

**「メコン地域（ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ）における  
宅配貨物の一貫輸送サービス導入に係る実証運行による調査事業」  
報告書**

平成 27 年 3 月 20 日  
SG ホールディングス株式会社



## 目次

<b>調査の概要</b> .....	1
<b>第1部 メコン地域の物流に関する既存文献の整理</b> .....	3
第1章 マクロ面から見たメコンの貿易・物流の概要 .....	3
1. メコン域内（タイ、ベトナム）の貿易 .....	3
2. メコン域内輸出推移 .....	3
3. メコン域内貿易比率と結合度 .....	5
第2章 メコン地域における物流をめぐる動向 .....	7
1. 日系物流企業の進出状況 .....	7
2. メコン地域における日系物流会社の主な動向 .....	7
3. 日系物流企業の輸送事業に関する主な動向 .....	9
4. 日系企業の進出状況（業種別現地法人数） .....	10
第3章 メコン各国・域内における貿易管理制度 .....	16
1. 各国における輸出入規制 .....	16
2. ASEANにおける関税撤廃に向けた動き .....	21
第4章 メコン各国を結ぶ経済回廊の整備状況 .....	22
1. メコン各国を結ぶ経済回廊 .....	22
2. メコン各国を結ぶ主要な3つの経済回廊の整備状況 .....	23
3. メコン地域における物流インフラ .....	25
4. クロスボーダー陸送における通関手続きの円滑化に向けた課題 .....	33
第5章 メコン各国・域内における物流業の規制と物流事情 .....	37
1. メコンの国際物流環境に対する他国からの評価 .....	37
2. メコン各国の物流に対する外資規制 .....	38
第6章 メコン地域における電子商取引（Electric Commerce: EC）市場 .....	40
1. タイのEC市場と輸送手段 .....	40
2. ベトナムのEC市場と輸送手段 .....	41
おわりに .....	43
<b>第2部 実証走行試験結果</b> .....	44
第1章 事業ルートの選定及び検証項目等の検討 .....	44
1. 事業ルートの選定 .....	44
2. 事業ルートにおける宅配貨物の一貫輸送サービスに期待される効果 .....	45
3. 宅配貨物の一貫輸送サービスの実現に向けて検証すべき事項 .....	46
4. 事前準備で明らかになった問題点・課題とその対応 .....	48

第2章 実証走行試験の実施概要 .....	51
1. 実施概要 .....	51
2. 検証項目及び検証方法 .....	57
第3章 実証走行試験の実施結果 .....	62
1. 通関 .....	62
2. 幹線輸送 .....	76
3. 端末輸送（配送） .....	86
4. 全体 .....	88
5. 検証結果のまとめ .....	95
第4章 メコン地域における宅配貨物の一貫輸送サービスの実現に向けた課題 .....	99
1. 分野別にみた課題 .....	99
2. 各国別の要望・支援事項 .....	101
【総括】 .....	109

## 図表目次

図表 1-1: 東アジア域内航路における TEU Capacity 区分別フルコンテナ船国別寄港回数	3
図表 1-2: タイ、ベトナム、カンボジアからメコン各国への輸出額の推移	4
図表 1-3: メコン 5 国の輸出入の推移 (単位: 百万ドル)	6
図表 1-4: メコン地域への日系企業と日系物流企業の進出状況 (単位: 件)	7
図表 1-5: メコン地域における日系物流企業の主な進出動向	7
図表 1-6: メコン地域における日系物流会社の輸送事業の主な動向	10
図表 1-7: タイ、ベトナムにおける日系企業 (物流業以外) の進出状況	10
図表 1-8: メコン地域における日系企業 (物流業以外) の進出状況	11
図表 1-9: メコン各国における輸入規制	16
図表 1-10: メコン各国における輸出規制	17
図表 1-11: 輸入通関に必要な書類	19
図表 1-12: 国際宅配便の貨物区分と税関手続き	20
図表 1-13: AFTA における関税削減スケジュール	21
図表 1-14: メコン地域の経済回廊	22
図表 1-15: 東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊の詳細状況	23
図表 1-16: 経済回廊におけるトラック相互乗り入れ実施状況	24
図表 1-17: 越境手続きの簡素化	33
図表 1-18: 越境交通協定 (CBTA) 付属書及び議定書の批准状況 (2014 年 12 月現在)	34
図表 1-19: 越境交通協定 (CBTA) 付属書及び議定書の批准状況 (2014 年 12 月現在)	34
図表 1-20: 国際物流パフォーマンス指数	37
図表 1-21: 国際物流パフォーマンス指数の各国ごとの構成項目	38
図表 1-22: メコン各国の物流に対する外資規制	38
図表 1-23: タイにおける取引分類別 EC 市場規模推移 (2007~2013 年)	40
図表 1-24: タイにおける BtoC 市場規模推移 (2007~2013 年)	41
図表 2-1: 実証運行ルート	44
図表 2-2: 他の輸送モードと比較した陸上輸送の特性	45
図表 2-3: 宅配ビジネスモデル (不特定多数の荷主の貨物を対象とする混載輸送)	45
図表 2-4: 検証すべき項目	46
図表 2-5: 事前準備に際して明らかとなった主な問題点・課題	48
図表 2-6: 対象品目、荷姿・使用車両	51

図表 2-7：北ルート行程.....	52
図表 2-8：南ルート行程.....	54
図表 2-9：実施体制.....	55
図表 2-10：事前準備の必要な事項.....	55
図表 2-11：書類の流れ.....	56
図表 2-12：検証すべき項目.....	57
図表 2-13：輸出通関の通関方法・通関時間等.....	62
図表 2-14：輸出通関の検査方法・検査時間等エラー! ブックマークが定義されていませ ん。	
図表 2-15：輸出通関の不適合品発生時の対応エラー! ブックマークが定義されていませ ん。	
図表 2-16：輸出通関のエクストラチャージ及びその他の状況エラー! ブックマークが定 義されていません。	
図表 2-17：輸入通関の通関方法・通関時間等エラー! ブックマークが定義されていませ ん。	
図表 2-18：輸入通関の検査方法・検査時間等エラー! ブックマークが定義されていませ ん。	
図表 2-19：輸入通関の温度管理貨物の取扱いエラー! ブックマークが定義されていませ ん。	
図表 2-20：輸入通関の不適合品発生時の対応エラー! ブックマークが定義されていませ ん。	
図表 2-21：輸入通関のコンテナの積換 .... エラー! ブックマークが定義されていません。	
図表 2-22：輸入通関のエクストラチャージ及びその他の状況エラー! ブックマークが定 義されていません。	
図表 2-23：幹線輸送におけるリードタイムの実証結果（北ルート）.....	76
図表 2-24：幹線輸送におけるリードタイムの実証結果（南ルート）.....	77
図表 2-25：幹線輸送における輸送品質の実証結果（北ルート）.....	78
図表 2-26：幹線輸送における輸送品質の実証結果（南ルート）.....	79
図表 2-27：幹線輸送における輸送品質の実証結果（北ルート）.....	80
図表 2-28：幹線輸送における輸送品質の実証結果（南ルート）.....	84
図表 2-29：端末輸送（配送）における市内の交通環境の実証結果.....	86
図表 2-30：端末輸送（配送）におけるその他の実証結果.....	87
図表 2-31：走行経路（北ルート）.....	89
図表 2-32：振動計測結果：北ルート（BKK～HAN）.....	90
図表 2-33：走行経路（南ルート）.....	91

図表 2-34 : 振動計測結果 : 南ルート (BKK~PNH~HCM) .....	92
図表 2-35 : 温度・湿度推移 .....	93
図表 2-36 : 検証結果 .....	95

## 調査の概要

今般、アジアを中心にグローバルサプライチェーンが深化しており、製造業をはじめとする我が国産業はアジア、特にアセアン諸国への進出を加速させている。特に2015年のアセアン経済共同体設立に向けて、物流サービス域内自由化や域内輸送の自由化に向けて議論が進められるなど、同域内の連結性が高まっている。

日系進出企業は同域内において、貿易量を増加させ、国際分業体制を構築しつつある。今後、こうした日系進出企業の国際競争力を維持・強化するためには、品質管理、迅速性及び効率性を有する我が園の質の高い物流システムを同域内で提供することが求められる。

他方、アセアンにおいては、経済成長に伴う国民の生活水準の向上により、通信販売やeコマースによる個人消費が増加傾向にあり、高品質な宅配貨物輸送サービスに対するニーズが高まりつつある。

こうしたことから、本調査は、メコン地域（ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ）において、メーカー調達から消費者宅配までを網羅したボーダーレスな宅配貨物の一貫輸送サービスの実現に向けて、同地域における実証的な運行による同サービスの効果及び課題を具体的に調査・分析するとともに、関係諸国の宅配貨物の一貫輸送サービスに対する理解を深めることにより、同サービスの形成・促進を図ることを目的として実施した。

その際、①先進的・効率的な物流システムや機器、ノウハウを導入することによる、貨物輸送インフラの有効活用や高質なサービス提供について、海外で実際に実証運行を行うとともに、②日本企業が技術やノウハウを有するインフラシステム・サービスの導入に向けた検証を行うことで、実証運行の結果を踏まえた海外への事業展開に資するものとすることに留意した。





## 第1部 メコン地域の物流に関する既存文献の整理

### 第1章 マクロ面から見たメコンの貿易・物流の概要

#### 1. メコン域内（タイ、ベトナム）の貿易

本節では、本調査の対象国であるメコン諸国（ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ）の貿易・物流の概要を整理する。

まず、対象国のうち港を有するタイ、ベトナムの TEU Capacity 区分別コンテナ船寄航回数に注目したところ、図表 1-1 に示された通り、2008 年から 2013 年の 5 年間で、タイは約 66%、ベトナムにおいては約 144%、寄航回数が増加しており、両国ともに貿易・物流量が拡大していることが分かる。タイにおいては、500TEU 以下の小型船の寄航が減少し、代わりに 1,000TEU 以上の大型船の寄航が増加している。他方、ベトナムの場合、400 未満の小型船は減少しているものの、500TEU 以上の船の寄航が急増している。

図表 1-1：東アジア域内航路における TEU Capacity 区分別フルコンテナ船国別寄港回数  
(単位：回)

国	年	計	TEU Capacity						
			-499	500-	1,000-	1,500-	2,000-	3,000-	4,000-
タイ	2008年	3,444	41	652	2,129	466	156	0	0
	2013年	5,738	6	132	3,134	2,018	346	78	24
ベトナム	2008年	2,040	276	676	750	334	4	0	0
	2013年	4,993	164	1,246	2,059	1,217	265	0	42

出所：国土技術政策総合研究所(2013)「世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動性分析」、同(2014)「世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動性分析」をもとに当社作成

#### 2. メコン域内輸出推移

メコン域内の輸出の推移に関しては、図表 1-2 の通り、タイ、ベトナム、カンボジアの各国からメコン各国への輸出額により示されている。

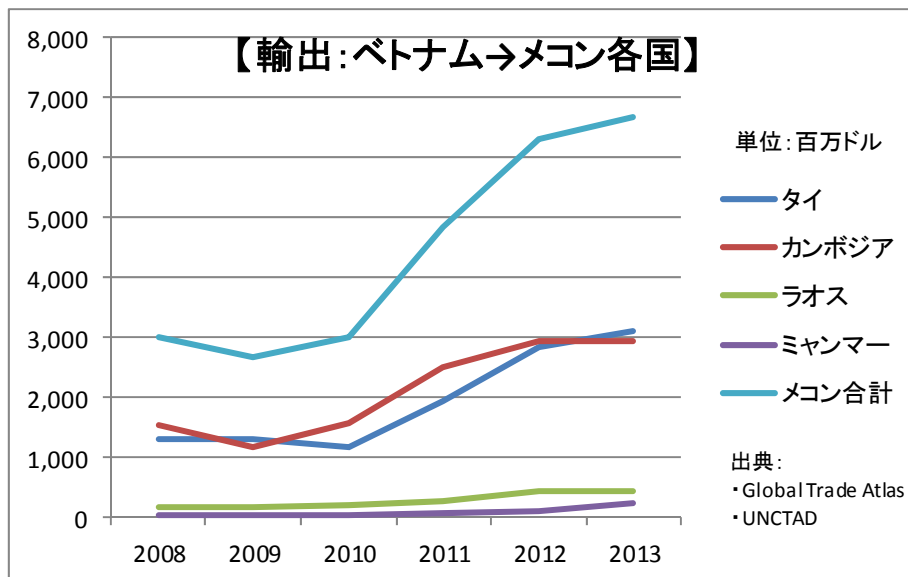
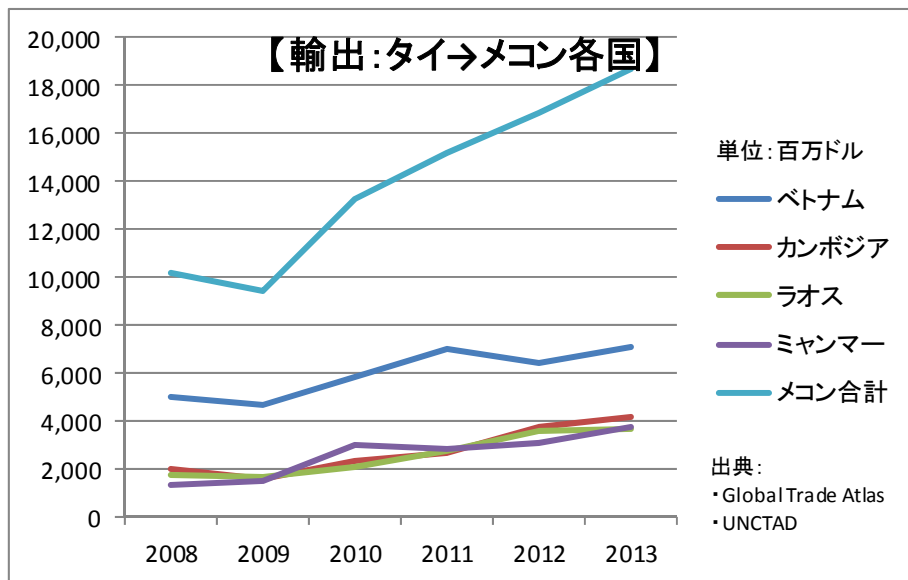
タイからメコン各国への輸出額は、2009 年以降急増しており、2013 年の輸出額は 2009 年の輸出額の約 2 倍の伸びとなっている。特にベトナムへの輸出量が多く、カンボジア、ラオス、ミャンマーへの輸出額はほぼ同水準で、2009 年から 2013 年にかけてほぼ倍増している。

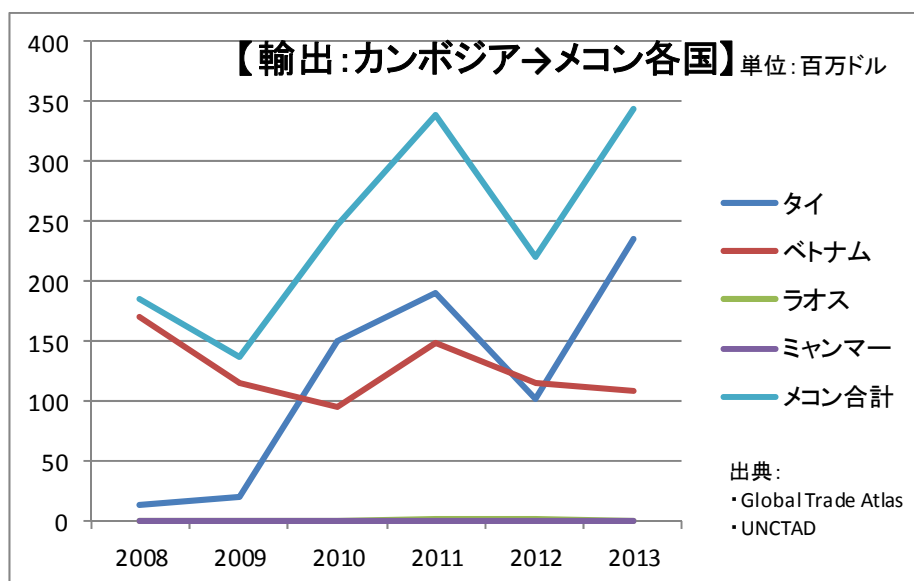
ベトナムからメコン各国の輸出額は、タイの輸出額の 3 分の 1 程度の規模ではあるものの、2010 年から 2013 年にかけて 2 倍以上増加している。特にカンボジアとタイへの輸出が多く、ラオスとミャンマーへの輸出量は少ない。

他方、カンボジアの輸出量は、前述の 2 カ国とは異なり、輸出額は増加傾向にあるものの、2012 年に大きくその額を減少させているが、2013 年に 2011 年の水準に回復している。

特徴的な点は、カンボジアからタイへの輸出は拡大基調にあるのに対し、ベトナムへの輸出は緩やかに減少、または横ばい基調にあり、カンボジアの輸出の増加がタイへの輸出によって支えられていることが示されている。

図表 1-2：タイ、ベトナム、カンボジアからメコン各国への輸出額の推移



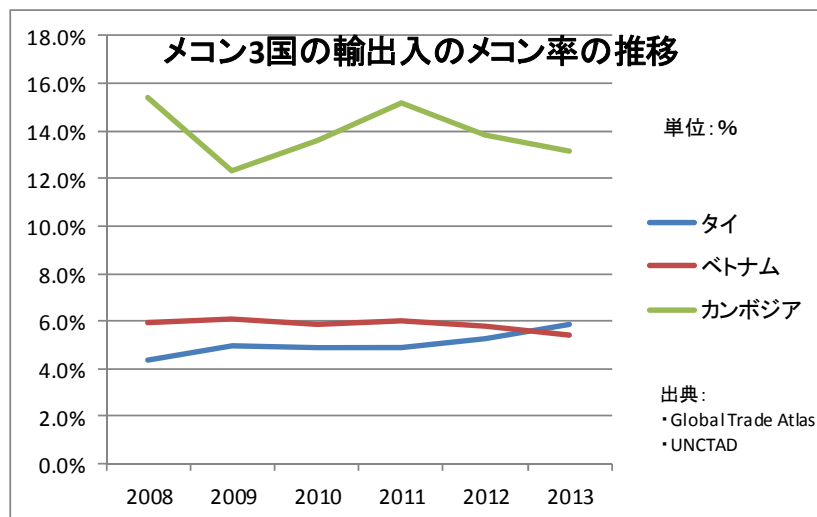
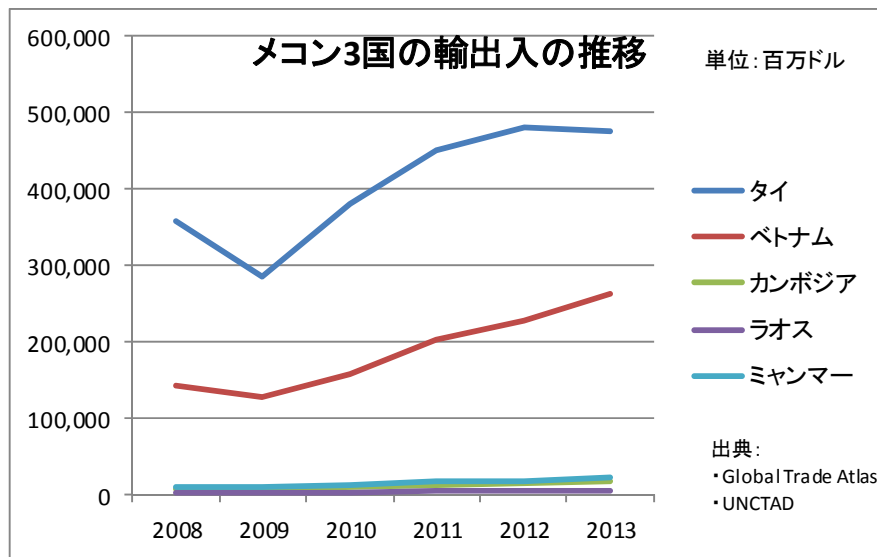


出所：Global Trade Information Services 「Global Trade Atlas」及び国連貿易開発会議（UNCTAD）資料より当社作成

### 3. メコン域内貿易比率と結合度

図表 1-3 は、メコン域内の輸出入の額の推移と、輸出入のメコン域内貿易額比率（メコン各国との輸出入額／各国の年間貿易額）を示したものである。メコン域内の貿易額は増加し、メコン域内貿易額比率はほぼ横ばいであることから、メコン各国の貿易面での相互依存関係が強まっていることが推察される。また、タイとベトナムに関しては、メコン域内貿易額比率が 6%前後に対して、カンボジアは 14%程度と高い点も特徴的である。

図表 1-3：メコン5国の輸出入の推移（単位：百万ドル）



出所：Global Trade Information Services「Global Trade Atlas」及び国連貿易開発会議（UNCTAD）資料より当社作成

## 第2章 メコン地域における物流をめぐる動向

### 1. 日系物流企業の進出状況

メコン域内には、多くの日系企業が進出しており、特にタイへの進出企業数は 2,000 社近くに上る。次いでベトナムにも 700 社近く進出している。他方、カンボジア、ラオス、ミャンマーへの日系企業進出はそれほど進んでいない。

日系物流企業もタイとベトナムには進出しているが、その他の国にはまだ 1 桁台の進出数にとどまっている。

図表 1-4：メコン地域への日系企業と日系物流企業の進出状況（単位：件）

	カンボジア	タイ	ベトナム	ミャンマー	ラオス
進出企業数	43	1,956	679	33	11
物流企業数	4	103	39	6	2

出所：東洋経済新報社「海外進出企業総覧（国別編）2014年版」をもとに当社作成

### 2. メコン地域における日系物流会社の主な動向

2011年～2014年にメコン地域に進出した日系物流企業の進出動向を整理したものが図表 1-5 である。同時期には、ベトナムへの進出企業数が最も多く（40 企業）、次いでタイ（28 企業）と続いている。タイに進出している日系物流企業は前述の通り 100 を超えるため、同時期以前に進出した企業が多いと推測される。他方、その他 3 国への企業進出数は現時点では限定的である。

図表 1-5：メコン地域における日系物流企業の主な進出動向

企業名	公表時期	概要	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
			28	40	2	0	3
日本トランスシティ	2011年3月	カンボジア・プノンペン 駐在員事務所開設	○				
日立物流	2011年4月	子会社によるタイ物流会社の株式取得		○			
郵船ロジスティクス	2011年5月	カンボジア・プノンペン 駐在員事務所開設		○			
日本通運	2011年7月	ベトナム・ビンズン省 倉庫開設		○			
日本通運	2011年7月	タイ 新倉庫建設	○				
日新	2012年2月	ラオス 合弁会社設立		○			
日本梱包運輸倉庫	2012年2月	ベトナム・ドンナイ省 子会社設立	○				
鴻池運輸	2012年3月	タイ定温物流センター完成	○				
日本梱包運輸倉庫	2012年4月	タイ子会社 バンナー営業所開設		○			
商船三井ロジスティクス	2012年4月	カンボジアとミャンマーに拠点開設	○				
日本梱包運輸倉庫	2012年5月	ベトナム・ハナム省 子会社設立		○			

企業名	公表時期	概要	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
商船三井ロジスティクス	2012年5月	ベトナム・タイビン省 事務所開設		○			
住友倉庫	2012年5月	ベトナム・ホーチミン 新会社設立	○				
阪急阪神エクスプレス	2012年5月	ベトナム、ハイフォン・ビンズオンに事務所新設	○				
上組	2012年6月	ミャンマー・ヤンゴン 事務所開設	○				
双日ロジスティクス	2012年7月	ベトナム・ホーチミン 物流事業会社設立		○			
鴻池運輸	2012年7月	ミャンマー・ヤンゴン 駐在員事務所開設	○				
日本通運	2012年7月	ミャンマー・ヤンゴン 連絡事務所開設		○			
カンダホールディングス	2012年8月	タイ孫会社設立		○			
楠原運輸	2012年8月	ミャンマー 支店開設		○			
鈴与	2012年10月	ミャンマー・ヤンゴン 駐在員事務所開設	○				
日立物流	2012年12月	ミャンマー・ヤンゴン 現地法人設立		○			
鴻池運輸	2012年12月	カンボジア・プノンペン 駐在員事務所開設	○				
日本梱包運輸倉庫	2013年1月	タイ子会社 ラヨン営業所開設		○			
豊田通商・センコー	2013年1月	タイで自動車部品のミルクラン事業開始		○			
東陽倉庫	2013年1月	ミャンマー支店開設		○			
商船三井	2013年2月	ミャンマー・ヤンゴンに現地法人設立		○			
三菱倉庫	2013年2月	ミャンマー・ヤンゴン現地法人設立	○				
商船三井ロジスティクス	2013年3月	カンボジア・プノンペン 現地法人設立		○			
近鉄エクスプレス	2013年3月	ベトナム・ホーチミン 新倉庫開設		○			
上組	2013年4月	ベトナム・ホーチミン 合併会社設立		○			
近鉄エクスプレス	2013年4月	タイ・イースタンシーボード第3倉庫開設			○		
横浜冷凍	2013年5月	タイ 子会社設立		○			
ケイヒン	2013年5月	ベトナム・ホーチミン 合併会社設立	○				
日本トランスシティ	2013年5月	ミャンマー・ヤンゴン 駐在員事務所開設		○			
SGホールディングス・グローバル	2013年7月	カンボジア 拠点開設	○				
阪急阪神エクスプレス	2013年8月	ミャンマー現地法人設立		○			
郵船ロジスティクス	2013年8月	タイ倉庫新設					○
阪急阪神エクスプレス	2013年9月	ベトナム・ドンナイ省 事務所開設			○		
日本通運	2013年10月	ベトナム・ハイフォンでトラックコントロールセンター開設		○			
郵船ロジスティクス	2013年10月	カンボジア 法人設立	○				
SBSホールディングス	2013年11月	タイで物流センター2棟着工		○			
安田倉庫	2013年11月	ベトナム・ホーチミン 支店開設		○			
川崎汽船	2013年11月	ミャンマー 駐在員事務所開設		○			
日本通運	2013年12月	カンボジア・プノンペン 現地法人設立	○				

企業名	公表時期	概要	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
日本通運	2013年12月	タイ-マレーシア間鉄道輸送サービス開始	○				
SG ホールディングス	2014年1月	タイ・バンコク周辺工業団地間で小口混載開始					○
山九	2014年2月	ベトナム・ドンナイ省で物流センター建設	○				
横浜冷凍	2014年2月	タイ・ワンノイ物流センター2号棟竣工		○			
横浜冷凍	2014年3月	タイ・バンパコン第2物流センター新設		○			
近鉄エクスプレス	2014年3月	タイの工業団地内に倉庫建設		○			
郵船ロジスティクス	2014年3月	ミャンマー 法人設立		○			
名糖運輸	2014年3月	ベトナム 合弁会社設立		○			
鴻池運輸	2014年4月	タイ・バンコク 合弁会社設立		○			
日本通運	2014年4月	ベトナム・ハイフォン 重機建設専門会社設立		○			
近鉄エクスプレス	2014年6月	ラオス/ミャンマーで拠点開設	○				
鴻池運輸	2014年6月	ベトナムの冷蔵倉庫会社株式取得完了	○				
近鉄エクスプレス	2014年7月	カンボジア 拠点開設		○			
商船三井ロジスティクス	2014年7月	ベトナム・ベンチェ省 事務所開設	○				
日本通運	2014年7月	タイ工業団地内に物流拠点開設	○				
東陽倉庫	2014年9月	子会社によるミャンマー合弁会社設立		○			
日本郵便	2014年9月	クール EMS にベトナム宛を追加		○			
川崎汽船・日本ロジテム・株式会社海外需要開拓支援機構	2014年9月	ベトナム 冷凍冷蔵倉庫建設					○
丸全昭和運輸	2014年9月	タイ合弁事業開始	○				
日通商事	2014年9月	ミャンマー・ヤンゴン 子会社設立		○			
澁澤倉庫	2014年10月	ベトナム物流企業の株式取得	○				
トランコム	2014年10月	タイ・バンコク 海外統括会社設立		○			
名港海運	2014年11月	タイ・バンコク 倉庫会社設立	○				
名港海運	2014年11月	ベトナム・ホーチミン駐在員事務所開設		○			
郵船ロジスティクス	2014年11月	ベトナム・ハイフォンの新倉庫稼動		○			
近鉄エクスプレス	2014年11月	ベトナム・バクニン省 ロジスティクスセンター稼動	○				
商船三井ロジスティクス	2014年12月	ベトナム・クワンニン省 事務所開設	○				
日本通運	2014年12月	ミャンマー・ヤンゴン 法人設立	○				

出所：各社 HP ニュース・リリースより当社作成

### 3. 日系物流企業の輸送事業に関する主な動向

日系物流企業のメコン地域での輸送事業の動向は、図表 1-6 の通りとなっている。進出した企業はメコン域内の 1 拠点に進出するというよりも、タイ、ベトナム、カンボジア等、複数の国に拠点を設け、メコン各国への輸送事業を開始していることが示されている。



図表 1-6：メコン地域における日系物流会社の輸送事業の主な動向

企業名	時期	概要	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
			7	8	4	3	1
日本ロジテム	2007年10月	ラオス物流事業進出、タイ～ラオス～ベトナム輸送自社グループ化	○	○		○	
日本通運	2009年6月	タイ～ラオス～ベトナム三国間スルー輸送、認可取得	○	○		○	
郵船ロジスティクス	2011年2月	タイ～ベトナム輸送サービス開始	○	○			
日本通運	2011年4月	タイ～カンボジア～ベトナム間陸路輸送サービス開始	○	○	○		
双日ロジスティクス	2011年7月	ベトナム～カンボジア～タイ間輸送開始	○	○	○		
三菱倉庫	2011年7月	ベトナム合弁設立（日越間、中越間、ベトナム・ラオス・カンボジアなど物流ネットワークの構築を予定）		○	○	○	
日新	2012年3月	ベトナム～タイ輸送サービス開始（積換えなし）	○	○			
商船三井ロジスティクス	2012年4月	カンボジア・ミャンマー拠点開設					
上組	2013年4月	ミャンマーでトラック共同事業・合弁事業開始					○
鴻池運輸	2014年8月	ベトナム～カンボジア～タイ間冷凍・冷蔵混載輸送開始	○	○	○		

出所：各社 HP ニュース・リリースより当社作成

#### 4. 日系企業の進出状況（業種別現地法人数）

日系企業のうち、物流業以外の進出状況を見てみると、ベトナムに限ると、トラック輸送と物流加工・預かりで事業展開していることが分かる（図表 1-7 参照）。特にタイはメコン、アセアンのハブとして、倉庫・物流関連の企業の進出が多くなっていることが推測される。

図表 1-7：タイ、ベトナムにおける日系企業（物流業以外）の進出状況

国名	貨物運送	海運	航空	倉庫・物流関連
タイ	34	8	1	60
ベトナム	12	1	-	26

出所：東洋経済新報社（2014）「海外進出企業総覧（国別編）」

2011年～2014年の物流業以外の日系企業の進出状況は図表 1-8 の通りとなっている。日系企業の進出は、タイとベトナムが中心となっているが、ミャンマーへの進出も増加している。機械、アパレル、食品等、幅広い分野の企業の進出が相次いでおり、これらの企業進出に伴って、物流へのニーズ、特に日系企業からの細かいニーズに対応できる物流サービスへの需要が拡大することが想定される。

