

第3章

ASEAN諸国

[1] アジア諸国全般	113
知的財産	113
模倣品・海賊版等の不正商品に関する問題	113
[2] ASEAN各国	114
1. タイ	114
関税	114
関税構造	114
アンチ・ダンピング	115
日本産熱延鋼板に対するAD措置	115
サービス貿易	116
外資規制等	116
2. インドネシア	117
数量制限	117
(1) 輸入制限措置	117
(2) 丸太・製材等の輸出規制等	118
(3) 輸入制限措置（食料・飲料、履物、電機、子供用玩具、 鉄鋼製品に輸入者登録の義務づけ等）	119
関税	120
関税構造	120
サービス貿易	120
外資規制等	120
知的財産	122
(1) 意匠の新規性	122
(2) その他制度上の問題点	122
3. マレーシア	122
内国民待遇	122
(1) 自動車に関する内国税の適用に関する問題及びAP 制度に基づく輸入制限問題	122
(2) 国産自動車部品の物品税免除制度	123
数量制限	124
(1) 関税法に基づく輸入制限	124

(2) 丸太の輸出規制等	124
(3) 電気亜鉛めっき（EG）鋼板の輸入免税枠制度	125
関税	125
鋼板の関税引き上げ措置	125
サービス貿易	126
外資規制等	126
4. フィリピン	128
関税	128
関税構造	128
サービス貿易	129
外資規制等	129
5. ベトナム	130
関税	130
自動車部品関税の変更	130

[1] アジア諸国全般

知的財産

アジア諸国の知的財産の保護に関しては、各国とも法制度自体は備えつつある。これらの国々ではWTO設立以来、TRIPS協定の履行を目的とする知的財産保護法令の改正が行われてきており、1999年末までの経過期間を援用しない前倒しの実施への努力がなされてきたことは歓迎すべきである。また、TRIPS理事会における、開発途上国に対する法令レビューを一通り行ったが、今後は、各国の法制度のみならず、運用実態も含めた履行状況について注視していく必要がある。

模倣品・海賊版等の不正商品に関する問題

① 権利行使の実効性の問題

知的財産に関してアジア諸国に共通する最も重大な問題は、模倣品・海賊版等の不正商品の製造・流通による知的財産権侵害が多数発生していること（図表参照）と、これらの知的財産権侵害を除去するための権利行使の実効性が十分に確保されていないという問題である。

言うまでもなく、知的財産に関する実体規定を整え、制度を創設・整備することだけでは、権利が十分に保護されることにはならない。権利の十分な保護のためには、権利取得の面では、権利を

付与、登録する機関の事務が適切かつ効率的に運営されること、侵害行為に対する権利行使の面では、司法手続による救済措置（侵害差止、損害賠償、侵害品廃棄、差押え及び証拠保全のための暫定措置等）、税関当局による国境措置、刑事上の取締・制裁等により、効果的かつ迅速に権利侵害を防止できることが不可欠である。

TRIPS協定では、相当部分がこれらの権利行使に関する規定に充てられ（第41条～第61条）、加盟国に対して、権利行使手続により効果的かつ迅速な措置を可能とするように国内法を確保することを義務としている（第41条）。このような規定に照らすと、効果的かつ迅速な権利行使が得られない場合には、協定の義務に違反する可能性がある。2000年1月からTRIPS協定の履行義務が生じた各国における権利行使の実効性の問題について、各国の法体制整備を注視し、協定に適合しない制度・運用が存在する場合には、WTOの紛争解決手続を用いてその是正を求めていくことも検討する必要がある。

アジア諸国の中には、不正商品の取締強化の必要性を認識し、取締当局により積極的な取組を進めている国もある。このような取組は評価できるものであり、今後、取組の一層の強化がなされることを期待する。

<図表> 日本企業製品の侵害の状況

	模倣品等の製造により被害を受けている企業数		模倣品等の販売消費により被害を受けている企業数	
	2005年	2006年	2005年	2005年
中国	449	561	353	455
香港				
台湾	166	193	168	221
韓国	152	192	166	209
タイ	59	56	89	106
インドネシア	27	32	66	72
シンガポール	21	10	57	55
マレーシア	25	15	57	65

（注）有効回答は2005年度：3,116件、2006年度：3,717件
出典：特許庁「模倣被害調査報告書」（2007年度版）

②不正商品問題への対応

アジア諸国における不正商品問題については、国内の権利行使手続を的確にTRIPS協定に適合するよう求めていくことが急務であるが、上述のように、法制度の整備だけでこと足りるわけではない。

まず、知的財産保護制度を運用する人材の確保が重要であり、官民を問わず、知的財産問題に関する知見を有する専門家の養成に力を注がなければならない。また、権利付与・登録機関や取締機関の事務が適切かつ効率的に機能するために、情報システムの整備等も必要である。このため、我が国をはじめとする先進国は、制度整備への協力、研修制度の充実等の技術援助活動を積極的に推進していくべきである。特に、ASEAN諸国は、不正商品の流通国となっている事例も多いことから、国境措置の実効性を向上させるため、税関職員の人材育成に対する支援の強化等についても留意すべきである。

更に、権利者自らが現地の法制度の枠組みにおいてエンフォースメントを実施することが基本ではあるものの、同時に、個別の権利者の取組だけではその効果に限界があることから、産業界・権利者と政府とが連携を深め、行政機関による取締

りの一層の強化を当該国政府に求めていくことや、当該国の国民にも、知的財産の重要性について理解を深め、その保護の意義について認識を向上させるための教育・広報活動等の啓発活動を求めることも必要である。

我が国は、これまでもアジア諸国に対する支援活動を積極的に行ってきたところであり、今後も一層推進していくことが肝要であると考えられる。加えて、不正商品の製造及び流通が複数国間にまたがっているとの実態を踏まえ、関係国間において知的財産権侵害に関する情報の交流を促進することも検討すべきである。具体的には、2007年6月のIPEGにおいて、日本が提唱した税関専門家と知財専門家による合同セッションの発足が合意される等、模倣品・海賊版を防止する措置の強化や知的財産権分野での協力の推進などを通じて知的財産権保護の強化に関する国際的な取組を先導する姿勢を示している。また、我が国が締結したブルネイ、タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシアとのEPAには、適切な知的財産保護やエンフォースメントに関する要素が盛り込まれており、また、2008年12月に署名された日ベトナムEPAでも同趣旨の要素が含まれている。

[2] ASEAN各国

1. タイ

関 税

関税構造

<措置の概要>

タイは、製造業の競争力強化等を目指した関税構造調整の一環で、実行税率の削減を実施している。2003年9月にタイ政府はゴム製品、繊維製品、

鉄鋼製品、一般機械、電気機械など1,391品目の関税引き下げを閣議決定し、原則、完成品は10%、半完成品は5%、原材料は1%に引き下げられた。また、自動車のCKD（組み立て）部品も33%から30%に引き下げられることになった。

しかし、上記決定の対象外とされた品目の実行税率は依然として高く（非農産品の平均実行税率は8.2%）、特に衣料品（平均24.5%）、輸送機械

(平均20.7%)で高水準となっている。個別品目としては、自動車(最高80%)、洗濯機・冷蔵庫(最高30%)等がある。非農産品の平均譲許税率は25.5%であり、予見可能性の観点からも譲許税率の引き下げによる実行税率との乖離の是正が望まれる。また、譲許率については輸送機械の24.6%をはじめとして相対的に低く、非農産品全体で70.9%にとどまっている。非譲許品目としては、自動車部品(実行税率最高30%)、自転車(実行税率30%)、家具(実行税率20%)、玩具(実行税率20%)、等がある。

<国際ルール上の問題点>

高関税そのものは譲許税率を超えない限りWTO協定上問題はないが、自由貿易を促進し、経済厚生を高めるという観点からは、上記のようなタリフピークを解消し、関税はできるだけ引き下げることが望ましい。

また、譲許率が低いこともWTO協定上問題はないが、当局による恣意的な実行税率操作を可能とするため、予見可能性を高める観点から、非譲許品目は譲許されることが望ましい。

