

物流業の海外進出に向けた
諸外国の物流事情実態調査
－ カンボジア・ラオス編 －

報 告 書

平成28年3月

一般社団法人 日本物流団体連合会

目 次

第1章. カンボジアにおける物流事業の実情（現地実態調査から）	1
I. カンボジアの経済とマーケットの概要について	1
1. カンボジアの経済とマーケットの状況について	1
2. カンボジアにおけるS E Z（経済特別区）の開発について	2
3. カンボジアにおける日系企業の進出について	3
II. カンボジアの物流事情について	5
1. カンボジアでのヒアリング調査対象の概要について	5
2. カンボジアの物流の概況について	5
3. クロスボーダー輸送について	6
4. クロスボーダー以外のカンボジアのトラック輸送について	12
5. カンボジアにおける船舶輸送について	12
6. カンボジアの鉄道輸送について	15
7. カンボジアの航空輸送について	16
8. カンボジアでの倉庫利用について	17
9. カンボジアの通関事情について	17
III. カンボジアのインフラ事情について	19
1. 道路事情について	19
2. 水道・電気・ガス等について	20
IV. カンボジアでの事業経営上の環境や課題等について	21
1. カンボジアの労働条件について	21
2. カンボジアでのドライバーの確保や人材育成について	21
3. カンボジアの税負担等について	21
4. カンボジアでの外資企業の出資比率について	22
5. カンボジアでの現地法人化について	22
6. カンボジアでの土地の取得について	22
V. まとめ	23
第2章. ラオスにおける物流事業の実情（現地実態調査から）	26
I. ラオスの経済とマーケットの概要について	26
II. ラオスの物流事情について	28
1. ラオスでのヒアリング調査対象の概要について	28
2. ラオスの物流の概況について	29
3. クロスボーダー輸送について	30

4. クロスボーダー以外のラオスのトラック輸送について	33
5. ラオスにおける船舶輸送について	34
6. ラオスの鉄道輸送について	34
7. ラオスの通関事情について	35
8. 政府による民間運送事業者のコントロールや育成について	35
III. ラオスのインフラ事情について	36
1. メコン川の架橋計画について	36
2. 架橋の開通による通行ルートの変更について	37
3. 道路インフラ整備について	38
IV. ラオスでの事業経営上の環境や課題等について	39
1. ラオスの労働条件について	39
2. ラオスでのトラックや人材不足について	39
3. AEC発足による影響について	39
4. 制度や運用面の問題について	39
5. ラオスでの外資企業の出資比率について	40
6. 今後のラオスの物流の取り組みについて	40
V. まとめ	42
最後に	46

資料編. カンボジア・ラオスに関するデータ

第1章. カンボジアにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）

I. カンボジアの経済とマーケットの概要について

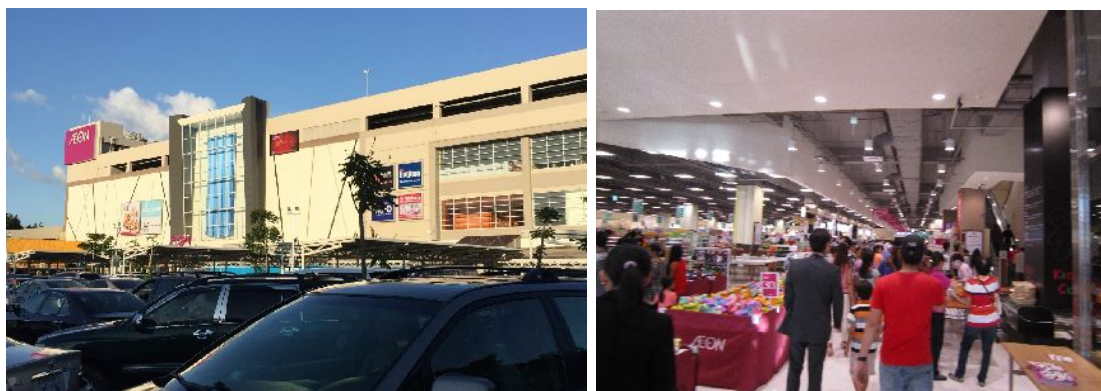
1. カンボジアの経済とマーケットの状況について

カンボジアは、南はタイランド湾に面し、西はタイ、北はラオス、東はベトナムと国境を接する面積約 18 万km²、人口約 1,500 万人の国である。

1953 年にフランスから独立を果たしたが、1970 年代以降、ポル・ポト政権下では長期にわたる内戦が続いた。その後、パリ和平協定締結による内戦終結に伴い、1993 年カンボジア王国として市場経済に移行、1999 年に ASEAN、2004 年に WTO に加盟した。

第一産業は農業であるが、自給自足の部分が大きいため、1 人当たり GDP は 1,000 ドル強と少ない。しかし、首都プノンペンでは土地価格が 10 年前と比べて約 400 倍にも高騰したため、プノンペンには日本人やベトナム人よりも高収入者がいるなど、生活水準も上がっている。例えば、最近開業したイオンモールでも、当初の駐車場では不足し、増設した経緯がある。ただし、プノンペン以外の地域との所得格差は大きい。

写真 最近開業したイオンモール



カンボジアのマーケットは、現在約 80%がアパレル関連の輸出であり、そのうちの約 90%が欧米向けとなっている。大手スポーツ衣料メーカーであるアディダスやナイキ、ファストファッション系の H&M、ZARA、GAP など、その他数多く欧米系のメーカーが、カンボジアで生産しているため、輸出先は欧米が中心となっており、日本やアジア向けの比率は高くない。しかし日本向けは増加基調にあり、現在は約 10%となっている。

一方、輸入は、約 60%が原反など衣料品の原材料であり、輸入元は、主に中国で、その他、台湾、香港、韓国など東アジアとなっている。

つまり、現在のカンボジアの産業構造は、東アジアから原材料を調達し、カンボジアで加工し、消費地の欧米あるいは日本などアジア諸国に製品を輸出するという形でアパレル産業が中心であり、他産業が育っていない。

しかし、近年は、タイプラスワンの動きとして、タイの自動車産業で人手がかかる作業がカンボジアで行われつつある。

国内のアパレル工場の大半が中国系である。これはチャイナプラスワンの動きであり、中国におけるアパレル関連労働者の賃金が上昇し、労働者の確保が難しくなってきたことが背景となり、中国の工場がカンボジアに進出してきた。中国系の工場では、マネージャーは中国本土あるいは台湾からきており、カンボジア人をワーカーとして雇用し、生産を行っている。

日系のアパレルメーカーでは、中国の工場に発注し、カンボジアで生産、その間に入る日系商社が生産管理や品質管理を行い、日系メーカーが品質チェックを行うといった流れで、カンボジア側での工場現場を指導し、品質を維持することで、カンボジアのアパレル産業が伸びてきている。

2. カンボジアにおけるSEZ（経済特別区）の開発について

カンボジアの特徴のひとつとして、SEZ（経済特別区）があげられる。このうち、プノンペン SEZ は、インフラは整備されており、停電などはほとんどない。日本の資本が入っており、工場としては操業しやすい環境が提供されているため、日系企業約 80 社が進出している。業種としては、アパレルのみならず、ミネベアやデンソー、住友電装など機械部品の製造、味の素など食品関連も進出している。

図表 カンボジアの経済特区と主要道路



出所）B社資料

ミネベアやデンソーは、まさにタイプラスワンの位置づけであり、タイ工場からの部品をカンボジアで加工し、またタイに戻すことで業務を拡大してきたが、今後はここから直接海外に輸出することも検討している状況である。

また、ベトナム国境のバベット地区にも、4つのSEZがある。ここは、一部日系企業も進出しているが、中国系アパレル企業の進出が中心となっており、製品の大半は、ホーチミンから海運や航空で輸送している。

さらに、タイ国境には、ポイペトSEZがあり、日系企業はまだ1社しか進出していない。今後、日系商社がテクノパークの設置を準備中とのことであり、そこに自動車部品メーカーがいくつかタイプラスワンの動きとして進出するといわれている。その背景には、タイの工業地域からポイペトSEZまで、陸送で約3時間であり、日本人の駐在者を置かずにタイ人でコントロールができるというメリットがある。

シアヌークビルにも、日本が開発したシアヌークビルポートSEZと、中国が開発したシアヌークビルSEZの2つがある。シアヌークビルポートSEZは、日本が開発した港に隣接しており好立地であるが、現在は2社の進出にとどまっている。一方、中国が開発したシアヌークビルSEZには、中国系の工場が数多く進出しており、その理由は、料金の差にあるとのことである。

なお、カンボジア国内で500社ほどある中国系アパレル企業は、ソフト・ハード面で様々な恩恵を受けるSEZには進出せず、ほとんどが国道沿いの広大な土地を購入し、そこで5,000人規模の従業員を雇用しながら大規模に操業している。高騰する地価を睨んでの対応とみられるが、SEZに進出している日系企業とは違いがみられる。

3. カンボジアにおける日系企業の進出について（ジェトロ）

日系企業の進出は、1994年投資法が出来た際に始まったが、実際の進出は最近3～4年である。2010年1年間で19社の登録しかなかったが、2014年1年間で246社の登録があり、この3年間で620社が登録されているように急激に進出が増加してきた。

2014年に進出した246社の内訳は、99社が輸出入に関連する貿易業である。カンボジアでの製造品の多くがアパレルや靴などで、一方イオンで販売しているような生活必需品のほとんどがタイからの輸入によるものとなっている。従って輸出入関係の業者の進出が多い。

次に多いのが観光業・宿泊業の26社、更に製造業が19社、不動産業が11社、ITが7社、建設業が6社となっている。

日系企業の進出に当たっては、1994年に設置された投資優遇制度がある。カンボジアは、法人税20%であるが、この投資優遇制度を受けると、法人税が最長9年間免除となり、例えば、製造機械の資材部品の輸入関税も免除である。なお、製造業以外でも農業や小売業、学校法人でも、条件さえ合えばこの優遇制度が適用される。

カンボジアが現在招聘している進出案件は、工場労働集約型や輸出加工型の製造業で

ある。それは、カンボジアでは電力代が高いため、装置型の製造業は厳しいためである。

カンボジアへの進出は、ドイツの企業の動きもみられる。国道 2 号線沿いに香港とカンボジア合弁で建設中の 35 カ所目の SEZ は、保税地域としての機能を持つ予定であり、そこにドイツの企業が進出するとのことである。

図表 カンボジアの工業団地



出所) 日本アセアンセンター

《カンボジアの工業団地》

1. Phnom Penh
2. Manhattan
3. Sihanoukville
4. Koh Kong

Ⅱ. カンボジアの物流事情について

1. カンボジアでのヒアリング調査対象の概要について

本調査では、カンボジア公共事業運輸省、日系物流事業者3社、JETROのプノンペン事務所を対象に、ヒアリング調査を実施した。カンボジア公共事業運輸省とJETROを除く調査対象先の概要は、以下のとおりである。

(1) 日系物流事業者A社

日系物流事業者A社駐在員事務所は、タイ法人の管理下で、2015年2月に設立した。2013年10月から、社内ではカンボジアプロジェクトとの位置づけの中で、カンボジアの事情調査を開始していたが、今後のカンボジアの成長を見越して駐在員事務所の設置に至った。

同社のパートナーのG社は、カンボジア系事業者で、取引先は、日系が約4割、中国系が6割、特に経済特区への入居企業の約半数は、このG社が通関業務を行っている。

保有車両台数は20台で、カンボジアの事業者としては、大手といえる。カンボジアではトラックの盗難が少なくないという事情から、全車両にGPSを搭載している。

(2) 日系物流事業者B社

日系物流事業者B社は、2013年12月に法人化し、2014年1月から営業を開始した。法人化前に駐在員事務所時代が2年あった。従業員数は22名で、うち、日本人は3名（日本からの駐在員2名、現地採用者1名）となっている。

業務内容は、航空貨物、海上貨物、引越し、輸出入通関、倉庫配送、自動車輸送、特にクロスボーダーを中心に業務を行っている。

(3) 日系物流事業者C社

日系物流事業者C社は、2013年1月に、プノンペン駐在員事務所として開設し、その後、現地法人化へ向けた調査研究を進め、2014年8月に現地法人を設立し、営業を開始した。

2. カンボジアの物流の概況について

カンボジアの国内物流の主要輸送機関は、トラック（陸運）である。鉄道はまだ少量であり、内陸水路も量的には限られている。

一方、国際物流の船舶輸送では、シアヌークビル港とプノンペン新港が主要窓口となっている。なお、隣国へはトラック輸送もあるが、量的には船舶輸送のほうが多い。カンボジアとベトナム間の輸送は、プノンペン新港の利用が主体である。タイへの輸送もシアヌークビル港等を利用した船舶輸送のほうが量的には多い。

3. クロスボーダー輸送について

(1) クロスボーダー輸送の概要について

カンボジアの経済とマーケットの状況から、カンボジアの物流では、特に南部経済回廊による輸出入の輸送＝ボーダーレス輸送が、大きく注目されている。

カンボジアからの輸出入の輸送は、プノンペン港とシアヌークビル港の海上輸送と、プノンペン空港からの航空輸送があるが、陸送が大きな役割を占めている点に特徴がある。それは、カンボジアが地理的に、陸の ASEAN GMS（大メコン圏）の中心に位置し、両隣のタイとベトナムという発展国への輸送には、陸送が使われていることによる。

この南部経済回廊は、ベトナムのホーチミンからカンボジアのプノンペンを経由し、国境のポイペトからタイのバンコクへ通じる「アジアハイウェイ」と呼ばれるルートで、アセアンのクロスボーダー輸送の大動脈となっている。このうちの国道 1 号線のメコン川に、昨年日本の ODA によりネアックルン橋が架かり、活用しやすくなった。

プノンペンからホーチミンまでが、230～240km で所要時間は 1 日、また、プノンペンからポイペトを経由しバンコクまでが約 500km で、所要時間は 2 日をみている。

また、プノンペンからシアヌークビル港まで幹線道路の 4 号線でコンテナを輸送し、ここからシンガポールまでのフィーダー船輸送を利用している。

タイとの主な国境は、アランヤプラテートとポイペトであり、日用品関係が輸入されている。またタイの製造業からカンボジアに部品等を輸送し、カンボジア国内で組み立てを行うなどの「タイプラスワン」の動きもある。その代表的な日系企業がプノンペン SEZ に 7,000 人規模の工場を立地しているミネベアである。ここでは、バンコクの工場から小型モーターや携帯電話のバックライト等の部品をプノンペンに陸送し、組み立てている。カンボジアの安い人件費を利用するため、手作業を必要とする部品の組み立て作業はカンボジアにて行い、それをまたバンコクに戻し、最終仕上げを行い、海外に輸出して行くといった国際的な分業化が進んでいる。このような動きは、機械機器のアセンブリ関係や縫製でもみられる。

一方、ベトナムとの主な国境は、モクバイとバベットであり、ここでもタイとの関係と同じような陸送が行われている。特にホーチミンとの国境にある 3 か所の工業団地では、そこで製造した製品を、プノンペン港ではなくホーチミン港を使って輸出されている。それは、国境からホーチミン市内まで 2 時間であるのに対し、プノンペンの市内までは 3 時間かかり、国境からはホーチミンのほうが近いため、物流上も直接ホーチミンへ輸送するほうが効率がよい。

ベトナム側は、ホーチミンから国境のバベットまで約 2～3 時間、バベットからプノンペンまで 3 時間程度、ホーチミン～プノンペン間は約 6 時間で行けるのに対し、バンコクへは約 12 時間かかる。しかし、経済の発展度合や進出企業数では、ベトナムよりもタイのほうが断然多いため、バンコクとの間の貨物量のほうが多くなっている。

また、「ホーチミンからプノンペン経由でバンコクまで、陸送での費用を見積って欲しい」という依頼はあるものの、通関時にかかる二重の費用や、海上輸送であれば 20 フィートコンテナ 1 本 150 ドル程度の安価な運賃である点、海上輸送と陸上輸送とのリードタイムの差も 1 日程度の違いのため、小口で運賃負担力のある貨物などでない限り、陸上輸送のメリットはほとんどない。

更に、カンボジアは自国の産業が育っておらず、物資のほとんどを輸入に頼っているため、ホーチミンやバンコクから入る貨物はあるが、逆の貨物が無いため、陸上輸送は片荷になってしまっているのが実情である。

(2) ネアックルン橋の開通について

バンコク～ホーチミン間の輸送は、海上輸送が主体となっているが、従来から陸上輸送も行われている。陸送の場合、ネアックルン橋開通以前は、メコン川を横断するフェリーや舢舨（はしけ）を利用し、10～15 分程度で対岸に渡っており、混雑していなければ前後を合わせて 30 分程度で渡れていた。フェリーは、30～40 輦が搭載可能なもので、3 隻でピストン輸送を行っていた。ネアックルン橋の開通により、川を渡る時間が、かなり削減されたことに加えて、以前は、週末や祝日前に交通量が増えると 4～6 時間もの待ち時間が発生していたことや、夜間運行はなく、限られた時間でしか渡航できなかったことなどが、この橋の開通により、ベトナムとの国境税関が開く午前 8 時に合わせてトラックが到着できる運行ができるようになるなど、運送会社にとって運行時間が計算しやすくなり、利便性が高まったという効果が出ている。

写真 ネアックルン橋



なお、ネアックルン橋につながる国道1号線は、概ね舗装化が完了しており、大きな問題とはなっていない。ただし、降雨や大型トラック・トレーラの走行等により舗装の傷み等が生じており、各所で補修工事が行われている。プノンペン市内と郊外接続部では約4kmにわたり大規模な補修工事中であり、通過に30分程度かかっている。

道路などハードインフラに関しては、日本による支援もなされており、ネアックルン橋もその一つである。

写真 国道1号線の市内と郊外接続部の工事区間（日本のODA）



(3) トラックの相互通行のライセンスについて

二国間相互通行協定は、ベトナムとカンボジアで各500台ずつライセンスが発給されているが、そのうちカンボジア側では約350台がバスに与えられており、トラックは約150台しかライセンスが与えられていない。

一方、タイ側では、更にライセンスの発給数は少なく40台であり、約30台がバスで、トラックは約10台といった状況である。

今後ライセンスの発給が拡大されるのか、またはライセンスがなくても往来可能となるのか定かではないが、ASEAN統合により緩和されていくものとみている。

なお、相互通行のライセンスがなくても、ベトナム国境のバベット地区は、国境から20km内であればベトナムのトラックが走行可能である。タイ側でも国境から10kmはライセンスが無くてもタイのトラックが走行可能である。

B社のベトナム法人の保有トラックは、カンボジア国内を走行可能なライセンスを保有しており、カンボジア～ホーチミン間を運行している。なお、タイ法人の保有トラックは、ライセンスを取得できていないため、国境でカンボジアのトラックに積み替えて運行している。

C社もベトナム法人が保有するトラック 3 台は、カンボジア国内を走行可能なライセンスを保有しており、カンボジア～ホーチミン間を運行している。しかしながら、C社でも、タイ～カンボジア間の CBTA（越境交通協定）を、タイで申請しているが、例えば公共性に対する評価や、タイ 100%の銀行との取引が条件になる等により、まだ許可は得られていない。

（４）クロスボーダー輸送に関する日系物流事業者のサービス展開等について

①B社の動き

同社がサービス提供しているトラックによるクロスボーダー輸送は、基本的にタイのバンコクからベトナムのホーチミンまでのサービス提供が可能である。ただし現実的には、まだバンコク～ホーチミン間を直行するニーズは多くなく、バンコクからプノンペン、またはホーチミンからプノンペンの間が主体である。

トラックでの陸送のリードタイムは、バンコク～プノンペンが 2 日、ホーチミン～プノンペンが 1 日。バンコク～ホーチミンが 3 日である。コストは、ホーチミン～プノンペン間で、トラックを 1 とした場合、船舶利用 0.75 程度である。この間の輸送モードの選択は、時間とコストとの比較となるが、例えば建材などはトラックを利用している。それは、船舶は便数が少なく 2 日間かかり、港での積み替えの時間も考えると、ドア・ツー・ドアでスムーズな輸送が可能なトラックが選択されている。この建材は、カンボジアではほとんど製造されていないが、工場などの建設が盛んな中、海外から持ち込む必要があり、納期の工程管理上、輸送時間や納期が見込みやすいトラックが利用されている。

一方、タイ～カンボジア間では、タイプラスワンの動きがメインとなっている。また消費財の利用もあり、イオンでの販売商品のほとんどは、タイから入ってきていると聞く。カンボジアからの貨物が少なくワンウェイにはなることも多いが、トラック輸送が使われている。

②A社の動き

カンボジアに進出した物流事業者は、物流サービスが未完成であるため、試行錯誤の中、サービスを提供しているような状態である。

同社も検討を進めており、その一つは、バンコク～プノンペン、プノンペン～ホーチミン間の南部回廊を利用した越境トラック輸送サービスである。現在、代理店を介して、タイ～カンボジア、カンボジア～ベトナムの混載サービスをウィークリー程度

で提供している。これを今後は自社トラックを使用し、経済特区に入居している日系事業者向けに限定した混載サービスの早期展開について、同社のタイ法人、ベトナム法人と協力して検討を始めている。

経済特区に着目するのは、通関手続きの輻輳が少なく、コストも低廉に済むと考えられるからである。カンボジアの通関については、経済特区の中の税関のみならず、ドライポートと呼ばれる税関機能を有する内陸のコンテナ取扱施設、税関本庁での申告、国境通関を合わせると、4つの税関官署がある。実際の通関の流れには、経済特区で通関を行い、その貨物をドライポートで再度通関を行い、プノンペン港でまた通関するなど、手数とともに費用もかさばる。そこで、経済特区の顧客に限定してコンテナを仕立てれば、他の税関を介する必要がなく、コストも安くなると考えるからである。

また、現状タイ法人とカンボジアの代理店との間で、タイ～カンボジア間は 20 フィートコンテナをウィークリーで輸送しており、これを 40 フィートコンテナに拡大し、20 フィート分を別の顧客に提供することを検討している。AEC 発足により今後よりヒトとモノの流れが活性化するとと思われるため、できる限り早期にサービスの具体化を図りたい。

なお、小口輸送に関しては、現状プノンペンには CFS は上屋が 1 か所あるものの使用されておらずサービスは開始されていない状態である。ほとんどの場合は、シアヌークビル CFS 倉庫を使用し輸入しているが、シアヌークの CFS 倉庫が非常に混雑している。シアヌーク港からシンガポール港に輸送されるコンテナは、更にここで混載し直すサービスが行われているが、カンボジアサイドでの一部の利用顧客の貨物が揃わず通関が遅れてしまうことが発生しており、通関には凡そ最短でも 3～4 営業日、平均的に 5～6 営業日かかる状態である。

このような混載輸送サービスの他に、近年、荷主企業が困っているのは、資材の調達である。カンボジアへの進出企業の 7～8 割が縫製業であり、その資材の到着が遅くなることにより、最終的には製造が間に合わなくなり、空輸を使用するケースが発生しているため、各企業は、資材のリードタイムを非常に意識している状態にある。

そこで同社では、日本からホーチミンに自社コンテナの混載便で輸送し、ホーチミンでベトナム国内向けとカンボジア向けの貨物とに仕分け、カンボジア向けの貨物をコンテナでトラック輸送するサービスを実施している。このサービスにより、シンガポールを経由し、シアヌーク港で揚げると 3 週間以上かかるかかるリードタイムが、2 週間強に短縮できるため、数社の荷主企業が利用を開始している。貨物量はまだまだ多くはないものの、このサービスの場合、ホーチミンからカンボジアのドライポートに貨物が到着し、翌日には通関が切れるため、航海日数のみならず、ドアまでの輸送に関しても、非常にリードタイムが早いサービスとなっている。

