

タイ～ミャンマー南部における越境物流
システムに係る実証実験による調査

報告書

平成 28 年 3 月

国土交通省 総合政策局国際物流課

委託先：山九株式会社

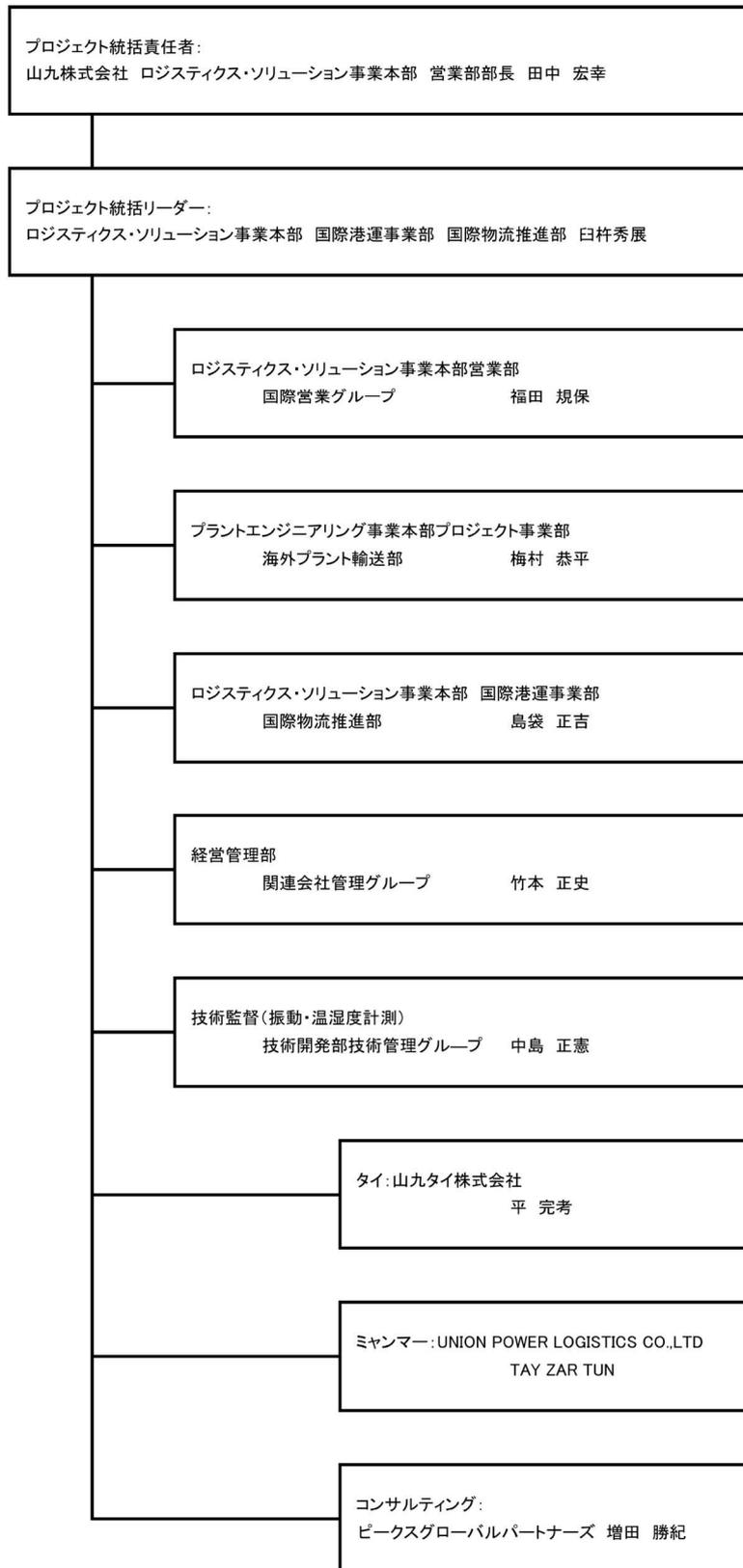
《目次》

略語表.....	ii
体制図.....	iii
第1章 本調査研究の概要.....	1
1-1. 背景と目的.....	1
1-2. 本調査研究の調査内容.....	2
第2章 対象地域の経済社会の現状に関する分析.....	4
2-1. 概況.....	4
2-2. 社会経済指標.....	10
第3章 物流システムに係る現状調査及び需要・市場調査.....	17
3-1. 対象地域における現在の市場調査分析.....	17
3-2. 実地調査による今後の需要・市場に係る見通し.....	28
3-3. 実地調査による懸念事項の把握.....	32
第4章 タイ・ミャンマーにおける物流の現状に関する分析.....	33
4-1. 対象地域における物流事情.....	33
4-2. 対象地域における物流に係る取組状況と動向の把握.....	39
4-3. 対象地域における物流に関する問題意識の整理.....	46
第5章 対象地域における実証実験の結果分析と課題抽出.....	49
5-1. 実証実験に係る情報の整理.....	49
5-2. ミャンマー国内向け輸出入に係るプロセス・通関業務の把握.....	70
5-3. トランジット輸送に係るプロセス・通関業務の把握.....	82
5-4. ハード・ソフトインフラ整備状況の把握.....	95
5-5. 物流システム案の課題とまとめ.....	100
第6章 全体総括と今後の方向性・提言.....	101
第7章 陸上輸送振動加速度計測結果報告.....	104
参考文献.....	120
巻末資料	

略語表

略語	英名	和名
MOC	Ministry of Commerce	商務省
MOT	Ministry of Transport	運輸省
MOF	Ministry of Finance and Revenue	財務省
MICB	Myanmar Investment & Commercial Bank	ミャンマー投資商業銀行
MEB	Myanmar Economic Bank	ミャンマー経済銀行
MOBA	Ministry of Border Affairs	国境管理局
KNU	Karen National Union	<p>カレン民族同盟</p> <p>① ミャンマーの反政府運動政治組織</p> <p>② ミャンマー反政府組織としては最大規模</p> <p>③ KNLA(カレン民族解放軍)を結成している。</p> <p>④ タイ・ミャンマー国境地帯に根拠地を設営し支配領域を確保し国境付近で KNU TAX 徴収、タイとの貿易を主な収入源にしている。</p>

プロジェクト業務実施体制図



第1章 本調査研究の概要

1-1. 背景と目的

現在、アセアンでは2015年末にASEAN経済共同体の発足を受け、域内の関税撤廃、物流サービスの域内自由化等、域内の連結性に向けて議論が進められている。

特に、近年、安価で豊富な労働力や立地の利便性を背景に、ミャンマーが生産拠点として注目されている中、「東西経済回廊」の整備により、メコン地域産業の中心であるタイとの間での越境陸路輸送が可能となったため、同区域の越境輸送への関心がますます高まっている。

また、ミャンマー南部ダウエイでは、東南アジア最大規模の「ダウエイ経済特区」の開発が見込まれ、2015年、日本・ミャンマー・タイの三か国の首脳により、日本政府も当該特区の開発に参加することが合意されたところである。

「ダウエイ経済特区」は、タイを中心としたメコン地域産業とインド・中東・アフリカの市場を結ぶ産業拠点として期待されており、当該特区の開発に伴い、今後タイーミャンマー間において更なる物量の拡大が見込まれる。

上記のような背景を踏まえ、今後、同区間において、販路拡大や物流コスト削減を期待する日系企業も多数進出することが見込まれるため、品質管理、迅速性及び効率性を有する我が国の質の高い物流システムを同地域に提供することが求められる。

このため、本調査では、ダウエイにより近い、タイーミャンマー南部における新たな陸上物流ルートであるプーナムロン（タイ）～ティキ（ミャンマー）間ルートの開発、及び同国境を拠点とした貨物ターミナルによる総合物流システムの実現に向けて、実証的な運行の実施等により、同システムの効果や課題等を具体的に調査・分析するとともに、関係諸国の理解を深めることにより、同システムの形成・促進を図ることとする。

調査対象地域：タイ～ミャンマー～インド間を結ぶ物流ルート

1-2. 本調査研究の調査内容

調査内容

I. 対象地域の経済社会の現状に関する分析

(i) 概況

マクロ的視点を取り入れるため ASEAN 諸国の概況を述べたのち、本調査の焦点であるミャンマー連邦共和国（以下、ミャンマー）の歴史的背景及び近年の政治的動向について言及する。

(ii) 社会経済指標

ASEAN 諸国の社会経済に関するマクロデータを各国統計局、IMF、World Bank 資料より取りまとめ、地域におけるミャンマーの位置づけを把握する。

II. 物流システムに係る現状調査及び需要・市場調査

(i) 対象地域における現在の市場調査分析

これまでの貿易データを業種別に整理し、対象ルートにおける現在の市場調査分析を行う。

(ii) 実地調査による今後の需要・市場に係る見通し

対象ルートにおいて今後想定されるマーケットや今後の見通しを実地調査により整理・把握する。

(iii) 実地調査による懸念事項の把握

実地調査を基に抽出された、対象ルートに係る懸念事項を整理・把握する。

III. タイ・ミャンマーにおける物流の現状に関する分析

(i) 対象地域における物流事情

対象地域における物流の現状（ハード・ソフトインフラ）を、既存オープンデータや既存研究等を基に把握し、マクロ的視点から俯瞰する。

(ii) 対象地域における物流に係る取組状況と動向の把握

対象地域の物流に係る取組状況（通関・港湾事情）を、既存オープンデータや既存研究を基に把握し、ミクロ的視点から分析する。

(iii) 対象地域における物流に関する問題意識の整理

以上の項目を踏まえて対象地域における物流に関する問題点を抽出し、整理する。

IV. 対象地域における実証実験の結果分析と課題抽出

(i) 実証実験に係る情報の整理

今回の実証実験で使用されたルートと競合ルートの比較、現地の写真と定性情報を基にした道路インフラ状況の把握など、関連情報を整理する。

(ii) ミャンマー国内向け輸出入に係るプロセス・通関業務の把握

ミャンマー国内向け輸出入における実証実験を基に、実地での輸送プロセス・通関業務を整理する。

(iii) トランジット輸送に係るプロセス・通関業務の把握

トランジット輸送における実証実験を基に、実地での輸送プロセス・通関業務を整理する。

(iv) ハード・ソフトインフラ整備状況の把握

実証実験を通じて明らかにされた、対象ルートにおけるハード・ソフトインフラの整備状況を把握し、課題を抽出する。

(v) 物流システム案の課題とまとめ

前項で抽出された課題を基に、今後実現されるべき新たな物流システム案における課題の明確化とまとめを行う。

V. 全体総括と今後の方向性・提言

調査内容Ⅲで洗い出された、既存資料に基づいた調査地域における物流の課題と、IVでまとめられた今回の実証実験で顕在化した課題とを総括し、今後同地域が目指していくべき方向性の明確化と提言を行う。

VI. 実証実験における技術調査分析

実証実験の際に行われた技術調査分析の結果を基に、対象ルートの道路整備状況が貨物に与える影響を可視化する。

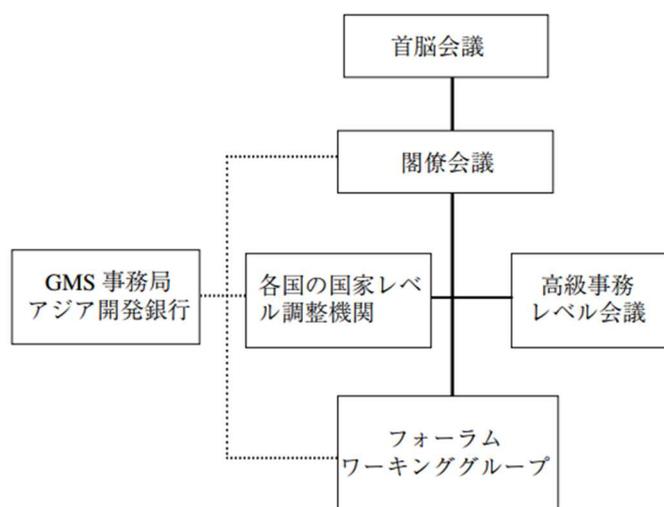
第2章 対象地域の経済社会の現状に関する分析

2-1. 概況

◎GMS プログラム

1992年よりアジア開発銀行（ADB）の支援を受け、カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム・タイ・中国（雲南省と広西チワン族自治区）の6か国は大メコン圏経済協力開発プログラムを進めている（以下、GMS プログラム。Greater Mekong Sub-region: 大メコン圏）。同プログラムの中心となっているのが道路整備計画であり、現在では「南北経済回廊」、「東西経済回廊」、「南部経済回廊」を中心として輸送インフラ整備が進められている（輸送ルートの詳細は第4章を参照）。

GMS プログラムの組織は、3年に1度行われる首脳会議（サミット）を頂点に、毎年行われる閣僚会議、高級事務レベル会議、フォーラム・ワーキンググループの4つから構成されており、加盟国の自主性（オーナーシップ）の下に運営されている。また、各国の国家レベル調整機関が GMS プログラムと各国の開発計画の調整を行っている（図表1、2参照）。



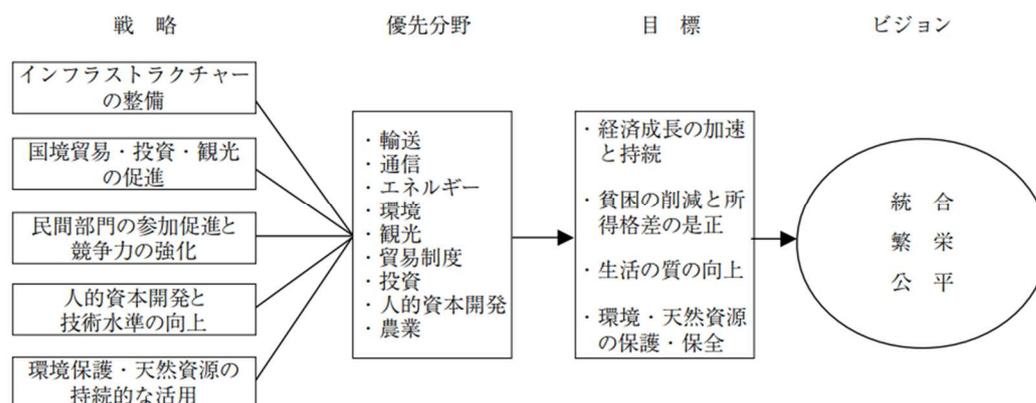
図表1 GMS 組織構造*¹

*¹大泉啓一郎 (2008)p. 9

国名	調整機関
カンボジア	開発評議会/Council for the Development of Cambodia
中国	国際部/International Department, 財務省/Ministry of Finance
ラオス	外務部/Department of Foreign Affairs
ミャンマー	海外経済関係部/Foreign Economic Relations Department, 国家計画経済発展省/Ministry of National Planning and Economic Development
タイ	国家経済社会開発委員会/National Economic and Social Development Board
ベトナム	海外経済関係部/Foreign Economic Relations Department, 計画投資省/Ministry of Planning and Investment

図表 2 各国調整機関*²

GMS プログラムの枠組みは、2002 年 11 月にカンボジア・プノンペンで行われた第 1 回 GMS 首脳会議にて採択された「GMS プログラム 10 カ年戦略的枠組み」を基に形成されている。同プログラムは、メコン地域の統合・繁栄・公平という共通ビジョンを掲げていて、その下で①経済成長の加速と持続、②貧困の削減と所得格差の是正、③生活の質の向上、④環境・天然資源の保護・保全という 4 つの目標と、①輸送、②通信、③エネルギー、④環境、⑤観光、⑥貿易制度、⑦投資、⑧人的資本開発、⑨農業からなる 9 つの優先分野を有している。



図表 3 GMS プログラム 10 カ年戦略的枠組み*³

*³ 春日尚雄(2013) *³ 大泉啓一郎(2008)p. 10

今回の実証実験の性質上、「輸送」に係る分野に目を移すと GMS プロジェクトの支援機関である ADB は以下のような輸送ルートの発展段階を想定している。それによると、ハードインフラの整備からスタートした経済回廊構想は、効率的な国境手続きや越境物流サービス、ルート沿いの都市における官民共同の発展を経て完成すると想定されている。

この経済回廊の構想は、波及効果の大きい主要幹線道路開発を軸として開発プロジェクトや融資を行い、同時並行で通信整備や工業団地設営など、関連性の高い近隣のセクター開発をも進めていくところにある。現時点では、当初のスケジュールから大幅に遅れていると言わざるを得ないが、このようなメコン地域における輸送ルートの整備は、ASEAN が目指している「単一の市場と生産基地」という目標に沿ったものであり、今後整備が進展していくにつれ外国資本による直接投資がますます増加し、域内生産ネットワークが構築されていくということは間違いないであろう。

ステージ	回廊のタイプ	構成
1.	輸送回廊	ハードインフラ
2. (2011 年までに)	輸送と貿易円滑化回廊	越境貨物輸送と効率的な 国境手続きの実施
3. (2014 年までに)	物流回廊	より広範囲の国境以外の貿易円滑化と 発展した越境物流サービス
4. (2016 年までに)	都市開発回廊	進歩した経済インフラとルート沿いの 都市における官民共同による発展
5. (2018 年までに)	経済回廊	民間投資の増加と完成された 生産ネットワーク構築

図表 4 ADB の考える輸送ルートの発展段階*⁴

◎ASEAN 経済共同体 (AEC)

2007 年 11 月に行われた第 13 回 ASEAN 首脳会議では、2015 年までの目標と行動計画を定めた「AEC ブループリント」が提示された。それによると、4 つの戦略目標として、①単一の市場と生産基地、②競争力のある経済地域、③公平な経済発展、④グローバル経済との統合、が掲げられた。

また、2010 年 10 月の第 17 回首脳会議では、ブループリントにおけるハードインフラストラクチャー計画の脆弱性や、行動計画の実施遅れによる新たな

*⁴ (出所) JICA・パデコ(2011)『メコン地域における物流促進のための通関業務の改善にかかる調査』JICA, chapter2 p. 17。(原資料) ADB、Arjun Goswami 氏のプレゼンテーション資料。

アジェンダ策定の必要性などの理由から、「ASEAN 連結性マスタープラン」(Master Plan on ASEAN Connectivity) が出され、①物的連結性 (Physical Connectivity)、②制度的連結性 (Institutional Connectivity)、③人的連結性 (People-to-People Connectivity) の 3 つの面で連結性を高めることが述べられた。

1. 物的連結性

- ① ASEAN 高速道路網(AHN)の完成
- ② シンガポール昆明鉄道プロジェクトの完成
- ③ 効率的で統合された内陸水運の創設
- ④ 統合され、効率的で競争力のある海運システム
- ⑤ ASEAN を東アジアの輸送ハブとする統合され継ぎ目のないマルチモダル輸送システムの創設
- ⑥ ASEAN 加盟各国における ICT インフラストラクチュアとサービスの開発加速
- ⑦ ASEAN エネルギーインフラストラクチュアプロジェクトにおける制度的課題の解決の加速

2. 制度的連結性

- ① 輸送円滑化に関する 3 つの枠組み協定の全面的な実施
- ② 国家間の旅客の陸送円滑化イニシアチブの実施
- ③ ASEAN 単一航空市場の発展
- ④ ASEAN 単一海運市場の発展
- ⑤ 商品貿易障壁の除去による ASEAN 域内の物品の自由な移動の加速
- ⑥ 効率的で競争力のある物流セクターの発展加速
- ⑦ 貿易円滑化の大幅な改善
- ⑧ 国境管理能力の向上
- ⑨ 公平な投資ルールにより ASEAN 域内外からの外国投資への開放の加速
- ⑩ 遅れた地域の制度的な能力の強化と地域および局地の政策協調の改善

3. 人的連結性

- ① ASEAN 域内の社会経済的な理解の深化
- ② ASEAN 域内の人の移動の促進

図表 5 ASEAN 連結性マスタープラン概要*⁵

図表 5 で示されているように、①物的連結性に関しては、高速道路・鉄道・海運、ICT インフラ等、物的に欠如している部分に焦点があてられた。②制度的連結性では、複雑な通関業務といった非関税装置 (NTBs) の除去や基準の統一、

*⁵ 石川 幸一 (2012)p.104

単一の航空・海運市場の実現に関して述べられている。③人的連結性に関しては、加盟国間での相互理解を深化することで人の動きを活発化させようという狙いが掲げられている。具体的には、ビザの緩和や相互承認協定（Mutual Recognition Agreement）を進展させるなどの動きがある。

これらの行動計画を基に ASEAN 加盟国間での協調が行われ、2015 年末には、域内の自由貿易化や市場統合などを通じて成長加速を目指す広域経済連携の枠組み ASEAN 経済共同体（AEC：ASEAN Economic Community）が発足した。域内人口は欧州連合（EU）を上回る計 6 億 2000 万人を有し、域内総生産は 2 兆 5000 億ドル（約 300 兆円）にも達する巨大な経済圏が誕生した。

現時点では、ハード・ソフトインフラにおける開発目標は大幅に遅れを取っているが、先に述べた 6 か国によるサブリージョナル（局地）的な GMS プログラムと、10 か国による ASEAN 全域の AEC 発足により、今後も同地域で協調的な開発プロジェクトが進展していくとみられ、計画の実施が進むにつれ域内での経済活動は強まっていくであろう。

◎ミャンマー

以上の開発計画が進展していくにつれ、今後外国企業による域内直接投資は増加していくものとみられているが、その中でも特に注目を集めているのが、今回の実証実験でも対象地域の一部として取り上げられているミャンマーである。

かつてビルマ式社会主義を掲げていたことにより長年事実上の鎖国状態であったミャンマーは、近年は軍事政権による民主化抑圧もあり国際社会から経済制裁を受けていた。そのため、半世紀にもわたり外国との断絶を続けていたが、2011 年に文民政権が成立し国際社会による制裁が緩和されると、アジア最後のフロンティアとして注目を集めるようになった。

この章では、ASEAN で存在感を増しつつあるミャンマーの基本データ、歴史的背景及び近年の政治的動向を紹介し概略をつかみたい。

正式名称は、「ミャンマー連邦共和国 (Republic of the Union of Myanmar)」と言い、首都はネピドーに置かれている。外務省のデータによると、人口は 2014 年時点で 5141 万人、そのうちビルマ族が総人口の約 70% を占め、その他数多くの少数民族を抱える多民族国家である。公用語はミャンマー語が採用されており、国民の約 90% が仏教徒である。

