



Japan External Trade Organization

ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情 【要約版】

2013年6月

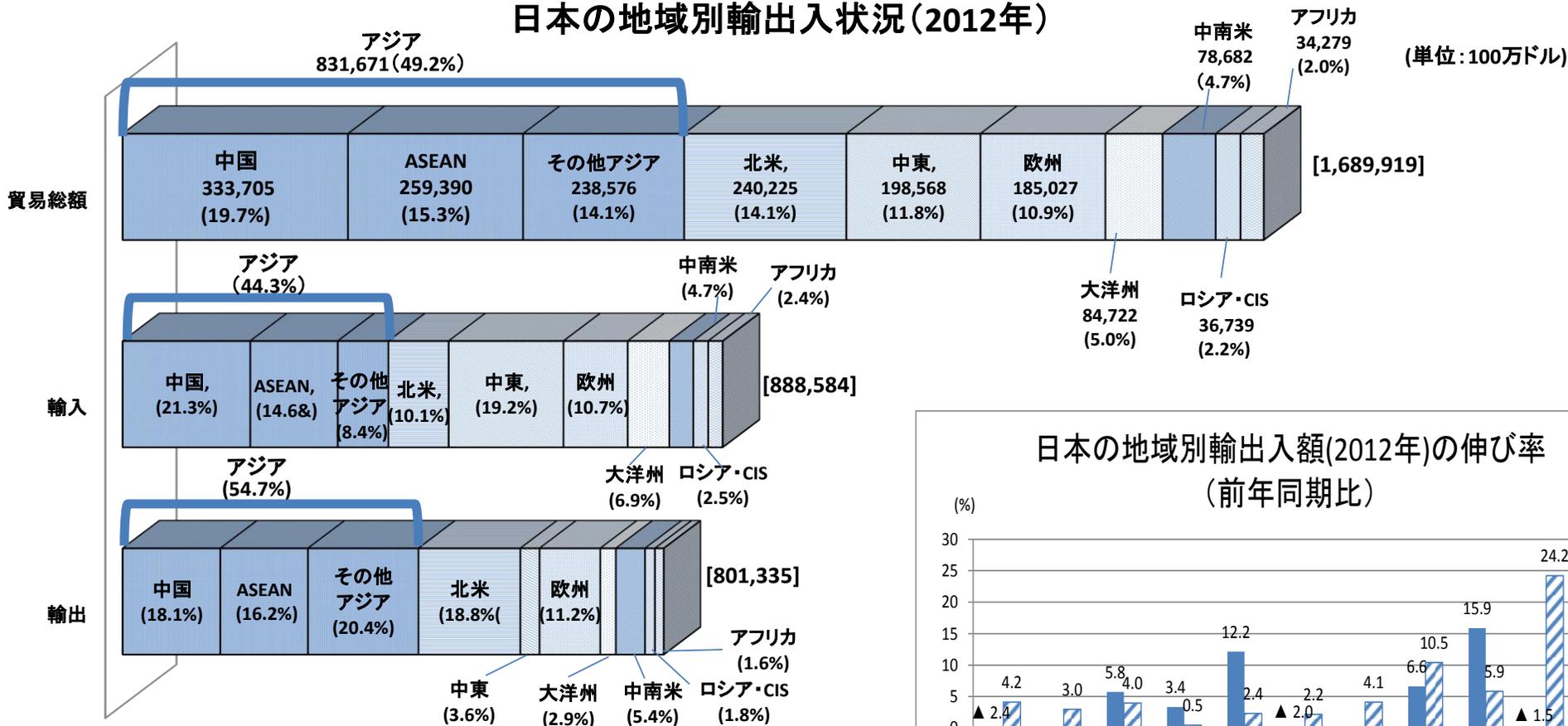
日本貿易振興機構(ジェトロ)

海外調査部 アジア大洋州課

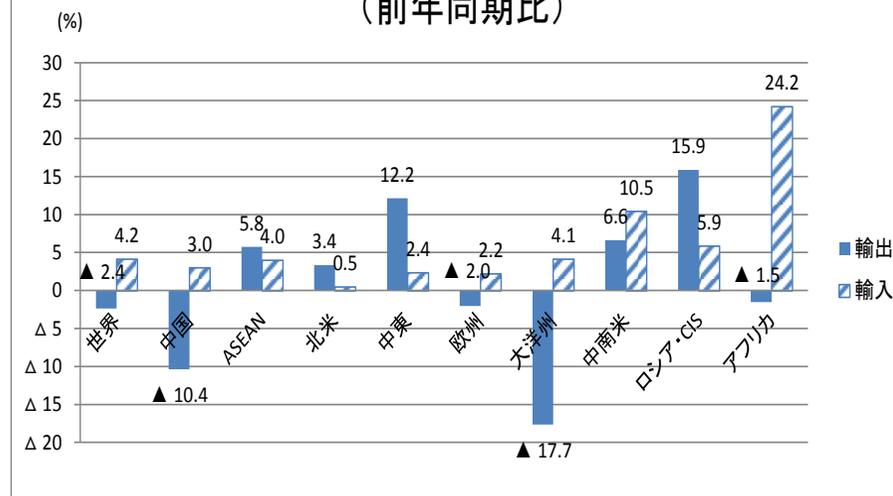
1. はじめに
2. ASEAN主要港間のコストと時間の比較
(ヒアリングベース)
3. ASEAN主要国の物流事情
(通関事情、港湾事情、ASEAN物流のハブ化)
4. メコン地域の物流事情

日本の対ASEAN貿易～堅調に増加

日本の地域別輸出入状況(2012年)



日本の地域別輸出入額(2012年)の伸び率 (前年同期比)



▶ 2012年の日本の全貿易額である約1兆6,900億ドルのうち、**約半分が対アジア**。そのうち中国に次いで多いのが対ASEAN。
 ▶ 日本からの地域別輸出は半分以上が対アジアで。前年比も対ASEAN輸出は5.8%と着実に増加。

ASEANおよび日本の二国間コンテナ総流動量(2010年) JETRO Japan External Trade Organization

▶2010年の二国間の総流動量注が100万TEUを超えたのは、シンガポールーインドネシア、シンガポールーマレーシアのみ。シンガポールータイも100万TEUに近い。

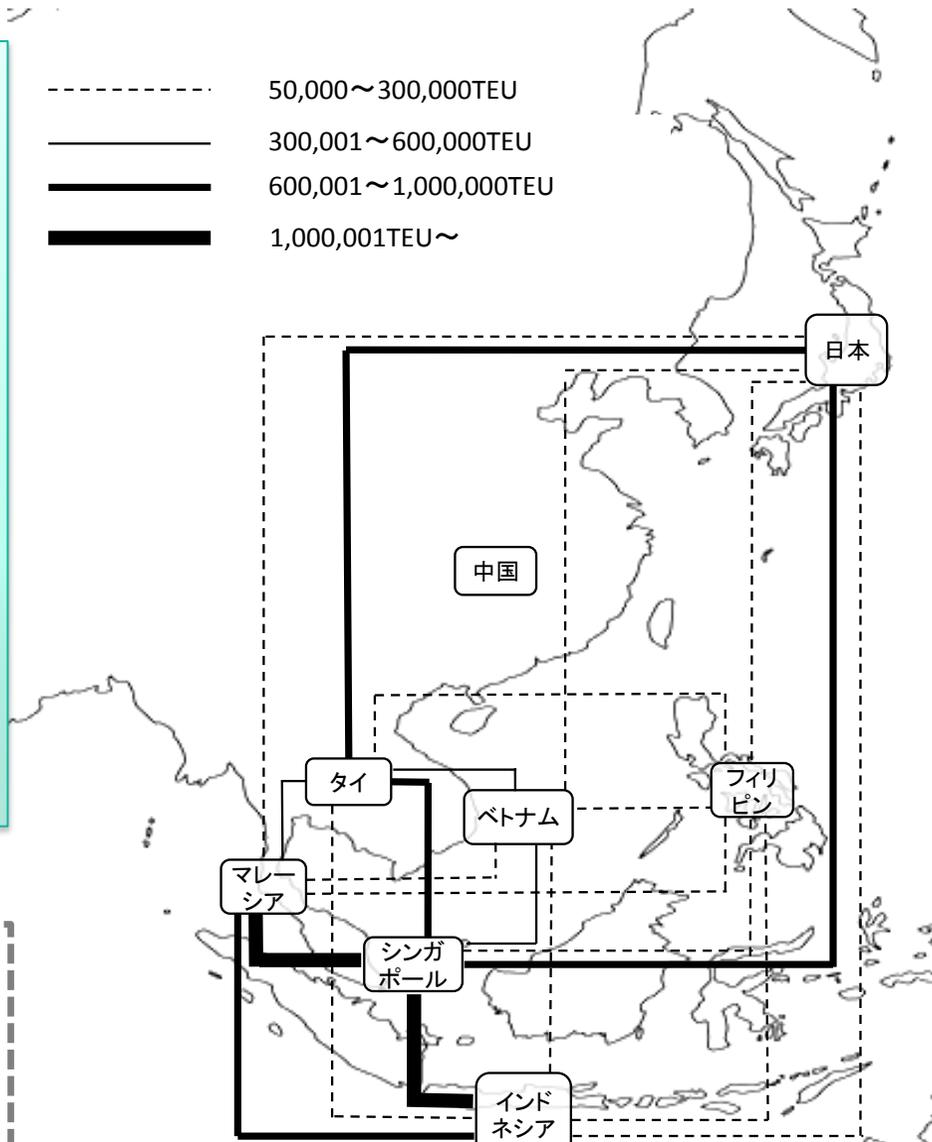
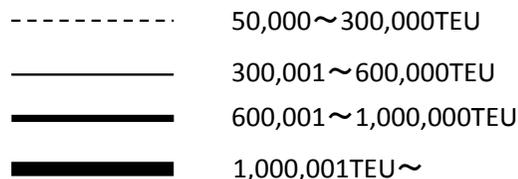
▶一方、フィリピンと、タイ、マレーシア、インドネシア、ベトナムの間のコンテナ流動量は、およそ7万~10万TEUと、域内では比較的少なくなっている。

▶シンガポールを中心として、ASEAN域内のコンテナが輸送されている。つまり、**ASEAN域内の海上輸送網(航路)が、シンガポール中心に張り巡らされている**といえる。

▶シンガポールに拠点を置く日系船会社によると、シンガポール港は世界のハブ港であり、航路運営管理をする上でのコンソーシアム形成や、主要船会社の定期航路との調整という観点からもっとも迅速で効率的に事業が運営できるということであった。

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

次頁の純流動量は、実際の貨物の動きで、上記をA港→C港(1TEU)とカウントしたもの。



出所:「世界のコンテナ船動静およびコンテナ貨物流動分析(2012)」をもとにジェトロ作成

ASEANおよび日本の二国間の荷動き(2010年)

▶ASEAN域内の荷動き(純流動注)は、**タイ、インドネシア、マレーシア**といった生産拠点の集積をもつ国々の間を中心に動いている。

▶荷動きは、コンテナ総流動量(海上輸送航路)とは一致しない。これは、シンガポール港では積み替え貨物が非常に多いことを反映している(全体の84.6%)。

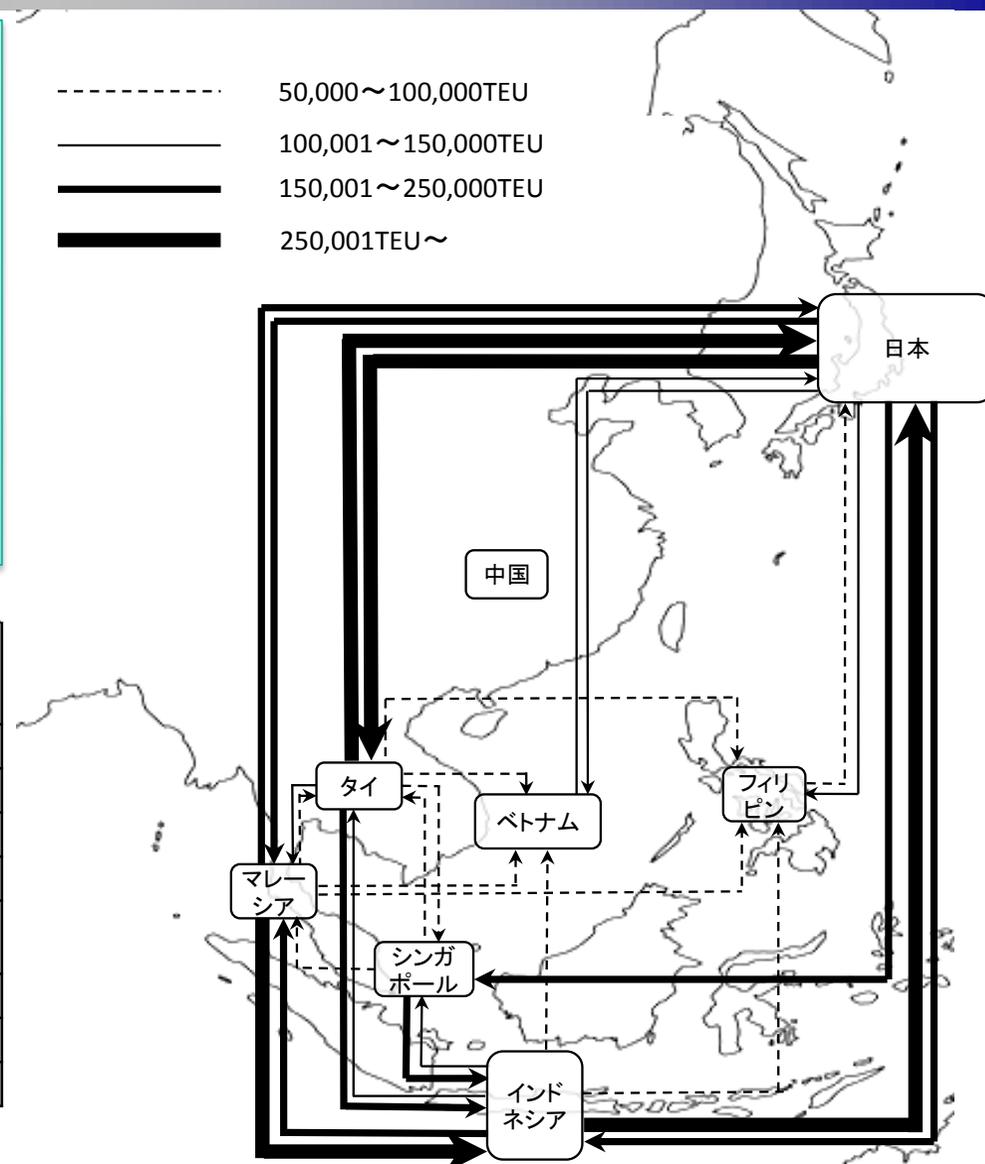
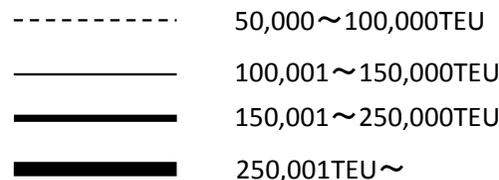
▶2010年のASEAN域内での輸出についてみると、インドネシアからの域内輸出が最も多く、次いでタイ、マレーシアからの域内輸出が多くなっている。輸入でもインドネシア、タイ、マレーシアが多い。近年、アジア域内での取引が増加傾向にある。

世界主要港の積み替えの取扱量(2011)

	港	取扱量(1000TEU)	各国における全取扱貨物量に占めるシェア(%)
1	シンガポール	25,237	84.6
2	香港	14,281	58.6
3	上海	11,475	36.1
4	釜山	7,364	45.5
5	TJペレパス(マレーシア)	7,120	94.4
6	ドバイ	6,441	49.5
7	広州/南沙	6,312	44.7
8	クラン(マレーシア)	5,991	63.5

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

注:前頁参照



出所:「船舶寄港データベースに基づくコンテナ貨物配分モデルによる世界主要港湾のトランシッブ貨物量の推計(柴崎ら、2013)」

1. はじめに
2. ASEAN主要港間のコストと時間の比較
(ヒアリングベース)
3. ASEAN主要国の物流事情
(通関事情、港湾事情、ASEAN物流のハブ化)
4. メコン地域の物流事情

主要国間の輸送時間とコスト比較(参考)

- ▶シンガポールは、多くの船会社がグローバルハブとして位置づけ、アジアもしくは世界中の航路設計やコンテナ船の運行管理を行っている。輸送ハブとしての機能を有することもあり、ASEAN域内の他の国に比べると、航路の数も多く、各所までの所要日数なども比較的少ないといえる。
- ▶同じルートでも、寄港地や貨物量などにより、輸送時間とコストは大きく変わってくる。利用ニーズの高い航路は直行便などが増設され、輸送時間は短縮されている。

ASEAN主要港間の輸送時間とコストの比較マトリクス(参考)

仕向け先 基点港	シンガポール	バンコク	ジャカルタ	KL	マニラ	ハノイ	ホーチミン
シンガポール		2日 200ドル	1日 300ドル	1日 200ドル	3日 500ドル	6日 650ドル	3-4日 250ドル
バンコク	3日 250-300ドル		7日 650-700ドル	4日 400ドル	3日 400ドル	10日 650ドル	2日 200ドル
ジャカルタ	2日 935ドル	7日 555ドル		3日 685ドル	6日 950ドル	7-9日 950ドル	3日 750ドル
KL	1日 100ドル	4日 300ドル	3日 450ドル		10日 600ドル	12日 1000ドル	4日 250ドル
KL	1-2日 200ドル	4日 250ドル	3-4日 500ドル		6-7日 1000ドル	23日 850ドル	2-4日 400ドル
ハノイ	5-6日 400-500ドル	10日 400-500ドル	19日 600-700ドル	9-11日 500-600ドル	13日 300-400ドル		- -
ホーチミン	2日 150-300ドル	2-3日 250-450ドル	6-9日 550-1100ドル	3-5日 350-600ドル	6-8日 450-800ドル	3-4日 325-650ドル	

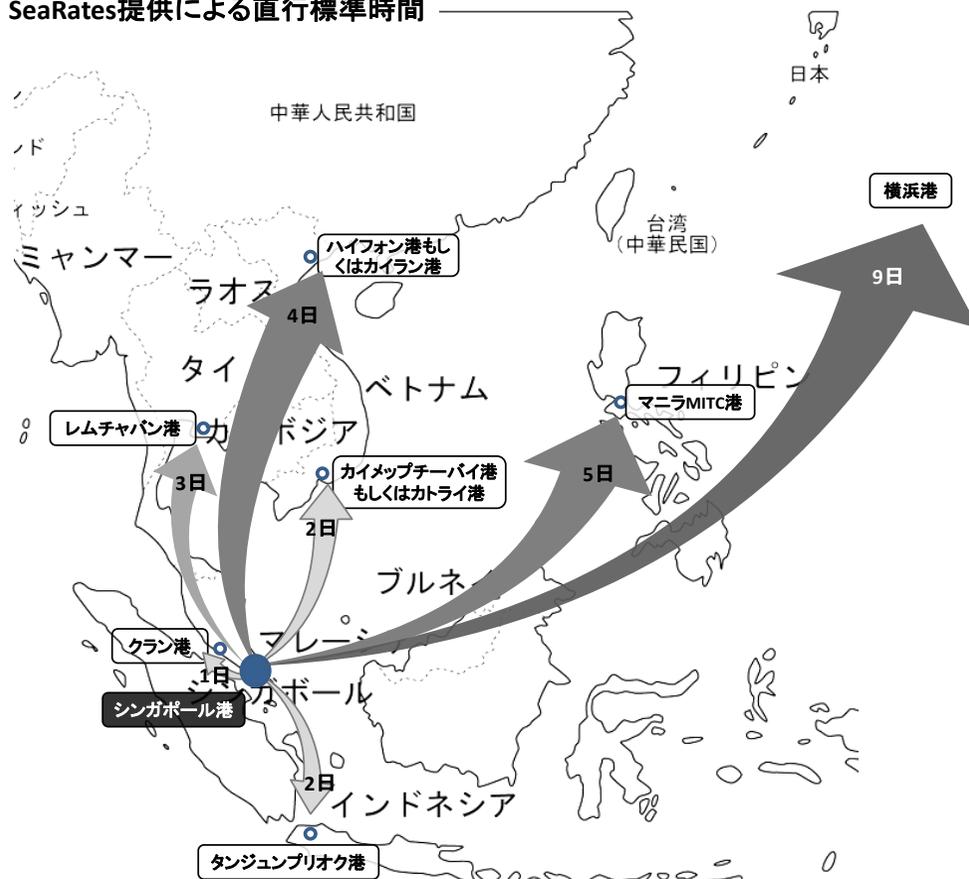
海上輸送時間
海上輸送コスト

注) 上記の輸送時間・コストは、標準値もしくは平均値といった数字では無い。あくまでも**各国1~2社の物流業者、船会社へのヒアリングから得られた数字**。また輸送時間、コストには通関等手続きは含まない。40フィートコンテナを想定。

