

新型コロナによる
ASEAN+3 地域のサプライチェーン
への影響と対応策

—ASEAN+日中韓 共同研究報告書—
国別報告書：日本

2020年11月
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部

【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	はじめに	1
2	COVID-19 流行下の APT 地域における政策環境	10
3	調査手法とデータ収集	16
4	調査データの分析	16
5	調査結果から導かれる考察の要点	20
6	政策提言	21
7	結論	32
	別紙：COVID-19 による進出日系企業への影響（代表的事例）	33

1 はじめに

本国別報告書は、東南アジア諸国連合（ASEAN）、日本、中国、韓国を含んだ ASEAN+3（以下、APT）地域で活動する日本企業のサプライチェーン・コネクティビティ（以下、SCC）と、新型コロナウイルス（COVID-19）が APT 地域のサプライチェーンに与えた影響を分析し、将来的に起こりうる同様のリスク（人やモノの動きの制限が伴う事案によるリスク）を回避するべく政策提言を行うことを目的としている（「本国別報告書の経緯」参照）。本国別報告書ではまず APT 地域における日本企業の活動とサプライチェーンの実態、COVID-19 以前の SCC に係る状況や課題を整理する。その上で次章以降、APT 地域の日系企業へのヒアリングやアンケート調査などを踏まえて、COVID-19 が企業へ与えた影響を考察し、最後に政策的なインプリケーションを示す。

<本調査報告の経緯>

2018 年 8 月に開催された第 21 回 ASEAN+3（日中韓）経済大臣会合において、ASEAN+3（APT）の経済大臣は、「サプライチェーン連結性改善に向けた ASEAN+3 協力」に関する共同研究の実施に合意。これを受け、ASEAN および日中韓 3 カ国は、同年 11 月の第 21 回 ASEAN+3 首脳会議（サミット）に合わせ、共同研究を実施すると公表、次の 4 つの研究機関が各地域・国を代表して携わることになった。ASEAN から東アジア・アセアン経済研究センター（ERIA）、日本から日本貿易振興機構（JETRO）、中国から国際貿易経済合作研究院（CAITEC）、韓国から対外経済政策研究院（KIEP）が参加した。

2020 年に入ると COVID-19 の感染が拡大し、APT 地域におけるサプライチェーン、生活様式、働き方を混乱させた。こうした課題に対応するため、ASEAN+3 特別サミットが 2020 年 4 月 14 日、テレビ会議形式で開催された。同サミットの共同声明は、APT の国々が域内のサプライチェーンの強靱性や持続可能性を強化し、今回のような危機や不確実性の高い時期でもサプライチェーンの連結性を維持する必要性があることを強調した。

これを受け、同月 28 日に開催された ASEAN+3 高級経済実務者会合は、中国が COVID-19 の影響を考慮に入れる形で共同研究を進めることを提案したことを踏まえ、早急に同研究を実施する必要があるとした。4 研究機関は、6 月 5 日、ASEAN 事務局の調整を踏まえ、(1)COVID-19 のような不確実性に直面した域内サプライチェーンの強靱性に関する考察を示すこと、(2)APT 地域のサプライチェーン強靱性や連結性を改善するための実務的な政策提言を提案することを目的に、共同研究を実施することになった。また、研究結果は、APT サミットおよび ASEAN+3 経済大臣会合へ提出されることとなった。

5 カ月後の 10 月、各研究機関は共同研究を完了し、報告書が 11 月 14 日に開催された APT サミットに提出された。本報告書の公開版は、以下の URL から参照できる。

https://asean.org/?static_post=joint-study-103-cooperation-improvement-supply-chain-connectivity

なお、この報告書は、APT サミットおよび ASEAN+3 経済大臣会合に提出された報告書を構成する JETRO 作成分であり、2020 年 9 月までの情報に基づき作成されている。

1.1 APT 地域での日本企業の活動、サプライチェーンの状況

本節では、APT 地域の日本企業に対するコロナの影響や今後に向けた政策提言を考える前提として、同地域への日本企業の進出状況を最初に確認するとともに、部品・原材料の調達、輸出の両面からサプライチェーンの現状を確認する。また、立地先や業種によるサプライチェーンの違いや、COVID-19 以前に日本企業が経験したサプライチェーン分断の影響やリスク意識についても考察する。

1.1.1 APT 地域は日本企業にとって最重要の地域

日本企業は、中国、韓国、ASEAN、インドなど、広くアジアに根差して事業展開を進めている。経済産業省の海外事業活動基本調査によれば、日本企業の海外における現地法人数は、2008 年度から 2018 年度にかけて 10 年間で 48.6%増加した (Table 1.1)。このうち、APT 地域〔ASEAN (10 カ国)、中国 (香港含む)、韓国〕の現地法人数は同期間に 49.4%増加した。特に ASEAN への進出は 82.8%増となっており、全体の 3 割を占め、国・地域別シェアでは中国本土を上回り、最大となった。製造業の進出先のシェア 1 位は中国本土で約 3 割を占めている。ASEAN もほぼ同程度だが、2008 年度からの増加率でみると ASEAN が 65.7%と、中国本土 (30.2%) よりも高い。インドのシェアは小さいが、現地法人数は 10 年で 3 倍になった。

Table 1.1 日本企業の現地法人数

	2008年度				2018年度				FY18/ FY08
	製造業	非製造業	合計	構成比	製造業	非製造業	合計	構成比	
ASEAN+3	5,954	5,407	11,361	64.3	8,405	8,570	16,975	64.7	49.4
中国大陸	2,917	2,213	5,130	29.1	3,799	2,735	6,534	24.9	27.4
韓国	250	278	528	3.0	342	477	819	3.1	55.1
香港地域	240	677	917	5.2	205	1,015	1,220	4.7	33.0
台湾地域	335	380	715	4.0	393	568	961	3.7	34.4
ASEAN	2,212	1,859	4,071	23.1	3,666	3,775	7,441	28.4	82.8
インド	123	96	219	1.2	293	309	602	2.3	174.9
オセアニア	99	336	435	2.5	92	473	565	2.2	29.9
米国	1,042	1,620	2,662	15.1	1,090	1,963	3,053	11.6	14.7
欧州	751	1,609	2,360	13.4	807	1,852	2,659	10.1	12.7
世界	8,147	9,511	17,658	100.0	11,344	14,889	26,233	100.0	48.6

注：公表されている最新統計 (2020 年 6 月時点) の 2018 年度実績と、国・地域別、業種別について同じ分類でさかのぼることができる統計の 2008 年度実績を比較した。

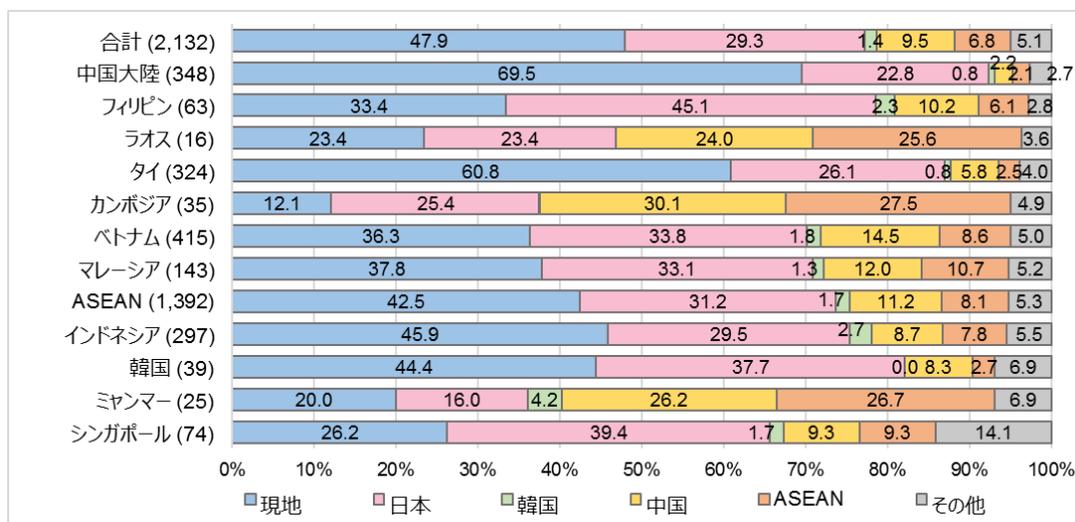
出所：経済産業省「海外事業活動基本調査」

1.1.2 アジア進出日系企業は8割以上をAPT地域から調達

現状、ASEAN、中国、韓国に進出した日系企業の調達ネットワークは、アジアが中心となっている。アジア・オセアニア 20 カ国・地域に進出する日系企業¹を対象としたアンケート調査である JETRO の「2019 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査²」〔以下、JETRO 調査 (2019)〕によると、アジア・オセアニア地域に進出している日系企業（製造業のみ）の原材料・部品の調達先は、大部分が APT 地域となっている。APT 地域から調達している割合（現地、日本、中国、韓国、ASEAN の合計）は、スリランカ、シンガポール、ニュージーランド以外の国・地域では 9 割以上に達している。同 3 カ国についても、APT 地域からの調達比率は 85%を超えている。（Figure 1.1）

一方、同調査にて日系企業の輸出先の割合をみると、輸出先として APT 地域市場が占める割合は在韓国日系企業や在タイ日系企業などで 75%前後、ラオスやカンボジアの日系企業で 100%近くに達している。APT 地域は、輸出先としても重要な市場となっている。また、近年では日系企業のインドへの進出が増加していることから、今後、APT 地域に加えてインドやオーストラリア、ニュージーランドを含んだ東アジア地域包括的経済連携（RCEP）地域をつなぐサプライチェーンが深化していくと考えられる。（Figure 1.2）

Figure 1.1 在アジア・オセアニア日系製造業の原材料・調達先の内訳（平均）



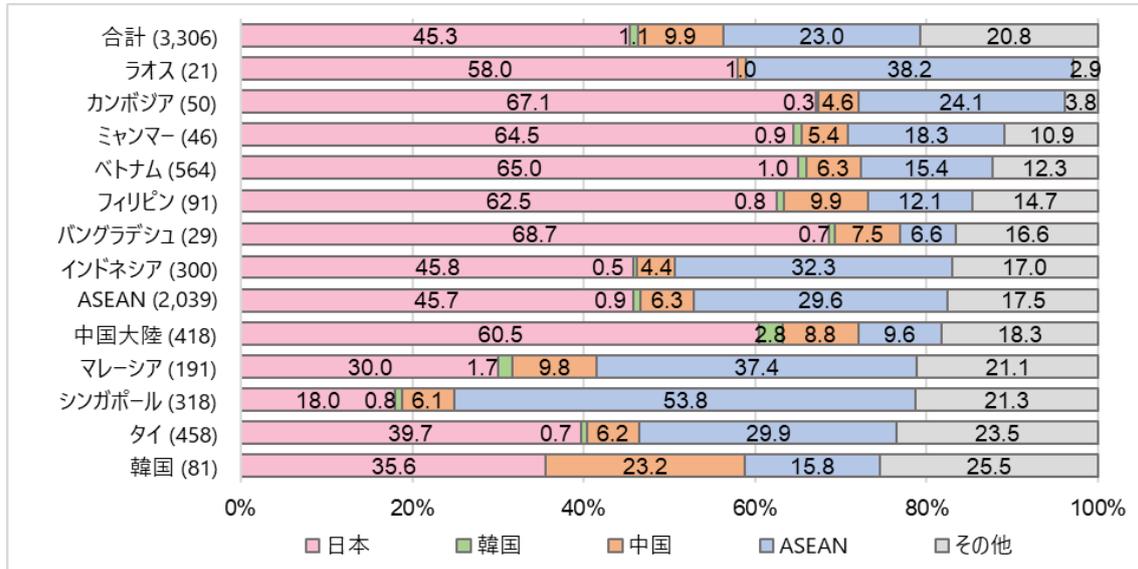
注：カッコ内は有効回答数。中国は、香港・マカオ・台湾を含む。

出所：JETRO (2019) 「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」

¹ 対象国・地域は、韓国、中国本土、香港、マカオ、台湾、タイ、マレーシア、インドネシア、シンガポール、フィリピン、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマー、インド、バングラデシュ、スリランカ、パキスタン、オーストラリア、ニュージーランド。

