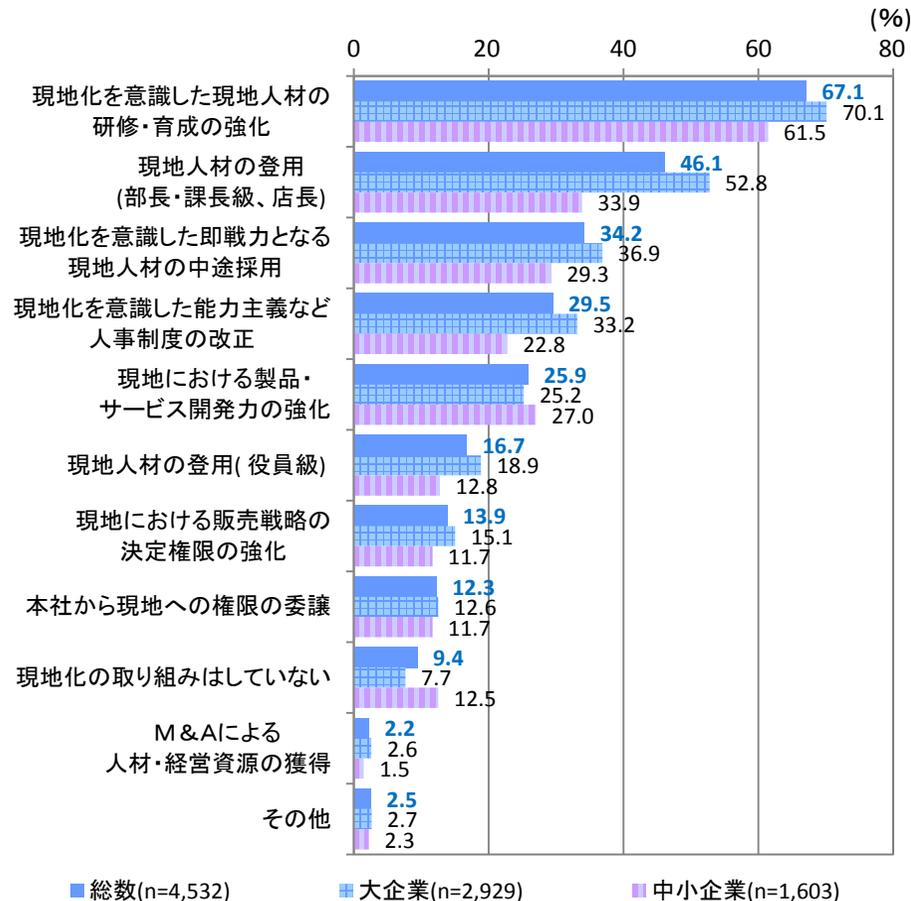


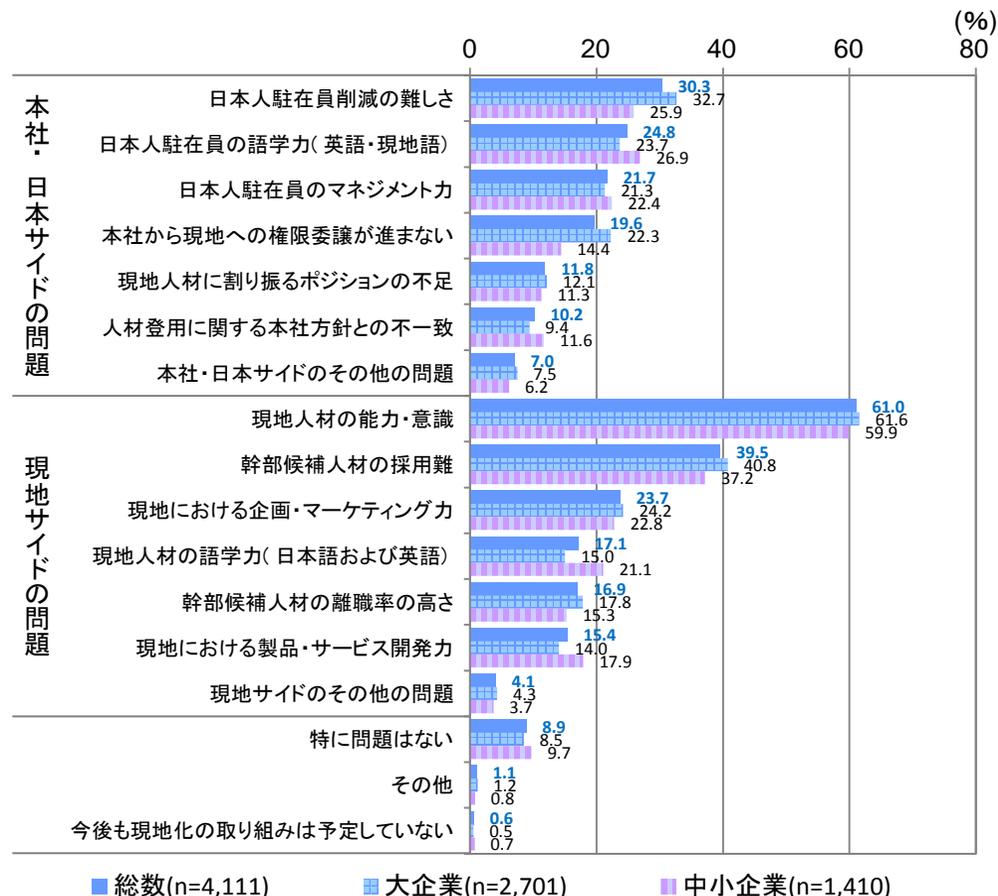
今後の事業展開(5)

