

東西経済回廊(ベトナムータイ間)における  
新たな物流システム導入と物流インフラの有効活用に係る  
実証運行による調査事業

報告書

平成 27 年 3 月

株式会社 日 新

株式会社 野村総合研究所



1. 本事業の背景と目的 .....	1
1. 1 背景・目的 .....	1
1. 2 実施内容 .....	2
2. GMS 域内物流の現状分析と新たな物流システムの実現可能性 .....	3
2. 1 GMS 域内におけるモノの流れ .....	3
1) GMS 域内の貿易概況 .....	3
2) 各国間の貿易概況 .....	3
3) ベトナムータイ間における貿易の将来展望 .....	8
2. 2 ベトナムータイ間の輸送サービス比較と輸出入手続き .....	12
1) ベトナムータイ間の物流サービス .....	12
2) 個別輸送手段の特徴 .....	13
3) ベトナムータイ間の輸出入手続き .....	17
2. 3 新たな物流システムの提案 .....	46
1) 今後期待される事業環境変化 .....	46
2) 新システム：クロスボーダー×リーファーコンテナ輸送 .....	48
3) 新システム：クロスボーダー×マルチモーダル輸送 .....	49
3. 実証運行による新たな物流システムの有効性を検証 .....	50
3. 1 有効性の検証方法 .....	50
3. 2 実証運行の記録 .....	56
3. 3 新たな物流システムの輸送サービス評価 .....	60
4. 新たな物流システムのユーザーニーズ .....	<b>8180</b>
4. 1 新たな物流システムの優位性 .....	<b>8180</b>
4. 2 タイおよびベトナムに進出する日系荷主からの評価 .....	<b>8785</b>
4. 3 新たな物流システムを活用したビジネスモデルの提案 .....	<b>9391</b>
5. 物流システムの実現にむけた提言 .....	<b>9795</b>
5. 1 全体概要 .....	<b>9795</b>
5. 2 交通インフラに対する課題と提言 .....	<b>9795</b>
5. 3 通関手続きに関する課題と提言 .....	<b>9896</b>
5. 4 企業活動に関する課題と提言 .....	<b>10098</b>

## 1. 本事業の背景と目的

### 1.1 背景・目的

東西経済回廊を経由した国際陸上輸送は利用が進んできているものの、普及期には入っていないのが実態である。輸送インフラ面では、東西経済回廊はタイ＝ベトナム間で高速道路が開通し、ノンストップでの走行が可能になった。一方で、ソフト面において、通関等輸出入手続きの煩雑さや、コールドチェーンなどの高付加価値物流への対応が不十分なことが問題になっている。また、ビジネス面でみると、タイからベトナムへの片荷傾向が続いており、輸送コストが割高になっている側面もある。結果として、従来の海上輸送から、同回廊を利用した陸上輸送へのシフトが起こりにくくなっている。

メコン地域は、急成長を遂げる地域であり、生活水準の底上げと中間所得者層の拡大が期待される。消費者のニーズも高度化し、食生活も多様化することが見通されることから、物流分野でも高付加価値サービスが訴求できる商機が広がってくる。ASEAN 域内の経済統合や輸出入手続きの標準化も議論されており、メコン域内の物流高度化に向けた環境は整いつつある。

また、メコン地域では道路インフラに続いて鉄道インフラの整備が進められている。タイではインフラ整備の中で鉄道整備に多くの予算を割いており、幹線輸送手段の強化に取り組んでいる。また、ベトナムでは、鉄道による冷凍コンテナの輸送サービスが今年から開始され、サービスの拡充を図っている。鉄道はドア to ドアの輸送ができず、端末輸送はトラックが担うことから、鉄道とトラックの連携がかかせない。これまでメコン地域の輸送を担っていた海上輸送とトラック輸送に加えて、鉄道輸送が利用される機会は増えるだろう。

これまでの研究・調査によって、海上・トラック輸送に関する東西経済回廊の実態や課題はすでに把握が進んでいる。そこで、本調査では、メコン域内物流の高度化や鉄道の利用可能性について、潜在市場の把握と市場顕在化に向けた課題を把握し、課題解決の方策を提言することを目的としている。

本調査の特徴は、メコン地域の実態を把握した上で、将来期待される高度な物流システムのあり方を検討し、現地調査を通じて検証した点にある。具体的には、メコン地域のクロスボーダー輸送に、鉄道輸送（マルチモーダル）や冷温輸送（リーファーコンテナ）を組み合わせた物流システムに着目した。実証運行を実施して実際の貨物を輸送したからこそ、輸送インフラ面や手続き面の問題について、説得力のあるデータを入手することができた。また、実際にメコン地域でビジネスを実施している荷主ニーズを探ることで、サー

ビス水準の向上や運賃水準の低減に向けて関係各国や民間事業者が取り組むべき課題を整理し、我が国としての支援のあり方を提言した。

## 1. 2実施内容

本調査では、①域内物流の現状や将来動向を見通した上で、新たな物流システムのあり方を検討し、②現地調査を通じてその実現可能性や潜在的なニーズを検証した。さらに③物流システムの実現に向けた課題を整理し、我が国として協力可能な施策を提言した。

①に関しては、調査対象地域における貿易動向や対象国の経済成長見通しを、既存統計データや既存文献調査を中心として整理する。さらに、タイからベトナムへの輸出に着目して、輸送サービスの比較や貿易手続きを整理した。

②に関しては、実証走行の実施に向けて、事前準備を経て本実験を行った。また、各タイミングでは現地関係者にヒアリングを実施して、現状の問題意識や課題を確認した。

②の結果を踏まえて、③最終とりまとめを行い、新たな物流システムの実現に向けて、我が国として関係各国へ提言していく施策を検討した。

○プレ実証走行（バンコク→ダナンまでの道路区間）

2015年1月28日～1月30日

○実証走行（バンコク→ダナンまでの道路区間、ダナン→ハノイまでの鉄道区間）

2015年3月8日～3月13日

○ヒアリング（荷主、物流企業、公的機関）

2015年1月23,26日 3月5,12日

## 2. GMS 域内物流の現状分析と新たな物流システムの実現可能性

### 2. 1GMS 域内におけるモノの流れ

#### 1)GMS 域内の貿易概況

国連統計によると対象地域の荷動きは、タイ・ベトナムと中国の貿易が大部分を占め、メコン域内ではタイとベトナム間の貿易額が大きい。一番大きい中国＝タイとメコン域内のベトナム＝タイでは、金額ベースで数倍の差がある。

表 対象地域の貿易金額（赤背景色が上位 5 位）

単位: 米ドル

相手国\輸出国	カンボジア	中国	タイ	ベトナム
カンボジア		2,708,103,063	3,674,658,443	2,929,946,418
中国	182,895,514		26,899,614,795	12,835,975,642
ラオス	2,068,000	937,094,035	3,609,793,054	432,583,949
タイ	75,813,651	31,196,768,378		2,832,178,265
ベトナム	116,295,519	34,212,586,980	6,687,264,101	

※ ラオスからの輸出額は統計に掲載されていない

出所) 国際連合 COMTRADE

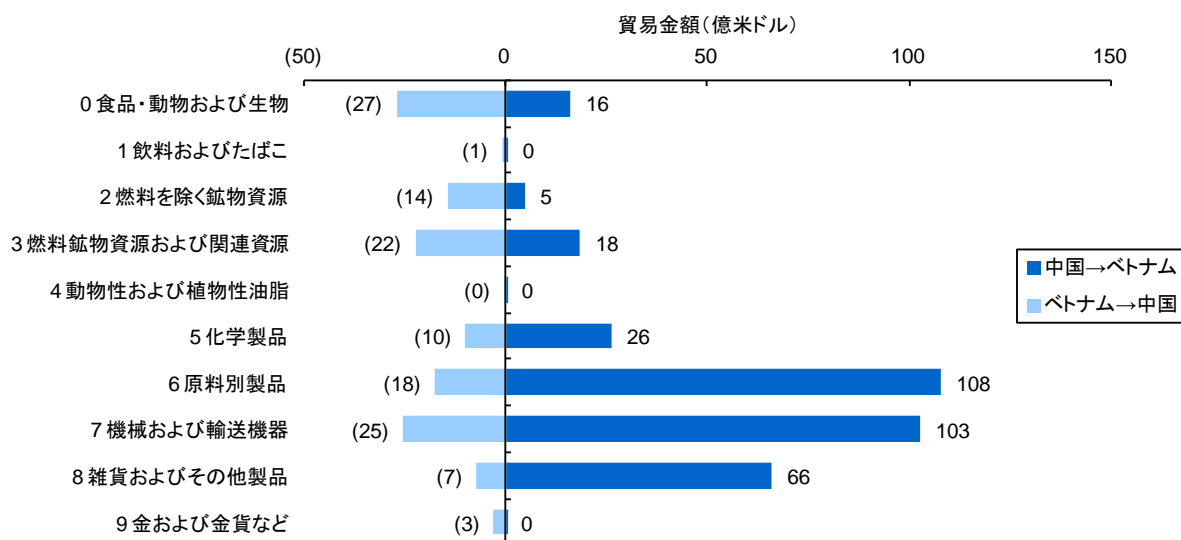
#### 2)各国間の貿易概況

##### (1) ベトナム⇄中国

ベトナムと中国間の貿易を分析すると、多くの品目で中国からの入超になるが、食品関連に関してはベトナムから中国への輸出が多い。中国からは、高速道路がベトナム国境まで整備されているほか、鉄道がハノイまで接続されている。特に、華南地域にある工業地帯からの輸入が盛んであると推察される。

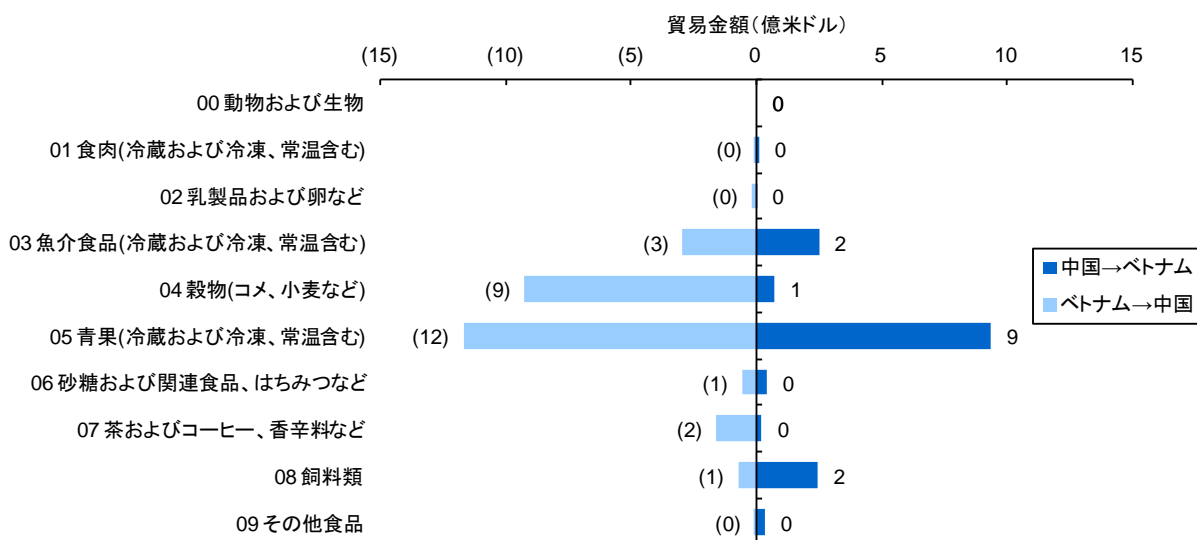
リーファーコンテナを使用する食品関連については、魚介類や青果の貿易額は大きく、いずれもベトナムから中国への輸出超となる。中国は温帯であるが、ベトナムやタイは熱帯に属するので植生が異なることから、フルーツの出荷が盛んである。特に、現地のフルーツ価格に合わせて弾力的な輸出が行われている。現状では、両国で輸出入されている貨物のうち、冷温輸送が占める割合は把握できていないが、その比率は多くないと考えられる。インフラ整備が進めば、現状の輸送品質が向上すると共に、今は取引がない商材の流動も発生する可能性がある。

### 品目別の貿易金額（ベトナム⇄中国）



出所) 国際連合 COMTRADE

### 食品に関する品目内訳と貿易金額（ベトナム⇄中国）



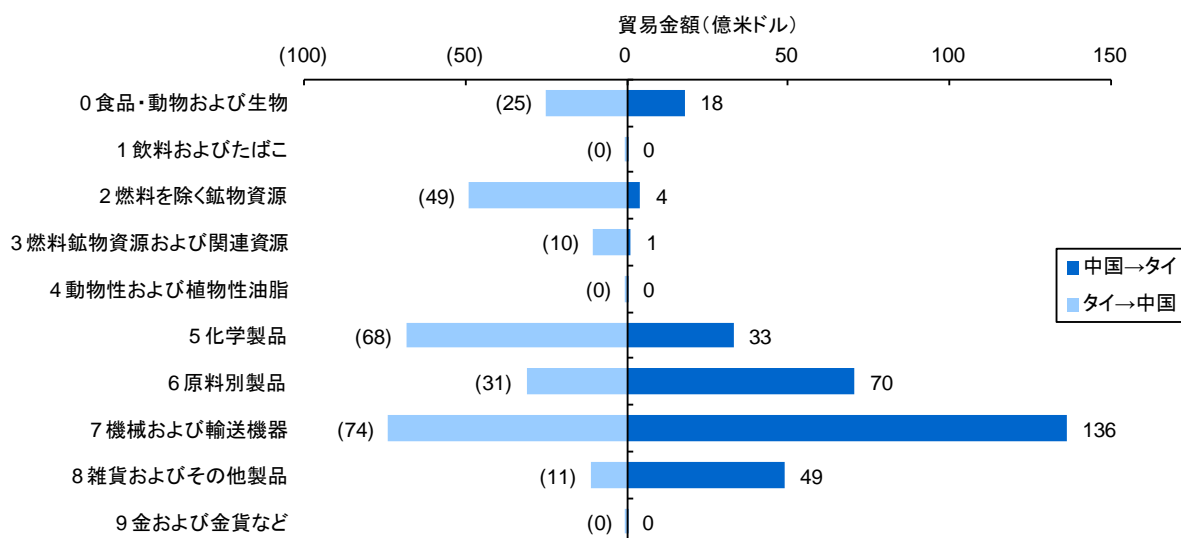
出所) 国際連合 COMTRADE

## (2) タイ⇄中国

タイと中国間の貿易を分析すると、食品や鉱物関連、化学製品がタイから中国へ多く輸出されている。貿易額の大きい機械・輸送機器については中国からタイへの輸入が多いもの、タイからの輸出も化学製品以上に多いことから、機械・輸送機器の荷動きが活発である

リーファーコンテナを使用する食品関連については、青果の貿易額は大きく、ベトナムから中国への輸出額と同水準である。こちらもベトナムと同様にフルーツが多く流通している。現状は、北部の三角地帯をまたいで川を使った輸送が活発化している。もともと、タイ人の自治区もあり、コミュニティベースの商取引が拡大している模様であるが、実態は把握されていない。ハノイまで運べば、そこから鉄道で中国内陸部に輸送できるルートに接続できるので、費用対効果で効率的であれば、さらに貿易が活性化する可能性もある。また、中国からラオスを通してタイのバンコク近郊まで届く高速鉄道も計画されており、鉄道の拡張で物流の動き方が変わる可能性が高い。

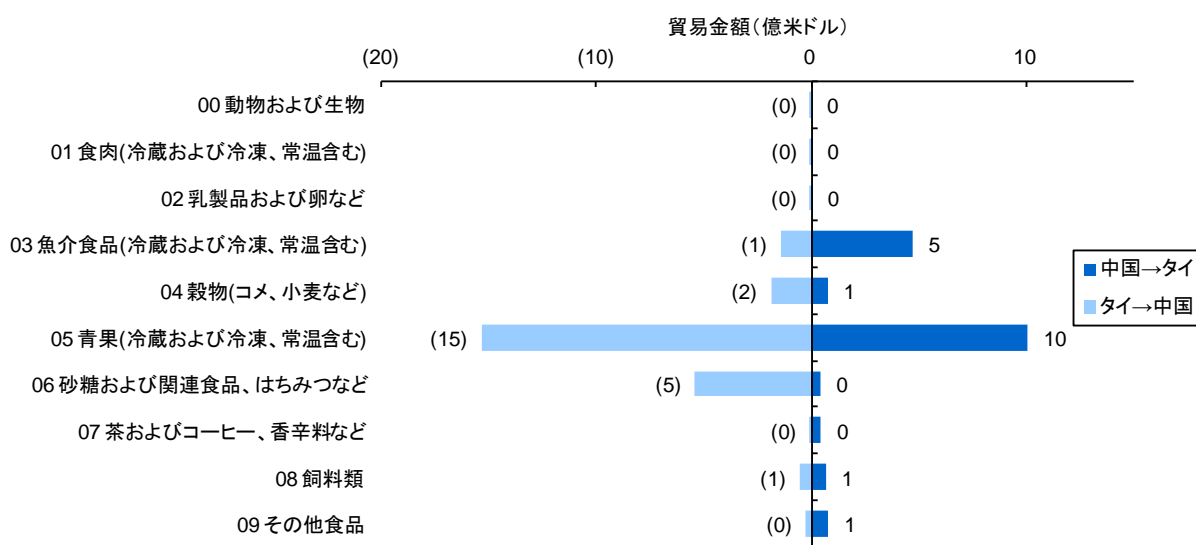
図 品目別の貿易金額 (タイ⇄中国)



出所) 国際連合 COMTRADE



図 食品に関する品目内訳と貿易金額（タイ⇄中国）



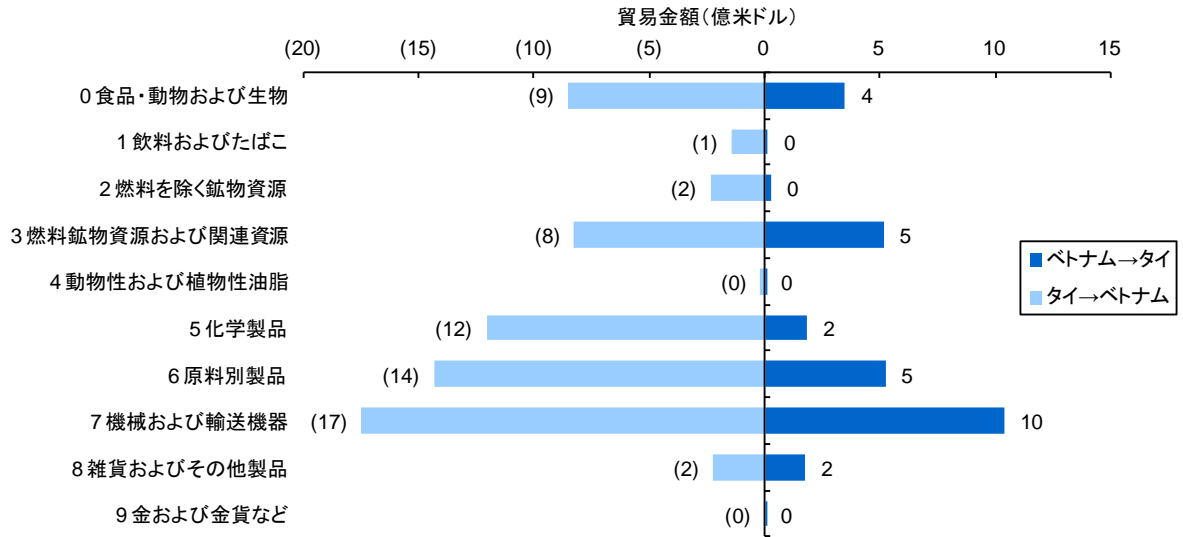
出所) 国際連合 COMTRADE

### (3) ベトナム⇄タイ

ベトナムとタイ間の貿易を分析すると、多くの品目でタイからの入超になる。特に、食品関連と工業製品およびその原材料についてタイからベトナムに多く輸出されている。タイは、多くの外資系企業が工場を集積させており、メコン地域の生産拠点となっている。最近では、人件費が高騰して日用雑貨などの工場は周辺国にシフトする動きも見られる。

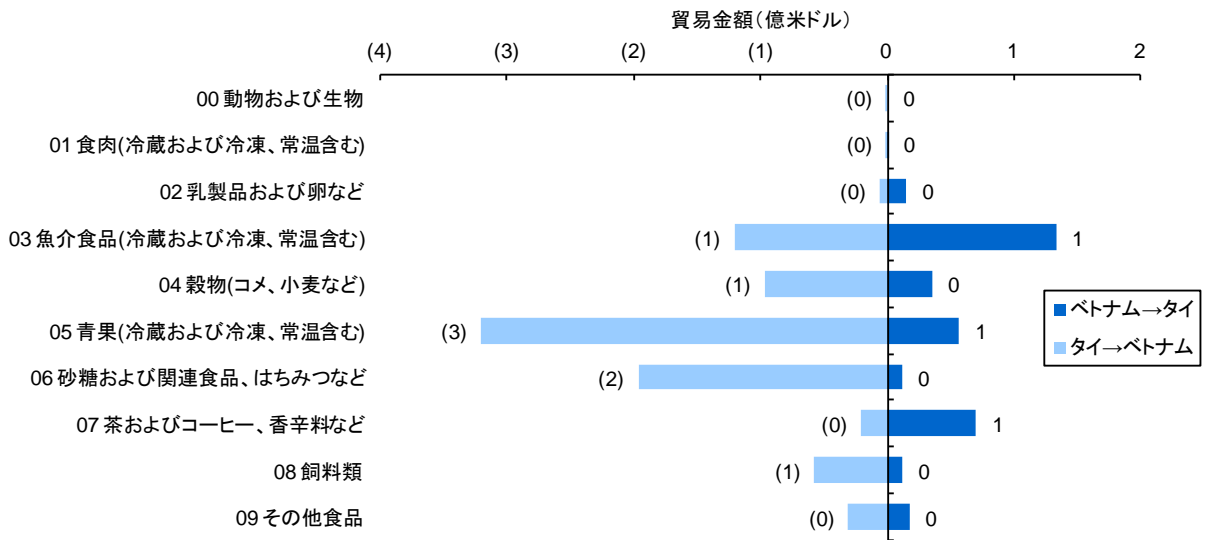
リーファーコンテナを使用する食品関連については、青果の貿易額が大きい。ベトナムとタイとの間には多様な貨物が行き来しており、魚介の輸出入も一定数を占めている。

図 品目別の貿易金額（ベトナム⇄タイ）



出所) 国際連合 COMTRADE

図 食品に関する品目内訳と貿易金額（ベトナム⇄タイ）

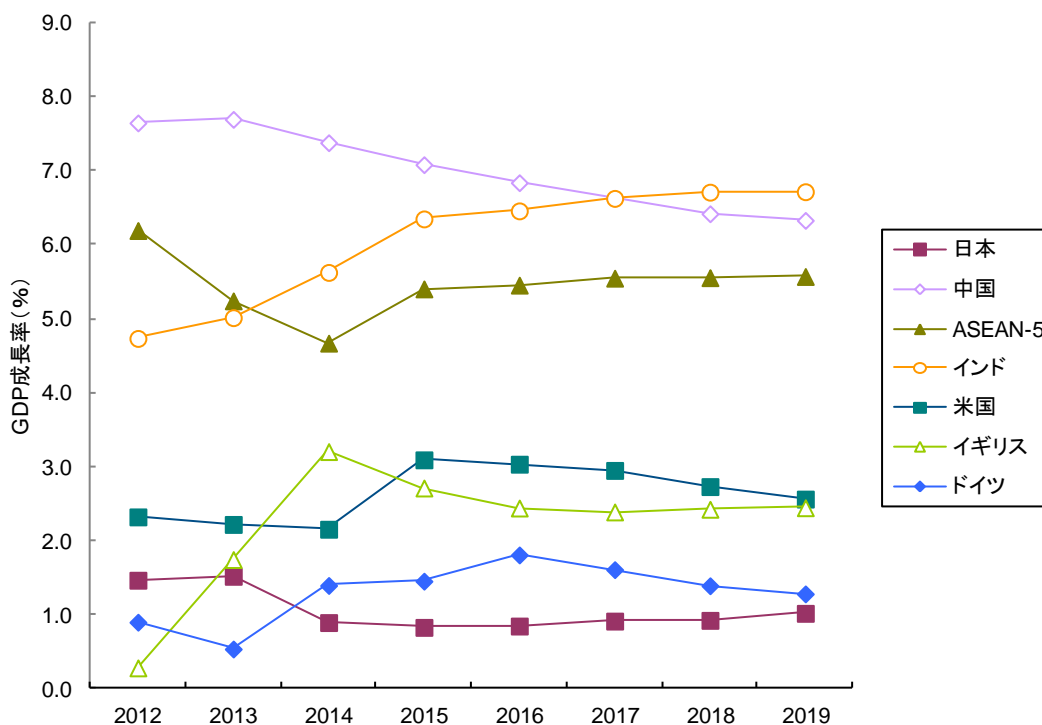


出所) 国際連合 COMTRADE

### 3) ベトナム－タイ間における貿易の将来展望

東南アジア地域は、アジア太平洋地域の経済成長を牽引する地域の1つであり、今後とも急速な発展が期待される。経済の拡大に伴い所得水準の上昇と中間層の拡大も見通される。