² 調査時期は 2019 年 8 月～9 月、回答企業数 5,697 社。

Figure 1.2 在アジア・オセアニア日系企業の輸出先の内訳（平均）

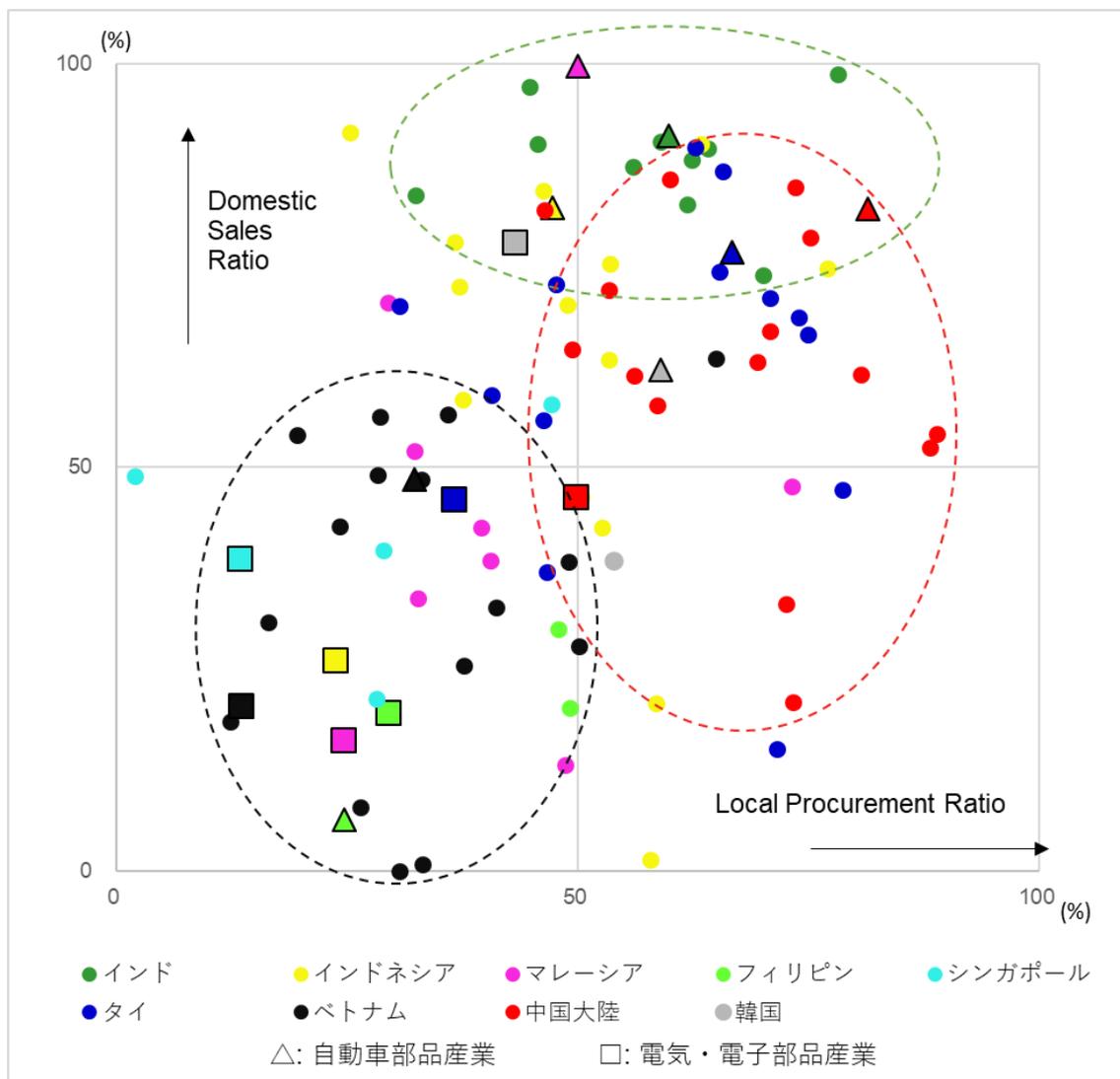


注：カッコ内は有効回答数。中国は、香港・マカオ・台湾を含む。

出所：JETRO (2019) 「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」

日本企業の調達・生産・販売からなる国際生産ネットワーク上、APT 地域が重要という点は共通しているが、同地域で築き上げられてきたサプライチェーンの状況は、必ずしも一様ではない。各国・地域の特長や業種によっても、その有り様は異なっている。そのため、留意しなくてはならないのは、一口に COVID-19 などの各種ショックがサプライチェーンに与えた影響を考えると、国や業種によって全く状況が異なってくるという点だ。

Figure 1.3 各地の日系企業の現地調達率と国内販売比率（国・地域別、産業別）



注：国・地域別で有効回答5社以上の産業³をプロットしている。有効回答数は、調達比率は1,780社、販売比率は1,804社（販売先内訳をすべて記入した企業のみ抽出している）。

出所：JETRO (2019) 「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」

JETRO 調査（2019）から、製造業における原材料・部品の現地調達率と売上全体に占める国内販売比率を、各国・地域の産業別にプロットすると、1次調達先と1次販売先で見た場合、どれくらい海外とのサプライチェーンに依存しているかが見えてくる（Figure 1.3）。

³ 自動車/二輪、自動車/二輪部品、輸送用機器部品（鉄道車両/船舶/航空/運搬車両）、電気・電子機器、電気・電子部品、はん用・生産用機器、精密機器、医療機器、金属製品、鉄鋼、非鉄金属、医薬品、化学/石油製品、ゴム製品、プラスチック製品、窯業/土石、紙/パルプ、印刷、木製品、家具、衣服/繊維製品、繊維、食品/農水産加工品。

例えば、ベトナム（黒色）では多くの産業が全体的に左下に集まっており、現地調達率、国内販売比率とも低いことがわかる。つまり、同国の日系企業は、海外調達・海外市場への依存度が高いことがいえよう。他方、中国本土（赤色）は全体的に右側に集まっている。中国は産業集積が厚いため現地調達率はどの産業においても高いが、国内販売比率は産業によって差異がみられ、海外市場への依存度は業種によって異なる。しかし、調達ネットワーク上では中国本土内の調達先に対する依存度が高いため、中国本土内のサプライチェーンに障害が起きた場合の影響は比較的大きいと考えられる⁴。インド（緑色）の日系企業では、現地調達率は産業によって差異がみられるが、全体的に国内販売比率が高いという特徴がある。そのため、国内における調達ネットワークの寸断による影響よりも、国内市場の縮小の方がはるかに大きい悪影響がでてくると思われる。

産業によっても、調達・販売ネットワークには違いがでてくる。Figure 1.3 では、■が電気・電子部品産業、▲が自動車部品産業を示す。電気・電子部品産業を示す■は、全体的に左下に集まる傾向にある。他産業に比べて、電気・電子部品産業が海外サプライチェーンとの連結性が強いことを示す。理由としては、同産業ではWTOの情報技術協定（ITA）により無税品目が多く、製品単価が高いために、同単価に占める輸送コストの割合が小さく、国際分業体制が敷かれやすいことなどが考えられる。

電子部品を扱う日系物流業などへヒアリングしたところ、半導体や集積回路などの電子部品サプライチェーンでは、日本やASEANなどで生産した部品を、一旦シンガポールの倉庫などに集めておいて、納入先のニーズに合わせ、まとめて再梱包して出荷するという物流方式が一般的になっている。電気・電子部品産業にとっては「地産地消」は必ずしも重要視されず、水平分業的な考え方が志向されるが、サプライチェーン上のいずれか1カ国においてCOVID-19などのショックが起こった場合、サプライチェーンが連結している他国の同産業にも大きな影響を及ぼす。こうした意味で、COVID-19が同産業のグローバル・サプライチェーンに与える影響は大きいと言えそうだ。

一方、Figure 1.3のプロット上で自動車部品産業を示す▲マークは右上に集まっており、他産業に比べると現地調達率、国内販売比率とも高い傾向にある。例えば、マレーシアの自動車部品産業の国内販売比率は99.6%に達しており、同国の他の産業に比べると異様なほど高い。この背景には、マレーシアの日系自動車部品メーカーが他国市場を目指さず、もっぱら国内の自動車メーカー向けに生産しているという実態がある。マレーシアをはじめ、各

⁴ 本調査結果は1次調達先のみしか把握できないため、中国本土内の日系企業が現地調達している割合が高くとも、サプライヤーが中国本土外から仕入れている可能性はある。最近の事例では、中国の電子機器メーカーは米国から調達しなくとも、部品サプライヤーが高性能半導体などを米国から調達していたため、米国による特定メーカーに対する供給禁止措置により、大きな影響がみられている。

国の自動車産業においては現地調達率を高めるような政策や準関税措置が採られていることがあり、こうした産業政策が電気・電子部品産業とは異なるサプライチェーンが形成されている一要因となっている。海外調達、輸出販売に対する依存度は低く、1カ国における工場停止措置などが他国に及ぼす影響は、他の産業とは異なる可能性がある⁵。

このように、立地先や業種によってもサプライチェーンの状況は異なるため、COVID-19などへ対処するにあたって、自国でのロックダウン措置を導入する前に、国内外の産業にどの程度の影響を及ぼすかを念頭に入れておくべきだろう。事前にサプライチェーンの状況を十分に調査、把握しておく必要があるようだ。

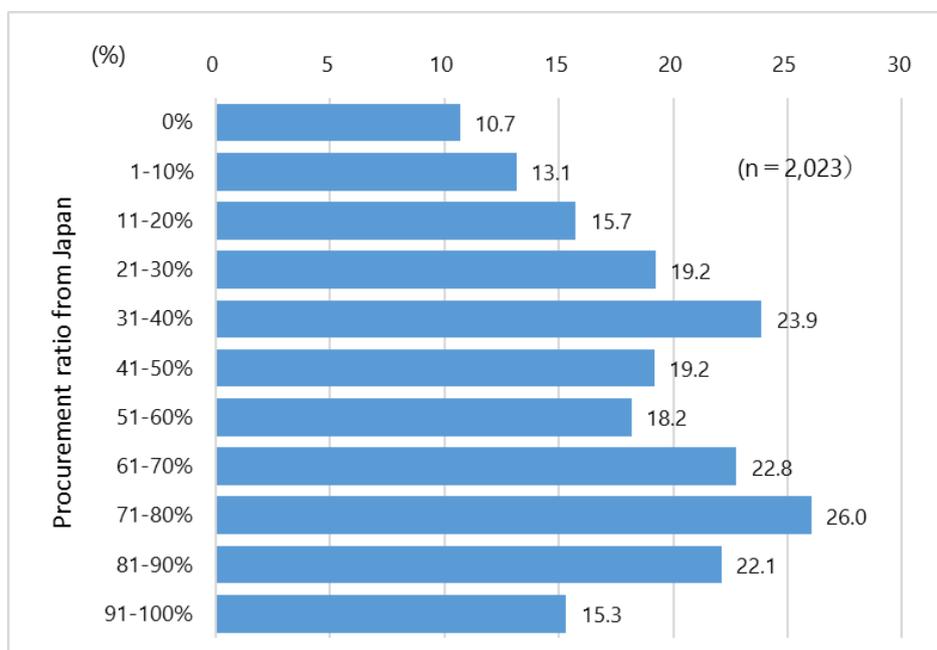
1.1.3 東日本大震災やタイの洪水によるサプライチェーン寸断の経験

これまで日本企業は、2011年3月の東日本大震災や、同年8月から12月頃にかけて起きたタイの大洪水によるサプライチェーン寸断を経験しており、調達先を一極集中させることのリスクを理解していた。2011年8月～9月にかけて実施されたJETRO調査(2011)では、東日本大震災が与えたアジア・オセアニア進出日系企業の事業への影響を聞いている。この設問について、当該企業の原材料・部品の調達先に占める「日本」の割合と、東日本大震災が当該企業に与えた影響の度合いの関係をみてみると、当然のことながら日本への調達依存度が高い企業ほど深刻な影響を受けていることがみてとれる (Figure 1.4)。

