

アジア新興国進出企業の物流・調達の最適化に伴う障壁等調査
調査報告書

アジア新興国進出企業の物流・調達の最適化に伴う障壁等調査

目次

第1章	序論	1
第2章	調査の目的と方法	
2-1	調査目的	3
2-2	調査の方法	3
2-3	ヒアリング調査の内容	5
2-3-1	調査の対象国	5
2-3-2	調査の方針	5
2-3-3	ヒアリング調査	5
2-4	国内委員会	14
第3章	メコン地域5か国の物流事情	
3-1	各国の経済概況	17
3-1-1	タイの経済概況	18
3-1-2	ベトナムの経済概況	24
3-1-3	カンボジアの経済概況	27
3-1-4	ラオスの経済概況	32
3-1-5	ミャンマーの経済概況	35
3-2	各国の貿易概況	41
3-2-1	タイの貿易概況	42
3-2-2	ベトナムの貿易概況	46
3-2-3	カンボジアの貿易概況	51
3-2-4	ラオスの貿易概況	56
3-2-5	ミャンマーの貿易概況	61
3-3	各国が抱える課題について	70
3-3-1	タイ編	71
3-3-2	ベトナム編	88
3-3-3	カンボジア編	106
3-3-4	ラオス編	119
3-3-5	ミャンマー編	132

第4章	課題の整理について	
4-1	ヒアリング結果にもとづく課題の整理	145
4-2	課題の整理と重点課題の抽出	146
第5章	優先的に解決すべき課題についての詳細	
5-1	越境物流における手続・制度	151
5-1-1	越境交通（メコン地域全体）	151
5-1-2	通関手続きの簡素化	159
5-2	保税制度及び非居住者在庫制度	169
5-3	コールドチェーンの構築	177
第6章	優先的に解決すべき課題について必要なアクション	
6-1	優先的に解決すべき課題と、これらの解決に必要な解決方法の考え方	187
6-2	越境物流における手続き・制度等の課題（通関手続き、相互通行ライセンス等）	188
6-2-1	越境交通に関する課題と改善策	188
6-2-2	通関手続きの簡素化に関する課題と改善策	189
6-2-3	効果的な提言方法（提言先ないし提言の場）	190
6-3	保税制度および非居住者在庫制度の整備	192
6-3-1	保税制度および非居住者在庫制度に関する課題	192
6-3-2	保税制度および非居住者倉庫制度の改善策	193
6-3-3	効果的な提言方法（提言先ないし提言の場）	194
6-4	コールドチェーンの構築	196
6-4-1	コールドチェーンの構築に関する課題	196
6-4-2	コールドチェーンの構築の改善策	197
6-4-3	効果的な提言方法（提言先ないし提言の場）	198

序論

日本企業のアジア進出はこれまで「世界の工場」と呼ばれる中国を中心に進められてきたが、近年では約6億の人口を擁するASEAN諸国にも積極的に展開されている。2015年末にはASEAN経済共同体（AEC）統合を控えており、進出日系企業によるASEAN域内のグローバル・サプライチェーンの構築も進んでいる。

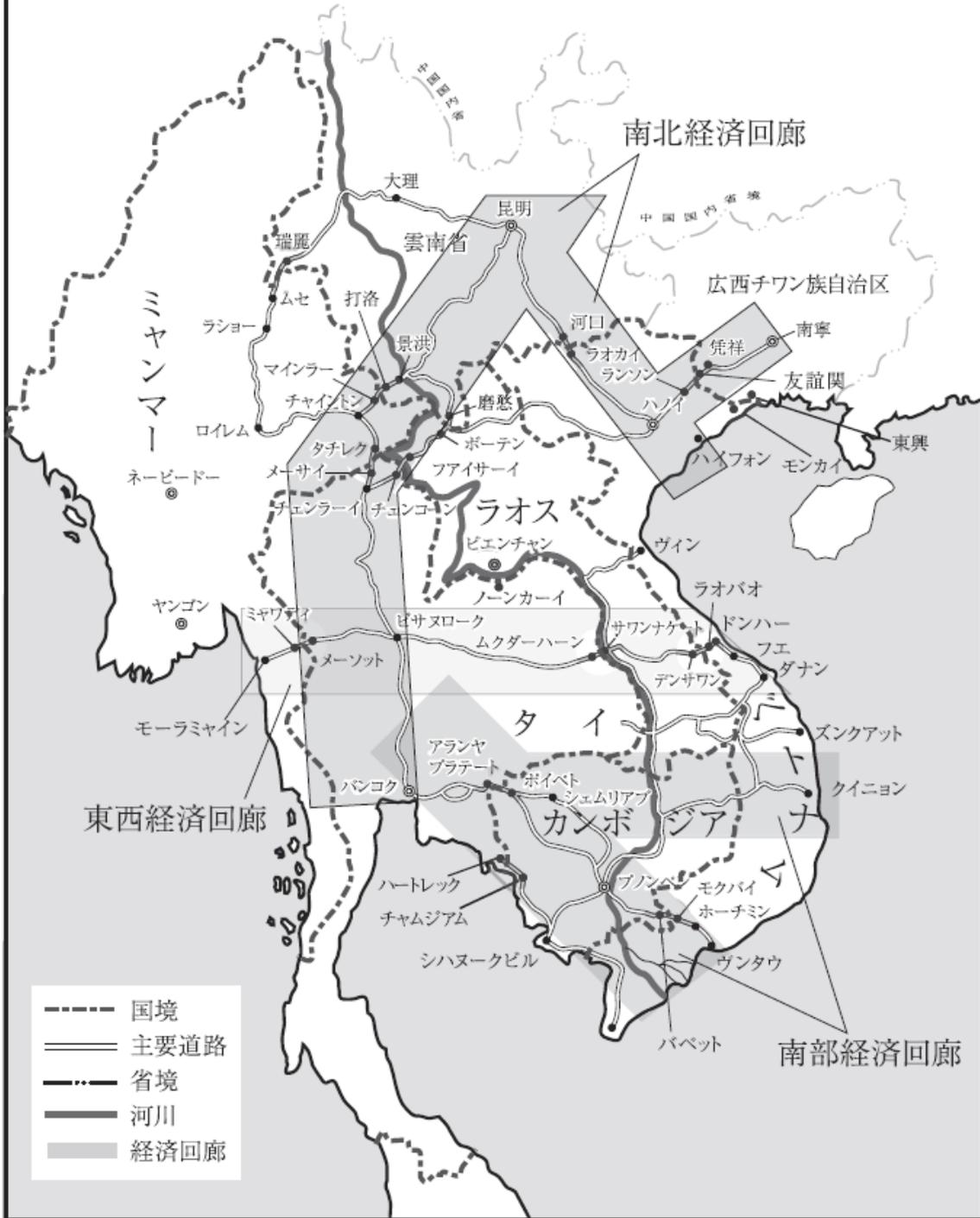
特にメコン地域5カ国（本調査事業では、メコン地域5カ国とは、タイ、ベトナム、カンボジア、ミャンマー、ラオスを指している。）では、東西・南北を結ぶ経済回廊等、物流インフラの整備が徐々に進展していることに伴い、自動車関連産業の巨大集積地であるタイを筆頭に、製造業を中心にあらゆる業種の日系企業の集積が進み始めている。近年の特徴としては、チャイナ・プラス・ワンの流れを受け、タイやベトナムといったこれまで積極的に企業進出が行われてきた国のみならず、いわゆるCLMと呼ばれるカンボジア、ラオス、ミャンマーといった、従来は投資先として他の国と比べて相対的に注目度が低かった国への投資も増え始めている。日本企業の進出先に分散化の傾向がみられ、各地における現地生産が年々拡大してきている。メコン地域5カ国における物流インフラの整備に伴い、日本企業が進出先国・地域の経済・社会環境に合わせ、調達、生産、販売をそれぞれ最適な環境で行うグローバル・サプライチェーンを構築することはますます重要になっている。企業活動のグローバル化を進めていくには、物流の効率化が必要となり、最適な物流環境構築の実現が日本企業の国際競争力の強化につながるといえる。

一方で、メコン地域5カ国における物流環境の最適化にあたっては、まだまだ課題が多いと言わざるを得ない。その中には、法制度・規制、商慣行など個々の企業では解決できない問題も数多く存在する。

今回のメコン地域5カ国における調査では、メコン地域での最適な物流環境の構築を実現するための課題を整理し、それらの課題を解決するためのアクションについて検討したい。

以上

メコン地域概略地図



(出所)「日本貿易振興機構 (ジェトロ) 作成」

第 2 章 調査の目的と方法

2-1 調査目的

最適物流・最適調達を妨げる要因となっている各種規制・商慣行の存在とその運用実態を明確化し、メコン地域内における物流の効率化の実現や、日系企業の活動における不利の解消のための新たなルールづくりに向けた提案の検討を目的とする。

2-2 調査の方法

2-2-1 調査の目的と方法(第2章)

第2章(本章)では、調査の目的(2-1)、調査の手順(2-2)、ヒアリング調査の内容(2-3)、国内委員会(2-4)について記述する。

2-2-2 メコン地域5ヶ国の物流事情(第3章)

各国の物流事情を明らかにするために、各国の経済状況と貿易状況を示す。(3-1、3-2)
次に、第2章で示した調査票のもとで行ったヒアリング調査の結果から、各国が抱える物流における課題の内容を詳述する。(3-3)

2-2-3 物流における課題の抽出(第4章)

第3章で示したヒアリング結果をもとに、項目別・国別の課題を整理する。(4-1)
次に、ヒアリングで数多く指摘された事項を抽出し、この事項を「優先課題」「将来課題」「現在取り組み中の課題」に分類する。

2-2-4 物流における課題の抽出(第5章)

第4章で3つに分類された課題のうち、「優先課題(優先的に解決すべき課題)」とされた3つの課題(①越境物流における手続き・制度、②保税制度・非居住者在庫制度、③コールドチェーンの構築)について、詳細を述べる。

2-2-5 優先的に解決すべき課題に必要なアクション(第6章)

第5章において詳細な問題点が明らかになった3つの優先課題(優先的に解決すべき課題)について、「いかに各国政府や協会や企業に提言していくか」に着目し、課題ごとにアクションを提言する。

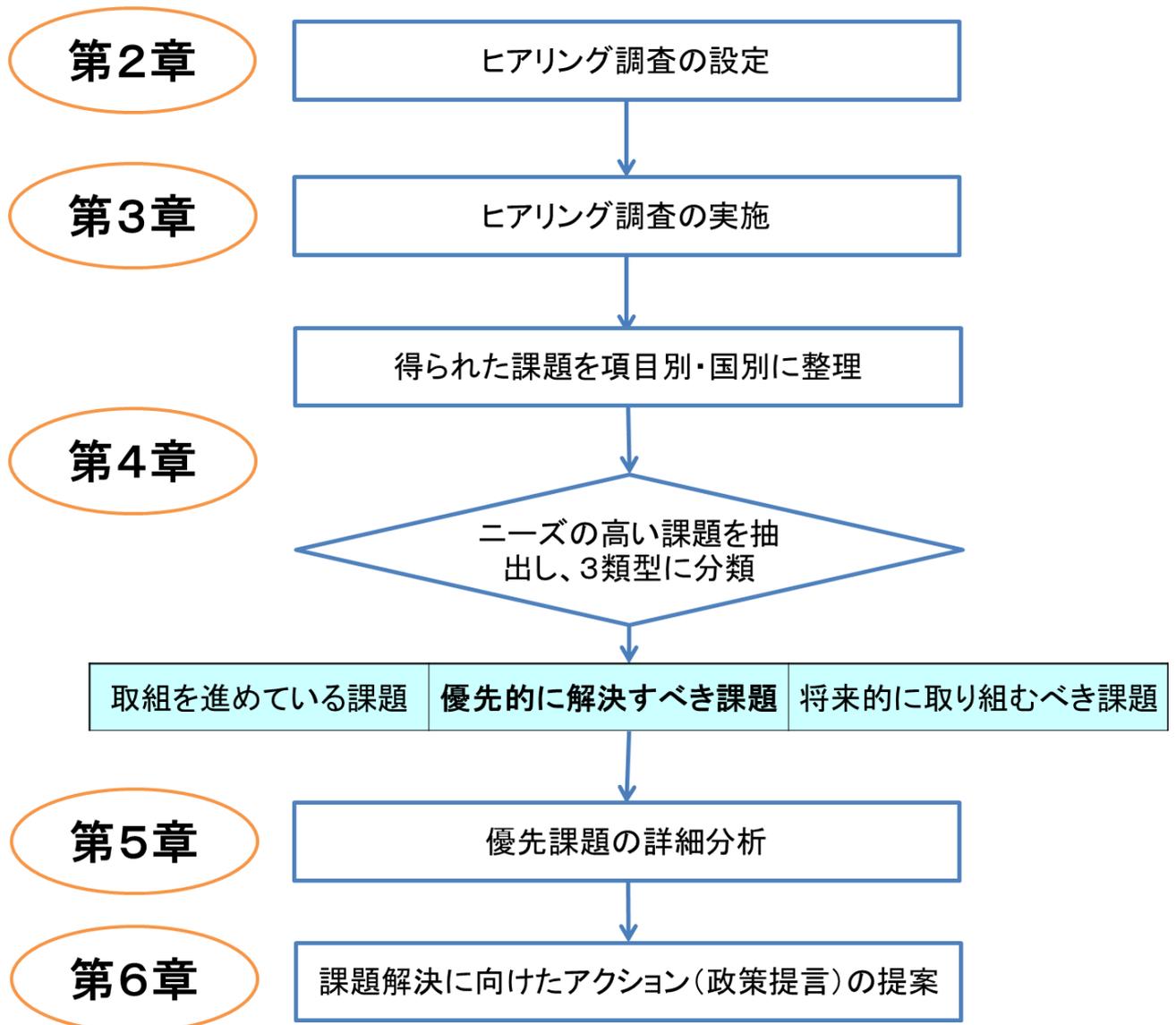


図 2-1 第2章から第6章までのフローチャート

2-3 ヒアリング調査の内容

2-3-1 調査の対象国

メコン経済圏(タイ、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマー)の5カ国

2-3-2 調査の方針

メコン地域での最適な物流を検討するため、荷主企業を中心とした物流の現状を綿密に捉え、課題を抽出・整理することに主眼を置き、それらの課題の克服につなげることで現地日系企業のビジネス環境を向上させるための調査を行う。

現地調査として、対象5か国にてそれぞれ10社程度、後述の調査票(荷主企業向け、物流企業向け)に従い、ヒアリング調査を実施する。業種としては、自動車・電機電子・縫製・食品・物流の5分野でバランスよく選定するよう努める。現地調査は、物流に関連する様々な課題を最新情報に基づき抽出する。その後、各国の調査結果の課題の中で重点的に対応すべき課題を抽出、選定し、さらに深掘りしたうえで考察し改善に向けたアクション(政策提言)をとりまとめる。

2-3-3 ヒアリング調査

(1) 日程

・タイ(バンコク)	2014年11月5日(水)～13日(木)
・ベトナム(ホーチミン・ハノイ)	2014年11月4日(水)～11月13日(木)
・ラオス(ビエンチャン)	2014年11月2日(日)～5日(水)
・カンボジア(プノンペン)	2014年10月1日(水)～10月4日(土)
・ミャンマー(ヤンゴン)	2014年11月16日(日)～11月22日(土)

※カンボジアは本調査とは別調査に合わせた出張。

(2)実施企業

各国のヒアリング実施企業については、以下のとおり。

表 2-3-1 ヒアリング実施企業情報(タイ)

番号	企業名	業種	日系/地場	備考
1	A社	縫製	地場	縫製大手。主にタイ国内向け商品製造。
2	B社	食品	地場	飲料大手。ビールや炭酸飲料等を生産。
3	C社	食品	地場	砂糖精製大手。
4	D社	機械	地場	変圧設備製造大手。
5	E社	電気電子	日系	—
6	F社	インフラ開発	地場	大手財閥グループ会社として港湾インフラ等を開発。
7	G社	建設資材	地場	資材製造大手。
8	H社	物流	地場	メコン地域を対象とした越境物流企業。
9	I社	物流	地場	大手総合物流企業。倉庫業が中心。
10	J社	物流	地場	炭酸ガスをメコン各国に専門に供給する物流企業。
11	K社	物流	地場	大手倉庫管理会社。非居住者在庫サービスを提供。
12	L社	物流	地場	運送大手。
13	M社	物流	日系	—
14	N社	物流コンサル	地場	物流関連の法・税務関連コンサル。
15	O社	小売	地場	コンビニエンスストア等を展開する小売大手。
16	P	政府関係	—	—
17	Q	政府関係	—	—
18	R	政府機関	—	—
19	S社	自動車部品	日系	—
20	T社	一般機械	日系	—
21	U社	電気電子部品	日系	—
22	V社	自動車部品	日系	—

※19,20,21,22の企業はジェトロの他の調査より抽出

表 2-3-2 ヒアリング実施企業情報(ベトナム(北部))

番号	企業名	業種	日系/地場	備考
1	A 社	自動車	日系	—
2	B 社	二輪	日系	—
3	C 社	電気電子	日系	—
4	D 社	電気電子	地場	中堅メーカー、プラスチック樹脂、金型などを生産。
5	E 社	化学	日系	—
6	F 社	食品	日系(合併)	—
7	G 社	物流	日系	—
8	H 社	貿易	地場	中堅商社(ネジ、ファスナーなど)。
9	I 社	小売	地場	大手スーパー(北部地域)。
10	J	政府関係	—	—

表 2-3-3 ヒアリング実施企業情報(ベトナム(南部))

番号	企業名	業種	日系/地場	備考
1	A 社	食品	日系	—
2	B 社	食品	日系	—
3	C 社	化粧品	日系	—
4	D 社	物流	日系	—
5	E 社	物流	日系	—
6	F 社	物流	日系	—
7	G 社	物流	日系	—
8	H 社	物流	日系	—
9	I 社	貿易	日系	—
10	J 社	小売	日系	—
11	K	政府関係	—	—

表 2-3-4 ヒアリング実施企業情報(カンボジア)

番号	企業名	業種	日系/地場	備考
1	A 社	自動車部品	日系	—
2	B 社	電気電子部品	日系	—
3	C 社	運動用具	日系	—
4	D 社	小売	日系	—
5	E 社	貿易	日系	—
6	F 社	物流	日系	—
7	G 社	物流	日系	—
8	H	政府関係	—	—
9	I	政府関係	—	—

※カンボジア 9 社はジェットロ独自の別予算調査より抽出

表 2-3-5 ヒアリング実施企業情報(ラオス)

番号	企業名	業種	日系/地場	備考
1	A 社	縫製	その他 (タイ資本)	紳士向け下着縫製。
2	B 社	物流	地場	物流大手。ラオス物流業協会副会長企業。
3	C 社	物流	地場	物流大手。元政府系。
4	D 社	物流	日系	—
5	E 社	貿易	その他 (タイ資本)	医薬品輸入卸。
6	F 社	財閥	地場	大手財閥。日系企業も多く提携している。
7	G	物流団体	地場	物流関連企業団体。
8	H	政府関係	—	—

表 2-3-6 ヒアリング実施企業情報(ミャンマー)

番号	企業名	業種	日系/地場	備考
1	A 社	縫製	日系	—
2	B 社	食品	日系	—
3	C 社	食品	地場	カップ麺用乾燥キャベツを製造。
4	D 社	食品	地場	財閥大手系列。主に国内向けに水産物を卸している。
5	E 社	建設	日系(合併)	—
6	F 社	物流	日系(合併)	—
7	G 社	物流	日系	—
8	H 社	物流	日系	—
9	I 社	物流	日系(合併)	—
10	J 社	物流	地場	日系企業数社からフォワーディング業務も請け負っている。
11	K 社	物流	地場	倉庫業者
12	L 社	小売	地場	小売業最大手
13	M 社	小売	地場	小売業二番手
14	N	政府関係	—	—
15	O	物流団体	地場	民間の物流関連企業団体。会員企業数約 300 社。
16	P 社	物流	地場	国際輸送フォワーディング業務、輸出貨物の梱包、バンニング、輸入貨物のデバン及び配送手配等を展開。
17	Q 社	食品	地場	有機肥料を製造。

※15,16,17 は JILS 提供の面談録より抽出

表 2-3-7 ヒアリング実施企業数

業種	タイ	ラオス	カンボジア	ベトナム	ミャンマー	5カ国合計
自動車(二輪、部品含)	2	0	1	2	0	5
電気・電子	2	0	1	2	0	5
縫製	1	1	0	0	1	3
食品	2	0	0	3	4	9
物流サービス	7	4	2	6	8	27
流通・小売	1	0	1	2	2	6
貿易	0	1	1	2	0	4
化学	0	0	0	2	0	2
建設	1	0	0	0	1	2
機械	2	0	0	0	0	2
玩具・運動用具	0	0	1	0	0	1
インフラ開発	1	0	0	0	0	1
財閥	0	1	0	0	0	1
政府関係	3	1	2	2	1	9
合計	22	8	9	21	17	77

※カンボジア9社、タイ4社についてはジェトロの別調査にてヒアリング。ミャンマー3社についてはJILS提供資料より抽出。

(3) 調査票(荷主企業向け)

<調査項目>

調達

- ① 調達品目
 - ② 調達元
 - ③ 調達経路・輸送モード(含むモーダルシフト)
 - ④ 発注方法(電話、FAX、EDI など)
 - ⑤ 調達リードタイム
 - ⑥ 調達元の選定理由(品質、コスト、安定供給性、FTA の活用など)
 - ⑦ 入荷時の物流品質(破損・濡損・汚損・誤配・早着・遅配・積込間違いなど)
 - ⑧ 入荷時の納品形態
- ⑧-1 パレットかケース・バラ(手荷役)か、など
- ⑧-2 パレットのサイズ、パレット積替の有無、パレット返却必要性の有無、有の場合はその管理方法など
- ⑧-3 ハンディターミナルで検品かリスト検品か、など
- ⑨ 最適調達ならびに物流をリードタイム、コストの視点から阻害する要因
- ⑨-1 公共インフラ(道路、港湾の未整備、輸送路の混雑など)
- ⑨-2 制度(原産地証明書の不明確な規則運用、非居住者倉庫制度の未整備など)
- ⑨-3 越境手続き(輸入通関手続き、貨物積み替え、付保など)
- ⑨-4 商慣行(物流上の制約、厳しい決済条件など)
- ⑨-5 非関税障壁(強制規格や動植物検疫などによる調達先の制限など)
- ⑩ 将来的な調達計画(調達先の分散、地場企業からの調達可能性など)

生産

- ⑪ 生產品目
- ⑫ 生産原価に影響を及ぼす要因(原材料費、人件費、減価償却費、光熱費、物流費などの割合)
- ⑬ 在庫回転率、在庫回転率に影響を及ぼす要因(例:通関、輸送に時間がかかるなどの制度的、人的要因など)
- ⑭ 生産拡大に向けたボトルネック(原材料調達に関する制限、生産設備に関する制限、生産設備のメンテナンスに関する課題、不安定な電力供給、生産性の問題、品質の問題、金融インフラ整備の問題、税務上の問題、BCP(政情不安、自然災害リスク、賃金上昇など)

販売

- ⑮ 販売先
- ⑯ 販売経路・輸送モード(含むモーダルシフト)
- ⑰ 受注方法(電話、FAX、EDI など)
- ⑱ 販売リードタイム
- ⑲ 販売拡大に向けた課題(顧客信用・開拓上の制約、生産上の制約、不透明な輸出通関手続き、現地特有の商慣行、非関税障壁など)
- ⑳ 将来的な販売計画

サプライチェーンにおける物流活動の阻害要因

- 21 顧客に対して提供している物流サービス(時間指定対応など)
- 22 保有資産(倉庫、配送センター、トラック、コンテナなど)
- 23 調達→生産→販売をつなぐ物流上の課題(交通路、港湾・物流センター等、輸送にかかるハードインフラの未整備、越境での不透明な輸出入通関手続き及び現地特有の商慣行、CBTA ライセンス数の不足、コールドチェーン構築にかかる設備・制度の未整備、非関税障壁、非居住者倉庫制度の未整備など)

(4) 調査票(物流企業向け)

<調査項目>

① 事業領域(倉庫事業+輸配送事業、倉庫事業→輸配送事業委託、倉庫事業、通関事業)

② 主要顧客/取扱い貨物

③ 業務領域(調達物流(サプライヤーから工場)か販売物流(工場から主要顧客)か)

④ 保有資産(倉庫、配送センター、トラック、コンテナなど)

⑤ 倉庫事業

⑤-1 入荷形態

(パレットかケース・バラ(手荷役)か、パレットのサイズ、パレット積換の有無、パレット返却必要性の有無、有の場合はその管理方法など)

⑤-2 入荷時の物流品質(破損・濡損・汚損・数量/品目違い・早着・遅配・積込間違いなど)

⑤-3 物流品質の評価指標、品質事故件数/内容の把握、対策実施の有無など

⑤-4 入荷検品の方法(ハンディターミナルによる検品かリスト検品かなど)

⑤-5 ASN(事前出荷明細データ:事前に入荷情報をデータでやりとりすること)の有無

⑤-6 庫内作業における自動化機器の導入状況(導入しない理由、阻害要因などーパレットなどの非標準など)

⑤-7 ピッキング形態(ケースかピースか、など)

⑤-8 出荷形態(パレットかケース・バラ(手荷役)か、物流資材は標準化されているか、など)

⑥ 輸送事業

⑥-1 主な輸送モード、輸送経路

⑥-2 モーダルシフトへの取組状況

⑥-3 積載効率、運行効率の向上を阻害する要因

公共インフラ(道路の未整備、輸送路の混雑など)

制度(事業許可、過積載規制強化などの各種法規制、通行規制)

⑥-4 荷姿、ロット

⑥-5 IT化の遅れ(EDI化、ドライブレコーダーなど)

⑦ 輸出入ならびに越境に関する問題(最適物流をリードタイム、コストの視点から阻害する要因)

⑦-1 公共インフラ(交通路、港湾・物流センターなど、輸送にかかるハードインフラの未整備など)

⑦-2 制度(越境での不透明な輸出入通関手続き及び現地特有の商慣行、CBTA

ライセンス数の不足、道交法、コールドチェーン構築にかかる設備・制度の未整備、非関税障壁、非居住者倉庫制度の未整備など)

2-4 国内委員会

本調査においては、国内委員会を設置した。開催日程と主な議事内容は以下のとおり。

なお、この国内委員会は、学識者と産業界から構成され、本調査の方針や結果のとりまとめ等について議論し、検討を行う場である。

(1) 国内委員会開催実績

表 2-2-8 委員会の開催実績

回数	開催日程	主な議事内容
第1回	平成26年 9月18日	1) 事業の概要説明 2) メコン地域における物流最適化に関する課題について
第2回	平成27年 1月22日	1) これまでの調査経緯及び今後の調査の進め方について 2) 現地調査の結果報告 3) 課題の整理及び重点課題の整理について 4) 報告書の目次案について
第3回	平成27年 2月23日	1) 課題の整理と重点課題の抽出について 2) 優先的に解決すべき課題の詳細と必要なアクション(政策提言)について 3) 報告書のとりまとめについて

(2) 国内委員会 委員名簿

(順不同・敬称略)

<委員長>

苦瀬 博仁 流通経済大学 流通情報学部 教授

<委員>

魚住 和宏 味の素株式会社 物流企画部 専任部長

福森 恭一 キヤノン株式会社 ロジスティクス統括センター 副所長

戸和 孝秀 鴻池運輸株式会社 営業開発部 課長

正木 裕二 株式会社東芝 執行役常務附(ロジスティクス担当)

藤田 修司 矢崎総業株式会社 W/H生産管理室 物流統括部 統括部長

赤川 和佳 郵船ロジスティクス株式会社 総合開発営業部 開発営業三課 課長

<オブザーバー>

宮内 浩 経済産業省 商務情報政策局 商務流通保安グループ
物流企画室 室長補佐

三箇 一也 経済産業省 商務情報政策局 商務流通保安グループ
物流企画室 国際物流係長

<事務局>

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会

独立行政法人日本貿易振興機構

以上

第 3 章 メコン地域 5 カ国の物流事情

3-1 各国の経済概況

本項では、対象 5 カ国の経済概況について整理する。執筆にあたっては、「JETRO世界貿易投資報告 2014 年版」の各国編を基に最新の情報に置き換え、また、情報を加える形で行った。

3-1-1 タイの経済概況

タイの経済概況			
①人口(推計値)	6,823	万人	2013年
②面積	513,115	km ²	
③1人当たりGDP(推計値)	5,674	米ドル	2013年
	—	2011年	2012年
④実質GDP成長率(%)	0.1	6.5	2.9
⑤消費者物価上昇率(%)	3.8	3.0	2.2
⑥失業率(%)	0.68	0.66	0.72
⑦貿易収支(100万米ドル)	16,989	6,015	6,355
⑧経常収支(100万米ドル)	8,887	△ 1,470	△ 2,790
⑨外貨準備高(100万米ドル、期末値)	175,124	181,608	167,233
⑩対外債務残高(グロス)(100万米ドル、期末値)	104,334	130,747	139,750
⑪為替レート(1米ドルにつき、パーツ、期中平均)	30.49	31.08	30.73
(出所)①③IMF、②農業・協同組合省、④NESDB、⑤～⑪タイ中央銀行			

(1) 政治混乱による経済の減速が続いた 2014 年

2014年のタイの実質GDP成長率は、2015年1月29日にタイ財務省が発表した予測値で0.7%と、2013年の2.9%を更に下回る低成長となる見込みである。この要因は複数考えられるが、特に2013年11月から激化した反政府デモの影響が大きかった。例えば総資本形成については、公共事業等の予算執行が大幅に遅れたこと、更に民間企業が新規投資を控えたことにより、2013年第3四半期から2014年第2四半期まで4四半期連続でマイナス成長となった。また在庫投資に関しても、景気の減速により予期せぬ在庫が発生し、その圧縮のため、2014年第1四半期・第2四半期は共にGDPにマイナスに寄与した。2014年の貿易収支は黒字基調が強まったが、これについても輸出が増加したのではなく、国内の景気の減速により輸入が減少した影響が大きかった。反政府デモの長期化により、景気の先行きに対する不透明感が増した一方、本来景気を支える機能を果たすはずの機動的な財政支出が行えなかったため、減速感が一層強いものとなった。

ただ、2014年5月に生じたクーデターにより、政治的混乱については一旦落ち着きを取り戻している。直近発表された2014年第3四半期のGDP成長率は、これまでマイナスであった民間消費、総資本形成、在庫投資がいずれもわずかではあるがプラスに転じ、結果0.6%とやや持ち直している。また、タイ商工会議所大学(UTCC)が毎月発表している消費者信頼感指数は、直近高値だった2013年3月以降、クーデターが起きる前月の4月まで一貫して低下していたが、その後は急速に値を戻し、8月以降は80ポイント程度で安定している(図3-1-1)。

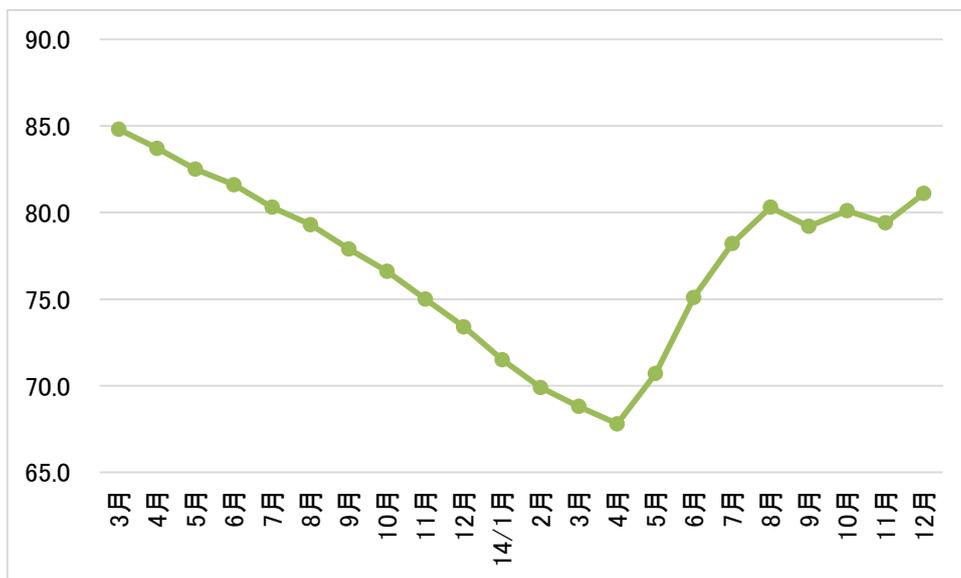


図 3-1-1 消費者信頼感指数の推移
(出所)タイ商工会議所大学(UTCC)

このような政情の安定、さらには政府が発表している大規模な景気対策により、低成長の続いた2013年、2014年に比べ、2015年のGDP成長率は比較的高くなる見込みである。タイ・ブリディーン副首相は、1月14日、「経済成長は2014年第4四半期が2.5%~3.0%、2015年第1四半期は4%に達する」との見通しを発表しており、2015年の経済成長目標は4.5%とする旨言及した。タイ財務省が1月29日に発表した経済見通しでも、2015年の経済成長率は4.1%とされている。

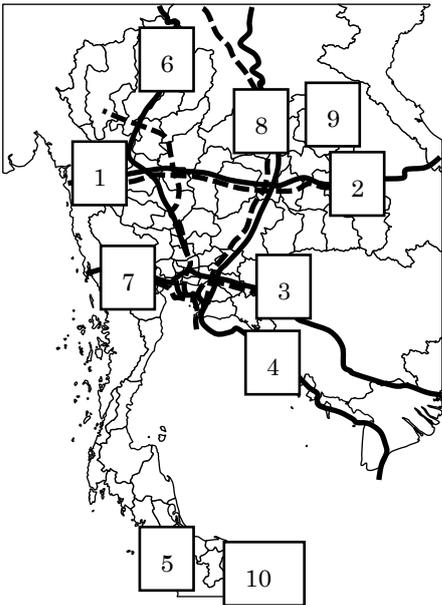
(2) 経済対策と新投資奨励制度

タイ国家経済社会開発委員会(NESDB)が2014年11月に発表した経済見通しレポートでは、当該成長を妨げるリスク要因として、①為替の変動と各国の投資政策の変更、②農民所得の減少傾向、③資本移動・為替の変動と世界経済の予想以上の低成長、の3つを挙げている。特に輸出に関しては、次項で触れる通り2013年のタイの最大の貿易相手国は中国となっており、中国の景気の減速感が見られる中、当面重要となるのは景気を下支えするために今後実施する各種経済対策となる。

ブラユット内閣が取り組む景気刺激策の中で最大となるのは、鉄道等の輸送インフラ開発、及び大規模な治水対策、国境地域の経済特別区(以下、SEZ)開発等のインフラ開発事業である。このうちまず治水対策については、治水対策委員会が、今後10年間で9,000億バーツの対策を行う

計画を承認した。次に鉄道開発については、既存 6 路線の鉄道の複線化(1,274 億バーツ)、及び 2 路線の高速鉄道開発(7,414 億バーツ)が予定されており、2 月に行われた日タイ首脳会合において、日本に対する高速鉄道開発支援が要請されている。また、国境 SEZ 開発に関しては、第 1 フェーズとして以下の 1~5 までの国境開発が発表されている(表 3-1-1)。いずれもメコン域内の人・モノの移動に大きな影響を与える開発計画であり、留意が必要である。

表 3-1-1 タイの国境 SEZ 開発計画及び高速鉄道整備計画



	国境・県名	集積を目指す産業分野
1	メーソット	物流業、労働集約型産業
2	ムクダハン	貿易業、マルチモーダル運送業、電気電子産業、倉庫業
3	アランヤプラテート	農産品加工業、マルチモーダル輸送業・運送地域、卸売業、小売業
4	トラート	エコツーリズム業、マルチモーダル運送業、免税国境貿易区の設定
5	サダオ・パダンベサール	ゴム産業、水産業・同加工業、ハラル食品加工業、物流業
6~10: 第 2 フェーズ(詳細未定)		

(注) 黒線は経済回廊、黒破線は計画されている高速鉄道ネットワーク

(出所) NESDB 資料、タイ運輸省資料よりジェトロ作成

同 SEZ 開発計画に加え、タイの産業配置に大きな影響を与える経済施策が、タイ国投資委員会(以下、BOI)が 2015 年 1 月 1 日から施行を始めた新投資奨励制度である。これまでタイの投資誘致の基本となってきたのは「ゾーン別恩典制度」であり、全国の都道府県で投資の恩典を 3 段階に分けることで地方振興とバンコク周辺への投資の一極集中・混雑の緩和を狙ってきた。新投資奨励制度では、代わりに「メリット別恩典制度」を導入。法人税の免除措置に加え、タイの競争力向上や産業地域への投資、地方への投資を促すことで、産業の高度化や競争力の強化、特定産業分野のクラスター形成を目指しているのが特徴である。プラユット内閣の経済施策は、短期的な景気浮揚のための公共事業のみならず、産業構造の変革を目指す中長期的な取り組みもバランスよく

盛り込まれていると言えよう。

(3) 日系企業の進出動向

タイ商務省事業開発局によると、2013年8月時点でタイに進出している日系企業数は7,739社となっている。この数字は登記を行っている企業総数となるため、一部撤退をして登記を抹消していない企業や休眠企業も含まれることになるが、日系企業の集積が進んでいることがうかがえる。

一方、バンコク日本人商工会議所には、大企業や中堅企業を中心に1,552社(2014年4月時点)の登録が行われている。その中で特に会員数が多いのが、自動車及び同部品(213社)、電機・機械(184社)、化学・窯業(96社)と言った製造業であり、その割合は会員数の45.1%を占めている。2008年以降にBOIの認可を受けた大規模投資についても、それら産業分野の投資が多くなっており、特に2011年以降は自動車・自動車部品の大型投資が目立ってきている(表3-1-2)。これは2014年3月末に締切を迎えた、第2期エコカー投資恩典に対して自動車各社が巨額の投資申請を行ったことも要因と考えられる。

表 3-1-2 2008 年以降の主な BOI 認可案件

2008	1	SIAM TOYOTA MANUFACTURING CO., LTD.	ピックアップトラック用エンジン
	2	BRIDGESTONE TIRE MANUFACTURING (THAILAND) CO., LTD.	タイヤ
	3	MITSUBISHI TURBOCHARGER ASIA CO., LTD.	自動車用ターボチャージャー
2009	1	AJINOMOTO CO., (THAILAND) LTD.	グルタミン酸ナトリウム
	2	TOSHIBA SEMICONDUCTOR (THAILAND) CO., LTD.	半導体
	3	SHARP APPLIANCES (THAILAND) LTD.	エアコン、冷蔵庫等
2010	1	TOSHIBA STORAGE DEVICE (THAILAND) CO., LTD.	HDD
	2	ROJANA POWER CO., LTD.	発電所
	3	NMB-MINEBEA THAI CO., LTD.	電気製品用ボールベアリング
2011	1	JATCO (THAILAND) CO., LTD.	無段変速機 (CVT)
	2	JFE STEEL GALVANIZING (THAILAND) LTD.	熱延鋼板
	3	JSR BST ELASTOMER CO., LTD.	Solution Styrene Butadiene Rubber
2012	1	BRIDGESTONE SPECIALTY TIRE MANUFACTURING	タイヤ
	2	TOYOTA MOTOR THAILAND CO., LTD.	自動車・自動車部品組み立て
	3	FUJIKURA ELECTRONICS (THAILAND) LTD.	フレキシブルプリント回路用基盤
2013	1	HONDA AUTOMOBILE (THAILAND) CO., LTD.	自動車組み立て
	2	UACJ (THAILAND) CO., LTD.	アルミニウムスラブ、シート、コイル製造
	3	SIAM TOYOTA MANUFACTURING CO., LTD.	ディーゼルエンジン、シリンダーブロック

(出所)タイ国投資委員会(BOI)統計よりジェトロ作成

上述の BOI の恩典制度の大幅な変更により、日本企業の投資行動にも大きな変化が見られた。BOI の恩典制度については、2014 年 12 月末までに申請が行われた案件については旧制度の下で、2015 年 1 月 1 日以降に申請があった案件については新制度の下でそれぞれ審査が行われることになったが、12 月末にかけて「駆け込み申請」が相次いだのである。これらの中には、12 月の時点で新制度の詳細が明らかでなかったため、当面の便益を旧制度に申請する形で確保し、詳細が分かった時点で申請の取り下げ・継続を判断する企業も多く含まれていることが想定されることから、将来にかけての投資需要が一気に顕在化した形となっている(図 3-1-2)。

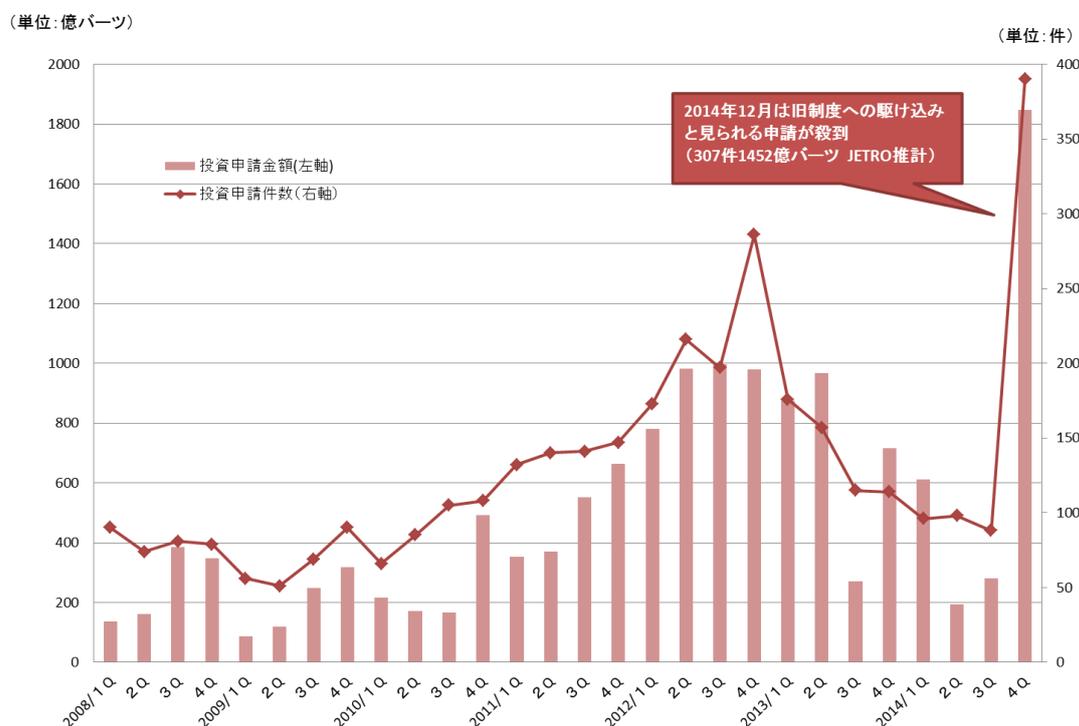


図 3-1-2 BOI への投資申請金額と申請件数の推移
 (出所)タイ国投資委員会 (BOI) 統計資料よりジェトロ作成

なお、上記BOIの投資認可の対象外となっている分野での投資の中で最大のものは、2013年12月に三菱東京UFJ銀行が地場大手商業銀行であるアユタヤ銀行を対象に実施した公開買い付けである。金額は1,706億バーツ(約5,360億円)に及び、買収により日本企業に対する高付加価値金融サービスの提供に加え、タイでのリテール事業や、AECの発足に向けたメコン地域全体での事業展開を目指す予定である。また、2014年についても、野村ホールディングスによる現地関連会社の子会社化、三井住友信託銀行の現地子会社の設立決定など、同様の動きが続いている。日系企業に対するサービスのみならず、タイの一人当たりGDPの高まりや地場企業の製造能力向上により、それら地場企業のネットワークの確保や消費者向けサービスにも参入していく動きとして注目される。

3-1-2 ベトナムの経済概況

ベトナムの経済概況			
①人口	8,971	万人	2014年
②面積	330,951	km ²	
③1人当たりGDP(推計値)	2,073	米ドル	2014年
	2012年	2013年	2014年
④実質GDP成長率(%)	5.3	5.4	6.0
⑤消費者物価上昇率(%)	9.2	6.6	4.1
⑥失業率(%)※都市部	3.2	3.6	3.4
⑦貿易収支(100万米ドル)	700	0	n.a
⑧経常収支(100万米ドル)	9,300	9,500	n.a
⑨外貨準備高(100万米ドル、期末値)	25,400	28,500	n.a
⑩対外債務残高(グロス)(100万米ドル、期末値)	43,600	48,500	n.a
⑪為替レート(1米ドルにつき、ドン、期中平均)	20,828	21,036	21,246
(出所)①②④⑤⑥ベトナム統計総局、③IMF、⑦～⑩East Asia Pacific Economic Update, October 2014、⑪ベトナム国家銀行			

(1) 安定したマクロ経済運営に転換

ベトナムは過去、高インフレの問題に悩まされてきた。2008年に消費者物価上昇率は年平均23.0%、2011年にも年平均18.6%と高インフレを記録した。この背景には、マネーサプライの増大と自国通貨安による輸入インフレなどの問題があった。マネーサプライを増やすことで経済成長率は高まったものの、不動産・建設関係の需要も大幅に伸び、物価を上昇させた。さらに自国通貨安によって建設・インフラ開発向け資材や設備の輸入コストも増加した。そこで、政府は2011年に「経済戦略重視」から「マクロ経済の安定」に政策転換を行った。国家銀行(中央銀行に相当)は、主要政策金利であるリファイナンスレート(中央銀行から商業銀行に貸し出す際の金利)を2011年2月から数回にわたって引き上げ、同年10月には15%に設定した。このような金利の引き上げ政策により、資金繰りが悪化した企業が増加して、国内の経済にも悪影響を与えた。国内で解散・活動休止した企業数は2011年に7万9,014社にも上り、2012年に金利の引き下げの影響などもあり5万8,128社に減少した。その後は、2013年6万737社、2014年6万7,823社と緩やかな増加傾向にある。一方、新規開業社数は2012年に6万9,874社であったが、2013年7万6,955社、2014年7万4,842社と推移している。

政府は景気の減速を受け、2012年に政策金利を6回も引き下げた。その後も2013年5月13日から7%、2014年3月18日から6.5%に引き下げ、2015年2月18日時点に至っている。当初は金融緩和の効果は表れず、経済成長率は2012年5.3%、2013年5.4%と停滞したが、2014年

は6.0%と回復した。また、懸念材料であったインフレ率は、2013年平均6.6%、2014年平均4.1%にまで落ち着いており、「2011～2015年社会経済発展5ヵ年計画」で掲げた「2015年にインフレ率5～7%」の政府目標を見事に達成した。インフレの抑制は引き続きマクロ経済運営において重要な位置づけを占めており、今後も安定した推移に期待が集まっている。

(2) 順調に増加する外貨準備高

慢性的な貿易赤字を抱えていたベトナムで、懸念材料となっていたのが外貨準備高の不足である。2008年1月から2012年1月までの4年間は減少傾向にあり、慢性的な外貨準備不足の状態であった(図3-1-3参照)。こうした状況は現地の産業界にも大きな影響を与えている。輸出加工型の企業は、国内調達が難しく海外から部品・原材料を調達しなければならないが、外貨不足のために輸入決済が滞るなどの事態もしばしば発生した。しかし、2012年に入るとその状況は一変して、外貨準備は順調に増加傾向にある。その背景にあるのが、2012年からサムスン電子が生産を開始した携帯電話の輸出と景気減速による輸入の伸びの鈍化である。2012年に19年ぶりの貿易黒字を記録して、2013年、2014年も3年連続で貿易黒字を記録している。ただし、外貨準備高に関して全ての不安が払拭されているわけではない。一般的に外貨準備高は輸入額の3ヵ月を安全水準の目安としている。2014年10月時点367億2,900万ドル(前年同期比45.3%増)まで増加しているが、2.6ヵ月分と3ヵ月の水準を満たしていない。

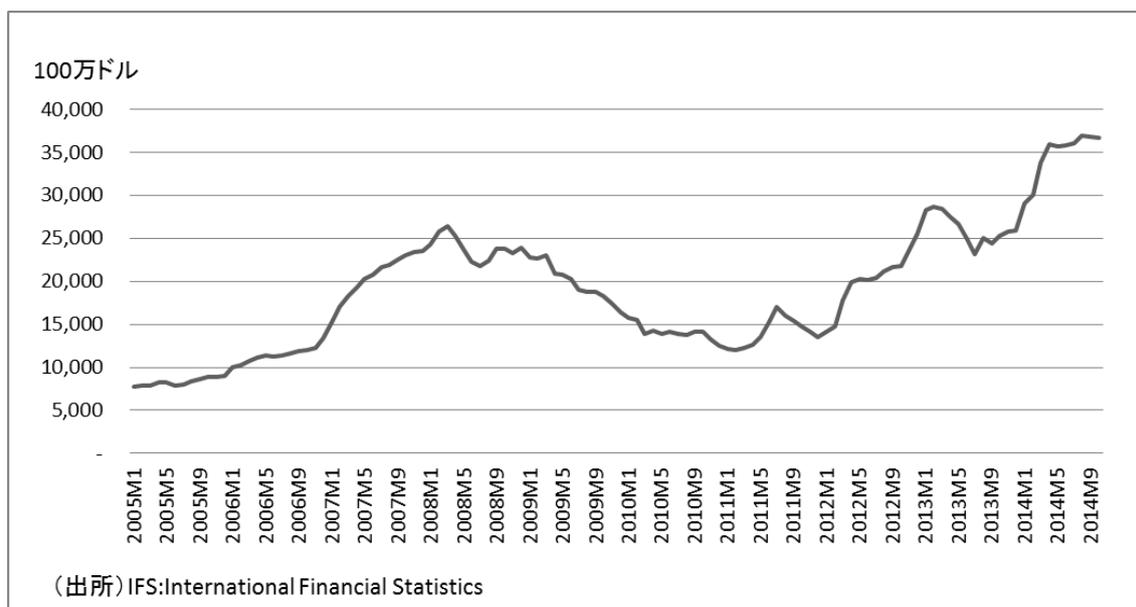


図3-1-3 外貨準備高の推移

(3) 積極的な FTA・EPA 戦略を展開

ベトナムは各国・地域と積極的に自由貿易協定(FTA)を締結している。ベトナムに生産拠点を構える企業にとっては、輸出のチャンスが拡大することになる。ベトナムは2015年2月時点で日本、チリとの二国間やASEANとしての多国間を含む8つのFTAを発効させている。また、環太平洋パートナーシップ(TPP)、東アジア包括的経済連携(RCEP)の多国間交渉も進めている。この中で注目を集めているのが、ASEAN自由貿易地域(AFTA)による関税撤廃の影響だ。2010年にはASEAN先発加盟国の関税は既に撤廃されており、2015年にはASEAN後発加盟国のベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーの関税が一部のセンシティブな品目を除き原則撤廃された。2018年には残りの全ての品目の関税も撤廃される予定である。2015年はASEAN諸国からASEAN物品貿易協定(ATIGA)を利用して輸入される乗用車には50%の関税が課されている。2016年40%、2017年30%と段階的に引き下げ、2018年には完全撤廃される。ベトナムでは国内で生産するよりも自動車生産大国のタイなどから輸入したほうがコスト安になる可能性が高く、自動車メーカーの拠点の再配置の動きなどに注目が集まっている。2014年のベトナムの新車販売台数は前年比42.8%増の15万7,810台となった。国内主要都市で自動車登録料が引き下げられたことに加え、国内景気が持ち直していることなどが背景にある。これを受け政府は2015年の生産台数を20万台と予測するものの、年間の販売台数が100万台の大台を超えたタイやインドネシアなどと比較すると市場規模は小さい。現地で自動車生産をする日系企業の担当者は「2018年のASEAN域内の関税削減に向けて、コスト競争力をつけるのが重要になる。ただし、ベトナム政府の自動車産業を育てていくという意志が重要だ。フィリピンでは政府が自動車1台の購入に対して1,000ドルの補助金を出している。こうした政府の本気度や意志を重要視している」と語っている。ベトナム政府が国内の自動車生産・販売に本腰を入れて取り組まなければ、将来的に自動車メーカーが海外に生産をシフトする可能性もある。

