

ルーマニアのビジネス環境

-基礎情報-

ブカレスト事務所・欧州ロシア CIS 課

ルーマニアは2011年1月、EU加盟（2007年1月）から5年目に入った。2004年にEUに加盟した近隣の中・東欧諸国では労働コスト上昇が顕著になりつつある状況のもと、ルーマニアはEU加盟国のなかでは南東欧に位置し幅広い産業基盤を持つ新興国として、現在も製造業の生産移管の受け皿となっている。また、知識・技術集約型産業において、ソフトウェア開発、R&D、各種アウトソーシングで人材活用する動きも注目に値する。このような現状を踏まえ、ルーマニアの現在のビジネス環境について概観する。

目次

1.	はじめに.....	4
2.	労働力事情.....	6
(1)	賃金：中・東欧諸国の中では低い賃金水準.....	6
①	2009年から賃金上昇率は大きく低下.....	6
②	予測委員会は年率4～5%の賃金上昇を予測.....	8
③	日系製造業の平均賃金.....	9
④	労組対策のため新工場を別法人で設立.....	9
(2)	失業率は改善傾向に.....	10
①	進出の際は失業率の地域差に留意を.....	10
②	雇用庁発表の失業率は実態より低め.....	11
③	雇用の産業別構造.....	12
(3)	労働法の改正：雇用者側に有利に.....	13
①	ヤミ労働撲滅と新規雇用創出を図る.....	13
②	改正点は試用期間や契約期間の延長、解雇条件の緩和など.....	14
③	西欧に比べ解雇制限は緩やか.....	15
④	全国集団労働協約は引き続き有効.....	16
⑤	外国投資家評議会（FIC）の活動.....	16
(4)	アウトソーシング、研究開発等の知識・技術集約型産業.....	19

①	近隣国よりも低コスト.....	19
②	際立つ言語能力.....	19
③	RTR、フランス国外最大の R&D 拠点.....	20
④	地方都市への進出が増加.....	21
⑤	目立つ外資系 ICT 企業の進出.....	22
⑥	進出企業の雇用は増加傾向.....	23
3.	輸送・物流.....	25
(1)	海運.....	25
①	黒海のハブ港として機能.....	25
②	取扱コンテナ貨物の 4 割強がトランシップ.....	26
③	アジアと中・東欧を結ぶ玄関口.....	27
④	EU の支援を得てドナウ川との接続を改善へ.....	27
⑤	ロシア向け輸送で黒海ルートを利用.....	29
⑥	ルーマニア発海上貨物の利用の可能性.....	30
(2)	道路インフラ整備状況.....	30
①	コンスタンツァ高速道：2012 年内に全線開通.....	30
②	トランシルバニア高速道：2011 年秋から建設を再開.....	31
③	全国の高速道路ネットワーク：政府は 2020 年に完成目指す.....	32
④	一般国道：舗装状況が大きく改善 輸送に大きな支障なし.....	33
(3)	鉄道.....	34
①	鉄道による貨物輸送：低い利用率改善のためインフラ整備が不可欠.....	34
②	鉄道高速化：ブカレスト～コンスタンツァ区間は 2011 年に完成予定.....	35
(4)	空路：地方からも欧州主要都市との接続は充実.....	36
4.	国内各地域の特徴：依然大きい地域間経済格差.....	38
5.	司法改革：シェンゲン協定への早期加盟を目指す.....	40
(1)	国境での取締強化により違法輸入は大幅減.....	40
(2)	汚職にも柔軟かつ毅然とした対応を.....	40
6.	進出日系企業の活動.....	42
(1)	製造業：欧州およびアジアから生産移管で増産.....	42
(2)	非製造業によるビジネスが増加.....	44
7.	産業構造について.....	46
(1)	工業化の経緯.....	46
(2)	産業部門の粗付加価値への貢献（2009 年）.....	47
(3)	調査報告書「ルーマニアの再工業化：政策と戦略」.....	49
8.	国家補助の申請条件が緩和.....	54

9.	ジェトロ・ルーマニア情報ウェブサイト.....	56
(1)	主なコンテンツ.....	56
(2)	リンク集.....	56
10.	その他 参考情報.....	57

【免責条項】

ジェトロは本レポートの記載内容に関して生じた直接的、間接的、あるいは懲罰的損害及び利益の喪失については一切の責任を負いません。

これは、たとえジェトロがかかる損害の可能性を知らされていても同様とします。

© JETRO 2011

本レポートの無断転載を禁じます。

本レポートは、ルーマニアを含む「欧州フロンティア」地域でのビジネスを検討されているビジネスパーソンを対象に、経営判断の参考材料のひとつとして頂くためにジェトロ・ブカレスト事務所が当国の現状を簡潔に取りまとめたものです。ルーマニアのビジネス環境に対する現状理解の一助となれば幸いです。

1. はじめに

幅広い産業構造を持つルーマニアに対して、2007年のEU加盟後も西欧企業を中心に進出が続いている。

ルノー傘下のダチアをはじめ、ノキア、ハネウェル（米国、航空宇宙機器大手）、OMV ペトロム（オーストリア、石油大手）、大宇マンガン重工業（韓国、造船）、アルロ（アルミニウム）、フレクストロニクス（シンガポール、電子機器受託製造サービス）などが、EU市場に向け輸出拠点をルーマニアに持つ。

日本など域外から見た欧州市場でのビジネス拡大プロセスは一般的に、販売代理店、販売子会社、サービス拠点、生産拠点、R&D 拠点の順になる。製造業においては、生産コストの削減、リードタイム短縮・即応体制の必要性、および為替変動リスクの回避が、欧州域内、特にルーマニアを含む中・東欧での生産拠点設立の主な理由になる。

外資系製造業がルーマニアにおける立地を検討する際に注目するポイントには、コスト削減は勿論のこと、市場へのリードタイム短縮、在庫リスクの減少がある。需要に柔軟に対応するため、市場（顧客）の近くで生産体制を構築する必要があるのは、このためだ。ジャスト・インタイム（定時多回納入）での納入が求められる自動車部品産業などでは、特にこの強みが活かされている。

現地での生産比率を見ると、欧州・トルコで生産する主要製品セグメントについて、欧州・トルコの現地生産比率（欧州・トルコの生産拠点で生産する比率）をジェトロがアンケート調査したところ、45.7%（132社）が91～100%、11.8%（34社）が81～90%となり、57.5%の企業が現地生産比率80%を超えている（出所：ジェトロ「在欧州・トルコ日系製造業の経営実態－2010年度調査－」）。

貿易ルートの面では、ルーマニアは黒海にコンスタンツァ港を持つことが物流面でのアドバンテージだ。ポストパナマックス級の大型船舶の停泊が可能なことから、近年多くの日系製造業が同港を経由して生産財をアジア（日本含む）等から輸入し組み立て、西欧や

近隣の市場へ輸出している。今後、コンスタンツァ港は南東欧とアジアを結ぶハブ港としての機能が期待されている。

また、EU 加盟国とのモノの移動が通関手続き無しで可能であることも強みである。さらに、労働集約的な生産工程を持つ業種ではルーマニアの競合国となっているエジプト、チュニジア、モロッコ等と比べ労働コストは高いものの、2011 年初めに政変による混乱があった北アフリカ諸国と違い、EU 加盟国であるルーマニアでは一定の政治的安定性が担保されているといえる。

電力供給は安定しており、アジアの新興国で見られるような電力供給制限は行われていないことも付記する。

ルーマニアは新興国であるため、ビジネス活動の様々な場面で不都合が生じる場面も少なくないものの、各種リスクを管理しルーマニアの強みを活用する多くの企業活動の実例があるのも事実である。

2. 労働力事情

(1) 賃金：中・東欧諸国の中では低い賃金水準

ルーマニアの賃金水準は現在のところ、2004年にEUに加盟した他の中・東欧諸国と比べ、相対的に低い。2007年のEU加盟前後は年率20%前後の賃金上昇率を記録していたが、2009年以降の上昇率は鈍化している。

EU加盟から5年を経たルーマニアでの、この相対的なコスト競争力は優位性のひとつだ。具体例を挙げると、生産ラインのオペレーターを1名雇用する際の雇用側の総負担額（社会保障費等全て含む）が、年間5,000～6,000ユーロ程度で可能な場合もある。この点は労働集約型の生産活動を行う際の重要なポイントのひとつになっている。日系を含め、主なワイヤーハーネスメーカーのほぼ全てが生産拠点を構える理由のひとつだ。

現在の労働コストについて、欧州複数国に生産拠点を持つ日系製造業（自動車部品）関係者は「企業の総負担額でみた場合、各種のFRINGE・ベネフィット、福利厚生費等を考慮すると、ドイツ人1人分の賃金でルーマニア人10人を雇用できる。ルーマニアは大変重要な生産拠点だ。」と評価する。

また中国では近年、各都市での最低賃金の上昇、人民元高の傾向、ストライキ労働力確保の困難さなど、事業環境の悪化が指摘されている。中国華南地域に生産拠点を持つ日系企業の関係者からは、「中国沿海部の賃金コストがルーマニアを上回る時期が近いうちに来るだろう。ルーマニアを含む中・東欧への生産移管を検討している。」との発言があった（2010年）。

① 2009年から賃金上昇率は大きく低下

統計局によると、2010年の全国平均の月額賃金はグロス（社会保障費の被雇用者負担分などを含む）で前年比3.0%増の1,937レイ（約460ユーロ）、ネット（手取り）で1.8%増の1,406レイ（約334ユーロ）。上昇率は予測委員会の予測値3.5%増を下回った。2011年の上昇率は前年比6.1%増と予測されている。

2002年から2008年まで平均賃金水準は毎年、前年比で2ケタのペースで上昇し、EU加盟直後の2007年と2008年には、それぞれ前年比20%超の大幅な上昇率を記録した（表1参照）。しかし、世界同時不況下の2009年には賃金上昇率が大幅に鈍化し前年比で6.8%、2010年には同3%まで落ち着きを取り戻した。

図 1 ワーカー（一般工）月額賃金

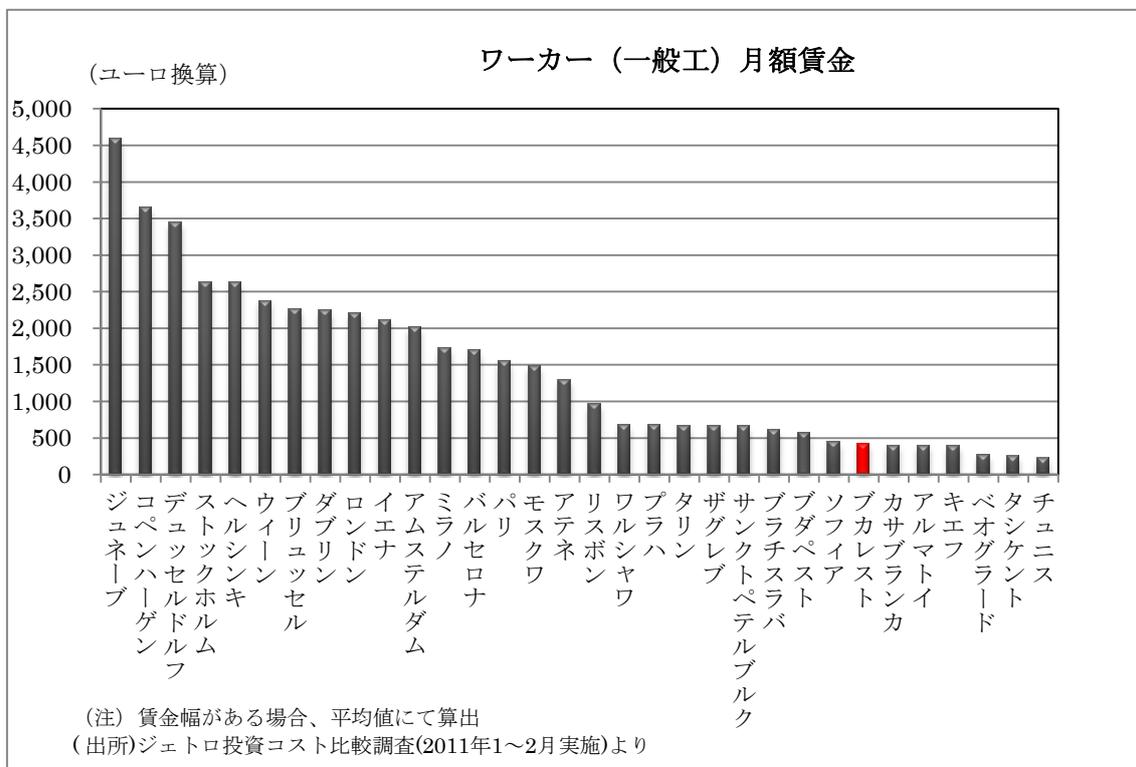


表 1 全国平均賃金の推移（月額、グロス）

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
レイ	532	664	818	968	1,146	1,396	1,761	1,881	1,937
ユーロ換算	170	177	202	267	325	422	478	444	460
対ユーロ平均レート(レイ)	3.1255	3.7555	4.0532	3.6234	3.5245	3.3373	3.6827	4.2373	4.2099
前年比伸び率 (%)	26.1	24.8	23.2	18.3	18.4	21.8	26.1	6.8	3.0

(出所) 統計局資料を基に作成

(注)ユーロ換算の数値は該当年のユーロ・レイ平均レートから算出

賃金上昇率が低下した原因のひとつに、2010年6月30日付官報（2010年118号法）に掲載された公務員給与の引き下げがある。この措置はIMFなどからの緊急融資約200億ユーロの受け入れ(2011年4月に終了)と引き換えに、IMFから条件として提示されたもので、財政赤字削減のため公務員給与の25%削減(2010年7～12月)が実施された。同措置が全体の平均賃金を押し下げたと言えるだろう。

表 2 2011 年上半期の全国平均賃金（月額）

	レイ				ユーロ換算		ユーロ/レイ 平均レート
	グロス	ネット	前月比	年初比	グロス	ネット	
			(グロス、%)				
2011 年 1 月	1,963	1,424	▲ 5.0		460.6	334.1	4.2622
2011 年 2 月	1,944	1,414	▲ 1.0		457.7	332.9	4.2472
2011 年 3 月	2,056	1,493	5.8		493.7	358.5	4.1646
2011 年 4 月	2,066	1,498	0.5		504.0	365.4	4.0992
2011 年 5 月	2,008	1,458	▲ 2.8		488.3	354.6	4.1120
2011 年 6 月	2,026	1,472	0.9	3.2	477.8	347.1	4.2405

(出所) 統計局、国立銀行 (BNR) 資料を基に作成

ルーマニアではネット賃金(手取り)、グロス賃金(日本でいう額面)の 2 種類の賃金データがある。このうちグロス賃金は、手取り賃金に所得税(グロス賃金から社会保障費負担分を引いた後の 16%)および社会保障費の被雇用者負担分(グロス賃金の 16.5%)を加えたものだ。負担を軽減するために従業員の賃金を過少申告している企業があると言われている。政府はこの対策として、社会保障費の雇用主負担率を今後引き下げること検討しているが、実際には国庫の社会保障費が恒常的に赤字を計上しているため、負担率引き下げには困難が伴うとみられる。IMF の対ルーマニア交渉団のフランス代表は、財政赤字の縮小や徴税率の改善を優先し、社会保障費の負担率引き下げは中・長期的な目標として実行すべきだと発言している。