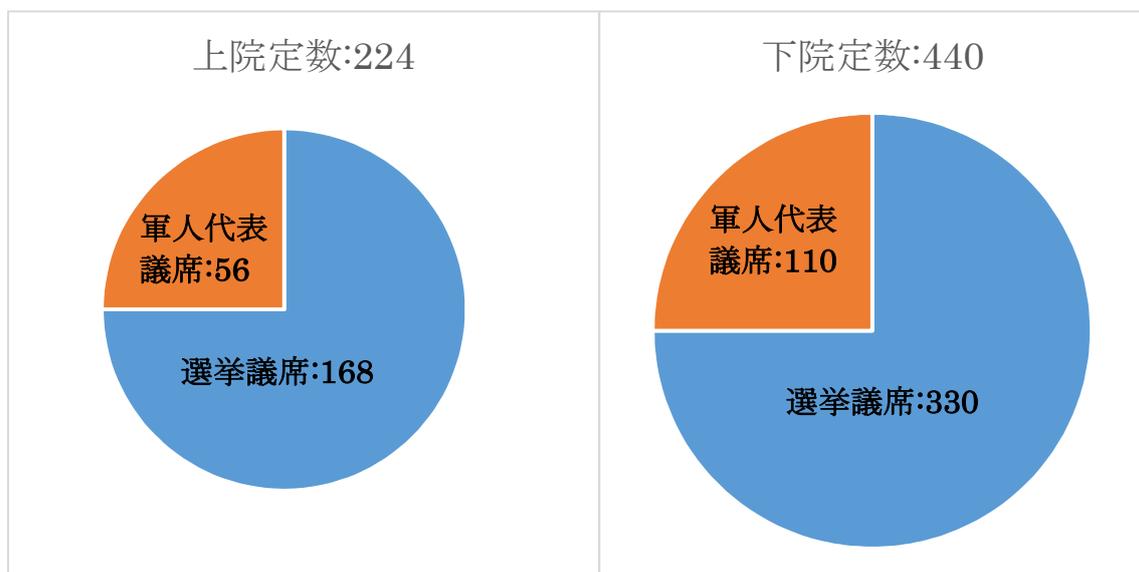
諸部族割拠時代を経て 11 世紀半ば頃に最初のビルマ族による統一王朝（パガン王朝、1044 年～1287 年）が成立。その後、タウングー王朝、コンバウン王朝等を経て、1886 年に英領インドに編入され、1948 年 1 月 4 日に独立した*⁶。

*⁶ 外務省 HP より引用。 <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/myanmar/data.html>

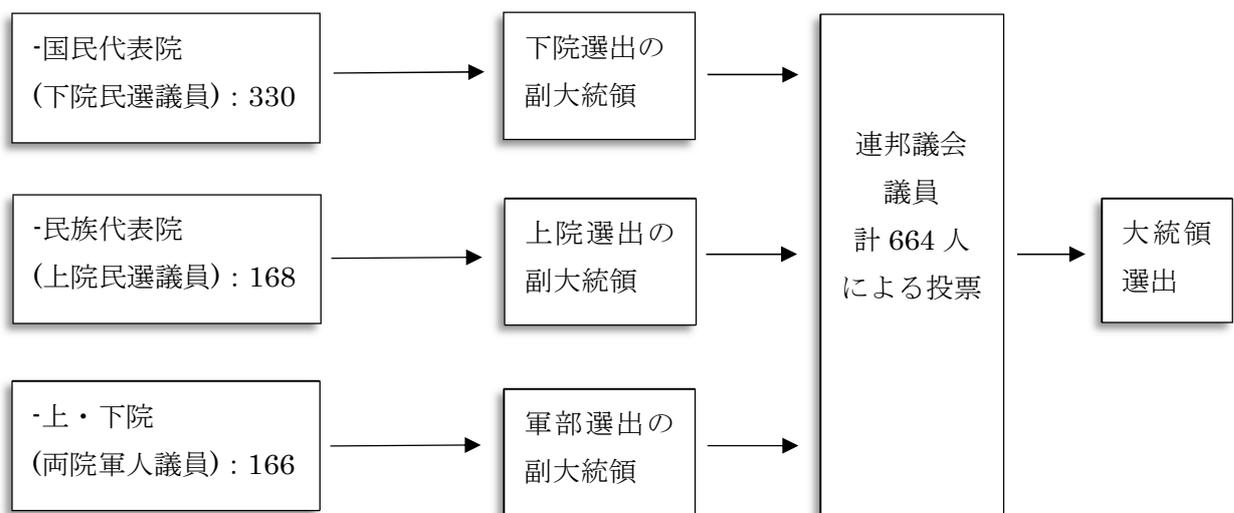
議会は上院（民族代表院）と下院（国民代表院）の 2 院制となっており、上院

の定数は 224（選挙議席:163、軍人代表議席:56）で下院の定数は 440（選挙議席:330、軍人代表議席:56）である。

ミャンマーの政治体制は大統領制かつ共和制であり、大統領の選出は立法府の総選挙で選出された、連邦議会の総議員から構成される選挙人団によって行われる。選挙人団は、いわゆる下院にあたる①国民代表院議員と、上院にあたる②民族代表院議員、③それぞれの議会に帰属する軍人議員、の 3 つのグループに分かれる。その後、各グループのそれぞれが、連邦議会議員または議員以外から 1 名の副大統領を選出し、計 3 名の副大統領の中から大統領選挙人団（連邦議会の総議員）が 1 名の大統領を投票により選出する。



・大統領選出プロセス



近年の政治動向としては、2015年11月8日に実施された総選挙でアウン・サ

ン・スー・チー党首率いる国民民主連盟（NLD：National League for Democracy）が、軍系の与党の連邦団結発展党（USDP：Union Solidarity and Development Party）に対して圧勝を収めた。NLD は改選議席のうち、民族代表院（上院）で 80%、人民代表院（下院）で 78%の議席を獲得したことにより大統領の指名権を確実にし、長年続いてきた軍部による支配がこれで終わることとなる。

ミャンマーの現行憲法では、配偶者や子などに外国人がいる人物の正副大統領就任を阻む規定があるため、スーチー氏は次の大統領になれないことが確定している。次期大統領はスーチー氏側近のティンチョー氏が就任するとみられ、ポストに就くかどうかは不明ではあるが、スーチー氏は自身が何らかの形で実権を担っていくことを公言している。

2-2. 社会経済指標

1) 名目 GDP

世界の名目 GDP における ASEAN の割合は 3.2%である。また、ASEAN の名目 GDP のうちインドネシアが 1/3 超を占めており、ミャンマーは 643 億米ドルで ASEAN 全体の 2.6%を占めている。

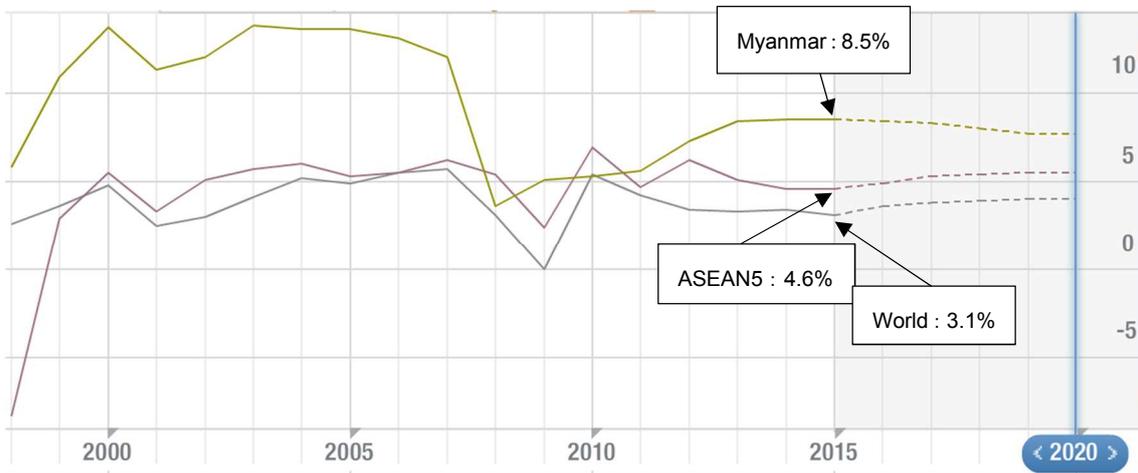
(2014年)	億米ドル	構成比(%)	
		対世界	ASEAN内
ブルネイ	171	0.0%	0.7%
カンボジア	168	0.0%	0.7%
インドネシア	8,885	1.1%	35.3%
ラオス	120	0.0%	0.5%
マレーシア	3,381	0.4%	13.4%
ミャンマー	643	0.1%	2.6%
フィリピン	2,848	0.4%	11.3%
シンガポール	3,079	0.4%	12.2%
タイ	4,048	0.5%	16.1%
ベトナム	1,862	0.2%	7.4%
ASEAN	25,205	3.2%	100.0%
世界	778,451	100.0%	

図表 6 ASEAN 各国の名目 GDP (2014 年) *7

*7 World DataBank を基に作成

2) GDP 成長率

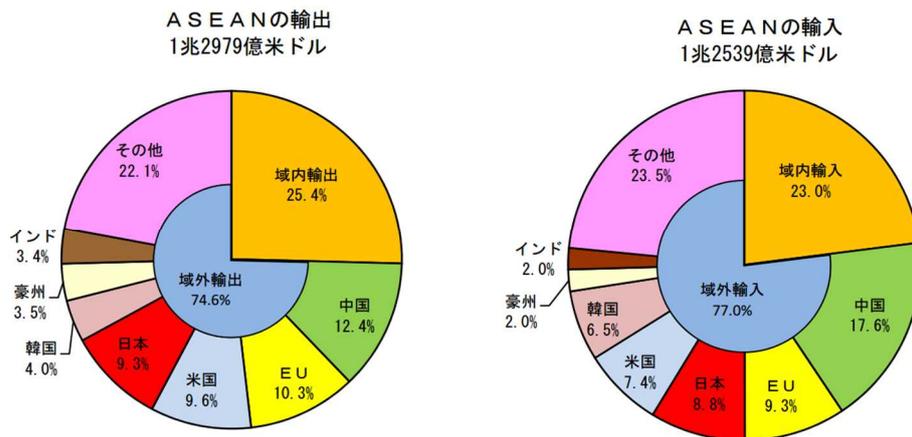
図表7は、IMF World Economic Outlook のデータを基に GDP 成長率の推移をグラフであらわしたものである。これによると、世界平均が 3.1%、ASEAN 5 (Indonesia, Malaysia, Philippines, Thailand, Vietnam) が 4.6%であるのに対し、ミャンマーは ASEAN 全加盟国の中で最も高い 8.5%の成長率を誇っている (2015 年)。



図表7 GDP 成長率の推移*⁸

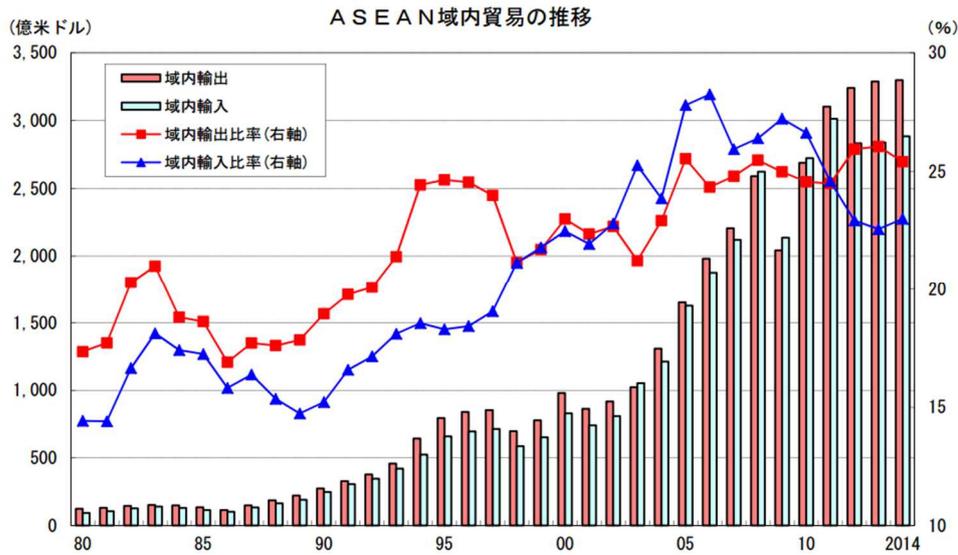
3) 貿易

市場が拡大している ASEAN では、2014 年の輸出入はともに約 1/4 が域内貿易となっており、また、図表9が指し示すように増加傾向が続いている。このことは、工業製品分野において水平分業が進展していることを意味しており、AEC 発足に伴い関税撤廃や通関業務の簡易化が行われれば、今後取引のボリュームはますます増加していくとみられる。



図表8 ASEAN の輸出入 *⁹

*⁸ IMF World Economic Outlook を基に作成。 *⁹ (出所)外務省(2015)「目で見るASEAN」



図表 9 ASEAN 域内貿易の推移*₁₀

3) 人口

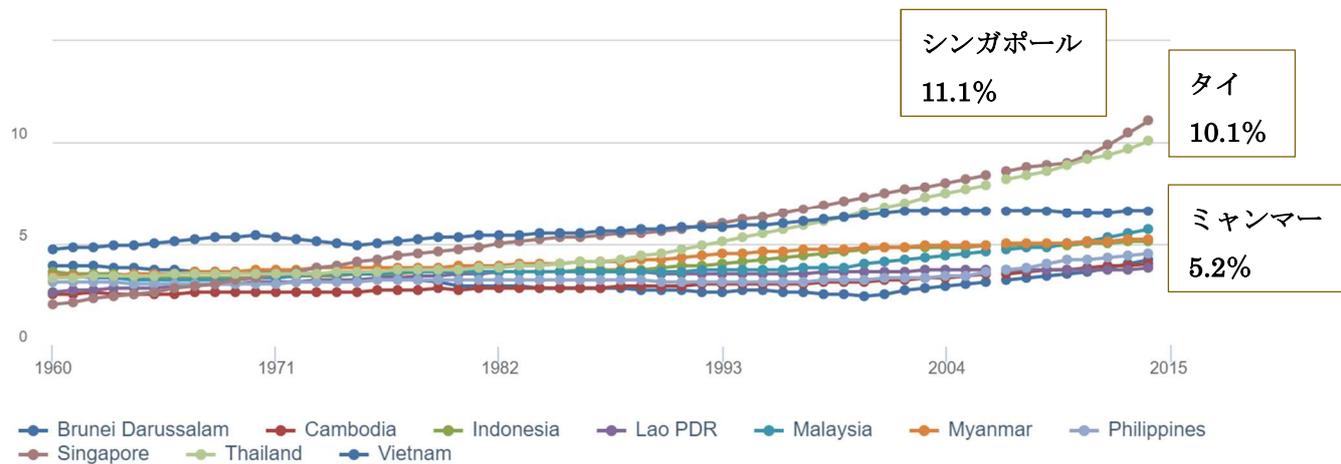
(2014年)	人口(万人)	構成比(%)	
		世界	ASEAN内
ブルネイ	41	0	0.1
カンボジア	1,532	0.2	2.5
インドネシア	25,445	3.5	40.8
ラオス	668	0.1	1.1
マレーシア	2,990	0.4	4.8
ミャンマー	5,343	0.7	8.6
フィリピン	9,913	1.4	15.9
シンガポール	546	0.1	0.9
タイ	6,772	0.9	10.9
ベトナム	9,073	1.2	14.6
ASEAN	62,329	8.6	100

図表 10 ASEAN の国別人口と人口割合 (2014年)*₁₁

2014年のASEANにおける総人口は約6億2300万人であり、そのうちの約4割をインドネシアが占める。ミャンマーは5343万人を有し、域内では8.6%の割合を占めており、一定の人口規模を誇っていることがうかがえる。

*₁₀ (出所) 外務省(2015)「目で見るASEAN」 *₁₁ World DataBankを基に作成。

4) 年齢階層別人口



図表 11 ASEANにおける高齢者人口割合推移 (1960～2014年)*12

近年、日本や韓国などアジア各国で高齢化の波は押し寄せており、それはASEANにとっても例外ではない。域内で一足早く経済成長を果たしたシンガポール、タイは順調に高齢化の一途をたどっており、総人口に占める高齢者（65歳以上）が占める割合は、2014年でそれぞれ11.1%、10.1%となっている。一方、ミャンマーにおける高齢者人口割合は2014年時点で5.2%に留まるが、その数値は着実に伸びてきており、日本ミャンマー交流協会によると、2050年には60歳以上が全人口の21.4%に達するといわれている。

(単位:万人)	2000年	2010年	2015年	2020年(予)	2010-20増加率
ブルネイ	15	20	21	23	17.9%
カンボジア	577	797	880	956	19.9%
インドネシア	9,969	11,802	12,690	13,496	14.3%
ラオス	246	317	357	394	24.3%
マレーシア	989	1,198	1,323	1,450	21.0%
ミャンマー	2,415	2,797	2,992	3,140	12.3%
フィリピン	3,097	3,871	4,370	4,898	26.5%
シンガポール	201	280	300	314	11.8%
タイ	3,482	3,940	4,100	4,200	6.6%
ベトナム	4,190	5,168	5,565	5,810	12.4%
ASEAN	25,183	30,193	32,599	34,682	14.9%

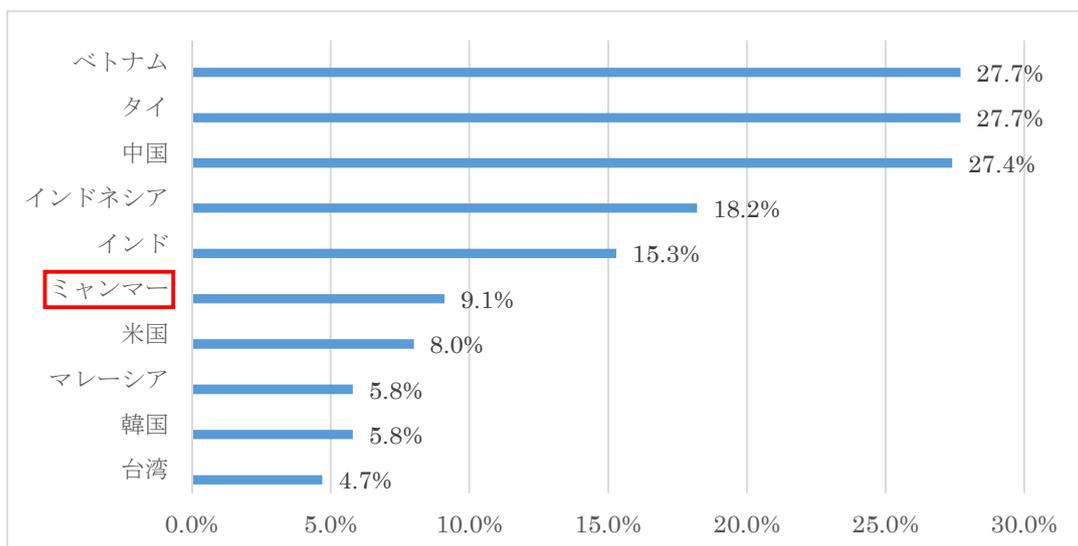
図表 12 ASEANの労働人口推移*13

*12 World DataBankより作成。 *13 ILO労働人口統計より作成

ミャンマーの労働人口(15~64歳)は、国際労働機関(ILO)によると約3000万人いると推定されている。2020年までに2010年比12.3%の増加が見込まれているが、ラオス(24.3%)やフィリピン(26.5%)などに比べるとその率は決して高いとは言えないため、ミャンマーにおける労働資本投下による経済成長、いわゆる「人口ボーナス」は他国に比べそれほど大きくないと推定される。また、経済開発協力機構(OECD)によると、ミャンマーの10-64歳の層の比率は2017年より低下し始めるとのデータもあり、比率低下の開始が2020年と推定されているベトナムや2021年のインドネシアよりも、製造業における外国投資家・企業にとっての相対的な有利性は低いと考えられている。

5) 日本企業の進出状況

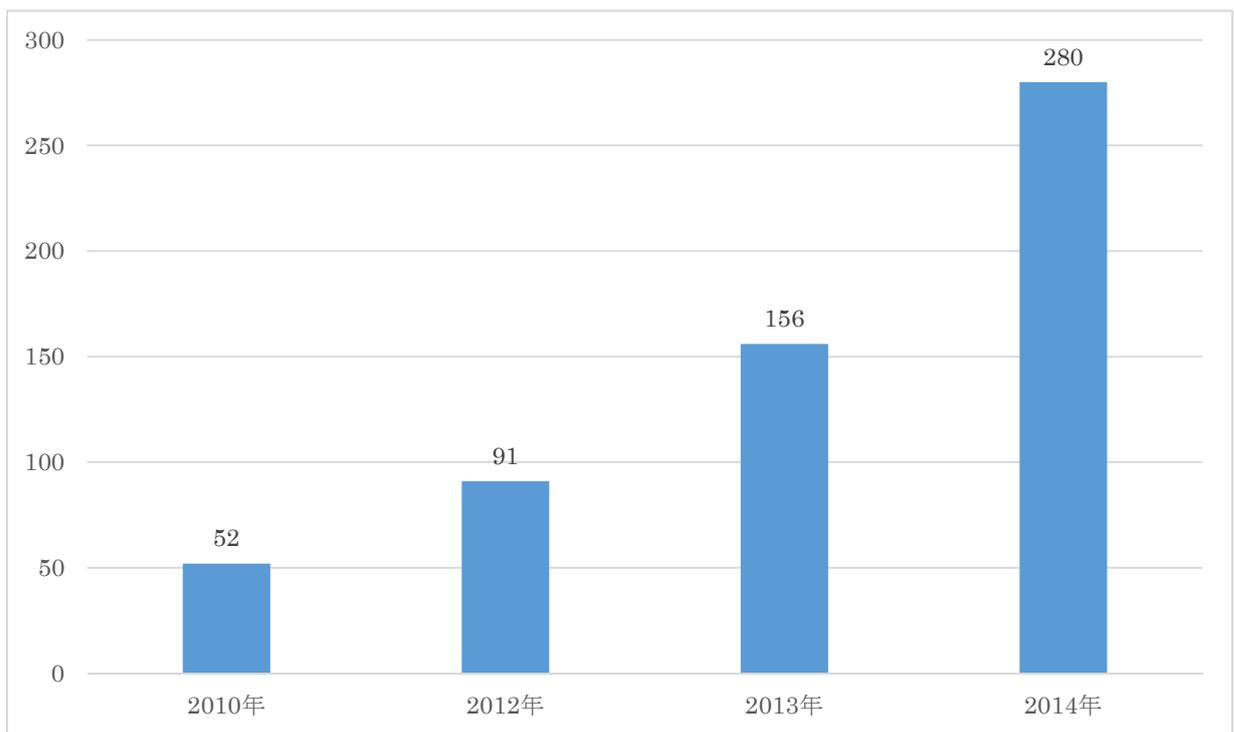
労働人口に関わるデメリットは確かに存在するが、2011年3月に軍事政権の解除に伴ってテイン・セイン文民政権が発足し、外資開放と経済自由化に向けて前進するミャンマーは、「アジア最後のフロンティア」として多くの日系企業による直接投資を引き付けている。図表13は、2012年9月に経済産業省近畿経済産業局が、関西地域に本社を置く製造業(従業員10名以上)を対象に実施した「2012年度 中小企業の海外展開支援に向けた、関西アジア新興国の地域間における戦略的経済交流促進のための調査結果」をグラフにあらわしたものである。それによると、サンプル数274社のうち9.1%にあたる会社がミャンマーの進出に関心を持っているとの結果が出た。



