

**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委託事業)
～アセアン経済共同体における流通環境調査～**

中間報告

2017年2月23日

株式会社大和総研
アジア事業開発本部

1. 調査の概要
2. はじめに～調査対象国(メコン5カ国)の概要
3. メコン圏内外における農林水産物・食品の貿易動向
4. 経済回廊の整備・活用状況
5. 国境通関の事例:①ベトナム・カンボジア間(南部経済回廊)
6. 国境通関の事例:②タイ・ミャンマー間(東西経済回廊)
7. メコン5カ国における通関制度・手続き
8. メコン5カ国における低温輸送(コールドチェーン)整備状況
(参考)最終報告書の目次(案)

1. 調査の概要

案件名	アセアン経済共同体における流通環境調査
対象国	メコン5カ国（タイ、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマー）
目的	(1)2015年末のアセアン経済共同体の発足で物流の円滑化に向けた各種取組が進められる中、大メコン圏(GMS)における農林水産物物流の現状と課題を整理する。 (2)日本からの食品の輸出やGMS各国に進出する際の障壁を整理し、日本企業のGMSでの事業展開の支援策や相手政府に要請する改善策を検討する。
方法	(1)既存文献の調査・分析 (2)大メコン圏の5カ国における関係省庁及び食品関連企業への聞き取り調査
期間	2016年9月～2017年3月（約7ヵ月間）

2. はじめに～調査対象国(メコン5ヵ国)の概要

- 人口：約2.4億人（2016年） → 日本の約2倍、ASEAN全体の4割弱
- 経済規模：690億ドル（2016年） → 日本の1割強、ASEAN全体の3割弱
- 所得水準：2,456ドル（2016年） → 日本の15分の1、ASEAN平均の2割強

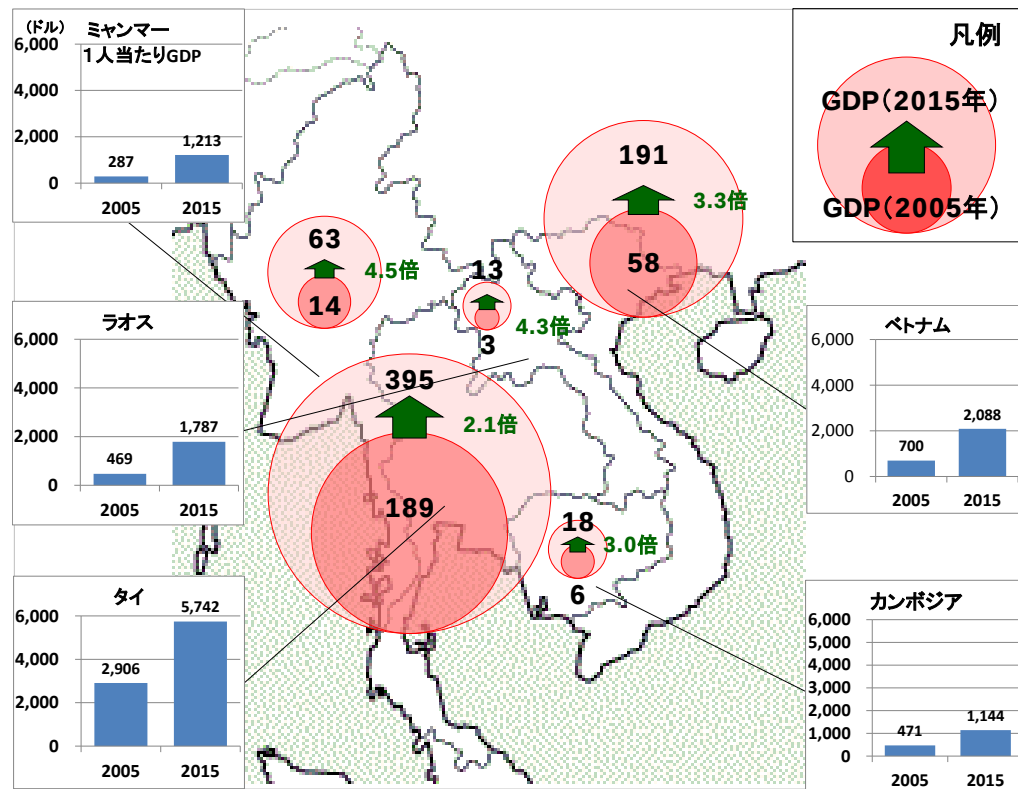
メコン各国の概要

	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ヵ国	23,681	1,938	692	2,456
ASEAN10ヵ国	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ヵ国/ASEAN10ヵ国は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