3-1-3 カンボジアの経済概況

カンボジアの経済概況			
①人口	1,470	万人	2013年
②面積	181,035	km ²	
③1人当たりGDP	1,040	米ドル	2013年
	2011年	2012年	2013年
④実質GDP成長率(%)	7.1	7.3	7.5
⑤消費者物価上昇率(%)	5.5	2.9	3.0
⑥失業率	n.a	n.a	n.a
⑦貿易収支(100万米ドル)	△ 1,490	△ 1,948	△ 2,068
⑧経常収支(100万米ドル)	△ 1,122	△ 1,437	△ 1,441
⑨外貨準備高(100万米ドル、期末値)	2,970	3,463	3,564
⑩対外債務残高(グロス)(100万米ドル、期末値)	3,646	4,290	4,940
⑪為替レート(1米ドルにつき、リエル、期中平均)	4,076	4,034	4,025
(出所)①③～⑤⑦～⑪カンボジア経済財政省、②国連(統計年鑑)			

(1) 堅調な成長を続けるカンボジア経済

カンボジアの2013年の実質GDP成長率は7.5%(カンボジア経済財政省見込み)と、前年の7.3%に比べ0.2ポイント上昇した。カンボジア経済は、2011年から3年連続で7%を超える高成長を維持している。その要因としては、外国人観光客の増加や都市部での所得水準の向上を背景としたサービス産業の成長、対米輸出依存が高い縫製品のEU向け輸出の増加、農業の成長などが挙げられる。また、縫製業を中心とする製造業分野への外国企業による直接投資の増加も大きく寄与している。

しかし、カンボジアは経済発展のために外資誘致に専念したこともあり、著しくドル化した経済となっている。税金の支払いや農村部での決済以外は、日常生活、商業活動などにおける大部分がドル払いである。カンボジア政府は、自国通貨リエルの信用を高めるためにも、対ドルレートの安定を重要視している。1ドル4,000～4,100リエルを適正水準として、銀行の数の調整や預金準備率を変えるなどして、為替市場に介入をしていることもあり、リエルの対ドルレートは1990年代後半から4,000リエル前後を安定的に推移している。

ただし、民間金融機関が保有するドル預金は、公的外貨準備の1.5倍にも達するとみられており、中央銀行による外貨供給量や金利のコントロールといったいわゆる金融政策の効果は限定的である。結果、市場の需給だけで金利が決まる特殊な状況にある。現にカンボジアでは高金利のドルの流通が続いている。また、金融セクターへの信任の裏づけになるのは公的外貨準備高だけとはいえ、その意味ではさらに外貨準備を積み上げる必要がある。逆にドルの信用力に支えられインフ

レが急速に進んだり、為替の急落を恐れて外資が一斉に引き上げたりするような可能性は低いともいえる。実際インフレ率をみると、食料品価格が安定していたこともあり、2011年 5.5%、2012年 2.9%、2013年 3.0%と一桁台で安定的に推移している。

なお、政府は現在、カンボジア国内の産業政策の策定を進めており、産業構造を将来的には単純労働集約型から技術集約型（機械組立てなど）に移行することを目指している。近年では自動車部品、農産物食品加工など縫製業以外の分野への直接投資も急伸している。

(2) 海外からの直接投資

表 3-1-3 カンボジアの国・地域別対内直接投資<認可ベース>

(単位: 件, 100万ドル, %)

	2012年		2013年			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率
中国	41	264	62	448	36.3	70.0
ベトナム	6	90	5	242	19.6	169.6
香港	15	117	17	110	8.9	△ 6.5
英国	5	37	8	92	7.4	148.3
台湾	23	97	16	85	6.9	△ 12.4
韓国	29	281	18	82	6.6	△ 70.9
シンガポール	9	83	4	55	4.4	△ 34.0
タイ	8	121	7	32	2.6	△ 73.6
日本	5	212	5	25	2.0	△ 88.4
その他	13	69	21	64	5.2	△ 6.8
合計	154	1,371	163	1,234	100.0	△ 10.0

(注) 適格投資案件(QIP)以外の投資案件、経済特別区に入居した案件を除く。

(出所)カンボジア投資委員会(CIB)

カンボジアにおける対内直接投資の統計は、主に2種類に分かれており、一つはカンボジア投資委員会(CIB)が発表する適格投資案件(QIP)、もう一つはカンボジア経済特別区委員会(CSEZB)が発表するSEZへの進出案件(同様にQIP)である。

CIBによると、2013年の対内直接投資額(認可ベース)は、12億3,380万ドルで前年比10.0%減少した。一方、件数ベースで見れば154件から163件に増加した。これは、「1件当たりの投資額が小さい製造業が増加したこと」、また、「大型案件が減少したこと」が主因である。

前者については、国別でも中国が62件、4億4,805万ドルと1位になっているとおり、中国企業を中心に日系企業などの外資系企業が中国や周辺諸国の人件費高騰を受け、カンボジアへ生産拠点を移転・分散化する動きが活発化していることが背景にある。

また、後者については、2012年に韓国の大型農業案件、日本の大型ショッピングモール案件が

あったため、両国ともに上位を占めたが、2013年は大型案件がなくなった反動が大幅減として表れたといえる。

表 3-1-4 カンボジアの業種別対内直接投資<認可ベース>

(単位:件,100万ドル,%)

	2012		2013			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率
農業	14	381	14	413	33.5	8.4
工業	138	780	148	812	65.8	4.2
エネルギー	0	0	1	78	6.3	全増
食品加工	4	12	2	40	3.3	229.3
衣料・繊維	97	563	98	443	35.9	△ 21.2
機械・金属・電気	5	33	8	76	6.2	130.5
鉱業	0	-	0	-	-	-
プラスチック	11	33	11	21	1.7	△ 35.9
履物	15	89	17	122	9.9	37.3
その他	6	50	11	31	2.5	△ 37.0
サービス業	1	205	1	8	0.7	△ 95.9
建設・インフラ	0	-	0	-	-	-
商業	1	205	1	8	0.7	△ 95.9
観光業	1	5	0	-	-	全減
ホテル業	0	-	0	-	-	-
観光業	1	5	0	-	-	全減
合計	154	1,371	163	1,234	100.0	△ 10.0

(注)適格投資案件(QIP)以外の投資案件, 経済特別区に入居した案件を除く。

(出所)カンボジア投資委員会(CIB)

前述の傾向は、CIBによる2013年の業種別統計にも表れている。分野別で最大となったのは工業で8億1,210万ドル(148件)と、投資全体の65.8%を占めた。中でも衣料・繊維分野は、件数はほぼ横ばいだが、金額では前年比21.2%減の4億4,320万ドルで、全体の35.9%を占めた。農業、食品加工業の投資は引き続き好調であり、また電気部品やトラクターの組み立てといった新しい分野への投資もみられた。

表 3-1-5 カンボジアの経済特別区(SEZ)への外国直接投資<認可ベース>

(単位: 件,100万ドル, %)

	2012年		2013年			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率
日本	15	65	17	64	25.7	△ 0.9
中国	9	26	17	51	20.3	97.6
シンガポール	1	17	1	42	16.9	155.0
タイ	5	12	3	30	11.8	153.6
ベトナム	0	-	1	23	9.2	全増
台湾	6	46	8	18	7.1	△ 61.7
米国	0	-	2	17	6.6	全増
韓国	1	3	1	2	0.8	△ 26.4
マレーシア	3	10	0	0	0.0	△ 100.0
その他	4	13	2	4	1.6	△ 69.7
合計	44	192	52	251	100.0	30.6

(出所)カンボジアSEZ委員会(CSEZB)

CIB が発表する投資額には、カンボジア開発評議会(CDC)が優遇措置の付与を認可した適格投資案件(QIP)以外の投資案件や、SEZ 内への投資認可額は含まれていない。カンボジア経済特別区委員会(CSEZB)が発表している2013年のSEZ内への投資認可総額は、2億5,070万ドルで、前年比30.6%増となった。2012年に引き続き日本からの投資額が1位となり、6,439万ドルで全体の25.7%を占めた。以下、中国(5,090万ドル)、シンガポール(4,245万ドル)、タイ(2,950万ドル)と続いた。中国からの投資は縫製分野が中心だが、シンガポールは食品加工、タイは電子部品の投資など分野は広がりを見せた。SEZ への投資総額が前年比増加したのは、2012年に投資がなかったベトナム、米国からの投資があったことも一因である。

(3) 日本からの直接投資

2013年の日本からカンボジアへの直接投資は、CIBによる認可案件では、前年比88.4%減となり、2,459万ドルで国別順位も3位から9位へと低下した。2012年のイオンモールの投資認可額が非常に大きかったことの反動である。また、日本からSEZへの投資認可額は0.9%減であったが、6,439万ドルで全体の25.7%を占め、引き続き日本が1位となった。主にプノンペンSEZ、タイセンSEZ、ドラゴンキングSEZなどへの進出がみられた。投資分野でみると、従来の縫製、製靴産業以外の分野での投資がみられたことが特徴的だ。

カンボジアにおける日本企業の投資は縫製業や製靴業などの労働集約型が中心ではあるが、カンボジアは外資への投資規制が少ないこともあり、小売り、外食、コンサルティング、人材紹介、物流、建設等あらゆる業種の企業が進出している。

2012年に認可されたイオンモールは2014年6月に開業を迎えた。これが呼び水となり、同テナ

ントとして外食産業など多くのサービス業の進出にもつながった。また、不動産関係では、タマホームがプノンペン郊外でサービスアパートを建設、市内の商業ビル内にもホテルを建設済みであり、他の日本企業でもサービスアパートやホテルへの進出がみられる。金融関係では、三井住友銀行が地場系商業銀行のカンボジア・アクレダ銀行と、三菱東京 UFJ 銀行はカンボジア・カナディア銀行と、みずほコーポレート銀行も同様にカナディア銀行とメイバンクとそれぞれ業務提携をし、カンボジアに駐在員事務所を設立済みである。製造業投資が多様化し、件数が増えるにつれて、駐在員の生活環境の改善や製造業の周辺サポートを目的としたサービス業の進出が予測される。

(4) 最低賃金上昇など懸念材料も

足元では堅調な経済成長を続けるカンボジアであるが、一方で、2015年の縫製・製靴工場の労働者の最低賃金が128ドルに28%引き上げられることにより、特に工業分野での外資企業の撤退の可能性や、新たな参入意欲の減退など、経済全体への影響が懸念される。また世界銀行は、2014年10月の「カンボジア経済アップデート」報告で、労働争議のリスクに加えて、洪水など気候変動によるリスクを経済成長の押し下げ要因として挙げている。さらに、隣国タイからの観光客増大により、観光業が回復するとしながらも、同国によるコメ輸出が回復することで、コメ価格の下落リスクを示唆している。

カンボジアの経済成長は国外からの資本流入によって支えられている。より魅力的な投資先候補となるためにも、国内発電所の開発や送電線網の拡充、隣国と結ぶ主要道路の拡張、橋の建設などのインフラ整備が急務となっている。

3-1-4 ラオスの経済概況

ラオスの経済概況			
①人口	664	万人	2013年
②面積	236,800	km ²	
③1人当たりGDP	1,534	米ドル	2013年
	2011年	2012年	2013年
④実質GDP成長率(%)	8.0	8.2	8.1
⑤消費者物価上昇率(%)	7.6	4.3	6.4
⑥失業率	n.a	n.a	n.a
⑦貿易収支(100万米ドル)	△ 827	△ 1,477	△ 2,393
⑧経常収支(100万米ドル)	△ 937	△ 1,440	△ 2,313
⑨外貨準備高(100万米ドル、期末値)	679	739	598
⑩対外債務残高(グロス)(100万米ドル、期末値)	7,623	9,687	12,347
⑪為替レート(1米ドルにつき、キープ、期中平均)	8,052	7,982	7,862
(出所)①～③ラオス計画投資省統計局、④～⑤⑦～⑪世界銀行			

(1) 対内直接投資

対内直接投資について、2014年6月時点でラオス政府は2012/13年度(2012年10月～2013年9月)の正式な統計を公表していない。これは2009年の投資奨励法の施行により、対内直接投資を管轄する省庁が、計画投資省(インフラ開発などのコンセッション契約事業)、商工省(一般事業)、SEZ委員会(一般事業のうち、SEZ内に入居する企業)に分かれ、統計が整理されていないためである。それ以前にラオス計画投資省が発表していた数字によれば、2000年～2011年までの累計投資についてはベトナム(27%)、中国(25%)、タイ(23%)の周辺三カ国で全体投資額128億ドルの約四分之三を占める寡占状態を示している。

他方上記の理由により、直近の対内直接投資額については推計値を採らざるを得ないが、例えば世界銀行は、2013年のラオスの対内直接投資を26億9,700万ドルと推計している。これは前年の17億6,400万ドルから52.9%の増加を示したことを意味しており、特に中国からの投資が影響しているものと推測される。中国企業はこれまで鉱山や電源開発等に重点的に投資を行ってきたが、近年では不動産開発を活発化させている。一例がビエンチャンセンター(12億ドル)、ビエンチャンニューワールド(6億ドル)等のショッピングセンター開発、及びタートルアン経済特別区(1億5,000万ドル)、28階建てホテル建設(1億ドル)などのメガプロジェクトである。また、物流関係では、特に中国の支援により道路・河川港湾等のハードインフラ開発が進められてきた。2013年5月には黄金航路と呼ばれる中国の瀾滄江-メコン川航路に450トンの貨物船舶の運航が開始された他、同年12月には、南北経済回廊上のラオス・タイ国境にタイ・中国の支援により第4メコン友好橋が

開通した。更にラオスと中国は、インフラ整備を含む包括的戦略的パートナーシップの拡大に合意している。中国は雲南省・昆明から最終的にシンガポールまでを結ぶ高速鉄道の整備計画を発表しているが、当該計画の中でも同整備計画のラオス国内区間の開発が盛り込まれており、70 億ドルといわれるその開発規模と合わせ、その進捗が注目される。

(2) 日系企業の進出状況

一方製造業については、これまでは主に縫製業や製靴業等、労働集約型産業の一部がラオスに進出してきた。その大きな原動力となってきたのは、中国の人件費高騰等の理由による、中国から他国に再投資を行う、「チャイナ・プラス・ワン」の動きである。

それが 2011 年末のタイにおける大洪水、2013 年 1 月からのタイの最低賃金の全国一律引き上げ(300 バーツ:約 10 ドル)やメコン地域のハードインフラ開発の進展を受け、2012 年頃からはタイから生産の一部をラオスに移管する、いわゆる「タイ・プラス・ワン」の動きも活発となった。具体的には、2013 年前半にはサバナケット県にあるサワン・セノ SEZ にタイに拠点を持つニコン、トヨタ紡織が進出した他、2014 年にもアデランスが同 SEZ に進出している(表 3-1-6)。それぞれのプレスリリース資料によると、ニコンは 2013 年 3 月にタイ・アユタヤにある Nikon (Thailand) Co., Ltd.の関連会社として Nikon Lao Co., Ltd.を設立、アユタヤ工場で作っているデジタル一眼レフカメラのエントリー機及び中級機の製造工程の一部を担う工場として同年 10 月に操業を開始している。また、トヨタ紡織も 2013 年 4 月にタイの自動車用シート生産を保管するサテライト工場として TOYOTA BOSHOKU LAO CO., LTD.を設立。2014 年 5 月より自動車用シートカバー等の内装部品を作る工場を稼働させた。生産量は年間 20 万台分としている。

表 3-1-6 ラオスにおける「タイ・プラス・ワン」事例

法人名	親会社	法人設立	工場稼働	事業内容	資本金	従業員数 (当初)
Nikon Lao Co., Ltd.	Nikon (Thailand) Co., Ltd.	2013 年 3 月	2013 年 10 月	デジタル一眼レフカメラ用ユ ニットの組み立て	約 6 億円	800 名
TOYOTA BOSHOKU LAO CO., LTD.	トヨタ紡織アジア TOYOTA TSUSHO ASIA PACIFIC PTE. LTD. 豊田通商(株)	2013 年 4 月	2014 年 5 月	自動車用シートカバーなどの 内装部品	約 5 億円	180 名
Aderans Lao Co., Ltd.	(株)アデランス	2014 年 5 月	2014 年 9 月	ウィッグのオーダーメイド製 品、レディメイド製品の生産	-	3000 名
MMC Electronics Lao Co., Ltd.	三菱マテリアル (株) MMC Electronics (Thailand)Ltd.	2014 年 4 月	2015 年 3 月	インバータ式エアコン向けの サーミスタセンサーの製造	約 4 億円	約 600 名

(出所)各社プレスリリースよりジエトロ作成



写真1 サワン・セノのトヨタ紡織工場

それらの動きもあり、2013 年、2014 年とビエンチャン日本人商工会議所の会員数は順調に増加傾向にあり、2014 年 6 月末時点で会員数は 71 社となった。縫製業に加え、ケーブルハーネス、光学機器、電子部品、自動車部品等、進出する製造業の幅が広がりつつあり、更に運輸・金融・外食・貿易業など、サービス産業分野の進出も増加してきているのが特徴である。タイにおいては

2015年1月1日よりタイ国投資委員会(BOI)の新投資奨励制度の中で、いわゆる労働集約型の産業については恩典の対象外、もしくは法人税の免除対象から外されることとなっていることから、タイ側からのプッシュ要因を原動力とし、タイ・プラス・ワンの動きは当面続くことが予想される。

他方で留意が必要なのは、周辺国と比較して人口規模が圧倒的に小さいことによる労働力の不足である。2014年の10月から11月にかけてジェトロが実施した、「在アジア・オセアニア日系企業実態調査」(2014年度版)によると、「一般ワーカーの採用の難しさ」を経営上の課題とした割合は、カンボジアが5.26%、ベトナムが6.83%、ミャンマーが10.0%であったのに対し、ラオスでは50.0%と突出しており、他国で見られるような技術者やマネージャークラスの人材だけでなく、非熟練労働者についても雇用確保に苦労している企業が多いことがうかがえる。更に2014年から15年にかけての賃金のベースアップ率は、ラオス(3.5%)はカンボジア(14.8%)、ベトナム(10.5%)と比べて緩やかであるが、2015年2月9日付の「ラオスの労働者の最低賃金の改正に関するガイドライン(No.808/LSW)」(労働社会福祉省)により、最低賃金が2015年4月1日から現行の626,000キープ(約77ドル)から900,000キープ(約111ドル)へ44%引き上げられることとなった。労働者の確保が困難となりつつある中で最低賃金の引き上げが実施されれば、実質支払賃金も上昇幅を強めていく可能性がある。

3-1-5 ミャンマーの経済概況

ミャンマーの経済概況			
①人口	5,142	万人	2014年
②面積	676,578	km ²	
③1人当たりGDP	869	米ドル	2013年
	2011年	2012年	2013年
④実質GDP成長率(%)	5.5	7.3	7.5
⑤消費者物価上昇率(%)	2.8	2.8	5.8
⑥失業率	n.a	n.a	n.a
⑦貿易収支(100万米ドル)	101	△ 92	△ 2,556
⑧経常収支(100万米ドル)	n.a	n.a	n.a
⑨外貨準備高(100万米ドル、期末値)	n.a	n.a	n.a
⑩対外債務残高(グロス)(100万米ドル、期末値)	n.a	n.a	n.a
⑪為替レート(1米ドルにつき、チャット、期中平均)	5.399	851.58	966.50
(出所)①ミャンマー入国管理・人口省、②国連(統計年鑑)、③⑤IMF、④アジア開発銀行、⑦ミャンマー中央統計局			

(1) 堅調な経済成長を続けるミャンマー経済

2013年度のミャンマー経済は実質 GDP 成長率が 7.5%となり、前年度の 7.3%を上回った。テインセイン政権は外資を牽引力とした安定的な経済成長を目指す方針を示しており、2012年に24年ぶりに外国投資法の改正を行い、また、2013年1月、2014年8月に相次いで同法に関する施行細則を発表したことで、日本企業を含め多くの外国資本を呼び込むことに成功しつつある。ミャンマーの民主化の進展を受け、欧米諸国との関係も大きく改善、経済制裁もほぼ解除されたことで、欧米外資も進出するようになった。米国は2012年11月に宝石などを除きミャンマー産の禁輸措置を解除、EUは2013年7月にミャンマーへの一般特惠関税(GSP)の適用を16年ぶりに再開したことで、欧米向けの縫製品などの輸出も復調しつつある。

このように世界各国から様々な分野の投資が開始されており、軍事政権時代とは比較にならないほどの外貨が流入していることが、ミャンマー経済の底上げに大きく貢献しているといえる。以下、海外および日本からの投資内容を中心に説明する。

(2) 海外からの直接投資の状況

2013年度の内直接投資(認可ベース)は123件、41億700万ドル(前年度比189.3%増)と、金額ベースで2010年度以来3年ぶりに増加に転じた。国・地域別で見ると、これまで長年に渡り1位であった中国からの投資額がさらに減少し、8位にまで順位を下げている。代わりに1位となったのはシンガポールで、23億4,000万ドルであった。次いで2位は韓国で6億4,100万ドル、3位はタイで4億8,900万ドルであった。これら上位3カ国で全体の85%近くを占めている。

シンガポールからの投資金額は57.0%と投資額全体の半分以上を占めている。その中には、ミャンマー国内の通信ライセンスを獲得したノルウェーのテレノール社(2億8,100万ドル)やカタールのOoredoo(旧カタールテレコム)(6億2,200万ドル)などのシンガポール子会社を通じた投資が含まれている。また、米ペプシ・コーラのミャンマーでのボトリング工場についても、ロッテ七星飲料とミャンマー企業による合弁投資(8,100万ドル)であるが、これもシンガポールからの投資となっている。このように、一見シンガポールからの投資が急拡大したように見えるが、必ずしも投資元企業の国籍はシンガポールではないケースも多い。シンガポールを通じて投資を行う理由は、同国が東南アジア地域のハブセンターとしての機能を有していることに加え、ミャンマーとシンガポールが2国間で租税条約を締結しており、二重課税のリスクがないことが主な要因といえる。日本企業による投資でも、シンガポールからの投資となっているケースが複数みられる。

一方、投資認可件数で見ると、2013年度は123件となり、前年度の94件をさらに上回った(2011

年度はわずか13件であった)。123件のうち製造業が最大の95件を占めたことは、2012年度と同様の傾向で、軍政時代の案件が資源・エネルギー分野に偏重していたことに比べると、大きな変化といえる。製造業の業種としては、縫製が主となるが、食料品、自動車組み立て、木材加工など、業種の幅も少しずつ広がりつつある。

表 3-1-7 ミャンマーの業種別対内直接投資<認可ベース>

(単位: 100万ドル,%)

	2012年度		2013年度			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率
製造業	78	401	95	1,837	44.7	358.5
輸送・通信業	—	—	4	1,190	29.0	全増
不動産開発	—	—	4	441	10.7	全増
ホテル・観光業	1	300	5	434	10.6	44.7
水産業	1	6	2	89	2.2	1489.6
電力	1	364	1	47	1.1	△ 87.2
鉱業	1	15	2	33	0.8	113.4
農業	2	10	4	20	0.5	110.0
石油・ガス	6	309	—	—	—	全減
その他	4	15	6	16	0.4	11.0
外国投資計	94	1,419	123	4,107	100.0	189.3

(出所)ミャンマー中央統計局

表 3-1-8 ミャンマーの国別対内直接投資<認可ベース>

(単位: 100万ドル,%)

	2012年度		2013年度			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率
シンガポール	14	247.8	25	2,340	57.0	844.3
韓国	28	37.9	13	641	15.6	1,589.2
タイ	2	1.3	9	489	11.9	37,520.9
英国	5	232.7	10	157	3.8	△ 32.6
ベトナム	3	329.4	1	142	3.5	△ 56.9
香港	9	80.8	24	119	2.9	47.4
日本	11	54.1	11	61	1.5	12.6
中国	14	407.3	16	57	1.4	△ 86.0
マレーシア	2	4.3	3	56	1.4	1,204.3
インド	2	11.5	4	26	0.6	126.4
フランス	—	—	1	5	0.1	全増
ルクセンブルク	—	—	1	5	0.1	全増
U.A.E.	—	—	1	5	0.1	全増
ブルネイ	1	1.0	2	2	0.1	127.3
ラオス	—	—	1	1	0.0	全増
オーストラリア	—	—	1	1	0.0	全増
オランダ	2	10.3	—	—	—	全減
カナダ	1	1.0	—	—	—	全減
外国投資計	94	1,419.5	123	4,107.1	100.0	189.3

(出所)ミャンマー中央統計局

(3) 日本からの直接投資

日本からの対内直接投資(認可ベース)は、2011年度に縫製分野の2件(計430万ドル)が10年ぶりの新規案件として認可されたが、その後、2012年度は11件(計5,400万ドル)、2013年度は11件(計6,100万ドル)が認可されている。そのうち約半数が縫製業の投資であるが、残りは運輸サービス業、農産物の栽培業、自動車部品組み立て業などが含まれており、これまでほぼ縫製、製靴に限られていた日本企業による投資案件が少しずつ他業種にも広がりを見せている。具体的には、千代田化工建設が、ヤンゴン市内にある旧建設省ビルをオフィスビルに改装のうえ、賃貸事業を始めた。また、JFEエンジニアリングは、自社資本60%、ミャンマー国建設省公共事業局40%出資により、合弁会社を立ち上げ、ヤンゴン市内に生産能力1万トン/年の鋼構造製作工場を完成させた。

日本からの直接投資は、認可ベースでは上述のとおり2012年度と2013年度で11件ずつと、進出数は限られているが、工場などの投資を伴わない会社登記ベースで見ると、日本企業のミャンマー進出は本格化している。ヤンゴン日本人商工会議所(JCCY)に所属する企業数は、2015年1月時点で214社と増加しており、2011年3月の現政権誕生後で4倍以上の規模となっている。

表 3-1-9 ミャンマーへの主な対内直接投資案件

(単位:米ドル)

業種	企業名	国籍	時期	投資額	概要
自動車	タンチョンモーター・ホールディングス	マレーシア	2013年8月	約5,600万	ヤンゴン郊外のバコー地区に工場を設立し日産ブランドの完成車を生産する。ミャンマー国内にて販売予定。
運輸	日本ロジテム株式会社	日本	2013年9月	約300万	MYANMAR BELLE LOGISTICS & SERVICES CO.,LTD.と合併で「LOGITEM MYANMAR CO.,LTD.」を設立(出資比率:日本ロジテム65%、MYANMAR BELLE35%)。旅客自動車運送事業、引越事業、物流事業を行う。
製造	JFEエンジニアリング株式会社	日本	2013年12月	約1,510万	ミャンマー国建設省とインフラ建設を行う合弁会社「J&Mスチールソリューションズ」を設立。ヤンゴン近郊のタケタ地区に生産能力1万トン/年の鋼構造製作工場を完成し、鋼製橋梁の設計・製作・架設の営業を開始し、順次、交通・物流インフラ建設全般の営業も行い、輸出も視野に入れる。
建設	千代田化工建設株式会社	日本	2013年12月	約850万	97年にミャンマー建設省公共事業公社と合併で設立した「Chiyoda & Public Works Co., Ltd.」は、14年8月からオフィス賃貸事業を開始。この関連で、同社はCPWへの増資予定。
通信	テレノール	ノルウェー	2014年1月	約2億8,100万	外国企業として初めてミャンマーでの通信事業者免許を取得。
通信	Ooredoo	カタール	2014年1月	約6億2,200万	旧カタールテレコム。外国企業として初めてミャンマーでの通信事業者免許を取得。
製造	ロッテMGS	アメリカ	2014年1月	約8,100万	ベプシコーラのミャンマー国内での製造および販売。2014年3月より現地生産開始。

(注)国籍は、本社所在地。時期は、発表または報道された月。
 (出所)各社発表および報道などから作成

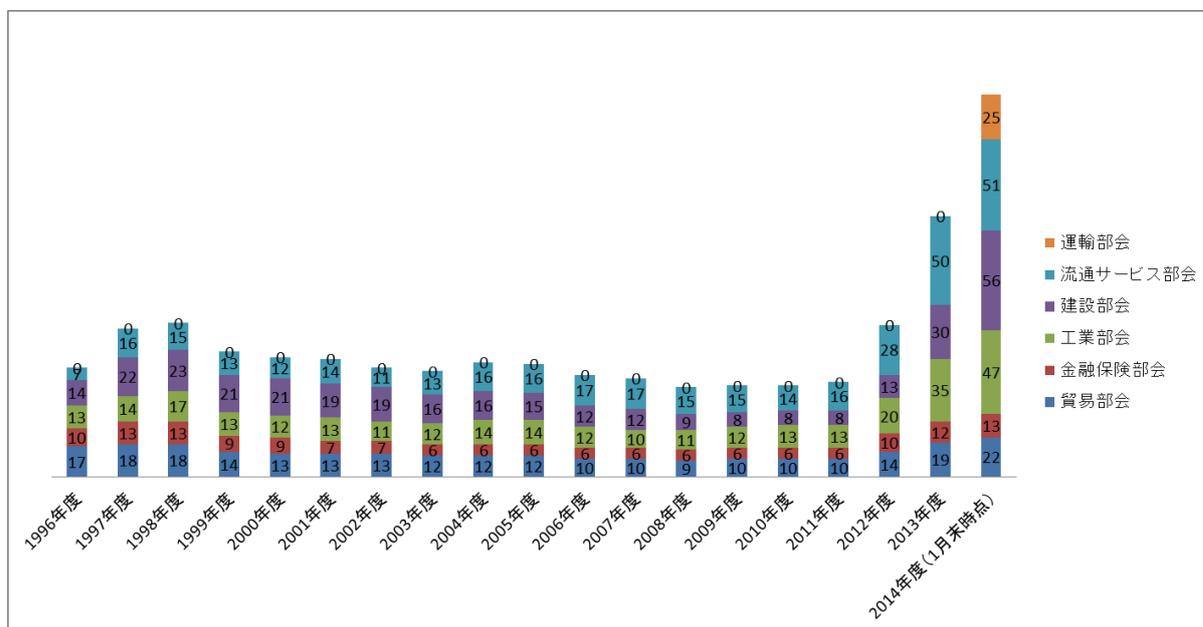


図 3-1-4 ヤンゴン日本人商工会議所(JCCY)会員企業数の推移

(出所)ヤンゴン商工会議所(JCCY)より

(4) 為替

為替については、現政権が発足した2011年初頭に起きた急速な外貨流入などから、それまで1ドル=900~1000チャットで推移していたレートが、2011年8月に一時700チャットを超える現地通貨高となった。その後、2012年4月には多重為替レートが統一され、管理変動相場制に移行したあたりから、構造的な貿易赤字なども受け、徐々に現地通貨安が進んできた。この通貨安傾向は2013年5月ごろを境に急速に進み、以後、1ドル=1000チャット前後で推移したが定着、現在に至っている。一方、チャット安は輸入価格を押し上げるようになっており、インフレにも影響を与えているとみられる。

公式統計では、2012年度の消費者物価指数の変化率(インフレ率)は対前年度比2.8%増であったが、2013年は対前年比5.8%増となっている。この数字をみると比較的落ち着いているが、不動産価格・家賃の上昇に加え、各種輸入商品の価格や米価格の上昇などが影響しているとみられる。他方、現地企業の間ではインフレ率以上の賃金上昇が経営上の課題となり始めている。

(5) ティラワ SEZ 開発を機に日系製造業進出に期待

日本の官民が開発を進めているティラワ SEZ については、第1フェーズ211ヘクタールの開発が2015年6月に完成予定とされている。2015年1月時点で34社に上る企業(日本企業を含む)が同SEZへの進出を表明しており、電力や上下水道などの周辺インフラ開発についても、日本政府による円借款を中心に同時進行で進められている。

これまでミャンマーに大きな関心を寄せながらもインフラの未整備がネックとなり投資に踏み切れなかった企業は数多くある。投資内容についても、電力消費が比較的少なく済むアパレルや製靴業などが中心だったが、基礎インフラが十分に整備されれば、他分野の産業も多く呼び込めるだろう。ティラワ開発がきっかけとなり、2015年は日本を含む外国企業からの製造業投資がさらに加速することが期待されている。

3-2 各国の貿易概況

本項では、対象 5 カ国の貿易概況について整理する。なお、執筆にあたっては、3-1 と同様、「ジェトロ世界貿易投資報告 2014 年版」の各国編を基に最新の情報に置き換え、また情報を加える形で行った。

3-2-1 タイの貿易概況

(1) 存在感を増す ASEAN と中国

タイの貿易構造の特徴は、主要地域に対しバランスよく輸出を行っているという点である。2014年の輸出先については、ASEAN(10カ国、26.0%)、中国(11.0%)、米国(10.5%)、EU(27カ国、10.3%)、日本(9.6%)等、ASEAN地域を中心に、主要国に向けほぼ10%程度輸出を行っていることが分かる(表3-2-1)。特定地域の景気が落ち込んだ場合でも他の輸出先が複数確保されているため、比較的安定性の高い貿易構造といえることができよう。なお前年に比べて特に輸出額が伸びたのはASEAN各国及び近隣国に対する輸出で、ベトナムが9.8%増、フィリピンが16.6%増、インドが8.4%増、カンボジアが6.3%増となった。

他方輸入については、ASEAN(10カ国、17.5%)、中国(16.9%)、日本(15.7%)の3地域・国がほぼ同率で並んでおり、以下EU(27カ国、8.5%)、米国(6.4%)、アラブ首長国連邦(5.6%)が続く形となっている。輸入元については、近年一貫して日本が最大の相手国であったのが、2014年には中国が日本を抑えて首位となっている。なお2014年についてはタイ国内の景気の減速により輸入自体が前年比9%減となり、輸入元15位までの国の中で前年に比べて金額が増加したのは、中国(前年比2%増)、ベトナム(同20.5%増)の2カ国のみであった。また輸出と輸入を足した貿易額を見ても、中国は2013年、2014年と連続して最大の貿易相手国となった。

表 3-2-1 タイの主要輸出・輸入相手国(2014 年)

	輸出相手国	輸出額 (100 万ドル)	割合		輸入相手国	輸入額 (100 万ドル)	割合
	全世界	227,319	100%		全世界	227,952	100%
1	中国	25,075	11.0%	1	中国	38,498	16.9%
2	米国	23,879	10.5%	2	日本	35,711	15.7%
3	日本	21,808	9.6%	3	米国	14,580	6.4%
4	マレーシア	12,743	5.6%	4	マレーシア	12,746	5.6%
5	香港	12,592	5.5%	5	アラブ首長国連邦	12,718	5.6%
6	シンガポール	10,420	4.6%	6	韓国	8,547	3.7%
7	インドネシア	9,507	4.2%	7	シンガポール	7,884	3.5%
8	オーストラリア	9,296	4.1%	8	サウジアラビア	7,820	3.4%
9	ベトナム	7,877	3.5%	9	台湾	7,537	3.3%
10	フィリピン	5,865	2.6%	10	インドネシア	7,279	3.2%

(出所)タイ商務省外国貿易局統計資料よりジェトロ作成

(2) 輸出は自動車やコンピューター関連を中心に堅調に推移

次に品目別にみると、2014 年の主要輸出品目は、自動車・同部品が 245 億 4820 万ドル(構成比 10.8%)、コンピューター・同部品が 183 億 1320 万ドル(8.1%)、精製燃料が 113 億 970 万ドル(5.0%)、宝石・宝飾品が 100 億 8030 万ドル(4.4%)、エチレンポリマー等が 96 億 8950 万ドル(4.3%)となった。特に主要産業である自動車・同部品(前年比 0.6%増)、及びコンピューター・同部品(同 3.2%増)は堅調に推移し、前年に引き続き輸出をけん引した(図 3-2-1)。

輸入に関しては、原油が 332 億 1650 万ドル(構成比 14.6%)と第 1 位となり、機械・同部品が 213 億 7490 万ドル(9.4%)、電気機械・同部品が 152 億 9030 万ドル(6.7%)、化学が 145 億 2700 万ドル(6.4%)、鉄・鉄鋼製品が 128 億 230 万ドル(5.6%)と続く。このうち最大の輸入品目である原油は、2014 年半ばから続く原油安の影響で、前年比で 15.6%と大幅に下落した。なお、機械・同部品(前年比 7.8%減)や鉄・鉄鋼製品(同 8.1%減)については、政治混乱に伴う生産調整や自動車の販売減などの影響が大きい。特に自動車生産については、2012 年がファーストカーバイヤー制度(初めて自動車を購入する人を対象に物品税を還付)の影響で国内自動車販売が大幅に増加し、自動車生産台数が 244 万台を記録。続く 2013 年は上半期が上記制度の受注残の影響で、下

半期は国内販売台数の減少を輸出で補う形で、過去最高の 246 万台(世界第 9 位)となったのに対し、2014 年は景気の減速と上記制度の反動減により、速報値で前年比 24%減の 188 万台と生産台数が大幅に減少したとされる。

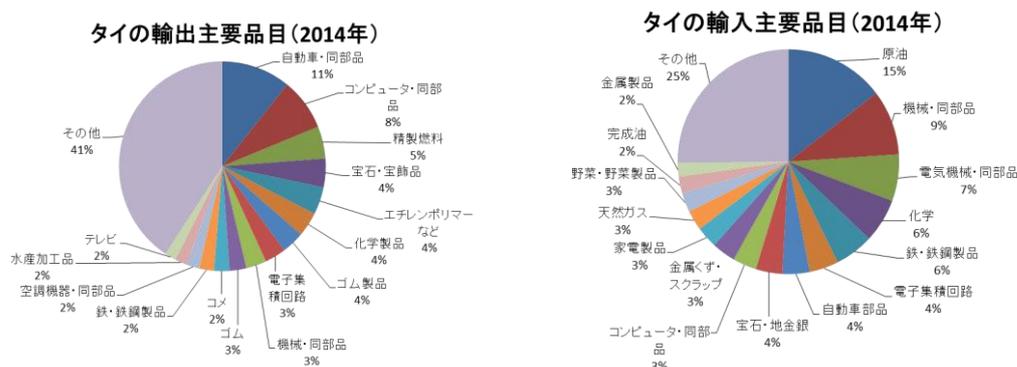


図 3-2-1 タイの主要貿易品目の構成割合

(出所)タイ商務省外国貿易局統計資料を基にジェトロ作成

(3) 日本との貿易関係

次に同じくタイ商務省の統計より、日本との貿易関係についてみていく。まず日本向けの輸出については、2014 年は電気機械・同部品が 39 億 1644 万ドル(構成比 18.0%)で第 1 位となり、次いで機械・同部品が 32 億 9327 万ドル(15.1%)、加工食品が 17 億 4053 万ドル(8.0%)、プラスチック・同製品が 16 億 160 万ドル(7.3%)、自動車・同部品が 12 億 4622 万ドル(5.3%)となった。

輸入品目については、機械・同部品が 78 億 9372 万ドル(構成比 22.1%)、電気機械・同部品が 67 億 9717 万ドル(19.0%)と構成比が高くなっているのに続き、鉄・鉄鋼が 46 億 7858 万ドル(13.1%)、自動車・同部品が 34 億 7140 万ドル(9.7%)、鉄・鉄鋼製品が 18 億 8411 万ドル(5.2%)となっている。

なお、日本に対する 2014 年の貿易収支は、139 億 300 万ドルの大幅な赤字となっている。日本より工作機械や電子部品、自動車部品等の中核素材を輸入し、タイで組み立て、ASEAN を中心に世界各国へ製品を輸出する構造が鮮明に表れているといえよう。

(4) RCEP 交渉の進展に期待

タイでは FTA 推進に反対する国内産業界の声が強く、2011 年 6 月にペルーとの二国間 FTA が発効して以降、新たな FTA の締結・発効の動きが停滞していた。しかし、2013 年 10 月にチリと

の間で、タイにとって約2年半ぶりとなるFTA締結が実現した。他方、締結・発効済みのFTAでは、関税の削減が着実に進展している。ASEANとしての多国間の枠組みの下、中国および韓国との間では、一部の例外品を除く品目の関税撤廃が既に実現しているほか、インドの間では2013年に総品目数の7割超で双方の関税撤廃が実現している。また、日本との間でも多国間(ASEAN・日本)、二国間(タイ・日本)の双方の枠組みの下、前者については2008年12月1日の発効から10年以内、後者は2007年11月1日の発効から10年以内にノーマルトラックの関税を撤廃するというスケジュールで、順次、関税の引き下げを行っている。

2015年末のASEAN経済共同体(AEC)の設立に向け、物品貿易の分野では、2013年末時点で、タイでは既にASEAN域内からの輸入品に対し、9,558品目中9,544品目(99.9%)の関税を撤廃している。他方、非関税障壁やサービスの自由化の分野では、AECのイニシアチブが国内の実質的な規制緩和には結び付いていないのが実態であり、政府による取り組みの加速が求められる。

次に新たなFTA/EPA締結に向けた動きでは、2013年5月、EUとのFTA交渉が開始され、2013年12月にブリュッセルにて第3回政府間交渉が実施された。しかし、その後のタイ国内の政治混乱の影響もあり、2014年3月にバンコクで予定されていた第4回交渉は延期され、また5月のクーデター後には、欧州貿易委員会より7月交渉を延期し、現在の政治状況においてはいかなる交渉も困難である旨発表されている。2015年2月時点では、次回交渉の具体的な日程は示されていない。他方、タイ商務省貿易交渉局の担当官によれば、4月8～10日にブリュッセルにて実務レベルの特別会合が開催され、物品貿易、原産地規則、サービス貿易、投資、知的財産(地理的表示を含む)などの6分野で協議が行われるなど、実質的な協議は進展している模様だ。またEUに関しては、一般特惠関税制度(GSP)の新規則の運用に伴い、2015年1月より、タイがその適用対象から除外された。現在、在タイ日系企業の中でも、欧州向けの輸出においてGSPの恩典を受けている企業は多く、適用除外による欧州市場でのコスト競争力の低下が懸念される。その中で、GSPに代わる関税減免手段として、EUとのFTA交渉の早期妥結への期待が高まっている。

また、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)は、2015年中に、高い自由化レベルでの交渉妥結を実現することが目標となっている。2014年夏のRCEP閣僚会合で何らかの合意形成が期待されていたが、実質的な進展は見られず、2015年2月現在、未だ自由化方式・自由化水準ともに参加各国間で懸隔が存在しており、交渉の加速化が望まれる。

3-2-2 ベトナムの貿易概況

(1) 2014年主要品目別輸出入(通関ベース)

2014年の貿易(通関ベース)は、輸出が前年比13.7%増の1,501億8,600万ドル、輸入は12.1%増の1,480億4,900万ドル、貿易収支は21億3,700万ドルの黒字で、前年の1,000万ドルと比べて黒字幅が大幅に拡大した(表3-2-1及び3-2-3参照)。ベトナムは2012年まで19年連続の慢性的な貿易赤字国であったが、2014年の黒字により3年連続の貿易黒字を達成した。

輸出を品目別で見ると、原油を除く全ての上位品目が前年比増と好調であった。特に輸出額全体の15.7%を占める電話機・同部品と13.9%を占める縫製品は、それぞれ11.1%増、16.7%増と輸出を牽引した。電話機・同部品については、サムスンを中心に1億7,580万台(2014年)の携帯電話が国内で生産され、UAE、欧州(豪州、ドイツ、英国、イタリア、フランスなど)、米国、インドなど向けに輸出されている。また、縫製品の輸出の伸びも堅調であった。近年、中国でのワーカー人件費が高騰しており、生産拠点や委託加工先をベトナムにシフトさせる動きがあるためだ。ジェトロの調査¹によれば、中国でのワーカー一人当たりの月額基本給は403ドルに対して、ベトナムのそれは176ドルと半額以下になる。労働集約型の象徴である縫製産業にとって、ベトナムの人件費の安さは大きな魅力といえる。さらに、人件費以外の理由で生産拠点をベトナムにシフトする企業も多い。その背景にあるのが、ベトナムの環太平洋パートナーシップ(TPP)の参加といわれている。ベトナムは現在、TPPに加盟することを前提に参加交渉を進めている。ベトナムがTPPに参加すれば、同国にとって縫製品の最大輸出相手国である米国向けに、さらに輸出しやすい環境が整備される。

一方、輸入を品目別で見ると昨年に引き続き、機械設備・同部品(20.4%増)、コンピューター電子製品・同部品(5.8%)、織布・生地(12.3%)、電話機・同部品(5.3%増)などが上位を占めた。裾野産業が未成熟なベトナムでは、国内での部品調達が困難であるため海外からの輸入に依存している。上述のジェトロ調査によれば、ベトナムに進出する日系企業の70.3%が原材料・部品の現地調達の難しさを経営上の問題点として挙げている。そして、特徴的なのが輸出における外資依存である。輸出では外資系企業と国内(地場)企業の内訳がそれぞれ62.6%、37.4%と、圧倒的に外資の割合が高い。しかし、輸入をみると、外資系企業と地場企業の内訳がそれぞれ56.9%、43.1%と地場企業の割合が輸出に比べ高まる。輸出を外資企業に依存しているベトナムは、地場企業の輸出競争力強化という難しい課題を抱えている。

¹ ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度)」

表3-2-2 ベトナムの主要品目別輸出(通関ベース) (単位:100万ドル、%)

	2013年		2014年		
		構成比		構成比	前年比
電話機・同部品	21,244	16.1	23,607	15.7	11.1
縫製品	17,947	13.6	20,949	13.9	16.7
コンピュータ電子製品・同部品	10,601	8.0	11,440	7.6	7.9
履物	8,410	6.4	10,340	6.9	22.9
水産物	6,717	5.1	7,836	5.2	16.7
機械設備・同部品	6,014	4.6	7,314	4.9	21.6
原油	7,278	5.5	7,229	4.8	△ 0.7
木材・木製品	5,562	4.2	6,232	4.1	12.0
輸送機器・同部品	4,967	3.8	5,627	3.7	13.3
コーヒー	2,721	2.1	3,558	2.4	30.8
合計(その他を含む)	132,135	100.0	150,186	100.0	13.7

(出所)ベトナム税関総局のデータなどを基にジェトロ作成

表3-2-3 ベトナムの主要品目別輸入(通関ベース) (単位:100万ドル、%)

	2013年		2014年		
		構成比		構成比	前年比
機械設備・同部品	18,687	14.1	22,500	15.2	20.4
コンピュータ電子製品・同部品	17,692	13.4	18,722	12.6	5.8
織布・生地	8,397	6.4	9,428	6.4	12.3
電話機・同部品	8,048	6.1	8,476	5.7	5.3
鉄・鉄くず	6,660	5.0	7,775	5.3	16.7
石油製品	6,984	5.3	7,665	5.2	9.8
プラスチック原料	5,714	4.3	6,317	4.3	10.6
繊維・皮原材料	3,725	2.8	4,692	3.2	26.0
金属類	2,942	2.2	3,434	2.3	16.7
化学品	3,042	2.3	3,315	2.2	9.0
合計(その他を含む)	132,125	100.0	148,049	100.0	12.1

(出所)ベトナム税関総局のデータなどを基にジェトロ作成

(2) 2014年国・地域別輸出入(通関ベース)

ベトナムの最大貿易相手国である中国向けは、輸出が前年比 12.4%増の 149 億ドル、輸入は 18.7%増の 439 億ドル、貿易収支は 290 億ドルの赤字であった(表 3-2-4 参照)。この対中赤字額は輸出総額の 19.3%も占め、ベトナムにとって悩みの種となっている。

輸出を主要国・地域別で見ると、(1)米国 287 億ドル(前年比 19.1%増)、(2)中国、(3)日本 148 億ドル(7.7%増)、(4)韓国 71 億ドル(7.7%増)、(5)ドイツ 52 億ドル(26.7%増)などが上位を占める。特に米国、香港、ドイツ向けが前年比 20%以上の高い伸び率を記録した。米国向けには縫製品と携帯電話などを中心に大きく伸びている。また、香港向けにはコンピューター電子製品・同部

品(9億2,871万ドル)、機械設備・同部品(4億2,104万ドル)、ドイツ向けには縫製品(7億6,440万ドル)、履物(6億36万ドル)、コーヒー(5億287億ドル)が、輸出額の増加に大きく貢献した。

一方、輸入を主要国・地域別でみると(1)中国 439億ドル(12.4%増)、(2)韓国 217億ドル(5.0%増)、(3)日本 129億ドル(11.2%増)、(4)台湾 111億ドル(17.6%増)、(5)タイ 71億ドル(12.8%増)が上位を占める。中国からは機械設備・同部品、携帯電話・同部品、コンピューター電子製品・同部品を中心に輸入している。チャイナ・プラス・ワンでベトナム北部地域に進出している日系企業の多くも、中国の華南地域などから部品を調達しているのが実態である。

