

ソフトインフラの整備にみるASEANシングルウィンドウ(ASW)の現状と課題

Current status and challenges of ASEAN Single Window (ASW)
from the perspective of soft infrastructure development

川島 哲
Satoshi Kawashima

＜目 次＞

はじめに

1. ハードインフラとソフトインフラ
 2. ASEANシングルウィンドウ(ASW)の現状と今後
 3. ヤンゴンにワンストップサービスセンターが開所
- おわりに

はじめに

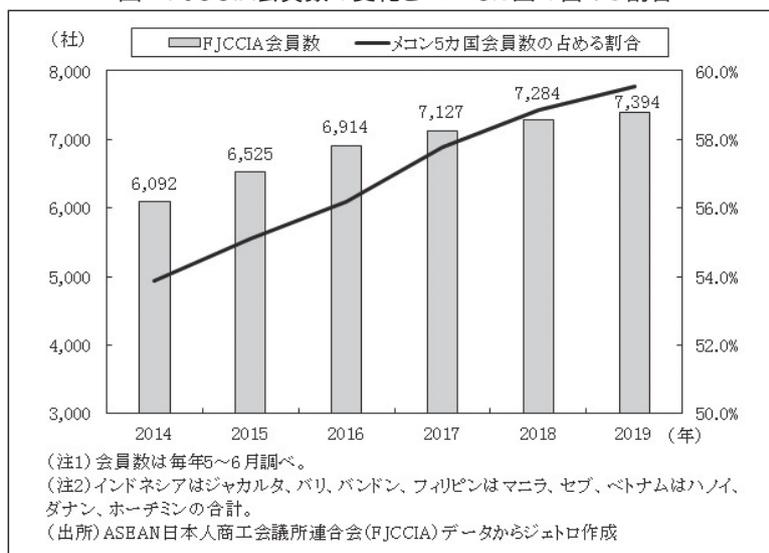
ASEAN地域に進出している日本企業が増加している。特にメコン地域への進出が著しい。

ジャカルタのASEAN事務局で2019年7月17日、ASEAN日本人商工会議所連合会(FJCCIA)とASEAN事務総長との対話の後半セッションが開催された。翌日に公表された資料では、FJCCIAの会員数が5月時点で7,394社に達したことが確認された。

2019年7月18日に発表されたプレスリリース^(注1)によ

れば、FJCCIAはASEAN9カ国の日本人商工会議所会員により構成され、2019年5月現在の会員数は7,394社に達する。FJCCIA会員が顕著に伸びているのはメコン地域である。全体に占めるメコン地域での割合は、2014年の54%から、2019年には約60%に増加した。その中でも堅調に数字を伸ばしているのはベトナムで、2014年に比べて2019年の会員数は555社増加の1,878社となった。タイ(会員数220社増、増加率14.2%)、ミャンマー(220社増、131%)、カンボジア(96社増、57.1%)、ラオス(31社増、43.7%)も大きく伸ばしている^(注2)。

図 FJCCIA会員数の変化とメコン5カ国の占める割合



(出所)日本貿易振興機構(ジェトロ)「ビジネス短信」2019年07月25日
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/07/fc6c9307ff3ea7b1.html>
2019年9月26日アクセス

それらの日本企業はいかなる現状のなかでどう活動しているのか。

2019年9月24日の共同通信ニュースによれば、日本が支援しているインドネシア・ジャワ島の首都ジャカルタと第2の都市スラバヤを結ぶ既存鉄道の高速度化計画に関し、両国政府が建設方式で合意し、ジャカルタで24日、政府間文書に署名した。事業化に向けた調査を来年末まで行う予定である。インドネシア側は総事業費を約60兆ルピア（約4600億円）と見込み、円借款を含めた支援枠組みを協議する。ジャカルタスラバヤ間の既存鉄道（約720キロ）の列車の速度を最高時速160キロに引き上げ、所要時間を現在の半分の5時間半に短縮する。現在建設中のジャカルタ近郊のパティンバン港とともに日本からのインフラ援助が行われている。ハードインフラだけではなく、ソフトインフラはどうなっているのか。ハードインフラの整備は多言するまでもないことである。その他の当該地域の法整備をはじめ通関制度などのいわゆるソフトインフラについてどのような困難が生じているのだろうか。

本稿では東南アジアのソフトインフラに焦点を合わせて考察していく。

まず、インフラ一般としてハードインフラの現状とその改善状況を検討してみる。

1. ハードインフラとソフトインフラ

ここでは東南アジア共通の課題となっているインフラ（特にハードインフラ）において、いかに外資が関わっているか、そして国内産業育成のためにいかに外資導入の制度が変わってきているかについて考察してみたい。