図表 1-8：メコン地域における日系企業（物流業以外）の進出状況

企業名	公表時期	概要	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
			57	69	6	3	14
大王製紙	2011年1月	タイ ベビー用紙おむつを製造・販売の合弁設立	○				
住友電工	2011年2月	ベトナム/中国 自動車用コネクタ製造子会社設立		○			
ブラザー工業	2011年2月	ベトナム・アマタ工業団地内 子会社・工場設立		○			
永大産業	2011年3月	ベトナム・ドンパン 2 工業団地内 製造子会社設立		○			
マキタ	2011年3月	タイ 生産子会社設立	○				
マキタ	2011年3月	ベトナム 北部支店開設		○			
リケンテクノス	2011年4月	タイ 現地生産子会社設立	○				
シチズンマシナリーミヤノ	2011年4月	タイ・アユタヤ 新工場棟建設	○				
大王製紙	2011年4月	ベトナム・ミーシャン工業団地 製紙会社へ出資		○			
日本軽金属	2011年5月	タイ・アマタナコン工業団地 熱交換器新工場建設	○				
日本軽金属	2011年5月	ベトナム・ホーチミン 現地法人設立		○			
住友大阪セメント	2011年6月	ベトナム・タンロンⅡ工業団地 新工場建設		○			
リンテック	2011年6月	タイ・ウェルグロー工業団地内 製造販売子会社設立	○				
理想科学工業	2011年6月	タイ・ロジャナ工業団地 生産子会社設立	○				
スター精密	2011年7月	タイ・バンコク 販売子会社設立	○				
レンゴー	2011年7月	ベトナム 段ボールメーカー買収		○			
村田製作所	2011年7月	タイ 新棟竣工	○				
ホンダ	2011年7月	ベトナム・ハナム省 二輪車第三工場建設		○			
王子 HD	2011年9月	ベトナム・VSIP バクニン工業団地内 段ボール工場建設		○			
双日、協同飼料	2011年9月	ベトナム・ロンアン省 配合飼料の生産・販売会社設立		○			
ハウス食品	2011年9月	タイ・バンコク 製造販売の合弁会社設立	○				
フォスター電機	2011年9月	ベトナム 分工場新設		○			
シチズン時計	2011年9月	タイ・ロジャナ工業団地内 腕時計の製造会社設立	○				
日鉄住金鋼板、伊藤忠丸紅鉄鋼	2011年10月	ベトナム・ティエンソン工業団地内 カラー鋼板製造会社設立		○			
ブリヂストン	2011年11月	ベトナム・ディンブー工業団地 新工場建設		○			
スズキ	2011年11月	ベトナム・ロン・ビン工業団地内 四輪車の新工場建設		○			
前田工織	2011年11月	ベトナム・バクニン省 製造販売子会社設立		○			
日本和装ホールディングス	2011年11月	タイ 和服縫製工場設立	○				
サッポロ HD	2011年11月	ベトナム・ロンアン省 ビール工場竣工		○			
第一稀元素化学	2011年12月	ベトナム・パリアブントオ省 製造子会社設立		○			
川金ホールディングス	2011年12月	ベトナム・ハノイ 製造販売子会社設立		○			
双日	2011年12月	カンボジア・カンダル州 配合飼料の生産・販売事業参入			○		

企業名	公表時期	概要	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
ハウス食品	2012年1月	ベトナム・ドンナイ省 製造販売子会社設立		○			
東洋ゴム工業	2012年1月	タイ・ワンノイ市 製造販売会社新設	○				
信越化学	2012年1月	ベトナム 新会社2社設立		○			
住友電工	2012年1月	タイ・アマタシティ工業団地内 製造拠点を設立	○				
タムロン	2012年1月	ベトナム・ハノイ 製造販売会社設立		○			
ハニーズ	2012年2月	ミャンマー・ヤンゴン 婦人服製造子会社設立					○
王子HD	2012年2月	カンボジア 現地法人設立・段ボール工場建設			○		
マスプロ電工	2012年2月	ベトナム・アマタ工業団地 製造会社設立		○			
ブリヂストン	2012年3月	タイ・アマタ・シティ工業団地 新工場建設	○				
住友商事	2012年3月	ベトナム 鉄鋼建材の流通・加工販売合弁会社設立		○			
豊田通商	2012年3月	ベトナム 冷凍野菜製造会社に出資		○			
豊田通商	2012年3月	ベトナム 洗剤原料製造・販売合弁会社設立		○			
住友ゴム	2012年3月	タイ・アマタシティ工業団地 農業機械用タイヤ工場建設	○				
セーレン	2012年3月	タイ・サハパット工場団地 衣料一貫生産工場竣工	○				
フォスター電機	2012年3月	ミャンマー・ヤンゴン 生産拠点設立					○
三井化学、三井化学東セロ	2012年4月	タイ・イースタンシーボード工業団地内 合弁会社設立・工場新設	○				
双日、国分	2012年4月	ベトナム 食品卸事業者に出資		○			
ニプロ	2012年4月	ベトナム・VSIP 工業団地内 医薬品工場設立		○			
永大化工	2012年4月	ベトナム 第4工場建設		○			
LIXIL	2012年4月	ベトナム・ロンドゥック工業団地 現地法人設立・工場建設		○			
三谷産業	2012年4月	ベトナム・ダイアン工業団地 工場新設		○			
リズム時計	2012年4月	ベトナム・ハノイ 製造会社設立		○			
三谷産業	2012年4月	ベトナム・ディンブー工業団地 タンク基地新設		○			
日立化成	2012年5月	タイ 自動車用摩擦材料の第2工場新設	○				
日精樹脂	2012年5月	タイ・イースタンシーボード工業団地 生産子会社設立	○				
プラス	2012年6月	ベトナム 3番目の工場開設		○			
日東製網	2012年6月	タイ 製造販売現地法人設立	○				
日本ゼオン	2012年6月	タイ 新規製造プラント建設	○				
日本電産	2012年6月	ベトナム 海外子会社設立・新工場建設		○			
日清食品HD	2012年7月	ベトナム・ビンズン工場竣工		○			
住友商事	2012年7月	ミャンマー・ネピドー出張所開設					○
DOWA ホールディングス	2012年7月	タイ 亜鉛加工の製造・販売会社設立	○				
東京計器	2012年7月	ベトナム・ダナン市 生産現地法人設立		○			
クボタ	2012年7月	タイ・ビントン工業団地 農機用油圧機器工場建設	○				
亀田製菓	2012年8月	ベトナム・ハノイ 菓子製造合弁会社設立		○			
富士電機	2012年9月	タイ・パトゥムタニ県 新工場設立	○				
王子HD	2012年10月	ベトナム・クアンチャウ工業団地 合板製造工場建設		○			
新田ゼラチン	2012年10月	ベトナム 製造販売合弁子会社設立		○			
トヨタ	2012年10月	タイ ディーゼルエンジン生産能力を增强	○				

企業名	公表時期	概要	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
協和発酵バイオ	2012年10月	タイ・ラヨン県 アミノ酸生産工場新設	○				
大豊工業	2012年10月	タイ・304 工業団地 新工場建設	○				
市光工業	2012年11月	タイ・アマタ・シティ工業団地内 新工場完成	○				
大同工業	2012年11月	タイ・ラヨン県 物流拠点新設	○				
東芝機械	2012年11月	タイ・東芝機械 生産現地法人設立	○				
ニッパツ	2012年11月	タイ 合弁会社設立	○				
東洋ドライループ	2012年11月	ベトナム 現地法人設立		○			
ペガサスマシン製造	2012年12月	ベトナム・ドンナイ省 製造販売の合弁会社設立		○			
メタルワン	2012年12月	ミャンマー 変圧器メーカーへ出資					○
三井金属鉱業	2012年12月	ベトナム・ノイバイ工業団地 製造販売会社設立		○			
YKK	2012年12月	ベトナム・ホーチミン フェサード事業会社設立		○			
双日	2012年12月	ミャンマー・ネピドー出張所開設					○
ハニーズ	2013年1月	ミャンマー 第2工場増設					○
日本精密	2013年1月	カンボジア 製造・販売子会社設立			○		
デンソー	2013年1月	カンボジア 生産会社設立			○		
マツダ	2013年1月	タイ・チョンブリ県 新トランスミッション工場建設	○				
スズキ	2013年2月	ミャンマー・ヤンゴン 四輪車生産販売子会社設立					○
ホンダ	2013年2月	タイ 新四輪車工場建設	○				
ローツェ	2013年2月	ベトナム・ハイ・タイン工業団地 新会社設立		○			
IHI	2013年2月	タイ・アマタナコン工業団地 新工場完成	○				
積水化学	2013年2月	タイ 塩化ビニル樹脂生産合弁会社設立	○				
ブラザー工業	2013年2月	ベトナム・タン・チュオン工業団地内 生産子会社		○			
フジ日本精糖	2013年3月	タイ・バンコク 製造販売子会社設立	○				
ニコン	2013年3月	ラオス 新工場設立				○	
IHI	2013年3月	ベトナム・ディンブー工業団地 新工場		○			
アルペン	2013年4月	カンボジア工場生産開始			○		
ホッカンドHD	2013年4月	タイ・バンコク 製造子会社設立	○				
住友ゴム	2013年4月	タイ・アマタシティ工業団地 生産設備を新設	○				
日本バイリーン	2013年4月	タイ 製造・販売子会社設立	○				
東レ	2013年4月	タイ・アユタヤ工場 エアバッグ用ナイロン繊維生産 増強	○				
三菱ふそう	2013年4月	ミャンマー 輸出版売開始					○
トヨタ紡織	2013年4月	ラオス 自動車用内装部品生産新会社を設立				○	
ハウス食品	2013年5月	ベトナム・ドンナイ省 アマタ工場竣工		○			
藤倉ゴム工業	2013年5月	ベトナム・野村ハイフォン工業団地内 第二工場増設		○			
GSユアサ	2013年5月	ベトナム・ビンズン省 工場を増設		○			
DNP	2013年6月	ベトナム 食品・日用品向け軟包材の工場竣工		○			
三菱ガス化学	2013年6月	タイ 電子材料生産工場完工	○				
理想科学工業	2013年6月	タイ・ロジャナ工業団地 自社工場建設	○				
住友商事	2013年6月	ベトナム 製粉事業合弁会社設立		○			
JFE商事	2013年7月	ベトナム・ハイフォン 鋼材加工センター設立		○			
味の素	2013年7月	タイ 缶コーヒー第2工場稼働	○				

企業名	公表時期	概要	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
味の素	2013年7月	タイ うま味調味料工場新設	○				
日清フーズ	2013年8月	タイ 工場製造能力増強	○				
トヨタ紡織	2013年8月	タイ・ラヨーン県 自動車用内装部品生産新会社を設立	○				
双日	2013年8月	ミャンマー 生活消費財・食品卸売事業で資本・業務提携					○
東プレ	2013年9月	タイ 自動車プレス部品工場建設	○				
アスモ	2013年10月	ミャンマー・ヤンゴン 製造会社設立					○
ユニチカトレーディング	2013年10月	ベトナム・ハノイ 現地法人設立		○			
ブリヂストン	2013年10月	ベトナム新工場の生産能力増強		○			
積水樹脂	2013年10月	タイ・バンコク 製造販売子会社設立	○				
富士ゼロックス	2013年11月	ベトナム・VSIP ハイフォン工業団地内 生産拠点稼働		○			
レンゴー	2013年12月	ベトナム・ドンナイ省 新会社設立		○			
三井造船	2013年12月	ベトナム・ハイズン省 合弁会社設立		○			
住友商事	2013年12月	ミャンマー 日野自動車のサービスステーション設立					○
出光興産	2014年1月	ベトナム・ディンブー工業団地 潤滑油工場製造・販売開始		○			
住友商事	2014年1月	タイ・304 工業団地内 新物流センター稼働	○				
王子 HD	2014年2月	ミャンマー・ミンガラドン工業団地内 段ボール加工会社設立					○
いすゞ自動車	2014年3月	タイ 新興国向けトラック開発統括会社設立	○				
三菱マテリアル	2014年4月	ラオス・VITA PARK 経済特区内 製造子会社設立				○	
リズム時計	2014年4月	ベトナム・ノイバイ工業団地内 新工場建設		○			
極東開発工業	2014年4月	タイ・アマタシティー工業団地内 生産合弁会社設立	○				
日本フルハーフ	2014年5月	タイ 車体製造・販売会社に資本参加	○				
レンゴー	2014年5月	タイ 軟包装メーカーへ資本参加	○				
日本コンクリート工業	2014年7月	ミャンマー 製造販売合弁会社設立					○
日産	2014年7月	タイで新工場を開設	○				
テルモ	2014年7月	ベトナム・ロンドウック工業団地 新工場竣工		○			
JFE エンジニアリング	2014年7月	ミャンマー・ヤンゴン 新工場稼働					○
共同印刷	2014年7月	ベトナム・ドンナイ省 チューブ容器製造子会社設立		○			
東洋ゴム工業	2014年8月	タイ・アマタナコーン工業団地 製造販売会社設立	○				
ダイナバック	2014年8月	ベトナム・ハイフォン 包装材製造販売会社設立		○			
プラス	2014年9月	ベトナム 第2工場増床		○			
電気化学	2014年9月	ベトナム・第二タンロ工業団地 新工場建設		○			
三菱重工	2014年10月	ベトナム・タンロン工業団地 民間航空機生産工場稼働		○			
JSP	2014年11月	タイ・サムットプラカーン 法人設立・新工場建設	○				
多摩川電子	2014年11月	ベトナム 通信機器部品の製造・販売会社設立		○			

企業名	公表時期	概要	タイ	ベトナム	カンボジア	ラオス	ミャンマー
共同印刷	2014年12月	ベトナム・ドンナイ省 工場建設		○			
日本ケミファ	2014年12月	ベトナム・ビンズオン省 医薬品製造合弁会社設立		○			
アキレス	2014年12月	カンボジア 製造会社設立			○		

出所：各社HPニュース・リリースより当社作成

### 第3章 メコン各国・域内における貿易管理制度

#### 1. 各国における輸出入規制

メコン各国における輸出入規制については以下のとおりである。

図表 1-9：メコン各国における輸入規制

カンボジア	<p>■1994年に包括的貿易改革プログラムにより、若干の例外を除いて輸入規制は撤廃。</p> <p>■輸入禁止品目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中古品（コンピューター、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</li> </ul> <p>■輸入規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸入ライセンス制度は1994年に撤廃。ただし、例外的に輸入許可が必要な品目がある（薬品・医療関係品、生きている家畜など、全体の18%程度）。</li> <li>・輸入規制品目については、政令 No.209 ANK.BK の禁止・規制品目一覧表に品目別に、必要なライセンス及びその担当省庁も明示されている。</li> </ul> <p>■輸入地域規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地理的な制約を受ける特定の輸入地域は存在しない。</li> </ul>
タイ	<p>■輸入規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内産業保護、外貨流出防止のため、商務省は輸入規制対象品目を指定し、許可証取得の義務付け、課徴金賦課により輸入規制を行っている。</li> <li>※輸入許可取得必要品目：薬品及び製薬製品など19品目</li> <li>※関税割当対象として輸入証明書が必要な産品：粉ミルクなど22品目</li> <li>※輸入課徴金が課せられる品目：魚粉（60%を超えるタンパク質含有量の魚肉）など3品目</li> <li>・また、工業省による危険品、国家通信委員会（NTC）による通信機器、タイ工業規格（TISI）による鉄鋼製品に対する制限等の輸入制限がある。</li> </ul> <p>■輸入禁止品目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他人の商標権を侵害する製品、偽ブランド品など9品目</li> </ul> <p>■輸入地域規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国連安全保障理事会決議により、以下の地域についてはカッコ内の品目の輸入が禁止されている。</li> <li>※朝鮮民主主義人民共和国（兵器及び武器）</li> <li>※イラン・イスラム共和国（兵器及び武器）</li> <li>※コートジボワール共和国（ダイヤモンド原石）</li> <li>※リビア国（兵器及び武器）</li> </ul>
ベトナム	<p>■輸入品目規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・政令（Decree 187/2013/ND-CP）に基づき、輸入禁止品目、輸入管理品目及び供給調整品目が定められている。</li> <li>※輸入禁止品目：武器・弾薬・爆薬（工業用爆薬を除く）など9品目</li> <li>※輸入管理品目：175cc以上のバイク・オート三輪、スポーツ用小銃弾など</li> <li>※輸入クォータ管理品目：塩、卵（鶏、鴨）など4品目</li> <li>・特定の輸入物品に対し、検疫、船積み前検査、輸入許可証の取得が義務付けられている。</li> </ul> <p>■輸入地域規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地理的な制約を受ける特定の輸入地域は存在しない。</li> </ul> <p>■小口貨物の輸入については、19ページの【参考】を参照</p>

ミャンマー	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 輸入禁止品目 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ リキュール類、ビール、タバコ、その他、現行法で制限されている品目</li> </ul> </li> <li>■ 輸入規制 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 以下の品目については、所管省庁の許可を得た場合に輸入可能など、輸入に際して条件が付されている。</li> <li>※ 食品・医薬品、酒類、中古機械、中古車、植物・果実・花・種、動物、化学物質など</li> </ul> </li> <li>■ 輸入地域規制 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際連合安全保障理事会決議及び世界貿易機関（WTO）合意に基づく制裁対象国</li> </ul> </li> </ul>
ラオス	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 輸入禁止品目 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 有害化学物質、兵器、アヘン・芥子の種子、マリファナ等</li> </ul> </li> <li>■ 輸入許可を必要とする商品 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動輸入許可商品（書類が揃っていれば許可される）：三輪車を除く自動車、石油・ガスなど</li> <li>・ 非自動認可商品：スポーツ目的の銃器・銃弾、工業用爆発物など</li> </ul> </li> <li>■ 衛生植物検疫 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 衛生植物検疫の必要な商品（加工食品など）を輸入する場合には特別な許可が必要。</li> <li>・ 農畜産物の輸入については、農林省による事前承認が必要。</li> </ul> </li> </ul>

出所：独立行政法人日本貿易振興機構（Japan External Trade Organization（JETRO）：以下「ジェトロ」）ホームページ、株式会社国際協力銀行（Japan Bank for International Cooperation：以下「JBIC」）の各国投資環境資料をもとに作成。

図表 1-10：メコン各国における輸出規制

カンボジア	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 輸出禁止品目 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 木材</li> </ul> </li> <li>■ 輸出規制対象品目 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 丸太、木材加工製品（家具、木製手工芸品等）、武器、軍用車両・機器、薬品・医療関係品、文化財（文化芸術省）等。</li> <li>・ なお、5キログラム以下の木製・竹製・藤製等の手工芸品は規制対象とならない。</li> </ul> </li> </ul>
タイ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 輸出規制品目 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内需要優先・輸出管理のため、商務省は輸出規制品目を指定している。</li> <li>※ 輸出許可取得必要品目：粳、玄米及び餅米など 20 品目</li> <li>※ 一定の条件の下で輸出が認められる品目：シンガポール、日本、及び EU に輸出される竜眼など 11 品目</li> </ul> </li> <li>■ 輸出禁止品目 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他人の商標権を侵害する製品、偽ブランド製品、砂の 3 品目</li> </ul> </li> <li>■ 輸出地域規制 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ エチオピア、エリトリア、リベリア、ソマリア、コンゴ、朝鮮民主主義人民共和国、イラン・イスラム共和国、コートジボワール共和国、スーダン共和国への兵器・武器・関連機器の輸出を禁止（リベリアやスーダン共和国に対する国連活動を支援するための輸出は可能など、一部例外あり）。</li> </ul> </li> <li>■ 輸出業者登録制度 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定の商品（タイホームマリ米など 12 品目）の輸出者は、一定の要件を満たした上で、商務省に登録しなければならない。</li> </ul> </li> </ul>



ベトナム	<p>■ 輸出品目規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 政令 (Decree 187/2013/ND-CP) に基づき、輸出禁止品目、輸出管理品目を定められている。</li> <li>※輸出禁止品目：骨董品など 8 品目</li> <li>※輸出管理品目：(国内自然林を源泉とする木材や薪から作った) 薪、木炭、出版物全般等</li> </ul> <p>■ 輸出地域規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸出禁止となっている国・地域は存在しない。</li> </ul>
ミャンマー	<p>■ 輸出禁止品目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 農産品、鉱物資源、動物及び同製品など 12 品目 (分類) とチークを含む丸太木材の輸出は禁止されている。</li> </ul> <p>■ 輸出地域規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際連合安全保障理事会決議及び世界貿易機関 (WTO) 合意に基づく制裁対象国。</li> </ul> <p>■ 輸出ライセンス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 原則、すべての輸出に関して輸出ライセンスが必要だが、983 品目が取得免除対象となっている。</li> <li>・ また、林産品、鉱物、骨董品などの輸出には、所轄官庁の許可証が必要。</li> </ul>
ラオス	<p>■ 輸出禁止品目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 50 年以上以前の歴史的、文化的仏像、神像など宗教上の宝物、国宝など、及びコウモリの糞・肥料。</li> </ul> <p>■ 輸出許可を必要とする商品</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動輸出許可商品 (書類が揃っていれば許可される)：プランテーションの丸太・樹幹・樹皮及び材木、粳米・精米・半加工米、鉱物及び鉱物製品。</li> <li>・ 非自動認可商品：自然林の丸太・樹幹・樹皮及び材木、金の延べ棒 (国際的に決済手段として認められている商品)。</li> </ul>

出所：ジェトロホームページ、JBIC の各国投資環境資料をもとに作成。

## 【参考】ベトナムにおける小口貨物の輸入

以下では、ジェトロ資料<sup>1</sup>をもとに、ベトナムにおいて小口貨物を輸入する際の手続きや関税制度等について整理する。

### ■貨物区分

輸入商品は、「輸入貨物」と「個人輸入品」に分類されており、宅配サービスで輸入された商品は「個人輸入品」の扱いとなる。なお、小口貨物と大口貨物を区別する規定は特に存在しない。

- ・輸入貨物：船舶・航空機・鉄道などで輸入された商品
- ・個人輸入品：手荷物・寄託品・宅配サービスなどで輸入された商品

また、商業用と非商業用（寄贈品・見本・広告用品・個人の荷物など）という分類も存在し、輸入通関に必要な書類など、通関手続きが異なる。

図表 1-11：輸入通関に必要な書類

商業用貨物	非商業用貨物
<ul style="list-style-type: none"><li>・税関申告書</li><li>・商品の売買契約書、またはそれに相当する書類の写し</li><li>・商業送り状（インボイス）</li><li>・明細書（多種類の製品を含む場合など）</li><li>・船荷証券（非関税区と国内との間の取引、及び入国者の手荷物として輸入される場合を除く）</li><li>・その他の関連書類（必要に応じて）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・非商業用輸入商品申告書</li><li>・船荷証券（持込み商品が免税基準を超える場合を除く）</li><li>・（人道的支援物資の場合）政府機関の確認文書</li><li>・当該組織からベトナムへの資産移転を許可する政府機関の確認文書</li><li>・商品輸入許可証（輸入許可品目の場合）</li><li>・商品の寄贈等にかかわる通知、決定または合意書</li><li>・その他状況に応じて必要な書類</li></ul>

出所：ジェトロビジネス情報サービス課ハノイ事務所（2014.3）「小口貨物の通関・関税制度（ベトナム）」

<sup>1</sup> ジェトロビジネス情報サービス課ハノイ事務所「小口貨物の通関・関税制度（ベトナム）」2014年3月

■国際宅配便

国際宅配便の貨物については、3種類に分類されており、税関での検査方法が異なる。

図表 1-12 : 国際宅配便の貨物区分と税関手続き

貨物区分	税関手続き
①資料、貿易書類（請求書、船荷証券、保険証券等）、免税対象の貨物	<ul style="list-style-type: none"><li>・税関検査は免除される。</li><li>・違反の疑いがある場合、当該貨物のうち5%分が機械で検査される。</li></ul>
②申告価格 2,000 万ドン以下の貨物	<ul style="list-style-type: none"><li>・すべて機械で検査される。</li><li>・違反の疑いがある場合、当該貨物のうち5%分が検査者によって検査される。</li></ul>
③申告価格 2,000 万ドンを超える貨物、輸入条件がある貨物、国家機関が規定する検査を実施すべき貨物等	<ul style="list-style-type: none"><li>・すべて検査者が検査を実施する。</li></ul>

出所：ジェトロビジネス情報サービス課ハノイ事務所（2014.3）「小口貨物の通関・関税制度（ベトナム）」

なお、2011年2月1日以降、国際速達サービス（国際クーリエサービス）を利用する100万ドン以下の輸入品に関する輸入税及び付加価値税は免除されている。

## 2. ASEANにおける関税撤廃に向けた動き

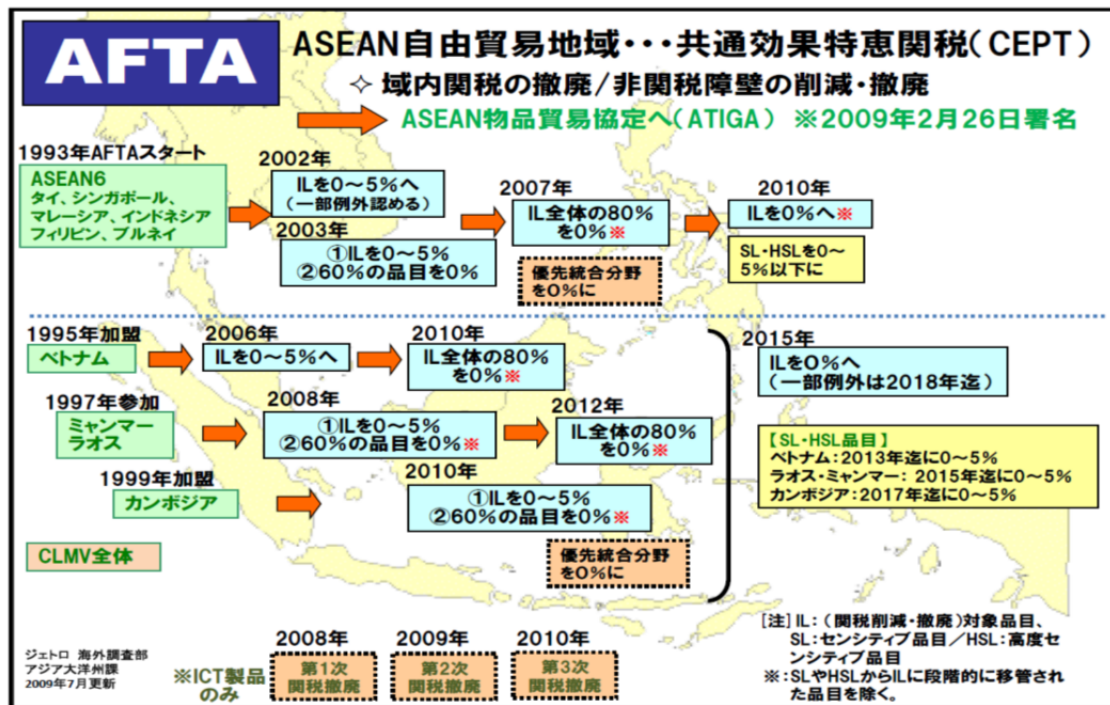
ASEANでは、域内の経済協力や貿易自由化などを促進するために、ASEAN域内のFTAとして、AFTA（ASEAN Free Trade Area：ASEAN自由貿易圏）と呼ばれる自由貿易協定が設立されている。1993年、インドネシア、フィリピン、タイ、マレーシア、シンガポール、ブルネイの6カ国でスタートし、1995年にベトナム、1997年にミャンマーとラオス、1999年にカンボジアが加盟している。

AFTAでは、域内関税撤廃・非関税障壁の削減撤廃を目指して、共通効果特惠関税（CEPT：Common Effective Preferential Tariff）スキームが1993年1月から開始しており、2010年5月には、自由化の対象品目や対象事項を拡大するなど、CEPT協定を大幅に改訂したASEAN物品貿易協定（ATIGA：ASEAN Trade in Goods Agreement）が発効されている。

ATIGAにおいては、一般の品目（IL）とは異なる取り扱いが認められたセンシティブ品目（SL）や高度センシティブ品目（HSL）が各国の事情により設定されているが、原加盟国である6カ国（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）では、ほぼ全品目の関税が撤廃されている。

また、新加盟国の4カ国カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）においては、2015年にSL・HSL以外の品目の関税が撤廃される見通しとなっている。

図表 1-13：AFTAにおける関税削減スケジュール



出所：ジェトロ（2012年1月作成、2014年9月改訂）「ASEAN自由貿易協定（AFTA）の物品貿易に関する協定（ATIGA）（AFTA - ATIGA）」

## 第4章 メコン各国を結ぶ経済回廊の整備状況

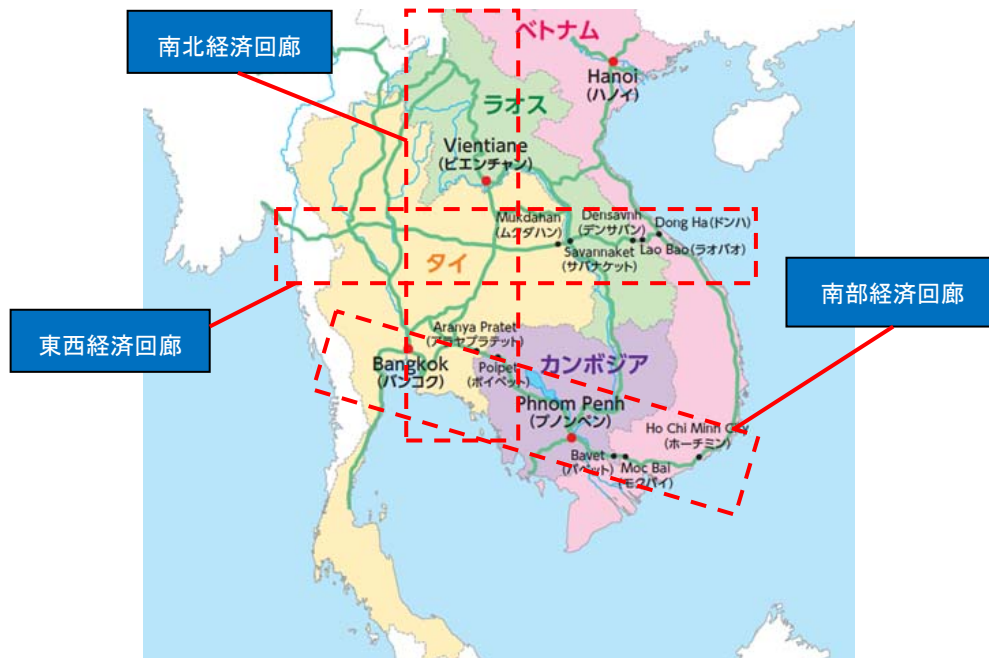
### 1. メコン各国を結ぶ経済回廊

タイ、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーの5カ国と、中国南部の雲南省と広西チワン族自治区の2省を含む地域は、中国大陸を発しインドシナ半島を南下するメコン河流域に位置する地域であり、大メコン地域（Greater Mekong Sub region : GMS）と呼ばれる。

GMSでは、域内経済発展と連携の改善に資するクロスボーダーインフラの効率的な整備を目指し、アジア開発銀行（ADB）のイニシアティブにより、1992年からGMS開発プログラムが実施されている。ADBのGMS開発プログラムでは、インフラが整備されることにより効果的・効率的に直接投資や生産活動が活発化することを目的とし、主要経済回廊の開発を推進している<sup>2</sup>。中でも、東西経済回廊（ベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーを横断）、南部経済回廊（ベトナム、カンボジア、タイ、ミャンマーを横断）、南北経済回廊（中国南西部からインドシナ半島を縦断）の3つの経済回廊を優先回廊としている。

