

# 新型コロナウイルス影響下における カンボジアの物流調査

2020年7月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

プノンペン事務所

#### 【レポートについて】

本レポートは、日本貿易振興機構（ジェトロ）プノンペン事務所が、弁護士法人 One Asia に調査委託し、2020年6月30日時点で入手した情報に基づくものです。

#### 【免責条項】

本レポート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、本レポート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、ジェトロおよ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

## 目次

|   |    |
|---|----|
| 1. 調査内容、調査対象期間、調査方法 .....                 | 4  |
| 2. コロナ影響下における物流状況.....                    | 5  |
| (1) タイ国境における物流状況 .....                    | 5  |
| (2) ベトナム国境における物流状況.....                   | 7  |
| (3) プノンペン空港における航空輸送の状況 .....              | 9  |
| (4) シアヌークビル港およびプノンペン港における海上輸送の状況.....     | 10 |
| 3. カンボジア全体における物流・通関に関する慢性的な問題点および課題 ..... | 12 |
| (1) 越境時に余分なリードタイムを要すること .....             | 12 |
| (2) 原本主義が招くコスト・不透明な金銭要求.....              | 14 |
| (3) 正確な規制に関する情報を適時に取得することが困難である点.....     | 14 |
| (4) 陸上の交通インフラが非常に脆弱である点.....              | 15 |
| (5) 自動車・交通規制が不十分である点.....                 | 15 |

## 1. 調査内容、調査対象期間、調査方法

### (1) 調査内容

本調査報告書における調査内容は以下の通りである。

- コロナ影響下における①タイ国境における物流状況、②ベトナム国境における物流状況、③プノンペン空港における航空輸送の状況、および、④シハヌークビル港およびプノンペン港における海上輸送の状況
- ⑤カンボジアにおける物流・通関に関する慢性的な問題点および課題

### (2) 調査対象期間

上記①から④に関する報告内容は、本年3月末から6月30日までの情報をその基礎としている。

### (3) 調査方法

本調査報告書における報告内容は、カンボジア日本人商工会（JBAC）運輸部会員、JBAC 関税・物流委員からのアンケートおよび面談による聞き取り結果、JBAC 製造業部会員からのアンケート結果を基礎とし、さらに、ジェトロ「メコン地域における越境物流の概況（5月29日時点）」を参照している。

## 2. コロナ影響下における物流状況

### (1) タイ国境における物流状況

#### ア コロナ影響下における規制の状況

タイ側の措置により、タイ国境では、人およびリアカーの往来は認められておらず、車両については、6輪以上のサイズの輸送貨物車両<sup>1</sup>のみ国境の往来が認められている<sup>2</sup>。



カンボジア側タイ国境ゲートの状況（ポイペト）

カンボジアへの進入が認められる6輪以上の輸送貨物車両についても、車両運転手は、タイのサケオ県（カンボジア北西部のポイペト国境）およびトラート県（同南西

---

<sup>1</sup> この点、車両が6輪であっても恣意的に往来をストップされるケースや、4輪であっても当局との交渉によって往来が認められるというケースも存在している。また、6輪以上の輸送貨物車両のみ越境可という規制内容について、上記のように恣意的な規制がされていることから、カンボジアからは正しい規制内容を適時に得ることができなかったという企業からの報告が少なからずある。

<sup>2</sup> カンボジア政府はタイ政府およびラオス政府それぞれとの間で国境における両国民の移動禁止制限の解除について交渉を行ってきたが、タイおよびラオス政府は同月25日時点で移動禁止制限を継続することを明らかにしている。もともと、タイ政府は、ポイペトと国境を接するサケオ県ローンクルア国境市場への出入りに関して、午前8時から午後1時の間、1日当たりトラック50台（乗員は2人以下）までの出入りを認めることに合意した（7月15日より開始）。

部のコックン国境)の県令に基づき、越境日当日中にタイに戻らなければ、帰国後14日間は隔離措置の対象とされている。この点、当日中にポイペト国境とプノンペンを往復することは不可能であることから、ダブルライセンス(GMS-CBTAライセンス)を保有していたとしても、隔離措置を避けるために、プノンペン等への便についてはコンテナ・荷物の積み替えを余儀なくされている。また、そのような積み替え作業のために通常よりも費用面、リードタイム面の影響が生じている。



タイ国境周辺地図 (ジェトロ作成)

