

# 第3回メコンビジネスニーズ調査

2015年9月  
日本貿易振興機構(JETRO)



1. 調査目的及び概要	3-5
2. 近年のビジネス動向	6-16
3. 成果及び抽出された課題	17-62
3-1. 税関・越境手続き	20-27
3-2. 物流	28-40
3-3. 調達	41-51
3-4. 生産	52-59
3-5. 販売・その他の課題	60-62
4. 産業界からの提言	63-67



# 第1章 調査目的及び概要

## 1-1. 調査目的及び概要



- ◆ 目的: 産業界からのヒアリング及び数量データを用いた産業ネットワークの描出を通じ、「メコン産業開発ビジョン」作成に向けて適切なインプットを行うこと。
- ◆ 対象: メコン各国、日本、シンガポールの地場／日系企業
  - インタビュー実施企業数: **117**
- ◆ 手法: 個々の企業へのインタビュー
- ◆ 調査期間: 2014年9月～2015年6月

分類	業種	カンボジア		ラオス		ミャンマー		タイ		ベトナム		シンガポール		日本	合計
		日系	非日系	日系	非日系	日系	非日系	日系	非日系	日系	非日系	日系	非日系		
製造業	化学									1		1			2
	自動車部品	2		1								1			4
	電気電子	1		2				5		3	1	1		1	14
	機械加工							1	1						2
	鉄鋼													1	1
	食品					1	2		2	3					8
	自動車・オートバイ							1		2					3
	縫製・製靴・スポーツ用品	3		2	1	1			1	2					10
	建設資材									1					1
	<b>製造業計</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>45</b>
非製造業	商社	1			2					2		1		2	8
	不動産											0	1		2
	小売	1					2		1	2	1				7
	インフラ開発		1						1					1	2
	エンジニアリング							1							1
	電力													1	1
	銀行							1				1		1	3
	建設					1								1	2
	電子商取引							1				1			2
	物流	2		2	3	4	3	2	6	8		2	1		33
	その他							1							1
<b>非製造業計</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>62</b>	
政府関係機関	現地政府機関		2		1				3		3				9
	その他政府機関									1					1
<b>Total</b>		<b>10</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>117</b>



- ◆ 目的: 第1回目調査(2009年8月~10月)、及び日メコン産業政府対話をフォローし、最新の日系・地場企業のビジネスニーズ、戦略につき調査を行う。
- ◆ 対象: メコン各国、日本及びシンガポールの地場/日系企業
  - インタビュー実施企業数: **190**
- ◆ 手法: 個々の企業へのインタビュー
- ◆ 調査期間: 2012年3月~6月

## 第2回調査で抽出された課題

### 貿易円滑化・物流

- 1) 税関手続き(電子通関制度導入後も続く煩雑な手続き)
- 2) FTA利活用(手続き及び原産地規則)
- 3) 越境交通協定(CBTA)の導入の遅れ

### ハードインフラ開発

- 1) ネアックルン橋やダウエー地域のようなミッシングリンク、港灣までのアクセス道路を含むような、東西経済回廊、南部経済回廊の道路状況の改善
- 2) 電力供給の強化

### 産業開発の促進

- 1) 鍵となる有望産業分野の開発(サービス分野を含む)
- 2) 人的資源開発(HRD)
- 3) 生産性の向上

## 第2章 近年のビジネス動向



## 1. 日系・メコン各国企業の活発なビジネス拡大

- メコン各国の日本人商工会議所へ登録している日本企業は**2012年(2,599社)から900社以上増加し、2015年4月には3,514社**に。またタイ証券取引所上場企業は2013年時点でCLMV諸国に130社以上の法人を設立。
- ジェトロ調査によると、カンボジアに進出した日系企業の短期的なビジネス見通しは、調査対象の全アジア諸国の中で最もポジティブ。次いでベトナム、ミャンマー、タイが続き、それぞれ調査平均値より高い値となった。

## 2. 日本企業による投資ではサービス分野が増大。

- 2008年から2013年までに間に、日本からメコン各国への非製造業分野の直接投資額は5倍以上の15億ドルに。また直接投資の総額に占める非製造業分野の割合は2013年に31.4%となり、中国における同割合(26.1%)を大きく上回っている。

## 3. 中国への貿易依存度の増加

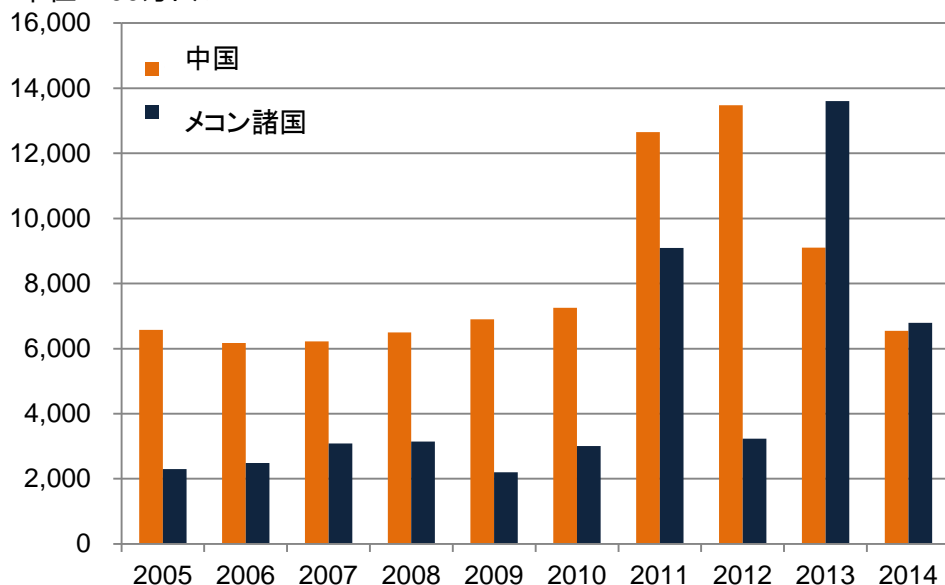
- 2008年と比較し、特に輸入面において、対中国貿易依存度は殆どのメコン諸国において増加。これは典型的には輸出品生産のための中間財、もしくは生産財の調達を行うことで生じており、工業化の黎明期と位置づけることができる。
- それらの財の生産の代替が、CLM諸国にとって共通の課題となっている。

## 2-1. ビジネスの拡大(日系企業)

- ◆ **メコン諸国向けの日本からの直接投資額は、13年、14年に連続して中国向けの投資額を上回った。**
- ◆ 2012年から、メコン各国の商工会議所会員数は順調に増加。特にミャンマーで著しく増加し(4.1倍)、カンボジア、ラオスが続く。
- ◆ 全体では、約1,000社の企業が新しくメコン各国の日本人商工会議所に登録。

日本から中国・メコン諸国向け  
対外直接投資額

単位: 100万ドル



(注)2014年以降は国際通貨基金(IMF)の国際収支マニュアル第6版に基づき算出しているため、それ以前の数字とは比較不可。

(出所)日本銀行よりジェトロ作成

メコン各国の日本人商工会議所  
登録企業数

	15年4月		12年6月
カンボジア	156	← 1.7倍	91
ラオス	60	← 1.6倍	38
ミャンマー	232	← 4.1倍	56
タイ	1,615	← 1.2倍	1,379
ベトナム	1,451	← 1.4倍	1,035
合計	3,514	<b>+915</b>	2,599

(注)ベトナムの数字は、ハノイ、ダナン、ホーチミンの3商工会議所の登録企業数の合計。

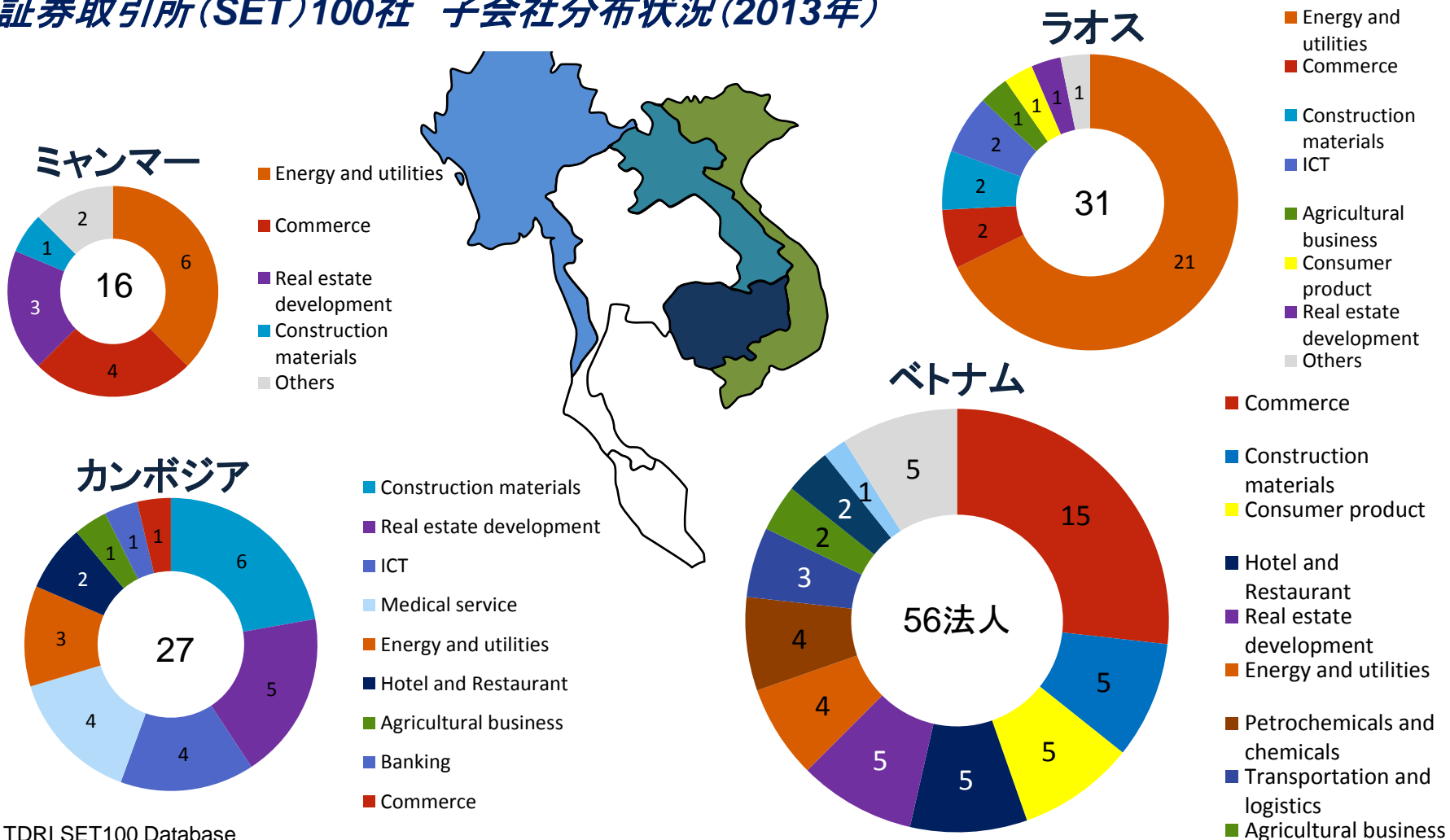
(出所)各国日本人商工会議所よりジェトロ集計



## 2-2. ビジネスの拡大(タイ企業)

- ◆ 2013年時点で、タイ証券取引所上場100社はメコン各国にエネルギー・インフラ関連、商業関連を中心に130のビジネス拠点を有する。これは**2011年(93社)と比べて約40%の増加**である。
- ◆ 市場参入を目的としたビジネス(不動産、ホテル・レストラン業)も主要な産業分野となっている。

### タイ証券取引所(SET)100社 子会社分布状況(2013年)

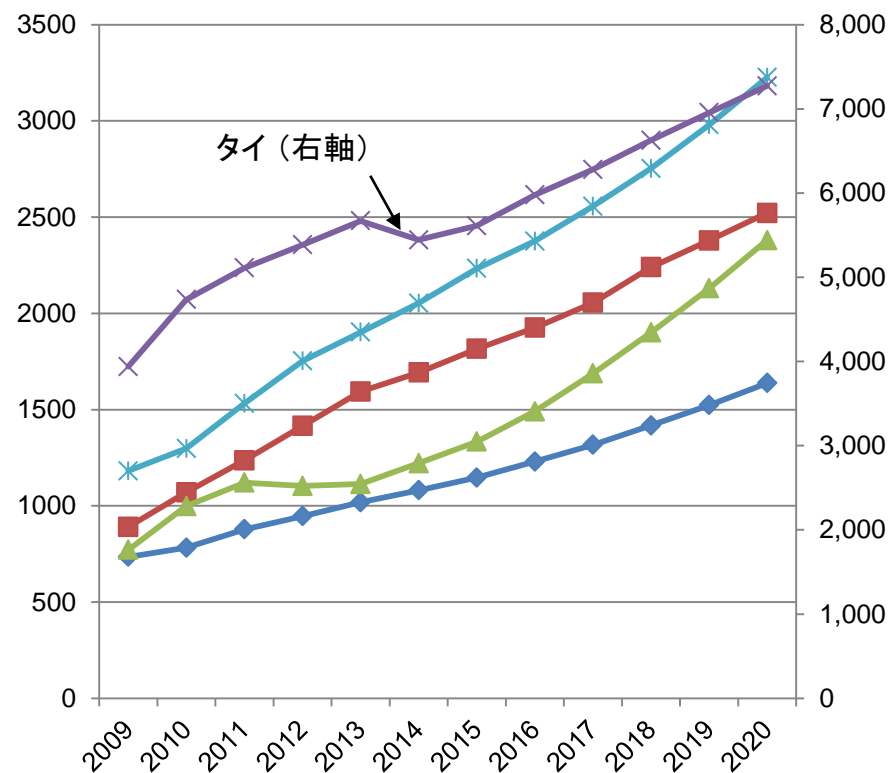


(出所) TDRI SET100 Database



- ◆ 生産拠点に加え、市場が急速に拡大する中、メコン地域はサービス産業にとっても魅力的な市場となっている。
- ◆ 2009年に比べ、メコン各国の市場規模は2020年までに**2倍～3.5倍**に拡大する見込み。
- ◆ 高度な物流ニーズ(コールドチェーン等)についても観察された。

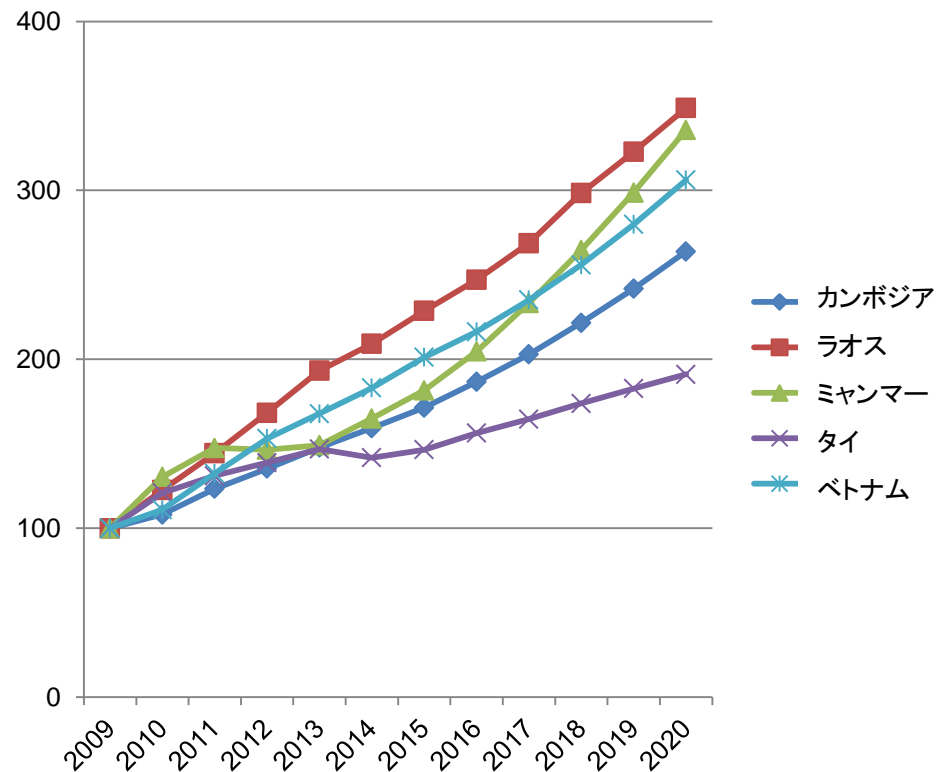
メコン各国の一人当たりGDPの推移



(注) 推計を含む。

(出所) 世界経済見通し(2015年4月版)、国際通貨基金(IMF)

メコン各国のGDP成長率(2009=100)



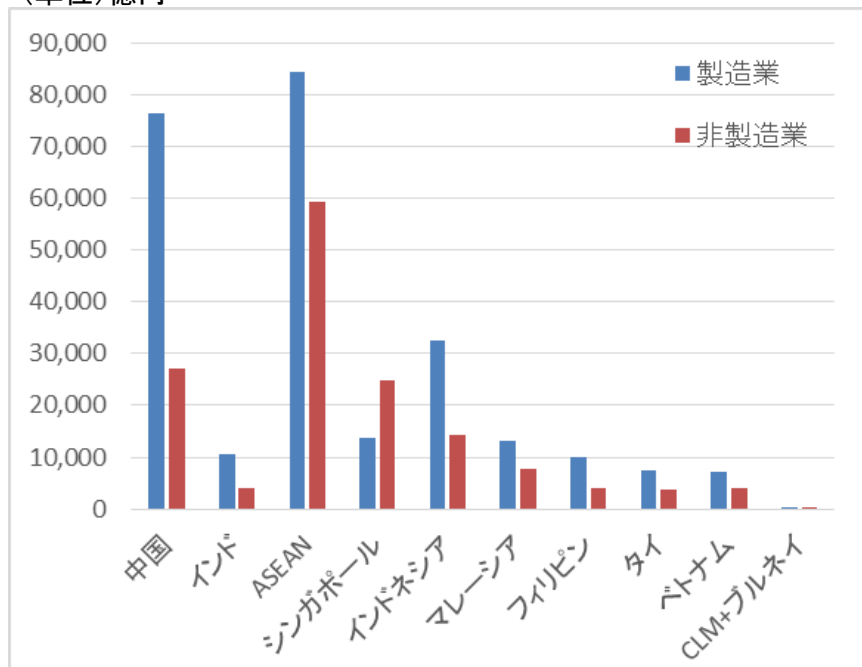
## 2-3. 市場としてのメコン(続き)



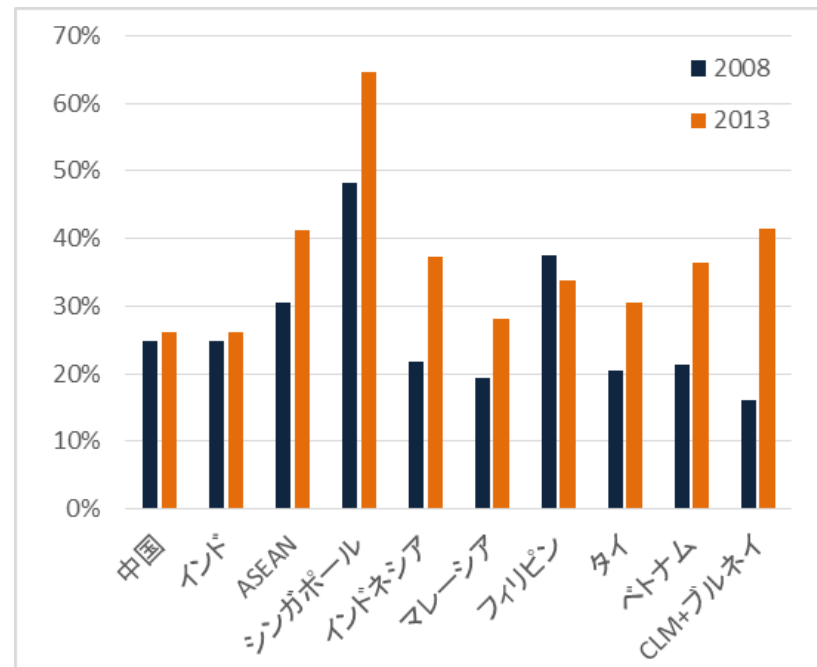
- ◆ 中国と比較し、近年、ASEANへは日本からより多くの直接投資が行われてきた。特に2013年には大型の非製造業分野の投資が貢献。
- ◆ 非製造業分野への投資割合はフィリピンを除き、殆どのASEAN諸国において金額・投資案件数ともに増加
- ◆ 特にCLMV諸国、及びインドネシアの直接投資に占める非製造業分野の投資割合は、2008年に比べて著しく増加し、全体の投資の40%を占めている。