GMSにおける遠距離の貨物輸送は、クロスボーダー交通のインフラ整備が進むにつれ、海運から、従来危険が多いと敬遠されていた陸運へと見直されつつある。特に2006年12月に第二メコン国際橋が完成し、東西経済回廊がつながって以来、道路によるGMS諸国間物流網を構築しようとする動きが高まっている。

図表 1-14 : メコン地域の経済回廊



出所：当社作成

<sup>2</sup> JICA ウェブサイト「人々に国境を開く道」  
([http://www.jica.go.jp/activities/issues/transport/pdf/cbti3\\_leaflet.pdf](http://www.jica.go.jp/activities/issues/transport/pdf/cbti3_leaflet.pdf))

## 2. メコン各国を結ぶ主要な3つの経済回廊の整備状況

上述の通り、ADB がイニシアティブをとる GMS プログラムにおいては、経済回廊の 9 路線のうち、東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊の 3 路線の建設がフラッグシップ・プロジェクトとなっている。3 回廊の概況は、図表 1-15 の通りとなっている。

図表 1-15：東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊の詳細状況

東西経済回廊	
距離	1,502 km
区間	ティエンサ港（ベトナム）→ダナン→ラオバオ⇒ デンサワン（ラオス）→サワンナケート⇒ ムックダハー（タイ）→ピッサヌローク→メーソット⇒ ミャワディ（ミャンマー）→モーラミヤイン
整備状況	2006 年 12 月、ベトナム・ラオス・タイ間が開通 ミャンマーは未整備 国道 9 号線（ラオス）は改修中。（2015 年 3 月完了予定。）

南北経済回廊	
距離	1,805 km （R3A ルート）
区間	バンコク（タイ）→チェンライ→チェンコン⇒ ファイサーイ（ラオス）→ポーテン⇒ モーハン（中国）→景洪→昆明 【支線】昆明→開遠→河口⇒ラオカイ（ベトナム）→トゥエンクアン →ハノイ→ハイフォン港
整備状況	2008 年 3 月開通。第 4 メコン友好橋が 2013 年 12 月に開通し、R3B ルートも陸路で走行可能。

南部経済回廊	
距離	1,024 km
区間	バンコク（タイ）→アランヤプラテート⇒ ポイペト（カンボジア）→バットタンバン⇒プノンペン⇒バベット⇒ モクバー（ベトナム）→ホーチミン→ブンタウ港
整備状況	整備中。 ネアックルン橋建設中（2015 年完成予定） 国道 5 号線（カンボジア）はアップグレードに向けた準備調査を開始

出所：安永英資・武谷由紀（2014）「メコン地域の経済回廊について（前編）（後編）」『日経研月報』2014 年 6 月-7 月号、春日尚雄（2012）「メコン地域開発と GMS プログラム」『アジア研究所紀要』Vol.39、2012 年及び経済産業省ウェブサイト「メコン開発ロードマップ」（[http://www.meti.go.jp/policy/trade\\_policy/east\\_asia/dl/Mekong\\_Develop\\_Roadmap\\_J.pdf](http://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/east_asia/dl/Mekong_Develop_Roadmap_J.pdf)）をもとに当社作成

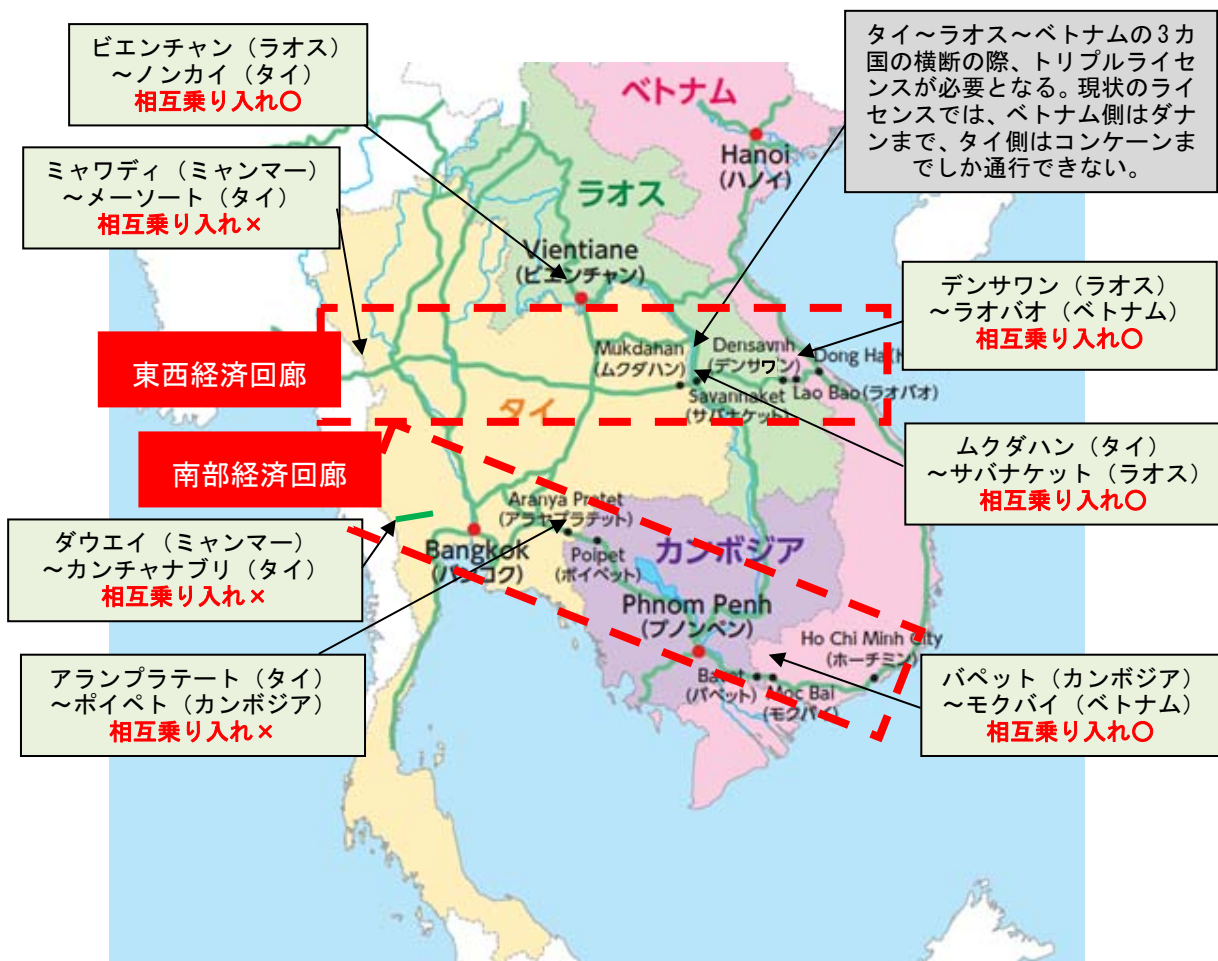
上述の 3 回廊のうち、東西経済回廊は 2006 年 12 月、ベトナム（ダナン）・ラオス・タイ（メーソット）間が開通し、現在は道路状態の悪い一部（ラオスを横断する国道 9 号線）を補修中の状況である。東西経済回廊西側のタイ国境メーソットからミャンマーのモーラミヤインへ抜けるルートは、東西回廊の全面開通に向けて、整備が進んでいる。

一方、南部経済回廊は、2015 年に完成予定の日本政府支援のメコン川渡河橋が開通する

ことにより、ベトナム（ホーチミン）・カンボジア・タイ（バンコク）間が開通予定となっている。

GMSでは、ADBの支援のもと、2003年に署名されたメコン地域の越境交通円滑化に関する多国間協定である越境交通協定（Cross Border Transportation Agreement：CBTA）と<sup>3</sup>、二国間協定の存在により、トラックの相互乗り入れが可能なルートと国境が特定されている。各回廊における相互乗り入れ状況は図表 1-16の通りである。

図表 1-16：経済回廊におけるトラック相互乗り入れ実施状況



出所：ジェトロ（2012）「メコンビジネス・ニーズ調査」、「メコン地域のビジネス環境比較」及び当社資料より作成

<sup>3</sup> 2003年に署名したのはメコン地域5カ国（ベトナム、カンボジア、ラオス、タイ、ミャンマー）と中国の合計6カ国。CBTAは17の附属文書と3の議定書の合計20の文書から構成されており、現在までにラオス、ベトナム、カンボジア、中国はすべての文書の批准を終え、タイ、ミャンマーは一部の文書を残し批准を終えている。

### 3. メコン地域における物流インフラ

メコン地域における物流インフラは、東西経済回廊、南北経済回廊が交差する要所となるタイが最も進んでおり、舗装率はほぼ 100%となっている。また、自動車専用道路、高速道路も整備されている。鉄道整備は遅れているが、主要都市を結ぶ長距離トラック便や長距離バス便の整備により、鉄道輸送の未整備を補っている。

ベトナムもタイ同様に日本の ODA によるインフラ整備が進められているが、道路の舗装状況など整備への課題も多い。

カンボジア・ラオスは、課題を残すものの主要幹線道路では概ね整備が進んでいる。一方、不通部分の整備を含め、ミャンマーが大きなボトルネックとなっている。

#### (1)タイ<sup>4</sup>

##### ①道路インフラ

タイでは 1960 年代以降、ベトナム戦争時にアメリカ軍の基地がタイ国内に置かれたことから、道路整備が進められ、運河を埋め立てて建設が進められた。その結果、現在では全国で 6.7 万 km 以上の自動車専用道路が建設され、高速道路網も整備されている。舗装率は 98%を超えている。

タイの道路事情は、急増する交通量をさばききれしていないバンコク首都圏を除けば良好である。

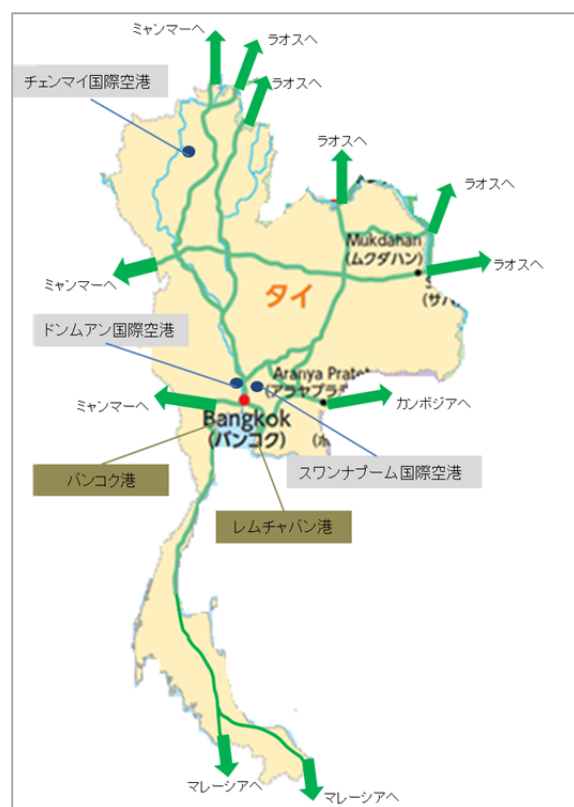
アジアハイウェイのうち、タイ国内の路線は 9 路線で約 5,000Km に達する。全てが車線以上で舗装済みである。将来近隣諸国の整備が進めば、道路輸送の一層の発展が期待できる。

##### ②鉄道インフラ

タイの鉄道は、1889 年に開業し、1951 年にタイ国有鉄道として統合されたが、道路ほど整備は進んでいない。

タイ国鉄の主要路線は、おおまかに、北線、東北線、東線、南線の 4 線に分けられる。しかしその大半が単線であり、物流インフラとして活用する可能性が低い状況にある。

地図：タイにおける物流インフラの状況



出所：当社作成

<sup>4</sup> 以下、国際協力銀行（2012）「タイの投資環境」を参考に整理を行った。



### ③港湾インフラ

タイの主要港湾は、レムチャバン港、クロントイ港、マプラプット港、ソクラー港等がある。

レムチャバン港は、バンコクの南東約 130Km のチョンブリ県シラチャにあり、1991 年に開港した。同港は、タイ港湾庁 (PAT) が管轄する深海港で、タイで最も重要な港湾として位置付けられている。

クロントイ港は、チャオプラヤ川を 28 k m 遡った地点に存在し、1951 年に開港して以来、タイの海上輸送のベースとして発展を遂げてきた。しかし、同港は水路が狭く、水深も 8.5 m と浅いため、1 万トン以上の大型船が入港できない。このため、1991 年にレムチャバン港が開港して以来、貨物の取扱シェアは低下している。

マプラプット港は、1992 年に開港した。工業港的色彩が強く、水深は 10m で、6 万重量トンの大型船の入港が可能となっている。

ソクラー港は、1988 年に開港した。海から港に進入するには水深 9m の進入路を通る必要があるため、7.5m 水深以上の船舶は入港できない。

### ④空港インフラ

タイにはバンコク (スワンナプーム、ドンムアン)、チェンマイ、チェンライ、ハジャイ、プーケット、サウイの 7 つの国際空港がある。サムイを除く 6 つの国際空港の管理運営は、タイ空港会社が行っている。

スワンナプーム国際空港は、バンコクから東に約 30 k m 離れたサムットプカーン県に位置し、バンコクの新しい空港として、2006 年 9 月に全面的に操業を開始した。年間最大 4,500 万人の旅客と 300 万トンの貨物処理能力があり、2010 年の輸送貨物量はタイ国内の 94.8% を占めている。

ドンムアン空港は、スワンナプーム国際空港が開港した 2006 年以前は、国際貨物のほとんどを取り扱っていたが、空港の混雑状態が著しく、処理能力は飽和状態にあった。現在は主に国内線の航空サービスと、LLC の発着に使用されている。

### (2) ベトナム<sup>5</sup>

日本の ODA による支援もあり、ベトナムの幹線道路の整備は進んでいるが、幅員、舗装状況等、改善の余地はまだ残されている。産業道路と生活道路の区分がないことが課題とされている。都市部では、二輪車や自動車の増加により事故や渋滞が増加している。

---

<sup>5</sup> 以下、国際協力銀行 (2014) 「ベトナムの投資環境」を参考に整理を行った。

ハノイ市やホーチミン市などの都市部では、トラックの層積載量に応じて通行規制がとられている。

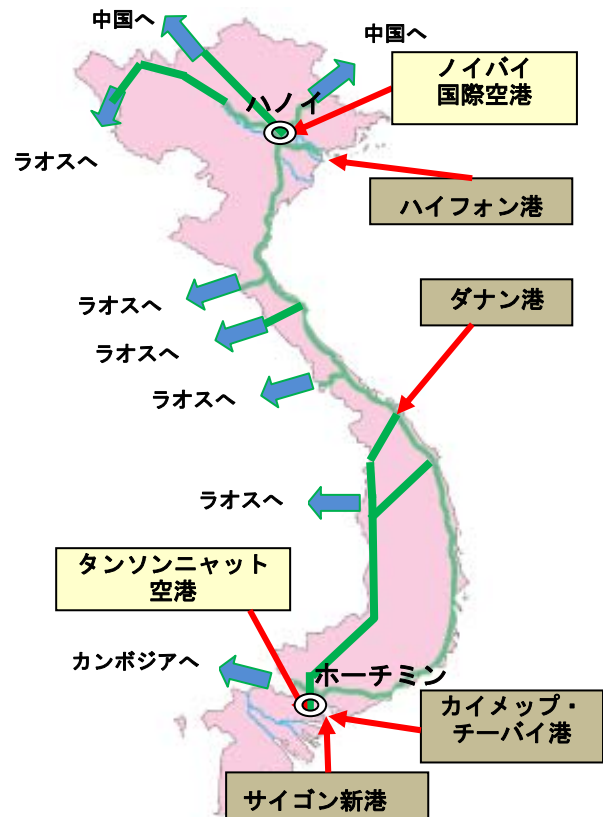
### ①道路インフラ

国内の主要幹線道路は、ハノイとホーチミンを結ぶ国道1号線、ハノイとハイフォン港を結ぶ国道5号線、ハノイとカイラン港を結ぶ国道18号線などがある。

国道1号は、ハノイ～ホーチミン間(1,800Km)を結ぶ道路で、トラック輸送の所要日数は片道約3日である。基本的には、片道2車線で、大都市を通過する部分には2車線に整備されているところもある。

ベトナム南北を縦断する道路整備に対して、世界銀行がハノイ～ヴィン間、ホーチミン～カントー間、ADBが、ホーチミン～ナチャン間の整備事業に借金を供与している。日本もダナン～フェ間のハイバントンネル建設に借金を行い、2005年6月にはトンネルが開通、峠越え時間が、1時間から5分に短縮された。

地図：ベトナムにおける物流インフラの状況



出所：当社作成

### ②鉄道インフラ

ベトナムの鉄道は総延長2,600km(除く側線)で、南北の主要都市を結んでいるほか、北部は2地点で中国とも結ばれている。主要な鉄道路線は以下の通りとなっている。

- 南北：ハノイ～ホーチミン線(1,726Km)
- 北部：ハノイ～ハイフォン線(102Km)
- 北部：ハノイ～ドンダン線(164Km)
- 北部：ハノイ～ラオカイ線(294km)

しかし、鉄道は単線で電化されておらず、軌道、路盤、信号、通信設備などで老朽化が進んでいる。

### ③港湾インフラ

南北に長い海岸線を持つベトナムにおいては、多数の港湾が点在している。ベトナム港

湾協会の発表（2009）では、取扱い貨物量の 54%を南部が占めており、コンテナ取扱量では、65%を南部が占めている。

港湾別では、サイゴン新港が取扱い貨物量の 19%、コンテナ取扱量の 46%を占めている。サイゴン新港について重要な港湾は、北部のハイフォン港と南部のサイゴン港となっている。ハイフォン港は北部最大の商業港であるが、河川港であり、航路水深が 5.5m～7.3m と浅く、4 万トン以上の大型船は入港できない。

#### ④空港インフラ

ベトナムの主な国際空港は、北部のイノバイ国際空港（ハノイ市）、南部のタンソンニャット国際空港（ホーチミン市）、中部のダナン国際空港（ダナン市）の 4 つとなっている。南部では、ホーチミン市街から約 40 k m離れたドンナイ省のロンタインに新空港建設が建設中である。完成後は、新空港がタンソンニャット国際空港に代わる南部の国際空港となり、タンソンニャット空港は、国内線の空港として利用される予定となっている。

### (3)カンボジア<sup>6</sup>

#### ①道路インフラ

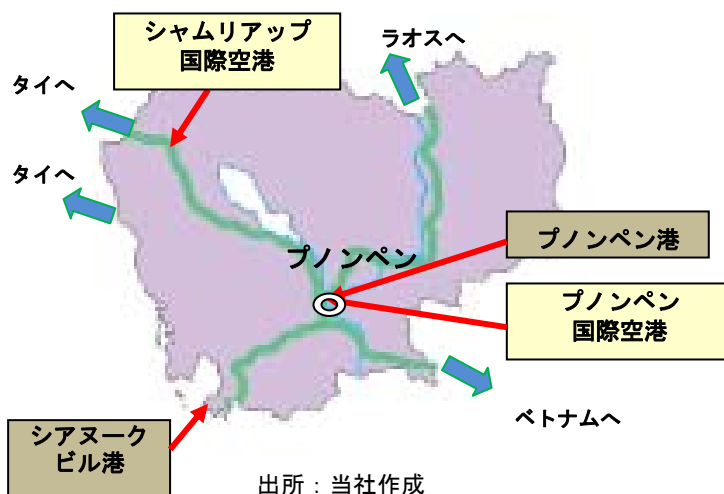
カンボジアの道路は、国道 5,263km、州道 6,411km、地方道 33,005km の全長 44,709km である。国道は 1 桁国道（1～8 号線）が 2,117km、2 桁国道が 3,146 km となっている。

国道 1 号線、5 号線はアジアハイウェイ、南部経済回廊の一部であり、ベトナムのホーチミンからプノンペンを経由し、バンコクまで続く重要なルートである。

舗装率は 1 桁国道が 99.1%、2 桁国道が 30.2%、州道が 1.7%、地方道が 1.2%となっており、1 桁道路の舗装率はほぼ 100%に近いものの、その他の道路の舗装率は低く、地方部まで道路舗装が行き届いていない

カンボジアには自動車専用道路が無いため、産業道路と生活道路の区分が無く、片側 2 車線の道路も限られており、貨物輸送手段としての課題が多い。

地図：カンボジアにおける物流インフラの状況



<sup>6</sup> 以下、国際協力銀行（2013）「カンボジアの投資環境」を参考に整理を行った。

## ②鉄道インフラ

カンボジアの鉄道はプノンペンからタケオ、カンポット、シアヌークビル間の 240km の南線、プノンペンからプルサット、バットンバン、シソボン、ポイペトの北線の 2 路線がある。

## ③港湾インフラ

カンボジアの主要港湾は、シアヌークビル港とプノンペン港の 2 つがある。

シアヌークビル港は、プノンペンから南西に 230 k m離れた場所に位置し、カンボジア唯一の深水港である。同港は、1960 年以降シハヌークビル港公社が運営しているが、内戦の被害が大きく 1999 年から日本政府の円借款でリハビリ工事、拡張工事を行った。同港には、12 のコンテナバースが設置されており、水深は 10.5m、貨物船では 1 万重量トン級の船舶の入港が可能である。2007 年に完成した新コンテナターミナルは、5 つの保管倉庫（3 万 6,000 m<sup>2</sup>）を整備している。

プノンペン港は、ベトナムとの国境であるカアムサムナーから 100 k mの場所に位置し、国道 1 号線に面したメコン川沿いに位置する。

## ④空港インフラ

カンボジアには 3 つの国際空港と 8 つの国内空港があるが、実際に定期便が運行しているのは、3 つの国際空港（プノンペン国際空港、シェムリアップ国際空港、シハヌークビル国際空港）である。

#### (4)ラオス<sup>7</sup>

ラオスの輸送インフラのモード別構成は、内陸国であることもあって、道路輸送が 90%とほとんどを占めている他、航空輸送 8%、水路輸送 2%という内訳になっている。

##### ①道路インフラ

2012 年時点で、ラオスの道路総延長は、43,601 k m、舗装率は 15%となっている。近年総延長、舗装率が増加しつつあるが、多くは ADB などの多国籍金融機関、二国間援助機関からの支援によって行われている。日本も ODA 資金を用いて、国道 13 号線の老朽化した橋を近代的な橋に架け替える無償援助や、東西回廊整備の一貫として、ラオスとタイの国境を流れるメコン河に国際橋を建設するための円借款などを行ってきた。

国道 9 号線の補修も、東西経済回廊の一部として支援が行われている。

##### ②鉄道インフラ

タイのノンカイ駅からタナレーン駅に至る 3.5 k m の非電化単線路線がラオス唯一の鉄道である。中国とラオスの間には、昆明からビエンチャンまで延びる 421 k m の鉄道建設プロジェクトがある。

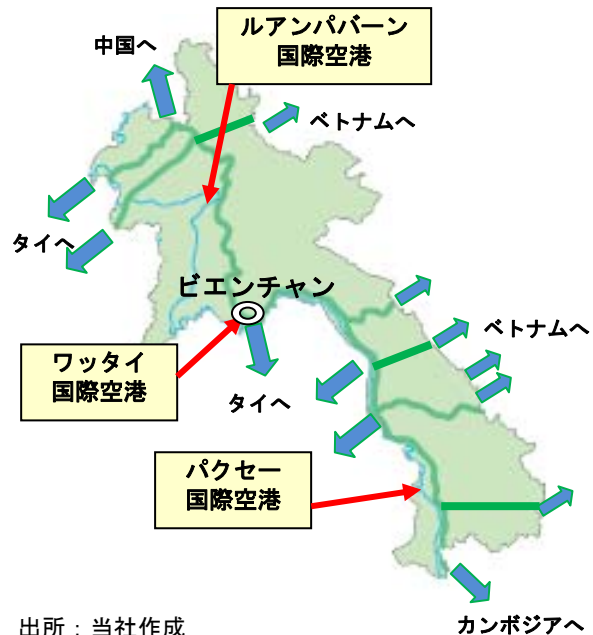
##### ③港湾インフラ

ラオスは内陸国であるため、港湾はない。

##### ④空港インフラ

ラオスには、ワットタイ国際空港、ルアンパバーン国際空港、パクセー国際空港、ワンナケート国際空港の 4 つの国際空港がある。ワットタイ国際空港はラオス最大の空港であり、ジャンボジェットが離着陸可能である。しかし、駐機エプロンの不足、X線検査機器や消防車両など空港設備の老朽化があり、2014 年 1 月、日本政府が円借款事業として、2018 年を完成予定とする「ビエンチャン国際空港ターミナル拡張事業」を実施する契約が交わ

地図：ラオスにおける物流インフラの状況



出所：当社作成

<sup>7</sup> 以下、国際協力銀行（2014）「ラオスの投資環境」を参考に整理を行った。

された。

## (5) ミャンマー<sup>8</sup>

国内貨物輸送量が、2004年の9,256トンから2010年28,669トンに増加し、道路面積も23%から72%に増加している。他方、水運は47%から17%に、鉄道は31%から12%に減少しており、道路（トラック）への輸送手段の移り変わりが顕著である。

ミャンマーにおいて物流機能の集積が見られる主要な都市は、ヤンゴン、ネピドー、マンダレーである。

### ① 道路インフラ

2010年の道路の総延長は、2004年から2010年にかけて50%増加し、13万6,749kmとなっている。舗装率は3.5ポイント低下し、20.9%であり、大都市近郊の道路は整備されており、走行には支障がないが、地方は道路の陥没や凹凸が散見される。主要道路は、ヤンゴン・ネピドー・マンダレーを南北で結んでいる。

### ② 鉄道インフラ

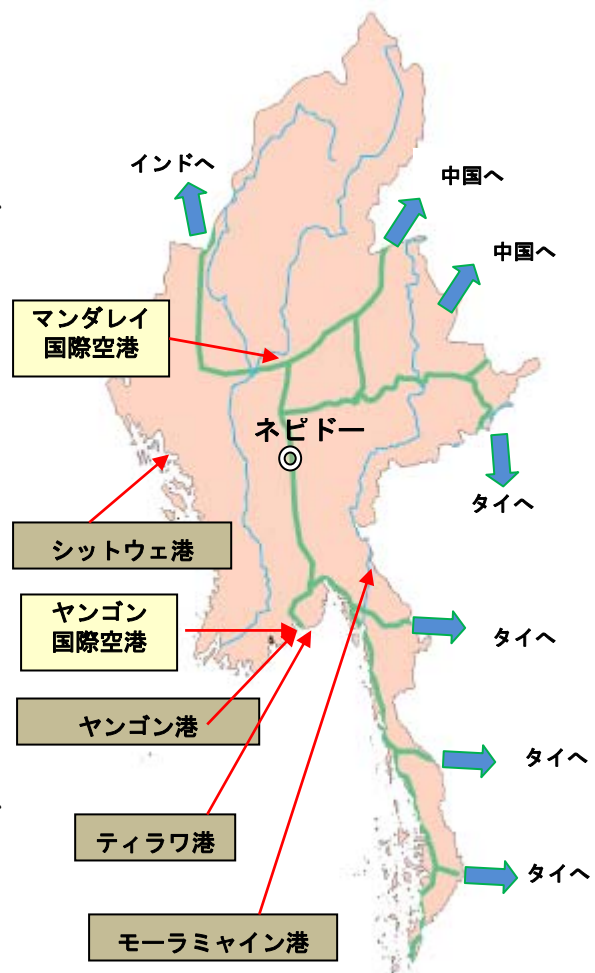
国営企業法により、民間企業の鉄道事業は行われていない。全線が非電化路線で、ヤンゴン～マンダレー間以外はすべて単線となっている。鉄道は旅客優先のため、貨物列車のダイヤは確定していない。課題としては、線路や設備のメンテナンスが不十分で、スペアパーツの入手も困難のため、維持管理に支障が出ている点である。

### ③ 港湾インフラ

ミャンマーの全ての港湾はミャンマー港湾公社(MPA)により管理されている。

ミャンマーには南北9つの港湾があり、港湾の分類では、国際輸出入港はヤンゴン港、国

地図：ミャンマーにおける物流インフラの状況



出所：当社作成

<sup>8</sup> 以下、日本国際ナショナルフレイトフォワーダーズ協会（2007）「アセアン物流事情調査 その5 ミャンマー」を参考に整理を行った。

際輸出港はシットウェ港、モーラミヤイン港の4港、国内沿岸輸送港は4港となっている。

ヤンゴン港は大きく分けて2ヶ所の港を指している。一つは上流に位置しヤンゴン市街地に隣接している港で、一般的にも「ヤンゴン港」と呼ばれている。もう一つは同港と河口のほぼ中間点に新設された「ティラワ港」である。

ヤンゴン港は最大のコンテナ港湾でもあり、入港可能船舶は、船長167m、喫水9m、1万5,000DWT重量トン（上流16kmまでは、それぞれ200m、9m、2万トン）となっている。ヤンゴン港はミャンマー全体の輸出入貿易の90%以上を扱っている。

#### ④空港インフラ

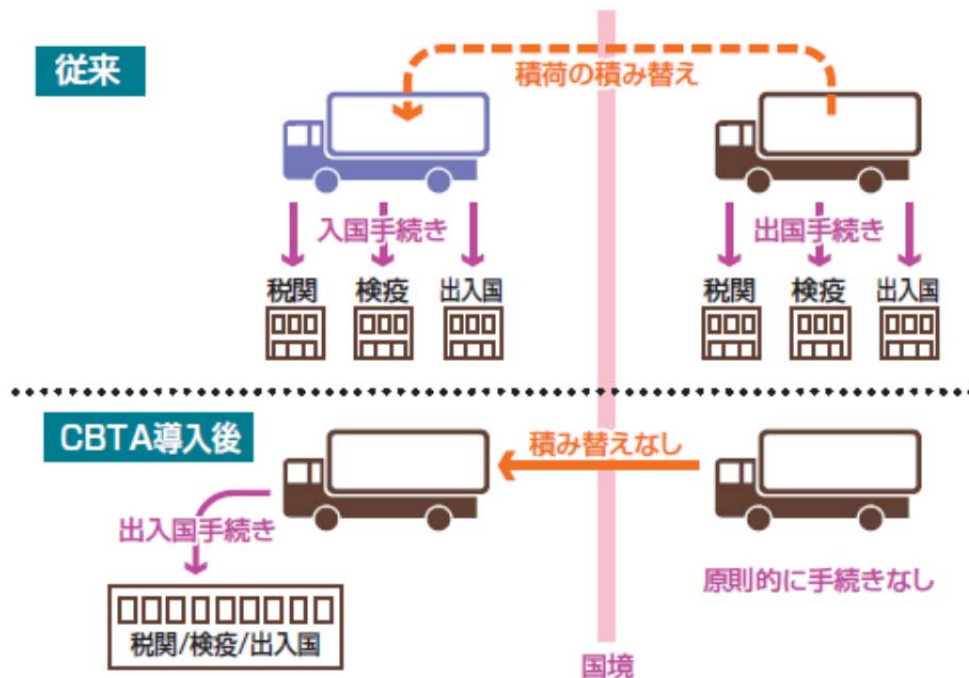
空港は全国で69ヶ所あるが、国際空港は、ヤンゴン国際空港とマンダレー国際空港の2つである。国際航空貨物の99%がヤンゴン国際空港で取り扱われている。