タイ国境では上記の越境貨物車両に対するコロナ対策(越境日当日に帰国した車両運転手は、隔離措置の対象とならない)が取られていることから、コンテナ・貨物の積み替えは国境中間緩衝地帯(ゼロ地帯)等スペースの制限がある場所ではなく、カンボジア側のドライポート等のスペースで行うことが可能となっており、積み替え作業は比較的スムーズに行われている。

#### イ 物流量、通関・越境の状況

カンボジアは、自動車製造の集積地であるタイからの労働集約的業務のアウトソース先となっているが、世界的な自動車需要の低下から、コロナ禍以前にタイ-カンボジア間で輸送されていた貨物の物流量は減少している。

他方、空路による国際貨物輸送は、後述するようにプノンペン空港における航空便の減少によってルートの変更を余儀なくされており、その多くについて、代替ルートとして海外の出荷先・元とタイのスワンナプーム国際空港の間は空路、スワンナプーム国際空港とカンボジアの出荷先・元との間はポイペト経由の陸上輸送という方法

が採用されている。これにより、コロナ禍においてもポイペトを往来するトラックの量はそれ以前と大きく変わらない、もしくは微増の状況にある。

通関・越境に要する時間については、指紋採取手続きが開始された当初（4月13日）はタイ側でコロナ対策のための運転手の指紋採取手続きのために国境通過に数時間を余分に要したが、指紋採取手続きがスムーズに実施されるようになり、現在は通常とほとんど変わらない。

#### ウ コロナ禍におけるその他の問題点

タイ-カンボジア間の越境規制のうち、タイ側の規制については、国境沿いの各県の県令に基づいて行われていることから、国境ごとに規制が異なるという状況が生じていたが、現在はポイペトおよびコックコン国境における規制は同じ内容となったため、そのような状況は解消されている。

また、カンボジア側の国境当局は、タイ側の規制状況・内容を適時・正確に把握することができていなかったことから、タイ国境を利用する企業も適時に正確な情報を把握することができなかった。これに対しては、タイ-カンボジア間で適用される重要な規制等に関する情報については、カンボジア当局においてホームページ等で適時かつ一元的に公表されるような環境を構築して欲しいという要望があった。

### (2) ベトナム国境における物流状況

#### ア コロナ影響下における規制の状況

ベトナム側の措置により、ベトナム国境（カンボジア東部バベット国境）では、人およびリアカーの往来は認められておらず、車両については、輸送貨物車両のみ往来が認められている<sup>3</sup>。

ベトナムにおける越境規制はタイよりも厳格で、ゼロ地帯を超えてカンボジアに入国した車両運転手は、ベトナム側に戻った後14日間の隔離措置の対象とされている。これにより、ベトナム-カンボジア間の陸上貨物輸送は、ベトナムからの運転手

---

<sup>3</sup> カンボジア政府は6月17日に国境間移動の移動禁止を解除した上で、同月19日付で、ベトナム国境におけるカンボジア・ベトナム国民の移動制限を解除した。これにより、ベトナム人は、カンボジアにおける省庁間委員会が定めた衛生関連規則を遵守することを条件に、カンボジアへの入国が可能になった。しかし、6月30日現在、ベトナム政府による制限が解除されていないため、国境における貨物車両以外の往来は開始されていない。

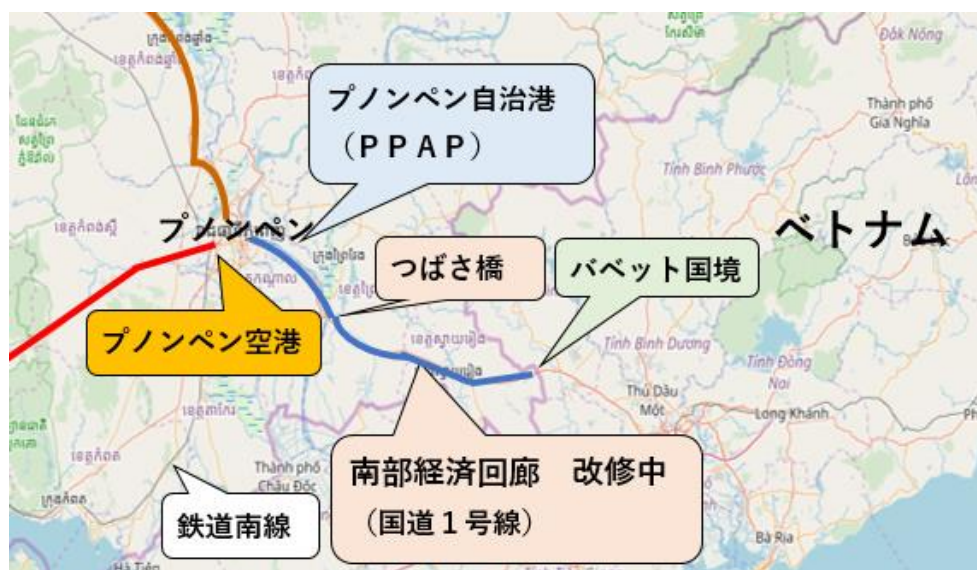
がそのままカンボジアまで越境するという方法ではなく、①ゼロ地帯で車両は変えずに運転手が乗り替わる方法、または、②ゼロ地帯でコンテナ・貨物をカンボジアの車両に積み替える方法のいずれかの方法がとられている。日系物流会社によると、現在は、②の方法が選択されるケースが多いとのことである。

