

ASEAN・メコン地域の 最新物流・通関事情

2013年6月

日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 アジア大洋州課

はじめに

近年、経済成長著しく、所得水準が上昇しつつあるアジア諸国を有望な輸出市場としてとらえ、積極的に販路開拓に取り組む企業が増えている。なかでも、世界の市場・中国と並び、シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシアといった先進 ASEAN 諸国が有望市場としてあらためて存在感を示している。

新たな有望市場として関心を集める ASEAN ではあるが、中国とは異なり国境を有する 10 カ国の集まりである。その 10 カ国のうち、どの国をターゲットとするのか、またどういったルートで輸出・販売していくのか、といった戦略を立てる上で必要不可欠となるのが、各国の物流・通関事情や域内の物流網についての情報である。

このような状況下、ジェトロでは 2013 年 1 月～3 月にかけて、アジア主要国(シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、ベトナム)に進出している日系物流企業、船会社および荷主(製造業)に対しインタビューを実施し、域内の物量の動き、主要港間のコストと時間、通関事情、港湾事情などについて調査した。

また、タイやベトナムでの人件費情報、労働力不足といった事情から、次なる投資先としての注目を集めているメコン地域については、近年急速に整備が進む陸路の現状を調べるべく、特に最近利用率が高まっているバンコク～プノンペンに加え、ハノイ～南寧を実走し、道路事情などについて最新情報を収集した。これらに、実走したルート以外の主要ルートも含めて、現状と課題および実際の利用事例について紹介する。

本報告書が、ASEAN・メコン地域への事業展開を検討する日系企業にとって、今後の販路開拓、生産拠点構築の一助となることを期待する。

ジェトロ 海外調査部 アジア大洋州課

目次

要 旨	1
第 1 章 ASEAN 主要国の物流事情	8
1-1. 主要港間輸送のコストと時間の比較	8
(1) ASEAN 域内のコンテナ流動量	8
(2) ASEAN 域内の主要港間の輸送時間とコスト比較	12
1-2. 各国物流環境の現状と課題	21
シンガポール	21
タイ	35
インドネシア	44
マレーシア	53
ベトナム	65
第 2 章 メコン地域の物流事情	78
2-1. 調査対象ルート	78
2-2. 各ルート情報	79
(1) バンコク-プノンペン・国道 5 号線ルート(アランヤプラテート/ポイペト経由)	79
(2) バンコク-プノンペン・沿岸ルート(ハートレーク/コッコン経由)	91
(3) プノンペン-ホーチミン・ルート(バベット/モックバイ経由)	101
(4) バンコク-ハノイ・ルート	105
(5) ハノイ-南寧/広州・ルート	109
(6) バンコク-ヤンゴン・ルート	117
2-3. 今後の可能性と課題	119

※本書に記載している内容は、文中に特別な記載のない限り、2013 年 1 月～3 月に実施したインタビュー調査に基づくものです。本文中、各国・地域通貨の平均為替レートは、2012 年(1 月～12 月)の期中平均(CEIC データベースより)を使用しています。

【免責条項】

本報告書で提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本報告書で提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

要 旨

ASEAN 主要国の物流事情

<ASEAN 域内のコンテナ流動量>

2012年の日本の地域別輸出入状況を見ると、全貿易額である1兆6,900億ドルの約半分が対アジア貿易となっている。そのうち中国の約2割に次いで多いのが対ASEAN貿易である(シェア15.3%)。日本からの輸出をみると、アジアが全体の約55%と、半分以上を占める。そのうち中国が18.1%、ASEANが16.2%のシェアを持つ。また、前年比をみると、対ASEAN輸出は5.8%増と着実に増加しており、ASEANは日本にとって、一大販路開拓先となっている。

2010年の世界のコンテナ荷動き(1億7,700万TEU)のうちの約3割(約5,000万TEU)が東アジア域内であり、東アジア-北米、東アジア-欧州など他の航路を上回っている。ASEAN域内でのコンテナ流動を見ると、シンガポールとインドネシア、マレーシア間の動きが多くなっており、海上輸送航路がシンガポールを中心に張り巡らされているといえる。一方、コンテナ以外の貨物を含めた実際の貨物は、インドネシア、タイ、マレーシアといった生産拠点の集積をもつ国々の間を中心に動いている。このかい離は、シンガポールにおいて「積替え」の貨物量が非常に多いことを反映している。製造業による現地調達率の上昇にともない、ASEAN域内での調達率も上昇する中で、域内での部品、製品のやりとりも今後さらに増えていくと思われる。

<ASEAN 域内の主要港間の輸送時間とコスト>

主要港間の輸送時間、コストは、利用する貨物船の航路、寄港数、タイミングなどによって異なってくるため、単純な比較は難しい。シンガポールは多くの船会社がグローバルハブとして位置づけていることもあり域内主要港向けを含めた航路の数も多い。航路の一括調達をシンガポールで行うという日系製造業もある。タイのレムチャバン港については、シンガポール進出の日系商社によると、インドネシアのタンジュン・プリオク港、ベトナムのハイフォン港との間の物量が多く、同ルートでは直行サービスが始まっており、海上輸送日数が大幅に減少したという。マレーシアのクラン港を基点にした場合、シンガポール、タイまでは比較的短時間で輸送されているが、ハノイやマニラまでは航路によっては10日以上要することがあるので注意が必要。マレーシアのタンジュン・ペレパス港は、そのコンテナ取り扱い料金(ターミナルハンドリングチャージ: THC)や通関手続き費用の低さから、大手船会社が拠点をシンガポールから同港に変更する動きがある。インドネシアのタンジュン・プリオク港を基点とする場合も、マレーシア同様に、マニラ、ハノイまでの輸送時間が比較的長くなっているのに加え、バンコクまでの輸送時間も、マニラ、ハノイと同等の時間がかかることがあるようだ。ハノイを基点とするASEAN域内輸送は、多くが経由便となるため、シンガポール基点などと比べると行き先に関わらず相対的に時間がかかっている。特にジャカルタ、マニラまでの輸送時間が比較的長い傾向がみられる。

<各国物流環境の現状と課題>

▶ シンガポール

通関手続き

シンガポールにおける通関手続きは、トレードネットのシステムの下、輸出入関連の申告・認可手続きの電子化が進展している。ASEAN 各国の取り組むナショナルシングルウィンドウ (NSW) の構築という観点においても、シンガポールの状況は ASEAN 主要国でも群を抜いて進展している。一方、トレードネットの他国の EDI システムとのリンケージという観点においては、日本などを含む一部の国との間では実現しているものの、貿易量の多い欧米主要国や ASEAN 域内でもまだ実現しておらず、輸出国で申告した内容を輸入国であるシンガポール側で再度、システムに入力する必要があることなどが指摘されている。また、シンガポールの物流ハブ化とともに、輸出入決済業務の集約化を図る動きが進展する中、原産地証明書 (CO) への FOB 価格の不記載 (記載義務の撤廃) を望む声が多く聞かれる。

港湾事情

シンガポール海事港湾局 (MPA) は、シンガポール港の競争力を高め、世界で最も優れた港湾としての位置づけを確保するため、規制緩和や手続きの効率化、コスト削減などを進めている。また、貨物の需要増に対応し、コンテナターミナルの開発が進行中である。これらのターミナルの稼動 (2020 年見込み) に伴い、コンテナ取扱能力は 5,000 万 TEU に増加する見込みである。

ASEAN 域内物流ハブ機能

シンガポールを物流ハブとして位置づける企業の動きを促進する目的から、政府も税制面での優遇などをはじめとする様々な支援策を導入している。また海運業者に対しても、シンガポールでのオペレーションを拡充させる目的から、法人税軽減などの支援スキームを導入している。

物流業者の間では、ASEAN 域内をはじめとする各国向けの製品のストック & デリバリーオペレーションを提供する動きも進んでいる。

▶ タイ

通関手続き

今回のヒアリングにおいて、タイの通関手続きそのものに問題がある、という指摘はほとんど出なかった。進出日系物流企業によると、タイ税関は現実としてはほとんどの貨物をグリーンラインで受け付け、「事後調査制度」でしっかりと取り締まる、という方針を取っているという。この事後調査制度が、タイにおける通関での課題の一つとなっている。違反があった場合の罰金額が高く、過去まで遡及して追徴されると、資金繰りを見直す必要が出てくる企業もある。

港湾事情

タイの中核港であるレムチャバン港のターミナルは、複数の民間企業により管理・運営されているため、接岸・出航スケジュールや貨物積み上げ下ろしなどは問題なく行われている。自動車専用ターミナルの取扱容量が限界を超えつつあるが、専用ターミナルの拡張スケジュールを前倒しするといった対策が検討されており、問題視はされていない。同港の収容能力を 1,080

万 TEU から 1,800 万 TEU に拡張するための開発が行われている。

一方、バンコク港(クロントイ港)は、河川港であり、接岸できる船の大きさに限界がある、管理運営を行っているタイ港湾公社における労働問題が港湾オペレーションに影響を及ぼしている等、港湾管理の効率化に課題を抱えている。

ASEAN 域内物流ハブ機能

進出日系物流企業からは、高い産業集積度や高度に整備されたレムチャバン港を有するタイは、ASEAN 域内輸送のハブになるべき、というコメントもあった。その背景には、在庫保管は消費地に近い場所で行う方が好ましい、という戦略がある。ただ、現状タイでは、非居住者倉庫が PE に該当し課税対象になるのか、それとも PE には該当せず非課税なのかが明文化されておらず、非居住者倉庫制度を活用して、在庫保管をするのは難しいと認識されている。

▶ インドネシア

通関手続き

インドネシアの通関手続きにおいて、もっとも問題視されたのは「全般的な作業の遅れ」であった。税関職員が少なく、検査関連のノウハウが蓄積されない、通関プロセスが担当官の裁量に任される部分が多いといったことが原因となっている。結果的には、HS コードの誤認などにもつながり、事前教示制度や AEO 制度の早期導入を求める声が多かった。

港湾事情

インドネシア最大の国際港であるタンジュン・プリオク港は、取り扱い貨物量が増加し続ける中で、港湾の絶対的容量の不足や、港湾のインフラないしは設備管理が貧弱であるため、運用効率が悪く、輸出用積み荷の遅れや、混雑による積み残しといったことが深刻な問題で、利用者のビジネス活動の支障となっている。北カリバル港やチラマヤ新港などの港湾の新設・拡張や新高速道路の建設といった、予定されている数々のインフラが、各機能を補完するよう総合的に開発されることが期待されている。

ASEAN 域内物流ハブ機能

ASEAN 域内の輸送拠点としての可能性をヒアリングしたところ、非居住者倉庫の利用が可能であるという点でポテンシャルは有するものの、地理的立地や航路の数、保税制度の整備などでみると、シンガポール、マレーシアに比べインドネシアは、ハブ港としての機能はもちにくくという声があがった。また、現時点ですでに貨物の保管場所の不足や通関手続きに時間がかかるといった問題もあり、現実的にハブ港となることは難しいという事情もある。

▶ マレーシア

通関手続き

マレーシアの通関関連手続きにおいて最も問題視されたのは、指定通関業者制度であった。特に、物流企業にとっては、同制度への既登録通関業者との連携などを余儀なくされ、一貫輸送サービスが提供できない、もしくは提供しようとするとコストが高くなるなど、事実上の阻害要因となっている。

港湾事情

マレーシア最大の港湾であるクラン港は貨物取扱量で世界 12 位、タンジュン・ペレパス港は 17 位に位置し、ASEAN 域内ではシンガポールに次いで 2 位、3 位の位置を占めている。さらに世界銀行 (Doing Business 2013) によると、マレーシアでコンテナの輸入にかかる平均コストは、1 コンテナあたり 420 ドルと世界で最も安価である。価格が手頃であることに加え、港湾や陸上一貫輸送インフラに対する政府からの莫大な設備投資により、大手海運船舶会社の多くが、ハブとしてマレーシアの港湾を選んでいる。特に、タンジュン・ペレパス港は、地域の積み替えハブとして認知されつつある。

ASEAN 域内物流ハブ機能

ヒアリングでは、すでに一部の物流企業と荷主の間で、マレーシアを中心とする ASEAN 域内の輸送網構築が検討されているということが聞かれた。港湾の開発などの政府によるハブ化に向けた取り組み、コンテナ取扱料などのコストの低さ、非居住者倉庫の利用が可能、といった好環境が背景にある。

▶ ベトナム

通関手続き

ベトナムでは、2014 年上期の稼働を目標に、日本の NACCS システムの導入が試みられている (VNACCS)。VNACCS は全国の税関に導入される予定で、ペーパーレス化、シングル・ウィンドウに向けて大きな前進となると考えられる。ただし、実際の導入、運用に向けて、ノウハウの普及や運用ルールの制定など課題が残る。

港湾事情

北部地域の主要港としてはハイフォン港、クアンニン港などがある。コンテナ取扱料も着実に増加しているが、ハイフォン港は水深 8 メートルしかなく、大型船が入れない。そのため、日本向けなどの中距離であれば香港や上海経由、欧米向けの長距離向けの場合であれば南部のカイメップ・チーバイ港やシンガポールの港までフィーダー船で輸送して、積み替えを行わなければならない。深水港であるカイラン港は、ハイフォン市から約 50km 離れており、その間の輸送費が発生する。このため特に北米向けの直行便では、ハイフォン河川沖合の深水港であるラックフェン港 (2016 年操業開始予定) の開発が待たれる。

カットライ港を中心とした南部地域の港湾でも、コンテナ取扱量は増加しており、北部地域の取扱量より多い。水深 14m を有するカイメップ・チーバイ港では、大型船が寄港でき、欧米向けに積替え無しで輸送することが可能だ。ただし同港周辺に物流会社の倉庫が立地していないこともあり、南部の生産拠点から同港までの輸送費が割高となっている。

メコン地域の物流事情

タイを中心にその周辺を後発のカンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM 諸国）が取り囲む地域にベトナムを加えた、いわゆるメコン地域では、東西、南部経済回廊などの幹線道路を中心に物流インフラ整備が進んでいる。

【南部経済回廊】

▶ バンコク-プノンペン・ルート（アランヤプラテート・ポイペト経由）

国道5号線の整備が進んでいることもあり、日系企業にも商用ベースで活用され始めている。カンボジア側の道路（国道5号線）は、基本的には片側1車線の道で、生活道路との区別が無く、また追い越し時に危険が伴うという状況ではあるが、終始平坦で、物流ルートとして大きな障害はない。

バンコクとプノンペンを結ぶルートの活用事例としては、まず、タイに主力の生産拠点を置き、生産工程のうち労働集約的な部分をプノンペンの工場で行い、完成品をタイに戻すという、というタイとの生産分業を行う場合だ。この生産分業は、必ずしもプノンペンだけではなく、国境であるポイペトに拠点を置くケースも出てきている。同国境のカンボジア側にあるポイペト SEZ への入居企業も、近年増えている。さらには、カンボジアの市場を目指す企業が、タイから商品、製品や原材料を輸送する際にも使われている。

アランヤプラテート・ポイペト国境は、これまで輸送トラックの相互乗り入れはできず、国境で積替えを行う必要があったが、2012年6月より両国の覚書により不要となっている。ただ、この積替え不要のライセンス数には制限があり、さらには外国籍の企業には供与されていない。さらには、ドライバーへの保険や交通標識の違いなどを勘案すると、必ずしも一貫輸送が必要不可欠ということでも無いという事情もあるようだ。

▶ バンコク-プノンペン・ルート（ハートレーク・コッコン経由）

バンコクとプノンペンを沿岸の道路で結ぶ本ルート上では、カンボジア国内の国道48号線の道路状況が非常に悪い。まず、地形の関係上、山がちな場所を通ることとなり、常時車体が上下している。またところどころ路面が傷んでおり、補修の形跡もあるが質が悪いため表面が凸凹している。乗用車（バン）でも平均時速40km程度しか出せず、物流ルートとしての利用には留意が必要だ。

本ルートは、今のところ、2区間で部分的に活用されている。1つはバンコク/レムチャバン港からコッコンまでの区間、もう1つはシハヌークビル港からプノンペンまでの区間（国道4号線。本調査では合流地点からプノンペンまでを実走）である。前者は、コッコン SEZ の入居製造業による活用事例を挙げることができる。ポイペトと同様に、タイとの国境であるコッコンの SEZ に製造拠点を置き、タイの主力工場と生産分業をするケースだ。シハヌークビル港からプノンペンまでは、プノンペンに立地する企業などがシハヌークビル港を利用して輸出入する際に活用している。コッコンからプノンペンまでのルートは、コッコンで組み立てを行うカムコモーター（現代自動車の組み立て）

が、完成車をプノンペンまで運搬する際などに利用されているが、現時点ではまだ物流ルートとしての利用ニーズは多くない。

▶ プノンペン－ホーチミン(バベット・モクバイ経由)

南部経済回廊のうち、プノンペン－ホーチミン・ルート（バベット/モクバイ国境経由）も活用事例が見られる。基本的には片側1車線だが、走行には問題ない。メコン川を渡船する場所があるが、2015年3月竣工予定の橋が完成すれば、一貫走行が可能となる。

本ルートは商用も多い。プノンペンで製造し、日本や米国向けに輸出する、もしくは消費財をベトナムからプノンペンに輸送する際にも利用され始めている。また、プノンペンではなく、国境地域（バベット地区）に製造拠点を置き、その輸出入の玄関口としてホーチミンを利用するケースも増えており、その際も本ルートが活用される。

プノンペンからホーチミンまでは、メコン川の河川路を利用するという選択肢もある。輸送時間、コストは異なり、利用者は、輸送のリードタイムや貨物の種類に応じて選択しているのが現状だ。

【東西経済回廊】

▶ バンコク－ハノイ・ルート

バンコクとハノイを結ぶルートは、この東西経済回廊を経由する陸上輸送と、レムチャバン港とベトナムの北部地域を結ぶ海上輸送との選択肢となる。貨物の種類、輸送のタイミングなどによって大きく変わる部分ではあるが、おおむね陸上輸送コストは海上の3～4倍となっているが、利用者は陸上輸送のリードタイムの短さ(海上輸送の約半分以下)に着目している。さらには、これまでハノイからバンコク向けの貨物が少なく、片荷状況であったが、近年はハノイからバンコク向けの二輪車や電気・電子部品の輸出も増えており、本ルートの利用は少しずつ増えている。

2011年11月に第3メコン架橋も開通しており、直線距離で比較すると第2メコン架橋を通るルートより短縮される。また、現在は、タイ・ラオス・ベトナムの三国間を結ぶルートは、タイのコンケンからベトナムのダナンまでしか通行が認められていないところ、ラオスのトラックを活用して、同三国間の一貫輸送サービスを提供する動きもでてきている。

【その他】

▶ ハノイ－広州ルート

ハノイ－広州間では、香港港－ハイフォン港を直行で結ぶ海上輸送ルートの便数拡大やコスト低下により、陸路輸送への需要はそれほど高まっていないのが実態である。利用拡大に向けた最大の障害は、海上輸送の2倍以上とされる輸送コストである。中国側からベトナム向けの物量に対し、ベトナム側から中国向けの物量が極端に少ないことによる片荷問題もあり、物流会社としても輸送価格を引き下げられない事情を抱える。また、海上輸送サービスの拡充により、

陸路輸送の最大の売りであった所要日数についても、海上輸送とそれほど変わらない状況となっている。進出日系企業においては、深圳港または香港港からハイフォン港などベトナムに向けた海上輸送ルートを中心にしながらも、その補完的機能として陸上輸送のオプションとして確保しておく意義はある。

▶ **バンコク-ヤンゴン・ルート**

ミャンマー側の道路舗装や拡張といったハードインフラの整備が著しく劣っている。またタイとの国境における車両の相互乗り入れ、税関の開庁時間の延長、一方通行などの制限の緩和、税関手続きの簡素化が急務となっている。

第1章 ASEAN 主要国の物流事情

1-1. 主要港間輸送のコストと時間の比較

(1) ASEAN 域内のコンテナ流動量

ASEAN 経済は、欧州債務危機に伴う先進国経済減速の影響を受けつつも、総じて堅調な成長を維持している。IMF によると、2011 年の ASEAN の成長率は日本の震災やタイの洪水の影響もあり、4.5%と若干落ち込んだものの、2012 年は 5.7%に回復し、2013 年も 5%台の成長を持続する見通しである。中間層の増加を背景とした消費市場のさらなる拡大などが景気を下支えしている。

さらに、ASEAN では AFTA (ASEAN 自由貿易地域)として、物品貿易の自由化が進み、先進 ASEAN 諸国 (タイ、マレーシア、インドネシア、シンガポール、フィリピン、ブルネイ) では、2010 年にほぼすべての品目の関税が撤廃されている。新規加盟国 (ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマー) においてもほとんどの品目で 0~5%まで域内関税の撤廃ないし引き下げが実施されており、2015 年には ASEAN 経済共同体 (AEC) の形成に合わせ、一部の品目を除き、関税が撤廃される予定である。合計すると人口規模約 6 億人の一大経済圏が形成されつつある。さらに、中国、韓国、日本などの域外国との EPA/FTA を含め、ASEAN を越えたアジア域内で貿易の自由化の進展も、モノのやりとりを円滑化し、経済成長を牽引しているといえるだろう。

2012 年の日本の地域別輸出入状況を見ると(図表 1)、全貿易額である 1 兆 6,900 億ドルの約半分が対アジア貿易となっている。そのうち中国の約 2 割に次いで多いのが対 ASEAN 貿易

図表1 日本の地域別輸出入状況(2012年)

	2012年			シェア			前年同期比	
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計	輸出	輸入
世界	801,335	888,584	1,689,919	100.0	100.0	100.0	△ 2.4	4.2
アジア	438,101	393,570	831,671	54.7	44.3	49.2	△ 4.6	3.4
中国	144,686	189,019	333,705	18.1	21.3	19.7	△ 10.4	3.0
ASEAN	129,788	129,603	259,390	16.2	14.6	15.3	5.8	4.0
シンガポール	23,360	8,788	32,148	2.9	1.0	1.9	△ 14.0	1.6
タイ	43,847	23,713	67,560	5.5	2.7	4.0	17.2	△ 2.9
マレーシア	17,759	32,975	50,735	2.2	3.7	3.0	△ 5.1	8.5
インドネシア	20,337	32,394	52,731	2.5	3.7	3.1	14.7	△ 4.6
フィリピン	11,892	9,378	21,270	1.5	1.1	1.3	6.1	5.1
ブルネイ	188	6,011	6,199	0.0	0.7	0.4	32.4	5.6
ベトナム	10,767	15,139	25,906	1.3	1.7	1.5	12.4	30.9
ラオス	138	124	262	0.0	0.0	0.0	76.8	27.9
ミャンマー	1,263	676	1,939	0.2	0.1	0.1	149.4	14.3
カンボジア	235	406	641	0.0	0.1	0.0	14.8	31.9
大洋州	23,079	61,643	84,722	2.9	6.9	5.0	3.4	0.5
北米	150,928	89,297	240,225	18.8	10.1	14.2	12.2	2.4
中南米	43,209	35,472	78,682	5.4	4.0	4.7	△ 2.0	2.2
欧州	89,978	95,050	185,027	11.2	10.7	10.9	△ 17.7	4.1
ロシア・CIS	14,643	22,096	36,739	1.8	2.5	2.2	6.6	10.5
中東	28,432	170,136	198,568	3.6	19.2	11.8	15.9	5.9
アフリカ	12,965	21,314	34,279	1.6	2.4	2.0	△ 1.5	24.2

(資料) 財務省「貿易統計」よりジェトロ国際経済研究課作成。

である(シェア 15.3%)。これは北米(14.2%)、欧州(10.9%)を超える割合となっている。

日本からの輸出をみると、アジアが全体の約 55%と、半分以上を占める。そのうち中国が 18.1%、ASEAN が 16.2%のシェアを持つ。対 ASEAN 輸出は、対北米輸出(全体の 18.8%)をやや下回るものの、既に欧州(11.2%)向けを大きく超えている。また、前年比をみると、対北米輸出は 12.2%増と二桁の伸びを示したものの、欧州向けは同 17.7%減と大きく落ち込んでいる。対 ASEAN 輸出は 5.8%増と着実に増加しており、ASEAN は日本にとって、一大販路開拓先となっている。

この一大市場に成長しつつある ASEAN を有望な販路開拓先ととらえ、本格的に輸出に取り組んでいく上で、検討すべき重要な項目は商品・製品の輸送についてである。ここで、ASEAN 向け、もしくは ASEAN 域内での輸送における主要な手段の一つとなってくるのが海上輸送であるが、その実態、例えば全体の物の動き、主要港間の時間、コストなどはどうなっているのか。

まずは、物の動きの動向をみてみたい。国土技術政策総合研究所¹⁾による推計では、2010年の世界のコンテナ荷動き(全世界外貿実入コンテナ総流動量²⁾)は1億7,700万 TEU であった。このうち東アジア域内のコンテナ荷動きが約 5,000 万 TEU で、全航路の約 3 割を占め最大となっている。東アジア-北米航路、東アジア-欧州航路のコンテナ流動量とシェアは、それぞれ 2,400 万 TEU で 14%、2,800 万 TEU で 16%と、東アジア域内のコンテナ流動量に比べると少ない。国土技術政策総合研究所の推計に基づき、2010年の ASEAN 主要国および日本の国間コンテナ総流動量をみると、図表 2 のとおりとなる³⁾。

二国間の総流動量が 100 万 TEU を超えたのは、シンガポール-インドネシア、シンガポール-マレーシアのみであった。シンガポール-タイもほぼ 100 万 TEU に近い。一方、フィリピンと、タイ、マレーシア、インドネシア、ベトナムの間のコンテナ流動量は、およそ 7 万~10 万 TEU と、域内では比較的少なくなっている。シンガポールを中心として、ASEAN 域内のコンテナが輸送されている。つまり、ASEAN 域内の海上輸送網(航路)が、シンガポール中心に張り巡らされているといえる。今回のヒアリングにおいても、シンガポールに拠点を置く日系船会社によると、シンガポール港は世界のハブ港であり、航路運営管理をする上でのコンソーシアム形成や、主要船会社の定期航路との調整という観点からもっとも迅速で効率的に事業が運営できるということであった。

なお、国土技術政策総合研究所の推計では、アジア域内の国間コンテナ流動は、全体として中国が中心となっており、前述の東アジア域内のコンテナ流動量(約 5,000 万 TEU)のうち約 6 割は中国との間の流動量である。アジア域内、時には世界の輸送価格なども、この中国との間のルートの商品量の増減が大きく影響を及ぼすことに留意する必要がある。

¹⁾ 「世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析」(2012)

²⁾ 総流動量: 積替えも含めてコンテナが動いた量。貨物が A 港を出て B 港で積み替え、C 港まで運搬される時、A 港→B 港(1TEU)+B 港→C 港(1TEU)=計 2TEU とカウントしたもの。純流動量は、実際の貨物の動きで、上記を A 港→C 港(1TEU)とカウントしたもの。

³⁾ 図表 2、3 のまとめ方については、「アジアにおける海上輸送と主要港湾の現状(2012年3月)」(ジェトロアジア経済研究所)の第 1 章図 6「アジア域内のコンテナ流動」を参考にした。

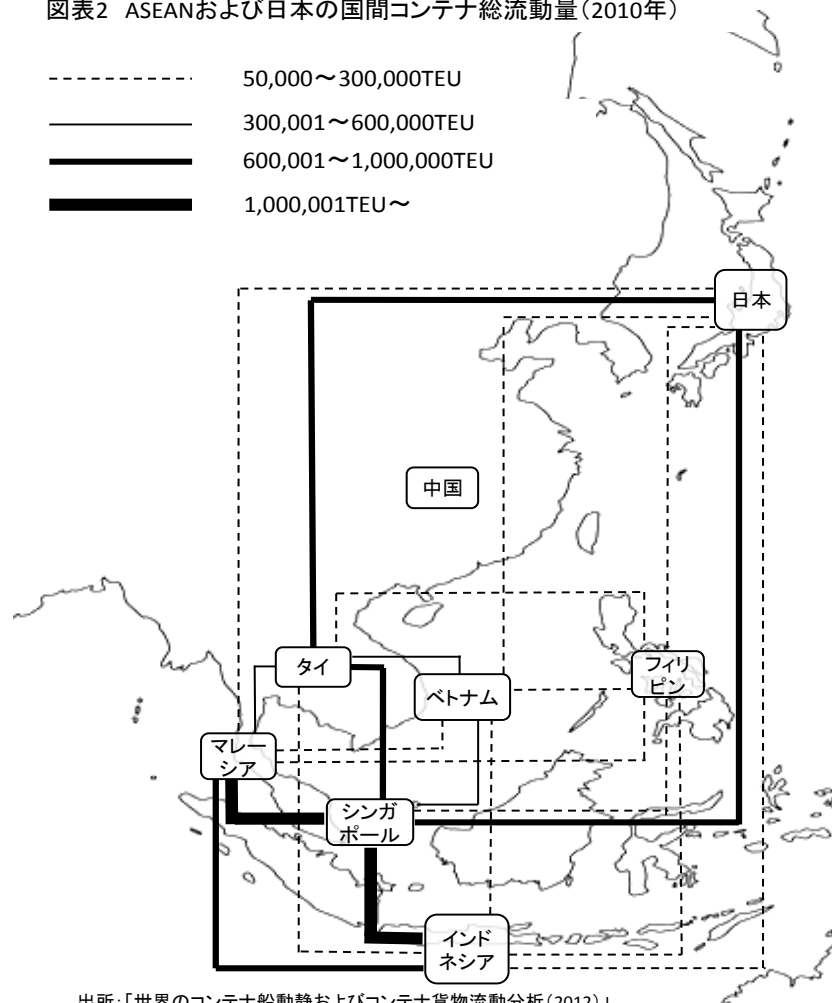
シンガポールは、海上輸送のみならず物流全般を考慮上でのハブとして位置づけられることが多いのには、その地理的優位点、ハードインフラの整備などに加え、必要な制度が整っているという背景もある。詳細については、シンガポール以外の ASEAN 諸国は、どのくらいハブとなる可能性を有するのをも含めて、後段の国別のパートで紹介したい。

一方、2010 年の ASEAN および日本における、二国間の

コンテナの輸出入別の実際の荷動き(純流動)をみると、図表 3 のとおりとなる。この図表 3 の実際の荷動きを、図表 2 のコンテナ総流動とみくらべると、コンテナの動きは、必ずしも実際の荷動きとは傾向が一致していないことがわかる。このかい離は、シンガポールにおいて「積替え」の貨物量が非常に多いことを反映している。つまり、ASEAN 域内の海上輸送ルート(航路)は、シンガポールを中心に組まれているのに対し、実施の貨物は、インドネシア、タイ、マレーシアといった生産拠点の集積をもつ国々の間を中心に動いている、ということになる。「Container Market Review and Forecast」⁴によると、世界主要港の積替え貨物の取扱量も、シンガポール港が第 1 位で約 2,500 万 TEU(全取扱貨物量の 84.3%)と推計されていることから、シンガポールが ASEAN 域内の一大積替え拠点と位置づけられていることがわかる。ちなみに、同推計によると、ASEAN 域内では、マレーシアのタンジュン・ペレパス港が第 5 位で約 700 万 TEU(同 94.4%)、クラン港が第 8 位で約 600 万 TEU(63.5%)となっている。また、コンテナの積載率が一律でないことも、コンテナの動きと貨物の動きのかい離を生み出す一因となっている。

図表 2 ASEAN および日本の国間コンテナ総流動量(2010年)

-----	50,000~300,000TEU
—————	300,001~600,000TEU
—————	600,001~1,000,000TEU
—————	1,000,001TEU~



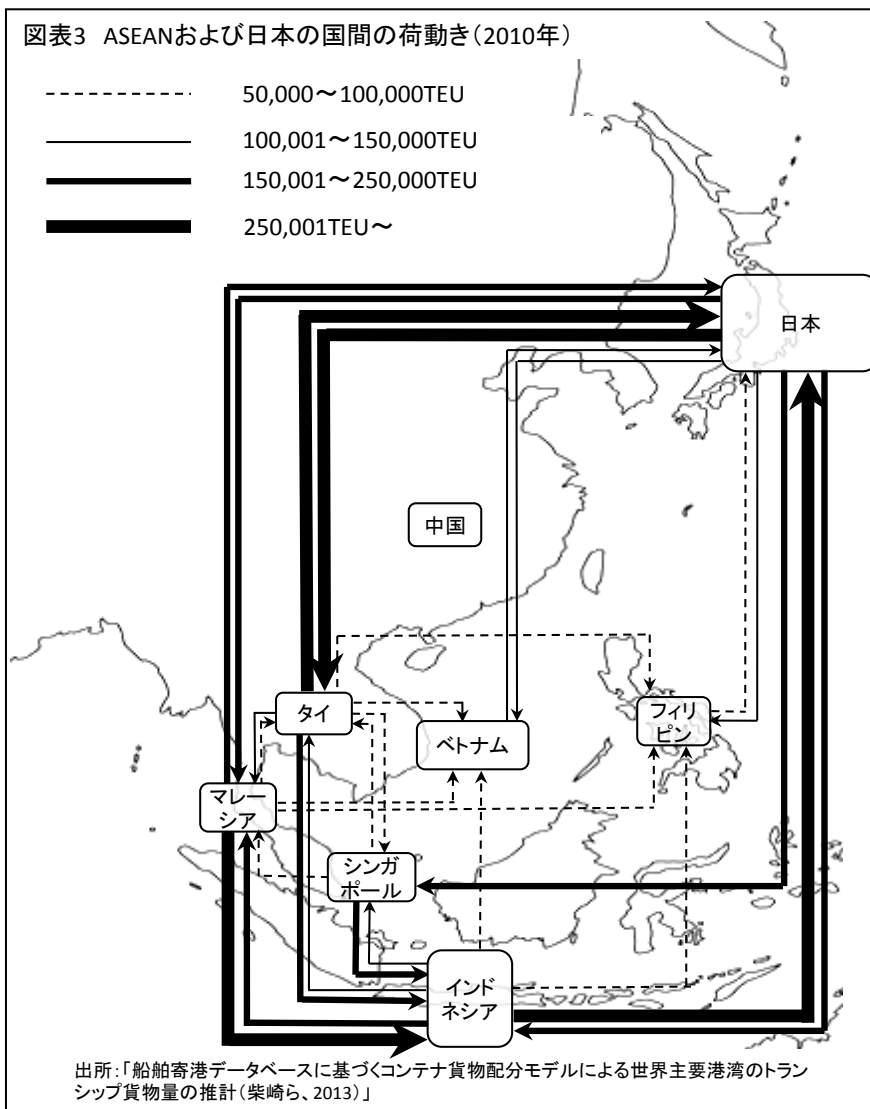
出所:「世界のコンテナ船動静およびコンテナ貨物流動分析(2012)」
(国土技術政策総合研究所)をもとにジェトロ作成

⁴ 「Container Market Review and Forecast (Annual Report 2012/13)」(Drewry)

二国間の実際の荷動きを見ると、特に日本とタイの間の輸出入における荷動きが多くなっている。またインドネシアから日本向け、およびマレーシアからインドネシア向けの貨物も多くなっている。このコンテナ荷動きを ASEAN 域内で輸出についてみると、インドネシアからの域内輸出が最も多く、次いでタイ、マレーシアからの域内輸出が多くなっている。輸入ベースでもインドネシア、タイ、マレーシアが多い。

図表3 ASEANおよび日本の国間の荷動き(2010年)

- 50,000~100,000TEU
- 100,001~150,000TEU
- 150,001~250,000TEU
- 250,001TEU~



また図表 2、3 と

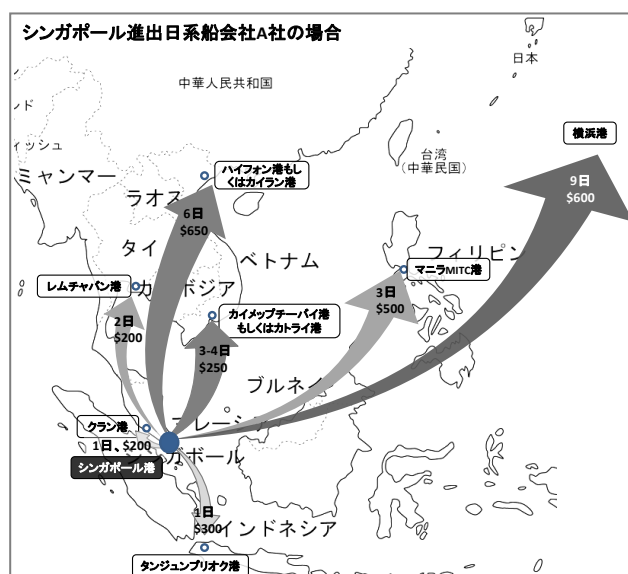
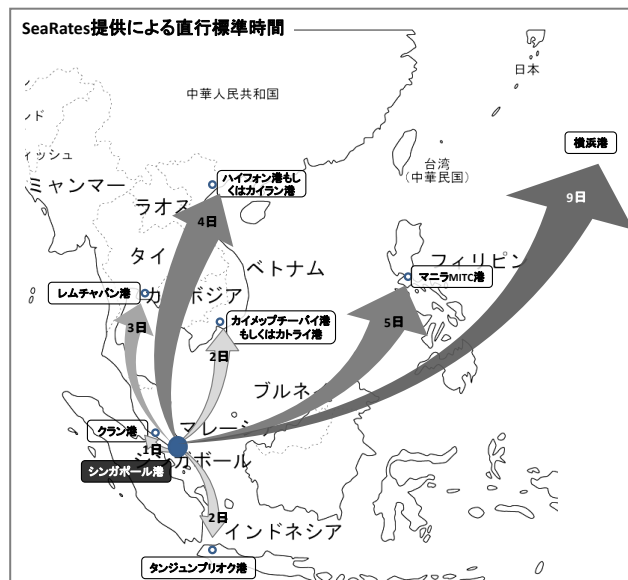
も 2010 年のデータであるが、近年、部品の現地調達率は上昇基調にある。今回のヒアリングにおいて、ASEAN 域内の輸送量について聞いたタイの日系自動車部品メーカーによると、2011 年度のアジア太平洋域内の全取引量は約 20 万 m³で、日本とアジア間の取引量の倍以上だという。このうち、タイ⇒インドネシアが約 6 万 m³、インドネシア⇒タイが約 3 万 m³、マレーシア⇒インドネシアが約 2 万 m³、インドネシア⇒マレーシアが約 1 万 m³だという。またフィリピンからインドネシアに輸出される製品、部品も約 1 万 m³ほどあるという。同社によると 2012 年のアジア域内の取引量は 11 年の 2 割増しと予測している。また在タイの日系輸送業者によると、取扱貨物は圧倒的に輸出が多く、特にシンガポール、インドネシア向けが多いという。輸入は日本、中国、韓国からが多く、大半はアルミ、原油といった原材料で、ASEAN 域内ではマレーシアからタイへの輸入が多いという。

(2) ASEAN 域内の主要港間の輸送時間とコスト比較

主要港間の輸送時間については、利用する貨物船の航路、寄港数などにより異なってくるため、単純な比較は難しい。以下図表は、ASEAN 域内で、各港を基点にして、域内主要港向けに輸出する際の輸送時間とコストを、主要港毎にみたものだ。輸送時間については、直行した場合の標準時間 (SeaRates 提供⁵⁾) と、今回のヒアリングで確認した実際の輸送サービスにかかる日数 (以下、図表中に記載されている輸送時間は port-to-port の海上輸送時間。) を事例としてあげている。コストについても同様に、ヒアリングで確認したものを事例としてあげている。コストの中身は、40 フィートドライコンテナ (フルコンテナ) の海上輸送コストをあらわしており、通関手続きなどにかかる諸経費は含まれていない。なお、コストについては、

貨物の内容や輸送航路、輸送タイミング、全体の貨物量などにより大きく変わってくるものであり、以下に記載されているものは、あくまでも今回のヒアリングで聴取した参考事例である点に留意願いたい。また、図表に記載されているのは輸出にかかるコストと時間となっているが、貨物量のインバランスなどもあり、輸入の場合は必ずしも輸送時間とコストが輸出と同様ではない点も、あわせて注意願いたい。(矢印の色については、所要日数が多いほど濃い。)

図表 4 シンガポール港から ASEAN 域内の主要港および横浜港までの時間とコスト



① シンガポール (シンガポール港)

シンガポールは、多くの船会社がグローバルハブとして位置づけ、アジアもしくは世界中の航路設計やコンテナ船の運行管理を行っている。タイでヒアリングをした日系部品メーカーには、アジア太平洋内の航路の調達はシンガポールにて一括で行うというケースも見受けられた。輸送ハブとしての機能を有することもあり、ASEAN 域内の他の国に比べると、航

⁵ SeaRates のウェブサイト (<http://www.searates.com/>) における検索により各ルートの時間を確認。

路の数も多く、各所までの所要日数なども比較的少ないといえるだろう。インドネシアのタンジュン・プリオク港やマレーシアのクラン港までは、1～2日と海上輸送日数は非常に短い。一方、ハノイのハイフォン港(もしくはカイラン港)、およびホーチミンのカイメップ・チーバイ港(もしくはカトライ港)までは航路によっては時間がかかることがある。ヒアリングを行ったシンガポール進出日系船会社A社によるサービスでは、ハイフォン港までは3-4日間、カイメップ・チーバイ港までは6日間を要している。同社は、タイのレムチャバンまでの定期航路を週3便提供しており、ASEAN 域内主要港までの航路の中では最も多くなっている。マレーシアのクラン港、インドネシアのタンジュン・プリオク港までの定期航路はそれぞれ週2便ずつ提供している。その他の、フィリピンのマニラ MITC 港、ベトナムのカイラン港、カトライ港までの定期航路は週1便の提供だ。

輸送コストについては、シンガポール(輸出側)の船会社が請求する(立替で払う)分としては、図表4の海上輸送コストに加えて、シンガポール側のコンテナ取り扱い料金(ターミナルハンドリングチャージ:THC)と仕向け地での陸揚げ費用(サーチャージ)がかかる。在シンガポール船会社によると、アジア域内航路(東南アジア、インド、日中韓など)は、各国地場の中小の船会社も含めて数百社の事業者が競合関係にあり、マーケットの変動もきわめて大きいという。通常、荷主との契約はほとんどがスポットでオーダーされ、運賃が決まるのが一般的だという(荷主がその週で一番安い航路を選択しているのが実態)。大手荷主などコンテナの本数が多い場合は、荷主と船会社が直接価格交渉をするケースもあるが、月20～30本程度の本数であれば、物流会社が一括で輸送業務を受けるのが一般的で、最近では、大口の場合であっても、物流会社に一括で発注するケースが増えているという。また、物流会社のサービス領域拡大により、物流会社が荷主であるメーカーの物流部門に入り込み、生産拠点の立地と同時、もしくはそれに先んじる形で物流サービスを提供するケースも増えているという実態も聞かれた。

