



物流事情



スリランカ

BOP層実態調査レポート

■スリランカ民主社会主義共和国 — 基礎データ —

- 面積: 65,610平方キロメートル[日本の約0.17倍]
- 人口: 約2,048万人 (2013年: スリランカ中央銀行 Annual Report 2013)
- 首都: スリ・ジャヤワルデナプラ・コッテ / 人口: 10万7,508人 (2012年センサス)
- 名目GDP総額: 672億ドル (2013年)
- 1人あたりのGDP(名目): 3,162ドル (2013年)
- 実質GDP成長率: 7.3% (2013年)
- 為替レート: 1ドル ≒ 約129.06 スリランカ ルピー (2013年 平均値)

出所: JETROホームページ 国・地域別情報(J-FILE)「スリランカ概況(2014年11月更新)」



スリランカの物流 (概要)

スリランカはインド洋に浮かぶ島国であり、東と西の航路・空路の中心に位置するため、シルクロードの時代から、交易の重要な位置を占めてきた。トリンコマーリ港は水深が深く、世界でも有数の自然の良港と言われてきた。大型船をコロンボに入港させ、フィーダー船で貨物をインド南部の都市まで運ぶ交易方法も昔から盛んであった。



東西の航路・空路の中心に位置するスリランカ

地図提供: スリランカ投資委員会 (BOI)

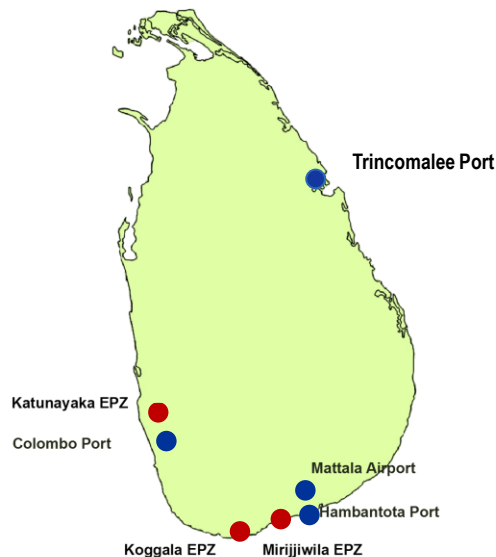
スリランカは2009年の内戦終結以降、治安が大幅に改善し、堅実な経済発展を遂げており、スリランカの戦略的な位置が再び注目されるようになった。スリランカ政府も同国をロジスティックのハブとして開発するべく、関税免除措置や再輸出、自由貿易協定(FTA)などの施策を積極的に取り入れている。

スリランカの物流（概要） —つづき—

スリランカはインドおよびパキスタンとFTAを締結しており、インドへは4,232品目が、パキスタンへは4,686品目が100%非関税となっている。加えて、輸入材に35%以上の付加価値を加えることによって、非課税で再輸出できる制度もある。これにより国内外の企業は、治安が良好で生活水準も高いスリランカに生産加工や貿易の拠点を置き、インドとパキスタンという巨大なマーケットを戦略的に狙うことができる。

例えば、スリランカの流通分野の大手企業エキスポランカ社は、中国やインドからテキスタイルを大ロットの反物で輸入し、輸出加工区内の自社倉庫に置いてそれらを小ロットの反物にして、南アジア諸国へ再輸出している。輸入・輸出とも非課税特権が適用され、確実に利益が確保できるという。

右図が示すように、スリランカには現在3つの港があるが、商業の中心であるコロombo市内にあるコロombo港が輸出入の中心である。同港からは、世界各地への海上輸送ルートが頻繁に利用できる（詳細は後述）。トリンコモリー港は、石油、小麦、セメントなどの素材の輸入に活用されている。例えば同港では、インディアン・オイル・カンパニーが石油を、東京セメント工業の現地法人がセメントを、シンガポール本社のプリマ・セイロン社が小麦を輸入している。これらの素材は同港付近で備蓄・加工され、国内や近隣諸国に販売されている。都市化したコロombo港周辺では入手の難しい備蓄、保管のための倉庫、土地などが同港付近では豊富に入手できること、トリンコモリーからは鉄道・道路でコロomboやキャンディーなどの国内の主要都市に直結していることが、同地における素材輸入・備蓄・加工型産業の発達を支えている。近年新しく整備された南部のハンバントタ港は、商船の出入港数はまだ少ないが、将来の物流の拠点として期待されている。非課税の輸出・再輸出の拠点としては、カトナーヤカ、コッガラ、ミリッジウィラなど、海岸沿いの輸出加工区（図の●地点）が活用されている。



