

物流業の海外進出に向けた
諸外国の物流事情実態調査
ー インドネシア・フィリピン編 ー

報 告 書

平成 2 9 年 3 月

一般社団法人 日本物流団体連合会

目 次

第1章. インドネシアにおける物流事業の実情（現地実態調査から）	1
Ⅰ. インドネシアの経済とマーケットの概要について	1
1. インドネシアの政治経済情勢について	1
2. インドネシアのマーケットについて	1
3. インドネシアへの投資や進出について	2
Ⅱ. インドネシアの物流事情について	3
1. インドネシアでのヒアリング調査対象の概要について	3
2. インドネシアの物流の概況について	3
3. インドネシアの港湾物流について	4
4. インドネシアの内陸通関施設について	8
5. インドネシアの通関事情について	11
6. 国としての輸出入における物流円滑化への取り組みについて	12
7. インドネシアのトラック輸送について	12
8. 工業団地への進出を含む倉庫業務の提供について	13
9. インドネシアでの離島への輸送について	16
10. インドネシアでの小口輸送について	17
11. インドネシアでのコールドチェーンについて	17
12. インドネシアの鉄道輸送サービスについて	18
Ⅲ. インドネシアのインフラ事情について	23
1. インドネシアの渋滞事情について	23
2. インドネシアの電力事情について	24
Ⅳ. インドネシアでの事業経営上の環境や課題について	25
1. インドネシアの労働条件について	25
2. その他インドネシアでの経営環境への対応について	26
Ⅴ. まとめ	28
第2章. フィリピンにおける物流事業の実情（現地実態調査から）	31
Ⅰ. フィリピンの経済とマーケットの概要について	31
1. フィリピンの概況について	31
2. フィリピンの政治経済情勢とマーケットの概要について	32
3. フィリピンへの投資や進出について	33
Ⅱ. フィリピンの物流事情について	34
1. フィリピンでのヒアリング調査対象の概要について	34
2. フィリピンの物流の概況について	34
3. フィリピンのトラック輸送について	35
4. フィリピンでの倉庫業務の提供について	36
5. フィリピンのコールドチェーンについて	38

6. フィリピンのCVSの物流について	39
7. フィリピンの小口輸送・航空貨物輸送サービスについて	44
8. フィリピンの通関事情について	48
Ⅲ. フィリピンのインフラ事情について	49
1. フィリピンの渋滞事情について	49
Ⅳ. フィリピンでの事業経営上の環境や課題について	51
1. フィリピンでの雇用事情について	51
2. フィリピンでの物流に関する外資規制について	51
3. フィリピンでの中古車使用の制限について	51
Ⅵ. まとめ	52

資料編. インドネシア・フィリピンに関するデータ

インドネシア・フィリピン物流事情実態調査の調査対象国の位置図



第1章. インドネシアにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）

I. インドネシアの経済とマーケットの概要について

1. インドネシアの政治経済情勢について

インドネシアは、人口 2 億 5,000 万人超と世界第 4 位で日本の約 2 倍、面積は日本の約 5 倍で、東西が 5,100km とアメリカ大陸と同様の大きさがあり、国内で 2 時間の時差があるなど、東南アジアで最も大きい国である。

名目 GDP は 8,800 億ドルと日本の約 18%、最新の数字では 9,000 億ドルを超えているとのことである。ただし、人口 1 人当たりの GDP は、3,500 ドル程度で、アセアンの中で中位にあり、フィリピンより 500 ドル程度高いというのが相場観である。

世界有数の資源国であり、石炭、天然ガス、石油、鉱物資源関係を産出しているが、石油は輸入国となっている。

民族性として、イスラムが 8～9 割弱と世界一イスラムが多い国である。公用語はインドネシア語である。

経済面では、近年資源価格の低下による輸出減等により、2012 年から 2015 年までの間、経済は下降傾向が続いていたが、2016 年は GDP 5.0～5.3%へと回復基調との見通しであり、2017 年についても同 5.3%の見通しのもと、政府は次年度予算を計画しているとのことである。