②タイ(レムチャバン港)

タイのレムチャバン港を基点とした場合、マニラ MITC 港、ハイフォン港、タンジュン・プリオク港までの所要時間が直行の標準時間でみると4～5日と比較的長い。実際の輸送サービスにおいては、必ずしも直行便ばかりではなく、香港やシンガポールで乗り継ぎをする場合もあり、距離に比例した日数とはなっていない。たとえば、図表5のように、B社(タイ進出日系船会社)の場合、ハイフォン港までは、通常は香港乗り継ぎとなるため10日要しているが、直行便の場合は5日間だという。インドネシアのタンジュン・プリオクまでの輸送時間も、シンガポールでの乗り継ぎがあるため、7日間を要しているのが実態のようだ。

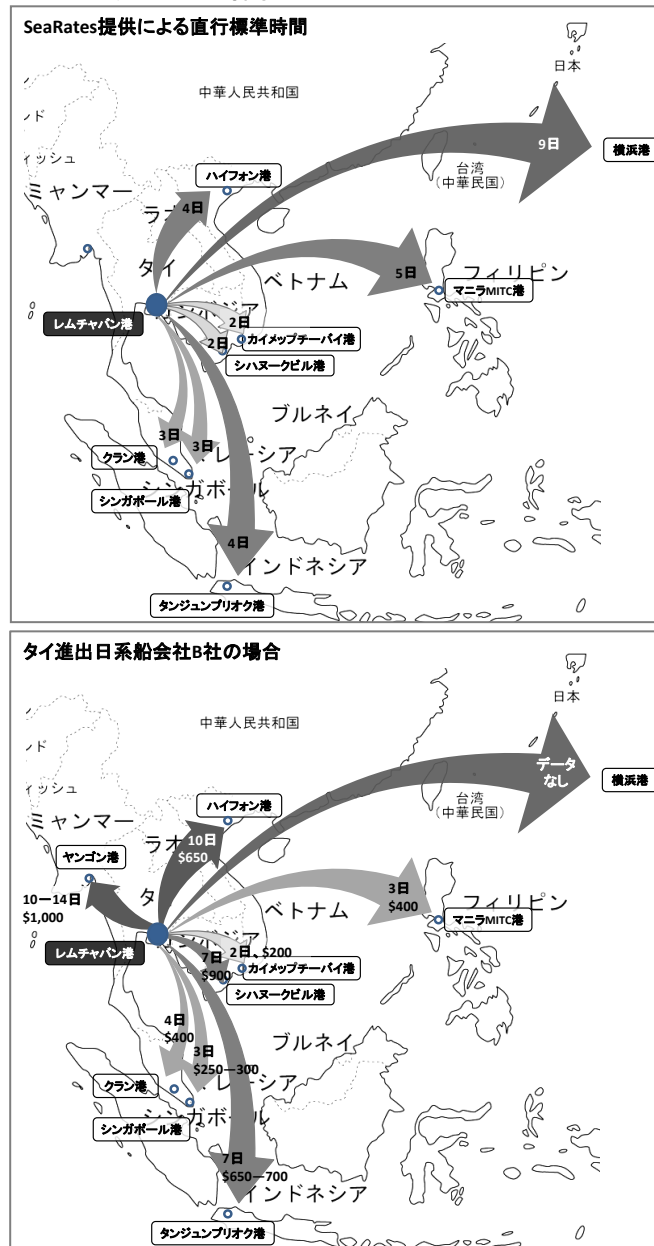
シンガポール進出の日系商社によると、物量の多いレムチャバン港-タンジュン・プリオク港、レムチャバン-ハイフォン港は直行サービスが始まっており、海上輸送日数が大幅に減少したという。マースクによる経由航路(マレーシアのタンジュン・ペレパス港経由)であれば9日間かかるところを、同直行便の場合は3～4日で到着するという。

また、タイの場合は、近年の人件費上昇、労働力不足もあり、高まる生産量に対応すべく、周辺国に生産拠点を拡大する動きがでていますが、カンボジア、ミャンマーといった周辺国への輸送網も今後利用ニーズが高まると思われる。前出 B 社によると、カンボジアのシハヌークビルもしくはプノンペンまでは、約 1 週間を要している。直行であれば 2 日ほどで到着する距離ではあるが、シハヌークビル港の場合はシンガポールでの乗り継ぎ、プノンペン港の場合はホーチミンのカイメップ・チーバイ港経由で河川路を使つての輸送となることから、輸送時間が増す要因だ。またミャンマーのヤンゴン港までは、シンガポール乗り継ぎとなり、10～14 日間ほどかかるという。さらには、下記の海上輸送時間に加えて、積み地、揚げ地それぞれで通関時間が必要となる。A 社の場合は、ASEAN 域内であれば、積み地・揚げ地両者の通関時間を合計して平均 1 週間ほどかかるという。

輸送コストについては、図表 5 において、前出 B 社のサービス事例(市場価格)を紹介している。物量が多いタンジュン・プリオク港やカイメップ・チーバイ港までのルートについては、逆ルートの場合には貨物が少なく輸送費も下がるということだ。タイ荷主協会が発表している参考輸送費(40 フィートコンテナ、All-In)ではタイークラン港が 750 ドル、日本の主要港までは 500～700 ドルとなっている。またこれら海上輸送費に加え、輸出側では、THC(タイ国内は 40 フィート・コンテナで一律 3,900 バーツ(約 126 ドル)、20 フィート・コンテナで一律 2,600 バーツ(約 84 ドル))、コンテナ詰め、港までの輸送費、B/L 発行費などが発生する。

タイにおける日系部品メーカーおよび日系船会社へのヒアリングによると、大手荷主などコンテナの本数が多い場合は、アジア太平洋域内(もしくは世界)の海上輸送航路は、日本の本社もしくはシンガポールで一括購入し、基本的には年間契約をする、ということであった。中小の

図表 5 レムチャバン港から ASEAN 域内の主要港および横浜港までの時間とコスト

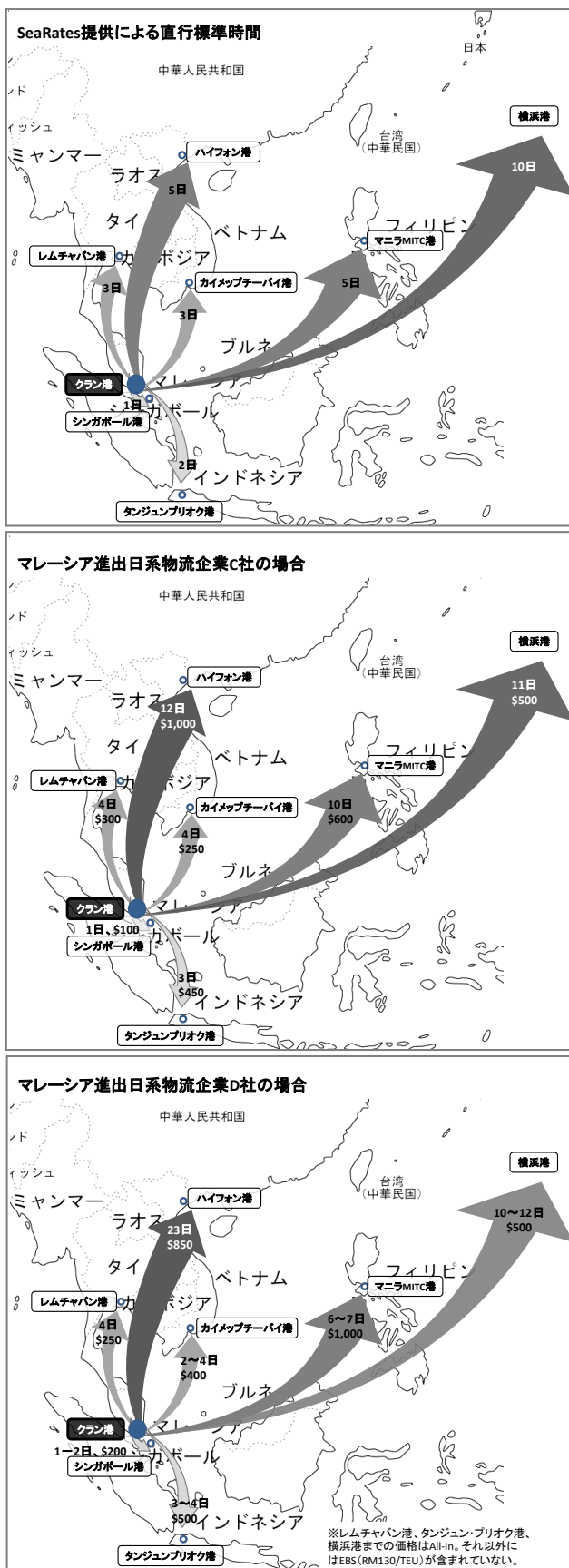


荷主の場合は、直接船会社と交渉するケースと、物流会社に委託するケースがあるが、前者は少ないという。船会社にとっては、中小企業に比べると大手荷主の方が優先度が高く、またコミッション分を上乗せしたとしても物流業者を通した方が、直接船会社と交渉するよりコストも低くなるのが実態だという。大手荷主が契約する船会社は、必ずしも日系ばかりではなく、近年は外資系船会社もあり、日系企業との価格差も約1割前後だという。しかし、輸送品質の向上はまだ不十分で、例えば使用されているコンテナなども雨漏りをすることがあるという。貨物の種類や送付先などにより利用する輸送会社に留意する必要がある。またリスクヘッジとして日系輸送会社とセットで落札しておく、という対応方法もあるようだ。

③マレーシア(クラン港)

マレーシアのクラン港を基点にした場合、図表6のとおり、フィリピンのマニラMITC港、ベトナムのハイフォンまでの輸送に比較的時間を要するようだ。今回ヒアリングをした企業のサービス提供事例では、マニラMITCまでは6～10日要しており、ハイフォンまでは航路の寄港場所、数にも起因していると考えられるが、23日かかるケースも出ている。一方、隣国であるシンガポールまでは1日で到着、またインドネシアのタンジュン・プリオク港までの間も3～4日と比較的短い輸送時間となっている。タイのレムチャバン港、ベトナムのカイメップ・チーバイ港まではお

図表6 クラン港からASEAN域内の主要港および横浜港までの時間とコストから主要港までの時間とコスト



よそ4日所要している。今回のヒアリングで、荷主企業にも輸送事情を聞いたところ、タイ向けはクラン港からおよそ3日で到着する、ということであった。ただ、D社によると、レムチャバン港まではシンガポール経由になると7~12日ほどかかるということで、航路を注意する必要がある。

なお、マレーシアにおける輸出通関、および相手国での輸入通関に必要な時間として、およそ3~4日が輸送時間に加えて上乗せされるという。

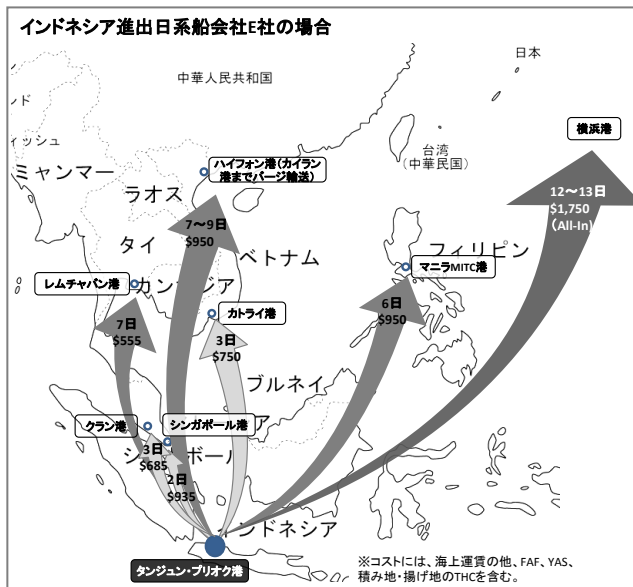
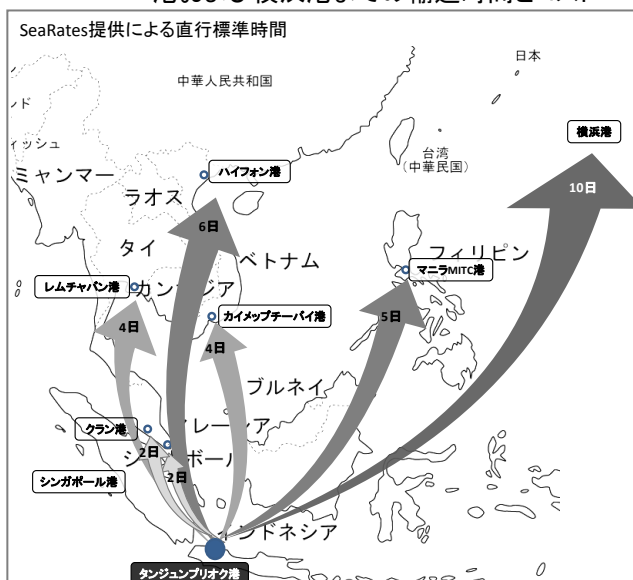
輸送コストについては、進出日系企業D社によると、図表6の輸送コストに加え、THCや通関手続き費用など約530MR(マレーシア・リングギット)が上乗せされるという。このTHCについては、隣接するシンガポールに比べるとマレーシアでは価格を低く設定でき、エバーグリーンやマークスが、航路拠点をシンガポールからマレーシアのタンジュン・ペレパス港に変更したのも、この点が最大の理由だと言われている。

参考までに、K-LINEが公開しているAESAN各国のTHC⁶を40フィートのドライコンテナで見ると、シンガポールでは325シンガポールドル(約260ドル)であるのに対し、マレーシアは520MR(約170ドル)とシンガポールの約6割の価格となっている。

④インドネシア(タンジュン・プリオク港)

進出日系物流会社によると、タンジュン・プリオクでアジア航路を提供する会社はおよそ20社で、航路の少なさで困ることはないという。インドネシアのタンジュン・プリオク港を基点にすると、マレーシア同様に、フィリピンのマニラ MICT 港、ベトナムのハイフォン港までの輸送時間が比較的長くなっているのに加え、バンコクのレムチャバン港までの輸送時間も7日間と、マニラ、ハノイと同等の時間がかかることがあるようだ。今回ヒアリングを行ったインドネシア進出日系船会社E社は、コン

図表7 タンジュン・プリオク港から ASEAN 域内の主要港および横浜港までの輸送時間とコスト



⁶ http://www.klj.kline.com/charge/charge_imp/asa/charge_imp_sas.pdf

テナ定期便を週 3 便、自動車専用船を週 2 便提供している。同社によると、タンジュン・プリオク港からの輸出の場合は、ターミナルへのコンテナ搬入の締め切りは出航予定日の 1～2 日前で、日本とほぼ同じ状況だという(インドネシアでは、ジャカルタ以外の積み地でも本船出航予定日の 1～2 日前に設定されているところが多いという)。

近年、タイなどからインドネシアへの輸入が増えている。インドネシアへの輸入の場合、荷主(通関業者)が通関手続きを終了し、ターミナルからの搬出許可を取得していれば、本船からコンテナが降ろされた時点から引き取りが可能。こちらも、インドネシア国内の他の港も含めて、本船到着当日、もしくは1日後にコンテナ引取りが可能だという。インドネシア進出の部品メーカーによると、ホーチミンからタンジュン・プリオク港に自動車部品を輸入する場合は、現地輸出手続きに1日、海上輸送で5日間、ジャカルタでの輸入通関に3日間が平均的だという。タイからの輸入の場合は、海上輸送にかかる日数は直行便で5日間、寄港便で10～14日ほどかかるという。

同社が設定するタンジュン・プリオク港のTHCは40フィート・コンテナで145ドル、20フィート・コンテナで95ドルとのことだ。

輸送コストについては、ヒアリングでは、直行便に比べ、寄港便は3割増しという声もあった。また、他国より際立って高いということではないものの、港におけるコンテナ保管料に留意する必要があるようだ。現地進出日系物流企業によると、本船到着日を含め3日間は無料で保管されるが、その後4～10日目までは40フィート・コンテナの1日あたりの保管料は約12ドル、11日目以降は約17ドルとなるという。

⑤ベトナム(ハイフォン港、カイラン港)

ハノイを基点とするASEAN域内の輸送については、多くが経由便となるため、シンガポールを基点にした際などと比べると、行き先に関わらず相対的に時間がかかっている。ハノイに拠点を置き、北米、日本、タイ、中国、インドネシアなどに輸出をする電気電子部品メーカーによると、輸出貨物は香港で積み替えるという。ベトナム進出日系物流企業F社の輸送コストと時間を図表8に示しているが、インドネシアのタンジュン・プリオク港までは19日を、またフィリピンのマニラ MICT 港までは13日を要している。前者の場合はシンガポールまたは香港経由、後者は上海、廈門を経由する。NYKの定期航路である Twinkle Express では、ハノイのカイラン港からタンジュン・プリオク港までの輸送時間は、ホーチミン、シンガポールを経由して6日間となっており、寄港場所や航路によって輸送日数に大きな差が出ていることがわかる。また在ジャカルタ日系物流企業によると、ベトナムからタンジュン・プリオク港までは、4日間程度という。当該航路がホーチミン経由での積み替え、立ち寄りを含むか否かでも、所要日数が大きく変わってくるようだ。なお、これらの海上輸送日数に加えて、ハノイにおける輸出通関に1～2日、ASEAN各国の輸入通関に1～3日必要となる。F社は、シンガポール港、クラン港までの定期便は週5便、レムチャバン港までは週3便、マニラ MITC 港、タンジュン・プリオク港までは週2便を有するという。

ベトナムの港を利用する製造業は、中国や日本から材料を調達することが多く、その場合は香港経由の海上輸送が使われるケースが多い。香港からハイフォン港間の輸送にかかる日数は1日。例えば、集荷のカットオフが土曜日で、日曜日に香港を出た貨物が月曜日にはハイフォン港に到着し、火曜日もしくは水曜日には工場倉庫への搬送が可能となっている。ハノイ-香港間はフィーダー船による往復サービスがあり、フィーダー船はマザー船とセットで運行されることが多いという。

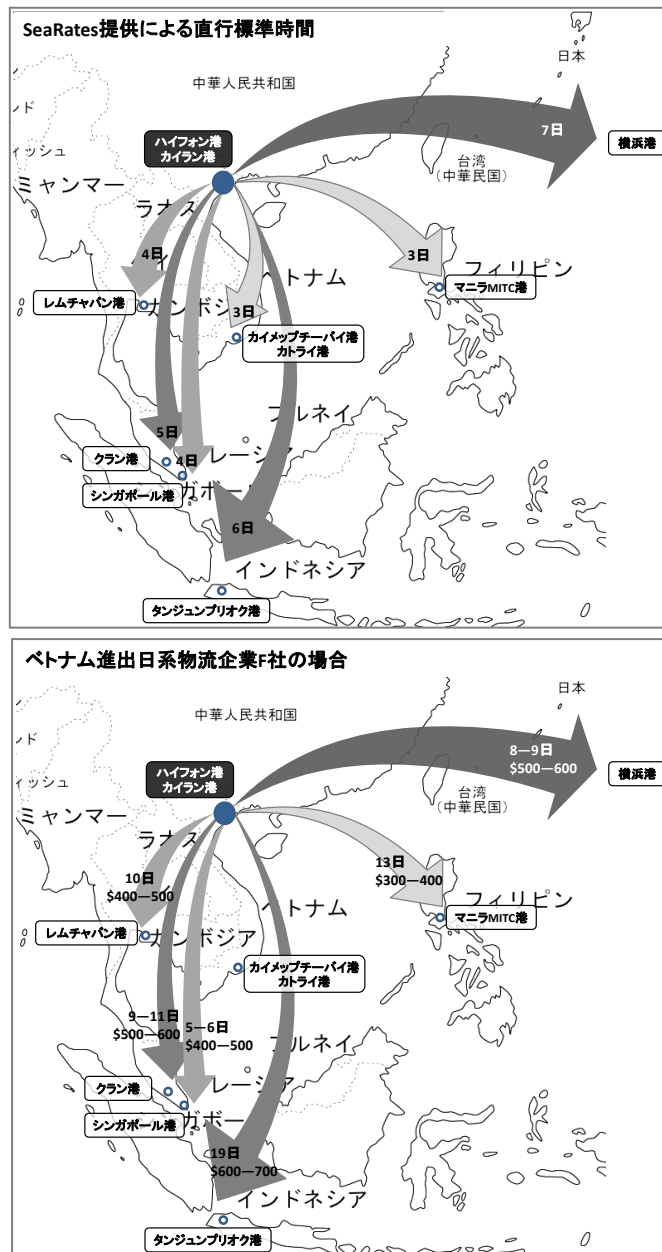
ハノイから日本向け輸送は、SITC、NYK、L-Line、MOL、WAN-HAI などがある。近年では、外資系の船会社でもサービスの質を向上させており、利用頻度が増えているという。SITCはハイフォン-東京間を9日で結ぶ(ルートは、ハイフォン-上海-東京-名古屋-上海-ハイフォン)。海上輸送コストは、40 フィート・コンテナ1本あたり600ドルだという。日本からの輸入には、ハノイ進出日系企業によると、海上輸送で10日間ほどかかるという。

輸送コストについてはF社の事例にある海上輸送費に加えて、輸出通関関連費として、THC130ドル、リフティング費40ドル、BL発行費25ドルなどが発生する。ベトナム進出の日系荷主へのヒアリングでは、他国同様、海上輸送の船会社は、国際競争入札により本社ベースで決まるというケースが多かった。コスト削減の一環といえよう。

⑥ベトナム(カimeップ・チーバイ港、カトライ港)

ホーチミンを基点とする場合、輸出入ともに、その多くのケースでカトライ港が使用される。ホーチミン進出の日系船会社G社によると、水深14メートルを有するカimeップ・チーバイ港に揚

図表8 ハイフォン港、カイルン港から ASEAN 域内の主要港および横浜港までの輸送時間とコスト



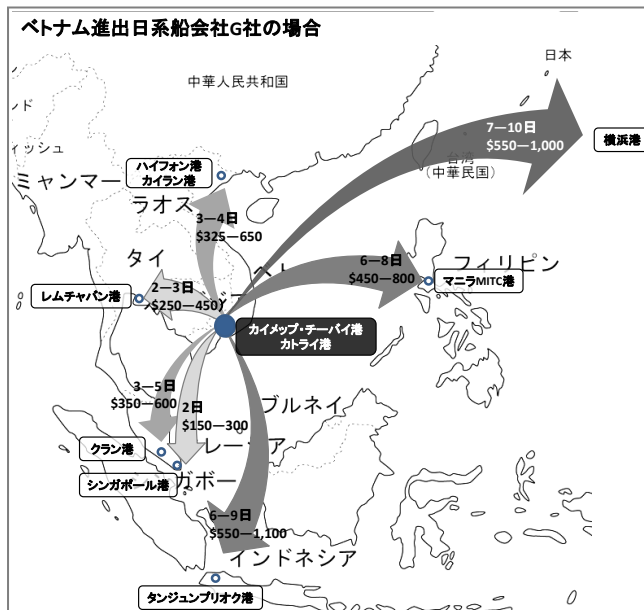
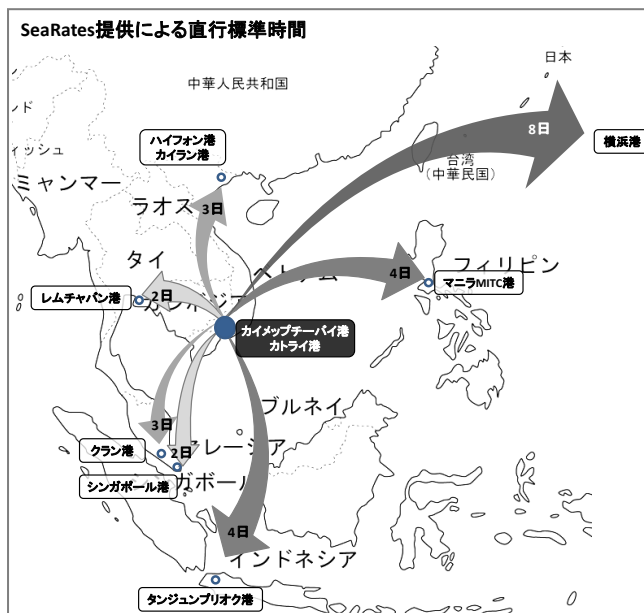
げられる貨物のうち、約9割はバージ船でカトライ港まで輸送されるという。またカトライ港からカイメップ・チャーバイ港までのバージ船での輸送時間は約6時間とのことだ。

G社が提供するホーチミンからASEAN域内主要港までの定期輸送サービスは、レムチャバン港までが週8便と最も多く、ついでシンガポール港向けが7便、タンジュン・プリオク港向けが週5便、クラン港およびマニラMITC港向けが週4便、ハイフォン港向けが週2便となっている。

G社によると、近年、タイやマレーシアからホーチミンへの家電製品輸入が増えているという。レムチャバン港からの輸入の場合、海上輸送:4日間、カトライ港での通関:1日、輸入申告1日、税関検査1日、貨物引取り1日、と計約9日間要しているという。ホーチミン進出日系物流企業によると、タイのアマタナコン工業団地からカトライ港までの輸送費は、20フィート・コンテナで100~120ドル、カイメップ・チャーバイ港までは200ドルだという。日本からカトライ港までの輸入については、輸出同様に7~10日間を要し、直行の場合は7日間程度、香港経由の場合は10~12日となっている。ホーチミン進出小売り企業によると、東京港からカトライ港までの輸送コストは40フィート・コンテナで450ドルだという。またホーチミン進出物流企業によると、横浜港からカトライ港までの輸送コストは、40フィート・コンテナで400~800ドルとのことだ。

コストに関しては、カトライ港では、コンテナ保管のターミナルチャージが発生する点に注意が必要だ。費用がかからず保管できるのはドライコンテナの場合3~5日間、リーファーコンテナの場合は2~3日間となっている。書類などに不備があり貨物が上記日数以上放置されると、40フィート・コンテナの場合、1日あたりの費用が、1~3日で10ドル、4~6日で40ドル、7日で80ドルとなっている(日系物流企業によるヒアリングより)。

図表9 カイメップ・チャーバイ、カトライ港からASEAN域内の主要港および横浜港までの輸送時間とコスト



また各港によって若干の価格差はあるものの、輸入時には、40 フィート・コンテナの場合、D/O(荷渡指図書)発行費 40ドル、THC130ドル、リフティング費 45ドル、ポートチャージ 55ドル、通関申告 3 万ドン(約 1.4ドル)/1 枚、といった諸経費が発生する。

以上のとおり、主要港間の時間とコストは、それぞれ国毎、港湾毎に、地理的観点、航路数、貨物量、輸送タイミングなど多くの要素に左右され決まっていく。また、経済発展度合いや生産拠点の集積度など、それぞれの国が持つ特徴に応じて、航路のハブとしての機能や実際の貨物の輸出入拠点といった、異なる物流環境を有する。

参考として、2012 年 5 月に世銀が発表した、世界 155 カ国の国際物流の効率性指数(The Logistics Performance Index - LPI)の国別比較・ランキング⁷を図表 10 に紹介する。各国の LPI スコアと分野別スコア及び国別順位が掲載されているうち、ASEAN 諸国とアジア主要国を

抽出した。シンガポールが全世界で 1 位となっている一方、インドネシアがベトナムより下位にあり、厳しい評価がなされていることが分かる。次節では、各国ごとに通関、港湾、ハブ化の可能性などの物流環境の現状と課題をみてみたい。

国	順位	スコア
シンガポール	1	4.13
日本	8	3.93
韓国	21	3.70
中国	26	3.52
マレーシア	29	3.49
タイ	38	3.18
インド	46	3.08
フィリピン	52	3.02
ベトナム	53	3.00
インドネシア	59	2.94
カンボジア	101	2.56
ラオス	109	2.50
ミャンマー	129	2.37

出所：世銀資料をもとにジェトロ作成

⁷ 「Connecting to Compete2012」LPIのスコアは1-5の5段階評価。各国の主要輸入相手国や周辺国の物流専門業者(総計 1000 社以上)へ以下の 6 分野についてアンケートを行い、当該国の国際物流の利便性(friendliness)を5段階で評価・スコア化したもの(通関手続きの効率性、貿易・物流のインフラ、適切な輸送便確保の容易性、輸送サービスの能力・質、荷物の追跡管理能力、納期内到着度)。

1-2. 各国物流環境の現状と課題

シンガポール

(1) 輸入通関事情

① 一般的な通関手続きの流れ

貿易関連業者登録

- 会計・企業規制庁 (ACRA) に会社登記する際に発行される個別企業登録番号 (UEN : Unique Entity Number) をシンガポール税関に登録する。2009 年 1 月以降、貿易事業者登録のみならず政府機関への各種申告業務に UEN が一本化して利用されるようになった。(2009 年 1 月以前の登録企業も、新たに ACRA から割り当てられた UEN を税関に改めて登録する必要がある。)
- シンガポール税関に登録された UEN はトレードネット (TradeNet) と呼ばれる EDI システムを通じた輸出入申告等の際に必要な。輸出入事業者が自らトレードネットを通じて輸出入許可の申告を行うには、同システムのネットワーク管理者であるクリムゾンロジック社 (<http://www.crimsonlogic.com>) にユーザー登録する。もしくは輸出入申告業務を代行する貨物代理店、貨物取扱事業者を指定する必要がある。(図表 1 のとおり)

<トレードネット (TradeNet) について>

トレードネット (TradeNet) は 1989 年 1 月より運用されている EDI システムで、輸出入あるいは輸入貨物の積み替えにかかわる申告から許可通知、関税・諸税や手数料等の支払いに至るまでの手続きが電子的に一括処理されている。

トレードネットは毎週日曜日の午前 4 時～午前 8 時までの 4 時間、システム・メンテナンスのために停止される以外、365 日・24 時間稼働している。2013 年 3 月現在、申告内容に問題がなければ数分以内で手続きが完了する。このトレードネットは 2007 年 10 月より、TradeXchange と呼ばれる貿易物流業界の情報交換プラットフォームの核となるアプリケーションとして統合され、海外の企業や規制当局のシステムとも接続を実現することが可能となっている。

TradeXchange では、トレードネット以外に次のモジュールで構成されている。

統合マルチモーダル・ソリューション (Integrated Multimodal Solution)	航空・海上貨物のスケジュールや貨物追跡システムを運用する貨物業界ネットワーク (CCN: Cargo Community Network) 及び港湾システム Portnet と接続。
海外税関ハイウェイ (Overseas Highway Customs)	オーストラリア、台湾、香港、マカオ、韓国、マレーシア、タイなどの税関当局と接続し、貿易申告データを再入力することなく利用し、通関申告業務を簡素化。
ロゼッタネット自動化処理 (RAE : RosettaNet Automated Enablement)	ロゼッタネットの枠組みを利用して、顧客や仕入先との注文書、パッキングリスト、インボイスなどの書類を交換。
船会社との接続	船腹の予約、引き合いなどを含む船会社との情報交換をシステム上で実現。
所有権登録	貨物の所有権の移転などをシステム上で実現。
海外ハイウェイ・マニフェスト (Overseas Highway Manifest)	オーストラリア、カナダ、米国などの税関当局と接続し、貨物マニフェストに関するデータを転送。

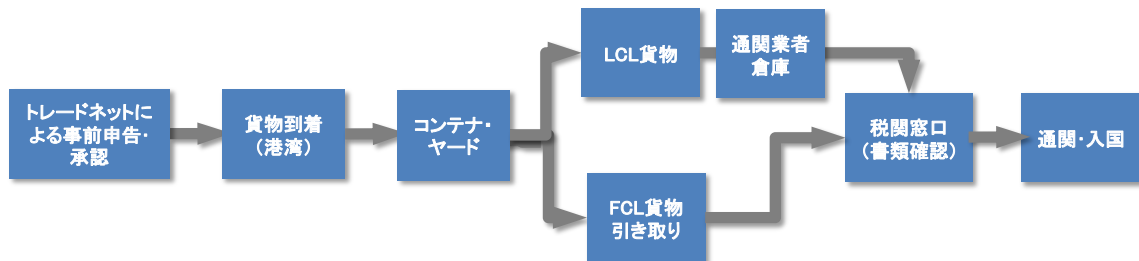
図表 1: トレードネット利用のための企業登録手順

登録機関	税関(Singapore Customs) 関税貿易業務部(Tariffs and Trade Services Branch: TTSB)
登録手数料	Trade Net の初期登録費 50Sドル(約 40ドル)、1 アカウントにつき使用月額費 20Sドル(約 16ドル)
登録手順	①書類を揃えた上で、 http://www.customs.gov.sg/topNav/ese/Online+Services+and+Forms.htm にオンラインで申請もしくは CrimsonLogic 社に郵送する。 ②CrimsonLogic 社から ID、パスワードを登録申請者に郵送。 ・登録完了までの日数: 書類に不備がない場合で原則 3 営業日。
必要書類	①Accounting and Corporate Regulatory Authority (ACRA) 発行の会社の登録 BizFile のコピー TradeNet 利用のためには登録担当者につき次の書類が必要。 ①身分証明書・旅券のコピー(サインしたもの) ②雇用を証明するレター(登録申請者の会社の人事部長より)

輸入申告

- 輸入はすべて事前申告となる。貨物がシンガポールに輸入される前にトレードネットを通じて輸入許可「In Permit」を取得(システムのネットワーク管理者であるクリムゾンロジック社より割り当てられた申告者のメールボックスに届く。)
- 輸入許可は大きく分けて 2 種類あり、通関の際に一般関税・ GST⁸ など諸税を支払う義務のある「In-Payment Permit」と小口貨物や引越し貨物の輸入、保税倉庫やライセンス倉庫への搬入、一時的輸入制度に基づく輸入など諸税の支払いを猶予された「In-Non-Payment Permit」に分類される。
- 諸税(一般関税、GST など)支払い義務のある貨物の場合、輸入時点の為替レートで換算し、諸税をシンガポール税関に支払う。(※なお、諸税の支払いは、輸入者/代理人が予めシンガポール税関に対し開設している専用口座から電信振替にて自動的に引き落とされる。)
- 輸入許可通知が届いた後、申告者は貨物通関許可証(CCP-Cargo Clearance Permit)をプリントアウトし、署名の上、他の添付書類(詳細は以下、「通関手続き・必要書類」に記載)とあわせ通関の際に提示する。

図表 2: シンガポール港におけるコンテナ貨物の輸入通関の流れ



LCL: Less Than Container Load- 複数荷主の貨物をコンテナに混載。通関業者による仕分け作業が必要
 FCL: Full Container Load- 1荷主の貨物量がコンテナ1個を満たしている貨物。仕分けの必要なし。

⁸ 財・サービス税(GST: Goods & Services Tax)。2007年7月1日よりGSTの標準税率は7%となっている。

通関手続き・必要書類

上述のとおり、シンガポールに貨物が到着するまでの通関関連申請・承認手続きはすべてトレードネットを通じてオンラインで行われる。また、税金や手数料の支払いも申請者の銀行口座と連動する形で、自動的に支払処理が行われる。

通関の際には、オンライン申請によって入手した、貨物通関許可証(CCP-Cargo Clearance Permit)を印刷のうえ、インボイスやパッキングリスト、船荷証券(B/L)などの添付書類とあわせて税関に提出する。

輸入通関の流れは図表 2 のとおりであるが、シンガポールは現物検査主義ではなく、書類手続きとコンテナの引き取りは並行処理が可能となっている。一般に、本船入港前に書類上での通関処理を終了しており、本船入港後のコンテナ引取りは指定時刻内に引き取る必要がある点に注意が必要だ。

なお、シンガポール(もしくはASEAN)が締結するFTA/EPAによる特惠関税の適用を申告する輸入通関の場合、FTA/EPA 毎にそれぞれ定められた原産地証明書などの書類を提出する必要がある(詳細は以下のとおり)。

(※ただし、シンガポールはアルコール類を除く原則すべての品目に対し、すでに基本関税をゼロに引き下げているため、FTA/EPA による関税引き下げの恩典は、実質的にはアルコール類のみに適用される。)

図表 3:シンガポールの輸入通関手続きにおける必要書類

	輸入手続きの種類	必要書類(税関への提出書類)
①	通常の輸入通関手続き	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物通関許可証(Cargo Clearance Permit-CGP) ・荷渡指示書(Delivery Order) ・インボイス ・パッキングリスト ・保険明細書 ・船荷証券(B/L)または Air Way Bill(AWB)
②	FTA 特惠税率を申告する輸入通関手続き	通常の通関手続きにおける必要書類(①) + 原産地証明書(CO) (FTA の種類によりフォームが異なる)
③	第三国で積み替えた場合の輸入通関手続き	FTA 特惠税率を申告する通関手続きにおける必要書類(②) + 通し船荷証券(Through B/L)、または積み替え国で、荷降ろし・荷積みなど商品を良好な状態に保管するための作業のみ行った旨の証明書類
④	三国間貿易(第3国インボイス)の輸入通関手続き	FTA 特惠税率を申告する通関手続きにおける必要書類(②) + 第3国発行のインボイス、および商流の連続性を立証するためのインボイス(Third Party Invoice)およびその他の書類を求められることがある。(AFTA に基づく原産地証明書(FORM D) の場合、同一フォーム上の Third Party Invoicing(第13欄)にチェックされ、第3国インボイスを発行する企業名、住所が記入されたもの。
⑤	Back to Back CO による輸入通関手続き	FTA 特惠税率を申告する通関手続きにおける必要書類(②) + Back to Back CO (FORM D の場合、Back to Back CO(第13欄)にチェック)

通関に FTA の CO が間に合わなかった場合の手続き

通関段階で特惠税率の適用は認められない。輸入者は、TradeNet 申告フォームによって特惠関税の適用を申請する旨を宣言するとともに、貨物引き取り後1週間以内に CO を提出しなければならない。

②輸入規制対象品目、積替え貨物の申告手続き

ライセンス対象(輸入規制品目)の輸入申告

輸入管理の対象となる品目は、それぞれの監督省庁により、事前登録やライセンス取得などが義務付けられている。肉、魚介類、生鮮果実、生鮮野菜の輸入手続きなどの場合、以下のような手続きが必要となる。

- 輸入者は監督機関である農食品・家畜庁(AVA)から事前にライセンスを取得し、定められた年間ライセンス料を支払う(肉・魚介類の場合、84 S ドル(約 70ドル)、生鮮果実・生鮮野菜の場合、378 S ドル(約 300ドル)。
- 各種ライセンスはオンラインビジネスライセンシング・サービス(OBLS: Online Business Licensing Service)を通じてオンライン申請が可能。新規ライセンス申請費用は 21.5 S ドル。神聖に際し、a. 会計企業規制庁(ACRA)より取得した個別企業登録番号(UEN: Unique Entity Number)をシンガポール税関に登録した旨の通知、 b. ライセンス料や輸入許可手数料を AVA が自動引き落しするための銀行口座開設申請書が求められる。
- 輸入の際には、事前に輸入許可を取得する。AVA よりライセンスを取得した輸入業者は、シップメント毎に、UEN 番号、AVA ライセンス番号、製品情報(HSコード、AVA 製品コード、数量と単位)をトレードネットに入力して申告する。

積み替え(トランシップ)申告

- 管理品目の輸入貨物を一時的保管のために自由貿易地区(FTZ)に搬入し、積み替え(トランシップ)が同一の FTZ 内で行われる場合、トレードネットを通じて積替許可「TTF: Through Transhipment within the same FTZ」を取得しなければならない。
- 輸入貨物を FTZ に搬入し、積み替えが別の FTZ で行われる場合、トレードネットを通じて積替許可「TTI: Through Transhipment with Intergateway Movement」を取得しなければならない。

※なお、シンガポール港における 2012 年の取り扱いコンテナ貨物は 3,160 万 TEU (twenty-foot equivalent unit、20 フィート・コンテナ換算)だが、その約 8 割が積替え貨物となっている。

(2) 輸出関連手続き

① 輸出申告

- シンガポールにおける輸出申告は、2013年4月1日より、事前輸出申告(Advance Export Declaration)制度が導入された。これまで、貨物が輸出管理品目でなく船舶や航空機によって輸出される場合は、出港・出航後3日以内にトレードネットを通じて輸出許可「Out Permit」を取得することが求められていたが、同日以降は、輸出管理の対象であるかを問わず、すべて事前にトレードネットを通じて輸出許可「Out Permit」を取得しなければならない。
- 一時的輸入制度(Temporary Import Scheme)により輸入された貨物を国外に輸出する場合、事前にトレードネットを通じて輸出許可「Out (Temporary Consignment) Permit」を取得しなければならない。
- 一時的輸出制度(Temporary Export Scheme)により貨物を輸出する場合、事前にトレードネットを通じて輸出許可「Out (Re-imported Goods) Permit」を取得しなければならない。

② 原産地証明書の発給手続き

シンガポールから FTA/EPA 締結国向けの輸出に際し、輸入国側で協定による特惠関税の適用を受けるためには、シンガポールにおいて、原産地証明書(CO)の発給を受ける必要がある。輸出者は、製造工程またはその原価構成の検査を受け、原産性についての認可を取得した後、原産地証明書の発給をオンラインにて申請する。手続きの詳細は以下図表のとおり。

図表 4: 原産地証明書の発給手続き

発給機関	税関(Singapore Customs)関税貿易業務部 (Tariffs and Trade Services Branch =TTSB)
登録手数料	ネット申請 5.98 シンガポールドル(約5ドル)、マニュアル申請 10SD ドル(約8ドル)