表3-2-4 ベトナムの主要国・地域別輸出入(通関ベース)
(単位:100万ドル、%)

	国・地域	2013年	2014年	
			前年比	
輸出	米国	23,869	28,656	20.1
	中国	13,259	14,906	12.4
	日本	13,651	14,704	7.7
	韓国	6,631	7,144	7.7
	香港	4,107	5,203	26.7
	ドイツ	4,730	5,185	9.6
	アラブ首長国連邦	4,139	4,628	11.8
	オーストラリア	3,514	3,990	13.5
	マレーシア	4,926	3,931	△ 20.2
	オランダ	2,937	3,769	28.3
	合計(その他を含む)	132,135	150,186	13.7
	輸入	中国	36,954	43,868
韓国		20,698	21,736	5.0
日本		11,612	12,909	11.2
台湾		9,424	11,085	17.6
タイ		6,311	7,119	12.8
シンガポール		5,703	6,827	19.7
米国		5,232	6,284	20.1
マレーシア		4,104	4,193	2.2
インド		2,883	3,132	8.6
ドイツ		2,963	2,623	△ 11.5
合計(その他を含む)		132,125	148,049	12.1

(出所)ベトナム税関総局のデータなどを基にジェトロ作成

(3) 2014年対日輸出入

2014年の対日貿易は、輸出が前年比7.7%増の147億ドル、輸入は11.2%増の129億ドル、貿易収支は17億9,500ドルの黒字であった(表3-2-3参照)。

対日輸出を主要品目別でみると、(1)縫製品(構成比17.8%、前年比10.1%増)、(2)輸送機器・同部品(14.0%、11.1%増)、(3)原油(10.2%、28.1%減)、(4)機械設備・同部品(9.7%、18.1%

増)、(5)水産物(8.1%、7.1%増)などの順となっている。縫製品の輸出は2年連続でトップを記録した。中国の人件費高騰による影響が大きく関係している。ジェトロの調査²によると、2014年の中国でのワーカー人件費(年間実負担額³)は8,204ドルで、ベトナム(2,989ドル)の2.7倍にも匹敵する。生産拠点をベトナムに移す動きが引き続きあり、縫製品の輸出は今後も増加が見込まれている。一方、落ち込みが顕著であったのが原油である。原油の輸出減少は2013年に続いて2年連続である。原油は2014年に1,553万トン(1.8%増)の生産規模となったが、国内のズンクアット製油所向けの増加、国際価格の急落、東日本大震災後に高まった火力発電所向けの需要の一服感などにより日本向けが減少した。

一方、対日輸入を主要品目別で見ると(1)機械設備・同部品(29.3%、28.0%増)、(2)鉄・鉄くず(15.2%、9.0%減)、(3)コンピューター電子製品・同部品(14.9%、5.7%減)、(4)織布・生地(4.3%、2.0%減)、(5)自動車部品(3.3%、24.6%増)などの順となった(表 3-2-4 参照)。日本企業の相次ぐベトナム進出により、現地で生産するための機械設備やその関連部品の需要が大きく高まったことにより、前年比28%増の37億8,700万ドルを記録した。また、2014年はベトナム国内で自動車販売が躍進したことにより、生産に必要な自動車部品が前年比24.6%増の4億3,100万ドルと増加した。

² ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度)」

³ 年間実負担額：一人あたり社員に対する負担総額(基本給、諸手当、社会保障、残業、賞与などの年間合計)。

表3-2-5 ベトナムの対日主要品目別輸出入(通関ベース)

(単位:100万ドル、%)

	品目	2013年	2014年		
			前年比		
輸出	縫製品	2,383	2,624	10.1	
	輸送機器・同部品	1,858	2,065	11.1	
	原油	2,088	1,502	△ 28.1	
	機械設備・同部品	1,213	1,432	18.1	
	水産物	1,116	1,195	7.1	
	木材・木製品	820	952	16.1	
	履物	389	521	33.9	
	プラスチック製品	424	473	11.6	
	コンピュータ電子部品・同部品	316	370	17.1	
	バッグ・スーツケース・帽子・傘	235	284	20.9	
	合計(その他を含む)	13,651	14,704	7.7	
	輸入	機械設備・同部品	2,958	3,787	28.0
		鉄・鉄くず	2,153	1,959	△ 9.0
コンピュータ電子製品・同部品		1,815	1,919	5.7	
織布・生地		564	553	△ 2.0	
自動車部品		346	431	24.6	
プラスチック原料		310	287	△ 7.4	
化学薬品		226	284	25.7	
化学製品		269	282	4.8	
繊維原料		211	223	5.7	
自動車		64	144	125.0	
合計(その他を含む)		11,612	12,909	11.2	

(出所)ベトナム税関総局のデータなどを基にジェトロ作成

3-2-3 カンボジアの貿易概況

(1) 2013年品目別輸出入

経済財政省によると、2013年の輸出は前年比19.8%増の61億4,680万ドルとなった。品目別にみると1位は前年と変わらず衣類で、9.4%増の49億3,440万ドルを記録し、輸出総額全体の8割を占めた。次いで天然ゴムが7.3%増の1億7,410万ドルとなった。また、「その他」が2倍以上の伸びを示し、輸出全体に占める比率も15.7%を占めた。「その他」の内訳については公表されていないものの、衣料、靴以外の輸出加工型適格投資案件(QIP)で生産された自動車部品や小型モーターなどの輸出が増加しているものとみられる。

表 3-2-6 カンボジアの主要輸出入品目(通関ベース)

(単位:100万ドル、%)

	2012年	2013年	
	金額	金額	構成比
輸出総額(FOB, その他含む)	5,132	6,147	100.0
衣類	4,510	4,934	80.3
天然ゴム	162	174	2.8
木材	29	75	1.2
魚加工品	4	1	0.0
その他	426	962	15.7
輸入総額(CIF, その他含む)	7,459	8,880	100.0
織物、製靴部材(縫製品原料)	4,177	5,234	58.9
石油製品	871	863	9.7
車両等	381	432	4.9
煙草	162	168	1.9
二輪車	134	133	1.5
その他	1,735	2,051	23.1

(出所)カンボジア経済財政省関税消費税総局のデータを基にジェトロ作成

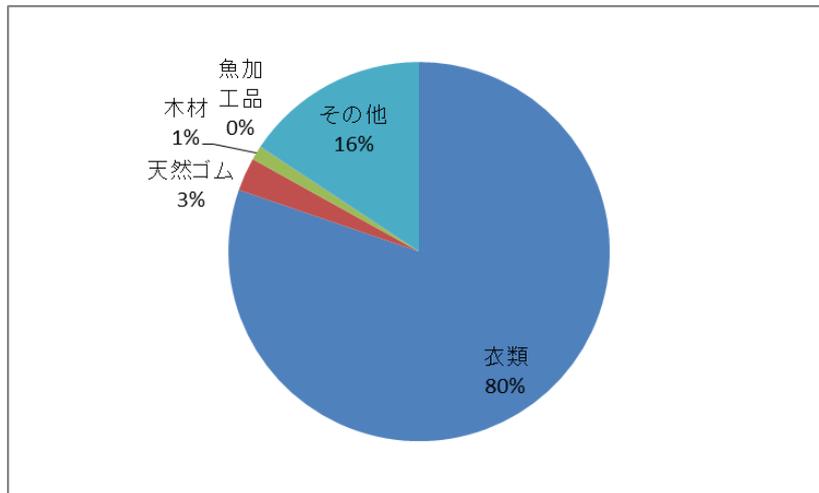


図3-2-2 カンボジアの主要品目別輸出

(出所)表3-2-6を基にジェトロ作成

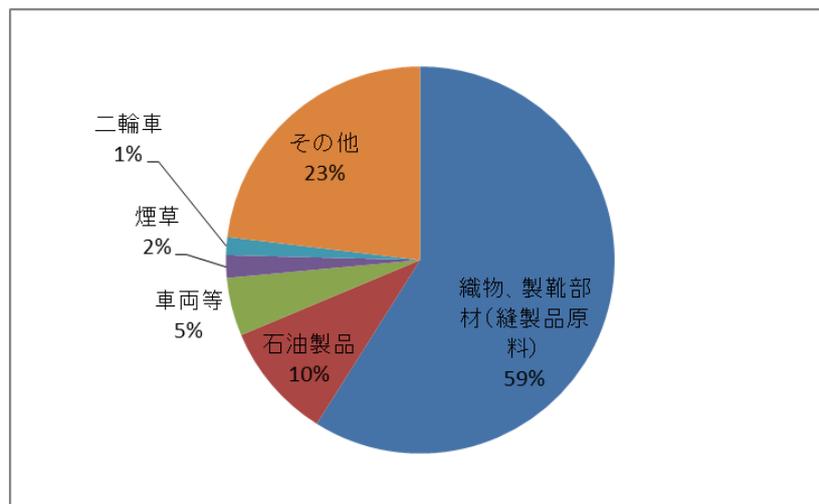


図3-2-3 カンボジアの主要品目別輸入

(出所)表3-2-6を基にジェトロ作成

2013年の輸入は前年比19.0%増の88億7,960万ドルであった。最大の品目は織物(衣料原材料)で、同25.3%増の52億3,370万ドルとなり、輸入全体の58.9%を占めた。次いで石油製品が8億6,260万ドルで前年比微減、車両等が4億3,160万ドルとなり、同13.3%増となっている。公共交通手段がない都市部での新車や中古車の需要増に加えて、農村部での購買力向上により、四輪車に対する需要が高まっており、プノンペン市内では日系を含めて高級外国車の新車のディーラー

店舗のオープンが相次いでいる。

貿易額全体をみると、衣料用の原料の輸入と、それを製品化した縫製品の輸出が、カンボジアの貿易の大半を占め、引き続き縫製産業がカンボジア経済を牽引している形が浮き彫りとなった。一方、カンボジア政府は最重要国家政策として、輸出品目の多角化の観点から2015年に精米100万トンの輸出達成を国策目標として掲げている。カンボジア商業省の統計によると、2013年の精米輸出量は36万1,262トン(前年は19万6,618トン)と目標達成にはまだほど遠い数値である。そのため、カンボジア政府は、目標を達成するため、精米施設・加工設備への投資や生産者への融資などに注力する意向だ。

また、2013年の貿易収支は27億3,270万ドルの赤字となった。カンボジアの赤字は、毎年増加の一途をたどっており、今後、この赤字幅を縮小していくことが課題となっている。

(2) 2013 年国別輸出入

国・地域別の貿易額については、経済財政省からは発表されていないが、同じく貿易額を把握している商業省の統計で確認できる(ただし、経済財政省と商業省の統計では、輸出入額ともに乖離がみられる)。商業省統計によると、輸出は米国が1位で20億7,994万ドル、2位が香港(15億8,781万ドル)、3位がシンガポール(7億9,359万ドル)、4位が英国(7億1,889万ドル)と続いた。

輸入では、中国が1位で30億433万ドル、次いで米国(11億1,936万ドル)、タイ(10億9,555万ドル)、ベトナム(9億8,757万ドル)の順となった。

中国、台湾からは衣料の原材料が主に輸入されている。カンボジアには中国、台湾企業をはじめ多くの縫製企業が進出しているが、カンボジア国内では原材料の調達が困難なため、全て輸入で賄っているのが実情だ。ベトナムおよびタイからは重油などの燃料が主に輸入されている。主な用途は電力用と自動車用である。カンボジアの火力発電は独立型ディーゼル発電が主流である。カンボジアの電力供給のうち6割はタイなどの周辺国からの輸入でまかなわれており、残りの4割を国内で発電しているが、そのほとんどがディーゼル油・重油を燃料としている。また、車やバイクを購入する世帯が急増しており、ガソリンの消費量が増加している。これらが主に燃料輸入増加の背景にある。

(3) 2014 年対日輸出入

日本の財務省統計をみると、2014年の日本からカンボジアへの輸出は、前年比21.1%増の2億5,403万ドルとなった。輸出品目の1位は車両で同36.4%増の5,882万ドルであった。また、機械の輸出も4,836万ドルで同21.6%増加した。カンボジアにおける日本製品のプレゼンスは引き続き

き高まっており、周辺諸国等で生産、組み立てられた日本ブランドの製品がカンボジアに引き続き流入していると考えられる。

表 3-2-7 日本からカンボジアへの輸出

(単位:百万ドル)

HSコード	品目	2012	2013	2014	伸び率(%)	シェア
87	乗用車、トラック	56.48	43.11	58.82	36.4	23.2%
84	建設機械など	45.05	39.78	48.36	21.6	19.0%
85	電気機器	20.12	21.79	26.67	22.4	10.5%
02	肉及び食用のくず肉	22.98	15.83	20.86	31.8	8.2%
63	紡織用繊維のその他の製品など	9.97	8.38	9.45	12.7	3.7%
00	特殊品目	4.59	7.61	7.92	4.0	3.1%
73	鉄鋼製品	4.77	2.68	5.61	109.2	2.2%
51	羊毛、織獣毛、粗獣毛及び馬毛の糸並びにこれらの織物	6.45	6.31	5.52	-12.5	2.2%
72	鉄鋼	8.82	3.89	5.52	41.7	2.2%
	その他	55.02	60.35	65.31	8.2	25.7%
	合計	234.26	209.74	254.03	21.1	100.0%

(出所) 日本税関「貿易統計(通関ベース)」よりジェトロ作成

表 3-2-8 日本のカンボジアからの輸入

(単位:百万ドル)

HSコード	品目	2012	2013	2014	伸び率(%)	シェア
62	衣類(布帛製品:スーツ、シャツなど)	140.08	181.61	289.68	59.5	37.5%
64	履物	184.48	212.57	196.09	-7.8	25.4%
61	衣類(ニット製品)	50.68	112.38	180.94	61.0	23.5%
85	電気機器	8.46	38.21	38.65	1.2	5.0%
42	革製品	6.10	13.07	24.04	83.9	3.1%
66	傘、つえ、シートステッキ及びむち並びにこれらの部分品の類注	0.00	0.81	10.50	1,199.4	1.4%
01	生きている動物	3.58	5.06	6.43	27.0	0.8%
39	プラスチック及びその製品	1.24	2.06	4.79	132.1	0.6%
63	紡織用繊維のその他の製品、セット、中古の衣類など	2.13	2.60	3.76	44.8	0.5%
	その他	7.70	13.90	16.65	19.8	2.2%
	合計	404.45	582.28	771.51	32.5	100.0%

(出所) 日本税関「貿易統計(通関ベース)」よりジェトロ作成

日本のカンボジアからの輸入は前年比 32.5%増の 7 億 7,151 万ドルとなった。衣類(織物)が同 59.5%増の 2 億 8,968 万ドル、履物が同 7.8%減の 1 億 9,609 万ドル、衣類(ニット)が同 61.0%増の 1 億 8,094 万ドルで、これら 3 品目で全体の 86.0%を占めた。一方、電気機器および同部品は 5.0%のシェアだが、2012 年比で見ると 4.5 倍の 3,865 万ドルとなった。これは日系企業がカンボジアで生産した自動車部品(ワイヤーハーネス)などの輸入が順調に伸びているためである。

(4) コンテナ取扱量の推移

カンボジアではプノンペン港とシハヌークビル港の 2 港が主要港湾として利用されている。ベトナムのカイメップ港が 2009 年に運用が開始されて以降、プノンペン港は水運を利用する形でフィーダー船を使ってカイメップ港まで貨物輸送が行われている。一方、シハヌークビル港は主にアメリカ、ヨーロッパ向け貨物用に利用されるケースが多い。2 港のコンテナ取扱量は 2009 年のリーマンショック時は大きく落ち込んだが、その後順調に貨物量を増やし、現在は 2 港合わせて約 40 万 TEU に上っている。

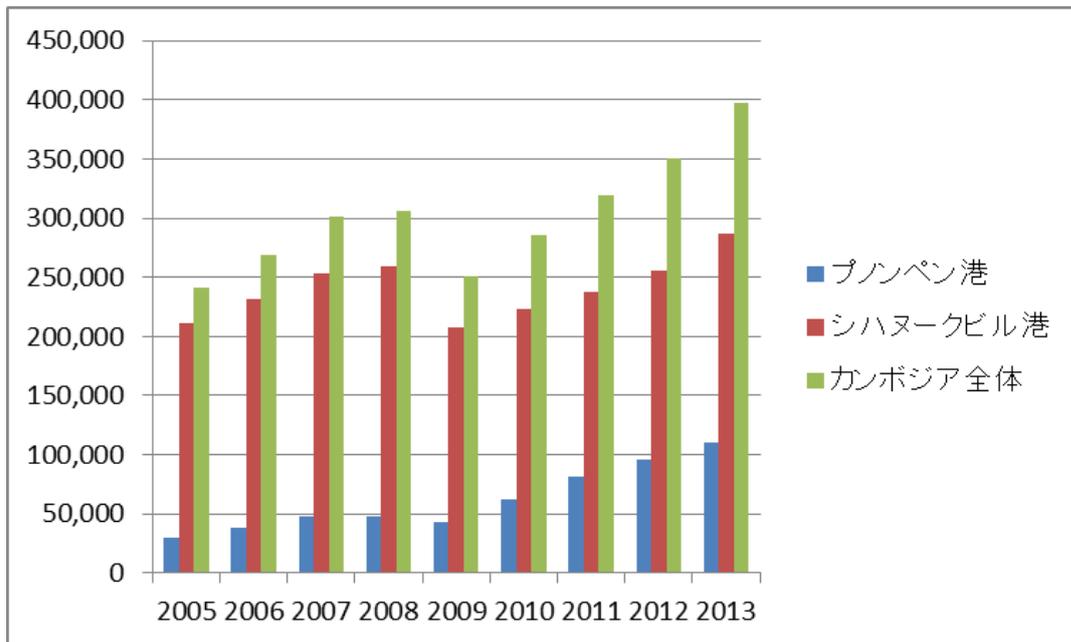


図 3-2-4 国際海上コンテナ取扱量の推移(単位:TEU)

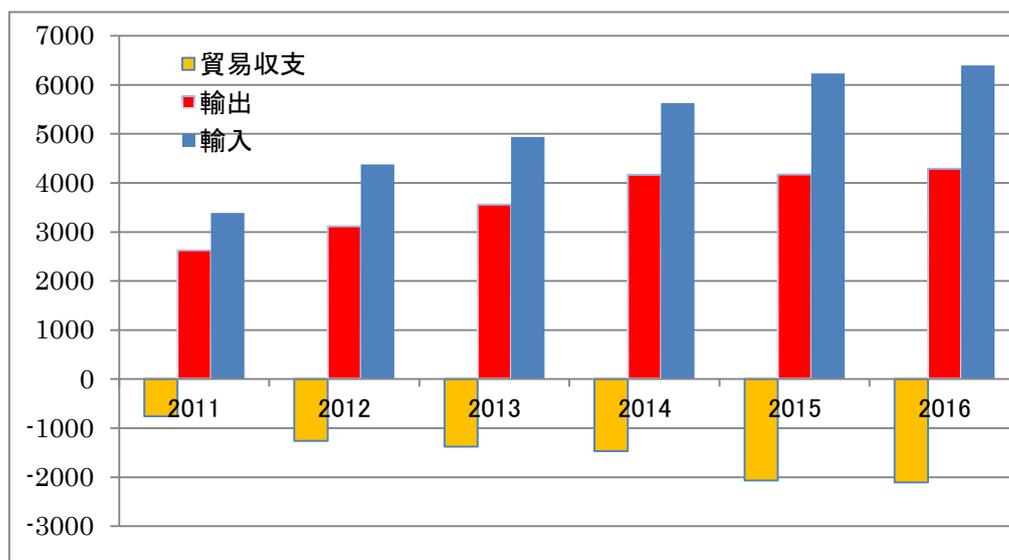
(出所)カンボジア税関資料を基にジェトロ作成

3-2-4 ラオスの貿易概況

ラオスの貿易は、輸出入ともに増加傾向にあるが、輸入が輸出の倍近くの伸び幅を記録し、貿易赤字は拡大傾向にある。ラオスでは他国と異なり、税関が貿易統計を取りまとめていないため、HSコードごとの貿易額は公表されておらず、以下の数字は各省庁や業界団体の公表資料、もしくは世界銀行・ジェトロの推計値となる。

(1) ラオスの貿易構造

世界銀行の「East Asia and Pacific Economic Update」(2013年版及び2014年版)によると、ラオスの貿易収支は2011年以降、輸出入額を増やしながら、少しずつ貿易赤字を拡大させている。同資料によると、2015年以降も同様の傾向が続き、2016年には貿易赤字は21億ドルに達する見込みである(図3-2-5)。



(単位)100万ドル

図3-2-5 ラオスの貿易額及び貿易収支の推移

(出所)世界銀行「East Asia and Pacific Economic Update」(2013年・2014年)を基にジェトロ作成

まず輸出に関しては、ラオスでは鉱物や電力といった資源が品目の上位を占めているのが特徴である。電力生産を管理するエネルギー鉱山省や鉱物開発の許認可を与える計画投資省、ラオス縫製業協会等の発表によると、2012年10月から2013年9月までの銅や金を中心とする鉱物の輸出は17億5,800万ドル(前年度比12.5%増)、電力は4億8,320万ドル(前年度比2.8%増、輸

出量 は1万1,053ギガワット時)となったとされる。また製造業の中で主力となっている縫製品輸出については、輸出総額が2億ドルと前年比10.5%増となった。更にラオス・コーヒー協会の発表によると、主要輸出農産物であるコーヒーは、市場価格が下落したものの2013年の輸出額は前年比10.6%増の7,300万ドル(3万トン)となった。なお、ラオス政府は現状の資源に輸出を依存する構造を改め、2015年までに農産物や工業製品等の非資源輸出を輸出全体の30%に、2020年までに50%へと拡大させ、2020年までに貿易黒字化を目指すとしている。

次に輸入については、モータリゼーションの進展に伴う化石燃料や車両等の輸入割合が高い他、鉱山開発などに使用される電気機械や建設機材等が大きな割合を占めている。石油ガス協会によると、2012年10月から13年9月までの化石燃料の輸入量は9億1,000万リットル(前年度比7.1%増)、金額は6億7,000万ドルに達した。そのほかにも大規模投資に伴う車両、建設資材・機材輸入や経済成長に伴う一般消費財の輸入などが増加しているとみられている。特に車両については2013年の累積登録台数は全国で144万台となり前年の129万台から12%増加しているとみられ、交通渋滞や事故の増加が社会問題化するようになった。なお車両登録のうち80%は二輪バイクである。

(2) 日本との貿易構造

次に日本との貿易についてみていく。先に触れたとおり、ラオスにおいては貿易統計が整備されていないため、ここで参照するのは日本の「貿易統計(通関ベース)」である。日本との貿易については、貿易収支は赤字基調ではあるものの、2011年には黒字となるなど、比較的均衡の取れた金額構造になっていることが特徴である(図3-2-6)。

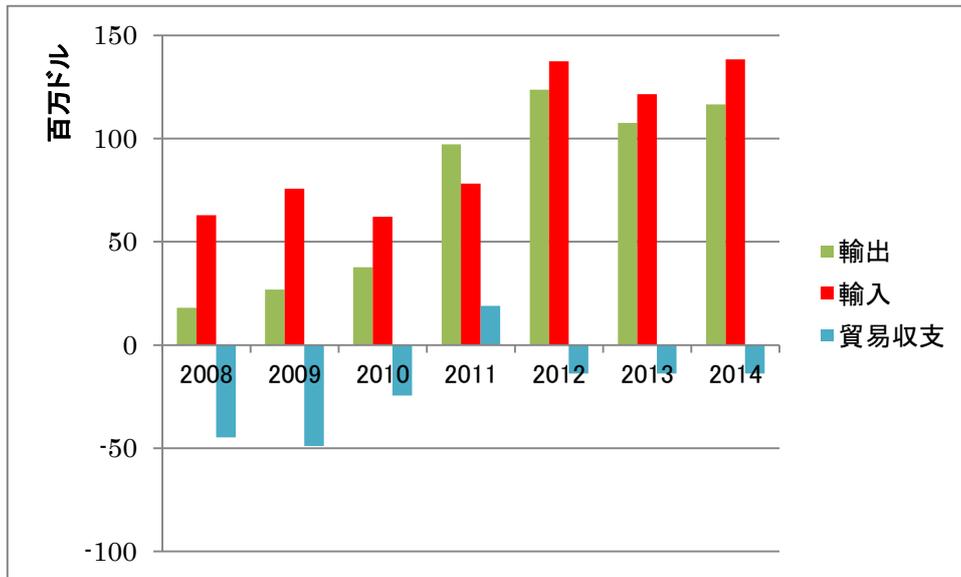


図 3-2-6 日本との貿易額・貿易収支の推移

(出所) 日本税関「貿易統計(通関ベース)」よりジェトロ作成

具体的には、まず日本への輸入(ラオスから日本向けの輸出)については、2014 年は 1 億 1656 万ドルとなり、前年の 1 億 761 万ドルに比べ、8.3%増となった。前年に比較し、輸出の中核となっている縫製品やコーヒーについては、衣類(織物)2,517 万ドル(前年比 2.4%減)、コーヒー類 2,253 万ドル(8.4%増)、履物類 1,690 万ドル(1.7%増)と堅調に推移した。また、金額の減少幅が大きかったのは木材で、1,459 万ドルと前年比 16.9%減となった。なお、昨年まで輸出実績が無かった鉱石類が 1,588 万ドルと第 4 位に入っている(図 3-2-7)。

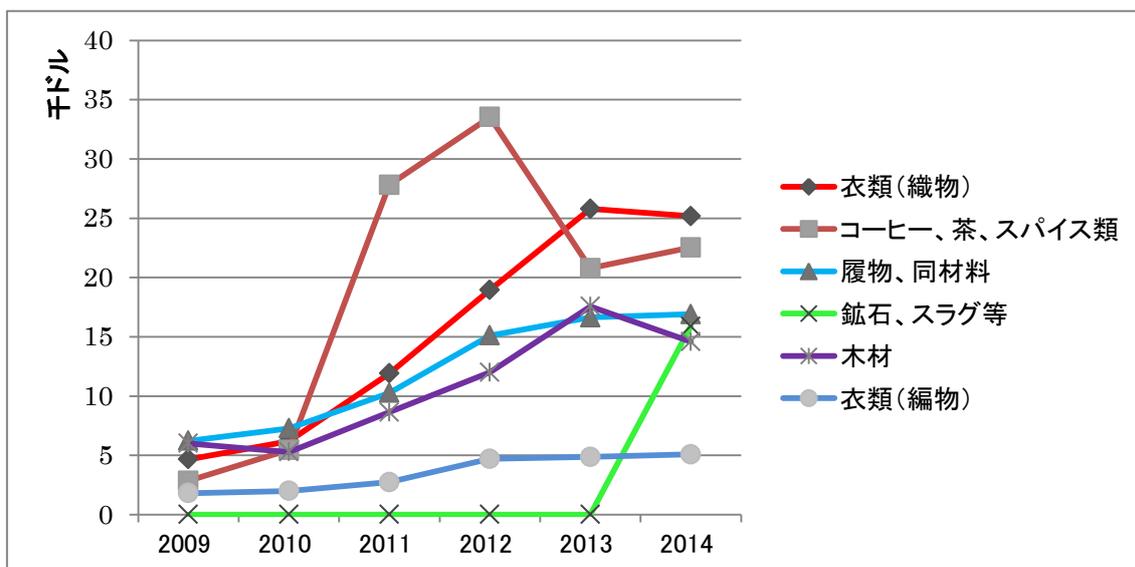


図 3-2-7 ラオスから日本への輸出金額の品目別推移
 (出所) 日本税関「貿易統計(通関ベース)」よりジェトロ作成

次に日本からラオスへの輸出についても、前年の 1 億 2145 万ドルに比べて 13.9%増の 1 億 3832 万ドルと増加した。全体の輸入額の 63%を占める車両・同部品が 22.6%増の 8,704 万ドル大きく増加した他、17%を占める機械・機器類(ブルドーザー、ショベルカーといった 建設機器等)は 11.2%減となったものの、ここ数年間安定して推移している。それに次ぐ品目は電子機器・同部品、縫製原料(短繊維)、アルミニウム・同部品であったが、いずれも金額は 500 万ドル未満と小さなものに留まっている(図 3-2-8)。

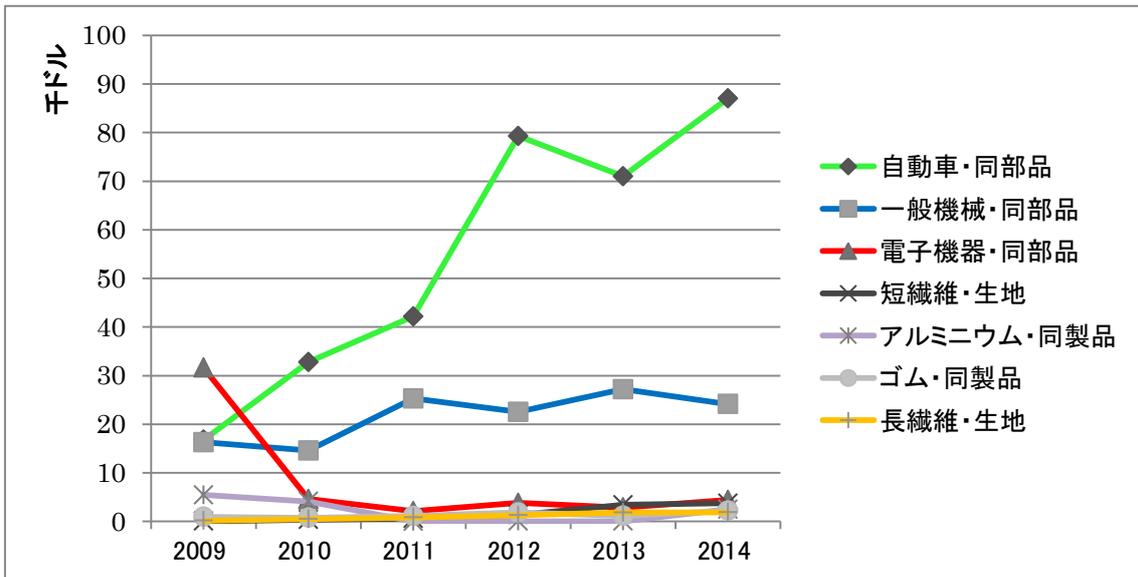


図 3-2-8 日本からラオスへの輸入金額の品目別推移
 (出所) 日本税関「貿易統計(通関ベース)」よりジェトロ作成

3-2-5 ミャンマーの貿易概況

(1) 2013年度の品目別輸出入

中央統計局発表の2013年度の貿易統計によると、輸出が前年度比24.8%増の112億400万ドル、輸入が同51.7%増の137億6,000万ドルとなった。軍事政権時代は外貨の流出を防ぐため、輸出第一政策主義を採るなど、極端な輸入制限を課していたことから、貿易収支は2011年度まで10年連続の黒字であった。しかし、2011年3月の民政移管後は、様々な方面で輸入の規制緩和が行われた結果、主に日本からの中古車輸入が急増するなど、2012年度に11年ぶりに貿易収支が赤字となった。2013年度は赤字幅がさらに拡大し、入超額は25億5,600万ドルに達した。

輸出を品目別にみると、天然ガスが前年度比10.0%減の32億9,900万ドルにとどまったが、依然輸出額の約3割を占めている。減少の主な要因は、ミャンマーからタイへ繋がるパイプラインのメンテナンスのために一時期送配が停止し、2014年1月頃に輸出量が一時的に減少したことや、ガス輸出価格が下落したことなどが挙げられる。天然ガスは従来どおり輸出のほぼ全量がタイ向けである。ミャンマー北西部沿岸のチャオピューから中国雲南省につながる天然ガス・パイプラインが2013年7月に開通しており、今後は中国への本格輸出も見込まれる。

表 3-2-9 ミャンマーの主要品目別輸出入(通関ベース)

(単位:100万米ドル,%)

	2012年度	2013年度		
	金額	金額	構成比	伸び率
輸出総額(FOB)	8,977	11,204	100.0	24.8
天然ガス	3,666	3,299	29.4	△ 10.0
翡翠	298	1,012	9.0	239.6
豆類	962	896	8.0	△ 6.8
縫製品	695	885	7.9	27.2
チーズ	359	668	6.0	85.9
コメ	544	460	4.1	△ 15.4
ごま	278	341	3.0	22.4
魚類	442	311	2.8	△ 29.7
トウモロコシ	200	286	2.6	42.8
堅木	220	232	2.1	5.4
その他	1,312	2,815	25.1	114.6
輸入総額(CIF)	9,069	13,760	100.0	51.7
一般・輸送機械	2,646	4,145	30.1	56.7
石油製品	1,592	2,300	16.7	44.5
卑金属・同製品	1,025	1,543	11.2	50.5
電気機械・器具	489	708	5.1	44.9
食用植物油	304	515	3.7	69.2
プラスチック	351	468	3.4	33.4
合繊維物	309	406	2.9	31.4
医薬品	273	253	1.8	△ 7.3
肥料	168	231	1.7	37.6
セメント	158	204	1.5	29.7
その他	1,756	2,986	21.7	70.1

(出所)ミャンマー中央統計局のデータを基にジェトロ作成

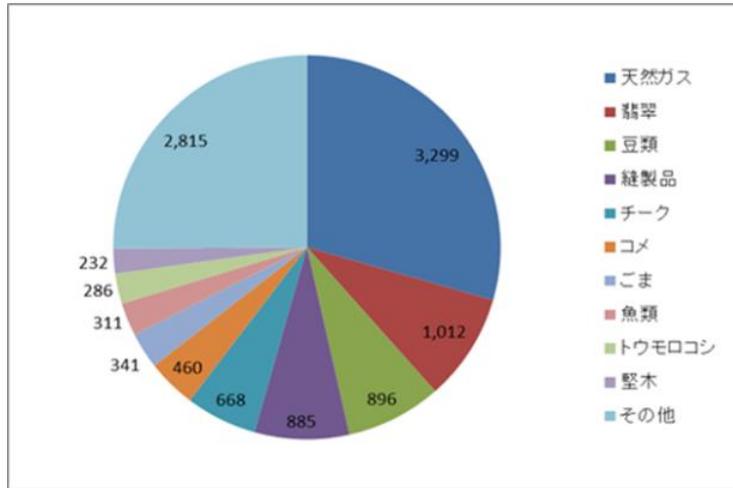


図 3-2-9 ミャンマーの主要品目別輸出(2013 年度)

(出所)表 3-2-9 を基にジェトロ作成

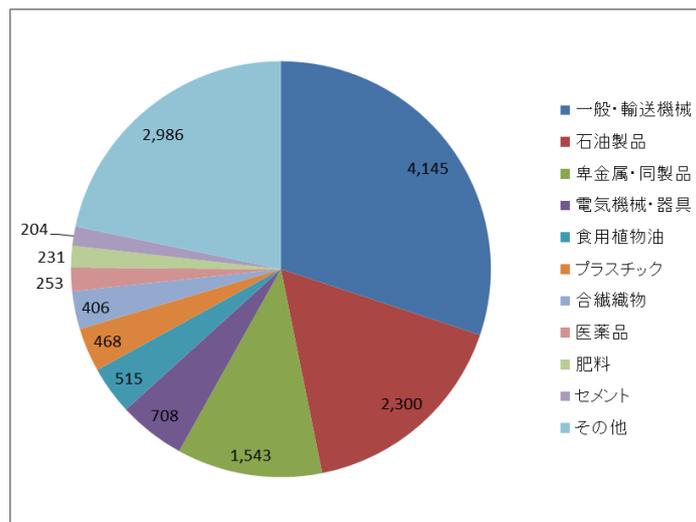


図 3-2-10 ミャンマーの主要品目別輸入(2013 年度)

(出所)表 3-2-9 を基にジェトロ作成

次いで、翡翠が前年度比 239.6%増の 10 億 1,200 万ドルとなっている。かつてヤンゴンで開催されていた宝石展が、一時的な中断を経て 2010 年以降は会場を首都ネピドーに移し開催されているが、ここ数回は成約金額が大幅に減少していた。中国人バイヤーとミャンマー人業者との間で仮成約後に金額調整や船積み関係のトラブルが頻発したことが主な原因と言われており、2011 年度は輸出が 3,420 万ドルにまで落ち込んだが、2013 年度は中国向けの輸出が回復し、大幅に伸長した。

また、豆類はその多くがインドおよび中国向けに出荷されるが、2013年度の輸出量は前年度比12.3%減の130万900トンとなり、輸出額も同6.8%減の8億9,600万ドルと減少した。ミャンマーでの天候不良による不作と、インドでのひよこ豆の豊作などもあり、輸出額は減少した。

縫製品については、元々1990年代に欧米向けオーダーの増加を受けて生産が拡大したが、2003年の米国による追加経済制裁によりミャンマー製品の全面禁輸措置が採られて以降、2004年度には約2億ドルにまで輸出が落ち込んだ。しかし、中国での人件費高騰による生産拠点移転の流れを受けて、2009年度以降は再び増加傾向となり、特にここ数年は日本と韓国からの受注が大幅に増加。2013年度は前年度比27.2%増の8億8,500万ドルとなった。これらの動きに加え、2013年7月にはEUがミャンマーに対する一般特惠関税(GSP)を再開したことから、一部の日系縫製企業にもEU向けのオーダーが入り始めたことや、米国向けにも輸出が復活したことなど、ミャンマーからの縫製品輸出は当面の間は増大傾向が続くことが予想される。

ミャンマー政府の公開資料が細分化されておらず、公式統計ベースでは詳細は発表されていないが、ジェトロが独自に中央統計局にヒアリングしたところでは、再輸出品が9億7,400万ドル、その他農林水産物(スイカ・マンゴー・キュウリなどの果物および野菜、ウナギやその他水産物、砂糖など)が4億9,800万ドル、コンデンセート油が2億3,500万ドルとなっている。中でも再輸出品の占める割合が大きいですが、これらは主に展示会出展用商品、建設機械等の重機が大半を占めている。民主化の進展に伴い昨今ヤンゴン市内を中心に国際展示会が頻繁に開催されるようになり、また、ヤンゴン、ネピドー、マンダレーといった都市部を中心に引き続きインフラ関係の開発需要が旺盛で、これらの展示会や工事に必要な製品を一時輸入し、一定期間使用後に再輸出するケースが増加しているとみられる。

一方、輸入を品目別にみると、一般・輸送機械(天然ガス採掘用機材、建設・鉱山開発用機械、トラック、乗用車など)が前年度比56.7%増の41億4,500万ドルと最も多く、次いで、石油製品(主にディーゼル油)が同44.5%増の23億ドルと続いた。特に一般・輸送機械については、2010年度の輸入額が12億100万ドルであったことから、この3年間で約3.5倍と急増したことになる。これらはいずれも天然ガス、鉱物資源の採掘需要に加え、ヤンゴン、ネピドー、マンダレーを中心とした開発需要が下支えしている。特にヤンゴンでは依然絶対的に不足しているホテル、オフィスビルなどの建設、都市部のミャンマー人のライフスタイルの変化、中間所得層の増加を受けた商業施設の建設が活発化しており、建設資機材の輸入増大に寄与している。また、一般・輸送機械のなかには乗用車も含まれているが、2011年9月にテインセイン大統領の指示のもと開始された中古自動車輸入の規制緩和により、2012年度のピーク時に比べると幾分減少しているものの、引き続き日本からの中古車輸入が多く含まれている。加えて、外資参入を受け、資本財としての機械設備の輸

入も増えている。

(2) 2013年度の国別輸出入

表 3-2-10 ミャンマーの主要国・地域別輸出入<通関ベース>

(単位:100万米ドル,%)

	2012年度	2013年度		
	金額	金額	構成比	伸び率
輸出総額(FOB)	8,977	11,204	100.0	24.8
タイ	4,001	4,306	38.4	7.6
中国	2,238	2,911	26.0	30.1
インド	1,019	1,144	10.2	12.3
シンガポール	291	694	6.2	138.2
香港	13	489	4.4	3,742.1
日本	406	513	4.6	26.3
韓国	281	353	3.1	25.7
マレーシア	98	109	1.0	11.2
インドネシア	32	60	0.5	90.4
英国	27	49	0.4	80.3
その他	572	577	5.1	0.8
輸入総額(CIF)	9,069	13,760	100.0	51.7
中国	2,719	4,105	29.8	51.0
シンガポール	2,535	2,910	21.2	14.8
タイ	697	1,377	10.0	97.6
日本	1,092	1,296	9.4	18.7
韓国	343	1,218	8.9	254.9
マレーシア	361	840	6.1	132.7
インド	302	494	3.6	63.6
インドネシア	195	439	3.2	124.8
ドイツ	145	83	0.6	△ 42.4
米国	120	80	0.6	△ 33.6
その他	560	918	6.7	63.9

(出所)ミャンマー中央統計局

国・地域別に輸出をみると、タイが前年度比 7.6%増の 43 億 600 万ドルで1位、次いで中国、インドと続き、これら3カ国で輸出全体の 75%近くを占めている。これら上位3カ国の順位は2010年度以降変わっていない。ミャンマーからの主要輸出品目をみると、タイは天然ガス、中国はゴム製品、水産品、豆等の農産品、インドは豆類および木材が上位を占めた。近年これらの輸出品目に大きな変化はみられない。

国・地域別に輸入をみると、2007年度以降1位の中国が前年度比 51.0%増の 41 億 500 万ドルと、全体の3割近いシェアを確保し引き続き1位の座にある。続いて、シンガポールが同 14.8%

増の 29 億 1,000 万ドルであった(ただし、シンガポールからの輸入は第 3 国からの中継貿易を多く含む)。3 位は前年度 4 位のタイが同 97.6%増の 13 億 7,700 万ドルと大きく金額を伸ばした。これはミャンマーとタイの国境、特にミャワディ・メソット間の貿易額が増大していることが主な要因といえる。日本が 12 億 9,600 万ドルと 4 位になっているが、前述のとおり日本製中古車の輸入が寄与している。これら上位 4 ヵ国で輸入の約 70%を占めている。主要輸入品目をみると、中国は一般機械、電気機器、一般日用品、縫製原料など、シンガポールは石油製品、電気機器、建築資材、一般機械など、タイは電気機器、各種建設資材などとなっており、ここ数年輸入品目に大きな変化は起きていない。

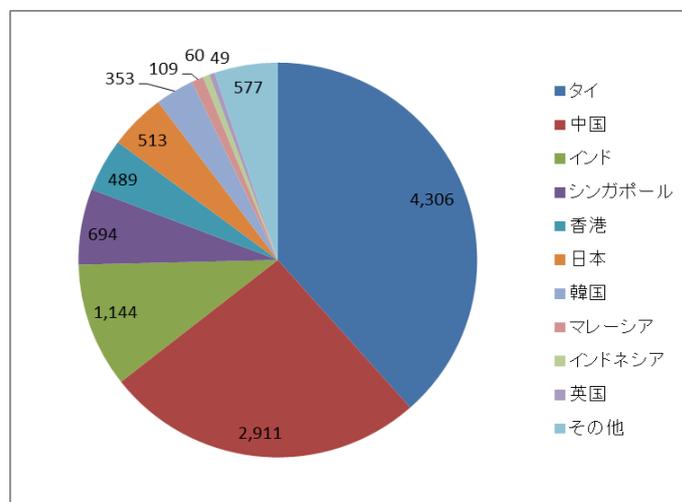


図 3-2-11 ミャンマーの主要国別輸出(2013 年度)

(出所)表 3-2-10 を基にジェトロ作成

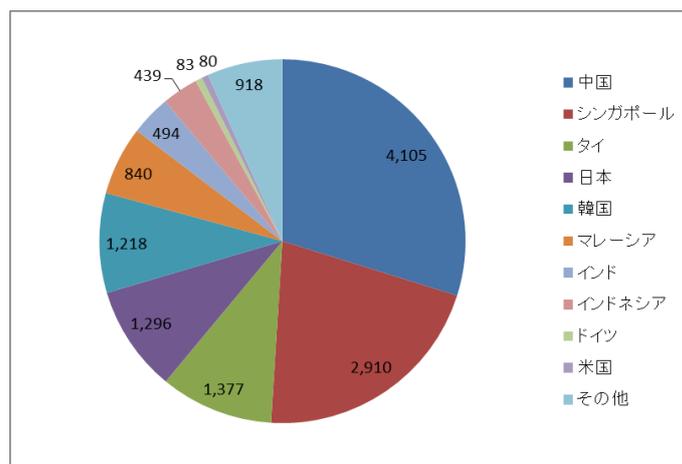


図 3-2-12 ミャンマーの主要国別輸入(2013 年度)

(出所)表 3-2-10 を基にジェトロ作成

(3) 2013年の対日輸出入

日本の貿易統計(通関ベース)によると、2014年の日本の対ミャンマー輸入は前年比13.4%増の8億5,800万ドル、輸出も同12.3%増の11億8,600万ドルと、ともに増加。日本側の出超は3億2,800万ドルとなり、前年の2億9,900万ドルに比べてわずかに増加となった。

表 3-2-11 日本からミャンマーへの輸出

HSコード	品目	2012	2013	2014	(単位:百万ドル)	
					伸び率(%)	シェア
87	乗用車、トラックなど	1,024.1	796.6	860.0	8.0	72.5%
84	建設機械など	94.2	86.4	111.5	29.1	9.4%
85	電気機器	12.3	21.5	38.7	79.7	3.3%
54	人造繊維の長繊維・織物	20.1	21.0	21.7	3.5	1.8%
90	医療機器など	4.1	12.6	21.5	70.8	1.8%
00	特殊品目	18.5	20.6	16.5	-19.6	1.4%
55	人造繊維の短繊維・織物	13.8	13.1	12.2	-7.4	1.0%
72	鉄鋼	8.2	13.5	10.1	-25.0	0.9%
89	船舶及び浮き構造物	0.1	0.0	9.0	192.0	0.8%
73	鉄鋼製品	4.0	7.5	8.8	18.5	0.7%
	その他	58.9	63.5	76.2	0.2	6.4%
	合計	1,258.4	1,056.2	1,186.3	12.3	100%

(出所) 日本税関「貿易統計(通関ベース)」よりジェトロ作成

表 3-2-12 日本のミャンマーからの輸入

HSコード	品目	2012	2013	2014	(単位:百万ドル)	
					伸び率(%)	シェア
62	衣類(布帛製品:スーツ、シャツなど)	392.2	458.0	518.7	13.3	60.4%
64	履物	104.6	111.7	103.6	-7.2	12.1%
03	エビ・魚など	72.6	76.8	79.0	2.9	9.2%
61	衣類(ニット製品)	16.1	19.8	42.0	111.5	4.9%
12	ゴマなど	31.7	27.6	25.3	-8.6	2.9%
07	豆など	14.1	12.8	19.3	49.9	2.2%
71	真珠、貴石など	6.9	10.3	18.0	73.9	2.1%
44	木材およびその製品	9.1	11.1	9.0	-19.1	1.0%
16	エビなどの調整食料品	3.2	3.8	5.0	32.0	0.6%
80	すずおよびその製品	0.0	0.0	4.6	全増	0.5%
	その他	22.9	25.0	33.9	0.4	3.9%
	合計	673.3	756.9	858.1	13.4	100.0%

(出所) 日本税関「貿易統計(通関ベース)」よりジェトロ作成

輸出に大きく貢献しているのは、乗用車・トラック等(HSコード87類)で、全体の7割以上を占めている。現政権が2011年半ばに中古自動車の輸入規制を大幅に緩和したことを背景に、2012年以降日本からの車両輸出が急増している。2011年はわずか2億1,900万ドルだったが、2012年には一気に10億2,400万ドルとなり、2013年は2012年に比べ減少したが、2014年は再び増加に転じている。次いで建設機械等(HSコード84類)が1億1,200万ドルと続いている。ヤンゴンやマンダレー等の都市部では建設中のビルが増えており、こうした開発需要が建設機械の輸出を後押ししているものと思われる。

日本のミャンマーからの輸入については、スーツやシャツなどの布帛製品(HSコード62類)が全体の6割以上を占めており、引き続きミャンマー産アパレルの輸入は増加傾向にある。ミャンマーでは基礎インフラの整備が大幅に遅れており、特に電力不足は現地進出企業にとって深刻な課題と受け止められており、工場進出を検討する上で一番のネックとなっている。そのような状況ではあるが、縫製工場は増加傾向にあり、ヤンゴン北部の工業団地が集積する地域では人手不足や人件費高騰の問題も顕在化している。

布帛製品の次は履物(HSコード64類)が続く。ミャンマーからの履物輸入は近年ずっと増加基調を辿っていたが、2014年は前年比7.2%減の1億400万ドルとなった。ミャンマーでは日本の大手靴流通チェーンが現地工場に生産を委託し完成品を日本に輸入している。HSコード61類のニット製品は金額で見ると4,200万ドルとまだ小さいが、2012年の1,600万ドルと比べて近年大きく伸びている。HSコード62類はASEAN・日本FTAでは2工程基準が採用されているが、GSPでは1工程基準(生地→織物製の縫製品、一部品目を除く)が採用されており、生地から織物製の縫製品に加工を行うことのみで原産地認定基準を満たすことができる。一方、HSコード61類については、日本のGSP、ASEAN・日本FTAともに2工程基準(糸→生地→ニット製の縫製品)が採用されているが、近年日本企業の間でHS61類のニット製品をミャンマーの委託工場にて生産する動きが広がっている。

(4) コンテナ取扱量の推移

ミャンマー国内には9つの港湾が存在し、運輸省傘下にあるミャンマー港湾公社(MPA)が管理している。国際港はヤンゴン港、ティラワ港の2つとされているが、国際海上コンテナ取扱量は年々増加傾向にあり、2012年には約48万TEUに達している。今後、外国企業の進出がさらに加速するものとみられ、コンテナ取扱量は増加していくことが予想される。