スリランカの主な輸出加工区とその近隣の港

海上輸送

コロomboからヨーロッパ、アメリカ東海岸、アジア、中東、アフリカ地域へ海上輸送すると、シンガポールから輸送した場合と比較して、約5日間、輸送時間が短縮できる。（下図参照）

船会社	仕向地	コロomboからの輸送日数	シンガポールからの輸送日数	日数の差
APL	サウサンプトン(英国)	15	20	5
	ニューヨーク(米国)	23	28	5
	ジュベル・アリ(ドバイ)	5	9	4
MAERSK	フェリックスストウ(英国)	15	23	8
	サラール(オマーン)	5	8	3
EVERGREEN	ダルエスサラーム(タンザニア)	7	15	8

資料提供:スリランカ投資委員会物流研究会

海上輸送 一つづき

〔海上輸送の各運賃〕

(単位:ドル)

仕向地 (コロンボ港→仕向地)	20フィート コンテナ	40フィート コンテナ	出港地 (出港地→コロンボ港)	20フィート コンテナ	40フィート コンテナ
東京	400	500	東京	1,100	1,500
シンガポール	100	250	シンガポール	1,000	1,200
ニューヨーク(米国)	2,200	3,700	ニューヨーク(米国)	1,200	1,600
モンバサ(ケニア)	1,100	2,100	モンバサ(ケニア)	1,100	1,600
ムンバイ(インド)	150	300	ムンバイ(インド)	350	400
ドバイ(UAE)	400	800	ドバイ(UAE)	500	700
フェリクストウ(英国)	800	1,600	フェリクストウ(英国)	800	1,400

※2015年3月現在の、一般貨物を対象とする平均的な料金を提示した。

資料提供: Yusen Logistics Co., Ltd.

コロンボとシンガポールにおける海上輸送に関連するコストを比較すると、シンガポールよりコロンボのコストが格段に安価であることがわかる。

〔コロンボとシンガポールにおける海上輸送に関連するコストの比較〕

(単位:ドル)

項目	コロンボ	シンガポール
労務費(サービス分野)	時給 1.5ドル	時給 13ドル
倉庫代	4.8ドル/平方フィート	13.3ドル/平方フィート
CFSチャージ	W/M 12ドル	19ドル
ターミナル・ハンドリング・チャージ	20フィートコンテナ	151ドル
	40フィートコンテナ	234ドル
	45フィートコンテナ	287ドル
		303ドル

※1シンガポール・ドル=0.74USDドルで換算

資料提供: スリランカ投資委員会物流研究会

出所: Port Charges (Singapore): http://cms.molpower.com/LinkClick.aspx?fileticket=qla_FbT6lwo%3D&portalid=0Port Charges (Colombo): <http://www.molpower.com/vlcweb/uistatic/tariff/localcharge/srilanka.pdf>Wages (Singapore) <http://www.tradingeconomics.com/singapore/wages>Wages (Colombo) <http://www.wageindicator.org/main/salary/minimum-wage/sri-lanka>

通関作業について主な流通業者に聞き取りをしたところ、すべての書類が整っていれば2~3日で完了することであった。なお、関税制度が複雑・変更が頻繁なことから、関税制度の簡素化と安定を望む声もあった。

航空便輸送

〔航空便輸送運賃：コロンボ空港より各地へ輸出する場合〕

(単位：ドル)

