

平成 28 年度フードバリューチェーン構築推進事業
(うちアジアにおける二国間事業展開支援)

アセアン経済共同体における生産・流通・投資環境調査 報告書

平成 29 年 3 月

株式会社大和総研
アジア事業開発本部

注意事項

- ・本事業は、農林水産省大臣官房国際部の委託により、株式会社大和総研が実施したものであり、本報告書の内容は農林水産省の見解を示すものではありません。

免責事項

- ・農林水産省及びその委託事業者である株式会社大和総研は、本報告書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、派生的、特別の、付随的、あるいは懲罰的損害及び利益の喪失については、それが契約、不法行為、無過失責任、あるいはその他の原因に基づき生じたか否かにかかわらず、一切の責任を負うものではありません。これは、たとえ、農林水産省及び委託事業者である株式会社大和総研がかかる損害の可能性を知らされていた場合も同様とします。
- ・本報告書の記載内容は、委託事業者である株式会社大和総研による聞き取りによるものですが、その正確性、完全性を保証するものではありません。

<目次>

第1章	大メコン圏（GMS）における流通環境	1
1.	大メコン圏における食品の貿易動向	1
(1)	メコン5カ国の概況	1
(2)	メコン各国の農林水産物・食品の貿易動向	2
2.	物流インフラの整備状況	4
(1)	経済回廊の整備状況	4
(2)	経済回廊の活用状況と課題	6
(3)	低温物流の整備状況	7
3.	輸出入に係る規制・手続き	9
(1)	輸出入規制	9
(2)	輸出入規制関連の問題点	10
(3)	食品検査等における問題点	11
4.	通関規制・手続き	12
5.	投資規制	14
6.	流通円滑化に向けての施策	15
(1)	タイ	15
(2)	ベトナム	16
(3)	ラオス	17
(4)	カンボジア	18
(5)	ミャンマー	19
第2章	タイにおける流通環境	21
1.	農林水産物・加工食品の流通	21
(1)	国内における流通の状況	21
(2)	隣国との流通の状況	23
2.	物流インフラの現状と課題	26
(1)	道路・輸送インフラの整備状況	26
(2)	コールドチェーンの普及状況	27
(3)	インフラ整備計画	27
3.	食品の輸出入に係る現状と課題	29
(1)	輸出入規制	29
(2)	通関手続き	32
(3)	原産地証明	39
4.	投資上の現状と課題	42
(1)	投資規制	42
(2)	投資優遇策（投資恩典、SEZ）	43
第3章	ベトナムにおける流通環境	46
1.	農林水産物・加工食品の流通	46

(1)	国内における流通の状況	46
(2)	隣国との流通（貿易）の状況	48
2.	物流インフラの現状と課題	51
(1)	道路・輸送インフラの整備状況	51
(2)	コールドチェーンの普及状況	54
(3)	インフラ整備計画	55
3.	食品の輸出入に係る現状と課題	57
(1)	輸入規制	57
(2)	輸出規制	59
(3)	通関制度・手続き	60
(4)	原産地証明書	65
4.	投資上の現状と課題	66
(1)	投資規制・外資規制	66
(2)	投資優遇策	67
第4章	ラオスにおける流通環境	70
1.	農林水産物・加工食品の流通	70
(1)	食品流通の概要	70
(2)	国内の流通市場の実態	70
(3)	隣国との食品関連貿易量の推移・変化	73
2.	物流インフラの現状と課題	76
(1)	道路・輸送インフラの整備状況	76
(2)	コールドチェーンの普及状況	77
(3)	インフラ整備計画	78
3.	食品の輸出入に係る現状と課題	79
(1)	輸出入規制	79
(2)	輸入手続き	80
(3)	輸出手続き	82
(4)	通関手続き	83
(5)	原産地証明書	86
4.	投資上の現状と課題	89
(1)	投資規制・外資規制	89
(2)	投資優遇策	90
(3)	経済特区	94
第5章	カンボジアにおける流通環境	96
1	農林水産物・加工食品の流通	96
(1)	国内における流通の状況	96
(2)	隣国との流通の状況	99
2	物流インフラの現状と課題	102
(1)	道路・輸送インフラの整備状況	102

(2) コールドチェーンの普及状況.....	106
(3) インフラ整備計画.....	107
3 食品の輸出入に係る現状と課題.....	109
(1) 輸出入規制.....	109
(2) 輸入手続き.....	109
(3) 輸出手続き.....	113
(4) 輸出入に係る優遇制度.....	114
(5) 実際の運用・課題等.....	115
(6) 原産地証明.....	116
4 投資上の現状と課題.....	118
(1) 投資規制.....	118
(2) 投資優遇策.....	118
第6章 ミャンマーにおける流通環境.....	122
1. 農林水産物・加工食品の流通.....	122
(1) 国内における流通の実態.....	122
(2) 隣国との流通（貿易）の状況.....	124
2. 物流インフラの現状と課題.....	126
(1) 道路・輸送インフラの整備状況.....	126
(2) コールドチェーンの普及状況.....	129
(3) インフラ整備計画.....	129
3. 食品の輸出入に係る現状と課題.....	130
(1) 輸出入規制.....	130
(2) 輸出入手続き.....	130
(3) 通関制度・手続き.....	133
(4) 原産地証明書.....	137
4. 投資上の現状と課題.....	138
(1) 外資規制.....	138
(2) 投資優遇策（投資恩典、SEZ）.....	139
参考・引用文献一覧.....	142

第 1 章 大メコン圏（GMS）における流通環境

1. 大メコン圏における食品の貿易動向

(1) メコン 5 カ国の概況

メコン5カ国は、人口
2.4億人、GDP690億ド
ルの一大経済圏

大メコン圏（Greater Mekong Sub-region: GMS）、すなわち、タイ、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーの ASEAN 加盟 5 カ国と中国の 2 地域（雲南省、広西チワン族自治区）のうち、本調査の対象国である ASEAN5 カ国は、人口約 2.4 億人（ASEAN10 カ国合計の 4 割弱）を擁し、国内総生産（GDP）が約 690 億ドル（ASEAN10 カ国合計の 3 割弱）となる一大経済圏である。1 人当たりの GDP は平均すると 2,456 ドルとなり、メコン 5 カ国以外の ASEAN5 カ国の平均の約 8 分の 1、日本の約 15 分の 1 の規模となる。

メコン内ではタイの
経済規模が突出、格差
は大きい

各国についてみると、GDP はタイが 391 億ドルであるのに対し、ラオスが約 30 分の 1（14 億ドル）、カンボジアが約 20 分の 1 の規模にとどまっており、タイの経済規模が突出している。また、1 人当たり GDP についても、タイが 5,000 ドルを超える一方、ラオス、カンボジア、ミャンマーは 1,000 ドル台にとどまり、GMS 内で大きな経済格差が存在しているのが現状である。

図表 1-1：メコン 5 カ国及びその周辺国の基本情報

	人口 (万人)	面積 (1,000km ²)	名目 GDP (億ドル)	1人当たり GDP (ドル)
シンガポール	559	0.7	297	53,053
ブルネイ	42	6	10	24,713
マレーシア	3,172	330	303	9,546
タイ	6,898	513	391	5,662
インドネシア	25,880	1,911	941	3,636
フィリピン	10,420	300	312	2,991
ベトナム	9,264	331	200	2,164
ラオス	716	237	14	1,921
ミャンマー	5,225	677	68	1,307
カンボジア	1,578	181	19	1,228
メコン5カ国	23,681	1,938	692	2,456
メコン5カ国以外のASEAN5カ国	40,073	2,548	1,862	18,788
ASEAN10カ国	63,754	4,486	2,555	10,622
【参考】				
中国	137,898	9,600	11,392	8,261
インド	130,971	3,287	2,251	1,719
日本	12,680	378	4,730	37,304
米国	32,398	9,834	18,562	57,294

（注）面積は 2015 年、その他は 2016 年。メコン 5 カ国/ASEAN10 カ国の 1 人当たり GDP は平均。その他は合計

出所：IMF、国連より大和総研作成

(2) メコン各国の農林水産物・食品の貿易動向

食品の輸出は、メコン域内の伸びがその他地域を上回る

2015 年におけるメコン 5 カ国の世界への食品輸出額は 558 億ドル、輸入額は 295 億ドルで、非食品の貿易が赤字（輸入超過）となる中、263 億ドルの黒字であった。食品輸出額は 2005 年からの 10 年間に於いて年率 10.6% で増加し、2.7 倍になっている。一方、同年のメコン 5 カ国のメコン域内への食品輸出額は 55 億ドル（世界への食品輸出額の 9.9%）で、同 10 年間に於いて年率 20.8% で増加し、全体の伸び率を上回る 6.6 倍に増加した。

メコン域内では、食品輸出の伸びが非食品を上回る

またメコン域内においては、同 10 年間に於ける食品輸出の伸び率（20.8%）は、非食品の輸出の伸び率（15.5%）を上回っている。背景には、他製造業と比べてやや出遅れていた食品分野でのメコン域内への外資企業の投資が進み始め、域内での食品貿易が進み始めたことがあると考えられる。

域内での食品輸出が進みつつある

このように、メコン域内での食品の輸出は、メコン地域の発展に伴い、他の地域への輸出や非食品の輸出と比べて大きく増加しており、域内での食品貿易が他国以上のペースで進みつつある様子が窺える。なお、現状では、GMS 内での長距離の輸送の大部分は、海上輸送が主体となっている。

図表 1-2：メコン 5 カ国の貿易動向（2005 年、2015 年）

メコン5カ国 対 世界	2005年		2015年		伸び率	
	金額	構成比	金額	構成比	(倍)	(CAGR)
全体(輸出)	150,079	100.0%	398,912	100.0%	2.7	10.3%
食品	20,290	13.5%	55,757	14.0%	2.7	10.6%
非食品	129,789	86.5%	343,155	86.0%	2.6	10.2%
全体(輸入)	161,678	100.0%	403,088	100.0%	2.5	9.6%
食品	7,749	4.8%	29,476	7.3%	3.8	14.3%
非食品	153,929	95.2%	373,612	92.7%	2.4	9.3%
全体(輸出-輸入)	-11,599	-	-4,176	-	-	-
食品	12,542	-	26,281	-	2.1	7.7%
非食品	-24,140	-	-30,457	-	-	-

メコン5カ国 対 CLMV+T	2005年		2015年		伸び率	
	金額	構成比	金額	構成比	(倍)	(CAGR)
全体(輸出)	8,189	100.0%	36,542	100.0%	4.5	16.1%
食品	832	10.2%	5,527	15.1%	6.6	20.8%
非食品	7,356	89.8%	31,015	84.9%	4.2	15.5%
全体(輸入)	7,869	100.0%	30,421	100.0%	3.9	14.5%
食品	771	9.8%	3,863	12.7%	5.0	17.5%
非食品	7,098	90.2%	26,558	87.3%	3.7	14.1%
全体(輸出-輸入)	320	100.0%	6,121	100.0%	19.1	34.3%
食品	61	19.1%	1,664	27.2%	27.2	39.1%
非食品	259	80.9%	4,457	72.8%	17.2	32.9%

注 1：金額の単位は 100 万ドル

注 2：食品には、飲料、タバコも含む

注 3：CLMV+T は、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイ

出所：UNCTAD 統計より大和総研作成

タイとベトナムで食
品輸出の9割を占める

次に各国別での食品輸出の状況をみると、2015 年において輸出額のうちタイが 51.2%、ベトナムが 43.1%となり、経済規模の大きな両国を合わせると 9 割超を占める。またメコン域内での輸出に限ると、タイが 72.3%、ベトナムが 17.5%となり、タイからの輸出額が突出している。輸出先は、ベトナムとミャンマーがそれぞれ 3 割、カンボジアとラオスがそれぞれ 2 割で、輸出先国の経済規模にかかわらず比較的同程度の額を輸出している様子が窺える。

図表 1-3：メコン各国の食品輸出の動向（2005 年、2015 年）

各国 対 世界 （食品輸出）	2005年		2015年		伸び率	
	金額	構成比	金額	構成比	(倍)	(CAGR)
メコン5カ国合計	20,290	100.0%	55,757	100.0%	2.7	10.6%
タイ	12,820	63.2%	28,543	51.2%	2.2	8.3%
ベトナム	6,566	32.4%	24,021	43.1%	3.7	13.8%
カンボジア	69	0.3%	794	1.4%	11.4	27.6%
ラオス	36	0.2%	213	0.4%	5.9	19.3%
ミャンマー	798	3.9%	2,187	3.9%	2.7	10.6%

各国 対 CLMV+T （食品輸出）	2005年		2015年		伸び率	
	金額	構成比	金額	構成比	(倍)	(CAGR)
メコン5カ国合計	832	100.0%	5,527	100.0%	6.6	20.8%
タイ	636	76.4%	3,996	72.3%	6.3	20.2%
ベトナム	116	14.0%	970	17.5%	8.3	23.6%
カンボジア	25	3.0%	377	6.8%	15.3	31.3%
ラオス	19	2.2%	79	1.4%	4.2	15.5%
ミャンマー	37	4.5%	105	1.9%	2.8	11.0%

注 1：金額の単位は 100 万ドル、注 2：食品には、飲料、タバコも含む

注 3：CLMV+T は、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイ

出所：UNCTAD 統計より大和総研作成

図表 1-4：メコン域内における各国間の貿易（2015 年）

輸出先国 輸出国	CLMV + T						その他（参考）			全体
	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー		中国	日本	その他	
タイ	3,996	1,227	849	747	1,174		3,403	3,857	17,286	28,543
ベトナム	970	498	409	29	34		4,898	1,648	16,505	24,021
カンボジア	377	172	205	0	0		91	4	321	794
ラオス	79	53	25	0	0		35	21	78	213
ミャンマー	105	76	29	0	0		175	193	1,714	2,187
日本（参考）	509	232	254	18	3	1	513		4,064	5,086

輸出先国 輸出国	CLMV + T					
	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー	
タイ	100.0%	30.7%	21.2%	18.7%	29.4%	
ベトナム	100.0%	51.4%	42.2%	3.0%	3.5%	
カンボジア	100.0%	45.6%	54.3%	0.1%	0.0%	
ラオス	100.0%	67.8%	32.1%	0.1%	0.0%	
ミャンマー	100.0%	72.6%	27.4%	0.0%	0.0%	
日本（参考）	100.0%	45.6%	50.0%	3.6%	0.5%	0.3%

注 1：金額の単位は 100 万ドル

注 2：各国の輸出データを基に作成

出所：UNCTAD 統計より大和総研作成

2. 物流インフラの整備状況

(1) 経済回廊の整備状況

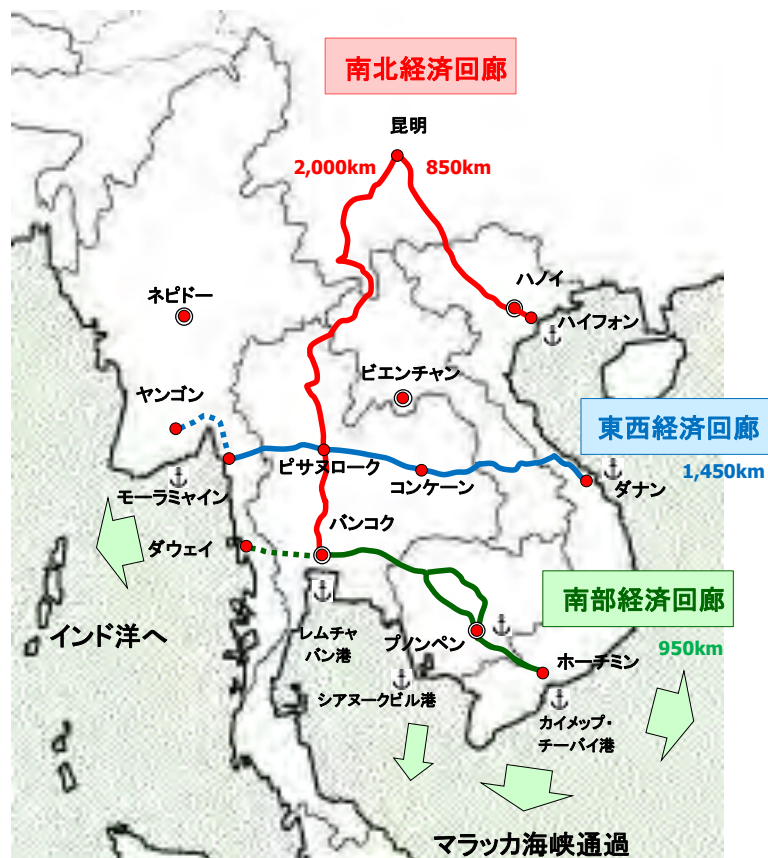
ADB主導の下、大メコン圏の経済回廊整備が進められている

アジア開発銀行（Asian Development Bank: ADB）の主導の下、1992 年より大メコン圏（GMS）について経済開発協力プログラム（GMS プログラム）が進められており、GMS における経済回廊のインフラ整備はこの開発の柱の一つとなっている。開発対象となる主要な経済回廊としては、東西経済回廊、南部回廊、南北経済回廊が挙げられる。これらの経済回廊を整備することにより陸路での連結性が飛躍的に向上し、メコン域内で人や物の流れが円滑化することを通じ、メコン全体の経済発展と各国の経済格差の解消にもつながるものと期待される。また将来的には、メコン地域を一つの市場さらには生産拠点として発展させるうえでも、その重要性は大きい。

南部経済回廊は、ハード面では概ね整備

南部経済回廊は、ベトナム・ホーチミンからカンボジア・プノンペンを通してタイ・バンコクへ至り、将来的にはミャンマーのダウエーへと通じる経済回廊である。タイとベトナムというメコンの 2 大経済圏をつなぐ回廊となっており、物流上の有用性は大きい。ハード面（道路、橋梁等）では概ね整備が進められており、カンボジアにおいて一部区間に道幅の狭い箇所や修復中の箇所が見受けられたり、産業道路と生活道路が区別されておらず渋滞等の要因となっていたりといった若干の問題は残るものの、タイやベトナムの道路は整備されており、現状では輸送上の大きな問題は聞かれない。2015 年 4 月には、カンボジアにおいてメコン川につばさ橋が開通したことで、リードタイムが短縮されるなど、整備は目に見えて進んでいる。

図表 1-5：大メコン圏（GMS）における主な経済回廊



出所：各種情報を基に大和総研作成

今後、ダウエーへの道路整備に期待

ハード面では今後、バンコクからミャンマーのダウエーにつながる道路の整備が期待される。ダウエーにおいては現在、深海港を有する広大な経済特区（SEZ）の整備が進められている。現状、多くの企業が集積するタイからインドや欧州などへ輸出する際には通常マラッカ海峡をまわって海上輸送をするため時間を要するが、ダウエーへの道路が整備され陸上輸送が実現すれば、リードタイムが大幅に短縮され企業にとってのメリットは大きい。

東西経済回廊は、ミャンマーの一部に未整備な区間あり

東西経済回廊は、ベトナムの中部ダナンからラオス、タイを通過し、ミャンマーのモーラミヤインそしてヤンゴンへと通じる経済回廊である（全長 1,450km）。ハード面ではタイ、ベトナムの道路整備には大きな問題がない一方、ラオスの一部において舗装状態の悪い箇所、タイの一部において起伏とカーブの多い山道の区間（ターク・メーソート間）、ミャンマーの一部の区間において未整備な箇所が残されている。とはいうものの、ハードインフラの改善は進められている。例えば、2015 年にはミャンマー側の路面の悪い山岳道路（ミヤワディ・コーカレイ間）に新しくバイパスが完成し、今まで 3 時間かかっていた区間が 30 分へと短縮されるなどの改善が見られた。

今後、タイ・ベトナム国境の積み替え所の整備に期待

ハード面では今後、現在建設中であるタイ・ミャンマー国境の第 2 友好橋の早期完成やミャンマー側における荷物の積み替え所の整備が期待される。タイ・ミャンマー国境には第一友好橋があるが、重量制限（25t）があるため、コンテナトラックの通過は実質的には難しい。このため、コンテナの場合は橋の手前で貨物を別の小さなトラックに載せ替える必要がある。さらに、ミャンマー側の積み替えスペースにはクレーン等の設備がなく、手作業で載せ替える必要があり、通関に時間がかかる一因となっている。今後、東西回廊を経て陸路でミャンマーに抜けることができれば、南部回廊の場合と同様、リードタイムの面で大きなメリットがある。

図表 1-6：各国における主な問題点 ①経済回廊関連の整備

	タイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー
経済回廊の整備（ハード面）	ミャンマー国境の第 1 友好橋は 25 トンの重量制限があるためコンテナの通行が不可 隣国と車線が異なり、友好橋上で車線変更する必要がある	モクバイ税関の容量不足（検査場、コンテナ積み替えスペースなどが狭い）	9 号線の一部区間の道路の整備状況が良くない	産業用道路と生活道路が区別されておらず、渋滞や事故を招いている（1 桁国道） タイと車両のハンドルの向きが異なり、同一車両での 2 国間走行が難しい	タイ国境の第 1 友好橋は 25 トンの重量制限があるためコンテナの通行が不可 コーカレイ・ヤンゴン間の道路が未整備 タイ国境の積み替え所にクレーンが無く、積み替えが手作業となり、時間・コスト増
経済回廊の整備（ソフト面）	ミャンマー・タイ間で相互通行ライセンスが無く、車両の乗り換えが必須で、時間・コスト増	相互交通ライセンスが取得しにくい	ラオス籍の車両はタイ国内の港や空港付近の保税地域への侵入ができない	タイ・カンボジア間は、実際の運用では車両の乗り換えが必要で、時間・コスト増	ミャンマー・タイ間で相互通行ライセンスが無く、車両の乗り換えが必須で、時間・コスト増
その他	片荷で輸送コスト高（自国方向が少ない）	片荷で輸送コスト高（自国方向が少ない）	片荷で輸送コスト高（他国方向が少ない）	片荷で輸送コスト高（他国方向が少ない）	片荷で輸送コスト高（他国方向が少ない）

出所：ヒアリング等に基づき大和総研作成

(2) 経済回廊の活用状況と課題

経済回廊の食品分野での活用はまだこれから

道路や橋梁などハードインフラ面において経済回廊の整備が進められてきている一方、現地進出日系企業や物流会社へのヒアリングによると、日系企業の食品輸送での経済回廊の利用はまだほとんど進んでいない。背景には、カンボジアやラオスなど経済規模が小さい国での需要がまだ小さいこと、またこれらの国から外に運ぶものが相対的に少ないため片荷になるといった事がある。例えば、南部経済回廊においてホーチミンやバンコクからプノンペンへ運ぶ荷物は多いがその逆は少なく、またタイのメーソートからミャンマーのミヤワディへの荷物は多いがその逆は少ない（図表 1-7）。片荷や通関料により輸送料が高くなると商品価格に転嫁せざるを得ないが、特にもともと単価の安い農産品などは高価格に見合うだけ高付加価値化するのが容易ではなく、越境輸送の障壁となっている。

ソフト面に課題

上記に加え、経済回廊を利用した食品の越境輸送が当初期待されたほどには進んでいない別の要因として、法整備やその運用などソフト面での整備が十分でない点が挙げられる。

CBTAにより、越境車両の条件等が規定

前述の GMS プログラムの一環として、国をまたぐ輸送の円滑化を促進することを目的とし、GMS の 6 カ国の間で越境交通協定（Cross Border Transportation Agreement: CBTA）が締結されている（1999 年にタイ、ベトナム、ラオス、2001 年にカンボジア、2002 年に中国、2003 年にミャンマーが署名）。同協定は、シングル・ウィンドウ/シングル・ストップ、越境車両の条件、車両のトランジット輸送などについて規定している。例えば、タイやベトナムのトラックが隣国のラオスやカンボジアに入国する際、通常はトラックを乗り換え、貨物を積み替える必要があるが、CBTA に基づくと車両を乗り換えることなく乗り入れることが可能となっている。また、国境をまたぐ際に、通常は輸出国と輸入国で 2 回の通関が必要となるが、CBTA に基づくと通関が 1 回ですむ（シングル・ストップ）など、国境税関に要する手続きが簡素化・スピード化される。

CBTAの運用には課題

しかし、CBTA の実際の運用にはまだ数多くの課題が残っているのが現状である。例えば、ミャンマーは CBTA に批准をしているもののタイとの覚書（MOU）は未締結であり、車両の相互通行に関する詳細な条件等は取り決められていない。このため、ミャンマー・タイ間ではトラックの相互通行ができず、両国間で乗換が必須となる。また、各国において車両の相互乗り入れライセンスの数は限定的で、付与基準は曖昧な上、高価格で売買される例もある。

シングル・ストップ

さらに、シングル・ストップについてはラオス（デンサワン）・ベトナム（ラオバオ）国境にて、輸入側（ラオス）で輸出側（ベトナム）の貨物の現物検査（シングルストップ検査）の実施が始まっているが、その他では導入は進んでいない。ラオス（サワンナケート）・タイ（ムクダハン）国境においては、ワンストップ用の建物だけは完成したが、タイの国家公務員が国内法により国外で業務ができないといった運用上の障壁もあり、実現には至っていない（「4. 通関規制・手続き」参照）。

ソフト面の整備により今後の活用が期待

このようにソフトインフラ面での問題は残るものの、今後その整備が進めば、リードタイムの観点から経済回廊を用いた食品輸送が増加してくる可能性は十分にある。

図表 1-7：国境通過待ちトラックの様子



（左）メーソート国境にて、タイ（メーソート）からミャンマー（ミヤワディ）方向に向かうトラック

（右）ベトナム（ホーチミン）からカンボジア（プノンペン）方向に向かうトラック

出所：大和総研撮影

（3）低温物流の整備状況

要冷蔵品のニーズ拡大も、整備には格差

メコン 5 カ国では経済成長に伴う所得水準の向上やライフスタイルの変化に加え、冷蔵・冷凍品を取り扱うスーパーマーケット等の近代小売店舗の増加により、低温物流のニーズは徐々に拡大してきている。とはいえ、一人当たりの所得水準に大きな格差のあるメコン 5 カ国においては、その整備状況や地場企業の意識に差がみられる。

タイでは充足も、カンボジア等では整備不足

1 人当たり GDP が 5,000 ドルを超えるタイにおいては、主要国際港であるレムチャバン港近郊を中心に冷蔵冷凍倉庫が集積し、多数の外資企業が低温物流サービスを提供している。現地ヒアリングでは、トラックや倉庫など整備面での大きな問題点は聞かれず、概ね進出企業のニーズを充足しているようである。一方、一人当たり GDP が約 2,000 ドルのベトナムにおいては、冷蔵倉庫が不足しているとの声と過剰であるとの声の両方が聞かれた。また 1 人当たり GDP が 1,000 ドル程度のカンボジアやミャンマーにおいてはこれまで整備が大きく遅れていた。

遅れていたミャンマー等で整備相次ぐ

このような中で近年、整備の遅れていた国において、日本企業による低温物流施設の建設が相次いでいる。例えば、2015 年にはミャンマーで国分が低温物流センターを開設、2016 年にはベトナムで川崎汽船と日本ロジテムが 7,000 m²もの冷凍冷蔵倉庫を建設、カンボジアでは郵船ロジスティクスが冷蔵・冷凍機能付き物流施設を建設している。日系企業による大型投資により、都市部においては高品質な低温輸送サービスを受ける環境が整備されてきているといえる。

低温物流に対する意識が低い

一方で、特にタイ以外において、地場企業の低温物流に対する意識が低く、保管や配送の過程でコールドチェーンが分断される要因となっている。例えば、リーファートラックを使っているがガソリン節約のため途中で冷蔵機能をオフにしていたり、荷卸しをエアシェルターの外で行っていたりすることもあるようである。

越境物流では国境でコールドチェーンが分断

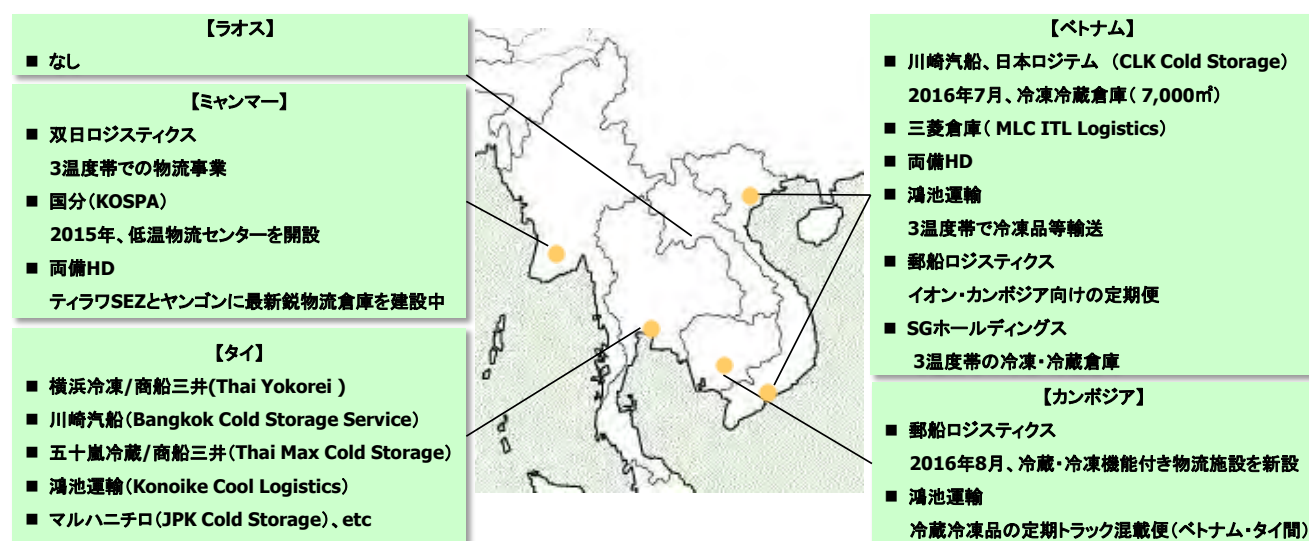
越境での低温物流については、一部の国境近辺の施設・整備が不十分でコールドチェーンが途切れてしまうことなどが問題点として挙げられる。例えば、ミャンマーのタイ国境（ミヤワディ）における積み替え所には冷蔵・冷凍倉庫がないため、積み替えの際に外気にふれ荷物の温度が上昇するといった問題がある。また、ラオスのワットタイ国際空港の保税地域にも、冷蔵・冷凍倉庫が整備されておらず、空路で生鮮食品等を輸入する際には問題となる。

図表 1-8：低温物流関連の問題点

	タイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー
リーファートラック、冷蔵トラック	特に問題はなし	特に問題はなし	全国規模で低温物流を扱える輸送業者はいない リーファークテナが不足。通関待ちの際にリーファーク用の電源が不足		電源付のシャーシやヘッドが不足 リーファークでの輸送コストは常温輸送の2～3倍
冷蔵倉庫整備	特に問題はなし	市内配送に適した冷蔵倉庫が不足	空港の保税地域に冷蔵・冷凍倉庫がない		ミヤワディ国境における積み替え所に冷蔵・冷凍倉庫がなく、積み替えの際に荷物の温度が上昇する
その他	バンコク市内は交通渋滞のため、配送効率が悪い	地場企業の意識が不十分で、温度管理が不徹底な場合が少なくない 都心部は交通渋滞やトラック走行規制のため、配送効率が悪い	地場企業の意識が不十分で、温度管理が不徹底となっている場合が少なくない	地場企業の意識が低い 空路トランジットの際に、保冷库で保管されないケースがある	商品の厳密な温度管理が行われていない

出所：ヒアリング等を基に大和総研作成

図表 1-9：低温物流関連の主な日系進出企業例



出所：大和総研作成

3. 輸出入に係る規制・手続き

(1) 輸出入規制

全ての国で一定の輸
出入規制あり

メコン 5 カ国はいずれも、農畜産物・加工食品の輸出入に関し、対象品目は異なるものの一定の規制を設けている。これらの規制には、①輸出入の禁止品目の指定、②輸出入に管轄省庁のライセンス取得や事前許可を要する品目を指定、③輸入割当などの管理品目の指定、④輸入証明書や課徴金など特定の条件を課す品目を指定、などに分けられる。

ミャンマー、ベトナム
で輸出（入）禁止品目
が指定

特定の農水産品・加工食品に関する輸出入禁止品目は、いずれの国においてもないかもしれないが、あっても少数にとどまる。輸入禁止品目としては、タイではビワ、粳・玄米、フグの 3 品目が、ミャンマーではリキュール類、ビール、タバコの 3 品目が指定されている。一方、輸出禁止品目としては、ミャンマーで牛や希少動物が、ベトナムで貴重・稀少水産物・農作物・種子が指定されている。ただし実際には、ミャンマーにおいては国境貿易等によりビール等が持ち込まれており、地場の小売店店頭にて販売されている。

輸入のライセンス制、
許可制

輸入に関し、ベトナム以外の国は管轄省庁のライセンス取得や事前認可を求める品目を指定している。最も数が多いのがミャンマーで、全ての食品について原則としてライセンス取得が求められる（品目数は、HS コードベースで 4,400、食品以外も含む）。ラオスでは、最も厳しい規制としてコメと農産品にライセンス取得を求める一方、全ての食品には許可を求めている。特にコメは厳しく、商工省と農林省の両省からライセンスを取得する必要がある（商工省では輸入の都度、商工省は初回のみ）。また、カンボジアでは、家畜、水産物、種子などについて農水省のライセンス取得と輸入の都度の許可を求めている。ベトナムは塩などの輸入割当対象品や食用水産物の輸入を管理している。タイはオレンジなど 4 品目について許可を求めるのに加え、粉ミルク等に輸入証明書を、魚粉等に輸入課徴金を求めるなどの輸入管理も併せて行っている。

輸出規制、管理

輸出に関しては、タイ、ラオス、カンボジアが管轄省庁の許可を求めており、ベトナム、ミャンマー、タイについては特定品目につき管理を行っている（タイは許可と管理の両方がある）。タイではコメやキャッサバなど 10 品目が、ラオスでは農産品、肉・魚などが、カンボジアでは乾燥野菜などの一部農産品、肉・魚などが指定されている。ベトナムでは、貴重動植物・希少種子などが輸出管理対象となっている。一方、ミャンマーの場合は、個々の種類の食品を規制対象としているのではなく原則全ての食品が管理対象であるものの、ライセンスの取得が求められる

図表 1-10：各国における主な輸出入規制品目（農水畜産品・加工食品に限定）

		タイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー
輸入	禁止品目(例)	ビワ、粳・玄米、フグ	該当なし	該当なし	該当なし	リキュール類、ビール、タバコ
	規制・管理品目(例)	【許可】 魚粉、豚の臓物、エシャロット、オレンジ(4品目) 【要・輸入証明】 粉ミルク、ジャガイモ等(21品目) 【要・輸入課徴金】 魚粉等(3品目)	輸入割当対象品目(塩、タバコ原材料、卵、砂糖)、国内にない農作物・植物栽培種子、国内初使用となる飼料、希少動植物、水産物魚種、食用水産物	【ライセンス】 コメ、農産品 【許可】 全ての食品	【ライセンス・許可】 生きている動物(家畜)、水産物、種子等	【ライセンス】 全ての加工食品、酒類、植物・果実・花・種子、動物
輸出	禁止品目(例)	該当なし	貴重・希少な水産品、政府が定める貴重・希少農作物・植物栽培用種子	該当なし	該当なし	象牙、牛・水牛、希少動物
	規制・管理品目(例)	【許可】 粳、コメ、キャッサバ製品、コーヒー製品、砂糖、絶滅危惧の水生物等(10品目) 【要・条件】 ・22種の野菜、ツナ缶、加工鶏肉等(11品目) 【管理】 ・魚粉等(10品目)	貴重動植物・希少動植物、貴重種子・希少種子	【許可】 農産品、肉・魚、家畜	【ライセンス・許可】 生きている動物(家畜)、水産物、種子等	【管理、ライセンス】 原則、全ての食品

出所：大和総研作成

(2) 輸出入規制関連の問題点

ミャンマーでの多数の輸入ライセンス

輸出入規制に関しては、ミャンマーにおいて 4,500 もの品目において輸入ライセンスが都度求められるなど、非常に手間となっている。その他の国においては、規制面での問題は聞かれなかった。

手続き面での各国の問題点

輸出入に関連する手続きでは、いずれの国も輸入ライセンスもしくは許可の発効前に、品目により管轄する省庁において事前の承認もしくは認可を取得しておく必要がある。この際、タイにおいては加工食品の検査が特に厳しく、管轄する保健省の FDA より申請から認可までに 4 ヶ月から 2 年を要するといった例もある。FDA からは検査用に大量のサンプルを求められるなど、企業にとっては負担が大きくなっている。ミャンマーにおいても FDA から推薦状を得るのに時間がかかるとのことであったが、ヒアリングした限りではせいぜい 1 ヶ月程度であった。また、ベトナムの場合は、輸入する品目（HS コード）について予め投資許可証の中で登録しておく必要があり、未登録の品目は事業に無関係とみなされ、輸入が認められない。ラオスにおいては、農産品の輸出時に多数の書類を準備する必要があることから、申請を断念する農家が多い。カンボジアにおいては、税関以外に商業省傘下のカンボジア国内に輸入される製品やサービスの品質監視・維持を担当しているカムコントロール（Cambodia Import Export Inspection and Fraud Repression Department：CAMCONTROL）にも同様の書類を提出する必要があり、企業にとっては負担となっている。

(3) 食品検査等における問題点

食品検査の各国の問題点

食品の検査においては、タイについては特段の問題は聞かれなかったものの、その他の国においては依然として検査能力に問題がある。例えばベトナムにおいては、国内の検査能力が十分でなく、輸出先国の検査で不適格となることもあるようである。また、ラオスでは、検査が不十分のまま植物検疫証書が発行されることで、輸出先国の信頼性を損ねている。また、カンボジアのカムコントロールでは、ラボの設備面での能力不足と人材不足により、食品サンプルの検査が実質的には行われていないようである。

図表 1-11：各国における主な問題点 ③輸出入規制関連

	タイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー
輸入規制	特になし	病害虫リスク分析 (PRA) により輸入できない品目がある	特になし	特になし	要輸入ライセンス取得の規制品目が 4,500 と多い
輸出規制	特になし	特になし	特になし	特になし	原則、輸出ライセンスの取得が必要
各種手続き (輸出入手続き、 管轄省庁の事前認可 手続き等)	加工食品の検査は特に厳しく、品目によってはFDAの申請から認可まで4ヵ月～2年を要する例もある	投資登録証明書のうち輸入品目のHSコードを予め登録する必要がある	農家の技術レベル、国の検査体制の未整備により、輸出を断念する農家が多い	税関以外に商業省傘下のカムコントロールへの手続き・支払いが求められる	輸入ライセンスを得るためのFDAの推奨状取得に時間がかかる(長いと1ヵ月)
食品の検査	FDAより検査用に大量のサンプルを求められる	国内の検査結果が安定せず、輸入時や輸出先国の検査で不適格となるケースがある	検査が十分でない状態で植物検疫証書が発給され、信頼性が低い	(カムコントロールの)ラボの設備不足や人材不足から食品のサンプル検査は行っていない	港でのFDAのサンプル検査に2週間を要する 民間には残留農薬など高度な検査を行えるラボが全くなく、先進国向けの検査ができない
その他	食品添加物の表示規制でメーカーに仕様変更を求められている	商品登録が求められ、提出書類が多く、また軽微な変更でも再登録が必要で手間			

出所：ヒアリング等に基づき大和総研作成

4. 通関規制・手続き

通関手続きには時間を要する

メコン 5 カ国においては、各省庁や関係機関への書類申請が必要など煩雑であり、時間がかかることが多い。要する時間は税関の場所（港、空港、国境）や、リスク判定結果（グリーンかレッドか）、追加検査の有無等により時間には差があるが、貨物が国境に着いてからリリースされるまで、タイだと 2 日（空港）～4 日（港）、カンボジアだと 2 日、ラオスだと 11 時間、ベトナム（港）やミャンマー（ヤンゴン港）で 1 週間弱とのことであった（ヒアリングによる）。これに検査が加わるとさらに時間がかかることになる。一般に、国境税関は時間が短く、港湾の税関は国境税関よりも時間がかかる傾向にある。ラオスの通関手続きが短いのは、港湾がないことも一因である。なお、税関での手続き自体よりも、待機時間、港湾等でのオペレーション、待機時間や関連省庁への申請等に時間を要する傾向にあるようだ。

5 カ国の通関は電子化も、完全なペーパーレス化は未実現

通関手続きについては、メコン 5 カ国全てにおいて電子通関システムが導入されている。一番最近電子化されたのがミャンマーで、2016 年 11 月に運用開始となった。ただし、使用されているシステムには国によって違いがあり、ベトナムとミャンマーは日本の NACCS（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）システムベースのシステムが入っていて、ラオス、カンボジアは UNCTAD（国連貿易開発会議）の ASYCUDA（Automated System for Customs Data）、タイには独自の E-Customs が入っている。このため、異なるシステム間で互換性がなく、システム上の連携には技術的なハードルがある。電子化の程度についても、窓口で書類提出が必要とされ、完全なペーパーレス化は実現していない。例えば、最終段階では税関に書類を提出しないとイケないので、ベトナムやカンボジアなどでは結局不明瞭な支払が発生する要因となっている。

シングル・ウィンドウ

また、通関においては、ナショナルシングルウィンドウと呼ばれる、税関と各省庁などを連携させる一括窓口サービスがタイとベトナムで導入されている（ベトナムはまだ一部の省庁）が、他国ではまだである。

シングル・ストップ

二国間の輸入通関と輸出通関を共同で行うシングル・ストップ検査については、ラオス・ベトナム国境の一部で実施されているのみである。シングル・ストップの実現には二国間での協力が必要でありハードルも大きいと、まずはシングル・ウィンドウの整備が重要と考えられる。将来的にシングル・ストップが実現し、輸出入通関が一度で可能になれば、書類作成や手続きの時間的コストや手間が低減されることが期待できる

図表 1-12：通関制度・手続きの比較

	タイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー
主な特徴	全ての輸出入申告から関税支払まで電子化	ポータルサイトで一括処理が可能	ラオバオ・デンサワンでシングルストップ化	税関に加えて商業省カスタムコントロールが関与	電子通関システム導入。他制度導入中
手続きの電子化	○	○	○	○	○
電子通関システム	E-Customs (2007/1～)	VNACCS (2014/4～)	ASYCUDA (2011～)	ASYCUDA	MACCS (2016/11～)
電子通関導入地域	全国	全国	全国11カ所	全国67カ所（国境、港、空港など）	一部（港、空港、ティラワ）
事前教示制度	あり	あり（十分機能せず）	あり（十分機能せず）	あり	試験導入中（相談窓口もあり）
事後調査制度	あり	あり	あり	あり	導入予定
AEO制度 (Authorized Economic Operator)	あり（日系の認定事業者も）	類似制度あり（日系の認定事業者も（非食品企業））	n.a.	類似制度あり Best Traders Initiative (BTI) (2014/6～)	導入予定（2017/10～）
ナショナルシングルウィンドウ (NSW)	あり	あり（2015年～一部、2020年までに全省庁）	無（一部あり 税関と銀行システムの連携）（商工省とで取組中）	無	無（準備中）
ASEANシングルウィンドウ	試験運用中	試験運用中	無	無	
シングルストップ (輸出入検査の共同実施)	準備中（ラオスとの共同管理区域）	2015/5より、ラオス国境（ラオバオ）にて共同検査を実施	・ベトナム国境（デンサワン）で利用開始 ・タイ側で準備中	無	無
主な問題点	事業者側で関税率を計算するのが手間	・書類の提出が必要 税関のキャパシティ不足（人員、設備など）	書類の提出が必要	書類の提出が必要	・書類の提出が必要 ・国境電子化がまだ

出所：大和総研作成

5. 投資規制

卸・小売業への参入は 厳しい傾向

メコン 5 カ国について、外国資本の参入規制の比較を行った。事業別でみると、雇用創出等を通じた地域経済の活性化が見込める製造業では規制対象が少なく、地場の数多くの小規模事業者が従事している卸・小売業や物流業は厳しい傾向にある。また、国別にみると投資環境整備がまだ道半ばであるミャンマーが最も厳しく、外資誘致に積極的なカンボジアが最も少ない傾向にある。

製造業

製造業では、ミャンマーを除き、基本的にはほとんど規制されていない（タイやベトナムで一部の品目に外資規制があり）。一方で、ミャンマーでは菓子や穀物製品の製造など様々な製造業において地場企業との合弁が義務付けられている（新投資法の細則草案による、今後変更になる可能性あり）。これは、地場の小規模な事業者を保護するために設けられているものと考えられる。

小売・卸売

卸売業では、ミャンマーにおいて運用上外資の参入が一部の例外を除き認められていない。それ以外の国は、カンボジアを除き、条件があるが独資 100%での進出が可能となっている。また小売業においても同様の傾向で、ミャンマーではコンビニエンスストア（CVS）が不可で規模の大きな小売（床面積 929 ㎡以上）については地場企業との合弁（JV）が義務付けられているが、その他の国は独資での参入が可能である（新投資法の細則草案による、今後変更になる可能性あり）。ただし、ベトナムについては卸・小売の参入に際し、2 拠点目以降の outlet に審査が求められている。

物流業においては、ベトナムでは利用運送によるトラックの保有が認められていない。また、外資 100%での通関業が認められていない。

図表 1-13：各国における外資規制

		タイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー
製造業		製糖、製塩は禁止 精米・製粉は禁止 (ただし、いずれも 条件付きで進出 可)	特になし	コーヒー加工は上限 20%	特になし	水産加工、油生産、 リキュール生産、 麦芽製造、穀物製 品・菓子等各種食 品加工はJV必須 (草案段階)
卸・小売業	卸売	資本金1億バーツ 以上であれば、独 資進出が可能	100%可 ただし、2拠点目 以降の outlet に審 査あり	資本金200億キープ 以上で100%出資が 可能 100～200億で70% まで、40～100億で 50%まで、40億以下 で不可	特になし	運用上、認められ ていない
	小売業 (SM/GMS /CVS)	資本金1億バーツ 以上かつ1店舗当 たり資本2,000 バーツ以上であ れば、独資進出が可 能	100%可 ただし、2拠点目 以降の outlet に審 査あり	資本金200億キープ 以上で100%出資が 可能 100～200億で70% まで、40～100億で 50%まで、40億以下 で不可	特になし	ミニマーケットと CVSは不可、 小売(床面積929 ㎡以上)はJV必須 (全て草案段階)
物流業		陸海空運(国際)、 利用運送(国際)は 独資進出可能、 倉庫、国内陸運は 49%	海運(国際)、倉 庫、利用運送は 独資進出可能、 道路運送は51% 航空運送は49%	国内輸送は独資進 出可能、 その他、49%出資可	特になし	関係省庁の許可が 必要 (草案段階)

出所：大和総研作成

6. 流通円滑化に向けての施策

大メコン圏において農林水産物・加工食品の流通が円滑化されるうえで、物流インフラ、低温物流、輸出入規制、通関手続き、外資規制などにおいて改善すべき問題点がある。以下、各国ごとに主要な問題点と、それに対する解決策を述べる。

(1) タイ

① 限界に近づきつつある空港・港湾の貨物処理能力

空港・港湾のキャパシティ拡充が必要

スワンナプーム空港やレムチャバン港等、タイの主要な港では、通関手続きにかかる時間のうち、殆どを港のオペレーションに要しており、この点に改善の余地がある。問題の背景には両港のキャパシティ不足があると考えられる。物理的な施設の拡充に加え、物流を担う人材の育成を含めたハードとソフト両面からの改善に取り組むことで、全体的な通関時間をさらに短縮することができるのではないかと。

② 輸入手続きにおける不透明な制度運用

行政の能力向上、不正の撲滅を働きかける必要

進出日系企業からは、加工食品の輸入許可を取得する際に、FDA の担当官から大量のサンプルを要求された事例が挙げられた。また、通常、輸入許可申請から食品登録番号の取得まで9～42 日程度とされているところ、品目によっては4 ヶ月～2 年かかったことが報告された。これらの問題の背景には、検査員による恣意的な制度の解釈や個人的な裁量での運用があると考えられる。今後、輸入手続き担当官の能力向上や不正の撲滅、制度の透明化で効率的な運用の実現に向け、政府として働きかけていくことが必要なのではないかと。

③ 将来の物流増加を見据えた周辺国との制度調和

周辺国とのソフトインフラの調和が必要

タイのみならず、周辺国の経済成長に伴い、今後 GMS 域内貿易の拡大が見込まれる中、ソフトのインフラ整備は未だ途上にある。中でも通関システムについては、GMS の中では経済規模が比較的大きく、タイとの貿易量が特に多いベトナム（V-NACCS）とミャンマー（MACCS）では、両国とも日本の NACCS をベースとしたシステムを採用しているのに対し、タイでは独自のシステムを採用しているため、GMS 全体でのシングル・ウィンドウ化実現のハードルとなっている。ベトナムやミャンマーと同様、日本の技術協力によって、域内のさらなる物流円滑化が実現できるのではないかと。

図表 1-14：タイにおける投資・流通面での課題のまとめ

	課題	解決策
①	空港・港湾のオペレーションに時間がかかり、全体の通関時間を大幅に長引かせている	物理的な施設の拡充や、物流を担う人材の育成
②	輸入手続きにおいて、大量のサンプル要求、一般的な基準より大幅に長い時間がかかる等、不透明な運用がなされている	手続き担当官の能力向上や不正の撲滅、制度の透明で効率的な運用の実現に向けた働きかけ
③	周辺国との域内貿易が増加する中、タイの独自通関システムが制度調和のハードルとなっている	日本からの技術協力によるシステム導入

出所：大和総研作成

(2) ベトナム

ベトナムの農業・食品分野において投資・流通を活発化させるために、税関分野の電子化およびペーパーレス化、食品検査能力の強化、法制度の明確化などが課題として挙げられるが、多くの課題で日本をはじめとする外国政府の支援などによる改善策が進められている。

