羽田 弘	税関行政	財務省関税局参事官室 課長補佐
3	福田 雅樹	貿易円滑化行政	経済産業省貿易協力局貿易振興課 課長補佐
4	志邨 建介	貿易制度分析 1	(株) 三和総合研究所 ⁷ 主任研究員
5	小森園 浩人	貿易制度分析 2	(株) 三和総合研究所 主任コンサルタント
6	斉藤 幹也	調査企画	JICA 鉱工業開発調査部計画課

(2) 調査日程

日順			調査内容
1	3月17日	日	東京 [JL741]→マニラ
2	3月18日	月	JICA 事務所 青山専門家、玉置専門家との打合せ 日本大使館 JETRO フィリピン日本人商工会議所 (現地日系企業との面談)
3	3月19日	火	Bureau of Plant Industry, DA Philippine Port Authority (PPA) International Container Terminal Services, Inc. Bureau of Customs, DOF
4	3月20日	水	Bureau of Animal Industry, DA Bureau of Export Trade Promotion, DTI Bureau of Import Services, DTI
5	3月21日	木	Philippine Trade Training Center (PTTC) PHILEXPORT, Export Development Council ラグナ・テクノパーク (東芝情報機器, PEZA) University of Philippines

⁶ 所属は調査団派遣当時

⁷ 現 (株) UFJ 総合研究所

			Philippine Chamber of Commerce and Industry (PCCI)
6	3月22日	金	The World Bank USAID NEDA-PIS 日本大使館報告 JICA 事務所報告
7	3月23日	土	マニラ [JL742]→東京

(3) 貿易円滑化の取り組み状況と課題

関税局 (BOC : Bureau of Customs, DOF)

①現状

BOC は大統領から政府手続きの改善を図っていく上でのモデル機関として位置付けられており、貿易円滑化に対する認識は高い。先に就任した局長が声明した5つの関税局の重点取り組み事項の中で、貿易円滑化への取り組みを税収確保の次に位置する2番目の優先項目としている。

貿易円滑化への取り組みとして、制度面においてはこれまで WTO 協定との整合性、HS 分類の正式採用、改正京都規約の実施等に取り組んできている。また、グリーン・レーンシステムの採用 (優良輸入者の貨物について、優先的に許可する)、米・韓・台との税関相互支援協定、税関倫理綱領の策定といった取り組みもなされている。特にグリーン・レーンシステムにおいては、グリーン・レーンの基準が見直され、日本の製造業はほとんどこれに該当することになり、通関時間の短縮化が図られることになった。国内トップの100社に対しては「Super Green Lane」を適用し、関税支払だけで荷受が可能となっている。

クライアント・フレンドリーな手続の実現を目指して手続項目の削減を実施し、書類の削減とルーティーン・ワークの自動化を進められている。

②課題

1994年から2000年にかけて、コンピューター化プロジェクトとして UNCTAD の支援と世界銀行のローンにより、国内21箇所で税関内部の処理手続の電算システムが導入され、手続きの改善に取り組んでいるが、ハードウェアの容量不足が指摘されている。一方、電算化に必要な資金、人材、施設等の負担について、実際には多くの部分を民間に依存していることも問題点として指摘されている。現在、IT を活用した手続きの円滑化計画があり、携帯端末 (携帯電話によるインターネット) を利用した関税の支払い、通関手続きの実施が検討されている。

BOC における課題としては世銀ファンドで導入したコンピューターのサステナビリティが指摘されており、また、日本のローンで整備した IDC (Internet & Data Warehouse Center) もメンテナンスに不安があり、今でも86年製のコンピューターが稼動しており、インターネットにはファイアーウォールもないという話であった。

また、BOC については関係機関からも様々な課題が指摘されており、企業からは税関手続きの不透明性、恣意性、一貫性のない関税徴収や賄賂の要求といった汚職が貿易活動の大きな阻害要因となっていることが指摘された。検疫当局からも税関手続き部分との情報の共有、連携のあり方に問

題が提起されており、省庁間の調整についても改善の必要があることが認識されている。

植物産業局 Bureau of Plant Industry

①現状

農業省植物産業局ではココナッツ、サトウキビ、米（他の部局が担当）を除く種子、果物、野菜、穀物を扱っている。輸出入に関する業務として、食物検疫の実施、国際種子検査基準(International Seed Testing Standard) に従った種子検査の実施、輸出入に際する害虫検査等を行っている。輸出入に関するこれらの業務は SPS 協定や IPPC の国際スタンダードに従う必要があり、FAO や IIPC といった国際機関の会議に出席し、整合性を図りつつ、これらに沿ったルール、規則にのっとり業務を履行している。ルール、規則についてはハードコピー等により一般に周知されている。貿易貨物が到着した後、BOC の手続きを受けた上で、植物検疫が必要な物品は農業省に回され、コンテナヤード等でランダム検査を行った後にリリースされる。現在マニラ圏では空港、港、One Stop Documentation Center 等を合わせて 5 つのステーションがあり、そこで検疫手続きが実施されている。昨年 11 月に輸入許可に係る時間を 3 日間以内にするのが政府内のメモランダムで取り決められ、それに合致するべく手続きを実施している。

輸出手続に関しては One Stop Documentation Center において貿易手続きに関係する省庁の出先が一つに集まって輸出手続書類の処理を行っているが、農業省もこれに加わっており、書類手続きの円滑化を図っている。輸入手続に関しては One Stop Documentation Center のような機関は存在しないが、BOC のコーディネートの下に、検査を実施している。輸出入にかかる（植物検疫）制度、ルールは BOC、DTI、PPA、NEDA と連携し、策定している。また省庁に加えて、輸出者、ブローカー等の民間部門からの意見聴取も行っている。このような関係者会議は年に一度行われることになっているが、近年ではその活動もあまり実施されていない状況である。具体的な手続きの方法については Plant Quarantine Board によって Standard Operation Procedure (SOP) にガイドラインが示されており、問題点等があればこの委員会において検討されるが、委員会の活動もあまり活発でなく、SOP も策定されて以降、一度も改正されていない。

②課題

他省庁との連携はそれなりに図られているといえるが、輸入手続は BOC が川上部分で取り仕切っており、検疫が必要な物品が正しく BPI に回されていないなどの調整の悪さがあることは問題である。

手続きを実施する上で、役所的な煩雑さも存在し、改善していく必要も感じているという。システムの電子化については既に BOC で導入されているが、農業省部分はコンピューター化されておらず、BOC のシステムとのリンケージはない。

民間からの要望としては、近年玉ねぎの輸入が急増しており、国内から輸入の停止を求められているが、簡単に措置を取れないこと、また、輸入手続きにかかる時間の短縮を求められていることが挙げられている。マンゴーの輸入にあたって輸入許可に時間がかかりすぎるのが民間から訴えられている。しかし外国産のマンゴーについては国内への病気の蔓延を防ぐため、検査を念入りに行っており、民間からの要望に一律にこたえることに困難があるとのことである。

動物産業局 Bureau of Animal Industry

①現状

農業省動物産業局(BAI)が動物検疫を担当する機関である。BAIはOffice of International Epizootics Animal Health Codeに従って動物検疫を行っている。フィリピンでは動物製品の輸出に力を入れており、各国の要求に合わせてNational Meat Inspection Commissionが動物製品の病気のテスト、認証を行い、BAIが輸出許可を行っている。BAIもOne Stop Export Documentation Centerに入っている。輸入検疫に関しても、検疫規則を制定し、規則に基づいた承認業務が行われている。輸入手続に際しては、基本的に書類審査を行い、時間をかけずに一日以内にリリースし、その後ランダムサンプリングでNational Meat Inspection Commissionが検査を行っている。リリースされた後、検査によって不適となった場合も関税の還付は行っていない。動物製品の輸入量はさほど多くなく、一日あたり、全国で75件の承認がされる程度である。

輸入許可手続は手作業で行われている。手続きの円滑化に対してはこれまでに取り組んできており、要求文書の削減、承認者(サイン者)数の削減、本省との書類通達作業の効率化も図っている。局内のコンピューターには手作業でデータを入力している。ただし、このコンピューターはスタンド・アロンであり、他省庁、他事務所へのリンケージはない。

②課題

手続き上の課題としては、検疫が必要な物品についてもBOCがグリーン・レーンに流してしまい、正しく検査が行われないことがあること、また書類の不備等で輸入許可がおりなかった物品をBOCが没収し、オークションにかけて売りさばっていることが挙げられる。民間セクターとの対話の場も持っており、希望や意見を聴取している。

輸入サービス局 Bureau of Import Service (BIS)

①現状

輸入については、Bureau of Import Service (BIS)が輸入許可手続を行っている。BISは貿易産業省(DTI)の一局であり、様々な輸入関連サービスを幅広く提供している。特に輸入自由化品目の輸入水準及び価格の監視を行うとともに、関連法で求められている貿易改善手段を実施している。また、輸入制限品目については輸入許可を発給する。フィリピンにおいてはほとんどの品目(99%)の輸入が自由化されており、貿易管理手続をしているのは事実上、中古自動車のみである。大統領が演説で貿易手続の短縮をコミットしたことから、以前は最大5日間かかった輸入許可手続を3日間に短縮すべく努力している。また、中古車輸入に関してはMICTにOne Stop Processing Centerを設置しており、処理期間を短縮している。輸入者が関税評価に関して不服がある場合には、Valuation Classification Review Committeeに申立をすることができる。BISは在輸出国の大使館付商務官を通じてreviewのための資料を集め、Committeeに提出する。

②課題

BISでは貿易管理の情報についてBOCとやりとりを行っているが、サーバー等が十分に機能せず、伝達上の不具合が生じることが言及された。

輸出貿易促進局 Bureau of Export Trade Promotion

①現状

BETP は BTI の中で、輸出に係る貿易円滑化とマーケット戦略開発の二つを主要事業としている。輸出手続は輸出申告を BOC に提出し、輸出許可を得ることが基本であるが、輸出品によって DTI や DA 等の輸出承認を得る必要がある。輸出手続（ウェブサイトにて閲覧可能）は以下のとおりである。

- A) 法人登記、自治体からの認証取得
- B) 船会社／航空会社から荷積証券取得
- C) 輸出申告書 (ED) 作成
- D) 輸出制限品目でない場合は税関にて輸出登録証(authority of load)取得
- E) 輸出制限品目である場合は政府各機関にて商品通関証(commodity certificate)、輸出許可証(certificate of exemption)を取得し、税関にて輸出登録証取得
- F) 海上輸送の場合は港湾使用料 (PPA)、アラストレ・チャージ(arrastre contractor)を支払い、船積み
- G) 航空輸送の場合は航空運賃を支払い、積込

上記のうち、E)の手続は、国内 9 カ所（7 カ所は Philexport が運営し、2 カ所は DTI の地方オフィスが運営）に設けられた One Stop Documentation Center で一括して行うことができる。同センターには輸出登録に必要な全ての政府組織の担当官が常駐しており、1 時間以内で必要証書を獲得することができる。One Stop Documentation Center の利用率は、2000 年では全輸出品の 20%、2001 年では 30%である。

利用料（書類発行料）は、輸出申告書 (ED) が 1 件につき 50 ペソ、BOC の輸出登録許可証が 1 件につき 65 ペソ、その他必要書類毎に料金が定められている。また、DTI の Export Assistance Network (EXPONET)や Philippine Trade Training Center (PTTC)が民間の貿易実務者に対し、コンサルティングやセミナー、研修等を実施し、貿易手続きに対する民間の理解を深めている。

②課題

輸出手続は現在のところコンピューター化されていないが、現在 EDC が輸出手続のオンラインシステムの開発を視野にいれているところである。輸出手続に関してはフィリピン側の課題認識は少ない。

フィリピン経済区域公団 Philippine Economic Zone Authority (PEZA)

①現状

上記の各種手続きについては PEZA が管理する経済区域内（マニラ港、セブ港等で一部指定）では簡素化されている。具体的に言えば、PEZA は BOC との間に標準通関手続に関する MOU を結んでおり、ビザ、雇用許可を始めとして、PEZA 内において企業が必要とするほとんどの許可について、管轄機関に対して代行請求を行う。PEZA 本部には Bureau of Immigration のデスクも設けている。Bonded Warehouse を設置し、様々な輸出加工用部品を無税で保管している。（ただし倉庫からの移動については手続書類が必要である。）

2001 年 2 月より、輸入手続におけるミニマル・インスペクション実現のためのパイロット・テ

ストを、半導体およびエレクトロニクス企業を対象に、マニラ地区にて開始した。これは、コンピューターを用いて PEZA に対する輸入申告を行い、30 分以内に異論が出なければ自動的に輸入許可が下りるというものである。このシステムは BOC の「ASYCUDA」に繋がるものであるが、現在ダウン中の「ASYCUDA」に先行して実施されると言う。

②課題

輸出については、2 年前に PEZA で電子手続の電子化のパイロット・テストを行おうとしたが、外部とのネットワークが機能せず頓挫した。光ファイバーに交換してこれを再度実施する計画はあるが、実現の目処はたっていないということである。

港湾：フィリピン港湾公団 Philippine Port Authority (PPA)

①現状

PPA は全国 1,000 以上の港湾の内、約 130 の主要な海港を管轄しており、その計画、開発、管理、保守、監督を担っている。フィリピンは島国であるため港湾の重要性は非常に高い。港湾を通る商品の 80% が国内取引に関わるもので、残りの 20% が輸出入取引である。一方で PPA 管轄の港湾を通る商品の約 49% は輸出入取引に関わるものであり、PPA は貿易円滑化において重要な役割を担っている。