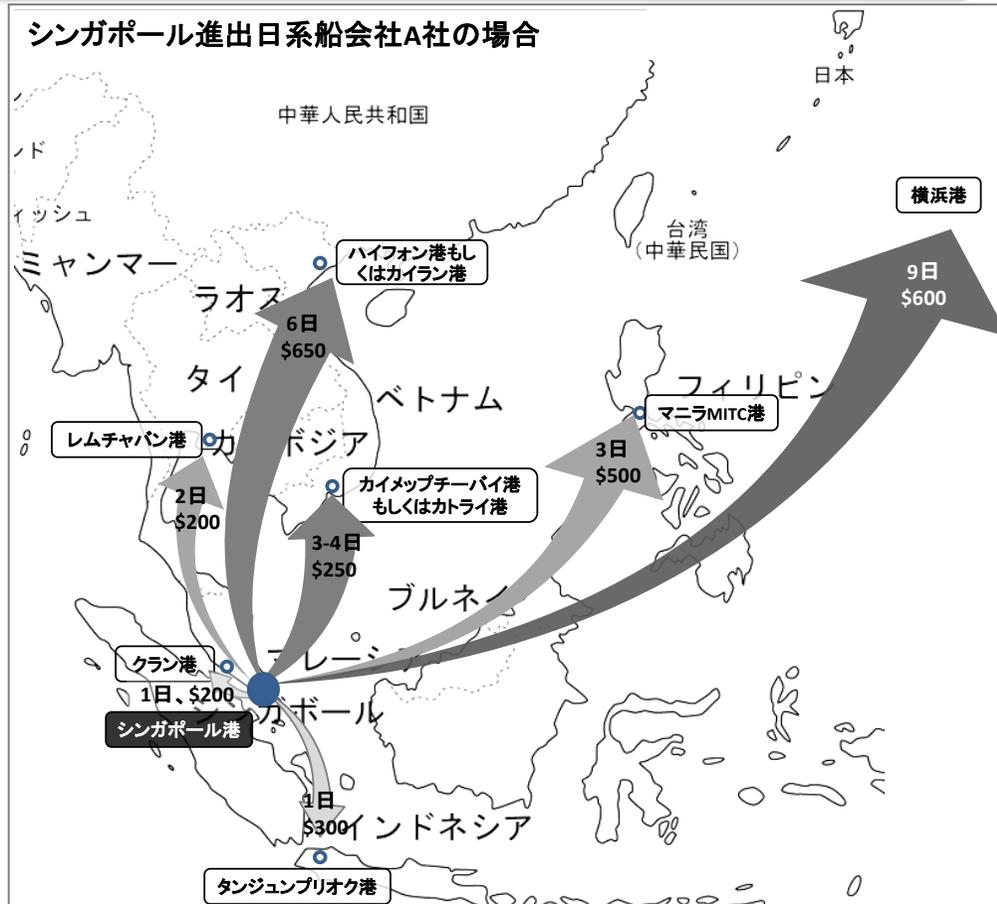
輸送時間とコスト比較(シンガポール港)

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

SeaRates提供による直行標準時間



シンガポール進出日系船会社A社の場合

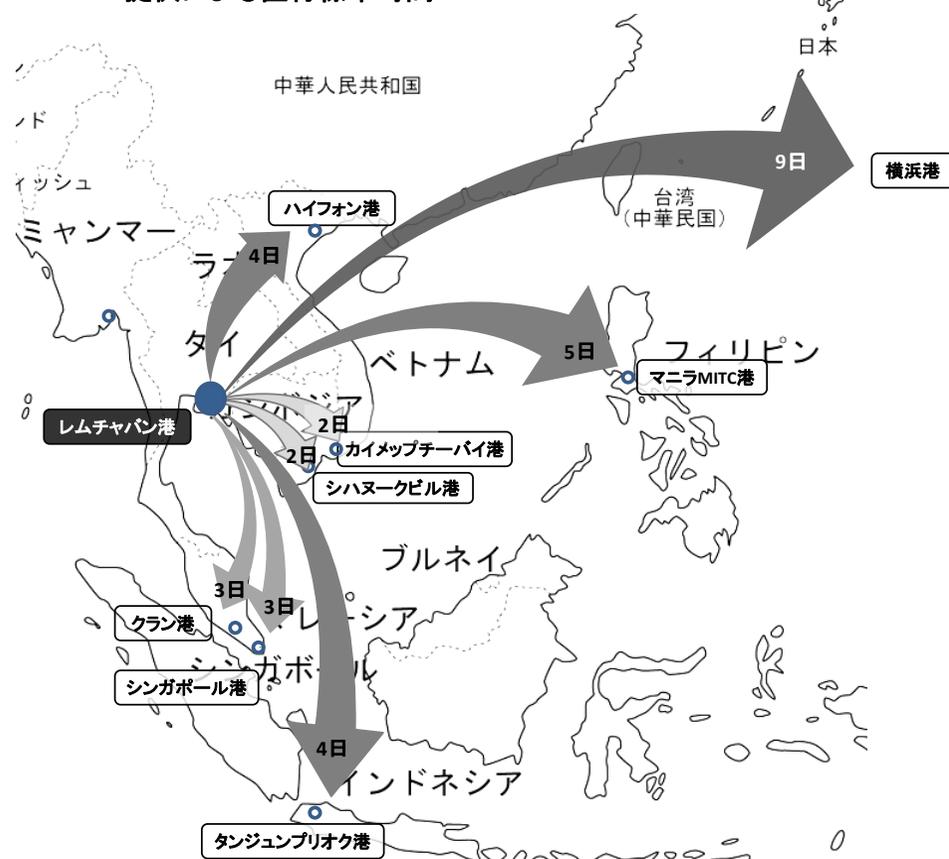


輸送時間とコスト比較(タイ:レムチャバン港)

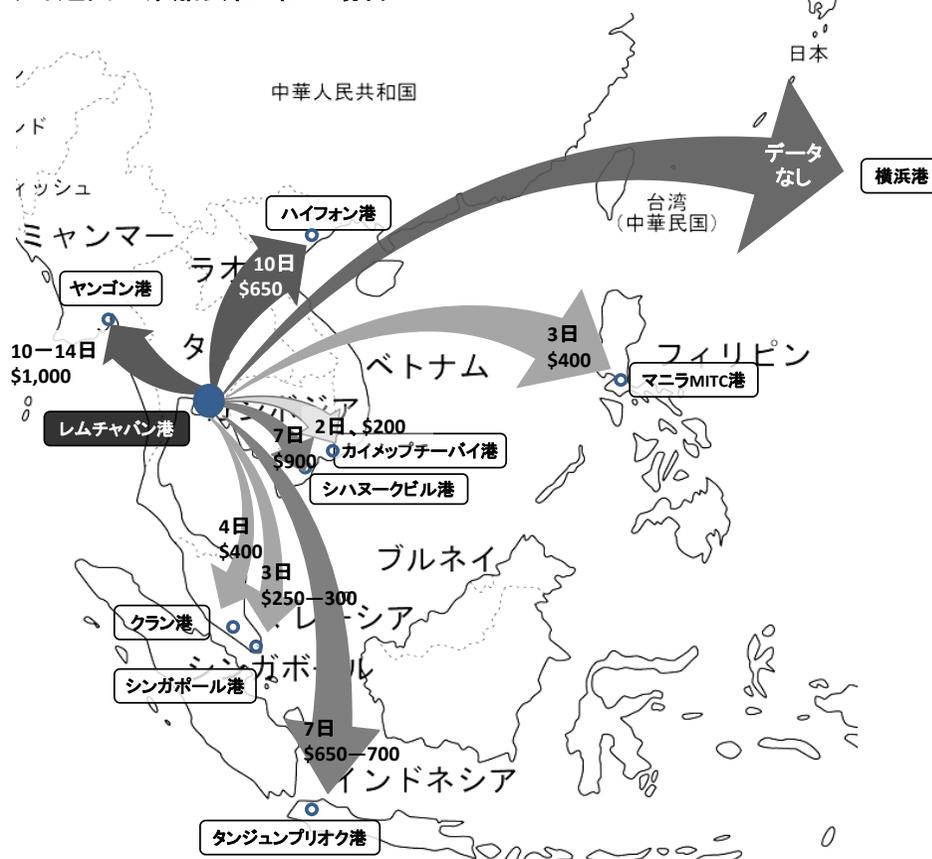
40フィートコンテナを想定

- ▶シンガポール進出の日系商社によると、物量の多いレムチャバン港ータンジュン・プリオク港、レムチャバンーハイフォン港は直行サービスが始まっており、海上輸送日数が大幅に減少したという。マースクによる経路航路(マレーシアのタンジュン・ペレパス港経由)であれば9日間かかるところを、同直行便の場合は3~4日で到着するという。
- ▶中小の荷主の場合は、直接船会社と交渉するより、物流会社に委託するケースが多いという。コミッション分を上乗せしたとしても物流業者を通した方が、直接船会社と交渉するよりコストも低くなるのが実態だという。

SeaRates提供による直行標準時間



タイ進出日系船会社B社の場合

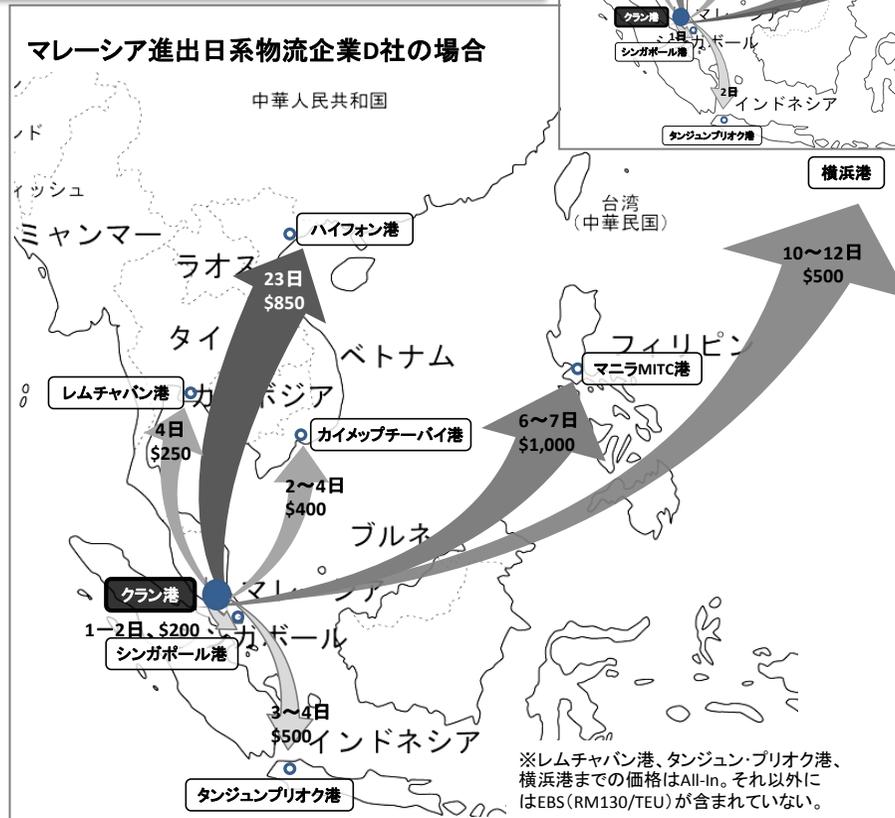
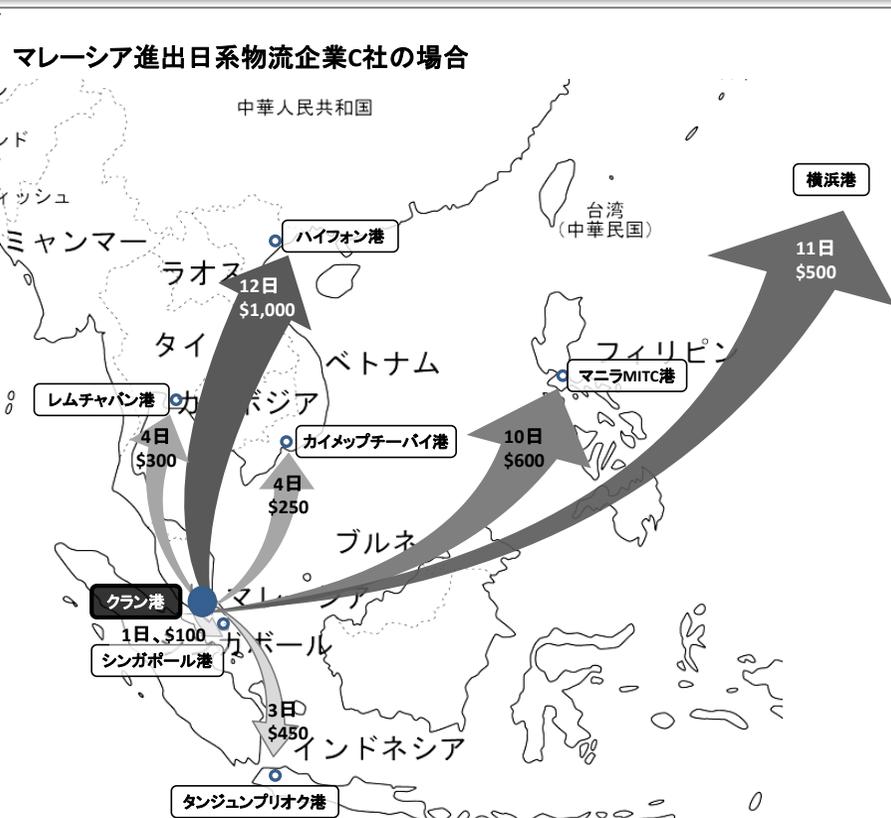
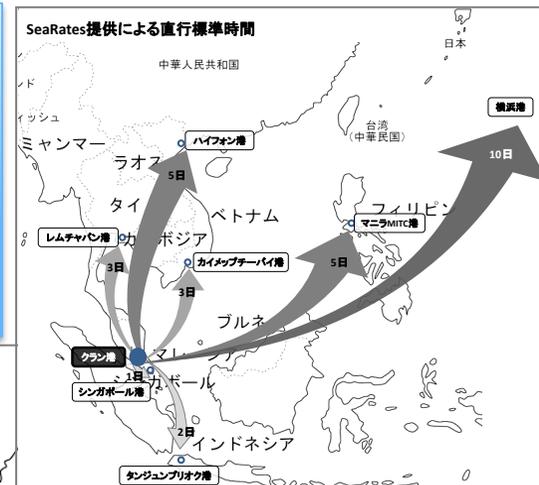


輸送時間とコスト比較(マレーシア:クラン港)

40フィートコンテナを想定

▶ヒアリングによると、隣国であるシンガポールまでは1日で到着、インドネシアのタンジュン・プリオク港までの間も3~4日と比較的短い輸送時間となっている。タイのレムチャバン港、ベトナムのカイメップ・チーバイ港までは約4日。D社によると、レムチャバン港まではシンガポール経由になると7~12日ほどかかるということで、航路を注意する必要がある。

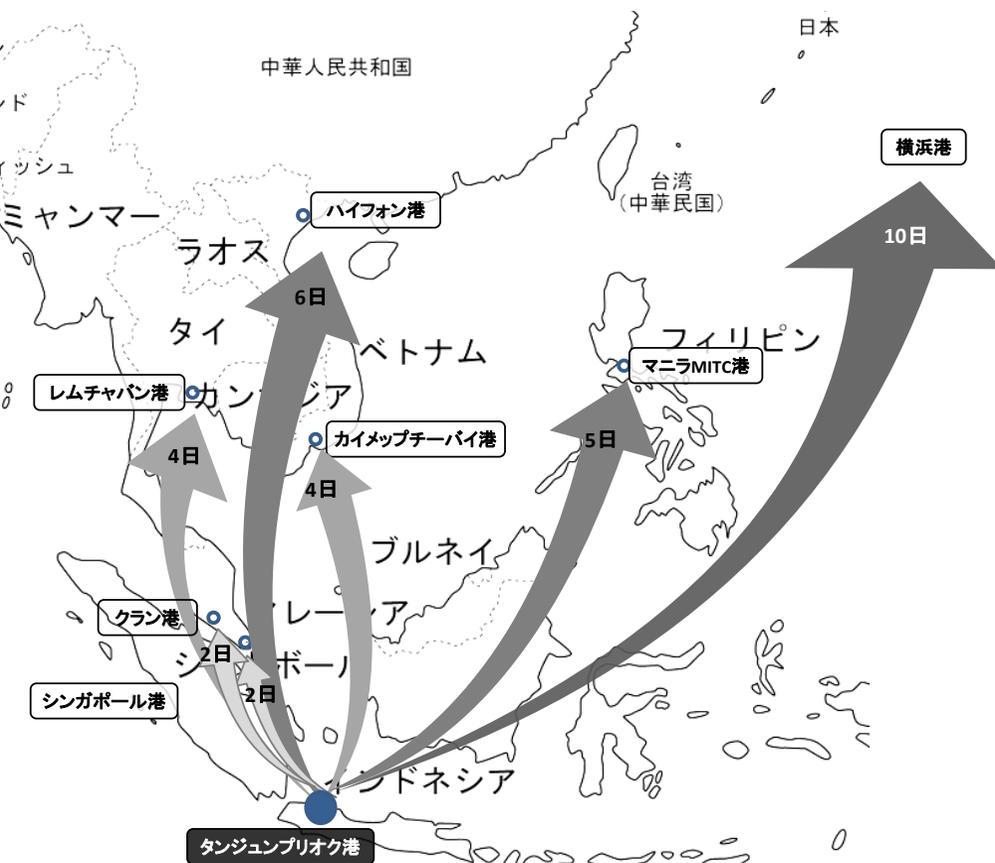
▶マレーシアでは、THCや関連コストを、隣接するシンガポールに比べ低い価格で設定でき、大手船会社が、航路拠点をシンガポールからマレーシアのタンジュン・ペレパス港に変更したのも、この点が最大の理由だと言われている。



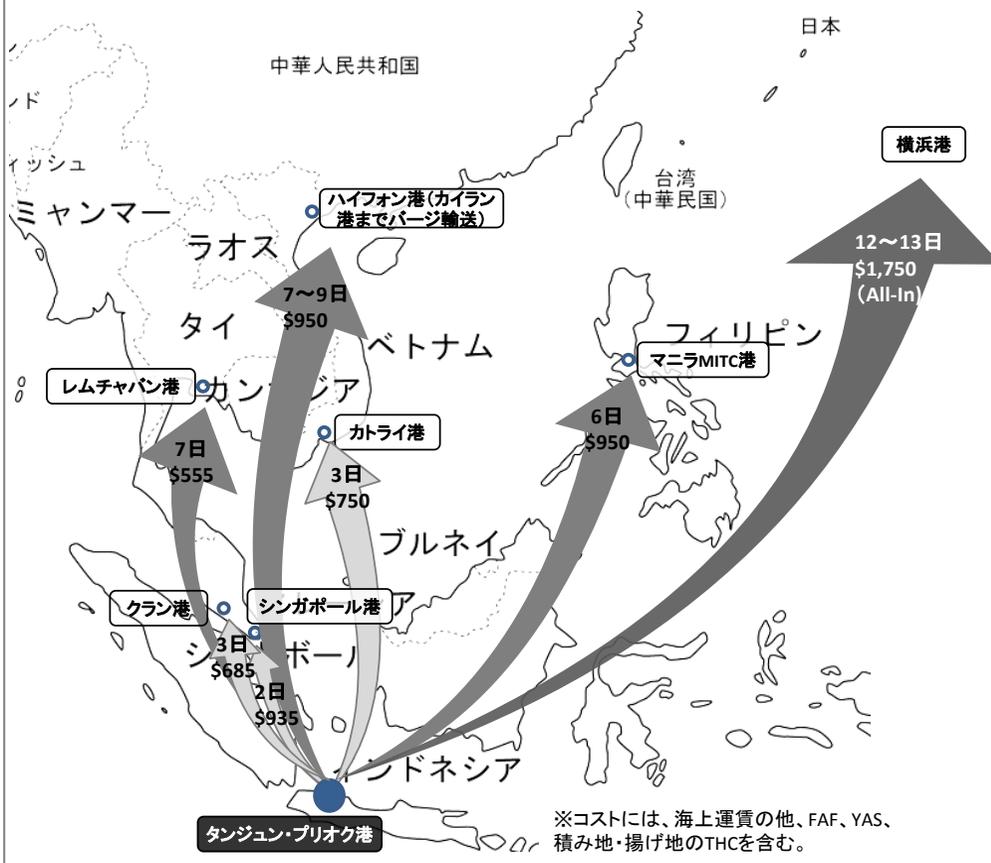
輸送時間とコスト比較(インドネシア:TJプリオク港)