① 税関分野の電子化およびペーパーレス化は不完全

完全な電子化により
貿易円滑化を期待

税関分野の電子化およびペーパーレス化については、ナショナルシングルウィンドウが一部省庁で導入されているが、検疫や原産地証明書の発行は電子化されていない。食品に関しては、保健省、商工省、農業農村開発省の 3 省が関係し、それぞれが法規制を発行、検査機関を保有する、ハノイにある中央省への提出が必要な申請もあるなど、手続きが煩雑となる要因となっている。現在、日本の JICA が「VNACCS による税関行政近代化プロジェクト」を実施しており、VNACCS の有効活用による税関業務の改善が図られている。アセアンシングルウィンドウへの接続が 2017 年、2018 年にはナショナルシングルウィンドウで全省庁が繋がる計画である。これらの進展により、提出書類、審査手順の明確化なども含めた手続きの透明性が高まることや、税関手続きのスピードアップが効果として想定されており、早期実現が期待されている。GMS 域内での貿易拡大・円滑化にも寄与すると考えられる。

② 食品検査能力が不十分

研修実施などの支援

食品検査能力の強化については、ベトナムへの輸出入にあたり、輸出先国で検査結果不適合となるケースが発生している。これは、基準や検査方法が各国で同一でないことに加え、ベトナムの検査機関内（単独、他検査機関との間）で検査結果がまちまちで、安定しないことが要因のひとつとなっている。ベトナムでの輸入通関時の所要時間短縮にもなると考えられるため、NAFIQAD だけでなく、他の政府系検査機関においても、機材の利用方法や検査方法などの講習会実施等が有効であると考えられる。安定して確実な検査結果は、国内流通食品のイメージアップにもつながり、良い商品を販売できる状況をつくり出せると期待する。

③ 行政手続きの迅速化、透明化

行政の能力向上

2015 年 7 月 1 日に施行された投資法・企業法では、施行細則として企業登録の規定が 9 月になるまで発表されず、投資認可に係る手続きが停止され、外国投資家の混乱を招いた。また、行政手続き全般において、運用細則に所要日数 5 営業日以内と記載されているが実際は最短 5 営業日の印象、担当官によって判断が異なる、との指摘がある。JICA による法整備支援として、起草支援や法令を実際に運用する人材育成支援などが行われている。施行細則の早期発行や、透明で効率的な制度運用の実現に向けた働きかけなど、継続的な支援による改善が期待される。

図表 1-15：ベトナムにおける投資・流通面での課題のまとめ

	課題	解決策
①	食品検査能力が不十分で輸出入先国と検査結果が一致しないことが多い	施設や機材の拡充、検査職員への研修実施
②	通関手続きに要する時間が長い、必要書類や審査が分かりにくい	通関のペーパーレス化、ナショナルシングルウィンドウの早期実現（JICA「VNACCSIによる税関行政近代化プロジェクト」実施中）
③	投資手続きに関し、法律の施行細則がなかなか出ない、窓口担当官によって判断が異なることがある	施行細則の早期発行や、透明で効率的な制度運用の実現に向けた働きかけ

出所：大和総研作成

(3) ラオス

① ラオスから農作物の輸出を行うための検査体制の未整備

検査機関の増設や能力強化

食品が大幅な輸入超過である。貿易収支の均衡のためにもラオスは農作物の輸出を進めているが、EU がラオス産の農作物に対し虫の混入、残留農薬の問題から一時的な輸入禁止の措置を取っている。輸出拡大のためには先進国が要求する安全性基準を満たすことが不可欠である。

解決策としては①生産者が生産管理手法等を学び、実践する機会の拡大、②生産者の経営を指導する人材の育成、③生産者が近隣で EU 等の先進国が求める生産管理基準を取得できるような検査体制の構築が挙げられる。現状、①②については、農林省が研修施設の整備や、専門学校生の受け入れを始めている。さらに、受け入れ態勢の拡充も計画されている。そのため、喫緊では③検査体制の構築が必要となろう。現在検査機関が国内に 1 ヶ所のみであるために、輸出を志向する農家の多くはタイの検査機関へ検査を依頼している。しかし、経営基盤や財務力の弱い多くの農家にとって、検査に要する先行費用は輸出の高いハードルとなっている。また、検査機関の数に加えて、設備等の質の充足も必要である。検疫証明書の発給の際には検査機器が不可欠であるが、その数的不足により現状は十分な検査が実施できていない。さらに、機器が扱える人材が不足しているため、現在ある検査機器も最大限利用できていない現状がある。これらの検査機関の整備、検査職員の教育、育成をラオス国政府主導で進める必要がある。

② 通関手続きの電子化が不十分

電子化と通信環境の整備が必要

2 点目に食品をラオスへ輸出する際の課題として、通関手続きの電子化が不十分ことが挙げられる。ラオスでは都市部を中心として所得増加を背景に、消費者のニーズが多様化している。モダントレードを中心に多くの食品がタイから輸入されているが、通関での非効率化がこの動きを阻害している。現在主要税関では電子通関システム（ASYCUDA）が導入されているが、税関申告書以外は原本の提出が求められる。必要書類が国境に届かなければ通関ができず、食品の性質上影響は大きい。ASYCUDA と商工省の原産地発給システムの連携が進められているが、ナショナルシングルウィンドウ化の更なる進展が目指される。

図表 1-16：ラオスにおける投資・流通面での課題のまとめ

	課題	解決策
①	検査体制の未整備	・検査機関の増設と各県への検査機材の整備 ・検査職員の教育機会拡大
②	通関の電子化が部分的	・電子通関システムと商工省の原産地証明書発給システムの連携が進められている

出所：大和総研作成

(4) カンボジア

① 食品安全法の制定

国家食品法の早期制定・施行が望まれる

カンボジアでは食品安全に関する個別の法律・規制の整備が進んでいない。現在制定されている 41 のカンボジア国家食品基準のうち強制力のある基準は食品表示と食酢に関する基準の 2 つのみで、食品添加物規制については自主規制となっている。2015 年 7 月に国内初となる国家食品法（National Food Law）の草案が発表されたものの、法律の制定には至っていない。農作物に関しても、食品の安全性促進を目的とし、生鮮果物・野菜の生産のためのプラカス No. 099 が発表されているものの、実際にどの程度遵守されているのかは不明である。国内市場には安全上疑問の残る食品が流通していると考えられており、進出日系企業は自社で取り扱う食品の選定に苦慮していると指摘されている。有害物質を含有する食品販売などに対する罰則が規定される予定である国家食品法の早期制定・施行が望まれる。

② カムコントロールの検査能力向上

カムコントロールの検査能力の向上が必要

制度上ではカムコントロールによって貨物の安全性の検査や、食品であれば検疫が行われることとなっている。しかし、実際には、カムコントロール職員の検査に関する知識の不足、設備不足により、成分検査などの精密な検査は行えていない。人材育成、検査設備の充足による、カムコントロールの検査能力の向上が必要であり、政府として人的援助を含めた働きかけを検討する余地がある。

③ 通関手続きのペーパーレス化

オンライン化による税関手続きの時間短縮が望まれる

通関手続きには電子通関システム（ASYCUDA）が導入されているものの、関税消費税総局や税関支局へは必要書類の紙ベースでの提出が求められている。また、カムコントロールやその他の関連省庁への申請時にも紙ベースでの提出が必要であるため、通関に時間がかかる要因となっている。将来的な関係省庁によるオンライン上での書類共有（ナショナル・シングルウィンドウ）を視野に入れた、税関手続きのオンライン化の実現が好ましい。

図表 1-17：カンボジアにおける投資・流通面での課題のまとめ

	課題	解決策
①	食品安全基準が定められておらず、安全面に疑問のある食品が流通している	成分の規制や残留農薬基準など具体的な法令の制定
②	検査に関する知識不足のため、カムコントロールによる検査が十分に実施されていない	人材育成や検査設備の充足に向けた、人的援助の検討
③	関連省庁間での書類共有がされず、それぞれへの紙ベースでの書類提出が求められる	オンライン上での書類提出を可能にする電子通関システムの活用

出所：大和総研作成

(5) ミャンマー

① 輸入ライセンスの削減

リスク分析の実施により取得要件の見直す

ミャンマーは、輸入時に輸入ライセンスの取得が必要とされる規制品目が約 4,500 にのぼり、食品等の FDA の認可が必要な品目は原則としてライセンスが必要となっている。しかも、輸入の都度取得が求められている。これは、メコン他国と比べても格段に多く、企業がスムーズに輸入を行う上で障壁となっている。ミャンマーにとっての必要性や、リスクの大小は食品によって異なるため、まずは食品をリスクに応じたて分類し、リスクが低い品目についてはライセンスを不要にすれば、食品輸入が促進されることが考えられる。

② 貿易業の外資への開放

外資規制の緩和

ミャンマーにおいては、外国企業（外国資本が 1 株でも入っている企業）は一部の例外品目を除き、貿易業を行うことが実質的にできない状態が続いている。まずは、地場企業との合弁企業が貿易業に参入できるよう、規制を緩和することが求められる。外国企業が貿易業務を行うことができれば、国内に流通する食品も多様化し、また合弁による技術移転も可能になるなど、ミャンマー側にとっても恩恵が受けられるものと考えられる。なお、今後の見通しとしては、2016 年 10 月に成立した新投資法の施行細則が近く発表される予定で、運用等が見直される可能性も残る。また、現在会社法の改正に向けた準備が進められており、外国資本が一定（35%が有力か）以下は内資扱いとなることで、実質的に緩和となる可能性もある。

③ タイとの車両二国間相互乗り入れの早期実現

CBTAの促進

ミャンマーにとってタイは主要貿易相手国であり、経済発展に伴い、今後貿易量が一層増加するものと考えられる。しかし、ミャンマーは CBTA に批准しているもののタイとの MOU を締結しておらず、両国での車両の乗り入れ台数や条件などの詳細が議論されていない。このため、国境を通過する際、トラックを乗り入れることができず、貨物の積み替え作業が必須となっている。タイとの MOU 締結を早期に実現させることで、車両の相互乗り入れが可能になれば、輸送時間とコスト面でメリットがあると考えられる。

図表 1-18：ミャンマーにおける投資・流通面での課題のまとめ

	課題	解決策
①	輸入ライセンスが必要となる品目が4,405と非常に多く、都度の取得が求められるため、企業にとって負担となる	・食品の品目ごとにリスクに応じた分類を行い、リスクの低い品目については輸入ライセンスの取得が不要となるよう商業省へ働きかける
②	外国企業が貿易業務を行うことが認められていない	・外国企業が地場企業と合併にて貿易業に参入できるよう、規制を緩和することが求められる
③	タイ国境におけるトラックの二国間通行ができず、荷物の積み替えが発生し、輸送時間とコスト増加につながっている	・タイとの間でCBTAに基づくMOUを早急に締結し、車両の二国間相互通行を実現させる

出所：大和総研作成

第 2 章 タイにおける流通環境

1. 農林水産物・加工食品の流通

(1) 国内における流通の状況

工業化は進んだが、労働者の多くは農業に依存

大メコン圏（GMS）の中では比較的、工業化とサービス化の進展したタイは、国内総生産（GDP）に占める農林水産業の割合は 8.7%と低いものの、就業者数では全体の 32.3%を占め（2015 年）、就業構造でみれば大きく農業に依存している国といえる。主要農産物は、コメ、キャッサバ、サトウキビ、トウモロコシやパイナップル、バナナ、マンゴー等の果実及びオイルパーム等である。

コメの場合は特定の政府機関（生産物保管公社、農民取引公社等）や「ヨング」と呼ばれる仲介業者が流通経路上に存在する。担保融資制度の利用有無によって経路が異なる等、独特の形態をとるが、青果物の場合は一般的に、生産農家から仲介業者を通じ、公設卸売市場や卸売業者を経て、小売業者から消費者に届くという流通経路をたどるようである。尚、バンコク北部のパトゥムタニ県には 1995 年に設立された大型の公設卸売市場（Talad Thai）があり、第三者執行（国またはその管理下にある企業の許可制のもと、市場インフラ整備・管理が行われている）がなされている。但し、日本とは異なり、第三者による規格検査や価格の公表が行われておらず、取引は卸売業者と小売業者の相対による交渉に任されている。

農産物流通に大きな問題はない状況

スーパーマーケット等の小売店舗でも、野菜や果物は美しい状態で並んでおり、流通過程で産品が傷む等の問題はないようである。尚、タイの野菜はビニールで包装されているものが主流で、生の状態で売るよりも消費者の反応が良いという。

図表 2-1：タイにおける主要農業生産品目

（単位：万トン）

	2009	2010	2011	2012	2013
サトウキビ	6,682	6,881	9,595	9,840	10,010
コメ(粳付き)	3,212	3,441	3,613	3,747	3,606
キャッサバ	3,009	2,201	2,191	2,985	3,023
オイルパーム	816	822	1,078	1,136	1,281
トウモロコシ	462	486	497	495	506
天然ゴム	309	305	335	363	386

出所：国連食糧農業機関（FAO）より大和総研作成

食品加工業も発展。大部分が中小・零細企業

豊富な農業資源を活用した食品加工業も発展している。2012 年に実施された工業センサス（The 2012 Business and Industrial Census）によると、タイに存在する 42 万 4,196 社の製造業のうち、食品製造業（穀物のミル、オイルの製造等、加工食品の原材料の製造）は 10 万 5,631 社で全体の 24.9%を占める。うち、食品加工業（農畜水産品の乾燥、冷蔵・冷凍、パッケージング等）が 14,174 社（全体の 13.4%）、食品製造業が 91,457 社（同 86.6%）で、殆どが食品製造業であることが分かる。また、雇用者数別にみると、従業員数 1～15 人の企業が食品製造業全体の 93.9%を占め、殆どが中小・零細企業である。

売上高でみると、総額 1 兆 3,640 億バーツ（約 4 兆 3,650 億円）のうち、食品加工業が 4,960 億バーツ（全体の 36.4%）、食品製造業が 8,680 億バーツ（全体の 63.6%）

を占める構成比となっており、食品加工業は相対的に 1 社あたり売上高が大きいことが窺える。

さらに業種別に分類すると、企業数では「穀類ミルまたは製粉」が 64,371 社で全体の 60.9%を占めている。一方、売上高では企業数が約 15 分の 1 しかない「水産加工」（2,820 億バーツ、全体の 20.6%）とほぼ同額（2,830 億バーツ、全体の 20.8%）に留まっており、1 社あたりの売上高は相対的に低いといえる。

図表 2-2：タイにおける食品関連企業の状況

（単位：10億バーツ）

業種	企業数	割合	売上高	割合
食品加工・製造業計	105,631	100.0%	1,364	100.0%
食品加工業	14,174	13.4%	496	36.4%
肉類加工	5,077	4.8%	117	8.6%
水産加工	4,372	4.1%	282	20.6%
青果物加工	4,725	4.5%	98	7.2%
食品製造業	91,457	86.6%	868	63.6%
野菜と動物性油脂	169	0.2%	127	9.3%
乳製品	959	0.9%	38	2.8%
穀物ミルまたは製粉	64,371	60.9%	283	20.8%
その他食品	25,634	24.3%	284	20.8%
動物用飼料	324	0.3%	135	9.9%

出所：National Statistical Office of Thailand (NSO) より大和総研作成

CPフーズ等、国際展開が活発な財閥系大企業も存在

食品関連企業のタイ大手企業の 1 社には、チャロン・ポカパンフーズ（CP フーズ）がある。2015 年末の売上高は 4,214 億バーツ、総資産 4,943 億バーツを誇る。同社は家畜用飼料の製造業者として設立されたが、その後多角化を進め、現在はエビの養殖や鶏肉の生産加工等、農業分野・食品分野を事業の中核としている。タイ国内での存在感も大きい、東南アジア諸国連合（ASEAN）各国や中国等を中心に世界 14 カ国に進出しており、国際化も進んでいる。

日系企業では、盤谷（バンコク）日本人商工会議所（JCC）には 42 社の食品製造業が登録しているが、小規模事業者が多いと考えられ、登録していない企業も含めるとその数はさらに大きくなる。

加工食品の流通構造は多様化

加工食品の流通構造は、扱われる商品によっても、企業によっても大きく変わる。メーカーから小売業者まで直接納品される場合、メーカーからディストリビューションセンター（DC）や卸売業者、輸入商社（海外メーカーとの取引の場合）等を経由して納品される場合等、多様である。大手小売業でハイパーマーケット（HM）等の大型店舗を展開する企業では、自社で DC を保有している場合が多いようだ。一方、コンビニエンスストア（CVS）企業では、外部 DC に業務委託しているケースが多いようである。

食品小売・モダントレードの伸びが顕著

国民所得の向上と市場規模の拡大を背景に、小売業も活発に事業展開している。Euromonitor によると、2016 年のタイにおける小売市場は約 3 兆 1,000 億バーツ（約 10 兆円）である。2006 年からの 10 年間で、年率 4.7%のペースで伸びており、市場規模は 1.6 倍に拡大している。この間、食品小売の割合は一貫して全体の約 60%で推移してきたが、その内訳をみると、モダントレード比率（食品小売の売上高におけるコンビニ、スーパー、ハイパー等近代的小売業の割合）が 2006 年の 34%から 46%にま

で上昇した（販売額は 8,475 億バーツ、約 2.8 兆円）。

外資の存在感が大きいことが市場の特徴

タイの小売市場の特徴として、特に外資の存在感が大きい点が挙げられる。2016 年の主要小売プレーヤーを見ると、上位 2 社は外資系である。タイでは、1997 年のアジア通貨危機後、地場の大手小売業を買収する形で、欧州系企業の進出が活発となった。そのため、通貨危機以前から進出していた日系企業も含め、小売市場全体で外資系ブランドのシェアが高まった。

また、隣国からの買い出し客の多いタイならではの出店戦略として、所得の高い人が多く住むバンコクのみならず、ミャンマーやカンボジアからの買い出し需要を狙い、国境の町に出店するケースもみられる（ロビンソン等）。

図表 2-3：タイにおける主要小売プレーヤー（2016 年）

	現地ブランド名	業態	現地ブランドオーナー	ブランドオーナー	売上高(100万ドル)	
						構成比
1	7-Eleven	コンビニ	CP All PCL	Seven & I Holdings Co Ltd	280	9.0%
2	Tesco Extra	ハイパー	Ek-Chai Distribution System Co Ltd	Tesco Plc	185	5.9%
3	Big C	ハイパー	Big C Supercenter PCL	TCC	95	3.1%
4	Central Department Store	デパート	Central Group	Central Department Store	50	1.6%
5	Home Pro	ホームセンター	Home Product Center PCL	Home Pro	50	1.6%
6	Tesco Express	スーパー	Ek-Chai Distribution System Co Ltd	Tesco Plc	33	1.1%
7	Robinson Department Store	デパート	Central Group	Robinson Department Store	26	0.8%
8	Tops Market	スーパー	Central Group	Tops Market	24	0.8%
9	Amway	連鎖販売取引	Amway (Thailand) Ltd	Amway Corp	23	0.7%
10	Power Buy	家電量販店	Central Group	Power Buy	18	0.6%
他					2,097	67.4%
全体					3,113	100.0%

出所：Euromonitor より大和総研作成

(2) 隣国との流通の状況

ゴム、キャッサバ、鶏肉を中国や日本に輸出

タイの主要農産物輸出国は、中国、日本、マレーシア、インドネシア、英国等。主な輸出品は天然・乾燥ゴム、乾燥キャッサバ、缶入り鶏肉、粗糖等である（FAO、2013 年）。

主要輸入国は、アルゼンチン、ブラジル、米国、インド、オーストラリア等で、主な輸入品は大豆粕、大豆、その他食品加工品、小麦、綿リント等である（FAO、2013 年）。

周辺国との結びつきを強めるタイの食品貿易

国連貿易開発会議（UNCTAD）の統計によると、2005 年から 15 年にかけて、タイの世界への食品輸出は 2.2 倍に増加した（128 億ドル→285 億ドル）。特にカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（CLMV）への輸出は同期間に 6.3 倍となり（6 億 3,600 万ドル→40 億ドル）、相対的に大きな伸びを見せている。

また、輸入額をみても、同期間に世界からの食品輸入は 2.7 倍に増加している（47 億ドル→127 億ドル）。中でも CLMV からの輸入は 5.9 倍（1 億 7,000 万ドル→10 億ドル）と大幅に増加している。

メコン地域全体が発展するのに伴い、タイの食品貿易は周辺国との結びつきを他国以上のペースで強めていることが分かる。

図表 2-4：タイの輸出入額（食品、CLM 向けの金額と割合）の推移

	輸出			輸入		
	2005	2015	増加率	2005	2015	増加率
対 世界	110,110	210,883	91.5%	118,164	202,019	71.0%
うち食品	12,820	28,543	122.6%	4,700	12,675	169.7%
対 CLMV	4,746	21,923	361.9%	2,939	9,694	229.8%
うち食品	636	3,996	528.8%	171	1,010	491.0%

出所：UNCTAD より大和総研作成

隣国との陸路での国境貿易も盛ん

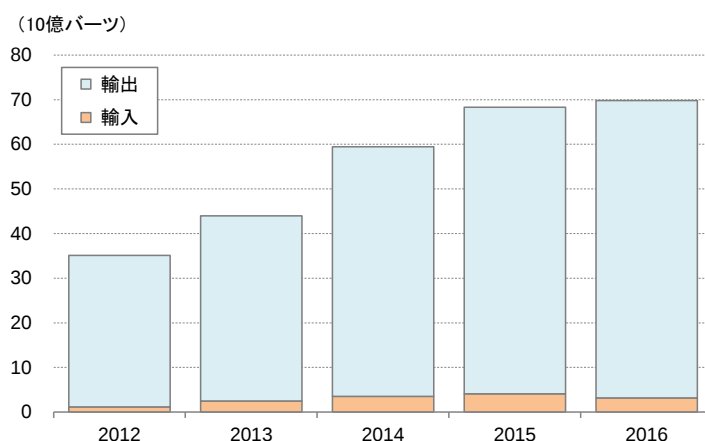
ミャンマーと国境を接するメーソットの国境税関における通関ベースの貿易状況をみると、2012 年の貿易額は 351 億バーツ（うち 340 億バーツが輸出）であったのに対し、2016 年の貿易額 698 億バーツ（うち 666 億バーツが輸出）となっている。現状はタイからミャンマーへの輸出が圧倒的（全体の 95%、2016 年）であるが、全体の年平均成長率は 18.7% で、輸出は 18.4% である一方、輸入については年率成長率 28.4% と、輸出を上回るペースで伸びてきていることが分かる。

ミャンマーから一次産品を輸入し、タイから軽工業品を輸出

品目別にみると、タイからミャンマーへの輸出で多いのは、砂糖（52 億バーツ）、携帯電話（50 億バーツ）、飲料（30 億バーツ）、ビール（27 億バーツ）、自転車（24 億バーツ）等。ミャンマーからの輸入で多いのは、ピーナッツ（7 億 6,400 万バーツ）、生きた牛（6 億 8,400 万バーツ）、酸化鉄鉱（3 億 5,800 万バーツ）、乾燥トウガラシ（2 億 9,500 万バーツ）、緑豆（1 億 6,900 万バーツ）となっている。

現状の両国間の貿易構造は補完的で、タイからミャンマーへの輸出品は加工食品や軽工業製品等、付加価値の高いものが多く、ミャンマーからの輸入は一次産品が中心となっていることが分かる。

図表 2-5：メーソットにおけるミャンマーとの国境貿易の金額の推移



出所：Mae Sot Customs House 提供資料より大和総研作成

図表 2-6：メーソットにおけるミャンマーとの国境貿易の主要品目

		(単位:100万バーツ)			
輸出		輸入			
1	砂糖	5,244	1	ピーナッツ	764
2	携帯電話	5,023	2	生きた牛	684
3	飲料	3,010	3	酸化鉄鉱	358
4	ビール	2,724	4	乾燥トウガラシ	295
5	自転車	2,397	5	緑豆	169
6	農業用機械	2,225	6	アンチモン鉱	128
7	布地	1,985	7	木製家具	119
8	エナジードリンク	1,925	8	中古自転車	115
9	テレビ	1,454	9	たまねぎ	111
10	ベンジル	1,343	10	携帯電話	95

出所：Mae Sot Customs House 提供資料より大和総研作成

2. 物流インフラの現状と課題

(1) 道路・輸送インフラの整備状況

総合的なインフラ整備状況はASEAN内でも高水準

世界銀行が発表する「物流パフォーマンス指標 (Logistics Performance Index: LPI)」によると、タイは調査対象 160 カ国中、45 位（スコア 3.26/5.00）で、シンガポールを除く ASEAN 内ではマレーシア（32 位、3.43/5.00）に次いで高い評価を得ている（2016 年）。

道路距離は 6 万 7,300km、道路舗装率は 98.1%と、100%近い水準に達している（2010 年）。国内には 6 本のアジアハイウェイ路線が通っており、隣国のマレーシア、カンボジア、ミャンマー、ラオスへと陸路で繋がっている。総延長は 5,112km、うち 2 車線以上の道路が 4,553km で、全体の 89%を占め、全ての区間が舗装されている。

最大の港はレムチャバン港

タイ最大の港湾はレムチャバン港で、タイ港湾公社 (Port Authority of Thailand) が運営する。コンテナリゼーションに対応できる港としてバンコク港にとって代わり 1991 年に開港し、1997 年には同港の貨物取扱量を抜いて国内最大港となった。ターミナルは 4 区画で構成されており、ターミナル A（旅客船、自動車輸送の RORO 船、バラ積み貨物船、多用途バース（コンテナ船の停泊所）等。計 6 バース）、ターミナル B（計 5 つのコンテナバース）、ターミナル C（コンテナバースの他、RORO 船の利用可能なバースが 1 つ。計 4 バース）、ターミナル D（計 3 つのコンテナバース）が整備されている。全て民間のターミナル会社によって運営されている。

2014 年には計 6,600 隻の船が寄港し、総取扱貨物量は 7,262 万トン、コンテナ貨物量は 625 万 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) であった。しかし、同港のキャパシティは 790 万 TEU とされており、既に約 80%の利用率となっている。

最大の空港はスワンナプーム国際空港

空港については、スワンナプーム国際空港がタイ最大の空港となっている。ドンムアン空港のキャパシティが逼迫したことに対応し、2006 年に開港した。貨物ターミナルは総面積 19 万㎡、国際貨物ターミナル、国内貨物ターミナル、郵便センター、オペレーションセンターの 4 つの施設があり、貨物ターミナルはさらに 4 つ（特急貨物エリア、タイ航空専用エリア、その他航空会社エリア、ペリシャブル専用エリア）に分かれる。また、4 つの倉庫を有する免税ゾーンもある。年間 300 万トンに対応可能とされている。2013 年の総貨物取扱量は 124 万トンで、うち国際貨物は 119 万トンと、全体の 96%を占める。

陸路のクロスボーダー物流は改善しているが、未だ課題も

隣国とのクロスボーダー物流に関しては、進出日系物流企業にヒアリングを実施したところ、特に物流量の多いミャンマーとの陸路輸送について意見が聞かれた。タイとミャンマー（ヤンゴン）間の陸路輸送は、現状は大部分がタイからミャンマーに輸送される設備や日用品、繊維製品であるとのことである。機械類は、新たにミャンマーに進出する企業の設備等のうちタイで調達されたものや、タイを経由して輸送されるものが殆どとのことである。

2015 年 8 月にはミャンマー側タイ国境よりの山岳道路にバイパスが開通したことで、それ以前は最大でも 12 輪車の通行が限界であったところ、トレーラーも通行可能となった。また、交互通行しかできなかったところ、相互通行も可能になっているという。通行時間は 3 時間から 30 分に短縮された。

但し、現在でも両国の車両は相手国側を走行することが認められていないため、国境での積み替えが必須となっている点が課題として指摘された。また、ミャンマーからタイへの輸出量が相対的に少ないため、片荷となり、物流効率が悪い点も挙げた。

(2) コールドチェーンの普及状況

多数の物流企業。コールドチェーンは概ね問題なく普及

タイには多くの日系企業とそこで働く日本人及びその家族が存在し、日本食レストランや日本からの輸入食品も普及している。また、経済成長に伴い、現地の人々の間でも日本産品や冷凍・冷蔵食品のニーズが増えてきている。そうした需要を満たす形で、現状、タイのコールドチェーンは既に日本企業の要求水準にほぼ達している。

日本貿易振興機構（JETRO）が 2014 年に行った調査によれば、タイで実際に活動が確認された運輸業は、176 社に上る。その他、外資系物流企業も併せると、物流サービスの量的な供給体制は物流需要を満たす上で十分なものと考えられる。実際に、進出日系食品メーカーへのヒアリングによると、同社が利用しているレムチャバン港の冷凍倉庫は、かなりの空きスペースがあるようである。

配送効率の向上と、物流サービスの改善に期待

しかし、それ以外の面では課題が残る。同社からは、バンコク市内の交通渋滞が激しく、配送効率が悪い点が指摘された。渋滞のために冷凍便の小口配送ができないため、一定以上の数量が扱えないとコスト高となる。

また、物流業者には企業のニーズに合わせたサービスの改善余地がある。同社からは、バンコクで冷凍の混載便を提供している企業が 1 社しかないと聞かれた（同社が利用している神戸～東京～バンコク・レムチャバン港のルートの場合）。現在、1 回あたりの日本からの輸入数量は 400 ケースだが、同社製品（冷凍野菜調理品）の場合、1 つの 20 フィートコンテナに 600～700 ケースが積載可能である。

今後のタイにおけるコールドチェーンの課題としては、コールドチェーンを支える道路交通等インフラの効率性向上と、過剰ぎみの供給を満たすだけの冷凍・冷蔵食品市場が成長することがポイントとなるであろう。

(3) インフラ整備計画

渋滞緩和や国境物流の改善に向けたインフラ投資計画

タイ政府は、2022 年までに約 1 兆 8,000 億バーツ（約 5 兆 8,000 億円）を投じ、都市間鉄道や高速道路の整備を行うことを表明している。バンコクで慢性化している渋滞の解決のために、都市鉄道の営業距離を 2.5 倍に延ばす案等が盛り込まれている。

特にバンコク市内の渋滞緩和には期待がかかる。現状、タイではインフラの質や物流サービスの供給量は十分な水準だが、その効率的な実施ができていない。渋滞が解消されれば、食品事業者側にとっては配送時間の短縮とコストの削減、物流業者側にとってはより食品事業者のニーズにあったきめ細やかなサービスを提供する余地が生まれるだろう。

また、隣国とのクロスボーダー物流にも改善の兆しが見える。現在、ミャンマーとの国境沿いには第一友好橋の上流に、タイ側の予算で第二友好橋の建設が開始されている。2018 年頃の開通が予定されており、重量制限は未公表であるものの、進出日系物流企業によると、コンテナ輸送が可能な水準になるといわれているようだ。既にタイ側の道路の大部分、X 線検査場（既に稼働している）、橋梁の一部は完成しているが、ミャンマー側の工事が進捗していない。

現状、ミャンマーとの国境にかかる第一友好橋には 25 トンの重量制限がある。進出日系物流企業へのヒアリングによると、一般にトレーラーの重量はコンテナを除いて 13～4 トン（ヘッド＋シャーシ）。20 フィートコンテナの重量は約 21 トンのため、コンテナ物流は不可能となっている。そのため、港からコンテナ輸送で国境まで到着後、

積み替えを行う必要が生じている。第二友好橋が完成した場合、これらの問題が解決されることとなる。

第二友好橋の新設に伴い、メーソットの国境税関（Mae Sot Customs House）も新築し、移転する。移転した後は、現在の場所は旅客専用レーンとして残り、新しい場所が貨物専用レーンとなるため、効率的な通関実施が期待できる。

図表 2-7：タイ・ミャンマー国境周辺の主なインフラの現状



タイ側の積み替え用スペース



新設された X 線検査場



現在利用されている第一友好橋



建設途中の第二友好橋



新バイパス開通前に利用されていた山岳道路



新バイパス

出所：南アジア・オセアニア日本通運株式会社より提供、大和総研による撮影（X 線検査場の写真）

3. 食品の輸出入に係る現状と課題

(1) 輸出入規制

① 商務省による品目規制

輸出規制品目の多く
は農産品・加工食品

タイでは、国内需要の優先と輸出管理を目的とし、商務省が 1979 年輸出入管理法に基づき、輸出規制品目を定めている。

輸出の際に許可が必要な品目（20 品目）では、「粳、玄米および餅米」、「キャッサバ製品」、「コーヒー・コーヒー製品」等、一次産品が多く指定されている。

一定の条件下でのみ輸出が認められる品目（11 品目）の中では、「12 種の果実および野菜」の他、「冷凍・冷蔵・生のエビ・イカ」、「ツナ缶」、「パイナップル缶詰およびジュース」等、複数の加工食品が含まれている。

また、輸出の際に業者登録が求められる品目（11 品目）については、チーク加工品を除く全てで農水産物が指定されており、「タイホームマリ米」、「タピオカ製品」、「トウモロコシ」、「魚粉」等が挙げられる。

図表 2-8：タイにおける輸出規制品目

■ 輸出許可取得必要品目（20品目）

1	粳、玄米、餅米
2	米（EUの関税割当対象となるもの）
3	キャッサバ製品
4	コーヒー、コーヒー製品
5	大豆かす
6	木材、木材製品
7	木炭
8	象（象牙、骨、毛、肉、それらの製品）
9	生きているブラックタイガーエビ
10	絶滅品種の水生動物（258種）
11	生きている真珠貝（一部および製品含む）
12	砂糖
13	石炭
14	金
15	神聖な彫像
16	仏像
17	自然の砂で組成される鉱物
18	第三国への再輸出が認められていない製品
19	カフェイン
20	過マンガン酸カリウム

■ 一定の条件の下でのみ輸出が認められる品目（11品目）

1	12種の果実および野菜（シンガポール、日本、EU向けのもの）
2	蘭の花：輸出者登録が必要 EU向けには品質証明（害虫）を税関に提出義務あり
3	竜眼（ラムヤイ）：外国貿易局へ登録、税関へ報告、 輸出業者名・品質表示、輸出後の状態報告義務あり
4	ドリアン：輸出業者名・種類・賞味期限の表示義務あり
5	冷凍・冷蔵・生のエビ・イカ、米国またはEU向け エビ調製済食料品（10%以上のエビを含む）：業界団体の 会員資格。商務省発行の品質証明書の税関事前提出義務あり
6	ツナ缶：タイ食品加工業協会 またはタイ・ツナ産業協会の会員資格
7	パイナップル缶詰およびジュース：業界団体の会員資格 またはタイのパイナップル産業業者であること
8	台湾向け自動車：タイ-台湾協定に基づき輸出される （台湾からの品目リストによる）
9	ダイヤモンド原石：外国貿易局へ登録、税関へ報告、 キンバリー加工合意下のダイヤモンド原石輸出業者であること
10	22種の野菜：ノルウェー、アイスランド、EU向けのハーブ等 税関に農業局発行のヘルスサーティフィケートの提出義務
11	加工鶏肉：EU向けは原産地証明が必要

■ 輸出業者登録制度の対象品目（11品目）

1	タイホームマリ米	7	ヤエナリ
2	タピオカ製品	8	黒ヤエナリ
3	タピオカ澱粉	9	カボック
4	トウモロコシ	10	チーク加工品
5	サトウモロコシ	11	白米（Oryza Sativa L）
6	魚粉		

注：農水産品、加工食品はハイライト

出所：JETRO より大和総研作成

輸入規制品目にも農産品・加工食品を多く指定

1979 年輸出入管理法では、国内産業の保護、外貨流出の防止等の目的で、輸入規制の対象品目も定めている。規制内容には、禁止、許可取得の義務付け、証明書の提出義務等がある。

輸入禁止品目（12 品目）には、「他人の商標権を侵害する製品」等が含まれ、農水産物は指定されていない。輸入許可の取得が必要な品目（19 品目）には、「魚粉」、「エシャロット」、「オレンジ」等、複数の農水畜産物が指定されている。

輸入証明書が必要な品目（22 品目）には、全て農水産物か加工食品が指定されており、「ジャガイモ」や「たまねぎ」等の野菜、「茶」や「コーヒー」、「粉ミルク」や「ココナッツ油」等の加工食品が含まれている。

図表 2-9：タイにおける輸入規制品目

■ 輸入許可取得必要品目（19品目）	■ 輸入証明書が必要な品目（22品目）
1 薬品、製薬製品	1 粉ミルク
2 クレブテロール化合物	2 生乳
3 アルブテロール、サルブタモール	3 ジャガイモ
4 石碑用または建築用の石の一部	4 たまねぎ
5 中古車	5 にんにく
6 中古二輪車	6 ココナッツ
7 中古の輸送用自動車（30人以上の乗客用）	7 乾燥竜眼
8 中古ディーゼルエンジン	8 コーヒー
9 金	9 茶
10 コイン	10 胡椒
11 骨董品	11 トウモロコシ
12 違法コピー品製造用機械	12 米（調理済みのものおよび米製品を除く）
13 凹版印刷機、カラーコピー機	13 大豆
14 プラスチックのくず	14 ココナッツの果実
15 チェーンソー	15 たまねぎの種
16 魚粉（60%未満のタンパク質含有量の魚肉）	16 大豆油
17 カフェイン	17 パーム油
18 過マンガン酸カリウム	18 ココナッツ油
19 揮発性亜硝酸アルキル	19 砂糖
20 豚の臓物	20 コーヒー製品
21 エシャロット	21 大豆油かす
22 オレンジ	22 生糸
23 扇風機、炊飯器、電球	
24 新品のタイヤ	■ 輸入課徴金が課せられる品目（3品目）
25 給湯器	1 魚粉（60%を超えるタンパク質含有量の魚肉）
	2 トウモロコシ
	3 大豆油かす

注： 農水産品、加工食品はハイライト

出所：JETRO より大和総研作成

検疫条件や告示によって輸入禁止とされる品目

これらの他に、植物検疫条件によって輸入が禁止されている品目もある。原則として、ビワは輸入が禁止されている。また、粳と玄米は植物検疫法に基づく禁止品目に関する農業協同組合省告示（2007 年 4 月 26 日付）によって輸入禁止品目に指定されているため、基本的には輸出ができない（事前に日本側の国家植物防疫機関からタイ側の農業局長宛てに書面による輸入許可申請を行い、病害虫のリスク評価を受けなければならない）。ウンシュウミカンについては、日タイ間の二国間合意による条件（登録地域での栽培、園地の登録、ミカンバエのモニタリング調査、梱包施設の登録、日タイ植物検疫当局の合同輸出検査）を満たす場合のみ輸出が可能となっている。

また、水産物については保健省告示第 264 号（2002 年）により、フグの全種類とフグの身を成分に含む食品の輸入が禁止となっている。

②食品にかかる規制

食品規制は度々変更、
常にウォッチする必要

タイでは、保健省（MOH）が管轄する 1975 年食品法により、国内における食品の製造、販売、販売を目的とした輸入の規制について定めている。MOH またはその傘下の食品医薬品局（FDA）は同法に基づき告示を通達し、タイで事業を行う食品関連事業者はすべてそれらの告示に従う必要がある。規則の追加や変更はたびたび発生するため、自社が取り扱う品目にかかる規制について、常に動向を確認しておくことが求められる。

食品法の分類によっ
て細かな手続きや規
制が異なる

食品法では、食品を「一般食品」、「特定管理食品」、「表示管理食品」、「品質規格管理食品」の 4 つに分類している。輸入に係る手続きや各種規制は、分類によって異なる。一般に、青果物や水産物、畜産物は「一般食品」に分類されることが多く、それらの加工品、加工食品は「一般食品」以外の 3 つのどれかに該当するようだ。しかし、食品の形状や加工の度合いによって同じ食品でも分類が別になる場合もあるため、事前に FDA に問い合わせることが望ましい。

③一次産品（青果物、畜産物、水産物）

一次産品は輸入許可、
産地証明、検疫等の手
続きが必要

輸入者は品目に応じ、貨物到着前までに各管轄機関に輸入許可申請書を提出し、輸入承認通知書を取得しておく必要がある。

また、事前に検疫申告書または原産国で作成された検査証明書、必要に応じて非遺伝子組換え証明書の提出も求められる。基本的な手続きの流れは同じだが、検疫内容によって管轄する局（Department）が異なるため、書類のフォームは各局によって異なる。

植物検疫は農業・協同組合省農業局（DOA）が管轄し、2008 年改正植物防疫法（Plant Quarantine Act (No.3) 2008）に基づいて実施されている。また、動物検疫は 1956 年動物伝染病予防法（Animal Epidemics Act）と 1999 年同改正法に基づき、農業・協同組合省畜産振興局（DLD）の家畜疾病管理部（DDC）下の動物検疫所で実施されている。尚、魚介類の検疫は DLD から水産局（DOF）に権限を委譲された形を取っている。

実態として、一次産品
の輸入にはあまり大
きな障壁がない

進出している日系食品メーカーへのヒアリングによると、同社は原料として野菜を日本から輸入する際、東京商工会議所の承認を受けた「産地証明書」を提出しているという。通常、農林産品の場合は農家か農協（JA）が発行するものである必要があるが、同社は JA から購入しておらず、農家との直接取引でもないため、購入元が取引先農家の名称と住所を取りまとめたリストを作成することで特別に認められているようである。書類が揃っていれば特に問題なく輸入できているとのことだ。

また、日系流通企業へのヒアリングからも、一次産品は「素通りに近い」とのことと、魚、肉、野菜類は必要書類が揃っていれば書面の検査のみで問題なく輸入・販売ができているようである。尚、輸入実績も考慮されているのではないかとのことである。

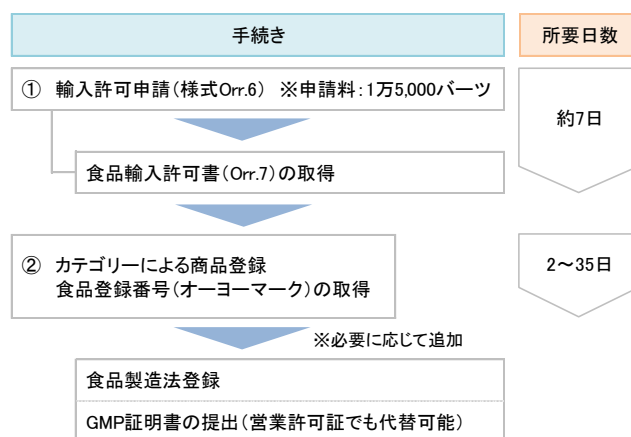
④加工食品

加工食品の輸入・販売
には多くの規制をク
リアする必要

加工食品は多くの場合、一般食品以外に分類される。輸入に際しては、FDA での手続きのみであるが、輸入許可の取得、食品登録番号（通称オーヨーマーク）の取得は必須となる。特定管理食品の場合のみ、食品製造法登録が追加的に必要となる。

また、重金属と汚染物質、化学物質、食品成分、食品添加物、食品容器に関する規制や、表示規制もある。尚、加工食品は検疫対象には該当しない。

図表 2-10：加工食品の輸入手続き



出所：JETRO より大和総研作成

加工食品の検査は厳
格。手続きに時間を要
する覚悟

進出日系小売企業へのヒアリングによると、加工食品の検査は特に厳しく、同社の場合は品目によって、FDA への申請から認可まで4ヵ月～2年を要している。同社の所感としては、担当官の属人的な知識や経験によって対応のレベルが異なっているせいではないかとの意見が聞かれた。尚、一次産品と同様、輸入実績も考慮されているのではないかとのことである。

特に問題点として挙げられたのは、大量のサンプル要求であった。同社の場合、過去に「食品」を2ケース、「日用品」を4ケース求められたことがあるという。現地の日系検査機関へのヒアリングによれば、農産物の残留農薬やカビ毒の検査では、数百グラムのサンプルで200項目程度が検査可能とのことであり、品目や検査内容が異なるとしても、不当に過剰な量を要求されている可能性が高いといえよう。

また、2016年12月に強化された食品添加物の表示規制（ラベルの表示ベースで食品添加物の検査が全てCODEX準拠となった）に対しては、タイでの輸入・販売用に仕様変更をメーカーに求めている。尚、タイでは全成分表示を行っている訳ではなく、ラベルに表示された項目の検査を行っているとのことである。

当該の規制強化により対象となったのはトレハロース（カップ麺のコシを出す成分として多く用いられる）、多くの着色料（クチナシ、ベニコウジ、シソ、ハスカップ等）である。

(2) 通関手続き

税関は本部以外に、全
国に48ヵ所

タイ全土には、バンコクの税関本部以外に48ヵ所の税関事務所（Customs House）

がある。4 つの地域ごとに管轄が異なり、地方税関部（Regional Customs Bureau）1～4 が分担している。

地方税関部 1 が管轄するのはバンコクを中心としたタイ中部の広範な地域で、税関本部をはじめ、バンコク港、スワンナプーム空港、レムチャバン港が含まれる。また、東側にはアランヤプラテート等、カンボジアとの国境税関がある。地方税関部 2 の管轄はタイの東北部で、ムクダハン等、ラオスとの国境税関を含む。

地方税関部 3 はタイの北西部で、メーソット、メーサイ等ミャンマーとの国境税関を有する。地方税関部 4 はタイ南部を管轄しており、マレーシアとの国境であるサダオ等が含まれる。

図表 2-11：タイの税関事務所

Regional Customs Bureau 1	Regional Customs Bureau 2
1 Sangkhla Buri	1 Thai Li
2 Mae Klong	2 Chiang Khan
3 Prachuap Khiri Khan	3 Nong Khai
4 Ranong	4 Bueng Kan
5 Ban Don	5 Nakhon Phanom
6 Ko Samui	6 Mukdahan
7 Chumphon	7 Khemarat
8 Mab Ta Put	8 Chong Mek
9 Khlong Yai	9 Chong Sa-Ngam
10 Chantaburi	10 Chon Chom
11 Aranyaprathet	
Regional Customs Bureau 3	Regional Customs Bureau 4
1 Chiang Saen	1 Krabi
2 Chiang Khong	2 Phuket
3 Thung Chang	3 Phuket International Airport
4 Maesai	4 Kantang
5 Chianf Dao	5 Satun
6 Mae Hon Son	6 Wang Prachan
7 Chaing Mai International Airport	7 Padang Besar
8 Mae Sariang	8 Sadao
9 Maesot	9 Ban Prakob
	10 Betong
	11 Buketa
	12 Su-ngai Kolok
	13 Tak Bai
	14 Pattani
	15 Hat Yai International Airport
	16 Songkhla
	17 Nakhon Si Thammarat
	18 Sichon

出所：タイ税関より大和総研作成

電子通関システムは
全ての税関で利用可
能

タイの通関手続きは、効率化とペーパーレス化を目的として、2007 年 1 月に導入された“e-Customs”により、全ての手続きが電子化されている。

e-Customs は、“e-Import”、“e-Export”、“e-Manifest”、“e-Payment”、そして“e-Warehouse”の 5 つのシステムから構成され、それぞれを連動して使用できるため、事業者にとって輸出入手続きの効率的な実施が期待できる。e-Customs は、空港、

港湾をはじめ、国境を含むすべての税関において使用が可能となっている。

尚、通関手続きを行おうとする者は、企業または個人にかかわらず、①登録・特典部、②手続標準・価格部、③税関総括管理部または税関支署の各部局に業者登録が求められる。また、e-Customs を使用するための登録も必要となる。

①輸入

輸入者は輸入申告をシステム上で送信

貨物が到着し、物流業者（エージェント）が税関に報告した後で、輸入者（ブローカー）はコンピューター上もしくは税関のサービス窓口において、インボイスに含まれるすべての情報を入力する。情報は自動的に輸入通関のためのインボイス情報として登録され、その後、輸入者は輸入申告書を税関のコンピューターに送信する。

税関は申告書を受領後、情報をチェックし、記入漏れ等があった場合は訂正を求める。チェックが完了した後、税関がプロファイルする情報（これまでの通関におけるトラブルの有無、不正の多発している品目かどうか、等が判断基準となる）に照らし合わせ、グリーンラインまたはレッドラインに分類された上で、輸入申告書 No. が発行される。

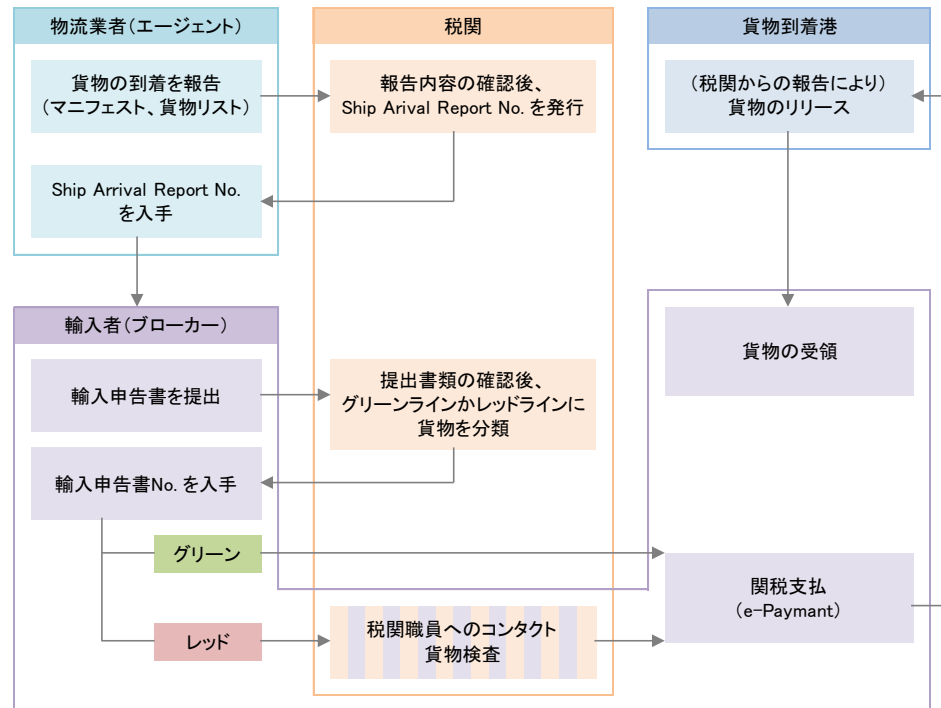
グリーンまたはレッドの分類により手続きに差異

グリーンラインの場合、関税支払（e-Payment による自動口座引き落としが利用可能）に進み、必要な税額を納付する。

レッドラインに分類された場合は、関税評価について税関職員にコンタクトを取り、貨物検査を受ける必要がある。その後、関税の支払を行う。この点はタイの独特な点である。他国の一般的な通関プロセスとして、関税の支払は貨物のリリース後に行われることが多いが、タイの場合は貨物を受け取る前に関税を支払う必要がある（図表 2-12）。

