

2021 年度 新興国市場ビジネス開発支援/インド・アフリカ
等戦略市場開発支援事業 スリランカ物流調査レポート

コロンボを中心とした
スリランカにおける
流通実態調査

2022 年 3 月

JETRO Colombo

目次

はじめに	2
1. スリランカの物流概要	4
2. 空港、道路、鉄道、内陸水路	8
3. 海上貨物通関の基本概要	11
4. 海上貨物の通関手続き	16
5. 商業ハブ規制における投資機会	21
6. 再輸出	25
7. コールドチェーン	35
8. コロンボ・ポートシティの概要	36
添付：本調査の文献調査、インタビュー対象者について	39

表目次

表 1: スリランカの港湾の利用状況	6
表 2: コロンボ港の取り扱い TEU (2016 年～2020 年)	6
表 3: コロンボ港の取り扱い TEU 数 (2011 年～2020 年)	7
表 4: 各港の船舶入港数 (2011 年～2020 年)	7
表 5 EPZ・工業団地から空港・港湾までの距離	8
表 6 道路網の詳細	9
表 7 鉄道統計 (2011 年～2019 年)	10
表 8 非 BOI 企業の海上貨物通関プロセスの基本概要	11
表 9 FCL 貨物の検査にかかる平均/目安時間	13
表 11 FCL の海上貨物の通関手続き	16
表 12 LCL 海上貨物の通関手続き	20
表 10 商業ハブ規制における 5 種類のサービスと必要な売上高・投資基準	22
表 13 中継貿易に従事する国内事業者	31
表 14: 港湾局の保税蔵置場	31
表 15 中継貿易の取引条件 (地元業者)	32
表 16 中継貿易の手続き (国内事業者)	32

図目次

図 1 スリランカ周辺の航路	4
図 2: スリランカの港湾の位置	5

はじめに

本調査報告書は、スリランカの流通の実態を調査した結果をまとめたものである。調査は、文献調査とインタビューにより実施した。調査期間は、2021年7月から2021年12月にかけて情報収集し、2022年1月から3月にかけて情報整理・調査レポートを作成した。

文献調査

文献調査は主にデスクトップ調査にて、資料・文献を検索して実施した。検索は、「OR」、「AND」、「NOT」などのブール演算子を組み合わせた。文献の検索は、検索結果の最初の2ページに限定して行った。ゴシップサイト、ウィキペディア、個人のブログ、論説、商用サイトは検索対象外とした。また、発行元が承認している情報源のみを参照・引用した。主な文献情報源は、「添付：本調査の文献調査、インタビュー対象者について」を参照。

対面式のインタビュー

商業ハブ規制に関する調査は電話インタビューを実施したが、それ以外は、対面式のインタビューを実施した。通関作業に関する調査に協力を得た通関業者の多くは、報告書に詳細を掲載することに同意が得られたが、数名の税関局職員は、匿名を希望した。

取材を行った通関業者3名は、約30年前から通関業務に関わっている実績のある者である。うち1名はTIEP (Temporary Importation for Export Processing) IとIVを専門としており、残りの2人は海上貨物の通関と国内輸送を専門としている。通関業者1と通関業者2、通関業者3はお互いに知りあいではなかったため、別々にインタビューを行い、同じ質問をした。その後、両者の回答を比較し、さらに内容を税関局の政策・企画・研究・国際事務局の幹部に確認した。

2021年8月以降、新型コロナウイルス感染症のデルタ株が急増し、スリランカ国内で長期のロックダウンが実施された。そのため、対面式のインタビューは2021年10月の第2週以降に実施した¹。主なインタビュー対象者は、「添付：本調査の文献調査、インタビュー対象者について」を参照。

調査の限界

本報告書は、輸入に関する事項、特に海上貨物の輸入についてのみ記載している。航空貨物の輸入、航空貨物の輸出、海上貨物の輸出については記載していない。また、本報告書に記載されている情報は、2022年1月現在のものである。

「4. 海上貨物の通関手続き」と「7. コールドチェーン」は当初予定していた全ての情報を得ることができなかった。前者に関する知識があるのは船会社のスタッフであるが、コロナ禍による移動禁止令の影響もあり調整がつかず、インタビューは実現しなかった。インタビューした通関業者に船会社の紹介を依頼したが実現しなかった。日本のOcean Network Express (ONE) Holdings Limited (日本郵船²、K-LINE、商船三井が合併してできた会社)にもインタビューを依頼したが³、シンガポールの事業会社を通じて日本の親会社からの正式な依頼が必要とのことであった。そのため、本報告書では、FCL (Full Container Load) 貨物とLCL (Less Than Container Load) 貨物の海上貨物輸入手続きについてのみ記録した。

¹スリランカにおけるコロナ第3波は、2021年4月から始まった。感染者が増加した2021年8月21日から9月21日まででは外出禁止となった。(<https://nus.edu/32YEZ3u>)

²Hayleys PLCは、日本のNYKのスリランカ代理店である。項目5について問い合わせたところ、日本郵船のFCLの積み替えはONE Lankaに、小口混載貨物については、Freight Links社やCargoserve社に問い合わせしてほしいとのことであった。

³ONE Lanka Limited (-3498/1 Galle Road Colombo 3)の社長であるVishwanath Daluwatte氏及びカスタマーサービス部長のDilshan Hamim氏からヒアリングした。

コールドチェーンに関しては、スリランカからの生鮮貨物の輸出手続きについて説明する予定であったが、本調査でインタビューした通関業者の中には、この手続きについて十分に理解している者はいなかった。なお、本報告書では一般貨物の輸出手続きを記述しているが、生鮮貨物の輸出手続きが一般的な輸出手続きと違う唯一の点は、リーファー・コンテナを使用することである。

1. スリランカの物流概要

(1) 所在地

アジア大陸の一国であるスリランカは、インド洋に浮かぶ島国である。インドの南東 30km に位置し、島の中南部には山岳地帯である。その他の地域は主に低地で、海岸沿いには平坦な平野が広がっている。同国には多くの砂浜、ラグーン、内陸の水域がある⁴。

- 人口 21.9 百万人（2020 年）⁵
- 面積： 65,610 km²（陸地 62,705km²、内水面 2,905 km²）⁶
- 首都： スリ・ジャヤワルダナプラ・コッテ。商業の中心地は コロンボ

(2) 接続性

スリランカは何千年もの間、国境を越えた貿易における戦略的に重要な国であった。インド洋の中心に位置し、中国とヨーロッパを結ぶ海上のシルクロード上の位置していることから、紀元前 8 世紀頃から貿易の拠点となっていた⁷。

図 1 に示すように、スリランカは東洋と西洋を結ぶ国際航路の中心に位置していることから、アジアと世界を結ぶ貨物輸送を迅速かつ効率的に提供することができる。さらに、インド亜大陸のすべての主要港、特にインドの主要港に近接していることから、スリランカは、フィーダーネットワークを通じてインド亜大陸への接続を迅速かつ容易に行うことができる地理的位置づけにある。

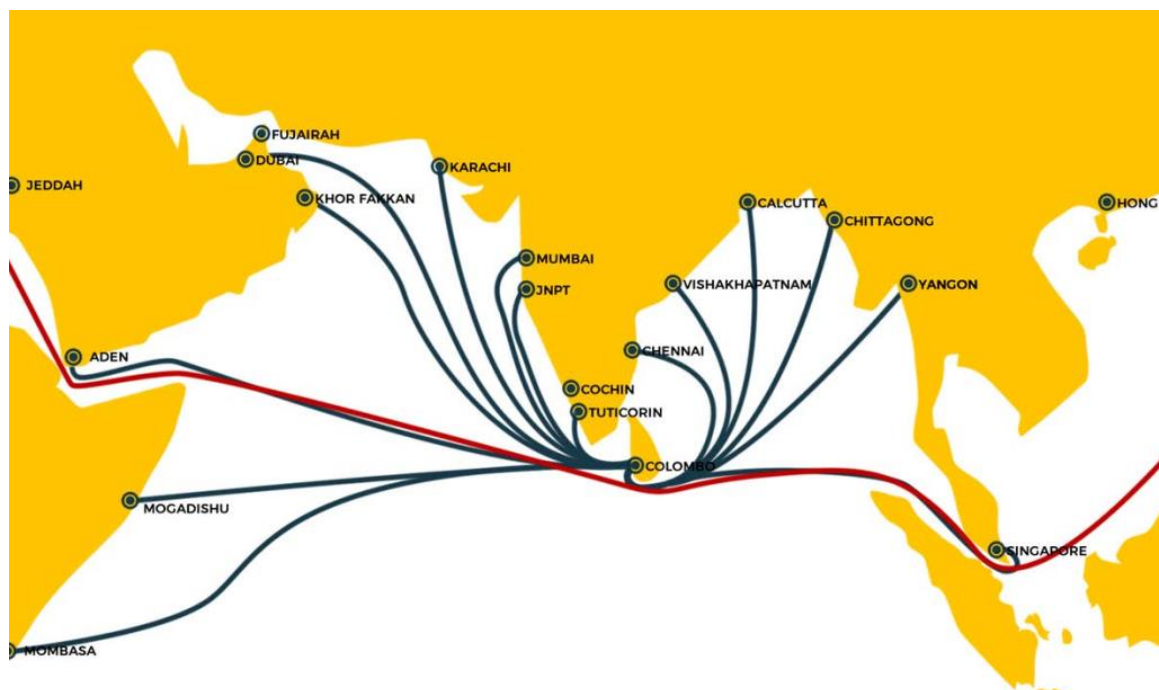


図 1 スリランカ周辺の航路

出所：P3,

http://www.slembassykorea.com/eng/download/Sri%20Lanka%20A%20Maritime_Logistics%20Hub.pdf

⁴<https://bit.ly/3lqCbKt>

⁵<https://bit.ly/3lvRMzD>

⁶<https://bit.ly/3lvRMzD>

⁷<https://bit.ly/3tJVU2H>

このように、スリランカの港は、ヨーロッパとアジアを結ぶ主要なシーレーンに近い場所に位置しているため、海上輸送において非常に有利である。この2つの大きな経済圏を結ぶ航路を航行する船舶は、すべてスリランカの沖合を航行する⁸。コロンボ港が2020年に取り扱った量が約680万TEUであったのは、この地理的優位性によるものである⁹。

(3) 港湾

スリランカにはコロンボ港、ゴール港、トリンコマリー港、ハンバントータ港という4つの深層水港があり、そのうち最も大きく利用が多いのはコロンボ港である¹⁰。

他にも小規模な港として、ブッタラム石炭棧橋（西海岸）、カンケサントライ港、ポイントペドロ港（いずれも北部海岸）、オルビル港（東海岸）がある¹²。港湾の位置を図2に示す。

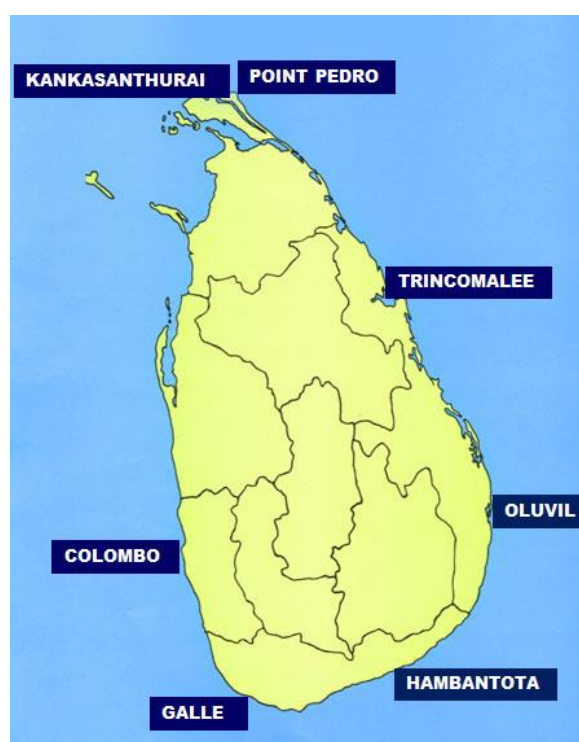


図2: スリランカの港湾の位置

スリランカ港湾局（以下、港湾局）は、港湾・海運省に所属する3つの機関の1つである。港湾局は、国会の法律によって管理されている¹³。

港湾局の6つの役割は以下の通りである¹⁴。

- (a) 家主：コロンボ港のいくつかのターミナルの家主（landload）としての官民提携の締結
- (b) 港湾サービス：倉庫、サポートサービス、管理などの港湾サービスの提供