② 予測委員会は年率 4~5%の賃金上昇を予測

予測委員会は 2011~2014 年の間、平均賃金 (グロス) は年率 4~5%で上昇すると予測しており、EU 加盟前後のような年間 20%を超える上昇はないとみている。

ルーマニア国立銀行のイサレスク総裁は 2011 年 2 月 7 日の記者会見で、「労働コストはインフレ要因にはなっておらず、今後も労働市場でインフレ圧力が強まる可能性は低い」と発言し、労働コスト上昇の可能性について否定的な見方を示した。

また、オーストリアの調査会社キーンバウムがルーマニア国内のドイツとオーストリア系の民間企業 2,000 社を対象に行った賃金動向調査によると、2011 年は平均 2.7~3.0%の

賃上げを実施する予定だという。

なお、2011年から公務員の法定最低賃金がこれまでの600レイから670レイに引き上げられた。民間部門は、「全国集団労働契約2011～2014年」によると700レイと規定されている。

③ 日系製造業の平均賃金

ルーマニアには現在(2011年8月時点)、現地法人ベースで日系製造業21社(30工場)が生産拠点を置く。ジェトロが[アンケート調査](#)¹を行い、回答を得た6社のデータから実際の賃金水準を算出した。調査結果は次のとおり。(表3参照)

表3 在ルーマニア日系製造業6社の平均月額賃金(2011年8月時点、職種別)

	ドル	ユーロ	レイ
1.ワーカー (一般工職)	477 ～ 689 (265 ～ 383)	329 ～ 476 (183 ～ 265)	1,397 ～ 2,020 (776 ～ 1,122)
2.エンジニア (中堅技術者)	1,093 ～ 1,973 (607 ～ 1,096)	755 ～ 1,362 (420 ～ 757)	3,203 ～ 5,782 (1,779 ～ 3,212)
3.中間管理職 (課長クラス)	3,012 ～ 4,101 (1,673 ～ 2,278)	2,080 ～ 2,831 (1,156 ～ 1,574)	8,827 ～ 12,018 (4,904 ～ 6,677)
4.営業職	2,956 ～ 3,574 (1,642 ～ 1,985)	2,041 ～ 2,468 (1,134 ～ 1,371)	8,662 ～ 10,474 (4,812 ～ 5,818)

(出所) ジェトロ調査

(注) 1～3は日系製造業6社の平均(企業の総負担額。ただし、賞与、残業、食事券などは含まない)、4は日系企業(非製造業)5社の平均。

④ 労組対策のため新工場を別法人で設立

リーマン・ショックの後、自動車産業の需要回復を受け、一部の地域では労働者不足による賃金上昇圧力が強まった時期がある。ある日系製造業は、生産拠点を追加で設立する際に賃金レベルの低い地域を選定したが、既存工場と同じ法人である限り労組からの賃金上昇圧力が新工場にも波及する恐れがあると考え、別法人を設立することでリスクを回避した。

¹ ジェトロ「投資コスト比較調査」<http://www.jetro.go.jp/world/search/cost/>

(2) 失業率は改善傾向に

ルーマニアのビジネス環境の特徴は、良質の労働力にある。持続的なビジネス活動を継続している企業を見ると、選別した従業員に対して適切な教育、訓練を行い、健全な労使関係を維持していることが共通している。新しい仕事の仕方を受け入れ、順応する能力は、ルーマニアの地方都市でも見つけることができると言える。

労働力の確保については、建設業など一部の業種で EU 加盟前後に目立った労働者の西側への大量流出が 2008 年後半から緩和し現在は落ち着きを見せている。日系製造業関係者によると「従業員の定着率は向上し、離職率は低い。」とし、人材確保に関する深刻な問題は無いようだ。

雇用庁は 2011 年 6 月の失業率を 4.78% と発表した。景気低迷による大量解雇で失業率は 2010 年 3 月に 8.4% とピークに達したが、その後は徐々に低下している。

リーマン・ショック以前には、スペインなどの建設市場の好況を理由に、ルーマニア人建設労働者に対する人材需要が高く、出稼ぎの機会が豊富にあった。スペイン、イタリアへのルーマニア人出稼ぎ労働者は、それぞれ 100 万人といわれる（ルーマニアの人口はおよそ 2,150 万人）。

しかし今後中期的には、西欧諸国で急速に景気が回復するとは考えにくく、ルーマニアから国外に出る出稼ぎ労働者が増加し、近い将来ルーマニア国内で極端な労働者不足が再燃する可能性は低いとみられる。

① 進出の際は失業率の地域差に留意を

工場立地を検討する場合、必要な人材確保の視点から失業率の地域差に留意することが重要だ（各地域について「4. 地域の特徴」で解説する）。一般的に高失業率の地域の賃金は、全国平均に比べて低いことが多い。

県別の失業率は図 2 のとおり。ただし、ここに示した失業率は県全域の平均のため、市町村レベルの実態とは一致しない場合がある。例えば、失業率の低い首都圏のイルフォフ県に進出した総合電動工具マキタの工場所在地は、失業率の高い東の隣県ヤロミツァ県に非常に近い場所にあり、周辺の失業率の高い地域からも労働者を確保するために、通勤バスなどを導入して送迎している。工場所在地の県別失業率が低い場合で、実態としては近隣の市町村の失業率は低くないため、このように当該県の低い失業率（統計データ）を

さほど気にする必要がないケースもある。

地方都市では企業の進出状況によって、労働力確保の状況は異なってくる。ブカレストにある最大手の人材マネジメント会社によると、アラド県およびクルージュ県では 1,000 人以上の大規模な雇用は年々難しくなっているという。

図 2 県別失業率 (2011 年 6 月)



② 雇用庁発表の失業率は実態より低め

ILO の基準では、失業手当受給の有無に限らず、実際に失業している人が失業者として計上される。一方、雇用庁は、失業中に各県の雇用庁窓口月に 1 回出頭し、失業者手帳の更新を行った人だけを失業者として計上する。失業手当を受け取るためには、失業者手帳の毎月の更新が必須だが、手当の支給期間は失業してから最長 12 ヶ月のため、失業者の多くは支給期間を過ぎると失業者手帳の更新を行わなくなる。

2011年1～3月の間で、統計上、失業者から非失業者に移行した労働者は約33万人いる。うち約12万人は失業者手帳の更新をしなかったため、失業者の定義から外された。この数は再雇用された約9万人を上回っている。雇用庁の発表する失業率は、実際の失業率よりも低くなる傾向があることに留意する必要がある（表4参照）。

表4 失業率の推移

(単位：%)

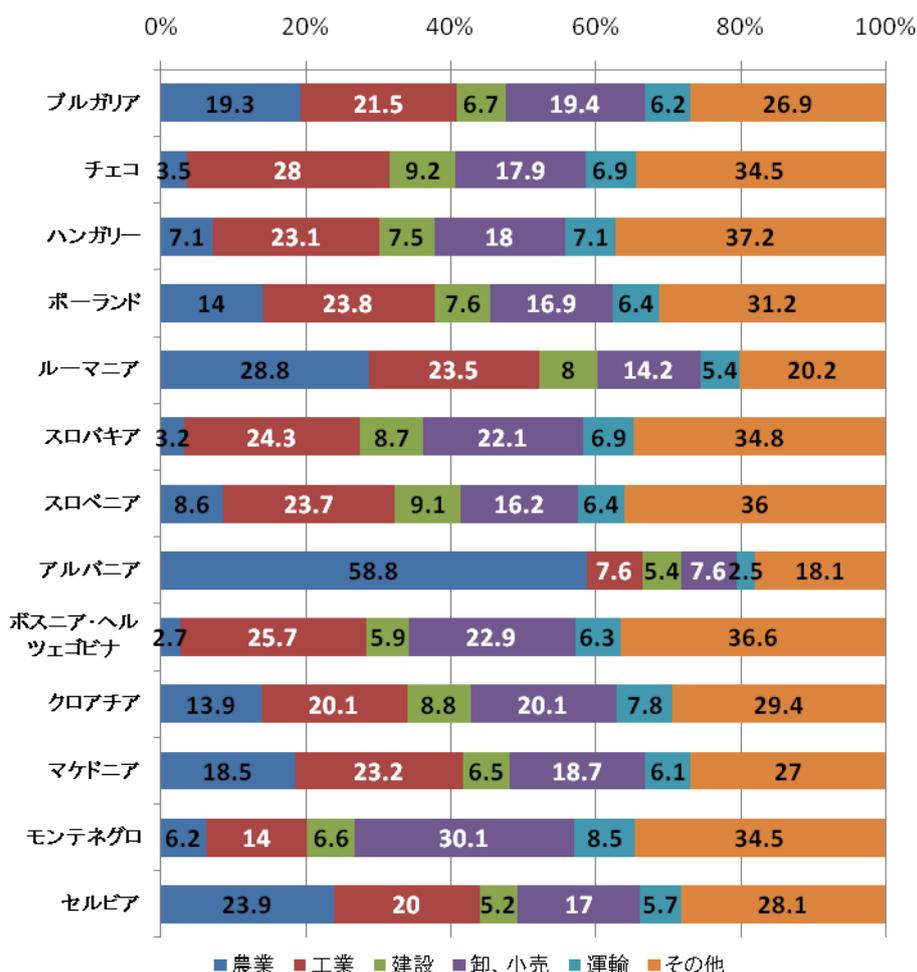
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ILO	8.1	7.2	7.3	6.4	5.8	6.9	7.3
UNDP	6.3	5.9	5.6	4.3	3.9	6.3	9.0
ルーマニア雇用庁	6.8	5.8	5.4	4.3	4.0	6.3	7.9

(出所) ILO、UNDP、雇用庁ウェブサイトを基に作成

③ 雇用の産業別構造

産業別の雇用状況を見ると、人口比での工業分野の雇用はチェコの28%には及ばないものの、ポーランドやハンガリーとほぼ同じレベル（23%台）にある。また、調査対象13カ国のなかでルーマニアはアルバニアに次いで農業分野の割合が高い。

図 3 雇用の産業別構造 (2009年)



(出所)WIIW統計ハンドブック2010年版(2010年11月発表)を基に作成
 (注) 端数処理のため各項目の構成比の合計は 100%とならないことがある。

(3) 労働法の改正：雇用者側に有利に

労働法の改正法案が 2011 年 3 月に、議会で承認され、4 月末から施行された。これまで被雇用者（労働者）側にとって有利だった労働規則が、改正後では雇用者（経営者）側に有利な内容になった。被雇用者に対する評価基準を設定する雇用者の権利が明確に記され、雇用者はその評価結果を理由に被雇用者を解雇できるようになった。

① ヤミ労働撲滅と新規雇用創出を図る

労働法の改正は、ヤミ労働の撲滅と労働市場の柔軟性を高めることを目的としたもので、法案は外国投資家評議会（FIC、外資系企業を中心に約 130 社で構成されるロビー団体、

後述)の提言を基に作成された。2011年初めから政府、経営者団体、労働組合の間で改正法案の内容について協議されてきた。

ボティシユ元労働・家族・社会保障相は、「改正法案が可決されて発効すれば、約9万人の新規雇用が創出され、約20万人の日給労働者や見習い労働者の新規雇用が可能」だと発言した。経営者側の反応は好意的で、「北アフリカからルーマニアへの移転を検討している企業もある」とも述べた。(「ジアルル・フィナンチアル」紙2011年3月11日)

② 改正点は試用期間や契約期間の延長、解雇条件の緩和など

労働法の主な改正点は以下のとおり。

a 被雇用者(管理職を除く)の試用期間をこれまでの最長30日から90日に延長し、管理職クラスは現行90日から120日に延長する。試用期間中はいつでも解雇できる。

b 同じ職務の試用人数は、現行の3人までを無制限とし、1つの職務についての試用期間は最長12ヵ月までとする。

c 被雇用者が退職する際に必要とされる事前通知期間は、現行の15日(実労働日)前から20日前に延長する。また、管理職クラスは現行の30日前から45日前に延長する。

d 期間を限定した形の個人労働契約(Individual Labour Agreement)の期間は、現行の最長24ヵ月から36ヵ月に延長する。(主に生産現場で期間工を雇用する際に、この雇用形態が使われることが多い)

e 派遣会社を通しての雇用契約期間は、現行の最長12ヵ月から24ヵ月に延長する。契約期間中に延長も可能だが、延べ36ヵ月以内とする。

f 夜勤の場合の賃金割り増し比率を、現行の15%から25%に引き上げる。ただし、夜間に3時間以上働いた場合にのみ適用される。

g 雇用者は、評価結果に基づいて被雇用者を解雇できる。

h 集団解雇によって空いた職務の求人をする際、集団解雇から45日以内(現行9ヵ月)であれば、解雇した被雇用者を採用しなければならない。

i 労働契約のない雇用に対する罰金を大幅に引き上げる。

育児休暇の規定は既に 2010 年 12 月に改正されている。従来は子どもが 2 歳になるまで育児休暇取得が認められ、国から給与の 85%を支給されていた。改正後は、1 年目は給与の支給が 75%に、2 年目からは職場に復帰しない場合 600 (約 141 ユーロ) ~1,200 レイ (約 282 ユーロ) の育児手当だけになり、職場に復帰する場合は月 500 レイ (約 118 ユーロ) の助成金が支給されることになった。母親の職場復帰を促す方向への改正となる。

ルーマニアの雇用制度 (労働法) については、ジェトロ・ウェブサイト「欧州各国の雇用制度一覧 (2009 年 8 月) ²⁾」を参照頂きたい。

③ 西欧に比べ解雇制限は緩やか

欧州に生産拠点網を持つ日系製造業の関係者によると、従業員の解雇や事業所閉鎖に関する法的制限について、ルーマニアは西欧諸国よりも雇用者側に有利な側面があるという。

工場閉鎖の経験がある日系企業関係者によると、西欧よりもルーマニアのほうが工場閉鎖は容易だという。西欧諸国では解雇時に必要となるコストが高く工場閉鎖は実質的に難しい (拠点閉鎖が困難なため仕事量を増やさずに維持) が、ルーマニアでは集団解雇の手続きを踏んで人員整理することができる点が大きな差だ。集団解雇を行う際には、最寄りの労働局に事前通告して許可を取る必要があり、労働局による審査手続きには通常 30~40 日かかる。解雇時の条件については、許可取得後に、従業員側との協議を開始することになる。

例えば、トランシルバニア高速道路の建設を受注した米国のベクテルは、2010 年 11 月に高速国道公社からの建設費支払い遅延を理由に、832 人の集団解雇を地元労働局に通告した。同局は 2011 年 1 月にベクテルの主張は合法的だとの判断を下し、ベクテルと労働組合との間で交渉が続いていた。(トランシルバニア高速道路ウェブサイト 2011 年 1 月 13 日)。

労働法に詳しい当地弁護士は今回の労働法改正について、「解雇条件が緩和され雇用側に有利になった。ただし、以前と変わっていないのは解雇の手続き。面倒でも定められたステップを踏まないと裁判になった時に勝てない。順を追って手続きを進めることが重要だ。」と注意喚起している。