税関が、関税が支払われたことを確認し貨物到着港の倉庫に連絡をした後、貨物がリリースされ、輸入者が受領する。必要書類は図表 2-13 の通りである。

図表 2-12：輸入通関手続きのフロー（貨物の到着から受領まで）



出所：タイ税関提供資料より大和総研作成

②輸出

輸出手続きも輸入と
ほぼ同様。必要書類は
少ない。

輸出の場合も、必要な手続きは輸入の場合と大きくは変わらない。必要書類が異なるものの、手続きのフローは図表 2-12 に示したものと殆ど同じである。

輸出者はコンピューター上もしくは税関のサービス窓口において、インボイスに含まれるすべての情報を入力する。それらの情報は自動的に輸出通関のためのインボイス情報として登録され、その後、輸出者は輸出申告書を税関のコンピューターに送信する。

税関は申告書を受領後、情報をチェックし、必要に応じて修正を加える。チェックが完了した後、グリーンラインまたはレッドラインに分類された上で、輸出申告書 No. が発行される。

グリーンラインの場合、必要であれば輸出税の支払を行い、完了後貨物が出荷される。レッドラインの場合、輸出税（必要な場合）の評価について税関職員にコンタクトし、貨物検査を受ける必要がある。その後、出荷が行われる。

必要書類は図表 2-13 の通りである。輸入に比べると求められる書類は少ない。

図表 2-13：輸出入手続きの必要書類

書類	輸入	輸出
1 貨物申告書	○	○
2 インボイス	○	○ (2通)
3 パッキングリスト	○	-
4 船荷証券(B/L)もしくは航空貨物運送状(Airway Bill)	○	-
5 申告総額が50万バーツを超える場合、外国為替取引申告書	○	○
6 通関細目リスト	○	-
7 貨物受渡し書	○	-
8 保険料請求書	○	-
9 輸(出)入の管理品目または許可品目の場合、 関連省庁の発行する輸出(入)承認書	○	○
10 原産地証明書(該当する場合)	○	-
11 貨物の税関用説明資料(カタログ等)	○	○

出所：JETRO より大和総研作成

④ 通関時間

タイがアジア開発銀行（ADB）と共同で実施した“Time Release Study（TRS）2014”では、スワンナプーム空港、レムチャバン港、アランヤプラテート国境税関（カンボジア側ポイペトと接する）の 3 ヵ所で、貨物の到着からリリースまでにかかる時間をグリーンライン、レッドラインそれぞれについて、プロセス別に集計している。

TRS によると、スワンナプーム空港、レムチャバン港のいずれにおいても、グリーンライン、レッドラインともに 2～4 日間で貨物の到着からリリースまでが完了していることが分かる。

スワンナプーム空港では、全体にかかる時間は平均で 2 日と 7 時間 22 分 9 秒。

グリーンラインの場合、全体で 2 日と 5 時間 59 分 32 秒、うち通関にかかる時間は 5 分 5 秒。殆どの時間は、貨物の到着やリリース等、港での作業に要していることが分かる。

レッドラインの場合、全体の時間は 3 日と 4 時間 52 分 56 秒。グリーンラインとは異なって検査が必要となるため、通関にかかる時間はより長く、21 分となっている。しかし、それ以外の殆どの時間を港のオペレーションに要していることはグリーンラインの場合と変わらない。

通関に要する時間は
押し並べて2～4日

図表 2-14：スワンナプーム空港における通関時間

	グリーンライン	レッドライン	平均
①貨物の到着	1DAY 18:48:02	2DAYS 22:23:59	1DAY 20:40:19
②電子データの送受信	00:04:00	00:06:00	00:04:50
③税金の支払	00:01:05	00:01:05	00:01:05
④書類チェック・税評価	不要	00:03:50	00:01:55
⑤貨物検査	不要	00:11:00	00:06:00
⑥通関プロセスの所要時間(②～⑤)	0:05:05	00:21:55	00:13:50
⑦貨物の払出までにかかる時間(①+⑥)	1DAY 18:53:07	2DAYS 22:44:59	1DAY 20:53:04
⑧その他時間	09:19:25	04:18:47	10:29:05
⑨全体(⑦+⑧)	2DAYS 05:59:32	3DAYS 04:52:46	2DAYS 07:22:09

注：図表中の数値は全てタイ税関の提供資料に拠る。一部、数字の整合性について不確かな点がある
出所：Time Release Study 2014 より大和総研作成

港湾の通関は空港より時間が必要

レムチャバン港では、スワンナプーム空港よりかかる時間は長く、平均で 4 日と 15 時間 25 分 26 秒。

グリーンラインの場合、全体で 3 日と 4 時間 45 分 24 秒、うち通関にかかる時間は 5 分 3 秒。スワンナプーム空港と同様に、殆どの時間は貨物の到着やリリース等、港での作業に要している。

レッドラインの場合は、検査方式が物理検査か X 線検査かによって異なる。物理検査が行われた場合、全体で 4 日と 12 時間 24 秒。検査を含む通関所要時間は、39 分 7 秒となっている。

X 線検査の場合、全体で 4 日と 21 分 30 秒。通関には 23 分 51 秒を要する。物理検査と比較すると、X 線検査はより短い時間で済むようだ。しかし、いずれの検査方式においても、通関自体にかかる時間よりもその前後のオペレーションに多くの時間を要している点は、スワンナプーム空港での検査と共通している。

図表 2-15：レムチャバン港における通関時間

	グリーンライン	レッドライン		平均
		物理検査	X線検査	
①貨物の到着	3DAYS 04:11:07	3DAYS 07:42:38	2DAYS 11:37:30	3DAYS 04:12:37
②電子データの送受信	00:04:23	00:04:06	00:04:23	00:04:15
③税金の支払	00:00:40	00:00:40	00:00:40	00:00:40
④書類チェック・税評価	不要	00:15:28	00:04:19	00:01:55
⑤貨物検査	不要	00:18:53	00:14:29	00:02:38
⑥通関プロセスの所要時間(②～⑤)	00:05:03	00:39:07	00:23:51	00:09:28
⑦貨物の払出までにかかる時間(①+⑥)	3DAYS 04:16:20	3DAYS 08:22:45	2DAYS 12:01:21	3DAYS 04:22:33
⑧その他時間	00:29:04	1DAY 03:37:39	1DAY 12:20:09	1DAY 11:03:23
⑨全体(⑦+⑧)	3DAYS 04:45:24	4DAYS 12:00:24	4DAYS 00:21:30	4DAYS 15:25:46

注：図表中の数値は全てタイ税関の提供資料に拠る。一部、数値の整合性について不確かな点がある
出所：Time Release Study 2014 より大和総研作成

国境での通関時間は港湾や空港に比べ短い

国境通関（アランヤプラテート）の場合、スワンナプーム空港やレムチャバン港に比べ、通関に要する時間は短く、平均で 2 時間 11 分となっている。

グリーンラインの場合、全体にかかる時間は 1 時間 44 分。うち、通関に要する時間は 5 分となっている。レッドラインの場合は、全体が 2 時間 38 分で、通関にかかる時

間はうち 14 分である。

図表 2-16：アランヤプラテートにおける通関時間

	グリーンライン	レッドライン	平均
①貨物の到着	00:00:00	00:00:00	00:00:00
②電子データの送受信	00:02:00	00:02:00	00:02:00
③税金の支払	00:02:00	00:05:00	00:04:00
④書類チェック・税評価・貨物検査	00:01:00	00:07:00	00:06:00
⑤通関プロセスの所要時間(②～④)	00:05:00	00:14:00	00:12:00
⑥その他時間	01:39:00	02:24:00	01:59:00
⑦全体(⑤+⑥)	01:44:00	02:38:00	02:11:00

注 1：トラックごと検査するため、貨物の到着（荷下ろし等）にかかる時間は 0 とされている

注 2：図表中の数値は全てタイ税関の提供資料に拠る。一部、数値の整合性について不確かな点がある

出所：Time Release Study 2014 より大和総研作成

空港や港湾のオペレーションには改善の余地

この結果からは、タイの通関システム自体（税関が企業から電子的に提出された書類を受領・チェックし、必要に応じた検査をし終えるまで）は効率的に機能しているが、空港や港湾でのオペレーションに時間がかかり、全体の所要時間を延ばしている可能性が指摘できる。特にレムチャバン港では、スワンナプーム空港やアランヤプラテート国境税関に比べて多くの時間がかかっており、この背景には港の混雑等、税関側とは異なる別のところに問題があると考えられる。

書類ミスの防止も重要

また、手続きは輸出入者の申告に基づいて行われるが、申告書類の記載内容にミスがあった場合、提出後に税関から訂正を求められるため、通関にかかる時間を余計に要する。輸出入者側で、事前に書類の記載ミスを可能な限りなくすることが、業務を効率的に進める上では望ましい。

税関では質・量ともに人材が不足

しかし、税関側にもいくつかの問題はある。バンコクの税関本部にヒアリングを行ったところ、人材不足が指摘された。タイ税関の職員数はタイ全土で 5,857 人、うち約 1,000 人がバンコク本部に勤務している（2014 年）。貿易量の違いはあるが、日本の場合は税関が 9 カ所（支所、出張所、監視署を除く）で、職員数は全体で 9,041 人（2016 年）であるため、1 カ所あたりの人数でみれば人材は少ないといえよう。

また、職制は 4 つに分かれており、国家公務員に相当する“Government Officials”は 4,165 人で、政策の策定や管理・企画業務を主に担っている。

他、臨時職員や非正規職員を含む“Government Employed Staff”（721 人）、“Permanent Employed Staff”（304 人）、“Temporary Employed Staff”（667 人）があり、窓口業務や通関作業を主に担っている。これらの職員は雇用契約が 1 年ごとの更新となるため、技能が身につけにくく、熟練の通関作業者が育ちにくい環境となっている可能性はあろう。

進出企業にとっても、特に大きな問題点はない模様

現地の日系食品卸・外食企業へのヒアリングによると、書類の不備や、2011 年頃の放射能問題以外の理由で、手続きが滞ったことはないとのことである。

日系物流企業からは、ミャンマーに輸出する場合、タイ側の輸出書類とミャンマー側の輸入書類とで、品目コードが異なり、すり合わせに手間を要するとの声が聞かれたが、タイ側は HS コードを使用しているが、ミャンマー側は独自の品目コードを利用しているため、タイ側の問題ではないと考えられる。

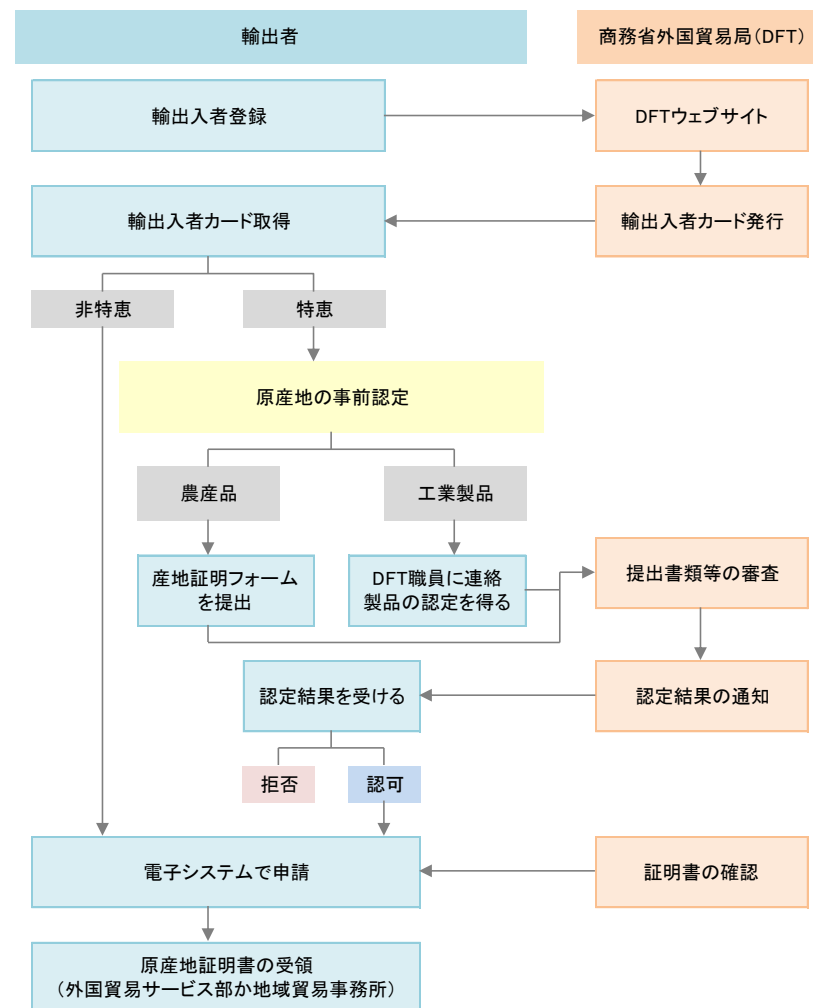
日系食品メーカーによると、レムチャバン港では、FDA の検査官が週に 2 日しかいないため、不在期間は検査を待たなければいけないとのことであったが、それを踏まえて配送のスケジュールを立てているため、全体の通関時間は 3 日程度と、特に大きく遅れていることはないようである。

(3) 原産地証明

商務省か商工会議所に発行を依頼

タイにおける原産地証明書の発行機関は、商務省外国貿易局（DFT）または、タイ商工会議所（TCC）である。DFT への申請の場合、手続きの流れは図表 2-17 の通りとなる。

図表 2-17：原産地証明書の発行手続きフロー



出所：DFT より大和総研作成

事前にDFTウェブサイトでの輸出入者登録が必要

原産地証明書の発行申請を行うためには、事前に DFT のウェブサイトにて登録が必要となる。登録後、輸出入者カード（Exporter-Importer Card）を取得し、発給手続きに入る。

その後は、非特惠原産地証明書（輸入国の法律や規制に基づく要請や、契約や信用状に指定がある場合に用いられるもの）と特惠原産地証明書（FTA を利用する際に用いられるもの）のどちらを希望するかにより、手続きが異なる。

非特惠原産地証明書の場合は、①インボイス（送り状）、②船荷証券（B/L）、③輸出者による自己申告書を用意し、その産品がタイ国内で製造されたこと、または、タイ国内の工場から購入したものであることを証明する。産品の原価や製造工程を証明する書類は不要となる。また、輸出者が製造者ではない場合、輸出者は、製造者の売主から工場設置許可（Ror Ngor 4）のコピー等を入手する必要がある。それらをオンラインで提出すれば申請は完了となり、発行される。

特惠原産地証明書の場合、まず、原産性の事前確認（Pre-Verification and Origin Approval）が行われ、原産性の認定を受ける必要がある。農産品（HS コード 01～24）の場合、要求された産地証明フォームに記入後、職員に提出することとなっている。工業製品（HS コード 25～97）であれば、DFT の職員にコンタクトし、製品の認定を受けることとされている。実際には書類審査によって行われることが多く、原材料や製造工程、製造原価を証明する書類や、原材料の購買伝票、サプライヤーの申告書等が求められるようだ。認められた場合、その証明書をオンラインで提出することで、原産地証明書が発行される。問題がない場合、所要時間は 30～45 分程度のだ。

実態として、かなり迅速な発行が可能

現地の日系企業へのヒアリングでも、原産地証明書の取得は簡単で、手続きのフレキシビリティもあるとのことであった。尚、同社の場合は TCC に申請しているようである（食品卸）。

尚、特惠原産地証明書は、利用する FTA ごとに定められた原産地規則を満たす必要があり、フォームもそれぞれに異なるものが求められる。タイの主な原産地証明書フォームと対応する FTA は図表 2-18 の通りである。

図表 2-18：タイの主な原産地証明書フォームと対応する FTA

フォーム名	対象者
フォームA	日本、ノルウェー、スイス等、一般特惠関税制度 (GSP) を供与している多くの国向けの輸出品に対して、一般特惠関税制度 (GSP) による関税の優遇措置を受ける輸出者に発行される
フォームD	ASEAN自由貿易地域 (AFTA) であるブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、ベトナム向けの輸出品に対して、共通効果特惠関税 (CEPT) の優遇措置を受ける輸出者に発行される
フォームE	ASEAN－中国FTA (ACFTA) による特惠関税を受ける輸出者に発行される
フォームAJ	日本－ASEAN包括的経済連携 (AJCEP) による特惠関税を受ける輸出者に発行される
フォームAK	ASEAN－韓国FTA (AKFTA) による特惠関税を受ける輸出者に発行される
フォームJTEPA	日本－タイ経済連携協定 (JTEPA) により日本向けの輸出品に対して同協定の特恵税率の適用を受ける輸出者に発行される
フォームGSTP	アルジェリア、アルゼンチン、バングラデシュ、ボリビア、ブラジル、カメルーン、チリ、キューバ等40カ国の開発途上国向けの輸出品に対して、グローバル特惠関税制度 (GSTP) から優遇措置を受けるために輸出者に発行される
フォームAISP	ASEAN Integration System of Preference、ASEAN特惠統合システムによる特惠関税を受ける輸出者に発行される
フォームTC	タイ－チリFTAによる特惠関税を受ける輸出者に発行される
フォームTP	タイ－ペルーFTAによる特惠関税を受ける輸出者に発行される

出所：JETRO より大和総研作成

4. 投資上の現状と課題

(1) 投資規制

1999年外国人事業法
で外資の参入を規制

タイは、1999 年外国人事業法（Foreign Business Act）によって 43 業種を 3 種類に分類し、それら業種への外国企業（外資 50%以上）の参入を規制している。

図表 2-19 は、外国人事業法における規制対象業種を示している。規制の度合いは業種により、第 1 種（絶対禁止：9 業種）、第 2 種（禁止。但し、閣議の承認のもと、商務大臣の許可を得た場合は参入可能：13 業種）、第 3 種（禁止。但し、外国人事業委員会の承認のもと、商務省事業開発局の許可を得た場合は参入可能：21 業種）の 3 つに分かれている。

一次産業への進出は
不可能

農林水産業、食品加工業に該当する業種についてみると、第 1 種には（2）稲作・農業・果樹園、（3）畜産、（4）林業・自然木材加工、（5）漁業（タイ領海・排他的経済水域内）、（6）薬草採取が指定されており、基本的に外国企業が一次産業に進出することは無条件に禁止されていることとなる。

食品加工業では、製
糖、製塩が規制対象

第 2 種には、環境・資源の保護の観点から（9）サトウキビからの製糖、（10）塩田、塩土での製塩、（11）岩塩からの製塩が指定されている。

小売業、外食産業も規
制の対象

第 3 種には、（13）国内農産物の国内取引（タイにおいて栽培・収穫された農産物を、外資が販売等の取引を行うこと）、（14）資本金 1 億バーツ未満、または 1 店舗あたり資本金 2,000 バーツ未満の小売業、（19）食品・飲料の販売（レストランやカフェ等の外食産業に相当する。小売業における食料品や飲料の販売ではない）が指定されている。

第 2 種と第 3 種については、条件付きで進出が可能とはされているものの、進出日系企業からは審査基準の不透明さ等が指摘されており、一般に認可を得るのはかなり難しいのが実情といわれている。

マイナー出資であれ
ば進出は自由

尚、外国人事業法では外資 50%以上で進出する企業のみが外国企業と定義され、規制の対象となる。そのため、現地企業との合弁（JV）等、マイナー出資で進出するのであれば、いずれの業種においても参入は自由である。

図表 2-19：外国人事業法における規制対象業種一覧

第1種 絶対禁止(9業種)	第3種 禁止(ただし、外国人事業委員会の承認のもと、 商務省事業開発局の許可を得た場合は参入可能(21業種))
(1) 新聞発行・ラジオ放送・テレビ放送事業 (2) 稲作・農業・果樹園 (3) 畜産 (4) 林業・自然木材加工 (5) 漁業(タイ領海・排他的経済水域内) (6) 薬草採取 (7) 骨董品の取引・販売 (8) 仏像および僧鉢の製造・鋳造 (9) 土地取引	外資との競争力が十分ではないタイ企業の保護の観点から
第2種 禁止(ただし、閣議の承認のもと、商務大臣の許可を得た場合は参入可能) (13業種)	(1) 精米・製粉 (2) 漁業・養殖 (3) 植林 (4) 合板、紅会田、チップボード、ハードボードの製造 (5) 石灰製造 (6) 会計サービス (7) 法律サービス (8) 建築設計サービス (9) エンジニアリングサービス (10) 建築業(一部省令で定めるものなど例外有) (11) 仲介業・代理店業(省令で定めるものなど例外有) (12) 競売(骨董品、美術品以外の国際間競売、その他省令で定める競売) (13) 国内農産物の国内取引 (14) 資本金1億バーツ未満、または1店舗あたり資本金2,000万バーツ未満の小売業 (15) 1店舗当たり資本金が1億バーツ未満の卸売業 (16) 広告業 (17) ホテル業(マネジメントサービスを除く) (18) 旅行代理店 (19) 食品・飲料の販売 (20) 種子開発・改良業 (21) その他サービス業(一部省令で定めるものを除く)
安全保障の観点から	
(1) 銃・銃弾、火薬、爆発物およびそれらの部品、武器および戦闘用船、 飛行機、車両、全ての戦争用備・部品の製造・販売・補修 (2) 国内陸上、海上、航空運輸および国内航空事業	
文化・工芸の保護の観点から	
(3) 骨董品・民芸品の販売 (4) 木彫品の製造 (5) 養蚕、絹製糸、絹織布、絹織物染色 (6) タイ楽器の製造 (7) 金銀製品、ニエロ細工、黒金象眼、漆器製造 (8) タイ文化・美術に属する食器製造	
環境・資源の保護の観点から	
(9) サトウキビからの製糖 (10) 塩田、塩土での製塩 (11) 岩塩からの製塩 (12) 爆破・砕石を含む鉱業 (13) 家具および調度品の木材加工	

注：農水産業、食品加工業、流通業はハイライト

出所：外国人事業法より大和総研作成

(2) 投資優遇策（投資恩典、SEZ）

付加価値の高い産業
に多くの恩典が付与

タイにおける投資優遇策は、タイ投資委員会（BOI）布告第 2/2557 号に基づいた、7 ヶ年投資奨励戦略（2015～21 年）を基に、2015 年 1 月より実施されている。それまでタイの投資優遇策の根幹を成してきた「ゾーン制」が廃止され、約 20 年ぶりに投資奨励策における抜本的な改革がなされたこととなる。

現行の投資奨励策はプロジェクトベースでの認可となり、投資奨励恩典は基本恩典である「業種に基づく恩典」と「メリットによる追加恩典」の 2 つに大きく分けられる。その他、タイ政府は産業クラスターの形成を重視しており、その一環として「クラスター型特別経済開発区（SEZ）政策」も実施している。

業種に基づく恩典は、国の競争力に対する業種の重要度に応じ、A1～A4、B1、B2 の 6 グループが設定され、A1（デザインや R&D 等）が最も厚い恩典を受けられる（図表 2-20）。

「メリットによる追加恩典」とは、国や産業発展に貢献する活動への投資を奨励することを目的とし、①競争力向上のための追加恩典、②地方分散のための追加恩典、③工業用地開発のための追加恩典（グループ B の業種を除く）の 3 つがある。

図表 2-20：業種による恩典の内容

カテゴリー	法人所得税の 免除	機械・原材料の 輸入税の免除	税制以外の恩 典	業種の例
A1	8年間 (上限額なし)	○	○	ゴミあるいはゴミからの燃料による電力、または電力および スチームの製造、クリエイティブ製品デザイン・開発サービ ス、電子設計、研究開発、等
A2	8年間	○	○	天然材料からの有効成分の製造 特殊繊維の製造、高度技術を利用する乗り物の部品の製 造、OPE製品の製造、薬品の有効成分の製造、鉄道貨物輸 送、等
A3	5年間	○	○	バイオ肥料・有機肥料・ナノ有機化学肥料およびバイオ除草 剤・殺虫剤の製造、最新技術を使用した食品の製造・保存、 飲料・食品添加物または食品調合品の製造、乗り物用エン ジンの製造、環境保護工業団地または工業地区、等
A4	3年間	○	○	農業の副産物あるいは残りくずからの製品の製造、リサイク ル繊維、熱処理、機械組み立ておよび(または)その部品の 組み立て、衛生紙からの製品の製造、等
B1	×	○	○	乾燥植物およびサイロ、冷蔵・冷凍倉庫、または冷蔵・冷凍 倉庫および冷蔵・冷凍運輸、鉱物試験採鉱、ガラス製品の 製造、セラミック製品の製造、サングラスレンズ、美容用コン タクトレンズ、眼鏡フレームおよびその部品の製造、等
B2	×	○	○	耐火材および断熱材の製造(軽量ブロックを除く)、石膏また は石膏製品の製造、コイルセンター、E-コマース、貿易なら びに投資支援事務所(TISO)、等

出所：B01 より大和総研作成

農業・農産品では、20
業種が奨励対象

農業・農産品の分野では、計 20 業種が恩典の対象となっている。農業・農産品分野
の中で、主な奨励業種と受けられる恩典は図表 2-21 の通り。

尚、奨励業種として認められるためには業種ごとに定められた条件を満たす必要が
ある。また、同じ業種の中でも、事業内容によって受け取ることのできる恩典内容が
異なる場合がある。

図表 2-21：農業・農産品の分野の奨励業種と該当する恩典

業種	恩典
1.1 バイオ肥料、有機肥料、ナノ有機化学肥料、バイオ除草剤・殺虫剤	A3
1.2 植物または動物の品種改良（バイオテクノロジー事業の範囲外の場合）	A3
1.3 商用材木の植林（ユーカリを除く）	A1
1.4 乾燥植物およびサイロ	B1
1.5 動物の繁殖または飼育	A4
1.6 屠殺	A4
1.7 深海漁業	A3
1.8 植物、野菜、果物、花の品質選別、包装、保存	A2、A3
1.9 加工澱粉または 特殊な植物からの製粉	A3
1.10 植物または動物からの油脂の製造（大豆からの油を除く）	A3
1.11 天然エキスの製造または天然エキスからの製品の製造（薬品、石鹼、シャンプー、歯磨き粉、化粧品を除く）	A4
1.12 天然材料からの有効成分の製造	A2
1.13 皮革なめし、皮革仕上げ	A3
1.14 天然ゴムから製品の製造（輪ゴム、風船、ゴムリングを除く）	A2、A4
1.15 農業の副産物あるいは残り屑からの 製品の製造（加熱乾燥や天日干しなど生産工程が単純なものを除く）	A4
1.16 農産品からの燃料の製造（農産品の スクラップ、ゴミ、廃棄物を含む）	A2、A3
1.17 最新技術を使用した食品の製造・保存、飲料、食品添加物、または食品調合物の製造	A3
1.18 医療食品または栄養補助食品の製造	A2
1.19 冷蔵・冷凍倉庫、または冷蔵・冷凍倉庫および冷蔵・冷凍運輸	B1
1.20 農産物取引センター	A3

出所：BOI より大和総研作成

食品のR&Dに特化した 工業団地が建設

食品については、「フードイノポリス（Food Innopolis）」が設置されている。フードイノポリスは食品ラボ等、研究開発（R&D）を含む事業を展開する企業をターゲットとした研究団地で、クラスターの中でも特に恩典の厚い「スーパークラスター」に指定されている。

フードイノポリスに立地する企業は、税制上の恩典として、BOI による 8 年間の法人所得税（CIT）免除、それに加えて 5 年間の CIT 減免（50%）、機械の輸入税免除が受けられる。または、財務省（MOF）による恩典として、特に重要性が高いと認められた次世代産業には、R&D にかかった費用の 300%までを控除可能である（売上高に対する上限はある）。尚、BOI と MOF の両方から恩典を受けることはできないこととなっている。

フードイノポリスへのヒアリング（2017 年 1 月）によると、R&D 費用の適用範囲については明確なガイドラインは出ていないようだ。R&D にかかる消耗品、研究者の人件費等、適用の範囲によっては BOI と MOF のいずれの恩典が魅力的かは異なってくるため、ルールの確認は必須となろう。

第 3 章 ベトナムにおける流通環境

1. 農林水産物・加工食品の流通

(1) 国内における流通の状況

輸出量上位品目を持つ

ベトナムの農林水産業が GDP に占める割合は 16.3%である（2016 年）。主要な農産物は、コメ、コーヒー、コショウ、キャッサバ、トウモロコシなどである。近年、コメの輸出量は世界第 3 位であり、コーヒーは生産量、輸出量ともに第 2 位、コショウも同第 1 位を誇る。

農林水産業への従事者は就業人口の 4 割

農林水産業への従事者は減少傾向にあるものの、就業人口全体の 41.9%を占めており、依然としてベトナムにとって重要な産業であると言える。一方で、ベトナムの農家の所得は低く、所得の向上・安定が求められている。流通構造が複数層で複雑になっており、生産者価格（農家の出荷価格）と最終消費者価格（小売価格）との乖離が大きくなることから、農民の所得向上の障壁となっている。

農家は、①零細農家が多く、早期の現金収入を求める傾向にあるため、仲買人との交渉で足下をみられやすい、②農家同士の情報共有が少なく、仲買人と交渉する希望出荷価格の根拠が乏しい等の問題点があると考えられる。また、仲買人は種、農薬、肥料などの現物やその調達費用を農家に提供し、購入価格との差額で儲けたり、農家に対し資金の前貸しなどの金融業も行ったりしており、農家は仲買人に依存せざるを得ない状況となっている場合がある。後述する収穫後の品質劣化に拠る商品ロスが多いため、仲買人等の流通段階では、ロスをカバーできるように商品にマージンを転嫁せざるを得ないとも考えられる。

資金面だけでなく、生産性が高くないことも課題である。圃場が狭く分散していること、農薬や肥料が適切に使用されず非効率であること、需要に基づく生産計画が立てられていないことなどから、安定した質・量の農産物供給が難しい。また、流通面でも、収穫・加工、およびその技術が不十分であることや、中央市場の仕組みがなく、保管・輸送の設備が不十分であることから、収穫された商品の価値を高めにくい。このような仕組みを農協が十分に提供できていないことも背景にある。さらに、トレーサビリティが確立されておらず、輸送の段階や店頭などで様々な商品が混在することから、良い品質の産物が適正な価格で販売できていないことが多い。そのため、品質の改善も進みにくい。

過去数年で、基準値以上の残留農薬検出、食品偽装、産地偽装、工場排水による水質汚染などが立て続けに発生した。消費者は食品に対して不信任感を持ち、安心・安全な食品に対する意識とともに高品質な農水産物に対するニーズは高まっている。トレーサビリティの取り組みが進み、高品質・多収の農産物生産のメリットが明確になることで、適正な栽培や販売が実現する可能性がある。結果、農家の収入増につながると思われる。

食の安全・安心に対する関心は高い

農業農村開発省は 2008 年以降、VietGAP（ベトナム安全農産物生産基準）を定め、栽培・収穫・保存などの諸作業工程を規定し、農産物の安全性を保障している。実際に、VietGAP を取得して高品質な果物生産に取り組む南部の地場生産者は、ホーチミン近郊のみならず中部や北部からの引き合いも多くなっている。一方、高品質な農産物が適正な価格で販売できず、チェック項目が多いことや、設備投資や認証取得費用（登録料 2,000 ドル）などコストが高く、VietGAP を導入した農場は 1%にも満たない。そこで、JICA の技術協力のもと、VietGAP に基づきチェックポイントを 26 項目に簡素化、

低コスト化した Basic GAP の取り組みが行われている。農産品の品質が向上し収量が安定的に確保できるようになれば、食品加工企業での国内調達の可能性が高まる。現在は限定的な食品加工業の進出にも繋がると考えられる。

近年増加するスーパーマーケットでは、VietGAP やオーガニック、日系事業者が生産する野菜など、付加価値を高めた商品が販売されている。契約農家からスーパーマーケットのディストリビューションセンターや店舗への直送、コールドチェーンの利用、店頭での産地表示や等級表示など、近代的な流通・販売を行う小売業者もあり、ウェットマーケットとの差別化が図られてきている。中間層以上や子どものいる家庭を中心とした安心・安全な野菜のニーズに応えるため、それらに特化した店舗や宅配サービスを行う業者も出始めている。

南北の物流が活発化してきている

スーパーマーケットなどモダントレード店舗の増加により、ベトナム南北、特にホーチミンからハノイへの物流が増加している。現地事業者へのヒアリングによると、2014 年からの 2 年間で、ホーチミンからハノイへの月間輸送量が約 2 倍に増加したという。特にコールドチェーンでは、以前はメコン川流域で獲れるエビなどの輸送が中心であったが、乳製品など品目も多様化している。

一方で、2 都市が大きく離れていることは、ベトナムでビジネスを行う上で依然として課題となっている。ベトナムでは北部よりも南部に食品加工業などが多く集積していることから、ホーチミンからハノイに商品を運ぶ場合、帰りの便に荷物がない片荷になってしまう。また、同ルートは陸送で 3 日、海路で 6 日かかるが、香港やシンガポールへ船便で輸送した方が日数、コストもかからない上、良い品質で販売する方がビジネスになるとの声もあり、国内を縦断した物流ビジネスを妨げる要因となっているようだ。

図表 3-1 : スーパーの VietGAP（左）、オーガニック野菜コーナー（右）



撮影：大和総研

図表 3-2：ハノイの伝統的市場（左）、包装のない野菜（中上）、野菜用洗剤（右）



撮影：大和総研

(2) 隣国との流通（貿易）の状況

①食品の輸出入の変化（2005-2015）

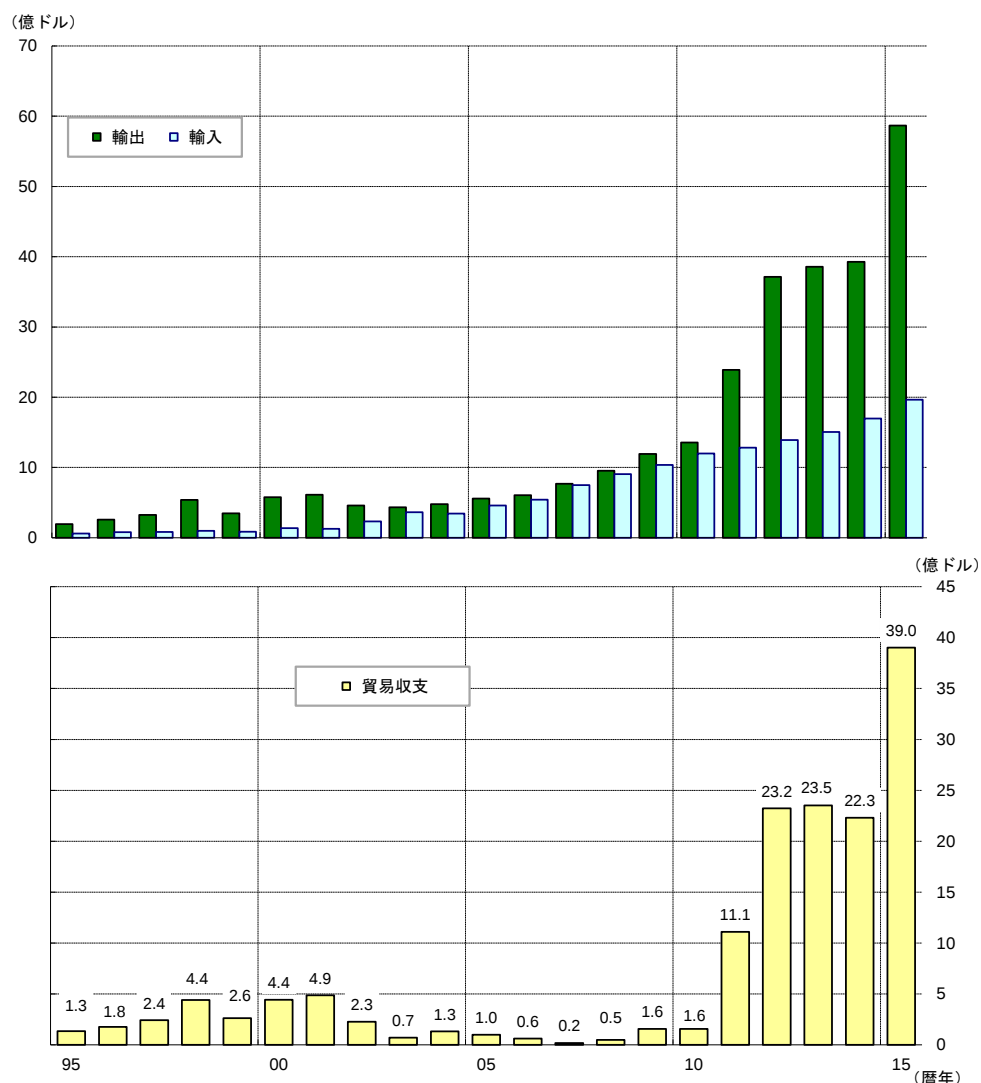
中国向け輸出が2011
年以降に急増

ベトナムの近隣諸国（中国、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマー）との食品貿易額（SITCコード：0 + 1 + 22 + 4）の推移をみると、2003 年以降、輸出・輸入ともに年々増加している。特に輸出は 2011 年から大幅に増加しており、2010 年までは僅少であった食品分野の貿易黒字額も、2011 年には 10 億ドルを超え、2015 年には 39 億ドルに達している。

輸出先の中では中国向けが突出しており、2010 年から 2015 年にかけて輸出額が 45 億ドル増加する内、中国向けは 39 億ドル分を占めている。大幅増をもたらしたのは、「穀物・同調製品」が 12.5 億ドル（0.2 億ドル→12.7 億ドル）、「果実・野菜」が 13.8 億ドル（2.2 億ドル→19.0 億ドル）である。

輸入額の増加ペースは輸出に比べれば緩やかで、2015 年には中国から 9.9 億ドル、メコン諸国から 9.8 億ドルと、ほぼ同等額を輸入している。

図表 3-3：ベトナムの近隣諸国との食品貿易額の推移（1995-2015）



（出所）UNCTAD Stat より大和総研作成

これら近隣諸国との食品分野での貿易収支（2015 年）をみると、輸出超過（貿易黒字）となっているのは中国（輸出：49.9 億ドル、輸入：9.9 億ドル）、カンボジア（同 4.1 億ドル、同 2.8 億ドル）で、輸入超過（貿易赤字）となっているのはタイ（輸出：5.0 億ドル、輸入：6.3 億ドル）、ラオス（同 0.3 億ドル、同 0.4 億ドル）である。ミャンマーは輸出入ともに 0.3 億ドルで均衡している。

中国への輸出が多い

ベトナムは中国、ラオス、カンボジアと国境を接している。UNCTAD の統計によると、最大の相手国は中国で、輸出する食品の 20% 超が中国向けである。中国へは、コメ、キャッサバ、果物などを輸出している。一方で、飼料、コメ、蒸留酒、かんきつ類、ニンニクが輸入されている。ラオスとは、野菜・果物の輸出、コーヒーの輸入などがある。カンボジアとは、野菜・果物の輸出入がある。輸出が 1,800 万ドル、輸入が 2.3 億ドルとなっている。その他には、飼料を 9,300 万ドル、穀物を 2,400 万ドル輸出している。

カンボジアと国境を接するモクバイの通関ポイントでは、カンボジアからモクバイに入る貨物が年間 60～70 億ドル程度ある。しかし、この内ベトナムに留まるのは 5 億

ドル程度に過ぎず、殆どの貨物はホーチミン港から中国や香港向けに出されている（税関総局）。また、モクバイ国境税関によると、農産物・加工食品がモクバイ税関を通過する量は 1 月あたり 300～400 トン程度だが、そのほとんどが炭酸飲料（タイ産）であるという。ホーチミンの港を抜けて世界に輸出されるものも含まれていると推察する。モクバイよりも北にあるサマットの国境では、周辺住民による取引（コメ、大豆など）が活発で、多い日には農産物が 1 日 1,000 トンほど取引されている。

ラオスと国境を接するラオバオの通関ポイントでは、タイ製の食品輸入が多い（レッドブルなど）という。ベトナムからは、ドラゴンフルーツを輸出している。その他に、ケチャップやチリソースなどの調味料が輸出されている。また、このルートでは、ハノイ～バンコク間の工業製品の輸送が行われている。

ラオスやカンボジアは加工食品業が盛んではないため、タイ産やマレーシア産の食品を多く輸入している。それらの製品がラオス、カンボジアを通過してベトナムに入ってくる（流れてくるという印象）ケースもある。

図表 3-4：カンボジアとの国境モクバイ（ベトナム側から）



撮影：大和総研

2. 物流インフラの現状と課題

(1) 道路・輸送インフラの整備状況

①道路

輸送のメインは道路

ベトナムで輸送される貨物の約 8 割が道路を利用して輸送されており、道路は、国内の物流だけでなく中国、カンボジアなどの周辺国との貿易にも利用されている。

ベトナムの南北を縦断する国道 1 号線は、国内輸送の基幹ルートである。全長約 2,300km で、北は中国との国境のランソン省から南端のカマウ省までを繋いでいる。ハノイとホーチミンは約 1,800km 離れており、トラックで 70 時間（3 日間）程度を要し、ドア to ドアでは 5 日程度となる。

道路インフラの問題として挙げられるのが、都市部を中心とした慢性的な渋滞である。産業道路と生活道路が共用されていること、環状道路が未整備で都市部を経由する交通が多いこと、二輪車だけでなく四輪車も増加していることから、渋滞や事故が増加している。また、走行に時間がかかることにより、近隣都市との経済的な発展に格差が生じている。

幹線道路は都市部を中心に整備が進められており、大都市では片側二車線に整備されている箇所もある。一方で、基本的に片側一車線のことが多く、道路脇にすぐ商店や民家が建てられている箇所や山間部では、拡幅が難しい。舗装状況も改善の余地があり、渋滞の要因になっているばかりでなく、荷物の損傷や荷崩れ、水濡れする場合もある。農産物の集荷にあたっては、農道などの整備も求められる。収穫後に物流業者などが畑のそばまでトラック（冷蔵車）で集荷に行く必要があるが、国内の農道インフラ整備が不足している箇所あり、危険だという指摘がある。

都心部ではトラックの走行規制がある

都市部では、渋滞の対策としてトラックの総積載量や時間帯に応じて通行規制がとられていることや、幅の狭い道が多くトラックの進入・停車ができないこともある。ライセンスのない事業者は、都心部では二輪車による配送や、夜間のトラック配送で対応している業者もある。しかし、二輪車は積載できる量が少なく、何度も店舗へ輸送する必要がある。夜間の短い時間では、往復できる回数が限られてしまう。現時点ではディストリビューションセンターを構えるモダントレードがまだ少なく、都市部の個別店舗への効率的な配送システムは部分的に構築されている状況である。なお、ホーチミンなどの市街地の走行規制に関しては、トラックの市内乗り入れライセンスが発給されており、数台分のライセンスを取得している物流事業者もいる。

中国との国境で整備が進む

周辺国へは、ベトナム北部から中国国境への主要ルートとしてクアンニン省のモンカイ、ランソン省のドンダン、ラオカイ省のラオカイを通るルートの 3 つがある。各国境とも特に中国側での整備が進められているが、ベトナム側でもハノイからの高速道路開通により所要時間が大幅に短縮されている。

中部では、ダナンが道路交通の要衝となっており、国道 1 号線が通っている。ダナンを東端とする東西経済回廊は、フエ、ラオス（サバナケット）、タイ（ムクダハン）を経由し、ミャンマーのモーラミヤインへとつながっている（全長 1,450km）。2015 年 1 月には、ラオス国境のラオバオにて、通関手続きのシングルストップ検査が実現した。このルートを利用し、ハノイからバンコクへの物流が可能となっている。海上輸送は 7～9 日間かかるのに対し、陸上では 3 日間程度と短い。ラオスには港湾がないため、ラオスの経済発展に伴い物量が増えたと、チャンスがある。

このように国境を越える物流を円滑化する枠組み（後述）はあるものの、運用が上

手く進められていない実態がある。さらに、ベトナムからタイへの輸出が少なく物量が確保できないために片荷となる、ベトナムの車両はラオスでは走行できるがタイでは走行できないために積み替えの手間やコストがかかり割高になる、ラオス側の道路が未整備、各国境での通関手続きが煩雑で時間がかかるなどの問題から、海上輸送が多く利用されているのが実情である。例えば冷凍品の場合、陸送ではバッテリーを積んでリーファーコンテナで長時間冷却し続けなくてはならず、コストがかさむ。結局は海上輸送の方が短時間でコストも低く輸送できるということもある。一部、二輪車や四輪車などの工業製品では、ベトナム～タイ相互での物量が確保でき、回廊を利用した輸送が行われているようである。

南部のホーチミンから北西に走る国道 22 号線は、タイニン省モクバイを経由し、カンボジアの首都プノンペン経由でタイのバンコクへ通じる南部経済回廊を形成している。世界各国からホーチミンの港に到着した貨物のカンボジアへの輸送にも利用されるルートである。ホーチミン～プノンペン間を一貫して結ぶ定期のクロスボーダー輸送サービスを提供している日系事業者もいる。時速 70km で走行でき、片道 5～6 時間を要する。しかし、東西経済回廊と同様、片荷、通関に手間・時間を要することや、海路の 2.5 倍のコストがかかることなどから、現時点では爆発的に需要が伸びているわけではないのが現状である。

CBTAの活用に関する課題

メコン地域では包括的な国際陸送の枠組みとして CBTA（越境交通協定）があり、ラオス、カンボジア、ベトナム、タイ、中国間での車両乗り入れのための相互ライセンスが発行されている。協定に基づき、ベトナム・カンボジア間では 500 台、カンボジア・タイ間では 40 台¹と乗り入れ台数が取り決められている。台数は、需要に応じて増やしていくことになっている。しかし、ライセンスが取得しにくいとの声がある。実態として、バス会社が多く保有しているということがある。また、取り決めの台数に関係なく政府関係者がライセンスを取り扱っており、1 ライセンスあたり 100 万円で売買されているという話もある。ライセンスの有効期限は 1 年。車両については、ベトナムとカンボジアはどちらも左ハンドルなので、相互乗り入れしやすい。一方でタイは右ハンドルのこともあり、タイ・カンボジア間の相互ライセンスはほとんどない。

ただし、ベトナム人とカンボジア人の感情的な問題から、もう一方の国に行くのはドライバーに危険があることもあるため、相互トラックを保有している会社も国境で積み替えているという実態もある。ベトナムからカンボジアに乗り入れている物流企業では、カンボジアの拠点と連携することや、非常時に備え、ベトナム人ドライバーにカンボジア語のメモ書きを携帯させているという。また、トラブル事例として、タイで CBTA に則ってベトナムで走行する手続きを取ったにも拘わらずベトナム入国時に許可されないことがあったという。

②空路

主要空港の利用は処理能力を上回る

ベトナムには、11 の国際空港と 12 の国内空港がある。主要な国際空港は、北部のノイバイ空港（ハノイ市）、南部のタンソンニャット空港（ホーチミン市）、中部のダナン空港（ダナン市）の 3 つである。首都ハノイにあるノイバイ国際空港は、北部

¹ 2016 年 12 月に、認可の台数を増やすことで、タイ・カンボジア間で合意している。報道によると、150 台となる見通し。

最大の空港である。2014 年に日本の ODA により第 2 ターミナルが開業している。タンソンニャット国際空港は、ベトナム最大規模の空港である。両空港とも拡張や新規ターミナル開業により処理能力が向上しているものの、すでに利用者数が大きく超過している。今後、ノイバイ空港では既存ターミナルの拡張や第 2 ノイバイ国際空港を新規建設する案が浮上している。南部では、ホーチミン市近郊のドンナイ省ロンタインで新国際空港建設が計画されており、2019 年に着工、順調に進めば 2025 年には稼働する見通しである。

主要国際空港からは日本や韓国、中国、台湾をはじめ東南アジア地域、ロシア、欧州を結んでいる。ハノイからはケニア、ホーチミンからは中東、東欧、カザフスタン、豪州にも路線がある。2018 年にはベトナム航空が米国直行便を就航させる計画がある。国内ではベトナム航空と 2 つの LCC が就航し、各地を結んでいる。ハノイ～ホーチミンは約 2 時間で、1 日に 59 便以上旅客の輸送を行っている。

日本～ベトナム間の輸送は、空路もしくは海路となる。2017 年 2 月時点で、日本とベトナムとを結ぶ航空便はハノイ、ダナン、ホーチミンへの直行便が 1 週間に計 77 便あり、その半数以上がホーチミン便である。空路では、日本で水揚げ 2 日後にホーチミンに到着する事業が行われている。また、急ぎでの輸送が必要な場合には、パレット単位などで航空便を利用するケースもある。

図表 3-5：日本・ベトナム間の航空便数（週）と所要時間（往路目安）

	ハノイ		ダナン		ホーチミン		本数計 （週）
	所用時間	本数	所用時間	本数	所用時間	本数	
東京	6時間	28	6時間	7	6時間半	42	77
名古屋	6時間半	7	-	-	6時間20分	7	14
大阪	5時間10分	7	-	-	5時間15分	7	14
福岡	4時間40分	4	-	-	5時間10分	2	6

出所：各航空会社ウェブサイト等より作成

③海路

深水港の整備が進め
られている

ベトナムには多くの港湾があり、ベトナム港湾協会 (Vietnam Seaports Association) に参加している港湾は約 70 ある。貨物取扱量のうち、全体の約 6 割を南部、3 割を北部、残り 1 割を中部が占めている。中でもホーチミンのサイゴン港は 2 割を占めており、ベトナムの重要な貿易拠点となっている。また、陸路と比較してリードタイムが読みやすいことやコストが抑えられるという点で、ベトナムから周辺国への物流や国内の南北輸送にも船便が多く利用されている。

主要な港湾には河川港が多く、水深が浅いことから、大型船が入港できないなどの課題がある。近年、日本をはじめとする各国からの ODA により港湾開発計画が進められており、中でもホーチミンの南にあるカイメップチーバイの港湾群は、北米向け、欧州向けの直行便が就航する規模である。なお、日本からホーチミンへの海上輸送は直行便で 7～8 日、輸入手続きを含め約 2 週間を要する。