申請手順	必要書類・記載ルールなど
①製造者は輸出予定品の全型につき、TTSB に製造コスト申告書(MCS: Manufacturing Cost Statement)を提出。 提出は少なくとも輸出日の7営業日前まで。	・製造工程及び生産コストの詳細を記載した MCS 承認済 MCS の有効期限は1年間(ただし、期限内には調達部品や価格の変更が生じないこと)。変更が生じた場合には変更の都度更新する必要がある。
②当局が発行する MCS 承認通知書の受理	税関が MCS および添付書類による原産資格を確認できれば、認可する旨が記載された MCS 承認通知書が発行される。(同通知書を受け CO の申請を行う)
③原産地証明書(CO)および輸出許可の申請 物品の輸出に先立ち、TradeNet®を通じておよび輸出許可証のオンライン申請を行う ⇒税関で CO および輸出許可証(CCP)について番号を割り振り、認可を行う。原則、申請から2時間以内に輸出車にメッセージが送付される。	FTA/EPA 毎に定められた所定の CO フォーム(AFTA の場合はフォーム E、AJCEP であればフォーム AJ)、および輸出申告書(いずれもトレードネット上のオンライン申請) TradeNet®ソフトウェアがない場合には、運送業者または代行サービス業者が申請を代行することも可能。
④CO の受領	受け取りには、申請者か代理人の委任状(Letter of

輸出者は認可済みの CO を担当の CrimsonLogic Service Bureau で受領する。認可後、2～4 時間で受取り可能。	Authorisation)および CO 毎の輸出インボイスコピーの提出が必要。インボイスの日付は輸出日より前。インボイス上に CO 番号を記載。
---	--

Third Party Invoice CO 発給条件	発給可能。AFTAに基づく原産地証明書 (FORM D) の場合、同一フォーム上の Third Party Invoicing (第 13 欄) にチェックされ、第 3 国インボイスを発行する企業名、住所が記入されたもの。原則、ASEAN の締結する FTA では、輸入国側で FOB 価格の記載が求められる。
Back-to-Back CO 発給条件	発給可能。FTA に基づく原産地証明書 (FORM D) の場合、Back-to-Back CO の第 13 欄に“Back-to-Back CO” のチェック要。必要書類として下記をファックスするか、TradeNet 上でソフトコピーを添付する必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> ・最初の AJCEP 輸出国のオリジナル CO Form AJ ・輸出者のインボイス ・ワーキングシート(分割貨物の場合) ・輸入許可証 ・輸入許可証に対応するサプライヤーのインボイス ・輸入許可証に対応する船荷証券 (B/L) または Air Way Bill (AWB) ・輸出時の B/L か AWB

(3) 輸出入手続きにおける課題

シンガポールにおける通関手続きは、上述のとおり、トレードネットのシステムの下、輸出入関連の申告・認可手続きの電子化が進展している。トレードネットを通じた申請は、必要に応じて所轄官庁ともリンクしているほか、税金や諸費用の支払いについても銀行との連動により自動的に支払い処理が行われる。そのため、ASEAN 各国の取り組むナショナルシングルウィンドウ (NSW) の構築という観点においても、シンガポールの状況は ASEAN 主要国でも群を抜いて進展している。

シンガポールに進出する日系商社や物流会社、メーカーへのヒアリングにおいても、通関手続きやソフト・ハード双方のインフラ面において、具体的な問題点や改善要望ほとんど聞かれないのが実態である。

一方、トレードネットの他国の EDI システムとのリンケージという観点においては、日本などを含む一部の国との間では実現しているものの、貿易量の多い欧米主要国や ASEAN 域内でもまだ実現しておらず、輸出国で申告した内容を輸入国であるシンガポール側で再度、システムに入力する必要があることなどが指摘されている。

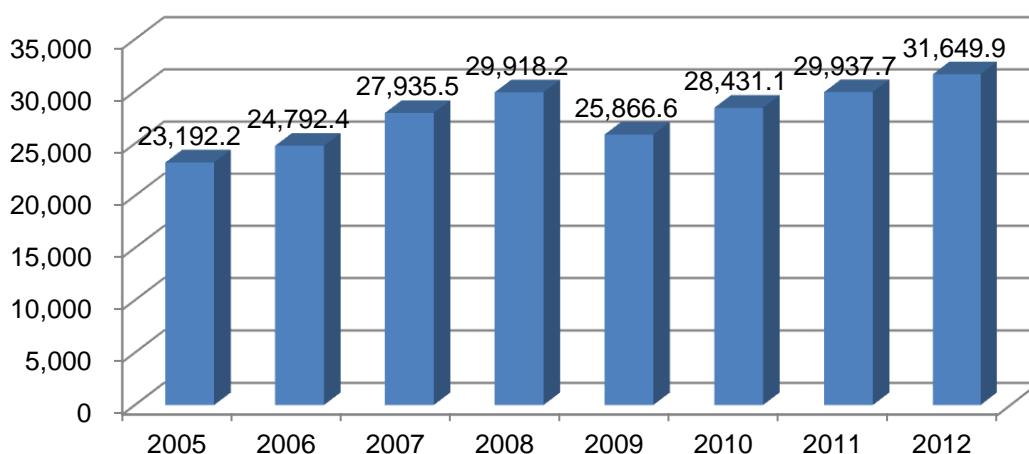
また、シンガポールの物流ハブ化とともに、輸出入決済業務の集約化を図る動きが進展する中、原産地証明書 (CO) への FOB 価格の不記載 (記載義務の撤廃) を望む声が多く聞かれる。現状では ASEAN が締結する原則すべての FTA/EPA において、原輸出国での FOB 価格記載が求められており、輸入者側に対し、リ・インボイス発行国であるシンガポール側のマージンが明示されてしまう問題がある。これが貿易決済業務の集約化を阻害する要因になっているという声も高い。

(4) 港湾事情

① 施設概要・インフラ整備状況

シンガポール港は、コンテナ取扱量において上海に次ぐ世界第2位の港湾であり、世界120カ国・600港湾との海運ルートを有する。シンガポール海事港湾庁(MPA)によると、2012年のコンテナ取扱量は前年比5.7%増となる3,165万TEUに達し、過去最高の取扱量となった。

図表5: シンガポール港のコンテナ取扱量 (1,000TEUs)



出所: シンガポール海事港湾庁(MPA)

同港は、600ヘクタール⁹の域内に、合計52のバース、および設計上では合計3,500万TEUを収容可能な5つのコンテナターミナル(ブラニ、ケッペル、パシルパンジャン1および2、タンジョン・パガール)を有する。ターミナルは毎日24時間、週7日営業しており、日本への運航も1日4回行われている。また、同港のパシルパンジャン自動車用ターミナルにはRORO船専用バースが3カ所ある。

さらに、貨物の需要増に対応し、パシルパンジャン3および4の開発が進行中であり、これらのターミナルの稼働(2020年見込み)に伴い、コンテナ取扱能力は約5,000万TEUに増加する見込みである¹⁰。

貨物保管および配送はおもにケッペル・ディストリパーク(KD)で行われる。同パークは先進的倉庫設備を備えた11万3,000sqmのフリー・トレード・ゾーン施設で、金融街(車で10分)ならびにチャンギ国際空港(車で25分)へアクセスするための主要高速道路の近くに位置し、コンテナターミナルにも直結している¹¹。

ターミナルのコンテナ処理能力や貨物保管・配送の効率性に対する利用者の評価は高く、

⁹ <http://www.singaporepsa.com/terminal.php>

¹⁰ http://www.news.gov.sg/public/sgpc/en/media_releases/agencies/mot/speech/S-20121001-2.html

¹¹ <http://www.singaporepsa.com/keppeldistripark.php>

同港は世界経済フォーラムの 2012-2013 年世界競争力ランキングにおいても、港のインフラの質の分野でオランダに次ぐ 2 位にランクしている。

図表 6: シンガポール湾配置図



出所: PSA インターナショナル

②アクセス

同港はシンガポール・チャンギ空港からわずか約 28km の距離にあり、エア・ラジャ高速道路およびイースト・コースト・パークウェイ経由で高速道路に直結している。これに加え、同港とマレーシアとは、エア・ラジャ高速道路およびマレーシアのノース-サウス・エクスプレスウェイ E1-2 を通る高速道路により、陸路でのアクセスも可能である。

③管理・運営

港湾の管理・運営にかかる規制・認可の役割を担うのは、政府交通省の傘下にあるシンガポール海事港湾局 (MPA) である。MPA はまた、船舶の利用を管理するための港湾海事関係の通達を発布する責任がある。

シンガポール港の貨物ターミナルは、認可を受けた PSA コーポレーションおよびジュロンポートプライベート株式会社 (JPPL) により運営されている。PSA は 5 カ所のコンテナターミナルをすべて所有し、シンガポールのコンテナ貨物のほぼ全量を取扱っている。一方、JPPL 社は、おもに従来型貨物とバラ積み貨物を扱っている。

PSA 社は、シンガポール政府の投資会社であるテマセク・ホールディングスに 100% 所有されている。PSA は大容量のコンテナを扱うために港のインフラ設備に重点的に資本を投下してい

る。

④競争力強化のための施策

MPA はシンガポール港の競争力を高め、世界で最も優れた港湾としての位置づけを確保するため、規制緩和や手続きの効率化、コスト削減などを進めている。シンガポール港は、2005 年以来維持してきたコンテナ取扱量世界首位の座を 2010 年に上海港に譲り渡しており、アジア近隣の港間の競争は厳しさを増している。MPA は「シンガポールが主要ハブ港としての地位を維持するには、競争力があり、信頼性の高い港湾サービスの提供と共に、将来の需要に対応できるだけの能力を備える必要がある」としている。

同政策の下、2012 年 4 月には、シンガポール港に寄港する(停泊日数 10 日以内)コンテナ貨物船の港湾使用料の 20%割引を、2014 年 6 月までさらに 2 年間延長することを通達している¹²。さらに 10 月、交通省は、同港に寄港する船舶の総運営コストを引き下げることが目的として、船舶の停泊機関が 5 日未満の場合、MPA は海事福利利用料を免除すると発表した。

同港に寄港する船舶の行政手続きも効率化・利便化が進展しており、港湾の通関用紙および書類一式は MARINET と呼ばれる MPA が管理するオンラインポータルサイトを通じて提出できる。船舶は寄港当初に書類の認証を受けるために MPA のワン・ストップ・ドキュメンテーション・センターに立ち寄れば手続きが完了する。MPA は、行程を合理化するために情報テクノロジーとインターネットの統合に重点を置いており、全体の効率性が向上している。

MPA はまた最近グリーン・ SHIPPING にも参画し、マリタイム・シンガポール・グリーン・イニシアティブという政策の下、排気ガスおよび燃料消費の削減を提言している。同イニシアティブの焦点は、同港に停泊中の全期間クリーンな船舶用燃料を使用する船舶は、港湾使用料を 15%免除されるという点にある¹³。同政策の効果により、環境を重視する主要海運会社の利用を促している。シンガポールは非常に接続性の高い積み替えハブ港であるため、同国に輸入されるのではなく同国を通過する商品は、他の船舶に積みこまれるまで一時的にフリー・トレード・ゾーン(FTZ)に預けられ、関税および課税の対象とならない。また、動物、武器および爆発物、肉製品といった規制品を除く非規制品は、シンガポール内での積み替えについて免許は不要となっている。

MPA の規制および政策は、とりわけ隣接するマレーシアのタンジュン・ペルパス港との激しい競争があるために、運航業者がシンガポールを積み替えハブ港として利用し続けることを促すよう策定されている。世界銀行¹⁴によると、シンガポールは、1 コンテナ(20 フィート)当たりの輸

¹² http://www.mpa.gov.sg/sites/circulars_and_notices/pdfs/port_marine_circulars/pc12-05.pdf

¹³ http://www.mpa.gov.sg/sites/circulars_and_notices/pdfs/port_marine_circulars/pc11-03.pdf

¹⁴ Doing Business 2013 (<http://www.doingbusiness.org>)

入コスト¹⁵が439ドルと世界の主要港湾で第2位のコスト競争力を実現している。世界で最も安いマレーシアの420ドルに及ばないものの、第3位の香港の565ドルに比べても大幅に低い。

⑤今後の開発計画

シンガポール港の拡張を目的とするパシルパンジャンのターミナル3および4の開発計画¹⁶は、現在までに、用地埋め立ての85%が終わっており、2014年までには最初のバースが稼働し、2020年までには合計15のバースすべてが稼働する予定である。運営会社となるPSACは近代的な港湾インフラおよび最新の港湾テクノロジーに対し、約29億ドルを出資する見込みである。

また、ルイ・タックユー運輸相は2012年10月1日、国内5カ所あるコンテナターミナル港を将来、新たに同国西部に建設するトゥアス港に集約することを発表。ターミナルを1カ所に集約することで貨物の積み替えが効率化されるほか、コンテナ取扱能力が年間6,500万TEU(20フイートコンテナ換算単位)へと約2倍に拡大する。ルイ運輸相によれば、これまではコンテナ貨物の積み替え作業がそれぞれ離れている港へ輸送する必要があり、道路の渋滞の要因にもなっていた。港湾機能の集約により港間の移動が必要なくなり、輸送効率が向上するというメリットがある。また、トゥアス新港は多くの工場が集積する地区と、国際海上輸送路にも近接する。

トゥアス新港は段階的に開発される予定で、第1期工事分は向こう10年以内に稼働開始する。都心部にあるケッペル、タンジョンパガー、ブラニの3ターミナルは2027年に、同港の敷地リース契約が期限を迎えるが、それまでにトゥアス港が開港し、港湾機能を移すことになる見通しである。

¹⁵ コストには、書類作成費、通関手続き関連費、ターミナルハンドリング費、国内輸送・手続き費を含む。

¹⁶ <http://www.singaporepsa.com/files/nr20121001.pdf>

(5)ASEAN 物流ハブ機能の実態と展望

①日系企業による物流統括機能の集約化

近年、メーカーや商社、物流会社などの間で、シンガポールをアジア地域における物流ハブと位置づけ、同国に物流部門の統括機能を設置する動きが進んでいる。

2011年12月～12年1月にかけて、ジェトロ・シンガポール、シンガポール日本商工会議所(JCCI)などが共同で、JCCI会員企業627社を対象に実施した「第3回在シンガポール日系企業の地域統括機能に関する調査」によれば、日系シンガポール法人が、アジア大洋州地域等の特定地域にあるグループ企業に対して、何らかの地域統括機能を有していると回答した企業は76社で、回答企業(212社)の35.8%を占めた。そのうち、具体的な地域統括機能として「物流・ロジスティクス」を挙げた企業は39.5%となり、2007年に実施した第2回調査で同項目を挙げた企業の割合(29.1%)から10ポイント以上増加した。とりわけ、製造業においては62.9%と高く、調達や販売にかかる物流・ロジスティクスの手配や管理をシンガポールに一元化しようとする動きが加速している状況が分かる。

図表7:シンガポール法人が提供する地域統括機能

(単位:件、%)

	総計		製造業		サービス業	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
販売・マーケティング	55	72.4	33	94.3	22	53.7
人事・労務管理・人材育成	52	68.4	22	62.9	30	73.2
金融・財務・為替	47	61.8	22	62.9	25	61.0
新規事業、再編、投資(新規営業・生産拠点設置・M&A)の立案	37	48.7	16	45.7	21	51.2
情報システム	32	42.1	19	54.3	13	31.7
物流・ロジスティクス	30	39.5	22	62.9	8	19.5
法務・知的財産権	27	35.5	13	37.1	14	34.1
技術支援	26	34.2	16	45.7	10	24.4
調査・分析	25	32.9	9	25.7	16	39.0
監査	23	30.3	11	31.4	12	29.3
調達	22	28.9	15	42.9	7	17.1
広報	16	21.1	11	31.4	5	12.2
生産管理	8	10.5	6	17.1	2	4.9
研究・開発(R&D)	7	9.2	7	20.0	0	0.0
その他	5	6.6	3	8.6	3	7.3
合計	76	100.0	35	100.0	41	100.0

出所:図表8とも、「第3回在シンガポール日系企業の地域統括機能に関する調査」

地域統括機能をシンガポールに設置する理由では、「周辺地域へのアクセスが容易な立地にあるため」(82.9%)が圧倒的に上位にあり、所管する周辺国への交通アクセスの良さが最大の理由としてあげられている。次いで、「物流、輸送、通信等のインフラが整備されているため」(55.3%)、「政治的に安定しているため」(55.3%)が過半を超え、拠点立地の要因として重視されていることがわかる。業種別では、製造業においては、「物流、輸送、通信等のインフラが整備されているため」をあげる企業が71.4%(35社中25社)とサービス業に比べても多い。

図表 8: 地域統括機能をシンガポールに設置する理由

(単位:件、%)

	総数		製造業		サービス業	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
周辺地域へのアクセスが容易な立地にあるため	63	82.9	28	80.0	35	85.4
物流、輸送、通信等のインフラが整備されているため	42	55.3	25	71.4	17	41.5
政治的に安定しているため	42	55.3	20	57.1	22	53.7
低い法人税率、地域統括会社に対する優遇税制など税制上の恩恵が充実しているため	37	48.7	17	48.6	20	48.8
地域統括業務に必要な優秀な人材を確保しやすいため	33	43.4	20	57.1	13	31.7
柔軟な金融規制、資金調達市場の整備等金融面での優位性があるため	32	42.1	20	57.1	12	29.3
法制度の整備、行政手続きの透明性、効率性があるため	30	39.5	16	45.7	14	34.1
外国人にとっての生活環境が整備されているため	24	31.6	13	37.1	11	26.8
地域統括の対象とする拠点の規模が最も大きい、もしくは最も多く立地しているため	17	22.4	11	31.4	6	14.6
法律、会計、コンサルタントなど専門サービス分野の企業が集積しているため	14	18.4	6	17.1	8	19.5
外国人の就業ビザの取得が容易であるため	12	15.8	5	14.3	7	17.1
投資協定によるシンガポールからの投資に対する投資保護、国際仲裁制度を利用しやすい環境があるため	7	9.2	4	11.4	3	7.3
その他	2	2.6	0	0.0	2	4.9
無回答	1	1.3	0	0.0	1	2.4
合計	76	100.0	35	100.0	41	100.0

シンガポールに、コンテナ船事業のグローバルハブとして、世界全航路の航路設計やコンテナ船の運行管理にかかる本社機能を移管している日系船会社は、本社機能をシンガポールに集約した理由について、①シンガポール港は世界のハブ港であり、航路運営管理をする上でコンソーシアム形成や、主要船会社の定期航路との調整という観点から最も迅速で効率的に事業が運営できること、②ハブ機能を持たせる上で必要不可欠となる優秀な人材を集めやすいこと、を最も重要な要因として挙げる。また物量が増加するアジア域内航路は、競合他社も多くスピードが極めて重視される状況下、「日本に機能を持っていては意思決定のスピードが遅く、市場の動きについていけない」ことも背景にあるという。

また、「アジア域内におけるグループ企業の物流サービスをシンガポールに一元化し、シンガポール拠点がサービスフィーを回収するビジネスモデルは、17%というASEAN 主要国で最も低い法人税のメリットを享受できるため、グループ全体での税務コスト削減効果も大きい」(在シンガポール日系銀行物流担当マネージャー)という見方もある。

②政府による支援策

シンガポールを物流ハブとして位置づける企業の動きを促進する目的から、政府も税制面での優遇などをはじめとする様々な支援策を導入している。荷主側に対する支援スキームでは、グローバル・トレーダーズ・プログラム(GTP)が知られ、欧米企業をはじめとする多国籍企業による同スキームの活用も進んでいる。また海運業者に対しても、シンガポールでのオペレーション

を拡充させる目的から、法人税軽減などの支援スキームを導入している。主なものは以下のとおり。

グローバル・トレーダー・プログラム(GTP)

石油製品、石油化学製品、農産物、金属、電子部品、建築資材、消費財などの国際貿易に携わる会社でシンガポールをオフショア貿易活動の拠点として位置付け、経営管理、投資・市場開拓、財務管理、物流管理の機能を有する会社は、本制度の申請資格を持ち、認定されると特定商品のオフショア貿易による収益に対する法人税に 5 %または 10% の軽減税率が適用される。

認定国際海運企業(AIS: Approved International Shipping Enterprise Award)

世界の主要港に国際的なネットワークを有する国際海運会社でシンガポールでのオペレーションを拡充する事業計画を有する会社は、本制度を管轄するシンガポール海事港湾庁 (MPA: Maritime & Port Authority of Singapore) へ申請し、認定されると 10 年間にわたり特定の海運収益に対する法人税とシンガポールの非居住法人に支払う備船料に掛かる源泉税が免除される。AIS 認定企業は、一定の条件を満たすと期間をさらに延長することも可能。

海運関連支援サービス・アワード(SSS: Shipping-related Support Services Award)

シンガポールにて船舶の運航と物流に関与する船舶代理店業務、海上運賃の先物取引、船舶売買の仲介、船舶管理、物流サービスなど海運関連支援サービスのオペレーションを拡充する事業計画を有する会社は、本制度の申請資格を持ち、認定されると 5 年間にわたり海運関連支援サービスから稼得する収益増加分の法人税に対し、10 % の軽減税率が適用される。

③シンガポールにおける在庫オペレーション

物流業者の間では、ASEAN 域内をはじめとする各国向けの製品のストック&デリバリーオペレーションを提供する動きも進んでいる。これは、前出にあるシンガポールの他国市場へのアクセスの利便性や、倉庫インフラの充実という理由に加え、非居住者在庫管理¹⁷⁾に関する税務上のルールが他のアジアの国に比べて明確であり、当該在庫の恒久的施設(Permanent Establishment:PE)認定に伴う課税リスクが少ないことも背景にある。

日本-シンガポール租税条約では、非居住者が貨物の保管、展示または引渡しのためにのみ施設を使用することは PE に当たらないことが明確に規定されている(日本-シンガポール租税条約第 5 条第 4 項)。そのため、日本企業が貨物の保管と顧客への引渡しのためにのみ倉庫を使用している限りにおいては、PE 認定されるリスクは低い。また、同租税条約では、当該日本企業から委託を受けた現地事業者が貨物を管理する場合においても、当該事業者が独立の地

¹⁷⁾輸出者(荷主)が非居住者のステータスのまま商品在庫を保管し、販売契約(オーダー)に応じて、買主の指定場所に搬入・納品するオペレーション

位を有する代理人であり、かつ通常の方法でその業務を行っている限り、それに伴う PE 認定はない(日本-シンガポール租税条約第 5 条第 6 項)ことも規定されている。

他方、シンガポール以外の ASEAN 主要国では、PE 認定に関する規定が明確ではなく、「非居住者在庫を所有したいという日本の荷主からのニーズはあるが、PE 認定のリスクがあり対応できないケースも多い。同リスクがあるために、はじめから販売会社を設置する例もある」(在シンガポール日系銀行・物流担当マネージャー)とされる。

そのほか、シンガポール税関では、シンガポールを域内物流拠点として活用する多国籍企業や物流事業者を促進する目的で、GST 徴収に一時的猶予または免除を適用する各種ライセンス制度を設けている。

シンガポールで非居住者も含めた在庫オペレーションの拡大という観点では、輸入時点において消費税に相当する GST の支払いを猶予する「ゼロ GST 倉庫制度」のライセンスを取得する日系物流業者も増えており、食料品や高付加価値品などの製品を中心に活用が進んでいる。とりわけ ASEAN 域内市場向けの物流の場合、日本からの輸入に比べ、リードタイムの短縮や納入頻度の増加などの対応が可能となる。

ゼロ GST 倉庫制度 (Zero GST Warehouse Scheme)

2006 年 1 月 から導入された制度で、ライセンスを取得した物流事業者は商品を輸入した時点での GST 納付が猶予され、商品が国内消費に供される際にのみ GST を納付すればよい。輸入した商品の 80 %以上を再輸出する事業者から輸入した商品を他のゼロ GST 倉庫事業者に移転する事業者までライセンスの資格は 3 つに分類され、それぞれの資格に応じて税関に提出する書類の煩雑度が異なっている。

本制度では物品税の課税対象品目、国内で製造・調達された商品、GST を支払った商品は適用対象外となる。年間ライセンス費用は、平均在庫価額に応じて、1,000 S ドル(平均在庫価額が 100 万 S ドル以下)、2,500 S ドル(同 100 万 S ドル超 500 万 S ドル以下)、4,000 S ドル(同 500 万 S ドル超)の 3 段階に分かれている(1Sドル=約 1.25ドル)。本制度は非課税品目を取り扱う物流事業者に適した制度で、倉庫を保有する事業者であれば、シンガポール国内のいずれの場所でもゼロ GST 倉庫として申請することができ、保有する倉庫の一部をゼロ GST 倉庫として他の保管スペースと区分することもできる。

特定倉庫制度 (SWS: Specialised Warehouse Scheme)

2011 年 10 月から導入された制度であり、適格物品の保管を行う認定倉庫に対して、ゼロ税率での GST の適用を認めている。認定倉庫は、海外の非居住者に対し一定のストレージサービスを提供すること、また保管される物品は最終的にはシンガポール国外へと輸出されることが条件となる。政府が高付加価値品の国際間取引に対し、シンガポールの倉庫経由での取引を促進することを目的として定められたもの。同スキームの適格物品には、美術品、アンティーク類、工芸品、希少金属(金、銀、プラチナ等)、宝石、希少石、ワインなどが指定されている。

タイ

(1)通関事情

①一般的な通関手続きの流れ

今回のヒアリングにおいて、タイの通関手続きそのものに問題がある、という指摘はほとんど出なかった。タイにおける輸入通関の流れは右図のとおりである。

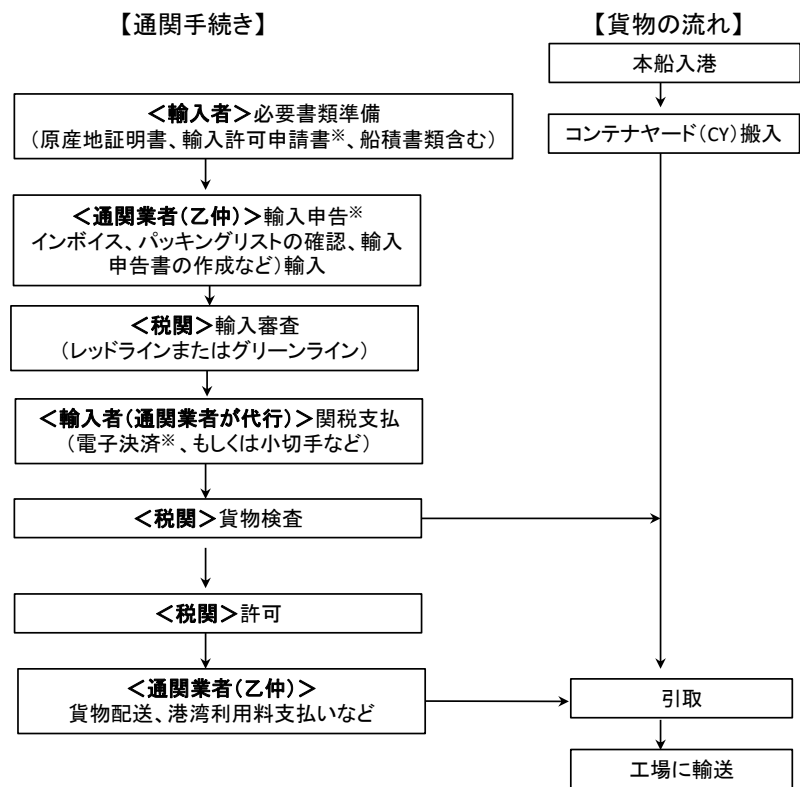
輸入審査では、グリーンラインとなれば関税番号の分類や申告額の評価などの査定をせずに、基本的に輸入者の申告通りに受け付ける。一方、レッドラインの場合は、物品の関税分類、関税額の査定などが行われる。進出日系物流企業によると、現実としてはほとんどの貨物をグリーンラインで受け付け、「事後調査制度」でしか

りと取り締まる、という方針を取っているという。この事後調査制度が、タイにおける通関での課題の一つとなっている。これについては後述したい。

税額が確定した後、関税支払となる。納税方法には、関税局への直接支払いの他、電子支払いも可能であるが、実際にはあまり利用されていない。その後、税関担当者が貨物を検査し、申告内容と貨物が合致しているかどうか確認する。この関税の納付後に貨物検査が実施される点が、タイの輸入通関手続きの特徴である。他の国では、一般的に貨物検査の後に納税が行われている。

通関手続きの所要時間は、貨物の中身によって多少異なるが、輸入申告して1日で終了する。今回ヒアリングした企業の中には、1時間で手続きが終了するというケースもあった。最終的に貨物を引き取るまでは1~2日程度を要しているのが実態だ。

図表1 タイの貨物(フルコンテナ)の一般的な輸入手続き



※電子通関システム(E-Custom)を使った電子手続きが可能
出所:現地進出日系企業へのヒアリングなどをもとに作成

一般的な輸入手続きに必要な書類は以下のとおりである。

①税関申告書 (E-Custom より記入)、②船荷証券 (B/L) もしくは航空貨物運送状 (Air Way Bill)、③コマーシャルインボイス、④パッキングリスト、⑤原産地証明書 (必要な場合)、⑥輸入ライセンス (必要な場合)

タイでは 2008 年に、通関手続きの簡素化、それに伴うペーパーレス化の促進を目的として、電子通関システム(又はペーパーレス E-Customs)が導入されている。今回のヒアリングにおいては、通関を含む関連申告の電子化については、システムがタイ語のみの運用で、英語化などがされていないものの、大きな問題は無いということだった。ペーパーレス化の促進が目的であるものの、実際には、輸入審査の結果グリーン・レーンであっても書類の提出が求められる。また納税後の貨物検査においても、担当官から書類コピーの提示が求められる点は留意事項だ。こういった書面が必要な部分が残っていることもあり、進出日系企業の中には「E-Customs が導入されたが、通関手続きの費用が 30%以上増加した」という声もある¹⁸。

②輸入手続きにおける課題

2012 年 10～11 月にジェトロが在アジア進出日系企業を対象に実施したアンケート調査(「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」)では、物流インフラの未整備が生産面で問題となっていると回答したタイ企業の比率は 2.1%と、調査対象国中最も低かった。後述する港湾設備などのハードインフラや通関を含めた手続き面などにおいて、生産活動を阻害するような問題はきわめて少ないといえるだろう。その中でも課題としてあげられたのは、「事後調査制度」についてであった。

事後調査制度

事後調査制度は、輸入された貨物に関わる納税が適正に行われたかを確認し、適正な課税を確保することを目的とする調査である。電子通関によるグリーンラインなどで審査がほとんど行われなかった通関に対し、事後的に調査を行うものと、通報などある程度確実な情報を持って、不正行為の取締りのために調査に入るものの 2 種類がある。前者は事前連絡があり調査対象は過去 5 年間で、後者は事前連絡が無く、調査対象は過去 10 年だ。進出日系物流企業によると「事前調査である程度情報をつかんでいるケースが多いので、税関から調査の連絡があった場合は、何らかの指摘があることを覚悟する必要がある」ということであった。

関税法第 113 条によると、企業は、輸出入を行った日から少なくとも 5 年間、会計帳簿、納税証明書、船荷証券など通関にかかるあらゆる書類の保存義務を有する。一方、関税法第 10 条

¹⁸メコンビジネス・ニーズ調査(2012 年 10 月)(ジェトロ)

(<http://www.jetro.go.jp/world/asia/kh/reports/07001117>)

では、関税の不足分を徴収する関税局の権限に対する時効は、輸入した日から10年間とあるので、注意が必要だ。進出日系物流企業によると、「中小企業の場合は、5年に1回の検査だが、大企業の場合は毎年検査が入ることがある」という。検査対象項目が多いため、輸出入量の多い大企業の場合は、検査項目を年毎に分けて行うことになるためだ。

指摘事項(タイ税関が事後調査で確認することが多い事項)は、関税分類の誤りがある。関税分類を誤ることにより、関税率を誤り、過少申告となる。関税分類の決定権は、あくまでもタイ税関であるため、輸出国(日本など)の関税分類をそのまま適用せず、タイ税関の分類を確認することが重要となってくる。分類に疑義が生じそうな場合は、事前教示制度(後述)の利用や、初回にレッドラインとして申告することも防止策として有効である。

今回のヒアリングにおいて、進出日系企業は「事後調査結果に理不尽な内容などがあるケースは少ないが、違反があった場合の罰金額が高いのが問題」という声が多かった。罰金額(加算税)は、(関税番号間違いなどによる)過少申告の場合は差額関税の最大2倍、無申告の場合は最大4倍であり、各国の事情、政策があり一概には言えないが、規定上タイが高めであることは事実である(日本の場合は、輸入者が課税価格等の基礎となる事実について隠蔽または偽装行為を行っていた場合の付帯税は、無申告で40%、過少申告で35%)。違反が見つかる、最高10年間までさかのぼってペナルティー付きで追徴されるため、企業にとっての負担が大きい。特に中小企業の場合は、当初の資金繰りを見直す、または経営が立ち行かなくなるような状況になることが多い。

事前教示制度

事前教示制度は、2008年7月より開始されている。輸入の前に税関に対して、当該貨物の関税分類(税番)や関税率などについての照会を行い、回答を受けることができる制度だ。貨物の輸入の30日以上前に、関税分類事前教示申請書(一品目につき一申請書)、実施に輸入予定であることの証明文書(発注書、契約書、インボイス、信用状(L/C)など)、関税分類の参考となる製品情報(製品名、製品仕様、製造製法、化学組成、製造プロセス、使用法など)といった必要書類を税関に提出する。税関は、書類を受領後、30営業日以内に回答を示すことになっている。また回答結果は1年間有効である(ただし、その内容は必ずしもタイ国内のすべての税関に対し、拘束力を持つものではない)。

従来から「書面での回答を得られることはきわめて少ない」と、進出日系企業から指摘されており、今回のヒアリングでも、「申告から30日以内に税関から回答する、となっているが、最終的な回答を得るまでに半年かかることもある」という指摘があった。結果的には「事前」教示になっていないのが実情だ。規定どおりの運用が求められている。

同時に、進出日系企業は本制度を、前述の事後調査による指摘の対策として活用している。通関より前に教示されることには間に合わないが、税関から教示された関税番号を持っていれば、事後調査制度が入った時に証拠書類として使える。事後調査対策として、関税分類の誤りを防ぐべく事前教示制度を使って関税評価を行う、という目的のために利用されているのも事実だ。

AEO 制度¹⁹

タイでは現在、AEO 制度のパイロットプロジェクトが行われており、2014 年中の導入を目指している。一方、タイでは、通関手続きを簡素化する措置として、ゴールドカード制度が実施されている。ゴールドカードとは、優秀な経歴や信頼性のある企業に与えられる資格で、有資格者に対しては、通関手続きにおいて様々な特権が与えられている。例えば、EDI (Electronic Data Interchange) システムにおいて、方式審査を経ずに輸入出申告書の検査手続きが可能。また、通関後に貨物が積荷目録 (Manifest) から除外され、輸出においての税金の還付や補償の許可が迅速化できる。進出日系企業によると、事実上、このゴールドカード制度が AEO 制度と同等の機能を持っているということだったが、将来的に ASEAN 域内や日本との間で相互認証をはかっていくことを勘案すると、AEO 制度の早期導入が求められる。

(2) 港湾事情

① 港湾の概要、管理・運営

タイは地理的観点からみると、南シナ海の中心地にあり、東南アジアのゲート・ウェイとしての役割を有し、中国からヨーロッパへ向かう主要な東西海上輸送航路やアメリカ合衆国の東岸にもアクセスできる。それに加え、近隣のミャンマー、ラオス、カンボジア、およびマレーシアといった国々とも近接している。広大な後背地を抱えていることもあり、タイの港は大きな収容能力を求められる。現在、タイの主要港の一つであるバンコク港の処理能力オーバーといった問題を緩和するため、現在レムチャバン港をタイのゲートウェイ港とするための開発が進められている。同国の港湾局およびバンコク船主協会 (BSAA) によると、2011 年のレムチャバン港およびバンコク港のコンテナ取扱量はそれぞれ 570 万 TEU、および 130TEU だった²⁰。

タイの港は、交通通信省の管理下にある国有の独占的組織であるタイ港湾公社 (Port Authority of Thailand, PAT) が管理している。PAT は、タイの中央および地方の港湾の管理および監督を担う主要な組織の役割を担っている。同組織は、総合的サービスを提供することを目的とし、グレーター・メコン・サブリージョン (GMS) およびアジア全体の交通ハブとして機能している。PAT は、国有上位 10 法人の 1 つとして秀でることを約束し、委員会全体に適用できるマスタープランのフレームワークを用いて、組織の可能性を開発および強化、物流インフラ開発、ならびに、資産管理および有効活用の改善する計画を策定している。

¹⁹ 認定事業者 (AEO) 制度: 貨物のセキュリティ管理と法令順守 (コンプライアンス) の体制が整備された事業者をあらかじめ税関長が承認する認定制度 (Authorized Economic Operator Program: AEO)。WCO (世界税関機構) が採択した SAFE「基準の枠組み」において制度の導入・構築の指針が定められている。アジア地域では日本、ニュージーランド、シンガポール、中国、韓国、マレーシアで導入されている。ASEAN は 2014 年までに ASEAN6 (ブルネイ、フィリピン、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ) に、2018 年までに ASEAN4 (カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) にそれぞれ AEO 制度を導入することを目指している。制度の詳細は関税局のウェブサイト (<http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/kaizen.htm>) 参照。

²⁰ <http://www.port.co.th/sitenew/sathiti2.php>

②主要港の施設概要・インフラ整備状況・貨物取扱量の推移・アクセスなど

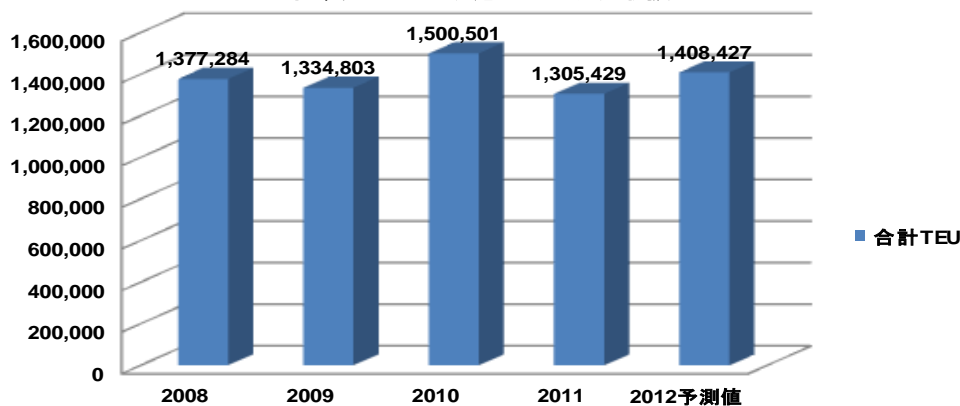
<バンコク港>

バンコク港は、クローン・トゥーイ港としても知られ、首都バンコクのクローン・トゥーイ地区のチャオプラヤー川の西端に位置している河川港である。同港は、2つのコンテナターミナルおよび合計84のバースを有し、水深は約5~8メートル、設計上の総収容量は年間最大110万TEUである²¹。

港自体は、遠洋航海用大型船が、バンコク内への直接アクセスして、効率的な商品輸送を行えるよう機能している。現在、2011年の洪水からの回復途上にあるが、その進展は政府の必ずしも順調ではない。

同港は、バンコク・スワンナプーム国際空港から約25kmにある。東南アジアの重要な商業およびビジネスの中心地であり、国内および国際貨物船のみならず、客船にも業務を提供しており、利用率は高い。しかしながら、かねてからの懸案である道路の混雑状況が、同港の効率性をさまたげている。相対的に港の規模が小さく、かつ河川港でもあるため、一定の大きさの船舶までしか停泊できず、競合相手であるレムチャバン港にくらべると機動性が劣っている。

図表2 バンコク港のコンテナ取扱量



出所：タイ港湾局、ビジネス・モニター・インターナショナル

<レムチャバン港>

レムチャバン港は、同国の貨物需要の伸びに対応するために建設された。タイの東部、かつタイ湾沿いの、バンコクから110km離れたところに位置しており、タイの最大かつ主要な国際深水港である。2011年の世界のコンテナ港のコンテナ取扱量では、レムチャバン港は約570万TEUで世界第23位となっている²²。

同港は、タイの主要な工業団地の一つであるイースタンシーボード工業団地をはじめとするタイ東部の工業地帯に近接している。広さは約10平方キロメートル、最大水深は約16メートル

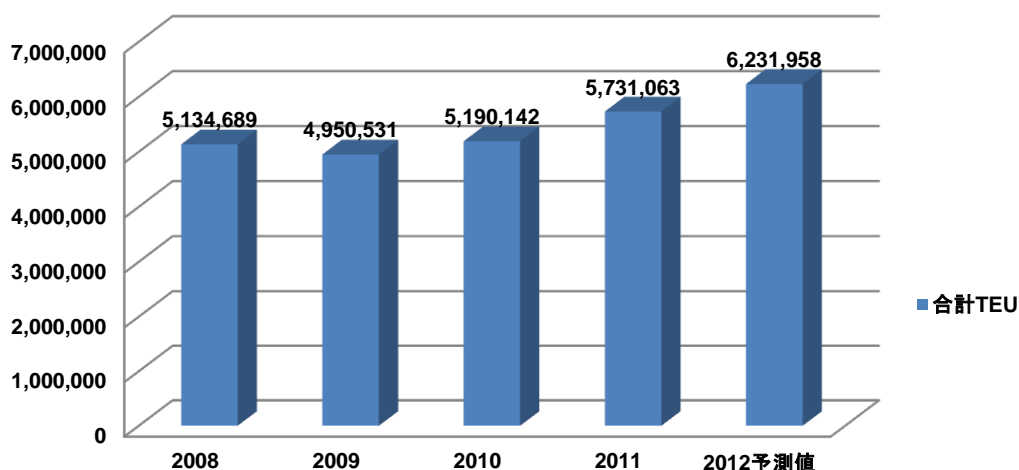
²¹ <http://www.bkp.port.co.th/bkp/about/eng/about.asp?link=6>

²² Containerization International

で、5カ所の主要コンテナターミナルを備えている²³。これらの5カ所のターミナルでレムチャバン港の海運貨物の80%以上を扱っている。設計年間コンテナ取扱能力は約1,080万TEUとなっている。同港は世界でもっとも高い貿易量伸び率を示している港の1つで、世界のトップコンテナ港に位置づけられている²⁴。同港は遠洋航海用大型船舶を扱える能力があり、ポスト・パナマックス・コンテナ船を含む世界最大級の大型船舶を停泊させられる。