<最近の動き>

ドーハ開発アジェンダにおける非農産品市場アクセス交渉において、関税の削減・撤廃を含む市場アクセスの改善について交渉が行われているところである。

また、2007年11月に日タイEPAが発効したことから、我が国から輸出する自動車部品(生産用部品)や鉄鋼製品等の関税が撤廃され、市場アクセスの改善が図られた。

アンチ・ダンピング

日本産熱延鋼板に対するAD措置

(1) 措置の概要

2002年3月、タイ国内の鉄鋼メーカー5社は、

我が国を含む14か国の熱延鋼板の輸入に対し、AD調査申請を行い、2003年5月にタイ政府は当該製品についてAD措置の発動を決定、我が国の熱延鋼板には36.25%のAD税が賦課された。

そもそも、我が国からタイに輸出される熱延鋼板は、タイ国内で冷延加工を行った後、自動車・家電メーカーに供給される高品質のものであり、タイ国内の鉄鋼メーカーが製造困難な製品である(タイ国内鉄鋼メーカーは調査申請時より一貫して、当該鋼板を製造可能であると主張)。

(2) 国際ルール上の問題点

タイ国内で生産される「同種の製品」と我が国企業が輸出する熱延鋼板は、その品質が大きく異なるため、市場においても競争関係を形成していない。競争関係にない別個の産品を同一の産品として評価することは、ダンピングの有無の決定、国内産業の範囲の認定、国内産業の損害の有無の認定、国内産業の損害との因果関係の認定等において適切な判断は為しえないはずであり、このため本調査の結果は、AD協定第2条、3条及び4条に照らし問題がある。タイ政府は、2003年5月26日付で本件調査における最終決定に関する公示を行ったが、これらの文書におけるタイ政府がその判断の根拠とした事実関係、データ等についての開示の程度は、AD協定第12.2条、第12.2.2条に規定する当局の義務を全く満たしていない。例えば、調査対象産品の範囲について我が国企業は、「タイ国内で生産される「同種の製品」と我が国企業が輸出するリロール熱延鋼板とは品質が異なることから競合する産品でなく、よってタイ国内産業に損害を与えていない」との主張をするとともに、それを立証する証拠等を調査過程において提出している。タイ政府は、本件調査の最終決定文書において当該主張及び証拠につき採用を拒否したが、その拒否する理由に関しては全く具体的な証拠を示さないばかりか、我が国企業の主張に対する反論を含め、自らの主張の正当性を提示しなかった。

また、本件調査の重要事実の開示文書においては、調査対象産品となっている我が国からの輸出品について、どのような「実証的な証拠」に基づきこれがタイ国内産業に損害を与えたか、についての説明が十分に行われていない。特に、AD協定第3.4条において当局が検討すべき15項目に係わるデータについては、その実数データが示されていないため、利害関係者たる我が国企業は、何らの有効なデータ分析をすることができず、反論できる範囲は限定的なものとなり、AD協定第6.1条、第6.2条に定める証拠を提出する権利や自己の利益の擁護の機会が失われた。

(3) 最近の動き

2005年9月及び2006年9月に行われた年次見直し調査の結果、我が国企業に対するダンピング・マージンは当初よりかなり低くなったものの、本見直しにおいても初回調査と同様に競争関係にない別個の産品が同一の産品として評価され、改善が図られていない。

以上のとおり、本件AD措置は調査中から多くの問題点を抱えてきたが、2008年にはAD税賦課から5年が経過し、同年5月26日からサンセット・レビューが開始された。我が国としては、今後、当該措置が不当に継続されることのないよう、タイ政府の対応について重大な関心を持って注視していく必要がある。

サービス貿易

外資規制等

<措置の概要>

タイでは、商務省の外資政策により、エンジニアリング業、各種小売業等、ほとんどすべてのサービス業への外国企業（資本の半分以上が外国人所有の法人）の参入が規制されており、外国企業がサービス業を行うことは非常に難しい状況にある。参入が可能であるのは、一定規模以上の貿易

仲介や卸売・小売、ホテル業、建設業などの6業種に限られている。また、残りの制限業種については、マスコミ、土地取引など9業種を除き、制度的には許可を受ければ参入できるようになっているが、必ずしも許可されるわけではない。

タイにおける主な外資制限は以下のとおりである。

(金融)

向こう5～10年の金融の発展を目指すため、2004年1月に中銀から「金融マスタープラン」が発表されており、ライセンス制度の見直しなどが行われていく予定になっている。2008年2月に金融機関事業法が公布（180日後に施行予定）され、銀行業の外資出資比率が25%から49%に緩和された。保険分野については、外資出資比率及び外国人役員比率が25%以下に制限されているが、現在外資出資比率を当局の承認が得られれば49%までとする損害保険業法及び生命保険業法改正案が2008年2月に施行された。

(電気通信)

2001年には通信会社の外資出資比率の上限を49%から25%に制限する「電気通信事業法」が施行されたが、サービス協定上の約束である2006年の通信分野の自由化をうけて、2006年1月に法改正が行われ、外資比率上限が50%未満に緩和された。規制緩和実施の翌営業日に、シン・コーポレーションの株がシンガポールに売却されるなど、外資参入が行われたものの、本件売却によって議決権比率を通じた実質的な支配権が外資事業者に移ったため、タイ政府は外資規制を迂回したものとして問題視しており、2006年の外国人事業法改正作業（後述）の端緒ともなった。

(流通)

1999年の外国人事業法の改正により、小売業については最低資本金が1億バーツ以上であり、各店舗が2,000万バーツ以上となる場合、また卸売

業についても最低資本金1億バーツ以上の場合、外資参入が可能となっている。この条件を満たさない場合には、他の業種と同じように外資の上限は50%未満となっている。なお、これとは別に規制業種として「飲食物販売業」が存在するため、スーパーマーケットのように食品を扱う小売への参入は、外資50%未満の制限がかかることになる。

また、2007年11月には卸小売規制法案が立法議会に提出された。法案の内容は、①面積1,000平方メートル以上、②年商10億バーツ以上、③チェーン店の場合全店舗合計年商10億バーツ以上、のいずれかに該当する大規模卸小売事業者は、卸小売監督委員会による規制を受けるというものであり、同委員会が営業時間や出店ルールについて決定するとされている。

(広告)

広告についても、外資比率が50%未満に制限されている。

<国際ルール上の問題点>

WTO協定には、投資に関する一般的なルールは未だ整備されていないが、投資を通じたサービス貿易に関してはサービス協定が既に存在している。上記の様々な外資規制は、タイのサービス協定上の約束に反しないためWTO協定違反となるものではないが、WTO及びサービス協定の精神

に照らして、自由化に向けた取組が望まれる。

<最近の動き>

2007年4月に署名、11月に発効した日タイEPAにより、卸売・小売サービス、保守メンテナンスサービス、ロジスティクス・コンサルティング、広告サービス、ホテル・ロジシング・サービス、レストランサービス、海運代理店サービス、カーゴハンドリングサービスに関し、タイは外資比率等を含めて約束を改善した。また、我が国は、二国間政策対話、WTOサービス交渉やEPA交渉のフォローアップ会合等により、外資制限の緩和を働きかけているところである。

なお、外資系企業によるタイ人所有の会社を挟むことによる間接的な出資を契機に、2006年から2007年にかけては、外資系企業に対する出資上規制の厳格運用と外資の参入規制する業種を見直すといった外国人事業法改正の問題が取り沙汰されていたが、その後同改正案は立法議会での裁決で反対多数となり、取り下げられた。同改正案取り下げ後も、引き続き改正案を修正・再度立法議会で審議を行うといった情報もあるが、現時点でそのような動きは見られない。我が国は、外資制限強化に関する法律改正の動向を注視し、在タイ日本大使館から懸念をタイ政府に伝達してきたが、今後とも、法改正の動向及び進出日系企業への影響について、注視が必要である。

2. インドネシア

数量制限

(1) 輸入制限措置

<措置の概要>

インドネシアでは、米、塩などについて、国内

産業保護を理由に輸入制限措置を講じている。例えば、米の輸入は、農業大臣が定める収穫期間とその前後の、合わせて3か月間は禁止されることとなっており、国内の需要状況に応じて商業大臣がその短縮・延長を決定することとなっている。塩の輸入については、指名輸入業者のみに限定さ