⁸<https://bit.ly/3sS5bai> のセクション5、1ページ

⁹<https://bit.ly/3znBj76>

¹⁰<https://bit.ly/3ze0W8v> (トップページの「Ports」)

¹¹<https://bit.ly/398V7yB>

¹²<https://bit.ly/3HpcHgN> の25ページ

¹³<https://bit.ly/3nAabxz> の152ページ

¹⁴<https://bit.ly/3HpcHgN> の25ページ

- (c) カーゴ取り扱い：カーゴ取扱者またはステーブドア（Stevedore）として¹⁵、コンテナターミナルや多目的ターミナル、共有ターミナルを所有・運営
- (d) 規制機関：規制機関として、ライセンスサービスの提供及び港の規制の設定
- (e) 港湾管理者：スリランカのすべての港の港湾管理者及びマリンサービス提供者としての役割の遂行
- (f) 港湾計画・開発者：スリランカの港湾の計画、建設、開発

(4) 港湾利用状況

表 1 にスリランカの港湾の利用状況を示した¹⁶。

表 1: スリランカの港湾の利用状況

港湾	コンテナ積替	コンテナ	RoRo ¹⁷	ブレイクバルク/一般貨物	ドライバルク	液体バルク	搭乗者
コロンボ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
トリンコマリー				✓	✓	✓	✓
ハンバントータ			✓	✓		✓	✓
ゴール				✓	✓	✓	✓
カンケサントライ				✓			
オルヴィル				✓			
プッタラム					✓		

(5) コンテナ・トラフィック

コロンボ港の主要ターミナルは5か所ある。ジャヤ・コンテナ・ターミナル（JCT）、ユニティ・コンテナ・ターミナル（UCT）、南アジア・ゲートウェイ・ターミナル（SAGT）、コロンボ・インターナショナル・コンテナ・ターミナル（CICT）、そしてイースト・コンテナ・ターミナル（ECT）である。^{18,19}

2020年のTEU（Twenty-foot Equivalent Units²⁰）に基づき、WSC（World Shipping Council）はコロンボ港を世界のトップ50港の中に位置づけている²¹。表2は、WSCの報告による2016年から2020年までのコロンボ港の取扱TEUを示している²²。

表 2: コロンボ港の取り扱いTEU（2016年～2020年）

項目	2016	2017	2018	2019	2020
TEU（百万）	5.73	6.21	7.05	7.23	6.85

下表は、コロンボ港が実際に「積み替え港」であることを示すものである。コロンボ港のコンテナ処理量の約80%は積み替えであり、主にインドのフィーダー市場としての役割を果たして

¹⁵船や貨物を船に積み込んだり、船から降ろしたりする作業のこと。

¹⁶<https://bit.ly/3HpcHgN> 27 ページ

¹⁷RoRoは、クレーンを使って船に吊り上げるのではなく、製品を転がして船に寄せたり降ろしたりするもので、車やトラクターなどを、車輪を使って船に乗り降りさせる作業を指す。

¹⁸<https://bit.ly/3nFcEqD>

¹⁹<https://bit.ly/3Ahryqx>

²⁰<https://bit.ly/3nF7bjB>

²¹<https://bit.ly/3nCESIU>

²²<https://bit.ly/3nBDb8u>

いる。なお、積み替えの割合が高い港は、処理能力の不安定さにおいて脆弱であるといわれている²³。

表 3:コロンボ港の取り扱い TEU 数 (2011 年～2020 年)

項目	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
TEU (百万)	4.26	4.19	4.31	4.91	5.19	5.73	6.21	7.05	7.23	6.85
積み替えコンテナ ²⁴ (TC) (百万)	3.22	3.17	3.27	3.78	3.97	4.44	4.83	5.70	5.96	5.77
TEUに占めるTCの割合	76%	76%	76%	77%	76%	77%	78%	81%	82%	84%

コロンボ港、ゴール港、トリンコマリー港、ハンバントータ港の船舶入港数を表 4 に示す²⁵。スリランカに入港する船舶の約 90%はコロンボ港で取り扱われており、コロンボ港はスリランカで最も重要な港であることがわかる。

表 4: 各港の船舶入港数 (2011 年～2020 年)

港	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
コロンボ	4,124	3,870	3,667	3,742	4,197	4,405	4,329	4,331	4,198 ²⁶
ゴール	73	69	36	60	72	96	87	84	43
トリンコマリー	126	161	134	127	164	216	233	189	142
ハンバントータ	9	34	139	335	295	281	230	270	314
合計	4,332	4,134	3,976	4,264	4,728	4,998	4,879	4,874	4,697

船舶が港に到着する理由は様々である。したがって、表 4 の数字には、貨物船、修理のための船、バンカーリングのための船、その他が含まれている。貨物船に限って言えば、2016 年の貨物船到着数は 4,280 であり、これは 2016 年の全船舶到着数の約 97%を占めている²⁷。この統計からは、コロンボ港で扱う船舶の約 97%が貨物船であるということが出来る。

²³<https://bit.ly/3CeifP5>

²⁴<https://bit.ly/3tJPh0a>

²⁵<https://bit.ly/2VOTaEE> 表 46

²⁶この数字には、コロンボ・ドックヤード社で修理された 205 隻の船が含まれている可能性がある (<https://bit.ly/3EJyZs5> 6 ページ)

²⁷表 1-5、<https://bit.ly/3HpcHgN> 26 ページ

2. 空港、道路、鉄道、内陸水路

(1) 空港

スリランカには2つの主要空港（カトゥナーヤカ空港、ハンバントータ空港）と3つの小規模な空港（ラトマラーナ空港、バットィカロア空港、ジャフナ空港）がある²⁸。

スリランカには輸出加工区（EPZ）が11ヶ所あり、そのほか、マルワッテに輸出加工パークが、キャンディおよびワガワッテに工業団地がある。ミレニア、エラブール、ハンバントータにも工業団地の建設が予定されている²⁹。これらの国有工業団地に加え、民間企業が所有する工業団地が2ヶ所ある。これらは、トゥルヒリヤ繊維工業地区とオリオン・シティITパークである。³⁰

EPZは、ビヤガマ、ビンギリヤ、ホラナ、カトゥナーヤカ、コッガラ、マーワタガマ、ミーリガマ、ミリジャウエラ、ポルガハウエラ、シーターワカ、ワトウピティワラにある。スリランカで最初のEPZはカトゥナーヤカ(1978年設立)で、最新のEPZはビンギリヤである。

港は、商品輸送先である都市周辺地域と道路、鉄道、水路などで良好に接続されている必要がある。産業種によってはパイプラインによる接続が重要である。表5は、各EPZや工業団地からカトゥナーヤカ空港、コロombo港、ハンバントータ港までの距離を示している。

表5 EPZ・工業団地から空港・港湾までの距離

EPZ・工業団地	空港・港湾までの距離 (km)		
	カトゥナーヤカ空港	コロombo港	ハンバントータ港
カトゥナーヤカ	3	33	232
ビヤガマ	39	22	208
コッガラ	160	139	122
キャンディ	116	130	248
ワトウピティワラ	30	41	203
ミーリガマ	37	66	220
マルワッテ	26	37	207
マーワタガマ	85	106	249
ポルガハウエラ	65	91	229
ホラナ	78	59	221
ミリジャウエラ	218	221	14
シーターワカ	57	49	177
ワガワッテ	78	59	221
ビンギリヤ	50	78	333

(2) 道路

スリランカの交通は、商業の中心地であるコロomboを中心とした道路網が中心となっている。スリランカは世界で最も道路密度が高い国の1つである³¹。

スリランカの陸上交通の約93%を道路交通が占めている。国営スリランカ交通局（Sri Lanka Transport Board: SLTB）と民間企業が、主要な公共交通機関であるバスサービスを運営してい

²⁸<https://bit.ly/3kfRaP0>, <https://bit.ly/2XtH3gY>, <https://bit.ly/3kaiePD>, <https://bit.ly/3AhD4SX>, <https://bit.ly/3EkTzQp>

²⁹<https://bit.ly/3qJoy2y> 11 ページ

³⁰<https://bit.ly/3lyap5V> の 17 ページ

³¹<https://bit.ly/3eJxkrO> の 181 ページ

る。SLTB は都市部と農村部の両方の路線を運営しているが、料金が低く抑えられていることから収益を得ていないと言われている³²。

道路網の詳細は表 6 の通りである^{33,34}。

表 6 道路網の詳細

道路タイプ	管理者	延長 (km)	制限速度 (km/h)
クラス E : 高速道路および高速回廊	道路開発庁 (RDA)	272	100
クラス A			
• AA	RDA	3,720	
• AB	RDA	467	
• AC	RDA	30	
クラス B		8,007	
地方の道路	州政府議会	15,975	
地方の道路	郡議会	83,765	
その他の道路		4,000	
合計		116,236	

現在、コロンボ、キャンディ、ゴールなどの主都市内では、特に通勤・通学のピーク時に深刻な渋滞が発生している。この渋滞により、港から貨物所有者への効率的な貨物移動を妨げられることがある。なお、都市交通と貨物輸送が混在していることや、税関検査場に向かうルートが混雑していることも問題となっている³⁵。

現在道路開発庁 (RDA) は、市内発着の交通渋滞を解消するため全長 5.3km の港湾アクセス高架道路 (PAEH) を開発中である³⁶。これは、コロンボ市内の渋滞を解消し、港と貨物の目的地・出発地の間でより効率的なトラック輸送を可能にすることを目指している。PAEH にはアジア開発銀行が資金を提供している。なお、現在の港湾アクセス道路の真上を何箇所か走ることになるため、その後の港湾アクセス道路の開発を妨げ、建設中は港湾交通に支障をきたす可能性が高いことが指摘されている³⁷。

(3) 鉄道

1858 年にイギリスがスリランカ (当時のセイロン) に鉄道を導入したのは、丘陵地帯にあるコーヒーや紅茶を運ぶためであった³⁸。鉄道は運輸省の傘下にあるスリランカ鉄道局 (SLR) が運営している。私鉄はない。以前鉄道は、乗客よりも貨物を多く運んでいたが、今日では乗客中心となっている。

20 世紀初頭には、SLR はスリランカの全貨物輸送の約 80% を担っており、旅客市場の 35% 以上を占めていた³⁹。現在、SLR の市場シェアは、旅客輸送で約 6%、貨物輸送で約 11% となっ

³²<https://bit.ly/3HsWPdn> の 1 ページ

³³<https://bit.ly/3kiBcUj>

³⁴<https://bit.ly/3FOJYBS> のスライド 8

³⁵<https://bit.ly/3zizvR> の 253 ページ

³⁶<https://bit.ly/31jasMT>

³⁷<https://bit.ly/3zizvR> 5 の 25 ページ

³⁸<https://bit.ly/3qxOGxe> の 52 ページ

³⁹<https://bit.ly/3FMjRLD> の 1 ページ

ている⁴⁰。道路網の拡大、道路を利用した自動車輸送の増大、鉄道に対する政策的軽視、鉄道の官僚的で非商業的な経営などが、SLRの業績を徐々に悪化させていったといわれている⁴¹。

表7が示すように、スリランカでは貨物輸送に鉄道を利用することはほとんどない⁴²。

表7 鉄道統計（2011年～2019年）

項目	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
運用距離 (百万km)	10	10	11	11	12	12	12	12	11
貨物量 (百万トン)	154	142	133	130	130	140	145	120	116