アクセスとしては、レムチャバン港自体は高速道路網、鉄道、および水路に連結しているため、タイの他の地域のみならず近隣の諸国へもアクセスが非常にしやすい。タイ政府の奨励策によって、レムチャバン港は1996年からタイの主要港とされ、同国の多くの輸入品を扱っている。また同港は国際基準に沿った危険積み荷用倉庫、火災被害防止センターなども設置している。

図表3 レムチャバン港のコンテナ取扱量



出所：タイ港湾局、ビジネス・モニター・インターナショナル

③今後の開発予定

タイにおける主要港湾の容量を強化することを目指すべく、レムチャバン港では拡張計画が策定されている。具体的には、同港の収容能力を1,080万TEUから1,800万TEUに拡張するため、7年間にわたる総額31億ドルの投資が行われている。現在、三段階の開発計画の第二段階にある。2015年までに完全に機能的な3カ所のターミナル水域が設置される予定である²⁵。近年、タイにおける国際貿易は鈍化傾向にもかかわらず、同国のメイン港としてのレムチャバン港については、依然プラス成長の見通しが示されている。

また、バンコク港およびレムチャバン港はともに地域の港湾の開発のために、ASEAN港湾協会(APA)およびドイツ技術協力公社(GTZ)プロジェクトに参画している。「ASEAN地域での持

²³http://www.laemchabangport.com/index.php?option=com_content&view=article&id=85&Itemid=2&lang=en

²⁴http://www.laemchabangport.com/index.php?option=com_content&view=article&id=258&Itemid=153&lang=en

²⁵ http://www.kasimalaysia.com/news_kasi_gmaps.cfm

続可能な港湾の開発」と題するマスタープランでは ASEAN 加盟 5 カ国の 9 港の開発に融資することを目指している。このほかに、バンコク港では依然として 2011 年の大洪水の事態収拾にあたっている。

タイはミャンマーのダウェイ・プロジェクトについて、ダウエー市とのパートナーシップも模索しているため、拡張計画は同国の国境を越えるものとなっている。ダウエー市は、ミャンマーの南岸の都市で、バンコクの西方 350km のところにあり、同地域は、ミャンマー政府からイタリアン・タイ・ディベロップメント・パブリック・カンパニー社 (ITD) が同エリアの開発権を与えられている。同プロジェクトは指定された地域を深水港、持続可能な産業インフラ、ならびにサポート体制が完備した施設および設備を備えた、完全に集約された産業ゾーンにすることを計画している。ダウエー市とタイとの往復ルートも、高速道路および鉄道を通じて構築される予定である。同用地の陸地面積は 50,675 エイカーにわたる。数十億ドル規模の同プロジェクトに対して日本からの融資も得ようとしているが、日本企業にとっても、南アジアおよび中央アジアのみならず中東への行動範囲の拡大に有効であるといえる。

④課題

レムチャバン港のターミナルは、複数の民間企業により管理・運営されているため、接岸・出航スケジュールや貨物積み上げ下ろしなどは問題なく行われている。タイ進出日系物流企業によると、「レムチャバン港は、ターミナルのキャパシティや運営管理上ほとんど問題は無い」という。ASEAN の中では珍しく、タイの国内でもこのように課題が少ないインフラ整備は少ないといっただろう。

自動車専用ターミナルの取扱容量が限界を超えつつあるが、専用ターミナルの拡張スケジュールを前倒しするといった対策が検討されており、問題視はされていない。ターミナルを管理運営する民間企業は、年々増える輸出入貨物量に対し、取扱貨物量を少しでも増やすべく、各種作業の効率化を常に考えて対応しているという。

一方、バンコク港(クロントイ港)は、河川港であり、接岸できる船の大きさに限界がある、管理運営を行っているタイ港湾公社における労働問題が港湾オペレーションに影響を及ぼしている等、港湾管理の効率化に課題を抱えている。

また、タイでは、交通渋滞の問題が根強くあり、港までのアプローチに要する時間をよめないという課題がある。レムチャバン港そのものの拡張計画により、渋滞の問題も将来的には解消される見通し、という見方もあるが、状況の改善度を確認しておく必要がある。

(3) ASEAN 域内輸送の拠点としての可能性

タイには、完成品や完成車メーカーのみならず、多くの部品メーカーも進出しており、高い産業集積度を有する。進出日系物流企業においては、こういった高い産業集積度や、高度に整備されたレムチャバン港を有するタイは、ASEAN 域内輸送のハブになるべき、というコメントもあった。その背景には、在庫保管は消費地に近い場所で行う方が好ましい、という戦略がある。ASEAN 域内で取引される原材料、部品、完成品は、高い産業集積を持つタイで消費される(使われる)ものが多い。であれば、タイに非居住者倉庫を置いて在庫保管・管理を行い、タイ国内向けの供給に加え、ASEAN 域内の輸送拠点とするべき、という考えだ。非居住者倉庫(Non-Resident Inventory)は、タイに存在しない外国企業(非居住者)が、貨物の所有権を保有したまま、タイ国内のフリーゾーンや保税地域に在庫することが可能である、というものだ。非居住者倉庫の設置にあたっては、非居住者の代理人として輸出入者となる事業者(タイ法人)を選定する必要がある。またすべての行為を保税で行えるとは限らないので、付加価値税(VAT)、関税、法人税といった各種課税について、どこまでが保税となるのかを確認する必要もある。

ただ、現状、タイで非居住者倉庫制度を活用して在庫保管をするのは難しいと、進出日系企業はいう。その理由は非居住者倉庫の課税、非課税の扱いだ。通常は、外国に恒久的施設(PE)を持っていると認定された日本の企業は、当該国で法人税を課される。タイでも、国内でPEを所有することは、法人税とVATを納めるべき資産を保有している、とみなされる。問題は、タイでは、非居住者倉庫がPEに該当し課税対象になるのか、それともPEには該当せず非課税なのかが明文化されていないことだ。仮にPEに該当するということであれば、非居住者であっても、その事業内容によっては、代理人が非居住者の代わりに課税される場合がある。

結果として多くの企業は、タイに比べて種々のコストが高いものの、非居住者倉庫が非課税であるシンガポールに在庫を置き、ASEAN 域内への輸送拠点としているのが実態だ。今回のヒアリングにおいても、タイ国税局に対し、非居住者倉庫の課税非課税について、早く明確な規定を提示してほしいという要請が寄せられた。

(4)その他

周辺国への陸路輸送

今回のヒアリングでは、タイ-マレーシア間は全量陸路で輸送している、という事例もあった(部品製造業)。輸送貨物量は、前年比3割増加しているという。タイからマレーシアまでの輸送時間は、海路だと各種手続きを含めて約1週間かかるところ、陸送だと3日間で到着する。企業からは、国境でのトラックの乗り入れが出来ていないことが課題とされた。ASEAN 経済共同体(AEC)構築の流れなどの中で、早く乗り入れを実現してほしい、という要請があった。

また、タイは、カンボジア、ラオス、ミャンマーとも国境を接する。特に、近年タイの労働賃金の上昇が激しく、さらには労働力不足も深刻化している中で、周辺国に生産拠点を拡大することで、製造コストを下げる動きが出てきている。この状況下で、タイとカンボジア、ラオス間の陸送を利用する企業の数も増えてきている。利用者の増加に伴い、これまで積み替えが必要だった国境でトラック乗り入れができるようになるなど、二国間の制度調和も少しずつ進んでいる。今回

のヒアリングでは、タイ、カンボジア、ベトナムを結ぶ三国間陸路輸送サービスの提供を検討している、という話もあった。過去の実績としては、電気・電子部品をタイからベトナムへ輸送している。同様の話は、カンボジアのプノンペンにおけるヒアリングでも聞かれた。まだプロジェクトベースではあるが、家電製品の部品をベトナムからタイへ、日用品などとタイからベトナムへ輸送するニーズの高まりに対応するため、ということであった。さらには、複数の大型小売店がカンボジアへの進出を予定していることもあり、タイ、ベトナム両国からのカンボジアへの日用品を中心とした製品輸送も想定できるという。

この三国間陸路輸送については、進出企業のあいだでも賛否両論あるのが実態だ。どうしてもベトナムからタイへの貨物が少なく、また区間によっては陸路より河川路の方が多用されており、事実上片荷となる区間が出てくることもあり、本格的なサービスとして提供できるまでには(全区間である程度の物量が確保できるまでには)時間がかかるのではないか、という評価。一方、バンコク～プノンペンの海路は通常ベトナムのカイメップ・チーバイ港を使うが、日数が約 10 日間～2 週間ほどかかる上に便数も限られているのに対し、陸路輸送は毎日利用できることなどから、三国間の陸路輸送に期待をする声もある。(タイ～カンボジアの陸路輸送の時間、コストなどは第 2 章参照。)

いずれにしても、陸路輸送利用の活性に向けては、かねてから言われている、陸路国境での通関関連手続のシングル・ウィンドウ化、シングル・ストップ化が依然として実現されておらず、また税関開庁時間も 24 時間体制ではなく、昼休みの時間も長いといった問題の早期解決を求める声が強かった。

インドネシア

(1) 輸入通関事情

① 一般的な通関手続きの流れ

インドネシアの輸入通関手続きは、図表 1 の流れで行われる。輸入者は、① 関税の予納（所定の銀行に事前に計算した関税を納付し、輸入申告書に受領印を受ける）、及び銀行による税関事務所（Custom Service Office）への Credit Advice 通知、② 輸入申告（EDI）、③ 輸入申告書類の審査および輸入貨物の分類判定、④ 貨物検査、⑤ 貨物引き取りの手順となる。

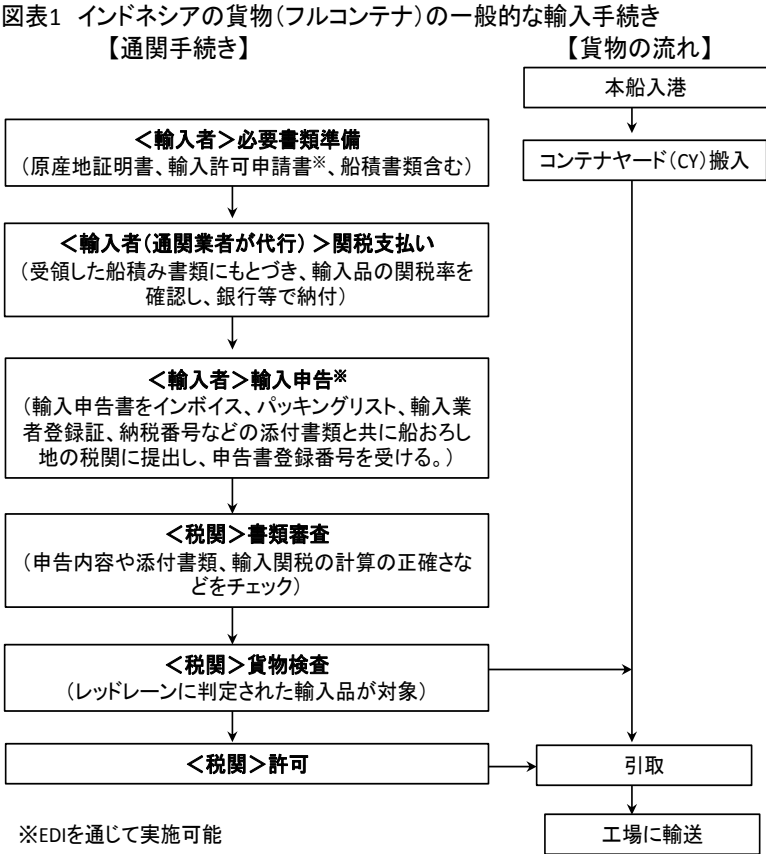
タンジュン・プリオク港の場合、貨物が入港してから引取が行われる

までに必要な時間は、貨物の中身にもよるが約 4～7 日といわれている。インドネシア進出部品メーカーへのヒアリングでは、輸入通関にかかる期間は、一般貨物のフルコンテナで 5 日間、混載で 7～14 日間ということだった。輸入申告は電子通関システム(EDI)を活用して行えるが、その利用率はそれほど高くないのが現状(後述)。EDI システムで行った輸入申告は、インテリジェント・ユニットとよばれる部署で管理されるコンピュータで判定され、

- ① プライオリティ・レーン(必須項目のチェックのみ。優良輸入者が対象。)
- ② グリーン・レーン(原則書類審査のみだが、ランダムで貨物の X 線検査が行われ、必要に応じて貨物検査が行われる)
- ③ レッド・レーン(書類審査、貨物検査)

の 3 種類に分類される。

判定基準は、輸入者のリスク(高リスク、中リスク、低リスク、優良輸入者の 4 段階)、輸入貨物のリスク(基本的には高リスク、低リスクの 2 種類だが、政府の指定貨物については別扱いとされる)をマトリクス形式にしたもの。高リスク輸入業者の場合、輸入貨物が低リスクでも全量検査の対象となる一方、中・低リスク輸入業者であっても、高リスク貨物、政府指定貨物である場合は、



一定割合で貨物検査の対象となる。なお、プライオリティ・レーンの貨物については、高リスク、低リスクの貨物はいずれも検査の対象外となるが、政府指定貨物については輸入者の貨物搬入先での現場検査を受ける。

一般的な輸入手続きに必要な書類は以下のとおりである。

①輸入申告書、②コマーシャルインボイス、③船荷証券（B/L）もしくは航空貨物運送状（Air Way Bill）、④輸入許可書類（必要な場合）

インドネシアにおける通関の電子化については、現在 5 都市 8 カ所で EDI システムを利用した輸出入申告が行われている。EDI は、「Indonesia National Single Window (INSW)」というポータルに統合されており、主要な空港および港で導入されている。PT.EDI Indonesia が貿易手続きの EDI サービスを実施している。このように輸出入手続きの IT 化は徐々に進んでおり、通関のプロセスがある程度追跡できるようになったのはメリットであると指摘する進出日系企業もある。ただ、これまでの使い慣れた方法を変えることに対する抵抗感が大きいこともあり、現時点での利用率はさほど高くないという。一方、税関による許可がおりた後 3 日以内に書類原本を税関に提出する必要がある、3 ヶ月に 1 回ほどシステムがダウンする、原産地証明書などは、原本にもかかわらず「コピーだ」と言われることがある、といった運用面での課題がまだ山積しているのも現状である。実際、通関の承認も依然として窓口の税関職員により審査、発行されている現状もあり、税関職員の裁量の大きさ、ミスが発生、効率の低下などの問題は解決されていない。

② 輸出入手続きにおける課題

2012 年 10～11 月にジェトロが在アジア進出日系企業を対象に実施したアンケート調査（「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」）において、「物流インフラの未整備が生産面で問題となっている」と回答したインドネシアの企業比率は 37.4%と、先進 ASEAN 諸国の中では非常に高い結果となっている（フィリピン 20.0%、シンガポール、タイ、マレーシアは一桁台）。今回のヒアリングにおいても、通関・関税制度に起因する問題、同制度の運用や解釈をめぐる俗人的な対応に起因する問題と、多くの事項について課題が指摘された。

通関作業の遅延、HS コード誤認

インドネシアにおけるヒアリングにおいて、通関関連でもっとも多く指摘されたのは、「全般的な作業の遅れ」によるリードタイムおよびコストの増加であった。通関作業が遅れる原因としては、

- ①税関職員が少なく、さらに検査に必要な知識を備えた職員が少ない。結果的に、認証権限者や検査官を含む税関職員が不在で、代理人も居ないという場合がある。加えて一度に大人数の人事異動を行うため、検査関連のノウハウが蓄積されない
- ②通関プロセスが担当官の裁量に任される部分が多く、決められたスキームに沿って進まない

い

- ③検査のための機器(リード機など)が壊れることが多い
- ④検査場のスペースが不足している

といったことが考えられるということであった。税関による確認作業の状況については透明性が低く、作業の状況を外から見ることはできず、進捗状況なども通知されないため、確認作業に時間がかかっている、その理由が分からないのが問題だという指摘もあった。

また、前述のとおり、書類審査でプライオリティ・レーン、グリーン・レーン、レッド・レーンに分類されるが、新規参入企業の場合は必ずレッド・レーンとなる。新規参入ではなくても何の通知も無くランダムにレッド・レーンに分類されることもあり、通関作業が終わるまで最短で2週間、最長で1ヶ月かかる。さらに、商社は、プライオリティ・レーン(優良輸入者)の資格をもつことができず、輸送部門を関連商社が行っているような場合は問題となっている。

レッド・レーンに分類されると、貨物検査では、コンテナを開けられ、さらには貨物の梱包まであけられることがあるので、精密機械品などは質を保てないという。混載コンテナ(LCL)の場合は、古コンテナより検査に手間がかかるので検査料も割高になっている。進出日系企業によると、上記のような事前に予測できない遅延が頻繁にあるので、あらかじめリードタイムを長めにとっておくことが必要ということであった。

上記の①～④などが原因で、税関におけるHSコードの誤認の問題も解決に進展がみられない。事前教示制度についても、税関で事前に書面で確認することが可能になっているものの、制度としてはまだ確立されていない。また仮に事前に教示されても、担当官の交代などにより教示結果に疑問をていされることもある。結局、誤ったHSコードにもとづいて一度支払い、差額分を後から還付してもらおう、という実態になっている。ヒアリングにおいては、多くの企業より、事前教示制度の確立やAEO制度の導入を求める声があった。

このような作業の遅延がある中で、できるだけ早く各種検査を通過させるためには、どうしても税関との交渉が必要となるケースが出てくる。進出日系企業によると、税関との交渉をスムーズに進めるためには、「地場の物流企業を活用しインドネシア人同士による交渉とする、もしくは実績を有し信頼のおける日系物流企業に輸送を委託する」ことが得策だという。さらには「進出日系企業は意識改革が必要。税関との交渉には税関長と話をしなければ進展は無く、現地法人の社長、副社長が同席して臨むくらいの意気込みが必要」といった声もあった。

ブロック(申告拒否)制度

ブロック制度を問題視する声もあった。ブロック制度では、税関が輸入申告書類の事後審査において、「HSコードが適切でない」など、申告データに誤りがあると判断した場合、輸入者または通関業者に更正通知を発行し、罰金の支払いを請求している。期限内に抗弁を行わず、また罰金も支払わなかった場合、税関署は当事者のその後の全申告を拒否するという制度である。この制度は、輸出入業者と通関業者の双方に適用されるのが特徴で、通関業者にとって

は、当該更正通知で指摘された事項に全く関係のない第三者の貨物についても税関手続きを停止せざるを得なくなる。こういった事態に備え、一定の在庫は備えておく必要があるといえる。

突然の制度変更

進出日系企業によると、法令、規制などが突然変わり、変わっても何も通知されないことも多くあるという。今回のヒアリングであげられた一例を紹介する。輸入業者認定証(API)ライセンスの内容(法令)が、2012年12月末にかわり、同ライセンスによる輸入可能品目が一部変更となり、製品輸入の一部が対象外となってしまったが、何も通知されなかったため、通常どおり輸入手続きを進めていたところ、同制度変更にもとづき通関がストップしていた、という。想定より手続き時間が長かったため、オンラインシステム上で確認したところ、まったくプロセスが進んでおらず、はじめてライセンスの法令が変わったことがわかった、という状況だ。前述同様に、不測の事態に対応できるだけの在庫を備えておかざるを得ないのが現状だ。

(2) 港湾事情

① 港湾の概要、管理・運営

島嶼国家であるインドネシアにとって、海上輸送網の発達と港湾セクターによる効率的な運営は必要不可欠である。インドネシアの海上輸送は外国貿易の約9割、国内貿易の約8割を占めるともいわれ、同国のサプライチェーンにおける重要な役割を果たしている。また、インドネシアはインド洋と太平洋の間という戦略的な位置にあるため、世界のいくつかの主要な航路の中心地であり、アジア市場のみならず、米国までも目的地とできる。

インドネシアは現在100を超える商業港を有し、その管理は4つの国営インドネシア港湾運営会社(Indonesia Port Corporation:IPC、インドネシア語でPelindoと呼ばれる。Pelindo I～IV。)が行っている。そのうちブラワン港(北スマトラのメダン)、タンジュン・プリオク(西ジャワのジ



ジャカルタ)、タンジュン・エマス(東ジャワのスラバヤ)、マカッサル(南スラウェシ)は国内のハブセンターとしての役割を果たしているため、最重要港湾と見なされている。なかでも、タンジュン・プリオクのコンテナ取扱量はインドネシア全体の港湾取扱量の約半分を占めている。

②主要港の施設概要・インフラ整備状況・貨物取扱量の推移・アクセスなど

<タンジュン・プリオク港>

インドネシアの最大国際港であるタンジュン・プリオク(Tanjung Priok)港は、首都ジャカルタ近郊にあり、多くの貨物のアジア、アフリカ、および中東の新興市場向け輸出入の拠点となっている。また、島嶼国インドネシアでは、国内輸送にも海上輸送が重要な役割を担っており、同港は国内輸送の拠点としても大きな機能を果たしている。さらには、国内および国際貨物輸送だけでなく、客船も扱っている。ジャカルタの中心部から20km、スカルノハッタ国際空港から約20km、およびハリム国際空港からは25kmの距離にある。後背地にジャカルタ中心部を有し、貿易やビジネス活動の面からみても利便性が高い。天候に関しては、当地域の多くの港と同様に、モンスーン季の影響を受けやすい。12月および1月中は最高の降水量を記録し、11月から2月にかけては波が最高位を記録する。

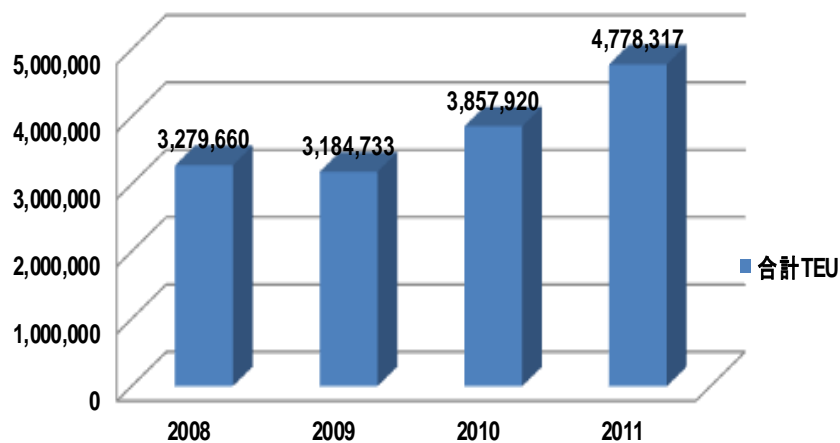
タンジュン・プリオク・コンテナターミナルは、Pelindo IIが管理しているが、各ターミナルの運営は、別々の運営者が行っている。タンジュン・プリオク港には3カ所のコンテナターミナル：JICT(Jakarta International Container Terminal)、Kojaターミナル、MITターミナルがある。それぞれの管理者は、JICTはハチソン社(51%)とPelindo II(49%)、KojaターミナルはPelindo II(52%)とハチソン(48%)、MTIターミナルはPelindo II(100%)となっている。また運営者については、JICTはジャカルタ・インターナショナル・コンテナターミナル(JICT)社、他のターミナルはPT.マルティ・ターミナル・インドネシアによって運営されている。加えて、同港はRORO船(Roll On Roll Off船)の作業のためのジャカルタ自動車ターミナルを併設しており、Pelindo II(100%)が管理している。

3つのコンテナターミナルを含め、合計5つのターミナルを有し、合計で17バース、最大水深は14メートルで、最大約500万TEUの収容能力を持つ設計となっている。また自動車ターミナルは、面積約7ヘクタールで、年間35万台の取扱能力を持つ。

貨物および保管品の配送は、同港の構内で行われるが、同港には面積約200ヘクタールに及ぶ貨物配送センターがある。同センターには、21の倉庫、ならびに自動車およびその他の貨物積載品用の保管ヤードを含む、集合倉庫および保管スペースがある。このため保管設備からコンテナターミナルに直接接続でき、空港等の他の主要交通拠点にもアクセスできる。同施設では、コンテナの再梱包はもちろん、混載化・非混載化、積み込み、保管、中心部・地方への配送、物流管理、貨物のサンプリング、ならびに調査および評価などの作業ができる。

Pelindo IIによると、2011年のタンジュン・プリオク港で扱われたコンテナ量は、前年比23%増の480万TEUだった。拡大する国内市場向けに、自動車や家電・AV製品の生産が高まっている中で、港湾における貨物取扱量も年々増加の傾向にあり、港の貨物取扱容量を超えるのも時間の問題、という状況になっている。

図表3 タンジュン・プリオク港のコンテナ取扱量



出所: Pelindo II

③課題

管理・運用の非効率性

前述のとおり、タンジュン・プリオク港は、主要な貿易航路に沿った地理的位置にあるため、他のアジアおよび中東、アフリカなどへ向かう途中の積み替港となっている。取り扱い貨物量が増加し続ける中で、港湾の絶対的容量の不足や、港湾のインフラないしは設備管理が貧弱であるため、運用効率が悪く、輸出用積み荷の遅れや、混雑による積み残しといったことが深刻な問題で、利用者のビジネス活動の支障となっている。



コンテナバースで積み込みを待つコンテナ

今回のヒアリングにおいても、「タンジュン・プリオク港の利用ニーズは、すでに取扱貨物容量を超えている」、「港湾全体を管理する人がおらず、結果的に運用効率が悪くなっている」といった声が非常に多かった。

港湾内、およびアクセス道路の渋滞

港湾周辺の道路整備が不十分であるのに加え、物流の増加により、港湾内も含めて大型車両の通行量が急増している。進出企業によると、「港湾に入る直前で3~4時間、港湾から出るのに4~5時間かかる」という。また、国内の生産活動に必要な主要ルート（道路）は14あるが、2011年はそのうち9ルートでキャパオーバーとなっており、2020年には13ルートがオーバーすると予測されている。この恒常的な交通渋滞のため、



一般道(左側)、高速道(右側)ともに深刻な渋滞。
バス専用レーン(中央)にも違反車両が進入。

本来であれば港湾からジャカルタ周辺の工場間を2~3往復できるところを、現状1往復しかできておらず、結果的に輸送コストの上昇とリードタイムの増加を招いている。

コンテナ保管スペース不足

ヒアリングでは、コンテナ保管料が他国より高い、という指摘も多かった。タンジュン・プリオク港では、本船到着日含め3日間は無料、その後4~10日間は1日あたり、40ftコンテナでRp108,800(約12ドル)、20ftコンテナでRp54,400(約6ドル)、11日以上は40ftコンテナでRp163,200(約17ドル)、20ftコンテナでRp81,600(約9ドル)と値上がりする。40ftコンテナだと、本船到着後1ヶ月で約430ドル、20ftコンテナで約210ドルかかる。さらには港のコンテナターミナルのキャパシティ不足も深刻な問題となっている。進出企業によると、「30日以上経過すると、競売候補貨物とみなされ、税関管理下の別保管ヤードに移管される。その際の移管費用・保管料は輸入業者負担となる」という。

洪水への懸念

2011年秋にタイで大洪水が発生したが、インドネシアにおいても洪水の被害を懸念する声があった。具体的には「2013年1月末のインドネシアにおける洪水の際は、タンジュン・プリオク港のコンテナヤードは浸水した。インドネシアでは2002年、07年と5年毎に洪水がおきている。今回は、地方でも洪水になり、(タンジュン・プリオク港で勤務する)従業員が来れなくなった。空港までの高速道路も浸水していた」という。

⑤今後の開発予定

ユドヨノ大統領は、2012年11月に、インドネシアの特別経済地区を支援するために、2025年までに同国の港湾に120億ドルを投資すると発表した²⁶。港湾、道路、および鉄道向けの投資

²⁶ <http://www.shippingonline.cn/news/newsContent.asp?id=25494>

が加速するとともに、関連する建設産業の活性化も期待されている。前述のとおり、インドネシア、特にジャカルタ首都圏地域においては、タンジュン・プリオク港の取扱容量の限界、アクセス交通の渋滞などがかねてから課題となっていることから、既存港湾の拡張とともに、新規港湾開発等の抜本的な対策が必要とされている。

港湾

現在、タンジュン・プリオク港では、貨物取り扱い能力を増強するための拡張計画が進行中である。まずは、タンジュン・プリオク港の沖合1kmに位置する北カリバル地区に計画されている北カリバル港の開発だ。3つの開発フェーズに分かれており、2012年～17年に30ha、岸壁延長900mの整備が行われ、最終的には2030年までに総面積128haが整備される計画となっている。さらには、ジャカルタ東部のチラマヤ地区(タンジュン・プリオク港から約80km)にチラマヤ新港の開発が計画されている。水深12.5～17mの泊地、計12のコンテナバースを有し、2020年完成を目指し、2012年1月よりJICAがF/Sを行っている。進出企業の中には、チラマヤ港が2020年に完成予定だが、完成まであと7年あり、その間の輸送需要をどうするかが問題だと、指摘する企業もあった。

道路

また、今回のヒアリングにおいては、「タンジュン・プリオク港から工業団地が集積する東側に向かう道路が一つしかなく、仮に港湾の処理能力が拡大されても問題は解決しない」という見方もあった。チラマヤ新港は、現存の高速道路から直接乗り入れができるアクセス道路の開発もあわせて行われることとなっている。また現存の高速道路に平行するといった形で、ジャカルタからチカンベックを結ぶ第二高速道路の建設計画もあるが、具体的に動いていない。ただ、進出企業の中には、「港湾周辺の一般道路が混雑するので、高速道路だけを作っても問題は解決されない」という声もある。さらには、地方都市に経済特区を設置し、生産拠点を分散させるといった動きもある。

港湾の新設・拡張、新高速道路の建設といった予定されている数々のインフラが各機能を補完するよう、総合的に開発されれば、インドネシアの物流能力の向上、およびさらなる生産拠点設置の可能性が広がるだろう。

(3)ASEAN 域内輸送の拠点としての可能性

ASEAN 域内の輸送拠点としての可能性をヒアリングで聞いたところ、地理的視点や航路の数で見ると、シンガポール、マレーシアに比べインドネシアは、ハブ港としての機能はもちにくいという声があがった。現時点ですでに貨物の保管場所の不足や、通関手続きに時間がかかるといった、物理的かつ現実的にハブ港となることは難しいという事情もある。また、保税制度も整備する必要があるという。現在、保税倉庫に保管できるのは、海外からの一般輸入品のみで、他国の保税倉庫などからの貨物を保管することができない。

さらにインドネシアでは非居住者のステータスで商品の輸入通関はできない。(非居住者による在庫保管とは、輸出者が仕向地において、非居住者のステータスのまま、商品を在庫保管し、販売契約が成立すれば、当該商品を買主の指定する場所に搬入し納品する仕組み。) インドネシアでは、物品を輸入できる者は輸入業者認証番号 (API) の保有者に限られており、インドネシア法人をもつ者に対してのみ発行されているためだ。

(4)その他(物流コスト削減の工夫)

通関に関わる手続きの不明確さ、通関処理の非効率及び汚職の深刻さなどにより、インドネシアの物流コストは相対的に大きなものとなっている。この物流コストを下げる取り組みを聞いたところ、いくつかの対策が確認できた。ひとつは、インドネシアの国内流通費だ。島国であるインドネシアでは、国内輸送が占める割合が大きい。ジャカルタから各島までは1~2ヶ月ほどかかるという。インドネシア国内の主要な地方都市に流通センターを設置して、配送業務を地域ごとに一括管理することである程度物流コストを削減できるという。またこれまで小口で輸送していた貨物をなるべく一つのコンテナに集める、といった対策や、仕向け先が異なる貨物については、各行き先を寄港する航路を選んでその定期便にすべての貨物をまとめてのせる、という対策がありえるということであった。

マレーシア

(1) 輸入通関事情

① 一般的な通関手続きの流れ

マレーシアにおける製品の輸出入は、1967年関税法(Customs Act 1967:CA)に規定されている。輸入業者は、製品を税関に申告し、課税対象となる場合は関税を支払う。関税率および輸出入許可申請が必要か否かは、税関サイト(<http://tariff.customs.gov.my>)で物品の関税番号により調べることができ、申請先の所轄官庁も確認できる。

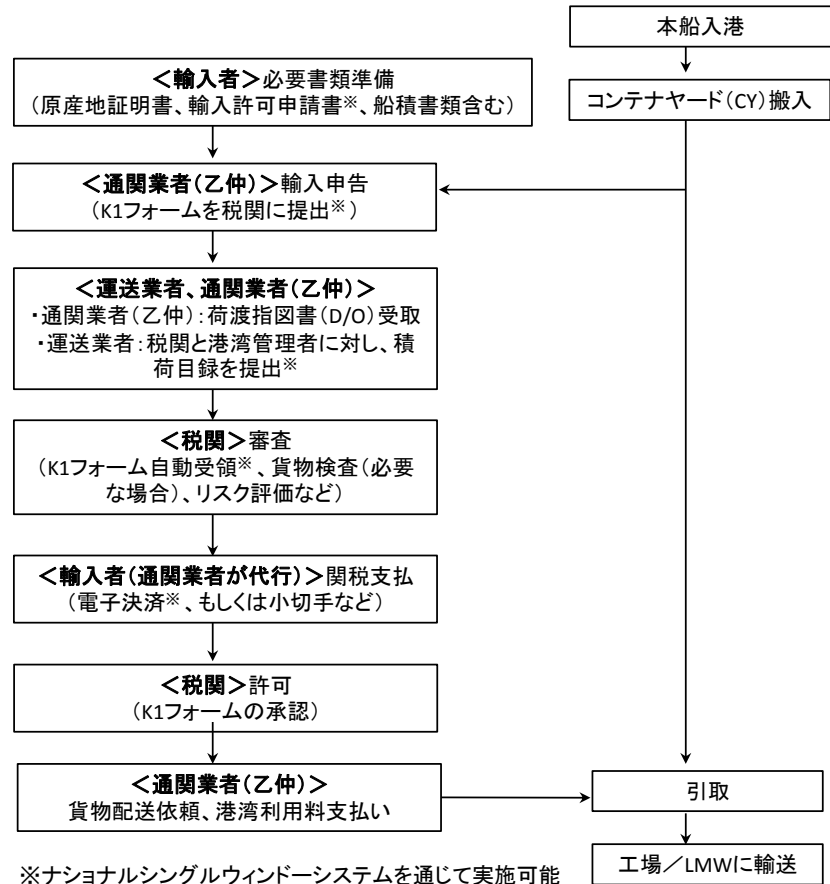
一般的な輸入貨物(フルコンテナ)の手続きには、図表1のとおりである。世銀によると、事前の必要書類の準備には9日間、通関手続きを経て貨物引き取りまで3日間というのが標準的な必要時間といわれている。通関手続きには約1日、港およびターミナルでの処理時間に約2日要するようである。シンガポール港では貨物取引まで1.5日といわれているので、クラン港ではその倍の時間がかかるということになる。

輸入用の全ての製品は(輸入税の対象になるかどうかに関わら

ず)、所定フォーム(税関フォームK1(輸入申告書))に記入し申告しなければならない。K1フォームには、番号、包装/箱の詳細、価格、重量、数量、製品の種類に関する情報を記入する。製品の原産地も記入する必要がある。記入後の税関フォームは、製品が輸出または輸入される場所の税関に提出しなければならない。

輸入申告については、貨物が到着する24時間以内に積荷目録(Manifest)を税関及び港湾オペレーターに提出しなければならないと税関法で規定されているが、実務ではもう少し早めに提出するケースが多いようである。荷おろしリスト(Discharge list)は船が港に到着する6時間

図表1 マレーシアの貨物(フルコンテナ)の一般的な輸入手続き
【通関手続き】



※ナショナルシングルウィンドーシステムを通じて実施可能
出所: マレーシア国際貿易産業省(MITI)

前までに港湾オペレーターに提出する必要がある。電子通関システムを通じて事前に輸入申告をした場合、申告書が自動的に登録され、登録番号が通知されるとともに、システムで貨物のリスクを評価し、貨物検査が必要かどうか判断される。貨物検査が必要ないと判断されれば、承認は電子通関システムを通じて返送される。貨物検査の所要時間は約 30 分である。K1 フォーム、承認書類とその他のサポート書類(港湾オペレーターが発行した EIR- Equipment interchange Receipt など)を印刷し、税関窓口へ提出する。関税の支払いは、Dagan-Net を通じて電子送金(手数料あり)する、または銀行窓口で現金や小切手による支払いが可能である。

一般的な輸入手続きに必要な書類は以下のとおりである。

①輸入申告書 (K 1 フォーム)、②デリバリーオーダー、③コマーシャルインボイス原本、④船荷証券 (B/L) もしくは航空貨物運送状 (Air Way Bill)、⑤パッキングリスト、⑥原産地証明書または輸入許可書類 (必要な場合)

また、輸出において、個別の FTA/EPA(AFTA(ASEAN 自由貿易協定)、JMEPA(日本マレーシア経済連携協定)、ASEAN 中国 FTA など)を活用する場合は、それぞれの原産地証明書を取得する必要がある。マレーシアでは、原産地証明書発行は MITI が担当している。FTA および EPA で必要となる原産地証明書の申請には、輸出者登録(第 1 段階)、原産性の輸出前検査(第 2 段階)、原産地証明書発行(第 3 段階)の 3 つのステップを踏む必要がある。この輸出前検査(Cost Analysis:CA) (第 2 ステップ)は、輸出される製品が原産地規則に従っていることを証明するための検査で、製品の製造工程や原価構成の資料を提出するが、原産地証明書の取得において最も時間がかかるプロセスだ。この検査が終了すると、原産地証明書の申請が可能となり、発行自体は 1~2 日とさほど時間はかからない。これまでマニュアル申請とオンライン申請のいずれも可能だったが、2013 年 1 月からはマニュアル申請を廃止し、オンライン申請のみを受け付けている。オンライン申請は、政府の関連会社ダガンネットテクノロジー (Dagan Net Technologies) が運営を行う。オンラインシステムの名称は、「e-PCO」と呼ばれる。e-PCO では、マレーシアが締結している全ての FTA の原産地証明書の申請が可能だ。マレーシア国際貿易産業省(MITI)は、電子化により同省におけるコスト分析の審査などにかかる時間を短縮すると同時に、企業側の手続きを簡素化することで FTA の利用率を上げたいと考えている。

マレーシアではナショナルシングルウィンドー (NSW) の構築がほぼ完成に近づいている。税関によると、税関申告、輸出入許可、関税支払い、積荷目録(マニフェスト)申告、原産地証明書申請などが電子的に手続き可能になっている。電子通関システムの運営は、民間企業ダガンネット(Dagan Net)に委託され、「myTRADELINK」というサイトで電子手続きできる。

全国 173 の通関ポイントのうち 156 ヶ所で適用され、25 の関係承認省庁、8 つの銀行と連携し、税関関連のワンストップ申請、及び電子支払いサービスを提供している。

しかし、実際の通関手続きの現場では、完全なペーパーレスにはなっていない。進出企業によると「輸出入申告はコンピュータからデータを送付すると、登録番号がオンラインで連絡される。

この番号を申告書に記載してプリントアウトする。これを持って税関に出向き、係官にサインをもらう」という状況で、最終的には紙媒体が必要となっている。

②輸出入手続きにおける課題

今回のヒアリングでは、マレーシア国内の主要港湾における税関のハンドリングについては、それほど問題は無いという声が多かった。2012年10～11月にジェトロが在アジア進出日系企業を対象に実施したアンケート調査(「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」)においても、物流インフラの未整備が生産面で問題となっていると回答したマレーシアの企業比率は2.6%と、タイ(2.1%)に次いで少ない。その背景には、マレーシア進出日系企業は輸出加工区内に立地しているか、保税工場(Licensed Manufacturing Warehouses:LMW)扱いの企業が多く、ほとんどが貨物審査なしで通関されていることもあり、輸入通関手続き上で大きな問題は発生しない、という事情がある。マレーシアへの輸入通関にかかる日数についても、実際に必要となる日数は「1～2日」(事前の書類準備期間は除く)という回答が多かった(貨物審査が無いにもかかわらず2日ほどかかるのは、前述のとおりペーパーレス化が完全に実現できておらず、一部紙媒体での手続きとなることが影響している)。

保税工場(LMW)ライセンスについては、1967年関税法に保税倉庫(Licensed Bounded Warehouse)内での製造を行うことに対するライセンスの発行が規定されているものだ。輸出思考の製造工場に対し、認可された構内における物品の製造・保管について諸関税の保税の便宜が図られる。マレーシアの海路輸送における通関においては、大きな問題、課題は無いと理解してよさそうだが、個別の制度運用や手続きを詳細に見ると、まだ改善の余地はあるようだ。以下に、今回のヒアリングにおいて多くあげられた課題を紹介する。

指定通関業者制度

マレーシアでは、通関業者の指定制度が存在し、各税関に対して荷主が複数の通関業者を登録することになっている。申告、及び登録番号の取得はmyTRADELINKを通じてオンラインで実施可能だ。登録企業数は税関によって異なり、クラン港では3社、ペナン港では3社、ジョホール港では5社などとなっており、原則としてこれ以上の登録は認められない。当該荷主から通関業者として税関に登録されていない輸送業者が業務を請け負った場合は、既存登録業者を介さなければ通関手続きを行えない。進出日系企業によると、大口荷主や同国での操業年数が多い企業には例外的に指定数より多い登録が認められるなど、制度の運用にはあいまいな部分があるという。

マレーシアにおいては、特にコストの面から、日系に限らず地場系や外資系の通関業者に依頼をしている日系製造業も多く、業者選定や価格折衝などの妨げになっているものの、本制度はそれほど大きく問題視されてはいない。一方、物流企業にとっては課題となっている。昨今、荷主企業からはDAP(Delivered At Place)やDDU(Delivered Duty Unpaid)といった形で、Door to Doorでの一貫輸送を依頼されるケースが多くなっているが、必ずしも当該荷主から通関業者として登録されているケースばかりではない。結果、既登録通関業者との連携などを余儀なくさ