第1に、東南アジアでは地下鉄などの鉄道建設が近年急ピッチで行われている。その背景には、大都市を中心に深刻な交通渋滞が慢性化している現状がある。

例えばマニラの渋滞による経済損失は（JICAの試算）、1日24億ペソ（約54億円）、2030年に60億ペソ（約135億円）に増加する。

第2に、海外企業の投資誘致で域内主要国に優位に立つという戦略である。

世界の工場と呼ばれた中国から製造業が東南アジア、特にベトナムやタイをはじめとしたインドシナ諸国へその生産拠点をシフトしている。タイとミャンマーは海運が主流となってきたが、南部経済回廊、東西経済回廊などの陸運整備により、陸運もさかんになっている。隣接する国と物流網を確立して国際分業の一員となることが重要課題となっている^(注3)。

第3に、第2の関連でもあるが、インフラ開発によって外資誘致が必要であり、その外資誘致において手続き

を簡素化する必要がある。インドネシアのジョコ（Joko Widodo）大統領はインタビュー^(注4)でも語っているが、中央、地方の許認可口を一本化していくことが今後望まれる。

ミャンマーのティラワ経済特区においてはワンストップサービスが既に行われている。また、インドネシア政府はインフラ開発において民間資金の活用を拡大する。ジャワ島横断鉄道は、ジャカルタとスラバヤ間（約750km）を従来の半分の5時間半で結ぶ計画である。路線を改修し、踏切を廃止、約300の陸橋を新たに造成し、既存鉄道を高速化する。開発費は約60兆ルピア（約4600億円）に上る。ジョコ大統領は日本と建設すると明言している。政府資金のみならず民間資金を活用する。これまで原則として国や国有企業が携わってきた空港建設も民間資金を活用していたが、今後は手続きも中央政府に集約し民間企業が投資しやすい環境をつくる^(注5)という。これらは他の国においても追随されるだろう。

では、ASEAN諸国首脳間ではいかなる動きを見せているのか。

第32回ASEAN首脳会議が2018年4月28日、シンガポール・シャングリラホテルで開催された。ASEAN首脳会議は春と秋の年2回開催され、春は当該年の主要目標が秋は対話国を招いた成果の取りまとめが行われる。

今回は、議長国シンガポールが「強靱（きょうじん）性とイノベーション」を主要テーマとする「強靱で革新的なASEANのためのASEAN首脳構想」を採択し、「ASEANスマートシティネットワーク（ASCN）」の設立を本年の主要成果とすることが決定された。ASEANシングルウィンドー（ASW）に基づくASEAN物品貿易協定（ATIGA）原産地証明書の電子証明書の導入（2018年1月から、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナム5カ国で運用開始）や、認定経済事業者（AEO）制度のASEAN域内の相互認証アレンジメント導入に向けた調査提案などが歓迎された。また、ATIGAにおける自己証明制度の年内導入や、ASEANサービス枠組み協定（AFAS）最終パッケージ交渉の年内妥結、AFASの規定を強化したASEANサービス貿易協定（ATISA）の年内署名などが期待されている^(注6)。特に筆者はASWについて近年着目している。今後ASEANが変化する大きな要因であると思っている。次章でそのASWについてふれてみる^(注7)。

ソフトインフラとしてASEANシングルウィンドー（ASW）というキーワードがあげられている。

2. ASEANシングルウィンドウ（ASW）の現状と今後

本章ではASWについてふれてみる。

2015年のジェトロ調査（「2015年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」）で「ASEAN経済共同体（AEC）実施項目で期待する項目」のなかで断然のトップが「通関手続きの簡素化（通関申告書の統一、輸出入のシングルウィンドウ化）」であった^(注8)。

では、3年後の2018年のジェトロ調査で東南アジアへ進出している日系企業からの回答はいかなるものか。「通関における手続きの簡素化」とりわけ、通関申請書の統一、輸出入におけるシングルウィンドウ化は日本企業からのAEC（ASEAN経済共同体）において最も大きく期待されている項目である。「輸入通関手続きは、手続きの透明性、予見可能性に関しての観点から過去2～3年で改善しているか」との問いに対して、ASEAN全体では「変化なし」が40.3%で最も多くなっている。つまり、まだこの側面での改善がはかられているといい難い状況にある^(注9)。