国内の主要港（コロンボ、トリンコマリー、ハンバントータ）は鉄道網との接続が悪いため、鉄道は貨物輸送にはほとんど使われておらず、トリンコマリーからコロンボへは石油（主に空港へ）、プッタラムへは石炭、小麦粉の一部が鉄道で輸送されているのみである。鉄道網の約30%には、安全上、厳しい速度制限（時速30kmまで）が設けられている。時速100km以上の速度が出せる路線は、鉄道網の22%に過ぎない⁴³。

スリランカ政府は、旅客および貨物輸送における鉄道のシェアの拡大を目ざしている。具体的には、鉄道の制度と管理の改善、土地利用とインフラ計画の調整、多面的なモダリティと技術革新の促進、貨物・長距離急行サービス、コロンボとキャンディでの郊外旅客サービスにおける鉄道の競争力の向上を目指している⁴⁴。

(4) 内陸水路

18th世紀に175kmの運河網が整備され、その後、スエズ運河開通後は輸出入活動が急速に拡大したことで、コロンボは国内の内陸部を行き来する貨物の中心的中継地となっていた。

内陸水路は、鉄道や道路が開発されるまでの間、同国西部州の経済発展に大きく貢献した。現在、スリランカの内陸水路はほとんど利用されておらず、航行することはできない。一部の区間がスリランカ海軍が運航する旅客船サービスに利用されているのみである。

運河網とは別に、スリランカには103の自然河川流域があり、その総延長は約4,500kmに及ぶ。この統計からは、スリランカは内陸水域での貨物輸送サービスの開発潜在性を有しているといえる⁴⁵。

2017年4月、メガポリス・西部開発省、土地再生開発公社の西部地域メガポリス計画プロジェクトは、西部州における内陸水路を基本として交通事業の基本調査結果を発表している（Pre-Feasibility Study Inland Water Based Transport Project (Phase I)）。この調査では、旅客・貨物輸送のために、ウェッラワッタとバッターラムツラ（運河経由）、フォートとユニオンプレース（ペイラ湖横断）、マッタークリヤとハンウェッラ（ケラニ河経由）間の水路網を開発することのメリットを定量化している⁴⁶。しかし同調査の提言は実行されていない。

⁴⁰<https://bit.ly/3qxuv2E>

⁴¹<https://bit.ly/3FMjRLD> の1ページ

⁴²<https://bit.ly/2VOTaEE> 表45

⁴³<https://bit.ly/3mQRox4> の259ページ

⁴⁴<https://bit.ly/3eFHk5r> の7ページ

⁴⁵<https://bit.ly/3qGxiq9> の50ページ

⁴⁶<https://bit.ly/31fVrLL> の10ページ

3. 海上貨物通関の基本概要

表 8 は、非 BOI 企業の海上貨物通関プロセスの基本概要を示す。

表 8 非 BOI 企業の海上貨物通関プロセスの基本概要

項目	備考・説明
1. インポート・ジェネラル・マニフェスト (IGM)	<p>A. スリランカでは、IGM の提出を規定する 2 つの規則がある。すなわち、関税条例 (235 章) と 2014 年 31 日付の官報第 1886/55 号である。</p> <p>B. 官報告示に基づき、IGM の提出は 2015 年 2 月 1 日から施行されている⁴⁷。</p> <p>C. 官報告示の第 10 項は、IGM について次のように示している。</p> <ul style="list-style-type: none"> • すべての貨物報告者は、対内貨物報告書を税関局に電子的に提出しなければならない。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ スリランカの最初の寄港地に到着する前 72 時間以内、または ➢ スリランカの港までの航海時間が 72 時間未満の場合は、スリランカ国外の最後の港からの出発時。 <p>D. 官報によると、IGM を提出する責任は貨物報告者にある。しかし、貨物報告者という用語は官報では定義されておらず、税関局が発行した別の通達で定義されている。この通達によると、貨物報告者は船会社、NVOCC (Non Vessel Operating Common Carriers)、貨物輸送業者のいずれかである⁴⁸。</p>
2. 港湾間のルート	<p>A. 本調査では港湾間のルートについて以下の航路について調査した。 東京-コロンボ 大阪-コロンボ 神戸-コロンボ ハンバントータ港 (HAM) は主に RoRo 港であるため、名古屋-ハンバントータ、横浜-ハンバントータについて調査した。</p> <p>B. 日本からスリランカへの直航便はいくつかあるが、ほとんどの貨物はシンガポールを経由する。横浜港または東京港からコロンボ港までの標準的な出荷・航行時間 (ポート・ツー・ポート・トランジットタイム) は、通常 23 日である。しかし、日本での積み込み、荷降ろし、通関などの時間を考慮すると、日本からスリランカへのドア・ツー・ドアの時間は 35 日から 49 日になる⁴⁹。</p>

⁴⁷<https://bit.ly/3HtJn9c>

⁴⁸<https://bit.ly/3pVlbFL>

⁴⁹<https://bit.ly/3pLcheT>

項目	備考・説明
	<p>C. RoRo 貨物の場合は以下の通りである。 https://bit.ly/3HAzR4d</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 名古屋→HAM : 27 日間 (キャリア 1) ➤ 名古屋→HAM : 25 日間 (キャリア 1) ➤ 横浜→HAM: 29 日 <p>D. 例えば MSC (Mediterranean Shipping company) https://bit.ly/3FJnceB の船舶追跡ツールによると、港湾間の日数は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 東京→コロンボ : 19 日～23 日 ➤ 大阪→コロンボ : 21 日～27 日 ➤ 神戸→コロンボ : 21 日～26 日 <p>E. 例えば OOCL (Orient Overseas Container Line) https://bit.ly/3eHOVk3 の船舶追跡ツールによると、港湾間の日数は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 東京→コロンボ間 : 15 日～32 日 ➤ 大阪→コロンボ : 18 日～29 日 ➤ 神戸→コロンボ : 16 日～29 日
3. 接岸時間	<p>A. 平均的な接岸時間は、船が到着してから約 1 時間～2 時間である⁵⁰。悪天候の場合は、さらに 1 時間～2 時間の余裕を持って接岸する必要がある。</p> <p>B. コロンボ港のターミナル事業者は、週単位の接岸スケジュールを公表していない。1 週間未満のスケジュールは以下に示されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ JCT https://bit.ly/3pPkP4A ➤ CICT https://bit.ly/3qLp1RM ➤ SAGT: https://bit.ly/31i5iAy <p>C. ハンバントータ港は日刊スケジュールを発行している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ https://bit.ly/3FKkfFQ
4. コンテナ荷降ろし	<p>40 フィートコンテナの場合、荷降ろし量は 1 時間に 25～30 本程度である。20 フィートコンテナの場合は、ツインリフトするスプレッダー設備によって時間が異なる。ただし、荷降ろしの時間は、全体の荷降ろしの動きと船のコンテナ位置に依存する。特に指定がない限り、荷積みと荷降ろしは同時に行われるが、荷揚げのためだけに停泊する場合もある。</p>
5. コンテナのデバンニング	<p>A. コンテナデバンニングとは、コンテナから中身を取り除くことである。FCL 貨物は輸入者の倉庫でデバンニングされるため、LCL 貨物のみ調査した。</p> <p>B. スリランカでは、小口混載コンテナが港でデバンニングされ、内容物が港にある 4 つの小口混載倉庫のいずれかに一時的に保管される場合、通関業者や輸入者が港に物理的に</p>

⁵⁰この情報源は CICT のオペレーション担当役員で匿名を希望している。

項目	備考・説明															
	立ち会う必要はない。デバンニングはすべて港で行われるため、デバンニングの平均時間は外部に公表されていない。															
6. 税関局での通関Ⅰ：書類審査	<p>A. 最も包括的な書類審査は、税関局のロングルーム（LR）で行われる⁵¹。LRには、ノーマルトラックとファストトラックの2つのトラックがある。</p> <p>B. 通関業者がノーマルトラック（所要時間は約1時間30分）とファストトラック（所要時間は約20分）のどちらに進むかは、税関局のリスクマネジメント委員会（RMC）の勧告による。</p> <p>C. RMCの推奨は、主に輸入業者の過去の実績に基づいて行われる。</p>															
7. 税関局の通関Ⅱ：貨物検査	<p>A. FCL貨物の場合は4ヶ所の税関検査場がある。すなわち、グレイラインⅠ（GLⅠ）、グレイラインⅡ（GLⅡ）、ランク・コンテナ・ターミナル（RCT）、ハイリスク・コンテナ・ターミナル（HRCT）である。これらの各検査場での平均的な貨物検査時間を表9に示す⁵²。</p> <p style="text-align: center;">表9 FCL貨物の検査にかかる平均/目安時間</p> <table border="1" data-bbox="611 1048 1305 1267"> <thead> <tr> <th>税関検査場</th> <th>アンバーチャンネル</th> <th>レッドチャンネル</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GLⅠ</td> <td>2時間</td> <td>7時間</td> </tr> <tr> <td>GLⅡ</td> <td>2.5時間</td> <td>6時間</td> </tr> <tr> <td>RCT</td> <td>1.5時間</td> <td>6.5時間</td> </tr> <tr> <td>HRC</td> <td>該当なし</td> <td>7.5時間</td> </tr> </tbody> </table> <p>B. 小口混載貨物は、通関業者の許可が下りるまで4つの倉庫で保管される。すなわち、バンダラナヤケ・キー（BQ）、JCTのCFS1とCFS4、そしてペーリヤゴダのニューヌゲロード（NNR）倉庫である。BQ、CFS1、CFS4は港内にあり、NNRは港外にある。</p> <p>C. 小口貨物を一時的に保管している倉庫にかかわらず、アンバーチャンネルでは約1時間、レッドチャンネルでは約1時間30分かかる。⁵³</p>	税関検査場	アンバーチャンネル	レッドチャンネル	GLⅠ	2時間	7時間	GLⅡ	2.5時間	6時間	RCT	1.5時間	6.5時間	HRC	該当なし	7.5時間
税関検査場	アンバーチャンネル	レッドチャンネル														
GLⅠ	2時間	7時間														
GLⅡ	2.5時間	6時間														
RCT	1.5時間	6.5時間														
HRC	該当なし	7.5時間														
8. 税関局通関Ⅲ：関税計算	<p>A. 輸入関税およびその他の課徴金は、税関局の年次刊行物である Sri Lanka Customs National Imports Tariff Guide (NITG)に基づいて計算される⁵⁴。</p> <p>B. 輸入関税の計算で重要なのは、NITGに記載されているHSコードである。輸入関税はASYCUDAシステムによってオ</p>															

⁵¹<https://bit.ly/31Tg9kV>

⁵²M S M Nishaam（通関業者）への直接インタビューによる。詳細は添付を参照

⁵³ 同上

⁵⁴<https://bit.ly/3zyWhQo> 14 ページ

項目	備考・説明
	<p>ンラインで計算される。システムに正しい HS コードが入力されていれば、自動的に輸入関税が計算される。HS コードは、CusDec (Customs Declaration Message、これも ASYCUDA システムでオンライン作成) を作成する際にシステムに入力される⁵⁵。</p>
<p>9. FCL 貨物の港から荷受人の倉庫までの輸送 (道路輸送)</p>	<p>A. 各国の道路輸送では、輸送できるものとその量に制限が設けられている。スリランカでは道路上の最大積載量に関する規則や規制が厳格に実施されていないことが多い⁵⁶。</p> <p>B. 道路上の最大許容積載量は、トラック、シャーシ、ボックス・コンテナの重量を加えて計算される⁵⁷。スリランカの最大道路積載量が 30 トンであると仮定すると、トラックの重量が 3 トン、シャーシの重量が 2 トンの場合、ボックスの最大重量は 25 トン以下となる。</p> <p>C. 国際海上危険物コード (IMDG) のクラス 1 (爆発物)、クラス 7 (放射性物質)、クラス 9 (雑多な危険貨物) を除き、その他のクラスの危険貨物は、ターミナル事業者に追加料金を支払うことで港で荷揚げすることができる。^{58,59}</p> <p>D. コロンボ港の危険貨物はバンダラナヤケ・キー 2 とコンテナフレイトステーション I に保管される⁶⁰。</p> <p>E. OOCL 社のウェブサイトによると、以下の化学物質は民間企業による道路輸送が禁止されている。亜硝酸アンモニウム、過マンガン酸アンモニウム、アンモニウムの塩素酸塩、亜硝酸メチル、亜硝酸塩、無機物、アンモニウム化合物との混合物、亜硝酸亜鉛⁶¹。</p> <p>F. 1979 年のスリランカ港湾局法第 51 号によると、担当大臣はスリランカのどの港でも、危険な貨物の取り扱いなどの事項に関して規制を設けることができる⁶²。</p>
<p>10. 輸入者による空箱の返却</p>	<p>A. 通関業者が船会社からデリバリーオーダー (DO) を受け取ると、船会社は荷受人の倉庫で商品を降ろした後、どこでいつ空のコンテナを返却すべきかを通関業者に伝える。</p> <p>B. スリランカでは、荷受人または通関業者が船会社に保証金を支払わなければならない。この保証金は、空箱がダメージを受けずに安全にコンテナヤードに戻されることを船会社に保証するものである。空き箱の保証金は発展途上国の慣行であり、先進国では見られない⁶³。</p>