ただし、決して同社オリジナルの新しいサービスではなく、日本からの資材よりも

中国からのほうが多いため、現在、新たに中国からの貨物をホーチミンに海上輸送し、ホーチミンからトラックでカンボジアに陸送するシークロスボーダーのサービスを、同社の中国法人と当該事務所、代理店とともに検討し、トライアルの貨物の受注に至っている。

カンボジアで荷主となる企業を訪問した中では、カンボジアは非常に通関料が高く、物流費が高い国と言われている。同社の仕事は、その物流費をいかに下げていくかにあるが、それは簡単ではない。特に税関の問題をはじめ課題を一つずつ改善しなければならないが、短期間では難しいと思われるため、コスト削減に向け、まずは通関件数を減らすことの動きをしている。

その一例が、ベトナム・ホーチミンで通関しての陸送システムである。現在、多くの企業で資材サプライヤーが 5～6 カ所あり、サプライヤー毎にシアヌークビル港で揚げているため、5 件分の通関が行われている。これをベトナムで陸揚げし、貨物を集約してベトナムからカンボジアへ陸送することにより、B/L も 1 件にまとめられ 1 件通関となることで、コストの削減と納期の短時間化を期待できる。現在このサービス構築に向け、同社のネットワーク内で検討している。

③C社の動き

ネアックルン橋の開通により、陸送のコストと時間が削減されるということで、今後は船便から陸送への転換が増えるものの、依然として海上輸送が主体との見通しである。それは、コストの面において、海上輸送に比べて陸送のほうがまだ高く、特に輸出に関しては、主な顧客が日本向け縫製関係のため、コストには非常に厳しいためである。一方で、リードタイムについても、かなり厳しい要求があるため、今後はコストと納期のバランスから、陸送の選択は増えていく可能性はある。

現在の運賃相場は、例えばプノンペン～ホーチミン間で、40 フィートコンテナで 1,200～1,300 ドルが目安。ホーチミン～バンコク間は、その 2 倍が目安となっている。

カンボジアの東アジアの物流拠点としてのポテンシャルは非常に高いとみている。カンボジアは地理的に ASEAN の中心であり、例えばカンボジアを製造拠点として、そこからベトナムやタイに仕向け、海上輸送でインドネシアやマレーシア、シンガポールに出すことも可能な立地面での優位性がある。それが活かされれば、ASEAN のハブとしての機能を持てると考えられる。しかし、カンボジアでは、製造業の自国産業が全くなく、物流や通関にかかる費用が非常に高いのが実情である。そこがクリアできれば、物流拠点としては非常に可能性があるとみられる。

(5) 政府の今後のボーダレス輸送への期待感について

カンボジアは、地学的に南部経済回廊の中心に位置しており、カンボジア公共事業運輸省では「将来的に東アジアのハブとなるべき」と考えている。自国の産業を育成

し、輸出を増加させたい。ただし、そこに向かうにあたり、インフラ整備に向け体制や投資が必要であり、まだ相応の時間も要するとしている。

とはいえ、カンボジアの貨物輸送量は、特にコンテナ船による海運が増加していることは間違いない。その主要ルートがまだプノンペン新港の利用であり、輸出先の目的地まで直送できず、ベトナムのホーチミンまで舁を使い輸送し、ホーチミンで母船への載せ替えが必要なことは、カンボジアの港湾インフラの不備を感じている。シアヌークビル港はあるものの、将来的に、アメリカ、ヨーロッパ、日本を含むアジア諸国への直送に向けては、メコン川を浚渫し、カンボジアの港から直接、貿易できるような大型船の航行を可能にしたいと考えている。

直行便を求める理由としては、カンボジアは農業国であり、米穀や芋類などが大量に収穫されている。またゴムも採れる。しかし、国内の工場で加工しても、タイやベトナムを経由しての輸出になると、「made in Thailand」、「made in Vietnam」になってしまう。カンボジアとして、「made in Cambodia」の自国産品を世界に直接輸出できるようにしたいと考えている。

4. クロスボーダー以外のカンボジアのトラック輸送について

(1) カンボジアのトラック車両について（B社）

カンボジアのトラックは、アメリカ製の中古が多い。新車は高価であるため中古を購入し、自前の修理工場で修理しながらの利用が多い。従って、仮に遠方でトラックに不具合が発生した場合などのサービス体制が課題となっている。

(2) カンボジアでの低温物流について

C社では、今後のカンボジアでの低温物流、冷凍・冷蔵物流の展開においては、24時間 365 日電力を使用するため、安定供給とコスト負担が課題となっている。日本側からカンボジア政府には改善の申し入れはしているが、2018 年には、現在各所に建設中の発電所でカンボジアの国内需要を全て賄えるようになる計画であり、そうすれば電力コストも低下できるといわれている。

カンボジアでは、石油は出るものの、精製技術がないため、原油を輸出し精製したものを輸入するしかない。燃料代も日本と変わらないほど高い。各国の1キロワット当たりの電気料金は、カンボジアが約 19 セント、ベトナムが 9 セント、ラオスが 8 セント、タイが 12 セント程度とのデータがある。

5. カンボジアの船舶輸送について

カンボジアの船舶輸送は、プノンペン港からベトナムのホーチミンまでメコン川をバージ船利用によるルートと、シアヌークビル港を利用したシンガポールまでのフィーダー船による海上輸送のルートである。

① プノンペン港からのメコン川ルート

プノンペン港はメコン川に隣接している河川港で、旧港、新港があるが、現在主に利用されているのは新港である。ここからホーチミンまで週 1 便、バージ会社 3 社が運行している。80～100TEU 積載のバージ船で、土～日曜日にプノンペン港を出港し、木曜日にホーチミン港（カイメップ・チーバイ港、カッタライ港の 2 港）で母船に接続し、欧米または日本を含むアジアへ輸送している。日本までのリードタイムは約 2 週間である。特にプノンペン近隣の工場から日本向けの輸出においては、ほとんどがこのルートを利用している。プノンペン新港での荷役作業は、コンテナにワイヤーをかけて積み込む作業となっている。

写真 プノンペン新港

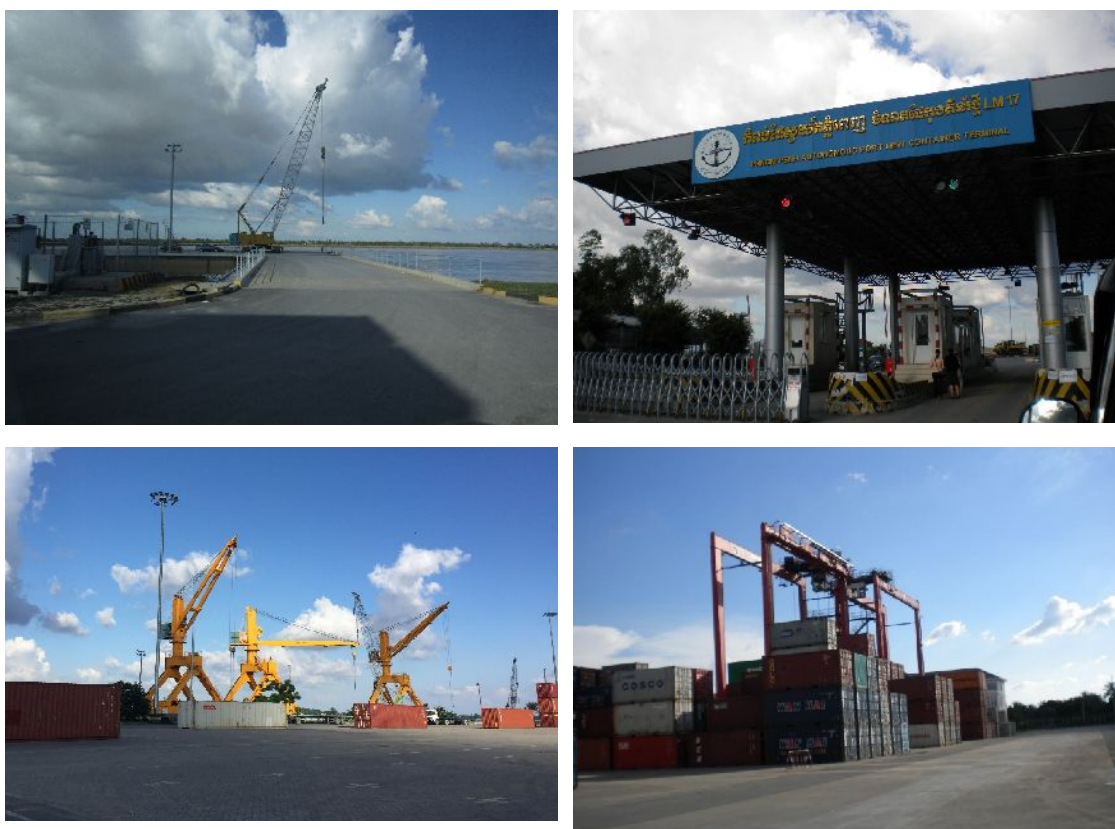


写真 ネアックルン橋の下を航行するバージ船



なお、プノンペンの日曜日出港は、土曜日がカットに、また、ホーチミンでは、水曜日カットの木曜日出港となっており、例えば、カンボジア側での工場生産が遅れ、土曜日のカットに間に合わない時には、陸送でホーチミンまで持って行けば、水曜日のカットに間に合わせることができるといった選択肢もある。しかし、海上輸送に比べて陸上輸送のコストが高いため、それを選択するかどうかという問題となる。週末のみの運行であるため、船会社とは週半ばの水曜日当たりに運行できないかと交渉しているが、現在は、カンボジアの工場側で週末の出航に合せた生産計画となっており、それを変更するのが難しいとの理由から、週半ばには貨物が集まらず、バージ船の運行が維持できないという状況にある。何度か試行されているが、継続できない状況が数年続いているとのことである。

②シアヌークビル港からの海上ルート

シアヌークビル港からは、1,000TEU クラスのコンテナ船でシンガポールまで週末の週 1 便が運航されている。シアヌークビル港は、カンボジアで唯一の外洋に面した深水港であり、プノンペン港では入港できない大型船舶が入港可能である。シアヌークビル周辺の工業団地にある工場の輸出入に利用されることが多い。荷役作業は、ガントリークレーンによるコンテナ作業となっている。

写真 シアヌークビル港



出所) B社資料

シアヌークビル港からは、ほぼ全てが欧州や米国向けのシンガポールへのトランジット利用である。日本向けの輸送には、リードタイムもホーチミン港経由よりも長く 3 週間程度かかるため、利用しにくい。

図表 プノンペンから日本向け海上コンテナ輸出経路及びリードタイム

利用港と経路	リードタイム
プノンペン新港→（週 1 便）→ホーチミン→日本	約 2 週間 ※主に使用
プノンペン→シアヌークビル港→（週 1 便）→シンガポール→日本	約 3 週間

6. カンボジアの鉄道輸送について

カンボジアの鉄道は、プノンペンを中心にシアヌークビルまでの南線と北部のタイ国境のポイペトに向かう北線の 2 路線あるが、現在北線は運行されておらず南線のみが運行となっている。

南線は、プノンペンからシアヌークビルまで週 1～2 便便運航されている。運行は、以前はオーストラリアのトール社とカンボジアのロイヤルレールウェイ社の合弁会社によるものであったが、現在は、ロイヤルレールウェイ社 1 社での運行である。運行速度は、時速 50km 程度であり、所要時間は 5～6 時間程度である。将来的には、シアヌークビルの港の中まで直接運行できるよう延長する建設予定となっている。

ただし、B 社としては、並行する道路（4 号線）をトラックにて約 4 時間で運行可能なため、コスト的にはやや安価であるものの、鉄道はほとんど利用していない。なお、穀物や米類などは、鉄道利用が始まっているとのことである。

写真 南線のシアヌークビル駅のプラットフォーム



出所) B 社資料

また、プノンペンからポイペトへ向かう北線は、約 90%の工事が完了しているが、タイ国境まで約 48km のシソポン付近の約 6km の修繕が未だ完了していない。現在カンボジア政府の公共事業・運輸省とタイ側当局、更に ADB（アジア開発銀行）による支援などにより修繕、建設していく計画である。当初の計画では、2015 年に完成予定であったが、資金不足により、次年以降に先送りとなっている。

なお、北線に関しては、タイとの貨物輸送の活性化に向け、鉄道ルートの利用可能性を図る調査を、タイ側の要請で JICA が行っている。ポイペトから第二の都市であるバットアンバン間の路線開通を検討しているとのことである。このバットアンバン辺りは米穀の産地であり、穀物のタイ側への輸送が計画されている。しかし、鉄道路線の修復や整備には、相当の費用と時間がかかると想定されるため、北線の実用化は相当に先になるとみられている。

鉄道輸送に関して、カンボジア政府としては、トラック輸送への一極依存から、鉄道利用により安価な輸送手段の提供を考えている。

7. カンボジアの航空輸送について

カンボジアの航空貨物輸送は、プノンペン空港利用となる。プノンペン空港は、プノンペン市内から約 30 分に位置する国際空港で、輸送のキャパシティが限られているため、少量の貨物や緊急貨物の輸送や、空港内に国営の低温倉庫を有しているため、レストラン等で使われる食材の輸入等にも利用されているが、利用量はまだ決して多くはない。

例えば、日本向けの直行便がないため、韓国、香港、クアラルンプール、ホーチミン等の経由便を利用して日本へ輸送している。現在、香港便のフレーターが週 2 便運航している。またキャセイパシフィック航空が、シンガポール発プノンペン経由香港便のフレーター便を週 2 便で運行開始したため、それまでに比べてスペースが取りやすくなった。従って、ロットがまとまった貨物の場合は、フレーター利用による香港経由便を利用している。空港の貨物ターミナルは狭隘で、ハンドリングが非効率であり、フレーター以外は小型の機体で手積み作業という状況であるが、現状で航空便を利用する貨物は、まだ限られた量であるため、処理できている。

なお、欧州向けのファストファッション系の大量貨物の航空輸送は、バンコクやホーチミンなど隣国の大きな空港へ陸送し、輸送するケースがある。このようなサービスは、プノンペンに乗り入れていない中東系の航空会社がトラック事業者と手を組み、バンコクまで陸送し航空便を利用するサービスを提供している。

B 社では、トラック輸送サービスを使い、ホーチミンまで陸送し、そこからフレーターを使うルートを開発している。

8. カンボジアでの倉庫利用について

B社では、カンボジア独特のシステムである「ドライポート」という特殊なエリアに倉庫を保有している。「ドライポート」とは、通関をするエリアであり、基本的にはここに貨物を持ち込み、通関、バンニングの後にコンテナヤードに持ち込むという流れを原則としている。これは、アパレルを中心に約 500 社もの工場があるため、税関が認めた場合は、工場での通関やバンニングを可能とし、このエリアを「ドライポート」としている。

このようなドライポートが国内に 7 か所あるが、同社ではプノンペン SEZ 中のドライポート内に倉庫を保有している。

なお、公共で使える保税倉庫は、カンボジア国内には 1 か所のみである。民間が運営しているが、まだ保税の概念やシステムが不十分であり、一般的な使われ方としては、輸入した自動車を保税倉庫に蔵置し、その自動車が売れば納税し、出庫するという程度である。

9. カンボジアの通関事情について

カンボジアにおける通関制度の大きな特徴は、税関以外にカムコントロールという独自の機関が存在することにある。カムコントロールは、いわゆる輸出入貨物の安全品質を検査する機関とのことであるが、税関での申告の前にカムコントロールに申告し、許可を得た後に通関を申告するという二重の申告状況となっており、無駄な費用と手続きがかかっている。

通常の貨物の通関は、プノンペンの中心にある税関本庁（GDCE : General Department of Customs and Excise）で全ての通関に関して、関税額の正否や貨物の問題の有無などの審査と評価を受ける。そこで承認・確認を受けた後に、次に関係書類を、実際の港や国境の通関現場に持って行き、通関するといったように、中央集権が著しく、地方にまだ権限が与えられていない制度となっている。それは、現状の税関制度ができた時点では、関税の計算を行う人材が不足しており、地方の税関にはそのような能力がなかったため、一度中央で審査したものを、地方で処理するという仕組みの名残が、まだ続いている状況である。カムコントロールも併せて、非常に階層的な通関制度となっており、手続きの手間がかかり、当然税関の職員に支払う手数料的なものもまだ存在している通関状況となっている。

また、例えば生鮮食品の輸出入には、カテゴリー毎に農水省から輸出入の許可（ライセンス）を得なければならない。この許可に当たっては、1 年間の物量と発地、着地などを申告し、それに応じて許可取得料のような費用を支払った上で許可を得る。登録の品目により、取得料に大きな差があり、肉や魚は年間 1 万～1 万 5,000 ドル程度が、野菜は 2,000～3,000 ドル程度かかる。

ただし、このような正規の手続きによる輸出入のみならず、ある程度税関のシステ

ムが機能している主要な国境以外では、不正な輸出入が横行している。プノンペンのマーケットに並んでいる野菜や果物、肉や魚などは、ベトナムから不正に入り販売しているものが多いと聞く。

カンボジア税関も、最近では厳しく対応するようになったとのことであるが、なかなか実状に追いついていないというのが現状だという。

過去 2013 年 11 月辺りに、通関の審査を強化したが、通関の能力が追い付かず、大量の貨物が滞留したため、1 週間ほどで、従前のやり方に戻ったということもあった。

不正な通関の背景には、それにより取り漏らしている税収分が、公務員の給料に反映されないため低賃金となっている。その不足分を不正通関で補てんするという悪循環になっている。

日系物流業者は、コンプライアンス遵守のため、正規な関税を支払っている一方で、不正な通関により関税を免れている業者とでは太刀打ちができない。従って、通関制度の適正な運用がなされないと、物流に限らず多様な業種、業態の企業が進出し、事業を行うことが難しいという問題が大きい。

なお、ジェトロによると、輸入関税の徴収について、近年、税関 24 カ所で調査が行われたが、適正に関税を徴収していないケースが少なくないことが明らかになった。年 2 回開催される官民合同会議の場で、フェアな徴収を訴えているが、その後も完全な改善には至っていない。日本式のコンプライアンスを追求すると、商売的には厳しいという実態となっている。

写真 国境の通関施設



出所) E 社資料

Ⅲ. カンボジアのインフラ事情について

1. 道路事情について（C社）

道路インフラに関しては、日本による支援もなされており、ネアックルン橋もその一つである。今後も整備計画のもと、時間の経過に伴い整備が進み、利便性は高まることが期待できる。

アジアハイウェイ 1 号線は、ベトナムに向かう道路で、舗装が完了し、盛土もされているので水の影響も受けにくくなるなど、整備が進んできた。現状は片側 1 車線であるが、プノンペン市内の手前 20km 辺りは、現在、日本の ODA で片側 2 車線化と路面整備が 2 年後の完成目途で進行中であり、完成すれば更に利便性は増す。

一方、タイへ向かう 5 号線は、産業道路と生活道路の両方の役割を担っているものの、盛土されていない箇所では、雨季には通行止めになることもある。この 5 号線も日本の ODA で整備が始まっている。また 1 号線と 5 号線とも夜間照明がないため、夜間の走行はかなり危険な状況にあり、走行スピードも抑えた中で運行せざるをえない。

プノンペン市の周辺道路については、現在、市内周辺を取り巻くリング道路を建設している。現在、プノンペン市内では、大型車の昼間の通行が規制されており、夜間しか通行できないため、例えば 1 号線と 5 号線など主要道路間を昼間に行き来することができないことが大きなネックになっていた。

そこで、市内の中心部を通らないでルートとしてリング道路を整備中である。まだ未舗装部分があり、雨季には厳しい状況もあるが、引き続き整備がされていく計画である。

図表 プノンペン市内のリング道路の概要



出所：カンボジア公共事業運輸省

2. 水道・電気・ガス等について

カンボジアでは、電力が十分ではなく、輸入に頼っている部分があり、隣国に比べてコストが非常に高い。プノンペン市内での停電は少ないが、バベット辺りでは、まだ1日に数十回も停電が発生し、乾季には1日中停電ということもよくある。

政府として火力及び水力発電所を18箇所建設する電力供給源拡張計画を進めており、5年後の完成予定となっている。これによって、電力代が下がる見込みであり、ベトナムやタイ、マレーシアなど同レベルの電力代になった際には、装置型の製造業や食品加工業、部品加工業等の進出が期待できる。現在、農産物は、加工技術が未熟なため、日本への輸出はほとんどないが、それも電力事情の改善により期待できるのではないかとみられている。

IV. カンボジアでの事業経営上の環境や課題等について

1. カンボジアの労働条件について（C社）

カンボジアの最低賃金は、2015 年で 128 ドル／月、2016 年 1 月からは 140 ドル／月になる見通しである。2013 年が 61 ドル／月、2014 年が 100 ドル／月であり、2013 年から 2015 年の 2 年間で 2 倍になるなど、賃金は年々高騰している。この人件費の高騰は、外資系企業にとっては相当な痛手になっている。

そもそも、例えば製造業が 2014 年、あるいは 2015 年に進出するに当たっては、最低賃金は 61 ドル／月をベースに投資の試算をしていたが、実際の進出時期には、2 倍の 128 ドル／月になり、加えて円安が進んだこともあり、人件費を中心にしたコストへのアドバンテージが低下している。実際、2015 年は、日系製造業の進出が、ほとんど止まっている状況である。

2. カンボジアでのドライバーの確保や人材育成について

（1）B社の見解

ドライバーの仕事はやはり厳したため、なかなか成り手がなく、確保が難しくなってきたと聞く。

（2）C社の見解

同社では、従業員を募集すればまだ応募があり、退職者も多くはないが、日系を含む外資企業が増えている中、ジョブホッピングが顕在化しつつあるため、人件費を高く設定せざるを得ないという話も聞く。

（3）ジェトロの見解

カンボジアでは人材育成も課題となっている。プノンペンではほぼ 100%が高校を卒業し、そのうち約 9 割が大学へ進学している。一方地方では、小学校の卒業率が約 8 割、中学校までの義務教育の終了率が約 2 割という格差が生じているのが実情である。その結果が、人件費の格差にもあらわれている。

現在、地方での人材育成に対して、JICA が工業高校設立の支援を始めると聞いている。

3. カンボジアの税負担等について

A社からは、カンボジアでの事業展開上の課題は、税金関係であると指摘された。日系事業者はカンボジアの法律に基づき、法人税や VAT（付加価値税：日本の消費税に相当）（20%）等を適切に納めているが、中国系事業者は、正に納めていないケースが散見される。それによって日系物流事業者は、サービスは良いが価格競争力の面

で負けていることもあるかと思われる。

それは逆に取引先企業（荷主企業）でも同様に、日系顧客は支払いも早く税金も適切に納めているが、中国系顧客などでは、例えば VAT 無し書類で支払いを要求してくるなどもある。また、通関も正しい手続きなのかどうか、書類は正しいか、密輸に加担しているのではないのかなどコンプライアンスの面で非常に神経質になっている。しかしながら、限られたマーケットの中では、営業としては日系企業のみならず中国系企業にも行かざるをえないが、取引できる企業は限られてしまうなど難しい面がある。

4. カンボジアでの外資企業の出資比率について

カンボジアでの外資企業設立における出資比率は、原則、100%独資でも可能となっている。

【参考】現地日系物流企業の資本割合

B 社	日系資本	70%	現地資本	30%
C 社	日系資本	100%	現地資本	0%

5. カンボジアでの現地法人化について

A 社によると、駐在員事務所から法人化するには、黒字化が基本的な条件のため、顧客をいかに確保するかがハードルである。新たな日系企業の進出に期待するが、そのハードルは、カンボジア経済の課題である高い電力料金や不安定な政情、最低賃金のアップ、更に 2018 年に総選挙を控え、現在のフン・セン政権から野党への交替などのリスクなどが考えられるため、チャイナプラスワンの企業も足踏み感を感じる。実際に日系の進出企業は止まっているため、日系物流事業者もパイが増えない限り、積極的な投資は難しい状況である。