図 各国の GDP 成長率



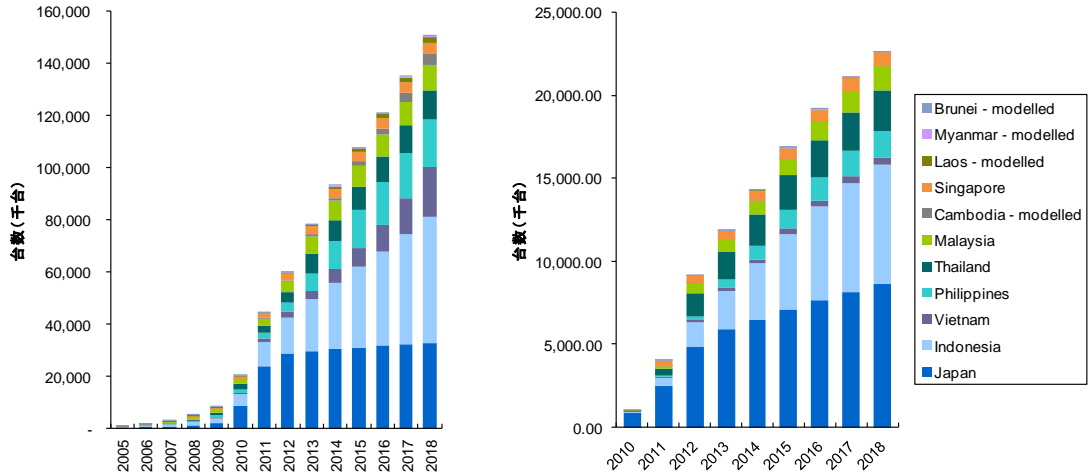
出所) IMF

所得の増加に伴い、生活も先進国と同じようなスタイルにシフトしてくる。例えば、デジタル機器の販売数は日本よりも ASEAN 市場の方が大きくなる見通しである。また、食生活の洋食化も進んでいくと考えられる。タイ・ベトナムの対中国貿易やベトナム⇄タイの貿易でも同じ傾向であるが、食肉や乳製品の輸出入は非常に少ない。これは、そもそもの消費ニーズが小さいこともあるが、さらに冷温輸送のインフラが依然として整っていないことも要因と考えられる。今後の経済成長によって、肉や乳製品の消費需要は拡大すると見通され、これからの荷量拡大に対応した物流サービスが求められる。

図 デジタル機器の販売見通し

スマートフォンの市場規模

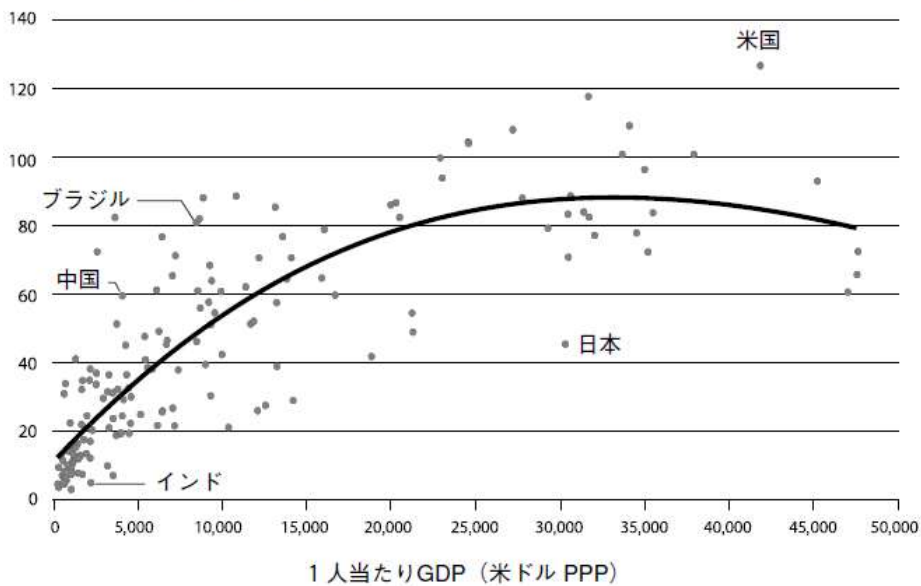
タブレットPCの市場規模



出所) Euromonitor(2014 年以降は予測値)

図 経済水準と食肉消費量の関係

1人当たり食肉消費量 (kg/年)



注：1人当たりGDPは、2005年国際固定米ドルによる購買力平価（PPP）で計測されている。

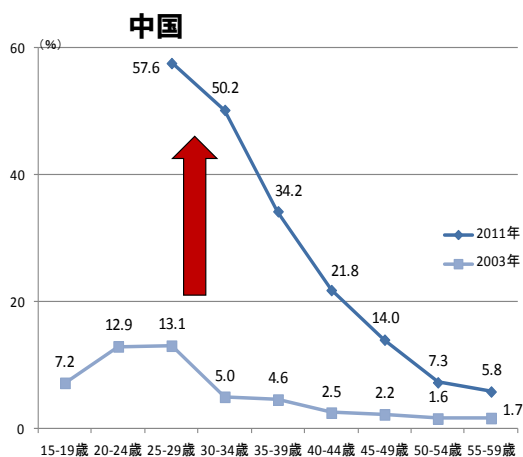
出典：1人当たり食肉消費量についてはFAOSTAT（FAO, 2009b）、1人当たりGDPについては世界銀行のデータに、それぞれ基づいている。

出所) FAO 世界食料農業白書

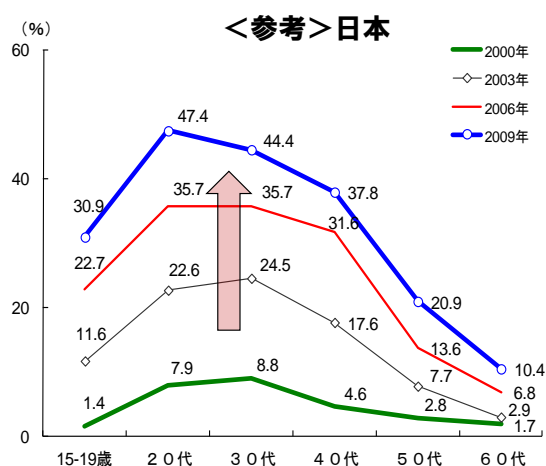
ASEAN に先行して成長した中国では、すでに消費者ニーズが多様化しており、沿岸部では日本と同じような消費者行動となっている。特に、中国では電子商取引が盛んで

あり、ネット通販の利用者が非常に多いことから、宅配サービスも提供され始めている。また、普段の買い物でも大型スーパーやショッピングモールの利用が高まっている。これらの動きが、今後、ASEANへ波及すると考えられる。その場合は、小口の多頻度配送やスーパーに生鮮を納入するための冷温物流に対するニーズが高まるだろう。

### インターネット通販利用者の割合（1年間での利用経験）



(注) インターネットショッピング利用者の割合

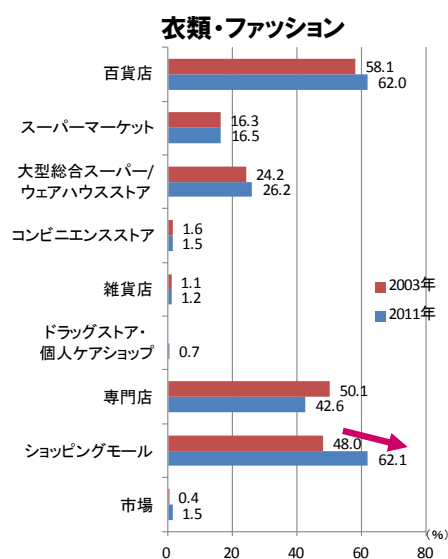
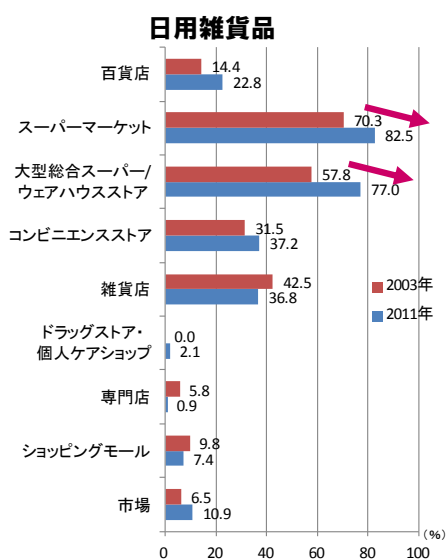


(注) 2000～2006年調査は「パソコンを使って商品・サービスの発注をしたことがある人」の割合、2009年調査は「インターネットショッピング利用者の割合」

出所) NRI「中国消費者1万人アンケート調査」 (2003年、2011年)

NRI「生活者1万人アンケート調査」 (2000年、2003年、2006年、2009年)

### 品目別の主な購入チャネル



出所) NRI「中国消費者1万人アンケート調査」 (2003年、2011年)

また、物流の観点で見るとタイプラス1の動きもある。この動きの背景にはタイの好景気があり、タイ国内の労働者リソースが不足したことがきっかけで、サテライト工場を周辺国に設置する動きであった。2014年からは税制優遇も終わり自動車産業が失速しているため、動きはすこし沈静化している。しかしながら、タイの人件費高騰は続いており、より生産コストの安い国への工場移転は進んでいくと見られる。

図 タイプラスワンの動向

- プラスワン戦略の背景にある様々な要因**
- ❖ 周辺国の経済成長の加速による市場の魅力拡大(プル要因、以下図)
  - ❖ カンボジア、ラオスへの道路インフラ(アクセス)の改善や関税撤廃による物流コストの低下。
  - ❖ 競争激化:2014年8月時点の登記ベースの在タイ日系企業数は、8,890社。年間250~300社のペースで増加。日系企業間での激しい競争は、現地日系企業にとっても最大の経営課題(プッシュ要因)
  - ❖ タイにおける人件費の高騰、労働力確保の難しさ(周辺国からの労働者流入制限などが拍車)(プッシュ要因)
  - ❖ 洪水災害、政治混乱などを受けたリスク分散体制の必要性(プッシュ要因)
  - ❖ 15年以降の新たな要因:BOIによる投資奨励策の変更(対象業種絞り込み)、EUのGSP適用除外によるコスト競争力低下



出所) JETRO セミナー資料

## 2. ベトナム－タイ間の輸送サービス比較と輸出入手続き

### 1) ベトナム－タイ間の物流サービス

ベトナムとタイとの貿易は海上輸送が主流である。以前は、道路インフラも整備されておらず、陸上輸送は国境周辺で小規模に流通があったのみであった。この場合、国境では、2カ国のトラックが横付けされ、手積みでの積み替えがされていた。近年に入り、東西経済回廊が整備されたことで、大手の物流企業が使うようになってきた。国境にはクレーンが整備されてコンテナのシャシー間移動も容易になっている。

日系企業が提供している物流サービスは以下の通りである。ドライコンテナでは、日本通運やロジテム、郵船ロジスティクスが定期混載サービスを提供している。日本通運の場合は、華南からシンガポールまで接続するルートの一部区間を担っており、東西経済回廊を用いて、第2友好橋を経由し、ベトナムとタイを結ぶルートである。

タイ＝ラオスまたはラオス＝ベトナムの二国間協定や域内協定により車両の相互通行が認められており、積み替えなしの高い輸送品質を各社がプロモーションしている。日新では、二国間協定を活用して、ラオス籍のトラックをタイとベトナム国内でも走行させており、積み替えが発生しないサービスを展開している。

#### 東西経済回廊の定期便サービス



出所) 日本通運 Web サイト

リーファーコンテナの輸送に関しては、各社がチャーター便として対応可能と思われるが、混載サービスは東西経済回廊で提供されていない。リーファーコンテナでは、南部経済回廊で先行して提供が始まっている。郵船ロジスティクスや鴻池運輸が定期混載サービスを提供しており、冷蔵・冷凍貨物の輸送サービスを2014年より開始した。南部経済回廊を用いてバンコクとホーチミンを結ぶルートであり、同時期にプノンペンや

ホーチミンに進出した日系スーパーに合わせたサービスと推察される。

### 南部経済回廊での定期便サービス



出所) 鴻池運送 Web サイト

## 2) 個別輸送手段の特徴

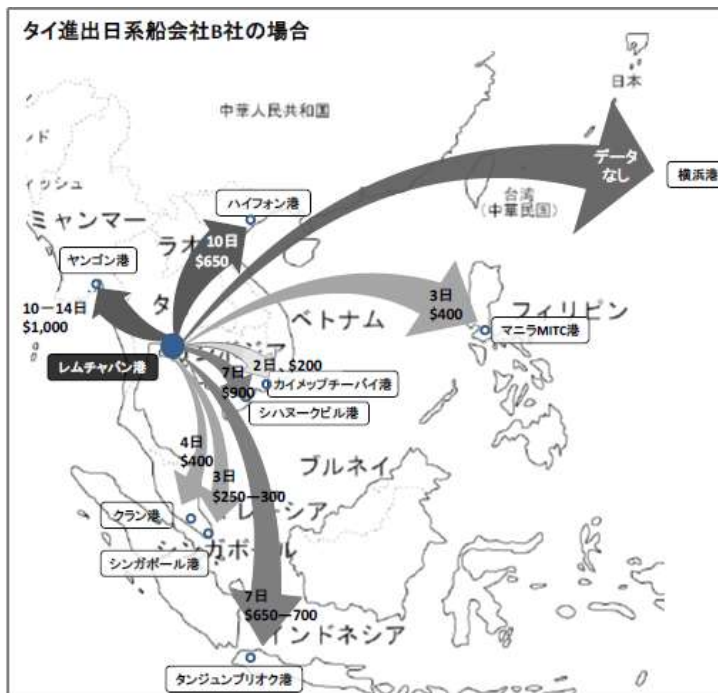
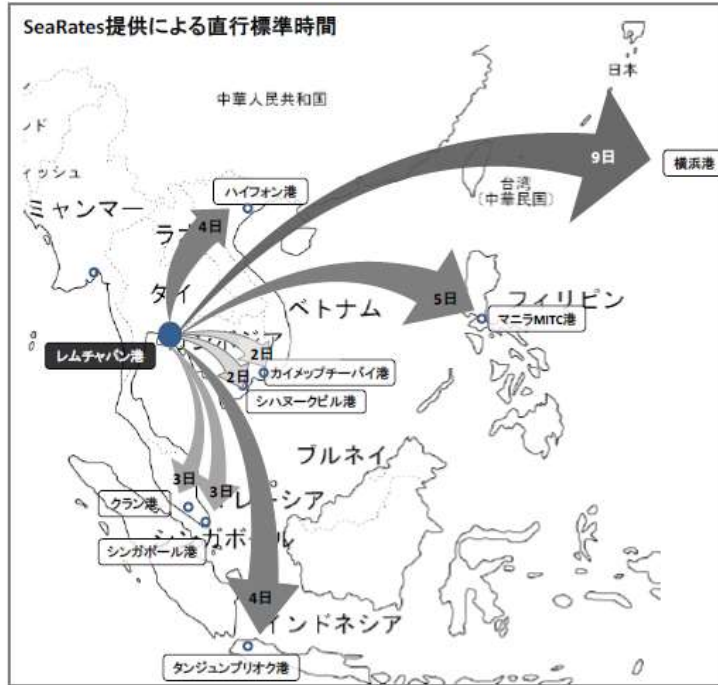
JETRO の調査レポートを参考にしつつ、適時最新の市場動向を織り込みながら、タイからベトナムへの輸送サービスを整理した。

### (1) 海上輸送

タイのバンコクからベトナムのハノイへ輸出する際は、海上輸送を利用することが多い。JETRO の調査結果によると、バンコクに近くのリムチャバン港からハノイ近くのハイフォン港まで直行便を使えば4日で輸送できるが、香港経由便になる場合は10日がかかる。



図 海上輸送のリードタイム（レムチャバン発）



出所) JETRO ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情

JETRO 調査は、2012 年度に実施されている。そこで、あらためて現状のコンテナ船スケジュールを調べてみると、3日 (CY⇔CY) でレムチャバンからハイフォンまで

運ぶことが可能である。ただ、これは1週間に1回の頻度であり、他の便では7日の輸送時間を要する。直行便は週2便しかなく、現実的には経由便の利用が主になると考えられる。また、実際には上記日程に加えて、通関時間やコンテナヤードCYと内陸倉庫を横持ちする時間も発生するため、追加で2日以上はかかると推察される。

☒ レムチャバン港からハイフォン港のスケジュール

NO.	Lane	Vessel	Voyage	POL	Terminal	ETD	POD	Terminal	ETA	Sailing Time
1	CKV	PERTH BRIDGE	1505N	LAEM CHABANG	LCT	2015-03-25	HAIPHONG	DINH VU PORT CONTAINER TERMINAL	2015-04-01	7
2	CKV2	SITC BANGKOK	1507N	LAEM CHABANG	LCT	2015-03-27	HAIPHONG	DINH VU PORT CONTAINER TERMINAL	2015-03-30	3
3	CKV	VAN HARMONY	1507N	LAEM CHABANG	LCT	2015-04-01	HAIPHONG	DINH VU PORT CONTAINER TERMINAL	2015-04-08	7
4	CKV2	SUNSHINE BANDAMA	1507N	LAEM CHABANG	LCT	2015-04-03	HAIPHONG	DINH VU PORT CONTAINER TERMINAL	2015-04-06	3

Page 1 of 1 10 View 1 - 4 of 4

Vessel Name	VOY	Port Name	Terminal Name	Original ETA ETA(A/T)	Original ETD ETD(A/T)	Rate	Remark	Update Time
SITC BANGKOK	1505H	INCHON	KEC	03/11 Wed 03/11 01:00	03/12 Thu 03/12 12:12			03/09 18:01
SITC BANGKOK	1505H/1506S	QINGDAO	QINGDAO QIANWAN UNITED CONTAINER TERMINAL	03/13 Fri 03/13 07:18	03/14 Sat 03/14 00:42			03/09 18:01
SITC BANGKOK	1506S	SHANGHAI	SHANGHAI EAST CONTAINER TERMINAL	03/15 Sun 03/14 20:40	03/16 Mon 03/16 15:18			03/09 18:01
SITC BANGKOK	1506S	HONG KONG	HONG KONG CONTAINER SERVICES CO LTD - DEPOT 1	03/18 Wed 03/20 14:30	03/19 Thu 03/21 01:02			03/09 18:01
SITC BANGKOK	1506S	HO CHI MINH	CAT LAI	03/21 Sat 03/21 17:00	03/22 Sun 03/22 09:00			03/13 15:24
SITC BANGKOK	1506S	SIHANOUK VILLE	SIHANOUKVILLE AUTONOMOUS PORT	03/23 Mon	03/24 Tue			
SITC BANGKOK	1506S/1507N	BANGKOK	PAT TER1	03/24 Tue	03/26 Thu			
SITC BANGKOK	1506S/1507N	LAEM CHABANG	LCT	03/26 Thu	03/27 Fri			
SITC BANGKOK	1507H	HAIPHONG	DINH VU PORT	03/30 Mon	04/01 Wed			
SITC BANGKOK	1507H	FANGCHENG	FANG CHENG CONTAINER TERMINAL	04/01 Wed	04/02 Thu			
SITC BANGKOK	1507H	SHEKOU	CHINA MERCHANTS PORT SERVICE(SHENZHEN)CO.,LTD.	04/03 Fri	04/03 Fri			
SITC BANGKOK	1507H	XIAMEN	XIAMEN XIANGYU CONTAINER TERMINAL	04/05 Sun	04/05 Sun			

出所) SITC Web サイト

輸送コストに関しては、JETROによると、レムチャバンからハイフォン港を経由してバンコクからハノイに運ぶ海上輸送の費用は約1,500ドル前後<sup>1</sup>である。また、最近の日系物流企業が提示するレートは、40ftコンテナ(ドライ・ハイキューブ)で約1,950ドルである。

<sup>1</sup> JETRO の調査結果には、輸送コンテナの種類は記載されていない。

(2) 陸上輸送

JETRO の実走データによると、タイのバンコクからベトナムのハノイに東西経済回廊を利用した場合の所要日数は約 3.5 日である。通しでの実走データは、40ft コンテナを積んだトラックがバンコク南のサムットプラカーン県を月曜日午前 6 時に出発し、第 3 メコン橋を經由して、ハノイ近郊のバクニン省に木曜日の午後 5 時に到着したデータしか計測されていないが、第 2 メコン橋ルートも第 3 メコン橋ルートを經由した場合と大差なく、所要日数は約 3.5 日となっている。ボトルネックは国境での積み替えや通関の作業時間及び開庁時間の制約であり、ラオスを通過する行程を同日で完了することができない。

図 トラック輸送のリードタイム (バンコク→ハノイ)

	第 2 メコン橋ルート	第 3 メコン橋ルート
バンコク～ムクダハン	643km	643km
ムクダハン～ホンリン	594km * ムクダハン/サバナケット⇒ デンサワン/ラオバオ⇒ドン ハーを經由	449km * ナコンパノム/タケーク⇒ナ パオ/チャーローを經由
ホンリン～ハノイ	337km	337km
合計	1,575km	1,429km
実走行時間	32.8 時間	31.1 時間
総所要時間(通関時間 等含む)	35.9 時間	38.5 時間

出所) JETRO ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情

輸送コストに関しては、JETRO の実走データによると、40ft コンテナを全てトラックで運んだ場合の陸上輸送で 4,450 ドル<sup>2</sup>と、海上輸送よりも圧倒的に高い。ただし、陸上輸送の運賃も低減する傾向にある。最近の日系物流企業が提示する陸上トラック輸送のレートは、45ft コンテナ(ドライ・ハイキューブ)で約 3,000 ドルになることから差が縮まってきている。

<sup>2</sup> バンコク発ハノイ着の片荷運賃で、運送費用(3,350 ドル)、積み替え費用(200 ドル)、通関料金(650 ドル)や一般管理費 (250 ドル) の合計費用

### 3) ベトナムータイ間の輸出入手続き

本節では、すでに荷量が多く、タイに進出している多くの日系企業が利用する可能性の高い、タイからベトナムへの出荷を想定した場合の輸出入手続きを整理した。

#### (1) 海上輸送

海上輸送の手続きは、ベトナムータイ間の輸出入手続きと、欧米など他国との輸出入手続きで差がない。タイからベトナムに輸出する場合は、レムチャバンなどタイの輸出港で輸出通関を受け、ハイフォンなどベトナムの輸入港で輸入通関を受けるのみである。すでに JETRO が ASEAN 各国の通関手続きを詳しく紹介していることから、これらの引用を踏まえながら、整理をした。

タイでの輸出申告は、通関システムを用いる。タイでは、E-Customs と呼ばれるシステムが整備されて運用されている。以下は、JETRO が整理しているタイからの輸出手続きからの引用である。

(1) 輸出者が自らのコンピューターで、もしくは当局のサービス窓口においてインボイスに関わる全ての情報を記入すると、同情報は自動的に輸出通関のためのインボイス情報として登録される。次に輸出者は輸出申告書を税関のコンピューターに送信しなければならない。

(2) 申告情報入手後、税関コンピューターは申告書類をチェックし、必要に応じ修正を加える。

(3) 輸出申告情報をチェックした後、必要に応じて税関が設定する条件とともに、次の二つのグループに分類された上で輸出申告書 No. が発給される。

・グリーンライン：輸出税支払い（必要な場合）に直接進み、税関から貨物が受け渡しされる。

・レッドライン：輸出税の支払い（必要な場合）、および貨物の受け渡しの前に、輸出税の評価（必要な場合）に関して税関職員にコンタクトしなければならない。

(4) 貨物を出荷する際、輸出者は以下の書類を提出しなければならない。

a. 輸出申告書（税関書式 No.101 または 101/1）

b. インボイス 2 通

c. 外国為替取引申告書（FOB 価格が 50 万バーツを超える場合）

d. 輸出管理品目または輸出許可品目の場合、関連省庁の発行する輸入承認書

e. 輸出品（貨物）の税関用説明資料（カタログ等）

出所) JETRO Web サイト

また、ASEAN 域内産品であり、輸入関税の減免処置を受ける場合は、タイ側で原産地証明を受け取る必要がある。ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) の特惠を受ける場合は、Form D と呼ばれる様式が用意されている。

#### 【原産地証明書】

特惠関税適用品目の原産地証明書 (主要なフォームのみ記載)

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

#### 【原産地証明の申請機関】

商務省外国貿易局、タイ商工会議所、タイ工業連盟 (Federation of Thai Industry)

出所) JETRO Web サイト

食品などを輸出する場合は、相手国の指定に応じて動植物検疫を受ける必要がある。タイからベトナムに果物を輸出する際は、タイの植物検疫ステーションで検査を受ける。JETRO レポートによると、2008 年に改正された植物防疫法 (Plant Quarantine Act

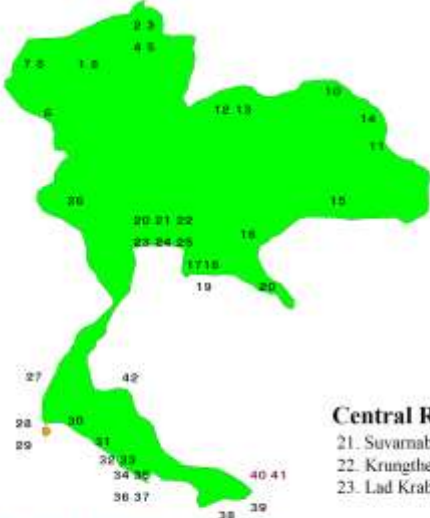
(No.3) 2008) に基づいて実施されている。

1. 輸出業者は各輸出国の輸出入に関する規則等を事前に調べておくこと。
2. 輸出業者は輸出する作物を次のとおりに準備しておくこと。  
輸出する作物は衛生的であり、輸出国の規格基準に基づいていること。  
申請書に記載した輸出する作物名と量を記したリストを提出すること。  
作物を包装するパッケージは丈夫で、申請書に記載した作物以外を含んでいないこと。
3. 輸出業者は P.Q.7(Por.Kor.7)を提出する前に、委任番号を取得しなければならない。  
委任番号の取得に必要な書類は次のとおりである。  
株式会社/パートナーシップ/法人
  - 委任する者の ID カードのコピー
  - 委任された者の ID カードのコピー
  - 法人登録証明書(6 カ月以内に発行されたもの)
  - 30 バーツの収入印紙を貼った委任状個人
  - ID カードのコピー/パスポート
4. 輸出業者は申請書 P.Q.7 と関係する、輸出する作物の種類、学名、輸出する重量、箱数に関する詳細などを示した書類を準備すること。(指定場所内で検査する場合はオリジナル 1 部、指定場所以外で検査する場合はオリジナル 1 部、コピー 3 部を準備する。)
5. 指定場所内での検査については、輸出業者は 4 で示した申請書および必要書類を少なくとも輸出の 3 日前までに提出すること。
6. 指定場所以外での検査については、輸出業者は 4 で示した申請書とともに、必要書類および検査官の費用も一緒に提出する。さらに検査または害虫駆除、バンコク以外や地方での害虫駆除の日および時間を少なくとも 1 日前までに指定する。
7. 輸出業者は輸出するすべての作物を指定場所内に持ち込み、検査官に申請書 P.Q.7 および必要書類を提出する。その後、輸出国の指定に基づきサンプル検査を行う。
8. 輸出業者は作物の害虫検査に合格したら、植物検疫証明書を受け取るために、申請書 P.Q.7 および必要書類を係官に提出する。(船便での輸出の場合は Bill of Lading を添付すること)
9. 輸出業者は植物検疫証明書の記載事項が正しいかチェックする。
10. 署名権のある係官が植物検疫証明書の記載事項をチェックし、署名する。
11. 輸出業者は手数料を支払い、植物検疫証明書を受け取る。