産業構造は、1 次産業である農林水産業のウェイトが高く、約 4,000 万人が就業している。製造業は GDP 全体の 2 割を占めており、その内訳は、石油やガス、繊維関係、革、木製品、ゴム製品などが特徴であり、車両製造や機械、金属製造業などのパイは小さい。

貿易面では、輸出は資源関係を中心にパームオイルやゴム製品など、また外資企業による電気機器や輸送機器の輸出等が主体である。輸入では、完成品や中間財、原料関係が主体であり、貿易黒字ではあるが、輸出競争力のあるものが資源以外にないため、縮小均衡の状況にある。貿易の相手国としては、輸出入ともに中国の存在感が増している。

2. インドネシアのマーケットについて

人口規模が大きいインドネシアでは、人口構成比がピラミッド型になっており、若年世代の層が厚い。今後の人口増が見込まれ、経済成長も相まって、2020 年には約 1.9 億人が中間層となり、消費市場自体は 2030 年まで伸長するのとの見通しであり、潜在的な成長力が見込まれる。

特に中間層については、ジャカルタへの一極集中が顕著である。都市と地方の所得の格差が非常に大きいため、ジャカルタの GDP はインドネシアの平均 GDP の約 4 倍と言われている。消費市場としては、有望視されている。

3. インドネシアへの投資や進出について

日系企業におけるインドネシアへの投資の面では、2010 年頃から積極的な投資が行われ、2015 年には外国からの投資の約 10%が日本からとなっており、日系企業は非常に大きな存在感となっている。2016 年も引き続き好調な投資環境が続いており、第 3 四半期までで約 44 億ドルで全体投資の約 2 割を占めている。ただし、統計的な差異やタイムラグなどで、やや実感とのずれはあるとのことである。

直接投資の中で目立つものは、鉱物系のマイニング関係、物流倉庫、通信関係、不動産、オフィス関係などである。

日系企業では、未だに輸送機器（二輪、四輪）関係（パーツ等の産業を含む）が上位を占めており、その他に電気関係、日用雑貨、食品系、飲食業等、幅広い業種が進出している。現在、日系企業の進出企業数は、1,500 社強であり、ほぼジャワ島に一極集中している。

Ⅱ. インドネシアの物流事情について

1. インドネシアでのヒアリング調査対象の概要について

本調査では、日系物流事業者2社、JETRO ジャカルタ事務所、タンジュンプリオク港のターミナル管理運営会社、チカランドライポートの管理運営会社、地場の航空貨物取扱事業者を対象に、ヒアリング調査を実施した。日系物流事業者2社の概要は、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社は、2004年に設立され、総合物流サービス（陸・海・空、国際複合輸送、倉庫、通関、引越等）を提供している。日本人スタッフ3名、ナショナルスタッフ48名である。

また、2014年に設立した系列会社では、倉庫業に加えて、地場の協力会社とともにジャカルタ～スラバヤ間の鉄道貨物輸送サービスを提供している。

(2) 日系物流事業者B社

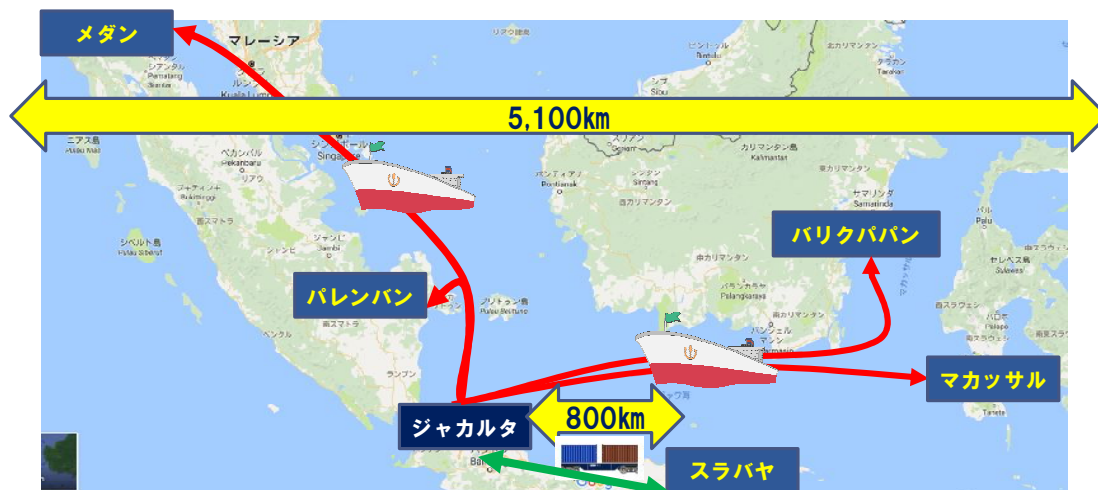
日系物流事業者B社は、1974年に設立され、日本での提供サービスとほぼ同様、物流、機工、工場の設備設置やその後の構内作業、設備のメンテナンス等を提供している。