²⁾ ジェトロ「欧州各国の雇用制度一覧 (2009 年 8 月)」
<http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/reports/07000115>

④ 全国集団労働協約は引き続き有効

1989年の体制転換前は労働者の権利が手厚く保護されていたが、体制転換後の雇用制度は少しずつ雇用者側に有利な方向に改正されてきている。

今回の労働法改正実現の背景には外国投資家評議会（FIC）のロビー活動の貢献が大きい。FICは以前から、ビジネス環境改善の一環として労働法の改正を求めていた。政府は改正案の策定に当たって、評議会が要求する全国集団労働協約の廃止を試みたが、労働組合からの反対が強く全廃を断念した。

全国集団労働協約は、全国レベルの労組³と経営者団体が交渉し労働・家族・社会保障省に登録するもので、全産業共通の協約と産業分野ごと（金属加工業、縫製業など）の協約があり、雇用主はこれを順守しなければならない。協約に定められている残業時間の制限や最低賃金は、労働法よりも被雇用者側に有利なケースがある。例えば法律で定められた2011年の最低賃金は670レイ（グロス、約158ユーロ）だが、2010年12月に労組側と経営者側で締結された協約では700レイ（約165ユーロ）となっており、協約が官報に掲載された時点で700レイの最低賃金が全国で適用される。

⑤ 外国投資家評議会（FIC）の活動

外国投資家評議会（FIC）は、外資系企業を中心に約130社で構成されるロビー団体。2011年に実現した労働法の改正について、政府に対するロビー活動の中心的役割を担った。FICの会員企業は次のとおり。

表 5 外国投資家評議会（FIC）会員企業リスト

No	企業名	No	企業名
1	A&D Pharma	67	Kaufland Romania SCS
2	Advent International	68	Kraft Foods
3	ADUCCO Management	69	KPMG
4	Air Liquide	70	Lafarge Romania
5	Alcatel-Lucent	71	LeitnerLeitner
6	Alison Hayes	72	Lowe Lintas GGK

³ CNSLR-FRATIA、BNS、CARTEL ALFA、CSDR、MERIDIANなど。
詳細は財団法人国際労働財団（JILAF）「2010年 ルーマニアの労働事情」参照。
http://www.jilaf.or.jp/rodoji_jyo/europe/east_europe/romania2010.html

7	Alka Co.	73	Marsh
8	Alpha Bank Romania	74	Mazars
9	AMGEN	75	McKinsey&Company
10	ArcelorMittal	76	Mechel
11	Arctic	77	Merck Sharp Dohme
12	Athénée Phenix Group - Hilton	78	METRO Cash & Carry Romania
13	Azomureş	79	Michelin
14	Banca Romaneasca	80	MOL Romania
15	Bancpost	81	Nestle
16	BRD-Groupe Societe Generale	82	Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen
17	British American Tobacco	83	OMV
18	BT Asigurari - membra a Groupama	84	Orange
19	Can-Pack Romania	85	Oresa Ventures
20	Cargill Agricultura	86	ORKLA Foods Romania
21	Carrefour	87	Parmalat
22	CARPATCEMENT - HEIDELBERG CEMENT Group	88	Petrom
23	Citibank	89	Piraeus Bank
24	Clear Channel Romania	90	Pirelli
25	Clifford Chance Badea	91	Philip Morris International
26	CMS Law.Tax	92	Philips
27	Coca Cola	93	Praktiker
28	Colas Romania	94	PwC Romania
29	Cooper Cameron	95	Procter & Gamble
30	Cosmote	96	Provident Financial
31	Dalkia Romania	97	Quadrant-Amroq Beverage
32	Danone Romania & Adriatics	98	Radisson Blu Hotel
33	Deloitte Consultanta	99	Raiffeisen Bank
34	Delphi	100	RBS Bank
35	DHL International	101	Renault
36	DZ Consulting	102	Romanian-American Enterprise Fund
37	EBRD	103	Romtelecom
38	Egger	104	Rosia Montana Gold Corporation
39	Emerson	105	RSM International-Scot&Company Consulting SRL
40	Enel Romania	106	RWE Power Romania

41	E.ON Gaz Romania SA	107	Saint-Gobain Glass
42	Ericsson	108	Sandvik
43	Ernst & Young	109	Sika
44	ERSTE Bank	110	Sixt New Kopel Group
45	FCC Construcción SA	111	SNC Lavalin Romania
46	Flextronics	112	Sodexo Pass
47	Franklin Templeton Investment Management Ltd	113	Soufflet Malt
48	GarantiBank	114	Steelmet Romania
49	GDF SUEZ Energy România	115	Sterling
50	GED Capital Development	116	Superlit
51	General Com Invest (GCI)	117	Taxand
52	Gide Loyrette Nouel	118	Tenaris Silcotub
53	GlaxoSmithKline	119	Timken
54	Hall, Dickler	120	TNG - The Nova Group
55	Heineken Romania	121	United Romanian Breweries - Tuborg
56	Henkel	122	Unicredit Tiriatic Bank
57	Hewlett Packard	123	Unilever
58	Holcim (Romania)	124	UniCredit Leasing
59	Honeywell Garrett	125	URSUS Breweries
60	Horváth & Partners Management Consultants	126	Valvis Holding
61	ICME ECAB	127	Vienna Energy
62	ING Bank	128	Vodafone Romania
63	ING Asigurari de viata	129	Wienerberger
64	Intesa Sanpaolo Bank	130	Wrigley
65	JT International	131	Zoppas Industries Romania
66	JW Marriott Bucharest Grand Hotel		

出所：FIC ウェブサイト、2011年8月時点

また、FIC は次のようなリポートを作成し、外資系企業から見たビジネス環境の改善について優先順位を付けた要望を提案している。

Program for Economic Growth Priority Actions to Restart the Economy

Top 10 Investment Priorities at a Glance (2011年3月)

http://www.fic.ro/Top_10_investments_ENG_4.pdf

1. Nădlac-Sibiu motorway
2. Bucharest-Braşov motorway
3. Craiova-Constanța infrastructure projects
4. Tarnița-Lăpuștești Hydropower Plant
5. Extreme Light Infrastructure

(4) アウトソーシング、研究開発等の知識・技術集約型産業

比較的低い賃金や高い語学力に目をつけた外資系企業が、ビジネス・プロセス・アウトソーシング（BPO）やシェアード・サービス・センター（SSC）分野で進出を続けている。国別ではフランス、米国、インドからの進出が目立ち、雇用人数は上位 5 社で合計 1 万人を超えている。

ICT 分野でのソフトウェア開発能力や R&D 拠点としての役割をみると、日本企業にとっても、イノベーションを創出する取り組みにおいてパートナーとなる可能性を秘めているだろう。

① 近隣国よりも低コスト

ルーマニアは近隣のポーランド、ハンガリー、チェコなどと比較して賃金水準が低く、BPO や SSC 事業の成長市場として注目されている。これらの事業は国内では発展段階にあり、他国でノウハウを持つインド、フランス、米国系企業の参入が多く、首都ブカレストのほか国内数カ所に複数の拠点を持つ企業もある(図 4 参照)。

欧州主要国と時差が 1~2 時間で、欧州企業へ適時サービス提供が可能だ。IT や電力のインフラも最低限整備されており、従業員の欠勤率が他国に比べ低いなど、BPO や SSC 拠点として高評価を得ている。低賃金、労働力の質、地理的条件などから、これら事業での外資系企業の進出は近年増加傾向で今後さらに拡大する、とフランスのテレパフォーマンスやインドのジェンパクトは見ている（「ディプロマット」誌 2010 年 3 月号）。

② 際立つ言語能力

BPO や SSC 事業が注目される背景には、高い語学力、コスト競争力、欧州水準で通用する高等教育などがある。

英国の調査機関エコノミスト・インテリジェンス・ユニット（EIU）によると、ルーマニ

アでは人口の約 80%が英語を話す。地方都市でもタクシー運転手、家電販売員、レストランなどで英語が不自由なく普通に通じることが珍しくない。また、ルーマニア語はほかのラテン語系言語と類似点が多く、スペインとイタリアを中心に 200 万人以上のルーマニア人が出稼ぎに出ており、スペイン語やイタリア語を現地人並みに習得して帰ってくることもある。

そのほか、高校から大学にかけてドイツ語、ロシア語、ハンガリー語、ギリシャ語、ヘブライ語、北欧語などを専攻する学生がいるため、これら言語を得意とする人材も比較的容易に採用できるという利点がある。EU 統計局（ユーロスタット）の発表（2009 年 9 月）によると、最低 2 ヶ国語を勉強するルーマニアの学生の割合は全体の 92.1%で、近隣諸国のポーランド（79.3%）、ブルガリア（76.9%）、ハンガリー（41.8%）よりも高率だ。

BPO や SSC 事業の賃金基準はオペレーターの実験や技術に加え、語学力も重要視される。英語、フランス語、イタリア語を話す従業員は初心者で月額 300～400 ユーロ、北欧語やアジア系の言語など希少言語を話す場合は月額 1,000 ユーロからだ。ブカレストに SSC を開設したヒューレット・パッカード（HP）は、ドイツ語、ポーランド語、オランダ語を話す人材を経験・技術に関係なく、優先的に雇用していると、「ジアルル・フィナンチアル」紙（2008 年 7 月 15 日）は報じている。

数学やエンジニアの高等教育を受けた学生も多い。2008 年の大学卒業生は合計 23 万 2,885 人で、うちエンジニアなど技術系は 21%を占める。技術系大学の中には、情報通信技術企業（シーメンス、マイクロソフト、IBM など）と産学連携を行っているところもある。

日系企業駐在員からは「欧州レベルでも英語の通用度が高い」、「（生産ラインの）オペレーターでも半数が基礎的な英語を話せる」、「複数言語を話せる労働者が多い」など、ルーマニア人の語学力の高さを評価する声がある。

③ RTR、フランス国外最大の R&D 拠点

ルーマニアはルノーの新興国戦略事業拠点として、中心的な役割を果たしている。

2010 年に発売されたコンパクト SUV「ダスター」の開発は、ルーマニアのルノー・テクノロジールーマニア（RTR⁴、ルノー・デザインセンター・ヨーロッパ（ブカレスト）およ

⁴ ルノー・テクノロジールーマニア（RENAULT TECHNOLOGIE ROUMANIE）
<http://www.renault-technologie-roumanie.com>

びフランスのテクノセンター・ルノーと共同で行われた。うち、RTR による開発割合は 50% を占める。

RTR のルーマニア拠点はピテシュティ、ブカレスト、ティトゥの 3 カ所にあり、計 2,500 人の雇用規模を誇る。

アルジェシュ県ピテシュティの RTR は 2006 年 6 月に設立されたエンジニアセンターで、ルノーグループ最大のフランス拠点に次ぐ規模だ。パリのテクノセンターやルノーが世界中に持つエンジニアセンターとの共同開発に取り組んでおり、ルノーにとって重要な R&D 拠点となっている。同センターはダチア・ブランドを主軸に開発に取り組むが、ルノーブランドのトゥインゴの開発も手掛けた。モロッコのタンジェ工場で生産されるダチア・ポプスターおよびダチア・シティも RTR で設計、開発される予定である。

エンジニアセンターのほか、2008 年にはブカレストにデザインセンター、2010 年 9 月にはドゥンボヴィツァ県ティトゥ市にテストセンター⁵が設立された。同テストセンターではルノーおよびダチア新モデルのテスト走行が行われ、同センターへの投資総額は 4 億 5,000 万ユーロになる見込み。

④ 地方都市への進出が増加

1990 年代後半から IBM、HP、オラクルなどが首都ブカレストに進出し、BPO や SSC の拠点として注目されるようになった。2007 年の EU 加盟前後からブカレスト周辺の賃金水準の上昇が続いたため、ティミショアラ、クルージュ・ナポカなど地方都市への進出を検討する企業が増加している。

クルージュ・ナポカはトランシルバニア地方の中心都市で、年間 3 万人の大学卒業生がいる。ブカレストと比べ賃金水準は 20～30% 低く、BPO や SSC 事業の候補地として注目を集めている。この町には、HP とジェンパクトが拠点を置く。

工科大学はブカレスト、クルージュ・ナポカ、ティミショアラ、ヤシにあるほか、ブラショフ、クライオバも大学都市として知られている。

モルドバ地方のヤシ市はブカレストから北約 400 キロのヤシ県の県庁所在地。2 つの理工

⁵ ダチア・プレスリリース 2010 年 9 月 16 日
<http://www.daciagroup.com/communicate-de-presa/renault-technologie-roumanie-inaugure-aza-centrul-tehnic-titu.html>

系大学を持ち、ドイツのシーメンスの研究開発拠点、米国デルファイ・パッカーの生産工場、フランスのキャップジェミニと英国 XL ワールドによるビジネス・プロセス・アウトソーシング（BPO）拠点などがある。

⑤ 目立つ外資系 ICT 企業の進出

ルーマニアでは、ソフトウェアプログラマー、IT 技術者を活用するカタチで外資系企業の進出が増加している。ルーマニアは西欧諸国との時差が 1~2 時間のため、西欧の開発拠点への適時サービス提供が可能であることが強みになる。

外資系企業の最近の動きとしては、2010 年 11 月に米国のグーグルがビジネス開発・戦略に取り組む事務所を設立することを発表し注目を集めた。

同年 12 月には、ポーランドの ABC データによる地場スコプ・コンピューターズの株式 51%の買収（推定 500 万ユーロ）など、外資系企業による地場企業の買収が数件あった。

また、インテル(米国)は 2011 年 1 月、研究開発拠点をブカレストに設立したことを発表した。当面はミーゴ（MeeGo, 携帯端末向けのオープンソース・プラットフォーム）の研究開発を行うが、その後はソフトウェア・ソリューションも開始する予定だ。

インテルのソフトウェア&サービスグループのカツオヒラキス副社長は、シェアード・サービス・センター（SSC）やソフトウェア開発拠点として魅力的な国だとして、労働力の質や地理的条件を進出理由に挙げている。

また、2011 年 1 月には、米国の IBM が、トランシルバニア地方トゥルグ・ムレシュ市に医療部門の研究センターを設立する計画が当地で報道された（「ジュルナルル」紙電子版 2011 年 1 月 31 日）。IBM ルーマニア経営責任者のトゥドール氏も、インテルのカツオヒラキス副社長と同様の進出理由を述べている。

ソフトウェア・サービス経営者協会（ANIS）は、2010 年のソフトウェアの輸出額を前年比 10%増の 4 億 4,000 万~4 億 9,500 万ユーロと推計している。同協会のドラゴミール常務は「ソフトウェアの輸出は回復基調に入った」と語る。輸出の増加は、西欧や北米の需要回復が寄与したとみられる（「フィナンチアルル」紙 2011 年 1 月 31 日）。

