

国土交通政策研究 第 115 号

## ASEAN の物流に関する調査研究

2014 年 7 月

国土交通省 国土交通政策研究所

研究調整官 小澤 康彦

前研究調整官 松永 康司

研究官 加藤 賢

研究官 武田 紘輔

## はじめに

経済のグローバル化の進展とともに、我が国の製造業・非製造業の経営戦略は大きく変化しつつある。「日本国内での製造・販売」を行ってきた我が国の企業は、縮小しつつある国内市場や、成長を遂げつつある海外市場での競争力強化を目的として、また、為替相場やリスク管理等の影響を受け、その戦略を「海外での製造・日本での販売」や、「海外での生産・海外での販売」へと変化させてきた。

今後も我が国の企業は海外での生産・販売を強化すると想定され、我が国の物流事業者は、縮小しつつある国内貨物輸送量（つまりは縮小しつつある国内物流市場）への対応として、海外への進出、特に我が国の製造業・非製造業の進出が顕著な ASEAN 地域への進出を検討する必要性が高まっている。

本調査研究は、我が国の物流事業者が ASEAN、特に今後国際分業やサプライチェーンの構築が進むと考えられるタイ・カンボジア・ラオス・ミャンマーにおいて、事業活動を行うにあたって想定されるボトルネックを抽出し、その対応策や事前に準備しておくべき事項を整理、提供する事で、今後の我が国物流事業者の海外進出に資するべく実施したものである。

2014年7月

国土交通政策研究所	研究調整官	小澤	康彦
	前研究調整官	松永	康司
	研究官	加藤	賢
	研究官	武田	紘輔

## 要旨

我が国の製造・販売事業者は、国際競争力の獲得や拡大しつつある海外消費市場への参入を目的として、近年 ASEAN 地域への進出を加速させており、2015 年に予定される ASEAN 経済共同体の発足に伴い、ASEAN 地域への投資の増加や、関税撤廃等に伴うサプライチェーンの再構築等が予想される。

我が国の物流事業者は、このような環境において海外、特に ASEAN 地域への進出について、荷主や競合他社の動向、現地での事業運営上の課題等を見極めつつ検討する必要性が高まっている。

本調査研究は、今後 ASEAN 地域、特に今後サプライチェーンの構築が進むと想定されるタイ+CLM（カンボジア、ラオス、ミャンマー）地域へ我が国の物流事業者が進出を検討するにあたって有益となる情報を提供すべく実施したものである。

本調査研究の概要は以下のとおりである。

まず、ASEAN 地域のサプライチェーンの現状を整理し、将来の物流量予測を実施した。また、我が国物流事業者の事業運営上のボトルネックとその対応策について、既往文献や既に当該地域で事業運営を行っている物流事業者等へのヒアリング調査を基に整理を行った。

これらで得られた知見を元に、今後当該地域への進出を図る我が国物流事業者の意思決定に資する情報を整理した。

## Abstract

In recent years, Japanese manufacturers and retailers have accelerated expansion into the ASEAN region, for the purpose of acquisition of global competitiveness and entry into the overseas expanding consumer market. With the inauguration of the ASEAN Economic Community, which is scheduled for 2015, an increase in investment in the ASEAN region and reconstruction of the supply chain due to the elimination of tariffs are expected.

In this situation, Japanese logistics companies have to consider expanding into overseas market, especially into the ASEAN region, assessing issues of business and trends of competitors, shippers and so on.

This study intends to provide useful informations to Japanese logistics companies when considering the advance into ASEAN region, especially into Thailand, Cambodia, Laos, and Myanmar, which are expected to advance the construction of the supply chain in future.

Summary of this study are as follows.

Organizing the current state of the supply chain in the ASEAN region, we predicted freight flow of the future in the ASEAN region. In addition, we organized

countermeasures and bottlenecks in the business operations of Japanese logistics companies, based on the document searches and the interviews to the logistics companies, that have already operated in the ASEAN region.

Based on the findings, we organized the informations that contribute to the decision-making of Japanese logistics companies that attempt to expand into the ASEAN region in the future.



# 目次

はじめに

要旨

本編

第1章 調査研究の背景と目的 .....	1
1.1 調査研究の背景 .....	1
1.2 調査研究の目的 .....	2
1.3 調査研究の対象 .....	3
(1) 調査対象地域の選定 .....	3
(2) 調査研究の進め方 .....	5
第2章 ASEANにおけるサプライチェーンの現状と今後の物流量予測-	
7 -	
2.1 ASEANにおけるサプライチェーンの現状 .....	- 7 -
(1) 物流量の状況 .....	- 7 -
(2) 経済動向 .....	- 13 -
(3) 貿易に関する制度 .....	- 18 -
(4) メコン地域の経済回廊 .....	- 27 -
2.2 ASEANにおける将来の物流量推計 .....	- 30 -
(1) ASEANにおける将来の物流量推計概要 .....	- 30 -
(2) ASEANにおける将来の物流量推計結果 .....	- 32 -
第3章 ASEANへの企業の進出状況と中国・韓国の投資状況 .....	- 36 -
3.1 ASEANにおける日系荷主事業者の進出状況 .....	- 36 -
(1) 日系荷主事業者のASEAN進出状況 .....	- 36 -
(2) 日系荷主事業者のタイ進出状況 .....	- 38 -
(3) 日系荷主事業者のCLM進出状況 .....	- 60 -
3.2 日系物流事業者の進出状況 .....	- 65 -
(1) 日系物流事業者の進出状況 .....	- 65 -
(2) タイ+CLMでサービスを提供している日系物流事業者 .....	- 66 -
3.3 外資系物流事業者の進出状況 .....	- 69 -
3.4 タイ+CLMの国内物流事業者 .....	- 69 -
3.5 中国・韓国の対ASEAN政策の状況 .....	- 70 -
第4章 日系物流事業者のタイ+CLM地域での事業運営上の課題とその	

対策.....	- 71 -
4.1 日系物流事業者の事業運営における課題 .....	- 71 -
(1)  既往文献に基づく日系物流事業者の事業運営上の課題 .....	- 71 -
(2)  ヒアリングに基づく日系物流事業者の事業運営上の課題 .....	- 76 -
4.2 タイの物流環境とボトルネック .....	- 82 -
(1)  物流量の状況 .....	- 82 -
(2)  通関制度 .....	- 85 -
(3)  外資参入に対する制度.....	- 88 -
(4)  物流インフラの整備動向 .....	- 89 -
(5)  タイにおける事業運営上のボトルネック .....	- 102 -
4.3 カンボジアの物流環境とボトルネック .....	- 104 -
(1)  物流量の状況 .....	- 104 -
(2)  通関制度 .....	- 107 -
(3)  外資参入に対する制度.....	- 109 -
(4)  物流インフラの整備動向 .....	- 110 -
(5)  カンボジアにおける事業運営上のボトルネック .....	- 123 -
4.4 ラオスの物流環境とボトルネック .....	- 125 -
(1)  物流量の状況 .....	- 125 -
(2)  通関制度 .....	- 128 -
(3)  外資参入に対する制度.....	- 130 -
(4)  物流インフラの整備動向 .....	- 131 -
(5)  ラオスにおける事業運営上のボトルネック .....	- 141 -
4.5 ミャンマーの物流環境とボトルネック .....	- 143 -
(1)  物流量の状況 .....	- 143 -
(2)  通関制度 .....	- 147 -
(3)  外資参入に対する制度.....	- 149 -
(4)  物流インフラの整備動向 .....	- 150 -
(5)  ミャンマーにおける事業運営上のボトルネック .....	- 165 -
4.6 タイ+CLM 地域全体におけるボトルネック .....	- 167 -
4.7 ボトルネック解決に向けた物流事業者の取り組み .....	- 169 -
(1)  競合企業との差別化 .....	- 170 -
(2)  片荷防止によるコスト競争力強化.....	- 176 -
(3)  サービス品質の維持のためのコア人材確保.....	- 179 -
(4)  現地法人の内部統制強化 .....	- 181 -
(5)  リスクへの対応.....	- 183 -
(6)  その他のボトルネック .....	- 185 -
(7)  日系物流事業者の政府に対する要望 .....	- 186 -
第5章 調査研究のまとめ .....	- 187 -
5.1 タイ+CLM 地域への物流事業者進出におけるボトルネック .....	- 187 -
(1)  事業進出時の課題 .....	- 187 -

(2)	事業拡大時の課題 .....	- 187 -
5.2	タイ+CLM 地域に進出する物流事業者求められる取り組み .....	- 188 -
(1)	競合企業との差別化 .....	- 188 -
(2)	片荷防止によるコスト競争力強化.....	- 188 -
(3)	サービス品質の維持のためのコア人材確保.....	- 188 -
(4)	現地法人の内部統制強化 .....	- 188 -
(5)	リスクへの対応 .....	- 188 -
5.3	今後の課題 .....	- 189 -
(1)	調査研究対象事業者の拡充.....	- 189 -
(2)	継続的な調査の必要性.....	- 189 -
(1)	自由貿易協定/経済協定の締結 .....	28
(2)	対 ASEAN 投資の現状 .....	29
(1)	自由貿易協定/経済協定の締結 .....	32
(2)	対 ASEAN 投資の現状 .....	33

おわりに

謝辞

参考文献

## 資料編

資料 1	DHL の ASEAN における事業運営状況 .....	1
資料 2	Kuehne+Nagel の ASEAN における事業運営状況 .....	5
資料 3	CEVA Logistics の ASEAN における事業運営状況 .....	7
資料 4	Toll Group の ASEAN における事業運営状況 .....	9
資料 5	Expeditors の ASEAN における事業運営状況 .....	11
資料 6	Panalpina の ASEAN における事業運営状況 .....	13
資料 7	DB Schenker の ASEAN における事業運営状況 .....	15
資料 8	UPS の ASEAN における事業運営状況 .....	17
資料 9	FedEx の ASEAN における事業運営状況 .....	19
資料 10	タイの主要物流事業者 .....	22
資料 11	カンボジアの主要物流事業者 .....	23
資料 12	ラオスの主要物流事業者 .....	25
資料 13	ミャンマーの主要物流事業者 .....	27
資料 14	中国の対 ASEAN 戦略 .....	28
資料 15	韓国の対 ASEAN 政策 .....	32
資料 16	タイの経済連携制度 .....	35
資料 17	タイの貿易管理制度 .....	37
資料 18	タイの関税制度 .....	40
資料 19	タイの外資規制制度 .....	43
資料 20	タイの外資奨励制度 .....	45
資料 21	カンボジアの経済連携制度 .....	50
資料 22	カンボジアの貿易管理制度 .....	51
資料 23	カンボジアの関税制度 .....	52
資料 24	カンボジアの外資規制制度 .....	54
資料 25	カンボジアの外資奨励制度 .....	55
資料 26	ラオスの経済連携制度 .....	58
資料 27	ラオスの貿易管理制度 .....	59
資料 28	ラオスの関税制度 .....	60
資料 29	ラオスの外資規制制度 .....	62
資料 30	ラオスの外資奨励制度 .....	65
資料 31	ミャンマーの経済連携制度 .....	67
資料 32	ミャンマーの貿易管理制度 .....	68
資料 33	ミャンマーの関税制度 .....	69
資料 34	ミャンマーの外資規制制度 .....	70
資料 35	ミャンマーの外資奨励制度 .....	74

## 図一覧

図 1-1	日本の国内貨物輸送量（輸送トン）（2001年～2012年）	1
図 1-2	日本の製造業の海外生産比率の推移	1
図 1-3	日本の製造業の地域別売上高推移（2008年～2012年）	2
図 1-4	ASEANにおける製造業の現地法人企業数（2012年）	3
図 1-5	製造業の対外直接投資残高（2012年末）	3
図 1-6	バンコクにおける最低賃金の推移	4
図 1-7	タイ進出済み日系製造事業者のタイプラスワンの拠点設立状況	4
図 1-8	ASEAN各国の賃金比較（ワーカー）	5
図 1-9	調査研究のフロー	6
図 2-1	ASEANの貿易額の推移（2002年～2011年）	- 7 -
図 2-2	ASEANの主な貿易相手国・地域（2011年）	- 8 -
図 2-3	日本及びASEAN域内のコンテナ貨物量（2010年）	- 10 -
図 2-4	日本 - ASEAN間の貿易額の推移	- 11 -
図 2-5	主な国・地域別に見た日本の貿易額の内訳（2012年）	- 11 -
図 2-6	日本 - ASEAN間の貿易品目内訳（2012年）	- 12 -
図 2-7	日本 - ASEAN間の輸送機関別貿易量と航空利用率	- 12 -
図 2-8	世界の主要国・地域のGDP推移	- 13 -
図 2-9	ASEAN各国の実質GDP（2012年）	- 13 -
図 2-10	ASEAN各国の1人当たりGDPの推移	- 14 -
図 2-11	世界の主要国・地域の人口推移	- 15 -
図 2-12	ASEAN各国の人口推移	- 15 -
図 2-13	ASEAN各国の対内直接投資残高（2012年）	- 16 -
図 2-14	日本の対外直接投資残高（2012年）	- 16 -
図 2-15	ASEAN各国の一人当たり国民総所得（2011年）	- 17 -
図 2-16	ASEAN各国の失業率（2013年）	- 17 -
図 2-17	ASEAN経済共同体の創設に向けた4つの柱	- 18 -
図 2-18	ASEAN域内の関税減免スケジュール	- 20 -
図 2-19	メコン地域における経済回廊の位置	- 27 -
図 2-20	ミャワディ-コーカレイ間の新規直線道路計画（ミャンマー）	- 29 -
図 2-21	本研究における物流量推計の枠組み	- 32 -
図 2-22	ASEAN対世界の貿易額予測	- 32 -
図 2-23	ASEAN域内の貿易額予測	- 33 -
図 2-24	ASEAN対日本の貿易額予測	- 33 -
図 2-25	タイ対CLMの物流量予測	- 34 -
図 3-1	ASEAN地域における日系企業の進出状況（2012年）	- 36 -
図 3-2	ASEANにおける日系現地法人の業種別シェア	- 37 -
図 3-3	ASEANにおける日系現地法人の業種別シェア（製造業）	- 37 -
図 3-4	ASEANにおける日系現地法人の業種別シェア（非製造業）	- 38 -
図 3-5	タイにおける日系現地法人数の推移	- 38 -
図 3-6	タイにおける日系現地法人の業種別シェア（製造業）	- 39 -

図 3-7	タイにおける日系現地法人の業種別シェア（非製造業）	- 39 -
図 3-8	日本からタイへの業種別対外直接投資残高（製造業）	- 40 -
図 3-9	日本企業による分野別投資奨励申請プロジェクト数（2005年～2013年7月）	- 40 -
図 3-10	日本企業による分野別投資奨励申請金額（2005年～2013年7月）	- 41 -
図 3-11	タイの自動車生産台数	- 42 -
図 3-12	タイにおけるメーカー別自動車生産台数シェア（2012年）	- 43 -
図 3-13	タイの自動車輸出台数	- 43 -
図 3-14	タイの自動車販売台数	- 44 -
図 3-15	主要国の自動車普及率（2011年）	- 44 -
図 3-16	日系企業 ASEAN 現地法人の調達先の推移	- 45 -
図 3-17	タイにおける自動車製造モデルの変遷	- 45 -
図 3-18	アジア各国の主要自動車部品メーカー数（2013年）	- 46 -
図 3-19	タイの電子電気産業の輸出額推移	- 48 -
図 3-20	タイの電気機器の輸出額内訳（2010年）	- 48 -
図 3-21	タイの電子機器の輸出額内訳（2010年）	- 49 -
図 3-22	タイの電子電気産業の輸出額推移（左：電気機器、右：電子機器、2011年）	- 49 -
図 3-23	タイに進出している日系電子電気関連企業数推移	- 50 -
図 3-24	タイにおける家電製品の生産台数シェア	- 52 -
図 3-25	世界の HDD の出荷台数実績・予測	- 53 -
図 3-26	世界の HDD 生産に占めるタイのマーケットシェア（2012年）	- 53 -
図 3-27	タイの白物家電の生産量推移	- 54 -
図 3-28	タイの世帯当たり家電普及率予測（2010～2020年）	- 54 -
図 3-29	タイの食品市場規模の推移	- 56 -
図 3-30	タイの大手近代小売の売上推移	- 57 -
図 3-31	GDP に対する各品目別市場規模（%）	- 58 -
図 3-32	冷凍食品生産量と電気冷蔵庫、電子レンジの世帯普及推移（日本）	- 58 -
図 3-33	ASEAN 主要国における耐久消費財普及率(2009年)	- 59 -
図 3-34	タイ+CLM におけるニコンの拠点位置	- 62 -
図 3-35	タイ+CLM におけるミネベアの拠点位置	- 63 -
図 3-36	タイ+CLM における山喜の拠点位置	- 64 -
図 3-37	ASEAN 各国における物流事業者の現地法人数	- 65 -
図 3-38	ASEAN 各国における物流事業者の現地法人数の推移	- 66 -
図 4-1	日系企業が指摘しているメコン地域の物流面での課題	- 72 -
図 4-2	ASEAN 及びタイ+CLM における貿易・投資上の問題点	- 74 -
図 4-3	事業展開プロセスとプロセスごとの留意点	- 75 -
図 4-4	タイの貿易額の推移	- 82 -
図 4-5	主な国・地域別に見たタイの貿易額の内訳（2012年）	- 83 -
図 4-6	タイの貿易品目内訳（2012年）	- 83 -
図 4-7	タイの輸出入における輸送機関分担率推移（トンベース）	- 84 -
図 4-8	タイの国内輸送における輸送機関分担率（2012年）（左：トンベース/右：	

トンキロベース)	- 84 -
図 4-9 タイの輸入手続	- 85 -
図 4-10 タイの輸出手続	- 85 -
図 4-11 バンコク港の概要	- 89 -
図 4-12 レムチャバン港の概要	- 91 -
図 4-13 レムチャバン港とバンコク港の取扱貨物量の推移	- 91 -
図 4-14 タイの主な空港と港湾	- 92 -
図 4-15 スワンナプーム国際空港の概要	- 94 -
図 4-16 タイ国鉄の鉄道網	- 96 -
図 4-17 タイの鉄道利用者数	- 96 -
図 4-18 タイの鉄道貨物量	- 97 -
図 4-19 タイのアジアハイウェイ路線網	- 99 -
図 4-20 タイにおける工業団地	- 101 -
図 4-21 日系荷主事業者の進出状況 (カンボジア)	- 104 -
図 4-22 カンボジアの貿易額の推移	- 105 -
図 4-23 主な国・地域別に見たカンボジアの貿易額の内訳 (2011年)	- 105 -
図 4-24 カンボジアの貿易品目内訳 (2012年)	- 106 -
図 4-25 カンボジアの輸入手続き (シハヌークビル港の場合)	- 107 -
図 4-26 カンボジアの輸出手続き (シハヌークビル港の場合)	- 108 -
図 4-27 プノンペン港の概要	- 111 -
図 4-28 シハヌークビル港の概要	- 112 -
図 4-29 プノンペン港とシハヌークビル港の輸送取扱コンテナ数の推移	- 112 -
図 4-30 カンボジアの主な空港と港湾	- 113 -
図 4-31 プノンペン国際空港の概要	- 114 -
図 4-32 シェムリアップ国際空港の概要	- 115 -
図 4-33 カンボジア 2 大国際空港の乗降客数の推移	- 116 -
図 4-34 カンボジア 2 大国際空港の貨物便数の推移	- 116 -
図 4-35 カンボジアの鉄道利用者数	- 118 -
図 4-36 カンボジアの鉄道貨物量	- 118 -
図 4-37 カンボジアの鉄道網	- 119 -
図 4-38 カンボジアの 1 桁国道とアジアハイウェイ路線網	- 121 -
図 4-39 カンボジアの SEZ	- 122 -
図 4-40 日系荷主事業者の進出状況 (ラオス)	- 125 -
図 4-41 ラオスの貿易額の推移	- 126 -
図 4-42 ラオスの貿易品目内訳 (2011年)	- 126 -
図 4-43 ラオスの貿易品目内訳 (輸出: 2009年/輸入: 2008年)	- 127 -
図 4-44 ラオスの国内輸送における輸送機関分担率 (2012年) (左: トンベース/ 右: トンキロベース)	- 127 -
図 4-45 ラオスの輸入手続 (ASYCUDA 未導入の場合)	- 128 -
図 4-46 ラオスの輸出手続 (ASYCUDA 未導入の場合)	- 128 -
図 4-47 ラオスの輸入手続 (ASYCUDA 導入済の場合)	- 129 -
図 4-48 ラオスの輸出手続 (ASYCUDA 導入済の場合)	- 129 -

図 4-49	ワットタイ国際空港の概要	- 132 -
図 4-50	ラオスの主な空港	- 132 -
図 4-51	ラオスの航空貨物量	- 133 -
図 4-52	ノンカーイ駅（タイ）とターナレーン駅（ラオス）の位置	- 134 -
図 4-53	ラオスの鉄道利用者数	- 134 -
図 4-54	ラオスの幹線道路網	- 136 -
図 4-55	ラオスの経済特区	- 138 -
図 4-56	サワン・セノ特別区の地図	- 139 -
図 4-57	主な物流パーク事業実施地点	- 140 -
図 4-58	日系荷主事業者の進出状況（ミャンマー）	- 143 -
図 4-59	ミャンマーの貿易額の推移	- 144 -
図 4-60	主な国・地域別に見たミャンマーの貿易額の内訳（2012年）	- 145 -
図 4-61	ミャンマーの貿易品目内訳（2012年）	- 145 -
図 4-62	ミャンマーの国内輸送における輸送機関分担率（2012年）	- 146 -
図 4-63	ミャンマーの輸入手続き	- 147 -
図 4-64	ミャンマーの輸出手続き	- 148 -
図 4-65	ヤンゴン港の概要	- 151 -
図 4-66	ヤンゴン港の取扱貨物量推移	- 151 -
図 4-67	ミャンマーの港湾	- 152 -
図 4-68	ヤンゴン港の概要	- 153 -
図 4-69	ヤンゴン国際空港の旅客数推移	- 154 -
図 4-70	ミャンマーの航空貨物量	- 154 -
図 4-71	ミャンマーの主要な空港	- 155 -
図 4-72	ミャンマーの路線図	- 157 -
図 4-73	ミャンマーの鉄道利用者数	- 158 -
図 4-74	ミャンマーの鉄道貨物量	- 158 -
図 4-75	ミャンマー国の道路網	- 161 -
図 4-76	ミャンマーにおける工業団地	- 163 -
図 4-77	ヤンゴン管区内の工業団地	- 164 -
図 4-78	ボトルネック解決に向けた物流事業者の取り組み概要	- 169 -
図 4-79	物流事業者の差別化要素と荷主の物流事業者選定基準	- 175 -
図 4-80	片荷防止策によるコスト競争力強化サイクル例	- 176 -
図 4-81	積替え輸送による片荷防止策例	- 177 -
図 4-82	混載サービスによる片荷防止策例	- 178 -
図 4-83	コア人材確保のイメージ図	- 179 -
図 4-84	日本人駐在員の位置付けのイメージ図	- 181 -
図 4-85	パートナー企業選定から提携、育成の流れ	- 182 -
図 4-86	代替輸送ルート確保例	- 183 -
図 4-87	複数の拠点でのサポート体制構築例	- 184 -
図 5-1	Deutsche Post DHL の地域別売上高	1
図 5-2	Deutsche Post DHL (Express) の拠点展開	2
図 5-3	Deutsche Post DHL (Logistics) の拠点展開	2



図 5-4	Kuehne + Nagel の地域別売上高 (million スイスフラン)	5
図 5-5	Kuehne + Nagel の ASEAN 拠点	5
図 5-6	Ceva の地域別売上高 (million €)	7
図 5-7	CEVA Logistics の ASEAN 拠点	7
図 5-8	Toll Group の地域別売上高	9
図 5-9	Expeditors の地域別売上高 (million \$)	11
図 5-10	Expeditors の ASEAN 拠点	12
図 5-11	Panalpina の地域別売上高 (百万スイスフラン)	13
図 5-12	Panalpina の ASEAN 拠点	13
図 5-13	DB Group の地域別売上高	15
図 5-14	DB Schenker の ASEAN 拠点	16
図 5-15	UPS の地域別売上高	17
図 5-16	UPS の拠点展開	18
図 5-17	FedEx の地域別売上高	19
図 5-18	FedEx のアジアの輸送ネットワーク	20
図 5-19	ASEAN-中国間の特恵関税減免スケジュールと規定	29
図 5-20	中国の対外直接投資額推移 (左: 合計額推移、右: 主要地域別内訳)	30
図 5-21	メコン地域地図	31
図 5-22	ASEAN-韓国間の特恵関税減免スケジュールと規定	33
図 5-23	韓国の対外投資額推移 (左: 対世界、右: 対 ASEAN)	34
図 5-24	タイにおける投資優遇の地域区分	47
図 5-25	ラオスの外国投資企業に対する輸入許可フロー	59
図 5-26	ラオスの投資促進ゾーニング	66

## 表一覧

表 2-1	ASEAN 域内の貿易額（2001 年、2011 年）	- 9 -
表 2-2	ASEAN 経済共同体(AEC)と、他の経済連携の比較	- 19 -
表 2-3	ATIGA の構成	- 20 -
表 2-4	GMS/CBTA 協定本文と関連条文の基本構成（貨物輸送関連）	- 21 -
表 2-5	タイと近隣国間のトラック相互乗入可否	- 22 -
表 2-6	ASEAN 域内貿易の改善点・問題点	- 23 -
表 2-7	ASEAN の FTA 発効・交渉状況	- 24 -
表 2-8	日本・ASEAN 包括的経済連携の交渉・発効経緯	- 25 -
表 2-9	日本・ASEAN 包括的経済連携の概要	- 25 -
表 2-10	ASEAN 及び日中韓の通関にかかる定量指標比較	- 26 -
表 2-11	タイ+CLM における通関に関する更新事項	- 26 -
表 2-12	予測結果まとめ	- 35 -
表 3-1	日系完成車メーカーの動向	- 46 -
表 3-2	タイ+CLM でサプライチェーンを組んでいる主な日系荷主	- 47 -
表 3-3	タイに進出している主な日系荷主（電気機械器具業）	- 50 -
表 3-4	タイに進出している主な日系電気電子企業の近年の取り組み	- 55 -
表 3-5	タイに進出している主なコンビニエンスストア	- 57 -
表 3-6	タイ+CLM でサプライチェーンを組んでいる主な日系荷主	- 60 -
表 3-7	タイ+CLM に進出している主な日系物流事業者	- 66 -
表 3-8	ASEAN 地域に進出している欧米系物流事業者	- 69 -
表 3-9	タイ+CLM の物流事業者数（2012 年）	- 69 -
表 4-1	メコン地域の陸上輸送における道路インフラ及びソフト面の課題	- 73 -
表 4-2	「貿易・投資円滑化ビジネス協議会」の問題点区分一覧	- 73 -
表 4-3	日系物流事業者の ASEAN への事業進出時の課題	- 75 -
表 4-4	日系物流事業者の ASEAN での事業運営上の課題	- 76 -
表 4-5	ヒアリング調査の概要	- 76 -
表 4-6	日系物流事業者へのヒアリング項目	- 77 -
表 4-7	日系荷主事業者へのヒアリング項目	- 77 -
表 4-8	タイ+CLM に進出している主な日系物流事業者の事業概要	- 78 -
表 4-9	タイの輸出入手続きに関する問題点と要望	- 87 -
表 4-10	タイにおける外資規制の状況	- 88 -
表 4-11	タイの国際空港の乗降客数と輸送貨物量（2012 年 9 月期）	- 93 -
表 4-12	タイ国有鉄道の路線別概要	- 95 -
表 4-13	工業団地の種類	- 100 -
表 4-14	タイの現在のボトルネック	- 102 -
表 4-15	タイの 2020 年のボトルネック	- 103 -
表 4-16	カンボジアの輸出入手続きに関する問題点と要望	- 108 -
表 4-17	カンボジアにおける外資規制の状況	- 109 -
表 4-18	カンボジアの北線と南線の概要	- 119 -
表 4-19	カンボジアの道路種別ごとの総延長	- 121 -

表 4-20	カンボジアの現在のボトルネック .....	- 123 -
表 4-21	カンボジアの 2020 年のボトルネック .....	- 124 -
表 4-22	ラオスの物流業に関する外資規制の状況 .....	- 130 -
表 4-23	ラオスの道路種類別延長 (2012 年) .....	- 136 -
表 4-24	ラオスの現在のボトルネック .....	- 141 -
表 4-25	ラオスの 2020 年のボトルネック .....	- 142 -
表 4-26	ミャンマーにおける外資規制の状況 .....	- 149 -
表 4-27	建設省管轄の都市間道路の路面タイプ別延長 (2012 年) .....	- 159 -
表 4-28	ミャンマーの現在のボトルネック .....	- 165 -
表 4-29	ミャンマーの 2020 年のボトルネック .....	- 166 -
表 4-30	タイ+CLM 地域の現在のボトルネック .....	- 167 -
表 4-31	タイ+CLM 地域の 2020 年のボトルネック .....	- 168 -
表 5-1	タイ+CLM における DHL の動向.....	3
表 5-2	タイ+CLM における Kuehne+Nagel の動向.....	6
表 5-3	タイ+CLM における CEVA の動向.....	8
表 5-4	タイ+CLM における Panalpina の動向 .....	14
表 5-5	タイ+CLM における DB Schenker の動向 .....	16
表 5-6	タイ+CLM における UPS の動向 .....	18
表 5-7	タイ+CLM における FedEx の動向 .....	20
表 5-8	タイ物流市場の主要プレイヤーの売上高 (2009 年) .....	22
表 5-9	カンボジアにおける主要物流事業者 .....	23
表 5-10	ラオスにおける主要物流事業者 .....	25
表 5-11	ミャンマーにおける主要物流事業者 .....	27
表 5-12	ACFTA の経緯 .....	28
表 5-13	AKFTA の経緯 .....	32
表 5-14	タイの EPA/FTA の発効・交渉状況 .....	35
表 5-15	タイ - 日本 EPA の内容 .....	35
表 5-16	商務省輸入規制品目と輸入禁止品目のリスト .....	37
表 5-17	商務省輸出規制品目と輸出禁止品目のリスト .....	38
表 5-18	タイの特恵等特別措置 .....	40
表 5-19	タイの関税に関する問題点と要望 .....	42
表 5-20	タイの外国人事業法による規制 43 業種 .....	43
表 5-21	タイ投資委員会による地域別の優遇策 (税制面) の概要 .....	45
表 5-22	タイの投資奨励対象業種 .....	48
表 5-23	タイ投資委員会による地域別の優遇策 (税制以外) の概要 .....	48
表 5-24	タイ工業団公社法による投資奨励 .....	49
表 5-25	カンボジアの主な輸入禁止品目と輸入規制品目のリスト .....	51
表 5-26	カンボジアの主な輸出禁止品目と輸入規制品目のリスト .....	51
表 5-27	カンボジアの輸出における一般関税の適用税率と主要品目 .....	52
表 5-28	カンボジアの輸入における一般関税の適用税率と主要品目 .....	52
表 5-29	カンボジア関税に関する問題点と要望 .....	53
表 5-30	カンボジアで投資が禁止されている事業 .....	54

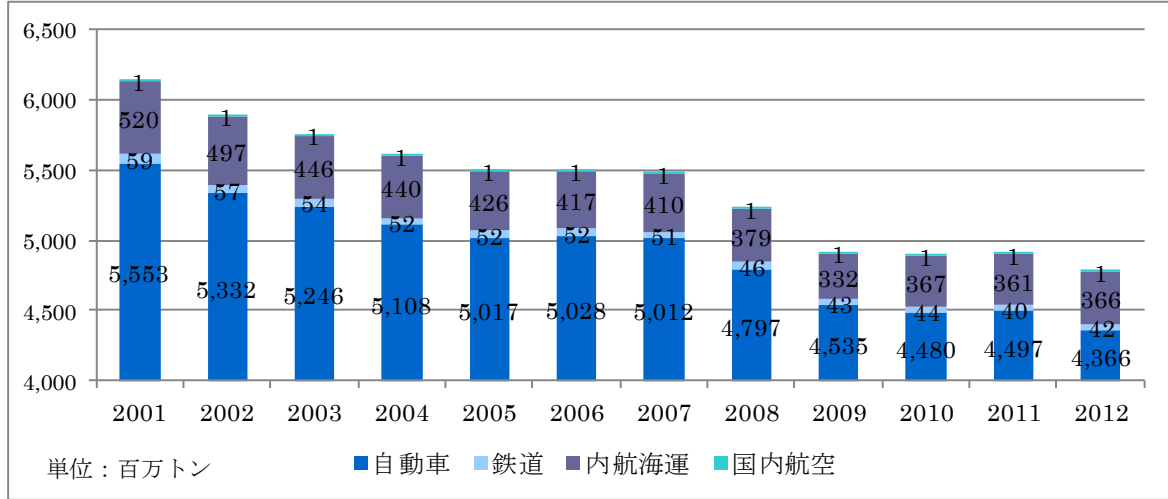
表 5-31	投資優遇措置の付与に最低投資額が定められている投資分野	55
表 5-32	投資優遇措置を受けることができない投資分野	56
表 5-33	改正投資法による外国投資家に対する投資保証	56
表 5-34	経済特別区内の投資家に付与される優遇措置	57
表 5-35	ラオスの輸入関税免税措置	60
表 5-36	ラオスの外国投資許可分野（第Ⅰ種）（抜粋）	62
表 5-37	ラオスの条件付き外国投資許可分野（第Ⅱ種）（抜粋）	63
表 5-38	サワン・セノ経済特区における外国投資不許可分野（抜粋）	64
表 5-39	ラオス外国直接投資誘致のための奨励分野	65
表 5-40	ラオス外国直接投資誘致のための地域別奨励策	65
表 5-41	ラオスの企業優遇政策	65
表 5-42	ミャンマーの関税に関する問題点と要望	69

本編

# 第1章 調査研究の背景と目的

## 1.1 調査研究の背景

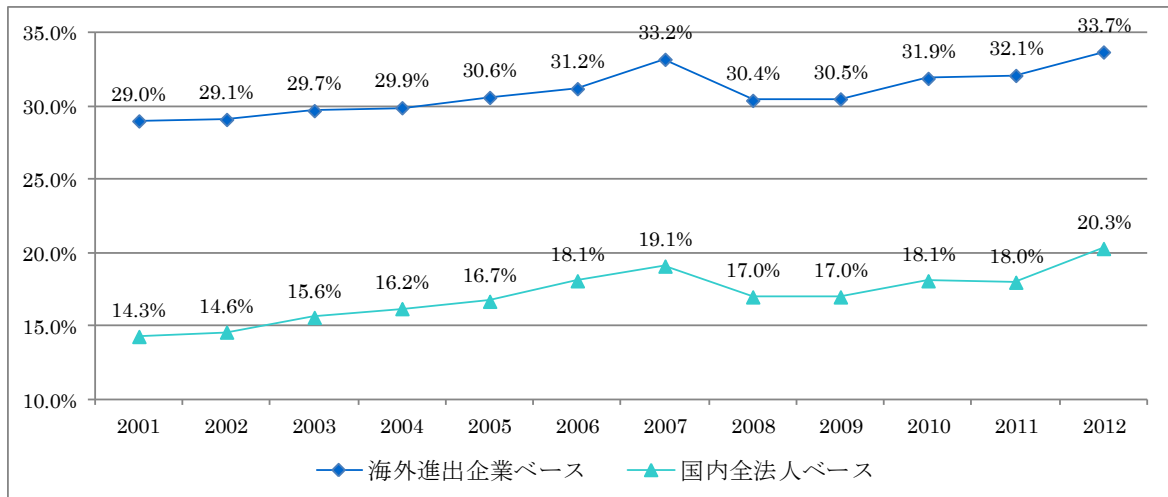
我が国の国内貨物輸送量は、年々減少傾向にあり、2012年は2000年代以降で最も少ない輸送量となっている。



出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」[1]「鉄道輸送統計年報」[2]「内航船舶輸送統計年報」[3]「航空輸送統計年報」[4]より作成

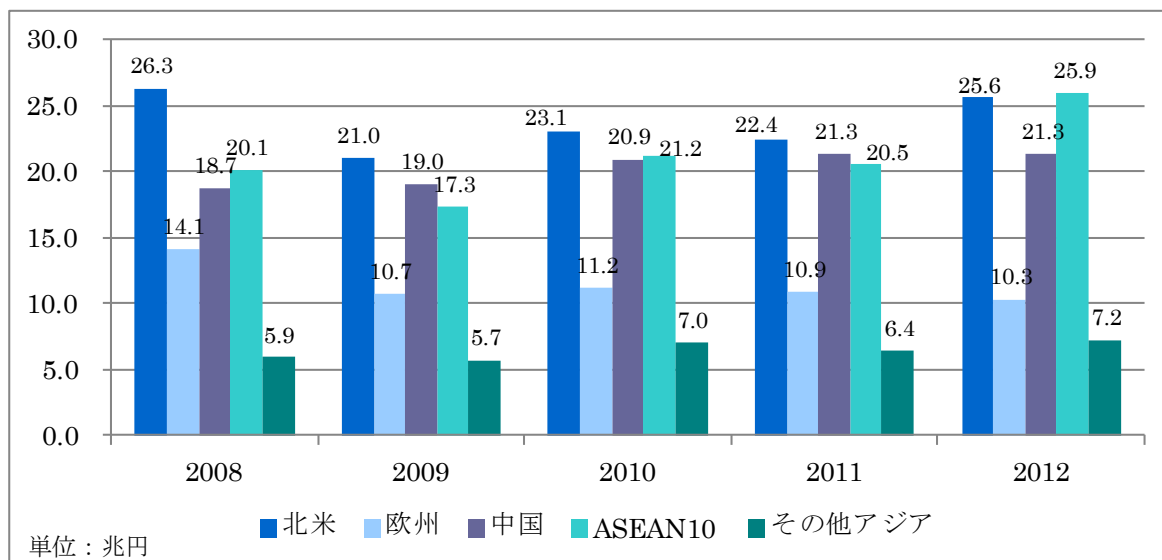
図 1-1 日本の国内貨物輸送量(輸送トン)(2001年～2012年)

我が国の製造業は、1990年代の大幅な円高の影響により、海外に生産を移管する動きが高まり（2012年は調査開始以来、最も高い比率）、賃金の低さや経済発展に伴う市場としての魅力の高まりから、特にASEAN地域への進出が増加している。



出典：経済産業省「海外事業活動基本調査（第43回）」より作成[5]

図 1-2 日本の製造業の海外生産比率の推移



出典：経済産業省「海外事業活動基本調査」より作成[5]

図 1-3 日本の製造業の地域別売上高推移(2008年～2012年)

今後の ASEAN 経済統合や ASEAN と諸外国の広域経済連携により、各国間又は域際のような障壁がさらに取り払われることとなれば、将来的には国際分業が加速し、日系事業者によるアジアの生産ネットワーク、サプライチェーンがより効率的な方向に再編されることが予想される。また、経済成長に伴って ASEAN 地域の消費者マーケットも拡大の方向にあり、それに伴う ASEAN 地域外からの事業者の進出の増加や物流ニーズの多様化・高度化も想定されることである。

こうした変化に伴い、我が国の物流事業者は、積極的に海外、特に ASEAN 地域への進出を積極的に検討する必要があると考えられるが、今後 ASEAN 地域において必要となる物流ネットワークや、求められる物流サービスも変化するものと考えられ、日系物流事業者が ASEAN 進出を行うにあたっては、こうした物流ニーズの変化を的確に捉え適切な投資を行うとともに、我が国以外にも ASEAN の成長を取り込もうとする競合国及び外資系事業者の戦略を見極め、差別化を図る必要がある。

## 1.2 調査研究の目的

1.1 の背景を踏まえ、国土交通省では、2013年6月に閣議決定された総合物流施策大綱(2013-2017) [6]において、「我が国の質の高い物流システムをアジアに展開することにより、我が国から進出している産業の国際競争力を支え、強化するとともに、アジア物流圏全体の物流の質を高め、アジアの経済成長に貢献する」こととしている。

本調査研究は、ASEAN 経済統合や広域経済連携の進展等による将来のアジア地域における産業立地や消費者マーケット等の変化、それらが物流ネットワーク及び物流産業構造に与える影響等について、将来(2020年時点を想定)起こりうるシナリオを想定し、環境要因、あるべき物流ネットワークの実現を阻むボトルネックを明らかにすることで、今後の日系物流事業者の ASEAN 進出の意志決定に資することを目的として実施した。

### 1.3 調査研究の対象

#### (1) 調査対象地域の選定

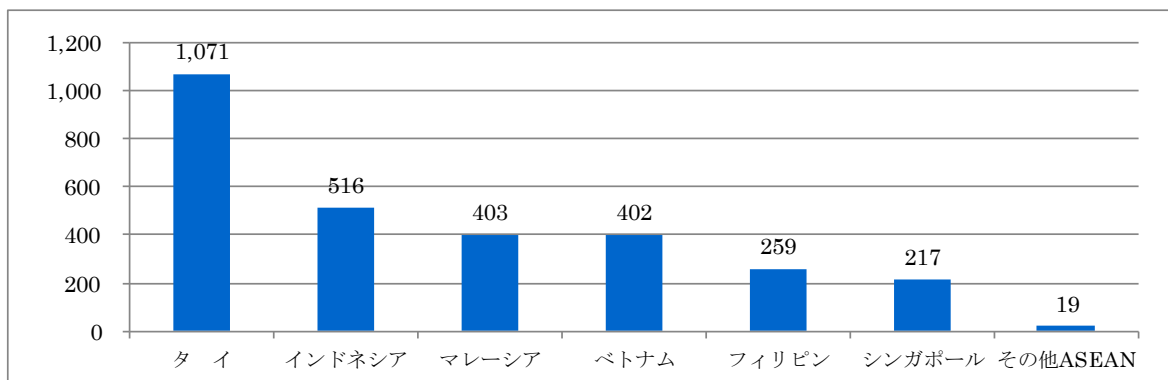
ASEAN 地域は一つの地域として捉えられることが多いが、人口規模、経済水準、宗教等が各国毎に異なるため、実際の事業展開においては、国ごとの特徴を捉える必要がある。

物流事業者の事業運営は、荷主となる事業者のサプライチェーンの構築状況に大きく左右されるため、本調査研究では、基礎的な情報は ASEAN 全体を俯瞰した上で、ASEAN 域内で「サプライチェーンの構築や展開が進んでいる地域」と「今後構築や展開が進む可能性がある地域」を選定してより詳細な調査を行った。

#### 1) サプライチェーンの対象や展開が進んでいる地域

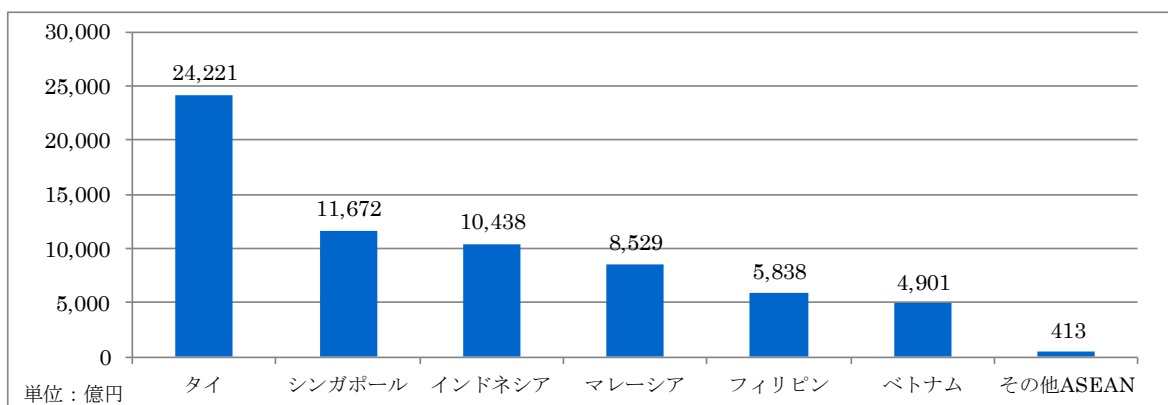
サプライチェーンの構築や展開が進んでいる地域は、タイを対象とした。

タイは、我が国製造業の東南アジア最大の生産集積地であり、多くの事業者が進出している。日系物流事業者の進出数も東南アジア最大であり、タイに進出している日系の製造業及び非製造業事業者のサプライチェーンを支えるべく、タイ発着の輸出入貨物の輸送や、タイ国内におけるミルクラン輸送、JIT 納品といった高度な物流サービスを提供している。



出典：経済産業省「海外事業活動基本調査」より作成[5]

図 1-4 ASEAN における製造業の現地法人企業数(2012 年)



出典：日本銀行「国際収支統計(2012 年末)」[7]

図 1-5 製造業の対外直接投資残高(2012 年末)

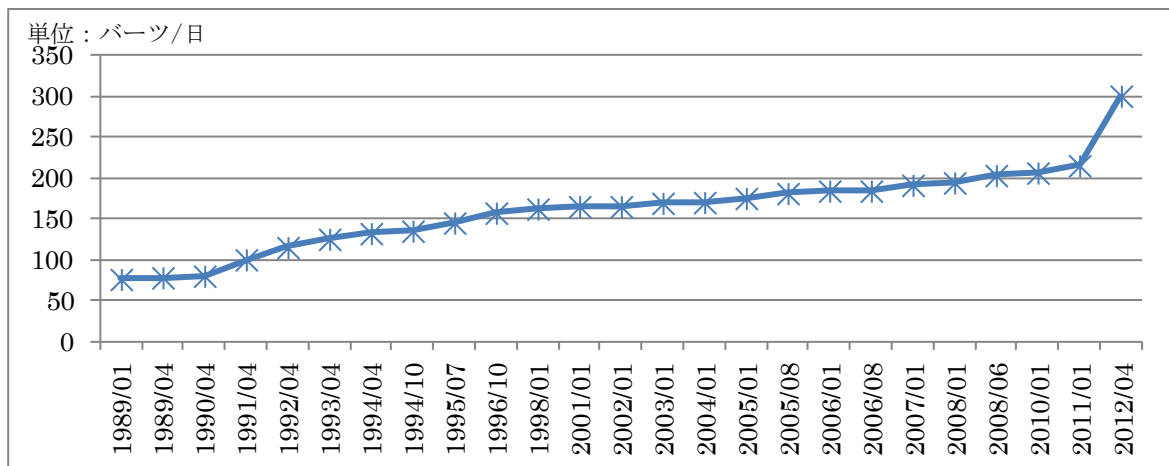


## 2) 今後サプライチェーンの構築や展開が進むと想定される地域

今後サプライチェーンの構築や展開が進むと想定される地域として、カンボジア、ラオス、ミャンマーを調査対象とした。理由は以下の2点のとおりである。

### ① タイ極集中の見直し

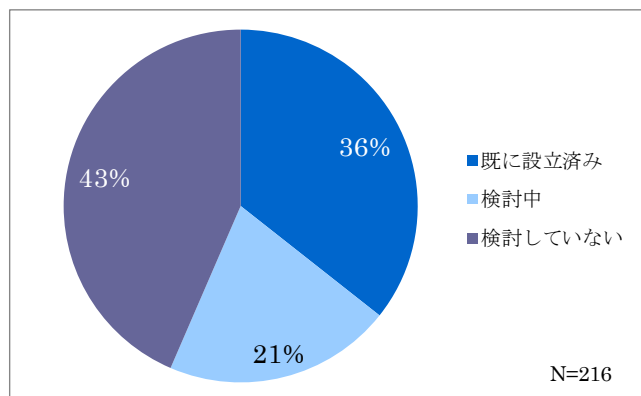
近年タイにおいては大幅な賃金上昇傾向が続いており、特にタイ政府の閣議決定により 2012 年 4 月 1 日から、1 日当たりの最低賃金をバンコクとその周辺及びプーケットの 7 都県で 300 バーツに大幅に引き上げることが決定され、賃金水準が 20 年前の約 3 倍の水準まで上昇した。また、残り 70 県の最低賃金も 2013 年 1 月 1 日より 300 バーツに引き上げられた。



出典：バンコック銀行 日系企業部「タイ国 経済関連基礎資料」[8]

図 1-6 バンコクにおける最低賃金の推移

また、2011 年に発生した洪水以降、リスク分散によるサプライチェーンの維持を目的として、タイに拠点を置いて活動する多くの企業が、タイに生産拠点を残したまま（人件費がかかる）労働集約的な工程を周辺国に移すタイプラスワンの動きを加速させている。



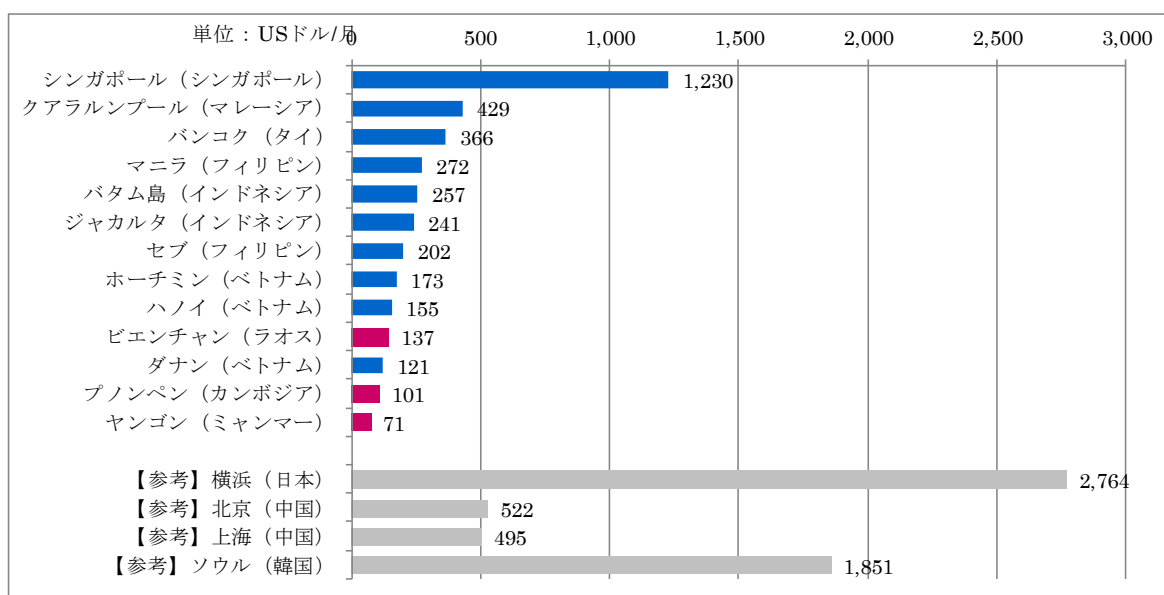
出典：バンコク日本人商工会議所「2013 年上期 タイ国日系企業景気動向調査」[9]

図 1-7 タイ進出済み日系製造事業者のタイプラスワンの拠点設立状況

## ② ASEAN 地域内での賃金水準の優位性

タイプラスワンの動きの中でも近年、カンボジア、ラオス、ミャンマー（以下、「CLM」という）は、タイに比べて非常に安い賃金水準を背景に「東南アジアの最後のニューフロンティア」として注目を集めている。実際、タイで操業する日系自動車部品メーカーや電子部品メーカー、消費財メーカーのなかには、その労働集約的な生産工程を CLM に移転する動きが出てきており、今後サプライチェーンの構築や展開が進む可能性が高い。

さらに今後、2015 年の ASEAN 経済共同体の実現とともに CLM の関税が撤廃されれば、物流コストがさらに引き下げられこうした動きがさらに加速するものと考えられる。



出典：JETRO「投資コスト比較（調査実施時期：2013年12月～2014年1月）」[10]

図 1-8 ASEAN 各国の賃金比較(ワーカー)

## (2) 調査研究の進め方

はじめに、ASEAN における物流の現状把握及び将来像想定に活用するための基礎情報として、ASEAN 域内の物流統計情報等を整理した（第 2 章）。

次に、ASEAN で事業を運営している日系荷主事業者、物流事業者の整理及び競合国の政策や外資系物流事業者の進出状況等を整理した（第 3 章）。

続いて、各国の経済動向や制度、インフラの状況を整理し、既存文献の情報から、日系物流事業者の ASEAN における事業運営上の課題を整理し、実態についてヒアリングを行った。ヒアリング結果をもとに、ASEAN で事業を展開する上でのボトルネックと対応策を取りまとめた。（第 4 章・第 5 章）

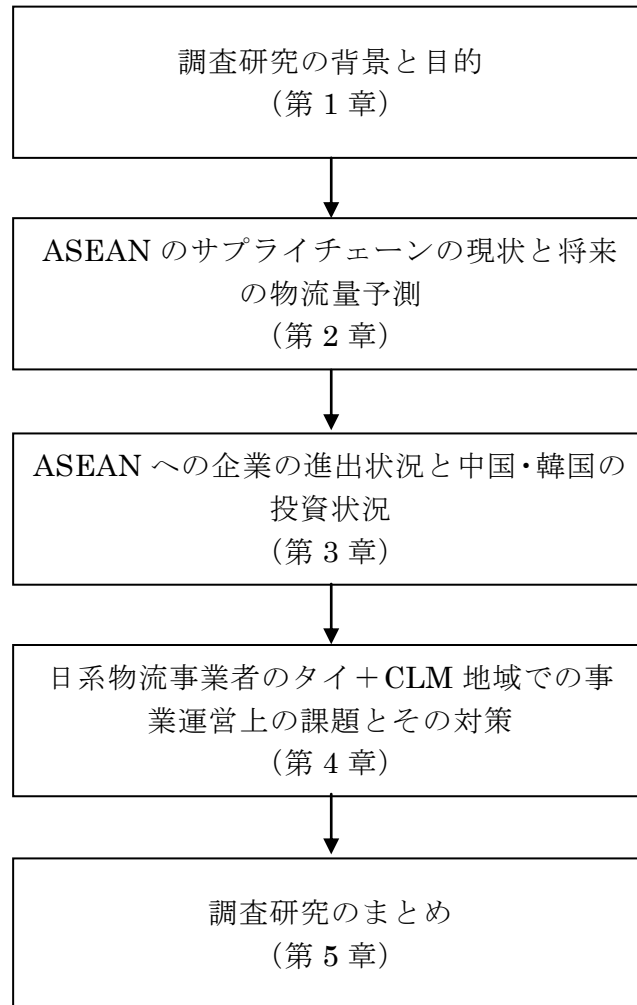


図 1-9 調査研究のフロー

## 第2章 ASEANにおけるサプライチェーンの現状と今後の物流量予測

第2章では、ASEANにおける物流の現状整理として、ASEAN 全域の物流量や経済動向等を俯瞰する。

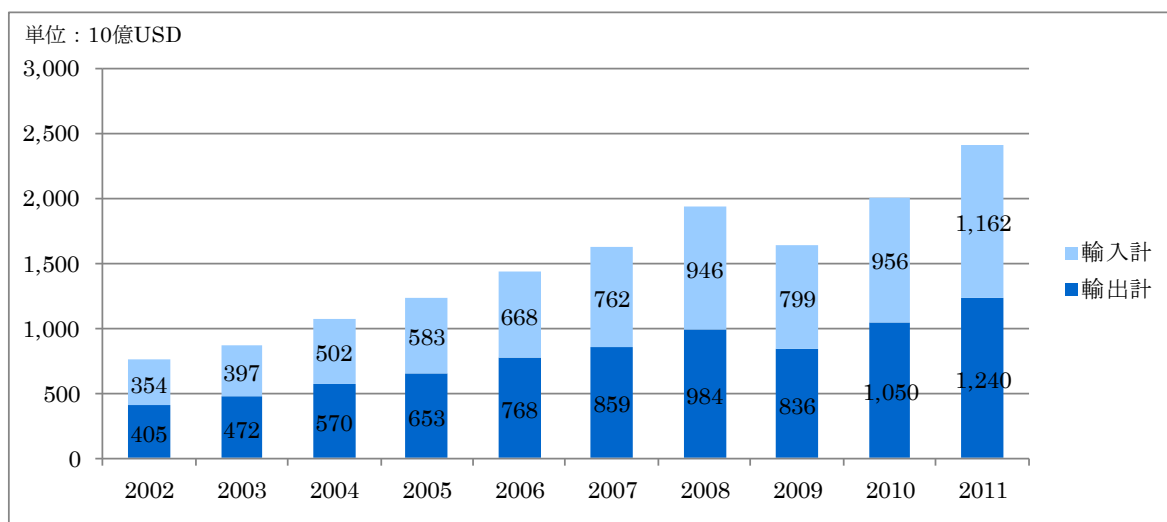
### 2.1 ASEANにおけるサプライチェーンの現状

#### (1) 物流量の状況

##### 1) ASEANの貿易の現状

##### ① ASEANの貿易額推移

ASEANの貿易は、金融危機の影響で落ち込んだ2009年を除けば好調に推移している。直近10年間は年成長率13.7%で増加しており、貿易収支は黒字が続いている。2011年は、ASEAN全体の輸出額は約1.24兆ドル（日本の約1.9倍）、輸入額は1.16兆ドル（日本の約1.7倍）であった<sup>1</sup>。



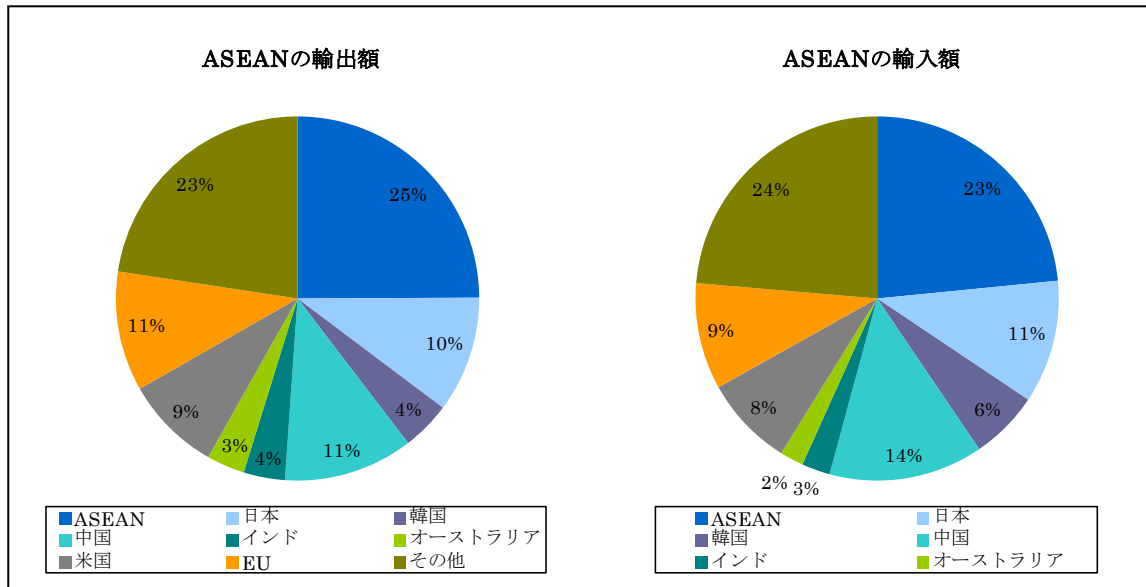
出典：IMF "Direction of Trade Statistics"[11]

図 2-1 ASEANの貿易額の推移(2002年～2011年)

<sup>1</sup> 日本との比較は、1ドル=98円として試算した。

② ASEAN の貿易相手国・地域

ASEAN は、域内貿易が非常に盛んであり、2011 年は輸出額の 25%、輸入額の 23% を域内貿易が占めている。また、ASEAN 全体としての最大の貿易相手国は中国であり、輸出額の 11%、輸入額の 14%を占めている。日本や米国、EU が続き、輸出入額それぞれ、全体の 10%程度を占めている。



出典：IMF "Direction of Trade Statistics"[11]

図 2-2 ASEAN の主な貿易相手国・地域 (2011 年)

### ③ ASEAN 域内の貿易状況

ASEAN 域内貿易の成長は著しく、輸出入額の合計は、直近 10 年間で約 3.5 倍になっている。その内訳を見ると、輸出額の約 41%をシンガポール発の輸出が占めており、シンガポールが ASEAN 域内貿易の中心となっていることがわかる。輸出額の大きさではマレーシア、タイ、インドネシアと続く。近年では、マレーシアがシェアを落としているのに対し、タイやインドネシアの成長が著しい。タイの ASEAN 域内輸出額は直近 10 年で約 4.3 倍に増加しており、ASEAN 全体に占めるシェアは、2001 年の 14.1%から約 3 ポイント増加し、2011 年には 17.4%となっている。また、近年の成長率が大きいのはラオスとカンボジアであり、それぞれ直近 10 年間の対 ASEAN 域内輸出額は 10 倍以上となっている。

表 2-1 ASEAN 域内の貿易額(2001 年、2011 年)

単位：百万ドル

輸出先	輸出元	タイ	マレーシア	シンガポール	インドネシア	フィリピン	ブルネイ	ベトナム	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ASEAN計	シェア
タイ	2001年	-	2,722	5,287	1,366	1,166	37	797	365	467	411	12,597	14.1%
	2011年	-	12,265	11,327	9,971	4,590	136	6,985	2,814	2,874	2,759	53,722	17.4%
	11/01'	-	451%	214%	730%	397%	363%	876%	793%	616%	672%	426%	-
マレーシア	2001年	3,360	-	14,913	1,563	1,288	273	474	197	60	2	22,129	24.8%
	2011年	11,703	-	28,831	6,806	3,579	544	3,819	560	258	14	56,115	18.2%
	11/01'	348%	-	193%	435%	278%	199%	806%	284%	429%	809%	254%	-
シンガポール	2001年	5,304	21,122	-	2,832	3,085	410	2,105	423	370	26	35,679	40.0%
	2011年	14,100	50,019	-	42,832	6,772	1,593	10,232	1,212	909	35	127,705	41.3%
	11/01'	266%	237%	-	1512%	220%	388%	486%	286%	246%	182%	358%	-
インドネシア	2001年	1,064	1,779	5,364	-	815	22	322	69	72	1	9,507	10.7%
	2011年	5,897	10,996	18,444	-	3,699	82	2,354	359	260	9	42,099	13.6%
	11/01'	554%	618%	344%	-	454%	378%	731%	521%	360%	598%	443%	-
フィリピン	2001年	1,358	1,112	2,308	133	-	4	62	6	4	0	4,986	5.6%
	2011年	1,904	1,099	4,278	606	-	6	718	14	10	1	8,635	2.8%
	11/01'	140%	99%	185%	457%	-	160%	1150%	228%	275%	763%	173%	-
ブルネイ	2001年	362	5	165	34	0	-	0	0	0	0	556	0.6%
	2011年	121	45	182	926	5	-	172	0	1	0	1,451	0.5%
	11/01'	34%	983%	110%	2742%	2290%	-	1719800%	-	5400%	-	261%	-
ベトナム	2001年	323	337	1,044	266	368	1	-	5	146	64	2,555	2.9%
	2011年	1,792	2,832	2,286	2,359	1,535	15	-	82	2,407	274	13,583	4.4%
	11/01'	555%	840%	219%	886%	417%	1038%	-	1538%	1649%	426%	532%	-
ミャンマー	2001年	735	71	102	19	3	0	4	-	0	0	934	1.0%
	2011年	2,975	213	78	65	17	0	77	-	0	0	3,425	1.1%
	11/01'	405%	299%	76%	342%	612%	144%	2135%	-	83%	-	367%	-
カンボジア	2001年	8	10	28	1	4	0	25	0	-	1	76	0.1%
	2011年	160	60	173	7	1	1	391	0	-	1	794	0.3%
	11/01'	2107%	587%	617%	1205%	25%	1070%	1594%	-	-	124%	1044%	-
ラオス	2001年	81	0	0	0	0	0	62	0	0	-	144	0.2%
	2011年	1,029	1	0	1	0	0	418	0	2	-	1,451	0.5%
	11/01'	1269%	239%	108%	650%	800%	-	676%	-	7650%	-	1009%	-
ASEAN計	2001年	12,585	27,157	29,211	6,213	6,719	748	3,851	1,066	1,119	505	89,164	100.0%
	2011年	39,681	77,531	65,599	63,573	20,199	2,378	25,166	5,042	6,719	3,092	308,980	100.0%
	11/01'	315%	285%	225%	1023%	301%	318%	654%	478%	601%	612%	347%	-
シェア	2001年	14.1%	30.5%	32.8%	7.0%	7.5%	0.8%	4.3%	1.2%	1.3%	0.6%	100.0%	-
	2011年	12.8%	25.1%	21.2%	20.6%	6.5%	0.8%	8.1%	1.6%	2.2%	1.0%	100.0%	-

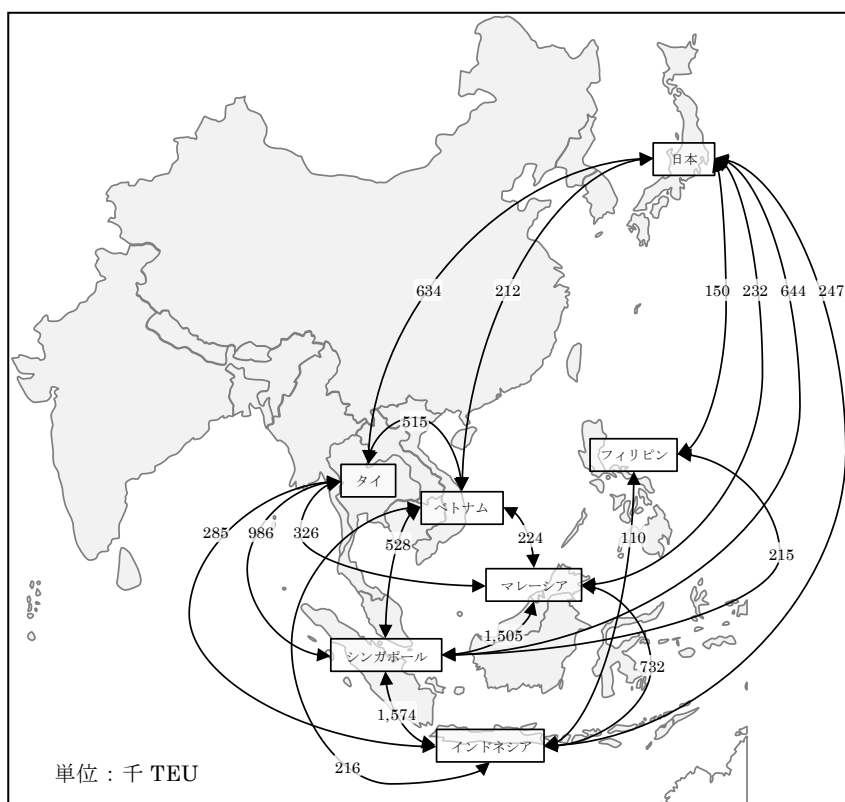
出典：IMF “Direction of Trade Statistics”[11]

#### ④ ASEAN のコンテナ流動量

調査対象国の貨物流動量（重量ベース）は、十分な情報が公表されていないため、横並び比較するのは困難である。今回の調査対象国とは異なるが、ASEAN のうち 6 ヶ国のコンテナ貨物流動量については、国土技術政策総合研究所の既往研究より、以下のように推計されている。

タイ+CLM の主要港湾における貨物量については、4.2 以降の各物流インフラの項目にて記載する。

日本及び ASEAN 地域におけるコンテナ流動は、国際コンテナハブとして機能するシンガポールの発着量が突出して多い。また、日本発着のコンテナは、日系事業者が多く進出しているタイとの発着量が多くなっている。



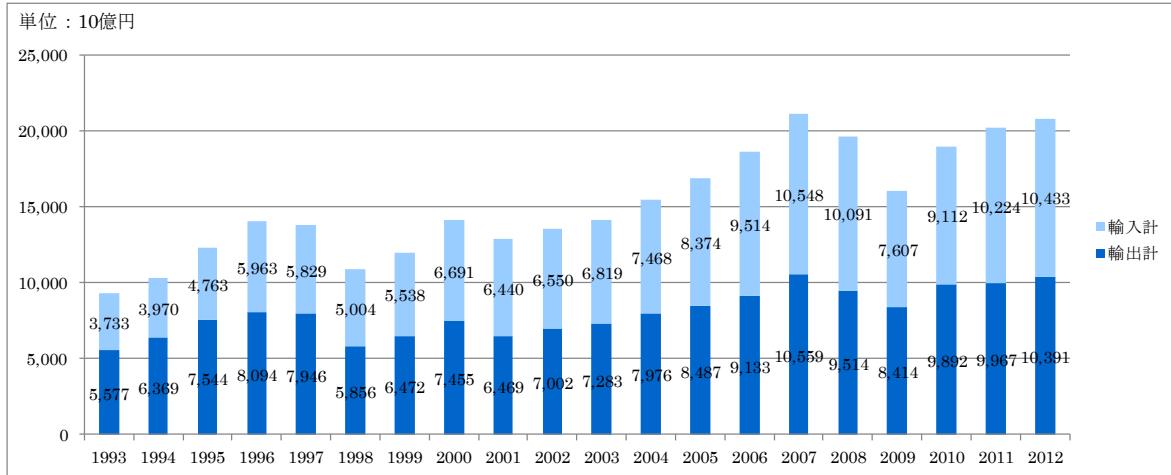
出典：国土技術政策総合研究所「世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析」[12]

図 2-3 日本及び ASEAN 域内のコンテナ貨物量 (2010 年)

## 2) 日本-ASEAN 間の貿易の現状

### ① 日本-ASEAN 間の貿易額推移

日本 - ASEAN 間の貿易額は、1998 年や 2009 年の金融危機の期間を除くと、順調に増加して推移している。直近 20 年間で見ると、年平均 4.3%の増加率で推移しており、その輸出入額は約 2 倍となっている。



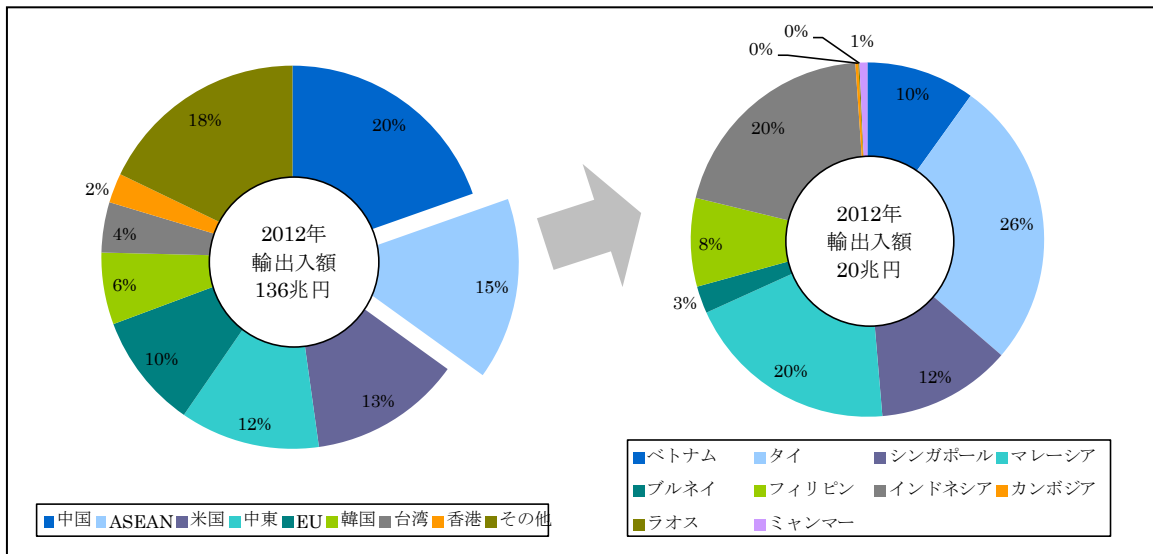
出典：財務省「貿易統計」[13]

図 2-4 日本-ASEAN 間の貿易額の推移

### ② 日本の貿易相手国・地域

2012 年時点で、日本の最大の貿易相手国は輸出入額の 20%を占める中国であるが、ASEAN 地域の輸出入額合計は 15%を占めており、重要な貿易相手国となっている。

対 ASEAN のうち、タイが輸出入額の 26%を占め、日本の最大の貿易相手国となっている。



出典：財務省「貿易統計」[13]

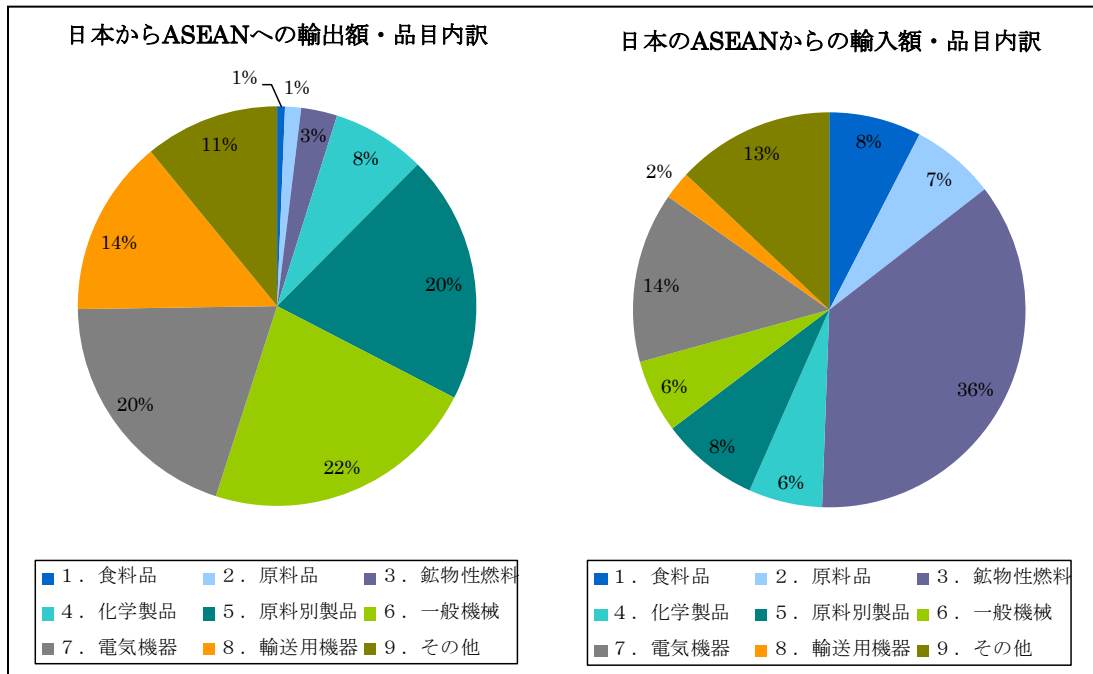
図 2-5 主な国・地域別に見た日本の貿易額の内訳(2012 年)



### ③ 日本-ASEAN 間の貿易品目

日本から ASEAN への輸出品目の内訳（金額ベース）を見ると、一般機械、原料別製品、電気機器の割合が高く、それぞれ輸出額の約 20%を占めている。

一方、ASEAN から日本への輸入品目の内訳（金額ベース）では、鉱物性燃料の割合が最も高く、輸入額の 36%を占めており、その大半が液化天然ガスである。

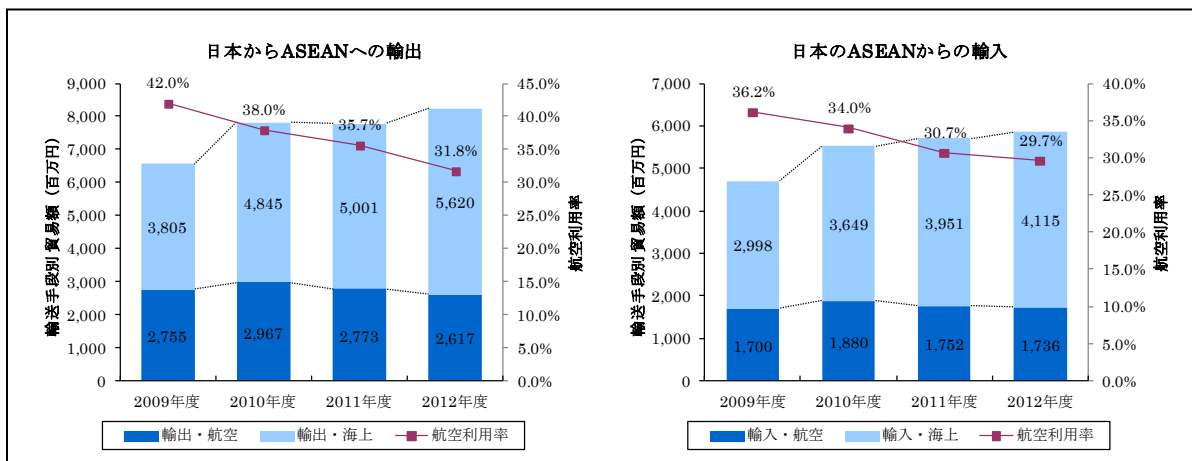


出典：財務省「貿易統計」[13]

図 2-6 日本-ASEAN 間の貿易品目内訳(2012年)

### ④ 日本-ASEAN 間の輸送手段別貿易額

日本 - ASEAN 間の貿易は、主に海上輸送によるものである。金額ベースの航空利用率は年々下がっており、2012年には輸出入ともに 30%程度となっている。



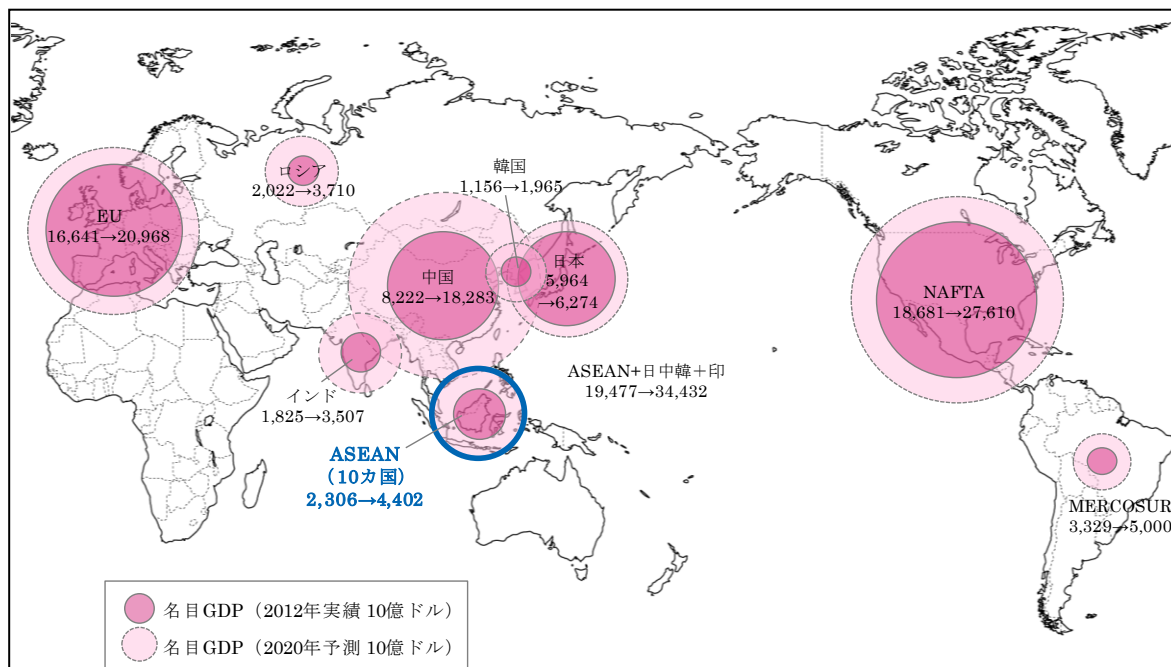
出典：財務省「貿易統計」[13]

図 2-7 日本-ASEAN 間の輸送機関別貿易量と航空利用率

## (2) 経済動向

### 1) GDP

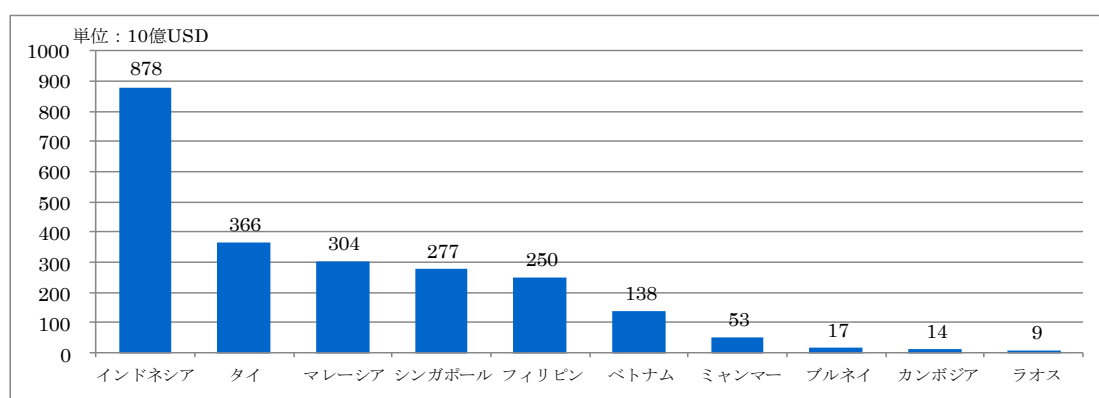
ASEAN 各国では、近年、経済発展が急激に進んでおり、ASEAN 全体としては日本と並ぶ経済規模となりつつある。



出典：IMF「World Economic Outlook Database, April 2013」[14]

図 2-8 世界の主要国・地域の GDP 推移<sup>2</sup>

加盟 10ヶ国のうち、GDP が最も高いのはインドネシアであり、次いでタイ、マレーシア、シンガポール、フィリピン、ベトナム、ミャンマー、ブルネイ、カンボジア、ラオスの順となっている。

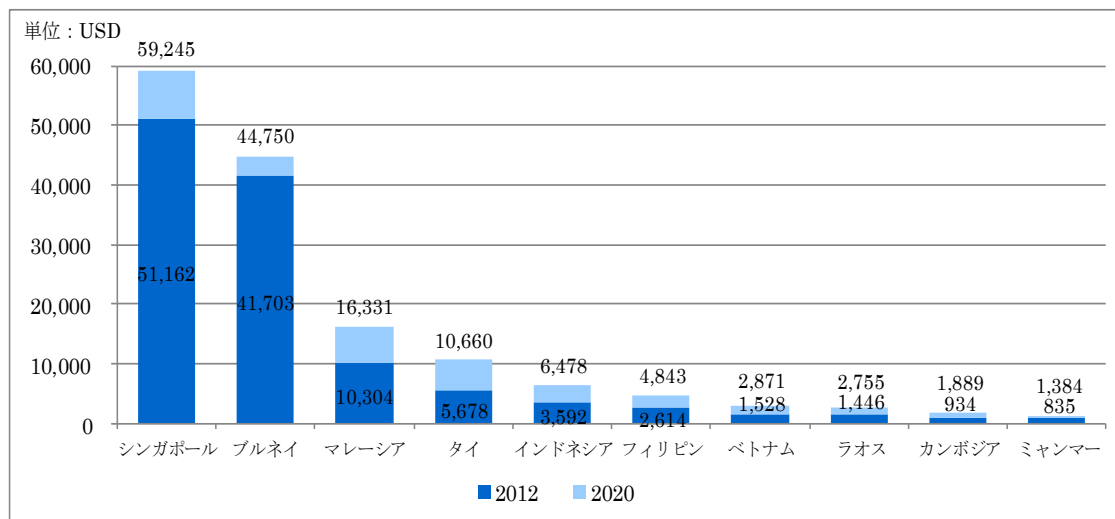


出典：IMF「World Economic Outlook Database, April 2013」[14]

図 2-9 ASEAN 各国の実質 GDP(2012年)

<sup>2</sup> 2018年まではIMF予測、2019年以降は2013～2018年の年成長率を維持するものと仮定して試算。

また、一人当たりの GDP は、先進国であるブルネイ、シンガポールを除くと、マレーシアが最も高く、次いでタイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーの順となっている。2020年には、タイでも1人当たりGDPが10,000ドルを超える水準となり、消費地としても魅力的な市場となることが想定される。



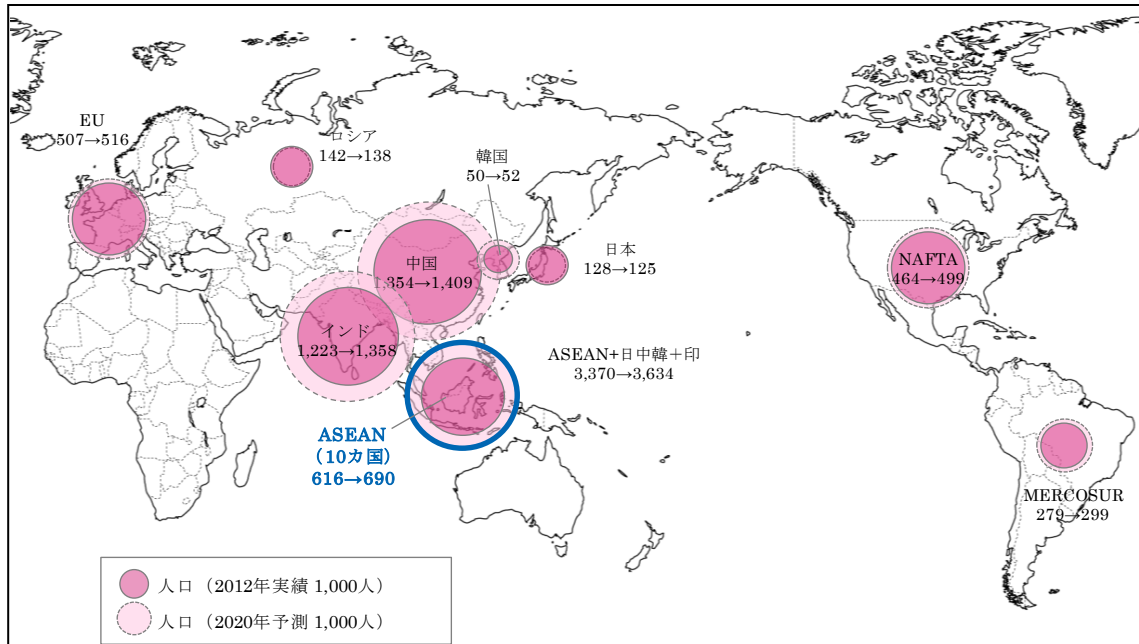
出典：IMF「World Economic Outlook Database, April 2013」[14]

図 2-10 ASEAN 各国の1人当たりGDPの推移<sup>3</sup>

<sup>3</sup> 2018年まではIMF予測、2019年以降は2013～2018年の成長率を維持するものと仮定して試算。

## 2) 人口

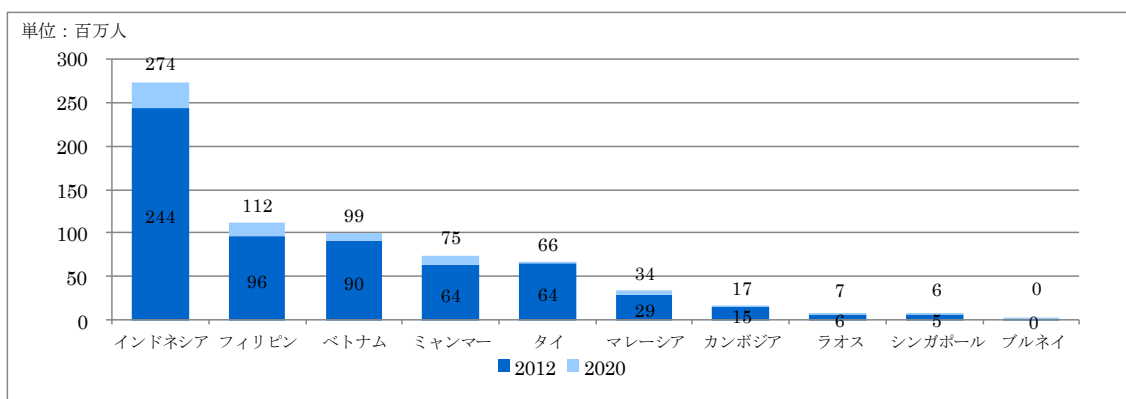
ASEAN の人口規模は 6 億人を超えており、中国・インドに次ぐ巨大市場として注目されている。



出典：IMF「World Economic Outlook Database, April 2013」[14]

図 2-11 世界の主要国・地域の人口推移<sup>4</sup>

ASEAN 各国の人口を見ると、インドネシアの人口は 2 億人を超え、中国、インド、アメリカに次ぐ世界第 4 位である。その他にもフィリピンやベトナムにおいても 1 億人前後の人口を有しており、各国共に今後の人口増加が予想され、将来的には経済成長に伴い大きな消費市場として成長することが期待されている。



出典：IMF「World Economic Outlook Database, April 2013」[14]

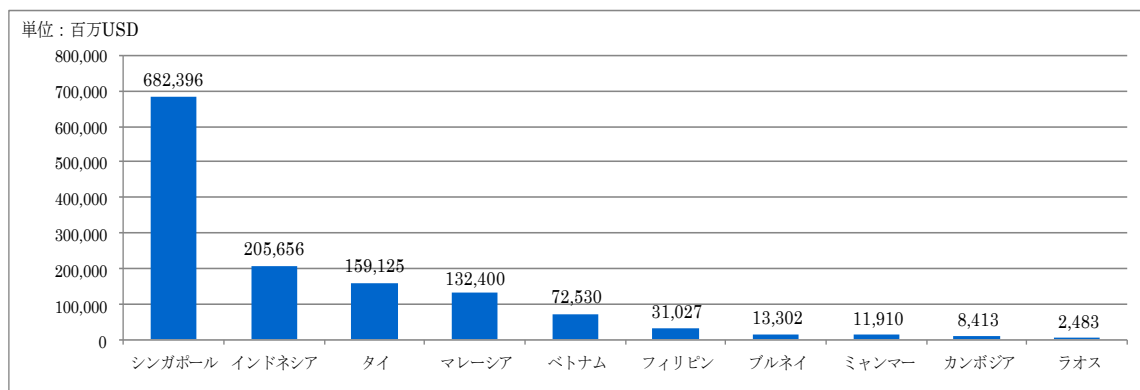
図 2-12 ASEAN 各国の人口推移<sup>5</sup>

<sup>4</sup> 2018 年までは IMF 予測、2019 年以降は 2013～2018 年の成長率を維持するものと仮定して試算。

<sup>5</sup> 2018 年までは IMF 予測、2019 年以降は 2013～2018 年の成長率を維持するものと仮定して試算。

### 3) 直接投資

世界から ASEAN 各国への直接投資残高は、アジアのヘッドクォーターと位置付けられているシンガポールが圧倒的に多く、次いでインドネシア、タイ、マレーシア、ベトナム、フィリピン、ブルネイ、ミャンマー、カンボジア、ラオスの順である。