④鉄道

国内輸送の改善に期
待がかかる

鉄道網には、南北を結ぶ路線や、ハノイから中国への国境、ハノイからハイフォンへの路線がある。南北鉄道は、国道 1 号線にほぼ沿う形で、南北の主要都市を結んで

いる。ハノイ～ハイフオンの路線は、ハイフオン港を利用した貿易の際にも活用されている。

2016 年にハノイからホーチミン近郊のビンズン省の南北高速貨物線が開業し、通常 70 時間程度かかるところが 51 時間で輸送できるようになった。現地の物流事業者によると、鉄道は運行本数も少なく載せられる枠も少ない、コスト面でも安価であるし遅延の問題も特になく、と様々な意見が聞かれた。

(2) コールドチェーンの普及状況

交通事情を考慮した コールドチェーンの 発達

ベトナムでは、都市部を中心にコールドチェーンが構築されつつある。モダントレード店舗の増加に加え、ライフスタイル（食生活）の変化もコールドチェーンのニーズを生み出している。例えば日本人だけでなく、ベトナム人も寿司や刺身を食べるようになった。冷蔵・冷凍トラックで配送する物流事業者や、大型の冷蔵・冷凍倉庫も増加している。外資系の物流企業による提供やモダントレードを行う地場企業によるものが多い。また、都心部ではトラックの走行規制があることから、保冷ボックスや発泡スチロールに氷を入れて二輪車に載せての輸送も多く行われている。

しかし、たとえコールドチェーン輸送を徹底している生産者・卸売業者・物流業者がいたとしても、小売店の倉庫や店頭で常温にて放置されていたり、販売に冷蔵庫などが利用されていなかったりする。リーファートラックを利用している、ドライバーがガソリン節約のため途中で冷蔵機能をオフにしていることもあるようだ。冷凍倉庫内でも、温度管理が十分に行われておらずに冷凍野菜が劣化（変色）し、消費者からクレームがあった事例もある。倉庫の搬入口とトラックの隙間をふさぐドックシェルターが設置されていない場所も多い。食品メーカーにとっても、商品輸送に保険をかけるよりは再出荷するの方がコストを抑えられるため、輸送時の損傷等に対する意識が進まない。このように、コールドチェーンが分断されることは改善すべき問題である。但し、一貫して冷凍・冷蔵されていることの需要がそれほど大きくないこともあり、生産者～消費者まで、すべての利用者の意識が変わる必要がある。

需要に合ったコールド チェーン供給が必要

現地の日系事業者の中には、コールドチェーンの車両や倉庫は不足しているとの声と、冷凍・冷蔵倉庫はここ数年で外資の大規模なものが急増し、空いているところもある、という声の両方がある。コールドチェーン供給の過不足については、利用目的により見方が異なると考えられる。街中で日々の配送を必要とする事業者にとっては、都心部を走行できる車両やそのすぐ近隣に倉庫がある方が便利である。その上、冷凍倉庫と冷蔵倉庫が同じ場所にあるのが理想的である。一方で、ある程度の期間の保管が目的であれば、工業団地や港湾、高速道路などにアクセスが良い場所に倉庫が立地している方が、利便性が高いこともある。また、南部には日系物流企業による大型の施設が多く建設されているが、北部は中部高原地域では不足している可能性が高い。また、農業関係者からは、保冷車はあるが保冷倉庫（予冷施設）が足りていないという声も聞かれた。

農作物のコールドチ ェーンに注目

最近注目されているのが、農作物のコールドチェーンである。中部高原地域のラムドン省ダラットやダクラク省のバンメトートなど、国内でも比較的冷涼な地域で栽培された野菜がホーチミンなどの都市部でも販売されている。特に日系事業者が生産する野菜は安心・安全で品質も良く美味しいと人気となっている。

ラムドン省から主要都市間ではコールドチェーンが整備されつつある（自社で保有している場合もある）。同省の生産者や卸売企業からは、リーファ付の冷蔵車に野

菜や果物、花などが積まれ、都市部のスーパーなどや港湾へ商品が運ばれている。ダラットからホーチミンまでは 6 時間程度。日中よりも夜間の方が涼しいことから、夜にダラットを出発し、朝にホーチミンに到着する。大手の生産者は冷蔵車を利用しているが、常温で運ばれることが多い。冷蔵車を利用していたとしても、予冷設備がなく予冷せずに冷蔵車に入れているため、輸送中に傷み、効率が悪い。レタスや白菜などの結球の葉物野菜は、輸送中の品質低下を防ぐためには、気温が低い夜明け前に収穫し、空気を含んでいるため、脱気して低温にした上で輸送するのが理想だが、それはほとんどなされていない。ラムドン省でも予冷をする大型施設は 2~3 ヶ所しかないという。さらにホーチミンへ輸送する際は、市街地のトラック走行規制を考慮して産地を出発する時間やホーチミン市街地の外での保管設備を要するなどの工夫が必要になる。

ハノイやその近郊でも野菜が生産されているが、コールドチェーンを前提にした農作物生産は考えられていない。輸送段階で冷蔵設備などは使っておらず、前日夕方までに注文を受け、朝収穫して配送するという仕組みができあがっている（中には予冷・低温輸送にて宅配サービスを行っている日系事業者もいる）。

現時点では、冷凍・冷蔵倉庫や車両などは大きな設備投資となる上、電気代もかかるため、傷んだ商品は廃棄する方が、コストが低い場合がある。製品の付加価値が高まると、コールドチェーンの効果がより発揮できるようになるものと考えられる。

(3) インフラ整備計画

インフラ整備が社会 経済発展に重要

ベトナムの社会経済発展 10 ヶ年戦略（2011-20 年）にて 2020 年までの 10 年間の社会経済開発に関する指針が示されており、年率平均経済成長率：7~8%、2020 年の名目 1 人あたり GDP：3,000 米ドルなどが目標とされている。それらの目標の達成のためには①社会主義指向型市場経済体制の構築、②人的資源の開発、③（特に交通・都市）インフラの整備が戦略的突破口となると示されている。

道路は、2016 年 3 月に高速道路開発基本計画が首相承認されており、2020 年までに総延長 6,141km の 21 路線を整備する計画である。2017 年には、ダナン〜クアンガイ間の南北高速道路や、ハイフォン市〜クアンニン省のラックフェン港を結ぶ高速道路が日本の ODA により完成する見通しである。交通量が近年増加しているホーチミンからカンボジア国境のタイニン省モクバイを結ぶ国道 22 号線は拡張・改良工事が計画されており、国内だけでなく国外との貿易の要衝となる区間の整備も進められている。南北高速道路建設プロジェクトをはじめとする交通インフラは、今後も ODA や国際金融機関の支援を受けて整備が進められる予定である。また、ハノイ、ホーチミンなど都市部では、立体交差橋や環状道路の整備が進められているところである。これらは、ベトナム政府や外国政府に限らず民間の投資が多く必要となることや、土地収用にかかる複雑な手続きなど課題は多い。

図表 3-6：モクバイ税関で列をつくるコンテナトラック（左）、建て替え中のモクバイ税関（右）



撮影：大和総研

3. 食品の輸出入に係る現状と課題

(1) 輸入規制

①概要

動植物由来の食品に 規制あり

禁止品目（武器、爆発物、出版物など）に該当しないものであれば輸入が可能である。食品に関しては、商法の施行細則である Decree No. 187/2013/ND-CP にて、加工食品は輸入許可性を適用しないことが記載されている。ただし、塩、たばこ原材料、卵、砂糖の 4 品目に付き WTO コミットメントにて保留項目となっており、毎年輸入割り当てが公表されている。

また、動植物由来の食品には、輸入にあたり登録や規制がある。動物由来の食品（水産物を含む）は、最終製造施設の登録および衛生証明書が求められる。植物由来の食品に関しては、病虫害危険度評価（Pest Risk Analysis : PRA）において検疫条件をクリアする必要がある、ベトナムで条件を設定していない品目では輸入ができない（Circular No. 30/2014/TT-BNNPTNT）。輸入が許可された産品は、包装・貯蔵・輸送の基準や表示規制が求められる。PRA は二国間での協議が必要となり、輸入解禁までには 1～3 年を要する。日本はりんごと梨の 2 品目で二国間合意をしている。りんごは青森県および岩手県の園地が指定されており、その中でも、ベトナムに輸出する分は分けて生産されている。栽培から保管、輸送まで細かく指定があり、検査官が農地に行っている。一つずつ有袋して 0℃で輸送している。梨は 2017 年 1 月に日本からの輸出が解禁となり、茨城県が輸出に向けて準備を進めている。

2016 年 7 月より、中古機械の輸入に係る規制が設けられている。製造後 10 年を超える中古機械・設備等は、一定の条件を満たす場合を除いて輸入することができない。

投資許可証に輸出入 を行うことを記載

輸入者に関しては、地場企業であれば輸入に関する条件はないが、外資企業の場合、投資登録証明書に事業内容として「輸入」「輸出」の業務コードを登録していないと輸出入業務を行うことはできない。投資許可証に記載のない業務コードの業務は行えない。また輸入品目についても、投資許可証を申請する際に、輸入品目（HS コード）を一つずつ登録しなくてはならない。変更手続きは時間がかかるため、必要に応じて事業を見越し、業務・輸入品目を登録申請しておく方が良いとされている。業務範囲が広いほど取得に時間がかかるが、会社の業務に関連していれば通常は許可される。

食品の輸入は、食品安 全法に拠る

2010 年に施行された食品安全法（Law No. 55/2010/QH12）は、農業農村開発省、商工省、保健省の 3 省で施行している。Joint Circular No. 13/2014/TTLT-BYT-BNNPTNT-BCT に各省の担当品目が記載されており、農業農村開発省は、農水産物、食肉、牛乳、卵、遺伝子組み換え食品等、商工省は、アルコール、ビール、飲料、加工乳、植物油、粉製品、でんぷん製品、パン・ケーキ、ジャム、飴など。保健省は、ミネラルウォーター、機能性食品、食品包装材、食品容器等となっている。保健省と他省の複数品目を製造する施設や、輸入する際の管轄は、保健省となる（生鮮食品を除く）。

図表 3-7：食品安全法による食品の管轄

農業農村開発省	農水産物、食肉、牛乳、卵、遺伝子組み換え食品等
商工省	アルコール、ビール、飲料、加工乳、植物油、粉製品、でんぷん製品、パン・ケーキ、ジャム、飴等
保健省	ミネラルウォーター、機能性食品、食品包装材、食品容器等

出所：食品安全法

②食品の登録（食品安全・衛生に対する適合証明書）

食品の輸入には保健
省への食品の登録が
必要

ベトナムに輸入される食品は、輸入前に保健省食品管理局より食品安全・衛生に対する適合証明書を受ける必要がある（Decree No. 38/2012/ND-CP）。ここでは、食品安全法を遵守していること、もしくは、技術的な規制が定められている品目についてはその規制に適合していることが求められる（技術的な規制は、包装済加工食品、食品添加物、食品包装材、食品容器などで定められている）。必要な書類は、申請書、商品の詳細、指定機関による成分検査結果、HACCP や ISO22000 など国際基準への適合証明書（取得している場合）など。指定機関でなく任意の検査機関での検査結果を用いることもでき、その場合は 12 ヶ月以内の商品検査報告書であることに加え、商品管理計画、定期的な監視計画、基準適合報告書の提出も求められる。フレーバーや内容量が異なる商品は、それぞれ登録が必要となる。

登録されるまでの間にベトナム語表示の商品ラベルサンプルを用意する。ラベル表示に関する規制があり、表示はベトナム語で、記載すべき項目・内容などが定められている。食品安全・衛生に対する適合証明書は 3 年間有効で、HACCP や欧州基準等と同等の基準を満たしていれば、有効期限は 5 年となる。期限後は再取得が必要になる。現地の事業者によると、日本また、商品名や内容量、パッケージなど軽微な変更でも登録をし直す必要がある。1 商品あたりの登録手数料は 150 万ドン（約 7,500 円）、再登録の際は 100 万ドン（約 5,000 円）と定められている（Circular No. 279/2016/TT-BTC）。

ベトナムは他国よりも厳しい基準値が設けられている成分（カドミウムなど）があり、輸入しようとした際、ベトナム国内で流通できる商品として認可されず、当局への説明を重ねて輸入が実現したケースがある。また、提出書類が多いことから、ベトナムへの輸入を計画していた時期に間に合わなかったという事例がある。特に、成分表などは日本のメーカーが内容の開示に不慣れであるケースもあり、時間を要することがあるようだ。液体や動物性由来食品などは検査が厳しく、サンプル提出を求められることが多いという。登録手数料が高額であるとの指摘もある。その他これまでに、新規に店舗で販売するために輸入しようとした場合、先に店舗をオープンさせて店頭を確認した上で食品を登録するよう当局に指摘された事例がある。

③検疫

2016年は100ロットが
検疫基準に不適合

IPPC（International Plant Protection Convention: 国際植物保護会議）が検疫に関する世界共通のルールを作成しており、ベトナムの検疫基準は基本的にこれに準拠している。但し、検疫の内容は地域や国によって関心事項が異なるため、ベトナム国内に存在しない昆虫や微生物、疫病に対しては特に研究し、一部につき厳しく基準を設けている。なお、ベトナムの基準は CODEX 規格を参照しているが、国内基準が設定

されていないものについては、各省の評議会が輸出元国の規格等を確認の上、輸入の可否を検討することになる。農業農村開発省によると、2016 年は 100 ロットが検疫基準に適合できず、逆輸出することになった（国名などは非公開）。

(2) 輸出規制

輸出に際しては、ベトナムの食品安全保証の条件に応じることが前提となる。また、輸入国の食品安全衛生の規則に従う必要がある。

①輸出規制

貴重・希少な品目で輸出が禁止されている

ベトナムから海外への輸出では、禁止品目が Circular No. 187/2013/ND-CP に記載されている。食品に関しては、貴重・希少な水産物が挙げられている。また、政府が定める貴重・希少農作物・植物栽培用種子も輸出ができない。

輸出管理品目も定められており、外国規定による輸出クォータ適用対象品や、国際条約などでベトナムが合意し締結した輸出管理品目については、輸出許可証をもって商工省により管理される。貴重・希少な動植物、農作物・植物栽培用の種子や、条件付輸出対象水産物、一般輸出水産物は農業農村開発省の管理により、ガイドラインが規定されている。

②輸出手続き

輸出に必要な書類は、電子輸出申告、輸出許可証（必要な場合）、検査免除通知もしくは専門機関による検査結果である。電子申告書は、Circular 38/2015/TT-BTC の別表 2 に挙げられている内容を含んでいる必要がある（輸出入税関申告書、インボイス、登録免除リスト、通関後の追加申告書、物品の保存申告書など）。輸出許可証は、分割出荷ができない場合は原本 1 部、分割出荷ができる場合はモニタリングシートとともに写し 1 部を提出する。

輸入国の要求があった場合、ベトナムの管轄機関は自由販売証明書（Certificate of Free Sale : CFS）、輸出認定書（Certificate of Exportation : CE）、検疫証明書（Health Certificate : HC）、原産地証明書、その他の認証書などを発行する。CFS は、Joint-Circular No. 13/2014/TTLT-BYT-BNNPTNT-BCT の別表 1 に記載されている品目に対して発行される。ボトル入り飲料水、機能的食品、食品添加物、食品包装材などが含まれる。CE は、輸出国の要求に応じて発行される。

③輸出のための検査・検疫

検査結果の安定に課題あり

輸出に際しては、植物、食品、水産物は輸出通関時の検査が必要である。植物は農業農村開発省の植物保護局、食品は保健省および農業農村開発省、水産物は農業農村開発省が管轄している。

不十分であることは課題と言われている。検査機関によって検査結果が異なるだけでなく、検査機関内での結果がまちまちである。日本の厚生労働省²によると、農業農

² <http://www.mhlw.go.jp/topics/yunyu/5/dl/h15.pdf>

村開発省の NAFIQAD の持つ 7 つの検査機関に加え、独系の Intertek、仏系の Bureau Veritus などが日本の外国公的検査機関に認定されている。これらの検査機関で実施した食品、添加物、器具容器包装、おもちゃの検査結果は、日本への輸入に際して日本国内の検疫所で行われる検査結果と同等に取り扱われる。現地日系企業は、在ベトナムの外資系の検査機関を利用して日本に輸出しているようだ。

ベトナムから日本へは、白肉種及び赤肉種ドラゴンフルーツ、カッチュー種マンゴの輸入が解禁されている。これらの果物の輸出検疫に際しては、検疫証明書にベトナム側と日本側両方の検疫官による署名が求められる。国内での検疫のため、検疫官を農場に派遣・滞在させるための費用は、利用事業者が割り勘しての負担が求められる。

(3) 通関制度・手続き

①制度

日本のODAにより
VNACCSが導入されて
いる

ベトナムでは、電子通関システムが導入されている。2014 年 4 月からは、日本の ODA により VNACCS (Viet Nam Automated Cargo Clearance System) が導入された。VNACCS は日本の通関システム (NACCS) をベースに開発されているが、NACCS が総合的なシステムであるのに対し、VNACCS はまだ一部の省庁でしかナショナルシングルウィンドウポータルで共有されていない (2020 年に全省庁が繋がる計画)。検疫や原産地証明書の電子化は 2018 年に実現する計画である。通関システムへのアクセスにあたっては、税関総局が提供するソフトウェアを税関総局のウェブサイトからダウンロードすることができる。オンラインでの申請では、通関手続きに必要な添付書類も電子ファイルにして添付することができ、その場合は紙ベースでの手続きは基本的には不要とされている。現状では、99%がオンラインで申請されている。残りの 1%は紙ベースでの申請であるが、国境周辺に住み日常生活のために行う輸出入などに限られている。

しかし、VNACCS の導入により、通関申請がオンラインでできるようになり、以前に比べると通関手続きは簡略化、時間も短縮されている。VNACCS 導入前の e-Customs というシステムでは、輸入申告、輸出申告、輸出加工工場の清算しか機能がなかった。

なお、通関手続きの申告はオンラインにて 24 時間対応されている。

HSコードを使用

アセアン各国とはアセアンの統一関税分類 (AHTN)、それ以外の国とは世界関税機構 (WCO) の HS コードを利用している。各国との貿易において、理論上は HS コードの認識違いは起こらないことになっている。税関当局では、HS コードの認識違い等の疑いがあるような品目については相手国と情報交換をするようにしているとのことだった。しかし、例えばベトナム・カンボジア間の通関システムを連携するものではなく、データ等の連携は行われていないようである。

関税の事前確認制度が導入されている (Law No. 54/2014/QH13)。商品特定する HS コード、輸入税率の減免を受けるために必要な原産国、課税価格を事前に確定することができ、事前確認結果の通知書は、輸入時の通関手続きの際に法的価値を持つ。現地では、関税事前確認制度はあるものの機能しておらず、返事が来ない、もしくは遅いことが多いという声が聞かれた。事前確認制度について定めた Circular No. 128/2013/TT-BTC では、必要書類が税務局に届いてから 25 日以内 (一般品目、分析等が必要な品目は 90 日) に結果が通知されることになっている。

輸出品は4時間前、輸入品は前日までに申請

②通関手続き

税関法（Law No. 54/2014/QH13）によると、通関申告については、輸出品の場合は出国の 4 時間前まで（速達の場合は 2 時間前まで）、輸入品の場合は国境検問所に到着する前日もしくは到着後 30 日以内に提出する必要がある。通関申告書は、登録された日から 15 日間有効である。

VNACCS にて通関手続きを申告すると、グリーン（簡易審査、区分 1）、イエロー（書類審査、区分 2）、レッド（検査扱い、区分 3）のいずれかのチャンネルに振り分けられ、審査方法が選定される。これは、HS コードだけではなく、取扱業者、輸出元国等の情報から、さまざまな要因をアルゴリズムで判断される。たとえば、新設企業やコンプライアンス上での問題が指摘されたりしているような場合（Circular No. 38/2015/TT-BTC）、輸入品目自体にリスクがある場合や、輸出元国の与信度、知的財産権の保護や検疫体制が不十分である場合には、レッドが表示される。

最も軽微なグリーンは、書類審査のみとされている。手続きをして、確認後、通過できる。イエローは、過去に輸入者にトラブルがあった場合などが該当する。イエローは証明書の手続き等が必要な貨物であり、書類審査として船荷証券（Bill of Lading: B/L）、契約書が必要となる。書類はチェックだけ行い、原本は企業に返却される（企業は事後検査に備えて書類を保管しておく）。レッドはさらにチェックが厳しくなり、荷物を開けてサンプルの内容と提出書類が一致しているか（数量、品名、HS コードなど）が検査される。

ベトナムでは通関の優先実施制度が設けられており、適用企業は、法律違反の兆候がある場合や法令順守評価のためのランダムな検査を除き、通関書類の検査や実物検査が免除される（Decree No. 08/2015/ND-CP）。また、未完成の税関申告書または代替書類で通関手続きを行うことができる（但し、その場合も 30 日以内に完成版を提出する必要がある）。

国境の通関ポイントは土日も含めて閉庁する日はない。開庁時間は場所によって異なるが、南部経済回廊沿いのモクバイ（カンボジア国境）や東西経済回廊沿いのラオバオ（ラオス国境）では、午前 6 時から午後 10 時まで。他方、中国との国境は、午前 6 時から午後 8 時までと若干時間が短い。

③輸入食品の検査

食品の輸入時には、各品目を担当する省が指定する検査機関の食品安全衛生検査を受ける必要がある。商工省の指定機関は 9、保健省の指定機関は 14（科学技術省も認定）ある。

必要書類は、申請書、食品安全・衛生に対する適合証明書（もしくはその登録受付票）、簡易検査である旨の通知（ある場合）、輸入契約書、パッキングリスト、船荷証券（B/L）、インボイスなど。輸入者は、簡易検査を保健省食品管理局に申請することができ、その許可は最大 12 ヶ月間有効となる。品目によっては、日本など外国の市場で既に流通していれば、企業側が流通当該国での CFS（Certificates of Free Sale：自由販売証明書）や成分分析結果等の書類を準備することで、手続きを円滑に行うことができる。書類提出後、1 営業日以内に書類受領の可否が判断される。検疫が必要な品目の場合は、5 日以内に検査方法および日程が通知される。

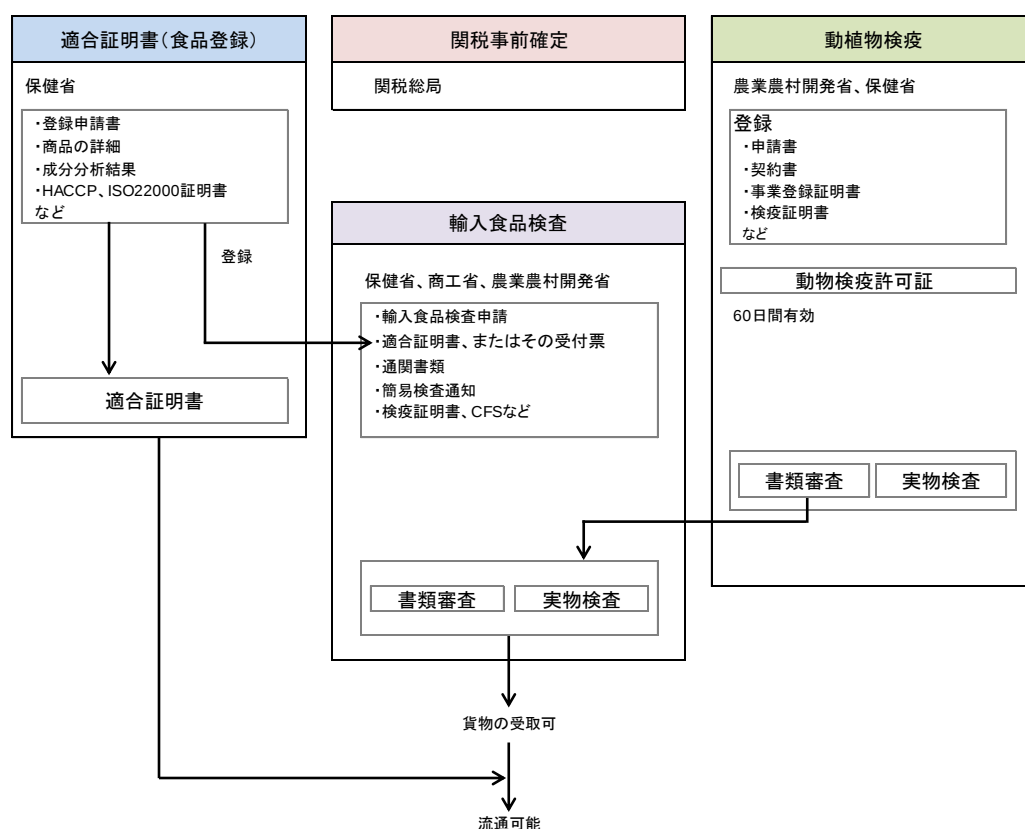
関税法および専門分野の規定に照らし合わせて確認が行われる。①簡易検査（書類のみ、所要日数：2 営業日以内）、②一般検査（表示、数量、状態の確認など、同：6

営業日以内）、③厳重検査（同：8 営業日以内）、のいずれかに振り分けられ、輸入の可否が判断される。一般検査では、サンプルを抜き取り、提出書類中の分析結果と照らし合わせて表示などを確認する。貨物受取までトータルでは 5 日～1 週間弱を要する。品目によっては毎回、もしくは 70～80%の食品についてランダムに食品検査が行われ、その場合は 10 日程度を要する。書類審査に通過すれば、サンプルの検査が終了していても通関手続きを進めることができる。検疫、食品安全・衛生に対する適合証明書の確認を得た後、関税の支払いが確認されれば、貨物をリリースできる。銀行振込は当局での確認に時間がかかるため、窓口で納付する方が早いという。

事後検査の制度があり、検査官による官能検査により、事後検査（3 回のサンプリング）を行うことがある。この検査をクリアできればよいが、3 回ともベトナム基準に違反する場合は輸出元国に警告を発し、同国からの当該商品の輸入は停止となる。また、ベトナム国内に流通した当該商品は回収する。

なお、現地の事業者によると、加工食品を日本の倉庫からベトナムの小売店舗に納品するまで、約 1 ヶ月半を要するという。そのため、賞味期限が数ヶ月の日本産の加工食品はベトナムに輸出できないのが現状である。トラブル事例としては、商品に含まれている添加物が提出書類の成分表に記載されていないとのことで港にて止められ、結果として積み戻したケースがあったようだ。

図表 3-9：食品輸入の流れ



出所：各種資料より大和総研作成

③所要時間

税関手続きの所要時間は全体の3割程度

税関総局によると、通関に要する時間の内、税関手続きが占める割合は全体の 3 割程度に過ぎないとの調査結果がある。残りの約 7 割は、他の省庁に係る申請である。

ベトナム政府は、通関に要する時間を ASEAN 諸国内で最も短くしたいと考えているが、現状は 4 位となっている。

通関手続きに要する時間の具体例として、2016 年に南部経済回廊沿いのモクバイ通関ポイントでの調査結果（トランジット貨物を除く）がある。当該調査結果に拠ると、輸入登録企業が通関手続き申請をシステム上で送信してから、実際の貨物がリリースするまでの所要時間は平均 16 時間であった。この内、税関手続きは 2 時間 06 分で、書類や実査に限れば 6 分程度に過ぎなかった。他方、関税支払や検疫、各種ライセンス取得に要する時間が平均して約 11 時間を要していた。

輸入の通関申請手続きで、軽微な手続きで良いと判断された「グリーン」の場合に限ると、通関手続きは更に短くなり、4～5 時間で貨物はリリースされたとのことであった。輸出手続きは輸入（11 時間）よりも所要時間は短くなり、平均して 5 時間、内、書類手続きに係る時間は数十分で完了している。

ベトナム国内を通過するだけのトランジット貨物の所要時間も短い。書類の手続きも簡単で、例えばホーチミン港に入った貨物をカンボジアに輸送する場合、ホーチミンでの税関申請を VNACCS で行い、申請した書類を印刷したものを、カンボジアとの国境のモクバイに持っていく。モクバイの通関ポイントでは、当該印刷物を提出するだけで良い。ベトナム国内では、検査、書類審査、関税支払の必要はなく、書類は数分で終わる。

但し、現在港や陸の国境などの各通関ポイントは混雑しており、通関は遅れる傾向にある。

④越境輸送の例：カンボジア

輸出の1週間前に中央税関に申請

カンボジアのプノンペンへの輸出手続きでは、輸送の 1 週間前に書類をプノンペンの中央税関に送り、審査を受ける。必要書類は、輸入許可証、パッキングリスト、インボイスなど。この際、サンプルでの安全性チェックは行われない。カンボジアの中央税関で許可が下りたら、貨物を輸送し、国境税関で書類のチェックが行われる。このため、クロスボーダー輸送には、手続きの時間を合わせると 1 週間以上かかることになる。なお、ベトナム側の輸出通関で許可が出たのにカンボジア側の輸入通関で許可されないことはないという。

手続きの円滑化のため、VNACCS のような NACCS システムをカンボジアに導入してほしいという要望を事業者が出したことがあったが、カンボジアにはすでに国際的なシステム ACYCUDA が入っているため、変更は難しいようだ。また、アセアンの通関システム統一が望まれるが、マレーシア、タイ、シンガポールとは別のシステムでの通関が普及、発展している。せめて互換性を持つようなシステムが導入されることを期待する声があった。

なお、ホーチミンから国境のモクバイまでは 2 時間かかり、そこで輸出通関を行い、カンボジア側で輸入通関をする。国境で通関待ちをするトラックで渋滞しており、トータルで 6 時間程度かかる。

⑤不正な越境取引

観光バスで食品が運ばれている

税関へのヒアリングによると、ベトナムは南北に国境が長いこともあって密輸は起りやすいが、密輸は人力でモノを運ぶケースが多いため、物量としてはそれほど多

くないという。また、モクバイ税関では可能な限り不正が発生しないように注意しており、モクバイ周辺では非正規に貿易取引が行われている場所はないという。一方で、ホーチミンの日系企業からは、密輸は、主にモクバイ・バベット間で行われているとのことであった。人力でモノを運ぶケースでは、ホーチミン〜プノンペン間の観光バスが 10 分毎に出ており、その路線で商品とドライアイスを含めて運んでいる。通関時の手荷物に関しては厳しい検査がないため、通過しやすい。

モクバイ以外にも、メコン川の南部など 3 ヶ所ほどで正規の手続きを経ずに取引が行われている密輸ポイントがある。ラオスからも通関を通らずに輸出禁止品目である木材が取引されている（ベトナムで家具に加工されている）。これらの場所では、昔から生活している一般庶民が物の売買をしていることもあり、政府が取り締まっていないようだ。

貨物の不正防止にあたっては、通関ポイントにおいて大型 X 線でコンテナを開けずに中身を確認したり、海外の税務当局と情報交換したり、トランジット貨物のコンテナに GPS 装置を取り付けて、巡回ルートを追跡したりする等の取り組みが行われている。しかし、地場の物流会社の中には、税関職員に年間単位でお金を渡したり家を建てたりして便宜を図ってもらっていることもあり、この場合は通関時のチェックなしで通過しているようだ。通関業務は外資企業がライセンスを取得できないこともあり、地場企業に独占されている。

⑥課題

ペーパーレス化は実現していない

VNACCS が導入されているものの、通関の最後に税関に書類を持参し、窓口担当者に書類に押印してもらう必要がある。これは、VNACCS の審査結果に関係なく必要となる。

税関でのトラブルとして、原産地証明書が無効とされる、HS コードの相違から高関税を提示される、追徴課税すると言われる、などの事例がある。HS コードの解釈は、同じ品目でも各税関で異なることもあり、事業者を混乱させている。追い込まれるともあるという。またハノイやハイフォンの方がホーチミンと比べて要求が多いとの声もあった。各税関は税関検査の目標件数や追徴課税額の目標が設定されており、ハイフォンは特別に高い目標を課されているという。特に年度末の 12 月は、ノルマ達成のため、チェックや要求が厳しくなる。企業は税関との関係を良好にするため、テト前には税関担当者へテトのお土産を持っていくなどの工夫をしている。「謝礼」をなくすのは日本の NACCS のように端末の中だけで通関できる仕組み（税関職員と対面しない仕組み）が構築されないと難しいだろう、との声が聞かれた。

税関職員が不足

陸路の国境ではトラックが滞留し、手続きが滞る場合がある。しかし、税関における職員数は規定で定められており、増員するのが難しい。また、トラックが滞留しているにも拘らず担当者は 10:30~14:30 頃には不在である上、16:00 には帰宅してしまう、規定上の開庁時間は 8:00~17:00 のはずだ、との声が聞かれた。

陸路の国境ポイントには、平均 35 名程度のスタッフが配置されている。空港や港湾になると 500 名体制となり、35~40 名単位でのシフト制で勤務する。モクバイの国境にも、35 名（運転手 6 名を含む）のスタッフがいますが、開庁時間中は交代勤務ができず、人材が不足している。但し、法定残業時間は年間 200 時間までと定められている（200 時間までしか残業を申告していないという。いわゆるサービス残業）。また、事務所勤務（7 人）と週 1 回の休日取得をローテーションで行っている実態がある。

税関のハードインフラ増強が難しい場合も

現在、モクバイ国境の設備改修が行われている。施設の老朽化や、今後の荷物や人

の通過の増加を見越したものの、可能な限り荷物の検査をしたいが現時点では外観検査に留まる物が多いため、検査所の拡張と、トラック等の待機場所を確保するためである。カンボジア側とのワンストップ検査については、両国の税関当局間で 10 年前に協議されたが、カンボジアのバベット側の物流インフラが整っていないこと、またカンボジア側にワンストップ用の拡張エリアが限られている（既に民間人が土地を所有している）ことから、成果が出ていないのが現状である。

(4) 原産地証明書

商工省が管轄する原産地証明書

原産地証明書の発給は、商工省が管轄している。商工省によると、発行機関は 20 カ所あり、産業が集中する地域に設置されている。発給機関が近くにない場合は、省の商工局輸出入管理課などでも発給可能となっている。また、ベトナム商工会議所でも発給を行う。

申請は、事業体情報の登録と、原産地証明書の申請から成る。輸出のたびに申請する必要があるが、書類が揃えば一日で取得できる。Circular No.06/2011/TT-BTC により、発行に要する時間は、航空便は 3 時間、船便および陸運は 8 時間と明記されている。なお、優遇税率を適用するためには、通関申請日から輸入時まで原産地証明書の原本を提出する必要がある。輸入時まで提出できない場合は、通関申告書に提出が遅れる旨記載しなくてはならない。原産地証明書が税関登録日の 30 日以内に提出された場合に、優遇税率が適用される（Official Letter No.13959/BTC-TCHQ。但し、韓国との VKFTA を除く）。

原産地証明書の電子化については、ベトナムは 2017 年にアセアンシングルウィンドウに公式に参加する予定であり、2018 年には原産地証明書および植物・動物検疫の申請・発行を電子化する計画があり³、現在は試験的に運用がされている。

国際協定や貿易協定に基づき特定の国への輸出において関税減免措置を利用するためには、特惠原産地証明書の発行が必要となる場合がある。また、特惠関税の適用を受ける場合でなく、輸入者から商取引上などに求められた場合にも提出することがあり、その場合の非特惠原産地証明書は、国内法に従う。

ベトナムはすでに 10 以上の協定に参加している。今後、TPP や EU との FTA を締結するため、ベトナム産品の多くに優遇が適用されることになる見通しである。協定ごとに細則があるので、優遇の利用にあたっては、それぞれの内容を確認する必要がある。相手国によってもフォームが異なり、対アセアンは Form D を利用する。また、加工品（工業品）と農産品では手続きが異なることには留意が必要である。農産品は比較的簡単だが、加工品は複雑であり、計算上認められないことがある。内容に些細なミスが発覚すると、過去分も遡った追徴課税に加えてペナルティ（延滞税）を受けることもある。

現地の事業者からは、原産地証明書の取り扱いに関するトラブルは、日本から輸入されるものに関しては特に聞いたことがないとの声があった。

³ Customs Agency's scheme to speed up National Single Window

<http://english.vietnamnet.vn/fms/business/161804/customs-agency-s-scheme-to-speed-up-national-single-window.html>

4. 投資上の現状と課題

(1) 投資規制・外資規制

条件付投資分野は243
ある

ベトナムでは、6つの分野で投資経営が禁止されている。また、243の条件付投資分野が定められている。

条件付投資分野については、2015年7月1日施行の新投資法で267分野と定められていたが、2017年1月1日より243分野に修正された。金融業、小売・卸売業、爆発物に関連する事業、不動産事業、人材派遣業、物流業、酒事業、タバコ事業、コメの輸出、冷凍食品の暫時の輸入・再輸出事業、水産物にかかる事業などが含まれている。

国防、国家の治安、社会の秩序、安全、社会道徳などの理由により、管轄官庁の許可が必要であったり、外国投資比率の制限があったり、一定の条件を満たす必要がある。

図表 3-10：投資禁止分野

1. 投資法 ^注 の別表1にて定められる麻薬に関する事業
2. 同 別表2にて定められる化学物質、鉱物に関する事業
3. 絶滅の恐れのある野生動植物の種の国際取引に関する条約（ワシントン条約）の別表1に記載される野生動植物の標本、投資法の別表3カテゴリ1にて定められ絶滅の恐れがあり希少な動植物の標本に関する事業
4. 売春事業
5. 人身・人体売買事業
6. 無性生殖に関連する活動
7. 爆竹の販売

注：投資法（Law No. 67/2014/QH13）

出所：Law No. 67/2014/QH13、Law No. 03/2016/QH14 より作成

小売業で出店、販売品
目に規制あり

小売・卸売業に関しては、外資の場合、エコノミックニーズテスト（ENT：Economic Needs Test）に基づいて2店舗目以降の出店が検討される。出店する地域の商業マスタープランや小売店舗の数などによって判断されるなど、細かい規定がある。例外規定も設けられており、その地域の商業インフラ設備の建設が完了している場合、500平米未満であればENTの対象外となる。このENTにつき、非常に恣意的であるとの声が聞かれる。審査基準が明確にされておらず曖昧であり、政府のその時の意向に左右されやすい。また、酒類の卸売に関しては、外資か地場を問わず、一定基準の倉庫を保有している、などの厳しい条件がある。

販売品目に関する規制もあり、コメ、サトウキビ、タバコは外資企業が取り扱うことはできない。但し、実態として、一部の外資小売企業にはパイロット事業として販売が許可されている。

物流業では、利用運送のためのトラック保有や通関業務は外資100%の企業では行えないことになっている。これら2つの事業は個人でも行うことができ、地場の個人

事業主を保護するためと考えられる。進出している日系企業はほとんどが地場企業との合弁事業であり、パートナー企業の事業やネットワークを上手く活用している。例外的に、条件付きで規制業務を行う許可を受けている企業もあるようだ。

投資に係る行政手続きに関して、日系企業が苦慮することがしばしばある。2015 年 7 月 1 日に施行された投資法・企業法では、施行細則として企業登録の規定が 9 月になるまで発表されず、投資認可に係る手続きが停止され、外国投資家の混乱を招いた。また、行政手続き全般において、運用細則に所要日数 5 営業日以内と記載されているが実際は最短 5 営業日はかかる、担当官によって提出書類や判断が異なるなどの指摘がある。JICA による法整備支援として、起草支援や法令を実際に運用する人材育成支援などが行われており、施行細則の早期発行や透明で効率的な制度運用の実現に向けた働きかけなど、継続的な支援が求められる。

土地確保は実質的な 参入障壁

実質的な参入障壁として、農地の確保が困難であることは、大きな問題である。ベトナムでは土地の所有権が全人民に帰属し、全人民を代表して国が管理を行う。土地を取得する場合は、国家からのリースまたは割り当てにより、「土地使用権」（最大 50 年）を取得することになる（土地法、Law No. 45/2013/QH13）。土地使用権は権利者の許可なしには第三者が内容を閲覧することができず、権利者や利用目的などの条件を把握するのが困難である。また、ひとつひとつの圃場面積が狭く、土地使用権が個別農家に分散されている。その上、農家は農地に生活を依存しているため、集約に時間がかかる。相続により、より細分化されているという実態もある。分散した圃場は土や水のコンディションが異なるために管理が難しいことや、小さな圃場では農機が導入できず、機械化による収量増加が見込み難い。

省によっては、農地使用権の売買や賃貸に関する権限を省が掌握し、圃場を大規模化、賃貸し、農業分野への投資を活性化させる取り組みを実施している省もある。しかしその場合も土地使用権は引き続き農家にあることが多く、賃貸期間中はその農地を持つ農民を雇う必要がある場合がほとんどであるという。

(2) 投資優遇策

ハイテクパーク、経済 特区や僻地に優遇

2015 年の投資法および企業法では、特定の分野や地域、大型プロジェクト、ハイテク技術を用いて投資をする際は、法人税や輸入関税の減免、土地使用に関する優遇が設けられている。地域では、ハイテクパーク、経済特区や、社会的・経済的に困難な地域への投資を促進するため、都心から離れた僻地が多く設定されている。

農業・食品分野では、高付加価値農産物生産の取り組みを行う企業ならびに個人の活動が円滑になるよう、また、農村を開発するために制度が改善されている。分野としては、農産物、林産物、水産物の養殖、加工、森林の植栽および保護、製塩、海産物の採捕および漁業のための物流サービス、植物、動物の種、生物工学技術（バイオテクノロジー）製品の生産への投資が奨励されている。

2012 年 12 月の首相決定 No. 1895/QĐ-TTg によって 2020 年までの農業に関するハイテク技術の利用促進プログラムが規定されたことに基づき、農業のハイテク化の取り組みが加速している。農業分野の年間成長率を 3.5%以上とすることや、農業全体に占めるハイテク農業の割合を 35%まで引き上げる目標などを掲げている。ここでいうハイテク農業には、高品質、安全、高効率な農産物で、総合的作物管理（ICM）や VietGAP に沿った主要作物の栽培、安全野菜・高品質花卉の施設栽培などが含まれている。同

プログラムにより、大規模で現代的、競争力が高く包括的な農業への発展を目指す。

また、2013 年 12 月には議定 No. 210/2013/ND-CP により、農業・農村に投資する企業に対する奨励策が発表されている。農業へのハイテク技術適用企業として承認された企業は、法人税減免、輸入税減免、資金調達の手続きの円滑化（与信に係る政府の推薦等）、土地取得に関する便宜などの点で優遇される。同優遇は、政府の定める「経済的・社会的に特に困難な地域」、「経済的・社会的に困難な地域」、「農村地域」に設立された、特別に優遇される業種（19 業種）を行う企業に適用される（対象地域および業種は同議定に記載有り）。

さらに、地域の特性を活かした農業発展を目指すハイテク農業パークの開発についても取り組まれている。2015 年 5 月の首相決定 No. 575/QĐ-TTg において、2020 年までのマスタープランと 2030 年までのビジョンが規定されている。ハイテク技術を用いた農業の発展と、農業分野再構築への貢献、各地域の高付加価値で持続可能な発展を目指している。先進的、生物学的で環境に優しく、付加価値向上に役立つ多収・高品質な農産物を 1 種類以上生産する生産集中地域がハイテク農業パークとして認定される。また、認定される技術は、農業の効率化と付加価値、生産性を向上させるものである必要がある。

具体的には、2020 年までにホーチミン市やラムドン省を含む 10 の地域に 65～415ha の規模で 22 ヶ所のハイテク農業パークを設立する。各地域において対象の品目が定められており、野菜、花卉、コーヒー、茶、ドラゴンフルーツの栽培や、酪農、家禽育種、養豚、エビの養殖などが挙げられている。2030 年までには 10～12 ヶ所のハイテク農業パークおよび地域を手掛けることになっている。ハイテク農業パークに入居し、農業へのハイテク技術適用企業として各地方の人民委員会より承認された企業は、法人税減免、輸入税減免、資金調達、土地取得に関する便宜などの点で優遇される。ハイテク農業向けの融資資金は、総額 60 兆ドンが計画されており、2017 年 1 月には、ブック首相より 100 兆ドンに引き上げられる方針が明らかにされた。また、ベトナム国家銀行（中央銀行）も、ハイテク農業事業向けの融資パッケージ 300 兆ドンを発表している。ハイテク農業パークの他に、省政府が農業を積極的に誘致し、数十 ha の土地を用意して日系事業者を誘致している省もある。

図表 3-11 : VietGAP に取り組むメロン農場（左）、キャベツの集荷場（右）



撮影：大和総研

図表 3-12：ハイテク農業に取り組む農場（左）、農業が盛んなダラット高原（右）



撮影：大和総研

第 4 章 ラオスにおける流通環境

1. 農林水産物・加工食品の流通

(1) 食品流通の概要

コメ、野菜などを除けば食品の供給は不足

ラオスは GDP の 24%、人口の 7 割を第 1 次産業に占める農業国である。しかし、山岳部が多いため、コメ、野菜など一部の食品を除けば、国内需要を賄えるだけの供給力はない。国内の食品製造企業で、ラオス国内に商品を提供している企業も限られている。現状ではビール（ビアラオ）とインスタントコーヒー（ダオコーヒー）程度で、海外メーカーの商品が多く流通している。このような状況のため、多くの食品は近隣国からの輸入超過となっている。2015 年には 4 億 6,000 万ドルの食品を輸入しており、その多くはタイからであった。特に肉や家畜の輸入が多い。一方で、野菜・果物などの輸出は年々増加している。

外資規制により近代小売が未発達

タイから食品が輸入されているが、これらが効率的にラオス国内流通しているとは言えない。ラオスでは 2015 年 5 月まで卸・小売分野での外資参入を完全に禁止されていたため、豊富な資金力を背景にバイイング・パワーを発揮し、鮮度の高い農林水産物を安価で消費者に提供できる近代的な小売企業はいない。しかし、2015 年 5 月の卸・小売の外資規制緩和を受け、同年 12 月にタイの食品小売企業が首都ビエンチャンに出店した。2006 年に 1 号店をオープンした地場のコンビニエンスストアも、2016 年には店舗数を 44 店に増やす等、ビエンチャンでのドミナント化も進み、モダントレードの存在感は以前と比べて高まっている。これまでビエンチャン市民はボーダーパスを使って、タイ国北部のノンカイやウドンタニまで出かけ、Big C や Tesco Lotus 等で日用品から食材を購入するケースが目立っていたが、個人への付加価値 10%の支払いが 2016 年より義務化されたこともあり、今後はビエンチャン市内での購買が増える可能性は十分あると見込まれる。

(2) 国内の流通市場の実態

① 食品生産

機械化等の資本集約型が遅れる食品分野

ラオスは人口の大半が農業に従事する農業国である。このため、野菜、コメなど農産物の生産が盛んである。コメは全農地の 8 割で栽培されている主要産品である。ボロベン高原を有する南部のチャンサパック県は、高原野菜やコーヒーの産地となっている。しかし、灌漑の未整備などの課題からそれらの生産性は高いとは言えない。近年では農林省が作物の高付加価値化を目指し、有機農業の浸透や生産性向上にも力を入れている。

一方で、大手食品製造業者は少なく、多くを輸入に頼っている。ビアラオやダオコーヒーなど一部の食品メーカーを除けば、全国的に流通している国内産の加工食品はほとんどない。機械化、大規模生産化は進んでおらず、労働集約型な小規模食品製造業者が多数を占めている。畜産分野では、タイの養鶏、養豚大手の CP、ベタグロなどがラオスで生産を行うなど、外資企業の参入も始まっている。しかし日系企業の食品製造業への進出はまだない。

② 卸・小売

小売店の多くは零細企業

国内に POS システムを導入したスーパーマーケット等の近代的な小売店舗が少ない

め、ラオスでは小売売上高の捕捉は難しい。同国の経済指標にも小売売上高の統計はない。伝統的な小売形態である市場（タラート）が大勢を占めている。

また、都市部ではモダントレードが出現し始めたとはいえ、市民の多くは市場や露店などのトラディショナルトレードで食材、日用品を購入している。「市場の方が新鮮である」という消費者意識と、価格の安さが背景にある。ビエンチャンにはスーパーマーケットが4店舗あるが、多くを輸入しているため、価格はタイと比べても1～2割高くなっているようだ。

唯一の外資系スーパーは高級感に強み

ビエンチャン市内唯一の外資系スーパーは2015年12月に参入したリンピンスーパーマーケットである。リンピンスーパーマーケットは、タイ北部チェンマイに本拠を構える高級スーパーであり、2015年5月7日に卸小売の外資規制が緩和されたことを機に参入した。リンピンスーパーマーケットは南アフリカ産のオレンジや青森県産のリンゴなどの高級食材を含む農作物、精肉鮮魚を東南アジア地域以外からも輸入しており、豊富な品揃えや陳列方法が消費者への訴求力となっている。その一方で、商品価格が高いため、顧客の多くは現地の高所得層や外国人となっている。リンピンスーパーマーケットの特徴に、同社独自の野菜の認証システムがある。具体的には、緑「有機」、白「水耕」、青「残留農薬・残留化学肥料なし（栽培初期のみ農薬を使用する）」、黄「無農薬（収穫10日前からの農薬使用を控える）」、赤「その他」に分類し、パッケージにそれぞれを表すシールを貼っている。現状では、認証は本店のあるタイのチェンマイ地方で行っているため、ラオス国内で生産量が多い野菜でさえも、ほとんどはタイ産でラオス産は1割程度に留まっている。

ドミナント化が進む 地場のコンビニ

コンビニエンスストア最大手のM-Point Martは2006年に創業した。当初は2店舗だったが、現在は44店舗に拡大した。商品は菓子、即席麺、日用品、アイスクリームなど加工食品が多い。カット野菜等を含めても農産物のフェースは日本に比べて少ない。さらに、弁当やおにぎりのような惣菜類は非常に少なくなっている。