図表13 直接投資への関心のある国 (N=274) *14

*14 (出所) アジア太平洋研究所 (2013) 「中小企業の東南アジア進出に関する実践的研究」
(原資料) 経済産業省近畿経済産業局 (2013)

先述の調査が行われたのは、文民政権への移行が行われた直後の2012年のことであったが、このような日系企業の対ミャンマー直接投資への関心の高さは、実際に進出を果たした企業数のデータによって裏付けされている。図表14の「ミャンマー進出の日本企業数」によると、2010年時点では52社に留まっていた進出企業数が、2014年には280社にまで増加していることがわかる。民主化後の約4年間で5.4倍に急増していることを鑑みると、今後も安定して日系企業の進出が進んでいくことが予想される。業種別に見ると、「サービス業」が構成比24.6%にあたる69社でトップとなっており、その他にもソフト開発、土木建築サービス、経営コンサルタントなどを中心に各種サービス業者の進出が近年は特にみられる。年売上高別では、「1000億円以上」が65社（構成比25.1%）でトップとなっており、続いて「1億円以上10億円未満」の会社が64社（同24.7%）で僅差の2番につけている。このことは、大企業のみにとどまらず、中小企業も積極的にミャンマー進出に乗り出していることを示している。



図表14 ミャンマー進出の日本企業数*15

*15 (出所) 帝国データバンク

ここで、国際協力銀行(JBIC)が実施した「海外直接投資アンケート調査結果」を基に、どのような要素が日系企業をミャンマーに引き付けているかを明らかにする。図表 15 は、「生産面」「販売面」「インフラ等」の項目別で日系企業にアンケートを取ったものであるが、それによると回答率が高いのは「安価な労働力」と「今後の現地市場の成長性」であり、低賃金の労働力と 5000 万人を超える市場としての魅力が大きいことがうかがえる。

同調査が指し示すように、ミャンマーが他国と比べて高いポイントを獲得しているのは「安価な労働力」のみである。JETRO の調査によると、ヤンゴンにおける製造業労働者の賃金はアジア主要都市の中で最も低く、広州(中国)の 1/6、バンコク(タイ)の 1/5 という低水準である。また、所得水準がミャンマー同様に低いプノンペン(カンボジア)やダッカ(バングラデシュ)と比べても、ヤンゴンの人件費は 2/3 程度の低いレベルに抑えられている。このことは、特に労働集約的な製造業にとって大きな進出のメリットといえる。

項目		インド	インドネシア	中国	タイ	ベトナム	ミャンマー
生産面	優秀な人材	13.6	4.5	8.4	11.6	19.9	9.4
	安価な労働力	33.6	28.6	17.8	28.3	53	69.8
	安価な部材・原材料	6.4	5.9	8.9	9.8	9.9	9.4
	組立メーカーへの供給拠点	20.9	25.5	23.4	27.7	14.6	7.5
	産業集積がある	11.4	9.5	21	35.3	7.9	0
	他国のリスク分散の受け皿	4.1	10	1.4	11	19.2	13.2
	対日輸出拠点	2.3	4.5	8.9	8.1	12.6	5.7
	第三国輸出拠点	12.3	13.6	14	27.7	15.2	11.3
販売面	原材料調達に有利	1.8	3.2	5.6	5.2	4	0
	現在の現地市場規模	31.8	37.3	57	42.2	17.9	11.3
	今後の現地市場の成長性	85	85.5	68.2	54.3	69.5	69.8
インフラ等	現地市場の収益性	7.3	9.5	9.3	11.6	8.6	7.5
	現地向け商品開発拠点	1.4	0.5	4.7	2.3	0.7	0
	インフラが整備されている	0.9	3.2	14.5	27.7	4	0
	物流サービスが発達	0.9	0.9	5.1	13.3	1.3	0
	投資にかかる優遇税制	0	2.3	0.9	19.1	5.3	9.4
	外資誘致政策が安定	0	1.8	0.9	11.6	3.3	3.8
	政治・社会情勢が安定	2.7	4.5	1.9	1.2	11.3	5.7

図表 15 事業展開先として魅力な点*16

*16 国際協力銀行(2014)「海外直接投資アンケート調査結果」

第3章 物流システムに係る現状調査及び需要・市場調査

3-1. 対象地域における現在の市場調査分析

この章では、対象地域における物流の現状及び将来動向について、既存オープンデータや既存研究等を用いて分析を行う。

具体的には、以下の点について整理する。

- タイ、ミャンマー、インド間の貿易データを業種別に整理する。
- 同地域における現状の物流状況の分析と、今後の市場調査分析を行う。

(1) 調査方針

輸出動向を調査するため、タイからインド、ミャンマーへの輸出額ランキングトップ10の企業リストを基に、タイから両国への主要輸出品の動向を調査する。また、全体の輸出動向を調査するために全品目におけるデータも調査する。

1) データソース

UN Comtrade の貿易データを利用。

<<http://comtrade.un.org/data/>>

2) データ

全品目の貿易量推移に関する分析の調査対象期間は2000～2014年。品目別調査では、2000年と2014年のみ抽出。

3) 対象国

タイ、ミャンマー、インドの3か国。

ミャンマー政府が出している貿易データは欠けていることが多いため、「タイ-ミャンマー」「タイ-インド」間におけるデータはタイ、「インド-ミャンマー」間においてはインドのデータを利用した。

4) 品目分類

品目別調査における品目分類は、財務省貿易統計（2016年版）を基に次ページのように行う。

- ◆ Energy
- ◆ Petrochemical
- ◆ Car
- ◆ Electronics

Energy	
第5部 鉱物性生産品	
第25類	塩、硫黄、土石類、プラスター、石灰及びセメント
第26類	鉱石、スラグ及び灰
第27類	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう

Petrochemical	
第6部 化学工業（類似の工業を含む。）の生産品	
第28類	無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物
第29類	有機化学品
第30類	医療用品
第31類	肥料
第32類	なめしエキス、染色エキス、タンニン及びその誘導体、染料、顔料その他の着色料、ペイント、ワニス、パテその他のマスチック並びにインキ
第33類	精油、レジノイド、調製香料及び化粧品類
第34類	せつけん、有機界面活性剤、洗剤、調製潤滑剤、人造ろう、調製ろう、磨き剤、ろうそくその他これに類する物品、モデリングペースト、歯科用ワックス及びプラスターをもととした歯科用の調製品
第35類	たばく系物質、変性でん粉、膠着剤及び酵素
第36類	火薬類、火工品、マッチ、発火性合金及び調製燃料
第37類	写真用又は映画用の材料
第38類	各種の化学工業生産品
第7部 プラスチック及びゴム並びにこれらの製品	
第39部	プラスチック及びゴム並びにこれらの製品
第40部	ゴム及びその製品

Car	
第 17 部 車両、航空機、船舶及び輸送機器関連品	
第 86 部	鉄道用又は軌道用の機関車及び車両並びにこれらの部分品、鉄道又は軌道の線路用装備品及びその部分品並びに機械式交通信号用機器（電気機械式のものを含む。）
第 87 部	鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品
第 88 部	航空機及び宇宙飛行体並びにこれらの部分品
第 89 部	船舶及び浮き構造物

*第 86 部はデータの欠如により除外

Electronics	
第 16 部 機械類及び電気機器並びにこれらの部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	
第 84 類	原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品
第 85 類	電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品
第 18 部 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器、医療用機器、時計及び楽器並びにこれらの部分品及び附属品	
第 90 類	光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品
第 91 類	時計及びその部分品
第 92 類	楽器並びにその部分品及び附属品

*第 92 類はデータの欠如により除外

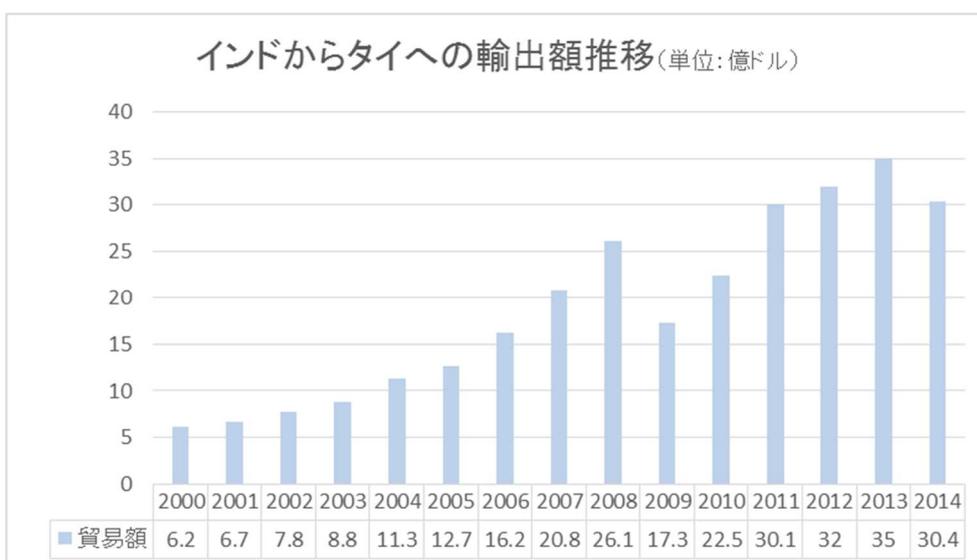
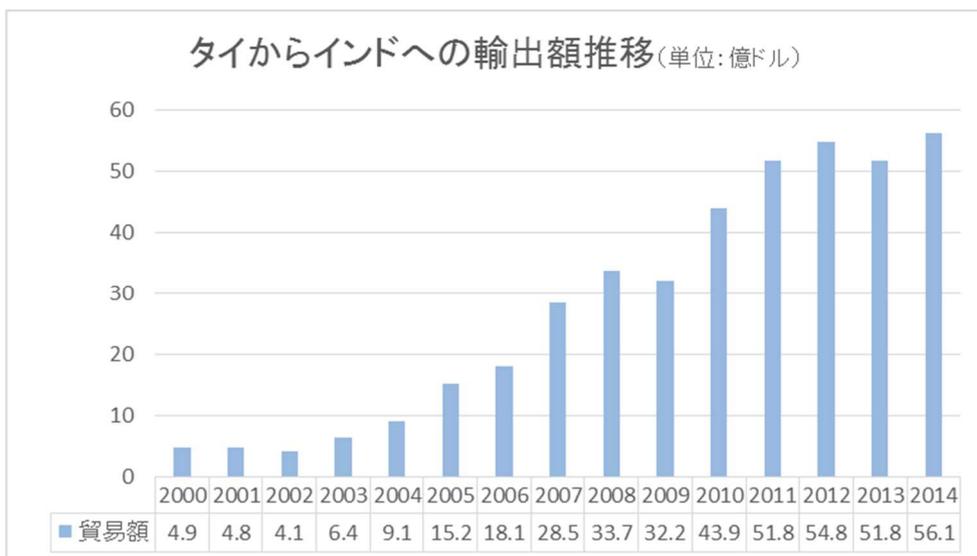
(2) UN Comtrade を用いた貿易額に関する分析

国連が集計している UN Comtrade を利用して、対象区域における金額ベースの貿易額（輸出入額の Reporter は先述の通りタイまたはインド）を整理して、2000 年～2014 年の全品目における貿易額推移の分析を行う。また、タイ→ミャンマー、タイ→インドの輸出動向を、主要輸出品目別に作成し、今後の市場調査分析を行う。

1) 全品目

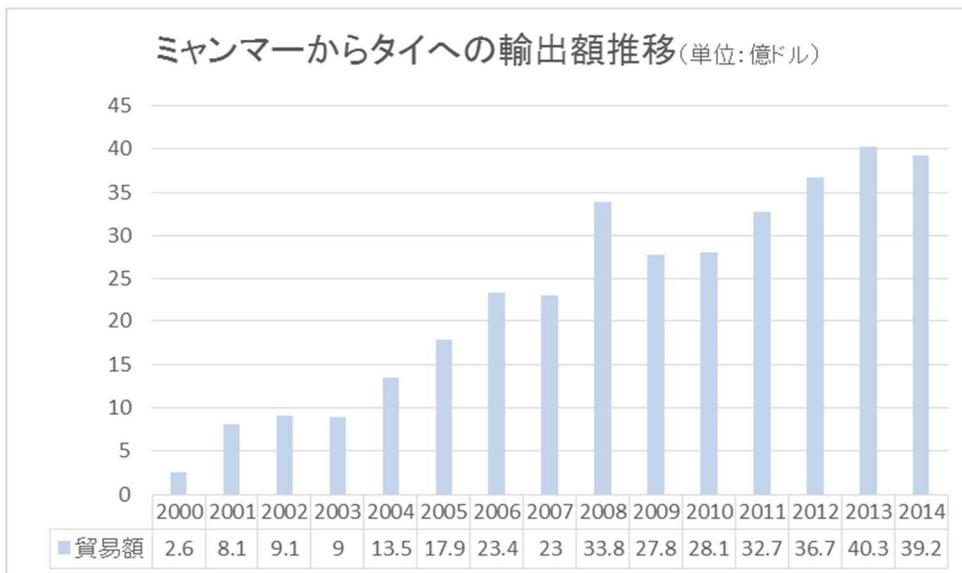
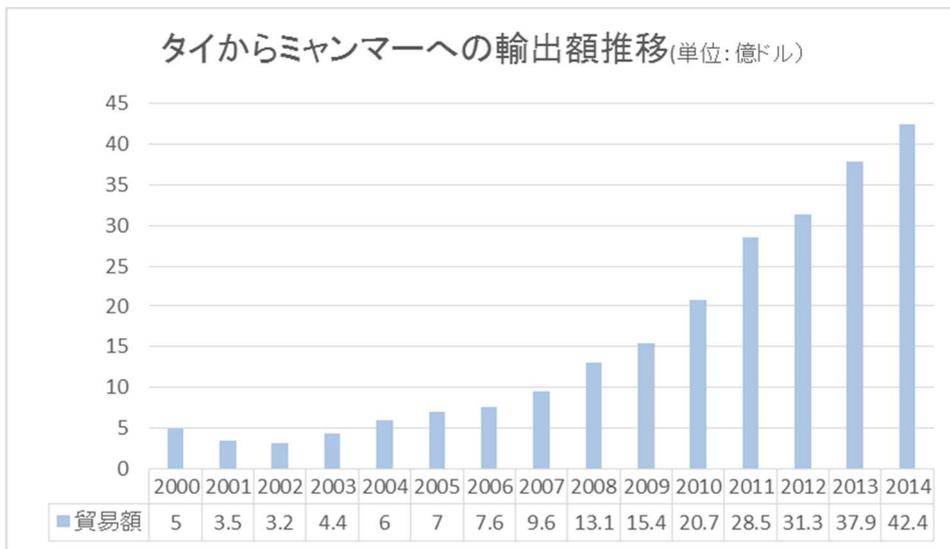
➤ タイ - インド

- 2014年のタイからインドへの全品目輸出額は56.1億ドル、インドからタイへの輸出額は30.4億ドルである。
- 2000年から2014年にかけての輸出額は、タイ→インド間で1144.9%増、インド→タイ間で490.3%増である。
- タイからインドへの輸出は機械をはじめとする工業品が全体の75%を占め、インドからタイへの輸出は宝石、金属鉄鋼等、原材料がほとんどを占める。
- 2006年9月1日に家電製品・自動車部品など82品目の関税がすべて撤廃されたことにより、両国間の貿易額は急激な伸びを見せている。
- 物品の貿易については原産地規則、センシティブ品目を巡り度々交渉が難航してきており、現在は関税譲許の面で合意に至らず、現在も交渉中である。



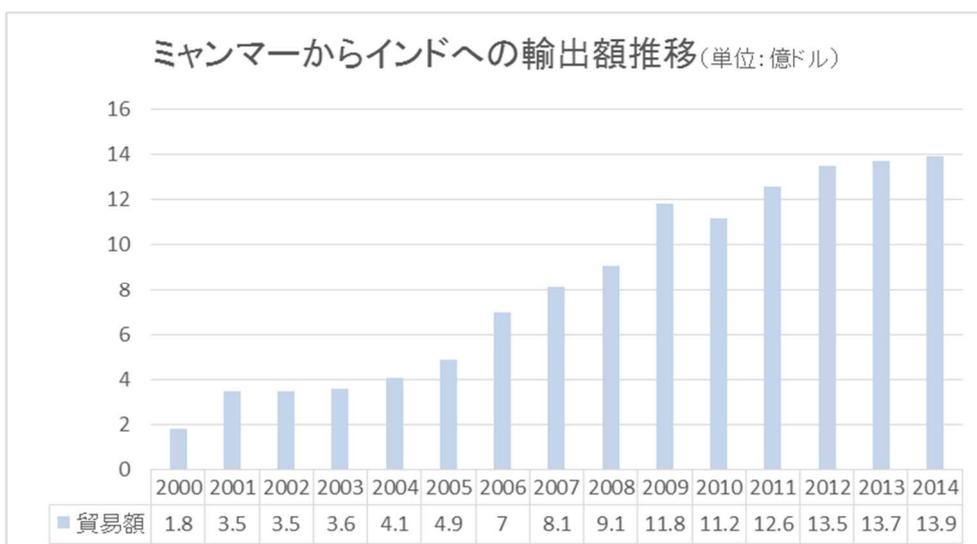
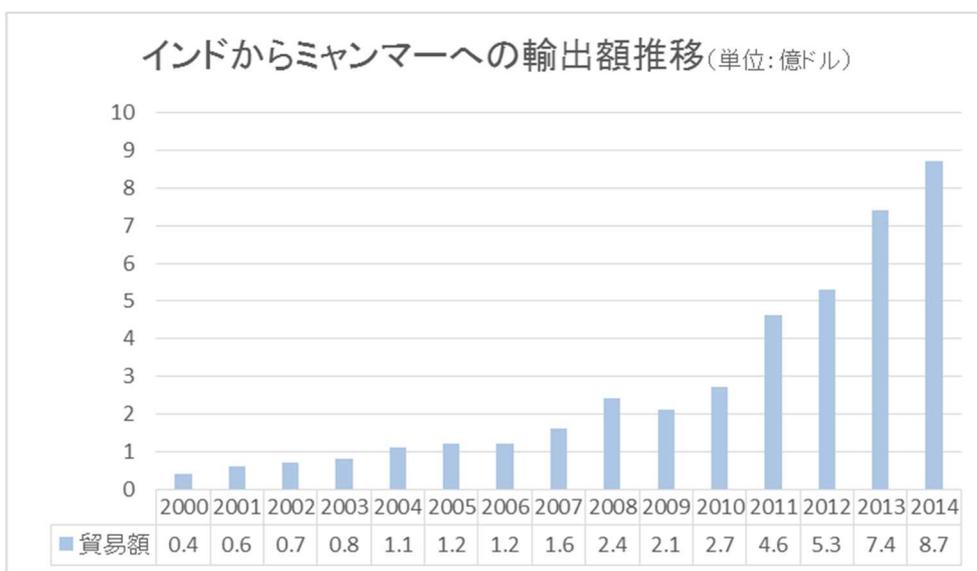
▶ タイ - ミャンマー

- 2014年のタイからミャンマーへの全品目輸出額は42.4億ドル、ミャンマーからタイへの輸出額は39.2億ドルである。
- 2000年から2014年にかけての輸出額は、タイ→ミャンマー間で848%増、ミャンマー→タイ間で1507.7%増である。
- ミャンマーにとってタイは最大の輸出相手国であり、全貿易額のうち44.6%を占める。輸出品目としては、天然ガス・豆類・縫製品などがある。
- タイからミャンマーへの主要輸出品目は鉄板・パイプ、セメント、ボルト・ナットなどの建設機器・設備機械などとなっている。
- ミャンマーとタイの国境間に6つの国境貿易地点が設けられており、不正貿易が行われている箇所も22か所存在する。



➤ インド - ミャンマー

- 2014年のインドからミャンマーへの全品目輸出額は8.7億ドル、ミャンマーからインドへの輸出額は13.9億ドルである。
- 2000年から2014年にかけての輸出額は、インド→ミャンマー間で2175%増、ミャンマー→インド間で772.2%増である。
- ミャンマーにとって、インドはシンガポールを抜いて第2位の輸出相手国となっており、総貿易額のうち11.3%を占める。輸出品目としては、農産物と木製品などがある。
- インドからミャンマーへの主要輸出品としては医薬品などがある。



(3) UN Comtrade を用いた主要業種別における貿易額に関する分析

ここでは、JETRO バンコク事務所から入手した、タイからミャンマー、タイからインドへ輸出を行っている企業で、輸出額の高いトップ10 企業リストを基に、主要業種別の輸出動向について調査していく。

「タイ→ミャンマー」においては1)Energy、2)Petrochemical を対象に、「タイ→インド」においては3)Car、4)Electronics を対象として、2000 年度・2014 年度における業種別の輸出動向を調べる。

タイ→ミャンマー

◎企業リスト

No.	Company name	Type of business
1	SCG Trading	Energy/Industrial material
2	Thai Samsung Electronics	Electronics
3	PTT Public	Energy/Petrochemical
4	The Thai Sugar Trading Corporation	Sugar
5	Siam Kubota Corporation	Agricultural machine
6	Thai Petrochemical Industry	Petrochemical
7	Golden World Intertrans	Packing service
8	Boonrawd Trading International	Food/Beverage
9	T.C. Pharmaceutical Industries	Medical product
10	Siam Sugar Export	Sugar

◎輸出動向（単位：USドル）

	Energy	Petrochemical
2000	51,728,279	131,749,426
2014	770,974,124	618,837,141

1) Energy

HS コード「第5部 鉱物性生産品」を対象として、タイからミャンマーへの輸出額の推移を調べる。

- ・2000年から2014年にかけての輸出額増加率は1490.4%であり、2014年には約7.7億USドルに上っている。

- ・国内の需要増加と産出量のピークアウトにより、タイの原油輸出は大幅に減少しているため、現在は石油精製事業の能力向上・拡大を通じたエネルギー製品の海外供給に注力している。

- ・1997年の金融危機直後は国内でのエネルギー製品の需要は低下していたが、精製能力が大幅に増強していたタイの石油精製企業は、余剰生産品の販路を海外に求めた。これにより、タイはエネルギー製品の輸出国として確固たる地位を築き、ミャンマーに対する輸出額も年々増加している。