ヤンゴンには貨物専用機が就航しておらず、貨物は全て旅客機のベリーに積み込まれる。航空貨物の取扱量は年々増加しており、2005年から2010年の6年間で50%強増加している。また、航空貨物は、国内でなく、主に輸出入貨物で利用されることが多い。

#### 4. クロスボーダー陸送における通関手続きの円滑化に向けた課題

越境交通協定（Cross Border Transportation Agreement：CBTA、24 ページ参照）の実現に向けては、税関・検疫・出入国といった複数の手続きを一つの窓口を集約する「シングルウィンドウ」化や、出国時（輸出側）・入国時（輸入側）のそれぞれにおいて必要とされていた検査等を両国が共同で実施することによって手続きを1回で完結させる「シングルストップ」化など、越境手続きの簡素化が目指されているものの、既存文献<sup>9</sup>では、「CBTAの批准は遅れており、発効できてない」との報告がなされており、「このため、現状では各国間の覚書に基づき、越境協定が行われている。現状の覚書のベースでは、手続きの簡素化は不十分であり、例えばタイとカンボジア国境では1回の通関に30カ所以上の書類の署名が必要」と指摘されている。

図表 1-17：越境手続きの簡素化



出所：独立行政法人国際協力機構（以下「JICA」）「ひとつとに国境をひらく道—国境を越えて繋がる交流と繁栄の回廊をめざして」

なお、CBTA は、協定書本体と 17 の付属書、3 つの議定書から構成されるが、2014 年 12 月時点における批准状況は以下のとおりである。タイ、ミャンマーの 2 カ国はいくつかの付属書・議定書の批准が完了していない。

<sup>9</sup> みずほ総合研究所「カンボジア経済の大メコン圏横断的視点からの分析～新たな生産機能としての現状と発展可能性～」(みずほ総研論集、2014 年 I 号)



図表 1-18：越境交通協定（CBTA）付属書及び議定書の批准状況（2014年12月現在）

付属書・議定書	タイトル	未批准国
付属書 1	危険品の運搬	タイ
付属書 2	国際交通に関する車両登録	
付属書 3	生鮮品の運搬	
付属書 4	越境手続きの促進	タイ
付属書 5	人の越境移動	
付属書 6	トランジット・内陸通関制度	タイ
付属書 7	道路交通規則および標識	
付属書 8	車両の一時的輸入	タイ
付属書 9	越境運輸事業における運輸事業者認可基準	
付属書 10	輸送条件	タイ
付属書 11	道路・橋のデザインおよび建設基準・仕様	
付属書 12	越境・トランジット施設およびサービス	
付属書 13a	マルチモーダル運用事業者(注)の責任制度	ミャンマー
付属書 13b	越境運輸事業におけるマルチモーダル運輸事業者の認可基準	ミャンマー
付属書 14	コンテナ税関制度	タイ
付属書 15	商品分類システム	
付属書 16	運転免許基準	
議定書 1	回廊・ルート・輸出入ポイントの指定(越境地点)	
議定書 2	トランジット輸送にかかる諸費用	
議定書 3	サービス頻度・キャパシティーおよび割当・許可の発行	ミャンマー

(注) 複数の運輸手段を有し、それらを組み合わせて提供する事業者のこと。

(出所) CBTA本文、アジア開発銀行(ADB)資料を基に作成

出所：ジェトロ「2015年中の施行に向け進む体制整備-越境交通協定の進捗(2)-(タイ)」(2015年1月)

こうしたなか、ジェトロ資料では、経済回廊の一部を活用した国境越えルートの実走調査結果や現地企業に対するインタビュー結果等をもとに、メコン域内の陸路物流に関わるソフト面の課題の課題として、以下のような点を挙げている。

図表 1-19：越境交通協定（CBTA）付属書及び議定書の批准状況（2014年12月現在）

<b>①通関のシングル・ウィンドウ、シングル・ストップ化</b>	
	・越境交通協定（CBTA）における国境通関については、シングル・ウィンドウ検査とシングル・ストップ検査などの円滑化施策が策定されているが、依然としてタイ、カンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーにおける各国間の税関では実現されていない <sup>10</sup> 。
<b>②通関手続きの効率化、通関関連コストの削減</b>	
	・特にカンボジアでの指摘が多い。例えば、シハヌークビル港についての貨物は、税関を通し、翌日にはプノンペン SEZ に入るが、手順としては、シハヌークビル港税関からプノンペン SEZ 税関に連絡が入り、確認が取れたら、プノンペン SEZ から通関が許可

<sup>10</sup> 2015年1月に発表されたジェトロ資料によると、東西経済回廊のダンサワン（ラオス）・ラオパオ（ベトナム）国境では、関係機関間の横断的な検査場（Inter agency Control Station：ICS）内において両国の税関職員・出入国管理官・検疫官が集まって検査を行う共通検査エリア（CCA）の本格運用が2015年1月1日より開始される、とあり、限定手的ではあるが、シングルストップ検査が実現している。また、同じ東西経済回廊のムクダハン（タイ）・サバナケット（ラオス）国境では、CCAの実施は2015年の第3四半期ごろになるとの見通しが示されている。（出所：ジェトロ「東西経済回廊の国境でシングルストップ検査の第4フェーズ実施-越境交通協定の進捗(1)-(ラオス、ベトナム)」(2015年1月15日)、「2015年中の施行に向け進む体制整備-越境交通協定の進捗(2)-(タイ)」(2015年1月15日)）

	<p>される。国境通関の場合も同様であるが、港や国境税関だけでの手続きが終わらず、保税輸送先の経済特区の税関も関係する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・また、カンボジアの場合は、この通関手続き関連し、CAMCONTROL（商業省輸出入検査局）も関係している。こうした税関、商業省という2つの役所が関係しているため、港あるいは国境、及び経済特区における税関・商業省が関与する。輸送代が1100ドルでも諸掛だけで1000ドルもかかるような状態。3～4年前からは改善傾向とはいえ、未だに領収書が出ない経費が多く（全体の7～8割）、カンボジアでの諸掛は、ベトナム、タイの倍、世界で最も高いとの指摘がある。</li> <li>・なお、通関手続きについては、ASYCUDA（世銀が導入した通関システム。NACCSに似た電子通関システム）が24カ所の税関に導入されているが、ある物流業者は「ようやく慣れてきたという状況だが、現状どこからでもシステムにアクセス可能な状態にはなっていない」と指摘している。電子化も完全にはなっておらず一部紙媒体での手続きが必要。</li> </ul>
<p><b>③国境における税関開庁時間の延長</b></p>	
	<p>バンコク・ハノイ間の実走調査で特に明らかになったが、ラオスでの開庁時間の問題があり、結果的に1日以内に貨物が通過できないことが課題として指摘されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・その他の二国間でも、開庁時間にずれがあるなど調和されていない。さらには各国の税関において24時間開庁が求められる。</li> </ul>
<p><b>④各国間車両の相互乗り入れ許可の拡充</b></p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タイ・カンボジア間、カンボジア・ベトナム間、タイ・ラオス間、ラオス・ベトナム間（特定国境）でそれぞれ相互乗り入れが可能となっており、さらに2013年1月には、ベトナム、ラオス、カンボジアの3カ国間で、トラックやバスの乗り入れを自由化する越境協定が締結された。</li> <li>・この運用が開始されれば、通行許可証が発行される計450台（各国150台ずつ）のトラックやバスに対し、3カ国を通る計22ルート、15カ所の国境について積換えなしでの自由な通行が認められることになる。しかしながら、相互乗り入れできる車両の数はいまだ限定的であり、さらなる拡充が求められる。</li> </ul>

出所：ジェトロ「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」（2013年6月）

しかしながら、「④各国間車両の相互乗り入れ許可の拡充」については、相互乗り入れライセンスが必須ではないとの指摘も寄せられている。

ジェトロが実施した物流会社へのインタビュー結果によると<sup>11</sup>、「現実的にはそれほど乗り入れライセンスが必要でない」とされており、その理由としては、「ドライバーの管理や保険、交通標識などを勘案すると、同じトラックで一気に通過するより、国境で両国のトラックに積換えの方が運行管理をやりやすい」こと、「プレアビヒア問題もまだくすぶっているため、タイのドライバーもあまり通過したがない」こと、「カンボジアの5号線では、道中に10カ所ほどの税関ポイントがあり、通行料的な費用を請求され、タイのドライバーの場合、こういった問題への対処が難しい」こと等が挙げられている。また、「国境乗り入れで運行した場合には、コンテナ積換えコストは削減できるが、それほど大きな額ではない」との指摘も寄せられている。

また、国境越えに伴う言語の問題や事故時の対応、通行規制の問題（左側通行か右側通

<sup>11</sup> ジェトロ（2013.6）「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」

行) については、他文献でも同様の指摘がなされており、「④各国間車両の相互乗り入れ許可の拡充」については是非が分かれている。

- 言語においては、ラオス語はタイの東北弁と言われ、タイのドライバーはラオスまでは問題なく運行することができる。しかし、ベトナムに入ると言葉が通用しないため、事故があった場合の対処をどうするかという問題に直面することになる。
- また、通行区分においては、左側通行がタイ、その他の国は右側通行となっていることから、トラックヘッドの交換や積換えが必要となる。

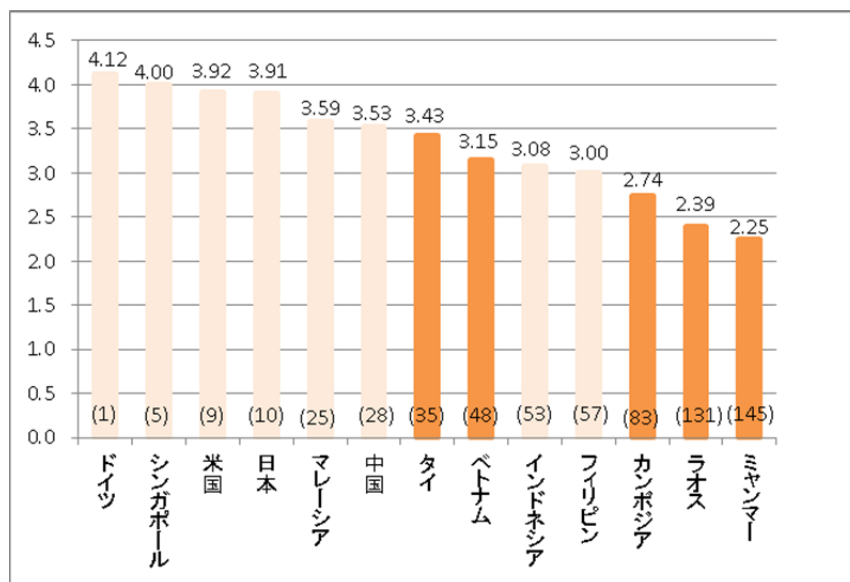
出所：損保ジャパン日本興亜火災「大メコン圏における物流事情」(物流ニュース 2010 年 12 月号)

## 第5章 メコン各国・域内における物流業の規制と物流事情

### 1. メコンの国際物流環境に対する他国からの評価

世界銀行が2年に1度公表している「国際物流パフォーマンス指数」(税関の効率性、インフラの質、輸送の適時性など、開発面で重視される貿易の諸要素に着目して160か国をランク付けした指標)によると(図表1-20)、タイやベトナムは3を超えているが、カンボジア・ラオス・ミャンマーの3か国の指数は、3を下回り、順位も100位台にとどまっている。特にラオス・ミャンマーに関しては、2014年の調査結果は2012年の調査から大きく順位を下げている(ラオス2012年:109位→2014年131位、ミャンマー2012年129位→145位)。

図表 1-20 : 国際物流パフォーマンス指数



出所：世界銀行「The Logistics Performance Index and Its Indicators 2014」を基に作成

国際物流パフォーマンス指数を通関の効率性等、各項目にブレイクダウンして示したものが次表である。同指数からは、ラオスとミャンマーのパフォーマンスが総じて低く、国際物流に不可欠な通関の効率性に関してはミャンマーのみ2を下回っている。その他、物流インフラの質、物流業界の能力等も低い。このことから、メコン域内の回廊を活用した物流の活性化には、両国へのインフラや制度面の整備とともに、物流分野の能力開発支援が急務と考えられる。

図表 1-21：国際物流パフォーマンス指数の各国ごとの構成項目

	通関の 効率性	物流インフ ラの質	出入荷手配 の容易さ	物流業界の 能力	貨物追跡 能力	物流の 定時性
タイ	3.21	3.40	3.30	3.29	3.45	3.96
ベトナム	2.81	3.11	3.22	3.09	3.19	3.49
カンボジア	2.67	2.58	2.83	2.67	2.92	2.75
ラオス	2.45	2.21	2.50	2.31	2.20	2.65
ミャンマー	1.97	2.14	2.14	2.07	2.36	2.83
日本	3.78	4.16	3.52	3.93	3.95	4.24

出所：世界銀行「The Logistics Performance Index and Its Indicators 2014」を基に作成

## 2. メコン各国の物流に対する外資規制

国ごとの物流分野における外資の規制は図表 1-22 の通りとなっている。

タイでは、運輸業は外資の参入が原則として禁止となっている。しかし、法人設立に際していくつかの条件を満たし、事前の内閣の承認を得るか、またはタイ投資委員会（BOI）の指定する業者であれば、事業登録証を取得することにより、法人設立は可能である。

ベトナムでは、陸上貨物輸送サービスは、外資 51%以下、通関サービスは 99%以下、倉庫は 100%など、個別分野ごとに詳細に外資出資規制が定められている。

カンボジアでは、外資参入の規制がなく、運輸業も外資 100%出資による現地法人や支店の設立が可能である。ただし、貨物及び旅客輸送事業に関するライセンス取得が必要であり、通関業務を行う場合には、関税消費税総局（税関）に登録する必要がある。

ラオスでは、外資企業の出資比率は 49%以下とされているのみである。

ミャンマーでは、運輸省の判断で外資 100%の現地法人の設立が認められない例も出ており、運用は不透明である。

図表 1-22：メコン各国の物流に対する外資規制

国名	出資上限	規制概要
タイ	49%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タイでは外国人事業法により外資規制が行われている。同法は、外国人に対する規制事業を指定し、同規制業種に参入する場合の条件などを定めたもので、外資比率が 50%以上の企業は、同法の定義する「外国人」として規制の対象となる。</li> <li>・ 運輸業は、外国人による参入が「事実上禁止」である第 2 種に該当する。同法に従って法人設立手続きを進める場合、内閣による事前承認が求められる。この承認を得るための条件として、①タイ人が 40%以上の株式を保有していること、②タイ人取締役数が全取締役数の 5 分の 2 を下回らないことなどが規定されている。</li> </ul>

国名	出資上限	規制概要
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 例外として、投資奨励法に基づき、タイ投資委員会（BOI）が指定する特定の業種に該当するものは、事業登録証を取得すれば、外国人事業法の適用から除外される。「大量輸送・大型貨物輸送」「物流センター」「国際物流センター」など。</li> <li>・ また運輸業は、商業登録に加え、管轄局（陸運は陸運局）での営業許可の取得が必要。さらに通関仲介業に従事する場合には、税関局からカスタムブローカーライセンスを取得する必要がある。</li> </ul>
ベトナム	51%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ トラックによる陸上貨物輸送サービスは、外資 51%以下の合弁企業設立が可能となっている（通関サービスは 99%以下、倉庫は 100%など、個別分野ごとに詳細に外資出資規制が定められている）。</li> </ul>
カンボジア	100%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 不動産の取得制限を除いて、外国人・外国企業に制限されている分野はなく、運輸業も外資 100%出資による現地法人や支店の設立が可能である。</li> <li>・ 運輸業は貨物及び旅客輸送事業に関するライセンスが必要で、公共交通事業省から道路運輸、水上運輸に関するライセンスを取得する必要がある。また通関業務を行う場合には、通関士を常駐させ、関税消費税総局（税関）に登録しておく必要がある。</li> </ul>
ラオス	49%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物流業においては、外資規制を定める明確な法令はなく、商工省の内規で「外資企業の出資比率は 49%以下」とされている。</li> <li>・ なお企業設立において、一般法人のほかにも外国企業の支店という形態での進出も可能である。</li> </ul>
ミャンマー	不明	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ トラックによる陸上貨物輸送サービスは、明文化された規制はない。しかし、運輸省の判断で外資 100%の現地法人の設立が認められない例も出ており、運用は不透明である。 なお運輸業の外資参入については、外国投資法及び MIC 通達で次の通り規制される。 <ul style="list-style-type: none"> <li>①「ミャンマー国民との合弁事業形態においてのみ参入可能な 42 分野」の物流関連業務（80%まで） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内空輸業務</li> <li>・ 国際空輸業務</li> <li>・ 船舶及び荷船による乗客及び貨物輸送業務</li> <li>・ 内陸コンテナデポの建設を通じた国内港湾業務及び倉庫</li> </ul> </li> <li>②「特定の条件下でのみ参入が可能な 27 分野」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 倉庫（中小規模の倉庫業は認められない。JV の場合はミャンマー企業側が最低 40%を出資）</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

出所：ジェトロ（2014）「アジアにおける卸売・小売・物流業に対する外資規制比較」を基に作成

## 第6章 メコン地域における電子商取引（Electric Commerce: EC）市場

メコン地域で電子商取引（EC）市場が発達しているのはタイ、次いでベトナムとなっている。

### 1. タイの EC 市場と輸送手段

タイの場合、EC 市場規模の拡大は目覚ましく、図表 1-23 に示した通り、2007 年から 2011 年の 5 年間で約 2 倍の規模に成長している。EC 市場拡大を支えるのは、主に企業間取引（BtoB）であるが、企業対消費者間取引である BtoC の市場も拡大している。

図表 1-23：タイにおける取引分類別 EC 市場規模推移（2007～2013 年）

（単位：百万バーツ）

分類	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年
BtoB (企業間取引)	79,762	127,325	190,751	217,458	251,699
BtoC (企業対消費者間取引)	47,501	63,425	45,951	67,783	84,593
BtoG (企業対政府間取引)	177,932	236,710	290,836	344,370	272,295
合計	305,195	427,460	527,538	629,611	608,587

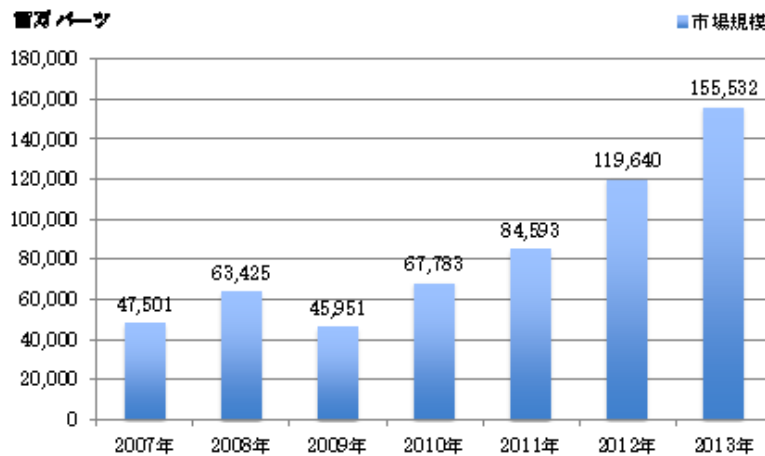
出所：ジェトロ（2014）「平成 25 年度タイのダイレクト・マーケティング市場調査（テレビ通販・カタログ通販・EC）」p.31（原典：National Statistics Office Thailand（2013）*The 2011 E-Commerce Survey*（2013 年 2 月発表））」

EC 市場での EtoC での主要な販売品目を見てみると、2012 年のデータでは、アパレル・ジュエリーが約 28%、E チケットが約 12%、通信機器が約 12%、食品・飲料・健康食品が約 10%、電化製品が約 7%、書籍・新聞・雑誌が約 6%と、半数以上の取引が小口包装での商品が取り引きされていることが分かる<sup>12</sup>。

BtoC の市場をさらに見てみると、2013 年には、2007 年の 3 倍の規模に拡大しており（図表 1-24）、BtoC の小口の配送や輸送が増加し、それらのサービスへの需要が増加していることが分かる。

<sup>12</sup> ジェトロ（2014）「平成 25 年度タイのダイレクト・マーケティング市場調査（テレビ通販・カタログ通販・EC）」p.40（原典：National Statistics Office Thailand（2013）*The 2011 E-Commerce Survey*（2013 年 2 月発表））」

図表 1-24：タイにおける BtoC 市場規模推移（2007～2013 年）



出所：ジェトロ（2014）「平成 25 年度タイのダイレクト・マーケティング市場調査（テレビ通販・カタログ通販・EC）」p.31（原典：2007～2011 年：National Statistics Office Thailand（2013）The 2011 E-Commerce Survey（2013 年 2 月発表）、2012～2013 年：タイ電子商取引協会（The Thai E-Commerce Association）

注：2013 年は推定値。

タイの EC 市場での取引において、2000 年前後に事業を開始したインターネット通販会社の配送の多くがタイ郵便局（Thailand Post）によって行われている。タイ国家統計局（NSO）の調査では、EC 事業者の 64.8%がタイ郵便局を利用しており、その理由は 7 割以上の EC 事業者が従業員 5 名以下という小規模な事業展開のため、郵便局の配送に依存していると言われている<sup>13</sup>。

他方、2010 年前後に EC 市場に新規に参入した企業の場合、配送をロジスティック業者に外部委託しているケースが多い。例えば、韓国系の CJ GLS 社、韓国系の Kerry Express 社、オランダ系 TNT 社、タイ出版大手の Nation グループ傘下の NML 等が通販市場のロジスティックス事業を展開している<sup>14</sup>。

## 2. ベトナムの EC 市場と輸送手段

産業貿易省ベトナム電子商取引 IT 庁（VECITA）のデータによると、2013 年のベトナムの EC 市場のうち BtoC の市場は、22 億ドルとされ、タイに比べて小規模であるものの、一人当たりの EC 市場での購買金額は 120 ドルと高く、一部のユーザーが集中して EC を利用しているとされている<sup>15</sup>。2012 年のベトナムでのインターネット利用率は約 36%で、VECITA は 2015 年にはこの数字が 40-45%まで拡大し、一人当たりの EC 市場での購買金

<sup>13</sup> National Statistics Office Thailand (2013) *The Survey of e-Commerce Status in Thailand, 2013*.

<sup>14</sup> ジェトロ（2014）「平成 25 年度タイのダイレクト・マーケティング市場調査（テレビ通販・カタログ通販・EC）」p.41

<sup>15</sup> VECITA (2014) *Vietnam E-Commerce Report 2013*, p.27.



額は 150 ドルとなり、約 43 億ドルの市場規模になると予想している<sup>16</sup>。

EC 市場で取引される商品は、衣類・靴・化粧品等が約 62%、電気・電子機器が約 35%、キッチン・家庭用品が約 32%、航空券が約 25%と、タイ同様、小口の商品が中心となっている<sup>17</sup>。

ベトナムでは宅配便のサービスが一般的でないため、ハノイやホーチミンといった都市部では、自社のバイク便による本人確認及び代引きの処理等が行われている。そのため、EC 市場の決済方法も、74%が現金決済、41%が銀行送金で行われている<sup>18</sup>。

今後は、EC 市場の拡大に伴う、小口の輸送手段へのニーズが拡大すると予想されている。

---

<sup>16</sup> VECITA (2014) *Vietnam E-Commerce Report 2013*, p.28.

<sup>17</sup> VECITA (2013) *Survey of E-commerce and Information Technology Agency 2013*

<sup>18</sup> VECITA (2014) *Vietnam E-Commerce Report 2013*, p.32.

## おわりに

メコン地域は、上述の通り、国際化と各国の経済発展により、貿易の量と額が急激に増加している。日系企業、特に物流企業のメコン地域への進出も急増しており、メコン地域の経済拠点であるタイを中心に、ベトナムへの進出企業数が増加している。

物流企業の進出の場合、メコン域内の 1 拠点に進出するというよりも、複数の国に拠点を設け、メコン域内の国際回廊を通じた物流量増加を想定し、「点」ではなく「面」の事業展開を予定している企業が多い。

メコン域内の貿易量が増加するに従って、物流網のインフラ整備が不可欠である。主要な国際回廊、特に東西回廊、南部回廊に関しては、タイでは一定程度の基盤整備が行われているものの、その他の国、特にカンボジア、ラオス、ミャンマーのインフラ整備が遅れている。

さらに、インフラ整備のみならず、国際物流パフォーマンス指数に示された、通関の効率性、物流業界の能力等の水準も低いことから、メコン域内の回廊を活用した物流の活性化には、メコン域内の後発国への物流分野の能力開発支援が急務と考えられる。

上記のようなメコン地域の物流の現状・課題を踏まえ、本事業では、メーカー調達から消費者宅配までを網羅したポータブルな宅配貨物の一貫輸送サービスの実現に向け、2015年3月メコン実証走行を実施した（詳細は第2部にて後述）。

## 第2部 実証走行試験結果

### 第1章 事業ルートの選定及び検証項目等の検討

#### 1. 事業ルートの選定

第1部における検討結果を踏まえ、本事業では、メコン地域の中でも、経済回廊の整備に伴う物流ルートの整備、タイ・ベトナムにおけるEC（Electronic Commerce）市場等の拡大に着目し、メコン地域内における宅配貨物輸送ビジネスモデルの構築を目的として実証運行を実施し、宅配貨物の一貫輸送サービスの導入に向けた可能性と諸課題を検証する。ベトナムについては、北部・南部による相違も把握するため、南北実証運行ルートは、タイ発ベトナム向けの南北2つのルートを対象とする。

図表 2-1：実証運行ルート



北ルート：バンコク(タイ)→サバナケット(ラオス)→ラオバオ(ベトナム)→ハノイ(ベトナム)  
南ルート：バンコク(タイ)→プノンペン(カンボジア)→ホーチミン(ベトナム)

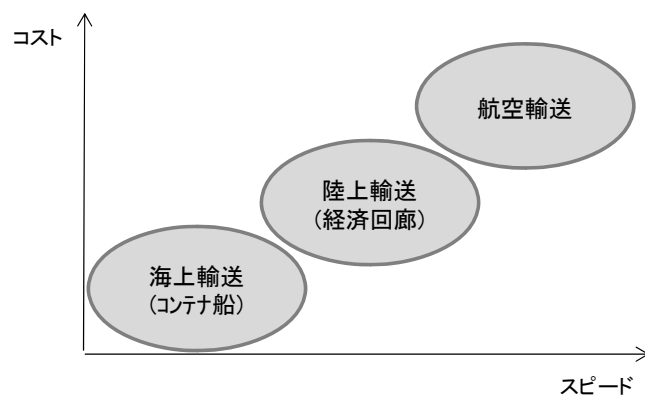
## 2. 事業ルートにおける宅配貨物の一貫輸送サービスに期待される効果

本事業の対象とする宅配貨物の一貫輸送サービスは、経済回廊を利用したクロスボーダー陸上輸送ルートの構築と、これを活用した小口混載輸送サービスの提供という特性を有する。

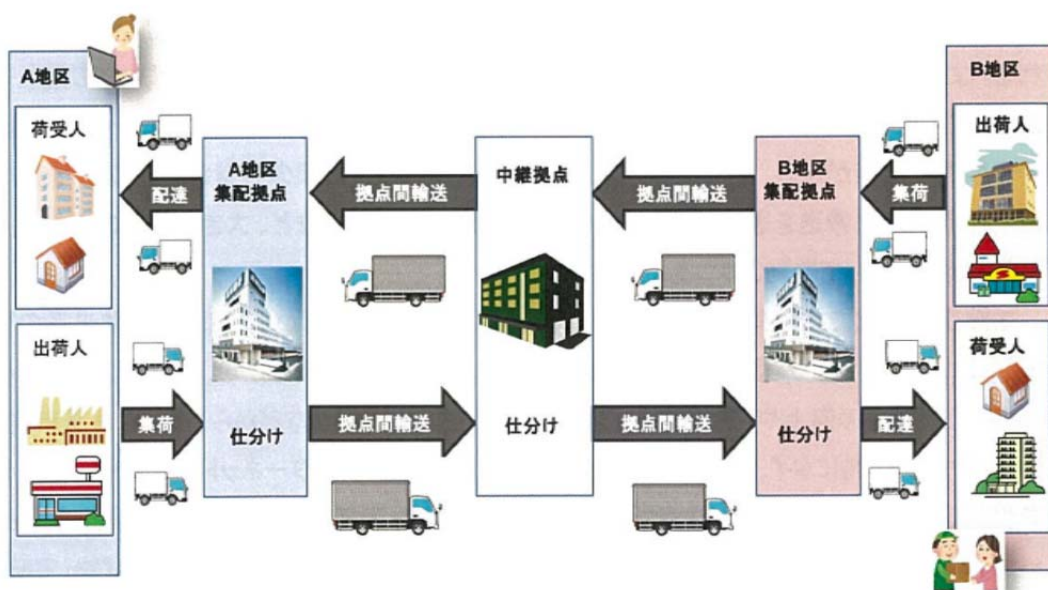
前者については、既存のコンテナ船による海上輸送（バンコク～ハノイ：約 20 日）よりも速く、航空輸送（バンコク～ハノイ：**クーリエ＝速達サービス**で約 2～3 日、**エアーカーゴ＝一般の航空貨物輸送**で約 3～4 日）よりも安価な物流ルートとして、両者の間に位置する新たな国際輸送ルート（バンコク～ハノイ：約 5～8 日）を提供する効果が期待される。

後者については、メコン地域における国際的な事業活動の活発化に伴う BtoB 物流の高度化・小口化に対応した BtoB 混載貨物の一貫輸送サービスの提供、さらには、EC の普及に対応したクロスボーダーの BtoC 混載貨物（宅配貨物）の輸送サービスの実現という効果が期待される。

図表 2-2：他の輸送モードと比較した陸上輸送の特性



図表 2-3：宅配ビジネスモデル（不特定多数の荷主の貨物を対象とする混載輸送）



### 3. 宅配貨物の一貫輸送サービスの実現に向けて検証すべき事項

本事業の対象とする宅配貨物の一貫輸送サービスは、1) クロスボーダーの陸上輸送であること、2) 幹線輸送（拠点間輸送）と端末輸送（集荷・配送）、集配・中継拠点から構成される小口混載輸送であること、3) 混載貨物の通関業務が必要となること等が特徴である。

これらを踏まえると、本事業において検証すべき項目は、通関（混載貨物）、幹線輸送、端末輸送（集荷、配達）、全般の側面に分けて捉えることができる。検証すべき具体的な項目を下表に示す。