経営の現地化

経営の現地化を進めるための取り組み(複数回答)



経営の現地化を進めるに当たっての問題点(複数回答)



- 「経営の現地化を進めるための取り組み」では、「現地化を意識した現地人材の研修・育成の強化」(67.1%)、「現地人材の登用(部長・課長級、店長)」(46.1%)の割合が多かった。企業規模別にみると、「現地人材の登用(部長・課長級、店長)」の大企業の回答率が中小企業の回答率を18.9ポイント上回るほか、「現地化を意識した能力主義などの人事制度の改正」「現地化を意識した現地人材の研修・育成の強化」も大企業の回答率が中小企業の回答率を10ポイント近く上回る結果となった。
- 「経営の現地化を進めるに当たっての問題点」では、「現地人材の能力・意識」等、現地サイドの問題を挙げる企業の割合が多い。

経営上の問題点(1)

国・地域別の問題点(上位5項目、複数回答)

シンガポール	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=224)	68.3	72.9
2 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=224)	52.7	54.5
3 調達コストの上昇(n=42)	42.9	35.6
4 主要販売市場の低迷(消費低迷)(n=224)	42.4	26.9
5 日本人出向役職員(駐在員)のコスト(n=224)	42.0	36.3

マレーシア	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=294)	63.3	68.9
2 現地通貨の対ドル為替レートの変動(n=292)	62.3	33.7
3 品質管理の難しさ(n=161)	58.4	44.4
4 従業員の質(n=294)	51.7	50.5
5 限界に近づきつつあるコスト削減(n=161)	46.6	55.6

タイ	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=557)	60.1	70.2
2 品質管理の難しさ(n=349)	58.2	52.0
3 主要販売市場の低迷(消費低迷)(n=554)	52.4	42.5
4 従業員の質(n=557)	51.0	50.4
5 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=554)	43.9	47.8

インドネシア	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=385)	80.5	83.8
2 現地通貨の対ドル為替レートの変動(n=384)	70.8	63.3
3 原材料・部品の現地調達の難しさ(n=223)	61.0	61.1
4 従業員の質(n=385)	58.7	56.3
4 通関に時間を要する(n=380)	58.7	62.7

ベトナム	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=544)	77.9	74.4
2 原材料・部品の現地調達の難しさ(n=356)	65.2	70.3
3 通関等諸手続きが煩雑(n=536)	55.8	61.1
4 品質管理の難しさ(n=356)	55.6	50.2
5 従業員の質(n=544)	50.2	49.0

フィリピン	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 原材料・部品の現地調達の難しさ(n=77)	62.3	58.2
2 品質管理の難しさ(n=77)	52.0	36.3
3 従業員の質(n=118)	50.0	49.3
4 通関等諸手続きが煩雑(n=117)	39.3	31.9
5 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=118)	39.0	40.3

(注1)「特に問題はない」を除く、回答率上位5項目。

(注2)オレンジ色のハイライトは、「3. 経営上の問題点(1)」の全調査対象地域総数の上位10項目に入っていない項目。赤色のハイライトは14年調査より10ポイント以上上昇、青色のハイライトは14年調査より10ポイント以上低下。

経営上の問題点(2)

国・地域別の問題点(上位5項目、複数回答)

インド	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=438)	70.3	71.7
2 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=436)	63.5	64.3
3 税務(法人税、移転価格課税など)の負担(n=436)	57.1	54.9
4 通関等諸手続きが煩雑(n=434)	56.9	60.8
5 原材料・部品の現地調達の高難しさ(n=200)	52.5	56.7