れていたが、2005年9月30日の商業大臣令により、食卓塩を除く未加工・濃密・水溶性の採掘塩及びその他の塩については塩製造輸入業者にも開放された。中古資本財の輸入は、国内製造業保護のため、2003年に規制が開始され、2005年末の見直しによって2007年末までの継続が決定されていたが、2007年12月28日付で1年間の持続が決定され、更に2008年12月24日付で、2009年末までの継続を認める商業大臣規定が発効した。輸入が認められる中古資本財の品目は、機械工具・機器、原子炉・蒸気ボイラー・エンジン等、録音用オーディオ・ビデオ機器、自動車、航空機、コピー機などであるが、工場移転を含む輸出・投資の拡大を条件に、これら以外の品目も商業大臣等の許可により可能となる。

また、密輸や不正輸入の増加で、安価な製品が国内市場に流入し、国内産業が被害を受けているとして、輸入許可制度、船積み前検査が導入されている。例えば、2002年3月、特別輸入業者証番号制度（NPIK）が導入され、米、小麦、繊維製品、履物、電機製品、玩具、大豆、砂糖の8業種品目については、当該番号の取得者のみに輸入が制限された。

<国際ルール上の問題点>

これらの措置は、GATT第11条（数量制限の一般的廃止）に抵触する可能性がある。

<最近の動き>

中古自動車については、従来は特定の車種については輸入が認められていたが、2007年3月より、すべての中古車について輸入が禁止された。現在、インドネシア政府は、国内で生産されていない車種については輸入を認める方向で検討を行っている。

NPIKについては、上記製品に加えて、インドネシア政府は2007年3月30日付で、偽札偽造防止のためカラー多機能機、カラーコピー機及びカラープリンターの輸入を登録指名を受けた業者のみ

に限定する輸入規制を導入している。

本件については、今後ともWTO協定に照らし是正を求めていく必要がある。

(2) 丸太・製材等の輸出規制等

<措置の概要>

1998年4月、IMF合意に基づきインドネシア政府は、これまで丸太と製材の輸出産品に賦課してきた高額輸出税を、従量税方式（材積あたり）から従価税方式（価格あたり）に改め、輸出税率を1998年4月に30%、1999年3月に20%、同年12月に15%にまで引き下げた。これら改定と同時に、丸太・製材等の輸出総量を設定すること等を規定した輸出規制等を公布した。更に、インドネシア政府は、違法伐採対策として2001年10月に丸太・チップの輸出停止、2004年10月に、ラフ製材品（枕木含む）の輸出禁止、2006年3月に木口断面積4,000平方ミリメートル以上等の加工度が低い木材の輸出禁止を行った。なお、インドネシア政府は、完全加工された木材と半加工の丸太に限り輸出を許可することとしている。

<国際ルール上の問題点>

丸太・製材等の輸出総量設定については、産品輸出の制限としてGATT第11条に違反する可能性が高い。

<最近の動き>

我が国は、本件を含む各国の丸太輸出規制については、森林資源の保護等を口実として国内産業の保護を行っている可能性があることから、WTO新ラウンドの非農産品市場アクセス交渉グループや、二国間協議の場で問題提起を行っている。

また、2006年には、日インドネシア経済連携交渉の場において、上記の我が国の主張を申し入れた。

本件については、今後ともWTO協定に照らし是正を求めていく必要がある。

(3) 輸入制限措置（食料・飲料、履物、電機、子供用玩具、鉄鋼製品に輸入者登録の義務づけ等）

<措置の概要>

2008年11月、インドネシア保健大臣は、安全性や公衆衛生の要求水準を満たしていない薬品から公衆を守るため、薬品の登録制度を通して薬品の評価を行うとの目的で保健大臣令を発出した。それによれば、インドネシア国内での医薬品の販売許可を得るにあたり、保健大臣が与える事前の登録が必要とされ、特に輸入医薬品の登録は、海外の製薬会社により書面による同意を得たインドネシア国内の製薬会社によってのみ行うことができるとされた。加えて、この同意には、海外製薬会社による5年以内の技術移転と現地生産の開始を含まなければならないとされた。

また、2009年1月には、インドネシア商業大臣令により、電気製品、衣料品（既製服）、子供用玩具、靴・履物、飲食品の輸入業者の登録を義務づけると共に、輸入できる港をメダン、ジャカルタ、スマラン、スラバヤ、マカッサルと全ての国際空港に限定し、サーバイヤーによる船積み前検査が義務化されることとなった。このうち、船積み前検査に関する報告については、2009年2月1日より発効することとなっている。

更に、2009年2月、インドネシア商業大臣令が発布され、4月1日より、202品目の鉄鋼製品について、輸入業者を登録制とし、船積み前検査が義務化されることとなった。なお、電気製品、衣料品（既製服）等5品目に関する輸入規制と異なり、インドネシアと他国政府との鉄鋼輸入に関する規定を含む二国間条約に基づく鉄鋼の輸入には適用されないとの適用除外規定があるほか、輸入港に関する限定も存在しない。

<国際ルール上の問題点>

インドネシア保健大臣令による医薬品の輸入規制については、インドネシア国内における医薬品の販売に必要な登録の要件について、輸入薬品に

対してのみ海外の製薬会社による技術移転等の約束が必要である点で輸入医薬品が不利に扱われており、インドネシア国内産の薬品に許与される待遇より不利な待遇が輸入医薬品に対して付与されていることから、GATT第3条4項に規定する内国民待遇原則に非整合と考えられる。また、国際貿易に対する不必要な障害をもたらすことを目的として又はこれをもたらす結果となるように強制規格が立案され、制定され又は適用されないことを確保するとしているTBT協定に非整合と考えられる。

また、インドネシア商業大臣令による輸入業者の登録義務づけ等については、密輸防止の観点から導入された措置との説明を受けているが、輸入業者の登録や輸入港の限定及び船積み前検査の義務づけが密輸防止のためにどれだけ実効性を持つかについては疑問を持たざるを得ないところであり、十分に説明がされない場合には、GATT第11条の数量制限の一般的廃止に抵触する。

<最近の動き>

インドネシア保健大臣令については、2008年11月に、現地日本大使館より、保健大臣及び商業大臣に対して改善を求める大使名の書簡を提出し、措置の改善を求めている。

また、電気製品等5製品に関するインドネシア商業大臣令については、2009年1月に、本措置の導入の目的や運用、WTO協定との整合性等についてインドネシア政府側の見解を確認するための質問を送付した。

更に、鉄鋼製品に関するインドネシア商業大臣令については、2009年3月、現地日本人会よりインドネシア商業省に対して、①日本から輸入される全ての鉄鋼製品の適用除外、②大臣令適用時期の延期、③本大臣令に関するインドネシア商業省外国貿易総局輸入局との会合の開催、を要望するとともに、(社)日本鉄鋼連盟からも上記①及び②を要望する書簡をインドネシア商業省及び工業省に送付した。

関 税

関税構造

<措置の概要>

ウルグアイ・ラウンド合意により、非農産品の譲許率が96.1%まで向上したことは評価される。しかし、大部分の品目において譲許税率は40%又は30%であり、平均譲許税率も35.6%と高水準である。非農産品の平均実行税率は6.7%と比較的低いが、衣類（平均14.4%）、輸送機械（平均11.6%）、電気機器（平均5.8%）等の関税水準が高くなっている。

2004年にとりまとめられたセクターごとの関税調整計画に基づき、2005年1月1日より農産品、水産品、鉄鋼、陶器、医薬品の6分野の1,962品目について、2010年までの段階的な関税引き下げ計画が決定された。また、2005年12月にも、同調整計画に基づき、農機具、完成車（自動車、二輪）、AV機器、プラスチック、アルコール飲料、エタノールについて関税引き下げ計画が定められた。

その結果、例えば、排気量1.5～3リットルのガソリン車、同2.5リットルのディーゼル車について、2006年現在の関税率は60%であるが、2010年には40%まで引き下げられることとなった。また、AV機器や家電製品の関税率についても現在の15%から10%まで引き下げられることが決定された。

引き続き、これらの計画の実施状況及び計画実施後の高関税品目の扱いが注目される。

<国際ルール上の問題点>

高関税そのものは譲許税率を超えない限りWTO協定上問題は生じないが、自由貿易を促進し、経済厚生を高める観点から、上記のようなタリフピークを解消し、関税はできるだけ引き下げることが望ましい。