出所) JETRO Web サイト

植物検疫所は、タイ全国に 42 カ所有り、現状は申請のみ電子化されている。

### 検疫ステーションの配置



**Northern Region (9 stations)**

1. Chiangmai Airport PQ Station    6. Maesod PQ Station  
 2. Chiangrai Airport PQ Station    7. Maesriang PQ Station  
 3. Maesai PQ Station    8. Maebsongorn PQ Station  
 4. Chiangsaen PQ Station    9. Tungchang PQ Station  
 5. Chiangkhong PQ Station

**North Eastern Region (6 stations)**

10. Nongkai PQ Station    13. Chiangkarn PQ Station  
 11. Mukdahan PQ Station    14. Nakornphoom PQ Station  
 12. TaliePQ Station    15. Chongjorm PQ Station

**Eastern Region (5 stations)**

16. Aranyaprathet PQ Station  
 17. U-Tapao Airport PQ Station  
 18. Latenchabang PQ Station  
 19. Klongyai PQ Station  
 20. Chanthaburi PQ Station

**Central Region (6 stations)**

21. Suvarnabhumi Airport PQ Station    24. Port of Bangkok PQ Station  
 22. Krungthep Airport PQ Station    25. Bangkok Post Office PQ Station  
 23. Lad Krabang PQ Station    26. Sangklaburi PQ Station

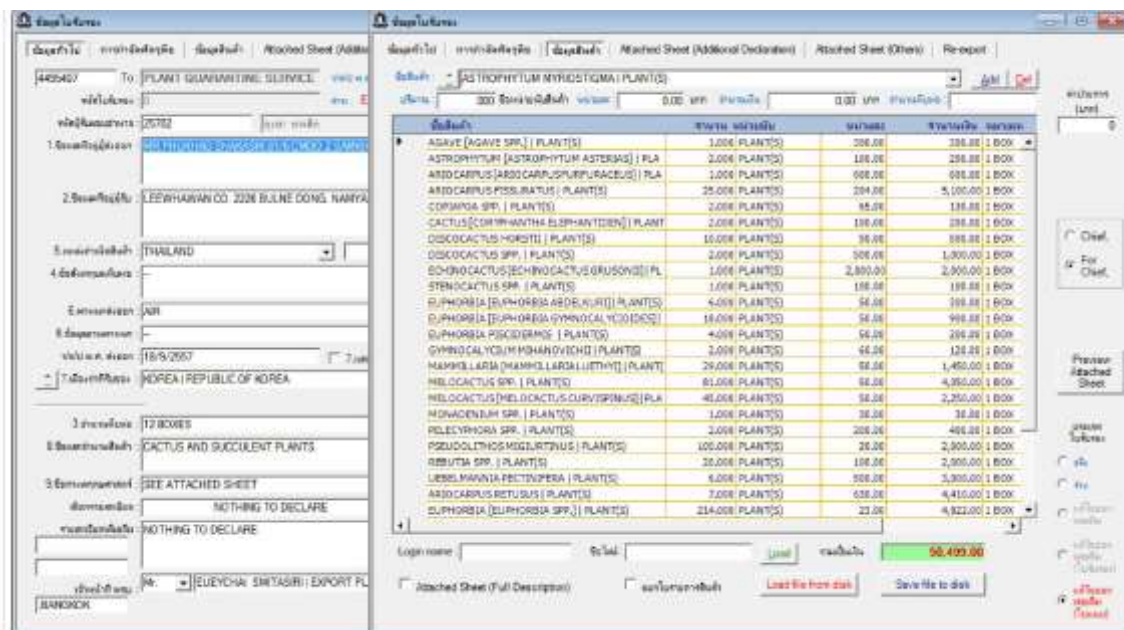
**Southern Region (16 stations)**

27. Ranong PQ Station    33. Wangprachan PQ Station    39. Takbai Maritime Port PQ Station  
 28. Phuket Airport PQ Station    34. Padang Baesar PQ Station    40. Pattani Maritime Port PQ Station  
 29. Phuket Maritime Port PQ Station    35. Songkla Maritime Port PQ Station    41. Su-ngi Kokok PQ Station  
 30. Krabi PQ Station    36. Hadyai Airport PQ Station    42. Koh Samui PQ Station  
 31. Kantang PQ Station    37. Sadao PQ Station  
 32. Satoon Maritime Port PQ Station    38. Betong PQ Station

Total of 42 PQ stations

出所) タイ 農業・協同組合省 講演資料

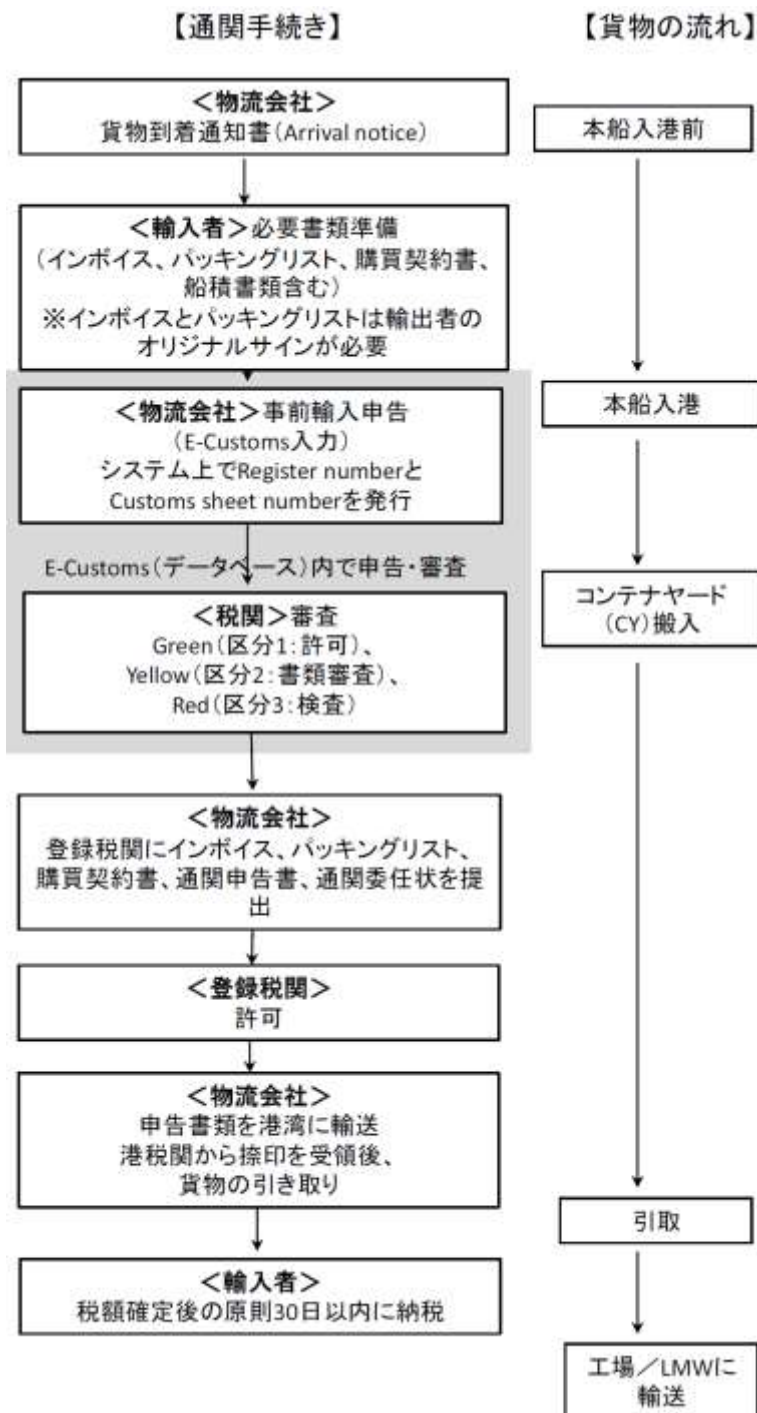
### 検疫システムの画面イメージ



出所) タイ 農業・協同組合省 講演資料

輸入側では、ベトナム税関の通関システムを用いる。ベトナムでは日本から移転された V-NACCS と呼ばれるシステムの運用が 2014 年より運用を開始された。以下は、JETRO が整理しているベトナムへの輸入手続きからの引用である。

ベトナムの輸入手続き (FCL の場合)



出所) JETRO ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情



植物検疫が発生する場合は、輸入審査を実施する前に、ベトナムで植物検疫の検査を受ける。タイ政府が発行した植物検疫書を基に、ベトナム側のシステムに入力し、必要に応じて検査を実施する。

#### 必要書類等 (Circular 128/2013/TT-BTC)

- ・通関申告書 (原本 2 部)
- ・売買契約書 (コピー 1 部)
- ・コマーシャル・インボイス (コピー 1 部)
- ・B/L または同等な書類 (コピー 1 部)
- ・物品リスト (物品が多種に分かれているか、別個に梱包されている場合) (コピー 1 部)
- ・その他関連法により求められる文書 (原本およびコピー 1 部)

出所) JETRO Web サイト

ベトナムでは、外資系企業の輸入が制限されている。外資系企業がベトナム国内で商品を生産するための資産や原材料については、投資計画の範囲内で自由に輸入できる。ただし、中古機械の輸入規制が設けられたり (現在は効力停止中) するため、品目別に輸入手続きの動向を注視する必要がある。

2006 年 7 月 1 日以降、共通投資法が施行され、今までの外国投資法に取って代わった。外資系企業に対する優遇措置が、外国投資企業に対してではなく「奨励投資業種」または「奨励投資地域に進出する企業」に対してのみ付与されることになった。

#### 外資系企業の投資活動に伴う輸出入手続き (Circular 04/2007/TT-BTM)

上述の手続き、必要書類は商法に基づく外資系企業の輸出入取引に関して適用される。外資系企業の投資活動に伴う輸出入手続きは Circular04 に規定される。商務省は 2007 年 4 月 4 日付で Circular 04/2007/TT-BTM を発行し、共通投資法の施行細則となる 2006 年 9 月 22 日付政府発行 Decree 108/2006/ND-CP で定めた外資系企業による物品の輸出入、加工、および内部消費、ならびに国内販売に関するガイダンスを発行した。同 Circular は、外資系企業による製品の輸出、ならびに投資活動に用いる機械、設備、原材料、資材、部品、構成品、およびその他物品の輸入、物品加工、国内消費、製品の国内販売に関する手続きを規定している。

出所) JETRO Web サイト

また、完成品を海外から輸入して販売する場合も制約があり、こちらも制度変更が頻繁に行われる。ベトナムでは輸入管理項目が設けられており、商工省および関連省庁が管轄している。一例として以下に記載した商工省の指定である。

No	輸入品
1	ラインガン
2	商工省から随時発表される、ベトナムが加盟・締結している国際条約や協定に従って管理される輸入品
3	商工省の規定による自動輸入許可書の適用対象の製品
4	年間輸入クォータの適用対象の製品（葉巻原料、砂糖、塩および卵）
5	a. 有毒化学物質およびそれを含有する製品全般、 b. 政令Decree100/2005/ND-CPの付録Iの表2-3に定められている化学製品 c. 工業用前駆物質
6	火薬類及び産業用火薬類の工業用前駆物質
7	タバコ原料、タバコ製品、タバコ用巻紙、タバコ生産用の機械設備及びその部品

出所) JETRO Web サイト

指定の「3. 商工省の規定による自動輸入許可書の適用対象の製品」について、食品や衣料、電気機械など幅広い品目の組み込みが 2010 年に発表されたが、2012 年より一時的に効力を停止している。また、外資系企業の完成品輸入を妨げる要因として、ベトナム国内での事業許可に関する制度が影響する場合が多い。JETRO や日本機械輸出組合は以下のような指摘をしている。

ベトナムの卸売業・小売業に対する外資規制は、WTO 加盟時のサービス分野約束表に基づいて、2009 年 1 月以降自由化され、外資 100%出資が可能となっている。

しかし、外資企業にとって障壁は少なからず存在する。まず、外資系企業に対して自由化されていない取り扱い品目がある。WTO サービス約束表において、卸売業・小売業の自由化例外品目とされているのは、たばこ、本、新聞、雑誌、ビデオ録画物、貴金属、医薬品、砂糖などだ。これら品目は、2007 年商工省議定 10 号（10/2007/QD-BTM）において、流通権が認められない品目として、HS コード 4 桁レベルで指定されている。また、外資企業に輸入権が認められない品目として、たばこ、鉱物類、雑誌類、コンテンツ媒体、航空機部品などが、HS コード 6 桁レベルで指定されている。

また、卸売業・小売業・輸入業ともに、投資証明書に明記された品目以外は扱うこ

とができない。投資証明書への品目追加や事前に多めに申請することは可能だが、申請の際、窓口である省・市レベルの計画投資局から、品目ごとに関係当局（例えば、食品であれば農業農村開発局や保健局、家電製品であれば情報通信局など）に諮問される。実態として、特に輸入業かつ多品目を扱う企業にとって、このような品目申請の際に手間と時間のかかることが課題となっている。また、外資が輸入業をする場合、扱う品目が 50 品目（HS コード 4 桁レベル）を超えると認可が下りないのが実態といわれている。さらに、特に食品の輸入業の場合には、地場・外資企業ともに適用される規制ではあるが、初めて輸入する品目の時、パッケージを変更した時、更新時（3 年ごと）に保健省への事前登録が必要となり、品目種類ごとに手数料（輸入の際の輸入税とは別の手数料）が必要となる。

また一般に、製造業と流通業を行う企業（ベトナム国内で製造した自社製品を流通させる企業）に比べて、製造業を行わず流通業のみを行う企業（他社製品を流通させる企業）の方が、会社設立申請などの際に厳しく審査されるのが実態だ。

出所) JETRO Web サイト

ベトナムは 2007 年 1 月に WTO に加盟し、2009 年以降、WTO コミットメントにより流通分野において 100%外資法人の設立が可能になる。しかし、流通分野のうち、ガソリン、医薬品、雑誌、書籍、新聞、DVD、タバコ、米、砂糖、希少金属、原油・同製品の小売市場については外資に開放せず、特にガソリンの小売市場は、国営企業による流通支配を継続する。なお、鉄鋼、セメントの流通市場は、WTO 加盟後 3 年以内に外資に開放される。

ベトナム貿易省は 2007 年 7 月 17 日、外資系企業による商品売買活動及び商品売買関連活動に関する商法の詳細について述べた 2007 年 2 月 17 日付け政令第 23 号 (Decree No. 23/2007/ND-CP) の施行細則を定めた 2007 年通達第 9 号 (Circular No. 09/2007/TT-BTM) を公布した。通達第 9 号は、外資系企業とともに、外資系企業による商品売買を管理する又は当該商品売買の関連活動に従事する団体又は個人に対して適用される。同通達に基づき、ベトナムに商品を輸入する資格を有する外資系企業は輸入禁制品リストに掲載されていない商品であれば輸入することができる。しかしながら、輸入した商品をベトナム国内で販売する業務に従事することはできない。

出所) 日本機械輸出組合 各国・地域の貿易・投資上の問題点と要望 「2014 年版」

## (2) 陸上輸送

海上輸送も陸上輸送も、輸出と輸入の手続きは大差ない。東西経済回廊を活用した陸上輸送が海上輸送と大きく異なる箇所は、ラオス国内の保税運送が発生することである。そこで、タイ（ムクダハン）：ラオス（サナバケット）の国境と、ラオス（デンサワン）：ベトナム（ラオバオ）の国境で必要な手続きを紹介する。



出所) Google Map より作成

タイ（ムクダハン）では、国境の税関で輸出申請が行われる。

### 到着前手続き

項目	主体	概要
各種書類の準備	輸出者	Invoice 作成 Certificate of Origin の取得 検疫許可書の取得 その他関連資料の作成 (Sales Contract 作成や Power of Attorney (輸送委任状) など) <sup>3</sup>

<sup>3</sup> 初回の輸送では必要であるが、定常的に輸送されており荷主や物流事業者の実績が税関に認識されている場合は、必ずしも用意する必要はない。

	物流事業者	Packing List の作成（倉庫作業を請けている場合） トラック Waybill の発行 <sup>4</sup>
輸出申告	物流事業者 <sup>5</sup>	タイの税関システム「e-Custom」にインボイス情報を登録

到着時手続き

項目	主体	概要
X線検査	ドライバー	積み荷を確認するために、X線検査を受ける
輸出申告	物流事業者	関係書類の提出
輸出許可	タイ税関	X線検査結果の確認（必要に応じて開扉検査） 事前申告内容と記載書類の確認

図 ムクダハン国境の施設

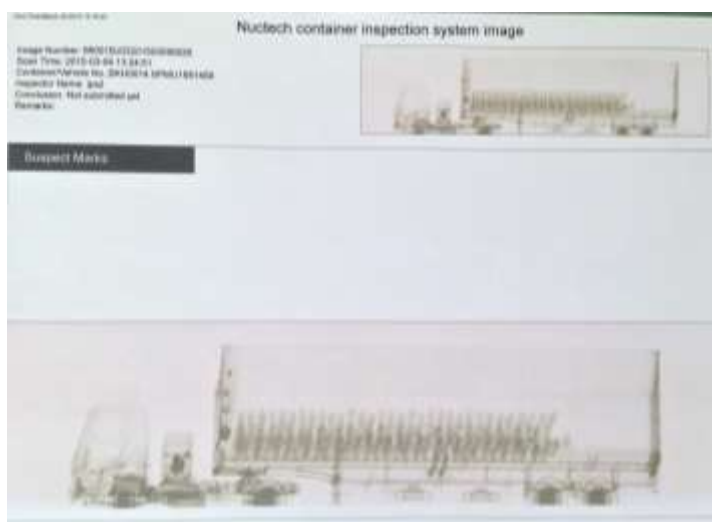


出所) Google Map より作成

<sup>4</sup> 顧客の要望に応じて発行される。商取引上の書類であり、税関検査とは直接関係がないため未発行でも許可が下りる（本実証走行では未発行）。

<sup>5</sup> 通常は、物流事業者が通関手続きも受けるが、荷主が独自で通関部署を抱えて対応する場合もある。

図 X 検査の風景とその結果



☒ 検査証明書

ใบกำกับการขนย้ายสินค้า  
ประกาศกรมศุลกากรที่ 116/2549

หมายเลขอ้างอิง DKRG100010038      เลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า **5803A0073771**      แผ่นที่ 1 / 1

ข้าพเจ้า \_\_\_\_\_ เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0495537000152

ที่อยู่ 148 ซ้ำสาสวน เมือง มุกดาหาร 49000

ติดต่อ \_\_\_\_\_

ผู้รับผิดชอบการบรรจุ ขอรับรองว่าสินค้าตามใบขนสินค้าขาออกข้างล่างนี้ได้รับการบรรจุเข้า

คอนเทนเนอร์ ชนิด 8-FCL      หมายเลข SPMU1681456

รถยนต์ ประเภท รถพ่วง/กึ่งพ่วง      เลขทะเบียนปข-0014/ปข-002จังหวัด มุกดาหาร

ถูกต้องครบถ้วน เพื่อส่งออกทางท่า 3601 : ค่ายศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)

โดยขนพาทน BY TRUCK      เรือ/เครื่องบิน \_\_\_\_\_

e-Seal Number \_\_\_\_\_

GPS ID \_\_\_\_\_

ทำขนถ่ายสินค้า : \_\_\_\_\_

ลำดับที่	เลขที่ใบขนสินค้า	ชื่อผู้ส่งออก/ที่อยู่	จำนวนหีบห่อ/หน่วย	น้ำหนักรวมหีบห่อ/หน่วย
01	Decl. no. A0071580304064 Ref. no. DKRG000010394 Inv. no. 1-09.03.2015	SUPAMORN 2000 ทวีพ้อยมร 2000 148 ซ้ำสาสวน เมือง มุกดาหาร 49000 เลขผู้เสียภาษี 0495537000152 สาขา 0000 fax. +6642661040	250 CT	5,250.000 KGM
<p><b>ผ่านการตรวจสอบ ด้วยเครื่อง X-Ray</b></p> <p>(นายเต็ดเตี๋ย อานภรณ์) นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ - 9 ส.ค. 2558</p> <p>13.18-13.23</p>				
รวม/ยกไป			250 CT	5,250.000 KGM

(ลายมือชื่อผู้รับผิดชอบการบรรจุ) \_\_\_\_\_ วันที่ขึ้น 07/03/2015

EDI Ref No. : DKRG000010394,      ( )

Invoice No. : 1-09.03.2015,

Job No. : \_\_\_\_\_      printed date 9/3/2015 12:49:39

☒ 輸出申告書

ใบขนสินค้าขาออก PAPERLESS					วันที่: 12/11
เลขประจำตัวผู้เสียภาษี 0495537800152 8797 0000	ประเทศในขบวนสินค้า ไทย RefNo:DPHRO00010394 1-ใบขนสินค้าขาออก หมายเลข:1-03.03.2015.09632015		เลขที่ใบขนสินค้า A0071580304064		
ชื่อและตราสินค้า N/A			คำขอศุลกากร DECLARATION ACCEPTED		
ชนิดของสินค้า			อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม (%)		
เลขที่ใบกำกับภาษี			อัตราภาษี (%)		
ชื่อและนามสกุล BY TRUCK			เลขที่รับทราบการนำเข้า		
วันที่ออกใบกำกับภาษี 22/03/2015					
จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ (ชนิด 2)	ชนิด	จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ (ชนิด 2)	รหัส	ประเทศ	รหัส
300	ตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐาน (ชนิด 2)	300	VN	VN VIETNAM	VN
จำนวนสินค้า (ชนิดอื่น)			อัตราแลกเปลี่ยน		
250 Cartons (TWO HUNDRED AND FIFTY Cartons ONLY)			1 USD = 32.3504 THB		
1	ไม่มีเครื่องหมายการค้าหรือเครื่องหมาย NO SHIPPING MARK	จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ 250 Cartons	น้ำหนักสุทธิ 5,000.000 KGM	ราคา FOB (เป็นบาทไทย)	149,241.99
	ไม่มีแบรนด์ NO BRAND	ชนิดอื่น	น้ำหนักสุทธิ 5,000.000 KGM	ราคา FOB (บาท)	
	FRESH JACK FRUIT ทุเรียน	ระบุไปยังประเทศ VN	ประเภทสินค้า SPART3		อัตราภาษี FREE
			รหัส HS 0810 90 50 000KGM	อัตราค่าขนส่ง	อัตราภาษี 0.00
หมายเหตุอื่น ๆ ---					
250 Cartons QTY: 5,000.000 KGM NWT: 5,000.000 KGM Net QTY: 5,000.000 KGM GWT: 5,250.000 KGM					
STATUS (2[2015-03-07T13:00:19])				อัตราค่าประกันภัย	
ชื่อผู้ส่งออก/ผู้นำเข้า: N/A				อัตราค่าประกันภัย	
วันที่: 07/03/2015				อัตราค่าประกันภัย	
User admin					Printed date: 9/3/2015 12:49:09



☒ インボイスとパッキングリスト

<b>INVOICE/PACKING LIST</b>						
		INVOICE NO : 1		- 09.03.2015		
		DATE : 9 March 2015				
		CONTRACT NO : 2281/BTVV-KD				
		CONTRACT DATED : 25 December 2014				
CONSIGNEE: [REDACTED]						
ADD: [REDACTED]						
TEL: [REDACTED]						
DESTINATION: CHALO-VIETNAM						
ORIGINAL OF THAILAND						
ITEM	DESCRIPTION OF GOODS	NET WEIGHT (KGS.)	GROSS WEIGHT(KGS.)	PACKAGE	UNIT PRICE (USD)	AMOUNT (USD)
1	FRESH JACK FRUIT	5000	5250	250 CARTONS	1.3 / KG	[REDACTED]
	TOTAL:	5000	5250	250 CARTONS		[REDACTED]

(Six Thousand Five Hundred US Dollars Only)

DAF/LAORAO

TOTAL QUANTITY	250	CARTONS
NET WEIGHT	5000	KGS.
GROSS WEIGHT	5250	KGS.