⁵⁵<https://bit.ly/3t4aEeg>

⁵⁶Mr Nishantha Liyanarachchi, OOCL (PVT) Limited オペレーションズ ディビジョン

⁵⁷ Mr Stuart Zhu, Managing Director, OOCL

⁵⁸<https://bit.ly/3f6fS0l> の 10 ページ

⁵⁹<https://bit.ly/3HGqTSQ>

⁶⁰<https://bit.ly/3zTxExT> の 316 ページ。

⁶¹<https://bit.ly/3nlUOrP>。これは独自に検証することができなかった。ただし、政府機関が危険物、化学物質、爆発物、武器・弾薬の輸入を希望する場合は、制限は適用されない。

⁶²<https://bit.ly/3q56tx2> のポイント "l", "m", "n", "o" を参照。

⁶³<https://bit.ly/3nnpwCe> の 1 ページ

項目	備考・説明
	<p>C. スリランカでは、コンテナの保証金には標準的な料金がなく、船会社によって異なる⁶⁴。CMA-CGM 社の保証金は 20 フィートのコンテナで 5,000 ルピー、40 フィートのコンテナで 10,000 ルピーである⁶⁵。本調査でインタビューした通関業者によれば、20 フィートのコンテナに 10,000 ルピー、40 フィートのボックスに 15,000 ルピーを支払っているとのことであった。</p>

なお、スリランカへの物品の輸入に際しては以下の制限や要件がある。

・ 禁止物品

企業は、スリランカに商品を輸入する前に、その商品がスリランカで輸出入、通過、販売、流通ができない禁止品でないことを確認する必要がある。禁止品の中には、武器、麻薬、向精神薬、危険化学物質などがある。

・ 輸入ライセンス

特定の種類の製品については、輸出入管理局（DIEC）から輸入許可証を取得する必要がある。製品がライセンスや特定の衛生、植物検疫、技術的措置の対象でない場合、企業は輸入を進めることができる。

・ 衛生・植物検疫要件

商品が衛生植物検疫措置の対象である場合、企業はそれらの商品に関連する特別な規制を遵守しなければならない。一般的に、企業はスリランカに輸入される製品に固有の省庁から許可を得ることが求められる⁶⁶。

・ 技術的要件

特定の種類の製品については、その製品が特定の国内または国際的な技術基準に適合していることを証明する許可証を取得する必要がある場合がある⁶⁷。

・ 輸入申告

スリランカに輸入されるすべての商品は、税関に申告する必要がある。関税の免除または停止がない限り、税関の輸入関税および課徴金を支払わなければならない。輸入品の申告は、必要事項を記入した「税関申告書」または「CusDec」を「ASYCUDA」システムで提出し、CusDec とその他の書類のハードコピーを税関の関連部署に提出することで行われる。書類一式（下記参照）を提出する前に、委託品に適用される輸入関税、課徴金、手数料を SLC に支払う必要がある。

- 商品の供給者からの商業請求書または売買契約書
- 船荷証券または航空貨物運送状
- パッキングリスト
- 輸出者が発行する原産地証明書
- スリランカに輸入される商品の種類に応じて、他の省庁から取得した輸入ライセンスまたは許可証

⁶⁴<https://bit.ly/3GoTHPH> の 2 ページ、2 段落目。

⁶⁵<https://bit.ly/31UndO5>

⁶⁶ <https://bit.ly/3q7mr9F>

⁶⁷ 同上

4. 海上貨物の通関手続き

(1) FCL

表 11 は FCL の海上貨物の輸入通関のプロセスをまとめたものである⁶⁸。

表 10 FCL の海上貨物の通関手続き

手順	説明・備考（該当する場合）	追加説明
<p>手順 0：輸入者登録 企業がスリランカに商材を輸入する場合は、オンラインフォームに記入して、輸入業者として登録する必要がある。オンラインフォーム https://bit.ly/3r30qYR.^{69,70}</p>	<p>輸入者登録オンラインフォームを完了する前に、企業は以下の2つのタスクを完了していること。</p> <p><u>タスク 1</u>：フォームのすべての質問に答えるために必要な情報を集める。ほとんどの質問には証拠書類が必要となる。例えば、このフォームでは納税者番号（TIN）の入力が求められているが、これは内国歳入庁から入手しなければならない。この手順には多くのサブ手順がある。同様に、輸入を希望する人が取得しなければならない証明書や登録もある。</p> <p><u>タスク 2</u>：「商品の通関および関連業務」に関するすべての事項について、会社が協力する予定の通関業者と契約する⁷¹。</p>	
<p>手順 1: カーゴマニフェストの報告 コロンボ港に入港する船会社は、船舶の到着前に「ASYCUDA」システムに入港貨物のマニフェストを報告すること。</p>	<p>一般的には、船舶の到着予定時刻（ETA）の2時間前にシステム上で行う⁷²。</p>	

⁶⁸Razeen Mohideen（通関業者）と M S M Nishaam（通関業者）への直接インタビューによる。

⁶⁹ For instructions, see <https://bit.ly/3GbeCFI>

⁷⁰ See annex 4 for a few important points on importing commercial goods to Sri Lanka

⁷¹ 会社が "独自の" 埠頭係を雇用していない限り、会社は通関プロセス（および関連する作業）を通関業者に委託することが必須である。通関業者とは、税関局から通関業者として運営することを許可された人物/企業である。通関業者のライセンスは、税関局によって毎年更新される（概算料金：年間 75,000 ルピー）。詳細については、<https://bit.ly/3JW7Upq> を参照のこと。

⁷² 港湾局は、船舶の接岸からコンテナの通関までの 3 営業日の間、コンテナ滞留料金の猶予期間を与えている。残念なことに、ほとんどの輸入者や通関業者はこの 3 日間の猶予期間の最終日に CusDec を提出している。

手順	説明・備考（該当する場合）	追加説明
<p>手順 2：CusDec の作成 通関業者は、船会社からシステムにマニフェストが提出されたことが通知された後、システムに委託品の CusDec を作成する。CusDec を作成する際に、通関業者は配送業者からオリジナルの Delivery Order (DO) を回収すること。</p>	<p>スリランカ政府は DO 料金を規制しようとしてきたが、実現しておらず、DO 料金は船会社ごとに異なる。</p>	<p>2021 年 6 月、スリランカ政府は次のようなルール⁷³を決めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> • FCL 貨物の場合、輸入者が支払う DO 料金の上限は 11,000 ルピー。 • LCL 貨物の場合、輸入者が支払うべき DO 料金の上限は 12,500 ルピー。
<p>手順 3：支払いのための評価通知 CusDec がオンラインで作成されると、システムで生成された番号が委託品に発行され、通関業者に評価通知が e メールで送信される。これに従い、輸入に関連するすべての料金（関税、賦課金、および税金）を税関局に支払う。支払いはオンライン（またはオフライン）で行うことができる。オフラインでの支払い方法は、2022 年 3 月までに廃止される予定である。</p>	<p>関税や税金とは別に、以下の料金を税関局に支払う。</p> <ul style="list-style-type: none"> • コンピュータ料金 250 ルピー/1 台 • FCL コンテナのシール料金。Rs 100/コンテナ • 残業代。1,600 ルピー/コンテナ <p>通称ポートランディングチャージを港湾局に支払う。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7,000 ルピー/20 フィート FCL コンテナ • 14,000 ルピー/40 フィート FCL コンテナ 	
<p>手順 4：税関局のロングルーム (LR) を訪問 支払いが終わると、通関業者は輸入に関わるすべての関連書類のコピーを税関局のロングルーム (LR) と呼ばれる部署に持ち込む。</p>	<p>LR には 3 つの部署がある。これは、一般輸入部門、自動車部門、D 部門（関税免除や貿易協定を扱う）である。</p>	
<p>手順 5：LR での書類検査と処理 ここでは、通関業者はすべての書類（関税や税金の支払い証明を含む）のコピーを税関副長官 (Assistant Superintendent of Customs (ASC)) に提示する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ただし、通関業者が LR を訪問する前に、他の政府機関 (OGA) から貨物の通関許可が必要な場合は、通関業者がそれらの必要な許可を取得する必要がある。 • 3 つの部署に加えて LR には、ノーマルトラックを早め、低リスクの貨物を迅速に処理する「ファストトラック」がある。 	<p>通関業者がノーマルトラック（所要時間：1 時間 30 分）とファストトラック（所要時間：20 分）のどちらに進むかは、税関局のリスクマネジメント委員会 (RMC) の勧告による。</p>
<p>手順 6：LR を終了する ASC は書類に「支払い更新」のスタンプを押し、CusDec</p>		

73<https://bit.ly/3qsjtg9> 通関業者は、これらの指令はまだ実施されていないと述べている。

手順	説明・備考（該当する場合）	追加説明
<p>を処理する。すべての書類が受理された場合、ASCはCusDecに「Detaching Warrant Copy」のスタンプを押すことで、通関業者のLRからの退出を許可する。</p>		
<p>手順 7: Valuation Fast Track (VFT) Unit ⁷⁴ 税関局にはVFTユニットが設置されており、すべての通関業者はLRでCusDecに「Detaching Warrant Copy」のスタンプが押された後、VFTに進む必要がある。VFTは特定の貨物の評価を容易にする。評価はすべての輸入に必須ではないが、システムが評価が必要と判断した輸入貨物については、通関業者がこの手順を完了しなければならない。</p>	<p>VFTにも2つのトラックがある。「ノーマル」トラックと「ファスト」トラックである。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 通関業者が手順5でファストトラックを通過した場合、VFTのファストトラックを通過することになる。の所要時間は平均約15分である。 通関業者が手順5でノーマルトラックを通過した場合、VFTのノーマルトラックを通過することになる。の所要時間は平均約1時間30分である。
<p>手順 8: ASYCUDA システムからの「パス」の印刷 手順7が無事完了すると、通関業者はターミナルゲートパスとCIGP（Customs Internal Gate Passes）を印刷する。</p>		
<p>手順 9: トラック運転手がCIGPを持ってターミナルまで走行 CIGPを印刷した後、通関業者はコンテナトラックの運転手にコピーを渡し、運転手はFCL貨物コンテナを積み込むために関連するコンテナターミナルに車両を走行させる。通関業者はトラックの運転手にターミナル・ゲート・パスを渡す必要もある。</p>	<p>空のコンテナトラックは、CIGPを使って港の敷地内に入ることができる。したがって、CIGPを発行して初めて、空のコンテナトラックは港の敷地内に入り、コンテナを回収するために関連するコンテナターミナルに向かって走行することができる。</p>	
<p>手順 10: トラック運転手はターミナルでコンテナを積み込む 運転手がターミナルでFCLコンテナをトラックに積み込むのに費やす時間は、平均して約45分である。</p>		