生産地、調達先、販売先を集中させることはコストや効率面では合理的であるかもしれないが、地震や洪水などの天災に対しては脆弱性を露呈している。それ以来、日本企業は事業継続性計画 (BCP) の導入やサプライチェーンの多元化を常に意識するようになったといえよう。

⁵ ただし、COVID-19を受けた武漢市の工場の操業停止により、タイの自動車部品産業の生産に影響が出た事例もある。自動車産業を支える素材産業の幅の広さ、グローバル・サプライチェーンとの繋がりには留意が必要である。

Figure 1.4 2011年の東日本大震災により「深刻な影響を受けた」企業の割合（原材料・部品の調達先に占める「日本」の割合別）（2011年度調査）



注：原材料・部品の調達先に関する設問に回答した企業のみを抽出（製造業のみ）
出所：JETRO (2011) 「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」

1.2 COVID-19 以前の SCC の現状、日本企業からみた課題

本節では、2章以降で COVID-19 による SCC への影響を検討する材料として、COVID-19 以前の SCC の状況、特に貿易円滑化の状況や課題を確認しておく。

1.2.1 APT 地域における SCC と貿易円滑化の取り組み

APT 地域における SCC を測定する指標の一つとして、世界銀行の「物流パフォーマンス指標」(LPI) が参考になる。2018 年の LPI をみると、世界 160 カ国中、APT 地域各国の順位では、日本が 5 位、シンガポールが 7 位にランクインしている。続いて、韓国が 25 位、中国が 26 位、タイが 32 位となっており、ベトナム (39 位)、マレーシア (41 位)、インドネシア (46 位) までが 50 位に入っている。フィリピン (60 位)、ブルネイ (80 位)、ラオス (82 位)、カンボジア (98 位)、ミャンマー (137 位) は少し差が開いており、今後のパフォーマンス向上が期待される。

SCC に関連して、ASEAN は 2025 年を目標年次とする「ASEAN 経済共同体(AEC)2025」の構築を目指している。AEC2025 の実行計画である「統合戦略的行動計画 (CSAP)」のな

かで、ASEAN は物品貿易について「ASEAN 物品貿易協定 (ATIGA) の強化」や、「貿易円滑化の施行の加速と深化」というテーマを設けている。2016 年に「ASEAN 貿易円滑化枠組み (ATFF)」が、2017 年 9 月の ASEAN 経済大臣会合 (AEM) では「AEC2025 貿易円滑化戦略的行動計画」が採択され、同行動計画の実施を通じ、貿易取引コストを 2020 年までに 10%削減することなどが目指されている。ATFF に基づき、ASEAN は ASEAN 貿易円滑化合同諮問委員会 (ATF-JCC) や小委員会を開催し、以下のような SCC 向上に向けたプロジェクトを推進している。

- ASEAN シングルウィンドウ (ASW)
- ASEAN 貿易リポジトリ (ATR)
- 非関税障壁 (NTB) の削減、非関税措置 (NTM) ガイドラインの策定
- ASEAN サービス・投資・貿易課題解決枠組み (ASSIST)
- ASEAN Customs Transit System (ACTS)
- Authorized Economic Operator (AEO) 制度
- ASEAN Seamless Trade Facilitation Indicators (ASTFI) 開発
- ASEAN 電子商取引 (EC) ワークプログラム

1.2.2 進出日系企業が期待する貿易円滑化措置

JETRO 調査 (2019) では、ASEAN、大洋州、南西アジアの日系企業に対し、所在国・地域における貿易円滑化措置の必要性を聞いている。調査結果によると、所在国・地域において貿易円滑化措置が必要だとする企業の割合は、インドネシア (96.0%)、インド (86.8%)、カンボジア (85.1%) などが上位となった。一方、シンガポール (50.0%) は少なく、すでに円滑な貿易取引を享受している日系企業が多いことが明らかになった。

必要とされる貿易円滑化措置の具体的内容をみると、「貿易制度や手続きに関する情報の充実」(42.1%) を筆頭に、「港湾当局や担当者間での関税分類評価に関する解釈の統一」(33.0%)、「事前教示制度の導入と利用可能な運用」(32.8%) が上位 3 項目に挙がっている。こうした問題点は国・地域を問わず、普遍的にみられる日系企業の障害となっている。また、「電子化・ペーパーレス化、洗練された ICT システムの導入」が 4 位 (30.9%) に挙がっている。COVID-19 により、各種手続きの電子化に対するニーズはさらに高まっていると考えられ、すぐに取り組みを進めた方が望ましい分野である。

一方、回答率が低かった事項としては「港湾や国境までの物流の改善」(10.7%) が挙げられる。これに関しては、各ドナー国による ODA での支援なども奏功し、港湾や道路などのハードインフラ整備が各国で進捗していることが背景にあらう。また、「貿易手続き・通

関制度・検査の導入や運用に関する意見表明や港湾当局・政府との協議機会の設置」(11.6%)の項目も、要望としては低かった。ASEAN 加盟国 (AMS) においては、日系企業が所在国政府と投資環境改善について要望・議論する対話の枠組み (例: 商工会議所の提言書や、日本と AMS との官民対話など) を設けている国が多いため、すでに実現できていることが理由として考えられる。

2 COVID-19 流行下の APT 地域における政策環境

COVID-19 は 2020 年 1 月から APT 地域の各国で感染が拡大した。日本政府を含め、APT 地域の各国政府は感染拡大を防止しつつ、サプライチェーンを維持すべく最大限の努力が払われた。本章では、各国でどのような政策や措置が採られたのか、そして日系企業に対してどのような影響があったのかを確認する。JETRO は、中国、韓国、ASEAN9 カ国 (ブルネイ除く) に事務所を構えており、2020 年 1 月から各国において日系企業に対してヒアリングを行っている。そうしたヒアリングの中から得られた 200 件を超える企業の声を基にして考察を行う。

2.1 COVID-19 が日本のサプライチェーンに与えた影響と日本政府の対応策

日本では 1 月 15 日に最初の COVID-19 感染者が確認された。それ以降、感染は抑制されていたが、3 月下旬以降に拡大がみられ、4 月 7 日に緊急事態宣言が発出された。その後、感染者数の拡大は落ち着き、5 月 25 日には緊急事態解除宣言が出された。

2.1.1 日本国内におけるサプライチェーン上の影響の概要

COVID-19 が日本のサプライチェーンへ与えた影響について、自動車産業では中国での 2020 年 1 月末の都市封鎖により、自動車部品工場が操業停止となったことで日本の自動車組み立て工場の操業に影響があった。その後、中国における防疫措置が奏功し、3~4 月には自動車部品生産が回復したが、日本国内において 4 月に緊急事態宣言が発出されたことで、日本の自動車生産は大きく低下した。

東京商工リサーチによると、2020 年 2 月末時点の COVID-19 が中小企業へ与えた影響は、「サプライチェーンに支障」が 4 割と最も大きかった。「中国で建材生産がストップし、メーカーに発注しても仕入れができず工事が遅延した」、「住宅部材の調達難で工事が完工できず、引き渡しができない」など、製造業だけではなく、建設・不動産にも及んだ。他方、同社が 7 月に発表した調査では、COVID-19 による事業活動への影響 (業種別) について、「すでに出ている」とした回答率は、大企業では運輸業、不動産業、小売業などで 9 割以

上、中小企業では運輸業、製造業、卸売業などで8割以上となり、主に需要減少の影響が幅広い業種に影響を与えた。

日本では2011年の東日本大震災の際、在庫の積み増し、生産ラインの複数化、複数国での生産など、サプライチェーン寸断のリスクを回避する動きがみられたが、COVID-19では、世界各国で生産活動が停止したうえ、需要減も相まって、より深刻な影響を与えている。

2.1.2 日本政府によるサプライチェーン維持に向けた施策

日本政府はCOVID-19の感染拡大抑止のため、2020年1月から入国制限を設けるなど水際対策に追われた。同年4月、政府は感染拡大抑止と経済対策を目的に25.6兆円の第1次補正予算案を国会に提出し、成立した。そのなかで、企業の国際サプライチェーン維持に向けた施策を含む「強靱な経済構造の構築」の予算が組まれた。これには、APT地域に進出する日系企業にも関わる海外サプライチェーン多元化等支援事業などが含まれる。

2.1.3 経済強靱性に関する日ASEAN共同イニシアティブ

ASEANとのサプライチェーン維持に関する施策では、2020年4月17日の梶山経済産業大臣とASEAN議長国であるベトナムのチャン・トゥアン・アイン商工大臣との会談で「経済強靱性に関する日ASEAN共同イニシアティブ」が合意され、経済産業省は4月22日に共同宣言を発表した。同イニシアティブでは以下の3つの方針を示された。

- 約半世紀にわたって経済関係を強化し、アジア通貨危機や自然災害などで連携してきた日ASEANが、より緊密に連携して経済面での課題を乗り越えていくことを確認。
- 感染防止を最優先としつつ、物資の円滑な流通の確保や、ヒトの移動の制約を解消するデジタル技術の最大限の活用などにより、経済活動を極力止めない方針に合意し、グローバル・サプライチェーンの枢要な供給者として、必要な物資を世界に届ける責任を果たす。
- デジタル技術を活用した高度化や生産拠点の多元化などを推進し、リスク対応力とコスト競争力が両立する強靱なサプライチェーンの構築を目指す。

2.1.4 日ASEAN経済強靱化アクションプラン

「経済強靱性に関する日ASEAN共同イニシアティブ」に基づき、7月29日の日ASEAN経済大臣特別会合では、「日ASEAN経済強靱化アクションプラン」が発出された。同プランには50を超えるプロジェクトが盛り込まれている。サプライチェーンやSCCに関連する取り組みとしては、以下のようなものが挙げられる。

- 海外サプライチェーン強靱化のための財政支援プログラム
- 2020 年内の東アジア地域包括的経済連携（RCEP）協定の署名
- 既存の ASEAN 相互認証手続き（MRA）の運用促進
- ASEAN シングルウィンドウ（ASW）、電子原産地証明書システム、ASEAN デジタル統合フレームワーク（DIF）、ASEAN デジタルデータガバナンス枠組みなど、既存の貿易プラットフォームやその他の地域メカニズムの推進に貢献、ASEAN における地域のデジタル貿易の変革を支援
- ASEAN 事務局（ASEC）や ASEAN 日本人商工会議所連合会（FJCCIA）、日 ASEAN ビジネス協議会（AJBC）の対話メカニズムを通じた、官民セクターの関与の強化
- デジタル取引と電子商取引ビジネスを保護するデジタル戦略の構築
- ウェビナー・オンラインマッチングイベントの開催
- ASEAN 各国の貿易促進のためのオンラインワークショップの開催支援
- AEC ブループリント中間レビューへの貢献に向けたワークショップ開催
- グローバルバリューチェーン（GVC）に関する知識共有・人材育成支援

2.1.5 日本政府による APT 地域でのサプライチェーン維持に向けた施策

2020 年 6 月に開催された ASEAN+3 特別経済大臣会議においては、「COVID-19 感染拡大による経済的影響の緩和に関する ASEAN+3 経済大臣共同声明」が発出され、以下のようなポイントが確認・約束された。

- サプライチェーンの強靱性や持続可能性の強化のため、市場開放の重要性を再認識。
- 医療品などの円滑な流れに影響し得る不必要な措置を取らないことに合意。
- モノ・サービスの越境移動を制限する措置が、的を絞って、目的に照らし相応で、透明かつ一時的なものであり、WTO ルールに整合的であることを確認。
- 感染拡大防止の努力などを阻害することなく、ビジネス関係者による国境を越えた必要不可欠な移動を促進する重要性を認識。
- 電子的手段による情報およびデータの越境移転の促進ならびに消費者およびビジネスの信頼を強化することの重要性を強調し、WTO 電子商取引に関する交渉を支持。
- 2019 年の RCEP 共同首脳声明に基づき、2020 年における RCEP 協定の署名およびインドの未解決の課題の解決に向けてともに取り組むことにコミット。