2) Petrochemical

HS コード「第6部 化学工業（類似の工業を含む。）の生産品」「第7部 プラスチック及びゴム並びにこれらの製品」を対象として、タイからミャンマーへの輸出額の推移を調べる。

- ・2000年から2014年にかけての輸出額増加率は469.7%であり、2014年には約6.2億USドルに上っている。

- ・1970年代末から1980年代前半にかけてタイ湾沖で天然ガスが発見されて以降、タイの石油化学産業は急激に発展を遂げた。

- ・タイは主にビニール袋のようなプラスチック製容器、または各種のケースや容器などの消費財を中心とした基礎プラスチック製品を生産、輸出している。

- ・タイ製プラスチック製品は品質の高さ・デザイン・安価な価格帯であるため近隣諸国で人気が高く、タイからCLMV諸国への輸出は2010～2014年に年間平均13.6%増加しており、今後も安定して増加していくと想定されている。

タイ→インド

◎企業リスト

No.	Company name	Type of business
1	Toyota Motor Asia Pacific Engineering and Manufacturing	Car
2	Asian Honda Motor	Car
3	Cal-Comp Electronics (Thailand)Public	Electronics
4	Western Digital (Thailand)	Electronics
5	Brink's Thailand	Security transportation
6	Siam Polyethylene	Petrochemical
7	Nikon (Thailand)	Electronics
8	Nissan Motor (Thailand)	Car
9	Fujitsu General (Thailand)	Electronics
10	Aditya Birla Chemicals (Thailand)	Petrochemical

◎輸出動向 (単位 : US ドル)

	Car	Electronics
2000	53,840,146	173,359,630
2014	337,420,664	1,942,555,969

3) Car

HS コード「第 17 部 車両、航空機、船舶及び輸送機器関連品」を対象として、タイからインドへの輸出額の推移を調べる。

- ・2000 年から 2014 年にかけての輸出額増加率は 626.7%であり、2014 年には約 3.4 億 US ドルに上っている。
- ・2004 年にタイ - インド間で自動車部品など一部品目の関税引き下げが合意されて以降、両国間での自動車部品の輸出入が活発になった。
- ・「タイ→インド」の自動車部品は年平均 21%の割合で増加しており、絶対額も「インド→タイ」輸出を上回るが、伸び率としては後者の方が年平均 34%を記録している。
- ・タイの賃金上昇や労働力不足の懸念により、生産ネットワークの一部をインドへと分散させる動きがみられる。日系自動車メーカーにとって、タイがハブであることに変わりはないため、今後もこの区間での自動車・関連部品の輸出入は増加していくとみられる。

4) Electronics

HS コード「第 16 部 機械類及び電気機器並びにこれらの部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品」「第 18 部 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器、医療用機器、時計及び楽器並びにこれらの部分品及び附属品」を対象として、タイからインドへの輸出額の推移を調べる。

- ・2000 年から 2014 年にかけての輸出額増加率は 1120.5%であり、2014 年には約 19 億 US ドルに上っている。
- ・2004 年に二国間 FTA 締結に先行して、電気機器を含む 82 品目の関税が引き下げられ、2006 年には相互に撤廃された。
- ・インドのタイ輸入上位 20 品目のうち、電気機器は 6 品目含まれているが、そのうち 3 品目はすでに無税となっており、2009 年の AIFTA (ASEAN・インド自由貿易協定) 発効により新たに 1 品目の関税が撤廃された。これにより、タイからインドへの電気機器の輸出は増加傾向にある。

3-2. 実地調査による今後の需要・市場に係る見通し

関係企業や行政に対して対象地域における物流現状（利用ルート、インフラおよび制度等を含む）に関する実地調査を行い、整理・把握する。

（1）目的

物流関係者への実地調査を実施し対象地域における物流の現状を把握するとともに、ダウエイ開通に伴う南部経済回廊への利用意向について把握する。

（2）実地調査対象

- ① 現地進出日系企業：5社
- ② 現地地場企業：1社
- ③ 行政：3社

（3）実地調査項目

① 現況

- 現在、その企業が現地でどのような事業を展開しているのか。現地でのビジネス環境について回答してもらう。

② 南部ルート/ダウエイ建設についての見解

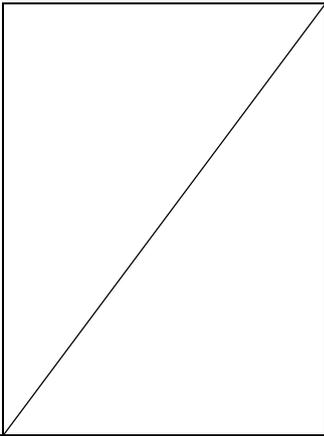
- 現在、計画が進められている南部ルート/ダウエイ建設についてどのような考えをもっているか。将来的な利用意向についての調査を行う。

③ 今後のミャンマーへの見解

- ミャンマーにおける今後の社会経済の動向、今後の現地でのビジネス環境などについての見解をまとめる。

	会社名	場所	現況	南部ルート/ダウエイ建設への見解	今後のミャンマーへの見解
日系企業	総合商社 A	バンコク	<ul style="list-style-type: none"> ・ミャンマーでは、BtoB 案件はあまりない。自動車も中古車市場が中心。 ・スマグリングがあるため、現状陸上輸送はほとんどない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・インドへの窓口として、ダウエイ建設には注目している。 ・海上輸送では 3 週間に対し、陸上輸送だと 1 週間で済むので期待。ただ、陸送はスマグリングが不安。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コールドチェーンなどの BtoC のビジネスに注目している。 ・食料品に関しては、カーゴが軽いためミャンマーへの輸出はペイしない。 ・タイの食料加工品や生活用品は輸出可能性あるが、ミャンマー側からの荷物が少ないため片荷になってしまい運賃コストが上昇する。
	自動車会社 B	バンコク	<ul style="list-style-type: none"> ・現況は他社の中古車サービスを中心に、今後の新車市場拡大の準備をしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ダウエイ建設は前々から計画予定あるが進展していないため、国の主導が必要。 ・期待はしており、実現すればリードタイム短縮やコスト削減につながる。 ・タイ-インド間の物流が今後増えていくのは自明。製造コストの面でインドは魅力的だが、タイへの輸入コストも考慮しなければいけない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ミャンマーは車の規制が強まっており、新車は左ハンドル規制あり。そのため、タイ-ミャンマー間での同一車での運搬は視界悪化などのリスクがある。 ・ミャンマーは GDP 増加すれば新車市場としての魅力があり、準備しているがまだ先のこととしてとらえている。
	建設会社 C	バンコク	<ul style="list-style-type: none"> ・政権移管が決定した 2012 年に進出した。 ・政権移管のリスクもあるため本格的な進出はまだ。今はまだ様子見である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ヤンゴン-ティラワ間の道路もまだまだ未発達である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・電気・水道などのインフラも未発達である。 ・外資制限がほぼないカンボジアの方がビジネスはしやすい。

	総合商社 D	ヤンゴン	・鉄道、電力関連の ODA 関連の事業に取り組んでいる。		・鉄道に関する日本の ODA 案件に注力していく。 ・責任者が投資権限を持っているため、今後も東京本社の意向に反してでも投資は続けていく予定。
	保険会社 E	ヤンゴン	・第三国からの輸出入貨物は日本/他国の付保で対応できるが、サーベイヤーをタイやシンガポールから呼ぶ必要があり保険処理に時間がかかっている。	・現段階での保険業務の外資開放はティラワ経済特区に限られてしまっている。	・先の展望はなかなか見えていない。
地場企業	製材加工工場 F	ダウエイ	・原木を製材にする工場がダウエイにあり、ヤンゴン港までトラックで運び、そこから海外に輸出している。	・最もコスト抑えられるため、ダウエイから陸送の後、バンコク港経由での輸出を考えている。	
行政	商工会議所	バンコク	・日本商工会議所の会員は 1700 社で毎月 10 社程度増加。 ・最近では製造業以外の製造業向けサポート関連企業の入会が増えている。	・KNU が安全とコスト面で大きな障壁。	・KNU が南下しているのが気になる。
		JICA バンコク	・現況未舗装の道路を国境からダウエイまで進める。2016 年 3 月頃の着工を予定。将来 4 車線までの拡幅は計画されている。	・ダウエイは人流は徐々に増えているが、物流はほとんどない。 ・繊維関係の会社でダウエイに工場進出を考えているところはある。 ・ダウエイヤンゴン間は地元住民が道路敷設をしており、2.5 車線くらいの幅になっている。	・政権交代のタイミングのため、KNU 担当が誰になるか注目。 ・新政権に移行されたが、これまで国家運営に携わった人材が少なく、今後の動きに注意が必要。

	JETRO	いんぱ		<ul style="list-style-type: none"> ・タイ-ミャンマー間ではコールドチェーン物流が増えそうだが、現段階では東西経済回廊が利用される見込み。 ・ダウェイが本格的に建設されるまであと10年はかかるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ヤンゴンからバンコクへの輸出品では米・農産物が考えられるが、国境貿易で行われるだろう。大手日本企業にとっては商業的にペイしないと考える。 ・企業が進出して産業が育成されないと、ミャンマーの輸出は増えない。
--	-------	-----	---	--	--

3-3. 実地調査による懸念事項の把握

実地調査の調査結果のまとめを以下に示す。

①現況

日系企業は次々と「アジア最後のフロンティア」と目されるミャンマーに進出するも、現状では政権移管に伴うリスクなどにより本格的な動きは見せていない。政府の ODA 案件に取り組む総合商社を除いては、多くの企業は様子を見ている段階にあるといえる。

② 部ルート/ダウエイ建設への見解

現在、利用されている海上輸送よりも輸送距離が短くなり、リードタイム短縮・コスト削減が望める事から、ダウエイを経由した南部ルートには多くの企業に関心を持っている。背景には、インドへの窓口として、今後増加していくと思われるタイ - インド間の物流の通過点として期待されていることがある。しかしながら、KNU によるスマグリングや不透明な税金徴収といった不安や、インフラがまだ十分に整備されていないという現状を踏まえて、同ルートの開発・利用には長期的な視点でとらえている企業が多い。

③今後のミャンマーへの見解

現時点でのミャンマーに対する印象としては、まだ改善すべき点が多く残っているという声が多い。具体的には、新政権に対する不安や KNU などのリスク、隣国との道路制度の不一致やインフラの未整備といったボトルネックが、今後同国で産業が発展していく上での大きな障壁となっていることが挙げられる。

しかしながら、インタビューを行った総合商社の現地駐在員が今後も投資を続けていくことを明言しているように、これらの問題点を上回るだけの魅力を感じて進出している企業が多くあることも事実である。今後は、外資企業が進出していくうえでの問題点をいかに取り除くことができるかが新政権に対して強く求められている。

第4章 タイ・ミャンマーにおける物流の現状に関する分析

4-1. 対象地域における物流事情

ここでは、対象地域におけるハード・ソフトインフラに関する物流事情を整理する。ハード面においては、南北経済回廊・東西経済回廊・南部経済回廊という3つの経済回廊の具体的なルートを、定性情報や地図を基に詳細に説明する。一方、ソフト面においては、GMSプロジェクトの一環として進められている「越境交通協定（CBTA）」について言及する。

◎ハードインフラ

第2章で既に述べられているように、GMSプロジェクトは「運輸・交通」における開発を主眼に置いている。そのことは、これまでの投資金額割合にも表れており、1994-2007年を第一次中期計画、2008-2012年を第二次中期計画とすると、第一次中期計画投資額98.7億ドルのうち「運輸・交通」が占める割合は80.6億ドルで実に81.6%を占めている。第二次中期計画では154.5億ドルのうち、やや減って73.2%を占めるに留まっているものの、113.2億ドルもの金額が同セクションに投資されており、投資額伸び率は140.4%にもなる（図表16）。

プロジェクト分野	1994-2007年			2008-2012年			投資額 伸び率 %
	件 数	投資額		件 数	投資額		
		百万米ドル	%		百万米ドル	%	
運輸・交通	24	8,057	81.6%	26	11,315	73.2%	140.4%
エネルギー・電力	4	1,728	17.5%	19	3,181	20.6%	184.1%
観光	3	47	0.5%	19	268	1.7%	570.2%
人的資源開発	3	39	0.4%	10	103	0.7%	264.1%
電気通信				14	332	2.1%	
農業開発				9	60	0.4%	
環境保全				7	185	1.2%	
投資円滑				6	6	0.0%	
合計	34	9,871	100.0%	110	15,450	100.0%	156.5%

図表16 GMS 第一次・第二次中期計画内訳*17

*17 ADB（2008）、末廣昭（2009）より筆者作成。

これらの「運輸・交通」への投資は、具体的な使途としては老朽化した鉄道網の修復などの他に、3つの経済回廊の整備に費やされている。南北経済回廊・東西経済回廊・南部経済回廊は、1995年にGMSプログラムの一環としてマスタープランが作成され、1998年の閣僚会議で優先プロジェクトとして定められたものである。

「南北経済回廊」は、インドシナ半島を南北に縦断する回廊であり、中国雲南省・昆明を基点にタイ・バンコクまで南下する回廊と、ベトナム・ハノイまで至る回廊との2つに大別される。また、前者のうちラオスを経由するルートを「R3A」、ミャンマーを経由するルートを「R3B」と呼んでいる。「R3A」はADB、中国、タイ政府の出資によりラオス国内の道路整備が行われ、2008年3月に全面開通を果たした一方で、中国-ベトナムを結ぶ回廊は両政府の整備計画が練られている段階である。

「東西経済回廊」は、インドシナ半島を東西に横断する回廊であり、ミャンマー・モーラマインからタイ東北部を経由し、ラオス・サワンナケート、ベトナム・ダナンへと至る。この回廊は現在、タイ-ミャンマー間の輸送においては最も一般的に使われており、進展するインフラ整備により輸送日数が従来の4日から3日に短縮されている。この回廊は、最も西側の地点であるミャンマー・モーラマインを経由地点として、インドへの展開も望まれているが、現時点では小都市のみを繋いでいるのみに留まり、「貧困回廊」とも呼ばれている。

「南部経済回廊」は、タイ・バンコクからカンボジア・プノンペンを経て、ベトナム・ホーチミンに至る回廊である。この回廊は、タイ・カンボジア・ベトナムの大都市を結ぶ路線であるため、最も経済効果が期待されているが、他の2つの回廊に比べると整備が遅れているというのが現状である。ただ、近年は整備が急速に進展しており、従来はフェリーによる通行がなされていたプノンペン-ベトナム国境間のメコン川において、2015年にネアックルン橋が完成したことにより、今後はますますの交通増加が望まれている。

<経済回廊ルート>*18

1. 南北経済回廊 (North-South Economic Corridor) :1805km

- ・バンコク - 国道 11 号線ピッサヌローク経由でチェンラーイ、もしくは国道 1 号線ターク経由でチェンラーイ
- ・本線その 1 : <ミャンマールート : R3B>チェンラーイ - メーサーイ = ターチレック (ミャンマー国境) - ケントウン - マインラー = 打洛 (タールオ) (中国国境 - 景洪 (チェンルン) - 昆明 (クンミン))
- ・本線その 2 : <ラオスルート : R3A>チェンラーイ - チェンコン = フアイサーイ (ラオス国境) - ボーテン = モーハン (中国国境) - 景洪 - 昆明
- ・支線 : 昆明 - 開遠 - 河口 = ラオカイ (ベトナム国境) - トウエンクアン - ハノイ - ハイフォン港

2. 東西経済回廊 (East-West Economic Corridor) :1502km

- ・ベトナム・ティエンサ港 - ダナン - ラオバオ = デンサワン (ラオス国境) - サワンナケート = ムックダーハーン (タイ国境) - ピッサヌローク - メーソット = ミヤワディ (ミャンマー国境) - モーラミヤイン
- ・支線 1 : タイ・ムックダーハーン - ナコンラーチャシーマー - バンコク港
- ・支線 2 : タイ・ムックダーハーン - 国道 304 号線経由でレムチャバン港
- ・支線 3 : ダナンから国道 1 号線経由でハノイまたはホーチミン

3. 南部経済回廊 (Southern Economic Corridor) :1024km

- ・バンコク - アランヤプラテート = ポイペト (カンボジア国境) - バッターンバン - プノンペン - バベット = モクバー (ベトナム国境) - ホーチミン - ブンタウ港
- ・北部サブ回廊 : プノンペン - ストゥントラエン - ラッタナキリー = プレイク (ベトナム国境) - クイニョン港
- ・南部サブ回廊 : バンコク - トラート - ハートヤイ = コッコン (カンボジア国境) - コンポート = ハティエン (ベトナム国境) - ナムカン港 (ベトナム)
- ・南ラオス・シハヌークビル・サブ回廊 : ブンカム (ラオス国境) - クロチェ - プノンペン - シハヌークビル港 (カンボジア)

*18 春日尚雄 (2013)

< 經濟回廊地圖 >



図表 17 經濟回廊地圖*19

*19 ADB (2007)

◎ソフトインフラ

GMS プロジェクトでは、経済回廊の整備というハード面の開発が進められている一方で、越境輸送におけるロスをいかに減らすかというソフト面での取り組みも行われている。大メコン圏六カ国は、越境抵抗の軽減のために従来の二国間合意に加え、越境交通協定（CBTA: Cross Border Transport Agreements）を多国間合意として結んでいる。

具体的な CBTA の施策としては、輸出入国で別々に行われる通関・検疫を 1 回の手続きで通過することを可能にする「シングルストップ」、出入国・税関・検疫の手続きを複数の窓口から一本化する「シングルウィンドウ」、国境で荷物を積み替える手間を省略し同じトラックでの輸送を可能にする「トラックパスポート制度」等が検討されている。

<CBTA の施策>*20

- | |
|------------------|
| ① 越境手続きの簡素化 |
| ② 越境旅客交通制度 |
| ③ 国際通貨貨物の取り扱い |
| ④ 越境交通に資する道路車両基準 |
| ⑤ 商業運送権の交換 |
| ⑥ インフラ基準 |

年代	署名国
1999年	タイ・ベトナム・ラオス
2001年	カンボジア
2002年	中国
2003年	ミャンマー

図表 18 CBTA 署名国*21

CBTA は、協定書本体と 17 の付属書、3 つの議定書から構成されるが、協定が発効されるためには、それぞれの付属書・議定書に各国が署名し、その後個別に批准される必要がある。2003 年にミャンマーが CBTA に署名したことにより、大メコン圏全六カ国間で合意が形成されることとなったが、2014 年 12 月時点ではタイ・ミャンマーの二か国でいくつかの付属書・議定書の批准が完了しておらず、実行化が待たれている段階にある。

*20 *21 春日尚雄 (2013)

付属書/ 議定書	タイトル	未批准国
付属書1	危険品の運搬	タイ
付属書2	国際交通に関する車両登録	
付属書3	生鮮品の運搬	
付属書4	越境手続きの促進	タイ
付属書5	人の越境移動	
付属書6	トランジット・内陸通関制度	タイ
付属書7	道路交通規則および標識	
付属書8	車両の一時的輸入	タイ
付属書9	越境運輸事業における運輸事業者認可基準	
付属書10	輸送条件	タイ
付属書11	道路・橋のデザインおよび建設基準・仕様	
付属書12	越境・トランジット施設およびサービス	
付属書13a	マルチモーダル運用事業者の責任制度	ミャンマー
付属書13b	越境運輸事業におけるマルチモーダル運輸事業者の認可基準	ミャンマー
付属書14	コンテナ税関制度	タイ
付属書15	商品分類システム	
付属書16	運転免許基準	
議定書1	回廊・ルート・輸出入ポイントの指定(越境地点)	
議定書2	トランジット輸送にかかる諸費用	
議定書3	サービス頻度・キャパシティーおよび割当・許可の発行	ミャンマー

図表 19 CBTA 付属書及び議定書の批准状況 (2014 年 12 月時点) *22

タイ・ミャンマーの未批准にみられるように、CBTA の実施には様々な障壁がある。まず一つには、CBTA を各国の国内法に取り込むことに時間がかかっていることである。一例としては、タイの公務員はタイの法律により他国で業務を行うことが禁じられており、そのことは、隣国との共同が必要なシングルウィンドウ化を導入していくうえで大きな障壁となっている。改善するには国内法の改正が必要であるが、政府内でのセクショナリズムや通関職員の既得権益の問題等があり、法改正に向けた国内での調整が難航しているとの事情がある。

また、二つ目の課題点としては、通関現場での改革の必要性である。CBTA が実際に徹底されていくためには、適切な運用組織づくりが肝要であり、組織の編成と末端まで至る法規定の徹底には長い時間がかかるといわれている。また、通関業務の 24 時間体制や通関手続きの ICT 化など、国際物流のスタンダードに則ったソフト面での体制強化にもまだまだ猶予が必要であることは明らかである。

ASEAN シングルウィンドウ技術ガイドラインによると、CBTA の導入により各国境での手続きに伴う時間を 30 分程度に短縮することを目指しているが、これらの理由からまだ徹底されておらず、越境手続きには今も長い時間がかかっているというのが現状である。

*22 JETRO (2015)

4-2. 対象地域における物流に係る取組状況と動向の把握

ここでは、今回の実証実験の対象国であるタイ・ミャンマーの物流に関する取り組みを説明していく。まず初めに、世界における両国の物流環境を世界銀行の物流パフォーマンス指標（LPI）で概観したのち、両国の通関・港湾事情などの動向を把握する。

◎物流パフォーマンス指標（LPI）

世界銀行は、2014年に世界各国の貿易・物流の効率性に関する指標を『Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy』という報告書にまとめて発表した。この報告書は、税関の効率性・インフラの質・輸送の適時性など、開発面で重要視される貿易の諸要素を基に160か国を対象に物流パフォーマンス指標（Logistics Performance Index）をランク付けしたものである。このデータは1000人以上の物流事業者を対象とした調査から構成されており、世界銀行グループの国際貿易ユニットは2007年以降、約2年に一度のペースで報告書を発表している。

国	順位	スコア
ドイツ	1	4.12
日本	10	3.91
韓国	21	3.67
中国	28	3.53
タイ	35	3.43
ベトナム	48	3.15
インドネシア	53	3.08
インド	54	3.08
フィリピン	57	3.00
カンボジア	83	2.74
ラオス	131	2.39
ミャンマー	145	2.25

図表 20 2014年度の物流パフォーマンス指標（LPI）*23

同報告書によると、タイは3.43のスコアで160か国中35位、ミャンマーは2.25で145位となっている。タイは、アジアの中でも日中韓に次ぐスコアを記録している一方で、ミャンマーはアジアの中でも最低ランクに位置付けられていることがうかがえる。