- ▶ 進出日系物流会社によると、タンジュン・プリオクでアジア航路を提供する会社はおおよそ20社ほどで、航路の少なさで困ることはないという。
- ▶ インドネシア進出の部品メーカーによると、ホーチミンからタンジュン・プリオク港に自動車部品を輸入する場合は、現地輸出手続きに1日、海上輸送で5日間、ジャカルタでの輸入通関に3日間が平均的だという。タイからの輸入の場合は、海上輸送にかかる日数は直行便で5日間、寄港便で10~14日ほどかかるという。

SeaRates提供による直行標準時間

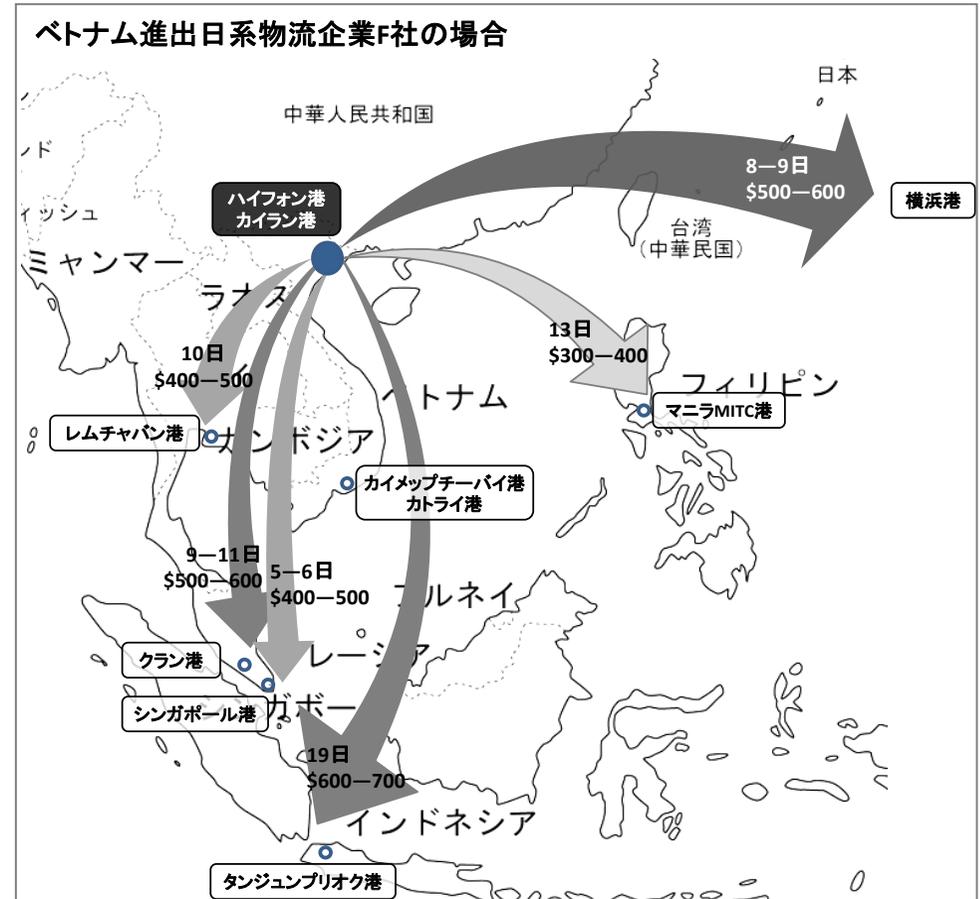
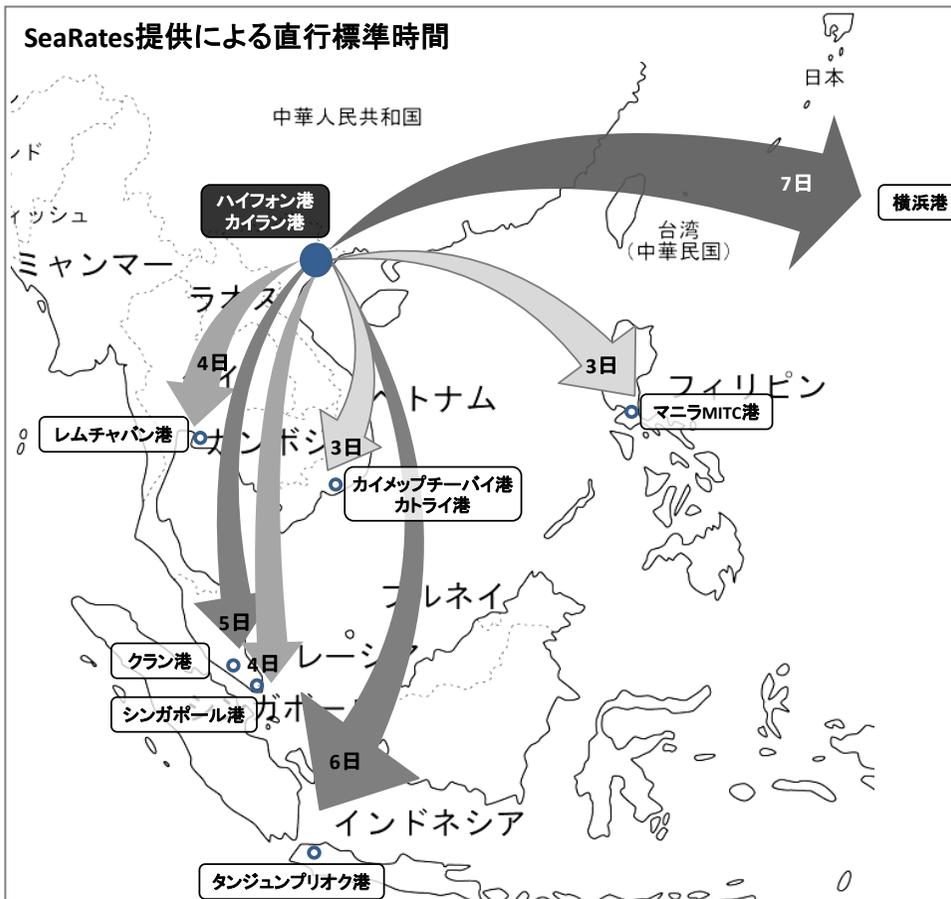


インドネシア進出日系船会社E社の場合



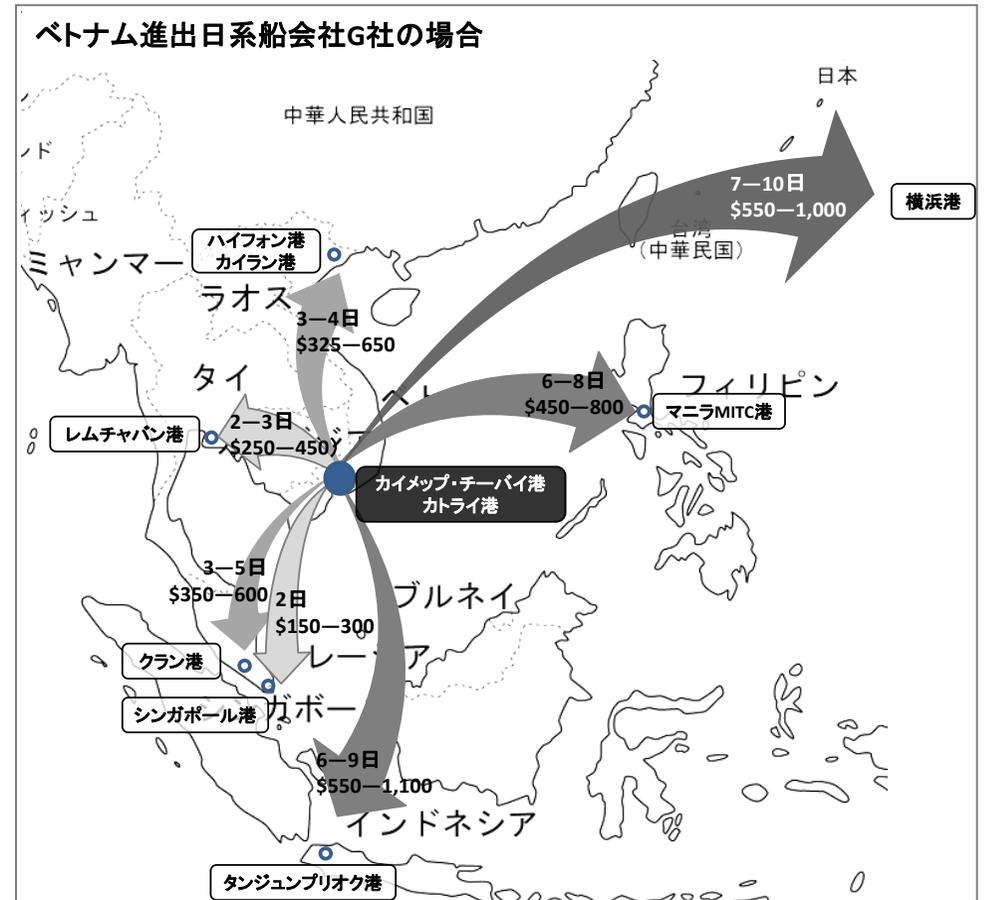
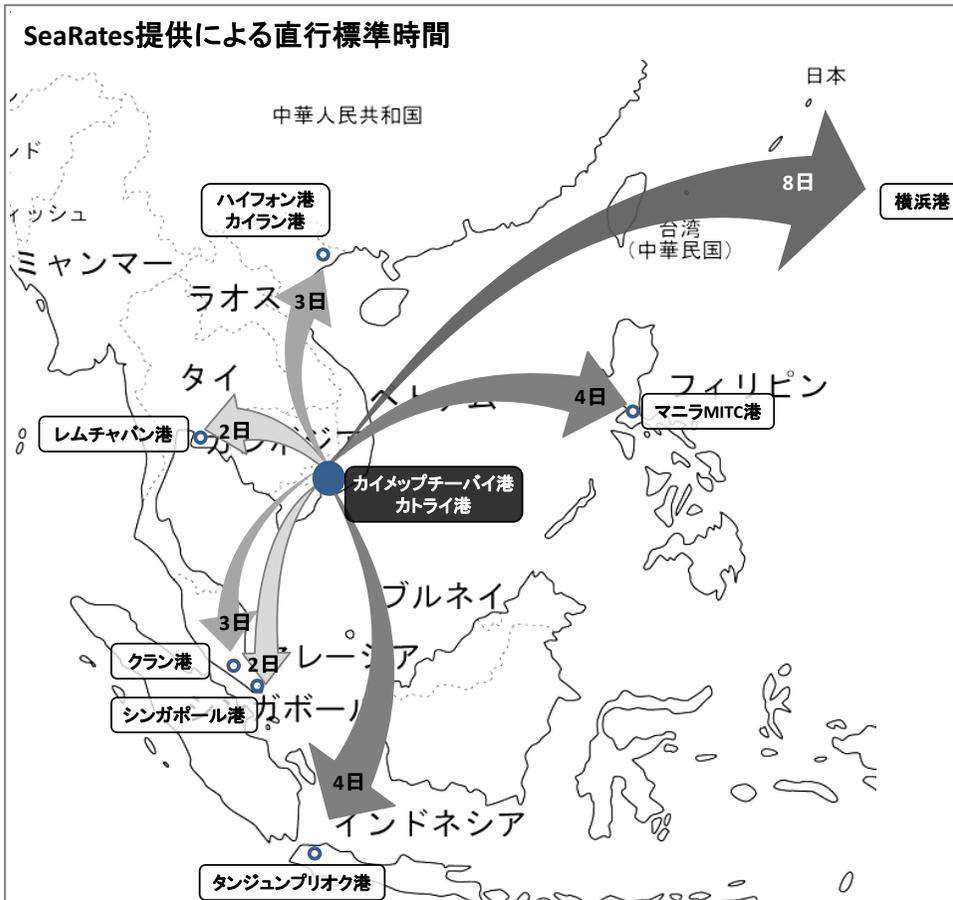
輸送時間とコスト比較(ベトナム:ハイフォン港、カイラン港)

- ▶ ハノイを基点とするASEAN域内の輸送については、多くが経由便となるため、シンガポールを基点にした際などと比べると、行き先に関わらず相対的に時間がかかっている。
- ▶ ハノイに拠点を置き、北米、日本、タイ、中国、インドネシアなどに輸出をする電気電子部品メーカーによると、輸出貨物は香港で積み替えるという。ベトナム進出日系物流企業F社は、インドネシアのタンジュン・プリオク港まではシンガポールまたは香港経由、またフィリピンのマニラMITC港までは上海、廈門を経由する。



輸送時間とコスト比較(ベトナム:カイメップ・チーバイ港、カトライ港)

- ▶G社が提供するホーチミンからASEAN域内主要港までの定期輸送サービスは、レムチャバン港までが週8便と最も多く、ついでシンガポール港向けが7便、タンジュン・プリオク港向けが週5便、クラン港およびマニラMITC港向けが週4便、ハイフォン港向けが週2便となっている。タイやマレーシアからホーチミンへの家電製品輸入が増えているという。
- ▶カイメップ・チーバイ港に揚げられる貨物のうち、約9割はバージ船でカトライ港まで輸送されることが多い。



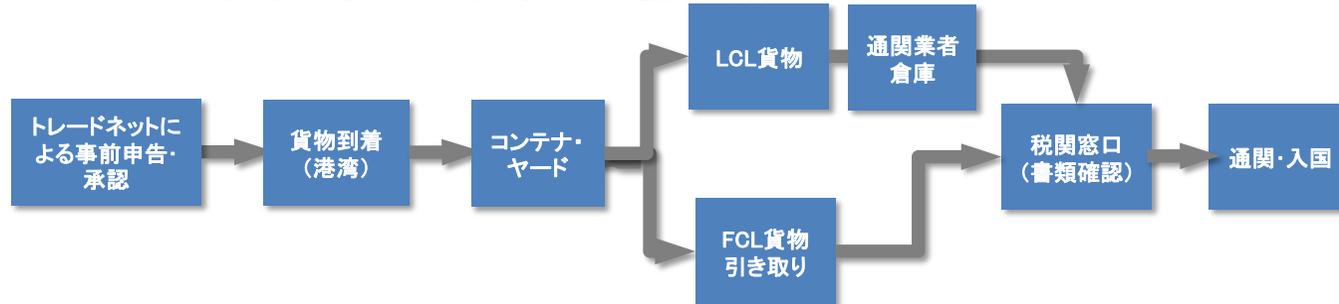
1. はじめに
2. ASEAN主要港間のコストと時間の比較
(ヒアリングベース)
3. ASEAN主要国の物流事情
(通関事情、港湾事情、ASEAN物流のハブ化)
4. メコン地域の物流事情

輸入通関手続きの実態と課題(シンガポール)

【シンガポールの輸入通関手続き】

- ▶シンガポールに貨物が到着するまでの通関関連申請・承認手続きはすべてトレードネットを通じて**オンライン**で行われる。また、税金や手数料の支払いも申請者の銀行口座と連動する形で、自動的に支払処理が行われる。
- ▶輸入はすべて事前申告となる。輸入許可は大きく分けて2種類あり、通関の際に一般関税・GST など諸税を支払う義務のある「In-Payment Permit」と小口貨物や引越し貨物の輸入、保税倉庫やライセンス倉庫への搬入、一時的輸入制度に基づく輸入など諸税の支払いを猶予された「In-Non-Payment Permit」に分類される。
- ▶シンガポールは現物検査主義ではなく、**書類手続きとコンテナの引き取りは並行処理**が可能となっている。一般に、本船入港前に書類上での通関処理を終了しており、本船入港後のコンテナ引き取りは指定時刻内に引き取る必要がある点に注意が必要。

シンガポール港におけるコンテナ貨物の輸入通関の流れ



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

【課題】

- ◆トレードネットの他国のEDIシステムとのリンケージという観点においては、日本などを含む一部の国との間では実現しているものの、貿易量の多い**欧米主要国**や**ASEAN域内でもまだ実現しておらず**、輸出国で申告した内容を輸入国であるシンガポール側で再度、システムに入力する必要がある。
- ◆シンガポールの物流ハブ化とともに、輸出入決済業務の集約化を図る動きが進展する中、**特定原産地証明書(CO)へのFOB価格の不記載(記載義務の撤廃)**を望む声が多く聞かれる。現状ではASEANが締結する原則すべてのFTA/EPAにおいて、原輸出国でのFOB価格記載が求められており、輸入者側に対し、リ・インボイス発行国であるシンガポール側のマージンが明示されてしまう問題がある。これが貿易決済業務の集約化を阻害する要因になっているという声も高い。

輸入通関手続きの実態と課題(タイ)

【タイの輸入通関手続き】

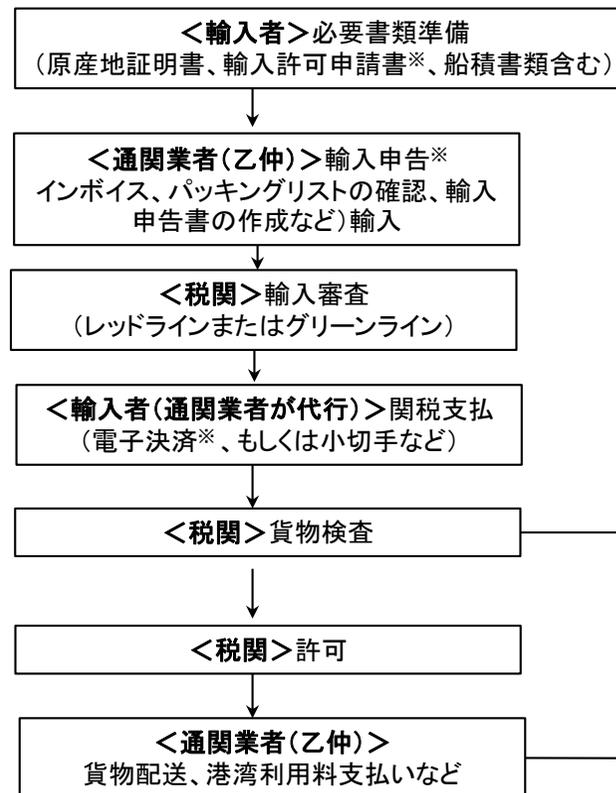
- 進出日系物流企業によると、現実としてはほとんどの貨物をグリーンラインで受け付け、納税申告内容が適正化否かについては、「事後調査制度」でしっかりと取り締まる、という方針を取っている。この事後調査制度が、タイにおける通関での課題の一つ。
- 納税方法には、関税局への直接支払いの他、電子支払いも可能であるが、実際にはあまり利用されていない。
- その後、税関担当者が貨物を検査し、申告内容と貨物が合致しているかどうか確認。関税の納付後に貨物検査が実施される点が、タイの輸入通関手続きの特徴。
- 本船入港から貨物引取までの平均的な所要時間は、1～2日(事前書類作成時間等含まず)。
- 2008年に、通関手続きの簡素化、それに伴うペーパーレス化の促進を目的として、電子通関システム(又はペーパーレスE-Customs)が導入されている。

【課題】

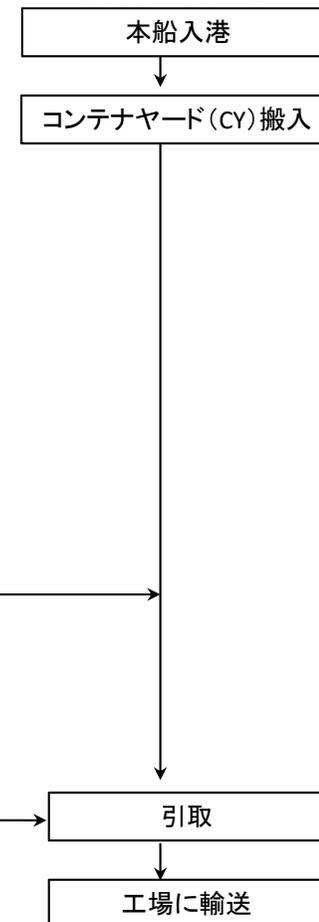
- ◆ 事後調査制度における罰金額が高い。罰金額(加算税)は、(関税番号間違いなどによる)過少申告の場合は差額関税の最大2倍、無申告の場合は最大4倍。
- ◆ 事前教示制度は存在するが、その審査に要する時間が長い。今回のヒアリングでも、「申告から30日以内に税関から回答する、となっているが、最終的な回答を得るまでに半年かかることもある」という指摘があった。
- ◆ 認定事業者(AEO)制度の早期導入、既存のゴールドカード制度との統合、ASEAN域内や日本との間での相互認証が求められる。