図表 4-1：有機市場



（左）有機市場の様子、（右）市場内で販売されている野菜

図表 4-2：高級スーパー・リンピンスーパーマーケット



（左）スーパー入口、（右）チェンマイの同スーパー内に掲載されていた農作物の5分類表



（左）タイ産の有機（上段）と無農薬野菜（下段）、（右）ラオス産の無農薬のレモン

図表 4-3：大手コンビニチェーン・M-Point Mart



（左）本社裏の倉庫 （右）リーファー付トラック

(3) 隣国との食品関連貿易量の推移・変化

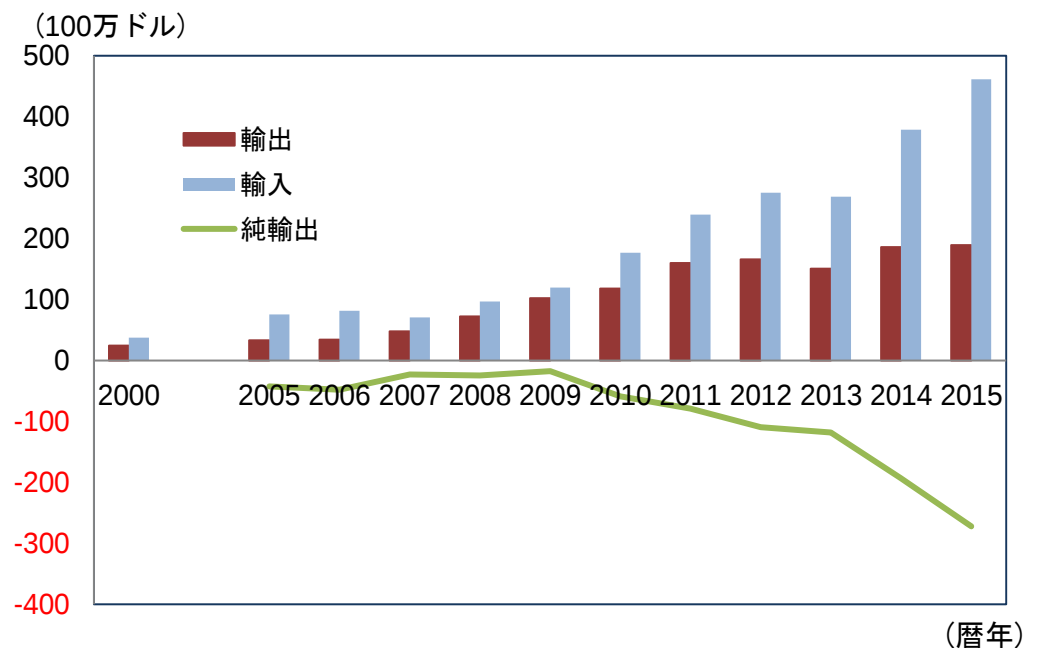
① 食品の輸出入の変化（2005-2015）

食品関連品は2010年以降、輸入超が拡大

2015 年の食品貿易額（輸出＋輸入）は 6 億 5,000 万ドルと、総貿易額の 8%を占めている。その内訳は輸出額が 1 億 9,000 万ドル、輸入額が 4 億 6,000 万ドルであり、貿易赤字状態である。図表 4-4 では 2000 年から 2015 年にかけての食品の輸出入の推移を示しているが、これによると、同国は恒常的に食品の輸入超であり、赤字額は 2010 年以降拡大傾向にあることが窺える。

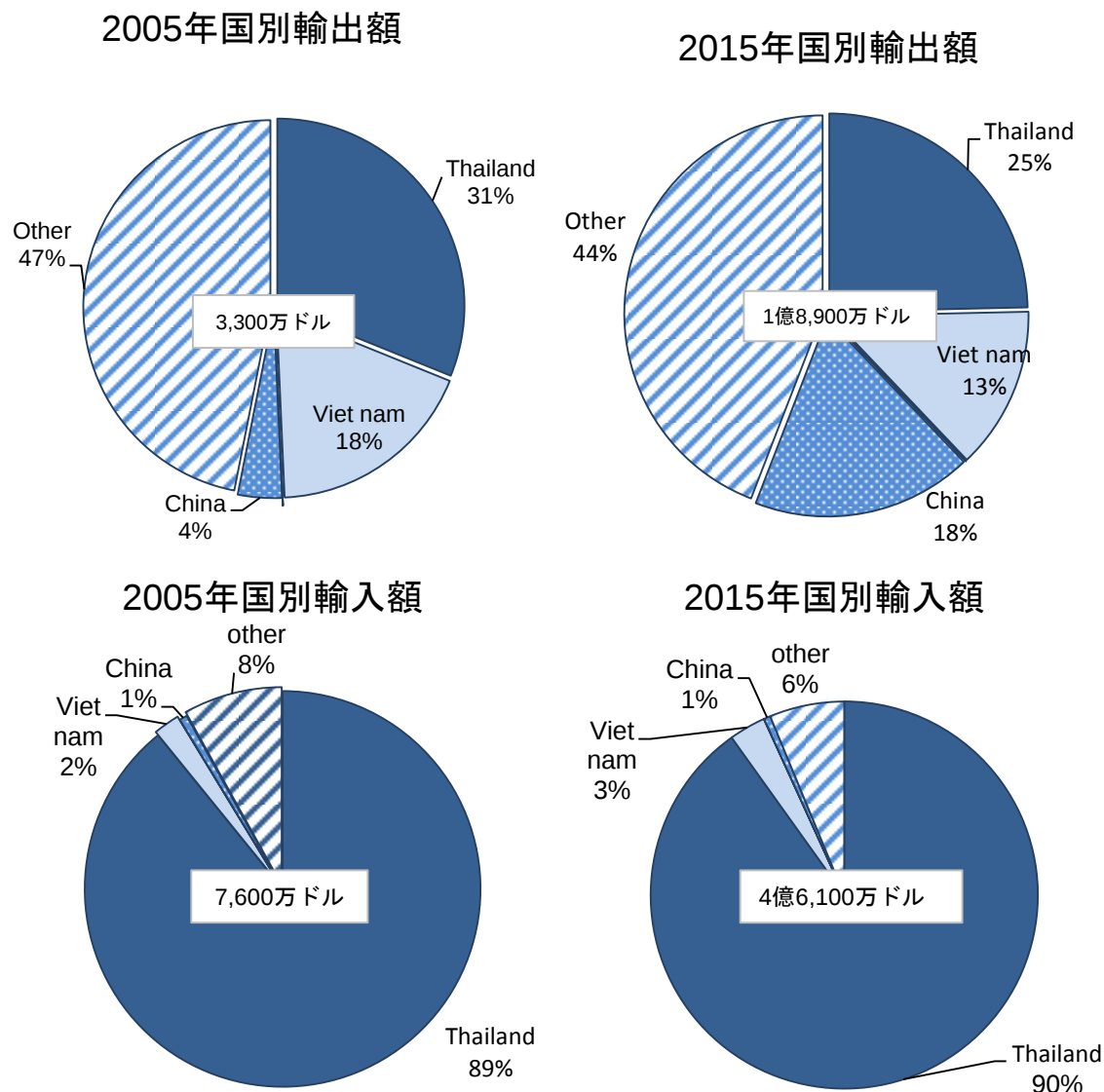
また、図表 4-5 より、食品分野の過去 10 年間の主要貿易相手国の変化をみると、輸入面では大きな変化はみられず、引き続きタイの比率が約 9 割と突出しているものの、輸出面では中国への輸出比率が 4%から 18%に上昇し、タイに次いで 2 番目に大きい輸出相手国となったことが、大きな変化として挙げられる。2010 年以降、食品分野での貿易収支では赤字幅が拡大しているが、これは主にタイからの輸入が増加しているためである。

図表 4-4：ラオスにおける食品貿易額の推移（2000-2015）



(出所) UNCTAD Stat より大和総研作成

図表 4-5：ラオスの貿易相手国の変化



（出所）UNCTAD Stat より大和総研作成

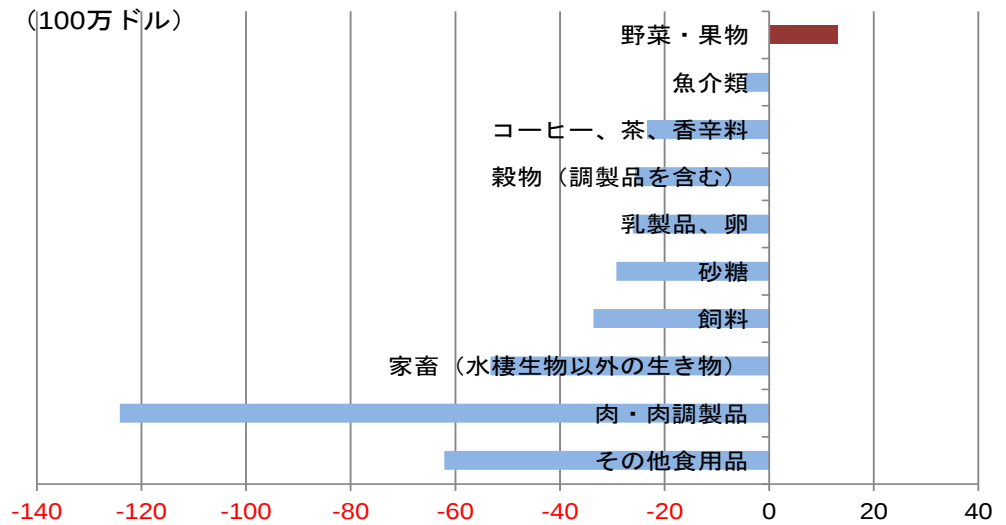
② 近隣国との貿易概況

タイは最大の貿易相手国

UNCTAD 統計によれば、輸出入ともにタイがラオスの最大の貿易相手国となっている。これは食品でも同様である。2015 年のタイ向けの食品輸出額は 4,700 万ドルと輸出総額の 4 分の 1 を占め、輸入では、全体の 9 割に上る 4 億 2,000 万ドルをタイから輸入している。図表 4-6 では、食品を構成する分野毎にタイとの貿易収支を示しているが、野菜・果実以外全て輸入超過になっており、中でも肉・肉製品の赤字額が大きいことを示している。

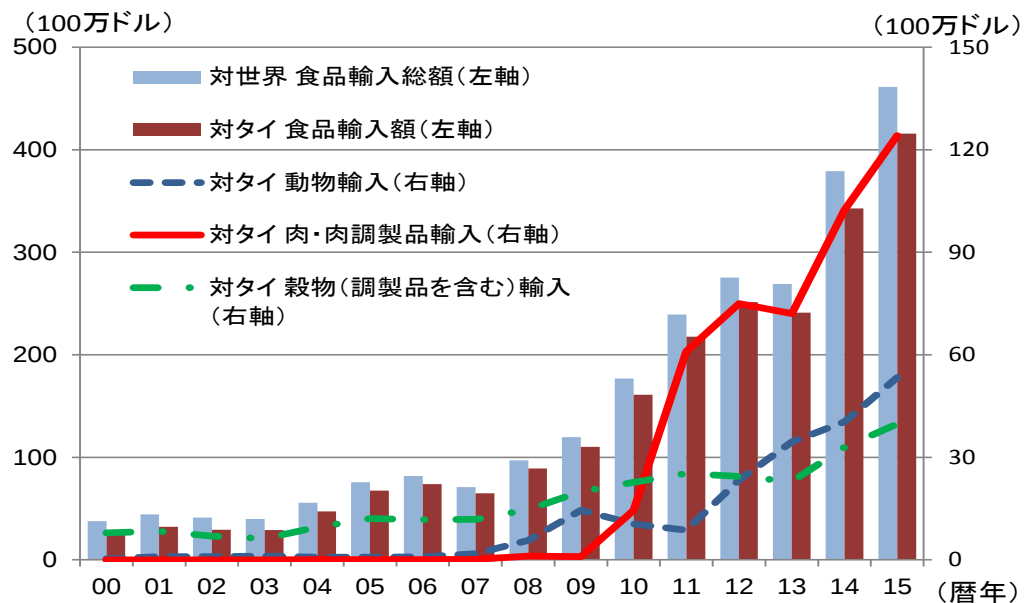
肉・肉製品は 2010 年以降の食品全体での赤字額急増の主因となっている。ラオスからタイへの輸出はほとんどない中、輸入額が 2009 年の 90 万ドルから 2015 年には約 1 億 2,000 万ドルと大幅に増えている。

図表 4-6：ラオスのタイ向け貿易収支（食品のみ）



（出所）UNCTAD Stat より大和総研作成

図表 4-7：輸入額推移



（出所）UNCTAD Stat より大和総研作成

ベトナムと中国向け は輸出超

一方で、ベトナム、中国との間では、ともにラオスの貿易黒字となっている。2015年のベトナム向け輸出額が2,500万ドル、輸入額が1,400万ドルであった。輸出額の半分程度がコーヒーと茶の輸出である。その他では穀物、野菜の輸出額が多い。主な輸入品は野菜や穀物である。

中国向けの輸出は近年大きく伸びており、2015年には2005年比で27倍となる3,400万ドルとなった。この10年間ラオスの輸出相手国のシェアも伸び、2005年の4%から2015年には18%となりベトナムのシェア（13%）を上回っている。中国向けの輸出では穀物の占める比率が3分の2と高くなっており、2005年からの急増のほとんどが穀物に起因する。残り3分の1は野菜、果物である。北部では中国輸出向けのバナナプランテーションが建設されるなど、中国向けの生産が盛んとなっている。

2. 物流インフラの現状と課題

(1) 道路・輸送インフラの整備状況

① 物流インフラの整備状況

ASEAN唯一の内陸国

ラオスは東南アジア唯一の内陸国であり、陸上交通への依存が大きい。しかし、国内を巡る道路網の舗装整備は遅れている。計画投資省の統計に拠ると、同国の舗装率は17%と近隣諸国（タイ 98%、ベトナム 50%）と比べても著しく低い。

国内主要都市間の道路の整備の遅れ

また、首都のビエンチャンや南部のパクセー等、同国内で人口が集積している都市がタイとの国境近くにあるが、その他の都市では都市間や他国への道路アクセス状況も良いわけではない。現地の駐在員によると、ビエンチャンから南部のサワナケートに移動する際には、車道の状態からラオス国内の道路ではなく、一度タイに入り、タイ国内の道路を走行後、再度ラオスへ入ることも珍しくないとのことだった。

ラオスには東南アジアを横断する東西経済回廊が走っている。ベトナム中部ダナンからミャンマーのモラミヤインを結ぶ東西経済回廊（9号線）は、ラオス南部のデンサワンとサワナケートを通っている。路面の状態が悪かったが、現在は日本の無償資金協力などにより大部分の区間で改善されている。さらに、2017～2018年にかけて、日本のODAで9号線の2カ所の橋（サワナケート県中部のセクムカーム橋とセタムアック橋）の架け替えが行われる予定もある。しかし、ダナンから東アジア地域や北米地域への輸出も少なく、産業道路としての利用頻度は高くない。

② 物流の現状と問題

以前の期待ほどは利用されていない東西経済回廊

メコン地域はAECの発足や、東西、南部経済回廊の整備で、モノの流れが加速すると期待されている。ラオスもメコン地域の二大経済圏であるタイとベトナムを結ぶ東西経済回廊が走っており、物流量の増加が予想されていた。しかし、現在の東西経済回廊には、期待されたほどの物量は流れていない。また、ラオス国内をみても、経済発展と呼応するように徐々に物流量は増えているが、国内の都市間、または周辺国の主要都市との定期便輸送が行われるほどには至っていない。

物流量が増えないため、輸送コストが高止まりしている。40フィートコンテナの輸送料金を比較すると、横浜港からバンコクまでは1,210ドルであるのに対し、横浜港からビエンチャンまで2,500ドルと輸送コストが2倍以上となっている。タイ向けの貨物よりもタイからの貨物が多いため、復路が空荷になる片荷問題により、輸送コストが高止まってしまっている。

③ 問題解決に向けて

インランドデポによる往復輸送の実現

これらの物流面での問題、特に片荷によるタイへの運送料金の低下を促すために、①インランドデポの設置、②相互乗入協定の締結、の2点が期待される。片荷問題は輸出入バランスの問題であるため、解決には経済発展や輸出量の増加が不可欠である。しかし、より効率的な物流を実現するものとしてインランドデポが注目されよう。

インランドデポとは内地に於ける保税蔵置場を中心とした輸出入取扱拠点である。小口貨物の混載や港からの輸入用コンテナを別貨物の輸出用コンテナとしてラウンドユースするためには、空コンテナ置き場が必要となろう。現在、南部のサワナケートでサバンロジスティクス（フランス系）がインランドデポを運営している。しかし、

インランドデポにコンテナを置くにはコンテナの所有者である海運会社の同意が必要である。サワナケートのインランドデポではコンテナの取り置きを認める船舶会社は 1 社のみである。タイのラッカバンインランドデポは 30 年近く前に利用が始まったが、当初から船会社 6 社（エバーグリーンなど大手を含む）の協力により運用が始まっていることを踏まえると、さらに多くの船会社の協力が必要である。一方で、デポにコンテナが留置される期間が長くなると船会社の機会費用が大きくなるリスクがある。荷主の利用拡大や船会社の協力とともに、需給のマッチングを行えるシステムの構築を政府が支援することも成功の鍵を握るだろう。

相互乗入協定による 経費削減効果に期待

輸送コストを押し上げるもう 1 つの原因に、片務的な車両の相互乗入条件がある。従来、ASEAN では越境の際に、国境で貨物を積み替えることが必要とされてきた。しかし、カンボジア、ミャンマー、タイ、ベトナム、ラオス、中国雲南省による越境交通協定（CBTA）の締結により、車両の相互乗り入れが認められている。これにより、ラオス籍の車両はタイ、ベトナム、カンボジアを走行が可能である。

本来はこの協定を活用し、ラオスの車両、ドライバーがタイの港まで行くことで、輸送にかかる時間が短縮し、人件費が抑えられるはずであるが、タイ側の問題で実現できていない。実際には、ラオス籍の車両はタイ国内の港や空港付近の保税地域への進入ができない状態である。一方で、タイの業者はラオス内を自由に走行、配達が可能になっており、不平等な状態にある。ラオス車両がタイの保税地域への進入が認められれば、物流コストの削減に寄与するだろう。

(2) コールドチェーンの普及状況

① コールドチェーンの整備状況

コールドチェーンの 普及は途上

ラオス都市部においては、所得の増加、モダントレードの出現により、冷蔵、冷凍物流に対するニーズが生じている。一方で、地方を含めた全国規模で低温物流を扱える輸送業者はおらず、トラックに代表される陸上物流、倉庫業ともにコールドチェーンの普及は遅れている。

陸上輸送ではリーフ ァーコンテナ不足

陸上輸送でのコールドチェーンの問題はインフラの未整備とリーファ付コンテナの数的不足が挙げられる。現在、ラオスではほとんどの食品がトラックによって周辺国（タイ）から輸送されている。ビエンチャン市内のモダントレードで売られている商品の多くも、タイの物流業者によってバンコクやタイの他都市からノンカイ、タナレンで通関し、陸上で輸送されている。冷蔵・冷凍の食品の輸送にはリーファ付コンテナの利用が望まれるが、国境にはリーファの充電用の電源の数が限られ、通関の手続き待ちの間に電源切れとなって貨物の品質が劣化する危険がある。物流業者の中にはトラックに積まれているディーゼルの利用や、自社で電源設備を作る企業も出ている。

都市間の輸送でもリーファ付コンテナの量が充分ではないようだ。現状は発泡スチロールに氷を詰めて輸送するケースが殆どだが、気温が 35 度を超える日もあるラオスでは長時間の輸送で品質が劣化するリスクは少なくない。

市内でも冷蔵設備を持つ配送会社が少なく、モダントレードやチルド商品のメーカーは自社で配送を行っている。大手コンビニチェーンの M-Point Mart は 2 台のリーファ付トラックで冷蔵・冷凍食品を各店舗へ配送し、ヨーグルトの製造・販売を行う Xan Ban Group は 24 ヲ所の配送先へ自社のバイクに氷とヨーグルトを詰めた箱を積み配送している。

冷蔵・冷凍倉庫も不足

冷蔵・冷凍倉庫は各メーカー、レストラン、モダントレードが自社で所有している場合が多く、倉庫企業のように大型の冷蔵冷凍倉庫を保有し、外部の顧客の貨物も受け入れている業者はタイ系倉庫業者 1 社のみである。自社倉庫の場合、保管できる量が限られるため仕入れの頻度も高くなり調達コストが上がりやすい。

ビエンチャンを含む 全ての空港で冷凍・冷蔵倉庫が未整備

ラオスの空港の保税地域には冷蔵・冷凍倉庫がないため、冷蔵・冷凍品の航空輸送は難しい。空港内に冷蔵・冷凍倉庫が設置されれば、生鮮品の輸入がしやすくなり、輸入食品の幅も広がることが期待される。国内線では、手荷物として氷を詰めた発泡スチロールに要冷蔵品を入れ、持ち込む客も多いようである。このように、公共の冷蔵設備がラオス国内にほとんどない状態も、モダントレードの店舗が増えない一因となっている。

② コールドチェーン普及のための方策（課題解決に向けて）

まずは国による最低限の設備の用意が必須

一般的にコールドチェーンの発展はモダントレードの発展や所得の増加とともに進むといえる。依然として、ラオスでの冷蔵貨物への需要は少なく、物流・倉庫業では採算性が合わないと考えられる。さらに、ラオスでは個人のトラックやバイクを使い配送をするような零細物流業者が多く、彼らにとっては冷蔵設備への投資のハードルは高い。

反面、設備がないと、コールドチェーンが育つ素地が醸成されないのも事実である。このため、効率的にコールドチェーンを整備するには政府が小規模でも良いので初期投資を行い、コールドチェーンの発展を促す施策が求められよう。効率的な案としては、公共の倉庫を主要税関であるタナレンやワッタイ空港に建設し、その後民間に移すなどが候補となろう。

(3) インフラ整備計画

① 5 カ年計画

ラオス政府は第 8 次五カ年計画で経済、社会、環境の各分野で成果を目指すことを掲げ、2020 年までの後発開発途上国（LDC）脱却という目標を達成する国家計画を策定した。経済分野の成果としては強い経済基盤と経済的脆弱性の低減を目指している。その中で、インフラ整備にはアジアハイウェイ、経済回廊の整備や中国との国境近くの街ボーテンとビエンチャン間の鉄道建設などが掲げられている。

② その他 ラオス・中国鉄道

2016 年 12 月 25 日に「ラオス・中国鉄道（中老鉄道）」の着工式がルアンプラバン県で行われ、近く着工する見通しとなった。中国の建設会社 6 社がビエンチャンと雲南省南部の磨ハンを結ぶ全長約 427 キロメートルの鉄道を 2021 年までに建設する予定である。中ラオス鉄路会社にはラオス政府が 30% 出資している。完成した後は輸出の促進や中国からの観光客の増加などが期待されている。

3. 食品の輸出入に係る現状と課題

(1) 輸出入規制

① 概要

コメと木材には商工省の輸入ライセンスが必要

ラオスの輸出入に係る規制では、輸出は特に制約がないものの、輸入の際には多くの手続きが必要となっている。ラオスの輸入禁止品目は商工省通達第 973 号で、武器や麻薬など 6 品目が挙げられているが、食品は該当していない。輸入地域に関する規制は北朝鮮など国連安全保障理事会決議に基づく経済制裁対象地域・禁輸措置対象地域⁴のみである。このように輸入自体の禁止は殆どないものの、実際に輸入を行う際には管轄省庁の許可が必要だったり、手続きが多かったりと留意すべき点が多い。

例えば、コメと木材については商工省通達第 76 号で輸入にあたって商工省に輸入ライセンスを申請することが規定されている。両品目はラオスの主要産品であるため、輸入量の管理が必要とされている。さらに、食品は輸入時に毎回、管轄省庁からの輸入許可が必要となっている。

また、JETRO の「加工食品の現地輸入規則および留意点：ラオス向け輸出」に拠ると、輸入加工食品については規程第 27 号と食品表示細則 519 号により、食品薬品局が承認した表示をしなければならないと記されている。ラベルの承認は輸入食品の登録の一部をなしており、承認を得るには約 1 ヶ月を要する。また、輸入食品の添加物に関しては、ラオス独自の規則はないが、コーデックス委員会国際食品規格の食品添加物基準 [Codex Standard for food additives (Codex STAN 192-1995)] を遵守しなければならない。四ほう酸ナトリウム、ジエチレングリコール、ホルムアルデヒド、クロラムフェニコール、ニトロフランは使用が禁じられている。

輸出規制を受ける食品はなし

他方、海外への食品輸出に関しては、特に規制されている品目はない。輸出禁止品目は通達第 973 号により仏像、バット・グアノ（コウモリの糞の肥料）である。

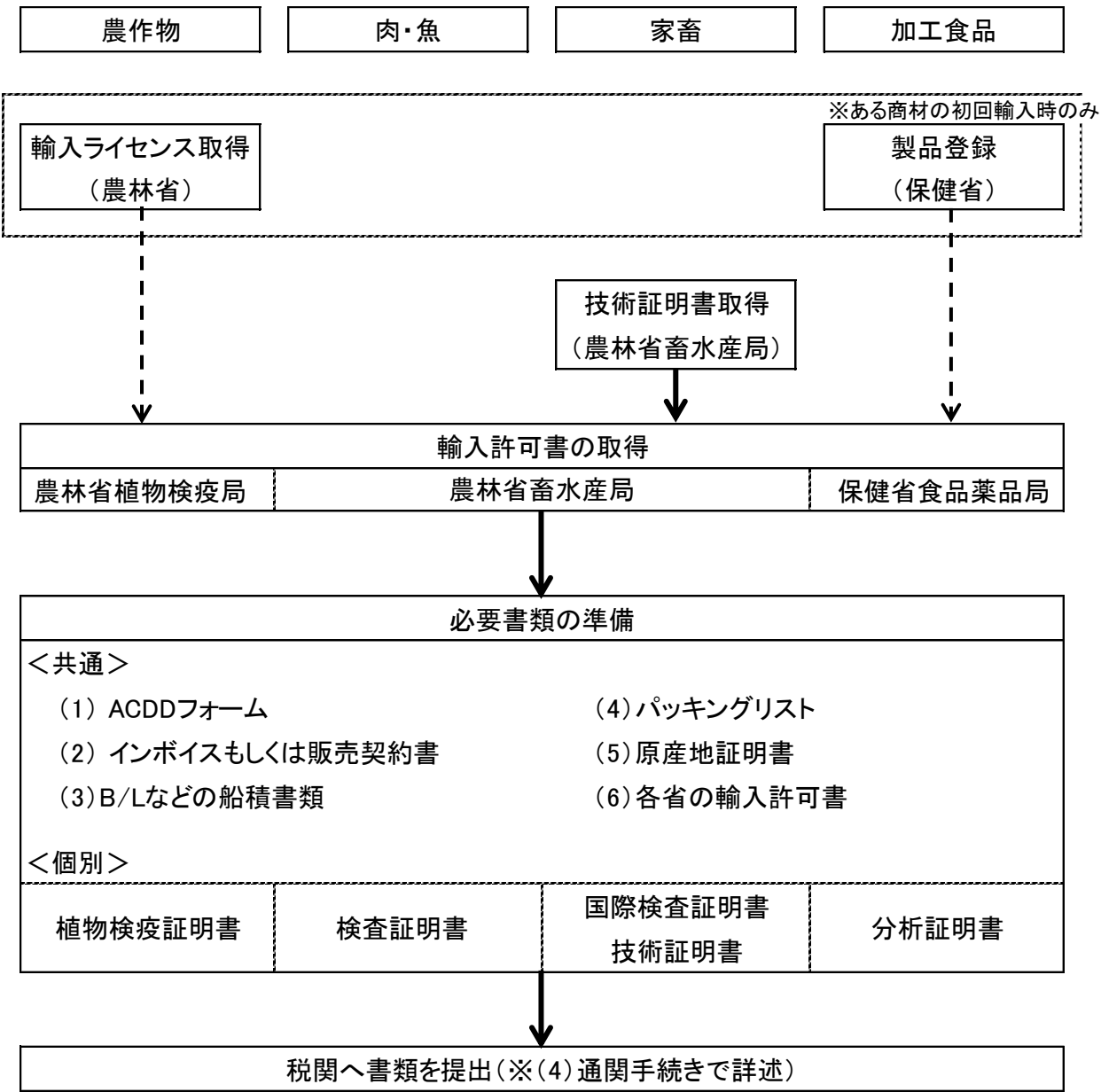
しかし、ラオス側での輸出規制はなくても、輸出先国の規則により、ラオス産品の輸出ができないケースはある。具体的には EU へ農作物の輸出が、EU 側の虫の混入や残留農薬に係る基準を満たせなかったため、一部止まっている。

⁴<https://scsanctions.un.org/fop/fop?xml=htdocs/resources/xml/en/consolidated.xml&xslt=htdocs/resources/xsl/en/consolidated-r.xsl>

(2) 輸入手続き

図表 4-8 では、農作物、肉・魚、家畜と加工食品の輸入手続きの書類準備の流れを表している。品目ごとに必要書類が異なっている。

図表 4-8：輸入手続き（書類準備）



(出所) Laos Trade Portal、関連法令より大和総研作成

② 初回輸入時

一物品目は輸入ライセンスを取得

初めて輸入を行う業者は商工省（Department of Enterprise Registration and Management）に輸入業者として登録の必要がある。また、通達第 76 号で指定されている一物品目の輸入に際しては、商工省税関局または輸出入局（DIMEX）、同省の県事務所に 1 万キープ（約 140 円）を支払い輸入ライセンスの発給を受ける。食品、農林水産品ではコメと木材が対象である。

農作物と加工食品については、ある商材の初回輸入時には、輸入ライセンスの取得と製品登録を行う必要がある。農作物の輸入ライセンスは農林省に輸入計画書を添えて申請する。

③ 輸入許可書の取得

食品輸入の際には輸入許可書が必要

全ての食品の輸入には輸入許可書（import permit）が必要となっている。必要書類は食品の種類によって異なる（図表 4-9）。

農作物の管轄は農林省植物検疫局である。輸入許可書は上述の農林省発行の輸入ライセンスを提出し取得する。

畜水産物は同省畜水産局が管轄であり、「肉・魚」と「家畜」では取得の流れが異なる。「肉・魚」の場合、原産国の検査証明書を提出し取得する。「家畜」はワクチン接種証明書と健康証明書を同局に提出し、技術証明書を取得する。技術証明書取得後、貨物到着の 15 日前までに、繁殖用の家畜は中央の畜水産局へ、その他の家畜は通関する国境の畜水産局事務所に申請を行い、輸入許可書を取得する。

加工食品は保健省食品薬品局の管轄であり、品質安全証明書および分析証明書を提出し輸入許可書を取得する。

図表 4-9：輸入許可書の管轄と必要書類

	管轄	ラオス政府発行	原産国(輸出国)発行
1. 農作物	農林省植物検疫局	輸入ライセンス	不要
2.1 肉・魚	農林省畜水産局		検査証明書
2.2 家畜	農林省畜水産局	技術証明書	ワクチン接種証明書 衛生証明書
3. 加工食品	保健省食品薬品局	品質安全証明書	分析証明書

（出所）Laos Trade Portal、関係法令より大和総研作成

④ 必要書類

輸入手続きに必要な書類は（1）ACDD フォームの税関申告書、（2）インボイスもしくは販売契約書、（3）B/L などの船積書類、（4）パッキングリスト、（5）原産地証明書、（6）各省の輸入許可書、（7）その他書類である。

これらの内、（7）その他書類は、農作物では輸出国発行の植物検疫証明書（phytosanitary certificate）、肉・魚は検査証明書（veterinary certificate）が必要である。家畜は輸出国が定めた検査機関が発行した国際検査証明書

（international veterinary certificate）と畜産局からの技術証明書が必要である。
加工食品は輸出国検査機関の分析証明書（analysis certificate）が必要である。

① 通関手続き

各種書類が揃ったのち、貨物到着から 15 日以内に地域の税関事務所に必要書類を提出する。通関手続きについては（4）通関手続きで詳述する。

(3) 輸出手続き

輸入手続きと大きく は同じ流れ

輸出手続きは輸入の際と大きな流れは変わらない。輸出に必要な書類は（1）ACDD フォームの税関申告書（2）商業インボイス、（3）船荷証券、（4）パッキングリスト、（5）原産地証明書、（6）輸出許可書（一部品目）である。

図表 4-10 に輸出先国から求められる書類の発行機関を表している。農作物は地方が管轄しており、畜産物、加工食品は中央省庁の管轄である。農作物が輸出先国の植物検疫の条件に適合していることを示す植物検疫証明書は 11 の県で、検査報告書や燻蒸消毒証明書、原産地証明書等提出書類を基に発行される。但し、実際に発行された書類で充分か否かは輸出相手先国の基準次第である。例えば、EU がラオス産の一部農作物に対し虫の混入等の問題から輸入禁止の措置を取っているのはラオスの証明書の信頼性が低いためでもあった。EU 側は提出書類と実際が大きく異なることを問題視しており、ラオス政府に対して輸出の再開に向けて必要とされる条件の指示を行っている。農家側にとっては用意すべき書類、管理すべき項目が増えた。このような条件に対応できず、現段階では輸出を断念する農家が殆どである。2016 年 12 月の現地ヒアリングによると、まだ最終段階ではないが EU 向け輸出に対応可能な生産者は 5 社となっている。

一方で、家畜、肉・魚の輸出の際には畜産局から検査証明書（veterinary certificate）が発行される。これはワクチン接種の有無や産地などを確認し発行される。加工食品では保健省薬品局が相手国側で必要となる衛生証明書、分析証明書、その他書類を発行するとしている。両品目共に統計上ほとんど輸出を行っていないため、証明書のトラブル事例は報告されていないようだ。

図表 4-10：発行可能な証明書

製品	管轄	書類
農作物	地方当局	植物検疫証明書, 輸出許可書
肉・魚	畜産局	検査証明書（veterinary certificate）, 輸出許可書
家畜	畜産局	検査証明書（veterinary certificate）, 輸出許可書
加工食品	食品薬品局	衛生証明書, 分析証明書

（出所）Laos Trade Portal、関連法令より大和総研作成

(4) 通関手続き

① 概要

始まりつつあるシステム化

ラオスの通関は非常に時間がかかるとされてきた。通関に貨物が到着してから、受け取りまでに平均で 10 時間を要するとの調査結果もある。近年では、電子通関システム（ASYCUDA）導入によって、手続きの自動化や効率化の取組が進められている。さらに、タナレンやサワナケートなど 11 の主要税関ポイントで 2014 年 11 月より Smart Card が導入され、国境での関税や諸税の支払いが簡易になった。陸路国境では 2 時間以内に通関可能なタイと比較すると更なる短縮化が課題である。

② 通関の手続き、国境手続フロー

以下ではラオスの電子通関システムである ASYCUDA を用いた輸入通関手続きを紹介する。

A) 税関へ必要書類の提出

貨物到着後、輸入者は 24 時間以内に税関に運送書類を提出する。次に、通関システム（ASYCUDA）にログインし、税関申告書を印刷し、署名する。その後、税関に必要書類とともに提出する。これらは貨物到着後 15 日以内に行われなければならない。

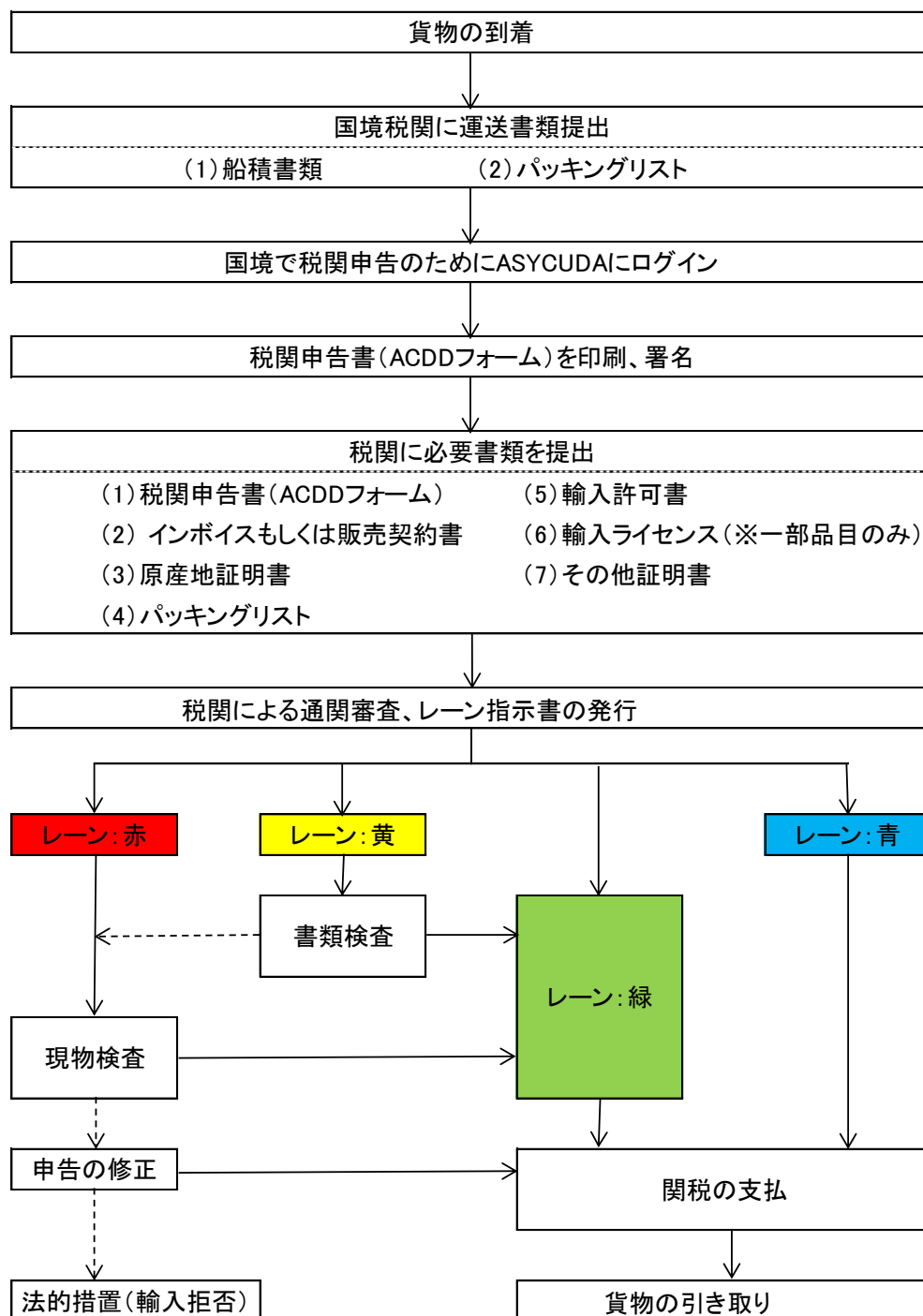
B) リスク判定

ASYCUDA が入力された輸入者情報、品目情報（HS コード）を元にリスクを自動で判定する。リスクの度合いはリスクの低い順に緑、（青）、黄、赤に判定される。

C) 検査・関税支払

ASYCUDA のリスク判定に応じて、①審査なし、②書類検査、③現物検査の 3 つに振り分けられる。リスクが低い「緑」（「青」）の場合、審査は行われず関税を支払いへ進む。尚、青の場合は通関後の事後審査の可能性がある。リスク中程度の「黄」の場合、書類審査を行う。税関申告書の数量、価格に誤りがないかを検査する。不明点がなければ関税支払いへ、ある場合は現物検査が行われる。リスクが高い「赤」と判断された、または書類審査で不備があった場合、コンテナを開けて申告と現物に齟齬がないかの現物検査が実施される。現物検査に問題がなければ、関税と付加価値税（10%）を支払い後、貨物を引き取ることになる。問題があると申告の修正の要求や、関税法に則った貨物の輸入停止、留保などの措置がとられる。

図表 4-11：通関手続きフロー



→ : 問題なし、 -.-> : 問題あり
(出所) Laos Trade Portal より大和総研作成

③ 食品の輸入検査

輸入検査は書類と現物の2種類

食品輸入の際には担当省庁により検査が実施される。管轄は、輸入許可書の発給元と同様である。検査には書類検査と現物検査の2種類があり、製品によって確認項目、頻度が異なっている。

A) 書類検査

農作物を輸入する際は、農業局の職員により、輸入許可書と輸出国の植物検疫証明書に不備がないか確認される。

畜産物は畜産局の管轄である。27 の国境税関すべてに職員が配置されている。輸入許可書と輸出国の国際検査証明書を確認される。家畜はこれに加え、技術証明書の確認も行われる。

加工食品は、輸出許可書と分析証明書の確認が行われる。加工食品は品目の性質に応じて、高リスク食品、中リスク食品、低リスク食品に分類されている。リスクの程度、証明書の有無で検査実施の頻度や内容が定められている。

B) 現物検査

現物検査は書類検査で不備があると判断された場合に実施される。また、輸入者はサンプルの提出や検査費用の負担を求められる。

農作物は農業局の職員により現物検査をされる。主要税関のうちタナレンを含む一部の税関にはテストキットが設置されており、残留農薬、肥料の検査が行われている。虫の混入については職員の目視により検査されている。しかし、その他の通関では残留農薬検査が実施できないのが現状である。国境の簡易検査で問題が疑われた場合、中央の検査機関（Plant Protection Center）に送られ、精密検査が行われる。

動物検疫は家畜に対して行われる。書類上不備があった場合や通関時に家畜が病気を発症した場合、畜産局は 60 日間家畜を国境で留保することができる。その間に血液検査や検疫を実施する。

加工食品の現物検査は保健省が指名した職員が担当する。書類検査の結果と前述のリスクの程度に応じて実施される。税関でのテストキットやサンプルをビエンチャンのラボに送って検査を行う。

④ 運用の実態と課題

テストキットの不足

植物検疫に関しては、主要税関さえも一部を除き、簡易テストキットが設置されておらず、数的不足が見受けられる。また、ラボがビエンチャン郊外の 1 ヶ所のため、キャパシティの問題やビエンチャンまでのアクセスのしやすさから検査に時間がかかることが想定される。

さらには、中央の検査機関にあっても、職員のスキル面での不足も指摘されている。JICA の支援で検査機器が導入されているが、機材が高度で職員が使いこなせない、試薬が高価で予算でまかなえないなどの声が聞かれた。

⑤ 食品の輸出検査

輸出検査は申告書類との齟齬がないかの確認が主となっている。

⑥ ASYCUDA 未導入税関での通関手続き

全ての書類を検査官が確認するため手続き時間の長期化

主要税関ポイントとそれ以外の税関での手続きの違いとして、その他の税関ポイントでは①税関申告書（ACDD フォーム）を手書きで用意すること、②税関での通関審査の際の手続きの 2 点が挙げられる。全ての輸入者に対し、税関職員が書類確認し、関税額が決定する。輸入者は関税を支払後、必要があれば実物検査を受けて、通関となる。全てに対して書類検査を実施するため、主要税関よりも通関に時間がかかっている。

⑦ 通関手続き簡略化の取り組みについて

シングル・ウィンドウ化が進行中

現在、ラオスでは通関手続き簡略化、所要時間短縮の取組が行われている。シングル・ウィンドウとワンストップ・サービスの取組である。特に後者は他の ASEAN 諸国と比較しても先行する取組である。

シングル・ウィンドウ化により情報の一元化を実現することで、審査の効率化や輸入者側のコストを減らす効果がある。その始まりとしてラオスでは主要通関では自動税関システム ASYCUDA と銀行のシステムが連携している。税関で Smart Card（IC カード）をかざすと、登録された銀行口座から関税が支払われる仕組みになっている。今後は、商工省の原産地発給システムとの連携を目指している。

また、ASYCUDA は 11 の主要通関（タナレン、デンサワン、ナムファオ、ボーテン、Houayxay、バンタオ、第 2 タイ＝ラオス友好橋、Nam Leuang Friendship bridge、Nam Xouy Int、第 3 タイ＝ラオス友好今日、ワッタイ国際空港）で運用されており、今後さらなる導入が予定されている。

2015 年 5 月より、ワンストップ・サービスが東西経済回廊のラオス＝ベトナム（デンサワン、ラオパオ）国境において実施されている。ワンストップ・サービスは輸出国側の職員が輸入国側の施設内（共通検査エリア、CCA）で審査を行うことで所要時間の短縮を目指す制度である。タイ側の国境でも同様の取り組みが目指されているが、タイの国内法により公務員は国外で業務が行えない規定があり、実現に至っていない。

⑧ 課題

更なる「電子化」に期待

ASYCUDA の導入によって IT 化が進み、これまでも一定の効果は上げられているが、より効率的な運用に向けて、改善すべき項目は多い。例えば、未だに多くの書類は原本を提出することが求められおり、早い段階の「電子化」が求められる。また、ASYCUDA に必要書類や附属資料の電子ファイルを添付できるようにはなっているものの、通信回線の速度が遅いため、操作のやり直し等の時間ロスも少なくないようだ。これについてはラオス全般の通信インフラの改善が期待される。

また、設備面だけでなく、人材教育や配置などソフト面での改善点もある。通関手続きの際に担当職員がいないことで手続きが進まないトラブルも起こっている。また、地域通関の職員は英語が通じず、ラオス語の指導教材もないことから指導も難しくなっている。このような中、職員への教育機会の拡大も求められる。

(5) 原産地証明書

商工省とラオス商工会議所で取得可能

ラオスでの原産地証明書の発給機関は商工省とラオス商工会議所である。現在、ラオスが発給している原産地証明書は図表 4-12 の通りである。日系企業が多くの利用する

と思われるのは途上国から先進国への輸出の場合に利用される「フォーム A」、ASEAN 自由貿易協定に基づく「フォーム D」、日アセアン協定に基づく「フォーム AJ」などである。

フォーム A、フォーム D、フォーム S は商工省原産地課が発給機関である。ラオス商工会議所（LNCCI）は商工省決定第 2387 号に基づき、原産地証明書の発行と管理の権限を委譲されており、フォーム AJ や韓国-アセアン FTA に基づく原産地証明書を発給している。

図表 4-12: ラオスで発行可能な原産地証明書フォーム

	根拠制度、対象協定	発給機関
Form A	一般特惠関税制度（GSP、Generalized System of Preference）	商工省
Form D	ASEAN物品貿易協定	商工省
Form S	ラオス-ベトナム貿易協定	商工省
Form AJ	日アセアンFTA	ラオス商工会議所（LNCCI）
Form AK	アセアン韓国FTA	ラオス商工会議所（LNCCI）
Form AANZ	ASEAN・オーストラリア・ニュージーランド自由貿易協定	ラオス商工会議所（LNCCI）
Form E	アセアン中国FTA	ラオス商工会議所（LNCCI）
Form AI	アセアンインドFTA	ラオス商工会議所（LNCCI）

（出所）Laos Trade Portal、現地ヒアリングより大和総研作成

継続の場合は3営業日で発行可能

原産地証明の取得にあたっては、初回輸出時と 2 年に 1 回程度、工場検査が必要となる。工場の視察等による生産工程の検査が必要な場合は 7 営業日以内に証明書を発行するとされている（2010 年 4 月 22 日付輸出入財の原産地に関する首相令第 228 号）。しかしヒアリングによれば、実際には 1 ヶ月程度要することもあるようだ。同じ HS コード、同じ原材料で生産されている商品であれば、原産地証明書の継続発給が可能である。管理当局から申請より 3 営業日以内に発行される。

申請に必要な書類は図表 4-13 の通りである。費用はインボイス価格に応じて、4 万キープ（約 560 円）から 10 万キープ（約 1,400 円）となっている。さらに別途申請フォームが必要であり、首都ビエンチャンと地方で価格が異なるが約 1 万キープ（約 140 円）である。

ラオス発効の原産地証明書が輸出先国で HS コード違い、付加価値計算方法などにより、問題が指摘されるなどはヒアリングからは聞かれなかった。しかし商工省の職員からは FTA を利用して輸出を目指すのであれば、生産開始前に相談してもらうのが安全との意見が聞かれた。

図表 4-13: 原産地証明書取得時の必要書類

輸出業者登録(初回輸入時)	原産地証明書の発行
・申請書 ・Export Invoice ・Cost Statement ・生産工程表 ・原料輸入に関する書類(CO、Import Invoice、輸入関税申告書)	・商品の写真 ・Export Invoice ・関税申告書 ・バランスシート ・各種資料(Cost Statement、生産工程表、輸出許可証) ・原材料輸入書類の写し

(出所) JETRO 資料より大和総研作成

4. 投資上の現状と課題

(1) 投資規制・外資規制

① 投資規制

投資禁止対象は6事業
規制対象は60業種

ラオスでは 6 分野の事業が禁止されているが、食品は該当しない。また、企業登録前に関係機関による承認が必要であるネガティブリストには 13 分野 67 業種が指定されているが、食品の生産、流通分野では農林漁業（植林、森林伐採、河川での漁業など 5 業種）と運輸と集荷（8 業種）がネガティブリストの対象となっている（図表 4-14）。ネガティブリストに規定される事業はその他の業種に比べてセンシティブな業種であり、投資手続きの審査に時間を要する。しかし、外国投資自体が禁じられているものではない。ネガティブリストの該当する事業の登録については、商工省・計画投資省・各経済特区のワンストップサービスオフィスを窓口にして関係省庁の審査を受ける。関係省庁は、企業登録申請の受理後 30 営業日以内に当該事業の可否を審査し、審査後 3 営業日以内に、ワンストップサービスオフィスが企業登録証を発行する（投資奨励法 18 条）。

また、商工省通達 1328 号（2015 年 7 月 13 日付）において、ラオス人の雇用創出や所得向上に貢献する 12 分野 36 業種はラオス国籍者のみに保全される事業とされている。食品生産流通関連では生薬の採集、40 億キープ（約 5,600 万円）以下の卸小売業がこれにあたる。

図表 4-14：ラオスの規制事業（ネガティブリスト）抜粋

	規制事業(ネガティブリスト)	管轄
農業、漁業	狩猟、罨、その他関連活動	農林省
	植林および森林に関する活動	農林省
	森林伐採	農林省
	森林産物・種の採取に関する活動	農林省
	河川での漁業	農林省
運輸と集荷	鉄道による乗客輸送	公共事業運輸省
	鉄道による乗客輸送商品輸送	公共事業運輸省
	陸路による乗客輸送	公共事業運輸省
	パイプによる輸送	公共事業運輸省
	水路による乗客輸送	公共事業運輸省
	航空機による乗客輸送	公共事業運輸省
	航空機による商品輸送	公共事業運輸省
	郵便事業	郵便通信ネットワーク省