2017年3月13日の世界経済評論IMPACTのサイトで、筆者の論文でも紹介したのが電子通関システムに関してであった。これは単にそれにとどまらず、ASEANシングルウィンドウ（ASW）そして、貿易面でも東アジア地域の包括的経済連携（RCEP, Regional Comprehensive Economic Partnership：以下RCEP）とも大きく関連している。

ここで、2年前の拙稿をもう一度振り返ってみる。

2014年10月にNTTデータがミャンマー政府からシステム開発を受注し、約2年間の開発・準備期間を経て、当初計画どおりのスケジュールで日本の電子通関システムであるナックス（NACCS：Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）をベースとした新たな通関システム、マックス（MACCS：Myanmar Automated Cargo Clearance System）の総合運転試験が2016年8月から10月にかけて実施された。そして、2016年11月12日にミャンマーで供用開始したマックスの運用が開始された。システムの導入や税関でのキャパシティービルディング（能力構築）に関しては、国際協力機構（JICA）が無償資金協力や専門家派遣を通じて全面的な支援を行ってきた。マックスの導入によって変わる点は、自動審査処理と申告納税制度の導入である。グリーンチャンネル（貨物全体の約6割）の場合は、あらかじめ税関に預け金を登録していれば、自動で税金引き落としが行われるため、申告から許可まで数秒で完了する^(注10)。

ではこれによりいかなる今後への期待がもてるのか。

まず大きな効果として、このような通関システムは、今まで大きな問題であった国境を越える際の通関システムの

遅滞性を補う。ASEANシングルウィンドウ（ASW）へ向けての支援及びシステムの構築が望まれていたなかで今後大きく変わっていく可能性があり期待を込めてみていくことが必要となる。貨物などの到着時の審査も円滑化し、申請手続きも電子化していく。

第2に、賄賂等の横行を根絶する一手となる。それは今後さらなる外資の誘致においては大変重要となる。また、そのシステムを運用できるような人材づくり、そしてそのための制度づくりが望まれる。

第3に、インドシナ諸国には中国からのインフラ面での援助が多く行われている。そしてそれらは計画通り進まず、その遅滞が大きな問題となっている現状がある。これへのアンチテーゼとして日本からのインフラ援助が今後大きくクローズアップされてくる。というのは、中国からのインフラ援助より日本からのインフラ援助の有効性という色彩が色濃くなっていくからにはかないからである。

今後のインドシナ諸国が中国への傾斜から日本への傾斜へと向かうひとつの契機となるのがこの通関システムの導入にみられるのではないかと。日本はインドシナ諸国をはじめ、アジアの多くのインフラ援助を行うことにより、30年前にマレーシアで叫ばれたluckiestの再来、「インフラにおいては日本」という日本の存在感を再認識させることにもなるのではないと思われる^(注11)。

このようにソフトインフラとしての通関システムはひいてはASWにつながってくる。

そもそも、貿易円滑化の旗艦プロジェクトはASEANシングルウィンドウ（ASW）である。ASWは通関手続きを電子化するナショナル・シングル・ウィンドウ（NSW）を各国間で相互に接続し、電子データの交換を行なうプロジェクトである^(注12)。

最近のASEAN諸国におけるこの分野での動向をフィリピンとベトナムを例にあげてみたい。

まず、フィリピンである。フィリピン財務省は2019年1月9日、通関手続き書類を電子化するために、税関と各省庁をつなぐプラットフォーム「トレードネット」が、ASEAN諸国間の通関手続きの迅速化を目的としたASEANシングルウィンドウ（ASW）システムを通じて、他のASEAN諸国とつなぐ相互接続を2018年12月に完了したと発表した^(注13)。

第2に、ベトナムはどうだろうか。ベトナム国内の貿易関連手続き（税関を含む）の電子化・窓口の一本化をする「ナショナルシングルウィンドウ（NSW）」の対象手続き数および利用件数が増加している。NSWの対象となる手続き数は2017年末で47だった。その後、対象の拡大が遅れていたが、2018年7月の首相指示により2018年末には148へと対象数が拡大し、2019年は輸出入の動物検疫証明書発

給など、さらに61が追加される。とりわけ、2019年3月16日から1カ月間の件数は、全体の24%近くを占め、今後の利用件数のさらなる増加が期待される^(注14)。ASEAN各国の共通の課題がインフラの整備である。インフラといってもハードインフラのみならず、ソフトインフラの整備も含まれている。

以上、ASEANシングルウィンドウ（ASW）の整備についてみてきたが、今後の進展が大いに望まれる。筆者は日本からの協力という視点も注目している。2020年に署名が待たれる東アジア地域包括的経済連携（RCEP, Regional Comprehensive Economic Partnership : RCEP）とも大きく関連している。今後大いに期待してみたい。