タイにおけるコンテナ貨物の一般的な輸入通関の流れ

【通関手続き】



【貨物の流れ】



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

輸入通関手続きの実態と課題(インドネシア)

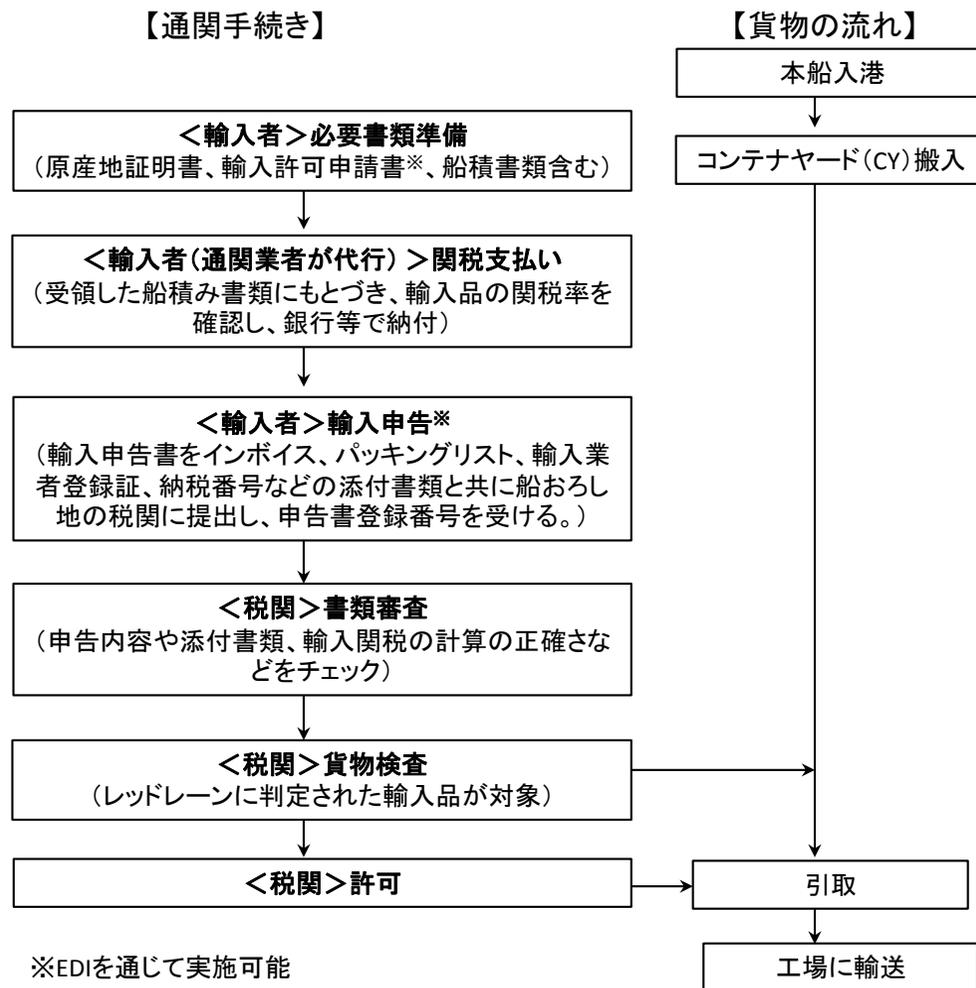
【インドネシアの輸入通関手続き】

- EDIシステムで行った輸入申告は、インテリジェント・ユニットとよばれる部署で管理されるコンピュータで判定され、①プライオリティ・レーン(必須項目のチェックのみ。優良輸入者が対象。)、②グリーン・レーン(原則書類審査のみだが、**ランダムで貨物のX線検査**が行われ、必要に応じて貨物検査が行われる)、③レッド・レーン(書類審査、貨物検査)の3種類に分類。
- 本船入港から貨物引取までの平均的な所要時間は、4~7日。ヒアリングでは、**混載貨物だと7~14日間**かかることも。(事前書類作成時間等含まず。)
- EDIは、「Indonesia National Single Window (INSW)」というポータルに統合されており、現在5都市8カ所の主要な空港および港で導入され、EDIシステムを利用した輸出入申告が行われている。

【課題】

- ◆ **通関作業の遅れ**。検査ノウハウを有する税関職員が少ない、通関プロセスが担当官の裁量に任せられる部分が多く決められたスキームに沿って進まない、といった背景。
- ◆ 新規貨物はレッド・レーンに分類されることが多い。新規貨物ではなくても、**何の通知も無くレッド・レーン**になり、通関が終わるまで最短で2週間、最長で1ヶ月かかるという声も。
- ◆ 事前教示制度、認定事業者(AEO)制度の早期導入が求められる。事前教示制度は、税関で事前に書面で確認することが可能になっているものの、制度としてはまだ確立されていない。

インドネシアにおけるコンテナ貨物の一般的な輸入通関の流れ



輸入通関手続きの実態と課題(マレーシア)

【マレーシアの輸入通関手続き】

- マレーシアでは**ナショナルシングルウィンドー(NSW)**の構築が**ほぼ完成**に近づいている。税関によると、税関申告、輸出入許可、関税支払い、積荷目録(マニフェスト)申告、原産地証明書申請などが電子的に手続き可能。
- 電子通関システムを通じて事前に輸入申告をした場合、申告書が自動的に登録されるとともに、システムで貨物のリスクを評価し、貨物検査が必要か否かが判断される。
- 貨物検査の所要時間は約30分**。K1フォーム、承認書類とその他のサポート書類(港湾オペレーターが発行したEIR- Equipment interchange Receiptなど)を印刷し、税関窓口へ提出。関税の支払いは、Dagan-Netを通じて電子送金(手数料あり)する、または銀行窓口で現金や小切手による支払いが可能である。
- 本船入港から貨物引取までの平均的な所要時間は、**3日間程度**。

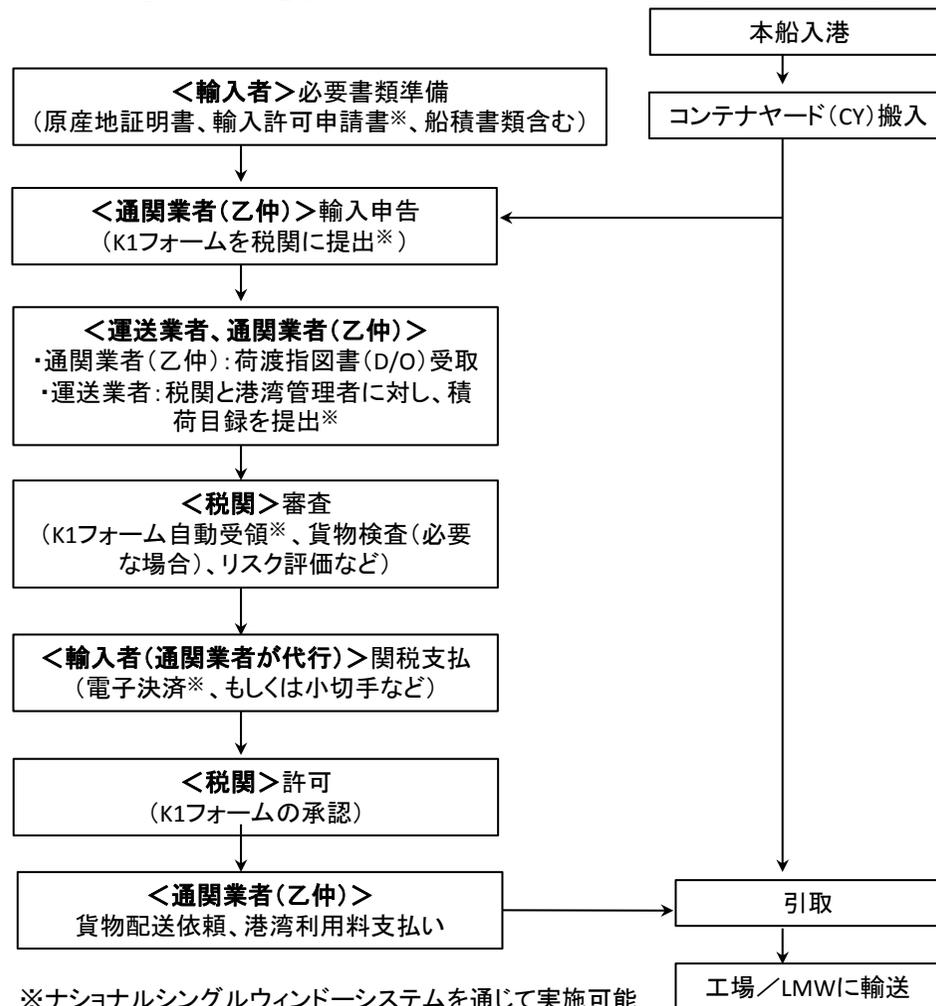
【課題】

- 指定通関業者制度**により、既登録通関業者との連携などを余儀なくされ、**一貫輸送サービスが提供できない**、もしくは提供しようとするコストが高くなるなど、事実上の阻害要因となっている。
- 認定事業者(AEO)制度**は、マレーシアの場合、製造業のみ取得可能であり、**通関業者は取得できない**。日本とマレーシアの間でのAEO制度の相互承認も、早期実現が求められる

マレーシアにおけるコンテナ貨物の一般的な輸入通関の流れ

【通関手続き】

【貨物の流れ】



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

輸入通関手続きの実態と課題(ベトナム)

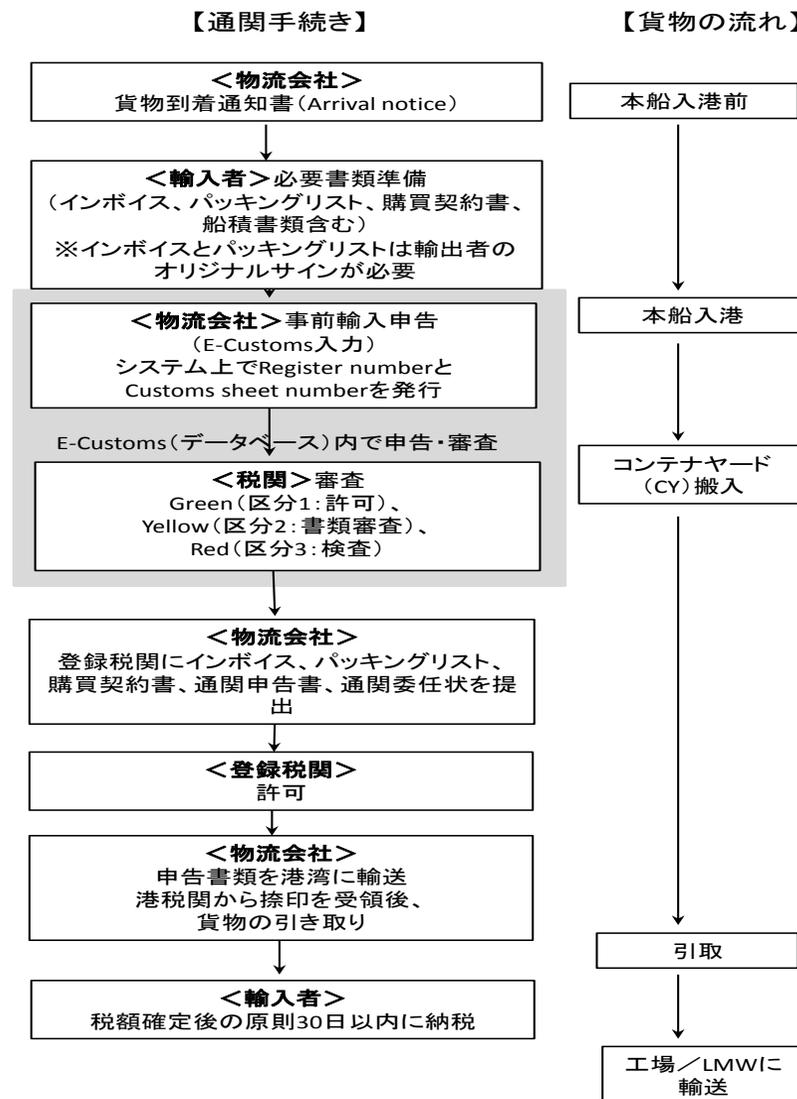
【ベトナムの輸入通関手続き】

- **輸出加工型企业(EPE: Export Processing Enterprise)**の場合は、登録している税関に対して、定期的に輸入する部品、原材料など**各品目を事前に登録**。
- 貨物審査において問題がなければGreenとして輸入許可が下りる。無償貨物の場合は現物審査になる可能性が高いという声もある。
- 本船入港から貨物引取までの平均的な所要時間は、2~3日とされているが、1~2日間程度という声もある。
- 現行のE-Customsは主に輸出入申告のみが対象となっている。現在、日本のODAによる**VNACCSの導入**が進められている。輸出入申告に加え、小額免税申告、修正申告や、積荷目録・入出港届けなども対象業務に。また、商工省、農業農村開発省、保険省における検疫関連など6つの手続きの申請も可能で、シングルウィンドウ化の進展が期待。2014年3月に稼働開始予定。

【課題】

- ◆ **事前教示の制度**は存在するものの、税関から公式文書として回答を求める事は難しいことなどがあり、**公式かつ安定的な運用となっていない**。
- ◆ 水際での**関税分類の相違**などに関する課題も多い。たとえば「事前に品目を登録した税関では免税輸入が認められるものが、その他の税関では認められず、5%の徴収が課された」、「税関や担当官によって判断が分かれてしまうことがリスク」といった事情があげられる。

ベトナムにおけるコンテナ貨物の一般的な輸入通関の流れ



ASEAN主要港の通関に要する時間及び通関電子化の導入状況

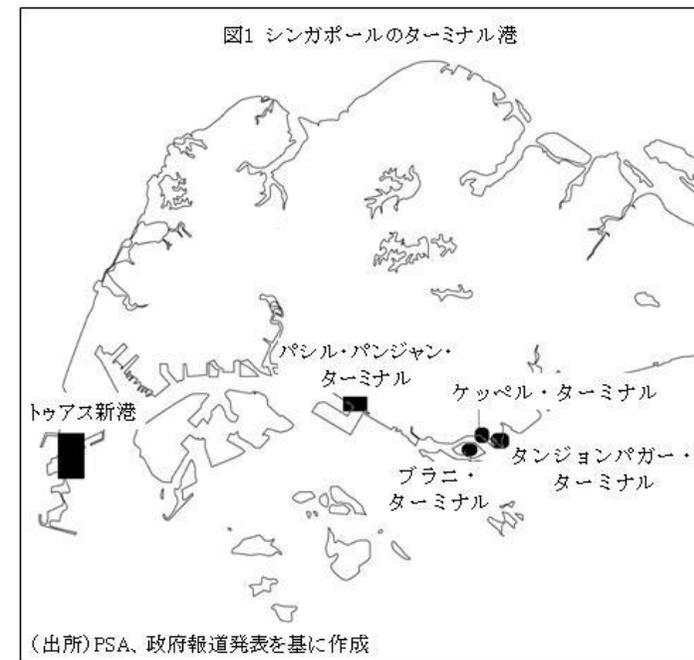
国	港湾	所要時間 ^注	通関電子(EDI)の化現状	ナショナルシングルウィンドウの現状	電子化における課題
シンガポール	シンガポール港	1-1.5日	Trade Netシステムにより、輸出入の税関関連申請、税金・手数料の支払い、原産地証明書申請・承認が可能。	Trade Netと連動。すべての官公庁、講和、関税受領銀行がNSWスキームに参加。	一部の国と電子通関システムが連動していない。
マレーシア	クラン港	2-3日	Dagan Netシステムにより、輸出入の税関関連申請、税金・手数料の支払い、原産地証明書申請・承認が可能。	Dagan Netと連動。25の関係承認省庁と8つの銀行と連携。	実際の通関手続きの現場では、完全なペーパーレスにはなっていない
インドネシア	タンジュンプリオク港	4-7日	Indonesia National Single WindowというポータルにEDIを統合。輸入申請をオンラインで出来るようになっているが利用率は高くない。	すべての官公庁がNSWスキームに参加。	実際の通関承認などはまだ紙媒体で行われている。 EDIを通じて税関と自動的に情報交換できる官公庁は少なく紙ベースでの申請が大半。 法制度が未整備
フィリピン	マニラ国際コンテナ港	FCL:1-2日 LCL: 3-5日	e2m(electronic to mobile)システムの導入を進めているがまだ途上。マニュアル手続きが必要なプロセスが多い。	ウェブサイトは既設	税関と他政府機関のリンクが機能しない。 オンラインで各種申請手続きを行うことはまだできない。
タイ	レムチャバン港	1日	e-Customシステムにより、すべての輸出入申告、関税支払いをオンラインで実施可能。	NSWスキームを設置し、オンラインでの一括申請、承認が可能。	フェーズ2に進んでいる。33関係省庁が発行する138種類のライセンスや承認書の発行プロセスをまとめることが目標。各省庁の電子化、法制度整備が必要。
カンボジア	シアヌークビル港	2日	ASYCUDA Worldを導入。通関手続きの電子化、一元化を目指しているが、利用率はまだ高くない。	2015年にASYCUDAの全機能及び税関リスクマネジメントシステムの導入を予定。	依然として紙ベースでの申告、検査、承認が行われている部分が多く、担当官の裁量に任される部分が多い。システムがダウンすることも多い。
ベトナム	ハイフォン港(ハノイ周辺)	2-3日	e-Customシステムにより、90%以上の税関申告がオンラインで可能。	ホーチミンのTan Gang港でパイロットプログラムとして導入中。商工省、財務省、運輸省などが参加。	システムの不備、職員による人的審査作業がまだ多いため、申告から受理までに時間がかかる。
	サイゴン港(ホーチミン周辺)	2-3日			
ミャンマー	ヤンゴン港	3-5日	導入を試みたがハード、ソフトウェアの不備で機能していない。再構築できる外国業者を選定中。	陸路通関ポイントでパイロットプログラムを実施中。	ハードウェア、ソフトウェアの見直し、法制度整備、人的教育などシステム構築に向けた基盤構築が必要。

注) 所要時間は、貨物が当該通関地点に到着してから通過(入国)するまでの時間を指す。

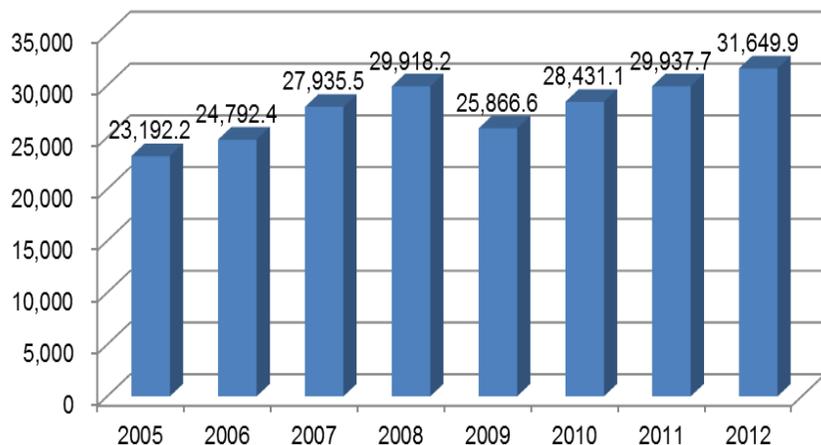
ASEAN主要港湾の現状と課題(シンガポール)

【港湾の概要】

- 主要港湾はシンガポール港。コンテナ取扱量は上海に次ぐ世界第2位。シンガポール海事港湾庁(MPA)によると、2012年のコンテナ取扱量は前年比5.7%増となる3,165万TEUに達し、過去最高の取扱量を記録。
- 世界120カ国・600港湾との海運ルートを有する。日本への運航も1日4回行われている。
- シンガポール・チャンギ空港からわずか約28kmの距離にあり、エア・ラジャ高速道路およびイースト・コースト・パークウェイ経由で高速道路に直結。
- 同港とマレーシアとは、エア・ラジャ高速道路およびマレーシアのノース・サウス・エクスプレスウェイE1-2を通る高速道路により、陸路でのアクセスも可能