2.2 COVID-19 が APT 地域の日系企業へ与えた影響

続いて、本節では日本国外に目を向けて、中国、韓国、ASEAN において、COVID-19 と

各国政府の措置が、日系企業にどのような影響を与えたかを考察する。

2.2.1 COVID-19 が中国進出日系企業に与えた影響

2019年12月、中国でCOVID-19感染症が確認された。中国の新規感染者数は2月上旬にピークを迎え、その後は減少傾向をたどった。3月中旬以降は海外からの輸入症例数が国内の新規感染者数を上回り、コロナ対策の重心は感染流入の防止にシフトした。

COVID-19の感染拡大は、中国に進出する日系企業のビジネス活動にも多大な影響をもたらした。特に1月23日以降、中国全土の省・市で人の移動やビジネス活動に関する制限が施行された。2月上旬以降、各市・省で操業再開が順次認められていったが、出勤制限があったため、操業を再開しても従業員が十分に出勤できず、フル稼働できないという問題が生じた。特に、人手が必要となる物流業では従業員の復帰が制限されたことで、陸送に関わるトラックのドライバーが大幅に不足したことなどから、稼働率が大きく低下した。加えて、中国各地で交通制限や高速道路での検温などが強化されたことで、輸送に支障が生じる、時間を要するなどの問題も生じた。

国内物流の混乱は、進出日系企業のサプライチェーンにも大きな影響を及ぼした。2月5日～21日にかけて進出日系企業に対して複数回行われたアンケート調査では、ビジネス上の課題について、「メーカーの生産停止や物流機能の麻痺状態が続いており、商品の安定供給ができない」「省・市を跨ぐ移動や物流が不便で、業務にマイナス影響がある」といったコメントがみられた。

4月以降の経済復興期では入国制限が課題となった。中国政府は3月28日、有効な査証および居留許可証を有するすべての外国人の入国を暫定的に停止し、3月31日から日本人などに適用される15日間の査証免除措置も停止すると発表した。これを受け、日本に一時帰国していた駐在員や新規赴任予定者、出張者が中国に入国できなくなった。日系企業では経理処理や工場での設備の据え付け・検収、技術指導などに影響が生じたほか、4月の人事異動で前任が帰任したが後任が着任できないといった問題が生じ、日本人駐在員や出張者がいない前提で現地ビジネスを継続せざるを得ない状況となった。なお、8月から中国駐在員の査証申請が再開されている。また、日中間を結ぶ航空便の運航再開が進んでおり、日本人駐在員や出張者が現地に渡航できず、安定的な事業運営ができないといった問題が、解消する方向に向かっている。

2.2.2 COVID-19 が韓国進出日系企業に与えた影響

韓国では2020年1月19日に初めて感染者が確認され、2月の下旬には宗教施設での集

団感染などが起きた。同国政府は2月23日に感染症危険警報を「警戒」から「深刻」に引き上げた。3月中旬から、すべての入国者に対して特別入国措置を実施するようになったが、4月1日以降はすべての入国者に対して14日間の自己隔離措置を要請するなど、防疫管理を強化した。2月29日にピークに達した新規感染者数は減少し、4月2日以降は2桁台を維持（7月24日を除く）、感染拡大を抑えることに成功している。

COVID-19が在韓国日系企業のサプライチェーンに与えた影響については、韓国大手自動車メーカーに納入している進出日系サプライヤーなどでみられた。韓国の大手自動車メーカーは中国からワイヤーハーネスなどの部材を調達しているが、COVID-19の影響が顕在化すると部材調達ができず、韓国国内の生産ラインを停止するなどの影響が波及した。現代自動車などの生産停止に伴い、これらの大手自動車メーカーと取引している韓国進出日系メーカーにおいても生産停止・調整をせざるをえない事態が発生した。これにより、2月の売上高が例年の半分以下に落ち込んだ企業もあった。また、韓国国内で感染が拡大した2月下旬以降は、進出日系企業の売り先である韓国の大手メーカーの閉鎖が相次いだため、日系企業の業績においても大きな打撃を被ることとなった。

経済回復期に入っている韓国でも、国境をまたぐ人の移動制限が課題となっている。韓国進出日系企業向けに6月に実施されたアンケートによると、在韓日系企業で直面した問題としては入国管理に関係する規制が多くを占めた。第1に、日本からの技術者の派遣などができなくなることで、韓国の工場への納入やプロジェクトの面で大幅な遅延などが起こった。韓国と日本は地理的にも近く、往来がしやすいといったメリットがあるが、COVID-19による入国制限は、両国ビジネスの商談や営業にも大きく影響した。

2.2.3 COVID-19がASEAN進出日系企業へ与えた影響

ASEAN各国は3月中旬以降、感染拡大防止の目的から、入国制限などを相次いで発動した。感染拡大がみられる国・地域への渡航歴を基準とした限定的な制限措置から、一部例外を除き、全外国人を対象としていった。また、ほぼ同時期に、職場閉鎖等の操業制限が課されはじめ、現地日系企業の事業運営に影響を及ぼした。いずれの措置も、食品販売、物流など、生活に必要とされる事業は制限の対象外となっていたが、現地へ進出している日系製造業などは生産停止を余儀なくされた。

これら措置により、最も直接的な影響を受けた業種の一つは、内需型の小売り・卸、外食、自動車関連などであろう。「4月以降のオーダーが全てキャンセル。日本食レストランに客が入っていなかったり、ショッピングモールが営業短縮・停止したりしていることが原因」（在インドネシア食品メーカー、3月下旬）、「3月17日からの外出制限でモールが閉鎖し

たことに伴い、全店舗が営業停止」(在フィリピン外食業、5月上旬)といった声や、「完成車メーカーの生産調整の影響で、国内の受注が大幅に減少。一方、輸出向けも製造しているが、工場稼働率が30%になった」(在タイ自動車部品メーカー、4月下旬)との声が日系企業から聞かれていた。

また、在ASEAN日系製造業への影響については、1月から3月頃に中国からの原材料・部材の調達が困難となったことや、各国・地域経済の落ち込みにより、内販型ビジネスへの影響は広範にみられた。例えば、自動車为主要産業の一つであるタイ、インドネシアでは主要日系メーカーが減産または生産停止し、サプライヤーにも影響が及んだ。操業制限措置などにより、サプライチェーンの寸断もみられた。他方、日系企業へのアンケート、ヒアリングからは、需要の落ち込みによる販売面での影響の方が大きいと考えられる。

現地日系企業の声を見ると、ASEAN諸国の中でも、とりわけマレーシアの移動制限令が製造業にとって特に厳しいものとなっていたとみられる。同国では、3月18日から4月14日の期間、操業できる業種は食料品、医療機器などの生活必需品製造に関わるものとされ、国際貿易産業省(MITI)の承認で操業可能となる電気・電子などの業種はあったものの限定的であった。加えて、従業員数は50%以下にするなどといった条件によって、操業できたとしても低い稼働率を余儀なくされた。

マレーシア日本人商工会議所(JACTIM)とジェトロのアンケート調査(5月12日~15日、回答248社)によると、調査時点はほぼ全ての企業が操業再開していたものの、3月18日から4月14日までに操業できていた製造業は全体の3割程度だった。フィリピン日本人商工会議所(JCCIPI)とジェトロが実施したアンケート調査(4月2日~4日、回答264社)によると、同国においては製造業の7割近くが操業していた。各国の操業制限の内容、調査方法などが異なるため、単純比較はできないが、マレーシアの日系製造業がおかれた厳しい状況がうかがえる。

2.2.4 APT地域内の進出日系企業のサプライチェーンへの影響と事例

以上を踏まえ、在ASEAN、中国、韓国の日系企業(特に製造業)でみられたCOVID-19と各国の制限措置によるサプライチェーンへの影響を集約すると主に7つに分類できる。各項目の日系企業の代表的な事例は別紙に記載している。

- (1) 経済縮小による受注減(最終財メーカーの減産/生産停止がサプライヤーへ波及)
- (2) 政府・自治体による行動・移動制限措置による生産停止
- (3) 工場内での感染防止策による生産効率低下

- (4) 公共交通機関停止による従業員の通勤不能・難化、
- (5) 原材料・部品などのサプライヤー操業停止
- (6) 航空便の減便による輸送コスト上昇、配送手配の難化、航空便停止による輸出入不可
- (7) 税関の人員体制が最低限の人数になるなど、通関時間の増大、モノの移動の遅滞

3 調査手法とデータ収集

今回の調査において、JETRO はアンケート調査とインタビュー調査を行い、定量・定性の両面からアプローチを試みた。インタビュー調査では、APT 地域で広くビジネスを展開する日本企業 6 社に対し、地域横断的な視点から、COVID-19 によるサプライチェーンへの影響、各国政府への要望などについてヒアリングした（ヒアリングは7月～8月初旬にかけて実施）。

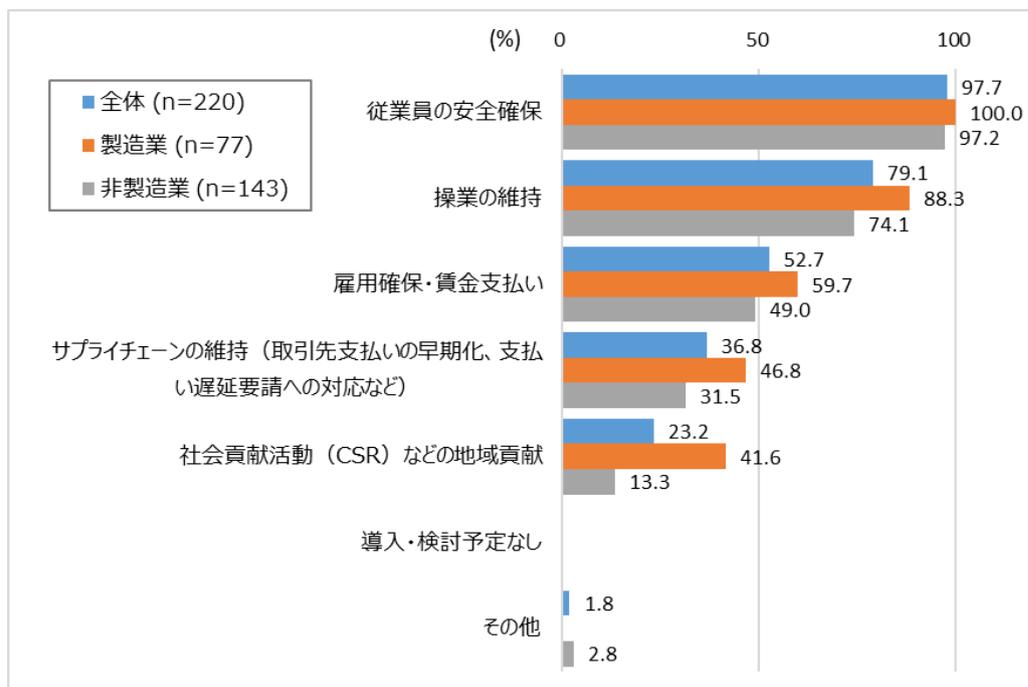
アンケート調査については、在 ASEAN 日本人商工会議所連合会（FJCCIA）と協力し、JETRO が 2020 年 7 月 15 日から 24 日にかけて実施した（以下、FJCCIA-JETRO 調査）。COVID-19 に伴う在 ASEAN 日系企業（以下、日系企業）の事業活動への影響と課題について実態把握をするため、ASEAN 各国日本人商工会議所所属の理事企業に対してアンケート調査を依頼し、220 社から回答を得た。