分野別直接投資額（日本からの累計、2013年まで）

(単位)億円



(出所) 日本銀行よりジェトロ作成

非製造業分野への直接投資比率  
(直接投資額ベース、累計、2008年及び13年)

(出所) 日本銀行よりジェトロ作成

## 2-4. 貿易構造 - 高まる中国依存度 -

◆ ミャンマーを除き、2008年から2013年の間にメコン各国の対中国輸入依存度が増大する一方、メコン地域、及びASEAN地域への依存度は低下。カンボジアおよびラオスについては、この傾向はグローバルバリューチェーンへ参画する最初のフェーズとして捉えることができる。

## 輸入依存度

(単位:%)

		日本	中国	香港	台湾	韓国	東アジア	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	メコン5カ国	シンガポール	ASEAN 10カ国	米国
カンボジア	2008	2.58	21.13	13.32	8.28	5.19	50.51	0.00	0.00	0.00	15.77	10.68	26.45	6.87	38.39	4.98
	2013	1.90	32.56	7.25	5.87	4.02	51.61	0.00	0.06	0.00	11.87	10.70	22.64	3.78	30.69	12.20
ラオス	2008	2.50	10.68	0.85	0.11	2.12	16.26	0.03	0.00	n.a.	70.73	6.39	77.15	1.02	78.70	0.73
	2013	1.88	26.62	0.48	0.06	2.89	31.93	0.01	0.00	n.a.	57.25	6.55	63.81	0.41	64.67	0.38
ミャンマー	2010	4.00	33.80	n.a.	n.a.	4.70	42.50	n.a.	n.a.	0.00	11.10	n.a.	11.10	25.70	43.40	0.90
	2013	4.70	29.80	n.a.	n.a.	8.90	43.40	n.a.	n.a.	0.00	10.00	n.a.	10.00	21.10	40.40	0.60
タイ	2009	18.72	12.74	1.29	3.59	4.05	40.40	4.28	6.42	1.54	2.84	1.33	16.41	1.04	20.02	6.26
	2014	15.67	16.88	0.52	3.31	3.75	40.13	3.46	5.59	1.00	3.19	1.15	14.39	1.73	18.99	6.40
ベトナム	2008	10.21	19.79	3.26	10.36	8.99	52.61	0.27	0.35	0.09	6.08	0.00	6.79	11.62	24.25	3.29
	2013	8.75	27.94	0.79	7.12	15.66	60.26	0.38	0.51	0.09	4.76	0.00	5.74	4.31	16.12	3.97

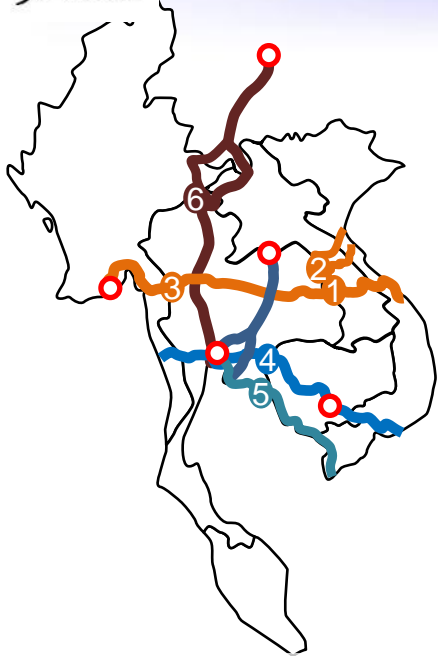
## 輸出依存度

(単位:%)

		日本	中国	香港	台湾	韓国	東アジア	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	メコン5カ国	シンガポール	ASEAN 10カ国	米国
カンボジア	2008	0.74	0.30	19.29	0.12	0.17	20.61		0.02	0.03	0.31	3.92	4.28	2.61	7.23	45.21
	2013	3.62	3.03	17.17	0.24	1.06	25.12		0.01	0.01	2.55	1.17	3.73	8.58	13.99	23.51
ラオス	2008	1.32	10.95	0.28	1.25	3.88	17.68	0.01		n.a.	45.39	20.41	65.81	0.07	66.12	3.11
	2013	2.95	28.02	1.68	0.36	0.34	33.35	0.15		n.a.	37.20	18.36	55.71	0.16	56.11	0.84
ミャンマー	2010	2.68	13.57	21.44	n.a.	1.67	39.36	n.a.	n.a.		32.71	n.a.	32.71	5.09	43.24	n.a.
	2013	4.58	25.98	4.36	n.a.	0.00	34.92	n.a.	n.a.		38.43	n.a.	38.43	6.19	46.13	n.a.
タイ	2009	10.31	10.58	6.22	1.48	1.85	30.44	1.04	1.08	1.01		3.07	6.20	4.97	21.32	10.93
	2014	9.65	11.01	5.53	1.76	1.98	29.93	1.99	1.76	1.86		3.46	9.07	4.57	26.07	10.48
ベトナム	2008	13.51	7.74	1.40	2.24	2.86	27.74	2.44	0.26	0.05	2.06		4.81	4.33	16.49	18.99
	2013	10.26	9.98	3.12	1.68	5.06	30.10	2.22	0.32	0.17	2.32		5.04	2.04	14.08	18.08

(出所) Global Trade Atlas

(注)ラオスの貿易依存度は貿易相手国側のデータで計算



## 2-5. 回廊の利用状況(タイ税関データ)

### 1. 東西経済回廊の主役はタイ・中国間のHDD部品

- ◆ 11年の第3メコン友好橋の開通で、東西経済回廊の北の道路にも工業貨物が発生。
- ◆ **① プラタム系部品**がタイ～中国間を往復。

2011年度	
輸出	輸入
プロセッサ 451.4	プロセッサ 390.8
メモリ 441.7	電動機 99.3
大容量記憶装置 160.9	重油 85.4

2014年度	
輸出	輸入
プロセッサ 390.8	銅 518.3
電動機 99.3	電動機 168.9
重油 85.4	鋼鉄製品 65.6

### ② ナコンパノム

2011年度	
輸出	輸入
果実 32.7	衣類 29.7
石油 27.2	加工木材 7.9
栄養飲料 22.3	バッグ 5.4

第3メコン橋を渡るコンテナ車

2014年度	
輸出	輸入
大容量記憶装置 239.8	HDD・PC 128.0
栄養飲料 74.7	通信機器 112.0
バッテリー 31.1	電子部品 26.1

### ④ アランヤプラテート

2011年度	
輸出	輸入
二輪用部品 56.4	鋼くず 39.0
二輪酔うエンジン 55.9	ガスタンク 28.5
豚 49.0	アルミくず 25.3

2014年度	
輸出	輸入
二輪用エンジン 99.0	デジカメ部品 122.8
二輪用部品 94.3	光学フィルム装填機 83.3
耕うん機 77.4	キャッサバ 48.1

### ⑤ クロンヤイ

2011年度	
輸出	輸入
砂糖 138.7	加工木材 1.0
牛乳 49.8	糖蜜 0.3
菓子 36.4	生の貝類 0.3

2013年度	
輸出	輸入
砂糖 81.7	ワイヤハーネス 29.9
牛乳 52.8	糖蜜 5.0
飲料 41.3	加工木材 1.3

### ③ メーソット

2011年度	
輸出	輸入
ベンジン油 46.7	木工品 10.0
ビール 25.6	牛・水牛 7.0
調味粉末 24.7	アンチモン 3.3

2014年度	
輸出	輸入
ビール 111.8	牛・水牛 42.9
電話機器 96.1	落花生 17.2
ベンジン 84.4	アンチモン 10.8

### ⑥ メーサーイ

2011年度	
輸出	輸入
酒類 69.1	チーク 2.8
重油 40.2	オレンジ 1.2
加工食品 33.5	鉱石鉱物 0.7

2014年度	
輸出	輸入
重油 55.8	チーク 3.2
酒類 46.0	鉱石鉱物 1.1
飲料 23.6	オレンジ 0.8

### 2. カンボジアとは分業が進展

- ◆ 「タイ・プラス・ワン」型の展開が進み、工業製品の輸出入が見られるように。
- ◆ 貿易総額はアランヤプラテートで約2倍、クロンヤイで1.4倍に拡大。

### 3. 変化に乏しい対緬貿易

- ◆ ミャンマー・タイ間は、貿易構造に過去3年間変化はあまり見られない。
- ◆ インフラの整備等、物流環境の改善に期待。

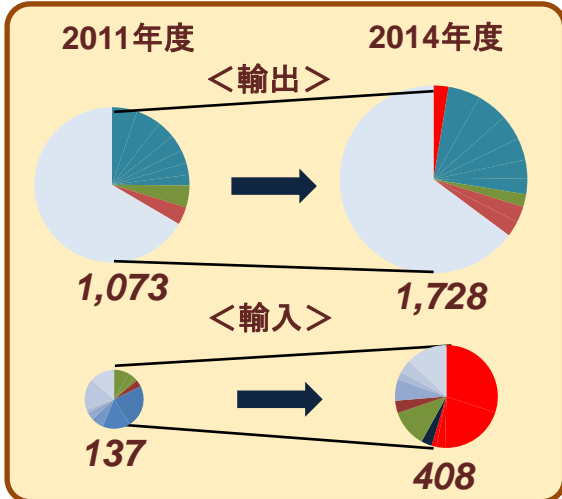
(注)タイの会計年度は前年10月～当年9月。  
(出所)タイ税関よりJETROバンコク事務所ヒアリング。

## 2-5. 回廊の利用(タイ税関データ、続き)

### 主要国境における貿易概況

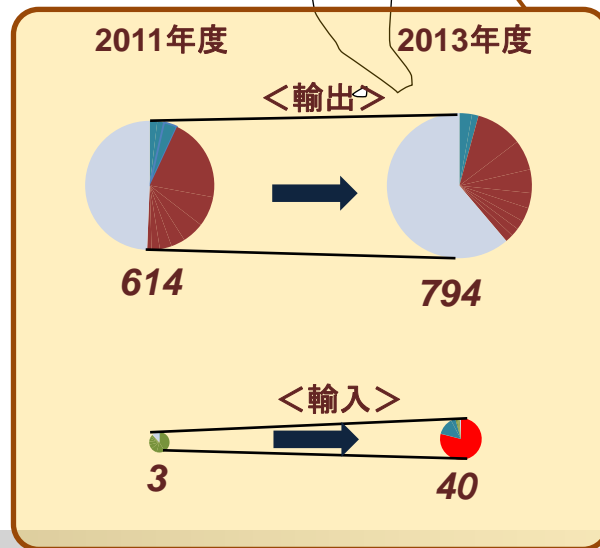
- ◆ 全ての主要国境地域において貿易額はこの2年～3年で増加。
- ◆ 東西経済回廊において、部品等の中間財が活発にやりとりされている。特に多いのは**タイと中国との間のハードディスクドライブ(HDD)関連部品**。
- ◆ **貿易額はタイからの輸出超過で均衡が取れておらず、高額な物流費の一因となっている。**
- ◆ 「タイプラスワン」による輸出入もいくつかの国境において見られるようになってきたが、**タイプラスワンによる貿易額は総額に比べて限定的なものに留まる。**

### アランヤプラテート(南部経済回廊)

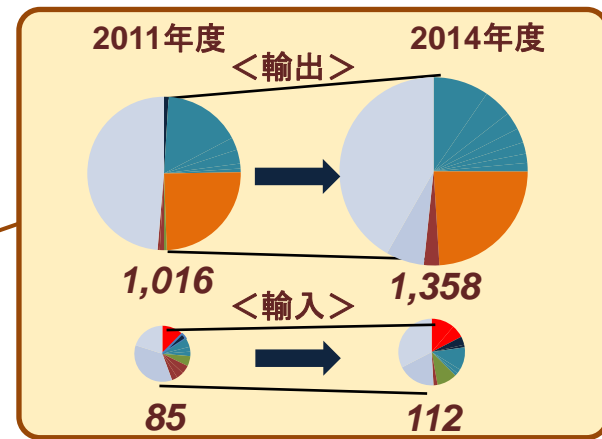


- 「タイプラスワン」によると考えられる貿易額
  - 中間財(部品等)
  - 生産財(機械類、トラック等)
  - 天然資源・燃料
  - 農林水産品
  - 一般消費財
  - その他
- (単位)百万ドル  
(注)タイの会計年度は前年10月～当該年9月。

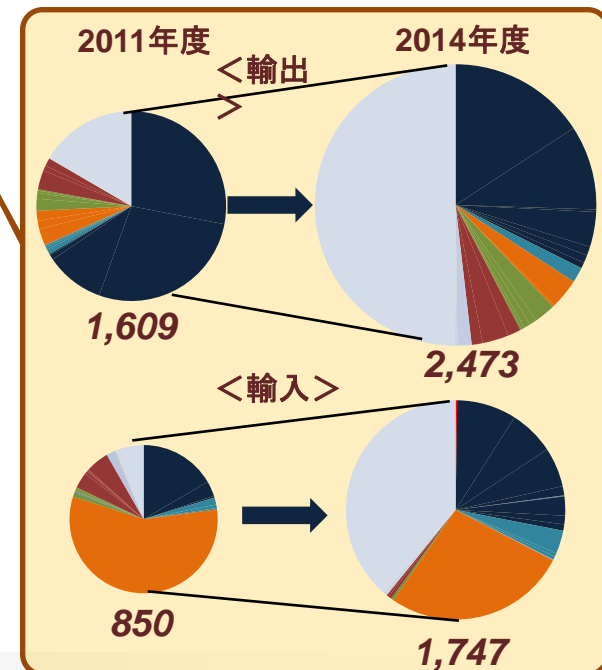
### クロンヤイ(南部沿岸回廊)



### ノンカイ(ビエンチャン)



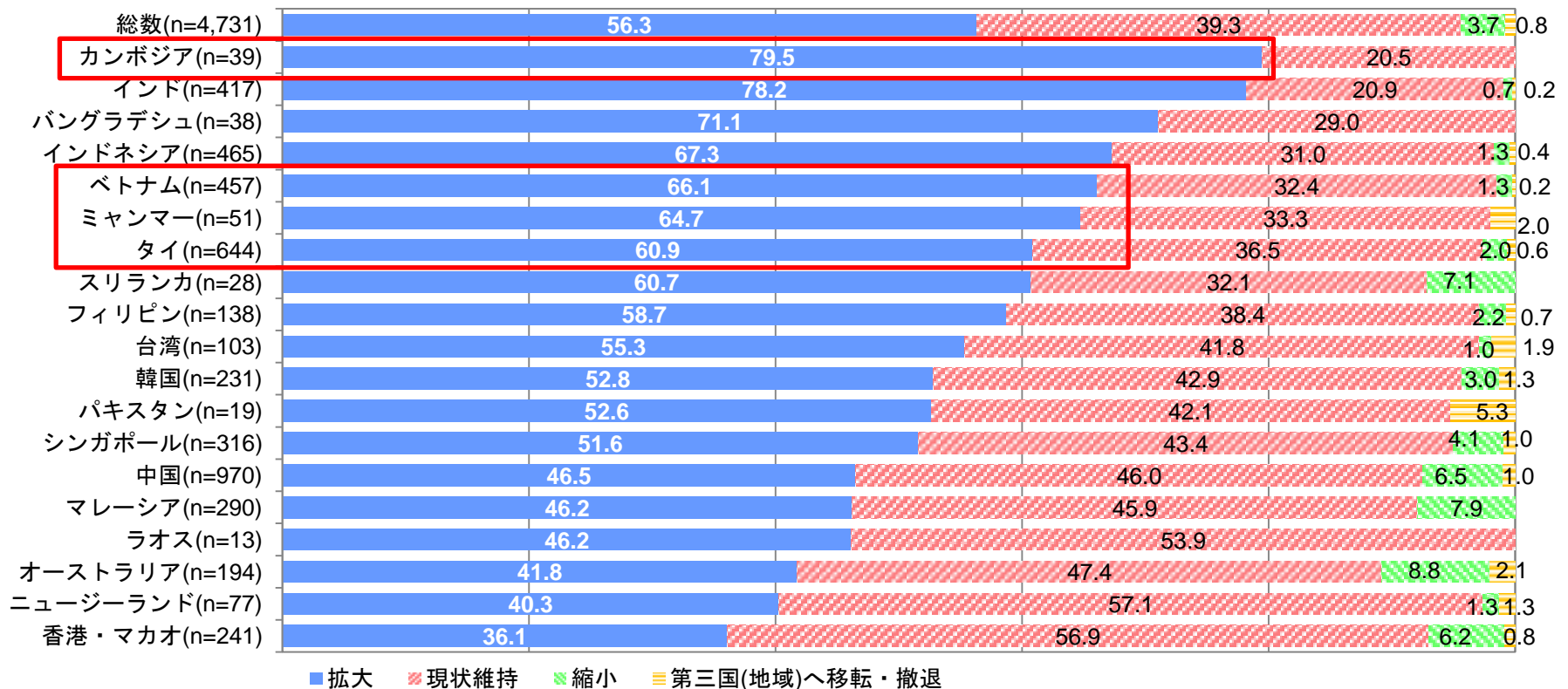
### ムクダハン+ナコンパノム(東西経済回廊主要2ルート)



## 2-6. 日系企業のビジネス見通し

- ◆ カンボジアの日系企業は全調査対象国の中で、短期的に最もポジティブなビジネス見通しを持っている。
- ◆ ベトナム、ミャンマー、タイの日系企業も同じく今後1年～2年間の見通しは比較的明るいが、ミャンマーの数字は2013年調査時に比べて20ポイント近く低下。

## 今後1～2年間のビジネス見通し



(出所) 在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度)(ジェトロ)

## 2-7. ビジネス戦略及び見通し(在タイ企業)

- ◆ タイの地場企業はCLMV諸国に様々なビジネス拡張計画を有する。その中でも、タイ企業は短期的にはカンボジアに注目しており、特にコールドチェーン開発や物流関連施設の建設などが観察された。
- ◆ ラオスに関しては比較的小さな市場であることから、いくつかの企業はサービスや資材を越境で供給するための拠点の設立を計画している。一方、ベトナムについてはタイ地場企業は強力な競合が存在することから、優先順位を低く捉える傾向がある。

## ミャンマー

- ✓ ミャンマーの消費者市場は成長する潜在力があり、カンボジアやラオスと比較してミヤワディ地区はコスト面で競争力がある<在タイ食品企業>
- ✓ インドネシアとベトナムに次ぎ、ミャンマーはASEAN地域の第3番目の優先国<在タイ建築資材製造業>

## カンボジア

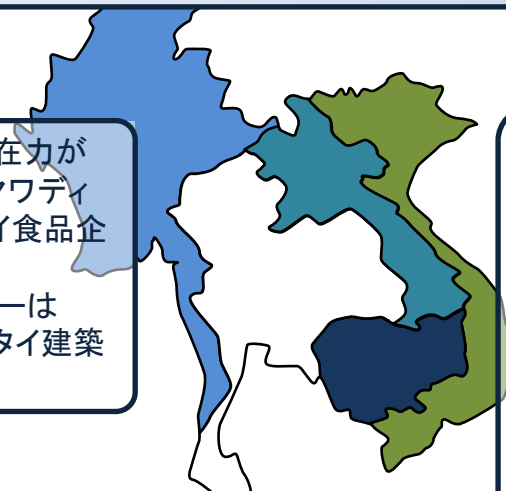
- ✓ カンボジアやミャンマーの顧客とともに、食品供給のためのコールドチェーンを構築することで合意。両国に冷蔵倉庫を保有予定<在タイ物流企業>
- ✓ 河川港及び内陸蔵置場(ICD)を建設予定。そこで建築資材やコメ、キャッサバなどの農産品を取り扱い、水運を利用して直接カイメップ・チーバイ港に送る<在タイ建設会社>
- ✓ すぐに使える資材を供給するため、建設資材工場をカンボジアに建設する<在タイ建築資材製造業>
- ✓ 越境運輸サービスの提供が優先課題。タイとカンボジア国境にICDを開発することを検討中<在タイ物流企業>

## ラオス

- ✓ 物流100%子会社を設立し、昆明～バンコクをつなぐ物流サービスを提供予定。野菜や果物を取り扱う<在タイ物流企業>
- ✓ 建築資材工場を建設予定。資材についてはラオスのみならず、タイの東北部向けにも供給する。現在は資材を500キロ離れた地域から東北部向けに供給しているが、それが100キロにまで縮まる<在タイ建築資材製造業>
- ✓ ラオスは一般特惠関税制度の下、EU向けに「武器以外全て」(EBA)アレンジメントを持っているのが強み<在タイ食品企業>