⑥ 進出企業の雇用は増加傾向

景気後退にもかかわらず、IT アウトソーシング、BPO や SSC 分野の雇用人数は増加傾向にある。

アウトソーシング関連の雇用者数は、ブカレストだけで 5 万人、それ以外でさらに 5 万人に上るといふ（「ディプロマット」誌 2010 年 5 月号）。

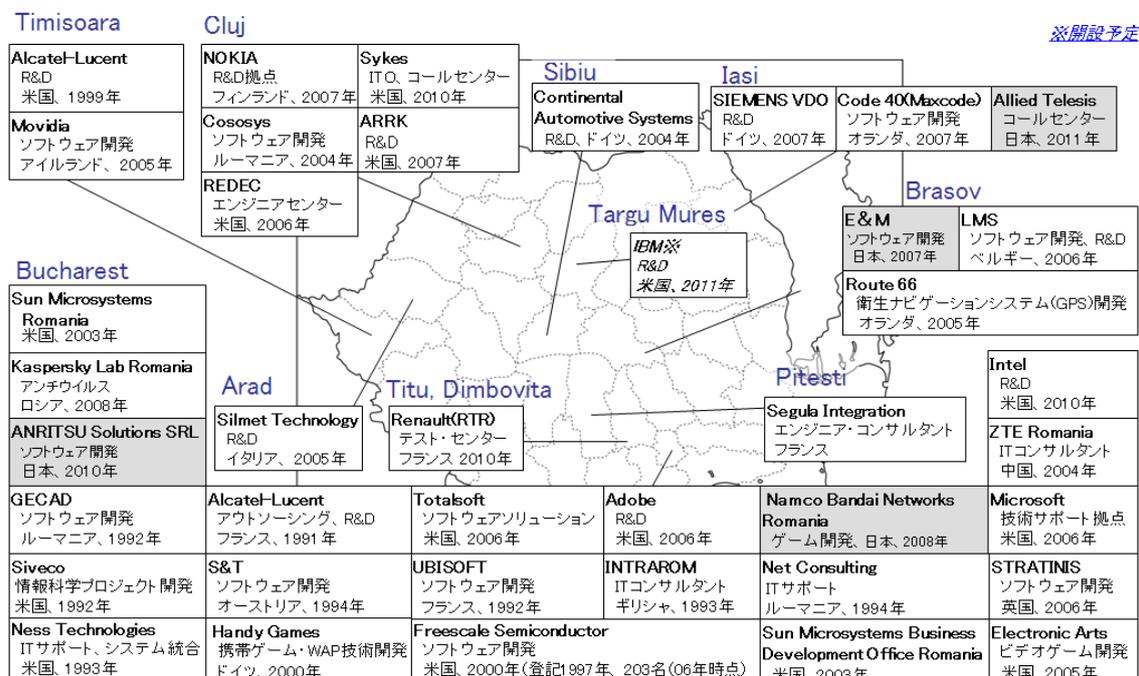
アクセンチュアは高い語学力をもつ大学卒業生を中心に、雇用人数を 1,200 人から 2,000 人に増員し、サービス提供先の拡大を図っている（表 6 参照）。ブカレストセンターをグループネットワークに統合し、中欧諸国への国外サービスを開始した。

ジェンパクトはブカレスト（2005 年）とクルージュ・ナポカ（2007 年）にサービスセンターを設立し、西欧や米国など約 20 カ国へ SSC、BPO サービスを提供している。2010 年内に雇用人数を 1,500 人から 1,700 人に増員する予定だ。クルージュ・ナポカでは欧州の主要言語でサービスを提供している。

たばこ製造会社のブリティッシュ・アメリカン・タバコ（BAT）は SSC として BASS ヨーロッパをブカレストに設立し、欧州の 22 カ国のグループ会社に会計、顧客データ管理サービスなどを提供している。現在 100 人を雇用しているが、2011 年までに 250 人に増員し、サービス提供国を 36 カ国に拡大する見込みだ。

オーストリアの石油ガス大手 OMV はキャップジェミニと提携し、南東欧では最大規模の SSC ペトロム・ソリューションズをブカレストに設立した。同 SSC はペトロムのガソリンスタンド 74 店をはじめ、マーケティング、石油精製、生産、開拓事業でのファイナンスや IT 部門をすべて受託し、約 800 人の会計士を雇用している。適切な人材を配置するため、ペトロムは候補者 1 万人の中から 800 人を選抜した。

図 4 知識・技術集約型ビジネスの状況



©2011 JETRO

(出所) 各社ウェブサイト及び報道記事を基に作成

表 6 SSC 及び BPO 企業による雇用人数

	会社名	雇用人数	2010 年末時点の 雇用人数(予定)
1	ジェンパクト	1,500	1,700
2	アクセンチュア	1,200	2,000
3	XL WORLD	1,300	1,400
4	ALCATEL-LUCENT	1,000	-
5	TECH TEAM	840	-
6	TELEPERFORMANCE	700	1,000
7	CAPGEMINI	340	-
8	WIPRO	300	-
9	WNS	180	-

(出所) 各社ウェブサイト、報道記事を基に作成 (2010 年秋に調査)

3. 輸送・物流

(1) 海運

黒海のコンスタンツァ港の2010年のコンテナ貨物取扱量は、前年比6.3%減の約56万TEU（20フィートコンテナ換算単位）と前年から微減した（表7参照）。黒海沿岸の他国向けに積み替えるトランシップ貨物が約4割減となった一方で、輸出入貨物は大きく増加した。

アジアから欧州に向けて船便を利用すると約2ヵ月かかるため、商材によってはアジアよりも多少生産コストが高くて、欧州および周辺地域の市場（顧客）により近い場所で生産し、需要に柔軟に対応する体制を持つ製造業も少なくない。

① 黒海のハブ港として機能

コンスタンツァ港のコンテナの年間取扱能力はおよそ150万TEU。2003年に日本の円借款（コンスタンツァ南港整備事業）で整備されたコンテナ・ターミナルがあり、3基のガントリークレーンが設置（のち2基追加し、現在は合計5基）されたほか、大型のコンテナ母船の入港が可能になった。2007年には過去最高の取扱量140万TEUを記録した黒海最大の港である。

同港は水深が深く（同港年次報告書によると最深19メートル）、パナマックス級およびポストパナマックス級の大型コンテナ船の寄港が可能で、ばら積み貨物船ではケープサイズも寄港する（南米から石炭や鉄鉱石を輸送）。コンテナ・ターミナルのほか、バルク貨物ターミナル、穀物ターミナルなどが整備されている。

黒海にはルーマニアから時計回りにウクライナ、ロシア、グルジア、トルコ、ブルガリアが面している。コンスタンツァ港ではフィーダー船への積み替えも行われており、これら沿岸国へのトランシップのハブ港としても機能してきた（トランシップ貨物は減少傾向）。

同港の貨物取扱量は、2003年11月のコンスタンツァ南コンテナ・ターミナル（CSCT）完成以降、2007年まで急増した。ただ、2008年まで4つのコンテナ・ターミナル（CSCT、SOCEP、UMEX、APM）が運営されていたが、これらのうちUMEXはターミナルを閉鎖、APMはコンテナの取り扱いを中止しており、現在のコンテナ・ターミナルはCSCTとSOCEPの2つだけになっている。

日本郵船イスタンブール事務所はジェトロ・ブカレスト事務所（余田知弘所長）のインタビューに対し、「コンスタンツァ港は約 1,100 ヘクタールの広大な敷地に 130 余のバースを持ち、どんな種類の船・貨物も扱うことができる良港だ。黒海西岸のちょうど真ん中に位置し、ドナウ川とも運河でつながっており、南・東欧の水上交通の要になっている。このため、黒海のメインポートとして今後ますます重要度を増すと予想される。ドナウ川・高速道路・鉄道のインフラ整備が行われた場合、コンスタンツァ港は中欧各国へのゲート港として発展する可能性も秘めている」と評価している。

一方で同港の課題について、「税関手続きの改善、ドナウ川バージ（平底船）の整備、老朽化したクレーンの代替など、官民によるソフト・ハード両面での改善が順次行われないと、黒海のハブ港としての機能はほかの国の新しいターミナルにシフトする可能性もある」と指摘している。

表 7 コンスタンツァ港のコンテナ貨物取扱量

(単位:TEU)

2001 年	118,645
2002 年	136,272
2003 年	206,449
2004 年	386,282
2005 年	768,099
2006 年	1,037,077
2007 年	1,411,414
2008 年	1,380,935
2009 年	594,299
2010 年	556,694

(出所)コンスタンツァ港ウェブサイトを基に作成

② 取扱コンテナ貨物の 4 割強がトランシップ

コンスタンツァ港のコンテナ貨物の 96.5%を取り扱う CSCT の 2010 年のデータをみると、前年比で輸入コンテナが 30.6%増、輸出コンテナが 24.9%増、積み替え（トランシップ）が 38.7%減となり、国内発着貨物の増加が目立った。なお、トランシップは CSCT のコンテナ貨物取扱量の 4 割強を占め、次いで輸出コンテナ、輸入コンテナの順だった（2009 年時点）。

日本郵船イスタンブール事務所によると、トランシップ貨物が減った理由として「コン

スタンツァ港税関がトランシップ・コンテナに至るまで、コンテナ内貨物の全品検査を義務付け、その費用を荷主負担としたことから、貨物輸送の遅延、手続き及び追加費用が発生するようになった。これらの理由によりコンスタンツァ港でのトランシップ貨物が激減し、代わりにトルコで大型船からフィーダー船に積み替え、コンスタンツァ港で荷物を積み替えずに最終揚げ地まで輸送する形態が普及した。」という事情があった。

③ アジアと中・東欧を結ぶ玄関口

在ルーマニア日系製造業の多くは、アジアからコンスタンツァ港を経由して生産財を輸入しルーマニアで組み立て、西欧やロシア、トルコなど周辺諸国に輸出する。

アジアから中・東欧に貨物を運ぶ際、オランダ・ロッテルダム港、ドイツ・ハンブルク南（北回りルート）に比べて、エジプト・ポートサイドからコンスタンツァまで輸送距離が短い。ただしコンスタンツァ港とアジアを結ぶコンテナ船定期航路は、北回りルート（ハンブルグ、ロッテルダム）よりも便数が少ない。

コンスタンツァ港とアジアを結ぶこの船定期航路は、2008年のピーク時には週7便あったが、その後の世界的な不況による貨物需要の減少を受け現在は週4便になっている。

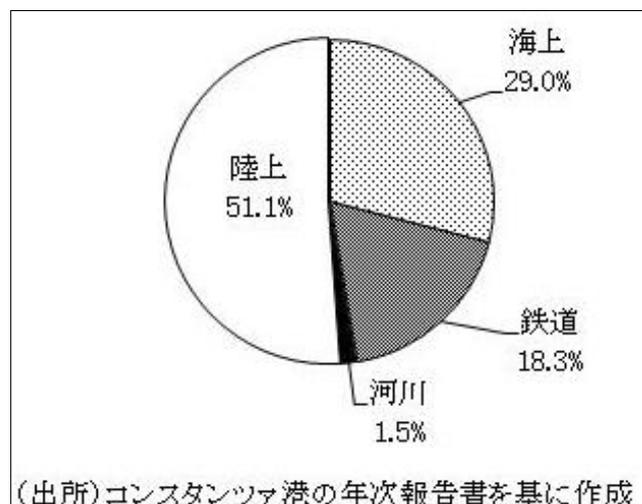
コンスタンツァ港で陸揚げされた貨物は、トラックで国内各地へ輸送されるのが一般的だ。工場所在地の最寄りの税関、または工場で通関手続きを行う。

在ルーマニアの日系製造業もアジアからの部材輸入に同港を利用している。一方、ルーマニア西部(アラド県、ティミシュ県)への輸送では、ドイツのハンブルク港経由でハンガリーまで鉄道輸送した後、トラックに積み替える日系企業もある。

④ EUの支援を得てドナウ川との接続を改善へ

政府はEUの支援を受けて、ドナウ川の輸送インフラ整備に取り組む方針だ。コンスタンツァ港は運河によってドナウ川と繋がっており、同港でバージ（平底船）に積み替え、ドナウ川を利用して西欧に貨物を運ぶこともできるが、ドナウ川航路のインフラ整備が遅れているため利用は進んではいない。2009年のコンスタンツァ港のコンテナ総取扱量のうちわずか1.5%が河川を利用した輸送で、陸上輸送が51.1%と半分を占め、トラック輸送が中心だということを裏付けている（図5参照）。

図 5 コンテナの輸送方法



ドナウ川バージ輸送の様子(ジュルジュFTZ港)

EU はドナウ川の貨物輸送量を 2020 年までに 20%増やすことを目標とする。河川による輸送は 1 キロ当たりの二酸化炭素(CO₂)排出量がトラック輸送に比べ平均で約 7 分の 2 と低いことから、河川沿いの港の整備や川底の障害物撤去など、ドナウ川航路のインフラ整備を積極的に進める考えだ。

欧州委員会は 2010 年 12 月、ドナウ川航路のインフラ整備を行うため、運輸・環境・エネルギーなどを柱とする地域開発計画「EU ドナウ川戦略」のアクションプランを採択した。欧州委は同プランの中で、ドナウ川を利用した年間貨物輸送量は、現在はライン川のわずか 10~20%にすぎず、ドナウ川の利用促進を推進したいとしている。ドナウ川は汎欧州運輸回廊計画⁶の [第 7 回廊](#)(コリドー)に当たる。

同戦略ではドナウ川流域の持続的開発のため 14 カ国⁷(うち 6 カ国が EU 非加盟国)が参加

⁶ 東はロシア・ニジニノブゴロド、西はドイツ・ニュルンベルク、イタリア・ベニスに渡る汎欧州運輸回廊(Pan-European transport Corridors)計画。詳細は TEN-T Executive Agency <http://tentea.ec.europa.eu/> 参照。

⁷ EU 加盟 8 カ国(ドイツ、オーストリア、ハンガリー、チェコ、スロバキア、スロベニア、ルーマニア、ブルガリア)、非加盟 6 カ国(クロアチア、セルビア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、モンテネグロ、ウクライナ、モルドバ)の合計 14 カ国。

し、共同でプロジェクトを行うことが決定されている。同戦略は2008年にオーストリアとルーマニアのイニシアティブにより起草された。政府はこの戦略を活用し、ドナウ川とブカレストを結ぶ運河を開通させ、流域にある12港の近代化などを行う考えで、EUの支援を得てインフラ整備を進めたいとしている。

⑤ ロシア向け輸送で黒海ルートを利用

日本からロシアへの物流ルートでは、黒海ルートが実用化されつつある。

海上輸送では、ロシア最大のサンクトペテルブルク港ルート、フィンランドのハマナおよびコトカ港ルート（陸揚げ後は陸送）などが利用されている。日本通運は、黒海を経由してロシアへ輸送する「黒海ルートサービス⁸」を2010年11月から開始した。

海上と陸上（トラック輸送）を複合したもので、ロシア南部ノボロシースク港での荷揚げ後に、ロシア国内の各都市に向けてトラック輸送される。ほかの輸送ルートと比べて、最大5日間のリードタイム短縮が可能としている。

2011年4月には、日本（木更津港）発ロシア向け貨物が、黒海沿岸のコンスタンツァ港を経由して、ノボロシースク港に輸送されたこともある。アジアからノボロシースク港に寄港する定期貨物船は多くないため、通常コンスタンツァ港で積み替えられることが多い。

