

第5章 マレーシアの農産物・食品の輸入通関・物流

◎ 本章のポイント

本章は、マレーシアに到着してからの通関手続、物流事情をとりあげている。

これらは主にマレーシア側の輸入者が手配または自ら行う業務になるが、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と考える。

本章は、以下の4つの項目で構成している。

- I. 輸入に必要な税金
- II. 関税以外の諸税
- III. 輸入通関の概要
- IV. 物流状況

- I. 輸入に必要な税金

輸入コストの算出に必要な関税について述べている。

- II. 関税以外の諸税

参考として関税以外の諸税について述べている。

- III. 輸入通関の概要

マレーシアの輸入通関の手順や必要書類、所要時間を述べている。

- IV. 物流状況

日本からマレーシアまでの海上輸送（赤道を越える）の温度分析を行い、また、国内物流の状況を述べている。

I. 輸入に必要な税金

マレーシアにおける関税の管轄官庁は関税局（Royal Malaysian Customs : <http://www.customs.gov.my/>）となる。関税体系は一般税率及び各 FTA/EPA で適用される優遇税率（AFTA 共通効果特惠関税（CEPT）、ASEAN 中国 FTA 税率、日マレーシア EPA 税率等）を含む複税制で、日マレーシア経済連携協定（EPA）税率を適応できる。

1. 関税の種類

関税は貨物価格に課せられる従価税（価格に対する課税割合）と重量等の数量に課せられる従量税の 2 種類があるが、ほとんどの場合、従価税が適用され、いくつかの品目には従量税が課せられる場合もある。税率範囲は 0～30%である

2. 品目分類

関税率を知るには、当該物品の HS コードを調べ、HS コードから各国の現在の関税率を確認する。HS（Harmonized System）コードとは、全ての貿易品目の分類に用いられる世界統一番号で、分からない時は税関に問い合わせることになる。

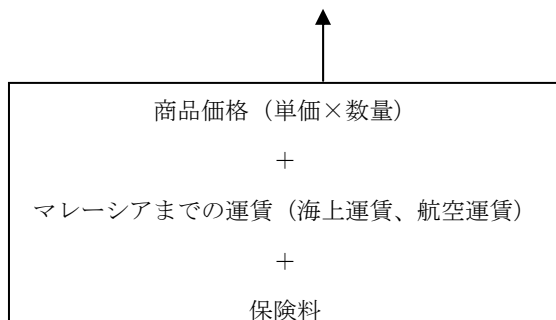
3. 課税基準

従価税の場合、輸出者（売主）から輸入者（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、世界的な基準に沿っている。

4. 課税価格

課税価格は、商品そのものの価格に、マレーシアまでの運賃（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、各品目の税率が課せられる。

$$\text{商品仕入書（インボイス）上の CIF 価格} \times \text{関税率} = \text{関税}$$



5. 特惠等特別措置

日マレーシア経済連携協定（JMEPA）が 2005 年 12 月 13 日に調印、2006 年 7 月 13 日発効された。日本及びマレーシアの両国は、2015 年までに実質的に全ての農産物及び工業製品の関税を漸進的に削減または撤廃予定である。

6. 日マレーシア経済連携協定による関税撤廃の方向性

日マレーシア経済連携協定（2006年7月13日発効）において、マレーシアからの輸入について品目数の87%、輸入額の94%、マレーシアへの輸出については、品目数、輸出額ともに約99%について、10年以内に関税を撤廃することになった。これは、先に締結された日シンガポール経済連携協定（2002年11月30日発効）そして日メキシコ経済連携協定（2005年4月1日発効）と比較しても高い水準である（【表5-1】）。

【表5-1】経済連携協定における関税撤廃の割合比較

	相手国から日本への輸入		日本から相手国への輸出	
	輸入額	品目数	輸入額	品目数
シンガポール	94%	77%	100%	100%
メキシコ	87%	86%	98%	94%
マレーシア	94%	87%	99%	99%

出所：税関ホームページ「経済連携協定－日マレーシア経済連携」
http://www.mof.go.jp/jouhou/kanzei/fta_epa/malaysia/malaysia.htm

農林水産品を見てみると、日本による関税撤廃の対象品目は農林水産品約2,340品目の内、約970品目を除いて関税撤廃、一方、マレーシアによる関税撤廃等の対象品目は、農林水産品約3,290品目の内、約80品目を除いて関税撤廃となる方向である（【表5-2】）。