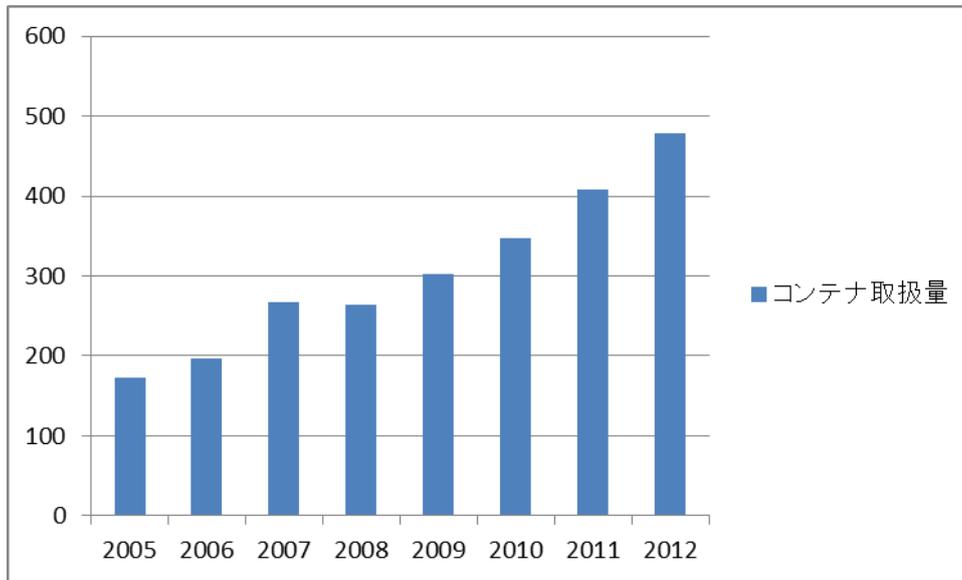


図 3-2-13 ミャンマーの国際海上コンテナ取扱量の推移(単位:千 TEU)

(出所) ASEAN-JAPAN Transport Partnership Information Center 資料を元にジェトロ作成

3-3 各国が抱える課題について

ここでは、2-2 にて別紙で提示した調査票(荷主企業向け、物流企業向け)に従い、現地調査で明らかとなった課題について、メコン地域 5 カ国ごとにまとめていく。なお、まとめる上においては、以下の整理表に従い、「保管・流通加工・包装」「輸送・荷役」「施設」「技術」「制度」の項目ごとに整理することとする。

表 3-3 物流上の課題の整理について

1. ロジスティクスの個別システム		
①保管・流通加工・包装	受発注管理	物資の品目・数量・納期などの受発注内容を管理する
	在庫管理	保管されている物資の、数量・品質・位置を管理する
	作業管理	物資を保管・流通加工・包装するときに生じる作業を管理する
②輸送・荷役	物資識別管理	輸送する物資の品目・型番・形状などを、伝票やRFIDにより識別する
	貨物管理	輸送中の物資の、数量・品質・位置を管理する
	輸送管理	物資を輸送する貨物自動車の、位置や走行状況を管理する
2. ロジスティクスのインフラ		
①施設	リンク	道路、鉄道、航路、航空路など
	ノード	工場、操車場、港湾、空港、倉庫、流通センター、店舗、オフィス、住宅など
	モード	貨物自動車、貨車、船舶、航空機など
②技術	人材	(公共) 行政・手続き遂行、不正防止・公平性、法令遵守 (民間) 品質管理技術、改善意識、機密保持など
	管理	輸送管理・貨物管理技術、パレット・コンテナの利用、冷蔵・冷凍技術など
	情報	情報通信機器、伝票ラベルの統一、管理データの収集管理、データ標準化・規格化・共有化、コード共通化、情報利用のルールなど
	資源	電力、電話、上下水・工業用水、燃料など
③制度	法律	規制と許可の基準、通関・検査・検疫システム、金融税制
	慣習・慣行	宗教上の慣習、労働慣行、損害補償システム、契約履行

(出所)流通経済大学 流通情報学部 教授 苦瀬博仁氏提供資料

3-3-1 タイ編

世界銀行が物流の効率性を様々な指標を用いて分析する、「Logistics Performance Index (LPI)」によると、調査対象の 160 カ国の中で、ASEAN 地域においてタイはシンガポール(5位)、マレーシア(25位)に次いで 35 位に位置づけられている。30 位前後の国には中東・東欧諸国(トルコ:30位、ポーランド:31位、チェコ:32位、ハンガリー:33位)が並ぶことを考えると、物流環境は先進諸国並みには整備されていないことが推測される。ただし、メコン地域の他の国は、ベトナム(48位)、カンボジア(83位)、ラオス(131位)、ミャンマー(145位)となっており、特にタイが国境を接する CLM 諸国に比べて相対的に課題は少ないといえるだろう。

タイにおける物流上の課題を概観するため、LPI の内訳を示したのが下の表である。

表 3-3-1 Logistics Performance Index (LPI)の内訳

	総合順位	税関	物流 インフラ	国際輸送	物流の質・ 競争力	トレーサビリ ティ	タイムライン
タイ	35	36	30	39	38	33	29
ベトナム	48	61	44	42	49	48	56
カンボジア	83	71	79	78	89	71	129
ラオス	131	100	128	120	129	146	137
ミャンマー	145	150	137	151	156	130	117

(出所)世界銀行レポートより作成

このうち、総合順位(35位)より上位に位置づけられ、相対的に優れた評価となっているのは物流インフラ(30位)、トレーサビリティ(33位)、タイムライン(29位)であった。ここで物流インフラとは、港湾や道路、鉄道などのハードインフラに加えて情報技術(IT)も含まれていることに留意が必要である。貨物のトレーサビリティやタイムライン(スケジュール通り、もしくは想定通りに貨物が到着しているか)に関しても評価が高くなっていることから、物流上の交通インフラの整備に加え、ITシステムが一定程度導入されていることが想定される。

他方、税関(36位)、国際輸送(39位)、物流の質・競争力(38位)等の項目については、総合評価順位より下位になっており、課題が相対的に多い項目と位置付けることが出来る。後に挙げる通り、タイでは e-CUSTOMS という電子通関システムが導入され、ペーパーレスでの通関手続きが一定程度可能となっている。他方、税関における担当者に依存する解釈の違いや、HS コードの分類

についての事後的な追徴課税といった事例は数多く報告されており、税関における一層の透明性の向上は今後の課題であるといえる。

今回のヒアリングにおいては、特にタイ国内の物流インフラ上の課題はほとんど聞かれず、むしろメコン地域へのビジネス展開を図る観点から、越境時の税関手続き、越境物流及び周辺国における課題が多く収集された。以下では今回のヒアリング、及びジェトロが過去に行った調査結果より、物流上の要素に従って、タイ及びメコン地域における物流環境の現状及び課題を整理する。

(1) 保管・流通加工・包装に関する状況

タイでは中堅以上の企業を中心に、受発注や在庫の管理システムの導入が進んでいる。またそれらシステムを個別に導入するのみならず、システム全体を管理するようなソリューションも、様々なIT・物流事業者が提供している。

また、物流在庫管理についてもシステムの導入が一般的に行われている。更に大手小売企業の中には、配送センター(DC)網の中にクロスドッキング DC(一時保管を必要とせず、インバウンド・ドックからアウトバウンド・ドックに商品を流し、貨物を混載、そのまま出荷する物流センター)を組み合わせるなど、高度な倉庫インフラを構築する事例もみられる。

(2) 輸送・荷役に関する課題

1) 物資識別管理

物資の識別については、様々なシステムの活用が進んでいる。「物資の識別はポータブル機器で行っている」(地場企業の声)とのコメントがあった。他方、識別できる範囲をより遠方から、より広範囲に行うニーズがあり、「従来バーコードで管理していたが、管理をより円滑に行うことが課題。RFID を用いた物資識別実験を行ったことがある」(日系企業の声)との課題が挙げられた。

2) 貨物管理

特にバンコク市内においては後述の通り大型トラックの市内乗り入れ規制があるため、個人事業主による1トンピックアップトラックでの配送が行われている。それら小規模事業主による配送、もしくは中小のサプライヤーが自身で配送を行う場合には、貨物の品質管理に対する意識が大手に比べて低く、「DC まで輸送する際のサプライヤーの配送管理が徹底できていない」(地場企業の声)との課題が挙げられた。

3) 輸送管理

輸送に関しても、タイは周辺諸国に比べシステムの導入で先行している。特に大手企業では、「運送には運輸マネジメントシステムとして GPS を使用している」(地場物流)、「配送管理にかつて使っていたものはデータを配送後に受け取るポストオーディットのものであり、データを受け取らないと分析できなかった。現在は GPS を利用しており、それであればリアルタイムで管理が可能」(地場企業の声)と、GPSを使った即時性のある輸送管理が可能となっている。また更に、「現在 GPS とスマートフォンの連動を図っており、将来的に全ての配送トラックドライバーに当該スマートフォンを渡して輸送管理を行う」(同)と、より高度な配送管理を行う努力も見られる。

他方、周辺諸国との物流については課題が挙げられた。具体的には、「国内運送は 2 日以内に可能であるが、周辺国で何日かかるのか計算をすることは困難」(地場企業の声)との声が聞かれた。

なお、今後は市場の成熟に伴い、電子商取引分野や小売店の宅配サービスなど、個々の消費者への「ラストワンマイル」配送のニーズが高まることが予想される。当該分野については、ジェトロの他の調査において、「タイであっても家庭への配送サービスは限定的」(在シンガポール日系企業の声)との声があった。一方、「大手百貨店や小売店の要望に応じ、家庭まで購入した商品の宅配サービスを提供している」(地場企業の声)とのコメントも出ている。家庭への配送サービスが強化されていくことで、今後一層貨物の追跡性が向上することが期待される。

(3) 施設(リンク、ノード、モード)に関する課題

1) 道路の未整備

① タイの道路インフラ

道路インフラについては、タイ国内においては順調に整備が進んでいる。タイの工業団地はバンコクから2時間半～3時間圏内に集中しており、それら工業団地とタイの主要港湾であるレムチャバン港・バンコク港とを結ぶ物流インフラが整えられてきた。特に 2 つのバンコク都内～レムチャバン港を結ぶ高速道路の整備(北側を走る片側 4 車線のモーターウェイ、南側を走る高架片側 3 車線のバンナートラート)、及びバンコクを取り巻く外環道であるアウターリンクロードの整備により、電気電子産業と一部自動車・食品産業の集積地であるアユタヤ地方とレムチャバン港がバンコク都内を bypass せずに高速道路網で繋がれることとなった。現在もレムチャバン港との接続部分で混雑緩和のための道路整備が進んでおり、概して道路インフラは様々な物流を支えることが出来る水準となっているといえよう。

ただし、2011 年 10 月のタイにおける大洪水は、輸送インフラの脆弱性を露呈させることとなった。

バンコク北部地域の工業団地の多くが水没したのに加え、主要幹線道路も使用不可能となり、長期間に渡って部材・完成品の輸送が行えない状態となった。今回ヒアリングを行った企業の中でも、「洪水の際は流通センターの一つが閉鎖されたため、洪水被害の無かった地域に臨時で 3~4 カ所倉庫を借りざるを得なかった」(地場企業の声)とのコメントがあった。タイは扇状地であるため内陸に至るまで土地の高低差がなく、また高速道路や一部の幹線道路を除き高架化がなされていない。洪水についてはタイ政府が対策を進めているものの、リスクとして認識しておく必要があると考えられる。



写真 2 国道沿いの貨物重量検査場
(ジェットロ撮影)



写真 3 道路整備状況
(レムチャバン港への接続道、ジェットロ撮影)

② 周辺国への交通インフラ

周辺国へアクセスする際のインフラについては、特にミャンマー国内の道路環境整備要望が多く聞かれた。タイからミャンマーへ貨物を輸送する際は、東西経済回廊沿いのメーソット(タイ)・ミヤワディ(ミャンマー)国境が主に使われるが、当該ルートは両側 1 車線の部分がある他、急峻な山越えが必要であり、特にコンテナ輸送は実施不可能である。当該ルートについては企業からも、「第 1 ミャンマー・タイ友好橋の重量制限が 25 トンであり、特殊コンテナが走行できない。そのためミャンマーへの輸出には海運を使っているが、バンコクからヤンゴンまで 3 日間、逆も同様の時間がかかるため、輸送だけで 1 週間必要な状況となっている。特殊コンテナは高価なため、限られたコンテナで効率的に貨物を運ぶ必要があり、課題になっている」(地場企業の声)、「商品については陸送でヤンゴンまで送っているが、メーソット・ミヤワディ国境では毎年洪水が起きて通行に支障が出ている」(地場企業の声)との意見があった。またミヤワディについては、倉庫設備についても「貨物管理がひどく、食品と工業製品が同じ倉庫内に置かれており、パレット管理も行われていない」(地場企業の声)との課題が指摘されており、主要国際国境としての周辺インフラ整備が急がれている状況である。

なおその他の国については、道路インフラの改善もあり、課題は聞かれなかった。例えばタイ～カンボジアの南部経済回廊の利用については、企業からも、「物流については事前にサーベイ、トライアルを行っており、問題がなかった。梱包材等も特別なものは使っていない」(日系企業の声)とのコメントがあった。ただし、「アランヤプラテート(タイ)・ポイペト(カンボジア)国境においては、通常朝 9 時頃は非常に混雑する」(地場企業の声)との指摘はあり、円滑な貨物の輸送に向け、キヤパシティを超えている国境施設の改善が求められる。



写真 4 国境施設の様子(ムクダハン税関)(ジェットロ撮影)

2) 港湾の整備状況

タイの港湾は、大きく分けて外航船が停泊可能な国際港湾(バンコク港及びレムチャバン港)、地方港湾(ラノーン港、及びチェンセン港・チェンコン港等の内陸港)、内陸コンテナデポ(ラッカバン港)に区分される。旧来これらの港湾の中で主に使われてきたのはクローン・トゥーイ港を中心とするバンコク港であったが、同港は河川港であることから水深が 5 メートル～8 メートルと浅く大型船の停泊が困難であったこと、またバンコク市街地に近く渋滞が慢性化していたことから、1991 年にレムチャバン港が完成してからはコンテナ貨物を中心に、貨物のシフトが生じた。1997 年にはレムチャバン港の取扱量はバンコク港を抜き、タイで最大の港湾となっている。以下では、レムチャバン港及びラッカバン港、チェンセン港につき概観する。

① レムチャバン港・ラッカバン港

レムチャバン港はバンコクから南東方面に 130 キロの位置にあり、タイ湾に直接面する大深度港湾である。バースは A～D に目的別に分かれており、A バースは自動車の積み下ろしに適した RoRo 船やバルク貨物用のターミナル、様々な貨物を取り扱う多目的ターミナルで構成されている。また B、C バースについては大半がコンテナターミナルとして整備される一方、特に完成車の輸出数量の増加に対応するため、C バースの一部に RoRo 船ターミナルが増設されている。また D バースについては、すべてがコンテナターミナルとなっている。国土交通省の「世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング(2013 年(速報値))」によると、同港の 2013 年のコンテナ取扱数量は 6,041 千

TEU であり、全世界の港湾の中では第 22 位、ASEAN 域内ではシンガポール、マレーシア（ポートケラン及びタンジュンペレパス）、インドネシア（タンジュンプリオク）の各港湾に次いで第 5 位となっている。

また同港全体の開発・管理は、タイ港湾公社（Port Authority of Thailand, PAT）が行っており、それぞれのターミナルの運営は複数の民間事業者によって行われている（表 3-3-2）。特に A0、B1、B3 港湾を管理する PSA 社や A2、A3、C1、C2、D1～D3 港湾を管理する Hutchison 社はそれぞれアジアを代表する港湾オペレーターであり、貨物のハンドリングに関する課題は今回のヒアリングでは聞かれなかった。

表 3-3-2 レムチャバン港のターミナル運営事業者

運営会社	ターミナル名	備考
Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co., Ltd.	A0	親会社はシンガポールに拠点を置く PSA Singapore 社。
	B1	
	B3	
Laem Chabang International Terminal Co., Ltd.	B5	-
	C3	
Evergreen Container Terminal (Thailand) Limited	B2	親会社は台湾の物流コングロマリットであるエバーグリーングループ。
Hutchison Laemchabang Terminal Limited	A2	親会社は香港の港湾運営会社である Hutchison 社。
	A3	
	C1	
	C2	
	D1	D1～D3 は 2012 年に運用を開始。
	D2	
	D3	
TIPS Co., Ltd.	B4	-

（出所）各ホームページよりジェトロ作成。

今回同港のコンテナヤードを管理する、JWD Infologistics Co., Ltd.にもヒアリングを行った。同社が保有する倉庫では危険物及び一般貨物の取り扱いを行っている他、税関フリーゾーン（DFZ）や自動車用ヤードも保有。自動車用ヤードについては 20 万平米以上の広さがあり、主要自動車メー

カーを顧客としているとのことであった。

なおレムチャバン港、バンコク港に貨物を輸送する拠点として活用されているのがラッカバン内陸コンテナデポ(ICD)である。同 ICD は後述するバンコク都内における乗り入れ規制の対象とならないロケーションに位置しており、レムチャバン港と一体運営されている。具体的にはラッカバン ICD まで運ばれた貨物はそこで通関手続きを行うことが出来、そこからレムチャバン港までは船会社が費用負担をする形で保税輸送されることとなる。またラッカバン ICD からレムチャバン港までは鉄道も敷設されており、貨物列車が 1 日 14 往復しているため、利用者はトラックによる陸送と鉄道での輸送を選択することが出来るのが特徴である。

② 内陸港

タイ北部で中国南部やラオス北部との間の重要な物流手段となっているのが河川を使った輸送である。特に中国・景洪からタイ・チェンセンを結ぶメコン河の支流を使った区間は様々な資材の運搬に用いられており、「タイから中国・ラオス向けには燃料を運び、ラオスとタイの間では多くの建設資材が取引されている。中国からは玉ねぎやじゃがいも(ポテトチップス加工用)等の野菜や食品、日用品がタイに輸出」(地場企業の声)されるなど利用されている。現在タイ側にはタイ港湾公社(PAT)が運営するチェンセン港があるが、規模は 300 トンの船舶が 5 隻停泊できる程度の小規模なものである。そこから中国国境の Guanlei 港までは、「往路で 2 日間、帰路は 1 日」(同)かかって貨物が運ばれている。なお中国は河川をより活用する計画を持っており、「今後 2 年以内に 500 トン級のコンテナ船を導入する計画がある」(同)とのことである。

なお、河川物流を利用する際の課題としては、乾季の際の河川の水量の減少が挙げられる。特に現在のチェンセン港は「乾季の際に航行に支障がでる可能性がある」(同)と言われており、現在民間会社が当該港の上流に港湾の開発を進めている。

3) 運送車両の不足

タイにおいては、周辺国のように、運送車両の絶対数が不足する、もしくは車両が老朽化したにも関わらず更新されていない、という課題は聞かれなかった。ただし特殊コンテナで周辺国に配送を行っている事業者からは、「ミャンマーまで陸送することは、メーソット(タイ)、ミヤワディ(ミャンマー)国境にかかっている第 1 友好橋の重量制限を越える関係で出来ず、船便でコンテナを送らざるを得ない。そのためミャンマー国内に特殊コンテナがある期間がどうしても長くなってしまい、結果的にタイ国内の運送車両が遊んでしまう期間がある」(地場企業の声)との課題が聞かれた。

(4) 技術に関する課題

1) コールドチェーン構築上の課題

タイでコールドチェーン構築上の課題として取り上げられたのは、上述の貨物管理の項目の中でも触れた通り、「DC まで輸送する際のサプライヤーの配送管理が徹底できていない」（地場企業の声）という点である。特に一村一品（OTOP）商品等、生産事業者が小規模な商品の場合は、その多くがクーラーボックスに氷を入れて運ぶ形で DC まで配送され、結果、品質検査が行えない事例が生じている。3000 点に及ぶ品目を供給するサプライヤーの数は膨大であり、その管理が課題となっている。なお同社では、DC から個別店舗までの配送についてもアウトソースを行っている。「配送業者に対しては GPS と温度センサーを組み合わせて配り、貨物・温度管理を徹底。ただしまだ簡便なシステムではないため、今後はスマホとの連携を進める予定」（同）との課題も挙げられた。

また商品の配送の際、バンコク都内への大型車両の乗り入れ規制の存在により、地場事業者と競争条件が合わない場合があるとの指摘もあった。典型的には、地場物流業者は同規制にかからない 1 トンピックアップトラック（もしくはシーローと呼ばれる更に小型の輸送車両）の個人オーナーである。「彼らは減価償却や車両のメンテナンスを行っておらず、配送価格は非常に安価」（日系企業の声）な状態でサービスを提供しており、バンコク都内の配送ニーズは高いが、実際には地場業者と競争することは難しい状況である。

なお越境時の課題としては、「カンボジアには乳製品やチーズなどを冷蔵コンテナで運んでいるが、国境で溶けてしまう問題が発生している」（地場企業の声）とのコメントがあった。



写真 5 市内流通の中心となる
1 トンピックアップトラック
(ジェットロ撮影)



写真 6 屋台へ卸す氷(ジェットロ撮影)



写真7 コンビニには冷蔵食品が並ぶ
(ジェットロ撮影)

2) 通い箱やパレットの利用

通い箱については、タイに進出している大手日系企業が、同一グループ企業の海外工場と部品を相互供給する際に利用する事例がある。ただし ASEAN 各国においては、通い箱(リターナブルコンテナ)を「中古箱」として課税対象とするケースや、「プラスチック容器」と分類され、当該製品については既に関税が撤廃されているため、「不課税」とされるケース等、本来は課税対象外(非課税)となるべきものが、国によって解釈が異なっている状態であった。この点につき、「リターナブルコンテナの税関での解釈は各国で異なっており、非課税の取り扱いになるように、運用上の統一が必要」(日系企業の声)との課題が挙げられた。

また国境施設においては、貨物の管理が十分になされていない。ヒアリングをした企業からは、「ミャンマー国境(ミヤワディ)での貨物管理がひどく、食品と工業製品が同じ倉庫内に横並びで置かれている。パレットでの管理もなされていない」(地場企業の声)との指摘があった。

3) 電力の不足

タイ国内では、発電施設・送電網が既に整備されており、工業団地において電力不足は大きな課題となっていない。ただし周辺国においては、「電力・エネルギーの確保は製品製造上極めて重要。ミャンマーは電力不足が慢性化しており、小規模な石炭火力発電所を自前で建設することとした」(地場企業の声)との課題が挙げられた。

(5) 制度(法律、慣習・慣行)に関する課題

1) 通関手続き

① タイにおける通関上の課題

今回のヒアリングでは、タイでの通関手続きにつき課題は特段聞かれなかった。しかしジェットロが

2014年に実施したビジネス上の課題に関する調査では、「全てが税務署の担当官の判断に依存し、担当官によって異なる判断が行われている」(日系企業の声)という担当官による恣意的な法令解釈が課題として取り上げられている。その中で特に近年目立っているのが、事後調査によりHSコードの分類間違い等を指摘される、追徴課税のリスクである。これは不正行為に対する報奨制度が公務員の中に存在するため、税関においても不正行為であると指摘をするインセンティブとして機能しているのが実態である。それにより実際に、最大10年間遡及されて追徴課税を払ったケースも見られており、改善が期待されてきた。

それに対する一つの解決策が、税関職員によるHSコードの事前教示制度の適切な運用である。現在もタイでは事前教示制度は導入されているものの、標準審査期間が30日とされているにも拘わらず、実際の運用は3カ月程度と長く、また事前教示結果に法的拘束力が無いため、当該結果を根拠としてHSコードを決定することが困難な状態であった。この点について、2015年2月18日に東京で行われたタイ国投資委員会(BOI)の新投資奨励政策セミナーにおいて、チャカモン工業大臣より、1月に規制承認手続きの円滑化に関する法律が国会を通過し、今後は法令に定められた期日に従って各種規制の承認作業を行うことが義務付けられることとなった旨報告があった。また、事前教示結果の法的拘束力に関しては、同じく2014年12月に国会の承認を受けた税関総局の政令(1926年税関法への条項の追加)の中で、税関総局長が定めた期間内において結果が拘束力を持つことが新たに定められた。ここで期間が明示されていないのは、「定期的に行われるHSコードのバージョン変更等の理由により、期間を定めることが適切でない」(政府関係の声)ためとされている。今後は追徴課税等のリスクを避けるため、事前教示制度の利用が進むことが期待される。

なお、タイにおいては現在抜本的な税関関連法の改正作業が進められている。税関総局によると、「現在税関を規定する法律については5つの法律に分かれているが、それらをAECに向けた競争力強化のための改正税関法(Customs Act for preparing the AEC for competitiveness)に統合する作業を進めて」おり、報奨制度そのものについても、「現在は指摘金額の25%が報奨額とされているが、その15%への減額、更に報奨金額の上限を500万バーツと規定することが当該法に定められる」予定とのことである。新たな税関法が施行されることで、通関手続きにおける透明性の向上が見込まれる。

② 周辺国における通関上の課題

ヒアリングを通じて多くの企業から指摘があったのが、カンボジア・ラオス・ミャンマーと言った周辺国と取引を行う際の通関上の課題である。

制度的な課題については、「使用しているHSコードのバージョンの違い(CLMVは2007年版、

タイは 2012 年版を使用)によるトラブルがある」(地場企業の声)との指摘があった。HS コードのバージョンは世界税関機構(World Customs Organization)の枠組みの中で 5 年に一度改正が行われるが、様々な新素材・新製品が作り出される中、各国の税関では常に最新の HS コードのバージョンを採用することが望まれる。

次にカンボジアやラオスにおいては「税関データ自動化システム」(Automated System for Customs Data: ASYCUDA)が導入されているにも拘わらず、紙媒体で様々な通関書類を提出することが求められており、それに伴う課題が見られる。具体的には、「通関書類のオリジナルの審査を税関本部(プノンペン)において行う必要があり、輸入通関を行う 3 日前に申請が必要」(日系企業の声)、「通関する際にはインボイスにサインをしたオリジナルが求められる。通関が 1 時間～2 時間で終わるのも事前にインボイスを渡しておき効率的に進むようにしているため。貨物を運送する際、ドライバーに次回の出荷分のインボイスを渡し、税関に提出するようにしている」(地場企業の声)等のコメントがあった。またカンボジアに貨物を輸入する際、「タイの貨物の場合は中身を見られないが、レムチャバン港から来る日本の貨物の場合は中身が冷凍品であってもコンテナを開けられる」(日系企業の声)という運用上の課題も指摘があった。

なお、現在 ASEAN においては輸出入の際の窓口を一元化する、「ASEAN Single Window: ASW」の構築が各国レベル、地域レベルの双方で進められているが、実際にシステムがつながっていないことによる将来的な課題も指摘されている。具体的には、今後メコン地域において越境交通協定(Cross-Border Transport Facilitation Agreement: CBTA)の規定に従いシングルストップ検査(Single Stop Inspection: SSI)が導入されることとなっているが、「SSI では同時に輸出入通関手続きを行うが、システムは異なるものを使用しており、またラオス側は準備が出来ていないため、基本的には相手国で作業を行う場合はマニュアルで入力する必要がある。また、タイは輸出入ともシステム管理を行っているため、ラオス側の輸入情報(タイ側輸出情報)については、タイの税関職員が SSI を行った後にタイ国内に戻り、システムに手入力を行うことになり、煩雑」(政府関係の声)であるとのコメントがあった。

2) 越境交通協定(CBTA)利用上の課題

CBTA の活用は、メコン地域の中心に位置し、カンボジア・ラオス・ミャンマーと国境を接しているタイにとって非常に重要な課題となっている。CBTA の詳細は第 5 章にて記載をするが、越境物流を円滑にするため、越境手続きの円滑化やトラック等の商業車両の締結国間での相互通行の許可などを包括的に組み合わせた協定となっている。今回ヒアリングを実施した企業からは、その中でも特に車両の相互通行に関し様々な要望が挙げられた。車両の相互通行は、GMS 諸国の 2 カ国、

もしくは複数国間で、条件やライセンス発給数等を覚書(MOU)の形で取り交わして実施されている。以下では課題として上がることの多かった、(1)CBTA の制度全体、(2)タイ・カンボジアの二国間 MOU、(3)タイ・ラオス・ベトナムの三国間 MOU、の 3 つを取り上げる。

① CBTA の制度そのものの課題

CBTA の制度自体に対する課題として挙げられるのは、右ハンドル(タイ)、左ハンドル(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)の違いや、越境時のドライバーの言葉の問題、保険の問題等による実際上の利用の困難さである。「CBTA については、国によるハンドルの違いや越境時の保険の問題などから利用していない。全ての貨物は国境で積み替えている」(地場企業の声)、「タイと周辺国とではハンドルの向きが逆であることから、交通事故を防ぐためには特別なドライバー教育が必要になる。また言語や通行規則も異なるため、実際には相手国のドライバーを確保しておく必要もある。その他、保険も課題」(地場企業の声)との課題が挙げられた。

② タイ・カンボジア二国間 MOU に関する課題

次にタイとカンボジア間の MOU については、両国それぞれ 40 台ずつしかライセンスの発給が認められていない。タイの輸出統計によると、タイからカンボジアへの輸出総額は 2009 年から 2014 年までの間に 2.84 倍の伸びを示しており、日用品に加えてワイヤーハーネスや縫製品、冷蔵食品等、貨物運送ニーズが高まる中で、発給枚数の増加に対するコメントが目立った。具体的には、「タイ・カンボジアの二国間相互通行ライセンスを 500 台分まで増やすべきとカンボジアの提携先が主張。ライセンス総数が 40 台分しかなく、そのライセンスをシェアせざるを得ない状況。40 台というのは少なすぎる」(地場企業の声)、「二国間相互交通ライセンスについては、かつて申請したが、選定から漏れ、プロセスが不透明」(日系企業の声)という課題が挙げられている。また、ライセンス数が限られている状況に対しては、「タイ側がライセンス数を増やそうとしない」(地場企業の声)、「ライセンス数はカンボジア側が増やしたがっており、タイ側は慎重。これはカンボジアの車はコスト競争力があるため」(地場企業の声)等のコメントがある一方、タイ運輸省からは「実際に走るドライバーの能力開発が本質的な問題」との見解を示している。

なお、ライセンス発給件数を増やす可能性についてタイ運輸省にヒアリングを行ったところ、「タイ・カンボジアの二国間協定ではライセンス数の拡大を検討しており、タイから提案書を ADB に提出している。提案内容はライセンス数拡大に向けた関係者による協議の場を設けるというもの。タイ運輸省として明確な台数のイメージを持っているわけではないが、民間企業からは 500 台にして欲しいと言われている」とのことであり、産業界からの要望を受け、改善に向けた努力を行っていること

が伺える。

③ タイ・ラオス・ベトナム間三カ国ライセンス

次にタイ・ラオス・ベトナムの三カ国の MOU に関しては、MOU で定められている通りに運用が行われていない点が指摘されている。MOU では東西経済回廊に沿う形で越境輸送が可能とされていたが、3 カ国の輸送ルート上では、ダナン(ベトナム)からコンケン(タイ)までの限られた区間のみが東西経済回廊に該当していたため、それ以外の場所(タイ・レムチャバン港等)に貨物を輸送する際は、貨物の積替えが必要であった。それを改善すべく、2013 年 2 月に①バンコク・ビエンチャン・ハノイの 3 つの首都、②ハイフォン港(ベトナム)・レムチャバン港(タイ)の 2 つの深海港、の 2 つを東西経済回廊に含めることを主な内容とする MOU が三カ国間で結ばれている。ところが、「本来的にはハノイ～バンコク間が対象になっているはずだが、実際にはそのようになっていない」(地場企業の声)とのことで、MOU の記載内容の適切な運用が求められる。



写真 8 タイの国際運輸許可証
(ジェットロ撮影)



写真 9 タイ車両につけられるステッカー
(ジェットロ撮影)

3) 保稅制度・非居住者在庫制度の整備・認可にかかる課題

タイにおいては保稅制度は確立しており、①タイ工業団地公社(IEAT)の管轄するフリーゾーン、②税関が管轄する保稅地域、において保稅貨物の取り扱いが可能である。またタイ国内にパーツセンターを作り、タイに集積する自動車や電機電子メーカーへ供給する需要は大きく、地場企業が非居住者在庫サービスを提供している。ただし、国際税法上の恒久的施設(PE)の定義がタイにおいては曖昧であり、「100%自信を持って非居住者在庫サービスを提供可能と断言できる事業者・コンサルは存在しない」(地場企業の声)状態である。

また IEAT のフリーゾーン自体についても制度運用に課題がある。例えばタイ税関法務局は、「フリーゾーンについては、いくつかの問題がある。税関職員の許可なしに行われている行為については、倉庫、フリーゾーンの閉鎖を含む厳しい罰則を準備している」とし、税関と連携なく行われているオペレーションを注視する姿勢を示している。また非居住者在庫サービスについても、「非居

住者在庫オペレーションについては、グレーゾーンがあるかどうかは事業者によると考えている。税関ブローカーやフォワーダーの中には輸出入者の代わりに脱法的な行動を取る業者もいるため、「ケースバイケースで検討が必要」と言及し、各種法令を順守しているかどうか個別に確認する必要があるとの認識を示した。

4) 車両乗り入れ規制

タイにおいては、2003 年のバンコク都の通知により、バンコク都内への大型車両の乗り入れが規制されている。規制範囲は以下の図の枠内にある 113 平方キロであり、祝祭日・休日を除き 6:00～21:00 の時間帯で大型車両(3 軸以上、もしくは 10 輪以上のトラック、及びトレーラー)の当該地域への乗り入れ、駐車が禁止される(図 3-3-1 の赤枠内)。



図 3-3-1 バンコク内の車両通行規制

(出所)タイ交通警察ウェブサイト

この規制の影響により、「市内中心部への配送は小型のピックアップトラック等が中心となるが、その場合は地場の小規模零細物流事業者と競合する。それら地場業者は車両のメンテナンスや減価償却費を計上していないためコスト面で有利であり、競争条件が整わない」（日系企業の声）、「大型トラックの乗り入れ規制のために効率的な車両運用が行えないケースがある」（地場企業の声）等の問題が生じている。

5) 倉庫の建設規制

都市計画法に基づき、バンコクではバンコク都(BMA)都市計画局が土地利用に関してゾーニングを行っている(図 3-3-2)。以下の図の中で、1,000 平米以上の倉庫の建設が認められているのは紫色(工業区域)もしくはピンク色(倉庫区域)で塗られている地域のみとなっている。このため、「倉庫建設制限に従い、大型倉庫は郊外に設けざるを得ず、物流コストが高くなる。ゾーニングについては物流の高度化に応じて定期的に見直すべき」とのコメントがあった。

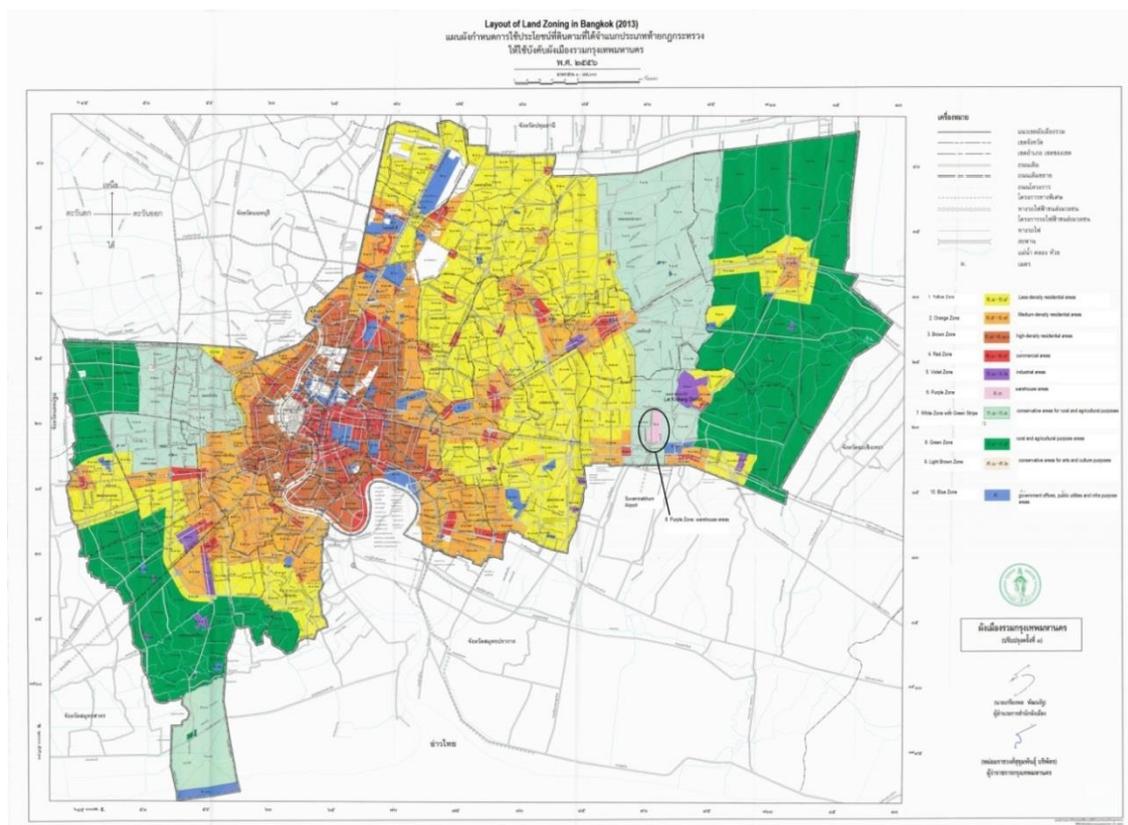


図 3-3-2 バンコク都のゾーニング規制

(出所)バンコク都ホームページ

6) 不透明な費用の徴収

不透明な費用については、タイ国内でもまだ支払いを要求されることがある。「それぞれの県で他県から進入してくるトラックを警察が止め、不透明な費用の支払いを要求されることがある」(日系企業の声)との課題が挙げられた。

他方、周辺国と貿易を行う中で、相手国側における同様の問題については、複数企業から課題として声が挙げられた。具体的には、「税関のアレンジメントが担当者によって異なり、記録できないような手数料も存在している」(地場企業の声)、「カンボジアで領収書が出ない支出を求められる」(日系自動車部品)、「ミャンマーにおいて、7つの少数民族の居住地域を通過する際、それぞれで通行手数料を支払う必要がある」(地場企業の声)とのコメントがあった。

7) 片荷等に起因する高額な輸送費

片荷等に起因する、メコン域内の陸送時の高額な輸送費については、今回のヒアリングで課題として多く挙げられた。具体的には、「陸送は海運の10倍程度費用がかかるが、2日～3日に一度配送を行う必要があり、陸送を選択せざるを得ない。特殊コンテナであるため帰りは荷物を積むことが出来ない」(地場企業の声)、「南部経済回廊については、タイからの貨物超過となっている。カンボジアとタイとの二国間では、カンボジアから入れるものは雑貨程度で、コンテナ貨物とならない」(日系企業の声)、「陸送は片荷の問題があり、コストが海運の3倍かかる。ただし割高でも早く運びたいという顧客ニーズは存在する」(地場企業の声)、「実際にカンボジアとの往復物流費は想定以上かかっており、一部カンボジア工場の調達ルートを変更せざるを得なかった」(日系企業の声)との声が聞かれた。

表 3-3-3 ヒアリング調査で得られたタイの物流における課題

物流における課題		
1. 保管・ 流通加工・ 包装	(1) 受発注管理	
	(2) 在庫管理	
	(3) 作業管理	
2. 輸送・ 荷役	(4) 物資識別管理	○物資識別管理上の課題
	(5) 貨物管理	○貨物管理上の課題
	(6) 輸送管理	○輸送管理上の課題
3. 施設	(7) リンク	○道路の未整備
	(8) ノード	○港湾の未整備、物流施設の不足
	(9) モード	○運送車両の不足
4. 技術	(10) 人材	
	(11) 管理	○コールドチェーンの構築 ○通い箱やパレット等の利用
	(12) 情報	
	(13) 資源	○電力・送電線不足
5. 制度	(14) 法律	○越境物流における手続き、制度 ○保税制度及び非居住者在庫制度 ○車両乗り入れ規制
	(15) 慣習・慣行	○不透明な費用の徴収
6. その他		○高額な輸送費

3-3-2 ベトナム編

(1) 保管・流通加工・包装に関する課題

1) 受発注管理上の課題

受発注管理については、現地日系企業でも対応が大きく異なる。日系大手企業であっても、販売店からの定型エクセルフォームによるメールで受発注を管理している。同社では、日本であれば販売店からオンライン情報による管理を行っている。また、南部を中心に小売店舗を展開する大手企業でもメールで受発注管理を行っており、取引先企業と連絡が取れず納期が守られないなどの問題も起きている(日系企業の声)。

2) 在庫管理上の課題

在庫管理でも問題を抱えている企業があった。現地日系企業によると、大手小売店向けドライセンターの運営を手掛けているが、POS(販売時点情報管理:Point of Sales System)システムが統一されていないこともあり在庫数が合わないなどの課題を抱えている。倉庫内での商品取扱い点数が3,000点以上もあることから、手作業による確認には限界があるとのことであった。

3) 作業管理上の課題

地場の物流業界はまだ発展途上という現状もあり、高品質な作業管理のサービスを提供できていない。地場実務担当者からは「ベトナムには専門的な物流企業が少ない」との指摘も挙げられている(地場企業の声)。

(2) 輸送・荷役に関する課題

現地企業輸送中の商品の品質劣化、紛失の問題を抱えており、これらを防ぐための包装技術、紛失防止のノウハウを必要としている(地場企業の声)。ベトナムではインフラ環境が改善傾向にあるが、未だに一部の道路インフラでは路面が劣悪などの指摘もあり、貨物管理での品質維持の対応が非常に重要である。

(3) 施設に関する課題

1) 道路の未整備(高速道路含む)

道路の整備が相次いで進むベトナムではあるが、現状に満足している企業は多くない。南部に生産拠点を構える日系メーカーでは、製品の輸送中に振動でキャップが外れてしまい道路インフ

ラの悪さを実感している。そして、他にも課題として挙げられるのが生活道路と産業道路の区別である。現地日系物流会社各社からは、区別が無いことにより渋滞や大規模事故を誘発しているとの問題が挙げられている。大型車両の乗り入れ規制が導入されている都市中心部以外では、生活エリアの街中で自転車やバイクの傍らで大型トラックが走行しているのが一般的である。写真 9 では貨物輸送中のコンテナの右隣に青い看板が立てられているが、これは街道沿いに街として市場、商店、レストラン、住居、学校などが立ち並んでいることを指している。赤い斜線がないとそのエリアに入ったことを、斜線があるとそのエリアから出たことを意味する。こうした街のエリアでは速度を落とすことが義務付けられている。一方、大通りについては車両別・規模別に複数の速度制限を設けている。写真 11 の青い標識にある通り、この大通りでは 9 人以下の自動車を 80 キロ、30 人以下の自動車と 3.5 トン以下のトラックを 50 キロ、それ以外の 30 人以上の自動車やバイクなどは 40 キロ制限を設けている。また、写真 12 の通り、10 トン以下の自動車については、交差点での渋滞緩和を図るため立体交差を通る流れとなっている。当局では渋滞緩和、事故撲滅のために様々な努力がなされているが、こうした対応で満足できる企業は多くないのが実態である。



写真 10 街道沿いの街を通る貨物とバイク(ジェトロ撮影)

入されておらず、料金徴収は係員の現金対応となっている。物流効率化の観点から、ITS 導入に対しては産業界からの期待が大きい。

2) 鉄道の未整備

ベトナムでは南北(ハノイ～ホーチミン間)輸送の選択肢のひとつに統一鉄道が利用されている。一般的に統一鉄道を利用した貨物輸送では、北部から南部向けにバイクや自動車など、南部から北部向けに家電製品、輸送車両部品、日用雑貨、食品関連が取り扱われている。この統一鉄道を利用するメーカーでは、北部の生産拠点から南部の市場に完成品を輸送している。同社の担当者は「2009年から統一鉄道を利用しているが、過積載規制の強化後の2014年4月以降から運賃が上昇傾向にあり、コストパフォーマンスが低下している。加えて、テト(旧正月)など繁忙期は旅客が優先され、自然災害により不通となるなど使い勝手も良くない課題を挙げる(日系企業の声)。地場の貿易会社の担当者も「ベトナムの鉄道網は発展しておらず問題点は多い」と指摘する。ハノイ～ホーチミン間の鉄道輸送では、平均速度が約60キロで到着までに5日程度も要する(日系企業の声)。トラック輸送であれば北部～南部の工場間輸送で、3日あれば十分である。鉄道輸送では、月曜日に貨物をピックアップした場合、金曜日にホーチミン着、土曜日の午前中には配送の流れとなる。課題の多い鉄道輸送ではあるが、決してデメリットだけではない。鉄道輸送のメリットは①揺れが少ない、②リードタイムが正確(定時制)、③CO2削減、エネルギー効率の面で優れているなどが挙げられる(日系企業の声)。トラック、船といった他の輸送手段を比較しても、鉄道は揺れと事故の少なさで安定的な評価をすることができる。統一鉄道は単線のため便数をこれ以上増やすことは困難なため、複線化ならびに速度向上に期待が寄せられている。

3) 港湾の未整備

北部と南部で港湾の整備状況はやや異なる。北部の主要港にはハイフォン港があるが、深海港ではないため大型船が寄船できない。そのため、ハイフォン港の貨物は上海や香港、シンガポールなどに運ばれた後、コンテナの積み替えがされ日本や欧米など輸送されている。一方、南部にはカットライ港、カimeップ・チーバイ港などの主要港がある。カットライ港は河川港であるものの、南部で最大のコンテナ取扱量を誇る。企業の集積が多いホーチミン市、ドンナイ省、ビンズン省から近いため多くの貨物がカットライ港に運ばれている。しかし、近年は同港の対応能力を超える貨物が取り扱われているようだ。現地の実務担当者は「輸出入増加などでカットライ港はキャパオーバーしている」と指摘する(日系企業の声)。カットライ港は立地の良さから貨物が多く集まり、また、同港を通じて河川でカimeップ・チーバイ港まで運んでいることもあり、貨物が分散されていない実

態がある。前述の物流会社担当者は「カットライ港貨物が増加しているため、積み込みに2～3日、酷い時は1週間もかかる」と問題視する。貨物の分散が円滑にするため、陸送でカimeップ・チーバイ港に運ぶなどの対応が必要になっている。

4) 物流施設の不足

物流施設(倉庫(冷蔵・冷凍含む)、流通センターなど)の不足も一部で問題となっている。現地からは、冷蔵・冷蔵倉庫の不足に対する課題が挙げられた。北部地域ではコールドチェーンとしての冷蔵・冷凍物流倉庫、電気電子部品などを温度管理するためのチルド倉庫も十分な状況ではないとの指摘が聞かれた(日系企業の声)。

5) 運送車両(貨物自動車、貨車、船舶、航空機など)の不足

現地調査で最も多く課題として挙げられたのが運送車両の不足である。この背景には、2014年4月に強化された過積載車両の取り締まりが影響している。運輸省の担当官によると、過積載車両の取り締まり強化は路面の損傷を防ぎ、道路の保守費用を抑制することを狙いとしている(写真13参照)。ベトナムでは過去、慢性化した過積載輸送による路面の損傷、修復予算の増大、ブレーキが利かずに起きる交通事故の多発という問題を抱えていた。業界団体の担当者は「ベトナムの運送事業者の大半が家族経営や零細企業であり法令順守にルーズだった。また、運送会社は顧客獲得競争を品質ではなく、過積載による運賃の値下げで対応するようになった。競争が激しくなるにつれ、2倍3倍の過積載は当たり前となり、過積載が前提の運賃相場となってしまった」と説明する(地場団体の声)。

過積載規制の強化により、こうした問題点の解決に関しては一定の成果を挙げている。しかし、規制の強化で輸送トラックの不足と物流コストの上昇などの影響が出ている。現地の地場企業の経営者は「取り締まり強化は良いことだが、過積載の取り締まり強化はコスト上昇の要因となっている」と話す。同社では、強化前は1トン当たり7ドルで運べたのが、強化後は16ドルに上昇した。地場・貿易会社の担当者も「公平な条件の下、安全性確保の観点から必要かつ重要な施策だが、規制の強化により輸送コストの上昇が大きな負担となっている」と困惑する。日系メーカーも影響を受けている。現地の実務担当者は「過積載規制強化に伴い、南北間の輸送コストが上昇している。荷主の自助努力がなければ、2～3割程度上昇している。加えて、検量のため輸送途上で停止を求められるケースがあり、到着までのリードタイムが長くなってしまふ」と懸念を示す(日系企業の声)。

影響を受けつつも取り締まり強化に理解を示す企業が多い中で、一部からはこの規制強化が不健全に行われているとの指摘もある。担当者からは「規制では20フィートコンテナの積載可能量が

16 トン未満となっているため、小分けにする必要が生じている。現場を知らない担当者が作った規制だ。また、行政側から不透明な費用を要求してくる場合がある。行政側の検量方法が不適切な場合も散見される」との不満が聞かれる(日系企業の声)。規制の運用上の問題もあるようだ。



写真 13 幹線道路での過積載検査(ジェットロ撮影)

(4) 技術に関する課題

1) 人材 税関・物流人材の育成

税関職員の育成は直近の課題として挙げられている。政府関係の担当者によると、VNACCS (Viet Nam Automated Cargo Clearance System) 導入後はシステム運用の円滑化の課題のため、税関職員向けの講習会を設けている。また、物流人材の育成面では、人材の輩出に課題を抱えている現状がみえてきた。地場実務担当者は「物流効率化には商品の取り扱い方法(効率的な収納)など担当者の技量も影響するため研修などが重要。人材育成が大きな課題となっている」と説明する(地場企業の声)。ベトナムでは物流に限らず慢性的な専門人材不足の状況に陥っている。また、冬になると幹線道路沿いの地方の飲食店では、ドライバー向けに無料で酒が配られており、飲酒運転が問題となっている。専門的知識や技術だけではなく、モラル面でも改善が求められる。

2) コールドチェーンの構築における課題

ベトナムでは乳製品などの保冷輸送を中心にコールドチェーンのニーズが高まっている(写真

14 参照)。しかし、ジェトロの過去調査によると、現地では中小零細の地場物流会社が多く、資金面での課題もあり、国内での保冷輸送サービスを提供できる会社は外資企業を含め限られている。小売、メーカーによっては自社で保冷トラックを用意して、配送対応を行っている。また、コールドチェーンの構築を阻害している要因は、冷蔵冷凍施設・車両の不足だけではない。コールドチェーンを展開する上でのもうひとつの阻害要因は、地場企業や消費者のコールドチェーンや冷凍食品に対する認識や理解に課題である。そもそも、コールドチェーンの概念は国内で十分浸透しておらず、スーパーに冷蔵冷凍食品専用の荷受場所が確保されていない。冷凍品の場合、溶けたらもう一度凍らせれば問題ないという理解も多い(写真 15 参照)。消費者も冷凍食品は安くて粗悪なもの、新鮮ではないものというイメージが強いようだ。高品質なコールドチェーンの構築には、冷蔵冷凍施設・車両の充実はもちろんのこと、物流人材の育成、消費者に対する正しい理解の促進を行っていく必要がある。