⁷⁴<https://bit.ly/3rfjMu5>

手順	説明・備考（該当する場合）	追加説明
<p>手順 11：ニューコンテナターミナル（NCT）のゲートに到着 コンテナの積み込みが終わると、運転手はNCTゲートまで移動し、手順 8 を終えてNCTゲートに到着した通関業者と合流する。</p>	<p>NCTゲートはFCL貨物の港の最終チェックポイントで、3つの作業がある（マニュアルシールの割り当て、NCTゲートパスの発行、コンテナの封印）。このゲートでの作業のほとんどは、アシスタント・プリベンティブ・オフィサー（APO）、インスペクター・オブ・タスタム（ICC）、およびカスタム・ガード（CG）によって行われる。</p>	<p>ターミナルからNCTのゲートまで、トラックが走行するのに平均1時間半ほどかかる。</p>
<p>手順 12：NCTゲートでの手続き完了 NCTゲートで3つの作業を終えた後、コンテナに税関のシールが貼られる。</p>		<p>NCTのゲートでトラック運転手と通関業者が作業を終えるまで、平均して30分ほどかかる。</p>
<p>手順 13：NCTゲートを出る FCLコンテナがNCTゲートを出る際に、税関局（および通関業者）による検査が必要なコンテナは、該当するコンテナ検査ヤードに向かう。</p>	<p>港の外には、FCL貨物を検査するための4つの検査ヤードがある。</p> <ul style="list-style-type: none"> • グレイラインⅠのコンテナ検査ヤード：100TEUの容量 • グレイラインⅡのコンテナ検査ヤード：100TEUの容量 • ランク・コンテナ・ターミナル（RCT）：350TEUの容量 • ハイリスクカーゴ審査（HRC）ユニットは、GLⅠの中にある。 	<p>各検査ヤードはそれぞれ異なる場所にあるため、NCTゲートから試験場までの所要時間はヤードによって異なる。NCTゲートからヤードまでの平均所要時間は約1時間30分である。</p>
<p>手順 14：検査ヤードでの作業 コンテナトラックと通関業者が検査ヤードに入ると、通関業者は任命担当税関副長官に会い、貨物を検査する職員を任命するように依頼し、LRで通関業者に伝えられた審査チャンネルの種類（アンバーまたはレッド）を決定する。</p>	<p>他の政府機関による検査が必要な場合は、税関局の役員と合流し、合同検査となる。</p>	
<p>手順 15：検査後の容器の解放 検査に合格すると、税関局は貨物を解放する。</p>		

(2) LCL

LCLの輸入海上貨物の通関ではまず、フルコンテナが本船から降ろされ、SLPAによって該当するLCL倉庫に運ばれる。ここで貨物はコンテナから荷下ろしされ、保管される。LCL倉庫は以下の通りである。

- バンダラナヤケ・キー (BQ) 倉庫敷地 (港内)
- ジャヤ・コンテナ・ターミナル (JCT) 倉庫 (コンテナ・フレイト・ステーション1、4) (港内)
- ニューヌゲロード (NNR) 倉庫 (港外のペーリヤゴダにある)

表 11 LCL 海上貨物の通関手続き

手順	説明・備考 (該当する場合のみ)
手順0: 輸入者登録	FCLに同じ
手順1: カーゴマニフェストの報告	FCLに同じ
手順2: CusDecの作成	FCLに同じ
手順3: 支払いのための評価通知	<ul style="list-style-type: none"> • 税関局への料金: FCLと同様に、ポートランディングチャージを港湾局に支払う。 • LCLの場合は、コンテナ内の貨物が占める容積 (立方メートルで計測) に応じた料金となる。
手順4: 税関局のLRを訪問	FCLの場合と同じ
手順5: LRでの書類審査と処理	FCLに同じ
手順6: LRの終了	FCLに同じ
Step 7: Valuation Fast Track (VFT) ユニット	FCLに同じ
手順8: LCL貨物が保管されている関連倉庫 (BQ、JCT、NNR) を訪問する。	
手順9: 手順5で検査対象として選択された商品 (アンバーまたはレッドチャネル) の検査を完了する。検査は、倉庫内で行われる。	
手順10: トラック運転手が、商品が保管されている倉庫に移動。運転手は、港の敷地に入る権限を持った者で、関連するLCL倉庫まで車両を運転する許可を得ている必要がある。	
手順11: コンテナ積み込み後、ニューコンテナターミナル (NCT) のゲートに到着。コンテナの積み込みが終わると、運転手はNCTゲートまで移動し、手順8を終えてNCTゲートに到着した通関業者と合流する。	
手順12: NCTゲートでの手続き完了。NCTゲートで3つの作業を終えると、コンテナに税関シールが貼られる。	
手順13: 税関局から貨物が解放される	<ul style="list-style-type: none"> • BQ倉庫のゲートはLBゲート (Layden Bastian gate) • JCT倉庫のゲートはJCTゲート。 • NNR倉庫のゲートはNNRゲート。

5. 商業ハブ規制における投資機会

(1) 立地と接続性

前述のとおりスリランカは、アジア、ヨーロッパ、中東という3つの亜大陸の中心にあり⁷⁵、東西の海上貿易線上に位置しているという立地上の利点を持っている⁷⁶。

空路と海路の接続が良好であるため、スリランカでは、輸送、倉庫保管、仲介など、多様な物流サービスが提供されている。また同国は南アジアの戦略的な位置にあり、多くの新興市場に近く、同地域の重要な積み替えハブとなっている⁷⁷。

(2) 規制

スリランカ政府は 2013 年に、潜在性の高い特別なビジネス機会を特定し「商業ハブ規制」(2013 年 Commercial Hub Regulation: CHR) と名付けた。この規制は、スリランカにおいて付加価値のある物流事業を設立しようとする企業や投資家を優遇し奨励することを目的としている⁷⁸。

商業ハブ規制は、ファイナンス条例とも呼ばれており、これは、以下の 5 種類のサービスを促進するために導入された⁷⁹。

- (i) 中継貿易 (entrepôt trade)
- (ii) オフショア事業
- (iii) 海外顧客向けフロントエンドサービス
- (iv) 主要バイヤーの本社業務
- (v) 物流サービス

5 種類のサービスの詳細と、スリランカ投資庁及びスリランカ政府が設定した適用に必要な売上高および投資基準は、下表のとおりである。

⁷⁵<https://bit.ly/3pBTJgT> の 4 ページ

⁷⁶<https://bit.ly/2XyQrQi> の 8 ページ

⁷⁷<https://bit.ly/2XyQrQi> の 7 ページ

⁷⁸<https://bit.ly/3FFxb4J> の 10 ページ

⁷⁹<https://bit.ly/3lceYNN>

表 12 商業ハブ規制における 5 種類のサービスと必要な売上高・投資基準

項目	中継貿易	オフショア事業	海外顧客向けフロントエンドサービス	主要バイヤーの本社業務	物流サービス
サービスの内容・範囲	スリランカ国内で軽微な加工を行うために商品を輸入し（現地での付加価値が輸入商品の 10%以上であること）、そのような加工された商品を再輸出することのみを目的とする。	<ul style="list-style-type: none"> ある国から調達したり、ある国で製造したものを、スリランカに持ち込むことなく、別の国に出荷することができる。 調達、注文管理、サプライチェーンマネジメント、配送、請求書発行 製造国からバイヤーの目的地までの貨物の移動にかかる、財務、文書化、サプライチェーンの促進 	<ul style="list-style-type: none"> マーケティング・販売・事業開発関連サービス 製品設計・開発 ファイナンスを含むサプライチェーンマネジメント サンプリング、テスト、品質チェックおよび関連サービス 物流・関連サービス 	<ul style="list-style-type: none"> 国際課金 品質管理 金融サービス 管理・バックエンドサービス サプライチェーンマネジメント 	<ul style="list-style-type: none"> ピック&パックカーゴを含む MCC カーゴの荷受・取扱・再輸出 国際的な顧客のための倉庫管理、在庫管理、物流の付加価値向上 国内輸出業者のために投入物や完成品を一時的に保管する倉庫 海外の顧客へのフレイトフォワーディング 積替え作業 スリランカの輸出業者への供給を含む、地域間取引のボンド
サービス開始のための最低投資額（投資額の 65%が外国からの資金であること。スリランカ国内の外国銀行からの送金を含む）	事業者と BOI が合意した日から 6 ヶ月以内に、500 万ドルの固定資産を保有していること	事業者と BOI が合意した日から 6 ヶ月以内に 100 万ドルの固定資産を保有していること	事業者と BOI が合意した日から 6 ヶ月以内に 100 万ドルの固定資産を保有していること	事業者と BOI が合意した日から 6 ヶ月以内に 100 万ドルの固定資産を保有していること	事業者と BOI が合意した日から 6 ヶ月以内に 300 万ドルの固定資産を保有していること

項目	中継貿易	オフショア事業	海外顧客向けフロントエンドサービス	主要バイヤーの本社業務	物流サービス
商業活動を開始した日から5年以内に達成すべき最低年間再輸出売上高の要件	2,000 万ドル	1,000 万ドル	1,000 万ドル	1,000 万ドル	1,500 万ドル
課金通貨	外貨建てのみ				
ビジネス・サービスの場所	フリーポートまたは保税地域内	フリーポートや保税地域外でも設置可能	フリーポートや保税地域外でも設置可能	フリーポートや保税地域外でも設置可能	フリーポートまたは保税地域内

CHR は、フリーポート、保税地域、特定保税地域を特定している⁸⁰。これらは、法的にはスリランカ税関の規制外だが、地理的にはスリランカ国内に位置する⁸¹。

(3) フリーポート (FP)

- コロンボ港
- ハンバントタ国際港

(4) ボンデッド・エリア (BA)

- カトゥナーヤカ EPZ
- コッガラ EPZ

(5) 特定保税地域 (SBA)

- マッタラ・ラジャパクサ国際空港
- ミリジャウィラ EPZ

FP、BA、SBA 内で事業を行い、(i)~(v)のいずれかのサービスに従事する事業者には、以下の規定は適用されない（詳細は別紙 1 参照）⁸²。

(a) 税関条例 (235 章)

(b) 2017 年 外国為替法 No.12

(c) 1969 年 輸出入管理法 No. 1

(d) 2013 年財政法第 12 号で改正された 2012 年財政法 No.12 第 IV の別表に記載された以下の法律

- 2002 年付加価値税法 No. 14
- 1979 年輸出開発法 No.40
- 2007 年 特別商品徴収法 No.48
- 2011 年 港湾・空港開発法 No. 18
- 1989 年 物品税（特別規定）法 No.13

⁸⁰<https://bit.ly/3lceYNM> の第 11、第 12、第 13

⁸¹<https://bit.ly/3DimPWa>

⁸²<https://bit.ly/3JwWc4u> の 33 ページ

6. 再輸出

(1) 再輸出スキーム

スリランカに輸入された貨物の再輸出は、税関局の産業・サービス部門（ISD）の管轄下で実施される。ISDの主な役割は、経済的で効果的な税関手続き（CPEI）の推進と実施である。CPEIは、VATを含む関税やその他の課税を条件付きで軽減するものである⁸³。

CPEIは以下で構成されている⁸⁴。

- a. 保税倉庫
- b. 対内加工：加工のためのインプットとして素材を輸入し、国内で付加価値をつけて再輸出すること（TIEPスキーム=Temporary Importation for Export Processing Scheme、INFACスキーム=Custom Investor Facilitation Center Scheme）。
- c. 一時的な入国：加工を伴わない、その後の再輸出や他の経済活動への供給を目的として素材を輸入すること。
- d. 中継貿易：軽微な加工の有無にかかわらず、第三国に再輸出するために商品を輸入すること。

本調査では、中継貿易とTIEPスキーム（輸出加工のための一時的な輸入）について調べた。税関局のシニアオフィサーによると、「中継貿易はかなり簡単だが、TIEPはかなり複雑」との説明であった⁸⁵。同職員によると、中継貿易は、追加の加工や再梱包、再ラベル付けなどを伴わない再輸出のみを促進するもので、ほとんどが港内で行われているという。"