れ、一貫輸送サービスが提供できない、もしくは提供しようとするコストが高くなるなど、事実上の阻害要因となっている。

本制度は、各税関の管理上必要な措置と考えられ、その背景には地場の通関業者(輸送業者)を保護するという目的がある。しかし従来から内外の日系企業の間で、また今回のヒアリングでも本制度の廃止を求める声があがっている。外資企業のさらなる誘致の観点から、規制緩和の方向に動くことが期待される。マレーシア政府においては、本制度に対する民間の意見を受け、段階的に規制を緩和する動きにある。

認定事業者(AEO)制度

マレーシアでは、2010年1月からAEO制度が導入されており、特定の優良企業を対象に、税関と企業を直接オンラインで結び、迅速な通関手続きを提供している。AEOの認定を受けるには、過去3年間に税関に関する規則違反が無い、など一定の条件をクリアする必要がある。2011年4月時点で、38社が同制度の認定を受けている。日系企業では、大手電気・電子、自動車部品メーカーなどが既に認定を受けて活用している。AEO企業は「15分程度で輸入審査は終了する。関税の支払いは事後1週間以内でよく、貨物は先にリリースする」(マレーシア税関)という。このため、貨物を到着と同時に工場に運び込むことができる。

このAEO制度は、マレーシアの場合、製造業のみ取得可能であり、通関業者は取得できない点が課題となっている。日本の輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)では、「区分1」(簡易審査)扱いとされるものにかかる輸出入申告時の通関関係書類については、税関への提出を原則省略するとされているが、マレーシアでも、通関業者を含めた企業を対象とした同様の仕組みの導入を求める声があった。

また2011年6月に、ASEANの中ではシンガポールのAEO制度(STP-Plus制度)と日本のAEO制度との間で相互承認を署名しており、マレーシアに関しては、現在日本との相互承認について協議、研究中だ。仮に相互承認が実現すると、例えば輸出側が日本のAEO企業の場合、マレーシア税関は、輸入書類審査・検査において輸出者が日本のAEO事業者であることを評価し、マレーシアでの輸入にかかる書類審査・検査の負担が軽減される。これまで以上に円滑な通関手続きの普及を迫る観点から、この日本とマレーシアの間でのAEO制度の相互承認も、早期実現が求められる。

事前教示制度

通関手続きをめぐる問題の1つとして、関税分類番号の解釈の相違が挙げられる。特に化学用品などの場合、企業側と税関側で、関税番号についての見方が分かれることも多い。こうした問題を回避するための手段として、マレーシアでは、税関条例1967に基づき、事前教示制度が実施されており、商品分類と課税価額については税関によって事前教示がなされている。

基本的に各州の税関長が関税分類を決める権限を持つ。判定結果は3年間有効で、さらに3年間更新できる。またその判定は他の州の税関でも有効である。手数料は、1アイテムにつき200リンギ(1リンギ=約27円)。

マレーシア税関によると、「現在 90 日以内に関税番号を決定するよう決められているが、これを 30 日に短縮するように努めている。しかし担当スタッフは 5～6 人と少なく、時間がかかることもある」という。同制度を利用している現地進出企業も「関税番号の決定は早くて 1 ヶ月、化学品では 3～4 ヶ月かかることもあり、そこまで待ちきれないことも多い」と話しており、特に所要時間の長さが実用面での課題といえる。

突然の制度変更

今回のヒアリングにおいて、通関の手続きやプロセス自体にはそれほど大きな問題は無いとされる中で、課題として指摘されたのは関連制度や規制が突然変更される点であった。例えば中国からの粗悪な鉄鋼製品の国内流入の防止策として、2008 年（棒鋼や形鋼類等の鉄鋼 57 品目）、2009 年（薄板類・パイプ類を含む鉄鋼製品 627 品目（HS コード 72 類・73 類全て））に鉄鋼製品の輸入に関する強制適合検査（Certificate Of Approval: COA 制度）が導入された。事前の通知や説明が無かったため、企業側が適切に対処できず、また検査自体も輸入量に追いつかず、鉄鋼製品の貨物が港で大量に滞留するという事態になった。その結果、国内の製造活動に大きな影響を与えたことから、同制度運用は見直され、強制規格対象製品目数が約 70%（627 品目→187 品目）へ削減され、スクリュー、ボルトなどほとんどの部品鉄製品は検査が不要となった。こういった事前の通知が無い状況での制度変更は、現地の製造業や物流企業の活動を阻害している。ちなみに、COA 制度については、現在は薄板類・パイプ類を含む 150 品目（HS2012 ベースでカウント）が対象となっている。また迅速な手続きとするため、ある一定の条件を満たした場合には仮の COA（TCOA）を発行し、港から工場までは TCOA で貨物を移動させる便宜を図ってきたが、2013 年 1 月 21 日から 30 日後に TCOA を廃止することを、国際貿易産業省が決定した（現行 TCOA を利用している企業には 6 カ月の猶予期間を与えられる）。産業界側にとっては、手続きの煩雑化を想定しておく必要があるといえる。

(2) 港湾事情

① 港湾の概要、管理・運営

マレーシアの海上輸送は、同国の地理的な位置から大きな利点を有している。マレーシアは東南アジアの東西航路沿いに位置し、同航路を定期的に往復する船舶の寄港先として適している。さらに、マレー半島南部を占める西マレーシアはアジア諸国の東側、西側双方へのアクセスに優れ、この点が同国の国際貿易にも地域間貿易にも有利な点となっている。主要コンテナ港は首都のクアラルンプールに近郊のクラン港（Port Kelang）、北西部のペナン港（Penan）、南方ジョホール州のジョホール港（Johore）、タンジュン・ペレパス（Tanjung Pelapas）の 4 港となる。2011 年の世界のコンテナ港のコンテナ取扱量では、マレーシア最大の港湾であるクラン港は 12 位（2010 年は 13 位）、タンジュン・ペレパス港は 17 位（2010 年も 17 位）に位置し²⁷、ASEAN 域内ではシンガポールに次いで 2 位、3 位の位置を占めている。

²⁷ Containerisation International

図表2 マレーシアの主要港



さらに世界銀行²⁸によると、マレーシアでコンテナの輸入にかかる平均コスト²⁹は、1コンテナ(20フィート)あたり420ドルと世界で最も安価である。価格が手頃であることに加え、港湾や陸上一貫輸送インフラに対する政府からの莫大な設備投資により、大手海運船舶会社の多くが、ハブとしてマレーシアの港湾を選んでいる。同国の港湾の1つであるタンジュン・ペレパス港は、エバーグリーン(Evergreen)やマースクライン(Maersk)といった最大手の船舶会社からそのハブとして選ばれている。クラン港が、マレーシア国内の貨物センターであり、積み替えセンターとなっており、タンジュン・ペレパス港は、地域の積み替えハブとして認知されている。

主要コンテナ港4港に加え、クアタン港、ケママン港、ピンツル港の計7港は連邦港と指定され、運輸省港湾局により管理されている(ピンツル港は液化天然ガス用の港)。実施の運営は、株式上場により形式上の民営化がなされた企業により実施されている。Penang港については運輸省が管理するPenang Port Sdn.Bhdが、ピンツル港においては100%国営のBintulu Port Sdn.Bhdが運営を行っている。また、上記7港以外の港は、州の港湾局や運輸省海事局により管理されている。

②主要港の施設概要・インフラ整備状況・貨物取扱量の推移・アクセスなど

<クラン港>

クラン港は、マレーシアに7つある連邦政府管轄の国際港のうち貨物取り扱い能力と背後地の規模で最大の港湾である。クアラルンプール中心部から約40kmの場所に位置し、シャーアラム等主な工業地域に近く、クラン港は貨物の集積と配送上、マレーシア半島の重要な物流ハブとして機能している。同港は、マレーシア最大の2つのコンテナ港湾エリア(北港(Northport)と西港(Westport))を有する。さらにクラン港は、西港内部にRORO貨物専用のターミナルも備える。

²⁸ Doing Business 2013 (<http://www.doingbusiness.org/>)

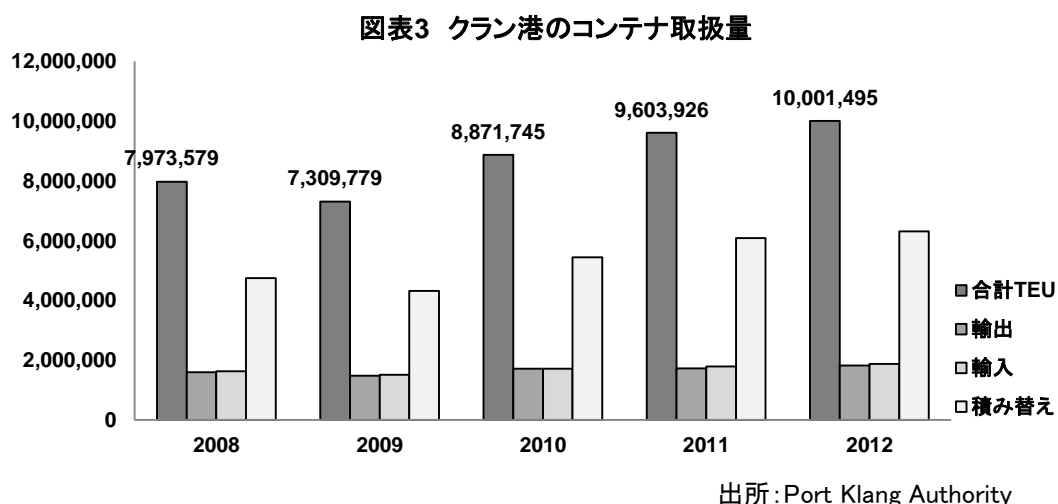
²⁹ コストには、書類作成費、通関手続き関連費、ターミナルハンドリング費、国内輸送・手続き費を含む。

クラン港の貨物取扱量は90年代に入り増加の一途をたどっており、図表3のとおり、2012年は前年比4%増の約1,000万TEUに到達した。内訳をみると、北港が310万TEU、西港が690万TEU、また輸入が187万TEU、輸出が182万TEUとわずかながら入超となっている。また全体の約6割(630万TEU)が積み替え貨物となっており、域内物流の積み替え地点としても機能していることがわかる。

北港: クラン港の北港コンテナターミナルは12バースを有し、岸壁長は全長2,679mである。水深は11mから15mあり、大型船舶の多くは北港への寄港が可能である。設備としては、26の岸壁クレーン、24のガントリークレーン、30のタイヤ式ガントリークレーンなどを有する。同ターミナルは年間500万TEUのコンテナ処理能力を持つよう設計されており、合計48,490TEUのコンテナ保管能力を有する³⁰。

西港: クラン港の西港コンテナターミナルは13バースを有し、岸壁長は全長3,700mである³¹。水深は15m～17mあり、同コンテナターミナルも大型コンテナ船の寄港に適した港湾である。24のガントリークレーン、61のタイヤ式ガントリークレーンなどを有する。同ターミナルは年間900万TEUのコンテナ処理能力を持つよう作られ、独立事業者7社が202,343sqmのオンドックデポを運営している。

西港自動車輸送センター(Vehicle Transit Centre): 同港のRORO貨物専用ターミナルには、自動車最大40,000台を収容可能な保管ヤードがある。ターミナルでは、船積み前や引渡し前の検査、車体の修理ショップなどの一連のサービスが提供されている。



³⁰ [http://announcements.bursamalaysia.com/EDMS/subweb.nsf/9c414dbb47e140c148256aaa0013486f/57fc02d14df9444448256e4e00334b31/\\$FILE/NCB-Equipment-Facilities-Year%202003%20Round%20Up%20\(370KB\).pdf](http://announcements.bursamalaysia.com/EDMS/subweb.nsf/9c414dbb47e140c148256aaa0013486f/57fc02d14df9444448256e4e00334b31/$FILE/NCB-Equipment-Facilities-Year%202003%20Round%20Up%20(370KB).pdf)

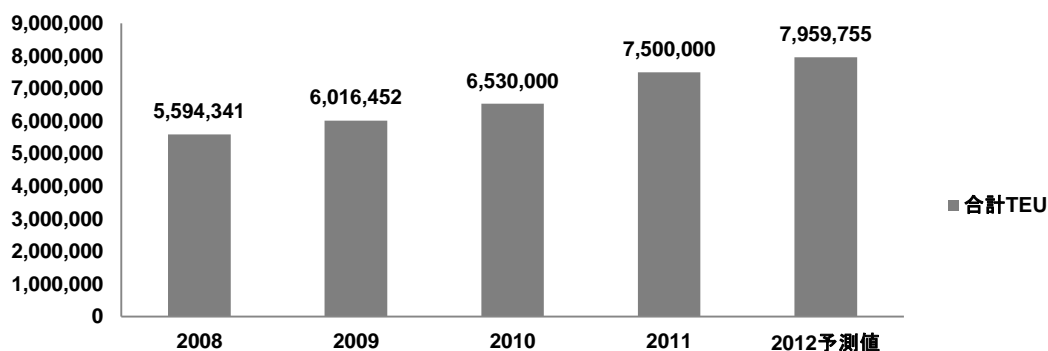
³¹ http://www.westportsmalaysia.com/Our_Port-@-Profile.aspx

クラン港へのアクセスとしては発達した交通網が同港の莫大な貨物量を支えている。内陸のイポー貨物ターミナル(Ipoh Cargo Terminal)は、週6日の鉄道サービスでクラン港と結ばれている。タイとの間は、半島の西側に沿って走る全長900kmの高速道路で結ばれている。また、クラン・バレー高速道路(Klang Valley Expressway)とフェデラル・ハイウェイ2(Federal Highway Route 2)にも接続されており、マレーシアの他の重要都市にもアクセスできる。しかし、西港につながる道路は一本しかないため、今後数年でコンテナ取扱量が著しく増加した場合には、渋滞が発生する可能性がある。

<タンジュン・ペレパス港>

2000年に開港したタンジュン・ペレパス港(PTP)は、ジョホールの南西に位置し、年間840万TEUの処理能力を持つよう作られた巨大な積み替えハブ港湾として知られている。総面積180万㎡のこの港湾は、12のコンテナバースを持ち、バース全長が4,320m、水深は15m~19mで、世界最大級のコンテナ船の一部には十分対応可能である。岸壁の脇に44台のクレーンを持ち、さらに、20万TEUの収容能力を持つコンテナヤード、約200万㎡の広さを持つフリーゾーンも備える。

図表4 タンジュン・ペレパスの港湾のコンテナ取扱量



出所: Containerisation International Online、ビジネス・モニター・インターナショナル

タンジュン・ペレパス港へは、基幹道路である南北縦貫高速道へ5.4kmのアクセス道路が整備されており、ジョホールバル中心部まで約45kmに位置し、所要時間は30分程度である。タンジュン・ペレパス港はまた、スナイ空港やジョホール港とともに、イスカンダル・マレーシア(Iskandar Malaysia)の物流ポイントでもある。このイスカンダル地域は現在急速に発展中であり、住宅関連、商業関連の両方の活動について中心地域となりつつある。同港は、5.4kmの専用アクセス道路で国内の高速道路網に接続され、このネットワークによりシンガポールや西マレーシアの中央部・北部の都市、さらにタイ南部の都市ともつながっている。シンガポールのチャンギ国際空港へもわずか45分の位置にある。さらに同港は、マレーシア半島部を横断しタイ南部に達する国の鉄道網とも接続されている。この鉄道網は、政策レベルでの開発協議如何ではある

が、今後ヤンゴン、プノンペン、ダナンといった、インドシナ半島のさらに北の都市にまで延長される可能性を有する。

③今後の開発予定

クラン港

2011年に、クラン港湾局 (Port Klang Authority) は、クラン港の第三コンテナターミナルの開発に着手することを認可したと発表した。よって、クラン港の処理能力が年間約 100 万 TEU 増大することが予測される。この第三の港湾エリアの開発への要望は、既存の北港と西港のターミナルの疲弊を防ぎ、港湾の処理能力向上に向けた課題解決にもなると思われる。民間企業であるグレンマリン社 (Glenn Marine) が、既存の北港と西港施設の間の土地に、4 億 2,800 万ドルの費用 (第一フェーズ) で第三ターミナルを建設する提案を提出した。この拡張により、同港は 2020 年までに合計 1,686 万 TEU の処理能力を持つことになると予測されている。

タンジュン・ペレパス港

現在、同港の年間処理能力を 1,000 万 TEU に拡大するため、2 バースの新設工事が継続中であり、2014 年に完成予定である。また、沿岸の埋立地に広さ 136 万 m² の最新設備を有する港湾を新設する計画もある。この計画が実現すれば、より大規模な船舶の寄港も可能にすると思われる。開発は、5 段階に分けて計画されている。現在、総費用は 9 億 2,300 万ドルを投入した第 1 段階の開発が終了しており、ターミナルは 6 つのコンテナバース、110 万 TEU の保管能力を持つ 120 万 m² のコンテナヤードが完成している。最終完成予定は 2020 年で、今後 3 年間で、4 億 4,200 万ドルの投資を行う予定である。

ペナンの港湾

シーポート・ターミナル (ジョホール) 社 (Seaport Terminal (Johor) Sdn Bhd) は、同港を北部地域で利益率・効率性とも高い競争力ある港湾にするため、今後 30 年で推定 15 億ドルをかけた設備投資計画を策定している。この投資によって、シーポート・ターミナル社は、ペナン港をインドや中国といった遠方の海外投資家の関心も引きつける地域の港湾と位置づけようとしている。今後 5 年間に約 3 億 3,000 万ドルの設備投資を行い、港湾の処理能力と事業の拡大を図る計画である。

④課題

エバーグリーン (Evergreen) やマースクライン (Maersk) といった大手船舶会社が同港を拠点としている最大の理由は、同港の設備に加え、コンテナ取り扱い料金 (ターミナルハンドリングチャージ) を安価に設定できることが最大の理由といわれている。しかし、同港のコンテナ取扱量は依然として最大のライバルであるシンガポールの港湾に及ばない。原因は港湾規模の違いにある。シンガポール港は設計上のコンテナ処理能力が 3,500 万 TEU であるのに対し、タンジュン・ペレパス港は 840 万 TEU と約 1/4 である。タンジュン・ペレパスの港湾は、地域の積み替

え拠点の座を取るべく、その処理能力をさらに拡大しようとしている。2つの港湾は今後激しい競争を展開すると見られるが、タンジュン・ペレパスの港湾がシンガポールの港湾に対抗するためには、その処理能力(船舶が利用可能なバース数など)の拡大を図ることが必須となってくるだろう。

(3)ASEAN 域内輸送の拠点としての可能性

ヒアリングでは、「マレーシアは、将来的に ASEAN 物流の拠点となり得る」という声も聞かれた。すでに一部の物流企業と荷主の間で、マレーシアを中心とする ASEAN 域内の輸送網構築の話が出ているという。マレーシアが ASEAN 域内の輸送拠点の可能性を有するといわれる背景はいくつかある。

まず、マレーシア政府は、戦略的な開発計画を定めた「第 10 次マレーシア計画(2011～2015)」や、国内の工業発展に向けたプログラム「工業基本計画 2006～2020」において、国内物流インフラの整備を強化するとしている。具体的には、港湾関連については、大型船舶の航行を可能とするための浚渫、輸出入増進のためのクラン西港(セランゴール州)及びタンジュン・ペレパス港(ジョホール州)の改良などだ。特にジョホールバルなど主な工業団地に近く、マレーシア半島南部という戦略的な位置にあるタンジュン・ペレパス港が、ASEAN のトランスシップ・ハブとして期待されている。バースの数を拡張し、取扱貨物量を増やす、倉庫インフラを整備し非居住者倉庫(後述)利用者への対応をする、といった取り組みが行われている。前述のとおり、同港は 840 万 TEU のコンテナ処理能力を持ち、2012 年のコンテナ取扱量は約 796 万 TEU で、2008 年からの 5 年間で約 4 割増加している。実際に、Maersk とエバーグリーンは、すでにハブ拠点をシンガポールからマレーシアの同港に変更した。

第 2 はシンガポールなどと比した時のコストの低さだ。航路の数、頻度や地理的な観点からすると、シンガポールがハブとしての条件を備えている中で、Maersk とエバーグリーンが、拠点をシンガポールからマレーシアのタンジュン・ペレパスに変更したのも、コンテナ取り扱い料金(ターミナルハンドリングチャージ)を低く設定でき、コンテナドレー作業費の価格水準が低いという理由が最大だ。コンテナハンドリングのスピードなどはシンガポールもマレーシアもさほど変わらない(1 時間に 20～25 コンテナ程度)。

また、荷主の視点から見ても、例えば中堅・中小の製造業がマレーシアで製造した部品や金型などを ASEAN 域内の他の拠点に出すことを想定すると、マレーシアは相対的なコストの低さを勘案すると、十分に拠点になりうるという意見も、今回のヒアリングで聞かれた。マレーシアは倉庫代(利用料、税金等)、事務所賃貸料といったイニシャルコストが低い。道路などのインフラも整備されているため輸送効率も高く、燃料費も安い。非居住者倉庫を利用した在庫管理が可能であることも、輸送拠点としての位置づけを可能にする大きな理由だという声もあった。

(4)その他

タイ、シンガポールとマレーシア間の陸路輸送

マレーシアの進出日系物流企業、製造業の両者が着目していたのは、マレーシア～タイ間

の陸路輸送であった。船便や鉄道輸送に比べると、トラック輸送の方が、リードタイムの精度が高く、その分在庫の量も減らせる点が着目の最大の理由だ。タイからマレーシアへは、自動車、二輪車の部品など、マレーシアからタイへは電気電子部品、製品や化成品などが輸出されている。ヒアリングでは、ペナンやマラッカ地区の製造業から、タイ向け製品の納期短縮のため、需要が増えているという声もあった。

現地進出日系物流企業によると、マレーシアのセランゴール地区から国境まで約 500 キロ、国境からバンコクまで約 1,000 キロの合計 1,500 キロの輸送で、輸送日数は、マレーシアで 1 日、国境通関で 1 日、タイ輸送で 1 日の合計 3 日間という。

陸路国境の場合は、多くが相手国の保税工場まで、免税の状態で輸送するというケースが多い。事前の書類登録が必要だが、荷主企業も多くが慣れているので、貨物の送り先、内容などが明確になっており、書類が不足するといったことはあまりなく、税関でのトラブルもあまり無い。手続きにかかる時間は 2～3 時間程度。一方、仮に書類に不備があるなどの場合は、国境に荷物が取り置かれてしまう。

タイとマレーシアとの国境では、輸送車の相互乗り入れができないので、国境で積み替える必要がある。積み替えは、コンテナから荷物を取り出し、国境を越えた後再度詰め込みをする方法と、コンテナをリフトで持ち上げてコンテナごと積み替える方法がある。ほとんどの積み替えがコンテナごと積み替える方法を取っている。ただ、コンテナごと積み替えるためにはライセンスが必要であり、同ライセンスや、大型リフトを所有していない物流企業は、地場の専用業者（サブコン）にアウトソースして作業を行うことになる。専用業者の順番待ちなどもあり、ライセンスやリフトを持たない輸送業者の場合は、国境での手続きに数時間を要することもある。

マレーシアとシンガポールとの間でも陸路輸送は使われているが、マレーシアの輸送車両がシンガポールを走行できるものの、その逆はできない。国境で、大型のリフトを使って、コンテナを持ち上げ、トラックのヘッドを交換する必要がある。在シンガポール物流企業によると、シンガポールからマレーシア向けの輸出貨物の場合、マレーシアの輸送車両がシンガポールまで貨物を引き取りにくるケースもあるという。同社によると、シンガポールからジョホールまでの輸送にかかる費用は 1 パレット目が 70 シンガポールドル（S ドル）/m³、2 パレット目以降は 30S ドル、クアラルンプールまではそれぞれ 90S ドル、70S ドルで、輸送費はここ数年ほとんど変動が無いという（1S ドル＝約 1.25 ドル）。

タイやシンガポールとマレーシアの陸路国境では、電子通関制度が導入されており、申請自体は事前にはできるが、電子申請で承認されていても、実際に国境でオリジナルの書類の提出が求められる。税関開庁時間も国によって異なり、マレーシアは 24 時間、シンガポールは 9 時～18 時、タイも 9 時～18 時（事前に申請すると 21 時まで延長可能）となっている。ヒアリングでは、車両の乗り入れや税関開庁時間など、二国間の制度調和が求められた。

また、タイ向け、マレーシア向け双方の物量を比較すると、タイからマレーシア向けの量が多

いという。その結果、片荷輸送が発生し、輸送コストがあがってしまう。両ルート of 貨物量のバランスを均一にすることが課題となっている。策としては、マレーシア国内に複数のグループ企業を有する場合は、これまで国内の関連対応拠点がばらばらに製品輸送をしていたものを、グループで一括して貨物をまとめ輸送する方式に変えることで、マレーシアからの物量の絶対量を増やすとともに、コストを下げようとしている。

今後期待されるルート

ヒアリングでは、白物などの家電メーカーによるインド進出に伴い、部材や設備(金型など)をマレーシアから出荷する需要がでてきているという声があった。インドのナバシェバからデリーまでは、さらに陸送で 1500km ほど輸送が必要となるという。インドの道路事情が悪いので、梱包材を工夫するという課題がある。

また、マレーシアからタイまでの陸送は実際に行われている中で、その先のカンボジアやラオスまでのルートについて、サービス提供を求める声は無かった一方で、マレーシアからミャンマーへの輸送ニーズは今後見込まれるという声があった。まずはミャンマーへの消費財の輸出ニーズということだ。ただ、ヤンゴン港は河川港で、入港できる船の大きさにも制限が出てくるため、沖合での積み替えが必要となる。タイ経由でトラック輸送をする方が、リードタイムもよみやすく、輸送時間も早いのではないかという声もあった。

ベトナム

(1) 通関事情

① 輸入通関手続きの一般的な流れ

ベトナムでの輸入に際しては、税関に対して事前の輸入許可申告が必要になる。輸出加工型企业 (EPE: Export Processing Enterprise) の場合は、登録している税関に対して、定期的に輸入する部品、原材料など各品目を事前に登録する。ベトナムでは輸出加工を行うことを目的に定期的に輸入する部品、原材料などについては、関税が免除されている。こうしたケース以外の内需販売型企业や輸入業者については事前に品目の登録を行う必要は無いが、EPE 企業同様に事前の輸入許可申告は必要になる。

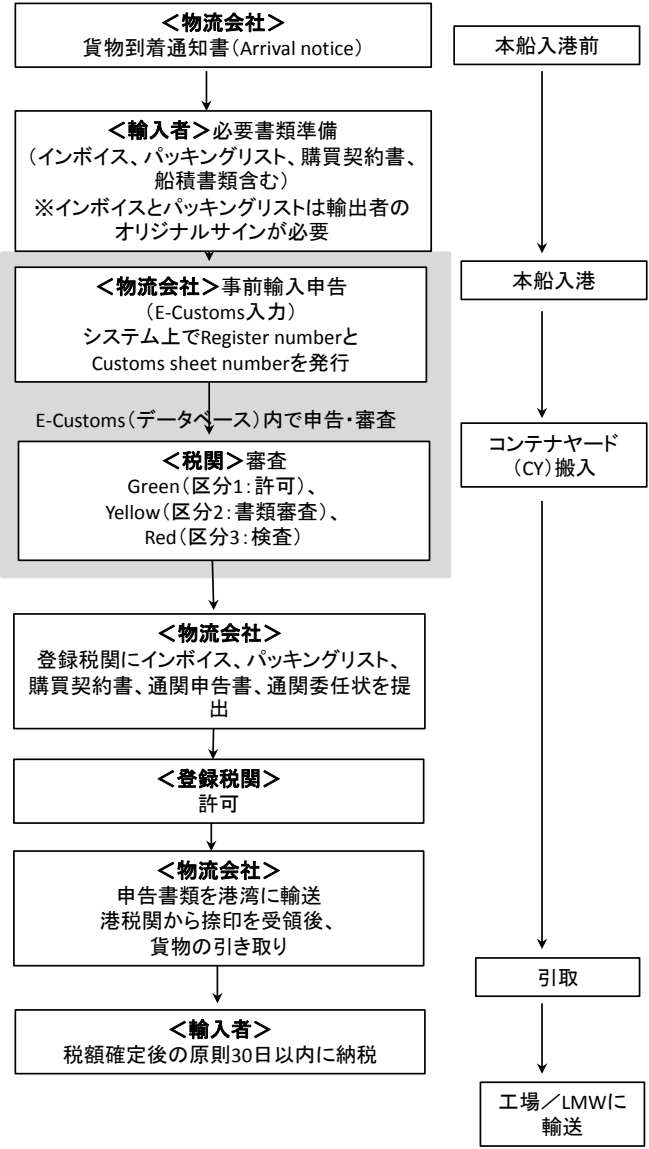
輸入側の企業は、船会社や物流会社から貨物到着通知書 (Arrival notice) が届いた後、商業送り状 (Invoice)、梱包明細書 (Packing List)、購買契約書 (Purchase Order) などを物流会社に送付する。この際、商業送り状と梱包明細書には輸出者のオリジナルサインが必要になる。

必要書類一式を受け取った物流

会社は、E-Customs (ベトナムの電子税関サービス) に輸入品目などの必要事項を入力して、「Register Number」、「Customs Sheet Number」をシステム上から発行する。(図表 1 参照)

Green (区分 1: 許可)、Yellow (区分 2: 書類審査)、Red (区分 3: 貨物検査) の審査が入り、問題がなければ Green として輸入許可が下りる。確定後、輸入者は通関申告書にサインと捺印をする。物流会社は、商業送り状と梱包明細書、購買契約書、通関申告書、通関委任状などの申告書一式を登録税関に対して提出して申告を行う。

図表1: ベトナムの貨物(フルコンテナ)の一般的な輸入手続き
【通関手続き】 【貨物の流れ】



登録税関からの許可が下りれば、申告書一式を港税関に提出して、ターミナルでの輸入貨物を引き取る流れとなる。輸入者は輸入貨物の税額確定後

図表 2 コンテナのターミナルチャージ例

無料保管期間終了後の日数	1～3 日間	4～6 日間	7 日間～
20 フィート	10 ドル/1 日	20 ドル/1 日	40 ドル/1 日
40 フィート	10 ドル/1 日	40 ドル/1 日	80 ドル/1 日

注：リーファーコンテナの場合は電気代が発生

出所：日系物流会社からのヒアリングを基にジェトロ作成

30 日以内に指定銀行に対して納税を行わなければならない。30 日以内に納税を行わなかった場合、税関からの審査が厳しくなるため留意が必要となる。

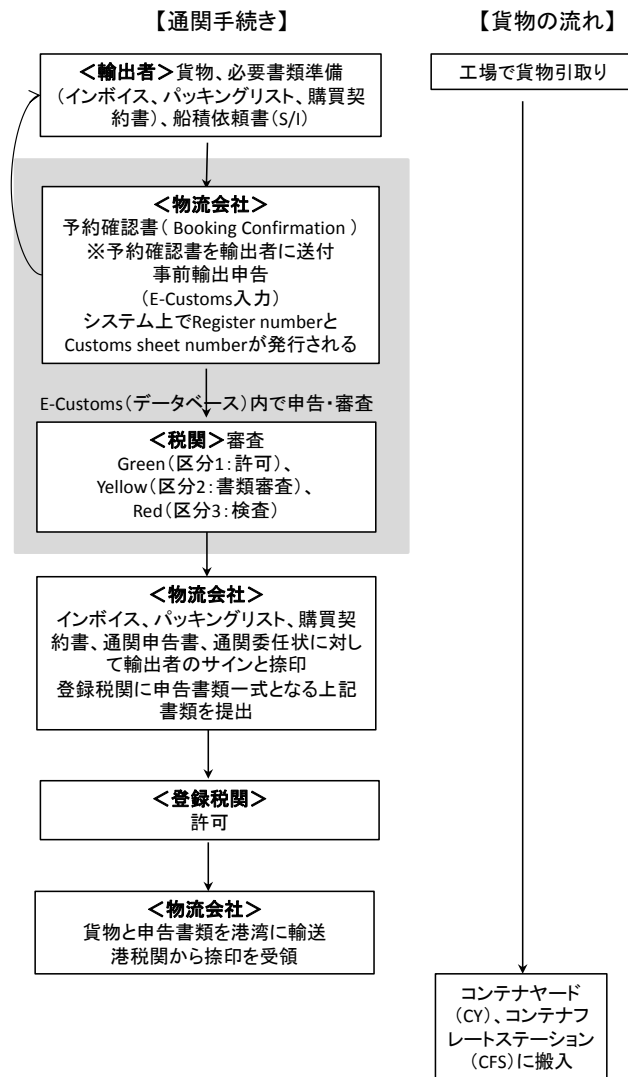
上記の内容は「区分 1:許可」を前提とした手続きの流れとなる。輸入する貨物が農産品や食品などの場合は、別途、検疫担当者による書類審査と貨物検査が行われる。なお、こうした通関手続きは輸出者自身でも行えるが、多くの場合、物流会社がこれらの通関手続きを行い代理申請している。

なお、輸入時の留意事項としてコンテナのターミナルチャージが挙げられる。無料で保管できる期間は一般コンテナで 3～5 日間、リーファーコンテナで 2～3 日となる。通関が遅れて貨物が引き取れない場合、コンテナのターミナルチャージが追加で発生する。現地日系物流企業に聞いたチャージ例を図表 2 に紹介する。この対処法として最も重要なのは、書類の不備などがないように事前に準備をすることになる。

②輸出通関手続きの一般的な流れ

ベトナムから輸出をする場合は図表 3 のとおり、輸出者は貨物、商業送り状(Invoice)、梱包明細書(Packing List)、購買契約書を準備した上で、物流会社に対して船積依頼書(Shipping

図表3:ベトナムの貨物(フルコンテナ)の一般的な輸出手続き



Instruction)の依頼を行う。依頼を受けた物流会社は輸出者に対して、予約確認書(Booking Confirmation)を返送すると共に税関に対してE-Customs 上から事前の輸出申告を行う。輸出品目のなどの必要事項を入力して「Register Number」、「Customs Sheet Number」を発行する。

この際、輸入通関同様に Green、Yellow、Red の審査が入る。

物流会社は輸出者から 商業送り状、梱包明細書、購買契約書、通関申告書、通関委任状に対してオリジナルサインを受け取り、輸出者の登録税関に申告書類一式を提出する。登録税関から許可が下りれば、物流会社は貨物と申告書類一式を港湾に輸送し、港税関での捺印を受けて、貨物をターミナルに搬入する。

③通関における電子化およびシングル・ウィンドウ化の進展

ベトナムでは電子化およびシングル・ウィンドウ化の流れとして、日本の ODA による VNACCS の導入が進められている。日本は ODA のシステム供与として NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System)を海外に導入するのは初めての試みとなる。先ずベトナムで課題となっている行政手続き部分のみがシステムとして導入されて、貨物情報などの民間企業間で取り扱う業務情報は当面導入されない。VNACCS は全国の税関に導入される予定で、電子署名の採用によりペーパーレス化に向けて大きな前進となる。また、通関手続きの際に必要なとなっていた各省庁に対しての申告も同システムから一括して申請可能になり、シングル・ウィンドウ化に向けて大きな前進となる。

ベトナムに進出する企業側から期待が大きい VNACCS ではあるが、円滑な運用に向けて課題が残る。課題のひとつは税関職員に対して同システムの理解をしっかりと深められるかにある。ベトナムの税関職員は、原則国内転勤が行われない。日本であれば、知識、ノウハウを有する職員が国内転勤することにより技術移転が行われていく。VNACCS 導入にあたり日本に 8 名の税関職員を研修として派遣するが、帰国してから国内転勤がないため、知識と技術の普及が難しい。また、導入に際して、運用上の不明な点を明確にしていくことが求められる。例えば、2013 年夏を目標にシステムの開発を終えて、ランニングテストの実施を予定しているが「電子認証登録で各企業のサインが税関総局の登録局に対して何点まで取得可能なのか」や「E-CUSTOMS と VNACCS は別々に共有するのか」など不明な点も残る。システム稼働開始は 2014 年上期を予定している。

④輸出入手続きにおける課題

事前教示制度

他の ASEAN 諸国同様に通関手続きをめぐる問題点として事前教示制度が挙げられる。ベトナムに進出する日系企業からは、「事前教示の制度自体は存在するが実態として機能していない」、「そもそも制度の存在を知らない」という声がきこえてくる。ベトナムでは関税分類番号の分類解釈において、税関にサンプルを提出して問い合わせすることは制度的に可能となっている。しかし、税関から公式文書として回答を求める事は難しいようだ。最悪の場合には、税関担当者の関税分類番号の解釈の相違が後の事後調査で追徴課税に及んでしまうことが大きな問

題となっている。

ただし、進出日系物流会社の担当者からは「事前教示制度は一応機能している」との話もある。同担当者によると、輸出者が税関に対して公式文書で回答を求めれば、公式文書として回答される場合もあるようだ。

関税分類の相違など

今回のヒアリングにおいては、水際での関税分類の相違などに関する課題も多く指摘された。たとえば「事前に品目を登録した税関では免税輸入が認められるものが、その他の税関では認められず、5%の徴収が課された経緯がある。税関や担当官によって判断が分かれてしまうことがリスクとなる」という。また「関税分類の判断が不明瞭で、担当官により判断が分かれることがある。08年以降、「スピードメーター部品」として0%関税で輸入していた部材が、突然、「モーター」と判断され、26%の輸入関税が課される事態が発生した。08年以降輸入した全額分に対して、遡及課税され、大幅なコスト増加となった。」といった事例もあった。

さらには、税関審査(区分1~3の評価)においても、税関職員から領収書の出ない不透明な金銭を要求されるケースがある。こうした問題もあり、現地企業はVNACCSに対して期待している。ただし、税関職員の意識改革が急務になる。

システムダウンなど

E-Customs がシステムダウンすることがあり、長い場合は1~2日ストップしてしまうこともある。このような際はマニュアル対応になる。しかし、登録税関と港税関同士で連携が取れていない場合もあり対応が難しいことが多い。また、E-Customs はベトナム語入力が必要となる。製品名をベトナム語訳するのが難しいことも多い。日本であれば日本語と英語表記のどちらでも可能となる。今回のヒアリングにおいても、ベトナムでもベトナム語と英語表記のどちらかで記載可能にしてもらいたいという要請が寄せられた。

食品関連の輸入では食品衛生法の関連で分析センターの検査が必要となる。費用は1~2万円程度で済むが、検疫の結果がでるまでに10~14日間を要する。分析センターの結果によって許可が下りなければ商品を販売することはできない。

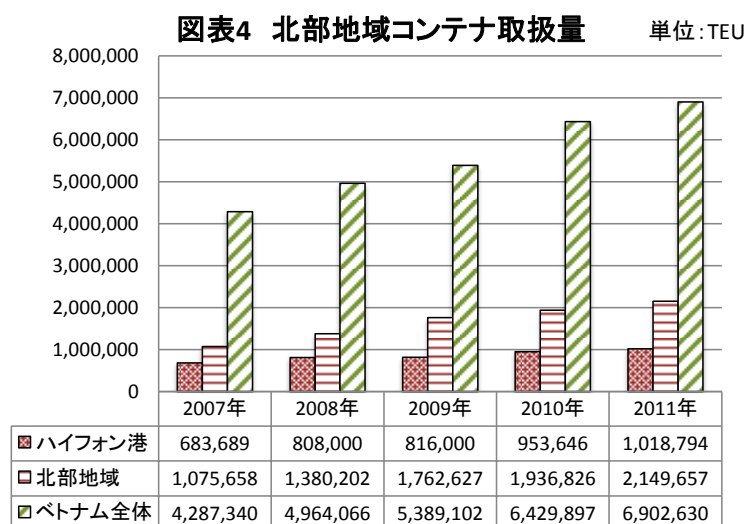
(2) 港湾事情

2012年までの数年間は、国内市場と輸出の双方が力強く成長し、海上輸送に対する需要を押し上げた。その結果として、港湾インフラ・セクターにおける外国資本および政府の投資が、特にコンテナターミナルの新設と現存ターミナルのアップグレードに対し、飛躍的に増加した。しかしながら、2012年になると、米国および欧州諸国をはじめとした輸出相手国における経済の減速と国内市場の不安定さがコンテナ輸送にマイナスに作用し、多くのコンテナターミナル、特に南部地域の港において、収容能力を下回る取扱量となった。こうした稼働率の低下の長期化が、港・ターミナル間の競争を高め、貨物運送料の大幅な引き下げを招いた。そして北部地域(ハイフォンとクワンニン地域)は引き続き収容能力を上回る取扱量と混雑という大きな問題に

悩まされている。一方、南部地域では稼働率の低下による損失を被った。このことが外国投資家にとって懸念材料として意識され、彼らの中央政府の港湾開発政策の妥当性に対する信頼感を低める結果となった。

①北部の港湾施設、アクセス、課題など

北部地域の主要港としてはハイフォン港(ハイフォン市)とカイラン港(クアンニン省ハロン市)などがある。2011年のベトナム北部地域のコンテナ総取扱量は 2,149,657TEU(前年比約 10%増)となり、国内全体の約 31%を占めている。首都のハノイ市、近隣のハイズオン省、バクニン省、フンイエ省などは海に面していないことから、これら地域の企業はハイフォン港などを利用することになる。近年、ハイフォン港周辺には OA 機器メーカーなどの大型投資が集中しており、今後もハイフォン港を中心に北部地域のコンテナの取扱量は増加が見込まれている。



出所: ベトナム港湾協会

a. 主要港湾の施設概要・インフラ整備状況

日系物流会社に聞いたところ、輸出入の多くは北部最大のコンテナ港のハイフォン港に集中している。ハイフォン港はカム川沿いでハノイ市から東に約 100km の場所に位置する。ハイフォン港は現在、ベトナム北部最大の港湾であり、総面積は 527,020 m²、バースの長さは 4.2km、水深は 8.4m である。ハイフォン港には 6 つのコンテナターミナル(ホンゲ・ディユ、ドアンサ、チュアベ、トランスヴィナ、タンカンおよびディンブー)から構成される。この 6 つのターミナルを合わせるとバースの全長は 2.2km になる。高まる需要と北部での受け入れ施設の不足により、混雑はここでの主要な問題となっている。周辺地域での新ターミナル建設に向けて、拡張プランが進められている。