写真 14 冷蔵が必要となる豊富な乳製品(ジェトロ撮影)



写真 15 再冷凍によって霜に覆われた冷凍食品

3) 通い箱やパレット等の利用での課題

通い箱やパレット等の利用でも、手荷役が中心のため効率化の面で課題を抱える企業があることがわかった。しかし、複数の現地日系企業では、パレット、プラスチックボックス・段ボール、フレキシブルコンテナバックを利用して効率化に成功している。OA 機器メーカーでは、1 パレットに 8 箱積み、それを 3 段に重ねて、隙間無くコンテナに積み込んでいる。また、ある地場企業では、OA 機器向けに納品する際にプラスチックボックスを利用している(写真 16 参照)。



写真 16 再利用されるプラスチックボックス(ジェトロ撮影)

4) データのシステム化での課題

企業によっては受発注のデータシステム化を直近の課題として取り組んでいる。日系企業の担当者によると、直近の課題として、1億5千万円～2億円を投資して代理店にどれだけ販売したかを把握するためのPOSシステムを導入予定となっている(日系企業の声)。一方、既に電子交換システム(EDI:Electronic Data Interchange)を導入して受発注管理をする大手OA機器メーカーもある。北部に拠点を構える電気電子部品を導入する地場メーカーでは、大手OA機器メーカーのEDIで受注をしている。EDI導入の流れは、大企業を中心に徐々に増している。

5) 運送車両のGPS導入での課題

GPS導入、データ化においては、政府の方針により、トラックやタクシーまた、運送など業務車両にGPSの導入を義務付けられている。しかし、このGPSは貨物追跡機能などにビジネス転用されていない。ある日系企業では、2015年中に所有する約130台すべての車両に対して、エコドライブを目的とした「デジタルタコグラフ」を導入する予定となっている。1台導入に対して1,500～2,000ドルの経費がかかる見込みとなる。このデジタルタコグラフを導入することで、燃料給油量、走行距離、運転行動などのデータを収集・分析して、ドライバーの急加速、急減速、急ハンドルなどの運転行動を管理する。同社の担当者は「ドライバーに対してデータを基に運転行動の改善指導が行ない、エコ運転走行を数値化することができる。また数値に基づき業績評価を行うこともできる」と説明する。同社によると、年間310tのCO2削減効果があると見込んでいる。既にマレーシアの100台の車両にも導入済みで、2013年にはCO2を年間約6%削減することに成功している。導入にあたっ

では日本の環境省も支援を行っており、今後、同社だけでなくベトナムに進出する他の日系物流会社でも導入されれば、CO2削減で大きな貢献が期待できるだろう。

6) 電力・送電線不足

ジェトロが毎年実施している「在アジア・オセアニア日系企業実態調査」では、2011年調査年度で電力不足・停電(61.6%)が、従業員の賃金上昇(83.3%)、現地人材の能力・意識(63.2%)、通関等諸手続きが煩雑(62.4%)に次ぐ経営上の問題点の上位として挙げられていた。ベトナムでは2011年まで慢性的な電力不足を抱えていたが、2012年以降はその状況が大きく緩和されており、経営上の問題点の上位として挙げられていない。今回の現地調査でも電力不足・停電を課題に挙げられていない。電力事情が改善した背景にあるのが、政府の電源開発計画が順調に進み大型発電所の運転が開始したこと、2012～2013年の経済成長が停滞してきたことによる電力需要の逡減傾向などである。電力不足に関しては近年改善傾向にあるといえる。

(5) 制度に関する課題

1) 越境物流における手続き、制度(通関手続き、相互ライセンスなど)

ベトナムでは2014年4～6月、貿易手続きの時間短縮、コスト削減を目的に新通関システム(VNACCS)が順次導入された。旧システムのe-customsでは審査に2～3時間を要したが、VNACCS導入後は1分以内で結果が出るようになったとの評価の声も聞かれる。しかし、前向きな意見もある一方で、新システムに改善を求める声も一部で聞こえてくる。多種多様な商品を扱う当社にとって、商品ごとの申請が必要となると一部で煩雑になった状況もある。また、VNACCSではペーパーレス化も期待されていたが、一部では運用上の理由からその実現ができていない状況もあるとの指摘を耳にする。

一方、近年になって越境物流で物量が増加して注目を浴びているのが、ベトナム～カンボジア間の国道22号線・アジアハイウェイ1号線である。いわゆる南部経済回廊の一区間である(写真17参照)。ホーチミン市内から国道22号線を通り、モクバイ(越)・バベット(カンボジア)国境までは、約80キロ、車で2時間以内と近い。道路も整備されており、産業道路と生活道路が分かれていない点以外は大きな問題はない(写真18参照)。ホーチミンとの距離の近さに目をつけたのが、カンボジア側のバベットに進出する日本、台湾、中国などの縫製メーカーである。2015年1月には、カンボジア側の最低賃金が128ドルまで上がったが、3年前の2012年はそれが61ドル(2013年3月に80ドル、2013年12月に100ドル)と安価であった。

南部経済回廊を利用したモノの動きでは、ホーチミンからバベット、プノンペンへはアパレルの部材、

逆にバベット、プノンペンからホーチミン向けはアパレル完成品が多い(日系企業の声)。こうした完成品はベトナム南部の港や空港から日本や世界各国に輸出されている。また、2014年6月30日にプノンペンのイオンがオープンしたことにより、ベトナム南部の食品メーカーが、南部経済回廊を利用して商品を輸出している。

前述の担当者は「ホーチミンからプノンペンは河川輸送で3日プラス2~4日(通関)、陸送であれば2日以内。陸上輸送の価格は1,400~1,700ドル/20or40ft(ハンドリングチャージなど諸経費含む)。当社の調査では、陸送と河川輸送の費用は変わらない。カンボジア側のコンテナヤード(CY)費用が高いため、工場から出し先までの輸送価格にすると金額は変わらないとの結果になった」と説明する(日系企業の声)。河川輸送の物量も多いものの、近年、ホーチミン~プノンペン間の陸送の動きが活発になっているのは、河川との価格に大きな差がないのも影響している。

ホーチミン~バベット、ホーチミン~プノンペン間の物量が増加しているとの声が多く聞かれる中で、通関手続き面に問題があるとの声も聞かれた(写真17参照)。現地からは「南部経済回廊の物量は増加している。しかし、越境交通協定(CBTA)がうまく機能していないため、通関手続きで時間を要し、結果的に所要時間の点では陸上輸送と海上輸送に大きな差はない」との指摘が聞かれる(日系企業の声)。通関手続きの円滑化に対する期待は大きい。



写真 17 モノの動きが活発な国道 22 号線(ジェットロ撮影)



写真 18 モクバイ税関で通関待ちするコンテナトラック(ジェットロ撮影)

モクバイ税関によると同税関の主な取扱品目・金額(トランジット含む)は、ベトナムからカンボジア向けの輸出(2014年1～10月)は8億600万ドルで、上位品目別では(1)革靴、(2)自転車用部品、(3)縫製品原料、(4)果物・野菜、(5)液体ガスなどなる。一方、カンボジアからベトナム向けの輸入(2014年1～10月)は、4億3,900万ドルで、上位品目は縫製品(完成品)、ダイビング衣類、自転車などとなる。モクバイ税関における両国の輸出入はここ数年大きく変化していない。また、税関長によると、モクバイ税関では通関処理を、グリーンであれば数分、レッドであれば8時間内で行っている。グリーン(全体の43～45%)、イエロー(50%)、レッド(5～7%)の割合は商品によって異なるものの、原則輸出よりもカンボジアからの輸入基準を厳しくしており、食品は安全を考慮する必要があることからイエローが多い。レッドの基準については、企業情報を参考にし、さらにシステムでランダムに抽出している。レッドになった場合は、荷主に連絡をした上で、全書類をチェックしている。カンボジアからの食品輸入では留意する必要がある。

2) 課税基準の解釈等による追徴課税

現地企業からは「税関担当者によって異なる関税分類番号(HSコード)の恣意的な判断や不透明な支払いの要求」「事前教示制度の機能不全」などの声が聞かれる(日系企業の声)。

ジェットロが過去実施した調査では、北部に国内販売型の生産拠点を構える日系メーカーは、通関手続きをしている最寄りの税関で無税であった部品の関税が、別の税関で申告したところ関税分類番号の間違いを指摘され5%の課税対象品目と判断された。同社は問題を大きくしたくないた

め、税関からの関税支払い指示に従い、この一件以降は通関手続きには最寄りの税関しか使わないことを徹底している。また、税関当局による事後調査を受けて高額な追徴課税に及ぶ可能性もあるため留意が必要だ。前述の企業では、無税で輸入していた部材に関して、関税番号分類の違いを税関の担当者から指摘され、過去にさかのぼり輸入した全額分に26%の関税を課税された。同社では大幅なコスト増加につながったこの教訓から、課税された製品を内製化している(日系企業の声)。

ベトナムで不明瞭な関税分類番号の指摘や追徴課税に直面しているのは、主に内販型企業である。ベトナムでは税関に商品サンプルを提出して関税率の問い合わせすることは制度的に可能なものの、情報提供のサポートのみで公式文書での回答を得ることは難しく、後々、税関担当者から関税分類番号の指摘があっても正当性を証明することは困難であった。また、指摘の際に税関担当者からの不透明な金銭要求に苦慮する企業も少なくない。一方、輸出加工企業(EPE:Export Processing Enterprises)は、関税、付加価値税(VAT)免除などの優遇を受けており、通関上の問題は内販型企業に比べ少ない。

こうした状況を踏まえ、投資環境改善のための官民対話の場である日越共同イニシアチブ(フェーズ5)では、事前に関税分類番号を教示するだけでなく、確定するとの意味を含め事前確定制度の機能化を焦点に議論が進められた。2013年11月1日には、財政省通達128/2013/BT-BTCが施行され、事前確定制度の役割が規定された。日系企業の担当者によると「事前教示制度も機能しており照会を行えば有効かつ拘束力のある正式な回答が届く。照会すると高い税率に確定されてしまう可能性があるため対応しない企業も多い」と説明する。事前確定制度を活用することで、課税基準の解釈などによる追徴課税を免れる目処が立てられる様になりつつある。

3) 保税制度及び非居住者在庫制度の整備・認可

日系企業の相次ぐベトナム進出により、それら企業に向けた部品・原材料、メンテナンス製品などの供給で非居住者在庫の利用が増加傾向にある。特にアパレル関連(生地、ボタン)、メンテナンス用のサービスパーツ、商社の在庫(販売部品)で非居住者在庫が多く利用されている(日系企業の声)。非居住者制度が利用されてきたベトナムではあるが、同制度に対する課税の有無が曖昧であるとの指摘が絶えなかった。その背景にあるのが法的解釈である。現地日系企業の間でも見解が分かれてしまっていた。しかし、現地会計事務所は「課税は免れられない。当局である税関総局側も非居住者在庫の課税は二重課税に当たらないとの見解を示している」と説明する。課税対象になることを踏まえ、制度を利用する必要がある。

4) 車両乗り入れ規制

ホーチミン市内では現在、重量ごとに車両の乗り入れ規制が行われており、効率的な運送を行う上で大きなネックとなっている。企業によっては荷物を複数の軽量トラックに分けて配送するなど対応しているが、物流コストを押し上げる一因ともなっている(日系企業の声)。

現在、ホーチミン市内では「ホーチミン市人民委員会決定 66/2011/QD-UBND」、ハノイ市では、「ハノイ市人民委員会決定 06/2013/QD-UBND」により車両の重量ごとに乗り入れ規制が敷かれており、日本企業にとっても効率的な輸送を行う上で大きな問題となっている(写真 19 参照)。規制の概要は以下の通りとなる。

<ホーチミン市内の車両乗り入れ規制>

- 06:00-08:30 全てのトラックは走行禁止
- 08:00-16:00 2.5トン未満の車両のみ走行可能
- 16:00-20:00 全てのトラックは走行禁止
- 20:00-00:00 2.5トン未満の車両のみ走行可能
- 00:00-06:00 全ての車両が走行可能

<ハノイ市内の車両乗り入れ規制>

- 06:00-08:30 2.5トン未満、2.5トン以上のトラックは走行禁止
- 06:30-08:30 1.25トン未満のトラックは走行禁止
- 16:30-21:30 1.25トン未満のトラックは走行禁止
- 21:00-06:00 全ての車両が走行可能

現地日系物流会社の具体的事例によると、ダラット地方で朝摘みした新鮮な野菜をホーチミン市内のスーパーに配送する場合、仮に朝 9 時に同地域を出発するとホーチミン市内の到着はだいたい夕方 16 時となる。その後、市内の倉庫にてパッキング作業を行いスーパーに出荷するのだが、16 時以降はいかなるトラックも乗り入れ禁止となるため、同日内に顧客に納品することが不可能となる。結果、新鮮な朝摘み野菜は倉庫内で一晩保管され、翌朝 8 時以降に 2.5トン未満のトラックにて配送されることになる。ただし、道路によっては 1.1トンあるいは 1.4トン車両の進入しか認められない区域もあるため、複数の店舗に配送する際は、1.1トントラックに統一しているとのことだ。さらに、ホーチミン市内は渋滞も激しいため、配送の際には 15 時くらいには市内を抜けないと 16 時までに出られなくなる可能性が高いため、車両に詰め込む貨物の量も調整する必要がある。

一部の日系企業の中には現在もホーチミン市内に工場を構えているところがあるが、同規制の影響は大きく、やむを得ず小さめのトラックで部品を複数回に分けて運び対応しているところも多い。増産対応等で急遽部品が必要になる場合であっても、時間帯によっては工場の要望に応えられないケースも発生しているようだ。

市内の渋滞を緩和し道路の保全を図るためにも、車両の乗り入れ規制を行うこと自体は当然であるが、まずは生活道路と産業道路の区分けを行うところから始めるなど、企業活動の実態に即した運用の改善が求められる。



写真 19 市内の乗り入れを規制する標識(ジェットロ撮影)

5) 領収書の出ない費用支出

現地日系企業の一部からは通関や輸送中の申告・検査などで、領収書の出ない不透明な費用を求められるとの指摘が聞かれた(複数の日系企業の声)。また、ある日系企業企業では、過積載規制の測定で不透明な費用を求められるケースがあるようだ。また、別の日系企業からも、行政権限のある分野で不透明な費用を求められる実態もあるようだ。ベトナムでは税関申告などの際にも不透明な費用が求められることもあり、改善要望の声が多く聞かれる。

(6) その他の課題

1) 片荷問題等に起因する高額な輸送費

ベトナムでは、内需志向型、輸出志向型を問わず、各企業は何らかのかたちで物流効率化に取り組んでいる。インフラの未整備、不透明な法制度や通関手続きなど政府や行政機関の対応以外で、どのような物流上の問題を抱えているか現地日系企業などに聞いたところ、多くの企業から「片荷問題による高い物流コスト」の課題が挙げられた(複数の日系企業の声)。片荷問題とは目的地まで荷物を運んだ後、空荷の状態に戻ってくるケースを指す(写真 20 参照)。帰り(復路)に運ぶ荷物があれば、双方向のモノの往来ができるため運賃は安くなる。こうした片荷問題は、ベトナム場合では一般的に南部から北部への南北輸送、東西経済回廊を利用してベトナムからタイ向けに輸送する場合の戻しの際などに多く発生している。



写真 20 空荷輸送のため片扉を開くコンテナ(右)(ジェトロ撮影)

南部に拠点を構えるメーカーの担当者は「戻しが片荷のため、物流コストが高い」と指摘する(日系企業の声)。同社では週 2 回程度、トラック 1 台(13トン)分の商品を南部から北部に輸送しているが、南部向けの積荷がないため空荷の状態に戻している。国内最大の商業都市であるホーチミン市およびその近郊省には、地場と外資系の食品、日用品などの生活消費財メーカーが多く集積しており、自動車や電気電子部品メーカーの一部製品も含め、南部から北部向けに供給されている。一方で、自動車や二輪車といった耐久消費財はハノイおよびその近郊省で生産されており、北部から南部向けに供給されている。しかし、南部と北部に拠点を構える各日系物流会社の担当者からは、一般的に北部から南部へは片荷になるケースが多いとの声が聞かれる。こうした状況を踏まえ、ある日系物流会社では、北部から南部向けの貨物を確保するため、南部から北部向けの 6

～7割の運賃で北部から南部へのサービスを提供している。

東西経済回廊でも、南北輸送同様に片荷問題が生じている。ベトナムに進出する日系企業の東西経済回廊の利用では、二輪車、自動車部品、電気電子製品・同部品などが多く扱われている。地場企業であれば、果物、野菜など生鮮食品も扱う。ハイフォン港(ベトナム)～レムチャバン港(タイ)の海上輸送では7～9日を要するが、東西経済回廊の陸送ならばハノイ～バンコク間は3日以内で、船便に比べ4～6日早い。運賃は海上よりも陸送の方が高くなるが、輸送時間の短さは大きな魅力となる。

日系企業の担当者は「陸送コストは海上輸送の3～5倍以上かかるが、魅力はなんといってもリードタイム。時間をお金で買う感覚」と説明する。物流コストは高くともリードタイムが短くなれば、余剰在庫をその分、抑えることができ、さらに供給先企業の急な発注にも対応が可能となる。

片荷問題の抜本的な解決策は、帰りの積荷を探すことに尽きる。この解決策を導き出した企業もある。東西経済回廊を利用するタイとベトナム北部の日系企業だ。タイで生産した高性能・高機能化学繊維素材をベトナムに送り、型抜き後に残った破材をタイに戻している。これにより双方向の往来が可能となり、片荷問題を解消できた。

しかし、こうした事例は少なく、各企業の自助努力だけで解決するのは困難なのも実態だ。日系企業の担当者は「片荷解消は非常に難しい問題。国内輸送であれば、内航船や鉄道利用の選択肢も交えて提案している。ただし、東西経済回廊は鉄道を使えない。本当に陸送で運ばなければならないかをあらためて考えることも必要」と指摘する。帰りの積荷を探すことが難しい場合は、船や鉄道などの選択肢も交えて検討する必要があるだろう。

表 3-3-4 ヒアリング調査で得られたベトナムの物流における課題

物流における課題		
1. 保管・ 流通加工・ 包装	(1) 受発注管理	○受発注管理上の課題
	(2) 在庫管理	○在庫管理上の課題
	(3) 作業管理	○作業管理上の課題
2. 輸送・ 荷役	(4) 物資識別管理	
	(5) 貨物管理	○貨物管理上の問題
	(6) 輸送管理	
3. 施設	(7) リンク	○道路、鉄道の未整備
	(8) ノード	○港湾の未整備、物流施設の不足
	(9) モード	○運送車両の不足
4. 技術	(10) 人材	○物流人材や税関職員の育成
	(11) 管理	○コールドチェーンの構築 ○通い箱やパレット等の利用
	(12) 情報	○データのシステム化 ○運送車両のGPS導入
	(13) 資源	
5. 制度	(14) 法律	○越境物流における手続き、制度 ○課税基準の解釈等による追徴課税 ○保税制度及び非居住者在庫制度 ○車両乗り入れ規制
	(15) 慣習・慣行	○不透明な費用の徴収
6. その他		○高額な輸送費

3-3-3 カンボジア編

(1) 保管・流通加工・包装に関する課題

1) 在庫管理

操業上最も苦勞するのは従業員の教育水準が必ずしも高くないという点。会社で働くという意識の醸成から徹底して教育する必要がある。数の勘定ができない作業員も一定数存在するため、基礎的な算数を教えることが必要となるなど、人材育成に多大な労力を要する。在庫管理にも影響を及ぼしている(複数の日系企業の声)。



写真 21 日系工場の様子①(ジェットロ撮影)



写真 22 日系工場の様子②(ジェットロ撮影)
(間違い探しを通じて品質チェックの目を養う)

(2) 施設に関する課題

1) 道路の未整備(高速道路含む)

プノンペンからタイ国境の町ポイペトまでの道路(国道5号線)が未整備のため、400キロ程の道のりに対し夜間の走行については10時間程要する。貨物輸送は夜間の走行に限られるため、あまりスピードを出すことができない。5号線の道路の拡張工事が求められる。また、国道1号線は非常に混雑しており、2車線化する必要がある。道路環境は悪いが、振動テストを繰り返し梱包を工夫して対応している(政府関係、日系企業の声)。

2) 鉄道の未整備

プノンペンからシアヌークビル港までの鉄道については、週3便から4便のみ運行しているが、時速10キロ~20キロと低速のため、商用に使うことは困難な状況。ただし、マースク・シーランドは週250TEU(半分はコメ)利用している模様。物流ニーズは600TEU程度はあると考えられる。なお、プノンペンからポイペトに伸びる鉄道は、現在リハビリ工事中のため運行していない(政府関係の声)。

3) 港湾の未整備

シアヌークビル港はフィーダー港であり、コンテナはシンガポールでトランシップする必要がある。欧州向けは便利だが、岸壁水深が10.5メートルしかなく、コンテナ貨物の取り扱い施設が不十分なものも課題(政府関係の声)。

4) 運送車両(貨物自動車、貨車、船舶、航空機など)の不足

自動車行政については、車検制度の改善に取り組んでいるところ。カンボジアでは日本のような未梢登録制度がなく、古い中古車がいつまでも走っており危険な状態(政府関係の声)。

ベトナムからカンボジアに商品を輸入する際、カイメップ・チーバイ港からプノンペン新港までの内航輸送はフィーダー船で運んでいるが、季節によってはフィーダー船が大幅に不足することも多く、商品の発注から納入までに5週間~7週間掛かっている。日本からの輸送は船足も長く特に混載貨物の場合は納期が全く読めなくなる。2週間遅れることもあり、販売チャンスを逃すケースも多い。また、カンボジア国内には大規模倉庫を所有した問屋がないため、全て自社でトラックをチャーターする等して仕入れをしなければならない。結果原価が固定せず大きな問題となっている(日系企業の声)。

フィーダー船不足の主な原因は、①ホーチミンでの物量増加(カッタライ港からカイメップ・チーバイ港間の物量が多いため、そちらにフィーダー船が割かれる)、②季節要因(雨季、特に9月～10月頃は北米のクリスマス商戦に合わせるため、カンボジアの輸出額の8割～9割を占める縫製品を中心に大量の貨物が運ばれ、その影響を大きく受ける)の2つ(日系企業の声)。



写真 23 国道 5 号線の様子①(ジェットロ撮影)



写真 24 国道 5 号線の様子②(ジェットロ撮影)

また、航空便での重量制限に関して、プノンペンからバンコクへの航空便は1回のフライトあたり2.5トンまでしか積み込めないため、40フィートコンテナの物量は運ぶことができない。縫製や靴は

カートン梱包になるが、顧客の貨物によってはパレット積みも多く、飛行機に乗せられず航空便で運ぶことが困難なケースがある(日系企業の声)。



写真 25 ネアックルン橋(国道 1 号線)(ジェットロ撮影)



写真 26 フェリーへの車両積み込みの様子(ジェットロ撮影)



写真 27 プノンペン新港①(ジェットロ撮影)



写真 28 プノンペン新港②(ジェットロ撮影)

(3) 技術に関する課題

1) 税関職員の育成

税関職員の個人裁量によって通関時の判断が大きく異なることは非常に問題。物流の障壁としては、ハードインフラよりソフトインフラの不備による問題のほうが大きいと感じる。税関を含む政府関係者への教育が必要(複数の日系企業の声)。

2) コールドチェーンの構築

コールドチェーンのニーズはカンボジア国内でも徐々に高まりを見せており、一部の日系企業がサービスを開始し始めているが、プノンペン新港にはリーファーコンテナに充電するためのプラグが整備されているものの、フィーダー船にプラグが備えられておらず、利用することが困難な状況(日系企業の声)。また、「食品については鮮度が求められるため、フィーダー船を利用した冷蔵・冷凍品の輸送には時間がかかりすぎるため、現状のままではニーズが低いのではないか」(政府関係機関)との指摘もあった。

3) 電力・送電線不足

プノンペン市内の工業団地ではあまり停電はみられないが、国境近辺等、都市部から離れた工業団地では毎日のように停電する。長いときは数日停電することもあり、生産に大きく支障をきたしている。また、水質も良くないため、金型にさびが発生するなどの問題もある(日系企業の声)。

(4) 制度(法律、慣習・慣行)に関する課題

1) 越境物流における手続、制度(通関手続、相互通行ライセンスなど)

① 税関への付随的な書類提出

税関で求められる書類が非常に多く非効率。税関以外にも他省庁からのレコメンデーションが必要になるケースがあり、税関職員の個人裁量によって大きく判断が異なることが多い。特に農業省と保健省からのレコメン取得には時間がかかる。例えば絆創膏を輸入しようとした際、化粧品のライセンスが必要といわれたり、また、ゲームセンターのコインを輸入しようとした時は、財務省の承認がないと輸入許可を出せないといわれたり、知識がないためにいろいろな書類を求められることが非常に多い。税関職員の個人裁量によってケースバイケースで判断が異なることは大きな問題と感じている(複数の日系企業の声)。

② 電子通関システムの未整備

税関データ自動化システム(ASYCUDA)での電子申告はまだ十分に浸透しておらず、必要書類を紙に打ち出して提出する必要がある。輸入時には荷受人のサインや社印を押したオリジナルの書類が必要なため、国境で輸入通関をかける際は、毎回書類を運ばなければならず、非常に非効率。仮にインボイスが 100 枚セットであれば、全てのページにサインを求められるなど、非効率な運用を求められる(日系企業の声)。

③ 事前通関制度の存在

カンボジアでは本通関の前に事前通関が存在し、同じ書類を用意する必要があり、事前通関に 3 日から 4 日程度かかる。仮に認定事業者(AEO: Authorized Economic Operator)となれば事前通関は免除されるが(SEZ 内企業についても免除されている)、大きな課題と捉えている(日系企業の声)。

④ 貨物のスキャン検査の実施

商品をコンテナで輸入する場合は、港湾でのスキャン検査が必要で、検査料も 20 ドル必要。シアヌークビル港ではスキャン検査が非常に混んでいることがあり何時間も待たされるケースも発生している。事前通関は英語で「Customs Valuation」と呼ばれ、貨物到着前に荷物の評価を事前にするもの(日系企業の声)。

⑤ 越境交通制度の未整備

いわゆる担ぎ屋と呼ばれる非正規ルートでの取引が横行している。CBTA ライセンスを所持しているバスなどで国内に違法に輸入されるケースが多い。10%ほどコストが変わってくるため、正規に輸入している商品はそもそも厳しい競争にさらされる。カンボジア政府側にも取締りを強化してほしいと訴えているが、税関は役人の数が少ないため、仮に全て取り締まると更に通関が滞ってしまう恐れもある。例えば、携帯電話は 80%が非正規ルートでの取引といわれているが、仮に自社店舗内で正規の値段で販売すると完全に赤字となる。携帯電話以外にも日用品雑貨、電化製品も非正規ルートでの取引が横行している(日系企業の声)。

また、CBTA のライセンスについては、国境での手荷物検査がないためバス会社が多く取得している。貨物を手荷物として無税で大量に入れることが出来るため日系企業がコンプライアンスを遵守するほど不利な競争を強いられる。統一したルールのもと取締りを強化することが必要(日系・物流)。特にカンボジア・タイの間の二国間の相互通行ライセンスについては企業側からのニーズが高く、発給数の増加が急がれる(日系企業の声)。

加えて、越境での課題はドライバーの確保も重要な課題である。タイとカンボジアではハンドルが逆になるため、危険性が増大しドライバーが走行したがる傾向にある。また、車両自体が非常に古く、車検システムも未整備のため、アセアンスタンダードでの車検システムの導入が急がれる(政府関係、日系企業の声)。



写真 29 カンボジア⇄ベトナム間をつなぐ相互ライセンス所有のバス①(ジェトロ撮影)



写真 30 カンボジア⇄ベトナム間をつなぐ相互ライセンス所有のバス②(ジェトロ撮影)

2) 課税基準の解釈相違等による追徴課税

商品によっては、税関が独自に作成するプライスリストに従い課税単価が決められている。しかし、必ずしもその単価が適正ではなく、高額な関税をかけられるケースがある(日系企業の声)。

3) 保税制度及び非居住者在庫制度の整備・認可

カンボジアでは保税制度が未整備である。仮に大規模な保税団地、保税倉庫、保税工場が整備され、輸出入に関する手続きが緩和されれば、さらに多くの産業を国内に呼び込むことができるだろう。現在のままでは、カンボジアは通過されるのみの国となり、利益が落ちない。仮に非居住者在庫制度まで整えば、例えばタイの荷主の在庫管理がカンボジアで行えることとなり、カンボジアに進出していない部品メーカーでもリードタイムを短縮し、カンボジア国内に納入することが可能になる。また、使わなかった在庫を非課税のまま返却することも可能となるはず。ASEANのパーツセンターをカンボジアに設けることで、これまで投資を行っていない分野(自動車組み立て工程など)を誘致することが可能になるかも知れない。結果、物流コストの低減にも繋がるであろう(日系企業の声)。

4) 保険制度の未整備

保険についてはタイ、ベトナムでそれぞれで付保し、それをカンボジアまで伸ばしてもらう形をとっている。車両については自動車保険をかけることが出来るが、貨物についてはリスクを計算できない。国内運送は地場業者に任せているが、保険をかけていないと思われる(日系企業の声)。

(5) その他の課題

1) 片荷問題等に起因する高額な輸送費

カンボジアからタイへコンテナを戻す際は空の状態に戻すことが多い。自社コンテナもあるが、他社のものを借りるケースが多く、例えば5日以内に返却しなければならないといった期限がある。空コンテナはプノンペンからいったんタイとの国境の町ポイペトに置いておき、タイからカンボジアの貨物を同地で積み替えた後にタイへ戻る便に乗せて戻すことが多い。片荷の問題が結果物流費の高騰にもつながっている(日系企業の声)。

貨物バランスの不一致から来る空コンテナの多さは課題。2014年6月のデータでは、輸入コンテ

ナ総数 6,400 のうち、3,500 のみが貨物を積載。輸出コンテナでは総数 6,440 のうち、6,200 で貨物を積んでいる。なお 6 月は輸出の繁忙期。輸入時は潮流もあり、輸出に比べて 3 割程度時間がかかる。その場合、国境に何時に着くか見通しが悪くなるため、出荷に間に合わせるために空コンテナを陸路で運ぶこともある(政府関係の声)。

カンボジアに部材輸入される製品は「タイから陸送」「ベトナムから陸送」「港湾利用」の主に 3 パターンに分けられるが、国内の物流業が地場の数社(5~6 社)で独占状態となっており、外資系フォワーダーも最終的にはこれらの企業をサブコンとして活用せざるを得ないため、高コスト体質とならざるを得ない。高額な物流費が安価な人件費メリットを相殺してしまう可能性がある(複数の日系企業の声)。

水路でプノンペンから日本まで運ぶ場合、コンテナ 1 本あたり約 1,600 ドルかかる。カインメップ港から日本までの運賃は 500 ドル程度なので、1,000 ドル程度がプノンペン港からカインメップ・チーバイ港までのフィーダー船の運賃になる。フィーダー船は地元企業が運行を独占しており、競争がないため非常に割高(日系企業の声)。

シアヌークビル港はサービス料金が高額。同港は自主採算港(Autonomous Port)とされているが、国が運営しているために高コスト体質になっている。民間セクターの知見の活用が求められる(政府関係の声)。

プノンペンからバンコクまでの陸上輸送コストは、20 フィートコンテナ 1 本で約 2,600 ドル。プノンペン SEZ 内に事務所を構えるカンボジア資本の物流業者のサービスを利用しているが、物流費は想定よりもかなり高い(日系企業の声)。

2) その他、物流上以外の課題

① FTA 手続き上の課題

全ての商品が Form D を取得できるわけではないが、ほとんどのもので取得している。ただし、タイ産のものでも Form D が取得できないものもある。高い商品では 35%の関税があり、取得しないと利益が吹っ飛んでしまうものもある。平均するとだいたい 17%~18%が関税として徴収されている計算。例えば牛乳の例でいうと、賞味期限が短いため毎週仕入れているが、そのたびに Form D の取得が必要。少量高頻度の商品は非常に手間がかかりメーカー側も取得を嫌がる傾向にある(日系企業の声)。

Form D 取得のコストが高いため、単価の安い日用品ではほとんど Form D は取得できていない。特に一度に多くの商品を輸入する際は取得に関する作業負担が大きい(日系企業の声)。

ACFTAについては、カンボジア側で書類不備を指摘され、特惠関税の適用が認められないケースが多々存在する。必ずしも明確な基準で行われておらず、統一したルールに則り運用することが重要(日系企業の声)。

② 労務管理

(ア) 人件費の高騰

ここ数年カンボジアの最低賃金が高騰しており、2015年1月から縫製・製靴の工場作業員向け最低賃金が128ドル(試用期間123ドル)になり、2013年2月当時の61ドルに比べると、わずか2年ほどの間に2倍以上にまで上昇している。国境を越えたベトナムの第1地域の最低賃金は310万ドン(約1万7,050円、1ドン=約0.0055円)であり、短期間でベトナムとそれほど変わらない水準にまで上昇してしまった。一方で生産性は中国の5割から6割程度とする工場もあり、128ドルという賃金と生産性を考えると、カンボジア工場の生産単価は決して安くはないと考えられる(日系企業の声)。

労務コストでは、最低賃金レベルの基本給に付加的に多くの経費が発生する。たとえば食事は3食とも無償で提供、寮費も無料とし、また、ワーカーであっても昇給などに対応している。一人あたりの月額コストは平均約260ドルかかっている。人件費コストは近年、急激に上昇している(日系企業の声)。

(イ) スタッフ確保の困難

人件費高騰に加え、将来的に工場作業員を確保できるかどうかも課題。数年前は工場作業員の確保に何も問題はなかったが、最近是中国系などの縫製工場が増えており、次第に人が集まりにくくなっている。一般的にベトナムでは反中感情が根強いとされているが、カンボジアにはそうした感情があまりないため、中国系の工場に転職することに対しても抵抗感はないようだ(日系企業の声)。

工場作業員の通勤はバスが主流で、雇用者側が別途支給する交通費手当をベースに個人がバス会社と契約しているケースが多い。バスは村単位で発着しており、仮にバス会社の都合などで運行されないと、スタッフが出勤できない事態が発生する。また、工場側が残業を依頼しても、夕方のバスの出発時間が決まっており、残業ができないケースも多い。これらの事情から、増産対応などのため直前に生産シフトを変更する場合は注意が必要となる(日系企業の声)。

国境の工業団地については人の確保が最大の課題であろう。現在プノンペン(金邊)の工場でもワーカーを全国から集めている状態。国境では1つ目の工場まではよいが、複数工場を展開することは

困難なのではないか(日系企業の声)。

当初は各部門(品質管理、生産管理、生産技術、保全など)に、それぞれマネージャークラスの人材(大卒)を募集する形で計10名のマネージャーを雇用したが、離職なども多く、現在は一部のワーカーをマネージャーに引き上げる形で対応している。人材確保には苦勞している(日系企業の声)。

表 3-3-5 ヒアリング調査で得られたカンボジアの物流における課題

物流における課題		
1. 保管・流通加工・包装	(1) 受発注管理	
	(2) 在庫管理	○在庫管理上の課題
	(3) 作業管理	
2. 輸送・荷役	(4) 物資識別管理	
	(5) 貨物管理	
	(6) 輸送管理	
3. 施設	(7) リンク	○道路、鉄道の未整備
	(8) ノード	○港湾の未整備、物流施設の不足
	(9) モード	○運送車両の不足
4. 技術	(10) 人材	○税関職員の育成
	(11) 管理	○コールドチェーンの構築
	(12) 情報	
	(13) 資源	○電力・送電線不足
5. 制度	(14) 法律	○越境物流における手続き、制度 ○課税基準の解釈等による追徴課税 ○保税制度及び非居住者在庫制度
	(15) 慣習・慣行	○不透明な費用の徴収
6. その他		○高額な輸送費

3-3-4 ラオス編

(1) 保管・流通加工・包装に関する課題

1) 在庫管理上の課題

在庫に関しては、ラオスにおいては比較的長期間必要とされている。これはラオスが内陸国であるという地理上の制約により、同国への原料の輸入・輸出の際にタイのレムチャバン港等、他国の港湾を使わざるを得ず、そこから陸送・航空便等を使って国内に運ぶ必要があるため、輸出入に他国より多くの日数がかかるという事情が一因である。例えば世界銀行(世銀)が世界189カ国を対象に様々な指標を用いてそれぞれの国でのビジネス環境を比較している「Doing Business」の中の、対外貿易指標(Trading Across Borders)によると、2014年6月の時点でラオスへの輸入には平均26日、輸出には平均23日を要している。これはメコン地域の平均である、21.2日(輸入)、20.0日(輸出)に比べて3日~5日程度製品の輸出入に日時がかかることを意味している。

また、後述の通り、通関手続きや許認可の取得に時間がかかり、担当官によって解釈・対応に差があること等、輸配送計画に影響が出るような不確定要素も大きく、その結果、ラオス国内で生産されるものは「定番物で季節を選ばないものが多く、納期がそこまで厳しくない」(日系企業の声)ものが多くなり、「生産在庫は2カ月分置いている」(地場企業の声)、「3カ月分の在庫が無いと不安、という事業者もいる」(上記日系企業の声)という状態となっている。ラオス国内にも小型医療器具等、航空便で運ぶような小型軽量で付加価値の高い貨物は存在するものの、一般的にはリードタイムの短さ、スケジュールの厳密さがそこまで求められないものの生産が中心といえる。

なお、在庫管理を難しくしている要因のひとつとして、カンボジアと共通するものとして挙げられるのが、現地調達率の低さである。ジェットロが2013年10月~12月にかけて行った、「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2013年度調査⁴)」によると、ラオス国内での現地調達率は回答10社平均で11.0%と、カンボジア(10.7%)に次いで低い値となっている。従いラオスで工場を構える企業は生産財のみならず、資材等に関しても輸入する必要があり、「ラオス国内で調達可能なものはなく、布は中国とタイから、ミシンや針などはタイから調達」(地場企業の声)せざるを得ない状態である。それら生産財や基本的な資材については一定の調達見通しを立てることも可能であるが、不具合があった場合にのみ交換が必要となるような補修部品に関しては、ミシンなどのメンテナンスのための交換部品の調達に時間がかかってしまう。今回は具体的なコメントを得ることは出来なかったが、このような点が在庫管理上の課題となっている。

さらに、ラオスにおいては、在庫管理上のシステムの導入は進んでいないとみられる。その理由

⁴ 2014年度調査に関しては、母数が少なくラオスの現地調達率は公表していない。

の一つが各社の取り扱う品目数の少なさだ。比較的多くの品目を取り扱う大規模小売店はラオスにはまだなく、医薬品についても「品目数は2000SKUであり、ピッキング、保管管理などは担当が売り先によって明確に分けているため、在庫管理はマニュアルで行っているが特に問題ない」(地場企業の声)との指摘があった。他方運送車両・貨物管理については、「ICT システムを日系物流企業のサポートを得て導入している」(地場企業の声)という事例もあり、大手物流企業を中心に次第に広がりをみせている。

2) 作業管理上の課題

ラオスの物流における作業管理上の課題として挙げられたのは、流通加工等の高度なサービスを提供する物流事業者が存在しない点である。具体的には、「ラオス国内では現在、貨物の混載サービスを提供する事業者がいない。そのため貨物の量がコンテナに満載にならない場合でも、コンテナ1本分の料金を取られてしまう」(地場企業の声)との声が聞かれた。

(2) 施設に関する課題

1) 道路の未整備

ラオスにおけるインフラ開発は、第7次国家社会経済開発計画(2011~2015)に基づき実施されてきた。同計画において道路インフラについては、特にメコン地域を縦断・横断する、南北経済回廊および東西経済回廊を中心に運輸ネットワークを開発し、2015年までに920キロの高速道路網を整備するとしている。

2012年の公共事業運輸省のデータによると、ラオスの国道の舗装率は2012年の段階で70.11%となり、2010年時の61.27%から大きく改善した。全国で20指定されている国道に関しては、一定程度の道路整備がなされてきたといえる(表3-3-3)。

表 3-3-6 道路種別整備状況(2010 年及び 2012 年)

(単位)キロ、パーセント

道路の種類	路面の種類						舗装率 (2010)	舗装率 (2012)
	アスファルト舗装		砂利		土			
	2010	2012	2010	2012	2010	2012		
国道	4433.00	5151.54	2191.00	1725.69	611.00	470.15	61.27%	70.11%
内ビエンチャン特別市	-	190.55	-	57.00	-	0.00	-	76.97%
県道	697.00	794.04	4165.00	4522.61	3101.00	2772.43	8.75%	9.82%

(出所)ラオス・インフラマップ(ジェトロ)および公共事業運輸省 HP よりジェトロ作成

特に首都であるビエンチャン特別市における国道の舗装率は 2012 年で 76.97%となっており、着実に改善が進んでいる。またビエンチャン特別市に進出している企業からのヒアリングでは、道路インフラの未整備を課題として取り上げる声はほとんど聞かれず、「ハードインフラについてはある程度整ってきた。2 年前に比べても改善されている」(日系企業の声)という前向きなコメントも出ている。ビエンチャン地域では、2010 年 11 月に通関地点であるタナレンからビエンチャン市内を迂回し、工場が集まる国道 13 号線に直接つながる 450 周年道路が完成し、市内混雑が緩和。それ以降も側道の整備が徐々に進んだこと、ビエンチャン地域から出される貨物はその多くがタイ向け、もしくはタイ・レムチャバン港経由で輸出されることから、実質ラオス国内を走る距離が極めて限定的であることが背景にある。今回ヒアリングを行った企業からも、「物流はバンコクから扇形にビエンチャン、サバナケット、パクセーと結んでいるため、国内道路はあまり使わない。国道 13 号線は使わないようにしている」(地場企業の声)との声が聞かれた。

他方ビエンチャン特別市以外の地域については、道路インフラ環境にまだ課題が多い。サバナケット地域では、過去にジェトロが実施したヒアリングでも国道 9 号線以外の周辺道路環境が悪く、雨季になると従業員が通勤できなくなる事例が報告されている他、今回のヒアリングにおいても、「都市間の連絡道路については迂回路が整備されておらず、すれ違いやカーブが危険な状態」との指摘も聞かれた(日系企業の声)。

2) 鉄道の未整備

鉄道については、ラオスではタナレンからタイ側国境であるノンカイまで商業運行されているものの、現在は旅客の運搬のみに利用されている状態である。ラオス国内には現在タナレン国境にあるタナレン駅が唯一の駅となっているが、現在新タナレン駅の建設が進められており、タナレン～バンコクまでの貨物輸送が将来的に実現すれば、鉄道とトラックによる運送サービスを比較利用できるようになる。今回のヒアリングからも、「鉄道ができれば貨物輸送で是非活用したいし、そのサービスも提供したい。CO2 排出量を抑える意味でも重要」(日系企業の声)とのコメントがあった。

3) 物流施設の不足

ラオスではこれまで総合的な物流施設が存在していなかったが、現在 JICA が事業可能性調査を行っているのが、「ビエンチャンロジスティックパーク(VLP)」の整備である。VLP は既存のタナレンターミナルの能力を超える貨物量ならびにビエンチャン特別市周辺の貨物ニーズの増大への対応、鉄道とのマルチモーダル輸送が進む可能性があることから整備が検討されている物流施設である。計画ではタイ・周辺諸国経済開発協力機構(NEDA)が開発を行っているビエンチャン中央駅及び貨物ステーションの近郊に、通関施設、一般貨物用倉庫、一般貨物用コンテナヤード、重量物・バルク貨物置場、石油ターミナル等が 30 ヘクタールの敷地内に整備されるというもので、現在 JICA が事業可能性調査(F/S)を実施している。VLP の完成により、混載貨物の形成やコンテナ保管等が容易になると考えられており、「トラックが来て一泊する施設がないと危険で、どこかにトラックターミナルがあると安心」(日系企業の声)、「VLP は片荷の解消に非常によい。貨物が少ないためニーズはあるのかと言われるが、作らなければ貨物すら集まらない。潜在的な物量はあると考えている。出入りの量は現時点では 10 対 1 程度かもしれないが、細かい貨物を集めれば緩和できる」(同)、「貨物の透明性の確保、税収の確保という観点から、強制的に友好橋を通ったものは全て通すようにすべき」(現地企業の声)、内陸コンテナ蔵置場(ICD)が出来ればいつでも貨物の運送が可能となる」(地場団体の声)等、多くの企業の関心を集めている。

4) 運送車両の不足

実際の物流に関しては、ラオス国内の地場物流企業は運送車両の保有数を減らし、輸配送を下請けの物流会社に依頼する形式が中心となっている。ただし国内の運送車両自体は老朽化が進んでおり、例えばラオス最大手の物流企業である SMT Corporation は元々民間と政府(公共事業運輸省)の合弁企業として 1990 年に設立され、その際政府から 100 台以上のトラックを支給されたが、当時のトラックも一部下請け事業者に使わせているとのことであった。そのため、例えば「古いト

ラックが使われ続けている結果、雨季には雨による貨物ダメージが生じる場合がある」(地場企業の声)というトラブルも発生しており、問題となっている。

(3) 技術に関する課題

1) 税関職員の育成

ラオスでは税関、税関職員ごとの関税番号等の解釈の差異が多く見られるが、その要因が税関内の研修制度の未整備である。「ベトナムやカンボジアでは税関内に研修を行う教官を育て、テキストを開発しているものの、ラオスには未だ研修制度がないため、新規採用者向けのテキストの準備からはじめる必要がある」(政府関係の声)状態である。特にサプライチェーンがかなり複雑になっている現在、「適切な関税評価を行う難易度が増しており、どのような商流・物流の場合にどういふ評価を行うか、個別の事例を収集し、事例集にまとめることが重要」(同)という指摘も出された。

2) 物流人材の育成

ラオスでは多くの企業・零細事業者が物流に携わっている一方、物流に関する知識については十分育っていない状態である。例えば LIFFA は、「地場事業者は新しい技術・知識を身に着けるといふ精神に欠けており、経験のみで業務を行っている。物流とは運送のみと理解している人が多い」と指摘する。また「安全点検についても地場企業は行っておらず、運転できればそれでよい」(日系企業の声)という意識が一般的となっている。

現在 ASEAN では ASEAN フレイトフォワードーズ協会(AFFA)が ASEAN 経済共同体(AEC)構築に向けた物流研修を行っており、ラオスからも LIFFA から同研修に 5 名派遣している。重要なのは当該研修の結果が公的な資格の形で導入されることである。今回のヒアリングでも、「LIFFA メンバーになる条件として本研修の履修を義務付けるべき」(LIFFA)との意見があった。なお現在ラオスの国立大学では物流の事業はあるものの、修士・博士課程は整備されておらず(日系企業の声)、国立大学や短期大学のカリキュラムとして導入を働き掛け、物流事業を行うに当たり従業員数名の資格保有をセットとすべき(地場企業の声)との声も聞かれた。

(4) 制度(法律、慣習・慣行)に関する課題

1) 通関時の課題

先に引用した Doing Business 指標によると、ラオスの対外貿易指標は調査国 189 カ国中、156 位とメコン各国の中で最も低位に位置づけられている。本項で既に輸出入の日数について他のメコン諸国と差がついていることを指摘したが、それに伴う輸出入の費用や輸出入手続きの際に必要な書類数等、貿易関連の全ての指標においてラオスは周辺国と比べて劣っている結果となっている。国内市場規模が小さいラオスでは、基本的に生活や工業生産を行うのに必要な物品は輸入され、完成品・部材等も国内ではなく外国に輸出をしていくこととなるが、その上で貿易上のデメリットの縮減は極めて重要なポイントとなる。以下、今回のヒアリングを通じて得られた通関時の課題について整理していきたい。



写真 31 タナレンの国境施設
(ジェットロ撮影)



写真 32 タナレンにおける自動化ゲート
(ジェットロ撮影)

① 関税評価方式の変更

2013年2月2日、世界貿易機構(WTO)の158番目の加盟国となった。これにより貿易上の様々な権利を享受できることとなったが、それと同時に原産地規則や貿易救済措置、特惠措置等についてはWTO加盟後速やかにWTOのルールと同等の制度を運用することとなった。その中のひとつが商業貨物に関する関税評価方式の変更である。WTO加盟以前、ラオスでは税関が価格を決める賦課課税方式が採られていた。ただしWTO加盟国についてはWTO設立協定付属書1Aの「1994年の関税及び貿易に関する一般協定(GATT)第7条の実施に関する協定(WTO関税評価協定)」に規定されている通り、自国の関税評価にかかる法令及び行政上の手続きを適合させる義務が発生する。そのためラオスでも賦課課税方式から輸入者が課税額に責任を持つ申告納税方式に切り替えが進められている。

具体的には同方式の導入により、輸入者は商業インボイスなど対価証明を示し、税関はその申告内容に合理的な理由があるのか判断することとなる。従来は税関側でプライスリストを保有し、それに基づいて輸入貨物の関税額を決定していたが、申告納税方式の下では「合理的な理由」があ

るかを判断するため、様々な商流・物流がある貿易形態を理解することが求められる。また同方式では輸入者のコンプライアンスに疑義が生じる場合には事後的な調査が行われることとなるが、タイやベトナムなどでは HS コードや関税評価額等、輸入者の申告内容が事後調査で間違いであるとして高額・長期間の追徴課税の対象になる事例が頻発しており、先の「合理的な理由」の判断基準の透明化・担当官間の徹底も必要となる。ラオス税関は産業界と対話を行って準備を進めているが、導入時の混乱を避けるために周知期間を取るなどし、丁寧な意見交換と方針の説明が求められる。

② 手続き・評価の一貫性の欠如

ラオスでは多くの新興国にみられるように、税関、税関職員ごとの解釈の相違による通関トラブルが多く報告されている。例えばラオスから食品原料を輸入するタイの企業は、税関のアレンジメントが担当者によって異なっており、そこに記録できないような手数料も絡んでいることを指摘している。ラオス税関では税関職員に関税分類、評価に関する基礎知識が育っていないとされるが、それに加え、①ラオス全体としての徴税機能の強化、②地方税関については各県の税収を減らさないような動機付けがなされるため、特に年度末⁵には、税金を取りやすい輸入通関時に徴税額を増やそうとするモチベーションが生じているのが実態である。