GDP (2005→2015)



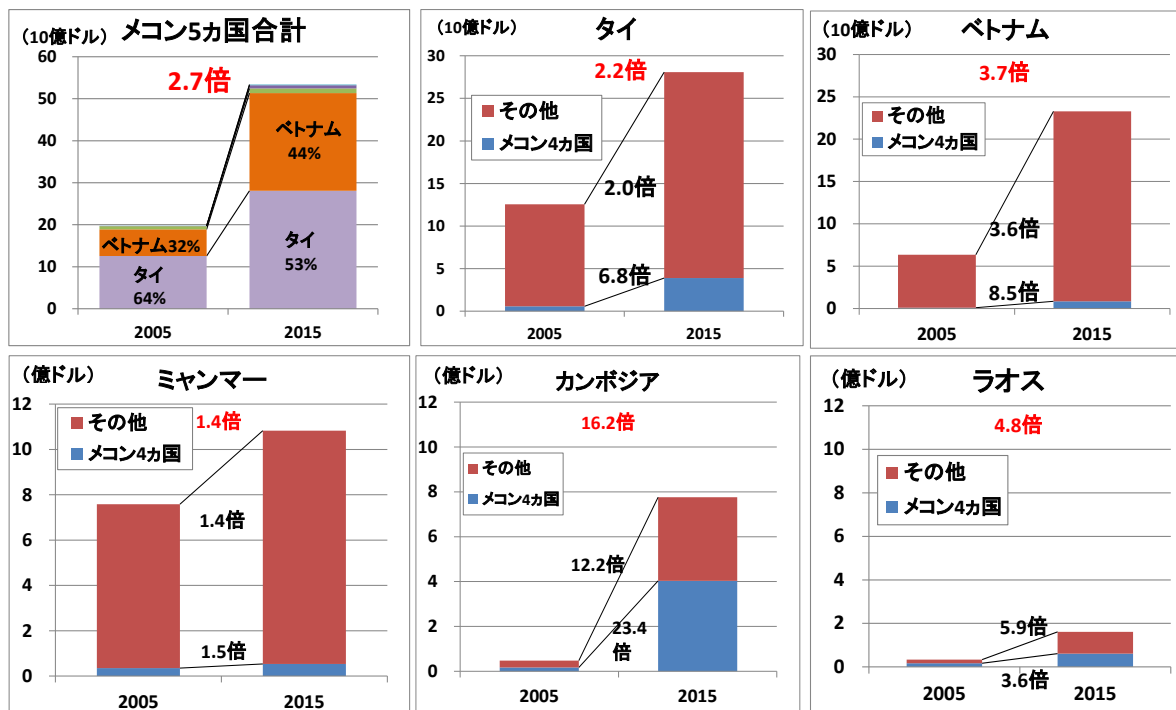
(注) GDPの単位: 億ドル

出所: IMF、国連より大和総研作成

3. メコン圏内外における農林水産物・食品の貿易動向

- 2015年のメコン5カ国の食品輸出額（飲料含む）は530億ドルに達し、過去10年間で2.7倍に増加（出所：UNCTAD）。タイとベトナムが5カ国の輸出額の96%を占めており存在感が大きい
- メコン域内での食品輸出は他地域への輸出に比べて増加しており、域内での食品貿易が進みつつある
- 品目別では、タイからベトナム（①）へは、飲料、野菜・果物、砂糖、ミャンマー（②）やカンボジア（③）へは、飲料、砂糖、ラオス（④）へは肉類や穀物が、ベトナムからタイ（⑤）へは魚類、野菜・果物、コーヒー等が輸出されている