カイラン港は、その地の利により、主要な深水港として開発され、北部経済地域に資することとなった。カイラン港は水深 13m、現在、1 つのコンテナターミナルと 594m の長さの 1 つのバースを有している。2012 年 8 月にオペレーションが開始された。

b. アクセス

ハイフォン港までのアクセスロードが 1 本しかないことで大渋滞を引き起こすことがある。2012 年の旧正月前には貨物が集中して大混雑となった。例年、旧正月前後は貨物が多く、混雑する傾向にある。また、道幅が狭い上に一般車の乗り入れも可能なため、渋滞を引き起こす原因の一つとなっている。2012 年の旧正月前には貨物が集中したこともあり、大渋滞を引き起こしていた。例年、旧正月前後は貨物が多くなるため、混雑しやすい傾向にある。現在、ハノイとハイフォン間を結ぶ高速道路を建設中である。全長 105.5 キロ、6 車線（道幅 33 メートル）、設計速度を時速 120 キロで、2015 年の完成を予定している。高速道路が完成すれば、北部地域で課題となっていた混雑回避にも繋がるとともに、物流のリードタイムの短縮となる。

c. 課題

上述で触れたアクセスロードの課題の他にも課題はある。

ハイフォン港は水深が 8 メートル程度しかないため、入港は小型のコンテナ船に制限される。日本向けなどの中距離なら香港や上海経由、欧米向けの長距離なら南部のカイメップ・チーバイ港やシンガポールの港まで小型のフィーダー船で輸送して、積み替えを行わなければならない。2 日程度を要する積み替えは輸出入者にとって物流タイムのロスとなるため、北部地域の課題とな



<道幅が狭いハイフォン港付近のアクセスロード>

っている。また高まる需要と北部での受け入れ施設の不足による混雑も大きな問題となっている。周辺地域での新ターミナル建設に向けて、拡張プランが進められている。

またカイラン港は、岸壁水深は 12 メートルあるものの、途中の水路に浅い箇所がある。現地日系物流企業によると、入港可能な最大船型は 1,500TEU 程度の船に制限されているという。また現地では、同港よりもハイフォン港を利用する荷主が多いとの話を頻繁に耳にする。カイラン港はハイフォン港から約 50 キロ北東にあり、ハノイ市やその近郊からカイラン港まで貨物を輸送する場合、ハイフォン港に行くよりも 50 キロ程度距離が長くなる。この距離によって、40 フィート・コンテナ 1 基当たり約 50~60 ドルのコストが発生してしまう。そのため、荷主の多くは日本などに出す場合、カイラン港よりも船便の多いハイフォン港を利用し、積み替えをして輸送している。

ハノイ市内の日系工業団地に製造拠点を置く大手日系メーカーでは、日本向けの輸出の場合、ハイフォン港から上海港経由で東京港まで 9 日間、輸送コストは 40 フィート・コンテナで船賃の約 500 ドルとベトナム国内の陸送費用の約 250 ドルとなる。急ぎの場

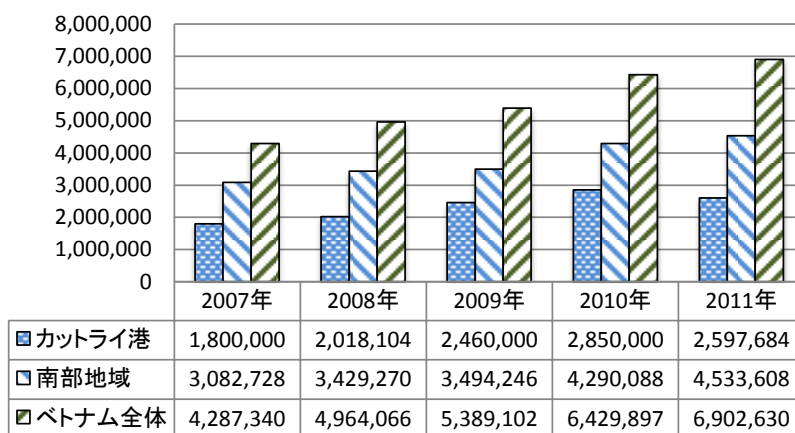
合は、カイラン港を利用して東京まで7日間、輸送コストは40フィート・コンテナで船賃の約600ドルとベトナム国内の陸送費用の約300ドルとなっている。

さらに、北部地域で課題となっているのが、大型船が寄港できる深海港がないため欧米向けの直行便の航路がないことだ。前述のとおり、欧米向けの場合は、ハイフォン港からフィーダー船で、南部のカイメップ・チーバイ港やシンガポールで積み替えをしなければならない。そのため、北部地域での深海港が待たれる。

②南部の港湾施設、アクセス、課題など

ホーチミン市は、南部で最も活気のある経済地域の中心に位置しており、多くの商業・工業活動が市内およびその周辺のビンズオン省やドンナイ省に集中している。世界海運評議会(WSC)の2012年レポートによると、ホーチミン港群は世界のコンテナ港の30位以内にランク付けされている。2011年、南部の港全体を合わせたコンテナ取扱量は約450万TEU(前年比5.3%増)であり、国内の総コンテナ取扱量の約66%を占める。地理的に重要な位置にあることから、ホーチミン市やその近郊には多くの港(ドンナイ、バリアブントウ港群など)があり、輸出入の需要に応え、南部地域の経済発展に貢献している。港の混雑緩和と港湾能力および競争力向上のための政府の施策の一環として、同市の港群から郊外への移転が進められている。

図表5 南部地域コンテナ取扱量 単位:TEU



出所:ベトナム港湾協会

a.施設概要・インフラ整備状況

南部地域では、カットライ港を中心にコンテナ貨物の取り扱いが多い。サイゴン新港総公社資料によると、図表 6 のとおり、2012 年の各港取扱量・シェアにおいて、カットライ港およびホーチミン市各港は約 374 万 TEU となりベトナム全体で 50%を占めた。今回の調査を通じて、輸出入者からのヒアリングでも

カットライ港を利用する企業が多く、現状、南部地域の中心となる港がカットライであることがヒアリングと統計結果でわかった。また、カットライ港以外の

地域・港	取扱量(TEU)	シェア(%)
ベトナム全体	7,441,908	100
ハイフォン港および北部港	2,094,396	28
ダナン、クイニョン港および中部港	235,296	3
南部港	5,112,216	69
カットライ港およびホーチミン市各港	3,737,565	50
TCITおよびカイメップ・チャーバイ港	863,927	12
メコンデルタ各港	58,135	1

出所 サイゴン新港総公社(Saigon New Port)資料

主要港はサイゴン港、ヒエップフック港、カイメップ・チャーバイ港となる。各港の位置は図表 7 のとおり、また概要は以下の通りとなる。

<サイゴン港群(サイゴン川)>

ホーチミン市の中心部の複数の古い港群であり、主要港としては、ベトナム・インターナショナル・コンテナターミナル(VICT)とタンカン・ターミナルの 2 カ所となる。VICT はタントゥアン輸出加工区の真向かいにあり、ホーチミン市の中心から約 6km の場所にある。VICT は、4 つの埠頭を有し、岸壁は 678m の長さがあり、2 万 5,000 トン DWT までの船が入港可能である。サイゴン港郡の大部分は将来的にヒエップフック港への移転が予定されており、ホーチミン市は、2017 年までに VICT とタンカン・ターミナルの 2 カ所のターミナルをヒエップフック港への移転する計画を進めている。

<カットライ港群(ドンナイ川流域)>

ホーチミン市 2 区、ドンナイ省の近くにある。サイゴン港群の古い港の移転先の優先的な場所の 1 つである。ベトナム最大の深水コンテナターミナルであるタンカン・カットライ・ターミナル(別名サイゴン新港)はここにある。カットライ港は、ベトナム最大のコンテナターミナルである。本ターミナルは現在も拡張されており、全部で 8 つの埠頭(長さが約 1,462m、面積が 80 万㎡、コンテナヤードは 56.9 万㎡)となる計画である。最大 4 万 DWT の船が入港可能である。

<ヒエップフック港群(シュアイラップ川沿い)>

ヒエップフック工業団地に隣接し、サイゴン港からの移転先とし開発計画が組まれている。南部地域で最大級のコンテナターミナルであるサイゴン・プレミア・コンテナ・ターミナル(SPCT)は同地にある。SPCT は、2009 年 10 月に開業し、第一期工事では 79 万 TEU の取り扱いが可能となった。2 つのバースが 500m の岸壁にあり、今後、その長さは 950m にまで拡張される予定である。完成時には、少なくとも年間 150 万 TEU のコンテナ取り扱いが可能となる予定だ。15,000TEU が収容可能な面積 230,000 ㎡のコンテナヤードを持つ。

新港群の移転候補地には他にもロンアン省やティエンザン省(ヒエップフック港群のあるシュアイラップ川の下流に位置する)、バン・コー川流域などがある。コンテナ受入れ施設は別として、RORO 船の受け入れはタントゥアン・ターミナル(カットライ港群の近く)で可能である。同ターミナルは、サイゴン・ポート・カンパニーの傘下で、ヒエップフック港群の SPCT ターミナルにあり、長さ 995m の岸壁と RORO 船専用のバースを有する。

<カイメップ・チーバイ港>

カイメップ・チーバイ港は各ターミナルの集合体によって構成されている(図表 8)。国防省傘下のサイゴン新港総公社(Saigon New Port)が事業者として運営する TCIT(カイメップ港フェーズ 2)が同港群で最も利用されており、2012 年は 543,548TEU(構成比 58%)となった。続いて、ベトナム海運総公社(VinaLines)などが運営する CMIT ターミナルが 304,451TEU(構成比 32.5%)となる。TCIT ターミナルでは欧州と北米向けのコンテナ航路が週 6 便ある。また、CMIT は Maresk 船のコンテナ航路が週 2 便となっている。日本の ODA によって開発されたカイメップ-日本 ODA ターミナルは 2013 年 1 月に建設完工したばかりのため、年内中の供用を予定している。

図表7 ベトナム南部の主要港湾



出所 サイゴン新港総公社(Saigon New Port)資料

ターミナル名	バース	水深	シェア(2012)		事業者
1 カイメップ港フェーズ1(TCCT)	300m	14m	86,240TEU	9.2%	Tan Cang Cai Mep Joint Stock Co., (Saigon Newport & Vietnamese Partner)
2 カイメップ港フェーズ2(TCIT)	590m	14m	543,548TEU	58.0%	Tan Cang - Cai Mep International Terminal Co., Ltd.
3 CMIT	600m	14m	304,451TEU	32.5%	Cai Mep International Terminal Co., Ltd
4 カイメップ-日本ODAターミナル	600m	14m			Cai Mep - Thi Vai International Container Terminal Co., Ltd (Co-funding by Vietnam Government and ODA of Japan)
5 SSIT (SP-SSA)カイメップ	600m	14m			SP-SSA International Container Service J/V Co. (Saigon Port, SSA Marine)
6 SP-PSA チーバイ	600m	12m	2,455TEU	0.3%	SP-PSA International Port Co., Ltd. (Saigon Port, PSA)
7 SITV チーバイ	730m	12m			Saigon International Terminals Vietnam (Saigon Investment Construction, HPH)

出所: サイゴン新港総公社 (Saigon New Port) 資料

b. アクセス

2013年2月にカイメップ・チーバイ港までのアクセスロードは既に舗装を終えている。これにより未舗装による問題は改善されている。しかし、カイメップ・チーバイ港付近に物流会社の倉庫がないのと輸送距離が長くなることから、同港までの陸送費用は割高になっている。例えば、ドンナイ省のアマタ工業団地からカットライ港とカイメップ・チーバイ港を比較すると20フィート・コンテナ1本で50～80ドルの価格差がある。なお、ホーチミン市内は混雑緩和のため21:00～5:00が2トン車以上(コンテナ含む)の乗り入れ制限となっている。



舗装を終えたカイメップ・チーバイ港までのアクセスロード



カイメップ・チーバイ港へのアクセスロード



南部の深海港であるカイメップ・チーバイ港

c.課題

カimeップ・チーバイ港までのアクセスロード

上述の通り、カimeップ・チーバイ港までのアクセスロードは舗装状況が改善されつつも、陸送の費用コストがカットライ港などホーチミン市近郊の港に比べて割高となっている。割高となるコストの背景には、物理的な輸送距離の長さが理由として挙げられるものの、物流会社の倉庫がカimeップ・チーバイ港付近に立地していないことも大きな要因となっている。日系の物流会社は倉庫をビンズオン省などの日系企業の工場が集中する地域に設けているが、カimeップ・チーバイ港付近に第2コンテナ倉庫を設けることを検討しており、最終的な決断のためには同港の利用がさらに増加する必要がある。

南部での港湾政策

ベトナム政府は政府首相決定(791/QD-TTg)において、ホーチミン市、ドンナイ省、バリアブントウ省の発展計画で、カimeップ・チーバイ港を南部地域の経済発展の動力となる港湾として位置づけている。カimeップ・チーバイ港は水深14mで10,000～14,000TEUの大型船が寄港でき、ベトナム南部から欧米向けに積み替え無しで輸送することが可能となる。一方、南部地域の主要港のひとつであるサイゴン港は将来的にヒエップフック港への移行を予定している。ホーチミン市としては、貨物、コンテナがカimeップ・チーバイ港に流れるのを税収低下の観点からも懸念しており、ヒエップフック港の開発に力を入れている。ヒエップフック港は水深6.5～8.5mで大型船の寄港はできないが、既に開発計画として2015年までに9.5m、2020年までに11.5mの浚渫を予定している。

③今後の開発計画(ラックフェン港プロジェクト)

現在、予定されているのが、ハイフォン河川港沖合を埋め立てて造成されるラックフェン港だ。2016年末に完成を目指す同港は水深14メートルとなるため、10万DWT(8,000TEU級)級の大型船が寄港可能で、北米向けの航路ができることになる。北米向けには衣類、靴などの貨物が輸出品目として見込まれている。

中国の昆明周辺からの貨物ニーズも見込める。昆明から上海は約1500kmであるのに対し、ラックフェンまでは約800kmと近い。中国側は高速道路などの輸送インフラが整備されており、昆明からラックフェン港の輸送は現実味が帯びてくる。

カイラン港までの水路の問題などが解決すれば、将来的にはハイフォン港の国内内航船、カイラン港の近海航船、ラックフェン港の欧州向けおよび北米向け〔上海、高雄(台湾)、日本経由で米西海岸向け〕といったかたちで、互いの強みを生かせると期待されている。

また2015年の完成を予定している建設中のハノイとハイフォン間を結ぶ高速道路は、全長105.5km、6車線(道幅33m)設計速度を120km/hとなる。高速道路が完成すれば、北部地域で課題となっていた混雑回避にも繋がるとともに、物流のリードタイムを短縮することができる。

<北部深海港のラックフェン港概要>

ラックフェン港プロジェクト

総面積:450,000m²

貨物取扱量:900,000 TEU

バース岸壁:750m

入港可能船舶:100,000DWT(8,000~9,000TEU)

水深:-14m

操業開始(予定):2016年(ベトナム政府の目標年)

アクセス道路:約16km(うち連絡橋約3km)

事業内容:ハイフォン河川港(水深10m)沖合を埋め立て造成する大水深(14m)港。基礎インフラ部分はSTEP円借款(約11億ドル)を用いた官民連携(PPP)スキームで2バース建設
総事業費:ODA工事費1,076百万ドル(埋立地盤改良、浚渫、防波・防砂堤、橋・道路)

民間事業費328百万ドル(出資118百万ドル+融資210百万ドル)

コンテナバース、ヤード、荷役機器、事務所棟など

出資者:出資金合計118百万ドル

ベトナム:Saigon New Port(51%):60.2百万ドル

日本:商船三井(17.5%)、日本郵船(16.5%)、伊藤忠(15%):57.8百万ドル

(3) その他

①物流コスト削減の工夫削減

日系製造業は、大手企業を中心に、航路の調達にあたっては、日本の本社で入札を行い、各航路と仕向け地に対しての一括購買を行っている。また、物流コストの削減を視野に入れて、地場企業にも配送を依頼している日系企業もある。ホーチミンからハノイの陸送については、一括購買している日本企業だけに任せず、輸送荷物の半分を地場企業に任せるケースもある。また、中小企業の多くは、ベトナム国内の各物流会社に対して見積りを行い、価格の最も安い企業に対して依頼している。

一方で地場企業からは「コスト削減をして、一番価格の安い物流会社を選定するのは得策ではない」との意見も聞こえてくる。価格が安い分、サービスの質が低下する地場の物流会社があり、ベトナム人経営者達は「しっかりしたサービスを提供するということは、それだけのコストがかかる。価格を重視して安いところにすれば痛い目にあう」と警笛を鳴らす。ベトナムの物流は不透明な法律や手続きなど曖昧な部分も多く、信頼できる物流会社を選定することは、ビジネスを失敗させないためのひとつの要素になる。

②ベトナム国内輸送

トラック輸送

ベトナム国内は北部地域の経済発展もあり、南部から北部向けの輸送需要が増加している。特に南部から北部は食品、生活消費財、家電製品(冷蔵庫、洗濯機といった白物家電)が多く、

逆に北部から南部はバイク、トイレタリー用品や自動車部品などが中心のようだ。

輸送価格は物流企業によって大きくことなる。各日系物流会社では、ホーチミン～ハノイの場合、800～2000 ドルとなる。旧正月前になるにつれて取扱量が増加するため価格が上昇する点に留意が必要だ。所要時間は1人の運転手の場合で72時間、2人になると休憩時間が減るため52時間となるという。ベトナム国内は産業道路、ガードレール、街灯が設置されていないところが多く、さらにスピード規制で80km/h 走行可能な地域が少ない。

鉄道輸送

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)、③CSRの観点からエコを強調しやすいなどが挙げられる。ハノイ(北部)とホーチミン(南部)間の鉄道輸送の場合、ドア to ドアで約72時間を要する。月曜日に貨物を引き取った場合は、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。旅客が優先されてしまうため、貨物輸送は後回しにされることが多いため注意を要する。

第2章 メコン地域の物流事情

タイを中心にその周辺を後発のカンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM 諸国）が取り囲む地域に中国華南、ベトナムを加えた、いわゆるメコン地域では、南北、東西、南部経済回廊などの幹線道路を中心に物流インフラ整備が進む。チャイナ・プラス・ワン、あるいは、タイ・プラス・ワン、ベトナム・プラス・ワンとしての生産拠点を求める製造業や、メコンというこれからの成長地域を市場として捉える小売・サービス業などは、もはや1カ国単位での検討よりも、各国を横断する陸路物流網を念頭に置いた「面」としての検討が必要であり、かつ現実的な選択肢となってきた。

本調査では、メコン地域で日系企業が先行的に活用している、あるいは、これからの利用増が期待できる主な陸路物流ルートに注目し、実走記録や先行企業のインタビュー調査をもとに、ルート概要、活用事例を報告するとともに、その実態を検証する。

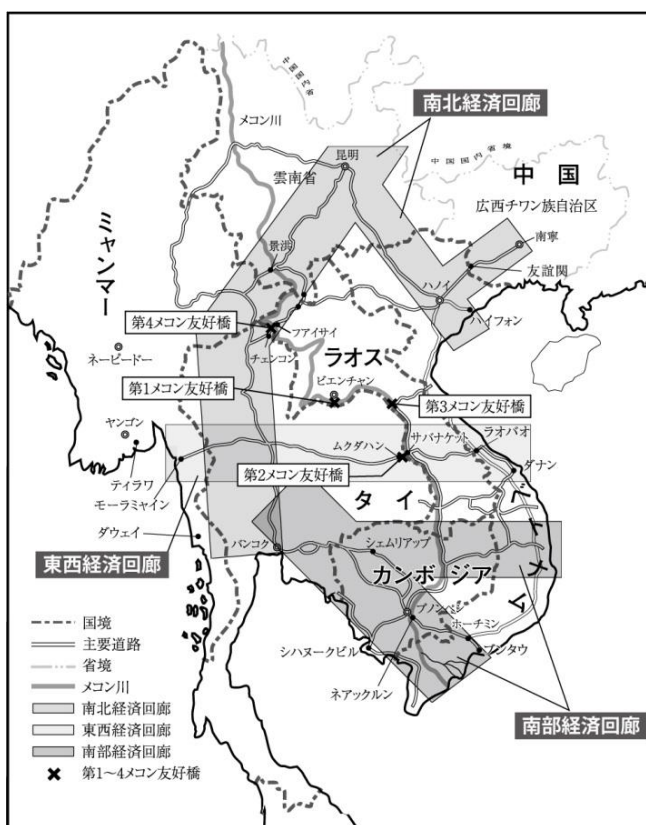
2-1. 調査対象ルート

南北、東西、南部経済回廊などの整備が進む中、それぞれのルートを端から端まですべて活用することは、現時点ではあまり現実的ではないようだ。例えば、東西経済回廊は、ベトナムのダナンからミャンマーのモーラマインをつなぎ、太平洋とインド洋を結ぶというのは、理想的ではあるが、実際に物流のニーズがあるか

といえば現実的には距離、コスト的な観点などから疑問がある。しかし、それぞれの経済回廊を部分的に利用するというのは非常に現実的になってきているのではないか。例えば、バンコクを中心に考えれば、南部経済回廊を一部利用し、プノンペン、またはカンボジア国境の町を生産拠点として利用するということはすでに実際に例が出てきている（ただし、一部、実験的にバンコク～ホーチミンの全ルートを利用する例がある）。

本調査では、こうした経済回廊の部分利用という観点を持ちつつ、「メコン地域で日系企業が先行的に活用している、あるいは、

図表1 メコン地域の主な経済回廊



出所:「ベトナム経済の基礎知識」(ジェトロ、2012年12月)

これからの利用増が期待できる主な陸路物流ルート」として、次のルートに注目した。

- | |
|---|
| (1) バンコク-プノンペン・国道 5 号線ルート (アランヤプラテート/ポイペト
経由)
* 南部経済回廊の部分利用 |
| (2) バンコク-プノンペン・沿岸ルート (ハートレーク/コッコン経由)
* 南部経済回廊の部分利用 |
| (3) プノンペン-ホーチミン・ルート (バベット/モックバイ経由)
* 南部経済回廊の部分利用 |
| (4) バンコク-ハノイ・ルート
* 東西経済回廊の部分利用 |
| (5) ハノイ-広州・ルート
* 南北経済回廊の部分利用。 |
| (6) バンコク-ヤンゴン・ルート
* 南北および東西経済回廊の部分利用 |

このうち特に (1)、(2)、(5) については、本調査に合わせ実走したので、その結果を基に、実際の活用実態を報告する。それら以外のルートについても、インタビュー結果、先行調査などを用いて簡易的に報告したい。

2-2. 各ルート情報

(1) バンコク-プノンペン・国道 5 号線ルート(アランヤプラテート/ポイペト経由)

① ルート概要(実走結果に基づく)

実走ルートは図表 2 のとおり。2013 年 2 月 25 日、本ルートを活用する場合に実際に利用されることが多いレムチャバン港をルートの起点として出発。カンボジアとの国境の町であるアランヤプラテートまでの 253.5km を 3 時間 23 分で走行 (平均時速 74.9km)。翌 26 日、国境のカンボジア側の町であるポイペトを出発。最も工場

図表 2 バンコク-プノンペンの実走ルート (1)



が立地する (あるいは市場がある) 首都プノンペンまでの 649.3km を 5 時間 43 分で走行 (平均時速 69.2km)。両日合計で 649.3km を 9 時間 6 分で走行した (国境を超える

ための入国審査、物流のための通関手続き、休憩などを含まない。

図表 3 バンコク〜プノンペンの国道 5 号線ルート実走結果まとめ

走行日	走行区間	国/地域名	実質走行時間	経済回廊走行距離	経済回廊平均時速
2013/2/25	a)レムチャバン港〜アランヤプラテート	タイ	3:23	253.5	74.9
2013/2/26	b)ポイペト〜プノンペン	カンボジア	5:43	395.8	69.2
		合計	9:06	649.3	71.4

注) 走行車種: タイ側はトヨタ・ハイエース、カンボジア側はトヨタ・ハイランダー。両日ともに日中に走行。物品を輸送してはいたため、通関等の手続き時間等は把握していない。

②ルート詳細情報と定性情報(実走結果に基づく)

a) レムチャバン港〜アランヤプラテート(タイ側)

タイ側は、レムチャバン港から北東のカンボジア国境と接するアランヤプラテートまでを実走。レムチャバン港を起点に出発後、国道 331 号線を約 130km 北上。304 号線を経由して 359 号線を東に向かって約 76km 進み 33 号線へ。その後、約 43km 進み、カンボジアとの国境の町アランヤプラテートに到着。253.5km、3 時間 23 分。走行車両はトヨタ・ハイエース (バン)。

全体的にタイ側の道路は質的に問題ないが、359 号線については、片側 1 車線でトラックなども通るため、追い越しするためには対向車線に食い込まねばならず、走行しにくい区間であった。調査日が 3 連休の最終日ということもあり、アランヤプラテート向かいのカンボジア国境の町・ポイペトにあるカジノを訪れたタイ人観光客が、バンコク方面に向けて帰宅するため、多くの車が対向車線を通っていた。彼らは、さらに追い越し走行を行うため、危険を感じる場面が何度かあった。なお、この区間は、片側 2 車線と考えられる道幅の拡張工事をしていた。

図表 4 レムチャバン港からアランヤプラテートまでの走行時間、距離

時刻		地点	距離 (Km)		平均時速
経過時間	累計時間		走行距離	累計距離	
0:00	0:00	レムチャバン港出発	0.0	0.0	0.0
0:35	0:35	国道331号線	25.6	25.6	43.9
1:19	1:54	国道331号線と304号線交差点	109.3	134.9	83.0
0:03	1:57	国道304号線から359号線へ	4.6	139.5	92.0
0:56	2:53	国道359号線から33号線へ	71.2	210.7	76.3
0:30	3:23	国境アランヤプラテート到着	42.8	253.5	85.6

■レムチャバン港



■359号線で対向車が追い越し走行



■331号線を北上



■アランヤプラテートの国境ゲート



b) ポイペト～プノンペン(カンボジア側)

カンボジア側は、国境の町であるポイペトを起点に出発。国道5号線を東に約46km走行し、シェムリアップ方面との分岐であるシソボンで南下。バットバン、ポーサット、コンボン・チュナン、ウドンを経由し、約354km走行後、プノンペンに到着。395.8km、5時間43分。走行車両はトヨタ・ハイランダー(SUV)。

図表5 ポイペトからプノンペンまでの実走結果

時刻		地点	距離(Km)		平均時速
経過時間	累計時間		走行距離	累計距離	
0:00	0:00	ポイペト(Poipet) 国境付近(ホテル)・国道5号線	0.0	0.0	0.0
0:15	0:15	国道5号線沿いポイペトSEZ入口	12.8	12.8	51.2
0:24	0:39	シソボン(Sisophon; シェムリアップ方面・6号線との分岐)	33.0	45.8	82.4
1:02	1:41	バットバン(Battambang)	66.6	112.3	59.9
1:21	3:02	ポーサット(Pur Sat)	103.5	215.8	84.1
1:11	4:13	コンボン・チュナン(Kampong Chhannng)	90.6	306.4	75.2
0:47	5:00	ウドン(Udon)	53.12	359.5	52.2
0:43	5:43	プノンペン市内	36.32	395.8	81.6

■タイ国境からカンボジアに入るトラック



■カンボジア側ポイペト国境



■ポイペトの町。国道5号線へ



■国道5号線沿いポイペトSEZへの分岐



国境から 12.8km 地点左折 7.4km の地点にポイペト経済特区 (SEZ) が開発されている。7.4km のアクセス道路は、砂利道で状態は非常に悪い (ポイペト SEZ 開発会社が自ら整地、道路工事している。ポイペト SEZ の詳細は「③ルート活用事例」を参照)。

■ポイペト SEZ へのアクセス道路



■ポイペト SEZ 入口



国道5号線は、バタンバンの中で片側2車線の計4車線の道になったが、基本的には片側1車線の計2車線の道。ガードレールなど道路脇に広がる水田などとの境はなく生活道路と一体化している。カンボジア進出日系物流会社も「5号線は、生活用道路としてはある程度整備されていると言えるが、物流用と考えると質が悪い」と指摘する

とおり、トラック、バスなどの交通に加え、通学する子どもたち、牛なども通る。実走中にも、何度か牛が横切るなど非常に危険な場面もあった。片側1車線のため、追い越しをするときも、対向車線とすれ違うことがぎりぎりの状態であった。道路の質としては、ところどころ舗装した跡もあったが、特に走りにくいということはない。なお、5号線は終始、平坦な道のため、登坂車線もなかった。

■国道5号線



■バタンバンの片側2車線道



国道5号線沿いには、確認できただけでも155カ所のガソリン・スタンドがあり、給油という面では全く問題ない（DEPOT TELAが約8割を占めていた）。大きな町ごとに集中してガソリン・スタンドが立地しているものの、ところどころに立地しており、エンストする危険性はほとんどない。コンビニエンスストアは一軒もなかったが、町ごとに休憩できる店もある（コンボン・チュナンの飲食店の写真参照）。パーキング・エリアと呼べるような場所は、ポーサットの「道の駅」のみである（道の駅は日本政府の日・ASEAN 統合基金を通じた支援により建設され、2010年に開業）。

■ガソリン・スタンド(DEPOT TELA)



■ガソリン・スタンド(SOKIMEX)



■ポーサットの道の駅



■コンボン・チュナンの飲食店



速度制限は、場所にもよるが主に時速 40 あるいは 60km。道路標識は、定期的により、特に問題と感じるところはなかった。牛などの動物が飛び出してくる可能性があるため、注意を促す標識も見られた。

■速度制限の道路標識



■牛の飛び出しを注意喚起する標識



ポイペトからプノンペンまでの走行中、通常の荷台に積むようなタイプのトラックは多数見られたが、コンテナを運ぶトラックはわずかに 6 台のみであった（休日明けという要因も考えられる）。最初の 1 台目は、コンボン・チュナンを過ぎて数 10 分のあたりで、プノンペンから 100km 手前あたりであった。見かけた 6 台は、【1 台目】 40 フィート、【2～3 台目】 20 フィート×2 本、【4～6 台目】 20 フィート×1 本であった。ほぼすべてプノンペン近くで見かけたもので、ポイペトまで走っているコンテナはほぼなかったのではないかと見られる。

■コンテナ貨物を運ぶトラック



■プノンペン市内



③ルート活用事例

アランヤプラテート・ポイペト国境を経由してバンコクとプノンペンをつなぐ南部経済回廊の内陸ルートは、実走結果のとおり、国道 5 号線がある程度輸送に耐えられる整備がされているため、すでに活用事例が生まれてきている。もともとカンボジアは衣類、靴工場が多く立地していることから、タイから原材料を調達し、カンボジアで加工して、第 3 国に輸出するという外国企業や、タイまたはカンボジア市場向けに製品輸送する地場企業により本ルートは活用されていた。しかし、近年、タイとカンボジアの特性を活かしたいいわゆる「タイ・プラス・ワン」的な生産分業としての活用や、外国企業、特に日系企業によるカンボジア（プノンペン）市場を目指した活用も見られるようになってきている。さらには、「バンコクとプノンペンを結ぶ」ルートの活用事例だけでなく、「バンコクとポイペトを結ぶ」ルートの活用事例も見ることができる。本調査ではこれら 2 つの事例に分けて報告するとともに、後者についてはポイペト SEZ の活用という点からも報告したい。

なお、「バンコク・プノンペンを結ぶ」ルートという意味では、船便、航空便を活用することもありえる。前者については、その視点も踏まえて報告する。

a)「バンコクとプノンペンを結ぶ」ルートの活用事例

バンコク・プノンペン・ルート（国道 5 号線経由）が近年、注目されるようになってきた理由の 1 つは、上述したように「タイ・プラス・ワン」的な生産分業がカンボジアでも進み始めたからである。タイに既存工場がある場合、補完関係のある工場をカンボジアに立地させ、各工場間で部品・完成品の輸送が必要になってきた、また、その輸送を行える最低限の物流インフラも整ってきたということが背景にある。プノンペンで小型モーターを製造するミネベア社は、まさにその活用を行っている。まだ頻度は少ないようだが、すでにミネベアは、タイの工場を引き続き主力の生産拠点としながらも、加工・組み立てなど労働集約的な工程を周辺国に移し、完成品をタイ拠点に戻すという分業体制を進めている。

現地進出物流会社へのヒアリングからは、まだこうしたバンコク・プノンペン・ルー

トの活用事例は少ないと見られるが、現在、プノンペン経済特区（SEZ）³²に入居しているマルニックス（プリンター、コピー機用のワイヤーハーネス製造）も、タイの自社工場との生産分業に向け、物流会社からの提案を検討しているところだ。同社の場合は、タイ向けを考えると現実的には時間が掛る船便は選択肢にならず、陸路か空路の比較になる。プノンペン SEZ を選んだ理由も、空港に近いからである（緊急出荷に対応するため）。本格的にタイ工場との生産分業ということになった場合、最初は航空便での輸送となるだろうが、いずれは陸送になると想定している。参考として、提案を依頼した物流会社によると、陸送コストは6輪トラックで、タイ工場からポイペト経由でプノンペン SEZ まで 20 フィート・コンテナ 1 本 1,600-1,700 ドル、40 フィート・コンテナでは 2,000 ドルになる³³といい、600 kg以下の貨物であれば陸路より空路の方が安くなるという。

■プノンペン SEZ 入口



一方、現状では、本陸路ルートを活用できないと判断している日系企業もある。現地進出物流業者によると、「ある自動車部品製造業者は、タイから部品をカンボジアに送る際、①越境交通協定（CBTA）³⁴が整備されていない、②陸路のコンディションが悪い、③急ぐ部品ではない、ということを経由に『レムチャバン港→ホーチミン・カイメップチーバイ港→プノンペン港』というルートを選択した」という。現地進出船会社によると、バンコクからプノンペン（ホーチミン経由）まで船便 20 フィート・コンテナで 400 ドル、40 フィートでも 600～700 ドルという。このコストであれば、圧倒的に陸路より船便のコストパフォーマンスがよいと言え、「特に急ぐ部品でない」場合などは船便を利用することになるだろう。陸路、空路、海路それぞれの比較は、コストだけでなく、輸送する貨物の内容、量、輸送日数などを考慮に入れなければ比較できないため、一概にどの手段がよいとは判断できない。それぞれの事情に応じて、最適な選択をする必要がある。

また、生産分業ではなく、カンボジア、プノンペン市場を目指した本ルートの活用も進んでいる。味の素では、同社製品の原材料がタイからアランヤプラテート・ポイペト国境経由で、プノンペンに運ばれ、プノンペン SEZ 内の工場に袋詰めが行われてから、カンボジアの市場で売られている。関係の物流会社によると、概ね次のような輸送行程で運ばれている。

³² カンボジアの SEZ の詳細情報は「カンボジア経済特区(SEZ)マップ」を参照。
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/kh/pdf/sezmap.pdf>

³³ ある物流会社もバンコク～プノンペン（陸送）は 2,000 ドル（40 フィート・コンテナ、通関手続き込み。輸送費のみでは 1,200～1,300 ドル程度）と見込んでいるため、おおよその相場観ができていけると言える。

³⁴ アジア開発銀行 (ADB) が中心となり進められているメコン地域での国境手続き簡素化に関する協定。ヒトやモノを運ぶ際の手続きの簡素化を目的に GMS 加盟国間で制度の共通化などについて取り決めている。

バンコクからプノンペンまでの味の素社製品の輸送行程

※1 回の輸送では 8 本のコンテナをセットで行う。

- ① 国境到着の 2 日前までにタイ側でコンテナ No. とシール No. を確定。
- ② 1 日目：タイ⇒カンボジア国境へ輸送。
- ③ 2 日目朝：8 本のコンテナ全部が国境に到着。
- ④ 2 日目昼：タイ側輸出通関（2 時間）。書類とシールの確認。
↓
カンボジア側輸入通関（30 分～1 時間）。
↓
カンボジア側で積み替え。国境からプノンペン SEZ まで保税輸送。
- ⑤ プノンペン SEZ の ICD（ドライポート）で税関による押印、カムコントロールによる DATE 印がそれぞれのカートンにおされ、同時に税金を支払う（味の素は国内販売なので納税が必要、物流会社が立て替え）。

味の素の事例を見てもわかるとおり、タイ・カンボジア国境では荷物の積み替えが行われている。2012 年 6 月にはカンボジア-タイ国境（ポイペト-アランヤプラテート）でも両国の覚書（MOU）により、国境での積み替えを不要とする車両の相互乗り入れが始まった³⁵。タイではトラック 30 台、バス 10 台、カンボジアではトラック 10 台、バス 30 台に許可書が付与された³⁶。ルートは南部経済回廊沿いに限定されるが、カンボジアの主要 SEZ とタイのレムチャバン港の間も走行でき、タイ-カンボジア間の一貫輸送が実現した。

しかし、このとき外国籍の物流会社にはライセンスを供与されていなかったこともあり、この味の素の輸送を行う物流会社（外国籍）は積み替えを行っている。ただし、物流会社によれば、「現実的にはそれほど乗り入れライセンスが必要というわけでもない」という。その理由としては、「ドライバーの管理や保険、交通標識などを勘案すると、同じトラックで一気に通過するより、国境で両国のトラックに積み替えたほうが運行管理はしやすい。プレアビヒア問題（遺跡の帰属を巡るタイ・カンボジア間の問題）もまだくすぶっていることから、タイのドライバーもあまり通過したまらない。カンボジアの 5 号線では、道中 10 ヶ所ほどに税関ポイントがあり、通行料的な費用を請求され、こういった問題もタイのドライバーの場合、対処が難しいだろう。国境乗り入れで運行した場合は、コンテナ積み替えコストは削減できるが、それほど大きな額ではない」と指摘する。

バンコク-プノンペン・ルートの活用については、プノンペン市場を目指しているイオンモール・カンボジア³⁷にも注目したい。2013 年 3 月現在、プノンペン中心地から車で 10 分程度南の川沿い、川向かいにダイヤモンド島がある 68,400 m²に及ぶエリアで、

³⁵ 詳細は、2012 年 7 月 10 日付け通商弘報「国境を越えて一貫輸送が可能に」参照。

³⁶ 運用開始後、ジェトロの確認により、バス 36 台とトラック 2 台の計 38 台を運用していることが明らかになっている。この点は、2012 年 8 月 24 日付け通商弘報「タイとの車両相互乗り入れでバス 36 台運用」を参照。

³⁷ イオン進出については、2012 年 9 月 19 日通商弘報「イオン、テナント 150 社誘致を計画」も参照のこと。

2014年4月開業を目指し、ショッピング・モールの開発が進められている。開業に向けて一番困難な点は、「商流・物流の確保」と責任者は指摘する。まず、商流については、「現在、カンボジアで売られている商品の80%は輸入品だが、カンボジア国内に卸問屋、ディストリビューターがない。例えば、タイから商品を調達するには、自社で仕入れるしかない。日系の食品では、ナショナルブランド（NB）製品を中心とするディストリビューターが多少ある程度。（カンボジアのように）製造業のない国では、モノが揃えられない」と指摘する。イオンでは日用必需品の6割をタイから輸入する予定という。

商流を確保した後は、物理的に商品をカンボジアに運ばなければならないが、「（商流確保に比べ）モノを運ぶこと自体は難しいことではない」と指摘するものの、商品を直接仕入れ、在庫を持つ必要も出てくる。また、冷蔵・冷凍物流も自分たちでやらないといけないという困難を一つ一つクリアしていくことが求められている。現段階の計画では、「週1回の定期便を作り、タイからポイペト経由で商品を運ぶ。月1~2回は冷蔵・冷凍物流も行わないといけない。家電は船で持ってくるか検討中。タイ以外では、中国、マレーシアから船で調達する。その場合は、ホーチミンで乗せ換え、プノンペン港まで運ぶことになる。定期便を作ったら、イオン・モールに入るテナントの原材料・商品調達のサポートもする」という。

さらにイオンは「インドシナ半島の国々には、タイに食品製造基地を作り、供給ルートを作る予定。ベトナム、カンボジアなどに出店するのは、FTAの進展も見据えて、メコン地域をエリアとして見ているからだ。ラオスはタイの商圏（ウドンタニから商品供給）。このインドシナに特化したプライベートブランド（PB）製品を作りインドシナ全域に販売展開していきたい」と意気込む。

なお、イオンでは、商流・物流確保に向けた課題を洗い出すため、トップバリュを先行して2012年12月から開業している。トップバリュの輸入は日本から、ベトナムのカイメップ・チーバイ港経由プノンペン港というルートで行っており、通関手続き等の検証を進めていくという。これまでの経験を踏まえ、「CAMCONTROL（商業省輸出入検査局）は、人によって税率などの取扱の判断が違う。大きな障害はないが、規制の運用がはっきりしない」「陸路輸送のコストも安くはなってきたが、片荷のため配送コスト高」といった問題点を指摘している。

■イオン・モール開発サイト外観



■同開発サイト内の状況



b)「バンコクとポイペトを結ぶ」活用事例

南部経済回廊の活用は、タイとカンボジアの首都を結ぶことを考えるだけでは、その可能性は広がらない。実際に、筆者は実走中にポイペトにある SEZ³⁸を視察したが、同 SEZ は南部経済回廊のごく一部分を活用することで、カンボジアとタイのメリットを利用できる場所に立地していると言える。タイに工場を持ち、タイの最低賃金値上げ³⁹で影響を受ける衣類、靴などの労働集約型産業にとっては、レムチャバン港から 3 時間半程度しか離れていないポイペトで、タイの電力、通信などのインフラを活用しながら、カンボジアの安価な労働力⁴⁰が利用できるのは魅力的と言える。ポイペト SEZ の活用は、タイ側で BOI の恩典制度が縮小される方向で検討されていることや、慢性化する労働力不足(低失業率)なども追い風となりそうだ。

ポイペト SEZ は、前述のとおり、タイ・カンボジア国境から国道 5 号線を 12.8 キロ進んだところを左折、7.4 キロの地点にある。現在フェーズ 1 を開発中で、工業区は全体で 386.30ha になる予定。他に商業区も予定されている。ポイペト SEZ の責任者も、同 SEZ のメリットとして「レムチャバン港まで 250km で行ける場所にある」点を強調する(同 SEZ を拠点にするとプノンペン 410km、シハヌーク港 640km になる。同社説明)。現在、ワン・ストップ・サービス提供に向けた準備、SEZ 内および道路を含めた周辺インフラなど、未だ整備中ではあるが、宝石箱製造のタイ企業、Campack が入居し、完成品をレムチャバン港から欧州に輸出している。