4 調査データの分析

FJCCIA-JETRO 調査で得られた定量的なデータに基づき、日系企業が直面する課題と ASEAN 各国に期待する措置について整理する。まず「新型コロナウイルス対応の中で、留意をした点」に関して質問したところ、有効回答 220 社のうち 97.7%が「従業員の安全確保」と回答し、製造業、非製造業ともに最多であった。次いで「操業の維持」と回答した企業は 79.1%に上り、製造業では 88.3%と、操業維持に対する意識がより顕著であった。COVID-19 が感染拡大するなか、日系企業は従業員の安全確保を最優先としつつ、操業の維持に腐心していたことが分かる。特に製造業では、各国政府の講じた工場等に対する操業制限および操業継続上のガイドラインを遵守する必要がある、対応に追われたことが見て取れる。(Figure 4.1)

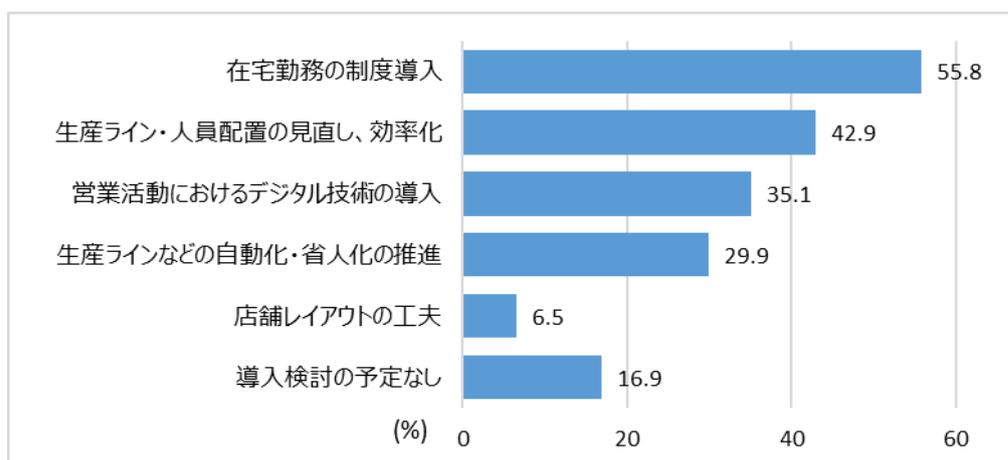
今後 1 年～3 年の間の取り組み強化事項について、ソーシャルディスタンスへの配慮にかかる取り組みを聞いたところ、製造業では、COVID-19 への対応として、「生産ライン、人員配置の見直し、効率化」を行う企業は 42.9%、「生産ラインなどの自動化・省人化の推進」をする企業は 29.9%に上った。(Figure 4.2)

Figure 4.1 COVID-19 への対応の中で留意をした点（複数回答）



出所：FJCCIA & JETRO (2020) 「The 1st FJCCIA Business Survey」

Figure 4.2 ソーシャルディスタンスへの配慮にかかる取り組み（今後1年～3年先を見据え、COVID-19を受けて導入・強化する取り組み）（複数回答）



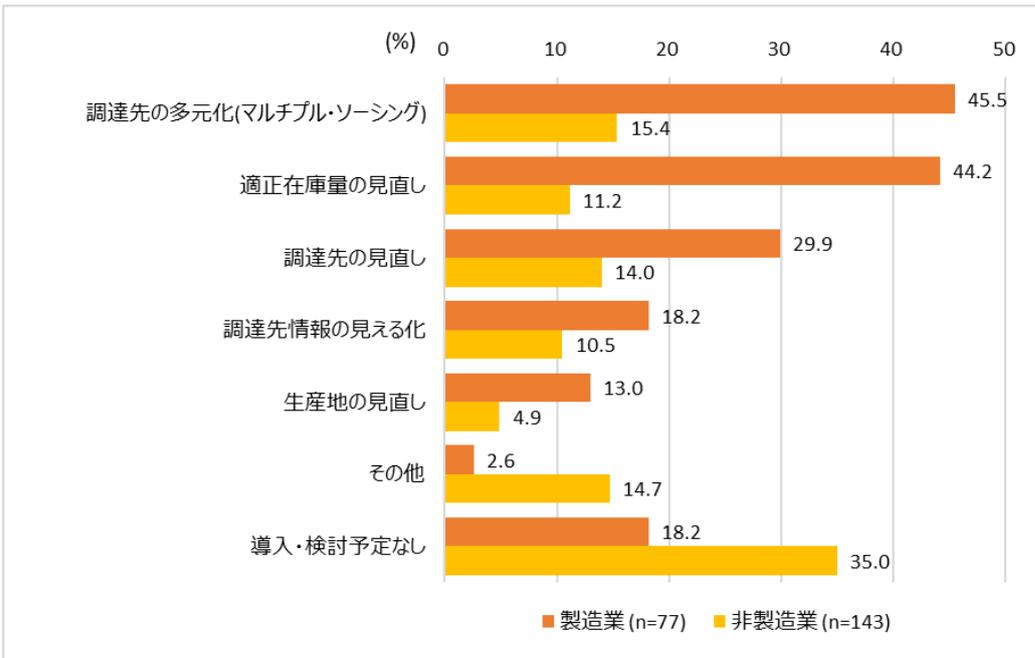
注：製造業のみ。有効回答 77 社。

出所：FJCCIA & JETRO (2020) 「The 1st FJCCIA Business Survey」

今後1年～3年間の取り組み強化事項について、「調達・管理方法の見直し」に関する質問をしたところ、製造業では「調達先の多元化（マルチプル・ソーシング）」（45.5%）、「適正在庫量の見直し」（44.2%）などが選好される結果となった。調達先の多元化は、コ

コロナ禍を受けたリスクの分散につながる動きであり、サプライチェーン強靱化に寄与するものであるといえる。(Figure 4.3)

Figure 4.3 調達・生産管理の見直しの状況（今後1年～3年先を見据え、COVID-19を受けて導入・強化する取り組み）（複数回答）



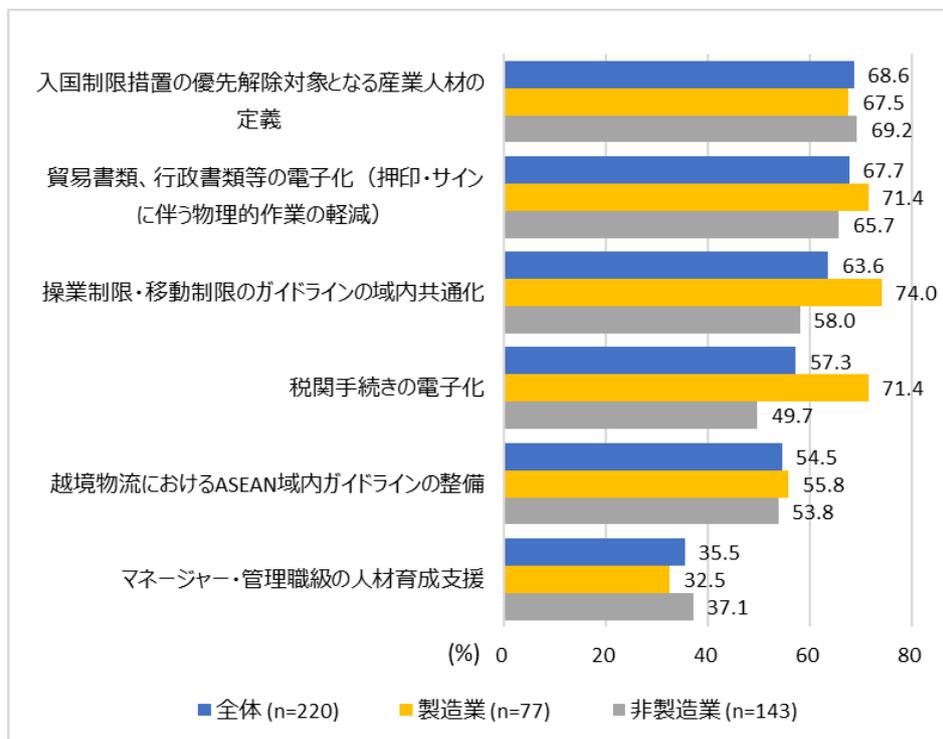
出所：FJCCIA & JETRO (2020) 「The 1st FJCCIA Business Survey」

次に、「新型コロナウイルスの第2波、およびコロナ後を見据え、ASEAN 域内でビジネスを行うにあたり、期待する措置」に関して、回答率が高かったのは「入国制限措置の優先解除対象となる産業人材の定義」で、68.6%に上った。COVID-19 拡大に伴い ASEAN 各国では外国人渡航者に対して入国制限が講じられた影響で、一時帰国中であった社内決裁権者の再入国不可に伴うプロジェクトの停滞、保守・メンテナンスを行う技術者不在による操業停滞など事業活動の円滑な運営に影響が生じたことが背景にあると考えられる。こうした中、「マネージャー・管理職級の人材育成支援」と回答した企業は 35.5%に上っており、重要ポストの現地化を推進することで、入国制限措置などが敷かれた場合でも事業継続が可能な体制を構築する意図が背景にあると思われる。(Figure 4.4)

ASEAN 各国における入国制限措置や操業制限措置は日系企業の事業継続の予見性を低下させる要因となった。こうした背景から、日系企業からはビジネスの予見性を高めるための ASEAN 域内の統一的なルール形成への期待が高まっている。特に「操業制限・移動制限のガイドラインの域内共通化（措置発動の基準、周知方法・期間など）」は 63.6%、「越境物流における ASEAN 域内ガイドラインの整備（共通検疫措置、開庁時間調整など）」につい

では 54.5%など、企業のサプライチェーンに直結する措置の域内統一の指針整備に対する要望の強さが伺える。

Figure 4.4 COVID-19 の第 2 波および COVID-19 後を見据え、ASEAN 域内でビジネスを行うにあたり期待する措置



出所：FJCCIA & JETRO (2020) “The 1st FJCCIA Business Survey”

また、COVID-19 の影響下において、円滑なサプライチェーンを維持するためのデジタル化推進への期待が一層高まっている。貿易手続きの電子化に関しては、「貿易書類、行政書類等の電子化（押印・サインに伴う物理的作業の軽減）」が 67.7%、「税関手続きの電子化」が 57.3%と回答企業の過半数を超える企業が電子化の推進を期待している。貿易手続きの電子化の議論については従来から行われているが、COVID-19 の影響を受け、必要性が一層強調された形だ。

5 調査結果から導かれる考察の要点

今回のインタビュー調査とアンケート調査から明らかになってきたのは、COVID-19 の流行した状況の下、日本企業は人命を第一とした感染防止対策が最重要であると考えている点だ。「インタビュー調査を行った企業も、「第1に従業員の安全で、操業やサプライチェーンの維持はその次である」と口をそろえており、アンケート結果からも「従業員の安全確保」に留意した企業がほぼ100%、「操業の維持」は8割で2番目、「サプライチェーンの維持」は4割弱で4番目となっている。APT地域の各国政府による人命優先とした感染予防のための対応は尊重されるべきであり、日本企業もそれについては理解している。

しかし、人や物品の移動に対する制限措置が原因となり、経済活動やサプライチェーンが停滞し、企業活動や国民生活に甚大な影響を及ぼしたことも事実である。日本国内のみならず、APT地域に進出している日系企業にも大きな影響があったことは第2章で述べた通りである（別紙参照）。そうした中で企業は、1～3年後を見据えてソーシャルディスタンスの確保、調達・管理方法の見直しといった観点で取り組もうとしている。製造業に絞ってみると、在宅勤務制度の導入や生産ライン・人員配置の見直し、営業活動におけるデジタル技術の導入、生産ラインなどの自動化・省人化の推進、調達先の多元化（マルチプル・ソーシング）、適正在庫量の見直しといった事項は約3割からそれ以上の企業で検討されている。

