

# アジアにおける卸売・小売・物流業に 対する外資規制比較

2014年2月  
日本貿易振興機構（ジェトロ）

# アジアにおける卸売・小売・物流業 に対する外資規制比較

2014年2月20日

日本貿易振興機構（ジェトロ）

## 要 旨

アジアが消費市場としての重要性を増すなか、日本のサービス業の進出が活発化している。消費市場の拡大は、特に流通形態の複雑化、高度化に対する需要を拡大させると考えられ、アジアにおける卸売業、小売業、物流業に対する需要は今後、一層、拡大することが見込まれる。一方、アジア各国では卸売業、小売業、物流業などのサービス業に対する外資規制が、依然として幅広く残されており、参入障壁が存在している国も多い。また、一部の国では進出する際、インセンティブ制度、各国が締結しているFTA・投資協定等を活用することも検討対象となる。特に、ASEANでは2015年末のASEAN経済共同体（AEC）創設に向けサービス貿易自由化交渉が進められており、今後、一部の外資規制の自由化も期待される。本特集では、サービス業の中でも日系企業の関心の高い卸売業、小売業、物流業に焦点をあて、各国の外資規制の概要と関連する企業動向などを紹介する。

## 目 次

|   |    |
|---|----|
| 1. アジアの卸売・小売・物流業の外資規制比較とFTA等の活用可能性（総論）  | 1  |
| 2. サービス業への外資出資は原則50%未満、多様な参入オプションあり（タイ） | 14 |
| 3. 停滞するサービス産業の外資規制緩和（マレーシア）             | 19 |
| 4. 小売業は一定規模以下で外資参入を禁止（フィリピン）            | 23 |
| 5. 段階的に外資規制自由化が進む物流業、小売業も部分緩和（ベトナム）     | 26 |
| 6. 流通・運輸業で参入規制強化の動き（インドネシア）             | 30 |
| 7. 小売・卸売業の外資参入は困難、物流業にも障壁（ミャンマー）        | 33 |
| 8. WTO加盟を機に規制緩和進むか（ラオス）                 | 36 |
| 9. 卸売業、小売業、運輸業とも外資100%出資が可能（カンボジア）      | 38 |
| 10. 緩和が進むも、依然立ちはだかる国内企業との待遇差（中国）        | 40 |
| 11. 小売業の外資開放には依然慎重（インド）                 | 44 |
| 12. 小売業は一定規模以上で参入可能、卸売業規制はあいまい（スリランカ）   | 47 |
| 13. 厳しい投資庁の審査、投資計画の事前確認が必須（バングラデシュ）     | 50 |
| 15. 卸売・小売業、物流業は外資100%で参入可能（パキスタン）       | 52 |

## アジアの卸売・小売・物流業の外資規制比較と FTA 等の活用可能性(総論)

ジェトロ・シンガポール 椎野幸平

アジアが消費市場としての重要性を増すなか、日本のサービス業の進出が活発化している。消費市場の拡大は、特に流通形態の複雑化、高度化を進展させると考えられ、アジアにおける卸売業、小売業、物流業に対する需要は今後、さらに拡大することが見込まれる。一方、アジア各国ではそうしたサービス業に対する外資規制が、依然として幅広く残されており、参入障壁のある国も多い。卸売業については小売業、物流業と比較して外資規制は相対的に緩やかな国が多いが、小売業、物流業では多くの国で幅広く外資規制が残されている。一方、アジア各国のサービス業の外資規制を検討する際、各国のインセンティブ制度や会社法、各国が締結している FTA・投資協定による例外規定を活用する方法なども検討の対象となる。特に、ASEAN においては、2015 年末の ASEAN 経済共同体(AEC)創設に向け ASEAN サービス枠組み協定(AFAS)でサービス貿易自由化交渉が行われており、外資規制自由化の進展が期待されている。

### ■ 存在感高める流通関連業の対アジア直接投資

日本の対アジア直接投資で、サービス業（非製造業）の比率が徐々に拡大をしている。2012 年末の日本の対アジア直接投資残高(24 兆 9399 億円)のうち、サービス業は 9 兆 1750 億円と全体の 36.8%を占め、2005 年(29.4%)から 7.4%増加した(図表 1)。卸売・小売業、物流業を含めた運輸業の残高は 3 兆 2215 億円で、対アジア直接投資残高の 12.9%を占める。この内、卸売・小売業の残高は 2 兆 8992 億円で、2005 年(1 兆 105 億円)から約 3 倍、対アジア直接投資残高に占める構成比も同

9.8%から 11.6%に上昇、運輸業については 3223 億円で残高では 2005 年から約 10 倍に拡大し、同 0.3%から 1.3%に上昇している。フロー(国際収支、ネット)でも同様に、卸売・小売業、運輸業で対アジア直接投資が拡大している。

日本の卸売・小売業、運輸業全体の対世界直接投資残高(13 兆 2082 億円)に占めるアジアの比率

も 2005 年(1 兆 430 億円)の 19.6%から 2012 年には 24.4%(3 兆 2215 億円)へ上昇しており、卸売・小売業、運輸業の対外直接投資におけるアジアの重要性が高まっている状況にある。

アジアの卸売・小売業、運輸業に対する直接投資残高を国・地域別にみると、2012 年にはシンガポール(9689 億円)が最も多く、中国(9247 億円)、香港(5394 億円)、台湾(2166 億円)が続いている(図表 2)。中国、香港、台湾への直接投資残高は、金額ベースでは増加しているものの、卸売・小売業、運輸業全体の対アジア

図表 1 日本の対アジア直接投資残高(業種別)

(単位:億円、%)

|     |           | 2005年末  | 2009年末  | 2010年末  | 2011年末  | 2012年末  |       |
|-----|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
|     |           |         |         |         |         | 金額      | 構成比   |
| 残高  | 製造業       | 73,113  | 104,885 | 112,970 | 127,973 | 157,648 | 63.2  |
|     | 非製造業      | 30,489  | 56,937  | 60,409  | 71,967  | 91,750  | 36.8  |
|     | 卸売・小売・運輸計 | 10,430  | 20,749  | 21,314  | 24,401  | 32,215  | 12.9  |
|     | (卸売・小売業)  | 10,105  | 17,963  | 19,333  | 21,634  | 28,992  | 11.6  |
|     | (運輸業)     | 324     | 2,786   | 1,981   | 2,767   | 3,223   | 1.3   |
|     | 計         | 103,602 | 161,822 | 173,379 | 199,941 | 249,399 | 100.0 |
| フロー | 製造業       | 12,170  | 10,137  | 12,505  | 17,159  | 17,663  | 66.0  |
|     | 非製造業      | 5,810   | 9,290   | 6,530   | 14,049  | 9,115   | 34.0  |
|     | 卸売・小売・運輸計 | 784     | 3,548   | 2,118   | 3,618   | 4,082   | 15.2  |
|     | (卸売・小売業)  | 780     | 2,154   | 1,861   | 3,048   | 3,408   | 12.7  |
|     | (運輸業)     | 3       | 1,394   | 257     | 571     | 674     | 2.5   |
|     | 計         | 17,980  | 19,427  | 19,035  | 31,209  | 26,778  | 100.0 |

【資料】「国際収支統計」(日本銀行)から作成

直接投資残高に占める構成比は2005年と比較して低下している。一方、タイ（2028億円）、インドネシア（630億円）、マレーシア（612億円）などのASEAN諸国、インド（446億円）の構成比は上昇しており、これらの地域への直接投資伸び率が相対的に大きいことがわかる。なお、シンガポールについては、近年、地域統括拠点としての役割を強化する日系企業が多いため、残高にはシンガポ

ール国内向けの投資のみならず、商社などを中心にシンガポールから第三国に投資するための資金も多く含まれていると考えられる。

一方、アジア各国では、特に小売業、物流業に対して、厳しい外資規制を課している国が多く、この分野の対アジア直接投資を抑制する一つの要因になっていると考えられる。ジェトロが過去に実施した外資規制に関する調査でも、在アジア日系企業から、特に小売業、運輸業に関する外資規制の緩和要望が数多く寄せられている。この背景には、流通業では中小企業の海外進出も多く、海外で活動する事業者数が多いこともあると考えられる。ジェトロが毎年、実施している「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（2013年）」<sup>1</sup>では、回答企業総数（4561社、製造業：2420社、非製造業：2141社）のうち、卸売・小売・運輸業は計1212社（卸売・小売業：986社、運輸業：226社）と全体の26.6%を占めている。

以下では、ジェトロ各事務所の報告などをもとに、卸売業、小売業、物流業それぞれについて、アジア主要国の外資規制の現状を比較する。

図表2 日本の対アジア直接投資残高(卸売・小売・運輸、国・地域別)

(単位:億円、%)

|        | 2005年末 |     |           |       | 2012年末 |       |           |       |
|--------|--------|-----|-----------|-------|--------|-------|-----------|-------|
|        | 卸売・小売業 | 運輸  | 卸売・小売・運輸計 |       | 卸売・小売業 | 運輸    | 卸売・小売・運輸計 |       |
|        |        |     | 金額        | 構成比   |        |       | 金額        | 構成比   |
| シンガポール | 1,500  | 90  | 1,591     | 15.2  | 8,133  | 1,556 | 9,689     | 30.1  |
| 中国     | 3,423  | 162 | 3,585     | 34.4  | 8,635  | 612   | 9,247     | 28.7  |
| 香港     | 2,807  | 23  | 2,830     | 27.1  | 5,075  | 319   | 5,394     | 16.7  |
| 台湾     | 1,048  | 7   | 1,055     | 10.1  | 2,166  | 0     | 2,166     | 6.7   |
| タイ     | 454    | 3   | 456       | 4.4   | 1,775  | 253   | 2,028     | 6.3   |
| 韓国     | 332    | 46  | 379       | 3.6   | 1,310  | 121   | 1,431     | 4.4   |
| インドネシア | 88     | 5   | 94        | 0.9   | 583    | 47    | 630       | 2.0   |
| マレーシア  | 158    | 0   | 158       | 1.5   | 539    | 72    | 612       | 1.9   |
| インド    | 77     | 0   | 77        | 0.7   | 299    | 147   | 446       | 1.4   |
| フィリピン  | 223    | 0   | 223       | 2.1   | 362    | 0     | 362       | 1.1   |
| ベトナム   | -      | -   | -         | -     | 108    | 53    | 161       | 0.5   |
| アジア    | 10,105 | 324 | 10,430    | 100.0 | 28,992 | 3,223 | 32,215    | 100.0 |

〔資料〕「国際収支統計」(日本銀行)から作成

## ■ 卸売業に対する外資規制比較

アジア主要国における卸売業の外資規制の現状を比較したものが図表3である。卸売業では商社などを中心に以前からアジアで活発な投資が行われてきたが、この背景には卸売業に対する外資規制が小売業や物流業に比べると、限定的な国が多いことも寄与していると考えられる。

卸売業で外資規制が緩やかで、外資100%出資が認められる国として、インドネシア、フィリピン、カンボジア、インド、スリランカ、パキスタンが挙げられる。これらの国では、一部を除いて、条件が付かないか、もしくは緩やかな条件で外資100%出資が認められる。

一部制限がありながらも外資100%出資を認める国にはマレーシア、ベトナム、中国、タイが挙げられる。マレーシアについては、「流通取引・サービスへの外国資本参入に関するガイドライン」(MDTCCガイドライン)に基づき、2010年5月以降、卸売業には外資100%出資が可能となっている。それ以前は、ブミプトラ(マレーシア国内のマレー人と先住民族を指し、人口の67.4%を占める)資本が30%以上出資することが要件となっていたが、外資規制自由化が実施され、現在では外資100%出資がほぼ全ての

<sup>1</sup> 「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（2013年）」は以下のジェトロ・ウェブサイトを参照。

<http://www.jetro.go.jp/news/releases/20131210456-news>

分野で可能となっている。しかし、卸売業の内、完成車の輸入販売については、オープン輸入許可書（AP）の取得が求められる一方、APは現在、新規発行されておらず、実質的に規制が残されている。ベトナムについては、原則として外資100%出資が可能だが、たばこ、本、新聞、雑誌、ビデオ録画物、貴金属、医薬品、砂糖など一部の品目で外資系企業の取り扱いが認められていない。

中国については、「外商投資商業領域管理弁法」（2004年施行）で、卸売業は原則として外資100%出資が可能である。但し、同一の外国投資者が30店舗超を設置する場合で、かつ一部の品目（食料、植物油、医薬品、たばこ、自動車、原油、農薬等）を取り扱う場合には、外資出資比率は49%に制限される。

タイでは、外国人事業法で「1店舗当たり最低資本1億バーツ（約3億1000万円）未満の

図表3 アジア主要国における卸売業に対する外資規制の概要

|         | 卸売業に関する外資規制概要  |
|---------|--|
| タイ      | 「1店舗当たり最低資本1億バーツ未満の卸売業」が外国人事業法で定める外資規制業種の対象となっている（1店舗当たり最低資本1億バーツ以上は100%出資可能）。但し、同法では外資出資比率50%未満の企業はタイ企業と定義されるため、50%未満までの出資は可能、1億バーツ未満の場合でも商務省事業発展局の認可取得を条件に50%以上の出資可能。一部業務については、投資奨励法に基づき、タイ投資委員会（BOI）の認可取得を条件に100%出資が可能。 |
| マレーシア   | 「流通取引・サービスへの外国資本参入に関するガイドライン」（MDTCCガイドライン）に基づき、外資出資100%出資が可能（2010年5月以前は、プミトラ資本が30%以上出資することが要件となっていたが、同規制は撤廃）。但し、完成車の輸入販売にはオープン輸入許可書（AP）の取得が求められるが、APは現在、新規発行されていない。  |
| インドネシア  | 外資出資100%の出資が可能。外資規制を強化する動きもある。   |
| フィリピン   | 輸出入業は外資100%出資が可能。国内販売業は原則として外資出資40%までに制限されているが、払込資本金20万ドル（約2000万円）以上の場合には外資100%出資可能。   |
| ベトナム    | 原則として外資出資100%可能。但し、たばこ、本、新聞、雑誌、ビデオ録画物、貴金属、医薬品、砂糖など一部の品目は外資系企業の取り扱いが認められていない。   |
| カンボジア   | 外資100%出資が可能。   |
| ラオス     | 「卸売・小売事業に関する商工省決定（No.0977/MOIC.DDT）」（2012年5月18日付）、「ラオスにおける卸売のための輸入企業設立時の外国人投資家の合弁が可能な商品と投資比率についての商工省大臣告示（No.1265/MOIC.SLT）」（2012年6月28日付）に基づき、ASEAN域内の投資家を対象に、輸入会社設立を条件に、かつ繊維、衣服、靴製品を取り扱う場合には外国企業の出資比率は49%まで出資が可能。          |
| ミャンマー   | ミャンマー投資委員会（以下、MIC）による施行細則（MIC通達、2013年1月発表）で、卸売業の外資規制は商業省見解に従うとあるが、これまでのところ、商業分野への外資参入は認められていない。また、輸入については、一部の品目を除き、内外無差別で輸入ライセンスの取得が求められている。   |
| インド     | 外資100%出資可能。小売業への参入規制があることもあり、世界の大手小売業も卸売業で参入している事例がみられる。   |
| バングラデシュ | 外資参入を禁止する明文規定はないが、投資庁においてサービス業への外資出資に対して個別に審査が行われるため、投資庁との調整が必要。   |
| スリランカ   | 外資100%までの出資が可能と理解される（支店での参入の場合は、最低資本金20万ドル以上）。但し、法令解釈に曖昧な部分があり、個別に会社登記局、投資庁（BOI）と協議する必要。   |
| パキスタン   | 外資100%出資が可能。以前は最低15万ドル以上の投資要件が課されていたが、2013年2月に撤廃。  |
| 中国      | 「外商投資商業領域管理弁法」（2004年施行）で、卸売業は原則として外資100%出資やフランチャイズ経営が可能。しかし、同法第18条により、同一の外国投資者が30店舗超を設置する場合、かつ一部の取扱品目（食料、植物油、医薬品、タバコ、自動車、原油、農薬等）を取り扱う場合には、外資出資比率49%に制限。  |

〔資料〕ジェトロ各事務所報告、JFILE（ジェトロ）、「アジア主要国のビジネス環境比較」（ジェトロ、2012年3月）、「アジア新興国のビジネス環境比較」（ジェトロ、2013年4月）、各国政府資料から作成



卸売業」が外資規制対象となっているため、原則として、1店舗当たり最低資本金1億バーツ以上の投資を行う場合のみ、外資100%出資が認められる。最低資本金については、他の国でも課される場合があり、フィリピンとスリランカは最低資本金20万ドル（約2000万円）以上となっている。タイの最低資本金規制は他の国の水準と比べて、閾値が高い点の特徴である。但し、①同法では外資出資比率50%未満の企業はタイ企業と定義されるため、50%未満までの出資が可能であること、②1億バーツ未満の場合でも商務省事業発展局の認可取得を条件に50%以上の出資が可能な制度となっていること、③一部業務については、投資奨励法に基づき、タイ投資委員会（BOI）の認可取得を条件に100%出資が認められる場合もある（その他の例外規定については後述）。

日系企業の関心が高い一方、外資規制が障害となって参入が認められない国がミャンマーである。新外国投資法に基づく施行細則（2013年1月発表）では、卸売業の外資規制は商業省見解に従うと定められているが、現在、卸売業への外資参入は認められていない。そのため、日系企業を含め外資系企業が販売会社をミャンマーに設立、商品を輸入して国内販売をすることができず、ミャンマーでの輸入販売には地場資本のパートナーと提携する必要がある。ミャンマー市場は今後の成長性が期待されているだけに、卸売業の外資規制緩和への要望が強い国の一つである。特に、ASEANに加盟するミャンマーは、2015年のASEAN経済共同体（AEC）創設に向け、交渉が行われているASEANのサービス枠組み協定（AFAS）に基づき、今後、卸売業を含むサービス業の外資規制緩和が行われることが期待されている（AFASについては後述）。

同様に、ラオスでは過去、卸売業についてラ

オス資本との合弁の場合のみ認めると裁量的な規制となっていたが、2012年にはASEAN地域の投資家を対象に、輸入会社設立を条件に、かつ繊維、衣服、靴製品を取り扱う場合には外資出資比率49%までを可能とする内容の通達が公表されている。投資家、分野を限定した内容で、現在はミャンマーと並び、卸売業で厳しい外資規制が残されている国に位置付けられる。

また、バングラデシュでは、外資参入を禁止する明文規定はないが、投資庁においてサービス業への外資出資に対して個別に審査が行われるため、投資庁との調整が必要となっている。

#### ■ 小売業に対する外資規制比較

小売業は、各国ともに外資規制が最も多く残されている分野である。アジア主要国の小売業に対する外資規制を比較したものが図表4である。

アジア主要国の中で、小売業に対する外資規制を課していない国がカンボジアとパキスタンであり、両国では小売業への外資100%出資が認められる。カンボジアでは、実際に外資系企業の進出もみられ、現在、イオンが首都プノンペンに大型のショッピングモール（敷地面積：約6万8000平方メートル）を建設中で、2014年中に開店予定である。同モールは食品売り場に加え、家電量販店、アパレル雑貨、シネマコンプレックス、ボーリング場、レストランなど総合的なモールとなる予定である。加えて、カンボジアは国内市場がドル化（預金の96%がドル）し、国内取引もドル取引が一般的で為替リスクが少ないこと、外為規制も緩やかであることも投資環境上の魅力となっている。

一定の条件付きで外資100%出資を認める国には、中国、フィリピン、スリランカ、タイ、マレーシア、インドネシアが挙げられる（但し、フィリピンは親会社の要件に関し、厳しい条件

を付保)。この内、中国は一定店舗数以上を規制対象とし、フィリピン、スリランカ、タイは最低資本金規制のもと一定規模以上の小売業の外資参入を認めている。マレーシア、インドネシアは一定の売場面積以上の小売業への外資参入を認める一方、コンビニエンスストアなど売場面積の小さい小売業を明示的に外資参入禁止している。

中国については、「外商投資商業領域管理弁法」(2004年施行)で、小売業は原則として外資100%出資が可能である。しかし、同一の外国投資家が30店舗を超えて設置する場合、かつ一部の品目(食料、植物油、医薬品、たばこ、自動車、原油、農薬等)を取り扱う場合には、外資出資比率49%に制限する規定がある。また、ガソリンスタンドについても、30店舗超を展開する外資系企業は外資出資比率49%に制限される。

フィリピンは、最低資本金が250万ドル(約2億5000万円)以上を出資し、かつ1店舗当たりの資本金が83万ドル以上の場合には外資100%出資が可能である(250万ドル未満の場合には外資出資禁止)。加えて、国家経済開発庁(NEDA)が指定する高級品を取り扱う業態では最低資本金が25万ドル以上に緩和される。但し、親会社の純資産が前者の場合は2億ドル以上、後者の場合は5000万ドル以上、世界で5件以上の店舗展開もしくはフランチャイズを展開し、かつその内の1店は2500万ドル以上の資本金であることが求められるなど出資する親会社について厳しい要件が課されている。スリランカについては、外資100%出資が可能だが、最低資本金100万ドル以上であることが条件となっている。