<最近の動き>

ドーハ開発アジェンダにおける非農産品市場アクセス交渉において、関税の削減・撤廃を含む市場アクセスの改善について交渉が行われている。

また、2008年7月に日インドネシアEPAが発効したことにより、我が国から輸出するほとんどすべての自動車及び同部品、電気電子製品及び同部品、一部の鉄鋼製品の関税が段階的に撤廃されるなど、市場アクセスの改善が図られた。

サービス貿易

外資規制等

<措置の概要>

インドネシアでは、大統領令による規制業種を示すネガティブリストに基づき、外資参入規制業種を規定してきた。その後、外資導入促進により国家経済の立て直しを図る政策をとった前政権時から制定が期待されてきた、内資・外資の差別撤廃等の内容を盛り込んだ新投資法案は、2007年3月に成立した。しかし、同年7月に公布された新たなネガティブリストでは、外国投資家との事前の調整もなく、新規・拡張投資への参入規制強化が図られ、新投資法の趣旨から大きくかけ離れた内容となった。新ネガティブリストは日系企業が既に投資する分野も幅広く規制しており、運輸、小売、コンサルタント、仲介業、通訳業、労働者派遣など、あらゆる業種に規制がかけられている。また、資本構成（出資者）変更、本社移転、新規事業、投資額の増減など旧法で承認された条件を変更した場合には、新法が適用されるとしているため、規制対象分野では資本の売却や地場企業との提携を余儀なくされ、既存企業の法的安定性、予見可能性を著しく低下させるものとなった（その後、同年12月の大統領規定で一部の分野で出資比率や地域制限規定が除外されたものの、引き続き我が国が関心を有する自動車・二輪及び同部品やアクセサリ販売業など、100%内資限定とさ

れている分野が引き続き存在している)。また、新規投資に対しても、幅広い分野で外資出資比率上限規制、我が国の主要投資分野における地場中小零細企業とのパートナーシップ規定など、投資形態と事業活動内容を幅広く事細かに制限した。特に、製造業のサプライチェーン・マネジメントの競争力強化と効率化に不可欠な物流・ロジスティクス、代理店・コミッションエージェント、販売業を外資に規制あるいは参入を禁止したことで、製造業の投資意欲が低下することが懸念されている。その他、主な外資制限は以下のとおりである。

(電気通信)

新ネガティブリストでは、通信網事業（固定網事業、回線交換又はパケット交換技術を用いたケーブルによるローカル、回線交換又はパケット交換技術を用いたラジオ）は49%まで、特定固定網事業及び移動網事業（携帯、衛星）は65%まで、マルチメディアサービス事業は、データ通信システムサービスが95%まで、インターネット相互連結サービス（NAP）が65%まで、公共用電話回線インターネットサービス及びその他のマルチメディアは49%まで、外資の保有比率が認められた。なお、2008年11月に、全ての通信事業者に対し、通信網を建設する場合に30%以上の国産品調達比率を課す大臣令案を公表するなどの動きがあったところであるが、当該案は撤回された。しかしながら、引き続きWimax（高速無線通信技術の一規格）に係る通信設備を建設する際には、一定の国産品調達比率を課す政令を制定するなどの動きがあり、WTO協定及び日本・インドネシア経済連携協定上の義務に抵触する可能性もあるため、注視が必要である。

(流通)

新ネガティブリストでは、大規模小売業は空間整備分野の法規に基づくことが規定され、この点で外資の規制はないと解されるが、一方で小売業は内資100%とされており、具体的には、小売業

の規模の定義が明確化され、スーパーマーケットは1,200平方メートル未満、デパートは2,000平方メートル未満のものを小売業として内資100%に限定した。さらに、大統領規定2007年112号により、商業施設の整備に関する規制が出されている。外資が参入できる大規模商業施設についても、立地、施設（駐車場・安全面）、営業時間などについて規定されている。

(音響映像、広告等)

インドネシアは、外国の映画とビデオテープの配給会社の進出を禁止しており、すべての輸入、配給は100%インドネシア資本の企業に限られている。新ネガティブリストでは、映画製作、映画宣伝設備製作、映画技術サービス、映画配給、上演、録音スタジオは、すべて内資100%に限定された。

<国際ルール上の問題点>

WTO協定には、投資に関する一般的なルールは未だ整備されていないが、サービス貿易に関してはサービス協定が既に存在し、投資を通じたサービス貿易提供も規律している。上記の様々な外資規制は、インドネシアのサービス協定上の約束に反しないためWTO協定違反となるものではないが、WTO及びサービス協定の精神に照らして、自由化に向けた取組が望まれる。

<最近の動き>

2007年8月20日に署名された日インドネシアEPAにより、約束サービス範囲の拡大などが図られた。電気通信の分野では、専用線・情報及びデータベースのオンラインでの検索サービスなど5分野を新たに約束した（日本資本40%まで）。音響映像の分野では、映像及びビデオテープの制作及び配給のサービス、映画の映写サービスへの日本資本の参入（日本資本40%まで）を約束した。

我が国は、引き続き外資制限強化に関する法律改正の動向等を注視するとともに、二国間政策対

話等やWTOサービス交渉やEPA交渉のフォローアップ会合等により、更なる外資制限の緩和を働きかけている。

知的財産

(1) 意匠の新規性

<措置の概要及び国際ルール上の問題点>

インドネシアの2000年意匠法は、出願日において事前に公表された意匠と同一でない場合は新規であるものとみなされると定めている（第2条2項）。実際の審査においては、事前に公表された意匠と全く同一である意匠以外は新規性があるものとして意匠登録が行われることがあるため、実質的に複製である意匠を用いる製品の製造等を防止するという意匠権者の権利行使（TRIPS協定第26条）に困難が生じる場合があった。

<最近の動き>

この意匠の新規性の解釈問題については、2005年12月、インドネシア最高裁判所がTRIPS協定第25条1項を引用し、「事前に公表された意匠と著しく異なる場合」に新規性があるとの判断を下した。その後再審請求が受理されたが、請求は棄却された。今後、意匠審査における運用を注視していく必要がある。

(2) その他制度上の問題点

インドネシアでは商標法、工業意匠法ともに親告罪となっており、権利侵害（模倣品等）の取締りは、権利者が申し立てない限り実行されておらず、市場において模倣品が日常的に販売されている一因であると考えられる。TRIPS協定第41条の観点からも実効的な取締りが行われることが望まれる。

3. マレーシア

内国民待遇

(1) 自動車に関する内国税の適用に関する問題及びAP制度に基づく輸入制限問題

<措置の概要>

マレーシアでは、特定の同国内メーカーが製造する自動車を国民車として指定し（現在はプロトン社、プロドア社、イノコム社、マレーシアトラック&バス（MTB）社の4社）、それ以外のメーカーがマレーシア内で製造する自動車との間で、物品税の賦課につき、差別的な取扱いがなされてきた。具体的には、物品税の適用税率につき、国民車に対しては50%から100%の減免がなされてきたことが報告されている（本措置は2001年度に

行われたWTO貿易政策検討制度（TPRM）の対マレーシア審査においても報告されている）。

2004年1月1日には、マレーシア政府は、完成車（CBU）とノックダウン（現地組み立て）車（CKD）の新輸入税率及び新物品税率に関する新政策を施行し、新たに国内生産車以外にも物品税を賦課することとした。これによると、乗用車のCBUの輸入関税は、ASEAN諸国に適用される共通効果特惠関税（CEPT）が20～110%、非ASEAN諸国に適用されるMFN関税が0～100%引き下げられることとなったものの、新たに物品税が30～100%課されることとなった。また、乗用車のCKDは、CEPTが0～55%、MFNは0～45%引き下げられたものの（但し一部製品については引き上げ有り）、物品税が0～60%引き上げられた。その後、2005年10月19日に発表された自

動車政策並びに新関税率及び新物品税率により、乗用車のCBUについてはCEPTが一律15%、MFN関税が一律30%に引き下げられ、物品税については、10~50%分引き下げられた（2500cc未満のバンとMPVについては15~20%引き上げ）。

なお、マレーシア政府は、物品税制以外にもブミプトラ系企業を優遇する等の目的で非関税障壁を設けている。具体的には、輸入ライセンス（AP：Approved Permitと呼ばれる）が与えられる輸入業者については一定のマレー資本が入ったブミプトラ系企業とし、またマレーシア国内で自動車生産を行う企業による完成車輸入に対して、輸入許可制度を通じて事実上輸入車の台数規制を実施している模様である。