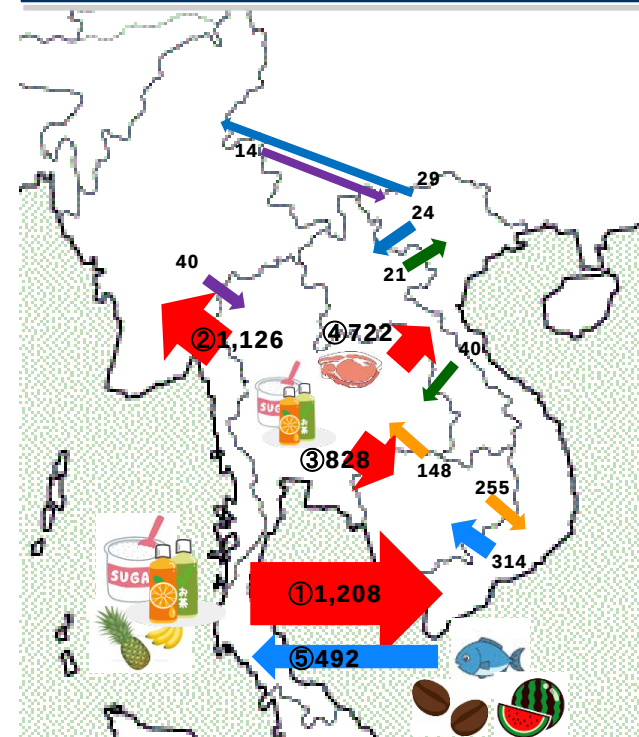
メコン5カ国における食品の輸出額(2005/2015年)



(注) 食品には飲料含む

出所: UNCTADより作成

メコン圏内における食品貿易(2015年)



(注) 単位: 1,000ドル

出所: UNCTADより作成

4. 経済回廊の整備・活用状況

- 5カ国をつなぐ経済回廊（東西/南部/南北）は、舗装状況の悪い区域等があるものの概ね整備
- 食品輸送での利用はまだほとんど進んでいない。①ソフトインフラ面での整備（通関制度・手続き、輸出入規制、外資規制等）が十分でない点が一因
- カンボジアなど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輸送料が高くなることも一因（特に農産品などは高い運送コストに見合うだけの高付加価値化が難しい）

南部経済回廊

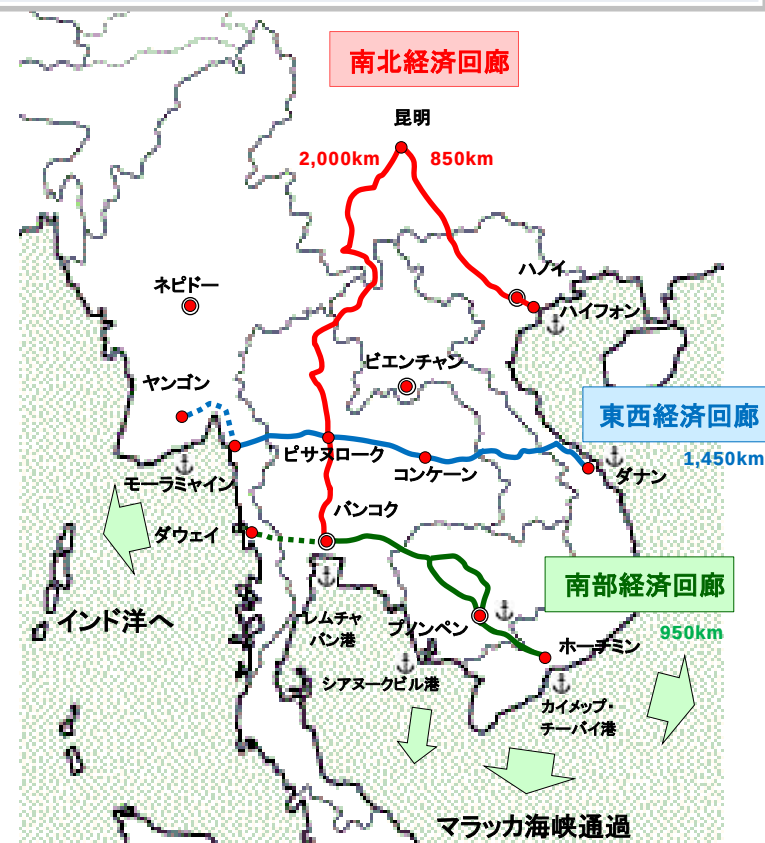
- バンコク・ホーチミン間：一部に舗装状況の悪い区域あり
- バンコク・ダウエイ間：道路が未整備
- カンボジアの「つばさ橋」開通（2015年4月）で、リードタイム短縮
- 活用例として、日系物流会社がバンコク/ホーチミンからプノンペンへ冷蔵食品の定期便
- 課題は、カンボジアから隣国へ運ぶ荷物が少ない（片荷）、カンボジアの需要小