また、タイは卸売業と同様に、「最低資本1億バーツ(約3億1000万円)未満、かつ1店舗当たり最低資本2000万バーツ(6200万円)未

満の小売業」と「飲食物販売」が外国人事業法で定める外資規制業種となっている。そのため、最低資本金1億バーツ(3.2億円)以上、かつ1店舗当たり最低資本2000万バーツ(6400万円)以上の小売業は外資100%出資が可能である。また、同法では外資出資比率50%未満の企業はタイ企業と定義されるため、50%未満までの出資が可能であること、1億バーツ未満の場合でも商務省事業発展局の認可取得を条件に50%以上の出資が可能となっている。

マレーシアは、売り場面積などによって詳細な規制体系がつけられている。外資出資が認められない小売分野は、売場面積3000平方メートル未満の店舗、コンビニエンスストア、食料品店、雑貨販売店、薬局、ガソリンスタンドなどが対象となっている。一方、ハイパーマーケット(売場面積5000平方メートル以上)、スーパーストア(売場面積3000平方メートル以上4999平方メートル以下)については、最低30%のブミプトラ資本の出資が求められるため、外資出資は70%まで認められる。加えて、デパート、専門店には外資100%出資が可能だが、デパートは2千万リンギ(約6億円)、専門店は100万リンギ(約3000万円)の最低資本金が必要となる。さらに、ハイパーマーケット、スーパーストア、デパートでは店頭陳列スペースの最低30%はブミプトラ資本の中小企業の商品を取り扱うことが義務付けられている。進出形態によって適用される規制が異なるため、慎重な検討が必要だ。

インドネシアも、マレーシアと似た規制体系を有している。外資100%出資が認められる分野は、営業床面積400平方メートル以上のミニマーケット、同1200平方メートル以上のスーパーマーケット、同2000平方メートル以上のデパートである。一方、これらの規模に満たない形態、コンビニエンスストアへの外資出資は禁止

されている。国内の零細小売業者を保護することを目的に、小型店舗は規制、大型店舗は認める規制体系となっていると考えられる。一定の条件付きで外資100%出資を認めるも

図表4 アジア主要国における小売業に対する外資規制の概要

|         | 小売業に関する外資規制概要   |
|---------|---|
| タイ      | 「最低資本1億バーツ(約3億1000万円)未満、かつ1店舗当たり最低資本2000万バーツ(約6200万円)未満の小売業」、「飲食物販売」が外国人事業法で定める外資規制業種の対象となっている(最低資本金1億バーツ以上、1店舗当たり最低資本2000万バーツ以上の小売業は外資100%出資可能)。但し、同法では外資出資比率50%未満の企業はタイ企業と定義されるため、50%未満までの出資は可能であり、1億バーツ未満の場合で商務省事業発展局の認可取得条件に50%以上の外資出資可能。   |
| マレーシア   | 「流通取引・サービスへの外国資本参入に関するガイドライン」(MDTCCガイドライン)に基づき、売場面積3000平方メートル未満の店舗、コンビニエンスストア、食料品店、雑貨販売店、薬局、ガソリンスタンド等については外資出資が禁止。ハイパーマーケット(売場面積5000平方メートル以上)、スーパーストア(売場面積3000平方メートル以上4999平方メートル以下)については、最低30%のブミプトラ資本の出資が求められる(外資出資比率70%に制限)。一方、デパート、専門店には外資100%出資が可能だが、デパートは2千万リンギ(約6億円)、専門店には100万リンギ(約3000万円)の最低資本金が必要。この他、ハイパー、スーパーストア、デパートでは店頭陳列スペースの最低30%はブミプトラ資本中小企業の商品を取り扱うことが義務付けられている。  |
| インドネシア  | インドネシア大統領令2010年36号により、営業床面積400平方メートル以上のミニマーケット、同1200平方メートル以上のスーパーマーケット、同2000平方メートル以上のデパートには外資100%出資が可能(それぞれ同規模以下の外資進出は禁止)。コンビニエンスストアへの外資出資は禁止。外資規制を強化する動きもある。   |
| フィリピン   | ①最低資本金が250万ドル(約2億5000万円)以上を出資し、かつ1店舗当たりの資本金が83万ドル以上の場合は外資100%出資が可能(250万ドル以下の場合は外資出資禁止)、②国家経済開発庁(NEDA)が指定する高級品を取り扱う業態では最低資本金が25万ドル以上に緩和。但し、親会社の純資産が①の場合は2億ドル以上、②の場合は5000万ドル以上、世界で5件以上の店舗展開もしくはフランチャイズを展開し、かつその内の1店は2500万ドル以上の資本金であることが求められるなど出資する親会社について厳しい要件が課されている。  |
| ベトナム    | 2009年1月からは小売・流通業で外資100%の出資が可能となったが、2店舗目以降は許可制となっている。2店舗目以降は、小売店舗数、市場の安定度、地域の規模などの要素を検討するエコノミック・ニーズ・テスト(ENT)に基づき判断される。2013年6月22日に施行された外資企業の商品売買活動のガイドライン(通達08/2013/TT-BCT号)では、ENTの基準が緩和され、500平方メートル未満の面積で2店舗目以降を出店する場合には、ENTの対象外となる緩和措置が導入されている。   |
| カンボジア   | 外資100%出資が可能。大規模な小売業の場合、投資優遇措置の対象ともなる。   |
| ラオス     | 「卸売・小売事業に関する商工省決定(No.0977/MOIC.DDT)」(2012年5月18日付)に基づき、2012年5月以降、小売業については一切の外資出資が禁止(それまでは外資出資比率は25%まで可能)。  |
| ミャンマー   | ミャンマー投資委員会(MIC)による施行細則(MIC通達、2013年1月発表)で、2015年以降、投資額300万ドル(約3億円)以上の自動車、オートバイを除く小売業については、外資出資が可能となると理解される。一方、同細則には、小規模小売業、ミャンマー企業の既存店舗から近接した場所への参入が認められないとも明記されており、案件毎に投資企業管理局(DICA)等に確認することが必要。   |
| インド     | 政府の個別認可取得と一定条件を満たすことを条件に、単一ブランドの商品のみを販売する小売業については外資100%までの出資が可能。但し、51%超の出資には、調達規制(調達額の3割を国内調達、小規模企業からの調達が推奨)が適用。スーパーやコンビニなど複数ブランドの商品を扱う総合小売業は一定条件を満たすことを条件に51%まで出資可能。一定条件とは、最低投資額1億ドル(約100億円)、3年以内にバックエンド・インフラ(ロジスティクス関係、倉庫、製造等)に投資額の50%以上を投資すること、調達額の3割は小規模企業(工場・機械への投資額100万ドル以下の企業)から行うこと、人口100万人(2011年センサス時点)以上の都市を対象(100万人未満の都市は州政府の許可取得要)を義務付けるなど各種の条件を満たすことが求められる。なお、複数ブランドの小売業は、各州政府が同外資規制を受け入れるか否かを判断する権限が付与されており、2013年12月現在では、全28州・7直轄領中、デリー準州、ハリヤナ州、マハラシュトラ州、アンドラ・プレデシュ州、ラジャスタン州、ウッタラカンド等計12州に留まっている。 |
| バングラデシュ | 外資参入を禁止する明文規定はないが、投資庁においてサービス業への外資出資に対して個別に審査が行われるため、投資庁との調整が必要。  |
| スリランカ   | 外資100%出資が可能。但し、最低資本金100万ドル(約1億円)以上であることが条件(支店の場合は同200万ドル(約2億円)以上)。国内で生産活動を行う企業には、一定の国内小売を認める例外措置もある。  |
| パキスタン   | 外資100%出資が可能。以前は最低15万ドル(約1500万円)以上の投資要件が課されていたが、2013年2月に撤廃。  |
| 中国      | 「外商投資商業領域管理弁法」(2004年施行)で、小売業は原則として外資100%出資やフランチャイズ経営が可能。しかし、同法第18条により、同一の外国投資者が30店舗超を設置する場合、かつ一部の品目(食料、植物油、医薬品、たばこ、自動車、原油、農薬等)を取り扱う場合には、外資出資比率49%に制限。ガソリンスタンドについては、30店舗超を展開する外資系企業は外資出資比率49%に制限。  |

[資料] ジェトロ各事務所報告、JFILE(ジェトロ)、「アジア主要国のビジネス環境比較」(ジェトロ、2012年3月)、「アジア新興国のビジネス環境比較」(ジェトロ、2013年4月)、各国政府資料から作成



の、その条件が非常に厳格な国としてベトナムとインドが挙げられる。ベトナムについては、2009年1月から小売・流通業で外資100%の出資が可能となったが、2店舗目以降は許可制となっている。2店舗目以降は、小売店舗数、市場の安定度、地域の規模などの要素を検討するエコノミック・ニーズ・テスト (ENT)に基づいて判断され、実質的に2店舗目以降の事業展開が困難な状況にあった。2013年6月に施行された外資企業の商品売買活動のガイドライン (通達08/2013/TT-BCT号)では、ENTの基準が緩和され、500平方メートル未満の面積で2店舗目以降を出店する場合には、ENTの対象外となる緩和措置が導入されている。

インドについては、①ブランドショップなど単一ブランドの商品を販売する小売業、②スーパーやコンビニなど複数ブランドの商品を販売する小売業で外資規制が異なっている。単一ブランドについては、政府の個別認可取得と一定条件を満たすことを条件に外資100%までの出資が認められている。しかし、51%超の出資には、調達額の3割を国内調達 (小規模企業から調達することが推奨) することを求める調達規制が適用される。複数ブランドについては、一定条件を満たすことを条件に51%まで出資可能だが、その一定条件が厳しい内容で、事実上の参入障壁となっている。一定条件とは、最低投資額1億ドル (約100億円)、3年以内にバックエンド・インフラ (ロジスティクス関係、倉庫、製造等) に投資額の50%以上を投資すること、調達額の3割は小規模企業 (工場・機械への投資額100万ドル以下の企業) から行うこと、人口100万人以上の都市への進出に限定すること (100万人未満の都市は州政府の許可取得要) など各種の条件を満たすことなどが求められる。

また、複数ブランドの小売業については、各州政府が同外資規制を受け入れるか否かを判断

する権限が付与されており、2013年12月現在では、全28州・7直轄領中、デリー準州、ハリヤナ州、マハラシュトラ州、アンドラ・プラデシュ州、ラジャスタン州、ウッタラカンド州など計12州に留まっている。単一ブランドの小売業へ参入する外資系企業は、特に51%以下の出資形態で数多くみられるものの、複数ブランドの小売業は、一定条件が高い参入障壁となっている。しかし、2013年12月には英国小売大手のテスコがM&Aを通じて、インドでスーパーマーケットを展開する方針を発表し、今後の動向が注目されている。

小売業への外資参入が禁止されている国はミャンマーとラオスである。ミャンマーは、現在は小売業の外資参入は認められていないと理解される。新外国投資法に基づく施行細則 (2013年1月発表)により、2015年以降、投資額300万ドル以上の自動車、オートバイを除く小売業については、外資出資が可能となるとみられているが、同細則には小規模小売業、ミャンマー企業の既存店舗から近接した場所への参入が認められないとも明記されており、具体的な運用がどのようになるか定かでない。ラオスについては、2012年5月以降、小売業については一切の外資出資が禁止された。それまでは外資出資比率は25%まで可能とされ、また裁量的に小売業への外資出資が認められるケースもみられたが、小売業への外資規制が厳格化されている。

バングラデシュについては、外資参入を禁止する明文規定はないが、投資庁においてサービス業への外資出資に対して個別に審査が行われるため、投資庁との調整が必要とされている。

## ■ 物流業に対する外資規制比較

一方、物流業は、各国で厳しい外資規制が課されている。アジア主要国の物流業への外資規制を比較したものが図表5である。主要国の多

くで外資出資比率が50%未満に制限されているケースが多くみられる。一部の物流業を対象とする場合も含め、外資による半数以上の出資が制限されている国は、中国、タイ、マレーシア、インドネシア、ラオス、バングラデシュ、スリランカ、ベトナムである。

中国については、道路貨物輸送業、倉庫保管業は外資100%出資が可能だが、航空、海上貨物サービスは外資49%までに制限されている。タイについては、外国人事業法のネガティブリスト（外資規制対象業種リスト）付表2<sup>2</sup>に該当し、外資出資比率50%未満に制限されている。但し、同法では外資出資比率50%未満の企業はタイ企業と定義されるため、50%未満までの出資は可能である。また、外国人事業法上は、内閣の承認の下、商務大臣の認可取得により50%以上の外資出資が可能とする制度となっている。また、一部業務については、投資奨励法に基

づき、タイ投資委員会（BOI）の認可取得を条件に100%出資が認められる制度ともなっている。

マレーシアについては、陸上貨物輸送については、51%のマレーシア資本（うち、最低30%はブミプトラ資本）の出資を求める外資出資規制（外資出資比率は49%まで）に加え、最低資本金規制（25万リンギ、約775万円）などが課されている。海運については、最低30%のブミプトラ資本の出資が求められる。一方、空運は外資100%出資が可能で、倉庫業は保税倉庫では最低30%のブミプトラ資本の出資が求められるなど、分野毎にかなり細かく規制されている点が特徴だ。

<sup>2</sup> タイのネガティブリスト（外資規制対象業種のリスト）は外国人の事業活動が許可されない業種を列挙した付表1、50%以上の出資には内閣の承認の下、商務相の許可が必要な業種を列挙した付表2、50%以上の出資には外国人事業委員会の承認の下、局長の認可が必要な業種を列挙した付表3の3種類に分けられている。運輸業は付表2に分類されている一方、小売業、卸売業は付表2よりは条件が緩やかな付表3に分類されている。

インドネシアも、一般貨物輸送など幅広い分野で外資出資比率49%までに制限され、ラオスも法令で明確に規定されていないが、商工省の内規で外資出資比率49%以下に制限されているとされる。バングラデシュも、外資出資49%までに制限され、かつ2012年4月以降、新規認可が停止された状態にあるとされる。スリランカも外資出資40%まで出資可能だが、40%超の出資は投資庁（BOI）からの個別認可取得が求められる。

ベトナムは、海上貨物輸送（外資出資49%以下）、陸上貨物輸送サービス（外資出資51%以下）、通関サービス（外資出資99%まで可能）など個別分野毎に詳細に外資出資規制が定められている。倉庫サービスは2013年末までは外資出資は51%以下までに制限されていたが、2014年1月以降、外資100%出資が可能となった。

一方、カンボジア、フィリピン、インド、パキスタンは物流業において緩やかな外資規制が適用される国である。カンボジアについては、卸売業、小売業同様に特段の外資規制はみられない。フィリピンは、国内運輸は原則として外資出資40%までに制限されているが、最低資本金20万ドル（約2000万円）以上の場合には外資100%出資が認められる。インドは、物流業については、インド商工省の外資規制業種リストに掲載されておらず、100%出資が可能と理解される。パキスタンは、卸売業、小売業と同様に、外資100%出資が可能となっている。

なお、ミャンマーについては、投資委員会（MIC）通達で、国内空輸、国際空輸、船舶および荷船による貨物輸送業務、内陸コンテナデポの建設を通じた国内港湾業務および倉庫は外資出資80%まで出資が可能、但し個別に運輸等等との事前協議が必要とされている。一部の物流業では100%出資が認められたケースもみられる。

図表5 アジア主要国における物流業に対する外資規制の概要

|         | 物流業に関する外資規制概要  |
|---------|--|
| タイ      | 「国内陸運・水運・空運」は外国人事業法で定める外資規制業種の対象となっており、外資出資比率50%未満に制限。但し、同法では外資出資比率50%未満の企業はタイ企業と定義されるため、50%未満までの出資は可能。また、内閣の承認の下、商務相の認可取得により50%以上の外資出資が可能、但し、全取締役の5分の2以上をタイ人取締役が占めることなどが条件となる。一部業務については、投資奨励法に基づき、タイ投資委員会(BOI)の認可取得を条件に100%出資が可能。 |
| マレーシア   | 陸運については、会社所有の物品の輸送は100%外資出資が可能(最低資本金25万リンギ(約775万円)以上)だが、貨物輸送については、外資出資比率は49%に制限(51%のマレーシア資本のうち、最低30%はブミプトラ資本)、最低資本金規制(25万リンギ)などが課される。海運については、最低30%のブミプトラ資本の出資などが求められる。空運は一定の最低資本金のもと外資100%出資が可能。倉庫業は保税倉庫では最低30%のブミプトラ資本の出資が求められる。  |
| インドネシア  | 一般貨物輸送、国内・国際海運業(国際海運の一部上限60%)、フレートフォアオーダー業等の分野では、外資出資比率を49%に制限。外資規制強化の動きもある。   |
| フィリピン   | 外資出資100%可能。国内運輸は原則として外資出資40%までに制限されているが、最低資本金20万ドル(約2000万円)以上の場合には外資100%出資可能。  |
| ベトナム    | 陸上貨物輸送(外資出資51%以下)、海上貨物輸送(外資出資49%以下)、通関サービス(外資出資99%まで出資可能)など個別分野毎に詳細に外資出資規制が定められている。倉庫サービスは2014年1月以降外資100%出資が可能。但し、公共交通事業省よりライセンスを取得することが必要。  |
| カンボジア   | 外資100%出資が可能。但し、公共交通事業省よりライセンスを取得することが必要。   |
| ラオス     | 法令で明確に規定されていないが、商工省の内規にて外資出資比率49%以下に制限されているとされる。   |
| ミャンマー   | ミャンマー投資委員会(MIC)による施行細則(MIC通達、2013年1月発表)で、国内空輸、国際空輸、船舶および荷船による貨物輸送業務、内陸コンテナデポの建設を通じた国内港湾業務および倉庫は外資出資80%まで出資が可能、但し個別に運輸省等との事前協議が必要。一部の物流業では100%出資が認められたケースもある。   |
| インド     | 物流業については、商工省の外資規制業種リストに掲載されておらず、100%出資が可能(但し、郵便物は明示的に規制)。  |
| バングラデシュ | 外資出資49%まで可能。しかし、2012年4月以降、新規認可が停止された状態。  |
| スリランカ   | 貨物運送業、海運代理業への投資は40%まで出資可能。40%超の出資は投資庁(BOI)からの個別認可取得が必要。航空運送業、沿岸海運業についてはBOI及び所管官庁の認可取得が必要。  |
| パキスタン   | 外資100%出資が可能。以前は最低15万ドル以上の投資要件が課されていたが、2013年2月に撤廃。  |
| 中国      | 道路貨物輸送業、倉庫保管業は原則として外資100%出資が可能。航空、海上貨物サービスは外資49%までに制限。   |

[資料]ジェトロ各事務所報告、JFILE(ジェトロ)、「アジア主要国のビジネス環境比較」(ジェトロ、2012年3月)、「アジア新興国のビジネス環境比較」(ジェトロ、2013年4月)、各国政府資料から作成

## ■ インセンティブやFTA等の活用による参入

外資系企業がアジア各国でサービス業に参入する上で、いくつか検討すべき要素がある。一つには、各国の各種インセンティブ制度の利用や各国の会社法のもと柔軟な出資スキームが認められる場合に、そうした枠組みを利用するものである。

インセンティブ制度による例外規定が幅広く活用されている国がタイである。タイでは、外国人事業法のもと、ほぼ全てのサービス業で原則50%未満までの出資に制限される一方、投資奨励法のもと、奨励業種への投資にはタイ投資

委員会(BOI)の許認可取得を条件に、50%以上の出資が認められる場合がある。実際に、タイにおけるルート別認可件数をみると、卸売・小売業やその他サービス業で、BOIの認可を取得した外資系企業による投資案件も数多いことがわかる(図表6)。また、マレーシアでも、2012年7月以降、国際総合物流サービス(IILS)の資格を取得した企業はブミプトラの出資要件などが緩和される制度(マレーシア投資開発庁が所管)が創設されている。

また、タイでは、優先株を活用した出資スキームやタイ法人からの出資を活用するスキーム



もある。優先株を活用した出資スキームは、外資規制業種で、合弁先であるタイ側パートナーに、普通株と比較して配当や残余財産面で優遇される一方で議決権が制限される優先株を割り当てることにより、外資系企業の出資比率が50%未満であっても、議決権ベースでは半数以上を確保する方法である。

タイ法人からの出資を活用するスキームは、タイでは、外資系企業を「外国人もしくは外国企業が50%以上を保有する法人が資本の50%以上を有する法人」と定義されるため、外資出資比率が50%未満の企業はタイ法人と定義される。そのため、外資規制があるサービス業種で法人A社を設立するに際して、日本や第三国の外国法人B社から49%、日本法人などが50%未満を出資するタイ内国法人C社（外国人事業法上タイ法人と定義）から51%の出資を受ける方法である。実務では、日系金融機関などが出資するタイ内国法人からの出資を受けるケースが多いようだ。

しかし、優先株を活用した出資スキームなどのリスクとしては、今後の政策変更があり得る点が挙げられる。実際にタイでは、2007年1月に議決権ベースで「外国人」を定義することなどを盛り込んだ外国人事法改正案が提案されたことがある。本法案は、閣議で承認されたものの、2007年8月に議会で否決され成立しなかったが、こうした予見可能性の面でリスクがある点は留意が必要だ。

こうした事例は実際にフィリピンでみられている。フィリピンでも議決権の低い優先株を用いた出資が行われるケースがあったが、2013年3月に、外資出資比率の算定では議決権ベースでも同閾値以下であることが求められるように法改正が行われた。基準を満たしていない企業は5年以内に基準に対応することが求められている。