仕向地 (コロンボ港→仕向地)	最低料金	1kg毎の料金						必要日数
		45kg 以下	45kg 以上	100kg 以上	300kg 以上	500kg 以上	1,000kg 以上	
東京	35.00	5.25	2.80	2.30	2.05	1.95	1.90	2日間
シンガポール	35.00	2.95	2.40	1.75	1.60	1.50	1.40	1日間
ニューヨーク(米国)	60.00	5.60	4.10	3.50	3.20	2.95	2.90	4日間
ナイロビ(ケニア)	55.00	3.90	3.50	3.25	3.00	2.95	2.90	4日間
ムンバイ(インド)	45.00	1.45	1.40	1.35	1.30	1.25	1.20	1日間
ドバイ(UAE)	30.00	5.00	3.40	3.10	2.50	1.50	1.40	1日間
ロンドン(英国)	85.00	4.95	3.65	2.35	2.30	2.10	1.95	2日間

※：1) 2015年3月現在の、空港から空港までの一般的な料金を提示した。
燃料および保険サーチャージを含む。

資料提供：Yusen Logistics Co., Ltd.

2) 体積比 1:6000とし、物品は一般貨物とする。

物流会社の事例

● 郵船ロジステックス社

郵船ロジステックス社は1999年に、郵船ロジスティックス(株)とスリランカの大手商社ヘイレイズ社の合併会社として設立され、輸出・輸入に関する貨物輸送、通関、荷役、保管などの業務を行っている。日本企業を中心に営業を展開しており、ODA関係の業務も多い。現在、社員数は26人。コロンボのヘイレイズ本社内に事務所を持つ。

前述のようにスリランカは、流通のハブとして、輸入材に付加価値をつけ再輸出する事業を奨励している。郵船ロジステックス社の合併相手であるヘイレイズ社はこれを促進すべく、コロンボ国際空港近くに所在するカトナーヤカ輸出加工区内に、約3万m²の再輸出用ハイテク倉庫を建設中であり、一部は既に完成している。倉庫の運営は国内外から携帯電話のアプリケーションでオンライン・モニタリングできる仕組みとなっている。1万m²の冷蔵倉庫も完備される。郵船ロジステックス社はこの倉庫を活用し、今後、再輸出関係の営業を拡大する計画である。



郵船ロジスティックス社(事務所)



再輸出用ハイテク倉庫

陸上輸送：道路

自動車の流通状況

スリランカ国内の旅客・貨物輸送においては、道路輸送が全体の9割を占めている。経済成長とともに、自動車登録台数は増加し続けており、2013年には500万台を超えた。自動車には高い税率がかけられており、政府の重要な財源となっている。例えば、スリランカ国内で販売されている中古の日本製の乗用車の価格は、FOB価格の約3倍である。高額のため月賦やリースでの購入が多い。なお、政府高官や医師には、減税・免税で自動車を取得する権利が与えられている。

乗用車は3年半中古まで、商業用のワゴン車等は5年中古までの輸入が許可されている。日本車は性能と耐久性の面で一番人気があるようである。しかし近年は、日本車に比べて安価な、韓国製、中国製、マレーシア製、インド製の自動車も人気が出てきた。なおスリランカでは自動車の本格的な生産はしておらず、ランカ・アショカ・レイランド社(Lanka Ashok Leyland PLC)やマイクロ社(Micro Cars Ltd.)のように、エンジンやパーツを輸入し、組み立て生産している例が数社ある。

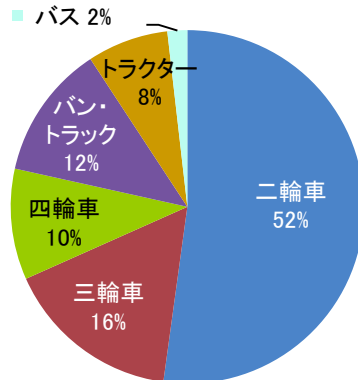
〔スリランカにおける車両登録台数〕

(単位:万台)

車種	台数
二輪車	2,642
三輪車	818
四輪車	514
バン・トラック	622
トラクター	376
バス	92
合計:	5,064

出所: "Department of motor traffic" Webサイト (2013年7月末現在)

〔スリランカにおける車両登録の内訳〕



道路の整備概況

同国政府は、道路の拡幅・整備を進めているが、車両の増加に追いついておらず、コロンボ首都圏やキャンディなどの主要都市における交通渋滞は深刻であり、流通のボトルネックになっている。