（出所）JETRO 資料より大和総研作成

② 外資規制

2015年に小売分野の
外資規制が緩和

ネガティブリストは当該業種での企業登録に関する規定だが、これに加えて、ラオスには外国資本比率の上限が規定されるものもある。商工省通達第 1327 号「外国投資家向け条件付き事業分野リスト」（2015 年 7 月 13 日付）で定められる 10 分野 20 業種

については、資本金や出資条件等により外国企業の出資比率に上限が定められている。食品生産、流通に関する分野は卸・小売、運輸、加工が該当する。

近年の大きな変化では卸売・小売の外資規制緩和が挙げられる。卸・小売はラオスの雇用保全の対象として、外資が一切認められていなかった。しかし、2015 年 5 月 22 日付の卸売小売事業に関する合意（No. 1005/IC. DT）により、条件付き（資本金 200 億キープ以上）で 100%外資が認められるようになった。貨物運輸の出資の上限比率は他の東南アジア諸国と同じく 49%である。

図表 4-15：一部外資参入可能な事業及び、その条件

業種	外資出資比率上限および出資条件
卸売・小売	資本金200億キープ以上：100%出資が可能 100億～200億キープ：70%まで 40億～100億キープ：50%まで 40億キープ以下：不可
運輸	ラオス国籍の投資家との合弁で49%までの出資が可能 タクシー業、国内商品輸送業は100%出資が可能
加工	コーヒー加工は20%まで。治療薬製造のための薬品製造は49%

注：1 キープ=0.01385 円（2017/02/24 時点）

（出所）JETRO 資料より大和総研作成

(2) 投資優遇策

① 投資奨励法

ラオス投資奨励法は 2009 年に制定された。ラオスの投資優遇政策としては、①事業内容と進出地域に対する恩典、②SEZ 入居企業に対する恩典の 2 種類がある。

② 投資奨励セクターとゾーン

A) 恩典

投資奨励セクターとゾーン制によって与えられる法人税免除期間が決まる。図表 4-16 では法人税免除期間について示している。法人税免税期間は 1 年、2 年、4 年、6 年、10 年のいずれかとなる。

法人税免税に加え、関税等への優遇措置が存在する。工場の建設や生産活動に利用される原材料、設備等に係る輸入関税や輸入関連税（付加仮税、物品税）は関連当局に認可されたマスターリストに基づき免除される。但し、燃料は免税対象外である。

図表 4-16：恩典一覧

事業レベル		1	2	3
地域		(大) ← (奨励) → (小)		
1	(大) ↑	10	6	4
2	(奨励)	6	4	2
3	↓ (小)	4	2	1

(出所) 投資奨励法より大和総研作成

投資奨励セクターとして農業に追加優遇措置あり

さらに、特定分野への追加優遇措置が存在する。農業分野では付加価値税の免除と物品税の免除がある。

図表 4-17：農業セクターへの恩典

	付加価値税（10%）の免除	物品税の免除
法律	付加価値税法第12条	2015年12月1日付車両物品税に関する財務大臣ガイドラインNo4050
恩典	・ 未加工農作物の輸入及び販売 ・ 種子、繁殖用家畜、畜産飼料、ワクチン、肥料、農産品加工原料、農薬の輸入 ・ 農業用機械、車両の輸入	農業用車両の輸入（トラクター、田植え機、収穫機、種まき機等）

(出所) JETRO 資料を基に大和総研作成

B) 投資奨励セクター

ラオスでは事業内容と進出地域の組み合わせで享受できる恩典の多寡が決まる。その中の事業内容では、農業、工業、手工業、サービス業の 4 業種が投資奨励セクターとされている（投資奨励法 49 条）。各事業は政府の優先事業、貧困削減、雇用創出などへの寄与度により 3 つにレベル分けされている。

- ・ レベル 1：最高レベルの奨励を受ける事業
- ・ レベル 2：中レベルの奨励を受ける事業
- ・ レベル 3：低レベルの奨励を受ける事業

各事業のレベルの分類については投資奨励法の ANNEX 1 に詳細が記されている。
(http://www.investlaos.gov.la/images/sampleddata/pdf_sample/ANNEX1_Decree_Eng.pdf) この ANNEX 1 では、レベル 1 に分類されている品目が多く、投資全般に対する政府の誘致の姿勢が表れている。その中でも、農業分野の奨励事業が全体の 3 割を占め、

製造業内でも食品加工の分野が多く入っており、ラオス政府の食・農業分野への高い関心が窺える。

図表 4-18：奨励事業（一部抜粋）

	レベル1	レベル2	レベル3
農業	牛/豚の飼育 畜産業への投資 コーヒー/茶の栽培 マンゴー/ライチの栽培	メイズの栽培 バナナの栽培	家禽の飼育 タロイモの栽培
製造業	肉の加工 穀物の加工 織物製造	砂糖の加工	アパレル製造
運輸		鉄道貨物/旅客輸送	陸上貨物輸送

（出所）投資奨励法 ANNEX 1 より大和総研作成

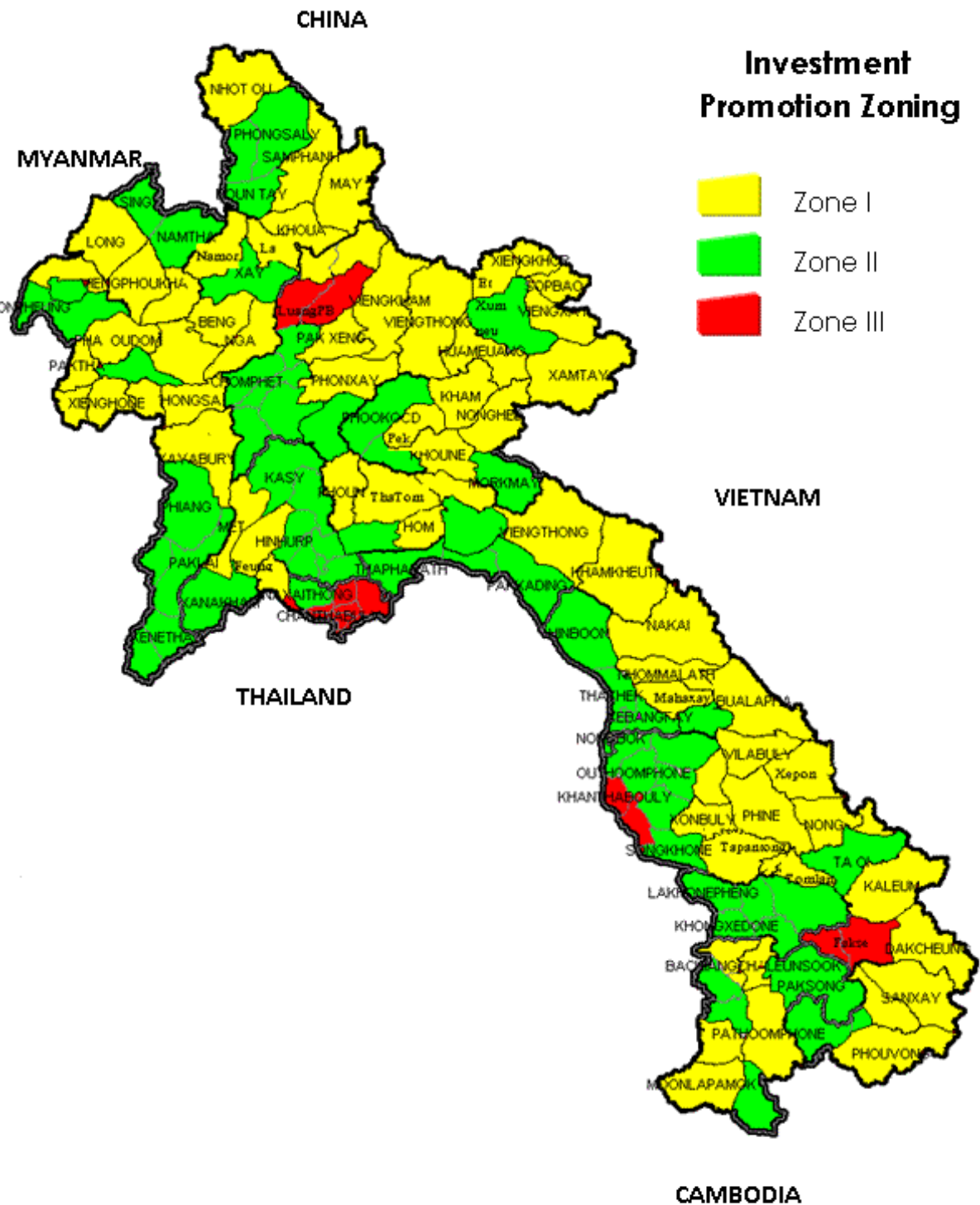
c) ゾーン制

次にゾーン制はその地域の発展段階によって与える恩典が変わる制度である。ラオス国内は投資奨励法 50 条により、発展段階に応じて 3 つのゾーンに分けられている。

- ・ゾーン 1：投資に関する社会経済インフラが未整備の山岳部や遠隔地域である。この地区への投資は最高の奨励を受ける。
- ・ゾーン 2：投資に関する社会経済インフラの整備がゾーン 1 よりも進んでいる地区への投資は中程度の奨励を受ける。
- ・ゾーン 3：投資に関する社会経済インフラの整備が進んでいる地域であり、低い奨励を受ける。

ラオス全土は図表 4-19 の通りに分類されており、ビエンチャンなどの都市部は恩典が低く、ベトナム側など開発が遅れる地域への投資は強く奨励されていることがわかる。

圖表 4-19：投資獎勵地域



(出所) 計画投資省 HP より (<http://www.investlaos.gov.la/index.php/why-laos/tax-and-duty-incentives>)

(3) 経済特区

① 経済特区の整備状況

新経済特区法は外資企業には厳しい内容になる見通し

ラオスには現在 12 ヶ所の特別経済特区、特定経済特区（SEZ）が認可されており、一部整備開発されている。特にビエンチャンのビタパーク SEZ、サワンナケートではサワン・セノ SEZ, チャムパサック経済特区では日本企業やタイ企業が事業を営んでいる。

最近の法律面での動きとしては、2016 年 11 月に新経済特区法が議会を通過した。税制恩典については法人税の免税期間の短縮や付加価値税の免税範囲が縮小される見通しである。但し、通過後に法案に修正が加わるラオス独特の慣習により、最終的な内容は明らかになっていない

また、現行の経済特区法では経済特別特区と特定経済特区に分類されていたが、新経済特区法では特定経済特区の概念が削除されている。さらに、高度技術、環境保護、輸出促進、新技術、省エネに資する企業の誘致を目指すとしている。

図表 4-20：ラオスの特別経済特区、特定経済特区一覧



（出所）白地図専門店（<http://www.freemap.jp/item/asia/laos.html>）より大和総研作成

② 経済特区での優遇措置

現行の経済特区法下では、各経済特区は国家経済特区委員会と当該経済特区の開発者の間で設定した優遇措置を付与している。法人税免除期間は 2 年から 10 年となっている。これは資本金や生産に占める輸出の割合などで決まる。さらに、輸入時の付加価値税の免除や原材料の輸入の際の関税が免除される。

図表 4-21：経済特区における恩典

		法人税免税期間	終了後の法人税率	その他
主要経済特区の優遇措置		2-10年	8または10%	・ 付加価値税：0% ・ 輸入原材料、設備の輸入関税率：0%
サワン・セノ SEZ/パクセー日 本中小企業専用 SEZ	製造業	5-10年	8%	
	商業	2-5年	10%	
	サービス業	2-10年	8または10%	
ビタパーク	製造業	5年以下-10年	10%	
	商業	2 - 5年	10%	
	サービス業	2-10年	8または10%	

（出所）サワン・セノ経済特区の管理規則および奨励政策に関する首相令、その他各種資料より大和総研作成

第 5 章 カンボジアにおける流通環境

1 農林水産物・加工食品の流通

(1) 国内における流通の状況

① 農業生産

農業の GDP 寄与率は高い

カンボジアはトンレサップ湖、トンレサップ川、メコン川など豊富な水資源に恵まれている。湖や川の近郊では水産物が豊富にとれ、これらの水源は肥沃な土壌をもたらしている。農業は重要な産業の一つとなっており、農業を含む第一次産業が占める GDP 寄与率は 2015 年時点で 26.6% (National Institute of Statistics of Cambodia)、全就業人口中第一次産業の割合は 2016 年時点で 61.8% (UNCTAD) であり、カンボジア経済への影響力も大きい。

農業の発展は重要な政策の一つである

政策面においても農業は重要な産業の一つとされている。2010 年に策定された“Rice Policy”のもと、①コメ種苗の改良、②コメに係る品質改善、③流通網（インフラ・輸出先）の整備が実施されている。Rice Policy では、2015 年までに年間の米の余剰分を 400 万トン以上創出し、精米の輸出を 100 万トンまで引き上げるという目標が設定された。FAO の統計に拠れば、2013 年時点で余剰分は 570 万トンとなり、余剰米の目標は達成されたものの、精米の輸出量は 2015 年末時点で約 54 万トンと、目標はまだ達成されていない。一方で、稲作だけに依存している現在の農業の多角化を図るべく、営農支援を通じたキャッサバ、メイズなどの換金作物の栽培も奨励されている。なお、野菜については、葉物野菜がカンボジアの土壌や天候に適していないため、栽培はあまり行われていない。

図表 5-1：主要農産物の収穫量（2014 年）

米	932
キャッサバ	833
メイズ	55
野菜	54
果物	36

注：単位は万トン

出所：FAOSTAT より大和総研作成

農業の生産性は低水準である

カンボジアの農業では、トラクターやコンバインなどの農業機械の普及は進んでいる。一方で農地の大半を占める稲作に関しては、農地の灌漑率は 2013 年時点で 14% と低く、水は天水に依存する（米国農業省）。そのため米の収穫量は気候に左右されてしまうのが現状である。灌漑施設が機能している地域の一部では、稲作の二期作が可能であるものの、国全体における乾季の米の収穫量は雨季に比べて 3 分の 1 程度にとどまる。また、米やキャッサバ以外の農産物については、葉物野菜など需要に対し国内での生産量が不足している品目も多い。

不足分は輸入によって補われる

このように国内の生産だけでは必要な食糧を賄うことができないため、タイ、ベトナム等から農産物を大量に輸入している。近隣諸国の農産物はカンボジア産の農産物よりも安価であるため、都市部を中心に大量に流通している。輸入される農産物は主に野菜（葉物野菜やニンジンなど）、果物等である。

生産者への農業に関する教育が課題となっている

カンボジアの農業が抱える問題として、生産者に栽培の知識がなく、農産品の品質や生産性が向上されないという点がある。農薬の使用量や種類が適切でなく、肥料や家畜の飼料として使用できる副産物（稲作の場合、粃・米ぬかなど）は仲介業者に販売されてしまうなど、様々なケースが報告されている。また農薬の誤った使用方法については、消費者の健康への影響も危惧されるが是正されていないのが現状である。

食品の安全性に関しては、2010 年 3 月に農林水産省がプラカス(Prakas、省令)No. 099 on Rules for Good Agricultural Production を発表している。本プラカスは、食品の安全性の促進、環境への負の影響の防止、消費者と農家の健康保護、農作物の品質促進、市場での野菜・果物の販売促進などを目的としている。しかし、実際にどの程度の農家がこれを順守しているかについては不明である。

また、カンボジアは米を始めとする農産物を輸出しているが、その多くが未加工で低付加価値のまま輸出されてしまっている。付加価値をあげた農産物を輸出することが現在の課題となっている。

② 食品加工

食品加工業は精米事業が大半

カンボジアの食品加工業では、精米事業が 90%を占めるなど、農産物の低次加工業が中心となっている。バイヨン・ビールを製造しているカンブリュー・ブルワリーなど、酒類・調味料類には国産ブランドの加工食品もあるが、そうしたブランドの種類は少なく、十分な数量を製造できる企業も多くない。

誘致政策により、外資の食品メーカーが進出している

このような状況の下、カンボジア政府は縫製業中心となっている製造業の多角化を図り、加工食品メーカーや飲料メーカーを含む軽工業の誘致を行っている。現在、東南アジアの食品メーカーや日本の味の素社（パッケージング工場）、米国のコココーラ社などがカンボジアに工場を有している。しかし、カンボジアの国としての規模がまだ小さく国内の需要がそれほど見込めないこと、輸送費や電気代等が高額であり輸入するよりもコスト高になりやすいことなどから、外資系加工食品メーカーでカンボジア向け商品を国内で製造しているケースは少なく、加工食品についてもタイ、ベトナムからの輸入品が多い。

カンボジアでは食品安全に関する法の整備が進んでおらず、CODEX 委員会が定める国際食品規格であるコーデックス規格、もしくは ASEAN 域内でのハーモナイゼーションされた基準（ASEAN Standards）などから食品基準を採用している。現在、食品に関するカンボジア国家食品基準（Cambodian Standard: CS）は 41 あるが、このうち強制基準であるのは食品表示（CS 001:2000）と食酢（CS 004:2003）に関する基準のみで、その他は自主基準となっている。

カンボジアでは、省合同プラカス No.868 the Implementation and Institutional Arrangements of Food Safety Based on the Farm to Table Approach（2010 年）において、複数の省庁・関連機関によって、生産から消費までの食品安全性の制度作りやその実施が分担されている。例をあげると、生産や一次加工は農林水産省、流通・販売は商業省、医薬品・乳幼児用食品は保健省がそれぞれ安全性に関する法令策定・実施を担当する。また、2015 年 7 月に国内初となる 6 省合同による国家食品法（National Food Law）の草案が発表された。草案策定に参加した 6 省は保健省、商業省、農林水産省、経済財政省、工業手工芸省、観光省であり、制定されれば、有害物質を含有する食品販売やラベルの誤表記、非衛生的な条件下での食品販売、無認可での食品事業経営などに対して罰則が規定される予定であるが、発表以来動きはない。

図表 5-2：カンボジアの中小食品加工業の内訳

加工分野	事業所数	従業員数
Grain Mill Products	28,696	80,189
Rice Milling	28,474	79,323
Milling Rice Powder	137	351
Milling Potato Powder	20	158
Milling Bean	14	66
Others	51	291
Spirits	1,238	2,567
Bakery Product	314	1,867
Soft Drink and Water	307	2,750
Pure Water	245	2,205
Soda Water and Soft Drink	17	81
Sero	3	9
Others	42	455
Canning/Preserving of Fruits & Vegetables	107	595
Soy Sauce	57	328
Soybean Sauce	11	39
Chili Sauce	11	51
Others	28	177
Canning/Preserving/Processing of Fish & Crustaceans	71	523
Wine	70	446
Tobacco	63	326
Meat	14	51
Animal Feed	6	53
Confectionary	5	24
Vegetable & Animal Oil & Fats	4	21
Dairy Product	3	7
Sugar	3	34
Others	578	4,251
Ice	331	2,166
Salt & Salt Product	59	954
Teas	9	33
Others	179	1,098
Total	31,479	93,704

出所：JICA「カンボジア国における戦略的食品加工の創出と本邦食品関連ビジネスの進出促進のための情報収集・確認調査 最終報告書」より大和総研作成

③ 卸・小売

伝統的小売が主流である

近年、日本のイオンが首都プノンペンに出店するなど、近代的小売店の店舗数は増えているものの、カンボジアでは伝統的小売の存在感はいまだに大きい。

現在でも主要な食品調達の手段となっている伝統的小売では、国産品や輸入品を問わず、多様な農産物や水産品、畜産品が扱われている。プノンペン市内のロシアンマーケットで視察を行ったところ、輸入品はタイ、ベトナム、中国など近隣諸国だけでなく、米国やオーストラリアなどからの輸入品も販売されていた。

マーケットには卸マーケットと消費者用がある

マーケットには卸マーケットと消費者用のマーケットが存在する。卸マーケットでは国内外から集められた食料品を、市内の他のマーケットや小売業者、レストランが仕入れる場となっている。一般に卸マーケットは大型トラックが市内に入ることができる時間帯の夜もしくは早朝（4:00 頃）に最も取引が活発となる。消費者用のマーケットでは、卸マーケットから仕入れた商品が一般消費者向けに販売されている。消費者向けのマーケットでも小売業者やレストランが利用することはある。営業時間はマ

スーパーマーケット
では冷蔵品などの取
扱がある

ーケットによって多少異なるが、朝 7～8 時ごろに開き、夕方に店じまいされる。

プノンペン市など都市部では、地場系スーパーマーケットや、2014 年に進出したイオンが近代的小売として存在する。伝統的小売では扱いがない日本産の農産物も販売するなど、外国人・中間層・富裕層向けの商品も取扱われていることが特徴である。また、保冷が必須となる商品の仕入れを可能にするため、イオンの場合は郵船ロジスティクスとともに冷蔵・冷凍物流を確保している。地場系スーパーマーケットも自社で物流網を構築している。こうした近代的小売は、イオンが 2018 年夏にイオンモールの 2 店目を出店予定であり、また、小型スーパーのマックスバリュ 1 号店を 2017 年 3 月に出店するなど、今後店舗数は増えていくと予想される。

(2) 隣国との流通の状況

① 食品の輸出入の変化

カンボジアの貿易額
における食品のシェ
アは小さい

カンボジアの製造業では、縫製業が主産業であり、貿易においても織物や糸を輸入し、縫製品を輸出するという構造になっている。UNCTAD の統計によると、2015 年の輸出額 124 億ドルに占める縫製品輸出額は 79%、輸入額については、縫製品の材料が 25% を占めていた。一方、食品の輸出入額はそれ程大きくなく、2015 年の輸出額が全体の輸出額の 6%（8 億ドル）、輸入額が 12%（17 億ドル）に過ぎない。

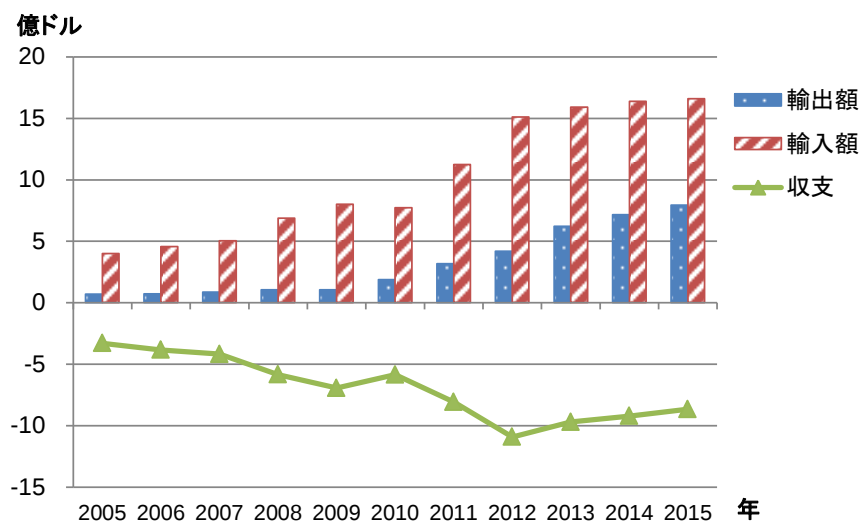
食品貿易額は過去10
年増加傾向である

輸出入額全体でのシェアは小さいものの、2005 年から 2015 年の食品輸出入額は、2010 年の輸入額を除き増加し続けており、特に輸出額は 10 年間で 11 倍に増加した。2015 年度の輸出額は 7.9 億ドル、輸入額は 16.6 億ドルで、食品の輸出入収支は 8.6 億ドルの赤字であった。

農産物を輸出し、加工
食品を輸入している

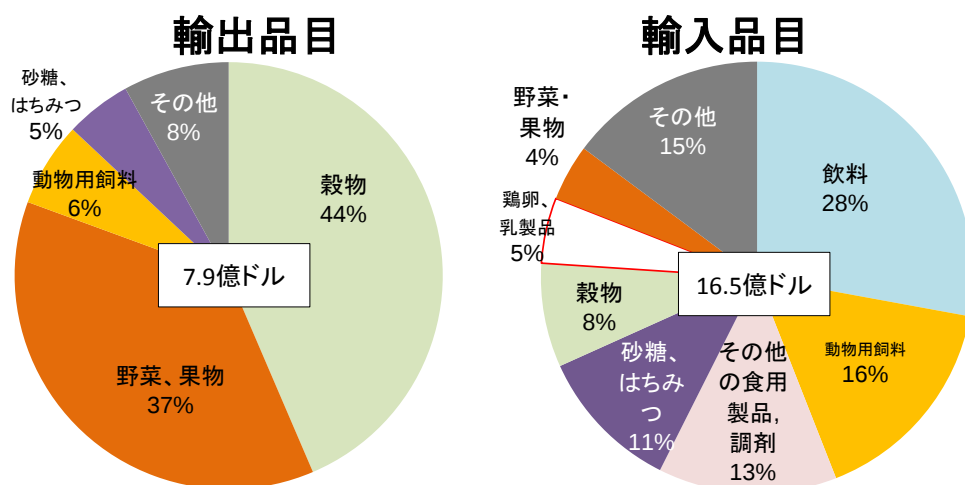
カンボジアからは米・野菜・果物などの一次産品を輸出し、外国からは飲料や動物用飼料などの加工品が輸入されるという構造となっている（「図表 5-4：輸出入品目の内訳」参照）。

図表 5-3：食品輸出入額、収支推移



出所：UNCTAD より大和総研作成

図表 5-4：食品輸出入額と輸出入品目の内訳（額ベース）（2015 年）



出所：UNCTAD より大和総研作成

② 近隣国の主要輸出入品目

食品貿易ではタイ、ベトナムに依存する

カンボジアの食品貿易の特徴として、隣国タイ、ベトナムへの依存度が高いことが挙げられる。2015 年における輸出額は 2 国で 50%を、輸入額は 60%を占めており、その存在感は大きい。

タイからの輸入額が最も大きい

食品分野での最大の輸入相手国はタイである。輸出品目の傾向としては、飲料が全食品輸入額の 30%、砂糖・砂糖調整品・はちみつが 21%を占め、加工食品が中心に輸入されている（「図表 5-6：タイ、ベトナムとの貿易品目別割合」参照）。一方で、カンボジアからの輸出品目は野菜・果物が大半であり、タイ向け食品輸出額の 76%を占めている。

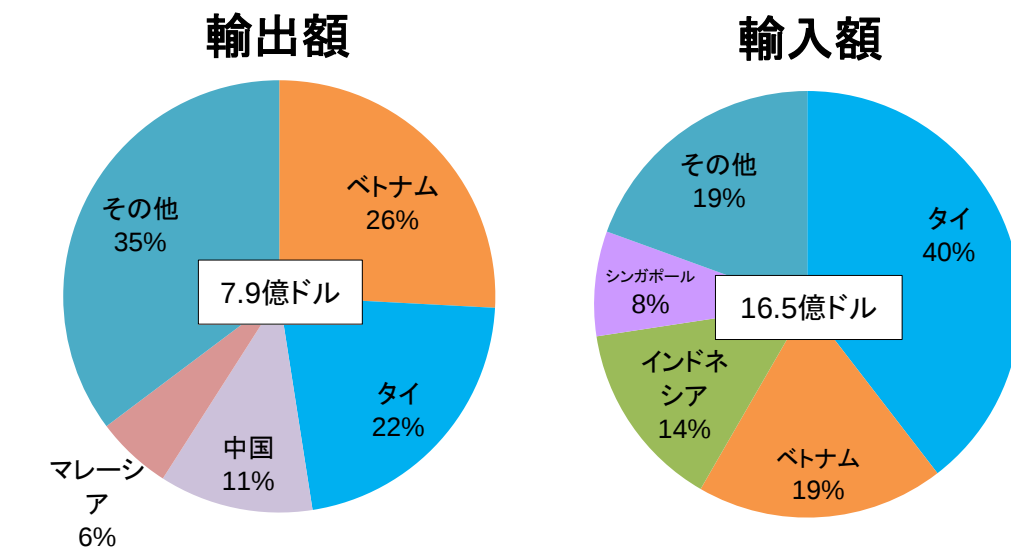
ベトナムからの輸入額は、動物用飼料が大半を占める

タイの次に輸入額が大きいのはベトナムである。ベトナム国境に近い、コンポン・チャムやカムポット、プレイベンなどでの畜産飼養数が多いため、輸入食品の 41%を動物用飼料が占めているのが特徴である。その他には、穀物やその調整品、飲料などが輸入されている。主要輸出品目はタイ向けと同様に野菜・果物であり、食品輸出額の 70%を占めている（「図表 5-6：タイ、ベトナムとの貿易品目別割合」参照）。

タイ、ベトナムとの野菜・果物の密輸が盛んである

タイ、ベトナムとの食品貿易においては、野菜・果物など一部の品目を除くと大半の品目が貿易赤字となっている。また、タイ、ベトナムとの国境では、穀物（米）・野菜・果物の非正規な貿易が盛んに行われており、実際の輸出入額はもっと大きいと推測される。

図表 5-5：食品輸出入額と国別内訳（2015 年）



出所：UNCTAD より大和総研作成

図表 5-6：タイ、ベトナムとの貿易品目別割合（2015 年）

品目	タイ					ベトナム				
	輸出		輸入		収支	輸出		輸入		収支
	金額	%	金額	%		金額	%	金額	%	
生きている動物	0	0.0	486	7.4	-486	0	0.0	4	0.1	-4
食肉及びその調整品	0	0.0	69	1.1	-68	0	0.0	3	0.1	-3
鶏卵及び乳製品	0	0.0	442	6.7	-442	..	..	115	4.0	-115
魚、甲殻類、軟体動物及びその調製品	29	1.7	163	2.5	-133	26	1.5	112	3.9	-86
穀物及びその調整品	17	1.0	247	3.8	-229	57	3.2	241	8.3	-183
野菜、果物	1,304	76.3	261	4.0	1,043	1,229	69.6	98	3.4	1,130
砂糖、砂糖調整品、はちみつ	20	1.2	1,355	20.7	-1,335	319	18.1	58	2.0	261
コーヒー、お茶、ココア、スパイス及びその調整品	0	0.0	163	2.5	-163	37	2.1	102	3.5	-64
動物用飼料（無粉碎シリアルを除く）	227	13.3	518	7.9	-290	4	0.2	1,203	41.3	-1,199
その他の食用製品および調剤	1	0.1	762	11.6	-761	1	0.1	377	13.0	-376
飲料	9	0.5	1,949	29.8	-1,940	37	2.1	251	8.6	-214
油糧種子および油性果実	98	5.7	2	0.0	95	55	3.1	1	0.0	55
動物油脂	0	0.0	1	0.0	-1	..	..	13	0.4	-13
固定された植物性油脂、粗製、精製品または分別品	3	0.2	65	1.0	-62	..	..	274	9.4	-274
加工された動植物油脂	0	0.0	63	1.0	-62	..	..	59	2.0	-59
合計額	1,709	100.0	6,545	100.0	-4,836	1,767	100.0	2,911	100	-1,144

注：背景が赤くなっている品目は、各項目の輸出入額において 1～3 番目にシェアを占めているものを表す。

単位は 10 万ドル。

出所：UNCTAD より大和総研作成

2 物流インフラの現状と課題

(1) 道路・輸送インフラの整備状況

貿易には港湾が、国内輸送には道路が主要な輸送手段である

カンボジアでは、国際輸送では港湾が、国内輸送では道路が主要な輸送手段となっている。しかし、食品輸送については隣国のタイ、ベトナムからの輸入が多いため、海運の他に、道路を利用した輸送も多いと考えられる。

① 海路、港

カンボジアには、シハヌークビル港とプノンペン新港の 2 つの国際港がある。

シハヌークビル港からの海運が輸出入品の主要な輸送手段

シハヌークビル港はカンボジア唯一の外洋深水港で水深 10m、貨物取扱量では国内最大の港となる。輸出入品の主な輸送方法が同港を利用した海運であり、カンボジアに入港するコンテナの 65% を処理する。同港には、シンガポール港を経由して、フィーダー船により日本を含む諸外国と貨物の輸出入が行われている。シハヌークビル港からシンガポールへの輸送時間はフィーダー船で 2～3 日、シンガポール経由での日本への輸送時間は 20 日間ほどである。シハヌークビル港とタイ・レムチャバン港は直行であれば 1 日ほどで到着する。ただし、実際にはシンガポール経由でレムチャバン港へ輸送する場合もあり、その際には輸送に 1 週間ほどかかる。

日持ちする食品の輸送に利用される

輸入食品の中での数量は小さいものの、日本から日持ちする加工食品を輸入する際などに、海運が利用されている。貨物量は年々増加し、年間処理能力の 45 万 TEU に対し、2015 年の貨物処理量は 39 万 TEU であった。国際協力機構 (JICA) によるターミナルの拡張工事が進められている。

プノンペン近郊の企業によって主に利用されている

プノンペン新港はメコン川を利用した河川港である。水深は 5m 程度で大型船の寄港ができず、取り扱い能力は低いものの、輸送先が米国や日本であればベトナム南部の港から大型コンテナ直行船に積み替えることができるため、プノンペン郊外に進出している縫製・製靴の外資企業には同港を利用する企業も多い。プノンペン新港の場合、ベトナム・ホーチミンへの輸送時間が 35 時間ほど、ホーチミン経由日本への輸送時間が 16～19 日間である。2017 年 1 月にプノンペン市内で行ったヒアリングでは、食品輸送に同港を利用しているという企業はなかった。

② 道路

市内では日中は小型車が、夜間は大型トラックが輸送している

プノンペン市内では、渋滞防止のため大型トラックによる日中の市内走行は禁じられており、日中の市内への輸送の際はバイク便や二輪のトゥクトゥク、トラック、バンなどが利用されている。食品輸送の際も、野菜や果物であれば常温のままトゥクトゥク・トラックなどに山積みになって輸送されているのが市内や市内周辺で見ることができる。大量の食品を搬入する場合や外資系の外食チェーンなど食品輸送にグローバル基準を適用している企業の場合は、大型トラックが市内を走行できる夜 8 時から朝 6 時の間に保冷機能付きのトラックによる輸送が利用されている。

陸路では南部経済回廊経由で国内に食品が輸入される

プノンペンなど都市部で消費される食品は地方やタイ、ベトナムなど隣国から輸送されたものである。主要道路である 1 桁国道（1～9 号線）は国内各地からプノンペンに向かって伸びており、国内輸送の要となっている。特に、タイ国境ポイペトから国道 5 号線または国道 6 号線を経由してプノンペンに到達し、国道 1 号線を経由してベトナム国境バベットへ抜けるルートはベトナム（ホーチミン）・カンボジア・タイ（バ

ンコク）を結ぶ南部経済回廊の一部となっている。ポイペトからプノンペンへの輸送時間はおよそ 7～8 時間であり、バベットからプノンペンへの輸送時間はおよそ 3～4 時間である（「図表 5-7：1 桁国道地図」参照）。

カンボジア・ベトナム間の陸路輸送はつばさ橋により改善した

南部経済回廊の一部、ベトナム・カンボジア間を結ぶ国道 1 号線はその途中でメコン川を渡る。川幅はさほど広くないものの、以前はフェリーで渡るしか手段がなく、渡河に 30 分から、時には渋滞のため数時間を要していた。2015 年 4 月につばさ橋が建設されたことで大幅な時間短縮が実現し、数分でメコン川を渡ることが可能になり、リードタイムも読みやすくなった。

道路舗装や産業用道路の確立に課題が残る

1 桁国道の舗装率は 90%以上と整備されている一方で、2 桁国道・州道・地方道ではまだ舗装が進んでいない。国全体の舗装率は 11%にとどまる等、地方におけるハードインフラ整備は依然課題として残っている。また、舗装道路を過積載のトラックが走行することで道路が急速に劣化してしまうことも問題とされている。さらに、1 桁国道も生活道路と産業用道路の区別がなく、コンテナトラックからバイク、人、牛までが同じ道路を使用している。そのため渋滞や事故が発生しやすく、輸送のリードタイムが読めないことやコスト面などの課題にもつながっている。

問題点はインフラなどハード面だけでなく、ソフト面にも残り、特にタイ・カンボジア間での輸送には 2 つの問題点が複数の輸送業者から挙げられている。

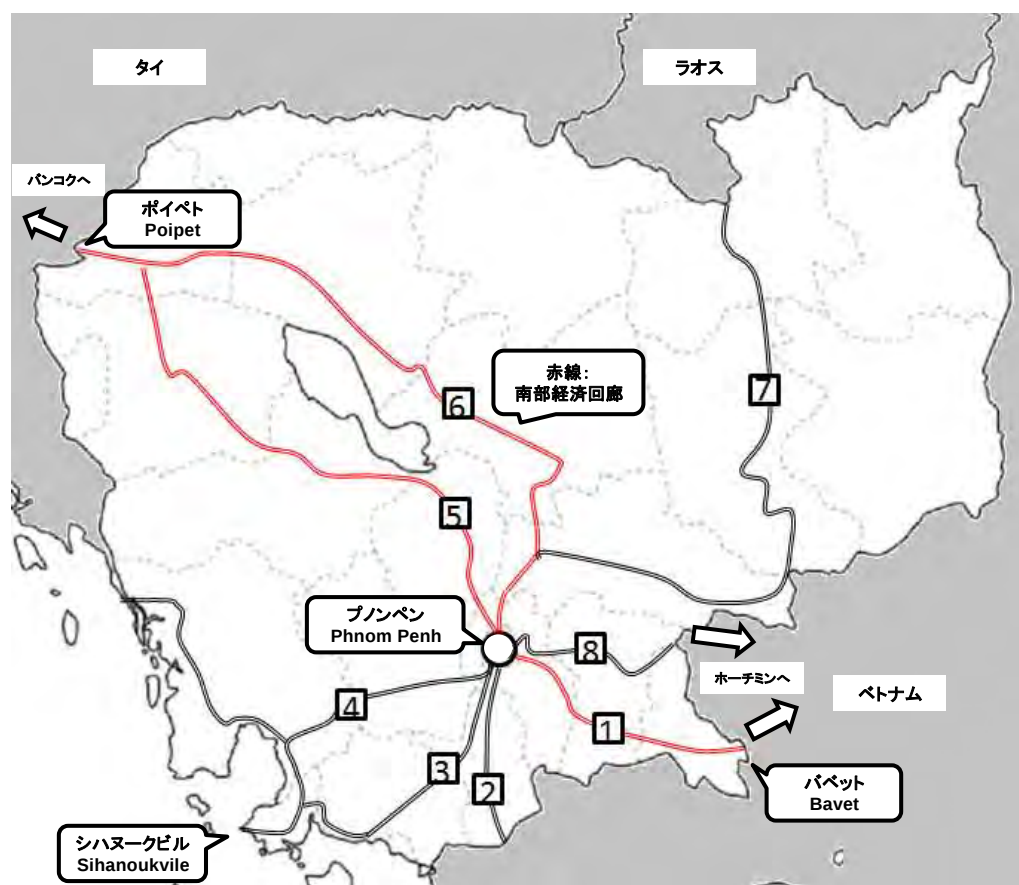
貨物の積み替えにより時間のロスが生じる

1 つ目の問題点は、車輛の走行車線の違いである。2 国間には現在、40 台分のバス・トラックの相互乗り入れが認められているものの、タイとカンボジアでは走行車線や車両のハンドル位置が異なるため同一の車両で 2 国間を走行するのは困難となる。現地で日系物流企業にヒアリングを行った限りでは、実際の運用では、越境の際に貨物の積み替えが必要であるという意見が多かった。食品輸送の際は、短時間で輸送し、コールドチェーンを保持することが重要となるため、輸送の所要時間を延ばし、コールドチェーンを分断させる可能性のある貨物の積み替えは極力避けるのが好ましい。一方で、積み替えを行っている背景には、タイ人運転手に越境後も輸送させるよりも、積み替えをしてカンボジア人運転手に輸送させた方がコスト安になるという事情もあるようだ。

片荷により、輸送料が高額になる

2 つ目の問題点は片荷の問題である。「図表 5-5：食品輸出入額と国別内訳（2015 年）」および「図表 5-3：食品輸出入額、収支推移」に示した通り、タイからカンボジアへ輸入される食品の数量に比べ、カンボジアからタイへ輸出される食品は圧倒的に少なく、片荷になるトラックが大半となっている。タイからカンボジアへ輸送してきたコンテナを空のままタイへ返却しなくてはならないため、コスト高となり、商品の市場競争力低下の要因になっている。片荷はベトナムとの貿易においても問題となっている。

図表 5-7 : 1 桁国道地図



注：鉄道はプノンペンを起点として、シハヌークビルまでの南部線、ポイペトまでの北部線があるものの、いずれも修復状況、運行頻度、所要時間がネックとなり、食品輸送には使われていない。

出所：「白地図、世界地図、日本地図が無料【白地図専門店】」、各種資料より大和総研作成

③ 鉄道

修復は進むものの、輸送量は減少している

国内にはプノンペン～シハヌークビルを結ぶ南部路線（264km）の路線とプノンペン～ポイペトを結ぶ北部路線（386km、ただし路線の老朽化・破壊のため運行不可）が存在する。カンボジアの鉄道網は GMS 鉄道網の一部に位置付けられ、タイ、ベトナムの鉄道とも連結される。中国企業によって国内路線の FS 作業及びベトナム国境のロクニンからホーチミンまでの路線建設が提案されている等、鉄道網の開発や修復が進められているものの、道路網の整備が進むにつれ、ヒト・モノの鉄道輸送量は減少している。

南部路線は2014年から貨物輸送が再開された

南部路線は、全区間 264km 中 110km が地雷や自然災害で破壊され、16 ある橋も損傷していた。2012 年に路線の修復は完了したものの、高速走行が不可能な箇所が複数区間残っている。これらの区間は時速 10～20km 程度の速度しか出せず、路線のさらなる補修が必要である。目標平均最高時速は時速 50km としている。なお、2014 年にプノンペン～シハヌークビル港間の貨物列車の運行が開始されており、週 3 回の運行が行われている。プノンペンからシハヌークビルまでの運行には 7～8 時間ほどかかる。石油や石炭、建材、衣類、米が鉄道により輸送されている。

北部路線は修復の見込みはまだない

北部路線は区間のほとんどが老朽化または分断されており、修復の見込みは立っていない。特にシソフォン～ポイペトの 48km の区間は 2013 年までに ADB の支援によりリハビリ工事が完了する予定であったが、予算不足のために遅れが生じている。うち

42km はすでにリハビリ工事が始まっており、ポイペトからタイ国境までの残り 6km については手続き待ちの段階である。また、北部線の全長 52%におよぶ 200km と 50 の駅（全駅数の 96%）も地雷によって破壊されており、ほとんどの橋梁がそのまま使用するには適さないとされている。

④ 空路

航空貨物のほとんどがプノンペン国際空港で処理される

カンボジアには 10 の空港があり、そのうちプノンペン国際空港、シェムリアップ国際空港、シハヌーク国際空港の 3 つが国際空港となっている。航空貨物のほとんどが、プノンペン国際空港での取扱いとなっている。

図表 5-8：各空港の貨物数（2016 年）

	プノンペン	シェムリアップ	シハヌークビル
国際発送数	24,009	322	貨物取扱なし
国内発送数	154	0	
発送数合計	24,163	322	
国際到着数	20,933	1,595	
国内到着数	559	3	
到着数合計	21,492	1,598	
トランジット数	0	0	
総計	45,655	1,920	

注：単位は個数

出所：Cambodia Airports ウェブサイトより大和総研作成

各都市との直行便を誘致しており、日本との直行便もある

プノンペン国際空港はプノンペン市内から約 10km 西方に位置し、市内中心地には 1 時間以内で到達することが可能である。プノンペン～シェムリアップの国内線は毎日 19 ほどの便が運航しており、国際線はフン・セン首相自ら各都市との直行便を誘致していることを背景に、56 もの航空会社が乗り入れている。2016 年 9 月から、日本・成田空港～プノンペン間の直行便が全日本空輸（ANA）によって運行されている。

貨物受託には制限があるため注意が必要

プノンペン空港では貨物用のターミナル、貨物倉庫があり、常温貨物・保冷貨物・特別貨物（生きている動物）など種類ごとの保管が可能となっている。しかし、空港の設備はほとんどが小型機材で、保管場所などのスペースも限られている。

図表 5-9：貨物倉庫設備

輸入エリア	最大取扱量
貨物保管場所	1,578 m ²
移動エリア	1,456 m ²
搬出エリア	781 m ²
荷積みドック (荷受人ピックアップ貨物用)	800 m ²
エリア全体	4,615 m ²
輸出エリア	最大取扱量
計量エリアの荷積みセンター	700 m ²
貨物保管場所	1,185 m ²
エリア全体	1,885 m ²
保冷エリア	最大取扱量
保冷倉庫	168 m ²
保冷温度	2～8 ℃

出所：Phnom Penh Airports ウェブサイトより大和総研作成

日本からの輸送には
直行便とトランジッ
トがある

日本からプノンペンへ航空便を送る際、成田空港～プノンペン空港間の輸送の場合は ANA による直行便が利用可能である。その他の空港利用の場合はトランジットが必須となる。直行便の場合、日本からプノンペンまで 6～7 時間ほどで輸送することが可能であるが、トランジット便よりもコストがかかることが難点となる。一方でトランジット便を利用する場合、コストは直行便よりも抑えられるものの、時間がかかる。また、保冷が必要な貨物がトランジットの際に保冷库で保存されないケースも多く、温度上昇によって商品の品質が劣化する例も珍しくないという。また、ハンドリングが荒く、果物などを輸送するとプノンペン到着時には一部つぶれてしまう等のトラブルも報告されている。

⑤ 問題解決に向けて

低コストかつ食品の
品質を維持した輸送
方法の確立が課題

食品輸送の際に鍵となるのが、いかに食品の品質を維持したまま低コストで輸送するかという点である。コスト面で優位性のある海運の場合、時間がかかるため、日持ちのする加工食品等以外の輸送には適さない。生鮮品の輸送には道路輸送や航空輸送が適するとされるものの、これらの輸送方法においても越境時の貨物積み替えやトランジットの際のハンドリングなどで商品が破損するケースも多く、課題が残る。また、貨物の積み替え時やトランジット時に貨物が受ける破損は荷主や輸送会社が関与できるところではなく、個々の企業によって防ぐことができないという性質ももつ。一度積み込んだ貨物が、積み替えなどで動かされることなくそのまま目的地まで輸送されるためのシステムづくりが今後の食品輸送において課題となる。

(2) コールドチェーンの普及状況

都市部では冷凍食品
のニーズ増の可能性
がある

カンボジア政府の施策により、電気の普及・安定供給が改善されつつある。一般家庭における電化率は、2005 年には 13% 程度であったものの 2016 年には 58% となった。また、都市部においては、所得水準の高まりとともに中所得層が厚くなりつつある。イオンが進出するなど、近代的なスーパーマーケットの利用も、中間層にとってより身近なものになっている。都市部の冷蔵庫の普及率は 2014 年時点で 40.4% となった。スーパーマーケットでは冷凍食品、要冷蔵品などの取扱も豊富であり、スーパーマー

ケットからの購買を通じて人々の生活スタイルや食品のニーズに変化が生じている。しかし、地方では電化すらされていないところが多く、冷蔵庫の普及率も 2014 年時点で 2.5%にとどまるのが実情である。このような事情もあり、カンボジア国内でコールドチェーンの構築が進められているのは都市部と、輸入品を都市部に運ぶための長距離輸送網に限られている。

コールドチェーンは
外資系物流企業により
構築されている

日本企業では、郵船ロジスティクスが 2016 年 8 月に物流倉庫を移設した際に 120 m³の冷凍・冷蔵施設エリアを新設し、プノンペン市内で冷蔵冷凍品の小口混載配送サービスを開始している。また、鴻池運輸は国内に 1,400m²の冷蔵冷凍倉庫を有し、タイ・カンボジア・ベトナムを結ぶ低温クロスボーダー輸送を行っている。外資系の小売業や外食チェーン店はこのような外資系の大手物流企業が提供する低温物流輸送サービスを活用し、自社のコールドチェーン網の構築を図っている。

地場企業のコールド
チェーンへの意識は
低い

一方で、地場系輸送会社のコールドチェーンに対する意識は低い。プノンペン市内へ食品を輸送する場合を例にすると、地場系企業も長距離輸送や冷蔵倉庫での保管には大手物流企業による冷凍冷蔵物流を活用する。しかし倉庫から市内への短距離輸送にはバイク便や二輪のトゥクトゥク・トラック、バンなど保冷機能を搭載していない車両を利用する。保冷には発泡スチロールの箱に氷を詰めたものが利用される。

コールドチェーンの
普及には地場企業の
意識改善が必要

カンボジアにおける食品輸送はこのような簡易的な保冷輸送が主流であり、保冷トラックを利用した輸送はコスト高になるとされ敬遠されてしまう。また、「どうせ解凍して使うものだから」という意識が根強いことが、コールドチェーンの維持がおろそかにされがちなことが背景として指摘されている。同国において、コールドチェーンが普及するには、物流企業による低温物流サービスが充実されるだけでなく、コールドチェーン輸送の重要性を企業によって認識される必要がある。

(3) インフラ整備計画

増加する貨物量に対
処すべく、インフラ整
備が進められている

カンボジアでは年々貨物輸送量が増加しており、既存のインフラだけでは貨物の処理能力が不足すると予測されている。カンボジア政府は道路の修復を行うほか、処理能力がひっ迫してきている港湾の取扱能力の拡張が計画・実施されている。

① 首都プノンペンで道路の敷設事業

プノンペン市内で新
たに道路が敷設され
る予定である

プノンペン市中心部のボンカク地区から使用されていない鉄道の敷地を活用して道路を新たに敷設し、5 号線に接続する計画が進められている。都内の交通渋滞緩和をねらいとする。着工は 2017 年になる見通し。また、国道 5 号線と 6 号線の連絡を円滑化するため、新しく敷設する道路と 6 号線を結ぶ橋りょうを架設する方針。

② シハヌークビル港（PAS）の多目的ターミナル開発

シハヌークビル港に
多目的ターミナルを
開発予定である

農産物（アカシアのウッドチップ、乾燥タピオカチップ、粉碎米等）の輸出を容易にするため、PAS は多目的ターミナル開発プロジェクトを計画している。3,000～4,000DWT（載貨重量トン）クラスの船舶の停泊が可能なカンボジア初の港となる予定で、これは国際市場に要求される条件を満たすものとなる。