次にアジア各国が締結したFTAや投資協定によって、協定締結国の投資家に対して他国の投資家に対するよりも有利な条件で、サービス業への投資が認められる場合もある。近年、締結されるFTAは関税削減・撤廃などを盛り込んだ物品貿易に加え、サービス貿易を対象としたサービス章等を含む包括的なFTAが多い。

サービス貿易は、第1モード（越境取引）、第2モード（国内消費）、第3モード（商業拠点）、第4モード（ヒトの移動）の4つの形態に分類され、FTAのサービス章では一般にモード別に各種の約束が行われる。サービス業の外資規制は、商業拠点の設置を通じたサービスの提供である第3モードに該当する。物品と異なり、生産と消費が同時に行われる傾向が強いサービス業では、第3モードを通じたサービスの提供が最も多く、サービス貿易交渉では、サービス業に対する外資規制の取り扱いが重要な交渉分野となる。

FTAや投資協定における外資規制の自由化は、各国で適用されている現状の外資規制と比較して、どのような内容の約束が行われているかがポイントとなる。大枠で約束内容を分類すると、①現行の外資規制を超える自由化をFTA締約国に対して約束（実質的自由化）、②現行の外資規制水準と同一内容を約束（同一水準約束）、③現状の外資規制未満の水準で約束（現状未満約束）、④約束の対象外になる。この中で、実質的自由化は、FTAを締結した特定国の投資家に対しては、他の国の投資家よりも実質的に有利な条件で参入を認めるものである。なお、同一水準約束については、ある業種に対する外資規制を現状以下に悪化させないこと、現状の外資規制未満の水準の約束についても外資規制を約束した水準以下には強化しないことを約束するものであり、投資家の予見可能性を改善することに価値がある。



アジア各国が締結する FTA では、同一水準約束、現状未満約束などが中心で、実質的自由化を約束した事例はまだ少ないものの、いくつか具体的事例がみられる。例えば、タイでは、米国とタイ・米国友好経済関係通商条約を締結

(1966年) しており、米国の投資家は他の国の投資家よりも有利な条件でタイに進出することができる。同条約により、米国企業に対しては例外業種(通信、運輸、信託機能、銀行、土地・天然資源開発、国産農産品の国内取引)を除き、外資 100%出資まで認められる。図表 6 にみられるように、実際に米国企業は小売・卸売業などタイの幅広いサービス業で同条約を活用して参入している投資案件が数多い。なお、同条約は、WTO(世界貿易機関)の GATS(サービスの貿易に関する一般協定)に基づき、2005 年以降、廃止することをタイ政府は約束しているが、タイ政府は 2005 年以降も暫定適用を続けている<sup>3</sup>。

また、タイ・豪州 FTA では、タイで豪州の投資家によって設立された企業によって製造された商品の卸売については、豪州の投資家に対して 100%出資が認められる。輸送分野では、一部の海運関係サービスで同 60%の出資が認められる。この他、一部のコンサルティング・サービス(100%)、建設サービス(100%)、工科系分野の高等教育(60%)、一定規模以上のホテル・レストラン(60%)、鉱業(60%)などで、50%以上の出資が認められる。

日本・タイ FTA では、タイで日本の投資家によって設立された企業によって製造された商品の卸売は、日本の投資家に対して 75%出資が認められ、輸送関連では、ロジスティクス・コン

サルティングで同 51%出資が認められる。この他、一部のコンサルティング・サービス(100%)、一部の修理・メンテナンス分野(60%)、一定規模以上のホテル・レストラン(60%)などで日本の投資家に対して 50%以上の出資が認められている<sup>4</sup>。

また、中国・香港 FTA では、香港のサービス事業者は、広東省に限って、店舗数 30 点店舗以上、一部の取り扱い禁止品目の取り扱いを可能とする規定などが盛り込まれている。

### ■ ASEAN で新たな出資スキームをもたらす可能性のある AFAS

今後、サービス分野の外資規制の自由化を幅広くもたらす可能性のある枠組みが、「ASEAN サービス枠組み協定(AFAS)」である。2015 年末までに ASEAN 経済共同体(AEC)構築を目指す ASEAN は、AFAS のもと、斬新的に域内サービス貿易の自由化交渉を進めている。

ASEAN は、AEC のマスタープランと位置付けられる「ASEAN ブループリント」(2007 年に首脳会議で採択)で、金融サービスなど一部サービス業を除くほぼ全てのサービス業で ASEAN 投資家に対して少なくとも 70%以上の外資出資を認める方針を示し、この目標の実現に向けて、AFAS の交渉が行われている。この AFAS が在 ASEAN 日系企業にもたらす可能性のある便益には、ASEAN 各国の会社法のもとに設立され、かつ実質的ビジネスを行っている

<sup>4</sup> シンガポールが締結する FTA でも実質的自由化がみられる。ほとんど外資規制がみられないシンガポールでは、銀行サービスは外資規制が残されている分野で、外国銀行には支店・ATM 設置数に数量制限が課されている。こうした中、米国・シンガポール FTA(2004 年発効)では、米国の投資家に対してはこの数量制限を撤廃することが約束されている。シンガポールでは、米系金融機関であるシティ・バンクの支店・ATM が数多く設置されており、これは同 FTA に基づく外資規制緩和が適用された事例である。また、シンガポール・インド FTA(2005 年発効)、シンガポール・日本 FTA(2002 年発効)、シンガポール・豪州 FTA(2003 年発効)でも、シンガポールにおける銀行サービス分野で、一部の数量規制緩和が盛り込まれている。

<sup>3</sup> GATS では、最恵国待遇(GATS 第 2 条、全ての加盟国のサービス・サービス提供者に同等の待遇を与えること)の最恵国待遇の例外扱い(特定加盟国の差別扱い)を最大 10 年間(2005 年)まで認めている。タイ・米国友好経済関係通商条約も最恵国待遇の例外として登録されている。

在 ASEAN 日系企業が、AFAS を活用して ASEAN 各国で外資規制が課されたサービス業に対して 70%以上の出資を行い得る可能性が生まれることである。ASEAN 各国では、卸売、小売、物流業で半数以上の外資出資が認められない国が多い中、AFAS はこれらのサービス分野でも実質的自由化をもたらすものと期待される。AFAS の交渉は段階的に行われており、2012 年には AFAS 第 8 パッケージ (AFAS8) の交渉が妥結し、現在は AFAS 第 9 パッケージ (AFAS9) の交渉が行われている。

AFAS8 における卸売、小売、物流分野のモード 3 の ASEAN 各国の約束内容をみると、外資規制自由化の水準は限定的なものに留まっているのが現状だ。例えば、タイでは、卸売業のうち、医療品の卸売業については ASEAN 投資家に対して 70%の出資を約束（加えて、スポーツ用品の卸売業では同 49%の出資）、小売業についてはタイ国内で製造された自社ブランド製品の卸売業のみ ASEAN 投資家の 70%出資を約束、物流のごく一部の分野で ASEAN 投資家の 51%出資を約束するなど、それぞれごく一部の分野で過半数以上の ASEAN 投資家の出資を約束するに留まっている。

また、インドネシアは小売業では一切の約束を行っておらず、卸売業では食品・飲料・たばこ、繊維・衣類・履物の卸売業で一定規模以上の投資を条件に ASEAN 投資家による 51%の出資を約束、物流業では冷凍・冷蔵品の物流について同 51%出資を約束する内容などが盛り込まれているに留まっている。フィリピンは、小売業では最恵国待遇 (MFN) ベースでは一定条件のもと外資 100%出資が認められている一方、AFAS8 では ASEAN 投資家による出資は 49%（かつ最低投資額 500 万ドル以上）と現状未満の水準で約束、卸売業では約束を行っていない。ベトナムは小売業、卸売業ともにエコノミッ

ク・ニーズ・テスト (ENT) の規定がそのまま盛り込まれており、陸上輸送、鉄道輸送などでは ASEAN 投資家の 51%出資を認める内容などが盛り込まれている。

ラオスについては、小売業で一切の約束をしておらず、卸売業では外資規制強化後と同一の内容（繊維、衣服、靴製品を取り扱う場合には ASEAN 投資家の出資比率は 49%まで可能）を約束しているに過ぎない。また、陸上貨物輸送では国内輸送で ASEAN 投資家による 100%出資（越境輸送は同 49%に制限）を約束する内容などが盛り込まれている。なお、2013 年に WTO 加盟を果たしたラオスは、サービス貿易協定 (GATS) で、小売業、卸売業について、加盟 7 年間は何らの約束を行っていないが、2020 年（加盟 7 年後）以降は外資出資比率 49%まで認めることを約束しており、少なくとも WTO のもとで一定の自由化が進められると考えられる（但し、ラオスの小売業、卸売業は、ベトナムと同様に ENT に基づき判断することが盛り込まれており、留意が必要である）。なお、物流業については、ラオスは GATS で何らの約束を行っていない。

一方、カンボジアについては、卸売（ラジオ・テレビ・音楽機器等、自動車、自動車部品、二輪車・同部品）、小売（一部除く）、物流業（一部の除く）で一切の制限をしないことが約束されている。また、マレーシアも、ガイドラインで定められた一定の最低投資額のもと ASEAN 投資家の 51%までの出資を約束するなど過半数以上の約束を行っている。ミャンマーについては、卸売業、小売業の約束事項には、最低 35%以上の外資出資の場合、合弁会社が設立可能と、旧外国投資法に基づく記述がなされており、AFAS9 以降で、新外国投資法に基づく約束が行われるとみられる。

各国の約束状況から明らかなように、現時点では、各サービスセクターの中でもごく一部の分野に限定して約束をしているケースが数多くある。そのため、今後、2015年末までに各サービスセクターにおいて、どの程度、幅広い分野で約束が行われるのかは不透明な状況にある。物流については、AECブループリントで、2013年までにロジスティクス分野で各国がASEAN投資家に対して70%出資までを認める方針が盛り込まれており、現在交渉中のAFAS9でどういった内容の外資規制自由化措置が盛り込まれるかが注目されている。

また、日系企業を含め在ASEAN外資系企業がAFASによる便益を享受できるかどうか不透明な要素も残されている。AFAS第6条<sup>5)</sup>には、利益否認条項が盛り込まれており、在ASEAN外資系企業などが利益否認条項との関係で、協定の対象となるのかどうかASEAN各国の解釈が不透明な部分が残されているためである。

AFASは不確定要素も含まれているが、2015年末の完成を目指すAECにおいて、卸売、小売、物流分野で事業展開する在ASEAN日系企業に新たな戦略的価値をもたらす可能性がある。ASEAN各国では卸売、小売、運輸分野で外資規制が残されている国が多い中、AFASを活用して優位な出資スキームを組める可能性がある点が重要で、今後の同交渉が注目される。

## ■ アジア各国の外資規制の比較検討を

卸売、小売、物流業を含めサービス業については、アジア各国で外資規制が幅広く残されて

図表6 タイにおけるBOI・IEAT、タイ・米国友好経済関係通商条約を利用した現地法人設立件数  
(2000年3月～2013年5月) (単位:件数)

|             | BOI・IEAT | タイ・米国友好経済関係通商条約 |
|-------------|----------|-----------------|
| 小売・卸売       | 400      | 446             |
| サービス・ビジネス   | 1192     | 405             |
| 代理・仲介業      | 0        | 142             |
| エンジニアリング・建設 | 299      | 53              |
| 会計・ビジネス・法律  | 2        | 51              |
| その他         | 68       | 148             |
| 合計          | 1,961    | 1245            |

[注1]BOIはタイ投資委員会(Board of

Investment)、IEATはタイ工業団地公社(Industrial Estate Authority of Thailand)の略。

[注2]上記以外では、豪州・タイFTA、日本・タイFTAを活用してサービス・ビジネス分野で認可を取得した件数がそれぞれ1件ある。

[資料]タイ商業省から作成

いるものの、その内容はまちまちである。また、ASEANではAECの枠組みでサービス貿易自由化交渉が進められ、ASEAN+6<sup>6)</sup>が参加する東アジア地域包括的経済連携(RCEP)交渉でもサービス貿易が交渉対象となっている。また、アジアの一部の国が参加する環太平洋パートナーシップ(TPP)<sup>7)</sup>でも、サービス貿易は交渉対象となっている。

今後、FTAを通じて、特定国の投資家に対して、卸売、小売、物流などサービス分野の外資規制が自由化される可能性もある。サービス分野の外資規制は複雑化しており、進出に当たっては、弁護士事務所など専門家を活用しつつ、十分に比較検討することが重要であると考えられる。

<sup>5)</sup> AFASの条文については、以下のASEAN事務局ウェブサイト参照。

<http://www.asean.org/communities/asean-economic-community/item/asean-framework-agreement-on-services>

<sup>6)</sup> ASEAN+6はASEAN10カ国、日本、中国、韓国、豪州、ニュージーランド、インド。

<sup>7)</sup> アジア諸国でTPPに交渉参加している国は、シンガポール、ブルネイ、ベトナム、マレーシア、日本の5カ国。

## サービス業への外資出資は原則 50%未満、多様な参入オプションあり(タイ)

ジェトロ・バンコク 伊藤博敏

ASEAN 最大の日系メーカー集積地として知られるタイ。累積ベースで、日本の対 ASEAN 製造業投資の 4 割近くを受け入れる。一方、サービス業への投資は、製造業に比べそれほど進んでいない。その一因は、原則全てのサービス業への外資出資を 50%未満に制限する外国人事業法だ。しかし、業種によっては投資委員会(BOI)の奨励措置や、投資額に応じた例外規定により、外資 100%出資が認められる場合がある。卸売業・小売業、および運輸業を中心に、現状のサービス業への外資規制の実態と日本企業の参入方法について報告する。

## ■ 製造業が牽引する対タイ投資

2012 年末時点における日本の対タイ直接投資残高(国際収支ベース)は、350 億 4000 万ドル(円建て発表数値をジェトロがドル換算)と、ASEAN10 カ国向け投資残高の約 3 割を占める。製造業と非製造業別にみると、製造業の 280 億 6,000 万ドルに対し、非製造業は 69 億 8,100 万ドルとなっている。ASEAN10 カ国向け投資残高に対する構成比は、製造業が 37%を占めるのに対し、非製造業は 15%にとどまっている。

2013 年上半期(1~6 月)の日本からタイ向け直接投資フロー(国際収支ベース、ネット)をみると、製造業、非製造業向けはそれぞれ 16 億 900 万ドル、2 億 3600 万ドルで、輸送機械器具(4 億 4600 万ドル)を中心とする製造業がほぼ 9 割を占める。非製造業の内訳は、卸売・小売業が 1 億 3,900 万ドルで非製造業全体の 6 割、運輸業が 4,900 万ドルで 2 割を占めるなど、一部の業種に偏っている。タイは日本企業にとって、輸送機械器具や電気機械器具、鉄・非鉄・金属などの製造業の主要業種において、いずれも ASEAN 最大の投資先となっているが、非製造業向けの投資は、

周辺国と比較してもそれほど進んでいない。

## ■ 原則全てのサービス業への参入を規制する外国人事業法

タイへの非製造業投資が進まない大きな理由の 1 つに、タイの外国人事業法による外資出資規制がある。外国人事業法は、外国人に対する規制事業を指定し、同規制業種に参入する場合の条件などを定めたもので、外資比率が 50%以上の企業は、同法の定義する「外国人」として規制の対象となる。

同法による規制対象業種は 3 分類(第 1 種~第 3 種)、43 業種に及び、第 3 種では一定規模に満たない卸売・小売業のほか、ホテル業や飲食業、観光業、エンジニアリングサービスなどの

図表7 外国人事業法による規制の概要

| 分類  | 規制の程度                  | 対象業種  |
|-----|------------------------|---|
| 第1種 | 絶対禁止                   | 特別な理由により参入が禁止される業種(9業種)<br>新聞・放送事業、農業、林業、漁業、土地取引等   |
| 第2種 | 事実上禁止(閣議了承、商業大臣の認可が必要) | 安全保障、治安、文化、環境等へ影響のある業種(13業種)<br>武器製造、国内航空業、骨董品・民芸品製造等<br>陸上・海上・航空輸送および国内航空事業                      |
| 第3種 | 案件毎に判断(政府当局の事前認可が必要)   | 国内産業の競争力が不十分な業種(21業種)<br>会計、法律、建築設計、エンジニアリングサービス、建設業(一定規模未満)、代理・仲介業、小売・卸売業、ホテル業、観光業、飲食業、その他サービス業等 |

[資料]ジェトロ海外経済情報ファイル等から作成



業種についても、国内産業の競争力が脆弱なことを理由に、外国企業（外国人）参加が規制されている（図表7）。さらに、第3種には「その他サービス業」の記載もあり、一部の例外を除く全てのサービス業は、包括的にこの中に含まれるものと解釈される。そのため、外資企業が製造業以外の業種でタイに進出する場合には、原則、出資比率が50%未満に制限され、同上限を超える場合には商務省・事業発展局の局長により認可を受け、事業免許を取得することが求められる。

なお、外国人事業法で第3種に含まれる「その他サービス業」のうち、業種によっては製造業とサービス業の線引きが難しく、進出企業が製造業の範囲として現地で行っている事業が、実際にはサービス業に該当する場合がある点に留意しておく必要がある。例えば、メーカーが納入した機械設備をタイ国内の工場に据え付け、メンテナンスや修理などのサービスを一括で提供しているような場合、サービス業として規制の対象になるケースがある。また、原材料や部品の支給を受けて、加工・組み立てを行うような委託加工業の場合、製造請負サービスとして、サービス業に該当すると判断される可能性がある。

■ 投資奨励法による奨励業種は外国人事業法の規制適用外に

国内産業保護の観点から外資の参入を規制する外国人事業法に対し、経済の発展に寄与する産業を奨励し恩典を与えるための法律として、1977年投資奨励法がある。その該当業種に対しては、実施機関であるBOIの権限により、さまざまな恩典が与

えられる。外国人事業法による規制と、投資奨励法による優遇の使い分けが、タイの投資政策の特徴だ。

前述のとおり、原則全てのサービス業は外国人事業法によって規制の対象となるが、一部のサービス業種は、投資奨励法に基づく奨励業種に当たる。奨励業種に該当する場合、外国人事業法による規制適用から除外され、上限を超えた出資が認められる。

例えば、運輸業については、外国人事業法の第2種のリストに「陸上・海上・航空輸送業」が含まれるため、同法の下では、外国人（外資50%以上の法人）による同事業への参入は事実上禁止と解釈される（図表8）。同法に従って法人設立手続きを進める場合、内閣による事前承認が求められる。すなわち省令に規定された規制と手続きに従い、商務相に事業申請を行い、内閣の承認を経て、商業相から事業許可証を取得しなければならない。また、ここで内閣による承認を得るための条件として、①タイ人が40%以上の株式を保有していること、②タイ人

図表8 運輸業に対する規制および奨励措置

| 関連法等        | 内容   |
|-------------|--|
| 外国人事業法による規制 | ①外資の出資は50%未満に制限される。運輸業は国家の安全保障、治安等に影響のある業種(第2種)に指定され、外国人が同業種を営む(外資が50%以上出資する)には、内閣による承認を経て、商務大臣による許可が必要(事実上禁止と解釈される)。<br>②承認を得るための条件として、(1)タイ人が40%以上の株式を保有していること、(2)タイ人取締役数が全取締役数の5分の2を下回らないこと、などが規定されている。                                   |
| BOIによる奨励    | ①タイ投資委員会(BOI)は投資奨励法に基づき、製造業のほかサービス業の一部業種への投資を奨励。同奨励業種の中に、運輸業に関連した業種として、セクション7に属するサブセクション「7.9大量輸送・大型貨物輸送」、「7.10 物流センター」、「7.11 国際物流センター」などの業種が含まれる。<br>②BOIの奨励業種として認可を受ければ、外国人事業法の枠から外れた形で、外国企業による出資が認められる。加えて法人税免税や設備輸入関税の減免などの恩典も受けられる場合がある。 |
| 事業登録        | ①商業登録法(Commercial Registration Act B.E. 2449)に基づく、商業登録が必要。<br>②運輸業は、別途、管轄局において営業許可取得が必要。申請先は陸運局(陸上輸送)、もしくは水上輸送・通商航海局(海上輸送の場合)。<br>③通関仲介業に従事する場合、税関局からカスタムブローカーライセンスを取得する必要がある。   |
| その他国内法      | 道路、会場、航空それぞれの分野で、営業許可や貨物取扱いなどの規制が、法律によって定められている(航空法、通商航海法、海上運輸法、陸運法、交通法、高速道路法など)。  |

[資料]ジェトロ海外経済情報ファイル、タイ政府ウェブサイト等から作成

取締役数が全取締役数の5分の2を下回らないことなどが規定されている。

他方、BOIの奨励対象業種には、大量貨物輸送や物流センターなどの業種が含まれることから、それぞれのカテゴリで申請を行い、BOIの求める認可要件をクリアし、事業登録証を取得することによって、当該許可の範囲において、外国人事業法の規制の適用から除外される。

タイに進出する日系物流業者は、前述の規制に柔軟に対応し、必要に応じて地場パートナーを活用しながら現地での事業展開を図っている。航空、海上、陸上および倉庫業も含む総合物流サービスをグループで展開する日系企業A社の場合、事業領域によってそれぞれ別の法人を設立。国際物流管理や倉庫業については、BOIのルートを活用し、奨励業種としての認可を受けた法人として、外資100%出資による事業を展開する一方、国内陸上輸送や航空輸送、通関業務に関しては、現地パートナーとの合弁による別法人（出資比率は50%未満）を設立している。