スリランカの道路総延長は12,165km。道路は舗装状況、幅などを基準にしてA～Eに分類されている。AとBは道路公団が、CとDは州政府が、Eは市町村が管理している。



コロンボ市内の交通渋滞

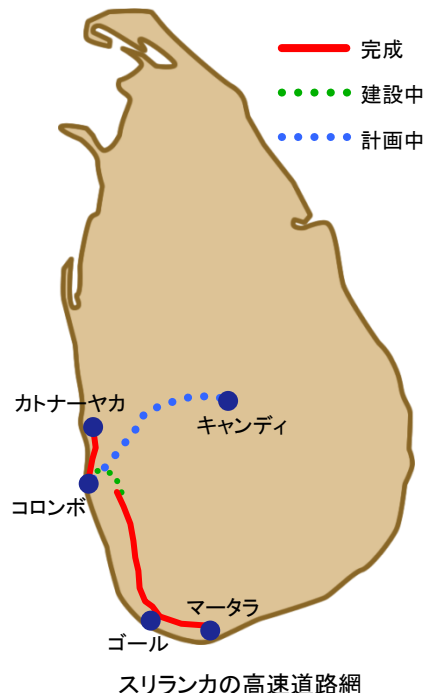
陸上輸送：道路 一つづき

高速道路の整備状況

2011年、日本政府およびアジア開発銀行の支援を受け、スリランカ初の高速道路が開通した(延長94km)。開通後は、コロンボから南部の都市ゴールまで、日帰りで出張や小旅行に行けるようになった。2013年にはコロンボとカトナーヤカ国際空港をつなぐ26kmの高速道路が開通し、地元市民にとっても海外からの旅行・出張者にとっても、空港へのアクセスが格段に向上した。2015年1月現在、南部高速道路はマータラまで延長され、コロンボ周辺をつなぐ外郭環状道路の一部も開通している。また現在、コロンボと中央部の古都キャンディをつなぐ、キャンディ高速道路の計画策定作業が行われている。



南部高速道路



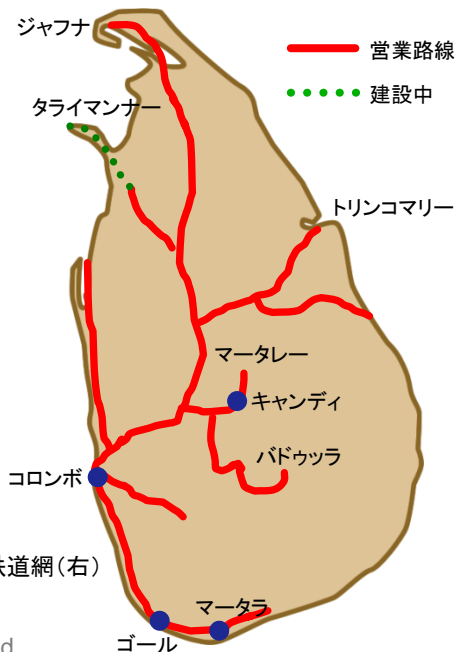
スリランカの高速道路網

コールドチェーン物流の状況

国内のコールドチェーンの例としては、ロハン・ロドリゴ・ホールディングス社(Rohan Rodrigo Holdings)が、フリーザートラック、冷凍コンテナ、コロンボ港近くの自社所有のコールドルーム(約1,000トン)、通関サービスなどを提供している。

陸上輸送：鉄道

イギリス統治時代の1864年、中央高地で栽培されていたコーヒーをコロンボ港まで運ぶために鉄道が作られた。その後、主な産業となった紅茶栽培においても、鉄道は製品・機械・労働者などを輸送する主な手段であった。南はマータラ、東はバティカロア、中央高地はバドゥツラとマータレーまで鉄道網が延びており、2014年10月には内戦終結の恩恵を受け、北のジャフナまで鉄道が再開した。現在は北西のインドとの国境近くのタライマンナーまで延長するべく建設中である。



スリランカの鉄道網(右)