*23 世界銀行（2014）を基に筆者作成。

同報告書は、物流の効率性を改善するには低所得国・中所得国・高所得国がそれぞれ異なるアプローチを取る必要があると述べている。例えば、ミャンマーのような低所得国では、一般的にインフラと基本的な国境管理の改善が最も重要とされており、そのためには、税関当局の改革のみならず、それ以外にも動・植物検疫などを行う他の国境管理当局の効率性改善を必要とするなど、多面的なアプローチが求められる。これとは対照的に、すでにインフラや国境管理が比較的円滑に機能しているタイなどの中所得国では、物流サービスの改善、特に輸送・貨物取扱・倉庫保管といった専門機能をアウトソースすることが重要であると述べられている。

◎両国の物流事情概略

タイ

(1) 港湾事情

タイでは伝統的に河川や運河を利用する水運が物流の中心を担ってきたが、近年は道路整備が進んだことにより陸上輸送の割合も増えてきている。1951年の開港以降、バンコク港はタイの水運の中心を担ってきたが、1980年代以降の経済発展に伴い貿易量が拡大すると、港湾設備の整備・拡充が急速に図られることとなった。そのような経緯から1991年にコンテナ化対応のレムチャバン港が開港されると利用は急速に伸び、1997年にはバンコク港の貨物取扱量を抜き国内最大の港湾となった。

現在、バンコク港は近海航路のコンテナ船寄港地および内陸水運の拠点として、レムチャバン港は基幹航路のコンテナ船寄港地として機能分担が進んでいる。

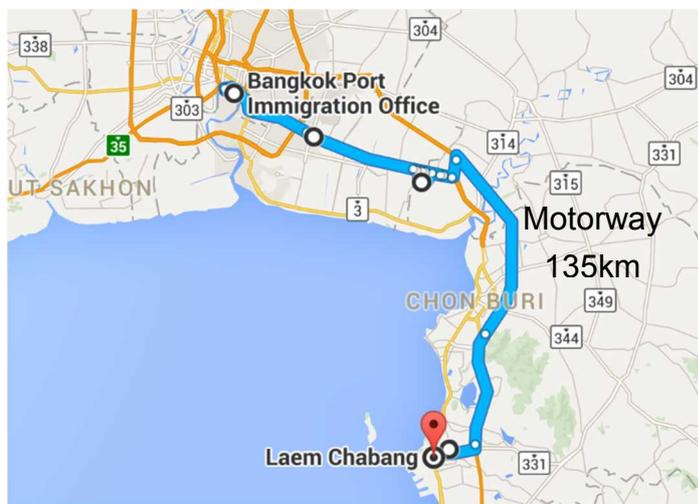
① バンコク港

バンコク港は、チャオプラヤ川を28kmさかのぼった所にある河川港である。1951年の開港以来、海上輸送の中心地として発展を遂げ、1980年代初頭にはタイの98%の輸入貨物、60%の輸出貨物、40%の沿岸貿易の貨物を取り扱っていた。ただ、河川港のため水路が狭く水深も8.5mしかないため、10000トン以上の大型船が入港できないという事情があり、国際的な需要の高まりに対応できないとの声が1980年代ごろから聞かれるようになった。また、チャオプラヤ川から運ばれる土砂が堆積するため定期的に浚渫する必要があることや、バンコク中心部からの距離が近いこと、都市部の交通渋滞の一因となっているなどの批判がある。

② レムチャバン港

レムチャバン港は、バンコクの南東約 130 kmに位置する深海港である。コンテナ船の大型化に対応できなくなったバンコク港にとってかわる形で 1991 年に開港され、水深 16m を有するレムチャバン港は 8 万重量トンのコンテナ船も対応可能である。将来的な能力不足を見越して行われた拡張工事を経て、現在は年間 1800 万 TEU のコンテナ取扱能力を保持しており、タイにおける最大の港湾として位置付けられている。2014 年のコンテナ取扱量は約 646 万 TEU で、世界第 21 位の取扱量となっている。

<バンコク港・レムチャバン港地図>



	バンコク港	レムチャバン港
主な運営者	<ul style="list-style-type: none"> ・BMT Pacific Ltd ・Siam Bangkok Port Ltd ・Thai Prosperity Terminal Ltd ・United Thai Shipping Corp Ltd 	<ul style="list-style-type: none"> ・Hutchison Laemchabang Terminal Ltd (6バース) <p>その他はターミナルごと国内外の様々な事業者がオペレーターを務める</p>
管轄	タイ港湾庁 (PAT)	タイ港湾庁 (PAT)
敷地面積	376ha	1014ha
年間コンテナ取扱能力	150万TEU	1800万TEU
バース	<p>合計18バース</p> <ul style="list-style-type: none"> ・East Quay (8バース) ・West Quay (10バース) 	<p>合計18バース</p> <ul style="list-style-type: none"> ・A埠頭 (6バース) ・B埠頭 (5バース) ・C埠頭 (4バース) ・D埠頭 (3バース)

図表 21 バンコク港・レムチャバン港の概略*24

*24 国土交通省 (2014)

(2) その他

① 電子通関システム (E-Customs)

行政における貿易管理の諸手続きは書類ベースで行われているが、税関では電子通関システム (E-Customs) が導入されており、物流事業者が輸出入を行う際はこのシステムを通じて申請を行う。従来は窓口で行われていた申告書の提出や関税等の支払いをシステム上で行えることもあり、通関手続きの簡素化と迅速化に大きく貢献している。ただ、ペーパーレス化促進を目的として導入されたにもかかわらず、実際は輸入審査や貨物検査の際に書類の提出や提示が求められるケースもあるため、進出日系企業の中からは電子通関システムの導入徹底を求める声も多い。

② AEO 制度

AEO 制度 (Authorized Economic Operator Program) とは、貨物のセキュリティ管理と法令順守の体制が整備された事業者をあらかじめ税関長が承認することにより、税関手続きの緩和・簡素化を促進する目的で作られた制度である。WCO (世界税関機構) が採択した SAFE「基準の枠組み」にて制度の導入・構築の指針が定められており、アジア各国では国際基準に則った AEO 制度の導入を目指し、ミャンマーなどの途上国でも順次導入が検討されている。

タイでは、本制度と同様の機能を持つゴールドカード制度が 1999 年より導入されていたが、2013 年に廃止され、2014 年より AEO 制度が実行化された。日本政府は現在、ニュージーランド・米国・カナダ・EU・韓国・シンガポール・マレーシアと相互認証を行っており、税関手続きの一層の効率化のため、日本 - タイ間でも早期の相互認証が望まれている。

ミャンマー

(1) 港湾事情

ヤンゴン港は、ヤンゴン川上流の「ヤンゴン本港」と、その南東に位置するヤンゴン川中流域の「ティラワ地区港」を総称したものである。2011 年 3 月の民政移管に伴う経済成長により、近隣諸国と比較すると未だ低水準ではあるもののコンテナ取扱量は年々増加しており、2013 年実績は約 61 万 TEU となっている。今後、ますますの工業化進展が予想されるため、港湾管轄を行う運輸省傘下のミャンマー港湾公社 (MPA : Myanmar Port Authority) は、港湾の拡張を視野に入れている。

東西経済回廊の出口として稼働するヤンゴン港に対し、南部経済回廊においてはダウエイ港の開発が目指されている。まだ開発はそれほど進んでいないものの、タイから運ばれてきた荷物をインドなど南西アジアへ輸送するための窓口として、将来的な稼働が強く期待されている。

① ヤンゴン本港

ヤンゴン本港はヤンゴン川河口から 32 km 上流で、旧首都ヤンゴン市の目の前に位置する。上流に位置するため、満潮を待って入港する必要があり利便性は低く、またヤンゴン市の中心地に位置していることもあり、港湾施設の大幅な拡張は困難となっている。

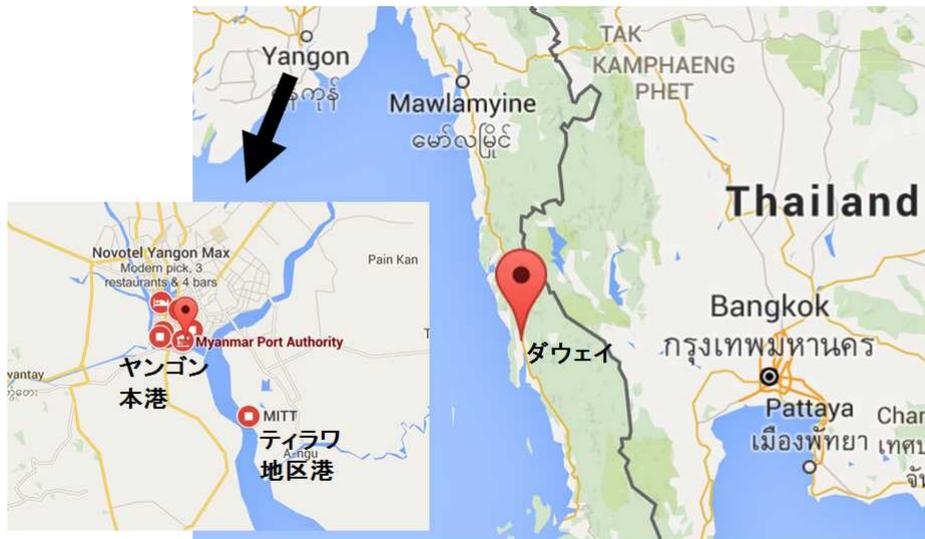
② ティラワ地区港

ティラワ地区港は、ヤンゴン港の南東でヤンゴン川中流域に位置する。本港は比較的下流に位置するため水深が十分に深く、また後背地に 2400ha の工業団地を抱えているため、港湾拡張の重要性は非常に高い。そのため、2013 年より国際協力機構（JICA）は円借款を供与し、インフラ整備を後押ししている。

③ ダウエイ港（建設中）

ダウエイはバンコクから西へ 360 km ほどの距離に位置しており、インド洋に面しているため、南西アジアへの窓口として開発が期待されている。資金不足から一時期は計画が中断されていたが、2015 年に日本・ミャンマー・タイ政府による意図表明覚書への署名がなされると計画が再開されることとなった。20000ha を超える工業団地は東南アジアで最大の計画であり、港湾施設が完成されればミャンマーのみならず、タイ進出日系企業も大きな恩恵を受けるといわれている。

<ヤンゴン港・ダウエイ港地図>



ヤンゴン港	
主な運営者	<p><ヤンゴン本港></p> <ul style="list-style-type: none"> • Union of Myanmar Economic Holding Ltd • Myanmar Industrial Port • Asia World Port Terminal Management Company <p><ティラワ地区港></p> <ul style="list-style-type: none"> • Hutchison Whampoa Ltd • Myanmar Integrated Port Services Pte Ltd
管轄	ミャンマー港湾公社 (MPA)
敷地面積	75ha (MITTターミナル) 2400ha (ティラワ経済特別区)
年間コンテナ取扱能力	120万TEU
バース	合計21バース • ヤンゴン本港 (15バース) • ティラワ地区港 (6バース)

図表 22 ヤンゴン港の概略*25

*25 国土交通省 (2014)

(2) その他

①電子通関システム (MACCS/MCIS)

ミャンマーにおいて通関業務は紙ベースで処理されているが、貿易手続きの所要時間やコストの面で大きなデメリットがあり、貿易のボトルネック解消のために電子通関システムの導入を求める声が多く企業の企業から上がっていた。このような背景を受けて、2014年にミャンマー財務省関税局は、日本で使用されている輸出入・港湾関連情報処理システム（「NACCS」）及び通関情報総合判定システム（「CIS」）の導入を決定し、NACCS・CIS技術を活用したミャンマーにおける通関ITシステム（「MACCS/MCIS」）構築のため、日本政府に無償資金協力及び技術協力を要請した。2016年11月に稼働予定であり、貿易手続きの大幅な効率化が期待されている。

- | | |
|---------|--|
| • NACCS | :Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System |
| • CIS | :Customs Intelligence System |
| • MACCS | :Myanmar Automated Cargo Clearance System |
| • MCIS | :Myanmar Customs Intelligence System |

4-3. 対象地域における物流に関する問題意識の整理

ここでは、タイ・ミャンマーの二国と大メコン圏全体におけるハード・ソフトインフラ面での物流上のボトルネックを既存の文献を基に抽出する。また、タイ・ミャンマーの二国における課題点に対しては、今後の動向についても言及する。

同調査では、主に以下の文献を基に、物流に係る現状の課題とそれに対する今後の動向を抽出した。

- 国土交通省 国土交通政策研究所『「ASEAN の物流に関する調査研究」について (2014)』
- 日本貿易振興機構 (JETRO) 『メコンビジネス・ニーズ調査 2012』
- 経済産業省・国土交通省 『メコン地域陸路実用化実証走行試験 実証実験結果報告 (2008)』

◎タイ・ミャンマーにおける現状の課題

項目	タイ	ミャンマー
物流・ インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 鉄道網が脆弱で、機関車の数も不足しているなど、貨物輸送での活用には限界がある。 ✓ 空港や港で荷役を行う職員の作業品質があまり高くない。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 鉄道網が非電化かつ十分でない。荷役が人力で、設備も古く、サービス品質に問題あり。 ✓ 道路インフラが未発達であり、特に山岳道路において荷物への悪影響が懸念される。 ✓ 電力が脆弱であり、停電が頻発するため産業への悪影響が懸念される。 ✓ ヤンゴン港は-9mと水深が浅く、大型港の寄港ができない。
法制度・ 手続き	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 電子通関システムは導入されているが、通関業務では書類の提出も必要とされている。 ✓ 通関規則の変更が急きょ通達されることがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 法令の突然の変更が多く、対応が困難。 ✓ 輸出入の都度、商務省にライセンス申請する必要がある。 ✓ 税関職員の人数が不足している。
リスク対 応	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 政変リスクや水害による物流業務への悪影響が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 政権移管期に伴う政変リスクや自然災害の悪影響が懸念される。
人材の 確保・育 成	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 人材の流動性が高く、人材確保が困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ビジネス経験のある人材が乏しく、採用に高給が必要とされる。

◎タイ・ミャンマーにおける今後の動向

項目	タイ	ミャンマー
物流・ インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ✓ タイ政府は一部区間の複線化や新規路線の建設を予定しており、取扱能力と利便性の向上が見込まれている。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ダウエイバゴー間における新規路線の開発が2020年を目標として予定されている。 ✓ ADB や日本政府の ODA により経済回廊を中心とした道路整備が進展している。 ✓ 電力不足改善のために火力発電の増強が進められており、2026年までに発電能力が2倍になる予定である。 ✓ 資金不足で中断していたダウエイ港開発と周辺道路の整備が再開されている。
法制度・ 手続き	<ul style="list-style-type: none"> ✓ AEO 制度の導入に伴い、認定事業者の通関業務が大幅に短縮される見込みである。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ MACCS と呼ばれる電子通関システムが導入されつつあり、通関業務の迅速化が見込まれている。
リスク対応	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 河川の氾濫対策のために日本の ODA がチャオプラヤ川の流域の洪水対策を実施。タイ政府も3500億バーツを投じて治水対策に取り組んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 日本の無償資金協力により洪水対策が行われている。

第5章 対象地域における実証実験の結果分析と課題抽出

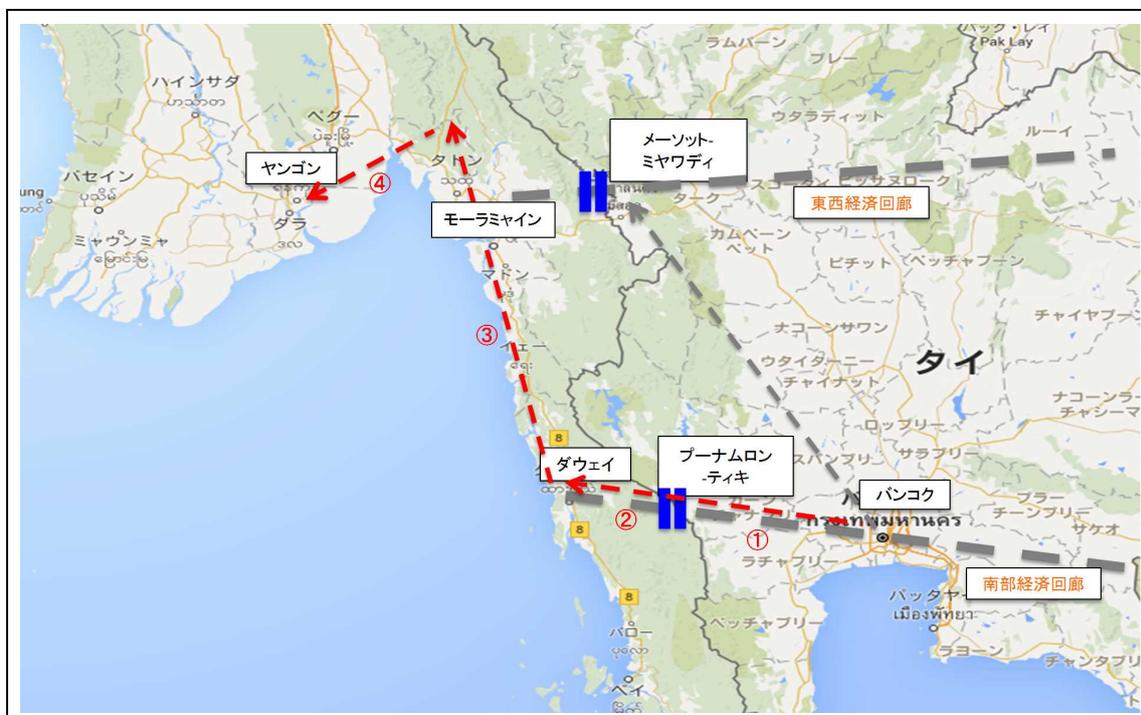
5-1. 実証実験に係る情報の整理

本実証実験では、バンコク - プーナムロン - ダウエイ - ヤンゴンで示されている南部経済回廊のルートを利用した。また、陸上輸送の比較対象としてバンコク - メーソット - ヤンゴンを通る東西経済回廊ルートも図示している。

対象地域における現状の物流状況としては、東西経済回廊を利用する陸上輸送の他にインドに向けた海上輸送もあるため、それについても言及する。

◎物流ルート比較

・調査対象ルートと比較対象ルート（陸路）



南部経済回廊	東西経済回廊
ベトナム・ホーチミンからカンボジア、タイへ至る全長 900km のルート (バンコクからダウエイまでの 300km は未整備)	ベトナム・ダナンからラオス、タイ、ミャンマーへ至る全長 1,450km のルート

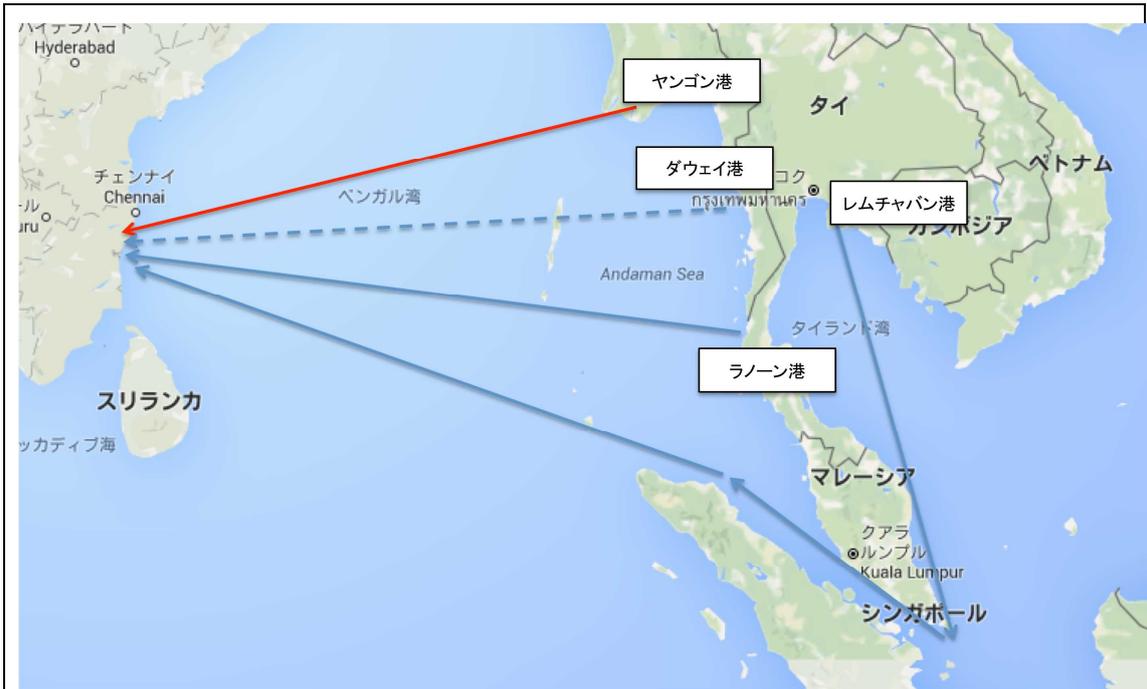
全体ルート模式図



・バンコク～ヤンゴン間の陸路比較

	南部経済回廊ルート		東西経済回廊ルート	
	バンコク～ ティキ	ティキ～ ヤンゴン	バンコク～ ミヤワディ	ミヤワディ～ ヤンゴン
市場・需要	利用意向は顕在化していない。 ダウエイ経済特区の開発が進めば、バンコク～ダウエイ間でB2Cの生活用品からB2Bの金属資材の流通増加が見込まれる。		バンコク～ヤンゴン間の輸送では、現状、東西経済回廊の使用を想定している企業が大多数	
リードタイム	200km 3H	700km 16H	500km 7H	400km 8H
品質	問題なし	未舗装・急勾配のため課題あり	問題なし	問題なし