東西経済回廊

- ミャンマー側の道路幅狭い、ラオスの道路の損傷（過積載などによる）
- 新ルート（タイ・ミャンマー）の整備によるリードタイムの短縮（2時間→30分）
- タイ→ミャンマーへの活用例はまだ少ない
- 課題は、タイ・ミャンマー第1友好橋の重量制限（25トン）があり、要積み替え。タイ・ミャンマー第2友好橋の建設中→2017年完成予定

南北回廊

- タイ国内の道路は整備
- ラオス（3号線）は損傷、ミャンマーは悪路



出所：各種情報を基に大和総研作成

5. 国境通関の事例:①ベトナム・カンボジア間(南部経済回廊)

現状

- カンボジア方面への輸送は多いが、**ベトナム方向の貨物は少ない**（バベットのSEZまでの輸送の場合も多い）
- 相互乗り入れライセンスがないトラックの場合、国境にてトランジット申請し、インランド・デポで要積替
- （事例）日系進出小売は、ホーチミンから一部食材を調達。Best Traders Incentives登録で貨物の開被検査無
- （事例）越境低温物流の事例として、日系物流企業がベトナムからカンボジアへ輸送を行っている
- 貨物の通関は、前日までにホーチミンにて申請（VNACCSで審査）。コンテナの開被検査は時々実施される（賞味期限の確認等）

問題点

- **高い輸送コストと通関料（特にカンボジア側の輸入通関）**。原因は、①カンボジアからの貨物がなく**片荷**となる、②税関（財務省管轄）とカムコントロール（商業省傘下）との**二重行政**、③不透明な手数料（不完全なパーパーレス化）など複合的
- 輸出税関と輸入税関のシングルストップ検査等はなし

トラックの待機場所・貨物積み替え場所(カンボジア側)



ゲートを通過しカンボジアに向けて通関待ちのトラック



出所: 大和総研作成

Daiwa Institute of Research Ltd.

出所: 大和総研撮影(2017年1月)

5. 国境通関の事例: ②タイ・ミャンマー間(東西経済回廊)

現状

- タイからミャンマーへの輸送は多いが、逆は少ない
- 相互走行ができないため、タイのトラックはミャンマーのインランド・デポでの積み替えが必要
- 貨物の通関は、国境通関にE-Customs（タイ全土の税関で利用可能）で申請
- 申請後グリーン/レッドの判別がなされ、レッドの場合（1～2割）のみX線検査の対象となる
- ミャンマー側の迂回路の整備（2015年8月）でリードタイムの短縮

問題点

- 片荷となり、輸送コストが高くなる
- タイ側のE-Customsは独自の通関システムのため、ミャンマー側MACCSとの互換性がなく、システム上の連携には技術的なハードルがある
- ミャンマー側のフリーゾーン（貨物の積み替え場）には、数は多いものの小さいウェアハウス（トラックと積荷で一杯になる）しかなく、冷蔵・冷凍倉庫もない
- 第一友好橋は重量制限あり。ミャンマー側の道路が未整備