図表5:シンガポール港のコンテナ取扱量 (1,000TEUs)



出所:シンガポール海事港湾庁(MPA)

【今後の開発予定と課題】

- ◆ 貨物の需要増に対応し、パシルパンジャン3および4の開発が進行中。これらのターミナルの稼働(2020年見込み)に伴い、コンテナ取扱能力は約5,000万TEUに増加する見込み。
- ◆ シンガポール政府は、2012年10月1日、国内5カ所あるコンテナターミナル港を将来、新たに同国西部に建設するトゥアス港に集約することを発表。**ターミナルを1カ所に集約することで貨物の積み替えが効率化されるほか、コンテナ取扱能力が年間6,500万TEU(20フィートコンテナ換算単位)へと約2倍に拡大する。**

ASEAN主要港湾の現状と課題(タイ)

【バンコク湾の概要】

- 2つのコンテナターミナルおよび合計84のバースを有し、水深は約5～8メートル。
- 相対的に港の規模が小さく、かつ河川港でもあるため、一定の大きさの船舶までしか停泊できず、競合相手であるレムチャバン港にくらべると機動性が劣っている。

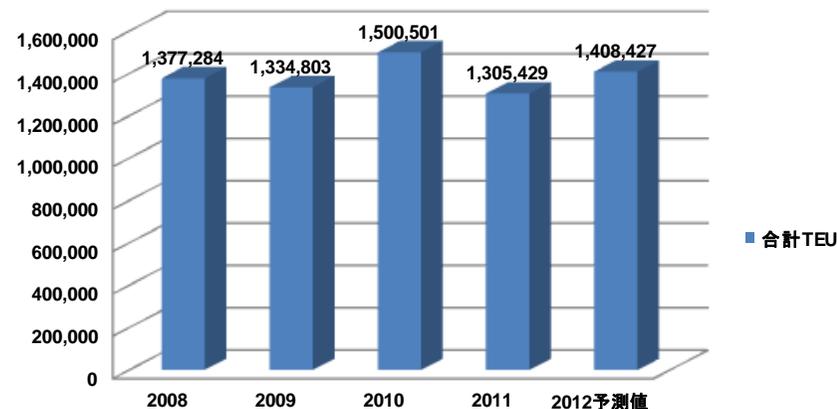
【レムチャバン港】

- バンコクから110km離れたところに位置しており、タイの最大かつ主要な国際深水港。
- 同港は遠洋航海用大型船舶を扱える能力があり、ポスト・パナマックス・コンテナ船を含む世界最大級の大型船舶を停泊させられる。
- 取扱貨物量も堅調に増加しており、2011年は約570万TEUで前年比約1割増だった。

【今後の開発予定と課題】

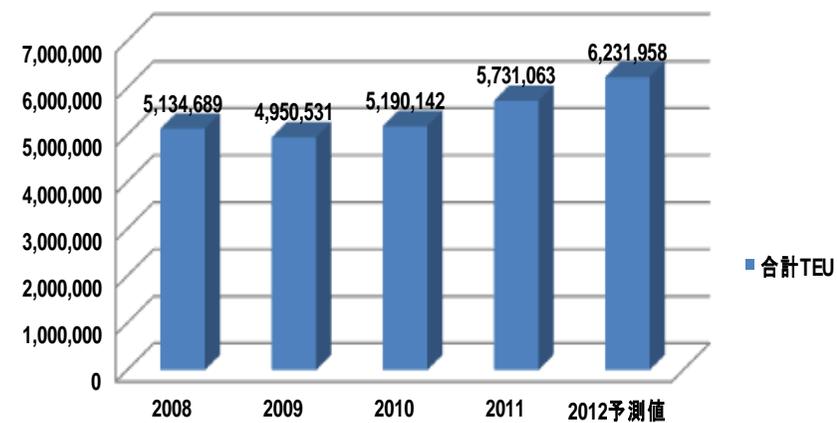
- ◆ レムチャバン港では、同港の収容能力を1,080万TEUから1,800万TEUに拡張するため、7年間にわたる総額31億ドルの投資が行われている。現在、三段階の開発計画の第二段階にある。2015年までに完全に機能的な3カ所のターミナル水域が設置される予定。
- ◆ レムチャバン港のターミナルは、複数の民間企業により管理・運営されているため、**接岸・出航スケジュールや貨物積み上げ下ろしなどは問題なく行われている。**自動車専用ターミナルの取扱容量が限界を超えつつあるが、専用ターミナルの拡張スケジュールを前倒しするといった対策が検討されており、問題視はされていない。
- ◆ バンコク港は、接岸できる船の大きさに限界がある上に、管理運営を行っているタイ港湾公社における労働問題が港湾オペレーションに影響を及ぼしているなど、港湾管理の効率化に課題を有する。

図表2 バンコク港のコンテナ取扱量



出所: タイ港湾局、ビジネス・モニター・インターナショナル

図表3 レムチャバン港のコンテナ取扱量



出所: タイ港湾局、ビジネス・モニター・インターナショナル

ASEAN主要港湾の現状と課題(インドネシア)

【タンジュン・プリオク港の概要】

- インドネシアは100を超える商業港を有し、その管理は4つの国営インドネシア港湾運営会社(Indonesia Port Corporation: IPC、インドネシア語でPelindoと呼ばれる。)が行っている。
- 中でも、タンジュン・プリオクのコンテナ取扱量はインドネシア全体の港湾取扱量の約半分を占めている。
- ジャカルタの中心部から20km、スカルノハッタ国際空港から約20km、およびハリム国際空港からは25kmの距離にある。
- 2011年のタンジュン・プリオク港で扱われたコンテナ量は、前年比23%増の480万TEU。

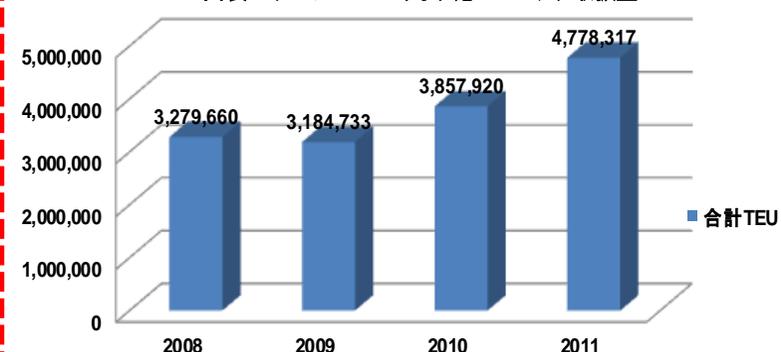
図表2 インドネシアの主要港



【今後の開発予定と課題】

- ◆ 管理・運用の非効率性・・・港湾の絶対的容量の不足や、港湾のインフラないしは設備管理が貧弱であるため、**運用効率が悪く、輸出用積み荷の遅れや、混雑による積み残し**といったことが深刻な問題。
- ◆ 港湾内、およびアクセス道路の渋滞・・・進出企業によると、「港湾に入る直前で3~4時間、港湾から出るのに4~5時間かかる」という。また、国内の生産活動に必要な主要ルート(道路)は14あるが、2011年はそのうち9ルートでキャパオーバーとなっている。
- ◆ コンテナ保管スペース不足・・・40ftコンテナだと、本船到着後1ヶ月で約430ドル、20ftコンテナで約210ドルほどかかる。さらには進出企業によると、「30日以上経過すると、競売候補貨物とみなされ、税関管理下の別保管ヤードに移管される」。
- ◆ **貨物取り扱い能力を增强するための拡張計画**が進行中。
 - 北カリバル港: タンジュン・プリオク港の沖合1kmに位置。2012年~17年に30ha、岸壁延長900mの整備が行われ、最終的には2030年までに総面積128haが整備される計画。
 - チラマヤ新港・・・ジャカルタ東部のチラマヤ地区(タンジュン・プリオク港から約80km)に位置。水深12.5~17mの泊地、計12のコンテナバースを有し、2020年完成を目標。

図表3 タンジュン・プリオク港のコンテナ取扱量



出所: PelindoII

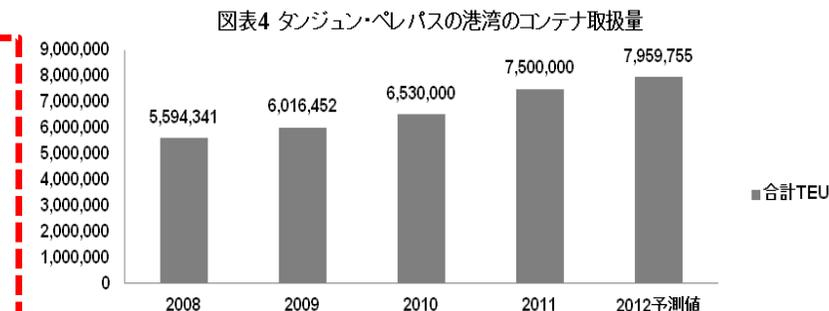
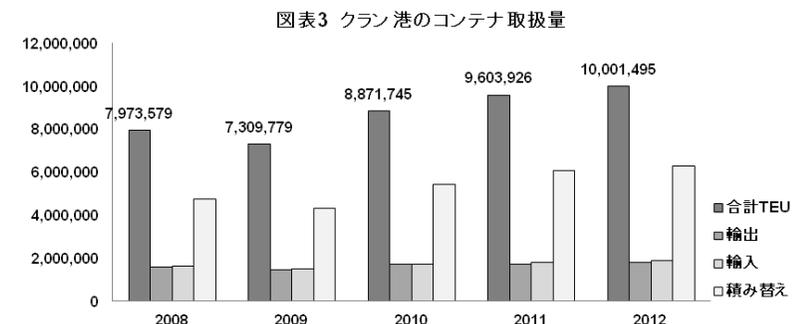
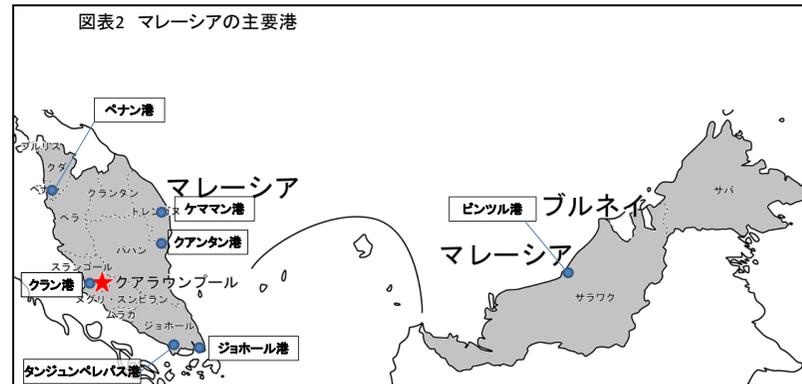


コンテナバースで積み込みを待つコンテナ

ASEAN主要港湾の現状と課題(マレーシア)

【主要港の概要】

- 主要コンテナ港は首都のクアラルンプールに近郊のクラン港 (Port Kelang)、北西部のペナン港 (Penan)、南方ジョホール州のジョホール港 (Johore)、タンジュン・ペレパス (Tanjung Pelapas) の4港。
- 2011年の世界のコンテナ港のコンテナ取扱量では、マレーシア最大の港湾であるクラン港は12位(2010年は13位)、タンジュン・ペレパス港は17位(2010年も17位)に位置し、ASEAN域内ではシンガポールに次いで2位、3位の位置を占めている。
- 世界銀行によると、マレーシアでコンテナの輸出入にかかる平均コストは、1コンテナあたり約423ドルと世界で最も安価。
- クラン港の貨物取扱量は90年代に入り増加の一途をたどっており、2012年は前年比4%増の約1,000万TEUに到達。
- 2000年に開港したタンジュン・ペレパス港(PTP)は、ジョホールの南西に位置し、年間840万TEUの処理能力を持つ。バース全長が4,320m、水深は15m~19m。2012年のコンテナ取扱量は約796万TEUで、2008年からの5年間で約4割増加。
- 同港は、エバーグリーン(Evergreen)やマースクライン(Maersk)といった最大手の船舶会社からそのハブとして選ばれている。



【今後の開発予定と課題】

- ◆ シンガポール港は設計上のコンテナ処理能力が3,500万TEUであるのに対し、タンジュン・ペレパス港は840万TEUと約1/4。グローバルハブ港として容量拡大が課題。同港の年間処理能力を**1,000万TEUに拡大**するため、2バースの新設工事が継続中であり、2014年に完成予定。
- ◆ クラン港湾局は、2011年にクラン港の第三コンテナターミナルの開発に着手することを認可したと発表した。2020年までに合計1,680万TEUの処理能力を持つと予測されている。

ASEAN主要港湾の現状と課題(ベトナム)

【北部地域港湾の概要】

- 2011年のベトナム北部地域のコンテナ総取扱量は2,149,657TEU(前年比約10%増)となり、国内全体の約31%を占めている。
- 北部の主要港の一つであるハイフォン港はカム川沿いでハノイ市から東に約100kmの場所に位置する。ハイフォン港は現在、ベトナム北部最大の港湾。
- カイラン港は、主要な深水港として開発された。水深13mを有し、2012年8月からオペレーション開始。

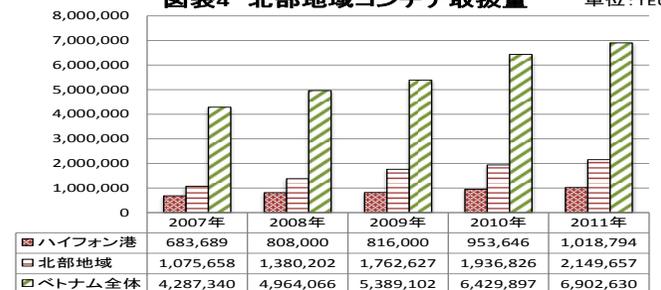
【南部地域港湾の概要】

- 2011年、南部の港全体を合わせたコンテナ取扱量は約450万TEU(前年比5.3%増)、国内の総コンテナ取扱量の約66%を占める。
- カットライ港における取扱量が多く、利用企業数も多い。カimeップ・チーバイ港は7つのターミナルから構成されており、そのうちの一つは日本のODAによって開発。2013年1月に建設完工。
- ホーチミン市やその近郊には多くの港がある。港の混雑緩和と港湾能力および競争力向上のための政府の施策の一環として、同市の港群から郊外への移転が進められている。

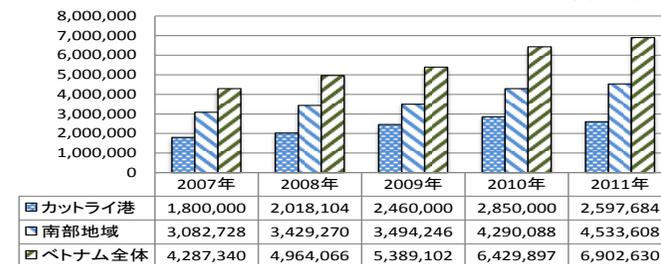
【今後の開発予定と課題】

- ◆ 北部最大のコンテナ港であるハイフォン港は、深海港ではないため、日本向けなどの中距離であれば香港や上海経由、欧米向けの長距離向けの場合は南部のカimeップ・チーバイ港やシンガポールの港で**積み替えを行わなければならない**。
- ◆ ハイフォン港までのアクセスロードが1本しかないことで大渋滞を引き起こす。
- ◆ 北部地域のカイラン港は水深13mと深く、3,000~4,000TEU規模の中型コンテナ船が寄港できる。カイラン港から日本向けに積み替え無しで輸送可能だが、輸送コストと発着便数の関係で、ハイフォン港利用のほうが多い。
- ◆ ハイフォン河川港沖合いを埋め立て造成予定のラックフェン港であれば8,000TEU級の船が入港可能。取扱貨物容量は90万TEU、水深14m、2015年の完成を予定。

図表4 北部地域コンテナ取扱量 単位: TEU



図表5 南部地域コンテナ取扱量 単位: TEU



図表7 ベトナム南部の主要港湾



出所 サイゴン新港総公社(Saigon New Port)資料

1. 日系企業による物流統括機能の集約化

- 調達や販売にかかる物流・ロジスティクスの手配や管理をシンガポールに一元化しようとする動きが加速。特に製造業においてはその割合が高い。
- 地域統括機能をシンガポールに設置する理由では、「周辺地域へのアクセスが容易な立地にあるため」が圧倒的に上位にあり、所管する周辺国への交通アクセスの良さが最大の理由としてあげられている。次いで、「物流、輸送、通信等のインフラが整備されているため」。

2. 政府による支援策

- グローバル・トレーダー・プログラム (GTP)
- 認定国際海運企業 (AIS: Approved International Shipping Enterprise Award)
- 海運関連支援サービス・アワード (SSS: Shipping-related Support Services Award)

3. シンガポールにおける在庫オペレーション

- 非居住者在庫管理に関する税務上のルールが他のアジアの国に比べて明確であり、当該在庫の恒久的施設 (Permanent Establishment: PE) 認定に伴う課税リスクが少ない
- ゼロ GST 倉庫制度 (Zero GST Warehouse Scheme) : ライセンスを取得した物流事業者は商品を輸入した時点での GST 納付が猶予され、商品が国内消費に供される際にのみ GST を納付すればよい。
- 特定倉庫制度 (SWS: Specialised Warehouse Scheme) : 適格物品の保管を行う認定倉庫に対して、ゼロ税率での GST の適用を認めている。

シンガポール法人が提供する地域統括機能(複数回答)

(単位: 件、%)

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

出所:「第3回在シンガポール日系企業の地域統括機能に関する調査」

【補足】

- ・回答企業数は212社。うち36%の76社(製造業35社、サービス業41社)が「アジア大洋州地域で何らかの地域統括機能を有していると回答。
- ・「構成比」は、この76社(製造業35社、サービス業41社)に占める割合を示す。

各主要港がASEAN域内の海上輸送の拠点(ハブ)となり得るか、という点に関し、今回のヒアリングで得られた進出日系企業の声は以下のとおりであった。

タイ	<ul style="list-style-type: none">・高い産業集積度や、高度に整備されたレムチャバン港を有するタイは、ASEAN域内輸送のハブになるべき(在庫保管は消費地に近い場所で行う方が好ましい)。・しかし、現状、タイで非居住者倉庫制度を活用して在庫保管をするのは難しい。非居住者倉庫がPEに該当し課税対象になるのか、それともPEには該当せず非課税なのかが明文化されていない。
インドネシア	<ul style="list-style-type: none">・地理的視点や航路の数で見ると、シンガポール、マレーシアに比べインドネシアは、ハブ港としての機能はもちにくいという声があがった。・現時点ですでに貨物の保管場所の不足や、通関手続きに時間がかかるといった問題があり、物理的かつ現実的にハブ港となることは難しい。・保税制度も整備する必要があるという。現在、保税倉庫に保管できるのは、海外からの一般輸入品のみで、他国の保税倉庫などからの貨物を保管することができない
マレーシア	<p>「マレーシアは、将来的にASEAN物流の拠点となり得る。」</p> <ul style="list-style-type: none">・マレーシア政府は、国内物流インフラの整備を強化するとしている。大型船舶の航行を可能とするための浚渫、輸出入増進のためのクラン西港(セランゴール州)及びタンジュン・ペレパス港(ジョホール州)の改良など。・コンテナ取り扱い料金(ターミナルハンドリングチャージ)を低く設定でき、コンテナドレー作業費の価格水準が低い。・非居住者倉庫を利用した在庫管理が可能。