**CONSIGNOR**



Miss Wichitra Butthidet (Manager)

図 検疫証明書

**ORIGINAL**

  
**Department of Agriculture**  
 Ministry of Agriculture and Cooperatives, Bangkok, Thailand  
**Phytosanitary Certificate**


1001 P.R. 4-4  
 Form PQ. 7-1

No. 4757049  
 Plant Protection Organization of Thailand  
 TO: Plant Protection Organization of VIETNAM

1. Name and address of exporter:		2. Declared name and address of consignee:	
3. Number and description of packages: 500 CARTONS		4. Distinguishing marks: NO MARK	
5. Place of origin: THAILAND		6. Declared means of conveyance: LAND, BY TRUCK	7. Declared point of entry: CHALO, VIJONAM
8. Name of produce and quantity declared: JACK FRUIT 6,000,000 KG.(S) (FRESH JACKFRUIT) 500 CARTONS (N.W. 3,000,000 KG(S), G.W. 5,190,000 KG(S))		9. Botanical name of plant: ARTOCARPUS HETEROPHYLLUS	
This is to certify that the plants, plant products or other regulated articles described herein have been inspected and/or tested according to appropriate official procedures and are considered to be free from the quarantine pests specified by the importing contracting party and to conform with the current phytosanitary requirements of the importing contracting party, excluding those for regulated non-quarantine pests.			
<b>Additional Declaration</b> NOTHING TO DECLARE			
<b>Disinfestation and/or Disinfection Treatment</b>			
10. Date:	11. Treatment:	12. Chemical (active ingredient):	
13. Duration and temperature:	14. Concentration:	15. Additional information:	
16. Stamp of organization: 	17. Place of issue: MUKDAHARN, THAILAND	19. Name and signature of authorized officer:  MR. AMNAT OILOD CHIEF, MUKDAHARN PLANT QUARANTINE STATION	
	18. Date: MARCH 09, 2010		
NOTE: No financial liability with respect to this certificate shall attach to the Ministry of Agriculture and Cooperatives, Thailand or to any of its officers or representatives of that Ministry.			

原產地證明書

**ORIGINAL**

<p>1. Goods consigned from (Exporter's business name, address, country)</p> <div style="background-color: black; width: 100%; height: 20px;"></div>		<p>Reference No. ID2015-0052298</p> <p style="text-align: center;"><b>ASEAN TRADE IN GOODS AGREEMENT/ ASEAN INDUSTRIAL COOPERATION SCHEME CERTIFICATE OF ORIGIN</b> (Combined Declaration and Certificate) <b>FORM D</b></p> <p>Issued in <b>THAILAND</b> (Country) See Overleaf Notes</p>			
<p>2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country)</p> <div style="background-color: black; width: 100%; height: 20px;"></div>		<p>3. Means of transport and route (as far as known)</p> <p>BY TRUCK Departure date ARRIVAL IS Vessel's name / Aircraft etc. BY TRUCK Port of Discharge CHANG VIETNAM</p>			
<p>4. For Official Use</p> <p><input type="checkbox"/> Preferential Treatment Given Under ASEAN Trade in Goods Agreement</p> <p><input type="checkbox"/> Preferential Treatment Given Under ASEAN Industrial Cooperation Scheme</p> <p><input type="checkbox"/> Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s)</p>		<p>Signature of Authorised Signatory of the Importing Country</p>			
5. Item number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of goods (including quantity where appropriate and HS number of the importing country)	8. Origin criterion (see Overleaf Annex)	9. Gross weight or other quantity and value (FOB) where RVC is applied	10. Number and date of invoices
1		<p style="text-align: right;">Page 1 of 1</p> <p>HS CODE (8409.90.000) FRESH JACKFRUIT *** TOTAL TWO HUNDRED FIFTY (250 CTN)*** TOTAL SIX THOUSAND FIVE HUNDRED (6,500 LBS)***</p>	"WO"	5,250.00 KGM	1-09.03.2015 9/03/2015
<p>11. Declaration by the exporter</p> <p>The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct, that all the goods were produced in</p> <p style="text-align: center;">THAILAND (Country)</p> <p>and that they comply with the origin requirements specified for these goods in the ASEAN Trade in Goods Agreement for the goods exported to</p> <p style="text-align: center;">VIETNAM (Importing Country)</p> <p style="text-align: center;">MINICORP TRADE DISTRIBUTION CO., LTD Place and date, signature of authorised signatory</p>			<p>12. Certification</p> <p>It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.</p> <div style="text-align: center;">     <b>MRS. PIMLAK KEATKOR</b>                      Place and date, signature and stamp of certifying authority                 </div> <p style="text-align: right;">9 MAR 2015 9 MAR</p>		
<p>13. <input type="checkbox"/> Third Country Invoicing      <input type="checkbox"/> Exhibition</p> <p><input type="checkbox"/> Accumulation                      <input type="checkbox"/> De Minimis</p> <p><input type="checkbox"/> Back-to-Back CO                    <input type="checkbox"/> Issued Retroactively</p> <p><input type="checkbox"/> Partial Cumulation</p>					

**No. 0271505**

ラオス（サバナケット）では、国境の税関で保税申請が行われる。

到着前手続き

項目	主体	概要
各種書類の準備	物流事業者	荷主もしくは物流事業者のタイ支店からインボイスやパッキングリスト情報を受信 越境申請書（リクエストレター、保税契約書）を作成 越境保税運送許可事業者の証明書（登記簿、運送事業許可書、業界団体加盟書、納税証明書、越境包括契約書）のコピーを準備
保税申請	物流事業者	ラオスの通関システム「ASYCUDA」にインボイス情報を登録 サバナケット税関に関連書類を提出
保税運送審査	ラオス税関	システム入力内容と書類の事前審査

図 サバナケット国境の施設





到着時手続き

項目	主体	概要
書類提出	物流事業者	保税運送申告書（輸出入申告書と同様式）の提出 （ASYCUDA より出力可能） X線検査結果（タイ側の結果を流用可能）の提示 シール手数料の支払い <sup>6</sup>
保税運送許可	ラオス税関	コンテナのシーリングと証明書の発行 事前申告内容と記載書類を確認し、許可書を発行（サバナケット税関、荷主、デンサワン税関が各1部を保管するため計3部発行） 越境契約の締結 現物確認完了書の発行

図 シールとその証明書



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ  
ພັນດິນສາມ ຕະກອນລາວ ປະຊາທິປະໄຕ ຕະກອນສາມ ວັດທະນະປາຍວອນ  
\*\*\*\*\*

**ໃບຢັ້ງຢືນຫົວໜ່ວຍ**

ກົມສຳນັກ  
ທ່ານສຳນັກ  
ຜູ້ບັນທຶກ

ເລກທີ: 003/38  
ວັນທີ: 09-03-15

ໄດ້ຂອບໃບຢັ້ງຢືນການເສີມທັງໝົດໃຫ້ແກ່ລູກຄ້າ: 0702/07/2015

ປະເພດສາທາລະນະ: R3 C10 ວັດ: 01 ເລກສະບຽນ: 03-0014/0026  
ສາທິປະໄຕເວັ້ນສາງ: 01 ວັນ, ຄວໜີ້: 09-03-15 ສາວເທີ: 10-03-15

ຈຳນວນສາງເລກທີ: 09 ຈຸດໜີ້ເທິງ: 01 ຈຸດ  
ອີງຕາມໃບແຈ້ງມາສິດປະເພດ: 0021 ເລກທີ: 9021 ວັນທີ: 07-03-15

ຄ່າທຳນຽມເສີມທັງ: 3.000  
(ຈຳນວນເງິນສູນເປັນຕົວໜີ້ງຮູ້: 3.000 ພັນໜຶ່ງໂປ້)

ໝາຍເຫດ:  
ໃບໂທຍະການເຄືອບບ້ານສິນຄ້າໄປຈາກເສີມສາງ, ກະລຸນາຕິດຕາມປະເພດ, ສາທາລະນະລາຍ ຫຼື ມີດໄປສາທິປະໄຕເວັ້ນສາງ ຈຳເຈົ້າ  
ຂອງສິນຄ້າມີຄວາມຕ້ອງການຄຸ້ມຄອງສິນຄ້າໃສ່ລິດຕິດເສີມ ຕ້ອງຈຳໄດ້ເຈົ້າຜູ້ເຮັດສິນຄ້າທີ່ຊາບກ່ອນ, ຈຳນວນສາງໂທຍະການຈຳໄດ້ເຮັດບາດບານປິດ  
ຄວາງທ້ອງໃບ ຫຼື ເຈົ້າຜູ້ເຮັດ ກຽມຂອງປ່ອນເທິງໃບທີ່ສຸດເສື້ອຍື່ນຈຳນວນຕາມຕົວຕົວໄດ້, ສຳມະການຕິດຕາມສາທິປະໄຕອອດຈຸດສາຍ  
ປາຍສາງໂທຍະການຈຳໄດ້ເຈົ້າຜູ້ເຮັດສິນຄ້າ ເພື່ອຄວບຄຸມຄວາມເປັນຕ້ອງ ຈຳນວນສາທິປະໄຕເວັ້ນສາງເສີມທັງ, ເພື່ອຂອງສິນຄ້າກວດກາໄດ້.

ແຈ້ງອອກເວລາ: 15.00 ໂມງ, ຂອງວັນທີ: 09/03/2015  
ລາຍເຊັນເຈົ້າຜູ້ເຮັດສິນຄ້າ

1/

2/

ການປິດຕັ້ງຂອງເຈົ້າຜູ້ເຮັດສິນຄ້າປາຍສາງ

ມາສະ ເວລາ: \_\_\_\_\_ ໂມງ, ຂອງວັນທີ: \_\_\_\_\_

ລາຍເຊັນເຈົ້າຜູ້ເຮັດສິນຄ້າ

1/ \_\_\_\_\_

2/ \_\_\_\_\_

<sup>6</sup> 定価は 3,000 Lao KIP （日本円で約 45 円）

サバナケットの通関では、物流事業者が資料を用意して税関に提出し、担当官からサインをもらう運用がなされている。例えば、シールの証明書は、手数料の領収書に代用されるものであるが、発行機関である税関はなく物流事業者が作成する慣習となっている。

図 現物確認完了書

**ໃບປັນຫີກກວດປ່ອຍສິນຄ້າ**

\* 1 4 0 3 1 3 1 \*

ສິ່ງຕາມໃບແຈ້ງພາສີເປັນລາຍລະອຽດ, ສະບັບເລກທີ 9031 ລົງວັນທີ 09-03-15  
 ໃບເວລາ 14:00 ສອງວັນທີ 09-03-15 ພວກເຮົາເຈົ້າພາສີພາສີ ດັ່ງນີ້ລາຍຊື່ລຸ່ມນີ້


1. ນ. ຈິນຕາ 2. \_\_\_\_\_  
 3. ນ. ສະໂມສັນ 4. \_\_\_\_\_

ຮູບການກວດກາ:  ບໍ່ກວດກາ  ກວດກາສູນກະສານ  ໃຊ້ສະແກນເບີ  ກວດສິນຄ້າຕົວຈິງ  
 ໄດ້ກວດກາສິນຄ້າຂອງບໍລິສັດ 012213921 ໂດຍຜູ້ອງໜ້າພາມ ໄຊສົງຄາມ  
 ສູນທີ ໗ R3C10 ວັນຜູກໂອສິດຈຳນວນ 01 ຄັ້ງ, ສາຍເລກກຳປູນ 0014/0026

ຜູ້ກວດກາກວດກາສິນຄ້າຕົວຈິງເປັນວ່າ:

<input checked="" type="checkbox"/> ເສດຖະສານປະກອບໃບແຈ້ງ	ພາຍເຫດ ພົມມະວິໄນ ລຳດັບ 01/39 ອຸປະຮັບ SPMU 1681456
<input type="checkbox"/> ຈຳນວນທີ່ບໍ່ຮູ້	
<input type="checkbox"/> ເຄື່ອງໝາຍການຄ້າ	
<input type="checkbox"/> ສຸນະບິດສິນຄ້າ	
<input type="checkbox"/> ເລກລະຫັດສິນຄ້າ	
<input type="checkbox"/> ມາເສດຕົ້ນກຳເນີດ	
<input type="checkbox"/> ສິນຄູ	
<input checked="" type="checkbox"/> ໃບແຈ້ງພາສີເປັນລາຍລະອຽດ	

ການກວດກາສິນຄ້າໄດ້ສິ້ນສຸດລົງໃນເວລາ 15:00 ສອງວັນທີ 09-03-15 ທີ່ສມ  
 ອຸປະຮັບ ສິນຄ້າໄດ້ປົກກະຕິ  ບໍ່ໄດ້ປົກກະຕິ  ປົກກະຕິເປັນກິ່ວ  ຍິ່ງຍິນວ່າສິນການກວດກາສິນຄ້າ  
 ຖືກຕ້ອງຕາມການແຈ້ງໃບແຈ້ງຕົ້ນ.

ດ່ານພາສີ R3C10  
 (ພະນັກງານກວດກາສິນຄ້າ)  
 ຊື່ ແລະ ລາຍຊື່  


ພາຍເຫດ:  
 ສິບໄດ້  
 ສິ ສິບບໍ່ໄດ້ (ກວດກາສິນ)  
 ສຳເລັດເປັນ: ເມື່ອສິນຄ້າສິ້ນສິດເປັນສິ່ງປະສົບສິດ ຕ້ອງໃນການເຮັດບັນທຶກຂອງຈຳກັດພາສີ  
 ມີຄວາມຮູ້ຈັກກຳລັງສະໜອງ ແລະ ໃຊ້ໃນສະບັບກວດກາສິນຄ້າເປັນລາຍລະອຽດຕົວຈິງເປັນສິນຄ້າຂອງການສ້າງໄດ້

☒ 越境契約書

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ  
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນາຖາວອນ  
ສວຍສົມສວຍສວຍ \* ດອດອອດອອດອອດ

ກົມພາສີ  
ພາສີປະຈຳເຂດIII  
ດ່ານພາສີສາກົນຂົວມິດຕະພາບ 2

ເລກທີ.....100272 1 /R3C10  
ລົງວັນທີ.....9 MAR 2015

**ສັນຍາຄ້າປະກັນ**  
( ສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ )



- ອີງຕາມ ກົດໝາຍພາສີ ສະບັບເລກທີ: 04/ສພຊ ລົງວັນທີ 20 ທັນວາ 2011
- ອີງຕາມ ສັນຍາຄ້າປະກັນດ້ວຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ ເລກທີ 03846ກພສ ລົງວັນທີ 22 .05.2014
- ອີງຕາມ IM 8 ເລກທີ.....9.0.2.1..... ລົງວັນທີ.....9.7 MAR 2015.....

ສັນຍາສະບັບນີ້ໄດ້ເຮັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 9.9.MAR.2015 ລະຫວ່າງ ດ່ານພາສີສາກົນຂົວມິດຕະພາບ 2 ກັບ ບໍລິສັດລາວນິດຊິນ ຂົນສົ່ງ ຈຳກັດ ຊຶ່ງມີສຳນັກງານໃຫຍ່ຕັ້ງຢູ່ ບ້ານຮ່ອງແກ ເມືອງໄຊເສດຖາ ແຂວງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີສາຂາຕັ້ງຢູ່ບ້ານ ອຸດົມວິໄລ ເມືອງໄກສອນພົມວິຫານ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ໄຫລະສັບ 041 260 331 ໂດຍຊ້ອງໜັກ ທ່ານ ນ. ສຸດໃຈ ກິດຕິຣາດ ຜູ້ຊ່ວຍຜູ້ຈັດການທົ່ວໄປ ( ຕາງໜ້າໃຫ້ບໍລິສັດ ) ລາຍລະອຽດດັ່ງລຸ່ມນີ້:

ລຳດັບ	ສິນຄ້າ			ນ້ຳໜັກ KG	ມູນຄ່າ		ຕໍາແກນ/ອາກອນ LAK	ໝາຍເຫດ
	ລາຍການ	ຫົວໜ່ວຍ	ຈໍານວນ		USD	LAK		
01	ໝາກມໍສິດ (JACK FRUIT)	ແກ້ດ	250	5,000.00				1-09.03.2015
ລວມ: 01 ລາຍການ				5,000.00				

ບັນທຸກໃສ່ລິດໝາຍເລກທະບຽນຫົວລາກ 0914 ຫາງລາກ 0026 ກຳນົດເດີນທາງ 02 ວັນຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 09 ຈາກ ດ່ານພາສີສາກົນຂົວມິດຕະພາບ 2 ຫາ ດ່ານພາສີສາກົນແດນສະຫວັນ.

**ບໍລິສັດ ຫຼື ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ຂົນສົ່ງ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມສັນຍາຄື:**

- ມາດຕາI ຜູ້ປະກອບການ ຫຼື ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າຕ້ອງແຈ້ງຂໍ້ມູນສິນຄ້າລົງໃນໃບແຈ້ງພາສີເປັນລາຍລະອຽດໃຫ້ຄົບຖ້ວນ.
- ມາດຕາII ໃນກໍລະນີເດືອນຍ້າຍສິນຄ້າໄປຕາມເສັ້ນທາງ ຕ້ອງໄດ້ແຈ້ງເອກະສານຕໍ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີທີ່ປະຈຳຜູ້ແຕ່ລະຈຸດ.
- ມາດຕາIII ໃນກໍລະນີພາຫະນະຫາກເປ້ເພ ຫຼື ເກີດອຸປະຕິເຫດຕ້ອງໄດ້ແຈ້ງຕໍ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີບ່ອນທີ່ໃກ້ທີ່ສຸດ.
- ມາດຕາIV ຖ້າຫາກບໍ່ປະຕິບັດຕາມສັນຍາດັ່ງກ່າວ ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີພວກເຮົາຈະຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນຄະດີຕາມລະບຽບກົດໝາຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ດ່ານພາສີສາກົນ ແລະ ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າຈຶ່ງໄດ້ເຮັດສັນຍາຄ້າປະກັນສະບັບນີ້ໄວ້ເພື່ອເປັນຫຼັກຖານ.

ຫົວໜ້າດ່ານພາສີສາກົນຂົວມິດຕະພາບ 2

ບໍລິສັດລາວນິດຊິນຂົນສົ່ງຈຳກັດ(ຜູ້ຄ້າປະກັນ)



ສີເມັງ ສິຫາລາດ  
SIMEUANG SHALATHI



ຈິດປະສົງ ເຫລືອງວິໄລ  
Chitprasong LEUANGVILAY



ラオスとベトナム国境ではワンストップサービスが実施されている。ラオス（デンサワン）で従来は実施されていた手続きは、ベトナム（ラオバオ）で実施される。よって、ベトナム（ラオバオ）国境では、ラオス税関に保税運送の完了を申告し、ベトナム税関に輸入申告が行われる。

図 ラオバオ国境の施設



到着時手続き（対ラオス税関）

項目	主体	概要
書類提出	ドライバー	サバナケット税関で発行された保税運送許可証（デンサワン宛）を提出

ラオスの税関は、検査場所にあるブースの1つに入居しており、非常に小規模である。税関を通過した夕方までで、ブースにある保税運送の手続関係書類は、今回の実証走行を含めて3件のみであった。

図 ブースのイメージ (図は車両越境手続きのブース)



国境は、ブースや立派な建物が並んでいるが、厳格で秩序だって管理されているとはいえない。地元の行商人がリアカーを抱えて、書類手続きなしに国境を通過しているような風景が散見された。ラオスとベトナムでは物価差があるため、国境をまたいで日帰りでの商売が成立していると思われる。

ベトナムへの輸入通関では、最初に国境で植物検疫を受けたのち、近隣の物流事業者の事務所に戻って、検疫の承認番号を基に輸入申告を実施するオペレーションとなる。

到着時手続き（対ベトナム税関 第1段階）

項目	主体	概要
書類提出	物流事業者	植物検疫書の係官にタイの植物検疫証明書を提出
検疫検査	ベトナム農業農村開発省	申請内容を確認し、通関システム「V-NACCS」で審査結果を登録

図 植物検疫の申請場所



電光掲示板には、Single Window と記載があるが、基本的には動植物検疫のブースと輸入申告のブースがあるだけで、ラオスとベトナムの税関窓口が入居しているわけではない。また、実証走行で滞在した数時間に限ると、非常に閑散としていた。上記の通り、ブースが占める面積は一部で大部分を待合室に割かれているが、待機している人は見られなかった。

☒ 植物検疫許可書

CHI CỤC KIỂM DỊCH THỰC VẬT VÙNG III  
TRẠM KIỂM DỊCH THỰC VẬT LAO BẢO

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Lao Bảo, ngày 10 tháng 3 năm 2015

**GIẤY CHỨNG NHẬN KIỂM DỊCH VÀ KIỂM TRA AN TOÀN THỰC PHẨM  
HÀNG HOÁ CÓ NGUỒN GỐC THỰC VẬT NHẬP KHẨU**

Số: 000289/15/KDTV

Cấp cho:.....  
Địa chỉ:.....

Là chủ sở hữu (hoặc người đại diện) lô hàng sau:

Số TT	Tên thương mại	Tên khoa học	Số lượng/ trọng lượng	Phương tiện vận chuyển	Nơi đi	Nơi đến
01	Quả mít tươi	<i>Artocarpus heterophyllus</i>	250 thùng/ 5.000 kg	Ôtô (01 xe) U2 0014 + R	Lao Bảo- Quảng Trị	Đà Nẵng

Tên tổ chức, cá nhân nhập khẩu: (.....)

Địa chỉ:.....

Nước xuất khẩu: THÁI LAN.....

Cơ sở sản xuất:.....

Địa chỉ: MUKDAHARN-THÁI LAN.....

Cửa khẩu nhập: Lao Bảo-Quảng Trị.....

**CHỨNG NHẬN:**

Lô hàng đã được kiểm tra và chưa phát hiện dịch hại thuộc diện điều chỉnh của Việt Nam;

Lô hàng đã được kiểm tra và phát hiện loài.....là dịch hại thuộc diện điều chỉnh hoặc dịch hại lạ của Việt Nam;

Lô hàng trên có kết quả kiểm tra hồ sơ, ngoại quan đáp ứng yêu cầu về ATTP.

Lô hàng có kết quả kiểm tra, kiểm nghiệm đáp ứng yêu cầu về ATTP.

**Quy định một số điều kiện trong khi gửi và nhận hàng:**

Lô hàng được phép sử dụng tại địa điểm quy định trên;

Báo ngay cho cơ quan KDTV/BTVV nơi gần nhất khi phát hiện dịch hại thuộc diện điều chỉnh của Việt Nam (trong quá trình bốc dỡ, vận chuyển, sử dụng, gieo trồng,.....);

Điều kiện khác:.....

**Giấy này được cấp căn cứ vào:**

Giấy phép KDTV nhập khẩu số: 31/BVTV-KD, ngày 25/12/2014.....

Giấy đăng ký kiểm dịch và kiểm tra ATTP hàng hoá có nguồn gốc thực vật nhập khẩu;

Giấy chứng nhận KDTV của nước xuất hàng;

Kết quả kiểm tra, phân tích giám định trong phòng thí nghiệm KDTV;

Dấu xử lý vật liệu đóng gói của nước xuất khẩu;

Căn cứ khác:.....

THỦ TRƯỞNG CƠ QUAN  
(Ký tên, đóng dấu)

PHÓ TRẠM TRƯỞNG



*Hà Xuân Hồng*

COPY

COPY

*Ghi chú:* Nghiêm cấm việc chở hàng đến địa điểm khác nếu không được phép của cơ quan kiểm dịch và kiểm tra an toàn thực phẩm.

到着時手続き (対ベトナム税関 第2段階)

項目	主体	概要
輸入申告	物流事業者	<p>(事務所作業)</p> <p>検疫検査の承認番号を基に、輸入申告を通関システム「V-NACCS」で行い、インボイス情報を入力し、輸入申告書を出力</p> <p>(国境税関作業)</p> <p>輸入申告書を提出</p> <p>国境税関で関税や付加価値税の支払い</p> <p>コンテナ再輸出の申請</p>
輸入許可	ベトナム税関	<p>通関システム「V-NACCS」で審査状況を確認</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ Green 判定 (1.許可) の申告はすでに許可済み</li> <li>・ Yellow 判定 (2.書類審査) は書類審査のみを実施</li> <li>・ Red 判定 (3.税関検査) は現物検査を実施</li> </ul> <p>Yellow と Red の場合は、申請内容を確認し、通関システム「V-NACCS」で審査結果を登録</p> <p>輸入許可書の発行</p> <p>納税証明書の発行</p> <p>コンテナ再輸出許可書の発行</p>

☒ 輸入許可書

<IMP> 1 / 3

### Tờ khai hàng hóa nhập khẩu (thông quan)

**NO INSPECTION**

Số tờ khai 100324884110  
 Số tờ khai tạm nhập tái xuất không ứng dụng  
 Mã phân loại kiểm tra 2  
 Tên cơ quan Hải quan tiếp nhận tờ khai LAOSBART  
 Ngày đăng ký 10/03/2015 15:53:29 Ngày thay đổi đăng ký / /

Số tờ khai đầu tiên  
 Mã loại hàng All 4 [ 4 ]  
 Mã số hàng hóa đại diện của tờ khai 0810  
 Mã bộ phận xử lý tờ khai 00  
 Thời hạn tái nhập/ tái xuất / /

---

**Người nhập khẩu**  
 Mã 3200227236-  
 Tên  
 Mã bưu chính (+84) 43  
 Địa chỉ  
 Số điện thoại 0533 880589  
 Người ủy thác nhập khẩu  
 Mã  
 Tên

Chi cục HQ CK Lao Bảo (32BB)  
**HÀNG ĐÁ QUẢ**  
**KHU VỰC GIẢM SÁT**

TỔ QUẢN THƯƠNG MẠI  
 QUẢNG TRỊ  
 TRẦN ĐÓN BÌNH

---

**Người xuất khẩu**  
 Mã  
 Tên  
 Mã bưu chính  
 Địa chỉ  
 Mã nước TH  
 Người ủy thác xuất khẩu

HUEANG MUKDAHAN  
THAILAND

---

**Đại lý Hải quan** Mã nhân viên Hải quan

Số vận đơn 1 1-09-03-2015 2 3 4 5 Số kiện Tổng trọng lượng hàng (Gross) 5.500,000 KGM Số lượng container 1	Địa điểm lưu kho 32BB001 BAI KIEN HOA NHAI Địa điểm dỡ hàng VNLAOY CUA KHAU LAO BAO (QUANG TRI) Địa điểm xếp hàng THISS MUKDAHAN Phương tiện vận chuyển XE LAO-0014+XE LAO-0026 Ngày hàng đến 10/03/2015 Ký hiệu và số hiệu ** ỳ được phép nhập kho đầu tiên / / Mã vận bản pháp quy khác EY
--	---

---

Số hóa đơn A - 1-09-03-2015  
 Số tiếp nhận hóa đơn điện tử  
 Ngày phát hành 09/03/2015  
 Phương thức thanh toán TTR  
 Tổng trị giá hóa đơn A - DAF - USD -  
 Tổng trị giá tính thuế  
 Tổng hệ số phân bổ trị giá  
 Mã kết quả kiểm tra nội dung

---

**Giấy phép nhập khẩu**

1 EY02 - 000289/14/KDTV	2 -	3 -
4 -	5 -	

---

Mã phân loại khai trị giá 6  
 Mã khai trị giá tổng hợp  
 Mã khoản điều chỉnh  
 Mã vận chuyển  
 Phí bảo hiểm

Mã tên	Mã phân loại	Trị giá khoản điều chỉnh	Tổng hệ số phân bổ
1	-	-	-
2	-	-	-
3	-	-	-
4	-	-	-
5	-	-	-

Chi tiết khai trị giá

---

Tên sắc thuế	Tổng tiền thuế	Số dòng tổng	Tổng tiền thuế phải nộp	Số tiền bảo lãnh	Tỷ giá tính thuế
1 N Thuế NK	VND	1	VND	VND	USD -
2	VND				
3	VND				
4	VND				
5	VND				

Mã xác định thời hạn nộp thuế D Người nộp thuế 1  
 Mã lý do để nghị BP Phân loại nộp thuế A

Tổng số trang của tờ khai 3 Tổng số dòng hàng của tờ khai 1

☒ 納税証明書

Không ghi vào  
khu vực này

**GIẤY NỘP TIỀN VÀO NGÂN SÁCH NHÀ NƯỚC**

Mẫu số: C1-02NS  
Mã hiệu:.....  
Số:.....