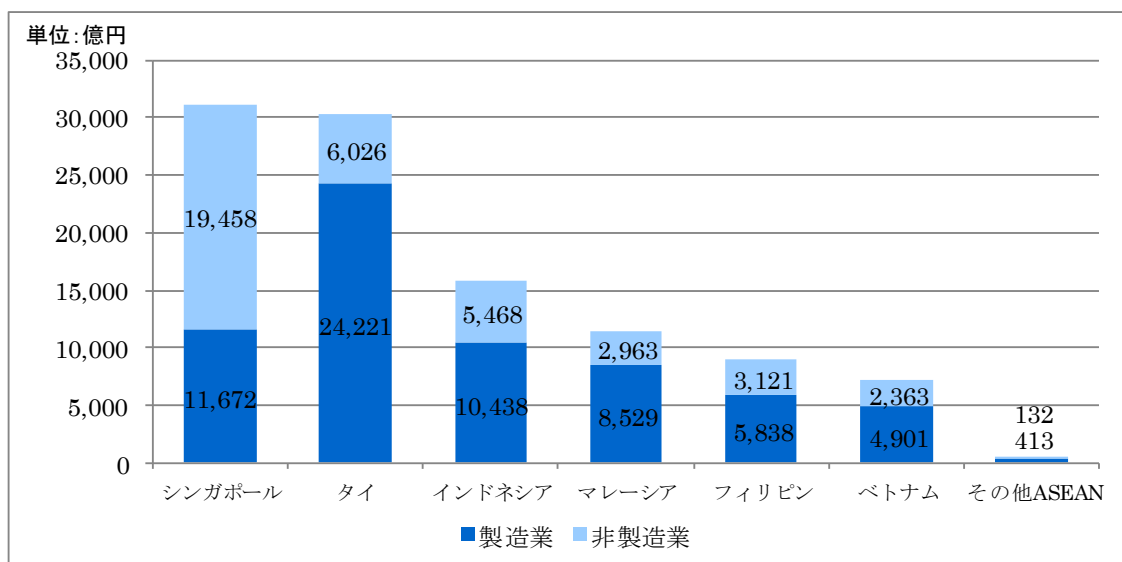


出典：UNCTADSTAT[15]

図 2-13 ASEAN 各国の対内直接投資残高(2012 年)

一方、日本からの対外直接投資残高は、シンガポール、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナムの順となっている。

製造業に限ってみるとタイが圧倒的に多く、約 2 兆 4000 億円となっており、2 位以下の国と比較して 2 倍以上の水準である。タイは安価な労働力を背景に、我が国の製造業にとって東南アジア最大の生産集積地となっている。

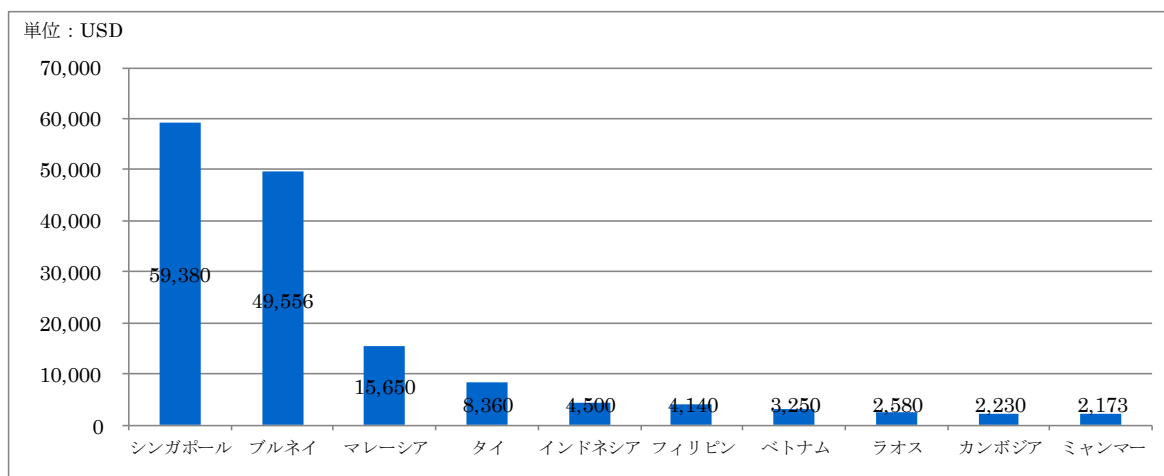


出典：日本銀行「国際収支統計（2012 年末）」[7]

図 2-14 日本の対外直接投資残高(2012 年)

#### 4) 一人あたり国民総所得(GNI)

ASEAN 各国の 1 人あたり国民総所得は、世界保健機関 (WHO) の統計によると、先進国であるブルネイ、シンガポールが高く、ミャンマーが最も低い。



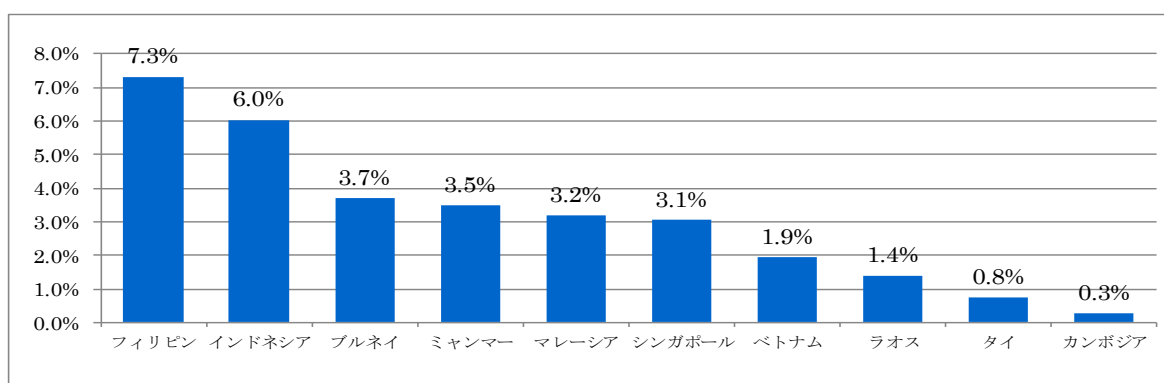
出典：WHO「World Health Statistics 2013」[16]

図 2-15 ASEAN 各国の一人あたり国民総所得(2011 年)<sup>6</sup>

#### 5) 失業率

ASEAN 各国の失業率は、ILO (International Labour Organization) の統計によると、カンボジアが最も低く、フィリピンが最も高い。

タイにおいては、失業率 0.8%とほぼ完全雇用を実現しており、労働力の確保が困難である。このため、今後さらなる賃金の上昇や周辺国への産業シフトが起きると想定される。<sup>7</sup>



出典：ILO「Global Employment Trends 2014」[17]

図 2-16 ASEAN 各国の失業率(2013 年)

<sup>6</sup> ブルネイ・ミャンマーは 2011 年の 1 人あたり国民総所得が記載されていないため、過去実績より推計。ブルネイは、2006 年～2009 年の成長率を 2009 年実績に乘じることで算出。ミャンマーは、2007 年～2010 年の成長率を 2010 年実績に乘じることで算出。

<sup>7</sup> カンボジアにおいても失業率 0.3%と失業率が非常に低い水準にあるが、カンボジアに拠点を持つ荷主事業者によると、カンボジアにおいて統計情報の信憑性は低く、実際はタイに比べて労働力の確保は容易であり、実態と合っていないという意見が得られている。

### (3) 貿易に関する制度

#### 1) ASEAN 域内の貿易に関する制度

##### ① ASEAN 経済共同体(AEC<sup>8</sup>)

ASEAN は、1992 年から構築されてきた ASEAN 自由貿易地域(ASEAN Free Trade Area: AFTA) を中心としつつも、単なる自由貿易地域にとどまらず、貿易円滑化、サービス貿易の自由化、投資の自由化・円滑化、広域的インフラ整備、規格・標準の統一や相互認証、格差是正のための域内協力等を含んだ質の高い<sup>9</sup>経済統合を目指し、2015 年に AEC の設立を目指している。

2003 年には、「ASEAN 共同体」を創設することに合意し、2007 年 1 月の ASEAN 首脳会合においては、2015 年までに ASEAN 共同体を設立の加速を宣言する「セブ宣言」が署名された。2007 年 11 月の ASEAN 首脳会合においては、ASEAN の法的根拠となる「ASEAN 憲章」が署名された。2009 年には、「ASEAN 政治・安全保障共同体」、「ASEAN 経済共同体」、「ASEAN 社会・文化共同体」のそれぞれの共同体設立に向けた中長期的な取り組みを示す「ASEAN 共同体ロードマップ(2009～2015)」が発出され、共同体形成に向けた取り組みを加速している。このうち、「ASEAN 経済(AEC)ブループリント」(行程表)には、ASEAN 経済共同体の創設に向けた 4 つの柱の実実施計画が盛り込まれている(下表参照)。

図 2-17 ASEAN 経済共同体の創設に向けた 4 つの柱

4 つの柱	内容
1) 単一市場と生産基地	①物品貿易、②サービス貿易、③投資、④資本移動、⑤人の移動、⑥優先統合分野、⑦食糧・農業・林業 ※優先 12 分野：木製品、自動車、ゴム製品、繊維、農産物加工、水産業、エレクトロニクス、e-ASEAN、ヘルスケア、航空、観光、物流
2) 競争力ある経済地域	①競争政策、②消費者保護、③知的所有権、④インフラ開発、⑤税制、⑥電子商取引
3) 公平な経済発展	①中小企業、②ASEAN 統合イニシアティブ
4) グローバル経済への統合	①対外経済関係、②グローバルサプライネットワークへの参加

出典：経済産業省ホームページを参考に作成  
(原典：Roadmap for an ASEAN Community[18])

AEC の対象範囲を、下図に示す。EPA や FTA とは、自由化の対象範囲が部分的に重なっていることがわかる。この中で、ASEAN 域内の関税は、一部の例外品目を除いて原則撤廃される計画であり、これにより、国境をまたいだ流通が活発化することが期待されている。

<sup>8</sup> ASEAN Economic Community。

<sup>9</sup> 「質の高い」とは、地域的な協定が補完的で互いに築き上げる、という意味である。  
(アジア経済研究所 2012 年『東アジア統合とその理論的背景』調査研究報告書)

表 2-2 ASEAN 経済共同体(AEC)と、他の経済連携の比較<sup>10</sup>

	EU	AEC	EPA <sup>11</sup>	FTA <sup>12</sup> (狭義)
関税撤廃 <sup>13</sup>	○	○	○	○
対外共通関税	○	×	×	×
非関税障壁撤廃 <sup>14</sup>	○	○	△	△
サービス貿易自由化 <sup>15</sup>	○	○	△	×
規格・標準の統一、相互承認	○	△	△	×
人の移動の自由化	○	△	△	×
貿易円滑化 <sup>16</sup>	○	○	○	△
投資自由化 <sup>17</sup>	○	○	△	×
政府調達自由化	○	×	△	×
知的所有権の保護 <sup>18</sup>	○	○	○	×
競争政策	○	△	△	×
税制（付加価値税）調和	△	×	×	×
域内協力	○	○	○	×
共通通貨	○	×	×	×
主権制限（市場統合）	△	×	×	×

出典：日本経済研究センター「アジア「新・新興国」CLMの経済」[19]

- <sup>10</sup> ○は実現済あるいは目指している、△は対象としているが実現は不十分、×は実現していない、あるいは対象としていないことを示している（ただし、厳密なものではない）。
- <sup>11</sup> EPA（Economic Partnership Agreement: 経済連携協定）：貿易の自由化に加え、投資、人の移動、知的財産の保護や競争政策におけるルール作り、様々な分野での協力の要素等を含む、幅広い経済関係の強化を目的とする協定。
- <sup>12</sup> FTA（Free Trade Agreement: 自由貿易協定）：特定の国や地域の間で、物品の関税やサービス貿易の障壁等を削減・撤廃することを目的とする協定。
- <sup>13</sup> ASEANの関税減免スケジュールは、後段に掲載。
- <sup>14</sup> 非関税障壁とは関税措置以外の貿易障壁となるもので、代表的なものとしては数量制限、輸入許可、規格、権益、税等がある。ASEAN経済共同体ではこれらが撤廃される計画である。  
（国際貿易投資研究所「ASEANの非関税措置」[82]）
- <sup>15</sup> ASEAN経済共同体では、2015年までにASEAN域内のサービスの自由な移動、即ち、国境を超えたサービス供給者によるサービス供給と企業設立に実質的に制限がなくなるとされている。  
（国際貿易と投資 Summer 2008/No.72「ASEAN経済共同体とは何か—ブループリントから読めるもの—」[83]）
- <sup>16</sup> ASEAN経済共同体では、貿易・通関の手続きが簡素化され、調和が図られている状態を目指す。  
（国際貿易と投資 Summer 2008/No.72「ASEAN経済共同体とは何か—ブループリントから読めるもの—」[83]）
- <sup>17</sup> ASEAN経済共同体では、投資は、投資前と後の内国民待遇を認めるとしておりかなり自由化が進むだろうが、最小限の制限は残るとされている。最小限の制限の内容は明らかではない。  
（国際貿易と投資 Summer 2008/No.72「ASEAN経済共同体とは何か—ブループリントから読めるもの—」[83]）
- <sup>18</sup> 「ASEAN知的財産権行動計画」と「ASEAN著作権協力行動計画」に基づき、保護が進められる。  
（国際貿易と投資 Summer 2008/No.72「ASEAN経済共同体とは何か—ブループリントから読めるもの—」[83]）



② ASEAN 自由貿易協定(AFTA)の物品貿易に関する協定(ATIGA<sup>19</sup>)

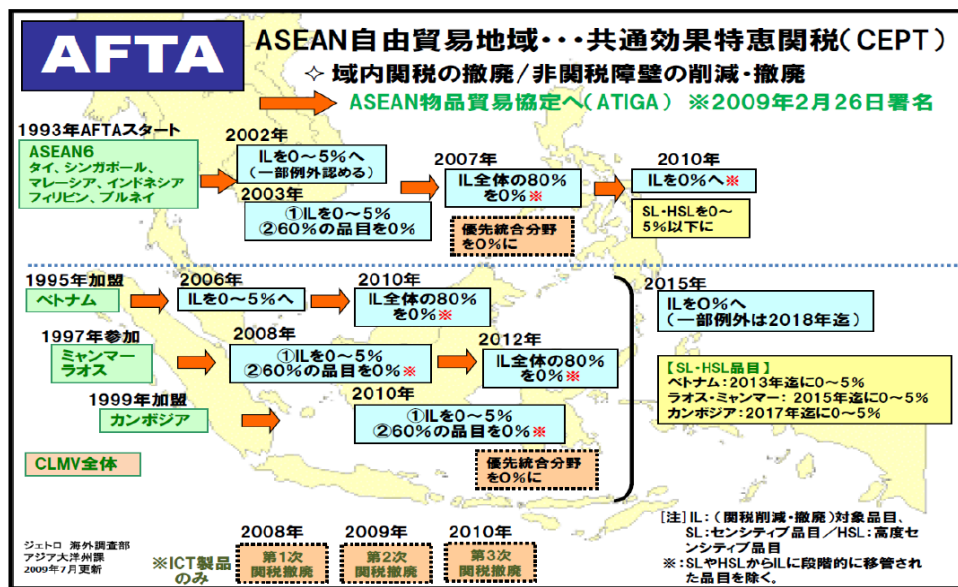
ATIGA は、AFTA のための共通効果特惠関税協定 (AFTA-CEPT 協定) を改定した協定で、2008 年 12 月、ASEAN 経済協定調印式で調印された。ATIGA には、AFTA には盛り込まれていなかった貿易円滑化や税関、任意規格・強制規格及び適合性評価措置等が盛り込まれることとなった。

ATIGA は、NAFTA (北米自由貿易協定) のような包括的 FTA と比べると、物品の貿易に対象を限定した狭義の FTA である。その特徴として、非関税措置と貿易円滑化についてそれぞれ章を設けている点、関税の撤廃スケジュールを明示している点、FTA のベストプラクティスを参考に国際基準に沿った規定になっている点等が挙げられる。

表 2-3 ATIGA の構成

第 1 章	総則
第 2 章	関税自由化
第 3 章	原産地規則
第 4 章	非関税措置
第 5 章	貿易円滑化
第 6 章	税関
第 7 章	任意規格、強制規格及び適合性評価手続き
第 8 章	衛生植物検疫
第 9 章	貿易救済措置
第 10 章	制度に関する規定
第 11 章	最終規定

出典：JETRO「ASEAN 自由貿易協定(AFTA)の物品貿易に関する協定(ATIGA)」[20]



出典：JETRO「ASEAN 自由貿易協定(AFTA)の物品貿易に関する協定(ATIGA)」[20]

図 2-18 ASEAN 域内の関税減免スケジュール

<sup>19</sup> ASEAN Trade in Goods Agreement.

### ③ 大メコン圏(GMS<sup>20</sup>)開発計画/越境交通協定(CBTA<sup>21</sup>)

GMS は、カンボジア、中国、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムの 6 カ国からなる、アジア開発銀行の支援の下で関係諸国間の経済成長及び生活水準の向上、貧困の削減を促進するため 1992 年に設けられた、経済協力圏域である。

GMS 内で行われる道路輸送について、隣接する二国間の協定を包括的に整備する枠組みとして、2003 年に批准された CBTA がある。大きくは「シングルウィンドウ<sup>22</sup>・シングルストップ<sup>23</sup>通関検査に関する規定」と「貨物と旅客の国際輸送に関する規定」の 2 つからなる。17 の付属文書と 3 の議定書の合計 20 の文書から構成されており、現在までにラオス、ベトナム、カンボジア、中国はすべての文書の批准を終え、タイ、ミャンマーは一部の文書を残している。

表 2-4 GMS/CBTA 協定本文と関連条文の基本構成(貨物輸送関連)

分野	協定本文	付則 (Annex)
運転者	2 国際道路輸送手続きの促進 (シングル・ウィンドウ及びシングル・ストップ) 3 国際道路輸送 (旅客) 5 道路車両運行に関する規制 (運転免許)	5 国際道路交通：旅客 16 運転免許基準
貨物	2 国際道路輸送手続きの促進 (シングル・ウィンドウ及びシングル・ストップ) 4 国際道路交通 (貨物) (輸送、動植物検査、特殊貨物) 5 道路車両運行に関する規制 (車両の一時入国)	1 危険物の運送 3 生鮮品の運送 4 国際道路輸送手続きの促進 6 通過及び内陸通関手続きに関する制度 8 車両の一時入国 14 コンテナ通関 15 物品分類システム
車両	5 道路車両運行に関する規制 (車両相互運行許可、車両登録、技術的要件、車検、保険)	2 国際交通における車両登録
運送人	6 商用車交通権の交換 (相互乗入権、運送業者免許、市場開放、価格設定)	9 国際道路輸送の運送人の免許基準 10 輸送条件 13a 国際複合一貫輸送運送人責務制度 13b 国際複合一貫輸送運送人免許基準
道路交通	5 道路車両運行に関する規制 (道路交通規制) 7 基盤整備 (交通標識)	7 道路交通規制・信号 16 運転免許基準
道路	7 基盤整備 (道路・橋梁設計仕様、道路標識、国境施設)	11 道路・橋梁の設計、建設基準・仕様 12 国境出入及び通過施設・サービス

CBTA は、タイやミャンマーが一部の文書を批准していないことや、各国の国内法との兼ね合い、税関の開庁時間、通関手続きの電子化等、超えるべき障壁が多数存在するため、完全には実現していない。これが完全に実現されれば各国境での手続きにかかる時間が 30 分程度に短縮される等、貿易の利便性が高まる見通しであり今後の運用の発展が期待される。

<sup>20</sup> Greater Mekong Subregion。

<sup>21</sup> Cross Border Transportation Agreement。

<sup>22</sup> シングル・ウィンドウ：国境での手続きがひとつの窓口で完結するもの。

<sup>23</sup> シングル・ストップ：国境を越えるときに輸出国と輸入国で各々行われる検査を共同で行い、1 回で完結させる仕組み。

例えば、タイとラオスとの間では既に積み替えが不要になり、円滑な輸送が可能になっているが、ベトナムとの間に輸送制限がかけられているために3カ国間のトリプルライセンス<sup>24</sup>が実質的に役に立たなかったり、カンボジアやミャンマーの間では電子通関システムの導入が遅れていたりすることから、南部経済回廊沿いの輸送が効率的になっていないこと等が事業者から指摘されている<sup>25</sup>。

表 2-5 タイと近隣国間のトラック相互乗入可否<sup>26</sup>

相手国	タイとの相互乗入可 (要ライセンス取得)
カンボジア	○
ラオス	○
ミャンマー	×
(参考) ベトナム	△ <sup>27</sup>

<sup>24</sup> 3カ国間を走行することが認められるライセンス。

<sup>25</sup> JETRO「メコンビジネス・ニーズ調査 2012」 [21]

<sup>26</sup> JETRO 資料及びヒアリング結果より整理。

<sup>27</sup> ラオス車両ならば、タイとベトナム双方に乗入可能。また、トリプルライセンスを取得した車両であれば、タイ車両はベトナムのダナンまで、ベトナム車両はタイのコンケンまで走行可能。

#### ④ ASEAN 域内の貿易制度の問題点

既往調査<sup>28</sup>より、ASEAN 域内の貿易については事業者から様々な改善点・問題点が挙げられており、主なものとして以下が挙げられる。個別国の状況は後述する。

表 2-6 ASEAN 域内貿易の改善点・問題点

<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 電子通関の問題<ul style="list-style-type: none"><li>✓ システムシャットダウンの頻発</li><li>✓ 対面方式<sup>29</sup>の税関手続きが顕在（特にベトナム）</li><li>✓ 地方都市で不十分な導入状況（カンボジア、ラオス）</li></ul></li><li>➤ 税関手続きに伴う負担<ul style="list-style-type: none"><li>✓ 東西回廊や南部回廊沿いのワンストップ検査の不備</li><li>✓ 通関書類原本が必要（特にベトナム）</li><li>✓ HS コードの誤分類（予期せぬ関税支払を防ぐため、事前教示制度が必要）</li></ul></li><li>➤ 国境税関の運用時間（24 時間受付、時間外受付等）延長の必要性</li><li>➤ 想定外のコスト発生（非公式な通関手数料。特にカンボジア、ベトナム、ラオス）</li><li>➤ 陸路の規制緩和が限定的（例えば南部回廊沿いのタイ～ベトナム間）</li></ul>
---

出典：JETRO「メコンビジネス・ニーズ調査 2012」[21]

<sup>28</sup> JETRO「メコンビジネス・ニーズ調査 2012」 [21]

<sup>29</sup> 税関の審査過程で、対面でのヒアリングが必要になる。

## 2) ASEAN 域外の貿易に関する制度

### ① ASEAN の対域外連携

2000 年前後から、ASEAN は域外各国との FTA 締結の動きが本格化した。2001 年 11 月に中国との FTA 創設に合意したことを皮切りに、インド、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、日本と言った主要国と相次いで FTA 交渉を開始し、署名、発効に至った。また、広域 FTA の構想も検討されている。EU との交渉は中断中だが、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)は、2012 年 11 月の交渉が立ち上げられ、2015 年末の妥結を目指して交渉が行われている。

表 2-7 ASEAN の FTA 発効・交渉状況

状況	相手国	発効年月	自由化度 <sup>30</sup> 、特徴
発効済	日本	2008 年 12 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自由化度 89%</li> <li>➤ 他の ASEAN+1 にない分野含む</li> </ul>
	中国	2005 年 7 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自由化度 92%</li> <li>➤ AFTA の規定がベース</li> </ul>
	韓国	2007 年 6 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自由化度 92%</li> <li>➤ AFTA の規定がベース</li> </ul>
	インド	2010 年 1 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自由化度 77%</li> <li>➤ 例外品目数等で交渉難航</li> </ul>
	オーストラリア ニュージーランド	2010 年 1 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自由化度 95%</li> <li>➤ 包括的かつ自由化度高</li> </ul>
交渉中	欧州連合(EU)	➤ 2009 年 5 月に交渉中断	
	東アジア地域包括的 経済連携(RCEP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2015 年末の交渉妥結を目指して交渉中</li> <li>➤ ASEAN、中国、韓国、日本、インド、オーストラリア、ニュージーランドを対象。</li> </ul>	

出典：国立国会図書館 ISSUE BRIEF NUMBER 792 (2013.6.21) 「ASEAN の FTA 政策」[22]

### ② 日本-ASEAN 間の貿易に関する制度

#### i) 日本-ASEAN 包括的経済連携(AJCEP)協定

日本・ASEAN 経済連携協定は、物品貿易の自由化・円滑化、知的財産分野及び農林水産分野等での協力促進、サービス貿易の自由化並びに投資の自由化及び保護等について締結した協定で、我が国にとって初の多数国間の協定である。その交渉から発効までの経緯は下表のとおりで、2013 年 10 月現在、インドネシアのみ国内手続きを継続中である。

<sup>30</sup> 自由化度は、品目分類ベース (HS8-10 桁) で FTA 完成時に関税撤廃される品目数割合の平均値 (一部欠落データあり)。

表 2-8 日本・ASEAN 包括的経済連携の交渉・発効経緯

年月	交渉～発効の経緯
2003年10月	協定の枠組みを採択
2005年4月	交渉開始（以降、11回の正式交渉会合を開催）
2007年11月	日 ASEAN 首脳会議にて、交渉妥結を報告
2008年4月	ASEAN10 カ国、及び日本国政府による署名を完了
2008年12月	日本・シンガポール・ベトナム・ラオス・ミャンマーで発効
2009年1月	ブルネイで発効
2009年2月	マレーシアで発効
2009年6月	タイで発効
2009年12月	カンボジアで発効
2010年7月	フィリピンで発効

出典：経済産業省「日 ASEAN 包括的経済連携（AJCEP）協定」[23]

また、この協定の発効により、物品の貿易に関しては、発効後 10 年以内に、日本から ASEAN への輸出貿易額の約 91%（2007 年比）、ASEAN から日本への輸出貿易額の約 93%（2007 年比）の関税が撤廃される予定となっている。

表 2-9 日本・ASEAN 包括的経済連携の概要

項目	概要	
物品貿易の自由化・円滑化	ASEAN 側：日本からの輸入総額の約 91%が発効後 10 年以内に無税化 日本側：ASEAN からの輸入総額の約 93%が発効後 10 年以内に無税化	
	主要品目	関税撤廃対象国
	薄型テレビ	ASEAN7 ケ国
	フラットパネル	ASEAN8 ケ国
	乗用車	ASEAN3 ケ国（マレーシア等）
	自動車部品	ASEAN4 ケ国（マレーシア、インドネシア等）
	エアコン	ASEAN6 ケ国
エアコン部品	ASEAN9 ケ国	
投資・サービスの自由化・保護等	地域レベルの自由化・保護に向けた基盤構築	
経済協力促進	知的財産分野等における協力	

出典：経済産業省「日 ASEAN 包括的経済連携（AJCEP）協定」[23]

## ii) 日本と調査対象国の二国間 EPA/FTA の締結状況

日本は、本調査対象国のうち、タイとの間では、物品及びサービスの貿易の自由化及び円滑化や相互承認の円滑化等を目的とした、「日本・タイ経済連携協定」を結んでいる。また、カンボジアとの間では、「投資の自由化、促進及び保護に関する日本国とカンボジア王国との間の協定」を結んでいる。それぞれ、詳細は各国の章で記載する。

## iii) ASEAN 地域の貿易に関する障壁

以下に、各国において通関にかかる障壁を、書類数、日数、費用の面から定量的に評価した世界銀行の資料をまとめた。これを見ると、ASEAN の中でもシンガポールやマレーシアは日本を超えるスムーズな通関の水準を持っており、タイについても日本と同程度の水準である。ただし、CLM の 3 国は、ここ数年で多少改善されているものの、2013 年時点で、世界の中でも通関における障壁が大きい国である。各国の詳細の事情については第 4 章で述べる。

表 2-10 ASEAN 及び日中韓の通関にかかる定量指標比較

	rank	書類数		日数(日)		費用 (US\$ / 1コンテナ)		
		輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	
シンガポール	1	3	3	6	4	460	440	
韓国	3	3	3	8	7	670	695	
マレーシア	5	4	4	11	8	450	485	
日本	23	3	5	11	11	890	970	
タイ	24	5	5	14	13	595	760	
ブルネイ	39	5	5	19	15	705	770	
フィリピン	42	6	7	15	14	585	660	
インドネシア	54	4	8	17	23	615	660	高所得国の平均水準以上
ベトナム	65	5	8	21	21	610	600	高所得国の平均水準～東アジア・太平洋地域の平均水準
中国	74	8	5	21	24	620	615	東アジア・太平洋地域の平均水準未満
ミャンマー	113	9	9	25	27	670	660	
カンボジア	114	8	9	22	24	795	930	
ラオス	161	10	10	23	26	1,950	1,910	
東アジア・太平洋地域	-	6	7	21	22	856	884	地域平均値
高所得国(OECD)	-	4	4	11	10	1,070	1,090	

出典：世界銀行 "Doing Business Database"[24]

表 2-11 タイ+CLM における通関に関する更新事項

国	更新年	更新内容
タイ	2009	EDI システムの更新による、輸出入の時間と書類の削減
	2008	電子通関システムの導入による、クロスボーダー貿易の時間短縮
ミャンマー	-	-
カンボジア	2011	事前検査の廃止による、輸出入の時間と書類数の削減
ラオス	2013	ターナレーンにおける ASYCUDA の導入による、輸出入の時間の削減
	2008	クロスボーダー貿易の緩和措置 (事前検査に関与する政府機関への規制等)

#### (4) メコン地域の経済回廊

メコン地域の経済回廊は、アジア開発銀行（ADB）のイニシアティブにより開発が進められてきた。1992年にADBより提唱されたGMS開発プログラムに基づいて、経済回廊の開発が進められており、南北経済回廊、東西経済回廊、南部経済回廊（第2東西回廊）の3つの回廊を中心に、これまで整備が進められてきた。

現在では、さらに中国雲南省とミャンマーをつなぐ北部経済回廊やベトナム沿岸部の東部経済回廊、ラオスとタイ・カンボジアを結ぶ中央経済回廊、カンボジア南部の南部海岸経済回廊、ミャンマーを縦断する西部経済回廊も設定されているが、まだ開通している道路は部分的であり、現在の状況では、整備計画が検討されている、もしくは整備が進められている箇所が多くを占める。

なお、経済回廊の開発目的は、道路網だけでなく鉄道、航空等の交通インフラや通関関連施設の整備、エネルギーや人材育成等が含まれている。ADBが関係国の事務局機能を担い、インフラ整備等各国政府が主体的に取り組むことになっている。



出典：ADB“GMS map 2010”[25]

図 2-19 メコン地域における経済回廊の位置



## 1) 南北経済回廊

南北経済回廊は、中国雲南省の省都、昆明からラオスまたはミャンマーを経由し、タイのチェンライと首都バンコクまでを結ぶ約 2,000km のルートである。このルートは、タイとラオス国境付近で、ミャンマー経由とラオス経由に一度分岐して、中国で一緒になって昆明に繋がる。中国の内陸部からタイの港湾までをつなぐため、中国政府が積極的に整備の援助を行っている。ミャンマールートはタイ・ミャンマー間の道路やメコン川支流にまたがる橋が完成しており、整備が進んでいる。ラオスルートに関しては、メコン川をまたがるタイとラオスを結ぶ第 4 タイ・ラオス友好橋が 2013 年 12 月に開通した。これは、タイと中国政府が半分ずつ資金を出して設置された。なお、ラオス国内の道路に関しては、タイ・中国・ADB が資金を拠出して整備している。また、タイのチェンライ・チェンコン間に関しては、今後 5 年間で 2 車線を 4 車線に拡張する計画がある。

現在は道路だけだが、すでにタイの主要港であるレムチャバン港からラオス首都ビエンチャン近郊のタナレーン駅まで鉄道が運行され、将来、ビエンチャンから雲南省まで鉄道の敷設が計画されている。ただし、ラオス北部と中国国境は山岳地帯であるため、計画自体、困難な状況となっており、具体的な着工スケジュールは明示されていない。

## 2) 東西経済回廊

東西経済回廊は、インドシナ半島を横断してインド洋（ミャンマーのモーラミヤイン）と東シナ海（ベトナムのダナン）を結んでいる。2006 年 12 月、タイ東北部のムクダハンとラオス南部のサワンナケートとの間にメコン川を横断する第 2 友好橋（日本の ODA の借款 80 億円で、三井住友建設により建設）が完成して、アジアハイウェイが全線開通した。しかしながら、タイのターク県メソットとミャンマーのモーラミヤイン間においては、その道路整備も含め課題が山積している。タイとの国境付近の道路は、2006 年にタイの経済協力により道路舗装・整備を完了したが、完成から 6 年が経過し、至る所で破損、陥没しており道路状況は決して良いとはいえない。タイ運輸省高速道路局によると、それらに対処するため現在、約 5 キロ北で第 2 友好橋の建設に向けてタイの支援の下でフィジビリティ・スタディーが行われており、2016 年ごろの完成を予定している。さらに、ミャワディ国境から西へ約 18 キロ地点のティンガンニーニョからコーカレイ間に、南北に全長約 200 キロのドーナ山脈が横たわっており、東西経済回廊はこの山脈を越えねばならない。この山岳道路を貨物輸送車両が走行する場合、道幅が狭く対向車とのすれ違いが困難で、これまで 1 日おきに「下り」と「上り」の交互通行をしていた。現在、新たな直線道路が建設されており、2015 年 4 月に、全幅が 10 メートルの両側 2 車線道路が完成する予定である。<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> JETRO「通商弘報（2012 年 10 月 25 日）」 [84]、NNA.ASIA「タイ・ミャンマーの最前線（2013 年 12 月 25 日）」 [85]より作成。



出典：ADB 14th Meeting of the Subregional Transport Forum(2010年11月) [26]

図 2-20 ミヤワディ-コーカレイ間の新規直線道路計画(ミャンマー)

### 3) 南部経済回廊

南部経済回廊はタイのバンコクとベトナムをカンボジア経由で結ぶルートであり、ベトナム南端のブンタウを結ぶルートと南部のアランヤプラテートを結ぶルートに分かれる。ブンタウルートは、道路はすべて整備済であるが、メコン川を横断する橋が未整備である。現在、日本の援助によりネアックルン橋が建設中であり、周辺道路の4車線化も含めて2015年に完成予定である。また、カンボジア内の道路は日本の援助によって一部区間で拡張が完了している。アランヤプラテートルートは、カンボジア内の道路が整備されておらず、一部区間は現在中国政府によるファイナンスによって造成が進んでいる他に、カンボジア政府の予算によって165kmの整備計画がある。

## 2.2 ASEANにおける将来の物流量推計

今後、ASEAN 地域では、経済統合等により各国間又は域際の様々な障壁がさらに取り払われ、経済成長に伴って消費者マーケットが拡大する等、様々な変化が想定される。本節で実施する物流量推計は、それらの環境変化に対して、どの程度の物流量が増加していくかを定量化することを目的とする。

### (1) ASEANにおける将来の物流量推計概要

#### 1) 既往研究のレビュー

国土交通省において、過去に、航空分野や港湾分野に関する需要予測が行われてきた。その一部を以下に紹介する。

#### ① 『「港湾取扱貨物の見通し」について』

国土交通省 平成 23 年 4 月 14 日交通政策審議会 第 41 回港湾分科会[27]

基本方針<sup>32</sup>で示した国際海上コンテナ及び内貿複合一貫輸送に係る取扱貨物量の見通しに対して、国際コンテナ戦略港湾の選定により我が国のコンテナ輸送が大きく変化していくこと、また、高速道路料金の割引、無料化等フェリー、RORO 船の輸送に大きな影響を与えていること等から、需要予測モデルにおける推計手法、将来フレームの設定等について見直しを行った。

我が国全体の国際海上コンテナ貨物の需要予測において、貿易モデルに影響を与える主な要因は、経済成長（GDP）、経済連携、為替レート、産業構造変化である。国内の経済成長率については、基本ケースは IMF<sup>33</sup>長期見通し、ハイケースは新成長戦略の設定、ローケースは国土交通省将来需要推計検討会議の設定を用いている。海外の経済成長率については、IMF 長期見通しをもとに設定している。為替レートは基本ケースに加えて、上下 2 パターンの感度分析を行っている。経済連携については関税率の設定を基本ケースとハイケースで変更している。産業構造変化については、国際分業の進展による調達先、輸出入額の近年の変化を将来に展開している。

以上の設定を基に、基本ケースに加え、ハイケース 3 パターン、ローケース 3 パターンの予測を実施する旨が記載されている。

#### ② 『航空需要予測について』

国土交通省 平成 19 年 5 月 31 日交通政策審議会 第 9 回航空分科会[28]

国内航空旅客、国際航空旅客、国内航空貨物、国際航空貨物を予測対象とし、2012（平成 24）年度、2017（平成 29）年度の需要を推計した。需要予測の要件として、社会経済の変化を適切に反映できること、各種交通サービス水準の違いや変化を反映できること、航空行政を巡る変化を反映できること、旅行者、貨物の属性別の需要が予測できることを挙げている。

<sup>32</sup> 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」を指し、港湾法第 3 条の 2 第 1 項の規定により国土交通大臣が、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関して定める方針である。

<sup>33</sup> International Monetary Fund。

国際航空貨物については、以下の手順で予測を実施している。

- A. 全国モデルで「日本 GDP（政府見通し）」「海外 6 方面の GDP（IMF 見通し、世界銀行見通し）」「為替レート（IMF 見通し）」を変数として海外方面別航空貿易額を予測し、貿易量に変換
- B. 国内地域別シェアモデルで「都道府県別工業製品出荷額」「県内総生産」を変数として国内地域別貨物量を算出
- C. 現在パターン法を用いた分布モデルで国内 47 都道府県・海外 28 地域間の OD パターンの分布貨物量を算出
- D. 航空経路選択モデルで空港までの「アクセス時間」と「便数」を用いて空港別貨物量を算出

上記 2 点の需要予測事例からもわかるように、過去から実施されてきた物流量の将来需要予測には、当該国・地域の社会経済フレーム（GDP や為替レート等）を説明変数としたモデル式が用いられている。また、利用する経済予測フレームとしては、経済成長率としての GDP の将来見通し（海外の場合、主に IMF）が使用されることが多い。

ただし、過去の需要予測はいずれも日本起点のものであり、本調査で主眼としている ASEAN 起点の分析は行われていないため、結果を比較検証するのは困難である。

## 2) 本研究における物流量推計の手法

本研究では、ASEAN 全体の将来の物流量を、(a)ASEAN 対世界、(b)ASEAN 域内、(c)ASEAN 対日本、(d)タイ対 CLM<sup>34</sup>の 4 パターンに分けて推計する。それぞれ、大局の動きを見るために、輸送機関を区分せず一本化した物流量として捉え、過去の OD データを十分に取得可能である貿易額をベースとして、将来の成長率を算出する。具体的な予測モデルとしては、(a)～(c)については ASEAN の実質 GDP、(d)についてはタイの実質 GDP を変数とする回帰分析を使用した。各 GDP の値は IMF の「World Economic Outlook Database」[14]を参照している。

今回、予測モデルの説明変数を実質 GDP のみとし、為替レートを用いなかったのは、ASEAN 各国で通貨が異なること、また、将来の為替レートは不確実性が高いことから、説明力が高くなると考えたからである。今回使用した回帰モデルの決定係数は全て 0.9 を上回っており、統計的にもその説明力は十分に高い。

---

<sup>34</sup> タイ・カンボジア間、タイ・ラオス間、タイ・ミャンマー間の物流量の合計値を示す。

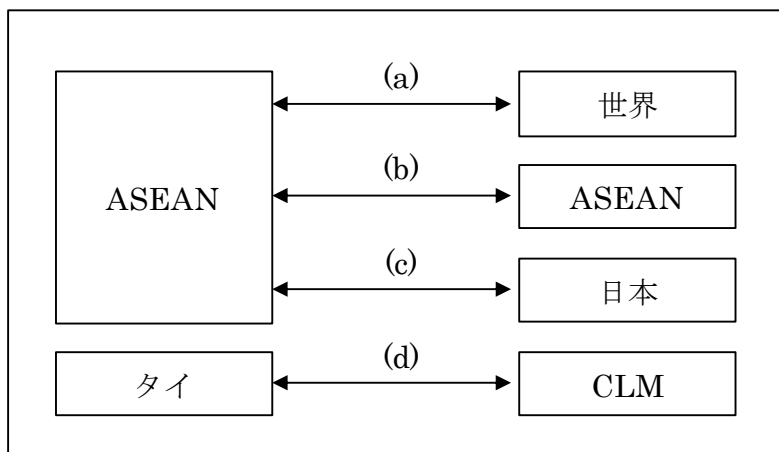


図 2-21 本研究における物流量推計の枠組み

## (2) ASEAN における将来の物流量推計結果

前項の手法にもとづく需要予測の結果より、各パターン別の予測結果を図示し、その考察を行う。

### 1) ASEAN の総物流量見通し

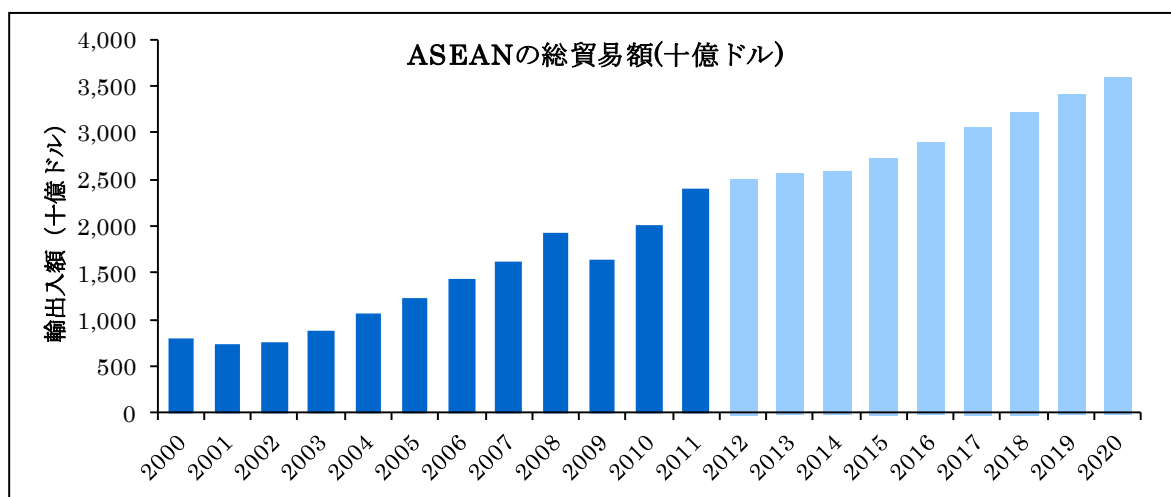


図 2-22 ASEAN 対世界の貿易額予測

ASEAN の総物流量は、年率 4.6%程度で堅調に増加していくことが想定される。その背景として、ASEAN の生産拠点化による生産量・輸出量の増加、2015 年の ASEAN 経済統合による経済成長、ASEAN 人口増加・所得増加による域内消費の活性化が挙げられる。

## 2) ASEAN 域内の物流量見通し

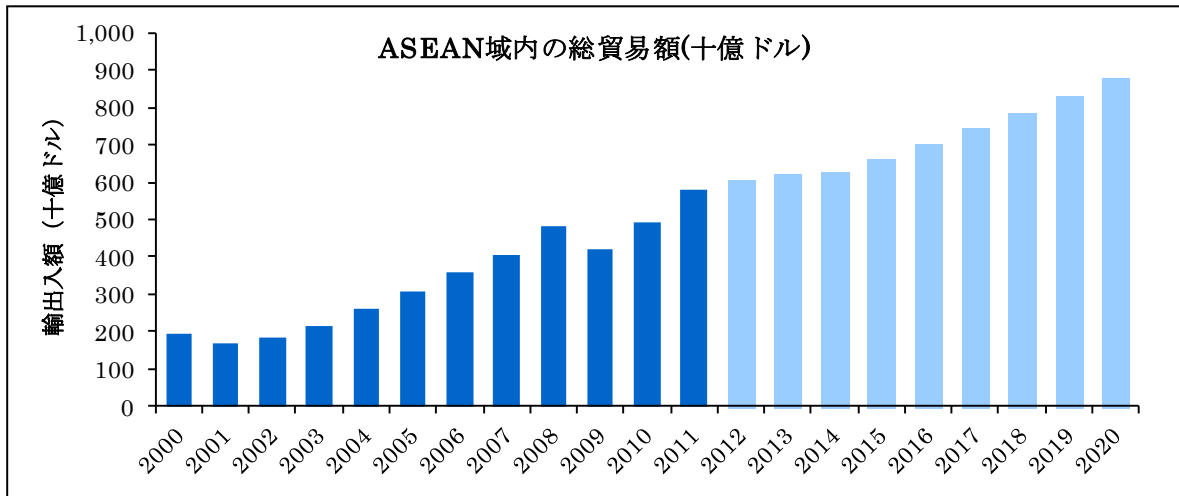


図 2-23 ASEAN 域内の貿易額予測

ASEAN 域内の物流量は、年率 4.7%程度と、ASEAN の総貿易量と同程度の水準で、堅調に増加していくことが想定される。その背景として、2015 年の経済統合による経済成長、及び関税撤廃等による域内物流活性化、近年進んでいる ASEAN 域内の分業による部品・完成品の輸送の活性化、近年進んでいる物流インフラ整備に伴う域内物流活性化が挙げられる。

## 3) ASEAN 対日本の物流量見通し

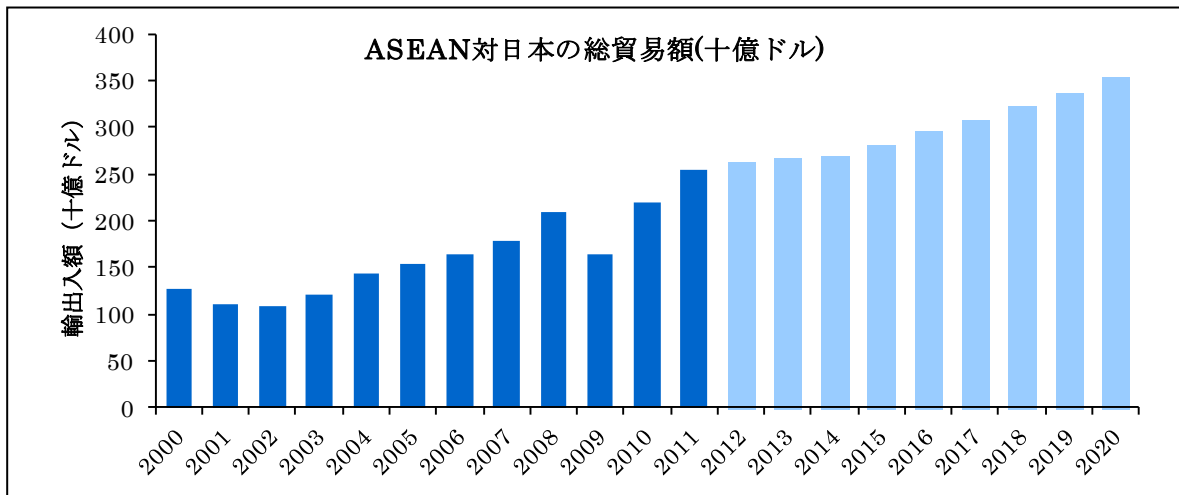


図 2-24 ASEAN 対日本の貿易額予測

ASEAN にとって、重要な取引先の一国である日本は、輸出入ともに総額の 10%強を占める貿易相手国である。その物流量は、年率 3.7%程度と、ASEAN の総貿易量よりやや低い水準ではあるが、堅調に増加していくことが想定される。その背景として、ASEAN の生産拠点化による生産量・輸出量の増加、2015 年の ASEAN 経済統合によ

る経済成長、ASEAN の人口増加・所得増加による域内消費の活性化が挙げられる。

#### 4) タイと CLM 間における将来の物流量見通し

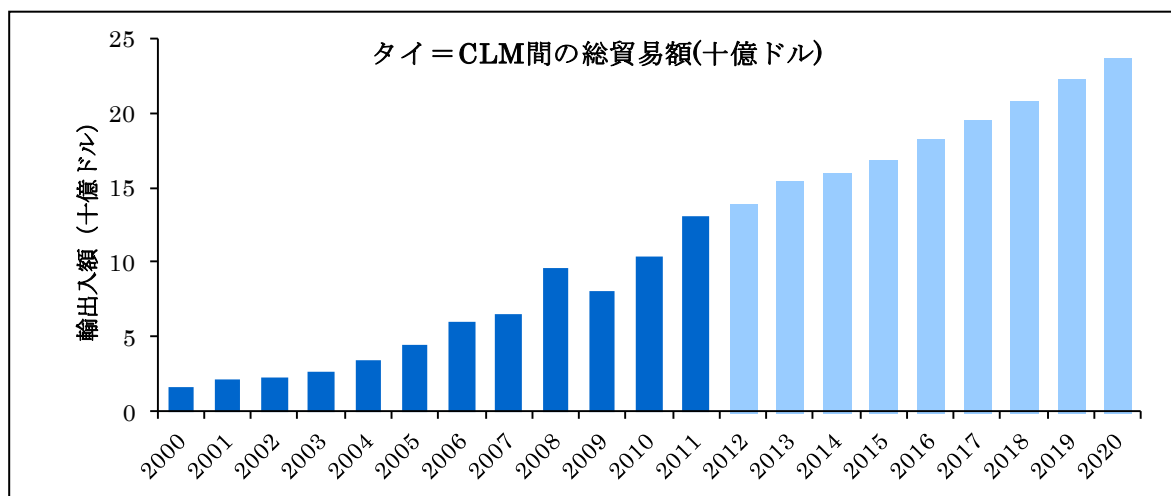


図 2-25 タイ対 CLM の物流量予測

タイ＋CLM の物流量は、ASEAN 地域の中でもボリュームは小さいが、経済成長とともにその物流量も大きく増加しており、ASEAN 統合も後押しとなり、今後も堅調に増加していくことが想定される。その物流量は、年率 6.8%程度と、ASEAN の総貿易量より高い水準で増加していくことが想定される。その背景として、荷主企業のタイへの一極集中見直しによる CLM への生産拠点展開、2015 年の経済統合による経済成長や関税撤廃等による域内物流活性化、CLM の人口増加による消費の活性化が挙げられる。

## 5) 予測結果まとめ

将来の物流量予測結果を整理すると、下表のとおりである。

表 2-12 予測結果まとめ

予測結果 (2011-2020 年の 平均成長率)	①ASEAN ⇔ 世界	+4.6%
	②ASEAN 域内	+4.7%
	③ASEAN ⇔ 日本	+3.7%
	④タイ ⇔ CLM	+6.8%

各ケースの成長率は 3～7%程度の成長率となり、特に ASEAN・日本間よりも ASEAN 域内、ASEAN 域内よりもタイ・CLM 間、という物量の関係が明確になった。特にタイ・CLM 間の物流量は、現状のボリュームが小さいこともあるが、その成長率は他の地域と比べて非常に大きいことがわかる。



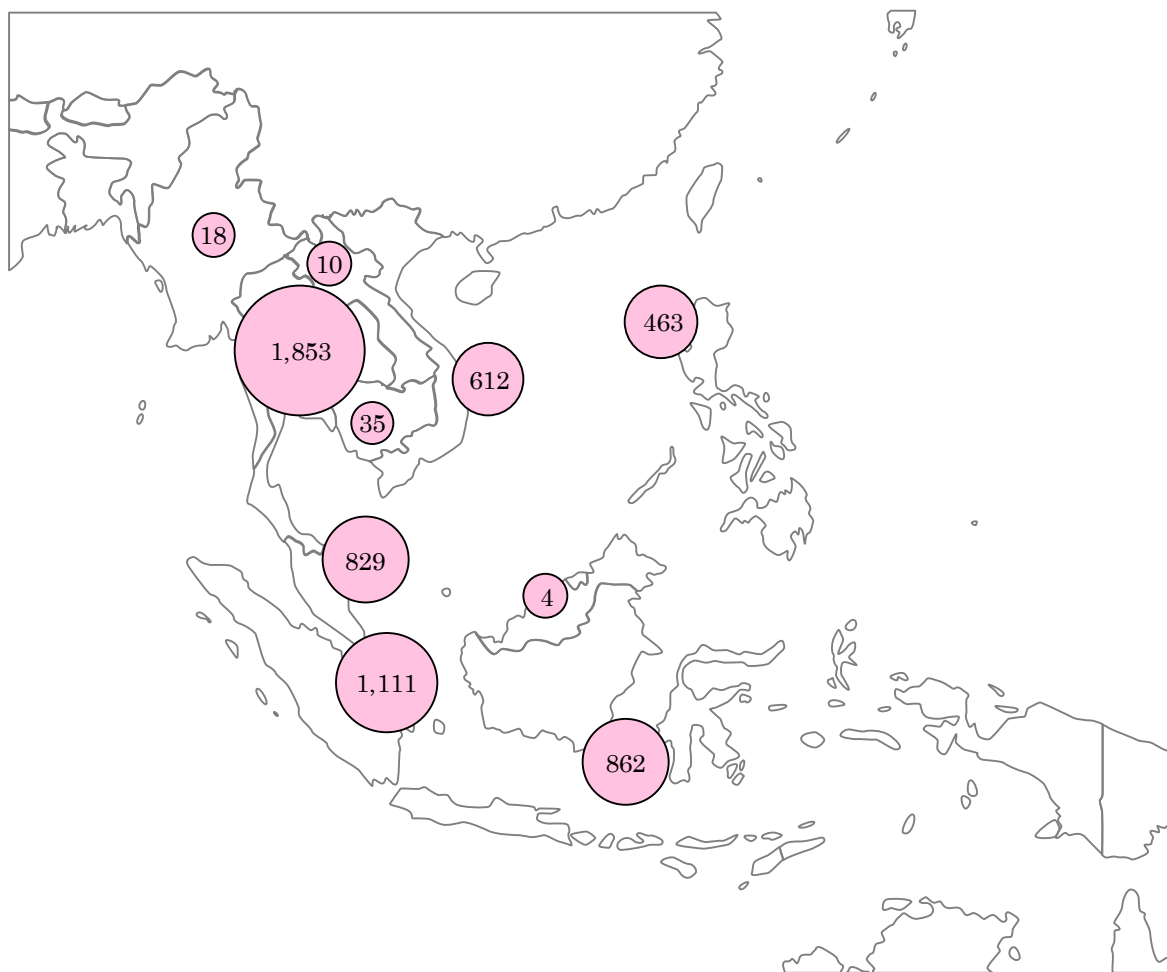
### 第3章 ASEAN への企業の進出状況と中国・韓国の投資状況

#### 3.1 ASEAN における日系荷主事業者の進出状況

##### (1) 日系荷主事業者の ASEAN 進出状況

##### 1) ASEAN 各国の日系現地法人数

ASEAN 地域における日系企業の進出状況をみると、日系企業数は、1,800 社を超えるタイを筆頭に、シンガポール（1,111 社）、マレーシア（829 社）を中心に多くの地域に進出している。一方で、カンボジア、ラオス、ミャンマーへの進出企業数は数十社にとどまっている。

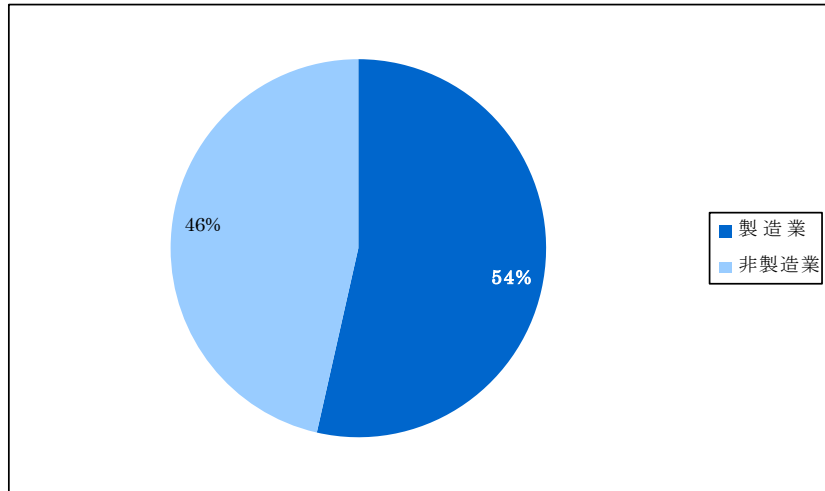


注) 日本企業の出資比率が 10%以上の現地法人数  
出典：東洋経済「海外進出企業総覧 2013 (国別編)」[29]

図 3-1 ASEAN 地域における日系企業の進出状況(2012 年)

## 2) ASEANにおける日系現地法人の業種別シェア

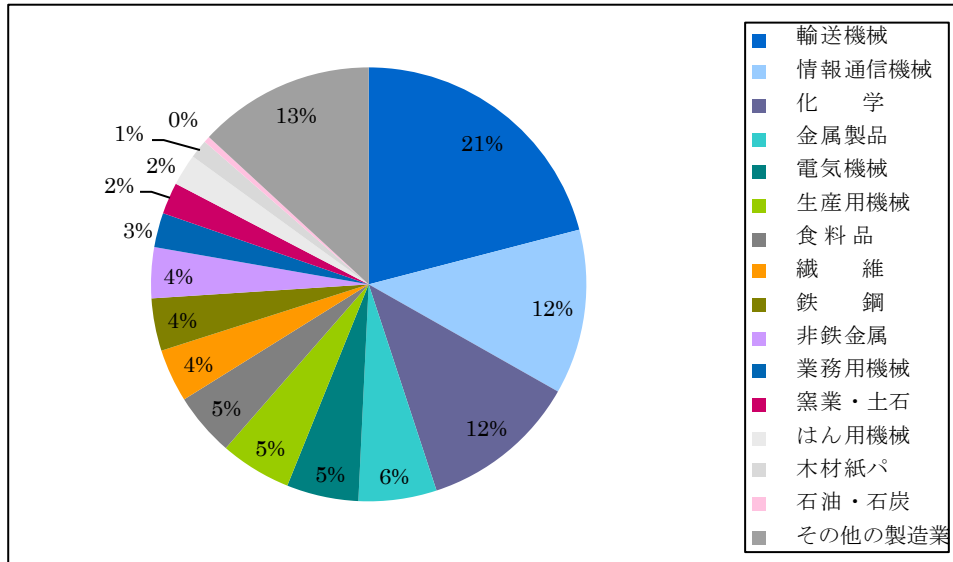
ASEANへ進出している日系企業は、製造業が54%、非製造業は46%となっている。



出典：経済産業省「第42回海外事業活動基本調査（2011年度実績）」[5]

図 3-2 ASEANにおける日系現地法人の業種別シェア

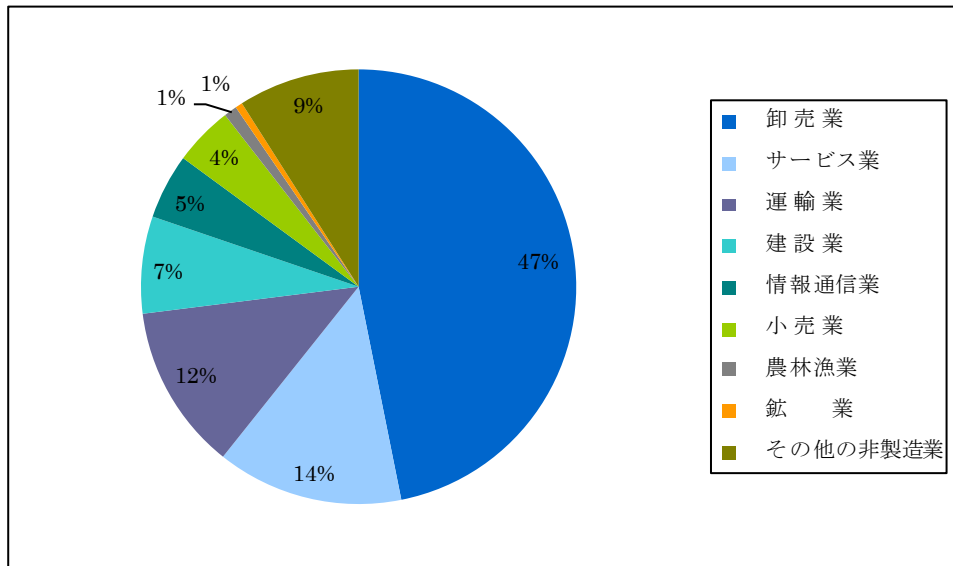
製造業の現地法人数を業種別にみると、ASEAN各国において日系シェアが高い輸送機械が最も多く、次いで情報通信機械、化学、金属製品、電気機械、生産用機械、食料品、繊維、鉄鋼の順となっている。



出典：経済産業省「第42回海外事業活動基本調査（2011年度実績）」[5]

図 3-3 ASEANにおける日系現地法人の業種別シェア(製造業)

非製造業の現地法人数を業種別にみると、卸売業が最も多く、次いでサービス業、運輸業、建設業、情報通信業、小売業、農林漁業、鉱業の順となっている。



出典：経済産業省「第42回海外事業活動基本調査（2011年度実績）」[5]

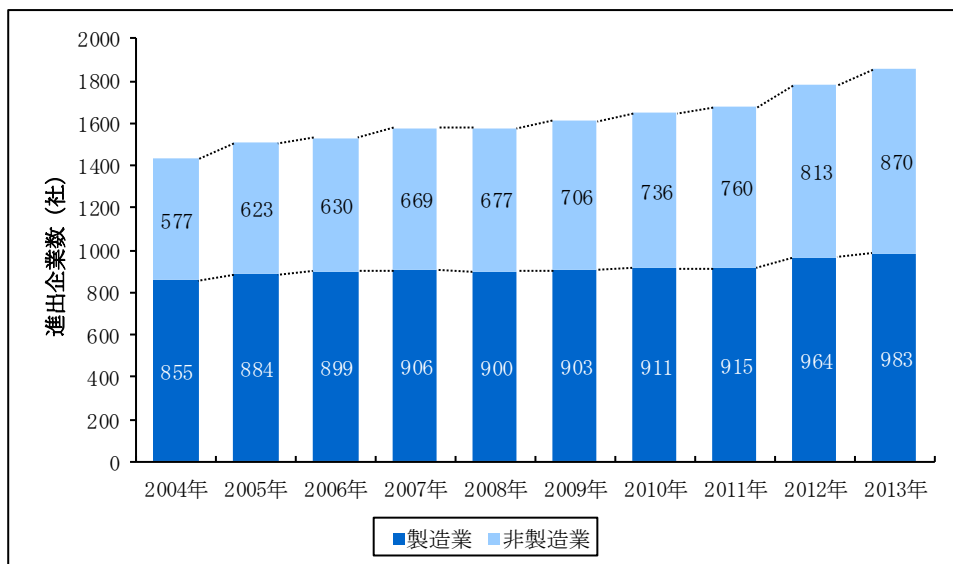
図 3-4 ASEANにおける日系現地法人の業種別シェア(非製造業)

## (2) 日系荷主事業者のタイ進出状況

### 1) タイにおける日系企業の概況

#### ① タイにおける日系現地法人の業種別シェア

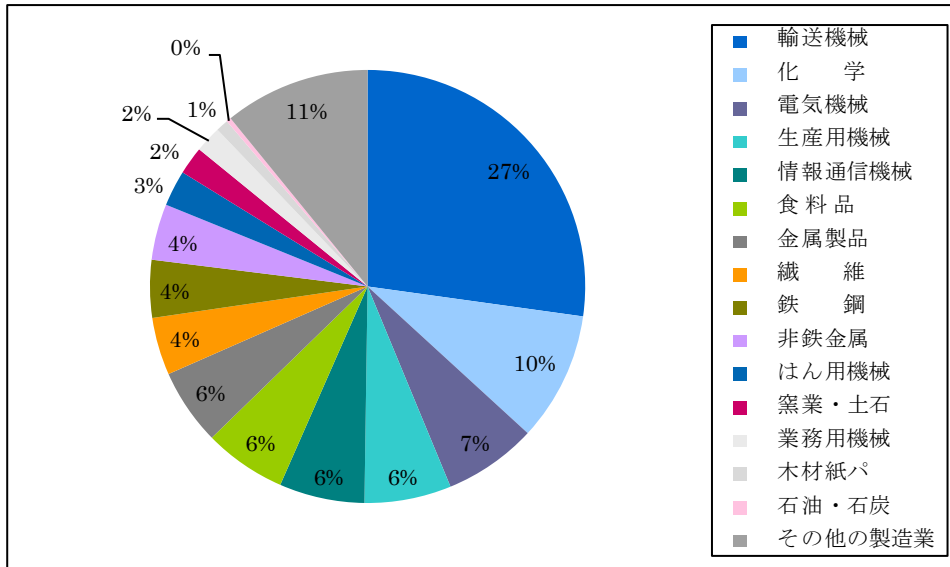
タイにおいて、日系企業の現地法人数は増加傾向にある。直近10年間の現地法人数推移を見ると、非製造業が増えている一方、製造業はほぼ一定で推移していたが、2012年以降では製造業の法人数も再び増加している。



出典：東洋経済「海外進出企業総覧 2013（国別編）」[5]

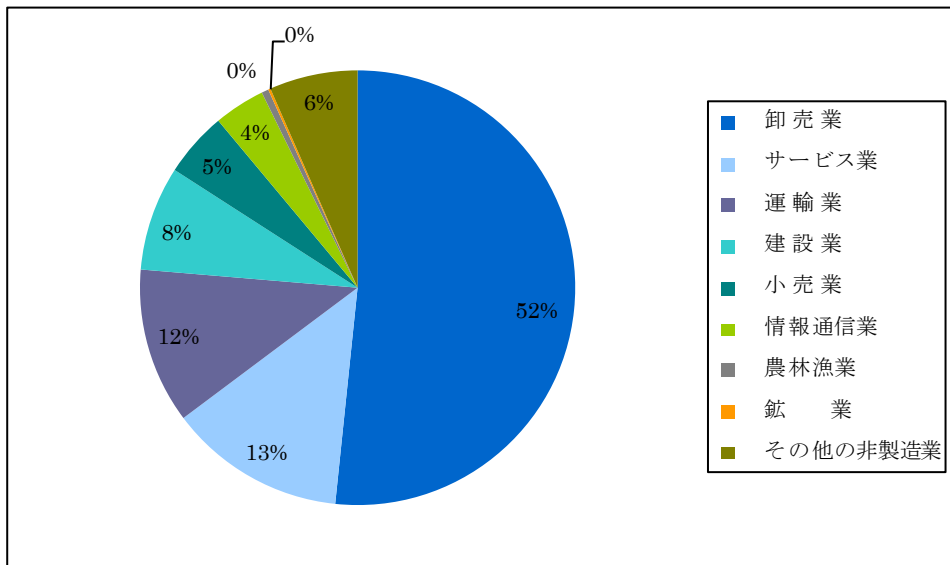
図 3-5 タイにおける日系現地法人数の推移

日系現地法人数が最も多いタイにおいても、ASEAN 全域と日系企業の進出状況の傾向は大きく変わらず、製造業では輸送機械が最も多く、非製造業では卸売業が最も多くなっている。



出典：経済産業省「第42回海外事業活動基本調査（2011年度実績）」[5]

図 3-6 タイにおける日系現地法人の業種別シェア(製造業)

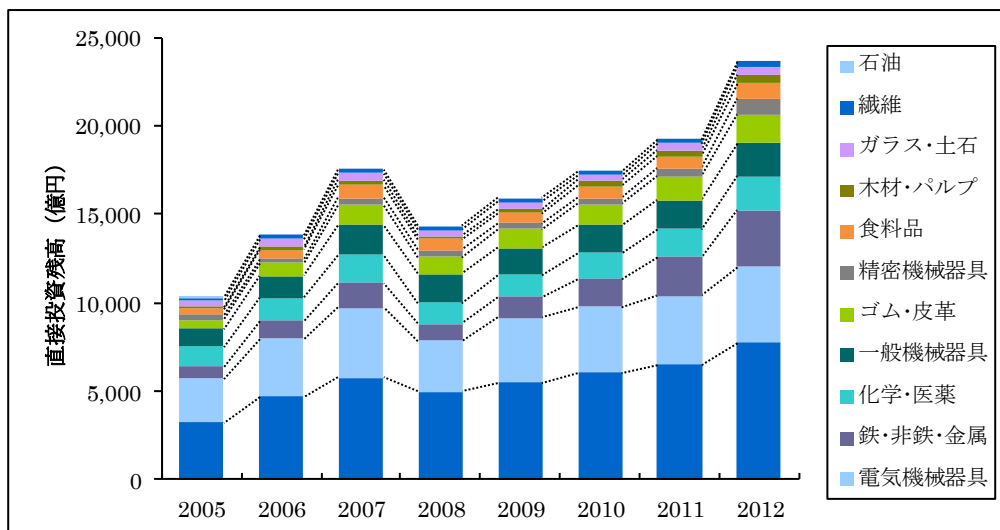


出典：経済産業省「第42回海外事業活動基本調査（2011年度実績）」[5]

図 3-7 タイにおける日系現地法人の業種別シェア(非製造業)

### ② 日本からのタイへの対外直接投資残高

日本からタイへの投資は、輸送機械器具業と、電気機械器具業が大きく、特に輸送機械器具は、自動車産業を中心に、現在も投資額が年々増加している。

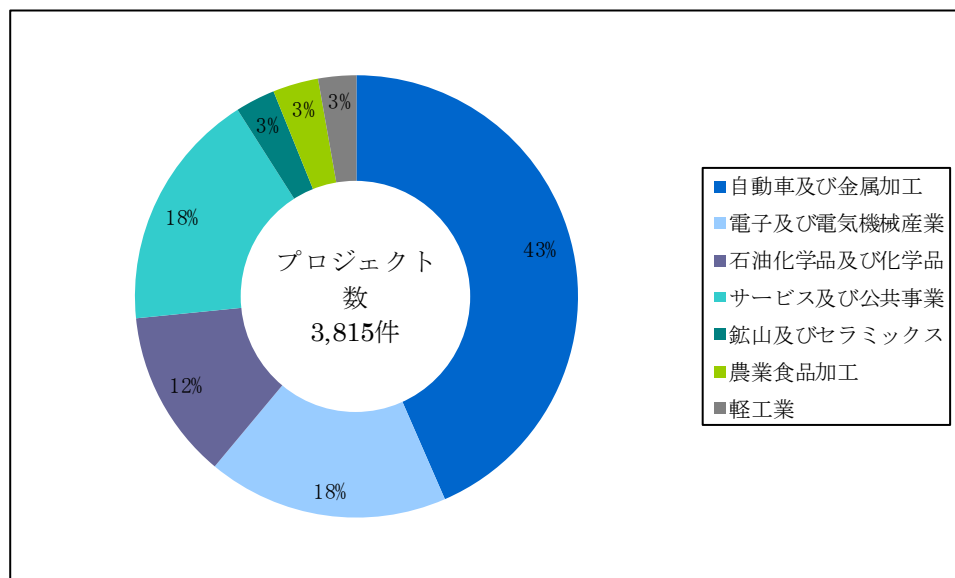


出典：日本銀行「国際収支統計」[7]

図 3-8 日本からタイへの業種別対外直接投資残高(製造業)

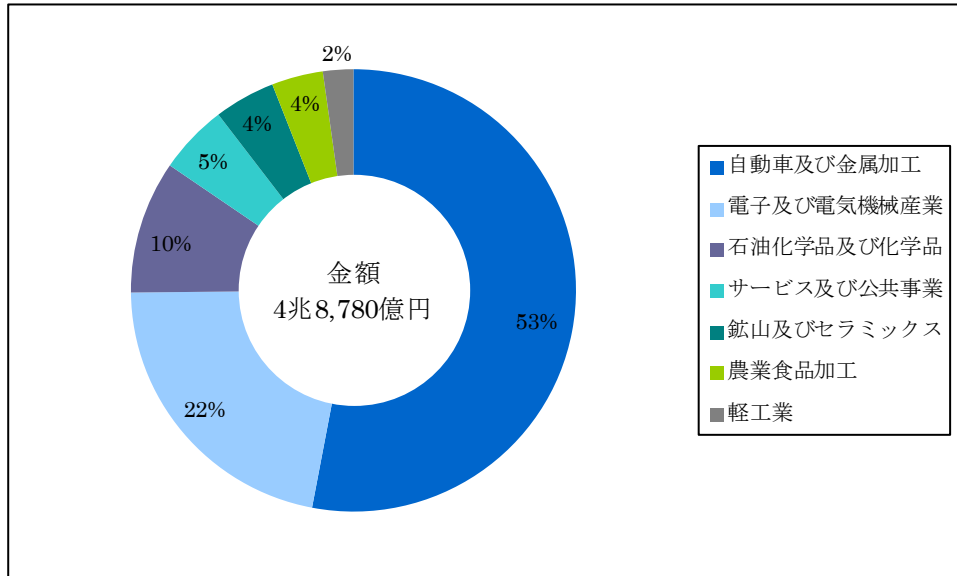
### ③ 日本企業による分野別投資奨励申請

タイ投資委員会によると、日本企業による分野別投資奨励申請は、金額ベースで自動車及び金属加工が最も多く、次いで電子及び電気機械産業、石油化学品及び化学品、サービス及び公共事業、鉱山及びセラミックス、農業食品加工、軽工業の順となっている。



出典：The Board of Investment of Thailand[30]

図 3-9 日本企業による分野別投資奨励申請プロジェクト数(2005年～2013年7月)



出典：The Board of Investment of Thailand[30]

図 3-10 日本企業による分野別投資奨励申請金額(2005年～2013年7月)

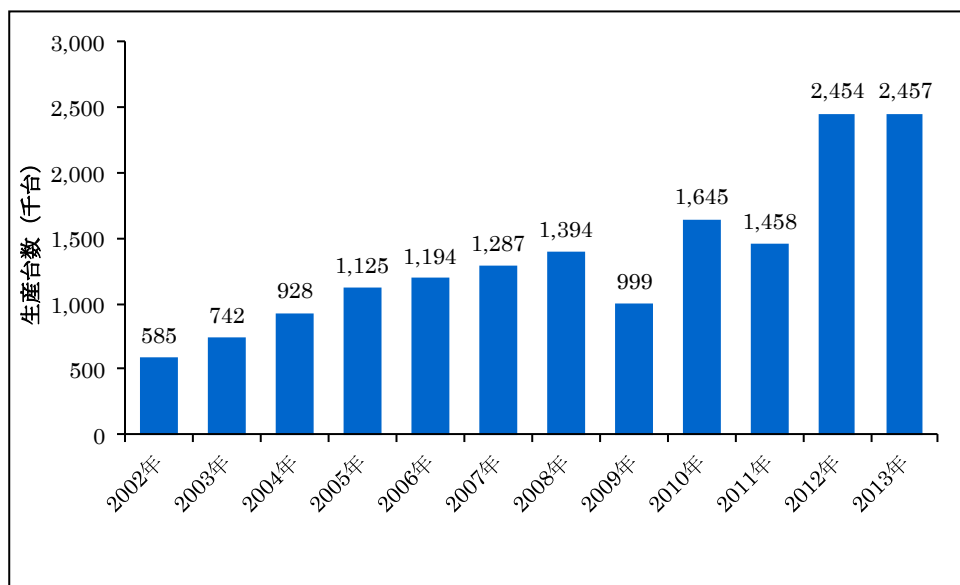
## 2) タイ市場の業種別トレンドと日系企業の進出状況

日系荷主のタイへの進出状況は、産業別に特徴がある。日本からタイへの業種別対外直接投資残高は、輸送機械器具業と電気機械器具業が大きい。そのため、自動車産業と電気電子機器産業について、日系企業の進出状況を整理する。

### ① タイにおける自動車産業のトレンドと日系企業の進出状況

#### i) タイの自動車生産台数

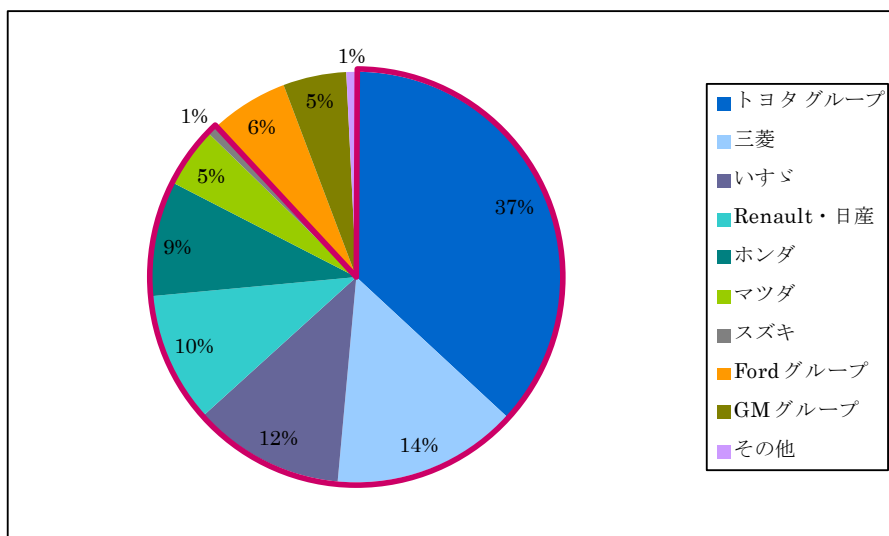
タイ国内での自動車生産台数は、リーマンショックや洪水の影響を除き増加傾向が続いている。



出典：MarkLines Co., Ltd[31].

図 3-11 タイの自動車生産台数

メーカー別自動車生産台数シェアは、トヨタを筆頭に、三菱自動車、いすゞ、日産、ホンダ等が大きな割合を占め、自動車生産台数に占める日系メーカーの割合が約 90% となっている。

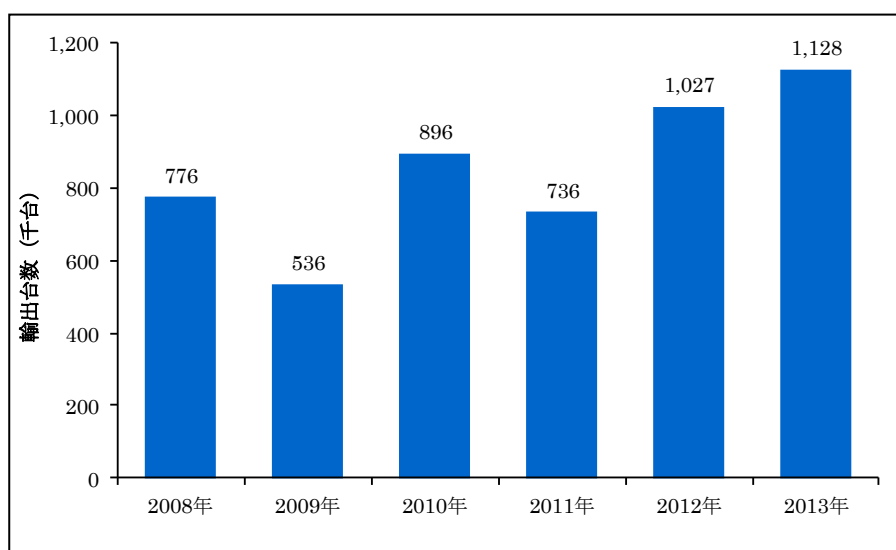


出典：MarkLines Co., Ltd.[31]

図 3-12 タイにおけるメーカー別自動車生産台数シェア(2012年)

### ii) タイの自動車輸出台数

タイの自動車輸出台数は、金融危機や洪水の時期を除き増加傾向が続いている。



出典：MarkLines Co., Ltd.[31]

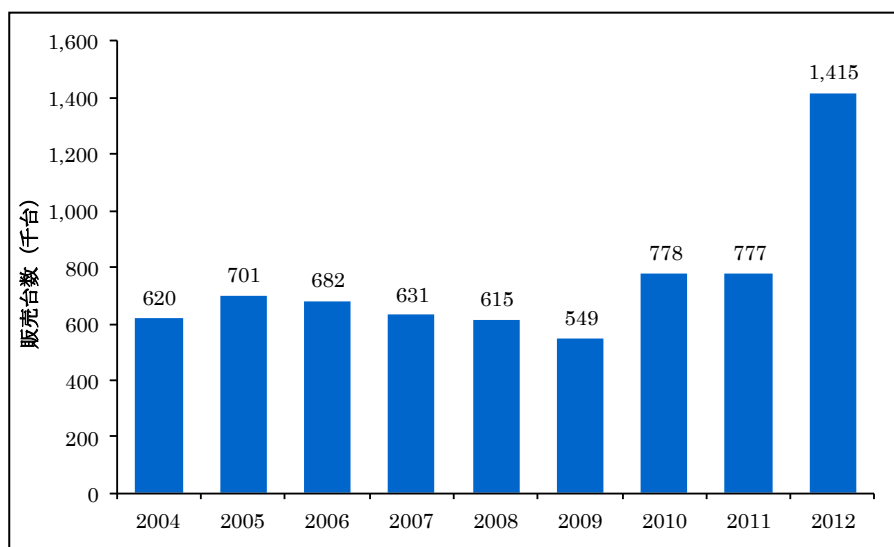
図 3-13 タイの自動車輸出台数

### iii) タイの自動車販売台数

タイ国内においても、経済成長に伴う生活水準の向上により、近年、自動車の販売台数が大きく成長している。特に2012年の国内販売台数は、前年比約80%増の142万台となっている。2011年の大洪水の影響で先送りされていた新車購入需要のほか、



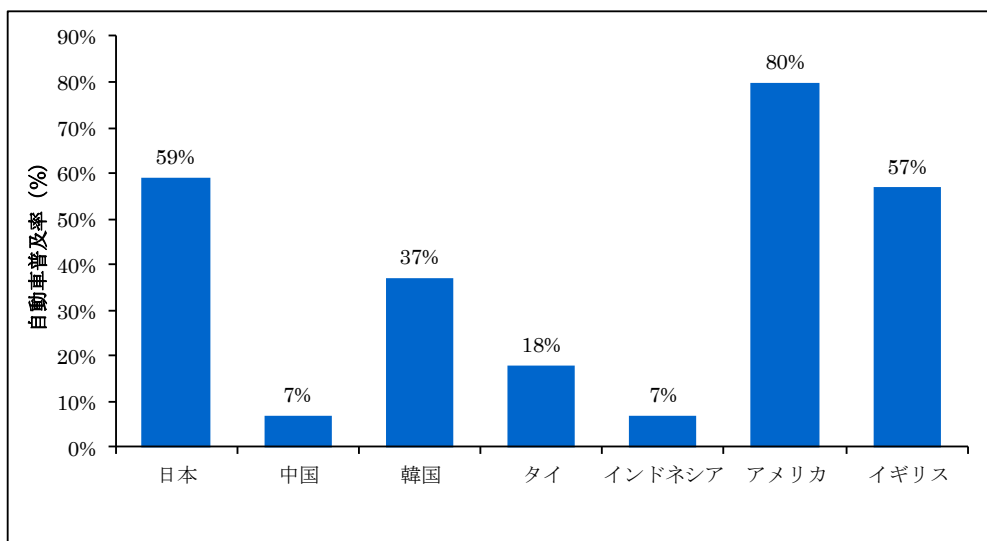
初回の新車購入者に対する物品税還付<sup>35</sup>の効果と考えられる。



出典：MarkLines Co., Ltd.[31]

図 3-14 タイの自動車販売台数

タイの自動車普及率は18%と、日本やアメリカ、イギリス等の先進国と比較して低い水準にあるため、経済成長により自動車が普及することで、販売台数の増加化傾向は今後も続くと考えられる。



出典：日本自動車工業会「世界各国の四輪車保有台数（2012年末現在）」[32]、IMF「World Economic Outlook Database, April 2013」[14]より作成

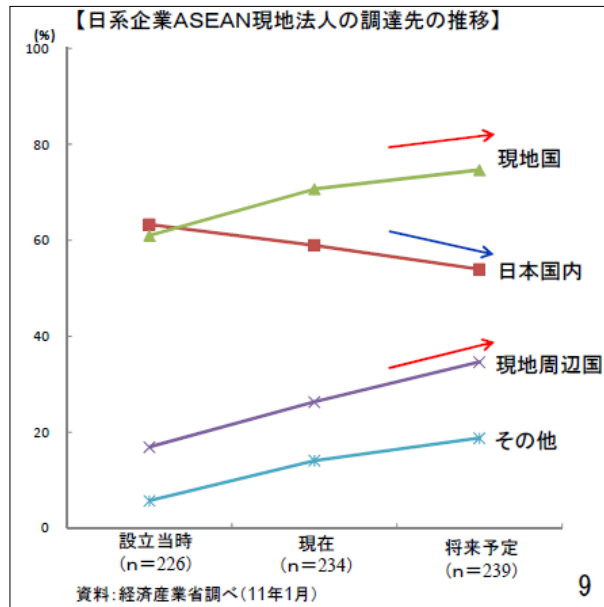
図 3-15 主要国の自動車普及率<sup>36</sup>(2011年)

<sup>35</sup> 物品税の還付措置は、1500cc以下の乗用車またはピックアップトラックを初めて購入する人に対して10万バーツを上限に物品税を還付するというもので、80万台分の自動車購入者が還付を申請したもよう。(出典：JETRO「2012年 世界主要国の自動車生産・販売動向(2013年4月)」)

<sup>36</sup> 四輪車保有台数(2011年末時点)を人口(2011年)で除して算出した人口1人当たりの四輪車保有台数。

iv) 現地調達率

タイでの生産体制は、日本から製造装置・部品等を輸出して労働コストの安いタイで組み立てるモデルから、タイにおける裾野産業の成長による現地調達の強化と、世界市場への輸出拡大を図るモデルへ進展した。さらにタイでの労働コスト等の上昇による生産コストの増大により、調達先をタイ周辺国に拡大し生産ネットワークを構築するモデルへ変化していくと考えられる。



出典：経済産業省「海外事業活動基本調査」[5]

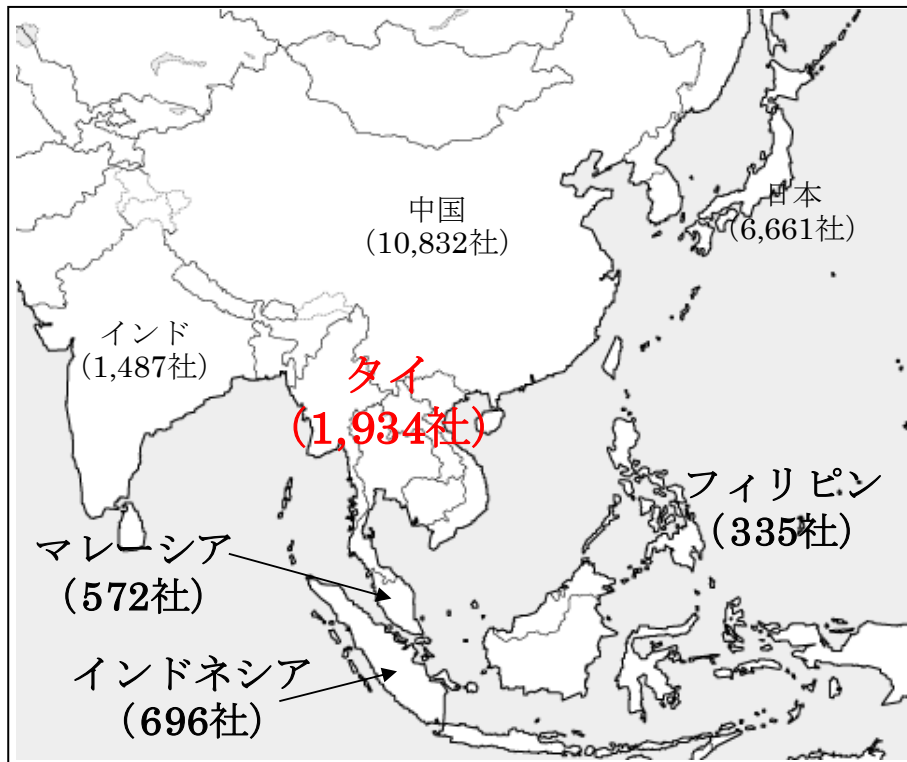
図 3-16 日系企業 ASEAN 現地法人の調達先の推移

		調達	組立	在庫配置	販売先
Phase 1	日本で生産 +輸出	日本	日本	日本+ 輸出国	輸出国
Phase 2	タイで ノックダウン生産	日本	輸出国	輸出国	輸出国
Phase 3	ノックダウン生産 +現地調達拡大	日本+現地	輸出国	輸出国	輸出国
Phase 4	ノックダウン生産 +周辺地域調達拡大	現地 +周辺地域	現地	現地 +周辺地域	現地 +周辺地域

出典：NRI「パブリックマネジメントレビュー（2013年4月）」[33]より作成

図 3-17 タイにおける自動車製造モデルの変遷

ASEAN ではタイに自動車部品メーカーが集積しており、自動車部品の現地調達が容易であると想定される。



出典：MarkLines Co., Ltd.[31]

図 3-18 アジア各国の主要自動車部品メーカー数(2013年)

v) 日系自動車メーカーの動向

日系自動車メーカーは、タイ国内市場の魅力度上昇と ASEAN エリアの中核生産拠点としての重要性の高まりを受け、更なる生産能力の増強を進めている。

表 3-1 日系完成車メーカーの動向

メーカー	動向
トヨタ自動車	2012年の年産能力 67 万台を 2013 年半ばの第 2 工場稼働で 76 万台に拡充
三菱自動車	10 億パーツを投じ、現在 46 万台の生産能力を 2013 年度中に 51 万台に能力増強
ホンダ	年産能力を 2012 年の 24 万台から 2013 年度中に約 29 万台に引き上げ、さらに 2015 年稼働をめどに新工場を建設、42 万台体制とし、タイを輸出拠点として強化
日産自動車	年産能力を 2012 年の 22 万台から 2014 年の新工場稼働で最大 15 万台追加し、合計 37 万台体制を計画
スズキ自動車	13 億パーツを投じて、2014 年をめどに生産能力を年間 5 万台から 10 万台に引き上げる
マツダ	2013 年 1 月、チョンブリ県に年産能力 40 万基規模のトランスミッション工場を新設することを決定

出典：日本経済新聞、各社 HP より作成

また、タイでの人件費高騰を受けて、自動車部品メーカーを中心にタイ + CLM で生産拠点を構え始めている。

表 3-2 タイ+CLM でサプライチェーンを組んでいる主な日系荷主

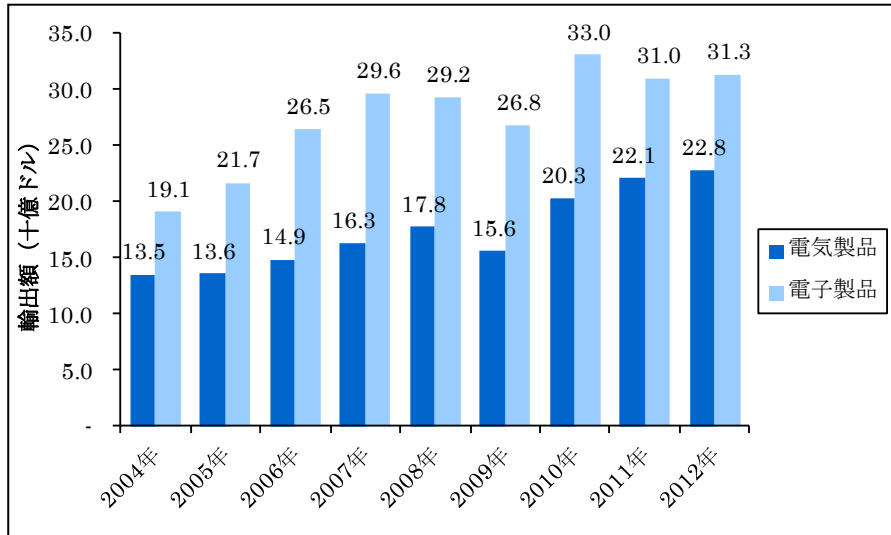
	企業名	国	稼働年月日	事業内容
自動車	ヤマハ発動機	カンボジア	2008年10月	タイで製造した部品を輸入してプノンペン市内の工場に組立
	スズキ	カンボジア	1999年9月 (設立)	タイで製造した部品を輸入してプノンペン市内の工場に組立。
		ミャンマー	2013年2月 (設立)	ミャンマーにも工場新設
自動車 部品	デンソー	カンボジア	2013年7月	プノンペン経済特区へ進出し、二輪用発電機用センサー部品の生産を開始。製品はタイにあるデンソーの生産拠点に輸出。
	矢崎総業	ラオス	2002年8月	タイに工場を建設し、自動車部品の組み立て・製造を行っている。なおコストメリットの観点から、生産の一部過程をラオスの工場に委託
		カンボジア	2012年12月	コッコンの経済特区で自動車用ワイヤハーネスを組み立て、在タイ日系企業に納品
	住友電装	カンボジア	2012年4月	カンボジアで組み立てた自動車用ワイヤハーネスを自動車メーカーのタイ工場に納品
	トヨタ紡織	ラオス	2014年4月	地場企業との合弁企業を立ち上げ、自動車用内装部品を製造。製品は、全量タイの工場に納品。
	アスレ電器	カンボジア	2011年5月	民生用ワイヤハーネスの生産。民生用ワイヤハーネス生産に必要な電線、コネクタ、端子等の資材は、アスレ電器のシンガポール現地法人を通じ、東南アジア諸国に進出する日系メーカーから購入。組み立てた製品は同法人を通じ、日本・欧州・米国等の各市場に販売。