PPA は 2002 年の 3 月 7 日に、輸出入手続に必要な書類の数を削減するために Memorandum Circular を出した。これにより輸入に関わる書類は 19 から、輸出に関わる書類は 12 からそれぞれ 3 に減少した。

1999 年に新しい港湾使用料徴収システムをマニラ南港に導入した。これによりターミナルオペレーターである Asian Terminal Inc. (ATI) が PPA に代わって使用料を徴収するようになり、貨物引取作業の時間は削減された。一方、マニラ国際コンテナターミナルでは、このシステムはコンテナヤードで取り扱われる貨物のみ適用されるが、コンテナフレイトステーションの貨物やコンテナ以外の貨物にも同様のサービスを提供すべく計画中である。

貨物取扱手数料の値上げの場合には、PPA は公聴会を開催することが義務付けられている。さらに値上げが決定された場合には、施行する前に最低 2 回は広報で周知される。

PPA は施設を提供するだけで、貿易手続には関係しない。従って、PPA のインフォメーションシステムは、船舶数や貨物数といった統計的なデータを扱うものであり、輸出入手続に関わる情報は取り扱っていない。例えば積荷目録は船舶業者からオペレーターと税関にそれぞれ提出され、PPA は今後の港湾計画の参考とするための統計をとる意味合いから、後日オペレーターからデータを受け取るだけである。貿易取引が集中するマニラ港ではオペレーションは全て民営化されており、オペレーターによっては独自に船舶業者とオンライン化したりしている。

②課題

港湾使用料が唯一公平化できていない。これは国内貨物を主に扱う港湾のほとんどは財政的に自立できていないため、海外貨物に高いレートを適用し、こういった港湾の財政支援に使っているからである。PPA としては、どのようにしたらこの問題を解決できるのかが課題である。

1999 年に新しい港湾使用料徴収システムがマニラ南港に導入され、ターミナルオペレーターである Asian Terminal Inc. (ATI) が PPA に代わって使用料を徴収するようになったことで、貨物引取

り作業時間は削減された。一方で、マニラ国際コンテナターミナルでは、このシステムはコンテナヤードで取り扱われる貨物のみに留まっている（コンテナフレイトステーションの貨物やコンテナ以外の貨物にも同様のサービスを提供すべく計画中である）。

（４）協力ニーズ

関税局

BOC から示された協力ニーズとしては以下の２点があった。

①ハードウェアの改善

ハードウェアの老朽化に対して JICA の支援を望んでいる。ただし、新規ハードウェアへの買換えでなく、メンテナンスとアップ・グレードが可能なリース形態を希望していた。

②通関所要時間調査

貨物リリースの効率化こそが現代税関の命題で、この観点から、WCO が推奨する通関時間所要調査を実施したいとのことであった。同調査はある程度自動化が進んだ環境であれば有効であると考えられ、JICA の単独支援、もしくは他ドナーとの共同支援を歓迎する立場であるとの意向が示された。

既存の支援としては UNCTAD 及び世界銀行によるコンピュータ・システムがある。また、日本のローンで整備した IDC (Internet & Data Warehouse Center) もある。

植物産業界

BPI に対する他ドナーからの支援は、USAID が過去 Plant Quarantine International Training を実施していたが、97 年に支援は終了している。日本に対する支援ニーズとしては検疫手続きにかかるデータベースの構築支援が挙げられた。BPI 内にはコンピューターが不足しており、BOC のもつ電算システムとのリンケージもなされていない、また機器を導入する資金も不足しているため、それに対する支援と、導入に関するキャパシティ・ビルディングといった技術協力に対するニーズが示された。

BETP の支援ニーズとしては電算化プロジェクトに対する資金支援と貿易円滑化のための研修が挙げられている。

BIS では他省庁、特に BOC との情報交換を行うためのコンピューター化を行いたいとしている。

PPA では、どのようにしたら港湾使用料の国内・国際価格差問題を解決できるのか調査を行いたいので、協力して欲しいとの支援ニーズが示された。

（５）支援の方向

フィリピンにおいては貿易関連各機関ともこれまで必要文書数の削減や、承認期間の短縮、手続簡素化のための One Stop Export Documentation Center の設置といった改善を行っており、貿易円滑化に係る取り組みはそれなりに実施されているといえる。その一方で民間からは簡素化、所要時間の短縮化だけでなく、透明性や一貫性、公正さといった事項も含め、改善すべき課題が数多く存在することが指摘されており、今後の更なる取り組みが必要とされているところである。かかる

状況のとおり本分野の協力ニーズは高く、各機関からは主に手続改善のためのデータベース、電算システムの導入支援が希望された。

今後の支援の方向性として、多数の関係機関がそれぞれに課題を抱えている中で、フィリピンの貿易円滑化を効果的に促進していくために、まずは「どこの」「何が」ボトルネックであるかを正確に把握することが重要であり、BOC から提案のあった通関所要時間調査の実施はこれに対する一つの有効な協力と考えられる。このような調査の実施は引き続きデータベース導入を含め、課題を具体的にどのように改善するかを検討する上での判断材料を提供し、また改善結果と比較し、効果を測るベンチマークとしての活用が可能であるため、貿易円滑化の重要性を認識し、現在その取り組みを進めようとしているフィリピンへのベースとなる支援として有効であると考えられる。

特に各機関から希望が多かった手続の効率化、透明性確保のための電算システム導入・アップデートに関する資金協力、技術支援については、導入後にフィリピン側各機関が自立的、持続的にシステムを運営していく必要があり、システム導入時における単なる資金協力、技術支援だけでは十分でない。民間を含めた利用者との役割及び費用分担、維持・運営の在り方等を含めたシステム導入方法を事前に検討しておく必要がある。

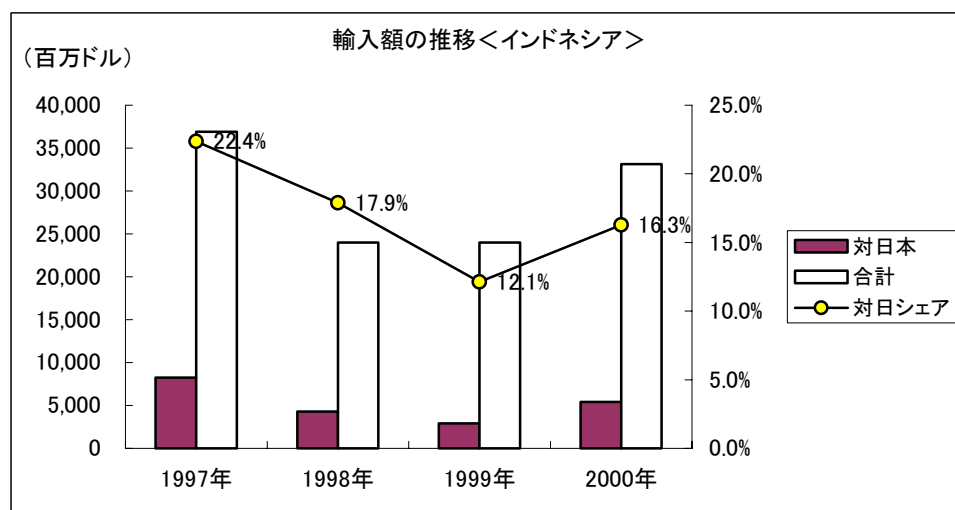
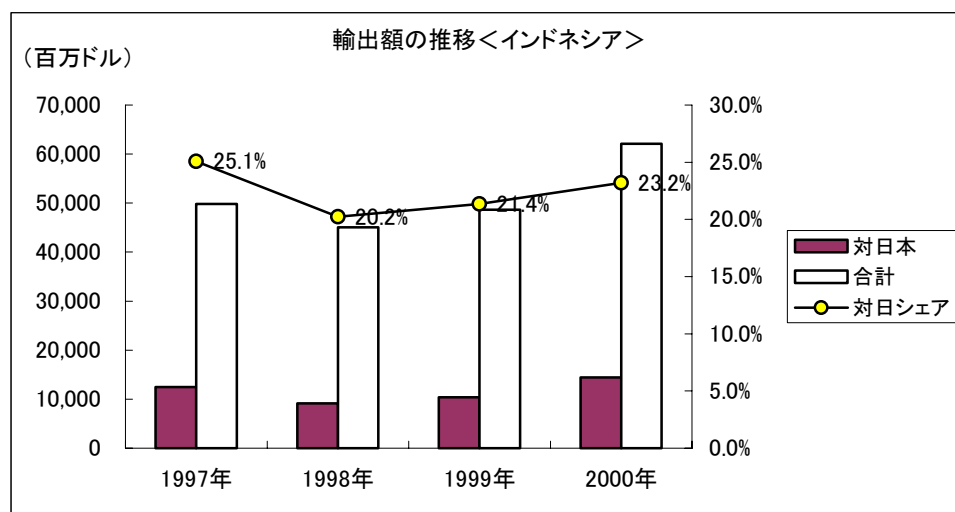
また、BOC が貿易円滑化を図る上で重要な役割を果たすことは他関係機関、民間からも強く認識されており、本調査においても同機関の手続きに対する数多くの言及がなされた。関係機関からは通関手続きとの連携、調整の必要性が認識されており、また企業から指摘される課題の多くも BOC の手続きに関連するものが多い。BOC の手続実施面の改善・強化はフィリピンの貿易円滑化における重要事項の一つであり、これに対する支援が今後とも必要と考えられる。

3. インドネシア

1) 貿易動向と我が国との関係

インドネシアの輸出入額の推移は図 3-3 に示すとおりで、輸出総額は 1997 年のアジア経済危機後の 1998 年に減少しているが、その後増加している。輸出額における我が国のシェアは 20% から 25% である。輸入総額も同様な傾向であるが、2000 年でも 1997 年の水準に達していない。輸入額に占める我が国のシェアは 12% から 22% にわたる。

図 3-3 インドネシアの輸出入額の推移



出所) ジェトロ貿易統計白書から作成

2) 現地調査結果

(1) 調査団構成⁸

	名前	分野	所属
1	片山 裕之	総括	JICA 鉱工業開発調査部工業開発調査課 課長代理
2	米山 徹明	税関行政	財務省関税局調査課 課長補佐
3	岩倉 知明	貿易円滑化行政	経済産業省貿易経済協力局貿易振興課 対外アクセス係長
4	青山 透	貿易制度分析 1	(株) 野村総合研究所 上級コンサルタント
5	森川 健	貿易制度分析 2	(株) 野村総合研究所 上級コンサルタント
6	小森 剛	援助計画策定	JICA アジア第一部東南アジア課
7	斉藤 幹也	調査企画	JICA 鉱工業開発調査部計画課

(2) 調査日程

日時			調査内容	宿泊
1	7月14日	日	ジャカルタ到着	ジャカルタ
2	7月15日	月	JJC ; ジャカルタ・ジャパン・クラブ JICA 事務所 日本大使館	同上
3	7月16日	火	東京船舶株式会社 財務省関税消費税総局 Jakarta International Contenar Terminal (タンジュン・プリオク港) 財務省関税消費税総局第4地域関税事務所	同上
4	7月17日	水	インドネシア住友商事・PT. INDO SUMMIT LOGISTICS 商工省外国貿易局(Group 1) KADIN (インドネシア商工会議所) (Group 1) EJIP (East Jakarta Industrial Park)内企業訪問 (Group 2)	同上
5	7月18日	木	経済担当調整大臣府 JETRO ジャカルタ事務所 IMF (Group 1) 農業省農業検疫センター (Group 2) 情報通信省 (TELEMATIKA) (Group 2)	同上
6	7月19日	金	インドネシア輸出者事業組合 (Group 1) 港湾公社 (PELINDO II) (Group 2) JICA 事務所	同上
7	7月20日	土	帰国及びマレーシアに移動	同上
8	7月21日	日		

⁸ 所属は調査団派遣当時

(3) 貿易円滑化の取り組み状況と課題

税関

①現状

インドネシアは APEC メンバーとして貿易円滑化に取り組んできており、財務省関税消費税総局 (Directorate General of Customs and Excise) は SCCP (Sub-Committee on Customs Procedures) の Collective Action Plan に基づき、HS 分類の採用、改正京都規約の実施等に向けた取り組みを行っている。HS 分類に関しては、現在 1996 年版に従っており、関税消費税総局については既に 2002 年版への移行を終了しているものの、実施に関しては他省庁の検討を待っているところである。改正京都規約に関しては、現在チームを作り、履行に向けた作業を行っている。WTO 関税評価協定に関しては 1995 年の関税法改定の実施をもって履行している。

制度の整備と併せ、手続面に関する改善の取り組みが進んでいる。通関手続の迅速化と適切なりスク・マネジメントを行うため、グリーン/レッド・チャネルによる審査、及び事後調査制度を導入している。ジャカルタの EDI システムにおいては相当割合がグリーン・チャネルであり、グリーン・チャネルであれば平均 1 時間 44 分、レッド・チャネルであれば、23 時間 11 分の通関時間がかかる。また、優良輸入者の貨物に対する書類審査・物品審査を省略するゴールドカード制度の導入が検討されている。その他、関税・租税の複数の支払フォームが事業者の手続上の負担となっていることから、単一の支払フォームを採用することが計画されている。

1997 年にジャカルタの輸入申告手続を対象として EDI システムを導入している。同システムは税関部分の手続を EDI 化したもので、将来的には他関係者 (銀行、港湾、検疫、船社、貿易管理) を含めた完全な EDI システムの実現を望んでいる。対象地域の拡大については全 141 官署のうち、15 官署を対象とすれば輸入の 90% がカバーされることから、段階を踏みながら EDI 化の展開を進めていくべきであると認識されている。なお、スラバヤ、バンドン等ではディスクットによる輸入申告を受け付けている。