パキスタン	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 電力不足・停電(n=17)	64.7	50.0
2 従業員の賃金上昇(n=30)	53.3	42.1
3 品質管理の高難しさ(n=17)	52.9	33.3
3 原材料・部品の現地調達の高難しさ(n=17)	52.9	50.0
5 主要取引先からの値下げ要請(n=30)	50.0	27.8

スリランカ	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 品質管理の高難しさ(n=11)	63.6	46.2
1 原材料・部品の現地調達の高難しさ(n=11)	63.6	61.5
3 従業員の賃金上昇(n=37)	48.7	44.4
4 現地通貨の対ドル為替レートの変動(n=36)	38.9	14.8
5 従業員の定着率(n=37)	37.8	25.9

(注1)「特に問題はない」を除く、回答率上位5項目。

(注2)オレンジ色のハイライトは、「3. 経営上の問題点(1)」の全調査対象地域総数の上位10項目に入っていない項目。赤色のハイライトは14年調査より10ポイント以上上昇、青色のハイライトは14年調査より10ポイント以上低下。

バングラデシュ	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 原材料・部品の現地調達の高難しさ(n=34)	70.6	40.0
2 従業員の質(n=49)	57.1	68.4
3 通関等諸手続きが煩雑(n=48)	56.3	55.3
4 従業員の賃金上昇(n=49)	53.1	60.5
5 品質管理の高難しさ(n=34)	50.0	48.0
5 通関に時間を要する(n=48)	50.0	57.9

カンボジア	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 原材料・部品の現地調達の高難しさ(n=33)	72.7	79.0
2 従業員の賃金上昇(n=83)	62.7	80.0
3 品質管理の高難しさ(n=33)	60.6	36.8
4 従業員の質(n=83)	60.2	60.0
5 人材(中間管理職)の採用難(n=83)	54.2	45.0

ラオス	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の質(n=18)	72.2	46.2
2 従業員の賃金上昇(n=18)	66.7	61.5
3 従業員の定着率(n=18)	61.1	38.5
4 品質管理の高難しさ(n=12)	58.3	66.7
5 原材料・部品の現地調達の高難しさ(n=12)	50.0	50.0

ミャンマー	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 品質管理の高難しさ(n=2)	100.0	22.2
1 原材料・部品の現地調達の高難しさ(n=2)	100.0	55.6
3 従業員の賃金上昇(n=32)	68.8	68.0
4 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=32)	65.6	42.0
5 対外送金に関わる規制(n=32)	56.3	62.0

経営上の問題点(3)

国・地域別の問題点(上位5項目、複数回答)

中国	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=859)	84.3	83.9
2 品質管理の難しさ(n=542)	61.4	53.7
3 従業員の質(n=859)	55.5	55.6
4 限界に近づきつつあるコスト削減(n=542)	54.2	47.5
5 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=854)	50.7	53.7

香港・マカオ	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=233)	67.0	66.0
2 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=232)	44.8	46.4
2 新規顧客の開拓が進まない(n=232)	44.8	40.5
4 従業員の質(n=233)	41.2	38.2
5 主要取引先からの値下げ要請(n=232)	35.8	32.9

台湾	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 主要販売市場の低迷(消費低迷)(n=163)	47.2	32.0
2 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=163)	45.4	51.0
3 新規顧客の開拓が進まない(n=163)	42.9	27.0
4 品質管理の難しさ(n=55)	41.8	33.3
5 限界に近づきつつあるコスト削減(n=55)	40.0	37.3

韓国	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=204)	67.7	67.4
2 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=203)	57.6	56.8
3 限界に近づきつつあるコスト削減(n=96)	47.9	42.4
4 主要取引先からの値下げ要請(n=203)	46.8	48.9
5 現地通貨の対円為替レートの変動(n=204)	41.2	47.8

オーストラリア	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=195)	66.2	71.1
2 現地通貨の対ドル為替レートの変動(n=197)	48.2	35.4
3 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=198)	43.4	45.1
4 主要販売市場の低迷(消費低迷)(n=198)	42.4	35.2
5 限界に近づきつつあるコスト削減(n=56)	35.7	48.2

ニュージーランド	15年調査 (%)	14年調査 (%)
1 従業員の賃金上昇(n=78)	39.7	32.9
1 現地通貨の対円為替レートの変動(n=78)	39.7	33.3
3 競合相手の台頭(コスト面で競合)(n=78)	38.5	38.7
4 現地通貨の対ドル為替レートの変動(n=78)	33.3	31.9
5 新規顧客の開拓が進まない(n=78)	29.5	20.0