・調査対象ルートと比較対象ルート（海路）



ヤンゴン港	ダウエイ港	レムチャバン港	ラノーン港
バンコクから 900km	バンコクから 300km	バンコクから 120km	バンコクから 600km

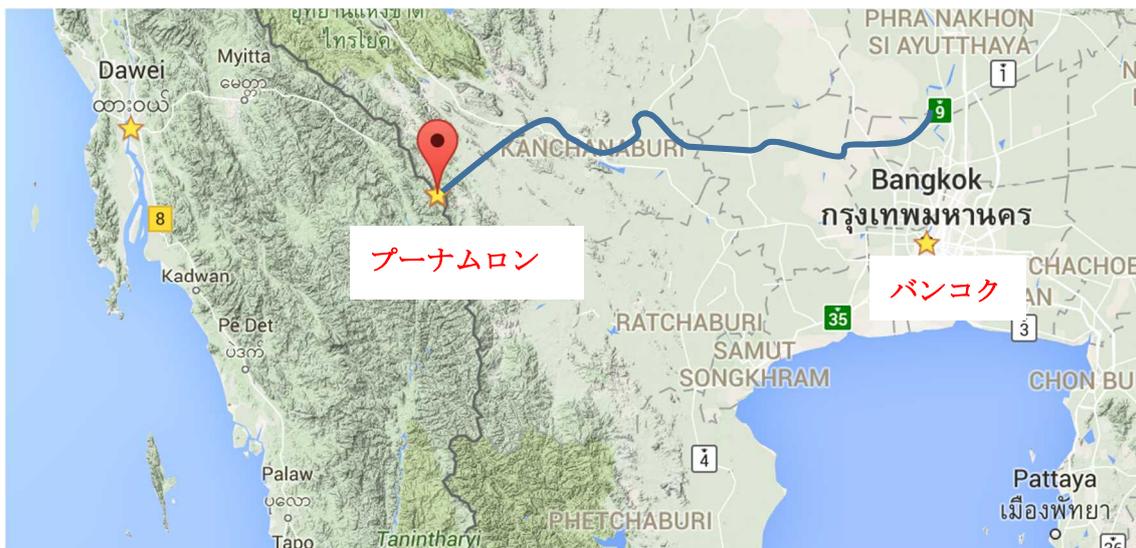
・タイ～インド間の海路比較

	ミャンマー		タイ	
	ヤンゴン港	ダウエイ港	レムチャバン港	ラノーン港
市場・需要	東西経済回廊を使ったルートが期待されているが、河川港のため大型船が入港できないという課題あり。	物流費とリードタイムの大幅な削減が見込まれるため、自動車部品等のB2Bでの利用意向が非常に強い	現状、大多数の企業が当該ルートを利用。マレー半島を迂回するため、リードタイム面での課題あり。	インド・チェンナイとの定期便が運行されていたが、現状はほとんど利用されていない。
品質	河川港	深海港	深海港	深海港

◎道路インフラ状況把握

ここでは、バンコク - ヤンゴン間を、①バンコク - プーナムロン (ティキ)、②ティキ - ダウエイ、③ダウエイ - モーラミヤイン、④モーラミヤイン - ヤンゴンの 4 区間に分け、それぞれ現地で撮影された写真と定性情報を基に現地の道路インフラ状況を説明する。

① バンコク - プーナムロン (ティキ)



この区間は、タイ側道路でありインフラ状況は極めて良好である。プーナムロン国境までの道路はアスファルトで舗装されており、複数車線が確保されているためスムーズな輸送が可能である。但し、プーナムロン国境～ティキ積替場所までの区間では、ミャンマー国境ゲートを通じた途端未舗装道路となり、道路状況が一変する。

全体ルート模式図



◎プーナムロン国境からの行程

時間	場所	走行距離	内容
7:10	プーナムロン国境	0KM	プーナムロン国境到着
8:35	国境駐車場		税関提出用写真撮影
9:00	Border Pass申請所		Border Pass申請
9:20	Cusutoms Office		輸出通関書類提出
9:22	国境駐車場		税関検査
9:30	タイイミグレ		出国手続き開始
9:50	国境ゲート		山九タイトラックゲート通過
9:55	国境ゲート通過場所付近		タイ軍による貨物検査
11:05	Check Point①		ミャンマー警察パスポートチェック
11:10	Check Point②		KNU パスポートチェック
11:20	ミャンマーイミグレ		入国手続き開始
11:20	ティギ積替場所	4KM	タイトラック⇄ミャンマートラック積替

※走行距離はプーナムロン国境を起点とする

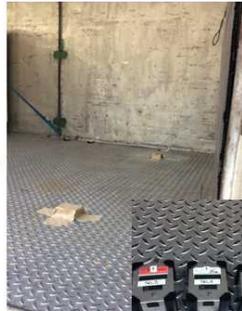
日時:2月3日(水) 16:00~16:30
場所:山九タイ ナワコンフレイトセンター(バンコク近郊)



トラック積込



国庫



振動温度計設置



ナワコンフレイトセンター出発

※積載トラックは、タイ国境での積み替えできるように、パワーゲート付トラックを使用

合計7台
(車両前方2台、中央2台、後方2台、貨物1台)



バンコク倉庫出発 (16:30)



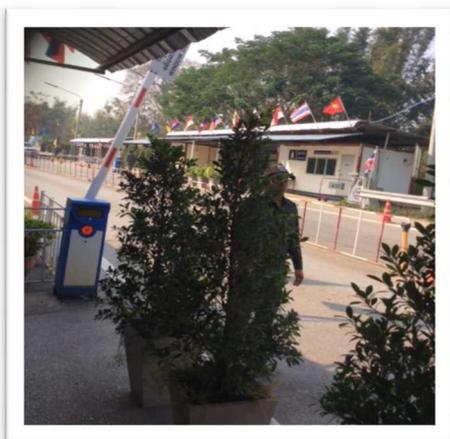
バンコク倉庫~プーナムロン(Route346)



プーナムロン国境待機場所 (21:00)



プーナムロン国境ゲート入口



プーナムロン国境ゲート



プーナムロン国境～ミャンマー国境ゲート
(タイ側舗装道路)



ミャンマー国境通過
(ミャンマー側未舗装道路)



ミャンマー警察ゲート



ティキ積替場所

② ティキ-ダウエイ



この区間は、ミャンマー側道路であり全区間未舗装道路である。ティキ～ミタ区間の数か所で傾斜が15度を超える急勾配のためコンテナ等の大型車輛の通行に支障がある。路面状況については、凸凹および砂利道で今回の実証実験ルートの中で本区間の路面状況が最も悪い区間である。ミタ～ダウエイ市街までは簡易舗装道路となり、路面状況は未舗装状態よりは良好となる。

全体ルート模式図



◎ティキゲートからの行程

時間	場所	走行距離	内容
15:40	ティキゲート		出発
17:02	KNU CHECK POINT①	41KM	支払証明提出
17:51	KNU CHECK POINT②	79KM	パスポートチェック
18:20	ミャンマー警察、イミグレ	85KM	パスポートチェック
21:10	ダウエイ市内到着	139KM	



ミャンマーイミグレクション付近



イミグレクション付近の駐車場にて



ティキ国境（写真はティキ税関）
ダウェイ市街地から 138km。



税関に隣接するイミグレクション



ティキ国境直後の橋



ITALIAN-THAI の建設資材センター
ダウェイ市街地から 135km 地点



ハイヤーマウンテン

ダウェイ市街地から 85km 地点。ダウェイ工業団地から 103km 地点



所々で道幅が拡張されている



ミタまでこのような橋が大小合計 14 箇所ある



KNU チェックポイント
銃を持った KNU 軍兵が警備



橋を通行するミャンマートラック



1 車線だけの橋



路面は砂利道で振動を感じる



橋幅は広いが離合はできない



ミャンマー警察ゲートの橋



路面状態は悪い



ミャンマー警察詰所



ミタ ジャンクション

進行方向に向かって直進(矢印)が
ダウェイ工業団地 (51km)
ダウェイ市内は左折



ミタ区域

ダウェイ市街地から 43km 地点



ミタ～ダウェイ間の山岳道路。路面は簡易舗装

補足：ITALIAN THAI 社建設中新ルート調査報告

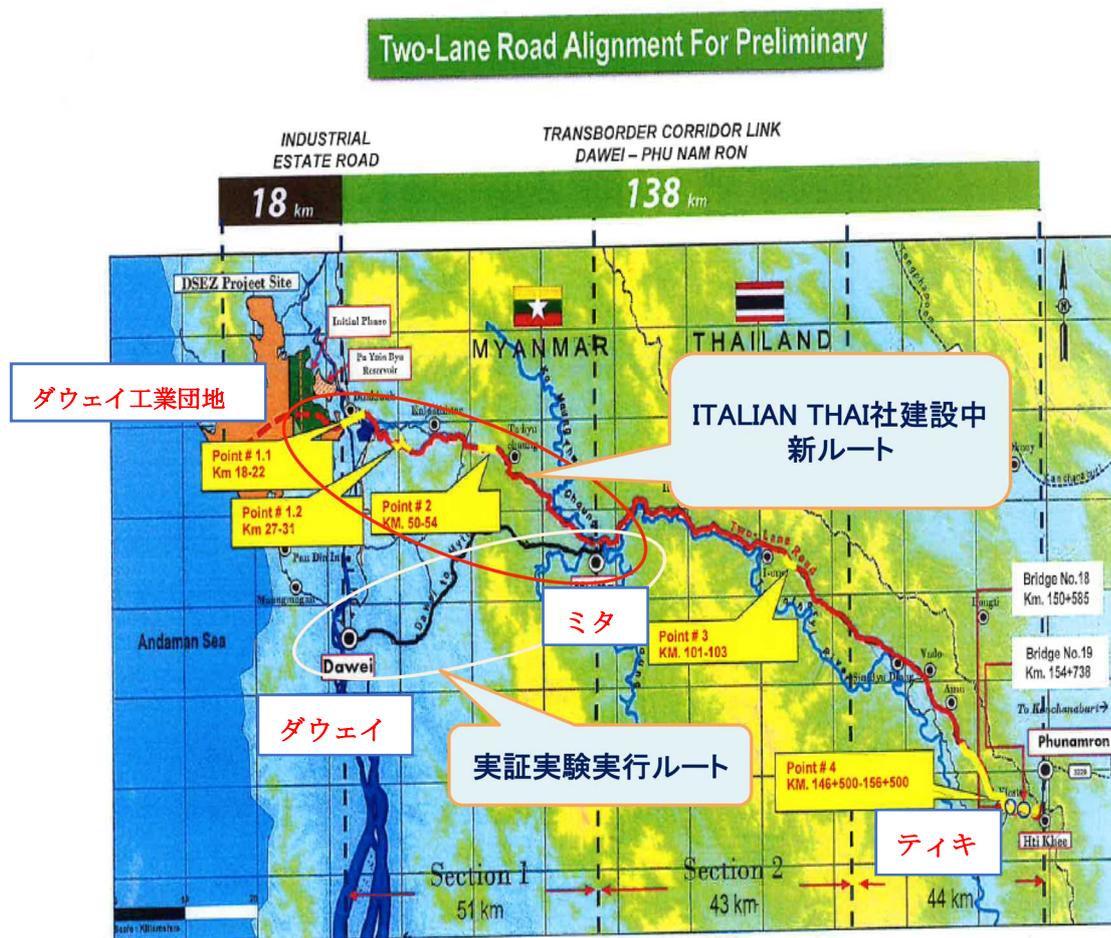
ダウェイ 18km 地点からミタジャンクション間 (51km) ルート

ITALIAN-THAI 社が開発する DAWEI INITIAL PHASE ROAD LINK P/J の計画地図を添付する。

このルートは、ダウェイ工業団地からミタを経由してティキに通ずるバイパスとして、注目されている。

現在、ミャンマー政府、タイ政府と 2 車線にするか 4 車線にするか協議中。

※ITALIAN THAI 社：タイの大手ゼネコンでダウェイの開発当初から参画している企業





ダウェイ工業団地から 18km 地点。
左折が工業団地、右折がミタ方面

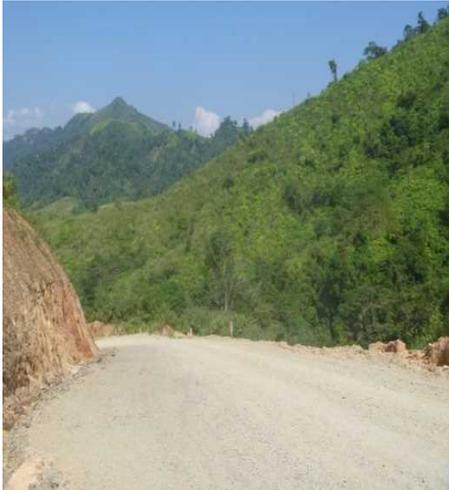


上り、下りともに勾配きつい



耐荷重 35 トンの道路標識あり

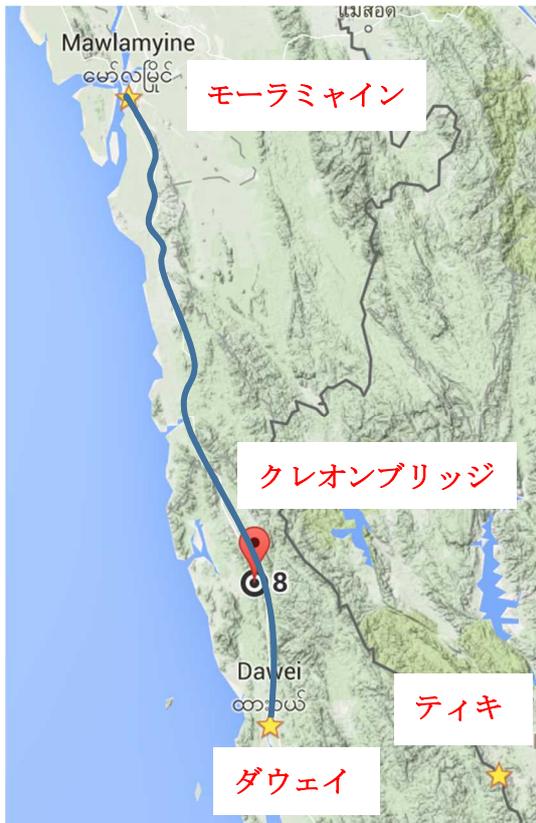




路面は未舗装（砂利道）



③ ダウエイ - モーラミヤイン



ダウエイ市内は簡易舗装・複数車線が確保されている。ダウエイからモーラミヤインに至る道路は一部未舗装区間があるものの概ね簡易舗装されている。ダウエイから 71 km 地点には建設中のクレオンブリッジがある。現在通行可能な鉄橋の高さが 3.3m（重量制限 30 トン）であるためコンテナが通行できない構造となっており、新たに高さ 4.6m（重量制限 60 トン）の橋が架けられている。2016 年 4 月頃の完成が見込まれており、完成すればダウエイ～モーラミヤインルートのボトルネックの一つが解消することとなる。TANINTHARYI REGION 以降の山岳区間は、山を切り崩して労働者が砂利を敷き詰め簡易舗装道路工事が行われているが、切り崩した山の補強をしていないため 5 月以降の雨季の時期に崖崩れが発生し簡易舗装道路が崩れる懸念もあり、10 月以降の乾季に道路状況を確認する必要がある。

全体ルート模式図



◎ダウエイ市内からの行程

時間	場所	走行距離	内容
10:00	ダウエイ市内	139KM	
12:10	クレオンブリッジ	210KM	旧鉄橋3.3M、建設中新鉄橋4.8M、60t _h (新鉄橋はコンテナ通行可能、 4月中旬完成予定)
14:15	TANINTHARYI REGION	266KM	ミャンマー警察パスポートチェック
15:15	CHECK POINT①		通行料支払
15:25	CHECK POINT②		通行料支払
16:00	CHECK POINT③		通行料支払
16:08	CHECK POINT④		通行料支払
15:12	CHECK POINT⑤		通行料支払
17:55	CHECK POINT⑥		通行料支払 (トラックは台貫あり)
18:30	信号		初めての信号
18:54	CHECK POINT⑦		通行料支払
19:24	モーラミヤイン	456KM	



建設中クレオンブリッジ



TANINTHARYI REGION
(ミャンマー警察パスポートチェック)



山を切り崩して道路建設



道路拡張工事



砂利を敷き詰める労働者



舗装用アスファルト



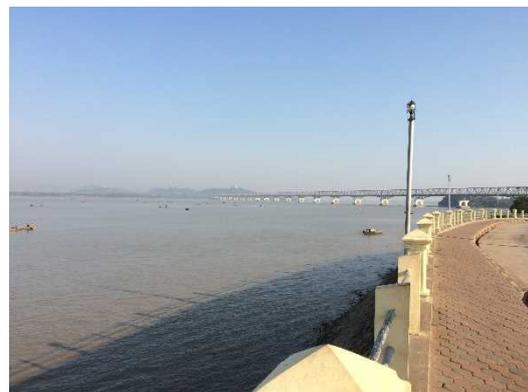
簡易舗装道路工事



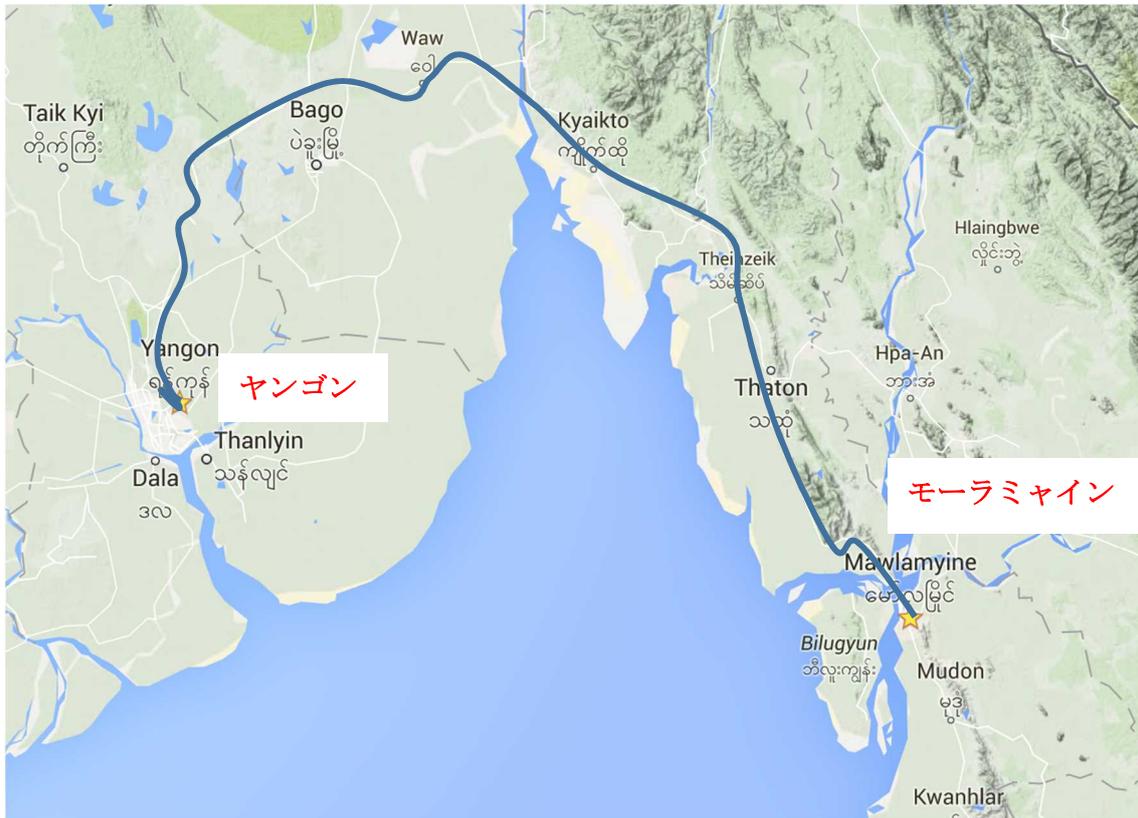
舗装済みの道路



モーラマイン市内道路とモーラマイン川（鉄橋の先がヤンゴン方面）



④ モーラミヤイン - ヤンゴン



この区間は舗装道路・簡易舗装路ながら複数車線が確保されており、スムーズな通行が可能。道路脇は未舗装のところが多く、地元住民の生活道路としても利用されており、道幅が狭いため大型車輛の運転には注意が必要である。モーラミヤインから約10時間走行した後、ヤンゴン市内に到着。前日までの区間に比べ一部簡易舗装区間はあるものの、車輛の通行に支障はない。

全体ルート模式図



◎モーラマインからの行程

時間	場所	走行距離	内容
9:10	モーラマイン	456KM	出発
9:16	CHECK POINT①		通行料支払
9:18	鉄橋		タイ緬鉄道併走
10:30	CHECK POINT②		通行料支払 (トラックは台費あり)
11:35	CHECK POINT③		通行料支払 (トラックは台費あり)
13:02	CHECK POINT④		通行料支払 (トラックは台費あり)
14:09	CHECK POINT⑤		通行料支払 (トラックは台費あり)
15:29	CHECK POINT⑥		通行料支払 (トラックは台費あり)
15:53	CHECK POINT⑦		通行料支払
18:49	ヤンゴン市内倉庫	783KM	



タイ緬鉄道と並走する橋



ヤンゴン市内手前の料金所



ヤンゴン市内



ヤンゴン市内倉庫



貨物荷卸



貨物写真

5-2. ミャンマー国内向け輸出入に係るプロセス・通関業務の把握

ここでは、ミャンマー国内向け輸出入に係るプロセス・通関業務の整理をする。構成としては、

a. タイ輸出プロセス

b. ミャンマー輸入プロセス

の2つに分け、それぞれのフェーズにおけるプロセス・通関業務の把握、および問題点の整理を行う。

なお、今回のミャンマー国内向け輸出入の実証実験における輸送貨物の詳細情報と税額計算については以下、1～6にまとめる。

◎実証実験輸送貨物詳細

1. 品名：衛生陶器
2. 数量：10PCS
3. HS CODE：6910.90 (DUTY 3%)
4. I/V VALUE：USD900.00
5. 貨物写真



6. ミャンマー輸入税計算方法（実証実験実績に基づく）

ミャンマー輸入税率計算

税項目	税額計算式
① 関税	CIF VALUE X 3%
② COMMERCIAL TAX(商業税)	(CIF VALUE +①) X 5%
③ Withholding Tax	CIF VALUE X 2%



実証実験実績

課税標準	
I/V VALUE	US\$900.00
換算レート(@K1,280/USD)	
換算後 I/V VALUE	K1,152,000

税項目	I/V VALUE	DUTY RATE	TAX
① 関税	K1,152,000 X	3% =	K34,560
税項目	I/V VALUE+①	DUTY RATE	TAX
② COMMERCIAL TAX(商業税)	(K1,152,000+K34,560) X	5% =	K59,328
税項目	I/V VALUE	DUTY RATE	TAX
③ Withholding Tax	K1,152,000 X	2% =	K23,040
合計			K116,928

Invoice に記載されている貨物の CIF 価格（現地通貨換算額）に対して、3つの税が賦課される。

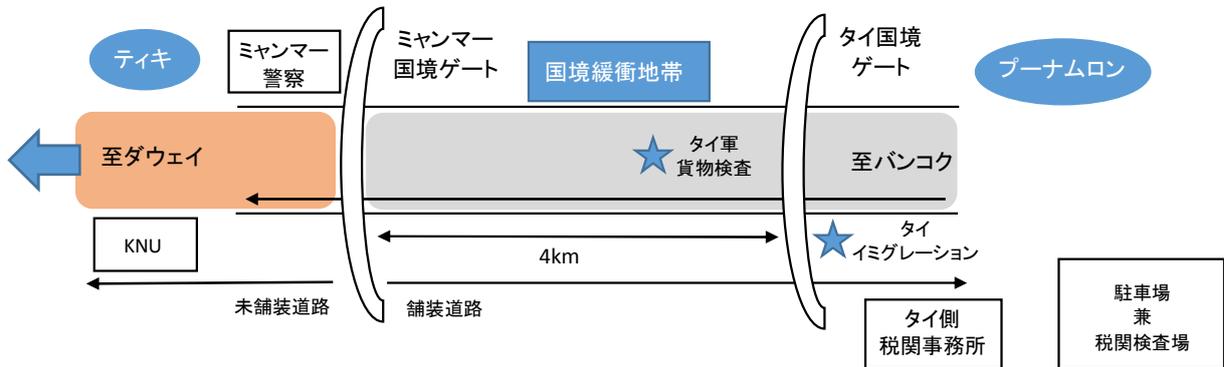
- ①関税 □CIF 価格の 3%
- ②Commercial Tax（商業税） □CIF 価格に関税を加えたものに対して 5%
- ③Withholding Tax - CIF 価格の 2%