Tiền mặt  Chuyển khoản   
(Đánh dấu X vào ô tương ứng)

Người nộp tiền: [Redacted]  
Mã số thuế: 3200227236 Địa chỉ: [Redacted]  
Phường: [Redacted] Huyện: [Redacted] Tỉnh: Quảng Trị  
Mã số thuế: [Redacted]  
Người nộp thay: Lê Minh Hoá  
Địa chỉ: Khe Sanh,  
Huyện: Hướng Hoá Tỉnh: Quảng Trị  
Đề nghị NH (KBNN): trích TK số:  
Hoặc nộp tiền mặt để chuyển cho KBNN: Hướng Hoá Tỉnh: Quảng Trị  
Đề ghi thu NSNN  Hoặc nộp vào TK tạm thu số: TK : 7111. 2995044  
Cơ quan quản lý thu: Chi cục Hải Quan CK Lao Bảo Mã Số: 2995044  
Tờ khai HQ, QĐ số: 10032488411 Ngày: 10/03/2015 Loại hình XNK:A11  
(Hoặc) Bảng kê Biên lai số: Ngày:

ST T	Nội dung các khoản nộp NS	Mã Chương	Mã Ngành KT (K)	Mã NDKT (TM)	Kỳ thuế	Số tiền
1	Thuế Nhập Khẩu	555		1902		5.364.500
<b>Tổng cộng:</b>						5.364.500

Tổng số tiền bằng chữ: (Năm triệu, ba trăm sáu mươi bốn ngàn, năm trăm đồng).

**PHẦN KBNN GHI:**  
Mã quỹ:..... Mã ĐBHC:..... Nợ TK:.....  
Mã KBNN:..... Mã nguồn NS:..... Cợ TK:.....  
A T U T I

<b>ĐỐI TƯỢNG NỘP TIỀN</b>			<b>NGÂN HÀNG A</b>		
Ngày 10 tháng 03 năm 2015			Ngày 10 tháng 03 năm 2015		
Người nộp tiền	Kế toán trưởng	Thủ trưởng	Kế toán	Kế toán trưởng	
Lê Minh Hoá			Hà Duy Cường		
<b>NGÂN HÀNG B</b>			<b>KHO BẠC NHÀ NƯỚC</b>		
Ngày tháng năm			Ngày tháng năm		
Kế toán	Kế toán trưởng		Thủ quỹ	Kế toán	Kế toán trưởng

Ngũ

14

**☒ コンテナ再輸出許可書**

**BẢNG KÊ TẠM NHẬP HOẶC TẠM XUẤT CONTAINER RỘNG**

1. Người khai hải quan :   MST: 3200227236  
 2. Hợp đồng (nếu có) số:   
 3. Chi cục Hải quan nơi đăng ký tờ khai : Chi cục Hải quan cửa khẩu Lào Bảo  
 4. Thời hạn đăng ký: Ngày tạm nhập: / / 2015. Ngày tái xuất: / / 2015  
 5. Thời hạn đăng ký: Ngày tạm xuất: / / Ngày tái nhập: / /

Container tạm nhập hoặc tạm xuất			Container tái nhập hoặc tái xuất						Số lượng container chưa tái nhập hoặc chưa tái xuất			Người khai hải quan (ký ghi rõ họ tên)	Công chức hải quan (ký đóng dấu công chức)
			20 feet		40 feet		Loại khác						
20 feet	40 feet	Loại khác	Ngày	Số lượng	Ngày	Số lượng	Ngày	Số lượng	20 feet	40 feet	Loại khác		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	S/MU - 168 145 G												
					.../.../2015								

Ngày...tháng...năm 2015  
 (16) HQ sắc nhận thanh khoản  
 (Ký, đóng dấu công chức)

Ngày... tháng... năm 2015  
 (15) Người khai hải quan  
 (Ký tên, đóng dấu)

**Hướng dẫn sử dụng**

- Bảng kê này dùng chung, khi khai tạm nhập thì gạch bỏ chữ tạm xuất và ngược lại;
- Các cột (1), (2), (3) Người khai hải quan ghi tổng số container từng loại khi tạm nhập hoặc tạm xuất; ký hiệu theo (15);
- Các cột (4), (5), (6), (7), (8) và (9): Người khai hải quan khai số lượng container tái xuất hoặc tái nhập từng lần; số lượng còn lại: cột (10), (11), (12) và ký hiệu cột (12);
- Cột (14) công chức hải quan ký xác nhận: từng lần theo nội dung khai của người khai hải quan - ví dụ (4) đến cột (12);
- Khi số lượng container tạm nhập/tái xuất hết hoặc tạm xuất/cải nhập hết thì công chức hải quan ký xác nhận tại mục (10).



**GIÁM ĐỐC**  
 Trần Thị Thanh Hiền



## 2. 3新たな物流システムの提案

### 1) 今後期待される事業環境変化

#### (1) 交通インフラ

バンコクからハノイへの道路インフラは、東西経済回廊と第2メコン国際橋を通過してダナンを経由するルートと、第3メコン国際橋を経由してホンリンを経由するルートの整備が進んでいる。JETROの調査によると、第3メコン国際橋を使用するルートを用いると、ラオスのトランジット通関で積み替えが発生することになり、第2メコン国際橋を使用するルートと走行時間の差は小さい。

図 陸上輸送の走行ルート (バンコク→ハノイ)



出所) JETRO ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情

そのほか、サバナケットからラオバオを結ぶ鉄道が計画されている (JETRO 報道記事によると 2018 年に着工予定)。

#### (2) 貿易手続きの円滑化

東西経済回廊に関するトラックの相互認証に関しては、タイ＝ラオスおよびラオス＝ベトナムでの相互認証が進む一方で、三国間の相互認証は完全に実現していない。現状では、3カ国をまたがる場合、ベトナムのダナンとタイのコンケンまでは通行が可能であるが、東西経済回廊の沿線に限定されていることや、ドライバーの心理的な抵抗もあり、シームレスな通行が難しい。また、登録車両に台数制限が入る。

図 相互乗り入れの現状と課題



出所) 日本物流団体連合会 ASEAN、インドにおける日系物流企業の海外進出に関わる規制及びインフラなどの課題の状況

通関手続きに関しては、タイからベトナムに輸出する場合に4回の手続きが発生することになる。一方で海上輸送の場合は、2回で手続きが完了するため、荷主によっては手続き面から海上輸送を選択する企業も多い。また、原本手配の都合によって、必要な書類を受け地に送付する場合は、郵送のリードタイムがボトルネックとなり、陸上輸送の優位性が発揮できない可能性がある。現在、ワンストップサービスの提供までは実現しているが窓口の統一(情報連結)はなされていない。今後、手続き関連のシングルウインドウが実現すれば、これらの負荷が軽減される。

### (3) 環境負荷低減

すでにベトナムの大都市では自家用車の所有が進んだことで渋滞が悪化している。JICAによるベトナムの交通渋滞に関する状況整理によると、すでにハノイ市内のほとんどが混雑する交差点である。現状ではオートバイの所有比率が高いものの、自動車の所有台数も年々増加している。また、大気汚染も広がっており、特に中国や韓国から輸入された中古トラックは排ガス規制を満たしていない。

図 ハノイ市の混雑交差点



出所) JICA (原著 : TRAHUD)

## 2) 新システム: クロスボーダー×リーファーコンテナ輸送

### (1) 概要

メコン域内の経済成長に伴う所得増加を見越して、東西経済回廊を活用したリーファーコンテナの円滑かつ迅速な国際輸送を実現し、域内の生鮮食品流通などを促進させる。タイ＝ベトナム間の貿易だけでなく、中国の華南地方からの輸入も視野に入れる。

南部経済回廊については、冷凍・冷蔵商品の混載サービスを定期便として商品化を始めているが、東西経済回廊は依然として当該定期便は提供されていない。

### (2) 想定メリット

海上輸送に比べて輸送時間を短くできる。また、荷主のスケジュールに合わせた配車がしやすいメリットもある。これらの強みを活かして、メコン域内の主要都市をリーファーコンテナが短時間で運ばれることで、食品加工の流通が期待される。

### (3) 想定される課題

JETRO の調査結果を踏まえると、バンコクからハノイまでトラックで輸送した場合でも、約 3.5 日の輸送時間がかかるため、非常に鮮度が要求される商材には適していない可能性がある。訴求可能な商材をマーケティングする必要がある。

また、燃料コストを引き下げするためには、停車中に地上からリーファーコンテナに給電する設備が整備されている必要がある。

### 3) 新システム: クロスボーダー×マルチモーダル輸送

#### (1) 概要

ベトナムの大都市では所得の向上に伴い、自家用車の所有比率も高まっている。一方で道路インフラの整備は進んでおらず、渋滞は拡大の一途をたどっている。路面の整備も多くの区間で不十分であり、幹線道路と支線の分離も進んでいない。そこで東西経済回廊とベトナムの南北鉄道をつないで、ベトナムの都市部へは鉄道輸送を利用して荷物を運ぶ。さらに、鉄道輸送はトラック輸送と比較して環境負荷が低減できるほか、振動が抑えられる可能性がある。

タイ政府は鉄道整備や他輸送機関との連携に関わる施策に多くの予算を割り当てており、将来の発展も見込まれる。

#### (2) 想定メリット

鉄道による大量輸送が可能になると、長距離輸送の場合はコストの低減が期待できる。また、輸送手段の選択肢が増えることは、緊急時の対応などを考えると歓迎できる。

#### (3) 想定される課題

ベトナム国鉄は日本のように整備が進んでおらず高速化が遅れている。よって、輸送時間がトラックよりも伸びてしまう。また、鉄道駅で積み替えが発生するため、衝撃がかかる可能性がある。また、ベトナム国鉄の貨物列車編成は多くないため、供給に限りがある。

### 3. 実証運行による新たな物流システムの有効性を検証

#### 3.1 有効性の検証方法

##### (1) 実施体制

本実証運行は、以下の役割で実施した。

通関等 各種手続き	荷主 (Shipper, Consignee) として ICL および関連会社		
実輸送 実験計画	日新 タイ	日新 ラオス	日新 ベトナム
調査	野村総合研究所		

ICL は、タイの北東部で事業を展開しており、関連会社が生産しているフルーツを運ぶ物流子会社である。中国に十数本のコンテナを毎日送っており、マンゴスチンやドリアン、ロンケン、ジャックフルーツなどは主な商材である。よって、通関なども自身で行っている。クロスボーダーの貿易で見ると、マーケットシェアが大きい企業である。

ビジネスの鍵が、冷温輸送である。中国の市況を見ながら輸送中の完熟スピードをコントロールし、市況が有利な場面で商品を投入することで利益を上げている。

(2) 実施スケジュールと輸送ルート

①テスト走行

実証走行を行う前に、道路や通関手続き、計測機器の作動状況などの確認のため、2015年1月28日から1月30日まで、3日間かけてバンコク（タイ）～ダナン（ベトナム）間でテスト走行を実施した。

表 テスト走行の概要

	概要
実施時期	2015年1月28日～30日
輸送区間	バンコク（タイ）～ダナン（ベトナム）
荷主	タイ日新
輸送貨物	梱包材

輸送ルートは、バンコク（タイ）からラオスを通過し、ダナン（ベトナム）までトラック輸送を実施した。

図 テスト走行のルート

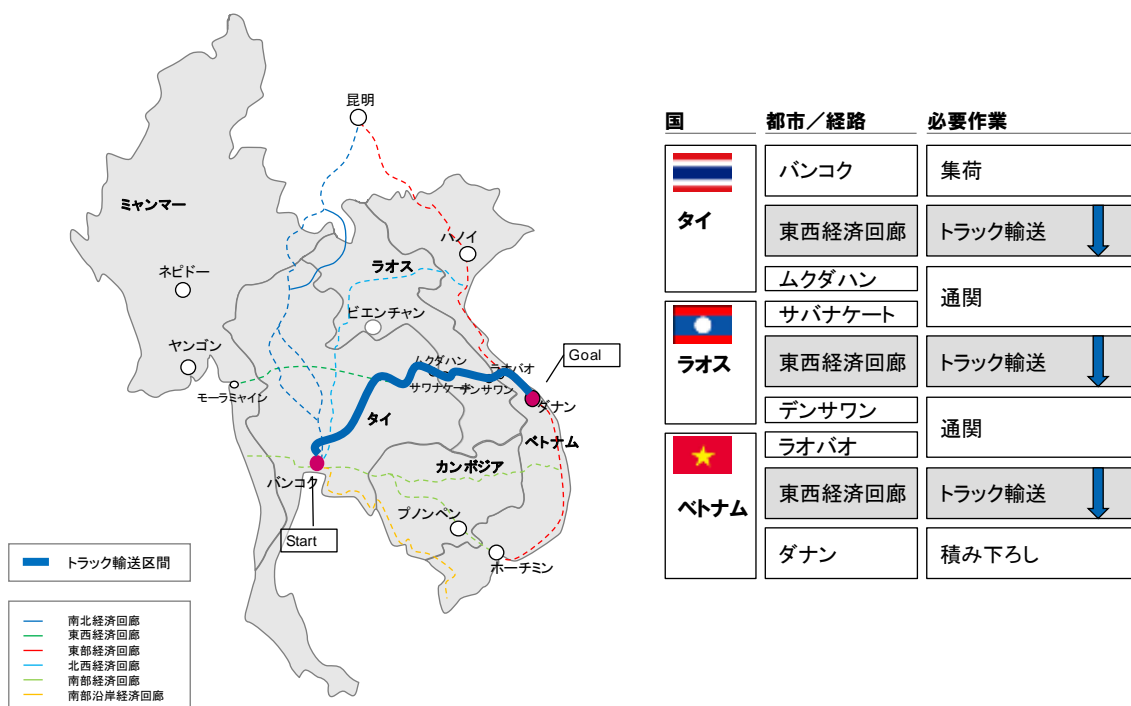


表 テスト走行スケジュール

日付	時刻	荷役・輸送作業
1/28	07:00	Bangkok 出発
		移動 (15h30m)
	22:30	Mukdahan 到着
		待機
1/29	8:30	Thai 通関開始
	9:30	Thai 通関終了
	9:30	Mukdahan 発
		移動
	9:30	Savannakhet 着
	9:30	Lao 通関開始
	10:00	Lao 通関終了
	10:00	Savannakhet 発
		移動 (7h)
	17:00	Densawan 通過
	17:00	Laobao 着
	17:00	Viet 通関開始
	18:00	Viet 通関終了
		待機
1/30	09:00	Laobao 発
		移動 (8h)
	17:00	Da Nang 着
	17:30	デバンニング終了

## ②実証走行

2015年3月8日より3月13日まで、6日間かけてラヨン（タイ）～ハノイ（ベトナム）間で実証走行を実施した。荷主は、タイの商社 ICL で、東南アジア、南アジア、アフリカ、ブラジルで果樹などとして栽培されているジャックフルーツを輸送した。

表 実証走行の概要

	概要
実施時期	2015年3月8日～13日
輸送区間	ラヨン（タイ）～ハノイ（ベトナム）
荷主	ICL
輸送貨物	ジャックフルーツ
輸送量	250 Cartons (5,000kg)

図 輸送貨物の Jack Fruits



輸送ルートは、ラヨン（タイ）からラオスを通り、ダナン（ベトナム）までは、トラック輸送を実施し、ダナン～ハノイ（ベトナム）までは鉄道輸送を実施した。



## 実証運行ルート






国	都市/経路	必要作業
 タイ	ラヨーン	集荷
	東西経済回廊	トラック輸送 ↓
	ムクダハン	通関
 ラオス	サバナケート	通関
	東西経済回廊	トラック輸送 ↓
	デンサワン	通関
 ベトナム	ラオパオ	通関
	東西経済回廊	トラック輸送 ↓
	ダナン	積み替え
	南北鉄道	鉄道輸送 ↓
	ハノイ	積み下ろし

表 実証走行スケジュール

日付	時刻	荷役・輸送作業
3/8	15:00	バンニング開始
	16:00	バンニング終了
	16:30	Rayong 出発
		移動 (18h15m)
3/9	10:45	Mukdahan 着
	10:45	Thai 通関開始
	13:45	Thai 通関終了
	13:45	Mukdahan 発
		移動
	13:45	Savannakhet 着
	13:45	Lao 通関開始
	14:45	Lao 通関終了
		待機
3/10	06:15	Savannakhet 発
		移動 (6h45m)
	13:00	Densawan 通過
	13:00	Laobao 着
	13:00	Lao / Viet 通関開始
	17:00	Lao / Viet 通関終了
	17:00	Laobao 発
		移動 (8h10m)
3/11	01:10	Da Nang 着
		待機
	11:50	積替開始
	12:00	積替終了
	16:00	Da Nang 発
		移動 (52h)
3/13	20:00	Yen Vien 着
	20:10	積替開始
	20:15	積替終了
	20:30	デバンニング終了

### 3. 2実証運行の記録

新たな物流システムの有効性を検証するために、輸送品質、輸送コスト、リードタイム、環境負荷の4つの視点で実証運行の結果を整理した。

輸送品質に関しては、輸送中の温度や振動を計測し、品質を確認する。市販の輸送環境記録計を活用することで、全輸送ルート of 振動・温度・緯度経度を把握でき、貨物に対する損傷要因の有無を確認することが可能である。振動・温度・緯度経度情報については、UPR社の「World Keeper」を使用した。

図 UPR社「World Keeper」



出所) UPR社 HP

また、バックアップとして、衝撃および温度計測できる G-MEN 社の「G-MEN DR20」を設置した。緯度・経度情報については、Mobile Action Technology 社の「i-Got U GT-600」を使用した。

図 G-MEN 社「G-MEN DR20」



出所) G-MEN 社 HP

図 Mobile Action Technology 社「i-Got U GT-600」



出所) Mobile Action Technology 社 HP

輸送コストに関しては、今回の実証運行のコストを積算しても実際の商品レートと大きく乖離するため、ヒアリングをベースに定性的な評価とした。荷主が支払う運賃は、他の輸送機関との競合や繁閑波動に伴う需給バランスの変化を受けるため、今回の実証運行（1回のみ）で発生した費用を基準に比較することは妥当でない。

リードタイムに関しては、積荷時や通関、貨物の積み替え時など主要ポイントの通過時間や通関手続きでの待ち時間等を記録することで計測を行った。

環境負荷に関しては、トラックや鉄道における CO2 排出量の原単位を用いて走行距離より算出した。

表 計測を行った項目及び場所

国	都市／経路	時間	距離	温度	振動	緯度経度
タイ	<a href="#">バンコク</a> ラヨー <a href="#">ン</a>	●	●	↑	↑	↑
	東西経済回廊					
	ムクダハン	●	●			
ラオス	サバナケート	●	●	全輸送ルートで常時計測		
	東西経済回廊					
	デンサワン	●	●			
ベトナム	ラオバオ	●	●			
	東西経済回廊					
	ダナン	●	●	↓	↓	↓
	南北鉄道					
	ハノイ	●	●			

※●については到着時間と出発時間を計測

また、各計測機器の設置場所については、UPR 社「World Keeper」は最も衝撃を受けやすい後軸上のコンテナ床面に設置、G-MEN 社「G-MEN DR20」は次に衝撃を受けやすいコンテナ中央の床面に設置、Mobile Action Technology 社「i-Got U GT-600」は GPS 電波を受信できるようコンテナ外の後部に取り付けた。

図 計測機器の取り付け場所

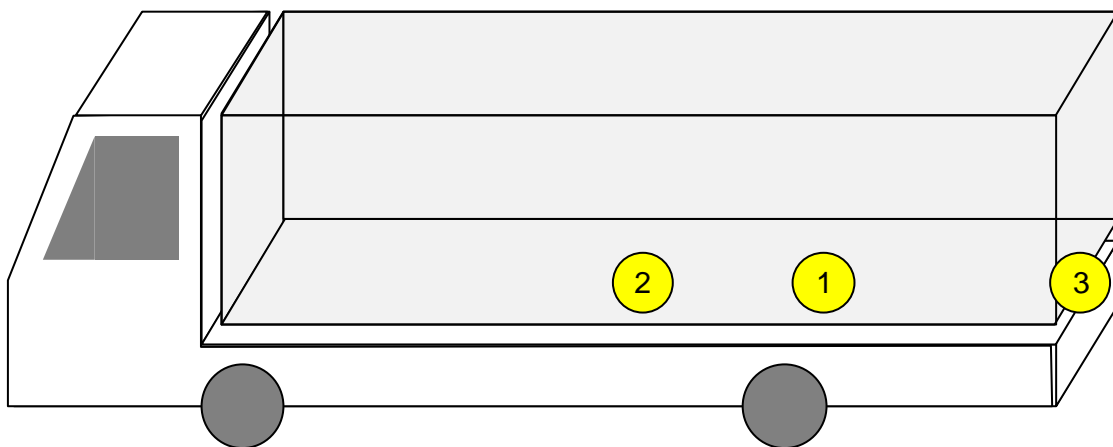


表 計測機器の取り付け場所の概要

	名称	計測情報				備考
		振動	位置	温度	湿度	
①	World Keeper	●	●	●	●	後軸上のコンテナ床面に設置
②	G-MEN DR20	○		○	○	コンテナ中央の床面に設置
③	GT-600		○			コンテナ外の後部に設置

※バックアップのために同じ情報項目を複数のセンサーで取得しているが、分析は●のみを実施。

### 3. 3新たな物流システムの輸送サービス評価

#### (1) リードタイム

本実証走行において、出発地のラヨンから到着地のハノイまでの約 2,030km の道のりを 2015 年 3 月 8 日 16 時 30 分から 3 月 13 日 20 時 00 分までの 123 時間 30 分かけて走行した。

このうち、ラオス・サバナケットでの宿泊やベトナム・ダナンでの鉄道の待ち時間などの待機時間が約 30 時間含まれている。ラオス・サバナケットでの宿泊は、通関の開庁時間が限られるため必要な宿泊であり、ベトナム・ダナンでの鉄道の待ち時間は通関の開庁時間と鉄道の運行頻度が限られ、さらに前日に鉄道事故があり運行スケジュールが乱れていたため発生した待ち時間である。

実際に輸送を行った時間や、通関にかかった時間は約 93 時間である。仮に通関の 24 時間開庁が実現し、鉄道の運行スケジュールに合わせた輸送が実現できれば、現状の輸送速度や通関の処理速度でも、実証走行時の約 75%の時間での輸送が可能である。

図 実証走行のリードタイム

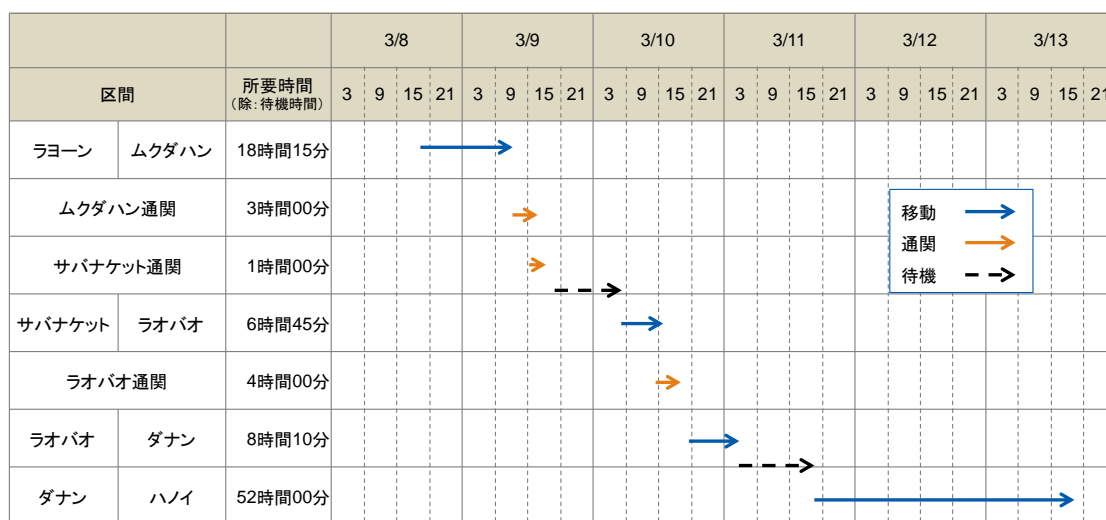


表 作業別所要時間

	所要時間
移動	85 時間 10 分
通関	8 時間 00 分
待機	30 時間 20 分
合計	123 時間 30 分

区間別に輸送中の平均速度をみると、トラック輸送については、ラヨン-ムクダハ

ン間のタイ国内が 41.5km/h、サバナケット-ラオバオ間のラオス国内が 34.2km/h、ラオバオ-ダナン間のベトナム国内が 32.7km/h であった。タイ国内と比較して、ラオス国内とベトナム国内のトラック輸送の平均速度は 10km/h 程度遅い速度となった。