図表 2-4：検証すべき項目

分類	項目	対象国	内容等
通関	個人輸入の制限	ベトナム	個人輸入における数量や品目の制限等（一般の輸入との相違点）
	事前審査手続	各国	小口混載貨物の事前審査手続が整備されているか。（企業物流との相違点）
	通関方法・通関時間	各国	小口混載貨物に対応した通関体制が整備されているか。（企業物流との相違点）
	検査方法・検査時間	各国	小口混載貨物の税関検査の方法・所要時間はどのようになっているか。（企業物流との相違点）
	特定（指定）貨物の有無	各国	ベトナムには輸入可能であるものの、ラオス、カンボジアへの持込が認められない品目等はないか。
	温度管理貨物の取扱い	各国	冷凍・冷蔵品（リーファーコンテナ使用の場合等）の通関・検査時の品質（温度）管理体制が確保されているか。
	不適合品発生時の対応	各国	混載貨物の検査で不適合品が発生した場合、すべての貨物がストップするのか。責任の所在は誰になるのか。
	エクストラチャージ等の有無	各国	予期していなかった費用、他国では通常課せられない費用が発生しないか。
	電子タグの使用	各国	小口混載貨物の管理に電子タグを使用可能か。
	リターナブルパレットの使用	各国	リターナブルパレットを使用する場合、課税／免税の取扱いはどのようになっているか。
その他	各国	各国税関における留意事項等	
幹線輸送	車両の相互乗り入れ	各国	国境を越えて車両（シャーシ、トラクター）、運転手が通しで運行できるか。

分類	項目	対象国	内容等
幹線 輸送	コンテナの積み換え	各国	コンテナの積換施設、荷役機器、リーファー電源は確保されているか。品質、取り違いリスクはないか。
	都市間のリードタイム	各国	幹線輸送に係るリードタイムは適切か。スケジュールどおりか。
	輸送コスト	各国	幹線輸送に係る輸送コスト（備車費用）はどの程度か。水準は適切か。
	輸送品質	各国	幹線輸送に係る輸送品質は十分か。
	車両・ドライバー	各国	各国の車両整備状況、運転技術・マナー等は適切か。
	空コンテナの回送	タイ (各国)	ラオス、カンボジア経由で輸出したコンテナを海上輸送で回送した場合、タイで免税輸入できるか。
	その他	各国	小口混載貨物のクロスボーダー輸送におけるライセンス（種類、取得手続、取得期間等）
ラオス、カンボジア		ラオス、カンボジア向け混載貨物と第三国（ベトナム）向け貨物の混載可能性	
集荷 ・ 配達	市内の交通環境	タイ、 ベトナム	中心地の渋滞状況や通行規制等は問題ないか。
	集配スタイル	タイ、 ベトナム	集配のオペレーションは効率的か。
	車両・ドライバー	タイ、 ベトナム	人材の確保は容易か（賃金の高騰や転職率の高さなど各国の実情を踏まえて）。
	システム	タイ、 ベトナム	顧客情報や貨物管理に関するシステムの状況、必要性。
	その他	タイ、 ベトナム	宅配貨物の集配における留意事項等
全体	輸送の確実性	各国	発送した商品がすべて配達先に届いたか。
	リードタイム	各国	予定していたスケジュールどおりに輸送できたか。トータルリードタイムは許容範囲内か。
	輸送品質	各国	貨物の破損、劣化等が生じていないか。
	その他	各国	全般を通じた把握された問題点・課題等
各国		各国国境におけるビデオ（税関、入管は写真）撮影の申請・許可。	

#### 4. 事前準備で明らかになった問題点・課題とその対応

前節で抽出した各検証項目について、実証に向けた事前準備段階において、さまざまな問題点・課題が明らかとなった。その概要と実証における対応方針を下表に示す。

図表 2-5：事前準備に際して明らかとなった主な問題点・課題

分類	項目	対象国	問題点・課題	実証における対応方針
通関	個人輸入の制限	ベトナム	国際速達サービス（国際クーリエサービス）を利用する場合、100万ドン（CIF価格、約50米ドル）を超える輸入品には輸入税及び付加価値税が課税される <sup>19</sup> 。	輸入税及び付加価値税が課税される場合、エクスプレス通関 <sup>20</sup> の対象外となり、通関に長時間を要することが予想されるため、今回の実証では、100万ドンを超えない額の商品を対象とすることとした。
		ベトナム	いわゆる他法令 <sup>21</sup> に係る規制として、食品は個人輸入の制限はないが、化粧品は登録番号を取得したもののみ輸入可能。医療品は品目・数量規定あり。	今回の実証では、他法令の対象とならない商品を対象とすることとした。
通関方法・通関時間	タイ	タイ	エクスプレス通関できる施設・通関業者が少ない。（スワンナブーム空港のみ可能。）	一般の商業貨物と同様の通関方法で対応することとした。その結果、宅配貨物1件ごとの通関となり、通関に多大な時間を要するため、BtoC貨物の商品数を当初予定していた50件から20件と削減した。
		ラオス、カンボジア	エクスプレス通関ができない。	同前。
		カンボジア	保税運送はISOコンテナのみ可。また、48時間以	トラック（荷台を架装した貨物自動車）による一貫輸送は断念

<sup>19</sup> 2011年2月1日以降、国際速達サービス（国際クーリエサービス）を利用する100万ドン以下の輸入品に関する輸入税及び付加価値税は免除されている（首相決定第78/2010/QD-TTg号）。出所：ジェトロビジネス情報サービス課ハノイ事務所（2014.3）「小口貨物の通関・関税制度（ベトナム）」

<sup>20</sup> 通関業者が輸入マニフェストを税関に提出することにより、即座に貨物が引き渡される通関方法。マニフェスト通関、簡易通関とも言われる。一般に、国際宅配便は主にこの方法で通関される。

<sup>21</sup> 関税関係以外の法令で、輸出または輸入に関して許可承認等が必要となるもの。

分類	項目	対象国	問題点・課題	実証における対応方針
			内に t 通過する必要がある。	し、ISO コンテナをシャーシ（車台のみの車両）で輸送することとした。
		ベトナム	エクスプレス通関できる施設・通関業者が少ない。 （北ルートでは EMS <sup>22</sup> を取り扱う郵便事業者のほかに1社（TNT 社）しかなく、同社は自社貨物しか取り扱わない意向。） 混載貨物のデバンニングはライセンスを有する CFS 倉庫で行う必要がある。（当社現地法人は CFS 倉庫に自社保有・借受スペースがないため、自社通関が認められない。）	北ルートでは、エクスプレス通関ができず、個人輸入者（または通関業者）による手続きが必要となることから、ベトナム向け BtoC 貨物の実証を断念した。 代わって、ラオス国内向け BtoC 貨物を対象とした。 南ルートでは、航空貨物のエクスプレス通関を行っている通関業者に委託し、同社 CFS 倉庫にてデバンニング、通関を行うこととした。
	温度管理貨物の取扱い	各国（4か国）	国境税関施設に、温度管理され、リーファーコンテナが取り扱える施設がない。	リーファーコンテナの利用を断念し、冷蔵貨物はクールボックスにドライアイスを入れてドライコンテナにて輸送することとした。冷蔵貨物は実証を断念した。
	電子タグの使用	各国（4か国）	今回の事業期間では電波許可取得が不可能。	実証の対象としないこととした。
	リターナブルパレットの使用	各国（4か国）	課税・免税扱いを実証することが望ましいが、取扱業者に委託する必要がある、優先度は低い。	実証の対象としないこととした。

<sup>22</sup> EMS（Express Mail Service：国際スピード郵便）とは、書類及び物品用の国際急送郵便の一種で、最優先に取り扱われ、物理的手段による国際郵便の中で最も迅速である。なお、EMSの通関では、税関職員自らが主体となって通関検査を行う。



分類	項目	対象国	問題点・課題	実証における対応方針
幹線 輸送	車両の相互乗り入れ	ラオス、カンボジア	ラオスにはタイの車両、ベトナムの車両が通行可能（事前申請が必要）だが、タイの車両はベトナム国内を通行できない。 カンボジア国内はカンボジア車両のみ通行可。	<b>トラックによる一貫輸送は断念し、ISO コンテナをシャーシで輸送することとした。（再掲）</b> 北ルートはタイ・ラオス国境にて車両交換（コンテナ積換え）を行う。（ラオス国内はベトナム車両が乗り入れ。） 南ルートは、タイ・カンボジア国境、カンボジア・ベトナム国境にて車両交換（コンテナ積換え）を行う。
	コンテナの積み換え	各国（4か国）	国境積み換え場所にリーファーコンテナ用電源がない。	リーファーコンテナの利用を断念し、冷蔵貨物はクールボックスにドライアイスを入れてドライコンテナにて輸送することとした。冷蔵貨物は実証を断念した。（再掲）
集荷・配達	市内の交通環境	各国（4か国）	各主要都市では貨物車、大型車の乗り入れ規制がある。	実証に用いる車両、実証行程を各都市の規制の範囲内で選択した。
全体	輸送品質	各国（4か国）	BtoB 貨物として当初予定していた貨物（家電製品）が、陸送を不可としている荷主の社内規程により実証見送りとなった。陸送不可としている理由は、対象地域の道路整備状況が悪く、振動による荷傷みが懸念されるためと見られる。	貨物供出可能な荷主の貨物のみを対象とすることとした。
	その他	ベトナム、ラオス	メコン域内での国際宅配サービスが提供されていないため、今回の実証のために BtoC 貨物を創出する必要がある。	ベトナム、ラオス在住の当社グループの従業員もしくはその家族を配達先とする BtoC 貨物を仕立てた。

## 第2章 実証走行試験の実施概要

前章の節で抽出した検証項目や事前準備で明らかになった問題点・課題とその対応を踏まえた、実証走行試験の実施概要を以下に示す。

### 1. 実施概要

#### (1) 対象品目、荷姿・使用車両

対象品目、荷姿・使用者量は以下のとおりである。

図表 2-6：対象品目、荷姿・使用車両

項目		北ルート	南ルート	備考
対象品目	BtoB 貨物	2 件 (タイヤ、椅子)	1 件 (タイヤ)	輸送品質面等の要因により、当初想定していた BtoB 貨物の実証参加が不可となり、件数減少。
	BtoC 貨物	EC 購買商品 5 件	EC 購買商品 20 件	南北計 25 件
	発着地	ラオス国内向け宅配実施 (タイ・ショップグローバル→ラオス・個人)	ベトナム国内向け宅配実施 (タイ・ショップグローバル→ベトナム・個人)	当初 1 ルート 50 件を想定していたが、マニフェストによるエクスプレス通関が実施できないことが明らかとなり (南ルートのベトナム輸入通関を除く)、一般の商業貨物として 1 件ごとの通関が必要となることから、通関の所要時間を考慮して件数を削減。
	品目	常温品：5 件 (衣料品、日用品)	常温品 17 件：宝飾品、衣料品、食料品、化粧品、日用品 冷凍品 3 件：凍食品	
	CtoC 貨物	今回対象としない。		—
荷姿 (輸送容器)		40 フィートドライコンテナ×1 本 (ベトナム向け BtoB) 大型トラック×1 台 (ラオス向け BtoC)	40 フィートドライコンテナ×1 本	ラオス、カンボジアにおいてクロスボーダーの保税輸送が認められている ISO コンテナを用いる。
	温度管理貨物の取扱い	今回対象としない (すべて常温品)。	ドライコンテナ内の 75L クールボックスにドライアイスを入れ、冷凍品 3 件を輸送する。他の 17 件は常温品とする。	ホーチミン、ハノイとも、冷蔵対応の CFS がないことから、リーファーコンテナは用いることができないが、冷蔵貨物の輸送可能性について検証するため、ドライアイスを用いた専用ボックスで輸送する。
	使用車両	タイ・ラオス国境にて車両交換 (コンテナ積換え) を行う。(ラオス国内はベトナム車	タイ・カンボジア国境、カンボジア・ベトナム国境にて車両交換 (コンテナ積換え)	いずれも 40 フィートドライコンテナを積載可能なトレーラー+トラクター

	両が乗り入れ。)	を行う。	
--	----------	------	--

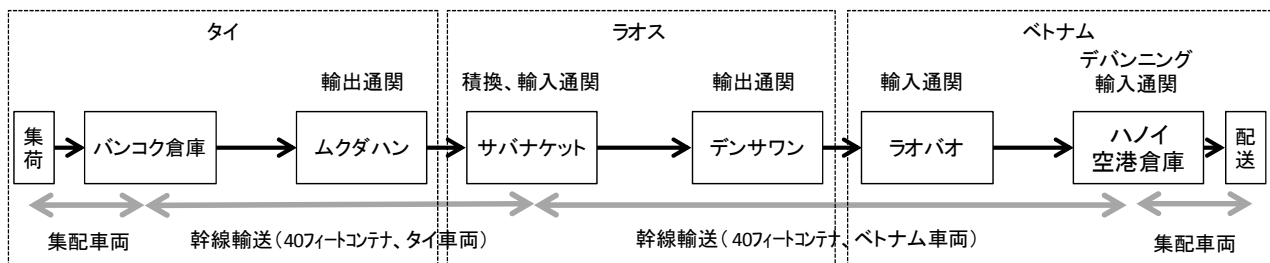
**(2)実証日程・行程**

南北ルート各1回ずつの実証運行を行う。いずれもタイ・バンコクを出発し、北ルートはベトナム・ハノイ向けとラオス・ビエンチャン向けで、ラオス・サバナケットまでは2台での走行、南ルートはベトナム・ホーチミン向けで1台での走行となる。具体的な日程・行程は以下のとおりである。

なお、各ルートとも、調査員が別途手配したスタッフ用車両にて伴走し、確認・記録・撮影・観測等を行った。

図表 2-7：北ルート行程（ベトナム向け）

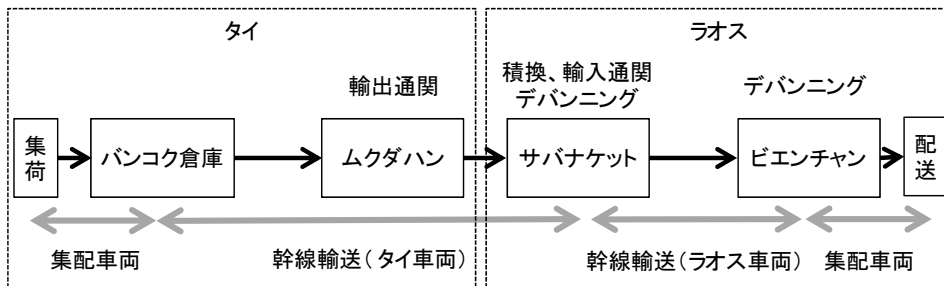
月日	行程	走行距離	備考
3/2(月)	5:00 バンコク(BIP) → 19:00 ムクダハン	640km	タイ国内
3/3(火)	8:30~12:00 ムクダハンにて輸出通関	—	代理店：Ngoen IM&EX Ltd
	12:00 ムクダハン → 13:00 サバナケット	650km	タイ→ラオス
	13:00~15:00 サバナケットにて積換、輸入通関	—	代理店：LAO NISSHIN
	16:00 サバナケット → 21:00 デンサワン	882km	ラオス国内
3/4(水)	7:00~10:00 デンサワンにて輸出通関	—	代理店：LAO NISSHIN
	10:00 デンサワン → 11:00 ラオバオ	957km	ラオス→ベトナム
	11:00 ~13:00 ラオバオにて輸入通関	—	代理店：SGVN (当社現法)
	13:00 ラオバオ → 15:00 トンハ→ 22:00 ビン	1,257km	ベトナム国内
3/5(木)	6:00 ビン → 15:00 ハノイ (佐川ハノイ倉庫)	1,600km	ベトナム国内
3/6(金)	8:00 ~12:00 Sagawa Hanoi にて配達終了	—	代理店・配送：SGVN HANOI、 ベトナム国内



図表 2-8：北ルート行程（ラオス向け）

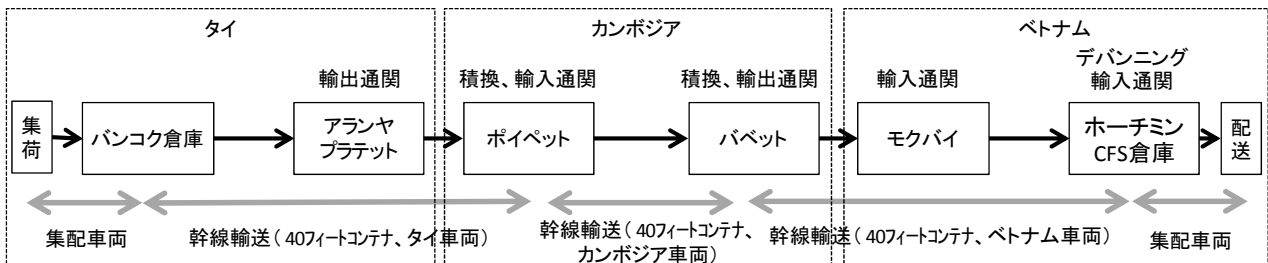
月日	行程	走行距離	備考
3/2(月)	5:00 バンコク(BIP) → 19:00 ムクダハン	640km	タイ国内
3/3(火)	8:30～12:00 ムクダハンにて輸出通関	—	代理店：Ngoen IM&EX Ltd
	12:00 ムクダハン → 13:00 サバナケット	650km	タイ→ラオス
	13:00～15:30 サバナケットにて積換、輸入通関	—	代理店：LAO NISSHIN
	15:30 サバナケット ～24:00 ビエンチャン	465km	ラオス国内（河川公社車両）
3/4(水)	10:00 ～13:20 Sagawa Laos にて配達終了	—	配送：SGVN LAOS（当社現法事務所）

注) 網掛け部は北ルート・ベトナム向けの行程と共通



図表 2-9：南ルート行程

月日	行程	走行距離	備考
3/2(月)	5:00 バンコク(STCD) → 10:00 アランヤプラテット	260km	タイ国内
	10:00～12:00 アランヤプラテットにて輸出通関	—	代理店：Dokkoon Transport
	12:00 アランヤプラテット → 14:00 ホイペット	Km	タイ→カンボジア
	14:00～15:30 ホイペットにて積換、輸入通関	—	代理店：Diamond Transport
	15:30 ホイペット → 24:00 フノンペン	880km	カンボジア国内
3/3(火)	10:00 フノンペン → 14:00 バベット	940km	カンボジア国内
	14:00～16:00 バベットにて積換、輸出通関	—	代理店：Songuon DryPort
	16:00 バベット → 16:00 モクバイ	940km	カンボジア国内→ベトナム
	16:00～18:00 モクバイにて輸入通関 (OLT)	—	代理店：SGVN (当社現法)
	18:00 モクバイ → 20:00 ホーチミン(HopNhat CFS)	960km	ベトナム国内
3/4(水)	8:00～ HopNhat(TECS)にてデバンニング、 12:00～ Sagawa HCMC にて配達開始	—	代理店：HOP NHAT 配送：SGVN HCMC



### (3) 実施体制

実証走行の実施体制は下表のとおりである。

図表 2-10 : 実施体制

SGH/SGG(Mr,Kobayashi/Mr,Matsubara/Mr,Sakai)					
STCD (MR,ARAI)			SG VN (MR,SHIMASAKI)		
MR,EBISU			MR,OISHI(Hanoi)	MR,NAM(Hanoi)	MR,FUJITA(HCMC)
MS,WANDEE(HQ)	MR,CHIRAWAT(HQ)	MS,PAYAO(Nongkai)			MR,INAGAKI(HCMC)
MRA					
LAOS VIENTIANE REPRESENTATIVE OFFICE			CAMBODIA PHNON PENH REPRESENTATIVE OFFICE		
MR,AIR			MR,NIIIMURA		

### (4) 事前準備

実証走行にあたって必要となる事前準備事項は下表のとおりである。

図表 2-11 : 事前準備の必要な事項

分類	項目
貨物	荷主との調整、商品の選定・確保
オペレーション	各国通関代理店手配、税関への事前調整及び各種申告書類作成
	積換場の手配、CFS 手配
輸送手段	各国トラクター・シャーシ・運転手、スタッフ用車両の確保
	20ft ドライコンテナ、カーゴテナー、パレット、保冷ボックス、ドライアイス
測定・記録	各国税関での撮影許可申請、映像撮影委託
	GPS 機器、デジタルタコグラフ、振動計、温度計、湿度計、加速度計、ビデオカメラ、カメラ、ボイスレコーダー

## (5)書類の流れ

実証走行にあたって必要となる書類の流れは下表のとおりである。

図表 2-12：書類の流れ

	THAILAND	CAMBODIA	VIETNAM	VIETNAM CFS
Invoice インボイス	→	→	→	→
Packing List パッキングリスト	→	→	→	→
Master Bill マスタービル	→	→	→	→
House Bill ハウスビル	→	?	→	→
Cargo Manifest カーゴマニフェスト	→	→	→	→
(Export Customs sheet : e Customs) (輸出通関シート: E 通関)		(Import Customs Sheet) (輸入通関シート) (Transit Duty Free application) (トランジット無税申告申請書) (Export Customs sheet) (輸出通関シート)	(Import Customs Sheet) (輸入通関シート) (CFS warehouse transport application)	(Import Customs Sheet) (輸入通関シート)
Truck Head Registration トラックヘッド登録書		Truck Head Registration トラックヘッド登録書	Truck Head Registration トラックヘッド登録書	NON 不要
Truck Head Inspection Certification トラックヘッド車検書		Truck Head Inspection Certification トラックヘッド車検書	Truck Head Inspection Certification トラックヘッド車検書	
Truck Head Insurance Certification トラックヘッド保険書		Truck Head Insurance Cetification トラックヘッド保険書	Truck Head Insurance Cetification トラックヘッド保険書	
Chassis Registration シャーシ登録書		Chassis Registration シャーシ登録書	Chassis Registration シャーシ登録書	
Chassis Inspection Certification シャーシ車検書		Chassis Inspection Certification シャーシ車検書	Chassis Inspection Certification シャーシ車検書	
Chassis Insurance Certification シャーシ保険書		Chassis Insurance Certification シャーシ保険書	Chassis Insurance Certification シャーシ保険書	
Container Certification(Owner ) コンテナ所有者書 (Exit Application) (出国申請書)		コンテナ所有者書 (Container Duty Free Application) (コンテナ無税輸入申請書)	コンテナ所有者書	
Driver Passport & ID card ドライバーパスポート&ID		Driver Passport & ID card ドライバーパスポート&ID	Driver Car License 運転免許書	Driver Car License 運転免許書
Driver Car License 運転免許書		Driver Car License 運転免許書	Driver Passport & ID card ドライバーパスポート&ID	
Sub Driver ID card サブドライバーパスポート&ID		Sub Driver ID card サブドライバーパスポート&ID	Sub Driver ID card サブドライバーパスポート&ID	
(Exit application) (出国申請書)			(Exit application) (出国申請書)	
(Entry Application) (入国申請書)			(Entry Application) (入国申請書)	
			(Introduce Letter from Company) (社員証明書)	

## 2. 検証項目及び検証方法

第1章で整理した検証項目について、具体的な検証方法を示したものが下表である。

図表 2-13：検証すべき項目

分類	項目	対象国	内容等	実証運行における対応 →：事前準備を踏まえた対応策 ⇒：実証走行時に検証する事項
通関	個人輸入の制限	ベトナム	個人輸入における数量や品目の制限等（一般の輸入との相違点）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・100万ドン（CIF価格、約50米ドル）を超える輸入品には輸入税及び付加価値税が課税される。</li> <li>・いわゆる他法令に係る規制として、食品は個人輸入の制限はないが、化粧品は登録番号を取得したもののみ輸入可能。医療品は品目・数量規定あり。</li> </ul> →現行認められる範囲内（100万ドンを超えない額の商品、他法令の対象とならない商品）を対象とした。
	事前審査手続／通関方法・通関時間	各国	小口混載貨物に対応した通関が整備されているか。（企業物流との相違点）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タイ：エクスプレス通関できる施設・通関業者が少ない。（スワンナブーム空港のみ可能。）</li> <li>・ラオス、カンボジア：エクスプレス通関ができない。</li> <li>・ベトナム：エクスプレス通関できる施設・通関業者が少ない。（北ルートではEMSを取り扱う郵便事業者のほかに1社しかない。）混載貨物のデバンニングはライセンスを有するCFS倉庫で行う必要がある。</li> </ul> →一般の商業貨物と同様の通関方法で対応する。 →南ルートでは、航空貨物のエクスプレス通関を行っている通関業者に委託し、同社CFS倉庫にてデバンニング、通関を行う。 →北ルートでは、ライセンスを有する事業者が自社貨物しか取り扱わない意向のため、ベトナム向けBtoC貨物の実証を断念し、代わって、ラオス国内向けBtoC貨物を対象とする。



分類	項目	対象国	内容等	実証運行における対応 →：事前準備を踏まえた対応策 ⇒：実証走行時に検証する事項
				<ul style="list-style-type: none"> <li>・保税運送は ISO コンテナのみ可。</li> </ul> →トラック（荷台を架装した貨物自動車）による輸送は断念し、ISO コンテナをシャーシ（車台のみの車両）で輸送することとした。 ⇒実証走行時に調査員が記録（撮影・測定）。
	検査方法・検査時間	各国	小口混載貨物の税関検査の方法・所要時間はどのようになっているか。（企業物流との相違点）	⇒実証走行時に調査員が記録（撮影・測定）。
	特定(指定)貨物の有無	各国	ベトナムには輸入可能であるものの、ラオス、カンボジアへの持込が認められない品目等はないか。	→事前準備段階で当局に確認。 ⇒実際に問題が発生した場合は、調査員が状況を記録。
	温度管理貨物の取扱い	ベトナム	リーファーコンテナ（もしくはクールボックス、ドライアイス等使用の場合）の通関・検査時の品質（温度）管理体制が確保されているか。	→温度管理された施設が存在しないことが明らかとなったため、実証の実施を断念。 ⇒実証走行時に、温度計等を用意の上、ドライアイス入りの専用ボックスで輸送し、ボックス内の温度変化を実測。
	不適合品発生時の対応	ベトナム	混載貨物の検査で不適合品が発生した場合、すべての貨物がストップするのか。責任の所在は誰になるのか。	→事前準備段階で当局に確認。 ⇒実証走行時に発生した場合は、調査員が状況を記録。
	エクストラチャージ等の有無	各国	予期していなかった費用、他国では通常課せられない費用が発生しなかったか。	⇒実証走行時に調査員が記録。

分類	項目	対象国	内容等	実証運行における対応 →：事前準備を踏まえた対応策 ⇒：実証走行時に検証する事項
	電子タグの使用	各国	小口混載貨物の管理に電子タグを使用可能か。	・今回の事業期間では電波許認可取得が不可能。 →実証の対象としないこととした。
	リターナブルパレットの使用	各国	リターナブルパレットを使用する場合、課税／免税の取扱いはどのようになっているか。	→課税・免税扱いを実証することが望ましいが、取扱業者に委託する必要がある、優先度は低い。実証の対象としないこととした。
	その他	各国	各国税関における留意事項等	→事前準備段階で当局に確認。 ⇒実証走行時に調査員が記録（撮影・測定）。
幹線輸送	車両の相互乗り入れ	各国	国境を越えて車両（シャーシ、トラクター）、運転手を通しで運行できるか。	・ラオスにはタイの車両、ベトナムの車両が通行可能（事前申請が必要）だが、タイの車両はベトナムは通行できない。 ・カンボジア国内はカンボジア車両のみ通行可。北ルートはタイ・ラオス国境にて車両交換（コンテナ積換え）を行う。（ラオス国内はベトナム車両が乗り入れ。） →南ルートは、タイ・カンボジア国境、カンボジア・ベトナム国境にて車両交換（コンテナ積換え）・運転手の交替を行う。
	コンテナの積み換え	各国	コンテナの積換施設、荷役機器、リーファー電源は確保されているか。品質、取り違いリスクはないか。	・国境積み換え場所にリーファーコンテナ用電源がない。 →リーファーコンテナの利用を断念し、冷蔵貨物はクールボックスにドライアイスを入れてドライコンテナにて輸送することとした。冷蔵貨物は実証を断念した。（再掲） ⇒実証走行時に調査員が記録（撮影・測定）。
	都市間のリードタイム	各国	幹線輸送に係るリードタイムは適切か。スケジュールどおりか。	⇒実証走行時に調査員が記録。

分類	項目	対象国	内容等	実証運行における対応 →：事前準備を踏まえた対応策 ⇒：実証走行時に検証する事項
	輸送コスト	各国	幹線輸送に係る輸送コスト（備車費用）ほどの程度か。水準は適切か。	⇒実際の契約額（請求額）を企業物流の場合等と比較・検討する。
	輸送品質	各国	幹線輸送に係る輸送品質は十分か。	⇒振動計、温度計、湿度計、加速度計により実測し、走行ルート上のどこに問題があるかを検証する。
	車両・ドライバー	各国	各国の車両整備状況、運転技術・マナー等は適切か。	⇒実証走行時に調査員が記録（外見での判断含む）。
	空コンテナの回送	タイ（各国）	ラオス、カンボジア経由で輸出したコンテナを海上輸送で回送した場合、タイで免税輸入できるか。	⇒実際に海上輸送でタイに返却（回送）し、確認。
	その他	各国	小口混載貨物のクロスボーダー輸送におけるライセンス（種類、取得手続、取得期間等）	→事前準備段階で当局に確認。
		ラオス、カンボジア	ラオス、カンボジア向け混載貨物と第三国（ベトナム）向け貨物の混載可能性	→今回は検証対象外とする。
集荷・配達	市内の交通環境	タイ、ベトナム	中心地の渋滞状況や通行規制等は問題ないか。	・各主要都市では貨物車、大型車の乗り入れ規制がある。 →実証に用いる車両、実証行程を各都市の規制の範囲内で選択した。 ⇒実証走行時に調査員が観察・記録。
	集配スタイル	タイ、ベトナム	集配のオペレーションは効率的か。	⇒実証走行時に調査員が観察・記録。

分類	項目	対象国	内容等	実証運行における対応 →：事前準備を踏まえた対応策 ⇒：実証走行時に検証する事項
	車両・ドライバー	タイ、ベトナム	人材の確保は容易か（賃金の高騰や転職率の高さなど各国の実情を踏まえて）。	⇒荷扱いや運転技術等も踏まえ、我が国や諸外国と比較する。
	システム	タイ、ベトナム	顧客情報や貨物管理に関するシステムの状況、必要性。	⇒我が国や諸外国の状況と比較する。
	その他	タイ、ベトナム	宅配貨物の集配における留意事項等	→事前準備段階で当局に確認。
全体	輸送の確実性	各国	発送した商品がすべて配達先に届いたか。	⇒タイ、ベトナムの各法人・事業所にて確認。
	リードタイム	各国	予定していたスケジュールどおりに輸送できたか。トータルリードタイムは許容範囲内か。	⇒実証走行時に GPS 機器／デジタルタコグラフを用いて記録する。
	輸送品質	各国	貨物の破損、劣化等が生じていないか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ BtoB 貨物として当初予定していた貨物（家電製品）が、陸送を不可としている荷主の社内規程により実証見送り。対象地域の道路整備状況が悪く、振動による荷傷みが懸念されるためと見られる。</li> <li>→貨物供出可能な荷主の貨物のみを対象とすることとした。</li> <li>⇒実証走行時に振動計、温度計、湿度計、加速度計により実測する。</li> </ul>
	その他	各国	全般を通じた把握された問題点・課題等	⇒実証走行時に調査員が観察・記録。