## ベトナム

- ✓ ベトナムには既に多くの競合が存在することから、優先順位はCLM諸国の次となる<在タイ物流企業>
- ✓ 激しい競争があり、ベトナムの市場は中国に近い競争環境にあると感じる<在タイ飲料製造業>





## 第3章 進捗及び抽出された課題



大分類	件数	中分類	件数
I. 税関・越境手続きに関する課題	90	1. 通関インフラ（ソフト）	76
		2. 通関インフラ（ハード）	7
		3. その他	7
II. 物流上の課題	150	1. 物流サービス	51
		2. 物流インフラ（ハード）	38
		3. 物流インフラ（ソフト）	23
		4. 全体／構造的な課題	38
III. 調達上の課題	31	1. 現地調達	20
		2. 外国からの調達	9
		3. 生産設備の調達	2
IV. 生産上の課題	78	1. 労務	55
		2. ユーティリティ	14
		3. 生産コスト	6
		4. 資金繰り	3
V. 販売上の課題	10	1. アフターサービス	4
		2. 販路開拓	3
		3. 金融	2
		4. 販売品質	1
VI. その他の課題	27	1. 各種法令	27



- ◆ 「従業員の賃金上昇」はメコン地域各国において共通の経営上の問題点と認識されている。
- ◆ 「電力不足・停電」(カンボジア、ミャンマー)、中間管理職の採用難(カンボジア、ラオス)、通達・規則内容の周知徹底の不足(ラオス)、時間を要する通関手続き(ミャンマー)など、各国特有の課題もCLM諸国で観察された。

タイ	(%)
1 従業員の賃金上昇 (n=635)	70.2
2 品質管理の難しさ (n=367)	52.0
3 従業員の質 (n=635)	50.4
4 競合相手の台頭 (コスト面で競合) (n=636)	47.8
5 主要販売市場の低迷 (消費低迷) (n=636)	42.5

ベトナム	(%)
1 従業員の賃金上昇 (n=445)	74.4
2 原材料・部品の現地調達難 (n=279)	70.3
3 通関等諸手続きが煩雑 (n=434)	61.1
4 品質管理の難しさ (n=279)	50.2
5 従業員の質 (n=445)	49.0

カンボジア	(%)
1 従業員の賃金上昇 (n=40)	80.0
2 原材料・部品の現地調達の難しさ (n=19)	79.0
3 従業員の質 (n=40)	60.0
4 電力不足・停電 (n=19)	57.9
5 人材 (中間管理職) の採用難 (n=40)	45.0

ラオス	(%)
1 通達・規則内容の周知徹底が不十分 (n=11)	72.7
2 品質管理の難しさ (n=6)	66.7
3 従業員の賃金上昇 (n=13)	61.5
4 人材 (中間管理職) の採用難 (n=13)	53.9
4 業務規模拡大に必要なキャッシュフローの不足 (n=13)	53.9

ミャンマー	(%)
1 従業員の賃金上昇 (n=50)	68.0
2 電力不足・停電 (n=9)	66.7
3 対外送金に関わる規制 (n=50)	62.0
4 通関に時間を要する (n=50)	56.0
5 原材料・部品の現地調達の難しさ (n=9)	55.6

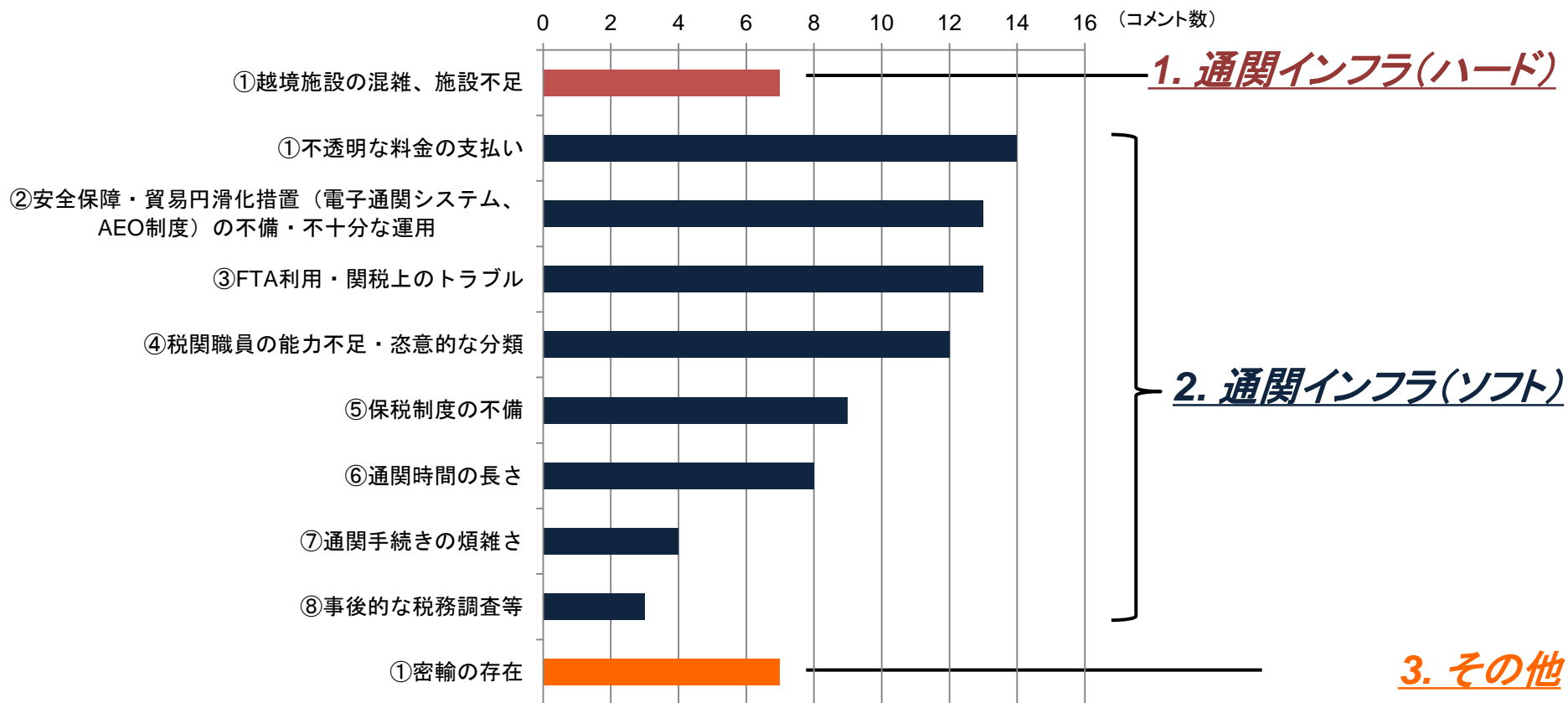
(出所) ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業実態調査」(2014年度調査)

## 3-1. 税関・越境手続き(要約)



- ◆ 税関・越境手続きの大きな課題の全てはソフトインフラ面の不備に分類される。
- ◆ **国境及び物流路における非公式な支払い、及び密輸の存在**は地域大の物流サービスを提供する上での大きな障害となっている。
- ◆ 人が介在するプロセスを最小化することで、これら様々なトラブルを緩和することが出来る。

- ✓ 全コメント数: **90**
- ✓ 課題総数に占めるコメント割合: **23.3%**



## 3-1-1. 国境インフラに係る問題



- ◆ 特に伝統的な国境貿易地域(ポイペト＝アランヤプラテート間、メーソット＝ミヤワディ間)では、混雑が激しく、貿易の阻害要因として認識されている。
- ◆ コールドチェーン網の発達のためには、関連する施設設備等(リーファーコンテナ用の倉庫や電源プラグ等)の設置が必要である。



ポイペトの国境地域(カンボジア). 貨物と通行人が同じ国境を通過していく



ミヤワディの倉庫施設(ミャンマー). 様々な貨物が明確な分類のルール無しに積み上げられている。

### 関連するコメント

- 現在のポイペト＝アランヤプラテート間の国境は保管場所が限られており、混雑している<在カンボジア インフラ開発業>
- 国境施設の能力が限定的であるため、各権限機関は小さなユニットで作業しなければならない。ドライポートの整備が必要<タイ運輸省>
- メーソット＝ミヤワディ間国境の施設が不十分であるために、生鮮食品を取り扱うことが難しい状況である。よりシンプルに利用できる施設が必要<在ミャンマー物流業>



- ◆ 通関手続きにおける非公式な支出の問題は、メコン地域での公平な競争をゆがめ、効率的な物流環境を阻害するものとして、すべての越境手続きで問題視されている。

## 関連するコメント

### <国境における非公式の支出>

- 税関から国境で非公式の支払いをするよう要求されたく<在ベトナム食品製造業>
- ラオス国境ではいまだに記録されない費用が要求され、物流に要する時間が伸びる上、税関における税関手続きの運用や解釈上の権限濫用に繋がっている<在タイ食品製造業>
- この2年間で大きく状況は変わっていない。越境に要する費用はタイのそれと比べて2倍以上となる<在ラオス物流業>
- 税関手続きに要する費用は、コンテナごとに200米ドルほどを要するが、これは日本の同費用の約2倍である。この費用の中には、記録に残らない費用も含まれている<在ラオス物流業>
- 通常の物流費(バベットからホーチミンへ20フィートコンテナを送るのに350米ドルが必要)に加えて、全体で100米ドルほどの非公式の費用が必要となる<在カンボジア縫製業>
- 越境物流の効率化のために、税関手続きの透明性向上が必要である<在カンボジア物流業>
- 領収書のない非公式の支払いはカンボジア国境でまだ存在する<在カンボジア自動車部品製造業>
- 非公式の料金を支払うことが要求されるような場面が多数ある<在ミャンマー食品製造業>

## 3-1-2. 通関の制度的課題(電子通関システム)

- ◆ 日本の税関の支援で、ベトナムはVNACCSを2014年に導入した。ミャンマーは、MACCSを2016年までに導入予定。このような取り組みにより、メコン5カ国すべてが電子通関システムを備える予定となっている。
- ◆ 電子通関に伴うトラブルは、国境における原本書類の要求(CLV)、路上における同様の要求(V)、システムへの入力にかかる時間が長い(C, L)等、2012年から大きく改善されてはいない。

## メコン各国の電子通関システム

	電子通関	導入時期	導入された税関の数
タイ	e-Customs	2007年1月	全税関
カンボジア	ASYCUDA World	(不明)	22の主要な税関
ラオス	ASYCUDA World	2010年5月	11の主要な税関
ミャンマー	MACCS (*)	2016年中(予定)	(未導入)
ベトナム	VNACCS (**)	2014年4月から6月	全税関

(\*) ミャンマー自動貨物通関システム、(\*\*) ベトナム自動貨物通関システム

(注) ミャンマーは2015年8月時点で電子通関システムを有していない。

(出所) ASYCUDAウェブサイト、税関データ及び貿易ポータルサイトよりジェトロ作成

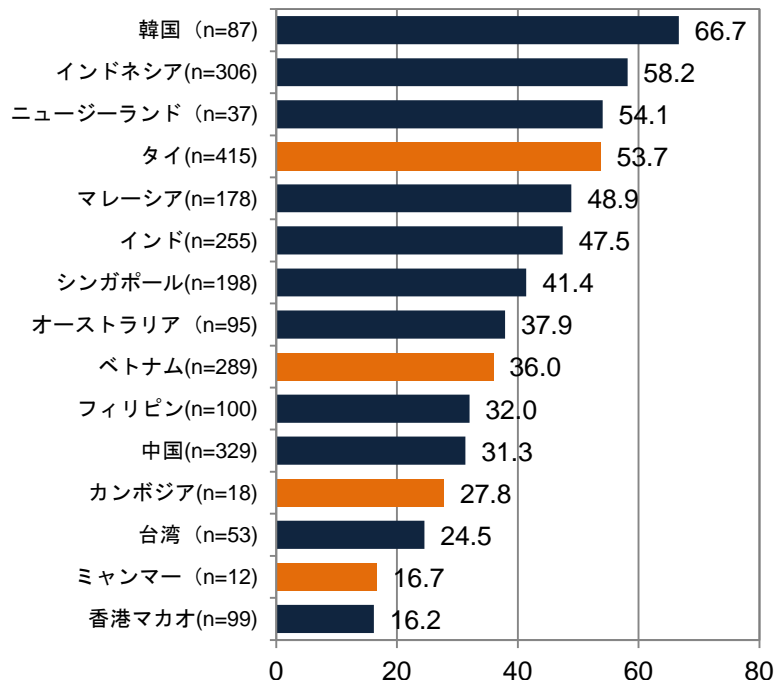
## 関連するコメント

- ASYCUDAを導入したものの、殆どの物流会社は実際の税関手続きは大幅には変化していないとの声が多い。いまだ多くの紙媒体の文書を、ASYCUDAの申請のほかに、提出しなければならない。また、インターネットの回線速度が低いため、電子申請を完了するのにおおよそ1時間もかかってしまう<在ラオス物流業>
- ASYCUDAでの電子申請はまだ普及していない。荷受人の署名の原本と公印がポイペト国境で毎回要求されるので、そのような原本の書類を送らねばならない<在カンボジア物流業>
- 税関で様々なトラブルがある。VNACCSの導入後、手続きにより時間がかかるようになり、税関手続きで必要となる書類が2から3へと増えたため、状況は悪化した<在ベトナム化学品製造業>
- VNACCSへ登録できるアイテムが限られているため、インボイスを3ページに分けなければならない<在ベトナム自動車製造業>
- 税関手続きとは別に、交通規制機関が、通行許可を出す上で税関書類の原本を要求してくる。そのような書類提示手続きでは、非公式の費用が必ず発生してしまう<在ベトナム物流業>
- **(資格制度の必要性)** 通関事業者の信用性が担保されない限り、通関申請書類の内容とオリジナル/付帯書類と都度突合せをせざるを得ない。適切な資格基準の開発が求められる<ラオス政府機関>



- ◆ タイを除いて、CLMV各国では日系企業のFTA・EPAの活用率は限定的である。
- ◆ FTAの合理的かつ透明性のある適用が、特にACFTAの活用の際に必要である。

### FTAとEPAを活用している日本企業の割合



(出所) 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)

### 関連するコメント

#### (ASEAN中国FTA(ACFTA)活用の際に際してのトラブル)

- ACFTAの活用にあたって、カンボジア税関では輸入の際、約50%のFTA利用申請が、書類の欠陥や不足などを理由に却下されている<在カンボジア物流業>
- ベトナム税関がHSコードの不一致を指摘してフォームE(ACFTAの原産地証明書)の受理をしない場合がある<在タイ自動車製造業>

#### (適用に関する手続きでトラブル)

- 中国側での煩雑な申請手続きのため、ACFTAを活用できていない<在タイ電気電子業>
- 調達元企業の中には、書類作成に時間を要することから、FTA活用をためらうところがある<在タイ電気電子業>

#### (その他)

- (発行費用) 原産地証明書(CO)の発行に、50米ドルの申請費用が毎回かかってしまう<在カンボジア縫製業>
- (税率の逆転) 農機(完成品)に対し5%の輸入関税を課す一方、その部品に対しては20%の関税を課することとなっている。農機を組み立てるために部品を輸入するメリットがない<在ベトナム物流業>
- (連続する原産地証明書の活用) タイ税関は、シンガポール当局により発行される連続する原産地証明書を、貨物がシンガポールの自由貿易地区の外から来た場合、頻繁に却下する。連続する原産地証明書は、シンガポールを物流のハブとして活用するための鍵となる制度であるが、タイのみがこの点を強く主張してくる<在シンガポール物流業>



## 3-1-2. 通関の制度的課題(税関職員的能力開発)



- ◆ 通関手続きにおける伝統的な問題(税関職員、各税関によってHSコード解釈や、輸入価額が異なること)に加えて、新工場の設置や近代的小売業の開始等昨今のビジネスの状況の変化に伴い、様々な問題が生じている。したがって、国境税関における職員に対する能力開発がますます必要とされている。

## ビジネス活動

## 税関

## 能力開発の必要性

## 日々の取引



## 伝統的な阻害要因

- ✓ 税関職員や事務所によってHSコードの分類解釈が異なる
- ✓ 人的ミス、権限乱用の多発

- ✓ 新入職員向け、異動時の引継ぎを円滑にするための社内研修制度
- ✓ ベストプラクティスを関係各国で共有する
- ✓ 民間セクターの近年の典型的な契約事例の提供
- ✓ 通関後の事後調査の税関職員能力向上への継続的な支援

## 顕在化する多様な需要



## 新たな阻害要因

- ✓ 価格表掲載外の品目の増加(ミャンマー)  
(インターネットで、価格情報を得る必要があり、公正価格の判断が困難)
- ✓ 通関時の税関職員的能力を超えた業務量  
(カンボジア、ミャンマー)
- ✓ 典型的な契約・取引形態を把握することの困難さ(ラオス)

- ✓ 新しい輸入財  
(例: 部品、建築資材、消費財など)
- ✓ 多品種小ロットの商品  
(例: 小売店用の製品)
- ✓ 複雑な契約による物品取引  
(例: 支払い条件、第三国インボイス)

## 関連するコメント

- メーソット-ミヤワディ 国境は、トラブルの多い税関手続き、税関職員の質の低さ、物流関連インフラの質の低さのため、活用するにはまだ早いく在タイ物流業>
- 税関職員ごとの解釈やアレンジの違いは、ラオス国境で広く見られる<在タイ食品製造業>
- 各税関職員は、カンボジアでは未だに広い裁量を持っており、それぞれの税関手続きにおいて様々な判断トラブルを引き起こしている。<在カンボジア小売業>
- インボイス価格について様々なトラブルがある。ブランド品は実際の価格よりも高額に評価されやすい<在ミャンマー小売業>
- 生産資材を輸入する際にトラブルがあった<在ミャンマー縫製業>

## 3-1-2. 通関の制度的課題(保税制度)

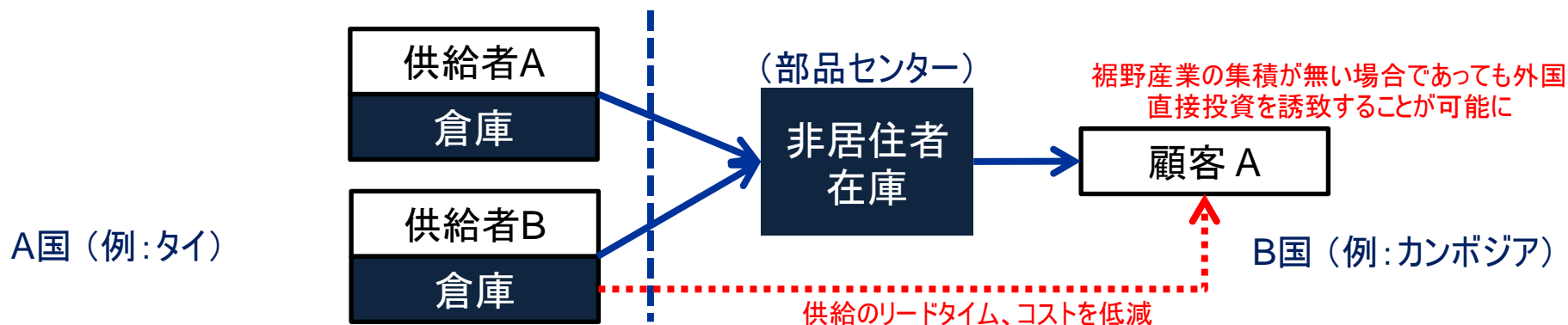


- ◆ CLM諸国においては、保税制度が十分構築されていない。これらの国では、現地調達率が非常に低いですが、こうした状況において、保税制度の整備は重要なインフラ整備上の課題といえる。
- ◆ 特に、非居住者在庫制度は各国への導入を検討すべきだ。これにより、①地域における効果的な在庫管理が可能となる(タイ、ベトナム)。また、② 必要な部品を非居住者在庫内に保管することで、他国から当該国への部品供給を、より迅速に行うことが可能となる(CLM諸国)

## CLM諸国における保税制度の現状と今後への期待

- (ミャンマー)保税関連の規制はいまだ不明確な点がある。仮に大規模な保税関連施設(例:保税団地、保税工場、保税倉庫)が整備され、輸出入に関する手続きが緩和されれば、さらに多くの事業投資がミャンマーでなされるだろう<在ミャンマー物流業者(複数)>
- (ラオス)関税法60条に保税制度についての規定が存在するものの、詳細な施行規定は発表されていない
- (カンボジア)縫製産業以外の産業を呼び込むには、保税制度を整備する必要がある<在カンボジア商社>