陸上輸送：鉄道 一つづき

鉄道はすべて国営であり、未電化でディーゼル機関車が使われている。1日の平均旅客列車数は386便、貨物列車数は25便であり、1日の利用者数は約35万人である(2014年11月現在)。

鉄道はすべて国営である。運賃はバスに比べても安い。例えば、コロンボのフォート駅から約200km離れたアヌラダプラまで、100kgの鶏のひなを普通列車で運ぶ際の料金は250ルピー*である。*:スリランカ鉄道局 Webサイト

現在、北端のカンケサントライ及び、北西のマナー半島の先端のタイマンナーまで線路を延長すべく工事が進められている。スピードアップ、車両数の増加、電化、鉄道駅までのアクセスの改善、などが鉄道のこれからの課題とされている。



国営鉄道

旅客輸送：バス

庶民の足としてはバスが一番一般的である。主要都市のバス停からは国営や私営の路線バスが頻繁に出ており、あまり待たずに乗ることができる。通勤通学時間は大変混むことも多い。スリランカには公共の乗り合いバスはなく、路線バスのみである。その他、スクールバスやオフィス通勤用にはミニバスやワゴン車が活躍している。これは、客から月額料金を徴収し、特定の地点から客を乗せ、特定の学校やオフィス街を回って客を降ろすものである(帰りも同様)。

路線バスには、普通のバスと冷房付きのインターシティと呼ばれるバスがある。普通のバスの料金は、初乗り8ルピー、4kmで12ルピー、30kmで44ルピー、100kmで130ルピー程である。冷房付きのインターシティの料金は、普通のバス料金の約2倍である。国営・私営とも同料金。長距離バスと冷房付きのバスには時刻表があり、バス停に行き着いて席を予約することもできる。都市近郊を走る短距離バスは、客が一杯になると出発するという具合で、運転は不定期である。

2014年初め、通信大手のダイアログ社がオランダのIT企業と提携して、「タッチトラベルパス」というバス用のICカードをコロンボのある西部州の路線バスに導入した。その後このカードは、他の州の路線バスにも広がっている。このカードだと、「釣り銭がない」と車掌に言われ、おつりをもらい損ねることがないのが利点と言う。



私営の路線バス



路線バス用ICカード「タッチトラベルパス」

旅客輸送：三輪車

三輪車は庶民のタクシーとして広く使われている。以前は、料金を交渉して乗る方式であったが、コロンボでは近年、メーター制のタクシーが普及した。料金は、初乗り1kmまでが50ルピー、それ以上は1km毎に40ルピーが加算される仕組みである。夜間料金は初乗り58.50ルピー、加算料金は1km毎に47.51ルピー(2015年1月現在)。

バジャージ(Bajaj)社製のガソリン三輪車が人気である。その他、TVS社製の三輪車 やジーゼルのピアッジオという名前の三輪車も普及している。いずれもインドから主な部品を輸入し、スリランカで組み立てをしている。新車の値段は約50万ルピー。リースや月賦で購入する人が多い。近年では、三輪車を自家用車として商業用、通勤・通学、など使う世帯も増えてきた。



三輪タクシー

BOP層対象の旅客輸送

BOP層対象の旅客ビジネス事例

●スリーウィール・ランカ

BOP層を主な対象とした流通ビジネスの成功事例として、「スリーウィール・ランカ社」にインタビューを行った(2015年1月)。

スリランカで三輪タクシーに乗るには、大通りを流している車両に手を上げて止めたり、交差点に停車している客待ちに声をかけたりする。三輪タクシーの運転をしていた同社社長は、客待ち時間が長いと営業の効率が悪いことに気づき、なんとか営業の効率を上げる方法がないかと考えた。その結果、16台の三輪タクシー仲間を集め、電話で注文を受け、車を仕向ける仕組みを作った。2009年、社長が35歳の頃である。これがスリーウィール・ランカ社の発端である。