■ 一定規模の卸売業・小売業は外資50%以上の出資が可能

外国人事業法ではまた、一部のサービス業に対し、一定額以上の最低資本金を条件に、政府の事前認可不要で外資100%出資を認めている。例えば、建設業の場合、5億バーツ（約15億円、1バーツ=約3円）以上、仲介・代理業であれば1億バーツ以上の最低資本金を条件に、政府の事前認可は不要で外資100%出資が認められる。

また、日本企業を含む外資系企業にとって、最も規制緩和の要望が強い卸売業・小売業についても、①卸売業で1店舗当たりの資本金1億バ

ーツ以上、②小売業で資本金1億バーツ以上かつ1店舗当たりの資本金2000万バーツ以上を条件に、事前認可を得ずとも50%超100%までの出資が可能だ(図表9)。ここでの最低資本金は、登録資本の額ではなく、あくまで実際に払い込まれた資本の額を意味する。また、卸売業、小売業のいずれも規定されている資本額は「1店舗当たり」を基準としているため、店舗をネットワーク展開する際には、店舗数に応じた資本金の積み増しが必要となる。

なお、卸売業・小売業のいずれについても、外国人事業法の第3種に該当するため、商務省・事業発展局の事前認可の下、事業ライセンスを取得することにより、前述の資本金を満たさなくても、50%以上の出資が可能だ。但し、事前認可の取得には通常、①既存のタイ企業と競合しない商品（通常は自社ブランド商品に限る）の取り扱い、②技術導入（例：指導者を通じたスタッフ研修など）、③300万バーツ以上の投資額、などが要件となり、これらに基づき、事業発展局がケースバイケースで判断を行う。

また、卸売業に関しては、前述の投資奨励法により、国際調達事務所、貿易・投資支援事務

図表9 卸売業・小売業に対する規制

|             | 卸売業   | 小売業   |
|-------------|---|---|
| 外資規制        | 外資出資上限は原則50%未満。50%以上出資するには、外国人事業法に基づく商務省・事業発展局の事前認可および事業免許取得が必要。<br>店舗あたり資本金1億バーツ以上の場合には事前認可なしで100%出資可能。  | 外資出資上限は原則50%未満。50%以上出資するには、外国人事業法に基づく商務省・事業発展局の事前認可および事業免許取得が必要。<br>資本金1億バーツ以上、かつ店舗当たり資本金2000万バーツ以上の場合には、事前認可なしで100%進出可能。 |
| 事業登録        | 販売業を行う事業者は(Persons who conduct sales businesses of any one kind or several kinds of items)は、商業登録法(Commercial Registration Act B.E. 2449)に基づく、商業登録が必要。 |   |
| その他国内法による規制 | バンコク市内では、出店エリアを制限する都条例(2005年)があり、売場総面積に応じて卸売・小売店の出店地域を禁止・制限。また建築基準規定により、土地利用方法などを細かく規定。<br>酒類やタバコの販売には別途、各自治体の衛生事務所での許可取得(毎年更新)が必要                    |   |

[資料]ジェトロ海外経済情報ファイル、タイ政府ウェブサイト等から作成

所などが奨励事業の対象となることから、BOIへの申請ルートにより、認可を受けたビジネス領域内で100%出資が可能となる。

他方、BOIは現在、2015年1月の導入を目指し、新投資奨励策の策定準備を進めている。現行の奨励業種についても、タイへの貢献度・付加価値に応じて大幅な見直しが予定されており、新政策の動向、当該産業への影響を十分に見極める必要があるようだ。

### ■ 実質的には外資が過半数の持ち株を保有する場合も

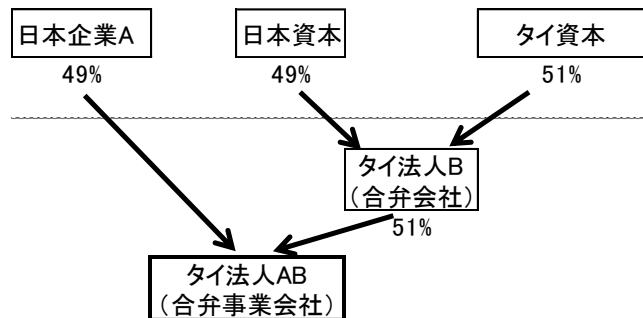
外国人事業法の定める外資規制では、外資の出資50%未満の在タイ合弁会社はタイ法人となり、同社からの2次投資を受けることで、実質持ち分では外資が過半数を保有するタイ会社を設立できる。また、タイ側パートナーへの優先株の発行により、実質的な経営権を外資が握る方法なども取られることが多い。出資形態にさまざまな選択肢がある一方、スキームによっては法律違反となるリスクを伴うことから、事前調査の段階で、検討する事業内容に最も適した形態を入念に見極める必要がある。

外国人事業法の定める「外国人」の定義は、「外国人もしくは外国企業が50%以上を保有する法人が資本の50%以上を有する法人」となっている。これに従えば、タイ人もしくはタイ法人が過半数を出資する法人の孫会社は、タイ法人と見なされる。

そのため、タイ国内の卸売業、法律、会計などのサービス業においては、日本企業が49%を出資し、残る51%については在タイ日系合弁企業（タイ資本が過半を出資）<sup>8</sup>からの出資を受け、タイ法人としての合弁事業会社を設立する手法が取られることも多い。この手法により、実質

<sup>8</sup> 日本の銀行が出資する投資会社などが活用されている。

図表10 在タイ合弁会社を活用した法人設立の一例



[資料]現地法律事務所等へのヒアリングから作成

持ち株比率では日本側資本が過半数を占めるにもかかわらず、外国人事業法の規制を受けずに事業展開ができる（図表10）。

また、この手法による法人設立形態の場合、日系金融機関がタイ国内に有する投資会社などが、出資者としてのタイ法人（図表10のタイ法人B）の役割を果たすケースも多い。その際、1つの投資会社ではなく、複数の投資会社が50%超の株式を分担して保有するのが一般的だ。これについて、現地日系法律事務所は「日系企業が実質的な過半数株を保有したい場合、投資会社を活用したスキームは、出資元の信頼性などの観点からみれば、リスクが少ない投資手法の1つだ。但し、出資者である投資会社に対しては通常、出資額に対して一定比率のコンサルタント料の支払いが生じるため、コストと効果を入念に見極める必要がある」と話している。

### ■ 優先株式による実質的な経営権確保は将来的なリスクとの見方も

また、外国人事業法の定める出資比率は、あくまで株式数または株式の価値基準で判断され、議決権比率は勘案されていない。そのため、パートナーであるタイ側に優先株を発行し、資本上は日本側49%、タイ側51%としながらも、例えばタイ側の1株当たり議決権を日本側の株式の10分の1に設定することにより、実質的な経



営権を日本側が握るという手法が取られることもある（図表 11）。

他方、現地大手法律事務所のタイ人弁護士は、優先株式を発行した外資による実質的な経営権の保有について、現行のタイの法律では可能と判断されるものの、その手法によっては、外国人事業法において処罰の対象となる「名義貸し」に抵触するリスクがあると指摘する。

外国人事業法の第 36 条は「タイ人が名義貸しすることにより、外資規制を逃れる行為」を禁止している。同弁護士によれば、「同法において名義貸しを禁止している趣旨は、実質的な経営に参加しない企業もしくは個人による形式的な出資を規制することにある。名義貸しに当たる行為の明確な定義や判断基準はないため、趣旨から解釈すれば、優先株スキームの採用には慎重にならざるを得ない」という。

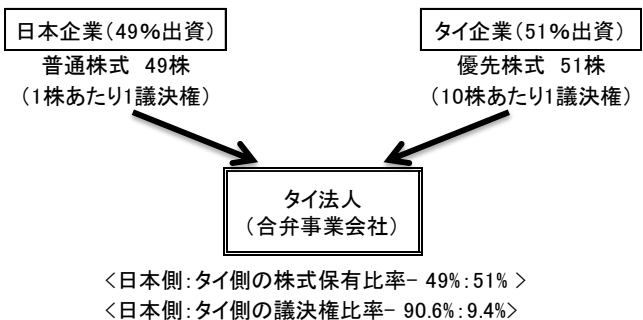
### ■ 条例や協定を通じた特別扱いにも

そのほか、2 国間の条約や協定により、外国人事業法の適用除外規定が盛り込まれる例もある。例えば、米国との関係においては、1966 年に締結されたタイ米修好経済条約により、一部の例外業種を除き、米国企業に対する内国民待遇が与えられている。

具体的には、通信、輸送、信託、預金を伴う銀行、土地・天然資源の開発、タイ固有農産品の国内向け取引、の 6 業種を除いては、米国企業（米国籍者）に対して、タイ企業（タイ国籍者）と全く同じ条件でビジネスを行うことを認めている。要件としては、①取締役の過半数がタイ国籍もしくは米国籍であること、②会社代表署名権限を保有する取締役はタイ国籍もしくは米国籍であることのみが求められる。

条約締結から 50 年近くが経過した現在においてもなお、運用ベースで、外国投資法で制限する 43 業種のうちの多くの業種が、米国企業に対

図表 11 在タイ合併会社を活用した法人設立の一例



[資料]現地法律事務所等へのヒアリングから作成

してはほぼ無条件で開放されているのが実態だ。競争上、日系企業を含む他の外国籍企業に比べ、かなり有利な条件を勝ち取っているといえよう。

一方、日本企業に対しては、日本とタイが締結している日タイ経済連携協定（JTEPA）に基づき、サービス分野については、小売・卸売サービスおよび修理・メンテナンスにかかる製造業関連サービスの一部について、外資規制が緩和されている。具体的には、①タイで生産された製品のうち、一定の条件を満たせば、製造業者・グループ企業が自社グループの製品を卸売り・小売りする場合は 75%まで、②製造業者・グループ企業がメンテナンスや修理などのアフターサービスを提供する場合は 60%までの範囲で出資が可能となっており、政府の事前認可を受けなくても、外国人事業法の規定する 50%未満の条件を上回る出資が認められている。

但し、現地日系法律事務所弁護士によると、「JTEPA で認められているサービス業への外資規制緩和は、その業務範囲が極めて限定的なため、将来的なビジネス展開を見据えた場合、限られた業務範囲を逸脱できないことが足かせになる可能性がある」という。出資の段階では本来の上限を超えた出資ができるメリットと、ビジネス領域が限定されるデメリットを十分に比較検討した上で、出資比率を決定する必要がある。



## 停滞するサービス産業の外資規制緩和（マレーシア）

ジェトロ・クアラルンプール 新田浩之

外資企業の参入は、製造業ではほぼ 100%出資が可能だが、サービス業の卸・小売り、物流などには各種の規制がある。特に出資比率の規制として、マレー人と先住民族の総称であるブミプトラの出資を要求される分野もある。また、コンビニエンスストアなど日本企業の競争力の高い業態は外資の出資比率がゼロに規定されるなど課題は多い。ナジブ首相は 2014 年にサービス産業を対象とした成長戦略を策定する予定で、どういった規制緩和が導入されるか注目される。

### ■ コンビニエンスストアに出資できず

卸・小売業に対する外資規制は、国内取引・協同組合・消費者省 (Ministry of Domestic Trade, Cooperatives and Consumerism: MDTCC) が管轄する。規制内容は、「マレーシア流通取引・サービスへの外国資本参入に関するガイドライン (MDTCC ガイドライン)」に記載されている<sup>9</sup>。業態によって、規制は分かれる。同ガイドラインでは、ハイパーマーケット、デパート、スーパーストア、専門店、その他の様々な販売形態の 5 つの分野の定義が置かれている。

ハイパーマーケット (5000 平方メートル以上の販売床面積があるセルフサービスの販売店) およびスーパーストア (3000 平方メートル以上 4999 平方メートル以下の販売床面積があるセルフサービスの販売店) に対しては、最低 30% のブミプトラ資本の出資要件を課し、各店舗の陳列スペースにおける商品数の最小管理単位 (SKU) のうち最低 30% は、ブミプトラ中小企業商品のために確保することが義務付けられている。また、スーパーストアの申請はハイパーマーケット事業者のみに限られており、最低払込資本金はそれぞれ 5000 万リンギ (約 16 億円、1 リンギ = 約 32 円)、2500 万リンギとなっている。

<sup>9</sup> 最低資本金など詳細は以下を参照。以下の内容は 2013 年 11 月 29 日時点の情報に基づく。規制内容は随時、変更があるので、進出する際は監督官庁に確認していただきたい。  
[http://www.kpdnkk.gov.my/kpdnkk-theme/images/pdf/WRT\\_Guideline.pdf](http://www.kpdnkk.gov.my/kpdnkk-theme/images/pdf/WRT_Guideline.pdf)

デパートなどは外資出資制限やブミプトラの出資要件はないが、最低払込資本金は 2000 万リンギとなっている。なお、デパートは、一般的には 1 つの共通した店舗経営の下、性別、年齢またはライフスタイルによる部門別に、各種取りそろえられた広範囲にわたる消費者商品を、セルフサービスもしくはセールスアシスタントを伴って小売販売する店と定義されている。

専門店についても、外資出資制限やブミプトラの出資要件は課されていないが、100 万リンギの最低払込資本金が必要となる。

また、同ガイドラインには外資参入禁止業種も記載されており、例えば、ガソリンスタンド、販売面積が 3000 平方メートル未満のミニマーケット、食料品店、一般販売店、新聞販売店、雑貨店、薬局 (伝統的なハーブや漢方薬を取り扱う薬局)、常設の市場 (ウエットマーケット) や歩道店舗、国家戦略的利益に関与する事業などが禁止業種に指定されている。なお、コンビニエンスストアは後述するフランチャイズ方式での参入が可能であるが、あくまで外資の出資は許されていない。

卸売業は 100%外資出資は可能だが<sup>10</sup>、例外的に新規の完成車 (CBU) 輸入には規制がかかる。完成車輸入の場合は、オープン輸入許可書 (AP)

<sup>10</sup> マレーシアでは卸売業の規制に関する明示的な規定はなく、MDTCC ガイドラインでも卸売業の規制が規定されていないことから 100%出資可能とみなされる。

が必要であり、このことは「1998年税関令（輸入禁止）：Customs（Prohibition of Import）Order 1998」に基づく。なお、所管官庁は国際貿易産業省（MITI）である。但し、APは現在、発行されていない。また、AP保持者選択の明確なガイドラインはない。中古車に関しても、オープンAPの発行は行われていない<sup>11</sup>。

### ■ 航空宅配便は100%外資参入可

物流面の外資規制は、(1)陸運、(2)海運、(3)空運、(4)倉庫、(5)その他に分けて、記述されている。

#### (1) 陸運

陸運業に参入する場合は、商業車両ライセンスが必要となる。このライセンスの発給は、陸路公共交通委員会（SPAD）が管轄している。根拠法令は「1987年商業車両ライセンス委員会：Commercial Vehicles Licensing Board 1987」。ライセンスは、クラスA（貨物）、クラスA（コンテナ）、クラスC（会社所有の物品の輸送）の3つに分かれている。クラスCは、100%の外資参入が認められており、最低払込資本金は25万リンギ、運転資金として、ライセンスを取得する車両の価格の30%が要求される。クラスA（貨物）は、資本条件として51%はマレーシア国籍（うち最低30%はブミプトラを含む）の資本が求められる。最低払込資本金は25万リンギで、運転資金としてライセンスを取得する車両の価格の30%が要求される。なお、クラスA（コンテナ）ライセンスの発給は現在、凍結されている。

<sup>11</sup> 自動車輸入ライセンス申請ガイドラインは、現在は、発行されないため、ガイドラインは、既にAPを取得しているフランチャイジー会社の輸入台数の許可申請にのみ適用される。フランチャイジー会社とは、特定自動車メーカー専属輸入代理店のことである。

[http://www.miti.gov.my/cms/documentstorage/com.tms.cms.document.Document\\_1d2bd2c4-c0a81573-7413a356-46d09764/Guidelines%20to%20Apply%20for%20Import%20Licence%20for%20Motor%20Vehicles%202013.pdf](http://www.miti.gov.my/cms/documentstorage/com.tms.cms.document.Document_1d2bd2c4-c0a81573-7413a356-46d09764/Guidelines%20to%20Apply%20for%20Import%20Licence%20for%20Motor%20Vehicles%202013.pdf)

#### (2) 海運

海運業に参入する場合は、国内船舶ライセンスが必要となる。このライセンスの発給は、運輸省（MOT）が管轄している。根拠法令は「1952年商業船舶法令（Merchant Shipping Ordinance 1952）」。船舶がマレーシア船籍の場合、認可条件の達成度合いによってライセンス期間は変わってくる。最大で2年の認可が得られる。2年の認可の場合、最低30%のブミプトラ資本およびこれを反映する取締役会を構成すること、事務系スタッフの30%以上はブミプトラであること、船員の75%以上はマレーシア人であること、船齢10年未満の船舶であることなどの認可要件をクリアする必要がある。外国船籍の場合、最長の認可期間は3ヶ月で、資本条件は特にない。

#### (3) 空運（航空宅配便）

航空宅配便に参入する場合は、宅配便（クーリエ）サービスライセンスが必要となる。このライセンスの発給は、マレーシア通信・マルチメディア委員会（MCMC）が管轄している。根拠法令は「1991年郵便サービス法（Postal Service Act 1991）」。ライセンスは、クラスA（適用範囲：マレーシア国内／海外）、クラスB（マレーシア国内／インバウンド）、クラスC（特定区域）に分かれ、100%外資出資が認められる。なお、最低払込資本金はそれぞれ100万リンギ、50万リンギ、10万リンギとなっている。

#### (4) 倉庫業

倉庫業は「私設保税倉庫」「一般保税倉庫」に分類される。前者は企業が自社のために所有する形態、後者は多数の企業の物品を扱う形態で、関連法規はともに「1967年税関法（Custom Act 1967）」。所轄官庁は倉庫が所在する州の税関。資本要件は、前者は外資参入が100%認められているが、後者は最低30%のブミプトラ資本を必要とする。前者への参入要件は、倉庫に保管する物品の年間最低価額が最低500万リンギ必要

になるが、重要物品（アルコール飲料、たばこ、自動車）と非重要物品の2種を取り扱う場合は、それぞれ最低500万リンギの価額が必要になる。後者は倉庫の面積要件を重要物品では5万平方フィート（約4650平方メートル）、重要物品以外では2万フィートとする<sup>12</sup>。

保税でない倉庫は税関の管理下にはなく、「1976年地方自治法（Local Government Act 1976）」が関連法規となる。非保税倉庫であるため、保管する物品は無税または税金を支払い済みのものとする。所轄官庁は所轄の地方自治体で、資本条件などの外資規制はない。認可要件として、ビジネスライセンスの取得や建物の使用許可が必要となる。保税でない倉庫は税金を支払い済みということもあり、保税倉庫と比べて外資の参入が容易だとみられる。

#### （5） その他

船会社代理店の設置は、会社が所在する州の税関が管轄し、根拠法は「1967年税関法（Custom Act 1967）」だ。外資参入に当たっては、100%出資が認められている<sup>13</sup>。通関業は「1967年税関法（Custom Act 1967）」に基づいて、進出条件が規定されている。所轄は本社が所在する州の税関で、最低51%のブミプトラを資本条件とするが、現在、新規ライセンスは凍結中だ。

### ■ 規制緩和の動きも

マレーシアの卸・小売、運輸業のサービス業の外資規制において、総じて、各種インセンティブ制度により各国政府の許認可取得を条件に例外的な出資比率が認められるなどの例外規定はない。但し、新規の完成車（CBU）輸入では、既に発行されている輸入ライセンスを取得企業

<sup>12</sup> 認可要件は以下を参照。

<http://www.customs.gov.my/index.php/en/trade-facility/customs/821-gudang-berlesen>

<sup>13</sup> 認可要件は以下を参照。

<http://www.customs.gov.my/index.php/en/procedures-a-guide-line/customs/100-customs-agent>

から借り受けて、輸入することも可能である。

また、最近ではASEAN経済共同体（AEC）、ひいては国内経済活性化を見据えたサービス業の数少ない規制緩和の動きもみられる。例えば、2012年7月にマレーシア投資開発庁（MIDA）が発表した国際総合物流サービス（IILS）では、資本条件は課されないとともに、ブミプトラの資本構成から免除される。また現在、凍結中の通関業のライセンスを取得できる<sup>14</sup>。

コンビニエンスストアへの参入は、外資参入が規制されていることもあり、実現が難しい。そこで、外国企業は出資比率を0%とし、マレーシアの国内企業が事業を「マスターフランチャイジー」か「フランチャイジー」として行い、外国の「フランチャイザー」からロイヤルティーを受け取る形態での進出が行われている。しかし、出資を伴った進出を要望する声は強く、2013年10月にマレーシア日本人商工会議所（JACTIM）は、あらためてMDTCCにコンビニエンスストアへの出資規制緩和を求めた。