出典：重化学工業通信社「日本企業のアジア進出総覧」[34]及び各社 HP を参考に作成

② タイにおける電気電子機器産業のトレンドと日系企業の進出状況

i) タイの電気電子機器輸出額

電気電子産業は、タイの主要産業の一つである。タイは、世界有数の電気電子機器輸出国であり、2012年の輸出額は541.6億ドルで、国内の全輸出額の23%を占めた。

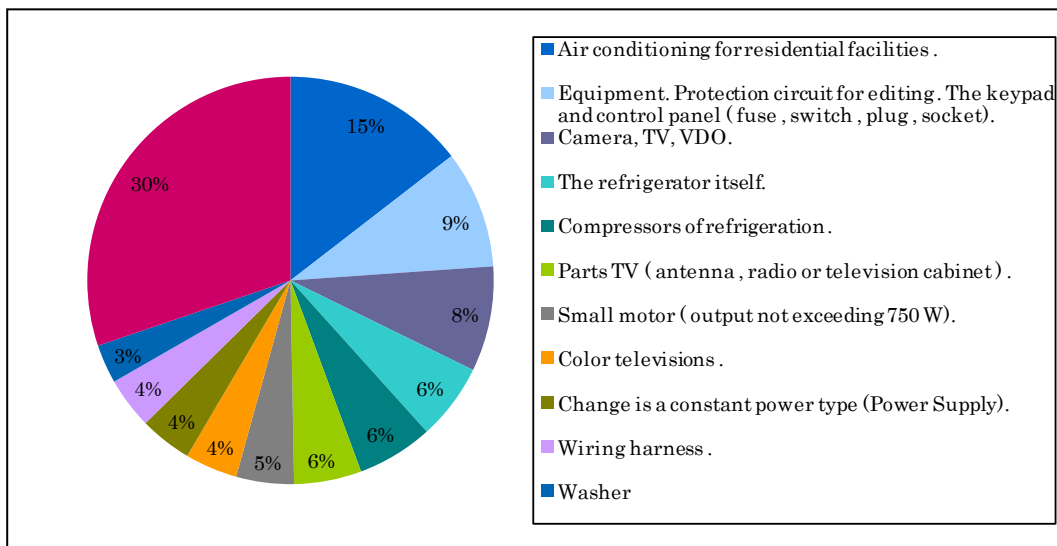


出典：Thai Electrical and Electronics Institute[35]

図 3-19 タイの電子電気産業の輸出額推移

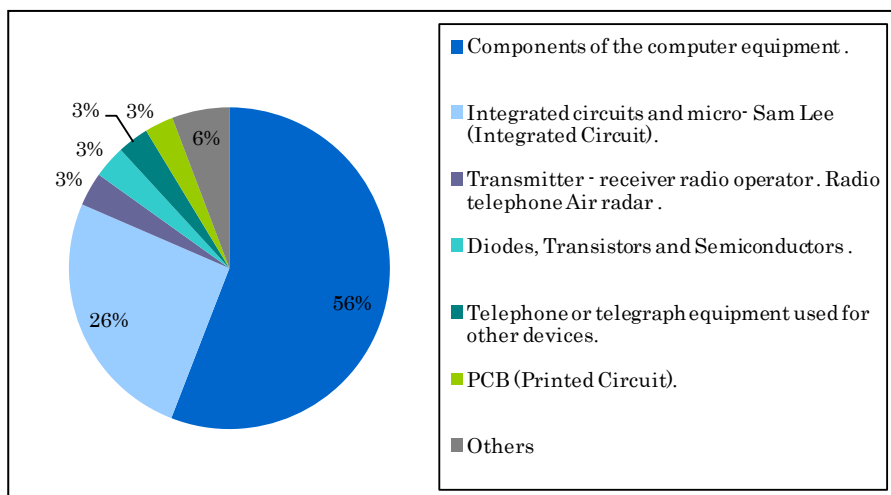
ii) タイの電気電子機器輸出額内訳

電気機器(Electrical Appliance)は、近年も成長が続いており、エアコンや冷蔵庫等の白物家電や、カメラ、テレビ関連の製品で構成されている。また、電子機器(Electronics)はハードディスク駆動装置(HDD)等のコンピュータ関連製品中心に構成されており、直近では横ばいで推移している。



出典：Thai Electrical and Electronics Institute[35]

図 3-20 タイの電気機器の輸出額内訳(2010年)

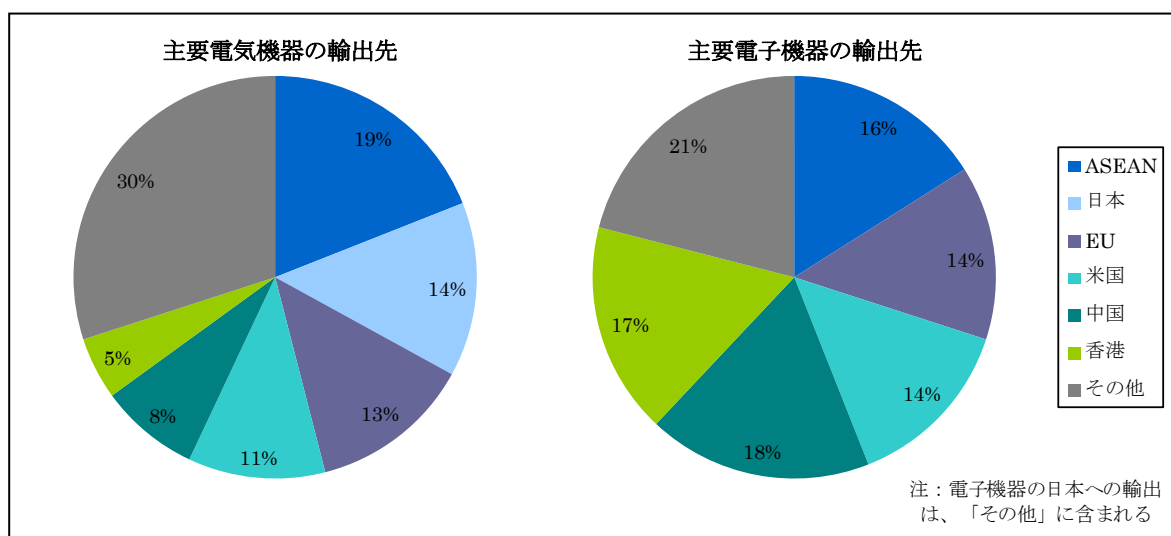


出典：Thai Electrical and Electronics Institute[35]

図 3-21 タイの電子機器の輸出額内訳(2010年)

iii) タイの電気電子機器輸出先内訳

電気機器と電子機器のそれぞれについて、最大の輸出先地域は ASEAN 域内だが、日本、EU、米国、中国に対して、合計で半数以上を輸出している。

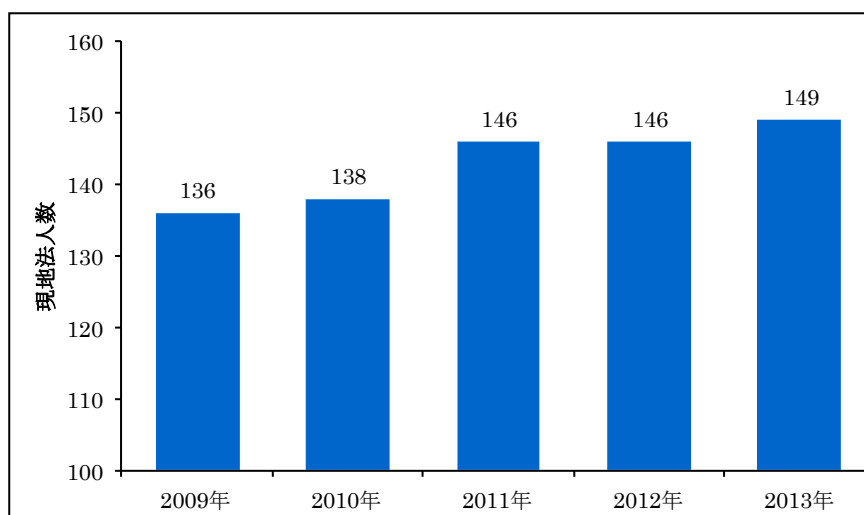


出典：Thai Electrical and Electronics Institute[35]

図 3-22 タイの電子電気産業の輸出額推移(左：電気機器、右：電子機器、2011年)

iv) タイの電気電子産業における日系企業の進出状況

タイに進出している日系の電気電子関連企業は年々増加しており、2013年には149社となった。



出典：東洋経済「海外進出企業総覧 2013（国別編）」[29]

図 3-23 タイに進出している日系電子電気関連企業数推移

表 3-3 タイに進出している主な日系荷主（電気機械器具業）

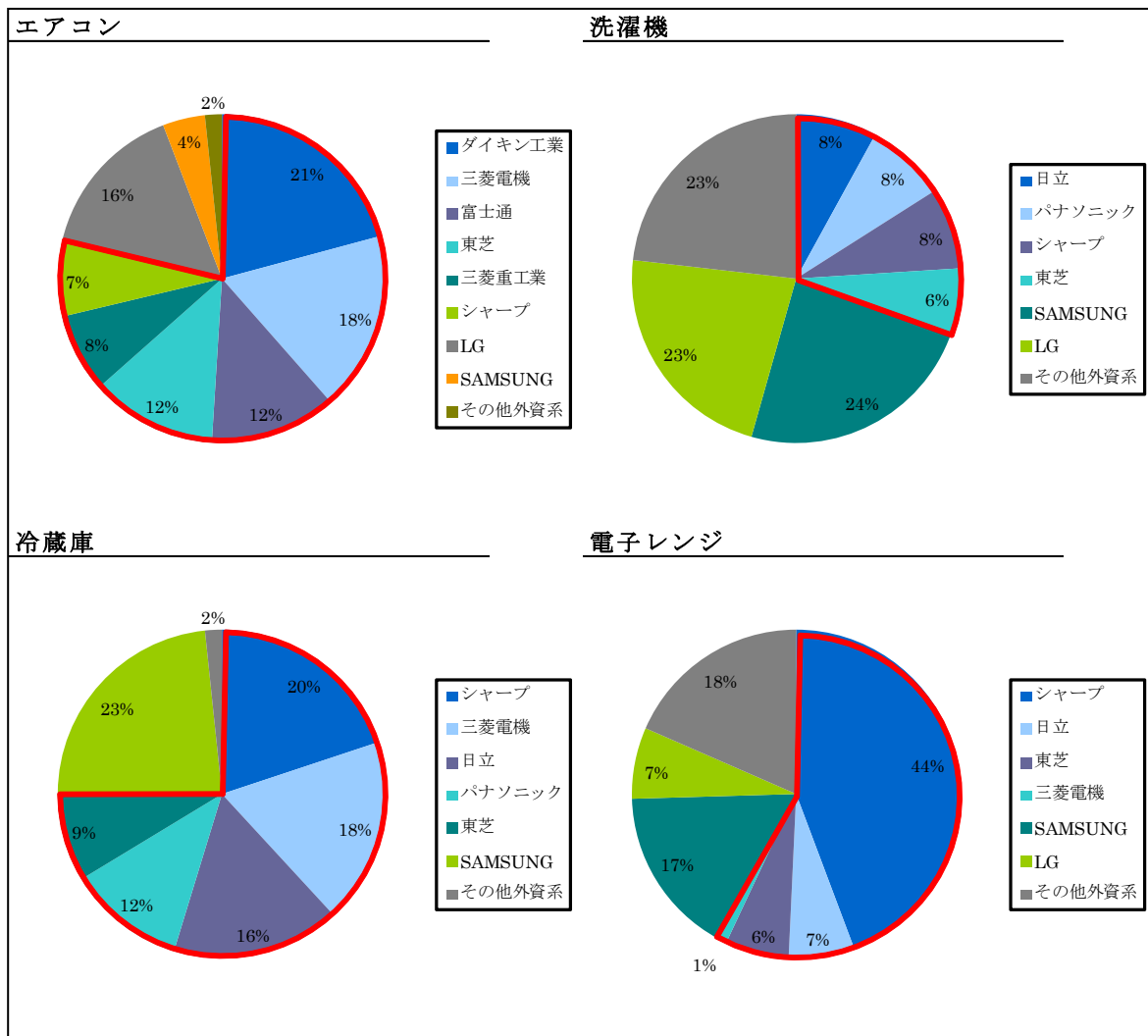
現地法人名	出資企業名 (出資比率)	資本金	事業内容・備考
NEC トーキンエレクトロニクスタイランド	NEC トーキン(100%)	8.08 億パーツ (21.6 億円)	キャパシタ事業の主力 量産基地
カガエレクトロニクス (タイランド)	カガ (シンガポール) エレクトロニクス (100%)	9 億パーツ (25 億円)	プリント基板アッセン ブル製品の製造及び販 売、半導体、電子部品、 電子機器等の輸出入及 びタイ国内販売等
JVC マニュファクチャ リング・タイランド	JVC・ケンウッド (100%)	9 億パーツ (25 億円)	業務用ディスプレイや カーオーディオを生産 (テレビ生産は撤退)
東芝セミコンダクタ・ タイ	東芝(95%)	12.15 億パーツ (32 億円)	ディスクリット半導体 製品の生産
NTN-NIDEC(THAILA ND)CO., LTD.	日本電産(100%)	6 億パーツ (約 16 億円)	HDD 要流体動圧軸受 ユニットの製造・販売。 NTN が 60%を出資し ていたが、日本電産が 買い取り 100%子会社 とした
SC WADO	日本電産(90%)	9,600 万パーツ	HDD 用スピンドルモ ーターのベースプレート (プラスチック製部品 を製造)
FGA(THAILAND)CO. , LTD.	富士通ゼネラル(100%)	10.2 億パーツ (約 27 億円)	空調機用基幹部品の生 産・販売

現地法人名	出資企業名 (出資比率)	資本金	事業内容・備考
NMB ミネベアタイラ ンド	ミネベア(100%)	153.5 億パーツ (400 億円)	ボールベアリングやモ ーター等を生産。ミネ ベアグループの生産全 体の 50%を担う。
ムラタエレクトロニク ス (タイランド)	村田製作所(100%)	4.5 億パーツ (11.7 億円)	コンデンサ、圧電製品 及びモジュール製品の 製造販売
リコー・マニュファク チャリング (タイラン ド)	リコー(100%)	6.9 億パーツ (約 18 億円)	レーザープリンター等 の生産
キヤノンプラチンブリ タイランド	キヤノン(100%)		インクジェットプリン タとその部品を生産
キヤノン・ハイテク・ タイランド	キヤノン(100%)	60 億円	複合機の組み立てのほ か、消耗部品等も生産
ニコンタイランド	ニコン	10 億パーツ	デジタルカメラ、交換 レンズ、デジタルカメ ラ用ユニットの製造
Funai (Thailand) CO.,Ltd.	船井電機(66.7%)	11 億パーツ	液晶テレビ等映像機器 の製造

出典：重化学工業通信社「日本企業のアジア進出総覧」[34]及び各社 HP を参考に作成

特に、タイの家電業界は日系企業の存在感が大きく、製品ごとに生産台数のシェアを見ると、エアコンの約 79%、冷蔵庫の約 75%、洗濯機の約 30%、電子レンジの約 58%を日系企業が占めている。





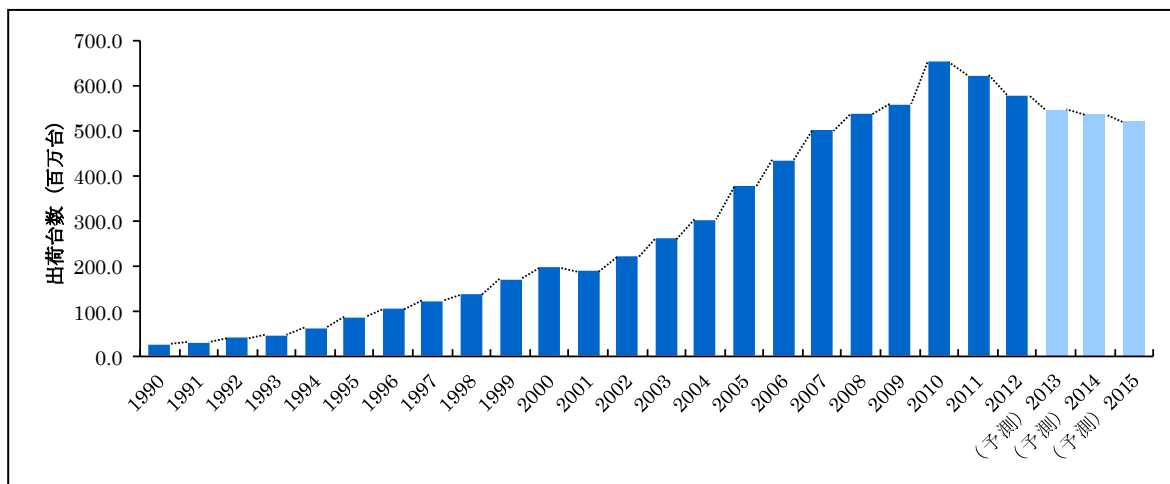
注：赤枠部は日系企業

出典：富士カメラ総研「2013 ワールドワイド エレクトロニクス市場総調査」[36]

図 3-24 タイにおける家電製品の生産台数シェア

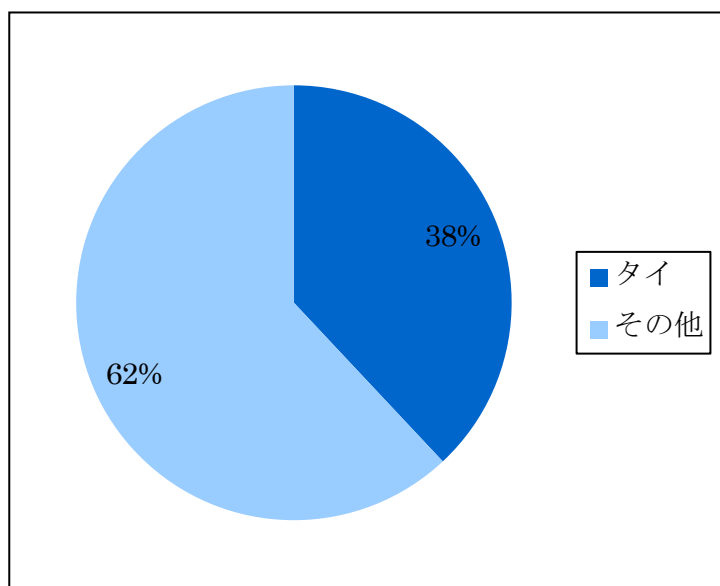
#### v) 電気電子産業の今後の見通し

タイの電子機器産業の中でも、世界で高いシェアを持つ HDD 産業は、特に重要な産業であった。ただし、従来タイが世界の約半数を生産していた HDD も、洪水以降そのシェアは減少しており、2012 年時点では約 4 割となっている。また、今後タブレット端末が拡大することで PC 需要が縮小することから、将来的には世界的な HDD 市場の縮小が見込まれる。



出典：日本 HDD 協会 2013 年 10 月セミナーレポート[37]

図 3-25 世界の HDD の出荷台数実績・予測

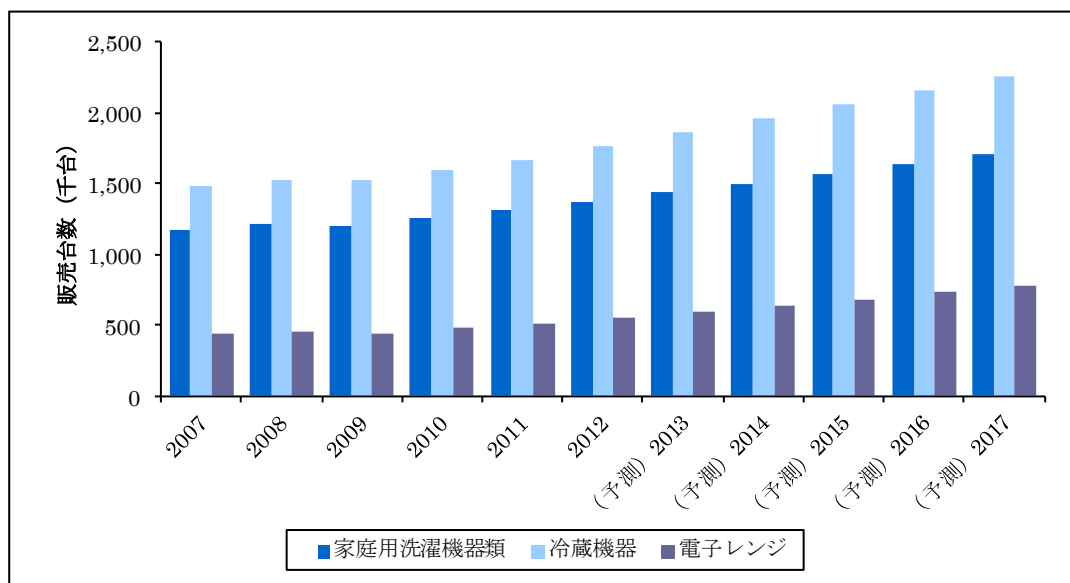


出典：株式会社富士キメラ総研「2013 ワールドワイド エレクトロニクス市場総調査」[36]

図 3-26 世界の HDD 生産に占めるタイのマーケットシェア(2012 年)

一方で、電気機器を構成する白物家電（エアコン、冷蔵庫、洗濯機）やカメラ・TV は、今後も世界的に市場は拡大され、タイ国内でも販売が増加することが期待される。

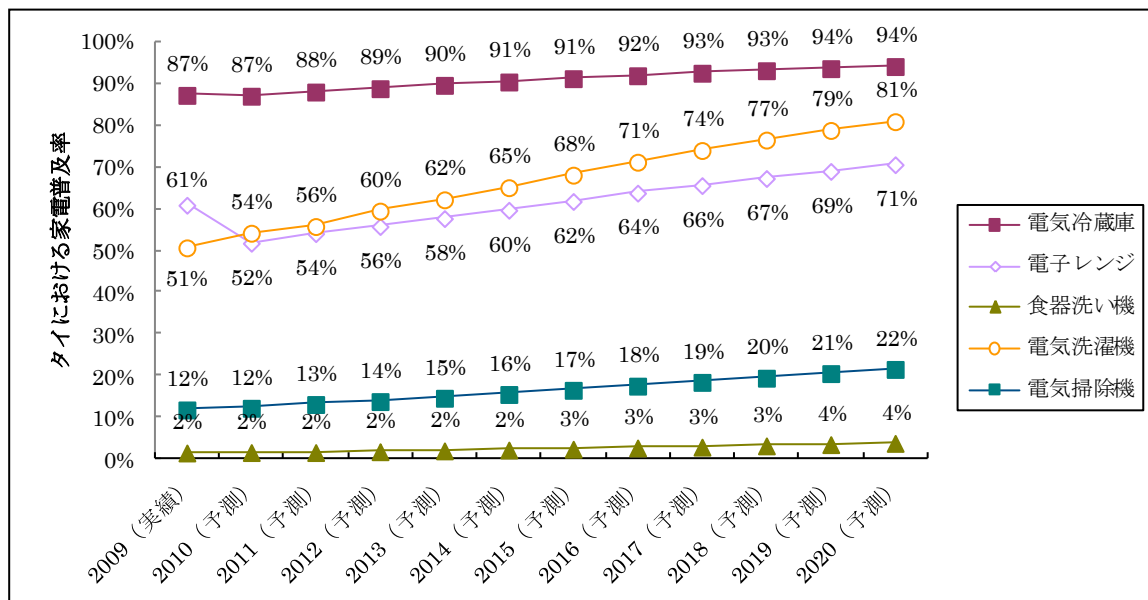
例えば洗濯機、電子レンジ、冷蔵庫の市場を見ると、近年成長しており、今後も成長が見込まれている。



出典：Euromonitor[38]

図 3-27 タイの白物家電の生産量推移

さらに、タイでは家電の普及率が低いことから、今後の国内需要の拡大も期待できる。JCERでは、2011年に、所得水準（1人当たりGDP）の上昇や女性の社会進出（労働参加率の上昇）に伴って、どの程度家電の普及率が高まる可能性があるか、潜在市場を予測している。



出典：日本経済研究センター「中期経済予測（論点）アジアの家電普及率を予測する-電子レンジや食洗機に大きな潜在市場」[39]

図 3-28 タイの世帯当たり家電普及率予測(2010～2020年)

vi) 日系メーカーの動向

今後は、日系メーカーが生産高を増やし、日系企業が更に進出する可能性もあるため、物流ニーズが期待される。

表 3-4 タイに進出している主な日系電気電子企業の近年の取り組み

企業名	取り組み内容
三菱電機	<p><u>家庭用エアコンのコンプレッサー外販開始</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>タイ中部のチョンブリ県で三菱電機子会社のサイアム・コンプレッサー・インダストリーが、親会社の家庭用と業務用のエアコン向けコンプレッサーを生産しており、2012年度の生産量は300万個強。</li> <li>2013年度には約400万個に増産し、増産した100万個のうち半分を自社向けに、残り半分をタイやインドネシア等ASEANの現地メーカー向けに供給することを想定。</li> <li>2012年春に第4工場を操業し、増産。</li> </ul> <p><u>FA機器<sup>37</sup>事業のASEAN強化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2013年9月、タイのFA機器総販売代理店を買収し、「三菱電機ファクトリーオートメーションタイ(MELFT)」を設立。</li> <li>2017年にはタイでFA事業の売上高を200億円に引き上げる計画。</li> <li>タイ工場で容量630リットルの大型高級冷蔵庫（海外専用モデル）の生産を開始</li> </ul>
東芝	<p><u>業務用エアコンの中核輸出拠点化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>子会社の東芝キャリアは、既存工場に12年度に約20万台の業務用エアコンを生産</li> <li>約50億円を投じてタイ中部のパトゥムタニ県に床面積約2万2200平方メートル（事務棟含む）の新工場を建設し、2015年に、業務用エアコンの生産能力を2013年の約3倍の年間65万台に引き上げる。</li> <li>日本は国内向け、中国は現地市場向け、そしてタイでは工場新設を機にASEANや欧州等中国を除く海外市場向け輸出を担う体制にする。</li> </ul>
シャープ	<p><u>ASEAN事業の強化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東南アジアでの売上高を、2016年度に、2012年度の約2倍となる3,000億円に倍増させる計画を発表。</li> <li>テレビや冷蔵庫、洗濯機でシェア1位を誇るインドネシアでは、冷蔵庫の生産能力を約2倍に、洗濯機の生産能力を約2.5倍に高め、韓国LG電子を引き離しにかかる。</li> <li>マレーシア、タイ、ベトナムでも、シェア10%を目標に抱えている。</li> </ul>
ニコン	<p><u>ラオス進出</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>タイ・アユタヤにて最終製品化するデジタル一眼レフカメラの製造工程の一部をラオスに移管</li> </ul> <p>(※詳細は次節に記載)</p>

出典：各種報道を参考に作成

<sup>37</sup> Factory Automation: コンピュータ制御技術を用いて工場を自動化する機器。

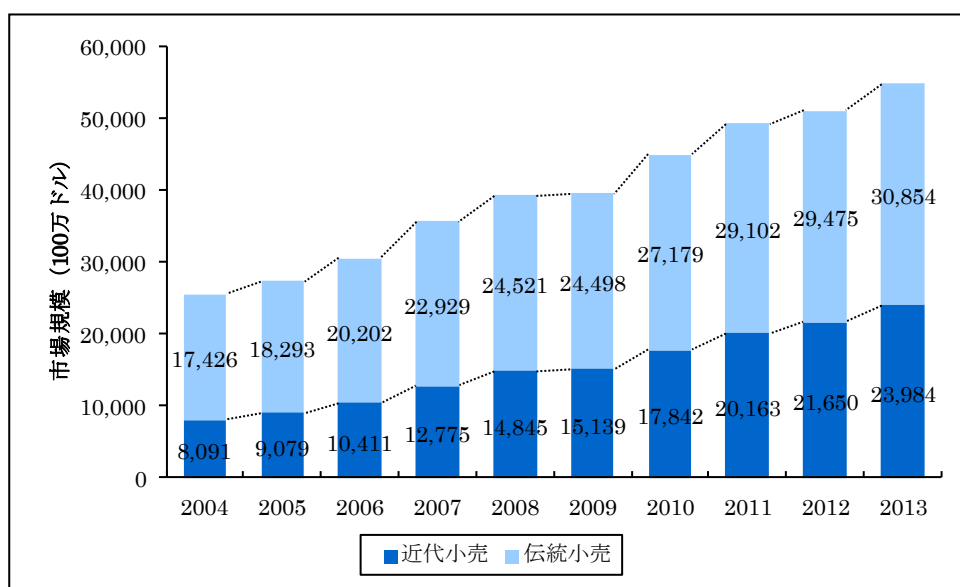
### ③ タイにおける食品産業のトレンドと日系企業の進出状況

非製造業において日系現地法人数は卸売業が最も多くなっており、中でも将来的に低温物流網の構築等日系物流事業者の差別化要素となりうる高度な物流ニーズが発生すると想定される食品流通についても、日系企業の進出状況を整理する。

食品流通においては、製造業以上に高度な物流が要求される。常温・冷凍・冷蔵商品等温度帯の異なる商品の配送や欠品を強く嫌う在庫管理の徹底、多品種少量配送等が求められ高度な物流技術が必要となる。

#### i) タイの食品産業の概況

タイにおいては、人口の増加及び経済水準の向上により、食品市場は拡大傾向が続いている。以前はパパママストアに代表されるような伝統小売主体の市場であったが、徐々に GMS<sup>38</sup>や CVS<sup>39</sup>等が登場し、近代小売主体の市場が形成され始めている。



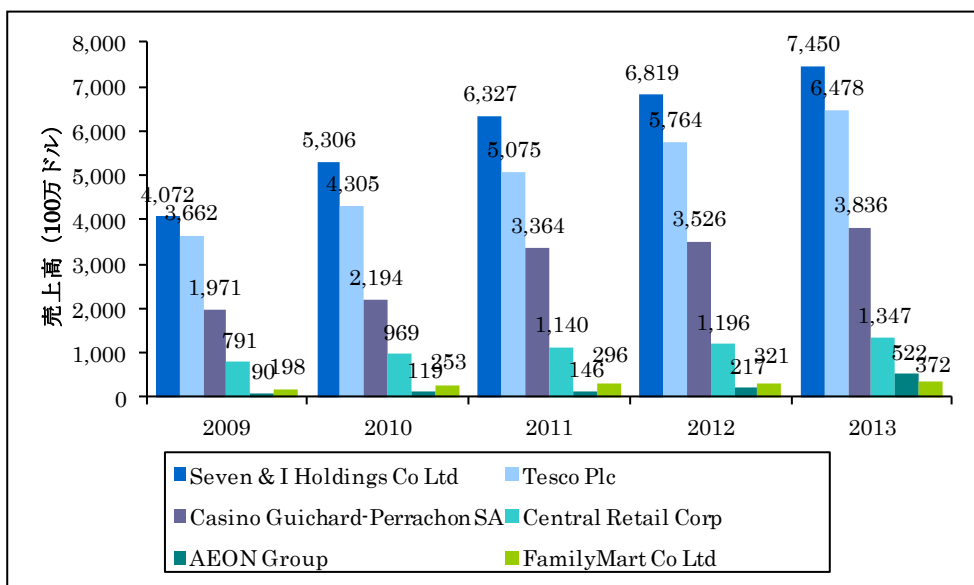
出典：Euromonitor[38]

図 3-29 タイの食品市場規模の推移

近代小売の企業別売上上位には、セブン&アイ・ホールディングスやイオングループ、ファミリーマート等が位置している。

<sup>38</sup> General Merchandise Store：総合スーパー。

<sup>39</sup> Convenience Store：コンビニエンスストア。



出典：Euromonitor[38]

図 3-30 タイの大手近代小売の売上推移

タイ国内には、ファミリーマートやローソン、セブンイレブン等日本のコンビニエンスストアが多く進出している。さらに経済成長による消費市場の拡大を見越し、新規出店を加速させている。

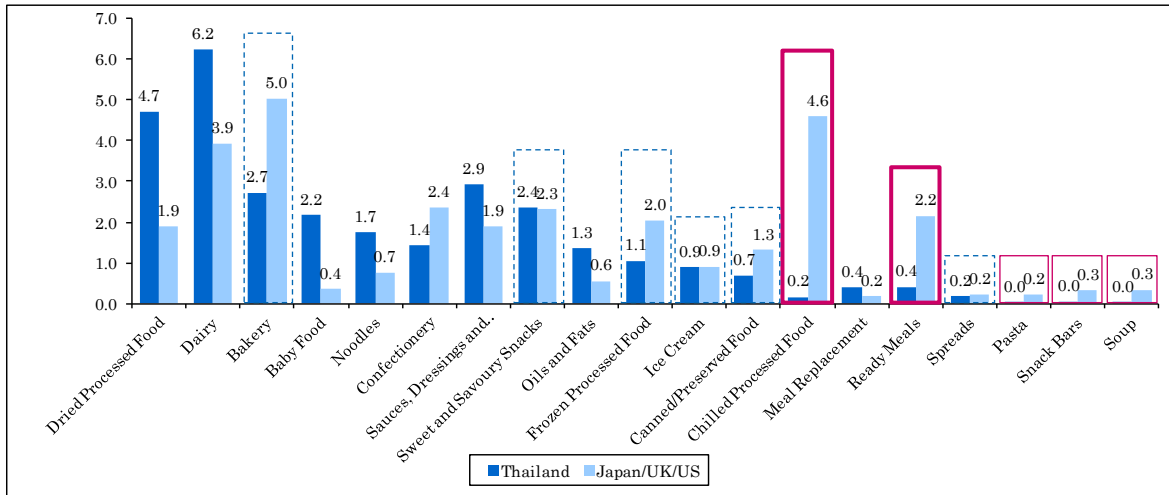
表 3-5 タイに進出している主なコンビニエンスストア

企業名	取り組み内容
ファミリーマート	ファミリーマートは、セントラル・グループと提携し、2017年までに3,000店（2012年末時点で620店）を計画
ローソン	ローソンとタイ消費財大手サハグループの合弁会社サハローソンは、コンビニエンスストア「ローソン 108」を展開。2013年内に50店、2018年には1,000店を目指す。
セブンイレブン	タイのセブンイレブンは大手財閥チャロン・ポカパン（CP）傘下のCPオールが手掛ける。店舗数は2012年末で6822店。2018年には1万店舗以上に増やす計画。

出典：各種報道を参考に作成

## ii) 今後の成長が期待される冷蔵・冷蔵加工食品市場

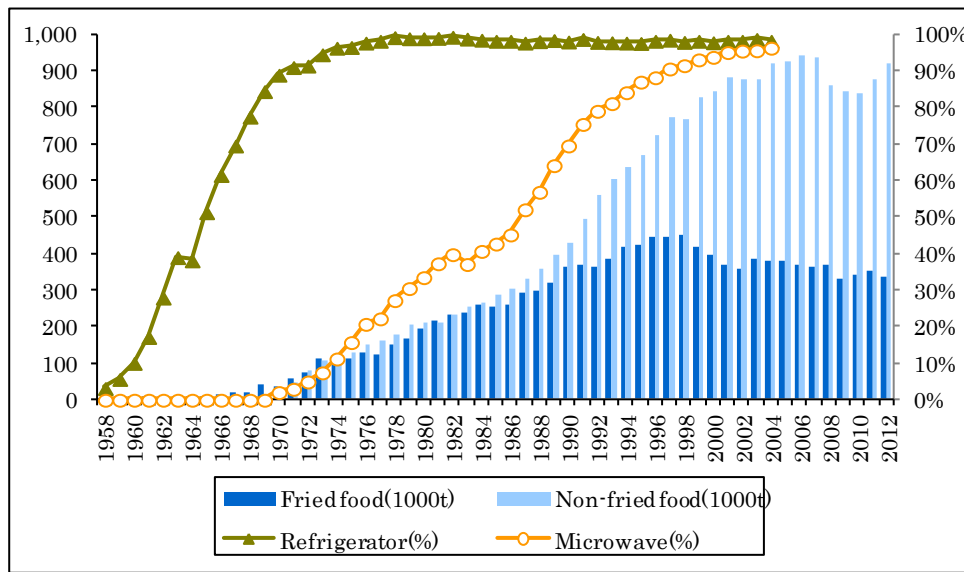
GDPに対する品目別の市場規模をみると、先進国とタイを比較した際に、成長が期待される食品は、冷凍やチルド、惣菜関連と考えられる。



出典：Euromonitor[38]、IMF[14]より作成

図 3-31 GDP に対する各品目別市場規模 (%)<sup>40</sup>

冷蔵・冷凍加工食品市場の拡大スピードは、家電の普及スピードに依存する。日本における冷凍食品市場は、電子レンジの普及率が 100% 付近に至るまで成長した。

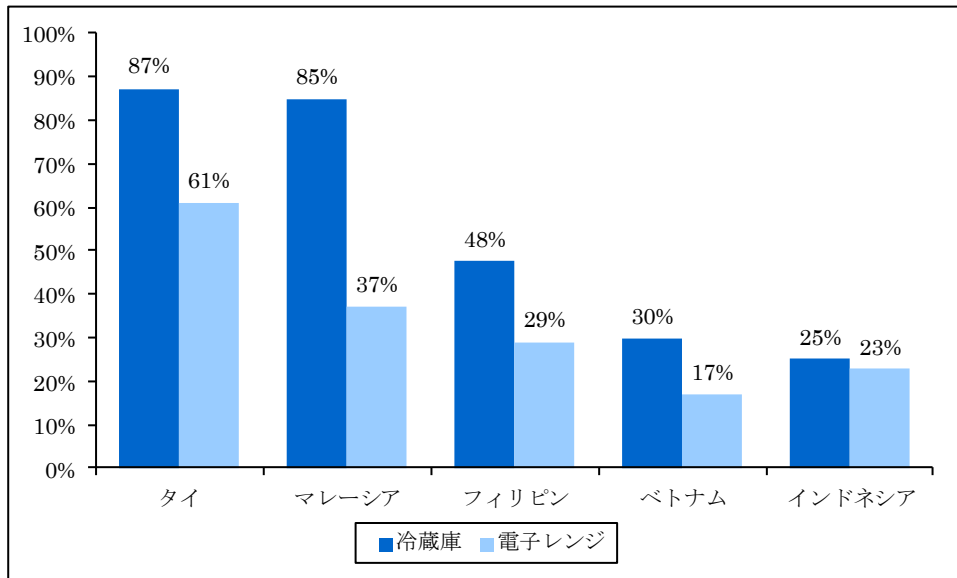


出典：内閣府「主要耐久消費財等の普及率」[40]、日本冷凍食品協会 HP[41]より作成

図 3-32 冷凍食品生産量と電気冷蔵庫、電子レンジの世帯普及推移(日本)

タイをはじめ ASEAN 各国においては、電子レンジの普及率が 100% 近くに達している国はなく、今後経済成長により、家電の普及率が上昇するにつれて、冷凍食品市場が拡大していくことと考えられる。

<sup>40</sup> 赤実線：先進国市場規模の方が 2 倍以上大きい品目。青点線：先進国市場規模の方が大きい品目。Japan/UK/US：日本、イギリス、アメリカの平均値。



出典：JETRO「アジア売れ筋商品調査」[42]より作成

図 3-33 ASEAN 主要国における耐久消費財普及率(2009 年)



### (3) 日系荷主事業者の CLM 進出状況

タイには多数の企業が進出しているが、カンボジア、ラオス、ミャンマーには日系企業がほとんど進出していない状況である。しかし、近年タイでの人件費高騰や労働者不足、洪水の影響等を受けてタイ以外に拠点を設立するタイプラスワンの動きが加速しており、第二の拠点設立先として CLM が注目を集めている。日系企業にとって、カンボジアやラオス、ミャンマーは、豊富な労働力の存在、人口の増加や経済発展による市場拡大が、大きな魅力である。これまでのところ、CLM には 2 輪車組み立て、機械部品製造、衣服・靴製造、サービス業（アンコールワット関連の観光産業）等の業種の企業の立地がみられる。

表 3-6 タイ+CLM でサプライチェーンを組んでいる主な日系荷主

	企業名	国	稼働年月日	事業内容
自動車	ヤマハ発動機	カンボジア	2008年 10月	タイで製造した部品を輸入してプノンペン市内の工場に組立
	スズキ	カンボジア	1999年 9月 (設立)	タイで製造した部品を輸入してプノンペン市内の工場に組立。
		ミャンマー	2013年 2月 (設立)	ミャンマーにも工場新設
自動車部品	デンソー	カンボジア	2013年 7月	プノンペン経済特区へ進出し、二輪用発電機用センサー部品の生産を開始。製品はタイにあるデンソーの生産拠点に輸出。
	矢崎総業	ラオス	2002年 8月	タイに工場を建設し、自動車部品の組み立て・製造を行っている。なおコストメリットの観点から、生産の一部過程をラオスの工場に委託
		カンボジア	2012年 12月	コッコンの経済特区で自動車用ワイヤハーネスを組み立て、在タイ日系企業に納品
	住友電装	カンボジア	2012年 4月	カンボジアで組み立てた自動車用ワイヤハーネスを自動車メーカーのタイ工場に納品
	トヨタ紡織	ラオス	2014年 4月	地場企業との合弁企業を立ち上げ、自動車用内装部品を製造。製品は、全量タイの工場に納品。
	アスレ電器	カンボジア	2011年 5月	民生用ワイヤハーネスの生産。民生用ワイヤハーネス生産に必要な電線、コネクタ、端子等の資材は、アスレ電器のシンガポール現地法人を通じ、東南アジア諸国に進出する日系メーカーから購入。組み立てた製品は同法人を通じ、日本・欧州・米国等の各市場に販売。
電気・電子機器	ミネベア	カンボジア	2011年 12月	タイ工場から労働集約的な組み立て工程をカンボジアに移管。部品をタイ工場からカンボジアに輸出し、小型モーターの組み立てを行い、再びタイに出荷し、顧客へ納品する分業体制

	企業名	国	稼働年月日	事業内容
精密 機械	SC ワドー (日本電産 グループ)	カンボジア	2013 年 2 月	ハードディスク駆動装置(HDD)用筐体部品 ベースプレートの生産拠点を設置。
	ニコン	ラオス	2013 年 10 月	タイで最終製品化する一眼レフカメラの製 造工程の一部担う製造拠点を、サワン・セ ノ経済特区に新設。製品は、全量タイの工 場に納品。
食品	味の素	カンボジア	2009 年 9 月 (設立)	パッケージング工場を設立し、タイで生産 した調味料を輸入、販売
		ミャンマー	2011 年 (再稼働)	パッケージング工場を設立し、タイで生産 した調味料を輸入、販売
鉄鋼	旭テック	ラオス	2013 年 5 月	地場企業との合弁で、アルミダイカスト部 品製造会社を設立。製品は、全量タイの工 場に納品。

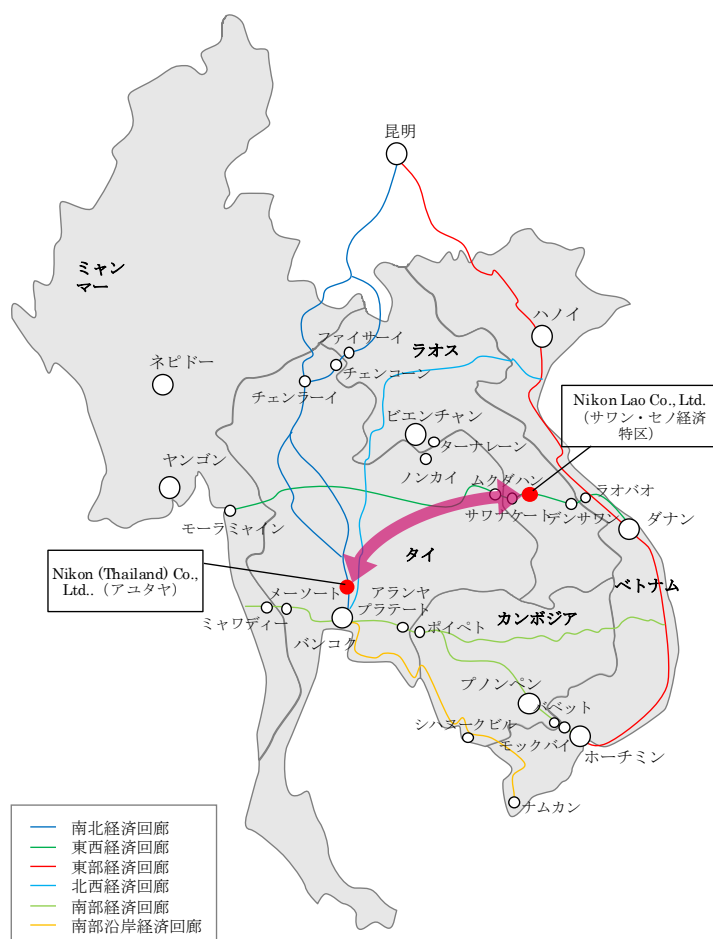
出典：各社 HP、重化学工業通信社「日本企業のアジア進出総覧」[34]を参考に作成

## 1) ニコンの進出事例

ニコンは、ラオス南部のサワン・セノ経済特区にて、2013年10月1日に新工場を稼働させた。当工場では、タイ・アユタヤにて最終製品化するデジタル一眼レフカメラの製造工程の一部を実施している。デジタル一眼レフカメラ用ユニットの組み立てを担当し、組み立てた製品は全量アユタヤのマザー工場に輸送する。

ニコンが新工場を建設した理由は大きく3つあったと考えられる。1つ目は、2011年大洪水で生産停止を余儀なくされた経験から生産工程の同時停止リスクを避けるための工場分散、2つ目は、タイの人件費高騰に対するコスト削減策。3つ目は、一眼レフの生産拡大を図るために、労働力確保が困難になってきていることから今後の増産可能性は早晚限界を迎えるという見方に基づく、隣国への一部工程移管である。従業員は当初800人を計画している。今後、サプライヤー・協力会社等20社程度がニコン・ラオス工場の近隣に進出する予定である。

ニコンが世界で販売するデジタル一眼レフカメラの約9割を生産する主力工場であるタイのアユタヤ工場までは、第2メコン友好橋を越えて、西に約600km。工場間は幹線道路で結ばれ、車で約7時間で製品を運ぶことが可能である。



出典：各種記事情報を参考に作成

図 3-34 タイ+CLM におけるニコンの拠点位置

## 2) ミネベアの進出事例

ミネベアは、2010年12月、カンボジア初の精密モーター製造会社として操業許可を取得し、翌年4月1日よりプノンペン経済特区のレンタル工場（延べ床面積 2,304 m<sup>2</sup>）で小規模生産を開始した。主に、タイ及びマレーシアにある大規模工場から部品供給を受けて、主にOA機器や家電・デジタル機器に使用される精密モーターの組立を担う。

カンボジア進出の狙いは、豊富な労働力が安価に確保できることであり、また、人手を要する組み立て工程をカンボジア工場に集約することで、アジア地域全体での生産効率向上をはかり、コスト競争力の強化を担っている。一方、主力拠点のタイに隣接するカンボジアに工場を設置したことで、立地面の強みも持つ。まず、部品の輸送は、バンコクとプノンペンを結ぶ南部経済回廊を使うことで、片道15時間で済む。さらに、2011年の洪水を受けて、特定の地域に依存しない機動的な生産システムを構築するため、タイの代替拠点や災害時の部品供給基地としての役割を持たせることを可能とした。



出典：各種記事情報を参考に作成

図 3-35 タイ+CLM におけるミネベアの拠点位置

### 3) 山喜の進出事例

山喜は、ラオス法人「ラオ山喜」を2005年に創業し、2006年2月から工場の操業を開始した。工場は首都のビエンチャンに所在しており、生産量は年間約70~80万枚、従業員数は366名(2013年3月末時点)程度である。

ラオス法人では、主に日本向けの紳士用シャツを生産している。当該地域ではタイ法人「タイ山喜」を運営していたが、タイの労務費の上昇を理由に、ラオスへ進出した。選定理由として、タイ語とラオス語の類似性(技術指導のしやすさ)、タイとの近接性(研修や指導のための相互移動のしやすさ)、整備された電力インフラ等が挙げられる。

製品の輸出や原材料の輸入は、以下の理由より、バンコク港を利用している。

- ビエンチャンに工場があるため、整備が進んでいる東西回廊には近接しておらず、ベトナム(ダナン)と接続するための道路インフラが整っていないため。
- ベトナム・ラオス国境の通関の開庁時間が10~16時と短く、利用しづらいため。
- ダナンから日本への船便の頻度が低く、利便性が低いため。

内陸国であるラオスは港への距離が遠く、輸送費が上がるため、コスト面を中心に物流事業者を選定し、輸出入、通関、タイ・ラオス間の陸上輸送を併せて委託している。



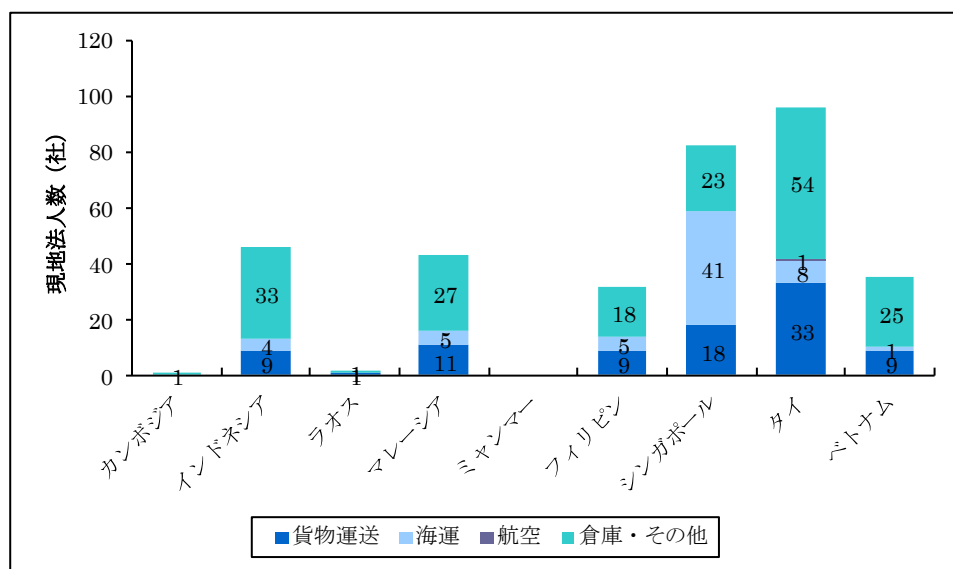
出典：各種記事情報等を参考に作成

図 3-36 タイ+CLMにおける山喜の拠点位置

### 3.2 日系物流事業者の進出状況

#### (1) 日系物流事業者の進出状況

ASEAN 各国における日系物流事業者の現地法人数をみると、日本の製造業にとって東南アジア最大の生産集積地となっているタイが最も多く、次いでシンガポール、インドネシア、マレーシア、ベトナム、ラオスの順である。タイにおいては、貨物運送事業者と倉庫等事業者等が大きな割合を占めている。また、アジア最大のハブ港があるシンガポールでは、日系海運事業者の現地法人数が大きな割合を占めており、ASEAN 最大の進出国となっている。

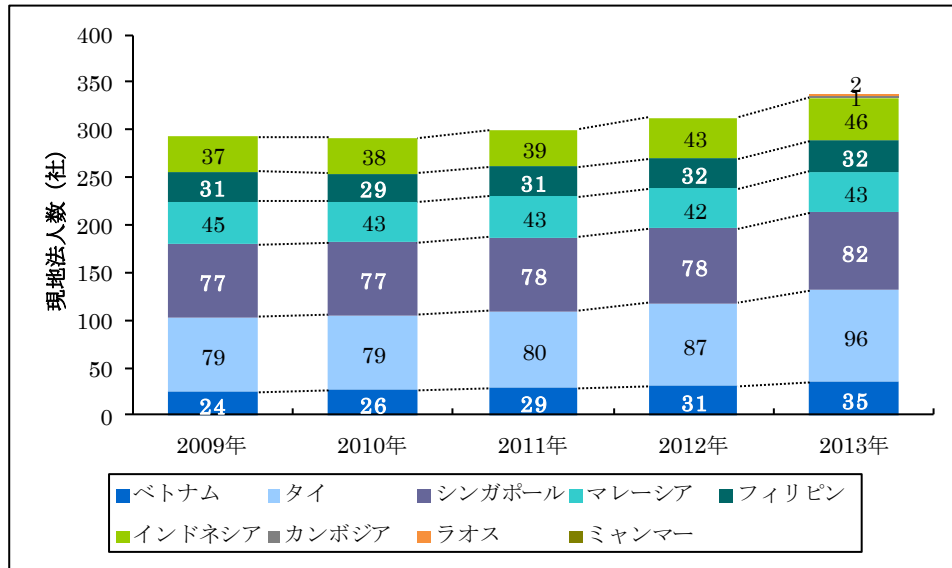


出典：東洋経済「海外進出企業総覧 2013（国別編）」[29]

図 3-37 ASEAN 各国における物流事業者の現地法人数<sup>41</sup>

ASEAN 市場には、人件費が安価であることや、人口の多さから消費市場としても注目されていることから、日系企業が多数進出している。それに伴い、物流事業者も ASEAN 進出を加速させている。

<sup>41</sup> 日本企業の出資比率が 10%以上の企業数。



出典：東洋経済「海外進出企業総覧 2013（国別編）」[29]

図 3-38 ASEAN 各国における物流事業者の現地法人数<sup>42</sup>の推移

(2) タイ+CLM でサービスを提供している日系物流事業者

近年、タイプラスワンの拠点としてカンボジアやラオス、ミャンマーが注目を集めている中で、物流事業者もタイ+CLM で越境物流サービスを提供し始めている。

表 3-7 タイ+CLM に進出している主な日系物流事業者

国	企業	備考
カンボジア	郵船ロジスティクス	2011年5月、プノンペン市に駐在員事務所を設立、2013年9月に現地法人を設立。タイ・ラオス・ベトナムを結ぶ幹線「東西経済回廊」の陸上輸送サービス「メコン・ランド・ウイング」や、南部経済回廊を利用した「タイ～カンボジア～ベトナム」の越境トラック輸送網を強化中。既存の常温輸送に加え、今後は冷蔵・冷凍輸送サービスの構築を図るべく、急速に整備を行う。
	日本トランスシティ	2011年8月、プノンペン市に現地法人を設立。
	日本通運	2011年9月、プノンペン市に駐在員事務所を設立。タイ～カンボジア～ベトナムを結ぶ陸路輸送需要の拡大を見込む 2013年中に現地法人を設立する予定だったが、両国の制度変更等により2014年初めにずれ込む見通し。
	商船三井ロジスティクス	2012年4月、商船三井の現地法人内に Logistics Division を開設し、航空・海上・陸上フォワーディングとロジスティクス事業を展開。南部経済回廊利用による域内陸送サービスや、カンボジアで生産された商品をベトナム、タイ、シンガポール等の拠点で非居住者在庫を行う等、物流ニーズを取り込む。2013年3月、プノンペンに現地法人「MOL ロジスティクス（カンボジア）」を設立。
	佐川急便	2013年7月にベトナム現地法人がプノンペン市に拠点を開設。佐川急便ベトナムはベトナム・カンボジア間のトラック輸送、海上輸送を既に一部地域

<sup>42</sup> 日本企業の出資比率が10%以上の企業数、2012年以前はCLMのデータが公表されていない。

国	企業	備考
		で実施しているが、現地に進出している日系企業の需要を取り込む。今後はタイ現地法人の佐川急便タイ・コンテナ・ディストリビューション・サービスとの連携強化も視野に、ベトナム・カンボジア・タイ間のトラック輸送のインフラ構築を検討していく。
ラオス	日本通運	香港、タイ、ベトナムの同社3現地法人が、ラオスの大手フォワーダーであるラオフレート社と業務提携契約を締結。2008年12月締結。
	日本ロジテム	2009年3月、インドシナ半島を横断する「東西回廊」を利用した定期混載トラック輸送。定期便は大型トラックを使用し、タイ-ラオス（サバナケット）間をタイ法人が、ラオス-ベトナム間をベトナム法人がそれぞれ運行する。ルート途中では、ロジテム・ラオスがサバナケットで運営している保税倉庫・ヤードで貨物を積み替える。
	日新	2012年2月、現地輸送企業「SMT」との合弁事業で、ビエンチャンに物流合弁会社のラオ日新 SMT を設立。 45フィートコンテナトラック約15台を運用、ハノイ-バンコク間の陸送サービス「メコン・ランドブリッジ」を開始。 ラオス法人にトラックを保有させることで、相互の乗り入れを可能とし、タイとベトナムを結ぶ同一トラックによる積み替え不要の一貫輸送サービスを実現した。
ミャンマー	日本通運	2012年7月にヤンゴン市に連絡事務所を設置。連絡事務所を通じ、市場状況の把握と地場に密着した物流需要の調査活動を行う。将来の現地法人設立も視野に入れ、高品質な物流サービスを提供できる体制の構築に取り組む。2013年中に現地法人を設立する予定だったが、両国の制度変更等により2014年初めにずれ込む見通し
	上組	2012年7月にヤンゴン事務所。バンコク法人と連携し、事業化を検討・推進していく方針
	鴻池運輸	2012年7月に、ヤンゴン駐在員事務所開設。メコン・ベンガル地域のサービス拡充を図る。
	楠原輸送	2012年8月、ヤンゴン市に支店を設置。物流状況の把握と市場調査、新サービス体制の構築、現地に先行する日系荷主への営業活動を行っていく。
	鈴与	2012年11月、現地駐在員事務所設立。タイ法人を通じて設置し、現地に進出する日系企業への国際輸送・現地物流体制構築のサポートと情報収集を実施。
	日新運輸	2012年12月、ヤンゴン市に現地法人を設立。2013年3月に日系物流会社としては初となる物流・検品センターを開業。通関免許を取得し、他社に先んじた展開を進めている。
	商船三井	2013年2月、ヤンゴンに運輸事業会社設立。タイ同業「リージョナル・コンテナ・ライン」と共同で、ヤンゴン-シンガポール間のコンテナ貨物輸送サービスを開始済。
	阪急阪神エクスプレス	2013年8月、ヤンゴン市に現地法人を設立。主にアパレルや雑貨関連の荷動きが増えており、日本等への輸出需要に対応する。将来はメーカーの進出で工業製品の輸送需要も増えるとみて、倉庫の建設等も検討していく。今後は、カンボジアやラオス等インドシナ半島の新興諸国をターゲットに自社拠点の設置を検討。
	郵船ロジステイクス	2013年7月に現地法人を設立し、同10月に営業を開始予定だったが、認可が下りていない。(2013/10/16 日刊工業新聞)
	日本ロジテム	2013年10月に、ヤンゴン市に現地法人「ロジテム・ミャンマー」を設立。



国	企業	備考
		第1段階では現地に進出した外資系企業をターゲットにハイヤー事業を展開。営業基盤を早急に固めた上で、2年後には物流事業にも進出する。ベトナム、タイ、ラオスの各現法と連携し、インドシナ半島をカバーする物流サービスを提供する考え。
タイ	三協	2012年10月にタイのバンコク・ターミナル・ロジスティクス(BTL)社との合弁で「BTL・三協グローバル・ロジスティクス」社を設立。タイを拠点としたカンボジア、ラオス、ミャンマー向けのクロスボーダー国際複合輸送を強化している。
	住商グローバル・ロジスティクス	タイ・バンコクとベトナム・ハノイをラオス経由で結ぶ定期混載便は現在、休止しているが、貨物需要が出てくればすぐに対応していく方針。(2012年11月22日日刊カーゴ)
	近鉄エクスプレス	東南アジアの物流ハブであるシンガポールとタイやマレーシアをつなぐトラック輸送を展開してきた。さらに今秋からバンコク経由で中国内陸部やミャンマーへの輸送網も整える。カンボジア、ラオス、ミャンマー等への現法設立、駐在員の派遣を検討中。(2013年6月、11月日経新聞)
	日本通運	2013年7月、タイ・バンコクとミャンマー・ヤンゴンを結ぶ新規陸路輸送サービスを開始。タイ国内は現地法人「タイ日本通運倉庫」の自社車両運行を行い、ミャンマー国内では現地物流事業者と業務提携しクロスボーダー手続きが可能となった。
	阪急阪神エクスプレス	阪急阪神エクスプレス(タイランド)は1992年設立。業務は輸出入フォワーディングを中心に倉庫や通関等を手掛ける。最近ではタイを起点として、カンボジアやミャンマー、マレーシア等隣国へのクロスボーダートラックサービス等を提供(2013/10/08 日本海事新聞)
ベトナム	双日ロジスティクス	2011年7月、ベトナム、カンボジア、タイを結ぶ陸上国際物流サービス「クロスボーダートランスポートレーションサービス」を開始。第2東西回廊を活用し、主にカンボジアに進出した日系製造業の輸出入業務を支援するのが狙い。
	山九ロジスティクス	2011年12月、ベトナム中部の都市ダナンとフエにそれぞれ事務所を開設。ベトナムの南北輸送やタイ・ベトナムを結ぶ東西回廊の中継地点を担う。

出典：各社 HP、JETRO 資料、重化学工業通信社「日本企業のアジア進出総覧」[34]、日本経済新聞、日刊カーゴ、LOGIBIZ を参考に作成

### 3.3 外資系物流事業者の進出状況

我が国の事業者と同様に、欧米の事業者も国際競争力の獲得や ASEAN の消費市場への参画を目的として、ASEAN 地域への進出を加速させている。欧米系荷主事業者の進出増加に併せて、欧米系物流事業者も進出を加速させており、我が国の物流事業者が ASEAN 地域で事業を運営するにあたっては、これら欧米系物流事業者が将来的に競合企業となることが想定され、動向を注視する必要がある。

本調査研究では、特にグローバルに活躍する欧米系物流事業者の ASEAN 地域への進出状況と事業運営状況を、各社の公表情報を基に整理を行った。

本調査研究で整理を行った欧米系物流事業者は、次のとおりである。

表 3-8 ASEAN 地域に進出している欧米系物流事業者

種類	事業者名	詳細掲載場所
グローバル 3PL	DHL	資料 1
	Kuehne+Nagel	資料 2
	CEVA Logistics	資料 3
	Toll Group	資料 4
	Expeditors	資料 5
	Panalpina	資料 6
	DB Schenker	資料 7
国際エクスプレス	UPS	資料 8
	FedEx	資料 9

### 3.4 タイ+CLM の国内物流事業者

将来的に我が国の物流事業者がタイ+CLM 地域で事業を運営するにあたって、現地の荷主事業者への拡販を進めていくことが求められる。その際に競合企業となるのが、各国の国内物流事業者であると想定される。そこで、各国の国内物流事業者について情報を整理した。

タイには多くのトラック輸送事業者や国内フォワーダー、倉庫事業者が存在する一方で、カンボジア、ラオス、ミャンマーにはそれほど多くは存在しない。

表 3-9 タイ+CLM の物流事業者数(2012 年)

	タイ	カンボジア	ラオス	ミャンマー
Number of trucking companies	14,602	N/A	41	800
Number of domestic forwarders	4,092	N/A	N/A	849
Number of warehouse companies	599	N/A	N/A	N/A

出典：AJTP「Statistics (2013 年 12 月)」[43]

各国の主要な物流事業者については、資料 10～資料 13 に掲載している。

### 3.5 中国・韓国への対 ASEAN 政策の状況

ASEAN 地域においては、我が国以外にも中国・韓国等が積極的な投資等を進めている。これらの国々の対 ASEAN 政策について情報を整理した。

詳細については、資料 14～資料 15 に掲載している。

## 第4章 日系物流事業者のタイ+CLM 地域での事業運営上の課題とその対策

本章では、既往文献等の情報を整理するとともに、事業者へのヒアリングから得た情報を加えて、今後 ASEAN 地域への進出を考えている日系物流事業者の意思決定に資する調査研究となるよう情報を取りまとめる。

まず、タイ+CLM 地域における物流環境を整理し、日系物流事業者がタイ+CLM 地域で事業を行う上での課題（ボトルネック）を抽出した上で、既に ASEAN に進出している事業者がそれらの課題に対してどのような対策を講じているかについて整理する。

### 4.1 日系物流事業者の事業運営における課題

ASEAN、特にタイ+CLM は今後も荷主事業者の国際分業による貨物量の増加が予想され、日系物流事業者にとって魅力的な市場である。そのため、タイ+CLM への事業展開においてどのような課題があり、どのような解決策が考えられるかを整理しておくことが、当該地域に進出する日系物流企業の事業成否に大きく影響すると考えられる。そこで本章では、既にタイ+CLM で事業を行っている日系物流事業者にヒアリングを実施した結果を用いて、今後、タイ+CLM 地域に進出する際に参考となる事業運営上の課題や課題を解決するための取り組みを整理した。

#### (1) 既往文献に基づく日系物流事業者の事業運営上の課題

タイ+CLM で物流事業を展開する際の事業運営上の問題点に関するヒアリングを実施する前に、主に以下の4つの文献を参照し、ASEAN 地域において日系物流事業者が抱えている課題を整理した。

##### ① 2011年3月 国土交通省総合政策局「平成22年度 東アジアにおける物流ネットワークに関する事業」

本事業では、「東アジアにおけるサプライチェーン及び物流ネットワークに関する分析」、「地域産業クラスター間のサプライチェーンの分析」、「物流ネットワーク分析・予測に基づく経済社会インフラ整備における課題の整理」を行い、東アジアにおける物流の現状を整理した上で、抽出された課題に対する我が国の国際協力を検討した。

調査対象国をメコン地域（タイ、ベトナム、カンボジア、ラオス）とし、各国に物流サービスを展開している物流事業者、工場を立地させている製造業等の荷主、関連業界団体に対して行ったヒアリング調査及び文献調査の結果を踏まえて、メコン地域における日系企業の抱える物流面での課題を、大きく以下の4つに分類した。

- 交通インフラに対する課題（キャパシティの拡大、港湾機能強化、道路網の拡充）
- 輸送の品質に関する課題（荷痛み、盗難、物流コスト）
- 通関手続きに関する課題（所要時間、担当者による対応の違い、受付時間、国ごとの制度の違い）
- その他制度上の課題（車両の相互乗入、突然の制度変更等）。

また、課題の解決に向けた施策を次頁の図のように整理し、各施策について、我が国としての関与方法を取りまとめた。

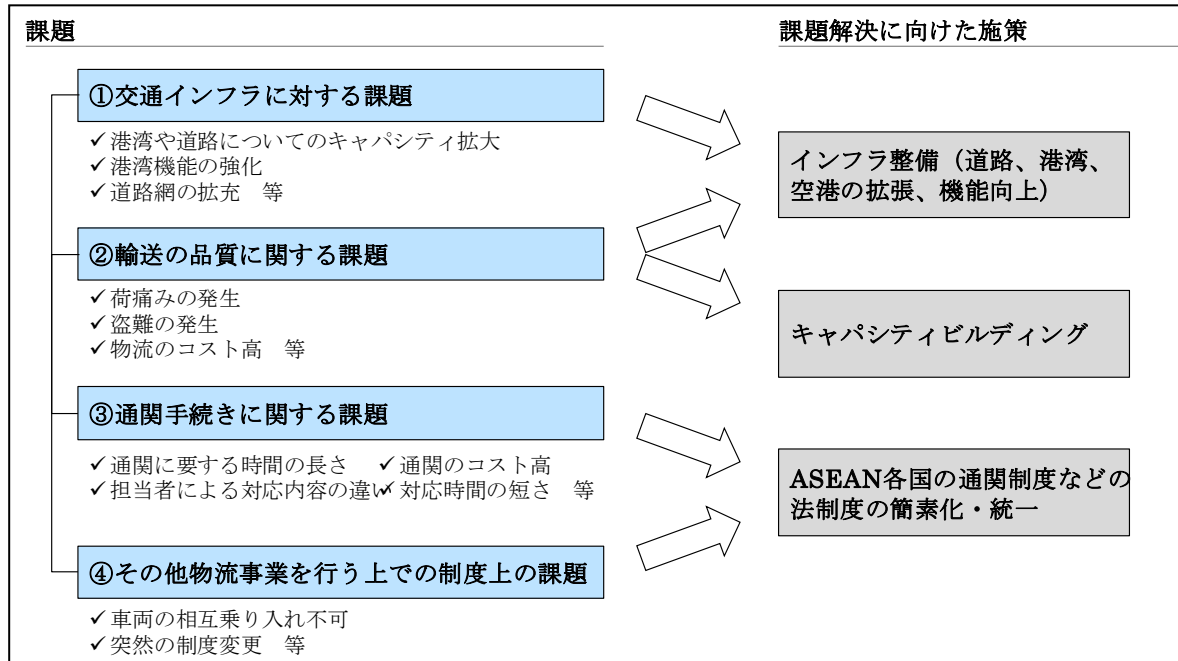


図 4-1 日系企業が指摘しているメコン地域の物流面での課題

② 2013年6月 日本貿易振興機構(ジェトロ)海外調査部アジア大洋州課  
「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」[44]

本報告書は、ジェトロが2013年1月～3月にかけて、アジア主要国（シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、ベトナム）に進出している日系物流事業者、船会社及び荷主（製造業）に対しインタビューを実施し、域内の物量の動き、主要港間のコストと時間、通関事情、港湾事情等について調査した結果を整理したものである。

上記主要国各国における物流環境の現状と課題については、大きく以下の3つの視点から、インタビューをもとに、課題を具体的に整理している。

- 通関手続き
- 港湾事情
- ASEAN 域内物流ハブ機能

また、バンコク～プノンペン（南部経済回廊）とハノイ～南寧（東西経済回廊）を実走し、道路事情等について最新情報を収集した。これらに、実走したルート以外の主要ルートも含めて、現状と課題及び実際の利用事例について紹介している。陸上輸送における道路インフラ及びソフト面の課題は、以下のように整理されている。

表 4-1 メコン地域の陸上輸送における道路インフラ及びソフト面の課題

分類		課題
道路インフラ面	南部経済回廊	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 車線の複線化</li> <li>➤ カンボジア・コックコンからチャムカルオンまでをつなぐ国道 48 号線の整備</li> <li>➤ ネアックルン橋の早期建設</li> <li>➤ タイ国境からダウェイまでのアクセス道路の整備</li> </ul>
	東西経済回廊（ラオス・ベトナム部分）	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 車線の複線化</li> <li>➤ 道路・沿道の整備</li> </ul>
	東西経済回廊（ミャンマー部分）	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 車線の複線化</li> <li>➤ ミャンマー側国境ミャワディ～パアン間の道路整備</li> </ul>
ソフト面		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 通関のシングル・ウィンドウ、シングル・ストップ化</li> <li>➤ 通関手続きの効率化、通関関連コストの削減</li> <li>➤ 国境における税関開庁時間の延長</li> <li>➤ 各国間車両の相互乗り入れ許可の拡充</li> </ul>

③ 日本機械輸出組合 貿易・投資円滑化ビジネス協議会  
「2013 年度各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望」[45]

「貿易・投資円滑化ビジネス協議会」は、日本企業が貿易相手・投資先国である世界各国・地域統合において直面している障壁に関するアンケート調査（2013 年 1 月実施）の結果を取りまとめている。当アンケートにおける、問題点と要望の区分は以下のとおりである。

表 4-2 「貿易・投資円滑化ビジネス協議会」の問題点区分一覧

1. 外資参入規制	14. 税制
2. 国産化要請・現地調達率と恩典	15. 価格規制
3. 輸出要請	16. 雇用
4. 撤退規制	17. 知的財産制度運用
5. 部品産業政策上の規則	18. 技術移転要求
6. 外資優遇策の縮小	19. 工業規格、基準安全認証
7. 外資法運用手続	20. 独占
8. 投資受入機関の問題	21. 土地所有制限
9. 輸出入規制・関税・通関規制	22. 環境問題・廃棄物処理問題
10. 自由貿易地域・経済特区での活動規制	23. 諸制度・慣行・非能率な行政手続
11. 利益回収	24. 法制度の未整備、突然の変更
12. 為替管理	25. 政府調達
13. 金融	26. その他

結果は国別に細かく整理されており、詳細内容については割愛するが、ASEAN 及びタイ+CLM について指摘された課題は以下のとおりであり、全体と同傾向ではあ

るものの、「9.輸出入規制・関税・通関規制」が突出していることと、「16.雇用」が次点であることは、特徴的である。

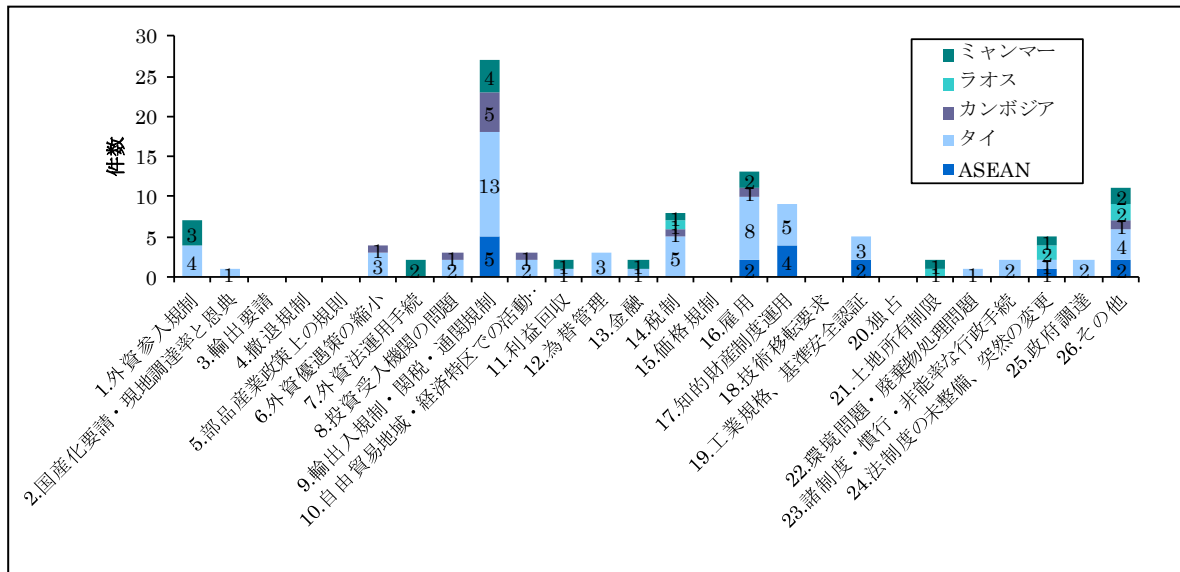


図 4-2 ASEAN 及びタイ+CLM における貿易・投資上の問題点

#### ④ 国土交通省 国土交通政策研究所

「中国に進出している中小物流事業者の実態に関する調査研究」[46]

本調査研究の対象は、著しい経済発展を背景に物流需要が増加し続けている中国である。今後中国への進出を考えている物流事業者、特に中小物流事業者が進出を検討する上で参考となる情報が体系的に整理されていないという問題意識に基づき、中国市場においてサービスを展開する日系中小物流事業者の事業実態をヒアリング及びアンケートによって把握し、その進出から事業拡大に至る成長プロセスやそれぞれの成長段階における経営機能の充足方策、組織のマネジメント手法等の観点からその特徴を分析してとりまとめた。結果の要旨は以下のとおりである。

- 既存荷主の中国進出を機会に進出する傾向が強い。荷主の進出に合わせて自社にないサービス・機能を備え、荷主に自ら売り込んで進出するケースもある。
- 進出時に必要な経営機能としては、現地パートナー、駐在員のリーダーシップ、優秀な中国人社員の確保を挙げる事業者が多い。また、現地パートナーとの提携のメリットとして、多岐に渡る経営機能を提携先から吸収すること等があげられている。一方、提携のデメリットとして、中国事業の位置づけが合弁先と異なることで思うような意思決定ができない部分も存在する。
- 事業拡大にあたっては、既存荷主の要望にきめ細かく他えることにより、担当工程や取扱量の拡大を図る例が多くみられた。
- 事業の経過とともに日本人スタッフの担当する業務が社内マネジメント的役割に集約される傾向にある。
- 組織運営上の重要なポイントとして、「優秀な中国人社員の確保」を指摘する事業者が多くみられた。

また、中国進出する物流事業者の事業展開プロセスごとに、以下にとりまとめた。

研究当初の着眼点	事業展開プロセス	内容
進出前	荷主の将来ニーズを発掘	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主の将来ニーズに気がつく</li> <li>⇒常日頃から荷主と深く関わっているからこそ、将来ニーズに気がつける</li> <li>・海外に絡んでいかなくは、将来先細りしていくという危機感を持つ</li> </ul>
	↓	
	ビジネスモデルを構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主の将来ニーズから必要になるビジネスモデルを構想する</li> <li>・ビジネスモデルは複合一貫輸送のケースが多い</li> <li>⇒荷主のニーズ自体が複合一貫輸送であるため</li> </ul>
	↓	
	その実現に向けたノウハウの取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>・そのビジネスモデルに必要なノウハウを、努力して取得する</li> <li>⇒最初からノウハウがあったわけではない。努力してノウハウを身につけていく</li> <li>※このプロセスは進出前のみならず進出後も常に行い、荷主に対して提案し続けている</li> </ul>
進出時	① 進出の仕方 ⇒ 既存荷主の進出に紐づいて進出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荷主から声がかかる or 荷主の進出に合わせて自ら進出する</li> <li>・荷主から声がかかった場合、採算が取れるかどうか分からなくても挑戦する</li> <li>⇒荷主が困っている以上、まずやってみる</li> </ul>
	② 経営機能の充足 ⇒ 現地パートナーと提携することで充足	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要な経営機能を現地パートナーとの提携によって入手。合弁契約を結ぶ場合が多い</li> <li>・信用の置ける相手から紹介を受け、中国国内ネットワークと信頼性によって選んでいる</li> <li>・進出後においては、現地パートナーとの提携が足かせになっている事業者も存在する</li> </ul>
進出後	③ 売上高の増加 ⇒ 既存荷主との取引を増加させることを基本に、徐々に新規荷主を獲得	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存荷主に密着し請負う工程を拡げつつ、取扱量自体も伸ばしていくのが基本的な動き</li> <li>・最終的には複合一貫輸送のスキームを提供</li> <li>・大手物流事業者とは小回りを利かせることによって棲み分けている</li> </ul>
	④ 上記を実現するための事業遂行体制 ⇒ 優秀な中国人社員の確保及び育成がポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・優秀な中国人社員を育成することが、現地事業を運営するうえで一番のポイント</li> <li>・育成方法は駐在員が中国人社員と信頼関係を構築、定期的に日本で研修を行う、の2点が多い</li> <li>・中国人社員を育成できた結果、役割を徐々に移行できる</li> </ul>

図 4-3 事業展開プロセスとプロセスごとの留意点

以上の文献を踏まえ、日系物流事業者が調査対象国に進出する上での課題と事業運営を継続する上での課題を、以下のように整理した。

表 4-3 日系物流事業者の ASEAN への事業進出時の課題

課題 区分	内容	
ソフト面	社内体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 現地パートナーの確保</li> <li>➢ 現地スタッフの確保・育成（管理・営業人材の慢性的不足等）</li> <li>➢ 投下資本の確保</li> </ul>
	外資参入に対する制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 参入制限（タイ：外国人事業法、ミャンマー：外国人投資法）</li> <li>➢ 会社設立、事業運営、それらに付随する許認可（車両通行等）</li> <li>➢ 新規拠点設立制限等</li> <li>➢ 外資優遇策の縮小・見直し</li> <li>➢ 外国投資関制度の未整備・運用の不透明</li> <li>➢ 現地法制度対応（労働法等）</li> </ul>
	貿易に関する制度、通関手続き等	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 通関等の検査に要する輸送時間の長期化及びコスト負担増（シングルウィンドウ・シングルストップ未対応、停電による作業遅延、手続きの効率化、検査費用の徴収、荷物の積替えによるコスト増）</li> <li>➢ 対応時間の短さ（ラオスは15時まで。24時間開庁非対応）</li> <li>➢ 国による相違（言語、制度、判断基準、品目コード等）</li> <li>➢ 担当者による対応の違い</li> <li>➢ 現地の商慣習への対応（アンダーテーブル含め）</li> </ul>



課題 区分		内容
	その他制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 各国間の車両相互乗り入れ (タイ・カンボジア、タイ・ラオスは可。他は要確認)</li> <li>➤ 各国での通行区分の違い (タイは左側通行、CLM は右側通行)</li> <li>➤ 突然の制度変更 (ベトナムの例・・・)</li> </ul>
ハード面	物流インフラ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 港湾機能強化 (喫水の浅さ、冠水対策、完成車ヤードの設置等)</li> <li>➤ 道路機能強化 (渋滞対策、陥没対策、車線複線化、橋梁整備等)</li> </ul>
	事務所や拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 不動産取得</li> <li>➤ 電力供給体制の構築</li> </ul>

表 4-4 日系物流事業者の ASEAN での事業運営上の課題

課題 区分		内容
ソフト面	社内体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 内部統制</li> <li>➤ 財務管理</li> <li>➤ 賃金上昇対応 (労働争議等含) (タイで 2012.4, 2013.1 の引上)</li> </ul>
	サービス品質	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ サービスの拡充</li> <li>➤ 営業力・商品開発力の不足</li> <li>➤ 品質確保に関する現地スタッフ教育</li> <li>➤ 破損や盗難の発生</li> </ul>
	外部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 賃料の上昇</li> <li>➤ 為替リスク</li> <li>➤ 自然災害リスク</li> <li>➤ 経済・通商政策の変更リスク</li> <li>➤ 戦争や内乱リスク</li> </ul>

## (2) ヒアリングに基づく日系物流事業者の事業運営上の課題

(1) で整理したボトルネックについて、現在タイ+CLM 地域で事業運営を行っている日系物流事業者及び日系荷主事業者にヒアリングを実施し、実態を確認した。

また、ボトルネックについてどのような対策を講じているのかについても合わせて確認を行った。

ヒアリング調査の概要は、次のとおりである。

表 4-5 ヒアリング調査の概要

ヒアリング期間	平成 25 年 12 月～平成 26 年 3 月
ヒアリング対象	日系総合物流事業者 4 社
	日系商社系物流事業者 2 社
	日系荷主事業者 3 社

表 4-6 日系物流事業者へのヒアリング項目

<p>①タイ+CLM における物流サービス展開</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 経営戦略におけるタイ+CLM の位置付け</li> <li>➤ タイ+CLM における輸送サービスの展開状況</li> <li>➤ 主要な物流動線</li> <li>➤ 主要荷主の進出動向と今後の見通し</li> <li>➤ 戦力構造</li> <li>➤ 競合物流事業者</li> <li>➤ 競合企業との差別化要因</li> <li>➤ 今後の事業展開</li> </ul> <p>②タイ+CLM におけるインフラの実情</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 物流インフラ（道路、空港、港湾等）の整備状況</li> <li>➤ 倉庫や物流センターにおける業務品質のレベル</li> </ul> <p>③タイ+CLM での物流事業の展開に関する問題点等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 物流事業を運営するにあたっての法制度の実情と課題</li> <li>➤ その他、タイ+CLM で物流事業を運営する上での問題点等</li> <li>➤ 日本政府及び現地政府への要望</li> </ul>
---

表 4-7 日系荷主事業者へのヒアリング項目

<p>①タイ+CLM における事業展開</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ タイ+CLM での事業概要</li> <li>➤ 経営戦略におけるタイ+CLM の位置付け</li> <li>➤ 今後の事業展開</li> </ul> <p>②タイ+CLM における物流の実情</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 主な物流動線</li> <li>➤ 物流事業者との業務分担</li> <li>➤ 物流事業者の選定基準</li> <li>➤ 物流事業者に求めるサービス水準と実体</li> <li>➤ 今後（2020年）に物流事業者に求めるサービス水準</li> </ul> <p>③タイ+CLM における物流に関する問題点等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 事業運営上の課題</li> <li>➤ サプライチェーンを構築する上での課題</li> <li>➤ 物流事業者への要望</li> <li>➤ 日本政府及び現地政府への要望</li> </ul>
--

ヒアリングを実施したタイ+CLM で物流サービスを提供している日系物流事業者のタイ+CLM の位置づけやサービス展開状況、主要荷主の動向、競合関係の状況、今後の見通し等について整理した。

表 4-8 タイ+CLM に進出している主な日系物流事業者の事業概要

項目	内容
タイ + CLM の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 日系物流事業者の海外進出は、日本国内で取引関係にある日系荷主の海外進出に紐づくものである場合が多いことから、近年日系荷主の進出が相次ぐ ASEAN 市場は、日系物流事業者にとって世界の中でも重要な市場となっている。</li> <li>• ASEAN 市場の中でも、特にタイがこれまで中心的な役割を担っていたが、近年は人件費の高騰と低い失業率によって人材の確保が困難となりつつあり、また、洪水等のリスクの顕在化によるタイ一極集中の見直しもあって、日系荷主はタイ近隣国への事業展開を推進しており、日系物流事業者もこの流れに乗ってタイ近隣国へ進出する機会を窺っている。</li> <li>• カンボジアは、日系の縫製業等は既に進出を果たしており、近年は精密機器や輸送機器等のメーカーの進出も多くなっている。</li> <li>• ラオスは、タイとの親和性（言語が似ており、タイ人が意思疎通しやすい）等から、タイのサテライト的役割を担うことを期待する日系荷主の進出も加速しつつあるが、人口の少なさ等もあってラオス発着の貨物はそれほど増加しておらず、現時点ではタイとベトナムの中継地点としての役割を担っている。</li> <li>• ミャンマーは、豊富な労働力や人口の多さに起因する消費力等の魅力もあるものの、道路や電力といった基本的なインフラの整備が遅れており、進出には時期尚早とする日系荷主も多い。現時点では日系の縫製業が進出を果たしているものの、今後の日系荷主の進出は工業団地や道路等のインフラの整備状況次第であると考えられている。</li> </ul>
タイ + CLM における荷主の日系・外資系比率	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 日系物流事業者の売上の多くは、日系荷主によるものである。これは、元々日系物流事業者が、日系荷主に紐付いて海外進出を果たしていることに起因する。</li> <li>• 商社系の日系物流事業者は、商社の幅広い販売チャネルを活用し、非日系の荷主とも取引を行っている。特に ASEAN 地域では、商社が投資する工業団地に入居する日系・非日系の荷主に対してサービスを提供することで、事業基盤を築いている場合が多い。</li> <li>• 商社系以外の日系物流事業者でも、非日系荷主と取引を行っている場合があるが、これは元々取引を行っている日系荷主に関連するもの（例えば、日系メーカーと取引がある非日系ベンダー等）が殆どである。</li> <li>• 日系物流事業者は、今後は非日系荷主とも取引を拡大していく方針を掲げており、特に ASEAN 地域に進出している欧米系荷主への営業を強化していきたいとしている。</li> <li>• 現地系荷主については、債権管理の困難さから、現地点では積極的に取引を拡大しない方針である。</li> </ul>
タイ + CLM における展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>• タイには日系物流事業者の殆どが現地法人を設立し、自社戦力にてサービスを提供している。タイは日系荷主が数多く進出しており、現地法人の設立に十分な物量（＝収益）が見込めるためである。</li> </ul>

項目	内容
エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>• また、タイでは、日系物流事業者が複数の現地法人を設立しているケースがある。これは、タイの外資規制により単一の法人で複数の事業を兼業することが認められていないことに起因する。</li> <li>• カンボジアは、縫製業を筆頭に、日系荷主の進出が加速しており、日系物流事業者も現地法人の設立を進めている。サービスの提供にあたっては、輸送ライセンス（特にクロスボーダー輸送のライセンス）を取得している協力会社に委託するケースが多い。</li> <li>• ラオスは、日系荷主の進出がまだ多くないことから、日系物流事業者の現地法人も少なく、駐在員事務所の設置も少ない。多くはラオス国籍の協力会社と代理店契約を締結している。一方、一部の日系物流事業者は、ラオス籍の車両に認められるタイ～ラオス～ベトナムの三国間の車両乗り入れライセンスを取得することを目的として現地法人を設立し、競合企業との差別化を図っている。</li> <li>• ミャンマーは、日系荷主の進出が工業団地や道路等のインフラの整備次第であることから、日系物流事業者も現地法人の設立には慎重な姿勢をみせている。多くは代理店契約や下請契約に基づき、協力会社に作業を委託している。</li> </ul>
タイ + CLM における提供サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 日系物流事業者の殆どが、メコン地域の経済回廊を利用したクロスボーダー輸送サービスを提供している。</li> <li>• 商社系の日系物流事業者は、商社が投資した工業団地に入居する荷主に対してもサービスを提供している。</li> <li>• クロスボーダー輸送は、サービスメニューとして提供しているものの、国による貨物量の偏在によって片荷が発生するため、設定運賃が高額になってしまうことから、拡販が困難である、とする日系物流事業者が多い。</li> <li>• メコン地域の経済成長に伴い、消費地としての魅力も向上しつつあり、食料品の需要が高まることから、今後はコールドチェーンの整備に注力したい、とする日系物流事業者が多い。</li> </ul>
主要な物流動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>• メコン地域においてはタイ発の物量が多い。陸上輸送では、各経済回廊沿いに建設が進んでいる工業団地を結ぶ物流動線が太くなってきている。</li> <li>• クロスボーダー輸送では、タイ発ハノイ向けの物量が最も多い。近年ではタイ発プノンペン向けの貨物量も増えている。</li> <li>• 鉄道輸送はそもそも輸送網が発達しておらず、輸送キャパシティが少ない。更には定時性にも課題があるため、サービスとして提供されてこなかったが、近年ではベトナムやタイで鉄道輸送を提供する日系物流事業者も現れつつある。</li> <li>• クロスボーダー輸送では、サービスとして海上輸送・航空輸送とバッティングする。海上輸送・航空輸送共に運賃が低廉であり、輸送リードタイムでもあまり差がない。ハノイ発バンコク向けは貨物量が少なく、海上運賃も極めて安いというえにリードタイムも陸上輸送と比較して</li> </ul>