<国際ルール上の問題点>

そもそも、国民車の定義が曖昧で不明な点が多くあるが、物品税については、事実上、国産品である国民車を優遇している可能性が高く、GATT第3条2項の「内国税に関する内国民待遇」違反が問題となる。

また、仮に輸入許可制度を通じた輸入台数規制の実施が事実であれば、GATT第11条の「数量制限の一般的廃止」違反の可能性もある。

<最近の動き>

物品税については、2005年10月の税率変更により、差別的取扱いは解消されつつある模様であるが、明文化された措置ではないため、引き続き注視が必要である。

AP制度については、マレーシア政府は、2006年3月に発表された新しい自動車政策において、2010年末までに撤廃すると明言する一方、当面は引き続き自動車メーカー各社の輸出実績・現地生産量等に基づき、同制度を継続させるとしている。

また、2007年1月より規制が緩和され、ASEAN域内からの輸入についてはAPを取得しなくても問題なく行われるようになってきている。また、中古車に対する輸入については、2007年6月

18日付でAP制度が廃止されたが、同年7月24日の通達により、マレーシア国内でCKD生産されている一部車種の中古車については引き続き輸入規制が課されることになった。

なお、地元新聞スター（2009年1月13日付）によると、国際貿易産業省は、ブミプトラ関係の自動車事業者からAP制度の2020年までの延長について要望を受けており、自動車政策の見直しを現在行っていることを明らかにしているが、我が国としては、マレーシアの自動車政策がWTO協定に整合的に運用されるよう、引き続きマレーシア政府に求めていくことが必要である。

(2) 国産自動車部品の物品税免除制度

<措置の概要>

マレーシア政府は、2006年3月にマレーシア工業開発庁（MIDA）が発表した「第9次5か年計画」、「国家自動車政策（NAP）」の下、産業連携プログラム（Industrial Linkage Program（ILP））という物品税の割戻し制度を導入した。同制度は、完成車に占める国内調達部品等の国内付加価値の割合に応じて、物品税が割戻しされる仕組みとなっている。具体的には、国内付加価値*が、2500cc以下の自動車の場合は30%以上、2500cc以上の場合には10~20%であること、国産自動車部品を一定の要件を満たしたサプライヤーから調達していることを条件として、国内付加価値に応じた物品税の割戻しが可能となっている。

*国内付加価値：「国内付加価値＝工場出荷額－輸入原材料価値（＝現地調達材料＋人件費＋直接経費＋利益）」となっており、輸入原材料のうち、ASEAN産業協力（AICO）スキームを通じた輸入は、その20%が国内付加価値としてみなされる。

<国際ルール上の問題点>

当該還付制度における条件である国内付加価値（ローカルコンテンツ）の割合については、相対的に、国産車については基準を満たすことが容易

であり、輸入車については困難であると考えられるため、内国税の賦課において輸入品を不利に扱うものであることから、GATT第3条2項に違反する可能性がある。また、当該国内付加価値基準を達成するためには、事実上、国産部品の購入が要求されるため、同種の輸入自動車部品が実質的に不利に扱われることになることから、GATT第3条4項にも違反する可能性がある。

その他、貿易関連投資措置としてのローカルコンテンツを禁止するTRIM協定及び国内産品優先使用補助金を禁止する補助金協定にもそれぞれ違反する可能性がある。

<最近の動き>

ILP導入以降、本制度を活用した場合としなかった場合とで小売価格に差が出てきている模様であり、今後実態について更なる把握を行うとともに、今後、機会を捉えて国際ルールに整合するよう是正を求めていく必要がある。

数量制限

(1) 関税法に基づく輸入制限

<措置の概要>

マレーシアでは、1967年関税法（Customs Act 1967）第31条に基づく1998年関税（輸入禁止）令によって、①完全輸入禁止品目（紙幣、有毒化学物質、武器、プラスチック廃棄物等品目）、②条件付き輸入禁止品目（国内産業を保護する目的と見られるカセット・ビデオ用磁気テープ、すべてのカラーコピー機、完成自動車、動物用飼料等35品目）、③国内産業保護のために暫定的輸入制限品目（鉄鋼製品、セメント、コーヒー等21品目）及び④品質管理のためマレーシア又は輸出国の関係当局の品質・安全証明を必要とする輸入方法・手続に条件がある品目（肥料、家庭用電気製品等61品目）の4つの分類に従って、輸入制限が実施されている。

<国際ルール上の問題点>

当該輸入規制がGATT第20条によって正当化されない措置であれば、GATT第11条（数量制限の一般的廃止）に違反する。

<最近の動き>

我が国は、輸入方法・手続に条件がある品目については、そもそも当該手続に不透明な部分があるため、「手続の透明化」につきマレーシア政府に要請してきた。また、当該輸入規制が輸入数量制限目的の措置であれば、GATT第11条（数量制限の一般的廃止）に違反する可能性がある旨を再三指摘しているところである。

(2) 丸太の輸出規制等

<措置の概要>

マレーシア半島部では、自国における木材の加工度を高めることを目的として、1985年から小径木を除くすべての樹種について輸出を禁止している。サバ州では、1996年11月から輸出の数量規制を行っており、2008年は年間80万立方メートルを上限としている。更に、州内の家具製造業界への資材確保のため、2000年8月にセラランガン・バトゥの丸太・製材の輸出を禁止した（なお、同年12月には、許可格付業者が格付認定した一部の丸太・製材については輸出が許可されるようになった）。また、サラワク州では、1999年より丸太生産量の一定割合を州内加工用とし（2008年現在60%）、残りを輸出用とする輸出規制が実施されている。

<国際ルール上の問題点>

これらの輸出禁止・数量規制は、GATT第11条に違反する可能性がある。

<最近の動き>

我が国は、本件を含む各国の丸太輸出規制については、森林資源の保護等を口実として国内産業

の保護を行っている可能性があることから、WTO新ラウンドの非農産品市場アクセス交渉グループや、二国間協議の場で問題提起を行っている。

(3) 電気亜鉛めっき (EG) 鋼板の輸入免税枠制度

<措置の概要>

マレーシアでは、電気亜鉛めっき (EG) 鋼板をはじめとする鉄鋼製品には総じて50%の高い関税が課される。他方、マレーシア国際貿易産業省 (MITI) 及びマレーシア工業開発庁 (MIDA) は、国内調達が不可能な鋼板については、輸入者に一年間の期限を付した免税枠を付与する制度を設け、便宜を図ってきた。従来、EG鋼板については、マレーシア国内での生産がなかったため、免税枠取得は問題なく行われてきた。しかし、2006年12月に地場の鉄鋼メーカーとしてMEGS社が設立され生産を開始したことの影響からか、輸入免税枠取得に要する時間が従来より増加し、中には2~4か月もかかるケースも見られる。

<国際ルール上の問題点>

免税枠取得のための要件である「国内調達可能性」については、MIDAが国内の生産会社に調達の可否について照会をかけて判断する運用になっているため、供給側である国内鉄鋼メーカーの主張のみに基づき恣意的な運用になるおそれがあり、輸入許可手続関連規則の公平・公正な運用を義務づけるライセンス協定第1条項に違反する可能性がある。また、輸入枠の申請から取得まで2~4か月もかかる運用は、申請の処理については30日以内とすることを規定したライセンス協定第3条5項(f)に違反する可能性もある。

<最近の動き>

2007年10月、日本・マレーシアEPAの「ビジネス環境整備小委員会」において、我が国は、速やかな申請処理を行うこと、国内調達可能性の判断については国内生産者の主張だけでなくユーザ

ーの要求を満たしているかという品質の観点も判断基準に入れること、新たな輸入枠ルールを定める場合は、ビジネスの実態を踏まえたものにするため関係する日系企業にも意見聴取の機会を設けることを求めた。

2008年12月に開催された第3回同小委員会において、EG鋼板の耐指紋 (AF) 材及びリン酸処理 (P) 材に関してこれまで免除枠取得に必要なだった国内調達可能性にかかる証明：CLA (Certificate of Local Availability) が不要との回答をマレーシア側から得たことで、日系企業のEG鋼板調達が円滑化されることとなった。他方で輸入免税枠は1年ごとの期限付のものであり、我が国としては、現地調達可能性の判断等本制度の運用が適切に行われるよう、今後とも積極的に意見交換を行っていく。