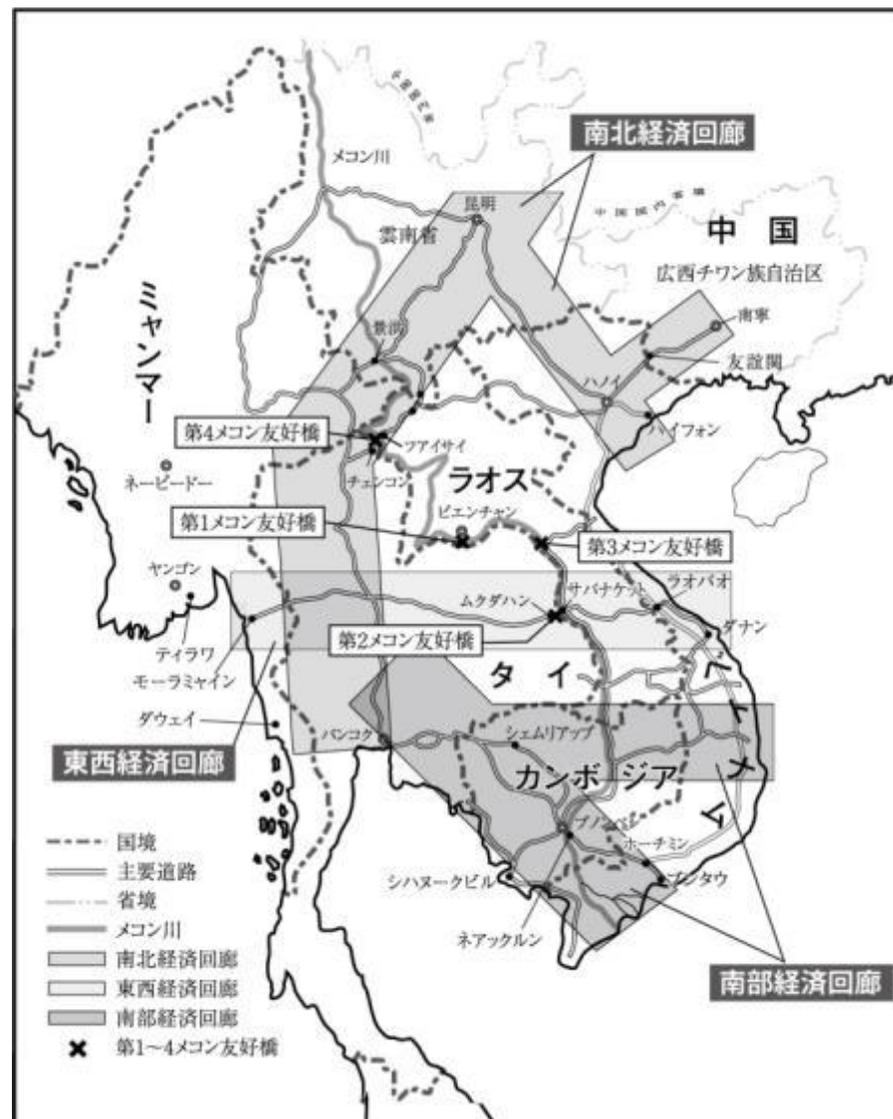
1. はじめに
2. ASEAN主要港間のコストと時間の比較
(ヒアリングベース)
3. ASEAN主要国の物流事情
(通関事情、港湾事情、ASEAN物流のハブ化)
4. **メコン地域の物流事情**

メコン地域の主な経済回廊

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

●同地域への生産拠点としての進出、また、同地域を市場として開拓するにあたっては、1カ国単位での検討よりも、各国を横断する陸路物流網を念頭に置いた「面」としての検討が必要。

●それぞれの経済回廊を端から端まで利用することは理想的であるが、未だ現実的ではない。しかしながら、部分的な活用は進んでいる。



出所:「ベトナム経済の基礎知識」

進むメコン域内のハードインフラ整備

東西経済回廊の整備状況

- ・国道9号線(ラオス): 2011年8月、道路整備のため32億7300万円の無償資金協力に関する交換公文(E/N)を締結。
- ・国道11号線(ラオス): タイ政府の支援を受け、2011年5月、56キロの本道、26キロの補助道路の計82キロ分の道路整備を開始。
- ・第1タイ・ミャンマー友好橋: 2011年以降、タイ政府による補修を実施。
- ・第2タイ・ミャンマー友好橋: タイ・ミャンマー間で建設場所を検討中。

南北経済回廊(ベトナム)の整備状況

- ・南北高速道路(Ho Chi Minh City – Daw Giay, Danang – Quang Ngai)の建設のため、円借款を供与。
- ・南北高速鉄道建設に関する詳細な開発調査を実施。

ラックフェン港及びハノイへのアクセス道

- ・2011年10月、円借款供与にかかる交換公文(E/N)及び借款契約を締結。
- ・ベトナム側の出資により、ハノイ～ハイフォン間的高速道路を建設中。2014年末までの完工を目指す。

ブンアン港及び第3メコン橋へのアクセス道

- ・ビエンチャン～ベトナム国境の道路については、国際規格を満たす水準のものを建設済み(ラオス政府)。
- ・ベトナム・ラオス両国が出資するジョイントベンチャー会社による、ブンアン港のオペレーションを開始。

完成 第3メコン橋

- ・タイ政府の支援により同橋を建設。2011年11月11日、開通式典が開催され、運用を実施。

ネアックルン橋

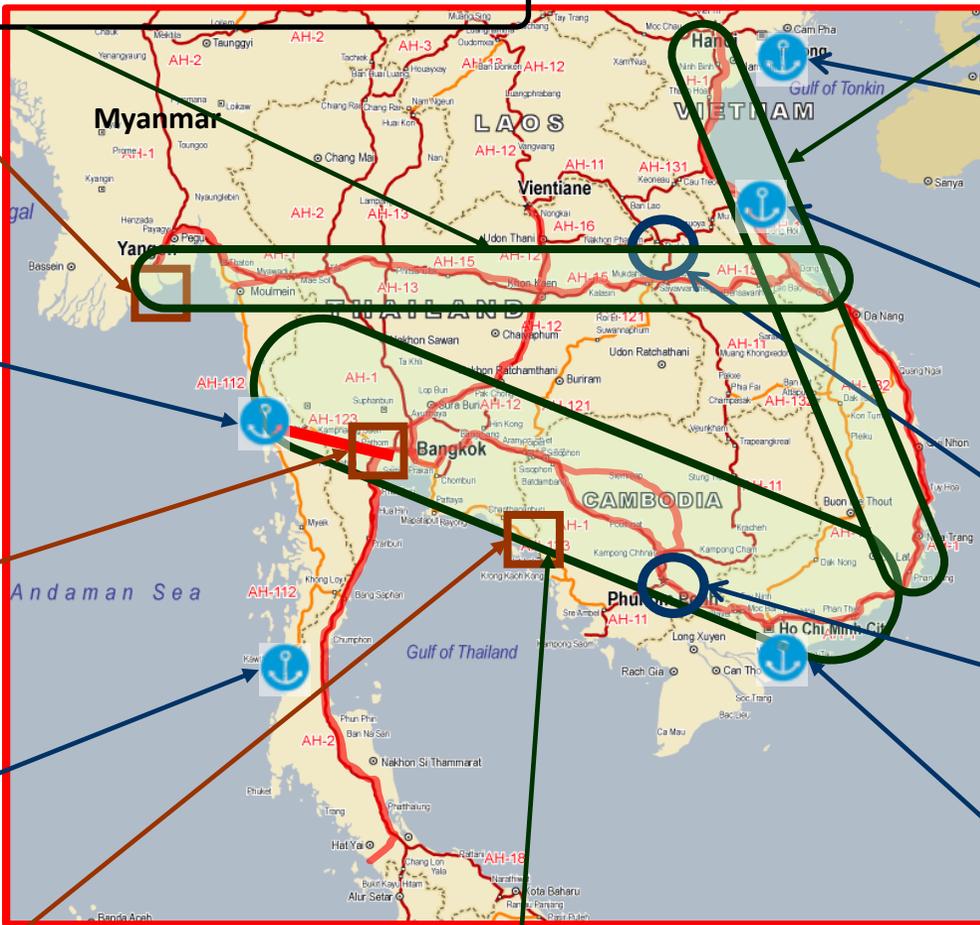
- ・橋建設にかかる119.4億円の無償資金協力に関する交換公文(E/N)を締結。
- ・2011年2月、橋梁建設の起工式を実施。2015年3月に完工予定。

カimeップ・チャーバイ港及びホーチミン市へのアクセス道

- ・2008年10月、円借款により港湾建設を開始。2013年11月に完成予定。

□ MJ-CI行動計画記載案件

□ 新規案件



ティラワ工業団地

- ・ヤンゴンから車で40分程度のティラワ港周辺に、工業団地および関連インフラを整備するもの。
- ・現在F/S調査段階にあり、2014年末までの開発を目指す。

ダウエイ港及びタイ国境までのアクセス道

- ・南部経済回廊のアンダマン海側の出口として、タイ・ミャンマーが共同で開発中。
- ・2011年12月のGMSサミットにて、正式にタイ・ミャンマー国境～ダウエイ港の区間を南部経済回廊に組み込むことを承認。

タイ・ミャンマー国境開発

- ・カンチャナブリ県等、タイ・ミャンマー国境に近い地域につき、タイ政府が開発を推進。

ラン港及びバンコクへのアクセス道

- ・バンコクへのアクセス道についてはタイ政府により良好にメンテナンスが行われている。
- ・インド等との貿易に活用する場合は、港のキャパシティの強化が必要。

コクコン工業団地

- ・タイ・カンボジア国境付近のコクコンに工業団地を整備。
- ・既に開発は終わっており、追加の電力供給につき検討中。

南部経済回廊の整備状況

- ・国道1号線(カンボジア): 2005年より道路拡張のため無償資金協力を実施中。2011年9月、第4期工事の協力準備調査を実施。
- ・国道5号線(カンボジア): 道路の協力準備調査を実施(4月に終了)。

本日ご紹介するルート

1. バンコクーポンペン・
国道5号線ルート

2. バンコクーポンペン・
沿岸ルート

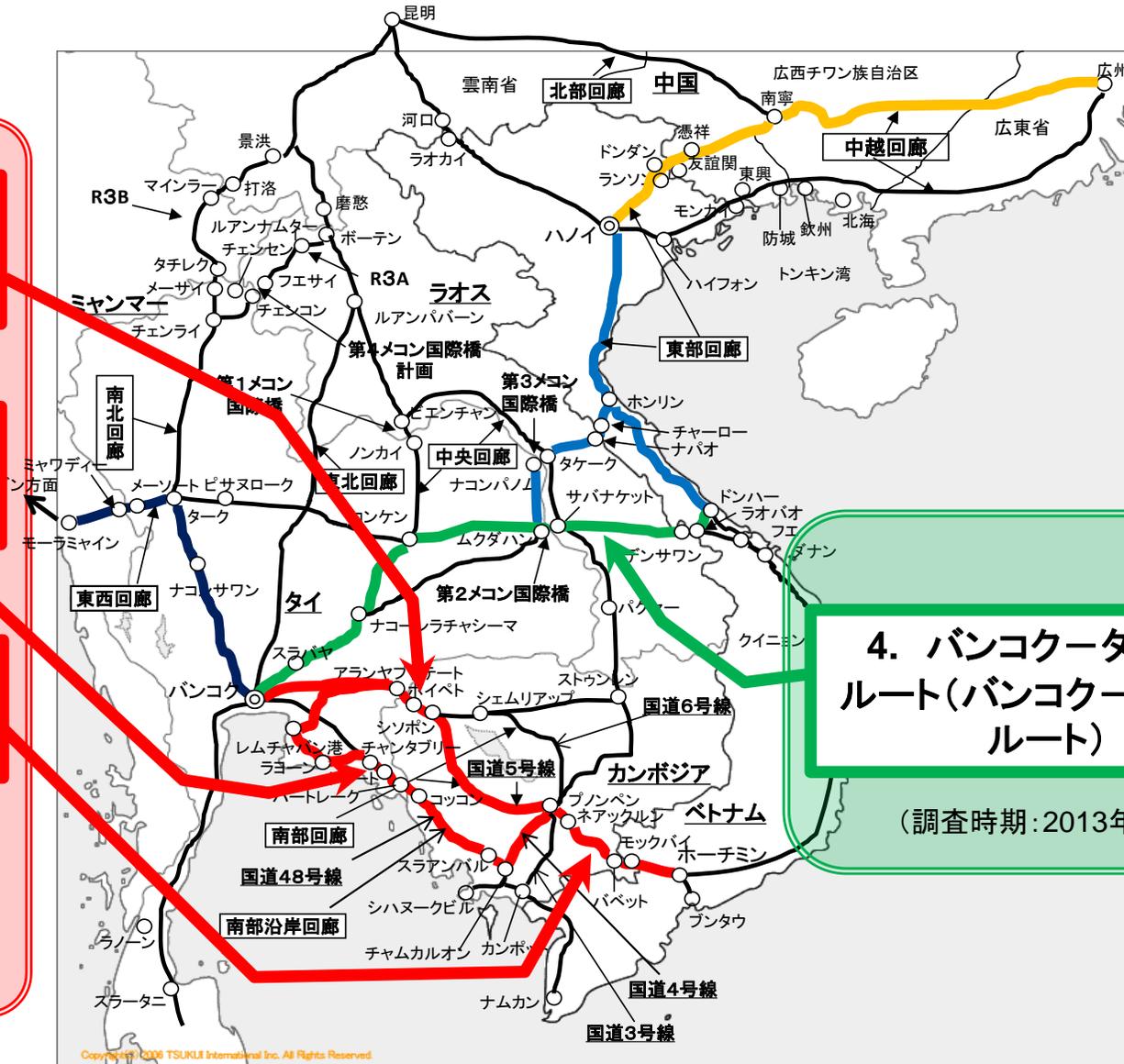
3. ポンペンーホーチミン・
ルート

南部経済回廊

(調査時期:2013年1月~3月、
(3)は先行調査より。)

4. バンコクーダナン・
ルート(バンコクーハノイ・
ルート)

(調査時期:2013年5月)



1. バンコクーポンペン・国道5号線ルート

ルート概要:

●タイ・プラス・ワンの動きの中で、注目されてきたルート。「バンコクとポンペンを結ぶ」ルートの活用事例だけでなく、「バンコクとポイペト(タイとカンボジア国境)を結ぶ」ルートの活用事例も見られ始めた。南部経済回廊(内陸)の部分利用と言える。

●タイ・レムチャバン港からタイ・カンボジア国境であるアランヤプラテート/ポイペトを經由してポンペンまでの649.3kmを2013年2月25日～26日にかけて実走(計9時間6分)。



■ バンコクーポンペンの国道5号線ルート実走結果まとめ

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

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

1. バンコク～プノンペン・国道5号線ルート



a) レムチャバン港～アランヤプラテート(タイ側)

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



①レムチャバン港

②331号線を北上



③359号線で対向車が追い越し走行



④アランヤプラテートの国境ゲート



1. バンコク～プノンペン・国道5号線ルート



b) ポイペト～プノンペン(カンボジア側)

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

① タイ国境からカンボジアに入るトラック



② カンボジア側ポイペト国境



③ ポイペトの町。国道5号線へ



④ 国道5号線



1. バンコク～プノンペン・国道5号線ルート



b) ポイペト～プノンペン(カンボジア側)

⑤ 国道5号線沿いポイペトSEZへの分岐



⑥ ポイペトSEZへのアクセス道路(砂利道)



⑦ ポイペトSEZ入口



⑧ バッタバンバンの片側2車線道



⑨ ガソリン・スタンド(DEPOT TELA)



⑩ ガソリン・スタンド(SOKIMEX)



1. バンコク～プノンペン・国道5号線ルート

b)ポイペト～プノンペン(カンボジア側)



⑪ポーサットの道の駅



⑫コンポン・チュナンの飲食店



⑬速度制限の道路標識



⑭牛の飛び出しを注意喚起する標識



⑮コンテナ貨物を運ぶトラック



⑯プノンペン市内



1. バンコク-プノンペン・国道5号線ルート 活用事例①

＜プノンペンへの進出によるタイとカンボジアの生産分業＞

●ミネベア(小型モーター)

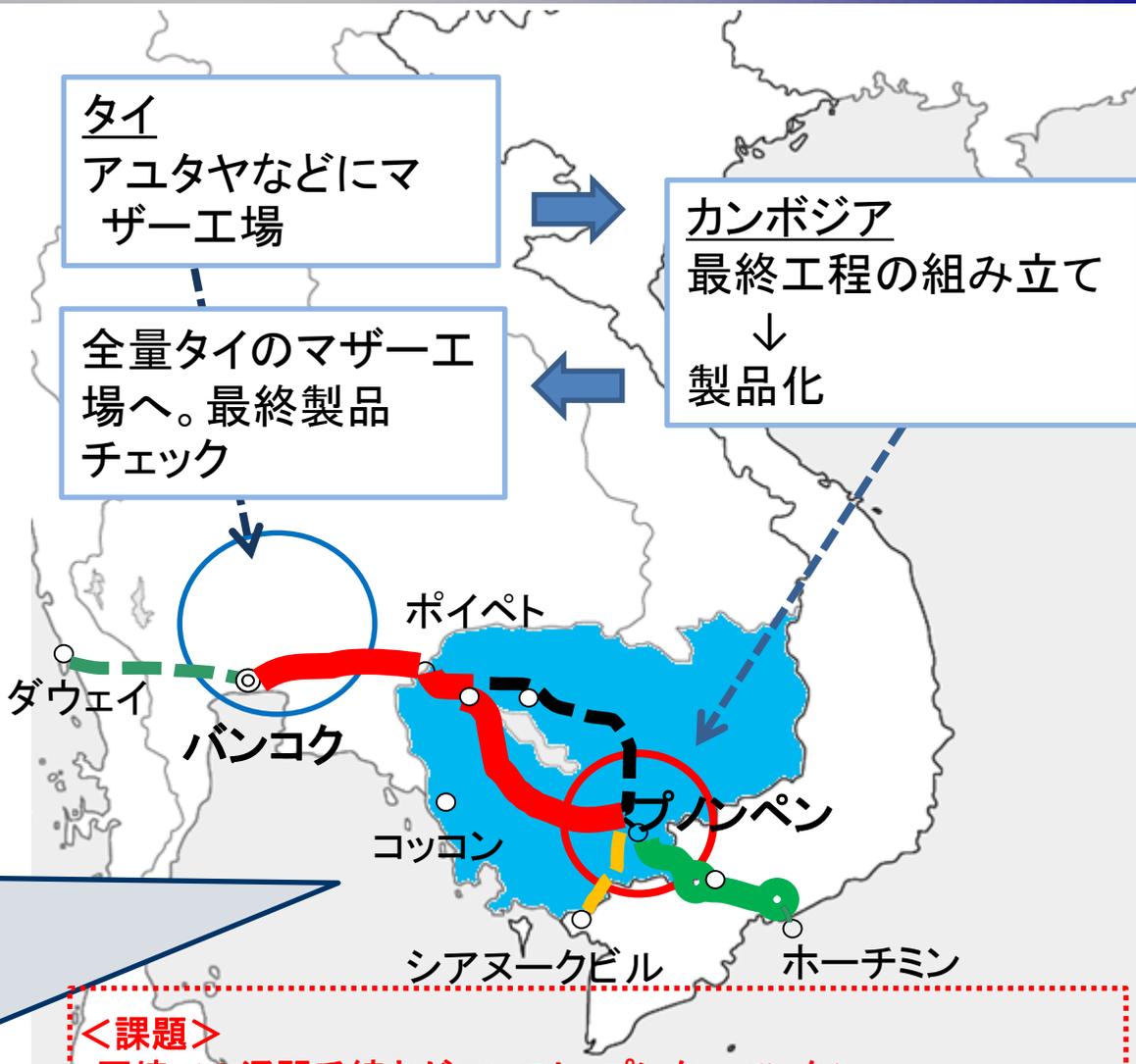
✓プノンペンSEZに工場設置。

✓2011年4月から操業開始。

✓従業員2,800人(2012年12月現在)。将来的に最大で従業員数8,000名規模となる予定。

カンボジア進出のメリット

- ①南部経済回廊の整備により、タイ-カンボジアの生産分業が可能
- ②政治が安定しているため欧米向け輸出や欧米向け製品輸出や部品の納入に問題が無い
- ③農村部に潜在的な労働力がある
- ④仏教徒中心で、気質が穏やか、親日的