(注1)「特に問題はない」を除く、回答率上位5項目。

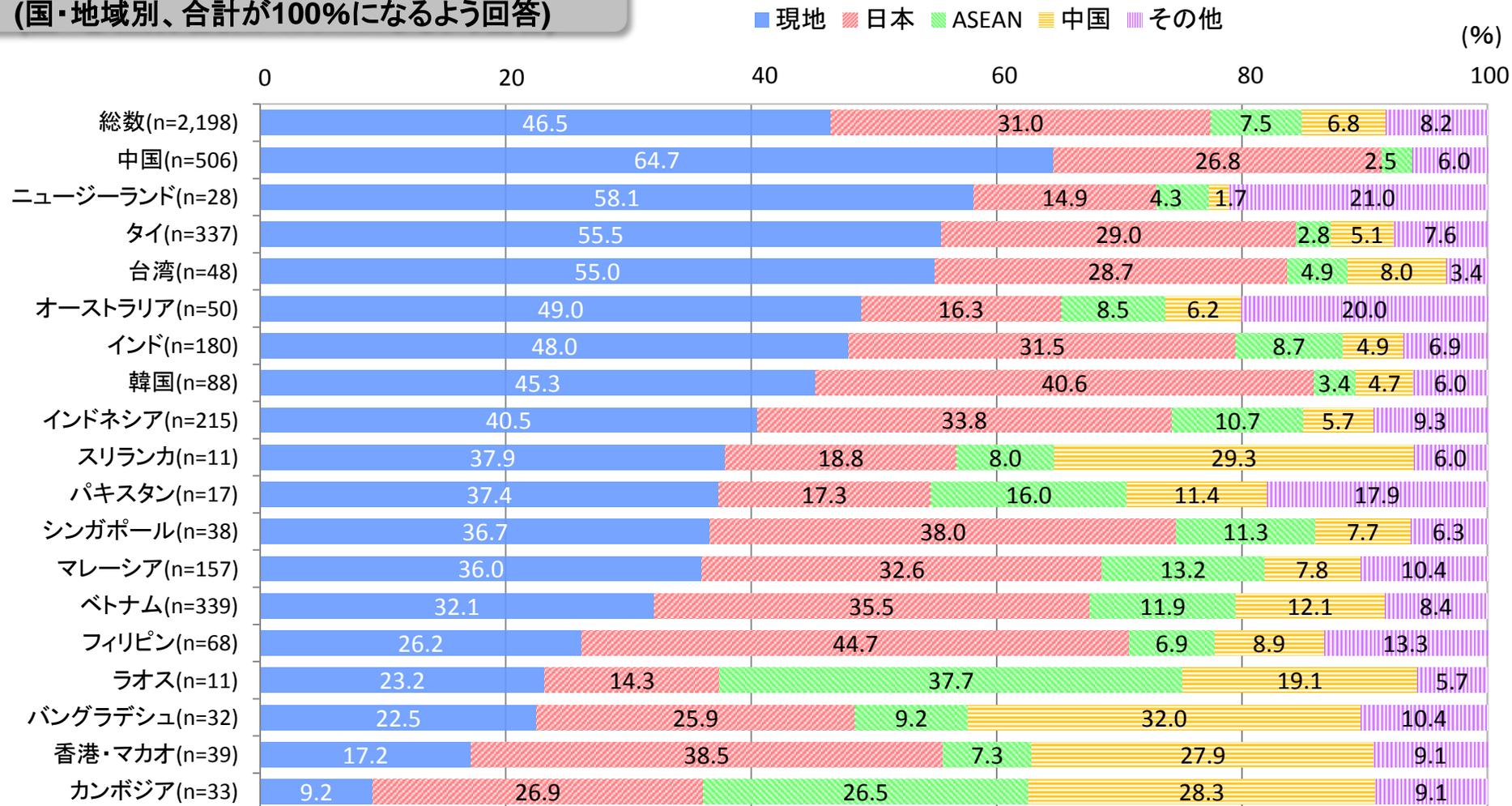
(注2)オレンジ色のハイライトは、「3. 経営上の問題点(1)」の全調査対象地域総数の上位10項目に入っていない項目。赤色のハイライトは14年調査より10ポイント以上上昇、青色のハイライトは14年調査より10ポイント以上低下。

原材料・部品の調達

製造業のみ

原材料・部品の調達先の内訳
(国・地域別、合計が100%になるよう回答)