③ 通関時の透明性の欠如

通関時の書類・実地検査における煩雑さや透明性の欠如も数多く指摘されている。輸入申告を例にとると、貨物自動車は決められたルートを通って最寄りの税関に申告をすることとなっており（税関法第 13 条）、更に貨物については指定倉庫にて部分的に、もしくは全量検査の対象となっている（税関法第 16 条）。従い「タナレンでは特殊貨物を除いて全て倉庫を通過しなければならない」（日系企業の声）が、その倉庫内で行われる検査については、「積荷を下すことは求められない」（日系企業の声）とする声がある一方、「混載貨物だけでなく、1 種類の貨物しか積んでいない場合でも倉庫で一度積み下ろしを求められ、関連機関に改善を求めているが対応が全くない」（地場企業の声）「税関手続きにおいて賄賂を求められる」（地場企業の声）という指摘もあり、賄賂の温床となっている可能性が指摘されている。

他方、輸入業者の質も課題となっている。「タナレン倉庫に行くために一度市内を通過するが、その際に不正に貨物をラオス国内に入れる業者が存在する」（地場企業の声）状態で、輸出入貨物の検査に漏れが生じる事態を招いている。

⁵ ラオスの年度は 10 月始まり、9 月終わりであるため 9 月末

④ 電子通関制度について

電子通関制度に関しては、ラオスでは米国国際開発庁(USAID)と世銀の支援の下、国連貿易開発会議(UNCTAD)が開発した税関データ自動化システムである、ASYCUDA を導入している。なお ASYCUDA は現在世界 90 カ国以上で導入されており、ASEAN・南西アジアでは、カンボジア、ラオス、スリランカ、バングラデシュ(ASYCUDA World)、フィリピン、ネパール(ASYCUDA++)等で導入されている。

しかし、システムの導入による貿易円滑化効果は今のところ限定的とする声が多い。「ASYCUDA が入って、多少通関時間は短縮され、ミスも減っているが、未だにシステムによる申請に加え各種書類が求められ、ペーパーレスとなっていない。そこまで劇的な効果は出ていないという業者がほとんど」(日系企業の声)、「ASYCUDA についてはデータ処理速度が遅い上、書類が必要とされる。ASYCUDA は現時点では税関申告のデータを残す機能を果たしているのみ。工場から電子申請は行えるが、結局国境まで書類のオリジナルを持っていく必要がある」(地場企業の声)とされている。特に書類を国境まで持っていくことは、タナレンのような比較的ビエンチャン特別市に近い税関はともかく、他の工場から離れた地域にある税関での申告の際は物流事業者の大きな負担となることが想定される。

ただしこの部分については、税関側の問題だけでなく、通関業者の方にも課題が残されている。「タナレンの通関作業はセミナーを受け、ID を取得すれば誰でも実施可能」(日系企業の声)であることから、「輸入申告を行う事業者の信頼性が担保できなければ、申告書類の提出を求めて ASYCUDA に入力された情報と突合せざるを得ない」(政府関係の声)という側面も指摘されている。「信頼がおける業者はリスク評価などの面でも有利になるが、その事業者選定のための基準作りが進んでいない」(政府関係の声)のが現状であり、この観点でも物流事業者の資格制度の確立、人材育成の必要性が高いと言える。

⑤ シングルウィンドウ

ラオスにおけるシングルウィンドウ(National Single Window. NSW)の構築については、ASEAN の会合において、既存の貿易情報ポータルサイト⁶を ASEAN 物品貿易協定(ATIGA)で求めるシングルウィンドウの要件を満たす形で整備することが報告・合意された。同ポータルは欧州の経済協力により整備が進められており、商工省輸出入局が管轄している。輸出入に関する必要手続きや窓口機関、直近の貿易関連の ASEAN・ラオス国内における進捗等が省庁横断的な形で整理されて

⁶ www.laotradeportal.gov.la

おり、有益な情報源となっている。ただし NSW の定義として、データ・情報の単一申請、単一処理に基づいた単一の意味決定プロセスが求められる(ASEAN 事務局)ため、今後も多くの作業が残されている。ただ仮に NSW の構築が行われた場合の便益も大きい。現在通関手続きに要する時間的コストの大きさについては、特に税関に課題があるとする声が多い。ただし、実際には通関に当たっては、例えば商工省からの輸入ライセンスの取得など、業種によっては規制省庁からの許認可を得るために想定以上の時間がかかる場合もある。輸出入に関連する省庁の情報が集まり、意思決定の流れがポータルサイトを通じて各事業者が追えるようになれば、税関手続き全体のプロセスの可視化に大きく貢献することが期待される。

⑥ 越境交通協定(CBTA)

越境交通協定(CBTA)については、ラオス国内において直近で大きな進展が見られた。それは東西経済回廊上のラオス・ベトナム国境である、ダンサワン(ラオス)～ラオバオ(ベトナム)における共通検査区域(Common Control Area, CCA)の設置、及び CCA 内でのシングルストップ検査(Single Stop Inspection, SSI)の開始である。同国境は CBTA の実施上、モデルケースとして位置づけられており、これまでも 2005 年以降、フェーズ 4 まで繰り返し CCA の試験運用が行われてきたところ、2015 年 1 月 1 日から正式に CCA の導入が行われることとなった。

CCA の導入により、具体的にはこれまで数百メートルしか離れていない国境の両側、即ち輸出地・輸入地それぞれの税関で行っていた輸出入手続きが、輸入地側の税関に輸出地側の関係係員が常駐することで、輸入地側 1 か所のみを集められることとなる。これまで東西経済回廊における工業品の移動は限定的であったが、CCA の導入で通関時間がどの程度短縮されるのか、効果が期待される。

他方、現在の CBTA 並びに各国で結ばれている二国間・三国間の相互交通権付与に関する覚書(MOU)に基づく制度運用については課題も多い。例えばタイとラオスとの二国間 MOU では、「ライセンスを付与した車両については相互に乗り入れが出来ることとなっているが、実際にはラオスのトラックはタイに入ることを認められていない」(地場企業の声)

「タイからのトラックはラオスのどの家庭の玄関までも貨物を持っていけるが、ラオスの車両はタイの港、空港まで運ぶことが出来ない」(地場企業の声)という課題が指摘されている。また、タイ・ラオス・ベトナムの三国間 MOU についても「ルールに従った運用・執行がなされていない結果、タイのトラック、ベトナムのトラックがそれぞれ互いの国を走ることが出来ていない」(地場企業の声)と多くの課題を抱えている。



写真 33 ラオス国内に乗り入れる
タイのトラック(ジェットロ撮影)



写真 34 車列を組んでラオス国内に入る
タイのトラック(第1友好橋、ジェットロ撮影)

2) 保税制度の未整備

保税制度に関しては、ラオス国内では法律上の規定はあるものの、実際の運用はなされていない。税関法第 60 条では、保税地域(Duty Free Zone)につき、「当該エリア内に置かれた物品については関税の支払い義務が保留され、税関当局の定期的な検査の対象とならない」ことが定められているが、一方で「保税地域の設置については政府の提案に基づき国会が承認し、保税地域における規則については政府がアウトラインを定める」とされており、実際の設置例は無い(経済特別区での一部輸入原材料に対する売上税・物品税・VAT 免除措置を除く)。事業者からは、「ラオスには現在保税倉庫がない。タナレン倉庫は輸入倉庫であって輸出倉庫ではないため、輸出の際の手続きが困難」(日系企業の声)とする声が聞かれた。

3) 車両乗り入れ規制

ビエンチャン特別市については、他のメコン各国同様に市内へのトラック乗り入れ規制が存在する。規制時間は 07:00～09:00 及び 16:00～18:00 の時間帯で、ビエンチャン特別市内の 13 の道路につき、7トン以上の車両の乗り入れが禁止されている。

その結果、材料のコンテナが 17:00 に到着すると走行規制にかかるため、帰りにコンテナを積み込むことが出来ず、片荷になってしまう事例が生じている他、今回のヒアリングにおいては「時間帯に限らず大型トラックは市内に進入禁止となり、市内の工場にとって不便が生じている」(地場企業の声)ものの、「実際には賄賂を支払うことで乗り入れ規制の時間帯であってもコンテナ通行は可能」(同)との声も聞かれた。

(5) その他の物流上の課題

1) 片荷問題・混載サービスの不備等による物流費の高騰

ラオスにおける物流上の課題のひとつに、片道分しか貨物を乗せない、片荷の貨物が多いことが挙げられる。2013 年の時点で、周辺国との貿易関係はベトナムを除き大幅な輸入超過となっており、タイ・中国・ベトナム三カ国合計の輸出入を見た場合、金額ベースで輸出する貨物が輸入する貨物の約半分となっていることが分かる(表 3-3-4)。表は金額ベースであるため必ずしも実際の物量を反映したものではないが、ラオス国内で 50%程度の付加価値をつけて再輸出を行っていることは想定しにくく、輸出入を行う貨物量のバランスが取れておらず、多くの貨物が片荷の状態では運ばれていることが類推できる。

表 3-3-7 ラオスの周辺国との貿易関係(2013 年)

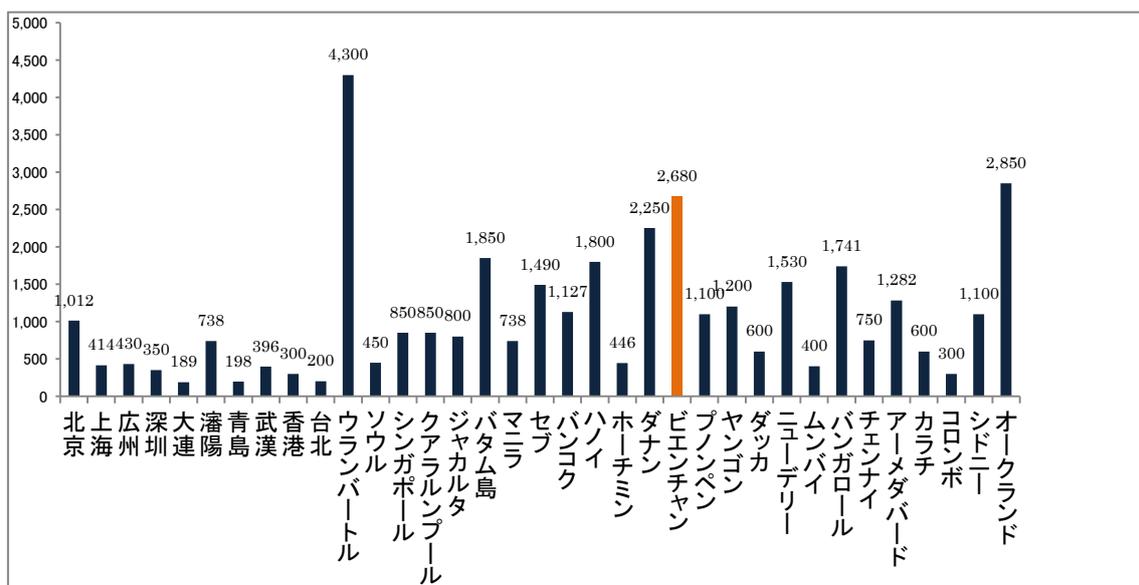
(単位 千ドル)

	輸出	輸入	輸出/輸入	貿易収支
タイ	1,355,111	3,700,755	0.37	△ 2,345,644
中国	1,020,646	1,720,562	0.59	△ 699,916
ベトナム	668,724	423,187	1.58	245,538
三カ国計	3,044,481	5,844,503	0.52	△ 2,800,022

(出所) Global Trade Atlas よりジェトロ作成

更にたとえ輸出入の貨物バランスが取れていたとしても、輸出入のタイミングが合わなければやはり片荷の問題が生じる。コンテナを所有する船社側の要請により、コンテナ戻しまでの期間が 3 日に設定されていることが多い。そのため「ラオス国内でほとんどコンテナを置いておくことが出来ず、空コンテナのまま戻さざるを得ない」(日系企業の声)。また「計画的な生産がずれた場合もやはり調達・出荷時に片荷で戻すこととなる」(日系企業の声)。

また物流費を更に押し上げる要因として物流サービス、特に混載サービスを行う事業者がラオスにおいて限定的であることが挙げられる。「混載サービスを提供する事業者がおらず、フルコンテナの貨物量で無い場合も満載分の料金を取られる」(地場企業の声)、「ローカル企業は全てフルコンテナのみのサービスで対応している」(日系企業の声)という声が聞かれており、混載サービスが一般的に広がっていないことも課題である。以上のような様々な課題の結果として、物流費の高騰がラオスにおいては大きな課題となっている。例えばジェトロの「アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比調査」(2013年度)によると、横浜港までの40フィートコンテナの輸送料は他のメコン地域の主要都市に比べ平均2,680ドルと高価になっている(図3-3-3)。今回のヒアリングにおいても、「ビエンチャンからレムチャバンまで、40フィートコンテナ往復で4000ドル」(日系企業の声)とされ、この状況が変化していないことが見て取れる。



(単位)米ドル

図3-3-3 横浜港までのコンテナ輸送料(40フィートコンテナ)

(出所)ジェトロ「アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較調査」(2013年度)

物流費の高騰は、これまで述べてきたような課題が複合的に関わって生じている。特に片荷の存在、通関手続きや道路を通行する際に徴収される不透明な費用の存在、また混載貨物を形成する場・サービスが不十分であることは大きな要因である。またそれらに加え、ラオスの物流業界に競争原理が働いておらず、特にレムチャバン港～ビエンチャンまでの物流サービスを提供する事業者

が寡占状態であることが物流費の高騰を招いていると推測される。上述の通り、ビエンチャンロジスティックパーク(VLP)の整備は、特に混載貨物の形成を通じた片荷の軽減等の効果があるものと考えられるが、物流費の低減のためにはこのような様々な要因を同時に解決していく必要がある。

表 3-3-8 ヒアリング調査で得られたラオスの物流における課題

物流における課題		
1. 保管・ 流通加工・ 包装	(1) 受発注管理	
	(2) 在庫管理	
	(3) 作業管理	○作業管理上の課題
2. 輸送・ 荷役	(4) 物資識別管理	
	(5) 貨物管理	
	(6) 輸送管理	
3. 施設	(7) リンク	○鉄道の未整備
	(8) ノード	○物流施設の不足
	(9) モード	○運送車両の不足
4. 技術	(10) 人材	○物流人材や税関職員の育成に関する課題
	(11) 管理	
	(12) 情報	
	(13) 資源	
5. 制度	(14) 法律	○越境物流における手続き、制度に関する課題 ○保税制度及び非居住者在庫制度に関する課題 ○車両乗り入れ規制
	(15) 慣習・慣行	○不透明な費用の徴収
6. その他		○高額な輸送費

3-3-5 ミャンマー編

(1) 保管・流通加工・包装に関する課題

1) 在庫管理

サプライチェーンマネジメント(SCM)においては在庫管理は重要な課題であるが、ミャンマーでは荷主企業、物流企業ともに未だ在庫管理の認識が希薄であり、紙ベースで管理しているところがほとんどの状態。また、その必要性を認識し、正しく教育できる指導者も育っていないため、将来的に大きな課題になると感じている、という声が聞かれた(地場団体の声)。

2) 作業管理

倉庫作業ではフォークリフトは使用しておらず、作業者が直接貨物を運搬している。作業者に対しては、荷扱いを注意する商品の場合は、都度取り扱い方法を指示している状態(地場企業の声)との声があった。作業の効率化については、今後改善の余地が大きいことが伺える。

(2) 施設に関する課題

1) 道路(高速道路含む)

ミャンマーは1948年のイギリスからの独立以降、1962年から1988年まではビルマ式社会主義の下で極端な国有化政策を進めたこと、また、1988年から2011年までは軍事政権が一党独裁体制を築き上げ、欧米諸国による厳しい経済制裁を受けていたことから、国内の道路や鉄道、港湾といった基礎インフラの設備が極端に遅れている。ヤンゴンからネピドーを経由しマンダレーまで抜ける一部の道路は高速道路となっているが、こうした道もアスファルトで覆われておらずコンクリート道路のため、スリップ等が原因の死亡事故も相次いでいる。

都市部を離れた郊外については道路の整備状況がさらに悪化するため、例えば地方で収穫した野菜や果物等をヤンゴン等の都市部へ輸送する場合は、多くの時間を要することとなる。加えて、ミャンマーでは5月から10月くらいに掛けては雨季が続き、特にアスファルトやコンクリートで覆われていない農村地域の道路は、粘土質の土壌がさらにぬかるんで通行できなくなるといった課題も多い(複数の地場・日系企業の声)。

ミャンマー東部のシャン州や南西部のアラカン州からヤンゴンへトラック運送するのにそれぞれ12時間、14時間掛かるといった声も聞かれており、顧客からの納期を遵守することが非常に難しい状況にある(複数の地場・日系企業の声)。

また、軍事政権時代は車両の輸入を厳しく制限していたが、2011年に民政移管を果たして以降は、ミャンマー政府は外貨を保有していれば原則どの法人および個人にも車両輸入を認める方針に転換した。その結果、2011年以降日本の中古車がミャンマーへ大量に輸出されるようになり、特にヤンゴン市内の交通渋滞は日に日に悪化している状況だ。表 3-2-7 の通り、HS87(乗用車、トラックなど)の輸出額が2010年にはわずか5,330万ドルであったのに対し、2012年は10億2406万ドルまで増加した。それに伴い、ヤンゴン市内の配送時間も大幅に増加している。ミャンマー国内ではコールドチェーンが発達しておらず、配送時間の増大により、トラック内の商品の品質劣化を懸念する声が高まっている(日系企業の声)。



写真 35 ヤンゴンとネピドーをつなぐ高速道路(ジェトロ撮影)



写真 36 ヤンゴンとネピドーをつなぐ高速道路(料金所)(ジェトロ撮影)

2) 鉄道の未整備

鉄道に関しては、イギリス植民地時代のレールを依然使用しており、ゆがみが多く見られるためスピードを出すことが出来ず、鉄道を輸送用に使用することは困難な状況である。結果、国内輸送のほとんどをトラックに頼らざるを得ず、結果的に運送料の高額化を招いている。

3) 物流施設(倉庫(冷蔵・冷凍倉)、流通センターなど)の不足

ミャンマー行政は港の整備に重点を置いており、内陸輸送の効率化のためのトラックターミナルや倉庫等の整備が進んでいない。現状は路上で方面別仕分けのための積換え作業を行っていたり、荷物の品質管理の面からも大きな課題となっている(地場団体の声)。

民主化の進展に伴いミャンマーの都市部を中心に地価が右肩上がりに上昇している。そのため、土地のオーナーが長期契約を結びたがらない状況。倉庫を建設する上で大きな障害となっている(日系企業の声)。

4) 運送車両(貨物自動車、貨車、船舶、航空機など)の不足

昨今の中古車輸入の急増に伴い、乗用車のみならず、バス、トラックといった大型車両も増加傾向にあり、軍事政権時代よりも車両価格は下落傾向にある。そのため、過積載規制による運送車両不足が深刻な問題となっているベトナムのような事態は今のところ発生していない。ただし、ミャンマーではコンテナトレーラー輸送を一部の国営企業が独占しており、老朽化が著しく進んでいるにも関わらず価格が高く、数も少ないため、工場からヤンゴン港あるいはティラワ港へのトレーラー輸送に時間が掛かるという課題がある。昨今の民主化の進展に伴い、アパレル、製靴といった縫製工場が外資、地場ともに急増しており、物量の増加とともに将来的に深刻な問題になる可能性がある(日系企業の声)。

(6) 技術に関する課題

1) 税関職員の育成

現在、ミャンマーの税関には日本の国際協力機構(JICA)から複数の専門家が派遣されており、税関の近代化を図るため、通関システムの電子化を通じたナショナルシングルウィンドウである日本の「輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)」のミャンマー版(MACCS)の導入に向けた支援が行われている。その過程で、税関職員の意識改革に向けた取組みも一部進められているが、税関職員に特化した教育プログラムの策定が急がれる(政府関係の声)。

2) 物流人材の育成

民間企業については、MIFFA(Myanmar International Freight Forwarders Association)が独自の取組みで物流人材育成のカリキュラムを組んでいる。しかし、ミャンマーではまだ荷主企業、物流企业ともに物流の重要性に対する認識が希薄であり、また、その必要性を認識し正しく教育できる指導者が育っていない(地場団体の声)。

軍事政権時代が長かったミャンマーにおいては、人と違うことを言ったり、自らの意見を述べると目を付けられるといった歴史が長かったため、自ら課題を見つけ能動的に業務を遂行しようとする姿勢がなかなか見られない。言われたことはきちんとやるように努力はするが、それ以上のことを期待することが難しい。物流人材の育成に関しても、民間企業が独自で行っているケースはまだほとんど見受けられない(日系企業の声)。

3) コールドチェーンの構築

ミャンマーでは冷蔵・冷凍技術が未発達なため、特に食品、小売関連の企業からコールドチェーンの未整備を課題に挙げる企業も増加傾向にある。例えば、ヤンゴン空港の冷蔵倉庫設備は120フィートコンテナ分の容量しかないため、常に満杯の状況で、輸入通関に時間が掛かる場合は品質の確保に苦慮している(地場企業の声)。

また、「日本からの冷凍水産物の輸入通関に1週間ほど要した。港倉庫のプラグに繋がれている状態であれば大きな問題は生じないであろうが、港湾のキャパシティ、特に空港の冷凍・冷蔵倉庫のキャパシティには限界があるため、昨今海外からの輸入量が増加傾向にあり、冷蔵・冷凍貨物の品質確保に対しては常に不安を抱えている(日系企業の声)」という声もある。なお、ある日系・食品会社によると、現地の提携先企業の冷凍水産物をヤンゴン市内の顧客に配達する際は、写真37、38のように小型トラックに積み替えるなど、まだ小規模にのみ対応している(日系企業の声)。

トラックに関して、冷凍冷蔵トラックはヤンゴン市内でも多く目にするが、実際はスイッチを押していないものが多く、ボックスを複数入れてアイスで冷やしているのみ。品質面での課題が大きい(日系企業の声)。

冷蔵・冷凍倉庫を維持するうえで必要なアンモニアなどの冷媒はミャンマー国内で調達が困難なため、すべて輸入せざるを得ず、トータルコストはタイの1.5倍程度かかるイメージ。それに加えて月々の電気代などのオペレーションコストがかかるため(停電に備えてディーゼル炊きの自家発電機を用意する必要あり)、投資には大きな決断が必要となる(日系企業の声)。



写真 37 日系企業の自社倉庫から小型トラックへの商品積み替えの様子①

(ジェットロ撮影)



写真 38 日系企業の自社倉庫から小型トラックへの商品積み替えの様子②

(ジェットロ撮影)

4) 通い箱やパレット等の利用

ミャンマーの輸送業務の効率化のためにはパレットレンタルが有効であると考えますが、現在のところ、ミャンマー国内にはパレットの標準規格は無い。12 フィートコンテナには 1100x1100 のパレットの積載効率が良いのであればパレットの標準規格に設定すると良い。但し、ミャンマーで運行しているトラックとの適合性の検証が必要である。また、ミャンマー行政は港の整備に重点を置いており、内陸輸送の効率化ためのトラックターミナルやユニットロードシステム(パレット一貫輸送)の推進等のロジスティクスのトータルな効率化という観点から、総合的にハードとソフトのインフラを整備する政策がまとめられていない(地場団体の声)。

5) 電力・送電線不足

ミャンマーに外国企業が工場を設立する上でまず最初に課題として挙げられるのが基礎インフラの整備であるが、その中でも特に電力不足は深刻な課題だ。ミャンマーでは発電の7割以上を水力発電に依存しており、6月から10月にかけての雨季が上がる頃から電力不足が顕在化してくる。特に暑季と呼ばれる3月から5月にかけてはヤンゴン市内は多くの停電に見舞われる。軍事政権時代に中国による投資でミャンマー北部のカチン州(中国の雲南省と国境を接している)を中心に水力発電所が多数建設されたが、最大消費地であるヤンゴンまで送電線で配電する際のロス率が非常に高いことも問題だ。

民主化の進展とともに、ミャンマー政府は民生用に電力を優先的に配分していることもあり、工業団地用の電力は特に3月から5月の暑季に大幅に不足し、長い場合停電が数日続くこともある。こうしたことから、ミャンマーで工場を運営する際には、自家発電機を設置することが必須となっている。通常支給される電力に比べ、自家発電機で起こした電力は3倍近いコストが掛かるといわれており、こうした電力不足に対するコスト高は、工場の安定的な運営にとって大きな課題となっている(複数の日系企業の声)。

また、電力不足以外にも、上下水道や通信システム等も未整備な工業団地が多く、特に工場用水の確保については、工業団地側が用意するという概念がないため、各工場が独自に確保することが必要だ。また、新規に工場を建設する際にはヤンゴン市開発委員会(YCDC:Yangon City Development Committee)やマンダレー市開発委員会(MCDC:Mandalay City Development Committee)に対して、建設許可申請や給排水申請等の手続きもあるため注意が必要になる(日系企業の声)。



写真 39 ヤンゴン郊外の日系縫製工場の様子(ジェットロ撮影)

(7) 制度(法律、慣習・慣行)に関する課題

1) 越境物流における手続、制度(通関手続、相互通行ライセンスなど)

①通関手続

現地ヒアリングで課題として多く聞かれたのが、税関に提出する付随的な書類の多さというものであった。ミャンマーに物品を輸入するには通常、(1)輸入ライセンス(一部免除品目あり)、(2)コマーシャルインボイス(商業送り状)、(3)B/L(船荷証券、オリジナルを1セット)、(4)パッキングリスト、(5)関連省庁からの推薦状(必要な場合のみ)が必要とされる。(5)として、食品や化粧品等の医薬品の輸入に関しては保健省傘下のFDA(Food and Drug Administration)による認証を別途得ることが必要だが、実際の運用はあいまいで、これまでは交渉次第で不要とされたケースも多かったようだ。しかし現在は、通関時にFDA認証が添付されていないと原則輸入が認められないようになっている。認証は原則として輸入品の種類ごとに取得が必要で、仮に100種類の食品を輸入する場合は、100通分のFDA認証を取得しなければならない。一方で、FDAの処理能力の問題から、認証を得るまでには1ヵ月から2ヵ月かかっている。取得のためには、FDAが要求する資料(成分分析、包装表示、衛生証明など)に加え、現物のサンプルも相当量必要になる。求められる書類の種類や量は担当官によって異なるようで、輸入業者にとっては大きな負担となっている。ちなみに、FDA認証は一度取得すると2年間有効となっている(日系・物流、地場・小売、地場・食品)。

税関での書類チェックが厳しく行われるようになった背景には、商業省が編成する「モバイルチーム」の存在がある。民政移管後のミャンマーでは各種制度や手続の見直しを図っており、その中でも商業省は輸出入ライセンス取得手続の簡素化や取得不要品目の拡大に取り組むなど、各種改革をリードしてきたという自負があるとされる。2013年8月に腐敗防止法が施行され、テインセイン大統領が各閣僚に対し行政手続の透明性を高めるよう指示を出していることから、商業省は税関手続の透明性を高めることを目的に、警察部隊、マスコミなどを構成員とする独自のモバイルチームを編成し、税関のチェック終了後に貨物の再検査などを行っている。こうしたことから、特に食品に関しては税関がFDA認証の提示を厳しく確認するようになり、輸入業者は対応に追われている。モバイルチームによる検査は食品のみならずあらゆる物品に及ぶため、現在ミャンマーの港や空港では、貨物の引き取りに多大な時間を要している。腐敗を厳しくチェックしようとする活動自体は否定されるべきではなく、ミャンマー企業の中には商業省の取り組みを評価する声も多く聞かれる。一方で、両省庁間で対応を協議し、貨物の引き取りがスムーズになるよう調整を求める声が多い(複数の地場・日系企業、政府関係の声)。

また、ミャンマーの税関では、全輸出入品目のデータを限られた人数の税関職員がシステムに全て手入力している。現地ヒアリング調査によると、インプット作業には丸1日必要とのことで、輸入通

関時に1日余分に時間がかかる構造になっている。通関手続きの時間短縮のためにも、輸入業者からは輸入通関後にデータインプットをまとめて行うよう求める声もある(政府関係の声)。

②相互通行ライセンス

越境交通協定(CBTA)に関しては、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の批准を残している。相互通行ライセンスの制度も未整備の状態である。また、特に中国やタイとの国境貿易では非正規ルートでの取引が横行しており、陸送手配サービスをする上で地場企業との競争上、大きなハンディを背負っている。(日系企業の声)また、「インドからミャンマーを経由して中国に物を輸出する際のトランジット輸送に対し、5%の税金がCIF価格に対して掛けられてしまう(地場企業の声)。」という声も聞かれた。

③貨物保険制度の未整備

ミャンマー国内の物流に関しては保険の問題も大きい。保険分野については長年 Myanmar Insurance(国営)しか営業が認められず、現地の民間企業の参入についても、ようやく2013年に入ってから一部認められるようになってきた状態だ。そのため、外資については依然厳しい参入規制があり、損害賠償保険の整備はまだほとんど進んでいない。Myanmar Insuranceが提供するの自動車保険のみ。貨物保険は全損のみ保証される内容となっており事実上使えない。そのため損害が発生した時のために引当金を積んでおくことで対応せざるを得ない。また、車両事故が起きた場合の査定をする人員のレベルもまだ低い状況。なお、ミャンマー国内の保険制度未整備の影響により、タイ等からの越境貨物についても同様の課題を抱えている。(複数の地場・日系企業の声)。

2) 課税基準の解釈相違等による追徴課税

軍事政権が長年続いたミャンマーでは賦課課税方式が導入されているため、輸出入通関後に、税関職員が輸入者や輸出者の事業所などを個別訪問し、関連帳簿や書類などを確認する事後調査が行われていない。そのため、税関が独自に作成するプライスリストに従い、課税単価が決められている。リストは細かく分類されており、例えば乗用車であれば、メーカー、モデル名、年式などで単価が決められている。仮にオークションなどで安く仕入れたものであっても、リストの単価に従い関税の評価額が決定される。また、過去に輸入実績のないものについては、税関職員がインターネットなどで調査し単価を決めている。

ミャンマーでは2011年の民政移管後、さまざまな輸入規制が緩和されたことや外資の進出が進んだことにより、輸入額が増加している(2011年度:90億3,500万ドル、2012年度:90億6,900万ドル)

ル、2013年度:137億6,000万ドル)。外国企業を含め、民間企業の活動が活発化するに従い、新規に輸入する商品も大きく増えており、特に輸入実績のなかった商品の評価額をどう決めるかで、税関と輸入者とのトラブルが後を絶たない。

日本製の食品を輸入しようとした企業によると、ミャンマーでの輸入実績がなかったため、税関職員がインターネットなどで調べて算出した課税単価は、日本の小売店での、いわゆる販売価格だった。そのため、税関に対して課税単価の見直しを求めたが、認められず、本来の関税額よりも大幅に高い金額を支払うことになったという。こうした課題は現地調査でも幅広い業種(複数の日系・地場企業、政府関係の声)から聞かれた。

3) 保税制度及び非居住者在庫制度の整備・認可

ミャンマーの法律では保税制度に関する規定があいまいである。仮に大規模な保税団地、保税倉庫、保税工場が整備されれば、更に多くの産業をミャンマーに呼び込むことができるであろう。ミャンマー政府が目指している工業化を加速させていくためにも、同制度の整備構築を急ぐ必要がある(複数の日系・地場企業の声)。

仮に保税倉庫が工業団地内に整備されていれば、調達や出荷に関するオペレーションが大幅に簡素化されるであろう。現在は縫製原料を積んだ輸入貨物の港での引き取りから、生産、輸出貨物の港への搬入まで全て自社にて対応しているが、大規模な保税団地、保税倉庫、保税工場が整備されれば、事務作業は大幅に効率化できるであろう(日系企業の声)。

将来的にCMP(Cutting Making Packingの略でいわゆる委託加工形態のビジネス)をミャンマーで始めたいと考えているが、同国内にはまだ保税倉庫が整備されておらず、外資による大規模な倉庫も存在しない。そのため、委託加工ビジネスを展開する上で投資判断が依然つかない(日系企業の声)。

ミャンマーには保税倉庫の法律が整備されていないため、コンテナフレイトステーション(CFS)の運用に支障を来している。現時点では公共のCFSは無く、民間のCFSが運営されているが国際基準を満たしていない状況にある(地場団体の声)。

4) 不透明な費用の徴収

特に国境をまたいだ陸路での輸送に関しては、第3国経由のトランジット課税以外に、手数料と称した不透明な費用を徴収されるケースがある。また、運送中の貨物以外でも、貿易に関する書類手続きの過程で徴収されるケースがある。(地場企業の声)

(8) その他に関する課題

1) 片荷問題等に起因する高額な輸送費

バンコクからヤンゴンへの船便については、シンガポール港で積み替えを行うため、時間がかかる上に非常に高額である。そのため、バンコクからヤンゴンへの輸送は道路のインフラ状況が悪くとも、納期が大幅に短縮でき、かつ、輸送費も節減できる陸送に頼らざるを得ない状況。(複数の地場企業の声)

2) その他、物流上以外の課題

① MIC(Myanmar Investment Commission:ミャンマー投資委員会)

(ア) 不透明な運用(外資規制)

ミャンマーにおいて外国企業が大型投資を行う際は、外国投資法に則った手続きが求められる。ミャンマーには依然多くの外資規制が存在するため、最終的に MIC と呼ばれるミャンマー投資委員会から投資認可を得る必要がある。規制分野は大きく分けて以下の通り5つの分けがある。

- 外国企業には投資が認められない 11 分野
- 外国企業がミャンマー企業との合弁によってのみ投資が認められる 30 分野
- 関係省庁の意見書が必要で外国企業がミャンマー企業との合弁によってのみ投資が認められる 7 項目 43 分野
- その他制限分野で特定の条件の元外国企業がミャンマー企業との合弁によってのみ棟資が認められる 21 分野
- 環境アセスメントが認可の条件となる 30 分野

具体的な認可プロセスについては必ずしも明確な基準があるわけではなく、規制分野であったとしても、交渉次第で特別に認められるケースもある。逆に、現地調査でヒアリングした日系物流会社は、MIC からレンタカー事業の投資認可を受けたものの、(現地に進出した)外国企業相手のみのサービスしか認められず、圧倒的なボリュームを持つ現地企業向けのサービスは許可されなかったという。こうした規制の根拠はどこにも明文化されておらず、どこまでの業務範囲が許可されるかは、実際に申請してみないとわからないケースが多い(日系企業の声)。

(イ) 非効率的な運用(外資規制)

MIC から承認を受けた投資に関しては、初期の機材輸入は免税措置がある。事前に商品名を記載し申請する必要があるが、型番、年式等についても全て詳細を記載しなければならず、仮に輸入した機材の型番が申請時と違う場合は免税が認められない等、実質的に制度を利用することが非常に困難という指摘があった(日系企業の声)。また、上述のレンタカー事業の投資認可を受けた企業は、MIC から認可を受けた案件にも関わらず、レンタカーとして使用する車両について輸入関税が免除されなかったという(日系企業の声)。このように、投資認可のプロセスについては、一部不明瞭な運用が残っているようだ。

(ウ) 関係省庁からの推薦書の取り付け

外国企業が MIC から投資認可を取り付ける際、申請内容の業務を行う上で、関連省庁から異論がない旨を証明するいわゆる No Objection Letter を取り付けるよう求められるケースが多い。投資の申請内容によっては複数の省庁から同レターを取り付ける必要があり、また、その窓口が多岐に渡るなど分かりにくいことで、外国企業がミャンマーにて投資申請を行ううえでの大きな課題となっている(日系企業の声)。

② 労務関連

人件費の高騰が著しい。3 年程前までは月給 80 ドル程度だった工場作業員の賃金は現在 120 ドルあたりまで上昇している。特に縫製業では中国、韓国、台湾資本による外資工場が増加しており、工場が集積するヤンゴン郊外北部地域では、工員の奪い合いが起きている。引き抜き等も非常に多く、人材不足は大きな課題(日系企業の声)。

中国と比べ人件費は依然低く抑えることができるが、生産性は中国の 6 割程度と考えるべきで、生産効率がなかなか上がらない。また、人員定着率が低く、離職率は月に平均 10% を超える(日系企業の声)。

食品原料となる野菜(キャベツ)の収穫量を上げたいと思っているが、より生産効果が高くなる肥料やより生産高が上がる栽培技術を農民に伝授しようとしているが、基礎教育の問題もあり、なかなか新しいことにチャレンジができない。現状を変えたくないという保守的な発想になってしまう(地場企業の声)。

表 3-3-9 ヒアリング調査で得られたミャンマーの物流における課題

物流における課題		
1. 保管・ 流通加工・ 包装	(1) 受発注管理	
	(2) 在庫管理	○在庫管理上の課題
	(3) 作業管理	○作業管理上の課題
2. 輸送・ 荷役	(4) 物資識別管理	
	(5) 貨物管理	
	(6) 輸送管理	
3. 施設	(7) リンク	○道路、鉄道の未整備
	(8) ノード	○物流施設の不足
	(9) モード	○運送車両の不足
4. 技術	(10) 人材	○物流人材や税関職員の育成に関する課題
	(11) 管理	○コールドチェーンの構築に関する課題 ○通い箱やパレット等の利用での課題
	(12) 情報	
	(13) 資源	○電力・送電線不足
5. 制度	(14) 法律	○越境物流における手続き、制度に関する課題 ○課税基準の解釈等による追徴課税 ○保税制度及び非居住者在庫制度に関する課題
	(15) 慣習・慣行	○不透明な費用の徴収
6. その他		○高額な輸送費

第4章 課題の整理について

4-1 ヒアリング結果にもとづく課題の整理(表 4-1)

現地調査の結果、広範にわたり様々な物流の課題が得られたが、その中でも、メコン地域において特に解決が求められる課題を抽出し、現状及び今後の方策を検討するために、調査結果を、表にして示すことにする。

課題の整理にあたっては、以下の手順を進める。

- ① 第3章でまとめた各国の課題(3-3 において、各国別に表に示したもの)を基礎資料として用いる。
- ② 課題の項目は、3-3 で示したように、「1.保管・流通加工・包装、2.輸送・荷役、3.施設、4.技術、5.制度、6.その他」とする。
- ③ 2)の6項目を縦軸に、1)の各国別課題を横軸にして、課題として回答のあった企業の数を表示する。なお、各項目において、各社での取り組みや関連情報が収集された場合でも、回答者が「課題」として認識していないものについてはカウントしていない。また、インタビュー時間の制限等によりヒアリングを行えなかった項目については「N/A」とし、他方、質問したものの課題が抽出されなかったもの、そもそも該当しないもの(例:ラオスの港湾における課題)については「0」として区分した。
- ④ 課題の項目ごとに、各国の回答数を集計したものをスコアとして、表に示す。(表 4-1)

表 4-1 対象 5 か国にて民間企業が抱える物流上の課題について（単位：社）

<対象5か国にて企業が抱える物流上の課題について>（単位：社）

課題		質問票上の 項目番号	タイ N=22	ベトナム N=21	カンボジア N=9	ラオス N=8	ミャンマー N=17	合計スコア	
1. 保管・流通 加工・包装	(1) 受発注管理	物資の品目、数量、納期などの受発注管理上の課題 ①②④⑤⑩⑪⑫ ⑤-5,⑥-5	N/A	2	N/A	N/A	N/A	2	
	(2) 在庫管理	保管物資の数量、品質、位置などの在庫管理上の課題 ⑪⑫ ⑤-5,⑥-6 ⑤-7,⑥-4 ⑥-5	N/A	2	2	N/A	2	6	
	(3) 作業管理	物資の保管、流通加工、包装時に生じる作業管理上の課題 ⑧-3 ⑤-2,⑥-3 ⑤-4,⑥-5 ⑤-6 ⑤-7,⑥-4 ⑥-5	N/A	1	N/A	1	2	4	
2. 輸送・荷役	(4) 物資識別管理	輸送物資の品目、型番、計上等の伝票やRFIDによる識別などの管理上の課題 ⑦⑫⑬ ⑤-6,⑥-5	1	N/A	N/A	N/A	N/A	1	
	(5) 貨物管理	輸送物資の数量、品質、位置などの貨物管理上の課題 ③⑤⑩⑫⑬⑭⑮ ⑤-2,⑥-3 ⑥-1,⑥-2 ⑥-5	1	1	N/A	N/A	N/A	2	
	(6) 輸送管理	物資輸送の貨物自動車の位置、走行状況などの管理上の課題 ③⑤⑩⑫⑬⑭⑮ ⑥-1,⑥-2 ⑥-5	1	N/A	N/A	N/A	N/A	1	
3. 施設	(7) リンク	(ア) 道路の未整備(高速道路含む)	⑨-1, 23 ⑥-3, ⑦-1	4	6	4	N/A	7	21
		(イ) 鉄道の未整備	⑨-1, 23 ⑥-3, ⑦-1	N/A	2	2	1	1	6
	(8) ノード	(ウ) 港湾の未整備	⑨-1, 23 ⑥-3, ⑦-1	1	4	2	0	N/A	7
		(エ) 物流施設(倉庫(冷蔵・冷凍倉)、流通センターなど)の不足	⑨-1, 23 ④⑦⑧⑨	3	3	1	4	3	14
		(オ) 保税蔵置場(ICD)の不足	⑨-1, 23 ④⑦⑧⑨	N/A	N/A	N/A	N/A	1	1
(9) モード	運送車両(貨物自動車、貨車、船舶、航空機など)の不足 ③⑫⑬ ④⑦⑧⑨	1	11	2	1	1	1	16	
4. 技術	(10) 人材	(カ) 税関職員の育成	⑦⑩⑫⑬ ⑦⑩⑫⑬	N/A	1	2	1	1	5
		(キ) 物流人材の育成	⑦⑩⑫⑬ ⑦⑩⑫⑬	0	1	N/A	3	2	6
	(11) 管理	(ク) コールドチェーンの構築	23 ⑦⑧⑨	3	5	3	N/A	6	17
		(ケ) 通い箱やパレット等の利用(一貫パレチゼーションシステム、パレットプールシステムの移植など)	⑧-1,⑧-2,23 ⑤-1,⑤-2 ⑤-6,⑥-5	2	4	N/A	N/A	5	11
	(12) 情報	(コ) 受発注のデータシステム化(EDIの導入やコードの標準化など)	④⑩⑫⑬ ⑤-5,⑥-6 ⑥-5	N/A	1	N/A	N/A	N/A	1
		(サ) 運送車両のGPS導入、データ化	④⑩⑫⑬ ⑤-5,⑥-6 ⑥-5	N/A	1	N/A	N/A	N/A	1
(13) 資源	電力・送電線不足 ⑩⑫⑬	1	0	1	N/A	5	7		
5. 制度	(14) 法律	(シ) 越境物流における手続、制度(通関手続、相互通行ライセンスなど)	⑨-2,⑨-3, ⑨-4,⑨-5, ⑩⑫⑬⑭ ⑥-3,⑦-2	6	10	9	6	17	48
		(ス) 課税基準の解釈相違等による追徴課税	⑨-2,⑨-3, ⑨-4,⑨-5, ⑩⑫⑬ ⑥-3,⑦-2	N/A	5	3	N/A	9	17
		(セ) 保税制度及び非居住者在庫制度の整備・認可	⑨-2,⑩⑫⑬⑭ ⑥-3,⑦-2	4	2	5	1	9	21
		(ソ) 車両乗り入れ規制	⑨-1,⑨-2, ⑨-4,⑩⑫⑬⑭ ⑥-3,⑦-2	2	3	N/A	2	0	7
	(15) 慣習・慣行	不透明な費用の徴収 ⑨-4,⑩⑫⑬ ⑦-2	5	2	5	4	2	2	18
6. その他	片荷問題等に起因する高額な輸送費 ⑨-1,⑨-2, ⑨-3,⑨-4, ⑨-5,⑩ ⑥-3,⑦-1, ⑦-2	5	5	4	4	2	2	20	

※ N/Aは、時間の関係で質問できなかったか、あるいは質問したが回答を得られなかったこと等により、今回のヒアリング結果として該当がないことを意味する。

※ 質問票上の項目番号において、斜体+下線(例:⑤-2)の数字は、物流企業向けの調査項目票の番号を表している。

4-2 課題の整理と重点課題の抽出

4-2-1 基本的な考え方

課題の抽出に当たっては、以下のように考える。

(1) 「スコアの高い課題を抽出」

先の表4-1においてスコアの高いもの(ヒアリングの際に多くの指摘があった項目)とする。

(2) 「優先課題」「将来課題」「現在取組中の課題」の分類方法

スコアの高い課題を、優先課題と将来課題と現在取組中の課題の3つに分類する。

(3) 「優先課題」の抽出

「優先課題」とは、スコアの高い課題のうち、「今後のニーズ」と「地域全体の課題」を踏まえて抽出する。

「今後のニーズ」とは、「現時点で各企業が課題と認識していないものの、物流やロジスティクスの進展を考えると、近い将来確実に需要(ニーズ)があると考えられるものである。

また「地域全体の課題」とは、各国別の企業ごとのヒアリングを通じて、今後は各国内だけでなく、各国間での課題として顕在化していくと想定できた課題である。

(4) 「現在進めている課題」の抽出

「現在進めている課題」とは、ヒアリングにより課題として認識されたものの、現在取り組みを進めていることから、今後も継続して取り組みが期待される課題である。

(5) 「将来的に解決すべき課題」の抽出

「将来的に解決すべき課題」とは、二つある。ひとつは、現時点で課題として顕在化していないものの、情報化やロジスティクスの進展に伴い確実に課題として顕在化するものである、もうひとつは、課題として認識できるが、早急な解決が困難と思われる課題である。

4-2-2「高スコアの課題」の抽出

スコアの高い課題を抽出する。

表4-1の縦軸の6分類(全25項目)から、合計スコアが17スコア以上であった課題を抽出する。この結果、以下の7つが課題となった。

- ・道路の未整備(高速道路含む)(3.施設、(7)リンク、(ア)21スコア)
- ・コールドチェーンの構築(4.技術、(11)管理、(ク)17スコア)
- ・越境物流における手続、制度(5.制度、(14)法律、(シ)48スコア)
- ・課税基準の解釈相違等による追徴課税(5.制度、(14)法律、(ス)17スコア)
- ・保税制度及び非居住者在庫制度の整備・認可(5.制度、(14)法律、(セ)21スコア)

- ・不透明な費用の徴収(5.制度、(15)慣習・慣行、18 スコア)
- ・片荷問題に起因する高額な輸送費(6.その他、20 スコア)

4-2-3「優先課題」の抽出

上記で選定された7つの課題から、今後のニーズや地域全体の視点を加味して、「優先課題」を抽出する。

(1) コールドチェーンの構築(4.技術、(11)管理、(ク)17 スコア)

この課題は、各国でのヒアリングからスコアが高くニーズがあると判断できる。

特に一部の国ではスコアが低かったが、これはニーズが低いのではなく、ニーズがあるものの顕在化していないだけであり、近い将来経済発展に伴い確実に課題として顕在化すると考えられる。

以上のことから、優先課題とした。

(2) 越境物流における手続、制度(5.制度、(14)法律、(シ)48 スコア)

この課題は、最もスコアの高い課題であることから、現在のニーズも高いと判断できた。

以上のことから、優先課題とした。

(3) 保税制度及び非居住者在庫制度の整備・認可(5.制度、(14)法律、(セ)21 スコア)

この課題は、スコアが二番目に高くニーズがあると判断できる。

また一部の国ではスコアが低かったが、これはニーズが低いのではなく、ニーズがあるものの顕在化していないだけであり、近い将来経済発展に伴い確実に課題として顕在化すると考えられる。

以上のことから、優先課題とした。

4-2-4「現在取組中の課題」の抽出

(1) 道路の未整備(高速道路含む)(3.施設、(7)リンク、(ア)21 スコア)

この課題は、高いスコアが示すように、各国でのニーズが高い。しかし日本政府の協力もあつて、現時点で解決に向け現在取組が進められている課題である。

以上のことから、取り組みの継続を前提に、「現在取組中の課題」とした。

4-2-5「将来課題」の抽出

(1) 課税基準の解釈相違等による追徴課税(5.制度、(14)法律、(ス)17スコア)

この課題は、スコアが17と高いものの、特定の国でのスコアが高い項目である。このため、各国ごとに個別に対応することが適切であると考えられる。一方で、仮に他の国でも同じ課題が顕在化したときには、地域全体で取り組むべきと考えられる。

以上のことから、将来の課題とした。

(2) 不透明な費用の徴収(5.制度、(15)慣習・慣行、18スコア)

この課題は、スコアが高いものの、各国の税制や労働環境などが複雑に絡み合っている問題であり、解決がきわめて難しい課題である。

以上のことから、将来の課題とした。

(3) 片荷問題に起因する高額な輸送費(6.その他、20スコア)

この課題は、スコアが高く重要な課題である。しかし、越境物流における制度や手続きの課題(上記の優先課題)が解決しなければ、結果として解決しにくい課題でもある。そして、優先課題に続く課題と考えることができる。

以上のことから、将来の課題とした。

4-2-6「顕在化していない課題」について

ヒアリングでは顕在化していなかったが、今後の情報化の進展や物流技術の進展を考えると、いくつかの課題が考えられる。

第1は、情報化に伴い、EDIの標準化や流通のためのコードの標準化である。現時点でのヒアリングで問題がないとしても、物流の発展過程からすれば、近い将来確実に大きな課題となる。この意味で、我が国のシステムを標準化の一環としてアジア新興国に技術援助をしていくことは、きわめて重要な課題と考えられる。

第2は、パレットや通い箱の標準化である。アジア新興国にとって現時点では課題となっていないとしても、物流効率化を進める上で、いずれ重要な課題となる。普及していない現時点だからこそ、対処すべき課題でもある。

第3に、人材育成である。物流が人材に大きく依存することは、よく知られている。この意味で、物流に詳しい人材の育成は、きわめて重要である。現時点で、調査結果からは、大きな課題とされていないが、今後は大きな問題となるだろう。この課題については、日本ロジスティクスシステム協会などが積極的に活動しているので、「現在取組中の課題」でもあるが、今後とも重要な課