TIEPには、3つの種類がある。これは、TIEP I、TIEP IV、TIEP Vであるが、最後の2つは相互に関連しており、企業が取得したTIEP IVの設備をキャンセルするためにTIEP Vを使用することがある。

(2) TIEP I

TIEP Iは適格企業が投入材料を輸入する際に適用される。対象となる企業がTIEP Iに登録されていれば、以下のいずれかをどうスキームを使って輸入することができる⁸⁶。

- 輸出品（完成品）に使用される原材料、コンポーネント、部品
- 輸出される製品に組み込まれる部品
- 輸出製品に使用される触媒、促進剤、加工用化学品、実験用化学品、研究用化学品、化学反応の遅延剤などの消耗品
- 輸出製品の梱包に使用した梱包材
- 梱包材、輸出カタログ、パンフレットなどの製造に必要な原材料

(3) TIEP Iの対象となる企業

⁸³<https://bit.ly/3FOhR5W>

⁸⁴<https://bit.ly/3mKoL4I>

⁸⁵Twitter（@gopiharan）でGopiharan Perinpan氏と連絡を取り合い情報収集した。

⁸⁶<https://bit.ly/3qyV1IP>のスライド13

TIEP Iに登録できる企業は、以下のいずれかである。

- 他国への輸出を意図して商品を製造する直接製造輸出業者。
- 商品を製造し、それをさらに加工して輸出するために別の適格者に供給する間接製造輸出者。通常、第三者に供給される商品は、輸出目的で製造される最終製品の投入とみなされる。
- BOI 津録企業に、半製品、加工品、完成品を供給し、その製品を免税で輸入する権利を持つみなし輸出者。

TIEP Iは以下のセクターを対象としている。

- プランテーションの生産物：茶、ゴム、ココナッツ
- 輸出作物：香辛料、カシューナッツ
- 印刷・パッケージ
- 宝石、ダイヤモンド、ジュエリー
- 菓子
- アパレルアクセサリー
- 観賞魚
- 電気・電子
- 自動車の修復
- 玩具・教育用品

直接製造業を営む輸出者（以下、会社）の TIEP I の手続きを簡単に説明する⁸⁷。ここでは同社は、原材料を輸入して製造工程で使用し、その製品を輸出していると仮定する。

- (a) 会社は、税関局に TIEP I を申請するために、TIEP I の申請書⁸⁸を他の書類とともに税関局に提出する⁸⁹。
- (b) 申請書とともに、製造／生産プロセスの詳細を税関局に提出する。
- (c) 会社は、税関長のための銀行保証を提供する⁹⁰。
- (d) TIEP I の申請が済むと、その企業には固有の倉庫コードが発行される。以後、倉庫コードは企業の識別番号となる。
- (e) TIEP I のすべての登録は、登録日から 1 年間有効であり、TIEP I の更新には、銀行保証を添付する必要がある。
- (f) TIEP I の登録完了後に、同社は当該目的の原材料を輸入する。
- (g) 輸入された原材料は、ポートチャージを支払って港で通関しなければならない⁹¹。関税やその他の税金は一旦、銀行保証から引き落とされる。したがって、製品を通関する時点では、会社に現金の支出はない。これが、企業が TIEP I に登録するメリットである。

⁸⁷<https://bit.ly/3mJrifi> と <https://bit.ly/3EL4py1>

⁸⁸<https://bit.ly/3eBA62w>

⁸⁹<https://bit.ly/3qz1PHN>

⁹⁰<https://bit.ly/3qyV1IP> のスライド 14。保証額はその会社が輸入する製品によって異なる。保証の有効期間は 12 ヶ月強である。

⁹¹通関のためには、企業は通関業者（通関業者）と契約し、そのサービスを受ける必要がある。

- (h) 原材料の通関が終わったらそれを会社の敷地内に持ち込むことができる。その場合、商品は民間の保税倉庫に保管する。
- (i) この輸入された原材料が製造工程で使用され、最終製品が作られたら、その製品は輸出されなければならない。そのため、必要な証拠・書類を提出して税関局に輸出の証明をする⁹²。
- (j) 税関局が証拠書類を承認したら（上記手順 8 を参照）、一旦、銀行保証から引き落とされた関税（上記手順 6 を参照）などの輸入負債が、銀行保証に戻される⁹³。

TIEPI を活用した再輸出のケーススタディ

本調査では、スリランカ人実業家で、TIEPI スキームを活用して事業を展開している ACP モーターズランカ社のサマン・ペレーラ氏にインタビューを行った。インタビューは 2022 年 1 月に実施した。

ビジネスモデル

ACP 社は 8 年前から、スリランカにある日本製の中古ブランドバイクを整備し、これらを日本に輸出していた。日本では、スズキやカワサキなど、日本のビンテージブランドのバイクに対する需要があり、ACP 社はこの需要をビジネスターゲットとしている。中古バイクは、スリランカの各地にいるブローカーを活用して調達している。

調達した中古バイクは、同社がスリランカのヤッカラ（ガンパハ県）にもつ整備場で修理・整備を行う。同社は 8 名の整備士を雇用しているが、いずれも同社の日本の整備工場に派遣して実技研修を受けた者であり、高い整備技術を持っている。

数年前、ACP 社はドイツからも中古バイクを調達するようになった。ACP のドイツのパートナーは、ドイツ国内の日本製中古バイクを調達し、これらを ACP 社がドイツ国内に持つコレクションセンターに集め、スリランカに輸出している。ACP 社は、スリランカ国内で調達したバイクに加え、これらドイツから輸入した中古バイクもヤッカラの整備上で修理・整備を行い、TIEPI のスキームを活用して日本に輸出している。

TIEPI の活用経験

サマン氏の説明によると、スリランカ税関局は当初、TIEP スキームを現地の業者が利用することを積極的に支援していない様子であったという。このような状況であったが ACP 社は、同社のビジネスモデルに TIEP スキームが適用できることを丁寧に説明し、粘り強く交渉し、スキームの適用を受けた。同社は取引銀行と長年良好な関係を築いていたため、銀行保証は問題なく取り付けることができた。

ACP 社は、ドイツから輸入された中古バイクについて、整備前と整備後の状況を詳細に記録している。TIEPI スキームでは文書化の要求が非常に厳しく、整備前と整備後の状況を詳細に記録しておかないと、付加価値を証明することができなくなり、TIEP の特権を失うことにもなりかねない。日本に輸出したバイクの記録も数年間保管している。これは、SLC が突然記録を監査することがあるからである。

⁹²例えば、TIEPI 登録企業が 100 キロの砂糖を輸入し、80 キロを使用して輸出品質のジャムを作った場合、その企業は税関局に対し、製造過程で 20 キロが取り返しのつかない形で失われたことを証明しなければならない (<https://bit.ly/3Flmcra> 参照)。

⁹³<https://bit.ly/3qyV1IP> のスライド 14

ACP社は今後、TIEPスキームを専門とする通関業者を採用したいと考えている。同社が現在使っている通関業者はTIEPスキームの専門家ではないので、TIEPに関連する助言を得ることが難しいためである。

TIEP制度を活用して再輸出を始めた頃、税関局は同社の輸出入を非常に厳しく精査していた。しばらくして同社が誠実に同スキームを運用していることがわかると、税関局は当初ほど厳しく精査することがなくなった。この経験から同氏は、TIEPの活用・継続には、常に規則を厳守し、道徳的な商習慣に従い、税関に対して誠意をもって対応することが重要であると述べている。

(4) TIEP IV と TIEP V

TIEP IVは、年間生産量の50%以上を輸出している適格企業が機械および機械部品を輸入するために適用される⁹⁴。企業がTIEP IVに登録されていれば、以下の製品のいずれか1つを輸入することができる⁹⁵。

- 機械、装置、付属品など、生産工程で直接必要とされる資本財
- 家電製品、デバイス、エアコン、コンピューター、発電機など、製造工程に不可欠な中間財
- 工場・機械・設備のスペアパーツ
- 搬送・ハンドリング機器
- 農業事業のための繁殖家畜（生きた動物）

(5) TIEP IV の手順

TIEP IVに登録して機械を輸入する手順の概略は以下の通りである。

- (a) 事業者（輸出製造業者または年間生産量の50%以上を輸出するみなし輸出者）は、税関局にTIEP IVを申請する⁹⁶。この際会社はTIEP IV申請書を他の書類と一緒に税関局に提出しなければならない。
- (b) 申請書とともに、製造や生産プロセス、生産量の詳細を税関局に提出する。
- (c) 会社は、税関長に宛てた銀行保証を提供する⁹⁷。保証金額は、機械に関税がかかる場合、関税額とVATの合計に相当するものでなければならない。
- (d) TIEP IVの申請が済むと、その企業に固有の「倉庫」コードが発行される。以後、倉庫コードは事業者の識別番号となる。
- (e) TIEP IVへの登録は、登録日から1年間有効であり、更新の際には銀行保証の添付が必要である。

⁹⁴<https://bit.ly/3qHHX3U> のスライド 23

⁹⁵<https://bit.ly/3qHHX3U> のスライド 22

⁹⁶<https://bit.ly/3FKWZwn>

⁹⁷保証期間は12ヶ月強である。

- (f) TIEP IV への登録が完了したら、同社は機械を輸入する。
- (g) 本機械は、ポートチャージを支払って港から通関されなければならない⁹⁸。関税と付加価値税は、一旦、銀行保証から引き落とされる。ただし、事業者は税関局に PAL と NBT を支払う必要がある⁹⁹。
- (h) 通関したら、機械を事業所の敷地内に持ち込むことができる。
- (i) 当該事業者は、この機械を使って商品を生産し、輸出する。この際事業者は、生産と輸出に関する詳細な文書を作成すること。このような書類は、TIEP IV スキームで輸入された機械に固有のものでなければならない。
- (j) TIEP IV の有効期限は 1 年であり、11 ヶ月目前後に、監査人（公認会計士）に依頼して、当該の機械の生産量と輸出量を証明してもらう。ここで事業者は、当該機械による生産量の 50% 以上が輸出されたことを監査人により証明しなければならない。
- (k) 事業者は、監査証明書、記入済みの TIEP V 申請書¹⁰⁰（TIEP IV 特権の取り消しは TIEP V で行う）、その他の必要書類を 12 ヶ月以内に税関局に提出する。
- (l) 税関局が上記 11 での提出物を承認したら、税関局はその事業の TIEP IV ステータスを解除する。
- (m) 税関局が TIEP IV のステータスと銀行保証を解除した後、同社はこの機械を使って生産と輸出を続ける。
- (n) TIEP IV が解除された後、当該事業者は 税関局 への報告を停止することができるが、税関局の書面による承認なしには、当該機械を販売、雇用、リース、廃棄しない旨を記載した書面を税関局に渡す必要がある¹⁰¹。

注：

この項で説明した中継貿易と、次項で説明する中継貿易は、同じものではなく、区別する必要がある。本報告書の第 4 節で説明した中継貿易は BOI が規制しており、以下で説明するものは税関局が規制している。BOI の中継貿易は、ハイリーズや EFL などの「大企業」を対象としており、税関局が推進する中継貿易は、中小企業を対象としている。

(6) 中継貿易（税関局で規制されているもの）

(a) 中継貿易の定義¹⁰²

中継港：他国への再輸出を目的とした、貨物の輸入、保管、取引を容易にするための、港、都市、積み替え基地をさす。

中継貿易：ある国から輸入された商品が、追加の加工や再梱包の有無にかかわらず、別の国に再輸出されることをさす。再輸出は一般的に、輸入品の実質的な変更なしに行われる。中継貿

⁹⁸通関のためには、企業は通関業者と契約し、そのサービスを受ける必要がある。

⁹⁹<https://bit.ly/32G9gDR> のスライド 24

¹⁰⁰<https://bit.ly/3mPHsUj>

¹⁰¹<https://bit.ly/3HuZ6Vc> の最後の段落

¹⁰²この項で説明する内容のほとんどは、SLEDB が 2017 年に発表したものである（「a feasibility study on the entrepôt trade in Sri Lanka」）。この文書は公開されていないが、以下のリンクからオンラインで 2,500 ルピーで購入できる。<https://bit.ly/3plnRY4>