■ポイペト SEZ 内の貯水池開発



■High Tech Apparel の工場、完成間近



加えて、Hi-Tech Apparel (タイ企業、ナイキ (衣類) を製造予定) が、2013 年 2 月末の訪問時点で、10,000 m²の工場を建設中 (建設資材はタイから輸入) であり、2013

³⁸ カンボジアの SEZ の詳細情報は「カンボジア経済特区(SEZ)マップ」を参照。

<http://www.jetro.go.jp/world/asia/kh/pdf/sezmap.pdf>

³⁹ タイは、2013 年 1 月 1 日から法定最低賃金が全国一律、バンコクと同じ日額 300 バーツになった。2013 年 1 月 4 日付通商弘報「引き続き高い成長率を維持へ」参照。

⁴⁰ ポイペトの賃金は、ポイペト SEZ 管理責任者によれば「現在 1 日最低 3.5 ドルまたは 105 バーツ(タイの 3 分の一程度)。週 6 日間、月間 26 日で計算すると 91 ドルは最低必要。これには付加給付が含まれていないので、インセンティブ、皆勤手当など別途支払う必要がある。タイ・パーツでの給料支払い可。賃金はプノンペンの相場より高いが、タイよりは安い。ポイペト SEZ のお客はすべてタイからなので、タイと比較する必要があらう」という。

年3月には3,000～5,000人規模で開始予定(建設中の工場の裏手にさらに2棟建設する予定)。また、ML Intimate Apparel(マレーシア系タイ企業、衣類製造予定)が、2月末時点で、整地中であり、3～4月ごろから工場建設開始予定という状況であった。その他、未着工のWireform Precision Parts(インド系タイ企業、電子部品・基盤製造予定)など計5社の入居が決定しており、タイの衣類製造企業との商談も進んでいるという。

さらに、ポイペトSEZの責任者は、将来的に2つの新たな国境チェック・ポイントを開設予定という。1つは、ポイペトSEZ付近の5号線沿いストーン・ボース(Stoeung Borth)に2013～2014年に開設することを両国政府で合意しており、トラック専用のチェック・ポイントになる計画。また、その次の計画として、ポイペトSEZのやや北に位置するオーニンにもチェック・ポイントを開設予定であり、予定通り進めば、通関手続きの利便性が向上することにつながる可能性もある(ただし、現在は見渡す限り、雑木林である)。

ポイペトでは、SEZ以外の場所でも工場を建設する動きがある。タイ日本電産は2012年5月28日、約10億円(第1期分)を投じ、ポイペト市内に3万平方メートルの土地を確保、工場の建設に着工した、と発表した⁴¹。生産するのは精密小型モーターを載せるハードディスクドライブ(HDD)の筐体(きょうたい)部品で、2014年までに従業員数5000人規模を目指す。人手不足や洪水リスク、そして最低賃金上昇を契機に、タイからカンボジア、特にポイペトのような国境付近に生産拠点を移す動きは、今後も増えそうだ。

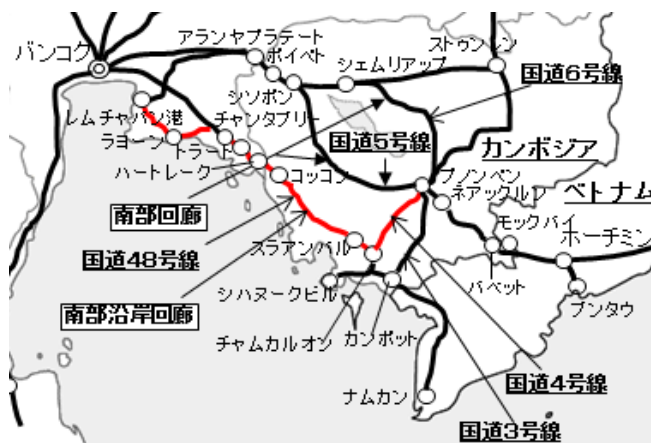
⁴¹ 日本電産ウェブページ参照。<http://www.nidec.com/ja-JP/ir/news/2012/news0040/>

(2) バンコク～プノンペン・沿岸ルート(ハートレーク/コッコン経由)

① ルート概要(実走結果に基づく)

2013年2月25日、国道5号線ルートと同様に、レムチャバン港を起点として出発。カンボジアとの国境の町であるハートレークまでの333.4kmを4時間15分で走行(平均時速78.4km)。翌26日、国境のカンボジア側の町であるコッコン州チャムジアムを出発、首都プノンペンまでの299.4kmを5時間6分で走行(平均時速58.7km)。ただし、国境から国道48号線と4号線が合流する地点(チャムカルオン)までが悪路であったため、次項ではそこまで(b)とそれ以降(c)を分けて報告する。なお、両日合計で、632.8kmを9時間21分で走行した(国境を越えるための入国審査、物流のための通関手続き、休憩などを含まない)。

図表6 バンコク～プノンペンの実走ルート(2)



る地点(チャムカルオン)までが悪路であったため、次項ではそこまで(b)とそれ以降(c)を分けて報告する。なお、両日合計で、632.8kmを9時間21分で走行した(国境を越えるための入国審査、物流のための通関手続き、休憩などを含まない)。

図表6 バンコク～プノンペン・沿岸ルート実走結果まとめ

走行日	走行区間	国/地域名	実質走行時間	経済回廊走行距離	経済回廊平均時速
2013/2/25	a)レムチャバン港～ハートレーク	タイ	4:15	333.4	78.4
2013/2/26	b)コッコン～チャムカルオン	カンボジア	2:58	125.6	42.3
2013/2/26	c)チャムカルオン～プノンペン	カンボジア	2:08	173.8	81.5
		合計	9:21	632.8	67.7

注) 走行車種:タイ側はトヨタ・ハイエース、カンボジア側はホンダ・CR-V。両日ともに日中に走行。物品を輸送してはいたため、通関等の手続き時間等は把握していない。

② ルート詳細情報と定性情報(実走結果に基づく)

a) レムチャバン港～ハートレーク(タイ側)

タイ側は、レムチャバン港から南東にあるカンボジア国境と接するトラート県ハートレークまでを実走。レムチャバン港を出発後、国道36号線を南東方向に進み、ラヨーンを経由して、64.3km走行の後、国道3号線へ(ラヨーンでは片側3車線道もあったが、3号線は片側2車線道)。その後、チャンタブリー、トラートを経由し、180.7km進んだところで国道318号線へ。そこから88.4kmで国境の町、ハートレークに到着(国道318号線は片側1車線道)。走行車両は、トヨタ・ハイエース(バン)。

タイ側の道路については、唯一、レムチャバン港周辺のアクセス道路が痛み、凸凹がひどい部分があったが、その他は質的な問題は無い。チャンタブリー近辺からは、両側に電灯がなくなり、走行車も乗用車、二輪車がほとんどで大型トラックはほぼ見られなくなった。トラートを超えると、海沿いを走ることになるが、反対側には山地がせまっ

ており、多少起伏のある地形を走るため、車体が上下する点は留意する必要がある。

図表 7 レムチャバン港からハートレークまでの実走結果

時刻		地点	距離(Km)		平均時速
経過時間	累計時間		走行距離	累計距離	
0:00	0:00	レムチャバン港出発⇒国道36号線へ	0.0	0.0	0.0
0:58	0:58	国道36号線から3号線へ	64.3	64.3	66.5
2:05	3:03	国道3号線から318号線へ(チャンタブリ、トラート経由)	180.7	245.0	86.7
1:12	4:15	国境ハートレーク到着	88.4	333.4	73.7

■国道 3 号線、チャンタブリー方面へ



■国道 318 号線、国境近くの登り坂



■タイ側国境、ハートレーク



■タイ・カンボジア国境



b) コッコン～チャムカルオン(カンボジア側)

カンボジア側は、ハートレークから国境を越えたコッコン州チャムジラムを起点に出発。国道 48 号線を南東方向に進み、トラペアンルーン、アンドンテック、スラアンバルを経由し、チャムカルオンで国道 4 号線に合流。125.6km を 2 時間 58 分で走行。走行車両は、ホンダ・CR-V。

図表 8 コッコン州チャムジアムからチャムカルオンまでの実走結果

時刻		地点	距離 (Km)		平均時速
経過時間	累計時間		走行距離	累計距離	
0:00	0:00	コッコン(Koh Kong) 州チャムジアム(Cham Yeam) 国境付近(ホテル)・国道48号線出発	0	0	0
0:05	0:05	国道48号線沿いコッコンSEZ入口	5.0	5.0	60.0
0:07	0:12	国道48号線・料金所(コッコン橋)	7.9	12.9	67.7
1:06	1:18	トラペアンルーン(Trapen Rung)	42.6	55.5	38.7
0:39	1:57	アンドンテック(Andoung Tuek)	29.9	85.4	46.0
0:40	2:37	スラアンバル(Srae Ambel)	26.6	112.0	39.9
0:21	2:58	国道48号線から国道4号へ(合流まで) チャムカルオン(Chamkar Luong)	13.6	125.6	38.9

国境周辺であるチャムジアムの近辺の道路は片側1車線、中央分離帯や該当などもないが、走行する分には問題ない程度に舗装、整備されている。国境から5kmの辺りにコッコンSEZがある(同SEZについては後述)。

■タイのトラックがカンボジアからタイへ



■国境チャムジアムを出発、国道48号線



■コッコンSEZの入口



■コッコンSEZを出た辺りの道路



コッコン SEZ 付近から 7.9km、プノンペン方向に国道 48 号線を進んだところに料金所がある。このあと、約 2km のコッコン橋を渡るが、本料金所はその手前になる。料金は、四輪車は 5,800 リエル（約 1.4 ドル）、六輪車は 9,300 リエル（約 2.3 ドル）で、重量制限は 25 トン。コッコン橋を渡り、少し走ったところにガソリン・スタンドもある。片側 1 車線の道が続く。

■コッコンを出るところの料金所



■料金所を越えた後のコッコン橋



■コッコン橋を渡り切ったあと



■コッコン橋を越えた辺りのガソリン・スタンド



コッコン橋を渡り、南東方向にトラペアンルーン、アンドンテックと進むが、この区間の平均時速が 40km 前後であったことから分かる通り、この辺りの道の舗装状態は非常に悪かった。またアンドンテックからスラアンバル、スラアンバルから国道 4 号線との合流地点であるチャムカルオンまでの道も、整備中のところが多く、それぞれ平均時速は 40km 弱と走行も困難を極めた。ところどころ大きな穴があいており、補修されている部分もあるが、走行していると車のゆれは非常に大きい。また穴をよけるために速度を落とさざるを得なく、物流ルートとしては利用に適しているとは言えない状態である。

また、地形の関係上、山がちな場所を通るため、全体的に大きく上下しており、急カーブも多い中、低速で走行・登坂する車両も多かった。片側 1 車線であるため、そうい

った車両を追い越すだけでも、かなりの時間を要した。標識上での制限速度は 40km もしくは 60km で設定されていた。

スラアンバルからチャムカルオンへ向かう途中には、舗装工事中である箇所が数キロ続き、工事車両の横行に伴い砂埃が広がり、前方の視界が悪くなることもあった。

■コッコンからトラペアンルーン、アンドンテックへ(舗装状態がよくない)



また、アンドンテックからスラアンバルに向かう途中、路肩に脱輪した車が見られたり、牛の行列が横断している様子が見られたりし、走行のリスクも感じられた。なお、コッコンからチャムカルオンまでコンビニエンスストアやパーキング・エリアは特にないが、休憩できる飲食店はあった。ガソリン・スタンドはスラアンバルから 10 分程度のところにあった。

■アンドンテックの飲食店(休憩で利用)



■アンドンテックからスラアンバルへ(整備中)



■路肩に脱輪した事故車



■牛の行列が横断



■スラアンバルからチャムカルオンへ向かう。現在、舗装中。土埃で前が見えないときも



c)チャムカルオン～プノンペン(カンボジア側)

チャムカルオンで国道 48 号線から国道 4 号線に合流。ここから北東方向にコンボンセラー、コンボンスプーを経由し、プノンペンに向かった。173.8km を 2 時間 8 分で走行。

図表 9 チャムカルオンからプノンペンまでの実走結果

時刻		地点	距離 (Km)		平均時速
経過時間	累計時間		走行距離	累計距離	
0:00	0:00	国道48号線から国道4号へ(合流後) チャムカルオン(Chamkar Luong)	0	0	0
0:15	0:15	コンボンセラー(Kampong Sella)	19.9	19.9	79.6
0:10	0:25	料金所	16.2	36.1	97.2
1:04	1:29	コンボンスプー(Kampong Speu)	95.8	131.9	89.8
0:37	2:06	料金所	39.4	171.3	63.9
0:02	2:08	プノンペンSEZ	2.5	173.8	75.0

この区間の平均時速が 81.5km であったことから分かるが、国道 4 号線も片側 1 車線の道ではあるものの、舗装状態は問題ない。また国道 4 号線は、シハヌークビル港とプノンペンをつないでいることもあり、物流として多用されるルートである。実走した際にも、4 号線の交通量は非常に多く、特にコンテナ車、トレーラーなど大型車両の交通が目立った。しかしながら、大型車両は速度が遅く、時速 5~10km ほどの車もあり、追い越しに時間がかかった。また、途中、2 回の料金所があった。ともに 4 輪車で 2800 リエル (0.69 ドル) を支払った。なお、4 号線との合流地点、および、コンボンセラー付近にガソリン・スタンドがあり、以降、プノンペンまで多数存在する。

■国道 48 号線と 4 号線の合流地点



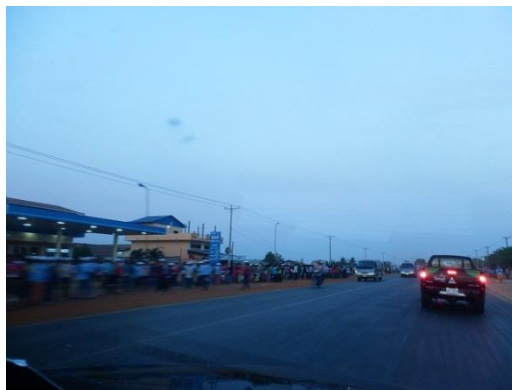
■国道 4 号線、舗装状態は問題ない



■コンポンセラーを越えた辺りの料金所



■プノンペン付近。就業後の縫製工で混雑



③ルート活用事例

バンコク・プノンペンを、ハートレーク・コックコン国境を經由してつなぐ南部経済回廊の沿岸ルートは、実走結果からも分かるとおり、特にコックコン SEZ から国道 4 号線分岐までの国道 48 号線の舗装状態が悪いため（一部、舗装工事中）、現状、「バンコク・プノンペンをつなぐ物流ルート」としては活用されていない（今回のヒアリング調査からは活用実績は把握できなかった）。この点は、国道 5 号線の内陸ルートと異なる。

しかしながら、本ルートは、今のところ、2 区間で部分的に活用されている。1 つは「バンコクレムチャバン港からコックコンまでの区間」ともう 1 つは「シハヌークビル港からプノンペンまでの区間（国道 4 号線。本調査では合流地点からプノンペンまでを実走）」である。前者は、コックコン SEZ⁴²の入居製造業による活用事例を挙げることができる。また、後者は、プノンペンに立地する企業などがシハヌークビル港を利用して輸出入する際に活用している。ここでは本調査の結果として、主に前者のコックコン SEZ の活用事例を取り上げ、シハヌークビル港の活用事例を補足的に報告する。

なお、コックコンからシハヌークビル、もしくはプノンペンまでのルートを活用する事例も少ないが確認できている。具体的には、シハヌークビルに生産拠点を持つ食品製造

⁴² カンボジアの SEZ の詳細情報は「カンボジア経済特区(SEZ)マップ」を参照。
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/kh/pdf/sezmap.pdf>

業に対して、その原材料をタイから供給する、もしくはコッコンに拠点を設けているカムコ・モーター（韓国企業。現代自動車のアッセンブルなど）が、カンボジア市場向けの完成車をプノンペンまで輸送している。しかしながら、このコッコンからシハヌークビルもしくはプノンペンまでのルートを活用ニーズも、バンコク～プノンペンルート同様に、現時点ではそれほど多くない、というのが実態のようだ。

a)「バンコクとコッコンを結ぶ」ルートの活用事例

バンコクとコッコンを結ぶルートの活用は、コッコン SEZ がある程度整備され、入居企業が増えてきたことが背景にある。ポイペト SEZ と同様、タイのインフラを使いつつ、カンボジアの安い労働力を利用できるメリットがある。

コッコン SEZ は、国境から車で 5 分程度の内陸にあり、カンボジア地場企業のリーヨンパット (L.Y.P) グループが 2006 年に開発した。開発総面積は 340 ヘクタールで、電力はタイからの供給となっている。管理事務所によれば、「SEZ 内にワン・ストップ・サービス機能を持っている。カンボジア開発評議会 (CDC)、労働局、CAMCONTROL (商業省輸出入検査局)、税関、商業省 (原産地証明の発行など) のスタッフが SEZ 管理事務所内に常駐し、各種手続きを処理できる体制になっている」という⁴³。現在、コッコン SEZ には、前出のカムコ・モーター、KKN アパレル (タイ企業。アディダスや NIKE の製品を縫製)、矢崎総業 (日系企業。自動車用ワイヤーハーネスを製造) の 3 社の工場が稼働しており、MIKASA (日系企業。ボール製造予定) が工場を建設中、HANA (タイ企業、マイクロチップ製造予定) が入居を決定している。

このうち、日系企業として 2012 年 12 月に開所式を行った矢崎総業が「タイ・プラス・ワン」の生産分業を行っている事例が注目される⁴⁴。同社は、ワイヤーハーネスを生産。設備、部品、ノウハウをタイから持ち込み、カンボジアの労働力を活用している。最終工程をカンボジアで行い、最終製品化したものをタイに戻し、タイ工場 (チャチェンサオとバンブリーにある工場) でチェックした上で、顧客に納品している。労働者の約 700 人はすべてカンボジア人⁴⁵であるが、マネジャークラスはタイ人 10 人、日本人 1 人である。2015 年には 2,000 人を目指し、最大 3,000 人に拡大していきたいとしている。

もともと矢崎総業は、タイ国内のみの生産に対しコスト危機感を持ち、ラオス、ミャンマーを含め近隣国での工場建設を検討していた。

■ 矢崎操業の工場外観



⁴³ 入居企業へのヒアリング結果によると、輸出入の都度、国境税関から職員を呼んで対応しているとの話も聞かれ、整合性が取れていない。

⁴⁴ 矢崎総業の進出については、2012 年 12 月 15 日付通商弘報「矢崎総業、カンボジア・タイ国境沿い SEZ へ進出」を参照。

⁴⁵ 50%がコッコン県、50%が近隣県の出身。

そのような中、カンボジアのコッコンを選定した理由について「ポイペトは当時、SEZ機能がなかった。また、シハヌークビルも検討したが、物流上、バンコクとの間が船便になり、コスト高となる。またバンコク～シハヌークビル港の船便は寄港地が多く、結果的に1週間に1回しかない。コッコンであれば、ルートの大半はタイの国内道路であり、安心、信頼感があった」と責任者は説明する。人件費は、タイの3分の1程度であり、物流コスト、生産性などを考慮してもコスト削減効果はあるという。

タイの国内道路が利用できるという点が進出の理由として挙げられているとおり、同社は、バンコクの工場（チャチェンサオとバーンプリー）から、主に国道344号線でグリーンまで南下し、国道3号線に合流、チャンタブリー、トラートを通過してコッコンまで運んでいる（約440km）。所要時間は8～9時間。同社は「バンコク工場を23時に出発し、翌朝9時にコッコン工場に到着、その後午後一番にコッコン工場を出発し、その日の夜にバンコク工場に到着」というサイクルを毎日行っている。チャチェンサオとバーンプリー工場に、それぞれに1台ずつトラックを確保し輸送している。コッコン橋の手前までは、積み替えなしでタイのトラックが行き来できることになっているため、コッコンSEZまでの輸送であれば積み替えの心配はない⁴⁶。

通関手続きは、SEZ内で実施しており、都度、国境近くにある税関職員を呼んでSEZ内で通関している（前述のSEZ管理事務所の説明と整合性が取れていない）。インボイスの内容と実際の貨物内容・量が異なる時などは、申告内容の修正を求められる。実際に国境を越える時は、書類のチェックのみ行われる（輸出入許可証、インボイス、立会い確認書、通関申告書、CAMCONTROLが発行する許可証）。輸出入手続きの電子化は進んでおらず、すべて書類を用いて行われる。しかし通関自体にはさほどの時間はかかっていない。

以上のおとり、矢崎総業はバンコク・コッコンを結ぶルートをも、まさにタイ・プラス・ワンの生産分業として活用している。一方、コッコンSEZに入居しているカムコ・モーターは、タイとの生産分業ではないが、部品輸入で同ルートを活用している。

コッコンSEZに入居しているKKNアパレルは、タイのアパレル企業で、アディダスやNIKEの製品を縫製している（従業員は700人程度で、将来的には2000人にする予定）。完成品は主にヨーロッパ向けに輸出している。SEZ管理会社によると、同社は「輸出にあたって、レムチャバン港を経由するか、シハヌークビル港を経由するかを、都度、コストや時間を計算して決めている」という。

■KKNアパレルの工場外観



⁴⁶ タイとの国境から来る場合、コッコンSEZはコッコン橋の手前（タイ側）にある。コッコン橋を超えてカンボジア中心部に向かう場合は、国境付近もしくは国境から2キロ程度の場所にある市場前の広場でカンボジアの車両に積み替える必要がある。

b)「シハヌークビルとプノンペンを結ぶ」ルートの活用事例

シハヌークビルとプノンペンは国道4号線で結ばれ、約230km、乗用車で約3時間半の距離にある。シハヌークビルには、シハヌークビル港と2つのSEZ（シハヌークビル港SEZおよびシハヌークビルSEZ⁴⁷）がある。カンボジアには、シハヌークビル港（外洋港）とプノンペン中心部にあるプノンペン港（河川港）の主に2つの港があり、陸路・空路を除く輸出入のほぼ全量を取り扱っている。2011年のそれぞれの取扱量は、シハヌークビル港が237,941TEU（20フィート・コンテナ換算単位）、プノンペン港が81,631TEUであり、約75%の物量をシハヌークビル港が取り扱っている（プノンペン港については、「(3) プンペン・ホーチミン・ルート②ルート活用事例」補足参照）。

シハヌークビル港で取り扱われる荷物がプノンペンとの間を行き来しているが、郵船ロジスティクス（プノンペン駐在事務所）では主な取扱品目である衣類と靴の輸送に関して、シハヌークビル港とプノンペン港で仕向地に合わせて使い分けをしている。同社プノンペン駐在事務所は「シハヌークビル港は欧州向けで活用している。プノンペンのドライポートで40フィート・コンテナにバンニングし、シハヌークビル港まで陸送してから船積み。シンガポールで母船に積み替え、欧州向けに輸出。このルートは、郵船ロジスティクスのカンボジアにおける取扱量の約50%を占める。残りのうち約40%程度が北米向けで、プノンペン新港を活用し、ホーチミン（カイメップ・チーバイ港）まで水路で運んでから母船に積み替え、北米向け（ロングビーチ）に輸出。現状、約90%以上が欧米向けであるが、次第に日本向け比率も高まってきている（現時点で1割程度）。中国からのシフトが進み始めており、特に2012年から取扱量が増えてきている。日本向けはプノンペン港からホーチミン港経由で出している。シハヌーク港からシンガポール経由でも日本向けに出せるが5~6日長くなる」という。

また、シハヌークビルSEZに入居しているある製造業者は、その完成品をタイ向けに輸出するにあたって、「ポイペト経由」で輸送しているという。国道4号線を利用し、プノンペンを経由して国道5号線を活用するルートではないかと考えられる。このようにシハヌークビルSEZ、シハヌークビル港SEZ入居企業が完成品をプノンペンまたはその他の地域に輸送するために、国道4号線を活用している事例がある。

なお、シハヌークビルとプノンペンを結ぶルートは、道路の他に鉄道もあるが、現状では道路を使う物流に優位性がある。郵船ロジスティクス（プノンペン駐在事務所）は「プノンペンとシハヌークビル港を結ぶ鉄道も利用したことがある。当初輸出用として利用してみたかったが、税関・商業省から許可が出なかった。そのため、国内物流として、塩を運ぶために利用してみたが、鉄道は時間が掛ること（時速30キロ程度）、単線であることを考えると、まだまだ利用するのは難しい。価格が道路輸送と10ドル程度でも違えば利用価値はあるが、現状料金の差異は小さく、魅力にならない」と説明する。

⁴⁷ カンボジアのSEZの詳細情報は「カンボジア経済特区(SEZ)マップ」を参照。
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/kh/pdf/sezmap.pdf>

(3) プノンペン－ホーチミン・ルート(バベット/モックバイ経由)

① ルート概要

南部経済回廊のうち、カンボジア・プノンペンとベトナム・ホーチミンを、バベット/モックバイ国境経由で結ぶルートも活用事例が見られる。プノンペン・バベット間は国道1号線で約175km、モックバイ・ホーチミン間は国道22号線で約80kmである。カンボジア進出日系物流企業によると、それぞれの所要時間は5時間、2.5時間で、計7.5時間（陸路国境の通関時間含む）で走行できる。

図表 10 プノンペン－ホーチミン・ルート



ジェトロ（ホーチミン事務所）が、プノンペン・バベット間を2012年12月にバンで実走した結果がある。国道1号線でバベットからプノンペンまでを約2時間半で走行している（メコン川渡河を含む）。ベトナム側が縦横無尽に走るバイクなどに注意しながら低速で走行しなければならないことに比べ、カンボジア側・国道1号線は「片側1車線だが時速80キロ程度で走りやすい」と、道路が比較的良好な状態であることを報告している⁴⁸。また、同報告では「主要幹線道路でも街灯がなく、1号線途中のメコン川の渡し船は夜間の運行がないため、夜間走行は制限される」としているが、2015年3月竣工予定のネアックルン橋が完成すれば、メコン川渡河が可能になる。ネアックルン橋は、プノンペンから約60km、バベットから約105kmに位置するメコン川に日本の無償資金協力で建設中であるが、片側1車線のみとなるため物流に十分かどうか不安視する声もあるが、輸送時間とコストの削減の観点から、その完成が待たれる。

② ルート活用事例

「プノンペンとホーチミンを結ぶ」ルートは、その全区間を使う場合と、「バベットとホーチミンを結ぶ」ルートの活用が大きく分けられる。

a) 「プノンペンとホーチミンを結ぶ」ルートの活用事例

プノンペンに生産拠点を置き、日本や米国向けに輸出する企業は、本ルートを活用しているが、この区間を陸路輸送することは、河川路と比較して活用するかどうか判断することになる。郵船ロジスティクス（プノンペン駐在事務所）は「『①プノンペン SEZ からトラックでプノンペン新港（後述、補足参照）まで運び、内航船に積み替えてカイメップ・チャーバイ港まで運ぶルート（水運）』の所要時間は32時間。また、『②プノンペ

⁴⁸ 詳細は、2013年2月15日付通商弘報「電力不足と物流費の高さが目立つカンボジア」参照。

ン SEZ からバベット経由でカイメップ・チーバイ港までトラックで一気通貫で送るルート（陸路輸送）の所要時間は1日。時間的な差が半日程度であれば、例えば日本向けでも、カイメップ・チーバイ港から日本までの運航スケジュールの違いで数日ずれることもあるため、大きな違いはないと言える」と指摘し、時間的な差は両者の比較検討では大きな判断材料にはならないようだ。一方、同社は「①の場合、プノンペン新港から出る船は週2便しか使えないのに対して、②は毎日トラックを出せる。急な出荷が必要な場合は陸路の方がコントロールしやすい。また、①の内航船の値段が上がっていること（国際航路に比べて競争がない）もあり、②のトラック輸送と値段の差がなくなってきた」とも指摘しており、現在でも緊急性が高い場合には陸路輸送も選択肢になりうる状況と言えそうだ。

また、プノンペンで自動車部品を製造している日系製造業向けに物流サービスを提供しているトランシー・ロジスティクス（カンボジア）社は、「現在は、自動車部品原材料を『名古屋→ホーチミン→プノンペン新港→プノンペン SEZ』のルートで運び、加工後の自動車部品を『プノンペン SEZ→プノンペン新港→ホーチミン→名古屋』のルートで日本に戻している。同ルートは、「日本からホーチミンまでの船の便数が多く、また大きな船であるため輸送コストが安い（700～800ドル/TEU）という利点がある。他方、ホーチミンからプノンペン新港まではフィーダー費用がかかり、さらに定期便が少ない（週末便しかない）というデメリットはあるものの、全体を通して低コストで輸送可能。シハヌークビル港の利用も考えたが、日本へはシンガポール経由となり時間がかかる上に、シハヌークビル港からプノンペンまでの陸送費用も考えると割高となる」と現在利用している船便のコスト的なメリットを強調する。

しかし、その同社でも、プノンペン・ホーチミン間の陸送を本格的に活用するかどうか、検討を進めている。陸送については、①毎日運送が可能、②現在のようにコンテナ1本仕立てられるかどうかという少量物流の場合には水運と運送の手間が変わらない（ただしコンテナ数本を運ぶ場合は、水運の方が利便性は高い）という。2013年2月、同社はカンボジアと取引のあるベトナムの地場運送業者と組み、ホーチミンからプノンペン SEZ まで陸送をトライアルで実施した（ホーチミン⇒モックバイ/バベット国境→プノンペン SEZ（通関））。その結果、①ホーチミンではコンテナ陸送にかかる手続きは容易、②モックバイ/バベット国境でも手続きは容易（通過するのみであるため、貨物を開く必要なく書類の確認のみ）、ということが判明した。今後、仮の料金設定を行い、トライアルを継続する予定だが、顧客企業も振動実験用の部材の提供など、概ね前向きに参加してくれているという。

他方、課題として、プノンペンからホーチミンへの貨物がないため、保有船会社へのコンテナの返却に費用がかかることを指摘している（プノンペン SEZ からホーチミンまで空コンテナを運ぶため、カンボジア業者が料金を上乗せしてくるという問題がある）。この点を含め、同社が日本とカンボジアまでの物流費用を試算した結果は次の通りである。

水運の場合	陸送の場合
① 日本→HCMC: 700~800ドル ② HCMC→プノンペン SEZ: 400ドル * 内航船利用 ③ 通関諸費用 500ドル	① 日本→HCMC: 700~800ドル ② HCMC→プノンペン SEZ: 400~500ドル *トラック利用 ③ プノンペン SEZ→HCMC: 400~500ドル * 空コンテナの復路運賃 ④ 通関諸費用 500ドル
合計 1,600~1,700ドル	合計 2,000~2,300ドル

ジェトロ（ホーチミン事務所）のカンボジア進出企業へのヒアリングでも、カンボジアの物流費の高さが指摘されているが、その原因として「(通関手続きなどで) 非公式手数料が上乗せされるほか、ベトナムやタイへの越境運送の場合は認可を受けた地場運送会社の独占状態になっており、運送費用そのものが割高なことも相まって、物流費が高くなる」、また、可能性として「プノンペンで加工輸出する場合、原材料の輸入はシアヌークビル港、製品の輸出はベトナムのホーチミン港またはカイメップ・チーバイ港とする企業が複数みられたが、プノンペン・ホーチミン間が片荷になっていることがさらに物流コストを押し上げているとも考えられる」と指摘している。

なお、ベトナム・カンボジア間の越境運送（モックバイ/バベット国境での通関）については、両国間の覚書（MOU）により、国境での積み替えが不要なライセンスがそれぞれ300台ずつのトラックに対して発給されている。そのため同国境を通過するトラックは通常、書類およびコンテナシールのチェックのみで国境税関を通過することが可能となっている。貨物は「シームレス・ルート」を通り輸送される。ただし、車両が限定されているため、現状、国境での積み替えも必要になっているが、トランシーは「もともと、国境沿いのドライポートまではベトナムの車両が入れるような取り決めだったため、車両の乗り入れが出来ないことによる不便さはさほどない。実際にカンボジア側のドライポートまでは、ほぼベトナムの車が走っている。カンボジアの物流業者は交通法規の違い、保険、トラブルが生じた際の言語の問題等からベトナム国内は走りたがらないため、専らベトナムのトラックを利用。タイとの場合は、ハンドルも逆になるため、やはりタイの業者がカンボジア国内に入ってくる形となる。コンテナの積み替えが必要になるが、結局、通関作業に時間がかかるため、その間に積み替えればよい」とのことで、トラックの相互乗り入れが制限されていることによる国境での積み替えはあまり問題視していない。

【補足】プノンペン新港と既存港

2013年1月22日、プノンペン新港の開所式（フンセン首相も出席）が行われ、すでに稼働が始まっている⁴⁹。新港は既存のプノンペン港から約30km下流にあり、プノンペンとベトナム南部ホーチミン市を結ぶ国道1号線沿いのカンダール州に位置する。中国政府の協力で建設されたが、第1フェーズでは年12万TEUの貨物の取扱能力があり、最終的には30万TEUを目標としている。今後は、新港がコンテナ専用ターミナルとなり、既存港にはセメントなどのバラ積み貨物のみが運ばれる。新港からベトナム行きは、毎週13便出ており、出航は水曜日、土曜日の2回のみ。4社が乗り入れている。荷主は一週間で製造したものをまとめて出荷したいということで、土曜日に貨物が集中している。

b)「バベットとホーチミンを結ぶ」ルートの活用事例

「バベットとホーチミンを結ぶ」ルートについては活用する企業が増えている。バベットには、タイセンSEZ、マンハッタンSEZという2つの経済特区⁵⁰があり、日系企業の進出も進んでいる。これらの経済特区に進出した企業が、本ルートをうまく活用している。

2012年2月にタイセン工業団地で操業を開始したスワニーはその代表的な例と言える。従業員は370名の規模で、防寒用手袋など30種類の製品を製造しているが、同社は原材料をベトナムから調達するため、プノンペンよりもベトナムのホーチミンに近いバベット地区に拠点を置いた。製品は、全量ホーチミン経由で日本に輸出する。日本までの輸送は、カンボジア国内のシハヌークビル港を使うより日本への直行便もあるホーチミン経由の方が近く、10～14日間で到着するという。このため、南部経済回廊を利用しての輸送上のメリットが大きい。

また、生産拠点をカンボジアに置くことで、安価な労賃に加え、法人税や原材料輸入税などの免除といった同国の優遇措置を受けられる。カンボジアは後発開発途上国（LDC）であるため、LDC 特恵関税⁵¹が適用され、日本に輸出する際には無税無枠となる。ベトナムとカンボジアの利点を組み合わせ、巧みに連携させたビジネス形態と言え、ベトナムとの国境付近にある工業団地では日系製造業の同様の進出事例が増えている。

⁴⁹ 2013年2月22日付通商弘報「プノンペン新港が開港」も参照。

⁵⁰ カンボジアのSEZの詳細情報は「カンボジア経済特区(SEZ)マップ」を参照。
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/kh/pdf/sezmap.pdf>。2013年3月現在、ドラゴンキングSEZもこの付近に開発中である。

⁵¹ LDC 特恵関税:日本は1980年よりLDC(後発開発途上国)48カ国に対して、一般特恵関税対象品目全てに加え、LDCにのみ適用される特別特恵対象品目(約2,400品目)について、無税無枠の措置を供与している。

(4) バンコクーハノイ・ルート

① ルート概要

バンコクとハノイを結ぶルートは、インフラ整備が進み、バンコク近郊とベトナム北部との間の陸上輸送が実現した。日系物流業者による貨物輸送サービスの開始などもあり、同ルートを活用したベトナムとタイの間の物流は、ここ数年で着実に増加している（「②ルート活用事例」参照）。東西経済回廊はミャンマーにも及ぶが、タイ、ラオス、ベトナムの3カ国に跨る部分のみの活用といえる。（ただし、東西経済回廊といった場合は、コンケンを経由してラオス、ベトナムとつながるルートをさし、今回調査時に通ったナコンラチャーシマからムクダハンに直接つながるルートとは異なる。）

本ルートは、主に2つある。バンコクからタイ側のラオスと接する国境の町ムクダハンまでの643kmのルートは同じだが、その後、2つのルートに分かれる。1つは、ムクダハンからメコン川にかかる「第2メコン友好橋」を渡って向かいにあるラオス側のサバナケットを経由するルート（図表11では青のルート。以下、第2メコン橋ルートと呼ぶ）。もう1つは、ムクダハンから北上し、ナコンパノムから同じくメコン川にかかる「第3メコン友好橋」を渡って向かいにあるラオス側のタケークを経由するルート（図表11では緑のルート。以下、第3メコン橋ルートと呼ぶ）。

第2メコン橋ルートは、2006年12月に「第2メコン友好橋」が開通したことに伴い、利用が始まったルートであるが、ムクダハン（タイ）/サバナケット（ラオス）⇒デンサワン（ラオス）/ラオバオ（ベトナム）⇒ドンハー⇒ホンリンをつなぐ595kmのルート。一方、第3メコン橋ルートは、2011年11月に第2メコン友好橋から110km北上した地点に「第3メコン友好橋」が開通したことに伴い、利用できるようになった比較的新しいルートである。第3メコン橋ルートは、ナコンパノム（タイ）/タケーク（ラオス）⇒ナパオ（ラオス）/チャーロー（ベトナム）⇒ホンリンをつなぐ449kmのルートである。ホンリンでそれぞれ合流し、ハノイまで337km北上する。

2012年3月にジェトロが実施した、バンコクからラオス経由、ハノイまでの3国間輸送調査（トラックによる実走調査）の結果⁵²によれば、第2メコン橋ルートおよび第3メコン橋ルートを利用した片道にかかるトラックの実走行時間はそれぞれ32.8時間、

図表11 バンコクーハノイ・ルート



⁵² 第3メコン友好橋を経由した陸送ルートの商用可能性と課題を明らかにするために実施した「第3メコン友好橋を経由したルートにおける3国間輸送(バンコクーハノイ間)調査」結果。
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/th/reports/07001154>

31.1 時間と、僅かながら第 3 メコン橋ルートの方が早いですが、通関時間等含む総所要時間は 35.9 時間、38.5 時間と第 3 メコン橋ルートの方が遅くなる。いずれにしても、所要日数はどちらも約 3.5 日であったが、税関の開庁時間制限や非効率な通関手続き、貨物の積み替え⁵³などの工程により、ラオスを 1 日以内に通過するのが困難な状況であると報告されている。

	第 2 メコン橋ルート	第 3 メコン橋ルート
バンコク～ムクダハン	643km	643km
ムクダハン～ホンリン	594km * ムクダハン/サバナケット⇒ デンサワン/ラオバオ⇒ドン ハーを經由	449km * ナコンパノム/タケーク⇒ナ パオ/チャーローを經由
ホンリン～ハノイ	337km	337km
合計	1,575km	1,429km
実走行時間	32.8 時間	31.1 時間
総所要時間(通関時間 等含む)	35.9 時間	38.5 時間

②ルート活用事例

「バンコクとハノイを結ぶ」陸路ルートは、輸送コストが依然として高いため、基本的にはレムチャバン港(タイ)とハイフォン港(ベトナム)を結ぶ海上輸送が担っている。例えば、前項で紹介したジェットロの実走調査でも、第 2 メコン橋ルートで 4,450 ドル、第 3 メコン橋ルートで 4600 ドル(+通過税)⁵⁴との結果が出ており、同区間の海上輸送費の約 1500 ドル前後よりも大幅なコスト高となっている。実際の貨物需要でも、タイ側での積載とベトナム側での積載量に格段の差があり、片荷に近い状態で運行せざるを得ないことが陸上輸送のコスト高につながっている。

しかし、そのような中でも、「バンコクとハノイを結ぶ」陸路輸送を活用する荷主は着実に増えているようだ。ジェットロが 2013 年 2 月末にハノイの進出日系企業にヒアリングしたところ、次のような事例を把握できた。

【日系電子部品メーカー】

バンコク向けに電子部品を送るにあたり、トラックによる陸上輸送便(日系物流会社の定期サービス)を週 1 回の頻度で利用。小口貨物を混載してもらえるため、1 回 300 ドル程度。バンコク向けの陸上輸送のメリットは、ドア to ドアで 4 日間というスピード(木曜日に出した貨物が月曜日には客の指定倉庫に入る)。海上輸送の場合、トータルで 10

⁵³ 第 2 メコン橋ルートの場合、登録車両であれば積み替え不要でトランジット通関が可能。第 3 メコン橋ルートはトランジット通関が認められず、原則ラオスで貨物の積み替えが必要。

⁵⁴ 第 3 メコン橋経路ルートでは、ラオス国境で輸送品目ごとの通関税が必要となる。

日間近く見る必要があり、その差は大きい。なお、貨物の FOB 価格に対する輸送コストは、運ぶ貨物にもよるが、航空便の場合は 5%程度、トラックの場合 1~2%、船便の場合は 0.5%前後。

【日系消費財メーカー】

現在、部材の在庫は半月分程度を確保。安全在庫を減らしてオペレーション効率を上げる目的から、陸上輸送のオプションも確保している。特にハノイ-バンコク間の陸上輸送は定期的にご利用している。ハノイ-バンコク間の陸上輸送は日系物流会社のサービスを活用。リードタイムは 2 日間 (48 時間)。ハノイ発の貨物の場合、ラオス国境でトラックを積み替える。ただし、実質はシャーシの付け替えのみで、ほとんど時間のロスは無い。同ルートの陸上輸送コストは 40 フィート・コンテナ 1 本あたり 3,800 ドル。片荷でも往復でも価格は同じ。海上輸送の場合 (ハイフォン港-レムチャバン港) のコストはドア to ドアで片道 800~900 ドル程度 (海上輸送の部分は 200~300 ドルのみ)。陸上輸送のコストが海上輸送の 3~4 倍でも、バンコクまでのリードタイムが 2 日間であれば、陸上輸送をオプションとして確保しておくメリットはある。

海上、陸路の輸送コストは、商材、時期などの条件によってバラつきはあると思われるが、ジェットロの実走調査同様、陸路輸送コストは概ね海上輸送コストの 3~4 倍である。しかし、これらの企業は、リードタイムの短さに注目している。ケース・バイ・ケースのところもあると思われるが、陸路で 2~4 日間と、海上輸送の 10 日間程度から半減以下になっている。費用対効果を勘案しても、利用する価値が出てきているのだろう。