項目	内容
	<p>遜色ないため、現時点では海上輸送を選択する荷主が多い。今後、通関のシングル・ウィンドウ、シングル・ストップ化が進む等、国境の障壁がなくなる場合、陸上輸送のリードタイムが短縮され、クロスボーダー輸送が活発化する可能性がある。</p>
<p>荷主の進出動向と今後の見通し</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ラオスやミャンマーでは、進出可能性を調査する日系荷主が増えつつあるものの、両国ともインフラの整備が進んでおらず、日系荷主が進出するにはまだ時間がかかるのではないかと想定されている。</li> <li>• これまではタイを中心に、安価な労働力による「生産地」としての進出が多かったが、近年の経済成長により ASEAN 地域を「消費地」として捉えた進出も増加しつつあり、取り扱う輸送貨物も消費財が多くなっている。</li> <li>• タイやカンボジア、ベトナム等発展しつつある国々では、物流ニーズも高度化しつつあり、コールドチェーン等の引き合いも増えつつある。</li> </ul>
<p>戦力構造</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 案件の多いタイでは現地法人を設立し、自社戦力（+協力会社）にてサービスを提供している。</li> <li>• CLM 地域では、現地法人を設立していない場合が多いため、協力会社（代理店契約）に業務を委託している。</li> <li>• 協力会社の選定にあたっては、「クロスボーダー輸送のライセンスを保有する」「現地税関とコネクションを有し、円滑な通関が可能である」「（孫請けとして）多くの協力会社を利用可能である」等、特別な強みを有する現地系物流事業者を選定している。</li> <li>• 現地で強みを発揮している現地系物流事業者は数が限られるため、複数の日系物流事業者が、同一の現地系物流事業者と協力関係を結ぶ場合もある。</li> <li>• 協力会社の品質や能力が、顧客に提供するサービスの品質や能力に直結するため、如何に優秀な協力会社を選定するかが重要になっている。</li> <li>• 協力会社の選定にあたっては、代理店としての長期にわたる取引関係による信頼の醸成や、フォワーダー協会や通関業会等から提供される情報を入手する等、多くのチャンネルを活用しながら、経営状態や品質等を見極めている。</li> </ul>
<p>物流会社間の競合関係</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 日系荷主は、日本国内で取引がある日系物流事業者を選択する傾向があり、外資系や現地系物流事業者と競合する場面も現在は殆ど無い。</li> <li>• 一方で、日系荷主の実施する入札等では、外資系（特に欧米系）物流事業者の参加が増えており、競合関係にある、とする日系物流事業者もある。</li> <li>• 現地系物流事業者も次第に成長してきており、取り扱う貨物の種類によっては日系物流事業者と競合する場面も増えてきている。</li> <li>• 日系荷主は、サプライチェーンが構築され軌道に乗るまでは、意思疎通や業務設計が容易である日系物流事業者に業務を委託するが、サプライチェーンが構築された後は、コストダウンを目的として現地系物流事業者に業務を移管するケースもある、とされる。</li> </ul>

項目	内容
今後の事業展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 今後予想される道路網の整備や、通関手続きの簡素化、統一化を見据え、ASEAN 地域での国内、域内輸送に注力したい、とする日系物流事業者が多い。</li> <li>• 特に、国内の工業団地の整備に注力しているカンボジア、ミャンマーの両国は、今後荷主の進出が加速することが予想されていることから、日系物流事業者の多くも注目し、今後注力していきたいとしている。</li> </ul>

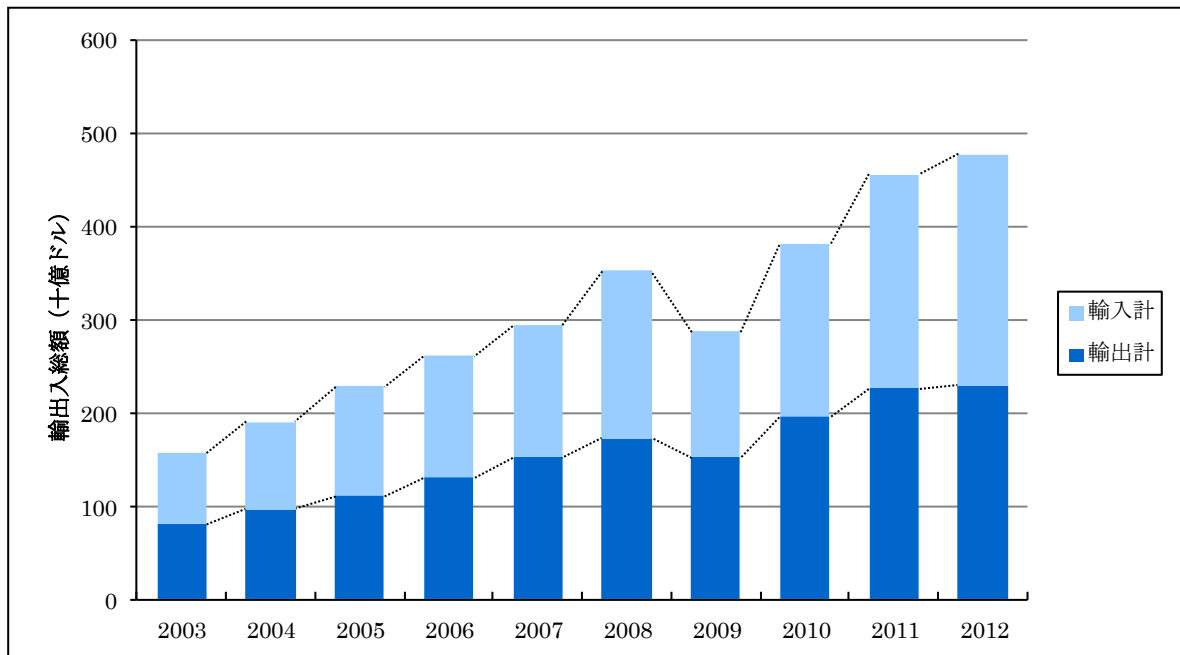
次節以降に、文献調査とヒアリング調査から得られた各国の物流環境とボトルネックについて整理する。

## 4.2 タイの物流環境とボトルネック

### (1) 物流量の状況

#### 1) タイの貿易額推移

タイは、国際分業体制の中で、原材料・資本財を輸入し、それを国内で加工・製品化し、あるいは中間材として、他国に輸出している。ただし近年は、近隣諸国との分業の中で輸入額も増えており、2012年の貿易収支は赤字となった。2012年の輸出額は約2,300億ドル、輸入額は2,500億ドルで、日本の35%程度の貿易額水準である。



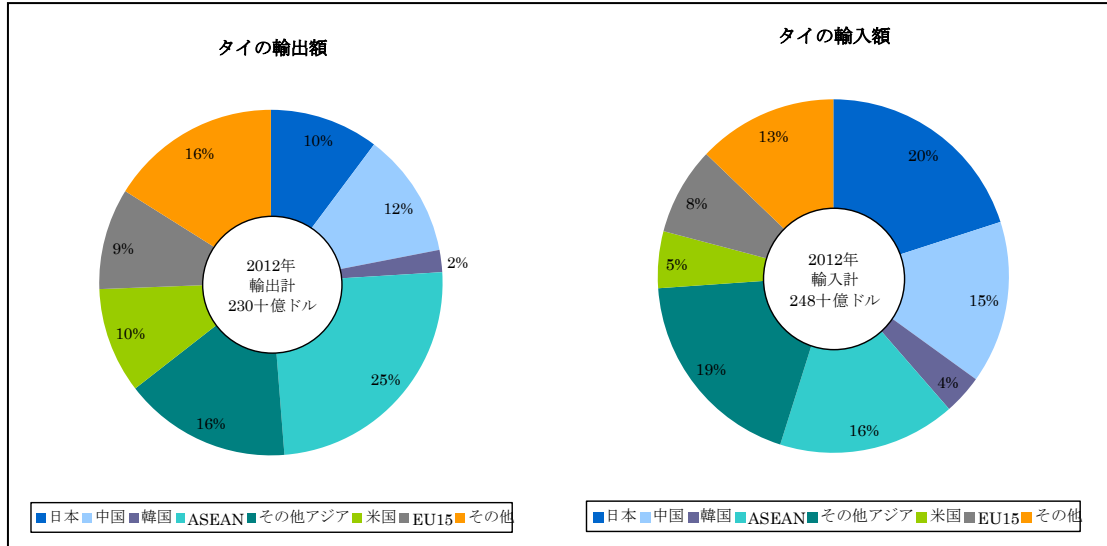
出典：IMF "Direction of Trade Statistics"[11]、JETRO「世界貿易統計」[47]

図 4-4 タイの貿易額の推移<sup>43</sup>

<sup>43</sup> 2012年の値は、タイ商務省の値を整理したJETROの世界貿易統計を引用。

## 2) タイの貿易相手国・地域

タイは、ASEAN 域内の貿易が盛んであり、輸出額の 25%、輸入額の 16%を対 ASEAN が占める。ASEAN 域外では日本や中国、米国との貿易が多く、中でも日本は最大の輸入相手国であり、2012 年の輸入額の 20%を占めている。

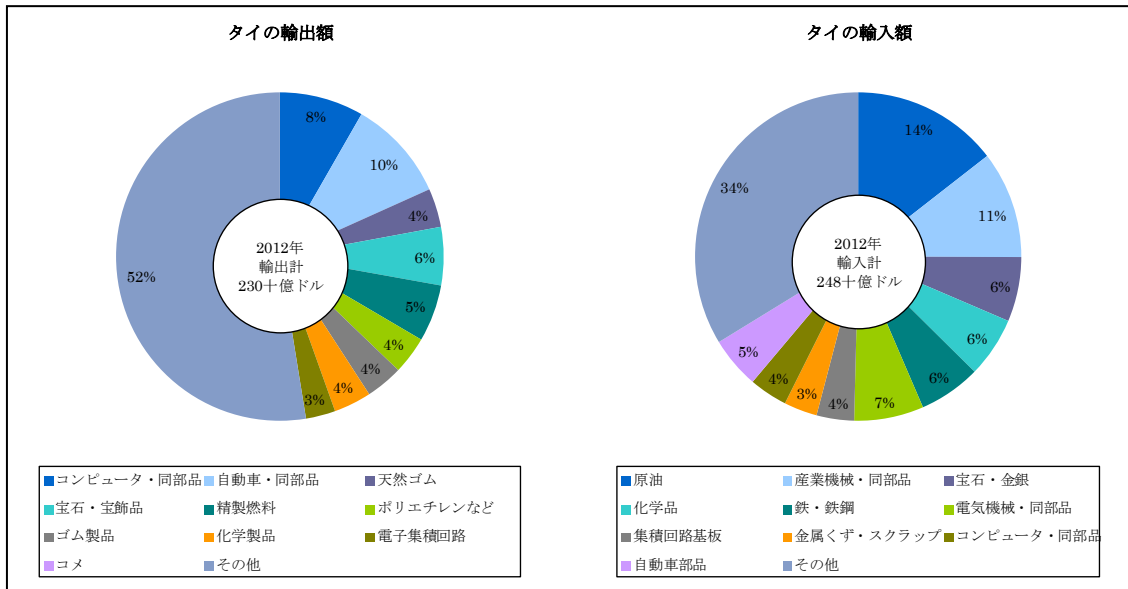


出典：JETRO「ジェトロ世界貿易投資報告」[48]

図 4-5 主な国・地域別に見たタイの貿易額の内訳(2012年)

## 3) タイの貿易品目

タイの主な輸出品目は、自動車・同部品、コンピュータ・同部品である。また、主な輸入品目は、原油、産業機械・同部品、電気機械・同部品である。



出典：JETRO「ジェトロ世界貿易投資報告」[48]

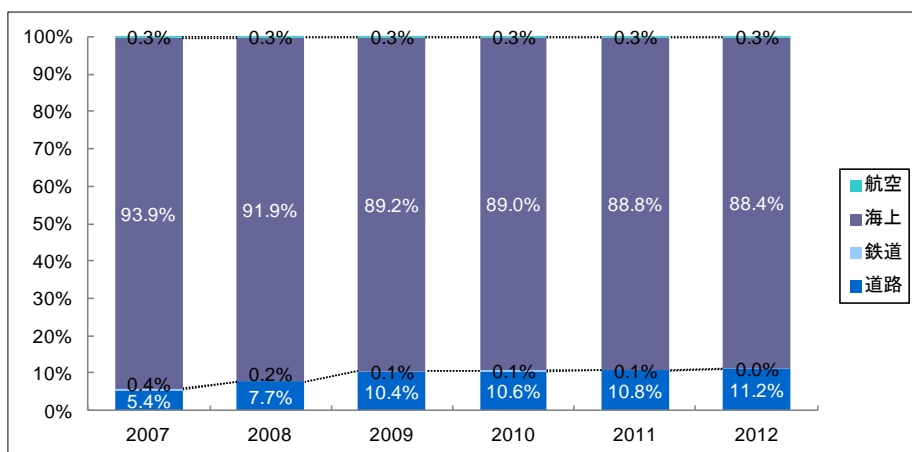
図 4-6 タイの貿易品目内訳(2012年)



#### 4) タイの輸送機関分担率

##### ① 国際輸送

タイの輸出入は、その9割近くが海上輸送であり、輸出入量（トンベース）の90%近くを占めている。ただし近年では、道路の整備に伴って陸上輸送の比率が高まっている。また、そのシェアは直近5年で2倍程度に伸びており、2012年には約11%となっている。

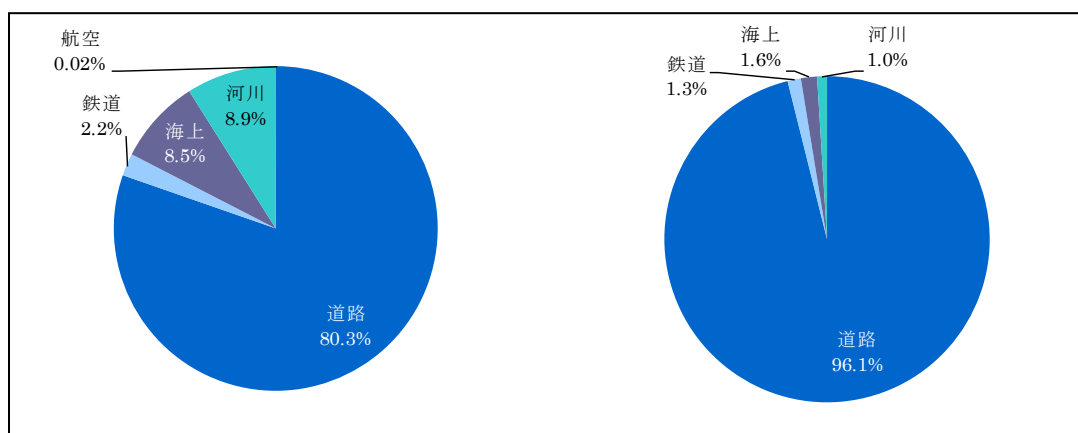


出典：AJTP[43]

図 4-7 タイの輸出入における輸送機関分担率推移(トンベース)

##### ② 国内輸送

一方、タイ国内の輸送機関は、その96%（トンキロベース）がトラックによる陸上輸送が占めている。既にタイ国内の道路整備が進んでいるため、周辺国との国際貿易において陸上輸送が増えているベースとなっているが、一方、トラックへの依存率が高すぎるため、バンコク市内の交通渋滞が日常化している原因のひとつとなっている。



出典：AJTP[43]

図 4-8 タイの国内輸送における輸送機関分担率(2012年)  
(左:トンベース/右:トンキロベース<sup>44</sup>)

<sup>44</sup> 航空のトンキロベースのデータは公表されていない。

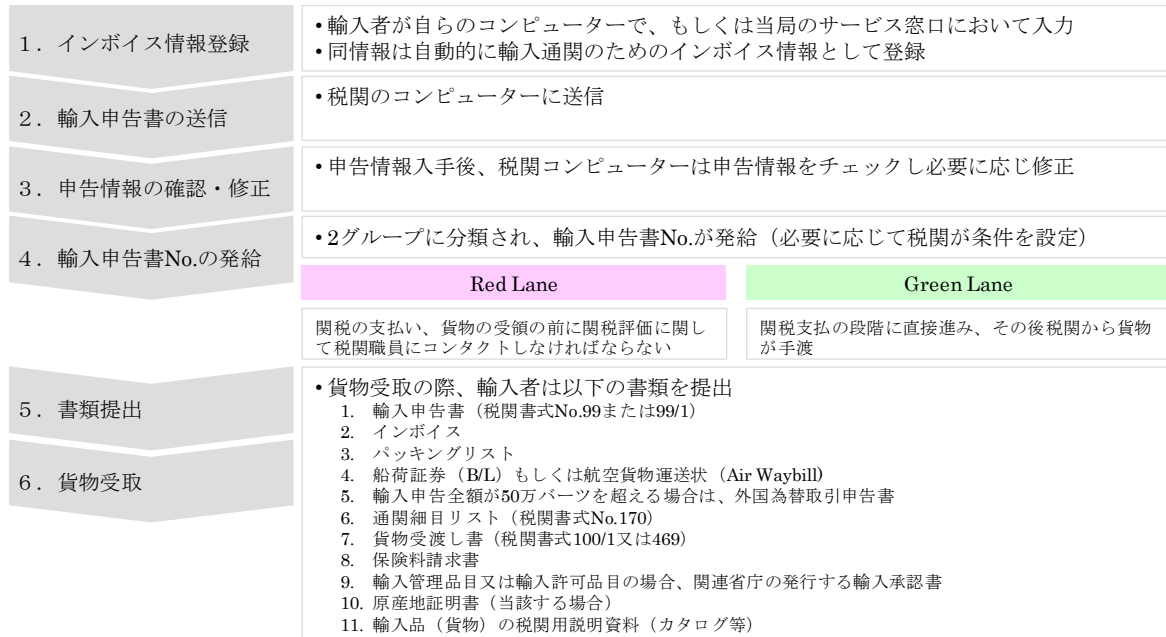
## (2) 通関制度

ここでは、タイの通関制度についてとりまとめる。タイの貿易制度に関しては資料17を参照されたい。

タイでは、輸出入許可証の必要な商品等の輸出入の際は、商務省外国貿易局等に対して、輸出入許可証の発給申請を行い、それを取得する必要がある。

### ① 輸出入手続きの流れ

以下に、タイにおける輸出入の流れを簡単に図示する。



出典：JETRO「基本的なタイの輸出入制度」[49]

図 4-9 タイの輸入手続



出典：JETRO「基本的なタイの輸出入制度」[49]

図 4-10 タイの輸出手続

## ② 電子通関システムの導入

貿易管理の諸手続きは全て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、通関手続きの簡素化、及びそれに伴うペーパーレス化が促進されている。本システムは、E-Manifesto(マニフェストの提出)、E-Declarations(申告書の提出)、E-Payment(完全等の支払い)、One Stop Service等のシステム、及び輸出者に提供される優遇税制にも連動して使用出来るため、輸出入手続の効率化が実現されている。

ただし、JETROの実施した調査によると、ペーパーレス化の促進を目的としてシステムを導入したものの、実際には輸入審査の結果グリーンレーンであっても書類の提出が求められており、また、納税後の貨物検査においても担当官から書類コピーの提示が求められる。進出日系企業の中には、「通関手続きの費用が30%以上増加した」との声もあった<sup>45</sup>。

## ③ 事後調査制度<sup>46</sup>

輸入された貨物に関わる納税が適正に行われたかを確認し、適正な課税を確保することを目的とする調査である。「電子通関によるグリーンライン等で審査がほとんど行われなかった通関に対して事後的に調査を行うもの」と「通報等、ある程度確実な情報を持って、不正行為の取り締まりのために調査に入るもの」の2つに分けられる。前者は事前連絡があり、調査対象は過去5年間、後者は事前連絡が無く、調査対象は過去10年間である。

関税法第113条によると、企業は、輸出入を行った日から少なくとも5年間、会計帳簿、納税証明書、船荷証券等通関にかかるあらゆる書類の保存義務を有する。一方、関税法第10条では、関税の不足分を徴収する関税局の権限に対する事項は、輸入した日から10年間とあるので、注意が必要である。また、中小企業は5年に1回の調査だが、輸出入量が多い大企業の場合は検査項目を年毎に分けて調査を実施するため、実質的に毎年検査が入ることもある。

違反の罰金額は、過少申告の場合は差額関税の最大2倍、無申告の場合は最大4倍であり、高額になる可能性があるため注意が必要である。特に中小企業の場合は、当初の資金繰りを見直す必要があることや、経営が立ち行かなくなるような状況になることも多い。

税関からの指摘事項としては、関税分類の誤りが多い。関税分類を誤ることにより関税率を誤り、過少申告となることがある。関税分類の決定権はタイ税関にあるため、自国の関税分類をそのまま適用するのではなく、事前の分類確認、先述した事前教示制度の適用(教示された関税番号が証拠書類となる)、初回はレッドラインとして申告する等、防止策を講じる必要がある。

## ④ 認定事業者制度(AEO制度)<sup>47</sup>/ゴールドカード制度

貨物のセキュリティ管理と法令順守(コンプライアンス)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認定制度(Authorized Economic Operator

<sup>45</sup> JETRO「メコンビジネス・ニーズ調査(2012年10月)」[21]

<sup>46</sup> JETRO「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」[50]

<sup>47</sup> JETRO「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」[50]

Program)。WCO（世界税関機構）が採択した SAFE「基準の枠組み」において制度の導入・構築の指針が定められている。アジア地域では日本、ニュージーランド、シンガポール、中国、韓国、マレーシアで導入されている。ASEAN は 2014 年までにブルネイ、フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイに、2018 年までにカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムに、それぞれ AEO 制度を導入することを目指している。タイでは AEO 制度のパイロットプロジェクトが行われており、2014 年中の導入を目指している。

一方、タイでは、通関手続きを簡素化する措置として、ゴールドカード制度が実施されている。ゴールドカードとは、優秀な経歴や信頼性のある企業に与えられる資格で、有資格者に対しては、通関手続きにおいて様々な特権が与えられている。例えば、EDI (Electronic Data Interchange) システムにおいて、方式審査を経ずに輸入出申告書の検査手続きが可能。また、通関後に貨物が積荷目録 (Manifest) から除外され、輸出においての税金の還付や補償の許可が迅速化できる。進出日系企業によると、事実上、このゴールドカード制度が AEO 制度と同等の機能を持っているということだったが、将来的に ASEAN 域内や日本との間で相互認証をはかっていくことを勘案すると、AEO 制度の早期導入が求められる。

#### ⑤ 輸出入手続きに関する問題点と要望

他にも、既往調査によると、タイの輸出入手続について、事業者から以下のような問題点が指摘されており、進出する日系物流事業者は、対策が必要である。

表 4-9 タイの輸出入手続きに関する問題点と要望

問題点	要望
複数存在する輸入申請窓口における手続きの手間による、遅延の発生	当地での窓口を一本化することによりスピーディな処理を要望
関連規則変更に関するアナウンスが不明瞭（そのような場合も不備は指摘され、ペナルティが課される）	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 関連法規の変更は、予め定めた方法（Web サイト、掲示板等）に通知</li> <li>▶ 通関業者等へは直接アナウンスする等、関係者への周知徹底</li> </ul>
通関で BP（輸入許可前貨物取引） / IBP（輸入許可前引取貨物の輸入申告）が存在しないため、暫定価格での通関後、最終価格への修正による過大なペナルティが発生	BP/IBP 制度の導入
輸入検査の有無が担当者の裁量で決定されるため、遅延が発生する可能性	担当者の判断に委ねられない、検査機関による統一的な対応
タイからの KD 輸出 <sup>48</sup> の際、輸出通関で KD 部品をセットとして通関できないため、個別の KD 部品全てに対して原産地証明を取得する手間が発生。一部特典が不適用になることもある。	タイ商務省による KD セット通関の承認

出典：貿易・投資円滑化ビジネス協議会「2013 年度版各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望」[45]

<sup>48</sup> KD=Knockdown。現地での完成品組み立て（KD 生産）を行うために KD 部品（部品や半製品の状態）を輸出すること。

### (3) 外資参入に対する制度

国内陸運・水運・空運は外国人事業法で定める外資規制業種の対象となっており、外資出資比率 50%未滿に制限されているが、内閣の承認の下、商務相の認可取得により 50%以上の外資出資が可能である。ただし、全取締役の 5 分の 2 以上をタイ人取締役が占めること等が条件となる。<sup>49</sup>

また、輸送業と倉庫業の兼業が不可能となっている。<sup>50</sup>

表 4-10 タイにおける外資規制の状況

	利用運送		倉庫	海運		航空		道路運送	
	国際	国内		外航	内航	国際	国内	国際	国内
外資出資 比率の上限	100%	100%	49%	100%	49%	100%	49%	100%	49%

出典：日本物流団体連合会「国際業務委員会海外戦略ワーキングチームの活動報告（2013年3月）」[50]

<sup>49</sup> JETRO「アジアにおける卸売・小売・物流業に対する外資規制比較（2014年2月）」[104]

<sup>50</sup> 日本物流団体連合会「国際業務委員会海外戦略ワーキングチームの活動報告（2013年3月）」[56]

#### (4) 物流インフラの整備動向

##### 1) 主要港湾の概要、今後の整備方針

タイでは、伝統的に河川や運河を利用する水運が輸送手段として利用されてきたが、道路整備が進むにしたがい、その利用度合いは低下してきており、バンコク近辺ではチャオプラヤ川やその支流において農産物輸送等に利用されている程度である。もともと港湾設備は十分ではなかったが、1980年代以降、外国資本の流入に伴い、タイの経済発展が続き、貿易量も急速に拡大し、港湾設備の整備・拡充が急速に図られることとなった。タイ国内には122の港が設置され、内陸水路は4,000 kmを超えている。タイの港で主要なものはバンコク港とレムチャバン港である。

##### 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り、1951年に開港して以来、タイの海上輸送のベースとして発展を遂げてきた。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とされている。バンコク港は、コンテナヤードの新設、保管設備の拡張、貨物取り扱いサービスの効率化を進めたが、1980年代の急速な経済発展とそれに伴う貨物需要の増大に対応することができず、港湾の混雑は深刻化することになった。また、河川港で水路が狭く水深が8.5mしかないため、10,000トン以上の大型船が入港できない。このため、1991年にレムチャバン港が開港して以来、貨物の取扱シェアは低下し、現在は、近海航路及び内陸水運の拠点として機能分担されている。



図 4-11 バンコク港の概要<sup>51</sup>

<sup>51</sup> JBIC「タイの投資環境 (2012年10月)」 [57]、経済産業省「平成24年度東アジアにおける物流円滑化に関する調査報告書 (2013年3月)」 [87]、Informa Cargo Information「Containerisation International Yearbook 2012」 [88]、海上保安協会「平成17年度 国際的海上保安業務能力向上の推進 事業報告書」 [89]より作成。

## ② レムチャバン港

レムチャバン港は、バンコクの南東約 130km のチョンブリ県シラチャに 1991 年に開港した、タイ港湾庁 (PAT) が管轄する深海港で、同国で最も重要な港湾として位置付けられている。水深が 16m と深く、8 万重量トンのコンテナ船の入港が可能であり、年間 1,080 万 TEU のコンテナを取り扱うことが可能である。それでも将来的には能力不足となる見通しのため、現在は第 3 期の工事が行われている。第 3 工区は 2015 年にはサービスを開始する予定で、コンテナ取扱能力は年間 1,800 万 TEU に増強される計画である。

レムチャバン港は、バンコク東 30km の通関拠点であるラートクラバン・インランド・コンテナ・デポと一体的に運営されている。レムチャバン港には A から D まで 4 つの埠頭、計 18 ターミナルがあり、内訳は A に 6 つ、B に 5 つ、C に 4 つ、D に 3 つである。香港のハチソンがそのうち 6 ターミナルでオペレーターを務める他、国内外の様々な事業者がオペレーターを務めている。

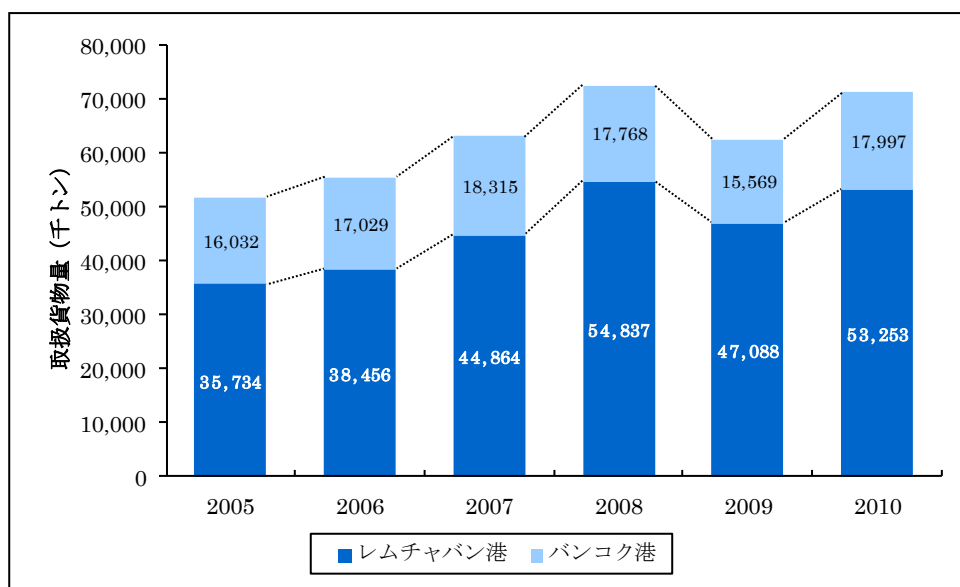
現在は敷地面積 2,572 エーカーで、コンテナをはじめバルク船、自動車専用船のターミナルも併設されている。2012 年のコンテナ取扱量は約 590 万 TEU で、世界 23 位の取扱量となっている。

レムチャバン港のターミナルは、複数の民間企業により管理・運営されているため、接岸・出航スケジュールや貨物積み上げ下ろし等は問題なく行われている。タイ進出日系物流事業者によると、「レムチャバン港は、ターミナルのキャパシティや運営管理上ほとんど問題は無い」という。

レムチャバン港では、近年貨物量が増加しており、貨物の集中を緩和する方法として、内陸部にコンテナ・デポを設置、コンテナ・デポと港の間は鉄道によって結ばれており、鉄道の積極的な活用と拡張が検討されている。なお、こうした貨物輸送の積極的な鉄道活用は、慢性的なトラック不足への対応、更にはタイ国鉄の収益改善にもつながる可能性があると期待されている。また、自動車専用ターミナルの取扱容量が限界を超えつつあるが、専用ターミナルの拡張スケジュールを前倒しするといった対策が検討されており、問題視はされていない。



図 4-12 レムチャバン港の概要<sup>52</sup>



出典：Port Authority of Thailand 「Annual Report」

図 4-13 レムチャバン港とバンコク港の取扱貨物量の推移

<sup>52</sup> JBIC「タイの投資環境（2012年10月）」 [57]、経済産業省「平成24年度東アジアにおける物流円滑化に関する調査報告書（2013年3月）」 [87]、レムチャバン港 HP [90]、名古屋港 HP [91]より作成。





出典：JBIC「タイの投資環境（2012年10月）」[51]

図 4-14 タイの主な空港と港湾

## 2) 主要空港の概要、今後の整備方針

空港については、航空ネットワーク拡張を目指して整備を進めてきており、現在はタイ国内に 28 の商用の空港が存在している。その結果、ほとんどの地域へのアクセスが航空利用によってバンコクから 1 時間圏内になるまでになった。タイには、バンコク (①スワンナプーム、②ドンムアン)、③チェンマイ、④チェンライ、⑤ハジャイ、⑥プーケット、⑦サムイの 7 つの国際空港がある。この内、⑦サムイを除く 6 つの国際空港の管理、運営はタイ空港会社 (AOT) が行っており、サムイの管理運営はバンコク・エアウェイズが行っている。中でも、バンコクのスワンナプーム空港が乗降客数で全体の約 75% (4,250 万人)、輸送貨物量で 95% (127 万トン) を占めている。

表 4-11 タイの国際空港の乗降客数と輸送貨物量(2012 年 9 月期)

	乗降客数		輸送貨物量	
	(千人)	(構成比)	(千トン)	(構成比)
スワンナプーム	52,369	73.2%	1,357	94.6%
ドンムアン	2,717	3.8%	4	0.3%
チェンマイ	4,335	6.1%	21	1.5%
ハジャイ	2,013	2.8%	16	1.1%
プーケット	9,161	12.8%	32	2.2%
チェンライ	926	1.3%	5	0.3%
合計	71,521	100.0%	1,435	100.0%

出典：Airports of Thailand 「Annual Report 2012」 [52]

スワンナプーム国際空港は、バンコクの新空港として、2006 年 9 月に全面的に操業を開始した。同空港はバンコクの東に約 30km 離れたサムットプラカーン県に位置している。同空港は 2 本の滑走路を持ち、最大で 1 時間に 76 便の飛行機を発着させることが可能で、年間最大 4,500 万人の旅客と 300 万トンの貨物処理能力がある。しかし 2012 年 9 月期の乗降客数は 5,200 万人と対応能力を大きく上回っており、早急な対応が求められている。現在行われている第 2 期拡張工事は 2016 年に完了し、年間旅客処理能力が 4,500 万人から 6,000 万人に引き上げられる予定である。その後計画されている 2021 年完了予定の第 3 期拡張工事では、新たに西側旅客ターミナルやトンネル、旅客輸送システム、第 4 滑走路等が整備され、年間旅客処理能力は 7,500 万人に増加、2032 年完了予定の第 4 期拡張工事では旅客ターミナルやパーキングベイが南側に追加され、年間旅客処理能力は 9,000 万人に引き上げられる計画である。

貨物・郵便を取扱う施設としては空港西側に総面積 549,416 m<sup>2</sup> の非課税エリアと 111,156 m<sup>2</sup> の公共エリアがあり、その中には貨物ハンドリング会社のオフィスビル、4 つの倉庫、4 つの航空貨物荷役代理店ビルと税関や関連政府機関のオフィスビル等がある。スワンナプーム国際空港にある国際貨物上屋は、タイ航空とバンコクフライトサービス(BFS)の二社により運営されている。

通常、ハンドリング作業は上屋運営会社によって行われるが、日系物流事業者ヒアリングによるとフォワーダーが行っているケースもあり、トータル輸送時間の短縮や、自社スタッフによる貨物の取扱は貨物ダメージの軽減等差別化要素となっている。

## スワンナプーム国際空港

### 空港概要

空港管理、運営	タイ空港会社 (AOT)
国際貨物 上屋運営	・タイ航空(THA) ・Bangkok Flight Services(BFS)
敷地面積	約3,200万平方メートル (旅客ターミナルビル：床面積56万3000㎡)
年間処理能力	旅客：最大4,500万人 (2016年には6,000万人) 貨物：最大300万トン

### 立地図



図 4-15 スワンナプーム国際空港の概要<sup>53</sup>

<sup>53</sup> スワンナプーム国際空港 HP [92]、JBIC「タイの投資環境 (2012年10月)」 [57]、経済産業省「平成24年度東アジアにおける物流円滑化に関する調査報告書 (2013年3月)」 [87]より作成。

### 3) 鉄道ネットワークの概要、今後の整備方針

タイの鉄道は、1889年に開業し、第2次世界大戦後の1951年にタイ国有鉄道として統合されたが、道路ほど整備は進んでいない。タイ国鉄の主要路線は、おおまかに、①北線、②東北線、③東線、④南線の4線に分けられ、延べ約4,000kmのネットワークが整備されている。

貨物輸送については、大口輸送物資の開拓、主要駅への石油等の積替施設の整備、レムチャバン港等の港湾整備に伴う貨物線の建設等の施策が講じられ、1990年代以降、専用貨車による石油、セメント、LPG等のバルク輸送や、国際海上コンテナを中心とするコンテナ輸送が主力となり、大口・長距離の輸送に特性を発揮するようになった。しかし、小口輸送や中・短距離輸送を中心に陸上輸送の主流はトラックとなっており、陸上輸送に占める鉄道貨物輸送のシェアは低下している。工業団地と港湾との直通ルートも敷設されているものの、機関車の不足、貨車の不足、単線区間が多いこと等もあり、インフラ整備には遅れが見られる。また、タイ鉄道が国有組織であり赤字経営が続いているため、あまり設備投資が行われず、改善が進んでいない。

その中、タイ政府は総額2兆バーツのインフラ開発計画を発表し、バンコクと地方を結ぶ高速鉄道の建設、鉄道の複線化、首都圏内の鉄道網の拡充等を行う。そのうち事業費約8千億バーツ（2兆5,000億円）の高速鉄道計画は首都バンコクと北部ノンカーイ県、同チェンマイ県、中部ホアヒン郡、中部ラヨーン県をそれぞれ結ぶ4路線からなり、まずはバンコクから工業地帯のあるラヨーンに至る221kmを1時間15分で結ぶ路線を2019年に開通させる見込みである。<sup>54</sup>

表 4-12 タイ国有鉄道の路線別概要

路線	概要
北線	バンコクから北の終点チェンマイまでを結ぶ全長 751km の路線で、所要時間は 11～13 時間。
東北線	バンコクから東北にナコンラチャシマまで行き (264km)、そこから北方向のノンカーイ行き (624km) とタイ東端のウボンラチャタニー行き (575km) の 2 線に分かれている。所要時間はノンカーイまでが 11 時間、ウボンラチャタニーまでが 10～13 時間。
東線	バンコクからカンボジア国境アランヤプラテートまでを結ぶ全長 255km の路線で、所要時間は 5 時間 30 分。
南線	マレー半島を南下して、南部最大の都市ハート・ヤイに行き (945km)、ここで東南方向のスンガイ・コーロク行き (1,159km) と、さらに南下し、パダン・ブサール行き (990km) に分岐している。パダン・ブサールまでの所要時間は 17 時間。

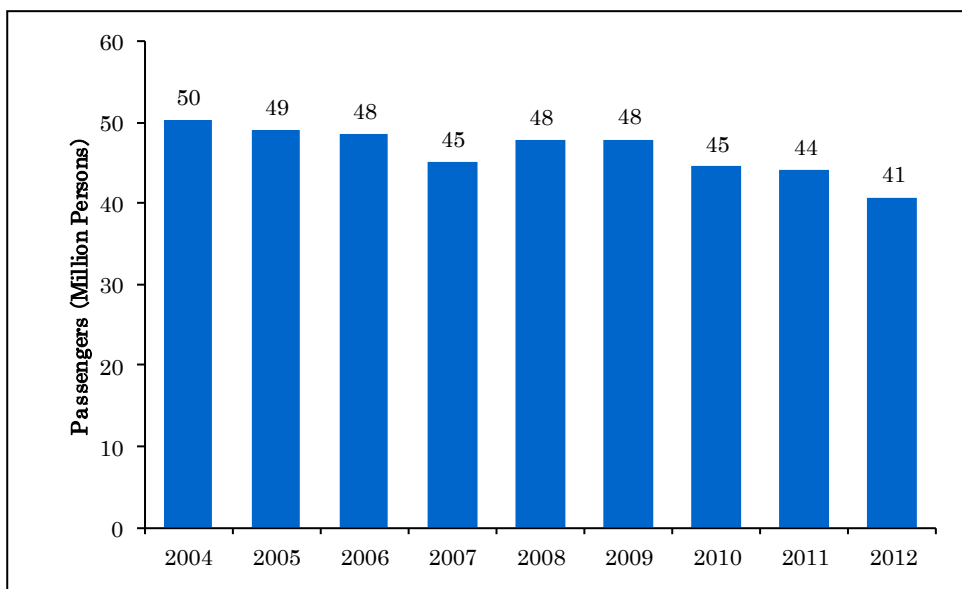
出典：JBIC「タイの投資環境（2012年10月）」[51]

<sup>54</sup> JBIC「タイの投資環境（2012年10月）」[57]、日系産業新聞（2013年7月22日）より作成。



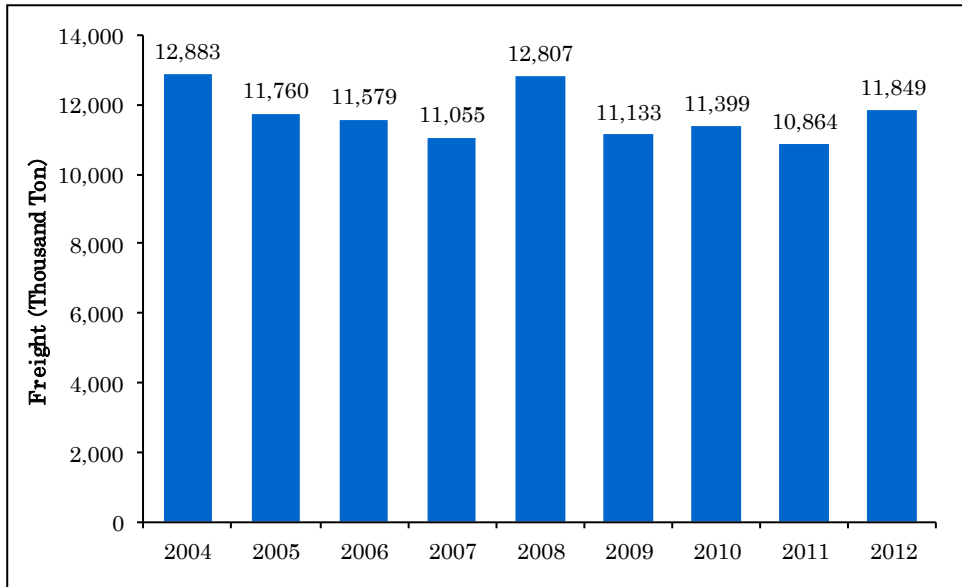
出典：JBIC「タイの投資環境（2012年10月）」[51]

図 4-16 タイ国鉄の鉄道網



出典：AJTP「Statistics（2013年12月）」[43]

図 4-17 タイの鉄道利用者数



出典：AJTP「Statistics (2013年12月)」[43]

図 4-18 タイの鉄道貨物量

#### 4) 道路ネットワークの概要、今後の整備方針

タイでは、1960年代以降、ベトナム戦争時にアメリカ軍の基地がタイ国内に置かれたため、道路整備が急がれ、全国で約6.7万km以上の自動車専用道路が建設された(2013年4月時点で、舗装率98%以上)。また、高速道路網も整備されている。このためタイの道路事情は、バンコク首都圏を除けば、良好である。鉄道整備の遅れは主要都市間を結ぶ長距離トラック便や長距離バスがカバーし、国内貨物・旅客輸送の多くを道路輸送が担っており、道路が国内物流の核となっている。

近隣諸国を結ぶ国際幹線道路網としての「アジアハイウェイ」のうち、タイ国内の路線は9路線で26、約5,000kmに達する。全てが2車線以上で、舗装済みである。将来、近隣諸国の整備が進めば道路輸送の一層の発展が期待できる。

一方、都市部では渋滞が深刻化している。急速なモータリゼーションの進行と共に、都市部の道路も迂回できない路地が多いことも渋滞の要因とされている。また、バンコク市内は6:00~9:00と16:00~20:00に6輪規制があり、大型車両が通行することができない。タイ運輸省によると、バンコク首都圏の自動車登録台数は2012年11月時点で道路の許容量(160万台)の4.6倍にも達したとのことであり、早急な対応が必要となっている。バンコクへの既存国道の代替ルートやレムチャバン港へのバンコク都市部を経由しないルートのモータウェイ建設が計画・実施されており、計画の一部については、アジア開発銀行(ADB)の資金により調査が実施されている。

増大する物量に対応できる十分なトラック車両の確保や、運送労働者(ドライバー)の確保も必要とされる。特にドライバーについては、近年タイで人件費が高騰しており、輸送コストも上昇傾向にあるが、外国人労働者の受入れ制限があるため、課題となっている。<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> JBIC「タイの投資環境(2012年10月)」[57]、経済産業省「平成24年度東アジアにおける物流円滑化に関する調査報告書(2013年3月)」[87]、国土交通省「第4回新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会 委員プレゼンテーション資料(2013年2月)」[93]より引用。



出典：国土交通省「アジアハイウェイ路線とその現状」[53]

図 4-19 タイのアジアハイウェイ路線網



## 5) 工業団地、物流パークの整備動向

### ① 工業団地

タイには現在約 60 ヲ所の工業団地が建設され、そこでは道路、電気、上下水道、廃棄物処理、通信等の工場稼動に必要な公共施設のほか、住居、公立及び民間の学校、インターナショナル・スクール、ショッピングセンター、スポーツ施設、銀行及びホテル等の施設が整備されている。これらの中には、タイ工業団地公社(IEAT)が造成・運営・管理する工業団地、民間企業が造成し、IEAT が共同で運営・管理する工業団地、民間企業が造成・運営・管理する工業団地がある。

表 4-13 工業団地の種類

分類	開発主体
Industrial Estate(1)	IEAT が造成・運営・管理する工業団地
Industrial Estate(2)	民間企業が造成し、IEAT が運営・管理する工業団地
Industrial Park または Industrial Zone	民間企業が造成・運営・管理する工業団地

出典：JBIC「タイの投資環境（2012年10月）」[51]

日系企業が多く進出している工業団地の主なものとしては、ラカバン、バンブリー、バンプー、ウェルグロー、ゲートウェイ・シティ、アマタナコン、イースタン・シーボード（ラヨン）、ナワナコン、ロジャナ（アユタヤ）、スラナリ、ランプーン等が挙げられる。

2015年に発効するASEAN経済共同体(AEC)を見据え、ミャンマーのダウェイ工業団地に近接しているカンチャナブリ県のバンブナムロン地区やラオスとの国境沿いのチェンライ県等、タイ国境沿いに工業団地を開発する計画がある。

### ② 物流パーク

タイ国内の大手工業団地開発業者、ヘマラート・ランド&ディベロップメント社は、2ヶ所のロジスティクス・パークを開設している。ヘマラート・ロジスティクス・パーク1は、ヘマラート・チョンブリ工業団地に隣接し、レムチャバン深海港とヘマラート・イースタン・シーボード工業団地の両方から約20kmの距離にある。280ライ(1ライ=1600平米)の敷地面積を持ち、そのうち85ライにのぼる土地区画をハイテク日通(タイランド)社に売却している。ロジスティクス・パーク2は、イースタン・シーボード工業団地(ESIE)とヘマラート・イースタン・シーボード工業団地の中間に位置し、敷地面積は92ライに及ぶ。

また、レンタル工場のタイコン・インダストリアル・コネクションの子会社として、レンタル倉庫を展開するタイコン・ロジスティクス・パーク(Tパーク)は、タイ中部・東部を中心に全28ヶ所、約400万㎡のレンタル倉庫を運営している。<sup>56, 57</sup>

<sup>56</sup> ヘマラート・ロジスティクス・パーク HP [94]

<sup>57</sup> 週刊ワイズ [95]



出典：Industrial Estate Authority of Thailand 「Annual Report 2011」 [54]

図 4-20 タイにおける工業団地

### (5) タイにおける事業運営上のボトルネック

文献調査及びヒアリング調査から、タイにおける現在及び将来（2020年）に想定される日系物流事業者の事業運営上のボトルネックを整理した。

表 4-14 タイの現在のボトルネック

項目	現在のボトルネック
物流インフラ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 道路は概ね整備が進み（国全体の舗装率 81%）、アジアハイウェイである国際幹線道路は全て舗装され 2 車線以上が確保されており、<u>道路網に大きな問題はない。</u></li> <li>➤ <u>鉄道網が脆弱</u>（全長約 4,000km、複線区間約 90km）で、機関車の数も不足している等、<u>貨物輸送での活用には課題がある。</u></li> <li>➤ 最大の港湾であるレムチャバン港（水深 11m）は、1080 万 TEU のコンテナ取扱能力を持つが、現状のままでは<u>将来的には能力不足となる見通しである。</u></li> <li>➤ バンコク港で荷役を行う港湾局の<u>作業品質があまり高くない</u>（露天での貨物の取り扱い等）ため、品質保持のために従業員を立ち合わせている日系物流事業者もある。</li> <li>➤ スワンナプーム国際空港で荷扱いを行う事業者の<u>作業品質があまり高くなく、貨物の破損が絶えないため、従業員を立ち合わせたり、自社で貨物を取り扱えるよう調整したりしている</u>日系物流事業者もある。</li> </ul>
法制度・手続き	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>運輸業と倉庫業の兼業が禁止</u>されており、別法人としてライセンスを取得する必要がある。</li> <li>➤ 電子通関システムは導入されているが、<u>書類の提出も必要とされ、作業が重複する。</u></li> <li>➤ <u>通関規則の変更が周知無しに実施</u>され、その場合であっても不備が指摘されペナルティが課されることもある。</li> </ul>
リスク対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2008 年のデモによるスワンナプーム国際空港の閉鎖や 2013 年のデモによる道路の封鎖等、<u>政変リスクにより空港や幹線道路の封鎖が発生する可能性がある。</u></li> <li>➤ 2011 年の洪水のように、河川氾濫による<u>水害による建物（事務所・倉庫）、電子器機、寄託貨物や道路の通行への影響が懸念される。</u></li> </ul>
人材の確保・育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 失業率が 0.8%と低く、<u>人材の確保が困難。</u></li> <li>➤ タイではステップアップのための<u>ジョブホッピングが一般的</u>で人材の流動が激しい。給与アップが対策のひとつであるが、コスト増加とバランスを保つのが困難。</li> </ul>

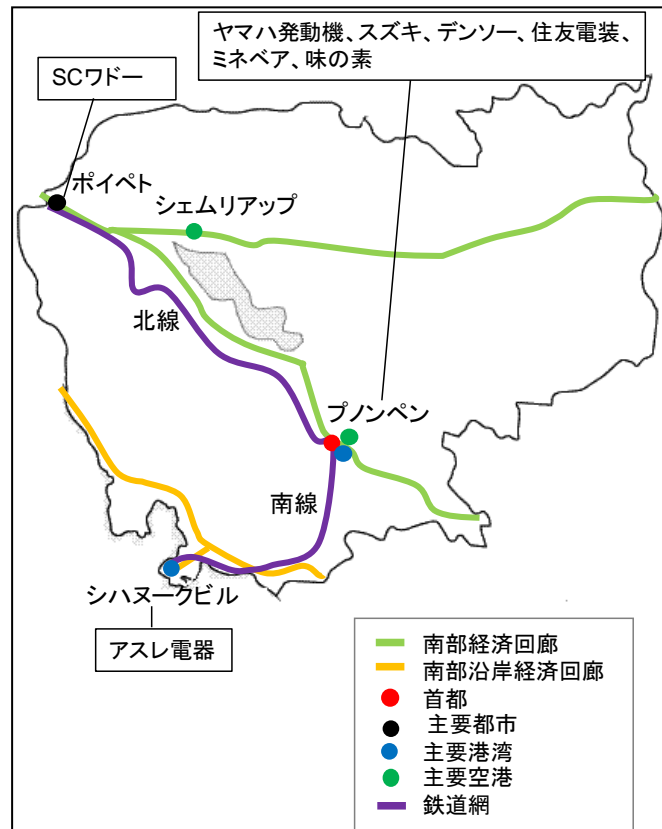
表 4-15 タイの 2020 年のボトルネック

項目	2020 年のボトルネック
物流インフラ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>道路網の整備は、カンボジア（時期未定）やミャンマー（時期未定）と接続する新規道路の整備が計画されており、利便性が向上すると考えられる。</u></li> <li>➤ <u>鉄道網については、タイ国鉄は赤字経営が続いており、設備投資がなされてこなかったが、タイ政府ではレムチャバン港と接続する路線（2015 年目標）等一部区間の複線化や新規路線の建設を予定しており、取り扱い能力及び利便性の向上が見込まれる。</u></li> <li>➤ <u>港湾では、レムチャバン港の取り扱い能力向上を目的とした拡張工事が計画（2015 年目標）されており、1,080 万 TEU から 1,800 万 TEU となる予定。</u></li> </ul>
法制度・手続き	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>AEO 制度のパイロット事業が進められており、2014 年度中の導入を目指している。AEO 制度の導入に伴い、認定事業者は通関のボトルネックが解消することが期待される。</u></li> </ul>
リスク対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>河川の氾濫対策として、日本の ODA によるチャオプラヤ川流域の洪水対策プロジェクト等を実施。タイ政府では 3,500 億バーツの予算を投じて治水対策を進める等の取組が実施されており、洪水リスクは低減するものと予想される。</u></li> </ul>

### 4.3 カンボジアの物流環境とボトルネック

#### (1) 物流量の状況

##### 1) 日系荷主事業者の進出状況

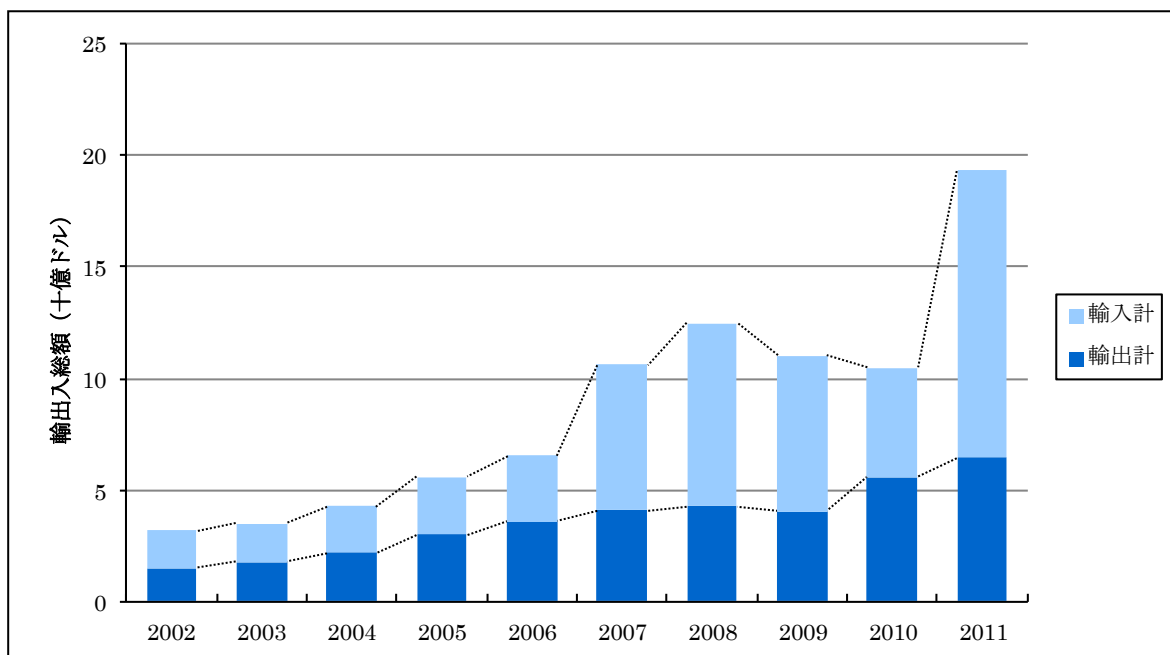


出典：JETRO 資料、重化学工業通信社「日本企業のアジア進出総覧」[34]を参考に作成

図 4-21 日系荷主事業者の進出状況(カンボジア)

##### 2) カンボジアの貿易額推移

カンボジアでは、靴・衣料品関連製品が輸出入の大部分を占めている。その貿易額水準は未だタイの1割に満たず、2011年のカンボジアの輸出額は約65億ドル、輸入額は128億ドルで、貿易収支は赤字となった。

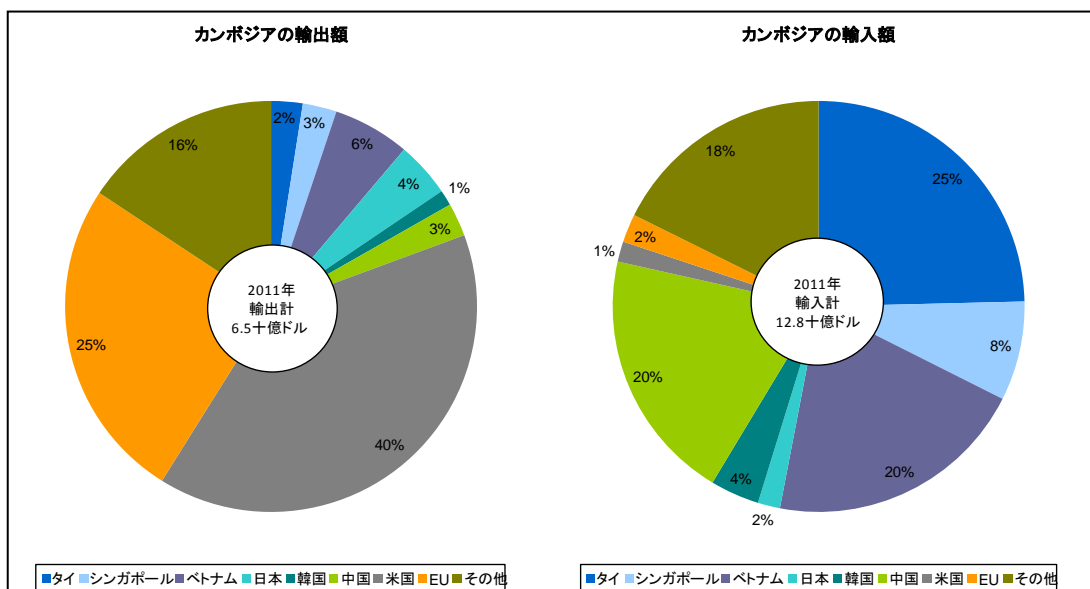


出典：IMF ”Direction of Trade Statistics”[11]

図 4-22 カンボジアの貿易額の推移

### 3) カンボジアの貿易相手国・地域

カンボジアは、欧米への輸出が非常に多く、輸出額の約 65%を欧州が占めている。一方、輸入先としては ASEAN 域内の割合が大きく、タイ・シンガポール・ベトナムの 3 カ国で輸入額の過半数を占めており、特にタイは輸入額の 25%を占めている。また、中国からの輸入も大きく、輸入額の約 20%を占めている。

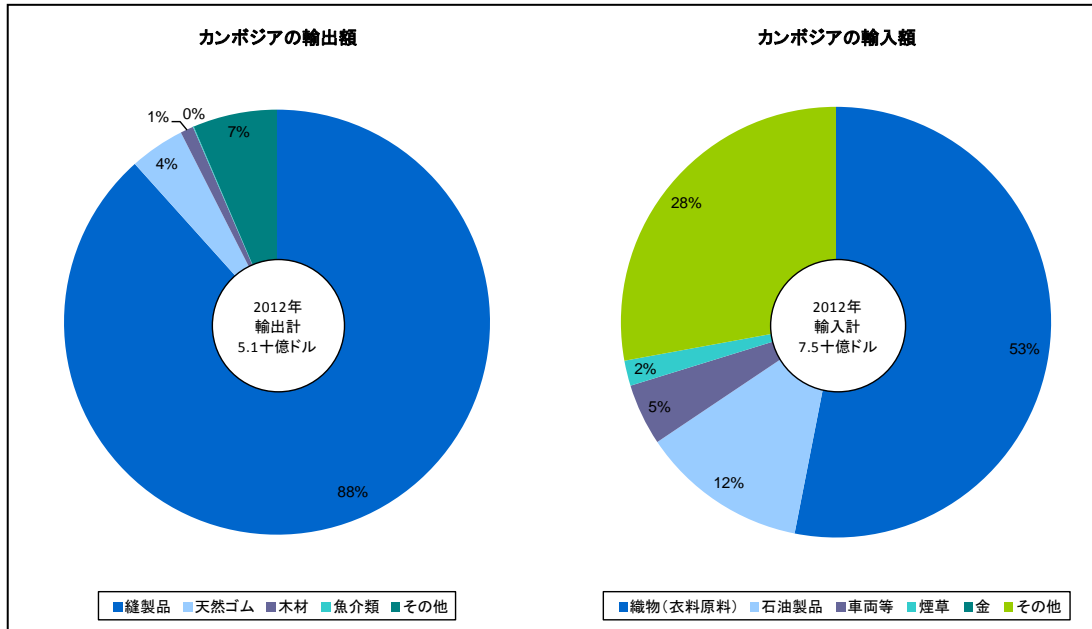


出典：IMF ”Direction of Trade Statistics”[11]

図 4-23 主な国・地域別に見たカンボジアの貿易額の内訳(2011年)

#### 4) カンボジアの貿易品目

カンボジアの輸出品目は、ほとんどが縫製品であり、2012年の輸出額の88%を占める。また、主な輸入品目は、織物（衣料原料）であり、2012年の輸入額の53%を占める。



出典：JETRO「ジェトロ世界貿易投資報告」[48]

図 4-24 カンボジアの貿易品目内訳(2012年)

#### 5) カンボジアの輸送機関分担率

カンボジアの国際輸送及び国内輸送の機関分担率は、ともに公表されていない。



## (2) 通関制度

貿易・通関手続の簡素化のために、包括的電子通関システムである ASYCUDA を核とした、「貿易円滑化プログラム」が実施されている。通関申告所には「単一管理書類 (SAD: Single Administrative Document)」を使用し、貿易関連の申請、通関、検査に適用するリスクマネジメントシステムを導入することで、貨物の開披検査率の低減を図っている。SAD は全ての通関業務に使用されており、ASYCUDA はシハヌークビル港やプノンペン国際空港といった主要税関に導入されている。

### 1) 輸出入手続きの流れ

以下に、カンボジアにおける輸出入の流れ（シハヌークビル港の例）を図示する。

1. 輸入許可証の申請	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸入関税の総額が300ドル以上の場合、または食品や化学品等を輸入する場合、プノンペンの関税消費税総局（税関本庁）で、申告価格の認証を申請（1～2日）</li> <li>食品や化学品等を輸入する場合、CAMCONROLの本庁（プノンペン）で同様に申請</li> </ul>								
2. 通関申告書等の登録	<ul style="list-style-type: none"> <li>通関申告書（ASYCUDAに入力）、その他の付属書類（インボイス、梱包リスト、船荷証券、輸入許可証、貨物価格が4千ドルを超える場合にはROP等）の登録</li> </ul>								
3. 通関申告書等の審査	<ul style="list-style-type: none"> <li>通関申告書とその他の付属書類の審査</li> </ul>								
4. 関税の支払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>会計窓口で現金ないしは銀行保証により関税や保管料、申告手数料等を支払う</li> <li>貨物によっては、特別税が課される</li> </ul>								
5. 開梱検査の要否指示	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="background-color: #FFDAB9;">Red Lane</th> <th style="background-color: #FFFFE0;">Yellow Lane</th> <th style="background-color: #ADD8E6;">Blue Lane</th> <th style="background-color: #C8E6C9;">Green Lane</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>詳細の書類審査を実施し、通れば開梱検査は免除</td> <td>開梱検査は免除だが、通関後の書類審査の対象</td> <td>開梱検査は免除</td> </tr> </tbody> </table>	Red Lane	Yellow Lane	Blue Lane	Green Lane		詳細の書類審査を実施し、通れば開梱検査は免除	開梱検査は免除だが、通関後の書類審査の対象	開梱検査は免除
Red Lane	Yellow Lane	Blue Lane	Green Lane						
	詳細の書類審査を実施し、通れば開梱検査は免除	開梱検査は免除だが、通関後の書類審査の対象	開梱検査は免除						
6. スキャン検査の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>開梱検査の減少を目的に、2002年6月に導入</li> <li>上記5の判定に関わらず、実施</li> </ul>								
7. 開梱検査の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸入業者・ブローカー立会いの下、詳細検査を実施。問題があれば、貨物押収</li> </ul> <p style="text-align: right;">※CAMCONROLによる貨物検査も、税関による開披検査と並行で行われる</p>								
8. 貨物受取	<ul style="list-style-type: none"> <li>通関手続き終了</li> <li>出口で貨物書類、支払領収書、送り状とコンテナ番号の照合</li> </ul>								

出典：経済財政省 関税消費税総局[55]

図 4-25 カンボジアの輸入手続き(シハヌークビル港の場合)



1. 通関申告書等の登録	<ul style="list-style-type: none"> <li>通関申告書（ASYCUDAに入力）、その他の付属書類（インボイス、梱包リスト、船荷証券、輸出許可証、貨物価格が4千ドルを超える場合にはROP等）の登録</li> <li>（特に農産品物の場合）CAMCONROLのシハヌークヴィル支局関係書類を提出</li> </ul>			
2. 通関申告書等の審査	<ul style="list-style-type: none"> <li>通関申告書とその他の付属書類の審査</li> </ul>			
3. 開梱検査の可否指示	Red Lane	Yellow Lane	Blue Lane	Green Lane
		詳細の書類審査を実施し、通れば開梱検査は免除	開梱検査は免除だが、通関後の書類審査の対象	開梱検査は免除
4. スキャン検査の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>開梱検査の減少を目的に、2002年6月に導入</li> <li>上記5の判定に関わらず、実施</li> </ul>			
5. 開梱検査の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸出業者・ブローカー立会いの下、詳細検査を実施。問題があれば、貨物押収</li> </ul>		※CAMCONROLと共同で検査	
6. 関税の支払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>関税（必要に応じて）や申告手数料等を銀行に支払う</li> </ul>			
7. 貨物出荷	<ul style="list-style-type: none"> <li>通関手続き終了</li> </ul>			

出典：経済財政省 関税消費税総局[55]

図 4-26 カンボジアの輸出手続き(シハヌークビル港の場合)

## 2) 輸出入手続きに関する問題点と要望

また、既往調査によると、輸出入手続きについて、事業者から以下のような問題点が指摘されている。

表 4-16 カンボジアの輸出入手続きに関する問題点と要望

問題点	要望
カンボジア商業省による原産地証明書の強制取得（輸出時不要な企業に対しても断続的に要求。歳入確保が目的と思われる）	日本カンボジア官民合同会議で議題化。輸出者が必要に応じて申請する形式への変更
カンボジア開発評議会(CDC)の担当官の裁量による、恣意的な免税輸入の承認範囲や所用期間	基準の明確化、文書化
通関時の不明瞭な根拠での遅延(税金の仮払い発生や、操業の遅れが発生)	基準の明確化、文書化

出典：貿易・投資円滑化ビジネス協議会「2013年度版各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望」[45]

### (3) 外資参入に対する制度

特に国境物流を中心として、法的根拠は見当たらないものの、一部商品について特に外資系企業による輸送を認めないケースが時折見受けられる。これは社会主義政権時代の制度である専売権とそれに伴う利権によるケースが多いと推察されている。<sup>58</sup>

物流に関する事業は、投資が禁止されている事業に含まれておらず、100%外資による進出が可能である。ただし、貨物及び旅客輸送事業に関するライセンスが必要で、公共交通事業省から道路運輸、水上運輸に関するライセンスを得る必要がある。また、通関業務を行う場合には、実務において通関士を常駐させ、関税消費税総局（税関）に登録しておく必要がある。外資 100%出資の現地法人、支店を設立する際には、外資規制はないが、ライセンス申請等の措置が必要である。<sup>59</sup>

表 4-17 カンボジアにおける外資規制の状況

	利用運送	倉庫	海運	航空	道路運送
外資出資 比率の上限	100%	100%	100%	100%	100%

<sup>58</sup> JETRO「カンボジアにおけるサービス産業基礎調査（2011年3月）」 [96]

<sup>59</sup> JETRO「アジアにおける卸売・小売・物流業に対する外資規制比較（2014年2月）」 [104]

#### (4) 物流インフラの整備動向

##### 1) 主要港湾の概要、今後の整備方針

カンボジアでは、各インフラの整備途上にある。主要な港湾としては、プノンペン港とシハヌークビル港があり、シハヌークビル港が外洋に直接面している唯一の港湾である。ただし、国際コンテナはプノンペン港でも取り扱われている。

##### ① プノンペン港

プノンペン港は、メコン川河口のチュウテイアウから 332km、ベトナムとの国境であるカラムサムナーから 100km の場所に位置している。また、同港は国道 1 号線に面しておりメコン川沿いでもある。

2009 年 6 月にカイメップ深海港（ベトナム）の運用が開始されてから、メコン川の水運を利用した輸送の利用量が増加している。主な理由としては、米国・シンガポール向け貨物であれば、プノンペンからシハヌークビル港まで陸送するよりもコストやリードタイムの点で有利なことが挙げられる。プノンペン港は以下の 3 つのエリアに分かれている。

第 1 のエリア（メインポート）にはコンテナターミナルと旅客ターミナル、倉庫がある。コンテナターミナルの広さは 20m×300m で、4,000 重量トンの船舶 3 隻が同時に停泊できる。旅客ターミナルの広さは 15m×40m で、船舶 2 隻の停泊が可能。倉庫は 7.4 万トンの貨物の処理が可能である。

第 2 のエリアはメインポートから約 1 km 離れた場所に位置する。1991 年までは国内輸送用にしか利用されていなかったが、国外貨物への対応と 56.6 万トンまで貨物処理能力を向上させるため、戦争による被害のリハビリを含めた工事が円借款と世界銀行の支援により行われた。

第 3 のエリアの 2013 年 1 月に完成した新コンテナターミナルは、増加する貨物量に対応するため、メインポートから 25km 離れた場所での建設が進められた。中国政府の資金援助（2.8 億ドル）により、上海建設集団が建設を担当した。5,000 重量トン級の船舶 2 隻が同時に接岸でき、建設初期は年間 12 万 TEU の取扱能力を備え、さらに 2015 年には年間 30 万 TEU、2018 年には年間 50 万 TEU まで拡張する計画である。

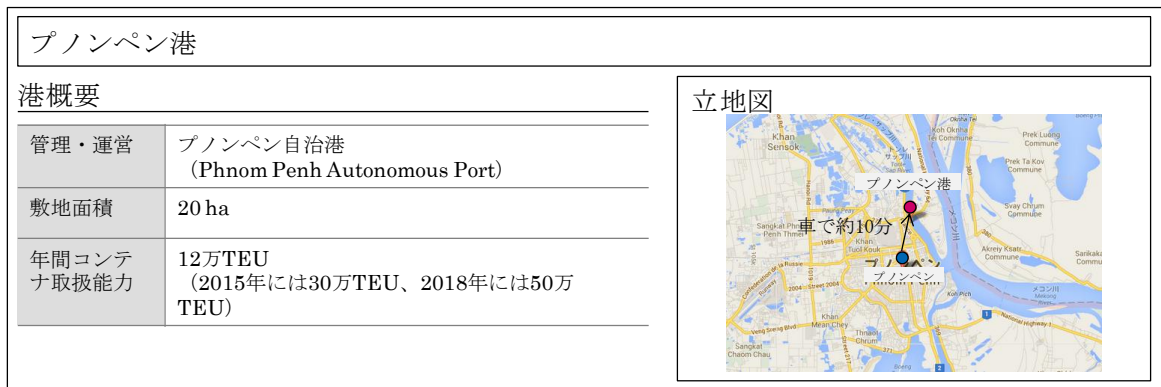


図 4-27 プノンペン港の概要<sup>60</sup>

## ② シハヌークビル港

シハヌークビル港は、プノンペンから国道 4 号線で南西に 230km 離れた場所に位置するカンボジア唯一の深水港であり、シハヌークビル港公社が運営している。旧埠頭は 1956 年に建設され 1960 年に運用を開始したが、内戦の被害が大きく、1999 年から日本政府の円借款によりリハビリ工事、拡張工事が行われている。隣接地にはシハヌークビル港経済特別区が日本政府の円借款により造成された。シハヌークビル港沖で進んでいる石油生産計画への対応のため、多目的ターミナルの建設計画もある。

シハヌークビル港の水深は 10.5m であり、貨物船では 10,000 重量トン級、タンカーでは 15,000 重量トン級の船舶の入港が可能である。港湾からほど近い場所にある鉄道駅（プノンペンへ続く南線）はリハビリ工事中である。

同港の新コンテナターミナルは 2007 年 3 月に完成している。5 つの保管倉庫を整備しており、倉庫の総面積は 36,000 m<sup>2</sup>、処理能力は 6 万トンである。

同港の貨物取扱量は 2008 年までは増加していたが金融危機のあった 2009 年に一旦減少した。2010 年には回復したものの、2008 年の水準には達していない。また、同港の 2010 年のコンテナ取扱量は約 22 万 TEU で、コンテナ取扱量世界ランキングでは 220 位であった。タイ（レムチャバン：519 万 TEU、同 22 位）、ベトナム（ホーチミン：411 万 TEU、同 29 位）等周辺国の主要港と比べると少ない。

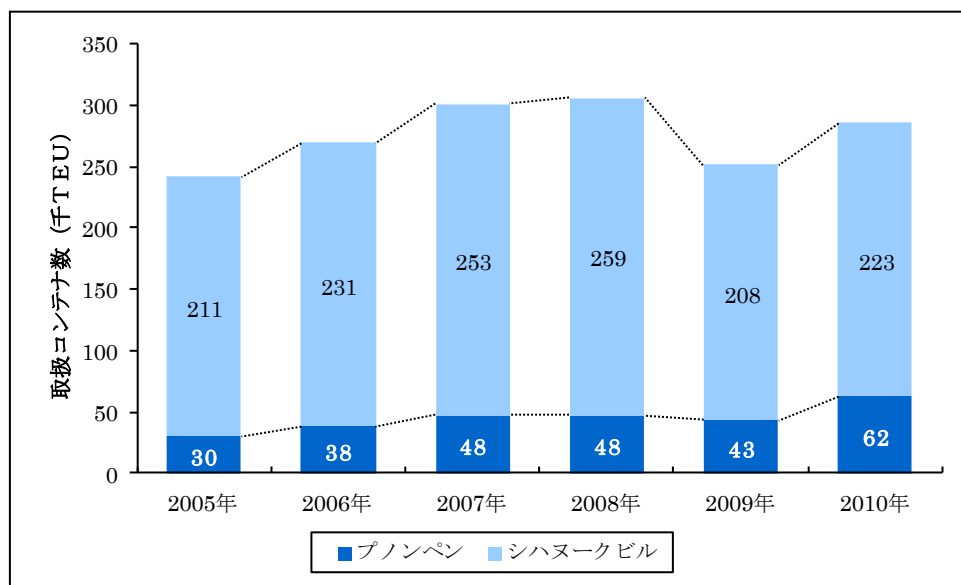
<sup>60</sup> JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」 [64]、経済産業省「平成24年度東アジアにおける物流円滑化に関する調査報告書（2013年3月）」 [87]、カンボジア開発評議会 HP [97]、重化学工業通信社「アジアマーケットレビュー2014.3.15」 [47]、郵船ロジスティクス HP [98]より作成。

シアヌークビル港	
港概要	
管理・運営	シアヌークビル港公社 (Port Authority of Sihanoukville)
敷地面積	125 ha
年間コンテナ取扱能力	45万TEU
バース	合計8バース <ul style="list-style-type: none"> <li>・ Container Terminal (3バース)</li> <li>・ New Wharf Berth (3バース)</li> <li>・ Old Pier Berth (2バース)</li> </ul>

立地図

車で約5時間

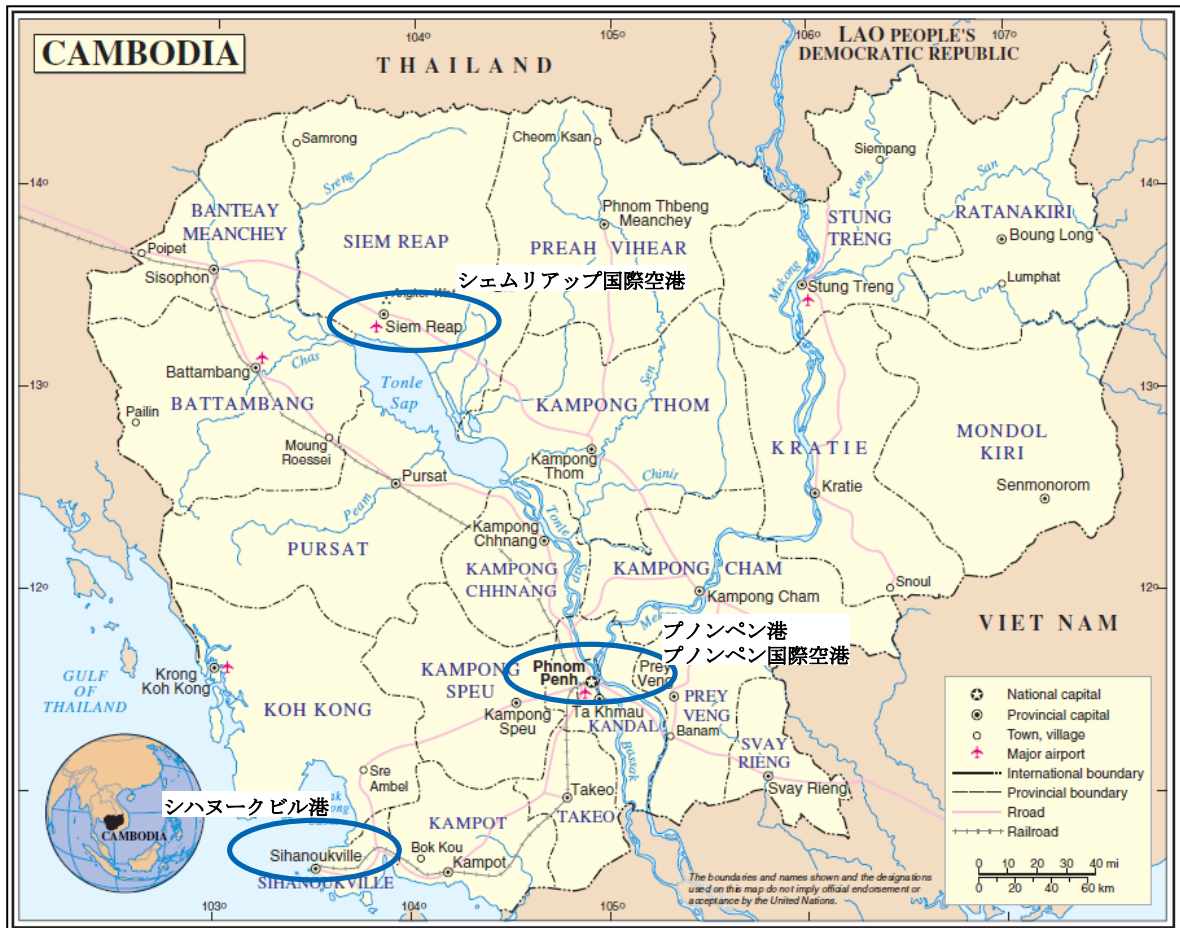
図 4-28 シハヌークビル港の概要<sup>61</sup>



出典：Phnom Penh Autonomous Port[56]、Sihanoukville Autonomous port[57]資料より作成

図 4-29 プノンペン港とシハヌークビル港の輸送取扱コンテナ数の推移

<sup>61</sup> JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」[64]、経済産業省「平成24年度東アジアにおける物流円滑化に関する調査報告書（2013年3月）」[87]、Informa Cargo Information「Containerisation International Yearbook」[88]より作成。



出典：JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」[58]より作成

図 4-30 カンボジアの主な空港と港湾

## 2) 主要空港の概要、今後の整備方針

カンボジアには3つの国際空港と8つの国内空港の合計11の空港施設があるが、実際に定期便が運航しているのは3つの国際空港のみである。コンポンチュナン空港以外の空港は国内空港国家事務局（State Secretariat of Civil Aviation : SSCA）が管理している。

また、3つの国際空港は Cambodia Airports 社がそれぞれの空港につき25年間のBOT（建設、運営及び譲渡）コンセッションを取得して運営している。Cambodia Airports 社は、フランスのVINCI 社（7割出資）とマレーシアとカンボジアの合弁企業である Muhibbah Masteron Cambodia 社（3割出資）によって設立された。

主要な国際空港としては、首都プノンペンにあるプノンペン空港と観光地のアンコールワットに近いシェムリアップ空港があり、両空港の空港利用者総数は近年増加傾向にあり、2012年で400万人を超えている。

旅客機の発着便数はプノンペン、シェムリアップの2空港合計で年間4万便前後にて推移していたが、2010年以降は増加傾向にある。貨物機は2012年の実績で約3万便と2006～7年のピーク時（約27,000便）の水準以上に回復している。

### ① プノンペン国際空港

プノンペン国際空港は、第二次世界大戦中は軍用空港として使用していたが、1956年に国際空港として開業した。プノンペン市中心部から約10kmの位置にある。国内線（シェムリアップ間）はアンコール航空により毎日4～5便が就航、国際線は17の航空会社が乗り入れており、12都市との間を定期便が行き来している。

空港利用者数はシェムリアップよりも少ない時期があるものの、近年はビジネス目的での利用者増加に伴い2空港の利用者数はほぼ同じ水準で推移している。また、貨物便は、そのほとんどがプノンペン空港を発着しており、2012年通年では約300便が発着している。なお、シェムリアップ空港では国内貨物便のみが発着している。



図 4-31 プノンペン国際空港の概要<sup>62</sup>

<sup>62</sup> JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」 [64]、カンボジア開発評議会 HP [97]、AZ World Airports Online HP [99]より作成。

## ② シェムリアップ国際空港

シェムリアップ国際空港は、1968年6月に開業した。国道6号線沿いにあり、シェムリアップ中心部から約8kmの場所に位置する。1995年に世界遺産に正式に登録されたアンコール遺跡群からも近く、観光目的での利用者が多い。16社の航空会社が国際線定期便を就航させており、9カ国17都市との間を結んでいる。

2012年の同空港利用者は約220万人で前年比21%増加した。観光省では2013年以降も利用者の増加を見込んでいる。また、処理能力の増加を図るため、現在空港がある位置から約60km離れた場所に新空港を建設する計画が進んでいる。

シェムリアップ国際空港	
空港概要	
空港管理	State Secretariat of Civil Aviation(SSCA)
空港運営	・ Cambodia Airports 社
敷地面積	197ha
年間処理能力	旅客：最大250万人 貨物：最大1.5万トン

立地図

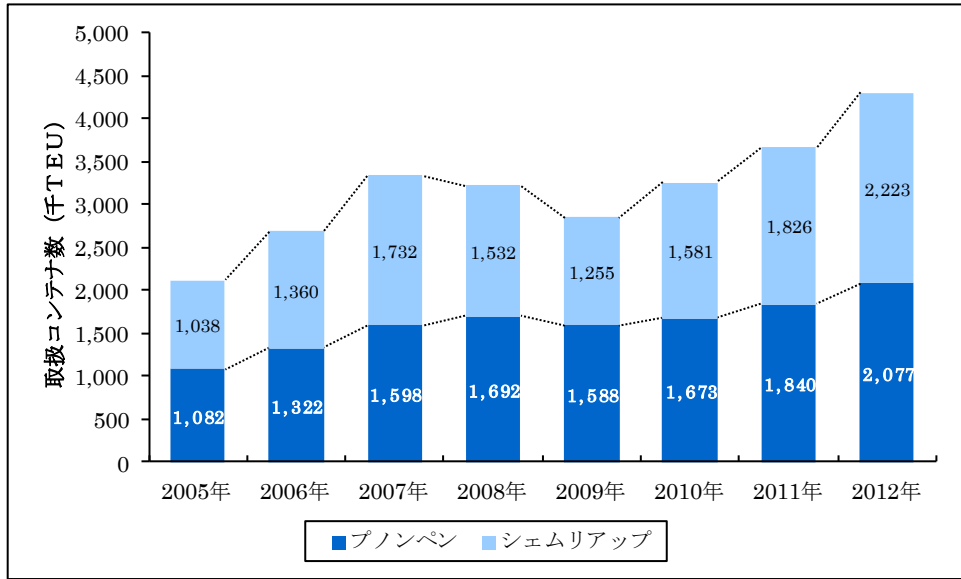
図 4-32 シェムリアップ国際空港の概要<sup>63</sup>

主な2つの空港のキャパシティに限界が見えてきたため、コンポンチュナン空港をリニューアルして第4の国際空港とすることが発表されている。同空港は軍用にも利用されていたため、広大な敷地を持つ。また、メコン川にも近く、首都プノンペンからも85kmしか離れていない。さらに、将来的にはプノンペン国際空港と同空港の間をハイウェイが開通する計画もあるため、今後の整備に期待がかかる。<sup>64</sup>

<sup>63</sup> JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」[64]、カンボジア開発評議会 HP [97]、Cambodia Airports HP [65]、Vinci Airports HP [100]より作成。

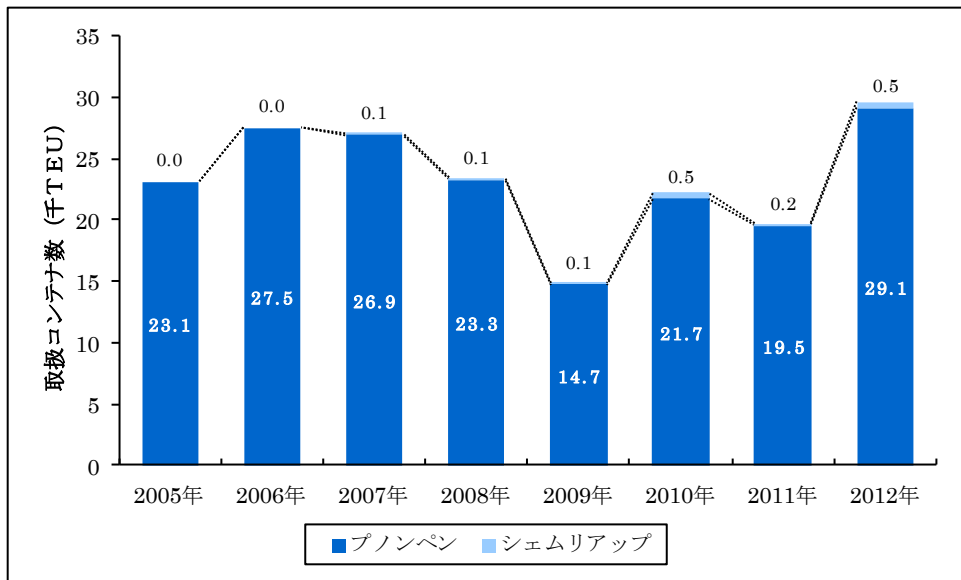
<sup>64</sup> JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」[64]





出典：Cambodia Airports[59]より作成

図 4-33 カンボジア 2 大国際空港の乗降客数の推移



出典：Cambodia Airports[59]より作成

図 4-34 カンボジア 2 大国際空港の貨物便数の推移

### 3) 鉄道ネットワークの概要、今後の整備方針

カンボジアの鉄道は、フランスの統治下にあった 1930 年代にプノンペン―ポイペト間で開通した。国内最大の米の産地であるバタンバンを通過していることが特徴である。プノンペン駅の開所式は 1932 年に行われており、1942 年にはタイの鉄道（東線）と直結していたが、1940 年代の終わりには政治面、安全面での問題から運転を停止している。

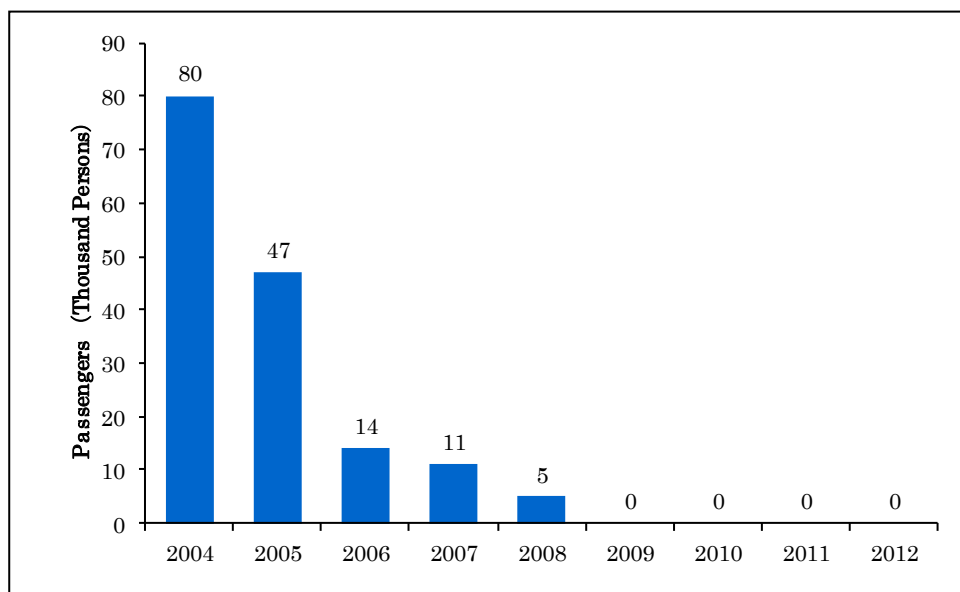
1960 年代に入ってオーストラリアに鉄道の運営権が移ると、プノンペン―シハヌークビル間の建設が行われたが、1970 年代から 1980 年代までは、国内情勢悪化の影響を受けて鉄道運営は制限せざるを得ない状況であった。2009 年にはそれまで行われていた運輸サービス、旅客サービスを一旦全面停止している。

プノンペンからプルサット、バタンバン、シソポン、ポイペトを 49 の駅で結ぶ北線は、トンレサップ湖の南側を通る全長約 340 km。その内 48 km は内戦で完全に喪失した。

プノンペンからタケオ、カンポットを通りシハヌークビルへ続く南線は、24 の駅があり全長は約 260 km である。2010 年 10 月より、カンポットからシハヌークビルに、セメント輸送のため、非常に少ない頻度ではあるが、不定期便が運行されている。

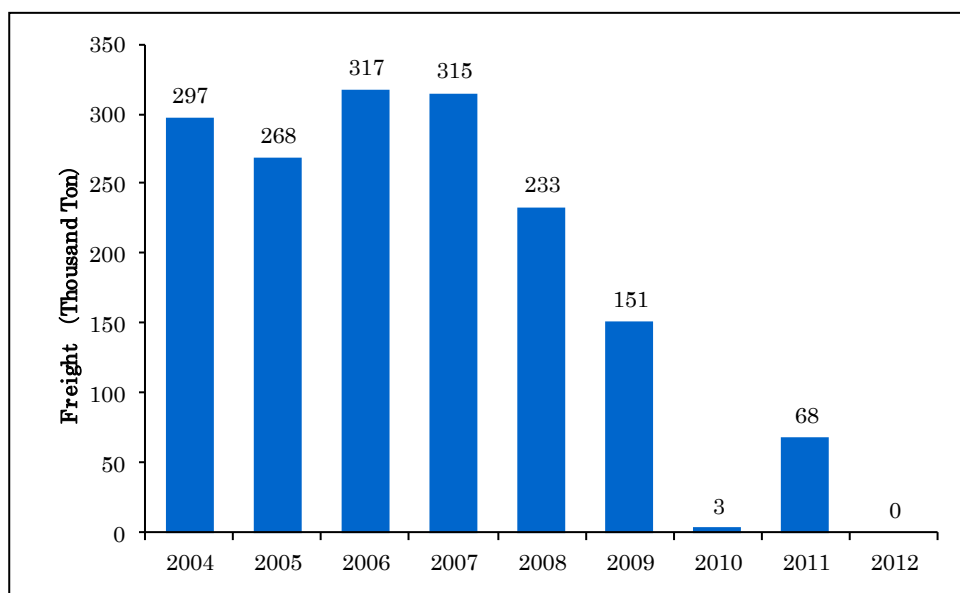
鉄道サービスの再開に向け、カンボジア政府はオーストラリアの Toll Group が 55% 出資、カンボジアのロイヤルグループが 45% 出資しているトール・ロイヤル社にリハビリ工事と新規施設の建設、運営をコンセッションとして承認している。リハビリ計画では、北線においては最高時速 50 キロで 20 トンの貨物の運搬を可能とし、南線では 15 トンの貨物運搬を実現することを目指している。このリハビリ工事全体に対してアジア開発銀行、オーストラリア政府、カンボジア政府等が資金面での支援を行っている。2006 年に首都プノンペンと沿岸のシハヌークビルを結ぶ全長約 260km の「トール・ロイヤル鉄道」の復旧工事を開始し、2012 年 12 月にプノンペン～シハヌークビルを結ぶ南線が竣工した。プノンペン～ポイペトを結ぶ北線は 2014 年～2015 年にかけて段階的に開通する見通しである。また、将来計画としては、プノンペンとベトナム国境を結ぶ路線等の計画があるが、ポイペト・タイ国境間にある鉄橋の修復工事計画が依然不透明な状態であり、今のところ実現するかどうかは不明確となっている。<sup>65</sup>

<sup>65</sup> JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」[64]、カンボジア開発評議会 HP [97]より作成。