6. カンボジアでの土地の取得について

ジェトロによると、カンボジアでは、外国企業および個人は土地を保有できないとされているが、カンボジア国籍を取得する、もしくは個人と合弁会社を設立（出資比率は、外国側が 49%、カンボジア側が 51%以上）することで、会社名義で土地が保有できる。カンボジア国籍の取得は、カンボジアへ移入後 7 年経過すると土地取得の権利を得ることができる。

なお、近年、中国及び韓国系の製造業は、SEZ に入らず、国道沿いの一般の土地を取得し、SEZ での税制優遇措置よりも、土地価格の上昇分で利益を得るような投機的な手法のケースが少なくない。日系製造業は SEZ に入っているため、その差が生じている。また、土地を短期で取得できるよう、裏で手を回すようなケースもあると聞く。

V. まとめ（カンボジアの現状と日系物流事業者の活動の実情・問題点について）

カンボジアは、タイ、ラオス、ベトナムと国境を接し、ASEAN における南部経済回廊の経由地として、また外資企業にとって「チャイナプラスワン」、「タイプラスワン」の進出先として注目されている。

カンボジアの主要マーケットは、輸出は欧米向けのアパレル関連、輸入は中国をはじめとするアジア諸国から衣料品の原材料となっており、「チャイナプラスワン」のアパレル産業が中心であった。しかし近年は、例えばタイの自動車産業が人手のかかる作業をカンボジアで行うといった「タイプラスワン」の動きが顕在化しつつある。南部経済回廊の真ん中に位置する優位性から、今後も「タイプラスワン」としての進出が増えると思われる。

日系企業も、SEZ（経済特別区）を中心に既に約 80 社の製造業が進出しており、これに合わせて日系物流事業者も進出し、南部経済回廊におけるクロスボーダー輸送のサービスを展開し始めている。

1. クロスボーダー輸送への展開について

カンボジアの国内物流の主要輸送機関は、トラック（陸運）である。鉄道はまだ少量であり、内陸水路も量的には限られている。

一方で、カンボジアの経済とマーケットの状況から、カンボジアの物流では、特に南部経済回廊による輸出入の輸送＝ボーダーレス輸送が、大きく注目されている。

カンボジアからの輸出入の輸送は、プノンペン港とシアヌークビル港を利用した船舶輸送と、プノンペン空港からの航空輸送があり、量的には船舶輸送が大宗を占めるが、陸送が大きな役割を占めている点に特徴がある。それは、カンボジアが地理的に、陸の ASEAN GMS（大メコン圏）の中心に位置し、両隣のタイとベトナムという発展国への輸送には、陸送を使うことができることによる。

タイのバンコクからベトナムのホーチミン間の輸送は、海上輸送が主体である。しかし、ホーチミンからカンボジアを経由しバンコクへ通じる南部経済回廊の主要道路である国道 1 号線のメコン川に、昨年、ネアックルン橋が架かった。これにより時間短縮や夜間運行が可能となり、例えばベトナムとの国境税関が開く午前 8 時に合わせてトラックが到着できる運行ができるようになるなど、運送会社にとって運行時間が計算しやすくなり、利便性が高まっている。

日系物流事業者でも、既にタイ及びベトナムとの間でのボーダーレス輸送サービスを展開している。今後は船便から陸送への転換が増えるものと期待されているが、ホーチミン～バンコク間は、リードタイムでは海上輸送が約 4 日間に対し、陸上輸送は約 3 日間と短い、輸送コストは海上輸送のほうが陸上輸送の約 4 分の 3 であるため、今後も依然として海上輸送が主体となるとみられている。

クロスボーダー輸送を展開する上では、以下のような課題も指摘されている。

- (1) タイ及びベトナムとの二国間相互通行協定のライセンス発給数が限られていること。タイ側とはトラックが約 10 台に過ぎない。ベトナム側においても約 150 台と限られている。
- (2) カンボジアは自国の産業が育っておらず、物資のほとんどを輸入に頼っているため、ホーチミンやバンコクから入る貨物はあるが、逆の貨物が無いため、陸上輸送は片荷になってしまっている。
- (3) 通関において、税関での申告の前にカムコントロールという独自の機関に申告し、許可を得た後に通関を申告するという二重の申告状況となっており、無駄な費用と手続きがかかっている。
- (4) 税負担について、適切に納めている日系事業者に対して、正当に納めていない中国系事業者等が散見され、価格競争力の面に影響が生じている。

ただし、ボーダーレス輸送においては、少量ながら着実にトラック輸送へのシフトは進むものとみられている。実例として、カンボジアでほとんど製造されてない建材が、工場などの建設に向け海外からの輸入が必要であり、納期の工程管理上、輸送時間や納期が見込みやすく、ドア・ツー・ドアでスムーズな輸送が可能なトラックが選択されている。さらにインフラ整備や通関手続きの簡素化などの条件が整うことにより、トラック輸送へのシフトが進むとの期待も少なくない。

2. 事業環境上の問題点について

日系物流事業者がカンボジアで事業展開を図る上では、上記以外の問題点も多い。

①地価と人件費の高騰

まず、首都プノンペンでは、地価がこの 10 年間で約 400 倍にも高騰し、最低賃金は 2013 年から 2015 年の 2 年間で約 2 倍になるなど、年々高騰している。この人件費の高騰は、外資系企業にとっては相当な痛手になっており、実際、2015 年は、日系製造業の進出が、ほとんど止まっている状況である。

物流事業者においても、厳しいドライバーの仕事へのなり手がなく、ジョブホッピングも顕在化しており、労働力の確保が難しくなっているとのことである。

②未だ脆弱なインフラ

インフラ面では、国内の主要幹線道路であるとともに、南部経済回廊の一部を形成している国道 1 号線において、ネアックルン橋が開通したが、国道 1 号線とネアックルン橋は概ね順調に走行できるのが、プノンペン郊外の接続部約 4 km がまだ工事中のため、通過に 30 分以上を要する渋滞が発生している。

タイへ向かう国道 5 号線は、産業道路と生活道路の両方の役割を担っているものの、盛土されていない箇所では、雨季には通行止めになることもある。

この 1 号線と 5 号線とも夜間照明がないため、夜間の走行はかなり危険な状況にあ

り、走行スピードも抑えた中で運行せざるをえない。

なお、道路インフラについては、現在片道1車線の国道1号線の片道2車線化や、国道5号線の改良などが、日本のODAによる整備が始まっている。

またプノンペン市内でも、大型車の昼間の通行が規制されているため、例えば1号線と5号線など主要道路間を行き来できないことが大きなネックになっていたが、主要道路を外周部でつなぐ環状道路が整備中である。

電力においてもカンボジアは十分ではなく、輸入に頼っている部分があり、隣国に比べてコストが非常に高い。プノンペン市内での停電は少ないが、地方都市では、まだ1日に数十回も停電が発生し、乾季には1日中停電ということもよくある。

③複雑な通関制度

カンボジアにおける通関制度の大きな特徴は、税関以外にカムコントロールという独自の機関が存在することにある。カムコントロールは、いわゆる輸出入貨物の安全品質を検査する機関とのことであるが、税関での申告の前にカムコントロールに申告し、許可を得た後に通関を申告するという二重の申告状況となっており、無駄な費用と手続きがかかっている。税関の職員に支払う手数料的なものもまだ存在し、主要な国境以外では、不正な輸出入が横行しているとのことである。

輸入関税の徴収について、近年、税関24カ所で調査が行われたが、適正に関税を徴収していないケースが少なくないことが明らかになった。年2回開催される官民合同会議の場で、フェアな徴収を訴えているが、その後も完全な改善には至っていないとのことであった。

④カンボジアでの現地法人化のハードル

カンボジアでの法人化には、適切な営業収入の確保がハードルとなっている。新たな日系企業の進出に期待が高まっているが、カンボジア経済の課題である高い電力料金や不安定な政情、最低賃金のアップなどのリスクなどがあり、チャイナプラスワンの企業も足踏み感にある。実際に近年、日系の進出企業は止まっており、日系物流事業者も業務が増えない限り、積極的な投資は難しい状況がみられる。

以上

第2章. ラオスにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）

I. ラオスの経済とマーケットの概要について

ラオスは、GMS（大メコン圏）国内で唯一、GMS 各国に国境を接する内陸国である。国土の大半が山岳地帯であり、現在、開発途上国に区分されている。ラオス政府は 2020 年までに開発途上国からの脱却を掲げ、国際機関や日本等の支援により、政策・制度改革を進めてきた。具体的には、資源開発（鉱物資源、電力の輸出推進）による外貨獲得政策を進める一方で、資源以外の産業振興策、具体的には、観光業を中心とするサービスの拡大と、製造業（農産加工業、木材加工、繊維・縫製業等）の振興を通じ、近代工業化を目指している。

並び、1997 年に加盟した ASEAN の一員として、今年建国 40 周年を迎え、日本との外交は 60 年にも及ぶ国であり、2013 年には WTO への加盟も果たした。

ラオスは、日本の本州とほぼ同じ面積に、人口が 680 万人と少ない。49 の民族が独自の文化を維持しており、争いが嫌いという平和主義、また非常に勤勉な国民性である。その結果、政治は一党体制が続いており、政府の大臣や副大臣には、女性も多い。

道路が綺麗で、街中は静かであり、信号を守ることが当たり前など、国民の規律が守られている。

経済をはじめ多くの面で世界標準から遅れているが、教育に関しては、ラオス国立大学が 1995 年に設立されるなど、懸命に後れを取り戻そうとする姿勢が強い。

ラオスは人口が少ないため、国家歳入が少なく、そのため予算規模が小さく、公共事業の遅れがみられる。

ラオスの主要産業は農業であり、農業生産規模は変わらないが、サービス業や製造業が増えつつある。資源依存型の経済であり、消費財は、タイや中国、カンボジアなどの周辺国からの輸入に頼っている。今後は、製造型の経済への転換が必要であり、そのためには中小企業の育成も必要とされている。

インバウンドは、中国や韓国からの観光客が増加している。航空旅客については日本からの直行便は無いが、韓国からは直行便もあり、年間 10 万人（日本からは年間 3 万人）となっている。

昨年末に AEC が設立したが、ラオスは周辺国との国境が 23 カ所あり、今後は、国としても「ランドロック」から「ランドリンク」へ転換し、周辺国を大きな市場としていくことが必要であろう。

そのためには、物流が大きな役割を担う。すなわち、いかに輸送コストを抑え、その中で市場を拡大していくかである。

これまでの外資による投資は、中国がコンセッション（公共施設等運営権制度）にて

道路や空港、上下水道など料金徴収を伴う公共施設について、施設の所有権を発注者（公的機関）に残したまま、運営を特別目的として設立される民間事業者が行う案件が多い。これに対し、タイやベトナムからは、一般的な投資である。

外資の活動においては、規則が省令で容易に変わり、かつラオス語であるため、外国人にはわかりにくいといわれる。

日系企業の投資案件では、タイのニコン、タイのトヨタ紡織のサテライト工場がラオスに出来たことが目立つ。その立地場所は、サバナケットであり、国道 9 号線が東西経済回廊の一部を形成している。

図表 ラオスの工業団地



出所) 日本アセアンセンター

《ラオスの工業団地》

1. Savan-Seno
2. Khammouane
3. Vientiane

Ⅱ. ラオスの物流事情について

1. ラオスでのヒアリング調査対象の概要について

本調査では、在ラオス日本大使館、ラオス公共事業運輸省、日系物流事業者2社、現地物流事業者1社、ラオスインターナショナルフレイトフォワードーズ協会（LIFFA）を対象に、ヒアリング調査を実施した。在ラオス日本大使館とラオス公共事業運輸省を除く調査対象先の概要は、以下のとおりである。

（１）日系物流事業者D社

日系物流事業者D社は、2012年2月に設立した。設立当初から開始したサービスが、東西回廊を利用し、ベトナムからラオスを通過してタイまでトラック輸送する「メコンランドブリッジ」サービスを提供している。

（２）日系物流事業者E社

日系物流事業者E社は、1992年にE社タイランド社を設立し、2007年にE社ラオスを立ち上げた。その背景には、2006年12月20日に、第2友好橋が完成したことと、サバナケットは、ビエンチャンから通ずる国道13号線、南北のベトナムへ抜ける国道9号線の交わる場所であり、交通量は地方としては最も多く、人流のみならず物流のハブという位置づけにある。

（３）現地物流事業者F社（ラオフレイトフォワードーズ社）

同社は、1987年に国営企業として設立された。設立当時は、運送業務のみであり、500台の車両を保有していた。その後、フォワーディング業務の必要性から、ラオフレイトフォワードーズ社が設立された。

同社は、自社で保有するトラックは無く、協力会社のトラックを使用して輸送を行っている。国内輸送はほとんど行っておらず、輸入の国際輸送に携わるNVOCC業務が主体である。具体的には、例えばバンコクの港からの物品をラオスまで輸送する際に、逆にラオスからの荷物をバンコクまで輸送する際に、それぞれタイのトラックを手配する業務である。

1989～1991年には、日本政府からラオスへの米穀を15,000トン支援した際に、タイのバンコク経由でラオスの各都市への運送を手配したこともある。

（４）ラオスインターナショナルフレイトフォワードーズ協会（LIFFA）

LIFFAは、ラオスの公共事業運輸省の下で2003年に設立した。会員からの会費で運営し、主に会員間の情報交換を事業としている。

現在会員は41社で、フォワーディング会社のみならず、実運送事業者や、シッピング会社、航空会社も含まれている。日系の合弁企業であるD社やE社も会員である。

会員の主要業務は、国内輸送に関わる部分ではなく、国際輸送のフォワーディング

業務である。

ラオス国内の運送事業者の正確な数はわからないが、実質は 400～500 社程度ではないかとみている。

2. ラオスの物流の概況について

ラオス国内の物流事情について、輸送モードは、約 80%がトラックによる陸送、約 20%が河川水路の船舶輸送である。鉄道による貨物輸送はない。

国内での陸送の輸送品目の統計はないが、農産品を除けば国内産業はビール産業程度であり、ここからはラオス全国に輸送されている。この輸送も約 700 台の自社車両による自家配送で、運送事業者に輸送を依頼してはいない。また、自社車両による輸送の例として、高山開発の企業が、ベトナムまでの鉱物輸送を約 700 台の自社車両で輸送している。このように自家用トラックでの輸送のボリュームが相当数あり、営業用トラックを使った陸送はまだ限定されている。

車両は小型トラックが主体であり、大型トラックを使用するのは、例えば水力発電用のダム建設のための重機の搬送などの大きなプロジェクトの時のみである。

小口貨物の陸送の一部には、夜行バスが使われている。依頼人はバス停まで品物を取りに行く仕組みである。

写真 ピエンチャンのロジスティクスセンターとその周辺の状況



メコン川を使った船舶輸送は、主にルアンパバーンから中国まで、水位が確保できる雨季のみ運行している。

ラオスの国内では、まだ輸送システムが確立されていないため、政府では、JICA の協力のもと、「マスタークライアントロジスティック」というプランを策定中である。

このプランの中では、国内に9カ所の「ドライポート」の設置を計画している。このドライポートとは、陸送と鉄道、水路の両方またはどちらか1つと結節する、複合輸送の結節点としてのエリア、施設である。

このドライポートのうち、ビエンチャン特別市では、タナレーンに予定されている。それ以外の地域では、例えば北部ルアンナムター県のナート（中国国境の近く）、ウドムサイ県、ルアンパバーン県、ボーケーオ県、中部のカムムアン県、ボーリカムサイ県、サバナケット県、チャンパーサック県などが決まっている。

ビエンチャン・キャピタルでは日系大手物流企業がロジスティックパークの建設に前向きであり、サバナケットやサワンセノでは国内企業からの提案があった。

3. クロスボーダー輸送について

（1）クロスボーダー輸送の概要について

ラオスは、ベトナム、カンボジア、タイ、中国と隣接するため、隣国の二国間あるいは三国間のクロスボーダー輸送が注目されている。

隣国との車両の相互通行を認める二国間協定は、ラオス政府は既にベトナム、タイ、中国、カンボジアの間では協定を締結済みであり、今後ミャンマーとの協定締結を計画している。また三国間協定も、ラオス、ベトナム、カンボジアの間では、2013年に協定を締結した。なお、ラオス、タイ、ベトナムの間の三国間協定も締結しているが、タイ側での調整事項があり、現在交渉中で、実運用には至っていない。

少なくとも二国間協定により、ラオスのトラックは、ベトナム、カンボジア、タイ、中国と近隣国のどこにでも入ることができる点は、大きなメリットであり、政府としては、ラオスがロジスティクスの中心となりえるのではないかと考えている。

実際に、ラオスの地場事業者及び日系事業者も、クロスボーダー輸送サービスの提供を開始している。

図表 輸送モード別、ハノイ・バンコク間のドア to ドアの所要日数と費用

輸送手段	所要日数	輸送費用
航 空	2 日	1 8 0
海 上	8 ～ 1 2 日	7 0
陸 上	3 ～ 4 日	1 0 0

※費用は陸送を 100 とした場合の指数

(2) クロスボーダー輸送に関する地場物流事業者のサービス展開等について

ラオフレートフォワードーズ社では、タイのバンコク～ベトナムのハノイ間の越境輸送サービスを、40 フィートコンテナで年間 1,500 本程度実施している。このサービスは、40 フィートコンテナをバンコクからタイのトラックでサバナケットまで輸送し、一方、ハノイからはベトナムのトラックでサバナケットまで輸送し、このコンテナをサバナケットで乗せ換えるサービスである。主な貨物は、日系企業の自動車部品やプリンター部品、携帯電話など、それぞれの国内で製造されたものであり、ベトナムの日系企業がベトナムの工場で製造した部品をタイの組み立て工場に輸送するケースなどである。量的には、タイ発、ベトナム発ともほぼ同量である。

このサービスの、バンコク～ハノイ間のリードタイムとコストは、40 フィートコンテナ 1 本あたり、海上輸送が 10 日～15 日で約 1,000 ドルに対し、トラック輸送が 3 日間で 2,500～3,000 ドルであり、リードタイムの短さがメリットとして利用されている。

このサービスは、三国間協定がまだ実行されてなく、二国間協定（CBTA）を利用しても、タイのトラックはベトナムへ直接乗り入れ不可、同様にベトナムのトラックはタイには直接乗り入れ不可のため、サバナケットを積み替え拠点としたシステムとして提供している。

サバナケットの拠点での 40 フィートコンテナの積み替えは、同社のスタッフ 4 名で、クレーンを利用して行っている。

1 ヶ月の貨物量が、タイとベトナムからそれぞれ 100 コンテナ程度である。貨物の内容は、ベトナムのハイフォンやダナン、ドンナイなどの経済特区の日系工場で製造された部品などを、タイの日系企業の工場に納品するものである。

ここでの車両とコンテナのコントロールは、タイ及びベトナムからのトラックのナンバープレートやドライバーの名前、電話番号を E メールで確認し、ここに到着したトラックからコンテナを降ろし、すぐに帰りのコンテナを指示して乗せ、出発する仕組みである。同社ではトラクターヘッドと 40 フィートシャーシを 4 台保有しているものの、緊急用であり、タイ側、ベトナム側とも約 10 社の協力会社の実運送を委託している。

ベトナム人がタイまで運転していくことが難しい理由は、まず右ハンドル左側通行に慣れてないこと、また言葉や性格も違うためである。一方、ラオス人は、タイ語は理解できるため、特に支障はない。

写真 ラオフレートフォワードーズ社のサバナケットでの拠点



(3) クロスボーダー輸送に関する日系物流事業者のサービス展開等について

D社では、同社が2012年設立当初開始したサービスが、東西回廊を利用し、ベトナムからラオスを通ってタイ、またはタイからラオスを通ってベトナムまで積み替え無しでトラック輸送する「メコンランドブリッジ」サービスである。

このサービスの開始に当たり、トラクタとシャーシを各14台設備した。ラオス国内では45フィートコンテナの走行が可能のため、40フィートコンテナを45フィートコンテナに改造した。シャーシは40フィート用のシャーシを使っているため、前後に2.5フィートずつオーバーハングしているが、ラオスの法制度上は問題ない。これはベトナムも同じく問題ないが、タイでは認められていない。しかし、相互通行の二国間協定では、相手国で認められている車両は乗り入れ可能のため、ラオス籍の45フィートコンテナでもタイでの走行は可能である。

写真 D社の車両



なおこのサービスは、2012年に開始したが、第2友好橋がかかるサバナケットから約200km北上したタケークに第3友好橋が2011年に開通し、バンコク～ハノイ間の陸送距離は、第3友好橋を利用するほうが約100km短い。またタケークからハノイ方面へ抜ける国道12号線は、勾配がきつくベトナム国境地点は山岳の尾根のようなところであるため、以前はあまり利用されなかったが、第2友好橋からベトナムに抜ける国道9号線が、ベトナム国境付近の舗装状態が非常に悪く、轍が酷く、バイクや乗用車は走れず、トラックで人が歩くより遅いくらいの速度でしか走行できない区間がある。更に、サバナケットでは夜間及び日曜日には通関できないが、タケークでは土日も含め24時間通関（注1）ができるため、最近の同社の取扱量は、圧倒的に第3友好橋利用が多くなっている。

※注1：オフィシャルでは、タケーク税関の開庁時間は8時から16時で時間外対応は22時迄だが、実際は22時以降の対応も行われている。

同社以外の取扱量をみても、特にタイから中国向けの保冷トラックによる冷蔵・冷凍品の輸送量が多く、通関件数でみても、通常貨物の数十倍多くなっている。冷蔵・冷凍品の中身は鶏肉や豚肉、フルーツ全般で、ラオス国内で40フィートコンテナを載せ替えて輸送している。同社を含む通行量全体としても、第3友好橋利用は第2友好橋利用に比べて10倍以上あるとみられる。

なお、2015年9月、ラオス、ベトナム、カンボジアの三国間の乗入協定が締結された。各国500台が対象であり、同社の車両は30台が登録済みである。

ハノイからホーチミンまでベトナム国内を走行すると約1,700kmであるが、ラオスからカンボジアを経由すると約1,500kmに短縮できる。しかしそれまでは、ラオスのトラックがホーチミンに行く場合に、カンボジアを通過することができなかった。これが三国間協定の締結により、今後はカンボジアを通過してベトナムに抜けることができるようになった。ただし、通関費用が高額なことや、カンボジア側の道路状態が悪いことなどが課題である。

今後は、ハノイ～バンコク間の電子部品や自動車部品の混載輸送を検討している。ベトナムからタイへの貨物は、トランジット貨物のため、ベトナムからラオスに入る時点でシールをして、ラオス国内ではシールを取らず、税関も検査なしで通過することになっている。しかし、このトランジット貨物に空きのスペースがあるため、そこにラオス発の貨物を混載してタイに輸送することができるよう、要請しているところである。日本の国土交通省からもラオス側に説明をしていただいた。

4. クロスボーダー以外のラオスのトラック輸送について

（1）コールドチェーンについて（行政）

現状、ラオス国内での冷凍、冷蔵輸送は、ほとんどが近隣国から借りた車両を利用している。ただし、最近、ラオスの事業者が、中国製の冷凍トラックを購入すること

について許可した。

また、冷凍倉庫は、一部ビエンチャンを除き全国的にはまだない。今後、農産物の輸出などで冷凍、冷蔵倉庫の必要性は出てくるものと考ええる。

(2) 使用されるトラックについて

ラオスで使われているトラックは、日本からの輸入中古車を当地での規格にあうように改造したものが多い。また、ベトナムでは米国製のボンネットタイプのトラクタが目立つが、そのトラクタもラオスに乗り入れてくる。