また、完成車の輸入ライセンスを所有する企業は少数であり、マレーシア国内の自動車価格高止まりの一因ともなっている。この点、政府は2014年1月20日にAPの扱いを含めた新自動車政策（NAP）を発表した。発表前は、前倒しのAP廃止も期待されたが、結局は2009年に発表したフランチャイズAP（特定メーカーの新車に限り輸入を許可）を2020年末日までに段階的に終了、オープンAP（車種、仕入先など制限がない輸入許可証）は2015年末日までに終了するとしたスケジュールに関する変更はなされなかった。

### ■ サービス業成長戦略の発表に注目

2009年に就任したナジブ首相は、就任当初こ

<sup>14</sup> 認可要件は以下を参照。

<http://www.mida.gov.my/env3/uploads/Forms/Services/03072012/GD-IILS.pdf>

そサービス産業の規制緩和を打ち出したが、その後の歩みは鈍い。

2013年5月に実施された第13回総選挙におけるマレー人を中心とするブミプトラからの支援を狙い、競争が激化する規制緩和は抑制されたとの見方が一般的だ。さらに選挙後の9月には、政府調達でブミプトラ企業を優遇する措置強化が発表された。一方で、首相は2014年度予算案発表時には、2014年にサービス産業の成長戦略を発表すると演説しており、サービス産業の外資規制緩和に言及されるか注目されている。



## 小売業は一定規模以下で外資参入を禁止（フィリピン）

ジェトロ・マニラ 石川雅啓  
アジア大洋州課 倉沢麻紀

フィリピンの外資規制は、1991年外国投資法の規定に基づき定期的に改定される「ネガティブリスト」で確認することができる。最新の第9次ネガティブリストによると、小売業については、払込資本金250万ドル未満の外資参入は禁止され、出資する親会社についても厳しい要件が課されている。そのため、地場企業との合併を行うケースがあるが、2013年に厳格化された外資出資比率の算定基準について留意が必要だ。卸売業、運輸（物流）業については、規制業種ではないものの、国内市場向け事業に対する外資参入制限がある点に注意を要する。

### ■ 外資規制の元となるネガティブリスト

ネガティブリストは、リストA「外国人による投資・所有が憲法および特別法により禁止・規制されている分野」と、リストB「安全保障、防衛、公衆衛生、公序良俗の脅威、中小企業保護の観点から外国人による投資・所有が規制されている分野」に大別され、それぞれのリスト内に具体的な業種名が記されており、外資参入が禁止されている分野や資本制限がある分野が記載されている。逆に、本リストに掲載されていない分野については、外資100%出資が可能だ<sup>15</sup>。

### ■ 小売業、払込資本250万ドル未満の外資参入は禁止

小売業では原則、払込資本金が250万ドル未満については、外資の参入が認められない。根拠法は、ネガティブリストA（外国資本の参入が認められていない分野）3.による。

但し、次の(a)、(b)のいずれかの資本金規制をクリアし、①～④の外国資本に対する要件を満たした上で、100%の外国資本の参入が認められている。

小売業に課せられる資本金規制(RA8762第5節)

(a) 払込資本金が250万ドル以上かつ1店舗当たりの資本金が83万ドル以上

(b) 高所得者向け商品または高級品を扱う小売業で、1店舗当たりの資本金が25万ドル以上

(b)の「高所得者向け商品または高級品」については、定義は定められてはならず、フィリピン国家経済開発庁(NEDA)に当該品か確認をするか、その都度審査を受ける必要がある。

外国資本の要件(RA8762第8節)。次の4つの要件すべてを満たす必要がある。

① 親会社の純資産が2億ドル以上（上記(a)に該当する企業の場合）、5000万ドル以上（上記(b)に該当する企業の場合）

② 世界で5件以上の小売店舗もしくはフランチャイズを展開し、少なくともその1店の資本金は2500万ドル以上

③ 小売業で5年以上の実績を有する

④ フィリピンの小売企業の参入を認めている国の国民もしくは同国で設立された法人

フィリピンの堅調な経済成長や活発な個人消費を受けて、日系小売業の関心は近年高まりつ

<sup>15</sup> 第9次ネガティブリストは、ジェトロウェブサイト「フィリピン進出に関する基本的なフィリピンの制度」規制業種・禁止業種 ([http://www.jetro.go.jp/world/asia/ph/invest\\_02/](http://www.jetro.go.jp/world/asia/ph/invest_02/)) を参照。

つある。しかし、上述の小売業に対する外資規制もあり、フランチャイズ契約以外での進出は、大手企業が中心だ。具体的には、2012年に進出した「ユニクロ」を手掛けるファーストリテイリングは、フィリピンのSMリテールと合弁会社（出資比率75%、連結対象子会社）を設立。コンビニエンスストアを展開するファミリーマートは2012年、伊藤忠商事およびフィリピンのAyalaグループとRustanグループとの合弁会社SIAL CVS RETAILERSとの3社で合弁会社（ファミリーマート37%、伊藤忠商事3%、SIAL60%）を設立した。

また、フィリピンではレストランも小売業に該当することが特徴だ。昨今、日本食レストランがマニラを中心に進出しているが、これらほぼ全てのレストランはフランチャイズ契約による進出だ<sup>16</sup>。

### ■ 外資出資比率の算出基準が厳格化

外資規制が定められている分野に対し、参入を試みる日系企業にとっては、2013年に厳格化された外資出資比率の算出基準に、留意が必要だ。フィリピンでは従来、外資比率算定の対象となる株式の種類については詳細が明示されていなかった。そのため、議決権の低い優先株を合弁先の地場企業に発給し、日本側が議決権のある株式の過半数を保有して実質的な経営権を握り、規制をクリアしているケースがあった。こうした手法に対しては、「外資規制を形骸化させる」として以前から批判が出ていた。

このような状況の中、算出基準を争点とした通信最大手フィリピン長距離電話（PLDT）の訴

訟において、最高裁が「議決権のある株式の外資比率が上限以下でなければならない」として違憲判決を下した。この判決を受け、証券取引委員会（SEC）は、外資比率の算定基準を厳格化する外資規制改正法案を2012年11月に発表、2013年3月に改正法が公布された。改正法では、①議決権のある株式の外資比率が上限以下、②全株式合算の外資比率が上限以下、の両方を満たす必要があるとしている。また、現在規制を満たしていない企業は5年以内の対応が求められる。

### ■ 卸売業、運輸業も国内市場向けでは外資制限に留意必要

卸売業と運輸業については、ネガティブリスト非掲載業種であるため、特段の規制はないが、国内市場向けの場合は、注意が必要だ。フィリピンには、業種にかかわらず、地場資本保護の観点から、国内市場向けの事業について外国資本の参入が制限されている。払込資本金20万ドル未満の国内市場向け企業の外資出資比率は、40%までに制限される（RA7042、改正RA8179）<sup>17</sup>。従って、20万ドル以上を出資すれば、国内市場向け企業であっても、100%の外国資本の参入が認められる。

フィリピンに進出している日系運輸業の参入形態をみると、国内市場向けに事業を行う企業は、地場企業と合弁を組み、出資比率を40%以下に抑えている。一方、日系製造業の大半が登録しているフィリピン経済区庁（PEZA）では、PEZA企業に対してサービスを行う企業もPEZAの対象となる。そのため、PEZA企業向けのサービスを専門とする運輸企業は、PEZAに登録し、単独資本で進出している。

<sup>16</sup> フィリピンのフランチャイズビジネスについては、業界団体、フィリピン・フランチャイズ協会（Philippines Franchise Association:PFA）のウェブサイトが詳しい。

（<http://www.pfa.org.ph/>）フランチャイズビジネスを行う企業の資本金、店舗数、ロイヤリティなどが確認でき、フィリピン市場の規模や相場を把握するための参考となる情報が掲載されている。

<sup>17</sup> この払込資本金の制限は、先端技術を有するか、50人以上を直接雇用する場合は、払込資本金を10万ドルまで下げられる。

### ■外国投資規制緩和に向けた動き

フィリピンの地元英字紙「ビジネスミラー」(2013年12月19日)によると、フィリピン政府は外国投資の規制緩和に向け動き出すもようだ。同紙によると、NEDAのアルセニオ・M・バリサカン長官は、関連の政府機関と、ネガティブリスト改定に向けた協議を開始した。

同長官によると、2014年初めには、最新のネガティブリストが公表される見通し。これは、外国直接投資の増加策や2015年に予定されているASEAN経済統合への準備という政府の取り組みに従ったものだという。また同長官は、改定案は既に手元にあり、法律を変えることなく、リストの項目数を削減するつもりだと語った。

## 段階的に外資規制自由化が進む物流業、小売業も部分緩和（ベトナム）

ジェトロ・ホーチミン 近江健司

ベトナムでは、進出する日系企業に合わせて、日系企業支援のための物流業がかねてから進出している。また、人口が多く、かつ平均年齢の若い市場であることから、内需を狙ったサービス業も進出を始めている。ベトナムの物流業、卸売業、小売業の外資規制と企業動向について解説する。

### ■ 輸送形態ごとに規制

物流業は、ベトナムの WTO 加盟時のサービス約束表で、海上、国内水路、航空、鉄道、陸上などの輸送形態ごとに、外資企業への市場開放や内国民待遇が約束されている。また、WTO における約束を受けて制定された国内法である 2007 年政府議定 140 号（140/2007/ND-CP）によって細かく規定されている。具体的な外資出資規制は、図表 12 の通り。

例えば、通関サービス（荷主の代わりに税関手続きを行うサービス）を行う場合は、外資 99% 以下の合弁会社設立が可能（WTO 約束上は、合弁会社であることを求められるが、外資出資比率制限なし）、また倉庫サービスを行う場合は、従来、外資出資 51% 以下の合弁会社設立が可能だったが、2014 年 1 月からは制限がなくなり、外資 100% 出資が可能、トラックによる陸上貨物輸送サービスは外資 51% 以下の合弁企業設立が可能となっている<sup>18</sup>。

なお、サービス業分野の中には、WTO 加盟時に自由化約束がされていない分野でも、別途、2

国間協定である日越投資協定の対象分野であれば、同協定の優先適用により、投資活動（会社設立など）において、内国民待遇（ベトナム企業と同等の待遇を与えられること）を保証され、日本の投資家ならば外資 100% 企業を設立できる分野がある。しかし、輸送サービス（同協定上「Transportation Service」と規定されるサービス）は、同協定の対象外分野と規定されているため、各種物流サービスのうち少なくとも貨物輸送サービスに関しては適用されず、前述の WTO 自由化約束に基づく規制がそのまま適用される。

### ■ 2014 年 1 月以降は倉庫サービスなどの自由化進む

ベトナムの物流分野における企業の進出動向をみると、通関サービスに参入する日系企業が多い。ホーチミン日本商工会の会員企業だけを例にとっても、通関サービスを行っていると思われる日系企業（駐在員事務所ではなく、現地法人化している企業）は、少なくとも十数社ある。駐在員事務所を置いてベトナム企業との提携により通関サービスを行う日系企業も含めると、20 社を超える。

進出形態をみると、単独資本は少なく、合弁企業がほとんどみられる。この背景には、前述のように、通関サービスのみを行う場合には出資制限なしの合弁企業設立が可能だが、現実には、倉庫サービスや陸上貨物輸送サービス（と

<sup>18</sup> WTO の自由化約束がされていない分野に係る投資（規定された出資比率を超える合弁会社の設立申請をする場合、約束されていない分野の会社設立申請をする場合など）については、個別案件に際して申請受理当局が認可を出すことを WTO 約束が禁止しているわけではなく、ベトナムの国内法による裁量（つまり個別案件に際して申請受理当局が申請を認めても問題はない）となる。但し、表のうち幾つかの物流サービス（海上輸送、国内水路輸送、鉄道輸送、陸上輸送）に限っては、ベトナムの国内法〔2007 年政府議定 140 号（140/2007/ND-CP）〕により、規定された出資比率以下の申請でなければ認められないと定められている〔本注は「ベトナムの外資規制とサービス分野の進出に関する諸論点」（2013 年 9 月「The Lawyers」の一部）などを参照して作成した〕。



もに外資 51%以下の合弁企業設立可能) など各分野にまたがって業務を行う必要があるため、ベトナム企業を合弁相手として外資 51%以下の合弁企業を設立している例が多いようだ。

2014 年 1 月以降は、倉庫サービスについては外資出資規制が撤廃されたため、これまで出資規制のために外資 51%以下で進出していた日系企業が、外資出資比率を引き上げることが可能となった。在ホーチミンの日系企業には「合弁相手との契約の縛りがあるため、直ちに出資分を増やすのは現実的ではない」という声がある一方で、「これまで汗をかくのは日本側なのに、合弁のため利益のうち半分しか配当されなかった。出資比率の引き上げを検討中」という声も聞かれる。

他方、倉庫サービス（2014 年 1 月以降は外資 100%可能）、通関サービス（外資 99%まで可能）、陸上貨物輸送サービス（外資 51%まで可能）と分野ごとに外資規制が異なる状況に対応するため、各分野毎に会社を設置する進出方法もあり得る。今後の物流企業の動きが注目される。

### ■ 卸・小売業では外資 100%が可能だが様々な規制も

ベトナムの卸売業・小売業に対する外資規制は、WTO 加盟時のサービス分野約束表に基づいて、2009 年 1 月以降自由化され、外資 100%出資が可能となっている。

しかし、外資企業にとって障壁は少なからず存在する。まず、外資系企業に対して自由化されていない取り扱い品目がある。WTO サービス約束表において、卸売業・小売業の自由化例外品目とされているのは、たばこ、本、新聞、雑誌、ビデオ録画物、貴金属、医薬品、砂糖などだ。

図表 12 ベトナムの物流サービス分野における外資出資規制 (2013 年末時点)

| 輸送形態              | 業種  | 外国側の出資規制   |
|-------------------|---|--|
| 海上                | 貨物輸送サービス  | ・外資 49%以下の合弁会社設立可能(ベトナム国旗を掲げる船の運営会社)<br>・外資 100%企業設立可能(国際海運業を展開する会社) |
|                   | コンテナ積み卸しサービス  | 外資 50%以下の合弁会社設立可能  |
|                   | 通関サービス(荷主の代わりに税関手続きを行う業務)                                   | 出資制限無し合弁会社設立可能(外資 99%まで可)。   |
|                   | コンテナ倉庫サービス(港・内国の域内で、貨物の出し入れ、貨物の修繕、輸送用の貨物調整の目的で、コンテナを保管する業務) | 外資 51%以下の合弁会社設立可能。2014 年 1 月より、制限なし。                                 |
| 国内水路              | 貨物輸送サービス  | 外資 49%以下の合弁会社設立可能  |
| 鉄道                | 貨物輸送サービス  | 外資 49%以下の合弁会社設立可能  |
| 陸上                | 貨物輸送サービス  | 合弁会社の設立または事業協力契約(BCC)締結のみ可能。合弁会社の外資は 51%以下。                          |
| すべての輸送形態に付随するサービス | コンテナ荷役サービス(コンテナターミナル業)                                      | 外資 50%以下の合弁会社設立可能  |
|                   | 倉庫サービス(バルク貨物、冷凍冷蔵品等、コンテナ貨物以外)                               | 外資 51%以下の合弁会社設立可能。2014 年 1 月より、制限なし。                                 |
|                   | 貨物輸送代理サービス(荷主の代わりに輸送を組み立て文書を用意し情報提供する業務、機内のスペース仲介業務、混載業務等)  | 外資 51%以下の合弁会社設立可能。2014 年 1 月より、制限なし。                                 |
|                   | その他サービス(荷主の代わりに行う、貨物検査業務、計測・サンプリング業務、貨物受取り業務、輸送書類作成業務等)     | 外資 51%以下の合弁会社設立可能。2014 年 1 月より、制限なし。                                 |

〔資料〕WTO サービス分野約束表、2007 年政府議定 140 号(140/2007/ND-CP)から作成

これら品目は、2007 年商工省議定 10 号(10/2007/QD-BTM)において、流通権が認められない品目として、HS コード 4 桁レベルで指定されている。また、外資企業に輸入権が認められない品目として、たばこ、鉱物類、雑誌類、コンテンツ媒体、航空機部品などが、HS コード 6 桁レベルで指定されている。

また、卸売業・小売業・輸入業ともに、投資証明書に明記された品目以外は扱うことができない。投資証明書への品目追加や事前に多めに申請することは可能だが、申請の際、窓口である省・市レベルの計画投資局から、品目ごとに関係当局(例えば、食品であれば農業農村開発局や保健局、家電製品であれば情報通信局など)に諮問される。実態として、特に輸入業かつ多品目を扱う企業にとって、このような品目申請の際に手間と時間がかかることが課題となっている。また、外資が輸入業をする場合、扱う品

目が50品目(HSコード4桁レベル)を超えると認可が下りないのが実態といわれている。さらに、特に食品の輸入業の場合には、地場・外資企業ともに適用される規制ではあるが、初めて輸入する品目の時、パッケージを変更した時、更新時(3年ごと)に保健省への事前登録が必要となり、品目種類ごとに手数料(輸入の際の輸入税とは別の手数料)が必要となる。

また、一般に製造業と流通業を行う企業(ベトナム国内で製造した自社製品を流通させる企業)に比べて、製造業を行わず流通業のみを行う企業(他社製品を流通させる企業)の方が、会社設立申請などの際に厳しく審査されるのが実態だ<sup>19</sup>。

なお、これら流通サービス(日越投資協定上は「Distribution Service」)は、物流関係の輸送サービスと同様、日越投資協定の対象外分野とされているため、同協定は適用されず、上記のようなWTO自由化約束による規制が適用される。

### ■ 複数店舗の出店審査の内容が不明確

また、卸売業や輸入業や他のサービス業にはなく、小売業にある外資規制として、ENT(エコノミック・ニーズ・テスト)という名の、複数店舗目の出店申請時の審査がある。

小売業に限らず、進出外資企業が支店や店舗を追加で設立する際は、投資証明書への追加申請を行うことが求められる。サービス業を展開する日系企業からは、支店(店舗)設立に際して時間を要し、支店(店舗)設立申請に当たっ

て具体的な審査基準が不明(省・市のマスタープランに沿うかどうかというあいまいな基準は存在するが、それ以外が不明)、認可されるかどうか分からないためビジネスプランが立てられない、賃借料を負担しながら申請結果を待つことになる、といった声が聞かれる。

小売業の場合も他のサービス業と基本的に同様だ。外資企業が複数店舗目の小売店舗を設立申請する場合には、その都度ENTの審査を経ることとなっているが、審査の基準は、地域内の小売店舗の数、市場の安定性、人口密度、省・市のマスタープランとの整合性という程度で、やはり他のサービス業と変わらず具体的な審査内容が不明だった。小売業の出店審査については、これまでの官民対話においても審査内容の明確化の必要性が叫ばれてきた。

こうした中、2013年6月に商工省通達08号(08/2013/TT-BCT)が発出され、500平方メートル以下の店舗を設立する際には、一定の条件を満たせばENT審査は対象外とされた(2013年5月20日記事参照)。また、同通達では、ENT審査の対象となる場合にはENT評議会(省・市の人民委員会、計画投資局、商工局などから成る)が審査を行い、中央の商工省に判断を仰ぐとされるなど、ENT審査の手続きが規定された。

但し、通達08号については、ENT対象外とされる条件があいまいだという点が指摘されている。また、当地の小売業企業からは、ENT除外について、「もともとENTという具体的な手続き・書類がない中で、500平方メートル以下の小規模店舗はENT除外と規定されても、具体的な手続き・書類が免除されるわけではなく、これまでと同様、具体的な審査内容が不明だという状況は変わらないのではないか」、「ENT除外だとしても、当局の職員が頼る審査基準がない状態では、注目分野でもあるので職員は慎重になり、上部機関や中央の商工省まで相談し、結局は時間が

<sup>19</sup> 例えば、複数店舗目の出店申請の審査であるエコノミック・ニーズ・テスト(ENT)について、製造業ライセンスを持って生産した自社製品のみを売るために出店する場合、ENTの対象になっていないのが実態といわれている。つまり、出店審査においてENTを理由に時間がかかる恐れがあるのは、自社製品以外を売る小売業企業(製造業ライセンスを持たず他社製品を小売りする場合、製造業ライセンスを持っているが自社製品とそれ以外の製品の両方を売る場合)というのが実態。

かかるのではないか」などといった声が聞かれている。本件は官民対話である日越共同イニシアチブ・フェーズ5でも取り上げられており、改善が期待される。

### ■ 直接投資による日系小売企業の進出はまだ多くない

日系小売業の投資は、過去1年ほどでは目立っては増えていない。消費の中心であるホーチミン市では日本発のブランドとして、いわゆる100円ショップ、ドラッグストア、眼鏡販売店などが出店してきているが、直接投資でない進出形態（フランチャイズなど）が多い。進出日系企業の中でここ1年の間に小売店舗を大きく拡大している企業も特にみられない。

日系企業A社によると、小売業の直接投資をする際には、①法制度の改善、②店舗の場所の確保、③市場の成熟、という3つが必要条件だと指摘する。①については、前述のとおり、出店に係る外資規制が参入障壁になる。②については、賃借人の保護が進んでおらず、賃貸人が突然賃貸借契約を解除する（賃貸人が一方的に契約解除できる条項が契約内に含まれている）こともまれではないため、安心して進出できる場所が少ない。③については、市場が成熟しておらず売り上げが増えない場合には、直接投資を行っても費用がかさむ一方で利益が上がらないことになる<sup>20</sup>。直接投資の方が多く利益を配当できるとはいつても、まずはフランチャイズなどによって小売部分をベトナム企業に任せるのも、リスク管理上自然なことだという。