②の方法をとる場合、積み替え作業のために通常よりも費用が高くなる、リードタイムが長くなるといった影響が生じている。特にリードタイム面では、ゼロ地帯は元来積み替えを行うためのスペースではないため積み替えに適していない上、スペースも限られているため、積み替え作業等が停滞するとゼロ地帯の通行全体が停滞することで、大きな影響が出る可能性がある。

上記のようなリードタイム上のリスク、ゼロ地帯で積み替えを行う際に生じる貨物に対するリスクを避けるために、バベット国境を経由する陸上輸送ではなく、プノンペン港やシハヌークビル港を経由する海上輸送が選択される割合が増加している。

#### イ 物流量、通関・越境の状況

通関・越境時のコロナ対策が非常に厳重であり、越境にはその分通常よりも時間を要しているが、他方、物流量自体が減少している上、上記のように一部海上輸送にシフトしていることもあって、バベットを経由する貨物の物流量が通常よりも大幅に減少していることから、通関・越境手続きにかかる待ち時間が減っており、通関・越境手続きにかかる時間は通常と大きくは変わらない状況である。



ベトナム国境周辺地図 (ジェトロ作成)



## ウ コロナ禍におけるその他の問題点

ベトナムではコロナ禍後の経済状況の回復が比較的早く、ベトナム内でのトラック需要がかなり高い。そのため、一部のベトナムの物流会社では、トラックをリスクが伴うカンボジアには回さず、安定して利益を生み出す国内物流に優先して利用するという状況が生じている。

### (3) プノンペン空港における航空輸送の状況

#### ア コロナ影響下における航空輸送の状況

現在、カンボジア-日本間の直行便(ANA)は欠航しており<sup>4</sup>、その他、海外への航空便についても軒並み減便、全便欠航となっている。

現状で稼働しているカンボジアからの航空便の就航地は、タイ、シンガポール、香港、韓国、台湾、中国<sup>5</sup>等であるが、現状では、スワンナプーム国際空港と第三国の空港間は航空輸送、カンボジア国内とスワンナプーム国際空港との間は陸上輸送というルートが航空輸送の主なルートとなっている。日本から空輸された貨物についても同様に、スワンナプーム空港を経由し、カンボジア国内までは陸路で輸送するルートがメインとなっている。

世界的な航空便数の減少によって運賃単価が上がっていることに加え、カンボジアからの航空輸送は第三国を経由するケースが多く、経由時に再混載のためのコスト等も生じることから、空路輸送のコストは通常の3倍以上になっている。ただし、運賃は一時期よりも下落傾向にある。

日本とカンボジア間の輸送については、直行便が運休中のため通常よりも時間を要するが、バンコクまで陸路輸送するルートについてはさらに陸上輸送のための時間を要する状況である。また、航空便数が少ないことから、航空機の貨物スペースの取り合いが生じており、ブッキングにも1週間以上かかる事例やブッキングするまで見積りを受けることができないという事例が発生している。

#### イ 物流量、通関の状況

---

<sup>4</sup> 6月30日現在、7月31日までの欠航が決定している。

<sup>5</sup> 台湾を除く香港便、中国便については、経由地において、貨物が雑に取り扱われることがあることから、物流会社によると利用を敬遠しているとのことである。

カンボジアにおける物流量は全体的に減少しているが<sup>6</sup>、上記のように大幅な減便により、コロナ影響下における、カンボジアの輸出入における航空機による物流量は大きく減少している<sup>7</sup>。

通関および空港におけるその他手続き・運用については、コロナ前とほとんど変わっていない。

#### ウ コロナ禍におけるその他の問題点

航空輸送による、カンボジアからの輸出力が同国への輸入量より少ないことから、片荷の問題が生じ、往復で考えると採算が取りにくい状況である。そのため、コロナ影響下での航空便減少の状況がコロナ後に回復するにはかなり時間を要するものと考えられる。