5. ラオスにおける船舶輸送について

前述のように、ラオスにおける船舶輸送は、メコン川を使い、主にルアンパバーンから中国まで、水位が確保できる雨季のみ運行している。

なお、サイニャブリー県のホンサー郡のエリアでは、石炭による火力発電所があるが、使用した石炭の灰は、セメントに混ぜる道路建設の材料として、年間 100 万トン発生し、これをビエンチャンまではしけで運ぶ試験輸送を行っている。この輸送に対し、日本企業からの投資が期待されている。

6. ラオスの鉄道輸送について

ラオスでは、鉄道による貨物輸送は行われていない。

ラオスでは、中国との間で高速鉄道の計画が進んでおり、2015 年 12 月に起工式が行われる予定である。

ビエンチャンのタナレーンから中国国境のボーテンまで約 400km の区間について 4～5 年後の完成予定である。

また、タナレーンから約 400km の中部のカムムアンまでの国内鉄道路線については、韓国が事前調査の資金を提供するとのことである。なお、将来的にはカムムアンを経由して東へ進みベトナム国境までつなぐ計画がある。しかしながら、政府関係者以外からは資金や労働力確保の問題から、両計画とも実現するには数十年を要するとの見方もある。

写真 タナレーン駅とその周辺



7. ラオスの通関事情について

D社によると、ラオスの通関申告システム（ASUCUDA システム）は、2013 年に完成し、タリフに基づいた通関申告のもと関税を支払う仕組みとなった。それまでは、担当の税関職員が、その場で金額を決定しており、その関税も国庫には入らない仕組みであった。

税関職員は公務員であるが、ここ数年給料が遅配されていると聞く。ASUCUDA システムの運用により、関税が直接国庫に入るようになったため、別途税関検査料を要求し、これが税関職員の収入となっているようである。

E社によると、ラオスの通関は、一般的に遅いと言われるが、確かにビエンチャンは件数が多いため、朝一番で申告して、夕方 6 時位に通関できたこともある。サバナケットでは件数も少ないため、そこまで時間はかからない。

8. 政府による民間運送事業者のコントロールや育成について

ラオスでは、2013 年に陸路運送法が制定された。この法律は、陸路運送に関する企業に対するもので、運送企業における管理事項などが規定されている。

なお、ロジスティクス全般に関する規制や規則、例えばロジスティックの拠点や輸送システム等に関するものは、まだできていない。現在勉強中である。例えば日本の規制の紹介や、日本での施設見学などで知識を高められればよい。情報提供を望むところである。

Ⅲ. ラオスのインフラ事情について

1. メコン川の架橋計画について（行政）

メコン川の架橋計画について、直近でミャンマーとラオスのメコン川水路国境のラオス側がシェンコック、ミャンマー側がシェングラープの間に橋梁が完成し、国道 17 号線とつながっている。

また現在、新たに国内で 2 か所、国境で 3 か所の架橋が計画されている。

国内では、北部で 1 か所、ベトナム及びタイ北部とつながるために重要な経路である。もう 1 か所も北部で、ベトナムからミャンマーへとつながるために重要な経路である。

国境では、タイ国境に 2 か所、カンボジア国境に 1 か所の計画である。

図表 メコン友好橋と経済回廊

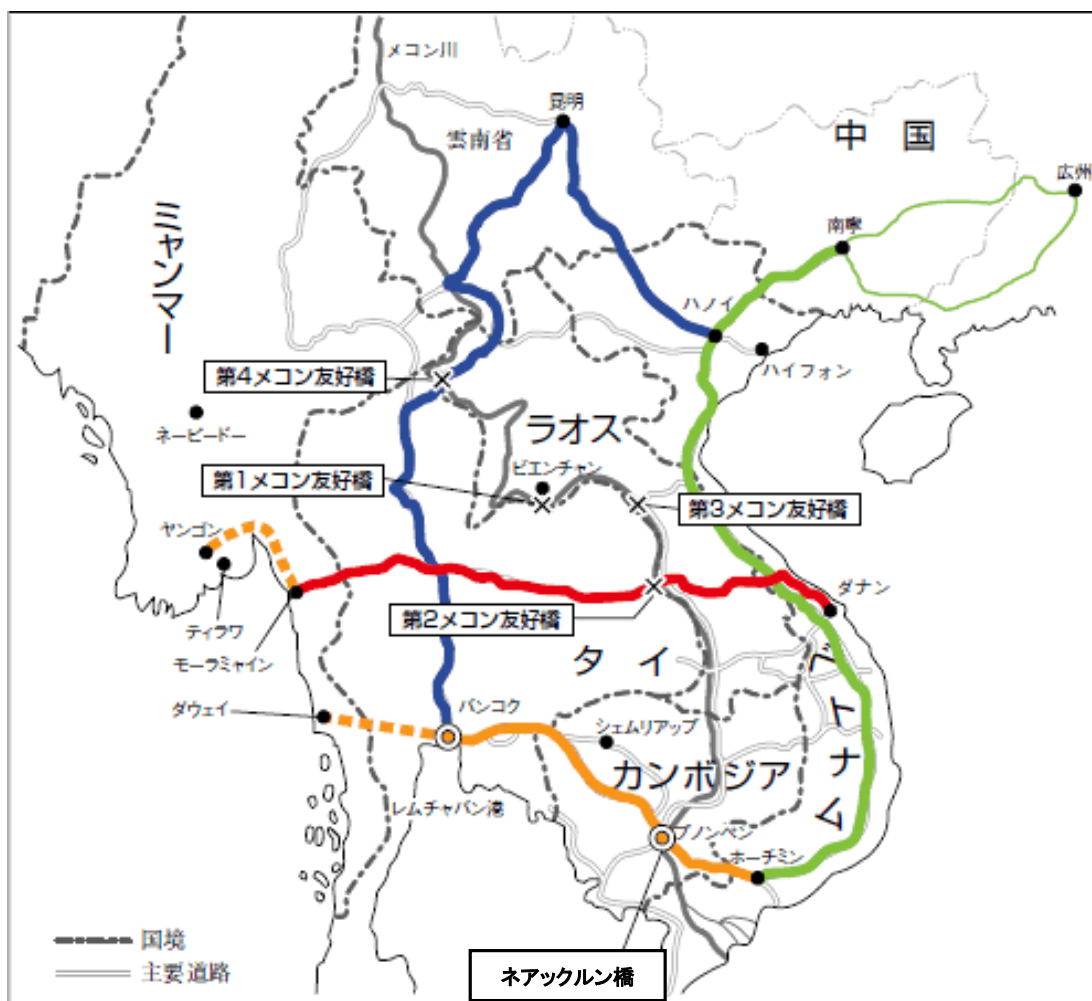


写真 第1 友好橋と税関施設



2. 友好橋の開通による通行ルートの変更について

D社によると、タイとの国境では、2011年に第3友好橋が開通した。それまでの間は、第2友好橋が混雑していたが、タイからハノイへ抜ける場合は、第3友好橋を利用したほうが距離が短いため、こちらにシフトしているとみられる。ただし、税関が標高の高い場所にあり、道路の勾配がきついため、性能の低いトラックでは登りきれず、下りは事故の危険性もあるため、第2友好橋のルートもまだ利用されている。

写真 第3 友好橋の施設



写真 第2友好橋と税関施設



3. 道路インフラ整備について

舗装率は、主要幹線道路（アジアハイウエー、GMS ハイウエー、主要国道など）は、全て舗装済みである。ただし、重量物の輸送には対応できない道路もある。また、舗装はされているものの、過積載等により例えば国道 9 号線などでも、舗装の傷みが激しい箇所もある。

そこで、4 年前に中国、タイとつながっている 9 号線や、サバナケットを経由する 13 号線に検量所を設置し、政府による検査を行った経緯があるが、現在は機能していない。今後改めて 3 か所の検量所を設置する計画を策定中である。

写真 ビエンチャンからサバナケットまでの道路と周辺景観



IV. ラオスでの事業経営上の環境や課題等について

1. ラオスの労働条件について

D社によると、最低賃金はラオス全国では月間 110 ドル程度であり、ビエンチャン周辺で月間 120～150 ドル程度である。しかし、サバナケットは工業団地があり、人口も少ないため、月間 230～240 ドル程度出さないと人手の確保が難しい。

2. ラオスでのトラックや人材不足について

LIFFA によると、ビエンチャンからバンコクの港まで輸送する際のトラックが不足している。実際の輸送のほとんどは、タイのトラックを利用している。

また、輸出する際の書類の準備や、税金関係の処理などに手間がかかり、IT もまだ利用されていないため、人手に頼り時間もかかるなど効率が悪い。

さらに、フォワーディングに関する知識が浅く、経験が少ないため、新しい知識の取得や人材育成のために、アジアンジャパンという資金を活用し、タイに 5 人派遣し、トレーニングやセミナーを受講させた。その 5 人が終了後、LIFFA のメンバー約 30 名に対し、3 ヶ月間、土曜日、日曜日にトレーニングを実施した。

3. ASEAN 経済共同体（AEC）発足による影響について

（1）ラオフレート社の見解

2015 年末には、AEC が発足する。輸送の面では、各国に容易に輸送できるようになる構想であるが、その実現にはまだ時間がかかると考えられる。ただし、それが実現されると、自国のトラックは利用されず、ラオスは単なる通過国になってしまい、道路が傷むだけで、メリットが無くなってしまう。また、価格が高くなると、顧客が離れる可能性があるなどにより、ラオスの物流業者は皆、倒産してしまうのではないかと危惧している。今後のラオス政府と各国との交渉に期待するしかない。

（2）E 社の見解

現在、ラオス籍のトラックで業務を行っているが、タイのほうが関税が低いため、トラックはラオスで買うほうがコスト高になる。タイとラオスの二国間輸送の場合、相互乗り入りが出来るため、ラオス側は価格では勝負できない。一方、ベトナムについては、関税が低いものの、台数規制等があり簡単に台数を増やすことが難しいこと、またベトナムのトラックは比較的価格が高いため、ラオス側が価格で負けることはあまりない。

4. 制度や運用面の問題について

E 社によると、例えば、混載の積み替えが急に不可になったり、現在は回復したが、

タイには空のトラックで荷物を引き取りに来ることが不可など、制度や運用の急な変更が少なくない。そこで、交渉すると解消されることもあるが、概して制度や運用が明文化されてない部分が多く、担当者による解釈や運用の違いがみられることに問題がある。

5. ラオスでの外資企業の出資比率について

ラオスでの外資企業設立における出資比率は、法令で明確に規定されていないが、商工省の内規にて外資出資比率 49%以下に制限されているとされているが、今回のヒアリング先はマジョリティを得ていた。

【参考】現地日系物流企業の資本割合

D 社	日系資本	85%	現地資本	15%
E 社	日系資本	55%	現地資本	45%

6. 今後のラオスの物流の取り組みについて（大使館）

ラオスでは、今後、コールドチェーンや、ロジスティクスチェーンが出来ることによる産業の活性化が期待されている。

その中で、ビエンチャン・ロジスティクスパーク（VLP）構想がある。これはB社が JICA の投融資を活用して、F/S 調査（Feasibility Study）協力準備調査を2年かけて実施した。VLP はメコン全体の物流をコントロールする拠点となりえる可能性があり、ラオス政府、日本大使館、JICA 全てが大歓迎のプロジェクトである。今後は具体的な投資案件であり、リスクも伴うため、B社内部で議論されていると聞いている。B社からは、どのような条件が改善されれば VLP に投資できるかを伝えて欲しい。もしB社からの投資が難しい状況になっても、例えば JV 等により開発を進めることを検討する必要があると考えている。

また、D社が国土交通省助成のもと PJ を行うことや、パクセーには、日系専用の工業団地が建設予定であり、日系N建設がほぼ自腹で先行調査も実施されているなど、投資拡大に向けた動きに期待している。

鉄道の開発は、VLP の一部分でもあり、既にタイの融資でタナレーンに鉄道ヤードが完成している。また、中国が国境のボーテンからビエンチャンへ鉄道を敷く計画があり、本年 12 月には着工式が行われるといわれている。

なお、既存のタナレーンとタイとの間の列車運行は、朝 1 便、夕方 2 便に過ぎないため、VLP の重要性が増々大きくなっている。

道路インフラにおいては、ラオスは、鉱物資源や森林資源を輸出しているため、過積載輸送が多く、それによる道路損壊が大きな課題となっている。今後は過積載の取締を実施しながら、道路を ASEAN 基準（軸重 11 t）に改善していく予定となっている。

写真 タイ融資のタナレーン駅奥に建設中の鉄道ヤード



V. まとめ（ラオスの現状と日系物流事業者の活動の実情・問題点について）

ラオスは、GMS（大メコン圏）国内で唯一、GMS 各国に国境を接する内陸国である。ラオスの主要産業は農業であり、農業生産規模は変わらないが、サービス業や製造業が増えつつある。資源依存型の経済であり、消費財は、タイや中国、カンボジアなどの周辺国からの輸入に頼っている。今後は、製造型の経済への転換が必要とされている。加えて、周辺国との国境が 23 カ所あり、今後は、国としても「ランドロック」から「ランドリンク」へ転換し、周辺国を大きな市場としていくことが必要となっている。

そのためには、いかに輸送コストを抑え、その中で市場を拡大していくかが重要であり、物流の役割が大きく期待されている。

実際に、ラオスでは、隣国との二国間あるいは三国間のクロスボーダー輸送が注目され、実運送も行われている。

1. ラオスの物流の概況について

ラオス国内の物流は、輸送モードは、約 80%がトラックによる陸送、約 20%が河川水路の船舶輸送である。鉄道による貨物輸送はない。

国内での陸送品目は、農産品を除けばビール産業程度であり、これを含め自家用トラックでの輸送が主体であり、営業用トラックによる輸送はまだ限定されている。

ラオスの国内では、まだ輸送システムが確立されていないため、政府では、JICA の協力のもと、「マスタートライアントロジスティック」というプランを策定中である。

このプランの中では、国内に 9 カ所の「ドライポート」の設置を計画している。このドライポートとは、陸送と鉄道、水路の両方またはどちらか 1 つと結節する、複合輸送の結節点としてのエリア、施設である。ビエンチャン・キャピタルでは日系大手物流企業がロジスティックパークの建設を検討しており、サバナケットやサワンセノでは国内企業からの提案があったとのことである。

2. クロスボーダー輸送への展開について

隣国との車両の相互通行を認める二国間協定は、ラオス政府は既にベトナム、タイ、中国、カンボジアの間では協定を締結済みであり、今後ミャンマーとの協定締結を計画している。また三国間協定も、ラオス、ベトナム、カンボジアの間では、2013 年に協定を締結した。なお、ラオス、タイ、ベトナムの間の三国間協定も締結しているが、タイ側での調整事項があり、現在交渉中で、実運用には至っていない。

少なくとも二国間協定により、ラオスのトラックは、ベトナム、カンボジア、タイ、中国と近隣国のどこにでも入ることができる点は、大きなメリットであり、政府としては、ラオスがロジスティクスの中心となりえるのではないかと考えている。

実際に、ラオスの地場事業者及び日系事業者も、クロスボーダー輸送サービスの提供を開始している。

現地物流事業者では、東西経済回廊を利用したタイのバンコク～ベトナムのハノイ間の越境輸送サービスを、40 フィートコンテナで年間 1,500 本程度実施している。バンコクからタイのトラックでサバナケットまで輸送し、一方、ハノイからはベトナムのトラックでサバナケットまで輸送し、このコンテナをサバナケットで乗せ換えるサービスである。主な貨物は、日系企業の自動車部品やプリンター部品、携帯電話など、それぞれの国内で製造されたものであり、ベトナムの日系企業がベトナムの工場で製造した部品をタイの組み立て工場に輸送するケースなどである。量的には、タイ発、ベトナム発ともほぼ同量である。このサービスの、バンコク～ハノイ間のリードタイムは海上輸送が 10 日～15 日に対し、トラック輸送が 3 日間、コストは海上輸送に対しトラック輸送が 2.5～3 倍であるが、リードタイムの短さがメリットとして利用されている。

日系物流事業者でも、東西経済回廊を利用し、ベトナムからラオスを通ってタイ、またはタイからラオスを通ってベトナムまで積み替え無しでトラック輸送するサービスを提供している。このサービスは、2012 年の開始当初は、第 2 友好橋がかかるサバナケットを通過するコースであったが、2011 年にサバナケットから約 200km 北上したタケーに第 3 友好橋が開通し、バンコク～ハノイ間の陸送距離は、第 3 友好橋を利用するほうが約 100km 短くなった。更にサバナケットでは夜間及び日曜日には通関できないが、タケーでは土日も含め 24 時間通関（注 1）できるため、最近は第 3 友好橋利用のルート利用が多くなっている。それは、同社以外でも同様とのことである。

※注 1：オフィシャルでは、タケー税関の開庁時間は 8 時から 16 時 で時間外対応は 22 時迄だが、実際は 22 時以降の対応も行われている。

クロスボーダー輸送を展開する上では、以下のような課題も指摘されている。

- (1) ビエンチャンからバンコクの港まで輸送する際のトラックが不足している。実際の輸送のほとんどは、タイのトラックを利用している。
- (2) 輸出の際の書類の準備や、税金関係の処理などに手間がかかり、IT もまだ利用されていないため、人手に頼り時間もかかるなど効率が悪い。
- (3) フォワーディングに関する知識が浅く、経験が少ないため、新しい知識の取得や人材育成が必要。

今後のクロスボーダー輸送については、ハノイ～ホーチミン間の新規輸送や、ハノイ～バンコク間の混載輸送などの計画がみられる。

ハノイ～ホーチミン間は、ベトナム国内を走行すると約 1,700km であるが、ラオスからカンボジアを経由すると約 1,500km に短縮できる。三国間協定の締結により、今後はカンボジアを通過してベトナムに抜けることができるようになったが、通関費用が高額なことや、カンボジア側の道路状態が悪いことなどが課題となっている。

また、ハノイ～バンコク間では、電子部品や自動車部品の混載輸送が検討されている。ベトナムからタイへの貨物はトランジット貨物のため、ベトナムからラオスに入る際シールをして、ラオス国内ではシールを取らず、税関も検査なしで通過することになっている。このトランジット貨物に空きのスペースがあるため、ラオス発の貨物を混載しタイに輸送することができるよう、日本の国土交通省も通じてラオス側に要請しているところである。

3. 事業環境上の問題点について

日系物流事業者がラオスで事業展開を図る上では、問題点も多い。

①脆弱なインフラ

主要幹線道路（アジアハイウェイ、GMS ハイウェイ、主要国道など）は、全て舗装済みである。実際にビエンチャンからサバナケットまでの走行でも、日本の道路の舗装状態と比較すれば粗いものの、トラックの運行に支障がないように感じた。

ただし、重量物の輸送には対応できない道路もある。また、舗装はされているものの、過積載等により、例えば国道9号線は、ベトナム国境付近の舗装状態が非常に悪く、轍が酷く、バイクや乗用車は走れず、トラックで人が歩くより遅いくらいの速度でしか走行できない区間があるなど舗装の傷みが激しい箇所もある。

4年前には検量所を設置し、政府による重量検査を行った経緯があるが、現在は機能していない。今後改めて3か所の検量所を設置する計画を策定中とのことである。

②通関事情の問題

ラオスの通関申告システム（ASUCUDA システム）は、2013年に完成し、タリフに基づいた通関申告のもと関税を支払う仕組みとなった。それまでは、担当の税関職員が、その場で金額を決定しており、その関税も国庫には入らない仕組みであった。

税関職員は公務員であるが、ここ数年給料が遅配されていると聞く。ASUCUDA システムの運用により、関税が直接国庫に入るようになったため、別途税関検査料を要求し、これが税関職員の収入となっているようである。

③制度や運用面の問題

例えば、混載の積み替えが急に不可になるなど制度や運用の急な変更が少なくない。そこで、交渉すると解消されることもあるが、概して制度や運用が明文化されていない部分が多く、担当者による解釈や運用の違いがみられることに問題がある。

④労働条件の問題

ラオス全国 of 最低賃金は、月間 110 ドル程度であり、ビエンチャン周辺で月間 120～150 ドル程度である。しかし、サバナケットは工業団地があり、人口も少ないため、月間 230～240 ドル程度出さないと人手の確保が難しいとのことである。

⑤A E C発足による影響について

A E Cの発足により、ラオスでは、自国のトラックが利用されず、ラオスは単なる通過国になってしまうことが懸念されている。

以上

最後に

カンボジア、ラオス、は ADB（アジア開発銀行）等の支援で、GMS（大メコン圏）経済協力開発プログラムを進めている。主だった計画として道路整備計画があり、1998 年に南北/東西等の経済回廊の整備計画が進められた。タイ・ラオス・ベトナムを結ぶ東西経済回廊や、タイ・カンボジア・ベトナムを結ぶ南部経済回廊は、海運輸送と比べ、大幅な時間を短縮できることから注目されている。例えば、ベトナム・ラオス間、ラオス・タイ間についてはトラックの相互乗り入れが認められているが、タイ・ラオス・ベトナムの 3 国間の相互乗り入れは認められていない。また、輸出国と輸入国のそれぞれで通関手続きを要するなどの課題がある。ただし、陸上ルートは、海上輸送と比較して大幅にリードタイムを短縮できることから、こうした課題を解決することで ASEAN 域内での物流を支える主要ルートとして期待されている。

今回のカンボジアとラオスの物流実態調査を通じ、インフラ面において、カンボジアのプノンペン周辺では、市内の大型車通行規制に対応するため、市内中心部を迂回する環状道路の整備が進み、今年の 9 月よりプノンペン新港からプノンペン SEZ まで市内中心部を通行することなく輸送が可能となった一方、市内からネアックルン橋へ向かう 1 号線の郊外接続部 4 k m が工事中のため渋滞しており、通過に 30 分以上を要していた。ラオスについては、タイ国境間の架橋整備が進んでおり、タイ・バンコクーベトナム・ハノイ間の 3 国間輸送について、サバナケットにある第 2 メコン友好橋の上流 110 k m に位置する第 3 メコン友好橋の通関体制が時間外対応も含め、ほぼ 24 時間可能となったため、貨物が第 3 メコン友好橋へ流れつつあることが確認できた。

このようなインフラ状況ではあるが、行政面では各国とも更なるインフラ整備の必要性を感じており時間を要するが、その状況は日々改善されていくことは確実であり、カンボジアにおいては物流マスタープランを日本の関係機関の協力を得て策定して行くとのことだった。また、現地公共事業運輸省へのヒアリングから各国とも、政府関係者の次の世代の担い手を欧米や日本へ送り込み教育を受けさせ、帰国後要職に登用することを実施しており、急激な変化は望めないものの世代交代が進み、数年後には着実に変貌を遂げているものとみられる。

日本は少子高齢化が進み、将来的に人口減少も見込まれるということで、物流業界も国内市場のみに頼るということではその発展に陰りがある。日系物流企業は企業にもよるが、海外へ進出する際、日系荷主企業に追従して進出するパターンが多く、進出当初は日系荷主企業の業務を実施しながら、進出した地域で業務を拡大していくというパターンが多い。既に荷主企業が、中国やタイ等の海外へ生産拠点を移していくなか、物流企業もいやおうなくこうした地域への事業展開を求められていて、海外への展開なくして企業の将来像を描くことが難しい時代になってきている。日系物流事業者は海外の物流事業者と競争しているという認識はあまり感じられないが、日系荷

