

# メコン地域越境物流の実態

2013年8月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

途上国貿易開発部 アジア支援課

海外調査部 アジア大洋州課

# メコン地域越境物流の実態

2013年8月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

途上国貿易開発部アジア支援課

海外調査部アジア大洋州課

## 要 旨

多くの日系企業が進出し、高度な産業集積が実現しているタイ。人件費の高騰や労働者不足といった観点からタイ周辺国の関心も高まるなか、メコン地域を面として捉えた越境物流の実態に注目が集まっている。ジェトロはメコン地域の越境物流をテーマとしたセミナーを6月17日と19～21日の4日間、東京、名古屋、大阪、福岡で開催。タイを中心とした周辺国への日系企業の進出の動きや域内経済回廊の実走調査に加え、2012年末に実施したバンコク～ヤンゴン間の陸路輸送調査の結果を報告した。同報告をベースに、タイ経済が直面する課題や、日系企業の動向、メコン地域の越境物流の実態をレポートする。

## 目 次

タイ、周辺国との連携で競争力の強化を目指す.....	1
求められるミャンマーとの物流網連結性の強化.....	3

## タイ、周辺国との連携で競争力の強化を目指す

人件費上昇、労働力不足などを背景に、タイでは周辺国に生産拠点を移す動きが出てきている。その実態はどうなっているのか。ジェトロはメコン地域の越境物流をテーマとしたセミナーを6月17日と19～21日の4日間、東京、名古屋、大阪、福岡で開催。タイを中心とした周辺国への日系企業の進出の動きや域内経済回廊の実走調査に加え、2012年末に実施したバンコク～ヤンゴン間の陸路輸送調査の結果を報告した。

### ■外国直接投資の6割は日本から

セミナーには4都市合計で577人の申込みがあり、関心の高さがうかがえた。セミナーでは、まずタイ経済の現状をジェトロ・バンコク事務所の浅野義人所員が以下のように報告した。

2012年のタイのGDP総額は3,660億ドル、このうち輸出は2,295億ドルと全体の6割を超える。輸出品目の内訳をみると自動車関連部品が多く、さらには2012年の世界の自動車生産ランキングでもタイは9位（約250万台、前年比7割増）に位置するなど、自動車産業が経済を牽引している。

自動車産業をはじめとする基幹産業は、特に外資企業による貢献が大きい点が特徴だが、中

でも日本のプレゼンスが大きい。タイ投資委員会（BOI）によると、2012年のタイの外国直接投資額（認可ベース）5,490億バーツ（約1兆7,000億円、1バーツ＝約3.1円）のうち中国からの投資は80億バーツで全体の1.4%、韓国は40億バーツで0.7%と非常に小さいのに対し、日本は3,480億バーツで全体の63.5%を占めている（図表1）。国内の自動車販売市場における日系メーカーが占める割合も約9割と、消費市場の面でも日本企業の存在感は大きい。2011年のタイ大洪水が日本企業のサプライチェーンに大きな影響を及ぼしたことも記憶に新しく、日本とタイは経済的に密接な結び付きを持っているといえる。

図表1 外国資本によるタイへの直接投資動向（BOI認可ベース、百万バーツ）

	2010年		2011年		2012年		
	実額	シェア	実額	シェア	実額	伸び率	シェア
全外国資本	279,233	100.0%	278,447	100.0%	548,954	97.1	100.0%
日本	100,305	35.9%	158,968	57.1%	348,430	119.2	63.5%
ASEAN	24,341	8.7%	31,072	11.2%	26,772	▲ 13.8	4.9%
中国	17,312	6.2%	16,922	6.1%	7,901	▲ 53.3	1.4%
韓国	2,573	0.9%	7,024	2.5%	3,988	▲ 43.2	0.7%
インド	1,740	0.6%	1,693	0.6%	6,100	260.3	1.1%
米国	6,204	2.2%	9,238	3.3%	17,890	93.7	3.3%
オーストラリア	6,081	2.2%	1,196	0.4%	12,452	941.1	2.3%
EU	64,854	23.2%	17,015	6.1%	27,076	59.1	4.9%
イギリス	564	0.2%	1,552	0.6%	1,829	17.8	0.3%
ドイツ	2,587	0.9%	2,392	0.9%	2,942	23.0	0.5%
オランダ	25,780	9.2%	4,252	1.5%	17,971	322.6	3.3%

出所：タイ投資委員会資料よりジェトロ作成

## ■揺らぐタイの投資優位性

そのタイ経済に転機が訪れている。日本を中心とする外国企業にとってのタイの優位性は、整備されたインフラ、優遇税制、充実した産業集積、親日的な国民性といったことが挙げられる。しかし、経済成長を続ける中で、政府による最低賃金引き上げもあり、人件費が上昇している。労働力の確保も深刻だ。先の洪水後、生産休止に追い込まれた企業が少なくなかったにもかかわらず、2011年以降の失業率は1%以下を推移している（図表2）。投資優位性を覆しかねない課題が出てきている。