### 第3章 実証走行試験の実施結果

#### 1. 通関

##### (1) 北ルート：タイ→ラオス

北ルート：タイ→ラオスにおける通関の状況は下表のとおりである。


図表 2-14：北ルート：タイ（ムクダハン）における輸出通関

<p>通関方法・通関時間等</p>	<p>○B to B ハノイと B to C ビエンチャンの税関申告を同時に行う。</p> <p>○クーリエ（速達貨物）を混載通関する場合、エクスプレス通関（簡易通関）が必須。企業物流は荷主 1 件ごと申告するため、高コスト、税関許可まで時間を要す。税関職員からのヒアリングによると、ベトナム・北ルートにおいてエクスプレス通関ライセンスを有する TNT 社のクーリエは複数荷主を 1 件にまとめて輸出申告されている。</p> <p>【スケジュール】</p> <p>8:30 ムクダハン税関到着</p> <p>9:00 税関職員到着</p> <p>9:20 通関開始</p> <p>9:40 税関書類審査終了</p> <p>10:10 税関許可</p> <p>10:45 X線検査終了（全トラック必須：後述）</p> <p>11:00 イミグレーション通過</p> <p>○ハノイ向け 2 件 TO B 貨物は 2 件で申告。ラオス向け 5 件 TO C 貨物は 5 件で申告。国境税関職員より同じ輸出者はまとめて 1 件で申告するようにアドバイスを得る。上記の事業者も多数のクーリエ貨物を 1 件で申告しているとのこと。保税転送（イントランジット）通関か、1 件の商業通関なのか明確な答えは得られず。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div data-bbox="438 1355 638 1388">ムクダハン国境</div> <div data-bbox="762 1355 1053 1388">待機駐車場(20 台ほど)</div> <div data-bbox="1225 1355 1340 1388">税関庁舎</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">    </div>
<p>検査方法・検査時間等</p>	<p>検査の有無：なし（トラックの X 線検査については後述）</p>
<p>不適合品発生時の対応</p>	<p>問題の有無：なし</p> <p>○混載貨物の検査において、不適合品が発生した場合、タイ国で申告開始するため、他の貨物への影響はなし。ただし、通関書類は当該検査貨物を削除し再作成、サバナケット及びラオバオでの書類の訂正が必要。</p>


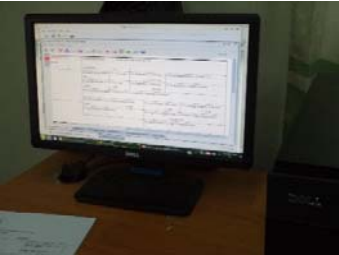

<p>エクストラチャージ</p>	<p>発生の有無：なし</p>
<p>その他留意事項等</p>	<p>○ムクダハンかサバンナケットにてトラックはX線検査を行う。ムクダハンで行う方が、コスト、時間が削減できる。</p> <p>○保税シールを封印しイミグレーション手続きを終え、ムクダハン国境出発。</p> <p>○待機車両数は駐車場に 20 台ほどで、ビエンチャン国境と比較し、圧倒的に少ない。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div data-bbox="357 533 702 831"> <p>検査責任者の書類審査</p>  </div> <div data-bbox="730 533 1075 831"> <p>X線検査</p>  </div> <div data-bbox="1104 533 1449 831"> <p>X線証明書</p>  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="357 831 702 1128"> <p>封印</p>  </div> <div data-bbox="730 831 1075 1128"> <p>イミグレーション申請</p>  </div> <div data-bbox="1104 831 1449 1128"> <p>友好橋</p>  </div> </div>

図表 2-15：北ルート：ラオス（サバナケット①ベトナム向け）における輸入通関

<p>通関方法・通関時間等</p>	<p>○エクスプレス（小口宅配）貨物を陸送で輸送する概念、法律がなく、法整備含め、エクスプレス通関を行うためにはラオス税関に新規申請が必要。</p> <p>○必要申告書類 3種類：Entry Sheet/cargo Control Sheet/X-Ray Sheet</p> <p>○一般通関として事前申告（B to B 2件）</p> <p>○1週間前から ASYCUDA（ラオス税関システム）にて申請受付可能</p> <p>【スケジュール】</p> <p>12:00 友好橋渡り、サバナケット税関到着</p> <p>13:00 輸入通関審査(ASYCUDA 事前申告済み)</p> <p>13:30 トランジット通関申告</p> <p>14:30 トランジット通関許可、コンテナ積換開始</p> <p>15:00 コンテナ積換終了、コンテナ保税封印</p> <p>注) ムクダハン、サバナケットで各1回ずつ封印</p> <p>サバナケットイミグレーション      保税転送申告      保税封印</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>
<p>検査方法・検査時間等</p>	<p>検査の有無：なし</p>
<p>不適合品発生時の対応</p>	<p>問題の有無：なし</p>
<p>コンテナの積換</p>	<p>○積替：サバナケット国境専用クレーンで積替えを行う。</p> <p>○積替え時間：約 30 分</p> <p>○コンテナの積替設備あり、リーファー電源はなし。</p> <p>○コンテナ取違いリスクはない。台数が少なく、車両の確認作業を行う為。作業を行う前に両国のドライバーに確認。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div data-bbox="467 1653 580 1682">タイ車両</div> <div data-bbox="791 1653 1015 1682">国境専用クレーン</div> <div data-bbox="1185 1653 1353 1682">ベトナム車両</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">    </div>

エクストラチャージ	発生の有無：なし
その他留意事項等	<p>○トランジット通関は書類上、B to B 貨物のみ可能。B to C 貨物はトランジット不可。</p> <p>○サバナケットにて通関申請書類は3部必要（税関、デンサワン、自社保管用）</p> <p>○通関用紙に最大10件のHS Code 入力可能。</p> <p>○建物はあるも、後述するデンサワンーラオバオ間のようなワンストップ通関の運用は未定。</p> <p>ワンストップ通関窓口（運用未定）</p> 

図表 2-16：北ルート：ラオス（サバナケット②ラオス向け）における輸入通関

通関方法・通関時間等	<p>○全ての個人輸入者（拇印付）から通関委任状を事前に受領し、提出。</p> <p>【スケジュール】</p> <p>12:00 サバナケット到着</p> <p>13:00 ASYUCUDA（ラオス税関システム）入力通関申請</p> <p>14:30 1個除き、通関許可</p> <p>15:00 1個税関職員立会い開封検査、許可</p> <p>15:30 河川公社路線車両に積替え</p> <p>○通関代行者及び税関職員によると今回の5件を1件にまとめて輸入可能。ただし、書類上でどのようにすればいいかに明確な答えは得られず。</p> <p>○ラオスではエクスプレス貨物を陸送でエクスプレス通関する概念はない。</p> <p>○費用と時間節約するためにはラオス政府に、エクスプレス通関の導入（税関の法整備、システム整備）を要請。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>ASYCUDA 税関申告</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>ASYCUDA 申告画面</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>税関書類チェック</p>  </div> </div>
------------	---



<p>検査方法・検査時間等</p>	<p>検査の有無：あり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○現物開封、立会い検査</li> <li>○今回 5 件の商業通関のため、小口混載でも大口貨物でも通関方法は同じ。</li> <li>○検査内容：5 件の中の一番大きな箱を選別した（内容物：靴）</li> <li>○検査時間：約 10 分</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div data-bbox="363 488 699 779"> <p>税関検査</p>  </div> <div data-bbox="730 488 1082 779"> <p>開封検査</p>  </div> <div data-bbox="1114 488 1457 779"> <p>検査許可後、積替え</p>  </div> </div>
<p>不適合品発生時の対応</p>	<p>問題の有無：なし</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ラオス国に輸入で不適合品発生の場合、その他の許可済み貨物はリリース可。不適合品はサバナケット公共倉庫に一時保管。</li> </ul>
<p>エクストラチャージ</p>	<p>発生の有無：なし</p>
<p>その他留意事項等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○5 件まとめて輸入申告可と職員からのアドバイスだが、実際の手続きの確認が必要。</li> <li>○個人向け貨物は委任状が必要、委任状には必ず輸入者のサインと拇印を押印し税関に提出。</li> </ul>




**(2)北ルート：ラオス→ベトナム**



北ルート：ラオス→ベトナムにおける通関の状況は下表のとおりである。

**図表 2-17：北ルート：ラオス（デンサワン）における輸出通関**

<p>通関方法・通関時間等</p>	<p>○当該朝時間は保税輸出待機車両はなし。</p> <p>○サバナケット書類どおりに申請。B to B 2件</p> <p>○2015年2月1日からデンサワンとサバナケットは Single Window となり、トランジット通関は何も申請する必要はなく通関書類を見せるのみ。</p> <p>○デンサワンとラオバオは One door One stop（ワンストップ通関）となり、両国（ラオスとベトナム）での通関手続きを1回にまとめて手続きの手間と時間短縮を図っている。</p> <p>○ラオスからベトナム出国の場合、ラオバオ（ベトナム）でイミグレ、貨物税関手続き。</p> <p>○ベトナムからラオス入国の場合、デンサワン（ラオス）でイミグレ、貨物税関手続き。</p>
<p>検査方法・検査時間等</p>	<p>検査の有無：なし</p> <p>○現物検査なし。書類検査なし。すべてサバナケットにて行う。</p>
<p>不適合品発生時の対応</p>	<p>問題の有無：なし</p>
<p>エクストラチャージ</p>	<p>発生の有無：なし</p>
<p>その他留意事項等</p>	<p>○デンサワン国境にはベトナムからの輸入貨物のための倉庫があり、対応する税関事務所も設立された。Single Window 運用可能。</p> <p>○デンサワン手前の 500m に建設中の X-ray 設備を発見。</p> <p>○夜間駐車の場合：トランジット通関のため、サバナケット出発後、ラオバオまで通過すること。万が一通過不可の場合は安全な場所かつ税関管轄エリアで駐車し1泊する。今回はバンドンチェックポイントに駐車し、1泊。</p> <p>注) バンドンはデンサワン国境の手前の約 20km 離れた警察管轄エリア。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div data-bbox="438 1512 638 1545"> <p>デンサワン税関</p> </div> <div data-bbox="861 1512 949 1545"> <p>税関内</p> </div> <div data-bbox="1101 1512 1412 1545"> <p>デンサワン税関輸入倉庫</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">    </div>

図表 2-18：北ルート：ベトナム（ラオバオ）における輸入通関

<p>通関方法・通関時間等</p>	<p>○ワンストップ通関のため、当該国境は輸入国にて輸出入通関、イミグレーションを一度に行う。</p> <p>例) ラオス⇒ベトナム ラオバオ通関 ベトナム⇒ラオス デンサワン通関</p> <p>○1件 B to B (無償)：現場申請。概観確認される。税金発生。</p> <p>○1件 B to B (有償)：事前申請。確認されない。税金発生。</p> <p>○1件 B to B (Container)：現場申請。Container 番号確認後、許可。税金無し。</p> <p>【スケジュール】</p> <p>9:30 AM 輸入通関申請</p> <p>11:00 AM 1件椅子許可、1件タイヤ検査 (RED RIGHT)</p> <p>13:15 PM 税関立会い検査終了</p> <p>13:30 PM 税関許可</p> <p>○ムクダハン/サバナケットもワンストップ通関の建物は出来ているが、施行時期は未定。</p> <p>業務時間：AM6:00 – PM 10:00</p> <p>(タイとラオスのボーダー実際の業務時間 AM9:00 - PM4:00)</p> <p>(ラオスとベトナムのボーダー実際の業務時間 AM8:00 - PM4:00)</p> <p>時間外のオーバータイム料金の発生及び事前申請が必要。</p> <p>○ハノイでは TNT 社、VNPT (ベトナムポスト) 以外に陸送エクスプレス通関ができない。TNT は以前より東西回廊トラック輸送について、実績がある。VNTP も国営で認められている。</p> <p>○ハノイ税務総局内でも陸送クーリエ部署はなく、担当者もいないため、誰も詳細が分からない状況。</p> <p>○HOP NHAT 社よりハノイエクスプレストラック混載の可否を特別交渉頂いたが、ベトナム総通関局から臨時許可が頂けなかった。結果、ハノイ側は to C 混載輸送は実現できなかった。</p> <p>ラオバオゲート                      ラオバオ税関                      税関輸入申告</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>
-------------------	--

検査方法・検査時間等	<p>検査の有無：あり</p> <p>○B to B の 1 件が税関現物検査</p> <p style="text-align: center;">税関検査                      現物検査</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
不適合品発生時の対応	<p>問題の有無：なし</p> <p>○不適合品が発生した場合の CFS 倉庫が無いので別の車両で運ぶか待つかの選択となる。(責任に対して規則と通関士の判断による)。</p>
コンテナの積換	<p>問題の有無：あり</p> <p>○リーファー電源なし。荷役機器なし。倉庫なし。</p>
エクストラチャージ	<p>発生の有無：なし</p>
その他留意事項等	<p>○特になし</p>

**図表 2-19：北ルート：ベトナム（佐川ハノイ倉庫）における輸入通関**

通関方法・通関時間等	<p>○ラオバオ国境にて輸入通関、納税終了したため、保税倉庫での通関、デバンニング作業はなし。</p>
その他留意事項等	<p>○一般貨物として、ハノイ市内の ICD Mydinh の CFS 倉庫が使用できない理由：この ICD でベトナム政府の指定会社のみ使用可（約 5 社）。</p> <p>○一般貨物として、ハノイ近くの ICD Tienson 倉庫が使用できない理由：家庭用品（Consumer Goods）が保管不可。</p> <p style="text-align: center;">佐川ハノイ倉庫                      貨物荷卸し</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

### (3)南ルート：タイ→カンボジア

南ルート：タイ→カンボジアにおける通関の状況は下表のとおりである。

図表 2-20：南ルート：タイ（アランヤプラテット）における輸出通関

<p>通関方法・通関時間等</p>	<p>○B/Lによる特別な手続きは無い。</p> <p>○アランヤプラテット到着後、通関代行業者にて B/L のチェック。その後、タイ輸出通関事務所へ書類の提出。</p> <p>○事前に通関事務所、通関代行業者へ B/L を送付しており、問題なく許可がおりる。</p> <p style="text-align: center;">通関代行業者                      通関事務所外観                      通関事務所にて</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>
<p>検査方法・検査時間等</p>	<p>検査の有無：なし</p> <p>○本来は貨物チェックが無い、ということで双方で封印を実施したが、この日は通関職員がコンテナを検査。封印済みであったため指摘を受けるが、通関代行業者と通関事務所との信頼により、難なく検査終了。</p> <p style="text-align: center;">コンテナ封印                      通関職員による封印検査</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>不適合品発生時の対応</p>	<p>問題の有無：なし</p> <p>○物流会社は、荷主の申請により B/L を作成するため、貨物がストップした際は荷主への説明、確認が必要になる。陸送混載に関しては、実施したことがないため、今後の課題となる。</p>
<p>エクストラチャージ</p>	<p>発生の有無：なし</p>
<p>その他留意事項等</p>	<p>○特になし。輸出に関しては、各種書類が揃っていれば、難なく輸出ができる。</p>

図表 2-21：南ルート：カンボジア（ポイペット）における輸入通関

通関方法・通関時間等	○トランジット貨物のため特有の手続きは無し。ドライポート到着から約3時間で許可がおりた。
検査方法・検査時間等	検査の有無：なし
温度管理貨物の取扱い	問題：なし
不適合品発生時の対応	問題の有無：なし（あり） ○基本検査がないため貨物がストップすることはないが、仮にストップした場合はコンテナが止ってしまう。
コンテナの積換	問題の有無：なし ○雨季には水濡れの危険性があるが、カンボジアのトラックがスタンバイしていれば水濡れだけでなく取り違えのリスクは無くなる。リーファー電源はあるが停電などのリスクがあり、コンテナのみで保管するという選択肢はないものと考えた方がよい。クレーンは建設用のものを利用しており、ワイヤーで吊るしている。作業員はヘルメット無し、サンダル履きでコンテナの上に登りワイヤーのフックをコンテナに掛けていた。
エクストラチャージ	発生の有無：なし
その他留意事項等	○今回保税転送貨物であったためか、スムーズに手続きが進んでいた。

#### (4)南ルート：カンボジア→ベトナム

南ルート：カンボジア→ベトナムにおける通関の状況は下表のとおりである。

図表 2-22：南ルート：カンボジア（パベット）における輸出通関

通関方法・通関時間等	○トランジット貨物のため特有の手続きは無し。国境到着から約1時間で許可がおりた。
検査方法・検査時間等	検査の有無：なし ○トランジット貨物のため検査は無し。
不適合品発生時の対応	問題の有無：なし（あり） ○基本検査が無いため貨物がストップすることは無いが、仮にストップした場合はコンテナが止ってしまう。
エクストラチャージ	発生の有無：なし
その他留意事項等	特になし。

図表 2-23：南ルート：ベトナム（モクバイ）における輸入通関



通関方法・通関時間等	<p>○今回のモクバイ国境を通過させるため混載貨物の輸送許可書をベトナム総通関局からホーチミン通関局へ許可書発行の手続きを行ったが、ベトナム国内はテト（旧正月）休日のため、発行が遅れ最終的には前日に全ての書類を揃えることができた。</p> <p>○輸入通関申請書類（佐川ベトナムにて用意する書類）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*トラック BILL</li> <li>*トラックマニフェスト</li> <li>*各コンサイニーインボイス</li> <li>*各コンサイニーパッキングリスト</li> <li>*各コンサイニーハウス BILL</li> </ul> <p>○上記書類を元に HOP NHAT 社（輸入混載代理店）から TECS (TAN SON NHAT EXPRESS CARGO SERVICE：空港エクスプレス保税倉庫) 通関局へ輸入申請を行う。</p> <p>○上記書類を元に、HOP NHAT 社にて用意する書類</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*TECS 用のトラックマニフェスト（佐川タイ作成のトラックマニフェストのフォームから TECS 通関局指定のフォームへ再作成）</li> <li>*モクバイから TECS までの OLT 申請書</li> </ul> <p>○モクバイ通関局所要時間</p> <p>到着時間：3月3日 15時15分着</p> <p>手続完了時間：17時30分完了</p>
------------	---

	<p>手続所要時間：2 時間 15 分</p> <p>カンボジア車両                      ベトナム車両                      バヴェット国境</p>   
<p>検査方法・検査 時間等</p>	<p>検査の有無：なし</p> <p>○ポイペット国境（カンボジア）通関局にてコンテナ封印される。</p> <p>○バヴェット国境（カンボジア）通関局にてコンテナ封印番号の確認後、封印を切る。</p> <p>○コンテナ内貨物検査はなし。(佐川タイ封印は切られないまま TECS 通関局まで継続)</p> <p>佐川タイ封印                      ベトナム封印</p>  
<p>温度管理貨物 の取扱い</p>	<p>○温度計、湿度計により実測状況を確認、問題なし。</p> <p>＊クールボックスの容積： 0.08 CBM)</p> <p>＊ドライアイス投入量：20 KG)</p> <p>○クールボックスは未開梱のため温度記録計のデータ参照。</p>
<p>不適合品発生 時の対応</p>	<p>問題の有無：なし</p> <p>○検査不適合品はなく、全量輸入通関許可を得る。</p>
<p>コンテナの積 換</p>	<p>問題の有無：なし</p> <p>○カンボジア：ベトナム間のコンテナ積換施設は VGT 社(コンテナ積替運営会社：カンボジア国籍企業)を使用した。</p> <p>○大型クレーンが 2 台あり 40 フィートコンテナの積換えも可能。</p> <p>○今回冷凍貨物はクールボックスを使用しており輸送中の冷凍管理は問題なし。</p> <p>○リーファーコンテナ用の電源はない。</p> <p>○施設内の路面状況が悪く、構内移動時に危険を伴い安全対策は不十分と思われる。</p> <p>○日本人の目から見るとワイヤークレーンでのコンテナ積替えは、コンテナ落下の危険性が心配される（しかし現地では通常行われている状況）。</p> <p>○積換施設内は路面が未舗装(土)のため、雨季には水濡れ等による貨物事故の恐れがあり。</p>



	<p>VGT 社によるコンテナ積換えの状況</p> 
エクストラチャージ	発生の有無：なし
その他留意事項等	○モクバイ通関局では混載貨物申請が初回のため、手続きで時間を要した。

図表 2-24：南ルート：ベトナム(ホーチミン HopNhat <TECS> CFS)における輸入通関

通関方法・通関時間等	<p>○小口混載貨物の場合、インボイス金額が 100 万 VND 以内の場合、簡易通関となり簡単に輸入通関が切れる。インボイス金額が 100 万 VND 以上の場合、他法令規定となり、各省庁（厚生省、工業省、農業省、その他）からの輸入許可を必要とする場合がある。</p> <p>○企業商業貨物は輸入ライセンスが必要な場合があり、受取人が会社登録している各省の通関局へ別途輸入申請が必須。</p>
検査方法・検査時間等	<p>検査の有無：あり</p> <p>○TECS 輸入通関所要時間</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 輸入通関貨物検査開始：9 時 15 分</li> <li>* 輸入通関許可：10 時 00 分全量輸入許可</li> <li>* 所要時間：45 分。</li> </ul> <p>○輸入貨物 21 件全て、X 線検査を行う。その内 3 件はダンボールを開梱し、内容物を確認。</p> <p>○冷凍貨物については保冷検査場がなく常温（32 度）で約 5 分間の検査が行われた。検査後、直ちにクールボックスへ貨物を戻し、ドライアイス 10kg を追加。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>X 線検査</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>X 線貨物検査機</p>  </div> </div>

<p>温度管理貨物の取扱い</p>	<p>○温度計、湿度計により実測状況を確認、問題なし。</p> <p>○バンコク出発時にドライアイスを約 20kg 入れていたが 53 時間後、約 7kg のドライアイスが残っていた。</p> <p>保冷ボックス内貨物検査</p> 
<p>不適合品発生時の対応</p>	<p>問題の有無：あり</p> <p>○全量同時刻にて輸入許可。通常、受取人別の輸入通関申請となるため、その他の貨物への影響はないと予想される。</p>
<p>コンテナの積換</p>	<p>問題の有無：なし</p> <p>○コンテナから TECS 社ターミナルへの貨物はフォークリフトにて移動。</p>
<p>エクストラチャージ</p>	<p>発生の有無：なし</p>
<p>その他留意事項等</p>	<p>○輸入実績がない貨物、及び輸入形態（今回の混載便のような貨物輸送等）に関しては注意が必要。</p>

### (5)まとめ

- ▶ 通関全般として大きな問題は生じていないが、南ルート・ホーチミン（ベトナム）を覗き、混載貨物に対応したエクスプレス通関に対応していないため、1件ごとの申請が必要とされた。
- ▶ また、通関時に検査対象となった場合、特に問題は生じなかったものの、仮に不適合品が生じた際には、他の貨物も含めてコンテナ全体が止まってしまうことが懸念される。
- ▶ 北ルートでは温度管理貨物を輸送しなかったが、南北ルートとも、国境にリーファーコンテナ用電源はなく、リーファーコンテナを使用する際にはトラックから電源を取る必要があり、積換場所にリーファーコンテナを単独保管することはできないと考えられる。
- ▶ なお、タイからベトナムへの輸出時に、ラオス、カンボジアを通過する場合、両国への持込が認められない品目は持込禁止となるが、今回の対象貨物には持ち込み禁止品目はなかった。また、南北各ルートにおいてエクストラチャージの発生については、特段問題はなかった。

## 2. 幹線輸送

### (1) リードタイム

幹線輸送に係るリードタイムは、概ね予定との差異が1時間以内で収まっているが、これはエクスプレス通関が不可能なために、貨物件数を抑制したことも起因しており、件数が増加した場合にはリードタイムがこれより長くなる要因となる。一方で、今回は調査員が同行するため、夜間走行を行っていないが、実際には夜間も走行することで、リードタイムがこれより短くなる要因となる。

図表 2-25：幹線輸送におけるリードタイムの実証結果（北ルート）

対象国	区間	月日	発着時刻
タイ	バンコク→ムクダハン	3月2日	発時刻（予定）： 5:00AM 発時刻（結果）： 5:30AM 着時刻（予定）： 19:00PM 着時刻（結果）： 19:46PM
タイ→ ラオス	ムクダハン→サバナケット	3月3日	発時刻（予定）： 12:00PM 発時刻（結果）： 11:52AM 着時刻（予定）： 13:00PM 着時刻（結果）： 11:59AM
ラオス	サバナケット→ビエンチャン（ラオス向け）	3月3日	発時刻（予定）： 発時刻（結果）： 15:30PM 着時刻（予定）： 着時刻（結果）： 24:00PM
ラオス	サバナケット→バンドン（ベトナム向け）	3月3日	発時刻（予定）： 15:00 PM 発時刻（結果）： 15:31 PM 着時刻（予定）： 21:00 PM 着時刻（結果）： 21:48 PM
ラオス→ベトナム	バンドン→デンサワン→ラオバオ	3月4日	発時刻（予定）： 10:00 AM 発時刻（結果）： 6:16 AM 着時刻（予定）： 11:00 AM 着時刻（結果）： 9:00 AM
ベトナム	ラオバオ→ドンハ	3月4日	発時刻（予定）： 13:00PM 発時刻（結果）： 13:57 PM 着時刻（予定）： 15:00 PM 着時刻（結果）： 16:30 PM
ベトナム	ドンハ→ビン	3月5日	発時刻（予定）： 15:00PM 発時刻（結果）： 16:30PM 着時刻（予定）： 22:00PM 着時刻（結果）： 3:07 AM
ベトナム	ビン→佐川ハノイ倉庫	3月5日	発時刻（予定）： 6:00AM 発時刻（結果）： 6:00AM 着時刻（予定）： 15:00PM 着時刻（結果）： 16:20PM

図表 2-26：幹線輸送におけるリードタイムの実証結果（南ルート）


対象国	区間	月日	発着時刻
タイ	バンコク→アランヤプラテット	3月 2日	発時刻（予定）： <u>15：00</u> 発時刻（結果）： <u>15：25</u> 着時刻（予定）： <u>11：00</u> 着時刻（結果）： <u>10：50</u>
タイ→カンボジア	アランヤプラテット→ポイペット	3月 2日	発時刻（予定）： <u>14：00</u> 発時刻（結果）： <u>11：00</u> 着時刻（予定）： <u>14：10</u> 着時刻（結果）： <u>11：15</u>
カンボジア	ポイペット→プノンペン→バベット	3月 2、3日	発時刻（予定）： <u>(2日) 15：30 (3日) 8：00</u> 発時刻（結果）： <u>(2日) 13：30 (3日) 8：30</u> 着時刻（予定）： <u>(2日) 24：00 (3日) 14：00</u> 着時刻（結果）： <u>(2日) 21：30 (3日) 12：30</u>
カンボジア→ベトナム	バベット→モクバイ	3月 3日	発時刻（予定）： <u>16：00</u> 発時刻（結果）： <u>14：30</u> 着時刻（予定）： <u>16：10</u> 着時刻（結果）： <u>14：40</u>
ベトナム	モクバイ→ホーチミン	3月 3日	発時刻（予定）： <u>17：00</u> 発時刻（結果）： <u>18：00</u> 着時刻（予定）： <u>21：00</u> 着時刻（結果）： <u>21：30</u>

## (2) 輸送品質

南北各ルートにおける幹線輸送に係る輸送品質の状況は下表のとおりである。ラオスでは未舗装路があり、カンボジアでは舗装が傷んでいるところがあり、いずれも貨物への影響が懸念される。

図表 2-27：幹線輸送における輸送品質の実証結果（北ルート）

対象国	区間	幹線輸送に係る輸送品質は十分か。
タイ→ラオス	ムクダハン→サバナケット	<p>○車両も少なく、友好橋上の道路状況は良い。</p> <p>友好橋上      左車線から右車線へ車線変更ポイント</p> 
ラオス	サバナケット→デンサワン	<p>○ベトナム車両での走行</p> <p>○車両整備状況：故障、トラブルなく、適切に整備されている。</p> <p>○運転技術：規定速度を遵守（全平均 37km）</p> <p>○安全運行を確認。国道 9 号線のデンサワン手前 60km 道路状況が悪く、低速での走行。</p> <p>○幹線規制：タイ、ラオス、ベトナム（同じ）。</p> <p>○道路：平、一部山道（約 60km、国境近く）。</p> <p>○道路整備：悪い。デンサワン近く 60km は修理中道路が多く砂利道。</p> <p>○交通信号：なし。</p> <p>○車両修理場所：なし。</p> <p>○橋の規制：30 トン以下（車体と貨物）。</p> <p>9 号線未舗装道路      9 号線舗装道路</p> 
ベトナム	ラオバオ→ドンハ	<p>○道路は山道のくんだり坂。</p> <p>○道路は整備されている。</p>

ベトナム	ビン→佐川ハ ノイ倉庫	<p>○道路：平坦な道路</p> <p>○道路整備：国道 1 号線は 80%位工事中のため片側走行など道路状況が悪く、低速での走行。最後の 100KM は高速道路使用し速度上昇。</p> <p style="text-align: center;">国道 1 号線</p> 
------	----------------	--



図表 2-28：幹線輸送における輸送品質の実証結果（南ルート）



対象国	区間	幹線輸送に係る輸送品質は十分か。
タイ	バンコク→ア ランヤプラテ ット	<p>○バンガディーオフィス兼倉庫からアランヤプラテート（タイ・国境）までは、一部を除き 2 車線（左側通行）、交通量は少ないため平均 60km で走行可能。</p> <p>○道路状況（舗装、車線、街灯等）は日本と変わらないくらい良いため、通常走行による貨物への影響はないと考えられる。カーブやアップダウンが少なく走りやすい。</p> <p>○橋脚等のつなぎ目などで大きい段差があったものの積荷に影響が出るほどでは無い。</p>
タイ→カン ボジア	アランヤプラ テット→ポイ ペット	○税関間の距離は 500m 程度で、道路状況等に問題はない。
カンボジア	ポイペット→ プノンペン→ バベット	○タイと比較すると道路がかなり傷んでおり、常に振動を感じる。酷いところでは道路に穴があいていたり、轍の範疇を超え、波打っているような場所もあるため、貨物への影響が懸念される。プノンペン市内中心部の道路は確りと整備されており、輸送品質への影響はない。
カンボジア →ベトナム	バベット→モ クバイ	○税関間の距離は 300m 程度であり、輸送品質上の問題は無い。
ベトナム	モクバイ→ホ ーチミン	○道路が整備されていることと、全体的に車両の速度が遅いため、貨物への影響はほぼないものと考えられる。

### (3) 車両・ドライバー



南北各ルートにおける幹線輸送の車両・ドライバーの状況は下表のとおりである。特段の問題は確認されていない。




図表 2-29：幹線輸送における輸送品質の実証結果（北ルート）

対象国	区間	各国の車両整備状況、運転技術・マナー等は適切か。
タイ	バンコク→ムクダハン	<p>○タイ車両での運行。</p> <p>○車両整備状況：故障、トラブルなく、適切に整備されている。</p> <p>○運転技術：規定速度を遵守し（全平均 51km）、安全運行を確認。</p> <p>○マナー：制服を常に着用、検問時は貨物書類を提示できるよう通関書類を携帯。</p> <p>○車両ハンドル：タイ（右ハンドル）。ラオス/ベトナム（左ハンドル）。</p> <p>○車両規制：タイとラオスでフルトレーラー車両走行可能。（後部に牽引車両付き）ベトナムは不可。</p> <p>○佐川タイ本社出発後、12号線から207号線を経てムクダハン国境まで片側2車線走行、一部3車線。全道路舗装され道路状況は安定しており、走行には影響なし。トレーラーは左車線走行。</p> <p>○天然ガススタンドは両ポイントとも、15分程度で終了。ディーゼル、天然ガスは内陸にゆくほど、価格が高くなる。</p> <p>○マハサラカムの天然ガス給油所はムクダハン国境までの最後の天然ガススタンド。24時間体制。1年前に作られた。トラック待機時間を減少させるためにスーパーバイザーによるトラック順番待ち管理、割込み防止、監視カメラによる不正防止など、効率的な運営を行っている。</p> <p>40Feet(タイ～ハノイ行き)    6輪車(タイ～ラオス行き)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>