主企業が外国の物流事業者を使うようになることに対する危機感は非常に強く、独自の商品（サービス）の開発にはかなり注力している。海外拠点の展開も中国やタイから、カンボジア、ベトナムへ、最近ではラオス、ミャンマーへとフロンティアが拡大してきており、それに伴いインフラや関税制度の未整備、関連情報の不足ということで、進出先（現地）での業務執行について困難な状況（リスク）が高まってきている。ただし、こうした問題は民間サイドで解決していく事はなかなか難しく、その打開のためには官民連携が必要と考える。国土交通省では一昨年度のベトナム、ミャンマーに引き続き、昨年度はカンボジア、ラオス、マレーシアとの間で、物流政策対話を行った。物流連では政府間協議が決定する以前に本ラオス・カンボジアを物流実態調査の対象国に挙げ、調査団を昨年11月に派遣することを決めており、偶然にもその後、政府の行う物流政策対話対象国と合致したため、物流連の国際業務委員会（海外物流戦略ワーキングチーム）において、当該国の物流に関する課題検討・情報共有を効率的に行うことが出来た。今後も、物流連では、官民連携により海外展開を行う日系物流企業の支援を行っていく。

以上

資料編

I. カンボジアに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

カンボジアは東南アジアのインドシナ半島に位置し、国土面積は約 18 万 1,000 平方キロ（日本の約半分）の国土を有している。東側はベトナム、西側はタイ、北側はラオスと国境を接し、南側はタイランド湾となっている。国土は大半が平野であり、国土の中央をメコン川が南北に流れ、北西部の中心に巨大なトンレサップ湖を擁している。南西部のシャム湾及びタイ国境周辺並びに北東部のベトナム国境周辺に低い丘陵地帯が広がっている。トンレサップ湖の北方にはクメール文明の遺跡として世界的に有名なアンコール・ワットやアンコール・トムといったアンコール遺跡が存在する。首都はプノンペンで、経済的にもプノンペンが最大の都市である。

(2) 人口・民族・言語

人口は約 1,470 万人（2013 年時点、政府推計）であり、民族的には人口の大半（90%）がクメール人とされており、残りは主として華僑系、ベトナム系といわれる。
公用語はカンボジア語である。

(3) 政治経済概況

カンボジアは 9 世紀にジャワから王権を奪回して以降、13 世紀までは現在のアンコール遺跡（Angkor）地方を拠点にインドシナ半島の大部分を支配し繁栄したものの、14 世紀以降はタイやベトナムの侵攻を受け衰退の一途を辿った。1884 年からフランスの保護領となったが 70 年後の 1953 年に独立を果たし、シハヌーク殿下の下で中立国家としての繁栄を目指したが、1970 年に反中親米派のクーデターにより倒れ、王制を廃したクメール共和国が樹立された。しかし同年のうちに親中共产勢力のクメール・ルージュとの間で内戦が勃発、1975 年にはクメール・ルージュが勝利し、ポル・ポトによる 100 万人とも言われる自国民虐殺、強制労働等の恐怖政治が 1979 年にベトナム軍が侵攻するまで行われた。1979 年以降は親ベトナム政権として樹立されたヘン・サムリン政権と反ベトナムの 3 派連合（ポル・ポト派、シハヌーク派、ソン・サン派）による内戦 1 が 1991 年にパリで和平協定が締結されるまで続いた。1993 年に国連カンボジア暫定統治機構（UNTAC）の監視下で総選挙が実施され、王党派のフンシンベック党と人民党による連立政権が樹立、制定された新憲法によりシハヌーク殿下を国王とする王制が復活した。1996 年には首都プノンペンで連立政権の両党派による武力衝突が勃発し人民党が勝利、フン・セン氏が首相に就任し現在に至っている。

(4) 国内総生産（GDP）と経済状況

JETRO データによる国内総生産と経済の主要指標は、以下の通りである。2014 年の実質 GDP 成長率は 7.0%と見込まれ、前年の 7.4%に比べ鈍化したものの、2011 年から 4 年連続 7%台の高成長を維持している。主産業である縫製業や農業、観光業、サービス業、建設・不動産業では 2 桁台の成長が見込まれており、経済財務省によると 2015 年の成長率は 7.0%、IMF 2020 年まで 7%台の成長が続くと予測している。

図表 基礎的経済指標

項目		2012年	2013年	2014年
GDP				
	実質GDP成長率(%)	7.31	7.43	6.97
	名目GDP総額 - (単位:10億ドル)	14.06	15.36	16.55
	一人あたりのGDP(名目) - ドル	945.70	1,018.22	1,080.82
消費者物価指数				
	消費者物価上昇率(%)	2.93	2.96	3.85
	失業率(%)	-	-	-
国際収支				
	輸出額 - 単位:100万ドル	7,837.61	9,242.86	10,738.40
	対日輸出額 - ドル(単位:100万)	199.16	334.22	701.17
	輸入額 - 単位:100万ドル	7,062.20	9,216.50	17,505.80
	対日輸入額 - 単位:100万ドル	222.97	175.47	279.36
	経常収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	△1,037.95	△1,607.38	-
	貿易収支(国際収支ベース、財) - 単位:100万ドル	△2,455.66	△2,958.37	-
	金融収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	△1,179.78	△1,665.64	-
	直接投資受入額 - 単位:100万ドル	8,102.06	9,447.10	-
	外貨準備高 - 単位:100万ドル	4,267.33	4,516.27	5,626.01
	対外債務残高 - 単位:100万ドル	15,445	17,984	-
	政策金利(%)	4.25	3.25	4.50
	対米ドル為替レート(期中平均値) - 単位:リエル	4,033.00	4,027.25	4,037.50

出所) JETRO ホームページ

データ出所) 実質 GDP 成長率、名目 GDP 総額、一人当たりの名目 GDP、消費者物価上昇率: IMF "World Economic Outlook Database"

経常収支、貿易収支、金融収支、直接投資受入額、外貨準備高、対外債務残高、政策金利、為替レート:

IMF "International Financial Statistics: database and browser"

輸出入額、対日輸出入額: IMF "Direction of Trade Statistics"

(5) 貿易概況

①輸出金額・品目

2014 年の輸出については、前年比 9.8%増の 68 億 620 万ドルとなった。品目別では、衣類および付属品が 53 億 1,679 万ドルと全体の 78.1%を占めるものの、伸び率は 6.9%増と前年の 9.4%増に比べ鈍化した。最も伸びたのは木材の 1 億 1,477 万ドル（前年比 52.3%増）で、金額ベースでは 2 位の天然ゴムの 1 億 4,254 万ドル（18.8%減）に迫った。

図表 カンボジアの主要品目別輸出（通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸出	2013年	2014年		
	金額	金額	構成比	伸び率
衣類および付属品	4,974	5,317	78.1	6.9
天然ゴム	176	143	2.1	△ 18.8
木材	75	115	1.7	52.3
魚加工品	1	1	0.0	△ 33.5
その他	970	1,231	18.1	26.9
合計(FOB)	6,196	6,806	100.0	9.8

出所) JETRO ホームページ

②輸入金額・品目

2014 年の輸入は 102 億 8,126 万ドル（14.9%増）だった。1 位は織物・製靴その他製造原料（QIP〈投資適格案件〉認可を取得している製造業による原料）で、輸入全体の約半分を占めるものの、52 億 2,560 万ドル（1.0%減）と微減した。2 位の石油製品は 6.5%増、3 位の車両等は 28.1%増、5 位の二輪車は 24.8%増となった。車両等と二輪車については、都市部の所得向上を背景に販売が増加しており、輸入増加につながっている。

図表 カンボジアの主要品目別輸入（通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸出	2013年	2014年		
	金額	金額	構成比	伸び率
織物・製靴その他製造原料	5,276	5,226	50.8	△ 1.0
石油製品	870	926	9.0	6.5
車両等	435	557	5.4	28.1
たばこ	169	206	2.0	22.0
二輪車	134	167	1.6	24.8
セメント	63	103	1.0	62.7
建設原料	58	94	0.9	60.8
その他	1,946	3,003	29.2	54.3
合計(CIF)	8,951	10,281	100.0	14.9

出所) JETRO ホームページ

公共事業運輸省によれば、2014 年の新規車両登録台数は 34 万 4,000 台で（前年比

22.0%増)、うち 30 万 3,000 台が二輪車 (23.8%増)、2 万 4,000 台が自家用車 (12.5%増) であった。このほか、都市部でのホテルやアパートメント、オフィスビル、商業施設等の建設ラッシュを受けて、輸入品目 6 位のセメントが前年比 62.7%増 (構成比 1.0%)、7 位の建設原料が 60.8%増 (0.9%) と大幅に伸びた。

③日本とカンボジアの関係

日本とカンボジアの関係は、貿易額では 2010 年以降、日本の輸入額のほうが多く、貿易収支はマイナスとなっている。

日本の主要な輸出品目は、車両 (23.2%)、建設機械 (19.0%) などとなっている。また日本の主要な輸入品目は、衣類 (37.5%)、履物 (25.4%) などとなっている。

2015 年 4 月時点の日系の進出企業 (カンボジア日本人商工会議所正会員数) は、156 社となっている。

2010～2013 年までの日本企業の投資件数は 80 件、投資額は 5 億 4,918 万ドルとなっている。

図表 日本とカンボジアの関係

	年	日本の輸出(A)	日本の輸入(B)	収支(A-B)
日本との貿易 (通関ベース) (100万ドル)	2010	158	209	▲50.87
	2011	205	309	▲103.40
	2012	234	404	▲170.19
	2013	210	582	▲372.52
	2014	254	772	▲517.48
	出所:財務省「貿易統計」よりジェトロ作成			
日本の主要輸出品目	車両(23.2%)、建設機械(19.0%)など 備考:2014年、カッコ内は構成比 出所:財務省「貿易統計」			
日本の主要輸入品目	衣類(37.5%)、履物(25.4%)など 備考:2014年、カッコ内は構成比 出所:財務省「貿易統計」			
日本企業の投資件数と投資額	投資件数 80件 投資額 5億4,918万ドル 備考:QIP認可実績(2010年～2014年) 出所:カンボジア開発評議会(CDC)			
日系企業進出状況	カンボジア日本人商工会 正会員156社(2015年4月時点)			
投資(進出)に関連した 特長、問題点	特長:土地所有を除き、内外法人無差別を規定した投資法。バンコクとホーチミンに挟まれた戦略的位置(南部経済回廊等) 問題点:不十分なインフラ(高い電力料金等)			
在留邦人	2,270人 出所:外務省「海外在留邦人数調査統計(平成27年要約版)」			
二国間協定	日本カンボジア投資協定(2007年6月署名、2008年7月発効)			

出所) JETRO ホームページ

投資(進出)に関連した特徴や問題点は、①土地所有を除き、内外法人無差別を規定した投資法、②バンコクとホーチミンに挟まれた戦略的位置(南部経済回廊等)、③不十分なインフラ(高い電力料金等)、となっている。

2. 社会インフラと貨物輸送の状況

(1) 道路

カンボジアはタイとベトナム、ラオスに接しているが、近年タイとベトナムを中継する南部経済回廊が整備されることにより、両国との交易を一層拡大させることになると期待されている。南部経済回廊は、タイ国境（ポイペト）とプノンペンを結ぶ国道 5 号線、プノンペンからベトナム国境（バベット）までを結ぶ国道 1 号線により構成されているが、片側 1 車線の区域が多く存在する、または雨季にたびたび冠水被害が発生する地域が存在する等、円滑な物流を阻害している面もあることから、現在、日本政府からの有償または無償の資金援助等により道路拡張工事、再舗装工事が着工されているところである。2014 年にはメコン川を架ける「つばき橋」が国道 1 号線の一部として完成し、従来のフェリーによる往来を不要にした。

図表 カンボジアのインフラ等の状況



出所) 東京海上日動リスクコンサルティング(株)「カンボジアの概況とビジネスリスク」2016 年 2 月 22 日発行

また、その他の一桁国道（国道 2～4 号線、6～8 号線）についても全体的に整備が進められており、特にプノンペンと国際港であるシアヌークビル港を繋ぐ国道 4 号線についてはタイ、ベトナム以外の国との貿易を促進させるインフラとして、片側 1 車線を 2 車

線に拡幅させる工事が着工されている。2015 年現在、一桁国道の舗装率はほぼ 100%に達しているが、日本と同様のアスファルト・コンクリート舗装が 33.8%、日本では修繕や仮設的な舗装として用いられ耐久性や堅牢性に劣る DBST 舗装が 65.2%を占めている。一方、その他の国道の舗装率は 30.2%、州道路に至っては 1.7%という状況である。ベトナムの空港数は、21 か所であり、うち国際空港は 9 空港である。

一方、都市部の道路では、プノンペン市内では信号が十分に普及していないこと、また近年自動車の普及が急速に進んでいること（2014 年の新車販売台数：4,100 台）により、朝晩の通勤時間帯には交通渋滞が発生している。

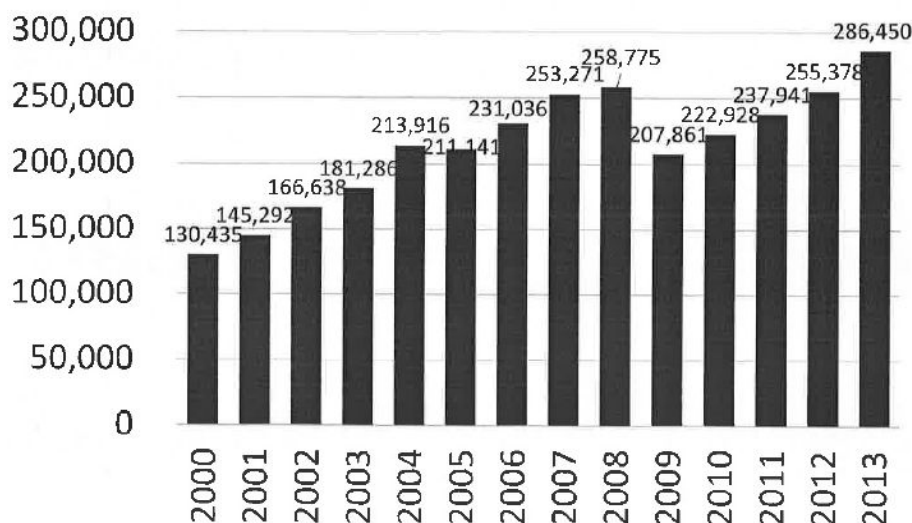
（２）鉄道

カンボジアの鉄道は 1970 年からの内戦により線路や関連施設が失われ、その後、アジア開発銀行やオーストラリア国際開発庁により復興が進められている。「南線」と呼ばれるプノンペン－シアヌークビル間の路線については 2013 年に開通し、シアヌークビル港で揚げられた大量の貨物やセメント等をプノンペンへ輸送する、または国内で収穫されたコメを海上から輸出するための輸送手段として機能し始めている。一方、「北線」と呼ばれるプノンペン－タイ国境（ポイペト）間については、現在、シソポン－ポイペト間の 48km は線路が消失したままの状況であり、復興途上にある。

（３）港湾

シアヌークビル港は水深 9～10.5mの深海港であり本格的な国際港としての機能が期待されている。2013 年の貨物取扱量は、前年の 266 万 t から 17%増加して 312 万 t (内、コンテナ数は前年より 11%増加して 28.6 万 TEU) に達している。輸入についてはタイのレムチャバン港からの自動車、石油製品等が増えているとのことである。

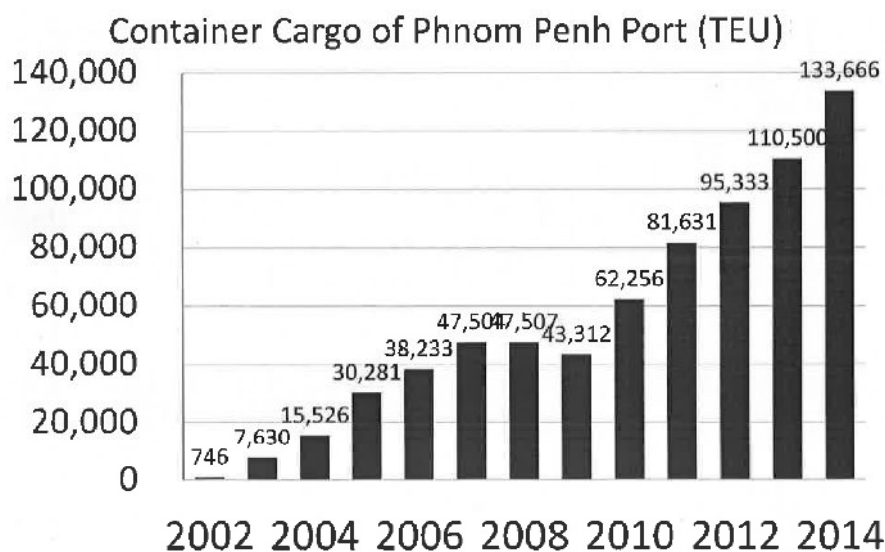
図表 シアヌークビル港のコンテナ貨物量（TEU）の推移



出所）カンボジア公共事業省運輸政策アドバイザー資料

またメコン川を利用した内陸水運も利用が増えている。2013 年 1 月にプノンペンから国道 1 号線沿いに東に約 30km の場所にプノンペン新港が開港している。同港の水深は約 4.2～5.2m。メコン川を経てベトナムのホーチミン近郊のカイメップ・チーバイ港で大型コンテナ船に積み替え、日本や北米に運搬するルートとして期待されている。2013 年の取り扱いコンテナ数は前年より 17%増加し 11.1 万 TEU。取り扱いコンテナ数の伸び率で比較すれば、プノンペン新港はシハヌークビル港のそれを上回っている。

図表 プノンペン港のコンテナ貨物量（TEU）の推移



出所) カンボジア公共事業省運輸政策アドバイザー資料

(4) 経済特別区 (SEZ)

JETRO 資料によると、カンボジア国内の経済特区は、2005 年の「経済特別区の設置及び管理に関する法令 148 号」にて規定され、定義として、①面積 50ha 以上、②経済特別区管理事務所の設置、③全てのインフラ供給（電力、給水、下水、排水処理、固形廃棄物、環境保護等）とされている。現在、34カ所が認可を受けている。

図表 カンボジアの経済特区（SEZ）マップ



出所) JETRO ホームページ

経済特別区入居企業への優遇措置は、以下の通り

1) 法人税免税（一般企業 20%）

始動期間+3 年+優遇期間=最大 9 年

※始動期間：最初に利益を計上した年、もしくは最初に売上を計上してから 3 年間のどちらか短い期間

※優遇期間：業種及び投資金額により規定（最大 3 年間）

2) 輸入関税（税率 0%、7%、15%、35%）

輸出加工型 QIP：原材料、建設資材、生産設備の輸入関税免税

国内市場型 QIP：建設資材、生産設備の輸入関税免税

3) 付加価値税（VAT）（税率 10%）

輸出加工型 QIP：原材料、建設資材、生産設備の輸入関税免税

国内市場型 QIP：建設資材、生産設備の輸入関税免税

（経済特別区外の輸出加工型 QIP は輸入時支払、輸出時還付）

（5）電力

カンボジアは 2013 年時点で電力総使用量の 56.3%をタイやベトナム等、国外からの輸入に依存しており、その影響は電力コストと供給の不安定性という形で現れている。1kW あたりの電力料金はタイが US ドルベースで約 12 セントであるのに対し、カンボジアでは約 20 セントと割高であり、電力を大量に使用する製造業が進出するうえでの足かせとなっている。また 4~5 月の酷暑時期はプノンペン市内でも週に 1~2 回の停電が発生しており、自家発電機の導入は安定して生活するうえで必須となっている。

同国にとって電力問題の解決は最重要課題の 1 つであるが、政府は 2020 年までに 18 の水力・火力発電所建設、17 の送電線拡張プロジェクトを計画・推進している。現在までプロジェクトは概ね順調に進捗しており、割安かつ安定的な電力供給体制に対する将来的な見通しは悪くない。

3. 進出条件等

（1）投資環境

JETRO 資料によると、カンボジアの進出には以下 3 つの方法が存在する。①経済特区内の適格投資案件（Qualified Investment Project, QIP）、②それ以外の場所で実施される適格投資案件、③適格投資案件とならない通常の投資案件、この 3 つの種類により所轄の審査機関が異なるが、以下では、主たる投資方法である①について記載する。

カンボジアの会社設立に際しては、外国法人、内国法人に関わらず、以下の法令等に準拠しながら、進出形態や進出計画を検討する必要がある。

・「投資法」

- ・「改正投資法」
- ・「改正投資法施行に関する政令 NO.111」
- ・「商業規則と商業登記に関する法律」
- ・「商業規則と商業登記に関する改正法」
- ・「カンボジア会社法」
- ・その他関連細則など

なお、業種・業態によっては、監督省庁において個別のライセンスを取得する必要がある業種や業態があり、基本的に、個別のライセンス取得が必要な業種、業態の判断基準および手続等は各省庁発行の省令、通達等において定められている。ちなみに、運送業（トラック等の登録も含む）は、公共事業運輸省へのライセンス取得が必要である。

外資規制については、カンボジアの外国投資関連法制度は、外国投資を奨励するように設計されている。外国法人は土地所有を除き内国法人と差別なく扱われており、多くの分野で自由に投資することが可能である（改正投資法 8 条）。

カンボジアの外資規制については、「改正投資法施行のための政 NO.111」内の「投資禁止分野」、「ネガティブリスト」に基づいて、ネガティブリスト方式で外資規制が規定されています。

通常、ネガティブリストには基本的に外国資本の投資が禁止される業種がまとめられており、当該リストに記載されていない業種については、外資企業は自由に投資ができると考えられている。なお、運輸業は、ネガティブリストには記載されていない。

（２）採用・労務管理

カンボジアでは企業に子どもを勤務させることに不安を覚える親が多いと言われており、採用時には親にも会社を見学してもらう等、安心させるための施策が必要である。

カンボジア人は総じて穏やかな性格であるものの、給料の一部を親に仕送りしているため十分に食事を取っておらず、体力の問題から会社を退職する者も少なくないという。また、多くは会社勤めに慣れておらず、田植え・収穫の時期には家を手伝うと言って帰ったきり戻ってこない従業員も多い。勤続 1 年以内の離職率は 10% 以上と言われており、労務管理には精神的なケアに加え、定期昇給の実施を含む報酬面の改善も求められる。

労働争議は現在、小康状態にあるものの、2013 年は最低賃金を巡る問題を契機として数回発生した。同年 2 月の工業団地におけるストライキでは、台湾系の企業が食事を提供しなかったことで社員の不満が高まり、外部からの扇動者が社員による暴動を誘発している。暴動は近隣にも拡大し、日系企業にも投石被害が発生した。カンボジアでは近年になって携帯電話が普及しているが、他企業での労働争議が携帯メール等により自社の社員に伝わり飛び火する可能性があるため、社会の動向や工業団地内で発生している事態、社員の日頃の言動等には十分留意する必要がある。

※参考資料

- ・JETRO ホームページ
- ・JETRO プノンペン事務所からの入手資料
- ・JETRO プノンペン事務所「カンボジア会社設立マニュアル」2015年3月
- ・東京海上日動リスクコンサルティング㈱「カンボジアの概況とビジネスリスク」2016年2月22日発行
- ・カンボジア公共事業省運輸政策アドバイザーからの入手資料