*①と②の管轄官庁は財務省関税局。③は国税局が管轄。

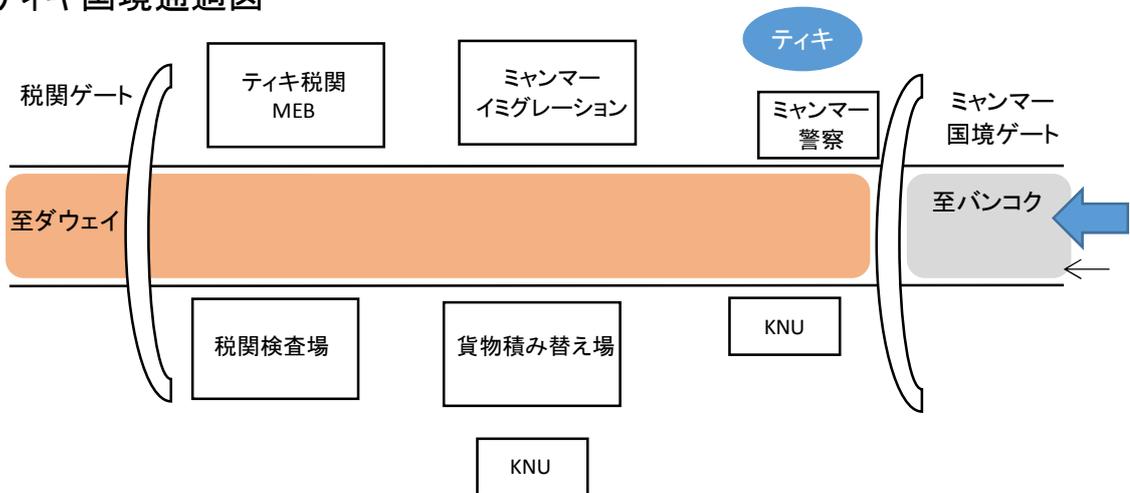
◎ミャンマー国内向け輸出入における通関業務時系列

時間	場所	内容
7:10	プーナムロン国境	プーナムロン国境到着
8:30	カスタムブローカー事務所	カスタムブローカー到着通関準備開始
8:35	国境駐車場	税関提出用写真撮影
9:00	Border Pass 申請所	Border Pass 申請
9:20	Customs Office	輸出通関書類提出
9:22	国境駐車場	税関検査
9:30	タイイミグレ	出国手続き開始
9:50	国境ゲート	山九タイトラックゲート通過
9:55	国境ゲート通過場所付近	タイ軍による貨物検査
11:05	Check Point①	ミャンマー警察パスポートチェック
11:10	Check Point②	KNU パスポートチェック
11:20	ミャンマーイミグレ	入国手続き開始
11:20	ティキ積替場所	タイトラック⇒UPL トラック積替
12:10	ティキ積替場所	ラッシング完了
12:40	ティキ積替場所	振動・温湿度計設置
12:55	通関事務所	輸入通関書類提出
13:00	ティキ積替場所	税関検査
14:40	通関事務所	輸入税支払
15:00	KNU	KNU TAX 納税
15:40	ティキゲート	出発

◎プーナムロン-ティキ国境通過図



◎ティキ国境通過図



参考：現地写真



プーナムロン国境



カスタムブローカー事務所（プレハブ）



国境駐車場（通関用写真撮影）



Temporary Border Pass



国境駐車場（税関調査）



国境ゲート（タイ軍検査）



ティキ積替場所

a. タイ輸出プロセス

ここでは、タイ国内～国境地帯での積み替えまでの通関業務フローについて整理する。

一般的に、輸出入を行う際には、タイ国内で事前に必要書類の作成や輸出申告のオンライン申請をする必要がある。今回の実証実験では、それらの事前準備を済ませた後に、輸出貨物を国境地帯のプーナムロンまで輸送。現地で必要書類を税関に提出し、税関職員による検査を経たのちに輸出許可となる。以下はそれらの輸出プロセスをまとめたものである。

◎タイ国内の通関業務フローまとめ

(@バンコク市内)

1. Invoice&Packing List の作成
2. 輸出申告書の申請
3. Application for export cargo outside official border (5bis) の作成
4. 荷物積み込み
5. Goods Control の作成
6. Truck Receipt の作成
7. 輸出通関書類の送付、ミャンマー通関業者への書類送付

(@プーナムロン)

8. プーナムロン税関手続き

*1～7はプーナムロン税関での現場通関の前日までに完了させる必要がある。

フロー	#	ステップ	概要	L/T
Invoice&Packing List の作成	1-1	①Invoice&Packing List の作成	輸出者が Invoice&Packing List を作成する	-
	1-2	Invoice&Packing List へのサイン	輸出者が Invoice&Packing List にサインする	-
	1-3	Invoice&Packing List の送付	輸出者が通関業者に Invoice&Packing List を送付する(Paper less のためサインなしでメール送付)	-
輸出申告書の申請	2-1	②輸出申告書 (Export declaration document) の作成	Invoice&Packing List を元に、e-custom で輸出申告書を作成する	-
	2-2	輸出申告書 (Export declaration document) の許可	輸出申告書を申請後、1 時間程度で許可を取得	60min
Application for export cargo outside official border(5bis) の作成	3-1	③Application for export cargo outside official border(5bis) の作成	通関代行業者から入手した様式に商品内容、重量を記載。輸出者に承認依頼を行う	-
	3-2	Application for export cargo outside official border(5bis) の作成	様式にサインをし、通関業者に返送する	-
荷物積み込み	4-1	荷物積み込み	トラックに荷物を積み込む	15min
Goods Control の作成	5-1	④Goods Control 作成	トラックへの積み込み情報を元に、e-custom で Goods Control を作成する。(トラック No.などが必要)	-
	5-2	Goods Control 許可	申請後、5~10 分程度で許可された Document が返ってくる	10min
Truck Receipt の作成	6-1	⑤Truck Receipt 作成	Truck Receipt を作成する。	-
	6-2	Truck Receipt 発行	Truck Receipt 発行	-

	6-3	Truck Receipt の送付(to 輸出者)	輸出者に Truck Receipt を送付する	-
輸出通関書類の送付、	7-1	Document を通関業者へ送付	①～⑤の Document を通関業者に PDF で送付する。	-
ミャンマー通関業者への書類送付	7-2	Document をミャンマー通関業者へ送付	以下の書類をミャンマー通関業者に送付する ・Invoice & Packing list ・Truck Receipt ・SALES AGREEMENT	-
プーナムロン税関手続き	8-1	荷物配送	トラックが倉庫からプーナムロン国境まで	4.5Hour
	8-2	税関検査(@プーナムロン)	税関職員により立会検査を行う。書類に記載されている内容と積荷に齟齬がないかを確認する	15min
	8-3	⑥写真撮影	通関業者がトラック No.と積荷の写真を撮り、事務所でプリントアウト	15min
	8-4	書類提出・輸出許可	通関業者が全ての書類(①～⑥)を税関に提出後、輸出許可	15min
	8-5	Temporary Border Pass の発行	ドライバーが国境を越えて、積み替え作業を行うために Temporary Border Pass の発行を行う 料金:30 バーツ/人	15min
	8-6	プーナムロン国境ゲート通過		15min
	8-7	タイ軍貨物検査	国境ゲート通過後すぐタイ軍による貨物検査	5min

※巻末資料のタイ輸出通関フローチャートに詳細をまとめる。

※輸出通関書類は以下の 5 点 (巻末資料に画像添付している)

- a. INVOICE & PACKING LIST
- b. 輸出申告書 (Export declaration document)
- c. GOODS CONTROL LIST
- d. Application for exported cargo outside official border (5bis)
- e. Truck Receipt

※ Temporary Border Pass とは、タイ人・ミャンマー人であればパスポートを保持していなくても ID の提示と手数料 30 バーツ/人で 7 日間プーナムロンとダウエイ間を通行できる通行証のこと。

b. ミャンマー輸入プロセス

ここでは、ティキでの輸出通関手続き完了までの工程を整理する。

ティキにて輸入貨物積み替え完了後、税関事務所にて輸入税支払い（計算方法は5-2. 冒頭参照）と、カレン族への KNU Tax 支払いを済ませる。その後、KNU と警察関所でのチェックを経て、国境地帯を通過する。以下はそれらの通関業務フローをまとめたものである。

◎タイ・ミャンマー国境の通関業務フローまとめ

（@ヤンゴン）

1. MOC に対して輸出入事業者登録

（@ティキ）

2. ティキにてタイトラックからミャンマートラックへ積み替え
3. ティキ税関に輸出通関書類提出し、税関検査
4. 税関事務所にて輸入税支払い
5. 輸入許可
6. KNU Tax 支払い

※KNU（Karen National Union）とは、カレン民族同盟を意味する。タイ・ミャンマー国境地帯に根拠地を設営し支配領域を確保し国境付近で KNU Tax 徴収、タイとの貿易を主な収入源にしている。

・工程の詳細解説

1. MOC に対して輸出入事業者登録

ミャンマー国内向け輸出入・トランジット輸送両方において、初めに輸出入事業者登録を取得する必要がある。このライセンスは2年あるいは5年有効なものがあり、一度取得すれば有効期間内であれば輸出入業務が行える。

取得プロセスは以下の通りである。

1-1. MOC ヤンゴンにてオンライン申請を行い、①draft copy & application number を受領する。

1-2. Company Fullset*（②）と呼ばれる、会社情報などの輸出入事業者登録証（以下、MOC ライセンスと呼ぶ）取得に必要な書類を準備する。

1-3. MOC ネピドーに対して、①・②の書類を提出し、MOC ライセンス申請を行う。

1-4. MOC ライセンス取得料が、Company Fullset にて提出されていた銀行口座

から引き落とされる。

1-5. 支払い完了後、1週間程度でMOCネピドーからMOCライセンス(③)が発行される。

*Company Fullset (*巻末資料添付)

1	会社登録証明書
2	フォーム6(株式情報)
3	フォーム26(会社情報)
4	Hta Tha Ka
5	Certificate of MIFFA (Myanmar international freight forwarder association)

2. ティキにてタイトラックからミャンマートラックへ積み替え

2-1. ミャンマー国境のティキでタイのトラックからミャンマーのトラックへの荷物の積み替えを行う

3. ティキ税関に輸出通関書類提出し、税関検査

3-1. 税関職員による立会検査を行う。書類に記載されている内容と積荷に齟齬がないかを確認する。梱包を一部切り、中身まで確認する。

4. 税関事務所にて輸入税支払い

4-1. 税関事務所にて輸入税を支払う。関税(3%)、商業税(5%)は財務省関税局管轄、Withholding Tax(2%)は国税局(税関経由)が管轄している。

5. 輸入許可

5-1. ティキ税関より輸入許可がおとり。

6. KNU Tax 支払い

6-1. KNU Taxを支払う。今回はトラック1台あたり400バーツ徴収された。このコストは日系企業が今後南部経済ルートを商業利用するうえで大きなボトルネックになるといわれている。

フロー	#	ステップ	概要	L/T
輸出入事業者登録	1-1	輸出入業者登録 MOC ライセンスの申請書類受領(@MOC ヤンゴン)	ミャンマー通関業者にて MOC ヤンゴンにオンライン申請を依頼し、①draft copy&application number を受領する	-
	1-2	MOC ライセンスの申請書類 (Company Fullset)の作成	ミャンマー通関業者にて会社情報などの MOC ライセンス取得に必要な 10 種類の書類(②)を作成する	-
	1-3	MOC ライセンスの申請書提出 (@MOC ネピドー)	MOC ネピドーに対し、①、②の申請書類を提出し、ライセンス申請を行う	-
	1-4	MOC ライセンス取得料の引き落とし	ライセンス取得料が UPL の銀行口座から引き落とされる 手続き料: 200,000 チャット(5 年間有効) 100,000 チャット(2 年間有効) 50,000 チャット(1 年間有効)	-
	1-5	MOC ライセンス (輸出入業者登録証 (Exporter/Importer Registration Certificate))の取得	ライセンス取得料の支払い完了後、MOC ネピドーからライセンスが発行される。 (③MOC ライセンス)	1week
ティキにてタイトトラックからミャンマートラックへ積み替え	2-1	積荷の積み替え(@ティキ)	ミャンマー国境のティキでタイのトラックからミャンマーのトラックへの荷物の積み替えを行う	60min

ティキ税 関に輸 出通関 書類提 出し、税 関検査	3-1	ティキ税関検査	税関職員による立会検査を行う。書類に記載されている内容と積荷に齟齬がないかを確認する。梱包を一部切り、中身まで確認する	15min
税関事 務所に て輸入 税支払 い	4-1	輸入税の支払	関税:3%(to 財務省関税局) 商業税:5%(to 財務省関税局) 前払い法人税:2%(to 国税局) \$900+(3%+2%)=\$945+5%=\$992.25(計 11.025%)	15min
輸入許 可	5-1	輸入許可	ティキ税関より輸入許可がおける	-
KNU Tax 支 払い	6-1	KNU Tax の支 払	KNU Tax 支払 (今回はトラック 1 台あたり 400 バーツ徴収された。このコストは日系企業が今後南部経済ルートを商業利用するうえで大きなボトルネックになる)	15min

* 巻末資料のミャンマー輸入通関フローチャートに詳細をまとめる。

5-3. トランジット輸送に係る輸出入プロセス・通関業務の把握

ここでは、トランジット輸送に係る輸出入プロセス・通関業務について整理する。構成としては、

- a. タイ輸出プロセス
- b. ミャンマートランジット通関事前準備
- c. タイ・ミャンマー越境に伴う通関プロセス
- d. 越境後再輸出までの通関プロセス

の4つに分け、それぞれのフェーズにおけるプロセス・通関業務の把握、および問題点の整理を行う。

※トランジット輸送実証実験における実証実験輸送貨物詳細は、5-2. ミャンマー国内輸出入に係るプロセス・通関業務の把握と同様であるため割愛。

◎トランジット輸送におけるプロセス

以下の工程に分類される

番号	場所	工程	フェーズ
1	ヤンゴン /ネピドー	輸出入事業者登録	b. ミャンマートランジット通関事前準備
2	ネピドー	MOT Transit Transport Service Provider License の取得	〃
3	ネピドー	MOC Transit Trade License の取得	〃
4	ヤンゴン	トランジット通関書類準備	〃
5	ヤンゴン	Transit Tax の支払い、Complete File の取得	〃
6	ダウエイ	ダウエイ税関手続き(1回目)	〃
7	ティキ	ティキ税関手続きと荷物積み替え	c. タイ・ミャンマー越境に伴う通関プロセス
8	ダウエイ	ダウエイ税関手続き(2回目)	d. 越境後再輸出までの通関プロセス
9	ヤンゴン	ヤンゴン税関手続き	〃

a. タイ輸出プロセス

5-2. a. ミャンマー国内向け輸出入に係るプロセス・通関業務の把握と同様であるため割愛。

b. ミャンマートランジット通関事前準備

ここでは、トランジット通関以前のミャンマー国内における通関業務について整理する。

輸出入業務に関わる事業者はMOCに対して輸出入事業者登録後、MOT Transport Service Provider Licenseの取得。MOCに対してTransit Trade Licenceの都度申請～取得が必要である。これらのライセンス取得と、ヤンゴン税関でのTransit Taxの支払いをもって、トランジット通関を許可するComplete Fileが交付されることになる。以下がこれらの通関業務フローをまとめたものである。

◎ミャンマー国内（トランジット通関以前）の通関業務フローまとめ

(@ヤンゴン/ネピドー市内)

1. 輸出入事業者登録
2. MOT Transit Transport Service Provider License(TTSPL)の取得
3. MOC Transit Trade Licenseの取得
4. トランジット通関書類準備
5. Transit taxの支払いとComplete Fileの取得

(@ダウェイ)

6. ダウェイ税関手続き（1回目）

・工程の詳細解説

1. 輸出入事業者登録

5-2. b. 1. 輸出入事業者登録と同様であるため割愛。

2. MOT Transit Transport Service Provider License(MOT TTSPL)の取得

トランジットライセンスを申請するためには、輸出入事業者登録のMOCライセンスのみならず、トランジット輸送を認可するMOTライセンスの取得も必要である。このMOTライセンスも一度取得すれば、その認可を受けた事業者は有効期間内であればトランジット輸送を行うことができる。一般的に、MOTライセンスの取得には1カ月を要する。

2-1. MOTライセンス申請書類* (④)を作成し、MOTネピドーに提出

2-2. 一カ月程度の審査期間を経て、MOT TTSP (5) 発行

* (4) : MOT TTSP 申請書類

1	Commercial Invoice (I/V)	* 巻末資料添付
2	Packing List (P/L)	
3	Sales Contract	* 巻末資料添付
4	Truck receipt	
5	Company fullset	
6	Special Power of Attorney	* 巻末資料添付
7	UMFCCI の会員証	* 巻末資料添付
8	MOT トランジットライセンス事情説明書	* 巻末資料添付

*MOT TTSP (5) 発行 (*巻末資料添付)

3. MOC Transit Trade License の取得

MOC ライセンスを取得した事業者は、トランジット輸送に関わるすべての輸出入業務を行う際には、その都度 MOC Transit Trade License を申請する必要がある (MOC Transit Trade License には、Import/Export License の二種類がある)。

- 3-1. 事業者は取引の都度、申請書類* (4)、MOT ライセンス (5) を合わせて MOC ネビドーに提出。
- 3-2. MOC Department of trade より支払通知書入手 (*巻末資料添付)
- 3-3. 同時に、MOC が MICB 指定の PAYMENT ORDER (以下 P/O) (6) を発行
- 3-4. P/O 受領
- 3-5. P/O に応じて、MEB に対し MOC への Service Charge (FOB 価格の 2.5%) を支払う。
- 3-6. MOC Department of Trade より支払確認通知書入手 (*巻末資料添付)
- 3-7. MOC から Import/Export License (7) 入手 (*巻末資料添付)

4. トランジット通関書類準備

- 4-1. トランジット通関申請書類 (以下、4 種類) を作成する。
 - ・ Service Contract (タイ輸出者-ミャンマー通関業者)
 - ・ MOC に対する誓約書
 - ・ 宣言書
 - ・ 保険付保誓約書
- 4-2. 荷主企業等から関連書類 (以下、3 種類) を受領する。4-1 の書類とあわせて計 7 部が、トランジット通関ドキュメント (8) である。
 - ・ トランジット通関委任状 (インド輸入者)
 - ・ Sales Agreement (タイ輸出者-インド輸入者)
 - ・ Sales Contract (タイ輸出者-インド輸入者)

4-3. ヤンゴン税関に対して、申請書類* (④)、Import/Export License (⑦)、トランジット通関ドキュメント (⑧) を提出し、トランジット輸入通関の申請をする。

*トランジット通関ドキュメント

1	Service Contract (タイ輸出者-ミャンマー通関業者)	
2	MOC に対する誓約書	* 巻末資料添付
3	宣言書	* 巻末資料添付
4	保険付保誓約書	* 巻末資料添付
5	トランジット通関委任状 (インド輸入者)	* 巻末資料添付
6	Sales Agreement (タイ輸出者-インド輸入者)	* 巻末資料添付
7	Sales Contract (タイ輸出者-インド輸入者)	* 巻末資料添付

5. Transit tax の支払いと Complete File の取得

ヤンゴン税関に必要書類の提出と申請を済ませた後、Transit Tax の支払い、トランジット通関を許可する Complete File を受領する。

- 5-1. ヤンゴン税関が税額査定を行い、MOF への Customs transit tax (FOB 価格の 2.5%) を算出する。
- 5-2. ヤンゴン税関が MICB の Payment Order (⑨) (以下 P/O と呼ぶ) を発行する。
- 5-3. 申請から 2 日ほどでヤンゴン税関より P/O(⑨) を受領する
- 5-4. MEB に対して P/O (⑨) 額面を支払う。
- 5-5. MEB から支払確認通知書(*巻末資料添付) が発行される。
- 5-6. MEB から Bank Sled(⑩) が発行される。
- 5-7. Bank Sled (⑩) を MOBA (Ministry of Border Affairs : 国境管理局) に提出。トランジット通関承認される。
- 5-8. MOBA の承認後、ヤンゴン税関より Complete File* (⑪) を受領する。

* (⑪) : Complete File

1	Commercial Invoice
2	Packing List
3	Sales Contract (または License)
4	Country of origin certificate (必要に応じて)
5	Truck receipt
6	Company fullset
7	Special Power of Attorney
8	Import/Export License
9	Service Contract (タイ輸出者 - ミャンマー通関業者)

10	MOC に対する誓約書	
11	宣言書	
12	保険付保誓約書	
13	トランジット通関委任状 (インド輸入者)	
14	Sales Agreement (タイ輸出者- インド輸入者)	
15	Sales Contract (タイ輸出者- インド輸入者)	
16	Import Declaration	* 巻末資料添付
17	Export Declaration	* 巻末資料添付

6. ダウエイ税関手続き (1回目)

Complete File* (⑪) を受領したのち、ヤンゴンからティキ税関へと向かう。トランジット通関の場合は、途中でダウエイ税関に立ち寄り、Complete File* (⑪) へのサインと、ダウエイ税関からティキ税関に対する Introduction Letter (⑫) を受領する必要がある。

6-1. 約 14 時間かけてヤンゴンよりダウエイ税関へと向かう。

6-2. ティキ税関を管轄するダウエイ税関に Complete File* (⑪) を提出しサインを入手、ティキ税関宛ての Introduction Letter (⑫) を受領する。

6-3. Complete File* (⑪) と Introduction Letter (⑫) を携えて、約 5 時間かけてティキへと向かう。

フロー	#	ステップ	概要	L/T
輸出入事業者登録	1-1	輸出入業者登録 MOC ライセンスの 申請書類受領 (@MOC ヤンゴン)	ミャンマー通関業者にて MOC ヤンゴンにオンライン申請を依頼し、①draft copy&application number を受領する	-
	1-2	MOC ライセンスの 申請書類 (Company Fullset) の作成	ミャンマー通関業者にて会社情報などの MOC ライセンス取得に必要な 10 種類の書類(②)を作成する	-
	1-3	MOC ライセンスの 申請書提出 (@MOC ネピドー)	MOC ネピドーに対し、①、②の申請書類を提出し、ライセンス申請を行う	-
	1-4	MOC ライセンス取得料の引き落とし	ライセンス取得料がミャンマー通関業者の銀行口座から引き落とされる 手続き料: 200,000 チャット(5 年間有効)	-