一方で、鉄道輸送については、ダナン-ハノイ間で 15.2km/h であり、トラック輸送と比較して半分程度の平均速度でしか運行できていないことが分かった。原因として考えられることは、線路のメンテナンスが行き届いていないため走行環境が悪く速度を上げられない点、ベトナム国内の鉄道は単線のためすれ違いの際に待ち時間が発生してしまう点、旅客鉄道と線路が共用で旅客鉄道優先であるため待ち時間が発生してしまう可能性がある点、2015 年 3 月 10 日の夜にクアンチ省（フエとドンハイの間）で鉄道とトラックの衝突事故があり運行ダイヤが乱れていた点などが挙げられる。

表 区間別平均速度

輸送手段	出発時間	到着時間	所要時間	区間		距離 (km)	平均速度 (km/h)
トラック	3/8 16:30	3/9 10:45	18 時間 15 分	ラヨーン	ムクダハン	758	41.5
トラック	3/10 06:15	3/10 13:00	6 時間 45 分	サバナケット	ラオバオ	231.0	34.2
トラック	3/10 17:00	3/11 01:10	8 時間 10 分	ラオバオ	ダナン	267.0	32.7
鉄道	3/11 16:00	3/13 20:00	52 時間 00 分	ダナン	ハノイ	791.0	15.2

鉄道輸送の区間別平均速度の内訳をみると、ダナン-フエ間の平均速度は 5.3km/h と著しく低い水準にあった。鉄道事故の影響で運行ダイヤが乱れていたことが原因であると考えられる。また、ビンソン-エンヴィエン間が 16.2km/h と次に低い水準にあり、ハノイ市内は通勤時間帯に市街地を鉄道が走行できないため、迂回が必要であったことが原因であると考えられる。鉄道輸送の平均速度の推移をみると、最高速度は 53.5km/h となっており、40km/h 以上で輸送している時間も多く存在するが、停止している時間も同様に多く存在し、平均速度が 15.2km/h と低水準になっている。

表 鉄道輸送の区間別平均速度内訳

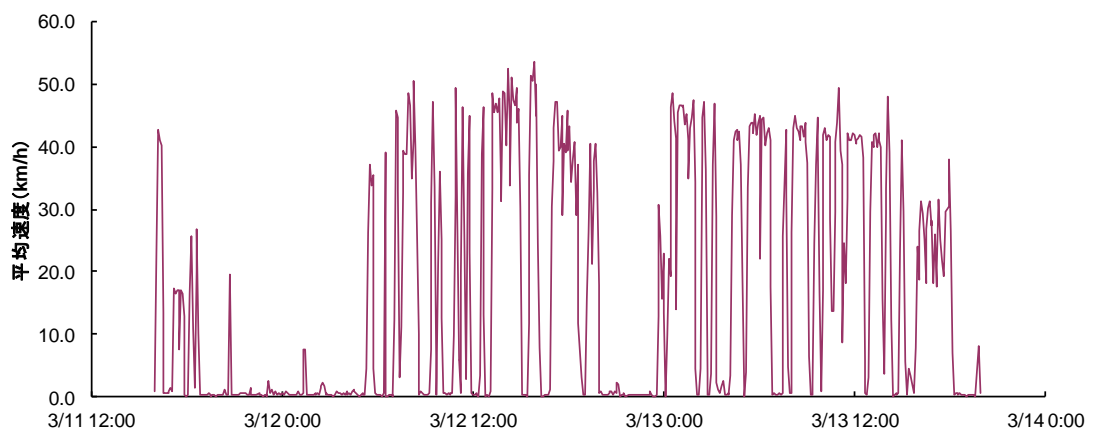
輸送手段	出発時間	到着時間	所要時間	区間		距離 (km)	平均速度 (km/h)
鉄道	3/11 16:00	3/12 9:00	17 時間 00 分	Da Nang	Hue	90	5.3
鉄道	3/12 09:00	3/12 16:30	7 時間 30 分	Hue	Dong hai	176	23.5
鉄道	3/12 16:30	3/13 04:00	11 時間 30 分	Dong hai	Vinh	193	16.8
鉄道	3/13 04:00	3/13 10:30	6 時間 30 分	Vinh	Bim Son	178	27.4
鉄道	3/13 10:30	3/13 20:00	9 時間 30 分	Bim Son	Yen Vien	154	16.2
鉄道	3/11 16:00	3/13 20:00	52 時間 00 分	Da Nang	Yen Vien	791	15.2



図 鉄道輸送の区間別平均速度内訳



表 鉄道輸送の平均速度推移<sup>7</sup>



<sup>7</sup> 計測した緯度経度情報を距離に換算し、5分毎の平均速度を算出した。緯度経度情報から距離を算出する際に国土地理院のHP

(<http://vldb.gsi.go.jp/sokuchi/surveycalc/surveycalc/bl2stf.html>) を活用した。

(参考) 2015年3月10日に発生した鉄道事故

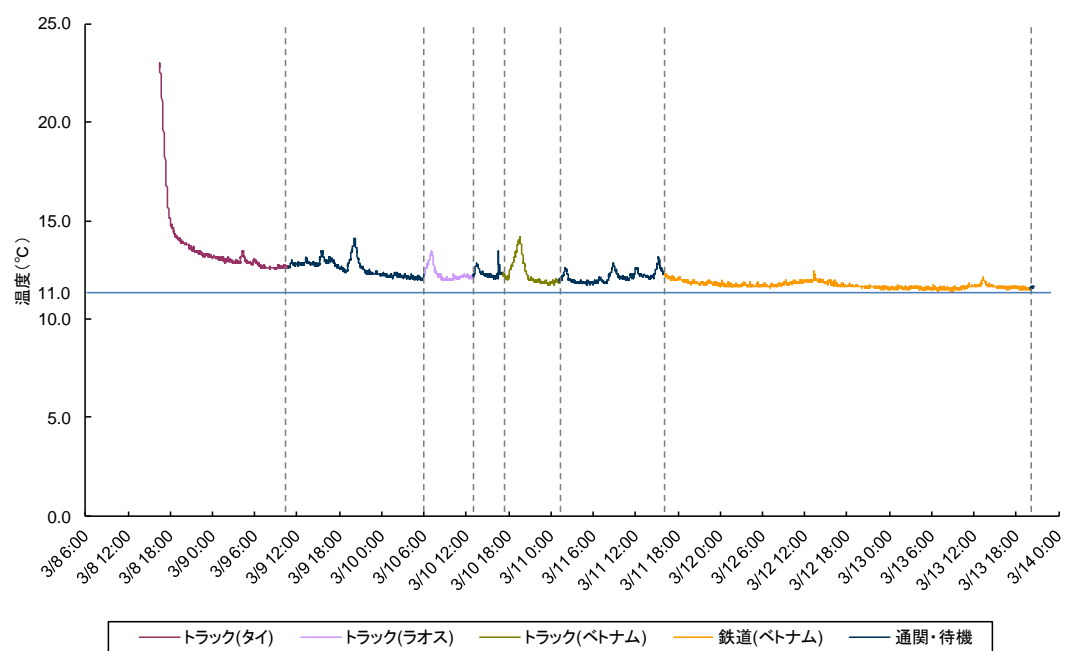


出所) Viet Nam News

## (2) 輸送品質 (温度)

実証走行では、リーファーコンテナ内の温度を 11~13°C に設定し、輸送を行った。リーファーコンテナは、定期的に霜取りを行う必要があるため、数時間~10 数時間に一度の頻度で 1 時間程度電源を切り、再起稼働させる必要がある。そのため、数時間に一度温度が上昇している。それ以外については、輸送開始時から終了時まで安定した温度が維持されている。

リーファーコンテナ内の温度推移



リーファーコンテナの輸送開始時の温度  
(左数字：設定温度、右数字：コンテナ内温度)



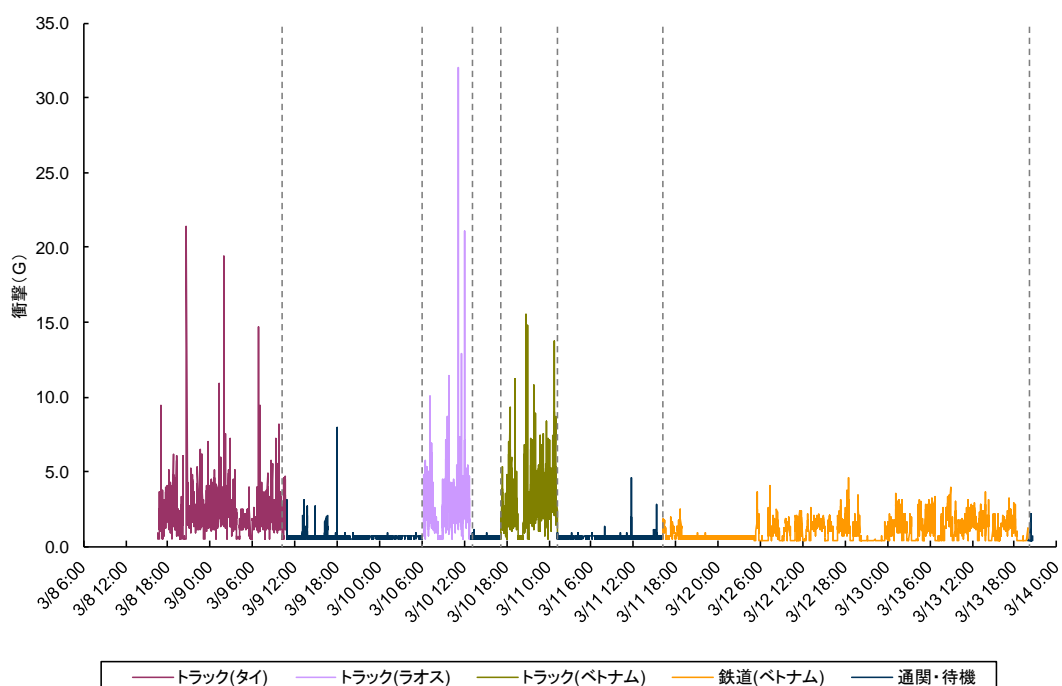
図 リーファーコンテナの輸送終了時の温度  
(左数字：設定温度、右数字：コンテナ内温度)



### (3) 輸送品質（振動）

実証走行においては、ラヨーン～ムクダハン間のタイ国内のトラック輸送、サバナケット～デンサワン間のラオス国内のトラック輸送、ラオバオ～ダナン間のベトナム国内のトラック輸送においては、それぞれ 10G を超える大きな衝撃を受けることが数回あった。一方で、ダナン～ハノイ間の鉄道輸送においては、5G を超える衝撃を受けることがなく、鉄道が安定した品質で輸送できることが証明された。

図 輸送中の振動推移



各区間で受けた衝撃の平均値については、トラック輸送ではタイ国内が 2.1G とラオスやベトナムと比較して、低い結果となっており、路面が比較的整備されていることが分かる。鉄道輸送は、平均 1.0G とトラック輸送の半分以下の値となっており、輸送品質が安定している。

また、各区間で受けた衝撃の最大値については、トラック輸送ではラオス国内で 32.1G と大きな衝撃を受けている。タイ国内やベトナム国内でも 15~20G の大きな衝撃を受けてしまう個所が残されていることが分かる。一方、鉄道貨物については、最大衝撃が 4.6G とトラックと比較して小さい衝撃となっている。

表 国別輸送機関別の衝撃

	区間		距離 (km)	平均衝撃 (G)	最大衝撃 (G)	10G 以上 計測回数 (回)
トラック(タイ)	ラヨーン	ムクダハン	758	2.1	21.5	4
トラック(ラオス)	サバナケット	デンサワン	231	2.4	32.1	5
トラック(ベトナム)	ラオバオ	ダナン	267	2.7	15.5	5
鉄道(ベトナム)	ダナン	ハノイ	791	1.0	4.6	0

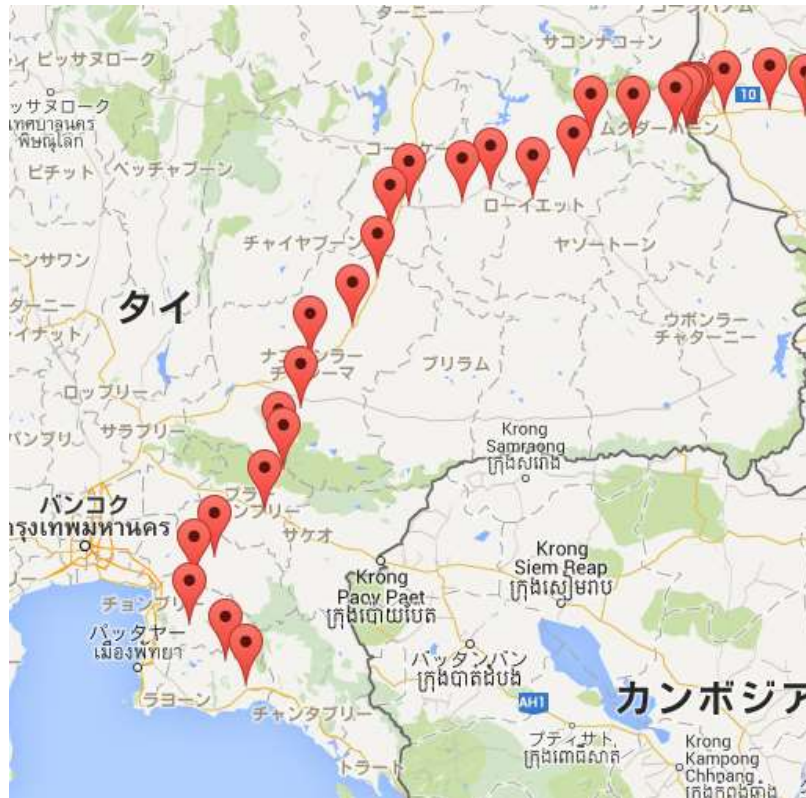
①タイ国内の道路状況について

タイ国内の道路は、基本的にすべての路面が舗装されており、走行に支障はなかった。一部、工事中により一部路面のアスファルトが剥がされている個所があり、304号線や2号線、23号線において、10Gを超える衝撃を受ける個所があった。本実証走行では、タイ国内の輸送時間のほとんどが夜間であったため、走行中に路面が整っていない場所の発見が遅れてしまったことが原因であると考えられる。

表 タイ国内の道路について

国	道路	距離 (km)	衝撃 (平均値)	衝撃 (最大値)	10G 以上 回数
タイ	トラック(344号線)	73.3	2.0	9.4	0.0
	トラック(311号線)	76.9	2.2	6.2	0.0
	トラック(304号線)	195.0	2.1	21.5	1.0
	トラック(2号線)	136.0	2.8	19.4	2.0
	トラック(23号線)	123.0	1.5	14.7	1.0
	トラック(2044号線)	43.9	2.0	4.3	0.0
	トラック(2046号線)	21.5	2.0	4.9	0.0
	トラック(2042号線)	88.4	2.2	8.2	0.0

図 タイ国内の走行ルート



出所) Google Map

図 タイ国内の道路 (2号線)



②ラオス国内の道路状況について

ラオス国内の道路は、タイ国境（サバナケット）付近やベトナム国境（デンサワン）付近は、ほとんどの道路が舗装済みであり、走行に支障はなかった。しかし、各所に路面の陥没やひびなどがあり走行に大きな支障をきたした。また、9号線のラオス国内中央付近の一部は、補修工事のために路面のアスファルトがはがされている個所があり、走行に支障をきたした。テスト走行時と比較して、実証走行時は道路の舗装工事が一部で進捗し、舗装された道路が増えていたため、ラオス国内の走行時間が7時間から6時間45分に15分短縮した。舗装工事が進めば、さらなる時間短縮が見込まれる。

表 ラオス国内の道路について

国	道路	距離 (km)	衝撃 (平均値)	衝撃 (最大値)	10G 以上回数
ラオス	トラック(9号線)	231.0	2.4	32.1	5.0

図 ラオス国内の走行ルート



出所) Google Map

9号線では多くの場所で舗装工事が行われているため、新しく舗装された道路は路面が整っており、走行しやすい。



図 ラオス国内の舗装された道路（9号線）



舗装工事が行われている箇所は、片側もしくは両側の車線のアスファルトが剥がされており、走行に大きな支障をきたした。

図 ラオス国内の舗装工事中の道路（9号線）



図 ラオス国内の舗装工事中の道路（9号線）



ラオス国内のほとんどの道路が、舗装済みもしくは舗装工事中であったが、一部路面が陥没している個所やひびが入っている個所があり、走行に大きな支障をきたした。

補修工事を実施している建設会社（日新ベトナムよりヒアリング）によると道路の痛み具合から過積載による損傷が原因とみられ、この結果、補修が通常よりも頻繁に実施することとなる。現在の状況では、①過積載の排除、②道路の強化のいずれかを実施しないと必要以上の補修が必要となる。なお、舗装済の道路は快適に走行可能となっている。

図 ラオス国内の陥没した道路 (9 号線)



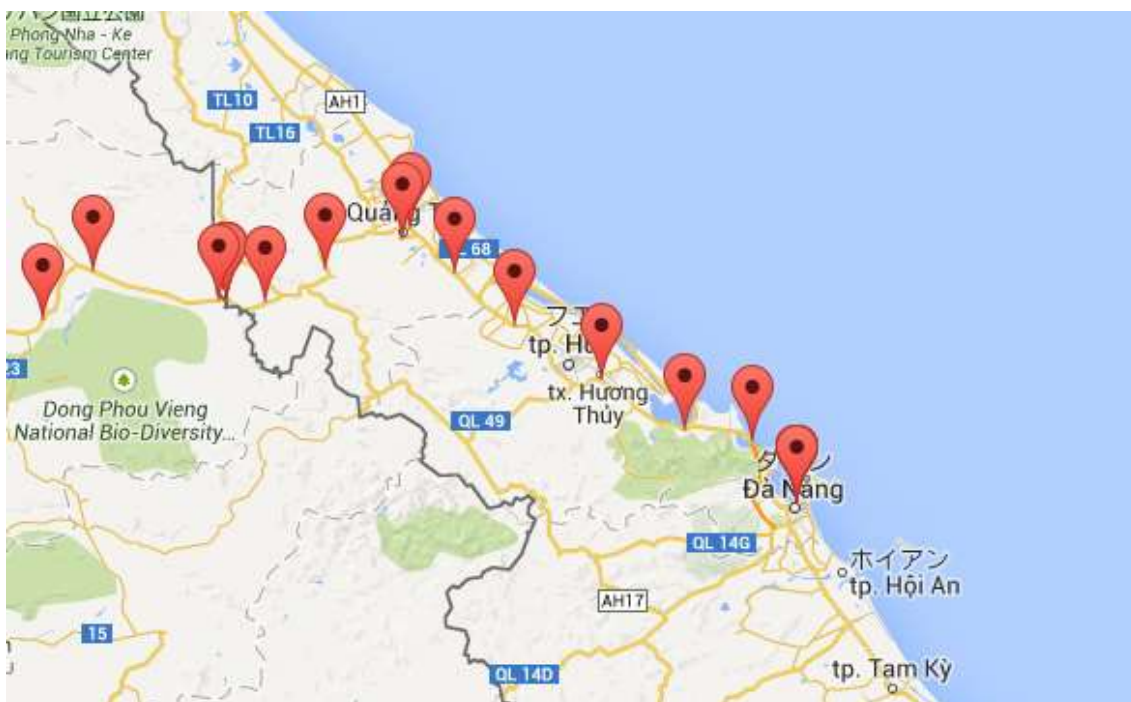
③ベトナム国内の道路状況について

タイと同様に、ほとんどの路面が整備されており、走行に支障はなかった。AH1 号線の一部区間において、2 車線道路への拡張工事を実施している箇所や補修工事中の箇所があったため、10G を超える衝撃を受ける箇所が 4 箇所あった。ベトナム国内のトラック輸送時間のほとんどが夜間であったため、走行中に路面が整っていない場所の発見が遅れてしまったことが原因であると考えられる。

表 ベトナム国内の道路について

国	道路	距離(km)	衝撃 (平均値)	衝撃 (最大値)	10G 以上 回数
ベトナム	トラック(9 号線)	83.7	2.3	11.2	1.0
	トラック(AH1 号線)	183.3	2.8	15.5	4.0

図 ベトナム国内の走行ルート



出所) Google Map

9号線は、ほとんどすべての道路で路面が整っており、走行しやすい。

図 ベトナム国内の道路 (9号線)



AH1 号線は、一部車線の拡張工事や路面の補修工事を行っており、路面が剥がされている箇所が複数箇所ある。

図 ベトナム国内の道路 (AH1 号線)



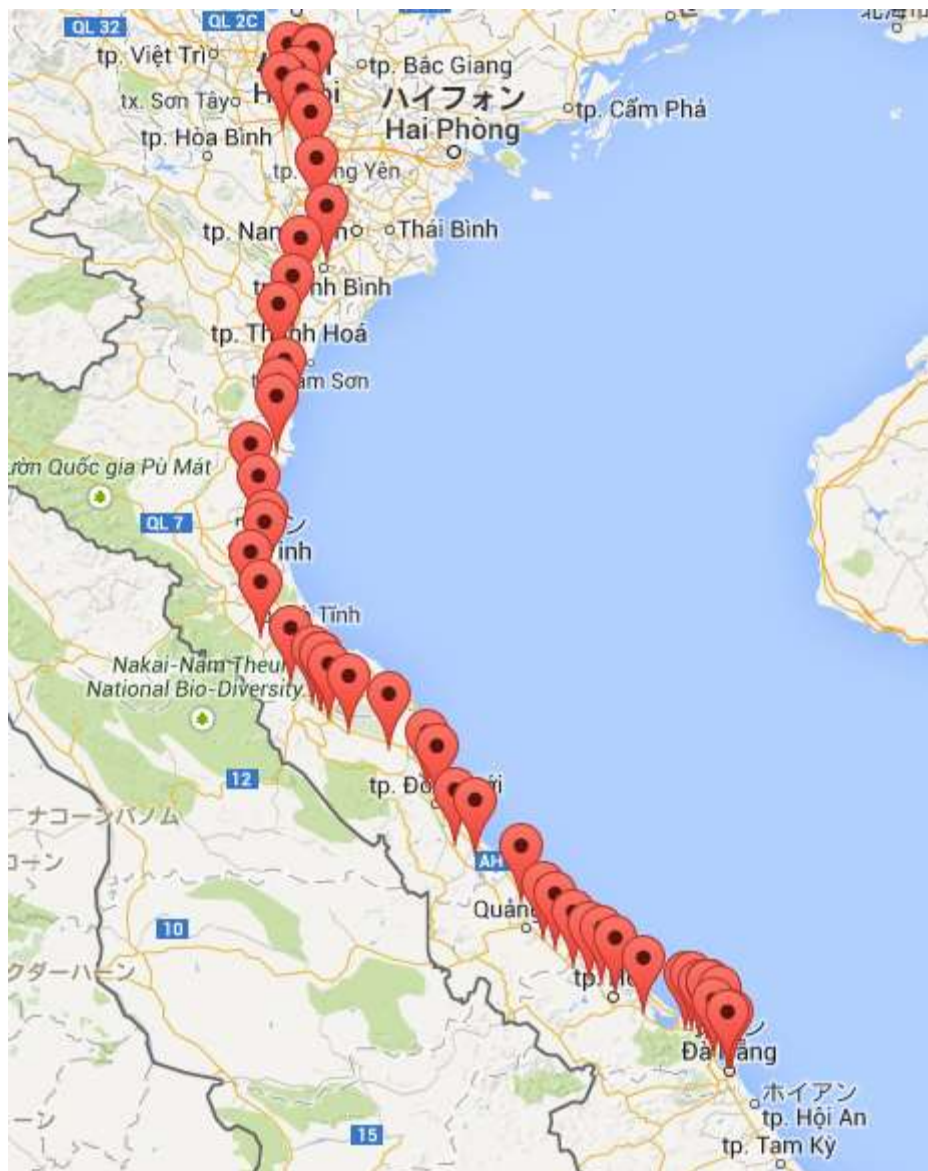
④ベトナム国内の鉄道について

ベトナム国内の線路は、輸送中に 5G 以上の衝撃を受けることがなく、路線が整った状況にある。しかしながら、先述の輸送中の平均速度は、ダナン-ハノイ間で 15.2km/h であり、トラック輸送と比較して半分程度の平均速度でしか運行できていないため、衝撃が過小に評価されている可能性がある。速度が出ない原因として考えられることは、線路のメンテナンスが行き届いていないため走行環境が悪く速度を上げられない点や、ベトナム国内の鉄道は単線のためすれ違いの際に待ち時間が発生してしまう点、旅客鉄道と線路が共用で旅客鉄道優先であるため待ち時間が発生してしまう可能性がある点、実証走行前日に事故があり運行ダイヤが乱れていた点などが挙げられる。

表 ベトナム国内の鉄道の状況について

国	道路	距離(km)	衝撃 (平均値)	衝撃 (最大値)	10G 以上 回数
ベトナム	鉄道(ベトナム)	791.0	1.0	4.6	0.0

図 ベトナム国内の鉄道輸送ルート



出所) Google Map

ダナン駅においては、クレーン車によりトラックから鉄道への貨物の積み替えが行われている。なお、貨物の積み替え時に 5G を超える大きな衝撃は検知されなかった。

図 ダナン駅（ベトナム）での貨物の積み替え



Yen Vien 駅（ハノイ・ベトナム）ではトップリフターによる貨物の積み替えが行われている。なお、貨物の積み替え時に 5G を超える大きな衝撃は検知されなかった。