Ⅱ. ラオスに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

ラオスは、GMS（大メコン圏）国内で唯一、GMS 各国に国境を接する内陸国である。国土の大半が山岳地帯であり、現在、開発途上国に区分されており、「ASEAN 列車の最後尾」と称されるように、当該域内で最も近代化が遅れている国の1つである。人口は2014年8月の推計で約690万人、首都ビエンチャンの人口は約80万人と、隣国であるタイやベトナム、ミャンマーと比べれば国および首都の人口規模は著しく少ない。また面積は約24万km²と日本の本州とほぼ同じではあるが海に面しておらず、空路を除いては他国を経由することなく貿易を行うことが困難である。今までは、これらが同国の経済成長にとっての足かせとなってきた。一方で、2015年12月31日より発足したアジア経済共同体（AEC）は、現在機能しているアジア自由貿易地域（AFTA）の枠組みを踏襲しつつも、物流の円滑化、サービス貿易の自由化、広域的インフラ整備等、関税の撤廃に留まらない広範な領域での経済統合を目指しており、この動きがタイやベトナム、ミャンマー、中国、カンボジアに隣接するラオスに恩恵をもたらすことになると期待されている。

(2) 人口・民族・言語

人口は約690万人（2014年8月、IMF推計）であり、主要言語はクメール語（97.05%）。ほかに少数民族言語（2.26%）、ベトナム語（0.42%）等とされてる（2013年、ラオス統計局）。

(3) 政治経済概況

ラオスは1353年にランサーン王国として建国されて以降、一時はタイ北・北東部を支配する等、勢力を拡大したが18世紀初頭に3王朝に分裂し、1820年代からはタイの属領となった。その後、1893年には仏領インドシナの一部としてフランスの支配下になり、第二次世界大戦の混乱を経て、1953年のフランス・ラオス条約により独立を果たしたが、直後に王国政府（右派）・ラオス愛国戦線（左派）・中道派等に分かれての内戦に突入、ベトナム戦争時に米国が王国政府を支援する等したため長期化し、1974年になってようやく愛国戦線の勝利により内戦が終結した。その後、1975年に王政の廃止が宣言され、社会主義国となり現在に至っている。

現在の政府は同じ社会主義国である中国やベトナムを経済発展の模範として捉えており、経済開放と市場経済原理の導入を推し進めている。2011年の党大会では年8%以上

の成長等、経済分野における高い数値目標を標榜していたが、2014年のGDP成長率は7.4%を記録、ほぼ目標どおりの経済成長を遂げた。一方で同年の消費者物価上昇率は4.13%と、GDP成長率よりも低い水準で統制が出来ている。そのため市民の生活は安定的、かつ徐々にではあるが豊かになってきており、現在のところ政府に対する不満は殆どないとされている。また、中国のように共産党の意向が法律に優先されることもなく、法治国家としての体制も維持している。

(4) 国内総生産（GDP）と経済状況

JETRO データによる国内総生産と経済の主要指標は、以下の通りである。

図表 基礎的経済指標

項目		2012年	2013年	2014年
GDP				
	実質GDP成長率(%)	7.90	7.97	7.41
	名目GDP総額 - (単位:10億ドル)	9.40	10.79	11.70
	一人あたりのGDP(名目) - ドル	1,414.46	1,593.59	1,692.65
消費者物価指数				
	消費者物価上昇率(%)	4.26	6.37	4.13
	失業率(%)	-	-	-
国際収支				
	輸出額 - 単位:100万ドル	3,326.18	3,883.80	4,685.19
	対日輸出額 - ドル(単位:100万)	112.38	97.78	105.60
	輸入額 - 単位:100万ドル	6,339.80	7,286.93	7,948.46
	対日輸入額 - 単位:100万ドル	151.14	133.56	151.97
	経常収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	△412.68	△376.06	-
	貿易収支(国際収支ベース、財) - 単位:100万ドル	△784.45	△755.76	-
	金融収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	△714.62	△766.87	-
	直接投資受入額 - 単位:100万ドル	-	-	-
	外貨準備高 - 単位:100万ドル	799.09	721.63	875.10
	対外債務残高 - 単位:100万ドル	8,887	10,419	12,181
	政策金利(%)	-	-	-
	対米ドル為替レート(期中平均値) - 単位:キープ	8,007.8	7,860.1	8,049.0

出所) JETRO ホームページ

データ出所) 実質GDP成長率、名目GDP総額、一人当たりの名目GDP、消費者物価上昇率: IMF "World Economic Outlook Database (2015年4月号)"

輸出入額、対日輸出入額: IMF "Direction of Trade Statistics (2015年8月号)"

経常収支、貿易収支、外貨準備高、対米ドル為替レート: IMF "International Financial Statistics (2015年版)"

対外債務残高: 世銀

2014年のラオスの実質 GDP 成長率は、世界銀行によると 7.4%で、前年の 8.0%から 0.6 ポイント下がったものの高成長を維持した。また、ラオス政府は、2013/14 年度(2013 年 10 月～2014 年 9 月)の 1 人当たり GDP を前年の 1,534 ドルから 1,692 ドルに増加(前年度比 10.3%増)したと発表した。

2014 年の経済成長は、電源開発や、林業、建設、サービス業などが牽引した。2014 年の電源開発プロジェクトでは、三つのダム(計 32 メガワット)が完成し、電力生産量の 77.2%は、タイなどの周辺国へと輸出され、安定した外貨収入源となっている。

主力産業である鉱山セクターでは減少傾向にあるものの、大規模電源開発事業や大型不動産開発が牽引し、安定成長を続けている。

(5) 貿易概況

①輸出金額・品目

ラオス政府は 2014 年の貿易統計を 2015 年 6 月時点で公表していない。このため、JETRO による主要貿易相手国側の輸出入統計データ(計 15 カ国・地域、FOB と CIF の調整はしていない)に基づいた試算によると、2014 年の輸出額は 45 億 6,065 万ドル(前年比 24.1%増)だった。主要輸出産品の鉱物・電力については、前年比 3.9%減であった。

2014 年の木材・木製品の輸出は、ダム貯水池や鉱山開発に伴う伐採クォータの拡大により前年比 75.6%増と急増した。農産物・家畜・食品は、前年比 9.8%減であった。

図表 ラオスの主要品目別輸出(主要貿易相手国通関ベース)

単位: 100万ドル、%

輸出	2012年	2013年		
	金額	金額	構成比	伸び率
鉱物・電力	1,913	1,838	40.3	△3.9
木材・木製品	982	1,725	37.8	75.6
農産物・家畜・食品	443	400	8.8	△9.8
縫製品	258	271	6.0	5.4
その他	80	327	7.2	310.8
合計(CIF)	3,676	4,561	100.0	24.1

出所) JETRO ホームページ

国別輸出額について、主要貿易相手国側の輸出入統計データに基づく試算によると、木材輸出が急増したことから中国向けが前年比 72.5%増となり、タイが 4.2%増、ベトナムが 20.8%増と続いた。この 3 カ国で全輸出の 87.3%を占めている。

図表 ラオスの主要国・地域別輸出（貿易相手国通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸出(CIF)	2013年	2014年		
	金額	金額	構成比	伸び率
アジア大洋州	3,310	4,231	92.8	27.8
日本	108	117	2.6	8.3
中国	1,021	1,761	38.6	72.5
香港	61	80	1.8	30.4
台湾	13	16	0.4	20.4
韓国	12	18	0.4	44.5
ASEAN	2,044	2,238	49.1	9.5
タイ	1,355	1,412	31.0	4.2
ベトナム	669	808	17.7	20.8
その他	20	18	0.4	△10.0
オーストラリア	51	2	0.0	△95.6
EU28	335	297	6.5	△11.6
米国	31	33	0.7	7.9
合計	3,676	4,561	100.0	24.1

出所）JETRO ホームページ

②輸入金額・品目

2014 年の輸入額を主要貿易相手国側の輸出入統計データに基づく試算によると、70 億 8,050 万ドル（9.5%増）で、2014 年の貿易赤字は 25 億 1,985 万ドル（9.6%減）となった。化石燃料・電気の輸入は 4.3%減であった。電源開発や鉱山開発、大規模不動産開発などに伴う車両、建設資材、機械の輸入も増加しており、機械・部品の輸入は前年比 10.9%増、鉄鋼は 21.7%増であった。車両および部品については 1.3%減少したが、公共事業運輸省によると、2014 年の全国の自動車累積登録台数（2000 年以降の新規登録台数累積で、廃車等は考慮していない）は前年の 144 万台から 157 万台（9.4%増）に増加している。

図表 ラオスの主要品目別輸入（主要貿易相手国通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸入	2013年	2014年		
	金額	金額	構成比	伸び率
機械部品	1,854	2,056	29.0	10.9
化石燃料・電気	1,156	1,106	15.6	△4.3
車両及び部品	1,074	1,061	15.0	△1.3
農産物・家畜・食品	602	656	9.3	9.0
鉄鋼	527	642	9.1	21.7
その他	1,250	1,559	22.0	24.7
合計(FOB)	6,464	7,080	100.0	9.5

出所）JETRO ホームページ

国別輸入額について、主要貿易相手国側の輸出入統計データに基づく試算によると、タイが前年比7.4%増、中国が7.4%増、ベトナムが12.8%増と、輸出同様に3カ国で88.9%を占めている。

図表 ラオスの主要国・地域別輸入（貿易相手国通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸入(FOB)	2013年	2014年		
	金額	金額	構成比	伸び率
アジア大洋州	6,282	6,814	96.2	8.5
日本	121	138	1.9	13.9
中国	1,721	1,848	26.1	7.4
香港	31	42	0.6	34.6
台湾	4	3	0.0	△4.6
韓国	187	156	2.2	△16.6
ASEAN	4,180	4,594	64.9	9.9
タイ	3,701	3,973	56.1	7.4
ベトナム	423	477	6.7	12.8
その他	56	144	2.0	157.1
オーストラリア	38	32	0.5	△15.9
EU28	157	238	3.4	51.6
米国	24	29	0.4	16.8
合計	6,464	7,080	100.0	9.5

出所) JETRO ホームページ

③日本とラオスの関係

日本とラオスの関係は、貿易額では2010年以降、日本の輸出額のほうが多く、貿易収支はプラスとなっている。

日本の主要な輸出品目は、車両・同部品（62.9%）、機械・機器類・同部品类（17.4%）、発電器・変圧器等電機機器類（3.2%）、人口織物用糸・繊維製品（2.7%）、アルミ（1.8%）、タイヤ等ゴム製品（1.6%）などとなっている。

また、日本の主要な輸入品目は、アパレル未縫製品（21.6%）、コーヒー（19.0%）、履物（14.5%）、銅類（13.6%）、木炭等木製品（12.5%）、アパレル縫製品（4.4%）、繊維製品（2.5%）などとなっている。

2015年4月時点の日系の進出企業は、103社となっている。

図表 日本とラオスの関係

日本との貿易 (通関ベース) (1000ドル)	年	日本の輸出(A)	日本の輸入(B)	収支(A-B)
	2010	62,073	37,623	24,450
	2011	78,191	97,224	▲19,033
	2012	137,372	123,613	13,759
	2013	121,451	107,612	13,839
	2014	138,319	116,562	21
出所:財務省「貿易統計」				
日本の主要輸出品目	車両・同部品(62.9%)、機械・機器類・同部品類(17.4%)、発電器・変圧器等電機機器類(3.2%)、人口織物用糸・繊維製品(2.7%)、アルミ(1.8%)、タイヤ等ゴム製品(1.6%) 出所:財務省「貿易統計」			
日本の主要輸入品目	アパレル未縫製品(21.6%)、コーヒー(19.0%)、履物(14.5%)、銅類(13.6%)、木炭等木製品(12.5%)、アパレル縫製品(4.4%)、繊維製品(2.5%) 出所:財務省「貿易統計」			
日系企業進出状況	企業数:103社(2013年10月1日現在) 出所:外務省・海外在留邦人数調査統計 平成25年要約版			
在留邦人	667人(2014年10月現在) 出所:外務省			

出所) JETRO ホームページ

2. 社会インフラと貨物輸送の状況

(1) 国内貨物輸送量の分担率

ラオス公共事業運輸省資料によると、輸送機関別にみた 2014 年の国内貨物輸送量は、陸上輸送が 74.13%を占め最も多く、次いで水運輸送が 25.85%となっている。

図表 国内貨物輸送量の分担率

輸送機関	貨物輸送量(千トン)	構成比(%)
陸上輸送	4,780.0	74.13
水運輸送	1,667.0	25.85
航空輸送	1.5	0.02
合 計	6,448.5	100.00

出所) ラオス公共事業運輸省資料

(2) 道路

ラオスとタイは歴史的にも地理的にも密接な関係にある。北部(ビエンチャン)ではタイ-ラオス友好橋により国道13号線がタイ側(ノンカーイ)に繋がっており、また中南部(サワンナケート)では同第二友好橋により国道9号線がタイ側(ムクダハン)に繋がり、更にベトナムとも繋がる東西経済回廊の一部を成している。2013年12月に

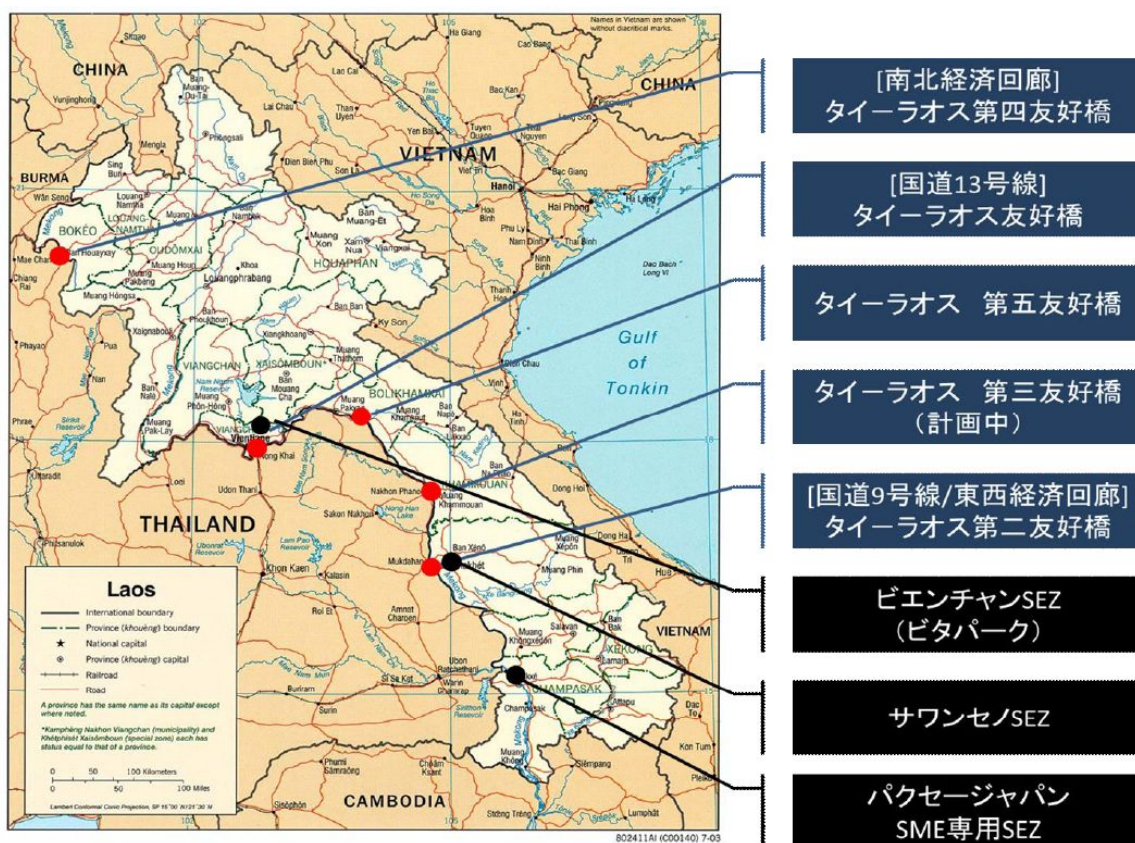
はタイ側のチェンコーンとラオス側のボーケーオとが第四友好橋として繋がった。将来的には中国とも繋がる南北経済回廊として開発される計画もある。

AEC 設立後、ラオス政府はメコン地域における物流基地として自国を積極的に売り込んでいる。

一方、道路の舗装事情は必ずしも良くない。国道等の主要幹線は舗装されているが、国道から一本脇道に入るとビエンチャン市内でも舗装されていない赤土の道路が続いている。また舗装道路も 1 年も経たないうちに破損し凸凹が発生する（道路が脆弱であるのは、セメント、アスファルト等の輸入原料の一部を公務員が抜き取って市場に売却しているためという話も聞かれる）。

都市部では道路の舗装が徐々に進んでおり、オートバイ、自動車の普及が急速に進んでいる。2014 年の全国累計車両登録台数は 157 万台であり、前年よりも 13 万台増加した。自動車に関しては、2014 年は約 2 万 5 千台の新車が販売され、首都ビエンチャンでは朝晩は通勤ラッシュのため渋滞が発生している。

図表 ラオスのインフラ等の状況



出所) 東京海上日動リスクコンサルティング(株)「ラオスの概況とビジネスリスク」2016年2月15日発行

(3) 鉄道

現在のところラオス国内には鉄道網はない。2009年にタイーラオス友好橋からラオス側に3.5km程度引き込まれたタイ国有鉄道が存在するのみである。ただし「一带一路構想」の一環として中国は、中国（昆明）ーラオス（ビエンチャン）ータイ（バンコク）を結ぶ高速鉄道の建設を予定しており、2015年12月には建国40周年記念式典の一環としてビエンチャンで着工式が執り行われた。

(4) 経済特別区（SEZ）

ラオス政府は2020年までに25カ所の経済特区（SEZ）を設立し、5万人の雇用を創出する計画を有している。2015年現在、工業団地を持たない特区（商業・居住用途）も含め11カ所のSEZが認可されている。

このうち、サワンセノ SEZ は、サバナケット空港および市街地から5kmほど離れた場所、かつ東西経済回廊である国道9号線に沿って立地しており、商業・サービス関連開発地区(Site A)、商業・工業開発地区(Site C)、住宅団地地区(Site D)、更に15kmほど離れた場所に物流・工業開発地区(Site B)を有する経済特区である。区域内の道路は概ね舗装されており、変電所や排水施設、消防署等も設置されている。

ラオス初の SEZ として 2003 年に設置されたものの当初はディベロッパーの参画も少なく開発が進まなかったが、2006年に第二メコン国際橋が開通して以降、2009年に Pacifica Streams Development（マレーシア）が Site C の土地を借用、また 2013 年には地場の建設企業が 50%、サワンセノ SEZ 管理委員会が 30%、PPSEZ(プノンペン経済特区社)が 20%出資して設立された Savan Japan Joint Development (サワン日本合弁開発会社) が Site B を借用し、一気に外資系企業の進出が加速した。

2015年現在、同 SEZ には 65 社が進出し、日系企業は 11 社が操業を開始している。

(5) 電力

現在の経済成長の主因は輸出総額の4割を占める鉱物資源であるが、鉱物資源の開発権の多くは既に中国やベトナムが握っており、それらは有限であることから自国にもたらされるメリットは限定的・時限的なものに留まるとラオス政府は考えている。ラオス政府は自国を成長させるにあたり、経済の持続性を重視しており、「ASEAN のダイナモ（発電機）」として電力供給ビジネスを近隣国に売り込んでいきたいとしている。

メコン川の総延長4,600kmの約4分の1にあたる1,900kmはラオスを通っている。この豊富な水資源を活かし、ラオスでは水力発電による電力供給がタイ等、隣国への貴重な輸出資源となっている。しかも技術的・経済的に開発可能な水力発電容量(1万8,000MW)のうち、開発済は2014年時点でわずか18%(3,300MW)に留まっている。そのため今後、政府は水力発電所の建設を積極的に進め、2020年までに80の水力発電ダムを建設し、1万2,000MWまで電力供給量を高める計画を有している。

また電力供給は安定しており、国内の世帯電化率は 88%。ビエンチャンでは 1 年に数度実施される 1 日数時間の計画停電を除き、ここ数年突発的な停電は発生したことはない。

3. 進出条件等

(1) 投資環境

JETRO 資料によると、ラオスでの外資規制については、6 分野での事業の実施が禁止されている他、ネガティブリストに定められる 9 分野 60 業種については企業登録前に関係機関による承認が必要である。

「運輸、集荷（鉄道、航空機などによる人と貨物の輸送など 6 業種）」は、上記の 9 分野 60 業種に該当するため、上記に該当する事業の企業登録については、商工省・計画投資省・各経済特区のワンストップサービスオフィスを窓口にして関係省庁の審査を受ける。関係省庁は企業登録申請の受理後 10 営業日以内に当該事業の可否を審査する（ただし、技術的、専門的な審査が必要な場合はその限りではない）。審査後 3 営業日以内に、ワンストップサービスオフィスは企業登録証を発行する。

また、外国投資家向け規制事業分野リストに関する通達第 1327 号（2015 年 7 月 13 日付）で定められる 10 分野 20 業種については、総資本金や出資条件等により外国企業の出資比率に上限が定められている。規制緩和の議論が進められているが、各省レベルで規定される条件等もあるため、参入を検討する際には担当省庁への確認が必要。

図表 条件付きで外資参入可能な事業およびその条件

業種	外資出資比率上限および出資条件
運輸	ラオス国籍の投資家との合弁で 49%までの出資が可能 タクシー業、国内商品輸送業は 100%出資が可能

出所) JETRO ホームページ

外資にのみ適用される投資奨励業種はなく、外資・内資ともに農業、工業、手工芸、サービス業、加工業への投資が奨励されている他、3 段階の優先順位付けにより 206 業種が最も奨励される業種として指定されている。

奨励業種と同様、外資のみに適用される投資優遇措置はない。ラオスにおける投資に対する優遇措置として、①事業の優先順位および投資地域による法人税免税、②関税および税に関する優遇、③医療・教育分野における優遇、④経済特区での事業における優遇、⑤大規模投資における土地利用権に関する優遇がある。

④について、各経済特区では、国家経済特区委員会と当該経済特区の開発業者の間で

独自に設定した優遇措置を供与している。現在日系企業が入居している主要な経済特区（首都ビエンチャンのビタ・パーク経済特区、サバナケット県のサワン・セノ経済特区、チャンパサック県のパクセ・ジャパン中小企業専用経済特区）では、以下のとおりほぼ同様の優遇措置を提供している。

- (1) 法人税免除：利益が発生する年度から 2～10 年間（業種、投資額、総生産量における輸出割合に準ずる）
- (2) 法人税免除期間終了後の法人税率：8%または 10%
- (3) 所得税；ビタ・パーク：7%、サワン・セノ、パクセ・ジャパン：5%
- (4) 法人税免除後の配当税率：5%
- (5) 付加価値税：0%
- (6) 輸入原材料、事業用設備・機械等の輸入関税率・輸入税率：0%

なお、外国企業の土地所有については、土地はすべて国家が所有し、個人や法人が保有できるのは土地利用権あるいはリース・コンセッション締結権である。外国人および外国企業は永久的な土地利用権を持つことはできず、ラオス政府やラオス国民からのリースあるいはコンセッションの供与による土地の使用権のみを保有することができる。

（２）採用・労務管理

ラオス人の多くは会社勤めに慣れておらず、田植え・収穫の時期には家を手伝うと言って帰ったきり戻ってこない従業員も多い。勤続 1 年以内の離職率は 5 割を超えているとも言われており、労務管理には精神的なケアに加え、定期昇給の実施を含む報酬面の改善も求められる。

法定最低賃金(月額)が 2015 年 4 月より従前の 56 万 9,000Kip から 90 万 Kip (約 111US ドル)に大幅に上昇した。ラオス政府はそれでもタイ (約 197US ドル) やカンボジア (約 128US ドル) よりも低く、同国の労働市場は依然として魅力的であるとしているが、一方で 2015 年より設定されたミャンマーの最低賃金 (73US ドル) よりも高い。今後も近隣国の状況を踏まえながら最低賃金が切り上がっていく可能性は否定できない。

※参考資料

- ・JETRO ホームページ
- ・東京海上日動リスクコンサルティング(株)「ラオスの概況とビジネスリスク」2016 年 2 月 15 日発行
- ・ラオス公共事業運輸省からの入手資料