## (参考) 非居住者在庫制度



## 非居住者在庫制度への期待

- 仮に非居住者在庫制度があれば、例えばカンボジアに製造拠点を持たない部品供給企業がカンボジアに倉庫を持つことができ、これによってカンボジアにいる顧客へ部品を供給するリードタイムを短くすることが出来る。非居住者在庫を活用するに当たり、部品センターがあれば、さらに外国直接投資を推進する上で極めて効果的で、物流費を下げることに貢献できる<在カンボジア物流業>



- ◆ CLM諸国とタイを比べると、貿易に要する書類や、必要日数はタイよりもはるかに多い。カンボジアの通関手続きの改善について前向きなコメントが集まったが、そうした努力は不断に継続されるべきで、また周辺各国へ積極的に展開されるべきである。

### メコン各国で貿易にかかる時間とコスト

国	輸出関連書類の数	輸出にかかる時間 (日数)	輸出費用(1コンテナあたり、米ドル)	輸入関連書類の数	輸入にかかる時間 (日数)	輸入費用(1コンテナあたり、米ドル)
カンボジア	8	22	795	9	24	930
ラオス	10	23	1,950	10	26	1,910
ミャンマー	8	20	620	8	22	610
タイ	5	14	595	5	13	760
ベトナム	5	21	610	8	21	600

(注)2014年6月調査

(出所)世界銀行 Doing Business Project

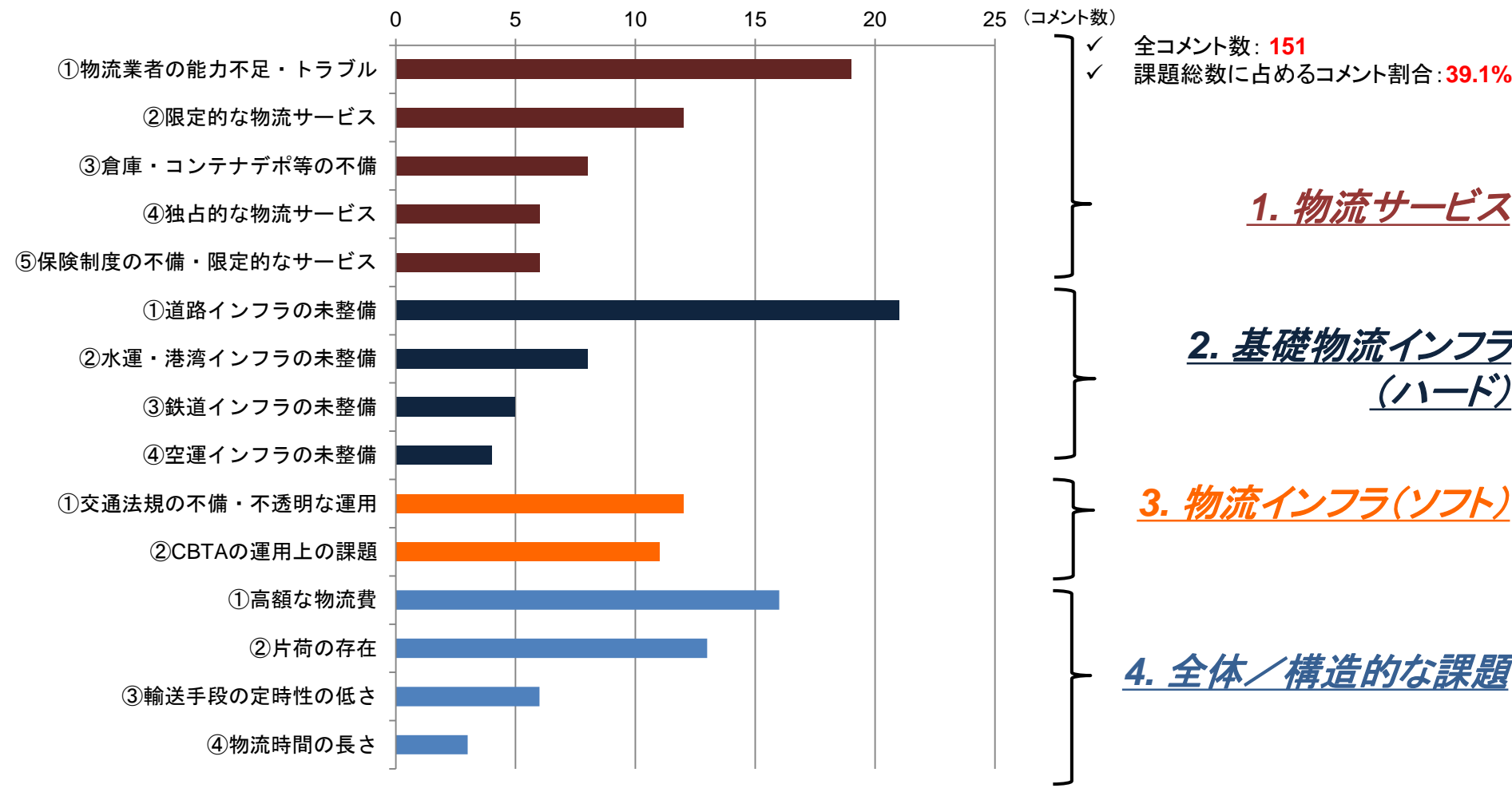
### 関連するコメント

- 税関手続きは非常に時間がかかる。典型的には、朝の10時ごろに輸入申告書を提出した場合、PCへの入力に約1時間が必要で、さらに昼食の時間をはさみ、結局貨物を受け取れるのは、15時か16時頃となる。丸一日かかる<在ラオス物流業>
- 税関手続きは、3年から5年前から大きく変わっていない。しかしながら、税関を通過するためのテクニックや人脈を我々は持っているので、現状に対する不満はない<在ラオス物流業>
- (改善) 必要な情報(ルールや規制等)の積極的な共有により、税関でのトラブルは減少した。また、関連省庁での情報デスクの設立により、税関と商務省での手続きは合理化された<在カンボジア物流業>

## 3-2. 物流(要約)



- ◆ 道路インフラ開発はミャンマー及びカンボジアにおいては最大の課題として捉えられているものの、全体としてはよりよい物流サービスを求めるコメントが最も多かった。
- ◆ 高額な物流費、物流の定時性の低さ、長い物流時間等が、地域大の生産ネットワーク形成の阻害要因となっている。





- ◆ 2010年と比べると、物流に関する順位は、すべての項目でカンボジアとタイでは改善が見られる。
- ◆ 貨物輸送の定時性、保持、物流の質、競争性維持は、CLM各国共通の課題となっている。

### 物流におけるメコン各国のグローバルな競争性

	全体順位		税関		インフラ		物流の質 競争性		追跡性		定時性	
	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014	2010	2014
カンボジア	129	83	95	71	114	79	118	89	111	71	132	129
ラオス	118	131	113	100	132	128	137	129	113	146	89	137
ミャンマー	133	145	146	150	134	137	148	156	129	130	82	117
タイ	35	35	39	36	36	30	39	38	37	33	48	29
ベトナム	53	48	53	61	66	44	51	49	55	48	76	56

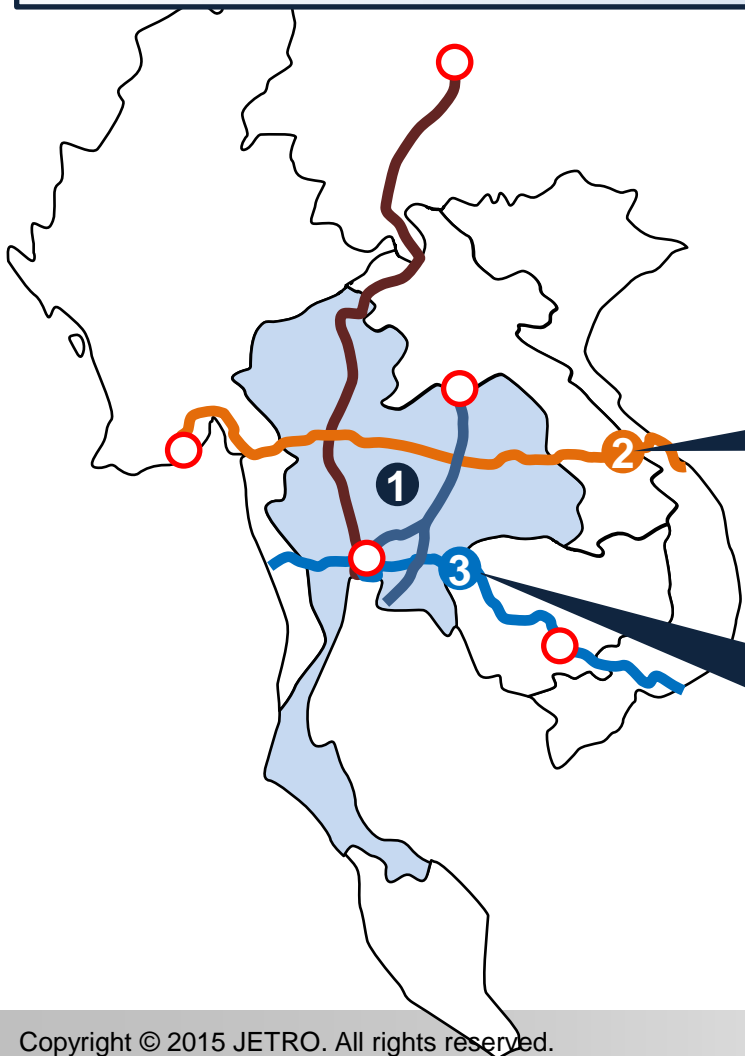
(注) 緑: 2010年比で改善、オレンジ: 悪化、赤字: 各国で最も順位が低い2項目

(注2) 155カ国(2010年調査)、160カ国(2014年調査)中の順位を指す。

(出所) 世界銀行物流パフォーマンス指数(2010年調査、2014年調査)

## (参考) 主要な進捗状況 (制度的連結性)

- ◆ 2015年3月にCBTA協定のすべての付属書や議定書へ批准したことによって、タイは交通円滑化に向け、共通検査場(CCA)の導入、東西経済回廊の3カ国の首都(バンコク、ビエンチャン、ハノイ)と2つの港湾(レムチャバン港とハイフォン港)への伸張を含む、様々な対応策をとることが出来るようになった。
- ◆ 相互通行ライセンス発給を増やすことが産業界から要望されており、特にタイ・カンボジア間のライセンス発給の改善を求める声が上がっている。



## ① 2015年3月

## タイがCBTA協定の全付属書、議定書を批准

タイは2015年3月30日までに付属議定書1、4、6及び8を批准した。これによりタイは近隣諸国との国境でシングルストップ検査を実施することや、トランジット輸送と内陸通関体制の明確化、自動車の一時的輸入、コンテナ通関体制の実施が可能となった。



## ② 2015年1月

## シングルストップ検査 (SSI) の正式導入

東西経済回廊の一部区間(ラオス・ダンサワン～ベトナム・ラオバオ国境)で、CBTA協定下で初のシングルストップ検査開始。



## ③ 2015年7月

## 相互通行ライセンス発給枠の拡大

カンボジアとタイは、2015年7月5日の二国間会合で、相互通行ライセンスの発給枠を40台から500台へと拡大することに合意。

## (参考) 主要な進捗状況 (物理的連結性)

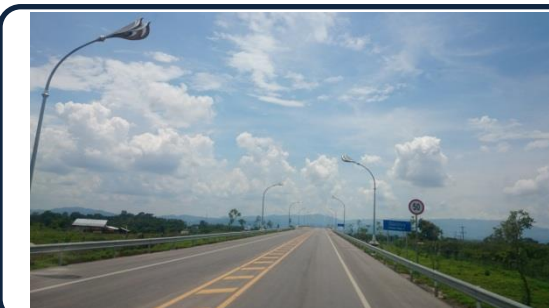


- ◆ カンボジアのつばさ橋の運用開始や、三国間の包括的なダウエーSEZ開発プロジェクトのMOIの署名は、ミッシングリンクを解消する上で、大きな進展となった。
- ◆ 国道9号線の改修、第4友好橋の完成は地域の物流を変えることとなるだろう。

### ② 2015年8月

#### コーカレイの新ルート

タイの協力によって、コーカレイとミヤワディ間の新ルートが2015年8月に正式に開通した。旧道は険しい山間を抜ける1車線のみだったが車線を増やし、ミヤワディへの到達時間が**2時間以上**短縮。



### ③ 2013年12月

#### 第4友好橋

中国とタイの協力により、第4友好橋と新しい国境チェックポイントが、2013年12月から運用開始した。

### ① 2015年3月

#### ラオスの国道9号線

日本の協力により、ラオスの国道9号線(全244kmのうち58.1km)が改修された。2015年3月14日にオープニングセレモニーが開催された。



### ⑤ 2015年7月

#### ダウエーの3国間MOI

日本、ミャンマーとタイは、2015年7月4日に、包括的なダウエーSEZ開発プロジェクトで協力することを表明した。特別目的事業体(SPV)への出資や、全段階を通じて技術協力を行うことで一致した。

### ④ 2015年4月

#### つばさ橋の開通

つばさ橋(ネアックルン橋)が2015年4月に開通した。この橋で、ホーチミン、プノンペン、バンコク間をすべて陸上運送のみで繋ぐことが可能となった。





- ◆ メコン地域において貨物量がバランスをとれていない問題(タイからCLMV各国への輸出量が、CLMV諸国からタイへの輸入量を上回る)を緩和するために、特に貨物整理の面で物流サービスの近代化と多様化が必要である。適切な競争環境が物流業界に整えられなければならない。
- ◆ また越境コールドチェーン開発等、新しく出てきた需要も、メコン地域の洗練された物流サービスを必要としている。

## 関連するコメント

### <限定的な物流サービス>

- 冷蔵・冷凍輸送については、トラックのアレンジなど自社で行う必要がある。その結果商材の原価が固定せず、利益見通しを立てることを難しくしている<在カンボジア小売業>
- 越境的な取引では、輸出入の貨物量のバランスが取れていないことと、混載貨物サービスを提供する業者が不足していることが問題となっている<在カンボジア電気電子業>
- ラオスでは混載貨物サービスを提供する物流企業が存在しない。貨物量が非常に小さくても、コンテナ1本分の費用がかかってしまう<在ラオス縫製業>
- (ダナン港)船のスケジュールが天候等でタイトになってしまう場合、事前のオーダーの少なさからダナン港への寄港がキャンセルされる場合がある<在ベトナム電気電子業>

### <限定的な競争>

- 国内の物流サービス市場は、税関手続きサービス、交通サービス、ドライポートサービスを一挙に提供する5~6社の大手地場物流事業者に寡占されている。外国企業は、これらの企業を下請けとして使わざるを得ない<在カンボジア商社>
- ラオスでは物流サービスは限定的。サービスの選択肢を増やすため、適切な競争が導入されるべき<在ラオス縫製業>
- 物流業界は競争もなく大企業数社で占められている。これによって、物流サービスのコストが高くなっている<在ミャンマー縫製業>
- プロの物流サービス提供者はまだ限定的で、サービスの質も、競争が少ないために改善されていない<在ベトナム電気電子業>





- ◆ 倉庫等物流関連設備を発展させるための産業界の戦略は混在している。例えばミャンマーにおいてドライカーゴのための設備を積極的に導入することが前向きに検討されているものの、冷蔵倉庫等、特別な機能を持つ設備の設置はまだ初期段階にある。それは、コールドチェーンサービスが未発達であることや、不安定な電力供給などインフラが未整備であることなどが影響している。
- ◆ メコン地域大の輸配送ハブの発展については、高額な物流コストが問題となっているラオス等で特に高い需要が観察された。

## 関連するコメント

### <物流関連施設、サービスの不足>

- 船会社からの要請で、会社の有するコンテナを3日以内に返却してもらう必要があるとの声があった。レムチャバンとビエンチャン間のリードタイム(1.5日間)を考慮すると、ビエンチャンにコンテナを置ける時間は限られており、往路復路ともにコンテナを活用することを難しくしている<在ラオス物流業>
- 貸し倉庫を所有する計画もあるが、需要はまだ限定的<在ラオス物流業>
- 税関で運営されるドライポートもあるが、そうした施設の活用は国内の大手物流企業にのみ許可されている<在カンボジア物流業>
- インランド・コンテナ・デポ(ICD)とトラックターミナルを開発する予定<在ミャンマー物流業>
- 物流センターを整備する計画がある<在ミャンマー物流業>

### <ラオスにおける物流パーク開発への需要>

- タイ・ラオス間では現在輸出入の割合が10対1で、輸入のほうが多く、ラオスからタイへの貨物輸送の需要を集める必要がある。ビエンチャンに物流パークがあれば、貨物の統合に有益<在ラオス物流業>
- ロジスティクスパークの開発は、税関手続きの透明化、および関税とその他諸税の効果的な徴税にも役立つはず<在ラオス物流業>

### <コールドチェーン用施設、サービスの開発>

- 品質を保持(酸化防止等)するため、ホーチミンで冷蔵倉庫を持つ必要がある<在ベトナム食品製造業>
- サワンナケートでは一時的保管のための冷蔵倉庫がないため、果実を運ぶには、タイ・中国間で冷蔵車を手配する必要がある<在ラオス物流業>
- プノンペンでコールドチェーンの倉庫を開発することは需要が限定的なので考えていない<在カンボジア物流業>

## 3-2-2. 物流インフラに関する課題(道路)

- ◆ 道路インフラの未整備は特にミャンマーで、物流の大きな障害要因となっている。
- ◆ 経済回廊を産業用に活用するうえで、道路の振動の大きさは主要な問題となっている。特に、部品輸送では正確性が要求される。道路状態の適切な保全と、関連法規(過積載防止規制等)の着実な執行が必要である。

## 関連するコメント

## &lt;全般的なコメント&gt;

- 道路インフラはまだメコン地域では未発達。各重要地域に製造拠点を持つ必要があり、運用に追加的な費用が発生する<在タイ建設用資材製造業>

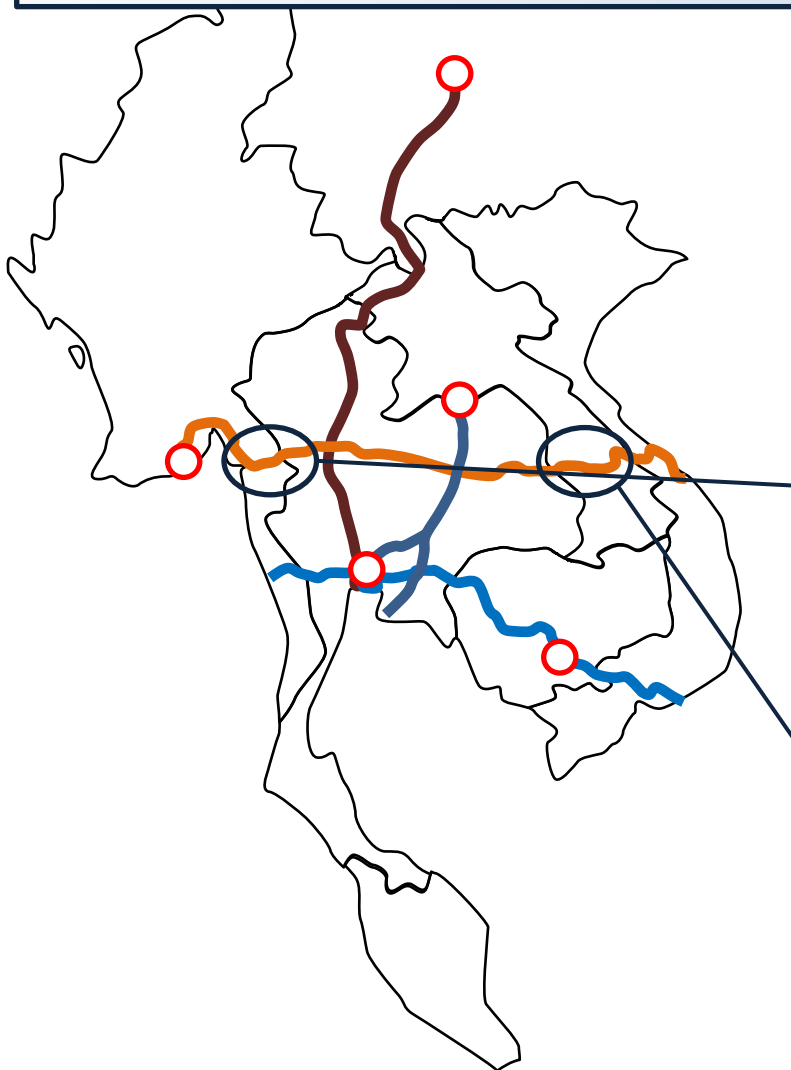
## &lt;「経済回廊」として活用する難しさ&gt;