易は主に免税港で行い、商品に輸出入の関税がかからない。これらの商品は通常、再輸出されるまで保税倉庫に保管される。

(b) 中継貿易の目的

中継貿易を行う中間国の目的は、輸出国（EC）と消費国（CC）の間の貿易関係の構築を支援することである。この際に中間国は、利益を得ることを目的として、ECとCCの間の貿易を促進する立場にある。

中継貿易が行われる主な理由は以下のとおり。

- ECとCCの間にアクセス可能な貿易ルートがなく、ECからCCへの直接輸出ができない。
- ECとCCの間の貿易量が、両者間の通常の貿易を正当化できない。
- ECとCCの間で信頼性の高い資金調達や銀行取引ができない。
- 政治的要因によりECとCCの間で直接的な貿易関係が維持できないため、輸入制裁を回避したり、仲介したりする必要がある。
- ECとCCの間の自由貿易協定における、より低い関税料金を第三国が利用する必要がある。
- ECとCC間の法外な運賃を回避する必要がある。
- 加工や仕上げの施設がECやCCで利用できない。

(c) 中継貿易のグローバルプレイヤー

2016年、再輸出の金額を基準にすると、再輸出国のトップ5は、香港、米国、オランダ、シンガポール、UAEであった¹⁰³。2015年、再輸出の金額ベースで世界の再輸出市場の約75%は、香港、シンガポール、UAEが占めている。

(d) 中継貿易の国内事業者

現地法人の取引には2種類の事業者が存在する。すなわち、商業ハブ規制の対象となる者（BOIが規制する）と、税関局が規制する者（通常、国内の事業者と呼ばれる）である。税関局規制の企業は輸出入の関税が免除され、BOI規制の企業はより高い財政的優遇制度と免税を受けることができる。

中継貿易に従事している国内業社の詳細を表13に示す。

¹⁰³<https://bit.ly/3qE1thU> の9ページ

表 13 中継貿易に従事する国内事業者

酒類	たばこ	電子機器	その他
<ul style="list-style-type: none"> • Aquatta Shipping (Pvt) Limited • DCSL, Sri Lanka • Everest Trading Company • Global Brands (Pvt) Limited • Prestige Wine Spirits (Pvt) Limited 	<ul style="list-style-type: none"> • Aquatta Shipping (Pvt) Limited • Sapumal International (Pvt) Limited 	<ul style="list-style-type: none"> • KHB Associates • Schneider Electric Lanka (Pvt) Limited • Singer Sri Lanka • Synex International 	<ul style="list-style-type: none"> • 3M Lanka (Pvt) Limited • Everest Trading Company • Godrej Household • Singer Sri Lanka • Synex International

*その他：接着剤、檳榔子、衣服の芯地、ミシンなど。

(e) スリランカからの再輸出の主な製品

2016年、スリランカから再輸出された製品のトップ5は、赤レンズ豆、鉛酸スターターバッテリー、ベビーコロソ、ウイスキー、管状蛍光灯用バラストであった。また、タバコ、葉巻、チョコレート、コカを使った製品もスリランカからの一般的な再輸出品である。

(f) 再輸出先上位5カ国

2016年、スリランカが製品を再輸出した上位5カ国は、UAE、インド、中国、シンガポール、パキスタンであった。

(g) 中継貿易の手順

中継貿易の手順は以下の通りである。

手順1：貨物の輸入（海上貨物または航空貨物）

手順2：保税倉庫への対内貨物の輸送（表14¹⁰⁴）

表 14: 港湾局の保税蔵置場

倉庫	面積 (m ²)	クールルーム (m ²)	保税貨物の許容期間
CFS 3	1,400		<ul style="list-style-type: none"> • 製菓用に2ヶ月 • たばこ、ブリキ食品は3ヶ月 • 瓶入りワイン・ビールは6ヶ月 • その他の商品は2年
CFS 5	1,450	150	
B1	1,300	125	
カナルヤード	232		
T2	190		
T3	190		
バンダラナヤケキー (BQ II)	715		

*コンテナ・フレイト・ステーション

¹⁰⁴<https://bit.ly/3eXNWfP>（ボンディングが禁止されている商品：関税がかかっている商品、壊れやすい貨物、燃えやすい商品、危険/有害な貨物、麻薬などの禁止されている商品、クローブなどの制限されている商品、特定の国への繊維や衣類（制限されている商品の全リストは、関税条例のスケジュールBを参照のこと。））

手順 3 保税倉庫でのラベル貼りや再梱包などの簡単な付加価値の付与

手順 4 : コンテナへの詰め込みなど、再輸出のための貨物の準備

手順 5 : 再出荷（船便または航空便）

(h) 国内事業者にかかる中継貿易の条件

税関局が示す、中継貿易取引を希望する国内事業者の取引条件は表 15 のとおりである。

表 15 中継貿易の取引条件（地元業者）

項目	説明
固定資産への最低投資額	なし
再輸出の最低年間売上高	なし
港内での荷物の移動	銀行保証などの財務上の担保や、税関局の監督は必要ない
指定場所	港湾・空港の保税地域。ただし税関局がこのプロセスを監督する。
港外での貨物の移動	許可：条件に違反した場合の義務などの責任を補填するために、業者は銀行や企業の保証を提供する必要がある。また、転送や輸送は税関局によって監督される。
適用除外	<ul style="list-style-type: none"> 税関条例（第 235 章）別表 B¹⁰⁵の制限および禁止事項に従う。 1969 年輸出入（管理）法 No.1
適用条項	<ul style="list-style-type: none"> 為替管理法（第 423 章） 2002 年付加価値税法 No.14 2009 年 NBT 法 No.9 1979 年 EDB 法 No. 40 2007 年 特別商品賦課法 No. 48 2011 年 PAL 法 No.18 1989 年物品税特別措置法 No.13 2017 年内国歳入法 No.24

(i) 税関局が示す中継貿易の手順（国内事業者向け）

中継貿易に従事する国内事業者の税関局での手順を表 16 に示す。

表 16 中継貿易の手続き（国内事業者）

大項目	小項目	説明
1. インポート	条件	<ul style="list-style-type: none"> 実際の原産国の申告が必要 為替規制が適用される 中継貿易の関税優遇措置を受けるためには輸入ごとに税関局の産業サービス部（Industries and Services Directorate）に申請する。
	税関局に中継貿易の許可を求める申請書には、トレーダーは以下	<ul style="list-style-type: none"> 輸出入の船名、航海番号、日付 輸入 BL 番号 商品の説明と数量

¹⁰⁵麻薬、武器・弾薬、スリランカが署名している国際条約で輸出入が禁止されている物品

大項目	小項目	説明
	の情報を提供しなければならない。	<ul style="list-style-type: none"> 輸入商品のインボイス番号と日付 商品の輸入価格（CIF） 再輸出の目的地 商品の再輸出価格（FOB）と利益 税関局が指定した期間内に再輸出するか、もしくは関税や課徴金を支払い、個人使用のために商品を持ち出すことを約束する。
	Import CusDec	<p><u>輸入 CusDec には、以下の内容が含まれている必要がある。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 産業サービス部のオフィスコード CBBBD1 税関手続きコード 7300-100 倉庫コード 7301142 / 7301127 CFS3 / CFS5 の倉庫コード 7301142 / 7301127 は、申請者の TIN（納税番号）と 1 ヶ月間リンクしている。
2. 倉庫管理	条件	<p><u>港内での荷物の移動</u> 財政的な保証は必要なく、税関の監督も必要ない。</p> <p><u>港から保税区への商品の移動。</u> 負債をカバーするための銀行・企業の保証、および税関の監督下での保証が必要。</p> <p><u>港から港への商品の移動。</u> 金銭的な保証は必要ないが、税関の監督下におかれる。</p>
	税関局の Warehouse Keeping Unit	<ul style="list-style-type: none"> ボンディング・レジスターの更新 CusDec でのエンドースメントの提供 検査のチャンネルを決める。赤（全数検査）、アンバー（書類検査）、グリーン（商品検査なし）のいずれかに決定する。 税関職員に、チャンネルに基づいて輸入貨物を審査してもらう。
3. 再輸出と負債の解消	条件	<ul style="list-style-type: none"> 為替管理規制が適用される NFE ベース（Non Foreign Exchange Basis）で輸入された場合、再輸出も NFE ベースでなければならない。 D/P（Documents against Payment）条件で輸入された場合、輸出支払条件を NFE に変更することはできない。 再輸出 FOB > 輸入 CIF 原産国の変更はなし（スリランカにおける付加価値から）
	再輸出 CusDec	税関局の産業サービス部にて、CusDec のプロセスを行う。指示は以下の通りである。

大項目	小項目	説明
		オフィスコード CBBD1 税関手続きコード 3273-100 倉庫コード 7301127 <u>再輸出のための期間延長（該当する場合）</u> 理由を付した延長申請は、再輸出の船名と日付、再輸出の金額と利益を提出することで承認される。
	負債の解消	<u>再輸出のための倉庫保管単位（WKU）</u> <ul style="list-style-type: none"> ● ボンディングレジスターの更新 ● 検査対象チャンネルの選択（レッド、アンバー、グリーン） ● 税関局役員に、選択したチャンネルに基づく検査を依頼する <u>再輸出から 1 ヶ月以内に WKU は以下のことを行う必要がある。</u> <ul style="list-style-type: none"> ● 輸出船荷証券の受け取り ● 銀行による対内送金の確認を伴う輸出インボイスの受領（同じ NFE ベースで輸出される NFE 輸入品には適用されない） ● 税関局の THINETH コンピューターシステムにおける負債の評価減 ● 輸出用の CusDec に次のような裏書きをもらう："Cancelation Allowed"

(j) 中継貿易に従事する国内事業者のための税関局関税率

税関局では、中継貿易取引で承認された品目の通関については、関税は課されない。ただし、以下の料金は販売者が税関局に支払う必要がある。

- 申込金
- 申請手続き費用
- 検査料金
- 検証費用

なお税関局は、中継貿易取引を希望するトレーダーには上記料金の支払いを免除し、1 回の申請につき約 2,000 ルピーの手数料を徴収する場合がある。

7. コールドチェーン

2017年にスリランカ輸出庁が打ち出した「国家輸出戦略」に基づき策定された「ロジスティクス戦略レポート（2018～2022年）」（以下、「LSR」と略）の22ページは、「コールドチェーン管理システムがなく、物流回廊沿いや地域で付加価値を高める活動のための施設が限られていることが、輸出拡大の機会を減少させている」と述べている¹⁰⁶。

同国では既存の冷蔵施設は水産物の流通には不十分であること、スリランカには国や州レベルでの大規模な冷蔵施設がないことが課題となっている。そのため、収穫後のロスが大きく、ある調査によれば、生鮮食品では約30%、輸出製品では約60%のロスが発生している¹⁰⁷。国の政策として、政府の貿易・商業・協同組合省は、収穫後ロスを最小限に抑えるために、流通・販売システムにプラスチック製の箱を導入したことがあるが、流通業者はこれを高く評価しなかったため、普及しなかった¹⁰⁸。

LSRは、北部、北中部、東部、南部、サバラガムワの各州で必要とされているコールドチェーンや貯蔵施設への大幅な投資の必要性を認識している。また、加工や流通のために生鮮品を回収するためのコールドチェーン施設を設置に関し、必要な数量や最適な場所を特定するための、包括的なサプライチェーン調査の必要性も認識している。同国では、冷凍食品を輸送するための車両やリーファー・トラックの利用率も低い。リーファー・トラック用の電源ポイントがないことも、LSRは問題として指摘している。

世界銀行の上級輸送専門家のブログでも、「主要商品である水産物を保管するための冷蔵倉庫が不足しており、重要な場所に生鮮品を安全に保管するための主要な施設が存在しない」というLSRと趣旨を同じくする意見が表明されている。これは、スリランカが計画している農産物の輸出拡大のボトルネックとなる可能性もある¹⁰⁹。