関 税

鋼板の関税引き上げ措置

<措置の概要>

マレーシアは、2002年3月、熱延鋼板や冷延鋼板など鉄鋼製品199品目の輸入関税について、従来の0~25%を最大50%に引き上げる措置を行った。

<国際ルール上の問題点>

本措置は、当該品目が非譲許品目であることから、WTOルールに違反するものではないが、その引き上げ幅は大きく、貿易への悪影響が懸念される。このような大幅な関税引き上げは、事業者の予見可能性を著しく損ない、円滑な事業活動に支障をきたすおそれが高いことから、WTO加盟国は、このような非譲許品目を可能な限り譲許すべきである。

<最近の動き>

関税引き上げ措置がとられたことを受けて、我

が国は、累次にわたって当該措置の撤回を申し入れてきたところ、2006年7月に日マレーシアEPAが発効したことにより、我が国からマレーシアへ輸出する鉄鋼製品のうち、一部の熱延鋼板を除き、実行税率を10年以内に無税とすることが約束された。

他方、マレーシアは用途及び現地調達可能性（ローカルアベイラビリティ）に鑑みた鉄鋼の輸入免税制度を有しており、現地日系企業は当該制度に基づき毎年マレーシア工業開発庁（MIDA）に免税輸入枠を申請・取得している（詳細は数量制限を参照）。

サービス貿易

外資規制等

<措置の概要>

外国投資委員会（FIC）は、プミプトラ政策に基づくガイドラインの運用により、小売業、貿易業、印刷業、運輸業、住宅開発業、建設業等への外国資本の参入に認可を与えている。

従来、これら業種への外資の参入は70%国内資本（うち30%をプミプトラ資本）が条件となっていたが、2003年5月に発表した景気刺激政策の中で、サービス業投資に関する出資規制の緩和が盛り込まれ、個別業種ごとに規制は残っているものの、基本的には新規投資について、プミプトラ資本30%が出資されれば、残りの部分に対しては外資の出資が認められた。また、2004年8月1日からFICによる認可手続きが簡素化され、これまでFICの認可が必要であった1,000万リング以上の企業合併・買収、15万リング以上（ジョホール州、セランゴール州、ペナン州は25万リング以上）の不動産売買についてはFICに申告するだけで事業を行うことが可能になった。更に、2006年11月1日からは、25万リング以下の居住用不動産取得についてFICへの申請が不要となった。

個別業種ごとの外資規制に関しては、自社トラ

ックを所有し運送業を営むためには、外資出資制限としてプミプトラ資本が50%以上要求される。また、金融業、保険業では、国内企業の保護育成の観点から実質的に外国資本の参入は認められていない。他方、1997年に発生したアジア通貨危機により既存企業の経営体力が低下したことを受け、運輸・通信業の一部ではガイドラインによらない運用がなされている。第9次マレーシア計画においては、時勢にあった効率的な流通・サービスを行うため、ビジネス慣行の構造的変化を図るとともに、公正な取引を実施していく必要があるとして、政府は法制度・ガイドラインの整備を進めるとしている。その一環として、公正貿易法（Fair Trade Practices Law）の制定のほか、公正貿易慣行委員会、公正貿易慣行申立裁判所を段階的に設立していくとしている。

なお、2006年8月にMITI（通商産業省）が発表した第3次工業化マスタープラン（2006—2020）においても、サービス産業の法制度・ガイドライン整備が確認されたほか、競争力がついたものから順次自由化しているとしている。なお、同マスタープランにおいて、製造業ライセンス取得に関する変更点が打ち出された。（その後、実際に製造業ライセンスが自動発行へと変更になっている。1975年工業調整法（「ICA」）に基づき、250万リング以上の株主資本を持つか、75人以上の常勤従業員を雇用している製造業には、製造業ライセンスの取得が義務付けられている。同ライセンスの取得申請は、これまで申請書をMIDAに提出してきたが、08年12月1日からはMIDAが運営するオンラインで登録するシステムとなり、システムへの登録と同時に製造業ライセンスが自動発行される。これまで申請書を提出してから製造業ライセンスを得るまでに平均4週間かかっていたが、オンラインによる自動発行により、取得までの期間が短縮され、登録作業も簡素化されることが期待される（ただし、安全、警備、保険、環境、宗教に係る製造活動については、これまでどおり審査と認証が必要。一度発行された製造ライ

センスは更新の必要はない。製造ライセンス発行手数料は、08年6月1日に廃止されている。

マレーシアにおける主な外資制限は以下のとおりである。

(金融)

政府は漸進的に自由化を進める政策を採っており、資本市場及び金融市場の長期基本計画であるマスタープランが2001年2月及び3月に発表され、右に基づき市場開放を進めている。資本市場マスタープランでは、国内証券市場への投資増加のため、①証券会社への外国資本の出資比率緩和、②従業員積立基金 (EPF) の資産運用規定の緩和、③コーポレートガバナンスの徹底と小株主の保護、④イスラム金融市場の育成等が盛り込まれた。2004年4月から、外貨預金口座に関する外貨保有限度額の引き上げや、先物為替予約・スワップ取引に関する規制緩和等が行われた。証券会社と投資銀行は共に49%と外資出資比率が制限されている (2005年3月に、中央銀行から、「投資銀行設立のフレームワーク」が発表された。この通達により、投資銀行外資資本規制がこれまでの30%から49%に引き上げられた)。また、同国はイスラム金融を振興しており、通常の商業銀行のフルバンク免許の新規発行は近年行われていない。

(電気通信)

現在、電気通信分野の外資出資比率は原則30%までに制限されている。またサービス内容や対象とする顧客によって、付与されるライセンスが異なるが、このうち、「個別ライセンス」は、一般携帯電話サービスやIP電話、衛星放送など、より広い顧客向けのサービスが可能だが、外資出資は30%までしか認められない。しかしながら「クラス・ライセンス」は、ニッチ顧客向けサービス若しくはサービス内容そのものを限定するが、マレーシアにて設立された法人であることを条件に、外資100%の出資が認められている。

(流通)

政府は、2004年1月から5年間、過剰出店と地場零細小売店の保護を目的とし、クアラランプール周辺のクラン・バレー、ジョホール・バル、ペナンの3地域でのハイパーマーケットの新規出店を禁止している。また、2004年12月に発表した「流通取引サービスにおける外資系参入のガイドライン」は、企業に新たなコストを強いるため近隣諸国との競争に対応できないといった、反対意見が相次いだため、政府は2005年9月に同ガイドラインの改訂案を発表した。

同改訂案では、製造会社が国内販売を行う際、別途販売会社を設立しなければならないと定められており、自社製品と他社製品を取り扱う場合の区別がなく、どんな場合でも製造会社は国内販売を行ってはならないとしている。これが施行されれば、進出企業にとって新たなコスト増につながる事が予想される。その後、マレーシア日本人商工会議所等より製造会社の販売会社設立要件の撤回を求めた結果、2007年3月に製造業を同ガイドラインの対象外とするとした案が提示されたとの情報があるが、その後特段の動きはない。

もう1つの問題点として、FICの緩和措置適用の排除の問題がある。前述のとおり外国企業のサービス産業への出資に際しては、プミプトラ資本が30%を満たし、かつ払込資本金100万リングが条件とされており、その認可はFICが行っている。しかし、改訂案では、FICが決定した外資出資比率条件が改訂ガイドラインに比べ投資家にとって好条件である場合、その優遇決定条件は適用しないとしている。既進出企業はFICの基準に基づいて既に認可を受けており、今後、改訂案が適用されれば、事務所の移転や拡張などに際し、これまでより不利益な条件を課される可能性がある。

このほか、プミプトラ資本30%の達成についてはこれまで猶予期間が与えられていたが、改訂案は猶予期間を廃止している。また、サービス産業の外国人ポストの定義が製造業と異なるなど、不明瞭な部分が残る。

また、ガイドライン発表後、進出企業の中には、当初は払込資本金が100万リング以下で認められていたにもかかわらず、ビザ更新の際、100万リングに引き上げないと就労ビザを発給しないと通告されるなど、影響も出てきている。

<国際ルール上の問題点>

WTO協定には、投資に関する一般的なルールは未だ整備されていないが、サービス貿易に関してはサービス協定が既に存在し、投資を通じたサービス貿易提供も規律している。上記の様々な外資規制は、マレーシアのサービス協定上の約束に反しないためWTO協定違反となるものではないが、WTO及びサービス協定の精神に照らして、