ジャカルタの EDI 輸入手続において全ての輸入業者及びブローカーは EDI を使い自分自身で関税申告を行うが、その手順は以下のとおりである。

- A) 輸入申告準備 (PBI; Prepare the Import Declaration) 及び銀行または税関に税金支払い
- B) EDI プロバイダー (税関のコンピューター) に文書を送信
- C) コンピューターは自動的に PBI のデータの間違いなどをチェック
- D) REST AREA と呼ばれる場所で、カスタムオフィサーが禁止や制限事項、コンピューターにつな
がっていない口座振替 (Credit Advise) についてチェック
- E) その後コンピューターによって Green Channel か Red Channel に仕分け
Green Channel では、SPPB (Release Approval) 送付、通関
Red Channel (Information Note、Intelligence result note、ランダム検査の対象等) では、
輸出貨物の物理検査 (ランダム検査の割合は 2% 程度) → X 線や PFPB と呼ばれるカスタムオフ
ィサーの検査、問題がなければ通関、納入に不足があるなどの問題がある場合は、SPKPB
(Certificate of Duty Arrear) 送付、追徴が終了すると通関

消費者保護については税関の決定した関税分類、課税額、またはペナルティーに対して異議のある場合は輸入税の全額又は一部のデポジットを払い、関税総局長宛、さらには租税裁判所に書面で

異議申し立てを行うことができる。

民間・他機関との対話については、関係各者との意見交換、ヒアリングを頻繁に開催している。例えば Custom Advisory Committee では関係省庁、貿易事業者組合、各国商工会議所といった関係者から意見を聴取している。また、昨年から JJC と恒常的に会合を行い、通関・関税の改善点について集中的な対話が行われている。通関関連の法令の通告は部内誌や税関ホームページ上で公開しており、また貿易事業者組合といった団体にも通知、必要に応じて説明会を実施し、透明性や説明責任の遂行に努めている。

また、JICT では税関がスペースを得て、X線装置による現物検査も効率的に実施されているという側面もある。

②課題

国際基準の導入（及び導入を目指した関税政策）や新関税法により新たな制度の導入が進められているが、実際の手続きを担当する税関職員の認識・準備不足により適切な対応がとられていない。たとえば、品目分類等について各税関において扱いが異なることがある。

また、新関税法により新たな業務の権限が税関に付与されたが、職員の能力や実施体制が制度に追いついていない現状がある。例として次のような点が挙げられている。

通関審査に伴う分析業務が税関に付与されたが、分析機器がないため分析業務が実施できない状況にある。事後調査の権限が付与されているが職員の能力不足により適切な調査が実施できない。

貿易管理

①現状

商工省外国貿易局(Directorate General of Foreign Trade, Ministry of Trade and Industry)では輸出入許可手続を行っている。輸入禁制品目・輸入許可が必要な品目、及び輸出についても許可が必要な品目についての輸出入に際して外国貿易局への申請、承認が必要である。輸出入許可手続は外国貿易局によると通常であれば1日程度の時間を要する。申請・承認手続は州政府の窓口、及び商工省本省において可能である。

局内に輸出入円滑化部門が存在し、貿易管理手続の円滑化と中小企業向けの輸出促進活動に取り組んでいる。手続の円滑化に対する取り組みとしては、必要文書の削減、手続の簡素化、手続コストの低減が進められている。輸出促進に関しては以下の3つのプロジェクトが進行している。

- A) インドネシアの合計 30 地域 60 箇所を対象とした中小企業へ貿易に関する金融、保険、経営指導を行う「ビジネス・クリニック」事業
- B) ISO9001 取得支援事業
- C) 中小企業へ貿易関連手続の情報を提供する「Management Information System」事業（将来的には輸出入者が電子データで輸出入申請・許可手続が行えるものとする事も視野に入れている）

②課題

インドネシアの政策として地方への権限委譲が進む中で、各州政府が予算を獲得するために許認可手続品目を増やしており、円滑化を阻害する要因となっている。

商工省主導で中小企業へ貿易に関する金融、保険、経営指導を行うことを推進しているが、中小

企業には担保や信用を判断する情報が不足しているために、銀行側が融資を躊躇するケースも散見される。

WTO 協定の履行を行う上での問題は各種存在しているが、要因がはっきりわからないのも事実であり、これらの要因把握を実施するためにも国際物流所要時間調査は有効であると考えられる。

港湾

①現状

ジャカルタ（タンジュンプリオーク）港は、運輸省傘下の PELINDO II（港湾公社）の管理の下、2つのコンテナターミナルを JICT 社及び KOJA 社が運営している。JICT 及び KOJA を合わせ、ジャカルタ港のコンテナ取扱量は世界 17 位に位置する。JICT 社は HIT（香港のハチソン・グループ）が 51%出資し、PELINDO II が 49%を出資した企業であり、HIT がマジョリティーを保有している。KOJA 社は PELINDO II が 51%、HIT が 49%を所有しているが、将来的には HIT がさらに投資を行う計画にある。

JICT ではトラックがゲートに入ってから出るまでに 45 分から 1 時間である。これはゲート前待ち時間は含まない。

KOJA ではコンテナの滞留時間が輸入で 5 日間、輸出で 2 日間である（輸出は本船が出航する 4 日間前からコンテナを受け付ける）という。

②課題

ターミナル企業は 2 社あるとはいえ、いずれも 1 企業がサービスを独占しており、これが適切な競争を生じさせず、消費者の不利益になっているのではないかとの指摘も一部企業からなされている。

ジャカルタ港の荷役業務の効率性は一般に十分とはいえ、港湾内の設備及びメンテナンス、技術のアップ・グレードが必要とされており、JICT 社では新しい技術の導入とスタッフの教育に力を入れて行く必要性が認識されている。

また、最大の課題として港湾につながるアクセス道路は低質でかつ 1 本しかなく、通勤・商用車輛と交錯しており、そこで発生する渋滞が貿易円滑化を阻害する大きな原因の一つとなっていることが各方面から指摘されている。具体的にはこのコンテナターミナルへのアクセス道路の渋滞が激しい時間帯は数時間要するケースもあり、手続きの簡素化を実施してもこのアクセス道路のリスクを考えると時間短縮にならないことも十分に考えられる。特に水害の場合は、道路が水没して通行不能におちいることやコンテナターミナルが使用不能となるケースがあり、製品や部品の輸出入が物理的にストップするケースもある。

検疫：農業省農業検疫センター

農業省農業検疫センター(Center for Agricultural Quarantine, MOA) は全体で 63 の事業所があり、約 1,000 人超の職員が働いており、インドネシア国民の健康を守るという使命を強く認識して業務を行っている。一方、事務所の数及び人員共に全く足りていない状況である。検疫の手続きは世界的に共通事項であり、インドネシアでは 92 年に制定された規定に基づき、実施している。規定は WTO や FAO などの基準に対応し、手続きに必要なフォームは FAO の基準に則したものを使用して

いる。

検疫にかかる時間は物によって全く異なるが、例えば植物の種子で1日程度、積送品でペストの疑いなどが無い場合は1日以内、疑いがある場合は3ヵ月から1年近くかかる。

植物の場合一日約20回のエントリーがあり、動物はそれより少なく、多くて5～7回の検査がある。鶏の場合、簡便である為、タンジュンプリオーク港ではなく、スカルノハッタ空港に持ち込まれる。また、検査の結果はシステムに入力するが、税関へは公式文書としてレターやFAXで通知している。なぜなら税関と検疫では違うシステムを使用しているため、将来的には両者のコンピュータをアップ・グレードし、相互互換ができるようにしたいとしている。

検疫手続担当当局として貿易関連機関の一員であるとの認識を持っており、貿易円滑化に向けて今後も行政サービスの向上や手続の短縮化などの改善を行っていきとしている。

省庁間のコーディネーションについて

経済担当調整大臣府(EKUIN; Coordinating Ministry for Economic Affairs)は各省にまたがる問題の調整を行う役割を担っており、各種問題に対して各省または地方政府等との会議を開催し、問題の解決を図っている。基本的に決定権は各省にあり、EKUINは各省に対して強制力を有しないが、各省の共通した合意が行われるよう調整を行っている。

EKUINの組織内に貿易円滑化を担当する部門(Facilitating Industry, Trade and Export)が存在し、問題に対して積極的な取り組みを行っている。

(4) 協力ニーズと既存支援

インドネシアにおいては貿易円滑化に関係する各機関のコーディネーションが十分でないこと、またそれぞれの問題点について十分なリサーチは行われていない中で、物流全体を通してどこに、どのような問題が存在するかを正確に把握することが今後の更なる貿易円滑化に向けて有効であると認識されている。かかる認識の下、輸出入の各部分に要する時間を測定し、どこにどれだけの時間がかかっているかを分析する「国際物流所要時間調査」の実施に関係各省はいずれも高い関心を示しており、同調査の実施支援に各省庁の共通したニーズが存在している⁹。特に貿易円滑化の問題は概して税関にあるとされることが多いものの、実態の把握は行われておらず、その意味から調査は他の幅広い関係者の実態を調査するものとし、輸出においては貨物が輸出者から発送され、インドネシアを離れるまで、輸入においては貨物がインドネシアに到着し、輸入者に届けられるまでを対象とすることが望まれている。なお、通関部分に関してはWCOのガイドラインに従った方法によって実施して欲しいとの希望が出された。調査の実施体制については、対象が数多くの関係者に及ぶため、全体の調整役を経済担当調整大臣府が行うべきであると認識されている。これに対し、調整大臣府は同調査のメイン・カウンターパートとして役割を果たすことに前向きであり、今後調査内容を踏まえ、関係当局と相談して調査の実施体制を検討したい旨コメントしている。

貿易手続の電算化・EDI化は基礎的なEDIシステムが導入されている政府機関もあるが、今後の改善・拡大に伴い、日本のこれまでの電算システム導入プロセス、最新の取り組みといった知識、

⁹ 2003年2月よりJICA開発調査にて「インドネシア首都圏貿易環境改善計画調査」を実施中。2005年3月終了予定。

経験の紹介・移転が有効であるとのコメントもあった。

ちなみに財務省関税消費税総局においては、これまでに JICA 専門家による関税行政指導により、各種通関制度、手続、及び実施体制・能力についての改善が精力的に取り組まれている。また、事後調査制度は JICA 広域専門家、研修をはじめとし、日 ASEAN ファンドによる協力で導入・実施が進められており、円滑化への取り組みが積極的に行われ、成果が上がっている。なお、関税消費税総局からは「国際物流所要時間調査」の実施と手続の電算化・EDI 化に向けた知識移転に関心が示された。

また、商工省国際協力局からは原産地規則に則った原産地証明発給手続を各地方政府が正しく行えるよう、研修を実施して欲しいとの希望があった。関係する協力としてペーパーレス・トレードに関するセミナーをカナダが開催している。なお、IMF が税関行政について勧告を出している。

(5) 支援の方向

インドネシアにおいては産業の競争力を高める上でも貿易円滑化の重要性が認識されており、また日系企業の関心も高く、円滑化の推進に向けて JJC 等が政府との密接な対話を通し、改善を働きかけていくなど、積極的な活動が行われている。一方で日本側関係者からはこのような民間ベースの活動には限界があると認識しており、これを補完し、インドネシアにおいて円滑化がより推進されるような技術協力を歓迎の意が示されている。このように、日本・インドネシア両国にとって貿易円滑化の関心及び裨益効果は高く、本テーマへの更なる取り組みを支援することの意義は高く認められる。

インドネシア貿易関係者はこれまで円滑化のための改善をある程度実施してきており、関税消費税総局については専門家をはじめとした日本の協力により、通関部分の改善・円滑化が進められ、成果をあげているところである。その一方で、インドネシアにおいては税関以外の部分にも問題が存在し、円滑な貿易活動を妨げていることが指摘されており、今後他部分の改善についても推進していく必要があることが認識されている。従って、インドネシアにおいては、貿易円滑化の中で主要な役割を果たす関税消費税総局の更なる取り組みを引き続き支援する一方で、円滑化に影響を及ぼす税関以外の他部分の状況と課題を明らかにし、それを改善することが必要となっている。

このような状況の下、今後の協力の方向性としては、貿易に関連する各部分の中でどこが円滑な貿易の阻害要因になっているのかを定量的に分析する「国際物流所要時間調査」の実施が検討されるべきであろう。同調査の結果は今後貿易に係るどの部分を改善していくべきかを示唆する有効な情報を提供すると共に、改善成果を評価する上でのベンチマークとして活用できるため、今後更なる改善が求められるインドネシアに対して適切な協力であると考えられる。

また、貿易円滑化・振興を図る上で制度と現実の運用面との乖離についての問題も指摘されており、制度運用・実施のための能力向上も重要な支援である。関税消費税総局、商工省及び投資国営企業開発庁においては専門家や研修による協力が高い効果を上げており、引き続きこれら支援が有効である。

貿易手続の電算化・EDI 化については貿易各関係者で検討が進められているが、関税消費税総局では既存の EDI システムの業務及び対象地域の拡張を検討し、将来的には他機関の手続を含めたより包括的なものにするを視野に入れている。これに関連し、日本の EDI 導入経験、近年の取り

