

第5章 タイの農産物・食品の輸入通関・物流

○ 本章のポイント

本章は、タイに到着してからの通関手続、物流事情をとりあげている。タイ側の輸入者が手配または自ら行うので、輸出者は関係がないとも考える人も多い。しかしこのような情報を輸出者側が知っておくことは、マーケティングの観点からも役に立つ。

本章は以下の2つで構成されている。

- I. 輸入に必要な税金の種類と計算方法
- II. 輸入通関の概要
- III. タイの物流状況

- I. 輸入に必要な税金の種類と計算方法

輸入コストの算出に必要な関税はじめ必要となる税金について述べている。

- II. 輸入通関の概要

タイの輸入通関の手順や必要書類、所要時間を解説している。

- III. タイの物流状況

日本からタイまでの海上輸送（赤道を越える）の温度分析を行い、また、国内物流においても、物流業者の温度帯管理レベルがどの程度であるのか調査した結果について述べる。

I. 輸入に必要な税金の種類と計算方法

1. 関税の仕組み

税率は、(1)一般税率、(2)ASEAN 域内共通効果特惠関税税率、(3)自由貿易協定 (FTA) 税率といった種類があり、日本からの輸入は(1)の一番高額な税率が適用され、製品価格を押し上げる結果となっている。ちなみに中国の場合は(3)の最も安い税率（原則関税 0）が課せられている。

1) 品目分類

関税を策定するには、貨物がどの関税率に属するか検討されるが、その分類は世界的に共通（日本も同様）な税関コード分類である **Harmonized System (HS 分類)** に基づいている。関税は貨物価格に課せられる従価税（価格に対する%）と重量等の数量に課せられる従量税の 2 種類があるが、両方適用される場合には、高いほうが採用される。ほとんどの場合、従価税が適用される。

2) 課税基準

従価税の場合、売主から買主に発行された商品仕入書（インボイス）の価格が基礎となる。実際の取引価格に課税される点で、世界的なスタンダードに沿っているが、つい最近まで、タイは税関が品目ごとに独自の査定価格帯を持ち、インボイス価格がその価格帯より低い場合、税関価格で課税することが、広く行われていた。

これにより、あらかじめ想定された関税より高額な関税が課せられるケースが多く、商売上のリスクが大きかったが、インボイス価格が基礎となることが明確となったことにより、このリスクは減少することとなった。

3) 課税価格

課税価格は商品そのものの価格に、タイまでの運賃（海上運賃、航空運賃）、保険料（保険をかけてない場合は 0 として）を足した **CIF 価格** に対して、それぞれの税率が課せられる。

2. その他の税

付加価値税と個別物品税がある。

①付加価値税：原則としてすべての財貨・サービスに対して 7%が課税される。これは
CIF+関税の金額に対して課せられる。

②個別物品税：タバコ、石油製品、清涼飲料、車など特定の物品

関税・付加価値税の計算

$$\text{インボイスの価格 CIF} \times \text{関税率} = \text{関税}$$

↑
商品価格（単価×個数）
＋
タイまでの運賃
＋
保険料

$$(\text{CIF 価格} + \text{関税}) \times \text{付加価値税率 (7\%)} = \text{付加価値税}$$

II. 輸入通関の概要

コンピュータ申告制度は導入されているが、実際には、コンピュータ申告により受付されると通関書類を提出し税関職員が審査する形式であり、日本のように申告してコンピュータにより結果が即時に回答されるまでには至っていない。

書類審査で許可となり、関税等を納付すれば引取りが可能となるが、税関審査は動植物検疫や食品衛生関係のチェックが済むことが前提となる。また、引取りの際には貨物検査（書類と貨物との照合）が行われるのが原則である。