自由化に向けた取組が望まれる。

<最近の動き>

2006年8月の日ASEAN経済大臣会合における二国間協議において、「流通取引サービスにおける外資系参入のガイドライン」に係る懸念を採り上げたところ、マレーシア政府から問題へ対応する旨の回答を得たものの、引き続きガイドライン策定に向けた動きが存在する。

我が国は、外資制限強化に関する法律改正の動向等を注視するとともに、二国間政策対話等やWTOサービス交渉やEPA交渉のフォローアップ会合等により、これら外資制限の緩和を働きかけているところである。

4. フィリピン

関 税

関税構造

<措置の概要>

ウルグアイ・ラウンド合意の実施後においても、なお、繊維製品（最高50%）、電気機器（最高50%）等の譲許税率の高い品目が見受けられることから、非農産品の単純平均譲許税率は高く、23.4%である。また、非農産品の譲許率は低く61.8%にとどまっており、非譲許品目としては自動車、時計等がある。

フィリピンは1980年から関税構造の改革を進め、一部の農水産品を除く実行税率を2004年までに5%に統一することを明らかにしていた。しかし、フィリピン政府は2003年、関税率の見直しを実施することを決定し、1,000品目以上の実行税率が引き上げられ、自動車（最高30%）、一部の繊維製品（最高20%）、電気機器（最高15%）等の高関税品目が存在する。その結果、非農産品の

単純平均実行税率は5.8%となっている。

<国際ルール上の問題点>

高関税そのものは譲許税率を超えない限りWTO協定上問題はないが、自由貿易を促進し、経済厚生を高めるという観点からは、上記のようなタリフピークを解消し、関税はできるだけ引き下げることが望ましい。

また、譲許率が低いこともWTO協定上問題はないが、当局による恣意的な実行税率操作を可能とするため、予見可能性を高める観点から、非譲許品目は譲許されることが望ましい。

<最近の動き>

ドーハ開発アジェンダにおける非農産品市場アクセス交渉において、関税の削減・撤廃を含む市場アクセスの改善について交渉が行われている。

また、2008年12月に日フィリピンEPAが発効したことにより、我が国から輸出するほとんどすべての自動車、すべての自動車部品、電気電子製品

及び同部品、一部の鉄鋼製品等の関税が段階的に撤廃されるなど、市場アクセスの改善が図られた。

サービス貿易

外資規制等

<措置の概要>

フィリピンにおける投資規制は、原則承認、例外規制の方針となっており、外国投資が規制されている分野は、外国投資法（RA8179）により定められた外国投資ネガティブリストとして2年ごとに発表されている。

現在のネガティブリストは、2006年12月に発表された「第7次外国投資ネガティブリスト」である。外資参入禁止分野の主なものとして、払込資本金が250万米ドル未満の小売業が挙げられる。また、ラジオ放送局の運営は外資比率20%まで、広告業は外資比率30%までなどの制限がある。

主な外資制限は以下のとおりである。

(金融)

銀行分野の外資規制は、1994年5月に成立した、いわゆる「外国銀行自由化法」(Act Liberalizing the Entry and Scope of Operations of Foreign Banks in the Philippines)、2000年5月に成立した2000年一般銀行法 (General Banking Law of 2000) 等で規制されている。

「外国銀行自由化法」では、外銀の進出にあたり、外資の出資比率については60%に制限し（ただし、2007年6月まで100%まで出資を認める特例が設けられていた）、支店での進出に関しては、「外国銀行自由化法」成立後5年以内、合計10支店に限って認められたが（この中には邦銀2行が含まれている）、現在は新規の免許発給は停止されている。また、上記両法においては、外銀の合計総資産を、銀行全体の総資産の30%以下に抑えるよう、中銀政策委員会が所要の措置を講ずることとされている。

また、1976年に発出されたオフショア銀行制度に関する大統領通達 (Offshore Banking System Decree) により、外国銀行は、オフショア銀行部門を設立することにより、外国為替業務等を行うことが可能となった。

なお、2001年12月に発出されたDepartment Order No.31-01（その後2006年のDepartment Order No.19-06及びNo.27-06で一部改正）では、外資による出資比率に応じた最低資本金を課している。フィリピンは約束表上、保険分野の第3モードについて内国民待遇に関し何ら留保を行っておらず、出資比率に応じ国内外社と外資との最低資本金要件に差異を設けているとすれば、本規制は約束違反である可能性があるといえる。

(電気通信)

フィリピンにおいては公益事業がフィリピン資本企業（資本の60%以上をフィリピン人が有している企業）にしか認められていないため、通信分野への外資参入も40%未満に制限されている。

(建設)

外資出資規制は、外国投資法によるネガティブリストに掲載されているものを除いて認められており、建設業（工事会社）については、同リストに掲載されていないため、100%外資の参入が認められていることになっている。しかし、実際に建設業を行うためには、Constructors License Law (CLL法) で、当局から建設許可証を入手しなければならず、CLL法の施行細則にて外資比率が40%以下の企業については、国内企業と同等のRegular Licenseが与えられるが（公共工事・防衛施設工事は25%までに制限）、40%を超える企業については、個別事業ごとに許可され、当該事業に限ってのみ有効な許可が与えられる。従って、100%外資による建設会社の設立は可能であるが、実際に業として参入できないのが現状である。

<国際ルール上の問題点>

WTO協定には、投資に関する一般的なルールは未だ整備されていないが、サービス貿易に関してはサービス協定が既に存在し、投資を通じたサービス貿易提供も規律している。上記の様々な外資規制は、フィリピンのサービス協定上の約束に反しない限りWTO協定違反となるものではないが、WTO及びサービス協定の精神に照らして、自由化に向けた取組が望まれる。

<最近の動き>

日比EPA締結後に、商船企業によるフィリピン人技術者育成学校の開校の動きや、IT分野でのコールセンター事業への参入等、我が国サービス業の進出が見られる。我が国は、引き続き外資制限強化に関する法律改正の動向等を注視するとともに、二国間政策対話等やWTOサービス交渉やEPA交渉のフォローアップ会合等により、これら外資制限の緩和を働きかけているところである。

5. ベトナム

関 税

自動車部品関税の変更

<措置の概要>

ベトナム政府は、2002年12月4日、自動車部品関税を2003年1月1日より引き上げる旨の決定を公表した。具体的には、従来の「自動車部品関税制度」（乗用車でCKD1=40%、CKD2=20%、IKD=5%^(注)）に基づく関税率を段階的に引き上げ、2005年までに一律70%に変更するというものであった。その後、この関税引き上げ案は修正され、CKD1カテゴリーは廃止されて完成車と同じ100%の関税が賦課され、CKD2については、2003年9月から25%に引き上げ、2004年以降は45%まで段階的に引き上げていくという内容となった。これに従ってCKD2の関税については、2003年9月に25%への関税の引き上げが行われた。

(注) CKD (Complete knock down) 1とは、輸入国での生産工程が塗装・組み立てのみの状態で輸入される。CKD2とは、塗装・組み立て・溶接、IKD (Incomplete knock down) は塗装・組み立て・溶接・プレスを輸入国においてなされる状態で輸入される。

<国際ルール上の問題点>

ベトナム政府は、当該措置は自国の自動車部品産業育成が目的との説明を行っているが、このような大幅な関税引き上げを突然公表することは、事業者の予見可能性を著しく損い、円滑な事業活動に支障をきたすものである。

<最近の動き>

我が国は、ベトナム政府が、自動車部品関税の引き上げを公表して以来、2004年9月のベトナムのWTO加盟のための二国間交渉や、同年11月までの日越共同イニシアティブ行動計画の策定の過程等において、ベトナムに対し懸念を表明してきた。

その結果、2004年11月の同イニシアティブ第1回評価・促進委員会において、CKD部品については、個別部品ごとに関税を賦課する関税制度への移行に際して適切な関税設定を行うとともに、個別部品ごとに関税を賦課する関税制度と、CKD部品を含む包括的な自動車部品に対して関税を賦課する「CKD一括輸入関税制度」の両制度が併用されることとなる移行期間中には、両制度の並行運用を適切な形で行うことでベトナム側と合意した。また、ベトナム政府は2005年9月10日付決議第57号によりP-P (Parts by Parts) 関税