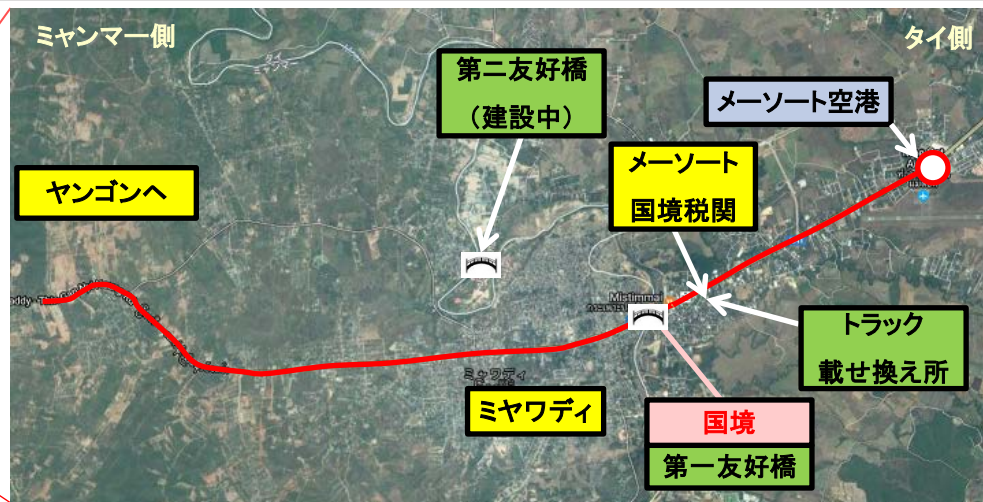
イミグレーション施設



ミャンマーに向けて一列で待機するトラック



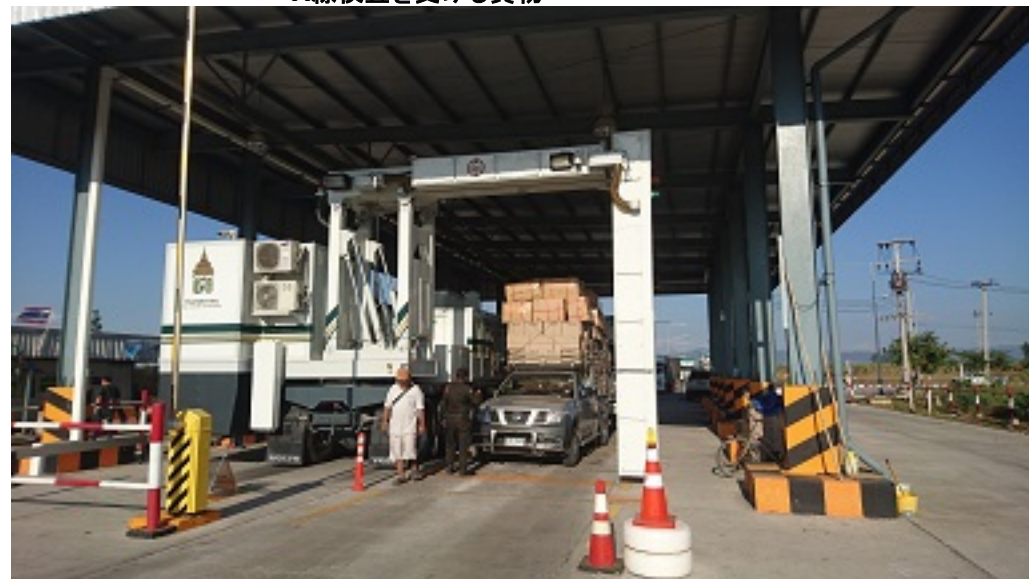
出所: 大和総研撮影(2017年1月)



出所: 大和総研作成

5. 国境通関の事例:②タイ・ミャンマー間(東西経済回廊) 続き(税関でのX線検査の様子)