1) 所要時間

船 便：本船到着後：2～3 日を想定。現在、1 日以内に通関処理を終わらせる試みが進行中である。

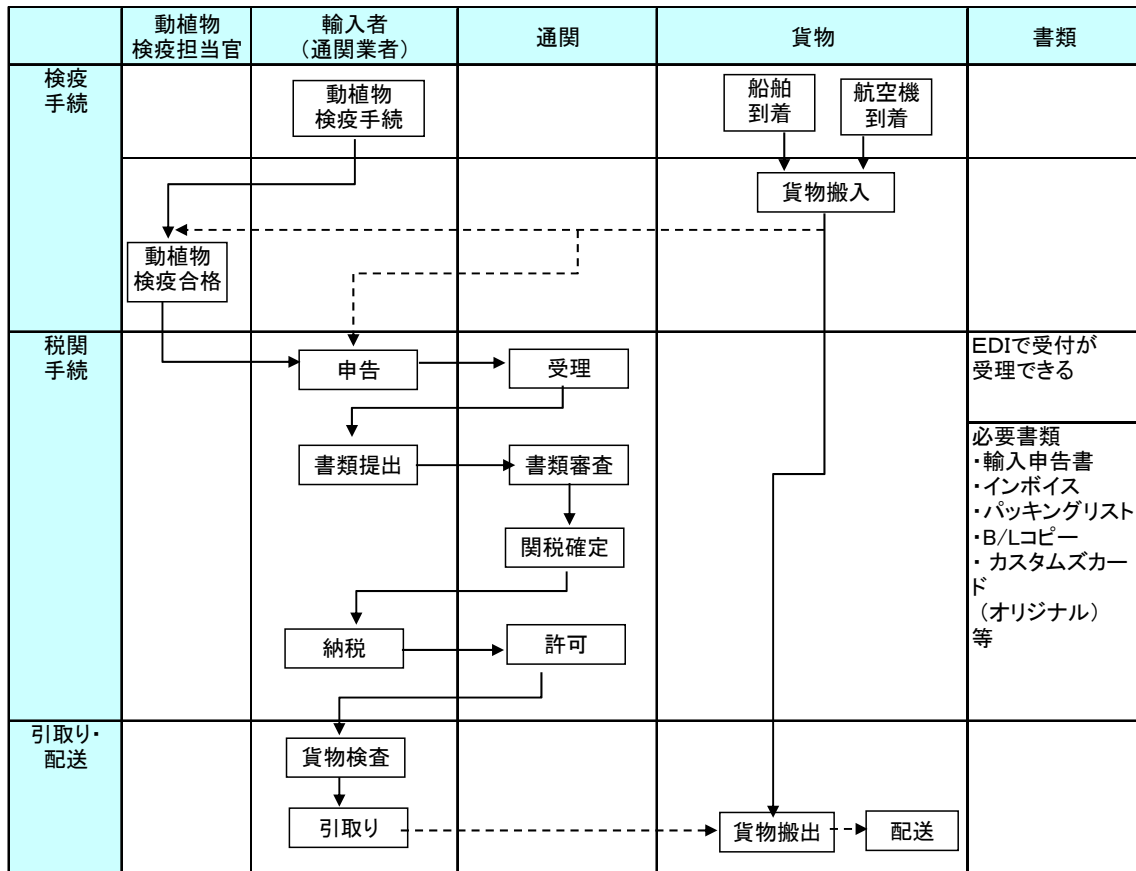
航空便：現在、夜に着いた貨物は翌日午前中に動植物検疫・通関が終了し、翌日午後には手に入る状況にある。ただし、夜間通関は制度こそあるものの、実際に行うのは難しく、翌日午前中の配送は困難が多い。

2) 書類

インボイス、パッキングリストはコピーを使用することもできるが、各ページに輸入者のオリジナルサインが必要となっている。輸入者の担当者がいないといったケースはもちろん、書類枚数が多いことで、サインの時間がかかり申告が遅くなるといった、些細なケースでの通関遅延といった事例も散見され、輸出者は通関書類を簡便に作成する必要がある。

タイでは輸入する事業者の輸入責任者にカスタムズカードと呼ばれる申告時に審査書類に添付しなければならない書類が発給される。輸入の際にはそのオリジナルが提出される必要があるが、発給枚数には限りがあるので、枚数チェックをきちんとしていないと、カスタムズカードがすべて使用中で申告できないといったケースもある。

【図 5-1】通関の流れ



Ⅲ. タイ国の物流状況

1. 海上輸送中の温度

タイは、熱帯の国であり、日本からタイへは赤道を越えなければならず、温度がどの程度あがるのかという点は、品質管理上、気にしなければならない。海上輸送、航空輸送とも冷凍コンテナを使用し、温度管理を行うこと可能ではあるが、そのような設備のない一般的に使われるコンテナの場合、どれくらいの温度になるのであろうか？ 一番暑い 8 月の日本から、マラッカ海峡（シンガポール）を越える赤道通過データからは、以下のようなことがいえる。

1) 海上は比較的涼しい

コンテナが船の上に積まれて日光があたる場合（P.79 **【図 5－2】** のオンデッキといわれるデータ）、洋上にある 8 月 20 日以降、赤道を越える 8 月 30 日にまで、日光により昼間は暑くなる傾向にある。昼間の時間帯に、毎日、40℃近くまで上昇し下降するパターンを繰り返す。

日光があたらない船の内部（P.79 **【図 5－2】** のホールドといわれるデータ）に積まれた場合、日光の影響が少なくなり、出航時までの熱が放射される 8 月 22 日以降、35℃まであがることもない。甲板上に積まれなければ、赤道直下においても 35℃以上にはならないことになる。