(バンコク・ヤンゴン間)

- バンコクからヤンゴンへの陸送を一度試したことがあるが、道路状態が悪いため、振動による損傷が発生しうることから、その構想はあきらめたく<在シンガポール電気電子業>
- タイ・ミャンマー友好橋は許容重量が25トンとの制限があるため、バンコクからヤンゴンへの道は使用できない<在タイ物流業>

(ラオスにおける東西経済回廊)

- 東西経済回廊(タイ、ラオス、ベトナム間)を使うことが、下記2点の理由によりそれほど魅力的でなくなっている。①物流費が高額であること(海上運賃が、陸送に比べて競争性を保つため、低下している)、②道路状態が悪く、貨物の縛りがゆるくなってしまう<在ベトナム電気電子業>
- 過積載の貨物の頻繁な運送により、道路状態は年々悪化している<在ベトナム物流業>



## 3-2-2. 物流ハードインフラに関する課題(道路、続き)



- ◆ 特にラオスとカンボジアでは、経済回廊上の道路状態改善が必要となっている。
- ◆ 2020年までにカンボジアの南部経済回廊を補修、改修する現在の作業とともに、つばさ橋の建設など、回廊の産業への活用がより進められなければならない。

### <それぞれの開発の需要>

(南北経済回廊ラオス区間)

- 中国に巨大な需要がありながら、ラオスの道路状態の悪さは非常に大きな制約となっている<在タイ建設資材製造>

(ベトナム・国道1号線)

- ハノイとホーチミン間に高速道路が完全に構築されると、現在3~4日を要しているため、より国内物流が円滑になる<在ベトナム自動車製造業>

(カンボジア・国道5号線)

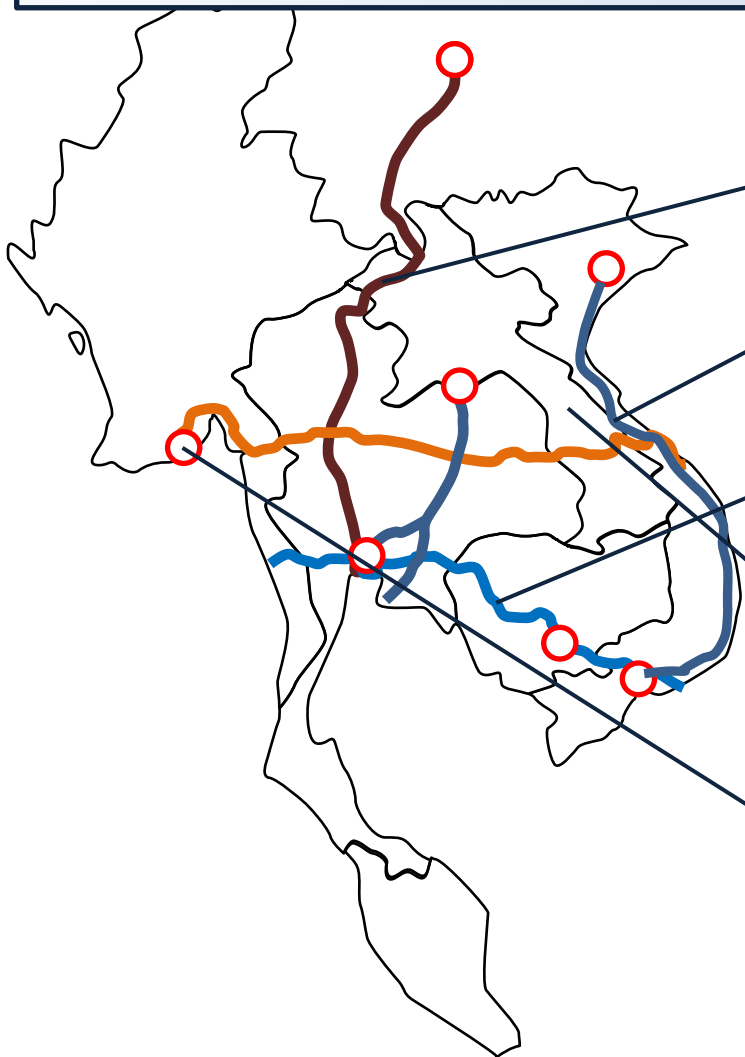
- 夜間交通の危険な状況(路肩が崩れている、動物との衝突等)により、プノンペンからポイペト国境まで10時間ほどかかる<カンボジア政府機関>

(ラオス・国内道路)

- モノを運ぶのに、ラオスの大都市間の道路状態が悪いことは、大きな制約となっている<在ラオス医薬品商社>
- 都市間の道路状況はラオスでは危険な状態にあり、特に他の車両を追い抜くときやカーブでは危険が伴う<在ラオス物流業>

(ミャンマー・ヤンゴンの渋滞)

- ヤンゴンの交通渋滞は深刻な状態にある<在ミャンマー物流業、在ミャンマー小売業>





## 関連するコメント

### <ベトナム・鉄道>

- ▶ ベトナムでの鉄道運賃が安くなれば、製品運送に活用する考えも出てくるだろう<在ベトナム食品製造業>
- ▶ テト(旧正月)のような観光シーズンには、貨物運送は乗客よりも優先度が低く扱われる。また、ベトナムの鉄道は自然災害に脆弱である<在ベトナム自動車製造業>

### <内陸水運(南北経済回廊沿い)>

- ▶ タイ・中国間の物流では、当初水路の活用を考えていたが、タイの河川港の深度が浅く、乾季には運用にリスクがあることから、断念した<在タイ建設資材製造業>
- ▶ 雨季に450から500トン級の貨物船が通行できたのに対し、乾季では300トン級しか通過できない。物流は、2013年のタイ・ラオス第4友好橋の完成以降特に、水路から次第に陸送へと移行しつつある<中国地方政府>

### <内陸水運(南部経済回廊沿い)>

- ▶ ホーチミンから米国への製品の輸出の多い時期では、ホーチミン・プノンペン間のフィーダー船の不足や、船のスケジュールがタイトであることは物流上の大きな問題となっている<在カンボジア物流業>
- ▶ 比較的コンスタントなリードタイムは魅力的だが(在カンボジア電気電子業)、食品輸送、特に冷蔵品にとっては、時間がかかりすぎる(プノンペンからホーチミン市で38時間)が問題<カンボジア政府機関>
- ▶ 喫水4.5メートル以下の小型船だけが水路を利用可能。夜間の運送は許されていない。継続的な浚渫と、誘導灯施設が必要<カンボジア政府機関>

### <シハヌークビルへの鉄道>

- ▶ マースクのような限られた数社だけが鉄道を活用している。物流施設の更なる整備が必要<在カンボジア物流業>
- ▶ 月に600TEUの貨物を運送するポテンシャルがある<カンボジア政府機関>



- ◆ CBTAその他の協定の導入に加えて、合意事項の適切な執行も不可欠の要素である。メコン各国は地域大の物流を促進するため、必要なルールと規制の執行能力を共同で向上させる必要がある。



ラオスで過積載の木材を運搬するトラック



損傷した道路(東西経済回廊ラオス区間)

## 関連するコメント

### <曖昧、不明確な交通規則>

- タイでも、外国登録のトラックや他県からのトラックは時々、地場の物流企業とつながりのある地方政府とトラブルとなることがある<在タイ物流業>
- タイからヤンゴンへ行く際に、7回も非公式の通行料を支払わねばならない<在タイ物流業>

### <過積載防止規制の強制力の欠如>

- 過積載防止規制はすべて遵守されているわけではない。規制を守る企業が競争上遅れをとり、また規制が守られないことにより、主要な産業用道路にも損傷がみられる。<在ラオス物流企業>

- ◆ CBTAを批准した各国において同協定の義務を適切に執行し、同時にこの枠組みでのビジネスセクターの活発な参加を保障するため、迅速かつ効果的に情報普及を図ることは、越境的な交通を活性化させる2つの重要な要素である。

## 関連するコメント

### <全般的なコメント>

- (ライセンスの適用対象) カンボジアでは外資100%の物流会社はCBTAライセンスは得られない<カンボジア政府機関>
- 各申請国において、保証人と、国内の部流業界団体への登録が必要となる<在タイ物流企業>
- (ドライバーの訓練) 交通規制に関する情報交換に加え、実際のドライバーへの訓練も不可欠の要素として必要である。ADBの進めているマニュアル作成が必要<タイ政府機関>

### <ラオス・タイ2国間覚書(MOU)>

- (異なる取扱) 協定上、ライセンスのあるトラックは相互に他国を通行する権利があるが、ラオスのトラックはタイへの進入を許可されていない。<在ラオス縫製企業、在ラオス物流企業>

### <その他>

- (通行デポジット) ミャンマーからタイへの道では、貨物の通行が認められていない。国境で関税と租税を支払う必要がある。<在ミャンマー物流企業>
- レムチャバン港を活用する際、全国境でデポジットを支払わなくてはならない。より透明でビジネスにやさしい規制が求められている。<在タイ物流企業>

### <CLM 3国間MOU>

- (情報普及不足) 東西経済回廊が3つの首都を繋ぐところまで伸張していない(2015年3月30日のタイのCBTAの完全な批准以降実施される予定)が、現在の状況について誤った認識を持っている企業もある。

### <カンボジア・タイ2国間MOU>

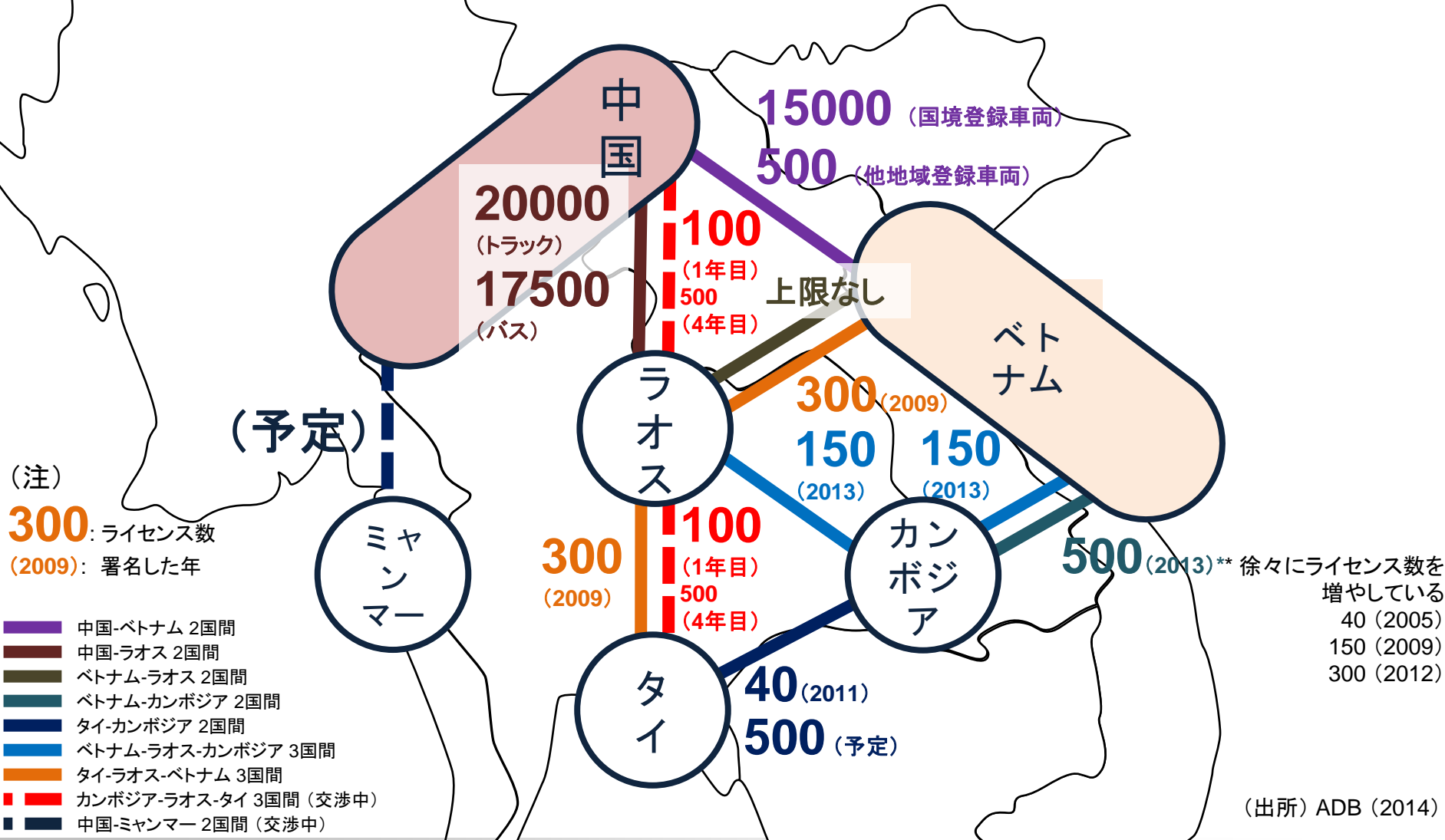
- (限定的なライセンス発給数) ライセンス申請が却下されてきた。明確な条件と基準が示される必要がある。<在タイ物流企業>
- 現在、双方の政府に対しライセンス発給数を500まで増やすよう働きかけている。<在タイ物流企業>



# (参考) CBTA協定下のライセンス発給数



◆ GMSメンバー国間で交通権を付与しあうことが積極的に行われている。ミャンマーがこの枠組みに早く参加することが強く求められている。





- ◆ 多層的な問題、たとえば片荷により貨物量のバランスが取れていないこと、物流業界での競争が限定的であること、道路沿い、あるいは国境地帯で非公式の支払いが要求されることなどの問題が重なった結果、経済回廊沿いの物流費はメコン地域における他の運送形態よりも高額となっている。

#### 東西経済回廊 (ハノイ・バンコク間)

- ✓ 現在ハノイとバンコク間の陸送費は会場運賃の3倍から5倍高い。タイとベトナム間の貨物量のバランスがとれれば、価格差は3倍以下まで下がるはず<在ベトナム物流業>

#### ビエンチャン-バンコク (レムチャバン)

- ✓ 40フィートコンテナの往復料金で約4000米ドル<在ラオス物流業>
- ✓ ビエンチャン・東京間の物流費は片道2000米ドル<在ラオス縫製業>

#### プノンペン-ホーチミン (水路)

- ✓ 20フィートコンテナ1本当たり1,000米ドル。競争が少ないため、物流コストは非常に高い<在カンボジア物流業>

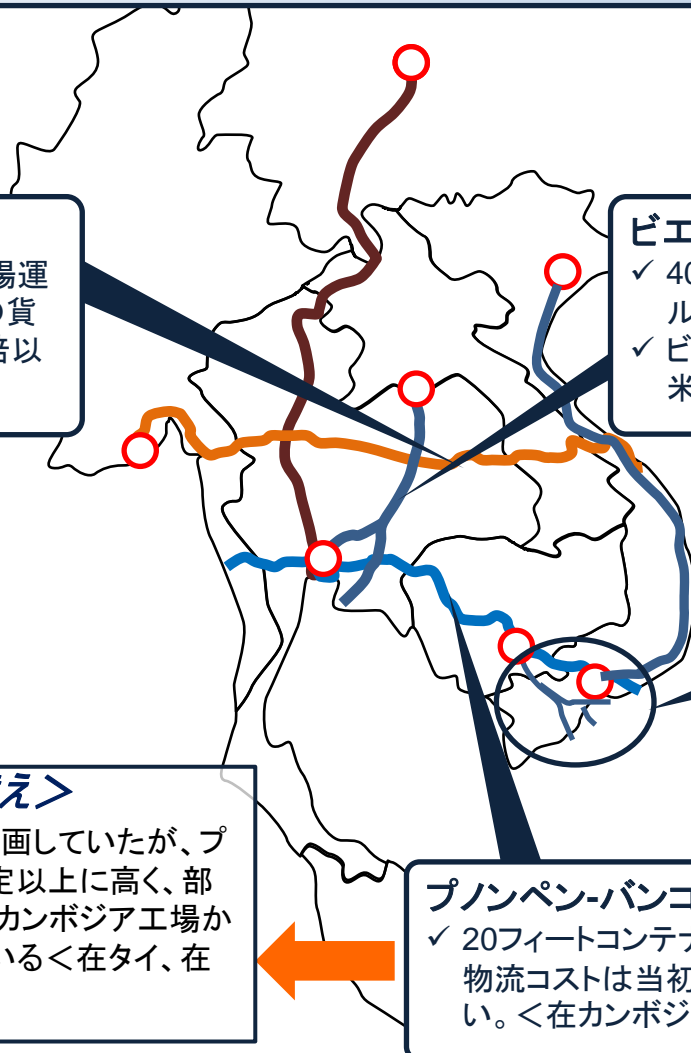
#### プノンペン-バンコク

- ✓ 20フィートコンテナ1本当たり2,600米ドル。物流コストは当初の想定よりもはるかに高い。<在カンボジア電気電子業>

#### 関連するコメント

##### <タイから中国への調達先の切り替え>

- 当初はタイから資材を調達することを計画していたが、プノンペンとバンコク間の物流コストが想定以上に高く、部品調達先を中国へと切り替えた。また、カンボジア工場からの製品についても直接中国へ送っている<在タイ、在カンボジア電気電子業>



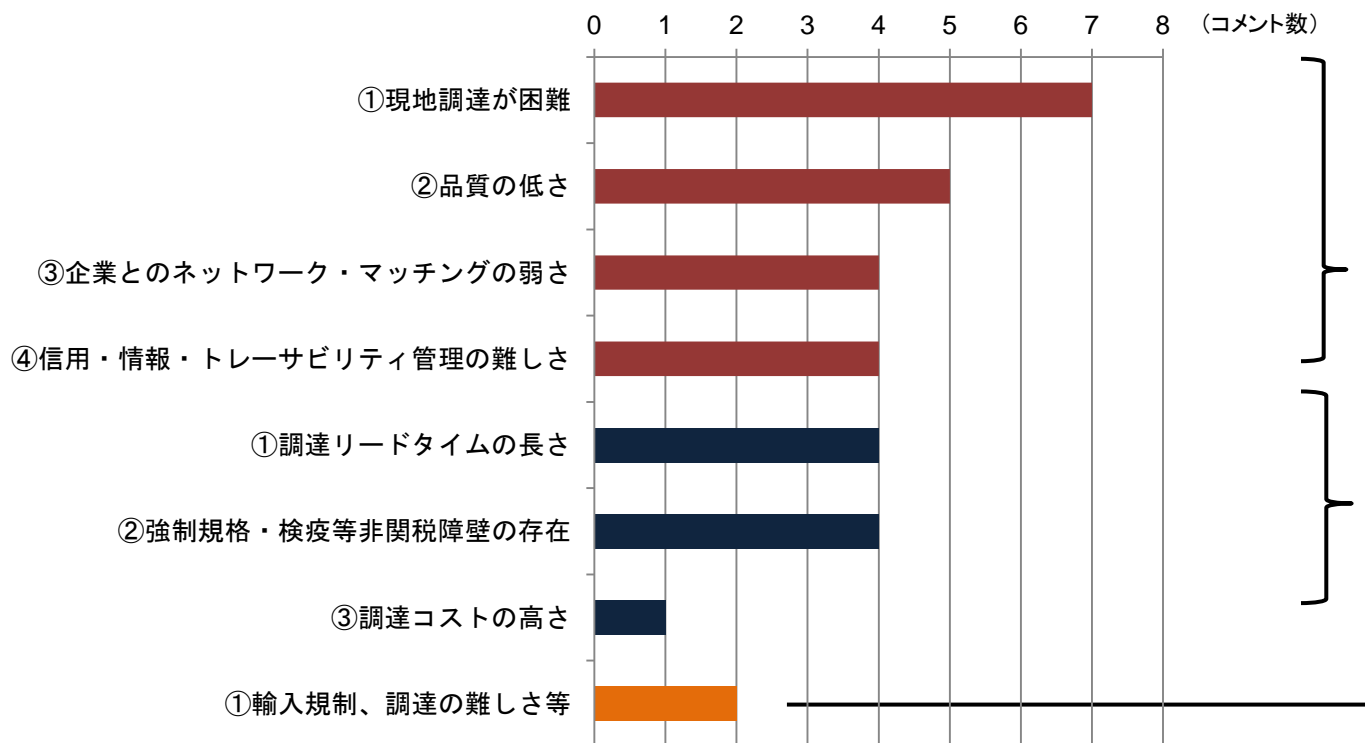


## 3-3. 調達(要約)



- ◆ **現地調達の難しさ**が調達上の最も大きなボトルネックと認識された。
- ◆ 地場企業からの調達を検討する一方、**不十分な調達品質、ビジネスマッチング機会の少なさ、企業情報の透明性の低さ**などが主要な課題として抽出された。
- ◆ CLMV諸国からの調達については、**リードタイムの長さや物流コストの高さ**などが最も大きい課題として認識された。