の税率表を公布し、2006年1～12月はCKD関税とP-P関税の税率を企業が任意で選択できることとなった。更に、並行して、WTO加盟交渉においても、加盟後直ちに個別部品ごとの関税率が2003年9月の水準（CKD税率（25%））を上回らないようベトナム側と合意した。

これらの合意に基づき、2006年1月1日より、乗用車に用いるいわゆる自動車部品については個別品目ごとに14～22%の関税率を、商用車に用いる自動車部品については同様に7～17%の関税率を適用する制度がスタートし、CKD部品を含む包括的な自動車部品に対して関税を賦課する「CKD一括輸入関税制度」と並行運用された。そして、2007年1月1日より、個別部品ごとに関税を賦課する関税制度がすべての自動車部品に一律適用され、「CKD一括輸入関税制度」は撤廃された。一方で、商用車の個別部品に係る関税率については当時のCKDの関税率よりも大幅に上がっており、その引き下げについて日ベトナム共同イニシアティブにおいて議論がなされている。

ベトナム政府は、2008年4月21日から複数回にわたり自動車関税を70%から83%へ引き上げると発表しており、同時に、一部の自動車部品関税に対しても3～5%引き上げると発表し、22日から適用している。

他方、日ベトナムEPAについては、2007年1月から、我が国からの自動車・自動車部品の更なる市場アクセスの改善を図るために、日ベトナムEPA締結に向けた交渉が行われ、2008年12月に日ベトナムEPAが署名され、発効に向けた手続きが進められている。同協定の発効により、我が国から輸出するほぼすべての自動車部品の関税が段階的に撤廃されるなど、市場アクセスの改善が図られることとなる。



ベトナムのWTO加盟

①加盟交渉の経緯

ベトナムは、1995年1月、WTO発足時に加盟申請を行い、同月、加盟作業部会（WP）が設立された。1998年7月に第1回WP開催されて以来、2006年10月の最終WPまで、延べ14回公式WPが開催され、同国の経済・貿易制度等に関し、個別分野ごとに事実審査及びWTO協定との整合に向けての多国間交渉が行われた。二国間交渉については、我が国を含む29の既加盟国と交渉を実施した。特に、2006年に持ち越した、米国、豪州、メキシコ、NZを含む6か国との二国間交渉は、同国が11月にAPECのホスト国を務めることもあり、2006年に入り加速し、合意に至った。10月26日に開催されたWP最終会合において、関税譲許表及びサービス約束表を含めた加盟文書の採択が行われた。それを受け、11月7日に行われた一般理事会においてベトナムの加盟が承認され、同国内での批准を経て、2007年1月11日、同国は150番目のWTO加盟国となった。

②主な二国間市場アクセス交渉

(a) 日越（ベトナム）交渉

我が国との二国間交渉は、2005年6月初めにAPEC貿易大臣会合の際に行われた小此木経済産業副大臣（当時）とトゥ商業省副大臣の会談において、鉱工業品の譲許税率につき実質合意を確認した。残されていた関税及びサービス分野の交渉についても、同月の町村外務大臣（当時）のカイ首相表敬、ニエン外相との会談において、日越二国間の実質合意を確認した。その後、事務レベルでの技術的調整を経て、12月の東アジアサミットの際に実施された日越首脳会談において、両国首脳立ち会いの下、事務レベルで正式署名が行われた。

(b) 米越交渉

米国との二国間交渉は、2004年10月から公式に開始された。2005年6月にはカイ首相が訪米してブッシュ大統領と二国間交渉の推進に向け話し合うも、2005年中の合意には至らなかった。2006年に入って交渉が加速化された結果、5月13日にワシントンにおいて事務レベルで実質合意し、APEC貿易大臣会

合の直前の5月31日にホーチミンで、バティア USTR次席代表とトゥ商業省副大臣の間で正式に合意文書への署名が行われた。USTR等によると、米国の対越輸出鉱工業品の94%以上は15%以下の譲許税率で合意するとともに、金融サービスについては、銀行に加え、保険の外資支店設置も認められるなど、市場アクセスの改善が得られた。

(c) EU越交渉

2004年10月のASEM首脳会合までに交渉をまとめることを目標に、2004年8月から、それまで行われてきたプロセスを踏まえた実質的交渉を開始。同年10月9日、ASEMの際にラミー貿易委員（当時）とトゥエン商業大臣の間で二国間合意がなされた。ECは、平均税率を鉱工業品16%、水産品22%、農産品24%でまとめるとともに、海運サービスについて、100%外資ライセンスを獲得した。

(d) 中越交渉

2005年7月18日、ルオン越国家主席（当時）の訪中に合わせ、両国の貿易・投資担当大臣間で合意がなされた。市場アクセス交渉は、中国・ASEAN間のFTA交渉と密接に関係しており、関税率の設定等については、中国・ASEAN間のFTA交渉の場で決められることとなった。（2004年11月に行われた中国・ASEAN首脳会合にて「物品貿易協定」が署名され、2005年7月より関税削減が実施されている）。

③ベトナムの加盟に伴う主な約束内容

(a) WTO協定（関税評価協定、原産地規則、船積み前検査に関する協定、AD協定、セーフガード協定、補助金及び相殺措置に関する協定、TRIM協定、TBT協定、SPS協定及びTRIPS協定）を遵守し、WTOルール整合的な政策制定、執行体制を強化する。

※ ベトナムを原産地とする貨物に対するAD税の賦課については、2018年12月31日までの時限措置として、調査の対象となるベトナムの生産者が、同種の産品を生産している産業において、当該産品の製造、生産及び販売に関し市場経済の条件が浸透している

事実を明確に示すことができない場合は、特例的な価格比較の方法を用いることができるとされた。

- (b) 国家貿易企業については、政府の介入なしに営利事業を行うことを可能とするとともに、年次レポートによる報告を通じて、透明性をもって民営化を実施していく（消費規制、自然独占及び文化・道徳的配慮を理由に国家貿易企業の対象とされている品目は、タバコ、石油、新聞・メディア、音響映像製品及び航空機）。
- (c) 物品税については、加盟時からGATT第3条に基づき適切に運用する。但し、蒸留酒及びビールについては、加盟3年後に、現行のアルコール度数に応じた複数課税から、アルコール度数に応じて小刻みに税率を上げるリニア方式、あるいは、一定の敷居値を用いつつも差別を解消する方式に変更する。
- (d) 貿易権（輸出入の権利）については、国内外の輸出入者で異なっていた登録手続を法改正により変更し、2007年1月から、国家貿易対象品目を除き、外資企業を含む外国企業に対し、国内企業と内外無差別に、貿易権を付与する。
- (e) モノの市場アクセスについては、10,444品目を譲許し、平均譲許税率は加盟時17.23%、最終13.42%を約束した。そのうち、鉱工業品目（HG25類以降、86及び89類を除く）8,629品目の平均譲許税率は、加盟時15.88%、最終12.29%となり、加盟前の平均実効税率17.83%よりも低い税率となっており、市場アクセスの改善が得られた。

- (f) サービスの市場アクセスについては、コンピュータ関連サービスにおいて、加盟2年後から外国資本会社に対して、外国資本制限なくサービスの提供を可能とし、流通サービスでは、卸売、小売、フランチャイズにおいて、加盟時からベトナム企業とのジョイントベンチャーを承認し、2009年1月から100%外資企業の設立を承認するとした。また、金融サービスにおいては、2007年4月に外国資本制限なく銀行支店の設立を承認し、現地通貨預金等に関する制限は加盟5年後に撤廃する等、広範な分野で市場開放の約束を行った。

ベトナムの加盟約束内容については、WTOのホームページ（http://www.wto.org/english/news_e/pres06_e/pr455_e.htm）に掲載されている。

（注）ベトナムの市場経済国問題

中国と同様に、ベトナム以外のWTO加盟国が、ベトナム産品についてAD措置又は相殺措置に係る調査を行う際の価格比較及び補助金額の算定に関し、ベトナムを「非市場経済国」として扱う特例が認められた。そのため、各国は、AD調査における正常価額の算定に関し、2018年末までは、第三国の国内価格及び生産コストを指標として用いてもよいとされており、また、相殺関税調査では、補助金を受ける者の利益の算定に関し、ベトナムによる供与条件ではなく第三国における供与条件を勘案して利益額を算定することが認められている。