政府はこれらの課題を克服し、タイ経済をさらなる高みに導くため、周辺国との連携を意識した諸施策を打ち出している。まず、2013年1月に新たな投資奨励策の素案を発表、労働集約型産業から研究開発などの高付加価値型の産業を重点的に誘致する方向にシフトするとともに、在タイ企業の海外展開を後押しする方針を示し

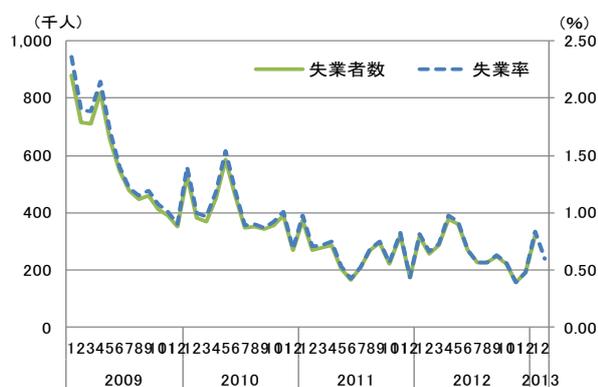
いる日本企業が、タイ政府の施策に乗って、周辺国にいかにかを拡大できるかが焦点となっている。

セミナー参加者からは、タイ政府の投資恩典措置変更の経緯や今後の見通し、ラオスの経済特区の種類ごとの性質の違いなど、当該地域への投資環境に関する具体的な質問が多く出された。



185名の参加があった東京会場でのセミナーの様子

図表2 失業者数、失業率の推移



(出所)タイ国家統計局

た。また、同年3月に発表された2兆バーツに上るインフラ投資計画では、1兆バーツを周辺国との連結性向上のための予算と位置付けた。さらには2015年に予定されるASEAN経済共同体(AEC)による域内自由化、円滑化を活用し自国の競争力強化を図ろうとしている。このような中で、タイに高度な産業集積を実現して

(田辺直紀)

(タイ・ラオス・カンボジア・ミャンマー・ベトナム)

## 求められるミャンマーとの物流網連結性の強化

タイから周辺国に生産拠点を拡大する上で、重要となってくる要素の1つに、物流環境の整備がある。ジェトロは、2013年2～5月にメコン地域の主要物流ルートを実走し、道路整備状況、利用状況を確認するとともに、現地進出企業へのヒアリングを通じて課題や今後の利用に向けた可能性を探った。また、今後の商用可能性に期待が持てるものの整備が遅れているバンコク～ヤンゴン間については、貨物を積載したトラックによって輸送実験を行った。セミナーでは、これらの結果も報告した。

### ■利用増えるバンコク～プノンペンの内陸ルート

メコン主要物流ルートの実走調査結果については、ジェトロ海外調査部アジア大洋州課の小島英太郎課長代理（東京会場）と小野澤麻衣課長代理（名古屋、大阪、福岡会場）が報告した。

南部経済回廊はミャンマー・ダウエーからバンコク、プノンペンを経由しベトナム・ホーチミンを結ぶルートだが、ミャンマー部分は事実上開通していない。また、バンコク～プノンペン間は2つのルートがある。カンボジアの国道5号線を通る内陸ルートと、国道48号線を通る沿岸ルートだ。

実走調査では、タイのレムチャバン港からプノンペンまでの両ルート进行调查した。内陸ルートでは走行距離640キロ、走行時間9時間、沿岸ルートでは630キロ、9時間20分だった（利用車種は8～10人乗りのワゴン車）。

内陸ルート（図表3）の国道5号線は、基本的には片側1車線で、生活道路との区別がなく、



国道5号線

図表3 南部経済回廊(バンコク～プノンペンの内陸ルート)



出所:「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」(ジェトロ)

また追い越し時に危険が伴うという状況ではあるものの、終始平坦で、物流ルートとして大きな障害はない。国境における車両乗り入れも2012年6月から可能となっている（[通商弘報 2012年8月24日記事](#)参照）。ただ、今回の調査期間中に、同回廊ですれ違った大型輸送車両は6台だけで、まだ物流量は少ない印象を受けた。

本ルートの利用は最近少しずつ増加しており、特にプノンペンに生産拠点を置き、タイと生産分業を図る企業に利用されている。近年は、タイ・カンボジア国境に近いポイペト（バンコ