題であり続けるだろう。

表 4-2 課題の整理と重点課題の抽出

現在取組を進めている課題	優先的に解決すべき課題	将来的に取り組むべき課題
<ul style="list-style-type: none"> ○道路の整備(高速道路含む) ○人材の育成 	<ul style="list-style-type: none"> ○越境物流における手続・制度(通関手続、相互通行ライセンスなど) ○保税制度及び非居住者在庫制度の整備・認可 ○コールドチェーンの構築 	<ul style="list-style-type: none"> ○課税基準の解釈相違等による追徴課税 ○不透明な費用の徴収 ○片荷問題に起因する高額な輸送費 ○通い箱やパレット等の利用(一貫パレチゼーションシステム、パレットプールシステムの移植など) ○受発注のデータシステム化(EDIの導入やコードの標準化など)

第 5 章 優先的に解決すべき課題についての詳細

本章(第5章)では、第4章で整理した物流に関する課題のうち、「優先的に解決すべき課題(優先課題)」として得られた3つの課題(越境物流、保税・非居住者在庫制度、コールドチェーン)について、ヒアリングで得られたニーズやその後の文献調査等も踏まえつつ、課題の現状や詳細な実態について述べることとする。

5-1 越境物流における手続・制度

越境物流における手続・制度については第4章の表4-1、5-(14)-(シ)にて「越境物流における手続・制度(通関手続、相互通行ライセンスなど)」の項目にて整理したところ48社と、今回調査を行った物流関連の項目の中では最も多くの企業が課題として挙げた(タイ6社、ベトナム10社、カンボジア9社、ラオス6社、ミャンマー17社)。以下では、その中でも課題として取り上げられることが多かった、①越境の際の現状の諸手続のうち、全ての国から指摘のあった、②通関手続の簡素化については、別途区分する。①については地域横断的な課題として取り組み状況を整理し、②については総論を述べた後に各国の課題を国ごとに触れていく。

5-1-1 越境交通(メコン地域全体)

(1) 現状

メコン地域の越境物流に関し、道路や港湾等の物理的インフラ、及び多国間の制度開発・調和を図る主導的な役割を果たしてきたのは、「大メコン圏開発(GMS)プログラム(GMSプログラム)」である。GMSプログラムは、1992年、メコン地域の経済関係の強化を目指し、アジア開発銀行(ADB)が事務局となり、メコン各国(タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)及び中国の南部2省・自治区(雲南省及び広西チワン族自治区)が参加する形で発足した枠組みである。現在は2011年12月に採択された「GMS戦略枠組み2012~2022(SF)」及び2013年12月に同枠組みで実施する事業を取りまとめた「地域投資枠組み(RIF)」に従い、道路・港湾開発、運輸・貿易円滑化、エネルギー等の分野で、10年間で総額513億ドル、約200の事業を実施している。

更に2014年12月に開催されたGMSサミットでは、RIFの当初5年間の優先取組分野を定めた「RIF実施計画(RIF-IP)」が採択された。RIF-IPの中で税関手続の円滑化につながる、道路・港湾開発部分、及び運輸・貿易円滑化部分で実施予定の技術協力事業は以下の通りである(表5-1-1)。

表 5-1-1 GMS プログラムで今後実施予定の貿易円滑化関連技術協力事業

分野	プロジェクト名	事業規模 (100 万ドル)
輸送インフラ	(ベトナム)国道 14D の改善に向けた準備調査	1.0
輸送インフラ	第2GMS 地域北部運輸ネットワーク(ルアンパバン(ラオス)~タインホア(ベトナム))の改善	0.4
輸送インフラ	(ベトナム)ホアラック~ホアビン市高速道路開発に関する官民連携(PPP)活用についての事業可能性調査	1.0
輸送インフラ	レムチャバン港及びダウェイ深海港とを結ぶ鉄道網建設に関する事業可能性調査	3.0
輸送インフラ	大メコン鉄道協会(Greater Mekong Railway Association)の機能強化	0.2
輸送インフラ	GMS 経済回廊の補修に関するキャパビル	1.2
輸送インフラ	GMS 高速道路網システムの開発及び管理に関する戦略的調査	(未決定)
輸送インフラ	タイ及びその他の GMS 諸国との間での高速道路・橋梁基準並びに仕様(貿易円滑化拠点を含む)に関する技術移転	0.4
輸送インフラ	東南アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)の GMS 諸国への展開・適用	(未決定)
輸送インフラ	タイとカンボジア・ラオス・ミャンマーを結ぶ国際鉄道網に沿った形でのドライポート開発調査	(未決定)
貿易円滑化	民間セクターとの協力による貿易円滑化	1.5
貿易円滑化	GMS 運輸・貿易円滑化行動計画(サブプロジェクト 2・3 関連)の実施協力	4.1
貿易円滑化	貿易円滑化事業のための衛生植物検疫措置(SPS)機関の近代化	1.5
貿易円滑化	二国間の国境貿易合意、調整メカニズムの強化	2.0

(出所)GMS 地域協力枠組み実施計画(RIF-IP)(2014~2018)より抜粋

GMS 事務局によると、今後 GMS 諸国はこれらの事業を通じ、①国境を越えた交通の拡大と合理化、②通関に関わる手続きの簡素化、標準化、共通化、③衛生植物検疫措置の強化、④(民間セクターとの協調を通じた)貿易円滑化のための制度の強化、⑤回廊沿いの中小企業の能力向上による効率的な地域物流戦略の立案、⑥透明性を高めるための法律・規則の改善と能力の向上を目指すこととなる(GMS 事務局 2014 年 10 月作成資料より抜粋)。

またこれら今後の方向性に加え、貿易円滑化部分では GMS プログラムの下、1999 年にラオス、タ

イ、ベトナムの三カ国で開始された越境交通協定(CBTA)に基づいた措置が段階的に導入されている。CBTA は、越境手続きの円滑化、人の越境移動、物品の越境移動、車両入国許可条件、商業的通行権の交換、道路・橋の建設基準の設定、およびそれら取り決めを実施する制度的枠組みにつき定めた包括的な協定である。その越境手続きの円滑化の核となるのが、国境を接する2カ国が共同・同時に各種検査を行うシングルストップ検査(SSI)だ。SSI は、共通検査区域(CCA)の中で行われ、

そこに関係両国の税関職員・出入国管理官・検疫官が集まって検査を行うことになる。そのモデルケースとされたのが、東西経済回廊のダンサワン(ラオス)＝ラオパオ(ベトナム)国境で、同国境では2005年以降、これまで3つのフェーズに分けて繰り返しCCAの試験運用が行われてきたところ、2015年1月1日より同国境において最終的に第4フェーズとしてCCAの本格運用が開始された。具体的にはこれまで輸出地側、輸入地側双方で行っていた輸出・輸入通関を、輸入地側でのみ行うこととなった。タイ税関及びタイ運輸省からのヒアリングでは、東西経済回廊のムクダハン(タイ)＝サバナケット(ラオス)国境、及び南部経済回廊のアランヤプラテート(タイ)＝ポイペト(カンボジア)国境についてもSSIの導入を目指して協議が行われていることが明らかになっており、中でもムクダハン＝サバナケットでは2015年第3四半期を目処に導入すべく関係省庁間の連携を強化する計画との発言があった。2012年頃より、在タイ日系企業を中心に、タイの工場の労働集約的行程をカンボジア、ラオス等の周辺国に移す、いわゆる「タイ・プラス・ワン」という動きが進んでいるが、それら企業の進出先であるサバナケット、ポイペトという主要国境にもSSIが導入されることで、貨物のより円滑な移動が可能になることが期待される。

(2) 課題

今回のヒアリングを通じて聞かれた越境時の課題については、①国境通関手続き、②不透明な費用の徴収及び非正規ルートによる取引の存在、③CBTAの導入遅延、相互交通に関する覚書が結ばれている国の間での、④ライセンスの発給数、⑤記載事項の未実施、という5点に集約できる。このうち①については次項で触れるため、②、③、④、⑤につき、以下で課題を整理する。

1) 非正規ルートによる取引

今回企業を訪問した中で目立ったのは、特に正規通関者と通関手続きを経ない非正規ルートによる業者の間の不公正な競争環境である。この点については、タイ、カンボジア、ミャンマーにおけるヒアリング調査で、課題としてコメントが得られた。

カンボジアでは CBTA ライセンスを保有しているバス運行業者が「手荷物」として大量の日用品等を持ち込む結果、コストが 10%程度変わり、正規に輸入する商品が厳しい競争にさらされる状況が指摘されている。また、日系小売業からも、非正規ルートによる取引の取り締まりに対するニーズがあった。

またタイの物流事業者からも、経済回廊で一貫輸送サービスを行おうとしても、そもそも非正規ルートによる取引が多いために競争にならない旨言及があった。

またミャンマーでは、メーソット・ミヤワディ国境を中心とするタイとの国境、中国との国境で大規模に非正規ルートによる取引が行われている模様で、やはり陸送サービスを行う際に競争条件を歪めてしまっている旨コメントを得ている。例えばミャンマーでは海外からの酒類の輸入は禁止されているが、ヤンゴン市内のスーパーではミャンマーで製造されていないタイブランドのビールが数多く売られている。

中国とベトナムの間の国境貿易では、周辺住民による通関不要の貨物の持ち込みが合法化されているケースもあるが、コンプライアンスを遵守しながらサービスを展開できる近代的な物流網を国境を越えて構築するためには、不透明な費用の徴収や非正規ルートによる取引に付随するインフォーマルな貨物の流れを止める必要があるだろう。

2) CBTA の導入遅延

次に CBTA に関する課題については、まずタイ及びミャンマーで協定書付随文書(Annex 及び Protocol)の一部が未批准であることが挙げられる(表 5-1-2)。特にタイにおいてはこれまで CCA を実施するに当たり、外国において税関職員が権力を行使することについて国内法との整合が取れていない点が課題で、シングルストップ検査を制度的に導入できない状態が続いていた。しかし直近に大きな進捗があり、2014 年 12 月の「1926 年税関法に関する改正案」の国王の署名及び閣議決定、更に 2015 年 1 月の議会承認を終え、未批准の付属書の批准に必要な国内法改正を全て完了した状態である。近い将来のタイにおける CBTA の全面的な批准が見込まれる。なおミャンマーについても 8 月の日メコン経済大臣会合で CBTA の早期批准に努めている旨言及があったことから、2015 年中に CBTA が全面的に施行できる体制が加盟 6 カ国で整うことが期待される。

表 5-1-2 越境交通協定(CBTA) 付属書及び議定書の批准状況

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

(出所)大メコン圏越境交通促進協定(CBTA)本文、アジア開発銀行(ADB)資料よりジェトロ作成

3) 相互交通ライセンスの発給数

次に、相互交通ライセンスの発給数についても課題が挙げられた。メコン地域においては、CBTAの本体協定がGMS加盟6カ国で署名された2003年以前より、二国間の車両の相互乗り入れが行われてきた経緯があり、また上述の理由によりCBTA全体の施行が遅れたことから、CBTAが完成するまでの間、暫定的に二国間・三国間で車両の相互乗り入れに関する覚書が結ばれてきた(2015年2月現在、6つの二国間覚書、2つの三国間覚書が存在)。相互通行ライセン

スについてはそれぞれの覚書に基づき発給要件、発給件数が定められているが、その中でも課題として挙げられたのがタイ・カンボジア間の発給件数の少なさである(表 5-1-3)。

表 5-1-3 二国間・三国間相互交通ライセンス

対象国	発効年	1カ国当たりのライセンス発給数
タイ・ラオス	(不明)	無制限
中国・ベトナム	(不明)	15000台(国境を接する省)、500台(左記以外の省)
中国・ラオス	(不明)	20000台(トラック)、17500台(バス)
ベトナム・ラオス	(不明)	無制限
タイ・ラオス・ベトナム	2009年	300台
タイ・カンボジア	2011年	40台
ベトナム・カンボジア	2013年	500台(2005年(40台)、2009年(150台)、2012年(300台)と段階的にライセンス数を増加)
ベトナム・ラオス・カンボジア	2013年	150台

(出所)ADB 資料、覚書よりジェトロ作成

南部経済回廊については近年ホーチミン、プノンペン、バンコクという主要3都市を結ぶ道路として(で)交通需要が増加しているが、表の通りタイ・カンボジア間では僅か40台ずつしかライセンス発給を認めていない状況にある。そのため企業ニーズに応じた発給数の増加の必要性については、在カンボジア日系物流企業、在タイ日系物流企業、在タイ地場物流企業(2社)からそれぞれ指摘があり、またタイ運輸省でのヒアリングでも当該要望を受けている旨言及があることから、早急に改善が望まれる部分である。

4) 覚書記載事項の未実施

またタイ・ラオス・ベトナム三国間の覚書については、制度通りの運用がなされていないことが課題として複数挙げられた。

まず一つが通行ルートである。当初の覚書では東西経済回廊に沿う形、すなわちダナン(ベトナム)からコンケン(タイ)に至るルートのみが指定されていたが、2013年の覚書の改定により、当該ルートが3首都(バンコク、ハノイ、ビエンチャン)及び2つの港湾(ベトナム・ハイフォン港、タイ・レムチャバン港)を結ぶ形に延伸された。ところが実際には「旧ルートでのみでしか走行が認められな

い」(タイの地場企業、ラオスの地場企業の声)という課題が生じている。「CBTA はうまく機能していない。陸上のほうが距離的にはかなり近くなるが、書類面、通関等結果的に所要時間の点では海上輸送と変わらない」(ベトナムの日系企業の声)との声も聞かれた。

もう一つが相互に認められているはずの権利の侵害である。具体的には、「本来ライセンスがあれば国籍を問わずに走行が認められるはずが、ラオスの車両がタイ国内に進入することが認められていない」(ラオスの日系企業、ラオスの地場企業の声)という運用になっているとの声が聞かれた。

CBTA については多くの物流事業者、荷主が関心を持っており、制度通りの適切な運用が強く求められる。

(3) 各国の課題

前項で記載された課題について、各国で課題として抽出された内容を整理すると以下のとおりとなる。

表 5-1-4 越境物流における手続・制度(5-1-1 越境交通)に関する課題

国	課題
タイ	<p><非正規ルートによる取引></p> <p>○非正規ルートによる取引が多く、価格競争力が低い</p> <p><CBTA の導入遅延></p> <p>○CBTA について、未批准の項目がある。</p> <p><相互交通ライセンスの発給数></p> <p>○相互通行ライセンスの発給件数が 40 件と少ない。</p> <p><覚書記載事項の未実施></p> <p>○相互通行ライセンスが適正な運用をなされていない。</p>
ベトナム	<p><覚書記載事項の未実施></p> <p>○相互通行ライセンスの適正な運用がなされていない。</p>
カンボジア	<p><非正規ルートによる取引></p> <p>○非正規ルートによる取引のために、適正に越境手続を経て輸入された商品との間に価格競争力の差が生じている。</p> <p><相互交通ライセンスの発給数></p> <p>○相互通行ライセンスの発給件数が 40 件と少ない。</p>
ラオス	<p><覚書記載事項の未実施></p> <p>○相互通行ライセンスが適正な運用をなされていない。</p>
ミャンマー	<p><非正規ルートによる取引></p> <p>○非正規ルートによる取引のために、適正に越境手続を経て輸入された商品との間に価格競争力の差が生じている。</p> <p><CBTA の導入遅延></p> <p>○CBTA について、未批准の項目がある。</p>

5-1-2 通関手続きの簡素化

5-1-2-1 総論

(1) 現状

メコン各国においては、通関手続きの迅速化を含む、貿易円滑化の取り組みが長く課題として認識されてきた。世界銀行が様々な指標を用いて当該国におけるビジネス環境を比較する「Doing Business Project」によると、参加 188 カ国中、貿易関連についてはタイが 36 位と上位にある他は、ベトナムが 75 位、ミャンマーが 108 位、カンボジアが 124 位、ラオスが 156 位という評価となっている。物流費が大きく関わるコンテナ当たりの輸出入費用を除くと、目立つのは CLM 諸国における輸出入関連書類数の多さと、ベトナムを含めた輸出入にかかる日数である。単純平均で、前者はタイの 1.76 倍、後者は 1.66 倍要している(表 5-1-5)。

表 5-1-5 メコン各国との貿易関連指標の比較

国名	ランク	輸出関連書類数	輸出日数	コンテナ当たり輸出費用	輸入関連書類数	輸入日数	コンテナ当たり輸入費用
カンボジア	124	8	22	795	9	24	930
ラオス	156	10	23	1950	10	26	1910
ミャンマー	103	8	20	620	8	22	610
タイ	36	5	14	595	5	13	760
ベトナム	75	5	21	610	8	21	600

(注)2014 年 6 月時点の数字

(出所)世界銀行 Doing Business Project

これらの改善に向けた重要な取り組みのひとつが、通関手続きの電子化の推進である。

ASEAN 全体では現在 ASEAN Single Window (ASW) と呼ばれる、ASEAN 各国の National Single Window (NSW) を相互に接続し、データを電子的にやりとりする共通プラットフォームの構築が進んでいる。2014 年 8 月に開催された第 46 回 ASEAN 経済大臣会合では、その進捗として、ASEAN 7 か国で行われた、ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) の原産地証明書及び ASEAN 税関申告書類の

電子交換に関する小規模実験の成功を取り上げている。ASW については ASEAN 域内でやりとりされる貨物の円滑な通関に寄与し、更に ASEAN 周辺諸国との通関貨物の情報の事前共有のベースとなる取り組みとして構築が急がれている。

他方 ASW 導入に向けては取り組みが遅れているのが現状である。2005 年に署名が行われた「ASW 構築・実施に関する協定 (Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window)」では、ASEAN では先進 6 カ国については 2008 年まで、CLMV 諸国については 2012 年までに NSW を導入し、2015 年までに ASW を構築することとされていたが、現状ではタイを含めて厳密な意味で NSW の構築は完了していない状況である。

NSW は協定の中で定義づけられている通り、①データや情報の一元的な提出、②処理がなされ、更に③税関の権限で一元的に通関に関する意思決定が行われるようなシステム構築・運用を目指す取り組みであるが、タイにおいても③に該当する、許認可情報を関係省庁との間で共有し、通関に関する意思決定を税関の権限で行うことは出来ていない。

またベトナムに関しては日本の協力により、ベトナム自動貨物通関システム (VNACCS) が 2014 年の 4 月から 6 月にかけて順次導入され、カンボジアとラオスでも国連貿易開発会議 (UNCTAD) が開発をした、税関データ自動化システム (ASYCUDA) の導入が行われたことで、通関手続きの電子化は一部進んできたものの、未だに様々な要因で紙媒体に書類を打ち出し、署名・提出を求められるなど、①データや情報の一元的な提出すら十分に行われていない状態である。

なお ASYCUDA は全世界 90 カ国以上で導入をされている標準電子通関システムで、ASEAN 地域では最もシンプルな構成の ASYCUDA World がラオス及びカンボジアで、より高度な ASYCUDA Plus がフィリピンで、それぞれ導入をされている。ミャンマーについては税関には通関システムは存在するものの、電子的な申請は行うことが出来ない状態である (表 5-1-6)。

表 5-1-6 メコン各国における電子通関システムの構築状況

	電子通関システム	導入時期	導入税関
タイ	e-CUSTOMS	2007年1月	全国の税関で導入済み
カンボジア	ASYCUDA World	(不明)	全国 22ヶ所
ラオス	ASYCUDA World	2010年5月	全国 11ヶ所
ミャンマー	MACCS※ (Myanmar Automated Cargo Clearance System)	2016年中の導入を目指す	(未導入)
ベトナム	VNACCS (Viet Nam Automated Cargo Clearance System)	2014年4月～6月 (段階的に導入)	全国の税関で導入済み

(注)※ミャンマーは現時点では電子通関申請システムを持たない。

(出所)ASYCUDA 事務局ウェブサイト、各国税関、貿易ポータルサイトより作成

(2) 課題

1) ペーパーレス化の一部未実施

これら NSW 構築に向けた作業の遅れ、及び不完全な電子通関システム導入状況により、企業活動にも影響が出ている。例えばカンボジアやラオスでは、署名を行ったオリジナルの書類を国境税関に届けるため、電子通関申告を行った上で、クーリエ等の業者を使って別途書類を送るといった非効率が生じている。またベトナムにおいても電子申請を行った書類を税関で打ち出し、それにサインをするような慣習が未だ残されている。

ただし、電子通関システムが導入されたにも関わらず、貿易の円滑化が想定より進んでいないのは、一概にそれら諸国の税関にのみ課題があるわけではない。例えばベトナムでは経済警察等の物流事業者に対する抜き打ち検査に対応するために通関書類を持ち運ぶ必要があると報告されている。またラオスにおいては、「輸入申告を行う事業者の信頼性が様々であることから、申告書類の提出を求めて ASYCUDA に入力された情報と突合せざるを得ない」(ラオス政府関係の声)という側面も指摘されている。また AEO (Authorized Economic Operator)制度を導入すべきとの意見もあるが、AEO は元々は米国のテロ対策のための移動貨物等の事前情報共有という目的のために導入が進んできた経緯もあり、AEO を活用した通関時間の短縮のためには必要十分なリスク情報の

提供が前提となるというコメントも聞かれた。税関に対する改善要望に加え、通関にかかる周辺環境整備もまた同時に求められていると言えよう。

5-1-2-2 タイ

(1) 現状

タイでは2007年1月に、他のメコン諸国に先んじてe-CUSTOMSという独自の電子通関システムが導入され、輸出入申請(e-Import及びe-Export)、積荷データ登録(e-Manifest)、関税等諸税の支払い(e-Payment)、倉庫貨物管理(e-Warehouse)という5つのシステムが統合され、実際の運用が進んでいる。またデジタル署名が真正の署名として認められており、同システムへの登録申請を行う際、デジタル署名も登録することで、各種書類を印刷・サインすることなく電子的にやりとりを行うことが可能となっている。今回のヒアリングにおいても、タイの電子通関システム自体に関する要望は聞かれなかった。しかしながら、より高度な通関システムを構築する上では、次項に示すような課題がタイにも残されている。

(2) 課題

1) National Single Window (NSW)の構築の遅延

ただしNational Single Window (NSW)の構築、周辺国との関係では課題も残されている。まずNSWについては、「現在12～15の政府機関が参加しているが、全ての必要書類手続きの中の10%～20%しかシングルウィンドウ化できていない」(タイの政府関係の声)状態である。特に使用するコードの共通化が課題となっており、「税関ではHSコードを使って品目管理をする一方、他の機関ではそれぞれの品目管理コードを持っているため、それらをどの程度まで共通化し、もしくは入力必須項目にしていくかが問題となっている」(同)。

2) シングルストップ検査(SSI)実施の際のシステムの違いによる非効率性

次に周辺国とのシステム接続に関する課題としては、越境交通協定(CBTA)に基づくシングルストップ検査(SSI)の際のシステムの相互接続が挙げられる。SSIでは輸出地側の税関等関連機関の職員が輸入地側の共通検査区域(CCA)に入って共同で検査作業等を実施するが、その際使用するシステムが連動していることが求められる。ただ現状では両国の通関システムが異なる仕様であること、更に相互に接続されていないことから、問題が生じる可能性が指摘されている。具体的には、例えば「ラオスとタイとの間でSSIを実施する際、タイについては輸出入ともシステム管理を行っているため、ラオス側の輸入情報(タイ側輸出情報)については、タイの税関職員がSSIを行った

後にタイ国内に戻り、システムに手入力を行うことになる」(タイの政府関係の声)事態が想定されている。

5-1-2-3 ベトナム

(1) 現状

ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度調査)」によると、ベトナムの経営上の問題点では、(1)「賃金の上昇」(74.4%)、(2)「原材料・部品の現地調達の高コスト」(70.3%)、(3)「通関等諸手続きが煩雑」(61.1%)などが上位に挙げられている。これらは例年、上位に挙げられており、現地企業からは官民対話の場などに改善の要望を求めている。こうしたビジネス環境の中で、通関については日本の ODA を通じて、改善の兆しがみられている。

ベトナムでは2014年4～6月、VNACCSが順次導入された。ベトナムの日系企業の担当者は「旧システムの e-customs では審査に2～3時間を要したが、VNACCS 導入後は1分以内で結果が出るようになった。審査結果に関して税関職員の手入力だったのが自動化されたことにより、休日でも審査ができるようになった」と高く評価する。また、税関総局の関係者によると、旧システム(e-customs)はシステムダウンで停止すると、通常1～2時間程度、最悪の場合は復旧までに1～2日程度かかることがあった。こうした問題も VNACCS の導入によって改善された。システムダウンがなくなったことは、物流の円滑化の面で改善が進展しつつある状況にあると言える。

(2) 課題

1) 記入フォームの枚数増加

VNACCS 導入によって前向きな意見もある一方で、新システムに改善を求める声も一部で聞えてくる。地場企業の担当者は「VNACCS に関して日本の支援に感謝している。導入当初は活用に慣れない部分もあったが、現在は手続きにも慣れ、通関時間の短縮につながっている」と前向きな評価をする一方、「多種多様な商品を扱う当社にとって、商品ごとの申請が必要となる」と一部で煩雑になった状況もあるようだ。また、ある日系企業の担当者も「ビジネス面で一番の問題は税関対応だ。VNACCS 導入後は税関申告のための記入フォームが1枚から3枚に増え、時間がよりかかるようになった」と不満を口にする。同社は化学品を使用するため税関のチェックが厳しく、物流が止まると経営に大きな影響が及んでしまうようだ。

2) ペーパーレス化の一部未実施

さらに、VNACCS ではペーパーレス化も期待されていたが、一部では運用上の理由からその実現ができていない状況もあるとの指摘を耳にする。理由の一つが、陸送中での経済警察の抜き打ち検査だ。こうした場合、許可書の書面を提示し説明する必要があるケースがあり、完全なペーパーレス化は難しいとの指摘もある。そして、税関が印刷し押印しているケースも多い。公式文書の方が電子媒体より尊重されやすいためだ。ペーパーレス化の実現には、他省庁との調整や商習慣が障壁になっているようだ。

5-1-2-4 カンボジア

(1) 現状

カンボジアでは、世界銀行の支援で ASYCUDA が導入されており、カンボジア国内 22 カ所の税関で運用されている。輸入者(通関業者)は、各港税関支署に行き、ASYCUDA に輸入貨物の情報等を入力し、SAD (Single Administrative Document : 通関申告書)を作成する。現在は、各港湾の税関支署に行かずとも、ASYCUDA にインターネット経由で直接入力できる機能 (Direct Traders Input: DTI) が付加され、対象業者の認証を進められるようになっている。

なお、ASYCUDA により、SAD はリスクに応じて 4 つの色 (青、緑、黄、赤) に区分されている。緑及び青色に判定された申告書については、原則、書類審査も開披検査も省略される (但し、通関後の書類審査あるいは事後調査の対象となる)。黄色については書類審査、赤色については開披検査 (書類審査含む) の対象となる。開披検査は、税関とカムコントロールの共同検査となる場合が多い。書類審査で過誤や疑問等がある場合は、検査官による質問が行われる場合がある。また、リスク判定の結果にかかわらず、原則、すべての輸入コンテナ貨物は X 線スキャン検査の対象となる。スキャン検査後、赤色申告の貨物については税関及びカムコントロールによる開披検査が行われ、特に異常がなければ関税、手数料の支払へと進むことになる。仮に貨物に問題があれば、一時的に留置される。

(2) 課題

1) オリジナル書類の必要性

「ASYCUDA での電子申告はまだ十分に浸透しておらず、必要書類を紙に打ち出して提出する必要がある。輸入時には荷受人のサインや社印を押したオリジナルの書類が必要なため、国境で輸入通関をかける際は、毎回書類を運ばなければならない、非常に非効率。仮にインボイスが 100 枚セットであれば、全てのページにサインを求められるなど、非効率な運用を求められる」(日系企

業の声)といった声がある。また、特に輸入通関時に関連省庁からの推薦書を含め多種の書類を求められるケースも聞かれた。

5-1-2-5 ラオス

(1) 現状

ラオスにおける電子通関システムについては、カンボジアと同様に ASYCUDA が採用されており、現時点で主要 11 税関において導入されている。

(2) 課題

1) オリジナル書類の必要性

運用については、「電子的に一括して通関申請を完了させることは出来ておらず、電子申請を行った場合でも印刷・サインが必要であり、また各種書類を求められることがあるため、貿易円滑化に十分つながっていない」(地場企業の声)のが課題である。「ASYCUDA の導入により、多少通関時間が短縮し、人為的ミスも減るなどの効果は見られるものの、業務量や通関時間などはほとんど変わらないという業者が多い」(日系企業の声)との指摘があった。他方、地場物流事業者からは、「主要税関の担当者をよく知っており、様々なノウハウを用いることで円滑に通関を行うことが出来るため、手続きの効率性については3年前、5年前と比べて変化は感じないものの、通関面での改善要望はない」(地場企業の声)とする声もあり、温度差も見られた。

他方、書類手続きの改善については、通関事業者側の課題も挙げられた。「タナレンの通関作業はセミナーを受け、ID を取得すれば誰でも実施可能」(日系企業の声)であることから、「輸入申告を行う事業者の信頼性が担保できなければ、申告書類の提出を求めて ASYCUDA に入力された情報と突合せざるを得ない」(ラオスの政府関係の声)という側面も指摘されている。これは電子通関システムがあるにも関わらず書類が求められる、ひとつの要因になっていると考えられ、税関、通関事業者双方の取り組みを平行して行うことの重要性が示唆されている。

2) 税関職員に対する人材育成

今回の調査で、税関手続きに時間がかかる点が指摘されている。より具体的には、「ノンカイ(タイ)からタナレン(ラオス)に貨物を輸入する場合、タイ側では1時間で完了する輸出申告が、ラオスで

はパソコンへの入力で1時間かかり、更に昼休みを挟むと14:00～16:00にならないと貨物を引き取ることが出来ない」(日系企業の声)との事例が挙げられている。この点については、「特にサプライチェーンがかなり複雑になっている現在、適切な関税評価を行う難易度が増しており、どのような商流・物流の場合にどう評価を行うか、個別の事例を収集し、事例集にまとめることが重要」(ラオス政府関係の声)という指摘が出された。

3) 関連省庁との連携の遅れ

ラオスにおける National Single Window (NSW) の構築については、これまで世界銀行が協力をして進めてきた。ただし実際の進捗については遅れている点が多い。例えば NSW には税関のみならず、主要貿易産品に関する許認可権限を持つ部局(農業局及び家畜・水産局(農業森林省)、食品医薬品局(保健省)、輸出入局(商工省)、標準・計測局(科学技術省))も加わることとなっているが、実際にはシステムの統合は行われておらず、企業は輸入通関申請を行う一方でそれら許認可権限を持つ省庁への申請を別途行う必要がある。通関についてはASYCUDAが導入されているとはいえ、それら省庁のシステムと連動がない限り、データや情報の一元的な提出が行えるという、NSW に求められる最初の要件を満たすことは出来ない。NSW を相互に接続する、ASEAN Single Window (ASW) の構築は2015年までに行うこととなっており、今後の進捗を注視する必要がある。

5-1-2-6 ミャンマー

(1) 現状

ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度調査)」によると、ミャンマーの経営上の問題点は、(1)「従業員の賃金上昇」(68.0%)、(2)「電力不足・停電」(66.7%)、(3)「対外送金に関わる規制」(62.0%)、(4)「通関に時間を要する」(56.0%)などが代表的であり、これらは例年上位に挙げられている。こうした中、通関については日本のODAを通じて改善の兆しがみられている。

現在、ミャンマーでは日本の無償資金協力により、通関システムの電子化を通じたナショナルシングルウィンドウである日本の「輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)」のミャンマー版(MACCS)の導入に向けた準備が進められている。ミャンマーは2011年3月の新政権発足以降、民主化の進展とともに輸出入規制を徐々に緩和しており、また、輸出入ライセンス取得の免除品目を拡大するなど、貿易手続きが大幅に簡略化され始めている。その結果、2012年あたりから輸出入ともに貿易額が大幅に増加しており、通関手続きについて、ITシステムを含む通関制度を整備し、効率化、円滑化を図っていくことが益々重要となっている。

国際協力機構(JICA)は、2014年4月25日、ミャンマーとの間で39億9,000万円を限度とする無償資金協力の贈与契約(Grant Agreement: G/A)を締結し、現在、日本の財務省から日本人の複数名の専門家がミャンマーの税関に派遣されており、NACCSの導入に向けた準備を進めている。システムの構築にあたっては、NTT データが開発を担っている。2015年1月以降、現地の通関業者、船会社等に対し、MACCS 導入に関する説明会を開催しており、最終的な導入は2016年内を目指している。

(2) 課題

1) マニュアル作業による入力ミス

このように、通関手続きの電子化については日本政府による支援のもと、将来的に導入が進み、オペレーションも徐々に改善されていくことが予想されるが、現在はほぼ全て手入力に頼っている状況だ。全輸出入品目のデータ入力なども20名ほどの税関職員によって人海戦術で行われており、タイプミスなども多い。世界銀行が行った調査「Logistics Performance Index」(2014年)によると、ミャンマーの通関制度の整備はASEAN諸国内でも大きく出遅れており、域内最低の150位(160カ国中)となっている。また、税収に占める関税収入も3.2パーセントと非常に低い水準だ。

2) 非効率で不透明な通関手続き

こうした状態のため、税関手続きについては改善を求める声が多い。代表的なものは、輸入通関時に関連省庁の推薦書などの書類を大量に求められる点だ。MACCS 導入を機に、こうした非効率で不透明な通関手続きが改善されることが期待されている(日系企業、地場企業の声)。

表 5-1-7 越境物流における手続・制度(5-1-2 通関手続きの簡素化)に関する課題

国	課題
タイ 【5-1-2-2】	<p><National Single Window (NSW)の構築の遅延> ○NSW の構築がまだ不完全であり、許認可情報を関係省庁との間で共有し、通関に関する意思決定を税関の権限で行うことは出来ていない。</p>
ベトナム 【5-1-2-3】	<p><記入フォームの枚数増加> ○VNACCS 導入後、税関申告のための記入フォームの必要書類枚数が増え、時間がより掛かるケースがある。 <ペーパーレス化の一部未実施> ○ペーパーレス化が実現できておらず、依然非効率な運用がみられる。</p>
カンボジア 【5-1-2-4】	<p><オリジナル書類の必要性> ○電子申告はまだ十分に浸透しておらず、依然、必要書類を紙に打ち出し提出しなければならないケースが多く、非効率。 ○特に輸入通関時に関連省庁からの推薦書を含め多種の書類を求められる。</p>
ラオス 【5-1-2-5】	<p><オリジナル書類の必要性> ○電子的に一括で申請を完了させることは出来ておらず、電子申請を行った場合でも印刷・サインが必要であり、また通関書類以外にも各種根拠書類を求められることがあるため、貿易円滑化に十分つながっていない。 ○輸入申告を行う事業者の信頼性が担保できなければ、申告書類の提出を求めてASYCUDA に入力された情報の確認を行っている。 <税関職員に対する人材育成> ○通関時間が長いのは、税関職員の物流・商流に関する知識不足も一因。 <関連省庁との連携の遅れ> ○輸入通関時に許認可申請を行う場合、各省庁のシステムと税関のシステムが連動していないため、データや情報の一元的な提出が行えず、非効率な状態。</p>
ミャンマー 【5-1-2-6】	<p><マニュアル作業による入力ミス> ○輸出入のデータが電子化されていないため、現在はほぼ全て手入力に頼っている。税関での全輸出入品目のデータ入力なども 20 名ほどの職員によって人海戦術で行われており、タイプミスなども多い。 <非効率で不透明な通関手続き> ○輸入通関時に関連省庁の推薦書などの書類を大量に求められるなど、非効率な運用が多く、荷主企業や物流会社の事務的な負担が大きい。</p>

5-2 保税制度及び非居住者在庫制度

5-2-1 メコン地域における非居住者在庫制度について

(1) 現状

非居住者在庫制度に関しては、第4章の表4-1、5.-(14)-(セ)にて「保税制度及び非居住者在庫制度の整備・認可」の項目にて整理したところ21社であった(タイ4社、ベトナム2社、カンボジア5社、ラオス1社、ミャンマー9社)。

同制度については、ベトナムがアパレル関連、メンテナンス用のサービスパーツ、商社の在庫(販売用部品)などの供給で同制度を活用するケースが増加傾向にある。また、タイは既に自動車産業や電気電子産業の集積が進んでおり、極力リードタイムを短縮するような在庫オペレーションが求められていることから、主にタイ工業団地公社(IEAT)が管轄するフリーゾーンにて同制度を活用したサービスが行われている。一方、カンボジア、ラオス、ミャンマーといった後発ASEANの国々では同制度の導入以前に保税制度そのものが未整備な状況にある。

(2) 課題

非居住者在庫制度の導入に当たっては、タイでは非居住者倉庫が恒久的施設(PE:Permanent establishment)にあたるかどうか法律上解釈が不透明な状態にある。仮にPEに認定される場合は、倉庫を保有する物流企業が課税対象とされるため、非居住者在庫オペレーションを行う際に得られる収益よりはるかに高い金額を支払わなければならない可能性がある。そのため、日系物流企業が正式に事業を開始できない要因となっている。

ベトナムについても同様に、法律上の解釈によって現地の日系企業の間で法的解釈が分かれているところであるが、非居住者在庫制度を利用する際は、外国契約者税が課されることを前提に考える必要がある。カンボジア、ラオス、ミャンマーについては、非居住者在庫制度の導入以前に、まずは保税制度を法律面、制度面から整備していくことが必要である。まずは、税関職員や民間企業で物流に携わる人たち向けに、保税制度の仕組みを理解してもらうような教育プログラムの開発などが必要となろう。

5-2-2 タイ

(1) 現状

タイにおいては特に自動車産業や電気電子産業の集積が進み、当該メーカーに納品するため、部品製造業者は極力リードタイムを短縮するような在庫オペレーションを求められる。在庫管理については、様々な地域で生産されている部材を集中的に特定国で在庫を行うシンガポールや香港などのような事例もあるが、タイにおいては最終需要者の側で必要に応じて在庫供給を行うニーズが大きいと言える。それが非居住者の場合には、民間の物流業者、倉庫事業者の保有する倉庫を利用することとなるが、タイでは①タイ工業団地公社 (IEAT) の管轄するフリーゾーン、②税関が管轄する保税地域 (DFZ: Duty Free Zone) 内の倉庫 (以下「保税倉庫」)、にて非居住者在庫オペレーションが可能とされている。ただし保税倉庫の利用にあたっては税関に担保を差し入れる必要がある他、国内の一般地域から保税倉庫へのモノの販売が行えず、海外からの物品の受け入れのみしか出来ないという制約がある。以下では実際に民間企業が非居住者在庫サービスを提供している、フリーゾーンについて現状を述べる。

IEAT が管轄する地域は、一般工業区とフリーゾーンに区分される。従来フリーゾーンは輸出加工区 (Export Processing Zone, EPZ) と呼ばれていたが、2007 年の IEAT 法の改正により名称が変更され、更に WTO の規定に従って輸出義務は撤廃された。それ以後フリーゾーンから国内一般地域に輸入することが可能となり、現在非居住者在庫サービスを提供する事業者の多くがフリーゾーン内に拠点を有し、そこでサービスを行っている状態である。

より具体的には、フリーゾーンに入れる貨物については税関が管轄する DFZ に入れる貨物と同等の課税区分がなされ、フリーゾーンから国内に輸入される物品については、IEAT 法第 52 条に従い、以下のような取り扱いがなされることとなる。なお実務上は、フリーゾーンでの倉庫管理業者は IEAT に毎月レポートを提出し、輸入・輸出金額を報告することが義務付けられており、そのバランスがプラスマイナスゼロになっていなければ、差額分が課税対象とされることとなる。

- ① 課税のタイミング: 投資奨励法上のサーチャージ、輸入関税、付加価値税、物品税については、フリーゾーンから物品が取り出された時点での状態及び価格、税率に応じて決定される。
- ② 適用法令: タイ国内への輸入管理、海外への輸出、それら原材料の保有や使用、基準や品質管理等に関する法令については、フリーゾーンから取り出された時点でのものが適用される。

(2) 課題

1) 恒久的施設 (PE) 課税

非居住者在庫サービスの提供に当たっては、法律上不透明な部分もある。最も大きいのは、非居住者倉庫が恒久的施設(PE)にあたるかどうかという部分であるが、その点については国際課税に対する明確な基準がタイにおいて定められていない。同サービスについては、100%自信を持って提供可能と断言できるコンサルは存在しない(地場企業の声)との声も聞かれる。仮にPEに認定される場合には、海外の非居住者もしくは倉庫を保有する物流企業が課税対象とされるため、過去ジェトロが行ったヒアリングでは、非居住者在庫オペレーションを行う際に得られる収益よりはるかに高い金額を支払わなければならない可能性があるとして、日系物流企業が正式にサービス導入を行うことが出来ない大きな要因となっている。

また IEAT のフリーゾーン自体についても制度運用に課題がある。例えばタイ税関法務局は、「フリーゾーンについては、いくつかの問題がある。税関職員の許可なしに行われている行為については、倉庫、フリーゾーンの閉鎖を含む厳しい罰則を準備している」とし、税関と連携なく行われているオペレーションを注視する姿勢を示している。また非居住者在庫サービスに関して、「非居住者在庫のオペレーションについては、明確な判断基準が示されておらず事業者の判断によると考えている。税関ブローカーやフォワードナーの中には輸出入者の代わりに脱法的な行動を取る業者もいるため、ケースバイケースで検討が必要」と言及し、各種法令を順守しているかどうか個別に確認する必要があるとの認識を示した。

5-2-3 ベトナム

(1) 現状

日系企業の相次ぐベトナム進出により、それら企業に向けた部品・原材料、メンテナンス製品などの供給で非居住者在庫の利用が増加傾向にある。日系企業の担当者は、「アパレル関連(生地、ボタン)、メンテナンス用のサービスパーツ、商社の在庫(販売部品)で非居住者在庫が多く利用されている。日本、韓国、香港法人名義で保税倉庫に在庫を置き、出し先の工場、例えば、アパレルであれば縫製工場が外国契約者税(FCT:Foreign Contractor Tax)をみなしで払っている」と説明する。

また、非居住者在庫が多く利用されてきたシンガポールでもベトナムシフトの動きがある。シンガポールの日系企業の担当者は「ベトナムや中国に工場を構える日系企業は、これまでベトナムの保税工場で部品を製造、シンガポールの関連会社で在庫し、各地に輸出するオペレーションを行っていた。しかし、シンガポールでのコスト上昇もあり、ベトナムで在庫管理するオペレーションができないか検討している」と新たな動きを説明する。同日系企業はベトナムの保税工場からシンガポ

ールの関連会社に売るものの、シンガポールの関連会社名義でベトナムの保税倉庫にて保管、そこから各地に供給する計画を持っている。

(2) 課題

1) 外国契約者税 (FCT)

非居住者制度が利用されてきたベトナムではあるが、同制度に対する課税の有無が曖昧であるとの指摘が絶えなかった。その背景にあるのが法的解釈である。通達 103 (通達 103/2014/TT-BTC) では、「保税倉庫を使用する場合、国際輸送、通過、仲介をサポートする目的、または他の企業による加工の目的で使用するケースにおいては、外国契約者税の対象外」となることが明記されている。この「または他の企業による加工の目的で使用するケース」という文言が誤解を生みやすく、日系企業の間でも見解が分かれてしまっていた。現地会計事務所の公認会計士は「課税は免れられない。当局である税関総局側も非居住者在庫の課税は二重課税に当たらないとの見解を示している」と説明する。また、同氏は「日本で一定の課税所得がある場合には、非居住者在庫によりベトナム側で外国契約者税を課税されたとしても、日越租税協定に基づいて日本側で外国税額控除を受ければ実質的な税負担が変わらないため、本通達の施行を問題視していないようだ」と説明する。非居住者在庫を利用する際は、外国契約者税が課税されることを前提に考える必要がある。

5-2-4 カンボジア

(1) 現状

カンボジアの関税法は 2007 年 7 月 10 日に批准された。同法では保税倉庫を「税関が定める要件を満たし、輸入関税の納付を繰り延べられた貨物を蔵置、加工、展示、販売等の用途に供するために使用される建物、場所及び地域をいう。」と定義されている。また、同法第 7 章では「一時蔵置施設と保税倉庫」として、第 43 条から第 50 条まで一時蔵置や保税倉庫、貨物管理に関する記述がある。このように、法律においては保税制度に関する記述が一部なされているものの、保税制度の運用自体はほとんど整備されていない。税関管理倉庫 (ドライポート) はあるが、同倉庫の利用は地場の大手業者に押さえられている状態で、また、ドライポートに貨物を置いておける期間も数日と非常に短い。

(2) 課題

1) 保稅制度の未整備

このように、保稅制度そのものが未整備な状況のため、カンボジアにおける非居住者在庫制度はほとんど整備されていない。カンボジアに進出している工場は、アパレルや製靴といった縫製業に加え近年は自動車部品なども増加しているが、そのほとんどは、日本やタイなどへ再輸出する委託加工形式であり、原料輸入時に關稅を含む諸稅を免稅とする代わりに、製造した商品は全て再輸出に回すことが必要である。また、日本向け商品に関しては一般特惠關稅(GSP:Generalized System of Preferences)が適用されるため、チャイナ・プラス・ワンあるいはタイ・プラス・ワンの流れを受け、日本企業によるカンボジアへの工場進出が徐々に進み始めている。現在は、自分たちが手配した物流業者によって各工場が原料の輸入手続きを行い、自社倉庫にて保管し、商品の生産完了後に同じく自分たちが手配した物流業者によって港灣まで運送し、輸出手配をかけている状態であり、非効率な運用を求められている。「非居住者在庫制度が認められれば、様々な分野の産業が呼びこめると推測」(日系企業の声)とする声もある。

5-2-5 ラオス

(1) 現状

保稅制度に関しては、ラオス国内では法律上の規定はあるものの、実際の運用はなされていない。稅關法第 60 条では保稅地域につき、「当該エリア内に置かれた物品については關稅の支払い義務が保留され、稅關当局の定期的な検査の対象とならない」ことが定められているが、一方で「保稅地域の設置については政府の提案に基づき国会が承認し、保稅地域における規則については政府がアウトラインを定める」とされており、実際の設置例は無い(經濟特別区での一部輸入原材料に対する売上稅・物品稅・VAT 免除措置を除く)。

(2) 課題

1) 保稅制度の未整備

ラオス国内で活動する企業が直面している課題の一つが現地調達率の低さだ。「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2013 年度調査)」によると、ラオスにおける日系企業の現地調達率は 11.0%に過ぎず、多くの部材を ASEAN(42.7%)及び中国(22.5%)から調達している実態が示されている(2014 年度調査は母数が小さいため現地調達率は非公表)。実際に企業からも、「ラオス国内で調達可能なものはなく、布は中国とタイから、ミシンや針などはタイから調達している」(地場企業の声)、「ラオスでの国内調達品は、日系企業から調達する一つの部材のみ。その他の部品は

全てタイの自社工場から一括調達」(日系企業の声)、「段ボールのような資材に至るまでタイから調達している」(日系企業の声)とし、生産財のみならず、周辺資材に関しても周辺国からの輸入に頼らざるを得ない状況が見て取れる。

事業者からは、「ラオスには現在保税倉庫がない。タナレン倉庫は輸入倉庫であって輸出倉庫ではないため、輸出の際の手続きが困難」(日系企業の声)とする声が聞かれたが、一方、非居住者在庫サービスについては、ラオスで導入してもその効果は現在の産業構造では限定的であると考えられる。まず、ラオス国内で製造業の中心となっているのは、縫製業、製靴業を中心としたいわゆる CMP(裁断・縫製・包装)産業である。これは原料等の資材供給を全てアパレルメーカーから受け、決められた仕様で作る形態であり、基本的に作られた財は全量輸出される。このような形態の場合、調達のタイミングや量を決定するのは在庫リスクを抱え、また業務を発注する立場である顧客側となり、通常非居住者在庫サービスのメリットとして考えられる、最終需要者の求めに応じて迅速に非居住地域からでも部材を供給する便益は得られない。その場合、顧客にとって非居住者在庫サービスを使うメリットは、課税のタイミングを実際に縫製業者に卸す時点で細分化・遅延化することが出来る点、もしくは欠品が生じた資材の供給が迅速に可能となる点に限られる。更に SEZ に入居している企業については、生産に用いる輸入原材料については付加価値税・物品税が免除されるため、その効果も限定的である。

他方、今後価格や市場コントロール能力があるような企業が進出する場合、もしくはそのような企業の進出を狙っていく場合には、そのような非居住者向けの在庫サービスは重要性を増すことが考えられる。

5-2-6 ミャンマー

(1) 現状

ミャンマーの関税法は現在のところ 1992 年 3 月 12 日に当時の軍事政権が公布したものが最新であるが、「第 1 章 名称及び定義」、「第 2 章 関税率の決定」、「第 3 章 関税の評価及び賦課」、「第 4 章 関税の減免」、「第 5 章 政府に対する提示及び報告」、「第 6 章 不服申立て」、「第 7 章 雑則」の全 7 章から構成されている。しかしその中には保税制度に関する条項は含まれていない。Sea And Land Customs Act や税関がホームページ上で独自に「Warehouse」に関する記載を行っているものの、保税制度に関する詳細な記述はなく、実質ミャンマーにおいて同制度に関する運用は行われていないといえる。

(2) 課題

1) 保稅制度の未整備

保稅制度の未整備に関しては、同国最大の民間物流団体である MIFFA (Myanmar International Freight Forwarders Association) も課題として認めているところである。

1992 年作成の關稅法に対し、改正關稅法案が 2013 年に国会に対し提出されているが、民政移管後、その他分野の法律改正案が一気に提出されていることから、全ての分野において審議が後ろ倒しとなっており、2015 年 2 月現在、同法案成立の目処はまだ立っていない状態だ。

こうした状況のため、ミャンマーにおける非居住者在庫制度はほとんど整備されていない。外国企業がミャンマーに工場進出を行う際は、アパレルや製靴といった縫製業が多いが、そのほとんどは、CMP (Cutting, Making, Packing) と呼ばれる委託加工形式を採用している。つまり、原料輸入時に関稅を含む諸稅を免稅とするが、その代わり製造した商品は全て再輸出に回すことが必要で、原則、輸入時に所定の稅金を支払わない限り国内販売を行うことは認められない。そのような状態ではあるが、日本向け商品に関しては一般特惠關稅 (GSP) が適用されるため、民主化の進展とともに、チャイナ・プラス・ワンの恩恵をこうむる形で日本企業によるミャンマーへの工場進出が徐々に進み始めている。現在は、自分たちが手配した物流業者によって各工場が原料の輸入手続きを行い、自社倉庫にて保管し、商品の生産完了後に同じく自分たちが手配した物流業者によって港灣まで運送し、輸出手配をかけている状態である。