### ■ 徐々に規制が緩和され環境が改善

しかし、環境は徐々に改善されてきている。外資規制は段階的に緩和されている。前述の品

目規制（外資未自由化品目、小売り・卸売り）については、WTO加盟時の非自由化品目のうち、現在ではコメが外資に開放されている。2013年11月の日越当局間（日本の経済産業省、ベトナム商工省）の「流通政策対話」でベトナム側は、さらに砂糖と出版物を外資企業に開放することを検討すると発言している。また、小売業を誘致する側の不動産業について、いわゆるサブリース（転貸：建物を賃借した上でさらにテナント企業に賃貸する業）が外資に開放される方向で不動産経営法改正作業が行われており、現在パブリックコメントの募集中だ。ENTについても、ある当局幹部は官民対話の中で、「日系企業からの出店申請がこれまでほとんどない。申請が実際にあれば早く認可する」と述べている。これら流通関係の論点は、前述の流通政策対話や日越共同イニシアチブでも取り上げられ、改善に向けて議論されている。

店舗の場所の確保も容易になってくる。日系ショッピングセンターとしては、これまで唯一Zen Plazaが存在したが、2014年1月、イオンの1号店がホーチミン市にオープンした。イオンは同年秋に2号店がホーチミン市近郊ビンズオン省に、2015年にはハノイ市で3号店が開店する予定だ。1号店には約120のテナントのうち、小売店5割、飲食店2割、その他サービス3割で、また外資系ブランド4割、ベトナムブランド6割だという。また、高島屋グループは、ショッピングセンター「サイゴンセンター」に出資しているほか、2015年には高島屋（商業ビルの一部）がオープンする予定で準備が進んでいる。さらに、もし前述の法改正によりサブリースが外資企業でも可能になれば、サブリースに強みを持つ日系不動産企業が進出しやすくなるなど、今後、日系小売企業が安心して出店できる場所が増えてくると思われる。

<sup>20</sup> ベトナムの都市部の賃借料は高額なため、それを踏まえた売り上げが必要になるといわれている。

## 流通・運輸業で参入規制強化の動き（インドネシア）

ジェトロ・ジャカルタ 春田麻里沙

政府は拡大する消費市場を牽引する分野、あるいは自国産業で賄うことができる分野については、外資規制を定めたネガティブリスト(2010年大統領規定第36号)で、外資参入を禁止あるいは制限している。特に小売り分野は例外を除き、参入が認められていない。比較的制限が緩いとされている卸売業・運輸業についても、2013年から進められているネガティブリスト改定の議論の中で、業界団体が外資参入規制の強化を訴えており、今後の動向を注視する必要がある。

### ■ 経済界の要請を受け政府も規制強化へ動く

卸売業は現行ネガティブリスト<sup>21</sup>に特段の取り決めがなく、原則として外資出資100%での進出が可能となっている。しかし、ネガティブリスト改定に当たり、インドネシア経営者協会（APINDO）事務局長のフランキー氏は地元紙に対し、「卸売業分野は特殊なノウハウや多くの資本が必要な分野でないことから、外資の参入障壁を設けるよう働き掛けを行ってきた」とコメント。その後、マヘンドラ投資調整庁（BKPM）長官が、流通（卸売業含む）分野の外資比率をこれまでの100%から33%に引き下げると発言している（2013年12月24日付報道）。

運輸業は事業種ごとにさまざまな規定がなされているが、そのうちコンテナ貨物輸送、一般貨物輸送、国内・国際海運業（国際海運の一部上限60%）、輸送手段を持たないフレイトフォワードャー業などの分野は、現行ネガティブリストでは外資出資比率49%まで認められている。一方、総合物流業の展開を想定した場合、フレイトフォワードャー、倉庫、トラック運送など各分野においてそれぞれ事業許可取得が求められ、煩雑になっている。なお、タクシーやバス輸送、特定の小規模設備を使った海運業への外資参入は認められていない。

フランキー氏は運輸業の外資規制について、

地元紙に対して、現行ネガティブリストに明確な記載がなかった倉庫業や冷凍・冷蔵設備業を含む物流業について規制を強化し、地元企業の参入チャンスをつくるべきとし、政府に働き掛けを行っていることを明らかにしている。また、マヘンドラ BKPM 長官は、倉庫業の外資比率を100%から33%に引き下げるほか、冷凍倉庫業については、ジャワ・スマトラ・バリ島では上限が33%、その他地域では67%までとする方針を示している。

### ■ 小売業は小規模店への参入が禁止

現行ネガティブリストでは、床面積が400平方メートル以上のミニマーケット、1200平方メートル以上のスーパーマーケット、2000平方メートル以上の百貨店には、外資参入が認められており、日系も含めた外資系小売業はこの規定に基づいて参入しているとみられる。一方、上記規模未満の小売業への外資参入は認められていない。

2013年12月に、商業相規定第70号「伝統市場、ショッピングセンター、モダンストアの整備と育成指針に関する商業相規定」が発表された。同規定は業界団体などとの調整を経て、2014年6月ごろに施行されると見込まれており、国内で展開する小売業者（地場資本も含む）に対して、近代的な小売店で取り扱う商品の8割以上を国産品とすることを義務付け、同規定が施行

<sup>21</sup> 2013年2月25日通商弘報記事参照。



されてから2年以内に、同基準を満たす必要があるとしている。このほか、店頭販売のための不必要な費用（リスティングフィー）の徴収を禁止し、プライベートブランドの販売は商品全体の15%にとどめ、加えて近代的小売店の直営は150店舗までに制限することなどが盛り込まれている。また、ミニマーケットに対しては、生鮮品の量り売りを禁止するほか、駅、礼拝場、病院、学校などの近くにある店舗でのアルコール飲料販売を禁止することも盛り込まれている。

このように厳しい外資規制が敷かれているが、外国ブランドが参入できていないわけではない。アパレルや飲食店、雑貨店などが立ち並び、日本の各種コンビニエンスストアも店を構えている。参入方法は各社各様ではあるものの、主として、業務／販売委託、フランチャイズなどの方法で参入している。資本参加ができないことによるトラブルを避けるため、現地パートナー会社に出向という形式を取るなど、リスクを軽減する対策が講じられている。

小売業の参入方法として有力なフランチャイズについて、商業省が2012年、規定を発表した（商業相規定第53号および68号）。内容としては、店舗に使われる棚などの設備・備品や商品において、原則として国内産品を80%以上使用するよう義務付けており、150店舗を超えた直営の小売店舗については、超えた店舗数の40%のフランチャイズ化を義務付け、残りの60%は引き続き直営にできるとした。また、フランチャイザーとフランチャイジーが保有する事業許可以外の商品を全販売品目数の10%以内に限定した。例えば飲食業の事業許可を取得している場合、飲食業に直接関連しないものの販売品目数は10%までと制限されたことになる。

規定の施行当初は、さらなる外資参入の障壁になるのではと懸念されたが、商業省はジェットロに対し、①大企業のみならず中小企業にもフ

ランチャイズ権を持てる仕組みをつくること、②国内産品使用を促すことが本規定の目的であり、外資参入の障壁を高めるものではないとし、仮に専門的な商材を取り扱う小売店や日本食レストランなどにおいて、インドネシア産品80%使用が困難な場合はケースバイケースで判断するので事前に相談してほしい、とコメントしている。なお、詳細な運用規定は発表されておらず、国内産品の使用義務などについての算出方法などについての取り決めもされていない。

この他、小売店を出店する地域の地方条例により、出店が禁止されている場合もあり、注意が必要だ。例えばジャカルタ特別州では、伝統的市場の保護に関連した近接地への出店制限、ミニマーケットでの商品販売価格の制限（ともに2002年ジャカルタ特別州知事令第2号）など、その他小売店の営業許可取得に際して各種地方条例がある。ジャカルタ特別州観光局は、2012年フランチャイズ規定に関連し、事業許可に即した事業展開がなされているか各種コンビニエンスストア店舗を再確認したところ、外資系小売業のジャカルタ内106店舗のうち営業許可の要件を満たしているのは46店舗で、残りは要件を満たさない、あるいは事業許可がなかったと発表した。加えて、中央ジャカルタのブディクムリアーン通りの店舗については、建設許可の不備などの理由により、ジャカルタ特別州建設計画監督局が営業停止処分を発動し、強制的に閉鎖したとしている。

### ■ 外資の投資額に関する制限も規定

このように、ネガティブリストの他、国内法、地方条例などによる数々の参入障壁があるが、さらに投資調整庁長官規程2013年第5号「投資許認可・非許認可の指針と手順に関する規定」<sup>22</sup>

<sup>22</sup> 同規定の仮訳は以下のジェットロ・ウェブサイトを参照。  
[http://www5.jetro.go.jp/newsletter/jkt/2013/BKPM\\_No.5\\_20](http://www5.jetro.go.jp/newsletter/jkt/2013/BKPM_No.5_20)

で、外資系企業が投資するに当たっての資本金の規定が定められた〔第 22 条 (3)〕。規定内容は、外資系企業が投資をする場合、①土地建物を除く投資額の合計が 100 億ルピア（約 8,600 万円、1 ルピア＝約 0.0086 円）あるいはそのドル相当額以上、②引当資本と払込資本は同額であり、25 億ルピアあるいはそのドル相当額以上。また、株式保有率は株式の額面に基づいて計算することとされている。本規定は、卸売業、運輸業、小売業に関わりなく全分野の外資企業が参入する際に課される規定だが、本規定により、中小規模の投資でのインドネシア参入は困難で、大きな参入障壁となっている。マヘンドラ BKPM 長官はジェットロとの会談の中で、「現行のさまざまな外資規制は製造業を想定してつくられたものが多く、そのままではサービス分野の外資系企業にはそぐわない内容があることを理解している」とコメントしている。

## 小売・卸売業の外資参入は困難、物流業にも障壁（ミャンマー）

ジェトロ・ヤンゴン 小林広樹  
アジア大洋州課 小島英太郎

2012 年以降、「ミャンマーブーム」を背景に日系企業対ミャンマー投資が進み始めた。電力などのインフラが未整備で製造業は足踏みしているところもあるが、建設、IT のオフショア開発に加え、法律・会計事務所、コンサルティング、貸しオフィスなどビジネスサポート分野の進出が増えている。しかし、小売・卸売・物流業への外資参入障壁は依然高く、こうした分野の日系企業では合併などでの参入を模索、実現する動きも出つつある。

### ■ 小売・卸売業の外資参入にさまざまな細則

小売り・卸売り分野の外資規制については、2012 年 11 月に制定された新外国投資法に基づいて、2013 年 1 月 31 日に発表されたミャンマー投資委員会 (MIC) による施行細則 (MIC 通達) に明文規定がある<sup>23</sup>。この中で、小売業、卸売業は「特定の条件下でのみ参入可能な事業」に該当しており、以下のような細則がある。

#### 小売に関する細則

- ・小売業：小規模小売りの形態には参入できない。スーパーマーケット、百貨店、ショッピングセンターの形態は認められる。但し、ミャンマー企業の既存店舗に近接した場所では開店できない。国産の商品を優先的に購入し販売すること。合併 (JV) の場合はミャンマー企業側が最低 40% の出資をすること。
- ・自動車、オートバイを除く小売り：2015 年以降のみ認める。最低 300 万ドル以上の投資とすること。免税措置なし。
- ・フランチャイズ：外国企業はフランチャイザーとしてのみ認められる。
- ・専門店以外的小売り：百貨店とハイパーマーケットは 5 万平方フィート（1 平方フィート＝約 0.09 平方メートル）以上、スーパーマーケ

ットは 1 万 2000 平方フィートから 2 万平方フィートの店舗面積を有すること。

- ・専門店以外の食料品、飲料（アルコールを含む）、ミャンマーたばこなどの小売り：店舗面積 2,000 平方フィートから 4,000 平方フィートまで。

#### 卸売業に関する細則

- ・卸売業：商業省の見解に従う。

小売業については、上述の 5 つの細則が関係するとみられるが、それぞれの条件にはあいまいな部分が残っている。例えば、ミャンマー企業の既存店舗に近接した場所では開店できないとあるが、距離については記されていない。また、国産の商品を優先的に購入し販売するとあるが、どれぐらいの比率なのかも記されていない。また、小売業は 2015 年以降に外資開放されると規定されており、この見通しについて政府関係部局に問い合わせたところ、「MIC 通達のとおり」との回答のみだった。さらに、卸売業については「商業省の見解に従う」とあるが、政府関係部局に問い合わせたところ、現在、卸売業に対しての許認可をどうするか議論しているとのことだった。

<sup>23</sup> 2013 年 2 月 15 日通商弘報記事、2 月 18 日通商弘報記事参照。

## ■ 会社法に基づく参入も不可能に

ここまで外国投資法の説明をしてきたが、外資だからといって必ずしも外国投資法によらなければ現地法人を設立できないということはない。外国投資法上の恩典はなくなるものの、ミャンマー会社法によると、外資も企業登記・営業許可を得れば事業を始めることができることになっている。2002年以前はこの会社法に基づき外資も「商業(Trading)」分野で現地法人設立が認められていた。商業は小売・卸売業(貿易業も含む)を指しており、過去には外資が国内で物品を購入し輸出したり、輸入したものを国内販売したりすることができた。しかし、2002年以降、突然、外資は商業分野での企業登記・営業許可が認められなくなってしまい、明文化されていないものの、現在まで認められないままとなっている<sup>24</sup>。結局のところ、外国投資法に基づいても基づかなくても、外資が小売・卸売業に参入することは今のところ不可能となっている<sup>25</sup>。

## ■ 地場代理店を見つけての参入の動き

ここまでみてきたように、外資が小売・卸売業でミャンマー市場に参入しようとするれば、地場のパートナーを見つけ、輸入販売してもらうしかない<sup>26</sup>。こうした中で2013年8月、双日は地場流通最大手シティー・マート・グループと、ミャンマーにおける生活消費財・食料品の卸売事業を共同で展開していくことで合意、資本・業務提携契約を締結。シンガポールに共同出資

の新会社を設立し、同グループ向けの生活消費財・食料品の調達をすると発表した。ただ、双日のようにミャンマー国内に新会社を設立しないまでも、地場の代理店を見つけて参入する動きも増えつつある。

## ■ 合併で活路を見いだす日系物流企業

一方、物流業(運輸業)の外資参入については、外国投資法、MIC 通達において次のような細則がある。

○「ミャンマー国民との合併事業形態においてのみ参入可能な42分野」の物流関連業務(この場合は外資は80%までとする出資制限がある)

- ・国内空輸業務
- ・国際空輸業務
- ・船舶および荷船による乗客および貨物輸送業務
- ・内陸コンテナデポ(ICD)の建設を通じた国内港湾業務および倉庫

○「特定の条件下でのみ参入可能な27分野」の物流関連業務

- ・倉庫(中小規模の倉庫業は認められない。JVの場合はミャンマー企業側が最低40%を出資すること)

上記の業務以外の物流業でも、MIC 通達には運輸省管轄として貨物取扱業務などを始める場合は「連邦政府の承認および運輸省の推薦が必要」とされており、その承認・推薦の基準のあいまいさが課題となっている。

一方、上述したように、外資であっても外国投資法によらずに会社法で現地法人を設立することが認められており、この形態で「物流サービス業」として認められる事例が出ている。日本からミャンマー向けの中古自動車コンテ

<sup>24</sup> 合併の場合でも同様に認められない(外資が入ると、合併でも外国企業扱いとなる)。

<sup>25</sup> 外国投資法の細則として、MIC 通達と同日に公布された国家計画・経済開発省通達 No.11/2013 (MNPED 通達) の第175条において、「新外国投資法の細則は商業を対象としない」ことが記述されている。この意味するところの詳細は不明だが、商業分野での外資参入に関しては外国投資法に基づく認可を受けることが難しいことが読み取れる。

<sup>26</sup> ミャンマー国内に製造拠点を構え、原料を輸入し、製造・加工後に国内販売することは外資でも可能となっている。また、製造・加工後の輸出も同様に可能だ。



ナ輸送などを手掛けるジー・ティー・シーエイシアは、100%出資の現地法人を2012年9月に設立して2013年1月から操業を開始したと発表した。日系物流サービス業で初めての案件だ。続いて、同年2月、三菱倉庫と日本航空の貨物事業子会社ジュピター・グローバルがミャンマーで物流事業を手掛ける現地法人を共同設立予定と発表、5月に設立された。加えて、阪急阪神エクスプレスも2013年8月に現地法人設立を発表した。いずれも航空、海上、陸上輸送を行う地場代理店と提携・業務委託し、それをコーディネートするかたちで物流サービスを提供できることになったが、ジェトロが把握する限り、このような現地法人設立はこれら3例のみだ。2012年以降、日系物流企業のミャンマー参入が相次いだ。基本的には駐在員事務所のような「支店」を設立して、情報収集、荷主のケアなどの業務をするにとどまっていた。このような中、3社とはいえ「物流サービス業」での現地法人設立が認められたことは画期的だった。

しかし、ある日系物流企業の関係者によると、物流業に対して以前は外資100%による法人設立が可能だったが、運輸省の判断により2013年8月ごろを境に急に外資100%での現地法人設立が認められなくなり、合弁のみ認められることになったという。明文規定はともかく、運用実態としては非常にあいまいな状態となっている。

### ■ 合弁でより幅広い物流事業を展開

ミャンマーの物流事業に合弁で取り組む事例も出てきている。日立物流の子会社である日新運輸は2012年12月、ヤンゴンに地場企業と合弁で現地法人を設立、2013年1月から営業を開始した。3月には工場を完成させ、物流サービスのみならず、日系フォワーダー（荷主と輸

送会社の仲介業者）として縫製品の検針・検品などの流通加工機能を保有する初の合弁会社となった。主にアパレル業界の顧客にフォワーディング業務と検針・検品などの流通加工を提供しつつ、農産品、インフラ関連資機材の輸出入も行うなど、業務を軌道に乗せつつある。また、上組は2012年7月に支店を設立し駐在員が常駐し始めていたが、2013年3月に地場最大手の物流企業エバー・フロー・リバー（EFR）とトラック共同事業に関する契約を締結したと2013年4月に発表した。同社は「共同事業を足掛かりに近く合弁会社を設立し、車両の整備（2014年末に180台）と人員の増強や組織の強化をしていく」とも述べている。

ミャンマー内市場に参入するビジネスについては、地場企業保護の観点からも、流通・物流業に限らず外資参入のハードルは高いといえる。しかし、そうした地場企業との提携、合弁などのかたちで活路を見だし、先行してシェアを取ろうとする日系企業の動きも活発になっているといえる。

## WTO 加盟を機に規制緩和進むか（ラオス）

ジェトロ・バンコク 山田健一郎  
大阪本部（前アジア大洋州課） 小野澤麻衣

---

卸売業や小売業におけるラオスの外資規制が 2012 年以降、強化されている。両者とも外資 100%での参入はできず、特に小売業は一切の外資参入が禁止された。外資導入が進む中で、自国産業の保護が最大の目的だ。物流業への外資出資も 49%に制限されている。一方、政府は WTO 加盟や ASEAN 経済共同体構築の流れの中で、サービス業で一定の開放も迫られている。

---

### ■ 卸売業と小売業への外資規制を強化

かつては、「小売業における外国投資家による出資比率は 25%未満、卸売業はラオス国籍企業との合弁を組めば投資できるが、出資比率は別途規定する」とされていた。ところが、2012 年 5 月 18 日付「卸売・小売事業に関する商工省決定 (No. 0977/MOIC. DDT)」が出され、①小売業については外資企業による参入を一切認めない、②卸売業については輸入会社を設立することを条件に外資参入も認めると改定された。

その後、2012 年 6 月 28 日付「ラオスにおける卸売りのための輸入企業設立時の外国人投資家の合弁が可能な商品と投資比率についての商工省大臣告示 (No. 1265/MOIC. SLT)」において、前述条件の下で ASEAN 地域内の外資に開放される卸売業の分野は「繊維、衣服、靴製品 (ISIC: 4641)」の 3 種のみとし、ASEAN 地域内の外資の出資比率は 49%以下と規定された。卸売業については ASEAN 地域内の外資のみを対象に、輸入会社設立を条件に、かつ繊維、衣服、靴製品の取り扱いについてのみ外資参入が認められることになったと考えられる。

さらに、2012 年 7 月 20 日付「ラオスにおける卸売りのための輸入企業設立時の外国人投資家の合弁が可能な商品と投資比率についての商工省副大臣告示 (No. 1489/MOIC. SLT)」で、

ラオス国籍者から名義借り（ビジネスそのものには関与しないラオス国籍の企業もしくは個人から、名義だけを借りることで出資制限をクリアすること）をしていることが判明した場合には、ラオス企業法に基づき即時に事業を解散する、などの罰則措置が追記された。

### ■ 商業施設の建設は足踏み状態

ラオスは、約 640 万人と人口規模は小さいが、豊富な天然資源や電力輸出により経済成長が著しいこともあり、2012 年の 1 人当たりの GDP は 1446 ドルとベトナム (1528 ドル) に並ぶ水準で、2001 年から 2012 年までの平均伸び率も 15%に上る。首都ビエンチャンでは 3346 ドル [2013 年度 (2012 年 10 月～2013 年 9 月)、ビエンチャン都庁会議発表] と、インドネシアに並ぶ水準だ。