コンスタンツァ港では、ノボロシースク以外にはウクライナのイリイチョフスク港、オデッサ港、グルジアのポチ港、ロシアのロストフ・ナ・ドヌー州タガンログ港などに向け、フィーダー船による積み替え（トランシップ）貨物がある。

このような物流環境の中、今後はロシア向け物流において、ノボロシースク港などを利用する黒海ルートが増える可能性がある。

サンクトペテルブルク港における利便性の問題は、通関業務の遅延による貨物の滞留がある。サンクトペテルブルク周辺では、ウスチルーガ港、ヴィボルク港など代替港整備が進むものの、冬季は凍結による砕氷船出動があるため、輸送時間を正確に予測することは困難である。このため、代替案として黒海ルート活用を検討するケースが増加することが予想される。

⁸ 日通によるロシア内陸向け最短ルート「黒海ルートサービス」
<http://www.nittsu.co.jp/press/2010/20100510-1.html>

⑥ ルーマニア発海上貨物の利用の可能性

アジア発の貨物に限らず、コンスタンツァ港利用の可能性は多岐にわたる。

例えば中東地域の日系企業の各種プラントで生産された商材（化学品など）をロシア向けに輸送する際にも、距離的に近いという利点を活かし海上運賃（フレート）コストと輸送時間を短縮することが可能になる。

またルーマニア産、ウクライナ産、ロシア産の穀物積み出し港としても、黒海の利用が考えられる。

(2) 道路インフラ整備状況

EU加盟後に一般道の整備が大きく進展し、大型トラックが利用する西欧とトルコを結ぶルーマニア国内の幹線ルートでは、舗装状況に支障が見られなくなりつつある。

国内の高速道路整備状況(図6参照)は改善している。計画されたスケジュールに沿った進捗ではないものの、2010年から2011年にかけて部分的に開通した区間は、先進国と比較しても全く遜色のない水準である。

① コンスタンツァ高速道：2012年内に全線開通

首都ブカレストとコンスタンツァ市を結ぶ全長226キロの全線開通は早くも2012年6月の予定だ。ドイツ、ギリシャ、トルコとルーマニアを結ぶ汎欧州運輸回廊（コリドー）4の一部をなすこの高速道は、建設予算の不足などで完成は2011年末から2013年末に延期されたが、当該区間の入札が終わり（2011年5月）、プロジェクト受注会社による建設段階に入りつつある。

黒海からの物流の幹線となるこのコンスタンツァ高速道(A2)は、コリドー4の支線となるが、開通部分はまだ約150キロだ。全線開通すれば、コンスタンツァ港から首都圏まで全高速道路を使ったトラック輸送が可能になり、所要時間が大幅に短縮される。現在はメドジディア～コンスタンツァ区間の一般道で渋滞が発生することが多い。

現在、チェルナボダ～コンスタンツァ区間（約52キロ）は、メドジディア～コンスタンツァ間32キロ（イタリアとドイツの企業連合アスタルディー・マックス・ベールが2億1,100万ユーロで受注）およびコンスタンツァ市環状線22.1キロ（スペインとイタリアの企業連合FCCコンストラクション・アスタルディが1億8,920万ユーロで受注、2011年7

月に一部開通)の2工区に分けて建設中だ。チェルナボダ～メドジディア区間(約21キロ)はフランスのブイグ・グループのコラスが2009年に2億2,400万ユーロで受注したが、政府との交渉決裂で契約破棄となり(2011年4月)、再入札となった。

チェルナボダ～コンスタンツァ区間は2011年内に開通予定であったが、建設予定地で発見された遺跡の長期発掘調査や土地収用の手続きの遅れで、全線完全開通は早くも2012年6月になる見通しだ。(政府ウェブサイト2011年7月29日)

② トランシルバニア高速道：2011年秋から建設を再開

ハンガリー国境のボルシュ(オラデアの西)から中部のブラショフを結ぶトランシルバニア高速道(全長415キロ、A3)は、トランシルバニア地方の主要都市をつなぐ重要なルートだ。2004年に建設が開始され、計画当初は2012年に完成予定だったが、その後2013年に延期された。しかし、全長415キロのうち2009年末に42キロ、2010年末に52キロしか開通しておらず、全線開通は大幅に遅れる見込みだ。

工事遅延の原因は、政府の予算不足、建設予定地が確保されていないこと、前政権が米国の建設会社ベクテルと締結した契約の見直しなどが挙げられる。ベクテルは、ジラウ～ナダセル～スパラク・デ・バルカウの2区間を受注したが、政府の工事費約1億ユーロが未払いとなっているので、早急に支払いが実行されなければ従業員1,054人のうち832人の集団解雇を実施すると発表した(トランシルバニア高速道ウェブサイト2011年1月13日)。

交渉の結果、ベクテルは政府の支払いを条件に1キロ当たりの建設費を約2,000万ユーロから約650万ユーロに引き下げることに合意し、支払いが実行され次第、ボルシュ～スパラク・デ・バルカウ区間(約64キロ)の工事を再開する意向を示している。ジラウ～ナダセル区間の建設再開時期はいまだ決定していない。

コマルニック～ブラショフ区間(約58キロ)は、フランスとギリシャの企業連合バンシーアクトールが2010年1月に15億ユーロで受注したが、同年4月に資金不足で建設契約を解約し、2011年に再入札となった。

ジェトロ・ブカレスト事務所では2011年3月にクンピア・トゥルジ～ジラウ(終点の地名表示はクルージュ)までトランシルバニア高速道の開通区間約50キロを実走した。舗装状況やインターチェンジの機能は国際水準にある。クンピア・トゥルジのインターチェンジ周辺には工業団地の整備が進んでいた。なお、ハンガリー方面の高速道路終点(クルー

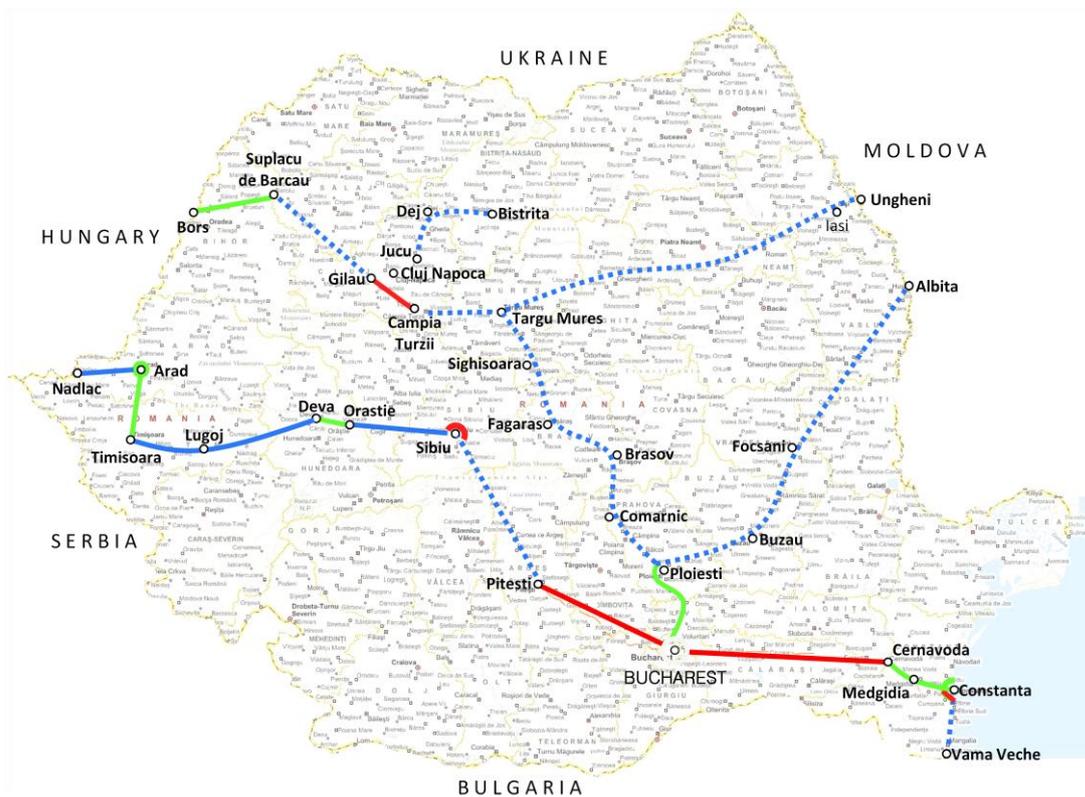
ジュ側) から、同市郊外のテタロム 3 工業団地 (ジュク村) にあるノキア工場までは、クルージュ市内を經由して約 30 分強の所要時間だ。

また、同年 7 月にシビウ市を囲む同高速道の開通区間の約 24 キロ (うち高速道路は約 17 キロ、残り 7 キロは環状線) も走行したが、上記区間と同様に完成度は非常に高かった。

③ 全国の高速道路ネットワーク：政府は 2020 年に完成目指す

政府は高速道路の整備を優先事項のひとつに挙げており、2011 年は EU 基金から高速道路建設に 55 億ユーロの支出が決まっている。ボアジウ運輸相は 2010 年 12 月に高速道路整備計画を発表し、2012 年末までには 243 キロを完成させ、2010~2011 年中に新たに 288 キロ分を着工、2020 年までに残りの 1,142 キロを開通させる計画だ (図 6 参照)。

図 6 ルーマニア高速道路建設計画 (全長約 2100 キロ)



完成済みの区間	352.5 km
Campia Turzii > Gilau	52.5 km
Bucuresti > Pitesti	120.0 km
Bucuresti > Cernavoda	151.0 km
Sibiu bypass	17.0 km
Constanta bypass (A2>Agigea)	12.0 km
現在建設中の区間 - 2013年完成予定 (プロジェクト費用 - 29億7,000万ユーロ)	265.1 km
Suplacu de Barcau > Bors	64.0 km
Timisoara > Arad > Arad bypass	44.3 km
Bucuresti > Ploiesti	62.0 km
Cernavoda > Medgidia > Constanta > Constanta bypass	62.0 km
Orastie > Deva	32.8 km

計画段階の区間	1,510.5 km
2013年完成予定の区間	
Nadlac > Arad	51.0 km
Timisoara > Lugoj > Deva	134.0 km
Orastie > Sibiu	82.0 km
完成日が未定の区間	
Pitesti > Sibiu	117.0 km
Constanta > Vama Veche	53.0 km
Ploiesti > Comarnic > Brasov > Fagaras > Sighisoara > Targu Mures	264.5 km
Ploiesti > Buzau > Focsani > Albita	288.0 km
Targu Mures > Iasi > Ungheni	310.0 km
Targu Mures > Campia Turzii	36.0 km
Gilau > Mihailesti > Suplacu de Barcau	100.0 km
Jucu > Dej > Bistrita	75.0 km

(出所) 高速道路国道公社 (CNADNR) 資料、各種報道記事、実走調査の結果を基にジェトロ作成



高速道路国道公社(CNADNR)によると、2011年内にコリドー4の本線(ハンガリー国境のアラド～ドナウ沿岸のビディン)の一部となるティミショアラ～アラド区間(32.3キロ、着工2009年1月、FCC コンストラクションーアスタルディが4億8,292万ユーロで受注、完成期限は着工から24ヵ月以内)、アラド自動車用バイパス(12キロ)、コンスタンツァ自動車用バイパス(22.1キロ)の合計66.4キロが完成する予定だ。2012年初めには高速道路の総延長距離は約480キロに達する見込みだが、資金不足や予想外のトラブルで予定どおりには工事が進まない可能性がある。

写真: (上) シビウ付近の高速道路(2011年7月撮影)
 / (下) クルージュ付近の高速道路(2011年3月撮影)



④ 一般国道：舗装状況が大きく改善 輸送に大きな支障なし

国内の主要都市を結び、隣国のハンガリーやブルガリアに通じる幹線道路としては、一般国道が機能している。高速道路に比べれば車線数や制限速度の面で劣るが、当地日系製造業関係者からは特に大きな支障が出ているとの声はない。



ブカレストから西欧へ陸路移動のルートを見てみよう。ブカレストからハンガリー国境に近い西部のティミショアラまでは、ドナウ川に沿う区間があるクライオバ経由の場合で走行距離は約 560 キロ（うち高速道路はピテシュティ～ブカレスト間の約 120 キロ）、カルパチア山脈を抜けるシビウ経由では約 600 キロ（同）。両ルートとも平均で約 9 時間かかる。ブカレストからティミショアラまでは、シビウ経由よりクライオバ経由のルートが若干早く、大型トラックを含め広く活用されている。ティミショアラからハンガリーの高速道路（M5）入り口まではさらに 2 時間程度だ。

また、ハンガリー国境に近い西部に生産拠点を持つ日系製造業には、チェコの日系自動車部品メーカーが手配するトラックが、複数工場への巡回方式（ミルクラン）でルーマニア工場まで集荷に来る例がある。チェコからの集荷エリアでは、ルーマニア西部が最も遠い地点になっている（2010 年）。

地方を含めて、主要幹線道路のみを見れば走行に支障を来すような道路上の陥没、亀裂はほぼ無くなっている。夏季には路面温度上昇を理由に、大型トラック（7.5 トン以上）を対象とした運行停止措置が実施されることがある。柔らかくなったアスファルトの路面を保護することが理由である。2008～2010 年にかけては、およそ年に 5 回程度の実施例がある。舗装状況が改善しているため、今後は実施回数が減少するものと考えられる。

なお、各都市間の所要時間の目安は、ブカレストからブラショフまでが約 3 時間（約 170 キロ）、シビウまでが約 5 時間（約 275 キロ）、クルージュ・ナポカまでは約 7 時間（約 440 キロ）である（渋滞がない場合）。

(3) 鉄道

① 鉄道による貨物輸送：低い利用率改善のためインフラ整備が不可欠

鉄道によるコンテナ貨物輸送は、主に CFR マルフア⁹（ルーマニア国鉄の貨物部門）が担っている。コンスタンツァ港の年間コンテナ総取扱量のうち、わずか 18%が鉄道による輸送で、鉄道による貨物輸送インフラの整備が急務だ。

⁹ CFR マルフア <http://www.cfrmarfa.cfr.ro/>

コンスタンツァ港からのコンテナ輸送に鉄道を利用する当地日系製造業は稀で、トラック利用が多い。日系企業関係者は「鉄道輸送は貨物の追跡がしにくいだけでなく、到着・配送時間が読めないのも、通常トラック輸送を使う。」と話している。

鉄道網については、全線路の約 50%と全 26 ヶ所のコンテナ・ターミナルの半分が老朽化しており、貨物輸送の平均速度は時速 17 キロだ。遅延が恒常化しているため、鉄道による貨物輸送は一般的ではない。

鉄道を利用した輸送では貨物のトレースがしにくいいため利便性に欠けるが、輸送費の安さと大量輸送が可能であるため積極的に利用するケースもある。フランスのルノー傘下のダチアは、イタリア、ドイツ、フランス向けへの完成車輸出や世界 7 ヶ国 8 工場向けの完全組立 (CKD) 部品などの輸送の際に、工場とコンスタンツァ港の間で鉄道を利用している。アジジャには 2008 年に 6,000 台収容の自動車ターミナルがオープンし、主にダチアの完成車輸出に使用されている。