出典：AJTP「Statistics（2013年12月）」[43]

図 4-35 カンボジアの鉄道利用者数



出典：AJTP「Statistics（2013年12月）」[43]

図 4-36 カンボジアの鉄道貨物量



出典：JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」[58]

図 4-37 カンボジアの鉄道網

表 4-18 カンボジアの北線と南線の概要

項目	北線 (NL)	南線 (SL)
長さ (km)	約 340 (消失している 48 km 含む)	約 260
場所	Phnom Penh・Pursat・Battambang・Mongkol Borey・Poipet	Phnom Penh・Takeo・Kampot・Sihanoukville
駅数	49 (運営されているのは 7)	24 (運営されているのは 5)
建設年度	1929-1942	1960-1969

出典：日本アセアンセンター「カンボジア投資ガイド（2010年3月）」[60]、JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」[58]

#### 4) 道路ネットワークの概要、今後の整備方針

カンボジアの道路は国道 5,263 km、州道 6,441km、地方道 33,005 km の全長 44,709 km からなる。このうち、国道は 1 桁国道（1 号線～8 号線）が 2,117 km、2 桁国道が 3,146 km である。

国道と州道は公共事業運輸省が、地方道は農村開発省が管轄している。舗装率は 1 桁国道 99.1%、2 桁国道 30.2%、州道 1.7%、地方道 1.2%で、地方部にまで道路舗装が行き届いていない。

国道 1 号線では、現在フェリーを利用して渡っているメコン川に橋梁（ネアックルン橋）を日本の支援により建設中であり、2015 年に完成する予定である。1 号線全体の舗装状態は概ね良好ではあるものの、プノンペン近郊約 10km の区間は未だ舗装されていない状況であるが、橋梁（ネアックルン橋）の建設と共に、日本の支援によって整備される見込みである。

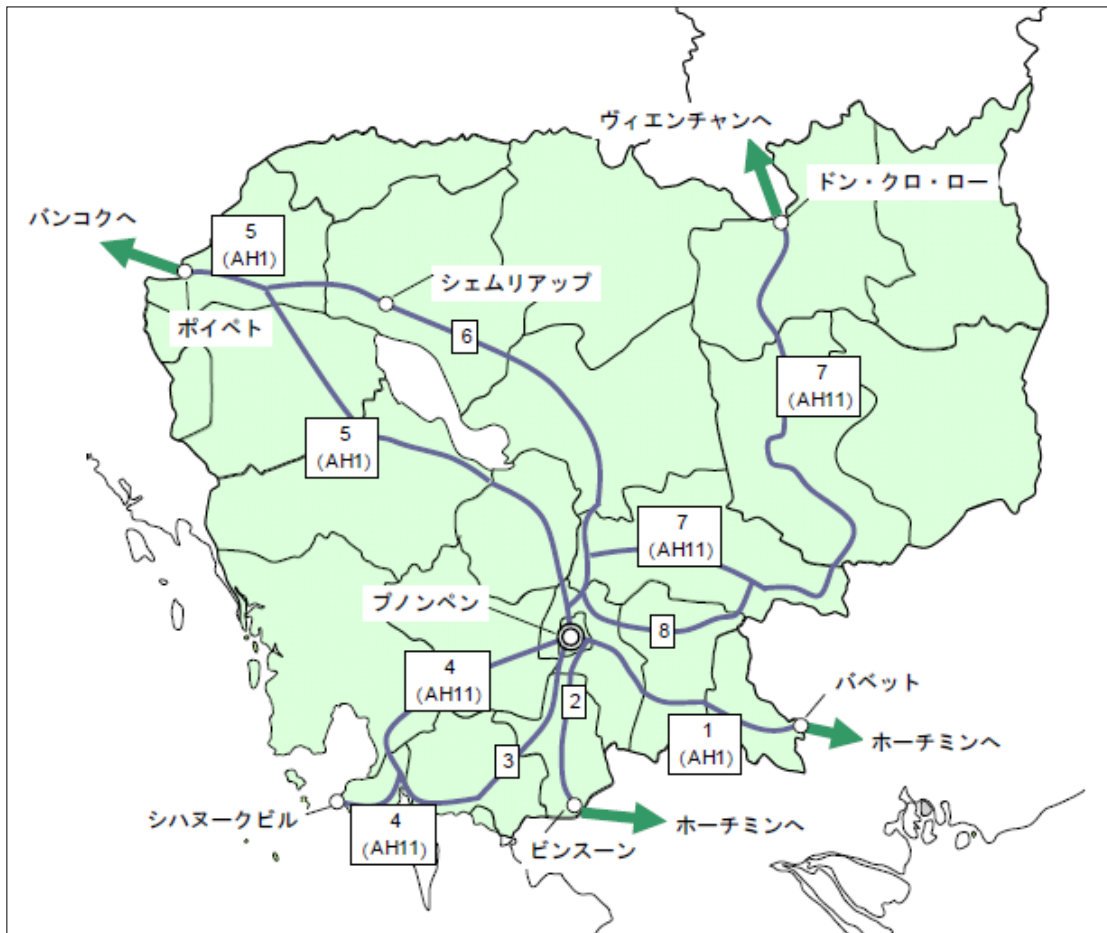
また、プノンペン市内の交通量が増加していることから、プノンペン市街地を迂回する外郭環状道路が注目されている。外郭環状道路は、中国によって建設中であるタクマウ橋を除いて整備されている。また、国道 8 号線を利用した場合、ホーチミンとシェムリアップさらにはバンコクとの間を行き来する際にプノンペンを通る必要がない。国道 8 号線の河川部分は橋梁の整備が完了しているため、利用量の増加が見込まれる。

国道 1 号線、5 号線はアジアハイウェイ、南部経済回廊の一部であり、ベトナムのホーチミンからプノンペンを経由してタイのバンコクまで続く、重要なルートである。特に国道 1 号線はホーチミンとの連結に加え、その先に位置するサイゴン港やカイメップ・チーバイ港への貨物輸送の際にも重要な路線である。ベトナムとの国境付近のバベット地区には 2 つの経済特別区があり、進出している日系企業の多くは、南部経済回廊を経由して、ベトナムの港から輸出を行う物流経路を利用している。

カンボジアには自動車専用道路がないため、産業道路と生活道路の区別がない。さらに、片側 2 車線以上のレーンが整備されている道路も限られており、街灯の整備が行き届いていない地域も多く、特に夜間の走行は危険が伴う。そのため、リードタイムが正確に読めないことや、輸送コスト等、陸路物流は貨物輸送手段としての課題が多い。<sup>66</sup>

---

<sup>66</sup> JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」[64]



出典：JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」[58]

図 4-38 カンボジアの1桁国道とアジアハイウェイ路線網

表 4-19 カンボジアの道路種別ごとの総延長

道路の種類	長さ（シェア）	所管省庁
国道（1桁）	2,117 km（5.3%）	MPWT
国道（2桁）	3,146 km（7.9%）	MPWT
州道	6,441 km（16.2%）	MPWT
地方道路	28,000 km（70.5%）	MRD
全長	39,704 km（100%）	

出典：日本アセアンセンター「カンボジア投資ガイド（2010年3月）」[60]

## 5) 工業団地、物流パークの整備動向

カンボジアでは、経済振興のために特別経済区域（SEZ）を設けている。現在、SEZは全国 22 か所で認可され、うち 7 か所が 13 年 2 月時点で稼働している。日系企業の多くは、経済の中心地である首都プノンペン郊外の Phnom Penh SEZ に集中している。また、ベトナムとの国境沿いにある Tai Seng Bavet SEZ へは、日系の縫製工場が進出しており、国をまたいだサプライチェーンの構築が想定される。

プノンペン経済特区はプノンペン市内より西に 18km（自動車約 45 分）、プノンペン国際空港より 8km、プノンペン港まで 15km と物流上の利便性が高く、国際港であるシハヌークビル港までの輸送は、国道 4 号線を使って 230km（自動車 4 時間）である。

日系ディベロッパーが資本参加するプノンペン経済特区は総面積 360ha であり、2013 年 2 月時点で 52 社が入居もしくは投資決定済みで、このうち 28 社が日系企業である。縫製、製靴業のみならず、ヤマハ、味の素、ミネベア等大手企業が進出、操業を開始している。プノンペン経済特区内には、浄水施設、下水処理施設、通信施設のほか、13 メガワット/時の発電能力をもつ自家発電設備も備えている。また、投資申請、輸出入申請、通関手続き、原産地証明書発行、労働許可申請等を工場内で処理できる（ワンストップサービス）等利便性も高い。<sup>67</sup>



出典：グローバルビジネスソリューションズアンドデベロップメント[61]

図 4-39 カンボジアの SEZ

<sup>67</sup> 住友商事「カンボジア工業団地事情（2013 年 2 月）」 [101]、みずほ総合研究所「加速する日本のカンボジア投資（2012 年 3 月）」 [102]より引用。

#### (5) カンボジアにおける事業運営上のボトルネック

文献調査及びヒアリング調査から、カンボジアにおける現在及び将来（2020年）に想定される日系物流事業者の事業運営上のボトルネックを整理した。

表 4-20 カンボジアの現在のボトルネック

項目	現在のボトルネック
物流インフラ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 主要幹線道路は舗装されている（舗装率 90%超）が、それ以外の道路は舗装が進んでいない（国全体の舗装率は 11%）。プノンペン市内の道路は舗装されているが、<u>路面状況が悪く、走行に影響がある。</u></li> <li>➤ <u>南部経済回廊の一部である国道 1 号線には、現在フェリーを利用して渡っているメコン川にネアックルン橋を日本の支援で建設中（2015 年完成予定）。</u></li> <li>➤ 鉄道網は、プノンペン～シハヌークビルを結ぶ南線のリハビリ工事が進行中であり、<u>貨物輸送は試験的に行われている段階</u>である。北線は内戦の影響により線路が一部消失。</li> <li>➤ 電力を輸入に頼っており<u>安定性が無く、価格も近隣国の 3～4 倍と高額</u>である。</li> <li>➤ プノンペン港は、河川港で水深が<u>-5m 程度</u>であり<u>大型船の寄港が出来ず、取り扱い能力が低い。</u></li> </ul>
法制度・手続き	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>法令上、外資 100%での会社設立が認められているが、実際には現地企業との合弁を強制されるケースもあり、現地政府の見解が一致していない。</u></li> <li>➤ 主要税関には電子通関システムが導入されているが、実際は<u>運用されずに書類ベースでの運用</u>となっている。</li> <li>➤ <u>税関の開庁時間がタイやベトナムと比較して短く（8:00～17:00、タイは 5:00～23:00 等）、また時間も守られていない。</u></li> <li>➤ 主要幹線道路に立地する税関と、それ以外の税関では、<u>通関の手続きが異なる等、時間を要することがある。</u></li> <li>➤ 原産地証明書の原本を国境の税関に提示する必要があり、また、本来不要であっても提示を求められる場合もあり、<u>書類が間に合わず通関できないこともある。</u></li> </ul>
リスク対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>2013 年のデモのように、政変リスクにより、空港や幹線道路の封鎖が発生する可能性がある</u></li> </ul>
人材の確保・育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>ビジネス経験のある人材が少なく、確保が困難。</u></li> <li>➤ <u>ビジネス経験があり、英語が話せる人材の雇用にあたっては、タイより高額の賃金水準となっており、コストが増加する（タイ 600 ドル/月、カンボジア 1,000 ドル/月）。</u></li> </ul>



表 4-21 カンボジアの 2020 年のボトルネック

項目	2020 年のボトルネック
物流インフラ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ タイ（時期未定）やベトナム（2014 年目標）との接続道路や、プノンペンとシハヌークビルを連結する道路の整備（時期未定）が計画されており、主要幹線道路の利便性は向上すると考えられるが、<u>地方道の整備等は現状予定されておらず、今後もボトルネックとなり得る。</u></li> <li>➤ 鉄道網は、タイ（2014 年目標）やベトナム（2020 年目標）と接続する<u>新規路線の整備が予定されており、国際鉄道輸送が期待される。</u></li> <li>➤ 電力網は、<u>水力・火力発電所の建設（2020 年）及びラオスからの送電線の整備（2016 年目標）が予定されており、改善が見込まれる。</u></li> <li>➤ <u>プノンペン港の拡張工事が予定されており、取り扱い能力が 12 万 TEU から 2018 年に 50 万 TEU に引き上げられる見込みである。</u></li> </ul>
法制度・手続き	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>シハヌークビルやプノンペンで利用中の電子通関システムが全国展開されることで（時期未定）、通関手続きの簡素化が期待される。</u></li> </ul>
リスク対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 政変リスクは今後も継続すると予想される。</li> </ul>

#### 4.4 ラオスの物流環境とボトルネック

##### (1) 物流量の状況

##### 1) 日系荷主事業者の進出状況

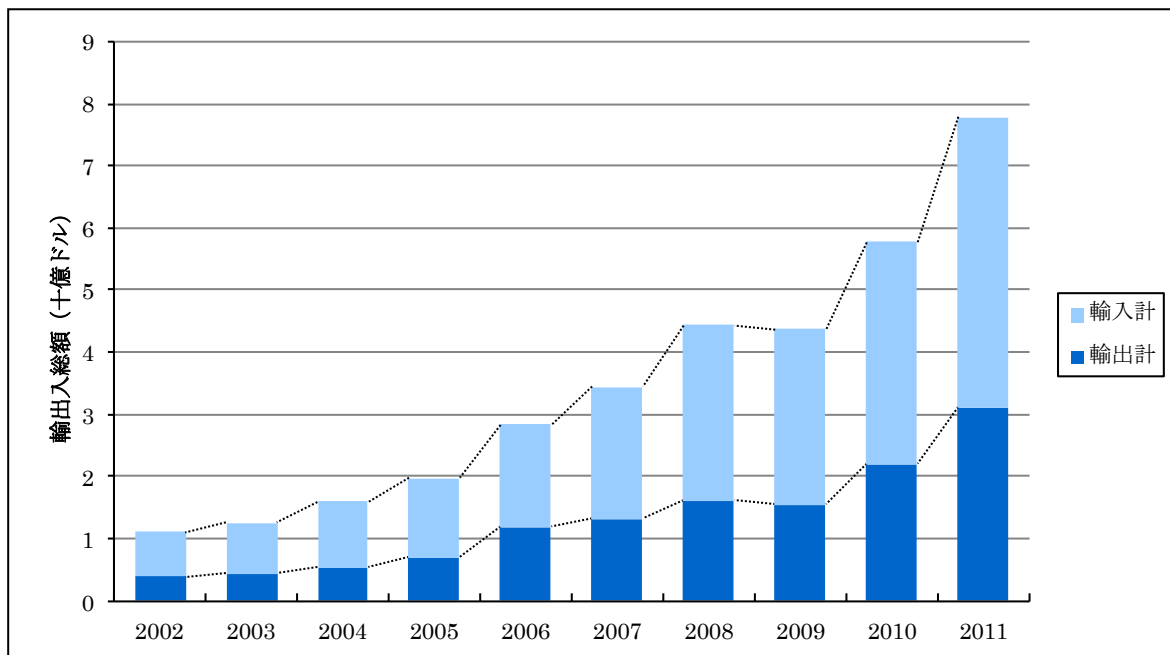


出典：JETRO 資料、重化学工業通信社「日本企業のアジア進出総覧」[34]を参考に作成

図 4-40 日系荷主事業者の進出状況(ラオス)

##### 2) ラオスの貿易額推移

ラオスの貿易は、規模はあまり大きくないものの、その輸出入額は近年急激に伸びている。2011 年は、ラオスの輸出額は約 31 億ドル、輸入額は 47 億ドルで、貿易収支は赤字が続いている。

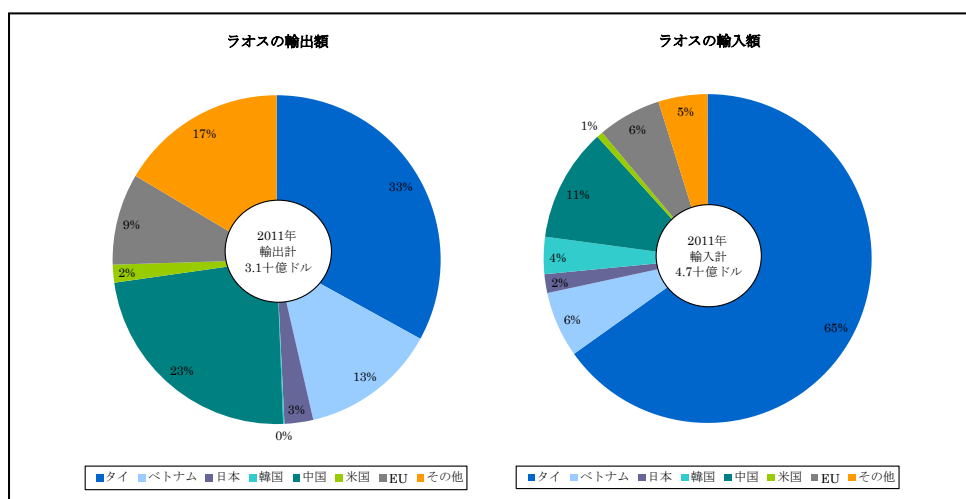


出典：IMF ”Direction of Trade Statistics”[11]

図 4-41 ラオスの貿易額の推移

### 3) ラオスの貿易相手国・地域

ラオスの最大の貿易相手国はタイであり、2011年の輸出の33%、輸入の65%を占める。逆側の隣国であるベトナムと合わせて、輸出の約1/2、輸入の約3/4を占めることになる。中国との貿易も多く、2011年の輸出の23%、輸入の11%を占める。

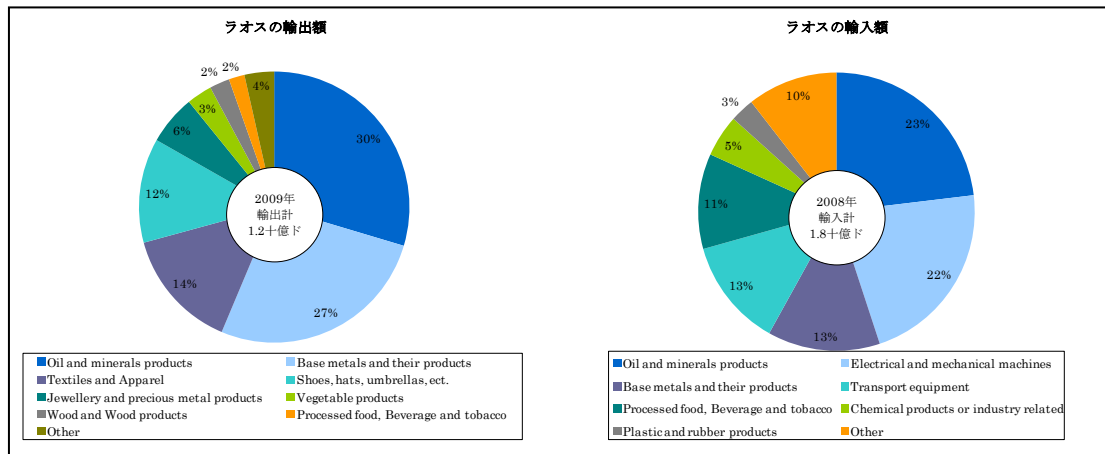


出典：IMF ”Direction of Trade Statistics”[11]

図 4-42 ラオスの貿易品目内訳(2011年)

### 4) ラオスの貿易品目

ラオスの主な輸出品目は原油やベースメタルであり、2009年の輸出額の30%を原油、28%をベースメタルが占めている。繊維や衣類、靴類の輸出額も多い。輸入も、原油やベースメタルの割合が大きく、電化製品や輸送機器、加工食品の割合も高い。



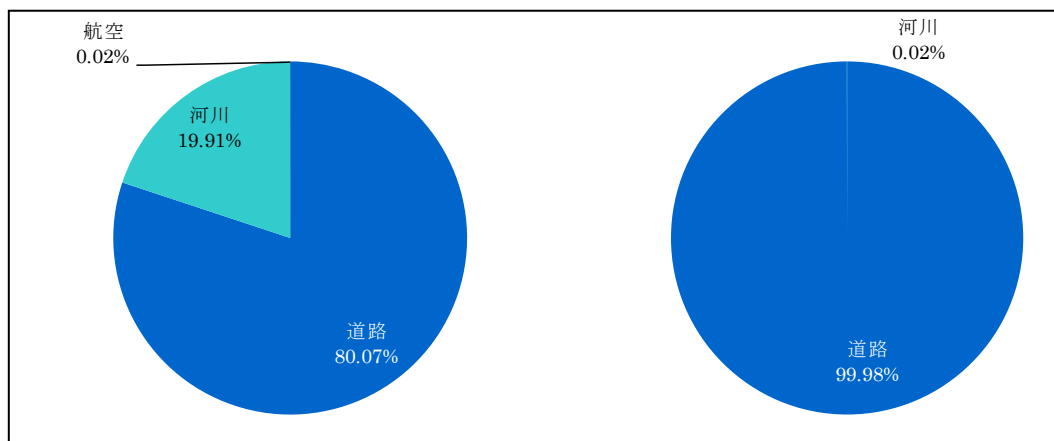
出典： Customs Department[62], Ministry of Finance[63]

図 4-43 ラオスの貿易品目内訳(輸出:2009年/輸入:2008年)

### 5) ラオスの輸送機関分担率

#### ① 国内輸送

ラオスは内陸国であるため、一部の河川輸送を除くと、貨物輸送の大半がトラックを用いた道路輸送となっており、トンキロベースでは、ほぼ 100%を占めている。



出典： AJTP[43]

図 4-44 ラオスの国内輸送における輸送機関分担率(2012年)  
(左：トンベース/右：トンキロベース)

#### ② 国際輸送

ラオスの国際輸送の機関分担率は、公表されていない。

## (2) 通関制度

ラオスの輸出入手続きは、電子通関システム ASYCUDA の導入されているターナレーンの税関とそれ以外で異なる。以下に、ラオスにおける輸出入の流れを、一般的なケースと ASYCUDA 導入済のケースに分けて図示する。

### 1) 輸出入手続きの流れ(ASYCUDA 未導入の場合)

1. 運送書類の提出	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送書類は、貨物の中身が記載された商業書類（航空貨物運送状や船荷証券）</li> <li>貨物が国境に到着してから24時間以内に提出</li> </ul>
2. 輸入申告書の提出	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送書類の申請日から15日以内</li> <li>Form ACDDで提出（税関事務所で取得可能）</li> </ul>
3. 税関の書類審査	<ul style="list-style-type: none"> <li>インボイスまたは契約書、原産地証明書、梱包明細書</li> <li>輸入許可証は、商工省輸出入局 (the Department of Import and Export, Ministry of Industry and Commerce) より取得可能（ラオス全国商工会議所(Lao National Chamber of Commerce and Industry)が発行責任）</li> </ul>
4. 輸入許可証の発行	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸入許可証は、商工省輸出入局によって発行される</li> <li>一部品目については、管轄当局の発行する輸入許可証を提出する必要がある</li> </ul>
5. 関税の支払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>関税の支払方法は、現金のみである</li> <li>ただしThanalengでは、銀行支店と現金払いを選択できる</li> </ul>
6. 税関の実物検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>非承認の場合、申告書の修正を行う</li> <li>ただし深刻な不正があった場合、強制的な措置を取られる</li> </ul>
7. 税関の貨物受取許可	
8. 貨物受取	<ul style="list-style-type: none"> <li>通関手続き終了</li> </ul>

出典:Lao PDR Trade Portal[64]

図 4-45 ラオスの輸入手続(ASYCUDA 未導入の場合)

1. 運送書類の提出	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送書類は、貨物の中身が記載された商業書類（航空貨物運送状や船荷証券）</li> <li>貨物が国境に到着してから24時間以内に提出</li> </ul>
2. 輸出申告書の提出	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送書類の申請日から15日以内</li> <li>Form ACDDで、提出（税関事務所で取得可能）</li> </ul>
3. 税関の書類審査	<ul style="list-style-type: none"> <li>インボイスまたは契約書、原産地証明書、梱包明細書</li> <li>特惠関税を結ぶ全ての国への輸出に対する原産地証明書は、商工省輸出入局の原産地小部門(Certificate of Origin Division of the Department of Import and Export, Ministry of Industry and Commerce)より取得可能（ラオス全国商工会議所(Lao National Chamber of Commerce and Industry)が発行責任）</li> </ul>
4. 輸出許可証の発行	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸出許可証は、商工省輸出入局によって発行される</li> </ul>
5. 関税の支払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>ほとんどの品目に対して、輸出関税は発生しない</li> <li>該当品目：<a href="http://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchMeasures/view&amp;id=109">http://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchMeasures/view&amp;id=109</a></li> </ul>
6. 税関の実物検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>非承認の場合、申告書の修正を行う</li> <li>ただし深刻な不正があった場合、強制的な措置を取られる。</li> </ul>
7. 税関の貨物出荷許可	
8. 貨物出荷	<ul style="list-style-type: none"> <li>通関手続き終了</li> </ul>

出典：Lao PDR Trade Portal[64]

図 4-46 ラオスの輸出手続(ASYCUDA 未導入の場合)

## 2) 輸出入手続きの流れ(ASYCUDA 導入済の場合)

1. 運送書類の提出	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送書類は、貨物の中身が記載された商業書類（航空貨物運送状や船荷証券）</li> <li>貨物が国境に到着してから24時間以内に提出</li> </ul>			
2. 輸入申告書の提出	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送書類の申請日から15日以内</li> <li>税関事務所でASYCUDAシステムに入力（FormACDDでの提出不可）、印刷、サイン、提出</li> </ul>			
3. 税関の書類審査	<ul style="list-style-type: none"> <li>インボイスまたは契約書、原産地証明書、梱包明細書</li> <li>輸入許可証は商工省輸出入局（the Department of Import and Export, Ministry of Industry and Commerce）より取得可能（ラオス全国商工会議所(Lao National Chamber of Commerce and Industryが発行責任）</li> <li>輸入許可証は、商工省輸出入局によって発行される</li> <li>一部品目については、管轄当局の発行する輸入許可証を提出する必要がある</li> </ul>			
4. 輸入許可証の発行				
5. レーンの指示	Red Lane	Yellow Lane	Blue Lane	Green Lane
		詳細の書類審査を実施し、 通れば実物検査は免除	実物検査は免除だが、後 の段階では税関手続きの 対象となる	実物検査は免除。一度許 可を得れば、国内を自由 に流通可能
6. 税関の実物検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>非承認の場合、申告書の修正を行う</li> <li>深刻な不正があった場合、強制的な措置</li> </ul>			
7. 関税の支払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>関税の支払方法は、現金のみである</li> <li>ただしThanalengでは、銀行支店と現金払いを選択できる</li> </ul>			
8. 税関の貨物受取許可				
9. 貨物受取	<ul style="list-style-type: none"> <li>通関手続き終了</li> </ul>			

出典：Lao PDR Trade Portal[64]

図 4-47 ラオスの輸入手続(ASYCUDA 導入済の場合)

1. 運送書類の提出	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送書類は、貨物の中身が記載された商業書類（航空貨物運送状や船荷証券）</li> <li>貨物が国境に到着してから24時間以内に提出</li> </ul>			
2. 輸出申告書の提出	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送書類の申請日から15日以内</li> <li>税関事務所でASYCUDAシステムに入力（FormACDDでの提出不可）、印刷、サイン、提出</li> </ul>			
3. 税関の書類審査	<ul style="list-style-type: none"> <li>インボイスまたは契約書、原産地証明書、梱包明細書</li> <li>特惠関税を結ぶ全ての国への輸出に対する原産地証明書は、商工省輸出入局の原産地小部門(Certificate of Origin Division of the Department of Import and Export, Ministry of Industry and Commerce)より取得可能（ラオス全国商工会議所(Lao National Chamber of Commerce and Industryが発行責任）</li> <li>輸出許可証は、商工省輸出入局によって発行される</li> </ul>			
4. 輸出許可証の発行				
5. レーンの指示	Red Lane	Yellow Lane	Blue Lane	Green Lane
		詳細の書類審査を実施し、 通れば実物検査は免除	実物検査は免除だが、実 施される場合もある	実物検査は免除。一度許 可を得れば、今後も出荷 可能
6. 税関の実物検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>非承認の場合、申告書の修正を行う</li> <li>深刻な不正があった場合、強制的な措置</li> </ul>			
7. 関税の支払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>関税の支払方法は、現金のみである</li> <li>ただしThanalengでは、銀行支店と現金払いを選択できる</li> </ul>			
8. 税関の貨物出荷許可				
9. 貨物出荷	<ul style="list-style-type: none"> <li>通関手続き終了</li> </ul>			

出典：Lao PDR Trade Portal[64]

図 4-48 ラオスの輸出手続(ASYCUDA 導入済の場合)

### 事前教示制度<sup>68</sup>

ラオスには、事前教示制度は無い。システム化はされていないが、財務省輸出入国や各税関にサンプルを持参し、HSコードと関税率を問い合わせることは可能である。

### (3) 外資参入に対する制度

ラオスでは、物流業においては、現時点で外資規制に関して法令で明確に規定されていないが、商工省の内規にて外資出資比率 49%以下に制限されている。<sup>69</sup>

表 4-22 ラオスの物流業に関する外資規制の状況

	利用運送		倉庫	海運	航空	道路運送	
	国際	国内				国際	国内
外資出資 比率の上限	49%	49%	49%	49%	49%	49%	49%

<sup>68</sup> JETRO「アセアン各国の関税事前教示制度」 [103]

<sup>69</sup> JETRO「アジアにおける卸売・小売・物流業に対する外資規制比較（2014年2月）」 [104]

#### (4) 物流インフラの整備動向

##### 1) 主要港湾の概要、今後の整備方針

中国、ミャンマー、タイ、カンボジア、ベトナムに囲まれた内陸国であるラオスには海港は存在しないため、港湾は全てメコン川沿いのものである。メコン川には、18の港湾があるが、大半が小規模なものである。

##### 2) 主要空港の概要、今後の整備方針

ラオスの航空セクターは、公共事業運輸省（MPWT）が管轄し、省内の民間航空局（DCA）が中心となって航空行政を実施している。更に、DCA とほぼ並列の組織としてラオス空港公団（LAA）があり、4つの国際空港と7つの国内空港を管理運営している。これらの空港の中でもビエンチャン国際空港の航空旅客数はラオス全体の70%以上を占めており、ラオスの玄関口として、また、観光分野を始めとする経済活動上の拠点として重要な役割を担っている。

首都ビエンチャンに位置するワットアイ国際空港は、現在週168便の定期国際便及び週116便の定期国内便が運行し、ラオスの玄関口として、また観光分野を始めとする経済活動の拠点として、重要な役割を担っている。同空港においては、2000年から2009年までの航空旅客数が年平均9%の割合で増加している。2010年には国際線約60万人、国内線約35万人の旅客を扱っており、2023年には国際線190万人、国内線70万人にまで拡大すると見られている。

現在のワットアイ国際空港国際線ターミナルは我が国無償資金協力「ビエンチャン国際空港改修計画」（1995年-1998年）にて、2005年時の需要として約25万人を想定して建設されたが、現状はこれを大幅に上回り、上述のとおり約2.4倍にまで拡大していることから、ピーク時には搭乗客の列がチェックインカウンター前のスペースに収まらない等の問題が生じている。国内線ターミナルに関しては、上記無償資金協力が供与される以前に国際線として使われていたもので、建設後約50年が経過して老朽化が著しい。

同空港においては、無償資金協力「ビエンチャン国際空港拡張計画」（2011-）で駐機エプロンの拡張及び保安機材の整備を実施中である。同計画により、将来の旅客需要に伴う大型機の離発着には対応が可能となる一方、旅客取扱施設等の整備は大きな課題である。今後の更なる需要増加への対応と利便性・安全性確保のためには、同空港における施設の拡充を実施する必要がある。

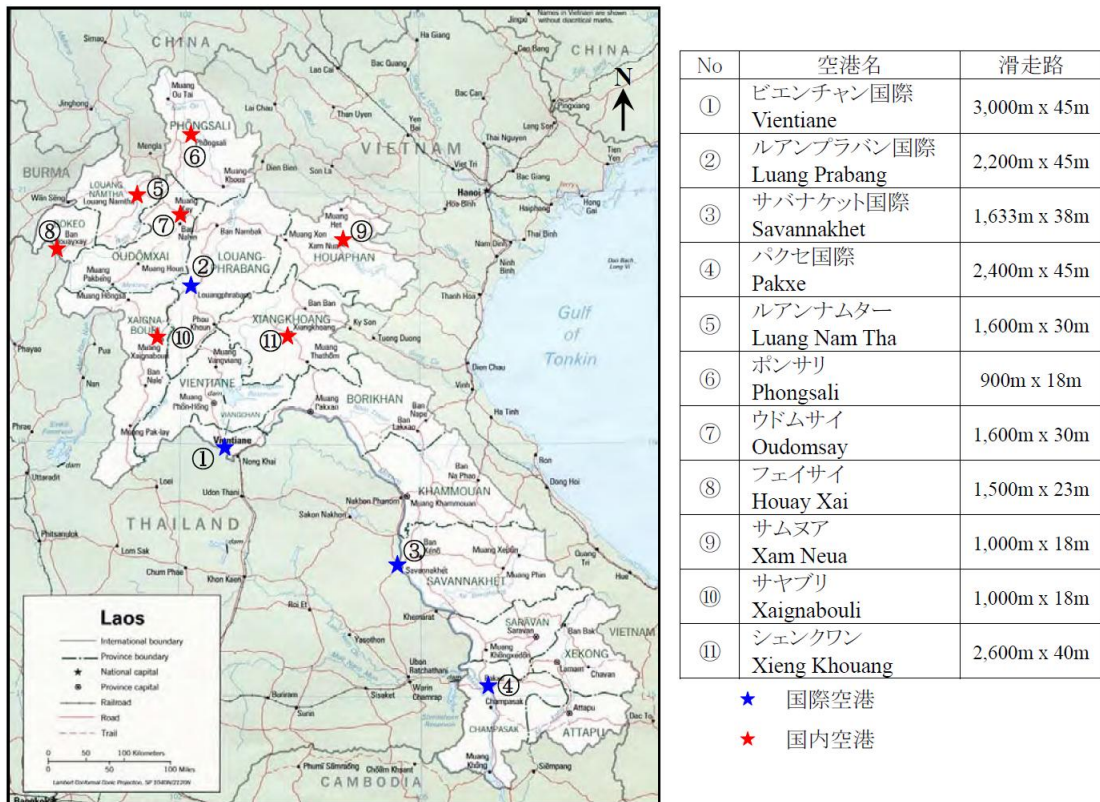
ラオスの第七次国家社会経済開発計画（NSEDP）2011-2015では、公共事業・運輸セクターの方針として、人、モノの流れの円滑化のため、コネクティビティの強化が掲げられている。航空セクターについては、年間8-10%の航空交通量の増加、年間4.5-6.5%の航空便数の増加を指標に、ワットアイ国際空港のターミナルを拡張する計画がある。<sup>70</sup>

<sup>70</sup> 外務省「ワットアイ国際空港ターミナル拡張事業 案件概要書（2012年9月）」[105]、JICA「ラオス国 ビエンチャン国際空港拡張計画準備調査報告書（2011年7月）」[106]より引用。





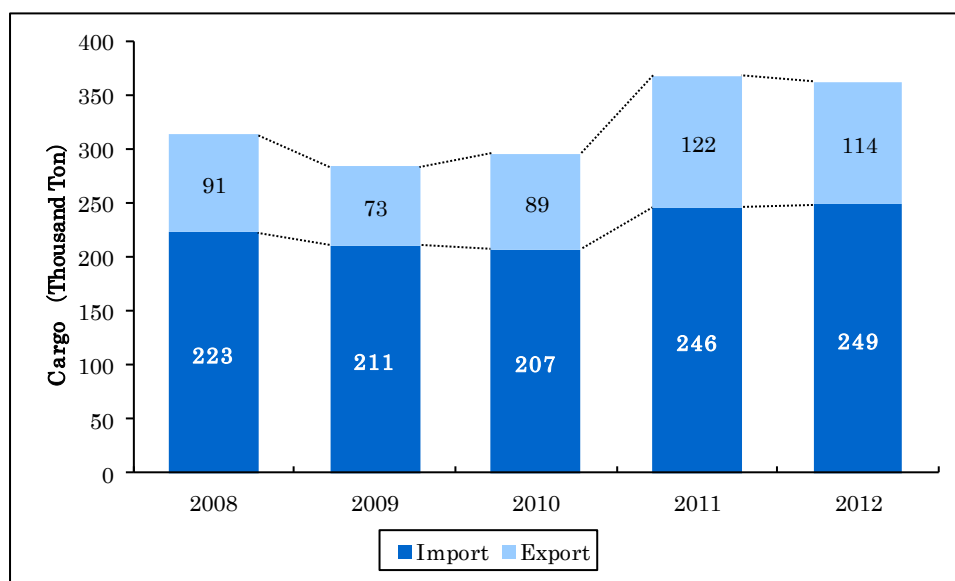
図 4-49 ワットイ国際空港の概要<sup>71</sup>



出典：JICA「ラオス国 ビエンチャン国際空港拡張計画準備調査報告書（2011年7月）」

図 4-50 ラオスの主な空港

<sup>71</sup> 外務省「ワットイ国際空港ターミナル拡張事業 案件概要書（2012年9月）」 [105]、JICA「ラオス国 ビエンチャン国際空港拡張計画準備調査報告書（2011年7月）」 [106]より作成。



出典：AJTP[43]

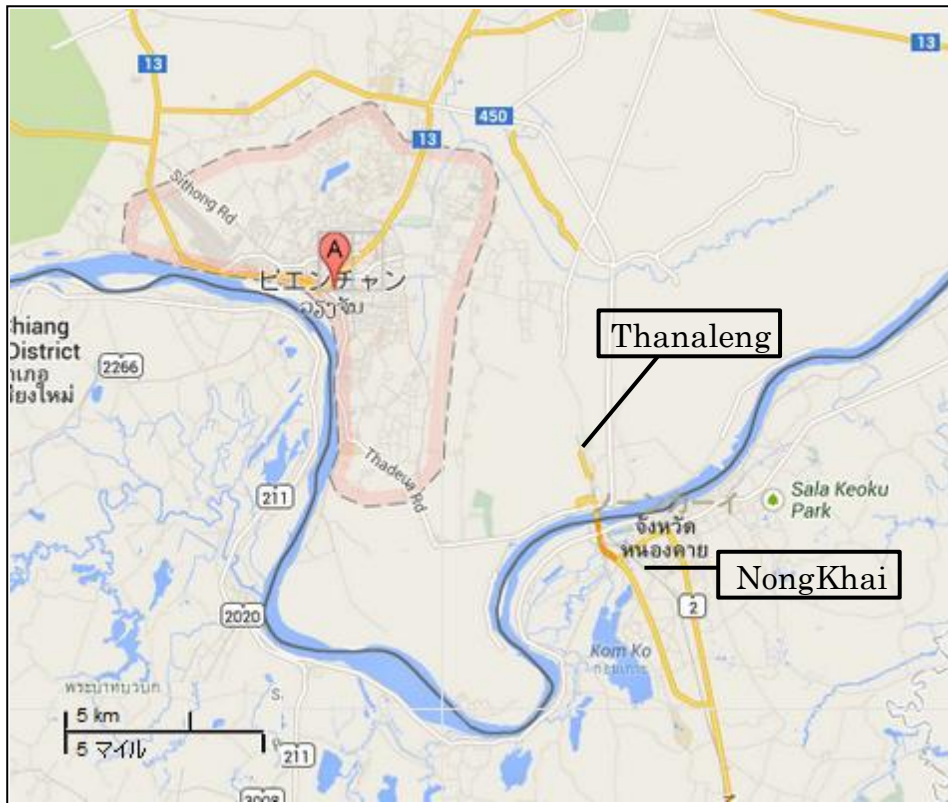
図 4-51 ラオスの航空貨物量

### 3) 鉄道ネットワークの概要、今後の整備方針

ラオスの鉄道は、1994年に完成した鉄道道路併用橋であるタイ＝ラオス友好橋でメコン川を渡るタイのノンカイ駅とラオスのターナレーン駅間を結ぶ約 3.5km の路線が唯一の路線である。ラオスの鉄道利用者は年間 10 万人程度であり、ラオス国内はほとんど鉄道が整備されていない状況といえる。2014年には現鉄道がターナレーンから首都ビエンチャンまで約 8km 延伸される計画である。

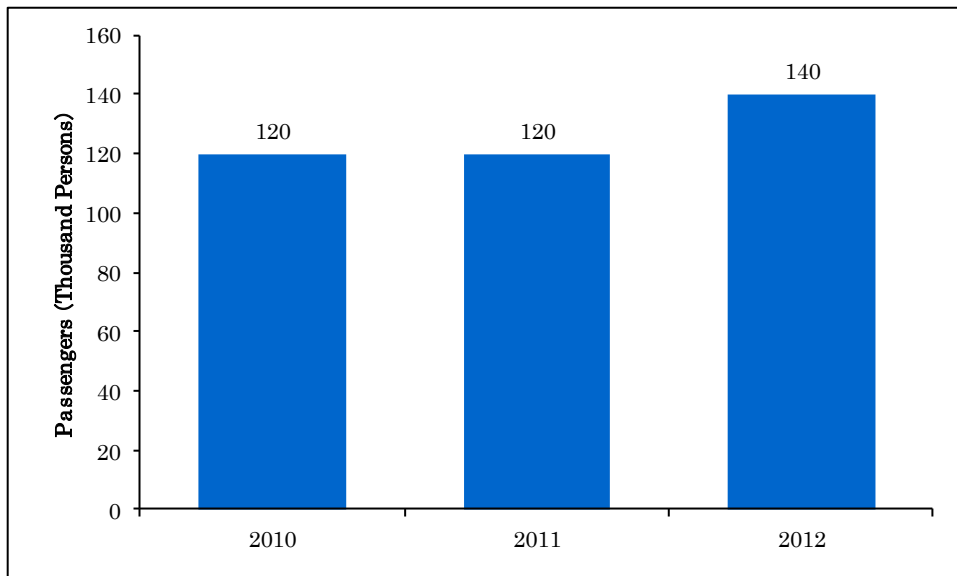
2017年にはタイのサワンナケートからベトナム国境のラオバオ間を結ぶ 220km の鉄道が建設される計画や、具体的な竣工時期は未定であるがラオスの首都ビエンチャンと中国・雲南省のシーサンパンナ間の約 420km を結ぶ大型プロジェクトが計画されている。<sup>72</sup>

<sup>72</sup> Bangkok Post 「Thai-Laos rail link to be extended (2012年7月23日)」 [107]、MIDA e-news 「Malaysia's Giant Consolidated to undertake US\$5bil Laos rail project (2012年11月9日)」、サンケイビズ (2013年5月31日)より作成。



出典：Google Map

図 4-52 ノーンカーイ駅(タイ)とターナレーン駅(ラオス)の位置



出典：AJTP「Statistics (2013年12月)」

図 4-53 ラオスの鉄道利用者数

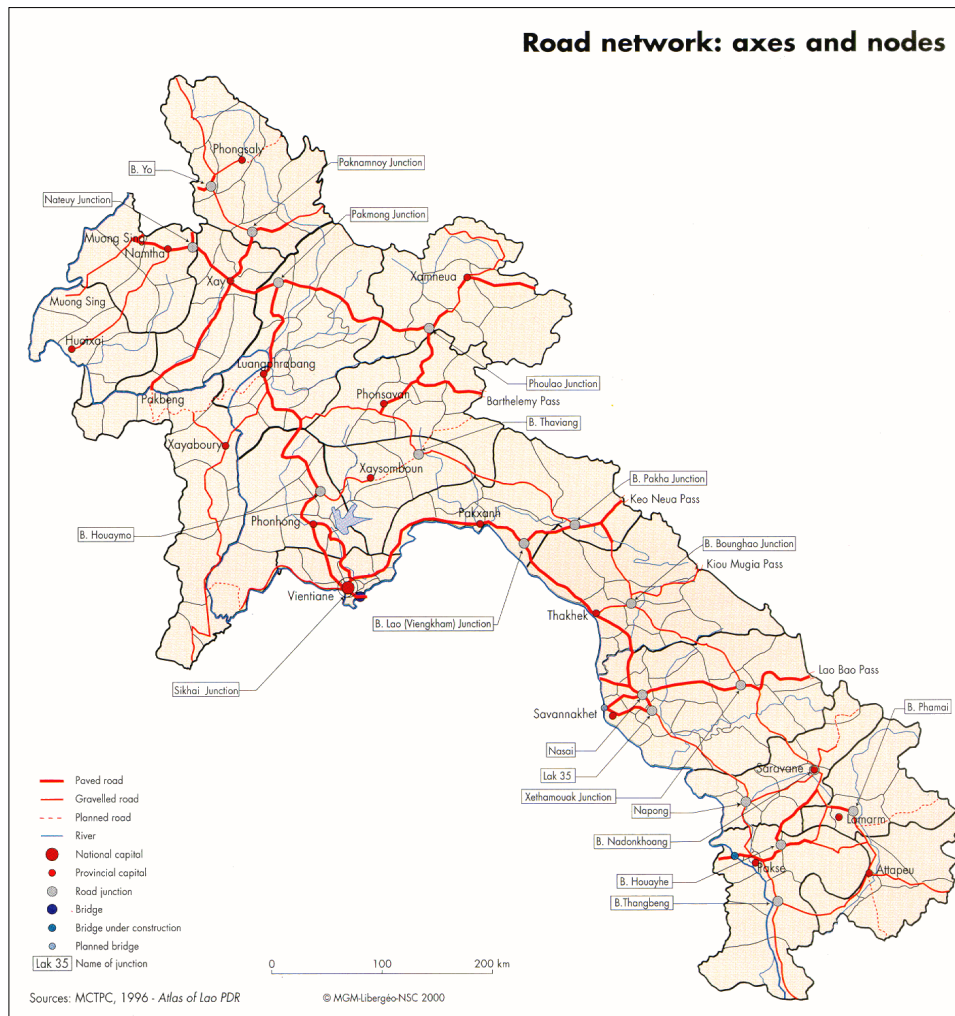
#### 4) 道路ネットワークの概要、今後の整備方針

ラオスの運輸交通において道路交通の果たす役割は大きく、貨物輸送の約 80%、旅客輸送の約 85%を担っている。ラオス政府は道路網整備に力を注いでいるが、舗装道路は約 7,300km と全体の 17%にとどまっている。タイとの国境であるメコン川に臨むサワンナケートからベトナム国境のデンサワンに至る約 240km の幹線道路である国道 9 号線は、インドシナ半島を横断する東西経済回廊の一部として南シナ海へのアクセスを確保するための重要な路線として位置付けられている。国道 9 号線は、内陸国であるラオスにとっては、周辺国との経済・社会的関係強化という観点からも、また、ASEAN 統合に向けた域内の経済格差是正という観点からも極めて重要な意味を持ち、1999 年～2004 年にかけて我が国の無償資金協力(第一工区、第二工区)と、ADB のローン(第三工区)によって改修が実施された。しかし、セポン鉱山開発による大型トレーラーの通行量の増加や、軸重規制の緩和(9.1 トンから 11 トンへ変更)を行ったことによる大型車輛の通行量の増加等状況の変化により、大規模かつ広範囲にわたる道路の損傷が生じており、円滑な通行に支障を来している。そのため、国道 9 号線の道路整備に 32 億 7300 万円の無償資金協力に関する交換公文を我が国と 2011 年 8 月に締結し、損傷区間の舗装構造や道路構造の改修を行っている。

また、中国雲南省の省都、昆明からラオスまたはミャンマーを経由し、タイのチェンライと首都バンコクまでを結ぶ南北経済回廊は、メコン川をまたがるタイとラオスを結ぶ第 4 タイ・ラオス友好橋が 2013 年 12 月に開通した。これは、タイと中国政府が半分ずつ資金を出して設置された。なお、ラオス国内の道路に関しては、タイ・中国・ADB が資金を拠出して整備している。<sup>73</sup>

---

<sup>73</sup> JICA「国道 9 号線(東西経済回廊)改善計画準備調査報告書(2011 年 7 月)」 [108]



出典：Lao Maps[65]

図 4-54 ラオスの幹線道路網

ラオス国内の道路総延長は約 4 万 km であるが、そのうち舗装されている道路は 17%に留まっており、大部分が未舗装である。内陸国であるラオスにとって道路は重要な物流インフラであるが、整備の遅れが輸送面の課題である。

表 4-23 ラオスの道路種類別延長(2012 年)

種類		延長 (km)	割合
舗装道路	コンクリート道路	141	0%
	アスファルト・コンクリート道路	725	2%
	タール舗装道路	6,496	15%
未舗装道路	砂利道	15,324	35%
	土道	20,919	48%
舗装道路計		7,362	17%
未舗装道路計		36,243	83%
合計		43,605	100%

出典：Lao PDR Statistical Yearbook 2012[66]

## 5) 工業団地、物流パークの整備動向

ラオスでは、最初にサワン・セノ経済特区が工業用地として整備された。2003年に政府によって経済特区に指定されたサワン・セノは、東西経済回廊のちょうど中間点に位置し、中国雲南省とカンボジアを結ぶラオス国道13号線とも交差している。第2メコン国際架橋の完成によって、タイのクロントイ港及びドンムアン空港までおよそ600km、ホーチミン空港までの距離はおよそ460km、またダナン港までの距離は約500kmの陸路で結ばれている。

そのため、物流の中継基地としてトランジット貨物を取り扱う事業者が多く進出している。一方でラオス政府としては、物流機能だけでなく輸出型の製造業誘致も計画している。特にラオスではタイ語が通じる人材が多いことから、タイからの工場移転を訴えている。

サワン・セノ経済特区は、輸出加工区・自由貿易区と特惠サービス・物流センターの機能をもった複数の地区によって構成されている。具体的には、最長10年間の免税措置、低い所得税、材料輸入の関税免除といった各種税制優遇に加え、土地リース期間が最長75年（通常は50年）、リース料ディスカウントといった各種インセンティブが設計されている。

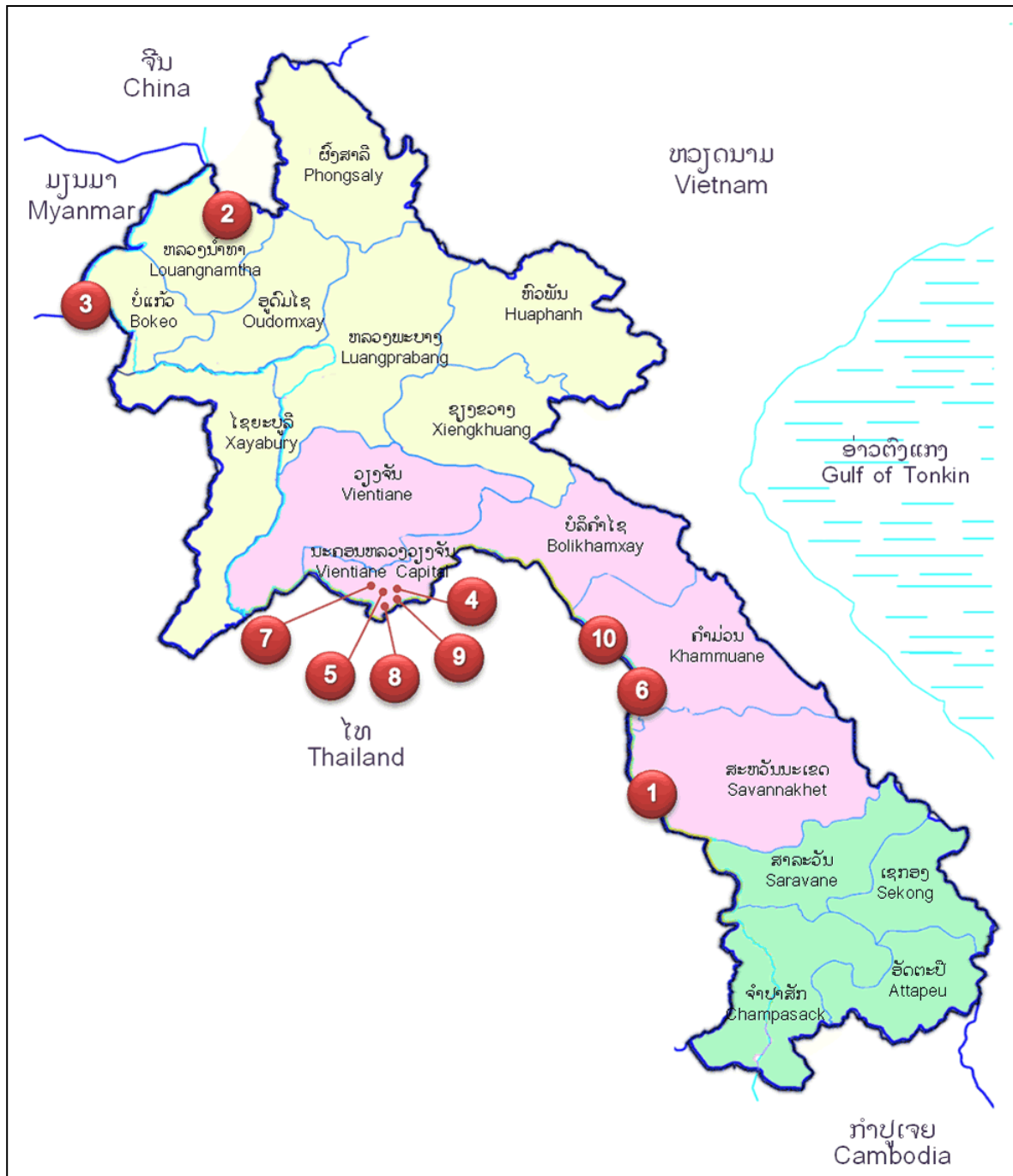
第2メコン国際架橋に隣接するサイトA（305ha）には、トレードセンター、ホテル、工場、国境管理施設、住居の機能を集中させ、国道13号線と9号線の交差するサイトB（20ha）には工場、倉庫、カーゴターミナル、税関を誘致する計画で、サイトAは2011年、サイトBは2009年の完成。他にもサイトC、Dが今後開発予定となっている。

サワン・セノ経済特区を擁するサワナケートは首都ビエンチャンに次ぐ第二の都市で、周辺には豊富な森林資源と鉱物資源も存在し、その地域が東西回廊によって周辺国と結ばれることによって、国際物流拠点としての役割だけでなく、輸入関税を免除された部品を利用したタイの日系企業等の労働集約的部品産業の誘致や、各種農産物や鉱物資源の輸出等幅広い可能性が期待されている。

また、ビエンチャンにも2015年を目標に物流パークを建設する計画がある。ラオス国の国際物流ルートの中でもタイのノンカイからビエンチャンの友好橋を通るルートは最も物流量が多く、ラオスの物流効率化、高度化のために重要なルートと位置づけられている。このルートのラオス側ターナレーン地区にインランドコンテナデポ（ICD）があり、トラック貨物の通関、積み替えをおこなっているものの、施設が老朽化や容量の限界、鉄道貨物に対応できないこと等から、鉄道の開通を契機として道路輸送と鉄道輸送に対応した新たな物流拠点の整備を実施する計画である。<sup>74</sup>

<sup>74</sup> 日本アセアンセンター「ラオスの投資ガイド」[109]、JETRO「ラオス・サバナケット、ビエンチャン物流拠点整備計画調査（2007年3月）」[75]、JICA「ラオス国 全国物流網計画調査（2010年9月）」[110]、The Embassy of Lao PDR to the USA「Logistics park on the drawing board for Vientiane」[111]より作成。

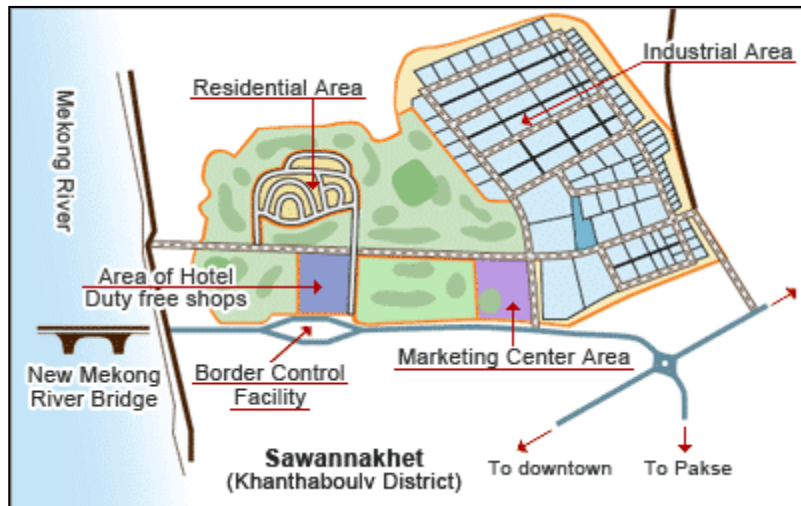




出典 : Ministry of Planning and Investment Investment Promotion Department[67]

图 4-55 ラオスの経済特区<sup>75</sup>

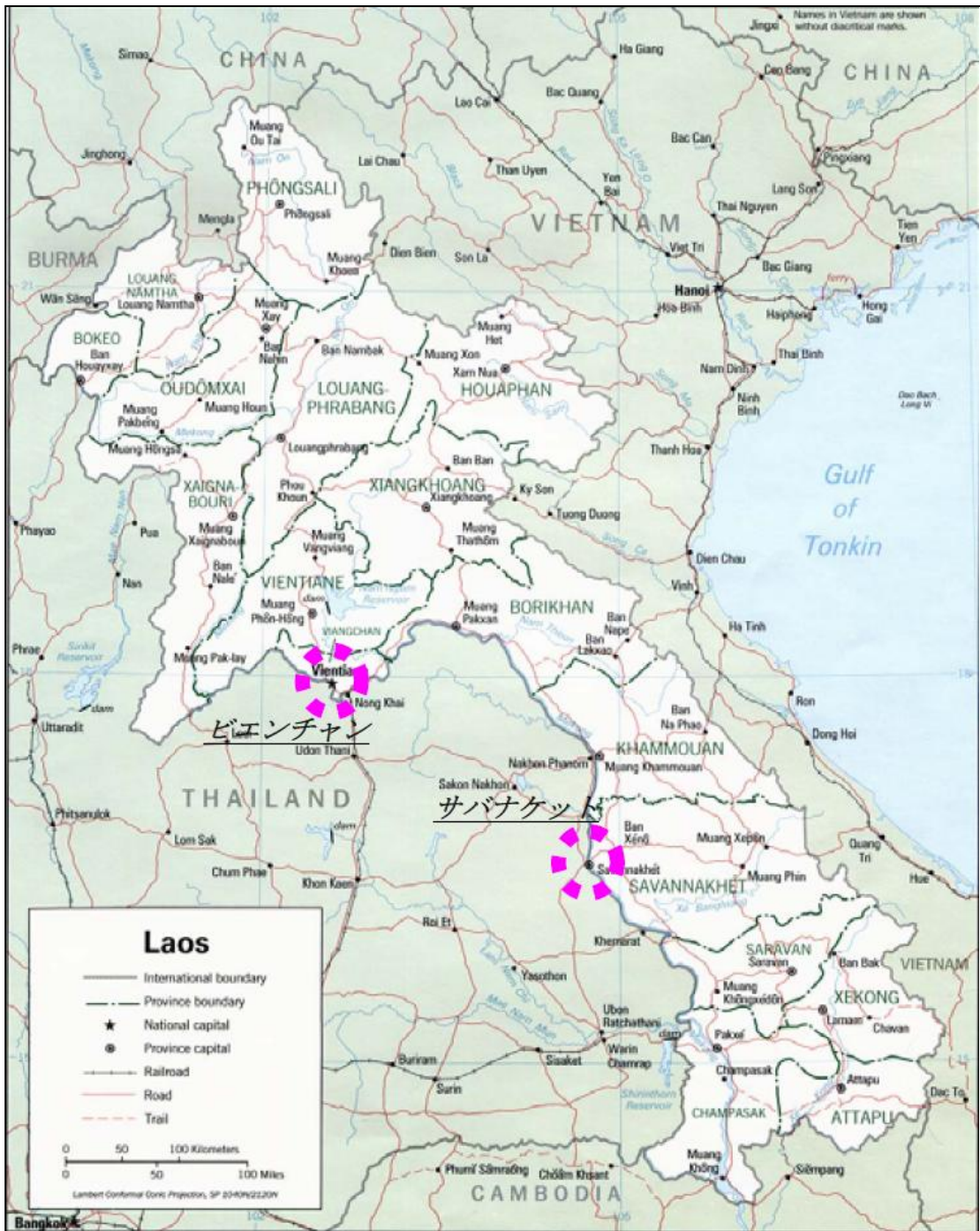
<sup>75</sup> 1. Savan-Seno SEZ 2003、2. Boten Beautiful Land SEZ 2003、3. Golden Triangle SEZ2007、4. Vientiane Industrial and Trade Area 2011、5. Saysetha Development Zone 2010、6. Phoukhyo SEZ 2010、7. Thatluang Lake SEZ 2011、8. Longthanh-Vientiane SEZ 2012、9. Dongposy SEZ 2012、10. Thakhek SEZ 2012。



出典 : Laos Japan Research and Consulting Co., Ltd.[68]

図 4-56 サワン・セノ特別区の地図





出典：JETRO「ラオス・サバナケット、ビエンチャン物流拠点整備計画調査（2007年3月）」[69]

図 4-57 主な物流パーク事業実施地点

### (5) ラオスにおける事業運営上のボトルネック

文献調査及びヒアリング調査から、ラオスにおける現在及び将来（2020年）に想定される日系物流事業者の事業運営上のボトルネックを整理した。

表 4-24 ラオスの現在のボトルネック

項目	現在のボトルネック
物流インフラ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ アジアハイウェイの国際幹線道路は、舗装率が約 90%となっているが、<u>国全体の舗装率は 17%と低く、車両の運行に影響がある。</u></li> <li>➤ <u>東西経済回廊の一部である国道 9 号線は、大規模かつ広範囲にわたる道路の損傷が生じているため、損傷区間の舗装構造や道路構造の改修を実施中である。</u></li> <li>➤ <u>鉄道網は約 4km が敷設されているのみで、貨物輸送には活用されていない。</u></li> <li>➤ 河川輸送が活用されているものの、雨季と乾季の水位差が激しく、<u>小規模の輸送に活用されるのみ</u>である。また、カンボジアからのアクセスには、国境付近にコーンパペンの滝が存在するため遡上が不可能である。</li> </ul>
法制度・手続き	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>電子通関システムが導入されておらず（ターナレーンのみシステムを導入済み）、書類ベースでの手続きとなっており、迅速性に難がある。（上官の捺印待ちで数時間待機させられることもある）</u></li> <li>➤ <u>税関の開庁時間がタイと比較して短く（8:00～17:00、タイは 5:00～23:00 等）、また時間も守られていない。</u></li> <li>➤ <u>主要幹線道路に立地する税関と、それ以外の税関では、通関の手続きが異なる等、統一されておらず、対応に時間を要することがある。</u></li> </ul>
リスク対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2008 年の洪水のように、河川氾濫による水害による建物（事務所・倉庫）、電子器機、寄託貨物や道路の通行への影響が懸念される。</li> </ul>
人材の確保・育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 人口が少なく、農業国であり、農業と兼業で働く人材も多く、<u>農業の繁忙期には退職者が相次ぎ、人材の確保が困難</u>である。</li> </ul>

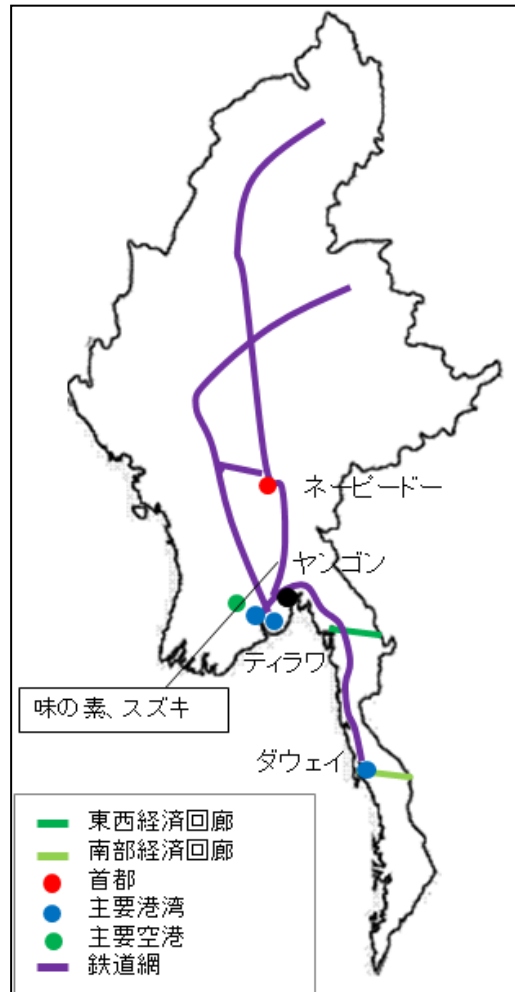
表 4-25 ラオスの 2020 年のボトルネック

項目	2020 年のボトルネック
物流インフラ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>道路網では、国内の主要幹線の補修工事が予定されており（2022 年までに段階的に実施予定）、走行時の課題が解消される見込みである。</u></li> <li>➤ <u>鉄道網は、タイ国境付近のサワンナケートからベトナムのラオバオ間を連結する路線（2017 年）や、ビエンチャンから中国雲南省を結ぶ路線（時期未定）等、大規模な敷設が計画されており、国際鉄道輸送の実現が期待される。</u></li> </ul>
法制度・手続き	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>ターナレーンで利用中の電子通関システムが全国展開されることで（時期未定）、通関手続きの簡素化が期待される。</u></li> </ul>
リスク対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>ビエンチャン市内の護岸対策の進捗や、日本からの無償資金協力等による対策が進められ、洪水のリスクは低減しつつある。</u></li> </ul>

#### 4.5 ミャンマーの物流環境とボトルネック

##### (1) 物流量の状況

##### 1) 日系荷主事業者の進出状況

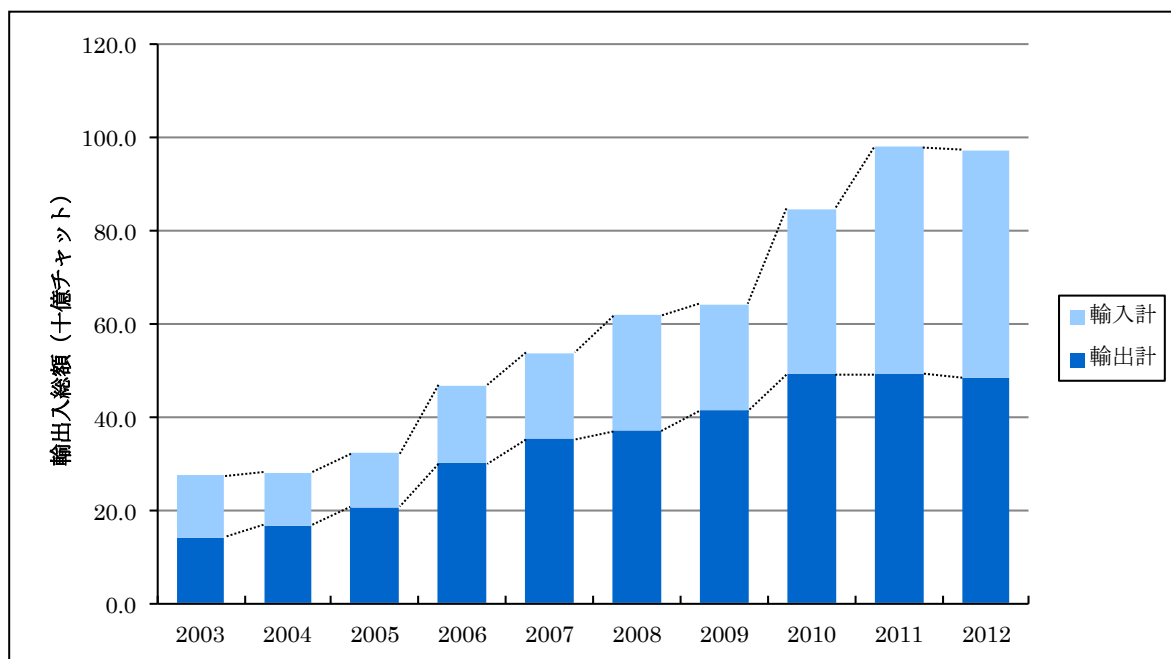


出典：JETRO 資料、重化学工業通信社「日本企業のアジア進出総覧」[34]を参考に作成

図 4-58 日系荷主事業者の進出状況(ミャンマー)

## 2) ミャンマーの貿易額推移

ミャンマーでは、「輸出第一主義(Export First Policy)」として、輸出で稼いだ外貨の範囲内でのみ輸入を認める貿易政策を取ってきたため、2011年度まで10年連続での黒字となっていたが、2012年には上記政策が廃止され、貿易収支は赤字に転じた。



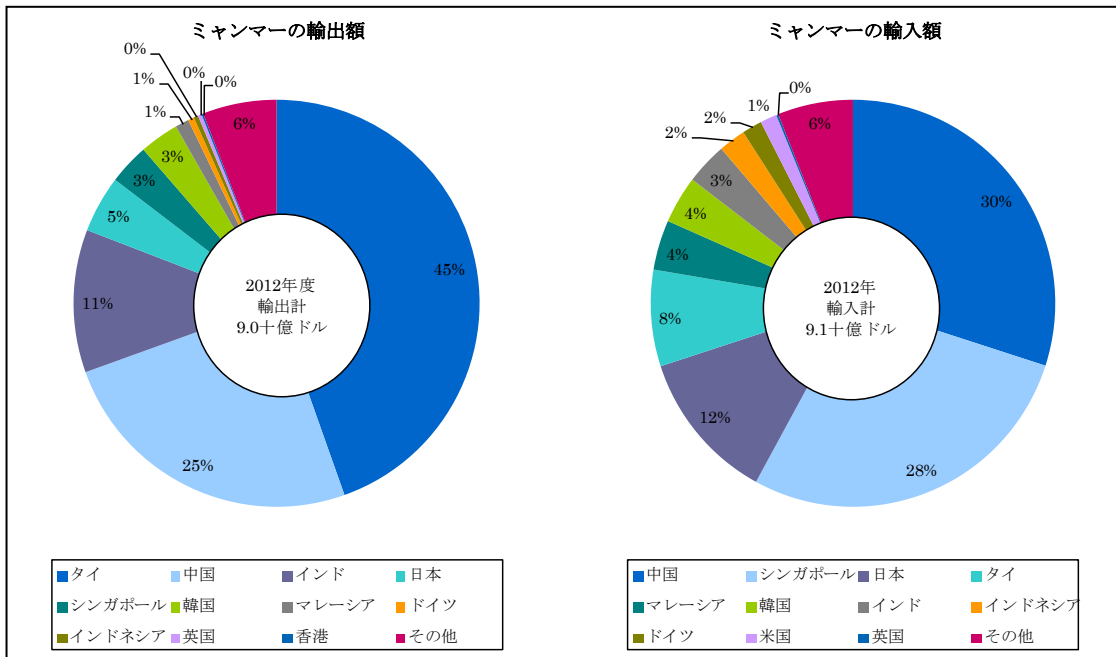
出典：ミャンマー中央統計局[70]、JETRO[47]

図 4-59 ミャンマーの貿易額の推移<sup>76</sup>

## 3) ミャンマーの貿易相手国・地域

ミャンマーからの輸出は、2012年の輸出額の45%を占めるタイが最大の輸出相手国であり、中国とインドが続く。また、輸入については、2012年の輸入額の30%を占める中国が最大の輸入相手国であり、シンガポール、日本、タイと続く。

<sup>76</sup> ミャンマーでは2012年4月から管理変動相場制を用いており、連続性のある長期データの取得が難しいため、2011年までは現地通貨ベースでの貿易額推移を、2012年度データは新たに公表されている米ドルベースの2011年度からの伸び率を用いて換算した。

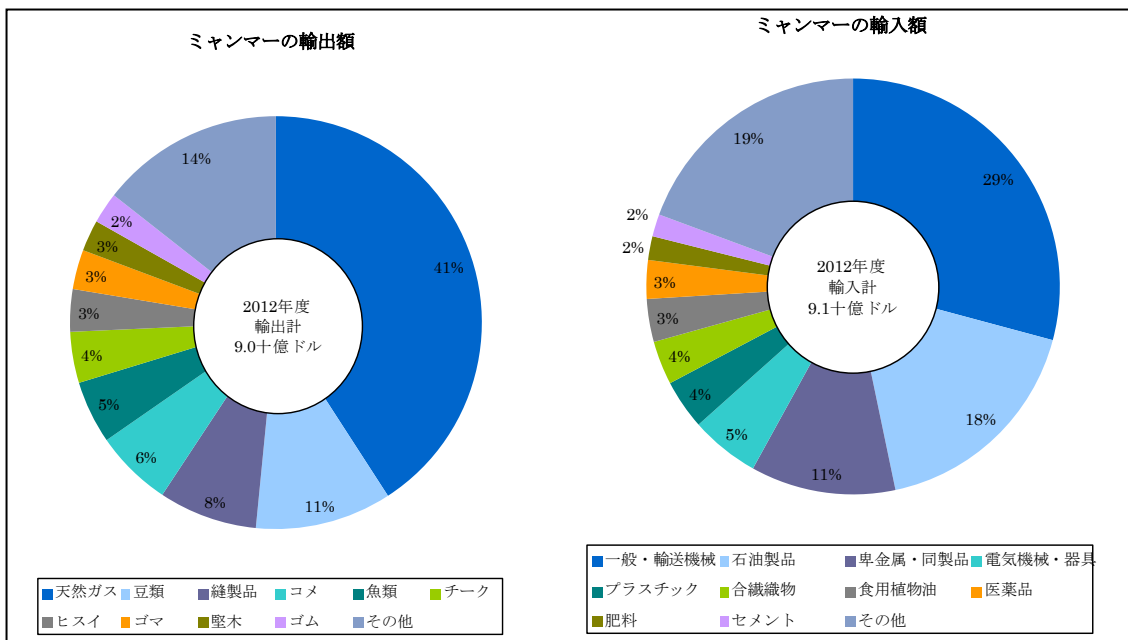


出典：JETRO「ジェトロ世界貿易投資報告」[48]

図 4-60 主な国・地域別に見たミャンマーの貿易額の内訳(2012年)

#### 4) ミャンマーの貿易品目

ミャンマーの主な輸出品目は天然ガスであり、輸出額の41%を占める。また、主な輸入品目は輸入額の29%を占める一般・輸送機械で、石油製品や卑金属・同製品が続く。



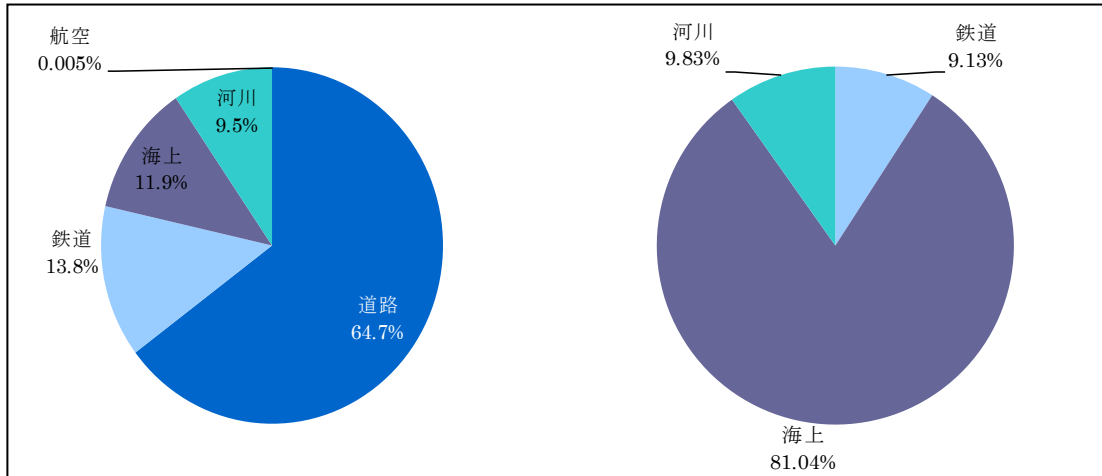
出典：JETRO「ジェトロ世界貿易投資報告」[48]

図 4-61 ミャンマーの貿易品目内訳(2012年)

## 5) ミャンマーの輸送機関分担率

### ① 国内輸送

ミャンマーの国内輸送は、道路輸送が最大シェアを占めるが、トンキロベースで見れば、海上輸送が81%ものシェアを占める。海岸線が約2,000kmと長くヤンゴン港等が栄えており、さらにはエーヤワディ川、タンルウィン川、チンドウィン川といった航行可能な河川も多く、水路輸送がミャンマー国内の主要な輸送手段であることがわかる。



出典：AJTP [43]

図 4-62 ミャンマーの国内輸送における輸送機関分担率(2012年)  
(左：トンベース/右：トンキロベース)

### ② 国際輸送

ミャンマーの国際輸送の機関分担率は、公表されていない。

## (2) 通関制度

### 6) 輸出入手続

輸出入業者登録を済ませ、輸出入のつど、輸出入ライセンスを取得する必要がある。なお、これまではライセンス取得のためにネピドーの商業省窓口まで出向き申請を行う必要があったが、2011年10月より、一部の輸入品を除き、商業省のヤンゴン支局で申請が可能となった。

#### ① 輸出入手続きの流れ

以下に、ミャンマーにおける輸出入の流れを簡単に図示する。

1. 輸入業者登録	<ul style="list-style-type: none"><li>• 外国企業は、2002年から貿易業としての登録が凍結されているため、ミャンマー現地企業として貿易業の登録が必要</li><li>• 商業省貿易局に、以下の書類を提出。【会社設立証書／通常定款・基本定款／書式VI（分配報告書）／書式XXVI（取締役、経営者、支配人に関する詳細とその変更）／書式I（事業許可証）／事務所設立に関する保証およびそれを証明する賃借契約書など／申請者のパスポートもしくは国民登録カード（NRC）の写し】</li><li>• 登録までには通常1週間程度。</li><li>• ミャンマー連邦商工会議所連盟も必要。</li></ul>
2. 輸入ライセンスの取得	<ul style="list-style-type: none"><li>• 登録輸入業者は、商業省貿易局の規定で、輸入ライセンスの取得義務がある。</li><li>• 輸入ライセンスの有効期限は3ヶ月</li><li>• 輸入製品のCIF相当額（ヤンゴン港到着時）に応じた手数料</li><li>• 以下の書類を提出【申請書（会社のレターヘッド付きのもの）／申請書（6チャットの収入印紙のあるもの）／プロフォーマ・インボイス（仕様の詳細、包装の形態、引き渡し期日などが記載されたもの）／輸出外貨保有証明書／関係省庁からの推薦状（食品や木製品等が対象）／B/L（オリジナルを1セット）／delivery order by discharging port shipping agent／special power of attorney (to clearance agent)／企業登記証／輸出入者登録証】</li></ul>
3. 輸入申告書の提出	<ul style="list-style-type: none"><li>• 以下の書類を提出【輸入ライセンス／信用状または支払通知（内国電信為替番号が記されているもの）／コマーシャル・インボイス／パッキング・リスト／船積み指図書／本船予約票／製品サンプル／（必要な場合）輸出品の推薦状、許可証など／林業製品の輸出の場合は林業許可証／家畜の生体輸出の場合は保健証明証／野生動物の生体輸出の場合は林業許可証／関係省庁が発行するその他の証明書／企業登記証／輸出入者登録証】</li><li>• 輸交代金相当の信用状（L/C）を入手、または事前にT/T送金を受けている必要</li></ul>
4. 通関の実施	<ul style="list-style-type: none"><li>• 書類審査、実物検査等の実施</li></ul>
5. 貨物受取	<ul style="list-style-type: none"><li>• 通関手続き終了</li></ul>

出典：JETRO「基本的なミャンマーの輸出入制度」[71]

図 4-63 ミャンマーの輸入手続き



1. 輸出業者登録	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 外国企業は、2002年から貿易業としての登録が凍結されているため、ミャンマー現地企業として貿易業の登録が必要</li> <li>• 商業省貿易局に、以下の書類を提出。【会社設立証書／通常定款・基本定款／書式VI（分配報告書）／書式XXVI（取締役、経営者、支配人に関する詳細とその変更）／書式I（事業許可証）／事務所設立に関する保証およびそれを証明する賃借契約書など／申請者のパスポートもしくは国民登録カード（NRC）の写し】</li> <li>• 登録までには通常1週間程度。</li> <li>• ミャンマー連邦商工会議所連盟も必要。</li> </ul>
2. 輸出ライセンスの取得	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 登録輸出業者は、商業省貿易局の規定で、輸出ライセンスの取得義務がある。</li> <li>• 輸出ライセンスの有効期限は3ヶ月</li> <li>• 商業省のヤンゴン支局で申請が可能。手数料は不要</li> <li>• 以下の書類を提出【請書（会社のレターヘッド付きのもの）／申請書（6チャットの収入印紙のあるもの）／プロフィール・インボイス／販売契約書／関係省庁からの推薦状／企業登記証／輸出入者登録証／代表者カード（ライセンス申請登録者のカード）】</li> </ul>
3. 輸出申告書の提出	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 以下の書類を提出【輸出ライセンス／信用状または支払通知（内国電信為替番号が記されているもの）／コマーシャル・インボイス／パッキング・リスト／船積み指図書／本船予約票／製品サンプル／（必要な場合）輸出品の推薦状、許可証など／林業製品の輸出の場合は林業許可証／家畜の生体輸出の場合は保健証明証／野生動物の生体輸出の場合は林業許可証／関係省庁が発行するその他の証明書／企業登記証／輸出入者登録証】</li> <li>• 輸出代金相当の信用状（L/C）を入手、または事前にT/T送金を受けている必要</li> </ul>
4. 通関の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 書類審査、実物検査等の実施</li> </ul>
5. 貨物出荷	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 通関手続き終了</li> </ul>

出典：JETRO「基本的なミャンマーの輸出入制度」[71]

図 4-64 ミャンマーの輸出手続き

## ② 事前教示制度<sup>77</sup>

ミャンマーには、事前教示制度に該当する制度が存在しない。

<sup>77</sup> JETRO「アセアン各国の関税事前教示制度」 [103]

### (3) 外資参入に対する制度

ミャンマーにおける物流に関連する事業では、以下のような出資規制を受けることとなる。ミャンマー投資委員会（MIC）による施行細則（MIC 通達、2013 年 1 月発表）で、国内空輸、国際空輸、船舶及び荷船による貨物輸送業務、内陸コンテナ・デポの建設を通じた国内港湾業務及び倉庫は外資出資 80%まで出資が可能、ただし個別に運輸省等との事前協議が必要である。一部の物流業では 100%出資が認められたケースもあるが、運輸省の判断により 2013 年 8 月ごろを境に急に外資 100%での現地法人設立が認められなくなり、合弁のみ認められることになったという。明文規定はともかく、運用実態としては非常にあいまいな状態となっている。<sup>78</sup>

また、ミャンマーにおいては、輸送業と倉庫業の兼業が不可能となっている。<sup>79</sup>

表 4-26 ミャンマーにおける外資規制の状況

	利用運送	倉庫	海運	航空	道路運送
外資出資 比率の上限	100%※	JV 時は 60% 中小の参入は不可	80%	80%	100%※

※関係省庁の承認が必要。また、独資が認められないケースもあり、実態が伴っていない。

<sup>78</sup> JETRO「アジアにおける卸売・小売・物流業に対する外資規制比較（2014 年 2 月）」 [104]

<sup>79</sup> 日本物流団体連合会「国際業務委員会海外戦略ワーキングチームの活動報告（2013 年 3 月）」 [56]

#### (4) 物流インフラの整備動向

##### 1) 主要港湾の概要、今後の整備方針<sup>80</sup>

ミャンマー国は、ASEAN 諸国の中で最も西に位置し、GMS の東西経済回廊及び南部経済回廊の出口に当る。GMS 他諸国が日本やアジア銀行等の支援で回廊の整備を進める中で、ミャンマー国内の開発は遅れており、港湾分野においても、今後の開発及び連携が期待されている。南部経済回廊の出口がダウエイ港であるのに対し、東西経済回廊はヤンゴン港が回廊の出口としての役割を将来担う可能性が高い。

ミャンマー国には、多数の港があるが、2012 年時点で取扱貨物量の約 9 割がヤンゴン港に集中しており、主要な貨物港はヤンゴン港のみである。コンテナ取扱量は 2011 年実績で約 35 万 TEU と、近隣諸国と比べ低水準に留まっている。しかしながら、2011 年 3 月の民政移管に伴い経済成長が加速しつつあり、今後取扱量が急速に増大すると見込まれている。現在のヤンゴン港のコンテナ取扱容量は 120 万 TEU 程度であるが、今後当国では、ヤンゴン都市圏を中心として急速な工業化が進むことによって、早晚取扱容量を超えるコンテナ貨物需要が生じることが予測され、港湾の拡張は急務である。

ヤンゴン港は、運輸省傘下のミャンマー港湾公社 (MPA: Myanmar Port Authority) の管轄下であり、ヤンゴン河河口から 32km 上流で旧首都ヤンゴン市の目の前に位置する「ヤンゴン本港」と、その南東でヤンゴン河中流域に位置する「ティラワ地区港」に大別される。既存のヤンゴン本港は、ヤンゴン川の上流に位置しており、満潮を待って入港する必要があるため利便性が低く、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。ティラワ地区港湾は、ヤンゴン港よりも下流に位置しており、水深が深く、後背地に 2,400ha の大規模な SEZ の開発が予定されている、等の利点があり、将来の貨物需要増大に対応する上で、同港湾拡張の重要性は高い。そのため、我が国の円借款により、増大するコンテナ貨物需要に対応した港湾の拡張を行う計画である。一方で、日系物流関係者からは「ティラワ地区からヤンゴンへアクセスする橋が、総重量 40t までの車両しか通行できないため、現状ではティラワ地区が開発されても、ヤンゴンへのアクセスには課題が残る」と指摘されている。

また、インド洋に面したミャンマーのダウエイでは 2010 年から、大型船が接岸できる深海港と貨物ヤードの整備が進んでいる。2015 年に 17 バースを供用し、2040 年には 54 バースまで拡張する計画である。現状、バンコクからダウエイまでは 360km ほどの距離で、インド洋へのアクセスが容易になり、両都市を結ぶ陸路、水路は重要な物流ルートになると見られている。<sup>81</sup>

<sup>80</sup> 外務省「ヤンゴン港ティラワ地区港湾拡張事業 案件概要書 (2012 年 4 月)」 [112]

<sup>81</sup> 経済産業省「ミャンマー・ダウエイ開発等における事業可能性調査報告書 (2013 年 3 月)」 [113]

ヤンゴン港	
港概要	
主な運営者	<ヤンゴン本港> ・ Union of Myanmar Economic Holding Ltd ・ Myanmar Industrial Port ・ Asia World Port Terminal Management Company <ティラワ地区港> ・ 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	75 ha (MITTターミナル) 2,400 ha (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)

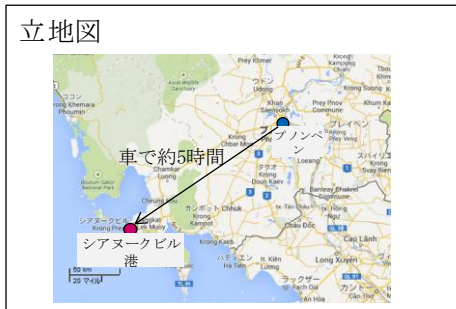
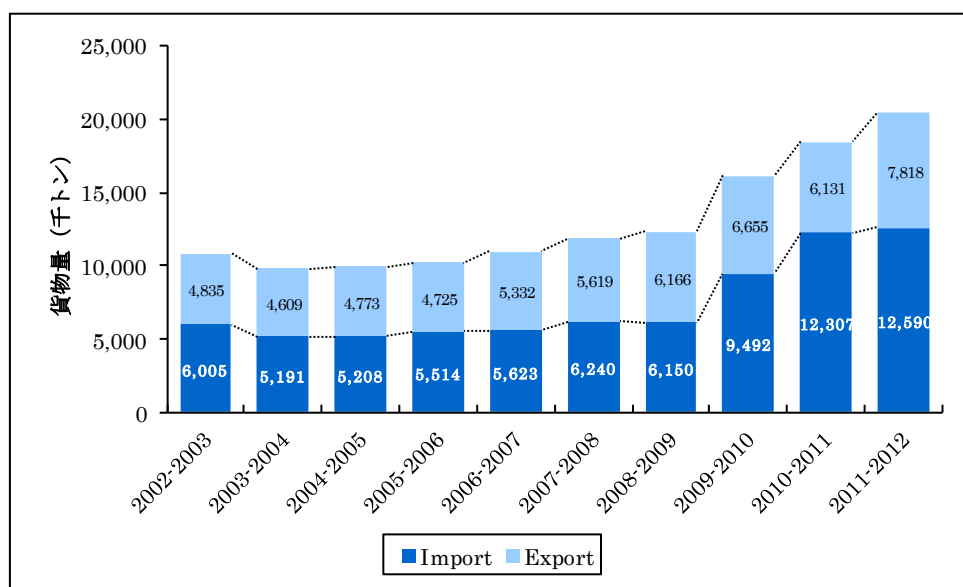


図 4-65 ヤンゴン港の概要<sup>82</sup>



出典：MINISTRY OF TRANSPORT 資料より作成

図 4-66 ヤンゴン港の取扱貨物量推移

<sup>82</sup> 外務省「ヤンゴン港ティラワ地区港湾拡張事業 案件概要書 (2012年4月)」 [112]、経済産業省「ミャンマー・ダウエイ開発等における事業可能性調査報告書 (2013年3月)」 [113]、OCDI「ミャンマー一国のコンテナ事情 (2010年)」 [114]より作成。



出典：JICA「ミャンマー国ヤンゴン都市圏開発プログラム形成準備調査（2013年4月）」[72]

図 4-67 ミャンマーの港湾

## 2) 主要空港の概要、今後の整備方針

ミャンマーには、現在 69 の民間航空用の空港があり、うち 32 空港が運用されている。国内の航空需要は年々増加しており、広大な国土を持つミャンマーにおいて今後さらに航空分野の重要性は高まることが確実である。また国際線についてもヤンゴン国際空港を中心に、旅客数、貨物量が急激に増加している。ヤンゴン国際空港における国際旅客数は 2005 年には約 73 万人であったが、2009 年には約 150 万人と 2 倍に増加している。ミャンマーにおける航空貨物取扱量は、2005 年には約 10,800t が 2012 年には 16,600t にまで増加している。