このような自国経済の成長に加え、中国やタイにおける賃金水準の上昇、労働力不足といった周辺国の労働環境の変化もあり、ラオスへの製造業を中心とした外資参入が加速している。上昇を続ける所得水準を背景に、大規模かつ近代的な商業施設の建設も増え、ビエンチャン市内では商業施設の建設・開発は計画段階のものも含めると 14 件に上る (2013 年 12 月時点)。

政府が小売業、卸売業の双方において外資規制を強化したのは、この外資参入の増加に対し、

まだ十分に成長していないラオス国内資本を保護することが目的とみられる。規制が強化されて以降、小売業、卸売業への新たな外国投資案件は出ていない。また、商業施設の建設計画には外資系企業によるものも含まれるが、これらは規制が厳しくなる前に認可されたものだ。しかし、その多くが中国やベトナム資本で、建設が計画どおりに進んでいない案件も多いようだ。

### ■ 外資への開放が期待される物流業

物流業においては、現時点で外資規制を定める明確な法令の発布は確認されておらず、商工省の内規で「外資企業の出資比率は 49%以下」と制限されている。ビエンチャン日本人商工会議所の会員で、運輸業として法人設立している企業は 2 社、駐在員事務所は 1 社だ（2013 年 12 月時点）。

ラオスに進出する製造業の多くはビエンチャンに拠点を置いていて、その多くが、輸出入をする際はタイのレムチャバン港を利用している。ラオスの物流業者は自前のトラックや倉庫は持たず、タイ側に拠点を置く物流業者の仲介をするにとどまっており、実際の輸送はタイ側の業者が行っているのが実態だ。

ラオス物流企業である Societe Mixte de Transport は「これからは、ラオスの物流会社はもっと戦略的に海外の輸送会社と連携する必要がある」という。物流業における外資規制の緩和が進み、外国資本が投入されることでラオスの物流業界が競争力を増し、独自の輸送サービスなども提供することが期待される。

なお、ラオスでは企業設立において、一般法人のほかにも外国企業の支店という形態での進出が可能とされるが、現状では金融機関、保険会社、国際コンサルタント、航空会社のみとされ、これまで卸売業、小売業や輸送会社など

に適用された実績はない。

### ■ 規制緩和と統一的な対応に期待も

ラオスは 2013 年 2 月 2 日、158 番目の加盟国として WTO に正式加盟した。これによりサービスセクター 155 分野中 79 分野で、外資による投資を開放することとなっている。このロードマップによると、流通分野（小売り、卸売り、フランチャイズ）では、加盟後 7 年間（2020 年）までは現状を維持し、7 年後から外資出資比率を 49%以下まで開放することが約束されている。一方、物流業についてはこの約束の対象外とされている。

ラオスでは、これまで小売業や卸売業に対する外資規制が不明瞭で、法律や規制と実際の運用に乖離があり、政府との交渉次第では規制対象であっても許認可が下りるケースもあるなど、統一的な対応が行われないことが多かった。実際、2011 年にはフランス系のハイパーマーケット BigC が 100%タイ資本（同社タイ子会社からの出資）として認可されたケースもあった。しかし、WTO 加盟を契機に法律の統一的運用が強化されてきており、今後はこのような例外的な認可が難しくなっていくとみられる。物流業においても、同様のことがいえる。

また、2015 年の ASEAN 経済共同体の構築を控え、ASEAN 地域として新たな規制緩和に向けた取り決めや行動計画が定められる可能性もある。ラオスへのサービス業進出に際しては、中長期的な視点に立ち、規制の状況と緩和の方向性をしっかりと確認していく必要がある

## 卸売業、小売業、運輸業とも外資 100%出資が可能（カンボジア）

ジェトロ・プノンペン 道法清隆

外国投資の規制が緩やかなカンボジアでは、卸売業、小売業、運輸業は外資 100%出資による現地法人などの設立が可能だ。法令上は外資 100%出資で問題はないが、国内販売やサービスなどを提供する場合、政府関係省庁などとのコネクションを持つ現地パートナーと提携する事例が多い。

### ■ オープンな外国投資規制

カンボジアは他のアジア諸国と異なり、不動産の取得制限を除いて、外国人・外国企業に制限されている分野はなく、オープンな外資誘致政策を掲げている。従って、卸売業、小売業、運輸業も外資 100%出資による現地法人や支店の設立が可能となっている。

政府は雇用確保、技術移転、輸出産業誘致などを目的に、適格投資案件（QIP：Qualified Investment Project）と呼ばれる投資優遇制度を設定している。これは主に製造業や大規模農業などを対象に、法人税の一定期間の免税措置や部材、建設資材、製造機械の輸入関税および付随する付加価値税（VAT）の免税などの投資優遇措置の恩典を供与する制度だ。卸売業、小規模小売業、運輸業は対象となっていないが、小売業については、近代的なマーケット、貿易センターの建設で、投資認可額が 200 万ドル以上（面積 1 万平方メートル以上）の大型投資案件の場合は、カンボジア開発評議会で QIP の資格を得ることができる。

運輸業の場合は、貨物および旅客輸送事業に関するライセンスが必要で、公共交通事業省から道路運輸、水上運輸に関するライセンスを得る必要がある<sup>27</sup>。また、通関業務を行う場合には、実務において通関士を常駐させ、関税消費

税総局（税関）に登録しておく必要がある。外資 100%出資の現地法人、支店を設立する際には、外資規制はないが、ライセンス申請などの措置が必要だ。

### ■ 小売りや物流サービスで広がる日系企業の進出

日本企業については、卸売業での日本企業の進出という例はないが、小売業では日本のイオンが、2014 年 7 月の完成を目標に現在プノンペン市内で、ショッピングモールの建設を進めている。同モールの 150 テナントの中で 40~50 の日系の飲食、小売りなどの企業が入居する予定で、カンボジアでは外資系で初めての近代的なショッピングモールが参入することになる。

運輸業では、2013 年 7 月に佐川急便ベトナムがプノンペンに支店を開設。そして 11 月には郵船ロジスティクス、12 月には日本通運がそれぞれ駐在員事務所を現地法人化した。2011 年には既に日本トランスシティが現地法人化しており、物流で現地法人化が進んでいる。また、カンボジア側の提携先の運送業者（フォワード）と提携する日系企業もある。大森廻漕店は現地のトーマス・インターナショナル・サービスと合弁会社を設立。プノンペン市内にあるドライポートに検品所を設置し、2012 年 9 月から業務を始めた。荷物の搬入以降、検品からコンテナに積み込む「バン詰め」、通関手続き、船の予約から船積みまでの作業をワンストップ

<sup>27</sup> 道路運輸、水上運輸に関するライセンスの詳細は、ジェトロウェブサイトの公的サービスに関する情報大要を参照。  
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/kh/law/>



として提供できる体制を整えている。

以上のように、日本企業による動きも活発になってきているが、同国がオープンな外資誘致政策を行っていることから、近隣の ASEAN 先進諸国、中国、韓国、台湾などから多くの外資系企業が参入しており、競争が非常に激しい。参入の際には、同業他国企業の参入状況などもみながら、ビジネスモデルに応じて、場合によっては現地の有力なパートナーと提携するなどの対応も必要ではないかと思われる。

## 緩和が進むも、依然立ちはだかる国内企業との待遇差（中国）

中国北アジア課 清水顕司

世界有数の消費市場である中国では、内需主導の経済発展を実現するためにもサービス業の振興が重要な政策課題となっている。卸・小売業、物流業に対しても積極的な外資導入を通じた産業の高度化を目指している。規制緩和は進んではいるものの、依然として中国企業との待遇差に直面する日本企業は少なくない。競争の激しい中国市場にあって、この待遇差が市場展開の障害になっているとの声も聞かれる。

### ■ 卸・小売業の対中投資が拡大

2012 年末時点における日本の対中直接投資残高は 932 億 1500 万ドル（円建て発表数値をジェトロがドル換算）と、アジア向け投資残高の 3 割以上、対世界投資残高でも 1 割弱を占める。業種別では製造業の 683 億 3,400 万ドルに対し、非製造業は 248 億 8,100 万ドルと、対中直接投資残高の 26.7%にとどまる。

しかし、フロー（国際収支ベース、ネット）では 2010 年以降、日本の対中直接投資額が急増する中において、非製造業の構成比は常に 3 割を超えている。中でも卸・小売業は、2010 年、2011 年は業種別で最大の投資額（構成比は 14.7%、14.9%）となり、2012 年も輸送用機器に次ぐ 2 位（14.6%）と急速に存在感を増している。この 3 年間の投資額の平均伸び率も 34.9%増と 3 割を超えている。

2013 年上半期（1～6 月）の対中直接投資額は、製造業向けが 33 億 1200 万ドル（65.4%）、非製造業向けが 17 億 5,100 万ドル（34.6%）で、非製造業の構成比は 2011 年（30.7%）、2012 年（31.8%）からさらに拡大している。卸・小売業は 11.6%と若干縮小したものの 2 桁の伸びを維持しており、日本の対中非

製造業投資は卸・小売業に牽引されている。

### ■ サービス業の振興に外資を活用

中国では国民の所得増加と相まって、特に 2010 年以降は消費市場が目覚ましく拡大している。政府も内需主導の経済成長を目指す上で、サービス業の振興が重要と繰り返し強調しており、そのために外資導入を積極的に進める方針を打ち出している。

中国政府は外資導入のガイドラインとして「外商投資産業指導目録」を発表し、その中で各種優遇政策を受けることができる「奨励類」、条件付きで認可される「制限類」、外国企業による投資が認められていない「禁止類」、これらいずれにも属さない「許可類」に分類した管理を行っている。なお、「禁止類」以外の分類

図表13 外資企業の卸売・小売業投資に関する主な指導方針

| 業務内容   | 産業指導類別 | 出資割合制限   |
|--|--------|--|
| 1 一般商品の共同配送、生鮮農産物の低温配送等の現代物流および関連技術サービス                | 奨励類    | -  |
| 2 農村における連結配送   | 奨励類    | -  |
| 3 パレットプールおよびコンテナ共有システムの建設と経営                           | 奨励類    | -  |
| 4 直接販売、通信販売、ネット販売                                      | 制限類    | -  |
| 5 穀物の買付、穀物、棉花、植物油、砂糖、たばこ、原油、農薬、農業用フィルム、化学肥料の卸売、小売および配送 | 制限類    | 同一の外国投資者が30を超える支店を設立し、複数の供給業者から仕入れた異なる種類およびブランドの商品を販売するチェーン店は外資比率49%以下。  |
| 6 大型の農産物卸売市場の建設、運営                                     | 制限類    | -  |
| 7 オーディオ・ビジュアル製品（映画を除く）の流通                              | 制限類    | 合作に限定  |
| 8 船舶代理、外国船の積荷換数  | 制限類    | 船舶代理：外資比率49%以下、外国船の積荷換数：合作に限定  |
| 9 製品油卸売およびガソリンスタンド                                     | 制限類    | 同一の外国投資者が30を超える支店を設立し、複数の供給業者から仕入れた異なる種類およびブランドの商品を販売するチェーン店は、外資比率49%以下。 |

〔注〕は、外商投資産業指導目録に出資比率などの記載がない。  
〔資料〕外商投資産業指導目録（2011年改訂版）から作成

においても、投資に際しては審査機関（政府）へ申請し許認可を得る必要がある。

2011年に改訂された同目録では、卸・小売業の奨励類に、新たに生鮮農産物の低温配送などの「現代物流」、農村における「連結配送」などが追加された。また、交通運輸および物流業（倉庫含む）の奨励類には自動化高層倉庫施設、輸送業務関連の保管施設の建設・経営が追加されるなど、中国が必要とする技術、ノウハウを奨励類に加えている。

■ 原則開放だが注意を要する規制も

卸・小売業への外資導入に関しては、外商投資産業指導目録において図表 13 のように分類されている。その上で外資の卸・小売企業が対中投資をする際には、商務部が 2004 年 4 月に施行した「外商投資商業領域管理弁法」の規定に従い、政府への審査手続きを行う必要がある。この弁法により、それまで制限されていた全額外資による出資やフランチャイズ経営が認められ、地域制限やロイヤルティー制限が撤廃（一部は 2004 年 12 月から実施）されるなど、大幅な規制緩和が行われた。

ただ、資本金については、投資者の人数などによって最低資本金が定められているが、審査機関が経営規模に見合った資本金規模でないと判断した場合は、認可が得られないことがある。また出資比率については、同一の外国投資者が中国国内で開設した店舗が合計 30 店を超え、かつ取扱品目に食糧（コメ、小麦、トウモロコシなど）や植物油などが含まれる場合、外資の出資比率は 49% 以下との制限があるなど、注意を要する規制も存在する。

この他、外資の卸・小売企業の経営期間は一般に 30 年を超えることができない（中西部地域は 40 年）、フランチャイズビジネスの場合は直営店を 2 店舗以上有し、かつ経営期間が 1 年以上であることといった制限もある。インターネット販売に関しては、卸売企業が直接インターネット販売を行えるか否か明確な規定がなく、地域による差異がみられる。出店時の許認可審査でも国内企業が期間、条件面で有利であること、最低登録資本金についても国内企業の方が少ないケースなど、外資と中国企業との待遇差を指摘する声もある。

図表 14 外資企業の交通運送業および物流業投資に関する主な指導方針

| 業務内容                          | 産業指導類別 | 出資割合制限            |
|-------------------------------|--------|-------------------|
| 1 道路貨物輸送                      | 奨励類    | 出入国自動車運輸会社への投資は制限 |
| 2 道路旅客輸送                      | 制限類    | 外資比率 49% 以下、合併に限る |
| 3 鉄道貨物輸送                      | 制限類    | 合併、合作に限定          |
| 4 鉄道旅客輸送                      | 制限類    | 外資比率 49% 以下       |
| 5 航空輸送                        | 奨励類    | 外資比率 49% 以下       |
| 6 水上輸送                        | 奨励類    | 外資比率 49% 以下       |
| 7 国際海上輸送                      | 奨励類    | 外資比率 49% 以下       |
| 8 国際コンテナ連絡輸送業務                | 奨励類    | -                 |
| 9 農、林、漁業汎用航空                  | 奨励類    | 合併、合作に限定          |
| 10 自動化高層立体倉庫施設、輸送業務関連の保管施設、経営 | 奨励類    | -                 |
| 11 国際貨物輸送代理                   | 許可類    | -                 |
| 12 郵便基本サービス                   | 禁止類    | 郵便会社、郵便の国内速達業務    |

[注]-は、外商投資産業指導目録に出資比率などの記載がない。  
[資料]外商投資産業指導目録(2011年改訂版)から作成

図表 15 取り扱い分野別投資に関する主な注意事項

| 分野            | 注意事項  |
|---------------|---|
| 外商投資道路貨物輸送業   | <ul style="list-style-type: none"> <li>◇外商の投資道路貨物輸送企業の設立は可能。</li> <li>◇交通主管部門によって事前に審査、許可を得る必要あり。</li> <li>◇外商投資企業営業許可証を取得後、設立予定地の省級交通主管部門に『道路運送経営許可証』を申請しなければならない。</li> <li>◇外商投資道路運送企業の経営期限は一般的に 12 年を超えない。但し、投資額の 50% 以上が旅客貨物輸送駅場等のインフラ建設に用いられた場合、経営期限は 20 年まで可能。</li> </ul>   |
| 外商投資国際貨物輸送代理業 | <ul style="list-style-type: none"> <li>◇国際貨物輸送代理企業の最低登録資本は                             <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 海上国際貨物輸送代理: 500 万元</li> <li>(2) 航空国際貨物輸送代理: 300 万元</li> <li>(3) 陸路国際貨物輸送代理: 200 万元</li> </ul> </li> <li>◇外商投資の国際貨物輸送代理企業は 1 年以上経営し、かつ登録資本金の入金が全て完了した時点で支店の設立を申請することができる。</li> <li>◇外商投資の国際貨物輸送代理企業は国際貨物輸送代理に従事する支社を 1 社設立することに、最低 50 万元を登録資本金として積み増さなければならない。</li> <li>◇国際航空貨物輸送代理企業は、中国航空運輸協会から「航空輸送販売代理資格」を取得する必要がある。なお、独資企業は同資格を取得することができないため、合併企業の設立が前提条件となる</li> </ul> |

[資料]外商投資国際貨物輸送代理企業管理弁法、外商投資道路運輸業管理規定、中国民用航空運輸販売代理資格の認定弁法から作成

## ■ 国際物流業務ではなお外資に高い障壁

交通運輸および物流業への外資導入に関しては、外商投資産業指導目録において分類されている（図表 14、図表 15）。道路貨物輸送業、倉庫保管業については奨励類に分類されており、100%外資での進出が可能となっている。国際貨物輸送代理業は許可類であり、最低資本金も内国民待遇が実施され、100%外資での進出が可能な一方で、外資企業は1年以上経営し、かつ登録資本金の入金が全て完了した時点で支店設立を申請できるという制限が課されている。

また、国際航空貨物輸送代理企業は「中国民用航空運輸販売代理資格の認定弁法」により、中国航空運輸協会に「航空輸送販売代理資格」の取得を申請する必要があるが、100%外資企業は同資格を取得できないとの規制があり、事実上、合弁企業での進出が前提条件となっている。なお、国際貨物輸送代理企業の経営期間は、一般に20年を超えないとされている。

## ■ CEPA、上海自由貿易試験区では例外規定

中国は香港、マカオと「経済・貿易関係緊密化協定（CEPA）」を締結しており、両地域企業で「サービス事業者認定」を取得している場合に得られる例外規定が多数ある。例えば、卸・小売業で規制されている国内店舗数30以上で、取扱品目に食糧や植物油などが含まれる場合の外資出資比率については、広東省に限って100%出資による経営が認められている。また、広東省に50店舗以上を有している場合は、国内全土で100%出資による経営が可能となる。他方、国際貨物代理企業に関しては支店設立に求められる諸条件はなく、国際航空貨物代理業も100%出資での進出が可能となっている。

CEPA以外では、2013年10月1日に正式に発足した中国（上海）自由貿易試験区において、

現時点で幾つか例外規定がある。同試験区は外資導入に関して、許認可制から届け出制への変更、参入前内国民待遇の付与とネガティブリスト方式の採用、サービス分野開放の加速などが方針として示されている。9月29日に発表されたネガティブリストでは18業種で190項目の制限分野が列挙された。これにより、試験区内では国際海上運輸企業の外資比率制限が撤廃されたほか、100%出資での国際船舶管理会社の設立も可能となった。

## ■ 市場特性から合弁を通じた参入が中心

卸・小売業、物流・倉庫業とも業態により外資規制状況が異なるため、各社の事業内容によって参入方法もさまざまだ。ただ、中国市場をターゲットとしたビジネスの場合、国土が広大なことに加え、以前の地域別、商品別に分断されていた社会主義体制の影響から、これまでは卸・小売りおよび物流体制が地域内でほぼ成立していたこともあり、外資規制の有無にかかわらず、その地域に強い現地企業との提携を通じた参入が多い。言い換えれば、現地企業との提携なくして市場参入を図ることが難しい市場ともいえよう。

外資規制上の課題としては、「外商投資商業領域管理弁法」第18条にある中国国内で開設した店舗が合計30店舗以上で、取扱品目に食糧や植物油などが含まれる場合の外資比率が49%以下との制限がある。日系企業からは店舗数と出資比率制限の撤廃要望が挙げられている。また物流業に関しては、国際航空貨物代理企業に課されている「航空輸送販売代理資格」の取得における事実上の合弁規制がある。日系航空企業に対しても中国系国際航空代理企業を介する必要があるとあり、仲介手数料などのコストがかかっている。競争の厳しい中国市場にあって、この待遇差が市場展開の障害になっている



との声も聞かれる。

この他、外資規制ではないものの、中国の商習慣として小売企業がメーカーや卸売企業に求めるリベートがある。新規取引を開始するときに支払う「新規口座開設料」、新規に店舗に商品を置くときに支払う「入場料」、それ以外にも販売促進や広告のための「協賛金」など数十種類からなるリベートがある。2012年に国務院（内閣）が数種類のリベートを禁止する通達を出しているものの、守られていない地域も少なくないのが実態といわれている。

## 小売業の外資開放には依然慎重（インド）

ジェトロ・ニューデリー 西澤知史

---

政府は小売業の外資開放に慎重な姿勢を崩していない。国内の小売市場の 9 割を占めるといわれる小規模商店経営者は、おおむね外資参入に反対で、政府も思い切った開放に踏み切れない。将来の小売業への参入を見据え、欧米の大手小売業者は卸売業形態で拠点を構えている。物流業への参入に規制はなく、外資の進出が進んでいる。

---

### ■ 巨大小売市場を目前に外資参入は限定的

インド国際経済関係研究所（ICRIER）によると、国内の小売市場規模は 5,900 億ドルに迫り、世界有数の規模だ。しかし、この市場では未組織の小売り形態（家族経営の零細・小規模商店）が 9 割を占め、その数は全国に 1,200 万店あるともいわれる。こうした小売業者は、概して小売業の外資開放に対して反対の姿勢を取っており、外国直接投資（FDI）政策〔商工省産業政策促進局（DIPP）が管轄〕に記載された小売業の投資要件は極めて厳しい内容となっている。このため、巨大な市場が目前にありながら、外資小売業の参入は限定的だ。