プロイエシュティ西方の工業団地の真横には、コンスタンツァ港から鉄道で通じるインターモーダル・ターミナル (ユーロ・ゲート・ターミナル¹⁰、ターミナル面積 9.4 ヘクタール) が建設中である (2011 年 7 月時点)。全フェーズ (1~4) が完成すれば、コンスタンツァ港からプロイエシュティまで国際海上貨物を迅速に配送できるようになり、鉄道輸送の利便性が大幅に向上する。2013 年完成予定だが、2011 年から 2012 年にかけて完成部分から部分的なオープンを予定する。

② 鉄道高速化：ブカレスト～コンスタンツァ区間は 2011 年に完成予定

欧州の鉄道の高速化を図る汎欧州運輸回廊のコリドー4に、アラド～ブラショフ～ブカレスト～コンスタンツァ区間の高速化 (時速 140 キロ～200 キロ) が含まれている (プロジェクト 22)。ベルチャーヌ前運輸相は、ブカレスト～コンスタンツァ区間は 2011 年に完成する見通しで、貨物列車の最高速度は時速 120 キロになると発表した (2010 年 7 月)。

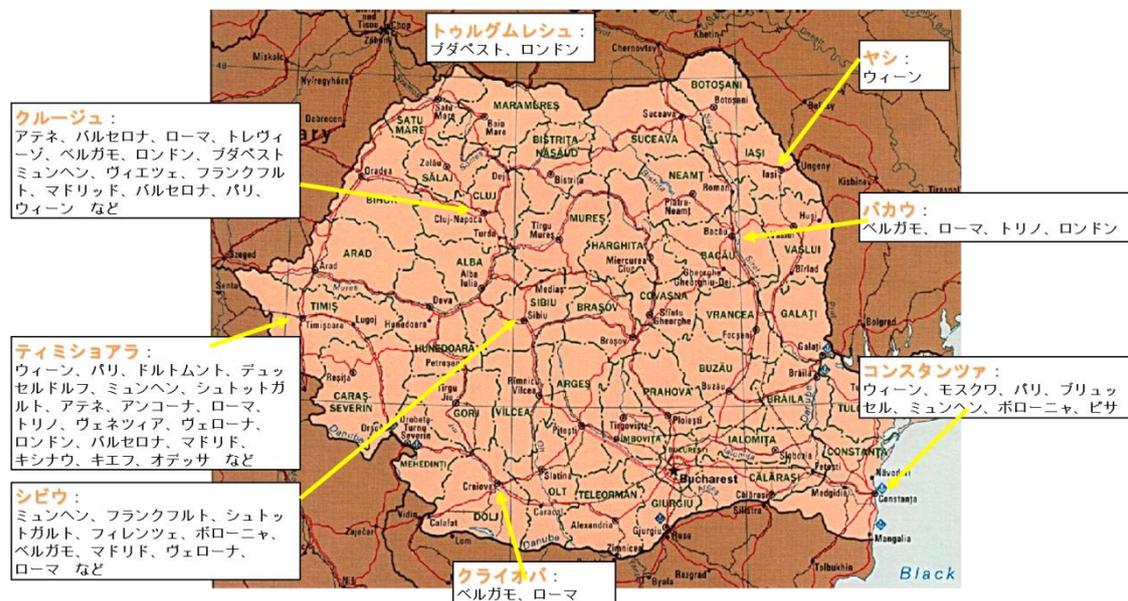
鉄道産業連合 (AIF) のロセアヌ事務局長は 2010 年 9 月、今後 5 年間で、鉄道への投資額は 60 億～70 億ユーロに達すると発表した。またボアジウ運輸相は、2012 年までに鉄道 166 キロの近代化に向け 19 億ユーロを投資する、と 2010 年 12 月に表明しており費用の一部は EU の構造基金を充てる見込みだ。なお、隣国ハンガリーの首都ブダペストまで鉄道 (旅客) を利用した場合、ブカレスト北駅からの所要時間は最短で約 14 時間である。

¹⁰ プロイエシュティ「EURO GATE TERMINAL」<http://www.eurogateterminal.eu>

(4) 空路：地方からも欧州主要都市との接続は充実

国内には地方空港も含めて17の空港があり、うち10カ所の空港では定期国際便が運航している。例えば、ティミショアラ、クルージュ、シビウ空港は日本からの直行便はないが、ドイツ、イタリア、オーストリアなどの欧州主要都市との接続は比較的良好で、地方都市の駐在員にとっては、首都ブカレストに行かずとも地元の空港から国際線に搭乗できるメリットがある(図7参照)。業務によっては、部材や製品などをルーマニア国外から空輸する際に、地方空港での国際線の有無は重要だ。

図7 ルーマニア地方都市～西欧各都市間のフライト（ブカレスト以外の路線）



©2011 JETRO

国内主要国際空港のウェブサイト

- Bucharest - Henri Coanda International Airport
<http://www.bucharestairports.ro/otp/>
- Bucharest - Baneasa International Airport
<http://www.bucharestairports.ro/baneasa/>
- Timisoara - Traian Vuia Airport
<http://aerotim.ro/>

- Cluj-Napoca International Airport
<http://www.airportcluj.ro/>
- Sibiu International Airport
<http://www.sibiuairport.ro/>

4. 国内各地域の特徴：依然大きい地域間経済格差

EU 統計局（ユーロスタット）は 2011 年 2 月、EU 加盟国の 1 人当たり GDP（購買力平価換算）を発表した。EU27 カ国の平均を 100 とした場合、ルーマニア全体では 47、国内の 6 地域別ではブカレスト・イルフォフ地域（首都圏）の 113 が最も高く、北東部の 29 が最も低かった。（表 8 参照）1 人当たり GDP の水準は国内では最大で 4 倍程度の差があり、依然として地域間の経済格差が大きい。

首都ブカレスト地域に次いで経済水準が高いルーマニア西部は、ハンガリー国境に近く、西欧への物流の利便性が高い。このため EU 加盟以前から、イタリア、ドイツなど外資系企業の進出がみられた。

3 番目のシビウ市を中心とする中央部は、東部モルドバ地方に次いで、共産党政権時代から縫製業が盛んだ。日系企業タカタ・ペトリは縫製工場があるエアバッグ工場をシビウ空港前の工業用団地内に持ち、繊維の研究部門も設けている。このほか、シビウは伝統的にドイツ系の移民が多く、ドイツ系企業も立地して地域経済を支えている。

4 番目のクルージュ県などの北西部では、ノキアが 2008 年初めに携帯電話の組み立てを開始している。第一三共製薬の連結子会社セラピア・ランバクシー（後発医薬品）もクルージュ・ナポカに生産拠点および R&D 拠点を持っている。

最も経済水準の低い北東部は、主要産業が縫製、製靴などで、地域経済を支えるような中核となる産業が少ない。

また、教育水準が高い地方都市がいくつもあり、労働力の質について首都圏以上とする意見も聞かれる。

例えば西部のティミショアラについて「地理的に西欧を見て事業環境を整備している。地方都市のほうが、ブカレスト以上に柔軟に企業ニーズに対応する。」といったポジティブな評価がある。このような地方都市の特徴は、ルーマニアの魅力のひとつである。

表 8 地域別一人当たりの GDP 水準 (EU27 カ国の平均=100)

地方名	地域別 1人当たり GDP水準 EU27カ国 平均=100	クラスター	各地方の 中心的都市名	都市別人口 (単位: 万人)	都市圏人口 (単位: 万人)	理工系大学の有無		在外公館(名 誉総領事館を 除く)
						大学名(主要学部名)	英語による 理工系授 業実施学 部の有無	
ブカレスト イルフォフ 地域 (首都圏)	113	縫製、製靴、 建設資材、 食品加工、 IT&C、 ロジスティック等	ブカレスト	194.4	194.4	ブカレスト工科大学 (電気工学、自動制 御、電子工学、IT、機 械工学、航空工学、 応用科学等) http://www.pub.ro/	有	大使館が多数
						ブカレスト土木建設大 学(土木、水力、建設 機材、機械等) http://www.utcb.ro/	有	
西部	51	自動車産業、 IT&C、縫製等	ティミショアラ	31.2	42.3	ティミショアラ西大学 (情報処理、物理、化 学等) http://www.uvt.ro/	有	ドイツ イタリア セルビア(※)
						ティミショアラ工科大 学 (コンピュータ、化学、 電子工学、工業経 営、機械工学等) http://www.upt.ro/	有	
北西部	41	IT&C、 電気科学技術、 化粧品等	クルージュ・ ナボカ	30.6	46.0	バベシュ・ボヤイ大学 (数学、IT、化学、物 理等) http://www.ubbcluj.r o/	有	ハンガリー
中央部	45	ワイン、自動車 産業、製薬等	シビウ	15.4	28.5	ルチアン・ブラガ大学 (工学、情報処理等) http://www.ulbsibiu.r o/	有	ドイツ ハンガリー (駐ミエルクレ ア・チュク)
北東部	29	縫製、製靴、 医薬品、IT&C等	ヤシ	30.9	38.7	アレクサンドル・イオ アン・クザ大学(化 学、情報処理、数学 等) http://www.uaic.ro/	有	ウクライナ (駐スチャバ)
						ゲオルゲ・アサキ工 科大学(コンピュータ 工学、化学、土木、電 気工学、電子・IT、水 力、機械産業、工学 経営、繊維・皮革等) http://www.tuiasi.ro/	有	
南東部	39	造船、 ロジスティック等	コンスタンツァ	30.2	50.5	オヴィディウス大学 (電子工学・石油技 術、数学・情報処理、 機械工学等) http://www.univ- ovidius.ro/	有	ロシア トルコ 中国

(出所) ユーロスタット、ルーマニア国家統計局、経済省ウェブサイト 各大学ウェブサイトより作成

(備考) 人口は 2009 年時点

5. 司法改革：シェンゲン協定への早期加盟を目指す

(1) 国境での取締強化により違法輸入は大幅減

政府は汚職対策の一環として、2011年2月から3月にかけて、全国の税関の汚職摘発を実施した。中でも非EU加盟国との国境では厳しい捜査が行われ、セルビア国境の税関では、国境警備警察官、税関職員、たばこ密輸入業者、合計約130人が逮捕された。シェンゲン協定への早期加盟を目指していることが、汚職対策強化の背景になっている。

一斉摘発が行われたのは、ウクライナ国境シレット（2月3日）、セルビア国境（オラビツァ、スタモラ・モラビツァ、ナイダシュ、2月8日）、モルドバ国境のアルビツァ（2月21日）、プラホバ県プロイエシュティ（2月24日）の税関など。その後も国内各地の税関職員、国境警備関係者の逮捕が続いた。

過去に例をみない規模で摘発が実施された背景には、人の自由な移動を保証するシェンゲン協定への早期加盟を目指していることがある。政府は2011年3月の加盟を目指していたが、特にフランスから「時期尚早」とされたこともあり、実現できなかった。このため国境での汚職対策を強化していることを各国にアピールする意味合いがあるようだ。

ルーマニアはEU域外のウクライナ、セルビア、モルドバの3カ国と陸で国境を接する。各国境の税関には一斉摘発の数ヶ月前から隠しカメラが設置され、証拠が集められていたようだ。

国内では違法輸入たばこが市場の30%以上のシェアを占めるといわれ、一部の売店では、違法輸入たばこが6~7レイ（1レイ=約26円、通常価格は約11レイ）で販売されていたようだ。税制の違いで価格の安いEU域外（ウクライナ、セルビア）産のたばこが違法で大量に持ち込まれており、今回の捜査対象になった。たばこ製造業関係者によると、取締強化が奏功し違法輸入たばこが市場に占める比率は15%まで削減した（2011年5月）。

(2) 汚職にも柔軟かつ毅然とした対応を

ルーマニアのビジネス環境の問題点のひとつとして、現場レベルでの汚職がしばしば挙げられる。一部の日系企業関係者によると頻度は減りつつあるものの、税務調査の際に税務署員が細かいミスを指摘し粗探しを行った後に、賄賂を要求するケースがあるという。しかし、税務当局を相手に裁判を起こした結果、それ以来そうした要求がなくなったとい

う事例がある。賄賂の要求に対して、毅然（きぜん）とした態度を取ることも必要だ。

ルーマニア人の間では役所に出向く際、円滑に事務作業を進めてもらうために窓口担当者に軽微な贈呈品を渡すことは、半ば一般化していると言われる。日系企業関係者からは「付加価値税（VAT）還付を受けるために書類を申請してから、半年以上待たされることがよくあると聞く。迅速に還付を受けるため、地元企業関係者の間では、窓口の担当者に還付金の3%相当の手数料（領収書が発行されない）を渡し、直ちに還付を受けることがあるらしい」との話も聞かれる。

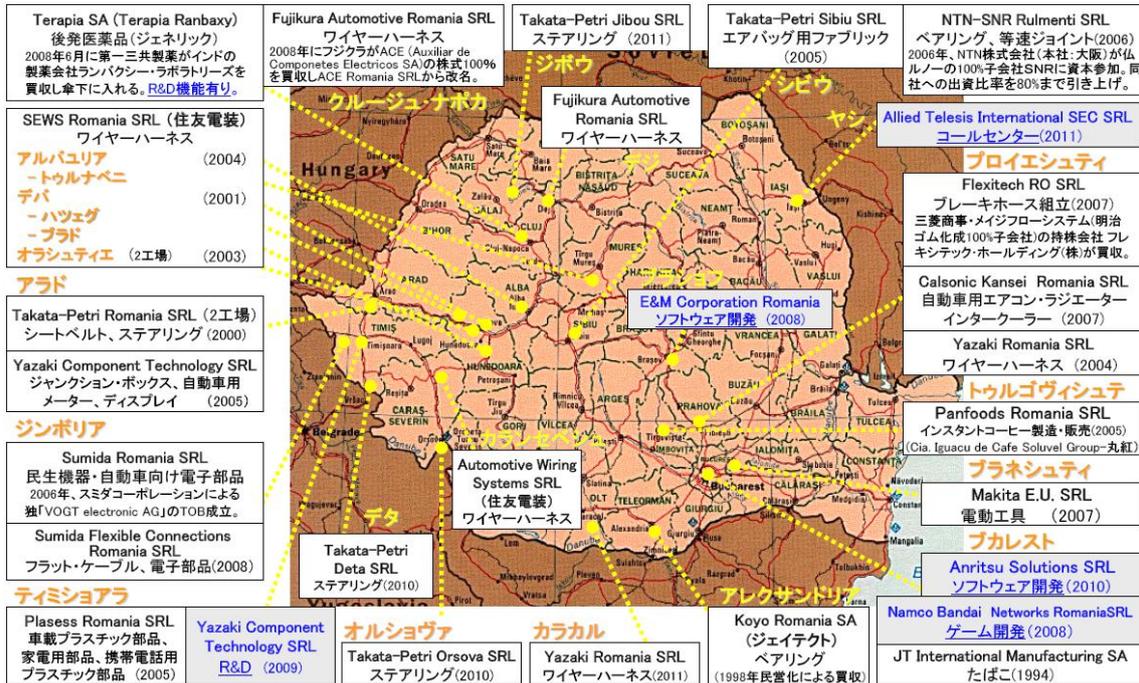
政府は、EU から汚職対策の遅れをたびたび指摘されており、EU の監視を受けている。2011年2月に発表されたEUの司法改革レポートは、「ルーマニアはハイレベルの汚職に関する裁判の迅速化と、一般的な汚職対策の強化を進めるべきだ」と述べている。