組みについての紹介及び知識移転が有効であるとのコメントがなされている。

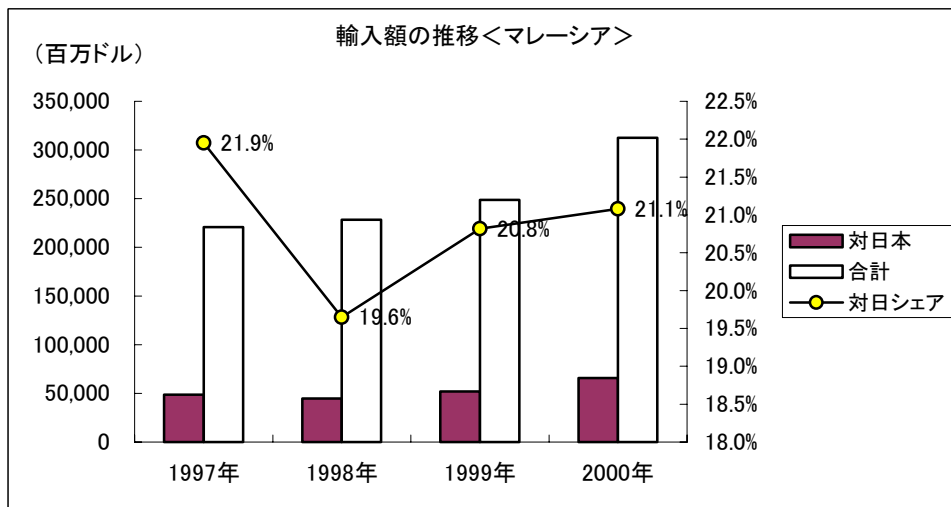
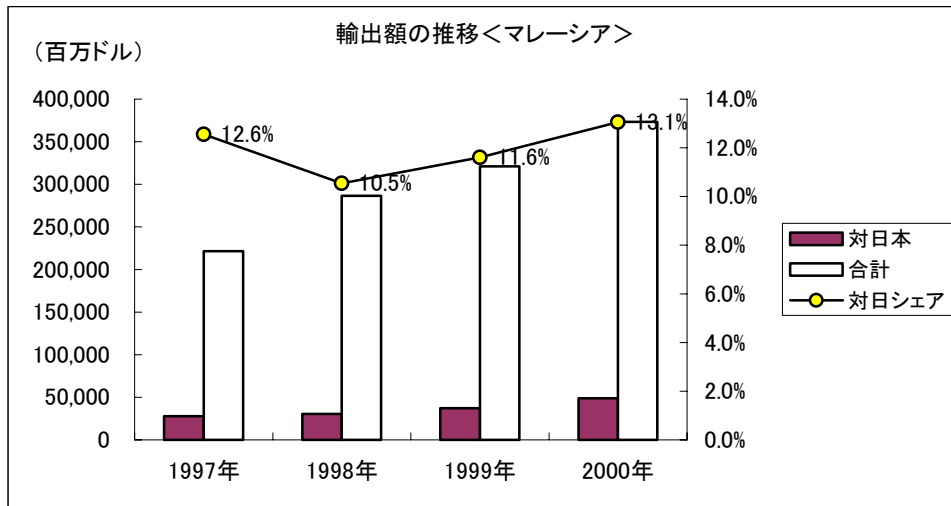
貿易円滑化分野の協力に関する今後のスタンスとしては、貿易円滑化の実施に前向きな姿勢が明白となったことから、具体的な円滑化協力のベースとなる「国際物流所要時間調査」の実施に向けた検討をまず行っていくべきものと考えられる。今後、経済担当調整大臣府をカウンターパートとし、広く貿易関係者を実施機関に加えた体制を整えつつ、案件形成に向けた打合せ、準備を進めるべきであろう。特にジャカルタの場合は、単に貿易円滑化だけでなく港湾施設や道路等のインフラ未整備の観点も大きな課題となっているために、これらとも歩調を合わせた展開が不可欠といえよう。

4. マレーシア

1) 貿易動向と我が国との関係

マレーシアの輸出総額は 1997 年から 2000 年で増加しており、そのうち我が国の占めるシェアは 11～13%である。同じく輸入総額も増加しているが、我が国の占めるシェアは 20%程度である。

図 3-5 マレーシアの輸出入額の推移



出所) ジェトロ貿易統計白書より作成

2) 現地調査結果

(1) 調査団員構成

	名前	分野	所属
1	青山 透	貿易制度分析 1	(株) 野村総合研究所 上級コンサルタント
2	森川 健	貿易制度分析 2	(株) 野村総合研究所 上級コンサルタント

(2) 調査日程

日時			調査内容
1	7月22日	月	PE Research SDN BHD 松下電器産業 日本通運 JICA 事務所 日本大使館
2	7月23日	火	財務省関税局 通商産業省
3	7月24日	水	Port Klang Authority 運輸省 KLIA

(3) 貿易円滑化の取り組み状況と課題

関税局 (Royal Customs Department)

①現状

マレーシアは APEC メンバーとして貿易円滑化に取り組んできており、財務省関税局(Royal Customs Department)は、HS 分類の採用、改正京都規約の実施等に向けた取り組みを行っている。HS 分類に関しては、現在 2002 年版に従う検討を行っている。改正京都規約に関しても現在タスクフォースチームを作り、履行に向けた作業を行っている。

制度の整備と併せ、手続面に関する改善の取り組みが進んでいる。通関手続の迅速化と適切なりスク・マネジメントを行うため、グリーン/レッド・レーンによる審査、及び事後調査制度を導入している。ASEAN 域内についてはグリーン・レーンで迅速に通す仕組みである。検査は 3~5% だけである。スキャニングマシンが使われている。通関審査だけの時間は平均数分である。スキャンの時間は 1 分程度であり、前後の時間を入れても 2 時間程度で完了する。これらを輸入対応でもっと導入したいと考えている。税関は 24 時間、365 日で行い、時間外の追加料金はないと関税局は言っているが、実際にはニーズがないので、夜 10 時には終わっている。

1992 年から税関情報システム (Customs Information System) を実施しており、商品の申告は電子的に行われ、税の支払いも電子的に行われる (EFT)。現物書類の提出が必要であるが、クラン港では輸出に関し書類のいらないペーパーレスの実験を行っており、今後來年には輸入にも広げ、全国に普及させる見込みである。現状では 95-96% は書類のみで通関しており、クラン港では 3%

が現物検査となっている。

KLIA にもミナラボがあり、製品のテストを実施している。これによって布地や衣料品のクラス分けが時間短縮で実施可能となっている。

税関の決定した関税分類、課税額、またはペナルティーに対して異議のある場合は輸出入者が税関担当者の上司に訴え、さらに不満の場合は裁判に訴えることもできる。

関係各者との意見交換、ヒアリングは頻繁に開催している。例えば 1988 年から公式に年 2 回、税関－民間セクター諮問パネルを開催している。これにはマレーシア国際商工会議所、航空貨物協会、貨物フォワーダー協会等、17 団体が参加している。また、関連省庁とは恒常的に会合を行い、貿易円滑化の改善について集中的な対話が行われている。通関関連の法令の指導要領等は末端に流し、通告は税関ホームページ上で公開し、透明性に努めている。

②課題

現状の課題として銀行が 16 時に閉まるので納付ができないことがある。中央銀行が認めていることなので交渉が出来ない。この結果、他の民間の銀行で実施することになる。

通産省 (Ministry of International Trade and Industry)

①現状

通産省では自動車の輸入については外国製造社のフランチャイズがなければ認めないという規制がある程度であるという。もちろん輸出入禁止、あるいは制限のある品目、地域等はある。たとえば砂糖、その他食品、木材等がある。これらの輸出入許可手続は通産省の許可書が必要となっている。

ASEAN については農業省、関税局等の関連省庁が集まって、ワーキンググループを作り、貿易円滑化の問題を明らかにしようと試みているところである。優先 20 品目（電子・電機等）について標準的な取扱をする試みや、ASEAN 域内での輸送については通過商品、国際大型トラック輸送、マルチモーダル輸送に関する同意を得るべく交渉を行っている。WTO では商品の評価についての差をなくすよう調和を求めて活動している。

民間企業、フォワーダー等全ての関係者を集めて毎年 1 回通産省意見交換 (Dialogue) という会議を行っている。ここでは問題の指摘がトップに対してできる。また同様に財務省でも予算について意見交換が行われている。もう一つ国内商業についてもある。

②課題

通産省では APEC に関してはバンコクで決定された 10 の貿易円滑化原則実施のため、上海での会議で貿易円滑化のため 5%コスト削減が決まり、それをいかに測り、実施していくかが課題と認識している。

運輸省 (Ministry of Transportation)

①現状

運輸省は港湾、空港、鉄道、陸上トラック運輸等を管轄しており、港湾については、その傘下で港湾公団が各港で、たとえば Klang 港であれば、Klang 港公団が規制監督官庁として機能し、実際の運営は民営化され、コンセッション契約により、民間がターミナル運営を行っている。これまで

公共が開発してきた港湾施設はリースし、その資産は公団に所有されているが、民営化以後の施設投資は民間で行われる。ただし、浚渫については基本的な航路は公団が、バースに関する部分はターミナル運営企業が行う。空港は民間航空局が規制監督し、各空港公団が運営を行っている。ただし、空港公団は大部分が政府所有の株式会社となっている。また、公団はFCZ (Free Commercial Zone) を管理する子会社を持ち、そこでは通関なしで、貨物処理、流通加工等が行われ、貨物ターミナルオペレーターが2社とフォワーダー126社が立地して活動している。オペレーターはMAS (マレーシア航空系) と KLAS (FEDEX 系) という民間企業で、ターミナルが運営されている。

外資を受け入れた最初のケースがタンジュンプラパスである。

クラン港はMOTと港湾公団が一体となってトランシップの増大に努めてきた。そのためのEDIも整備してきており、クラン港が先行している。やれるところから実施していくが、いずれは全ての港湾にEDIを導入するとしている。税関当局の状況によっても進め方は変わってくると考えている。空港のEDI化もKLIAで実施して他空港に展開すること想定している。

鉄道はタイとのランド・ブリッジ・システムがある。マレーシア側のペナン、クラン港、タンジュンプラパスとバンコクを結ぶものである。マレーシア側はダブルトラックであるが、タイ側はまだだである。

②課題

ドレージ業者は5社では少ないと言われたので、50社近くに増やすと多すぎると言われている。ライセンスの出し方は難しいが、中小の事業者がコストを下げ、競争が始まりライセンスを返還する企業が出てくるとみて、現状は様子を見ている状態である。

クラン港公団 Port Klang Authority

①現状

1986年にコンテナターミナル(KCT)が民営化された。1992年には残っていた港湾事業施設とサービスがKPM(Klang Port Management)として民営化され、1994年には新しく開発された施設がKMT(Klang Multi-Terminal)として民営化された。公団は規制・監督機能のみとなった。具体的な役割は、海運向けのライセンス発行やVTMS(Vessel Traffic Management System:航行管理)の事業や、危険物対応、セキュリティ、消防等の事業、さらに、資産のマネジメント、貿易円滑化の簡素化、ペーパーレス化(EDI)、港振興、将来計画の立案などである。

情報システムとしてはPKCS(Port KLANG Communication Systemの略で税関のシステムSMKと接続している)がある。通関システムはUN/EDIFACTのCUSCARを使用しており、ペーパーレスで処理することを前提にクラン港のNorth Portでパイロット・プロジェクトを実施している。マニフェスト・バランス・システムで、船舶情報、貨物情報、申告の3つからなる。申告は税関(CD)とフリーゾーン(FZ)の2種がある。検疫等はOGA(Other Government Agency)と呼ばれ、税関の前に承認されている必要がある。OGAは税関システムに内包されていく予定である。Internet(XML EDI)の利用は現在検討中である。現状ではDagang Netの利用が前提になっている。

新たな投資は30年で回収する予定であり、現在17バースを保有し、近年、6バースを開発して運営はKMTに委託した。コンテナターミナルのオペレーターは2社ある。

ゲートに到着してからゲートを出るまでの時間は10~15分で、96%以上が30分以内に処理され

ている。プロセスはフォワーダー（FA）が B/L をコンテナオペレーターに出し、D/O を受け取る。FA は税関に D/O とともに申告書を申告する。FA はターミナルオペレーターにポートチャージを払って、EIR（Equipment Interchange Receipt：機器受取書=コンテナ搬入出時に、荷主、実際にはトラック業者とターミナルオペレーターの間でコンテナの状態を確認しあう受渡証）を得る。EIR は運送業者に渡され、運送業者は EIR をターミナルオペレーターのゲートで提出し、コンテナを搬出する。この間 30 分以内である。

現状ではクラン港でのトランシップが 1 枚の書類で実施可能となっている。また、各種優遇策も実施しており、全取扱量の内、52%がトランシップでローカルカーゴは 48%となっている。海上安全性に関しては、航行について VTMS、パイロットの免許等を行っている。VTMS は空港の管制のように船の航行を管制するもので、SCN(Ship Call Number)をつけて、Area Control Center (ACC) でレーダーを用いて行う。システムは UN/EDIFACT の CUSREP を使用している。危険物については 48 時間前に届出、セキュリティ、消防システム、資産管理を行っている。民営化前の資産は民営化に際し、リースしているが、新たな開発は民営化組織が行う。浚渫は主要部を公団が、操業部分はオペレーターが行う。

②課題

次の段階は D/O、invoice、EIR 等の電子化が課題である。

（4）協力ニーズと既存支援

マレーシアにおいては貿易円滑化に対する種々の問題点はあるものの、税関手続きの電子化が進めば、港湾関連の電子化が UN/EDIFACT ベースで実現するため、省庁間の連携が、日本よりも早く実現する可能性も高く、周辺東南アジアの国々よりは進んでいる。日系企業では SCM (Supply Chain Management) を志向していく上で現地物流サービス業、ソフト企業等の面で人材育成のニーズを指摘する声もある。その面では物流だけでなくサプライヤー等の裾野産業全体もからめて中小企業育成のための政策指導、即ち専門家派遣のニーズも考えられるが、マレーシアの発展段階からみて、日本としてどのような支援ができるか、またマレーシア政府としては物流面の円滑化だけよりも、より一般的な中小企業育成に関心があるようであり、貿易円滑化分野の協力に対してどれほど積極的かという点で疑問の余地はある。