禁 無 断 転 載

物流業の海外進出に向けた諸外国の物流事情実態調査

－ カンボジア・ラオス編 －

報 告 書

平成 28 年 3 月発行

発行所 一般社団法人 日本物流団体連合会

東京都千代田区霞が関 3－3－3（全日通霞が関ビル）

電話 03－3593－0139

<http://www.butsuryu.or.jp/>

資料編

I. カンボジアに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

カンボジアは東南アジアのインドシナ半島に位置し、国土面積は約 18 万 1,000 平方キロ（日本の約半分）の国土を有している。東側はベトナム、西側はタイ、北側はラオスと国境を接し、南側はタイランド湾となっている。国土は大半が平野であり、国土の中央をメコン川が南北に流れ、北西部の中心に巨大なトンレサップ湖を擁している。南西部のシャム湾及びタイ国境周辺並びに北東部のベトナム国境周辺に低い丘陵地帯が広がっている。トンレサップ湖の北方にはクメール文明の遺跡として世界的に有名なアンコール・ワットやアンコール・トムといったアンコール遺跡が存在する。首都はプノンペンで、経済的にもプノンペンが最大の都市である。

(2) 人口・民族・言語

人口は約 1,470 万人（2013 年時点、政府推計）であり、民族的には人口の大半（90%）がクメール人とされており、残りは主として華僑系、ベトナム系といわれる。
公用語はカンボジア語である。

(3) 政治経済概況

カンボジアは 9 世紀にジャワから王権を奪回して以降、13 世紀までは現在のアンコール遺跡（Angkor）地方を拠点にインドシナ半島の大部分を支配し繁栄したものの、14 世紀以降はタイやベトナムの侵攻を受け衰退の一途を辿った。1884 年からフランスの保護領となったが 70 年後の 1953 年に独立を果たし、シハヌーク殿下の下で中立国家としての繁栄を目指したが、1970 年に反中親米派のクーデターにより倒れ、王制を廃したクメール共和国が樹立された。しかし同年のうちに親中共産勢力のクメール・ルージュとの間で内戦が勃発、1975 年にはクメール・ルージュが勝利し、ポル・ポトによる 100 万人とも言われる自国民虐殺、強制労働等の恐怖政治が 1979 年にベトナム軍が侵攻するまで行われた。1979 年以降は親ベトナム政権として樹立されたヘン・サムリン政権と反ベトナムの 3 派連合（ポル・ポト派、シハヌーク派、ソン・サン派）による内戦 1 が 1991 年にパリで和平協定が締結されるまで続いた。1993 年に国連カンボジア暫定統治機構（UNTAC）の監視下で総選挙が実施され、王党派のフンシンペック党と人民党による連立政権が樹立、制定された新憲法によりシハヌーク殿下を国王とする王制が復活した。1996 年には首都プノンペンで連立政権の両党派による武力衝突が勃発し人民党が勝利、フン・セン氏が首相に就任し現在に至っている。

(4) 国内総生産（GDP）と経済状況

JETRO データによる国内総生産と経済の主要指標は、以下の通りである。2014 年の実質 GDP 成長率は 7.0%と見込まれ、前年の 7.4%に比べ鈍化したものの、2011 年から 4 年連続 7%台の高成長を維持している。主産業である縫製業や農業、観光業、サービス業、建設・不動産業では 2 桁台の成長が見込まれており、経済財務省によると 2015 年の成長率は 7.0%、IMF 2020 年まで 7%台の成長が続くと予測している。

図表 基礎的経済指標

項目		2012年	2013年	2014年
GDP				
	実質GDP成長率(%)	7.31	7.43	6.97
	名目GDP総額 - (単位:10億ドル)	14.06	15.36	16.55
	一人あたりのGDP(名目) - ドル	945.70	1,018.22	1,080.82
消費者物価指数				
	消費者物価上昇率(%)	2.93	2.96	3.85
	失業率(%)	-	-	-
国際収支				
	輸出額 - 単位:100万ドル	7,837.61	9,242.86	10,738.40
	対日輸出額 - ドル(単位:100万)	199.16	334.22	701.17
	輸入額 - 単位:100万ドル	7,062.20	9,216.50	17,505.80
	対日輸入額 - 単位:100万ドル	222.97	175.47	279.36
	経常収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	△1,037.95	△1,607.38	-
	貿易収支(国際収支ベース、財) - 単位:100万ドル	△2,455.66	△2,958.37	-
	金融収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	△1,179.78	△1,665.64	-
	直接投資受入額 - 単位:100万ドル	8,102.06	9,447.10	-
	外貨準備高 - 単位:100万ドル	4,267.33	4,516.27	5,626.01
	対外債務残高 - 単位:100万ドル	15,445	17,984	-
	政策金利(%)	4.25	3.25	4.50
	対米ドル為替レート(期中平均値) - 単位:リエル	4,033.00	4,027.25	4,037.50

出所) JETRO ホームページ

データ出所) 実質 GDP 成長率、名目 GDP 総額、一人当たりの名目 GDP、消費者物価上昇率: IMF "World Economic Outlook Database"

経常収支、貿易収支、金融収支、直接投資受入額、外貨準備高、対外債務残高、政策金利、為替レート:

IMF "International Financial Statistics: database and browser"

輸出入額、対日輸出入額: IMF "Direction of Trade Statistics"

(5) 貿易概況

①輸出金額・品目

2014 年の輸出については、前年比 9.8%増の 68 億 620 万ドルとなった。品目別では、衣類および付属品が 53 億 1,679 万ドルと全体の 78.1%を占めるものの、伸び率は 6.9%増と前年の 9.4%増に比べ鈍化した。最も伸びたのは木材の 1 億 1,477 万ドル（前年比 52.3%増）で、金額ベースでは 2 位の天然ゴムの 1 億 4,254 万ドル（18.8%減）に迫った。

図表 カンボジアの主要品目別輸出（通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸出	2013年	2014年		
	金額	金額	構成比	伸び率
衣類および付属品	4,974	5,317	78.1	6.9
天然ゴム	176	143	2.1	△ 18.8
木材	75	115	1.7	52.3
魚加工品	1	1	0.0	△ 33.5
その他	970	1,231	18.1	26.9
合計(FOB)	6,196	6,806	100.0	9.8

出所) JETRO ホームページ

②輸入金額・品目

2014 年の輸入は 102 億 8,126 万ドル（14.9%増）だった。1 位は織物・製靴その他製造原料（QIP〈投資適格案件〉認可を取得している製造業による原料）で、輸入全体の約半分を占めるものの、52 億 2,560 万ドル（1.0%減）と微減した。2 位の石油製品は 6.5%増、3 位の車両等は 28.1%増、5 位の二輪車は 24.8%増となった。車両等と二輪車については、都市部の所得向上を背景に販売が増加しており、輸入増加につながっている。

図表 カンボジアの主要品目別輸入（通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸出	2013年	2014年		
	金額	金額	構成比	伸び率
織物・製靴その他製造原料	5,276	5,226	50.8	△ 1.0
石油製品	870	926	9.0	6.5
車両等	435	557	5.4	28.1
たばこ	169	206	2.0	22.0
二輪車	134	167	1.6	24.8
セメント	63	103	1.0	62.7
建設原料	58	94	0.9	60.8
その他	1,946	3,003	29.2	54.3
合計(CIF)	8,951	10,281	100.0	14.9

出所) JETRO ホームページ

公共事業運輸省によれば、2014 年の新規車両登録台数は 34 万 4,000 台で（前年比

22.0%増)、うち 30 万 3,000 台が二輪車 (23.8%増)、2 万 4,000 台が自家用車 (12.5%増) であった。このほか、都市部でのホテルやアパートメント、オフィスビル、商業施設等の建設ラッシュを受けて、輸入品目 6 位のセメントが前年比 62.7%増 (構成比 1.0%)、7 位の建設原料が 60.8%増 (0.9%) と大幅に伸びた。

③日本とカンボジアの関係

日本とカンボジアの関係は、貿易額では 2010 年以降、日本の輸入額のほうが多く、貿易収支はマイナスとなっている。

日本の主要な輸出品目は、車両 (23.2%)、建設機械 (19.0%) などとなっている。また日本の主要な輸入品目は、衣類 (37.5%)、履物 (25.4%) などとなっている。

2015 年 4 月時点の日系の進出企業 (カンボジア日本人商工会議所正会員数) は、156 社となっている。

2010～2013 年までの日本企業の投資件数は 80 件、投資額は 5 億 4,918 万ドルとなっている。

図表 日本とカンボジアの関係

	年	日本の輸出(A)	日本の輸入(B)	収支(A-B)
日本との貿易 (通関ベース) (100万ドル)	2010	158	209	▲50.87
	2011	205	309	▲103.40
	2012	234	404	▲170.19
	2013	210	582	▲372.52
	2014	254	772	▲517.48
	出所:財務省「貿易統計」よりジェトロ作成			
日本の主要輸出品目	車両(23.2%)、建設機械(19.0%)など 備考:2014年、カック内は構成比 出所:財務省「貿易統計」			
日本の主要輸入品目	衣類(37.5%)、履物(25.4%)など 備考:2014年、カック内は構成比 出所:財務省「貿易統計」			
日本企業の投資件数と投資額	投資件数 80件 投資額 5億4,918万ドル 備考:QIP認可実績(2010年～2014年) 出所:カンボジア開発評議会(CDC)			
日系企業進出状況	カンボジア日本人商工会 正会員156社(2015年4月時点)			
投資(進出)に関連した 特長、問題点	特長:土地所有を除き、内外法人無差別を規定した投資法。バンコクとホーチミンに挟まれた戦略的位置(南部経済回廊等) 問題点:不十分なインフラ(高い電力料金等)			
在留邦人	2,270人 出所:外務省「海外在留邦人数調査統計(平成27年要約版)」			
二国間協定	日本カンボジア投資協定(2007年6月署名、2008年7月発効)			

出所) JETRO ホームページ

投資(進出)に関連した特徴や問題点は、①土地所有を除き、内外法人無差別を規定した投資法、②バンコクとホーチミンに挟まれた戦略的位置(南部経済回廊等)、③不十分なインフラ(高い電力料金等)、となっている。

2. 社会インフラと貨物輸送の状況

(1) 道路

カンボジアはタイとベトナム、ラオスに接しているが、近年タイとベトナムを中継する南部経済回廊が整備されることにより、両国との交易を一層拡大させることになると期待されている。南部経済回廊は、タイ国境（ポイペト）とプノンペンを結ぶ国道 5 号線、プノンペンからベトナム国境（バベット）までを結ぶ国道 1 号線により構成されているが、片側 1 車線の区域が多く存在する、または雨季にたびたび冠水被害が発生する地域が存在する等、円滑な物流を阻害している面もあることから、現在、日本政府からの有償または無償の資金援助等により道路拡張工事、再舗装工事が着工されているところである。2014 年にはメコン川を架ける「つばき橋」が国道 1 号線の一部として完成し、従来のフェリーによる往来を不要にした。

図表 カンボジアのインフラ等の状況



出所) 東京海上日動リスクコンサルティング(株)「カンボジアの概況とビジネスリスク」2016年2月22日発行

また、その他の一桁国道（国道 2～4 号線、6～8 号線）についても全体的に整備が進められており、特にプノンペンと国際港であるシアヌークビル港を繋ぐ国道 4 号線についてはタイ、ベトナム以外の国との貿易を促進させるインフラとして、片側 1 車線を 2 車

線に拡幅させる工事が着工されている。2015 年現在、一桁国道の舗装率はほぼ 100%に達しているが、日本と同様のアスファルト・コンクリート舗装が 33.8%、日本では修繕や仮設的な舗装として用いられ耐久性や堅牢性に劣る DBST 舗装が 65.2%を占めている。一方、その他の国道の舗装率は 30.2%、州道路に至っては 1.7%という状況である。ベトナムの空港数は、21 か所であり、うち国際空港は 9 空港である。

一方、都市部の道路では、プノンペン市内では信号が十分に普及していないこと、また近年自動車の普及が急速に進んでいること（2014 年の新車販売台数：4,100 台）により、朝晩の通勤時間帯には交通渋滞が発生している。

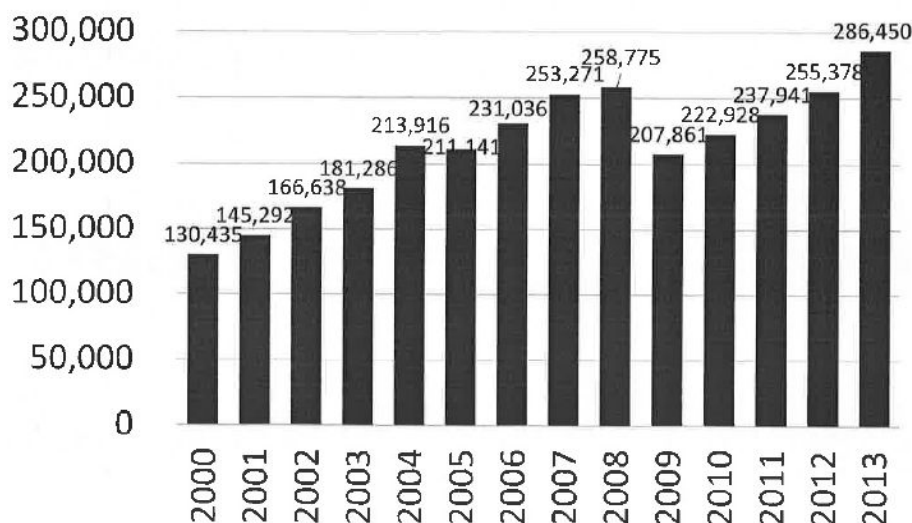
（２）鉄道

カンボジアの鉄道は 1970 年からの内戦により線路や関連施設が失われ、その後、アジア開発銀行やオーストラリア国際開発庁により復興が進められている。「南線」と呼ばれるプノンペン－シアヌークビル間の路線については 2013 年に開通し、シアヌークビル港で揚げられた大量の貨物やセメント等をプノンペンへ輸送する、または国内で収穫されたコメを海上から輸出するための輸送手段として機能し始めている。一方、「北線」と呼ばれるプノンペン－タイ国境（ポイペト）間については、現在、シソポン－ポイペト間の 48km は線路が消失したままの状況であり、復興途上にある。

（３）港湾

シアヌークビル港は水深 9～10.5mの深海港であり本格的な国際港としての機能が期待されている。2013 年の貨物取扱量は、前年の 266 万 t から 17%増加して 312 万 t (内、コンテナ数は前年より 11%増加して 28.6 万 TEU) に達している。輸入についてはタイのレムチャバン港からの自動車、石油製品等が増えているとのことである。

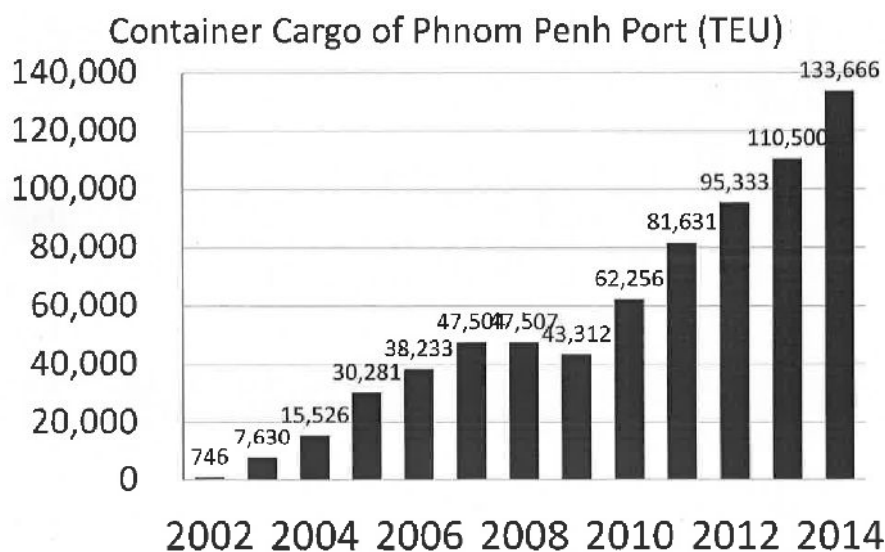
図表 シアヌークビル港のコンテナ貨物量（TEU）の推移



出所）カンボジア公共事業省運輸政策アドバイザー資料

またメコン川を利用した内陸水運も利用が増えている。2013 年 1 月にプノンペンから国道 1 号線沿いに東に約 30km の場所にプノンペン新港が開港している。同港の水深は約 4.2～5.2m。メコン川を経てベトナムのホーチミン近郊のカイメップ・チーバイ港で大型コンテナ船に積み替え、日本や北米に運搬するルートとして期待されている。2013 年の取り扱いコンテナ数は前年より 17%増加し 11.1 万 TEU。取り扱いコンテナ数の伸び率で比較すれば、プノンペン新港はシハヌークビル港のそれを上回っている。

図表 プノンペン港のコンテナ貨物量（TEU）の推移



出所) カンボジア公共事業省運輸政策アドバイザー資料

(4) 経済特別区 (SEZ)

JETRO 資料によると、カンボジア国内の経済特区は、2005 年の「経済特別区の設置及び管理に関する法令 148 号」にて規定され、定義として、①面積 50ha 以上、②経済特別区管理事務所の設置、③全てのインフラ供給（電力、給水、下水、排水処理、固形廃棄物、環境保護等）とされている。現在、34カ所が認可を受けている。

図表 カンボジアの経済特区（SEZ）マップ



出所) JETRO ホームページ

経済特別区入居企業への優遇措置は、以下の通り

1) 法人税免税（一般企業 20%）

始動期間+3 年+優遇期間=最大 9 年

※始動期間：最初に利益を計上した年、もしくは最初に売上を計上してから 3 年間のどちらか短い期間

※優遇期間：業種及び投資金額により規定（最大 3 年間）

2) 輸入関税（税率 0%、7%、15%、35%）

輸出加工型 QIP：原材料、建設資材、生産設備の輸入関税免税

国内市場型 QIP：建設資材、生産設備の輸入関税免税

3) 付加価値税（VAT）（税率 10%）

輸出加工型 QIP：原材料、建設資材、生産設備の輸入関税免税

国内市場型 QIP：建設資材、生産設備の輸入関税免税

（経済特別区外の輸出加工型 QIP は輸入時支払、輸出時還付）

（5）電力

カンボジアは 2013 年時点で電力総使用量の 56.3%をタイやベトナム等、国外からの輸入に依存しており、その影響は電力コストと供給の不安定性という形で現れている。1kW あたりの電力料金はタイが US ドルベースで約 12 セントであるのに対し、カンボジアでは約 20 セントと割高であり、電力を大量に使用する製造業が進出するうえでの足かせとなっている。また 4~5 月の酷暑時期はプノンペン市内でも週に 1~2 回の停電が発生しており、自家発電機の導入は安定して生活するうえで必須となっている。

同国にとって電力問題の解決は最重要課題の 1 つであるが、政府は 2020 年までに 18 の水力・火力発電所建設、17 の送電線拡張プロジェクトを計画・推進している。現在までプロジェクトは概ね順調に進捗しており、割安かつ安定的な電力供給体制に対する将来的な見通しは悪くない。

3. 進出条件等

（1）投資環境

JETRO 資料によると、カンボジアの進出には以下 3 つの方法が存在する。①経済特区内の適格投資案件（Qualified Investment Project, QIP）、②それ以外の場所で実施される適格投資案件、③適格投資案件とならない通常の投資案件、この 3 つの種類により所轄の審査機関が異なるが、以下では、主たる投資方法である①について記載する。

カンボジアの会社設立に際しては、外国法人、内国法人に関わらず、以下の法令等に準拠しながら、進出形態や進出計画を検討する必要がある。

・「投資法」

- ・「改正投資法」
- ・「改正投資法施行に関する政令 NO.111」
- ・「商業規則と商業登記に関する法律」
- ・「商業規則と商業登記に関する改正法」
- ・「カンボジア会社法」
- ・その他関連細則など

なお、業種・業態によっては、監督省庁において個別のライセンスを取得する必要がある業種や業態があり、基本的に、個別のライセンス取得が必要な業種、業態の判断基準および手続等は各省庁発行の省令、通達等において定められている。ちなみに、運送業（トラック等の登録も含む）は、公共事業運輸省へのライセンス取得が必要である。

外資規制については、カンボジアの外国投資関連法制度は、外国投資を奨励するように設計されている。外国法人は土地所有を除き内国法人と差別なく扱われており、多くの分野で自由に投資することが可能である（改正投資法 8 条）。

カンボジアの外資規制については、「改正投資法施行のための政 NO.111」内の「投資禁止分野」、「ネガティブリスト」に基づいて、ネガティブリスト方式で外資規制が規定されています。

通常、ネガティブリストには基本的に外国資本の投資が禁止される業種がまとめられており、当該リストに記載されていない業種については、外資企業は自由に投資ができると考えられている。なお、運輸業は、ネガティブリストには記載されていない。

（２）採用・労務管理

カンボジアでは企業に子どもを勤務させることに不安を覚える親が多いと言われており、採用時には親にも会社を見学してもらう等、安心させるための施策が必要である。

カンボジア人は総じて穏やかな性格であるものの、給料の一部を親に仕送りしているため十分に食事を取っておらず、体力の問題から会社を退職する者も少なくないという。また、多くは会社勤めに慣れておらず、田植え・収穫の時期には家を手伝うと言って帰ったきり戻ってこない従業員も多い。勤続 1 年以内の離職率は 10% 以上と言われており、労務管理には精神的なケアに加え、定期昇給の実施を含む報酬面の改善も求められる。

労働争議は現在、小康状態にあるものの、2013 年は最低賃金を巡る問題を契機として数回発生した。同年 2 月の工業団地におけるストライキでは、台湾系の企業が食事を提供しなかったことで社員の不満が高まり、外部からの扇動者が社員による暴動を誘発している。暴動は近隣にも拡大し、日系企業にも投石被害が発生した。カンボジアでは近年になって携帯電話が普及しているが、他企業での労働争議が携帯メール等により自社の社員に伝わり飛び火する可能性があるため、社会の動向や工業団地内で発生している事態、社員の日頃の言動等には十分留意する必要がある。

※参考資料

- ・JETRO ホームページ
- ・JETRO プノンペン事務所からの入手資料
- ・JETRO プノンペン事務所「カンボジア会社設立マニュアル」2015年3月
- ・東京海上日動リスクコンサルティング㈱「カンボジアの概況とビジネスリスク」2016年2月22日発行
- ・カンボジア公共事業省運輸政策アドバイザーからの入手資料

Ⅱ. ラオスに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

ラオスは、GMS（大メコン圏）国内で唯一、GMS 各国に国境を接する内陸国である。国土の大半が山岳地帯であり、現在、開発途上国に区分されており、「ASEAN 列車の最後尾」と称されるように、当該域内で最も近代化が遅れている国の1つである。人口は2014年8月の推計で約690万人、首都ビエンチャンの人口は約80万人と、隣国であるタイやベトナム、ミャンマーと比べれば国および首都の人口規模は著しく少ない。また面積は約24万km²と日本の本州とほぼ同じではあるが海に面しておらず、空路を除いては他国を経由することなく貿易を行うことが困難である。今までは、これらが同国の経済成長にとっての足かせとなってきた。一方で、2015年12月31日より発足したアジア経済共同体（AEC）は、現在機能しているアジア自由貿易地域（AFTA）の枠組みを踏襲しつつも、物流の円滑化、サービス貿易の自由化、広域的インフラ整備等、関税の撤廃に留まらない広範な領域での経済統合を目指しており、この動きがタイやベトナム、ミャンマー、中国、カンボジアに隣接するラオスに恩恵をもたらすことになると期待されている。