表 5-2-1 保税制度及び非居住者在庫制度に関する課題

国	課題
タイ 【5-2-2-1】	<p><PE 課税></p> <p>○非居住者倉庫が課税対象となる恒久的施設(PE)と見なされるかどうか不透明で、サービスの実施は各社の判断にゆだねられている。</p>
ベトナム 【5-2-2-2】	<p><外国契約者税></p> <p>○同制度では、現地日系企業の間でも外国契約者税の課税有無について判断が分かれていたが、当局は課税の見解を示している。課税について周知徹底が求められる。</p>
カンボジア 【5-2-2-3】	<p><保税制度の未整備></p> <p>○非居住者在庫制度の導入がない。それ以前に、保税制度に関する法律上の規定はあるものの実際の運用はなされていない。また保税倉庫もほぼ存在しない状況。</p>
ラオス 【5-2-2-4】	
ミャンマー 【5-2-2-5】	

5-3 コールドチェーンの構築

5-3-1 メコン地域でのコールドチェーン構築の状況

ジェトロの現地調査結果を集計⁷すると、ミャンマー6社、ベトナム5社、タイとカンボジアではそれぞれ3社からコールドチェーンに対する課題が挙げられた。しかし、メコン5カ国のコールドチェーンの構築状況は各国によって事情が異なる。

タイではバンコク市内など都市部を中心にコールドチェーンが構築されており、メコンのほか4カ国で聞かれる黎明期の段階ではない。タイ国内で8,000店舗以上の小売展開をする地場企業の担当者は「GPSと温度センサーを組み合わせて使用している。短い時間であれば規定温度を超えても問題ないが、基準を超えるとGPSで警告される設定としている。また、倉庫内もITで商品管理を行っている」とGPSを利用した高度な構築状況を説明する。同社は各店舗で取り扱う冷蔵・冷凍商品は300～400品目にも上り、地方部であっても温度管理がされた状態で届けられるよう全国7カ所に冷蔵冷凍倉庫を整備している。こうした大規模かつ高度なコールドチェーンを構築している国は他のメコン各国では見られない。しかし、決してタイが全ての企業で完璧なコールドチェーンを構築できているわけでもない。前述の担当者によると、一部の製品ではサプライヤーからの納品の際に、クーラーボックスに氷を入れて運ばれている実態もあるようだ。タイはメコン地域の中で随一サプライチェーンを構築できているが、発展の余地が残されていることも現地調査を通じて浮き彫りになった。

続いてベトナムでは食生活の変化が生まれ始め、乳製品などの保冷輸送を中心にコールドチェーンのニーズが高まっている。国内では最大商業都市のホーチミンを中心に、コールドチェーンが徐々に構築されつつある。ホーチミン近郊に生産拠点を構える日系飲料メーカーでは、10℃以下での保存、保冷輸送を実現している。しかし、こうした成功事例は決して多くない。コールドチェーンの配送管理は先進国であっても難しい。一般的には、冷蔵冷凍倉庫の不足や冷凍品の概念が国内で浸透していないなどの指摘が数多く聞かれる。ベトナムでのコールドチェーン構築での課題を改善していくためには、ノード面の整備はもちろんのこと、消費者の意識を醸成していく取り組みも必要になるだろう。

ミャンマー、カンボジア、ラオスについては、コールドチェーン構築の黎明期と呼べる段階にある。ミャンマー、カンボジアでは消費の盛り上がりを背景に、冷蔵・冷凍製品のニーズが高まりつつあるが、電力供給不足、冷蔵冷凍倉庫の不足などが原因で、コールドチェーンは構築されていない。ミャンマーでは冷蔵・冷凍トラックを目にすることもあるが、その多くは電源を消した状態で複数のボ

⁷ ラオスは時間の関係上ヒアリングできなかったためN/A扱いとする。

ックスにアイスを入れた状態で運ばれている。また、カンボジアではプノンペンのイオン向けで、タイやベトナムから輸入する冷蔵・冷凍貨物を劣化させることなく運んでいるが、かなり限定的な成功事例といえるだろう。多くはコールドチェーンの概念が国内で十分浸透しておらず、冷凍品を再冷凍している状況である。

5-3-2 タイ

(1) 現状

タイでは一人当たり所得の向上に伴い、コンビニエンスストアを中心とした小売店の展開が進んできた。現在約 8000 店舗をタイ国内で展開する業界首位のセブンイレブンをはじめ、主要 6 社の店舗数は 2015 年 1 月時点で 11,000 社を超えた(表)。また 2010 年からの店舗数は、セブンイレブンが 38%増、業界 3 位のファミリーマートは 72%増となっており、近年急速に店舗数を増やしていることが伺える。

表 5-3-1 主なコンビニ業態の店舗数

	店舗数	シェア	時期
Seven Eleven	7,965	71.68%	2014 年第 3 四半期
Tesco Lotus Express	1,700	15.30%	(HP 掲載値)
Family Mart	1,070	9.63%	2014 年 2 月期
Mini Big C	295	2.65%	(HP 掲載値)
Maxvalue Tanjai	50	0.45%	(HP 掲載値)
Lawson 108	32	0.29%	2014 年 3 月期
計	11,112	100.00%	

(注) Tesco Lotus の数字は他の業態も含む店舗総数。

(出所) 各社ウェブサイトより作成

これら小売店舗での取り扱いの中心となるのは食品である。セブンイレブンの場合、店舗全体で約 3000 品目を取り扱っており、その中で食品の占める割合は 7 割程度、更に冷蔵・冷凍品はその中で 300~400 品目程度となっている。また業界 2 位の Tesco Lotus のコンビニエンスストア形態である Tesco Lotus Express では、取扱品目数約 4400 の内、食品の割合は約 9 割にまで高まる。コンビニエンスストアでは各店舗の倉庫面積に限りがあるため、効率的な配送ネットワークの構築が求められるが、タイではバンコク及びその近郊を中心に、タイ全土に渡るコールドチェーンの構築

が進んできた。例えばセブンイレブンは、全国を7つの区域に分け、それぞれに冷蔵配送センター(DC)を配置。これらのDCを効率的に活用することで、キャンペーンなどで使用する新商品であっても全国に2日～3日以内で配送することが可能になっているという。またTesco Lotus社もバンコク周辺への配送用に1カ所、また東北部の配送用に1カ所、計2カ所の冷蔵配送センターを構えている。なおセブンイレブン、Tesco Lotus社ともにクロスドッキングDC(一時保管を必要とせず、インバウンド・ドックからアウトバウンド・ドックに商品を流し、貨物を混載、そのまま出荷する高度な物流センター)を保有している。

なおセブンイレブンの場合、サプライヤーの配送ルートは、大きく2つに分かれている。一つは一部大手サプライヤーの場合で、バンコク近郊の店舗を中心に、直接各店舗に納入するもの。その他の大手・中小サプライヤーについては、DCまで製品を輸送し、DCで取りまとめた上で各店舗に配送されることとなる。

(2) 課題

1) 地場物流事業者との競争条件

商品の配送の際、バンコク都内への大型車両の乗り入れ規制の存在により、地場事業者と競争条件が合わない場合があるとの指摘もあった。典型的には、地場物流業者は同規制にかからない1トンピックアップトラック(もしくはシーローと呼ばれる更に小型の輸送車両)の個人オーナーである。彼らは減価償却や車両のメンテナンスを行っておらず、配送価格は非常に安価である。バンコク都内の配送ニーズは高いが、実際には地場業者と競争することは難しい状況である。(こちらは民間主導の取組みとならざるを得ないため、第6章での課題には入れない形で整理。)

2) 品質保持の難しさ

今後重要性が高まってくると予想されるのが、タイで製造・開発された、もしくはレムチャバン港からカンボジア・ラオス・ミャンマーといった周辺国へ冷蔵・冷凍品を輸出する越境コールドチェーン構築に関するニーズである。

例えばセブンイレブンを展開するCP All社は、2013年4月にタイ小売大手のサイヤムマクロ社を最大1900億バーツ弱で買収すると発表した。マクロ社を周辺国に展開し、そのネットワークを活用してコンビニエンスストアを展開させていくことを見込んでいるといわれる。ただし、周辺国の展開には現実的に課題も多い。乳製品をカンボジアまでリーファーコンテナで輸送する際、国境で開梱され、溶けてしまう(地場企業の声)という課題が聞かれた他、ミャンマーの事例であるものの、今は両国から入ってきたトラックが車両後部を接続して貨物の積み替えを行っているが、大量の湿気が

入ってしまうので食品の取り扱いが困難（在ミャンマー日系企業の声）との指摘も挙げられている。コールドチェーンを周辺国まで伸ばしていく場合には、国境周辺での冷蔵・冷凍設備を備えた倉庫の建設、十分な電源の確保、食品の安全・安心を担保するような運送経路の整備が必須となる。特にイオンが進出したカンボジアとの国境であるアランヤプラテート（タイ）・ポイペト（カンボジア）、冷蔵物流ニーズが高まることが予想されているミャンマーとの国境であるメーソット（タイ）・ミヤワディ（ミャンマー）国境では、それら各種インフラの整備が望まれるところである。

また、DC まで輸送する際のサプライヤーの配送管理が徹底できていない点も課題である。特に一村一品（OTOP）商品等、生産事業者が小規模な商品の場合は、その多くがクーラーボックスに氷を入れて運ぶ形で DC まで配送され、結果、品質検査が行えない事例が生じている。（地場小売）3000 点に及ぶ品目を供給するサプライヤーの数は膨大であり、その管理が課題となっている。

5-3-3 ベトナム

(1) 現状

ベトナムでは伝統的小売（TT: Traditional Trade）から近代的小売（MT: Modern Trade）への移行により、食生活の変化が生まれ始め、乳製品などの保冷輸送を中心にコールドチェーンのニーズが高まっている。伝統的市場や小規模な食品・日用雑貨店などの TT では冷蔵・冷凍商品の保冷設備が十分ではなかったが、MT では衛生状況も良くそれら設備も充実してきている。近年、都市部を中心に MT を代表するスーパーマーケットやイオン、ロッテマート、ビック C といったスーパーよりも規模の大きい商業センターが相次いで店舗数を拡大している。2009 年には全国で 451 店舗であったスーパーマーケットは、2013 年には 724 店舗にまで増加した。また、商業センターもスーパーマーケット同様に、2009 年の 85 店舗から 2013 年の 132 店舗にまで増えた。一方、TT は 2011 年をピークに 2012～2013 年とほぼ横ばいの状況だ。2014 年の小売売上高（サービス含む）は前年比 10.6% 増の 1,386 億ドル（暫定値）と好調で、今後も MT の店舗展開が見込まれている。イオンも 2020 年までに 2015 年 1 月現在の 2 店舗から 20 店舗のベトナム国内展開を目標として掲げている。

(2) 課題

1) 事業者の資金不足

現地の地場企業は規模が小さいためコールドチェーン構築のための資金に乏しく（地場物流団体）、ベトナム国内での保冷輸送サービスを提供できる物流会社は外資企業を含め限られている。小売、メーカーによっては自社で保冷トラックを用意して、配送を行う企業もある。ハノイ市内に約

20 店舗のスーパー展開をする地場系小売企業の担当は、「サプライヤーからサプライセンターに納品後、自社の保冷トラック 5 台で各店舗に配送をしている」と保冷配送体制を説明する。

2) 品質保持の難しさ

南部に生産拠点を構える日系企業では、物流会社の保冷トラックを利用して約 1,700 キロ離れたホーチミン(南部)からハノイ(北部)の距離を輸送している。同社の担当者は、「南部から北部への保冷輸送では船での冷蔵コンテナの利用も考えたが、両港(南部と北部)での船積み手続き等での出入りの時間がかかるため陸送にしている」と説明する。コールドチェーンでは品質を維持した配送が難しいため、冷蔵トラック内と積み込まれた製品の上の 2 つに記録計を常時設置してデータ化して管理を行い、10°C以下での保存、保冷輸送を徹底している。

3) 店員や作業員などの労働者の知識不足

今回の調査を通じて、コールドチェーンを展開する上での阻害要因としては、地場企業や消費者のコールドチェーンや冷凍食品の捉え方に大きな課題があるとの声が挙げられた。日系企業の担当者は「コールドチェーンの概念は国内で十分浸透していない。そもそも、スーパーに冷蔵冷凍食品専用の荷受場所が確保されていない。通用門で荷受けを行う場合もある。また、荷受けで長時間待たされることも多く、アイスクリームや冷凍エビなどの商品は溶けてしまうこともある。しかし、地場企業は溶けたらもう一度凍らせれば問題ない程度の感覚でしかない」と企業側の問題点を指摘した。さらに、「ベトナムでは冷凍食品は安くて粗悪なもの、新鮮ではないものという消費者のイメージが強い。消費者のニーズや買い手側の認知度がまだ低いことが原因と感じている」と消費者側の認識を変えていく必要性を説明する。日系企業の求める高品質なコールドチェーンの構築には、ベトナム人消費者との意識の違いが大きく影響している。

5-3-4 カンボジア

(1) 現状

これまで日本からカンボジア向けの投資はアパレルや製靴といった縫製業、あるいは、タイ向け自動車用ワイヤーハーネス部品の組み立て等の工場進出が中心であったが、2014 年 6 月にイオンがプノンペン市内にショッピングセンターを開店したことをきっかけに、一部の日系物流会がイオン向け商品用に冷蔵・冷凍サービスの提供を開始するようになった。イオン向け商品については、タイ国境、ベトナム国境経由のものが多く、陸送で冷蔵・冷凍貨物を運んでいるが、タイ国境での

積み替えでは一瞬冷やしておけない時間があるものの、それ程長い時間は掛からない模様だ。コンテナを開封させられることもそれ程ないようだ。

規制に関しては、外国企業がカンボジア国内で冷凍・冷蔵倉庫事業を展開する上では特段存在しない。そのため、日本企業の中には、自社で数台の冷凍車両を購入し、複数の小売店舗(数百店舗単位)に冷凍庫を無償提供し、プノンペン市内にアイスクリームの供給を行っている会社などもある。自社が調達した商品を競合に先んじて店頭で冷凍スペース内に確保させる等、小規模ではあるが個別の取組みを進める企業も出始めている。

(2) 課題

1) 品質保持の難しさ

タイ国境での積み替えでは特段問題がない一方、ベトナムでの貨物に関しては、国境での積み替え時にコンテナを開封させられるケースが多いようだ。商品には特殊梱包を施しているため、商品にダメージを与えることは今のところあまりないようだが、積み替えに 30 分ほど掛かることもあるという。そのため、品質面の確保において不安定要素が高い。

2) 店員や作業員などの労働者の知識不足

カンボジア国内でのコールドチェーンの取組みはごく一部の企業が行っているものであり、カンボジア全体の潮流にはなっていない。地場企業には依然コールドチェーンの概念が国内で十分浸透しておらず、冷凍品は溶けたらもう一度凍らせれば良い程度の感覚でしかないところも多く、また、一般家庭での冷蔵庫の普及率が低いこともあり、消費者が冷蔵・冷凍商品を購入した後、家庭で保存できない問題点もある。

5-3-5 ラオス

(1) 現状⁸

ラオスでは近代的なコールドチェーンが未発達であり、一部荷主企業がそれぞれ独自に冷蔵・冷凍物流を構築している事例が見られる程度である。特に冷蔵車の活用事例は少ないと見られ、例えば低温での保管・輸送が求められる医薬品についてもクールボックスとアイスパックを組み合わせた配送を行っている(地場企業の声)。また近代的な倉庫サービスについては、盗難の危険性がありニーズが少ない(日系企業の声)ことから導入が進んでおらず、冷蔵倉庫設備はビエンチャ

⁸ ラオスは時間の関係上ヒアリングできなかったため N/A 扱いとする。

ン特別市内にはない(同)ため、保冷が必要なものは通関後 24 時間以内に顧客に直接配送している(地場企業の声)状態である。

ただし今後小売店舗の進出に伴い、コールドチェーンに対する需要は徐々に高まっていくことが想定される。ビエンチャン、サバナケット、パクセーなど国内の主要都市は、いずれもタイ国境に近く、そこからタイ国内の大規模小売店に買出しに行くことも日常的に見られる。そのため大規模小売店の主要都市への展開はこれまで進んでこなかったが、タイ国内で一般的に見られるように、今後は食料品などの消費財を中心に、ガソリンスタンドを拠点として小売店舗の集積が進む(地場企業の声)と見込まれている。

なお、陸で国境を接するメコン地域に特有の動きとして、タイや中国、ベトナムと言ったより市場規模の大きい地域を結ぶ物流も存在する。例えばビエンチャン特別市で見ることのできないリーファーコンテナについては、東西経済回廊の主要中継地であるサバナケットに集積があり、タイの果物をハノイ経由で中国に運んでいる(日系企業の声)。また、タイ東北部とベトナム北部、中国南部を最短で結ぶ国道 12 号線には、リーファーコンテナへの給電設備が存在している(在越日系企業の声)と見られており、越境物流の高度化に伴い、ラオス国内に次第にコールドチェーン関連設備が整っていく可能性もある。

5-3-6 ミャンマー

(1) 現状

冷凍・冷蔵倉庫を所有している企業はほぼ皆無で、ヤンゴン市北部地域を中心に、ローカル企業数社が低温倉庫サービスを展開している状態。ただ、こうした企業も倉庫業のみに特化しているケースがほとんどで、トラック等を所有し倉庫から顧客への配送まで一貫でつなぐサービスは行っていない。一方、ヤンゴンを中心に最近では近代的なスーパーマーケットなども見かけられるようになってきており、所得の向上や外国文化の流入とともに、高品質な食品を求める層は増加傾向にあり、コールドチェーンのニーズは徐々に高まりをみせている。

規制に関しては、2014 年 8 月に投資企業管理局(DICA)が発表した外国投資法の新たな施行細則にて、これまで合弁規制がかかっていた倉庫業がリストから除外された。こうしたことも背景に、将来的に日本企業にとってもコールドチェーン構築の分野でビジネスチャンスが広まる可能性がある。

(2) 課題

1) 電力不足

ミャンマー国内では電力不足が引き続き大きな課題となっており、冷凍・冷蔵倉庫用の電力供給は最大のリスクとなる。国内の電力が安定的に供給されるようになるにはまだ相応の年月を要すると思われるため、冷凍・冷蔵倉庫の立ち上げについては、当面の間は大型の自家発電機を用意しておくことが必要となる。また、ヤンゴンやマンダレーを中心とした都市部では引き続き地価が高止まりしており、土地の所有者と長期契約を締結する上ではリスクも伴う。加えて、アンモニアなどの冷媒はミャンマー国内で調達が困難で、輸入に頼ることになるため全体でかかるコストについては注意深く計算することが必要となる。これらの理由により、ある日系企業によると、ミャンマーでの設立にかかるコストは、タイの1.5倍程度という試算もある。

2) 事業者の資金不足

現地の地場企業は規模が小さいためコールドチェーンの構築のための資金に乏しい。ゆえに現地では限られた小売企業が独自に冷凍・冷蔵倉庫を所有することで対応している状態。ミャンマーでは政策金利が13%と非常に高いため、資金の借入れが難しいという状況もある。

3) 店員や作業員などの労働者の知識不足

冷凍・冷蔵倉庫については、エビなどの海産物を取り扱う水産業者以外にも、外国人の流入によって増加傾向にあるホテル、レストラン、スーパーマーケット等、相応の需要があることが予想されている。コールドチェーンにおいては外気に触れる時間を最小化することが重要といわれているが、仮に積み替えなしに一貫輸送が行えれば、特に食品の品質を確保する上では大きな利点となる。ミャンマー国内、特にヤンゴン市内では冷凍冷蔵トラックを目にすることもあるが、多くは電源を消した状態で複数のボックスにアイスを入れて冷やしているものがほとんどである。港から倉庫までの輸送については電源を入れずに運ばれることが多く、品質劣化の恐れがある(日系企業の声)との声もある。現地の事業者に対しコールドチェーン構築の重要性を高めてもらうよう意識の醸成を図っていくことが重要と思われる。

表 5-3-2 コールドチェーンの構築に関する課題

国	課題
タイ 【5-3-2】	<p><磁場事業者との競争条件></p> <p>○冷蔵配送センター(DC)までの配送管理が困難で、業者によっては氷を入れての配送となっている。</p> <p><品質保持の難しさ></p> <p>○乳製品をカンボジアまでリーファーコンテナで輸送する際、国境で開梱され、溶けてしまう。</p> <p>○タイ・緬両国から入ってきたトラックが車両後部を接続して貨物の積み替えを行っているが、大量の湿気が入ってしまうため、食品の取り扱いが難しい(在ミャンマー日系物流)との声も上がっている。</p> <p>○周辺国との国境での荷の取扱いについて設備の整備等が必要</p>
ベトナム 【5-3-3】	<p><事業者の資金不足></p> <p>○現地の地場企業は規模が小さいためコールドチェーン構築のための資金に乏しく、ベトナム国内での保冷輸送サービスを提供できる物流会社は外資企業を含め限られている。</p> <p><品質保持の難しさ></p> <p>○コールドチェーンでは品質を維持した状態での配送・管理が難しい。</p> <p><店員や作業員などの労働者の知識不足></p> <p>○地場企業を中心に、冷凍品は粗悪品と捉える向きがあり、解けたものは再度凍らせれば良いと考える等、コールドチェーンの重要性に関する意識を醸成していく必要がある。</p>
カンボジア 【5-3-4】	<p><品質保持の難しさ></p> <p>○国境での積み替え時にコンテナを開封されるケースがあるなど、冷蔵・冷凍貨物の品質保持が困難。</p> <p><店員や作業員などの労働者の知識不足></p> <p>○地場企業を中心に、冷凍品に対する意識が低いいため、解けたものは再度凍らせれば良いと考える等、コールドチェーンの重要性に関する意識を醸成していく必要がある。</p>
ラオス 【5-3-5】	<p>※ラオスは時間の関係上ヒアリングできなかったため N/A 扱いとする。</p>
ミャンマー 【5-3-6】	<p><最低限必要なインフラの未整備(電力不足)></p> <p>○電力不足などにより大型の自家発電設備を要する。また、アンモニアなどの冷媒が国内で調達できないため輸入する必要がある等、設立に掛かるコストが高い。</p> <p><事業者の資金不足></p> <p>○現地の地場企業は規模が小さいためコールドチェーン構築のための資金に乏しい。</p> <p><店員や作業員などの労働者の知識不足></p>

	<p>○地場企業を中心に、冷蔵・冷凍品に対する意識が低いため、コールドチェーンの重要性に関する意識を醸成していく必要がある。</p>
--	--

**第6章 優先的に解決すべき課題について必要な
アクション（政策提言）**

6-1 優先的に解決すべき課題と、これらの解決に必要な解決方法の考え方

第3章では、メコン地域5カ国の物流事情をまとめた。次に第4章では、物流に関する課題を、「優先的に解決すべき課題(優先課題)」、「現在取組み中の課題(取組み中課題)」、「将来取り組むべき課題(将来課題)」の3つに分類した。そして第5章では、3つの優先課題(越境物流、保税・非居住者在庫制度、コールドチェーン)について、より詳細な実態を述べた。

そこで本章(第6章)では、3つの優先課題について、解決方法を示すことにする。

一般に解決方法には、ハードな対策(施設整備など)とソフトな対策(資金援助、技術援助など)がある。しかしながら、メコン地域5カ国の物流上の課題を解決するためには、日本と各国の間での、課題や改善策の必要性を共通に理解しておく必要がある。そのためには、各国間での対話が重要になる。すなわち、具体的なハードな整備とソフトな整備もさることながら、「いかに各国政府や協会や企業に提言していくか」が重要になる。

そこで、本章では、「アクション(政策提言)」を日本政府等が各国政府等に対して課題解決に向けた働きかけ等することとし、解決方法を主に提言方法として考えることとする。

越境物流(6-2)については、さらに2つの課題に再分類できたので、再分類した課題ごとに改善策を検討する(6-2-1、6-2-2)。その後、提言方法を示すことにする(6-2-3)。

保税・非居住者在庫制度(6-3)については、課題(6-3-1)、改善策(6-3-2)、提言方法(6-3-3)を示すことにする。

コールドチェーン構築(6-4)についても、課題(6-4-1)、改善策(6-4-2)、提言方法(6-4-3)を示すことにする。

6-2 越境物流における手続き・制度等の課題（通関手続き、相互通行ライセンスなど）

6-2-1 越境交通に関する課題と改善策

(1) CBTA における課題

CBTA については、①非正規ルートによる取引、②CBTA の導入遅延、③相互通行ライセンス発給件数の不足（特にタイ・カンボジア間）、④相互通行権に関する覚書（MOU）の不透明・不適切な運用、の4つが課題となった。

CBTA の対象範囲は非常に広範であるため、各国の個々の事情もあって、一様には進んでおらず、特にミャンマー、タイ両国については、CBTA の付随文書の一部の批准が行われていない。その結果、協議が行いやすい2国間・3国間で様々な車両の相互通行に関する覚書（MOU）が締結され、先行的に運用が進んでいる。ただし、運用面での不透明性や相互通行ライセンスの発給件数不足など、個別の課題が残っている。CBTA の導入効果を計測することは難しいが、基礎的な指標としては、通行・通関時間の短縮がある。アジア開発銀行（ADB）では、技術支援の一環として、通関の各手続きの所要時間を計測する、Time Release Study（TRS）を行っている。

(2) 検討すべき改善策

1) 非正規ルートによる取引に対する改善策

非正規ルートによる取引、及び税関や物流ルート上における不透明な費用の徴収に対する適切な取り締まりである。違法な越境物流は、特に日用品や軽工業品を中心に、相当量に上ると考えられている。この点については、半ば公認されているような伝統的な貿易の存在に留意しつつも、近代的な越境物流による必要性和効率性を訴え、継続的に改善する必要がある。

2) CBTA の導入遅延に対する改善策

批准が遅れているミャンマー及びタイ政府に対して、CBTA の早期の批准を働きかける。なお CBTA の適切な運用を促すためには、例えば ADB の TRS に日本企業が協力し、データを提供することで、国際会合等でそれらデータが活用され、通関手続きの「可視化」を進めることも有益であると考えられる。

3) 相互通行ライセンス発給件数の不足（タイ・カンボジア間）に対する改善策

特にタイ・カンボジア間の MOU では 40 台分のみしかライセンスが発給されない状況であることから、産業界のニーズを収集し、現状に則した発給数の必要性を訴えていくことが重要である。

4) 相互通行ライセンスの不透明・不適切な運用に対する改善策

2 国間・3 国間で締結されている MOU に関しては、当事国に対し具体的なビジネス上の障害事例を提示し、運用の改善及び合意済みの内容についての適切な運用を働きかけることが重要である。

6-2-2 通関手続きの簡素化に関する課題と改善策

(1) 通関手続きの簡素化に関する課題

越境物流とは、すでに第3章でも述べたように、「調達から生産、販売までの物流が 1 国間で完結せず、多国間にまたがって行われる」(定義の再掲)ことである。

通関手続きについて詳細に調べた結果、集約すると①電子通関システムの運用上のトラブル(システム導入がなされていないミャンマー、及び運用が安定しているタイを除く)、②National Single Window(NSW)化の遅れに伴う許認可申請の複雑さ、③税関職員の商流に関する知識・物流に関する知識の不足、の3つが課題としてあげられた。

特にメコン地域5カ国のなかでも CLM 諸国(カンボジア、ラオス、ミャンマー)においては、③で触れたとおり、昨今複雑化する商流・物流に関し情報が不十分なために、税関職員が通関申告内容の正当性を容易に判断できないケースも見受けられる。よって、この課題の解決は、税関の収入を増やすことを目的とした恣意的な解釈を防ぐことにもつながるであろう。

(2) 検討すべき改善策

1) 電子通関システムの運用上のトラブルに対する改善策

電子通関システムの導入に当たり、各国の税関に対して、貨物ごとのリスクに応じた合理的・科学的な運用を求めていくことである。現在 CLV(カンボジア、ラオス、ベトナム)では、電子的な通関申請に加えて書類に署名を行い、紙媒体でも提出が求められるとともに、様々なバックデータの提出を求められる状況が続いている。これに関しては、経済警察(ベトナム)等、関係省庁との十分な調整を税関に促すことで、合理的・科学的な運用を求める必要がある。一方、書類の提出を求める各国の税関の事情にも留意し、各種の物流資格制度を ASEAN Freight Forwarders Association(AFFA)で実施している協力と連携しながら構築を進め、事業者の選別が容易になるよう働きかけることも重要である。

2) NSW 化の遅れに伴う許認可申請の複雑さに対する改善策

タイ税関が周辺諸国の税関に行っているキャパシティビルディング活動と連携し、許認可申請に

関するトラブル事例や NSW を早期に構築する必要性を事例で示すことで、周辺国に働きかけを行っていくことである。

3) 税関職員の商流・物流に関する知識の不足に対する改善策

各国の税関に対し、典型的な貿易パターンについて、商流に関する情報や物流に関する情報を記載した事例集を作り、これを関係機関と共有して理解を促すことである。具体的には、サプライチェーンの多様化により、輸入の際にインボイス等の書類が第三国を経由する事例(この場合、最初のインボイスに記載のある荷受人と、第三国で発行されるインボイスの荷受人が異なることになる)や、Back to Back 原産地証明書を用いて、第三国で在庫分割がなされて貨物が送られてくる事例等が考えられる。

6-2-3 効果的な提言方法（提言先ないし提言の場）

税関手続きの簡素化、円滑化及び越境物流の簡素化については、ASEAN 及び GMS プログラムが中心となり、ASEAN Single Window (ASW) や CBTA 等、様々なプログラムを実施している。なお、ASW とは、「ASEAN 加盟国において各々の National Single Window が稼働し、かつ、相互に連携している環境」のことである。現在 ASW の構築等、ASEAN 地域における貿易円滑化に向けた取り組みに関しては米国や欧州、世界銀行等の国際機関が中心となり技術協力を行っており、CBTA については GMS が中心的な役割を果たしている。

しかしながら、これらの枠組みはいずれも日本政府が加わっていないものであり、直接的に制度改善を促すルートは限定的となる。

よって、第1の提言方法は、日メコン産業政府対話や ASEAN 日本人商工会議所連合会 (FJCCIA) と ASEAN 事務総長との対話といったマルチの官民対話プロセスを通じて間接的に情報提供をおこない改善を促すことになる。仮に、長期に渡って改善が見られない事項については、他の ASEAN のマルチの場(日 ASEAN 経済大臣会合、日メコン経済大臣会合、及びそれらに付随する局長級準備会合等)の場で報告し、加盟各国の相互監視機能 (Peer pressure) による自発的な改善を促すことである。

第2の提言方法は、CBTA や ASW を構築する主体である GMS や ASEAN の枠組みに対する諮問機関としてそれぞれ存在する、GMS ビジネスフォーラム (GMS-BF) や ASEAN Business Advisory Council (ASEAN-BAC) などの組織に対して、日本政府や日本企業が積極的かつ直接的に提言し、「内部の声」として改善を促していくことである。

第3の提言方法は、具体的な税関関連の協力提言を行う際に、日本の財務省関税局や JICA が

各国の税関に実施している、各国の実情に即した段階的・個別的な税関協力に十分配慮する形で、必要に応じ協力し、効果的に改善対策を提言することである。

第4の提言方法は、2国間での政策対話や官民合同対話といったバイの場を通じて情報提供を行い、直接相手国政府に改善を促すことである。

表 6-2-1 越境物流における手続き・制度等の課題と改善策
(通関手続き、相互通行ライセンスなど) (6-2-1, 2)

課題		改善策
越境交通協定 (CBTA) について	1) 非正規ルートによる取引	近代的な越境物流サービスの発展を妨げている点を指摘し、改善を要望
	2) CBTAの導入遅延 (タイ、ミャンマー)	CBTA早期批准の働きかけ
	3) 相互交通ライセンス発給件数の不足 (タイ・カンボジア間)	相互交通ライセンス発給件数の増加を要望
	4) 相互交通ライセンスの不透明、不適正な運用 (タイ・ラオス・ベトナム)	相互交通ライセンスの適正な運用の要望
国境における通関手続きについて	1) 電子通関システムの運用上のトラブル	改善が望まれる許認可申請トラブルとNSW早期構築の要望を収集整理し、働きかけを実施
	2) National Single Window (NSW) 化の遅れに伴う許認可申請の複雑さ	
	3) 税関職員の商流・物流に関する知識の不足	典型的な貿易パターンの事例集の作成及び配布

表 6-2-2 越境物流における手続き・制度等の課題の提言方法 (提言先、提言の場) (6-2-3)

提言方法	
1) 日メコン産業政府対話やASEAN日本人商工会議所連合会 (FJCCIA)、それに付随する局長級準備会合等、ASEANのマルチの場	○マルチの場で改善が望まれる許認可申請トラブルとNSW早期構築に向けた提言をする。 加盟各国の相互監視機能 (Peer pressure) による自発的改善を促す。
2) GMSビジネスフォーラム (GMS-BF) や ASEAN Business Advisory Council (ASEAN-BAC)	○GMS-BFはCBTAについて中心的な役割を果たしている諮問機関。CBTAの早期批准や相互通行ライセンスの適正な運用、発行数の増加について提言を行う。 ○ASEAN-BACはNSW等、ASEANの枠組みへの産業界の諮問機関。NSWの構築等について提言を行う。
3) 日本の関税局やJICAが、各国の税関に対して改善対策を提言	○現在協力を行っている日本の機関の協力内容に十分配慮し、必要に応じそれら機関・もしくは相手国政府に対し、改善が望まれる許認可申請トラブル事例などの提供を行う。
4) 2国間での政策対話や官民合同対話	○改善が望まれる許認可申請トラブルを含めた、NSW早期構築の要望の収集整理

6-3 保税制度および非居住者在庫制度の整備

6-3-1 保税制度および非居住者在庫制度に関する課題

非居住者在庫制度とは、すでに第3章でも述べたように、「当該国に居住地を持っていない企業が、保税地域内で貨物を管理することを認める制度」(定義の再掲)である。

保税制度と非居住者在庫制度の課題については、第5章で述べた通り、メコン各国での産業集積の状況により異なっているが、おおむね以下のようにまとめることができる。

第1は、保税制度そのものの未整備である。カンボジア、ラオス、ミャンマー(以下 CLM)については、保税制度そのものが未整備な状況にある。

CLM は、「在アジア・オセアニア日系企業実態調査」によると原材料・部品の現地調達率が他のアセアン諸国に比べて低く、カンボジアは8.9%(2014年度)、ラオスは11.0%(2013年度)となっている。そのため、現地生産を行う上では原材料・部品、周辺資材に至るまでほぼ全てを周辺国からの輸入に頼らざるを得ない状況にある。この結果、アパレルや製靴などの縫製業を中心に、いわゆるCMP(Cutting ,Making, Packing)と呼ばれる委託生産の形態が広く導入されている。なお、ミャンマーについては現地調達率のデータがないが、カンボジア、ラオスと似た状況と推測される。

また、タイやベトナムのように産業集積が進み始めると、現地調達比率は次第に上昇していくが、CLM については産業基盤が脆弱なため現地調達率が上昇するまでには相応の時間を要すると思われる。CMP は委託加工であり、顧客側から全ての原材料・部品、資材が供給されるため、現地の工場は決められた仕様に従い決められた数量を生産するのみである。収入は加工賃に限られ、安価な労働力を提供するのみで、現地調達率は上がらず産業基盤の強化にはつながらない。

さらに、これまではチャイナ・プラス・ワン、あるいはタイ・プラス・ワンといった潮流の中で、安価な労働力を活用する目的で日系企業も上述の軽工業分野を中心に CLM に工場進出を加速させてきた。しかし「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度)」によると、従業員の賃金上昇を経営上の課題と指摘する企業が増加している(カンボジア 63.3%、ラオス 47.8%、ミャンマー 76.9%)。このように、これまで CLM については低廉な労働コストが最大のメリットと言われてきたが、こうした魅力がここ数年の賃金上昇により徐々に失われようとしている。

以上の点からも、CLM に対する保税制度と非居住者在庫制度の整備が不可欠と考えられる。

第2は、タイ、ベトナムにおける非居住者在庫制度に関する課税制度の不透明さである。

現地企業の間でも判断が分かれており、結果的に公平な競争環境ではない面がある。

6-3-2 保税制度および非居住者倉庫制度の改善策

(1) CLM の保税制度および非居住者倉庫制度の未整備に対する改善策

CLM に対し、制度の導入に向けた働きかけを行っていくことで改善を促す。また、その際には、保税制度が整備され、併せて非居住者在庫制度が導入されることで、以下のような効果があることを相手国に対し説明し、理解を得ることが重要であろう。

第1の効果は、現地に倉庫などの保管場所を設けなくても、保税状態で原材料・部品、資材を供給することが可能になることである。このため、現地工場は多様な調達先を探すことが可能となることや、調達時間が短縮されることによりメリットがあるとみられる。

第2の効果は、生産計画への柔軟な対応である。非居住者が原材料・部品、資材を在庫できれば、急な欠品等にも迅速に対応することが可能になり、柔軟に生産調整を図ることができるようになるため、調達・生産に係るリードタイムの短縮にとってもメリットが大きい。

第3の効果は、他産業への拡大である。原材料・部品、資材の調達が容易になれば、従来の縫製業に加えて、より多くの部品の在庫を必要とする高度な組み立て産業の進出が期待できる。

第4の効果は、進出を検討している企業のトライアルへの影響である。日本企業にとっても、現地で法人登記を行って本格進出する前に、現地でトライアルとして商品を生産・販売することが出来れば、現地での調達先の供給能力を調べる事が可能となる。法律や制度の未整備が目立つために、CLM 諸国への進出を躊躇する日本企業も多いが、同制度を活用することで事前調査が容易になる。

第5の効果は、在庫圧縮効果である。非居住者倉庫制度により、必要などきに必要な分だけ原材料・部品、資材を発注しストックしておくオペレーションが可能となるため、在庫圧縮にも大きく貢献することが期待できる。結果、工場の収益・キャッシュフローの改善に結びつくものと思われる。

第6の効果は、工場管理のメリットである。CLM の工場は小規模なところが多く、顧客側からの発注数が増加すると原材料・部品、資材置き場のスペース確保が困難になることもあるが、非居住者在庫制度が導入されれば、こうした工場の在庫管理の観点からもメリットは大きくなるであろう。

(2) タイ・ベトナムの課税制度の不透明さに対する改善策

両国に対し、法律での明文化や政府の公式見解発出などによる制度の明確化を働きかけていくことが考えられる。非居住者在庫制度に関する課税制度の不透明さが解消される効果は、日本企業にとってのリスク低減である。タイでの非居住者在庫制度の導入に当たっては、非居住者倉庫が恒久的施設(PE)にあたるかどうか法律上解釈が不透明な状態である。またベトナムについては、外国契約者税の対象となるかどうか、通達 103(通達 103/2014/TT-BTC)の表現が誤解を生みや

すい状態となっており、法的解釈が日系企業の間でも分かれてしまっている。しかし、こうした不透明が解消されて適正な徴税が実現できれば、日本企業はより公平な競争環境のもとで、安心して同制度を活用したサービスを提供できるようになる。結果的に、相手国政府から不慮の追徴課税が課されるリスクが低減する。

6-3-3 効果的な提言方法（提言先ないし提言の場）

保税制度の改善および非居住者倉庫制度の導入に関して、提言先ないし提言の場は、各国での官民対話、日メコン産業政府対話、ASEAN 日本人商工会議所連合会 (FJCCIA) と ASEAN 事務総長との対話などがある。これらを通じて、情報提供・改善を促し続けることは有効な手段であると考えられる。

そこで、いかに具体的に記述する。

第1の提言方法は、多国間が参加する対話である。日メコン産業政府対話であれば、提言内容が日メコン経済大臣会合や日メコンサミットにつながるため、直接的な効果が大きい。また、FJCCIA と ASEAN 事務総長との対話も適していると言える。在 ASEAN の日系企業からのヒアリング内容が、直接 FJCCIA としての要望に取り上げられるというメリットがある。

第2の提言方法は、2国間における官民対話が上げられる。これは、それぞれの国の日系企業からの要望が直接相手国政府への提言につながる。しかも、1年に数回開催されるケースが多いため、要望事項として頻度高く繰り返し提案することが可能である。タイの PE 課税やベトナムの外国契約者税の法律上の取り扱いのように、各国の法律や政治状況などに関連する場合は、マルチの場よりもバイでの官民対話での要望とすることが適当である。

また、提言先を複数にすることも考えられる。1対1(バイ)の官民対話(第2の方法)で、長期に渡り提言し続けているにも関わらず一向に改善の兆しが見られない場合がある。このようなときには、日メコン産業政府対話や FJCCIA と ASEAN 事務総長との対話(第1の方法)などのように、複数(マルチ)の場での提言に切り替える必要がある。

表 6-3-1 保稅制度および非居住者倉庫制度の整備の課題と改善策（6-3-1, 2）

課題	改善策
1) 保稅制度そのものの未整備（カンボジア、ラオス、ミャンマー）、及びそれに付随する現地調達率の低さや調達・生産・販売へのビジネスモデルの轉換の遅れ	○保稅制度、非居住者在庫制度に関する法律・制度を明確、明文化する。
2) 非居住者在庫制度の活用に関する課稅制度の不明確さ（タイ（PE課稅）、ベトナム（外国契約者稅））	○非居住者在庫制度に関する課稅の扱いを明確化する。（例：法律での明文化、政府公式見解の発出）

表 6-3-2 保稅制度および非居住者倉庫制度の整備に関する提言方法

（提言先、提言の場）（6-3-3）

提言方法	
1) 日メコン産業政府対話やASEAN日本人商工会議所連合会（F J C C I A）などASEANのマルチの場	○保稅制度及び非居住者倉庫制度の導入について要望する。 マルチの場で改善に向けた提言をすることで、加盟各国の相互監視機能（Peer pressure）による自発的改善を促す。
2) 2 国間での政策対話や官民合同対話	○タイ及びベトナムの課題であるPE課稅に関する法律上の取扱いの明確化を要望する。

6-4 コールドチェーンの構築

6-4-1 コールドチェーンの構築に関する課題

コールドチェーンの構築とは、すでに第3章でも述べたように、「冷凍または低温状態を保持したまま、生鮮食料品等の商品を流通させるしくみの構築」(定義の再掲)である。

第5章でも述べた通り、メコン各国でのコールドチェーンの需要やその普及状況を踏まえて、コールドチェーンを構築する必要がある。しかし、コールドチェーンは、「越境物流における手続き」や「非居住者在庫制度」とは異なり、行政機関の権限下にある障壁ではない。このため、コールドチェーンの構築は、民間企業主導によって解決されることが想定されるが、民間企業の解決支援について現地政府へ提言することができるのではないだろうか。

コールドチェーンの構築にあたっての課題は、以下のようにまとめることができる。

第1の課題は、コールドチェーンを構築するときに、最低限必要なインフラの課題である。ミャンマーでは電力不足のため、冷蔵庫や冷凍庫を設置しても温度が保てないという課題がある。なお、タイではバンコクを中心にコールドチェーンが確立されており、これを課題として挙げる企業は少数であった。

第2の課題は、店員や作業員などの労働者の知識がある。これはベトナムで指摘された課題であるが、店員や作業員の冷凍品に対する知識が不足しているために、温度管理や荷扱いが不十分となり、コールドチェーンが成立しないことがある。この課題については、ニーズとしては顕在化しなかったが、CLMの3カ国についても同様と考えられる。

第3の課題は、資金不足である。ベトナムロジスティクスビジネス協会の担当者は、「ベトナムのロジスティクス企業は規模が小さく、資金が乏しいことも品質低下、コスト高の原因となっている」と指摘する。これはベトナムの産業構造として、零細企業が多いことに起因している。また、輸送車両や物流施設の不足により、冷凍品や冷蔵品の輸送や保管のニーズにこたえられない状態にある。なお、この資金不足問題はベトナムに限ったことではない。タイを除けば、メコン各国の地場物流会社の多くは零細企業のため、コールドチェーンに求められる冷蔵・冷凍車両、冷蔵・冷凍倉庫といったノード・モード面に投資するだけの潤沢な資金を有していないのが実態である。また、資金不足に関連する問題として各国の高い政策金利がある。ミャンマーの政策金利は13%と高く、ベトナムは6.5%に設定されている。この高い金利のために、地場系物流会社が、冷蔵・冷凍車両の導入や冷蔵・冷凍倉庫の建設に際して、金融機関から借入れにくくなっている。

6-4-2 コールドチェーンの構築の改善策

以上の課題から、次の3つの改善策が考えられる。

第1の改善策は、電力不足の解消である。これについては、各国のインフラ整備を待つしかない。

第2の改善方策は、コールドチェーンに関する知識の向上対策である。これについては、人材育成として、日本政府が専門団体等の関係機関を通じてアセアン各国に人材育成プログラムを技術移転しているが、こうした取組みを積極的に進めていく必要がある。これにより、進出している日本企業の生産効率や商品の品質も向上する。

第3の改善策は政策金融による方法である。資金不足を解消するために、零細企業が容易に資金調達できるようにするためには、ツー・ステップ・ローン(TSL:Two Step Loan)を通じた政策金融がある。TSL は日本から相手国の中央銀行や政府系開発銀行を通じて、政策的・戦略的に重要な産業分野に対して低税率による融資を行う制度である(図 6-4 参照)。既にベトナムなどでは国際協力機構(JICA)の支援を通じて、裾野産業育成を目的に中小規模の製造業に対してTSLを導入している。

資金面が脆弱なタイを除くメコン各国の地場企業にとっては、低金利の優遇税率で借入れを行いノード・モード面の投資することで、冷蔵・冷凍の倉庫や車両不足を解決する一助となるだろう。

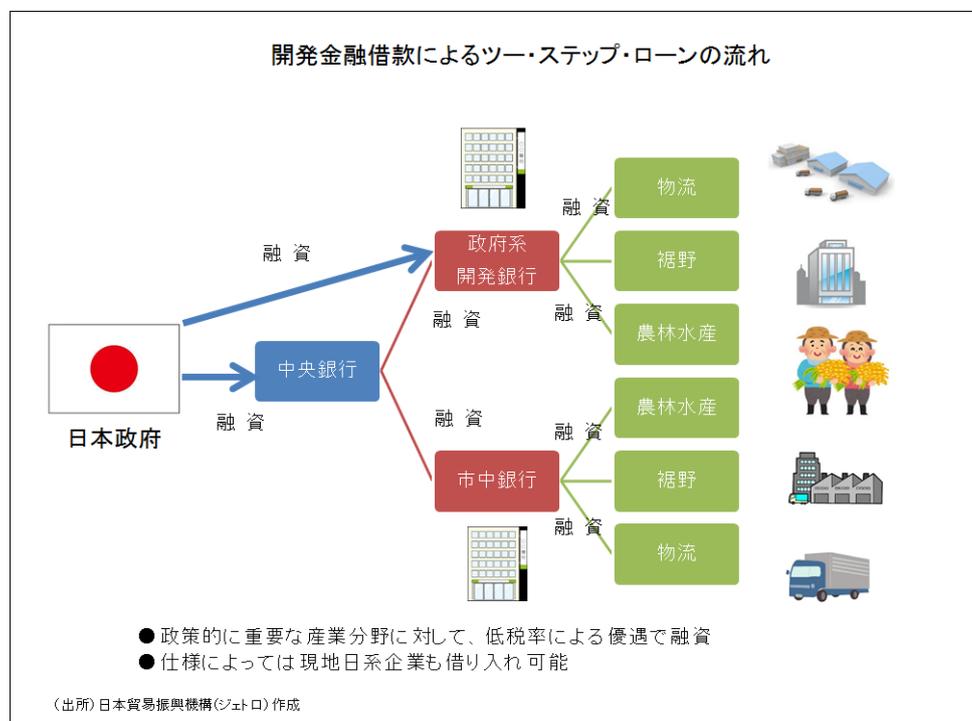


図 6-4-1 開発金融借款によるツー・ステップ・ローンの流れ

6-4-3 効果的な提言方法（提言先ないし提言の場）

コールドチェーンの改善に関しては、以下の3つの提言方法がある。

第1の提言方法は、対話による方法である。各国での官民対話、日メコン産業政府対話、FJCCIA と ASEAN 事務総長との対話などを通じて、コールドチェーンの構築に必要な知識や各国の課題とその解決方法について情報を提供し、各国に対して改善を促し続けることは有効な方法である。

第2の提言方法は、日本の高度なコールドチェーンの紹介である。各国の民間企業の実務者を対象に、ワークショップ等の開催や、さまざまな会合の場を利用して、日本のコールドチェーンの事業者による現地の事業者向けの展示や事業紹介をすることである。

第3の提言方法は、政策金融の紹介である。資金が不足している現地事業者のために、冷蔵・冷凍設備等を整備するときの政策金融の紹介方法として、TSL の導入を政策対話の場で提案することである。この政策支援は、特にニーズの高かったベトナムとミャンマーに対しての効果的と考えられる。

表 6-4-1 コールドチェーンの構築の課題と改善策（6-4-1, 2）

課題	改善策
1) 最低限必要なインフラの未整備（電力不足）	○インフラ整備による電力不足の解消
2) 店員や作業員などの労働者の知識不足	○コールドチェーンに関する知識の向上対策（人材育成など）
3) 品質保持の難しさ	○コールドチェーンに関する知識の向上対策（人材育成など） ○（CBTA）の整備
4) 事業者の資金不足	○政策金融（Two Step Loan）の導入

表 6-4-2 コールドチェーンの構築の提言方法（提言先、提言の場）（6-4-3）

提言方法	
<p>1) 対話の中で情報の提供や政策金融の紹介を行う。 (2国間：各国の官民対話、政策対話 多国間：日メコン産業政府対話 FJCCIAとASEAN事務総長との対話)</p>	<p>○コールドチェーンの構築に必要な知識や各国の課題について整理し、その解決方法に関する情報を政府や民間に対して提供する。</p> <p>○資金不足の現地事業者のために、政策金融としてTwo Step Loanの導入を提案する。</p>
<p>2) ワークショップ等の開催による日本の高度なコールドチェーンの紹介</p>	<p>○ワークショップ等を通じて、日本のコールドチェーン事業者による、現地の事業者向けの展示や事業紹介を実施する。</p>