＜課題＞

- ・国境での通関手続きがワンストップになっていない
- ・労働力の確保、電力事情 など

1. バンコクーポンペン・国道5号線ルート 活用事例②

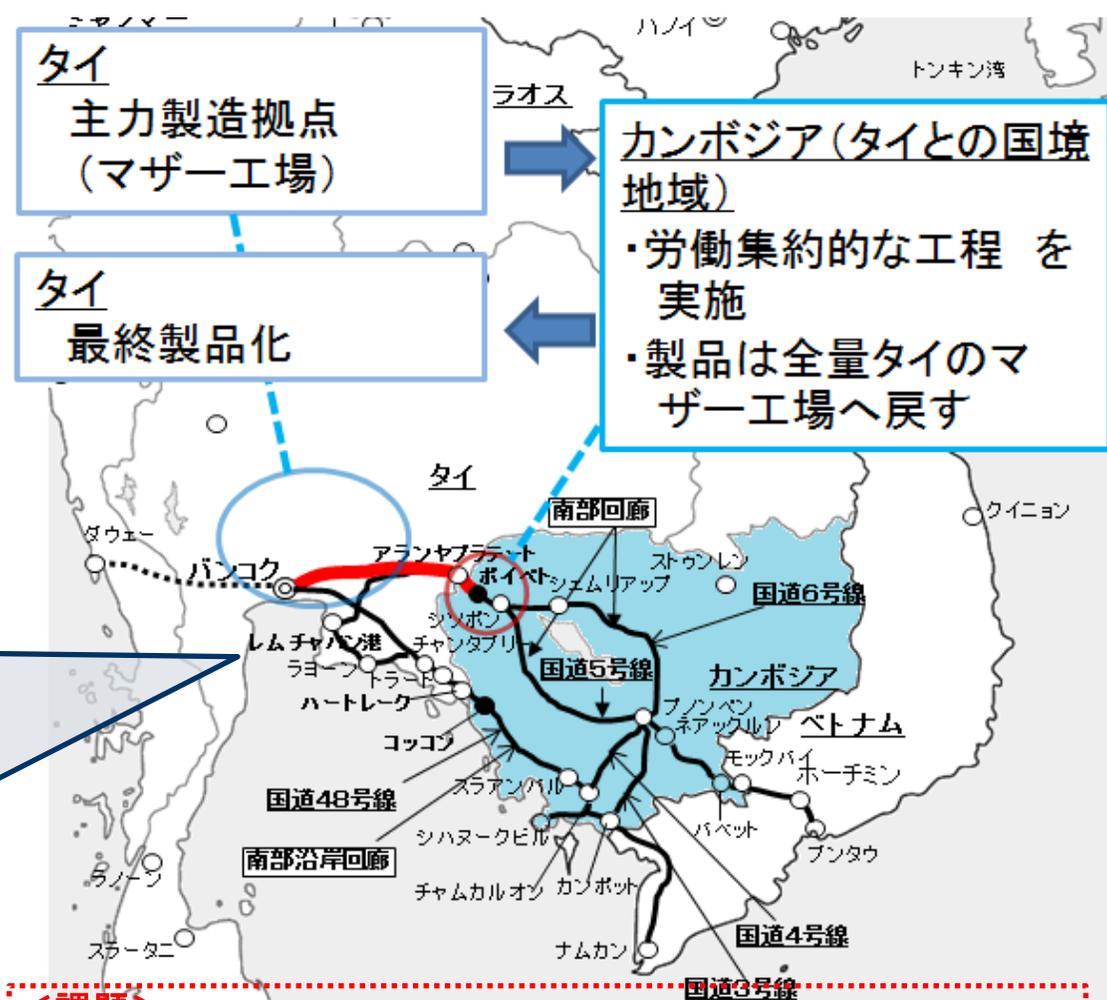
＜ポイペト(タイ・カンボジア国境)
への進出によるタイとカンボジアの
生産分業＞

●日本電産

✓SEZ外だが、タイ日本電産は
2012年5月28日、約10億円(第1
期分)を投じ、ポイペト市内に3万
平方メートルの土地を確保、工場
の建設に着工した、と発表。

カンボジア進出のメリット

- ①南部経済回廊の整備により、タイーカンボジアの生産分業が可能
- ②低いカンボジアの労働コストを利用可能(タイの約3分の1)
- ③国境沿いであるため、事実上カンボジアの輸送インフラを使わなくてもよい。
- ④農村部に潜在的な労働力がある



＜課題＞

- ・国境地域のSEZの整備状況
- ・国境での通関手続きがワンストップになっていない。
- ・労働力の確保、電力事情 など

1. バンコクーブンペン・国道5号線ルート 活用事例③

<ブンペン市場開拓における陸路輸送の活用>

●イオン・モール(カンボジア)

✓ブンペン中心地から車で10分程度南の川沿い、川向かいにダイヤモンド島がある68,400㎡に及ぶエリアで、2014年4月開業を目指し、ショッピング・モールの開発中。

✓「商流・物流の確保」が一番困難。

✓イオンでは日用必需品の6割をタイから輸入する予定。

✓現段階の計画では、「週1回の定期便を作り、タイからポイペト経由で商品を運ぶ。月1～2回は冷蔵・冷凍物流も行わないといけない」。

✓カンボジアを含め、インドシナ半島の国々には、タイに食品製造基地を作り、供給ルートを作る予定。

<課題>

・「CAMCONTROL(商業省輸出入検査局)は、人によって税率などの取扱いの判断が違う。大きな障害はないが、規制の運用がはっきりしない」

「陸路輸送のコストも安くなってきたが、片荷のため配送コスト高」

①イオン・モール開発サイト外観



②同開発サイト内の状況



2. バンコクーポンペン・沿岸ルート

ルート概要:

●タイ・プラス・ワンの動きの中で、注目されてきたルート。しかし、コッコン経由での「バンコクとポンペンを結ぶ」ルートの活用事例は、道路が整備されていないこともあり見られない。ただし、コッコンSEZは日系企業にも活用され始めた。南部経済回廊(沿岸)の部分利用と言える。

●本調査にあわせ、タイ・レムチャバン港からタイ・カンボジア国境であるハートレーク/コッコンを経由してポンペンまでの632.8kmを2013年2月25日～26日にかけて実走(計9時間21分)。



■バンコクーポンペンの沿岸ルート実走結果まとめ

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

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

2. バンコクーポンペン・沿岸ルート

a) レムチャバン港～ハートレーク(タイ側)



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

① 国道3号線、チャンタブリー方面へ



② 国道318号線、国境近くの登り坂



③ タイ側国境、ハートレーク



④ タイ・カンボジア国境



2. バンコク〜プノンペン・沿岸ルート

b) コッコン州チャムジアム～チャムカルオン(カンボジア側)

- ⑪ アンドンテックの飲食店(休憩で利用) ⑫ アンドンテックからスラアンバルへ(整備中)



- ⑭ 牛の行列が横断



- ⑮⑯ スラアンバルからチャムカルオンへ。現在、舗装中。土埃で前が見えないときも



2. バンコクーポンペン・沿岸ルート

c)チャムカルオン～ポンペン(カンボジア側)



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

①国道48号線と4号線の合流地点



②国道4号線、舗装状態は問題なし



③コンポンセラを越えた辺りの料金所



④ポンペン付近。就業後の縫製工で混雑



2. バンコクーポンペン・沿岸ルート 活用事例

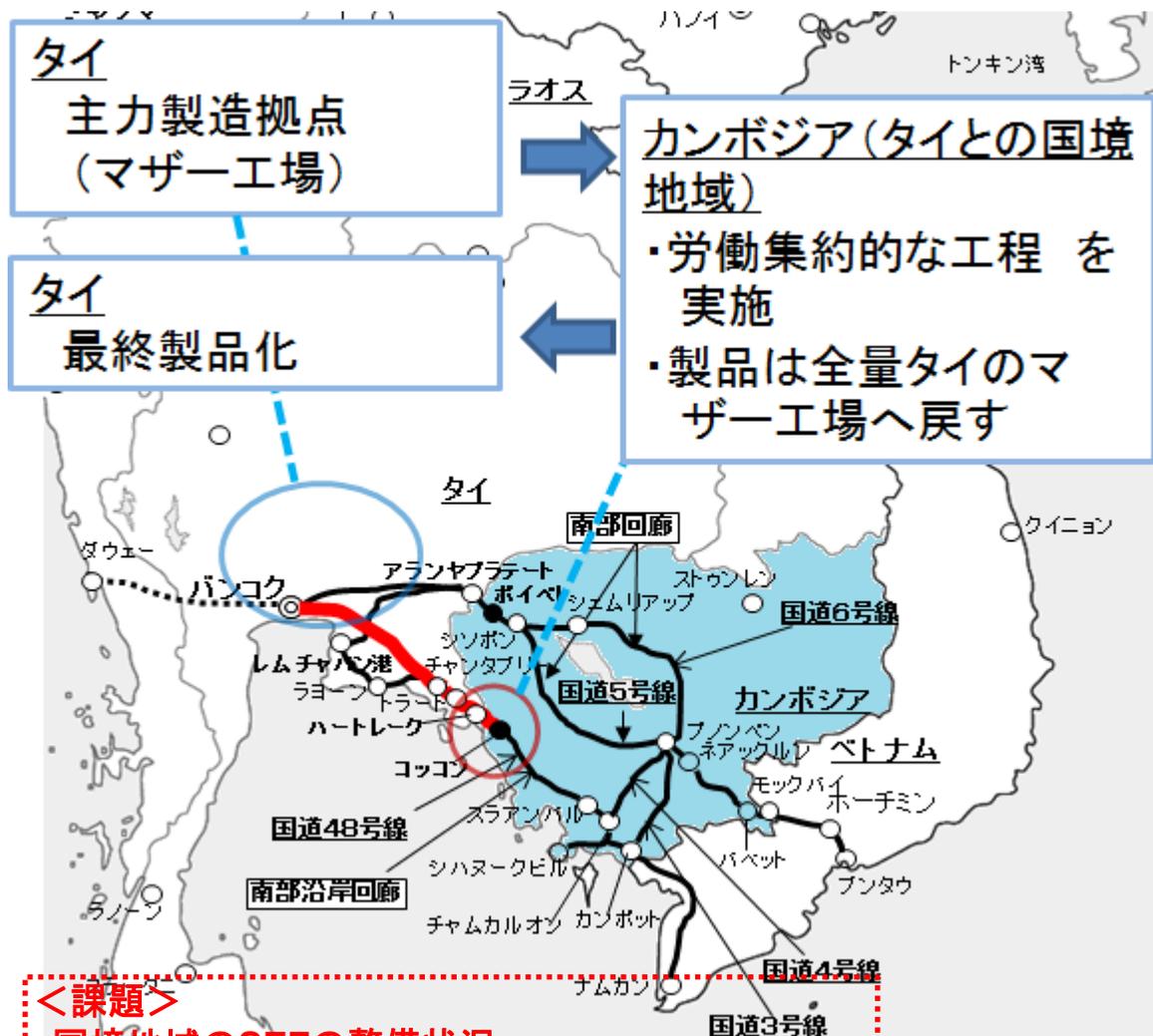
＜コッコン(タイ・カンボジア国境)への進出によるタイとカンボジアの生産分業＞

●矢崎総業

✓コッコンSEZに進出。2012年12月に開所式。ワイヤーハーネスを生産。設備、部品、ノウハウをタイから持ち込み、カンボジアの労働力を活用。人件費はタイの3分の1。現在700名規模。

✓バンコクの工場から、国道344号線でグレーションまで南下し、国道3号線に合流、チャンタブリー、トラートを通してコッコンまで運んでいる(約440km)。所要時間は8～9時間。コッコン橋の手前までは、積み替えなしでタイのトラックが行き来可能。通関手続きは、SEZ内で実施。

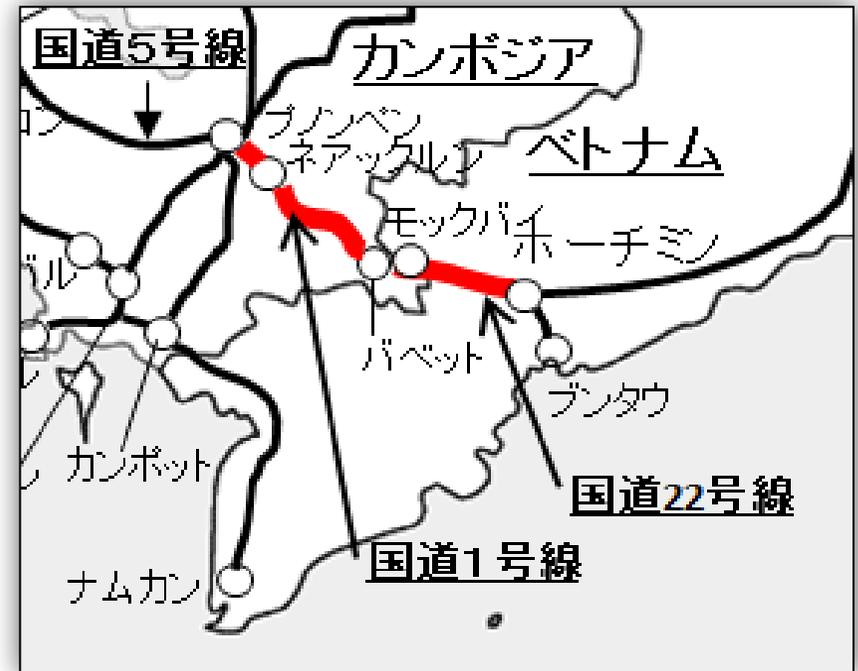
●コッコンSEZでは、タイのKKNアパレルが、アディダスやNIKEの製品を縫製、カムコ・モーターがカンボジア市場向けに現代自動車を製造、またMIKASA(ボール製造)が工場建設中。



3. プノンペンーホーチミン・ルート

ルート概要:

- プノンペンとホーチミンを、バベット/モックバイ国境経由で結ぶルートも活用事例が見られる。
- プノンペン・バベット間は国道1号線で約175km、モックバイ・ホーチミン間は国道22号線で約80km。カンボジア進出日系物流企業によると、それぞれの所要時間は5時間、2.5時間で、計7.5時間(陸路国境の通関時間含む)で走行可能。
- ジェトロ(ホーチミン)がプノンペン・バベット間を2012年12月にバンで実走(2時間半)。同報告では「主要幹線道路でも街灯がなく、1号線途中のメコン川の渡し船は夜間の運行がないため、夜間走行は制限される」としているが、2015年3月竣工予定のネアックルン橋が完成すれば、メコン川渡河が可能になる。



3. プノンペンーホーチミン・ルート



↑ プノンペン港でベトナム行き
の船にコンテナを積み込む

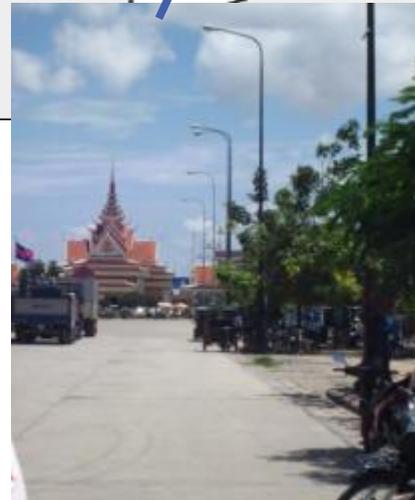


カイメップ・
チーバイ港
(日本の
ODAにより
新たな港湾
施設の整備
が2012
年末に完
成予定) ↓



↑ 建設中のネアック
ルン橋(日本のODA
支援)。2015年3月に
完成予定

整備された
南部回廊 →



← カンボジアとベ
トナムの国境(カンボ
ジア側)

3. プノンペンーホーチミン・ルート <ネアックルン橋>

ネアックルンはプノンペンから国道1号線を南下、56km地点に位置する。日本政府の無償資金援助によりネアックルン橋を建設中。ネアックルンは、メコン河を境に町が分かれており、輸送フェリーが車両による物流運搬を行っているが、混雑時は5時間待ちになると問題点が多い。橋が完成することで、アジアンハイウェイ構想の一部である、タイ（バンコク）ーカンボジア（プノンペン）ーベトナム（ホーチミン）を結ぶ「南部経済回廊」が実現される。



日本が150億円提供



ネアックルン橋の完成は2015年



3. プノンペンーホーチミン・ルート 活用事例

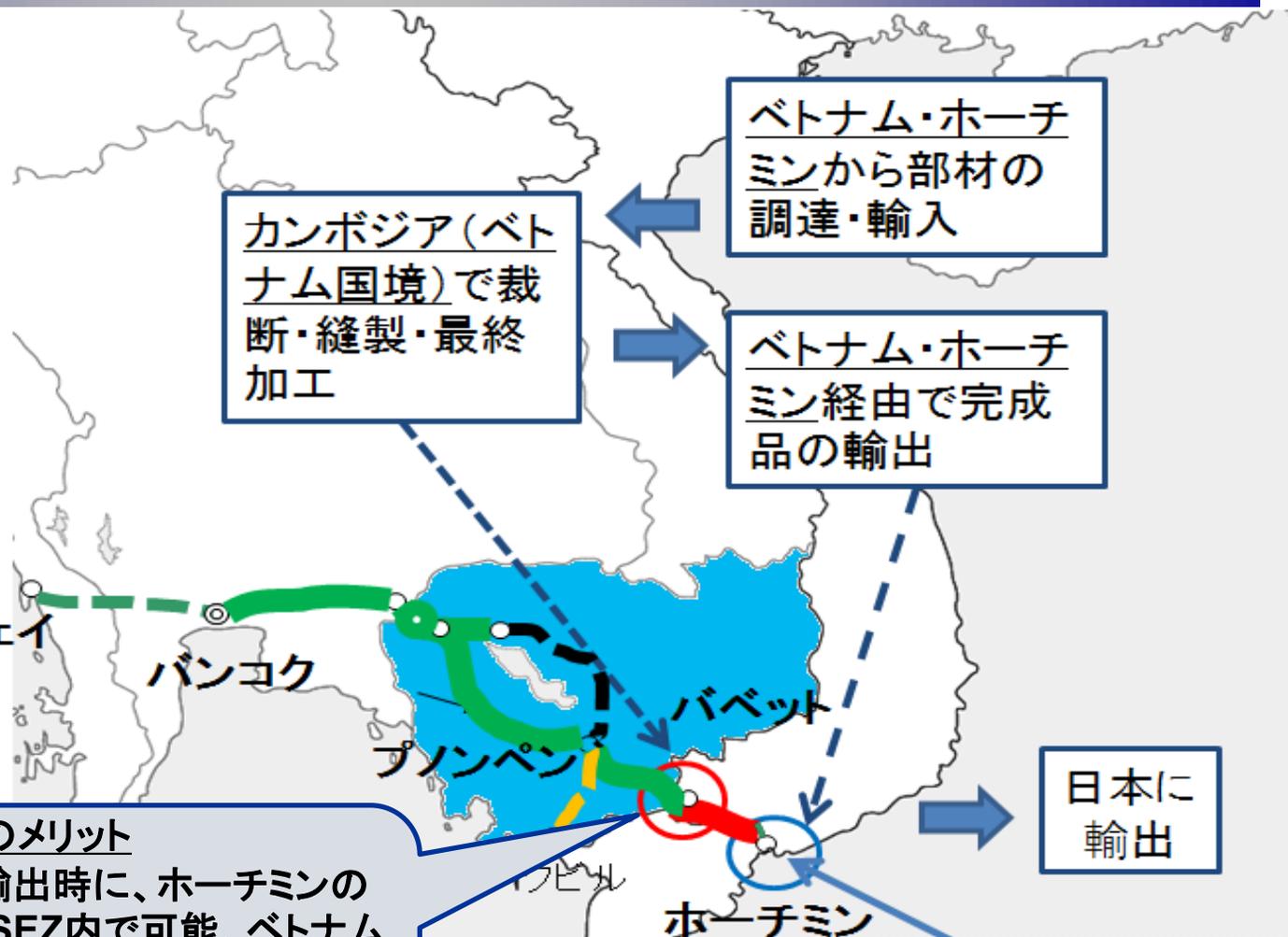
● 日系縫製企業など



中国での人件費高騰、労働力の
高齢化、労働力不足

新たな拠点を確保

✓ベトナムとの国境(バベツト)に位置するタイセンSEZ (特別経済区)、マンハッタ
ンSEZに工場を設置。



カンボジア進出のメリット

- ①部材の調達・輸入、完成品の輸出時に、ホーチミンの港湾が利用可能(輸出入手続はSEZ内で可能、ベトナムトラック乗り入れ可能)
- ②法人税免税などの投資優遇措置を受けられる
- ③ LDC特恵関税を適用できる