次章では、ミャンマーの例について記したい。というのは、ミャンマーのティラワ経済特区には、申請のための各省庁の窓口をひとつにするワンストップサービスセンターがあるが、三大都市ヤンゴンにもワンストップサービスセンターができたからである。

3. ヤンゴンにワンストップサービスセンターが開所

ミャンマー投資委員会（MIC）の事務局である投資企業管理局（DICA）は3月24日、DICAヤンゴン支所内にワンストップサービスセンターを移転・拡充して、新規に開所した。ワンストップサービスセンター内には労働局、入国管理局、産業監視検査局、商業局、環境保護局などが入居し、海外投資家はビザ申請や輸出入許可証、納税などのほぼ全ての手続きを行うことができる。同国で事業を開始する際、首都ネピドーに行かずとも、申請手続きなどを1カ所で行える。同センターを通じて、今後、海外企業の投資誘致が促進されることに期待が高まっている。

現地紙「ミャンマー・ビジネス・トゥデイ」によると、同センター開所式で、ヤンゴン管区のピョーミンテイン首相は「このセンターは、経済の中心であるヤンゴンに投資しようとする海外投資家にとって重要な場所になるだろう。ワンストップサービスを提供することで、海外投資家の負担となる手続きを簡素化できる」と述べた。また、DICAのアウンインウー事務次官は「ヤンゴン管区はミャンマー経済にとって重要な地域で、最も外国投資が多い。ヤンゴン管内で同サービスが提供できれば、新規事業立ち上げが円滑化される」と期待を示した。

ミャンマーには日本との合弁で開発したティラワ経済特区（SEZ）があり、同SEZ内にも日本政府が支援したワンストップサービスセンターがある。同SEZ内に日本企業は多数入居しているが、日本企業がティラワを選ぶ理由の1つにワンストップサービスセンターを挙げる企業は多い。

ミャンマーは、長い軍事政権の影響もあり、世界銀行の発表した2019年度版「ビジネス環境ランキング」（<https://www.globalnote.jp/post-12031.html>）では、189カ国中171位と低い。しかし、2017年に新投資法、2018年に新会社法を制定するなど、ビジネス環境改善や外国企業誘致に向けて取り組んでいる。また、2019年に入ってから、2019年1月30日に商標法と意匠法が成立、続いて3月11日には特許法が、さらに、5月24日には著作権法が成立した。これにより、現在まで存在していなかった商標・意匠・特許の登録を定める法律がミャンマーで制定されたとともに、著作権法が100年以上ぶりに改正され、国際的な基準を満たした知的財産法制が整備された。国際協力機構（JICA）が支援したものである各法の施行日は、知的財産庁の設立準備に合わせて今後定めるとの方針であるため、現段階では確定していない。また、今後は、知的財産に関する所管が教育省から商業省に移り、まずは知的財産庁設立を経る予定である。円滑な知的財産庁設立と法律施行が求められている。各法の施行規則については教育省にて現在検討中であり、国際的に遜色のない制度にするとともに、出願や審査を初めて行うミャンマー政府や企業にとっても適切に機能する制度とすることが期待されている^(注15)。ミャンマー政府は2020年までに知的財産庁の設立を目指しており、それに合わせて同法が施行される見通しである。今後、インフラ環境などのハード面だけでなく、法整備や手続きなどのソフト面も改善することで、海外からのさらなる投資につなげたい考えである^(注16)。

おわりに

ハードインフラの整備は多言するまでもないことである。

その他の当該地域の法整備をはじめ通関制度などのいわゆるソフトインフラについてどのような困難が生じているのだろうか。

2018年のジェットロ調査（「2018年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」）で東南アジアへ進出している日系企業からの回答はいかなるものか。「通関における手続きの簡素化」とりわけ、通関申請書の統一、輸出入におけるシングルウィンドウ化は日本企業からのAEC（ASEAN経済共同体）において最も大きく期待されている項目である。「輸入通関手続きは、手続きの透明性、予見可能性に関しての観点から過去2～3年で改善しているか」との問いに対して、ASEAN全体では「変化なし」が40.3%で最も多くなっている。つまり、まだこの側面での改善がはかられているといい難い状況にある。

今後のインドシナ諸国が中国への傾斜から日本への傾斜へと向かうひとつの契機となるのがこの通関システムの導入にみられるのではないか。日本は、インドシナ諸国をはじめアジアの多くのインフラ援助を行うべきであると強く感じている。