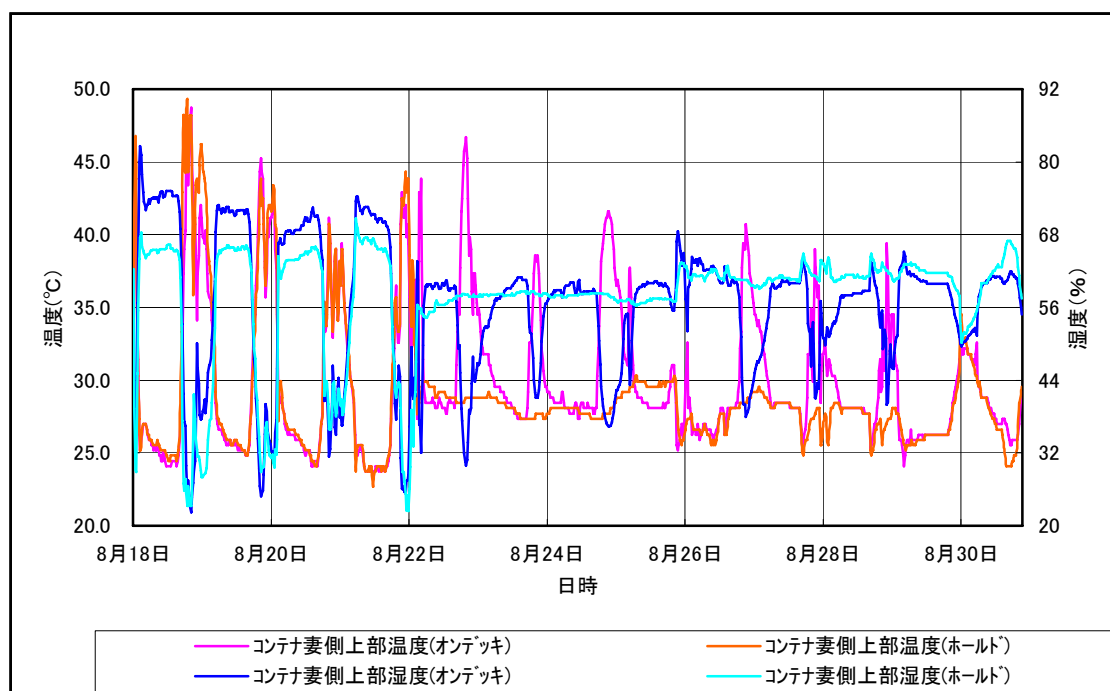
2) むしろ、陸でのコンテナ詰め卸し作業が「暑い」

8 月 18 日から 8 月 20 日は、港で貨物がコンテナに積み込まれ、出航するまでの変化である。通常、港のコンテナ置き場は舗装されており、晴れた場合には地面の放射熱により、一時的にしる 45℃近くまで温度は上昇する。

この温度は赤道直下を通過する際の温度より高いこととなる。

すなわち、日本での積み替え作業による温度変化に問題がない貨物なら、海上輸送には耐えられることになる（東南アジアも暑いですが、近年では日本も猛暑化しており、かつ、日本の方が舗装やコンクリート化により、かえって暑い状況になっている）。

【図 5－2】神戸から赤道までのコンテナ内温度変化



2. 温度帯管理できる業者

タイの輸入者は輸入者としての登録をする際に、その保管施設も申請・チェックを受けることが必要であるので、相応の施設を用意する必要があり、温度管理もできる施設を有していることが前提となる。

日系商品を取り揃えているような商社、小売店は、商品管理や保全が厳密であるので、保冷倉庫を持ち、そこから店頭への商品だしを行っている。

国内輸送については、ローカル企業は冷凍車両を持つ企業も多いが、日本人の「目」から見ると、やはり、車両品質や管理といったサービス面での不満もよく聞かれる。すでに日系物流企業も、多くタイには進出しているが、コールドチェーンサービスを展開しようとしている企業はまだ少数であり、事業規模もまだ小さい状態にはある。

しかし、反面、現在のところ日本の生鮮管理が必要となるような農水産品が売れる地域は首都バンコクの富裕層のマーケットに限られ、輸送範囲としてはきわめて狭い（全国的に売れるという状態ではない）。そのため、輸送距離もきわめて短くてすむため、輸送品質の問題がまだ大きくクローズアップされないという状況にある。今後、商品供給範囲が拡大していった場合は、どのようなコールドチェーンを構築していくかは大きな課題となろう。