#### (4) シアヌークビル港およびプノンペン港における海上輸送の状況

##### ア コロナ影響下における海上輸送の状況

EUによるEBA一部停止<sup>8</sup>の影響もあり、コロナ影響下で海上輸送の物流量は大幅に減少している（物流業各社からはコロナ禍前の数分の一との報告がある）。そのため、間引き運行も行われはじめており、今後も減便が進むものと思われる。

また、コロナの影響によって中国から物流量が減少していることから、中国にコンテナが滞留しており、カンボジアで利用できるコンテナ数が不足するという状況が生じている。今後、このようなコンテナ不足による不測の減便という事態も考えられる。

他方、コロナ影響下において海上輸送以外の物流方法についてはコストが上昇しているのに対し、海上運送については運賃が安定しており、コスト面では安定してい

---

<sup>6</sup> コロナ禍により、輸出品の輸送は70～80%減少しており、カンボジア貨物運送業者協会加盟企業の売上高は推定6割減少したとの報道がなされている。

<sup>7</sup> 5月初旬の連休前に限り、母の日関連の緊急貨物で物流量は通常よりも多い水準であったとの報告がある。

<sup>8</sup> EUは2020年2月12日付けでカンボジアに対するEBA（Everything-but-Arms）（武器以外の全ての産品に対する無税・無枠措置）の一部停止（一部の縫製品、一部の靴製品、旅行用製品および砂糖に対する特惠関税の停止）を決定し、欧州議会と欧州理事会の反対がなければ、一部停止措置は同年8月12日に実施される。EBAの停止によって特惠関税が停止される品目のEUへの輸出額は10億ユーロと、EUへの総輸出額の2割弱に上る。

る。

イ 物流量、通関の状況

通関および港におけるその他手続き・運用については、貨物の量が少ないこともあり、コロナ前とほとんど変わっていない。

ウ コロナ禍におけるその他の問題点

特になし。

### 3. カンボジア全体における物流・通関に関する慢性的な問題点および課題

#### (1) 越境時に余分なリードタイムを要すること

現状、タイ-カンボジア間およびベトナム-カンボジア間の国境通過には多大な時間を要している。また、それにより、運転手に支払う賃金も増え、金銭的負担も増大する。また、顧客に対して、到着時間を予測できず、きちんとしたサービスを提供することができないとの指摘もみられる。

国境通過に多大な時間を要する大きな原因として、以下の三点の指摘がある。

#### ア 国境税関事務所の開庁時間が限定されている点

国境税関事務所の開庁時間が限定されていることから<sup>9</sup>、国境税関閉庁後、翌朝の開庁時までの間は通関・越境することができず、開庁時には両国国境ゲート前に貨物車両の長蛇の列ができる状況が挙げられる。

開庁時以前に生じる渋滞に関しては、渋滞に並ぶ運転手が休憩するなどの理由で車両を離れることによって、車両の通行が詰まったり、通関の順番が回ってきても対応することができず、通関作業が停滞したりするなどの副次的な理由により、予測不能な形でリードタイムに影響が出ている<sup>10</sup>。

#### イ 国境ゲートの混雑

上記のように、国境ゲート前は貨物車両による渋滞が慢性化しており、これによるリードタイムへの影響は少なくない<sup>11</sup>。特に、ポイペトの国境ゲートは非常に狭い上に、越境時、人、リアカーおよび車両が全て同じゲートを使用しているため、国境ゲ

---

<sup>9</sup> 平日における税関事務所の開庁時間は、タイ国境では、タイ側で午前8時から午後4時30分まで、カンボジア側で午前8時から午後5時まで（うち、正午から午後2時までが昼休み）、ベトナム国境ではベトナム側で午前7時から午後5時まで、カンボジア側で午前8時から午後5時（うち、正午から午後2時までが昼休み）まで。

<sup>10</sup> タイ国境においては、タイからカンボジアへの国境通過のために最大6時間程度かかるという事例がある。

<sup>11</sup> ベトナム国境では、2020年4月頃にカンボジア側国境付近の道路の拡幅工事（片側一車線から片側二車線に拡幅）が完了し、6月末に街路灯が設置、供用が開始された（写真参照）。現在、国境の交通量はコロナ禍以前と比較して少ない状況であるが、今後交通量が増えた際には、渋滞発生を防止できることが期待される。