関税局からは post-auditing について日本で実際にどのように行っているかを知りたいという研修の要望があった。これには特に post-auditing 以外に日本からの中古自動車の輸入も多いことから、日本における中古自動車の市場や取引状況、輸出状況等がどのようにになっているか状況を把握したいというニーズも付け加わった意見であった。また、改正京都規約のアタッチメントプログラムについてマレーシアにある税関アカデミー（マレーシアにおける税関の専門学校）に日本から講師を派遣してほしい旨要望があった。

通産省からは貿易の流れにおいて透明性を確保するために申告書類等の標準的なあり方を知りたい、即ち規制・規則が日本、あるいはヨーロッパ等でどのように書類に反映され、実施されているかをキャパシティ・ビルディングとして支援してほしいというニーズが示された。また APEC 担当としては APEC で求められている 5%の貿易コスト削減を 2006 年までに達成するためには、来年までに定量的に 5%を計測する方法について明らかにする必要があり、これに関する知識移転のニ

ーズが挙げられた。

(5) 支援の方向

貿易円滑化分野の協力に関する同国への今後のスタンスとしては、電子化等が進んでおり、日本と比較するとそれほど遜色がなく、問題はあるものの周辺国に比較すれば進んでいる状況から、他の訪問国ほど大きな支援ニーズは考えがたい。支援ニーズとしては、関税局から出た post-auditing 関連の研修ニーズ、改正京都規約のアタッチメントプログラムについての講師派遣ニーズ、また通産省から出た透明性を確保するために書類の標準的なあり方のキャパシティ・ビルディング支援ニーズや貿易コストの定量的計測方法等が挙げられる。

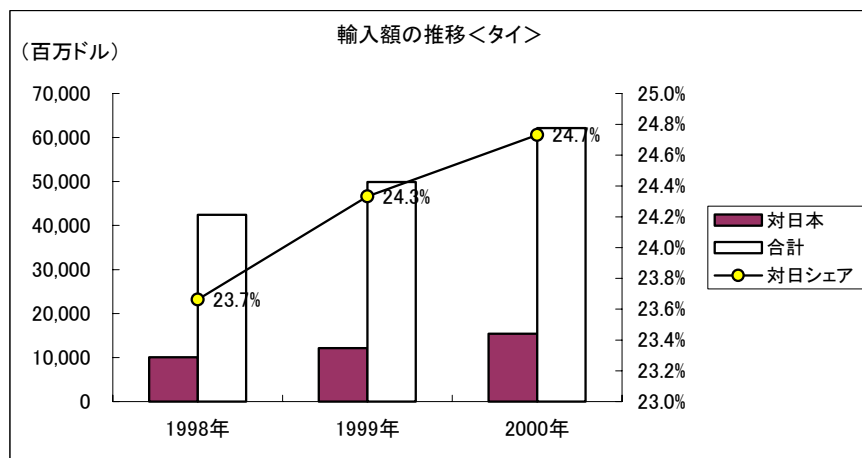
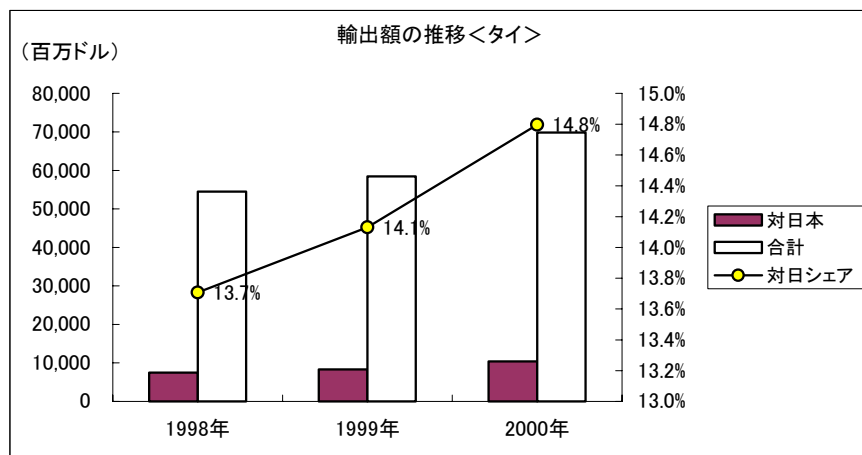
一方、同国における貿易円滑化への取り組みはかなり進んでいる状況とあってよく、近々TEDI（日本が進めている Trade EDI）の導入が検討されているなど、今後は他先進国の経験を共有しながら、関係諸国と協調した円滑化への取り組みを進めていく状況であると考えられる。

5. タイ

1) 貿易動向と我が国との関係

タイの輸出入額の推移は図3-7に示すとおりである。1998年から2000年までに輸出総額は増加しており、また我が国のシェアも増加している。輸入総額も同様である。

図3-7 タイの輸出入額の推移



出所) ジェトロ貿易統計白書より作成

2) 現地調査結果

(1) 調査団員構成¹⁰

	名前	分野	所属
1	圓川 隆夫	顧問	東京工業大学社会理工学研究科教授
2	片山 裕之	総括	JICA 鉱工業開発調査部 工業開発調査課 課長代理
3	山岡 時生	税関行政	財務省関税局参事官室課長補佐
4	青山 透	貿易制度分析 1	(株) 野村総合研究所上級コンサルタント
5	森川 健	貿易制度分析 2	(株) 野村総合研究所上級コンサルタント
6	斉藤 幹也	調査企画	JICA 鉱工業開発調査部計画課

(2) 調査日程

日順			調査内容
1	5月1日	水	成田→バンコク
2	5月2日	木	JICA 事務所 日本大使館 日本貿易振興会 伊藤忠タイ会社
3	5月3日	金	財務省関税局 (バンコク港税関事務所視察) タイ港湾公社 (バンコク港視察) 商務省事業経済局
4	5月4日	土	書類整理
5	5月5日	日	書類整理
6	5月6日	月	書類整理
7	5月7日	火	商務省輸出振興局 商務省外国貿易局 財務省関税局 (訪問その2)
8	5月8日	水	BOI ; 投資委員会 <1班> World Bank <1班> NECTEC ; 国家電子コンピュータ技術センター <1班> 日本通運株式会社 <2班> 日本郵船株式会社 (ラムチャバン港) <2班> 日本大使館・JICA 事務所
9	5月9日	木	バンコク→成田

¹⁰ 所属は調査団派遣当時

(3) 貿易円滑化の取り組み状況と課題

財務省関税局(Customs Department, Ministry of Finance)

①現状

税関手続きは財務省関税局(Customs Department, Ministry of Finance)が実施している。国際的ルールとの調和・整合性への取り組みとして、これまで WTO 協定(関税評価、TRIPS)との整合性、HS2002 の採用、ATA カルネ、改定京都規約の実施等に取り組んできている。

輸入手続きは基本的に全申告が現物検査の対象(軍部、政府、外交目的による輸入は例外)となる。ゴールドカード所有者(優良輸入者)に関しては検査率5%のランダムサンプリングを実施している。また、近年事後調査制度の導入を行っている。

輸入手続きの電子化に関しては2000年より主要な港、空港で電算システムを導入し、現在85%の輸入申告がEDIシステムで処理されるようになってきている。これによって電子的に輸入申告が可能となるものの、依然書類を税関に提出し、税金納付、現物検査を行う必要がある。また、電子的に関税を納付できるEFT(Electronic Fund Transfer)システムをパイロット的にバンコク港、バンコク空港で導入している。将来的に他の港にも適用していく予定である。

輸出手続きの電子化については95%が電子手続きによる処理が行われている。また、輸出通関に関してはペーパーレス通関手続きのパイロット・プロジェクトが実施されている。同システムでは輸出申告書、インボイスの提出の必要はなく、申告番号を記入した積込許可書(カーゴ・リリースフォーム)のみが必要となる。

電算システムの省庁間の連携に関して、関税局主導の下、EDI作業部会を設置し、関係省庁(港湾当局、商務省、農業・共同組合省、中央銀行等)とのインターフェースの実現について話し合いを開始している。

②課題

国際基準の導入(及び導入を目指した関税政策)や新関税法により新たな制度の導入が進められているが、実際の手続きを担当する税関職員の認識・準備不足により適切な対応がとられていない。たとえば、品目分類等について各税関において扱いが異なることがある。

また、新関税法により新たな業務の権限が税関に付与されたが、職員の能力や実施体制が制度に追いついていない現状がある。例として次のような点が挙げられている。

通関審査に伴う分析業務が税関に付与されたが、分析機器がないため分析業務が実施できない状況にある。

事後調査の権限が付与されているが職員の能力不足により適切な調査が実施できない。

商務省外国貿易局(Department of Foreign Trade, Ministry of Commerce)

①現状

商務省外国貿易局(Department of Foreign Trade, Ministry of Commerce)では輸出入許可、クォータ割当・付与手続きを行っている。輸入禁止品目・輸入許可が必要な品目は50品目、輸出禁止品目・輸出許可が必要な品目は40品目であり、許可が必要な品目の輸出入に際して外国貿易局への申請、承認が必要である。輸出入許可手続きは通常であれば半日から1日程度の時間を要する。輸出入許可手続きはまだ電子化されていない。輸出入許可手続きの改善を目的に、手続・業務全体の見直

し、電子化にも関心を持っている。

繊維・縫製品のクォータ割当・付与に関する手続についてはEDI システムが導入されており、事業者からの申請を電子情報で受け取り、クォータの付与を行うシステムが構築されている。現在(品目内の製品分類の内) 40%まで同システムでカバーされており、2003 年までに 100%取り扱えるように計画中である。また、その他品目に対しても範囲を拡大することを検討している。

②課題

政策としては能力育成ニーズ(人材資源開発の時間がない)、商品標準化、APEC におけるペーパーレス化等が課題である。

タイ港湾公社(Port Authority of Thailand : PAT)

①現状

港湾での貿易手続はタイ港湾公社(Port Authority of Thailand : PAT)の管理の下、実施されている。PAT はバンコク港、ラムチャバン港の 2つの国際貿易港を管理しており、港湾の維持・運営、河口・港湾の浚渫、繋留先の割当、荷役作業の監督、海外港湾当局との連携等を実施している。港湾のオペレーションに関しては、ラムチャバン港については民間企業に委託しており、バンコク港に関してのみ PAT が実施している。

バンコク港はチャオプラヤ川に面する河川港であり、交通上の問題から 110 万 TEU 以上の取扱量を拡大することを政府から規制されている。一方、港湾の規模から近年ラムチャバン港の取扱量が年々増加しており、バンコク港の貨物量は減少している状況である。ラムチャバン港は今後更なる拡大計画があり、新たなバースを建設・分譲し、将来的には 850 万 TEU の規模となる予定である。ラムチャバン港ではターミナル直背後に鉄道を敷設し、バンコク近隣のラカバにあるインランドデポまで鉄道輸送を実施している。これは船社責任で実施されており、鉄道が混雑して輸送が困難な場合であっても船舶(900TEU クラスまで)の輸送で対応している。

貿易円滑化にかかる取り組みとして、迅速性、経済性をポリシーとしてサービスの改善を図っている。港湾の近代化を行い、ワン・ストップ・サービスの実現、近代的ターミナルシステムの導入、コンピューター化等によるコストと時間の削減・透明性の確保を推進している。ワン・ストップ・サービスは 4 月 1 日から始めたが、過去に貨物を得るのに数時間あるいは数日かかり、オフィスからオフィスへ行く必要があったが、今では 1カ所、1時間ですむ。また、顧客ヘルプデスクの設置を含めた改善活動による ISO9002 の取得、職員の研修等を通して品質の向上にも努めている。情報システムについては 10 年前に開発されたものであり、今後既存のシステムを改善する予定である。関税局のシステムとの連携については検討を始めたばかりである。

PAT は政府の公社民営化政策を受け、本年 9 月の民営化を検討している。民営化後、PAT は 4 つに分社化され、港湾の上位管理・監督を行う組織、土地等の資産を管理する組織、バンコク港の維持・運営を行う組織、ラムチャバン港の維持・運営を行う組織が設立される。30~40%を民間資本、10%を外国資本、残りを政府出資とする予定である。民営化への取り組みは簡単でなく、労働組合等からの反対も存在する。

②課題

税関や農業省や厚生省等との協力を行っているが、相互の情報整合性を図る必要があり、その困

難性が言及された。また、輸出促進が次の課題である。

バンコク港はラムチャバン港と比較してコスト高であり、市街地に近いためにコンテナ輸送面で制約を受ける。このためバンコク港の取扱量が減少し、ラムチャバン港の取扱量が増加する傾向にある。

商務省輸出振興局 (Department of Export Promotion)

商務省輸出振興局 (Department of Export Promotion) では、タイ国の輸出振興を目的とし、輸出者に対して市場・製品開発への情報・助言提供、展示場・貿易フェアの主催、輸出手続に関する普及・啓蒙活動を行っている。輸出手続の理解促進のために初歩の輸出者向け研修コース、輸出活動のノウハウを提供する中級研修コースを提供すると共に、個別の相談・アドバイスにも応じている。

商務省事業経済局 (Department of Business Economics, Ministry of Commerce)

商務省事業経済局は貿易政策の立案、対外的な貿易交渉を担当している。貿易円滑化に対する考えとして、貿易促進による経済発展を重視するタイにおいて、本テーマは重要であり、支援ニーズが存在することは確かであると認識している。