- ✓ 全コメント数: **31**
- ✓ 課題総数に占めるコメント割合: **8.0%**

1. 現地調達2. 外国からの調達3. 生産設備の調達

## 3-3. 現地調達(タイにおける調達方針)



◆ 回答した在タイ日本企業の大多数は、今後の現地調達で、地場企業と日本企業の双方を重視している。

## 今後の調達方針(在タイ日本企業)

	n	地場企業	日本企業	中国企業	韓国企業	台湾企業	欧州企業	米国企業
自動車	5	80.0%	80.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%
電気機械	27	96.3%	88.9%	14.8%	7.4%	14.8%	7.4%	0.0%
自動車部品	51	78.4%	80.4%	2.0%	3.9%	3.9%	0.0%	0.0%
電気電子部品	26	69.2%	92.3%	0.0%	0.0%	7.7%	3.8%	0.0%
金属	26	65.4%	84.6%	3.8%	7.7%	0.0%	3.8%	3.8%
一般機械	23	95.7%	65.2%	4.3%	4.3%	0.0%	0.0%	0.0%
プラスチック	25	84.0%	84.0%	0.0%	4.0%	0.0%	4.0%	4.0%
ゴム	9	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
鉄	10	80.0%	60.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%
非鉄金属	11	72.7%	54.5%	18.2%	27.3%	0.0%	0.0%	0.0%
化学	18	83.3%	72.2%	5.6%	0.0%	0.0%	11.1%	11.1%

(出所) 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)

## 3-3. 現地調達（ベトナムにおける調達方針）



◆ 在ベトナム日本企業は、地場と日本企業からの調達を重視しているだけでなく、台湾企業からの調達も重視している。

## 今後の調達方針（在ベトナム日本企業）

	n	地場企業	日本企業	中国企業	韓国企業	台湾企業	欧州企業	米国企業
自動車	4	50.0%	100.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%
電気機械	12	100.0%	66.7%	33.3%	25.0%	50.0%	0.0%	0.0%
自動車部品	22	72.7%	77.3%	0.0%	4.5%	22.7%	0.0%	0.0%
電気電子部品	16	50.0%	75.0%	37.5%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%
金属	25	76.0%	76.0%	0.0%	16.0%	20.0%	8.0%	0.0%
一般機械	14	92.9%	64.3%	0.0%	7.1%	28.6%	0.0%	0.0%
プラスチック	15	86.7%	40.0%	13.3%	0.0%	46.7%	0.0%	0.0%
ゴム	6	66.7%	83.3%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%
鉄	8	75.0%	87.5%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%
非鉄金属	7	57.1%	71.4%	14.3%	0.0%	28.6%	0.0%	0.0%
化学	4	100.0%	50.0%	0.0%	25.0%	0.0%	25.0%	0.0%

（出所）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）

## 3-3-1. 現地調達に関する課題(限定的な調達先)



- ◆ 地場企業からの現地調達率向上には強いニーズがある。しかし、産業集積があまりないこと、信頼できる企業情報の欠如、ビジネスマッチングの機会が少ないことから、CLM諸国の日本企業は、いまだに主要な部品材料を他国から調達せざるを得ない。

## 進出日系企業の調達先

	現地	日本	ASEAN	中国	韓国	台湾	インド	その他
タイ (n=348)	<b>54.7%</b>	29.4%	3.8%	5.3%	1.8%	1.1%	0.4%	3.4%
ベトナム (n=268)	<b>33.2%</b>	35.1%	10.8%	12.5%	1.8%	2.4%	0.3%	4.0%
カンボジア (n=17)	<b>8.9%</b>	38.5%	17.3%	24.4%	1.8%	1.8%	2.9%	4.4%
ラオス (n=6)	<b>3.8%</b>	15.0%	49.5%	23.3%	2.5%	0.8%	5.0%	0.0%
ミャンマー (n=7)	<b>1.6%</b>	48.4%	15.7%	26.3%	0.0%	1.4%	1.4%	5.1%

(出所) 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)

## 関連するコメント

- 調達可能な部材はほとんどない<在カンボジア縫製業>
- カンボジアでは製造業が欠けているために、ビール、タバコ、その他の加工食品以外のほとんどすべての消費財を他国から輸入する必要がある<在カンボジア小売業>
- 中国とタイから生地を輸入しており、国内から調達する物資はない。針や縫製機など生産材はタイから調達している<在ラオス縫製業>
- ワイヤやコネクタなどの素材は中国や日本から輸入している<在ラオス電気電子業>
- すべての材料は他国からの調達に依存している<在ラオス縫製業>
- 安価で、質が保障されていれば、地場企業やASEAN、インドから材料を調達したいと考えている。しかしながら、中国企業の競争性を考えると、物流コストやリードタイムを差し引いても、まだ中国に調達を頼る必要がある。<在ベトナム電気電子業>



- ◆ 製品の質、リードタイムマネジメントの点で調達の質が不十分であり、現地調達率向上の上で主要なボトルネックとなっている。

## 関連するコメント

### <不十分な部品、素材の質>

- 現地で調達する部品(木製のドア、木製の床)の質はまだ低い。現地調達を可能な限りあげるべく取り組んでいるが、品質管理は主要な制約となっている <在ミャンマー建設業>
- ベトナムと日本とで、ラベルに用いる印刷の質には大きな差がある <在ベトナム飲料製造業>
- 現地の部品の質は不安定である。たとえサンプルの質が十分良くても、製造過程では、そうした品質レベルは長く続かないことがある <在シンガポール自動車部品製造業>
- 過去に現地調達を考えたことはあるが、ビジネスパートナーに要求された水準に品質が追いつかなかったため、現地調達は断念した。 <在ベトナム皮革製造業>
- 新しい現地調達元を発掘する上で、ビジネスパートナーによって行われる品質テストは合格する必要がある。 <在日本電気電子業>

### <地場のパートナーの情報、コネクションが限定的>

- 積極的に様々な日本企業とビジネス提携契約を結んでいる。日本企業は一般的に政府機関や地場企業とのネットワークを持っていない。 <在ラオス業界団体>
- 良い地場のパートナー企業を選ぶことは、リードタイムの管理上不可欠だ。 <在ミャンマー建設業>
- 付加価値の高いオフィス用印刷機を製造するために、鉄鋼加工の出来る地場のサプライヤーを見つける必要がある。 <在ベトナム電気電子業>
- 地場企業からの現地調達率を上げることは、ASEAN各国共通の課題 <在シンガポール自動車部品製造業>



- ◆ 潜在的なビジネスパートナーの情報(信頼できる財務情報と情報公開指針)が欠けていることは、ビジネスの相手方を見つける上で重大な障害である。
- ◆ 主だった基準の試験を行う機関は、発展させるべき重要なインフラである。

## 関連するコメント

### <信頼できる企業情報を得る難しさ>

- 融資を行ううえで、信用できる格付け機関がない、または少ないことは大きな問題。特に地場の中小企業の場合、税務当局へ提出する会計帳簿を2冊か3冊有していることがしばしばあり、そうした財務情報に頼ることなく企業を判断する必要がある<在シンガポール金融業>
- メコン各国で不動産に担保物権を付すことが難しいことから、ビジネス活動や日々のキャッシュフローから信用の度合いを判断する必要がある <在シンガポール金融業>

### <グローバルスタンダードの遵守の欠如>

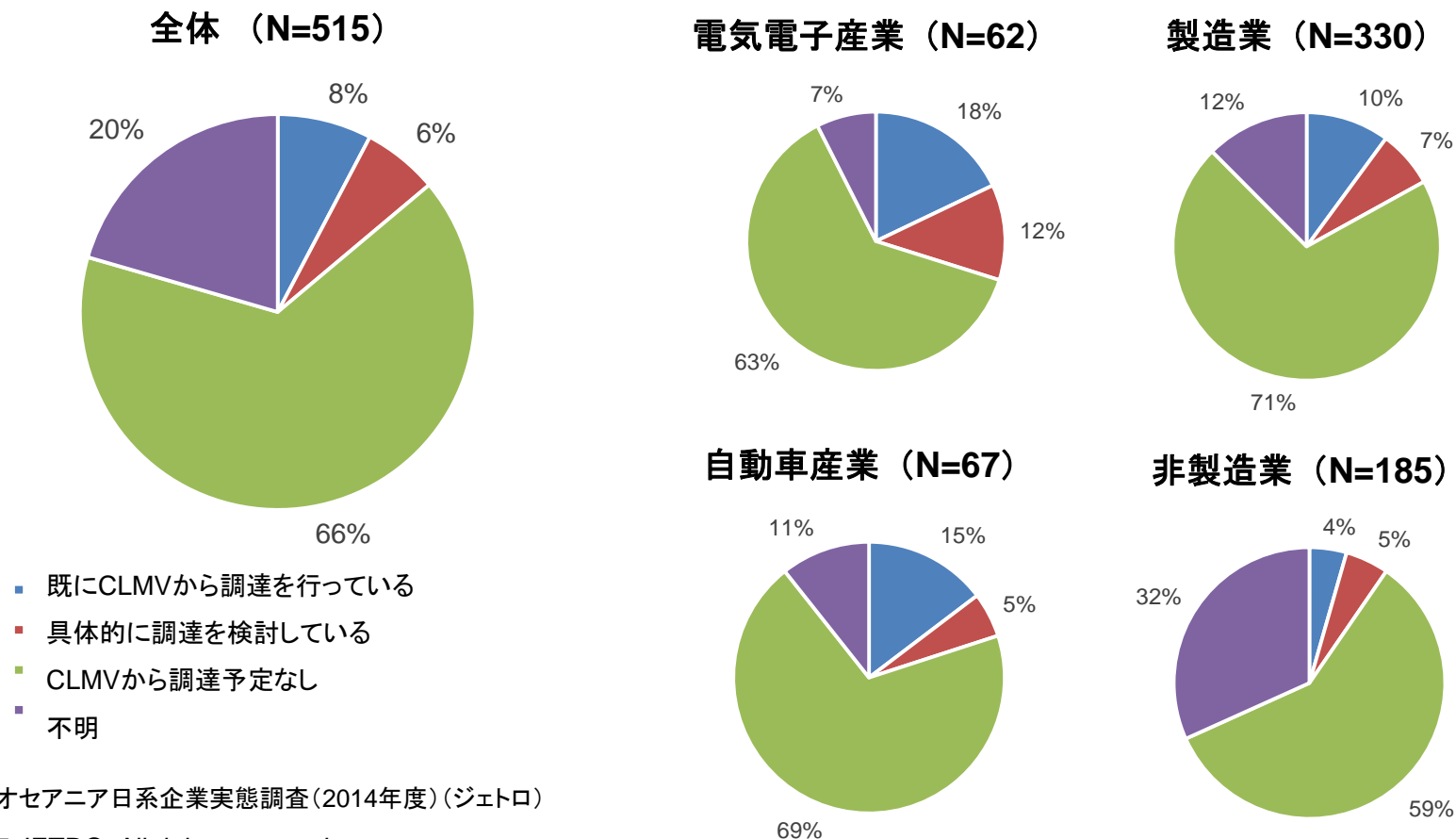
- 試験機関がミャンマーには欠けていることから、タイで衛生証明書を得る必要がある。またワーカーの教育レベルが不十分であることから、HACCPやGMPなどのグローバルな基準認証を得ることは困難<在ミャンマー加工食品製造業>
- 地場のパートナーを選ぶ上で、コンプライアンスの遵守は最重要事項。地場企業とのビジネス上の提携はビジネス拡大にあたって不可欠であり、日常的に密輸を行う企業もある。<在シンガポール商社>
- CLM諸国では、現地調達元による化学物質の使用状況を把握することは難しい。トレーサビリティを保障するため、試験機器を自社負担で輸入した企業もある <在タイ電気電子業>

## 3-3-2. 外国からの調達（調達戦略）



- ◆ 在タイの回答企業の14%（90社）は、CLMV諸国からの調達を実施または将来実施する予定がある。
- ◆ 特に、**電気電子産業と自動車産業**は積極的に部品をCLMV諸国から調達しており、さらに電気電子産業についてはそれら地域から将来的にも調達を拡大する予定。

## CLMV諸国からの調達方針（在タイ日系企業）



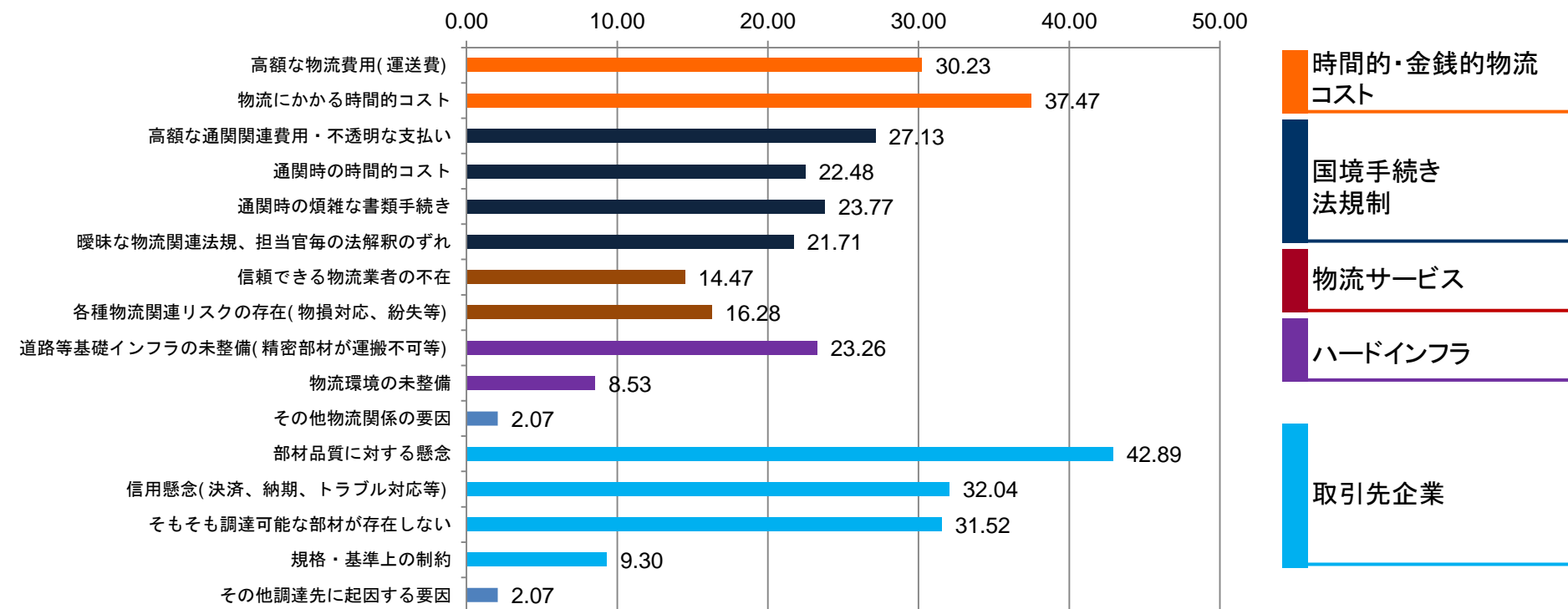
（出所）在アジア・オセアニア日系企業実態調査（2014年度）（ジェトロ）



- ◆ ビジネスを行ううえでの障害(部品の質、ビジネスパートナーとしての信用度)は、CLMV諸国からの調達の可能性を考える上で、最大のボトルネックとなる。
- ◆ 時間と費用の面での物流コストは重要な課題。
- ◆ 特にミャンマーではまだハードインフラが重大な課題で、ソフトインフラ(国境の税関手続き。不明確な物流関連の規制とその解釈)はより重大な解決すべき課題とされている。

## メコン各国からの現地調達を考える上での課題 (在タイ日本企業)

### 1. 全体 (有効回答数 : 387)



(出所)在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度)(ジェトロ)





◆ 産業別にみると、以下の通り業種ごとに特定の課題をより重視していることが分かる。

- **物流コスト**: 運輸、電気電子、食品
- **全体の物流の時間**: 製造業すべて
- **部品の質**: 電気機械, 自動車
- **ビジネスの信用性**: 一般機械

- **規制**: 運輸
- **インフラ**: 運輸

## 2. 産業分野別

	製造業 (全体)	食品	化学・医薬	鉄・非鉄・ 金属	一般機械	電気機械	輸送機械	非製造業 (全体)	卸・小売	運輸
回答数	248	14	34	45	17	54	52	139	86	12
高額な物流費用(運送費)	31.0%	42.9%	32.4%	15.6%	11.8%	44.4%	36.5%	28.8%	30.2%	58.3%
物流にかかる時間的コスト	44.8%	78.6%	52.9%	42.2%	47.1%	42.6%	44.2%	24.5%	29.1%	16.7%
高額な通関関連費用・不透明な支払い	25.0%	21.4%	44.1%	8.9%	29.4%	25.9%	25.0%	30.9%	33.7%	41.7%
通関時の時間的コスト	27.0%	35.7%	23.5%	20.0%	35.3%	24.1%	30.8%	14.4%	11.6%	16.7%
通関時の煩雑な書類手続き	22.6%	35.7%	26.5%	17.8%	11.8%	24.1%	19.2%	25.9%	26.7%	25.0%
曖昧な物流関連法規、担当官毎の法解釈のずれ	18.1%	7.1%	26.5%	11.1%	35.3%	14.8%	13.5%	28.1%	29.1%	50.0%
信頼できる物流業者の不在	16.1%	21.4%	23.5%	8.9%	17.6%	14.8%	19.2%	11.5%	12.8%	16.7%
各種物流関連リスクの存在 (物損対応、紛失等)	14.9%		5.9%	24.4%	11.8%	20.4%	11.5%	18.7%	22.1%	25.0%
道路等基礎インフラの未整備	25.4%	28.6%	20.6%	22.2%	17.6%	35.2%	26.9%	19.4%	17.4%	66.7%
物流環境の未整備	8.5%	35.7%	8.8%	6.7%	-	7.4%	9.6%	8.6%	8.1%	33.3%
その他物流関係の要因	1.6%		-		5.9%	1.9%	3.8%	2.9%	1.2%	-
部材品質に対する懸念	48.8%	42.9%	38.2%	35.6%	47.1%	59.3%	50.0%	32.4%	38.4%	-
信用懸念(決済、納期、トラブル対応等)	33.1%	21.4%	32.4%	24.4%	52.9%	33.3%	23.1%	30.2%	30.2%	-
そもそも調達可能な部材が存在しない	35.5%	14.3%	47.1%	48.9%	23.5%	27.8%	34.6%	24.5%	24.4%	8.3%
規格・基準上の制約	8.1%	14.3%	5.9%	11.1%	17.6%	5.6%	7.7%	11.5%	11.6%	-
その他調達先に起因する要因	1.2%	-	-	-	5.9%	-	3.8%	3.6%	1.2%	-

(出所) 在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度)(ジェトロ)



- ◆ 特にCLM諸国では現地調達率が低く、輸入する物資のためリードタイムが長くなる傾向がある。配送時間の定時性を確保することが重要。
- ◆ 多様な非関税障壁（NTBs）の存在が、2018年のCLMV諸国での関税撤廃が目指される中で、指摘されている。

### <調達にかかる長いリードタイム>

- 日本とその他各国から部材を調達する必要があり、基礎的なインフラ不足、ホーチミンからのフィーダー船の不足により、発注から商品の到達まで5週間から7週間かかる<在カンボジア小売企業>
- ミャンマーのパートナー企業の倉庫が限られていることから、調達に非常に長い時間は要するが、そのような部材を輸入せざるを得ない<在ミャンマー建設企業>
- ベトナムにパートナー企業の工場がないことから、他地域よりも製造にかかるリードタイムは長くなりがちである<在ベトナム化学品製造業>