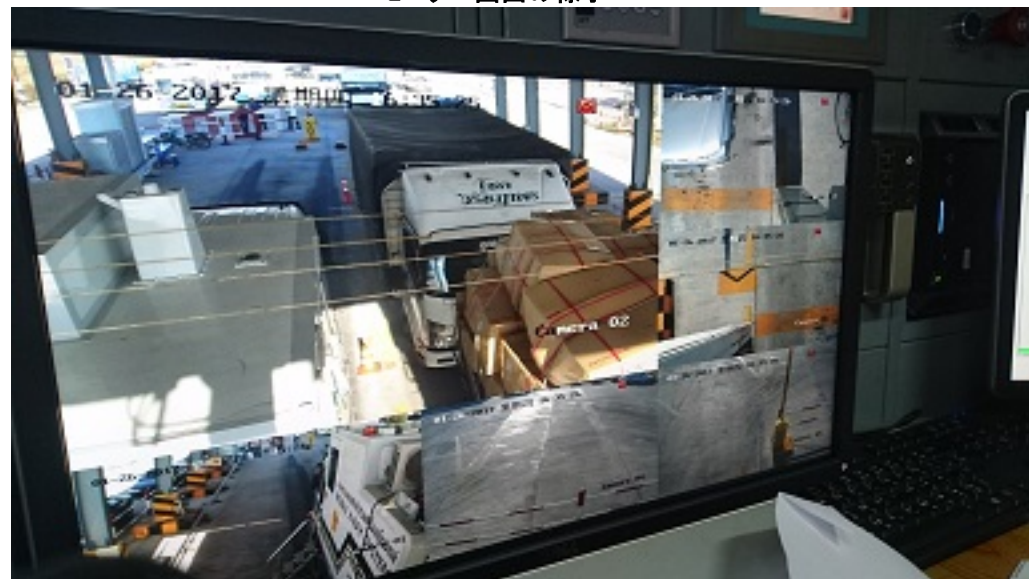
X線検査を受ける貨物



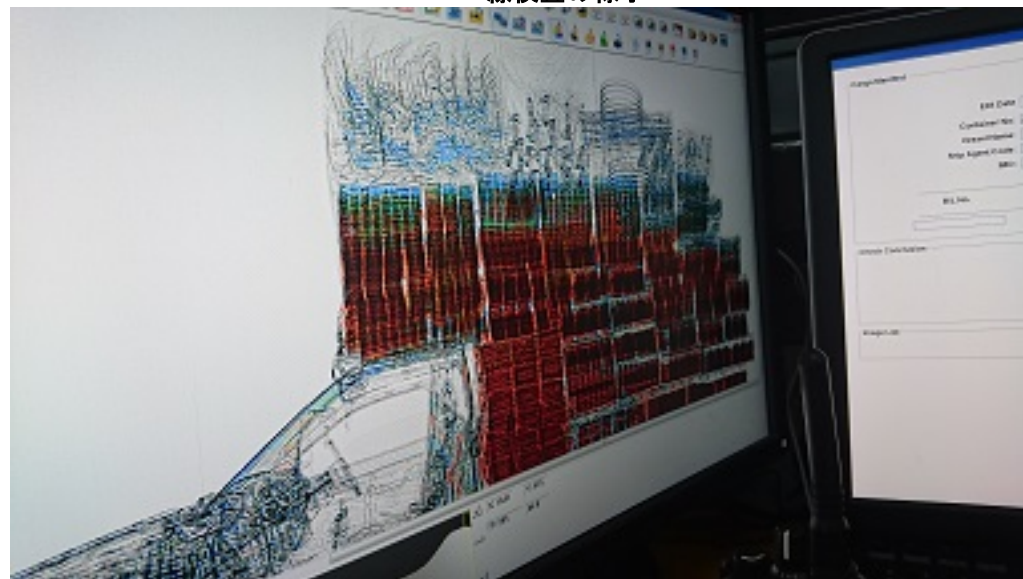
画面を見ながら作業する税関担当者



モニター画面の様子



X線検査の様子



6. メコン5カ国における比較:通関制度・手続き

- 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が、完全なペーパーレス化は実現していない
- 諸手続きには依然として時間を要し、不要な手数料支払いなどの問題も

	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22カ所	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	(調査中)	あり	導入予定
AEO制度 (Authorized Economic Operator)	あり (日系の認定事業者も)	(調査中)	(調査中)	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 (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

7. 各国比較:メコン5ヵ国における低温輸送(コールドチェーン)の整備状況

現状

- 経済成長に伴う所得水準の向上により、冷蔵・冷凍食品の需要は増加
- タイでは冷蔵冷凍倉庫も集積し比較的整備が進んでいる
- CMVでは近年、最新の低温物流施設建設が進んでいる