貿易円滑化を進めるにあたって、タイにおける最大の問題は省庁間のコーディネーション不足であり、これを解決しないと (今後国際ルールが策定されていく中で) 十分なコミットメントを成し得ないと考える。ここで主要な役割を担う機関は関税局となると思われるが、関税局を含め、各機関とも課題解決のための十分な人材が存在しないのが現状である。従って各機関へのキャパシティ・ビルディング協力が有効と考える。また、手続円滑化にあたっては EDI システムの構築も必要となるが、予算的制約から十分な技術が導入できない状況であり、これに対する支援も有効である。IT 活用のための人材育成も併せて重要である。

ただし、DBE は直接貿易手続を実施する部局ではなく、本課題に対してどこまで主導的な役割を担うことができるかどうかは分からないとの立場である。調整役として協力案件に携わる可能性については、実際の協力内容を踏まえて検討してみる必要があるとのことである。

(4) 協力ニーズと既存支援

関税局からは支援ニーズとして制度運用を行う上での組織、職員に対するキャパシティ・ビルディングと手続の効率化を図る上で必要な機材の供与・資金援助の二つが希望された。キャパシティ・ビルディングに関しては、関税局が導入した関税評価、事後調査、コンピュータ・システム活用に関する職員の理解と運用に関する能力向上のため、セミナーや研修、専門家派遣、調査研究を通して先進的な経験をベンチマークとし、習得したいとの要請があった。また、機材供与・資金援助については、コンテナ X 線検査装置、コンピュータ・ハードウェア、輸入貨物検査用のラボ検査・分析機器に関する支援の希望があった。なお、関税局は APEC の枠組みにより関税評価と事後調査に関するセミナー、世界銀行・IMF より関税局組織強化のためのマスタープラン・プロジェクト、関税評価の際に参考とする価格データベースについて協力を得ている。

民営化を控えている港湾公社からは貿易手続円滑化に対する協力と港湾経営に関する協力の希望が出された。手続円滑化に関する協力については、今後関税局と EDI システムの連携・統合を行うにあ

たつてのシステム構築にかかるコンピューター機器導入支援、経営面への協力としては利用率の少ないバンコク港の保税倉庫活用ビジネスや顧客向けのコンテナサービスに関する助言が希望された。

貿易管理手続を実施する商務省外国貿易局からは輸出入許可手続の改善に向けた EDI システムの導入を含む手続全般に関する知識移転が希望された。その中で日本の知識・経験を獲得するための本邦研修の有効性についても言及された。現在のところドナーの支援はないと言う。

(5) 支援の方向

タイにおいては貿易円滑化の重要性が認識されており、また日系企業の存在も大きく、円滑化への希望も強いことから、日タイ両国にとって同国の貿易円滑化の裨益効果は高く、本テーマへの更なる取り組みを支援することの意義は深いと考えられる。

貿易関連各機関ともこれまで手続円滑化のための改善を積極的に実施してきており、上述のとおり電子化を含めた各機関毎の基本的な取り組みは既に実施されている状況である。従って各機関からあげられた協力ニーズも既存の制度、システムのより効果的な運用、及び既存システムの改善に関するものが中心であった。すなわち、タイにおいては、各機関における基本的な手続円滑化の取り組みはある程度取り組まれている段階であり、今後の課題は各機関の既存制度・システムをより改善し、運用していくこと、またその中で関係機関間の連携を中心的課題として取り組むことが要点となる。通関所要時間調査等の基本的な課題把握に対する支援については興味を示されたものの、タイにおいては基本的により具体的な改善への取り組みに関心が強いといえる。

また多数の関係機関が存在する中で、タイにおいても主要な役割を担うのは関税局であり、現在取り組みを進めている手続の更なる効率化・電子化、他省庁との連携を目指した EDI 作業部会設置等の取り組みはタイにおける貿易円滑化に今後大きな効果をもたらすものと思われる。

このような状況の下、今後の協力の方向性としては、関税局を中心とした①機関内の既存制度・システムの更なる改善と運用、さらに進めた協力として②機関間の連携促進に対するものが中心となると考えられる。①に関し、制度・システムの改善については各種プロジェクト（EFT やペーパーレス輸出手続、クォータ付与手続、港湾システムの電子化等）の実施に独自に取り組んでおり、今後の動向を注視していく必要があるが、制度運用のためのキャパシティ・ビルディングについては APEC や世界銀行・IMF 等で一部協力が実施されているものの、今後の更なるキャパシティ向上のための支援が必要とされている。外国貿易局においては輸出入許可手続の運用に関する知識移転、関税局においては関税評価、事後調査、リスク・マネジメントに関する理解と運用能力向上に高いニーズがあり、タイ側の要請に基づき、今後検討すべき協力案件の候補と考えられる。

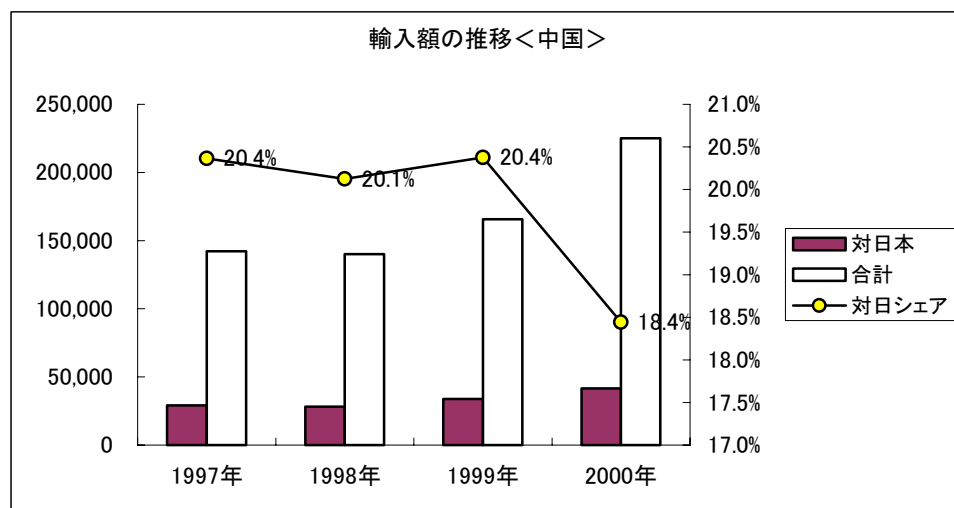
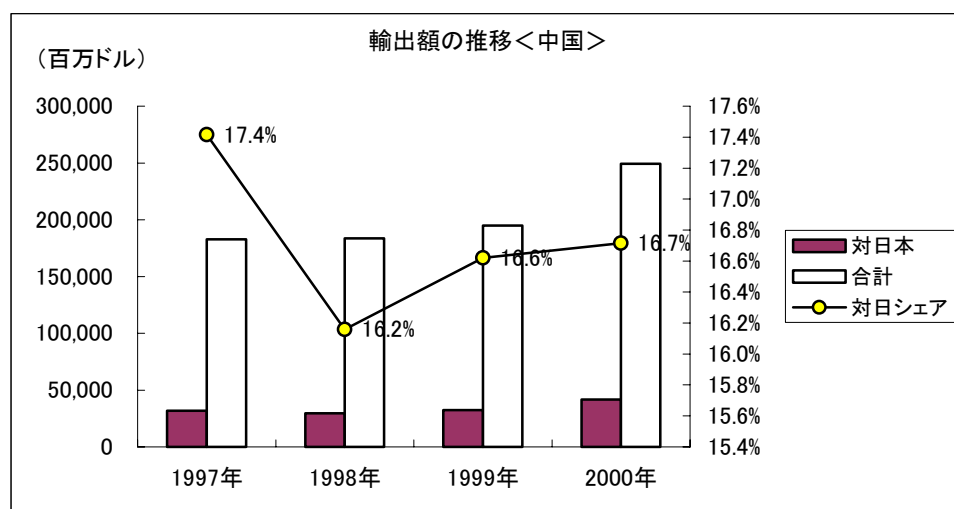
また、②に関しては関税局が中心となって設置した EDI 作業部会の今後の具体的な活動が目まされる場所であるが、シンガポール等の先進的なモデルの適用がなされていないタイ国の状況は近年になって官民相互の連携に向けて動き出した日本の構造と類似しており、これに関して我が国の経験が役立つと思われる。これに関しては貿易手続連携に向けた提言、主要な役割を担う関税局と港湾当局との連携を中心としたシステム構築支援が成果に直結する協力となる可能性が高い。今後のスタンスとしては、基本的にタイ側の具体的な要請を受けてその協力を検討していくことになるが、引き続きタイにおける本分野の取り組み動向を注視し、必要があれば具体的な案件形成に向けた助言を提供していくべきものと考えられる。

6. 中国

1) 貿易動向と我が国との関係

中国の輸出入額の推移は図3-9に示すとおりである。1997年から2000年までに輸出総額は増加し、輸入も同様であるものの、我が国のシェアについては輸出で1997年から1998年にかけて、輸入で1999年から2000年にかけてシェアが減少している。これは主に欧米企業の中国との取引の増大があげられ、その背景には欧米企業の中国への投資の増大があげられよう。

図 3-9 中国の輸出入額の推移



出所) ジェトロ貿易統計白書より作成

2) 現地調査結果

(1) 調査団員構成¹¹

	氏名	担当分野	所属
1	谷川 和男	総括	JICA 専門技術嘱託
2	石川 庸一	税関行政	財務省関税局調査課 課長補佐
3	塚田 裕之	貿易管理行政	経済産業省貿易協力局技術協力課 構造改革支援係長
4	中村 一誠	貿易振興	(財) 日中経済協会事業開発部長
5	青山 透	貿易制度分析 1	(株) 野村総合研究所上級コンサルタント
6	森川 健	貿易制度分析 2	(株) 野村総合研究所上級コンサルタント
7	宮崎 清隆	調査企画	JICA 鉱工業開発調査部 工業開発調査課
8	加藤 洋子	通訳	国際協力センター

(2) 調査日程

月	日	日	日 程
1	8月18日	日	成田 10:35-NH905→北京 13:15
2	8月19日	月	JICA 事務所、日本大使館 山九
3	8月20日	火	国家科学技術部-発展計画司、高新技術司 在中国日本商工会議所 税関総署-政策法規司、通関管理司 交通部-水運司
4	8月21日	水	対外貿易経済合作部-対外貿易管理司、外国投資管理司 国家質量監督検験検疫総局(AQSIQ)
5	8月22日	木	天津市対外経済貿易委員会 天津新港-税関 天津経済技術開発区進出日系企業
6	8月23日	金	全日空 JICA 事務所、日本大使館
7	8月24日	土	北京 14:45-NH906→成田 19:05

¹¹ 所属は調査団派遣当時

(2) 貿易円滑化の取り組み状況と課題

対外貿易経済合作部

①現状

輸出入許可を所轄する中央政府の対外貿易経済合作部では、貿易円滑化に向けた取り組みが実施されており、具体的には許可証管理品目の削減を進めており、2002年現在輸出では53品目、輸入では12品目が対象となっている。またペーパーレス貿易の情報ネットワーク構築に関するプロジェクト（金関プロジェクト）を実施し、各種手続きに関するシステム化¹²を図っている。2000年10月には税関との間で輸出入許可証に関するネットワークを構築している。またユーザーとの関係では許可証の発行機関に対し、ユーザーがネットで申告することができるようになっている。

また、現場の執行機関の1つである天津¹³における天津対外経済貿易委員会でも、貿易円滑化に向けた取り組みとして、貿易における問題点の解決のため、経済貿易委員会、税関等の15の関係機関からなる対外貿易弁公室（日本でいう委員会のような組織）を設立し、定期的に意見交換を行っている。また行政手続の透明性、公開性を高めるためネットワーク化を図っている。貿易関連手続きでは天津市における貿易のコスト削減、迅速化のために関連業務（輸出入商品検査申告、通関申告等）のネットワークを目指し、システムの構築を進めている。

さらに、天津ではWTO加盟に伴い透明性の確保のための情報公開に努めており、法律・法規の変更の際にはインターネット・新聞での公開、及び新聞等での法律相談等を実施している。

②課題

日系企業からは事業登録に時間がかかることが指摘されており、この事業登録も1回毎に再度登録が必要であり、煩雑感が指摘されている。

国家質量監督検閲検疫総局（AQSIQ）

①現状

動植物検疫や食品検査、基準・認証等のいわゆる他法令は2001年4月に組織が「国家質量技術監督局」と「国家輸出入検閲検疫総局（CIQ）」を統合し、国家質量監督検閲検疫総局（AQSIQ）を設立し、検疫及び基準・認証手続きを一元化している。

国家質量監督検閲検疫総局ではWTO加盟に伴い貿易円滑化に向けた取り組みとしてWTOに整合した制度・法律の実施のため、認証制度改革（認証マークをCCCマークに統一）、商品検査法の改正（TBT協定に整合のための法改正、2001年10月1日施行予定）を実施している。また申請受付を24時間、365日行うなどの取り組みを実施している。

さらに、電算化・EDI化の状況については、国家質量監督検閲検疫総局内部において申告から証明書の発行まで品質検査・検疫の一連の流れについてシステムを使って実施している（金質プロジェクト）。また金質プロジェクトの一部として輸出入商品の検査・検疫の管理のためにCIQ2000と

¹² 繊維製品国際ネット照合システム、輸出割当商品入札システム、加工貿易ネット許可システム、外貨企業輸出入管理システム等

¹³ 今回は天津港において現地調査を実施した。

いうシステムが導入されている。一方ユーザーとの関係では一定の要件¹⁴を満たした企業は電子申告が行われているが、許可証の発行はペーパーレスでは行われていない。上海等の主要都市では税関手続きとの申請書の統一といった試みを実施されている。