### <非関税障壁の存在>

- 冷蔵製品の輸入に陸上の国境を使用することも考慮したが、保健省保健局食品・医薬品管理部（FDA）から許可が下りなかった。<在ミャンマー小売企業>
- FDAから、食品やスキンケア商品の輸入許可証明を得るのに5週間かかった。<在ミャンマー小売企業>
- メコン各国間で多くのアンチダンピング措置が発動している。各国は産業を発展させるため、地域としての利益を考慮すべき。また、鉄鋼製品に義務的基準を課すことは、適切な処置とは言えず、消費者保護法や完成消費財への安全基準の徹底などにより、安全基準は保たれるべき<在日本鉄鋼製造業>

## 3-3-3. 生産機器に関する課題



- ◆ 中古機械の輸入規制はタイとベトナムで製造過程を円滑にシフトさせる上で大きな障害となっている。両国はその規制によるネガティブな効果を緩和しようとしているが、透明かつ、企業の目線に立った、規制の運用が考慮されなくてはならない。
- ◆ CLM諸国への製造部品の円滑な輸入は、リードタイムを短縮する上で重要な要素となる。

## 各機関の規制と現在の取り組み

## タイ

(もともとの規制)

- ✓ 2015年1月からの新しいBOIのスキームでは、5年以上使用した中古機械(プレス機械を除く)は、BOIのもとで許可されたプロジェクトでは使用しないよう規制されている。

(現在の状況)

- ✓ 新規もしくは追加の投資において、5年以上10年未満の使用期間の中古機械は、新しく輸入することが許可された。
- ✓ 他国から生産ラインを移管する場合、10年以上使用した中古機械の輸入も許可されている。



## ベトナム

(もともとの規制)

- ✓ No.20/2014/TT-BKHHCNの通達により、主要な中古機械の輸入においては、①使用期間が5年未満、②新しい同等の機器と比べて80%以上の品質があることが要件となった。

(現在の状況)

- ✓ 2014年9月1日から同通達の実施が停止された。
- ✓ 輸入規制を緩和するため、通達の改正が進められている。

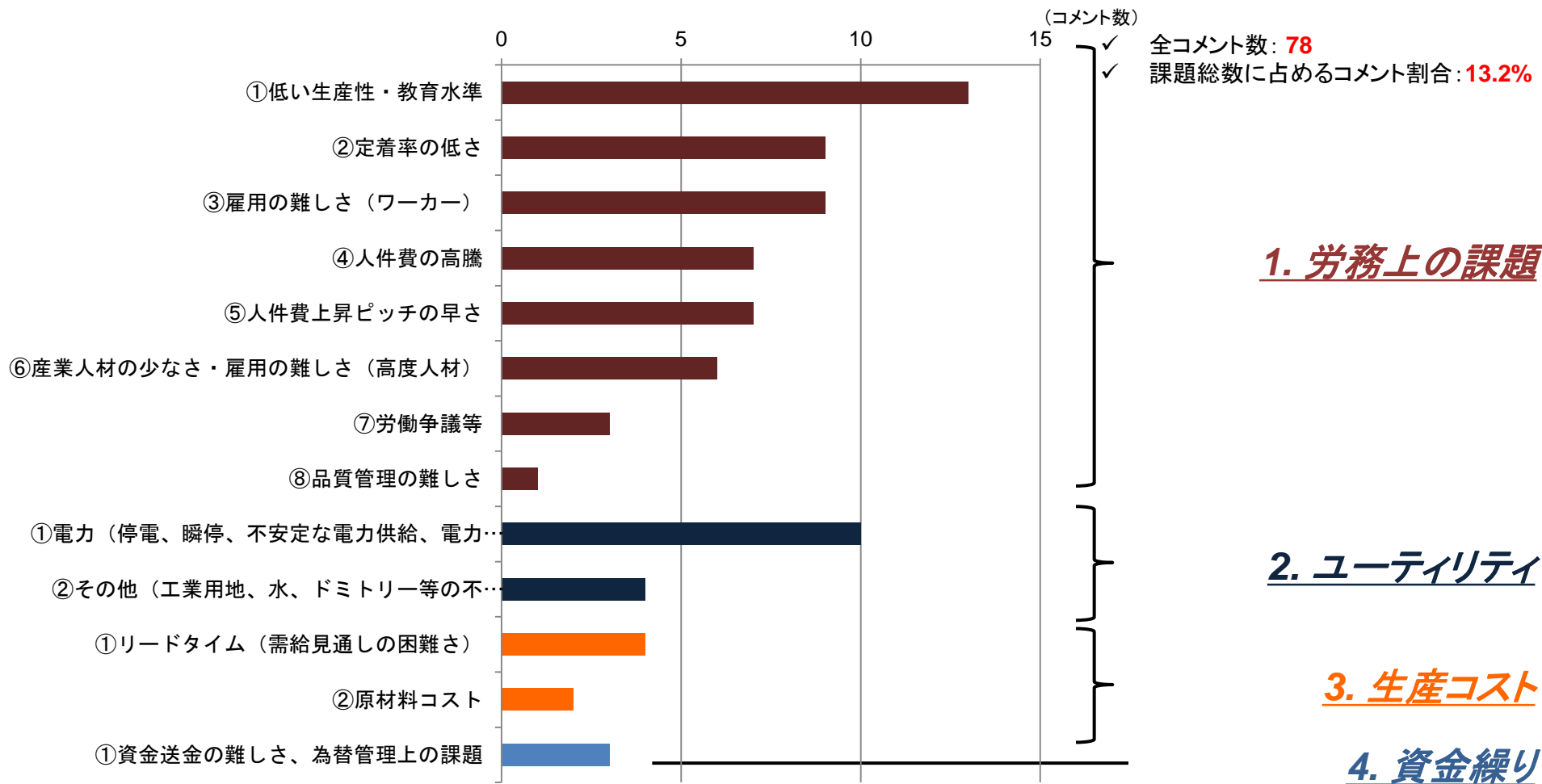
## 関連するコメント

- 中古の製造機械の輸入規制に懸念がある。〈在ベトナム自動車企業〉
- 工作機械(ミシン等)の予備品の置き換えは、他国からの輸入に頼っており、生産計画に影響を及ぼす。〈在ラオス縫製企業〉

## 3-4. 生産(要約)



- ◆ 生産性の低さ(C, L)、離職率の高さ(L)、一般ワーカーの雇用の難しさ(M)、高額な賃金水準(C)など、様々な労務上の課題が指摘された。
- ◆ 限定的な電力供給についても生産上の広く見られる課題として認識された。

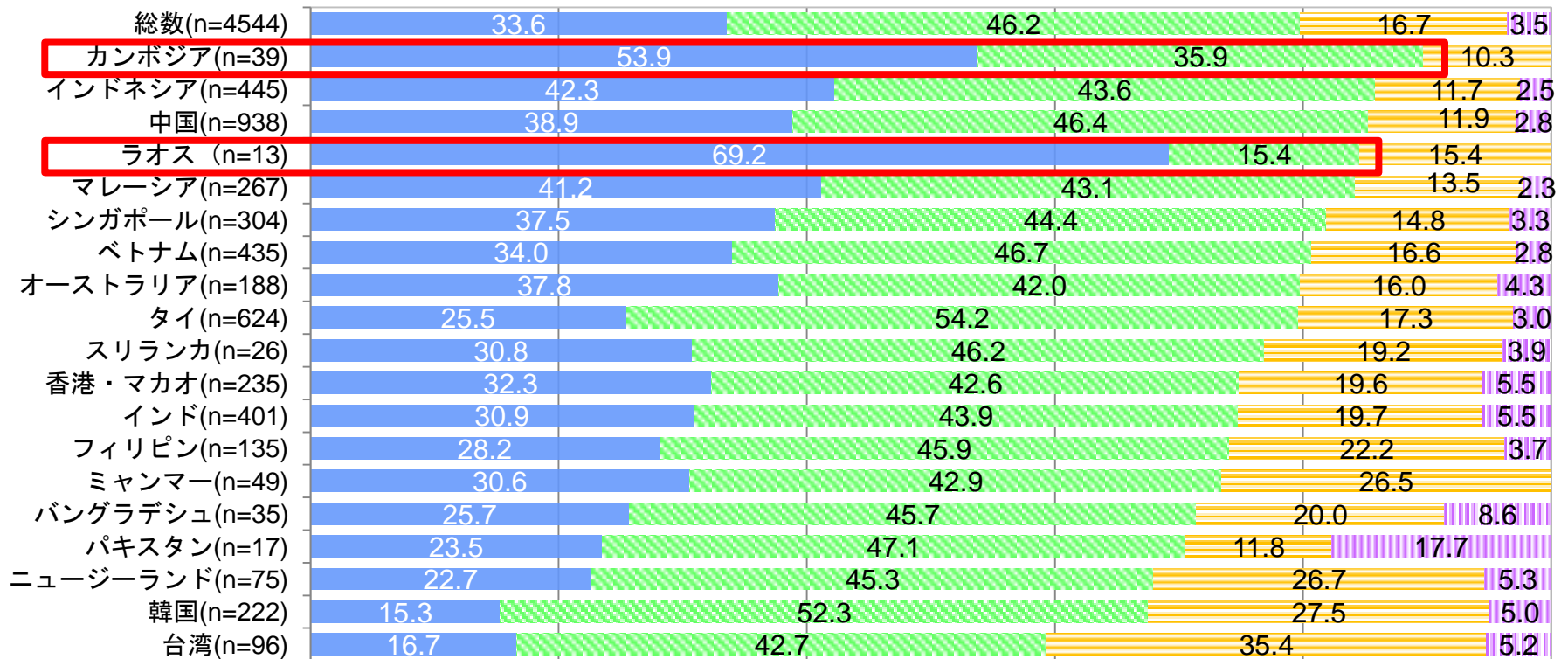


## (参考)生産・サービス費用の高騰の影響

- ◆ 特に**カンボジアとラオス**では、生産コストの増加(例:賃金、資材コスト、エネルギーおよび物流費用)がビジネス運営に負のインパクトを与えている。
- ◆ CLM諸国は各国における裾野産業の育成に向け、一層の直接投資を誘致するためにコスト面の競争力を維持する必要がある。

■ 大いにある ■ 多少ある ■ あまりない ■ ない

## 製造・サービス費用の上昇による事業活動へのマイナス影響



(出所) 在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度)(ジェトロ)

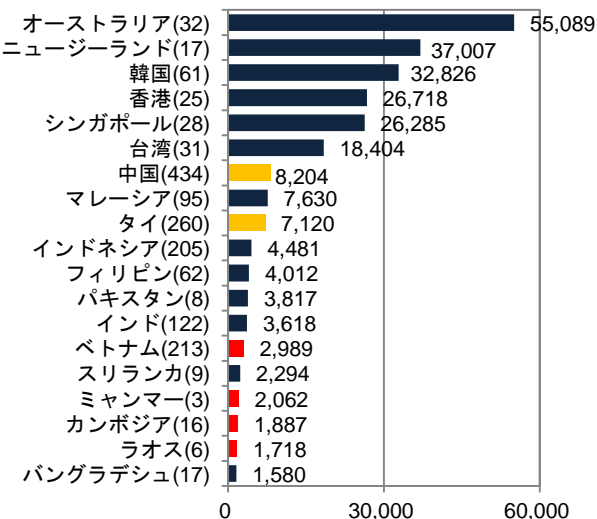
(参考)コスト競争力(低い賃金水準)



- ◆ CLMV諸国のリーズナブルな賃金水準は、ビジネス展開上の大きな魅力のひとつ。
- ◆ 中国の賃金上昇率はタイを上回る一方、CLM諸国のそれを下回る。タイは2010年に比べ、相対的にコスト競争力が上昇。

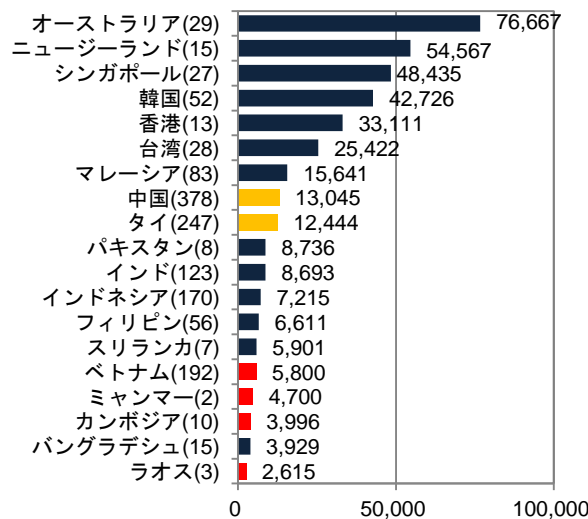
製造業・作業員

単位: 米ドル



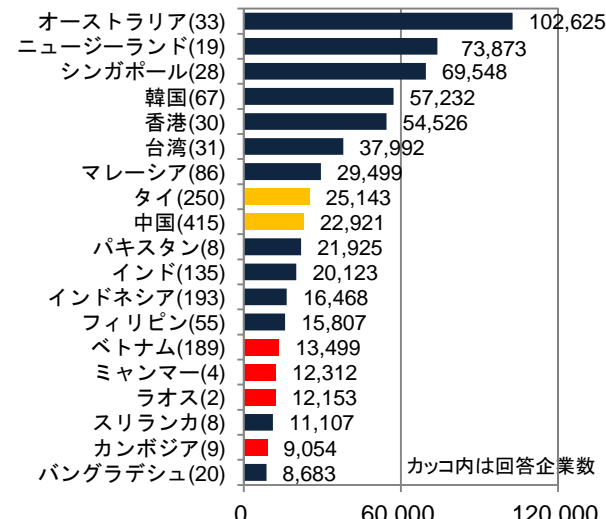
製造業・エンジニア

単位: 米ドル



製造業・マネージャー

単位: 米ドル



カッコ内は回答企業数

中国との賃金格差(年間実負担額、中国を100とした場合)

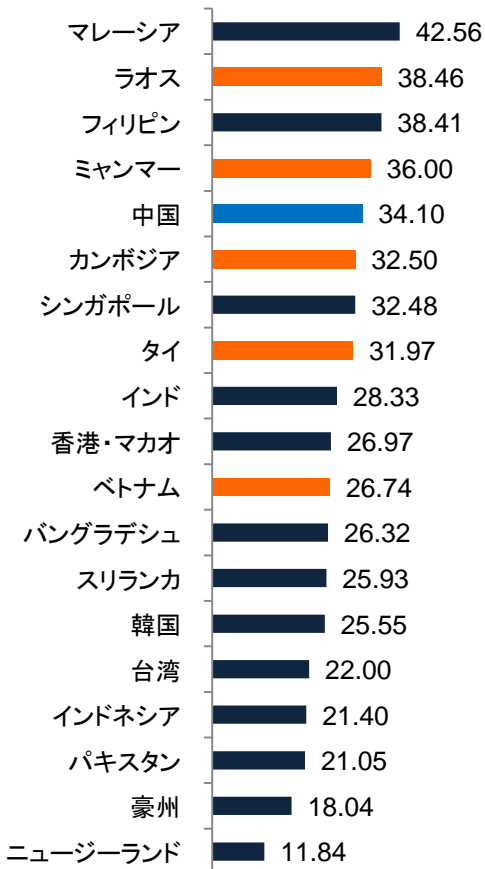
		インド	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
ワーカー	2014	44	87	36	23	21	25
	2010	74	92	33	27	-	11
エンジニア	2014	67	95	44	31	20	36
	2010	115	120	59	59	-	17
マネージャー	2014	88	110	59	40	53	54
	2010	149	161	69	37	-	37

(注) 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。退職金は除く。  
 (出所) 在アジア・オセアニア日系企業実態調査 (2014年度調査) (ジェトロ)

## 3-4-1. 労務上の課題(高い離職率)

- ◆ 高い離職率は特にカンボジアとラオスにおいて大きな課題と認識されており、生産性を向上させる上での主要な障害となっている。
- ◆ ベトナムにおいては豊富な労働力に支えられ、比較的良好な状況となっている。

### 高い離職率を課題と捉える企業 関連するコメント の割合(進出日系企業)



#### <現状>

- 月当たり離職率: **8%**  
ただし豊富な労働力が存在するため、離職率の高さは大きな課題とはなっていない<在ベトナム皮革製造業>
- 月当たり離職率: **10%**  
給与の支払い日の後に一斉に辞める<在ラオス縫製業>
- 月当たり離職率: **10%** <在カンボジア電気電子製造業>

#### <個別企業の努力>

- 工場内に教育施設を開設した後、離職率が劇的に改善した。現在の離職率は月当たり**2%**程度<在カンボジア電気電子製造業>
- 離職率を改善するため、食堂施設を改築した。現在の離職率は年間**6%**<在ベトナム化学品製造業>

#### <その他>

- 農繁期に一斉に辞める傾向が典型的に見られたが、農村部まで貨幣経済が浸透したことにより、工場勤務を辞めて戻ってくるよう要求する農家が減った<在カンボジア電気電子製造業>

(出所) 在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2014年度)(ジェトロ)

## 3-4-1. 労務上の課題(高度産業人材の不足)

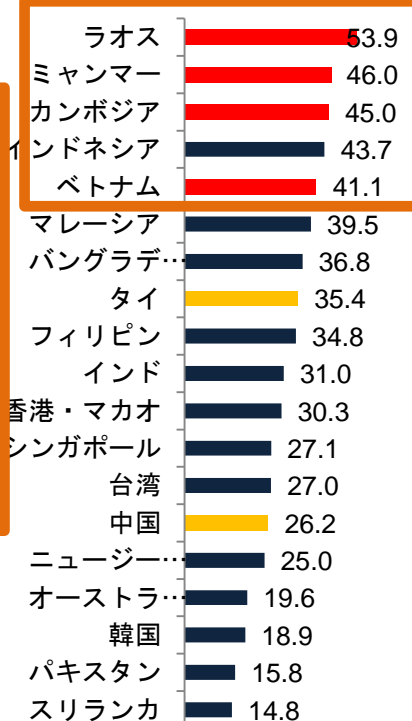
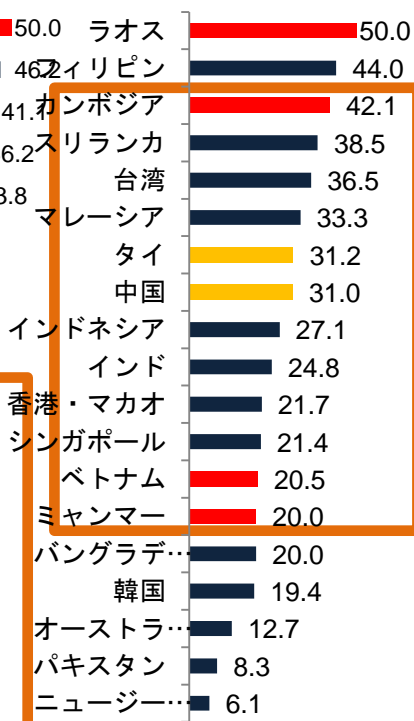
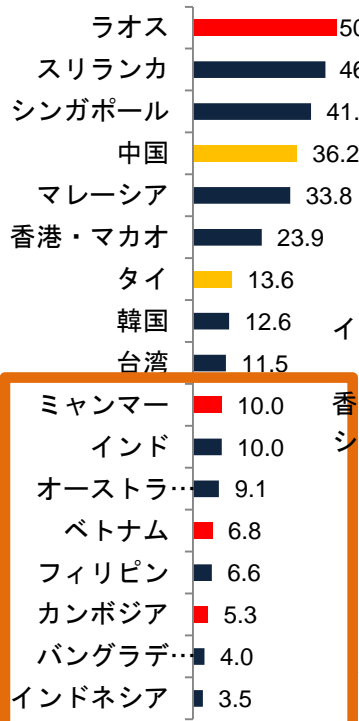


- ◆ 一般ワーカーの雇用と異なり、CLMV諸国の企業はエンジニアやマネージャークラスの人材を雇用することが困難な状況にある。
- ◆ 直接投資を促進するため、信頼性があり比較可能な資格制度、およびビジネスの立ち上げを支援するためのマネージャークラス人材の就労許可発給の簡素化が検討されるべき。

一般ワーカーの採用難

技術者の採用難

中間管理職の採用難



## 関連するコメント

## ＜高度産業人材の不足＞

- 40歳代のマネージャークラスの人材やエンジニアが不足している<在ベトナム電気電子製造業>
- 工場勤務経験のある会計人材を探すことが困難<在ベトナム皮革製造業>
- 大学において、実際に機械を操作するような学習機会に乏しい。学生は英語能力は高いが、雇用することは困難<在タイ環境関連サービス業>
- CLMV諸国においてメカニクススタッフを雇うことは非常に難しく、工場内研修を行う必要がある<在シンガポール自動車部品製造業>