【表5-2】将来の関税撤廃品

	農林水産品	関税撤廃品
日本による関税撤廃	2,340品目	左記の970品目を除き撤廃
マレーシアによる関税撤廃	3,290品目	左記の80品目を除き撤廃

出所：税関ホームページ「経済連携協定－日マレーシア経済連携」
http://www.mof.go.jp/jouhou/kanzei/fta_epa/malaysia/malaysia.htm

なお、日マレーシア経済連携協定においては、関税撤廃・削減によって相手国からの輸入が増加し、国内産業に重大な被害、または重大な被害のおそれを引き起こす原因となる場合には、輸入国は二国間セーフガード措置をとることができるとされている。この措置により、輸入国は、関税引下げを凍結する等で、関税を引き上げることができる。

II. 関税以外の諸税

1. 物品税

たばこ、酒類、トランプ等のカード、マージャンのパイ、自動車といった、マレーシアで製造される特定の製品には物品税が課せられる。物品税の税率は、課税対象の各製品によって異なり、物品税の課税対象品の製造業者は、当該品目の製造ライセンスを取得しなければならない。物品税の課税対象品の保管にも、倉庫ライセンスが必要である。

2. 販売税

販売税は、国内で製造された、または輸入された課税対象品に課せられる税金である。輸入品は、輸入された課税対象品の価格に対応した従価税を課せられ、輸入業者が支払う。販売税は通常 10%とされているが、特定の食品や酒は 5%、たばこは 5~10%の税率で課税されている。マレーシア政府は、2005 年度予算案の中で、販売税が GST (Goods and Services Tax) に置き換えられる予定であることを発表した。GST 導入は延期されている。

Ⅲ. 輸入通関の概要

1. 通関の流れ

原則、輸入通関の流れは、貨物到着、検疫、輸入申告、輸入書類審査、貨物検査、納税、貨物リリースとなる（P.94【図5-1】）。

マレーシアでは通関所要時間の短縮を目指し、特に貨物検査については、以前より極力減らす方向で進んでいる。つまり、ダイレクト・リリースシステムを積極的に導入し、前提として、輸入申告上で必要になる書類が十分に準備されており、また過去に遡り虚偽申告等の違反記録がない場合は、貨物検査を行わないで通関する流れを採用している。また、日系のフォワーダーから聞いた話では、農林水産品や工業品等共に、実際に貨物検査を行うケースは、輸入貨物全体の5%以下とのことである。

さらに、通関所要時間の短縮を目指し、事前通関制度も積極的に導入されており、貨物の到着スケジュールが確定しているものに対しては、その貨物が到着する前から輸入申告を受け付けている。また、農産物等は、他の機関で既に貨物検査が行われている場合、税関検査が免除されるケースもある。