各国政府側においても、これから先、COVID-19のような人や物品の移動に制限を課さざるを得ないような外的ショックが起きることを想定した上で、それらショックの広がりを抑えつつも、APT地域のサプライチェーンを阻害・悪化させないような政策・措置が期待されている。アンケートでは「COVID-19の第2波およびCOVID-19後を見据え、ASEAN域内でビジネスを行うにあたり期待する措置」という聞き方をしたが、(1) 入国制限の優先解除対象となる産業人材の定義、(2) 貿易・行政書類などの電子化、(3) 操業・移動制限のガイドラインの域内共通化、(4) 税関手続きの電子化、(5) 越境物流におけるASEAN域内ガイドラインの整備など、これら5点については半数以上の企業が要望している。製造業・非製造業とも要望事項は似通っており、おそらく日本企業だけに限られた要望ではないだろう。

6 政策提言

これまで述べてきた COVID-19 が日系企業へ与えた影響の事例やアンケート調査などの結果を踏まえ、サプライチェーンの強靱化という観点から、次のような政策提言をしたい。提言にあたっては、COVID-19 のような外的ショックを受けたときに採用しうる短期的な措置と、そうした外的ショックが起こることを前提として備えるという意味での中長期的な措置に分ける。ここでは、市場経済の落ち込みのような不可抗力的な影響を除いて考える。

6.1 政策上の問題点（短期的な課題）と提言

(1) 地域におけるサプライチェーンの寸断を可能な限り招かないような制限措置

グローバル・サプライチェーンを考慮しない操業停止命令・措置は、当該国だけではなく、サプライチェーンで連結された他の国・地域に対しても影響を及ぼした。各国の操業停止措置で例外とされていたことが多かった食品、医療、物流などと同様に、グローバル・サプライチェーンにとって重要な品目、産業については、一定条件のもとで操業を継続することが望まれる。

例えば、シンガポールの日系電気・電子機器メーカーでは、マレーシアが布いた移動制限令により、同国内のサプライヤーからの原材料・部品の調達が不可能になった。マレーシアにはグローバル・サプライチェーンに組み込まれた電子部品サプライヤーが多く存在している。日本企業だけでなく、欧州や米国などの多国籍メーカーにおいても、マレーシアの部品サプライヤーを調達ネットワークから外すという考えを表明した企業もみられた。これはマレーシアにとって、今後の産業競争力上、極めてマイナスに働くものとみられる。

また、中国では日系食品メーカーにおいて、当該企業自体は操業可能な状態にあっても、同社に納入する包装資材サプライヤーが操業できなかつたため、生産に踏み切れなかつた事例があった。同様の事例はフィリピン、マレーシアなどでも確認されている。川下の完成品メーカーは操業を許可されていても、川上にある中小企業のサプライヤー側が許可されなければ生産活動はできないという事が明らかになった。

サプライチェーン上で重要な品目は、各国ごとに異なるとみられる。食品や医療機器の製造は世界共通で重要な産業と認識されているが、電子部品や金属部品といった部品サプライヤー、表面処理や金属加工、溶接、塗装といった加工業者、機械のメンテナンス・保全、直接材以外の工具や包装資材、保安資材、消耗品などといった副資材も含めて、中小企業の

多いサポーター・インダストリーが事業活動を再開しなければ、完成品メーカーの活動は成り立たない。

よって、APT 各国が業種ごとに何らかの活動制限を課す場合、国内の単一の産業の情報にとどまらず、国内企業および当該産業が連結している国内外のサプライチェーンを予め十分に調査・把握しておく必要がある。企業・業種といった「点」で考えるよりも、それらを結節する「線」を捉えるべきで、複雑なサプライチェーンが組まれている現代においては、一つの結節点に対して行った活動制限が、国境を飛び越えて APT 地域全体、ひいては世界的な企業活動に影響する可能性があることを踏まえる必要がある。

(2) 感染防止措置を施した上でできる限りの税関等の継続的運営（当局の遠隔業務）

サプライチェーンの一端を担う物流の遅延、停止を避けるためには、税関などによる手続きや、物流のノード（結節点）である港湾など物流インフラへのアクセスの維持が重要である。COVID-19 の感染拡大を防止するため、担当官庁の人員が減ることなどにより、手続きの遅延がみられた。当該官庁における遠隔業務の推進、手続きの IT 化により、これら課題の解決が期待される。

中国に進出する日系メーカーでは、2020 年 1 月下旬に中国の社員 7,000 人分のマスクと消毒薬を調達しようとした。日本からの支援物資を手配しようと試みたが、当時は税関の機能が低下しており、到着が遅延した。カンボジアに進出する日系流通業は、ベトナム国境が混雑した影響で、同国から輸入している物品の到着が通常よりも大幅に遅れてしまった。

タイを例にとると、税関職員が在宅勤務を実施したことに伴い、還付申請などの税関での申請が受理されず、手続きに遅延が発生しているケースがみられた。港湾や空港の検査官も一部が在宅勤務となっており、物量自体が減少している間は大きな影響はみられないが、取扱量が回復していった際にはキャパシティ不足に陥る可能性が指摘されている。また、国際郵便では検査官の一部が在宅勤務となり、本来実施されるべき貨物検査が実施されない事象も起きている。安全上、在宅勤務は税関や物流インフラに勤める職員においても推奨されるべきであるが、企業活動を可能な限り阻害せず、かつ徴税・審査が適切に実施されるような体制構築が求められる。

(3) 必要な外国人技術者・管理者の特別入国許可、外国企業による越境サービスの時限的自由化

COVID-19 の感染拡大を防止するため、APT 各国では外国人の入国制限措置が採られた。

感染拡大が落ち着きを見せ、各国で工場や事業所に対する活動停止措置が緩和されるなか、日系企業から要望されている最優先事項の一つが、技術者や管理者といったビジネスパーソンの国境を越えた往来である。現地法人における事業方針の決定を行うマネジメント層や、技術的なノウハウを持つエンジニア人材が、突如として入国できなくなってしまうことの影響は大きかった。

企業へのヒアリングにおいても、エンジニアの入国制限が事業計画に影響したという声はかなりの頻度で聞かれる。今回ヒアリングした大手電気機器メーカーでは、新製品の立ち上げのため日本からエンジニアを派遣する必要があったが、入国できなかったため計画自体が止まってしまった。大手化学メーカーの場合は、シンガポール工場の保全を担当する社員がマレーシアから通勤できず、工場稼働ができなくなってしまった。また、新規工場プロジェクトで国外から専門エンジニアの招聘が必要であったが、入国制限の影響を受け、工場全体の計画が遅れてしまった。

保守・メンテナンスの遠隔化には限界があるため、国外からの出張者による対応が必要な企業もあり、特定の要件（ヘルスチェックなど）を満たせば渡航可能となる仕組みが望ましい。ビジネスの予見性を高めるためにも、一定基準に基づいて入国許可をするような措置が希望されている。FJCCIA-JETRO 調査によれば、ASEAN 進出日系企業が最も必要と考える措置は「入国制限措置の優先解除対象となる産業人材の定義」（68.6%）であった。対象者を限定して人の往来が再開されつつある中、企業にとって活動のカギとなる重要な産業人材が優先的に入国できる制度の構築と、優先される産業人材の定義は非常に関心が高い事項である。

6.2 人や物の移動制限に伴う外的ショックを未然に防ぐための中長期的な課題と提言

(4) 原産地証明書などの貿易書類や行政書類の電子化・電子署名化、自己証明制度の一層の浸透

APT 各国政府により移動制限措置が採られるなか、貿易実務や行政手続きについては、デジタル化が進んでいけば生じなかったと思われる問題点が散見された。代表的な例では、原産地証明書（COO）の原本の取得と税関への提出が挙げられる。FTA/EPA の利用の際に用いられる COO は、ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）の Form D（e-ATIGA）などで電子化が進んでいるが、その他の FTA では進展しておらず、基本的には COO 原本の提出が求められる。貨物出港後でなければ COO を取得できない国から輸出する場合、輸入国側の税関は COO 原本の提出を求めるため、近隣国との貿易では相手国での輸入時まで COO

の送付が間に合わず、貨物の待機時間や保管料が発生することがある。電子 COO を認めれば、そうした無駄が削減でき、COO の発送料も不要となる。

また、商工会議所や商務省などで COO の発給を受ける第三者証明の場合、当該物品の原産性を証明する多数の証憑を窓口まで運ばねばならず、発給担当者も証明書に捺印するというマニュアル作業が発生する。こうした作業は、ATIGA において先行している自己証明制度が一般化されれば、企業担当者が COO 発給機関の窓口に行く必要もなくなり、発給担当者も Face to Face の窓口立つ必要がなくなる。

貿易書類の電子化を求める声は以前から多かったが、COVID-19 の感染拡大後は、さらに要望する声が強くなっている。2019 年 8 月～9 月に実施した JETRO 調査 (2019) では、「所在国・地域において必要な貿易円滑化措置」(有効回答 3,639 社)を聞いた設問で、「電子化・ペーパーレス化、洗練された ICT システムの導入」を求めている企業の割合は 30.9% と高かった。様々な貿易円滑化措置がある中で、4 番目に高い項目であった。

COVID-19 の感染拡大後の 2020 年 7 月に実施した FJCCIA-JETRO 調査では、企業の要望する約 30 の「必要な措置」の第 2 位に「貿易書類、行政書類などの電子化 (サインなど作業軽減)」(67.7%)があがった。書類原本でのやりとりを原則とした場合、書類発行にかかる Face to Face 業務の発生、署名者の出勤、担当者の窓口までの物理的移動、税関担当官の出勤など、感染リスクを伴う複数の行動が増えるため、書類の電子化は感染リスクと企業負担の低減に寄与する。

なお、APT 地域のすべての国々が WTO 情報技術協定 (ITA) に加盟すれば、そもそも原産性を確認する必要がなくなり、FTA で求められる COO を利用しなくても、各国で IT 関連製品・部品を無税で輸出入することができるようになる。未加盟の国々には、拡大 ITA も含め、早期の加盟を求めるとともに、ITA の対象品目をさらに拡大することを要望する。

(5) 通関手続きのデジタル化

書類の電子化・ペーパーレス化に加えて、通関手続きや貿易実務自体のデジタル化が推進されれば、COVID-19 の感染リスクを抑えられ、利便性の向上も期待できる。各国とも WTO 貿易円滑化協定 (TFA) の履行の一環として、ナショナル・シングルウィンドウ (NSW)、納税における e ペイメントの導入を目指しており、これらが完全に稼働すれば通関手続きの電子化が可能となる。

しかし、国によって NSW と e ペイメントの導入状況は異なる。WTO の TFA データベ

ースから貿易円滑化協定の履行状況（2020年8月時点）をみると、第7条2項の電子的な納付（Electronic Payment）については、APT地域ではベトナム、ラオス、ミャンマーが達成できていない。第10条4項のシングルウィンドウは、フィリピン、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーが達成していない。一例を挙げると、ミャンマーでは日本の支援で通関システム「MACCS」が導入されたが、実際に日系企業に話を聞くと「電子システムがあるにもかかわらず、書類を印刷して税関内で署名稟議を行っている」と指摘する声が多い。システムだけが導入されても、それら電子書類が紙原本と同等の法的有効性を持つような法令の整備や、税関などでの人材のキャパシティビルディングが伴わなければ、通関手続きのデジタル化は実現できないのである。こうした国々への継続的な支援は、すでに貿易円滑化協定を100%達成している日本、中国、韓国、シンガポールなどに求められる部分であろう。

デジタル化を進めているものの、一部で手作業が残っているケースもある。マレーシアの貿易申告システム「myTRADELINK」(Dagang Net)は、旧型システムの「Sistem Maklumat Kastam」(SMK)を並行して利用しており、実際には両システムを仲介する人間の手作業が必要となっている。SMKは航空貨物に対応していないため、航空貨物の通関は電子化ができない。マレーシア政府はuCustomsという新しいシステムの構築を進めており、真の電子化が待たれるところでもある。