一方で、バンコク-ハノイ陸路輸送の定期便サービスを提供する日系物流会社の存在も重要である。ベトナムに進出し、本ルートの定期便サービスを提供している日本通運、日新にヒアリングしたところ、両者ともに、以前は、タイからの貨物が多く、ベトナムから送るものが無いという片荷の問題があったと指摘しているが、現在では、ベトナムから二輪車、プリンター・複合機部品などをタイに輸出しており、徐々に片荷の問題が解消に向かっているという。ある在タイおよび在ベトナム日系物流会社も「貨物量が 2009 年比で倍増した。特に北ベトナム発タイ向け貨物の増加が顕著だ」と話す。

また、日新は、ラオスのトラックを使ってベトナム、タイを含む 3 国間輸送サービスの提供をしている。具体的には、越境交通協定に基づき 3 国間輸送が可能となっている 14 台のトラックを所有しており、そのトラックがタイとベトナムに越境することができるという。つまり、積み替え無しでタイ~ラオス~ベトナム間を運送可能であり、同社は 72 時間以内 (最短で 48 時間以内) で運送サービスを提供している。現状ではタイ-ラオス、ラオス-ベトナム間は 2 国間 MOU などに基づき、問題なく両国のトラックが相手国を行き来できる。しかし、例えば、タイのトラックが東西経済回廊を通ってベトナムまで行きたくても、現在はダナンまでしか通行が許可されていない。逆の場合はタイのコンケンまでで、バンコクやレムチャバン港などへは行けない。こうした問題点を

解決するため、ラオス国籍のトラック利用という案が浮上していた。ラオスのトラックならタイ、ベトナム両国内を自由に走行できるため、3 国間輸送が可能であり、日新の事例はまさにこの制度をうまく活用した事例と言える。こうした各物流会社の努力が、本ルートの更なる利用を促しているとも言える。

なお、輸送コスト・時間の観点では、税関開庁時間の延長、通関手続きのワンストップ化、道路インフラの改善による夜間走行の実現などによるリードタイムの短縮とコストの低減化が可能となれば、企業の立地や貨物の種類によっては、海上輸送ルートからのシフトがさらに進むことも期待される。

【補足】「タイとラオスを結ぶ」ルートの活用

今回の調査ルートに含めてはいないが、バンコクーハノイを結ぶルート的一部分は、当然ながら、タイとラオスの都市を結んでいる。陸路の整備が進んできたことで、「タイ・プラス・ワン」の生産拠点としてのラオスの存在感も高めていると言えよう。この点、前述したとおり、カンボジアが「タイ・プラス・ワン」として注目されていることと同じである。2013年3月21日、ニコンがサバナケットから東に28kmの地点にあるサワン・セノ経済特区(SEZ)⁵⁵に進出すると発表したことは記憶に新しい。ニコンは、新工場の操業を2013年10月に予定するが、「デジタル一眼レフカメラのエントリー機および中級機、交換レンズの一部を、タイ・アユタヤ県にあるニコンタイランド社で生産している。今回ラオスに設立する新工場では、ニコンタイランド社で最終製品化するデジタル一眼レフカメラの製造工程の一部を担当する⁵⁶」という。まさにタイとの生産分業の事例と言える。

また、「タイ・プラス・ワンの生産拠点としてのラオス」という意味では、ラオスの首都ビエンチャンがタイ国境に接していることから、同地への進出も行われている。矢崎総業、東京コイルエンジニアリングなどの事例がそうだが、タイに主力拠点を置き、製造・組立工程の一部をラオスで行うという形式は同じであり、バンコクとタイ側の国境ノンカイとラオス・ビエンチャンを結ぶルートを活用した生産分業と言える。

⁵⁵ サワン・セノ SEZ についてはこちらを参照。 <http://www.sncsez.gov.la/index.php/en/savan-seno-sez>

⁵⁶ ニコン・プレス発表参照。 http://www.nikon.co.jp/news/2013/0321_01.htm

(5) ハノイー南寧/広州・ルート

① ルート概要

ベトナムと華南地域を結ぶ陸路物流ルートとして商業利用されているのが、ハノイと南寧・広州を結ぶルート。ハノイから国道1号線を北上し、ベトナム側の国境に隣接するランソン省へ。ランソンの中心部から約20キロの地点にある友誼関(HUU NGHIE)国境を抜け、中国側・広西省チワン族自治区の凭祥(Ping Xiang)から高速道路で自治区の首府である南寧、さらに深セン(広州)、までを結ぶルートである。

図表 12: ハノイー広州間の陸上輸送ルート



ハノイ～ランソン	国道(1号線)	165キロ	4～4.5時間
ランソン～友誼関(国境)		20キロ	
凭祥(高速ゲート)～南寧	高速道路(南友高速)	200キロ	2.5～3時間
南寧～深セン(広州)	高速道路	800キロ	13～14時間

注: 実走時間は日系物流会社2社へのヒアリングに基づく、通関時間等は含まず

中越間の陸路国境物流は2005年頃に中国華南地域に進出する日系企業が利用を開始。2013年3月時点で、日系物流会社では、日本通運が週1～2便の定期輸送サービスを、住商国際物流が貨物需要に応じた不定期でのサービスを提供している。また、中国系企業では、TMT、中海物流、KDロジスティクス(香港系)などが同ルートの輸送サービスを有する。

ベトナム北部では、電気機器や事務機器などの分野を中心に企業進出が加速する一方、2次、3次レベルの部材のサプライヤーの集積が進んでおらず、同分野で世界最大レベルの産業集積規模を有する中国華南地域からの部材輸入のニーズはますます高まっている状況にある。

他方、両地域間では、香港港ーハイフォン港を直行で結ぶ海上輸送ルートの便数拡大やコスト低下により、相対的な陸路輸送の重要性はそれほど高まっていないのが実態である。利用拡大に向けた最大の障害は、海上輸送の2倍以上とされる輸送コストである。中国側からベトナム向けの物量に対し、ベトナム側から中国向けの物量が極端に少ないことによる片荷問題もあり、物流会社としても輸送価格を引き下げられない事情を抱える。また、海上輸送サービスの拡充

により、陸路輸送の最大の売りであった所要日数についても、海上輸送とそれほど変わらない状況となっている。

なお、中越陸路国境物流ルートで輸送される荷物は、ベトナムからの輸出品は熱帯果実（バナナ、ライチ、ドリアンなど）、家具やその原料（「紅木」と呼ばれる）が多い。中国からの輸出品は珠江デルタ西部地域に位置する中山市や珠海市で生産された生地、高級素材、オートパーツ、電子機器などの部品や半製品が多い。

以下、ジェットロが2013年3月に実施した、ハノイから南寧までの実走調査、ならびに両地域に拠点を展開する日系メーカーおよび日系物流会社へのインタビュー調査に基づき、同区間の陸路輸送の現状と課題について報告する。

②ルート詳細情報と定性情報(実走結果に基づく)

a) ハノイ～ランソン中心地まで

<実走データ(区間距離・所要時間等)>

実施日:2013年3月2日(土)05:40～09:14

走行距離:165キロメートル

区間:ハノイ中心地(オペラハウス)～ランソン中心地(ランソン経済特区管理委員会)

走行時間:3時間20分

平均速度:約52km/h

車種:トヨタ・ハイエース

実走データ:以下のとおり

地点	距離(km)	時間	備考
Hanoi(オペラハウス前)	0	5:40	
Thanh Tri橋		5:56	
料金所		6:08	料金所でやや混雑(通過まで5分)
VSIPバクニン工業団地	23	6:16	
Dinh Tram工業団地	46	6:41	Bac Giang省
90キロポイント	66	7:06	ランソンまで
80キロポイント	76	7:21	ランソンまで
70キロポイント	86	7:35	ランソンまで
60キロポイント	96	7:47	ランソンまで
休憩		7:54	14分休憩
出発		8:08	
40キロポイント	126	8:25	緩やかな坂だが、貨物トラックは徐行運転
30キロポイント	136	8:34	
20キロポイント	146	8:48	
10キロポイント	156	9:01	
管理委員会(中心地)	165	9:14	

注:ランソン中心地から国境(友誼関)は直行ではなく迂回ルートを経由したため、実走データなし

<ルート情報>

ハノイ中心部(オペラハウス前)をルートの起点として、2013年3月2日、午前5

時 40 分に出発。中国との国境に隣接するランソン省、ランソン市内中心部にある管理委員会までの 165km を 3 時間 20 分で走行（休憩時間は除く）

<ルート情報>

道路インフラ	<p>ハノイと国境を結ぶ国道 1 号線は、全区間を通じ 2 車線（片側 1 車線）道路が整備され、路面状態も良好である。またハノイ近郊や、工業団地（VSIP バクニン工業団地）周辺の主要区間は、4 車線道路（片側 2 車線）も敷設されている。</p> <p>しかしランソン省に入ると、2 車線道路は敷設されているものの、山間の曲線道路が多くなり、路面状況も悪化。一部の区間について、トラックの場合は徐行運転が必要となる（国境から 40 キロ地点付近）。</p>
速度	<p>区間全体を通じ、制限速度が 50km/時もしくは 60km/時に制限されている。渋滞区間は国道料金所手前での混雑を除き、ほとんど見られなかったが、同速度制限により、平均時速は 52 キロメートルであった。</p>

■ 国道料金所手前での混雑（通過まで 5 分程度）



■ 制限速度表示（貨物トラックへ 50~60km 制限）



■ ランソン省に入ると路面状況が悪化



■ランソン市内への入境ゲート



■ランソン市内中心部



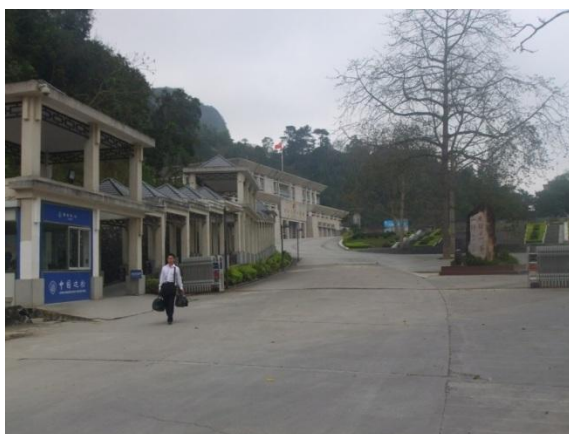
b) 国境地点(通関)

※実走調査は、あくまで乗用車によるヒトの移動のみのため、以下は中国側・ベトナム側税関におけるインタビューおよび、日系物流会社へのヒアリングに基づき、貨物通関の流れを記載。

<通関の流れ>

ベトナムから到着した貨物は通常、すでに工場所在地の所轄税関での申告を受けているため、国境税関に置いて書類のチェックが行われる。貨物専用の輸送ルートを経由して中国側の国境保税区内に運ばれ、同保税区内にて積み替えが行われる。

■税関事務所



■友誼関(国境)ゲート(人の通過のみ)

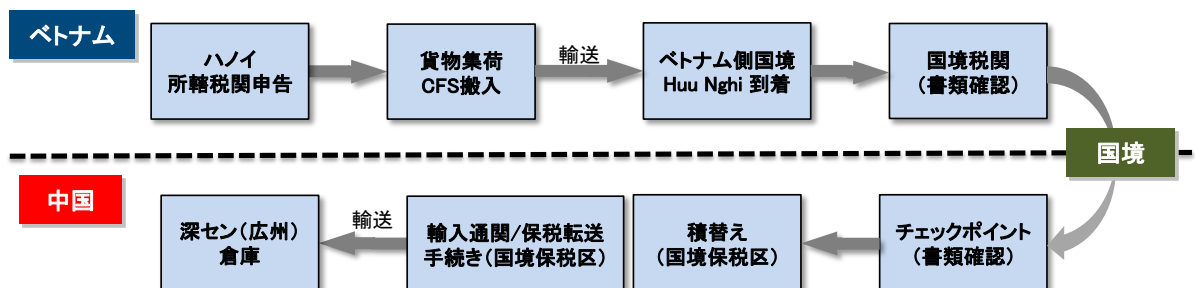


税関の開庁時間は、両国とも8時から17時まで⁵⁷とされている。ただし、ベトナムと中国では1時間の時差(中国側が+1時間)があり、双方の昼休み時間(実質2時間以上)なども考慮し、両国の税関がともに開帳している時間に通関できるようなスケジュールを組む必要がある。

⁵⁷ 税関事務所へのヒアリングに基づく。ただし一部の物流会社へのヒアリングでは、実際の開庁時間は16時30分までとのコメントもあり。

ハノイからの貨物の一般的な通関オペレーションのフローは以下のとおり。

ハノイ⇒深セン(広州)への陸上輸送における通関オペレーションの流れ



出所: ベトナム日本通運(ハノイ支店)、住商国際物流有限公使(深セン)資料、国境税関へのヒアリングなどを基に作成

< 貨物積替え >

ベトナムと中国の間では、相手国車両の国内走行を認められておらず、国境地点で貨物の積み替えが必要となる。ベトナムから中国向けの貨物は、中国側で国境に隣接する凭祥保税区内にて積み替えが行われる。シャーシの付け替えなどは認められておらず、多くは貨物自体を相手国車両に積替える方式(Bag To Bag 方式)が採用されている。クレーンによるコンテナ自体の積替えも可能。なお、陸路輸送サービスを提供する日系物流会社の場合、ベトナム・中国の両国に現地スタッフが立会い、税関手続きや積替え作業の管理監督、状況報告などを行っている。

一方、中国からベトナム向けの貨物は、ベトナムの積替場で積み替え作業が行われる。ベトナム側の積替場はスペースのみの提供。両国の車両運転者が携帯電話等で連絡を取り、空きスペースを確保し、積替え作業を行っている。

■ 国境地点の貨物輸送ルート(ベトナム⇒中国)



■ 中国側国境保税区(ベトナムからの貨物積替え)



c) 凭祥(Ping Xiang)～南寧市内中心地まで

<実走データ(区間距離・所要時間等)>

実施日:2013年3月2日(土)15:35～18:45

走行距離:210キロメートル

区間:凭祥保税區～南寧市内中心部

走行時間:2時間20分

平均速度:約90km/h

車種:GM・ビュイック GL8(ミニバン)

実走データ:以下のとおり

地点	距離(km)	時間	備考
中国国境・凭祥保税區発	0	16:15	
南友高速道路ゲート	5	16:23	
休憩地点	110	17:25	
休憩地点発	110	17:37	
南友高速道路出口	182	18:15	
南寧市			南寧市内中心で混雑あり
南寧市内中心部着	210	18:45	

<ルート情報>

道路インフラ	国境地点を出てから、南寧市までのほぼ全区間に4車線(片側2車線)高速道路が整備され、路面状態もきわめて良好。
速度	高速道路は時速100kmを超えるスピードで走行可能。南寧市内中心部に入るまで渋滞区間はまったく無し。全区間を通じた平均速度は時速90kmであった。

■全区間で片側2車線道路が整備された南友高速道路



③ルート活用事例(陸路輸送に関するニーズ)

前出のとおり、ベトナム北部への日系メーカーの集積に伴い、華南地域からベトナム向けの部材を中心とした荷動きは活発化している。一部の大手メーカーでは、ベトナムを華南地域の拠点のリスクヘッジ先として位置づける動きもあり、今後はますます両地域に進出する企業間の相互調達などが拡大するものと見られる。

在広州の日系物流会社へのヒアリングによれば、近年、華南地域に進出する日系企業の一部で ASEAN 地域への生産の移転が行われるケースもあり、華南地域から ASEAN 地域に向けて生産設備などの輸送ニーズが増加している。華南地域の生産拠点にはハイエンド製品の生産ラインを残し、ベトナムやカンボジアにはミドルまたはローエンド製品の生産ラインを新設するケースも見られる。しかし、このような企業の動きを反映した中越陸路輸送に対する需要の伸びは見られない。

他方、中越陸路国境物流ルートは荷の発着に安定性がある。少なくとも日系企業においては、深圳港または香港港からハイフォン港などベトナムに向けた海上輸送ルートをメインルートとしながらも、その補完的機能として陸上輸送のオプションとして確保しておく意義はある。

以下に、在ハノイ日系メーカーおよび在広州日系物流会社による、中越陸路輸送への活用実態や需要に関する主なコメントを紹介する。

<メーカー(荷主)側>

在ベトナム(ハノイ)日系メーカーの中越陸上輸送に関するコメント(需要)

在ハノイ自動車部品メーカー	全社的には、広州工場のリスクヘッジ先としてハノイ工場を位置づける向きもある。ハノイ工場は、部材を広州工場から調達し、ハノイからは製品の一部を輸出。しかし広州－ハノイ間の物流は双方向とも海上輸送のみ利用。陸上輸送はコストが高く、現状ではそれほどニーズを感じていない。
在ハノイ電子部品メーカー	広州(南沙)工場との間ではキャパシティに応じて、生産代替、相互補完などができる。ただし広州との間で陸上輸送は利用していない。現状では香港向け海上輸送が早くて安いので、トラック輸送は選択肢のオプションにはなっていない。
在ハノイオーディオメーカー	中国(華南)からの輸入は、ハイフォン港向け海上輸送を活用。船会社の定期航路によっては、カイラン港も利用。一方、トラックによる陸上輸送の利用はない。以前に、華南－ハノイ間の陸上輸送を試したが、コストが高く、リードタイムも海上輸送に比べそれほどメリットが無かったため。
在ハノイ文具メーカー	中越間の陸上輸送は利用していないが、不定期の代替手段としての可能性はある(ランソン国境ルート)。ただし、ベトナム側の積み替えオペレーションが課題。スムーズな積み替えオペレーションが実現(ベトナム側特定区域までの中国トラックの搬入)すれば、状況は改善されるのではないかと。

<物流会社側>

在深圳(福田保税区)日系物流会社 (定期便サービスあり)

需要	<p>中越間の陸上輸送サービスへのニーズは高くない(日通の取り扱いとして)。 ⇒陸上輸送サービスは、ハノイ-ハイフォン間の海上輸送+ハイフォン港での陸揚げに時間がかかりすぎることから、海上輸送の代替サービスとしてスタート。しかし、香港-ハイフォン間の直行サービスの就航に伴う海上輸送日数の大幅短縮により、その必要性が低下。現在では、荷主にとってメインの輸送手段にはなり得ない。海上輸送が使えない場合や、緊急の場合の補完的な輸送手段としてのニーズがあるのみ。 ⇒台風が直撃した場合など、ベトナムのハイフォン港が使えなくなるため、陸上輸送のニーズが高まる。</p>
所要日数	<p>所要日数は華南地域のベンダーから、ハノイの納入先までドア to ドア最短 2 日(通関が最もスムーズに完了した場合を想定)。トラックの実走時間は、広州-南寧が 13 時間。南寧-凭祥(国境)が 3 時間、Hun Nghi(ベトナム側国境)-ハノイが 4.5 時間のため、合計 20.5 時間。(※荷主倉庫から納入先倉庫への定期一貫輸送サービス)</p>
取扱品目	<p>中越間陸上輸送サービスにおける主要取り扱い品目は PC(完成品)や携帯電話部品など(週 1~2 便程度)。華南で製造された製品・部品がベトナム向けに運ばれる。そのほか、高級繊維素材(中国⇒ベトナム)、オートパーツ、電子機器・部品、建設機械などもスポット的にオーダーが入る。</p>
課題	<p>輸送コスト(2,500ドル程度)は航空サービスよりは安いですが、海上輸送に比べると 2 倍以上。中国からベトナム向けに出る貨物に比べ、その逆が極めて少ない(片荷輸送にならざるを得ない)ことが課題。</p>

在深圳日系物流会社(不定期サービス)

貨物需要	<p>広州(深圳)からハノイを結ぶ中越間の陸上輸送サービスは 2005 年に商業化。一時期は定期輸送サービスを運行していたが、現在はスポットの不定期サービスのみを運行。頻度は月 1~2 回程度のみ。 海上輸送のコストが下がり、時間も大幅に短縮されたため、同ルートを活用していた主要顧客が海上輸送にシフト。緊急輸送以外のニーズがなくなった。</p>
サービス内容	<p>所要日数は華南地域のベンダーから、ハノイの納入先までドア to ドアで 2 泊 3 日。トラックの実送時間のみで見ると、広州-凭祥(国境)が 17 時間、Hun Nghi(ベトナム側国境)からハノイが 4 時間のため、合計 21 時間。 ※サービスは不定期。荷主倉庫から納入先倉庫への一貫輸送。</p>
取扱品目	<p>TNT(中国系)KD ロジスティクス(香港系)なども同ルートの物流サービスを提供しているが、全体の物量で見ると、中国からベトナム向けに陸上輸送で運ばれる部品は、PC(レノボ製)、携帯電話部品(ノキア関連)などが中心。一方、取り扱いは金型・設備などが多い。</p>
課題	<p>陸上輸送の課題はコスト。海上輸送の約 2 倍(2,500~3,000ドル程度)。華南⇒ベトナム向けの輸出貨物に対して輸入貨物が少ないことから片荷輸送となり、コストが上がる。</p>

(6) バンコクーヤンゴン・ルート

① ルート概要

バンコクからメーソート/ミャワディ国境を経由してヤンゴンに至る南北および東西経済回廊の部分利用するルートも注目されている。タイ側は約 445km、ミャンマー側は 424km のルートだ。ジェトロは、2012 年 11 月に本ルート調査を実施したが、同区間の輸送にかかる所要時間（リードタイム）は 68 時間 25 分、そのうちタイ側（約 445km）の所要時間が 25 時間 43 分、ミャンマー側（424km）が 42 時間 42 分と報告されている（通関・待機時間を含む）。

図表 13 バンコクーヤンゴン・ルート



② ルート活用事例

本ルートは、タイ市場またはミャンマー市場を目指す地場企業に活用されている非常に重要な物流ルートであるが、把握している限り、現時点では定期的に活用している日系企業は見られない。ジェトロでは 2009 年 10 月にヤンゴンから日系企業が製造した紳士服を本ルートでバンコクまで陸送し船便を出したプロジェクト⁵⁸、また、2010 年 3 月にタイのニット生地をヤンゴンに陸送し、ニット衣類に縫製後に、日本 ASEAN 包括的経済連携協定 (AJCEP) を活用して日本に完成品を輸送し免税措置を受けるプロジェクト⁵⁹を実施したことがある。しかし、政情が不安定になる中、2010 年 6 月末ごろから 2011 年 12 月ごろまでミャワディ国境が一時閉鎖されたことなどから、本ルートは活用したくても活用できる状況ではなかった。

2013 年 3 月現在、すでにミャワディ国境は開いており、本ルートは地場企業に活用されている。また、昨今の情勢変化を受け、ミャンマーでの生産拠点の設置、または市場開拓を考える日系企業から、再び本ルート活用に対する関心が寄せられるようになった。ジェトロが 2012 年 3 月～7 月にかけて、メコン地域に進出する日系企業など 196 社を対象に実施したインタビュー調査（メコンビジネス・ニーズ調査 2012⁶⁰）の結果によれば、「ヤンゴンからミャワディ、バンコクまで結ぶ陸上輸送ルートの整備」や「ヤンゴン近郊のティラワ SEZ の開発」に対し、多くの進出企業からもとりわけ強い要望が寄せられている。しかしながら、現状における同区間上の貨物輸送は、ミャンマー側の劣悪な道路状況や、一部区間の一方通行制限などにより、外国企業にとって一般的な商用サービスとして活用できる段階に至るまでには多くの課題を有するのが実態である。

前項①に紹介したジェトロが 2012 年 11 月に実施した調査は、バンコク近郊（アユタヤ）からメーソート・ミャワディ国境経由、ヤンゴンまで陸送ルートを実走した（貨

⁵⁸ 2009 年 10 月 7 日、9 日および 13 日～15 日付通商弘報「衣料品の試験輸送調査(1)～(5)」を参照。

⁵⁹ 2010 年 4 月 19 日および 20 日付通商弘報「衣料品の試験輸送調査(1)(2)」を参照。

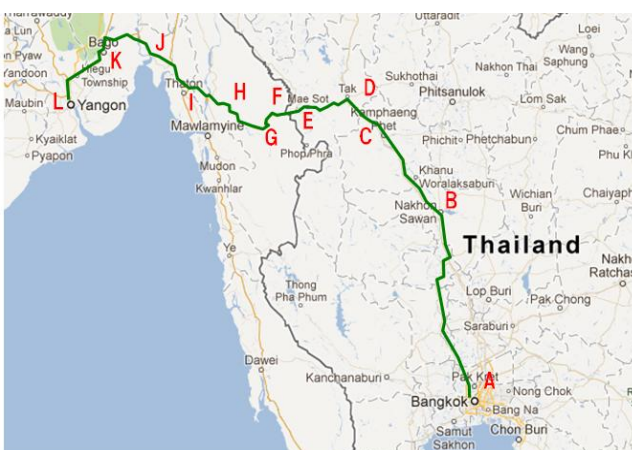
⁶⁰ <http://www.jetro.go.jp/world/asia/mm/reports/07001117>

物トラックによる実走調査。図表 14 参照)。その結果によれば、同区間の輸送にかかる所要時間（リードタイム）は 68 時間 25 分、そのうちタイ側（約 445km）の所要時間が 25 時間 43 分、ミャンマー側（424km）が 42 時間 42 分と報告されている。また、国境付近での待機時間が合計 35 時間 45 分に達し、実走時間（26 時間 36 分）よりも大幅に長い時間を要している。またミャンマー側の輸入通関手続き（書類審査、貨物検査、関税支払い）にも、5 時間以上を要する実態が明らかとなった。待機時間は、国境ゲートの開通時間が限られていること、ミャンマー側での一方通行制限区間があることによる影響が大きい。さらに、ミャンマー側ではタイ側車両に対する相互乗り入れが認められないため、国境地点のミャワディにおいて、ミャンマー側登録車両への貨物の積み替え作業も必要となる。

物流の円滑化を伴う同ルートの商用化の実現性については、ミャンマー側の道路舗装や拡張などのハードインフラの整備のほか、両国車両の相互乗り入れ許可、税関の開庁時間の延長、一方通行などの制限の緩和、税関手続きの簡素化などがカギとなる。

図表 14 バンコクーヤンゴン間ルート(実走調査)

Point	Country	City	Road#
A	Thailand	Ayutthaya	-
B		Nakhon Sawan	AH1
C		Kamphaeng Phet	AH1
D		Tak	AH1
E		Mae Sot	AH1
F	Myanmar	Myawaddy	R85
G		Kawkreik	R85
H		Hpa An	R85
I		Thaton	R8
J		Kyaito	R8
K		Bago	R1
L		Yangon	R1



The map shows a green route connecting Bangkok, Thailand (Point A) to Yangon, Myanmar (Point L). The route passes through several cities in Thailand (B, C, D, E) and Myanmar (F, G, H, I, J, K) before reaching Yangon (L). The route is marked with red letters A through L corresponding to the table.

出所：ジェットロ作成

なお、海上輸送ルートとの比較においては、バンコクのレムチャバン港からシンガポール港でフィーダー船に積み替え、ヤンゴン港に至る一般的なコンテナ・混載貨物サービス（船便）の場合、輸出入通関をあわせ 20 日近くの日数が必要となることから、リードタイムの観点では、陸上輸送に圧倒的なメリットがある。しかし、コスト面では、陸上輸送が（約 3300 ドル）が海上輸送ルートを活用した場合の一般的なコスト（約 1100 ドル）に比べ 3 倍も割高になるとの調査結果が明らかとなっている。

2-3. 今後の可能性と課題

(1) 今後のメコン域内・陸路物流の可能性

本調査で報告してきた6本のルートに加え、今後の利用が期待されるルートについて触れたい。まず、1つは、バンコクからホーチミンまでを結ぶ3国間輸送ルートである（図表 15）。これは前項で報告したバンコクープノンペン・国道5号線ルートとプノンペンーホーチミン・ルートを組み合わせたルートであるが、これを一気に通貫で定期的に活用する日系企業、また、定期便サービスを提供する日系物流企業はまだ無いと見られる。

一方、それぞれのルートを組み合わせるなどしてうまく活用する例はある。例えば、プノンペン SEZ に進出した婦人靴を製造するタイガーウィングである。同社は、材料の一部をタイから調達し、プノンペンで靴を生産、その後全量をベトナムのホーチミン経由で、日本に輸出する。これにより、LDC 特恵関税制度の適用を受けることができる。まさに南部経済回廊の全ルートをうまく活用した事業モデルといえる。

しかし、バンコクとホーチミンを直接結びつけた定期的な陸路輸送の活用事例はまだ見当たらず、実験段階といえる。郵船ロジスティクスはまさにベトナム、カンボジア、タイの三国間を輸送する試験的なプロジェクトを進めている（ホーチミン⇒モックバイ/バベット⇒ポイペト/アランヤプラテート⇒バンコク）。2013年2月の時点で近々実施予定であったが、ニーズとしては、家電産業で使われる部品などをベトナムからタイへ輸送、またタイからベトナムへは日用品などを運ぶことを想定し、プロジェクトでは、電気電子部品を20フィート・コンテナで運ぶ計画を立てる。カンボジアのトラック会社の中でも、全ルートで運送できる会社を選んでいる（その会社にとっても初めての試みとなる）。コンテナは、ベトナム国境、タイ国境で積み替える予定。ベトナムのトラックがバベットまで入ってきて、ドライポートでコンテナをカンボジアのトラックに積み替え、ポイペトまで運んだあとは、タイのトラックがポイペトまで入ってきて、コンテナを積み替える計画。タイ、ベトナムのトラックがカンボジアに乗り入れることも一部可能となっているが、郵船ロジスティクスは「右・左ハンドルの違いや人種も違うため、国ごとにトラックを変える方が現実的」という。目安のスケジュールは、次の通り。

- | |
|-----------------------------------|
| 1日目：ホーチミン⇒モックバイ |
| 2日目：バベット通関（トランジット通関⇒ポイペト税関に連絡、許可） |
| 3日目：バベット⇒ポイペト（約10時間） |
| 4日目：ポイペト通関、アランヤプラテート⇒バンコク |

このスケジュールどおりであれば、陸路輸送により4日間で運べることになる。レムチャバン港とカイメップ・チーバイ港の間は、約10日間～2週間かかることを考えると、

図表 15 バンコクーハanoi・ルート



本ルートの陸路輸送は船よりもコストが高くなるものの、時間的なメリットが出てくると想定している。ただ、同社としては、「当面は顧客ニーズに応じたサービス提供を模索する見込みで、定期便化は考えていない。定期便化は、便がダブルブッキングされる程の需要があって初めて検討可能になる」と慎重な見方も示している。

また、将来的に期待されるルートとしては、バンコクから約 350km 西に南部経済回廊を延長し、ミャンマー南部のダウエーまでをつなげるルートがある。ダウエー開発はもともとタイの建設大手イタルタイが担うことになっていたが、現在はタイ・ミャンマー政府間で開発に向けた協議が行われている段階である。現時点ではダウエーの経済特区、深海港の開発期限は明確にはわからないが、タイ・ミャンマー政府間の協議に期待が集まっている（2012年7月に両政府はMOUを結び、すでにタイ副首相・ミャンマー副大統領をトップとする3階層の委員会が設置され、協議が進められている）。

このダウエー開発に対する期待は日系企業からも強い。タイの自動車メーカーなどは「インド自動車産業の成長が速いことを踏まえ、インドとタイの相互補完関係の実現化の観点から、ダウエーの開発は意義が非常に大きい」という⁶¹。また「もしタイとミャンマー政府がダウエーにおいて、港湾開発、タイとのアクセス道路の開発、貿易・輸送促進を含む素材産業の設置に真剣に取り組めば、産業の大幅な再配置をもたらすことになるだろう（在タイ商社、鉄鋼メーカー、化学メーカー等）」という声もある。ヤンゴン～ダウエー間のアクセス道路の整備もされていない状態であり、ダウエーが活用できるようになるまでには5～10年という年月が必要となると見られるが、もし開発されればメコン域内の物流事情にも大きな変化をもたらすものと考えられる。

(2)メコン域内の陸路物流に関わる課題

「物流インフラのさらなる整備」はやはり第一の課題だろう。2-2で6つのルートを検証してきたが、道路などの物流インフラ（本調査では港は含まない）について次のような課題を整理することができる。

<南部経済回廊に関わる課題>

○車線の複線化

カンボジア内の1、4、5、6号線は基本的には片側1車線であり、最低片側2車線にする必要がある。ある物流会社も「1車線だけでは輸送道路として機能しない。現状、牛、トラック、乗用車などが一緒に利用している状態。雨期で水浸しになると、家畜が道路上に上がってくることも問題」と指摘する。

○カンボジア・コッコンからチャムカルオンまでをつなぐ国道48号線の整備

実走の結果からもわかるとおり、舗装状態が悪い区間が続く。一部、整備中のところもあるが、現状、活用するのは困難である。

⁶¹ メコンビジネス・ニーズ調査 http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001117/asia_mekong_survey.pdf

○ネアックルン橋の早期建設

メコン川によって国道1号線が断絶されている区間があり、現在はフェリーによる通行のみが可能となっている。日本政府も協力し2015年3月完工予定ではあるが、その断絶部分を繋ぐネアックルン橋の早期建設に対する要望は強い。ある物流会社は「ネアックルン橋が建設され、もう少しコスト、時間が削減できれば、現在海上輸送しているバンコク〜ホーチミン間の貨物を陸路に引き込むことはできるかも知れない」と指摘する。

○タイ国境からダウエーまでのアクセス道路の整備

ダウエー経済特区、深海港整備も期待されているが、アクセス道路の整備も求められる。

<東西経済回廊（ラオス・ベトナム部分）に関わる課題>

○車線の複線化

タイは問題ないが、ラオス、ベトナム（ハノイ近辺を除く）の道路は、基本的に片側1車線道であり、物流を安定させるためには最低2車線必要。ジェトロの実走調査でも、特にベトナムの国道1号線上は「交通量も多くバイク、車両の無謀な追い越しなど危険な交通状況であった上に補修工事が至る所で行われ、走行は不安定であった」と指摘している。

○道路・沿道の整備

ラオス国内の国道9号線は、一部区間の舗装状態が非常に悪く、商用に際しては注意が必要。ベトナム国内では、交通量の多さ、および一部山岳地帯や道幅拡張工事中の区間があり、通行速度をあげることができない点に注意。

第3メコン橋ルートではラオス側ナパオからベトナム側チャーローを越え、国道1号線へ通じる国道8号線について損傷が激しく、ルート上「最も劣悪な舗装状態」との指摘がある。また、ベトナム側チャーロー国境付近区間は「下り勾配がきつい上、沿道が切り立っていることから、特に雨季には落石や土砂崩れの影響を受ける可能性がある」と指摘されている。

<東西経済回廊（ミャンマー部分）に関わる課題>

○車線の複線化

他のルートとも同様であるが、ヤンゴン近郊以外の道路は基本的に片側1車線となっており、複線化が求められる。

○ミャンマー側国境ミャワディ〜パアン間の道路整備

ジェトロの実走調査では同区間の劣悪な道路状況が報告されている。同調査では「当区間は山岳道路でアップダウン、うねりが激しいことに加えて舗装がされていないことから貨物への衝撃が懸念される。外国人の入境も規制されており、ト

ラックの相互乗り入れも出来ないといった制度上の問題から輸送コストも高くなる。また、雨季になると道路が水没するため5月から10月中旬の間は走行が危険であり通年での商用利用は現段階では難しい」と指摘している。

また、ソフト面の課題では、次のような課題が指摘された。

○通関のシングル・ウィンドウ、シングル・ストップ化

越境交通協定 (CBTA) における国境通関については、シングル・ウィンドウ検査⁶²とシングル・ストップ検査⁶³などの円滑化施策が策定されているが、依然としてタイ、カンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーにおける各国間の税関では実現されていない。

○通関手続きの効率化、通関関連コストの削減

特にカンボジアでの指摘が多い。例えば、シハヌークビル港についた貨物は、税関を通し、翌日にはプノンペン SEZ に入るが、手順としては、シハヌークビル港税関からプノンペン SEZ 税関に連絡が入り、確認が取れたら、プノンペン SEZ から通関が許可される。国境通関の場合も同様であるが、港や国境税関だけでの手続きが終わらず、保税輸送先の経済特区の税関も関係する。また、カンボジアの場合は、この通関手続き関連し、CAMCONTROL (商業省輸出入検査局) も関係している。こうした税関、商業省という2つの役所が関係しているため、港あるいは国境、および経済特区における税関・商業省が関与する。輸送代が1100ドルでも諸掛だけで1000ドルもかかるような状態。3~4年前からは改善傾向とはいえ、未だに領収書が出ない経費が多く (全体の7~8割)、カンボジアでの諸掛は、ベトナム、タイの倍、世界で最も高いとの指摘がある。なお、通関手続きについては、ASYCUDA (世銀が導入した通関システム。NACCS に似た電子通関システム) が24カ所の税関に導入されているが、ある物流業者は「ようやく慣れてきたという状況だが、現状どこからでもシステムにアクセス可能な状態にはなっていない」と指摘している。電子化も完全にはなっておらず一部紙媒体での手続きが必要。

○国境における税関開庁時間の延長

バンコク・ハノイ間の実走調査で特に明らかになったが、ラオスでの開庁時間の問題があり、結果的に1日以内に貨物が通過できないことが課題として指摘されている。その他の二国間でも、開庁時間にずれがあるなど調和されていない。さらには各国の税関において24時間開庁が求められる。

○各国間車両の相互乗り入れ許可の拡充

タイ・カンボジア間、カンボジア・ベトナム間、タイ・ラオス間、ラオス・ベト

⁶² 旅客および貨物、車両に関する多様な検査や管理について、各国関係機関(通関、警察、出入国管理、貿易、農水産物、保険衛星部門)を代表する当局によって、共同で同時に実施することをいう。

⁶³ 国境に関連する両国の行政担当者が、共通の管理施設において通関・検疫の共同実施を行うことにより、重複検査を回避し輸送の円滑化を促進することをいう。

ナム間（特定国境）でそれぞれ相互乗り入れが可能となっており、さらに 2013 年 1 月には、ベトナム、ラオス、カンボジアの 3 カ国間で、トラックやバスの乗り入れを自由化する越境協定が締結された。この運用が開始されれば、通行許可証が発行される計 450 台（各国 150 台ずつ）のトラックやバスに対し、3 カ国を通る計 22 ルート、15 カ所の国境について積み替えなしでの自由な通行が認められることになる。しかしながら、相互乗り入れできる車両の数はいまだ限定的であり、さらなる拡充が求められる。

以上のようなハード面、ソフト面のインフラ整備・改善が求められており、それに向けた各国政府の努力だけでなく、日本を含めた国際社会の協力も必要とされている。

第 2 章では、メコン域内の陸路物流に焦点を絞り、6 つのルートについて検証してきた。様々なハード面、ソフト面の課題が指摘される一方で、同地域への進出日系企業は、徐々に可能な範囲で東西南北の経済回廊を部分的に活用し始めている実態が浮かびあがった。

ある在カンボジアの物流業者は、「これまで日系企業にとっての主力生産拠点はタイ、ベトナムで、CLM はコスト削減のみを求めて投資をしていた。結果、現在は不急の貨物が多く、コストを重視する荷主が多いため水運を選択している。しかし今後は CLM が生産の主力拠点となる可能性があり、確実に輸送手段は多様化している。将来的に時間を重視するような貨物が出てきた場合には陸送も有力な選択肢となるだろう」と指摘しており、今後の可能性を感じさせる。また、ある自動車部品メーカーは「2015 年に CLMV 含めて ASEAN 域内の関税がゼロになり、域内の人、物、サービスが自由化される。ASEAN 経済共同体（AEC）構築や東アジア地域包括的経済連携（RCEP）⁶⁴の進展とあわせて、域内事業戦略をどうすべきか考えていかなければならない。具体的には、域内での最安値調達、現地調達率アップなどを検討していく必要がある。そのためにも ASEAN 域内の相互補完による生産は重要」という。域内の陸路物流網とともに、こうした経済連携も考慮に入れていく必要があるだろう。

本調査を通じ、すぐにでも活用できるルート、現時点では活用が難しいルートなどが、ある程度、明確になってきたのではないだろうか。これはメコン地域内で、「どの国に生産拠点を設けるか」、「どの国の市場を目指すか」を判断するときに、重要な要素になっていくと考えられる。その判断に当たっては、「原材料はどこから調達するのか？完成品をどこに持っていくのか？それはどのルートを使うのか？陸路、水路、空路のどれを使うのか？」といった検討が必要になる。輸送時間、コスト、リスク、物量などを含め費用対効果を総合的に判断して、自らに最適なルートを選んでいく必要がある。

⁶⁴ RCEP については経済産業省ウェブページ参照。
http://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/east_asia/activity/rcep.html

ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情

作成者：日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部アジア大洋州課

伊藤 博敏

大久保 文博

小野澤 麻衣

小島 英太郎

〒107-6006 東京都赤坂 1-12-32

Tel. 03-3582-5179

<http://www.jetro.go.jp/>

アンケート返送先 FAX： 03-3582-5309

e-mail：orf@jetro.go.jp

日本貿易振興機構 海外調査部 アジア大洋州課宛

● ジェトロアンケート ●

調査タイトル：ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情

ジェトロでは、ASEAN 及びメコン地域の物流や通関の実態について調査を実施いたしました。本調査結果をご覧いただいた後、是非アンケートにご協力をお願い致します。今後の調査項目選定などの参考にさせていただきます。

■ 質問 1：今回、ご提供させていただきました「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」について、どのように思われましたでしょうか？（○をひとつ）

4：役に立った 3：まあ役に立った 2：あまり役に立たなかった 1：役に立たなかった

■ 質問 2：①使用用途、②上記のように判断された理由、③その他、本報告書に関するご感想をご記入下さい。

--

■ 質問 3：今後のジェトロの調査テーマについてご希望等がございましたら、ご記入願います。

--

■ お客様の会社名等をご記入ください。（任意記入）

ご所属	<input type="checkbox"/> 企業・団体	会社・団体名
	<input type="checkbox"/> 個人	部署名

※ご提供頂いたお客様の情報については、ジェトロ個人情報保護方針 (<http://www.jetro.go.jp/privacy/>) に基づき、適正に管理運用させていただきます。また、上記のアンケートにご記載いただいた内容については、ジェトロの事業活動の評価及び業務改善、事業フォローアップのために利用いたします。

～ご協力有難うございました～