(注)n≥10の国・地域。



- 進出日系企業の現地生産活動における原材料・部品の調達先の内訳は、「現地」(46.5%)が最も高く、「日本」(31.0%)、「ASEAN」(7.5%)が続く。現地調達率は、14年調査(48.7%)から2.2ポイント低下。日本、ASEAN、中国からの調達率はわずかに上昇した。
- 国・地域別にみると、中国の現地調達率が高いが、14年調査(66.2%)から1.5ポイント低下した。
- 日本からの調達率は、フィリピン(44.7%)、韓国(40.6%)、香港・マカオ(38.5%)などで相対的に高い。

経済統合への期待(1)

ASEAN経済共同体(AEC)実施項目で期待する項目(上位10項目、複数回答)

(注)青色のハイライトは14年調査より10ポイント以上低下。

(%)

回答項目		15年調査 (%)	14年調査 (%)	増減 (ポイント)	業種別 製造業	業種別 非製造業	上位3カ国		
1位	通関手続きの簡素化 (通関申告書の統一、輸出入のシングルウインドウ化)	53.8	63.9	△10.1	59.0	46.8	ラオス (70.6)	カンボジア (67.5)	インドネシア (65.5)
2位	CLMV(カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム)での輸入関税撤廃	26.9	29.6	△2.7	25.9	28.3	ミャンマー (58.6)	カンボジア (47.5)	タイ (36.9)
3位	税制面での二重課税防止、源泉徴収税率のバラツキの是正	25.8	32.0	△6.2	24.8	27.3	ミャンマー (55.2)	フィリピン (33.3)	インドネシア (32.9)
4位	原産地規制などに係る解釈・運用の統一化	25.6	28.2	△2.6	29.2	20.8	インドネシア (32.0)	カンボジア (28.8)	ベトナム (28.5)
5位	熟練労働者の移動自由化	20.9	24.7	△3.8	20.6	21.4	マレーシア (30.0)	タイ (25.1)	カンボジア (25.0)
5位	CLMV(カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム)のインフラ開発	20.9	15.9	5.0	17.0	26.1	ミャンマー (58.6)	カンボジア (36.3)	シンガポール (30.1)
7位	非関税障壁(ライセンス要件、強制規格など)の削減	18.3	23.3	△5.0	16.6	20.6	インドネシア (29.6)	ベトナム (19.8)	カンボジア (18.8)
8位	サービス業の出資規制緩和・撤廃	17.7	16.0	1.7	6.3	33.1	ミャンマー (62.1)	ラオス (23.5)	インドネシア (21.6)
9位	ASEAN 共通の基準・認証・表示制度の導入	15.7	20.9	△5.2	15.2	16.4	ラオス (23.5)	シンガポール (20.7)	カンボジア (20.0)
10位	資本移動の規制緩和(クロスボーダーでの資金調達、地域統括拠点による出資体制強化等)	13.9	17.6	△3.7	10.1	19.1	ミャンマー (41.4)	インドネシア (19.3)	シンガポール (17.2)

- ASEAN経済共同体(AEC)の実施項目で期待する事項については、「通関手続きの簡素化(通関申告書の統一、輸出入のシングルウインドウ化)」が53.8%と高く、特にラオス(70.6%)、カンボジア(67.5%)で約7割となった。14年調査との比較では期待の度合いが全体的に低下した。
- 業種別にみると、「通関手続きの簡素化」を挙げた企業の割合が製造業(59.0%)で非製造業(46.8%)より12.2ポイント高い結果となった。

経済統合への期待(2)

TPP交渉で検討されている項目のうち期待する項目(上位10項目、複数回答)

(%)

回答項目		全体	業種別 製造業	業種別 非製造業	上位3カ国		
1位	税関当局および貿易円滑化	59.0	68.3	49.5	ベトナム (65.8)	マレーシア (60.2)	シンガポール (56.6)
2位	物品市場アクセス	33.6	34.2	32.8	ニュージーランド (59.7)	オーストラリア (39.6)	ベトナム (34.5)
3位	原産地規則(複数締約国の付加価値・工程足し上げを可能とする「累積ルール」等)	25.4	32.1	18.6	マレーシア (28.2)	ベトナム (27.5)	シンガポール (25.9)
4位	ビジネス関係者の一時的な入国	18.3	15.3	21.4	シンガポール (24.3)	ベトナム (19.3)	ニュージーランド (16.1)
5位	サービス(越境サービス、金融サービス、電気通信サービス)	15.7	7.9	23.6	ニュージーランド (29.0)	シンガポール (19.6)	ベトナム (15.8)
6位	投資(投資家間の無差別原則、投資に関する紛争解決手続等)	10.1	3.6	16.8	ニュージーランド (16.1)	オーストラリア (14.0)	ベトナム (9.7)
7位	知的財産	9.8	8.5	11.1	ニュージーランド (24.2)	シンガポール (11.1)	オーストラリア (10.4)
8位	競争政策・国有企業	8.1	5.2	11.1	ニュージーランド (14.5)	マレーシア (11.2)	オーストラリア (7.9)
9位	電子商取引	7.3	5.8	8.9	ニュージーランド (25.8)	オーストラリア (9.8)	ベトナム (6.3)
10位	TBT(貿易の技術的障害)	4.5	4.9	4.1	ニュージーランド (16.1)	マレーシア (4.9)	シンガポール (3.7)