②課題

日系企業からの指摘としては、人的関係要素が強く、同じ港でも個人裁量で動く面が多いと指摘されている。WTOの加盟で改善されることが期待されていたが、現段階では改善されていない。また、組織は統合されたが、未だに縦割りが強く、動植物検疫、CCIB等役所ごとに手続きは異なっており、組織が統合されたメリットは享受できてない。例えば家電の安全マーク取得も認証取得に早くて3ヵ月、通常4ヵ月から5ヵ月を要するのが実情である。CCIBについても同様に時間を要する。

交通部水運司

①現状

水域の管理体制として中央レベルは交通部水運司、各省では交通庁が管理を行い、港湾所在都市には港湾管理部門がある。近年各港湾において国営で行っていた荷役作業等の部分については民営化が進んでいる。日系企業からは港湾サービスの質の低さが指摘されており、本年4月から認められている外資の参入により質の向上が行われることが望まれる。

港湾サイドとしての貿易円滑化に向けた取り組みとしては、港湾手続きのEDI化はまだ実施されておらず、また港湾手続きの簡素化に関するFAL Convention¹⁵批准の検討も行われていない。輸送促進面からはさまざまな措置が実施されており、コンテナ輸送航路の審査の緩和や、インフラ整備、港の輸送サービスへの民間参入の段階的自由化、昨年末に公布された国際運輸条例の中でも海運貿易円滑化のさまざまな措置が入っている。

②課題

交通部水運司によると、大口貨物（石炭、穀物等）の輸送システムの管理、組織アレンジ等を改善する必要性が指摘されており、たとえば石炭は炭鉱から鉄道で港に運び、そこから船舶になるが、この一連の輸送で問題がある。輸送円滑化では技術が問題であるが、技術だけでなく、輸送管理も重要としている。

また、港湾においても船舶とのEDIを構築しているが、各港湾が別々に実施しているために、長期的にはこれを全国でつなげたいとしている。

¹⁴ 一定量の輸出入量、貿易権をもっていること、信用があること等の要件

¹⁵ FAL Convention（海上交通簡素化協定）とは国際航海に就航している船舶の入港、停泊、出港に関連した手続き、必要書類、手順を簡単かつ削減することにより海上輸送を簡素化することを目的に、1965年4月に海上旅行と輸送の簡素化に関する国際会議によって採択された協定。本協定は1967年3月5日に発効されており、現在発効されているものは1997年5月1日の協定である。

税関

①現状

中央の税関総署では、制度の国際協定等との整合性について推進している。中国では WTO 加盟に伴い、関税評価協定を採用した。立法面では 2001 年 1 月に改正税関法を公布し、関税評価額を取引価格に基づくものと規定した。また 2002 年 1 月に出された輸出入貨物の課税方法に関する規則においても、関税評価協定を実施すべく規定を定めている。WCO（世界税関機構）の HS¹⁶分類に関しては 92 年に HS 条約に加盟し、HS 分類を導入している。また HS 分類の実施のために各税関に商品分類部門を設置するとともに、税関総署に商品分類センター、4 大港にサブセンターを設置している。そこでは新しい商品の分類や分類が難しい商品に対する検討を行っている。

税関手続きの簡素化に向けた取り組みとしては近年、税関にかかる手続きの改革に取り組んでおり、主なものとして①急送貨物の通関、保税輸送手続きの簡素化、②ハイテク企業に対する迅速通関の実施、③16 の沿海都市での電子通関の試行がある。①については 2000 年のはじめから改革が検討され、貨物の滞留時間の短縮を目的に行われている。申告、審査、リリースを 1 回で実施することを方針としている。もう 1 つの目的としては事前申告によって貨物の税関地区での滞留時間を減少させることである。また 2001 年 8 月から保税輸送の消し込みをネット上で行っている。②は 2001 年 7 月から実施されており、一定の基準¹⁷を満たしたハイテク企業は事前申告、電子申告、ハイスピードの保税輸送、貨物のある場所に税関の担当官が出向いて検査リリースを実施、快速通関、担保によるリリースといった便益を享受できることになっている。現在、全国で 120 社、地域限定範囲で 500 社がこの制度を享受している。③については国際的な貿易業界や税関の動向に合わせて今年 2 月から試行されている。このシステムは China E-Port（下記参照）と税関内部のシステムと連携している。このシステムにおいてできる限り通関時間の短縮を図っている。

中国では 1993 年から EDI を導入し、税関・銀行・貨物業者をつないだネットワークを構築したがコスト高、効率性が低いことから普及しなかった。しかしながら 90 年代後半に IT 技術の進歩が進んだことによりインターネットを活用した申告システムが可能になり、通関の電子申告に関しては上海、南京等 6、7 ヲ所で試行されている。また現在中国政府間の取り組みとして税関と 12 の関係機関（対外貿易経済合作部、国家税務総局、国家質量監督検査検疫総局、国家外貨管理局等）で協力してプラットフォーム（China E-Port）の構築を行い、各機関でのデータの共有化、システムの拡大を目指している。

法律・法規の運用性を高めるため、関係する主体に受け入れられやすいように、民間企業との対話方策として公聴制がとられている。現在、新たな行政法規を制定する場合は民間企業、業界団体に対しヒアリングを実施し、各種紙面でも意見を聞くことが実施されている。

天津新港税関においては、税関手続きの簡素化に向けた取り組みとして、昨年組織改革を行い、東港・新港・塘港の 3 つの税関を統合し、4 つの部門（受付審査部門・検査部門・総合業務部門、電子通関部門）を設置した。こうした取り組みにより、事務の効率化、ユーザーの利便性の向上を図った。また各港によって商品分類が異なったなどの問題点が改善された。

¹⁶ Harmonized System（「商品の名称及び分類についての統一システム」）

¹⁷ ハイテク企業であること、信用性があること、輸出額が 1 億ドル以上あること等の要件

また、天津新港の税関では電子申告が義務付けられており、電子申告の設備を持っていない企業は代行サービス業者を通じて電子申告を行っている。しかしながら電子申告のみで通関を認める制度はなく、電子申告の内容と書類の内容のチェック作業を実施している。天津経済開発区に進出している企業からは手続きのシステム化が進み、通関の迅速性について評価する声があるものの、システム故障に対するバックアップ体制の欠如、各機関のシステム間の連携が悪さといった課題があり、システム故障による通関の遅れが頻繁に起こることが問題点として指摘されている。

②課題

日系企業によると WTO の加盟とも相俟って、法制度の変更が頻繁に実施されているが、現場の荷主や物流業者にこの情報がなかなか伝達されてこない。日本では通関事業者協会があってここが税関と協力して、法制度の変更等の情報を末端まで伝達するが、中国ではこのように協力する組織はない。この結果、人脈等を活用する必要があることはもとより、こちらが知らないことに対しても税関サイドからいろいろクレームや罰金をとられるケースがでることになる。

電算化については進捗しているが、相変わらず書類は必要であり、日本のように電子申請、電子許可といった状況はない。

(3) 電子政府への取り組み状況

科学技術部と国務院が共同で、いくつかの中央官庁、地方政府を選定して電子政府に関するモデル事業を実施している。政府内部と外部の2種類のネットワークを想定している。内部ネットワークはネット上での事務処理・文書交換等が主要な業務であり、外部ネットワークは国民に対するサービスであり、様々な情報公開（例：入札にかかる情報（要件、期日、必要書類等）の公開）やネットワークを通じた申請を可能にするものである。

現在国務院を中心に、10 数の官庁で共通のプラットフォームの構築を行い、情報の共有化を図る試みが実施されている。

(4) 協力ニーズと既存支援

対外貿易経済合作部からは WTO 加盟に伴い WTO 協定履行実施能力の向上に関する協力及び貿易制度・税関手続きに関して担当官レベルでの交流といった要望があった。

税関総署からは WTO 加盟に伴い WTO 協定履行実施能力の向上と新ラウンドへの交渉能力の強化に関する協力及び中国の税関制度の改善強化に関する協力に対する要望があった。

国家質量監督検閲検疫総局からは WTO 協定履行に関する協力の早期実施を望む意見が出された。

交通部からはバラ積み貨物（石炭、穀物等）の輸送システムの管理方式、情報の管理・組織化に関する協力の要望があった。

(5) 支援の方向

中国では WTO 加盟後、WTO に整合的な各種法律、手続きの導入に取り組むとともに、法律・法規に関する情報公開に努めるなど透明性の確保にも取り組んでいる。また各種手続きの電算化についても手続きの透明性、恣意性の排除、迅速性の観点から機構改革や各機関の内部手続きのシステム

化を実施しており、近年では関係機関間のシステムのインターフェイス化やユーザーとの連結に取り組むなどのプロジェクトを実施している。地方（天津）においても貿易促進・円滑化の観点から透明性の確保、関係各機関のネットワーク化に向けた取り組みを実施している。こうした状況下において中国側からは支援ニーズとして WTO 協定履行に関するキャパシティ・ビルディングや税関制度の改善・強化が挙げられた。

日本企業から提起された主な問題点としては①法規の頻繁な改正及びそれに関する透明性の欠如、②担当職員毎に異なる運用、職員の能力不足、③貿易手続き関連手続きのシステムの不都合、④港湾サービスの不合理さが挙げられる。近年の新たな取り組みの中で生じているシステムの問題を除けば、これらの問題は長年中国に対し認識されていた問題点であり、過去と比較すると、かなり改善されてきているという意見も多数あった。

これまでも日系企業は在中国日本商工会議所を中心に問題点の指摘、改善要求を中国側に対して実施してきているが、WTO 加盟後の中国の協定履行状況についても商工会議所が意見を集約して中国側に改善要求を行うという活動が行われている。そうした観点から日系企業（日系企業に限らず外資系企業）にとって WTO 加盟に際して約束した様々な事項を中国側が実施することは重要な問題であると言える。中国の WTO 協定履行に関するキャパシティの向上に関連する協力（人材育成面での協力）は中国側のニーズも高く、日系企業としても関心が高い分野であるため、協力の意義は高いと考えられる。

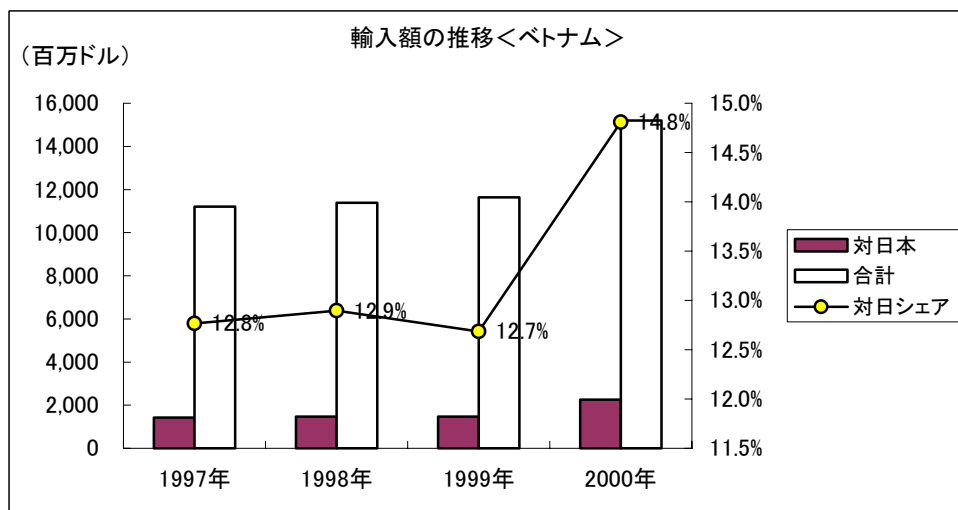
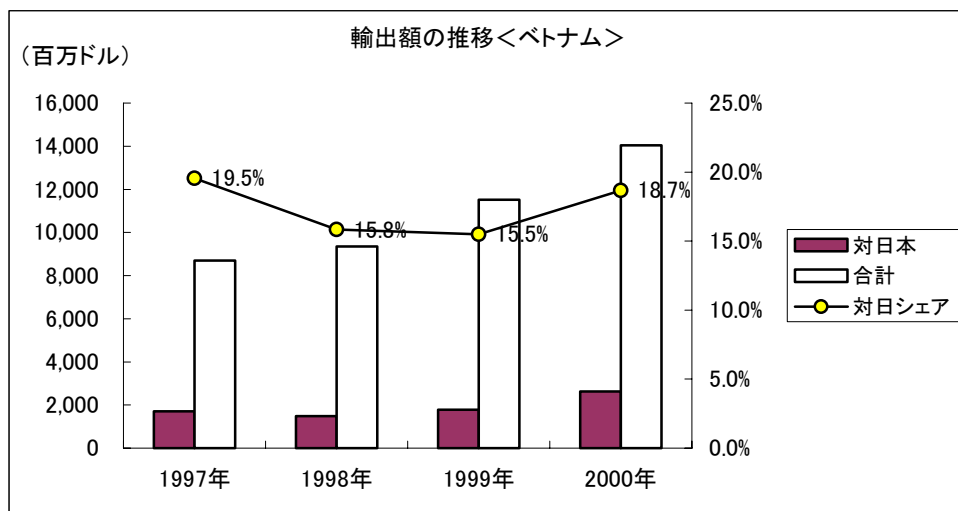
一方、システムの構築に関しては中国側が現在独力で関係機関の内部システム構築、及び関係機関、ユーザーとの連結を進める試みを実施しており、現時点で支援ニーズは少ないと見受けられた。また税関手続きの改善・強化といったニーズに対しては今回の調査のみでは中国側が抱える税関手続きにおける問題点を明確化するまでには至っていないため、すぐに新たな枠組みでの協力を実行できる状況とは言いがたい。

