

第3章. 原産地規則及び原産地手続

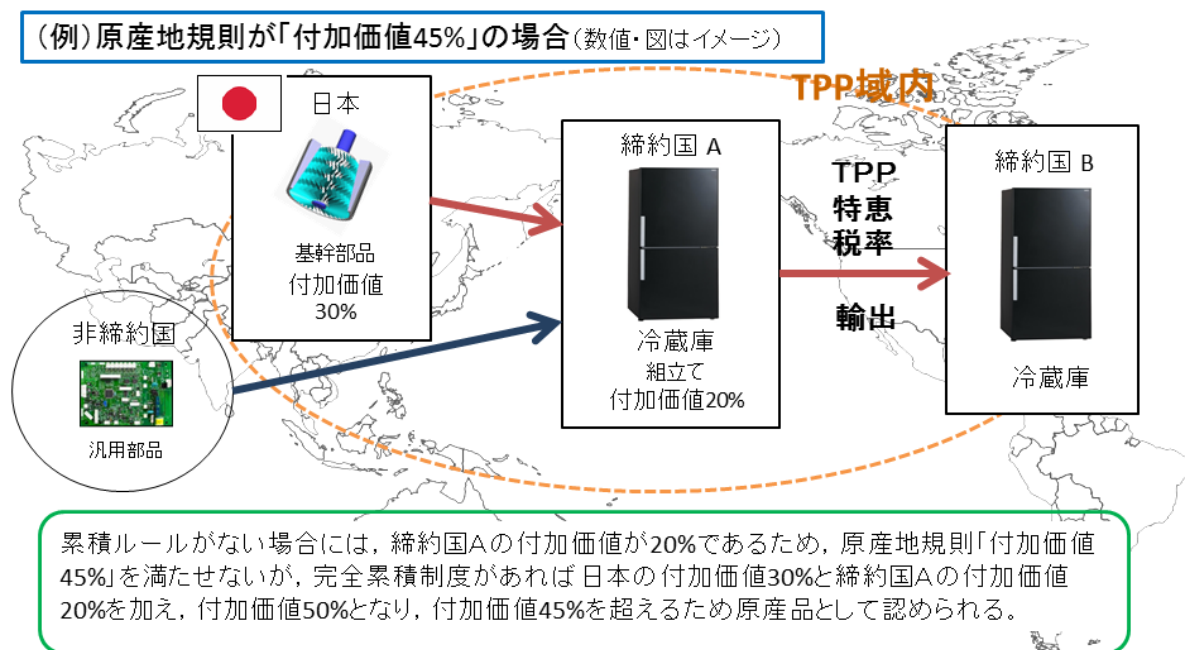
輸入される製品について、関税の撤廃・引下げの関税上の特惠待遇の対象となるTPP域内の原産品として認められるための要件及び特惠待遇を受けるための証明手続等を定める。

本章のルールにより、例えば以下のようなメリットが考えられる。

- (1) TPP特惠税率の適用が可能な12か国内の原産地規則の統一（事業者の制度利用負担の緩和）
- (2) 輸出者、生産者又は輸入者自らが原産地証明書を作成する制度の導入（貿易手続の円滑化）
- (3) 完全累積制度の実現

TPP協定においては、複数の締約国において付加価値・加工工程の足し上げを行い、原産性を判断する完全累積制度を採用。日本が締結済みのEPAにおいても、メキシコ、ペルー等で完全累積制度を採用している。

(参考)「完全累積制度」概念図



- (4) 広域FTA化による原産品輸送の容易化（立証負担の緩和）

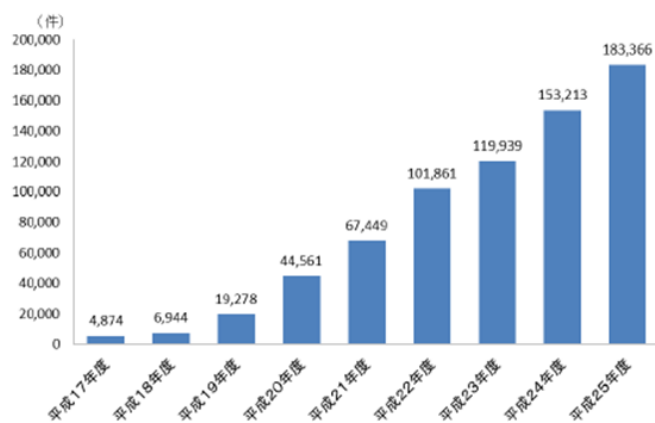
二国間のFTAにおいては、製品の輸送の際に第三国を経由した場合には、当該貨物の原産性が維持されているか否かについて輸入国税関に対し立証する負担がある。一方で、TPPは全ての締約国を一つの領域とみなす広域FTAであり、全ての締約国の領域内を移動する限りにおいては、貨物の原産性が維持されることになる。

なお、自動車の原産地規則について、完成車については、控除方式による付加価値基準を用いる場合は55%となっている。また、その場合における特定の部品7品目（注）については、協定上明記された加工工程のどれか一つでもTPP域内で行われれば原産性が付与される制度が導入されている。

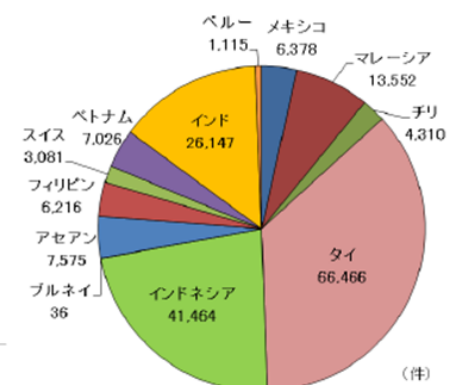
自動車部品については、基本的には、関税分類変更基準と付加価値基準の選択制であり、控除方式による付加価値基準の場合は、品目に応じて45%～55%となっている。また、この控除方式による付加価値基準の場合に45%を超える分については、構成部品について協定上明記された加工工程のどれか一つでもTPP域内で加工されれば、原産性が付与される。

（注）強化ガラス、合わせガラス、乗用車用車体、貨物自動車等の車体、バンパー、ドア、車軸

EPAに基づく特定原産地証明書の発給件数の推移



国別発給件数(平成25年度)



出典：経済産業省資料