(2) 人口・民族・言語

人口は約690万人（2014年8月、IMF推計）であり、主要言語はクメール語（97.05%）。ほかに少数民族言語（2.26%）、ベトナム語（0.42%）等とされてる（2013年、ラオス統計局）。

(3) 政治経済概況

ラオスは1353年にランサーン王国として建国されて以降、一時はタイ北・北東部を支配する等、勢力を拡大したが18世紀初頭に3王朝に分裂し、1820年代からはタイの属領となった。その後、1893年には仏領インドシナの一部としてフランスの支配下になり、第二次世界大戦の混乱を経て、1953年のフランス・ラオス条約により独立を果たしたが、直後に王国政府（右派）・ラオス愛国戦線（左派）・中道派等に分かれての内戦に突入、ベトナム戦争時に米国が王国政府を支援する等したため長期化し、1974年になってようやく愛国戦線の勝利により内戦が終結した。その後、1975年に王政の廃止が宣言され、社会主義国となり現在に至っている。

現在の政府は同じ社会主義国である中国やベトナムを経済発展の模範として捉えており、経済開放と市場経済原理の導入を推し進めている。2011年の党大会では年8%以上

の成長等、経済分野における高い数値目標を標榜していたが、2014年のGDP成長率は7.4%を記録、ほぼ目標どおりの経済成長を遂げた。一方で同年の消費者物価上昇率は4.13%と、GDP成長率よりも低い水準で統制が出来ている。そのため市民の生活は安定的、かつ徐々にではあるが豊かになってきており、現在のところ政府に対する不満は殆どないとされている。また、中国のように共産党の意向が法律に優先されることもなく、法治国家としての体制も維持している。

(4) 国内総生産（GDP）と経済状況

JETRO データによる国内総生産と経済の主要指標は、以下の通りである。

図表 基礎的経済指標

項目		2012年	2013年	2014年
GDP				
	実質GDP成長率(%)	7.90	7.97	7.41
	名目GDP総額 - (単位:10億ドル)	9.40	10.79	11.70
	一人あたりのGDP(名目) - ドル	1,414.46	1,593.59	1,692.65
消費者物価指数				
	消費者物価上昇率(%)	4.26	6.37	4.13
	失業率(%)	-	-	-
国際収支				
	輸出額 - 単位:100万ドル	3,326.18	3,883.80	4,685.19
	対日輸出額 - ドル(単位:100万)	112.38	97.78	105.60
	輸入額 - 単位:100万ドル	6,339.80	7,286.93	7,948.46
	対日輸入額 - 単位:100万ドル	151.14	133.56	151.97
	経常収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	△412.68	△376.06	-
	貿易収支(国際収支ベース、財) - 単位:100万ドル	△784.45	△755.76	-
	金融収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	△714.62	△766.87	-
	直接投資受入額 - 単位:100万ドル	-	-	-
	外貨準備高 - 単位:100万ドル	799.09	721.63	875.10
	対外債務残高 - 単位:100万ドル	8,887	10,419	12,181
	政策金利(%)	-	-	-
	対米ドル為替レート(期中平均値) - 単位:キープ	8,007.8	7,860.1	8,049.0

出所) JETRO ホームページ

データ出所) 実質GDP成長率、名目GDP総額、一人当たりの名目GDP、消費者物価上昇率: IMF "World Economic Outlook Database (2015年4月号)"

輸出入額、対日輸出入額: IMF "Direction of Trade Statistics (2015年8月号)"

経常収支、貿易収支、外貨準備高、対米ドル為替レート: IMF "International Financial Statistics (2015年版)"

対外債務残高: 世銀

2014 年のラオスの実質 GDP 成長率は、世界銀行によると 7.4%で、前年の 8.0%から 0.6 ポイント下がったものの高成長を維持した。また、ラオス政府は、2013/14 年度(2013 年 10 月～2014 年 9 月)の 1 人当たり GDP を前年の 1,534 ドルから 1,692 ドルに増加(前年度比 10.3%増) したと発表した。

2014 年の経済成長は、電源開発や、林業、建設、サービス業などが牽引した。2014 年の電源開発プロジェクトでは、三つのダム(計 32 メガワット) が完成し、電力生産量の 77.2%は、タイなどの周辺国へと輸出され、安定した外貨収入源となっている。

主力産業である鉱山セクターでは減少傾向にあるものの、大規模電源開発事業や大型不動産開発が牽引し、安定成長を続けている。

(5) 貿易概況

①輸出金額・品目

ラオス政府は 2014 年の貿易統計を 2015 年 6 月時点で公表していない。このため、JETRO による主要貿易相手国側の輸出入統計データ(計 15 カ国・地域、FOB と CIF の調整はしていない) に基づいた試算によると、2014 年の輸出額は 45 億 6,065 万ドル(前年比 24.1%増) だった。主要輸出産品の鉱物・電力については、前年比 3.9%減であった。

2014 年の木材・木製品の輸出は、ダム貯水池や鉱山開発に伴う伐採クォータの拡大により前年比 75.6%増と急増した。農産物・家畜・食品は、前年比 9.8%減であった。

図表 ラオスの主要品目別輸出(主要貿易相手国通関ベース)

単位: 100万ドル、%

輸出	2012年	2013年		
	金額	金額	構成比	伸び率
鉱物・電力	1,913	1,838	40.3	△3.9
木材・木製品	982	1,725	37.8	75.6
農産物・家畜・食品	443	400	8.8	△9.8
縫製品	258	271	6.0	5.4
その他	80	327	7.2	310.8
合計(CIF)	3,676	4,561	100.0	24.1

出所) JETRO ホームページ

国別輸出額について、主要貿易相手国側の輸出入統計データに基づく試算によると、木材輸出が急増したことから中国向けが前年比 72.5%増となり、タイが 4.2%増、ベトナムが 20.8%増と続いた。この 3 カ国で全輸出の 87.3%を占めている。

図表 ラオスの主要国・地域別輸出（貿易相手国通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸出(CIF)	2013年	2014年		
	金額	金額	構成比	伸び率
アジア大洋州	3,310	4,231	92.8	27.8
日本	108	117	2.6	8.3
中国	1,021	1,761	38.6	72.5
香港	61	80	1.8	30.4
台湾	13	16	0.4	20.4
韓国	12	18	0.4	44.5
ASEAN	2,044	2,238	49.1	9.5
タイ	1,355	1,412	31.0	4.2
ベトナム	669	808	17.7	20.8
その他	20	18	0.4	△10.0
オーストラリア	51	2	0.0	△95.6
EU28	335	297	6.5	△11.6
米国	31	33	0.7	7.9
合計	3,676	4,561	100.0	24.1

出所）JETRO ホームページ

②輸入金額・品目

2014 年の輸入額を主要貿易相手国側の輸出入統計データに基づく試算によると、70 億 8,050 万ドル（9.5%増）で、2014 年の貿易赤字は 25 億 1,985 万ドル（9.6%減）となった。化石燃料・電気の輸入は 4.3%減であった。電源開発や鉱山開発、大規模不動産開発などに伴う車両、建設資材、機械の輸入も増加しており、機械・部品の輸入は前年比 10.9%増、鉄鋼は 21.7%増であった。車両および部品については 1.3%減少したが、公共事業運輸省によると、2014 年の全国の自動車累積登録台数（2000 年以降の新規登録台数累積で、廃車等は考慮していない）は前年の 144 万台から 157 万台（9.4%増）に増加している。

図表 ラオスの主要品目別輸入（主要貿易相手国通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸入	2013年	2014年		
	金額	金額	構成比	伸び率
機械部品	1,854	2,056	29.0	10.9
化石燃料・電気	1,156	1,106	15.6	△4.3
車両及び部品	1,074	1,061	15.0	△1.3
農産物・家畜・食品	602	656	9.3	9.0
鉄鋼	527	642	9.1	21.7
その他	1,250	1,559	22.0	24.7
合計(FOB)	6,464	7,080	100.0	9.5

出所）JETRO ホームページ

国別輸入額について、主要貿易相手国側の輸出入統計データに基づく試算によると、タイが前年比7.4%増、中国が7.4%増、ベトナムが12.8%増と、輸出同様に3カ国で88.9%を占めている。

図表 ラオスの主要国・地域別輸入（貿易相手国通関ベース）

単位：100万ドル、%

輸入(FOB)	2013年	2014年		
	金額	金額	構成比	伸び率
アジア大洋州	6,282	6,814	96.2	8.5
日本	121	138	1.9	13.9
中国	1,721	1,848	26.1	7.4
香港	31	42	0.6	34.6
台湾	4	3	0.0	△4.6
韓国	187	156	2.2	△16.6
ASEAN	4,180	4,594	64.9	9.9
タイ	3,701	3,973	56.1	7.4
ベトナム	423	477	6.7	12.8
その他	56	144	2.0	157.1
オーストラリア	38	32	0.5	△15.9
EU28	157	238	3.4	51.6
米国	24	29	0.4	16.8
合計	6,464	7,080	100.0	9.5

出所) JETRO ホームページ

③日本とラオスの関係

日本とラオスの関係は、貿易額では2010年以降、日本の輸出額のほうが多く、貿易収支はプラスとなっている。

日本の主要な輸出品目は、車両・同部品（62.9%）、機械・機器類・同部品类（17.4%）、発電器・変圧器等電機機器類（3.2%）、人口織物用糸・繊維製品（2.7%）、アルミ（1.8%）、タイヤ等ゴム製品（1.6%）などとなっている。

また、日本の主要な輸入品目は、アパレル未縫製品（21.6%）、コーヒー（19.0%）、履物（14.5%）、銅類（13.6%）、木炭等木製品（12.5%）、アパレル縫製品（4.4%）、繊維製品（2.5%）などとなっている。

2015年4月時点の日系の進出企業は、103社となっている。

図表 日本とラオスの関係

日本との貿易 (通関ベース) (1000ドル)	年	日本の輸出(A)	日本の輸入(B)	収支(A-B)
	2010	62,073	37,623	24,450
	2011	78,191	97,224	▲19,033
	2012	137,372	123,613	13,759
	2013	121,451	107,612	13,839
	2014	138,319	116,562	21
出所:財務省「貿易統計」				
日本の主要輸出品目	車両・同部品(62.9%)、機械・機器類・同部品類(17.4%)、発電器・変圧器等電機機器類(3.2%)、人口織物用糸・繊維製品(2.7%)、アルミ(1.8%)、タイヤ等ゴム製品(1.6%) 出所:財務省「貿易統計」			
日本の主要輸入品目	アパレル未縫製品(21.6%)、コーヒー(19.0%)、履物(14.5%)、銅類(13.6%)、木炭等木製品(12.5%)、アパレル縫製品(4.4%)、繊維製品(2.5%) 出所:財務省「貿易統計」			
日系企業進出状況	企業数:103社(2013年10月1日現在) 出所:外務省・海外在留邦人数調査統計 平成25年要約版			
在留邦人	667人(2014年10月現在) 出所:外務省			

出所) JETRO ホームページ

2. 社会インフラと貨物輸送の状況

(1) 国内貨物輸送量の分担率

ラオス公共事業運輸省資料によると、輸送機関別にみた 2014 年の国内貨物輸送量は、陸上輸送が 74.13%を占め最も多く、次いで水運輸送が 25.85%となっている。

図表 国内貨物輸送量の分担率

輸送機関	貨物輸送量(千トン)	構成比(%)
陸上輸送	4,780.0	74.13
水運輸送	1,667.0	25.85
航空輸送	1.5	0.02
合 計	6,448.5	100.00

出所) ラオス公共事業運輸省資料

(2) 道路

ラオスとタイは歴史的にも地理的にも密接な関係にある。北部(ビエンチャン)ではタイ-ラオス友好橋により国道13号線がタイ側(ノンカーイ)に繋がっており、また中南部(サワンナケート)では同第二友好橋により国道9号線がタイ側(ムクダハン)に繋がり、更にベトナムとも繋がる東西経済回廊の一部を成している。2013年12月に

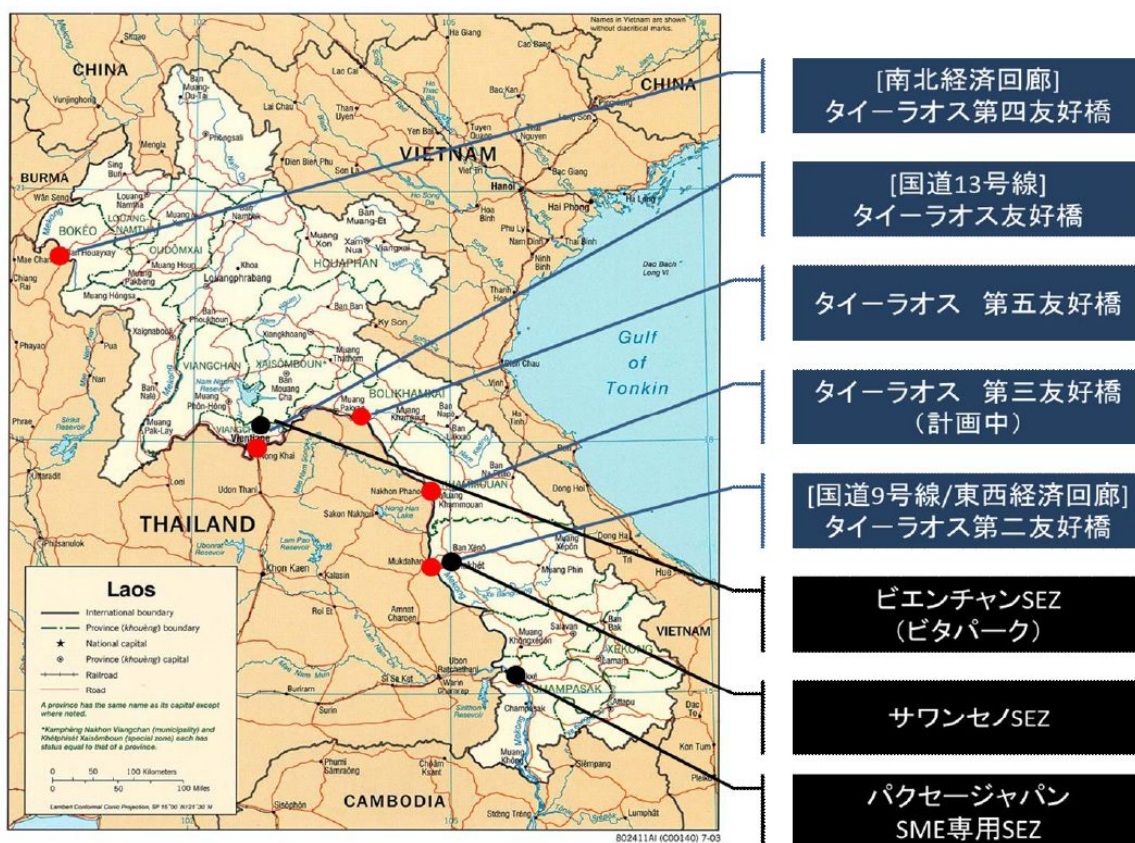
はタイ側のチェンコーンとラオス側のボーケーオとが第四友好橋として繋がった。将来的には中国とも繋がる南北経済回廊として開発される計画もある。

AEC 設立後、ラオス政府はメコン地域における物流基地として自国を積極的に売り込んでいる。

一方、道路の舗装事情は必ずしも良くない。国道等の主要幹線は舗装されているが、国道から一本脇道に入るとビエンチャン市内でも舗装されていない赤土の道路が続いている。また舗装道路も 1 年も経たないうちに破損し凸凹が発生する（道路が脆弱であるのは、セメント、アスファルト等の輸入原料の一部を公務員が抜き取って市場に売却しているためという話も聞かれる）。

都市部では道路の舗装が徐々に進んでおり、オートバイ、自動車の普及が急速に進んでいる。2014 年の全国累計車両登録台数は 157 万台であり、前年よりも 13 万台増加した。自動車に関しては、2014 年は約 2 万 5 千台の新車が販売され、首都ビエンチャンでは朝晩は通勤ラッシュのため渋滞が発生している。

図表 ラオスのインフラ等の状況



出所) 東京海上日動リスクコンサルティング(株)「ラオスの概況とビジネスリスク」2016年2月15日発行

(3) 鉄道

現在のところラオス国内には鉄道網はない。2009年にタイーラオス友好橋からラオス側に3.5km程度引き込まれたタイ国有鉄道が存在するのみである。ただし「一带一路構想」の一環として中国は、中国（昆明）ーラオス（ビエンチャン）ータイ（バンコク）を結ぶ高速鉄道の建設を予定しており、2015年12月には建国40周年記念式典の一環としてビエンチャンで着工式が執り行われた。

(4) 経済特別区（SEZ）

ラオス政府は2020年までに25カ所の経済特区（SEZ）を設立し、5万人の雇用を創出する計画を有している。2015年現在、工業団地を持たない特区（商業・居住用途）も含め11カ所のSEZが認可されている。

このうち、サワンセノ SEZ は、サバナケット空港および市街地から5kmほど離れた場所、かつ東西経済回廊である国道9号線に沿って立地しており、商業・サービス関連開発地区(Site A)、商業・工業開発地区(Site C)、住宅団地地区(Site D)、更に15kmほど離れた場所に物流・工業開発地区(Site B)を有する経済特区である。区域内の道路は概ね舗装されており、変電所や排水施設、消防署等も設置されている。

ラオス初の SEZ として 2003 年に設置されたものの当初はディベロッパーの参画も少なく開発が進まなかったが、2006年に第二メコン国際橋が開通して以降、2009年に Pacifica Streams Development（マレーシア）が Site C の土地を借用、また 2013 年には地場の建設企業が 50%、サワンセノ SEZ 管理委員会が 30%、PPSEZ(プノンペン経済特区社)が 20%出資して設立された Savan Japan Joint Development (サワン日本合弁開発会社) が Site B を借用し、一気に外資系企業の進出が加速した。

2015年現在、同 SEZ には 65 社が進出し、日系企業は 11 社が操業を開始している。

(5) 電力

現在の経済成長の主因は輸出総額の4割を占める鉱物資源であるが、鉱物資源の開発権の多くは既に中国やベトナムが握っており、それらは有限であることから自国にもたらされるメリットは限定的・時限的なものに留まるとラオス政府は考えている。ラオス政府は自国を成長させるにあたり、経済の持続性を重視しており、「ASEAN のダイナモ（発電機）」として電力供給ビジネスを近隣国に売り込んでいきたいとしている。

メコン川の総延長4,600kmの約4分の1にあたる1,900kmはラオスを通っている。この豊富な水資源を活かし、ラオスでは水力発電による電力供給がタイ等、隣国への貴重な輸出資源となっている。しかも技術的・経済的に開発可能な水力発電容量(1万8,000MW)のうち、開発済は2014年時点でわずか18%(3,300MW)に留まっている。そのため今後、政府は水力発電所の建設を積極的に進め、2020年までに80の水力発電ダムを建設し、1万2,000MWまで電力供給量を高める計画を有している。

また電力供給は安定しており、国内の世帯電化率は 88%。ビエンチャンでは 1 年に数度実施される 1 日数時間の計画停電を除き、ここ数年突発的な停電は発生したことはない。

3. 進出条件等

(1) 投資環境

JETRO 資料によると、ラオスでの外資規制については、6 分野での事業の実施が禁止されている他、ネガティブリストに定められる 9 分野 60 業種については企業登録前に関係機関による承認が必要である。

「運輸、集荷（鉄道、航空機などによる人と貨物の輸送など 6 業種）」は、上記の 9 分野 60 業種に該当するため、上記に該当する事業の企業登録については、商工省・計画投資省・各経済特区のワンストップサービスオフィスを窓口にして関係省庁の審査を受ける。関係省庁は企業登録申請の受理後 10 営業日以内に当該事業の可否を審査する（ただし、技術的、専門的な審査が必要な場合はその限りではない）。審査後 3 営業日以内に、ワンストップサービスオフィスは企業登録証を発行する。

また、外国投資家向け規制事業分野リストに関する通達第 1327 号（2015 年 7 月 13 日付）で定められる 10 分野 20 業種については、総資本金や出資条件等により外国企業の出資比率に上限が定められている。規制緩和の議論が進められているが、各省レベルで規定される条件等もあるため、参入を検討する際には担当省庁への確認が必要。

図表 条件付きで外資参入可能な事業およびその条件

業種	外資出資比率上限および出資条件
運輸	ラオス国籍の投資家との合弁で 49%までの出資が可能 タクシー業、国内商品輸送業は 100%出資が可能

出所) JETRO ホームページ

外資にのみ適用される投資奨励業種はなく、外資・内資ともに農業、工業、手工芸、サービス業、加工業への投資が奨励されている他、3 段階の優先順位付けにより 206 業種が最も奨励される業種として指定されている。

奨励業種と同様、外資のみに適用される投資優遇措置はない。ラオスにおける投資に対する優遇措置として、①事業の優先順位および投資地域による法人税免税、②関税および税に関する優遇、③医療・教育分野における優遇、④経済特区での事業における優遇、⑤大規模投資における土地利用権に関する優遇がある。

④について、各経済特区では、国家経済特区委員会と当該経済特区の開発業者の間で

独自に設定した優遇措置を供与している。現在日系企業が入居している主要な経済特区（首都ビエンチャンのビタ・パーク経済特区、サバナケット県のサワン・セノ経済特区、チャンパサック県のパクセ・ジャパン中小企業専用経済特区）では、以下のとおりほぼ同様の優遇措置を提供している。

- (1) 法人税免除：利益が発生する年度から 2～10 年間（業種、投資額、総生産量における輸出割合に準ずる）
- (2) 法人税免除期間終了後の法人税率：8%または 10%
- (3) 所得税；ビタ・パーク：7%、サワン・セノ、パクセ・ジャパン：5%
- (4) 法人税免除後の配当税率：5%
- (5) 付加価値税：0%
- (6) 輸入原材料、事業用設備・機械等の輸入関税率・輸入税率：0%

なお、外国企業の土地所有については、土地はすべて国家が所有し、個人や法人が保有できるのは土地利用権あるいはリース・コンセッション締結権である。外国人および外国企業は永久的な土地利用権を持つことはできず、ラオス政府やラオス国民からのリースあるいはコンセッションの供与による土地の使用権のみを保有することができる。

（２）採用・労務管理

ラオス人の多くは会社勤めに慣れておらず、田植え・収穫の時期には家を手伝うと言って帰ったきり戻ってこない従業員も多い。勤続 1 年以内の離職率は 5 割を超えているとも言われており、労務管理には精神的なケアに加え、定期昇給の実施を含む報酬面の改善も求められる。

法定最低賃金(月額)が 2015 年 4 月より従前の 56 万 9,000Kip から 90 万 Kip(約 111US ドル)に大幅に上昇した。ラオス政府はそれでもタイ(約 197US ドル)やカンボジア(約 128US ドル)よりも低く、同国の労働市場は依然として魅力的であるとしているが、一方で 2015 年より設定されたミャンマーの最低賃金(73US ドル)よりも高い。今後も近隣国の状況を踏まえながら最低賃金が切り上がっていく可能性は否定できない。

※参考資料

- ・JETRO ホームページ
- ・東京海上日動リスクコンサルティング(株)「ラオスの概況とビジネスリスク」2016 年 2 月 15 日発行
- ・ラオス公共事業運輸省からの入手資料

禁 無 断 転 載

物流業の海外進出に向けた諸外国の物流事情実態調査

－ カンボジア・ラオス編 －

報 告 書

平成 28 年 3 月発行

発行所 一般社団法人 日本物流団体連合会

東京都千代田区霞が関 3－3－3（全日通霞が関ビル）

電話 03－3593－0139

<http://www.butsuryu.or.jp/>