- 大筋合意した環太平洋パートナーシップ(TPP)交渉の中で検討されている事項のうち、期待する項目は、「税関当局および貿易円滑化」が59.0%と最も高く、次が「物品市場アクセス」(33.6%)となった。
- 業種別では、「原産地規則」を挙げた企業の割合が製造業(32.1%)で非製造業(18.6%)より13.5ポイント高く、「サービス(越境サービス、金融サービス、電気通信サービス)」は非製造業(23.6%)が製造業(7.9%)より15.7ポイント上回った。

メコン域内のインフラについて ～物流をメインに～

Logistics Performance Index(LPI)の内訳

- タイはASEAN地域において第3位の物流の効率性。
(シンガポール(5位)、マレーシア(25位)、タイ(35位))
- 30位前後は中東・東欧諸国と同程度。
(トルコ(30位)、ポーランド(31位)、チェコ(32位)、ハンガリー(33位)など)

	総合順位	税関	物流 インフラ	国際輸送	物流の質・ 競争力	トレーサビリティ	タイムライン
タイ	35	36	30	39	38	33	29
ベトナム	48	61	44	42	49	48	56
カンボジア	83	71	79	78	89	71	129
ラオス	131	100	128	120	129	146	137
ミャンマー	145	150	137	151	156	130	117

(出所)世界銀行レポートを基にジェトロ作成

物流調査に伴う視点

1. ロジスティックの個別システム

保管・流通加工・包装	受発注管理	物資の品目・数量・納期などの受発注内容を管理
	在庫管理	保管されている物資の数量・品質・位置を管理
	作業管理	物資を保管・流通加工・包装するときに生じる作業を管理
輸送・荷役	物資識別管理	輸送する物資の品目・型番・形状などを伝票やRFIDにより識別
	貨物管理	輸送中の物資の数量・品質・位置を管理
	輸送管理	物資を輸送する貨物自動車の位置や走行状況を管理

2. ロジスティックインフラ

施設	リンク	道路、鉄道、航路、航空路など
	ノード	工場、操車場、港湾、空港、倉庫、流通センター、店舗、オフィス、住宅など
	モード	貨物自動車、貨車、船舶、航空機など
技術	人材	(公共) 行政・手続き遂行、不正防止・公平性、法令遵守 (民間) 品質管理技術、改善意識、機密保持など
	管理	輸送管理・貨物管理技術、パレット・コンテナの利用、冷蔵・冷凍技術など
	情報	情報通信機器、伝票レベルの統一、管理データの情報管理、データ標準化・規格化・共有化、コード共通化、情報利用のルールなど
	資源	電力、電話、上下水・工業用水、燃料など
制度	法律	規制と許可の基準、通関・検査・検疫システム、金融税制
	習慣・慣行	宗教上の慣習、労働慣行、損害補償システム、契約履行