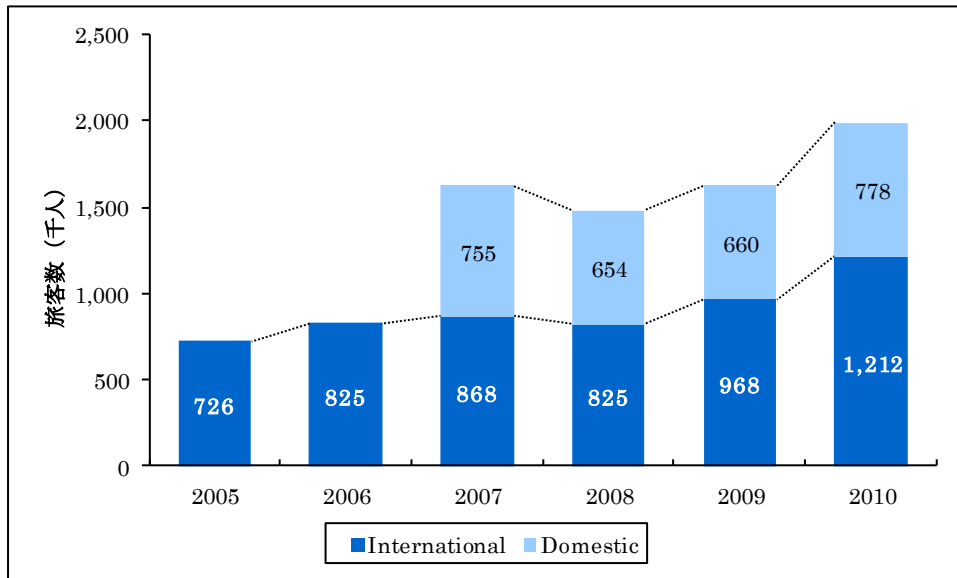
ミャンマー政府は、1980 年代に我が国の支援を受けてヤンゴン国際空港を一部整備し、2007 年には自国予算で同空港の新国際旅客ターミナルビル建設、2008 年に滑走路の延長を実施したものの、航空機の安全運航に必要な航空保安施設やテロ等を防ぐための空港セキュリティ機材の整備は大きく遅れている。<sup>83</sup>

ヤンゴン国際空港	
<b>空港概要</b>	
空港管理	Ministry of Transportation
空港運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pioneer Aerodrome Services 社</li> <li>• China Harbour Engineering 社</li> <li>• CPG Consultant 社</li> <li>• Malaysia Airport consultancy Services 社 (2013年8月に改修工事及び運営事業権を落札)</li> </ul>
敷地面積	約400ha
年間処理能力	旅客：最大270万人（2015年には550万人） 貨物：2万トン（2009年実績）
<b>立地図</b> 	

図 4-68 ヤンゴン港の概要<sup>84</sup>

<sup>83</sup> 外務省「全国航空保安設備整備計画 案件概要書（2012年4月）」 [115]

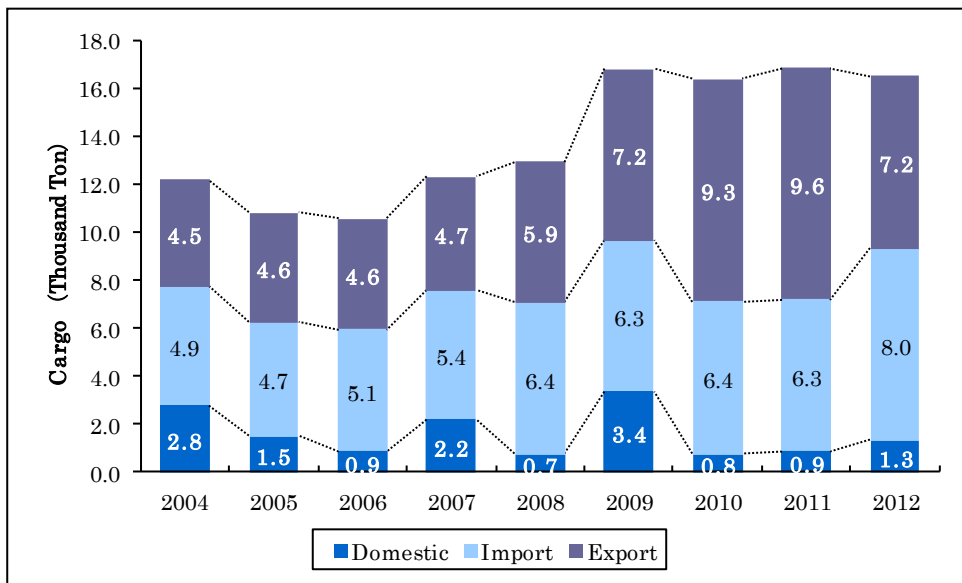
<sup>84</sup> 外務省「全国航空保安設備整備計画 案件概要書（2012年4月）」 [115]、MINISTRY OF TRANSPORT [79]、ミャンマー新聞より作成。



出典：MINISTRY OF TRANSPORT[73]

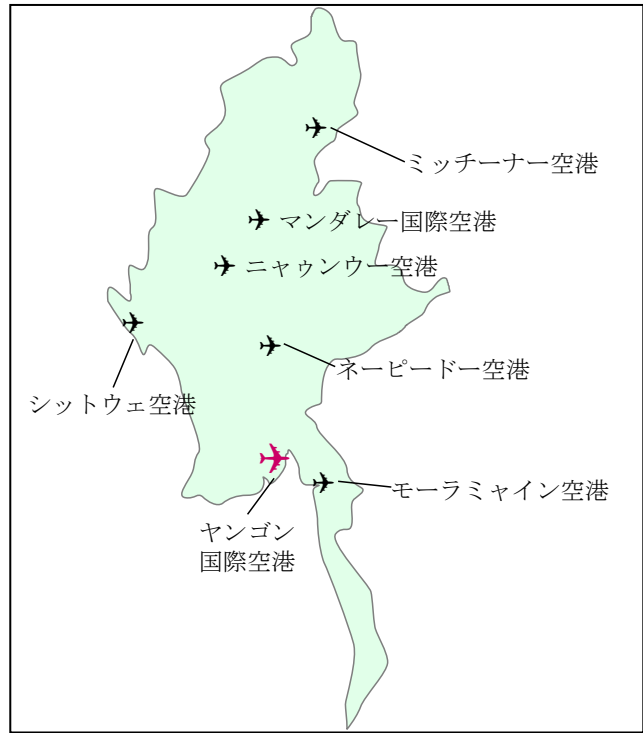
※2005年、2006年の国内線旅客データは記載されていない

図 4-69 ヤンゴン国際空港の旅客数推移



出典：AJTP[43]

図 4-70 ミャンマーの航空貨物量



出典：Google Map より作成

図 4-71 ミャンマーの主要な空港



### 3) 鉄道ネットワークの概要、今後の整備方針

ミャンマーの鉄道開業は日本よりわずかに遅い 1877 年で、線路延長約 5876km、全 37 路線、1 日 455 本（うち貨物 29 本）の列車を運行している。全線非電化で、複線区間もヤンゴン～マンダレー線（約 620km）とヤンゴン都市圏鉄道線（環状線 47km を含む）の 704km のみであり、残りは単線区間である。全ての路線をミャンマー国鉄(MR)が管理・運営している。

ヤンゴン～マンダレー線は英国植民地時代からの経済動脈であり、現在も当国最大の商業都市ヤンゴン（人口約 510 万人）、首都ネピドー、第二の商業都市であるマンダレー（人口約 100 万人）を結ぶ重要な交通幹線である。

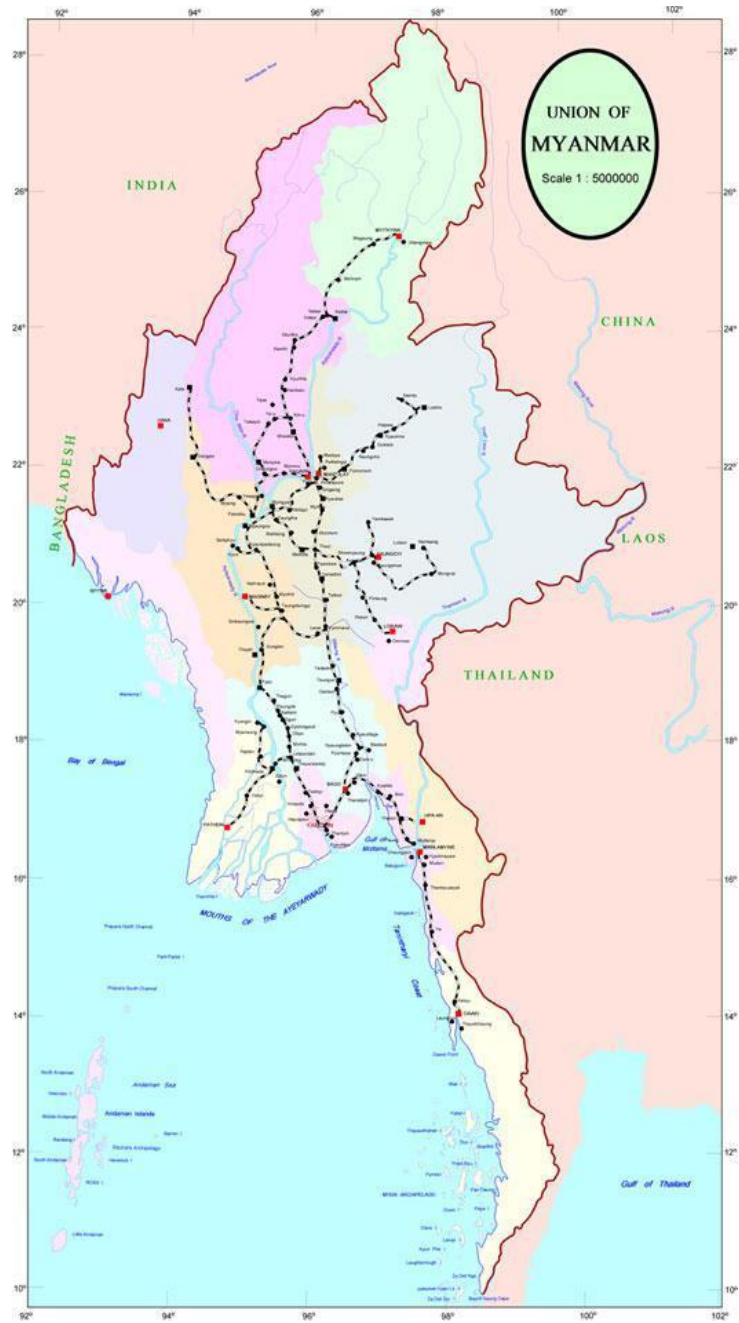
幹線となる鉄道は英国植民地時代にほぼ完成しているが、戦後、特に 1990 年代以降、MR は新線・複線建設を進めている。1990 年代以降に延長 2,847km の新線が建設され、さらに新規路線 474km の建設が計画されている。

しかし、年間投資額の大半が新線建設に使われ、既存輸送施設・設備の更新に対する予算の割合が少ないため、列車走行速度低下・遅延や、年間 650 件を超える脱線・衝突等の事故が発生しており、輸送サービスの低下が課題となっている。

鉄道は貨物輸送に利用されており、主な貨物はバルクや建設資材であるが、コンテナは利用されず、荷役は人力で行われている。輸送量が毎年増加しているが、更なる需要増加への対応及びサービス向上のためには、輸送施設・設備の老朽化解消、近代化が必要である。そのため、我が国の技術協力により、必要な資機材の供与、保線作業訓練、セミナーや本邦実施研修といった技術協力を通して、ミャンマー国の線路の維持管理能力を向上する取組みを実施している。<sup>85</sup>

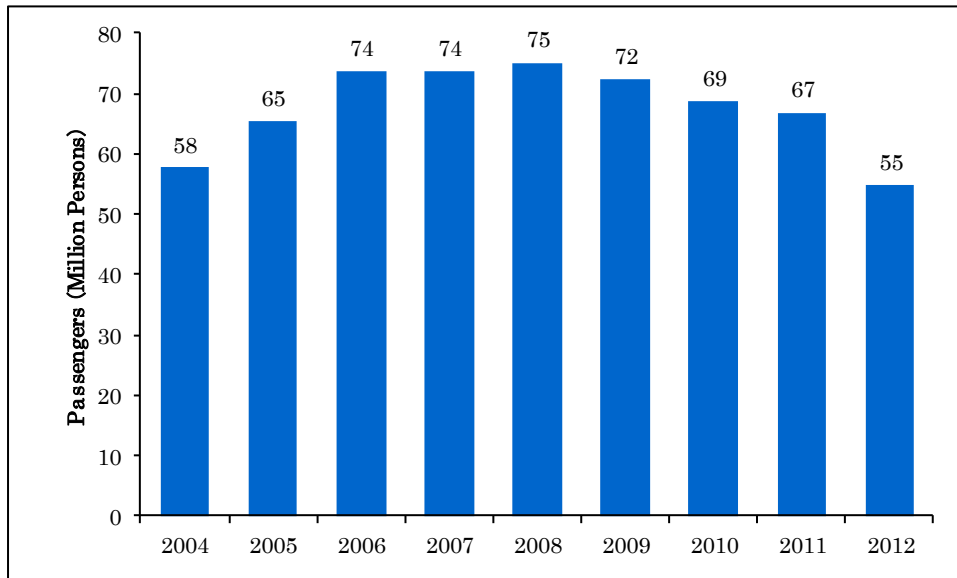
---

<sup>85</sup> 外務省「マンダレー・ヤンゴン鉄道整備事業 案件概要書（2013 年 4 月 23 日）」 [119]、住友商事プレスリリース（2013 年 6 月 3 日） [117]、輸送経済「ミャンマー 東南ア最後の未開拓地 アジアの物流展開」（2013 年 9 月 3 日）より作成。



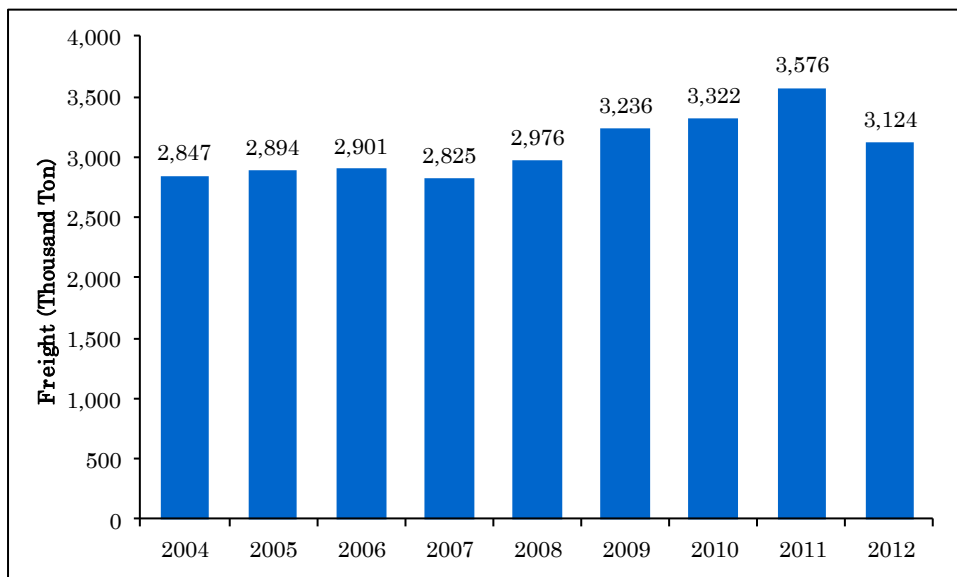
出典：MINISTRY OF TRANSPORT[73]

図 4-72 ミャンマーの路線図



出典：AJTP[43]

図 4-73 ミャンマーの鉄道利用者数



出典：AJTP[43]

図 4-74 ミャンマーの鉄道貨物量

#### 4) 道路ネットワークの概要、今後の整備方針

都市間道路の総延長は 39,083km であり、ミャンマー国建設省 MOC (Ministry of Construction 内の公共事業局 Public Works Department) の管轄下にある。50%以上の道路がまだ未舗装と、インフラ整備が進んでいないのが現状である。

表 4-27 建設省管轄の都市間道路の路面タイプ別延長(2012 年)

道路分類 (km)	コンクリート	アスファルト	砂利道	碎石道路	土道	その他	合計
国道 (Highway)	612	11,733	2,441	2,700	1,974	44	19,503
州道、地域道路 (Regional & State Roads)	50	5,452	3,300	2,941	6,497	1,340	19,580
合計	661	17,185	5,740	5,642	8,471	1,384	39,083

出典：JICA「ミャンマー国ヤンゴン都市圏開発プログラム形成準備調査 (2013年4月)」[72]

長い期間鎖国政策をとっていたミャンマーは、アジアハイウェイ・プロジェクトに参画せず、そのためアジアハイウェイ・ネットワークは、路線としては設定されていたものの、実際にはミャンマーですべて分断される形になっていた。しかし、ミャンマーは 1988 年にアジアハイウェイ・プロジェクトに正式参加し、アジアハイウェイ・ネットワークが正式に設定された。現在、ヤンゴン都市圏は、アジアハイウェイ (AH) を通じて大メコン圏地域 (GMS) に属する隣国と結ばれており、国境を横切る 4 本のルートがミャンマー国におけるアジアハイウェイの一部に指定されている。また、これらの 4 本のルートは GMS における 3 本の経済回廊とも重なっている。中国のクンミンへ通じる西部経済回廊 (AH-1)、ベトナムのダナンと結ぶ東西経済回廊、そしてダウエイからバンコク、ホーチミンへの南部経済回廊である。中でもミャンマーの民主化とそれに伴う欧米諸国の経済制裁解除の動きから、東西経済回廊のタイ・ミャンマー間ルートに注目が集まっている。

しかし、タイのターク県メソットを通じてミャンマーのモーラマインに抜ける東西経済回廊は、その道路整備も含め課題が山積している。タイとの国境付近の道路は、2006 年にタイの経済協力により道路舗装・整備を完了したが、完成から 6 年が経過し、至る所で破損、陥没しており道路状況は決して良いとはいえない。トラック等で貨物を運搬する場合、振動等による貨物への影響が懸念される。また、タイ国境ターク県メソットとミャンマー国境ミャワディ間のモエイ川にかかる友好橋には複数の亀裂が見つかっており、重量制限のため中小型トラック (総重量 25 トン 10 輪以下) のみ通行可能である。タイ運輸省高速道路局によると、それらに対処するため現在、約 5 キロ北で第 2 友好橋の建設に向けてタイの支援の下でフィジビリティ・スタディーが行われており、2016 年ごろの完成を予定している。さらに、ミャワディ国境から西へ約 18 キロ地点のティンガンニーニョからコーカレイ間に、南北に全長約 200 キロのドーナ山脈が横たわっており、東西経済回廊はこの山脈を越えねばならない。この山岳道路を貨物輸送車両が走行する場合、道幅が狭く対向車とのすれ違いが困難で、これまで 1 日おきに「下り」と「上り」の交互通行をしていた。現在、新たな直線道路が建設されており、2015 年 4 月に、全幅が 10 メートルの両側 2 車線道路が完成す

る予定である。「既存ルートでは、6～7時間費やすところを、新ルートは1時間掛からない」という。

また、南部経済回廊のバンコク・ダウエイ間の道路整備も計画されている。ダウエイはバンコクから西に300キロのアンダマン海に面する都市であり、バンコクからインド洋方向への物流はミャワディを經由してヤンゴン港へ行くより、バンコクからダウエイに直接向かう方がはるかに近い。しかし、バンコクとダウエイを直線的に結ぶ道路はなく、既存の道路で北側に迂回すれば360キロもかかる上に、ダウエイに向かうアンダマン海沿岸の道路状態が悪く、輸送は非常に困難である。これを克服するために、国境を挟んでタイ側はタイ政府が高速道路を建設し、時速120キロでバンコクから国境まで1時間半で結ぶ計画や、国境からダウエイまでの山間部に高架橋を建てトンネルを掘り、片側2車線の高速道路を2020年に開通させる計画がある。併せて、ダウエイでは、港湾整備と工業団地開発も計画されている。これらの計画が実施されれば、物流だけでなく、タイの市場を意識する製造業等もダウエイに進出する可能性が高まる。



出典：JICA「ミャンマー国ヤンゴン都市圏開発プログラム形成準備調査  
ファイナルレポート I（2013年4月）」[74]

図 4-75 ミャンマー国の道路網

その他の道路では、2009年にヤンゴン～ネピドー～マンダレー高速道路(520km)が供用開始した。片側2車線(合計4車線)、制限速度は100km/hであるが、現在、大型貨物車の高速道路での通行は認められていない。また、2012年3月に自動車の輸入制限が解除された影響で、ヤンゴン市内では自動車数が激増し渋滞問題が深刻になってきている。日系物流企業によると、「ヤンゴン市内には、トラックやバイクの通行規制は存在する」という。<sup>86</sup>

<sup>86</sup> 国土交通省「アジアハイウェイ路線とその現状」[118]、JICA「ミャンマー国ヤンゴン都市圏開発プログラム形成準備調査」[78]、JETRO「タイ東西経済回廊と周辺開発の現状と課題(2012年12月)」[119]、日刊産業新聞(2014年1月14日)、輸送経済(2013年9月3日)、NNA.ASIA「タイ・ミャンマーの最前線(2013年12月25日)」[85]より作成。

※通行規制の根拠法等は不明である。

## 5) 工業団地、物流パークの整備動向

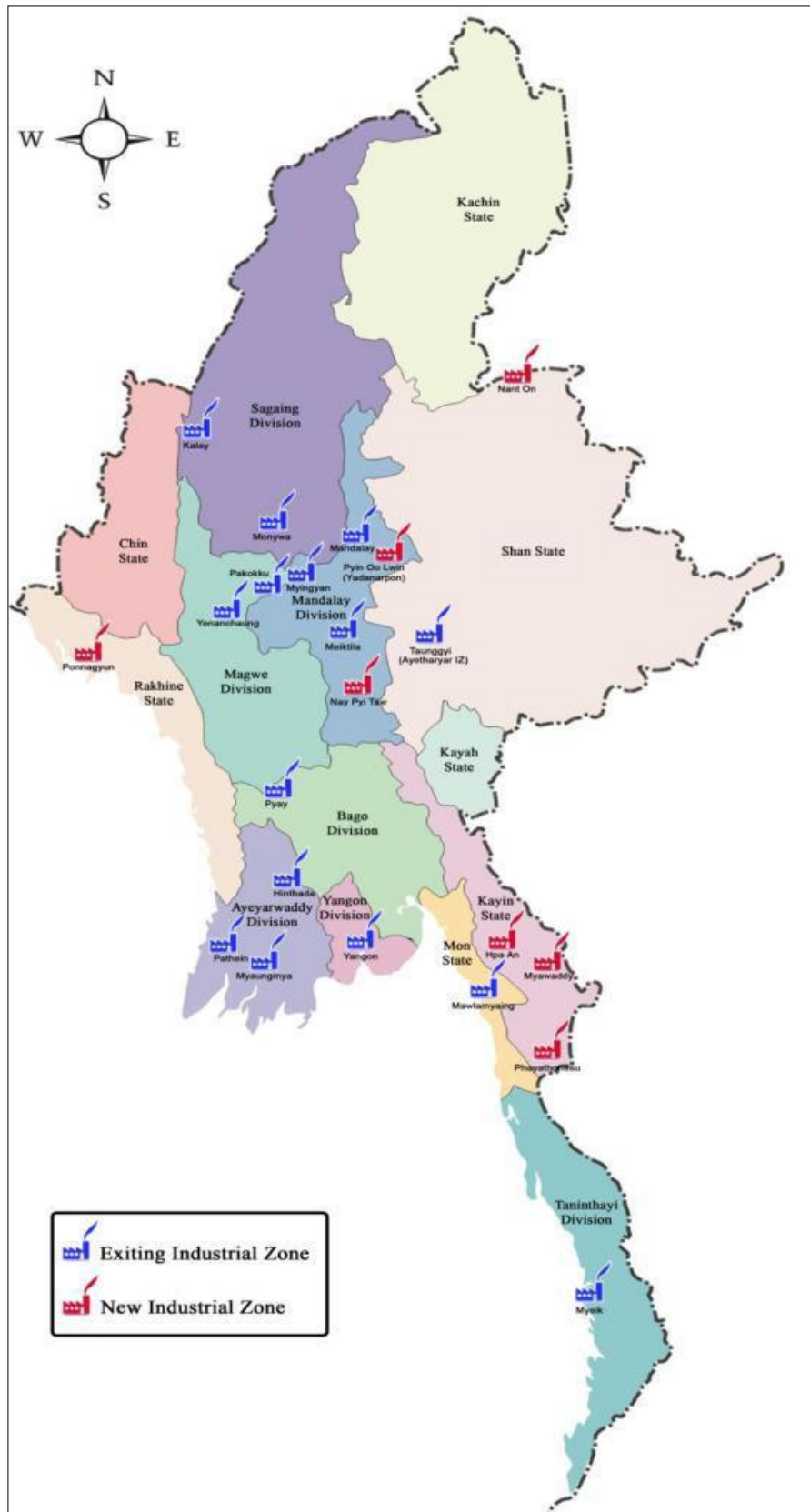
民間工業部門の発展を後押しするため、1988年以降に18カ所の工業団地が設けられた。工業省によれば、ミャンマーには18カ所の工業団地、34カ所の準工業団地、7カ所の新工業団地がある。

1990年にヤンゴン管区のShwe Pyi Tar郡区に第1号工業団地が誕生した。その後、1992年と1995年にそれぞれSouth Dagon工業団地、Hlaingtaryar工業団地が設けられた。最も新しいのは2006年にできたMyaungtakar工業団地で、ヤンゴン管区には計24カ所の工業団地が設けられている。ヤンゴンの工業団地のほとんどは、建設省住宅局によって開発されたが、民間企業が開発した工業団地もある。

2013年10月に日本政府とミャンマー政府、民間企業で共同事業体を設立し、ヤンゴンの南郊にあるティラワ経済特区に工業団地や商業施設等を2015年までに整備する計画である。また、南部経済回廊の西側の終着点であるダウェイ経済特区では、港湾整備や道路整備と併せて、工業団地を整備する計画が進められている。<sup>87</sup>

---

<sup>87</sup> JETRO「ミャンマー工業団地調査報告書(2013年2月)」[81]、日本経済新聞(2013年9月22日)より作成。



出典：JETRO「ミャンマー工業団地調査報告書（2013年2月）」[75]

図 4-76 ミャンマーにおける工業団地





出典：JETRO「ミャンマー工業団地調査報告書（2013年2月）」[75]

図 4-77 ヤンゴン管区内の工業団地

#### (5) ミャンマーにおける事業運営上のボトルネック

文献調査及びヒアリング調査から、ミャンマーにおける現在及び将来（2020年）に想定される日系物流事業者の事業運営上のボトルネックを整理した。

表 4-28 ミャンマーの現在のボトルネック

項目	現在のボトルネック
物流インフラ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>ミャンマー内の東西経済回廊は、国境付近の道路に損傷が生じているため、貨物への影響が懸念されている。また、ドーナ山脈を越える山岳道路を整備する計画があるが、竣工時期は不明である。</u></li> <li>➤ <u>鉄道網は全区間（約 6,000km）が非電化で、複線区間も 700km 程度と短い。貨物輸送にも活用されているが、荷役が人力で、設備も古く、サービス品質に問題がある。</u></li> <li>➤ <u>電力が脆弱であり、停電が頻発する。電気を利用する場合、自家発電設備が必須である。</u></li> <li>➤ <u>東西経済回廊の出口であるヤンゴン港は水深が浅く（-9m）、大型船の寄港ができない。</u></li> <li>➤ <u>南部経済回廊の出口であるダウェイ港は未整備であり、バンコクから西への輸送の連結が途絶している。</u></li> </ul>
法制度・手続き	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>2013年4月に外資 100%での会社設立が前触れ無く禁止になる等、法令の突然の変更等が多く、対応が困難である。</u></li> <li>➤ <u>運輸業と倉庫業の兼業が禁止されており、別法人を設立する必要がある。</u></li> <li>➤ <u>輸出入の都度ライセンスの発行を商務省に申請する必要があり、取得まで 2～3 ヶ月有する場合もある。</u></li> <li>➤ <u>増大する輸入貨物量に対して、税関職員の人数が不足しており、業務が円滑に進まない。</u></li> </ul>
リスク対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>政変リスクにより、空港や幹線道路の封鎖が発生する可能性がある。</u></li> <li>➤ <u>2008年の洪水やサイクロン等、自然災害による建物（事務所・倉庫）、電子器機、寄託貨物や道路の通行への影響が懸念される。</u></li> </ul>
人材の確保・育成	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>ビジネス経験のある人材が少なく、確保が困難である。</u></li> <li>➤ <u>ビジネス経験がある人材の雇用にあたっては、他社から高額な賃金で引き抜きを図る等も検討する必要がある。</u></li> </ul>

表 4-29 ミャンマーの 2020 年のボトルネック

項目	2020 年のボトルネック
物流インフラ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>東西経済回廊（2016 年目標）、南部経済回廊（2020 年目標）ともに国内部分の道路整備が予定されており、メコン地域との連結性の改善が予定されている。特に、タイとの連結が改善されることで、タイから西向け貨物の海上輸送に際し、ダウエイ港が利用されることが期待される。</u></li> <li>➤ <u>鉄道では、ダウエイとバゴーを連結する新規路線の開発が予定されており（2020 年目標）、タイとの国際鉄道輸送の可能性が期待される。</u></li> <li>➤ <u>電力については、2026 年までに現在の 2 倍まで発電能力を引き上げるべく、火力発電の増強が進められる予定である。</u></li> <li>➤ <u>ヤンゴン港のティラワ地区に、新港と経済特区の開発が予定されているが、ティラワ地区とヤンゴン市内を連結する橋の耐荷重が 40t であるため、接続性の課題が残る。</u></li> <li>➤ <u>南部経済回廊の出口であるダウエイ港は未整備であったが、大型船が接岸できる港（水深 16m）と貨物ヤードの整備が進んでいる。</u></li> </ul>
法制度・手続き	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>日本の NACCS システム導入に向けた試用が実施中であり、今後本格的な導入がなされれば、通関手続きの迅速化や国内での統一が見込まれる。</u></li> </ul>
リスク対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>洪水リスクに対しては、日本の無償資金協力（2012 年）等による対策が進められており、リスクが低減する見込みである。</u></li> </ul>

#### 4.6 タイ+CLM 地域全体におけるボトルネック

タイ+CLM 地域においては、各国内のボトルネックのみならず、地域全体にまたがるボトルネックも存在する。文献調査及びヒアリング調査から、タイ+CLM 地域全体における現在及び将来（2020年）に想定される日系物流事業者の事業運営上のボトルネックを整理した。

表 4-30 タイ+CLM 地域の現在のボトルネック

項目	現在のボトルネック
クロスボーダー輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 各国間の越境輸送について協定が締結されている（越境交通協定：CBTA）ものの、タイとミャンマーでは一部の批准を残しており、<u>車両の流入規制が存在し（タイ車両でのベトナムへの流入、ベトナム車両でのタイへの流入が不可）、国境での貨物の積み替えが発生している。</u></li> <li>▶ <u>また、各国で通行区分が異なる（タイは左側通行、それ以外は右側通行）等、国を跨いだ輸送においては安全上のリスクも存在する。</u></li> </ul>
同業他社との差別化	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <u>コストを重視する荷主の場合、現地系物流事業者が競合企業となるが、様々な要因により競争力のある価格設定が困難である。</u></li> <li>▶ 欧米系物流事業者も進出を加速させており、今後は差別化を図っていくことが重要である。</li> </ul>
地域による物流量の偏重	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 地域内ではタイ発の貨物が多く、特にベトナム向けの輸送量が多いが、タイ着の貨物が少なく、<u>トラック輸送で片荷が発生するため、顧客に提示する金額が市場価格より高い設定となってしまう。結果として価格競争力の低下を招いている。</u></li> <li>▶ 物量が少ないタイ向け貨物については、船会社も極めて安い運賃設定となっており、陸路輸送でのリードタイム圧縮よりも、海上輸送によるコスト削減が選択される傾向がある。</li> </ul>
与信管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 現地系の荷主事業者との取引では、<u>債権の回収が困難</u>となるケースも多くある。</li> <li>▶ CLM には信用調査会社が存在しないため、与信調査が出来ない。</li> </ul>
現地法人の内部統制	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 現地法人や協力会社のコンプライアンス遵守等、<u>内部統制の強化が課題</u>となる。</li> <li>▶ 現地法人を円滑に運営するための日本人駐在員の育成に課題を抱えている。</li> <li>▶ 現地人社員が流動的で、<u>コンプライアンス意識の浸透が困難</u>。</li> </ul>
日本的なサービス・品質の教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 現地社員の流動が激しいため、<u>日本的なサービスや品質が中々浸透しない。</u></li> <li>▶ 例えばタイ人は日本人と比較して各種報告が遅れる傾向がある等、国毎に仕事に対する慣習の違いがあり、<u>日本的な管理</u></li> </ul>

	手法が当てはまらない場合がある。
--	------------------

表 4-31 タイ+CLM 地域の 2020 年のボトルネック

項目	2020 年のボトルネック
クロスボーダー 輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ASEAN 経済共同体の設立が当初の予定（2015 年）から遅れる、との見解も多くあり、クロスボーダー輸送についても、各国の法整備が整えられる見込みがないことから、<u>完全実施が遅れることが懸念される。</u></li> <li>➤ 安全面等を考慮し、今後も国境での積み替えを前提としたサービスの設計が必要になると想定される。</li> </ul>
同業他社との 差別化	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>ASEAN 各国の経済成長、及び中国とインドという 2 大市場の中間にあたる立地から、ASEAN の重要性がより高まり、荷主・物流事業者ともに ASEAN を経営戦略上の重点地域に設定しており、今後競争の激化が予想される。</u></li> <li>➤ 現地系物流事業者の品質も向上しており、日系物流事業者が得意とする定時性や輸送品質の高さだけでは差別化が困難となる状況が予想される。</li> </ul>
地域による 物流量の偏重	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ タイからの国際分業の進捗により、CLM 各国に生産拠点が分散することが見込まれ、地域による物流量の偏重は改善されることが予想される。</li> </ul>
与信管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 経済成長とともに、国際的な商取引が増えるにつれ、商慣習も国際化することが想定され、債権回収に関するリスクも低下するものと予想される。</li> </ul>
現地法人の 内部統制	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 今後も各社での自社の経営理念に基づいた教育の実施と拡充が重要になると想定される。</li> </ul>
日本的な サービス・品質の 教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ また、日本政府が ASEAN 地域において、<u>物流に従事する現地人材への教育の支援、推進等の取組を実施している。</u></li> <li>➤ 日本的なサービス・品質に対する理解のある人材が、日系物流事業者の<u>現地法人で中核的な役割を担い、活躍することが期待される。</u></li> </ul>

#### 4.7 ボトルネック解決に向けた物流事業者の取り組み

前節までで整理したボトルネックは、今後、日系物流事業者がタイ+CLMに進出する際にも直面する課題であると想定されるため、すでにタイ+CLM地域で事業展開している物流事業者がそれぞれの課題に対してどのような対策を講じているか、取り組みを紹介する。ボトルネックの中には、企業単位で解決できる課題と、企業単位で解決するのは難しい課題がある。特にインフラや法制度の未整備に関しては、タイ+CLMで物流サービスを提供する上で問題にはなるものの、企業単位で対応するのは難しい問題であるため、参入時よりある程度所与のものとして認識されており、事業運営上の重要課題として捉えている物流事業者は少ない。そのため、本節では企業単位で対応できる課題に対する、物流事業者の取り組みを整理した。

項目			A社	B社	C社	D社	E社	F社
外部要素	競合	差別化要素	○	○	○	○	○	○
		片荷防止 (コスト競争力強化)	○	○	○	—	○	○
	リスク対応		—	○	○	○	○	○
内部要素	オペレーション体制 (人)	人材確保・育成	○	○	○	○	○	—
	オペレーション体制 (モノ)	物流施設・トラック	—	—	—	—	—	—
	オペレーション体制 (カネ)	与信管理 (債権回収)	—	—	—	—	○	○
	管理機能	内部統制強化	○	—	○	○	○	○

図 4-78 ボトルネック解決に向けた物流事業者の取り組み概要

## (1) 競合企業との差別化

現状は、日本で取引がある日系荷主の進出に合わせてタイ+CLMに進出する物流事業者が多いため、また、ASEAN各国で経済成長より市場が拡大しており新規業務が継続して発生しているため、現地系物流事業者や外資系物流事業者と競合する場面は少ない。日系荷主事業者は、サプライチェーンが構築され事業が軌道に乗るまでは、意思疎通や業務設計が容易である日系物流事業者に業務を委託するが、サプライチェーンが構築された後は、コストダウンを目的として現地系物流事業者に業務を移管することも想定される。そのため、低価格で物流サービスを提供する現地系物流事業者や外資系物流事業者との差別化要素を確保することは重要な課題となる。

日系物流事業者の差別化要因として、「貨物の輸送品質（定時性、貨物へのダメージの少なさ、GPS搭載車両による貨物追跡、等）」や「グローバルネットワーク」、「緊急時のきめ細かい対応」といった事項が挙げられる。

競合企業との差別化
<ul style="list-style-type: none"><li>• 取り扱う貨物によって差別化要因は異なってくる。<u>日系自動車関連製造事業者であれば、ジャスト・イン・タイムやミルクランといった高度な物流サービスが求められるが、日用雑貨ではそこまで高度なサービスは必要とされない。【A社】</u></li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 当社の強みは、<u>物流と機工が一体となったサービスの提供が可能</u>なことであり、ラオス、カンボジア、ミャンマーへの進出企業に対して、日本での輸出から、現地国での工場内据え付けまで、一貫した責任をもった対応が可能である。【B社】</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 各社の実施可能なサービス水準が均衡してきている。タイでは、今やどこの物流事業者も同じような物流サービスを提供可能である。そんな中、当社は、<u>大手物流事業者よりも小回りのきいたサービスの提供、細かいケアを実施できる点</u>が差別化要因になっていると考えている。</li><li>• <u>クロスボーダー輸送における中継点のラオス及び配送先のベトナムに日本人が常駐しており、発地のタイを含めて緊急時に日本人によるきめ細かい報告、対応が可能</u>な点が一番の強みと考えている。</li><li>• <u>日系の物流事業者は、サービスが丁寧であり、定時性も高い</u>。このサービス水準は日系荷主が求めているものであり（そもそも日系メーカーの品質面での厳しい要求が、日本の物流事業者のサービスを育ててきた）、欧米系物流事業者と比較して優位であると感じられる点である。自動車を中心とする日系荷主もコストは重要視するが、<u>外資系物流事業者だと安いものの品質の低いサービスになってしまうことも多々ある</u>ので、日系物流事業者を選択することが多い。</li><li>• 欧米系の荷主に対しても、日系事業者の丁寧なサービスは（日系以外の企業との）差別化要素になりうると考える。</li><li>• <u>当社が強みを持つサービスは、トラックでのクロスボーダー輸送</u>である。ベトナム～ラオス～タイで積み替え無しの輸送を提供しているのは当社の強みであり、また、<u>混載輸送も当社だけが実施</u>している。混載輸送の専任営業担当をバンコクに設置しているのも、他社に無い特徴である。【C社】</li></ul>

競合企業との差別化
<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模な事業は、基本的には入札になるものの、設備の輸送や設置をスポット受注し、その後、工場設立から稼働に至るまでの苦労を共にした結果、工場稼働後の調達物流や製品物流の取り扱いについて直接依頼される場合もある。</li> <li>受注するためには、日々の営業活動も大事である。営業は、日本国内ではなく現地で行われ、企業によって、営業を実施するのは駐在員の場合や現地社員の可能性がある。ただし、新規で海外に進出する荷主の入札は日本で行われることが多く、その場合はまず日本での営業が実施される。</li> <li>入札時は地場系の物流事業者とは価格競争になることが多いが、GPSを全車両に搭載して輸送状況を可視化する等、高度な物流を提供できるということを前面に押し出し、他社と差別化している。</li> <li>工業団地内に物流拠点を設けて、さらに税関事務所を設けることで通関業務を可視化している。発展途上国では、通関が問題になることが多く（形式、方法、属人的な対応等）、現地進出する荷主にとっては対応すべき課題となることが多い。当社は工業団地の中に税関があるというメリットを最大限に活用し、顧客に通関状況を適切に報告する等して、不安を取り除くことが可能である。</li> <li>拠点間の連携強化やリターナブルラックの活用により積載効率を高める等の物流費削減提案をお客様に積極的に提示する。また、改善提案を継続的に行うことで問題意識を共有し、またソリューションの為のチャレンジを惜しまない。【D社】</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>現地系物流事業者の輸送品質は低いが、荷主によっては安くて品質の低い物流事業者を選択する場合もあれば、その反対もある。ただし、日系荷主が現地進出する際は、日本で取引のある日系物流事業者に業務を委託することが一般的なので、そのタイミングで一緒に進出することが多い。【E社】</li> <li>現地系物流事業者に比べて、きめ細かい日本的なサービスや、コンプライアンス面、グローバルネットワークの広さが差別化要素となる。【E社】</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物のダメージリスクを回避できる、積み替え不要のクロスボーダー輸送を実施可能であることが競合企業との差別化要因になっている。【F社】</li> </ul>

#### 荷主の物流事業者選定基準

また、タイ+CLM地域で事業を展開する荷主に対して、物流事業者の選定基準についてヒアリングを行った結果を以下に記載する。荷主がタイ+CLMで物流事業者を選定する上でのコストや輸送品質、通関との交渉力等が挙げられた。

物流事業者の選定基準
<ul style="list-style-type: none"> <li>労働集約型で価格競争が激しい製品を取り扱っているため、まずはコストが最優先となる。物流品質についても重視している。</li> <li>カンボジアにおいて日系物流事業者を活用するのは、費用面やコミュニケーション面から、現段階では難しい。実務レベルのコミュニケーションができる物流事業者は、地場系に限られる。</li> </ul>



## 物流事業者の選定基準

- 日系の物流事業者でカンボジアの通関ライセンスを有しているのは2社のみで、残りは地場の物流事業者に委託している。物流事業者を選定する際は、複数社のコストやカンボジアにおける通関事情を比較しながら決定した。
- 現状は労働集約型の生産工程を担っているが、最終的には前工程の原材料の投入から管理しなくてはいけなくなるため、ネットワークを有しない地場系の物流事業者では対応が難しくなってくる。サプライチェーンがより複雑になってくると、日本人駐在員がいる日系物流事業者の、日本的なサービスが必要になる。
- 何か問題が起きた際の迅速な対応や、情報提供等きめ細かいサービスは日系物流事業者が優れている。G社として現在も日系物流事業者と付き合いがあり、タイ⇄カンボジアはトラックで輸送しているが、今後、その先の海運等と併せて安いレートで輸送してもらうことは考えられる。
- 通関とフォワーディングを一元管理できるとありがたいが、現状は切り離して考えている。本来、通関業務はフォワーディングと一貫して委託した方がよい。また、着地にも現地法人がある物流事業者に委託すれば、ワンストップで業務を委託することが可能となる。【G社】
- コストの安さが最優先である。最低限のサービス品質は必要であるが、現在は日系物流事業者を利用しているため、現地系物流事業者と比べて信頼性がある。
- 一方、現地系物流事業者については、時間をかけてサービス品質とコストについて検証していきたいと考えている。例えば、現在、タイ北部のノンカイからの段ボールの輸入は、現地系物流事業者を利用している。発展途上国一般に言われることだが、現地系事業者のサービス品質は決して高くなく、低コストだけを理由に選定することはできない。現地系事業者の管理は日本人だけで実施するのは難しく、現地人担当で管理していく必要がある。
- ラオスで事業を実施する上では、(内陸国であるため陸上輸送の)輸送費が高いことがデメリットとなるので、物流事業者のコスト比較は常々実施している。現地系物流事業者であっても、同様のサービス提供があれば利用したいと考えている
- 現在、欧米系物流事業者は、緊急品の対応等で国際宅配便を利用するのみで、平常時には利用したことがない。今後、コスト面のメリットがあれば利用する。
- 今後、物流事業者を1社に集約することは考えていない。世界各地で複雑な流れの物流がある荷主にとっては物流事業者を集約するメリットがあるが、当社は各地と日本の2点間輸送が中心なので、個々の地域で強みを持つ事業者に委託すべきと考えている。また、複数社を利用することでコストを比較することが可能となる。
- 当社が物流事業者に求めるサービスは、一般的に言われるように、コスト、通関を含めた輸送時間、物流品質の3点である。**【H社】**
- タイからの輸出入については、船会社は欧米系が多く、フォワーダーは日系物流事業者が多い。年に1回ビッドを実施しており、特にコスト面で優位な

## 物流事業者の選定基準

事業者を選定している。

- 日系物流事業者と同様の品質で輸送サービスを提供できるのであれば、外資系・現地系物流事業者に委託する可能性もあり、間口を広げながら選定している。日系物流事業者だけでなく、同様に現地に進出している欧米系物流事業者からのオファーもあるので、日系物流事業者にとっては競合企業となっており、特に大手の外資系物流事業者では、国際輸送手段（船舶）を持たない NVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrier）が当社に盛んに営業してくる。
- 物流事業者が船会社に支払う海上運賃の料金設定は、どれだけ貨物の集荷力があるかに大きく左右されるので、当社だけでなく他の荷主からも集荷し、いかに安い海上運賃を船会社に提案させられるかが、物流事業者の強みとなる。
- 現在、東南アジアでは、生産に必要な材料の約半数を日本から輸入し、加工貿易を行っている。日本から材料を輸出する際にコンテナを借りるが、タイへ輸出し、空になったコンテナに完成品をいれて日本へ輸出するラウンドユースを行っているため、日本起点でコンテナを有効活用するためのアドバンテージがある日系物流事業者を選定している。将来的に、材料供給の起点が変わってくれば、委託する物流事業者の国籍も変わってくる可能性がある。
- 物流事業者を選定する際は、貨物船の発着率や安定率、トラブル発生時の対応能力を見て判断している。何かトラブルが起きた際に即座に対応するのは難しいため、貨物の到着が 2~3 日遅れるのは仕方ないと考えている。貨物船の延着等の際に、荷主からの要望に対して、協力体制があるかないかという点も重要になる。
- 低価格・低品質な物流事業者を利用したことはあるものの、対応に問題があり継続利用とはならなかった。
- タイ～カンボジア間の陸上輸送では、タイ国内で取引のある、タイの物流事業者を利用している。選定する際に他社と比較して検討したが、当社の期待以上の最適な輸送サービスを提供できる、この物流事業者に選定した。特に日系物流事業者と比較して、コスト面が優れている。サービス面においては差がないが、当社の現地人社員とタイ語でコミュニケーションでき、タイの税関の思惑や判断が理解でき、適切に対応できる点も優れている。
- 日系物流事業者の強みは、平日休日に関わらず、当社が困ったときに 24 時間対応できる点である。現地系物流事業者ではそこまでの対応は不可能である。
- 当社が通関で問題に直面した時に、税関との交渉能力を有しているかは重要である。クロスボーダー輸送においては税関との折衝能力が必要であり、税関のキーパーソンと十分にコミュニケーションが可能で、法令を遵守しながら交渉できる能力を有する物流事業者が魅力的である。
- その国の言葉を使ってコミュニケーションを取ることも必要であり、日系物流事業者であっても、現地の企業と同じくらい現地に根付いて事業を運営することが重要である。

#### 物流事業者の選定基準

- コンプライアンスの遵守は必須であり、アンダーマナーを払ってまで税関等と交渉するのではなく、現地に合ったコミュニケーションが可能な、現地に根付いた物流事業者が魅力的である。優秀な日系物流事業者は、トップは代々引き継がれていくが、その下で働くローカルスタッフが長く勤務している事業者が多い。
- 今後、タイ～カンボジアの陸上輸送について、タイの物流事業者から日系物流事業者への転換は、**QCD** がベストであれば考えうる。日系・現地系に関わらず、ニーズに対応できる適切な物流事業者を選定していく。
- 当社が従事する産業は、安定かつ確実な部品供給が求められるので、決して欠品や納品遅れを発生させてはいけない。荷主事業者として、緊密なコミュニケーションやトラブル発生時の緊急対応等が可能な物流事業者を継続的に利用していきたいと考えている。
- 既にミルクラン輸送等の高度な輸送を物流事業者に委託しているが、部品1つでも遅れると生産ラインが止まってしまうので、状況を理解し、適切に対応できる物流事業者でなくてはならない。【I社】

日系物流事業者は差別化要因として、「貨物の輸送品質（定時性、貨物へのダメージの少なさ、GPS搭載車両による貨物追跡、等）」や「グローバルネットワーク」、「緊急時の細かい対応」といった事項を挙げていた。タイ+CLMで事業展開する荷主のうち、高度な輸送サービスが必要となる荷主からは、欠品や納期の遅れ等を発生させないことや、緊急時のきめ細やかな対応能力が選定条件として求められる。一方で、同地域では労働集約型で付加価値が低い製品を取り扱っているため、コストを優先事項として挙げているという荷主も存在する。ただし、低コストであれば、低品質でよいということではなく、品質を保ちながら低コストの物流サービスを提供できる物流事業者を求めている。同市場へ参入するにあたっては、日本品質に根ざした高品質な輸送サービスを提供するか、現地物流事業者との競合を意識した低価格の輸送サービスを提供するか等、荷主の業種や競合企業を意識した上での提供するサービスの品質やコストの水準を意志決定していかなくてはならない。また、日系物流事業者が新興国の制度や通関等に対して十分な情報や知見を有していないため荷主が自らリサーチを行い、物流網を構築していることも明らかとなった。顧客対応という側面からは、前述のような顧客の手間を代行できる知見を有することも必要となる。

荷主が新規参入する際は、サプライチェーンが構築され事業が軌道に乗るまで、意思疎通や業務設計が容易である日系物流事業者に業務を委託する傾向にあるが、サプライチェーンが構築された以降も継続的に物流サービスを提供するためには、品質を保ちつつも低コストで物流サービスを提供することが重要である。

一方で、現状はCLMで労働集約型の生産工程を担っているが、将来的にCLM拠点の位置づけが向上し、サプライチェーンがより複雑になってくると、グローバルネットワークを有する日系物流事業者が強みを発揮できるようになるとも考えられている。

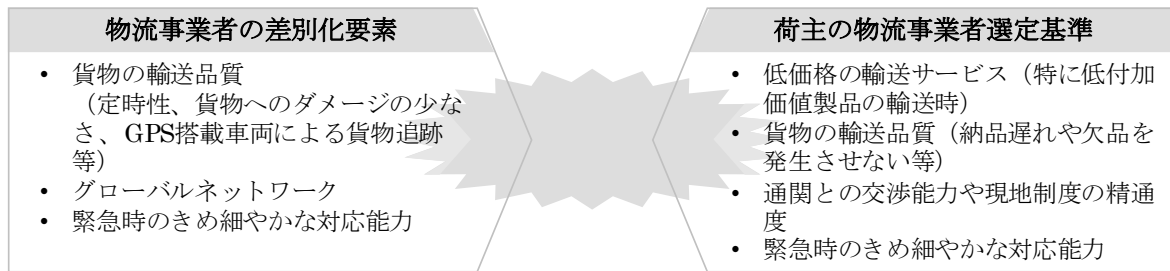


図 4-79 物流事業者の差別化要素と荷主の物流事業者選定基準

## (2) 片荷防止によるコスト競争力強化

タイに拠点を置いて活動する多くの企業が、タイに生産拠点を残したまま人件費がかかる労働集約的な工程を周辺国に移す中で、タイ+CLMでの物流ニーズが拡大している。タイ+CLMで輸送される貨物は、労働集約工程で生産される付加価値の低いものが多く、荷主としては物流コストを抑制したい状況にある。そのため、日系物流事業者としては、日本流のサービスを提供しながらも低コストで輸送することが重要となる。しかし、現状は、地域毎の物流量の偏重があり、車両が往復実車とならないために、販売価格が高くなり、既存顧客の維持や新規顧客の開拓ができず、荷量を増やせないため、さらに片荷が発生するといった負のサイクルを起している事業者が多い。片荷防止策を実施することで、負のサイクルを正のサイクルに転換できるため、片荷を防止しコスト競争力を強化することは、タイ+CLMで物流サービスを提供する上で重要となる。

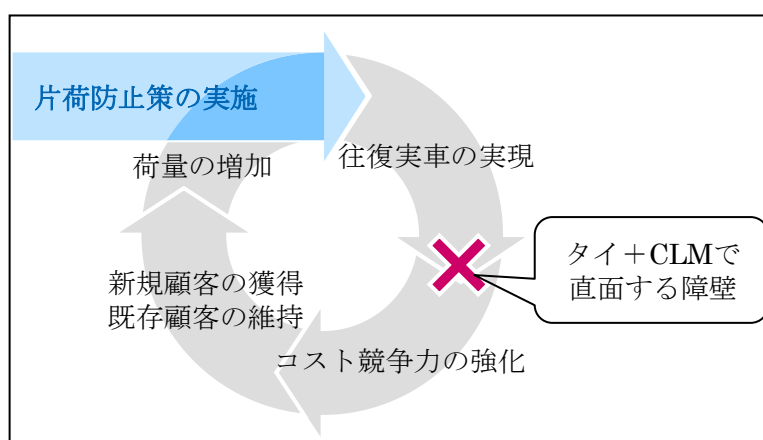


図 4-80 片荷防止策によるコスト競争力強化サイクル例

### 片荷防止によるコスト競争力強化

- ラオスの物流事業者と提携しているため、タイ～ラオス～ベトナム間をトラック1台で一貫輸送するライセンスを取得しており、サービスとして提供可能だが、オペレーション上は、タイ～タイとラオスの国境間と、タイとラオスの国境～ベトナム間は別のトラックで運行している。需要と供給の関係上、タイ～ラオス～ベトナムの一貫輸送をすると、タイからベトナムへの輸送需要が少なく、片荷になってしまう。【A社】

片荷防止によるコスト競争力強化

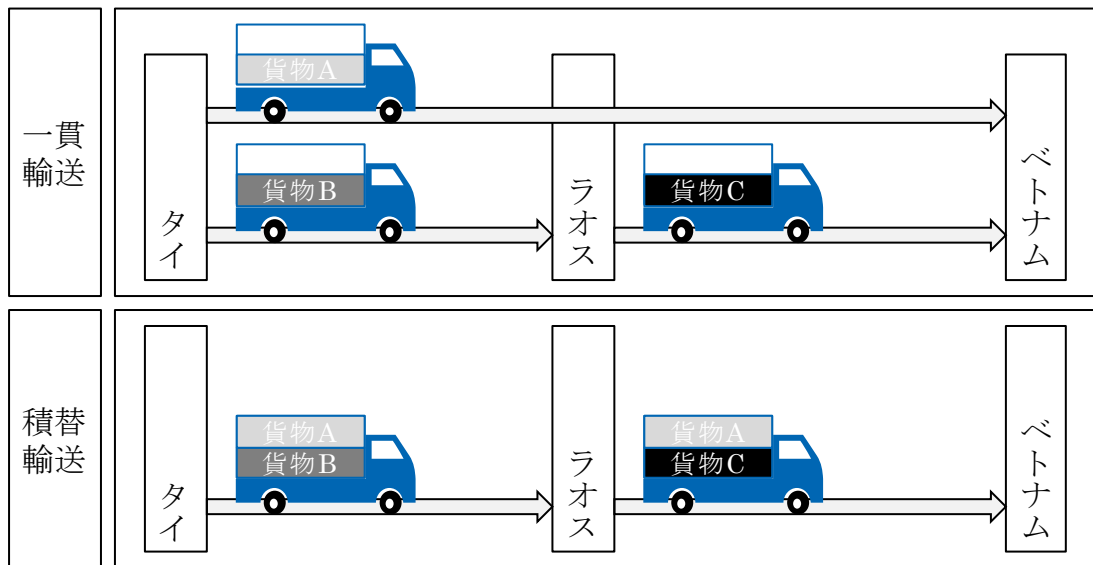


図 4-81 積替え輸送による片荷防止策例

- 東西回廊や南部回廊のビジネスでは、復荷が付かず輸送コストが割高になっている状況が問題である。現在、タイとベトナム両国にて連携しながら営業を強化している。特に、両国に製造拠点を設けているメーカーをメインターゲットに設定している。【B社】
- 自社でトラックを保有している場合、片荷になってしまうことで海上貨物と比べて費用がかかってしまうことがあるため、積載率をあげていくことが課題である。混載サービスを提供しており、他社の航空貨物と同じリードタイムで届く（約 48 時間。航空貨物は空港までの輸送や通関の時間を含む）ことを強みとして、タイ法人内に営業推進チームを構築し、販売している。
- 営業推進チームは、タイ人をマネージャーとして採用し、日系のみならずタイ地場企業への訪問及び電話でのアポイントにて、新規営業を展開している。
- 混載サービスでは、毎週末の定期サービスにて、バンコク発ハノイ着のルートで、製品用の原材料、副資材、食材等を輸送している。【C社】

片荷防止によるコスト競争力強化

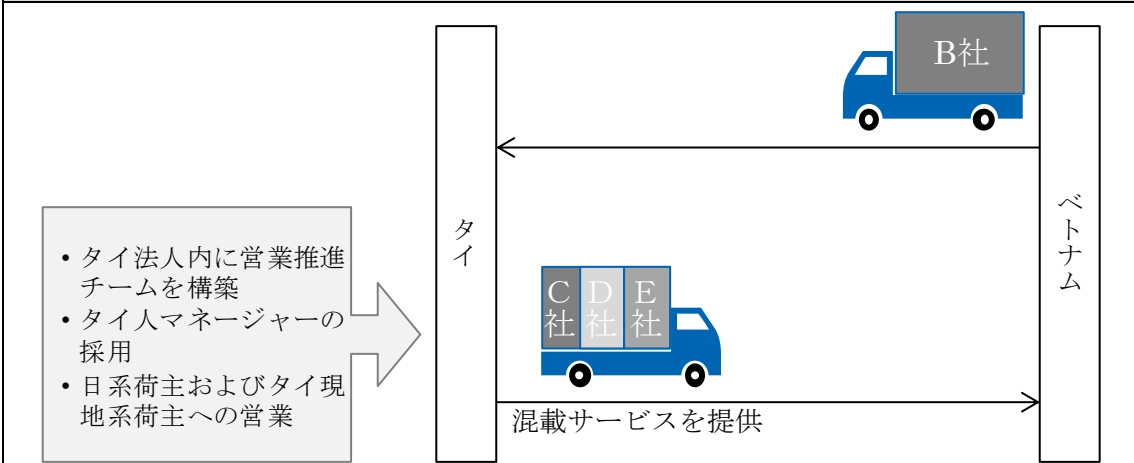


図 4-82 混載サービスによる片荷防止策例

- FTL (1車貸し切り扱い) はほかの会社もできると思うが、LTL (少量・小口貨物の混載サービス) の展開を検討している。【E社】

### (3) サービス品質の維持のためのコア人材確保

近年、タイ+CLM 全体で、労働力の確保が難しい状況にある。タイでは、賃金上昇や失業率低下が起きており、特に管理職未満の一般社員は人材の流動が激しい。また、カンボジアやミャンマーでは、特に中間層が少なく、ビジネス経験を持たない人材も多く、管理能力や語学力に優れた人材の確保が難しい。

サービス品質を維持するためには、実際に業務を行う現地人社員を確保した上で、しっかり教育・管理する必要がある、そのためにまずは、ナショナルスタッフの管理職に日本のサービスレベルをきちんと理解してもらうことが重要である。したがって、将来の管理者、幹部候補となるコア人材を、如何に育成し、如何に給与面以外のやり甲斐を感じてもらえるようにするかが重要な課題となっている。必要に応じて、同業他社からのヘッドハンティング等の対応も求められる。

コア人材（管理職候補）の確保・育成	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 如何にコアとなる人材を育て、仕事にやり甲斐を感じてもらえるかが重要である。</li> <li>• 単純作業を行うスタッフは、短期間の入れ替わりもやむを得ない。【A社】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 給与アップが対策のひとつではあるが、コスト増加に繋がるため、経営にあたっては要員確保とコスト削減とのバランスを保つのが困難である。【B社】</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>処遇の向上や管理職への登用</u>により、キーパーソンを確保している。</li> <li>• <u>同業他社からの中途採用</u>により、人材を確保している。</li> <li>• <u>日本のサービスレベルの理解</u>を深めさせる教育・取り組みを実施している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ アシスタントマネジャー以上の役職者を集めた定例会議の開催</li> <li>➢ 現地法人の<u>管理職候補となる人物を選定して日本に召集し、現場を体験させながらの研修・教育の実施</u></li> <li>➢ <u>アジアの現地法人を召集した研修の実施</u></li> <li>➢ <u>ナショナルスタッフだけの会議の開催</u>【C社】</li> </ul> </li> </ul>	
<p>キーパーソン（管理職候補）となる現地人スタッフを確保し、彼らに日本のサービスレベルを理解させることを重要視している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 同業他社からの中途採用による人材確保</li> <li>• 日本のサービスレベルの理解を深めさせる教育 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ アシスタントマネジャー以上の役職者を集めた定例会議の開催</li> <li>➢ 管理職候補には日本で様々な現場を体験させながら研修・教育を実施</li> <li>➢ アジアの現地法人を召集した研修の実施</li> <li>➢ ナショナルスタッフだけの会議の開催</li> </ul> </li> </ul> <p>• スタッフの流動に関しては、やむをえない点であり、キーパーソンとなる人材については管理職への登用（処遇の向上）が重要。</p>	
<p>図 4-83 コア人材確保のイメージ図</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 教育や研修のプログラムを充実させ、<u>幹部候補は日本で研修を行うことでモチベーションを高める</u>等、特にここ5年くらい努力している。</li> <li>• 即戦力を求めているために新卒採用は少なく、人材募集情報を掲載し、中途</li> </ul>	



コア人材（管理職候補）の確保・育成

採用を行っている。ただし、経験者は、給与面での折り合いがつかないことも多いため、最近では新卒を採用、教育し、ロイヤリティを醸成しながら幹部候補生に育てることを目指している。

- 核になる現地社員のモチベーション維持には、給与だけでなく、会社のビジョン、自らの果たせる役割や就けるポジション、やりたいことがやれるか、等の点が重要であると述べている。【D社】

#### (4) 現地法人の内部統制強化

新興国での事業展開においては、現地法人や協力会社が日系物流事業者の水準に見合ったサービスを提供できているかを適切に管理する、すなわち内部統制を機能させる必要がある。内部統制が不十分であると、現地スタッフの提供するサービス品質が落ちてしまったり、一方では管理者としてのナショナルスタッフが成長することで本社の方針とは異なる方向での判断が下されたりする可能性があるため、如何に会社としてのガバナンスを機能させるかが重要となる。

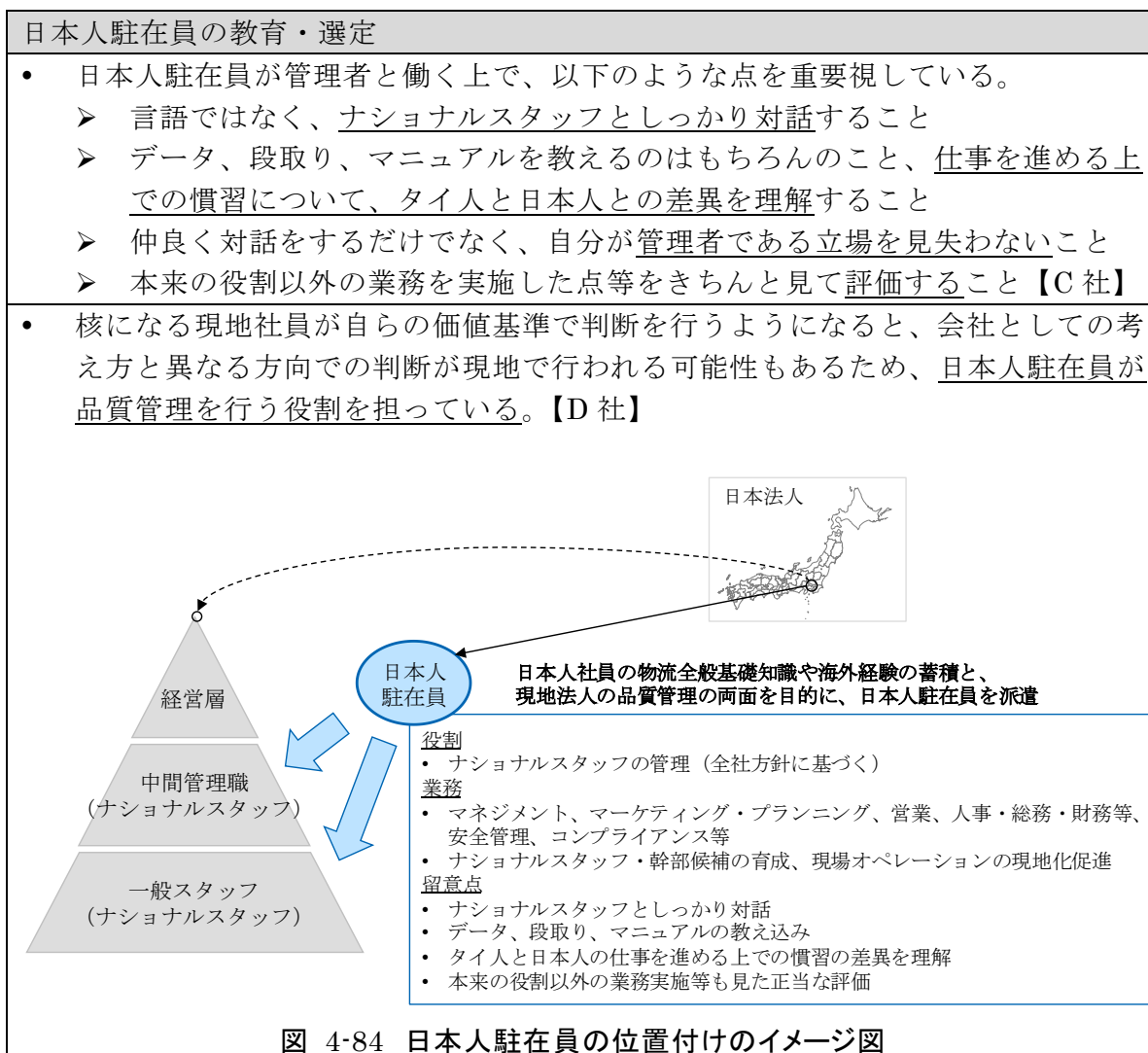


図 4-84 日本人駐在員の位置付けのイメージ図

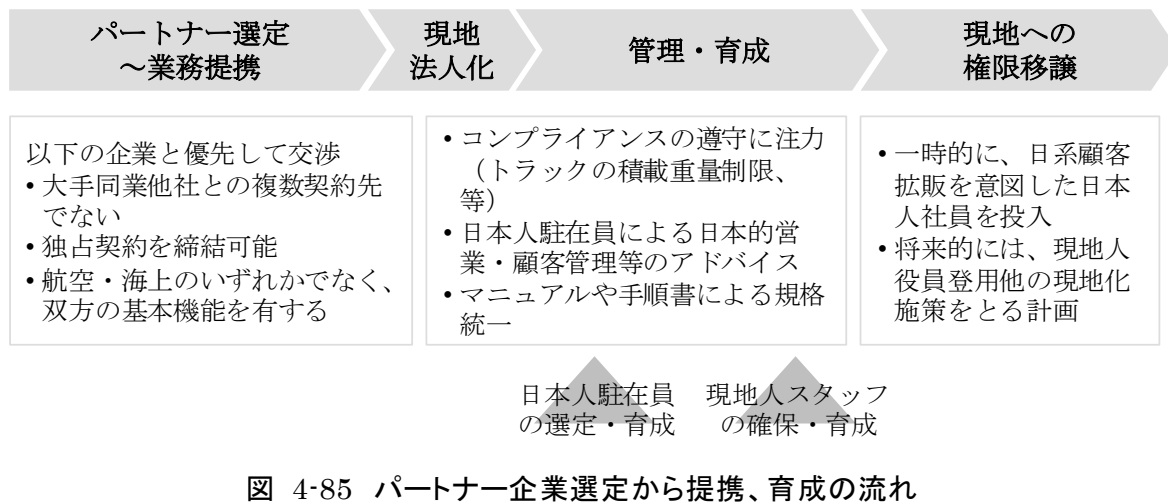
管理職候補となる現地人スタッフの確保・育成
<ul style="list-style-type: none"> <li>現地に<u>内部統制をきちんと理解して説明のできるキーパーソンを確保</u>することを重要視しているため、現地だけでなく日本等でも<u>教育を受けたスタッフを確保</u>し、現地法人の社長の片腕として置くようにしている。【C社】</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><u>タイにおける人事のトップは、タイ人のマネージャー</u>が担っており、研修プログラム等を作成している。現場の人間の教育は、日本人が直接教えるには言葉の壁があるため、現地人が担っている。</li> </ul>

管理職候補となる現地人スタッフの確保・育成

- マネージャークラスは英語が使える人材であり、彼らを教育していくことを重要視している。【D社】

関係の構築されたパートナー企業買収による現地法人設立

- 現地法人設立にあたっては、パートナーから事業譲渡を受け、ユニットごと獲得しているため新規採用をしておらず、以前から構築された関係を維持できている。
- パートナー企業の選定にあたっては、以下の点を重視した。
  - 既に代理店契約を結んでいた企業の事業譲渡を受けての進出であったので、同社のパフォーマンスについては評価済みであった。
  - 遡り、代理店契約を結ぶ上では、大手同業他社との複数契約先でないこと、願わくは、**Exclusive** 契約を締結可能な企業を優先してヒアリングを行った。
  - 航空・海上のいずれかに特化した代理店でなく、双方の基本機能を有する企業を交渉の対象とした。
- 子会社を管理する上で、最も注力しているのはコンプライアンスの遵守。例えばトラックの積載重量制限は、子会社化後は遵守の徹底を図っている。
- 子会社に対して、駐在員が日本的営業・顧客管理等をアドバイスした。
- マニュアルや手順書による規格の統一は、法人化がなされてからの作業であり、現在は着手・浸透過程にある。【E社】



## (5) リスクへの対応

タイ+CLM においては、基本的には不測の事態が起こりづらい環境が整備されつつあるが、洪水等の自然災害の発生や、クーデターの発生等の政変リスクが存在する。実際、タイにおいては 2011 年に洪水が発生、2013 年秋以降にデモが発生、またカンボジアにおいても 2013 年にデモや洪水が発生する等、リスクが顕在化している事例が存在する。自然災害や政情不安等リスクが顕在化することにより、輸送ルートが確保できず期日どおりに輸送できない可能性や洪水により預かった貨物を濡損させてしまう可能性等が想定される。ヒアリングの中で、過去にクーデターが発生し空港閉鎖になった際、最後まで営業していたのは日系物流事業者だけであったと指摘されている等、緊急時の日系物流事業者の対応力は、同地域で事業を行うにあたって差別化要素ともなりうるため重要な課題である。

リスクへの対応策としては、事前に事業継続性を確保しておくことと、リスク発生時に荷主への情報発信を行える体制を整えて行くことの 2 点が重要である。事業継続性については、代替輸送ルートの確保や拠点の分散等が挙げられる。また情報発信については、リスク発生時に荷主に対して定期的に状況を伝えることが挙げられる。

リスクへの対応の事例（事業継続性の確保）
<ul style="list-style-type: none"> <li>災害リスク対応として、洪水への対策が必要であり、当社では貨物保管用のラックの追加設備や、現在 1 階にある事務所を 2 階に移動することを検討している。【B 社】</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>タイのクーデターによる空港閉鎖に対しては、日本からの貨物はシンガポールやマレーシアに経由で、トラックで輸送するサービスも実施して対応した。（タイ発は逆の形で対応）</li> <li>2006 年のクーデターの際には、空港移転（ドンムアン→スワンナプーム）と重なったこともあり、十分に対応できなかった。それを教訓として準備を進めていたので、2008 年にはスムーズな対応が可能であった。【C 社】</li> </ul>

リスク発生に備え、代替輸送ルートを確認

図 4-86 代替輸送ルートの確保例

リスクへの対応の事例（事業継続性の確保）

- BCP<sup>88</sup>を作成し、危機管理の体制を構築することにした。 メールシステム、サーバ等の IT インフラのバックアップ体制を整えたり、複数の支店で業務をサポートする体制を整えたりした。 また、洪水が起こりうる季節には、ダムの水位をチェックし、水位が上昇した場合には貨物の保管場所を移動する等の対策を行うようになった。【D社】

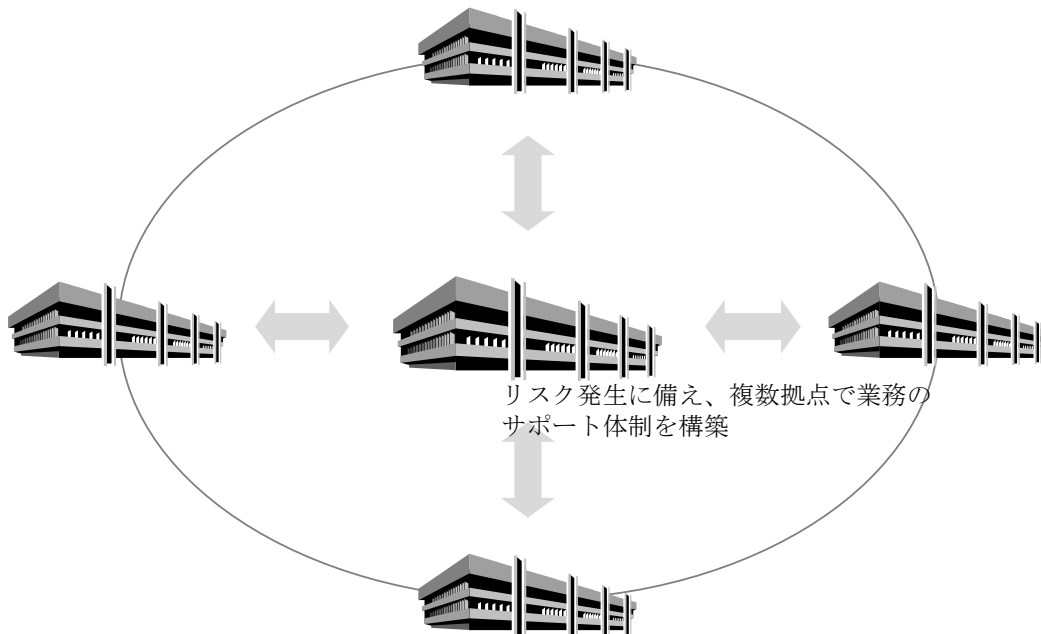


図 4-87 複数の拠点でのサポート体制構築例

- 拠点が一カ所ではないため、複数個所で通関やドキュメントの交換等ができるバックアップ体制を取っている。【E社】
- タイの政情リスクの回避手段として、陸路の充実がある。 2007年、空港・港湾が閉鎖されたことにより物流動線を失った際、陸路をかなり利用した。 スワンナプーム空港が閉鎖しているのでプーケット空港に着陸させて陸上輸送したり、お客様の出張者をプノンペン空港から脱出させたりした。
- タイでは、倉庫を必ず高床にして平置きにしないような洪水対策は行っている。 また、災害や労働争議等を想定した上で、在庫を複数の拠点で保管している。
- タイの洪水の際は、メコン川が増水したことで船が停泊できなくなる可能性があったが、結局そこまでの増水ではなかった。 仮に停泊できなくなった場合の対策としては、空路や、別国境のルートも準備してはいる。【F社】

リスクへの対応の事例（情報発信）

- タイや周辺諸国には、クーデターによる走行のストップ等の政情リスクがある。 対策として、荷主へ早めに情報提供（「危険なので、貨物があるならば早めに動かしておいた方がいい」等）を行っている。

<sup>88</sup> Business continuity planning : 事業継続計画。

リスクへの対応の事例（情報発信）

- 2008年のタイのクーデターの際には、スワンナプーム国際空港が閉鎖された。その際にも、荷主や、競合他社を利用しているが過去に名刺交換をした企業全てに対して1時間おきに情報を配信していた。競合他社はこのような情報提供を行っていなかったため、その後、競合他社を利用していた企業の仕事を獲得できたという例もある。情報は、航空会社から仕入れていた。【C社】
- 入手した情報をもとに在日本の荷主にレポートを配信している。情報配信の主体は、タイ側であればタイ法人が発信する。タイから発信を受けたシンガポールにある南アジア極が欧米や東アジアに同時配信をしている。【E社】

(6) その他のボトルネック

本節で触れていない、オペレーション体制（モノ）については、将来的にはタイ＋CLMのクロスボーダー輸送においても、JIT輸送やミルクラン輸送、コールドチェーン等に対するニーズが発生する可能性があるが、現時点では高度な物流ニーズを必要とするような貨物が少ないため、重要な課題にはなっていない。協力会社の物流施設やトラックを活用することでサービスを提供している。また、オペレーション体制（カネ）については、日系物流事業者は日系荷主を中心に事業展開を行っているため、与信管理についても、重要な課題にはなっていない。一部、現地荷主との取引を行っている事業者は、基本的には現金引き換え（COD：cash on delivery）、または前払い（CIA：cash in advance）の条件で受注している。

## (7) 日系物流事業者の政府に対する要望

国内物流事業者ヒアリングの際に、日本政府及び現地政府に対する要望を伺ったところ、ASEAN 域内における各種制度、手続きの共通化、透明化等、企業単位で解決が難しい法制度に関して、政府への要望が挙げられた。

日本政府及び現地政府への要望
<ul style="list-style-type: none"><li>• 現地政府に対する要望となるが、<u>外資規制緩和や免税制度等、日系企業が進出しやすい制度設計をお願いしたい</u>。自国企業を保護しようとしているのは承知しているが、自国の経済発展のためには、外資の力、とくに日系の力が必要ではないだろうか。</li><li>• 外資規制は、具体的には倉庫業と運輸業の兼業の許可もあるが、例えばミャンマーでの許認可に関して、<u>情報を明確化、可視化して欲しい</u>。現在インドネシアでも調査を行っているが、各規制の法的根拠が明確でなく、把握するのが困難である。【C社】</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 物流事業者の目線では、<u>タイ+CLM 地域において通関が問題になるため、日本の NACCS 導入を、スピード感を持って対応いただければ</u>と考えている。</li><li>• <u>タイ+CLM 地域進出検討時には長期出張員を派遣することが多いが、租税条約がないと所得税のダブルペイ等の問題が起きるので、改善が図れたら</u>と考えている。ミャンマーやバンラディッシュ、カンボジアに長期出張すると毎回同様の問題が起きる。【E社】</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 政府間において、<u>多国間輸送における規定の整備</u>をお願いしたい。</li><li>• 多国間輸送において、<u>経由する国の通過が障壁となる</u>。東西経済回廊は改善されてきたが、南北経済回廊ではラオス政府が規定を変え、必ず積み替えを行わなければならないという規定になってしまった。ラオスと中国雲南省の山中の国境で、貨物の盗難が起ころうなところが積み替え場所に設定されており、当社は貨物を無事に輸送できる保証がないため、仕事を受けられない状況にある。</li><li>• ベトナム～カンボジア間では、積み替えが不要である。タイ～カンボジア間では、ライセンスはあるが、積み替えを行っている。ただし、積み替え場所のインフラが整っていることと、信用できる会社が積み替えを行っていることから、さほど問題は無い。【F社】</li></ul>

これらは、企業単位で解決するのは難しい課題であるが、タイ+CLM 地域に進出する際に直面する課題であるため、日系物流事業者の進出を加速するためには政府として取り組んでいかななくてはならない課題である。

## 第5章 調査研究のまとめ

### 5.1 タイ+CLM 地域への物流事業者進出におけるボトルネック

本調査研究より最終的に抽出した、タイ+CLM 地域へ物流事業者が進出する上でのボトルネックを、同地域への事業進出時、事業拡大時に分けて整理する。

#### (1) 事業進出時の課題

##### 1) 物流インフラ

道路は、ミャンマー-タイ間を除き概ね通行可能であるが、路面が十分に整備されていない。現在は縫製品が中心なので大きな問題はないが、将来的に精密機械等が扱われると問題となる可能性がある。また、鉄道は単線区間が多く、貨物輸送での活用が進んでいない。

##### 2) 法制度

通関は、判断基準が属人的で明文化されたルールが未整備である。ワンストップ・ワンウィンドウが未確立で、総じて開庁時間が短いことや、相互乗入可能台数が限定的といった課題がある。AECの発足による通関手続き効率化が期待される。

外資規制は、参入要件が不透明で厳しい。将来的には、AECが発足により外資受け入れ態勢が整い、外資参入要件が明確化されると期待される。

##### 3) オペレーション体制

人材面では、流動が盛んで現地社員の退職が多い問題がある。また、日本人と比べて輸送品質への意識が低く、協力会社の輸送時には荷痛み等が発生することもある。

施設面では、現在は現地物流事業者の物流施設の活用で十分だが、将来的には様々な業種の荷主が進出するため、高度な物流ニーズに対応した施設の拡充が必要となる。

資金面では、現地系荷主を獲得する際に必要となる与信管理ができていない。現状は、日系荷主中心であるが、今後事業を拡大するにあたり、課題となってくる。

#### (2) 事業拡大時の課題

##### 1) リスク対応

日本に比べて、政情不安や自然災害が起こるリスクがあるため、対策が必要である。

##### 2) 競合関係

現在は日系の荷主や物流事業者の進出が限定的なので、厳しい競争環境はない。将来的には、日系・欧米系物流事業者の進出が一巡し、現地系物流事業者も低価格な物流サービスの提供を開始することが想定され、競争環境が激化すると見込まれる。

##### 3) 管理体制

現地法人や協力会社が本社の期待する水準のサービスを提供できているか確認が必要。



## 5.2 タイ+CLM 地域に進出する物流事業者求められる取り組み

### (1) 競合企業との差別化

今後、競争環境が厳しくなると想定されるタイ+CLMにおいて競争に勝ち残っていくためには、日系物流事業者として差別化要因を明確にする必要がある。荷主によって物流事業者に求める要素が異なり、労働集約型の低付加価値製品の輸送に関しては最低限の品質を保った上での低価格の輸送サービス提供が求められ、自動車産業等においては納期の遅れや欠品を発生させない高度な輸送サービス提供が求められるため、ターゲットとする荷主に合わせたコストと品質の水準を意思決定する必要がある。また、現地の通関等への対応能力の向上や緊急時へのきめ細やかな対応の実施、グローバルネットワークの拡充等も差別化を図る上で重要である。

### (2) 片荷防止によるコスト競争力強化

タイ+CLMで輸送される貨物は、労働集約工程で生産される付加価値の低いものが多く、荷主としては物流コストを抑制する必要がある。しかし、現状は、地域毎の物流量の偏重があり、車両が往復実車とならないためにコスト競争力の強化が難しい状況にある。荷量が限定的な中で、混載サービス等、小ロットの貨物に対応する輸送サービスを提供することで、荷量の確保→往復実車の実現→販売価格の低減→既存顧客の維持や新規顧客の開拓→荷量の確保といったサイクルを回すことが重要である。

### (3) サービス品質の維持のためのコア人材確保

人材の流動が盛んなタイ+CLM地域において、サービス品質を維持するためには、将来の管理者、幹部候補となるコア人材としてのナショナルスタッフを確保した上で、しっかり教育・管理する必要がある。人材確保においては、会社によって、新卒採用による将来の幹部候補生確保、同業他社からの中途採用による即戦力確保と、力の入れ方は様々である。また、人材育成においては、研修や会議の実施方法に工夫を凝らし、ナショナルスタッフに日本のサービスレベルを深めさせることが重要である。

### (4) 現地法人の内部統制強化

新興国での事業展開においては、現地法人や協力会社が日系物流事業者の水準に見合ったサービスを提供できているかを適切に管理する、すなわち内部統制を機能させる必要がある。そのための具体的な取り組みとして、まずは日本人駐在員の適切な選定・教育・意識付け、さらには管理職候補となる現地人スタッフの確保・育成を行っていく必要がある。

### (5) リスクへの対応

タイ+CLMにおいては、洪水等の自然災害の発生や、クーデターの発生等の政変リスクが存在する。リスクへの対応策としては、代替輸送ルートの確保や拠点の分散等事前に事業継続性を確保しておくことと、リスク発生時に荷主への情報発信を行える体制を整えて行くことの2点が重要である。

### 5.3 今後の課題

#### (1) 調査研究対象事業者の拡充

本調査研究では、多くの事業者に対してヒアリングを実施し、貴重なご意見を頂戴した。今後、本テーマの調査研究を拡充するに当たっては、さらに幅広い対象の事業者のお話を伺うことが必要と考えられる。

##### 1) 中小規模の物流事業者・荷主

今回ヒアリングを実施した対象は、既に ASEAN 地域で活躍されている大手の物流事業者や荷主が中心であった。しかし今後は中小規模の企業も同地域に展開していく状況が想定される。現時点では中小物流事業者の進出はほとんどないが、今後は、中小物流事業者に対して「ASEAN 進出時にどのような苦労があったか」、「ASEAN 進出後にどのような取り組みをされているか」、または「何が障壁となり進出できなかったか」を確認することにより、本調査研究の有用性を高めていくことが可能となる。今後事例の収集が待たれるところである。

##### 2) 外資系物流事業者

本調査研究では、今後 ASEAN 地域で日系物流事業者の競合企業となりうる外資系（欧米系・現地系）物流事業者へのアプローチを試みたものの、ヒアリングの実施には至らなかったため、文献ベースでの情報しか得られていない。実際に彼らがどのような戦略に基づいてどのようなサービスを提供しているか、企業秘密の部分も多く取得するのは難しいが、今後日系物流事業者が事業を維持・拡大していくためにも、競合企業の動向を把握することが競争力強化の第一歩であると考えられる。

##### 3) ミャンマー

今回の調査研究の時点では、ミャンマーは CLM 地域の中で今後最も注目されており、道路インフラや工業団地が整備されつつあることは明らかになったものの、実際の進出事例が少ないことから、物流事業者の課題や取り組みを十分に分析することは困難であった。今後の事例の蓄積が待たれるところである。

#### (2) 継続的な調査の必要性

本調査でも繰り返し述べてきたように、ASEAN 地域では、2015 年に予定されている ASEAN 経済共同体の設立に伴い、大きな変化が起こる。実質的な経済統合の進展状況により、同地域の物流を取り巻く環境は大きく変わる。今後、同地域に対して継続的な調査を実施していくべきであると考えられる。

## おわりに

ASEAN、特にタイ+CLM 地域は、今後の ASEAN 経済共同体の設立に伴って、海外での事業展開を図る我が国物流事業者にとって重要な地域となることが想定される。当該地域において競争力を獲得するにあたっては、日本国内で確固とした自社の強み、差別化要因を醸成し、その強みを海外でも提供できるビジネスモデルとして構築することが求められる。

今後進出をはかる日系物流事業者は、まずは日本国内での事業基盤、ビジネスモデルを強化すると共に、進出先の文化、風習等を理解し、適応させていくことが求められる。

本調査研究が、今後の我が国物流事業者のタイ+CLM 地域への進出に資することとなれば幸甚である。

## 謝辞

本調査研究では、ヒアリング調査において、多くの物流事業者・荷主事業者のご担当者様にご協力をいただいた。

本調査研究を進める上でのアドバイザーとして、根本敏則氏（一橋大学大学院商学研究科教授）に有益なご助言をいただいた。

また、調査研究の実施にあたっては、株式会社野村総合研究所の宮前氏、小林氏、高橋氏、矢崎氏にご協力をいただいた。

ここに記して感謝の意を表したい。

## 参考文献

- 1 国土交通省：自動車輸送統計年報  
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/06/annual/06a0excel.html>
- 2 国土交通省：鉄道輸送統計年報  
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/10/annual/10a0excel.html>
- 3 国土交通省：内航船舶輸送統計年報  
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/09/annual/09a0excel.html>
- 4 国土交通省：航空輸送統計年報  
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/11/annual/11a0excel.html>
- 5 経済産業省：海外事業活動基本調査  
<http://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kaigaizi/>
- 6 国土交通省（2013）：総合物流施策大綱（2013-2017）  
<http://www.mlit.go.jp/common/001001929.pdf>
- 7 日本銀行：国際収支統計  
<http://www.boj.or.jp/statistics/br/bop/index.htm/>
- 8 バンコック銀行 日系企業部（2014）：タイ国 経済関連基礎資料  
<http://www.bangkokbank.com/BangkokBankThai/Documents/Site%20Documents/Japanese%20Relations/EconomicReport20140212.pdf>
- 9 バンコク日本人商工会議所（2013）：2013年上期 日系企業景気動向調査
- 10 JETRO.：投資コスト比較  
<http://www.jetro.go.jp/world/search/cost/>
- 11 IMF.：Direction of Trade Statistics  
<https://www.imf.org/external/pubs/cat/longres.cfm?sk=19305.0>
- 12 国土交通省 国土技術政策総合研究所：世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析  
<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0642.htm>
- 13 財務省：貿易統計  
<http://www.customs.go.jp/toukei/info/>
- 14 IMF（2013）：World Economic Outlook Database, April 2013.  
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2013/01/weodata/index.aspx>
- 15 UNCTADSTAT  
<http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>
- 16 WHO（2013）：World Health Statistics 2013  
[http://www.who.int/gho/publications/world\\_health\\_statistics/2013/en/](http://www.who.int/gho/publications/world_health_statistics/2013/en/)
- 17 ILO：Global Employment Trends 2014  
<http://www.ilo.org/global/research/global-reports/global-employment-trends/2014/lang--en/index.htm>
- 18 Association of Southeast Asian Nations（2009）：Roadmap for an ASEAN Community  
<http://inter.oop.cmu.ac.th/ASEAN/RoadmapASEANCommunity.pdf>

- 19 日本経済研究センター (2012) : アジア「新・新興国」 CLM (カンボジア・ラオス・ミャンマー) の経済  
<http://www.jcer.or.jp/report/asia/detail4425.html>
- 20 JETRO (2012) : ASEAN 自由貿易協定(AFTA)の物品貿易に関する協定(ATIGA)  
[http://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/asean\\_fta/pdf/atiga.pdf](http://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/asean_fta/pdf/atiga.pdf)
- 21 JETRO (2012) : メコンビジネス・ニーズ調査  
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/reports/07001117>
- 22 国立国会図書館 (2013) : ISSUE BRIEF NUMBER 792  
[http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo\\_8224775\\_po\\_0792.pdf?contentNo=1](http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_8224775_po_0792.pdf?contentNo=1)
- 23 経済産業省 (2008) : 日 ASEAN 包括的経済連携(AJCEP)協定  
[http://www.meti.go.jp/policy/trade\\_policy/epa/epa/asean/](http://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/epa/epa/asean/)
- 24 世界銀行 : Doing Business Database  
<http://www.doingbusiness.org/>
- 25 ADB (2010) : GMS Map 2010  
<http://www.adb.org/GMS/img/gmsmap2010.pdf>
- 26 ADB (2010) : 14th Meeting of the Subregional Transport Forum  
<http://www.adb.org/gms/sector-activities/transport.asp#trans-14>
- 27 国土交通省 (2011) : 交通政策審議会 第 41 回港湾分科会.  
<http://www.mlit.go.jp/common/000141715.pdf>
- 28 国土交通省 (2007) : 交通政策審議会 第 9 回航空分科会  
[http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koku/07\\_9/01.pdf](http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koku/07_9/01.pdf)
- 29 The China Post (2013) : Low awareness, nagging doubts cause concern for AEC implementation in Philippines  
<http://www.chinapost.com.tw/commentary/the-china-post/special-to-the-china-post/2013/12/30/397093/p4/Low-awareness.htm>
- 30 東京経済新報社 (2013) : 週間東洋経済増刊 海外進出企業総覧 2013 (国別編)
- 31 The Board of Investment of Thailand  
<http://www.boi.go.th>
- 32 MarkLines  
<http://www.marklines.com/ja/>
- 33 日本自動車工業会 : 世界各国の四輪車保有台数 (2012 年末現在)  
[http://www.jama.or.jp/world/world/world\\_2t1.html](http://www.jama.or.jp/world/world/world_2t1.html)
- 34 野村総合研究所 (2013) : NRI パブリックマネジメントレビュー「運輸・物流セクターのメガトレンド-事業環境の変化-」  
<https://www.nri.com/jp/opinion/region/2013/pdf/ck20130402.pdf>
- 35 重化学工業通信社. (2013) : 2013 日本企業のアジア進出総覧
- 36 Thai Electrical and Electronics Institute  
<http://www.leonardo-energy.org/electrical-and-electronics-institute-eei>
- 37 富士キメラ総研 (2013) : 2013 ワールドワイドエレクトロニクス市場総調査
- 38 PC Watch (2013) : 日本 HDD 協会 2013 年 10 月セミナーレポート  
[http://pc.watch.impress.co.jp/docs/news/event/20131028\\_621157.html](http://pc.watch.impress.co.jp/docs/news/event/20131028_621157.html)