ポイペトSEZの入り口

ク近郊のレムチャバン港から 250 キロ) に拠点  
を置く動きも出ている。ポイペトに新たに設置  
された経済特区 (SEZ) には、2013 年 2 月時点  
でタイ企業 5 社が入居を決定済みだった。SEZ  
の担当者によると、在タイ日系企業からの視察  
も複数件受けているという。一方で現地進出日  
系企業へのヒアリングによると、インフラは整  
いつつあるものの、現地の販売・調達代理店と  
なる業者の不在やコールドチェーンの未整備  
などソフトの部分にまだ課題が残っているよ  
うだ。

### ■ プノンペン～ホーチミンルートも利用量が 増加

沿岸ルートでは、カンボジア国内の国道 48  
号線の道路状況が非常に悪い。地形の関係上、  
山がちな場所を通ることになり、常に車体が上  
下に揺れる。また路面に傷んだ箇所も多く、凹  
凸も大きい。今回の調査でも平均 40 キロほど  
しか出せず、衝撃に弱い貨物の輸送に適してい  
ないことが分かった。物流ルートとしてはまだ  
整備が不十分といえる。

ただ、同ルートのタイ国内の道路は、問題な  
く利用できるため、タイとの国境の町コック  
ンに開発された SEZ に生産拠点を置き、同ルー  
トを利用してタイと生産分業を図る企業が出  
てきている。2012 年矢崎総業が進出し、タイに  
あるマザー工場の一部生産工程をこのコック  
ン SEZ の工場に移管している。国道 48 号線を通  
るコックン～プノンペンのルートは、物流面では  
まだ利用ニーズは多くない。

南部経済回廊のプノンペン～ホーチミン間  
も、基本的には片側 1 車線だが、走行には大き  
な問題はない。唯一メコン川を渡船するネア  
ックルンでは、日本政府による架橋建設 (ネア  
ックルン橋、2015 年 3 月完成予定) が進められ  
ており、所要時間 (リードタイム) の短縮に期待  
がかかる。本区間では日系物流会社による定期  
輸送サービスも開始されている。

このルートは南部経済回廊の中で最も商用  
が多い区間といえる。プノンペンで製造し、日  
本や米国向けに輸出する、もしくはベトナムか  
らプノンペンに消費財を輸送する際に利用さ  
れている。また、プノンペンではなく、カンボ



バンコク～プノンペン沿岸ルートの未舗装部分



コックン SEZ の入り口



ネアックルンのメコン川を渡るフェリー



建設中のネアックルン橋

ジア・ベトナム国境地域（バベット地区）に製造拠点を置き、その輸出入の玄関口としてホーチミンを利用するケースも増えており、その際も本ルートが活用される。

プノンペン～ホーチミンは、メコン川の河川路を利用する選択肢もある。輸送時間、コストは異なり、利用者は輸送のリードタイムや貨物の種類に応じて選択しているのが現状だ。

### ■東西経済回廊は国道9号線の補修に期待

東西経済回廊はベトナム・ダナンからラオス、タイを西走し、ミャンマー・モーラミヤインへ至るルートだ。2011年末から、閉鎖されていたタイ・メーソートとミャンマー・ミヤワディ間の国境が再開した。本ルート上で現在商用で利用されているのは、バンコクとハノイを結ぶルートだ（途中、東西経済回廊の一部と重複）。バンコク～ハノイの輸送は、この東西経済回廊を経由する陸上輸送と、レムチャバン港とベトナムの北部地域を結ぶ海上輸送との選択となる。貨物の種類、輸送のタイミングなどによっ



修復中の国道9号線



タイ・ラオス国境の第2メコン友好橋

てコストが大きく変わるルートではあるが、おおむね陸上輸送コストは海上の3～4倍となっている。利用者は陸上輸送のリードタイムの短さ（海上輸送の約半分以下）に着目している。現在、同回廊上のラオス国道9号線の損傷が激しく、複数の箇所では補修工事を実施している影響でリードタイムに影響が出ている。

近年、タイ・ラオス国境のラオス側の町であるサワンナケート（サバナケット）に生産拠点を置き労働集約的な工程を行うという、タイとの生産分業を図る際に、本ルートが利用されている。2013年10月にニコンがサワンナケートのサワン・セノSEZにデジタルカメラの新工場操業を予定しており、650キロ離れたアユタヤのマザー工場から一部工程を移管する。東西経済回廊の実走調査結果の詳細については、[通商弘報2013年6月24日記事](#)参照。