単一ブランドの商品のみを販売する小売業については、2006 年に 51%までの外資出資が可能になった。さらに 2012 年に政府の個別認可取得と一定条件を満たすことを条件に、外資 100%までの出資が可能になった。しかし、51%を超える出資には、調達規制（調達額の 3 割を国内調達、小規模企業からの調達が推奨）が適用されている。2006 年の外資開放以後、51%以下の具体的な投資案件では、ナイキ（米国）、ルイ・ヴィトン（フランス）、マークス&スペンサー（英国）など 80 社近い企業が進出している。一方 51%を超える出資を行う外国企業はこの調達規制が足かせとなり、イケア（スウェーデン）の進出計画が代表例として取り扱われている程度だ。

一方、スーパーマーケットやコンビニなど複数ブランドの商品を扱う総合小売業は 2012 年、一定の条件を満たすことを条件に 51%まで外資出資が可能になった。この条件は、最低投資額 1 億ドル、3 年以内にバックエンド・インフラ（ロジスティクス関係、倉庫、製造など）に投資額の 50%以上を投資すること、調達額の 3 割は小規模企業（工場・機械への投資額が 100 万ドル以下の企業）から行うこと、人口 100 万人以上の都市を対象（100 万人未満の都市は州政府の許可取得要）とすること、などだ。なお、総合小売業は、各州政府にこの外資規制を受け入れるか否かを判断する権限が付与されており、2013 年 12 月現在では、デリー準州、ハリヤナ州、マハラシュトラ州など計 11 州・連邦直轄領がこの規制の受け入れを表明している。

こうした厳しい条件があるため、インドの総合小売業への参入を表明する外資企業は久しくなかった。しかし、2013 年 12 月 17 日、英国の小売り大手テスコが、地場のタタ財閥の小売り部門であるトレント・ハイパーマーケットの 50%の株式を取得し、総合小売業へ参入する計画を発表した。トレントは「スターバザール」や「スターデイリー」などの総合小売店を、南西部を中心に 16 店舗展開している。一方、テスコは 2008 年にインドの卸売業に参入。トレントとはフランチャイズ契約を締結し、同社の「スターバザール」に経営ノウハウなどを供与

するほか、卸業者として同店舗で販売する商品の8割を供給している。今回の投資計画が政府に承認されれば、テスコは総合小売業を営む初の外資企業となる。

### ■ 小売業参入に備え卸売形態での進出が目立つ

卸売業は、1997年に51%まで外資出資が認められ、その後2006年には出資上限が100%まで引き上げられた。卸売業についても、消費者へ直接販売する店舗の設置が禁止されるなど複数の条件はあるが、世界的な小売業者数社は小売業参入の足掛かりとすべく、まず卸売業に参入している。原則として、彼らの顧客は一般消費者ではなく小売業者だ。

具体的な進出事例としては、メトロ（ドイツ）が2003年にインド1号店を出店、その後現在では全国に15店舗を構えている。このほかにも、2008年にはマークス&スペンサーとテスコ、2010年にはカルフル（フランス）が進出している。

ウォルマート（米国）は2011年、通信最大手バルティと折半出資で合弁会社を設立し、「ベストプライス」という卸売店を全国で20店舗以上展開していたが、2013年10月にこの合弁の解消を発表。同店舗の経営は全てウォルマートが引き継ぐことになった。合弁解消の理由の1つがこの合弁会社の経営難であるといわれている。さらにこの合弁会社の最高財務責任者を含む社員5人が政府職員に対する贈賄罪で逮捕されたことも大きい。米国当局が海外腐敗行為防止法に基づいて実地調査をした結果、同社がインドでの政府許認可取得に際し当局に賄賂を支払ったことが明らかとなった。

ウォルマートは今後のインドでの総合小売業の展開方針については公式に発表していないが、市場関係者の話では、同社は2014年春

に控える総選挙の結果を踏まえてから決定するのではないかという見方が多い。地場の小売業者を支持基盤の1つとして抱えるインド人民党（BJP）が選挙に勝利し政権を取った場合、小売業の外資開放についての政府の風当たりが強まることを恐れているとみられる。

### ■ 製造業中心に発展した物流業

物流業に対する外資の出資制限はなく100%まで出資が可能だが、2000年代前半までは、外資参入は限定的で、地場の物流会社が市場のメーンプレーヤーだった。しかし2000年代後半に入り、製造業やサービス業が牽引するかたちでインド経済が高成長の軌道に乗ると、物流ニーズも急激に増加。外資の物流会社がこれを商機と捉え、物流業への外資参入が本格化した。既にインドには、フェデックス（米国）、DHL（ドイツ）、TNT（オランダ）など世界トップ50の物流会社の約7割が拠点を構え、近年では日本通運、近鉄エクスプレス、鴻池運輸、山九など日系大手物流会社の進出も目立っている。

但し、インドの物流市場は、トラックやドライバーのコストが物価に比して決して安くないこと、提携する地場企業の1社当たりのトラック保有台数が少ないため多数の地場企業と提携する必要があること、ドライバーは派遣型が多いことなど、自社の運送品質管理に苦労しているという。地場の物流会社が保有するインフラを活用することを狙って、地場企業を合弁や買収するケースも多い。

さらに、インドの物流業は製造業に牽引されるかたちで発展してきたことも特徴的だ。物流業の発展と小売業との関連性は乏しいといえる。インドでは、製造業の工場は自動車産業を中心に複数拠点化が進み、部品や完成車の全国レベルの物流網の整備が必須だった。小売市場をみると、こうした物流ニーズを生み出すよう

な組織だった小売業は極めて少ない。コールドチェーン整備も発展途上だ。今後、小売業への外資参入が本格化する機運が高まれば、物流業の拡大の余地は十分に残されているといえる。



## 小売業は一定規模以上で参入可能、卸売業規制はあいまい（スリランカ）

ジェトロ・コロンボ 崎重雅英

小売業に外国企業が参入するには、100万ドル以上の資本金で現地法人を設立する必要がある。卸売業に関する規制はあいまいで、運輸（物流）業では外資出資比率規制があり、原則外資の出資は40%までだ。小売業に関しては、フランチャイズ展開が当面の現実的な進出形態といえそうだ。

### ■ 小規模な小売業は外資参入禁止

スリランカでは、以下に該当する小売業（Retail trade）への外資参入は認められていない。

#### 現地法人の場合

資本金 100 万ドル以下  
（根拠法令）2002 年 4 月 19 日付臨時官報 No. 1232、パート I セクション（I）

#### 海外支店の場合

資本金 200 万ドル以下  
（根拠法令）2010 年 11 月 22 日付臨時官報 No. 1681、パート I セクション（I）

現地法人に関する根拠法令では、原則 100% まで外資による設立が可能という前提で、①適用外の分野、②外資の出資規制がある分野が列記されている。この適用外の分野の 1 つとして、小売業に関する前述の内容が記載されている。また、海外支店については、「海外支店に認められていない商業・貿易・産業活動」の 1 つとして前述の内容が挙げられている。つまり、スリランカでは、現地法人の場合は 100 万ドル以上、海外支店の場合は 200 万ドル以上の資本金でのみ外資の小売業参入が可能ということになる。スリランカの外資誘致機関である投資庁（BOI）によると、この外資規制は単独資本、合弁を問わず適用されるとのことで、合弁の場合も、外資出資比率にかかわらず外資分は 100 万ドル以上でなければ小売業への参入は認め

られないという。

### ■ 政府機関によって「卸売業」の定義が異なる

しかし、根拠法令には「小売業（Retail trade）」が具体的にどのような業種を含むかまでは明記されておらず、これを補足する文書もない。このため、「卸売業」について、政府機関によって解釈が異なるという事態が生じている。会社登記局（ROC）によると、卸売業向けの外資規制は特になく、他業種と同様に海外支店として設立する場合には 20 万ドルの投資額（BOI 認可を受けない現地法人であれば特段の規制なし）という条件を満たせばよいという。一方、BOI に聞いたところでは、「Retail trade」にはいわゆる「小売業（Retail）」のほか「卸売業」も含まれるとの解釈で、前述の条件（現地法人：100 万ドル以上、海外支店：200 万ドル以上）が卸売業への外資参入にも適用されるという見解だ。

1 つの事項に関して、政府機関あるいは担当者ごとに見解が異なるという事態は、スリランカでは決して珍しくなく、それ自体が外資の参入障壁になっているともいえる。いずれにしても現状では、卸売業への外資規制はあいまいと言わざるを得ない。

### ■ 運輸（物流）業務にも外資規制業種

運輸（物流）業については、前述の根拠法令で、以下のような外資規制が設けられている。

図表16 スリランカの流通業に対する外資規制

|      |   |                          | 小売業                                   | 卸売業  | 運輸(物流)業  |
|------|---|--------------------------|---------------------------------------|--|--|
| 現地法人 | BOI企業   | 17条企業(BOIによる優遇<br>税制対象)  | 対象外<br>(一部、国内で生産活動を行う企<br>業向けに例外措置あり) | 対象外  | 対象外  |
|      |   | 16条企業(BOIによる優遇<br>税制対象外) | 資本金100万ドル以上                           | BOI見解: 資本金100万ドル以上   | 貨物輸送: 外資40%まで<br>海運代理: 外資40%まで<br>航空運送: 許可範囲内<br>沿岸海運: 許可範囲内 |
|      | 非BOI企業  | 資本金100万ドル以上              | BOI見解: 資本金100万ドル以上<br>ROC見解: 規制なし     | 貨物輸送: 外資40%まで<br>海運代理: 外資40%まで<br>航空運送: 許可範囲内<br>沿岸海運: 許可範囲内 |  |
| 海外支店 | 商業・取引・産業活動を行う場合<br>(例: branch office, project office) |                          | 資本金200万ドル以上                           | BOI見解: 資本金200万ドル以上<br>ROC見解: 20万ドル以上                         | 貨物輸送: 外資禁止<br>海運代理: 外資禁止<br>航空運送: 許可範囲内<br>沿岸海運: 許可範囲内       |

[注]BOIは投資庁、ROCは会社登記局。

[資料]"The Gazette of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, EXTRAORDINARY, No.1232/14-FRIDAY, APRIL 19, 2002",  
"The Gazette of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, EXTRAORDINARY, No.1681/10-MONDAY, NOVEMBER 22,  
2010"およびBOI、ROCへのヒアリングをもとにジェトロが作成

### 現地法人の場合

#### ・貨物輸送、海運代理業

外国投資の出資割合は40%まで(BOIの認可があった場合に限り、これ以上の外資の出資が認められる)。

#### ・航空運送業、沿岸海運業

(外国投資の出資割合は)スリランカ政府あるいは当該業種への外国投資認可のために設立された司法/行政機関が認可した割合まで。

### 海外支店の場合

#### ・貨物輸送、海運代理業

海外支店に認められていない商業・貿易・産業活動。

#### ・国内航空運送業、沿岸海運業

為替管理局長の事前認可が必要な活動。

このように、貨物輸送、海運代理業は、現地法人としては40%出資を上限に外資参加が認められているが、海外支店としての外資進出は認められていない。航空運送業、沿岸海運業への海外支店の進出については、スリランカ政府からの認可取得が条件となっている。但し、貨物輸送、海運代理業はBOIの認可があれば40%

以上の外資出資が可能となっており、BOIによると、投資額が大きく当該企業の進出が同業他社の呼び水になると判断した場合には、例外的に100%外資を認める可能性もあるという。

### ■ 現地生産を行うことで参入障壁が下がる分野も

前述の外資規制・参入条件を整理したのが図表16だ。BOIによると税制優遇措置が受けられるBOI法17条認可を受けた外資系の農業・製造企業は、小売りに関して別途ルールが設けられている。BOI法17条認可を受けるには、BOIが優遇措置対象に定める業種と最低投資額を満たさなければならないが、この中には対象業種として輸出志向型製造業、加工を含む農業・畜産業・水産業が含まれている。そして、輸出志向型製造業については、生産量の最大10%まで国内市場で販売できる(90%以上は要輸出)<sup>28</sup>。また農業もしくは食品加工業を営む企業は、生産品を国内市場で販売できる(輸出要件はなし)。農業については、BOI法17条認可を得る

<sup>28</sup> アパレル、セラミックについては最大40%まで国内販売可能。

要件となる最低投資額は 2500 万スリランカルピー（約 19 万ドル、1 ドル＝約 130 ルピー）からのため、現地生産をすれば小売市場への参入障壁がかなり下がることになる。実際に、食品加工業という形態で B0I17 条認可を得て、食品小売業を展開している外資系企業もある。

100 万ドル以上の投資をしてスリランカの小売市場に進出するというのは、一部の大企業を除けば決してハードルは低くはないだろう。広範な販売網を持つ地場の小売企業を活用したフランチャイズ展開が、当面は現実的な進出形態かもしれない。

### ■ 小売業ではフランチャイズ展開が現実的な選択肢か

外資規制は以上のとおりで、小売業については、いわゆる地場のパパママショップの保護を目的としており、100 万ドル（海外支店の場合は 200 万ドル）以上の資本金という大規模投資であれば、外国企業の参入も認めている。ところが、表 17 のとおり、スリランカの小売市場における外国ブランドは地場企業によるフランチャイズ展開が大半で、外国企業の直接投資という形態はほとんどみられない。外資規制が障壁になっている面もあるだろうが、人口約 2,000 万人という限られた市場規模ゆえに、外資系小売企業にとって本格参入の対象になっていないとも考えられる。

2009 年の内戦終結以降、地場資本によるスーパーマーケットの店舗拡大、婦人服ブティックやアパレルショップの急増など、順調な経済成長に伴う人々の消費意欲の高まりに呼応して小売業分野も活性化しているのは確かだ。ただ、

図表17 フランチャイズで展開する外国ブランド

| 外国ブランド  | 現地フランチャイジー                 |
|---------|----------------------------|
| マクドナルド  | Rusi Pestonjee             |
| KFC     | Cargills (Ceylon) PLC      |
| アディダス   | Hameedia                   |
| リーボック   | D. Samson & Sons (Pvt) Ltd |
| ナイキ     | Softlogic Holdings PLC     |
| マンゴ     |                            |
| ジョルダナーノ |                            |
| リーバイス   |                            |

〔資料〕各社ウェブサイト、各社担当者へのヒアリング

## 厳しい投資庁の審査、投資計画の事前確認が必須（バングラデシュ）

ジェトロ・ダッカ 酒向奈穂子

---

卸売・小売業に対する外資規制は明文化されていないが、投資庁の許認可を得る段階で投資案件は厳しく審査されている。運輸業は外資出資比率を 49%までに制限され、さらに運輸業を含むサービス業 8 業種に対する登記差し止めの通達がある点にも留意が必要だ。

---

### ■ 審査は雇用や付加価値の創出を重視

卸売・小売業について、外国企業の参入を禁止する明文規定はない。手続きは通常通り、商業登記所にて社名承認、会社設立証明書の取得、投資庁から投資登録証を取得という流れとなる。

しかし、外資 100%や合弁での進出の場合、商業登記所にて会社設立証明書を取得したとしても、その後の投資庁においてサービス業に対する審査が厳しく、登録が困難となることがある。投資庁の審査では、現地で雇用を生むか、付加価値を創出できるかという点が重視される。特に製造拠点をバングラデシュ国内に持たずに販売活動をする場合は、許認可の取得が難しくなることが想定される。審査基準が公表されていないため、事前に投資庁に確認する必要がある。

国内販売をする場合には、地場企業と販売代理店契約を結び、自社はバングラデシュへの輸出のみとするか、併せて駐在員事務所を設立し販売促進活動のサポートを行うのが一般的だ。

### ■ 運輸業の出資比率は 49%が上限

運輸業の場合には、出資額、出資比率についての規制がある。出資比率は 49%が上限となっている。

しかし、2012 年 4 月に、運輸業を含めたサービス分野 8 業種の外資投資について、商務省から商業登記所に対して「外資政策が策定される

まで、一切の外国投資を差し止める」との通達が出されている。これは、バングラデシュの民間人から、外資 100%出資もしくは合弁を含む外国企業の直接投資は産業発展に寄与するが、バングラデシュ人の雇用創出につながらない場合が多かったり、利益が海外に還元されたりして、国益に反すると関係当局に対して適切な外資管理を求める訴訟が起こされたことがきっかけとなった。

商務省のサービス業 8 業種の規制を強化する通達では、アパレル調達事務所、貨物運送業者、輸入代理店、配達（クーリエ）サービス業者、海運会社、利益目的的教育機関、広告代理店、航空・鉄道の販売総代理店の 8 業種が登記差し止めの対象となっている。これらの業種に該当する際は、商業登記所において 100%外資および合弁の現地法人設立の認可を得ることが困難になっている。こうした分野への投資を検討する場合には、事前に商業登記所と協議する必要がある。

### ■ 参入例のない日系の卸売・小売業

現在、日系企業による卸売・小売業での参入はなく、外資参入の事例もほとんどない。日系企業を含む外資企業の参入は、投資庁での登録が困難となっていることに加え、物件の取得、不動産価格の高騰、輸入品に課せられる高額な関税、地場企業との競合がハードルとなっている。



こうした課題はあるが、人口 1 億 5000 万人と市場の潜在性は高く、1 人当たり所得は 840 ドル（2012 年世界銀行調べ）と、毎年所得水準が上がり購買力も高まっている。内需を目指して参入する際は、事前に投資庁にビジネスプランを示し、規制の問題がないか確認する必要があるだろう。

## 卸売・小売業、物流業は外資 100%で参入可能（パキスタン）

ジェトロ・カラチ 白石薫

---

サービス業に対する外資規制はなく、100%の外資の進出が可能だ。サービス業に課せられていた最低資本金も、2013年2月に撤廃された。卸売・小売業には、外資系企業の参入がみられるものの、まだ活発化していない。物流業には、国際物流業が合併などで参入しているが、サプライチェーンを構築するには至っていない。

---

### ■ 卸売・小売業でカルフルやメトロが進出

パキスタンの対外開放は進んでおり、卸売業、小売業、物流業、いずれの分野でも外資 100%での参入が可能だ。サービス業に課せられていた15万ドルの最低資本金は、2013年2月に発表された2013年投資政策（Investment Policy 2013）により廃止された。従って、現在は最低資本金に対する規制はない。

小売り分野では、フランス系カルフルのハイパスターが既に進出しており、ラホールとカラチにおいて店舗を展開中だ。ドイツ系のメトロも、会員制卸売りチェーンとして2007年からパキスタン地元財閥のハビブグループと合併で店舗を展開し、パキスタン国内に9店舗を有する。ハビブグループは、メトロのほかにオランダを発祥とするマクロブランドの小売店も展開していたが、2012年にメトロブランドに統一した。2013年12月現在、外資系メジャー卸売・小売店の進出はこの2グループに限られている。

100%外資に開放されているにもかかわらず、外資系企業の進出が限られている理由として、①治安が悪いイメージが強く、ビジネスの対象として検討されていないこと、②コールドチェーンのみならず物流インフラが未整備で、物流業界が未成熟であること、③世界6位の人口を有しながらも購買力がまだ低いこと、④マクロ

経済などのカントリーリスク、といった問題点が考えられる。このため、リスクを最小限に抑えつつ、ビジネスを展開する手段として、フランチャイズ方式の店舗展開が目立つ。パキスタンではケンタッキー・フライド・チキン、マクドナルド、ピザハットなどがかねて店舗展開をしており、2012年以降はファストフード業界のバーガーキング、ファット・バーガー、ハーデイズなどの米系ハンバーガーチェーンが新たに展開している。

### ■ インフラが未発達な物流業

物流面でも、外資制限はない。既にDHL、UPSなどの大手物流企業がサービスを展開している。しかし、国内の物流インフラの脆弱（ぜいじゃく）性を反映して、完全なかたちでサード・パーティー・ロジスティクス（3PL）を委託、請け負っている物流企業はまだない。その中でもトラック輸送については、パキスタンがアフガニスタンに展開する国際治安支援部隊（ISAF）への最短補給ルートになっていることから、道路事情は安定している。しかし、サプライチェーンの構築は完成されているとはいえず、ジャスト・イン・タイムの物流管理はほぼできていない。コールドチェーンなども未発達のままだ。鉄道省・パキスタン国鉄の鉄道による物流は、その非効率性などから輸送旅客

人員数、貨物量ともに減少しており、パキスタン国鉄の改革は喫緊の課題となっている。

通関業は、数百社が免許を得て業務に従事しており、激しい競争状態にある。しかし、通関業務は業界団体の認可が必要となっており、外資系企業が通関業の免許を取得することは困難なのが実情だ。

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：アジアにおける卸売・小売・物流業に対する外資規制比較

今般、ジェトロでは、標記調査を実施いたしました。報告書をお読みになった感想について、是非アンケートにご協力をお願い致します。今後の調査テーマ選定などの参考にさせていただきます。

■ 質問1：今回、本報告書での内容について、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～



## アジアにおける卸売・小売・物流業に対する外資規制比較

---

作成者: 日本貿易振興機構(ジェトロ)

〒107-6006 東京都港区赤坂1-12-32  
TEL: 03-3582-5179 (海外調査部アジア大洋州課)  
<http://www.jetro.go.jp>

本原稿は 2014 年 1 月 15 日～2 月 7 日付け通商弘報に掲載された原稿を一部加筆・修正したものです。

---

**【免責事項】** 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、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載