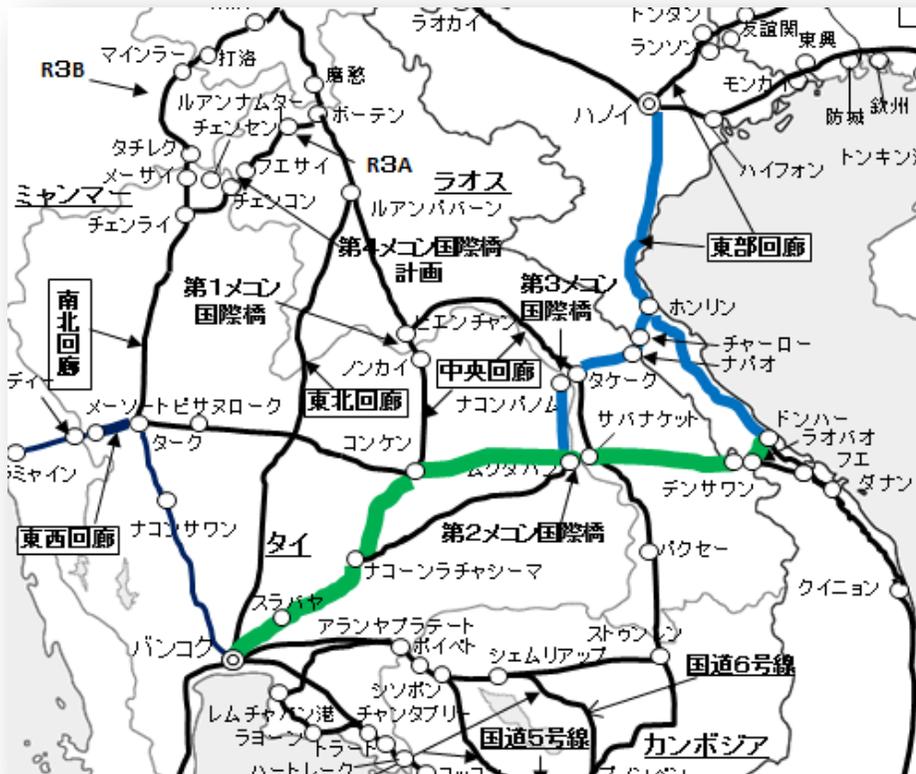
<課題>

- ・国境での通関手続きがワンストップになっていない
- ・税関開庁時間が異なる
- ・距離に比べて高コスト など

4.バンコクーダナン・ルート

ルート概要:

- 2007年に第2メコン友好橋が開通し、タイ～ラオス～ベトナムの3カ国を一気通過できる。
- ラオス国内の国道9号線の舗装状態が悪い。日本政府による補修工事が開始されている。
- ベトナム国内は、一部道幅拡張工事が実施中、さらには交通量が多く、走行速度はあげられない状況。
- バンコクーハanoi間の物流は基本的には船便が利用されているが、陸路インフラ整備、日系物流業者による貨物輸送サービスの開始などもあり、陸路を活用したベトナムとタイの間の物流は、ここ数年で着実に増加。東西経済回廊の部分利用。
- バンコク市内からラオス国道9号線を経由してベトナムのダナンの約1,200kmを2013年5月15日～16日にかけて実走(実質走行時間計約17時間)。



■バンコクーダナンルート実走結果まとめ

走行日	国/地域名	走行区間	実質走行時間	走行距離	平均時速
2013/5/15	タイ	a)バンコク～ムクダハン(タイ・ラオス国境)	8:02	702.2	87.4
2013/5/16	ラオス	b)サワンナケート(タイ・ラオス国境)～デンサワン(ラオス・ベトナム国境)	4:26	233.0	52.6
	ベトナム	c)ラオパオ(ラオス・ベトナム国境)～ダナン	4:48	246.4	51.3

注) 走行車種: 3カ国とも10～12乗りワゴン。両日ともに日中走行。物品を輸送していないため、通関等の手続き時間は含まず。

4. バンコクーダナン・ルート

時刻		地点	距離 (Km)		平均時速
経過時間	累計時間		走行距離	累計距離	
0:00	0:00	バンコク市内出発	0.0	0.0	0.0
4:53	4:53	コンケン到着	468.8	468.8	96.0
3:09	8:02	ムクダハン到着	233.4	702.2	74.1

時刻		地点	距離 (Km)		平均時速
経過時間	累計時間		走行距離	累計距離	
0:00	0:00	サワンナケート出発	0.0	0.0	0.0
2:08	2:08	道の駅到着	102.1	102.1	47.9
2:18	4:26	デンサワン到着	130.9	233.0	56.9

第二メコン友好橋



タイ・ラオス国境
(サワンナケート側)



ラオス国内(国道9号線)



修復中の国道9号線



4. バンコクーダナン・ルート

c) ラオバオ(ラオス・ベトナム国境)～ダナン

ラオバオ(ラオス・ベトナム国境)



税関で確認待ちをするトラックの列(国境付近)



時刻		地点	距離(Km)		平均時速
経過時間	累計時間		走行距離	累計距離	
0:00	0:00	ラオバオ出発	0.0	0.0	0.0
1:28	1:28	ドンハ着(国道1号線との合流)	87.9	87.9	59.9
1:14	2:42	フエ着	62.5	150.4	50.7
1:43	4:25	ハイバントネル着	75.6	226.0	44.0
0:23	4:48	ダナン到着	20.4	246.4	53.2



国道1号線(拡張工事中)



国道1号線(交通量が多い)



フエ～ダナン間は山道



4. (補足) バンコクーハノイ・ルート

ルート概要:

●両都市間は、第2メコン友好橋および、2011年11月に第2メコン友好橋から110km北上した地点に開通した「第3メコン友好橋」を通る2ルートが利用可能。ジェトロでは、2012年3月に実証調査を実施(注)。

●第3メコン友好橋経由の方が走行距離は短いですが、物流コストが高くリードタイムも長い。CBTAの下でランジット手続きが導入されれば、通関所要時間は短縮化される。更に、物流インフラ整備、人材育成、ワンストップやシングルウィンドウサービスの施行、国境税関開庁時間の延長等でビジネス環境は大きく改善されると予測される。



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

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

4. バンコクーダナン・ルート 活用事例

＜タイ・ラオス国境への進出によるタイとラオスの生産分業＞

- ニコン(デジタル一眼レフカメラの一部工程)
 - ✓ 2013年3月21日、サワン・セノ経済特区(SEZ)に進出すると発表。新工場操業を2013年10月に予定。
 - ✓ マザー工場はアユタヤ。
- トヨタ紡織(自動車用シートカバーなどの内装部品)
 - ✓ 2013年4月8日、新会社をラオス・サワナケート県に設立すると発表。
 - ✓ トヨタ紡織グループのタイの生産拠点を補完するサテライト工場として位置づけ。
- 旭テック(アルミダイカスト部品)
 - ✓ 2013年4月24日、好調なタイのアルミダイカスト部品需要に対応するため、ラオス企業のBMM Group Co., Ltdとの間で、サワナケート県にアルミダイカスト部品製造の合弁会社を設立することについて合意したと発表。
 - ✓ 同社のラオス拠点は、東南アジアにおいて、タイの4 拠点に続く5つ目の拠点。



＜課題＞

- ・国境での通関手続きがワンストップになっていない。
- ・労働力の確保 など

4.バンコクーハノイ・ルート 活用事例

＜タイ～ラオス～ベトナム三国間輸送＞

●在ハノイ日系電子部品メーカー

- ✓ ハノイからバンコク向けに電子部品を送る際に、トラックによる陸上輸送便(日系物流会社の定期サービス)を週1回の頻度で利用。小口貨物の混載で、1回300ドル程度。
- ✓ バンコク向けの陸上輸送のメリットは、ドアtoドアで4日間というスピード。海上輸送の場合、トータルで10日間近く見る必要があり、その差は大きい

●在ダナン日系自動車部品メーカー

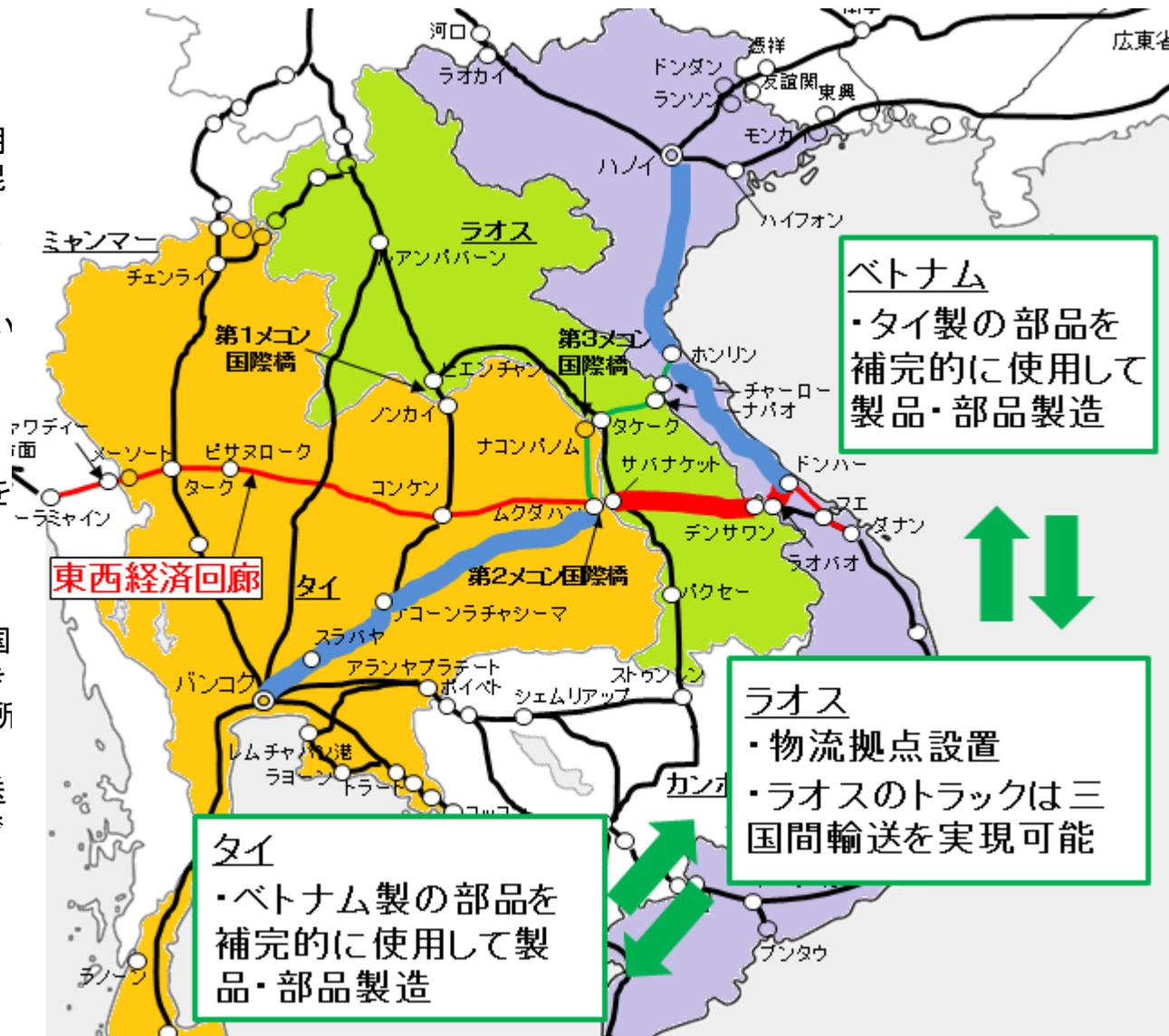
- ✓ タイの主力工場のリスクヘッジとしてダナンに製造拠点を設置。
- ✓ 原材料、製品などの輸送は東西経済回廊利用を想定。(現在、試験輸送中。)

●日系物流会社A社

- ✓ ラオスのトラックを使ってベトナム、タイを含む3国間輸送サービスの提供。越境交通協定に基づき3国間輸送が可能となっている14台のトラックを所有。
- ✓ 積み替え無しでタイ～ラオス～ベトナム間を運送可能であり、72時間以内(最短で48時間以内)で運送サービスを提供。

●日系物流会社B社

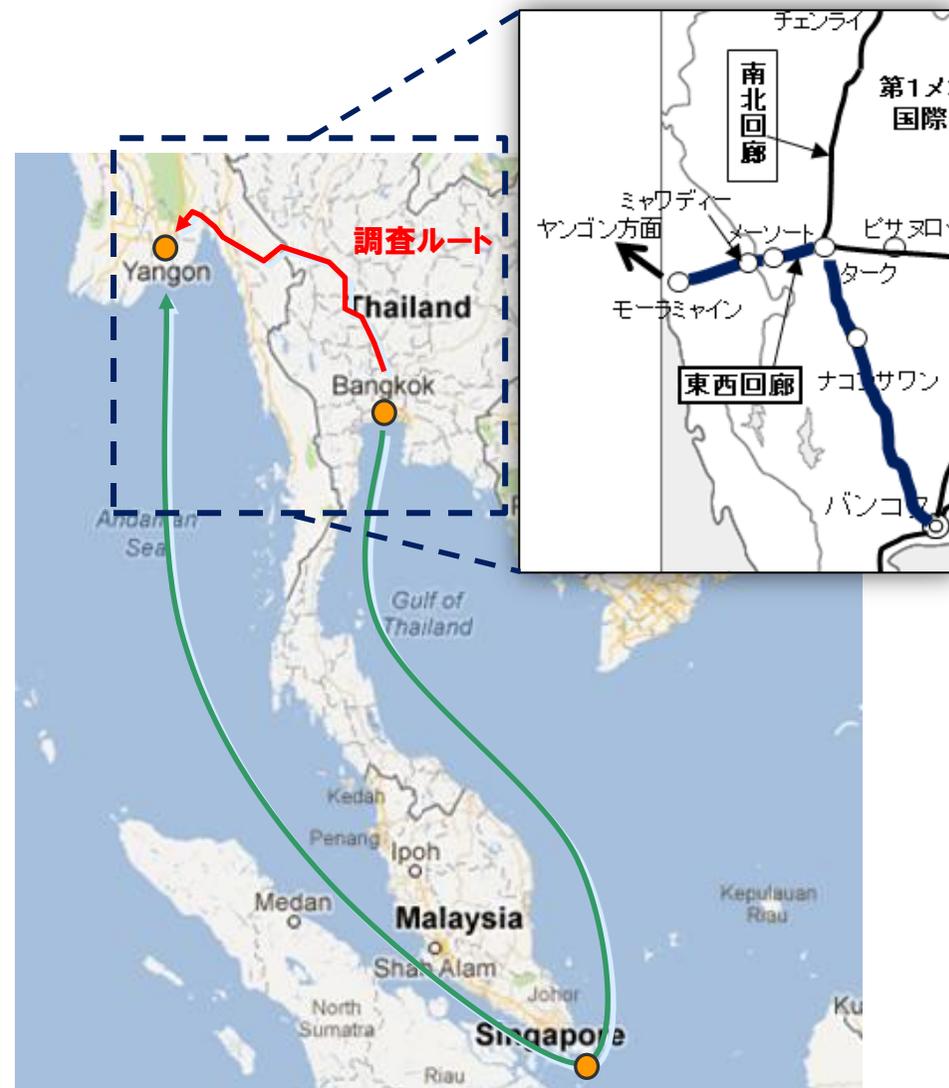
- ✓ ベトナムとタイのトラックを使って3国間輸送サービスを提供。積替えはラオスのサワンナケート。
- ✓ バンコク～ハノイの輸送時間は3日間。



今後の可能性 バンコクーヤンゴン・ルート

ルート概要:

- バンコクからメーソート/ミャワディ国境を経由してヤンゴンに至る南北および東西経済回廊の部分利用するルートも注目されている。タイ側は約445km、ミャンマー側は424kmのルート。
- ジェトロは、2012年11月に本ルート調査を実施したが、同区間の輸送にかかる所要時間(リードタイム)は68時間25分、そのうちタイ側(約445km)の所要時間が25時間43分、ミャンマー側(424km)が42時間42分と報告されている(通関・待機時間を含む)。
- 本ルートは、タイ市場またはミャンマー市場を目指す地場企業に活用されている非常に重要な物流ルートであるが、把握している限り、現時点では定期的に活用している日系企業は見られない。



＜国境から約50kmまでの間の状況(ミャワディ～コーカレイ)＞

道路状況は劣悪でアップダウン、うねりが激しい。

振動に弱い貨物の輸送は困難

本区間は日替わりにて上り、下りの通行制限あり

劣悪な道路状況



劣悪な道路状況



ゲートにて通関書類(許可済み)を提示



山岳道路を走るトラック



山岳道路を走るバス車両



山岳道路の渋滞



ルート概要:

●バンコクから約350km西に南部経済回廊を延長し、ミャンマー南部のダウエーまでをつなげるルートは、期待が寄せられる。

●このダウエー開発に対する期待は日系企業からも強い。タイの自動車メーカーなどは「インド自動車産業の成長が速いことを踏まえ、インドとタイの相互補完関係の実現化の観点から、ダウエーの開発は意義が非常に大きい」という。また「もしタイとミャンマー政府がダウエーにおいて、港湾開発、タイとのアクセス道路の開発、貿易・輸送促進を含む素材産業の設置に真剣に取り組めば、産業の大幅な再配置をもたらすことになるだろう(在タイ商社、鉄鋼メーカー、化学メーカー等)」という声もある。

(参考)メコンビジネス・ニーズ調査

http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001117/asia_mekong_survey.pdf

●ヤンゴン～ダウエー間のアクセス道路の整備もされていない状態であり、ダウエーが活用できるようになるまでには5～10年という年月が必要となると見られるが、もし開発されればメコン域内の物流事情にも大きな変化をもたらすか。



<参考:ダウエー開発の現状>

■タイの建設大手イタルタイが2010年11月、ミャンマー運輸省傘下のミャンマー港湾公社と、BOT方式によるダウエー地区開発の枠組み合意書に署名。プロジェクトが開発されていた。

■しかし、これまではイタルタイによる資金調達などの問題で、開発はあまり進んでこなかったが、2012年7月23日、タイ政府とミャンマー政府は、ダウエー開発を加速させていくことに合意。9月、緬泰政府間で泰副首相、緬副大統領をトップとする3階層の委員会を設置。11月7日の副大統領・副首相級の会合を受け、12月に関係大臣級で再度会合を持った。13年3月6～8日の会議を受け、両国政府はタイに特別目的事業体(SPV)を設立することになった(設立時期は未定)。

<南部経済回廊>

➤ 車線の複線化

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

(参考: 13年4月30日、日本政府とカンボジア政府は「国道五号線改修計画(バタンバンーシソポン間の既存道路の改修、ならびにバタンバン市街及びシソポン市街を迂回するバイパス道路の整備)」に関する円借款供与について交換公文に署名)

➤ カンボジア・コッコンからチャムカルオンまでをつなぐ国道48号線の整備

舗装状態が悪い区間が続く。一部、整備中のところもあるが、現状、活用するのは困難。

➤ ネアックルン橋の早期建設

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

➤ タイ国境からダウエーまでのアクセス道路の整備

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

<東西経済回廊(ラオス・ベトナム部分)に関わる課題>

➤ 車線の複線化

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

➤ 道路・沿道の整備

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

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

<東西経済回廊(ミャンマー部分)に関わる課題>

➤ 車線の複線化

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

➤ ミャンマー側国境ミャワディ～パアン間の道路整備

ジェトロ実走調査では同区間の劣悪な道路状況を報告。同調査では「当区間は**山岳道路でアップダウン、うねりが激しいことに加えて舗装がされていない**ことから貨物への衝撃が懸念される。**外国人の入境も規制**されており、トラックの相互乗り入れも出来ないといった制度上の問題から輸送コストも高くなる。また、雨季になると道路が水没するため5月から10月中旬の間は走行が危険であり通年での商用利用は現段階では難しい」と指摘。

➤ 通関のシングル・ウィンドウ、シングル・ストップ化

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

➤ 通関手続きの効率化、通関関連コストの削減

・特にカンボジアでの指摘が多い。例えば、**港や国境税関だけでの手続きが終わらず**、保税輸送先の経済特区の税関における手続きもある。また、カンボジアの場合は、CAMCONTROL(商業省輸出入検査局)も関係している。

・輸送代が1100ドルでも諸掛だけで1000ドルもかかるような状態。3~4年前からは改善傾向とはいえ、未だに**領収書が出ない経費**が多く(全体の7~8割)、カンボジアでの諸掛は、ベトナム、タイの倍、世界で最も高いともいわれる。

・通関手続きについては、ASYCUDA(世銀が導入した通関システム。NACCSに似た電子通関システム)が24カ所の税関に導入されているが、ある物流業者は「ようやく慣れてきたという状況だが、現状どこからでもシステムにアクセス可能な状態にはなっていない」と指摘している。**電子化も完全にはなっておらず**一部紙媒体での手続きが必要。

➤ 国境における税関開庁時間の延長

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

➤ 各国間車両の相互乗り入れ許可の拡充

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

● ジェトロアンケート ●
調査タイトル : ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情【要約版】

アンケート返送先

FAX : 03-3582-5309

E-mail : orf@jetro.go.jp

日本貿易振興機構 海外調査部 アジア大洋州課 宛

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

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

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

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

--

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

--

■お客様の会社名等をご記入ください。(任意記入)

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

※ご提供頂いたお客様の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～