- 39 Euromonitor  
<http://www.euromonitor.com/>
- 40 日本経済研究センター：中期経済予測（論点）アジアの家電普及率を予測する-  
電子レンジや食洗機に大きな潜在市場  
<http://www.jcer.or.jp/research/middle/detail4113.html>
- 41 内閣府：消費動向調査  
<http://www.esri.cao.go.jp/jp/stat/shouhi/shouhi.html#taikyuu>
- 42 日本冷凍食品協会：品目別国内生産量推移  
<http://www.reishokukyo.or.jp/statistic/quantity-item>
- 43 JETRO（2011）：アジア売れ筋商品調査  
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/hot-selling/pdf/report.pdf>
- 44 ASEAN Japan Transport Partnership  
<http://www.ajtpweb.org/statistics>
- 45 JETRO（2012）：ASEAN-中国自由貿易協定(ACFTA)の物品貿易協定  
[http://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/asean\\_fta/pdf/acfta.pdf](http://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/asean_fta/pdf/acfta.pdf)
- 46 日本総研（2013）：拡大を続ける中国の対外直接投資.  
<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/rim/pdf/6586.pdf>
- 47 重化学工業通信社（2013）：アジアマーケットレビュー  
<http://amr-net.jp/mg/back/2013/coner/032.htm>
- 48 JETRO（2013）：ASEAN-韓国自由貿易協定（AKFTA）の物品貿易協定  
[http://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/asean\\_fta/pdf/akfta.pdf](http://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/asean_fta/pdf/akfta.pdf)
- 49 日本総研（2013）：ASEAN との経済関係が再び強まる韓国  
<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/rim/pdf/6790.pdf>
- 50 JETRO（2013）：ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情  
[http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001403/asean\\_logistics.pdf](http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001403/asean_logistics.pdf)
- 51 日本機械輸出組合 貿易・投資円滑化ビジネス協議会（2013）：2013 年度各国・  
地域の貿易・投資上の問題点と要望.  
<http://www.jmcti.org/cgibin/main.cgi?Kind=Country>
- 52 国土交通省 国土交通政策研究所（2013）：中国に進出している中小物流事業者  
の実態に関する調査研究  
<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk108.pdf>
- 53 JETRO：統計ナビ-国・地域別情報  
<https://www.jetro.go.jp/world/statistics/>
- 54 JETRO：ジェトロ世界貿易投資報告  
<http://www.jetro.go.jp/world/gtir/>
- 55 JETRO：基本的なタイの輸出入制度  
[http://www.jetro.go.jp/world/asia/th/trade\\_05/](http://www.jetro.go.jp/world/asia/th/trade_05/)
- 56 日本物流団体連合会 国際業務委員会海外戦略ワーキングチーム（2013）：  
ASEAN 及びインドにおける日系物流企業の海外進出に係る規制、インフラ等の  
現状と課題  
<http://www.butsuryu.or.jp/images/pdf/news/271.pdf>

- 57 JBIC (2012) : タイの投資環境  
[http://www.jbic.go.jp/wp-content/uploads/inv-report\\_ja/2012/10/2984/jbic\\_RIJ\\_2012005.pdf](http://www.jbic.go.jp/wp-content/uploads/inv-report_ja/2012/10/2984/jbic_RIJ_2012005.pdf)
- 58 Airports of Thailand : Annual Report 2012  
<http://airportthai.co.th/>
- 59 国土交通省 : アジアハイウェイ路線とその現状 (タイ)  
[http://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai\\_tk3\\_000099.html](http://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai_tk3_000099.html)
- 60 Industrial Estate Authority of Thailand (2012) : Annual Report 2011  
<http://www.ieat.go.th/ieat/index.php/ja/2013-11-19-04-34-47?download=254:annual-report-eng-2012-pdf>
- 61 General Department of Customs and Excise  
<http://www.customs.gov.kh/ProExports.html>
- 62 Phnom Penh Autonomous Port  
<http://www.ppap.com.kh/>
- 63 Sihanoukville Autonomous Port  
<http://www.pas.gov.kh/beta/>
- 64 JBIC (2013) : カンボジアの投資環境  
[http://www.jbic.go.jp/wp-content/uploads/inv-report\\_ja/2013/04/2985/jbic\\_RIJ\\_2013001.pdf](http://www.jbic.go.jp/wp-content/uploads/inv-report_ja/2013/04/2985/jbic_RIJ_2013001.pdf)
- 65 Cambodia Airports  
<http://www.cambodia-airports.aero/>
- 66 日本アセアンセンター (2010) : カンボジア投資ガイド  
[http://www.asean.or.jp/ja/asean/know/country/cambodia/invest/guide/pdf/Cambodia%20Investment%20Guidebook2010%20JapanVersion.pdf/at\\_download/file](http://www.asean.or.jp/ja/asean/know/country/cambodia/invest/guide/pdf/Cambodia%20Investment%20Guidebook2010%20JapanVersion.pdf/at_download/file)
- 67 Global Business Solutions and Development  
[http://globalbsd.net/map\\_sez.htm](http://globalbsd.net/map_sez.htm)
- 68 Laos Customs Department  
<http://www.customs.gov.la/customs/index.php/lo>
- 69 Ministry of Finance  
<http://www.mof.gov.la/?q=en>
- 70 Lao PRD Trade Portal  
<http://www.laotradeportal.gov.la/>
- 71 Lao Maps  
[http://www.seasite.niu.edu/lao/Lao\\_maps/road\\_network.htm](http://www.seasite.niu.edu/lao/Lao_maps/road_network.htm)
- 72 Ministry of Planning and Investment (2012) : Statistical yearbook 2012  
<http://www.nsc.gov.la/images/yearbook/final%20statistical%20year%20book%202012.pdf>
- 73 Ministry of Planning and Investment Investment Promotion Department : Special Economic Zone  
[http://www.investlaos.gov.la/show\\_encontent.php?contID=27](http://www.investlaos.gov.la/show_encontent.php?contID=27)

- 74 Laos Japan Research and Consulting Co.,Ltd.  
<http://www.laos-japan.com/business/infrastructure4.php>
- 75 JETRO (2007) : ラオス・サバナケット、ビエンチャン物流拠点整備計画調査  
[http://www.meti.go.jp/policy/external\\_economy/cooperation/oda/summaries/y2006\\_18.pdf](http://www.meti.go.jp/policy/external_economy/cooperation/oda/summaries/y2006_18.pdf)
- 76 Central Statistical Organization  
[https://www.mnped.gov.mm/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2&Itemid=3&lang=en](https://www.mnped.gov.mm/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=3&lang=en)
- 77 JETRO : 基本的なミャンマーの輸出入制度  
[http://www.jetro.go.jp/world/asia/mm/trade\\_05/](http://www.jetro.go.jp/world/asia/mm/trade_05/)
- 78 JICA (2013) : ミャンマー国ヤンゴン都市圏開発プログラム形成準備調査  
[http://www.jica.go.jp/myanmar/office/activities/fs/01/seminar/ku57pq00001diuj7-att/summary\\_j\\_2013.pdf](http://www.jica.go.jp/myanmar/office/activities/fs/01/seminar/ku57pq00001diuj7-att/summary_j_2013.pdf)
- 79 MINISTRY OF TRANSPORT  
<http://www.mot.gov.mm/>
- 80 JICA (2013) : ミャンマー国ヤンゴン都市圏開発プログラム形成準備調査ファイナルレポート I  
[http://www.jica.go.jp/myanmar/office/activities/fs/01/seminar/ku57pq00001diuj7-att/text\\_part1\\_02.pdf](http://www.jica.go.jp/myanmar/office/activities/fs/01/seminar/ku57pq00001diuj7-att/text_part1_02.pdf)
- 81 JETRO (2013) : ミャンマー工業団地調査報告書  
[http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001458/report\\_rev.pdf](http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001458/report_rev.pdf)
- 82 国際貿易投資研究所 (2008) : ASEAN の非課税措置  
<http://www.iti.or.jp/kikan73/73ishikawa.pdf>
- 83 石川幸一 (2008) : ASEAN 経済共同体とは何か-プル-プリントから読めるもの-  
<http://www.iti.or.jp/kikan72/72ishikawa.pdf>
- 84 JETRO (2012) : 通商広報  
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/th/biznews/50875c5438a40>
- 85 NNA.ASIA (2013) : タイ・ミャンマーの最前線  
<http://news.nna.jp/free/news/20131225mmk001A.html>
- 86 Asian Economic Integration Monitor (2013) : TOWARD AN ASEAN ECONOMIC COMMUNITY - AND BEYOND  
[http://aric.adb.org/pdf/aeim/AEIM\\_2013October\\_ThemeChapter1.pdf](http://aric.adb.org/pdf/aeim/AEIM_2013October_ThemeChapter1.pdf)
- 87 経済産業省 (2013) : 消費者行政推進調査等委託費 (東アジアにおける物流円滑化に関する調査) 報告書  
[http://www.meti.go.jp/meti\\_lib/report/2013fy/E002864.pdf](http://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2013fy/E002864.pdf)
- 88 Informa Cargo Information (2012) : Containerisation International Yearbook 2012
- 89 海上保安協会 (2005) : 平成 17 年度 国際的海上保安業務能力向上の推進 事業報告書  
<https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2005/00439/mokuji.htm>
- 90 Leam Chabang Port  
<http://www.laemchabangport.com/>



- 91 名古屋港管理組合：港湾概要（タイ港湾公社）  
[http://www.port-of-nagoya.jp/sisport/pat\\_port\\_outline.htm](http://www.port-of-nagoya.jp/sisport/pat_port_outline.htm)
- 92 Airports of Thailand：Suvarnabhumi Airport  
<http://www.suvarnabhumiairport.com>
- 93 国土交通省 第4回新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会（2013）：委員プレゼンテーション資料  
<http://www.mlit.go.jp/common/000988435.pdf>
- 94 ヘラマート・ロジスティクス・パーク  
[http://www.hemaraj.com/e\\_newsletters/July\\_11/e\\_connection\\_July\\_11\\_JP.asp](http://www.hemaraj.com/e_newsletters/July_11/e_connection_July_11_JP.asp)
- 95 週刊ワイズ  
<http://www.wisebk.com/index.php/cms/index/13/view/5786>
- 96 JETRO（2011）：カンボジアにおけるサービス産業基礎調査  
[http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07000731/kh\\_service.pdf](http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07000731/kh_service.pdf)
- 97 The Council for the Development of Cambodia  
<http://www.cambodiainvestment.gov.kh/ja/>
- 98 郵船ロジスティクス：新興国情報  
<http://www.jp.yusen-logistics.com/china/e-countries/cambodia.html>
- 99 AZ World Airports Online  
<http://www.azworldairports.com/azworld/>
- 100 Vinci Airports  
<http://www.vinci-airports.com/>
- 101 住友商事（2013）：カンボジア工業団地事情 プノンペン SEZ のご紹介  
[https://www.joi.or.jp/modules/downloads\\_open/index.php?page=singlefile&cid=20&lid=1346](https://www.joi.or.jp/modules/downloads_open/index.php?page=singlefile&cid=20&lid=1346)
- 102 みずほ総合研究所（2012）：加速する日本のカンボジア投資  
<http://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/insight/as120328.pdf>
- 103 JETRO（2011）：アセアン各国の関税事前教示制度  
<https://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/procedure/pdf/classification.pdf>
- 104 JETRO（2014）：アジアにおける卸売・小売・物流業に対する外資規制比較  
<http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001570/07001570c.pdf>
- 105 外務省（2012）：ワットタイ国際空港ターミナル拡張事業 案件概要書  
[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/kaikaku/tekisei\\_k/pdfs/06gaiyo\\_laos.pdf](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/kaikaku/tekisei_k/pdfs/06gaiyo_laos.pdf)
- 106 JICA（2011）：ラオス国 ビエンチャン国際空港拡張計画準備調査報告書  
<http://www.jica.go.jp/oda/project/1160610/index.html>
- 107 Bangkok Post（2012）：Thai-Laos rail link to be extended  
<http://www.bangkokpost.com/travel/travel-update/303806/thai-laos-rail-link-to-be-extended>
- 108 JICA（2011）：国道9号線（東西経済回廊） 改善計画準備調査報告書  
[http://libopac.jica.go.jp/images/report/12042347\\_01.pdf](http://libopac.jica.go.jp/images/report/12042347_01.pdf)

- 109 日本アセアンセンター：ラオスの投資ガイド  
[http://www.asean.or.jp/ja/invest/about/country\\_info/laos/invest\\_info/guide.html](http://www.asean.or.jp/ja/invest/about/country_info/laos/invest_info/guide.html)
- 110 JICA（2010）：ラオス国 全国物流網計画調査  
[http://www.jica.go.jp/environment/advice/pdf/giji/lao01\\_DFR\\_giji.pdf](http://www.jica.go.jp/environment/advice/pdf/giji/lao01_DFR_giji.pdf)
- 111 The Embassy of Lao PRD to the USA：Logistics park on the drawing board for Vientiane  
<http://www.laoembassy.com/25.5.10%20Logistics%20park%20on%20the%20drawing%20board%20for%20Vientiane.pdf>
- 112 外務省（2012）：ヤンゴン港ティラワ地区港湾拡張事業 案件概要書  
[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/kaikaku/tekisei\\_k/pdfs/04gaiyo\\_myanmar3.pdf](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/kaikaku/tekisei_k/pdfs/04gaiyo_myanmar3.pdf)
- 113 経済産業省（2013）：ミャンマー・ダウエイ開発等における事業可能性調査報告書  
[http://www.meti.go.jp/meti\\_lib/report/2013fy/E003182.pdf](http://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2013fy/E003182.pdf)
- 114 国際臨海開発研究センター（2010）：ミャンマー国のコンテナ事情  
[http://www.ocdi.or.jp/pdf/81\\_kaigai02.pdf](http://www.ocdi.or.jp/pdf/81_kaigai02.pdf)
- 115 外務省（2012）：全国航空保安設備整備計画書 案件概要書  
[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/kaikaku/tekisei\\_k/pdfs/04gaiyo\\_myanmar2.pdf](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/kaikaku/tekisei_k/pdfs/04gaiyo_myanmar2.pdf)
- 116 住友商事（2013）：独立行政法人国際協力機構「ミャンマー国鉄道安全性・サービス向上プロジェクト」の受注について  
<http://www.sumitomocorp.co.jp/news/detail/id=26854>
- 117 国土交通省：アジアハイウェイ路線とその現状（ミャンマー）  
[http://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai\\_tk3\\_000104.html](http://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai_tk3_000104.html)
- 118 JETRO（2012）：タイ東西経済回廊と周辺開発の現状と課題  
[http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001146/th\\_current\\_situation\\_problem.pdf](http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001146/th_current_situation_problem.pdf)
- 119 外務省（2013）：マンダレー・ヤンゴン鉄道整備事業 案件概要書  
[http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/kaikaku/tekisei\\_k/pdfs/09\\_ank\\_en\\_n06.pdf](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/about/kaikaku/tekisei_k/pdfs/09_ank_en_n06.pdf)

# 資料編

## 資料 1 DHL の ASEAN における事業運営状況

DHL はドイツを拠点とし、小口貨物輸送、エクスプレス輸送、航空海上貨物輸送、陸上輸送、コントラクトロジスティクス、そして国際メール便といった国際輸送サービスを提供している。

### (1) 地域別売上高

地域別の売上では、拠点であるドイツを中心に欧州における売上が大きく、次いで北米、アジアの順となっている。アジアにおける売上は近年拡大しており、注力している市場であると考えられる。



出典：Deutsche Post DHL IR 情報より作成

図 5-1 Deutsche Post DHL の地域別売上高

### (2) 拠点展開

DHL は香港にアジアの中核ハブを設け、タイ・バンコクとシンガポールの地域ハブ拠点と合わせて効率的な配送ネットワークを構築している。タイにおいては、バンコク以外では東部レムチャバン、北部チェンマイ、東北ナコンラチャシマ、南部ハジャイ、プーケット等にサービスセンターがある。また、カンボジア・ミャンマーにも拠点を構えている。



出典：Deutsche Post DHL HP

図 5-2 Deutsche Post DHL (Express) の拠点展開



出典：Deutsche Post DHL HP

図 5-3 Deutsche Post DHL (Logistics) の拠点展開

### (3)ASEAN でのサービス展開状況1

DHLでは、アジアにおいて、中国、インド、インドネシア、ベトナムでのプレゼンスを向上させており、それぞれの地域で収益性の改善とネットワークの拡張を実行している。近年、サプライチェーンがより複雑化されており、また景気が悪化している中で、多くの企業が自社物流をアウトソーシングする機会が増えるため、コントラクトロジスティクス分野では、年 6%以上の安定的な成長を続けると見込んでおり、注力している分野となる。特に中国、インド、ブラジル、メキシコ等の新興市場で強い成長が期待される。

DHLは、2~3年で東南アジアでの事業規模を倍増させることを目指し、投資予算の大半を物流倉庫の新設や最新のITシステム導入、輸送網の拡大、従業員の補強・訓練に向け、日用品や小売り、自動車、技術産業向けの契約物流市場で首位固めを図っている。2015年までに子会社を含め運搬車両を大幅に増やすほか、東南アジア地域の従業員数を約65%増やして約2万5000人に、倉庫保管能力を50%以上拡張して140万平方メートルに引き上げる。また、輸送、倉庫管理、付加価値サービスに最新のITシステムを導入する。

DHLエクスプレスは、タイ国内に41カ所に配送センターがあり、計900人が働いている。主な顧客は自動車、電子部品関連で、衣類や宝飾、小売業界の中小企業が顧客となっている。

表 5-1 タイ+CLMにおけるDHLの動向

国	年月	最近の動向
タイ	2009年7月	DHLは、バンコクとロサンゼルス、ハンブルグ、東京を結ぶ毎週のLCL <sup>2</sup> サービスの提供を開始。
	2013年3月	DHLエクスプレス・タイランドは、サービス拠点拡大のため1億8000万バーツ(約5.8億円)を投資。サービスセンターを1カ所追加し計11カ所に増やすほか、小型のサービスポイントを4カ所から42カ所に増やす。AEC発足に備えた域内ハブとしての機能強化を狙い。 (2012年にも1億2,400万バーツを投資し、バンコク都内ラマ3世通りにサービスセンターを開設)
	2013年6月	DHLサプライチェーンは、2015年までにタイをはじめとする東南アジアで1億4000万ユーロ(約180億円)を投資する計画。このうち最多の5000万ユーロをタイに、4000万ユーロはインドネシアに、1000万ユーロはベトナムに割り当てる見通し。同地域での事業規模倍増を目指し、投資予算の大半を物流倉庫の新設や最新のITシステム導入、輸送網の拡大、従業員の補強・訓練に向ける。
	2012年7月	DHLタイランドは、ベビーケア製品の代理店Moong Pattana Internationalと物流・倉庫管理の契約を結んだ。リードタイムの短縮(4日から2日)に成功。
	2011年8月	DHLグローバルフォワーディングは3種類の道路輸送サービス(DHL Asiaconnect, DHL Asialine, DHL Asianet)を開始し、シンガポール、マレーシア、タイを結ぶ道路貨物輸送サービスを統合。 • DHL Asialine: FTL <sup>3</sup> 定期運搬サービス。国際輸送、国内輸送ともにコ

<sup>1</sup> DHL Annual Report 2012、2013/06/21 FujiSankei Business i、2012/05/14 アジアビジネス情報(時事通信)より作成。

<sup>2</sup> Less-than-container-load: コンテナ1本に満たない小口貨物。

<sup>3</sup> Full-truck-load: 貨物をトラックまたはトレーラーを1車で運ぶこと、またはその量があること。

国	年月	最近の動向
		<p>スト効率の高いサービスを提供。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DHL Asiaconnect : LTL<sup>4</sup>定期運搬サービス。シンガポール～ペナンの翌日配送や、シンガポール・クアラルンプール～バンコクの 2 日間でのドア to ドア配送を提供。</li> <li>• DHL Asianet : 特定の顧客や業界の要望を満たす、オーダーメイドの道路輸送サービスを提供。</li> </ul>
カンボジア	2011 年 2 月	DHL グローバルフォワーディングは、プノンペンに事務所を開設。石油・資源産業への取組強化が狙い。また、“DHL ファッション&アパレルセンターオブエクセレンス”の機能も持ち、カンボジアにおける繊維・衣服産業を支援する。
ミャンマー	2013 年 11 月	DHL グローバルフォワーディングは、ヤンゴンに現地法人を開設。東南アジア事業の強化が狙い。国際貨物フォワーディング、航空・海上混載サービス、ライナー／NVOCC サービス、通関のほか、現地での陸上輸送・倉庫業務等包括的な物流サービスを提供。ミャンマーをガス、建設、サービス業等の分野の成長をサポートし、一般消費市場、テクノロジー部門への注力を強化。

出典：DHL プレスリリース及び各種報道資料より作成

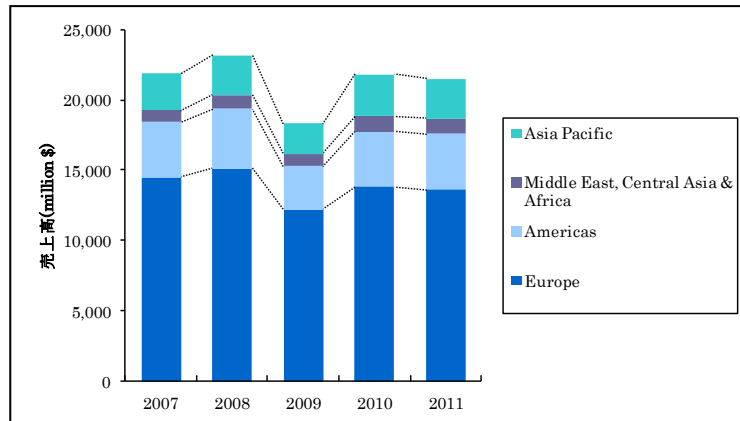
<sup>4</sup> Less-than-truck-load : トラックまたはトレーラーを 1 車で運ぶのには満たない量ののこと。

## 資料 2 Kuehne+Nagel の ASEAN における事業運営状況

Kuehne+Nagel は、スイス Schwyz 州の Schindellegi に本社を置く、海上・陸上・航空輸送を提供する世界的な物流事業者である。

### (1) 地域別売上高

売上高の 60%を欧州が占めており、アジア太平洋地域は 10%強で推移している。

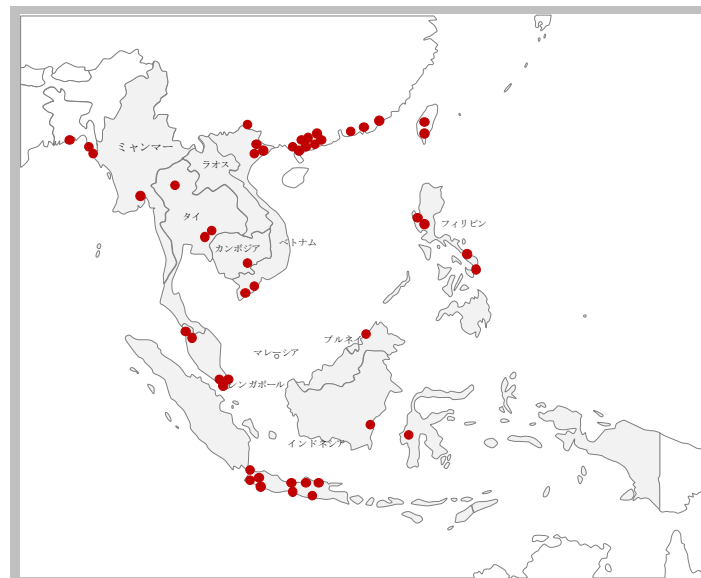


出典：Kuehne+Nagel 財務諸表より作成

図 5-4 Kuehne + Nagel の地域別売上高 (million スイスフラン)

### (2) 拠点展開

Kuehne+Nagel は、100 カ国以上に 58,000 人の従業員と 900 の拠点を構えている。展開している。近年 ASEAN への拠点展開を進めている。



出典：Kuehne+Nagel Annual Report(2012)より作成<sup>5</sup>

図 5-5 Kuehne + Nagel の ASEAN 拠点

<sup>5</sup> ASEAN10 ヶ国と香港、台湾、中国沿岸部のみを対象に拠点をプロットした。



### (3)ASEAN でのサービス展開状況

Kuehne+Nagel は、2013 年に入りミャンマーに事務所を開設する等今後の需要拡大をにらみ、アジア太平洋地域での事業を強化しようとしている。

表 5-2 タイ+CLM における Kuehne+Nagel の動向

国	年月	最近の動向
タイ	2007 年 2 月	Black & Decker (Thailand) Ltd. の、輸入、倉庫保管、国内輸送、スペアパーツ管理等を受注。
	2009 年 5 月	Thai Chery Yarnyon の、タイにおける輸入業務及び配送業務の契約を締結。Wuhu (中国) からコンテナ輸送される 2,000 台の車の輸入管理業務を実施。
	2010 年 3 月	Continental Tyres (Thailand) Co. Ltd. と、自動車付属品分野におけるオーダーメイドの総合物流サービスを提供する契約を締結。original equipment と、タイでの aftermarket dealer business を支援する。
	2012 年 2 月	チェンマイに事務所を開設。同国ではバンコク、レムチャバン、プーケットに次ぐ拠点。特にハイテク (家電等)、生鮮 (生花等) の取り扱いを視野に入れている。
ミャンマー	2013 年 4 月	ヤンゴンに事務所を開設。アジア太平洋地区でのプレゼンス強化が狙いであり、海空フォワーディング、保管、陸送、通関等同国で包括的なサービスを提供。IT ベースの統合ロジスティクスサービスにより、顧客の活動を支援。

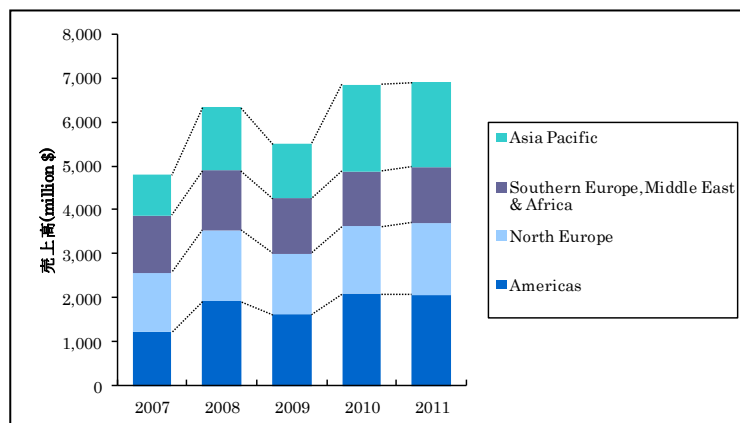
出典：Kuehne+Nagel プレスリリース及び各種報道資料より作成

### 資料 3 CEVA Logistics の ASEAN における事業運営状況

CEVA Logistics (以下、CEVA) は、TNT Logistics と EGL Eagle Global Logistics が合併し、2007年に設立した企業である。フォワーディング、コントラクトロジスティクス、輸送管理等を実施する、世界有数の物流事業者となっている。

#### (1) 地域別売上高

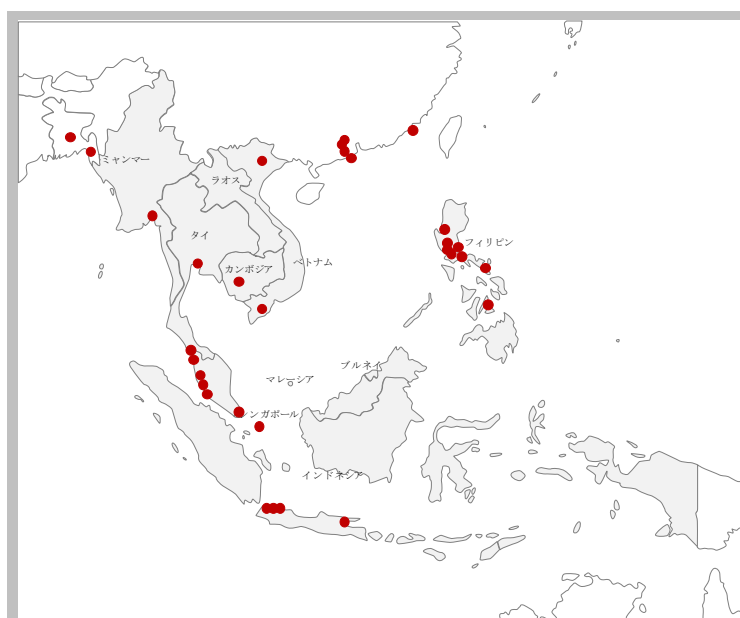
金融危機後を除けば年々売上高を伸ばしており、約 30%をアジア太平洋地域が占める。



出典：CEVA 財務諸表より作成

図 5-6 Ceva の地域別売上高 (million €)

#### (2) 拠点展開



出典：CEVA Logistics ホームページより作成<sup>6</sup>

図 5-7 CEVA Logistics の ASEAN 拠点

<sup>6</sup> ASEAN10ヶ国と香港、台湾、中国沿岸部のみを対象に拠点をプロットした。

(3)ASEAN でのサービス展開状況

表 5-3 タイ+CLM における CEVA の動向

国	年月	最近の動向
タイ	2012年4月	アジア太平洋地域の国際陸上輸送において LTL サービスを開始。まずは深圳～ベナン、ホーチミン～深圳、シンガポール～クアラルンプールの3路線。その後2年間で路線を増やすことを計画しており、深圳～バンコクやクアラルンプール～バンコクのような路線が挙げられている。
	2011年8月	Michelin Thailand とのパートナーシップ契約を3年間更新(過去7年間も締結)。工場から3箇所(Laemchabang, Nongkea, Nongree)の倉庫へのロジスティクスを管理。3PLの委託先や運送業者としてのみでなく輸送計画や配送管理も実施。
	2011年2月	東南アジア地域での国際陸上輸送サービスを開始。近隣諸国との製品や部材の旺盛な輸送需要を取り込むのが狙い。海上輸送より速く、航空輸送よりコスト競争力のあるソリューションを提供。FTLのほか、1台に満たない小口輸送(LTL)も取り扱う。シンガポールからマレーシアやタイ、ベトナムを經由して中国に通じるルートを対象に、最初の1年間で約72,000トンの取扱量を目標とした。
	2009年4月	Thai Steel Cable のロジスティクスプロバイダとして選ばれ、Amata Nakorn 工業団地で、倉庫保管サービスや Line feed サービスを提供。
	2008年12月	Cencar(Carrefour Thailand)との新規契約を締結し、小売・消費財の配送、サプライチェーン管理を開始。国内すべての Carrefour's stores の配送ネットワークを管理し、35のトラックで1日あたり70~90回の配送を実施。
	2008年9月	タイ国内で高まっていた車両輸送ニーズに対応するため、車両輸送の新会社 CEVA Vehicle logistics (Thailand)を設立。150台の輸送車両と400人の熟練スタッフを擁し、タイ国内のカーディーラーや自動車メーカー、オークション業者、保険会社等を対象に自動車の輸送サービスの提供を開始。
	2008年5月	いすゞ自動車のタイ法人、Tri Petch Isuzu Sales とパートナーシップ契約を結び、物流業務を受託。車両の国内配送にロジスティクスサービスとITシステムを提供。バンコクとチャチェオンサオにある工場から納車前検査やアクセサリーの設置を行うモータープール2拠点へ完成車を配送し、さらに全国のディーラーへの配送を担当。両社の契約は、2011年に更新。

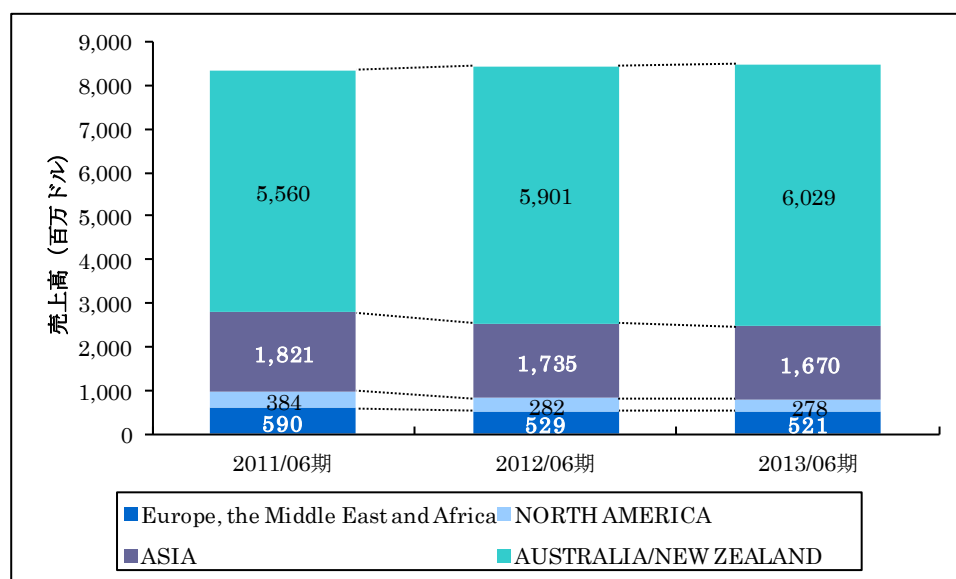
出典：CEVA Logistics プレスリリース及び各種報道資料より作成

## 資料 4 Toll Group の ASEAN における事業運営状況

Toll Group は、オーストラリアに拠点を置き、エクスプレス、フォワーディング、ロジスティクス等のサービスを提供するアジア・オセアニア地域の国際総合物流事業者である。

### (1) 地域別売上高

Toll Group は、オーストラリア／ニュージーランドにおける売上が全体の約 70%、アジアにおける売上が全体の約 20%を占めている。



出典：Toll Group 財務諸表より作成

図 5-8 Toll Group の地域別売上高

### (2) 拠点展開

ASEAN 地域では、シンガポールをハブとし、インドネシア、マレーシア、タイ、ベトナムでは、グローバルエクスプレスやフレイトフォワーディング、ロジスティクス等のサービスを展開している。また、カンボジア、フィリピンでは、グローバルエクスプレスを展開している。<sup>7</sup>

### (3) ASEAN でのサービス展開状況

タイにおいては、国内物流及び倉庫管理、国際貨物輸送サービスを提供している。

カンボジアにおいては、Toll Group が 55%出資、カンボジアのロイヤルグループが 45%出資しているロールロイヤル社がカンボジア政府より 30 年間の鉄道運行権を与えられた。2006 年に首都プノンペンと沿岸のシハヌークビルを結ぶ全長約 260km の「トール・ロイヤル鉄道」の復旧工事を開始し、2012 年 12 月に開通した。プノンペンからタイとの国境ポイペトを結ぶ全長約 340km の区間は、2014～2015 年にかけて

<sup>7</sup> Toll Group HP : <http://www.tollgroup.com/locations>

段階的に開通する予定である。<sup>8</sup>

---

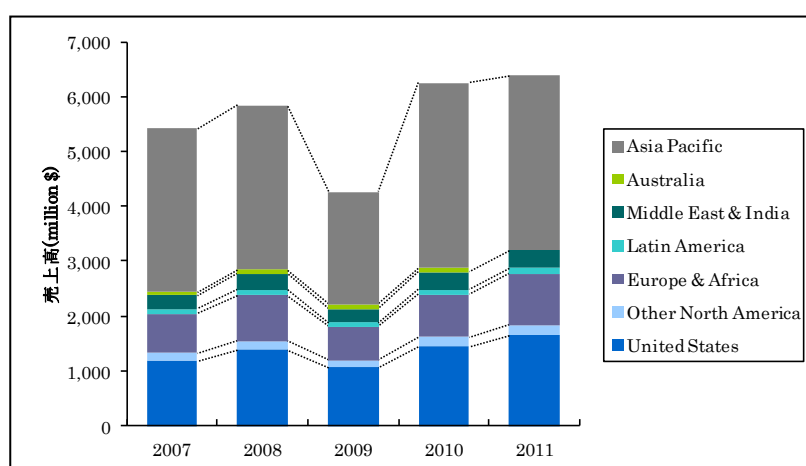
<sup>8</sup> 2013/08/13 ベトナム経済金融情報より作成。

## 資料 5 Expeditors の ASEAN における事業運営状況

Expeditors International of Washington, Inc. (以下、Expeditors) は、シアトルに本社を置く、ノンアセット型で成長してきたメガフォワードであり、IT システムを強みとして、顧客ごとにカスタマイズしたソリューションを提供している。世界の物流市場で M&A が繰り返される中、Expeditors は創業からのポリシーとして M&A を実施せずに拡大を続けている特徴がある。

### (1) 地域別売上高

Expeditors は過去よりアジアでの地位が高く、2001 年以降、アジア発米国向けの海上コンテナ取扱量は常に 1 位となっている。航空面でも、アジアの多くの国でトップ 5 以内の取扱量があり、両モードで使い勝手がいい。売上高で見ても、約半分のシェアをアジア太平洋地域が占めており、近年に至るまで増加を続けている。

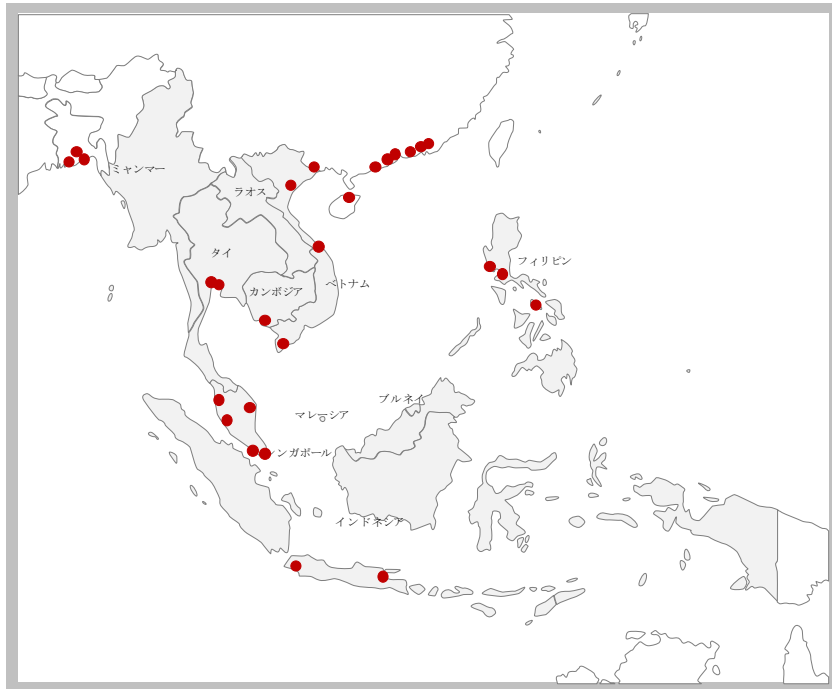


出典：Expeditors 財務諸表より作成

図 5-9 Expeditors の地域別売上高 (million \$)

### (2) 拠点展開

Expeditors は、2013 年 1 月時点で世界に 188 の Full service office を構えている。世界 5 極の営業体制の中で、自前ネットワークを拡大している。アジア太平洋地域は、全世界の半分の売り上げを出している。



出典：Expeditors ホームページより作成<sup>9</sup>

図 5-10 Expeditors の ASEAN 拠点

### (3) 対アジア太平洋地域の戦略

上記のとおり、Expeditors は、海上輸送・航空輸送ともにアジアにおけるマーケットシェアが高い。アジア地域でのバイヤーズコンソリデーションに優位性を持ち、自社独自の「EDI\_Linkage」システムを基盤として強みを発揮している。例えば中国ではベンダーの生産管理を一手に請け負う等他社との差別化を図り、約 2000 社を対象にサービスを展開している。

Annual Report の中でも、市場環境が非常に厳しい中でも、アジア太平洋地域については、インフラや新商品（サービス）に対して積極的に投資を実施していくとしている。

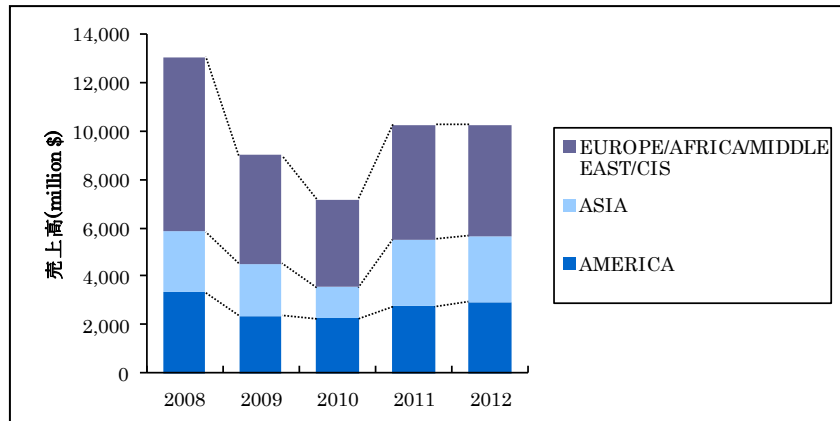
<sup>9</sup> ASEAN10 ヶ国と香港、台湾、中国沿岸部のみを対象に拠点をプロットした。

## 資料 6 Panalpina の ASEAN における事業運営状況

Panalpina グループは、スイスに本社を置く、世界的なフォワーディングやロジスティクスを提供している企業である。

### (1) 地域別売上高

直近で見ると、Panalpina の売上に占めるアジア地域のシェアは、30%弱である。

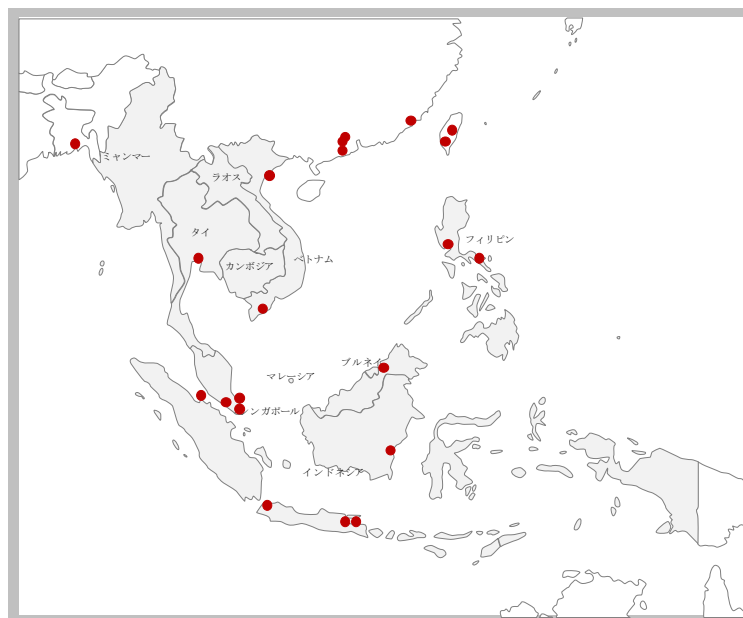


出典：Panalpina HP より作成

図 5-11 Panalpina の地域別売上高(百万スイスフラン)

### (2) 拠点展開

タイやマレーシアに拠点を展開している。



出典：Panalpina ホームページより作成<sup>10</sup>

図 5-12 Panalpina の ASEAN 拠点

<sup>10</sup> ASEAN10ヶ国と香港、台湾、中国沿岸部のみを対象に拠点をプロットした。



### (3)対アジア太平洋地域の戦略

Panalpina は、Annual Report の中で、アジア・米国間ルートとアジア域内の貿易量の成長を共に楽観的に見通しており、それらの市場における航空輸送・海上輸送に注力していくとしている。

表 5-4 タイ+CLM における Panalpina の動向

国	年月	最近の動向
タイ他	2011年9月	<p>中国と東南アジア諸国を結ぶ陸上輸送サービスを開始すると発表。新サービスでは中国、ベトナム、ラオス、タイ、マレーシア、シンガポールの陸送網を構築する。トラック1台（コンテナ1本）分のFTL貨物と小口混載のLTL貨物が対象で、40フィートや45フィート型コンテナを使用し、積み地から最終目的地まで一貫輸送する。</p> <p>現地スタッフによる通関業務や構内物流、セキュリティ管理等の付加価値サービスも連携して実施。ドア to ドアでのリードタイムを海上輸送より5~6日程度短縮でき、コストを30%~50%削減。</p>
	2009年9月	<p>パッケージ用機材等を手がけるドイツの大手企業 Krones から、欧州・アジア太平洋地域間のスペアパーツ物流を受注。航空貨物量は年間数千トン。契約には、タイ・バンコク地区での配送センター建設も含まれる。</p> <p>オーダーメイドの生産のため、スペアパーツが膨大であることに対して、高度なサプライチェーン管理を提供。</p>

出典：Panalpina プレスリリース及び各種報道資料より作成

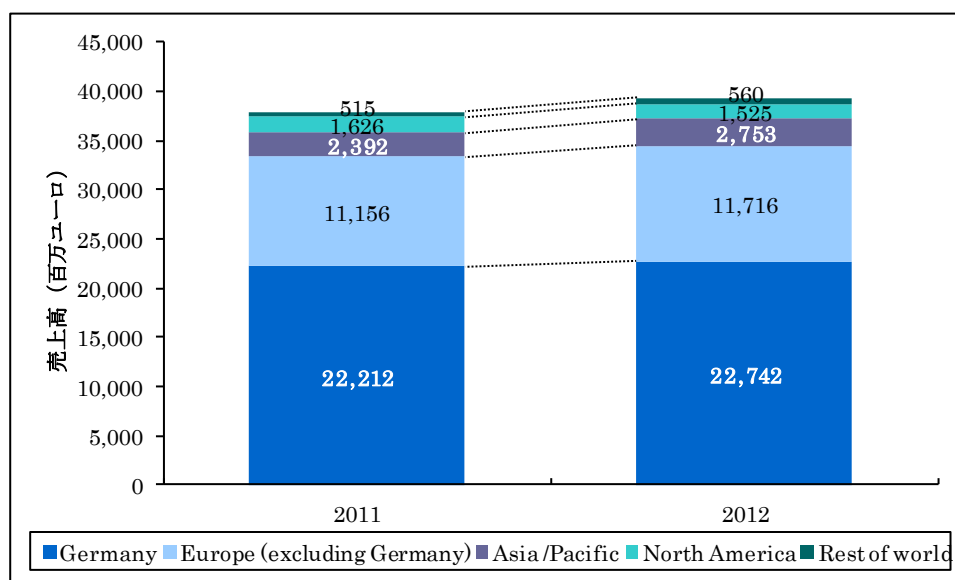
## 資料 7 DB Schenker の ASEAN における事業運営状況

DB Schenker は、世界の主要国・地域で売上 154 億ユーロ、約 2,000 の拠点、約 64,200 名の従業員（2012 年現在）を抱える DB（ドイツ国鉄）グループの輸送・ロジスティクス部門を担う総合物流事業者である。主に欧州域内の陸送と世界各地で国際航空・海上輸送を展開している。DB グループ内には DB シェンカー・レールがあり、DB シェンカー・ロジスティクスと合わせて DB シェンカー部門としている。

コントラクトロジスティクス分野では、すべての大陸の 50 カ国で、700 か所 600 万㎡以上の倉庫スペースと約 18,100 人の社員で、顧客のためにカスタマイズされた物流ソリューションを提供している。自動車、消費財、エレクトロニクス、ヘルスケア等、顧客ニーズに合わせた物流ソリューションを提供している。物流サービスの範囲は、調達、製造、流通からアフターサービスまでのバリューチェーン上のすべての段階に渡る。

### (1) 地域別売上高

DB Group の地域別売り上げでは、欧州が 90%を占め、アジアは 10%未満である。

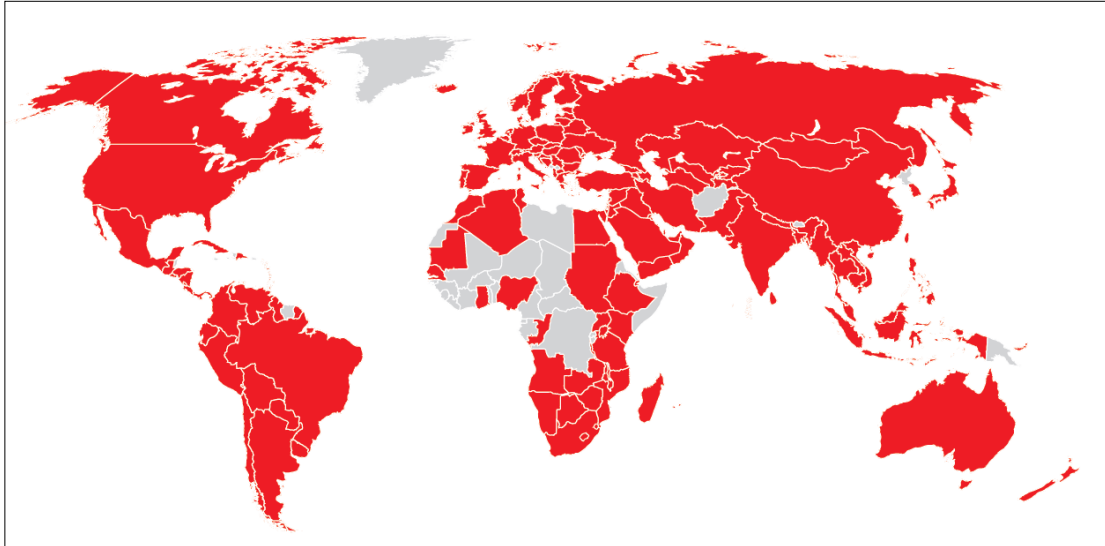


出典：Deutsche Bahn DB Mobility Logistics Facts & Figures

図 5-13 DB Group の地域別売上高

### (2) 拠点展開

DB Schenker は、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムに拠点を持つ。



出典：DB Schenker ホームページより作成

図 5-14 DB Schenker の ASEAN 拠点

### (3) ASEAN でのサービス展開状況

DB Schenker はグループ全体として、アジアにおける陸送国境輸送サービスも強化していく方針である。ASEAN 経済統合にむけて、主要経済国と国境を共有するラオスに拠点を活用することで、国際トラックサービスを拡充していく。<sup>11</sup>

表 5-5 タイ+CLM における DB Schenker の動向

国	年月	最近の動向
アジア全域	2014年2月	アジア地域全体の陸上輸送サービス“Asia Landbridge”を開始。
ラオス	2013年7月	ラオスに現地法人を設立。ビエンチャンに 3000 m <sup>2</sup> の物流施設を開設し、通信機器、消費財、衣料等の顧客向け配送センターとして活用する。物流サービス向上のため、現地での包括的な人材育成プログラムも導入し、現地での物流に関するノウハウの育成等にも努めていく方針。

出典：DB Schenker Corporate News、Transport Intelligence より作成

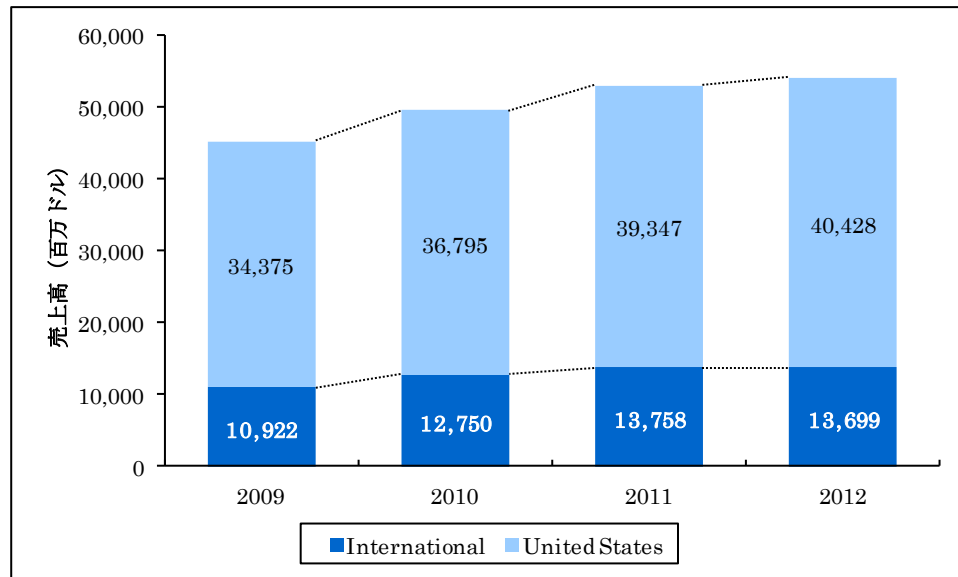
<sup>11</sup> DB Schenker Corporate News より作成。

## 資料 8 UPS の ASEAN における事業運営状況

UPS は、アメリカを拠点とするエクスプレス・キャリアー及び貨物配送会社であり、貨物輸送（陸・海・空・鉄道）やロジスティックス、フレイトフォワーディング等のサービスを世界 200 以上の国と地域で提供している。

### (1) 地域別売上高

UPS は、アメリカにおける売上が、全体の約 75%を占めている。

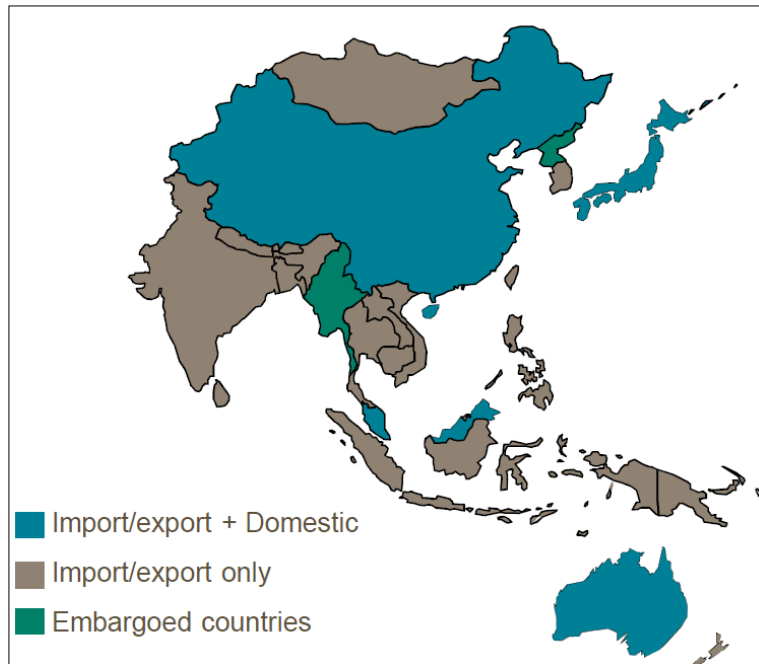


出典：UPS 財務諸表より作成

図 5-15 UPS の地域別売上高

### (2) 拠点展開

IR 情報によると、UPS は ASEAN 地域ではマレーシアとシンガポールで国内物流サービスと輸出入サービスを展開しており、その他の国では輸出入サービスを展開している。



出典：UPS IR 情報「UPS Overview」

図 5-16 UPS の拠点展開

### (3) ASEAN でのサービス展開状況

UPS は、タイやカンボジア、ラオスでは輸出入のみサービス展開しており、アジア-北米間の貨物輸送に注力したサービス展開になっていると想定される。

表 5-6 タイ+CLM における UPS の動向

国	年月	最近の動向
タイ	2013 年 1 月公表	重量が重く高価で緊急性のある国際貨物向けの航空輸送サービスを新たに開始。アジア太平洋地域ではオーストラリア、中国、香港、インド、日本、マレーシア、フィリピン、シンガポール、韓国、台湾、タイで提供する予定。
	2011 年 4 月 2013 年 10 月	2011 年 4 月、海上混載輸送サービス「UPS プリファード LCL」の発地にバンコク発米国向けが追加。また、2013 年 10 月には、着地にメキシコが追加。 同商品は 2010 年 6 月に日本発米国向けで先行販売され、2011 年 2 月には中国の上海、深セン、寧波及び厦門の 4 都市発米国向け、2011 年 3 月には釜山及び台北発米国向け、さらに 2011 年 4 月にバンコク、ホーチミン、シンガポール及び香港発米国向けの貨物にも拡大。

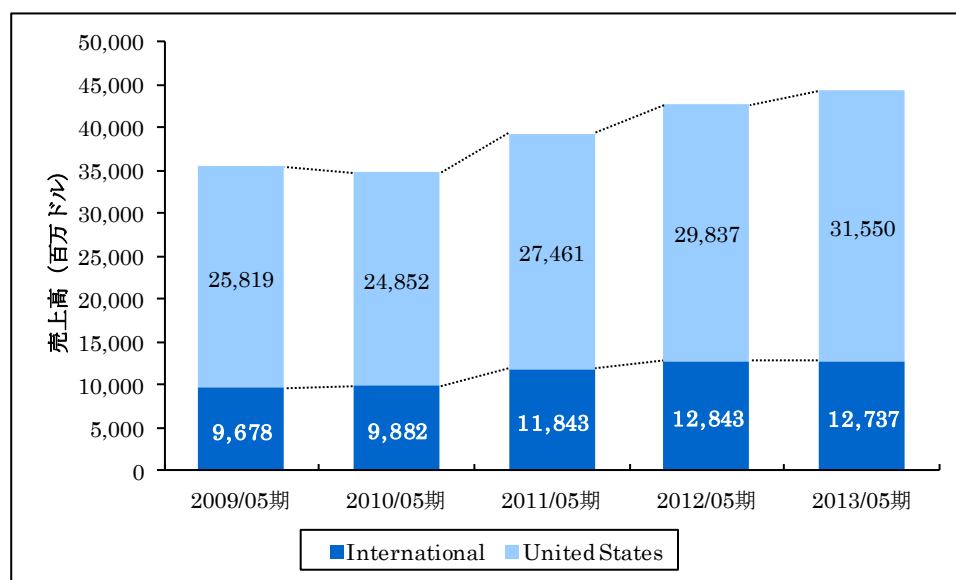
出典：UPS プレスリリース及び各種報道資料より作成

## 資料 9 FedEx の ASEAN における事業運営状況

FedEx は、アメリカを拠点とし、国際エクスプレス輸送や国際航空貨物輸送サービス、ロジスティク、サプライ・チェーン・ソリューション等を提供している。

### (1) 地域別売上高

FedEx は、アメリカにおける売上が、全体の約 70%を占めている。

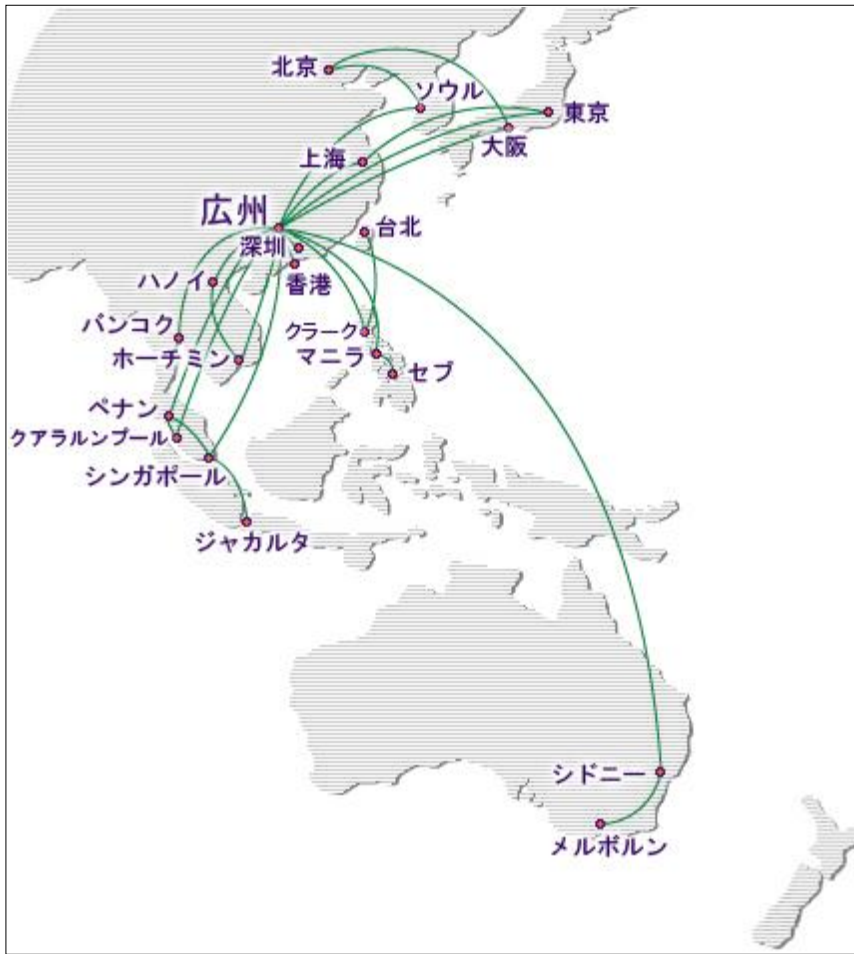


出典：FedEx 財務諸表より作成

図 5-17 FedEx の地域別売上高

### (2) 拠点展開

FedEx は現在、アジア・太平洋地区にある 30 以上の国や地域で 1 万人以上を雇用しており、自社所有のワイドボディ MD-11 及び A310 を使用して、バンコク、北京、セブ、ホーチミン、香港、ジャカルタ、高雄、クアラルンプール、マニラ、大阪、ペナン島、ソウル、上海、深圳、シンガポール、スービックベイ、シドニー、台北、東京及び欧州及び米国のその他の目的地に向かう貨物便を週 400 便以上運行している。



出典：FedEx HP

図 5-18 FedEx のアジアの輸送ネットワーク

### (3) ASEAN でのサービス展開状況

FedEx は、タイ国内の物流拠点を活用し、ラオスやベトナム等周辺国向けのサービスを展開していく計画である。

表 5-7 タイ+CLM における FedEx の動向

国	年月	最近の動向
タイ	2013年 1月	フェデックス・コーポレーションの子会社フェデックス・トレード・ネットワークスがタイに初の現地事務所を設置。フェデックスは東南アジアでシンガポール、ベトナムに事務所があり、近く発足する東南アジア経済圏（AEC）に対応するためバンコク事務所を追加。アジア太平洋地域では17番目のオフィスとなる。アジア太平洋地域でのネットワークの強化が狙い。
	2013年 3月	バンコクやタイ東部に物流拠点を展開しているフェデックスは、2013年3月末に東北部のコンケン県に拠点を新設。東北部だけでなく、ラオスやベトナム等周辺諸国に向けたハブとしても活用していく計画。

国	年月	最近の動向
シンガポール	2012年 10月	<p>フェデックスは、シンガポールに南太平洋地区ハブを開設。航空輸送、通関、地上業務機能を集約した同社にとって最大の統合施設で、投資額は9700万シンガポールドル。アジア太平洋地域における顧客へのサポート体制の拡充を図るとともに、グローバル市場へのアクセスを強化する狙いもある。</p> <p>南太平洋地区ハブは、シンガポールで唯一のエクスプレス輸送施設で、総面積は2万6264平方メートル。オーストラリア、ニュージーランド、さらにラオス、カンボジア等東南アジア諸国を発着する積み替え輸送の域内拠点となる。入国管理局とシンガポール税関による貨物通関手続きを施設内で円滑に行えることも特徴であり、より迅速で信頼性の高い国際貿易へのアクセスが可能になる。</p> <p>フェデックスはアジア太平洋地域におけるサービス体制の整備を進めている。すでに中国・広州にアジア太平洋地区ハブを構える。大阪には北太平洋地区ハブを設置する計画。</p> <p>南太平洋地区ハブの新設は、こうした取り組みの一環となる。域内におけるオペレーションをさらに強化するとともに、顧客にとって重要な米国やEU商業航路への接続性の向上を目指す。</p>

出典：FedEX プレスリリース及び各種報道資料より作成



資料 10 タイの主要物流事業者

タイ国内の物流事業者では、財閥系の SCG Distribution が国内では最大で、売上高は 866 億バーツ（2009 年）に達する。外資系物流事業者の参入や、事業拡大のための大規模投資が増加し、競争が激化している。

表 5-8 タイ物流市場の主要プレイヤーの売上高(2009 年)

企業名	種別	売上高 (百万バーツ)	最近の動向
SCG Distribution	国内	86,641	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ タイ最大手の 3PL 事業者。輸送事業については傘下の SCG Logistics Management が手掛けている</li> <li>➤ カンボジアで石炭や石油等の鉄道貨物輸送を開始する</li> </ul>
DHL Global Forwarding	外資	3,521	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2015 年までにタイに 5,000 万ユーロ（20 億バーツ）を投資、東南アジア地域の事業を倍増</li> <li>➤ 自動車、技術産業向けの物流市場で首位固め</li> </ul>
NYK Logistics (日本郵船)	外資	3,424	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ タイでの自動車生産拡大に合わせて、自動車関連向けのサービスを拡大</li> </ul>
DB Schenker	外資	3,331	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自動車、航空機、船舶の部品を中心に扱いを拡大</li> </ul>
Linfox Transport	外資	2,694	-
Exel Logistics	外資	2,323	-
TTK Logistics	外資	2,052	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 豊田通商が 26%、現地法人トヨタウシヨウタイランド社が 51%、キムラユニティーが 23% 出資</li> <li>➤ タイで生産拡大を計画しているトヨタ自動車向けの業務を中心</li> </ul>
Expeditors	外資	2,037	
CEVA Logistics	外資	1,723	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自動車、機械、小売、日用品分野の物流</li> </ul>
Kiattana Transport	国内	282	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 亜鉛、化学品、危険物等特定の品目に特化し輸送サービスを展開</li> </ul>

出典：JETRO 及び各種公表資料より作成

## 資料 11 カンボジアの主要物流事業者

タイには多くの物流事業者が存在する一方で、カンボジア、ラオス、ミャンマーにはそれほど多くの物流事業者は存在しない。Cargo Yellow Pages には、各国別の物流事業者が登録されており、タイにおいては約 240 社登録されている一方で、カンボジアで 70 社、ラオスで 15 社、ミャンマーで 26 社の登録となっている。<sup>12</sup>

表 5-9 カンボジアにおける主要物流事業者

Type of Service	Company	Description of Services Provided
Freight Forwarders	Cool Transport & Logistics	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Logistics Support</li> </ul>
Freight Forwarders	VSL - Vann Sophy Logistics Co., Ltd	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Logistics Support</li> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> </ul>
Freight Forwarders	AGL - Advanced Glory Logistics (Cambodia) Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Logistics Support</li> <li>➤ Courier Services</li> <li>➤ Customs House Brokers - Customs Clearance</li> </ul>
Freight Forwarders	AEL - Asia Excel Logistics	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Logistics Support</li> <li>➤ Customs House Brokers - Customs Clearance</li> </ul>
Freight Forwarders	Geolink Group Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Logistics Support</li> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> </ul>
Logistics Providers	TLS - Top Logistics Services Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Logistics Support</li> </ul>
Freight Forwarders	TNRC Logistics (Cambodia) Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Customs House Brokers - Customs Clearance</li> </ul>
Logistics Providers	Chay Da Logistics Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Logistics Support</li> </ul>
Freight Forwarders	ASI Logistic Cambodia Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Logistics Support</li> <li>➤ Customs House Brokers - Customs Clearance</li> </ul>
Freight Forwarders	CFA Logistics (Cambodia) Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Logistics Support</li> </ul>
Freight Forwarders	Straits International Pte., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Shipping Line Services &amp; Agencies</li> <li>➤ Logistics Support</li> </ul>
Freight Forwarders	DHL Express Cambodia Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Courier Services</li> <li>➤ Logistics Support</li> </ul>

<sup>12</sup> Cargo Yellow Pages.com (2014年2月時点) : <http://www.cargoyellowpages.com/en/>

Freight Forwarders	Global Link Service Pte., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Logistics Support</li> <li>➤ Shipping Line Services &amp; Agencies</li> </ul>
Freight Forwarders	DGL Freight (Cambodia) Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Customs House Brokers - Customs Clearance</li> </ul>
Freight Forwarders	Damco (Cambodia) Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Logistics Support</li> <li>➤ Customs House Brokers - Customs Clearance</li> </ul>
Freight Forwarders	UPS Supply Chain Solutions	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Logistics Support</li> <li>➤ Courier Services</li> </ul>
Freight Forwarders	Teng Lay Import Export & Transport Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Customs House Brokers - Customs Clearance</li> </ul>
Logistics Providers	Cam - Biz Logistics	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Logistics Support</li> <li>➤ Shipping Line Services &amp; Agencies</li> </ul>
Freight Forwarders	SEACAM Logistics Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Cargo – Transit</li> <li>➤ Courier Services</li> <li>➤ Logistics Support</li> </ul>
Logistics Providers	OOCL Logistics (Cambodia) Limited	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Logistics Support</li> <li>➤ Freight Forwarding, Cargo, Transport</li> <li>➤ Customs House Brokers - Customs Clearance</li> </ul>

出典：Yellow Pages Cambodia  
(<http://yp.com.kh/>)

資料 12 ラオスの主要物流事業者

表 5-10 ラオスにおける主要物流事業者

Type of Service	Company	Description of Services Provided
Transporter	Societe Mixte de Transport (SMT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Total Fleet Capacity (MT) 294</li> <li>➤ Routes / Areas of operation 25</li> <li>➤ All 17 provinces in the country:               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vientiane Capital,</li> <li>2. Phonsaly,</li> <li>3. Louangnamtha,</li> <li>4. Oudomxai,</li> <li>5. Bokeo,</li> <li>6. Louangphabang,</li> <li>7. Xaignabouli,</li> <li>8. Houaphan,</li> <li>9. Xiengkhouang,</li> <li>10. Vientiane,</li> <li>11. Bolikhamxai,</li> <li>12. Khammouane,</li> <li>13. Savannakhet,</li> <li>14. Saravanh,</li> <li>15. Champasak,</li> <li>16. Sekong,</li> <li>17. Attapue.</li> </ol> </li> </ul>
Transporter	State Land-River Transport Enterprise (SLRT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Total Fleet Capacity (MT) 217</li> <li>➤ Routes / Areas of operation 23</li> <li>➤ 9 provinces in the country:               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Louangnamtha,</li> <li>2. Oudomxai,</li> <li>3. Bokeo,</li> <li>4. Khammouane,</li> <li>5. Savannakhet,</li> <li>6. Saravanh,</li> <li>7. Champasak,</li> <li>8. Sekong,</li> <li>9. Attapue.</li> </ol> </li> </ul>
Transporter	Vongsakda Grawell-Sand Co. Ltd	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Total Fleet Capacity (MT) 220</li> <li>➤ Routes / Areas of operation 20</li> <li>➤ 5 provinces in the country:               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vientiane Capital,</li> <li>2. Louangnamtha,</li> </ol> </li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Oudomxay</li> <li>4. Louangphabang,</li> <li>5. Xiengkhouang,</li> </ul>
Transporter	Porsakao Shipping Co., Ltd (PSK)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Total Fleet Capacity (MT) 340</li> <li>➤ Routes / Areas of operation 28</li> <li>➤ 4 provinces in the country: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Oudomxai,</li> <li>2. Bokeo,</li> <li>3. Louangphabang,</li> <li>4. Vientiane,</li> </ul> </li> </ul>
Transporter	Association of Road Merchandise Operations (ARMO)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Total Fleet Capacity (MT) 595</li> <li>➤ Routes / Areas of operation 53</li> <li>➤ 8 districts in Xiengkhouang province: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Peak,</li> <li>2. Kham,</li> <li>3. Nonghet,</li> <li>4. Khoun,</li> <li>5. Morkmai,</li> <li>6. phoukoud,</li> <li>7. Phaxai,</li> <li>8. Thathom</li> </ul> </li> </ul>
Freight Forwarders	Lao Freight Forwarder (LFF)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Transport, forwarding and packing of all kinds of outgoing and incoming goods by overland, river, air and sea</li> </ul>
Freight Forwarders	Societe Mixte de Transport (SMT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Air and sea freight forwarder, door to door service, warehouse and distribution, custom clearance on import-export, packing and removal service</li> </ul>
Freight Forwarders	SDV Lao Co Ltd	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Air and sea freight, international removal, packing, storage, distribution, turnkey service, industrial project, custom clearance.</li> </ul>
Freight Forwarders	Lao Indo Link Ltd	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Freight forwarding, courier express, bonded warehouse and charter air freight.</li> </ul>

出典 : Logistics Capacity Assessment Website  
(<http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/Lao+People%27s+Democratic+Republic>)

資料 13 ミャンマーの主要物流事業者

表 5-11 ミャンマーにおける主要物流事業者

Type of Service	Company	Description of Services Provided
Transporter	Ever Flow River Group of Companies	Previously working with WFP for special operation (Warehousing)
Transporter	United International Moving Services Co., Ltd.	Transportation, Freight Forwarding, Trading, Shipping Working with WFP for freight forwarding service
Freight Forwarders	La Min Aung Customs Broker Agency	n/a
Freight Forwarders	La Min Aung Trading Company Limited	Freight Forwarding, Trading
Freight Forwarders	Ever Flow River Forwarding & General Services	Transportation, Freight Forwarding
Freight Forwarders	The World Wide Moving Services Company Limited.	Transportation, Moving, Freight Forwarding, Logistics Moving

出典 : Logistics Capacity Assessment Website  
(<http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/Myanmar>)

## 資料 14 中国の対 ASEAN 戦略

### (1) 自由貿易協定/経済協定の締結

#### 1) 中国と WTO の関係

中国は、中華人民共和国の成立後、2001年12月に正式にWTOに加盟した。また、ASEANとの間では全面的経済協力枠組協定(ACFTA)を締結している。

#### 2) ASEANと中国の全面的経済協力枠組協定(ACFTA)

ASEAN10カ国と中国の自由貿易地域を目指した協定で、物品貿易協定、サービス貿易協定、投資協定の3主協定から構成されている。交渉、締結の経緯は下図のとおりである。

2010年1月に全面発効した後は、中国とASEAN先行加盟6ヶ国<sup>13</sup>の間で90%以上の製品はゼロ関税となり、中国の6カ国に対する平均関税は従来の9.8%から0.1%に、6カ国の中国に対する平均関税は12.8%から0.6%に下がった。今後は、ASEAN新規加盟4カ国<sup>14</sup>については2015年までに90%の中国製品に対してゼロ関税を実施する予定である。

表 5-12 ACFTA の経緯

	経緯
2002年11月	ASEAN・中国包括的枠組み協定に署名
2004年1月	特定農産品8品目(HS2桁)を対象にEarly Harvest実施 (タイは2003年10月、フィリピンは2006年1月実施)
2004年11月	物品貿易協定に署名
2005年7月	物品貿易協定が発効、関税引き下げ開始
2007年1月	サービス貿易協定署名
2007年7月	サービス貿易協定発効
2009年8月	投資協定署名
2009年12月	知的財産に関する覚書署名
2010年1月	投資協定発効、ASEAN先行加盟6ヶ国と中国のNormal Track品目関税撤廃(CLMVは2015年関税撤廃)
2010年11月	第2議定書署名
2011年1月	第2議定書発効(三国間貿易、移動証明書発行可能)、『中国・ASEAN全面的経済協力枠組協定』の枠組みに基づく輸出入貨物原産地管理方法』が発効、実施、仲介貿易でも利用が可能に
2011年11月	『中国・ASEAN自由貿易協定「サービス協定」第2回具体承諾の実施に関する議定書』が調印
2011年12月	中国とASEANが『中国・ASEAN全面的経済協力枠組協定』に基づく『中国・ASEAN自由貿易区原産地規則』の『製品特定原産地基準』リストにおける商品名称とコードが2002年版『調整制度』(HS)から2007年版『協調制度』へと移行することで合

<sup>13</sup> シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ブルネイの6ヶ国。

<sup>14</sup> カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの4ヶ国。

	意したことを受け、新しい『製品特定原産地基準』リストが公布
2012年1月	『中国・ASEAN自由貿易協定「サービス協定」第2回具体承諾の実施に関する議定書』が実施

**1. 特恵関税減免スケジュールと規定**

	Normal Track	Sensitive Track	
		センシティブ品目	高度センシティブ品目
ASEAN6+中国	2010年関税撤廃 (150品目は2012年)	2012年20%に引下げ 2018年 0~5%	2015年50%以下に 引下げ
CLMV	2015年関税撤廃 (250品目は2018年)	2015年20%に引下げ 2020年 0~5%	2018年50%以下に 引下げ

註: Sensitive Trackは例外品目であるが、HS6桁で400品目、かつ2001年の輸入の10%であること。  
高度センシティブ品目はSensitive Track品目総数の40%、或いは100品目(CLMVは150品目)を上限とする。

**2. Stand Still**  
関税引下げスケジュールは一方向的に前倒しできる。MFN税率が0%の場合、引上げはできず、MFN税率を0%に引下げた場合、再引上げはできない。

**3. 互惠規定**  
ACFTAの特恵関税が輸入締約国に輸入される際に適用されるには、輸出締約国が対象品目をノーマルトラックに入れている必要がある。⇒互惠規定の9頁参照

**1. 新規加盟4ヶ国のNormal Track品特恵関税減免スケジュールと規定**  
**CLMVの関税引き下げスケジュール**

	遅くとも2005年7月1日まで		遅くとも2006年1月1日まで		遅くとも2007年1月1日まで		遅くとも2008年1月1日まで		遅くとも2009年1月1日まで		遅くとも2011年1月1日まで		遅くとも2013年1月1日まで		遅くとも2015年1月1日まで	
	ベトナム	CLM	ベトナム	CLM	ベトナム	CLM	ベトナム	CLM	ベトナム	CLM	ベトナム	CLM	ベトナム	CLM	ベトナム	CLM
60%以上	60		50		40		30		25		15		10		0	
45%以上 60%未満	40		35		35		30		25		15		10		0	
35%以上 45%未満	35	30	35	30	30	25	30	20	15	5	0					
30%以上 35%未満	30	25	25	20	25	15	20	17	20	10	5	0				
25%以上 30%未満	25	20	25	20	25	15	20	15	20	10	5	0				
20%以上 25%未満	20	20	20	15	15	15	15	15	15	10	0-5	0				
15%以上 20%未満	15	15	10	15	10	15	10	15	10	5	0-5	0				
10%以上 15%未満	10	10	10	10	10	10	10	8	5	0-5	0					
7%以上 10%未満	7	7*	7	7*	7	7*	7	7*	5	7*	5	0-5	0			
5%以上 7%未満	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	0-5	0				
5%未満	現行レートのまま								0							

(注\*) ミャンマーは2010年末まで7.5% 註) 基準税率は2003年7月時点のMFN関税率  
(出所) ACFTA 物品貿易協定  
「始動するASEAN-中国FTA(ACFTA)」 亜細亜経済研究所教授 石川 幸一著

出典：JETRO「ASEAN - 中国自由貿易協定(ACFTA)の 物品貿易協定」[76]

図 5-19 ASEAN-中国間の特恵関税減免スケジュールと規定

(2) 対 ASEAN 投資の現状

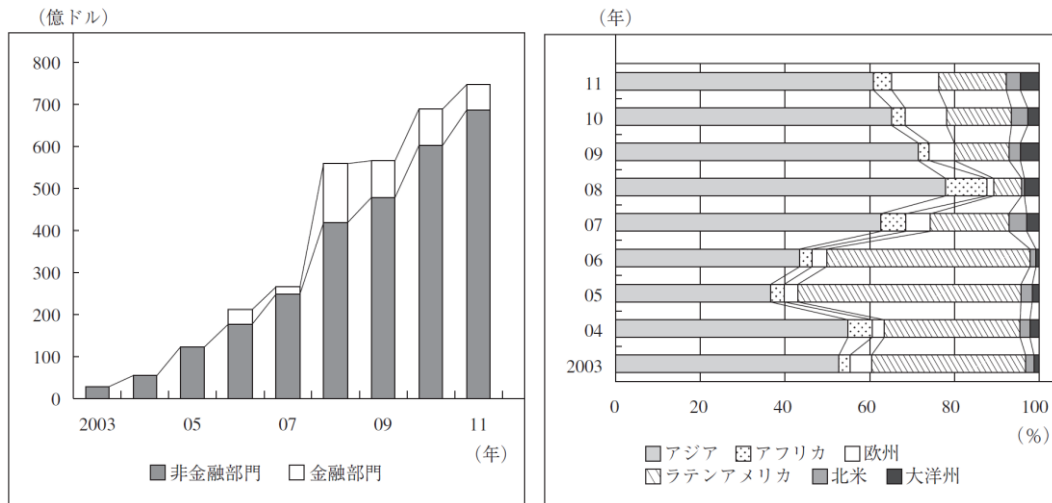
1) 中国の対 ASEAN 直接投資

中国の対外直接投資額は、年々拡大している。2003年時点では、対外直接投資額は対内直接投資額の5%程度であったが、2011年には60.2%にまで上昇している。



主要地域別の投資額で見ると、アジアやラテンアメリカ、アフリカに対する投資が比較的多く、日本や韓国、台湾への投資額はそれほど大きくないことから、発展途上国向けの投資が中心になっていることがわかる。

また、ASEAN10 カ国向けの投資は、2003 年時点の 1 億ドル強から年々増加し、2011 年には約 59 億ドルが投資されている。シンガポールへの投資が集中しているが、カンボジアやインドネシア、タイ、ミャンマー向けの投資額の増加も顕著である。中国企業が ASEAN を生産や販売の主要拠点に位置付けている状況が見て取れる<sup>15</sup>。



出典：日本総研「拡大を続ける中国の対外直接投資」[77]

図 5-20 中国の対外直接投資額推移(左:合計額推移、右:主要地域別内訳)<sup>16</sup>

## 2) 中国政府主導インフラ整備状況

中国では、メコン地域を、雲南省を橋頭堡に国境の西南に向かって解放するための戦略の要としてきた。そこで雲南省には省発展改革委員会、橋頭堡弁公室、省瀾滄江・湄公河弁公室等の関連組織が置かれており、2013 年 6 月に、それら組織が合同で、GMS 経済協力計画を回顧・総括し併せて重点 5 項目を発表している。

中国とメコン地域各国との間では、①インフラ建設と整備、②国境を跨いでの貿易と投資、③民間企業の参入、④人材の育成と開発、⑤環境保護を 5 大重点戦略とし、交通、エネルギー、通信、環境、農業、人的資源の育成と開発、観光、貿易と投資、麻薬対策、衛生、文化等の各部門で多面的な協力を積み重ねてきた。中でも、GMS 経済協力計画における中国側の柱は、国際道路、鉄道等の整備による物流システムの構築である。

### ① 道路

昆明を基点として、GMS を南北に貫く幹線道路としてはベトナム経由、ラオス・タイ経由、ミャンマー経由の 3 路線が整備され、3 路線とも雲南省内では国際公路として設定されている。

ベトナム経由路線では、昆明から国境の河口までは一部区間を除き既に高速化した。

<sup>15</sup> 日本総研「拡大を続ける中国の対外直接投資」[46]

<sup>16</sup> 2003～2006 年は、金融部門への直接投資を含まない。

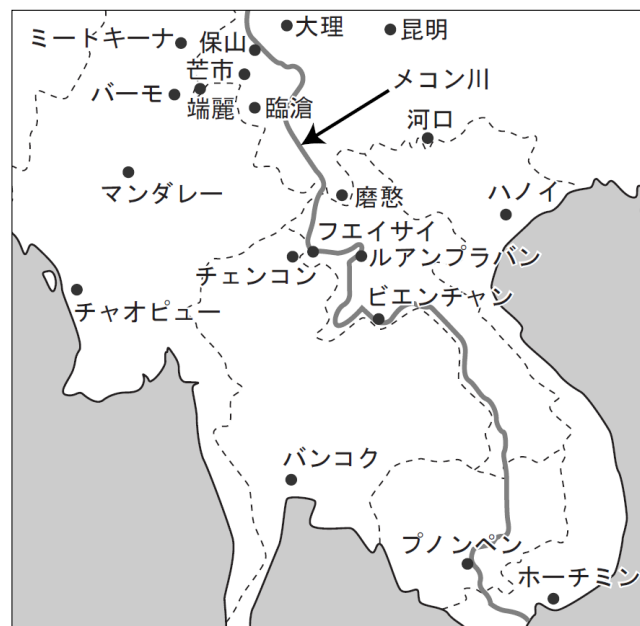
ラオス・タイ経由路線をみると、ラオスのフェイサイと北タイのチェンコンを、メコン川を跨いで繋ぐ第4タイ・ラオス友好橋は、2013年12月に開通予定である。2車線で総延長11.6km、16億バツの工事費用は中国とタイの両国政府が折半し、中国鉄路第五工程局とタイのクルントン社により共同建設中である。

ミャンマー経由路線では、雲南省内では保山とミャンマー国境の騰越との間では高速道路が完成し既に走行が始まっている。この高速道路が伸びる先にはミャンマー北部の要衝であるミートキーナがあり、北に進むとフーコン谷地を経てインド東部に、左折して南に進むとバーモからマンダレーを経てミャンマーの中心部に繋がる。

## ② 鉄道

国際道路網と並んで雲南省を橋頭堡として進められる中国のGMS合作の柱である鉄道網建設だが、ベトナム経由の東線では昆明と蒙自間が2013年5月に完成し、蒙自と国境の河口間は2014年9月に竣工予定である。中線の玉溪と磨憨の間は国家中長期鉄道網建設計画に組み込まれている。西線は大理と保山の間は明2014年2月開通予定であり、保山と国境の瑞麗間は2011年5月に工事がはじまり、工事が順調に進めば18年には完成する予定である。

中国国内では建設が進む鉄道だが、中線を国境の磨憨からラオスの首都であるビエンチャンまで伸ばす工事は今年中に着工予定である。70億ドルの総工費は中国輸出入銀行が融資し、工事は中国企業が担当する予定である。



出典：重化学工業通信社「アジアマーケットレビュー2013.7.15 Vol.25 No.13」[78]

図 5-21 メコン地域地図

## 資料 15 韓国への ASEAN 政策

### (1) 自由貿易協定/経済協定の締結

韓国は、1995 年設立時から、WTO に加盟している。また、ASEAN との間では、包括的経済協力枠組み協定(AKFTA)を締結している。

#### ASEAN と韓国の包括的経済協力枠組み協定(AKFTA)

ASEAN10 カ国と韓国の自由貿易地域を目指した協定で、物品貿易協定、サービス貿易協定、投資協定の 3 主協定から構成されている。交渉、締結の経緯は下図のとおりである。

発効後、ASEAN 先行加盟 6 ヶ国と韓国の殆どの Normal Track(NT)品目関税は 2010 年までに撤廃、Sensitive List(SL)品目関税は 2016 年までに 0～5%に、ベトナムの殆どの NT 品目関税は 2016 年までに撤廃、SL 品目関税は 2012 年までに 0～5%に、カンボジア・ラオス・ミャンマーの殆どの NT 品目関税は 2018 年までに撤廃、SL 品目関税は 2014 年までに 0～5%にする

表 5-13 AKFTA の経緯

	経緯
2005 年 2 月	物品貿易協定交渉開始
2006 年 4 月	物品貿易協定交渉妥結
2006 年 8 月	物品貿易協定署名 (タイを除く)
2007 年 6 月	物品貿易協定発効 (タイを除く)
2007 年 11 月	サービス貿易協定署名 (タイを除く)
2009 年 2 月	タイが物品貿易協定、サービス貿易協定に署名
2009 年 5 月	サービス貿易協定発効
2009 年 6 月	投資協定署名
2009 年 9 月	投資協定発効
2010 年 1 月	タイとの物品貿易協定、サービス貿易協定発効 ASEAN 先行加盟 6 ヶ国のほとんどの Normal Track 品目と韓国 Normal Track 品目関税撤廃

1. 特恵関税減免スケジュールと規定(Annex 1~Annex 2)					
	Normal Track	Sensitive Track			
		センシティブ品目		高度センシティブ品目	
韓国	2010年関税撤廃	2012年20%に引下げ 2016年 0~5%	高度センシティブはGroupA~Eに分別され、減免税スケジュールは下記表の通りとなる。 グループ分け: GroupA: 最高税率50%品目 GroupB: 20%減税品目 GroupC: 50%減税品目 GroupD: 関税割当品目 GroupE: 減免税除外品目		
ASEAN6	2012年関税撤廃(註1)				
ベトナム	2018年関税撤廃(註2)	2017年20%に引下げ 2021年 0~5%			
CLM	2020年関税撤廃(註3)	2020年20%に引下げ 2024年 0~5%			

註1. 2010年関税撤廃。但し、全品目の5%以内の品目、或いは合意リスト品目であれば2012年に関税撤廃することにも良い  
 註2. 2013年全Normal Track品目の50%以上の品目の適用MFN税率(基準税率)を0から5%にする。2015年全Normal Track品目の90%以上の品目関税を撤廃する。2016年に関税撤廃。但し、全品目の5%以内の品目は2018年に関税撤廃することにも良い  
 註3. 2015年全Normal Track品目の50%以上の品目の適用MFN税率(基準税率)を0から5%にする。2017年全Normal Track品目の90%以上の品目関税を撤廃する。2018年関税撤廃。但し、全品目の5%以内の品目は2020年に関税撤廃することにも良い

高度センシティブ品目特恵関税減免スケジュール

	Group A	Group B	Group C	Group D	Group E
韓国 ASEAN6	2016年適用MFN税率を最大50%引下げ	2016年適用MFN税率を20%以上引下げ	2016年適用MFN税率を50%以上引下げ	GroupDの関税割当品目はそれぞれの締約国のスケジュールに基づく関税割当率内税率適用	減免税除外品目 但し、HS6桁レベルで最大40品目以内とする
ベトナム	2021年適用MFN税率を最大50%引下げ	2021年適用MFN税率を20%以上引下げ	2021年適用MFN税率を50%以上引下げ		
CLM	2024年適用MFN税率を最大50%引下げ	2024年適用MFN税率を20%以上引下げ	2024年適用MFN税率を50%以上引下げ		

註:この頁の年号表示は全て表示年号の1月1日を示す

Sensitive List品目の上限(Annex2 第1項~第2項)

	Sensitive List 品目	High Sensitive List 品目
ASEAN6 + 韓国	全品目の10%或いは加盟国からの2004年輸入統計額の10%	HS6桁レベルで200品目或いは自国選択のHSレベルで全品目の3%と加盟国からの輸入統計額の3%
ベトナム	全品目の10%或いは加盟国からの2004年輸入統計額の25%	
CLM	全品目の10%	

註:CLMとはCambodia, Laos, Myanmarの意味

2. StandStill(Annex 1 第2項~4項、Annex 2 第6項)  
 関税引下げスケジュールはいつでも一方的に前倒しできる。MFN税率が0%の場合、引上げはできず、MFN税率を0%に引下げた場合、再引上げはできない

3. Sensitive Track品目からNormal Track品目への移動(Annex 2 第6項)  
 Sensitive Track品目からNormal Track品目への移動はいつでも一方的に可能

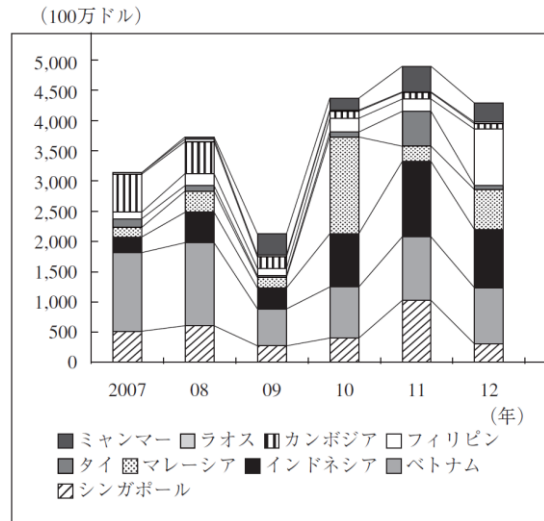
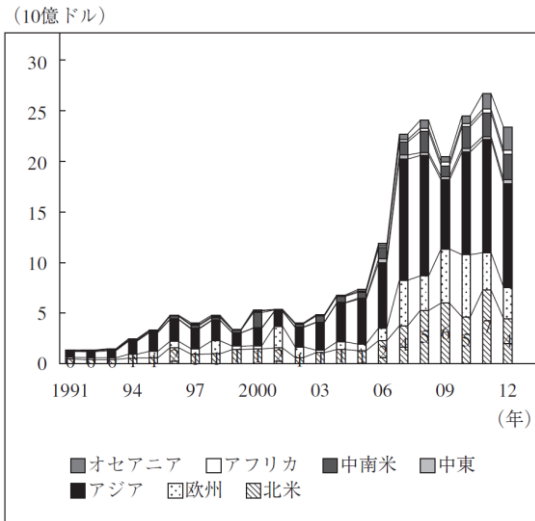
出典: JETRO「ASEAN - 韓国自由貿易協定(AKFTA)の物品貿易協定」[79]