2つのメインターミナ
ルが建設される予定

多目的ターミナルはドライバルク貨物ターミナルと石油ロジスティクス基地の 2 つのメインターミナルに分かれる。ドライバルク貨物ターミナルでは 3 万ヘクタール

の貨物ターミナルや 330 メートルの埠頭を新設し、石油ロジスティックス基地では、2 万 7,000 ヘクタールのロジスティックヤードや 200 メートルの埠頭を新設する予定となっている。プロジェクトは日本の有償支援によるもので、予算は 700 万ドル。2014 年に着工し、2018 年に完成予定。

港湾ターミナルが建設予定である

また、シハヌークビル港付近に新たな港湾ターミナルを開発する計画も進められている。総事業費は約 2 億ドル、日本の有償支援を受けることを検討している。着工は 19 年ごろ、完成は 23 年の予定。

大型船の寄港を可能にすることでコスト減を図る

埠頭の長さは 350 メートル、船舶が停泊する区画の水深を 14.5 メートルとし、90% 以上のアジア地域で就航している船の停泊を可能にする。年間処理能力は 50 万 TEU (20 フィートコンテナ換算)。PAS が運営する。政府と国際協力機構（JICA）が事業化調査を実施した。新港開発の目的は、大型船に対応できる港湾を作ることによって物流コストを下げ、国際競争力を高めることにある。

3 食品の輸出入に係る現状と課題

(1) 輸出入規制

Sub-degree No. 209により、輸出入の規制品目が定められている

カンボジアでは、会社設立の際に商業省へ商業登録をすることが義務付けられており、商業登録を行った企業については自由に貿易業務を行うことが認められている。Sub-degree No. 209 “the Enforcement of the List of Prohibited and Restricted Goods” には、輸出入の禁止品目と輸出入を制限する規制品目が指定されている。

禁止品目に該当する食品はない

輸入禁止品目には、「中古品（コンピュータ、電池、履物、バッグ等）」、「右ハンドルの自動車」、「宗教、政治、または猥褻図書等の法律に触れる印刷物」、「知的財産権を侵害する物品」等が指定されている。また、輸出禁止品目には、上記品目に加え、「木材」が指定されている。なお、輸出入の禁止品目に該当する食品はない。

規制品目には、家畜や肉類、水産物、種子等が該当する

規制品目には「武器」や「医薬品」、「向精神薬」、「有害化学物質」等があり、食品関連分野においては、「生きている動物（家畜）」と「肉類」、「水産物」、「一部の農産物（キマメ、種子、採油用の種子等）」が指定されている。

規制品目の輸出入にはライセンスと輸出入許可の取得が必要

規制品目を輸出入する場合は、管轄省庁からライセンス（License）を取得した上、同管轄省庁から輸出入ごとに輸出入許可（Permit）を取得する必要がある。ライセンス及び輸出入許可を発行する管轄省庁は、法令 No. 209 の規制品目リストに品目ごとに記載されている。食品関連品目のライセンス及び輸出入許可は農林水産省から取得する。また、子供用の栄養入りシロップ（ドロップ）などは食品ではあるものの、医療に使用されるため、ライセンス及び輸出入許可は保健省から取得する。

(2) 輸入手続き

a 事前準備

通関手続きに際し、必要書類の用意が必要

輸入者は通関時の税関への申告に際し、必要書類（認証済インボイス、パッキングリスト、B/L、VAT 登録証、税務登録証、その他関連省庁発行の必要書類等）の提出が求められる。その他関連省庁発行の必要書類とは、食品の品目によって異なるが、「輸入ライセンス」や「輸入許可」、「衛生証明書」、「検疫証明書」を指す。

食品の輸入時には保健省から衛生証明書を取得する

食品の輸入を行う場合、保健省食品医薬品局食品安全性部（Department of Drugs and Food : FDA）から「カンボジアへの輸入に係る食品の衛生証明書（Health Certificate for food to be imported into Cambodia）」を取得する必要がある。衛生証明書の取得には、申請レター、商業登記証明書（商業省発行）、最終製品の成分表、GMP・GHP・HACCP の証明書、自由販売証明書、商品サンプル（3 パッケージ分）、その他製品に関連する書類を提出する（Cambodia National Trade Repository）。

検疫証明書は農林水産省から取得する

検疫証明書（輸入用）には植物検疫証明書と動物検疫証明書の 2 種類があり、どちらも農林水産省が発行する。検疫証明書は、国境や港等で検疫を受けた後に発行されるが、輸入者は貨物が到着する前にプノンペンにある農林水産省本庁への事前申請と検疫受検料の支払いを済ませ、領収書を入手しておく必要がある。植物検疫証明書は植物防疫局衛生植物検疫部（Department of Plant Protection Sanitary and Phytosanitary: DPPSP）が、動物検疫証明書は生産・畜産部（Department of Animal Health and Production : DAHP）が発行する。

図表 5-10：税関に提出する「その他関連省庁発行の必要書類」（輸入時）

品目	発行官庁・国	発行書類
食品全般	保健省 食品医薬品局食品安全性部 (FDA)	カンボジアへの輸入に係る食品の衛生証明書
	商業省 カムコントロール (CAMCONTROL)	事前到着評価書
植物	農林水産省	輸入許可
家畜	農林水産省	輸入許可
水産物	農林水産省漁業局	輸入許可
人工甘味料・健康食品	保健省	輸入許可

注：植物、肉、家畜、水産物を輸入する場合は、上記以外に、輸出国が発行する衛生証明書が必要となる（例えば動物や肉を輸入する場合は、“The animal sanitation certificate or animal origin product sanitation certificate of the country of export”を提出する）。また、通関時に検疫を受け、検疫証明書を取得する必要がある。

出所：商業省ウェブサイト“Cambodia National Trade Repository”より大和総研作成

b 税関への通関手続きとカムコントロールへの申請

インボイス価格の認証取得が必要

国境や港、空港で行われる通関審査に先立ち、輸入者はプノンペンの関税消費税総局（General Department of Customs and Excise of Cambodia：GDCE）にてインボイス価格（申告価格）の認証を申請する必要がある。インボイス価格の認証は通常 1～2 日以内に完了する。

通関時には、税関へ書類の窓口提出を行う

通関申告を行う際は、輸入者もしくは通関業者が、税関支署にて輸入貨物の情報等を「電子通関システム（ASYCUDA）」に入力し、「単一管理書類（Single Administrative Document：SAD）」を作成する。SAD を税関支署にて紙に打ち出し、「②輸入手続き a 事前準備」で用意した「必要書類」とともに紙ベースで提出する。

商業省が輸入食品の安全性に関する品質監視を担当する

食品の流通における安全性の管理は商業省の管轄であり、商業省傘下のカムコントロール（Cambodia Import Export Inspection and Fraud Repression Department：CAMCONTROL）が Sub-Decree No. 059 on Upgrading CAMCONTROL to Directorate General によりカンボジア国内に輸入される製品やサービスの品質監視・維持に関する権利を付与されている。このため、食品や化学品等を輸入する場合、税関手続きの他にカムコントロールによる検査を受けることとなる。検査は危険物・低品質な製品・不純物混入製品・不正商標表示の製品などの国内市場流入防止の観点でおこなわれ、書類審査と、必要と判断された場合は貨物の開被検査が実施される。輸入者は貨物の到着前に、カムコントロール本庁（プノンペン）へ行き、事前到着評価書（Pre Arrival Assessment）を取得する必要がある。ただし、輸入関税等の総額が 300 ドル以下の場合は、上記の手続きは不要とされる。事前到着評価書の取得費用は 6 ワリエル（約 1,700 円）である（Cambodia National Trade Repository）。

カムコントロールによって検疫が実施される

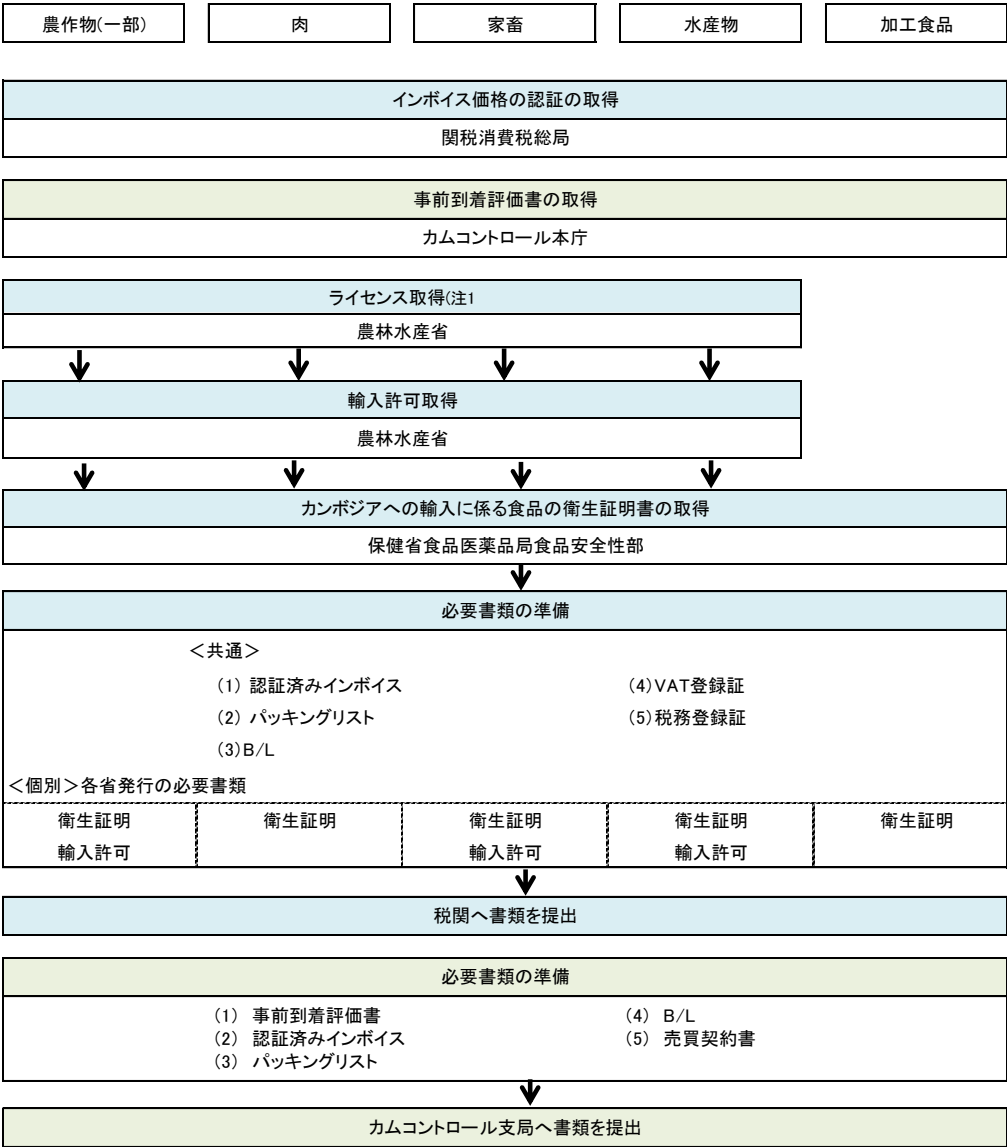
また、カムコントロールは検疫の実施も担当することとなっている。輸出入時の検疫の管轄については、sub-decree 第 14 号 the Inspection of Animal Sanitary and Animal Originated Products および sub-decree 第 15 号 Phytosanitary Inspection により規定されており、農林水産省が主体となることと定められているが、Sub-Decree 第 59 号によりカムコントロールにも検疫に関する業務を行う権利が付与されている。実際の通関時にはカムコントロールによる貨物検査時に検疫も同時に行われ、そこに

検疫官も立ち会うという形式になっているようだ。

通関時にはカムコントロールへも申請を行う

通関手続きの際、カムコントロール支局に事前到着評価書の元本と必要書類を提出する。必要書類はパッキングリスト、B/L、認証済みインボイス等で、税関に提出したもののコピーで良い。ただし、税関に提出した書類の他に売買契約書が求められる。

図表 5-11：輸入手続き（書類準備）



注 1：規制品目を輸出入する場合、ライセンスの取得が必要。ライセンスの取得は初回のみで良い。規制品目の輸入（輸出）許可を取得するにはライセンスが必要となる。
注 2：背景色青は税関への手続き、緑はカムコントロールへの手続きである。
出所：商業省ウェブサイト“Cambodia National Trade Repository”より大和総研作成

c 通関時検査

SEZやドライポートでの通関手続きも可能

港湾や国境、空港、経済特区（SEZ）、ドライポートに税関職員やカムコントロール職員が常駐している。通常の輸出入では前者 3 ヶ所のいずれかで通関手続きやカムコントロールへの手続きを行うこととなっているが、SEZ 入居企業であれば「SEZ 内で、

ドライポート利用企業はドライポート内で手続きを行うことが可能である。

a 税関による検査

書類はASYCUDAにより
リスクごとに区分さ
れる

ASYCUDA により、提出された申告書は青、緑、黄、赤に自動的に区分される。青または緑に区分された申告書については書類審査・開被検査は免除され、黄に区分された申告書は書類審査が行われる。赤に区分された場合は書類審査と開被検査が行われる。提出書類の色区分は、輸入される品目や輸入業者の経歴、輸入元国も考慮した上で行われる。開被検査では、書類に記載されている品目と数量が一致しているかの確認が行われる。関税は通常、0%、7%、15%もしくは 35%のいずれかとなる。

b カムコントロールによる検査

書類審査は全貨物が
対象

書類審査は全ての貨物が対象であり、商業ドキュメントや各種証明書の確認などが行われる。一般書類の審査は基本的に国境や港湾・空港に常駐している職員により行われるが、リスクが高いコンテナの書類についてはカムコントロールの本庁で審査が行われることとなっている。検疫対象品を輸入または輸出する場合、通関時にその旨を申告した上で、輸入元国発行の「衛生証明書」を提出することが求められる。カムコントロールによる書類審査ではこれら検疫に関する書類も合わせて確認される。

開被検査は税関との
共同である

開被検査は書類審査の結果により必要とされた場合に行われる。開被検査が行われる場合は税関との共同検査となり、カムコントロールが税関に対し、技術的なアドバイスを行うこともある。他の省庁の協力を得ることもある。貨物を開被した際には、包装が ISO 等の国際基準に準じているかの確認や、また、ランダムに消費期限の確認が行われる。開被検査の結果、必要であると判断された場合は、カムコントロール本庁（プノンペン）のラボにサンプルを送り検査をすることになっている。ただし、現地調査においてカムコントロールに対しヒアリングを行った際、ラボには十分な検査機器がそろっておらず、輸入品の成分を実際に分析した上で書類の内容と比較するということは行っていないということだった。また、進出日系企業へヒアリングを行った際は、カムコントロールへの手続きは書類審査のみであることがほとんどであり、開被検査は行われていないという意見もあった。

家畜輸入の際は獣医
師の診察が行われる
こともある

生きている動物を輸入する場合、必要と判断されれば獣医師の診断が行われることもある。しかし、現地でヒアリング調査を行った際には、実際の運用では、輸入元国の衛生証明書を提出すれば問題ないという意見もあった。

開被検査・検疫の後、カムコントロール検査料（コンテナ 1 本目は 200,000 リエル＝約 5,734 円、2 本目からは 100,000 リエル＝約 2,867 円）をカムコントロールへ支払い、貨物を受け取る。カムコントロールによる許可が下りるまで通常 1～3 日かかる。許可が下りなかった事例はないが、過去に 1 週間以上かかった事例がある。

図表 5-12：申請から貨物受取まで

	税関 (管轄官庁:経済財政省)	カムコントロール (管轄官庁:商業省)	検疫所 (管轄官庁:農林水産省)
貨物検査 ASYCUDA検査 書類審査 開被検査 ↓ 関税・手数料 の支払い ↓ 各種手数料 ↓ 引き取り	必要書類提出 輸入コンテナのX線スキャン SADはリスクに応じて4色に区別 青・緑:書類審査・開被検査省略 黄:書類審査対象 赤:開被検査対象	必要書類提出 書類審査 開被検査	通関時に検査対象品目の申告 検疫 カムコントロール主導のもと、 必要な場合は農林水産省職員 や獣医師が立ち会う
	SAD審査終了後、 関税、付加価値税(特別税)が決定 銀行窓口で納付	共同検査	
	税関申告手数料 (Customs Processing Fee, CPF) 60,000リエル/コンテナ それ以外の貨物 40,000リエル/1件	貨物検査料金 (一般貨物の場合) 第3者検査料(0.75ドル/トン) 貨物検査料 250,000リエル/コンテナ ※2本目以降、150,000リエル/コンテナ ※農産品等は割引料金あり	
	SADの税関申告手数料 15,000リエル		
	関税・手数料支払いの領収書 を各港税関支署に提示 貨物引き取り書類受領 貨物引き取り		

注：100 リエルあたり 2.79 円

注：税関手続きに関する手数料は税関支署へ、カムコントロール手続きに関する手数料はカムコントロール支局へ、それぞれ支払うこととなっている。

出所：JETRO ウェブサイト、企業聞き取り、各種法令より作成

(税関手続きは JETRO ウェブサイト、企業聞き取り、Prakas No. 970 on the Provision of Public Services：カムコントロールは JETRO ウェブサイト、Sub-Decree No. 059 on Upgrading CAMCONTROL to Directorate General、企業聞き取り：検疫は JETRO ウェブサイト、企業聞き取り、sub-decree 第 15 号 Phytosanitary Inspection を参考にした)

(3) 輸出手続き

手続きは輸入手続き
と変わらない

輸出手続きも輸入手続きと大きな流れは変わらない。通関時に税関に提出する書類も輸入時と同じく、認証済インボイス、パッキングリスト、B/L、VAT 登録証、税務登録証、他省庁発行の書類、その他となる。

他省庁発行の書類は、「ライセンス」と「輸出許可」、「衛生証明書」、「検疫証明書」を指す。植物検疫証明書・動物検疫証明書は通関時の検疫の後に農林水産省から発行される。なお、カムコントロール発行の「事前到着評価書」は輸出の際は取得不要である。

食品輸出時の衛生証明書は「他国への輸出に係る食品の衛生証明書 (Health Certificate for food to be imported into Cambodia)」となる。発行のために必要な書類は輸入時と同じだが、製造登録証明書が必要となり、自由販売証明書が不要となる。

また、税関、通関審査・検査・関税支払の手続きや、貨物の書類審査・開被検査、検疫については輸入時と同様である。

図表 5-13：税関に提出する「その他関連省庁発行の必要書類」（輸出時）

品目	発行官庁・国	発行書類
食品全般	保健省 食品医薬品局食品安全性部 (FDA)	他国への輸出に係る食品の衛生証明書
農産物	農林水産省	輸出許可
家畜	農林水産省	輸出許可
水産物	農林水産省漁業局	輸出許可
	農林水産省	品質管理証明書
人工甘味料・健康食品	保健省	輸出許可

注：植物、肉、家畜を輸出する、通関時に検疫を受け、検疫証明書を取得する必要がある

出所：商業省ウェブサイト“Cambodia National Trade Repository”より大和総研作成

(4) 輸出入に係る優遇制度

輸出入に係る各種優遇措置を受けられる

貿易円滑化政策の一環として、カンボジア政府は関税やカムコントロールへの申告、各種手続きの実施やそれに伴う料金の支払いなど、法令に準拠した輸出入の促進プログラムを 2014 年 6 月から開始した。2015 年 7 月には Best Traders Group に 13 社が選定されており、今後も認定企業数を増加させる方針であることが表明されている。Best Traders Group に認定された企業は、電子通関システム ASYCUDA を自社内に導入できる (Direct Traders Input : DTI) ⁵ など、輸出入にかかる様々な優遇措置を受けることができる。担当部署は商業省関税消費税総局の Best Trader management unit である。

同制度への申請方法等は不明確である

日系企業の同制度への関心はあるものの、手続きに関する情報が不足しており、相談窓口なども設置されていないと指摘されている。

⁵ 通常 ASYCUDA 入力の際は税関支署に赴く必要がある。ただし、Best Traders Incentive に認定された企業についても、ASYCUDA に入力したデータを通関支署にてプリントし、紙ベースで提出する必要があるため、Direct Traders Input のメリットはない。

図表 5-14 : Best Traders Group 認定企業への優遇措置

- ・ 蔵置申請が必要となった際の、通関手続きの第一優先権の付与
- ・ 通関後の税関手続きの許可
- ・ 税関評価手続きの事前確認免除
- ・ 原産地証明の事前確認免除
- ・ X線検査の対象コンテナ数は1コンテナ以上に引き下げ(注1)
- ・ 貨物到着前の出港手続きの実行許可
- ・ その他、将来的にGDCEより付与されるインセンティブ

注1：法令上コンテナのX線検査は全コンテナ数の50%以上が対象となり、実際の運用では全数対象となっている。

出所：商業省関税消費税総局ウェブサイトより大和総研作成

図表 5-15 : Best Traders Group 認定基準

- ・ 申請時に貿易信用度管理システム(Trade Credibility Management System : TCMS)においてランク1となっていること
- ・ 資本金10億リエル以上の法人であること
- ・ 過去3年間に重大な通関時の違反を犯していないこと
- ・ 関税支払の遅延やその他の支払を不履行を起こしていないこと
- ・ 輸出入に関する文書、会計帳簿、その他の情報の管理義務を履行すること
- ・ 認定ビジネスコミュニティのメンバーであり、その議長から財務状況および輸出入コンプライアンスに係る認証を得なければならない
- ・ 年間貿易額は200万ドル以上でなければならない、GDCEの定めるフォームによる報告書を提出しなければならない

出所：商業省関税消費税総局ウェブサイトより大和総研作成

図表 5-16 : 申請時の必要書類

- ・ 事業者登録証明書および株主名簿
- ・ 過去2年分の財務諸表(提出を要求された場合)
- ・ 認定ビジネスコミュニティ発行のコンプライアンス証明のためのレター
- ・ 会社役員のIDカードまたは同様の文書のコピー
- ・ 昨年の国内市場における輸出入量の取引額

出所：商業省関税消費税総局ウェブサイトより大和総研作成

(5) 実際の運用・課題等

① 電子通関システムによるペーパーレス化

税関、カムコントロールへの書類による事前申請と申請が必要

申請には、貨物が到着する前にプノンペン市の関税消費税総局で行う事前申請、貨物到着後に各税関支署で行う申請の計2回の申請が必要である。税関支署への申請には電子通関システム(ASYCUDA)が導入されているものの、税関支署まで紙ベースで窓口にて提出する必要がある。また、提出書類の関係省庁との共有もされておらず、提出書類がほとんど同一のカムコントロールに関しても、書類一式を紙ベースで提出する必要がある。カムコントロールも税関への申請と同様にプノンペン市内の本庁への事前申請と税関支局への申請を行う必要がある。

必要書類が多いため不備が生じやすい

税関やカムコントロールへの申請は業者に委託するケースが大半であり、実務上の負担は大きくないものの、用意すべき書類が多いために不備や間違いが生じやすく、通関時に時間がかかる要因となる。

通関手続きのペーパーレス化が必要

このような問題に対し、かつてウェブ上で書類提出ができ、関係省庁によってそれが共有されるNational Single Windowの実現可能性調査を世銀の支援により実施し

たこともある。しかし、カンボジア政府は、自国だけではシステムの導入が難しく、他国や国際機関からの支援が必要であるとしている。

② 高額な輸送料

カンボジアでは輸送コストが高額である

カンボジアでの貨物輸送の課題に、近隣の他国と比べて輸送料が非常に高額であることが複数の企業から指摘されている。輸送費が高額になる背景として、電気代（冷蔵冷凍）や通関料、カムコントロールへの料金、ガソリン代等があるが、その中でも日系企業からは是正が求められているものにカムコントロールへの支払いが挙げられている。

カムコントロールの手数料が高額である

カムコントロールの検査は食品、化学品、薬品、電子機器の輸入時のみということになっているものの、実際の運用では全ての貨物についてカムコントロールの検査が必須となっており、法令と運用にかい離が存在する。これによって、本来申請が必要のない品目に関しても、貨物にカムコントロール検査料がかかってしまう。

通関時に賄賂を要求されるケースがある

また、現地でのヒアリング調査では、通関時に法令で定められている料金の他に不透明な料金を請求されることも多く、そうした料金への支払いには領収書も発行されない、という指摘も散見された。日本企業としては正規の支払いのみに応じるというスタンスであるものの、どの支払いが正規の支払いなのか、賄賂の要求なのかが不透明であるため、結果として不透明な支払が生じてしまっているのが実情である。なお、カンボジアには賄賂の要求に対し訴えを起こすことができる法令が整備されているものの、実際の通関時にはあからさまに賄賂を要求されるわけではないため、日本企業としても対応に苦慮している。

③ カムコントロールの検査設備

人材不足・設備不足により、十分な検査が不可能である

Sub-Decree No. 015 on Phytosanitary Inspection によると、カムコントロールが輸入食品の品質検査や食品検疫を行うとされているものの、実際には人材不足や設備不足のために十分な検査が不可能となっていると現地調査の際に日系企業から指摘された。実際にカムコントロールへのヒアリングを通して、カムコントロールのラボにある検査設備は、試験所や校正機関の能力に関する国際標準規格である ISO17025 の認定を得ていない。そのためカムコントロールによる検査結果には国際的な信頼性がないと指摘されている。また、ラボの設備では必要な検査ができず、近隣諸国に検査を依頼することがあることも、ヒアリング時に確認した。

(6) 原産地証明

C/Oには輸出者/製造業者登録が必要

原産地証明を取得するには、事前に貿易特惠関税局（C/O）へ輸出者/製造業者登録及び製品登録手続きをする必要がある。輸出者/製造業者登録の有効期限は1年間ごとであり、製品登録は輸出毎に行う。

経済特区内外では原産地証明の取得方法が異なる

経済特区内の場合、当該ワンストップサービス事務所の商業省オフィスでの手続きで原産地証明書の取得が可能である。経済特区外の場合、商業省貿易支援サービス総局輸出入部（Department of Import and Export, General Directorate of Trade Support Services, Ministry of Commerce）での手続きが必要となる。

貿易相手国との協定により、様々なフォーマットがある

原産地証明書は相手国との協定に基づき様々な書式で発行されるものの、各証明書の取得方法は同じである。輸出先が複数の協定に加盟している場合は、自身が受けたい優遇政策が定められている原産地証明のフォームを選ぶことができる。

原産地証明は、フリーフォーマットによる申込書の提出、手数料の支払、必要書類の提出を経て発行される。必要書類には、手数料支払領収書、認証済みインボイス、B/L、パッキングリスト、SAD、Bill of Quantity（カムコントロール）、VAT 証明書が含まれる。

図表 5-17：原産地フォーム

貿易協定		原産地証明フォーム
優 遇 フ ォ ー ム	特恵関税制度(GSP)に属する国との貿易	A
	ASEAN-インドFTA	AI
	ASEAN-日本FTA	AJ
	ASEAN-韓国FTA	AK
	オーストラリア-ニュージーランドFTA	AANZ
	後発開発国の繊維・アパレルのカナダとの貿易	B
	ATIGA協定	D
	ASEAN-中国	E
	カンボジア-韓国	K
	カンボジア-ベトナム特恵関税制度	S
	カンボジア、ラオス、ミャンマー間の特恵関税制度	SPT
非優遇フォーム		N

出所：商業省ウェブサイト、National Trade Repository より作成

図表 5-18：フォーム別手数料

原産地証明フォーム	管理費	サービス料
N	30USD	8USD
A	50USD	8USD
その他	50USD	8USD

注：2,000 枚以下の縫製品、200 足以下の靴には異なる手数料が課せられる。

出所：商業省ウェブサイト

このほか、輸出管理費を支払う必要がある。輸出管理費は欧州の国の場合 6,000 ユーロ以下、その他の国は 800 ドル以下となる。

オンライン発行に向けパイロット版が実施中

2016 年 8 月 26 日、オンラインでの原産地証明発行手続きに関する省令が公布された。現在、自己証明制度のパイロット事業を実施中である。

4 投資上の現状と課題

(1) 投資規制

外資規制は緩やか

外国企業・外国人による土地所有は不可能であるものの、サービス分野においても外資投資の制限が緩やかであり、メコン圏の中でも外資による投資が容易であるとされる。ただし、「改正投資法施行に関する政令 N o. 11」の付属文書 1 において、特定の分野につき、企業の国籍問わず投資が禁止されている。最低出資金は法令では 400 万リエル（約 1,000 ドル）とされる。ただし、商業省は 5,000 ドル以上を推奨しており、法律と運用の乖離に注意が必要。

図表 5-19：投資が禁止されている分野

- ・ 向精神剤及び非合法薬の製造・加工
- ・ 国際規約または世界保健機関によって禁止され、公衆の健康や環境に影響を及ぼす、毒性を有する化学品、農業用除虫剤・殺虫剤、その他の化学品を使用する薬物の製造・加工
- ・ 外国から輸入する廃棄物を使った電力の加工及び生産
- ・ 森林法により禁止されている森林開拓事業

出所：カンボジア開発評議会ウェブサイトより大和総研作成

<http://www.cambodiainvestment.gov.kh/ja/investment-scheme/prohibited-fields-of-investment.html>

（2017 年 2 月閲覧）

(2) 投資優遇策

カンボジア政府は外資誘致のため優遇政策を実施している。主な政策に①適格投資プロジェクトへの優遇措置と、②SEZ 入居企業への優遇措置、③Best Traders Incentive がある。

① 適格投資プロジェクト（Qualified Investment Project：QIP）

適格投資プロジェクト（QIP）には優遇措置が付与される

投資許可は投資家や投資企業に対して発給されるのではなく、投資プロジェクトに対して発給される。投資許可を得たプロジェクトは適格投資プロジェクトと呼ばれ、優遇措置が自動的に付与される。

根拠法その他、政令や規定により対象プロジェクトが規定される

QIP の根拠法は『「改正投資法」第 5 章の QIP に対する投資優遇措置の規定』である。根拠法によって QIP の対象となるプロジェクトが定義されているが、特定の産業を対象に追加的な投資優遇措置が省令や他の規定の形で導入されている。

図表 5-20：QIPの要件

投資分野	投資条件
輸出産業に全て(100%)の製品を供給する裾野産業	10万米ドル以上
動物の餌の製造	20万米ドル以上
皮革製品及び関連製品の製造 金属製品製造 電気・電子器具と事務用品の製造 玩具・スポーツ用品の製造 自動2輪車及びその部品・アクセサリーの製造 陶磁器の製造	30万米ドル以上
食品・飲料の生産 繊維産業のための製品製造 衣類縫製、繊維、履物、帽子の製造 木を使用しない家具・備品の製造 紙及び紙製品の製造 ゴム製品及びプラスチック製品の製造 上水道の供給 伝統薬の製造 輸出向け水産物の冷凍及び加工 輸出向け穀類、作物の加工	50万米ドル以上
化学品、セメント、農業用肥料、石油化学製品の製造。現代薬の製造。	100万米ドル以上
近代的なマーケットや貿易センターの建設	200万米ドル以上 1万ヘクタール以上 十分な駐車場用地
工業、農業、観光、インフラ、環境、工学、科学その他の産業向けに用いられる技能開発、技術向上のための訓練を実施する訓練・教育機関	400万米ドル以上
国際貿易展示センターと会議ホール	800万米ドル以上

出所：カンボジア開発評議会ウェブサイトより大和総研作成

<http://www.cambodiainvestment.gov.kh/ja/investment-scheme/investment-incentives.html>

(2017 年 2 月閲覧)

QIPには免税措置がとられる

QIP に認定されたプロジェクトには法人税や輸入関税、付加価値税が免除される。

カンボジアの法人税率は 30%であるが、QIP に認定されると最大 9 年間が免税となる。免税期間は「始動期間+3 年間+優先期間」の合計で決定される。始動期間とは、「最終登録証発行日から最初に利益を計上する年度の前年度末」または「最初に売上を計上した年度から起算して 3 年間」のいずれか早期に到来した年度のことを指す。優先期間は始動期間に 3 年を加えた年数が経った後に適用される期間で、事業形態や投資額によって適用期間が異なる。

農業や農産加工分野での QIP では、最長となる 3 年間の優先期間(Priority Period)が認められている。

図表 5-21：法人税免税における優先期間（Priority Period）

事業形態	投資額	優先期間
軽工業	500万ドル未満	なし
	500万ドル～2,000万ドル	1年
	2,000万ドル以上	2年
重工業	5,000万ドル未満	2年
	5,000万ドル以上	3年
観光業	1,000万ドル未満	なし
	1,000万ドル以上	1年
農業・農産業	短周期農業	3年
	長周期農業	
基幹産業	1,000万ドル未満	1年
	1,000万ドル～3,000万ドル	2年
	3,000万ドル以上	3年

出所：JICA「カンボジア投資環境」、カンボジア開発評議会ウェブサイトより大和総研作成

輸入関税の免税適用
範囲はQIPのタイプに
より異なる

輸入関税⁶の免税が適用される範囲は、当該プロジェクトがどの QIP のタイプに適用されるかにより異なる。QIP のタイプは、「輸出加工型 QIP」、「国内志向型 QIP」、「裾野産業 QIP」がある。

図表 5-22：タイプ別免税範囲

QIPのタイプ	免税範囲
輸出加工型QIP	生産設備、建設資材及び輸出品生産のための生産投入材
国内志向型QIP	生産設備、建設資材、原材料、中間財、副資材
裾野産業型QIP	生産設備、建設資材、原材料、中間財、生産投入用副資材

注：裾野産業 QIP が製品を 100%輸出企業に提供しなかった場合や直接輸出しなかった場合においては、その部分について輸入関税及びその他の税金を支払うことを要する。

出所：カンボジア開発評議会ウェブサイトより大和総研作成、

<http://www.cambodiainvestment.gov.kh/ja/investment-scheme/investment-incentives.html>

（2017 年 2 月閲覧）

付加価値税（VAT）免税⁷は種、繁殖種、残渣、トラクター等の農業用機器など、農業用原材料・機器を対象に導入されている。原則還付方式が適用され、国内調達に係る VAT については、取引時には VAT を支払い、後に還付手続きをとる。

② 経済特区（SEZ）

日本企業が入居する
主なSEZは9ヵ所ある

カンボジアにおける SEZ の設置は、「経済特別区の設置及び管理に関する政令 148」により根拠づけられ、21 の SEZ が認可されている。そのうち、日本企業が入居している主な SEZ は 9 ヲ所ある。同法令に定義されている条件を満たしたものが、SEZ として

⁶ 通常の課税率は、0%、7%、15%、35%。

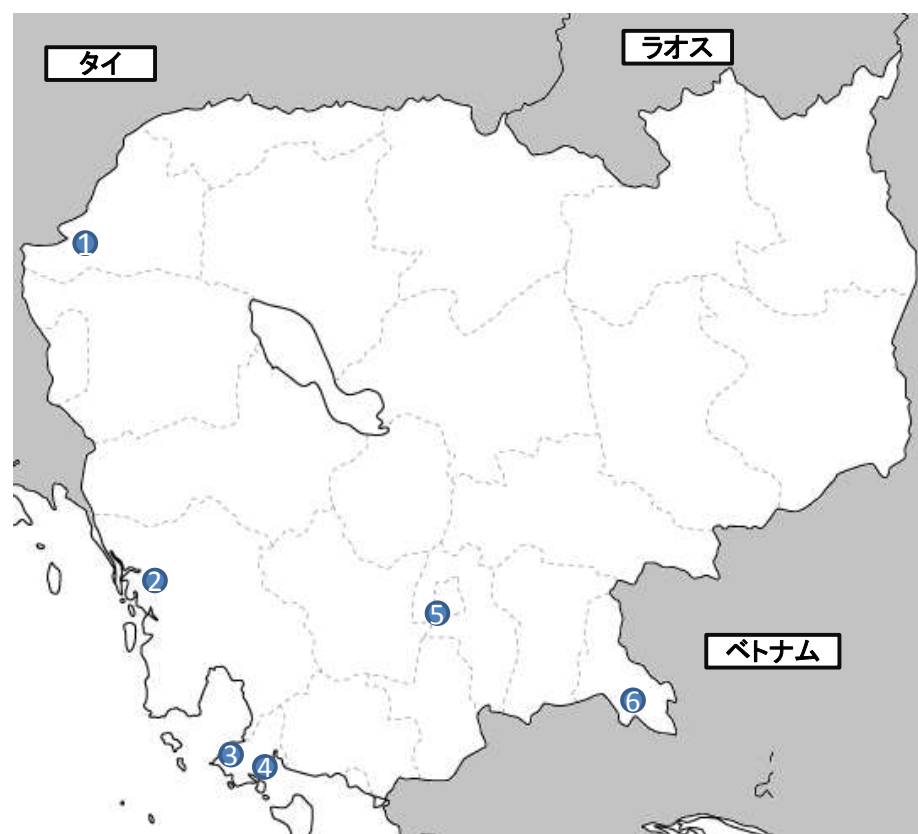
⁷ 通常の課税率は 10%。

認定される。

SEZ入居企業には、免税措置や様々な補償が付与される

SEZ では QIP と同様の関税、法人税、償却に関する優遇措置に加え、製品が国内市場に供給されない場合は付加価値税率が 0%となる。また、SEZ への投資家、SEZ 内で勤務する従業員は SEZ におけるすべての投資収益や受領する資産の非国有化、自由価格の保証が付与されている。

図表 5-23：主要な SEZ



経済特区	設立年	ロケーション	日系企業数
① サンコーポイペト経済特区	2013年	ポイペト国境から3km	1社
② ニャンコク コッコン経済特区	2006年	シアヌークビル港から230km	2社
③ シアヌークビル港経済特区	2013年	シアヌークビル港隣接	3社
④ シアヌークビル経済特区	2008年	シアヌークビル港から12km	1社
⑤ プノンペン経済特区	2006年	プノンペン市内から18km	42社
シャンドンサンシェル経済特区	2013年	バベットから19km	0社※
⑥ ドラゴンキング経済特区	2012年	バベットから12km	2社
タイセン経済特区	2006年	バベットから6km	4社
マンハッタン(スヴァイリエン)経済特区	2005年	バベットから6km	1社

注：シャンドンサンシェル経済特区で稼働しているのは中国系の 1 社のみ。ただし、製品の仕向け地はすべて日本である。

出所：JICA カンボジア、

第 6 章 ミャンマーにおける流通環境

1. 農林水産物・加工食品の流通

(1) 国内における流通の実態

① 農産物の生産・流通

農林水産業はGDPの3割を占める主要産業

ミャンマーにおいて農林水産業は国内総生産（GDP）の約 3 割を占める主要産業の一つである。産業別就業者数においては農業従事者数が就労人口全体の 6 割強を占めており、雇用面での重要性も大きい。

農林水産資源が豊富

ミャンマーの気候は地域によって多様である。南部の多湿地域ではコメが、東部の高原地域ではコメやサトウキビの他に野菜（トマト等）や果物（マンゴー等）が、中部の乾燥地域ではマメ類やゴマが栽培されるなど、地域ごとに特色ある農作物が栽培されている。また、南北に沿って長い海岸線を有しており、海洋水産資源も豊富に有している。

零細農家が多く生産技術が未熟で生産性は低い

このように多くの農林水産資源に恵まれる一方、農業においては生産・流通面において様々な課題を抱えている。生産面では、農産物の低い生産性と少ない生産量が挙げられる。背景には、農業従事者が栽培技術・ノウハウを有していないこと、機械導入などの近代化が遅れていること、灌漑・井戸などのインフラ整備が進んでいないことなどがある。国内の大部分の農家が零細・小規模であり、農協のような組織化が行われていないことも影響している。

農薬の過剰利用などで食品安全性に課題も

また、国内における食品安全基準に関する法律の未整備や農家の知識不足などから、農薬の過剰使用となっていたり、中国国境を介して中国国内で禁止されて販売できなくなった農薬や肥料が国内に入り使用されたりしている。この結果、安全性に問題のある農作物も市場で流通している可能性が高い。

国内流通網が未整備なため輸送過程で品質が低下

さらに農産物の国内での流通過程においても課題が多い。農産物の主要生産地はヤンゴンやマンダレーなどの主要消費地から離れているため輸送が必要となるが、国内の流通網は十分に整備されているとはいえない。例えば、圃場から集荷場までの道路の未整備、バイヤーによる倉庫での不十分な保管・管理、保冷輸送車の不足などがあり、輸送過程において多くの農産物は鮮度や品質の低下を招いているのが現状である。

② 食品加工企業の製造・流通

食品加工業は育っていない

ミャンマーでは、経済成長に伴う所得水準の高まりやライフスタイルの変化により、タイなどの近隣諸国と同様に加工食品の消費が拡大すると考えられるが、国内の食品加工業はまだ十分には育っていない。背景の一つとして、米国・欧州による経済制裁措置を長らく受けていたため、外国資本による投資や技術供与が進んでいなかった点が挙げられる。実際、外国資本の食品加工メーカーはまだ非常に少ない。

食品メーカーの9割は中小企業で一次加工が多い

食品加工業（飲料含む）は、企業数で見ると製造業全体の 6 割強を占め最多であるものの、その 9 割以上が中小零細企業である。企業が有する加工技術は低く、多くは精米、製油（ピーナッツ油、ゴマ油等）、製粉（小麦粉等）、製糖など農産物の一次加工にとどまっている。また、機械化は進んでおらず、加工から包装まで大部分を手作業で行う労働集約型の事業が多い。

一部の地場大手が菓子等を製造・全国へ

一部の地場大手企業の中には、加工食品を工場で製造し全国に販売しているケース

もある。コンデンスミルクなどの乳製品、ビスケットや飴などの菓子類、インスタント麺などの乾燥食品等が代表例である。加工食品の製造・販売においては、工場における衛生・品質管理が求められるが、輸出を志向し ISO や HACCP などの国際認証を取得している企業は限定的である。

日系企業の進出が始まっている

そのような中、経済措置が解除され、外国企業による食品加工業の投資は少しずつ進み始めている。例えば日系企業では、アサヒグループホールディングスが 2014 年に地場のロイヘイン社と炭酸飲料を製造・販売する合弁会社を設立。キリンホールディングスが 2015 年 8 月に「ミャンマービール」を生産する地場のミャンマー・ブルワリー社を買収、2017 年 2 月には「マンダレービール」を生産するマンダレー・ブルワリー社を買収すると発表した。エースコックやヤクルトも現地法人を設立しており、生産工場を建設すると発表している。今後は、外国企業による現地生産の加工食品の流通が急速に増えてくるものと予想される。

③卸・小売企業による流通

小売の大部分が伝統小売

ミャンマーでは、都市部のごく一部を除き、ウェットマーケットや個人商店などを通じた取引（伝統小売）が依然として小売の中心となっている。正確な統計は見当たらないものの、近代小売はまだ 1 割にも満たないとされる。

ウェットマーケットは、食材の主対が方法で新鮮

ウェットマーケットでは、野菜、果物、肉、魚などの生鮮食品が販売されている。卸専門のマーケットや個人消費者が多くを占めるマーケットがあり、早朝より賑わっている。食材は新鮮で種類が多く値段も手頃である一方、炎天下におかれた肉や魚の衛生面でのリスクや産地などが不確かでトレーサビリティができないといった課題がある。

近代小売の主要プレーヤー

近代小売では、City Mart Holding（設立 1996 年）や Creation Myanmar（同 1994 年）などの地場資本の小売企業があり、スーパーマーケットやハイパーマーケットなど複数の小売形態の事業を展開している。ただし、出店先はヤンゴン、マンダレー、ネピドーなどの大都市に限られている。

CityMartの輸入品率は8割。農産品は産地からの直接調達も

CityMart においては、加工食品はタイなどからの輸入品を中心に販売しており、輸入品比率は 8 割を占める。一方、農産品については国内の産地から直接調達も行っている。なお、タイなど国境を接する国より飲料など多数の加工食品が非正規に入ってきており、CityMart もそのような商品を取り扱っているとの話も聞かれた。

日系ではイオンが合弁企業を設立

一方、外国企業としては、2016 年によりやくイオンが Creation 社と合弁で「イオンオレンジミャンマー」を設立し、スーパーマーケット事業を開始した。同社はアジア統括拠点のあるマレーシアやタイから、イオンブランドの「トップバリュ」（例：カレーのルーや調味料）の製品を陸路で輸入し販売している。なお、現状では外国企業は貿易業務への従事が事実上認められていないため（参照：第 4 章 外資規制）、外資が直接輸入販売を行うことはできない。

近年、コンビニも増加

24 時間オープンしているコンビニエンスストア（CVS）も近年増加してきている。City Express（店舗数：56）、ABC convenience store（同 70 超）、Grab&Go（同 100 超）、Union Mart などである。飲料、スナック菓子といった加工食品やシャンプーなどの日用品等を中心に取り扱っている。なお、外資規制のため、大手の外資 CVS は進出していない。

図表 6-1：イオンオレンジの様子



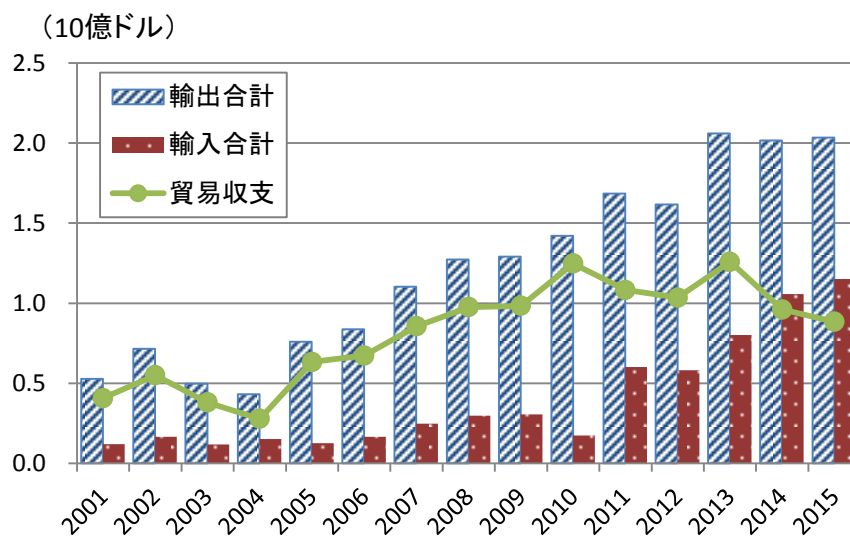
出所：大和総研撮影

(2) 隣国との流通（貿易）の状況

食品は輸出超過

UNCTAD の統計によると、ミャンマーの 2015 年度の農畜産物・加工食品（飲料含む）の輸出額は 20.3 億ドルで輸出総額（111.1 億ドル）の 18.3%、輸入額は 11.5 億ドルで輸入総額（175.1 億ドル）の 6.6%を占める。収支は 8.8 億ドルの黒字であった。

図表 6-2：ミャンマーにおける食品の輸出入額と貿易収支の推移



出所：UNCTAD STAT より大和総研作成

野菜や果物を輸出し、乳製品等を輸入

品目別の内訳（2015 年）は、野菜、果物や魚介類が輸出超過となる一方、乳製品、鳥卵や飲料、穀物などが輸入超過となっている。国内で生産された未加工の農水産物が輸出される一方、国内でニーズはあるが製造量が少ない乳製品（牛乳やチーズ）や飲料等を輸入している。

最大の輸出国はインド、最大の輸入国はシンガポール

国別の内訳の推移をみると、2015 年は輸出ではインドが 9.2 億ドルで全体の 45.2%と最大で 2005 年前と同様である。続いて、シンガポールが 2.2 億ドル（同 10.8%）で、

2005 年と比べると上昇している。一方、輸入では、シンガポールが最大で 2.5 億ドル（21.8%）、タイが 2.3 億ドル（19.8%）、中国が 19.6 億ドル（17.0%）であった。シンガポールが上位にあるのは、ヤンゴン港が水深の浅い河川港で大型コンテナ船が寄港できず、国際的なハブ港であるシンガポールで積み替え後（経由）していることによる。

中国との国境貿易は ムセが中心も、情勢は 不安

隣国との貿易との点では、ミャンマーは、インド、バングラデシュ、タイ、中国、ラオスの 5 カ国と国境を接し、古くから国境貿易が盛んに行われてきた。例えば、シャン州のムセでは中国との国境貿易の 80%が取引されているとされる。なお、ムセでは最近爆発事件の発生や、少数民族との国軍との衝突があるなど、情勢が不安定である。

タイ国境貿易

また、タイでは東西経済回廊の一部となるミヤワディー（ミャンマー）・メーソート（タイ）が主要な国境となっている。ミヤワディーでは、農機、建設資材、日用品などがタイから輸入され（農産品は少ない）、サトウキビや豆などの農産品がタイへ輸出されている。物量では、ほとんどがタイからの輸入で、その逆方向は非常に少ない（タイ側国境税関へのヒアリングでは、1 日 250～300 件程度の申請）。

図表 6-3：輸出入品目（2015 年）

輸出			輸入		
品目	金額	構成比	品目	金額	構成比
野菜、果物	12,328	60.6%	穀物、穀物調整品	3,105	27.0%
魚類、甲殻類、軟体動物、調整品	4,843	23.8%	乳製品、鳥卵	2,756	23.9%
穀物、穀物調整品	1,949	9.6%	その他食用品	1,325	11.5%
コーヒー、茶、ココア、香辛料、調整品	367	1.8%	飲料	1,197	10.4%
砂糖、砂糖調整品、蜂蜜	258	1.3%	コーヒー、茶、ココア、香辛料、調整品	870	7.6%
飼料（穀物除く）	230	1.1%	肉及び肉調整品	859	7.5%
肉及び肉調整品	220	1.1%	野菜、果物	658	5.7%
家畜類	86	0.4%	砂糖、砂糖調整品、蜂蜜	318	2.8%
飲料	26	0.1%	飼料（穀物除く）	190	1.7%
乳製品、鳥卵	25	0.1%	魚類、甲殻類、軟体動物、調整品	178	1.5%
その他食用品	12	0.1%	家畜類	53	0.5%
輸出合計	20,344	100.0%	輸入合計	11,510	100.0%