図 Yen Vien 駅（ハノイ・ベトナム）での貨物の積み替え



#### (4) 輸送コスト

日系物流企業へのヒアリングにより、海上輸送を組み込んだ場合の輸送コストはバンコクからハノイまでで約1,950ドルであるのに対して、全てトラックで輸送した場合は約3,000ドルである。本実証走行では、長距離輸送になるほど料金が低減する鉄道を組み合わせることで、全てをトラックで運んだ場合よりもコストを引き下げることが狙ったが、現状では全てをトラックで輸送した場合よりも割高になる。リーファーコンテナはドライコンテナと比較して海上輸送とトラック輸送で運賃差が小さい。これらの水準と比較して、実証走行から試算した鉄道を組み合わせた費用は約2倍差がある。

ベトナム国鉄は旅客優先で鉄道ダイヤを組んでおり、現状では荷主のニーズがあったとしても貨物列車の供給量が十分ではない。ベトナム国鉄は貨物列車を数多く走らせているわけではなく、編成も長くできないので、利用ニーズに対して供給量が限られることから値引きなどが引き出しにくい。また、ベトナム国鉄は、ハノイ＝ホーチミンの南北輸送の荷量が最も集まりやすいと認識している。その中で、ベトナム中部発着の運賃が今後、引き下がることは想定しにくい。

供給量を増やすには、ベトナム国鉄による線路容量を引き上げる投資が求められる。仮に、線路容量のボトルネックが都市部への引き込み線にあるならば、バイパス線の設置も有効である。また、日本のように貨物ターミナルを郊外に移して、効率化を図ることも期待できる。鉄道事業者が適切な投資を継続することで、供給拡大や原価低減を図り、鉄道輸送のサービス力を高めることで、結果として荷量が増えて収益が増加する、この正のスパイラルを構築することが期待される。

また、今回の調査結果では、鉄道輸送で45ftハイキューブのリーファーコンテナを輸送するために特別な作業を実施しており、その分のコストアップも生じている。これらは、将来的に荷量が拡大してインフラ整備が進めば解消・軽減する問題ではあるが、以下にその要因を示す。

- 税関や鉄道駅でリーファーコンテナの給電をできる地上施設がない。よって、常に発電機を回す必要があり、燃料費用がかかる。
- 貨物鉄道に連結する電源車は、1両で5個15本のリーファーコンテナまで給電できる。言い換えると、荷量が少ない場合は割高なコンテナ費用が価格に転嫁される。
- 荷量が往復で確保できない場合は、電源車や45ftコンテナの低床ワゴン車を事前に回送する費用がかさむ。
- ターミナルでの積み替えが発生するため、その費用がかかる。



現状のベトナム国鉄の貨物列車では、海上コンテナの輸送は一部であり、ダナン駅の貨物列車は有蓋車・無蓋車が多かった。今後、日本のように物流が近代化してコンテナ輸送が主流になれば、ターミナル設備の投資は可能になる。

図 ダナン駅の有蓋車・無蓋車



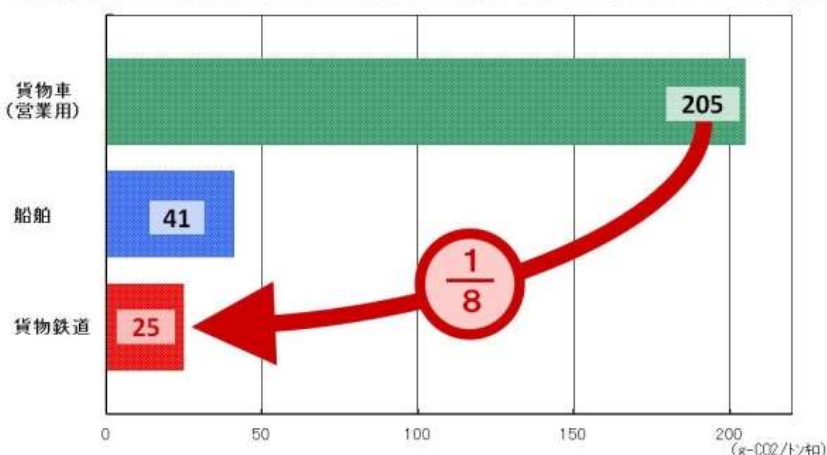
#### (5) 環境負荷低減

環境負荷低減については、トラックや鉄道における CO<sub>2</sub> 排出量を走行距離より算出する。現地のトラックや鉄道の CO<sub>2</sub> 排出量が不明なため、日本における貨物車（営業用）と貨物鉄道が 1 トンの荷物を 1 k m 運ぶ際に排出される二酸化炭素量をベースに鉄道貨物とトラック輸送のマルチモーダルの際の CO<sub>2</sub> 削減量を算出した。

図 輸送機関別の CO<sub>2</sub> 排出量原単位

## モーダルシフトの効果

(輸送機関別のCO<sub>2</sub>排出量原単位(1トンの貨物を1km輸送したときのCO<sub>2</sub>排出量):2012年度実績)



国土交通省総合政策局環境政策課ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」を基に作成

出所) 国土交通省 HP ([http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo.tk2\\_000016.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo.tk2_000016.html))

実証走行で輸送した貨物は、総重量約 5+トンであったため、国土交通省が公表しているトラック輸送および鉄道輸送のCO<sub>2</sub>排出量原単位を用いて算出した。

ケース1として、本実証実験と同様に一部区間で鉄道輸送を用いるマルチモーダルの場合のCO<sub>2</sub>排出量を算出した。ケース2として、鉄道輸送は用いず、全行程をトラック輸送した場合のCO<sub>2</sub>排出量を試算した。2ケースを比較すると、ケース1は約1.4トンのCO<sub>2</sub>排出量に対し、ケース2は約2.1トンと、1.5倍程度のCO<sub>2</sub>排出があり、鉄道輸送を用いることにより環境負荷を大きく低減できる。

表 ケース1 一部(ダナン~ハノイ間) 鉄道輸送した場合のCO<sub>2</sub>排出量

	区間		CO <sub>2</sub> 排出量原単位 (g-CO <sub>2</sub> /トンキロ)	距離 (km)	貨物重量 (トン)	CO <sub>2</sub> 排出量 (kg-CO <sub>2</sub> )
	ラヨン	ムクダハン				
トラック(タイ)	ラヨン	ムクダハン	205	758	5	777
トラック(ラオス)	サバナケット	デンサワン	205	231	5	237
トラック(ベトナム)	ラオバオ	ダナン	205	267	5	274
鉄道(ベトナム)	ダナン	ハノイ	25	791	5	99
合計	ラヨン	ハノイ				1,386

表 ケース 2 全行程トラック輸送した場合の CO2 排出量

	区間		CO2 排	距離	貨物重	CO2 排
			出量原			
			(g-CO2/	(km)	(トン)	(kg-CO2
			トンキロ)			)
トラック(タイ)	ラヨーン	ムクダハン	205	758	5	777
トラック(ラオス)	サバナケット	デンサワン	205	231	5	237
トラック(ベトナム)	ラオバオ	ダナン	205	267	5	274
トラック(ベトナム)	ダナン	ハノイ	205	791	5	811
合計	ラヨーン	ハノイ				2,098

#### 4. 新たな物流システムのユーザーニーズ

##### 4.1 新たな物流システムの優位性

今回の実証走行の結果を踏まえると、東西経済回廊を利用したタイとベトナム間の陸上輸送は、現状環境下では優位性を確立しがたい。ただし、ASEAN 域内の経済統合などが進めば商品化の可能性が見えてくる。

表 バンコクからハノイへのサービス水準比較（現行）

	海上輸送	トラック輸送	トラック+鉄道輸送
リードタイム	△直行便で最短3日だが 経由便では10日 (CY⇔CYの時間であり 倉庫へ移動やCYカ ットオフの時間を別途 考慮する必要有り)	○所要日数は約3.5日	△鉄道ダイヤとの接続も あり、全てトラックで 輸送した場合に、さら に2日が追加
輸送品質	△ガントリーによる衝撃 が懸念	○路面に配慮した運転で 振動抑制	○駅での積替でも振動は 軽微
輸送コスト	○大量輸送が可能で非常 に安価となるが。リー ファーコンテナ対応費 用がかかることでトラ ック輸送との大きく ない(約42,000ドル)	△ <del>×</del> ドライバーの拘束が 長く、リーファーコン テナの発電機を装備し たトレーラーを確保す るため高くなるも長く 高い(約43,800ドル)	×駅などのインフラが不 十分なことに加えて、 鉄道に電源供給車両を 連結するため鉄道運賃 が割高なため、トラッ クより高い(約9,800 ドル)

表 陸上輸送（トラック・鉄道）の優位性（対 海上輸送）

	内容	優位性	
		現行	将来
リードタイム	ベトナム国鉄で発生した事故の影響が無く、スケジュール通りに届いていたとしても5日を越える。一方で、海上輸送の場合は、直行便を利用した場合に最短3日で済むものの前後のCYカットオフ期限を考慮すると、リードタイムはさらにかかる。	△	△

	現状では、レムチャバン港からハイフォン港への直行便は、頻度が少ない。荷主の出荷日によっては、経由便を使うことの方が多いだろう。その場合はトラック+鉄道輸送の優位性がでる。ただし、今後の荷量拡大でコンテナ船の直行便が増えれば優位性はゆらぐ。	○	△
	現状では、直行便を用いた海上輸送とトラック+鉄道輸送でリードタイムの差は大きくないが、メコン域内での貿易円滑化が進み、通関情報の共有化が実現できれば、EUのように通関手続き無く国境を通過できる可能性もある。その場合は、国境をまたぐトラック輸送の時間を短縮でき、競争力が <u>を</u> 発揮できる。	—	○
	現状の日系企業の生産工場は、バンコク南部やアユタヤに集中しておりレムチャバン港に近いが、将来、メコン全域を踏まえて配送拠点がラオス国境付近に設けられた場合は、トラック輸送の移動距離が縮まりリードタイムが優位になる。	×	△
輸送品質	ガントリークレーンを使用する海上輸送と比較して、陸上輸送は衝撃を抑えることができる。現状の東西経済回廊の路面でも、輸送中の衝撃は軽微であり、優位性がある。また、鉄道への積み替えでも衝撃は軽微である。	○	○
輸送コスト	海上輸送は運送ロットが大きいいため、運賃は非常に安価である。 <u>ただし、リーファーコンテナの場合はCYや船内で電源費用が発生するため、陸上輸送との差は縮まる。</u> <u>トラック運賃は、経済交流が活性化して、片荷問題が解消すればトラック+鉄道輸送の運賃は多少の低下が見込まれるが、そもそも供給拡大の見込みが無く鉄道運賃の値下げが見通せない。さらに、ドライバーの最低賃金の引き上げが相次ぐ中で下げ幅は限られる。コスト高は避けられない。鉄道運賃が割高な背景には、貨物列車の運賃レートが安くないことに加えて、リーファーコンテナへ給電する電源車の連結費用が積み増される。今後、利用量が増えれば1コンテナあたりの電源車負担コストが低減したり、往復の貨物を集めることで回送コストを引き下げることが可能である。</u>	×	<u>△</u> ×
	港湾コンテナターミナルと異なり、トラックが通過する税関の保税蔵置所や鉄道貨物ターミナルにはリーファーコンテナを給電する設備がない。よって、常に発電機を動かす必要があり、燃料代がかさむ。ただし、これらは荷量が増えて各拠点が整備されれば解決可能である。	×	△



表 トラック・鉄道輸送の優位性（対トラック輸送）

	内容	優位性	
		現行	将来
リード タイム	<p>すべてトラックで輸送した場合は、約 3.5 日で済む。一方で、ベトナム国鉄で発生した事故の影響が無く、スケジュール通りに届いていたとしても、一部をトラックから鉄道に切り替えた場合は、余分に 2 日かかる。</p> <p>ボトルネックはベトナム国鉄の速度になるが、メーターゲージによる高速化の限界もあり、線路の整備状況も良くない。さらに、単線かつ旅客輸送が優先されることで貨物輸送の高速化は困難である。速度向上には鉄道の抜本的な投資が必要であるが超長期的な課題となる。</p>	×	×
	<p>線路容量の限界もあり、日本のように複数の編成が運行されておらず、荷主は週に数便ある貨物鉄道のスケジュールに合わせた輸送計画を用意する必要がある。</p>	×	×
輸送 品質	<p>鉄道輸送の低振動性が検証されたが、ジェットロが実施したトラック輸送の振動結果も良好であり、商品力としてアピールできる優位性とまでは言い難い。</p>	—	—
輸送 コスト	<p>本来であれば、輸送距離が長くなれば長くなるほど鉄道輸送は優位性を発揮するはずである。日本の場合は、600km を境に鉄道輸送とトラック輸送の費用が逆転すると言われる。ダナン＝ハノイはおよそ 800km であり、優位性を発揮できる環境にある。</p> <p>しかしながら、現状では全てをトラック輸送で担った方が運賃は安い。リードタイムの項目で言及したように、貨物鉄道の容量は限定的であり、かつ、国鉄による運行で市場原理が働きにくい。</p>	×	×
	<p><u>海上輸送との比較で言及したように、リーファーコンテナを輸送する場合は、電源車を連結する必要がある。これは 15 本のコンテナまで給電が可能であるが、今回の実証走行のように小ロットの場合には荷主が許容できない金額が転嫁されることになる。ただし、将来に荷量が増加すれば解消軽減される。</u></p>	×	△

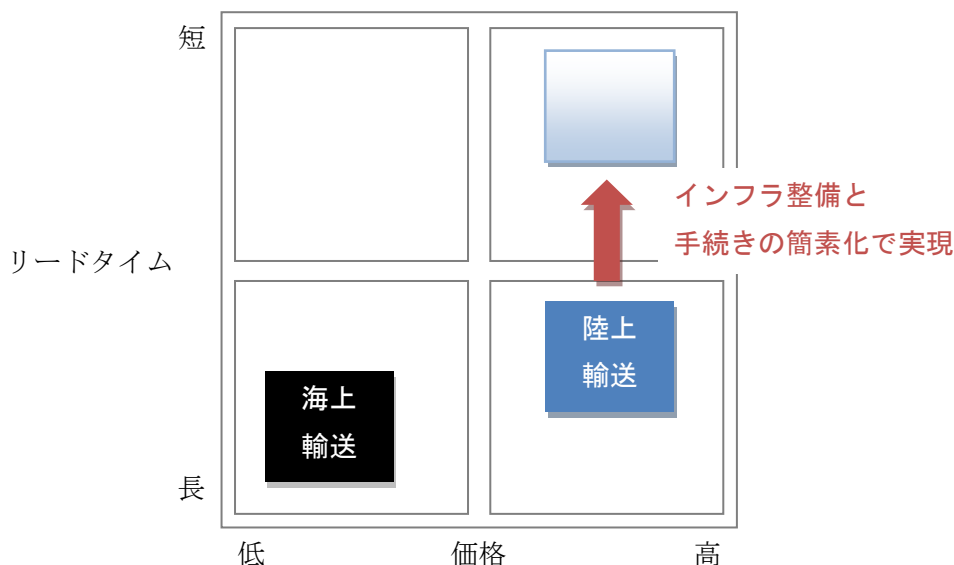
現状では、バンコクからハノイまでの輸送について、陸上輸送（トラック＋鉄道）の優位性は発揮しにくい。それは、価格に対してリードタイムが大きく縮まらないためである。陸上輸送（トラック＋鉄道）はコンテナ船の経由便よりリードタイムが短いものの、荷主がコンテナ船の直行便に合わせて出荷スケジュールを組んだ場合は、差が出ない。しかしながら、継続的な道路・鉄道インフラの整備や貿易手続きの簡素化に取り組

んでいけば、現状よりも陸上輸送のリードタイムを短くすることができ、商品力を高めることができる。

ただし、それらのサービス水準に見合った商材を発掘するマーケティングが必要になる。現状では、バンコクからハノイまで約 1,500km であり、この距離は東京～鹿児島よりも長く途中に中核都市がない。バンコクおよびハノイで一定の荷量を有する荷主は、これだけ距離が離れていると各拠点で DC 倉庫を所有するのが一般的である。例えば、製造業の調達であれば、海上コンテナでまとまった荷量を安価に輸送し、工場そばの倉庫で一時保管した方が物流コストを引き下げることができる。

輸送費よりも保管費用や在庫費用がかさむ場合や、輸送ロットが小さい場合は、迅速な長距離輸送が訴求できる余地がある。例えば、需要変動が大きく発注から納品までのタイミングが短い、かつ、商品の品質保持期間も短い、食品小売店への納品が考えられる。

図 陸上輸送（トラック・鉄道）と海上輸送の商品力の比較



本事業を通じて、東西経済回廊とベトナム国鉄を組み合わせた輸送が可能であり、輸送品質が担保されることが検証できた。この結果は、現地に進出する日系企業のサプライチェーンに多様な選択肢を提供することが可能である。

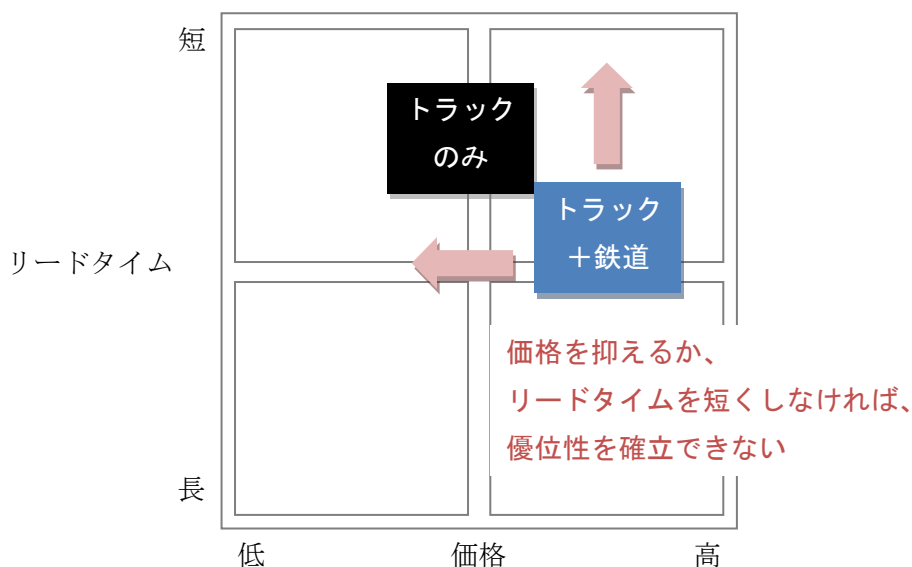
ただし、現状ではベトナム鉄道を使ったリーファーコンテナのサービスレベルが低く運賃が割高であり、傾向が続く限り、定常的な輸送サービスとして商品化を図ること



は困難であると言わざるを得ない。ただし、荷量が増えてくれば税関や鉄道駅の給電環境を整えることができ、さらに電源車の費用負担も軽減されることから、鉄道を組み合わせた場合の運賃は、トラックのみと比較して、2~3割高に縮まると想定される。ASEAN 地域も環境負荷低減に向けた取り組みを目指していることから、荷主が許容できる範囲に費用が抑えられれば、鉄道輸送の特徴である低い環境負荷が支持されることも想定される。

さらに、緊急時のバックアップとして位置づけることはできるだろう。タイではトラックドライバーの不足が指摘されており、ベトナムでも昨年に過積載に対する検問が強化されたことで積載率が適正化しトラックが不足したことがあった。また、道路の事故や冠水による渋滞の懸念や、北米で定期的発生する港湾ストがメコン地域で今後起きないとは限らない。現状の制度でも、CBTAにより東西経済回廊の沿線であればタイおよびベトナムの車両が相互に通行できる。現時点では、この制度は普及していないが、今後の利用拡大が期待されている。ベトナム側のゲートウェイをダナンに設定して鉄道に接続させることで、タイ・ラオス・ベトナムのトラックリソースを融通し合うことも検討できるようになる。

図 トラック・鉄道輸送とトラック輸送の商品力の比較



#### 4. タイおよびベトナムに進出する日系荷主からの評価

##### (1) 輸送機器メーカーA社

生産活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナム（ハノイ）やタイ（バンコク）の周辺に工場を有しており、輸送機器を製造している。</li> <li>商品の特性上、国別で嗜好が異なるため、ラインアップを分けていることから、生産拠点が分散している。</li> </ul>
メコン域内の輸送実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3友好橋を経由して途中から東西回廊に接続し、陸上輸送でハノイの工場からタイ市場に完成品を提供している。</li> <li>国別に工場があるので、原則は国内に閉じた物流ネットワークを構築しているが、タイ市場の供給不足を補うために、ベトナムからの供給も3年前から開始した。</li> <li>また、部品調達についてはシンガポールで物流は一括管理している（受発注業務はタイでとりまとめている）。</li> </ul>
上記輸送の評価	<p>【良い点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海上輸送より輸送費が高いが、国内輸送と同じトラック輸送なので、海上コンテナのバンニング機能を工場のラインに設置する必要がなく、投資を抑制することができた。</li> <li>振動が小さいため、梱包を簡素化できる（梱包材が減らせることで積載率が向上すると共に、部材費用の削減につながる）。</li> <li>リードタイムが短いので、タイ国内の在庫を減らすことができ、在庫コストを圧縮することができる。</li> </ul> <p>【悪い点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用開始の当初は海上輸送と比較してばらつきがあったが、梱包のノウハウが蓄積されてきたので、輸送品質面の不満はない（道路インフラも整備が進んでいる）。</li> <li>リードタイムは、店頭で一定の在庫を持たせているので、1-2日レベルの納期短縮は影響がない。むしろ、定時制の厳守の方が必要である。</li> <li>関税の自由化にむけたスケジュールがわかりにくい（HSコードでの検索が必要になる）。</li> <li>調達物流の輸送手配は、ASEAN域内をシンガポールで一括管理しているが、実際には国境があるので手続きコストは都度発生する。EUのようなシンガポール通関後は内貨にできると業務負荷がかなり軽減される。</li> </ul>
新システムへのニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>クロスボーダー×マルチモーダル輸送 については一定のニーズがあるのではないか</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ハノイ＝バンコク間の移動をトラックと鉄道で結ぶことは難しい。しかし、今後、メコン地域が成長して市場規模が拡大すれば、可能性は出てくるのではないか。</li> <li>・ ダナンに輸入基地を設けて、ハノイには鉄道で、ラオス・タイ・ミャンマーにはそれぞれトラックで運ぶ商品であれば可能性はある。例えば保守パーツはリードタイムを非常に重視するため、保管基地にすることもできる。</li> <li>・ 荷量のロットは小さいと思うので、LCLによる小口多頻度配送サービスが提供されると使いやすい。</li> <li>・ 一部の大手荷主を除いて、多くは物流を物流企業にお任せしているのが実情である。物流企業がイニシアチブをとって荷物を束ねていけば、集まるのではないか。</li> </ul>
上記実現に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ダナンは国際港湾として整備が十分でない。寄港航路も少ない。</li> </ul>

## (2) 食品・日用雑貨メーカーB社

生産活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タイの地場メーカーに <b>OEM</b> 商品の製造を依頼している。また、中国も製造拠点としている。</li> </ul>
メコン域内の輸送実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タイの生産品はカンボジアへ南部回廊を通じて共有されている。ポイペトで積み替えを行っているが、クレーンでコンテナを移すだけであり、大きな問題はない。</li> <li>・ ドライおよび冷蔵・冷凍のリーファーコンテナを定期的に配送している。</li> <li>・ FCLで定期的に配送しているが、積載率は十分な水準までに高められていない。</li> <li>・ 域外からの調達、基本的に各国港湾より輸入をしており、域内でまとめて荷揚げして、国境を越えた配送はしていない。</li> </ul>
上記輸送の評価	<p>【良い点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送品質には問題がなく、<u>サート</u>リードタイムも1泊2日で到着する。</li> <li>・ AEO認定を受けており、国境のポイペトではなく荷受け場所で通関を受けられるのが良い。</li> </ul> <p>【悪い点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 荷量の拡大が難しく、運賃を引き下げられないのが難点である。結果としてタイ国内よりも1.6～1.7倍の高い値段になっている。</li> </ul>

	<p>その背景には、いくつかの要因がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 店舗の発注オペレーションが正常に機能しておらず、欠品情報の把握と定常発注の仕組みが安定的に運用していない</li> <li>- ナショナルブランドは、タイのメーカーが周辺国に代理店を持っており、そこからの調達依頼が入ること</li> <li>- さらに、同じ商品でも現地調達の方が安い（ロットの違いを踏まえると、B社の原価の方が安いはずであり、通常ではない手段で持ち込んでいる可能性が高い）</li> </ul>
新システムへのニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ クロスボーダー×リーファーコンテナ輸送 については検討したことがある。</li> <li>・ 現状のタイからカンボジアを経由し、ベトナムのホーチミンまで南部回廊を拡張した物流も検討したことがある。また、東西経済回廊の興味も非常に高い。</li> <li>・ ベトナム側に物流拠点を開設して、輸入品を集約する計画も検討したが、外資規制の影響から断念した。完成品の輸入枠を2割しか持っておらず、結局、協業先の地場企業の物流ネットワークを活用している。</li> <li>・ もし、メコン地域の各地に店舗を設けた場合は、どこかに物流拠点を開設することになるだろうが、マレーシアの市場が大きいことからラオスやベトナムよりもタイ国内だろう。将来はミャンマーへの進出も検討しており、道の整備状況には非常に関心がある。</li> </ul>
上記実現に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小売の物流は、アイテム数が非常に多い（パッキングリストも数十枚になる）。現状のように国境通過のタイミングで毎回、通関処理を実施していると、書類審査だけで1日以上を費やしてしまい、陸上輸送のスピードを活かせない。</li> </ul>