¹⁰⁶<https://bit.ly/2XyQrQi>

¹⁰⁷ 同上

¹⁰⁸<https://bit.ly/2VOFjy6>

¹⁰⁹<https://bit.ly/3nCBnVv>

8. コロンボ・ポートシティの概要

(1) 背景

コロンボ港湾都市経済特区（コロンボ・ポートシティ）¹¹⁰は、スリランカにおける最大規模の外国直接投資（FDI）主導の官民連携プロジェクトである¹¹¹。2016年に建設工事が開始され、2020年にフェーズ1の工事が完了した。プロジェクトの最終完成時期は2041年である¹¹²。中国港湾工程会社が開発者であり、その完全子会社である CHEC Port City Colombo Limited が事業者（プロジェクトカンパニー）である。

(2) 投資機会

コロンボ・ポートシティは、スリランカ初のサービス重視型の経済特区であり、以下の分野への投資を対象としている。

- 国際貿易
- 出荷・物流業務
- オフショア銀行・金融サービス
- 情報技術・ビジネスプロセスアウトソーシング
- コーポレート本社業務
- リージョナル ディストリビューション オペレーション
- 観光とエンターテインメント

スリランカには BOI が管理するいくつかの自由貿易区（FTZ）があるが、これらは主に輸出志向の製造業を促進することを目的としている。一方ポートシティは、DIFAC（ドバイ国際金融センター）のようなサービス経済モデルをスリランカで再現しようとしている¹¹³。

(3) 港湾都市法と港湾都市委員会

2021年5月27日、ポートシティ法として知られるコロンボ・ポートシティ経済委員会法（No.11 of 2021）が法制化された¹¹⁴。同法の目的は、特に、ポートシティで事業やその他の活動を行うために、登録、ライセンス、認可、その他の承認を与える権限を持つ委員会を設立することである¹¹⁵。また同法は、調停、仲裁、裁定などの代替的な紛争解決サービスを提供する目的で、ポートシティ内に国際紛争解決センターを設立することも目的としている。

(4) ポートシティの規模

コロンボの中央商業地区の延長線上にある「ポートシティ」と呼ばれる地域は、269ヘクタール（660エーカー）の埋立地である。これは「AOA（Area of Authority）」または「ポートシティの広さ」と呼ばれている。上記の法律が成立して以来、AOAを構成するすべての土地は、国有

110 <https://bit.ly/32C71kY>、<https://bit.ly/345cS2x>、<https://bit.ly/3zmu1k0> の各種ページ。本報告書の本項は、すべて公開され入手可能な文書に基づいている。ポートシティのディレクター（セールス&マーケティング）である ヤムナ・ジャヤラトネ氏は、ポートシティ法が可決され、委員会が任命されたものの、同法の実施メカニズムはまだ策定されておらず、2022年12月までに運用が開始される見込みだと述べている。それまでの間、潜在的な投資家には、ポートシティ内で事業を行うための関心表明（EOI）を送るよう要請している。EOIは、法律の運用方法が確定してから評価される。

111 ポートシティは賛否両論である。反対論については、<https://nus.edu/3ECoaYR> と <https://bit.ly/3zb4NoB> を参照のこと。

112 <https://pwc.to/3ezXZYd>（フェーズ1：2022-2029、フェーズ1.1：2026-2038、フェーズ2：2035-2041）の10ページ。

113 <https://bit.ly/3FIRjmx>

114 <https://bit.ly/3zbcH18>

115 <https://bit.ly/3zbcH18> の1ページ

地条例（第 454 章）に基づいてスリランカ大統領が発行する土地交付金により、コロンボ・ポートシティ経済委員会に帰属することになった。

AOA において、プロジェクト会社（CHEC Port City Colombo Limited）は、116 ヘクタールの市場性のある土地に 99 年間の借地権を与えられている。残りの 153 ヘクタールの土地は、スリランカ政府の管理下にある。このうち、62 ヘクタールは市場性のある土地である。91 ヘクタールは共有スペースであり、一般の人々が利用できるようになっている。

現在、ポートシティのマスタープランでは、「金融街」「セントラルパーク・リビング」「アイランド・リビング」「マリーナ」「インターナショナル・アイランド」の 5 つの地区が想定されている。¹¹⁶

(5) 認可者（AP）

ポートシティでのビジネスに関心のある投資家は、まずコロンボ・ポートシティ経済委員会から適切なライセンスを購入する必要がある。ライセンス取得者は認可者（Authorized Person: AP）と呼ばれ、AP はポートシティ内およびポートシティからのビジネスを行うことができる。

ポートシティ法では、3 つのカテゴリの AP が想定されている。すなわち、個人事業主とパートナーシップ、法人（業種を問わない）、そしてオフショア銀行ビジネスである。以下では、最初の 2 つのカテゴリについてのみ説明する。

- 個人事業主およびパートナーシップ：必要事項を記入した申請書を委員会に提出する。申請書が受理されると、委員会は AP としてポートシティ内で営業するためのライセンスを販売する。
- 法人（業種を問わない）
 - 法人はまず、2007 年会社法第 7 条第 11 部に基づいてオフショア会社として登録し、スリランカの会社登録局から登録証明書を取得する（この会社がすでにスリランカで設立されているかどうかは問われない）。
 - 次に、申請書を委員会に提出する。
 - 申請が承認されたら、AP として運営するためのライセンスを欧州委員会から購入する。

(6) AP による投資

AP が行う投資はすべて、スリランカの国境外で調達した外貨で行うこと。AP がスリランカの商業銀行や専門銀行の口座に預けた外貨預金を使用することは明確に禁止されている。また、現地の銀行から外貨を借り入れて調達した外貨を、ポートシティでの投資に使用することもできない。

(7) 雇用

AP は、居住者、非居住者を問わず、あらゆる人を雇用することができる。ただし、その給与はスリランカ・ルピーではなく、指定された外国通貨で支払うことが条件となる。従業員が受け取る給与所得は所得税が免除される。

¹¹⁶<https://bit.ly/3HvmFzv>

(8) ポートシティ法による適用除外

ポートシティ法は、委員会が認定者（AP）に対して以下の法律の免除（全部または一部）を与えることができる。¹¹⁷

- 2017年 内国歳入法 No. 24
- 2002年 付加価値税法 No.14
- 1989年 物品税（特別規定）法 No.13
- 税関条例
- 2011年 港湾・空港開発税法 No.18
- 1979年 スリランカ輸出開発法 No.40
- 1988年 賭博及び賭博場徴収法 No.40
- 2010年 娯楽税法 カジノビジネス規制法 No.17
- 2002年 財政法 No.11
- 2005年 財政法 No.5
- 1971年 労働者の雇用終了（特例）法 No.45

APとして事業を行うために委員会からライセンスを購入しても、APは自動的に投資インセンティブを得られるわけではない。APが同法で「戦略的に重要な事業」（BSI）として認められている事業に従事している場合は、その事業に対する投資インセンティブが付与される可能性がある。なお同法では、最大40年間、税制上の優遇措置や免除が認められている。

以下の法律は、ポートシティのAPには適用されない¹¹⁸。

- 1978年 都市開発局法 No.41
- 市役所法 (252章)
- 2000年 スリランカ商業調停センター法 No.44
- 都市・国計画条例（269章）
- 2008年 戦略的開発事業 No.14
- 1987年 公契約法 No.3
- 1978年 スリランカ投資委員会法 No.4

以上

¹¹⁷<https://bit.ly/3zbcH18> の 73 ページ

¹¹⁸<https://bit.ly/3zbcH18> の 74 ページ

添付：本調査の文献調査、インタビュー対象者について

調査項目	主な文献出所	主なインタビュー対象者
0. スリランカの物流概要	<ul style="list-style-type: none"> National Port Master Plan: National Port Directions, Volume 1 (various parts) https://bit.ly/3HOJCLW Data Collection Survey on International Logistics Centered on Sri Lanka https://bit.ly/3K3S770 	
1. 空港、道路、鉄道、内陸水路		
2. 海上貨物通関の基本概要	<ul style="list-style-type: none"> 専門用語の理解のために多様な情報源を活用した。 	<ul style="list-style-type: none"> Mr Razeen Mohideen (通関業者¹¹⁹) Mr M S M Nishaam (通関業者¹²⁰)
3. 海上貨物の通関手続き	<ul style="list-style-type: none"> https://bit.ly/3fuwsrj 	同上
4. 商業ハブ規制における投資機会	<ul style="list-style-type: none"> Commercial Hub Regulations Act, No. 1 of 2013 (https://bit.ly/33qpslL) Sri Lanka Investment Guide (2020) https://bit.ly/3K2RBac 	<ul style="list-style-type: none"> Mr Induka Ranawaka, Marketing Manager¹²¹ Export Promotion Division, Board of Investment of Sri Lanka
5. 再輸出	<ul style="list-style-type: none"> Feasibility Study on Entrepot Trade in Sri Lanka (2017) of the Sri Lanka Export Development Board¹²² Customs Economic Procedures in Sri Lanka (n.d.) [https://bit.ly/3rcNu2J] 	<ul style="list-style-type: none"> Mr Farzan Ashardeen, CHA¹²³ Mr Saman Perera, TIEP I operator¹²⁴ Officer-in-charge of entrepôt trade, SLC
6. コールドチェーン	<ul style="list-style-type: none"> National Export Strategy of Sri Lanka: Logistics Strategy (2018-2022) of the Sri Lanka Export Development Board 	
7. コロンボ・ポート・シティの物流施設	<ul style="list-style-type: none"> Colombo Port City Economic Commission Act, No. 11 of 2021 (https://bit.ly/3tjebFM) Briefing Note: The Colombo Port City Economic Commission Act by Sudath Perera Associates (September 2021) (https://bit.ly/34OBVr6) Tax Alert on the Colombo Port City Economic Commission Act by Ernst & Young (May 2021) (https://bit.ly/33s7dDs) 	<ul style="list-style-type: none"> Ms Yamuna Jayaratne Director Sales and Marketing¹²⁵

¹¹⁹ Proprietor / CHA, Ocean Cargo Services, 84 Kumaran Ratnam Road, Colombo 2

¹²⁰ Proprietor / CHA, Directline International Limited, 8-4/1 Bristol Street, Colombo 1

¹²¹ Global Transportation Logistics Limited, 719/17 Liyanagemulla, Seeduwa

¹²² 本文書は本調査のために購入した。

¹²³ Internal CHA, Orava (Pvt) Limited, 24 Carlwil Place, Colombo 3

¹²⁴ Largely based in Japan (interviewed while on a business visit to Sri Lanka)

¹²⁵ CHEC Port City Colombo (Pvt) Limited, Central Point, 54 Chatham Street, Colombo 1

報告書の利用についての注意・免責事項

本報告書は、日本貿易振興機構（ジェトロ）コロンボ事務所が現地コンサルティング企業 KMC Lanka (Pvt.) Ltd. に作成委託し、2022 年 1 月 31 日までに入手した情報に基づくものであり、その後の法律改正などによって変わる場合があります。掲載した情報・コメントは作成委託先の判断によるものですが、一般的な情報・解釈がこのとおりであることを保証するものではありません。

本報告書はあくまでも参考情報の提供を目的としております。ジェトロおよび KMC Lanka (Pvt.) Ltd. は、本報告書を利用したことで発生したトラブルや損害について、一切の責任を負いません。これは、たとえジェトロおよび KMC Lanka (Pvt.) Ltd. が係る損害の可能性を知らされていても同様とします。

本報告書に係る問い合わせ先：

日本貿易振興機構（ジェトロ）

ビジネス展開・人材支援部 新興国ビジネス開発課

E-mail: BDE@jetro.go.jp

コロンボ事務所

E-mail: CEC@jetro.go.jp

The logo for JETRO, consisting of the word "JETRO" in a large, bold, serif font.

Copyright © 2022 JETRO. All rights reserved. 禁無断転載