また、筆者は今年（2019年）9月にインドネシア・ジャカルタを訪れた。

ジャカルタで改めて感じたのは法律法令により外資が入りにくいという点である。

製造業など雇用を多数生む業種は入りやすいが、それ以外の商業分野などは大変参入が厳しい。

業種でみても製造業は原則外資100%可能であるが、商業分野などは外資規制がある。

金融機関においては、日系100%の支店における日本人

比率は減る一方であり、就労ビザも出にくい状況が続いている。進出形態は、「現地法人」か「駐在員事務所」のどちらかであり、「支店」という形態は認められないためである。

このような輸入規制が日本企業を苦しめている。

それに加え、仮に日本の中小企業がインドネシアへ直接投資を行おうとしても、本国側の規模の大小にかかわらず、インドネシア国内では日本の大企業と同じ扱いとなる。

つまり、大小にかかわらず外資は大企業扱いである。（投資調整庁の運用では、払込資本金25億ルピア超で外資企業の設立可能^(注17)）

今後、インドネシアが変貌するためには、このような各種法律法令がいかに改正されるか今後注目したい。

注：

- (注1)：2019年7月18日「第12回 ASEAN 事務総長と ASEAN 日本人商工会議所連合会（FJCCIA）との対話について」
<https://www.jetro.go.jp/news/releases/2019/b39d39a913342452.html>, 2019年9月25日アクセス。
- (注2)：日本貿易振興機構（ジェトロ）「ビジネス短信」2019年07月25日。
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/07/fc6c9307ff3ea7b1.html> 2019年9月25日アクセス。
- (注3)：『日本経済新聞』2017年10月16日。
- (注4)：『日本経済新聞』2017年12月24日。
- (注5)：『日本経済新聞』2018年4月21日。
- (注6)：日本貿易振興機構（ジェトロ）「ビジネス短信」2018年5月2日，2019年9月25日アクセス。
- (注7)：川島 哲「東南アジアのインフラ面の整備及びASEAN首脳構想」
『世界経済評論IMPACT』2018.06.11, No.1094, 一般財団法人国際貿易投資研究所
2019年9月25日アクセス。
- (注8)：日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部アジア大洋州課・中国北アジア課「2015年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」2015年12月22日。
https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/01/4be53510035c0688/20150115.pdf
2019年9月25日アクセス。
- (注9)：日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部アジア大洋州課・中国北アジア課「2018年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」2018年12月20日，https://www.jetro.go.jp/ext_images/_Reports/01/117eb326c5a7e5fd/20180032.pdf
2019年9月25日アクセス。
- (注10)：日本貿易振興機構（ジェトロ）「ビジネス短信」2016年11月30日，2019年9月25日アクセス。
- (注11)：川島哲「ミャンマーに導入された日本電子通関システム」
『世界経済評論IMPACT』2017.03.13, No.810, 一般財団法人国際貿易投資研究所，2019年9月25日アクセス。
- (注12)：石川幸一（2018）「着実に実施されつつあるAEC2025」『世界経済評論IMPACT』（一財）国際貿易投資研究所，2018.08.20
No.1135, 2019年9月25日アクセス。
- (注13)：日本貿易振興機構（ジェトロ）「ビジネス短信」2019年01月17日，2019年9月25日アクセス。
- (注14)：日本貿易振興機構（ジェトロ）「ビジネス短信」2019年05月14日，2019年9月25日アクセス。川島哲「ASEANシングルウィンドウ（ASW）の現状と今後」『世界経済評論インパクト』2019年8月12日，No.1445 一般財団法人 国際貿易投資研究所。
- (注15)：国際協力機構（JICA）「ミャンマーにおける知的財産に関する法律の成立」2019年6月3日。
<https://www.jica.go.jp/project/myanmar/028/news/20190603.html> 2019年9月25日アクセス。
- (注16)：日本貿易振興機構（ジェトロ）「ビジネス短信」2019年05月14日。
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/05/f9c11842721286ed.html>。
2019年9月25日アクセス。
- (注17)：ジェトロジャカルタ事務所「インドネシア経済・政治概況」2019年9月。

参考文献

- ・ 日本貿易振興機構ジャカルタ事務所『インドネシア経済・政治概況』2019年9月。
- ・ 三菱UFJ銀行ジャカルタ支店アジア・オセアニア営業部, 国際業務部『インドネシアの投資環境及び日系企業の動向』2019年8月。
- ・ 国際協力機構『インドネシアに対する日本の協力の足跡』2018年4月。