NGO トランスペアレンシー・インターナショナルが発表した「2010年の世界腐敗バロメーター」では、ルーマニアは汚職の少なさを示す順位が世界69位で、中・東欧ではチェコ（53位）、ポーランド（41位）に比べて汚職度が高い。外国投資家評議会（FIC）が発表するビジネス環境についての白書2009年版にも、汚職が課題として挙げられている。

6. 進出日系企業の活動

ルーマニアに生産拠点を持つ日系製造業は、現地法人ベースで21社（30工場）。大半が自動車部品関連産業で、雇用規模は2万9,000人に上る（2011年8月時点）。非製造業を含む日系企業全体を見ると、日本に本社がある現地法人（ルーマニア進出日系企業¹¹）等は80社を超える。

図 8 在ルーマニア日系製造業および研究開発・ソフトウェア開発拠点



©2011 JETRO SRL(Societate cu Raspundere Limitata)有限会社 SA(Societate pe Actiuni)株式会社 2011年8月時点

(1) 製造業：欧州およびアジアから生産移管で増産

製造業では、在欧生産拠点からルーマニアへ生産移管を実施する動きが目立っている。2009 年前半は需要減による人員削減や生産調整を行う日系製造業も見られたが、外需回復後は雇用再開や増産を行う企業が多く見られる。

通常、日系製造業の現場を見ると組み立て作業の生産ラインに立つのは女性が多い。各社の状況には差があるものの、スタッフのトレーニング、物流、調達等の工夫により、高

11 「ジェットロ・ルーマニア情報」企業リスト
http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/links/links_2.html

い生産効率（欧州グループ内で、最も低い時間当たりのコスト）を達成している事例がある。

また、北アフリカに生産拠点を持つワイヤーハーネスメーカー（矢崎総業、住友電装およびフジクラ）は、北アフリカ諸国で年初に起きた混乱による操業停止の影響で、2011年2～4月にかけてルーマニア国内の生産拠点で「バックアップ生産」を始めている。もともとルーマニア工場から移管した製品を、今回再びルーマニアに戻す事例が多いようだ。

○矢崎総業

矢崎総業はオルト県カラカル市にフォード向け工場を建設し、2011年3月からワイヤーハーネスの生産を開始した。プロイエシュティ、アラドに次ぐ国内3カ所目の生産拠点となる。当面の間、フォード「フィエスタ」向けに生産するが、2012年からはフォードの新モデル「B マックス」用の生産も開始する見込みだ（「フィエスタ」と「B マックス」は同じワイヤーハーネスを使用）。同社はティミショアラに研究開発拠点1カ所を構えている。

○住友電装（SEWS）

ワイヤーハーネス製造の住友電装（SEWS）は、同業のアルコア（米国）の撤退に伴い同社が所有する3工場のうちの1工場を2010年5月に買収（金額は未公表）した。同工場を含めて、デバ、アルバユリア、オラシュティエなど7カ所に生産拠点を持つ。

○タカタ・ペトリ

タカタ・ペトリはルーマニア国内の5都市に工場を有し、ルーマニアがグループ内で世界最大規模の生産拠点となっている。シートベルト用部品、エアバッグ、ステアリングなどを生産している。

○マキタ

電動工具製造のマキタは仕向地までのリードタイム短縮、輸送費や在庫の削減などを背景に、中国からルーマニア工場へ生産移管を進めている。既に月産20万台の水準を超え、当面の目標は品質を維持しながら、月産30万台まで生産量を増やすことである。現在は一部3交代制で生産し、従業員数は600人に達するなど、立ち上げ当初（約60人）から大幅に増加した。生産および従業員数において、2007年初めの生産開始から僅か4年で、グループ内でも欧州で最大、海外では中国工場に次ぐ世界第2位の規模となった（欧州には英国、ドイツに工場有り）。欧州、ロシア、中東、アフリカ市場に向けて完成品を輸出している。部品の内製化や現地調達率の向上に取り組んでいる。

ONTN-SNR

ベアリング製造の NTN-SNR は、シビウの既存工場に隣接する形で新工場を立ち上げる計画を発表している。

(2) 非製造業によるビジネスが増加

非製造業では、地場企業の買収やソフトウェア開発拠点の設立など、日系企業によるルーマニアでの新ビジネス開始の動きが目立っている。

○住友商事

住友商事の子会社スミアグロ・ヨーロッパ（本社：ロンドン）が 2011 年 7 月、国内最大手の農業資材卸、アルチェド（ALCEDO）の発行済み株式の過半数を取得することで合意した。

アルチェドは元取引先で、欧州有数の顧客数と作付面積を持つ国内最大手の農業資材卸。同時に、トウモロコシ、ヒマワリ、菜種、大豆などの保証種子（当該品種の真偽性と品質が保証された採種段階別種子）の販売会社でもある。アルチェドはおよそ 3,500 件の農業従事者（商業的生産農家と農業企業）への販路を持ち、その作付面積は合計で約 150 万ヘクタール（1 農業従事者当たり平均 400 ヘクタール以上）と、日本のコメの作付面積に匹敵する規模。

今後、ルーマニアで確立するビジネスモデルを、市場環境が整備されていない周辺国の新興市場にも展開する。

○アンリツ

情報通信分野で、計測器事業を展開するアンリツは、ブカレストにソフトウェア開発拠点アンリツ・ソリューションズを 2010 年 10 月に設立した。

同社はルーマニアに開発拠点を設けた理由として、IT エンジニアの能力、労働コスト、地理的条件などを挙げる。エンジニアの労働コストは西欧の 3 分の 1 程度と、中・東欧の中でもコスト競争力は強いと判断。同社の山口取締役はジェトロ・ブカレスト事務所（余田知弘所長）のインタビューに対し、「東欧諸国は急速に IT 化、ネットワークインフラの構築が進展しており、開発拠点としてだけではなく、市場参入の足がかりとして意識している」と開発能力と市場性の両面を評価している。

○アライドテレシス

ネットワーク機器メーカーのアライドテレシスグループ（東京都品川区、グループ従業員数2,201人）は、ヤシに中・東欧地域で初の技術トレーニングセンターを2011年4月に開設した。

ヤシ市の技術トレーニングセンターは同社にとって、ミラノ、マドリード、パリ、ベルリン、モスクワ、英国スウィンドンに次いで海外で7ヵ所目となる。近年、複雑なネットワーク機器が開発される中、ルーマニアでは多様化する顧客からの問い合わせに対応できる専門知識を持ったエンジニアの不足が懸念されている。技術レベルの高いエンジニアを育成・確保するため、同社は新しいトレーニングセンターの設立に踏み切った。

ジェトロのインタビューに対し、同社ルーマニア駐在員事務所のスタッフは「大学卒業前の学生を対象とし、優秀な学生には世界各地のトレーニングセンターでさらにトレーニングを受けさせる」と話す。報道によると、「場合によっては、ニュージーランドまたは米国の研究開発拠点に派遣する可能性もある」という（「ITディレクター」2011年4月6日）。アライドテレシスのルーマニア駐在員事務所によると、トレーニングセンターは既存コールセンターの施設内に設けられた。同社は別途、販売部門の立ち上げも検討しており、最終的には3つの部門（コールセンター、トレーニングセンターおよび販売部門）が設けられる予定だ。

同社は2002年にブカレストに駐在員事務所を設け、2005年にはヤシ市にコールセンターを設立し、現在は欧州を中心に6ヵ国語（英語、ドイツ語、イタリア語、スペイン語、フランス語、ルーマニア語）でテクニカルサポートサービスを提供している。現地オンライン求人サイトでロシア語を話せるエンジニアを探すなど対応言語の拡大も狙う。2011年4月にコールセンターの取り扱い業務を拡大し、同センターの従業員数は今後2年で現在の25人から200人に増員する予定。これに伴って、世界のコールセンター従業員数は60%増加する見込みだ。

コールセンターの設立理由として、アライドテレシスサポート・サービスのウィーバー常務は地元メディアの取材に対し、「ルーマニアの学生は、最低2つの外国語が話せ、ドイツの大学新卒者よりも実践に向けての事前準備が十分にできている。ルーマニアには良い条件がそろっている」（「ITディレクター」2011年4月6日）と話している。

7. 産業構造について

(1) 工業化の経緯

ルーマニアは幅広い産業を有する工業国としての歴史を持つ。もともと農業国であったルーマニアではチャウシェスク政権下、国際分業を掲げるコメコン¹²に加盟しながらも他の東欧諸国とは一線を画し、「あらゆる産業を自国で持つ」という工業化方針が掲げられ、基礎素材型産業（鉄鋼、石油）、加工組立型産業（自動車産業）、生活必需品産業（食品加工、食器、雑貨製造）等が育成された。

工業化推進の背景には、1960年代からルーマニアがソ連と距離を保った独自外交路線を進めたことがあった。コメコンの経済統制に従わず、国内の石油資源活用を軸に工業化を進め、共産圏としては異例とも言える西側との良好な関係を構築することになる。

例えば西ドイツ（当時）は、共産主義圏のなかで初めて「ルーマニア社会主義共和国」を国家として承認し1967年に国交を樹立している。また、ルーマニアはワルシャワ条約機構加盟国でありながらも、1968年にチェコスロバキア（当時）で起こった民主化推進運動「プラハの春」に際しソ連軍の軍事介入を批判し、軍隊を派遣していない。

このように親西欧路線をとったルーマニアは西側から融資を受け、国内各地に石油製油所を建設し、国産だけでなく中東から輸入した原油を精製し国外に輸出するようになった。

しかしこの工業化戦略は、1970年代に起こった石油危機により躓くことになる。石油危機による原油輸出停止、原油価格引き上げにより、安価な中東産原油に依存することができなくなった。

原油価格の高騰、また国内の原油生産の低下によりこの石油輸出戦略は失敗し、1980年代初めにはルーマニアの対西側累積債務が100億ドルを超える水準にまで膨らんだ。

このため、チャウシェスク大統領は輸入を制限し国内消費を抑制しつつ、石油製品、消費財、食料品の輸出を伸ばすことで返済資金の確保に努めた。急速な対外債務返済戦略に舵を切った結果、1989年春には対外債務の完済を実現している。

¹² 経済相互援助会議（COMECON）。1949年にソ連が主導し、東欧諸国を中心に結成された共産圏の経済協力機構。

しかし、この債務返済は食料品をはじめ生活必需品の飢餓輸出により国民に耐乏生活を強いるものであった。機械設備等の輸入抑制に伴う生産の停滞のため、資本主義諸国との経済格差はさらに広がり国民の不満をさらに高める結果となり、1989年12月に起こった「革命」につながる要因のひとつとなった。

このような工業化政策を背景に、ルノー傘下のダチアに代表される自動車産業をはじめ、鉄鋼、アルミニウム、造船、化学品、農薬、トラクター、農業用機械（コンバイン）、兵器、繊維・衣類など幅広い産業が国内各地に分散していた。40代半ば以上の男性にエンジニアや、工場勤務経験者が多いのはこのためだ。

国内で石油（およそ日産9万バレル）、天然ガス、石炭など1次エネルギーが産出されるため、中・東欧のなかではエネルギー自給率が高い。2009年初めにロシアがウクライナ向けの天然ガスパイプラインへの供給停止措置を取った際には、ルーマニアは国産分と備蓄分に対応し、大きな混乱は見られなかった。

また、農業セクターも依然として重要な位置を占める。国内には耕作に適した土地が約900万ヘクタール（日本の倍）あるが、生産性が低いため今後の発展の余地が大きい。2004年にGDP構成比で12.8%を記録してから年々低下し、2010年は同6.0%となり（予測委員会）、就業人口は2001年の875万人から2008年には242万人（27.7%、2008年 出所：農業・地方開発省）まで減少した。主な農作物は穀物（約1,650万トン）で、とうもろこしの粒（909万トン）、小麦・ライ麦（573万トン）と続く（2010年、出所：農業・地方開発省）。

貿易構造を見ると、輸出入ともに最大の相手国はドイツである。主要輸出入品目については、「ジェトロ世界貿易投資報告¹³」年次リポート（国別編：ルーマニア¹³）を参照願いたい。

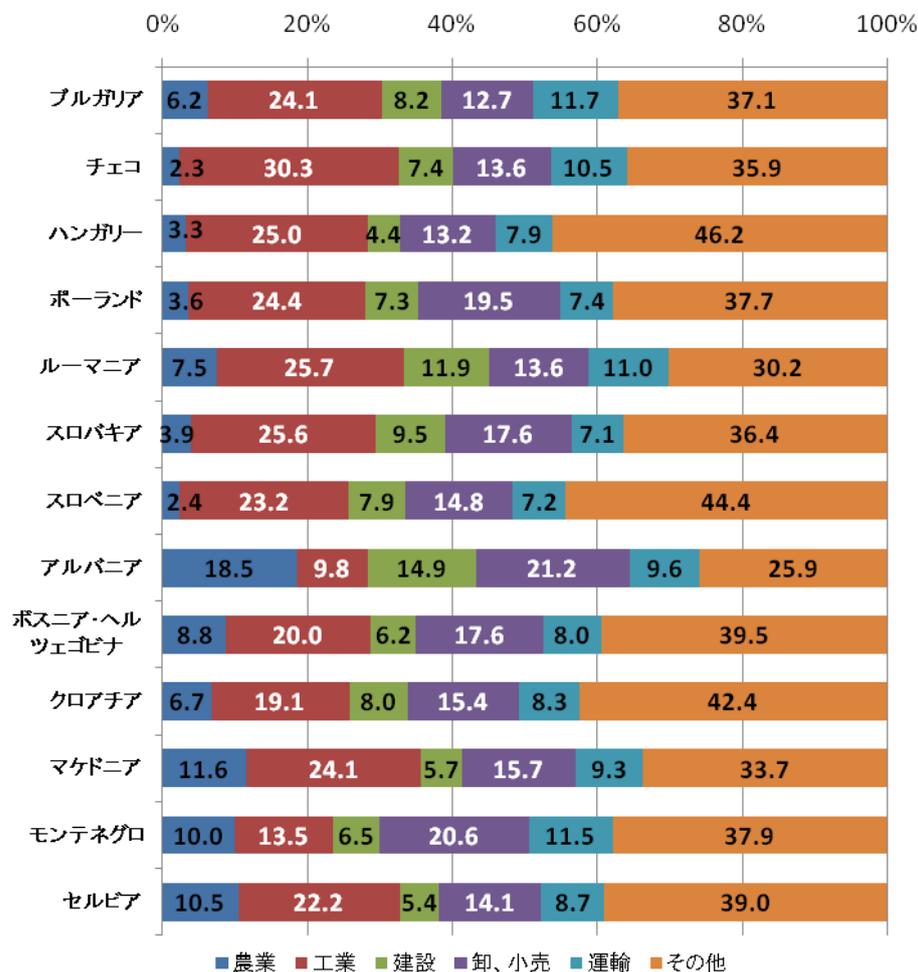
(2) 産業部門の粗付加価値への貢献（2009年）

1989年の体制転換後に労働生産性と国際競争力が低下の一途を辿った時期を経て、多くの産業が疲弊した。今後は低い労働コストに頼るだけでなく、知識集約型、高付加価値型の産業育成が重要である。生産活動によって生じる産業部門別の付加価値は、図9のとおり。