(出所)流通経済大学流通情報学部 教授 苦瀬博仁氏提供資料

企業ヒアリング結果

(出所)現地日系及び現地企業等へのヒアリング(2014年10月~2014年12月)に基づきジェトロ作成

- 通関手続き、相互通行ライセンス、保税制度など、法律や制度に関する未整備の課題が最も多くあげられている。

課題			タイ N=22	ベトナム N=21	カンボジア N=9	ラオス N=8	ミャンマー N=17	合計スコア
施設	リンク	(ア) 道路の未整備 (高速道路含む)	4	6	4	N/A	7	21
		(イ) 鉄道の未整備	N/A	2	2	1	1	6
	ノード	(ウ) 港湾の未整備	1	4	2	0	N/A	7
		(エ) 物流施設(倉庫(冷蔵・冷凍含)、流通センターなど)の不足	3	3	1	4	3	14
		(オ) 保税蔵置場(ICD)の不足	N/A	N/A	N/A	N/A	1	1
モード	運送車両(貨物自動車、貨車、船舶、航空機など)の不足	1	11	2	1	1	16	
技術	人材	(カ) 税関職員の育成	N/A	1	2	1	1	5
		(キ) 物流人材の育成	0	1	N/A	3	2	6
	管理	(ク) コールドチェーンの構築	3	5	3	N/A	6	17
		(ケ) 通い箱やパレット等の利用(一貫パレチゼーションシステム、パレットプールシステムの移植など)	2	4	N/A	N/A	5	11
		情報	(コ) 受発注のデータシステム化(EDIの導入やコードの標準化など)	N/A	1	N/A	N/A	N/A
	(サ) 運送車両のGPS導入、データ化		N/A	1	N/A	N/A	N/A	1
	資源	電力・送電線不足	1	0	1	N/A	5	7
制度	法律	(シ) 越境物流における手続、制度(通関手続、相互通行ライセンスなど)	6	10	9	6	17	48
		(ス) 課税基準の解釈相違等による追徴課税	N/A	5	3	N/A	9	17
		(セ) 保税制度及び非居住者在庫制度の整備・認可	4	2	5	1	9	21
		(ソ) 車両乗り入れ規制	2	3	N/A	2	0	7
	慣習・慣行	不透明な費用の徴収	5	2	5	4	2	18
その他	片荷問題等に起因する高額な輸送費	5	5	4	4	2	20	

施設上の主な課題

- 「道路の未整備」の課題は各国企業から指摘されている。
- 「物流施設(倉庫(冷蔵・冷凍含)、流通センターなど)の不足」をあげる企業の割合がラオスに多い。
- ベトナムの企業から「運送車両不足」の課題が多く指摘された。

ベトナム	カンボジア	ラオス
<p>1. インフラ</p> <p>①道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 南北1,700キロの高速道路は未完。 ✓ 生活道への大型輸送車の乗入れ。 ✓ 渋滞や事故の多発。 <p>②鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 速度が遅くハノイ～ホーチミンまで5日程度。 <p>③港湾</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 貨物量の増加により積み込みは2～3日(最悪は1週間)。 <p>2. 車両</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 取締まりによる車両不足。 	<p>1. インフラ</p> <p>①道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 主要都市間(プノンペン～タイ国境ポイペト)の400キロが未整備(輸送時間は10時間)。 ✓ 国道の渋滞(複線化・拡張工事が必要)。 <p>②鉄道</p> <p>主要都市間(プノンペン～シアヌークビル港)間は時速10～20キロと低速(商用利用は困難)。</p> <p>③港湾</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 岸壁水深が浅く(10.5メートル)、コンテナ貨物の取り扱いが困難。 	<p>1. 物流施設</p> <p>総合的な物流施設の不在。</p> <p>—日本支援による「ビエンチャンロジスティックパーク(VLP)」の早期整備への期待。</p> 

技術上の主な課題

- 主にベトナムやミャンマーの企業から「コールドチェーン構築」のニーズが多く聞かれた。

ベトナム	ミャンマー
<p>1. 保冷輸送</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 乳製品などの保冷輸送ニーズが高まっている。 ✓ 現地企業や消費者側は、コールドチェーンの重要性に対する認識が依然不足している。（冷凍品は溶けたらもう一度凍らせれば問題ないくらいの認識）  <p>再冷凍によって霜に覆われた冷凍食品</p>	<p>1. 保冷輸送</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ヤンゴン空港の冷蔵倉庫設備は120フィートのコンテナ分の容量のみ。 ✓ 輸送時に保冷車の電源は切られ、氷を詰めた箱を一緒に入れて運んでいるケースがほとんど。日系企業は品質確保に苦慮。  <p>日系食品会社の自社倉庫から小型トラックへの商品積み替えの様子</p>

法律・制度上の主な課題

- 各国の企業からは、「越境物流における手続き」などの課題が多く指摘された。
- カンボジア、ミャンマーの企業からは「保税制度、非住居者在庫制度の整備」に対するニーズが多く聞かれた。
- 特にカンボジアやラオスの企業から「不透明な費用の徴収」の存在が指摘された。

タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
<p>1. 越境物流における手続・制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 国境通関手続き <ul style="list-style-type: none"> － 越境物流に関し電子通関システムを導入するも、一部の国では依然書面に打ち出し、サインをした上で提出することが求められる。 ✓ 非正規ルートによる取引 ✓ 越境交通協定（CBTA）の導入遅延 ✓ 相互ライセンスの発給数の課題 <ul style="list-style-type: none"> － タイ・カンボジア間の発給件数はわずか40台。 ✓ 車両ハンドルの向きまたは言語・標識等の相違 <p>2. 保税制度及び非住居者在庫制度の整備・認可</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 保税制度の未整備 ✓ 非居住者制度の未整備 <p>3. 不透明な費用の徴収</p> <ul style="list-style-type: none"> － 税務署の担当官の判断等に依存した徴収。 				