			100,000 チャット(2年間有効) 50,000 チャット(1年間有効) *JETRO 情報	
	1-5	MOC ライセンス(輸出入業者登録証 (Exporter/Importer Registration Certificate))の取得	ライセンス取得料の支払い完了後、MOC ネピドーからライセンスが発行される。 (③MOC ライセンス)	1week
MOT Transit Transport Service Provider License(TT SPL)の取得	2-1	MOT ライセンス (TTSPL)の申請書類作成	ミャンマー通関業者にて MOT ライセンスを取得するための申請書類の作成を行う (④C/I, P/L, Sales Contract, Truck receipt, Company fullset, Special Power of Attorney+UMFCCI の会員証 +MOTトランジットライセンス事情説明書)	1Month
	2-2	MOT ライセンス (TTSPL)の申請	ミャンマー通関業者が MOT に対して申請書類を提出する	
	2-3	MOT ライセンス (TTSPL)の取得	1ヶ月程度の審査期間を経て、MOT からミャンマー通関業者にライセンスが発行される (⑤MOT ライセンス)	
MOC Transit Trade Licence の取得	3-1	MOT ライセンスとその他必要書類を MOC 提出	④必要書類 6 点、⑤MOT ライセンス *ライセンス必要時は、③MOC ライセンス(業者登録) + Importer Exporter ID Card + Proforma I/V, P/L, S/C で MOC にて取得。 ④、⑤と合わせて MOC ネピドーに提出	-
	3-2	MOC ネピドーより支払通知	MOC Department of Trade よりミャンマー通関業者に対して支払い通知が送られる	1~2Week
	3-3	MOC、MICB 指定の P/O 発行	MOC、MICB 指定の⑥P/O を発行する	
	3-4	UPL、P/O を受領	ミャンマー通関業者、MOC より P/O 受領	
	3-5	銀行送金 (to MEB)	P/O に応じて、ミャンマー通関業者が MOC への Service Charge (2.5%)を支払う	-
	3-6	MOC ネピドーより支払確認通知	MOC Department of Trade より支払い確認通知がミャンマー通関業者に対して送られる	1~2Week
	3-7	MOC から Import/Export License を受領	MOC ネピドーより⑦Import/Export License を紙媒体で受領	
トランジット通関書類準備	4-1	トランジット通関書類の作成	ミャンマー通関業者にてトランジット通関申請書類を作成する ・Service Contract (タイ輸出者-ミャンマー通	-

			関業者) ・MOC に対する誓約書 ・宣言書 ・保険付保誓約書	
	4-2	取引関連のドキュメント受領	ミャンマー通関業者が関係企業から必要書類を受領する ・トランジット通関委任状 (インド輸入者) ・Sales Agreement (タイ輸出者-インド輸入者) ・Sales Contract (タイ輸出者-インド輸入者)	-
	4-3	トランジット輸入通関の申請	ミャンマー通関業者からヤンゴン税関に対して、トランジット輸入通関の申請を行う(④C/I, P/L 等の書類 6 部, ⑦Import/Export license, ⑧トランジット通関ドキュメント)	2days
Transit tax の支払いと Complete File の取得	5-1	税額査定(ヤンゴン税関)	MOF への Custom transit tax: 2.5%	2days
	5-2	ヤンゴン税関、MICB 指定の P/O 発行	ヤンゴン税関、MICB 指定の⑨P/O 発行	
	5-3	UPL、P/O を受領	ミャンマー通関業者、ヤンゴン税関より P/O 受領	1.5days
	5-4	銀行送金 (toMEB)	P/O に応じて、ミャンマー通関業者が MEB に請求金額を支払う	
	5-5	MEB、地方税関に対して支払い確認通知を送付	Complete File に同封するため、MEB は地方税関に支払い確認通知を送付する	2days
	5-6	BANK SLED 発行	銀行にて⑩BANK SLED が発行される	
	5-7	MOBA の承認	BANK SLED を受け国境管理局 (Ministry of Border Affaires) の承認を受ける	
	5-8	ヤンゴン税関、Complete File の発行	MOBA の承認後、ヤンゴン税関から Complete File を受領する	
ダウエイ税関手続き ①	6-1	移動 to ダウエイ from ヤンゴン		14hour
	6-2	Introduction Letter の受領 (@ダウエイ)	ティキ税関を管轄するダウエイ税関を経由し、⑫ティキ税関宛のレターを取得する	-
	6-3	移動 to ティキ from ダウエイ		5hour

c. タイ・ミャンマー越境に伴う通関プロセス

ここでは、タイ・ミャンマー国境における通関業務について整理する。以前の工程で取得した、ダウエイ税関によるサイン済みの Complete File と Introduction Letter をティキ税関に提出し、タイから輸送されてきた貨物の積み替えをした後、検査とシール、KNU TAX の支払いを行う。輸入許可が下りると、再びダウエイ税関へと向かう。以下はそれらの通関業務フローをまとめたものである。

◎タイ・ミャンマー国境の通関業務フローまとめ

(@ティキ)

7. ティキ税関手続きと荷物積み替え

・工程の詳細解説

7. ティキ税関手続きと荷物の積み替え

ティキ税関に必要な書類提出後、荷物の積み替えを行い、税関による検査を受けたのち荷物にシールをする。その後、KNU に対し KNU TAX の支払いを行う。

7-1. ティキ税関に対し、⑪Complete File と⑫Introduction Letter の提出をする。

7-2. ミャンマーのトラックからタイのトラックへと荷物の積み替えを行う。

7-3. 税関職員による検査が行われる。提出した資料と積み荷の間で齟齬がないか確認。

7-4. トラックの中身を途中で入れ替えられないよう、トラックの鍵をシールする。

7-5. Invoice の 7% を KNU に対して支払う。

7-6. ティキからダウエイへ 5 時間ほどかけて移動する。

フロー	#	ステップ	概要	L/T
ティキ税関 手続きと荷 物積み替 え	7-1	Letter と File の提出 (@ティキ)	ティキ税関に⑪Complete File と⑫Introduction Letter を提出する	15min
	7-2	積荷の積み替え (@ティキ)	ミャンマー国境のティキでタイのトラックからミャンマーのトラックへの荷物の積み替えを行う。	60min
	7-3	ティキ税関検査	税関職員による立会検査を行う。書類に記載されている内容と積荷に齟齬がないかを確認する。梱包を一部切り、中身まで確認する	15min
	7-4	荷物のシール	トラックの荷物を途中で入れ替えられないよう、トラックの鍵をシールする	5min
	7-5	KNU Tax の支払	Invoice の金額の 7% を Tax として KNU に支払う	15min

	7-6 移動 to ダウエイ from ティキ		5hour
--	----------------------------	--	-------

参考：現地写真



- ヤンゴン税関で①Complete File をチェック～税関印押印
- ティキ税関からダウエイ税関へオリジナル書類封印（ティキ税関はコピーを保管）



- ガムテープのつなぎ目にシール貼り付け（蠟を溶かし貼り付ける要領）
- 市販の南京錠にガムテープで鍵穴を塞ぎシール
- 税関職員スタンプとサイン
（ダウエイ税関はコピーを保管）

d. 越境後再輸出までの通関プロセス

ここでは、トランジット通関後のミャンマー国内での通関業務について整理する。ティキからダウェイ税関に到着すると、書類の検査が行われる。手続き完了後、ヤンゴン税関にてインド輸送のために荷物をコンテナへと積み替え、再び検査とシールを行う。以下はそれらの通関業務フローをまとめたものである。

◎ミャンマー国内（トランジット通関以後）の通関業務フローまとめ

（@ダウェイ）

8. ダウェイ税関手続き（2回目）

（@ヤンゴン）

9. ヤンゴン税関手続き

・工程の詳細解説

8. ダウェイ税関手続き（2回目）

8-1. 書類の検査のみ。書類は税関職員がコピーを取り、原本は新たな封筒に入れなおして返却される。コピーした書類はダウェイ税関からティキ税関に送付される。

8-2. ヤンゴンからダウェイへと移動する。

9. ヤンゴン税関手続き

9-1. 書類をヤンゴン税関に提出。書類審査が行われる。

9-2. ヤンゴン税関による書類審査が終了する。

9-3. 税関職員による書類審査が終了する。

9-4. ヤンゴン税関より輸出許可が下りる。

9-5. コンテナに積み込み完了後、税関職員によりシールがなされる。

9-6. CYにコンテナを搬入後、インド向け輸出完了。

フロー	#	ステップ	概要	L/T
ダウェイ税関手続き ②	8-1	ダウェイ税関検査	書類の検査のみ。書類は税関職員がコピーを取り、原本は新たな封筒に入れなおして返却される。コピーした書類はダウェイ税関からティキ税関に送付される	30min

	8-2	移動 to ヤンゴン from ダウエイ		14hour
ヤンゴン税 関手続き	9-1	輸出通関手続き	書類をヤンゴン税関に提出。書類審査が行 われる	1day
	9-2	書類審査終了	ヤンゴン税関による書類審査が終了する	-
	9-3	ヤンゴン税関検査	税関職員によるシール開封、貨物検査	-
	9-4	輸出許可	ヤンゴン税関より輸出許可が下りる	-
	9-5	バンニング	コンテナに積み込み完了後、税関職員により シールがなされる	-
	9-6	CY 搬入	CY にコンテナを搬入後、インド向け輸出完了	several weeks

※巻末資料のミャンマートランジット通関フローチャートに詳細をまとめる。
参考：現地写真



- ティキ税関からの封筒開封後トランジット承認書類チェック～税関印押印
- ダウエイ税関からヤンゴン税関へオリジナル書類封印



- 積み荷をコンテナへと移動する



- 税関職員による検査



■ ラッシングされた積み荷



■ 税関職員によるシール



■ コンテナにつけられたシールのタグ



■ シール全体図

◎トランジットライセンス取得に関する課題の発生について

タイ国発ヤンゴン港経由インド向けトランジット認可は商業省（場所：ネピドー）が都度認可する。ところが、UPL 社が商業省に対し、今回の実証実験におけるライセンス申請を行ったところ、窓口にて申請が受け入れられないという事案が発生。昨近、中国からインドへの陸路トランジットを行っている業者が、トランジット貨物を内貨にしたことが原因で、現在は窓口では受け付けられないことが判明した。

そのため、商業省へ説明、認可を得る為、商業省を訪問。商業省秘書官を通じ、商業大臣との面談を要請。結果、商業大臣以下、副大臣、貿易局長、関係者との面談が実現し、今回のトランジットは日本政府のプロジェクトとして行うものであることを説明し、その場でライセンス申請の受理が発行されるという結果となった。

そのため、トランジット貨物の実証計画はずれ込み、3月に実施する運びとなった経緯がある。今回の実証実験の肝であるタイ発インド向けトランジットに関しては、今回が初のケースでもあり実証実験で以上のような課題が発生した。



左から

DIRECTOR GENERAL (DEP. OF TRADE) PERMANENT SECRETARY

副大臣

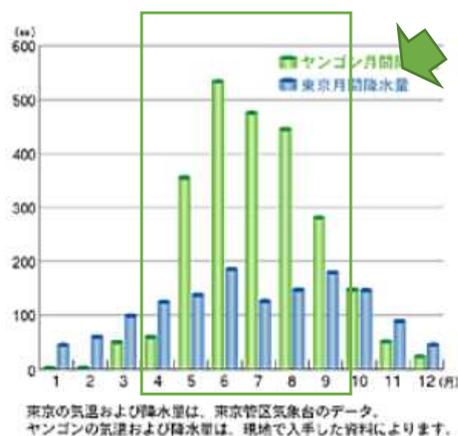
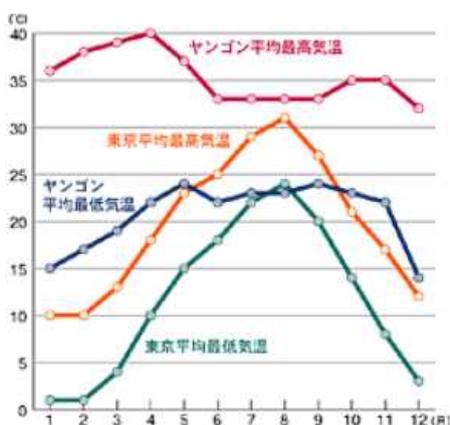
連邦大臣 (MINISTER)

DEPUTY DIRECTOR GENERAL (DEP. OF TRADE)

5-4. ハード・ソフトインフラ整備状況の把握

本調査研究により、バンコク～プーナムロン・ティキ～ヤンゴン～チェンナイの南部経済回廊を活用したタイ・ミャンマー・インドのトランジット物流システムのニーズと課題が明らかになった。ハードインフラに関する現状としては、5tトラック程度であれば流通自体は可能（コンテナ車両は鉄橋の通過不可）であるが、道路の舗装状態が悪く積荷に大きな衝撃を与えてしまうため、物流ルートとして利用するためには早急な道路整備が必要ということが判明した。

特に、ミャンマーのティキ～ダウェイ間は、未舗装の道路が多く勾配も急なため、実用性のある物流システムの構築のためには、トンネルや鉄橋の整備も必須と言える（画像①参照）。また、ダウェイ～ヤンゴン間は、道路舗装は進んできているものの、山岳の掘削跡がむき出しの状態であり雨季などには土砂崩れなどのリスクが潜んでいる（画像②参照）。



※5月以降東京の数倍の雨量

また、ソフトインフラに関しての現状としては、通関業務の電子化が導入されていないことによる輸出入に係る書類の多さに加え、制度が各省庁で浸透していないためか指示が二転三転することもあり、トランジットライセンスの取得は困難を極めた。ティキ税関では、少数民族カレン族により KNU TAX を徴収され、このようなコスト上乗せは南部経済回

廊の大きなボトルネックとなっている。

ダウエイ経済特別区及びダウエイ港の開発は大規模な工事とコストが発生するが、ティキ〜ダウエイ間の道路が整備されないと開発は進まないとの予測から商業ベースでの輸送は後数年を要すると見ている。

一方で、ダウエイ港開港による経済的メリットを期待する企業の声も多く、バンコクからインドへのダウエイ港を経由したトランジット輸出への需要は相当に高いようである。2014年時点でのタイからインドへの全品目輸出総額は56.1億ドルに上っており、ダウエイ港が開港されれば、現行のマラッカ海峡ルートよりも大幅にリードタイムが短縮されることになるため、インフラ状況の改善次第では南部経済回廊が主要ルートとしてとってかわることは十分に可能性が高いと言える。

ダウエイ〜モーラミヤイン間の道路では、ミャンマー警察のチェックポイント付近にある建設中のクレオンブリッジが2016年4月には完成が見込まれるほど工事が進んでいる。また、途中の道路も補修工事と拡張工事が着実に進んでおり、ミャンマー政府のインフラ整備への意欲を体感できた。



※1 車線分のみ舗装道路が殆ど



※2 車線道路に拡張が進む

今回の実証実験により明らかになった、ハード・ソフトインフラの課題を整理すると以下の通りである。

◎ハードインフラ

・バンコク - プーナムロン (ティキ)

- 問題なし。タイ国内の道路状況は極めて良好である。

・ティキ - ダウエイ

- ミャンマー国境ゲートより先はミタジャンクションまで全区間が未舗装道路である。

- ティキの積み替え場は整備がされておらず、雨期の対応が懸念される。

- 山岳部の道路は勾配が急であるが、トンネルや鉄橋の整備は進んでいない。

- ティキ～ミタジャンクション間の山岳部道路は、全区間の中で最もインフラ整備が遅れている。

- ミタジャンクション～ダウエイ市街までは簡易舗装道路となり、路面状況は未舗装状態よりは良好となる。

・ダウエイ - モーラミヤイン

- ダウエイ市内は簡易舗装・複数車線が確保されており、通行に問題はない。

- モーラミヤインへと至る道は、一部未舗装道路であるものの大半が簡易舗装されており通行には問題ないが、凹凸による貨物への悪影響が懸念される。

- 市外の道路には複数車線の整備がされていない区間がある。

- ダウエイから 71 km地点のクレオンブリッジが建設されるまで、コンテナの通行は不可能である (2016 年 4 月完成予定)。

- 山岳部で整備中の簡易舗装道路は、重量のあるトラックが繰り返し通行すると剥がれる可能性がある。

- TANINTHARYI REGION 境界線以降の山岳部は一部、掘削跡のがけ崩れが懸念される。

・モーラミヤイン - ヤンゴン

- 舗装道路・簡易舗装路であるが、複数車線が確保されておりスムーズな通行が可能である。

- 道路脇は未舗装のところが多く、地元住民の生活道路としても利用されており、道幅が狭いため大型車輛の運転には注意が必要である。

- ヤンゴン市内は一部簡易舗装区間であるものの、車輛の通行に支障はない。

◎ソフトインフラ

・ミャンマー国内向け輸出入実証実験における課題点

a. タイ国内

- プーナムロン税関では電子通関が導入されていないため、統括しているサンカブリ税関宛てに Application Document の提出が必要になる。

b. タイ・ミャンマー国境

- 電子通関が導入されておらず、書類の処理が煩雑なため税関審査に長時間を要す。
- KNU による課税がなされ、同区間の商業利用上のボトルネックとなりうる。

c. ミャンマー国内

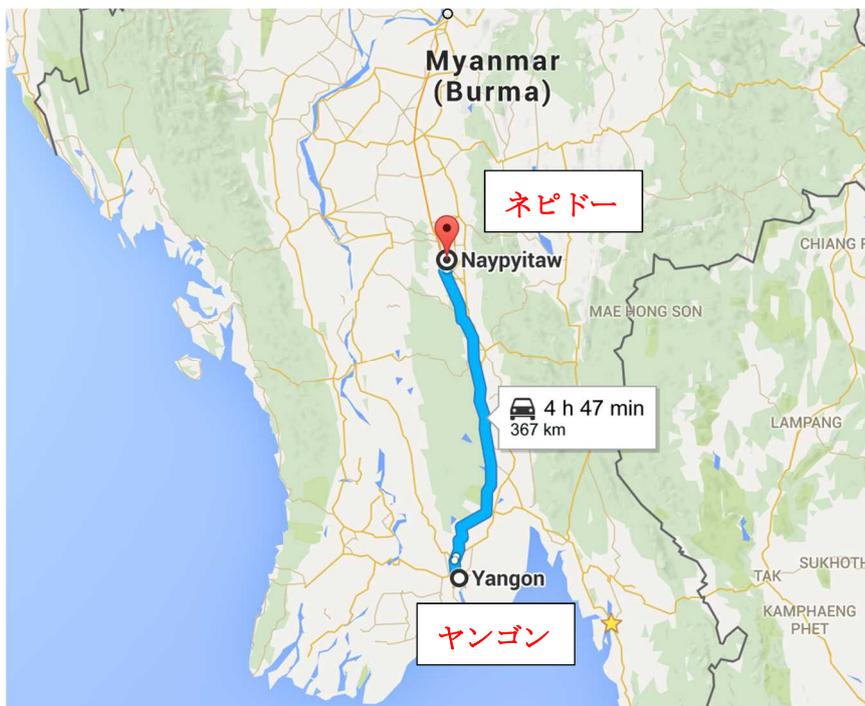
- 山岳部において、KNU によるパスポートチェックが度々行われ、リードタイムの面で不安視される。

・トランジット輸送実証実験における課題点

a. ミャンマー国内（トランジット通関以前）

- MOC Transit Trade License の申請は、取引の都度、首都ネピドーでの申請が必要で、ヤンゴンからの移動も含め、手間と時間を要する。

*ヤンゴン-ネピドー間は 367 km あり、自動車による移動では 5 時間近く要する。



- 各プロセスで多数の書類の提出が必要であり、煩雑な手続きが必要。
- システム化されていないため、手続きに書類転送および役所間移動で労力と時間を要す

る。

- 30 からなる関係省庁が存在し、役割分担が不明瞭である。

- ・ヤンゴン税関
- ・ダウェイ税関
- ・ティキ税関
- ・MOC (ヤンゴン)
- ・MOC (ネピドー)
- ・MOT (ヤンゴン)
- ・MOBA (Ministry of border affair)
- ・MICB (Myanmar Investment & Commercial Bank)

※4 月の政権交代に伴い、30 から約半分の 15 省庁程度に集約されるとのこと

- 越境前のライセンス申請、ヤンゴン税関での書類審査に時間を要する。

- ティキで積み替えを行う前に、ダウェイ税関を経由して Complete File へのサインと Introduction Letter を取得しなければならない。

b. タイ国内

ミャンマー国内向け輸出入と同じため省略。

c. タイ・ミャンマー国境

ミャンマー国内向け輸出入と同じため省略。

d. ミャンマー国内（トランジット通関以後）

- 組織末端まで制度への理解が浸透しておらず、ヤンゴン税関での審査でプロセスに不信感を持たれ、時間を要した。

- ヤンゴン税関はダウェイが開港していないことを知らず、地方にある税関の現状を認識していなかった。

- 通常は税関課長クラスのサインで承認されるが、初めてのトランジット通関のため、MOC とヤンゴン税関では局長クラスの承認が必要となり、出張や会議などが入ると手続きがストップする。

- ヤンゴン、ダウェイ、ティキ税関それぞれが電子通関未導入のため、すべて通関書類原本の審査が必要である。そのため、いずれかの税関で追加書類や前工程の税関の伝達事項が不十分だと、書類の転送に時間とコストが発生する。

※実際、ヤンゴンでの輸出通関時には、ダウェイ税関への推薦書をヤンゴン税関から要求された。今回は、国交省の PJ であることを説明し許可を取り付けたが、1.5 日要した。

5-5. 物流システム案の課題とまとめ

今回の実証実験を通じて洗い出された課題を以下にまとめる。

分類		課題
ハード	道路	ミャンマーの道路の舗装状況が悪く、貨物への影響が懸念される。 ミャンマー山岳地域では、トンネルや鉄橋などの整備が進展していない。 未舗装道路や複数車線が確保されていない区間が多い。
	国境	ティキ国境での荷物の積替作業の設備が整備されていない。
ソフト	通関業務	電子通関の未導入により、大量の必要書類を携帯して税関を行き来しなければいけないため、迅速なやり取りができない。 組織末端に制度が浸透していないため、手続きが複雑であり、審査にも時間を要する。 関係省庁が多く、役割分担が不明瞭。 ライセンス取得のためにネピドーとヤンゴンを行き来する必要がある。
	商慣	KNU による課税やパスポートチェックが存在し、安全性・コスト・リードタイムの面でボトルネックになっている。