¹³ ジェトロ「世界貿易投資報告」国別編：ルーマニア 2011年版
<http://www.jetro.go.jp/world/gtir/2011/pdf/2011-ro.pdf>

経済・貿易・ビジネス環境省は、産業の集積によるイノベーションの創出を目指し、クラスターの形成と活用についての報告書を作成している。同報告書に登場する主要地域の産業クラスターは表 8 のとおり。これらクラスターの振興を図り、地域経済を底上げしていくことが政府の課題だ。以下に取り上げる報告書「ルーマニアの再工業化：政策と戦略」では、輸出競争力のある産業でのサプライヤーのクラスター形成を進めることが重要であると指摘されている。

図 9 産業部門の粗付加価値への貢献 (2009 年)



(出所)WIIW統計ハンドブック2010年版(2010年11月発表)を基に作成
 (注) 端数処理のため各項目の構成比の合計は 100%とならないことがある。

(3) 調査報告書「ルーマニアの再工業化：政策と戦略」

ルーマニア経済・通商・ビジネス環境省がルーマニア応用経済研究所（GEA¹⁴）に委託して作成した調査報告書「ルーマニアの再工業化：政策と戦略¹⁵」（2010年6月）では、ルーマニアの工業振興（経済の中で工業への依存度が低下している現状から、工業振興をすべき、という意味で「再工業化」としている）について、その必要性と求められる政策が述べられている。要旨は以下のとおりである。

他方、このような貴重な提言が実際に政策に反映されるのかどうかについて、政治家および行政機関の政策実施能力に疑問符が付くとの見方もある。

- ルーマニアは過去20年間、他の旧共産圏諸国と同様に「非工業化」の道のりを歩んできた。この間、多くの国営工場が閉鎖された。西欧諸国でも現在のルーマニアと同様に、産業構造に占めるサービス業の割合が大きいが、ルーマニアでは西欧諸国に比べて短期間のうちに「非工業化」が進んだ。
- 過去20年間、ルーマニアには実効性のある「産業政策」が存在しなかった。特に、現在のルーマニアは為替調整などのマクロ経済の調整手法が手詰まりとなっており、産業政策が今こそ必要とされている。
- ルーマニアの産業構造を変革するためには再工業化が必要である。ルーマニアの経済成長はこれまで、輸入された商品の消費によって支えられてきた。2008年9月のリーマン・ショックに端を発する世界的な金融・経済危機により生産性向上がみられたが、これは雇用の削減により実現されたものであった。銀行は投資のための資金ではなく、消費のための資金を主に融資しており、小売業は輸入品を中心に販売している。再工業化のためには公共政策全体のヴィジョンと、インフラへの投資が必要であり、国外からの融資受け入れと産業政策が連携している必要がある。また、新しい投資法が制定される必要がある。
- ルーマニアにおいてはイノベーションにかかるコストが非常に少ない。イノベーションにかかるコストの拡大を目指すEUの政策を有効に活用し、EUの研究開発機関をルーマニアに誘致するべきであろう。自動車産業、製薬産業、電子工業などの分野は、ルーマニアにとって関心の高い分野であるため、同産業に関連した研究機関の誘致を進

¹⁴ GRUPUL DE ECONOMIE APICATA (GEA) <http://www.gea.org.ro/>

¹⁵ 原題：REINDUSTRIALIZAREA ROMÂNIEI: POLITICI ȘI STRATEGII

めるべきだ。また、ルーマニアの製造業の80%は外資に占有されており、イノベーション強化のためには外資との協力が不可欠なため、経済省と外国投資家グループの間で定期協議が行われることが必要であろう。

- ルーマニア国立銀行は過去数年間、インフレ抑制のため高い政策金利を維持している。政策金利も、競争力強化の鍵を握るもののひとつである。また公的部門においても、融資コスト(金利)が高ければ必要な投資を行うことができない(なおルーマニア政府は2009年、IMFと比べコストの高い国内市場から資金をより多く調達した)。
- EUの定める「欧州2020」戦略に基づいて政府は以下の役割を果たすべきである。
 - ①革新的な中小企業を中心に、ビジネス環境を改善させる。これには、革新的イニシアティブを支持するような公共入札を含む。
 - ②知的財産権の保護を強化する。
 - ③法体系を改善し、企業への行政上の障壁を取り除く。
 - ④経営者団体、組合、消費者、学術機関、NGO等のステークホルダーとの協力を通じて改善点を見出す。
- IMFとの協定により、政府は財政赤字を削減するために公務員給与の削減を行ったが、これよりも、物品・サービスの購入費と資本支出を削減することを推薦する(民間消費の波及効果が1.8であり、政府による消費の効果は1.6であるためである)。
- 産業連関分析によれば、特に鋼構造物工事、自動車産業、電子機器、農業の分野で経済への波及効果が大きい。農業に関しては、農業用機器、資材(肥料等)、建設業(倉庫等)、食品加工産業の製造業が関連している。これらは現在のところルーマニアに貿易赤字をもたらしている。これら分野への官民の投資が経済にプラスの効果をもたらすであろう。
- リサイクル産業はすでにルーマニアでは高いレベルを維持しており、今後もポテンシャルを有している。
- 以下の産業に高いプライオリティを付すべきである。

表 9 再工業化においてプライオリティの高い産業分野

公的な投資が高い効果を生むと思われる産業	プライオリティの高い分野	取るべき措置
建設	鋼構造物工事	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅の断熱リハビリ工事への補助金支給 ・外資系の請負会社によるインフラ工事の場合、鋼構造物工事に関しては最初から最後までルーマニアの生産者が行うものとするというオフセット条項を課す
自動車産業・機械産業	自動車 電子機器	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車産業及び電子機器産業において、最終生産者とサプライヤーを結ぶクラスター形成を促進させる ・研究開発への投資 ・同分野における政府による発注
農業関連産業	農業生産用機材 加工用機材	<ul style="list-style-type: none"> ・機材購入に対する補助金の投入 ・政府保証（EU の認可が必要） ・小規模農家に対する生産ネットワーク及び流通ネットワーク構築支援 ・大規模スーパーマーケットとの協力により国内ブランドの推進を図る
リサイクル産業	リサイクル全分野： エネルギー、木材、紙、廃棄物等	<ul style="list-style-type: none"> ・同分野における EU 基金の優先的使用を図る

- 輸出を振興し、輸入への依存度を下げるべき。そのために取るべき措置は以下のとおり。
 - ①中小企業による共同輸出を促進する（流通コストの低減化）
 - ②ユーロ安が長期的に持続することが見込まれる（すなわち、ユーロ圏へのルーマニアの輸出コストが高止まりする）ため、政府保証等の措置を含め、EU 域外の輸出市場を開拓する。特に中近東と中国の市場が重要。
 - ③ルーマニアにまだ進出が進んでいない分野で、輸出競争力のある産業でのサプライヤーのクラスター形成を図る。（例：通信、コンピュータ、医療機器、精密機器）

④欧州から中国に生産拠点を移管した企業のルーマニアへの再誘致。より快適なビジネス環境、輸送コストの低減等を目的に東欧回帰の動きがみられており、ルーマニアもその潮流を見逃してはならない。

- インフラ整備への公共投資が必要。ルーマニアは過去4年間で、インフラ整備向けに割り当てられた予算のうち4分の3しか消化できていない。複数年にわたる予算編成が必須。
- ルーマニアとドイツを結ぶ輸送ルートとしてのドナウ川の有効利用が必要。政府はドナウ流域の都市にある業務用の港の再整備を行うべき。公共工事実施においては、一定の利益が国内に留まるような条項を導入すること、入札方法の見直しが必要である。民間企業に入札参加条件書の作成を委託した場合に、入札業者が限定される場合が多く、システムの再考が必要。
- 就労率の低さはルーマニア経済の最大の課題である。統計上では労働力人口の10人中4人しか就労していないことになっているが、これはヤミ労働（税申告をしない労働）の割合が多いためである。2020年までには前述の就労者の割合を10人中5-6人に引き上げるべきである。そのためには、工業振興による雇用の確保が不可欠である。ヤミ労働はサービス業の中小企業で顕著であり、工業への投資がなされないかぎり目標達成は困難である。
- ヤミ労働の割合を減らすためには、労働契約に柔軟性を持たせること、雇用創出のための補助金支出を行うこと、社会保険料の負担率引き下げ等の措置をとることが必要。
- 持続的に税収を増やすためには、ヤミ労働の割合を減らし、納税者の裾野を広げる以外の方法はない。税率を上げることは解決策ではない。就労者人口を拡大するには、実効性のある産業政策が不可欠である。ルーマニアはエネルギー面、運輸インフラ面で建設すべきものが多くあり、また、より大量の、かつより多様化した非耐久消費財及び耐久消費財を製造する必要がある。既存の体制は輸入された商品を販売することで雇用を増やしたに過ぎない。世界的経済危機とそれに伴う政府の緊縮財政措置は消費を減退させ、3-5年は内需の回復に時間がかかるであろう。今後数年間でさらに販売業及び公的部門で人員削減が行われるが、この埋め合わせが必要であり、そのためには再工業化が必要。

- 再工業化のためには教育面での改革も必要であり、職業訓練校(専門学校)の復活を提言する。

- 再工業化のための資金については、2007-2013年の間にルーマニアが使用可能なEU構造基金の利用を進めることが第一目標である。しかしながら、政府が作成した基金使用のための戦略ペーパーには戦略性が欠如しており、プロジェクトありきではなく、資金ありきで話が進められている。産業政策に基づいた基金の利用が必要である。

8. 国家補助の申請条件が緩和

国家補助(State Aid) については、2010 年から投資額と新規雇用創出人数の条件が緩和されたカテゴリーがある。以前は、初期投資額が 3,000 万ユーロ以上、かつ最低 300 人の新規雇用を創出することが申請条件だったが、以下のとおり改正された。

準拠法：

政令 2008 年 1680 号、政令 2010 年 100 号、EC2008 年 800 号に準拠

条件(カテゴリー別)：

- ・ 初期投資額が 500 万～1,000 万ユーロ、かつ最低 50 人の新規雇用創出
- ・ 初期投資額が 1,000 万～2,000 万ユーロ、かつ最低 100 人の新規雇用創出
- ・ 初期投資額が 2,000 万ユーロ～3,000 万ユーロ、かつ最低 200 人の新規雇用創出
- ・ 初期投資額が 3,000 万ユーロ以上、かつ最低 300 人の新規雇用創出

国家補助の承認を得ることは、一般的に困難と言われている。申請に際しては、ルーマニア政府関係者から「プライベート・コンサルタントの活用」および「ロビー活動が大切」という発言があるほどで、十分な透明性が確保されているとは言い難い。また、民間企業が運営する工業団地によっては、国家補助申請手続きのサポートを行うところもある（ブラホバ県プロイエシュティ等）。

CRPCIS (Romanian Center for Trade and Investment) によると、2009～2010 年に国家補助(政令 2008 年 1680 号)の承認を受けた企業は次のとおり。

- ・ SC DELPHI DIESEL SYSTEMS ROMANIA SRL
- ・ SC AUTOMOBILE DACIA PITESTI SA
- ・ SC PREMIUM AEROTEC SRL
- ・ SC LUFKIN INDUSTRIES
- ・ SC REMAR SA
- ・ SC INTERNATIONAL AUTOMOTIVE COMPONENTS SRL

国家補助の詳細については、以下のウェブサイト参照。

http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/invest_03/

(ジェットロ・ルーマニア情報 > 外資に関する奨励)

参考資料

「STATE AID- 2011 - February 2011¹⁶」

<http://www.romtradeinvest.ro/index.php/Climat-investitional/investment-incentives.html>

<http://www.romtradeinvest.ro/investitii/ro%20invest/climat%20investitional/state%20aid%202011final%20 2 .pdf>

国家補助担当省庁：公共・財務省

Ministry of Public Finance

General Division for State Aid;

TEL : (+40) 21 312 4162

FAX : (+40) 21 314 4870

¹⁶ 投資庁 (ARIS:Romanian Agency for Foreign Investment) と貿易促進センター (Romanian Trade Promotion Center) が統合され、2009 年末にルーマニア貿易投資センター (CRPCIS:Romanian Center for Trade and Investment) が発足した。

9. ジェトロ・ルーマニア情報ウェブサイト

ジェトロ・ルーマニア情報トップページ

<http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/>

(1) 主なコンテンツ

- 投資コスト比較調査
<http://www.jetro.go.jp/world/search/compare/>
- 在欧州・トルコ日系製造業の経営実態
http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07000535/eurotrend_feb2011_R2.pdf
- 税制
http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/invest_04/
- 外国人就業規制・在留許可、現地人の雇用
http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/invest_05/
- 外国企業の会社設立手続き・必要書類
http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/invest_09/
- 国家補助（外資に関する奨励）
http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/invest_03/

(2) リンク集

<http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/links/>

- 日・ル政府・経済機関
http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/links/links_1.html
大統領府／議会／裁判所／首相府／省庁／政府機関／金融関連機関／官報／認証機関／市役所／メディア・ニュース／商工会議所／国際機関／業界団体／研究所／見本市／交通／文化／その他
- ルーマニア進出日系企業（日本に本社がある企業）
http://www.jetro.go.jp/world/europe/ro/links/links_2.html

ほか、世界のビジネスニュース「通商弘報」（※一部有料）、ルーマニアの基礎データ（概況、最近の政治経済動向）、主要経済統計、貿易為替制度、投資制度、ルーマニアに関するジェトロの調査レポート、ルーマニアの1年の貿易投資の状況をまとめた「世界貿易投資報告」、動画レポート「世界は今」など。

10. その他 参考情報

ジェトロ「欧州フロンティア諸国の投資環境比較（2009年）」

<http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07000119/0908R4.pdf>

ルーマニア 産業クラスターに関するレポート（英文）

www.minind.ro/presa_2010/iulie/MappingReport_230710.pdf

在ルーマニア日本国大使館 領事情報 「安全の手引き（平成23年4月）」

http://www.ro.emb-japan.go.jp/consular_j.htm

ブカレスト日本人学校

<http://www.jpschool.ro/>

以上

アンケート返送先 FAX : 03-3587-2485

e-mail : ORD@jetro. go. jp

日本貿易振興機構 海外調査部 欧州ロシア CIS 課宛

● ジェトロアンケート ●

調査タイトル：ルーマニアのビジネス環境

ジェトロでは、ルーマニアのビジネス環境を目的に本調査を実施いたしました。報告書をお読みいただいた後、是非アンケートにご協力をお願い致します。今後の調査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、本報告書で提供させていただきました「ルーマニアのビジネス環境」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
		部署名
	<input type="checkbox"/> 個人	お名前

※ご提供頂いたお客様の個人情報については、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～