対象国	区間	各国の車両整備状況、運転技術・マナー等は適切か。
		<p style="text-align: center;">重量測定</p> 
タイ→ラオ ス	ムクダハン→ サバナケット	<p>○タイ車両での運行。 ○車両整備状況：故障、トラブルなく、適切に整備されている。 ○運転技術：規定速度を遵守し、（安全運行を確認） ○マナー：制服を常に着用、検問時は貨物書類を提示できるよう通関書類を携帯。</p> <p style="text-align: center;">ドライバー</p> 
ラオス	サバナケット →ビエンチャン	<p>○ラオス車両での運行 ○車両整備状況：適切 ○運転技術：道路はライトもなく、夜間は低速走行。 ○マナー：適切</p>
	サバナケット →デンサワン	<p>○車両整備状況：故障、トラブルなく、適切に整備されている。 ○マナー：ドライバーは制服を着用し検問時は貨物書類を提示できるよう通関書類を携帯。 ○デンサワンからサバナケット方面に某T社の40フィート車両が1台通行。3月4日 8:00AM</p>
ラオス→ベ トナム	デンサワン→ ラオバオ	<p>○ベトナム車両にて運行 ○車両整備状況：故障、トラブルなく、適切に整備されている。 ○運転技術：規定速度を遵守、安全運行を確認。 ○マナー：制服を常に着用、検問時は貨物書類を提示でき</p>



対象国	区間	各国の車両整備状況、運転技術・マナー等は適切か。
		<p>るよう通関書類を携帯。</p> <p>○車両ハンドル：タイ（右ハンドル）。ラオス/ベトナム（左ハンドル）。</p> <p>○車両規制：タイとラオスでフルトレーラー車両走行可能。（後部に牽引車両付き）ベトナムは不可。</p>
ベトナム	ラオバオ→ドンハ	<p>○ベトナム車両にて運行</p> <p>○車両整備状況：故障、トラブルなく、適切に整備されている。</p> <p>○運転技術：規定速度を遵守し、（全平均 30KM）安全運行を確認。国道 1 号線工事のため片側走行など道路状況が悪く、低速での走行。</p> <p>○マナー：制服を常に着用、検問時は貨物書類を提示できるよう通関書類を携帯。</p> <p><b>【スケジュール】</b></p> <p>13：57 ラオバオ出発</p> <p>AH 16 号線 片側 1 車線下り山道</p> <p>15：20 検問</p> <p>15：50 検問</p> <p>16：30 ドンハ到着</p> <p style="text-align: center;">16 号線</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
ベトナム	ドンハ→ビン	<p>○ベトナム車両にて運行</p> <p>○車両整備状況：故障、トラブルなく、適切に整備されている。</p> <p>○運転技術：規定速度を遵守し、（全平均 30KM）安全運行を確認。国道 1 号線 90%位工事のため片側走行など道路状況が悪く、低速での走行。</p> <p>○マナー：制服を常に着用、検問時は貨物書類を提示できるよう通関書類を携帯。</p>

対象国	区間	各国の車両整備状況、運転技術・マナー等は適切か。
		<p>【スケジュール】</p> <p>16：30PM ドンハ出発</p> <p>AH 1 号線 片側 1-2 車線</p> <p>03：07AM ビン到着</p> <p style="text-align: center;">1 号線</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
ベトナム	ビン→佐川ハ ノイ倉庫	<p>○故障、トラブルなく、適切に整備されている。</p> <p>○運転技術：規定速度を遵守し、(全平均 41 KM) 安全運行を確認。</p> <p>○マナー：制服を常に着用、検問時は貨物書類を提示できるように通関書類を携帯。</p> <p style="text-align: center;">佐川ハノイ到着</p> <div style="text-align: center;">  </div>

図表 2-30 : 幹線輸送における輸送品質の実証結果 (南ルート)

対象国	区間	各国の車両整備状況、運転技術・マナー等は適切か。
タイ	バンコク→ア ランヤプラテ ット	<p>○乗用車、トラックともに速度は速いが、強引な追い越しや割り込みなど、マナーの悪い車両はいない。</p> <p>○全体的に年式の古いトラックが多い割には、黒煙や異音を発している車両はほとんど見られないため、車両の整備はできていると思われる。</p> <p>○外見からの推測だが、明らかに過積載と思われる車両や積載貨物が車幅を上回る車両を数台確認。</p> <p>○二輪車による路肩の逆走が当たり前のように行われているため、接触事故に注意が必要。</p> <p>舗装道路で走り易い</p> <p>重量計検査</p> 
タイ→カン ボジア	アランヤプラ テット→ポイ ペット	○車両の整備状況や、運転マナーに問題はない。強引な追い越しや割り込み等は見られなかった。
カンボジア	ポイペット→ プノンペン→ バベット	○トラックは古い型のものが多く、確りと整備されているかは疑問。ポイペットからバベットまでほぼ片側1車線道路であり、対向車線へはみ出して追い越しをする車両が非常に多いため、もらい事故には注意が必要。また、対向車が迫っていても強引な追い越しをする車両も多数見受けられた。過積載やナンバープレートを外した車両などを数台確認。
カンボジア →ベトナム	バベット→モ クバイ	○カンボジア入国手続き（保税転送）の所要時間は約30分ほどで、順番待ち時間等を含め1時間ほどで入国。国境付近のコンテナ積換え場でカンボジア国籍のトラックに積換え。国境付近は片側3車線（右側通行、センターライン含め、車線は無し）でかなり広いが、タイと比べ2輪車が多い。20分ほど走行すると片側1車線となり、対向車線へはみ出し追越する車両が多く危険と考える。トラックの平均速度は60~80km程度。全体的に道路の舗

対象国	区間	各国の車両整備状況、運転技術・マナー等は適切か。
		<p>装状況は悪く、波打ちや陥没などもあり、宅配貨物を輸送するには確りと梱包をすることと、速度を抑える必要がある。</p> <p>○ベトナムからカンボジアへ向かう車両（トラック）が多いが、概ねどの車両も整備はされていると思われる。ベトナム側国境では、通関待ちの車両で渋滞が発生していたが、割り込み等はなくマナー上の問題はない。</p> <p>○この区間にあるコンテナ積換え場に入るには、カンボジアへ入国する車両の列に並ばなければならないため、リードタイム増となる。</p> <p>○コンテナの積換えは、建設用クレーンを使用していた（積換え作業時間は5分程度）が、作業場の問題はない。積換えを行う作業員はヘルメットや手袋を使用しておらず、事故の発生が懸念される。</p>
ベトナム	モクバイ→ホーチミン	<p>○明らかに整備不良と思われるトラックは見当たらなかった。二輪車が非常に多く、事故が懸念されるものの、基本的に四輪は左側、二輪は右側を走行するというルールがあるため、大きな混乱はなく、車両の流れは比較的スムーズ（接触事故等は見られなかった）。交通違反に対する罰則が厳しいため、速度超過や無謀な運転をする車両は少ないが、二輪車の3人乗り（4人乗りも確認）や過積載を数台確認した。</p>



### 3. 端末輸送（配送）

南北各ルートにおける端末輸送（配送）に関する市内の交通環境やその他の状況は下表のとおりである。

図表 2-31：端末輸送（配送）における市内の交通環境の実証結果

対象国	都市	中心地の渋滞状況や通行規制等は問題ないか。
ラオス	ビエンチャン	<p>問題の有無：なし</p> <p>○ビエンチャン市内 7 トン以上車両通行禁止 許可を得た車両だけが下記時間帯以外で通行可能</p> <p>7:00-9:00AM 11:00-13:00PM 16:00-18:00PM</p>
ベトナム	ハノイ：佐川 ハノイ	<p>問題の有無：なし</p> <p>○ハノイ市内はトラックの通行規制があるが、佐川ハノイ車両はライセンスを保有している為、24 時間通行可</p> <p>○通行規制詳細</p> <p>*AM6:00 – AM8:30 、PM 16:00 – PM 20:30 全トラック通行禁止。</p> <p>*その他、トラック積載と時間によって通行可能（許可必要）。</p> <p>配達車両</p> 
ベトナム	ホーチミン Sagawa HCMC	<p>問題の有無：あり（なし）</p> <p>○ホーチミン市内の交通規制</p> <p>*車両総重量 5 トン未満の通行可能時間</p> <p>8 時から 16 時まで、20 時から翌朝 6 時まで</p> <p>○ただし、佐川急便ベトナムはポスタルライセンス及びクーリエライセンスを所有しているため制限時間外の走行が可能。（規制外車両：緊急車両、警察、軍、その他ライフラインに伴う車両等）</p> <p>車両総重量 5 トン以上の通行可能時間</p> <p>24 時から翌朝 6 時まで</p>

図表 2-32 : 端末輸送（配送）におけるその他の実証結果

対象国	都市	宅配貨物の集配における留意事項等
ラオス	ビエンチャン	<p>問題の有無：あり</p> <p>【スケジュール】</p> <p>10:00 デポ出発</p> <p>10:05 1 件目配達完了</p> <p>10:45 2 件目配達完了</p> <p>11:35 3 件目配達完了</p> <p>(電話で確認するも、届け先の家が見つからず、時間を要す)</p> <p>12:35 4 件目配達完了</p> <p>13:20 5 件目配達完了</p> <p>○個人宅への配達住所の確認、電話で確認が必要。ドライバーの慣れも必要。</p> <p>配達完了</p> 
ベトナム	ハノイ：佐川 ハノイ	<p>○問題の有無：なし</p> <p>○佐川ベトナムセールスドライバーが配達。</p> <p>○受取人の住所、氏名の確認。</p> <p>○貨物のダメージや異常を確認。</p> <p>【スケジュール】</p> <p>8:20 佐川ハノイ出発</p> <p>9:20 お客様に配達</p> <p>ドライバー</p> 
ベトナム	ホーチミン Sagawa HCMC	<p>○問題の有無：なし</p> <p>○受取人の住所、氏名の確認。</p> <p>○貨物のダメージや異常を確認。</p> <p>○冷凍貨物を優先配達。</p> <p>○配達時にはお客様へ、冷凍貨物のため直ぐに冷凍庫へ入れていただくよう依頼。</p>

#### 4. 全体

##### (1) 輸送の確実性

- ▶ ラオス向けでは、電話で確認するも、届け先の家が見つからず、時間を要する事態も発生したが、貨物はすべて事故なく届け先に配送され、一貫輸送サービスの確実性が確認された。
- ▶ ただし、個人宅への配達住所の確認、電話で確認や、ドライバーの慣れも必要である。

##### (2) トータルリードタイム

- ▶ 商業通関につき時間を要したが、概ねスケジュールは予定どおりであった。
- ▶ ただし、南ルートでは、ベトナム入国通関で約3時間かかり、理由として税関としてもクロスボーダー国際宅配輸送が初めてであり、対応に時間がかかった。また、ホーチミン市内へはトラックの乗り入れ規制が発生しており、リードタイムが長くなる要因となっている。
- ▶ クロスボーダー宅配実現のためには、コスト、トランジットタイムの観点から、タイ、ラオス、ベトナムそれぞれの国についてエクスプレス通関の導入が必須と考えられる。
- ▶ 混載便リードタイム比較

船便日数 バンコクドア～ハノイドア 約20日

航空便(エアーカーゴ)日数 バンコクドア～ハノイドア 約3-4日

航空(クーリエ)日数 バンコク～ハノイ 約2-3日

陸送日数 バンコクドア～ハノイドア 約8日

##### (3) 輸送品質(振動・温度・湿度)

実証走行では、トラックに振動計、温度計、湿度計、加速度計を設置し、輸送品質に係る振動・温度・湿度の状況を実測した。

振動計設置場所(コンテナ内後部)

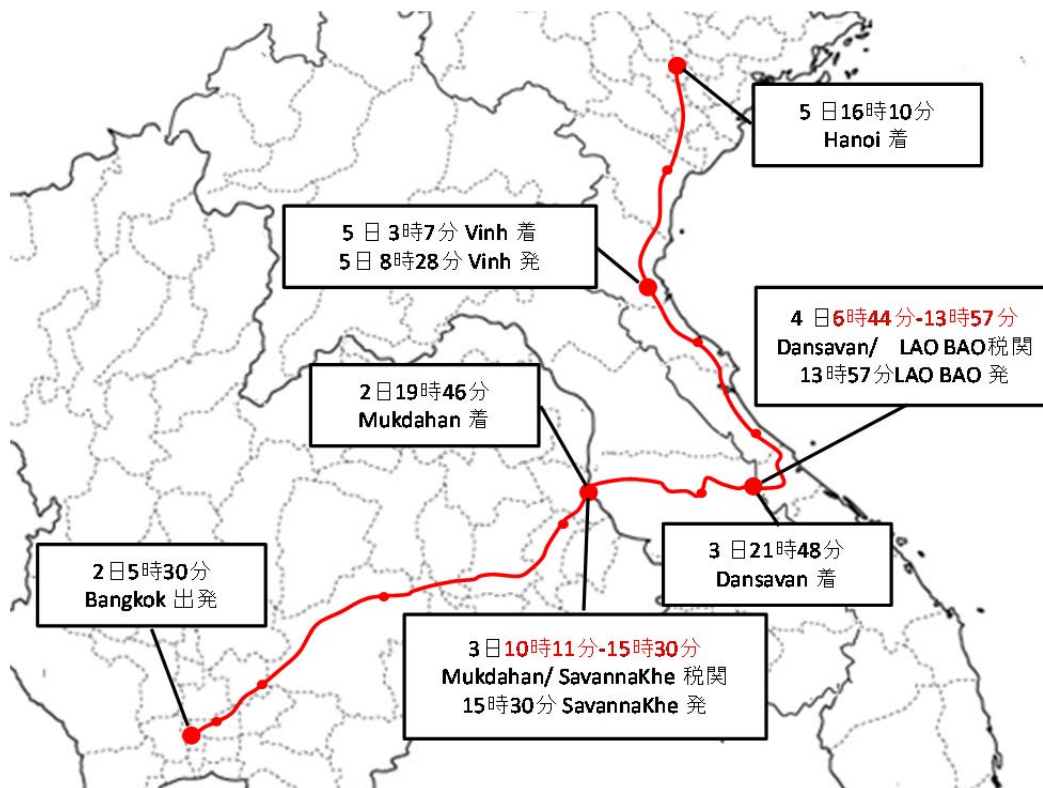


振動計



北ルートの実証走行ルートを下図に示す。

図表 2-33：走行経路（北ルート）



#### Bangkok-Mukdahan

走行時間 856分（途中休憩時間含む）

運転時間 732分／ 走行距離 626km 平均車両速度 51 km

#### SavannaKhe- Dansavan

走行時間 377分（途中休憩時間含む）

運転時間 327分／ 走行距離 202 km 平均車両速度 37 km

#### Laobao- Vinh

走行時間 790分（途中休憩時間含む）

運転時間 660分／ 走行距離 383km 平均車両速 35 km

#### Vihn- Hanoi

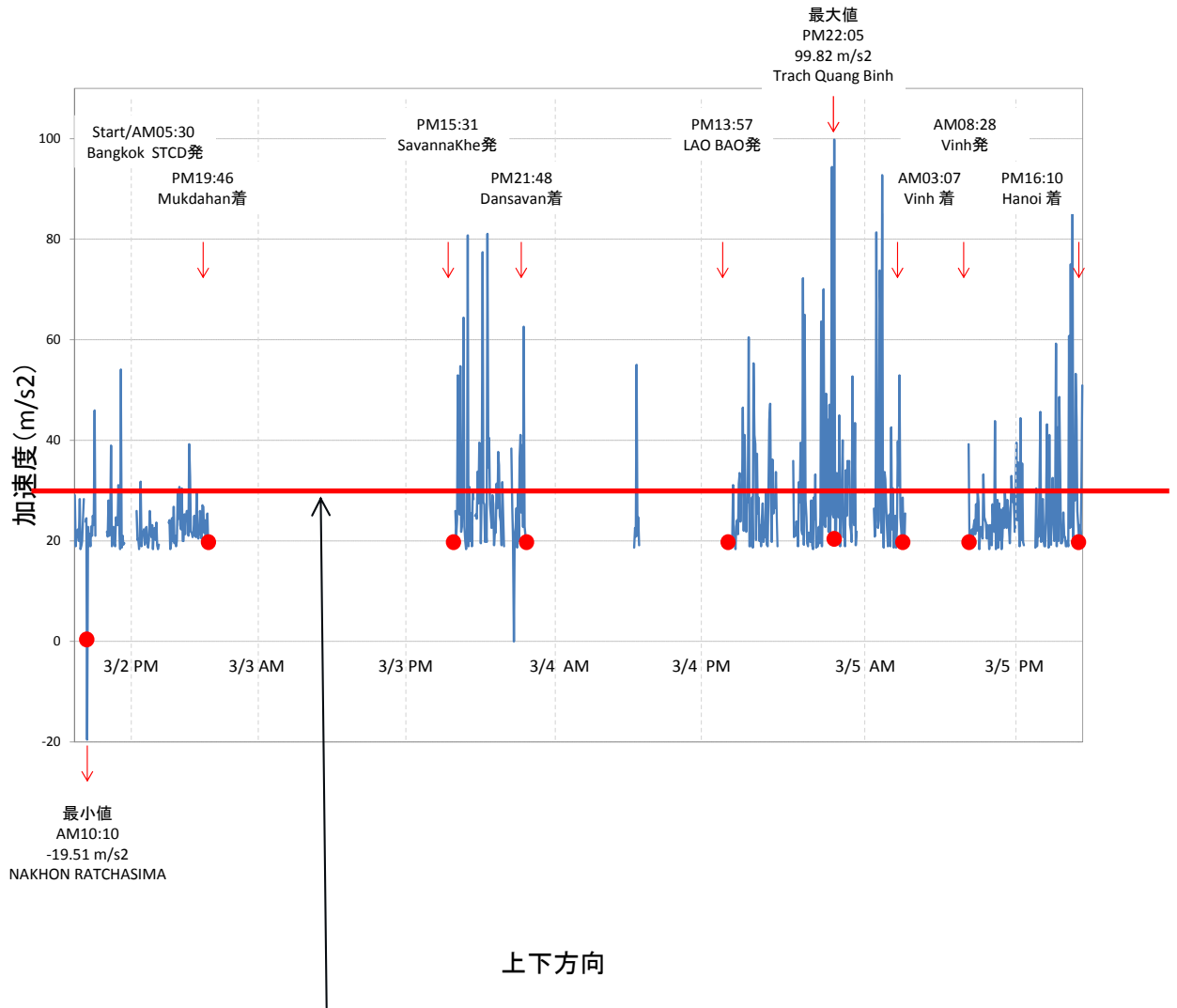
走行時間 462分（途中休憩時間含む）

運転時間 408分／ 走行距離 277 km 平均車両速 41 km



北ルートの振動測定結果が下表である。日本国内の幹線道路輸送における加速度の平均値と比較すると、国境における積換拠点等で、その2～3倍の強い加速度を受けており、コンテナ積換時に振動が発生しているものと考えられる。

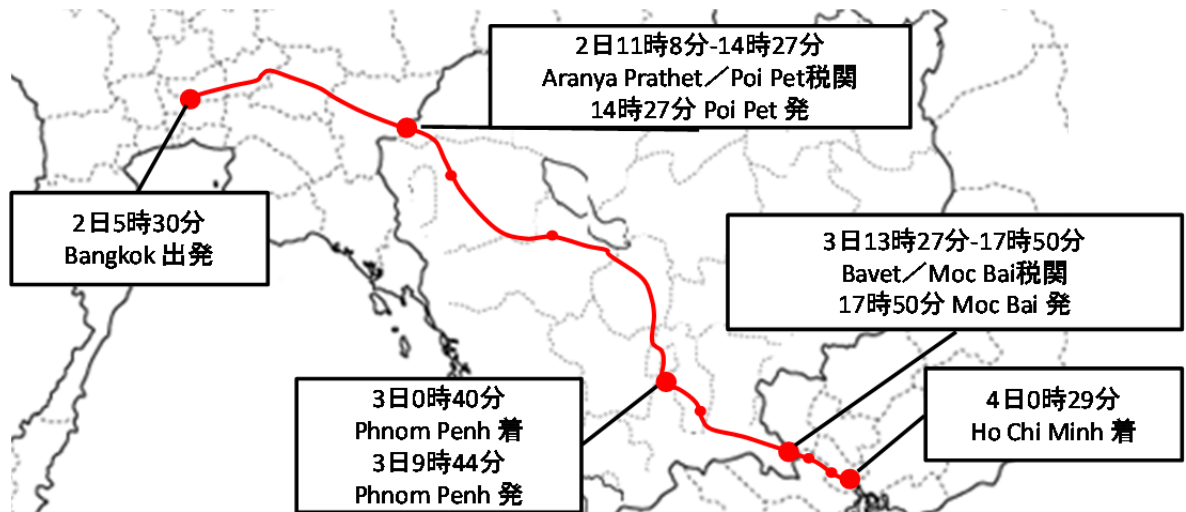
図表 2-34：振動計測結果：北ルート（BKK～HAN）



日本国内の幹線道路輸送における加速度の平均値 28.97 (m/S2) ※当社計測値

南ルートの実証走行ルートを下図に示す。

図表 2-35：走行経路（南ルート）



**Bangkok-Aranya Prathet**

走行時間 338 分

運転時間 338 分 / 走行距離 263 km 平均車両速度 47 km

**Poi Pet- Phnom Penh**

走行時間 613 分 (途中休憩時間含む)

運転時間 563 分 / 走行距離 403 km 平均車両速度 43 km

**Phnom Penh – Bavet**

走行時間 223 分 (途中休憩時間含む)

運転時間 176 分 / 走行距離 146 km 平均車両 50 km

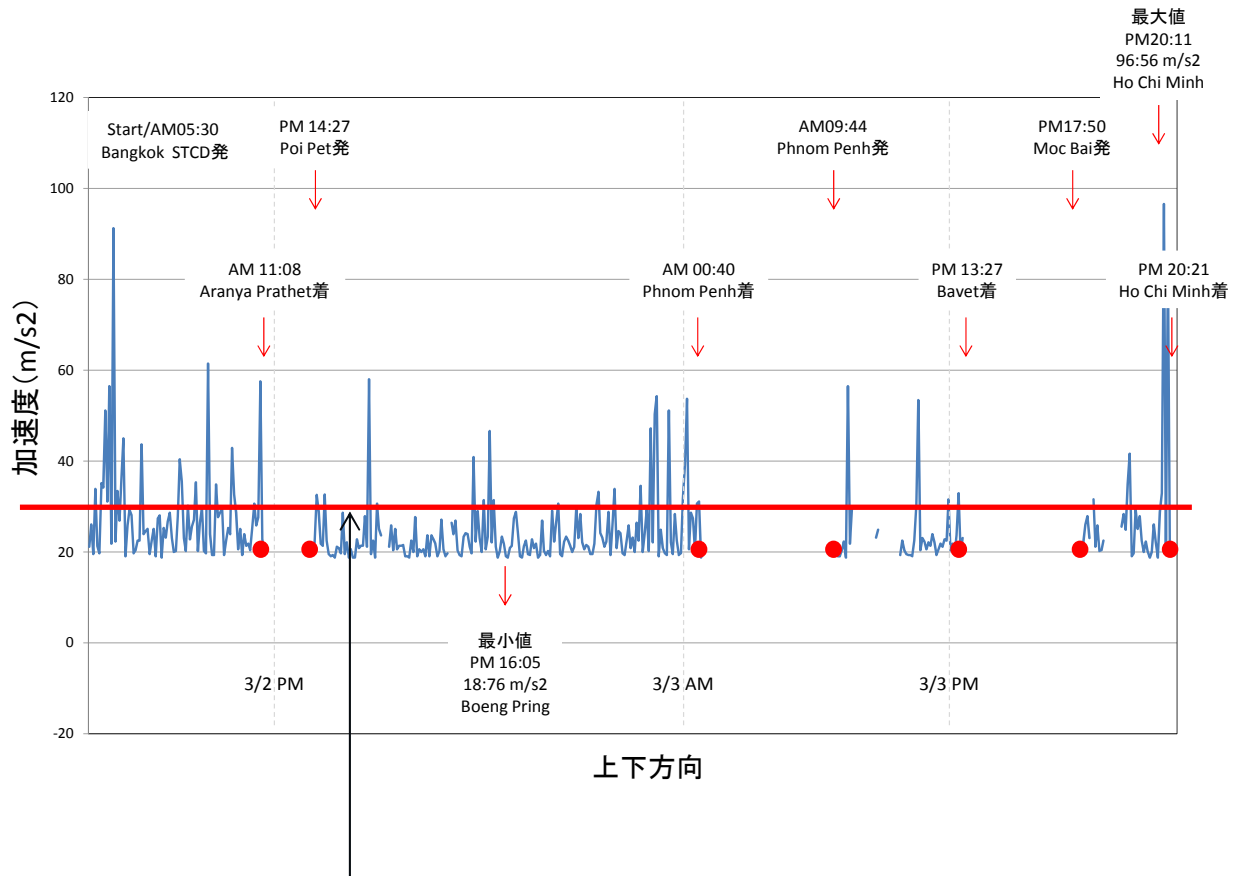
**Moc Bai-Ho Chi Minh**

走行時間 399 分 (途中休憩時間含む)

運転時間 132 分 / 走行距離 74 km 平均車両速 34 km

南ルート of 振動測定結果が下表である。北ルートと同様、日本国内の幹線道路輸送における加速度の平均値と比較すると、国境における積換拠点等で、その2～3倍の強い加速度を受けており、コンテナ積換時に振動が発生しているものと考えられる。

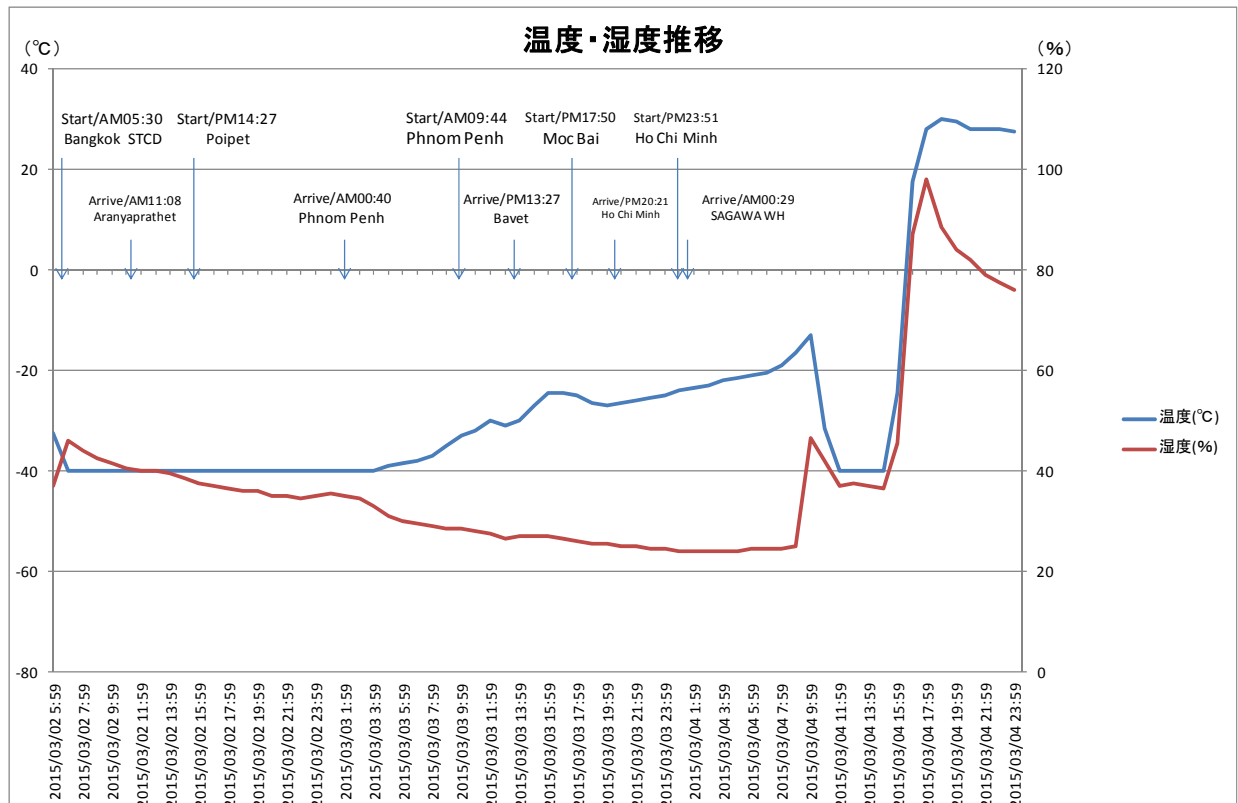
図表 2-36 : 振動計測結果 : 南ルート (BKK~PNH~HCM)



日本国内の幹線道路輸送における加速度の平均値 28.97 (m/S<sup>2</sup>) ※当社計測値

また、本事業における実証走行では、冷凍品の輸送にあたってリーファーコンテナが使用できなかったため、クールボックスにドライアイスを入れて輸送したが、温度の推移を見ると、約-40℃で輸送を開始し、徐々に温度を上げながら約-20℃前後まで達した後、コンテナの開梱に伴い一気に-15℃まで上昇した。その後、再び-40℃まで冷却されたが、端末トラックでの配送時に大きく上昇している。