社長のアイデアはヒットした。顧客には、大通りまで行って三輪車を拾う必要がなく、家まで来てくれるので小さな子供や病人がいる時に都合がよい、早朝や夜間でも確実に乗ることができる、といったことが好評であった。また、料金がメーター制で、交渉の必要がないのも客に安心感を与えたようであった。運転手にとっても、待ち時間が少なく、短時間で多く稼げる同社のシステムはありがたかった。その後、三輪車に加えて軽自動車も導入するなど、顧客や運転手のニーズを的確にとらえ、順調に事業を拡大してきた。2015年現在、同社は、三輪車300台、軽自動車(インド・タタモーターズ社製「ナノ」)500台、ワゴン車25台、ハイブリッド車25台を所有しており、運転手の数は約800人、電話注文を受けるオペレーターの数は45人である。2014年の売り上げは約5千万ルピーであった。社長は今後、ホテル経営、酪農、広告、株式投資などの分野への進出を計画している。



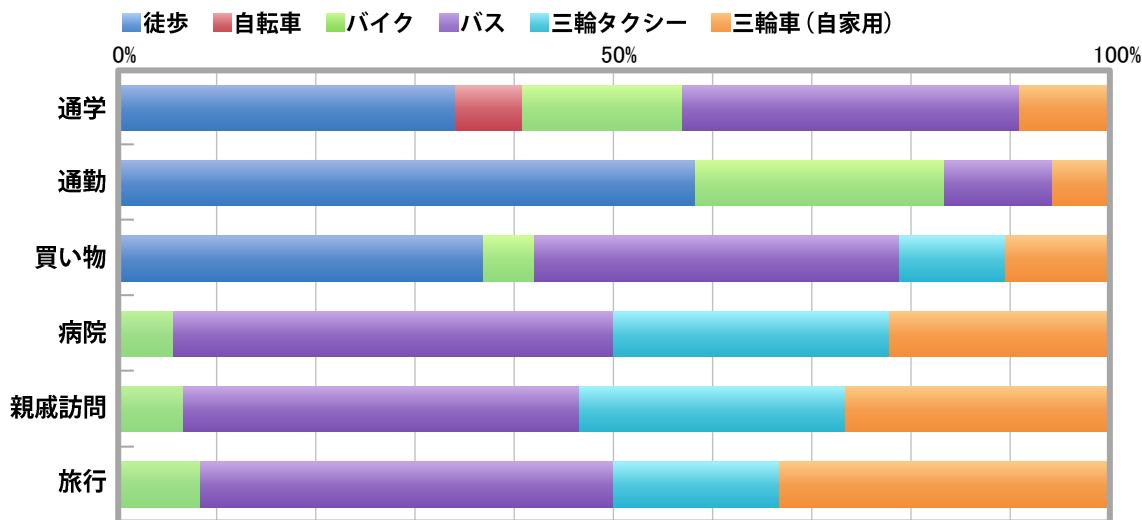
スリーウィール・ランカ社
オペレーター室



BOP層対象の交通事情

コロombo近郊のBOP層25世帯を対象に、交通事情についてアンケート調査と聞き取り調査を行った。
(2014年12月と2015年1月にコロombo県郊外で実施)

〔交通事情に関するアンケートの結果〕



通学: 徒歩と路線バスを使う世帯が多い。

通勤: 調査を実施した町が、家内工業や大工仕事の盛んな地域であったためか、徒歩が半数以上を占めた。

買い物: 徒歩かバスで市場まで行く。

病院: バスや三輪タクシーを使って、数キロ離れた公立病院へ行く。

親戚訪問: 休日に親戚を訪問する際、バスや三輪タクシーを使っている。

旅行: 距離によって、バスと三輪車を使い分けている。

なお、インタビューの対象世帯の中には、自家用に三輪タクシーを持っているものもあり、それらの世帯は路線バスをほとんど利用しておらず、どこに行くにも自家用三輪車を使っている。

鉄道を使っている例はなかったが、これは鉄道の駅に行くまでのアクセスが悪いからとのことであった。

路線バスについて、夕方を過ぎると本数が少なくなる、通勤・通学時間帯が非常に混雑する、客をあちこちで乗せるため頻りに停車したり渋滞がひどいため、目的地に着くまでに時間がかかり過ぎる、などの問題点が指摘された。バス料金の設定は妥当であるとの声が多かった。