問題点

- 国によっては冷蔵トラックやドックシェルターの不足、保管・配送の過程での温度の管理不足などからコールドチェーンが分断され、鮮度や品質が劣化するケースも少なくない

【ラオス】

- なし

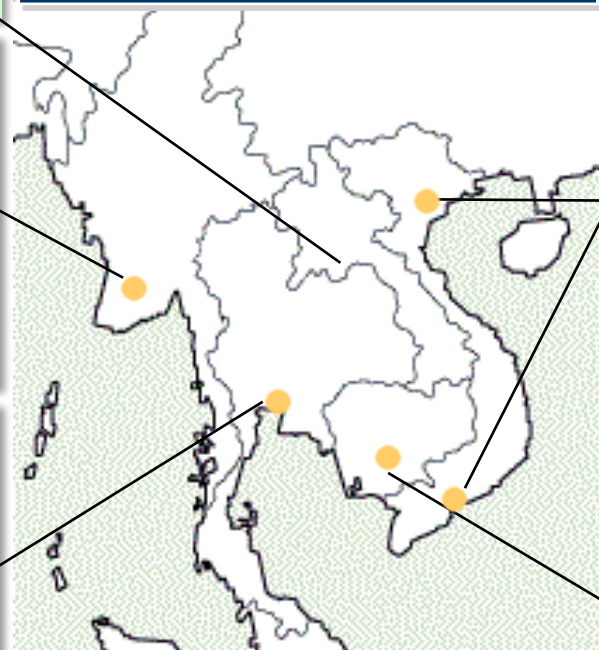
【ミャンマー】

- 双日ロジスティクス
3温度帯での物流事業
- 国分(KOSPA)
2015年、低温物流センターを開設
- 両備HD
ティラワSEZとヤンゴンに最新鋭物流倉庫を建設中

【タイ】

- 横浜冷凍/商船三井(Thai Yokorei)
- 川崎汽船(Bangkok Cold Storage Service)
- 五十嵐冷蔵/商船三井(Thai Max Cold Storage)
- 鴻池運輸(Konoike Cool Logistics)
- マルハニチロ(JPK Cold Storage)、etc

低温物流関連の主な日系進出例



【ベトナム】

- CLK Cold Storage(川崎汽船、日本ロジテム)
2016年7月、冷凍冷蔵倉庫(7,000㎡)
- MLC ITL Logistics(三菱倉庫)
- 両備HD
- 鴻池運輸
3温度帯で冷凍品等輸送
- 郵船ロジスティクス
イオン・カンボジア向けの定期便
- 佐川SG
3温度帯の冷凍・冷蔵倉庫

【カンボジア】

- 郵船ロジスティクス
2016年8月、冷蔵・冷凍機能付き物流施設を新設
- 鴻池運輸
冷蔵冷凍品の定期トラック混載便(ベトナム・タイ間)

(全体編)

第1章 メコン圏における流通・環境の概要

1-1. メコン圏における食品流通概要

1-2. 物流インフラ(経済回廊等)の状況

1-3. 輸出入に係る現状

①輸出入規制の比較

②通関手続きの比較

1-4. アセアン経済共同体における投資規制

①投資規制の比較

②投資優遇策の比較

(各国編)

第2章 タイにおける流通・環境の概要

2-1. 農林水産物・加工食品の流通

①国内における流通状況

②隣国との流通状況

2-2. 物流インフラの状況と課題

①道路・輸送インフラの整備状況

②コールドチェーンの普及状況

③インフラ整備計画

2-3. 食品の輸出入に係る現状と課題

①輸出入規制

②通関手続き

③原産地証明

2-4. 投資上の現状と課題

①投資規制

②投資優遇策(投資恩典、SEZ)

第3章 ベトナムにおける流通・環境の概要

第4章 カンボジアにおける流通・環境の概要

第5章 ラオスにおける流通・環境の概要

第6章 ミャンマーにおける流通・環境の概要

(第2章と同様の構成)

第7章 第メコン圏における課題と施策

7-1. 課題の整理

7-2. 課題解決に向けての施策