注：金額の単位は 100 万ドル

出所：UNCTAD 統計より大和総研作成

図表 6-4：食品の主な輸出入相手国

2005				2015			
	国名	金額	構成比		国名	金額	構成比
1	インド	323	43%	1	インド	918	45%
2	日本	105	14%	2	シンガポール	220	11%
3	マレーシア	62	8%	3	日本	152	7%
4	シンガポール	42	6%	4	中国	131	6%
5	タイ	30	4%	5	マレーシア	128	6%
6	中国	22	3%	6	バングラデシュ	75	4%
7	バングラデシュ	20	3%	7	タイ	75	4%
8	英国	19	3%	8	インドネシア	52	3%
9	インドネシア	19	2%	9	香港	43	2%
10	香港	16	2%	10	英国	30	1%
	その他	100	13%		その他	210	10%
	輸出総額	759	100%		輸出総額	2,034	100%

2005年				2015			
	国名	金額	構成比		国名	金額	構成比
1	タイ	36	28.3%	1	シンガポール	251	21.8%
2	シンガポール	30	24.3%	2	タイ	228	19.8%
3	中国	27	21.2%	3	中国	196	17.0%
4	インド	7	5.5%	4	豪州	189	16.4%
5	香港	6	4.9%	5	インド	101	8.8%
6	豪州	6	4.5%	6	香港	43	3.7%
7	マレーシア	3	2.5%	7	ニュージーランド	40	3.5%
8	ニュージーランド	3	2.3%	8	マレーシア	16	1.4%
9	インドネシア	1	1.2%	9	インドネシア	16	1.4%
10	米国	1	0.9%	10	ブラジル	15	1.3%
	その他	6	4.4%		その他	56	4.8%
	輸入総額	126	100.0%		輸入総額	1,151	100.0%

注：金額の単位は 100 万ドル

出所：UNCTAD 統計より大和総研作成

2. 物流インフラの現状と課題

(1) 道路・輸送インフラの整備状況

国際運送では海運が9割、国内は陸運7割

国際運送では、海運が中心で輸送量の 9 割強、陸運が 1 割強を占める。東西/南部経済回廊の整備が進みつつあり、陸運の利用度が高まりつつある。一方、国内輸送は、陸運が中心で輸送量の 7 割強、水運が 3 割弱となっている。

図表 6-5：モード別の物流量（2014 年）

	国際輸送		国内輸送	
	(万トン)	(構成比)	(万トン)	(構成比)
水運	3,062	88.4%	862	28.1%
海上	3,062	88.4%	334	10.9%
河川	0	0.0%	528	17.2%
空運	24	0.7%	4	0.1%
陸運	376	10.9%	2,201	71.8%
道路	376	10.9%	1,972	64.3%
鉄道	0	0.0%	229	7.5%
合計	3,462	100.0%	3,067	100.0%

注：国際輸送のうち道路については、輸出データは含まれていない

出所：ASEAN Japan Transportation Partnership Information Center より大和総研作成

① 港湾

ヤンゴン港は大型コンテナ船が寄港できない

ミャンマーの主要港はヤンゴン港であり、貨物取扱量の約 9 割を占めている。しかし、ヤンゴン港は河川港（河口から 32km 上流）で水深が浅く、大型コンテナ船が入れないといった制限がある（喫水は 9m）。このため、日本や米国などからの大型船はシンガポールの港でトランジットし、荷物を積み替える必要がある。

リードタイムは、日本から3週間、タイから2週間

日本からミャンマーへの海上輸送には約 3 週間を要する（日本からシンガポールまでが 1 週間～10 日、シンガポールでの積み替えに 1 週間弱、シンガポールからヤンゴンまでに約 5 日）。またタイ（バンコク）からの海上輸送についても、マレー半島を南下しマラッカ海峡を通る必要があり、約 2～3 週間を要する。

通関待ちで1～2週間港で待機となることも

昨今の輸出入物流量の増加に伴い、ヤンゴン港は取扱い能力の限界を迎えつつある。物流会社へのヒアリングによると、ヤンゴン港に到着した荷物は、通関待ちのため港湾で 1～2 週間置いたままにされることもあるようである。例えば、2015 年春頃には経済制裁対象の Asia World 社が運営するアジア・ワールド・ポート・ターミナル（AWPT）が取引停止状態に陥り、貨物が港で置きっぱなしになることがあった。また現地調査を行った 2016 年 12 月にも、前月の通関への電子通関システムの導入後の混乱が生じ、港で貨物が停滞し、引き取りまでにやはり 1～2 週間を要していた。

港を保税倉庫として利用するため混雑

ミャンマーでは実情に即した保税制度が未整備なため内陸に保税倉庫がなく、このため港湾を倉庫代わりに利用する企業が少なくない。このことも港が混雑の一因になっているようである。

ティラワ港の取扱量は少ない

他にティラワ港も利用されているが、コンテナ取扱量は多くない。背景には、例えばヤンゴン西部の工業団地への輸送には時間を要するため、国内のトラック輸送コストが高くなってしまふことなどがあるようである。

② 空港

貨物輸送の中心はヤンゴン空港

ミャンマーにはヤンゴン国際空港、マンダレー国際空港、ネピドー国際空港があるが、輸出入貨物輸送の中心となるのはヤンゴン国際空港である。日本・ヤンゴン間は全日空が直行便を毎日運航しており、これを利用すれば、日本からミャンマーへの航空輸送に要する時間は約 1 日である。ただし、貨物は旅客便の空きスペースがあれば乗せてもらうため、スペース不足で乗せられず、遅れることがある（旅客の荷物が優先となるため）。

貨物ターミナルは冷蔵貨物にも対応

空港の貨物ターミナルは、以前は貨物が山積みとなり、軒下からはみ出しておかれているような状況であったが、新しい輸入貨物ターミナルが完成したことで大きく改善している。新ターミナルでは、貨物がどこに置かれているかといったロケーション管理がマニュアルで行われている。また、冷蔵庫が設置され、リーファー貨物にも対応可能となっている。一方、輸出用ターミナルについては、バースが南向きとなっているため、温度上昇の懸念があり、またドックシェルターがないためコールドチェーンに課題がある。

実際の空輸を用いた食品調達の事例としては、地場の流通最大手 City Mart が食材の一部を米国や豪州から空輸便で調達している。

③ 道路

農道等インフラ未整備で輸送中に農産物が品質劣化

ヤンゴン・マンダレー間を始めとする国内の幹線道路については舗装もされており、輸送面での特段の問題は聞かれない。一方で、全国の舗装率は約 21%と低く、幹線道路を少し外れると未舗装な道路がまだ多くみられるなど、安定した輸送を行う上で課題がある。農産品の主要生産地はヤンゴンやマンダレーなどの主要消費地から離れていることが多く、例えばシャン州の生産地からヤンゴンへの輸送には 5 日を要し、道路整備以外の問題（保管倉庫での管理不足等）もあるものの、鮮度や品質の低下につながっているとのことである。

トラックの夜間通行規制

ヤンゴン市内においては、自動車の急速な増加に伴い、交通渋滞が深刻化している。こうした中で、2016 年 12 月より、コンテナトラックのヤンゴン市内の走行を夜間（PM9～AM6）に限定する規制が開始されている。この影響で、従来なら港湾で荷物を受け取り翌日には工場まで輸送できていたのが、少なくとも 2 日要するようになっている（1 日目：朝 6 時まで港で荷物を受け取って待機し、その日の夜 10 時に出発、工場で荷卸しして待機。2 日目：夜 10 時以降に走行開始）。

経済回廊のハードインフラ整備は

ミャンマーは、メコン圏各国をつなぐ東西経済回廊及び南部経済回廊の通り道となっている。しかし、ハード面での整備は他国に比べて遅れているのが現状である。例えば南部経済回廊については、バンコクからダウエーに至る道路が未整備である。東西経済回廊については、タイ側のメーソートからミヤワディ国境につき、2015 年にミヤワディからコーカレイに至る新ルートが整備され、リードタイムが短縮された。第一友好橋は重量制限のためコンテナが事実上通過できないが、現在やや北部に第 2 友好橋の建設が進められている。

タイとの二国間乗り入れは認められていない

一方で、ハード面に加えてソフト面での整備も遅れている。例えば、ミャンマーは 2015 年に越境交通協定(CBTA)に批准しているものの、タイや中国との二国間覚書(MOU)を締結していない。このため、二国間乗り入れの車両の台数や条件などの詳細についてはまだ決まっておらず、このためタイや中国とのトラックの相互乗り入れができないのが現状である。このため、国境近においてトラックを替える必要があり、そのたびに荷物の積み替え作業が発生する。

④ 物流インフラの改善に向けて

隣国タイとの連結性強化へ

メコン域内における物流を円滑化するためには、特にミャンマーの主要貿易国であるタイとの連結性をハード、ソフトの両面において改善していくことが必要となる。ヤンゴン・バンコク間は現状では海上輸送がメインであり平均 21 日かかるが、陸上輸送にシフトすればリードタイムが大幅に短縮化されることから、タイに進出している多くの日系企業も関心を寄せている。ハード面では、第 2 友好橋の早期建設とインランドデポ・貨物載せ替え施設の整備、ソフト面ではタイとの二国間乗り入れの早期改善が望まれる。

ハード面

上述のように第一友好橋の重量制限のため、コンテナの荷物を別のトラックに載せ替える必要がある。しかし、現在建設中の第 2 友好橋でコンテナをそのまま輸送することができれば、載せ替えの手間と時間が省ける。さらに、ミャンマー国境側において貨物の載せ替えを行うためのクレーン等の整備がされれば、輸送の手間と時間の短縮化につながる。

ソフト面

ソフト面では、隣国タイとの二国間でトラックの相互乗り入れに向け、MOU の早期締結が望まれる。ただし、ミャンマーとタイとではハンドルの向きも異なること、タ

イの物流会社は管理面からコンテナをミャンマーに持ち込みたくないとの話もあることから、運用面での課題は残る。

(2) コールドチェーンの普及状況

コールドチェーンの整備はまだ

ミャンマーの 1 人当たり GDP は 1,307 ドルと小さく、コールドチェーン（低温物流）の整備に関してはまだこれからという段階にある。一方で、都市部においては所得水準の高まりやモダントレードの増加により、冷蔵・冷凍品のニーズが高まりつつある。例えば、地場大手流通・小売の City Mart などは、3 温度帯（ -20°C 、 $+2^{\circ}\text{C}$ 、 $6\sim 8^{\circ}\text{C}$ ）の冷蔵・冷凍倉庫を備えたディストリビューションセンターを建設し、小型の保冷機能付トラックを保有するなど、自社でコールドチェーンの整備を進めている。

双日や国分など日系企業の参入事例も

日系企業にも、コールドチェーン整備に向けた動きがみられる。2014 年、国分は地場の Serge Pun グループと JV を設立し（KOSPA）、小売店や飲食店等への低温物流サービスを開始。さらに、2015 年には低温物流センターを開設。2015 年に双日はシティーマートと提携し（プレミアム双日ロジスティクス）、ヤンゴン市内で 3 温度帯での倉庫事業を開始。このように、市内での低温輸送については、ハード面での整備は進みつつある。

通関時、港で品質劣化も

国際輸送に関しては、ヤンゴン港での通関は、通常で 1 週間、長引くときは 1～2 ヶ月を要するなど時間がかかり、貨物が炎天下で待機することがしばしば起きている。このため、コンテナ内部は非常に高温（ 50°C 超）になることや、また昼夜の温度差が大きいと結露が生じることもあるようである。またリーファーコンテナであっても通関で開けられた場合は温度が上昇し、商品の品質を損ねてしまう。現地ヒアリングによると、食品によっては品質が劣化して味が変わってしまい、販売を取りやめるようなケースもあったようである。

通関に時間がかかることで、物流会社は港からヤンゴン市内に配送する際、要冷蔵・冷凍品である場合は予めトラックを冷却して待機する必要があるが、いつ貨物が引き取れるのか時間が読みづらく、燃料などのコスト押し上げ要因となっている。港からリーファーコンテナを輸送する際も、国内には電源付のシャーシ（MG シャーシ）やトラクタヘッドがほとんどないことから、一定温度に維持したまま輸送することが難しい。

コストは 2～3 倍に

一方、コスト面では、一般に電源付の車両を用いると運送料が 2～3 倍になるとの話も聞かれた。このため、低温輸送を行いたくてもコストが高く需要者が負担するのが難しいのが現状である。

低温越境輸送

低温での越境輸送についてもさらに多くの課題がある。例えばタイとの国境であるミヤワディにおいては、トラックの二国間相互通行が認められていないことや第一友好橋の重量制限から積み替えが必要となるが、保冷施設はなく、トラックの後ろと後ろを突き合わせて手作業で積み替えが行われている。このため、商品が外気に触れ、コールドチェーンが途切れてしまう。

(3) インフラ整備計画

5 カ年の経済政策

新政権は 2016 年 7 月 29 日、12 項目からなる 5 カ年の経済政策を発表している。同政策の一つとして電力、道路、港湾などのインフラの早期整備が掲げられているが、一般的な内容にとどまり、実施時期・計画等の具体的な施策は述べられていない。

日本のODA等で東西経済回廊の整備

経済回廊に関するインフラ整備としては、日本の円借款による東西経済回廊整備事業計画がある。これは、ヤンゴン南東の港湾都市モラミヤインとミヤワディをつなぐ部分のうち、ボトルネックとなっている 3 つの橋梁を整備するものである。この他にも、現地新聞報道 (Bangkok Post) によると、ミャンマーのタイ国境近辺の道路 (68km の区間) につき、タイが予算を出して拡幅などの整備することが閣議承認されたようである。

3. 食品の輸出入に係る現状と課題

(1) 輸出入規制

① 輸入規制

輸入禁止品目は、食品では3品目

ミャンマーにおいては、輸出入法 (Export and Import Law) に基づく商業省通達 (2013 年) 及び税関法により、輸入禁止品目が定められている。前者では、リキュール類、ビール、タバコの 3 品目が指定されている。後者では、偽造貨幣や武器弾薬などが指定されており、食品は含まれていない。

4,405品目につき輸入ライセンスが必要

また、商業省通達第 69 号 (2015 年) により、輸入ライセンスの取得が必要となる輸入規制品目が指定されている。従来は、輸入が可能な品目を挙げるポジティブリスト方式を採っていたが、2015 年より輸入ライセンスの取得が求められる品目を挙げるネガティブリスト方式に転換された。その後、商業省通達第 60 号 (2016 年) で品目の見直しが行われ、現在 4,405 品目 (HS コードベース、9,558 品目中) が指定されている。食品に関しては全て、輸入ライセンスの取得が必要となっている。なお、商業省へのヒアリングによると、中長期的には輸入ライセンスが必要な品目を削減するため、関連省庁の意見も踏まえつつ、現在、協議を進めているとのことであった。

輸入ライセンスの取得には管轄省庁の認可が必要

輸入ライセンスの取得に際しては、多くの品目において、事前に管轄省庁の許可を取得することが求められる。食品関連では、全ての食品について保健省保健局食品・医薬品管理部 (Department of Food and Drug Administration: FDA) から、動物・動物加工品、植物・同加工品、水産品については農業畜産灌漑省からとなっている。

ラベル規制が輸入商品にも適用

この他、国家食品法 (National Food Law) に基づき、食品にはラベル表示が求められており、輸入商品にも適用される。ラベルには、商品名、正味重量を含む中身、製造者の名称と住所、製造日、賞味期限、保存条件等を記載しなければならない。

② 輸出規制

農産物は、輸出制限対象外

商業省通達第 99 号 (1999 年) において輸出制限項目が定められていたが、その後の通達により段階的に除外されてきている。現在、輸出禁止品目は、象牙、牛・水牛及び希少動物などで、農産品について禁止の対象となっている品目はない。

また、輸出管理のため、原則として全ての商品の輸出に関し、輸出ライセンスの取得が求められる。ただし、983 品目についてはライセンスの取得が免除されている。

(2) 輸出入手続き

① フロー

輸出入手続きのフロー

輸出入手続きに係るフローは下記のとおりである。

1. 食品の輸出入を行う際には、事前に貿易業として会社を設立する。申請先は、国家計画経済開発省傘下の投資・企業管理局（Directorate of Investment and Company Administration: DICA）。ただし、外国企業は、一部の例外を除き貿易業ライセンスの取得が認められない（「4. 外資規制」を参照）。

2. 商業省貿易局に申請し輸出入業者登録を行う。有効期間は、5 年もしくは 2 年もしくは 1 年間。入手に要する時間は約 1 日。

3. 原産地証明書を得るため、ミャンマー商工会議所連盟（The Republic of the Union of Myanmar of Chambers of Commerce and Industry: UMFFCCI）に登録する。

4. 加工食品、肉類、植物など輸出入する品目により、必要に応じて管轄省庁からの推薦状もしくは証明書などを取得。

5. 商業省より輸出入ライセンスを取得。

③ 関連省庁からの事前認可の取得

輸出入ライセンスの発行において事前に準備しておく管轄省庁の証明書類につき説明する。

図表 6-6：各種食品の輸出入時に入手が必要となる書類と管轄省庁

品目	輸入時		輸出時		管轄省庁・発行機関
	入手書類(推薦状)	入手書類(証明書)	入手書類(推薦状)	入手書類(証明書)	
加工食品	Import recommendation(IR) (輸入推薦状)	Result certificate (証明書)	Export recommendation(IR) (輸出推薦状)	Sanitary and Phytosanitary requirements certificate (SPS証明書)	保健省・食品医薬品局 (FDA)
動物、動物加工品、飼料、動物用医薬品	Recommendation letter (推薦状)	Health Certificate (衛生証明書)	Recommendation letter (推薦状)	Health Certificate (衛生証明書)	農業畜産灌漑省・畜産獣医局(LBVD)
植物・同加工品	Import certificate(IC) (輸入証明書)	Result certificate (証明書)	n.a.	Phytosanitary certificate (植物検疫証明書)	農業畜産灌漑省・植物防疫局(PPD)
水産品	Approval Letter (承認状)	Health Certificate (衛生証明書)	Approval Letter (承認状)	Health Certificate (衛生証明書)	農業畜産灌漑省・水産物検査品質管理局(FIQCD)

出所：Myanmar Trade Portal より大和総研作成

A) 加工食品を輸出入する場合

食品はFDAの推薦状が必要

全ての加工食品の輸出入に際し、商業省から輸入ライセンスを取得するためには、事前にミャンマーFDAの輸入推薦状（Recommendation）の入手が必要となる。これは、申請書（その他必要書類）及び検査用の食品サンプルと合わせて FDA に提出し、FDA による検査に通れば発行される。輸出ライセンスの取得に際しても同様である。FDA への申請は、ヤンゴンにおいて行うことが可能である。

FDAではスペックや安全性を確認

FDA へのヒアリングによると、提出されたサンプルが提出書類に記載されたスペックと相違がないか、安全性に問題がないかを確認している。書類に不備がなければ 16

日間で発行できるとのことであった。費用は基本の 3,000 チャットに加え、検査の実費とのものである。ただし、別の FDA の推薦状を得るために、1 ヶ月かかるといったケースもあるようである。なお、2016 年における輸入の推薦状の発行数は約 1 万件、輸出の推薦状は約 2,000 件とのものであった（食品分野に限る）。

図表 6-7 : FDA の推薦状取得に必要な書類

	輸入時	輸出時
申請書	○	○
食品の仕様について記載した書類	○	
成分に関する書類	○	
GMP 認証/製品登録/自由販売証明書	○	
食品サンプル(本来の包装付)	○	○
購入者の情報(必要であれば)		○

注：食品サンプルの包装が大きすぎる場合は、写真もしくはブランド名の提供で可

出所：Myanmar National Trade Portal, ” Guide to Importing Goods into Myanmar”より大和総研作成

B) 食肉・食肉加工品を輸出入する場合

食肉は、農業畜産灌漑省より推薦状を入手

食肉の輸入に際し、輸入ライセンスを取得するためには、農業畜産灌漑省の畜産獣医管理局（Livestock Breeding and Veterinary Department: LBVD）の局長（DG）より推薦状（recommendation letter）を取得しなければいけない。輸入者は申請書類を付属書類とともに LBVD に提出するとともに、サンプルもラボに提出する。申請書と検疫試験が行われ、結果が輸入者に通知される。結果が問題なければ、DG より推薦状（recommendation letter）が出される。

輸出時、LBVDより検疫証明書を手に入る

輸出の場合も類似のプロセスとなる。所定のフォームで LBVD に申請を行い、サンプルの検査結果に問題がなければ LBVD より推薦状（recommendation letter）が入手できる。

C) 植物・植物加工品を輸出入する場合

輸入証明書

植物・植物加工品を輸入する際、輸入ライセンスを取得するには農業畜産灌漑省、農業局植物防疫局（Plant Protection Division: PPD）より輸入証明書（Import Certificate）を入手しなければならない。輸入者は申請書を添付書類及び商品サンプルとともに PPD へ提出する。PPD は分析のためサンプルを研究室へ送る。もし生きた害虫が見つければ却下となり、輸入者に通知される。もし害虫が見つからなければ、輸入証明書が発行される。輸入業者は、輸入証明書のコピーを入手する。

輸出時、PPDより植物検疫証明書を手に入る

輸出についても類似したプロセスである。輸出業者は、PPD に申請書及びサンプルを提出する。その際の書類としては、燻蒸消毒証明書（Fumigation Certificate）の提出が求められる。ラボでの検査に合格すれば植物検疫証明書（Phytosanitary Certificate）が入手できる。

D) 魚・加工品を輸出入する場合

魚・魚加工を輸入する際には、あらかじめ次の詳細を漁業局（Department of Fisheries: DOF）に提出し、事前許可を取得しなければならない。①海外登録加工業

者の企業名、住所、認可番号、②輸入をしたい魚・魚加工品の種類、分量、包装、価値、③海外の監督機関が発行した衛生証明書（Health Certificate）の詳細。DOF の提審査を経て、最終的に輸入業者に承認状（Approval letter）が発行される。

輸出の場合も類似のプロセスで、最終的には衛生証明書（Health certificate）が発行される。

④ 輸出入ライセンスの取得

輸出入ライセンスは
都度必要

「輸入ライセンス」（もしくは輸出ライセンス）は、輸出入の都度、事前に入手しなければならない。申請窓口は商業省ヤンゴン支局、ネピドー、マンダレー、国境で可能。申請費用は 250～50,000 チャット。有効期限は最初 3 ヶ月で、さらに 2 ヶ月、その後さらに 1 ヶ月延長可能（最長 6 ヶ月）。6 ヶ月以降の場合は、新規の申請が必要になる。

(3) 通関制度・手続き

①概要

2016年11月、電子通関
システム導入

通関の簡素化等を目的として、2016 年 11 月、国際協力機構（JICA）の協力により日本の通関システム（NACCS）をベースとする新しい電子通関システム MACCS（Myanmar Automated Cargo Clearance System）が導入された。導入先は、まずはヤンゴン国際空港、ヤンゴン港、ティラワ港、ティラワ SEZ の 4 ヶ所である。ミャンマーの通関手続きは従来、書類に基づく手作業で処理が行われており処理に時間を要していたが、MACCS の導入により申告、審査、関税納付、認可のプロセスが電子化され、処理の迅速化が期待されている。税関に預け金を登録しておくことで、税金が自動引き落としになる。さらに、納税方式は従来、関税申告書を税関職員が見て関税額を決める賦課課税方式であったが、MACCS の導入を機に申告納税方式へと転換され、透明性の向上が期待されている。

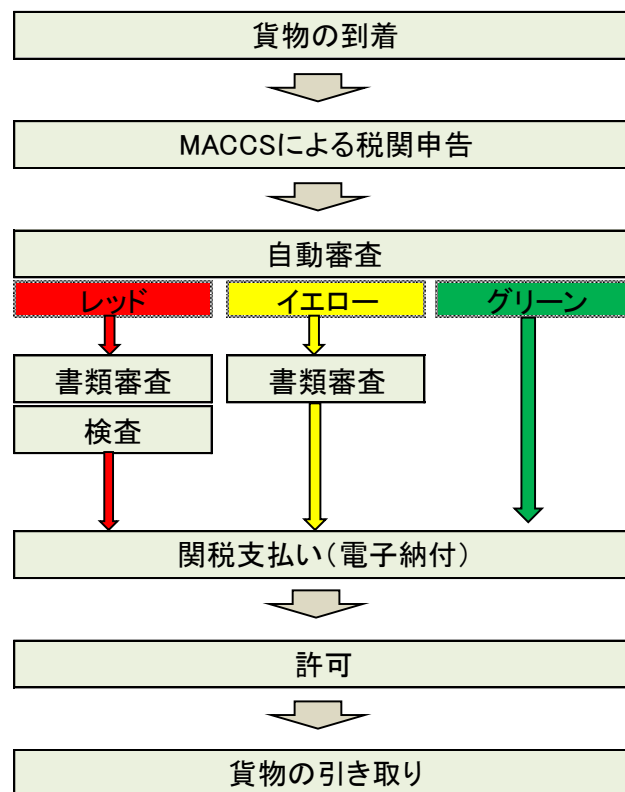
②通関での手続き

以下、MACCS 導入税関による手続きと未導入による通関(国境等)について説明する。

A) MACCS 導入税関の場合（港湾/空港/ティラワ SEZ）

通関手続きを行うには、通関業者もしくは輸出入業者が MACCS に利用登録を行い、輸出入ライセンスを MACCS に登録する。貨物が港湾等に到着後、税関へ通関申告書をオンラインで提出（送信）する。

図表 6-8 : MACCS を用いた申告から許可までの流れ



出所：大和総研作成

図表 6-9 : 税関に提出する書類

	輸入時	輸出時
輸入ライセンス/輸出ライセンス(必要な品目のみ)	○	○
インボイス	○	○
船荷証券(B/L)もしくは航空貨物運送状	○	
パッキングリスト	○	○
販売契約書		○
支払い通知		○
商品サンプル		○
その他の証明書(必要に応じ) (原産地証明、SPS、FDA certificateなど)	○	○

出所：Myanmar National Trade Portal, ” Guide to Importing Goods into Myanmar”より大和総研作成

グリーンの場合、処理
時間は数秒

税関での自動審査では、審査区分がグリーンであれば税関オフィサーが貨物に目を通さず許可、関税の預け金からの自動引き落としとなる（関税の電子納付）。この為、処理時間は大幅に短縮されることになる（10 秒以内で完了）。

イエローの場合

イエローであれば、書類審査が行われる。オンライン申告時に税関の担当者がパソコンモニターの画面を確認していれば、5～10 分程度で審査が完了する。

レッドの場合

レッドであれば書類審査に加えて貨物検査が必要になる。これには、港湾において通関担当者と立会い検査が必要となり、申請内容と貨物が同一であるか検査に丸一日

を要する。ただし、港での検査においては、貨物が滞留すると順番がなかなか回ってこないため、時間がかかることになる。

通関所要時間は、
MACCS導入の混乱で約
2週間

現地ヒアリングによると、ヤンゴン港での通関の所要時間は、マニュアル時には 4～5 日であったが、MACCS を導入し、トラブルが生じているため、現在は 2 週間程度かかっているとのこと。

税金の電子納付と認可が終了すれば、港湾等からの貨物の引き取りとなる。

B) 国境通関（MACCS の導入なし）

国境での通関はマニ
ュアル

新たに導入された MACCS は、現段階では国境通関には導入されていない。このため、国境税関においては今までどおり、手作業での通関手続きが行われている。代表的な国境として、タイとの国境であるミヤワディ（タイ側はメーソート）、中国との国境のムセについて採り上げる。

タイとの国境（ミヤワディ）については、タイからの輸入貨物が圧倒的に多い状況にある。輸入通関の場合、タイ側での輸出通関を終了後、トラックは第一友好橋を渡り入国する。ミャンマーとタイとの間でトラックの相互乗り入れが認められていないため、ミヤワディのトレードゾーンで積み替え作業を行った後、輸入通関の税関検査場所（Import Inspection）において、輸入申告と税関検査とが行われる。通関では、貨物の全量検査が行われ、申告の内容と貨物の同一性（貨物の数量、ブランドが申告内容と一致しているか、税額があっているかなど）が確認される。各種検疫については、国境で行われることになっているが、基本的には輸入国の証明書の確認にとどまり、商品のサンプル分析等が行われることはないとのことであった。なお、国境税関の業務時間は AM8～PM5 で、土日も開いている。現時点では通関手続きは 1 日と早く完了させることができる。

一方、中国との主要国境であるムセにおいては、ミャンマーからの輸出が多い。通過するトラック数が非常に多い一方で人員が不足しているため、全ての貨物についての検査は行われていない。X 線装置も導入されていない。

⑤ 食品の検査

A) 加工食品の場合

加工食品の輸入時、
FDAのサンプル検査が
実施される

輸入に際し、輸入者は FDA に申請を行う。申請書類には、FDA の推薦状、商品登録（もしくは GMP 証明書）、輸入申告書、船荷証券/インボイス/パッキングリスト、食品サンプルが含まれる。荷物の港に到着後、税関がラボ検査用にサンプルを採り、FDA がサンプル検査を行う。検査結果が問題なければ、証明書（result certificate）が発行され、輸入者は荷物を港からだし、国内に入れることが可能になる。

輸出に際しても類似のプロセスで、FDA の検査に合格すれば、FDA より衛生食品検疫証明書（SPScertificate）が発行される。

図表 6-10 : SPS 証明書取得に必要な FDA への申請書類

	輸入時	輸出時
申請書	○	○
FDAの推薦状	○	○
GMP認証/製品登録	○	
購入者の情報		○
申告書(輸入/輸出)	○	○
船荷証券/インボイス/パッキングリスト	○	○

出所 : Myanmar Trade Portal より作成

B) 食肉・食肉加工品の場合

食肉輸入には、衛生証明書が必要

輸入商品が到着したら、LBVD が実地検査（field inspection）を行い、ラボ検査用にサンプルを収集する。LBVD は、輸入国で認められたラボの検査結果と、認定獣医によって発行された衛生証明書（health Certificate）を確認し、問題がないと判断されれば、衛生証明書が発行され、国内に持ち込むことができる。

輸出に際しても類似のサンプル検査がおこなわれ、検査に合格すれば衛生証明書が発行される。

C) 植物・植物加工品の場合

植物の輸入には、検疫証明書とペストリストの提出が必要

輸入業者は PPD に対し、輸入商品から害虫検査の申請を行う。申請書類には、輸入商品につき、原産国からの植物検疫証明書（Phytosanitary Certificate）とペストリスト（有害動植物リスト）も提出が求められる。最終的に、証明書（Result Certificate）が入手できる。

輸出に際しても同様にサンプル検査が行われ、害虫等がみつからず検査に合格すれば、PPD により植物衛生証明書（Phytosanitary certificate）が発行される。

⑥ 通関簡素化に向けた取組

ワンストップ・サービス

貿易手続きの簡素化するため、ヤンゴン国際空港やタイ国境のミヤワディなど複数の国境にワンストップ・サービス（One Stop Service: OSS）拠点を設置している。入国管理局、検疫、税関、商業省、国税庁（IRD）の担当者がいる。しかし、十分には機能していない。

シングル・ストップ検査については、ムセにおいて実施する計画がある。そのような中、ムセにシングル・ストップ検査（Single Stop Inspection）を導入する計画も発表されている。X 線装置も導入する。

⑥ 通関手続きに関する課題

MACCSはトラブルで通関に時間を要している

電子通関システム（MACCS）が導入されたものの、ヒアリングを実施した 2016 年 12 月時点では、トラブルが多く発生し現場は混乱気味のようなのである。その結果、ヤンゴン港ではコンテナが滞留し、今まで以上に時間がかかっている。トラブルの原因は、地場の輸入業者の一部がパソコンを所有しておらず作業できなかったこと、MACCS を取り扱う税関のオフィサーがパソコンでの操作に習熟していないため、入力ミス等が頻発していることなどによる。ただし、このような初期の混乱については、徐々に落ち着いてくるものと思われる。

ペーパーレス化にはなっていない

MACCS の導入で通関が電子化されたものの、入力後に書類をプリントアウトして提出することが求められるなど、現時点では完全なペーパーレス化にはなっていない。また、通関においては、税関だけではなく商業省、農業畜産灌漑省、保健省などの省庁のほか、船舶、航空、港湾当局（Port Authority）、倉庫運営者などにおいてデータがオンラインで共有されるには至っていない。

制度整備にも課題

MACCS は導入されたが、各種関連制度の整備はまだこれからの段階である。具体的には、貨物の関税分類や関税額を事前に問い合わせ回答を得ることのできる事前教示制度や、不正等が発生した際に過去にさかのぼって調査を行うことのできる事業調査制度については、まだ導入されていない。2015 年 3 月に改正関税法が成立した際、事後調査制度も盛り込まれており、これらは今後導入されていく予定である。

(4) 原産地証明書

商業省か商工会議所が発給

ミャンマーの原産地証明書の発給機関は、商業省とミャンマー商工会議所連盟（UMFCCI）である。商業省からは特定原産地証明書、UMFCCI からは通常の原産地証明（特惠関税適用以外の場合に使用するもの）が取得できる。

現地ヒアリングによると、日本企業は ASEAN 物品貿易協定（ATIGA）に基づく原産地証明書（FormD）を活用することが多く、日・ASEAN 包括的経済連携協定（AJCEP）に基づくものはあまり活用されていないようだった。これは、ミャンマーにおいては関税分類番号（HS コード）が 2013 年時のままで調整できていないことが大きい。

税関では、原産地証明についての内容が貨物と一致しているかの確認をするだけであり、特にトラブルは発生していない。

図表 6-11：原産地証明書

フォーム	対象協定、根拠制度
Form D	ASEAN物品貿易協定(ATIGA)
Form E	アセアン中国FTA(ACFTA)
Form AK	アセアン韓国FTA(AKFTA)
Form AJ	日アセアンFTA(AJFTA)
Form AI	アセアンインドFTA(AIFTA)
Form AANZFTA	アセアン・豪州・NZ FTA(AANZFTA)
Form A	一般特惠関税制度(GSP)

出所：Myanmar Trade Portal、商業省ウェブサイトより大和総研作成

4. 投資上の現状と課題

(1) 外資規制

①概要

ミャンマー投資法が
2016年10月成立

外国投資受け入れ政策の根幹となる法律は、2016年10月18日に成立したミャンマー投資法（新投資法）である。これは、これまで外国企業に適用されていた外国投資法（1988年に制定、2012年11月に改定）とミャンマー企業に適用されていた内国民投資法が統合されたもので、今後は全ての企業が同法に基づき認可の手続きが行われることになる。各種報道によると、現在、2017年4月の運用開始に向けて、具体的な手続きや規則を定めた施行細則の公表準備が進められているようである。

図表 6-12：新投資法に基づく投資規制リスト（草案）・抜粋

外国投資家の投資が認められない事業	動物農場
	動物飼料の生産・販売
	ミニマーケット、コンビニエンスストア
ミャンマー企業との合併が求められる業種	水産物の加工・生産
	動物・魚類の輸入及び再輸出
	耕種農業生産及び国内市場流通・輸出
	ビスケット、ウエハース、麺類、ビーフンなど穀物製品の生産・国内流通・販売
	アメ、ココア、チョコレートなど菓子製品の生産・国内流通・販売
	製粉及び乳製品を除く食品の加工・生産・缶詰・国内流通・販売
	麦芽飲料の麦芽製造・生産・国内流通・販売
	リキュール類の生産、精製・瓶詰・国内流通・販売
	精製した水・氷の生産・国内流通・販売
	各種油の生産・国内流通・販売
	小売（床面積929㎡以上）
関係省庁の許可を必要とする業種	沖合漁業
	養蜂業
	動物飼料の生産・販売
	種子の輸入・生産・国内流通・販売・再輸出
	新植物の輸入・交配・流通
	殺虫剤・肥料・ホルモン剤・除草剤の生産・貯蔵・流通・輸出
	ハイブリッド米種子の生産・輸出
	園芸
	航空便貨物輸送
	沿岸・内陸水運貨物輸送

注：草案のため、今後内容に変更が生じる可能性がある

出所：Baker McKenzie, "Unofficial translation of draft released 2-2-2017"より大和総研作成

②参入規制

規則や規制業種リストの草案が公表

ミャンマー投資委員会（Myanmar Investment Committee: MIC）は新投資法の運用に向け、規則や規制業種リストの草案を投資企業管理局（DICA）のウェブサイト上で公表している。規制業種リスト（草案）によると、禁止業種（政府が投資できる者9種、外国企業には認められない者15種類）は24種類、ミャンマー企業との合併が求められる業種が34種類、関係省庁の許可を必要とする業種の数が136種類ある。例えば小

売業では、ミニマーケットとコンビニエンスストアについては、外国投資家の投資が認められない。一方、床面積が 929 m²以上の小売については、ミャンマー企業との合弁が求められる。また製造業では、動物飼料の生産・販売については、外国投資家の投資が認められない。ビスケットなど穀物製品、アメなどの菓子製品、麦芽飲料、リキュール類、各種油の生産・国内流通・販売については、ミャンマー企業との合弁が求められる。ただし、これらはあくまでも草案段階であり、最終的な内容がどのようなかは現時点では不明である（2017 年 2 月末時点）。

新外国投資法の下では、外国企業（ミャンマー会社法においては、現地資本の会社に 1 株でも外国資本が入っていると、その会社は外国企業）の貿易業としての企業設立が事実上認められていなかった（ただし、種苗や肥料など一部の品目を除く）。現時点では、新投資法における運用については、明らかではない。ただし、現在改正の準備が進められている新会社法においては、外資比率の見直しが予定されており、これが実現すれば実質的に規制緩和となる可能性がある。

新投資法では、熟練労働者の雇用義務が除外

また、これまでの外国投資法においては、熟練労働者の雇用義務があり、ミャンマー人労働者の雇用の比率を定めていたが（事業を開始後 2 年以内に 25%以上、次の 2 年以内に 50%以上、次の 2 年以内に 75%以上雇用）、新投資法では除外された。

(2) 投資優遇策（投資恩典、SEZ）

① 資優遇策

法人税の免税は、開発地域別に、7年、5年、3年

新投資法においては、政府が重点的に開発する区域への投資に対し、奨励策を適用するとしている。また、税務上の恩典等のインセンティブについては、外国投資法では進出後の法人税の免税期間は 5 年間であったが、新投資法では、ミャンマーを 3 つの区域（ゾーン）に分類し、最も開発の進んでいない区域（ゾーン 1）における投資事業に対しては 7 年間、適度に開発が進んだ区域（ゾーン 2）に対しては 5 年間、十分に開発が進んだ区域（ゾーン 3）に対しては 3 年間と定められている（新投資法第 18 章、75a）。DICA のウェブサイト上で公表されている Notification No.10（非公式英訳）によると、ヤンゴン管区の 32 タウンシップ、マンダレー管区の 14 タウンシップがゾーン 3 に指定されている。

租税減免措置としては、進出後の法人税の免税期間が 5 年間、機械や原材料に対する輸入関税の減免措置、土地使用権の期間が最長 70 年で民間企業からのリースも可能になっている。

② 経済特区（SEZ）

SEZ法

新投資法以外で外資投資に関連する法律として、新経済特区法（SEZ 法、2011 年制定、2014 年改正）がある。2015 年には具体的な運用内容について定めた同法の施行細則が公表されている。本法には、経済特区における優遇策が規定されている。経済特区には、輸出志向型の製造業を誘致するフリーゾーンとその他のあらゆる業種を対象とするプロモーションゾーンが規定されており、それぞれ恩典が異なる。

特徴

特徴としては、規制業種が 9 種の禁止事業以外に定められていないこと、外資比率規制がないこと、投資申請書の提出から 30 日以外に認可の可否が判断されること、法人税や輸入関税等の減免などである。

ティラワ、ダウエー、チャッピーの 3 つ

改正 SEZ 法ではティラワ、ダウエー、チャオピューの 3 拠点が SEZ として指定され

ているが、現在稼働しているのはヤンゴン南東 20km に位置するティラワ SEZ のみである。ティラワ SEZ は日本とミャンマーが官民一体となって開発を進めてきたプロジェクトである。日系企業では、エースコックが乾麺工場を設立、クボタが農業機械の輸入拠点、ヤンマーが農機の販売拠点、両備 HD が大型物流倉庫を設立している。

ダウエーSEZは開発が
停滞、チャオピューは
中国が開発に意欲

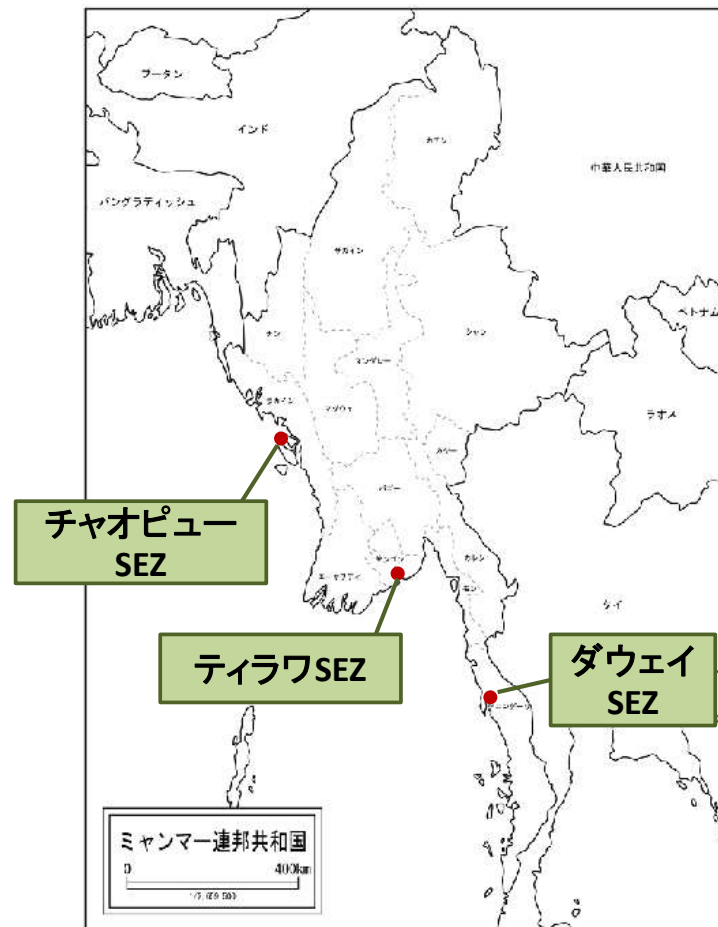
ダウエーSEZ は、現在タイとミャンマーの両政府が主体となり、日本も参画を表明している巨大開発プロジェクトである。深海港を有し、南部経済回廊の西端に位置することから物流上重要であるが、開発は滞っている。また、チャオピューSEZ は、中国の国有企業を中心とした企業連合体が開発するプロジェクトである。インド洋に面し天然ガス資源が豊富であることから、中国にとってエネルギー資源確保の観点から戦略的に重要な開発拠点となっている。

図表 6-13：経済特区法に基づく恩典

		フリーゾーン	プロモーションゾーン
対象事業		輸出志向産業	国内市場及びSEZ内立地企業を対象とする事業
恩典	所得税	営業開始後、7年間免税	営業開始後、5年間免税
		その後の5年間は50%減税	
		さらにその後の5年間は、1年以内の再投資による利益については50%に減税	
	商業税	免除	一定期間免税
	関税	生産に関する原材料、機械設備、建設資材等について免税	販売用でない機械器具、建設資材等については5年間免税
その後の5年間は、50%減税			
土地のリース		最大50年間。その後、25年間延長可	

出所：経済特区法より大和総研作成

図表 6-14：経済特区（候補地含む）



出所：白地図専門店より大和総研作成

参考・引用文献一覧

タイ

[書籍・文献]

1. 麻美淳之（1996）「途上国の青果物市場の制度分析：インドネシア・タイを事例として」、京都大学生物資源経済研究（1996），2：177-192
2. 日刊 CARGO（2008）「特集②タイ・エアカーゴ・マーケット」、CARGO September 2008
3. 日本貿易振興機構（2013）「2013 年度 主要国・地域におけるコールドチェーン調査（タイ）」、日本貿易振興機構（ジェトロ）バンコク事務所、農林水産・食品部、農林水産・食品調査課
4. 日本貿易振興機構（2015）「タイにおける食品輸入規制及び手続等ガイドブック」、日本貿易振興機構（ジェトロ）農林水産・食品部、バンコク事務所
5. 日本貿易振興機構（2017）「2016 年度 日本からの農林水産物・食品輸出に関する各国・地域の制度調査（タイ）」、日本貿易振興機構（ジェトロ）バンコク事務所農林水産・食品部農林水産・食品課
6. 花岡伸也（2015）『第 4 章 GMS 諸国の航空貨物輸送の概況』、池上寛編「アジアの空港と航空物流」調査研究報告書、アジア経済研究所
7. 森隆行（2011）「欧州企業のタイ流通・小売市場参入とロジスティクスの発展に関する研究」、流通科学大学論集—流通・経営編—第 24 巻第 1 号、69-91
8. Thai Airways International Public Company Limited（2010）“Suvarnabhumi International Airport”

[ウェブサイト]

9. 日本貿易振興機構「タイ 貿易管理制度」
https://www.jetro.go.jp/world/asia/th/trade_02.html
10. 農林水産省「タイ 品目別検疫条件一覧表（貨物）」
<http://www.maff.go.jp/pps/j/search/ekuni/as/thailand/kamotsu.html>
11. 国土交通省「アジアハイウェイとは」
http://www.mlit.go.jp/kokusai/kokusai_tk3_000071.html

ベトナム

[書籍・文献]

1. 日本貿易振興機構「ベトナムにおける加工食品の輸入制度」2014 年 3 月（2015 年 2 月改訂）
2. 日本貿易振興機構 農林水産部「農林水産物・食品試験輸出調査（ベトナム）報告書」（2011 年 3 月）
3. 通商弘報「菓子分野では卸業者を介す流通が一般的-消費者向け最終製品の流通構造調査(1)、(2)-」2013 年 4 月 15 日、16 日
4. 通商弘報「商品で異なるサプライヤーと小売業者の関係-消費者向け最終製品の流通構造調査(5)-」2013 年 4 月 19 日
5. 財務省関税局業務課「日ベトナム経済連携協定 原産地規則の概要」2009 年 10 月（2011 年 7 月一部改訂）
6. 日本貿易振興機構ハノイ事務所「ベトナムにおける高付加価値野菜の栽培・流通関連制度調査」2015 年 3 月

ラオス

[書籍・文献]

1. 株式会社大和総研（2011 年）「大和の事業投資ガイドシリーズ ラオス 2011 年」
2. 経済産業省（2014 年）「アジア新興国進出企業の物流・調達の最適化に伴う障壁等調査 調査報告書」
3. 日本貿易振興機構（2016 年）「ラオス投資ガイドブック 2016」

[ウェブサイト]

4. 商工省 “Lao RDR Trade Portal”
<http://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/index> （最終閲覧日：2017/02/27）
5. 日本貿易振興機構 「ラオス ビジネス情報とジェトロの支援サービス」
<https://www.jetro.go.jp/world/asia/la/> （最終閲覧日：2017/02/27）

カンボジア

[書籍・文献]

1. 国際協力機構（2007 年）『カンボジア国海運・港湾セクターマスタートプラン調査報告書（要約編）』
2. 国際協力機構（2013 年）『カンボジア国全国道路網整備計画に係る基礎情報調査 最終報告書 和文要約』
3. 国際協力機構カンボジア事務所（2016 年）『カンボジア投資環境』
4. 国際協力銀行（2013 年）『カンボジアの投資環境』
5. 日本貿易振興機構（2010 年）“Handbook for Agricultural and Fishery Products Import Regulations 2009”
6. 日本貿易振興機構（2013 年）『ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情』
7. Electricity Authority of Cambodia, (2016) “Report on Power Sector of the Kingdom of Cambodia”
8. Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries, Cambodia, (2013) “Cambodia Country Report on Agriculture, Water and Food Security”
9. Ministry of Commerce, “The Export-Import Procedure and Reform on Issuing Certificate of Origin (C/O) of the Ministry of Commerce”
10. Ministry of Economy and Finance, (2013) “Customs Law and Regulations”
11. Ministry of Economy and Finance, (2015) “Handbook on Customs Clearance”
12. National Institute of Statistics, (2015) “Cambodia Demographic and Health Survey 2014”

[ウェブサイト]

1. カンボジア開発評議会
<http://www.cambodiainvestment.gov.kh/ja>
2. 国際協力機構（JICA）
<https://www.jica.go.jp/>
3. 日本貿易振興機構（ジェトロ）
<https://www.jetro.go.jp/>
4. Cambodia Airports
<http://www.cambodia-airports.aero/#anchor>
5. Cambodia Import-Export Inspection and Fraud Repression Directorate General (Camcontrol)

<http://www.camcontrol.gov.kh/>

6. Cambodia National Trade Repository ウェブサイト

<http://www.cambodiantr.gov.kh/index.php>

7. Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)

<http://www.fao.org/faostat/en/#data>

8. General Department of Customs and Excise of Cambodia

http://www.customs.gov.kh/en_gb/

9. Ministry of Commerce

<http://www.moc.gov.kh/en-us/>

10. Ministry of Public Works and Transport

<http://www.mpwt.gov.kh/>

11. NNA. ASIA

<http://www.nna.jp/>

12. SeaRates.com

<https://www.searates.com/>

13. The Phnom Penh Post

<http://www.phnompenhpost.com/>

14. UNCTAD

<http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>

ミャンマー

[書籍・文献]

1. 大和の事業投資ガイドシリーズ「ミャンマー」（第3版）/大和総研（2015年）
2. 経済産業省「アジア小売市場の実態調査」（2015年）
3. 経済産業省「ミャンマー産業発展ビジョン」（2015年7月）
4. 「タイ・ベトナム・ミャンマーにおける食品市場環境調査」大和総研（2013年）
5. ISLS「各国の食品・添加物等の規格基準 ミャンマー連邦共和国」
6. JETRO「輸出輸出入手続き」、「貿易管理制度」
7. 通商弘報「電子通関システムが稼働、関税評価方式も切り替え」（2016年11月30日）
8. 通商弘報「電子通関システム導入でJICAが支援」（2016年6月10日）

[ウェブサイト]

1. Myanmar National Trade Portal 「Obtaining Food Import Recommendation for FDA」
<http://www.myanmartradeportal.gov.mm/index.php?r=searchProcedure/view1&id=8>
2. Myanmar Times, “Trade checkpoint leads to traffic fears” (2017年1月19日付)
3. Myanmar Sun, “Myanmar to launch single-stop inspection at borders” (2016年8月18日付)
4. Eleven”Myawaddy trade hits \$484m” (2016年10月28日付)
<http://elevenmyanmar.com/business/6348>