### (3) 食品メーカーC社

生産活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タイ（バンコク近郊）に工場を有して調味料を生産し、タイ全土やマレーシア、ベトナムに多く出している。</li> <li>・ また、地場メーカーにOEM生産を依頼しており、乾燥食材などを出荷している。</li> </ul>
メコン域内の輸送実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物流は日系物流企業に全て委託している。工場からバンコク市内の工場までは大ロットで定期的に輸送し、注文が入るとそこから小口で出荷する。</li> <li>・ 日本食の広がりに応じて出荷先も拡大しており、マレーシア、シンガポール、インドネシアなどが増えている。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ FCL ベースでだせるようになりたいが、今は 1 回 3, 4 パレットで月 2-3 回だす場合が多い。食品を扱っていることから、在庫の管理を考えると、月に 1 回での FCL は難しい。</li> <li>・ 特に、ベトナム人の消費者は賞味期限に厳しい。1 年ぐらい保存する食品でも、賞味期限が半年を切ったら買われたい。</li> <li>・ ミャンマーについては自社で物流をしておらず、タイの間屋にお願いして海上輸送で運んでいる。</li> </ul>
上記輸送の評価	<p>【良い点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送品質には問題がない。</li> </ul> <p>【悪い点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物流コストは輸送費用に関して不満はない。従量制なので、売上に連動するので小ロットでも問題ない。一方で、通関費用は都度で固定費が発生するため負担が大きい。</li> </ul>
新システムへのニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ クロスボーダー×リーファーコンテナ輸送の引き合いは受けたことがある。タイからベトナムのホーチミンやハノイに冷蔵・冷凍商品を送ってほしいと依頼があったが、混載サービスがあることを知らずに断った。ベトナムでは日系スーパーが進出を始めており、日本食の惣菜も増えてきていることから、調味料のニーズも高まってくる。</li> <li>・ クロスボーダーによる近隣国の市場は確かに魅力的だが、消費者の消費行動を踏まえると、国境を越えるよりも、国境手前の市場やスーパーを押さえることが有効である。消費者自身が国境を跨いでタイに買い物に来る。</li> <li>・ 家庭用向けだけでなく、レストランなど業務用が大きい。タイの地方部では、日本食レストランも増え始めているが、入り込めていない。</li> <li>・ また、原材料をカンボジアから調達することでコストが下げられないかを研究している。</li> </ul>
上記実現に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今、付き合いのある間屋はタイの地方に倉庫をもっているもののキャパシティが足りない。タイの地方都市にトラックを 1 台したてる荷量はない。今でも、10 缶ぐらいをバスに託して輸送している。</li> </ul>

(4) 飲料メーカーD社

生産活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナム（ホーチミン近郊）の工場で飲料を生産し、生産量のうち8割をベトナム国内向け、2割を輸出している。輸出先としては、東南アジア各国や豪州、韓国など10カ国以上に輸出している。</li> </ul>
メコン域内の輸送実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>コストを最重視しており、海上輸送をしている。月に数本のコンテナを出荷している。</li> <li>1ヶ月にコンテナ1本以上出すボリュームがあれば、FCLで輸出している。2ヶ月に1本以下だと鮮度が落ち、販売しづらくなるため、混載輸送で頻度を維持している。ただし、混載輸送を使うケースはほとんどない。</li> <li>ハノイへは、高頻度でトラック混載輸送を利用している。</li> </ul>
上記輸送の評価	<p>【良い点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送品質には問題がない。</li> </ul> <p>【悪い点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流コストは輸送費用に関して不満はないが、輸送コストだけでなく、関税や手続きにかかるコスト等、すべてのコストを含めてリーズナブルになれば輸送手段を変更しうる。</li> </ul>
新システムへのニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナム工場は、東南アジアで唯一の工場であるため、東西経済回廊の利用はあまり想定できない。</li> <li>ただし、南部経済回廊には期待している。バンコクやプノンペンへの輸出は、輸送コストが安くなれば、輸送時間も短縮されるため陸上輸送に切り替わる可能性はある。</li> <li>輸出製品の価格は日本から輸出するよりは安く、現地製品より2~3倍する。商材が、大きくて、重たくて、安い商品なので、消費地近郊での生産が必要である。長距離輸送の価格負担力がない。</li> <li>現状は、店舗配送はすべてディストリビュータに任せており、D社はその倉庫に大ロットで納品すればいい。ASEAN 全域で日本食レストランは増えてきているが、まだ規模は小さい。プノンペンの消費量でも10箱/日程度である。</li> </ul>
上記実現に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナムの税関は黒に近いグレーである。各国の税関をどう見ていくかが重要である。関税の自由化やTPPなど越境協定ができるが、1~2年後にクリーンになることはないと思う。</li> <li>道路ができれば経済回廊は開通するが、各国の税関は国ごとの問題となる。道路が完成し、2016年には関税が撤廃されるというインドシナ半島が変わると、一般的には言われているが、なかなかハードルが高いと考えている。</li> </ul>

(5) 卸売業者 E 社

生産活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナム国内で卸売り事業を展開している。</li> </ul>
メコン域内の輸送実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>取り扱っている商材のうち、一部の商材をタイから輸入している。バンコクより週に一回程度、ハノイとホーチミンそれぞれに海上輸送している。</li> <li>ホーチミンからハノイに輸送する際に南北鉄道も利用している。重量が軽いものは鉄道、重いものは船を使って輸送している。鉄道はリードタイムが読めないが、在庫日数に余裕を持っているため活用できる。</li> </ul>
上記輸送の評価	<p>【良い点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送品質には問題がない。</li> </ul> <p>【悪い点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>輸送に時間がかかる。しかし、ドライの食品は賞味期限まで最低1年程度の時間があるため、スピードを求められるケースはほとんどない。</li> </ul>
新システムへのニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>クロスボーダー×マルチモーダル輸送 には関心がある。現状はベトナム国内での卸事業のライセンスしか保有していないため、クロスボーダーはできないが、ハノイへの輸送で鉄道の高速度化を期待している。</li> <li>リーファーコンテナは現状で使用していない。今は、倉庫から都市内店舗に配送するだけなので、一部の冷蔵商品をドライアイスで対応している。ただ、他社はチルド車を使用しており、都市部では冷蔵庫もほぼ普及が済んでいる。</li> <li>ベトナム南部も一定規模の商圈がある。さらにプノンペンまでを含めて、南部経済回廊を活用することは考えられるかもしれない（ライセンス問題が別にある）。</li> <li>メコンをみると、バンコク、ホーチミン、ハノイがメインの市場になるが、その中間地点にデポを設置するとなると、距離もあるため効率化しない。各地に拠点を設けた方が効率的になる。</li> </ul>
上記実現に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾での通関の不透明さは問題となる。港によってもルールが異なるため、輸入しやすい港を見極めなくてはならない。</li> </ul>

#### 4. 3新たな物流システムを活用したビジネスモデルの提案

今回の実証走行と日系荷主のニーズを踏まえて、東西経済回廊を用いた「クロスボーダー×マルチモーダル輸送」や「クロスボーダー×リーファーコンテナ輸送」が成立するための要件を整理する。

要件	該当例
輸送距離が長く鉄道輸送のメリットがしやすい区間に動いている荷物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大都市間の距離が長い地域で流通している商品</li> <li>・ 内陸部など海上輸送が困難な地域へ流出入する商品</li> </ul>
海上輸送よりも速く 2~3 日で届く短いリードタイムが求められる荷物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長期間の保管が難しい食品（加工）品</li> <li>・ 保守パーツなど発注のタイミングが読みにくく、かつ受注後に素早く届けなければいけない商品</li> <li>・ 販売動向の繁閑が大きく、季節の変わり目などに応じた商品投入が求められるアパレル</li> </ul>
一定密度に荷受人が集中しておらず、輸送ロットが小さい荷物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ メコン地域の中核都市に進出したばかりであり仕向地への荷量が限られる荷主</li> <li>・ メコン地域の全域に拠点が点在するが、製造拠点を各地の設置するのが困難な荷主</li> </ul>

これらの要件を踏まえて、3つのビジネスモデルを提案する。①中国・GMS 鉄道輸送サービス、②フィッシュボーン型物流サービス、③GMS 物流ハブサービスである。

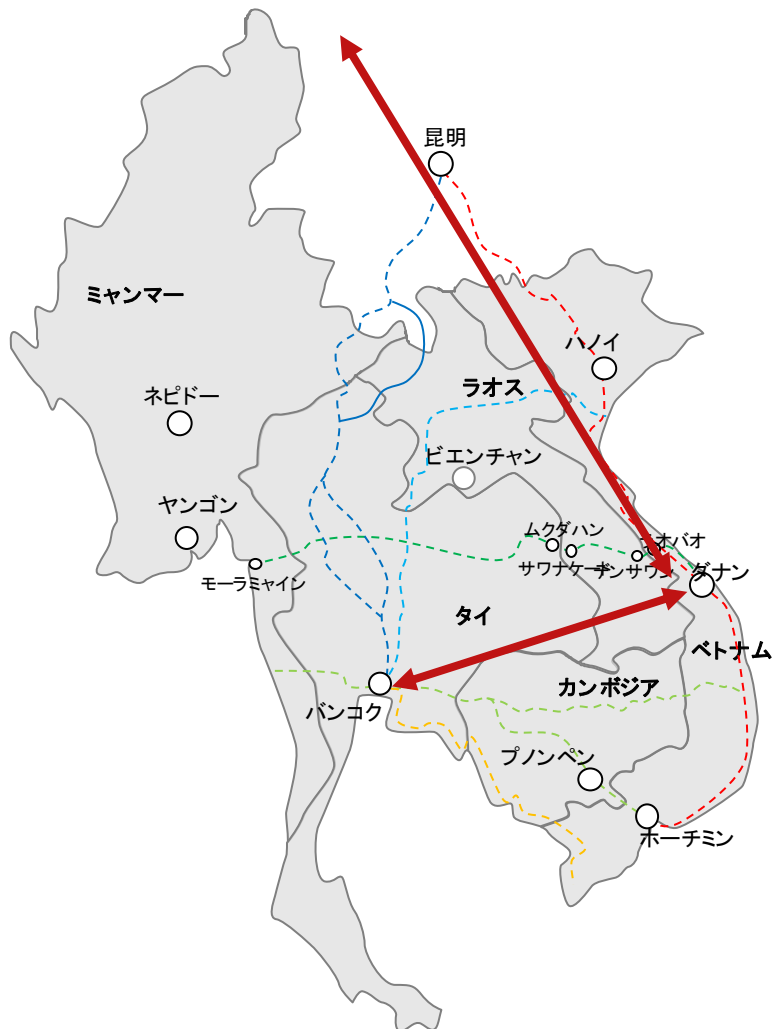
①では、タイやベトナムといった GMS 各国と中国の内陸部を、トラック及び鉄道輸送でつないでいく。東西経済回廊とベトナム国鉄の接続は、ベトナムのドンハで行い、コンテナを積み替える。

すでに、タイと中国では荷動きが活発である。JETRO へのヒアリングによると、タイから電子部品がナコンパノンを経由してベトナムに入り、その先の中国に運ばれている。また、生鮮も荷動きがあり、熱帯と温帯でタイと中国の気候帯は異なることから、果物が多い。現状は、タイ北部の三角地帯で複数の国境を区切っている川をまたいだ輸



送が、個人事業主レベルで行われているが、最終目的地が中国の内陸部でロットも一定の規模が見込まれれば物流事業者が担える。

図 ①中国・GMS 鉄道輸送サービス

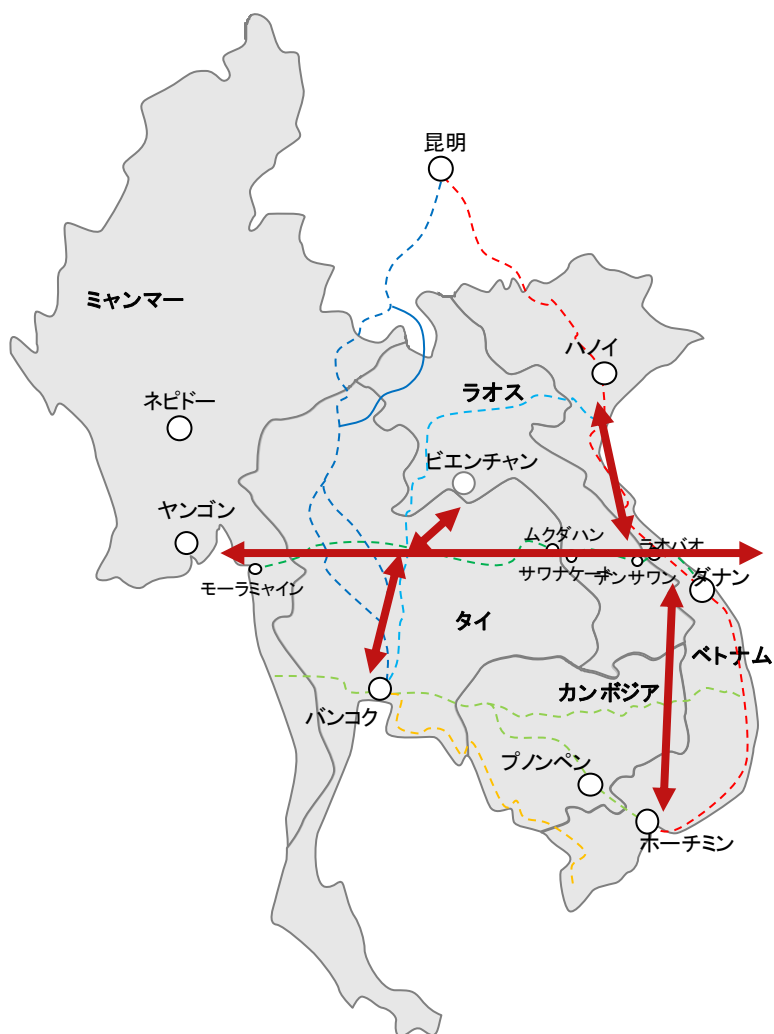


②では、太平洋側への輸出入をダナン港で引き受け、インド洋からの輸出入をミャンマーのモーラマインが引き受ける。東西経済回廊が通過する各都市に TC 倉庫を設けて国内配送を手がける。

このルートの場合、4つの輸出入ルートの貨物を取り込むことができ、インド洋⇄太平洋航路を陸上輸送で接続する需要、メコン地域とインド洋を接続する需要、メコン地域と太平洋を接続する需要、メコン域内需要の4つを組み合わせると積載効率を高めることができる。

想定される商材としてアパレルが考えられる。中国で生産された商品は鉄道や近海航路でダナンまで運び込んだり、バングラデシュで生産した商品をミャンマーまで運び込み、東西経済回廊の沿線に配送する。また、メコン域外で製造した保守パーツを東西経済回廊の両端で保有しており、注文に応じて迅速に出荷する仕組みも考えられる。

図 ② フィッシュボーン型物流サービス



③では、地方都市も含めた GMS 全域のハブ拠点を立てて、各地方都市を結ぶ小口配送ネットワークを作る。冷蔵・冷凍サービスのコールドチェーンを確立して、メコン域内の Local to Local 需要を取り込む

想定される商材として宅配便サービスや食品輸送が考えられる。参考事例としては、沖縄でANAとヤマト運輸が実施している沖縄航空ハブであり、周辺の荷量は限られるものの、地の利を活かして域外からの荷物を集約する拠点とする。航空機と違って、夜に出荷して翌朝に配達することは難しいが、実走だけであれば翌々日の配送は可能である。将来的には、ハブ拠点の周辺に生産基地を誘致して、メコン域内の顧客から発注を受けて、デイリーで配送をするサービス提供も視野に入る。

図 ③GMS 物流ハブサービス



## 5. 物流システムの実現にむけた提言

### 5.1 全体概要

今回の実証運行結果や現地ヒアリングによる日系企業のニーズを踏まえると、現状では東西経済回廊を活用した物流システムが成立することは難しい。これらの障壁となっているのは、①交通インフラに対する課題（バイパス道路の整備、道路舗装の整備、保税蔵置所や鉄道駅の設備拡充）、②通関手続きに関する課題（受付時間の拡張、手続き簡素化の実態把握や見直し）、③企業活動に関する課題（外資規制、輸入許可制度）に分類できる。

メコン地域の物流に関する課題は、すでに多くの機関が現地調査を実施しており、今回にあがった課題も目新しいものではない。また、これまで指摘されていた荷痛みの懸念や国別制度への対応負荷、袖の下と呼ばれる賄賂などの懸念はあまり聞かれなかった。これは、日系物流企業が現地の実態に合わせてきめ細やかなサービスを安定的に提供できるようになったことに加えて、荷主側の意識もより現地化し柔軟になったためと考えられる。

具体的に課題については、次項以降に整理している。

### 5.2 交通インフラに対する課題と提言

今回提案する物流システムは、輸送スピードが競争優位性の1つになる。よって、トラックが高速で走行できる環境を整備することが求められる。タイ国内は、すでに高速道路が整備されており大きな問題は発生していない。ラオスは、道路の舗装がはげている区間があり、速度が出せないことが輸送サービスの低下につながっている。ベトナムは、高速道路が整備されつつあるが、1号線の渋滞が懸念事項である。また、ベトナム国内を鉄道で運ぶ場合は、合わせて鉄道の高速度化も求められる。

今後、冷蔵・冷凍リーファーコンテナの取扱が拡大すれば、リーファーコンテナへの給電施設が必要になる。今回の実証走行では、税関および鉄道駅で地上からの給電ができず、トラックの発電機を回していた。将来、国境での滞在が不要になれば、大きな支障はないが、現状では燃料の節約と環境負荷低減の観点から整備が期待される。

実証走行で挙げた課題

- ・ 舗装が不十分だったり、夜間電灯が無いと、10Gを越える衝撃を数回受けている。
- ・ 事故の影響もあるが、鉄道輸送の平均速度はトラックの半分であり、非常に遅い。
- ・ 未整備のため税関や鉄道駅で地上からリーファーコンテナの給電を受けられない。

#### 日系企業からの声

- ・ ラオスでは、日系企業が担当して道路の再舗装がされているが、途中の銅鉱から出てくるトラックが過積載なので、道が痛むのが速い。ベトナム側はトラックの重量規制を始めている。(物流企業)
- ・ 東西経済回廊の道路状況が悪く、輸送初期の段階では荷痛みが多く発生した。ただし、梱包材の工夫によって現在は沈静化している(製造業)
- ・ ホーチミンからハノイへは鉄道輸送も活用している。現状ではトラックと輸送スピードが変わらないので高速化が必要(卸売業)
- ・ 単線なので長編成の車両はすれ違えないため輸送力が限られる、さらに、線路も曲がっていて速度が出ない。(食品メーカー)
- ・ ODAによって新しいインフラを作っても、現地側がそれを維持していくことの大変さを理解していないため、使い捨てになる(食品メーカー)

我が国の協力のあり方としては、ODAという手段がある。これまでは、新たなインフラをつくる場合が多かったが、既存インフラの機能拡張に軸足を移すのも一案である。特に、インフラの維持更新には大きな労力が必要であり、ノウハウも欠かせない。人材育成を通じて日本の土木ノウハウを転移させることも有効だろう。また、我が国では少子高齢化に先立ち、インフラ維持の省力化について多くの研究がされている。タイはあと10年すると生産年齢人口が減少局面に入るため、同様のニーズが生まれてくるだろう。

### 5. 3 通関手続きに関する課題と提言

実証走行の結果から分かるように、スピード短縮のボトルネックの一つが通関手続きである。東西経済回廊の時間ロスとなっている、サバナケットからデンサワンを一日で通過できない事態を避けるための開庁時間の延長が必要になる。仮に、開庁時間の延長により待機時間が解消されるとデンサワン国境の通過に合わせたラオス泊が無くなり、15時間30分<sup>8</sup>の短縮が可能になる。

また、今回提案する物流システムでは、混載貨物が保税のまま複数の国を通過する。コンテナを牽引してきたトラックが国境をまたいだ際に、訪問国へ輸入する貨物と保税で他地域に転送される貨物が混載されていることになる。このような輸送形態を認めるためには、各国税関との調整が必要になると考えられる。

<sup>8</sup>実証走行では、出発地のラヨンから中間地のダナンまで56時間40分かかったが、通関のための待機時間を削減すれば、同区間を41時間10分に短縮できる。

図 時間ロス解消時のリードタイムイメージ

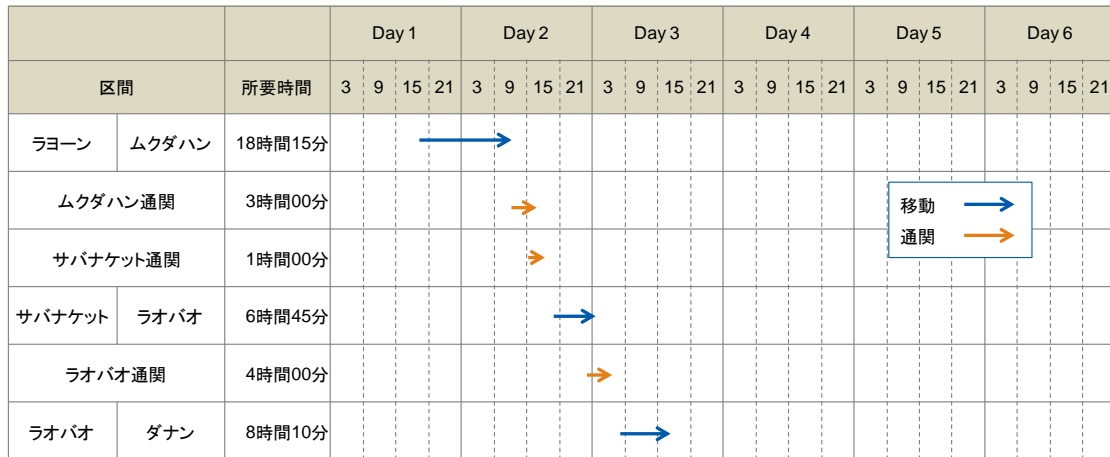


表 時間ロス解消時の作業別所要時間イメージ

	所要時間
移動	23 時間 10 分
通関	8 時間 00 分
待機	0 時間 00 分
合計	41 時間 10 分

実証走行で挙げた課題

- 国境で計4回の通関手続きが発生することがリードタイムの長い要因である。タイの工場を夜に出荷し、翌朝にラオスへ、夕方にベトナムへ抜けられるルートが最も使いやすいと考えられるが、今は税関に合わせてスケジュールが決まってくる。
- また、今回はタイ、ラオス、ベトナムの3拠点が事務手続きに携わっており、この費用もかさむ要因である。封印が担保されるのであれば、事前情報を基に自動審査のシステムも作れる。

日系企業からの声

- タイでは、外貨のまま保税運送できる車両をタイ国籍に限っており、ラオス企業の貿易円滑化の障害になっている (物流企業)
- AEC の進展によって関税の撤廃は進む。関税の収入は減少するが、貿易が活性化して経済は拡大するのだから、この動きを啓蒙していく必要がある (物流企業)
- 保税輸送で国をまたぐ場合でも、毎回各国のシステムに保税申請をすることになると、国境通過の時間ロスが大きい (小売業)

- ・ 税関職員の所得水準が引き上げられない以上、AEC による関税撤廃は難しいとみている。一方で、これらの費用が上積みされることで国外での販売が苦戦しているのも事実である。(食品メーカー)
- ・ シンガポールを物流ハブにして ASEAN 域内のサプライチェーンを管理している企業は多いため、域内での移動が自由化されると業務の負荷は軽くなる。(製造業)

関税の撤廃などは、これまで通り、我が国の主張を継続して働きかけていくしかない。ただし、混載貨物の取り扱いに関しては、日本が先行する IT 技術が応用できる余地がある。例えば、トラックのコンテナに小型コンテナを格納して、RFID 付きのシールで封印することで、輸入国で卸す貨物と保税運送で転送する貨物をトレースすることも可能と考えられる。これらの実証実験を企画するなど、R&D 分野での貢献も可能である。

#### 5. 4企業活動に関する課題と提言

新しい物流システムが成立するためには、その恩恵を受ける荷主の存在が必要不可欠である。よって、日系企業がメコン地域でビジネスをより展開しやすくなる環境を作ることが肝要である。投資規制に関しては、本調査の範囲ではないため、ヒアリングの声のみを紹介する。

##### 日系企業からの声

- ・ ベトナムでは外資系企業の活動が制限されており、海外商品を輸入してそのまま販売することは一定数しかできない。(小売業)
- ・ 店舗展開でも規制を受けており、現地でパートナーを見つけなければ事業拡大ができない。(小売業)
- ・ 地元企業が独占していた分野に外資系企業が参入すると、地方政府や地方税関が一体となって嫌がらせを実施してくるため、下部組織の意識改革を企業 1 社で進めるのは難しい。(物流企業)

東西経済回廊を活用して今回提案した物流システムを成立させるためには、日系企業がメコン全域で積極的な事業展開を進める必要がある。今回、ヒアリングを実施した日系荷主からは、物流サービスのラインナップがないために商圈を拡大できなかつたり、販売価格が高くなることで競争力を発揮できないケースも見られた。

一方で、物流企業の視点にたつと、荷量の見通しが立たない中で値段を下げるのは不可能である。先行投資が必要な場合はなおさらである。しかしながら、新しい市場を開拓するためには相応のリスクは避けられない。荷主のニーズに素直に向き合って、共同で商品開発を進めるしか方法はない。サプライチェーンの高度化に伴い荷主のニーズは変わってきている。従来のように速く運べるのが付加価値に直結するとは限らず、時

間がかかっても定時制が担保されれば、それを前提に自社最適を図るケースが増えてきた。現状、東西経済回廊を使った商品を販売している企業は、海上輸送よりも短いリードタイムと積み替え不要の輸送品質を売りにしているが、定時制を前提とした場合には安価な物流モデルとなる可能性も高い。現状では、荷主が最適な物流サービスを見つけることができず、事業拡大が停滞している状況がある。逆に、物流企業が中小企業を束ねて標準化した物流システムに適応させる考え方も成立するのではないか。

物流・貿易の環境が整うことで日系企業の経済活動が活性化する。また、外資規制などの投資制約が軽減されることで荷主事業拡大に伴う荷量の増加と輸送サービスの魅力向上が図れる。これら正のスパイラルをうまく回していくことで、新興国間の格差や都市と地方の格差に苦しむメコン地域の経済発展に貢献していくことが可能である。我が国としては、関係国に行動を促していくためには、単に日系企業に有利な制度変更を訴えるだけでなく、新興国の経済発展サポートとして荷主の活動と同期したパッケージ提案が有効ではないだろうか。