メコン各国における電子通関システムの構築状況

- 先行するタイ。ベトナムは2014年にVNACCSを導入済み。ミャンマーは2016年内にMACCS導入の予定。

	電子通関システム	導入時期	導入税関
タイ	e-CUSTOMS	2007年1月	全国の税関で導入済み
カンボジア	ASYCUDA World	不明	全国22ヶ所
ラオス	ASYCUDA World	2010年5月	全国11ヶ所
ミャンマー	MACCS※ (Myanmar Automated Cargo Clearance System)	2016年中の導入を目指す	(未導入)
ベトナム	VNACCS (Viet Nam Automated Cargo Clearance System)	2014年4月～6月 (段階的に導入)	全国の税関で導入済み

(注) ※ミャンマーは現時点では電子通関申請システムを持たない。

(出所) ASYCUDA事務局ウェブサイト、各国税関、貿易ポータルサイトを基にジェトロ作成

南北経済回廊

・走行箇所：昆明～チェンコン
 ・日時：2014年2月

- 1 昆明(Kunming)
429km, 5時間25分
(79.2km/h)
- 2 普洱(Pu'er)
122km, 1時間26分
(85.1km/h)
- 3 景洪(Jinghong)
183km, 2時間49分
(64.9km/h)
- 4 磨憨(Mohan)
- 4 ポーテン
57km, 1時間9分
(49.6km/h)
- 5 ルアンナムター
178km, 3時間13分
(55.3km/h)
- 6 ファイサイ
- 6 チェンコン

2013年12月 第4タイ・ラオス友好橋
 中国とタイが費用を折半する形で建設。橋の両端にファイサイ(ラオス)、チェンコン(タイ)の国境施設も合わせて設置。

新規開通

2015年8月 コーカレイ迂回路
 タイの協力により、2015年8月30日に開通。これまでコーカレイまでは各方向1日おきの通行だったが、大幅に物流環境が改善。

2時間以上短縮

東西経済回廊(東)

・走行箇所：バンコク～ダナン、バンコク～プノンペン
 ・日時：2014年12月



2015年4月 ツバサ橋
 日本のODAにより、4月6日に開通。これまでフェリーで対岸に運んでいた貨物・人が直接往来が可能に。

1時間超短縮

南部経済回廊

・走行箇所：バンコク～HCMC
 ・日時：2015年4月(バンコク～プノンペン)、5月(プノンペン～ハベット)、14年12月(ハベット～ホーチミン)



東西経済回廊(西)

・走行箇所：アユタヤ～ヤンゴン
 ・日時：2012年11月

1 180km 3時間08分 (57.1km/h)	2 181km 2時間50分 (63.7km/h)	3 84km 1時間47分 (47.0km/h)	4 54km 2時間57分 (18.2km/h)	4 91km 2時間31分 (35.9km/h)	5 199km 3時間48分 (52.5km/h)	7 71.5km 54分 (50.3km/h)
1 252km 3時間17分 (76.8km/h)	2 103km 1時間45分 (58.9km/h)	2 202km 5時間00分 (40.4km/h)	4 92km 2時間20分 (39.4km/h)	5 172km 3時間51分 (44.7km/h)	6 84km 1時間55分 (43.8km/h)	



ショートカット2 (ラオス国道8号線) 235km 3時間48分 (61.8km/h)	ナンパオ 106.7km 2時間27分 (43.6km/h)	カウチェオ 68.3km 1時間46分 (38.7km/h)
---	---	---

タケーク
 タケークにあるコンテナ積み替え施設 (写真提供：東京海上日動火災保険株式会社)

ナバオ
 ナバオ近郊の山越えは購買がきつい (写真提供：東京海上日動火災保険株式会社)

振動記録(タケーク～キーン)
 (出所) 東京海上日動火災保険株式会社

サバナケット
 244km
3時間56分
(62.0km/h)

デンサワン
 150km
3時間03分
(49.2km/h)

ラオパオ
 150km
3時間03分
(49.2km/h)

フエ
 98km
2時間18分
(42.6km/h)

ダナン
 98km
2時間18分
(42.6km/h)

振動記録(サバナケット～ドンハ)
 (出所) 東京海上日動火災保険株式会社

2015年2月 ラオス国道9号線
 日本の支援で、東西経済回廊のラオス区間(244km)中の58.1kmの修復を実施。3月14日に開通式典を開催。

ご清聴ありがとうございました。



本資料で提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心がけておりますが、本資料で提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ及び資料の作成者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。