(6) 企業の国際貿易・物流プロセスのデジタル化に向けた啓蒙活動と官民連携、貿易情報連携プラットフォームの構築・連携の推進

COOや行政書類に関する手続きや通関手続きなどは、各国政府や政府間交渉などにより電子化が進むことが望まれるが、企業が真に求めているのはEnd to Endでのより広範囲な貿易全体のデジタル化である。すなわち、輸出者（荷主）、通関業者、船会社代理店、港湾、税関、銀行、輸入者という関係者すべてがオンライン上でやり取りを行い、貿易取引がすべて電子世界で完結する環境が最も望ましいと考えられている。

例えば、船荷証券（B/L）の電子化、荷渡指図書（D/O）交換、信用状（L/C）発行などの工程は、政府の意向だけでデジタル化するのは難しいが、産業界に浸透してプラットフォームが確立されれば、ペーパーレスが標準になっていく可能性はある。現在、海上運送状（SWB）については、電子海上運送状（e-SWB）として電子化しての国際的なやりとりが進展している。SWBは流通証券ではないため、電子化が容易であった。

他方で電子船荷証券（eB/L）は、シンガポールや米国など一部の国でしか認められていないため、普及が進んでいない。企業からも「eB/Lの普及は貿易のデジタル化に寄与する」

という期待の声が大きい。D/O 交換は、通関業者が船会社代理店の窓口に出向いて現金（小切手）精算し、D/O 原本と領収書を受領する工程だが、両者の間で銀行振込／入金確認がオンライン上で可能となり、D/O レスが実現できれば、引き取りの迅速性ととも物理的接触の回避、ソーシャルディスタンスの確保にも寄与する。

L/C 発行に関しては、現在は日本企業のコンソーシアムによる貿易手続き電子化プラットフォーム「TradeWaltz」の開発が進んでいる。L/C を例にとると、TradeWaltz 上で L/C を作成することで、船会社や保険会社などが閲覧し、自社のシステムにデータを引き込むことができる仕組みだ。こうした貿易のデジタル化を促進するようなプラットフォームが APT 各国で互換性のある形で普及し、プラットフォーム同士の接続が進むことにより、シームレスな貿易のデジタル化が実現できるだろう。APT 各国政府においては、こうした企業コンソーシアムの取り組みや、各プラットフォームの構築と相互接続を後押しするような支援策を採ることが望ましい。

(7) AEO 制度の拡充や相互認証の推進、原産地証明書の受入れ柔軟化措置の恒久化、さらなる貿易円滑化措置の促進と非関税障壁の削減

電子化・ペーパーレス化以外にも、貿易円滑化の促進は COVID-19 などのショックによって生じる物流・通関上の障害に対して有効な予防措置となる。日本の例では、認定事業者（AEO）制度を利用した企業の輸入手続きは、先に貨物を引き取り、納税申告は事後となるため、物理的な原産地証明書（COO）の発給・提出が遅れても、物流上の問題が生じなかった企業が多かったという。世界税関機構（WCO）の報告書⁶によれば、日本のほか、中国、韓国、シンガポール、マレーシア、タイ、インドネシア、ベトナムでは AEO 制度が実施されている。8 月 25 日に行われた ASEAN 経済大臣会合（AEM）では、ASEAN 域内 AEO 制度の相互承認スキームを 2023 年までに構築することが発表⁷されており、制度の充実と認定事業者の拡大が求められよう。また、日本は韓国、シンガポール、マレーシア、中国と AEO の相互承認を合意しており、当該国との間では書類審査・検査の負担が軽減されている。APT 地域における、AEO 相互承認の拡大も期待される。

今回の COVID-19 の感染拡大を受けて、APT 地域では COO 原本の受入れを一時的に柔軟化した国が多かった。特惠関税の適用を受けたい場合、原則的には輸入時に COO の原本の提出が必要となるところ、貨物引き取り日から 1～3 カ月以内に原本を提出することを条件に、COO のスキャンコピーなどでも特惠税率を適用する対応が採られた。また、QR コ

⁶ WCO (2019) 「[Compendium of Authorized Economic Operator Programmes](#)」

⁷ ブルネイ、インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナムの 6 カ国が対象。

ードを付与するなど電子的な方法で COO を発給したり、輸入申告全体を電子化する国もあった。こうした柔軟な措置は、COVID-19 による企業の SCC への影響を和らげたと言う点で高く評価されるべきである。こうした対応はあくまで COVID-19 にかかる時限的な緩和だが、恒久的に利用できるようになれば、SCC の強靱化に大きく寄与するだろう。

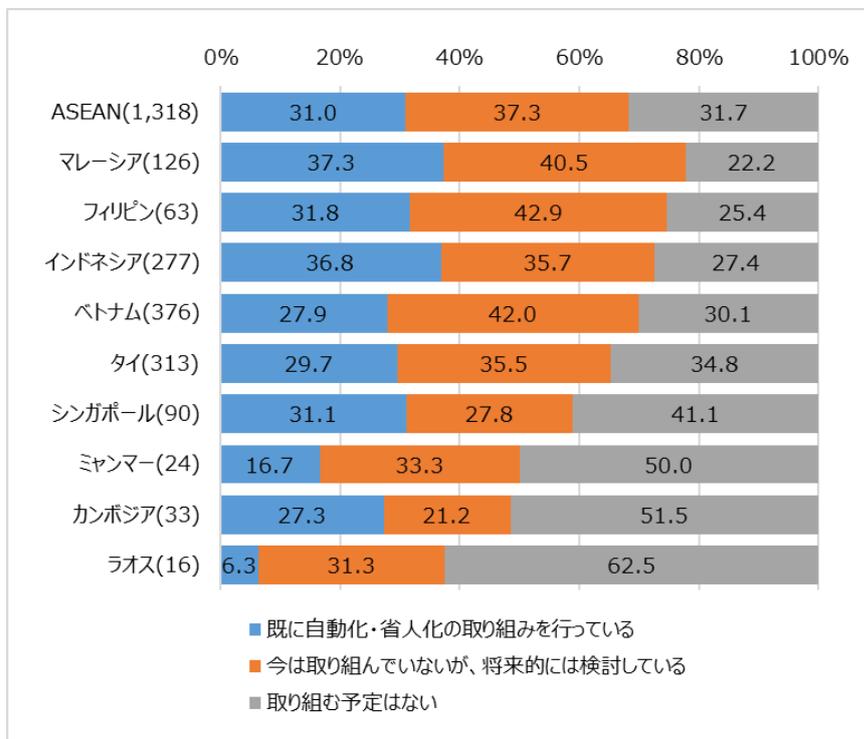
なお、JETRO 調査 (2019) によると、日系企業 (有効回答 3,639 社) から最も求められている貿易円滑化措置は、「貿易関連制度や手続きに関する情報の充実 (データベースやオンラインで入手可能な情報の整備)」(42.1%)、「港湾当局や担当者間でのよる関税分類評価などに関する解釈統一」(33.0%)、「事前教示制度の導入と利用可能な運用 (HS コード分類、関税評価、原産地規則)」(32.8%) が上位 3 項目だった。前述のとおり、ASEAN 貿易円滑化枠組み(ATFF)に基づき、ASEAN は ASEAN 貿易円滑化合同諮問委員会(ATF-JCC) や、同協議会を構成している分野別委員会において、非関税措置削減など含め推進している。基準・認証制度の調和なども含め、これらの着実な実行が求められる。

(8) デジタル技術の活用による生産・物流の高度化と、域内でのデータ流通をしやすくするための統一ルール形成

COVID-19 の感染拡大後、リモートでのコミュニケーションやデジタル技術を使った営業活動に高い関心が集まっているが、工場内においてもソーシャルディスタンスが要求されるようになり、自動化や AI 導入などが製造現場で求められている。今後 5G の実装化、IoT やロボティクスの工場内への導入が見込まれるなか、APT 域内における製造データなどのデータ流通の自由化、データフローに関する統一ルールの形成はさらに重要性をもつようになってきている。

COVID-19 の発生以前も、日系企業の間では工場内の自動化や AI 導入が検討されてきた。しかし、手作業を続けた場合の人件費とロボットの導入コストを比較して、設備投資は必ずしも経済合理性を伴わず、企業においては競争力を維持するため、投資が実行されないケースが多かった。JETRO 調査 (2019) では、在 ASEAN 日系企業 1,318 社に自動化・省人化への取り組み状況を聞いている。「既に自動化・省人化の取り組みを行っている」とした企業は 31.0%で、69.0%の企業は取り組みを行っていなかった (Figure 6.1)。取り組みを行っていない企業に理由を聞いたところ、「導入コストが成果に見合わない」が 71.5%と圧倒的に多かった。(Figure 6.2)

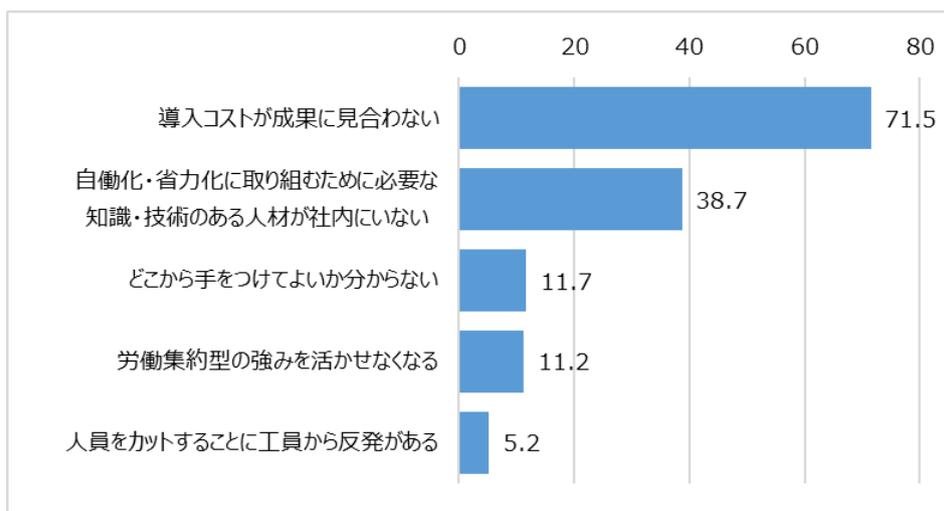
Figure 6.1 在 ASEAN 日系メーカーの自動化・省人化への取り組み状況（製造ラインにおけるロボットなどの活用状況）



注：カッコ内の数字は有効回答数。

出所：JETRO (2019) 「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」

Figure 6.2 在 ASEAN 日系メーカーが自動化・省人化に取り組む上での課題



注：有効回答 828 社。「今は取り組んでいないが、将来的には検討している」「取り組む予定はない」企業を対象とした。

出所：JETRO (2019) 「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」

しかし、COVID-19 以降は人命を第一に考え、ソーシャルディスタンスの確保が最優先の目標となったことで、製造現場の自動化は不可避と考えられるようになってきている。FJCCIA-JETRO 調査の結果をみると、製造業では、COVID-19 への対応として、「生産ライン、人員配置の見直し、効率化」を行う企業は 42.9%、「生産ラインなどの自動化・省人化の推進」をする企業は 29.9%に上った。(Figure 4.2)

IoT やロボティクスの導入で懸念されるのは、製造関連データの自由な流通が確保されるかどうかである。例えば ASEAN 地域においては、個人データの流通については ASEAN 個人情報保護枠組みや、各国でも欧州の一般データ保護規則 (GDPR) に準拠した形での法制度整備が進んできた。他方で非個人データの取り扱いについては、サイバーセキュリティの観点での重要保安施設の情報管理や、金融業などでサーバー設置義務を課す事例は見られるものの、包括的なルール形成は遅れている状態である。非個人データの域内の自由な流通は、遠隔サービスの提供など、COVID-19 に適用したビジネスの活動基盤となる重要な論点となる。また個別の既存法との関係でも、プライバシーを侵害する、または国家・公共上のダメージを与えるような情報の取り扱いには規制が必要であるが、過度な規制が濫用され、保護主義的な動きに使われた場合、企業活動や産業発展への悪影響が懸念される。