ートの混雑・渋滞の状況は深刻であり、それによるリードタイムへ影響は重大である<sup>12</sup>。



現在のベトナム国境付近の道路の状況（二車線に拡幅されているが、レーン線は未設置）



土木工事が開始されたカンボジア側新タイ国境ゲート（左）、タイ側新タイ国境に架かる橋梁（右）

#### ウ 通関手続きに複数の担当者による手続きを要する点

通常、通関手続きには数名の担当者による手続きが必要とされているが、担当者の一人が外出している等の理由で手続きの停滞が生じることは稀ではない。また、物理的な複数名の手および判断の介在が余儀なくされる通関手続きは、不透明な金

---

<sup>12</sup> ポイペトのタイ国境ゲートにおける混雑は、カンボジアの物流に関する長年の課題であった。カンボジア・タイ両政府は、渋滞緩和のために、既存の国境ゲートの南側（ストウンポット）に貨物車両専用の新国境ゲートの設置を進めており、2021年の供用開始を予定している。

銭要求の温床となっており、物流業者の頭痛の種となっている。

(2) 原本主義が招くコスト・不透明な金銭要求<sup>13</sup>

以前は、プノンペン市内の税務総局において事前承認を受けた輸出書類の原本を国境通関時に提出する必要がある、輸出者および物流業者にとって多大な負担がかかっていたが、現在は、事前承認を受けた輸出書類のコピーを提出すればよいとの運用が開始されたため、多少負担は減った。しかし、現在も輸出書類の写しに輸出者の会社印の押印を要求されるケースや、輸出後に改めて輸出書類の原本の提出を求められるケースなどもあり、負担は未だに小さくない<sup>14</sup>。

また、コピーや原本の受け渡し時にも不透明な金銭要求があるとして、手続のオンライン化は長年待ち望まれているところである。

(3) 正確な規制に関する情報を適時に取得することが困難である点

カンボジアにおける省庁全体の問題と言えるが、新法令施行、法改正、新たな通達・指導等の発出が行われたとしてもすべての情報がオープンになっているわけではない。また、公開されたとしても SNS での投稿であったり、コミュニケーションアプリ上による特定のグループ内での情報共有であったりと情報公開・共有方法として不適切・不十分であるケースが多く見受けられる。

また、通達や指導等については即時の効力を有するものが多いことから、関連する企業としては、上記状況の下、事前に十分な準備を行うことは非常に難しいといえる。

---

<sup>13</sup> カンボジア貨物運送業者協会会長のコメントによると、非公式の手数料が物流コストの 1.4～1.5 倍かかっており、運送業者の財政を圧迫している。

<sup>14</sup> 日系企業によると、輸出書類の原本・コピーの提出や受け渡しのために、余分にスタッフを雇用することを余儀なくされており、他国よりもその分の人件費が嵩んでいるという。



カンボジアにおける交通インフラ（ジェトロ作成）

(4) 陸上の交通インフラが非常に脆弱である点

ア JICA の援助等による道路整備が進められてきているが、幹線道路であっても依然として片側一車線の道路が少ないことから、交通事故などのアクシデントによって交通が完全に遮断されたり、渋滞が発生したりすることにより、リードタイムに大きな影響を与えることがある。

イ また、カンボジアには鉄道輸送インフラがほとんど整っておらず、トラック輸送の代替手段が存在していない。

ウ 上記に加えて、企業・工場誘致は、交通インフラが整っている場所に行うようにして欲しいというカンボジア政府に対する指摘・要望があった。

(5) 自動車・交通規制が不十分である点

ア カンボジアでは車検制度が不十分であるため、製造後 25 年以上が経過しているトラックが走行しているケースや、整備状況が非常に悪い車両が走行しているケースも稀ではない。

そのような車両（特に貨物車両）が多数走行していることから、走行中の故障が少なくなると、上記のように郊外の一車線の幹線道路で事故が発生した場合等には、リードタイムに大きな影響が出ている。

イ 交通規制に関連して、現在プノンペン市内では、大型車両の進入が時間制とされているが、時間制から許可制に移行して欲しいという要望があった。

ウ また、タイおよびベトナムの貨物車両はダブルライセンスを保有していなくてもカンボジア越境後 20 キロの範囲であれば運行が可能であるが、カンボジアの車両についても同様の規制緩和が行われるようにして欲しいとの要望があった。

本レポートに関するお問い合わせ先：  
日本貿易振興機構（ジェトロ）  
プノンペン事務所  
Email : CPH@jetro.go.jp