図表 2-37：温度・湿度推移





5. 検証結果のまとめ

実証走行において、各検証項目の検証を行った結果を下表に示す。

図表 2-38：検証結果

分類	項目	対象国	内容等	実証結果	今後の方向性
通関	個人輸入の制限	ベトナム	数量制限：100万ドン（約50米ドル） 品目制限：医薬品、化粧品等	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ベトナムでは、小口混載貨物の場合、インボイス金額が100万 VND 以内の場合、簡易通関となり簡単に輸入通関が切れる。インボイス金額が100万 VND 以上の場合、他法令規定となり、各省庁(厚生省、工業省、農業省、その他)からの輸入許可を必要とする場合がある。今回は、現行認められる範囲内で対象貨物を選択した。</li> <li>▶ 今回は簡易通関となり手続きがスムーズに進んだが、それ以上の貨物に対しては詳細なチェックが必要となり、時間がかかると考える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ BtoC 貨物需要拡大のためには、個人輸入の上限額を100万 VND 以上に引き上げることが必要。(ベトナム政府)</li> </ul>
	事前審査手続	各国	小口混載貨物に特有の手続等(企業物流との相違点)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 今回は実証走行であるため、各国関係機関との事前調整を行った。このために実証走行が円滑に行えた面がある点に留意が必要である。</li> <li>▶ 実証時期がベトナムのテト(旧正月)休日と重なったため、モクバイ国境を通過させるため混載貨物の輸送許可書をベトナム総通関局からホーチミン通関局へ許可書発行が遅れ、最終的には前日に全ての書類を揃えることができた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 実績がない品目及び輸入形態(今回の混載便のような貨物輸送等)に関しては注意が必要。</li> </ul>
	通関方法・通関時間	各国	小口混載貨物に特有の手続等(企業物流との相違点)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ タイ、ラオス、カンボジア、ベトナムの各国境では、エクスプレス(小口)貨物を陸送でエクスプレス通関する概念がない。企業物流(商業通関)は荷主1件ごと申告すること、クロスボーダー陸送によるコンテナ混載車両の通関の実績がないことから、高コスト、税関許可まで時間を要する。</li> <li>▶ 通関手続のため、輸出、輸入それぞれ各2時間程度(最大3時間程度)を要した。</li> <li>▶ ハノイでは TNT、VNPT(ベトナムポスト)以外に陸送エクスプレス通関ができない。TNTは以前より東西回廊トラック輸送について、実績がある。VNTP(国営)で認められている。(HOP NHAT 社より交渉したが、ベトナム総通関局から臨時許可が得られなかった。)</li> <li>▶ タイ国はスワンナブーム空港以外にエクスプレス通関は認められていない。</li> <li>▶ タイ国ムクダハンとサバナケット間のシングルウィンドウの早期導入。</li> <li>▶ タイ→ラオスの通関では、5件まとめて輸入申告可と職員からのアドバイスを得たが、実際の書類の確認が必要。</li> <li>▶ 商業通関は申告1件につき、各国境で数千パーツ発生するため、エクスプレス通関はコスト面、手間の削減が大きい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 費用と時間節約するためには、タイ、ベトナムエクスプレス通関の導入、各国の陸送クロスボーダー通関の導入(法整備、システム整備含む)が必要。(各国政府)</li> <li>▶ ハノイで TNT、ベトナムポスト以外の事業者のエクスプレス通関認可の取得を促進(取得できない要因について要確認)。</li> </ul>
	検査方法・検査時間	各国	小口混載貨物に特有の手続等(企業物流との相違点)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 検査対象となった貨物があったが、特段の問題なし。</li> </ul>	—
	特定(指定)貨物の有無	各国	ベトナムは持込可だが、ラオス、カンボジアへの持込が認められない品目等はないか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 通過国であるラオス、カンボジアへの輸入が禁止されている品目は、三国間輸送時にも持ち込むことができない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 支障のある品目が明確になれば、改善を要請。(各国政府)</li> </ul>
	温度管理貨物の取扱い	ベトナム	検査中の品質(温度)管理体制が確保され	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 各国の積替施設にはリーファーコンテナ用の電源が設置されていないことから、今回の実証走</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 積替施設へのリーファ</li> </ul>

分類	項目	対象国	内容等	実証結果	今後の方向性
	(リーファーコンテナの場合)		ているか。	行では、リーファーコンテナの使用を見送った。使用する際には、トラックから電源を取る必要がある。	一電源の設置が必要。 (各国政府)
	温度管理貨物の取扱い (専用ボックス、ドライアイス使用の場合)	ベトナム	上記の代替案として検証。	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ バンコクからホーチミンへの輸送(53時間)後も、出発時に約20kg入れたが約7kg残っており、ドライアイスの持続性は確認できた。</li> <li>▶ ベトナムでの輸入通関時、クールボックスを開け貨物を一つ一つB/Lと照らし合わせたため、ボックス内の温度が上昇した。冷凍食品の輸送には耐えうるが、アイスクリーム等は商品価値を毀損する可能性が高い。</li> </ul>	▶ 通関施設への低温倉庫の設置が必要。(ベトナム政府)
	不適合品発生時の対応	ベトナム	混載貨物の検査で不適合品が発生した場合のその他の貨物への影響(すべての貨物がストップするのか。責任の所在は誰になるのか。)	▶ タイ→ラオスの通関時は、混載貨物の検査において、不適合品が発生した場合、タイで申告開始するため、他の貨物への影響はない。ただし、通関書類は当該検査貨物を削除し再作成、サバンナケット及びラオバオでの書類の訂正が必要。	—
	エクストラチャージ等の有無	各国	予期していなかった費用、他国では通常課せられない費用が発生しなかったか。	▶ 商業通関は申告1件につき、各国境で数千パーツ発生するため、エクスプレス通関はコスト面、手間の削減が大きい。	—
	電子タグの使用	各国	小口混載貨物の管理に電子タグを使用可能か。	▶ 電波許認可取得が不可能なため、今回は実証の実施を断念した。	▶ 必要性が明確になれば、改善を要請。(各国政府)
	リターナブルパレットの使用	各国	リターナブルパレットのように国による課税/免税の相違がないか。	▶ 今回の実証走行ではリターナブルパレットを使用しなかった。	▶ 別途検証が必要。
	その他	各国	各国税関における留意事項等	▶ —	—
幹線輸送	車両の相互乗り入れ	各国	国境を越えて車両(シャーシ、トラクター)、運転手が通して運行できるか。	▶ 対応不可能なことが判明したため(ラオス-ベトナムを除く)、今回の実証では各国国境にて(シャーシ、トラクター)、運転手が交替し、コンテナの積み換えを行った。	▶ 関係国政府に改善を要請。
	コンテナの積み換え	各国	コンテナの積換施設、荷役機器、リーファー電源は確保されているか。品質、取り違いリスクはないか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ リーファー電源については前述のとおり。</li> <li>▶ コンテナ取り違い、雨季には水濡れの危険性があるが、受け取り側のトラックがスタンバイしておくことで対応可能。</li> <li>▶ コンテナ荷役用のクレーンは、各地とも建設用のものを利用している。作業員はヘルメットや手袋を着用せず、サンダル履きでコンテナの上に登るなど、事故の発生が懸念される。</li> </ul>	▶ 作業環境の安全確保を要請。(各国政府)
	都市間のリードタイム	各国	幹線輸送に係るリードタイムは適切か。スケジュールどおりか。	▶ 概ね問題なし。	—
	輸送コスト	各国	幹線輸送に係る輸送コスト(備車費用)はどの程度か。水準は適切か。	▶ 今後の検討課題である。	▶ (必要に応じ)適切な運賃設定方法を検討。
	輸送品質	各国	幹線輸送に係る輸送品質は十分か。	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ タイと比較するとカンボジアの道路はかなり傷んでおり、常に振動を感じる。酷いところでは道路に穴があいていたり、轍の範疇を超え、波打っていたりするような場所もあるため、貨物への影響が懸念される。</li> <li>▶ カンボジア国内はほぼ片側1車線道路であり、対向車線へはみ出して追い越しをする車両が非常に多いため、もらい事故には注意が必要。</li> </ul>	▶ 発生した問題点に応じて対応を検討。

分類	項目	対象国	内容等	実証結果	今後の方向性
	車両・ドライバー	各国	各国の車両整備状況、運転技術・マナー等は適切か。	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 今回各国で使用した車両は、いずれも故障、トラブルなく、適切に整備されていた。</li> <li>▶ ドライバーの運転技術、マナーも問題なし。</li> </ul>	—
	空コンテナの回送	タイ (各国)	ラオス、カンボジア経由で輸出したコンテナを海上輸送で回送した場合、タイで免税輸入できるか。	▶ 今後の検討課題である。	▶ (必要に応じて) 関係国政府に改善を要請。
	その他	各国	小口混載貨物のクロスボーダー輸送におけるライセンス(種類、取得手続、取得期間等)	▶ 前述のとおり、ラオス・ベトナムを除いて対応不可能なことが判明した。	▶ (必要に応じて) 関係国政府に改善を要請。
		ラオス、カンボジア	ラオス、カンボジア向け混載貨物と第三国(ベトナム)向け貨物の混載可能性	▶ 北ルートでは、ラオス向け BtoC 貨物と、ベトナム向け BtoB 貨物を混載したが、特に問題なかった。	—
集荷・配達	市内の交通環境	タイ、 ベトナム	中心地の渋滞状況や通行規制等は問題ないか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ホーチミン市内は大型車両の乗り入れ規制(0:00~8:00)があるため、市内手前で待機。</li> <li>▶ ビエンチャン市内は、車両総重量7トン以上車両通行禁止、許可を得た車両のみ通行可能(ただし、7:00-9:00AM、11:00-13:00PM、16:00-18:00PMを除く)。</li> <li>▶ ホーチミン市内、ハノイ市内はトラックの通行規制があるが、自社車両はライセンスを保有しているため、24時間通行可。</li> <li>▶ ホーチミン市内は、交通違反に対する罰則が厳しいため、速度超過や無謀な運転をする車両は少ないが、二輪車の3人乗り(4人乗りも確認)や過積載を数台確認した。</li> <li>▶ プノンペン市内は、トラック、乗用車、二輪車、歩行者が集中しかなり混雑しているため、接触事故には注意が必要。</li> </ul>	—
	集配スタイル	タイ、 ベトナム	集配のオペレーションは効率的か。	▶ ラオスでは個人向け配達業務に不慣れ。	—
	車両・ドライバー	タイ、 ベトナム	人材の確保は容易か(賃金の高騰や転職率の高さなど各国の実情を踏まえて)。	▶ 今回各国で使用した車両は、いずれも故障、トラブルなく、適切に整備されていた。	—
	システム、その他	タイ、 ベトナム	宅配貨物の集配における留意事項等	—	—
全体	輸送の確実性	各国	発送した商品がすべて配達先に届いたか。	▶ 貨物は無事破損、劣化なく配達された。	—
	リードタイム	各国	予定していたスケジュールどおりに輸送できたか。トータルリードタイムは許容範囲内か。	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ リードタイムは概ね許容範囲内だが、通関に関し、各国関係機関との事前調整を行ったために円滑に行えた面がある点に留意が必要である。</li> <li>▶ 今回は実証走行で運転手以外の調査員等が別車両で同走するため、原則として昼間のみの走行としたが、実用化時には夜間走行により時間短縮が可能と考えられる。</li> </ul>	発生した問題点に応じて対応を検討。
	輸送品質	各国	貨物の破損、劣化等が生じていないか。	▶ 前述のとおり、ベトナムでの輸入通関時にボックス内の温度上昇が確認されており、冷凍食品の輸送には耐えうるが、アイスクリーム等は商品価値を毀損する可能性が高い。	発生した問題点に応じて対応を検討。
	その他	各国	全般を通じた把握された問題点・課題等	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 送り状のバーコードを PDT で読むことができなかったため、統一の送り状が必要。</li> <li>▶ タイの陸送用送り状を使用したため、統一の送り状が必要。</li> </ul>	発生した問題点に応じて対応を検討。





## 第4章 メコン地域における宅配貨物の一貫輸送サービスの実現に向けた課題

### 1. 分野別にみた課題

本調査の結論として、メコン地域における宅配貨物の一貫輸送サービスの実現に向けた課題を分野別に整理すると以下のとおりとなる。

#### (1) 制度面の課題

(課題)

- ・小口混載貨物に対応し、個口単位でなく、マニフェストに基づき一括して通関手続が可能なエクスプレス通関の制度を整備するため、法制度及び通関情報システムの整備、職員の習熟が必要である。

(対応)

→ベトナムをはじめ、関係国政府に対して、上記の実現を要請するとともに、日本が必要な支援を行う必要がある。

(課題)

- ・ベトナムでは、個人輸入に関する簡易通関の上限額が100万ベトナムドン（約50米ドル）とされているため、BtoC貨物の需要拡大のためには、上限額の引き上げによる規制緩和が求められる。

(対応)

→ベトナム政府に対して、改善を要請する必要がある。

(課題)

- ・クロスボーダーのトラック乗り入れ規制を緩和し、積み換えせずに相互乗り入れを可能とする必要がある。

(対応)

→関係各国政府に対して、上記の実現を要請する必要がある。

(課題)

- ・混載貨物の通関検査で、一部に不適合品が発生した場合、ラオスでは不適合品以外の貨物はリリースされるが、ベトナムでは貨物全部が留め置かれる、もしくは返送を求められる可能性がある。

(課題)

→ベトナム政府をはじめ、関係各国政府に対して、混載貨物の通関検査で一部に不適合品が発生した場合、不適合品以外の貨物はそのまま搬出可能とするよう要請する必要がある。

## (2) 施設・インフラ面での課題

(課題)

- ・ 国境税関における冷凍・冷蔵品に対応した検査施設（上屋）、積換施設（リーファーコンテナ用電源）の整備が必要である。

(対応)

→関係各国政府に対して、実現を要請するとともに、日本が必要な支援を行う必要がある。

(課題)

- ・ カンボジア、ラオス国内において、幹線道路の走行環境の整備（4車線化、舗装の状況、夜間走行環境等）が必要である。

(対応)

→関係各国政府に対して、実現を要請するとともに、日本が必要な支援を行う必要がある。

## (3) コスト面での課題

(課題)

- ・ 小口混載貨物を取り扱う通関業者等の拡大が必要である。

(対応)

→当該通関業者が少ない理由が、需要が少ないためか、政府の規制によるためか、確認の上、後者であればベトナム政府に対して、規制緩和を要請する必要がある。

(課題)

- ・ 小口混載貨物（宅配貨物）を取り扱う輸送商品を適正な料金で提供するためには、20フィートもしくは40フィートコンテナでの輸送に見合った貨物量の確保や、ベトナム→タイの空コンテナの回送を回避するための返り荷の確保が必要である。

(対応)

→メコン地域（特にタイ→ベトナム）においては、**BtoB** 貨物は一定の需要が存在していることから、まずは **BtoB** 貨物との混載により、**BtoC** 貨物の実用化、商品化を進めることが有効と考えられる。**BtoC** 貨物の商品化により、需要の開拓を進め、20/40フィートコンテナでの輸送に適した貨物量が確保できるようになった時点で、**BtoC** 貨物専用のコンテナを仕立て、輸送力の確保を図ることが期待される。

## 2. 各国別の要望・支援事項

各国政府に対する改善要望及びこれに対する日本の支援が必要と考えられる事項を各国別に整理すると以下のとおりとなる。

### (1) ベトナム

#### ① エクスプレス通関に関する法制度及び通関情報システムの整備、職員の習熟

(現状と問題点)

- ・小口混載貨物を対象とした国際宅配サービスの導入・普及に向けて、通関業務にかかる時間・コストを軽減するとともに、特に BtoC 貨物において個人輸入者に代わって宅配業者が通関業務を行うことができるようにするためには、1 件単位でなく、マニフェストに基づき、宅配業者等が複数件を一括して手続可能なエクスプレス通関（簡易通関）の制度を整備する必要がある。
- ・現状、ベトナムでは、エクスプレス通関は航空貨物のみを対象とし、陸送を想定した制度となっていないため、空港周辺の CFS 倉庫でしか通関手続ができない。また、ライセンスを持つ事業者においても、CFS 倉庫にスペースを保有または賃借していることがエクスプレス通関実施の要件となっていることから、ライセンスを持つ事業者が少なく、特に北部方面ではライセンスを持つ事業者が郵便事業体以外に 1 社しか存在しない。

(要望・支援事項)

- ・クロスボーダー陸送に対応したエクスプレス通関の実現・普及拡大に向けて、ベトナム政府に対して、法制度及び通関情報システムの整備、職員の習熟を図るとともに、エクスプレス通関のライセンスを有する事業者の拡大促進策を講じることを要請する。
- ・日本はこれを促進するため、これまでのエクスプレス通関制度の運用を通じた経験・ノウハウ等を活用し、必要な支援を行う。

#### ② 個人輸入に関する簡易通関の上限額（100 万ベトナムドン）の引き上げ

(現状と問題点)

- ・ベトナムでは、個人輸入に関する非課税上限額が 100 万ベトナムドン（約 50 米ドル）とされており、同額を超えると輸入税及び付加価値税が徴収されるほか、エクスプレス通関（簡易通関）の対象でなくなり、個人輸入者に代わって宅配業者が通関申請者となることができず、経済的にも事務的にも個人輸入者に負担が生じている。

(要望・支援事項)

- ・国際宅配サービスを利用した BtoC 貨物の需要拡大のため、ベトナム政府に対して、個人輸入に対する非課税上限額を引き上げ、簡易通関が可能な範囲を拡大することを要請する。

### ③クロスボーダーのトラック乗り入れ規制の緩和による相互乗り入れ

(現状と問題点)

- ・現在、ベトナム・ラオス間ではトラック等の相互乗り入れが可能であるが、ベトナム・カンボジア間、さらにはベトナム・タイ間では相互乗り入れが実現しておらず、国境において積換えに伴う時間・コストが生じている。
- ・メコン地域におけるクロスボーダー陸送の普及促進のためには、これら各国間の相互乗り入れ実現を図る必要がある。
- ・その際、タイは他の3国と通行方式が異なるため（タイは左側通行、他の3国は右側通行）、運転手つき車両の相互乗り入れは制約が大きい。コンテナを積載したシャーシ（トレーラー）を対象として、メコン4か国間での相互乗り入れが可能とすることで、コンテナの積み換えが不要（トラクターの付け替えのみ）となる。

(要望・支援事項)

- ・クロスボーダー陸送の普及促進に向け、ベトナム政府に対して、まずはカンボジアとの間でトラック等の相互乗り入れが可能となるよう、カンボジア政府との協議を進めるよう要請する。
- ・さらに、タイも含めたメコン4か国間において、シャーシ（トレーラー）の相互乗り入れが可能となるよう、各国間での協議を進めるよう要請する。

### ④国境税関における冷凍・冷蔵品に対応した検査施設、積換施設の整備

(現状と問題点)

- ・国際宅配サービスの実施にあたっては、温度管理が必要な冷蔵・冷蔵品を取り扱えるようにすることで、対象品目が広がり、一層の普及拡大が期待される。
- ・現状においては、ラオス、カンボジア両国とのクロスボーダー陸送時の国境税関において、冷凍・冷蔵品に対応した検査施設（上屋）や積換施設（リーファーコンテナ用電源）が整備されていないことから、冷凍品を送る際には通常のドライコンテナにドライアイスを入れるなどの対応が必要で非効率であり、冷蔵品は輸送できない状況となっている。

(要望・支援事項)

- ・冷凍・冷蔵品に対応した国際宅配サービスの実施に向け、ベトナム政府に対して、国境税関における冷凍・冷蔵品に対応した検査施設（上屋）、積換施設（リーファーコンテナ用電源）の整備を要請する。
- ・日本はこれを促進するため、必要な支援を行う。

## (2)タイ

### ①エクスプレス通関に関する法制度及び通関情報システムの整備、職員の習熟

(現状と問題点)

- ・エクスプレス通関（簡易通関）の制度を整備する必要性については、(1)①参照。
- ・現状、タイでは、エクスプレス通関は航空貨物のみを対象としてスワンナブーム空港のみで実施可能であり、陸送を想定した制度となっていない。

(要望・支援事項)

- ・クロスボーダー陸送に対応したエクスプレス通関の実現・普及拡大に向けて、タイ政府に対して、法制度及び通関情報システムの整備、職員の習熟を要請する。
- ・日本はこれを促進するため、これまでのエクスプレス通関制度の運用を通じた経験・ノウハウ等を活用し、必要な支援を行う。

### ②クロスボーダーのトラック乗り入れ規制の緩和による相互乗り入れ

(現状と問題点)

- ・現在、タイ・ラオス間ではトラック等の相互乗り入れが可能であるが、タイ・カンボジア間、さらにはタイ・ベトナム間では相互乗り入れが実現しておらず、国境において積換えに伴う時間・コストが生じている。
- ・メコン地域におけるクロスボーダー陸送の普及促進のためには、これら各国間の相互乗り入れ実現を図る必要がある。
- ・その際、タイは他の3国と通行方式が異なるため（タイは左側通行、他の3国は右側通行）、運転手つき車両の相互乗り入れは制約が大きい。コンテナを積載したシャーシ（トレーラー）を対象として、メコン4か国間での相互乗り入れが可能とすることで、コンテナの積み換えが不要（トラクターの付け替えのみ）となる。

(要望・支援事項)

- ・クロスボーダー陸送の普及促進に向け、タイ政府に対して、まずはカンボジアとの間でトラック等の相互乗り入れが可能となるよう、カンボジア政府との協議を進めるよう要請する。
- ・さらに、ベトナムも含めたメコン4か国間において、シャーシ（トレーラー）の相互乗り入れが可能となるよう、各国間での協議を進めるよう要請する。

### ③国境税関における冷凍・冷蔵品に対応した検査施設、積換施設の整備

(現状と問題点)

- ・国際宅配サービスの実施にあたっては、温度管理が必要な冷蔵・冷蔵品を取り扱えるようにすることで、対象品目が広がり、一層の普及拡大が期待される。
- ・現状においては、ラオス、カンボジア両国とのクロスボーダー陸送時の国境税関において、冷凍・冷蔵品に対応した検査施設（上屋）や積換施設（リーファーコンテナ用

電源)が整備されていないことから、冷凍品を送る際には通常のドライコンテナにドライアイスを入れるなどの対応が必要で非効率であり、冷蔵品は輸送できない状況となっている。

(要望・支援事項)

- ・ 冷凍・冷蔵品に対応した国際宅配サービスの実施に向け、タイ政府に対して、国境税関における冷凍・冷蔵品に対応した検査施設(上屋)、積換施設(リーファーコンテナ用電源)の整備を要請する。
- ・ 日本はこれを促進するため、必要な支援を行う。

### (3) ラオス

#### ① エクスプレス通関に関する法制度及び通関情報システムの整備、職員の習熟

(現状と問題点)

- ・ エクスプレス通関（簡易通関）の制度を整備する必要性については、(1)①参照。
- ・ 現状、ラオスでは、国内を輸出地もしくは輸入地とする貨物についても、タイ・ベトナム間等の三国間輸送の保税運送貨物についても、陸送を想定したエクスプレス通関制度がない。
- ・ 保税運送貨物については、それ自体はラオス経済に及ぼす効果は運輸関連産業に留まるが、タイ・ベトナム間のクロスボーダー陸送が発展することで、ラオスを輸出地もしくは輸入地とする国際宅配サービスについても、実現・普及拡大しやすい環境が整うことが期待される。

(要望・支援事項)

- ・ ラオスを輸出地・輸入地とする貨物及び三国間輸送の保税運送貨物のそれぞれについて、クロスボーダー陸送に対応したエクスプレス通関の実現・普及拡大に向け、ラオス政府に対して、法制度及び通関情報システムの整備、職員の習熟を要請する。
- ・ 日本はこれを促進するため、必要な支援を行う。

#### ② クロスボーダーのトラック乗り入れ規制の緩和による相互乗り入れ

(現状と問題点)

- ・ 現在、ラオス・ベトナム間、ラオス・タイ間ではトラック等の相互乗り入れが可能であるが、ベトナム・ラオス・タイの3国間では相互乗り入れが実現しておらず、国境において積換えに伴う時間・コストが生じている。
- ・ メコン地域におけるクロスボーダー陸送の普及促進のためには、これら各国間の相互乗り入れ実現を図る必要がある。
- ・ その際、タイは他の3国と通行方式が異なるため（タイは左側通行、他の3国は右側通行）、運転手つき車両の相互乗り入れは制約が大きいですが、コンテナを積載したシャーシ（トレーラー）を対象として、メコン4か国間での相互乗り入れが可能とすることで、コンテナの積み換えが不要（トラクターの付け替えのみ）となる。

(要望・支援事項)

- ・ クロスボーダー陸送の普及促進に向け、ラオス政府に対して、タイも含めたメコン4か国間におけるシャーシ（トレーラー）の相互乗り入れが可能となるよう、各国間での協議を進めるよう要請する。

#### ③ 国境税関における冷凍・冷蔵品に対応した検査施設、積換施設の整備

(現状と問題点)

- ・ 国際宅配サービスの実施にあたっては、温度管理が必要な冷蔵・冷蔵品を取り扱える



ようにすることで、対象品目が広がり、一層の普及拡大が期待される。

- ・現状においては、ベトナム、タイ両国とのクロスボーダー陸送時の国境税関において、冷凍・冷蔵品に対応した検査施設（上屋）や積換施設（リーファーコンテナ用電源）が整備されていないことから、冷凍品を送る際には通常のドライコンテナにドライアイスを入れるなどの対応が必要で非効率であり、冷蔵品は輸送できない状況となっている。

（要望・支援事項）

- ・冷凍・冷蔵品に対応した国際宅配サービスの実施に向け、ラオス政府に対して、国境税関における冷凍・冷蔵品に対応した検査施設（上屋）、積換施設（リーファーコンテナ用電源）の整備を要請する。
- ・日本はこれを促進するため、必要な支援を行う。

#### ④幹線道路の走行環境の整備

（現状と問題点）

- ・ラオス国内においては、タイ、ベトナムと比較して幹線道路の走行環境の整備が進んでおらず、幹線道路でも2車線である、舗装状況が悪い、夜間照明がないといったことが、リードタイム、輸送品質、定時性、安全性といった面においてクロスボーダー陸送時の制約条件となっている。

（要望・支援事項）

- ・ラオス政府に対して、タイやベトナムとのクロスボーダー陸送にあたっての経路となる幹線道路を対象として、2車線道路の4車線化、未舗装路の舗装、夜間照明の設置等の整備を要請する。
- ・日本はこれを促進するため、必要な支援を行う。

#### (4)カンボジア

##### ①エクスプレス通関に関する法制度及び通関情報システムの整備、職員の習熟

(現状と問題点)

- ・エクスプレス通関（簡易通関）の制度を整備する必要性については、(1)①参照。
- ・現状、カンボジアは、国内を輸出地もしくは輸入地とする貨物についても、タイーベトナム間等の三国間輸送の保税運送貨物についても、陸送を想定したエクスプレス通関制度がない。
- ・保税運送貨物については、それ自体はカンボジア経済に及ぼす効果は運輸関連産業に留まるが、タイーベトナム間のクロスボーダー陸送が発展することで、カンボジアを輸出地もしくは輸入地とする国際宅配サービスについても、実現・普及拡大しやすい環境が整うことが期待される。

(要望・支援事項)

- ・カンボジアを輸出地・輸入地とする貨物及び三国間輸送の保税運送貨物のそれぞれについて、クロスボーダー陸送に対応したエクスプレス通関の実現・普及拡大に向け、カンボジア政府に対して、法制度及び通関情報システムの整備、職員の習熟を要請する。
- ・日本はこれを促進するため、必要な支援を行う。

##### ②クロスボーダーのトラック乗り入れ規制の緩和による相互乗り入れ及び車上通関の実現

(現状と問題点)

- ・現在、カンボジア・ベトナム間、ベトナム・カンボジア間、さらにはベトナム・タイ間のいずれにおいても相互乗り入れが実現しておらず、国境において積換えに伴う時間・コストが生じている。
- ・メコン地域におけるクロスボーダー陸送の普及促進のためには、これら各国間の相互乗り入れ実現を図る必要がある。
- ・その際、タイは他の3国と通行方式が異なるため（タイは左側通行、他の3国は右側通行）、運転手つき車両の相互乗り入れは制約が大きいですが、コンテナを積載したシャーシ（トレーラー）を対象として、メコン4か国間での相互乗り入れが可能とすることで、コンテナの積み換えが不要（トラクターの付け替えのみ）となる。

(要望・支援事項)

- ・クロスボーダー陸送の普及促進に向け、カンボジア政府に対して、まずはベトナム及びタイとの間でトラック等の相互乗り入れが可能となるよう、両国政府との協議を進めるよう要請する。
- ・さらに、タイも含めたメコン4か国間において、シャーシ（トレーラー）の相互乗り入れが可能となるよう、各国間での協議を進めるよう要請する。

### ③国境税関における冷凍・冷蔵品に対応した検査施設、積換施設の整備

(現状と問題点)

- ・国際宅配サービスの実施にあたっては、温度管理が必要な冷蔵・冷蔵品を取り扱えるようにすることで、対象品目が広がり、一層の普及拡大が期待される。
- ・現状においては、ベトナム、タイ両国とのクロスボーダー陸送時の国境税関において、冷凍・冷蔵品に対応した検査施設（上屋）や積換施設（リーファーコンテナ用電源）が整備されていないことから、冷凍品を送る際には通常のドライコンテナにドライアイスを入れるなどの対応が必要で非効率であり、冷蔵品は輸送できない状況となっている。

(要望・支援事項)

- ・冷凍・冷蔵品に対応した国際宅配サービスの実施に向け、カンボジア政府に対して、国境税関における冷凍・冷蔵品に対応した検査施設（上屋）、積換施設（リーファーコンテナ用電源）の整備を要請する。
- ・日本はこれを促進するため、必要な支援を行う。

### ④幹線道路の走行環境の整備

(現状と問題点)

- ・カンボジア国内においては、タイ、ベトナムと比較して幹線道路の走行環境の整備が進んでおらず、幹線道路でも2車線である、舗装状況が悪い、夜間照明がないといったことが、リードタイム、輸送品質、定時性、安全性といった面においてクロスボーダー陸送時の制約条件となっている。

(要望・支援事項)

- ・カンボジア政府に対して、タイやベトナムとのクロスボーダー陸送にあたっての経路となる幹線道路を対象として、2車線道路の4車線化、未舗装路の舗装、夜間照明の設置等の整備を要請する。
- ・日本はこれを促進するため、必要な支援を行う。

## 【総括】

### メコン地域における宅配貨物の一貫輸送サービスに期待される効果

- \* 海上輸送よりも速く、航空輸送よりも安価な新たな国際輸送ルートの構築
- \* BtoB物流の高度化・小口化に対応したBtoB混載貨物の一貫輸送サービスの提供
- \* ECの普及に対応したクロスボーダーのBtoC混載貨物(宅配貨物)の輸送サービスの実現



### 実現に向けた検証項目

(事業特性)

- 1) クロスボーダーの陸上輸送であること
- 2) 幹線輸送(拠点間輸送)と端末輸送(集荷・配送)、集配・中継拠点から構成される小口混載輸送であること
- 3) 混載貨物の通関業務が必要となること



通関(混載貨物)、幹線輸送、端末輸送(集荷、配達)の側面から検証



### 実証走行の実施

- 1) 北ルート: タイ(バンコク)→ラオス→ベトナム(ハノイ)  
タイ(バンコク)→ラオス(ビエンチャン)
- 2) 南ルート: タイ(バンコク)→カンボジア→ベトナム(ホーチミン)



### 検証結果からみた課題と求められる対応の方向性

#### 1) 制度面の課題

- \* エクスプレス通関の導入に向けた法制度・通関情報システムの整備、職員の習熟が必要。  
→ベトナムはじめ関係国政府に対して、実現を要請するとともに、日本が必要な支援を行う。
- \* ベトナムでは、個人輸入に関する上限額が100万ベトナムドン(約50米ドル)とされているため、BtoC貨物の需要拡大のためには、上限額の引き上げによる規制緩和が必要。  
→ベトナム政府に対して、改善を要請。
- \* クロスボーダーのトラックが積み換えせずに相互乗り入れを可能とすることが必要。  
→関係各国政府に対して、規制緩和を要請。

#### 2. 施設・インフラ面での課題

- \* 冷凍・冷蔵品に対応した検査施設(上屋)、積換施設(リーファーコンテナ用電源)の整備が必要。
- \* カンボジア、ラオス国内において、幹線道路の走行環境の整備が必要。  
→関係各国政府に対して、実現を要請するとともに、日本が必要な支援を行う。

#### 3. コスト面での課題

- \* 小口混載貨物を取り扱う通関業者等の拡大が必要。  
→ベトナム政府に対して、規制緩和を要請。
- \* 適正料金実現のため、20/40フィートコンテナでの輸送に見合った小口混載貨物(宅配貨物)の確保や、ベトナム→タイの空コンテナの回送を回避するための返り荷の確保が必要。  
→メコン地域(特にタイ→ベトナム)において一定の需要が存在するBtoB貨物との混載により、BtoC貨物の実用化、商品化を進めることが有効。需要の開拓を進め、貨物量が確保できるようになった時点で、BtoC貨物専用のコンテナを仕立て、輸送力の確保を図る。