EDI化は第4章で触れたFoSIMの手順では導入されているが、紙媒体で審査書類を提出する部分も残っており、その点では所要時間短縮の余地は残されている。

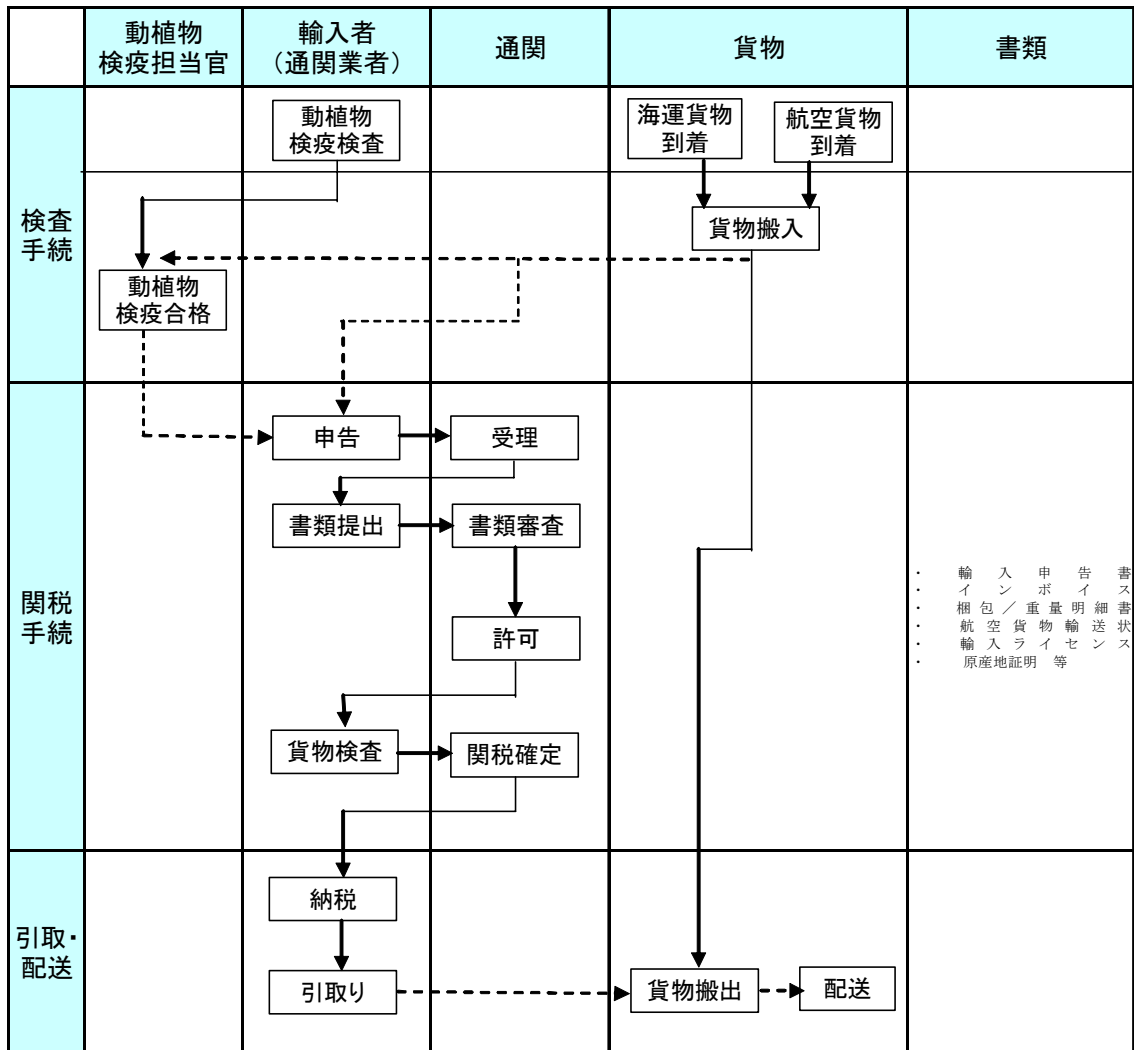
2. 所要時間

船便の場合は、本船到着後2～3日が通常の所要時間と言われており、所要時間短縮の試みは、常に行われている。一方、航空便の場合は、1日が通常の所要時間と言われている。また、夜に着いた貨物は、通常では夜間通関が行われることになっているが、場合によっては翌日午前中の処理になる。

3. 必要書類

- ・ 輸入申告書（税関フォーム No. 1）
- ・ 供給業者または輸出業者のインボイス
- ・ 梱包／重量明細書
- ・ 航空貨物輸送状（空輸の場合）
- ・ 輸入ライセンス（フォーム JK69）
- ・ 原産地証明書（JMEPA の優遇税率適用を受けるためには、原産地証明書の取得が必要。原産地証明書は、日本商工会議所が発給する）

【図 5 - 1】 通関の流れ



IV. 物流状況

1. 海上輸送中の温度

赤道に近いマレーシアは熱帯雨林気候に属しているため、一年を通じて常夏の気候となり、平均気温は27℃前後となる。降雨も多く、月平均で約200ミリに及ぶ。

日本からマレーシアへの輸送、特に海上輸送は赤道を越えなければならず、品質管理上では、温度変化を十分に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が可能であるが、その設備のない一般的に使われるコンテナの場合、その温度変化は非常に興味深い点になる。