7. ベトナム

1) 貿易動向と我が国との関係

ベトナムにおける1997年から2000年までの輸出総額は増加しており、その中における我が国のシェアは15～20%となっている。一方、輸入総額も増加しており、我が国のシェアも13%から15%に増加している。

図3-11 ベトナムの貿易額の推移



出所) ジェトロ貿易統計白書より作成

2) 現地調査結果

(1) 調査団員構成¹⁸

	名前	担当分野	所属
1	片山 裕之	総括	JICA 鉱工業開発調査部
2	近藤 嘉智	税関行政	財務省 関税局
3	塩田 昌弘	技術協力政策	外務省 開発協力課
4	青山 透	貿易制度分析 1	野村総合研究所
5	森川 健	貿易制度分析 2	野村総合研究所
6	黒田 龍二	援助計画策定	JICA アジア第一部
7	楠 洋介	貿易振興計画	JICA 鉱工業開発協力部
8	宮崎 清隆	調査企画	JICA 鉱工業開発調査部
9	小川 有子	通訳	国際協力センター

(2) 調査日程

月 日	日 程
1 6月16日 日	成田 10:00 [JL731]→香港 13:30、香港 14:55 [CX791]→ハノイ 15:45
2 6月17日 月	JICA 事務所、日本大使館 日本貿易振興会 Logitem Vietnam Corporation No.2
3 6月18日 火	ベトナム貿易振興会 住友商事 商業省輸出入局、統計計画局 ベトナム商工会議所
4 6月19日 水	財政省税総局 計画投資省外国投資法局 交通運輸省ベトナム海運局 税関総局
5 6月20日 木	野村・ハイフォン工業団地 Yazaki Haiphong Vietnam Co.,Ltd VIJACO ハイフォン税関、ハイフォン港務局
6 6月21日 金	税関総局 国連開発計画 日本大使館 JICA 事務所
7 6月22日 土	ハノイ 11:00 [CX790]→香港 13:55、香港 15:25 [JL734]→成田 20:25

¹⁸ 所属は調査団派遣当時

(3) 貿易円滑化の取り組み状況と課題

税関総局 (General Department of Customs)

①現状

財政省税総局 (General Department of Taxation, Ministry of Finance) が関税政策を行っているが、その主な国際基準の導入状況は以下のとおりである。

HS 分類表：1998 年に HS 条約に加盟し、HS 分類表を採用、しかしながら依然として 1996 年版を使用しており、2002 年版にはまだ移行していない。

WTO 評価協定：2002 年 7 月より ASEAN 諸国からの CEPT (共通効果特惠関税) 対象品目について実施予定、現状は関税評価において最低価格や国内価格を適用するといった関税評価協定に適合しない手続きを行っている。

改正京都規約：京都規約は批准、改正京都規約はまだ批准しておらず検討中。

税関手続きの運用は税関総局 (General Department of Customs) が実施している。これまでは政令や通達に基づいて税関業務が遂行されていたが、2001 年 6 月に初めて関税法として輸出入貨物に対する税関の権限等を盛り込んだ法律が制定された。新関税法により税関手続きの迅速化・簡素化が進められている。

税関総局では税関行政の近代化及び国際化を推進するための「ベトナム税関 5 ヶ年戦略計画」を作成しており現在首相府の最終承認を待っている状態である。税関の電算化はその計画の一つの項目であり、首相府の承認後、税関総局はこれをもとに税関の電算化を進めていくこととなる。

税関の電算化の現状としては貿易統計作成のために税関申告データ処理システムが導入されているのみであり、審査、検査、許可といった一連の流れを十分にフォローできる形での電算化はなされていない。一部ハイフォン港等ではパイロット的に電子申告が実施されている。

以下のような問題点はあるものの税関手続きにおける所要時間という点では特に問題ないというのが日系企業の評価である。

②課題

国際基準の導入 (及び導入を目指した関税政策) や新関税法により新たな制度の導入が進められているが、実際の手続きを担当する税関職員の認識・準備不足により適切な対応がとられていない。たとえば、品目分類等について各税関において扱いが異なることがある。

また、新関税法により新たな業務の権限が税関に付与されたが、職員の能力や実施体制が制度に追いついていない現状がある。例として次のような点が挙げられている。

通関審査に伴う分析業務が税関に付与されたが、分析機器がないため分析業務が実施できない状況にある。

事後調査の権限が付与されているが職員の能力不足により適切な調査が実施できない。

商業省計画局 (Department of Planning, Ministry of Trade)

①現状

商業省の業務は経済活動を行う各組織をプライベートであっても、海外のものであっても管理することで、商業に関する法律に従って実施する。企業法や外国企業法がある。商業省の主要な役割

は、法令や経済政策、経済発展戦略を策定することで、短期、中期、長期の観点でこれらの戦略を立案することが業務となっている。

商業やサービスに関わる問題を管轄している。さらに、ベトナムの組織の他に海外の企業のうちベトナム内で活躍する企業も対象としている。

商業省の中には外国投資を管轄する部署がある。輸出入やその促進の役割、経済活動の管理が計画局の仕事となっている。これまでに商業省は例えば輸出入登録といった仕事もやっていたが、今は分業しており、直接やっていない。

輸入については輸出入業者コード登録証明の取得（企業設立時）と、輸入計画の許可取得（基本的に1年単位）が義務付けられている。輸入者コードは管轄が税関で、全部の資料が揃って平日5日以内に税関総局でコード、輸出入企業コード登録証明書を受け取ることが可能である。輸入計画書は商業省ないし工業団地進出企業に対しては各工業団地を管轄している工業団地公団に申請し取得する必要がある。市場の変化により当初予定の輸入を変更する必要がある場合は再度輸入計画を提出する必要がある。

しかし、1998年の57号議定書及び2001年の改正により誰でも、どんな組織でも輸出入が可能になった。また2001年の「2001年～2005年中期貿易輸出入管理に関する首相決定」により輸出入ライセンス取得品目数の段階的な減少が進められていることや政府内部において輸入計画書の作成廃止の検討が進められているなど輸出入許可を自由化する制度の導入が進められている。輸出に関してはほぼ自由化されており手続面での制約はほとんどない状態である。

②課題

輸入手続の電算化はまだ行われていない。e-commerceでは課題がたくさんある。2005年までに環境整備をしていく予定で、まだ、入り口にあたりにいるので、これから改善していくと言う。もう1つ取り組むべき課題は品質管理である。

計画投資省 (Ministry of Planning and Investment)

①現状

計画投資省の役割は国会に対し、ベトナムの発展戦略を示すことが1つである。国際協定に関わる仕事もしている。APEC、WTO等の協議の会議メンバーとなっている。計画投資省が参加しているのは投資協議のみである。たとえば、商業活動に関するサービス、人材育成、貨物サービス等である。主な活動は外国投資の管轄である。

外国投資に関しては、MPIの投資許可が必要である。ハノイとホーチミンを除く地域の5百万ドル以下、ハノイとホーチミンでは1千万ドル以下については人民委員会が投資許可を出す。銀行と保険については財政省が担当している。少数の例外があるが、外国投資許可手続は現在簡素化されている。非常に大きな規模では30～40日、中小規模であれば15日以内に許可が出る。

外国企業が投資する際に、機械輸入は無税になるように奨励している。各企業は商業省で登録する必要があるが、無税になる。施行の過程で変更が生じた場合、企業家はこちらへ来て、投資計画の修正を行ってもらう。

輸入については輸入総量、あるいは輸出総量の詳細は決まっていない。TRIMについてはある。

ただし、いくつかの要請があり、50～80%を輸出するようという14品目がある。2004年を目途にこの14品目も解除する予定である。撤廃しなければならないものは、たとえば車やオートバイのローカルコンテンツ30%等の規定である。

中古規制は環境影響を考えてのことで、中古市場については考えていない。市場については市場が決定することで、規制は考えていない。

WTO加盟の重要性を高く認識しており、2004～’05年を目途にローカルコンテンツ要求を撤廃する予定であるなどWTO加盟に向けた取り組みを行っている。

②課題

国内産業の育成と投資の自由化といった問題のバランスをいかにとっていくかについて検討を行っており、WTO加盟が国内産業に与える影響を予測・分析しなければならないということであった。

国家海上局 (Vietnam National Maritime Bureau : Vinamarine)

海運関係の管理を行っている。2つに分かれており、管理する側と、総公司、サービス会社等の国営企業とがある。管理する側の役割は海運関係の法律、通達の検討を行う。もう一つの役割は執行する機関である。別の仕事としては海運マスタープラン作成と実行、サービス、造船業までを含む。2つの支部、即ちホーチミンシティとハイフォンがあり、21の港がある。それらの管理も行っている。港では出入港手続き、管理、海運業務一般の管理を行っている。直接所属しているユニットがあり、手続き書類に関わるもの、航行安全のユニット等があり、それらを管理する。局では電気技師養成とか2つの訓練学校を持っている。その他に、政府に対して港手続きの費用を提案する仕事もある。

貨物の80%が港を通過する。2001年の取扱貨物量は91百万トン、コンテナが1百万TEU、15百万トンである。毎年のコンテナ成長率は20%である。貨物の主要なものは米、石油である。港の輸出入手続きは減少化を図ってきた。輸出入の多い港、ホーチミンシティ、ハイフォンは重要となっている。

船会社の港湾での手続きの簡素化を目的に、FAL Convention¹⁹の批准を目指している。その過程において従来は異なる省庁にそれぞれ提出していた書類を港務局 (Port Authority) に一元化し、提出書類の数を大幅に削減するなど手続きの簡素化を図る試みを首相決定に基づいてホーチミンにおいてパイロット的に実施している。改革が行われるまでは煩雑な126の手続きがあった。以前は6カ所 (Vinamarine、税関、公安、検疫 {植物、動物、薬品}) に書類を提出していた。それを港務局に一本化して、その後関連機関に配布するようにしている。Formとしては次の5つである。

Declaration Arrival / Departure

Crew list

Passenger list

¹⁹ FAL Convention (海上交通簡素化協定)とは国際航海に就航している船舶の入港、停泊それに出港に関連した手続き、必要書類、手順を簡単にし、減らすことにより海上輸送を簡素化することを目的に1965年4月9日に海上旅行と輸送の簡素化に関する国際会議によって採択された。当協定は1967年3月5日に発効した。

Ship' s storage

Dangerous cargo

船の入出港サービスを管理するのは Vinamarine であるが、税関、公安、検疫（植物、動物、薬品）と 5 つの機関がある。安全確保や税関は Vinamarine ではない。

（４）協力ニーズと既存支援

関税政策を担当している税総局からは HS 分類表の運用方法についてのセミナー実施の要望があった。税総局には援助がないわけではないが、それは国内税等で、HS コード等についてはない。税関総局からは制度運用を行う上での税関職員に対するキャパシティ・ビルディングと手続きの効率化を図る上で必要な分析機材の供与といった要望があった。キャパシティ・ビルディングに関しては、導入を進めている WTO 評価協定や改正京都規約、既に導入している事後調査に関する能力向上のために研修や専門家派遣を通じて知識の習得や理解の深めたいとの内容であった。また機材供与については輸入貨物検査用の機材に関するものである。税関総局には UNDP、JICA 等支援が多い。

貿易管理手続を実施する商業省計画局からは e-commerce に関する支援、国際基準に見合った産品を作るための品質管理に関する人材育成や将来の貿易円滑化を考える上で現状分析をするための調査の実施、国際市場への参入によって起こることが想定される問題についての事前及び事後の対応策についての知識の習得、研修、専門家派遣を通じた WTO に関する知識移転などが要請された。計画投資省からは JICA に国際協定の中に入っていく過程での技術援助を要望された。

ベトナム商工会議所からは WTO 等の国際条約に関してベトナム政府高官に対する知識の習得のためのトレーニングや政府職員に対する実務的なトレーニングといった支援を行って欲しい旨、要望があった。

（５）支援の方向

ベトナムでは AFTA や将来の WTO 加盟に向け、貿易関連手続きに関する国際基準の採用を進めている。一方で税関に関しては 2001 年 6 月に新関税法が制定され新たな制度の導入を実施している。加えて税関制度の近代化・国際化を目指して 5 ヶ年戦略プランを策定し、体制強化を図っている。こうした状況の下、本調査で明らかになったベトナムの貿易関連手続きに関する課題としては中央政府の投資・貿易の自由化に対する取り組みや意識が実際の行政手続を行う現場職員や利用者である企業に明確に伝わっていないことと中央政府の取り組みが現場サイドでの人的・物的な問題により実際の手続きにおいて適正に反映されていないという 2 点が挙げられる。

特に税関に関する課題としては①制度と運用面のギャップ、②税関内部の電算化がある。①については国際基準の導入や新関税法の施行により新たな制度の導入が図られているが、実際に手続きを行う税関職員の知識・能力の不足により、適切な運用が行われれないという事態が生じている。また十分な分析機材がないために業務が適切に行われれないということも起こっている。これまでも長期専門家が取り組んできた課題であるが、税関総局においては職員のキャパシティ・ビルディングは引き続き高いニーズがある分野である。

②に関して、現在は税関内部の処理もほとんど電算化が進んでいない状態である。貿易取扱量が急速に伸びているベトナムにおいては事務の効率化、リスク・マネジメントのためにも電算化は重

要であり、前述したように税関総局では5ヵ年計画を作成し、税関行政の近代化・国際化に取り組む姿勢を示している。現時点で無償資金協力による税関システムの電算化の要請が出てきているが、本件はベトナムとしても重要性が高い分野であり、要検討すべき事項と考えられる。