JETRO 調査 (2019) によれば、製造業 (有効回答 1,673 社) のうち製造関連データを「日本本社との間で共有している」企業の割合は 49.2%と、「自社内のみ」とした企業 (43.5%) よりも多数派を占めた。また、「地域内の関連企業で共有している」とした企業も 5.3%あった。同調査によると、4,073 社のうち 47.1%の企業は情報を取り扱う上で影響の大きい政策の存在を指摘しており、APT 各国においては、データ流通の過度な制限をしないような制度設計が求められる。

(9) デジタル化を担う現地産業人材、マネジメント層の育成

デジタル技術の活用による生産・物流の高度化、ひいては各国や APT 地域全体でのデジタル・トランスフォーメーションを図るためには、それを支える現地産業人材の育成が必要である。前述の通り、在 ASEAN 日系メーカーが自動化・省人化に取り組む上での課題としては、「導入コストが成果に見合わない」が最も高かったが、COVID-19 によってコストの多寡はデジタル化の阻害要因ではなくなった。次にデジタル化の課題となるのは、やはり「自動化・省力化に取り組むために必要な知識・技術のある人材が社内にはいない」という点で、アンケートでは 38.7%と 2 番目に高かった (Figure 6.2)。

今回の COVID-19 感染拡大後、日系企業では社内人材の育成により一層の関心が高まっている。日本人の関与体制や人材育成を見直す考えも顕在化している。FJCCIA-JETRO 調

査では、「社内での人材育成強化」（マネジメント層、エンジニア・技術者、デジタル人材）を行うとした企業が 220 社中 72.7%に達した。対象人材別でみると、製造業ではマネジメント層が 57.1%、エンジニア・技術者が 53.2%、デジタル人材が 33.8%となっている。非製造業においてもマネジメント層が 50.3%に上る。また、「駐在員数の見直し、社内人材の現地化」（マネジメント層、エンジニア・技術者、デジタル人材）を行うとした企業も 220 社中 42.3%と多かった。製造業のマネジメント層では 31.2%、エンジニア・技術者では 27.3%、非製造業のマネジメント層では 24.5%であった。

FJCCIA-JETRO 調査では ASEAN 各国政府に対して産業人材の育成に関する要望を聞いているが、最もニーズが高かったのは「マネージャー・管理職級の人材育成支援」であった（製造業：32.5%、非製造業：37.1%）。今回の COVID-19 では日本人のマネジメント層が不在のため事業が停滞したケース、日本人エンジニアが入国できず操業停止に追い込まれるケースなどがみられた。長期的にはマネジメント層、エンジニア層を現地人材に切り替えていくことにより、日本人の入国規制に関わらず持続的な事業運営ができる体制の構築が求められている。

(10) サプライチェーン強靱化の実現

COVID-19 により生産管理、サプライチェーンマネジメントの見直しへの関心が高まり、製造業では調達先の多元化が志向されている。生産地や調達先を多元化することで、ショックに対して強靱なサプライチェーンが構築されると期待されている。また、サプライチェーンに欠かせない基礎的裾野産業への進出時の恩典付与も求められている。

COVID-19 の発生初期である 2020 年 1 月～2 月、APT 地域で構築されたサプライチェーンにおいて重要な役割を果たしている中国本土内で操業停止や物流の混乱がみられた。中国本土における混乱は早期に収束されたが、その後は日本、韓国、ASEAN など他国においてもサプライチェーン上の混乱が確認された。そのため、日本企業の間では改めて生産、調達、販売のリスク分散に対する関心が高まった。FJCCIA-JETRO 調査の結果においても、製造業の調達・生産管理の見直しでは「調達先の多元化（マルチプル・ソーシング）」が最も回答割合が高く、45.5%に上った。企業においては、グローバル・サプライチェーンにおいて調達先や生産地を多元化・分散化するニーズが高いことから、投資元国の政府のみならず、分散先となる投資受入国側の政府においても、こうした企業ニーズに合致した、多元化を促進するような政策を採ることが望ましい。（Figure 3.3）

調達先の多元化や生産拠点の多様化を進める上では、進出先国での調達・生産も有力な選択肢の一つとなるが、そのためには進出先国におけるサポーター・インダストリーの充

実がカギとなる。しかし、昨今の APT 各国の投資政策においては高付加価値な産業や大型投資の誘致に力点が置かれており、中小サプライヤーが得意とする小さな部品の生産や金属加工処理といった基礎的技術の投資についてはインセンティブが付与されなくなっている。本国別報告書で論じてきたように、高付加価値な産業や大規模な投資を行う大手メーカーは、それを下支えする中小サプライヤーが操業して初めて事業を運営できる。基礎的なサプライチェーン・インダストリーの誘致政策を見直す必要もでてくるだろう。

(11) 域内での自由化促進・ルール統一・不確実性減少のための地域大での協力、RCEP の早期実現、メガ FTA の推進

これまで述べてきたような企業の要望や政策提言は、1 カ国だけでは実現できない内容も多い。サプライチェーンに配慮した移動制限措置や、税関・港湾・空港の運営継続を考える上では自国だけでなく他国への配慮が必要であり、外国人技術者やマネジメント層の入国許可には二国間・多国間での相互協力が必要不可欠である。

長期的な視点においても、非関税障壁 (NTBs) の削減や非関税措置の合理化プロセスには、ASEAN 域内において、特定品目で進む規格基準の相互認証措置 (MRA) など、複数国での類似措置の調和が図られることが望ましく、それは原産地証明書を含む通関手続きのデジタル化の分野や自由なデータ流通などに関しても同様である。また、生産地や調達先の分散を考える上でも、他国で流通している原材料・部品を緊急代替として利用できるような基準・規格が統一されていれば利便性が向上し、生産・調達の多元化とリスクヘッジに寄与するだろう。

こうした観点から、地域大での物品貿易における関税の低減、統一された原産地規則、投資・サービス貿易の自由化、税関手続きおよび貿易円滑化といった要素に加えて、データ流通規則を規定した電子商取引章や知的財産章などが含まれた東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) の早期実現に対する期待が高まっている。APT 地域に加えて、日系企業の集積が進むインドとのサプライチェーンを念頭におけば、RCEP が果たす役割は大きいだろう。

7 結論

本国別報告書を執筆している9月時点においても COVID-19 の感染が拡大し、収束していない国や、一旦は収束しても感染が再び拡大する国がある。近い将来、COVID-19 の治療薬やワクチンが開発されることが待ち望まれるが、その場合でも、未知のウイルスや自然災害などの理由で、今回の事態と同様に、人命を優先し、人やモノの移動が制限される状況は起こりうる。

そうした将来的に起こりうる同様のリスクを回避するためにも、我々は、特に同じ地域で生活し、経済活動を共にする国々として、一致協力し、早急に具体的な行動を起こしていくべきだろう。

そのために、本国別報告書で提言したような、人命を優先しつつもグローバル・サプライチェーンを止めない政策や、デジタル技術・データを活用した非接触・リモートを実現できる具体的な措置またそれを支える域内横断的なルール整備、サプライチェーン強靱化に資する政策などを実現していく必要がある。

別紙：COVID-19 による進出日系企業への影響（代表的事例）

影響	概要
<p>経済縮小による生産・受注減</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 在韩国自動車部品メーカー：韓国内の自動車メーカーの操業停止により、大きな影響を受けている。2月は売上が50%ほど下がる見込み。(2020年2月中旬) ○ 在インドネシア衣料メーカー：インドネシア国内向け販売は、取り扱い小売店の半分以上が3月下旬に入り営業停止。小売店が入居する商業施設自体が、一時閉鎖や営業時間短縮をしていることが理由。 ○ 在タイ輸送機器関連メーカー：納品先の生産調整の影響、タイ国内での受注が大幅に減少。輸出向けを製造しているが、工場稼働率が30%に。(2020年4月下旬)
<p>工場内での感染防止策による生産効率の低下</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 在中国商社：もっぱらの課題は、人員の行動管理とマスク確保。マスクがないと仕事にならない状況で、マスクは生命線でありビジネスツールである。中国全体で従業員向けのみで10日間で7万個、1カ月で21万個必要だが、在庫は1カ月もない。 ○ 在ベトナム電気機器メーカー：首相決定16号を受けた感染症対策のため4月初旬、作業スペースでの間仕切り設置などを行ったため一時的に生産停止となった。
<p>操業はできるものの、公共交通機関停止で従業員の通勤が不可または困難に</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 在中国自動車部品メーカー：特別許可を取得して2月初めから操業中だが、25%程度の稼働にとどまっている。従業員が全体で4割、工員で3割程度しか戻ってこられていない。(2月中旬) ○ 在フィリピン・サービス業：広域隔離措置(ECQ)中も営業を許可されていた業種だったが、公共交通機関が止まったため店舗スタッフが出勤できず、全体の3割程度の店舗しか運営できなかった。(5月下旬)
<p>自社は操業できても、原材料、包装資材等の国内外サプライヤーの操業停止により生産が困難</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 在中国食品メーカー：米国向け菓子や、中国国内向け調味料を生産。操業再開を予定するも、中国国内の物流の混乱により原材料が入らず生産不可能に。(2月上旬) ○ 在中国食品メーカー：包材などサプライヤーが通常稼働しないと、それが原因で欠品する可能性あり(2月上旬) ○ 在シンガポール電気・電子機器メーカー統括拠点：マレーシアの移動制限令によりサプライヤーからの原材料調達が不可能に。他社への発注転換によるコスト増が不可避。(4月上旬) ○ 在フィリピン部品メーカー：原材料の調達に関し、最も良いサプラ

	<p>イヤーは修正広域隔離措置（MECQ）が採られている地域に所在。別の調達先からも部品は確保できるものの、長期化すれば競争力低下につながる。（5月下旬）</p>
航空便の減便による輸送コスト上昇、手配困難、航空便停止による輸出入不可	<ul style="list-style-type: none"> ○ 在中国物流業：中国国内の陸送貨物が回復する一方、航空貨物の影響は深刻。航空貨物で主に電子部品などを運んでいるが、貨物便が大幅に減便したことにより日本に航空貨物を送れない、日本からも部材などが航空貨物で入ってこない。航空貨物の価格も平時の約2倍になっている。（2月下旬） ○ 在フィリピン流通業：フィリピン産の商品は陸路を使い納品できるものの、航空貨物便は減便・運賃上昇のため使えない。船便は確保可能。（4月上旬） ○ 在マレーシア電気・電子機器メーカー：航空便欠便の影響で日本までのリードタイムが最短で0.5～1.5日の遅れ、最長2.5～5.5日の遅れが発生。（5月中旬）
国内物流におけるサプライチェーンへの影響	<ul style="list-style-type: none"> ○ 在中国物流業：物流にかなり影響が出ており、一般貨物も配送の確保ができない状況。特に湖北省が封鎖されているので、上海含む華東エリアへの陸送貨物、河川貨物がかなり混乱する可能性がある。（2月上旬） ○ 在中国自動車メーカー：輸送網の分断で、部品を集めることができなかった。工場が稼働を再開するが、ドライバー確保と道路状況で中国各地から部品を集めるのが難しい。（2月中旬） ○ 在中国自動車部品メーカー：重要部品の調達が滞っている。部品在庫が切れるうえ、物流はよりタイトになる。輸出先である日本や台湾、インドネシアなどの顧客は待ってくれない。供給できない場合、取引先を見直す可能性も示唆されている。（2月中旬）
税関の人員体制が最低限の人数に抑えられるなどで、通関のスピードが落ち、物流に遅延が発生	<ul style="list-style-type: none"> ○ 在中国製造業：中国国内社員約7,000名分のマスクと消毒薬の調達に難儀。日本側から支援を手配しているが、税関の機能が低下しており、すぐ届くか懸念がある（1月下旬） ○ 在カンボジア流通業：ベトナムからの輸入について、国境混雑のため、従来1日前後で通関できるものが3日ほど掛かっている。（3月下旬）

（出所）各国日系企業へのヒアリング、ジェトロビジネス短信から作成

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約 1 分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20200023>



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）
海外調査部 アジア大洋州課
〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32
TEL：03-3582-5179
E-mail：ORF@jetro.go.jp