図 5-22 ASEAN-韓国間の特恵関税減免スケジュールと規定

## (2) 対 ASEAN 投資の現状

韓国の対外直接投資額は、2000年代半ばに急増して、その後高水準で推移している。これは、大企業がグローバル化を加速したことによるものである。

アジア向けの投資は 2000 年代前半に急増したが、これは対中投資の増加によるものである。一方で、近年では ASEAN 向けの投資額が増加しており、リーマンショック時を除き、増加傾向が続いている。国・地域別にみると、インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシアの 4 カ国向けが大きい。特にベトナムが毎年上位に位置しているが、これはサムスン電子が携帯電話生産の約 40%をベトナムで生産していることや、韓国企業が高速道路、橋梁、地下鉄の建設工事を相次いで受注していること等に起因する。



出典：日本総研「ASEAN との経済関係が再び強まる韓国」[80]

図 5-23 韓国の対外投資額推移(左:対世界、右:対 ASEAN)

## 資料 16 タイの経済連携制度

以下に、タイの EPA/FTA の発効・交渉状況を整理した<sup>17</sup>。直近では、2013 年 5 月にタイ・EU 間の FTA 交渉が開始され、2013 年 10 月にはチリとの自由貿易協定(FTA)に署名された。

表 5-14 タイの EPA/FTA の発効・交渉状況

状況	二国間	多国間
発効済	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 日本</li> <li>➤ ペルー</li> <li>➤ オーストラリア</li> <li>➤ ニュージーランド</li> <li>➤ チリ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ WTO (世界貿易機関) : 1995 年 1 月加盟</li> <li>➤ APEC (アジア太平洋経済協力会議) : 1989 年 11 月加盟</li> <li>➤ ASEAN (東南アジア諸国連合) : 1967 年 8 月加盟</li> </ul>
交渉中	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ インド</li> <li>➤ バーレーン (中断中)</li> <li>➤ 米国 (中断中)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 欧州連合(EU)</li> <li>➤ EFTA (中断中)</li> </ul>

出典：商務省通商交渉局” <http://www.thaifta.com/engfta/>、JETRO「世界貿易投資報告」、JBIC「タイの投資環境」、JETRO「GSP 失効までの発効は時間的に困難-タイ・EU、FTA 交渉開始に合意 (1)」  
<http://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/biznews/51413e1e825f0>

### (1) 日本・タイ経済連携協定(JTEPA)

日本とタイの間では、物品及びサービスの貿易の自由化及び円滑化、自然人の移動、相互承認の円滑化、知的財産の保護、政府調達分野における協力の拡大等について 2 国間で日本・タイ経済連携協定を締結し、2007 年 11 月 1 日に発効した。この協定の発効により、物品の貿易に関しては最終的には日本からタイへの輸出貿易額 (2004 年) の約 97%、タイから日本への輸出貿易額 (2004 年) の約 92%の関税が段階的に撤廃される予定である。また、この協定では、電気製品における相互認証を実現した。

表 5-15 タイ-日本 EPA の内容

物品の貿易	鉄鋼の関税を 10 年以内に撤廃。自動車の関税を 3,000cc 超は税率 80%を 4 年目までに 60%まで段階的に引き下げ、3,000cc 以下については再協議を行い、自動車部品の関税を原則 5~7 年後に撤廃
税関手続	貿易の円滑化を図るため、税関手続の透明化、簡素化及び協力・情報交換を推進
相互承認	日タイの電気用品にかかわる適合性評価の結果を相互に受け入れ、双方の電機製品の適合性検査が自国内で実施可能に
サービス	タイ側は、卸売・小売サービス、保守・修理サービス、ロジスティクス・コンサルティング、レストランサービス等の分野の一部で一層の自由化及び透明性の向上について合意
投資	二国間の投資を更に拡大・円滑化し、また保護するための基本ルールに合意。タイ側は、ほとんどの製造業において、日本の投資家に対し、現状の投資政策をより制限的

<sup>17</sup> ASEAN としての FTA 締結状況は、第 2 章 2-1 (3) 2)を参照。

	に変更する意向のないことを確認
人の移動	日本側は一定の要件の下での指導員（タイ伝統舞踊、タイ音楽、タイ料理等）の入国・一時的滞在を約束、タイ料理人については入国要件緩和、介護福祉士、スパ・セラピストについては継続協議。タイ側は就労目的の在留許可要件、就労にかかる手続きについて約束
知的財産	手続きの簡素化・透明化、知的財産権保護の強化、権利行使の強化等

出典：JETRO ホームページより作成

## (2) タイ・EU 間の FTA

2013年5月には、タイ・EU間のFTA交渉が開始された。タイとEUのFTA交渉は、デモに対する国内融和政策、地方を中心とした内需振興による経済格差是正への注力、洪水被害への対応等があったため、他のASEANの国に比べて出遅れていた。それが加速した背景には、2015年から、EUの途上国向け特惠関税であるGSP<sup>18</sup>（一般特惠制度）の対象国から外れる見込みであることがある。タイのEUに対するGSP利用は、61.5%にも及ぶため、その影響は大きい。しかし、交渉と発行手続きに要する時間を考えると、2014年末までの発効は絶望的と言われており、2015年以降はMFN税率<sup>19</sup>での輸出が避けられない。その間、欧州市場でベトナム、インドネシア、フィリピン等GSP対象であり続ける国との競争を余儀なくされる。タイ政府はこれら影響が大きい分野に焦点を当て、コスト削減や、高付加価値化、新市場開拓への支援等に取り組む必要があるだろう。<sup>20</sup>

<sup>18</sup> 一般特惠関税制度（GSP：Generalized System of Preferences）は、開発途上国の輸出典得の増大、工業化と経済発展の促進を図るため、開発途上国から輸入される一定の農水産品、鉱工業産品に対し、一般の関税率よりも低い税率（特惠税率）を適用する制度

<sup>19</sup> タイ政府による実行最惠国税率

<sup>20</sup> JETRO「GSPが失効すれば影響は広範囲に-タイ・EU、FTA交渉開始に合意」  
<http://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/biznews/51413e1e825f0>,  
<http://www.jetro.go.jp/world/europe/eu/biznews/5141502338e28>

## 資料 17 タイの貿易管理制度

タイでは、商務省所管の輸出入管理法等に基づき、一部の品目の輸出入が規制されている。また、国連安全保障理事会の決議に従い、一部地域の輸出入規制が存在する。

### (1) 輸出入規制品目

輸出品目の規制には、次の3タイプがある。

#### ➤ 商務省輸入規制

- ✓ 商務省は、国内産業保護、外貨流出防止等の観点から、輸出入管理法（B.E.2522 111（1979））に基づく関係細則により、輸入規制対象品目を指定、許可認証取得の義務付け、課徴金賦課により以下3タイプの輸入規制を行っている。
  - ◇ 輸入許可取得必要品目（19品目）
  - ◇ WTO協定による市場開放のための産品（22品目）
  - ◇ 輸入課徴金が課せられる品目（3品目）

#### ➤ その他の輸入規制

- ✓ 一部の品目には、以下のような形で事実上の輸入制約がかけられている。
  - ◇ 工業省による危険品指定
  - ◇ 国家通信委員会（NTC）による通信機器の輸入規制
  - ◇ タイ工業規格（TISI）による鉄鋼製品の規格製品

#### ➤ 輸入禁止

- ✓ 一部の品目は、以下の理由から輸入禁止とされている。
  - ◇ 他人の商標権を侵害するもの
  - ◇ 偽ブランド品

表 5-16 商務省輸入規制品目と輸入禁止品目のリスト

商務省輸入規制品目			輸入禁止品目
輸入許可取得必要品目 (19品目)	WTO協定による市場 開放のための産品(22 品目)	輸入課徴金が 課せられる品 目(3品目)	
1. 薬品及び製薬製品	1. 粉ミルク	1. 魚粉（60% を超えるタン パク質含有量 の魚肉）	1. 他人の商標権を侵害す る製品
2. クレンプテロール化合物	2. 生乳	2. トウモロコ シ	2. 偽ブランド名製品
3. アルブテロール及びサルブ タモール	3. ジャガイモ	3. 大豆油かす	3. ゲーム機
4. 衣類の一部	4. たまねぎ		4. モーターバイクの中古 エンジン、部品及び備品
5. 石碑用または建築用の石の 一部	5. にんにく		5. CFCが使われた冷蔵庫
6. 中古車	6. ココナッツ		6. 中古タイヤ
7. 中古バイク	7. 乾燥竜眼		7. シエラレオネ共和国に 対する制裁措置
8. 中古の輸送用自動車（30人 以上の乗客用）	8. コーヒー豆		8. リベリア共和国に対す る制裁措置
9. 中古ディーゼルエンジン	9. 茶		
	10. 胡椒		
	11. トウモロコシ		
	12. 米（調理済みのも		



10. 金	の及び米製品を除く)		9. ターク及びカンチャナブリ県境を通過するチーク、丸太及びチーク製品
11. コイン	13. 大豆		10. 朝鮮民主主義人民共和国に対する制裁措置
12. 骨董品	14. ココナツの果実		11. イラン・イスラム共和国に対する制裁措置
13. 違法コピー品製造用機械	15. たまねぎの種		12. 陶器のコンテナ、銀で表面加工されたコンテナ
14. 凹版印刷機及びカラーコピー機	16. 大豆油		
15. プラスチックのくず	17. パーム油		
16. チェーンソー	18. ココナツ油		
17. 魚粉（60%未満のタンパク質含有量の魚肉）	19. 砂糖		
18. カフェイン	20. コーヒー製品		
19. 過マンガン酸カリウム	21. 大豆油かす		
	22. 生糸		

出典：JETRO 資料より作成

また、輸出品目の規制には、次の 3 タイプがある。

➤ 商務省輸出規制

- ✓ 商務省は、国内産業保護、輸出管理等の観点から、輸入と同様に、（B.E.2522(1979)）に基づく関係細則により、以下 2 タイプの輸出規制品目を指定している。

- ◇ 輸出許可取得必要品目（20 品目）

- ◇ 特定の果実及び野菜等一定の条件（例えば品質証明、原産地証明書提出、業者名表示、業界団体会員登録等）の下でのみ輸出が認められる品目（10 品目）

➤ 輸出禁止品目

- ✓ 他人の商標権を侵害するものや偽ブランド品等の輸出は禁止されると同時に、国連安全保障理事会決議に則して輸出禁止対象の地域規制もある。

➤ 輸出業者登録義務品目

- ✓ タピオカ製品、トウモロコシ、チーク加工品等一部の品目の輸出業者は、輸出品の品質確保の観点から、輸出商品規格法（B.E. 2503（1960））に基づき、一定の条件を満たした上で、商務省への登録が必要になる。

表 5-17 商務省輸出規制品目と輸出禁止品目のリスト

輸出規制品目		輸出業者登録義務品目	輸出禁止品目
輸出許可取得必要品目（20 品目）	一定の条件の下で輸出が認められる品目（10 品目）		
1. 粳、玄米及び餅米	1. 12 種の果実及び野菜：シンガポール、マレーシア、日本、及び EU に輸出される竜眼、ドリアン、ライチ、マンゴスチン、タマリンド、マンゴー、ザボン、アスパラガス、ショウガ、新鮮な食用ハイビスカス、及び唐辛子。 2. 蘭：輸出者登録が必要。さらに、EU 向けには品質証明（害虫のないこと）を税関に提	1. タイホームマリ米	1. 他人の商標権を侵害する製品
2. 米（EU の関税クォータ対象となるもの）		2. タピオカ製品	2. 偽ブランド製品
3. キャッサバ製品		3. タピオカ澱粉	3. 砂
4. コーヒー		4. トウモロコ	4. シェラレ
5. 大豆粕			
6. 木材及び木材製品			

<p>(籐、竹、アシ、ヤシ、木の根、つる、ベニヤ板、その他加工に適さない完成品である木材等については、含まない。)</p> <p>7. 木炭</p> <p>8. 象（象牙、骨、毛、肉等を含み、またそれらから製造された製品を含む）</p> <p>9. 生きているブラックタイガーえび</p> <p>10. 絶滅品種の水生動物（258種）</p> <p>11. 生きている真珠貝（一部及び製品を含む）</p> <p>12. 砂糖</p> <p>13. 石炭</p> <p>14. 金</p> <p>15. 神聖な彫像</p> <p>16. 仏像</p> <p>17. 自然の砂で組成される鉱物</p> <p>18. 再輸出用製品</p> <p>19. カフェイン</p> <p>20. 過マンガン酸カリウム</p>	<p>出しなければならない。</p> <p>3. 竜眼（ラムヤイ）：外国貿易局への登録、税関への報告、輸出価格制限、輸出業者名・品質表示、輸出後のコンディション報告義務が課せられる。</p> <p>4. ドリアン：輸出業者名・種類・賞味期限の表示義務が課せられる。</p> <p>5. 冷凍・冷蔵・生のえびいか、米国またはEU 向けえび調整済食料品（10%以上のえびを含む）：商務省発行の品質証明書の税関事前提出が必要なほか、業界団体の会員でなければならない。</p> <p>6. ツナ缶詰：業界団体の会員でなければならない。</p> <p>7. パイナップル缶詰及びパイナップルジュース：業界団体の会員またはタイのパイナップル産業でなければならない。2005年7月以降パイナップル缶詰を輸出する際は管轄当局の許可管轄又は承認を受けなければならない。</p> <p>8. 衣料、毛糸織物その他織物素材：EU向けは原産地証明（EUからの品目リストによる）が必要。</p> <p>9. 台湾向け自動車：タイ-台湾協定に基づき輸出される（台湾からの品目リストによる）。</p> <p>10. ダイヤモンド原石：外国貿易局への登録、税関への報告、キンバリー加工合意のもとでのダイヤモンド原石輸出業者であることが要求される。</p>	<p>シ</p> <p>5. サトウモロコシ</p> <p>6. 魚粉</p> <p>7. ヤエナリ</p> <p>8. 黒ヤエナリ</p> <p>9. カポック</p> <p>10. チーク加工品</p> <p>11. 象（象牙、骨、毛、肉等を含み、またそれらから製造された製品を含む）</p> <p>12. 木材及び木製品（籐、竹、アシ、ヤシ、木の根、つる、ベニヤ板、その他加工に適さない完成品である木材等については、含まない。)</p>	<p>オネ共和国に対する制裁措置</p> <p>5. エチオピア連邦民主共和国及びエリトリアに対する制裁措置</p> <p>6. リベリア共和国に対する制裁措置</p> <p>7. ソマリア民主共和国に対する制裁措置</p> <p>8. コンゴ民主共和国に対する制裁措置</p> <p>9. 朝鮮民主主義人民共和国に対する制裁措置</p> <p>10. イラン・イスラム共和国に対する制裁措置</p>
---	---	---	--

出典：JETRO 資料より作成

## 資料 18 タイの関税制度

タイでは、財務省所管の関税法（B.E.2469（1926））に基づき、輸入品に対して輸入関税を課している。税率は、税関発行の税率表により品目ごとに定められている。

かつては、国内産業保護のために高い関税障壁を設けていたが、最近では、国際的な貿易自由化の流れを反映して、関税の引き下げや関税区分の簡素化、国内産業、とりわけ中小企業の競争力強化に配慮した原材料や生産財の関税率引き下げ等が図られ、輸入工業品に対する関税は大幅に引き下げられてきている。

ASEAN 域内からの輸入の場合、1992 年に合意された AFTA への参加に伴い、2010 年 1 月に域内関税が撤廃された。

また、日本からの輸入の場合、2007 年 1 月に日タイ経済連携協定(JTEPA)が発効したことで、全品目の 99.82%にあたる 5,495 品目の関税率が引き下げられた。日本以外にも、タイはオーストラリアやニュージーランドとの二国間協定や、ASEAN 加盟国として中国やインドとの FTA を発効している。

### (1) 関税体系

タイには、一般税率以外に、以下の特別措置に基づく複数の税率が存在している。

表 5-18 タイの特恵等特別措置

特別措置等名	内容
(1)ASEAN 共通効果 特恵 関税 (CEPT <sup>21</sup> )	ASEAN 原加盟国（シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ブルネイ）は、2010 年 1 月 1 日に ASEAN 域内関税を撤廃 ベトナム、ミャンマー、ラオス、カンボジアは、2015 年までに撤廃予定
(2)AICO（ASEAN 産業協力）スキーム	CEPT による関税引き下げが進展していなかった 1996 年に、AFTA 実現への橋渡し役として導入。個別企業の ASEAN 域内での相互輸出プロジェクトについて、関係国政府が認可して、5%以下の特恵関税を供与するスキーム。タイについては適用関税率を 0～3%にすることが合意
(3)自由貿易協定 (FTA)、経済連携協定 (EPA) の適用税率	<u>二国間 FTA</u> オーストラリア、ニュージーランド、日本、インド、チリと締結済。対象品目はマンゴスチン、ドリアン、竜眼等熱帯果実、シーフード缶詰、ポリカーボネート等の石化製品、扇風機、エアコン、冷蔵庫、テレビ等の家電製品、自動車部品等 <u>多国間 FTA</u> ASEAN 加盟国としての FTA を含めて、中国、日本、インド、韓国、オーストラリア・ニュージーランド、EU の 6 カ国・地域と締結もしくは交渉中
(4)一般特恵関税制度(GSP)	先進国中心の特恵供与国（36 ヶ国）へのタイ原産の特定輸出製品の関税率が軽減または免除。供与国は、オーストラリア、カナダ EU27 カ国、日本、ニュージーランド、ノルウェー、スイス、トルコ、米国、ロシア
(5)世界的貿易特恵関税制度(GSTP)	発展途上国間で特恵的な取引を提供することによる貿易の促進のための経済協力。農産物、工業製品 1,626 品目が対象。関税引下げ幅（特恵マージン）

<sup>21</sup> Common Effective Preferential Tariff.

	は 2.5～100%
(6)ASEAN 特惠統合システム(AISP)の適用税率	ASEAN 内の先進 6 カ国が、後発 4 カ国 (CLMV=カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) からの輸入に対して特惠関税を与えるスキーム。6 カ国が独自に、CLMV それぞれに対して、品目ごとに特惠関税を供与

出典：JETRO

一部の品目には従量税が課せられるが、大部分の品目には従価税が課せられる。その基本税率は 0～30%の範囲で 6 段階に分類されている。課税基準は CIF 価格<sup>22</sup>とされているが、実際には、個々の CIF 価格ではなく、輸入各社の同種商品の中での最高輸入価格とされているようである。

日本からの輸入は、一般税率が適用される。ただし、日タイ経済連携協定(JTEPA)に基づく原産地規則を満たせば、同協定タイ国譲許表に定める条件に従って関税を撤廃、または引き下げることが可能である。

## (2) 減免措置

以下のケースでは、減免措置がある場合がある。また、特典を受けなかった場合も、税関への登録を前提に、事後の還付措置を受けることが出来る。

- ▶ 投資委員会(BOI)の認可事業に係る生産用機械・設備や輸出製品製造用原材料の輸入
  - ✓ 輸入関税の減免措置 (最長 8 年間)
- ▶ タイ工業団地公社(IEAT)フリーゾーン(従来の輸出)加工区 EPZ への入居の場合の工場建屋建設資材や生産用機械・設備の輸入、生産用原材料・部品の輸入
  - ✓ 輸入関税の免除措置

## (3) 品目分類

タイの現在の関税品目表は WCO (世界関税機構) Harmonized Commodity Description and Coding (Harmonized System: HS)協定に基づいている。この関税分類の統一は関税法令 B.E.2530 に基づいて行われ、1988 年 1 月 1 日に施行された。また、2007 年 1 月 1 日より新関税番号 (WCO HS2007) の導入により 10 桁の関税番号<sup>23</sup>に変更された。

周辺国との円滑なサプライチェーンを構築するにあたり、品目表の運用が周辺国と統一されていることが必要条件となる。

## (4) 事前教示制度<sup>24</sup>

2008 年 7 月に開始された、輸入前に貨物の関税分類や関税率について紹介を行い、回答を受けることが出来る制度である。貨物の輸入の 30 日以上前に、関税分類事前

<sup>22</sup> CIF 価格とは、CIF 条件下 (Cost, Insurance and Freight : 商品が買主の指定する場所に届いた時点でその商品の所有権が買主に移転するという取引条件) での価格のこと。一般に FOB (Free on board : 商品が船舶や貨車、飛行機などに荷積みされた時点で、その商品の所有権が買主に移転するという取引条件下) 価格に対して、運賃や船荷保険料を上乗せした価格となる。

<sup>23</sup> HS2007(6 桁)+ASEAN Sub-Heading(2 桁)+税率表示番号(2 桁)。

<sup>24</sup> JETRO 「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」  
[http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001403/asean\\_logistics.pdf](http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001403/asean_logistics.pdf)

教示申請書（1品目に付き1申請書）、輸入証明文書（発注書、契約書、インボイス、信用書(L/C)等）、製品情報（製品名、製品使用、製造製法、化学組成、製造プロセス、使用法等）といった必要書類を税関に提出する。税関は、書類を受領後、30営業日以内に回答を示すことになっており、回答結果は1年間有効である（ただし、その内容は、必ずしも大国内の全ての税関に対して拘束力を持つものではない）。

ただし、従来から書面での回答を得られることは極めて少ないとの指摘があり、半年かかるようなこともあり、“事前”教示になっていない実情もあるため、規定どおりの運用が求められている。

**(5) 関税以外の諸税**

なお、商品輸入及びサービス輸入に対しては、以下の税金も課せられる。

- (1) 付加価値税(VAT)：原則としてすべての財貨・サービスに対して7%の付加価値税が課せられる。
- (2) 個別物品税：タバコ、石油製品、清涼飲料、車等特定の物品の製造者または輸入者に課税される。税率は品目によって異なる。

**(6) 関税に関する課題**

既往調査によると、関税の制度や手続きについて、事業者から以下のような問題点が指摘されている。

表 5-19 タイの関税に関する問題点と要望

問題点	要望
新車・中古車の関税分類の不在（油圧ショベルのケース）	日本同様の、通関統計の新車・中古車の区分け
税関担当者によって異なる、恣意的・不透明な関税決定（納付漏れがあった場合に、税関職員の給与補填的な側面を持つ報奨金分配制度が存在することが背景）	輸入税の掛かるもの、掛からないものの理由の明確化

出典：貿易・投資円滑化ビジネス協議会「2013年度版各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望」

## 資料 19 タイの外資規制制度

### (1) 外国人事業法

1999年改正外国人事業法（Foreign Business Act B.E.2542）では、規制業種を3種類43業種に分け、それらの業種への外国企業（外国資本50%以上）を規制している。

第Ⅰ種は、外国人に厳格に禁止される9業種である。

第Ⅱ種は、内閣の承認を得ない限り外国人に禁止される13業種である。外国人がその保有制限を越えて保有しようとする場合は、内閣の同意を得るとともに商務省から外国人事業許可を取得しなければならない。

第Ⅲ種は、外国人投資委員会の同意とともに、経済開発局局長によって外国人事業許可が与えられている限り、外国人は100%保有することができる21業種である。

物流関連事業では第Ⅱ種（2）として「国内陸上・海上・航空運輸及び国内航空事業」が規制の対象となっており、外国企業の市場参入の障壁となっている。

表 5-20 タイの外国人事業法による規制 43 業種

	対象地域	優遇制度の内容
I 種	絶対禁止 (9 業種)	(1)新聞発行・ラジオ放送・テレビ放送事業、(2)農業・果樹園、(3)畜産、(4)林業・自然木材加工、(5)漁業(タイ領海・排他的経済水域内)、(6)薬草採取、(7)骨董品(取引・競売)、(8)仏像及び僧鉢の製造・鋳造、(9)土地取引
II 種	禁止 (ただし閣議の承認のもと、商務大臣の許可を得た場合は参入可能) (13 業種)	【安全保障の観点から】 (1)製造・販売・補修(銃・銃弾・火薬・爆発物及びそれらの部品、武器及び戦闘用船・飛行機・車両、全ての戦争用備品・部品)、 (2)国内陸上・海上・航空運輸及び国内航空事業 【文化・工芸の保護の観点から】 (3)骨董品・民芸品販売、(4)木彫品製造、 (5)養蚕・絹製糸・絹織布・絹織物捺染、(6)タイ楽器製造、(7)金銀製品・ニエロ細工・黒金象眼・漆器製造、 (8)タイ文化・美術に属する食器製造 【環境・資源の保護の観点から】 (9)サトウキビからの精糖、(10)塩田、塩土での製塩、 (11)岩塩からの製塩、(12)爆破・碎石を含む鉱業、(13)家具及び調度品の木材加工
III 種	禁止 (ただし外国人事業委員会の承認のもと、商務省商業登記局の許可を得た場合は参入可能)	【競争力が劣っているタイ企業の保護の観点から】 (1)精米・製粉、(2)漁業(養殖)、(3)植林、 (4)ベニヤ板・チップボード・ハードボード製造、(5)石灰製造、 (6)会計サービス、(7)法律サービス、(8)建築設計サービス、(9)エンジニアリングサービス、 (10)建築業(ただし、一部省令で定めるものを除く) (11)代理・仲介業(ただし、一部省令で定めるものを除く)

	(21 業種)	<p>(12)競売(骨董品・美術品以外の国際間競売、その他省令で定める競売)、(13)国内農産物の国内取引、</p> <p>(14)資本金 1 億バーツ未満、または一店舗あたり資本金 2,000 万バーツ未満の小売業、</p> <p>(15)一店舗あたり最低資本金 1 億バーツ未満の卸売業、(16) 広告業、</p> <p>(17)ホテル業(ただし、マネージメントを除く)、(18)観光業、</p> <p>(19)飲食物販売、(20)植物の繁殖・品種改良、(21)その他サービス業(ただし、一部省令で定めるものを除く)</p>
--	---------	--

出典：JBIC「タイの投資環境（2012年10月）」

## 資料 20 タイの外資奨励制度

### (1) 投資奨励法

この法律は、タイの産業振興を目的とするもので、新規事業のための企業の設立を奨励しており、その場合には特典を付与している。特典には税制上の特典のほか、新規事業立ち上げの際の土地の所有、外国人労働許可等の便宜供与も含まれる。

特に外資企業の場合、外資が 50%以上を保有する場合には、外国人事業法の規制対象となるが、投資委員会（BOI）が投資を奨励認可する事業については、外資規制の枠から外れ、外資 100%での操業が可能となる。奨励を受けるためには、奨励対象事業について、投資委員会（BOI）へ奨励申請を行い、審査を受けた後、認可を受ける必要がある。

#### 1) 奨励ゾーン

タイにおける奨励ゾーン制に基づく外国投資家に対する特典の付与は、地域間格差是正の観点から、1987 年以来導入されたものであり、現在は、基本的には 1993 年の BOI 布告に基づき、タイ国内を第 1 から第 3 までの 3 つのゾーンに区分し、首都からより遠い地域に進出する企業ほどより厚い特典が受けられるように定めている。その後、2000 年 8 月の BOI 布告では、社会資本の整備状況や所得水準等を勘案して、第 3 ゾーンに属する低開発の 18 県を特別地区としてさらに厚い特典を付与する等、既存の奨励ゾーン区分の見直しを行った。さらに、2004 年 6 月には、低開発の特別地区を 18 県から 22 県に増やしている。

ゾーンごとに付与される税制上の特典は以下 のとおりである。ただし、これは原則であり、業種によっては別の特典が与えられるもの、税制上の特典が与えられないものもある<sup>25</sup>。

表 5-21 タイ投資委員会による地域別の優遇策(税制面)の概要

	対象地域	優遇制度の内容
第 1 地域 (バンコク 首都圏)	バンコク、サムットプラカーン、サムットサーコーン、パトムタニ、ノンタブリ、ナコンパトム	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 機械輸入関税 10%以上のものについて 50%減免。(100%免税の場合もあり)</li> <li>➤ 工業団地に立地する場合のみ 3 年間法人税免除。</li> <li>➤ 輸出のために使用された原材料と資材に係わる輸入関税 1 年間免除。</li> </ul>
第 2 地域 (バンコク 首都圏周 辺)	サムットソンクラーム、ラッチャブリ、カンチャナブリ、スパンブリ、アントーン、アユタヤ、サラブリ、ナコンアーヨーク、チャチェンサオ、チョンブリ、ラヨン、プーケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 機械輸入関税 10%以上のものについて 50%減免。(100%免税の場合もあり)</li> <li>➤ 3 年間法人所得税の免除、工業団地に立地する場合のみ 5 年間に延長(条件により 7 年間)。</li> <li>➤ 輸出相当分を生産するに必要な原材料あるいは資材の輸入関税を 1 年間免除。(延長可能)</li> </ul>
第 3 地域 (1)	クラビー、カンペンペット、コンケン、チャンタブリ、チャイナート、チュムボン、チェンライ、チェンマイ、タラン、タラート、タ	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 機械輸入関税の免除。</li> <li>➤ 法人所得税 8 年間免除。工業団地に立地する場合のみ更に 5 年間 法人所得税の 50%減免、輸送費・電気代・水道代の 2</li> </ul>

<sup>25</sup> JBIC「タイの投資環境(2012年10月)」

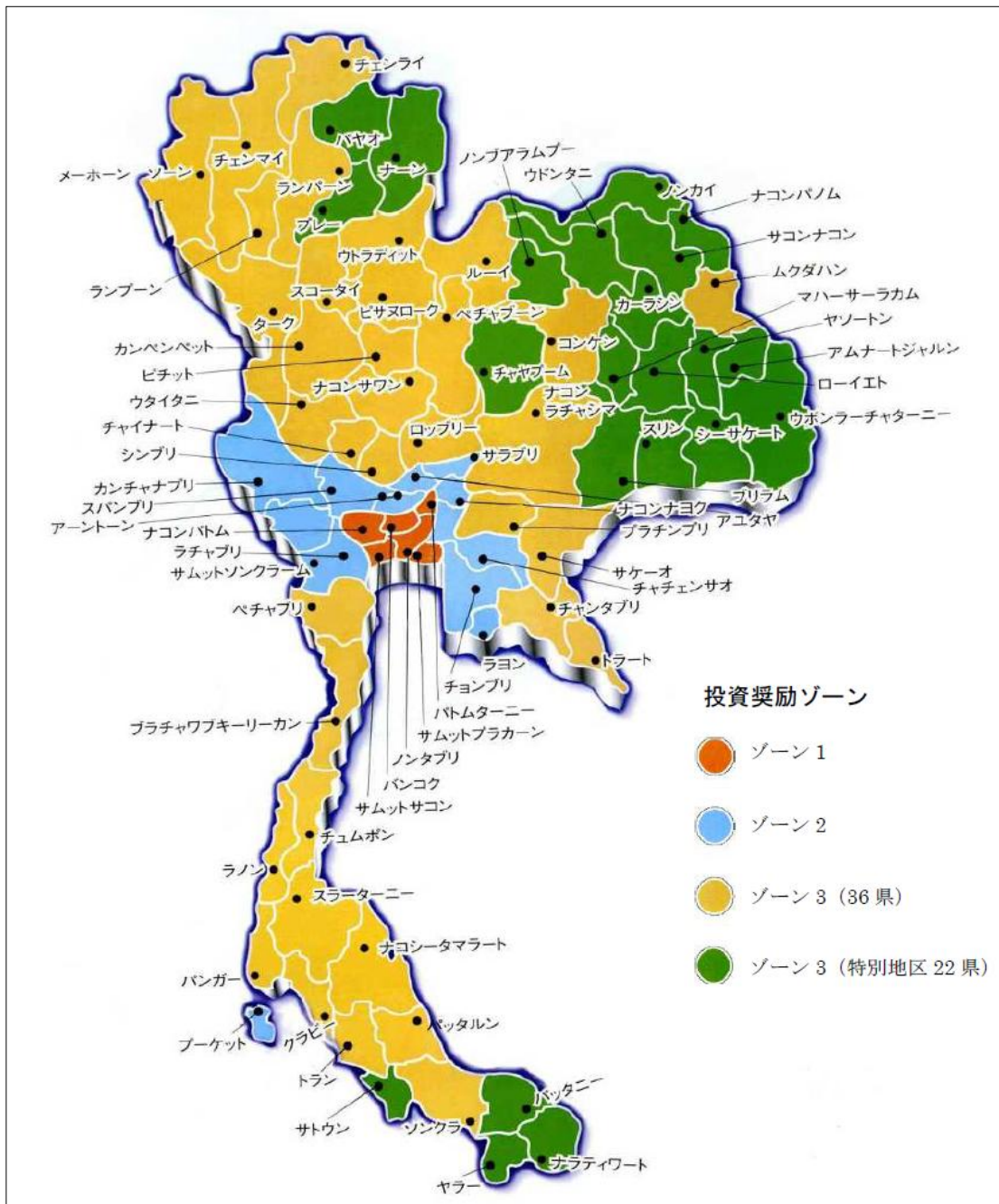
[http://www.jbic.go.jp/wp-content/uploads/inv-report\\_ja/2012/10/2984/jbic\\_RIJ\\_2012005.pdf](http://www.jbic.go.jp/wp-content/uploads/inv-report_ja/2012/10/2984/jbic_RIJ_2012005.pdf)



	ーク、ナコンラチャシマ、ナコンシータマラート、ナコンサワン、プラチュアプキリカン、プラチンブリ、パンガー、パタルン、ピチット、ピサヌローク、ペチャブリ、ペチャブーン、ムクダハン、メーホンソン、ラノーン、ロップブリ、ラムパーン、ラムブーン、ローイ、ソクラー、サケーオ、シンブリ、スコタイ、スラタニ、ウタラディット、ウタイタニ	<p>倍までを収益を生じた日から 10 年の間に、純利益から通常の減価償却費に加えて控除する事ができる。10 年の間にどの年からでも、数年にまたがってもよい。</p> <p>➤ 輸出相当分を生産するに必要な原材料あるいは資材の輸入関税を 5 年間免除。(延長可能)</p>
第 3 地域 (2)	ガラシン、チャイヤブーム、ナコンパノム、ナラティワート、ナン、プリラム、パタニ、パヤオ、プレー、マハーサラカム、ヤソトン、ヤラー、ローイエット、シーサケート、サコンナコン、サトゥーン、スリン、ノンカイ、ノングブアラムプー、アムナートジャラーン、ウボンラチャタニー、ウドンタニー	<p>➤ 機械輸入関税の免除。</p> <p>➤ 法人所得税 8 年間免除。更に 5 年間 法人所得税の 50% 減免、輸送費・電気代・水道代の 2 倍までを収益を生じた日から 10 年の間に、純利益から通常の減価償却費に加えて控除する事ができる。10 年の間にどの年からでも、数年にまたがってもよい。</p> <p>➤ インフラストラクチャーの設置、建設費の 25% を、収益が生じた日から 10 年の間に純利益から通常の減価償却費に加えて控除する事ができる。10 年の間にどの年からでも、数年にまたがってもよい。</p> <p>➤ 輸出相当分を生産するに必要な原材料あるいは資材の輸入関税を 5 年間免除。(延長可能)</p>

注) 上記法人税減免の恩典については、土地と運転資金を除く投資額が 1000 万バーツ以上のプロジェクトの場合、操業を開始して 2 年以内に ISO9000 あるいは、これに相当する国際基準を得なくてはならない。この実施が不可能な場合、1 年間法人所得税の権利恩典が取り消される。

出典：日本アセアンセンター



出典：JBIC「タイの投資環境（2012年10月）」

図 5-24 タイにおける投資優遇の地域区分

## 2) 奨励業種

タイ投資委員会（BOI）は投資奨励法に基づき、タイ地場企業、外資企業に対して直接投資を奨励している。BOIの認可を受けることで、法人所得税の減免税、機械・設備の輸入税の減免税、輸出製品用原材料の輸入税免税、国内販売製品用原材料の輸入税減税、技術者・専門家及び家族の入国・外国人就労許可に関する便宜といった恩典が得られる。投資奨励業種として、以下の7分野129業種が指定されており、事業の内容に応じて受けることのできる恩典が異なる。

このうち物流関連事業としては、「7. 9 大量輸送及び大型貨物輸送」の中に規定される「7. 9. 1 大型輸送及び貨物電車輸送（軌道システム及び軌道・道路共用システムのみ）、7. 9. 2 パイプライン輸送、7. 9. 3 航空輸送、7. 9. 4 海運輸送、7. 9. 5 フェリーボートサービス」、「7. 10 近代的システムによる物流センター（Distribution Center-DC）」、及び「7. 11 近代的システムによる国際物流センター（International Distribution Center-DC）」が当該事業となりえる。<sup>26</sup>

表 5-22 タイの投資奨励対象業種

(1) 農業及び農産品からの製造業	(21 業種)
(2) 鉱山、セラミックス、基本金属	(19 業種)
(3) 軽工業	(16 業種)
(4) 金属製品、機械、運輸機器	(20 業種)
(5) 電子、電気機械産業	(9 業種)
(6) 化学工業、紙及びプラスチック	(16 業種)
(7) サービス及び公共事業	(28 業種)

出典：JBIC「タイの投資環境（2012年10月）」

### 3) 優遇策(税制以外)

BOI により奨励企業の認可を受けると、法人所得税の減免や輸入税の減免のような税制上の特典のほかに、外国人が土地を取得するための許可や、奨励対象となる企業に勤務する駐在員に対するビザ及び就労許可特権のような特典が付与される。

表 5-23 タイ投資委員会による地域別の優遇策(税制以外)の概要

優遇策	内容
技術者、専門家及び家族の入国、外国人就労許可	タイの法律により外国人は外国人就労許可なしにはタイで働くことはできないが、外国人就労許可は、BOI 認可事業の場合は一般より簡素化された手続きと緩和された条件により許可される。
フィージビリティ調査のための外国人の入国、外国人就労許可	6ヶ月間の入国、外国人就労許可がとれる。
奨励事業を行うための土地所有許可	タイの土地法により外国人の持分が 49%を超えるか、外国人株主数が全株主数の半数を超える法人の場合は、特別な場合を除き土地所有（所有権登記）はできないが、奨励事業の場合、外国人の持分が 49%を超えても所有できる。これは、タイ国工業団地公社管理の工業団地においても同様である。
外貨による海外への送金保証	外貨による海外への送金が保証される。

出典：日本アセアンセンター

### (2) タイ工業団地公社法

タイ投資委員会による投資奨励策の他には、タイ工業団地公社（IEAT=Industrial

<sup>26</sup> JETRO「タイにおけるサービス産業基礎調査」

[http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07000688/thai\\_service.pdf](http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07000688/thai_service.pdf)

Estate Authority Thailand) によるタイ工業団地公社法にもとづいた投資奨励がある。タイ工業団地公社法は、工業団地を使用する企業の競争条件を強化することを目的に2007年に改正が行われ、2008年1月8日に新タイ工業団地公社法として施行された。同法は工業団地を2つのゾーンに区分し、それぞれに対し優遇策を用意している。

表 5-24 タイ工業団地公社法による投資奨励

ゾーン名	ゾーンの内容	優遇策
General Industrial Zone (IEATの運営する工業団地)	工業事業、サービス事業、その他事業及びこれら三つの事業に寄与する事業によって使用されるゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 工業地域で土地を所有することが出来る。</li> <li>➤ 工業地域で働く目的のために外国の技術者及び専門家を引き入れることが出来る。</li> <li>➤ 上記の外国の技術者及び専門家の配偶者、扶養家族を引き入れることが出来る。</li> <li>➤ 外国通貨の送金を行うことが出来る</li> <li>➤ 上記のとしての一般的な恩典の他に、General Industrial Zone では輸送、倉庫、トレーニングセンター、クリニック等のサービス事業を行うことが出来る。又これらの事業者は事業を行うために必要な土地を所有することが出来る。</li> </ul>
IEAT Free Zone (IEATのフリーゾーン)	工業事業、サービス事業、その他事業、及びこれら三つの事業に寄与する事業によって使用されるゾーン。事業の実施により、IEAT が定める項目、即ち経済的な効果、国家及び国民の安全への寄与、環境への配慮等が達成されることが求められる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 工業地域で製造・加工するために必要な原料をIEAT Free Zone に持ち込むことが出来る。</li> <li>➤ IEAT Free Zone から持ち出し国内で使用または消費される場合には免税される。</li> <li>➤ 商品の生産に使用される機械、設備、機材、原料等にかかる輸出税、輸入関税、付加価値税 (VAT)、物品税について免税を含む税恩典。</li> <li>➤ 工業地域で土地を所有することが出来る。</li> <li>➤ 工業地域で働く目的のために外国の技術者及び専門家を引き入れることが出来る。</li> <li>➤ 上記の外国の技術者及び専門家の配偶者、扶養家族を引き入れることが出来る。</li> <li>➤ 外国通貨の送金を行うことが出来る</li> </ul>

出典：JETRO

## 資料 21 カンボジアの経済連携制度

カンボジアは、1999年4月にASEAN（東南アジア諸国連合）<sup>27</sup>、2004年10月にWTO（世界貿易機関）に加盟した。

APEC（アジア太平洋経済協力会議）には加盟していない。

### （1）日本カンボジア投資協定

2007年6月に、東京でフンセン首相と安倍首相により署名された「投資の自由化、促進及び保護に関する日本国とカンボジア王国との間の協定」は2008年7月に発効した。

この投資協定は、投資拡大、保護のための基本ルール（内国民待遇、最恵国待遇、パフォーマンス要求の禁止、投資保護、紛争解決規程等）を規定している。特に、他のFTA締結国も含める例外のない最恵国待遇を確保したこと、恣意的措置を禁止する等の公正衡平待遇を初めて明示的に規定したこと等、最もレベルが高い投資協定と言われている。

また、この協定の一環として、日本カンボジア官民合同会議が定期的開催され、投資環境改善に向けての協議が重ねられており、貿易、投資環境上の課題について、カンボジア政府に対して要望を出す機会となっている。

### （2）米カンボジア貿易投資枠組協定(TIFA28)

2006年に署名されたTIFAは、FTAへのステップとなる協定で、貿易・投資の拡大のための二国間協議や、カンボジアがWTO加盟により遵守すべき事項のモニタリングや支援を行うことが規定されている。

---

<sup>27</sup> ASEANとしてのFTA締結状況は、第2章 2-1 (3) 2)を参照。

<sup>28</sup> Trade and Investment Framework Agreement。

## 資料 22 カンボジアの貿易管理制度

カンボジアでは、商業省に登録したカンボジア企業及び外国企業は自由に貿易業務に従事することが可能である<sup>29</sup>。

輸出入規制品目については、政令 No.209 ANK.BK の一覧表に、品目別に必要なライセンス及び担当省庁が明示されている。

また、地理的な制約を受ける特定の輸出入地域は存在しない。

### (1) 輸入に関する規制

1994年に発表された包括的貿易改革プログラムにより、基本的に輸入規制は撤廃されている。輸入ライセンス制度についても、一部（全体の品目数の約18%）を除いて1994年に撤廃された。

表 5-25 カンボジアの主な輸入禁止品目と輸入規制品目のリスト<sup>30</sup>

輸入禁止品目	輸入許可が必要な品目（担当官庁名）
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 中古品（タイヤ、コンピュータ、電池、履物、バッグ等）</li> <li>➤ 右ハンドルの自動車</li> <li>➤ 宗教、政治的、または猥褻図書等の法律に触れる印刷物</li> <li>➤ 知的財産権を侵害する物品等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 薬品、医療関係品（保健省）</li> <li>➤ 生きている家畜（農林水産省）</li> <li>➤ 武器弾薬（内務省）</li> <li>➤ 文化芸術関係品（文化芸術省）</li> <li>➤ 金・銀（カンボジア国家銀行）</li> </ul>

出典：JETRO ホームページより作成

### (2) 輸出に関する規制

カンボジアでは、輸入同様、基本的に輸出規制は撤廃されており、一部の輸出禁止・規制品目のみが存在する。また、現地化比率規定は存在しない。輸出製品の生産における輸入原材料・部品の使用についても、健康・環境・社会に有害でないこと以外に規制はされていない。

表 5-26 カンボジアの主な輸出禁止品目と輸入規制品目のリスト<sup>31</sup>

輸出禁止品目	輸出許可が必要な品目（ライセンス申請先）
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 木材</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 木材加工製品（家具、木製手工芸品等）（農林水産省）</li> <li>➤ 武器、軍用車両・機器（防衛省）</li> <li>➤ 薬品・医療関係品（保健省）</li> <li>➤ 文化財（文化芸術省）</li> </ul>

出典：JETRO ホームページより作成

<sup>29</sup> 2000年1月 商業省「商業会社の貿易業務に関する省令」

<sup>30</sup> ライセンスが必要な品目は、政令 209 ANK.BK の禁止・規制品目一覧表を参照。

<http://www.customs.gov.kh/SubDegreeEN/SubDegree209Annex1EN.pdf>,

<http://www.customs.gov.kh/SubDegreeEN/SubDegree209Annex2EN.pdf>

<sup>31</sup> ライセンスが必要な品目は、政令 209 ANK.BK の禁止・規制品目一覧表を参照。

<http://www.customs.gov.kh/SubDegreeEN/SubDegree209Annex1EN.pdf>,

<http://www.customs.gov.kh/SubDegreeEN/SubDegree209Annex2EN.pdf>

## 資料 23 カンボジアの関税制度

カンボジアでは、投資法または他の特別規定による免税措置が認められている場合を除き、全ての輸出入貨物の関税が、税関法によって運用されている。税関法の管理と執行には、経済財務省傘下の関税消費税総局が責任を有している。

関税体系は、①一般関税率、②後発開発途上国としての輸出に関する恩恵、③輸出に関する優遇措置、④免税輸入（マスターリスト）、⑤AFTA による特惠関税率、⑥ASEAN と各国間の自由貿易協定、⑦日本・ASEAN 包括的経済連携協定(AJCEP) の7つがあり、条件によって適用できる。

一般関税率は、品目により、以下のように適用される。輸出関税は 617 品目に課されている。また、輸入品目は 4 種類の重課税であるが、平均税目は 12%弱である。

表 5-27 カンボジアの輸出における一般関税の適用税率と主要品目

主要品目	適用税率
魚、甲殻類、軟体等	10%
硫黄、土石類等	10%又は 20%
鉱石等	10%
ゴム等	10%
木材及びその製品等	5%,10%,又は 15%

出典：JETRO ホームページより作成

表 5-28 カンボジアの輸入における一般関税の適用税率と主要品目

主要品目	適用税率
医療用品、肥料、書籍、鉱石、石油ガス 等	0%
食用果実、動物性・植物性の油脂、糖類、原皮（毛皮を除く）及び革、身辺細貨類、自転車、楽器 等	7%
アルコール（ビールを除く）、モーターサイクル、時計 等	15%
わら等の組物材料の製品、家庭用電気機器、乗用自動車	35%

出典：JETRO ホームページより作成

### (1) 事前教示制度<sup>32</sup>

カンボジアには、事前教示制度は無い。制度として確立されてはいないが、経済財務省関税消費税総局宛に関係書類（Pro-forma Invoice 等）を添付したレターを出せば、事前に回答を得ることが可能である。ただし、局長までサインを貰う必要があることから、時間を要する点には注意が必要である。

### (2) 関税に関する問題点と要望

既往調査によると、関税の制度や手続きについて、事業者から以下のような問題点が指摘されている。

<sup>32</sup> JETRO 「アセアン各国の関税事前教示制度」

<https://www.jetro.go.jp/theme/wto-fta/procedure/pdf/classification.pdf>

表 5-29 カンボジア関税に関する問題点と要望

問題点	要望
事前教示制度の未導入(関税分類や関税率を事前に把握することが困難)	事前教示制度の早期確立 ⇒日本カンボジア官民合同会議で議題化
自由貿易協定の関税率表が未公表	一般利用可能な出版等の公表 ⇒日本カンボジア官民合同会議で議題化

出典：貿易・投資円滑化ビジネス協議会「2013年度版各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望」



## 資料 24 カンボジアの外資規制制度

カンボジアの投資法では、土地の所有権に関連する項目を除き、投資家が外国人投資家であることを理由とした差別はないと定められている。

したがって、外資であることを理由に参入できない業種はない。ただし、「改正投資法施行に関する政令 No.111」の付属文書に、企業の国籍を問わず投資が禁止されている事業が掲載されている。投資が禁止されている事業は以下の 4 事業である。

表 5-30 カンボジアで投資が禁止されている事業

<ol style="list-style-type: none"><li>1. 向精神薬及び麻薬物質の生産、加工</li><li>2. 国際規則または世界保健機構により禁じられた有害性化学物質、農薬・農業用殺虫剤、及び化学物質を使用したその他の商品で、公衆衛生及び環境に影響を及ぼすものの製造</li><li>3. 外国から輸入した廃棄物を使用した電力の加工及び発電</li><li>4. 森林法により禁じられる森林開発事業</li></ol>
---

出典：JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」

## 資料 25 カンボジアの外資奨励制度

### (1) 適格投資プロジェクト(QIP33)

#### 1) 投資優遇措置の内容

カンボジアでは、カンボジア開発協議会 (CDC<sup>34</sup>) を設けて、投資を促進している。適格投資プロジェクトに認定されると、税務上の恩典等の投資優遇措置が供与される。

適格投資プロジェクトの認定を受けた場合、以下の A 及び B の投資優遇措置を受けることが可能になる。

- A. 「a)法人税の免除」又は「b)特別償却の適用」のいずれかを選択できる。
- a) 免税措置の適用期間は、「始動期間+3 年間+優先期間 (合計最長 9 年間)」からなる。(※始動期間 (Trigger Period) : 最初に利益を計上する年又は最初に売上を計上してから 3 年のどちらか短い期間。優先期間 (Priority Period) : プロジェクト内容に基づき予算法によって定められる)
  - b) 特別償却制度は、製造・加工工程において使用される新品又は中古固定資産価格の 40%の特別償却が可能となる。
- B. 政令に規定される 1,500 以上の物資を除き、特定の物資に係る輸出税及び輸入税 100%の免除

#### 2) 投資優遇措置付与に必要な条件

投資優遇措置付与のために必要な条件は、「改正投資法施行に関する政令 No.111」において様々定められている。このうち投資優遇措置の付与に最低投資額を定めている投資分野及び投資優遇措置を受けられない投資分野は下表のとおりである。<sup>35</sup>

表 5-31 投資優遇措置の付与に最低投資額が定められている投資分野

投資分野	最低投資額
輸出産業に全製品を供給する裾野産業	10 万 US ドル
動物の餌の製造	20 万 US ドル
皮革製品及び関連製品の製造 金属製品製造 電気・電子器具の製造 事務用品の製造 玩具・スポーツ用品の製造 陶磁器の製造 自動二輪車及びその部品・アクセサリーの製造	30 万 US ドル
食品・飲料の生産 繊維産業のための製品製造 衣類縫製、繊維、履物、帽子の製造 木を使用しない家具・備品の製造 紙及び紙製品の製造 ゴム製品及びプラスチック製品の製造 上水道の供給 伝統薬の製造 輸出向け水産物の冷凍及び加工	50 万 US ドル

<sup>33</sup> Qualified Investment Project.

<sup>34</sup> The Council for the Development of Cambodia.

<sup>35</sup> JBIC 「カンボジアの投資環境 (2013 年 4 月)」

[http://www.jbic.go.jp/wp-content/uploads/inv-report\\_ja/2013/04/2985/jbic\\_RIJ\\_2013001.pdf](http://www.jbic.go.jp/wp-content/uploads/inv-report_ja/2013/04/2985/jbic_RIJ_2013001.pdf)

輸出向け穀類、作物の加工	
化学品、セメント、農業用肥料、 石油化学製品の製造 現代薬の製造	100 万 US ドル
近代的なマーケットや貿易センターの建設	200 万 US ドル

出典： Council for the Development of Cambodia

表 5-32 投資優遇措置を受けることができない投資分野

優遇措置の対象とならない投資分野
全ての商業活動、輸入、輸出、卸、小売、免税店
水路、道路、空路による運輸サービス（鉄道分野を除く）
レストラン、カラオケ、バー、ナイトクラブ、マッサージ店、フィットネスセンター
観光サービス
カジノ、賭博ビジネス
銀行、金融機関、保険会社等の通貨・金融サービス
ラジオ、テレビ、新聞、雑誌等を含む、報道・放送ビジネス
専門的サービス
合法的な国内供給源である自然林の木を材料として使用する木材製品の製造・加工
50ha 以上のホテル、テーマパーク、スポーツ施設、動物園等を含む複合娯楽施設
3 星級以下のホテル
不動産開発、倉庫業

出典： Council for the Development of Cambodia

水路、道路、空路による運輸サービス（鉄道分野を除く）と倉庫業が、投資優遇措置を受けることができない投資分野に含まれており、適格投資プロジェクト（QIP）に認定されることによる税務上の恩典等を享受できない。

## (2) 2003 年改正投資法による投資保証

カンボジアと日本との間では 2007 年に日・カンボジア投資協定が締結されているが、それより以前の 2003 年に成立した改正投資法によって、以下の事項につき外国投資家に対する投資保証が定められている。

表 5-33 改正投資法による外国投資家に対する投資保証

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 外国投資家は、土地所有権を除き、投資家が外国人であることのみを理由にして差別的な扱いを受けることはない。</li> <li>2. カンボジア政府は、カンボジアにおける民間投資家の資産に悪影響を及ぼす国有化政策を行なわない。</li> <li>3. カンボジア政府は、QIP の製品価格やサービス料金に対し統制を行なうことはない。</li> <li>4. カンボジア政府は、投資家が銀行を通じて外貨を購入し、以下の目的のためにその外貨を海外へ送金することを許可する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 輸入品の代金、国際的な借入に対する元金・利息の支払い</li> <li>➢ ロイヤルティーと管理費用の支払い</li> </ul> </li> </ol>
---

- 利益の送金
- 投資資本の本国送金

出典：JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」

### (3) 経済特別区(SEZ)

経済特別区(SEZ)の根拠法は、2005年12月29日付「Sub-Decree No.148 on the Establishment and Management of the Special Economic Zone」で、所管はカンボジア経済特別区委員会(Cambodian Special Economic Zone Board : CSEZB)である。2013年10月現在、カンボジア経済特別区委員会による認可数は22カ所だが、稼働あるいは入居が可能なのは8カ所である。

経済特別区政令は、カンボジア経済特別区委員会が、全ての経済特別区において優遇措置を検討して供与するものとし、また全ての優遇措置は最終投資登録証明書に明記される旨を定めている。改正投資法第14条が定めるように、指定された特別奨励区または輸出加工区に立地する適格投資プロジェクトは、改正投資法に規定される、他の適格投資プロジェクトに対するのと同様の優遇措置及び特典を付与される。特別区内の投資家に付与される優遇措置は、以下のとおりである。

表 5-34 経済特別区内の投資家に付与される優遇措置

1. 他の適格投資プロジェクトと同様の関税その他の税に関する優遇措置の対象となる。
2. 製品が国内市場に供給されない限り、0%の付加価値税優遇措置の取得が可能である。輸入時において免税された付加価値税の額は記録される。もし、製品を国内に出荷した場合には、記録に従い、その量に応じた付加価値税を支払うことを要する。
3. 特別区内の投資家または外国人従業員は、特別区における全ての投資収益や特別区内で受領する給与を国外の銀行へ送金する権利を有する。
4. 外国人としての非差別的取り扱い、非国有化、自由価格の保証が与えられる。

出典：JBIC「カンボジアの投資環境（2013年4月）」、カンボジア開発評議会 HP

## 資料 26 ラオスの経済連携制度

### (1) 経済連携制度

ラオスは、内陸国である地理的な制約を克服するため、多国間の地域開発枠組みを利用し、地域の経済統合、経済協力を積極的に参画し、国際的な貿易制度の適用を目指している。1997年7月には ASEAN（東南アジア諸国連合）<sup>36</sup>、2013年1月には WTO（世界貿易機関）に加盟した。APEC（アジア太平洋経済協力会議）には加盟していない。

### (2) 陸上輸送に関するタイとの協定<sup>37</sup>

ラオスとタイは、双方の国の輸出入を円滑化することを目的とし、1978年6月に、貨物輸送に関する協定にサインしている。その後、新通過協定の締結に伴い、2004年3月からは全ての運送事業者が相互に自由に走行できるようになり、貨物輸送と事務手続きのために必要とされている1～2時間の処理時間が短縮され、中継輸送費は20～30%削減されたと報告された。ただし、相互通行可能な車両の認可台数、車種は制限されているのが実態である。<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> ASEAN としての FTA 締結状況は、第 2 章 2-1 (3) 2) を参照。

<sup>37</sup> 一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会 HP「GMS CBTA(越境交通協定) 関連資料」：  
<http://www.jiffa.or.jp/notice/entry-2151.html>

<sup>38</sup> 物流連国際業務委員会海外戦略ワーキングチーム「ASEAN 及びインドにおける日系物流企業の海外進出に係る規制、インフラ等の現状と課題」：<http://www.butsuryu.or.jp/images/pdf/news/271.pdf>

## 資料 27 ラオスの貿易管理制度

### (1) 外国投資企業に対する輸入許可規制

ラオスの外国投資奨励法のもとでは、生産に直接使用される原材料や設備、機械、自動車の輸入は、以下の手続きに従って行われなければならない<sup>39</sup>。

<p>1. 輸入申請書の提出 (外国投資企業→CPMI)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年次輸入計画書（投資奨励管理委員会(CPMI)が発行）を作成</li> <li>・輸入恩典付与申請書とともに投資奨励管理委員会(CPMI)へ提出</li> </ul>
<p>2. 輸入申請書の検討 (CPMI)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. CPMIは、年次輸入計画書と輸入恩典付与申請書を受領したのち、審査のために当該機関にこれを送付し、当該機関の指導部（局長以上の判断）にその方針を仰ぐ。</li> <li>2. 当該機関は、15公用日以内にCPMIに書面にて具申。期間内に回答できない場合、同申請が認可されたものと見なされる。</li> <li>3. CPMIは、関係省庁からの出席者で構成される年次輸入計画書の検討会合にこれを提出し、申請書受領日から30公用日以内に証明書を発行</li> <li>4. CPMIは、採択された年次輸入計画書を輸入港に設置されたワン・ストップ・サービス・ユニット(OSS)に送付。OSSは、輸入承認を与える業務に加え、月間輸入報告書ならびに3か月収支報告書を作成し、CPMIへ提出することにより、実際の輸入を監督。外国投資企業は、認可された年間輸入計画書から実際に行われた輸入品目を控除し、OSSへこれを報告。</li> <li>5. 外国投資企業は、輸入認可を受けるために申請する商品が政府により禁制品として指定された商品かどうか、事前に検査し、厳格に規制に従わなければならない。</li> <li>6. 採用された年次輸入計画書を実際の事業活動により合致すべく1回を限りとして修正が検討され得る。</li> <li>7. 故障による交換等の理由で、年次輸入計画書に記載されていない緊急輸入を行う場合、輸入総額が30,000米ドルを超えてはならない。また、同様の輸入は年に2回を超えてはならない。認可を与える検討機関は、財務省(関税局)および当該機関。30,000米ドルを超える場合、外国投資企業はCPMIに申請書を提出しなければならない。</li> </ol>
<p>3. 関税、物品税および取引税の免税措置の適用</p>	

注：投資奨励管理委員会(CPMI)

出典：日本アセアンセンター

図 5-25 ラオスの外国投資企業に対する輸入許可フロー

<sup>39</sup> 改正ラオス外国投資奨励法施行細則[2005]第 33 条「投資上の恩典および検討」。

## 資料 28 ラオスの関税制度

AFTA の枠組みの中で、共通実行特惠関税(CEPT)の適用が進められている。2009年時点で、CEPT 適用品目(IL)8,214 品目のうち 71.1%の関税率が 0%となった。その後 2010 年に発効された ATIGA では、2015 年には全ての IL 関税率を 0%に、さらに同年までにセンシティブ品目 (SL: 未加工農産物、適用品目への移行を弾力的に扱う) 及び高度センシティブ品目 (コメ関連品目) についても関税率を 0%とすることを掲げている。また、ラオスは LDC (Least Developed Country:後発開発途上国) であるため、特別特惠関税の適用対象国となっている。

### (1) 輸入関税の減免措置

ラオスには、以下のような輸入関税等の減免措置が存在する。

表 5-35 ラオスの輸入関税免税措置

対象品目	内容	根拠法
機材、部品、直接生産設備、国内にない又は不十分な原材料、輸出品として加工又は組み立てのために輸入される半成品	免税	外国投資奨励法(2004)第 18 条第 4 項 3
	国内で生産できる原材料は、それを使用しなければならないが、国内生産者が十分な品質と数量を供給できない場合、CPMI が案件ごとに認可の検討を実施	改正ラオス外国投資奨励法施行細則(2005)第 34 条「原材料、完成品ならびに半完成品の輸入に対する関税、物品税及び取引税の減免措置」第 34.1 項
国内で生産されているものの、国内で加工や組み立てや生産を行う際に十分な品質と数量を入手できない半完成品	通常税率の半分の税率で関税、物品税、取引税の減税措置を付与 (最長 5 年、それ以降は関税法及び租税法を遵守する)	改正ラオス外国投資奨励法施行細則(2005)第 34 条「原材料、完成品ならびに半完成品の輸入に対する関税、物品税及び取引税の減免措置」第 34.2 項
国内で生産されているものの、国内で加工や組み立てや生産を行う際に十分な品質と数量を入手できないと政府当該機関が認定した付属品	アセアン関税表に規定された税率で関税、物品税、取引税の減税措置が付与	改正ラオス外国投資奨励法施行細則(2005)第 34 条「原材料、完成品ならびに半完成品の輸入に対する関税、物品税及び取引税の減免措置」第 34.3 項
投資奨励管理委員会(CPMI)によって採択された年次輸入計画書に掲載された設備、機械及びスペアパーツ	関税、物品税及び取引税が免税	改正ラオス外国投資奨励法施行細則(2005)第 35 条
生産やサービス活動に直接使用されるトラック、ブルドーザー、商品輸送トラック、乗客輸送車両(35 席以上で事業活動目的のもの)、技術車両(通	関税、物品税及び取引税が免税	改正ラオス外国投資奨励法施行細則(2005)第 37 条
	関税、物品税及び取引税の免税措置を受けた先品目を他社	同上

対象品目	内容	根拠法
信・輸送・郵政・建設省のリストに掲載された目的に使用されるもの)	へ譲渡する場合、CPMI の事前認可を受けた上で、関税、物品税及び取引税を支払わなければならない	

出典：日本アセアンセンター



## 資料 29 ラオスの外資規制制度

改正外国投資奨励法施行細則（2005年）によれば、外国投資には、外国投資奨励分野、外国投資許可分野（第Ⅰ種）、条件付き外国投資許可分野（第Ⅱ種）、免許権を必要とする外国投資分野（第Ⅲ種）、及び外国投資府許可分野がある。

### （1）外国投資許可分野（第Ⅰ種）

改正外国投資奨励法施行細則（2005年）第26条及び附表5において、外国投資が許可されない分野の詳細が列挙してある。以下に、外国投資府許可分野の例を示す。

表 5-36 ラオスの外国投資許可分野（第Ⅰ種）（抜粋）

	ISIC Code	事業活動分野
サービス	-	キャンプ地及び短期滞在施設の提供
	5520	一般的なレストラン、バー、娯楽施設
	-	県内輸送
	6010	鉄道輸送
	6022	陸上乗客輸送
	6120	県内輸送
	-	県内乗客輸送
補助支援的輸送事業、旅行代理店事業	6301	貨物輸送
	6302	貯蔵及び倉庫業
	6303	その他の支援輸送事業(トランジット貨物)
	6304	旅行代理店及びツアーオペレータ事業(特別な規制対象)
	6309	その他の輸送代理店事業
	7111	陸上輸送設備賃貸業
	7112	水上輸送設備賃貸業
	7121	農業機械設備賃貸業
	7122	建設・土木機械設備賃貸業
	7123	事務機械設備賃貸業(コンピュータを含む)
7250	事務所、会計、コンピュータの保守及び修理	

出典：日本アセアンセンター「投資情報」

### （2）条件付き外国投資許可分野（第Ⅱ種）

改正外国投資奨励法施行細則（2005年）第24条及び附表4において、条件付きで外国投資が認められる具体的な分野及びその認可条件の詳細が列挙してある。認可されるための条件には、ラオス政府の承認や協定締結の必要があるものや、ラオス人の資本参加が求められるものがあり、それぞれの分野により適用される認可条件が異なる。以下に、条件付き外国投資許可分野の例を示す。

表 5-37 ラオスの条件付き外国投資許可分野(第Ⅱ種)(抜粋)

	ISIC Code	事業活動分野	条件 <sup>40</sup>
陸上輸送	6010	鉄道輸送・商品輸送(県と県)	1. 2.
	6021	旅客輸送(県と県)	1. 9.
	6022	国境商品輸送・国境旅客輸送	1. 9.
	6030	パイプライン輸送	1. 2.
水上輸送	6110	海上及び沿岸水運・商品輸送・旅客輸送	1. 2.
航空輸送	6210	定時航空輸送	1. 2.
	6220	非定時航空輸送	1. 2.
補助支援助的輸送 事業、旅行代理 店事業	6411	国内郵便事業	1
	6412	国内郵便事業以外の宅配事業	1
	6420	テレコミュニケーション事業	2

出典：日本アセアンセンター「投資情報」

### (3) 免許権を必要とする投資活動分野(第Ⅲ種)

改正外国投資奨励法施行細則(2005年)第25条で、免許権を必要とする以下の投資活動分野が規定されている。

1. テレコミュニケーション、コミュニケーション、輸送、土地の免許権に関連する分野の事業活動を行うためには、ラオス政府と交渉のうえ、了解覚書の作成、及び事業活動の展開に関する契約を締結しなければならない。(第25条第1項)
2. 鉱物資源の探査、調査、採掘、加工のための投資を行うには、ラオス政府との交渉の上、鉱物資源の探査及び調査に関する協定書、及び鉱物資源の採取及び生産に関する協定書をラオス政府と締結しなければならない。(第25条第2項)
3. エネルギー資源の活動分野の事業活動をするためには、ラオス政府と交渉のうえ、了解覚書の作成、事業活動の展開に関する契約、及び免許権協定をラオス政府と締結しなければならない。(第25条第3項)

### (4) 投資禁止分野

改正外国投資奨励法施行細則(2005年)第26条及び附表5において、外国投資が許可されない分野の詳細が列挙してある。事業内容によるが、運送業に大きく関連する業種はない。

### (5) サワン・セノ経済特区における外国投資不許可分野

「サワン・セノ経済特区に対する管理規則及び奨励策に関する首相令第177号」において、同経済特区で許可されない投資分野が規定されている。以下に、不許可分野の例を示す。

<sup>40</sup> 条件1. ラオス政府からの特別な承認が必要。

条件2. ラオス政府との協定を締結する必要有り。

条件9. 高度技術の使用。

表 5-38 サワン・セノ経済特区における外国投資不許可分野(抜粋)

	ISIC Code	事業活動分野
陸上輸送・ 海陸水運部門	6010	経済特区や東西経済回廊に関連しない鉄道輸送
		経済特区や東西経済回廊に関連しない陸上輸送
		経済特区や東西経済回廊に関連しないパイプライン輸送
	6110	経済特区や東西経済回廊に関連しない内陸水運
		経済特区に有益でない内陸水運

出典：日本アセアンセンター「投資情報」

## 資料 30 ラオスの外資奨励制度

ラオスでは、外国投資奨励法により外国資本の投資に対する優遇策が用意されている。優遇の内容は、投資奨励分野の活動及び進出地域や活動によって異なる。

### (1) 投資奨励分野

投資奨励法第 49 条では、奨励セクターは農業、工業・手工業、及び、サービス業とされている。

表 5-39 ラオス外国直接投資誘致のための奨励分野

事業分類	奨励分野
農業	無農薬農業・畜産、新品種・新畜産品種の拡大、農業生産物加工
工業、 手工業	新製品生産、新エネルギー生産、ハイテク製品生産、有機テクノロジー生産、高技術利用、生産への最新技術の利用、新技術調査、労働を多く使用する工業、最新式機械類への投資、大規模工業投資、工芸開発、伝統工業、情報通信サービス、生態系・環境保全投資、調査・研究投資、インフラ建設開発事業
サービス業	学校建設、病院建設、競技場建設、工業・観光に便宜を与えるインフラ開発投資、金融機関投資、ラオスの伝統訳開発投資

出典：日本アセアンセンター「投資情報」

### (2) 法人税優遇政策

奨励を受けることができる事業について、政府は党の政策や社会経済開発計画、各セクターにおける戦略計画に基づき 3 地域に分類され、法人税の奨励は以下のように実施される。

表 5-40 ラオス外国直接投資誘致のための地域別奨励策

地域分類	経済社会インフラと地勢条件	原則免税期間
第 1 地域	山間・高原でインフラが整備されていない地域。	最大 10 年間
第 2 地域	山間・高原で中程度のインフラが整備されている地域	最大 6 年間
第 3 地域	高原で良好なインフラが整備されている地域	最大 4 年間

出典：Ministry of Planning and Investment 「ラオス投資ガイドブック（2011 年版）」

### (3) 企業優遇政策(法人税以外)

法人税上の奨励を受けるほかにも、企業は以下の関税やその他の税金について優遇を受けることができる。

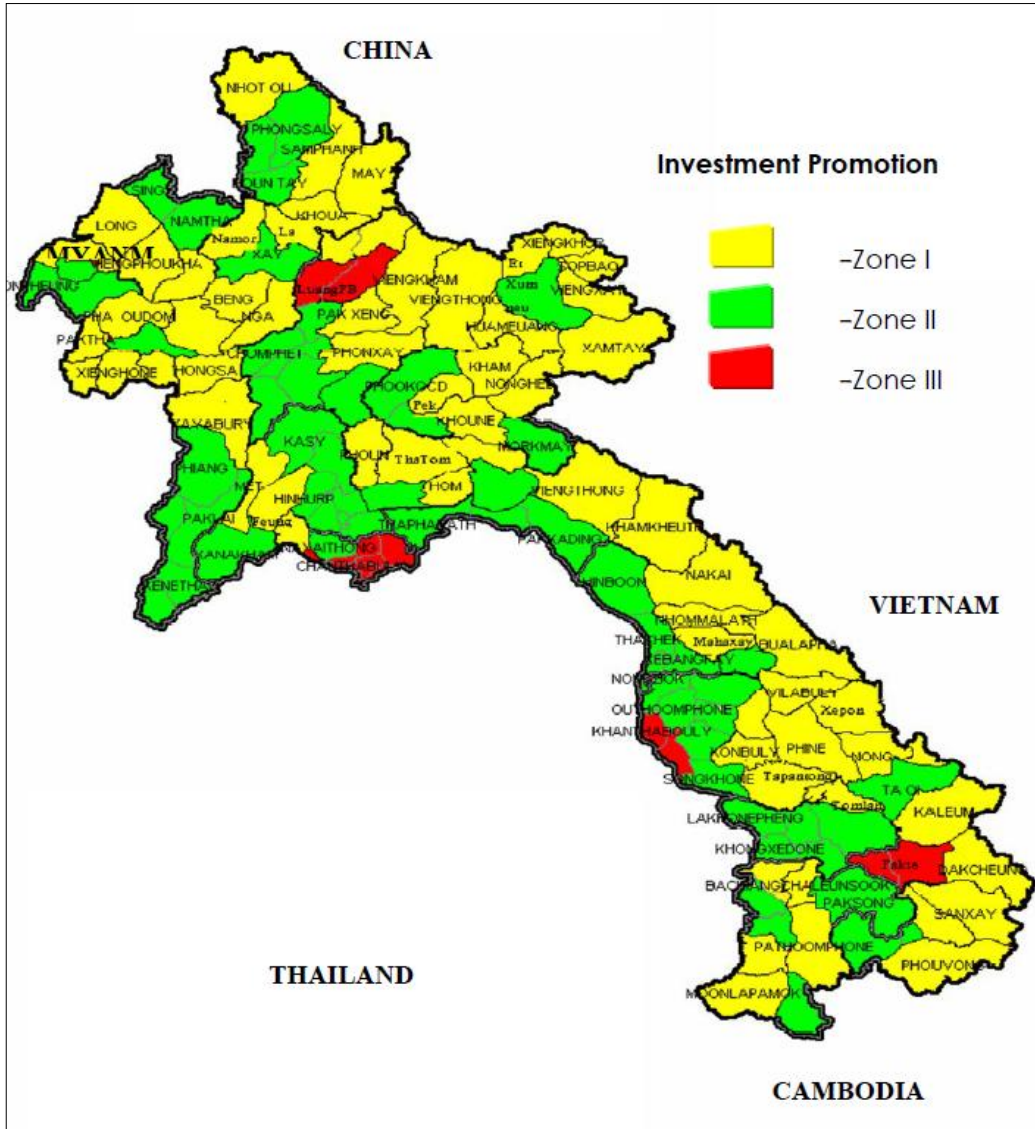
表 5-41 ラオスの企業優遇政策

1. 純利益を、自らの事業の拡大に投資した際に、次会計年度の法人税の免除を受けることができる。
2. 機具、原料、生産に直接使用する車両の輸入関税の免除。輸入関税の免

除は別途定める法律に従う。

3. 輸出のための一般製品の輸出関税の免除。天然資源、天然資源由来製品については関係法律に従う。
4. 投資家は、3年以内であれば税務官が監査・証明した年次赤字を次年度会計年度に振り分けることができる。期間後は未振り分けの年次赤字を利益と相殺することは許可されない。特定経済区については、各区より定められる設立と活動に関する首相令に従う。

出典：JETRO「ラオス チンタナカーン・マイ（新思考）政策の新展開（2010年3月）」



出典：Ministry of Planning and Investment「ラオス投資ガイドブック（2011年版）」

図 5-26 ラオスの投資促進ゾーニング

### 資料 31 ミャンマーの経済連携制度

ミャンマーは、1995年1月にWTO（世界貿易機関）<sup>41</sup>、1997年7月にはASEAN（東南アジア諸国連合）<sup>42</sup>、1997年12月にはBIMSTEC（ベンガル湾多分野技術・経済協力イニシアティブ）<sup>43</sup>に加盟した。APEC（アジア太平洋経済協力会議）には加盟していない。

---

<sup>41</sup> GATT加盟は1948年7月。

<sup>42</sup> ASEANとしてのFTA締結状況は、第2章 2-1 (3) 2)を参照。

<sup>43</sup> ミャンマー以外に、バングラデシュ、ブータン、インド、ミャンマー、ネパール、スリランカ、タイが加盟。

## 資料 32 ミャンマーの貿易管理制度

### (1) 輸入に関する規制

従来ミャンマーでは、重要輸入品目の分類に関する 1998 年 3 月 20 日付商業省大臣官房命令 No.4/98 により、輸入品目の比率が規制されていたが、2005 年 4 月以降は事実上廃止されている（ただし、同命令を廃止する旨の正式発表はない）。輸入禁止措置も多数存在したが、禁止の解除が進んでいる。2012 年 1 月以降は、チューインガム、菓子(Cake)、ウエハース(Wafer)、チョコレート、リキュール類、ビール、タバコ等が禁止された状態である。

また、台湾からの輸入は事実上禁止されている。これは台湾製製品の輸入が禁止されているものではなく、第三国の輸出業者が台湾製の商品を取り扱う場合、輸入は認められる。

輸入ライセンスは、一部例外を除き、すべての品目について取得する必要があるが、緩和が進みつつある。例えば、中古自動車では、「車両登録期間が長期に及ぶ中古車を廃車して廃棄証明書を得れば、代わりの中古車を輸入するための輸入ライセンスが得られる仕組み」（2011 年 9 月）や、「外貨預金口座を開設したミャンマー国民に、2007 年～2010 年式の車両 1 台分の輸入許可が与えられる仕組み」（2012 年 5 月）が導入されている。また、ライセンス制度の運用においては、これまで解釈の違いから現場での混乱を生むことが多かったが、2013 年 9 月、商業省が輸入ライセンスの免除対象として HS コードで詳細分類された 1,928 品目のリストを発表したことで、問題が改善された。

### (2) 輸出に関する規制

農産物、鉱物等の一部品目は輸出が禁止されている。また、政府以外の民間輸出を禁止する品目もある。特にコメ等の国内的にも大事な農産物については、国内需給の状況に応じて輸出禁止・解禁が突然行われるため、その都度、よく確認する必要がある。

また、台湾への輸出は事実上禁止されている。

輸出ライセンスは、全ての輸出に関して取得する必要がある。また、林産品、鉱物、骨董品等については、所轄官庁の許可証も必要とされている。

## 資料 33 ミャンマーの関税制度

ミャンマーには財務歳入省の関税局の管轄する関税制度が存在する。関税体系は単税制度、品目分類は HS コード分類、関税種類は重課税、課税基準は CIF 価格（+陸揚費用）となっている。

課税基準は CIF 価格及び陸揚げ費用（CIF 相当額の 0.5%）の合計額であり、関税率は関税率表に従う。

### (1) 特惠等特別措置

ミャンマーは、AFTA（ASEAN 自由貿易地域）の合意により、域内輸入については 2015 年までに関税率を 0～5%まで引き下げる。

### (2) 関税以外の諸税

ミャンマーでは、関税と同時に商業税も課税される。課税対象は、輸入関税課税対象額+輸入関税である。

また、2013 年 6 月より、原則すべての輸出入貨物を対象に、「前払い法人所得税」が徴収されている。これは国税局の管轄で、通常年度末決算後に純利益の 25%を納める法人所得税の一部を前払いしているもので、差額は年度末に調整される。

### (3) 関税に関する問題点と要望

既往調査によると、関税について、事業者から以下のような問題点が指摘されている。

表 5-42 ミャンマーの関税に関する問題点と要望

問題点	要望
完成車輸入と部品輸入の関税が同一	現地生産のため、適正な関税額の設定
輸入ライセンス申請時に提出する適正価格リスト（価格調整による関税逃れを防ぐ為）と市場価格の相違	適正価格であることが証明できるカタログ等を添付すれば、申告ベースで輸入ライセンスの取得を可能に

出典：貿易・投資円滑化ビジネス協議会「2013 年度版各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望」



## 資料 34 ミャンマーの外資規制制度

ミャンマーにおける外国投資法制は、大きく分けて①国営企業法、会社法その他の法律や実務に基づく外国投資に関する規制、②外国投資法に基づく投資優遇策及び③特別経済地域法 (SEZ 法) に基づく特別経済地域への進出企業への投資優遇策の 3 つから構成されている。

ミャンマーにおいては外国投資を広範に禁止する法律は存在しないため、外国会社に対する規制が存在しない領域については、外国資本は自由にミャンマーに対して投資を行うことができる。これに対して、外国資本に対する規制が存在する領域については、外国投資法や特別経済地域法による外国投資優遇策の結果、外国資本による投資が許されることとなる。このように外国投資法や特別経済地域法は、外国資本に対する優遇としての側面のみならず、外国投資が事実上禁じられる分野に風穴を開けるという機能を有している。

### (1) 国営企業法

国営企業法により、以下の 12 の事業については、国営企業又は国営企業と民間事業の合弁会社のみが事業を行うことができ、ミャンマー国内企業を含む民間企業単独による事業は禁じられている。

国営企業法に基づく規制は内資企業にも適用されるため、国営企業法は外国投資に関する規制ではない。しかし、内資企業であれば国営企業との合弁事業を通じてこれらの事業に参入することが外資の場合よりも運用上容易であるとされており、運用を通じて事実上の外資規制（内資優遇）が行われているのが現状であるとの評価も存在する。

国営企業法に基づく民間企業の事業禁止分野
1. チーク材の伐採とその販売・輸出
2. 家庭消費用薪材を除くすべての植林及び森林管理
3. 石油・天然ガスの採掘・販売
4. 真珠・ひすいその他宝石の採掘・輸出
5. 魚・海老の養殖
6. 郵便・通信事業
7. 航空・鉄道事業
8. 銀行・保険事業
9. ラジオ・テレビ放送事業
10. 金属の採掘・精錬と輸出
11. 発電事業
12. 治安・国防上必要な製品の生産

出典：法務省「ミャンマー連邦共和国法制度調査報告書（2013年3月）」

### (2) 外国投資法

#### 1) 制限禁止分野

新外国投資法 4 条は、以下の 11 の事業を制限又は禁止された事業として規定され

ており、物流業に関連する規定はない。

外国投資法上の制限又は禁止業種	
1.	民族の伝統文化や慣習を害する事業
2.	環境や生態系を害する事業
3.	陸上動物、水生生物、植物、環境、花、作物、考古学的遺産、資源、河川、港湾等に影響を与えうる事業
4.	国に有害・有毒廃棄物を持ち込む可能性のある事業
5.	国際法上有害な化学物質を製造する又は使用する工場又は事業
6.	規則で規定される国民が行うことのできるサービス・生産活動
7.	臨床検査中、又は使用が認められていない技術、薬品及び用具を海外から持ち込む事業
8.	規則で規定される国民が行うことができる農業並びに一年生及び多年生植物の栽培
9.	規則で規定される国民が行うことができる家畜の畜産事業
10.	規則で規定される国民が行うことができるミャンマーの海域における漁業事業
11.	連邦政府の承認を得て行う、国境 10 マイル以内における投資活動

出典：法務省「ミャンマー連邦共和国法制度調査報告書（2013年3月）」

上記からも明らかなおおりに、外国投資法上においては、多くの事項が規則に委ねられている。実務上は「規則で規定される国民が行うことのできるサービス・生産活動」の内容が極めて重要な意味を持つ。これを具体的に定めたのが経済類型規定であり、「禁止される経済活動（21種類）」、「合弁事業でのみ許される経済活動（42種類）」及び「特定の条件を満たした場合にのみ許される経済活動」に区分されている。

## 2) 外国企業の参入が禁止される事業

外国企業の参入が禁止される事業は以下の 21 種類であり、物流業に関連する規定はない。特徴としては、環境に対する配慮が強く感じられる一方で、表現がかなり曖昧になっているため、法律の運用次第では外国投資に対する強い制約となること可能性があることが挙げられる。

外国企業の参入が禁止される事業	
1.	国防のための武器・弾薬の製造及びこれに関連するサービス
2.	環境、森林破壊、宗教的な場所、伝統的な進行等を破壊する経済活動
3.	化学肥料法、種苗法、その他農業関連法に違反する製造業及び農業
4.	海外から輸入した廃棄物を利用した工場の設置
5.	ウィーン条約及びモントリオール議定書に規定するオゾン層破壊物質の製造
6.	残留性有機汚染物質に関するストックホルム条約により禁止されている有機物質の製造
7.	海外から中古工場や中古設備を輸入する経済活動で環境保護法及び規則等で禁止された周辺の環境に影響を及ぼすような危険物質を製造する経済活動
8.	自然林の保護及び管理
9.	ヒスイ及び宝石の試掘、探掘、生産
10.	中小規模の鉱物生産
11.	アスベストを含む建築資材の製造及び販売

12. 電気配電網の管理
13. 電気の取引
14. 電気設備の点検サービス
15. 環境や健康汚染につながる MTBE 及び TEL の使用及び輸入
16. 公衆衛生に影響を与える土壌、水質、大気汚染の原因となる有害な物質、鉛物、光線、騒音、粉塵等を発生させる経済活動
17. 川等での金を含む鉛物資源の採掘
18. 航空交通管制サービス
19. 航海交通管制サービス
20. 印刷業とメディア事業の一体運営
21. ミャンマー語を含む固有の言語での雑誌等の印刷及び出版

出典：法務省「ミャンマー連邦共和国法制度調査報告書（2013年3月）」

### 3) 合併が強制される事業

外国企業の単独参入が禁止される事業は以下の 42 種類である。特徴としては、菓子類、飲料類等の製造販売、プラスチックやゴム製品の製造等既にミャンマー内資企業が従事している事業が合併事業強制の対象となっていることが挙げられる。

物流に関連する事業では、「35.国内線航空サービス」、「36.国際線航空サービス」、「37.乗客及び貨物用水上運送サービス」について外資の単独参入が禁止されている。外国投資規則には、制限又は禁止される投資事業に関してミャンマー市民との間で合併事業を営む場合には、外資の出資比率が 80%を超えてはならないことが規定されている（外国投資規則 20 条）。

ミャンマー国民との合併事業が強制される事業（抜粋）
35. 国内空輸業務
36. 国際空輸業務
37. 船舶及び荷船による乗客及び貨物輸送業務
39. 内陸コンテナデポ（ICD）の建設を通じた国内港湾業務及び倉庫

出典：法務省「ミャンマー連邦共和国法制度調査報告書（2013年3月）」、JETRO「アジアの卸小売りと物流への外資規制（8）（2014年1月24日）」

### (3) 事業の所管省による意見書や連邦政府の承認等が求められる分野

MIC が 2013 年 1 月 31 日に発表した通達 No.1/2013（以下、MIC 通達）では、農業灌漑省等 13 省所管の 115 分野の事業を認可するに当たり、当該所管省の意見書や連邦政府の承認を得ること等を条件にしている。ただし、所管省の意見書を求めているのは、所管省に裁量権があり、所管省に判断が委ねられることも意味しており、不透明な部分も残る。所管省と当該事業分野数は次のとおりであり、物流業に関連する規定はない。

関係省の意見書や連邦政府の承認等が求められる分野
1. 農業灌漑省：種の生産・販売、化学肥料工場建設・製造等 7 分野
2. 畜産省：養蜂・蜂蜜製品製造、魚網製造等 5 分野
3. 環境保護・森林省：国立公園造成、木材加工産業・関連サービス等 18 分野

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>4. 鉱山省：鉱物の探索、試掘のためのフィジビリティ・スタディー、大規模鉱物資源開発等 5 分野</li> <li>5. 工業省：野菜・動物等から採った油（液体・固形）の生産・販売等 10 分野</li> <li>6. 電力省：水力・石炭火力発電所による発電と売電の事業（1 分野）</li> <li>7. 運輸省：空港建設・乗客ラウンジ・サービス提供、航空機整備サービス等 23 分野</li> <li>8. 通信・情報技術省：国内・国際郵便サービス、通信ネットワーク・サービス（2 分野）</li> <li>9. エネルギー省：石油及び石油製品の輸入・販売等 5 分野</li> <li>10. 保健省：私立病院・専門医院等 12 分野</li> <li>11. 建設省：オフィス／商業ビルの建設・賃貸、建築設計等 6 分野</li> <li>12. ホテル観光省：国際観光、スパ、外国人対象のカジノ（3 分野）</li> <li>13. 情報省：外国語による定期新聞、社会科学関連書籍の出版等 18 分野</li> </ul> |
|---|

出典：JETRO「外資に関する規制」

#### （４） 特定の条件下でのみ参入可能な分野

認可に当たって、特定の条件が示されている事業が 27 分野挙げられている。先の 115 分野の中にも特定の条件を示している事業もあるので、それぞれの区分は明確ではない。倉庫業については、中小規模の参入は認められておらず、またローカル企業と合弁企業を設立する場合はミャンマー側が最低 40%出資する必要がある。

特定の条件下でのみ参入可能な分野（抜粋）
22. 倉庫（中小規模の倉庫業は認められない。JV の場合はミャンマーのローカル企業側が最低 40%の出資をすること。）

出典：JETRO「外資に関する規制」

## 資料 35 ミャンマーの外資奨励制度

### (1) 特別経済特区法による優遇措置

特別経済地域法の最大の特徴は、特別経済地域（SEZ）においては、他の法律（例えば、外国投資法、前述した外国投資に対する様々な規制、輸出入や為替管理に関する規制及び労働法等）に優先して適用されるという点にある。このため、特別経済地域においては柔軟性の高い投資環境を整備することが可能となっている。主な内容としては以下のとおりである。

#### 1) 会社設立・営業許可

会社の設立（及びこれに伴い必要となる営業許可）については、管理委員会（Management Committee）という組織の承認が必要とされている。管理委員会の承認さえ得られれば MIC やその他の組織の承認・許可等は不要であることから、迅速かつ柔軟な対応がなされることが期待される。

#### 2) 不動産長期利用

特別経済地域法の下でも不動産の長期利用が認められる。法案によれば、外国投資家は不動産について 50 年間の賃借が可能であり、管理委員会が認めた場合には更に 25 年の延長が認められる。

#### 3) 労働法制

法案によれば、専門・熟練技能職は、事業開始後 2 年以内に 25%以上、4 年以内に 50%以上、6 年以内に 75%以上のミャンマー国民を雇用する義務があり、非熟練労働者は、ミャンマー国民のみ雇用することができることとされている。また、最低賃金、休暇その他の労働条件については管理委員会が調整を行うとされている。

#### 4) 通関

法案では特別経済地域を自由地域（Free Zone）と振興地域（Promotion Zone）に区分され、前者については通関上ミャンマー国外と同じ扱いとする（したがって、関税等は発生せず、通関についても簡易な手続で足りる）ことを企図しているように見受けられる。<sup>44</sup>

### (2) 外国投資法による優遇措置

#### 1) 税制上の優遇措置

外国投資法の優遇措置には様々なものがあるが、代表的なものは税務上の優遇措置であり、所得税が 5 年間免除される（旧外国投資法では 3 年であった）ほか、MIC の判断により、より長期間の租税免除や輸出入にかかる税金の免除等が追加的に認められる（外国投資法 27 条）。追加的な優遇措置のうち、機械、装置、設備等の輸入に係る関税等の免除は、旧外国投資法では建設期間中のみ対象であったが、事業期間に拡大されている。また、現行外国投資法では、輸出品に関する Commercial Tax の免除

<sup>44</sup> 法務省「ミャンマー連邦共和国法制度調査報告書（2013年3月）」：  
<http://www.moj.go.jp/content/000110245.pdf>

が新設された。このように、現行外国投資法は、特に輸出産業・製造業にとってメリットのある優遇措置を強化している。

## 2) 不動産長期利用権

実務的に最も重要な優遇措置は不動産長期利用権の確保である。不動産譲渡制限法により、外資会社は不動産に関する権利を取得することができず、賃借についても1年を超える賃借が禁止されている。これは工場用地を必要とする製造業にとっては致命的な制約となる。しかし、MIC 許可を取得した場合には、上記の例外として国又は民間から長期間（MIC 許可の期間内）の不動産の賃借を受けることができる（外国投資法 14 章、特に 31 条）。したがって、製造業にとっては MIC 許可を取得することが事実上不可欠の状況になっている（また、運用上も製造業は MIC 許可の取得を求められるのが現状である。）。MIC の許可を得れば不動産の転貸、抵当権設定、売却も可能である（外国投資法 17 条(e)）。

## 3) その他の優遇措置

このほかにも MIC 許可の期間内は事業を国有化されない保証（外国投資法 28 条）や、外国送金に関する権利が保証される（外国投資法 39 条）等の優遇措置が与えられる。<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> 法務省「ミャンマー連邦共和国法制度調査報告書（2013年3月）」：  
<http://www.moj.go.jp/content/000110245.pdf>