## ＜非効率的な資格制度＞

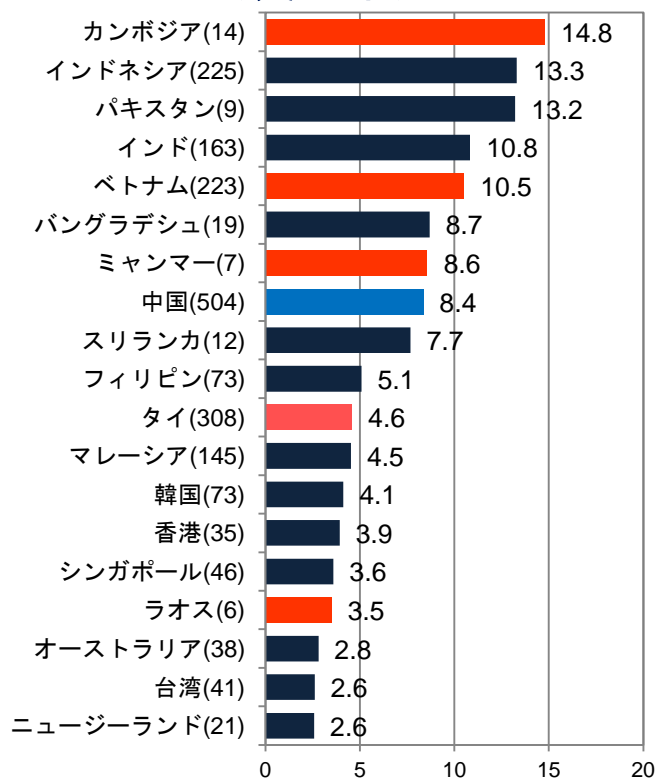
- 採用時に資格情報を確認することは全く無意味。大学生はあえて雇わず、教育水準のより低い学生を雇って企業内で能力開発を行っている<ラオス財閥企業>
- 産業人材の質を保证するため、機能しうる資格制度の開発が必要<在カンボジア商社>





- ◆ 特にカンボジア、ラオスにおける賃金水準の急激な上昇は、ビジネス上の魅力を失わせている。想定以上の賃金上昇は中長期的な生産計画を策定することを困難なものにしている。

## 賃金前年比ベースアップ率 (製造業)



## 関連するコメント

### <想定以上の賃金上昇>

- 賃金の上昇ペースは自社の予想の2倍に達する<在ラオス縫製業>
- 2015年1月に最低賃金が128米ドルに引き上げられたことにより、賃金水準はベトナムのいくつかの地域より高いものとなった。その結果、カンボジアにおける製造業投資は完全に止まっている状態<在カンボジア電気電子製造業>
- 最低賃金の水準は過去2年で倍になった。現在の水準はベトナムと同等。カンボジアとベトナムの労働者の生産性の違いを考慮に入れると、カンボジアに居続ける理由は何もない<在カンボジア縫製業>
- 後5年間は工場の運営を続ける予定。ただし賃金の高騰を考えると、ミャンマーが後10年間競争力を維持できるかはよく分からない<在ミャンマー縫製業>
- 賃金上昇ペースが速すぎて対応しきれない<在ベトナム自動車製造業>
- 近年の賃金高騰に対処するため、生産効率を改善することで雇用者数を減らしている<在ベトナム電気電子製造業>
- 新規投資を行う際に賃金上昇の見通しも立てているが、賃金上昇ペースは常にその想定を上回っている。自動化やより少人数で機能する工場の建設を検討する必要がある<在シンガポール自動車部品製造業>

## 3-4-1. 労務上の課題(生産性の低さ)



- ◆ 賃金の高騰、日本円の下落や高い物流コストとともに、労働生産性の低さが投資企業の利益水準に影響を与えている。
- ◆ 労働生産性の低さや離職率の高さは「潜在的なコスト」として認識する必要がある。

## 投資環境の平均的スコア(N=25, タイ地場企業)

## 関連するコメント

## ＜労働生産性の低さ＞

- 中国と比較し、3年前の労働生産性は25%に過ぎなかった。状況は改善しつつあるものの、現在も50%程度に過ぎない<在ラオス電気電子製造業>
- 労働生産性は目覚ましくは向上していない。日本で同様の数量を作るのに比べ、2倍から3倍の労働力が必要<在ラオス皮革製造業>
- 算数に弱く、利益計算を行うことが出来ない<ラオス財閥企業>
- 計算能力が低く、在庫管理を行わせる際は注意が必要<在カンボジア電気電子製造業>
- 中国に比較し、労働生産性は70%程度<在カンボジア電気電子製造業>
- カンボジアの工場は1日200セット製品を作っているが、中国の同様の工場では1日340～400セットを製造可能。128米ドルへの賃金上昇を考慮すると、カンボジアの生産コストはそこまで低廉ではない<在カンボジア縫製業>
- 労働生産性は中国の80%程度<在ベトナム縫製業>

## ＜労働規律＞

- 70%程度のワーカーは就業経験がない。時間管理や服装、話さないというようなところからの教育が必要<在ラオス自動車部品製造業>
- 他の支援スタッフに業務を交代することを頼むことなしに生産ラインを外れてしまう。その結果生産ラインを都度止める必要がある<在カンボジア電気電子製造業>

	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム
労働者の質	2.9	2.5	2.5	4.3	3.4
中間マネージャーの質	2.8	2.5	2.4	3.9	3.4
エンジニアの質	2.7	2.3	2.1	4.2	3.5
電力供給	2.7	3.2	1.7	4.5	3.4
地場サプライヤーの質	2.5	2.3	1.8	4.1	2.9

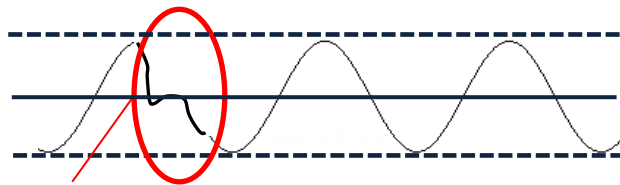
(注) 1=非常に悪い、2=悪い、3=妥当、4=良い、5=非常によい

(出所) Rattanakhomfu, F and S. Tangkitvanich (2015) 「CLMV諸国進出タイ企業の戦略および挑戦」『タイ・プラス・ワンの企業戦略および関連政策』(石田正美、山田康博編)、ERIA.

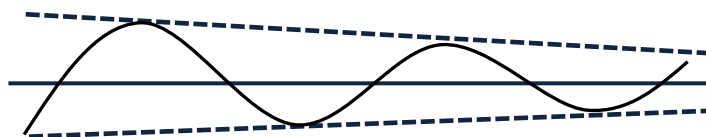


- ◆ 不十分な電力供給および頻繁な停電は生産上の深刻な課題であり続けている。またコールドチェーン構築のためにも安定的な電力供給も非常に重要。
- ◆ 電力供給の品質を安定させるためには、発電所の着実な建設とともに、効果的な電力グリッド網の建設と電力システム開発も同時に進めることが重要。

### (参考)様々な電力関連課題



異なる品質の電気が混ざることにより、不規則な電気の波が生じる



貧弱な電力グリッドインフラに起因する電力送電ロス  
の大きさにより、電力の減衰が発生する



停電

### 関連するコメント

#### <低品質で不十分な電力供給>

- 頻繁な停電に毎日悩まされている。停電時間は時に2日～3日続くこともあり、生産に影響が生じる(コッコン地区) <在カンボジア製造業>
- 税関における停電に備え、全ての税関手続きは手作業でも行うことができるようにすべき <在ラオス物流業>
- 電力供給はコールドチェーン網の構築における最大のリスクとなっている <在ミャンマー物流業>
- 停電の事例はあるものの、ほとんどの場合は夜間か週末に生じる。自家発電装置の購入を検討するレベルにない(ダナン地区) <在ベトナム皮革製造業>

#### <その他のユーティリティ>

- バクニン省には適切な工業団地が不足している <在ベトナム電気電子製造業>
- 水質の悪さにより、金型などの生産機械に錆が生じる場合がある(コッコン地区) <在カンボジア製造業>

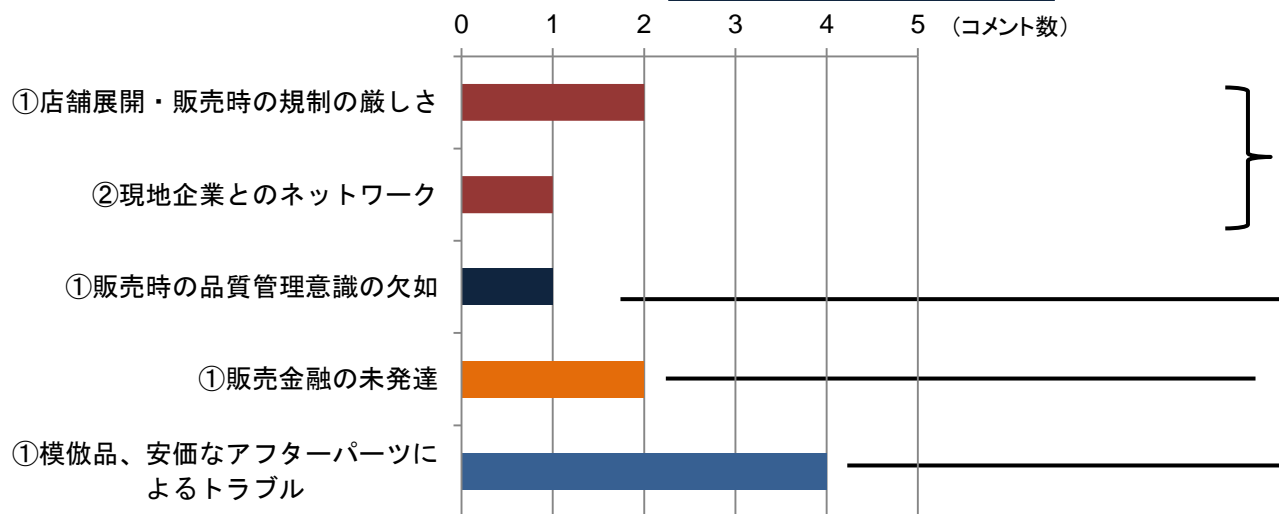
### 3-5. 販売及びその他の課題(要約)



- ◆ 比較的少数ではあるものの、アフターサービス提供の重要性が指摘された。
- ◆ **ビジネス関連法の曖昧な運用**が、ビジネスの拡大全般においての主要課題として認識された。

- ✓ 全コメント数: **10**
- ✓ 課題総数に占めるコメント割合: **2.8%**

#### <販売上の課題>



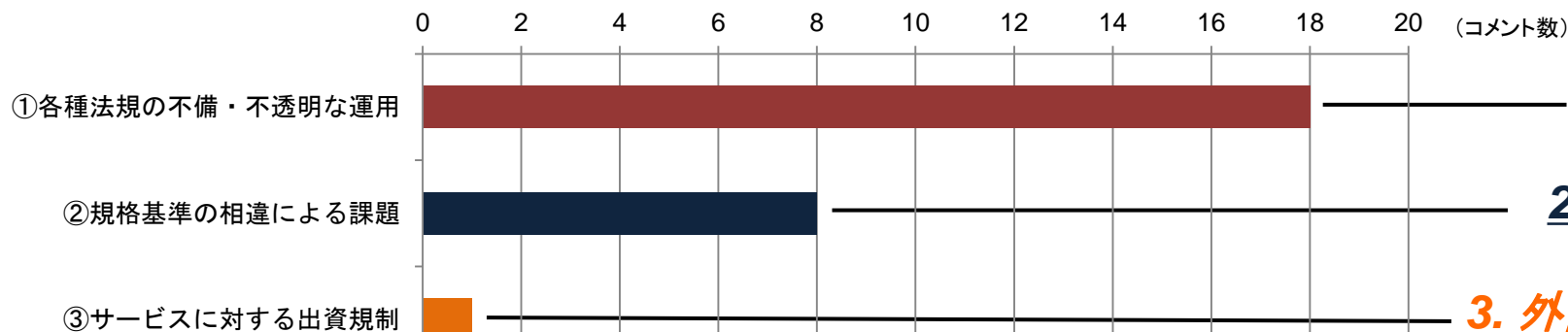
**1. 販路開拓上の課題**

**2. 販売品質上の課題**

**3. 販売金融上の課題**

**4. アフターサービス**

#### <その他の課題>



- ✓ 全コメント数: **27**
- ✓ 課題総数に占めるコメント割合: **7.6%**

**1. 法規制**

**2. 規格・基準**

**3. 外国資本規制**



- ◆ 製品のブランドイメージを保つためには、製造業に関連するサービス（メンテナンス、アフターパーツ販売等）の適切な高度化が必要。
- ◆ 電子商取引等の比較的新しい市場を開拓するためには、様々な販売金融スキームを認めるような規制緩和や高度な物流システムが必要。

## 関連するコメント

### <アフターサービスおよびメンテナンスサービス>

- 自社製品に似た様々な模倣品が存在する<在ベトナム二輪製造業>
- フィルターなどの非耐久パーツを中心に、模倣品に悩まされている。一般的な農家は正規品と模倣品を見分けることができない<在ベトナム農業機械製造業>
- ビルにエレベーターを設置した後、いくつかの施主はメンテナンスに自社以外のアフターパーツを用いている。このようなパーツを使うことで深刻なアクシデントが引き起こされる可能性もあり、ブランドイメージを棄損する<在タイ電気電子製造業>
- 補修パーツについては、多くの模倣品が中国から流入している。ASEANにおける平均的な自動車使用期間（5年間）を踏まえると、ブランドイメージを保つために正規品の使用を促す必要がある<在シンガポール自動車部品製造業>

### <未発達な販売金融>

- メコン地域で電子商取引ビジネスを円滑に立ち上げるためには、スムーズな物流と金融システムが鍵となる。キャッシュ・オン・デリバリー（CoD）サービスを提供するためには、例えばベトナムでは金融ライセンスの取得が求められる。また物流の面では、配送センターや小口配送システムの構築を通じた「ラストワンマイル」物流網の構築が推進されるべき<在シンガポール電子商取引業>
- 決済方法は未だに現金に頼っている<在ベトナム二輪製造業>

### <販売・製品品質>

- 日本とベトナムではラベルの品質に大きな差がある。ブランドイメージを育成するためには、このような部分で妥協することはできない<在ベトナム飲料製造業>
- それぞれの小売店舗での陳列作業の荒さにより、商品の破れが発生している<在ベトナム食品製造業>



- ◆ 法規則の突然の変更および曖昧な解釈はビジネスの予見性を著しく悪化させる。透明で見通しのよい法規則の変更、そしてその適切な実施は更なる投資を誘致するために必要不可欠。
- ◆ 規格基準の調和は域内調達および販売を促進する上で非常に重要。

## 関連するコメント

### <突然の法規則の変更>

- トップダウンで速やかな意思決定は外国直接投資を促進させるものの、明確な基準やガイドラインがなければそのような意思決定プロセスは中長期的な企業戦略立案の障害となる。機能する法規則の整備が求められる<在カンボジア物流業>
- 法規則の一貫性は更なる投資を促進する上で保証されるべき部分<在ラオス財閥企業>
- ラオスとベトナムではしばしば事前通知なしに法規則が変更されることがある。かつてサワンナケートにコンテナヤードを整備したことがあったが、ラオス政府から政府が保有するヤードを使うように急に通達があり、自社施設が使えなくなり損失を被った<在タイ物流業>

### <曖昧な法規則の解釈>

- 政府担当官との「気が知れた関係」を作ることが求められる。頻繁な法規則の変更に加え、このような慣習はビジネス環境の透明性を低める結果を招いている<在ベトナム電気電子製造業>
- 事業活動の承認プロセスは担当官に全面的に依存している。ビジネス活動の変更を求められることがあるが、その依拠している法律を探すことは非常に困難<在ベトナム食品製造業>
- 商業省および税関においては書類手続きの改善が見られるが、農業省や保健省などその他の省庁もビジネス活動を促進するように動くべき<在カンボジア物流業>

### <規格基準に関する課題>

- 最大の問題は各国で異なる自動車関連の基準。基準の調和およびテスト結果の承認を進んでいない現状では、地域全体で新たなラインナップを導入する際に追加で数カ月かかってしまう<在タイ自動車製造業>
- 地域大の部品調達・販売を促進するためには製品の基準調和が必要<在タイ電気電子製造業>



## 第4章 産業界からの提言

◆ グローバルバリューチェーン参入、及び投資先として魅力的な市場となる機会がありながら、「質の高い成長」を実現するため、現在メコン各国はいくつかの重要な課題に直面している。メコン各国は今重大な岐路に立たされている。

◆ 生産拠点の縮小・撤退  
◆ 新規直接投資の鈍化

質の高い成長



3つの提言

3つの課題

- 1 裾野産業の集積を促進するような政策の整備
- 2 電子通関制度の着実かつ適切な運用、通関業者の資格制度整備を含む、バリューチェーン全体の透明性、効率性の向上。
- 3 物流及び関連サービス分野の高度化

- 1 時間的・金銭的コストを要する調達構造
  - 2 煩雑な公的・非公式な国境手続き
  - 3 不十分な製造業を支えるサービス産業の開発（物流、メンテナンス等）
- +
- 生産性向上を伴わない賃金の高騰

拡大するビジネス機会

- ✓ 「チャイナ+1」、「タイ+1」を通じたグローバルバリューチェーンへの参加開始
- ✓ よりつながる市場としての魅力の増大(コールドチェーン開発等)
- ✓ メコン地域の物理的・制度的連結性の向上





## A) 越境取引に関する透明で予測可能なルールと規制の整備

- 生産・販売ネットワークの国境を越えたな拡大を進めるためには、①物流、②機械部品の越境調達、③金融、④グループ企業での資産管理、の4点においてルールと規制を発達させることが必要である。
- 同時に、そのような規制の発達は投資家の信頼のもとで行われなければならない。ビジネスセクターにとって、規制の変更に備えるための十分な時間を確保するという観点からは、その策定過程、実際の執行のスケジュールは、透明性があり予測可能な形で公開される必要がある。
- 特に物流においては、越境交通協定(CBTA)の効果的な執行が、物流に要する費用や時間を削減する上で重要な鍵の一つとなる。協定上の義務に基づいて行われる国内のルールや規制の改正に関する情報公開、CBTA上の合意内容である、ライセンス発給数や適用対象となるルート等に関する情報普及は、真剣に検討されるべき。



## B) 生産性向上、税関手続きの円滑化、ガバナンス能力の強化のための適切な人材育成

- 急激で頻繁な最低賃金の上昇、税関における新たな基準やシステムの導入、域内調達率を高めるための様々な促進策などは、適切で十分な人的資源開発により裏付けられていなければならない。生産ネットワーク全体の生産性の向上なしには、CLM諸国における生産コストの上昇がビジネス展開上の致命的なボトルネックとなりうる。
- 物流面では、越境手続きを円滑化するためには、日本の財務省が実施してきたような税関職員に対する能力開発だけでなく、物流サービスを提供する事業者の能力開発・適切な差別化を図られるべきである。
- 同時に、既存の法規則（例：過積載車両に対する交通規制や密輸品に対する適切な取り締まり等）の政府職員の履行能力の向上も図られなければならない。経済回廊は地域全体の共有財として利用され、メンテナンスされるべきである。



## C) 近代的な物流インフラの整備と製造業に関連するサービス業の規制緩和を通じた生産ネットワークの強靱化

- 特にメコン域内の貨物貿易のアンバランスさを緩和し、全体の物流時間を短縮し、生産立地の柔軟なアレンジメントを可能にするという観点において、近代的な物流関連インフラ（例：地域大の物流パークや配送センター、物流にかかるITシステム、コールドチェーン網構築に必要な施設、保税制度や非居住者在庫制度）の整備は現在の生産ネットワークを強固なものとする上で非常に重要な作業となる。
- メコン地域大の物流ハブを構築するにあたっては、メコン諸国間、およびメコン地域の政府産業界の間で徹底した議論の機会が設けられるべきである。
- つながりつつある生産拠点としてのメコン地域の魅力をさらに強固なものにするためには、地域大の適切な資格制度開発とともに、物流、メンテナンス、据え付け、部品交換などの製造業に関連するサービス産業の規制緩和と高度化が図られなければならない。



「第3回メコンビジネスニーズ調査」  
相手国政府提出版(和訳):メコン・ビジネスニーズ調査2015  
2015年9月発行

---

独立行政法人 日本貿易振興機構  
東京都港区赤坂1丁目12番32号  
アーク森ビル私書箱528号  
電話 (03)3582-5179 (海外調査部アジア大洋州課)

禁無断転載