真夏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、以下のことが見えてきた。

「海上は比較的涼しい」

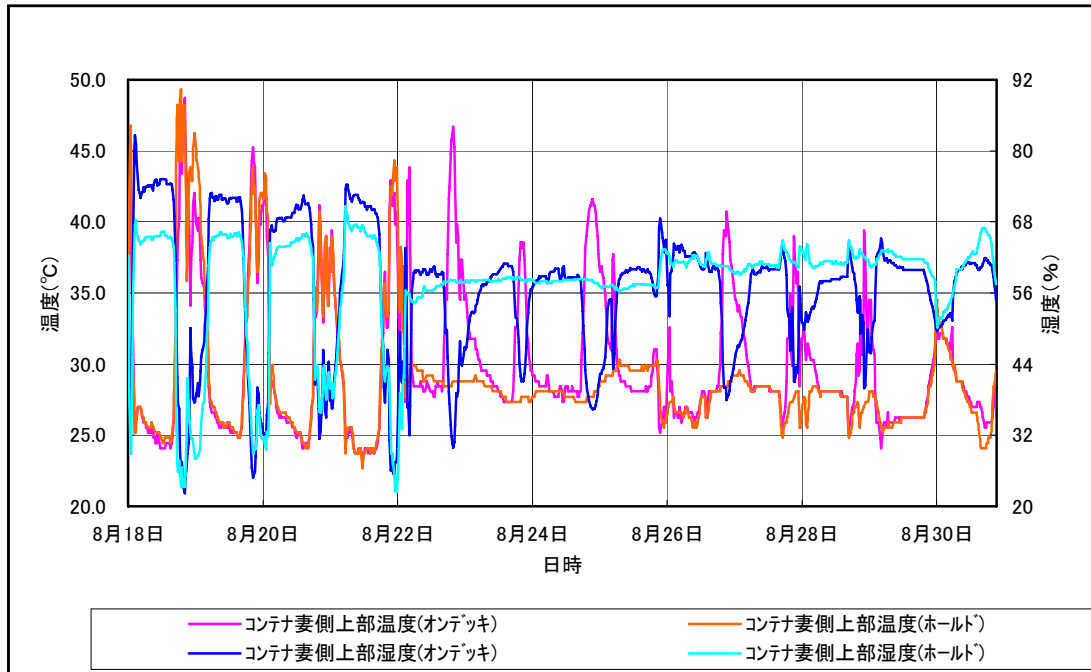
コンテナが船の上に積まれて日光が当たる場合（P.96【図5-2】）のオンデッキといわれるデータ）、洋上にある8月20日以降、赤道を越える8月30日にまで、日光の影響で昼間は暑くなる傾向にある。昼間の時間帯は、毎日40℃近くまで上昇しそして下降するパターンを繰り返す。一方、日光が当たらない船の内部に積まれた場合（P.96【図5-2】）のホールドといわれるデータ）、日光の影響は少なくなり、出航時までの熱が放射される8月22日以降、35℃までに上がることはない。甲板の上に積まれなければ、赤道直下においても35℃以上にはならないことになる。

「暑い、陸上でのコンテナ詰め作業」

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温度変化である。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45℃近くにまで温度は上昇する。データからは、この温度は赤道直下を通過する際の温度より高いことになる。

すなわち、日本での積み替え作業による温度変化（上昇）に耐え得る貨物ならば、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、温暖化が進み近年では日本も7月・8月は猛暑となる。さらに日本の場合は、舗装化やコンクリート化が進んでいるので、酷暑状況になっているのが現状である。

【図5-2】神戸から赤道までのコンテナ内の温度変化



2. 温度帯管理ができる業者

マレーシアでは、数多くの輸送事業者（特に中堅企業を中心）が包括的な国内貨物運送サービスを提供している。

彼等の業務は主に、コンテナ運送、貨物輸送、倉庫、燃料供給、流通関連サービス、港湾通関手続、コンテナ修理、リース、メンテナンス等のサービスとなる。さらに、大手の事業者になるとその多くは、代理店のネットワークを通じ、そして海外の事業者と協業体制を組み、世界的な輸送サービスを提供している。

食品類の国内輸送に関しては、主に地元の事業者が請け負っている。彼等は冷凍車両を持ち品質管理を行い、かつ車両品質に対しても十分に気を遣っている。日本からの産品は、需要の関係で首都クアラルンプールに到着することが多いが、そこから他の州への輸送に関しても、コールドチェーンを構築し対応している。また、市場で日本の産品を取り扱う商社や卸売業者そして実際に顧客に販売する小売店やレストランも管理を徹底し、搬入された貨物を保冷倉庫で保管し、そこから配送や店頭への商品出しを行っている。

地元の輸送業者のサービスレベルは、日系フォワーダーそして日系小売業者からも総体的に評価されているのが現状である。熱帯雨林気候での食品輸送なので、以上の管理能力が無い輸送業者は、当然その資格が無いと言えるだろう。