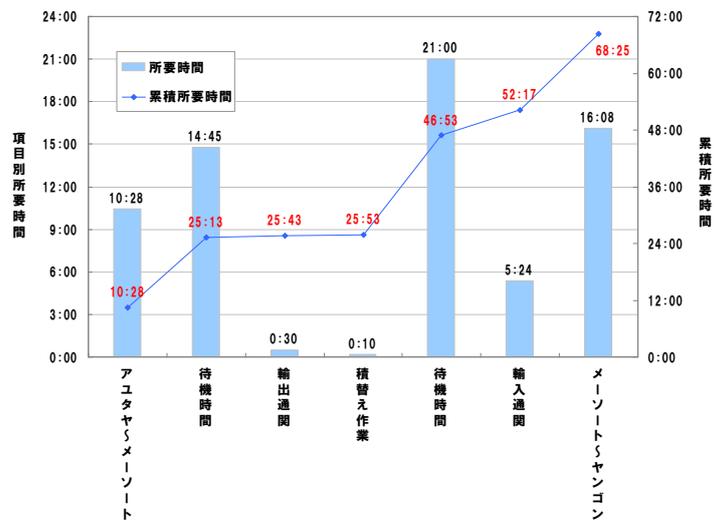
### ■ミャンマーとの着実な連結を

南部経済回廊、東西経済回廊ともに、ミャンマーとの接続性はまだ課題が多い。南部経済回廊を延長し、バンコクから西に約300キロ進むと、ミャンマー南部の町ダウエーに至る。ダウエーは、インドやアフリカなど西側への輸送の基点ともなるため、日系企業からも期待が高い。2013年3月に、タイ政府とミャンマー政府の特別事業体が発足。開発委員会には日本もオブザーバーで参加している。現在は、アクセス道路も整備されていないが、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だろう。

バンコクからメーソート・ミヤ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を部分利用するルートも注目されている。タイ側は約445キロ、ミャンマー側は424キロのルートだ。ジェトロは、2012年11月に本ルートで、貨物を積載したトラックによる輸送実験を行った。その結果については、ジェトロ・

バンコク事務所の浅野義人所員が報告した。同区間の輸送にかかるリードタイムは68時間25分、そのうちタイ側が25時間43分、ミャンマー側が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る非常に重要な物流ルートだが、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みられない。

図表4 アユタヤ～ヤンゴン輸送の所要時間



写真・図出所: 調査レポート「東西回廊・西側ルートを経由したバンコク～ヤンゴン間陸路輸送調査 (2013年4月)」

国境における通関手続きの煩雑さに加え、ミャンマー側のミャワディー～パアン間の山岳道路は未舗装で、かつアップダウンやうねりが激しい。さらには、1車線道路であるための日替わり通行制、外国人の入境規制、トラックの相互乗り入れ不可といった制度上の問題もあり、コスト面も懸念もある。ミャンマー政府は既に片側1車線で通行可能な迂回路

の整備に着手しているほか、輸出入に係るライセンスの不要品目が増えているなど規制緩和の兆しもある。

セミナー参加者からは、ミャンマーのインフラや経済特区の開発状況などの質問が多く寄せられた。複数のSEZがあるカンボジア・ラオスと異なり、ミャンマーでは初のSEZであるテ



イラワを 2015 年開業目標に開発中、ダウエーは開発の枠組み作りの段階だ。今後ハード・ソフト面での投資環境・インフラ改善がなされれば、メコン地域を面で捉えたビジネス展開においてミャンマーのプレゼンスが一層高まるだろう。本ルートの貨物輸送調査結果の詳細は、調査レポート「[東西回廊・西側ルートを経由したバンコクーヤンゴン間陸路輸送調査 \(2013 年 4 月\)](#)」を参照。

メコン地域における実走調査結果の詳細については、調査レポート「[ASEAN・メコン地域の物流・通関事情 \(2013 年 6 月\)](#)」を参照。



(田辺直紀)

(タイ・ラオス・カンボジア・ミャンマー・ベトナム)

アンケート返送先 FAX：03-3582-5309  
 e-mail：ORF@jetro.go.jp  
 日本貿易振興機構 海外調査部 アジア大洋州課宛

● ジェトロアンケート ●  
 調査タイトル：メコン地域越境物流の実態

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

■ 質問1：今回、本報告書での内容について、どのように思われましたでしょうか？（○をひとつ）

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

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

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

■ お客様の会社名等をご記入ください。（任意記入）

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

※ご提供頂いたお客様の情報については、ジェトロ個人情報保護方針 (<http://www.jetro.go.jp/privacy/>) に基づき、適正に管理運用させていただきます。また、上記のアンケートにご記載いただいた内容については、ジェトロの事業活動の評価及び業務改善、事業フォローアップのために利用いたします。

～ご協力有難うございました～

## メコン地域越境物流の実態

---

作成者：日本貿易振興機構(ジェトロ)

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

本原稿は2013年7月31日～8月1日付け通商弘報に掲載された原稿に図表、写真を追加したものです。

---

**【免責事項】** 本報告書で提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本報告書で提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載