東部工業団地には、2014年1月に第1期が完成したチカランロジスティクスセンターを稼働し、流通加工等の提供できるものとしている。

2. インドネシアの物流の概況について

インドネシアは、島国であり、東西が5,100kmと広大で、国内輸送は、トラックによる陸上輸送と海上輸送、航空輸送を組み合わせで行われている。一部鉄道輸送も実施されている。

図表 インドネシアの大きさと離島輸送・鉄道輸送について



これらのネットワークにより、島しょ部を含めた主要地域向けの輸送は、小口輸送からトラック単位の輸送まで、物流事業者によりサービスが提供されている。

また、輸出入に関しては、ジャカルタのタンジュンプリオク港を起点とし、国内輸送が提供されているが、特にタンジュンプリオク港周辺を含めたジャカルタ市内における交通混雑が、大きな課題となっている。

3. インドネシアの港湾物流について

(1) タンジュンプリオク港の概要について

インドネシアの港湾施設は、ジャカルタのタンジュンプリオク港がメインポートである。

タンジュンプリオク港は、総面積が 604ha、バース長が 12.4 km、ふ頭数 81、うちコンテナ専用が 15、コンテナ取扱量は 650 万 TEU（2014 年、世界第 22 位）となっている。港は 24 時間運用となっている。

従来からの港湾施設は、①JICT（香港資本のハチソン社とインドネシア港湾局の出資）、②koja（香港資本のハチソン社とインドネシア港湾局の出資）、③MTI（インドネシア港湾局の出資）の 3 つのターミナル運営会社によって管理運営されている。既存ターミナルの水深は、最大 14m となっている。

2016 年 9 月に新コンテナターミナルであるニュープリオク（カリバル・ターミナル）が稼働した。最新鋭の大型コンテナ船への対応が可能であり、年間取扱容量約 150 万 TEU、岸壁全長 850m、喫水 16m となっている。

ターミナルを含めた港湾の拡張が計画されており、2020 年には 800 万 TEU の取扱量との計画となっている。

図表 タンジュンプリオク港の概要



(2) JICT ターミナルの概要について

タンジュンプリオク港のうち、JICT によるターミナルの概要について、取扱量は、1999 年から増減を繰り返しているが、2016 年は約 210 万 T E U の見通しである。

荷役設備は、1999 年当初は 1 クレーン 1 基で 1 時間の処理個数がコンテナ 14 個程度であったが、現在は、クレーンも増備し、人的能力も向上した結果、1 時間当たり 27 個程度の処理能力へと向上している。

写真 JICT のターミナル



(3) 港湾施設へのアクセスについて

港湾のゲートは、JICT と koja は共用である。高速道路には、取付道路からすぐに入れる構造となっている。鉄道も、チカランドライポートとの間で1日1往復運行しており、輸送能力が60TEUである。

写真 ゲートの入り口と周辺



写真 ターミナルとガントリークレーン



（４）タンジュンプリオク港の課題について

タンジュンプリオク港は、従来より港湾の混雑が大きな問題とされていた。今回の調査においても、①船舶の沖待ちが発生（以前よりは減っているものの）、②コンテナヤード等ターミナル施設の不足によるヤード外への保管が発生、③通関手続きに時間を要する、④アクセス道路に慢性的に渋滞が発生（東部工業団地への輸送時間は約 6 時間、貨物の運送は 1 日 1 往復が限度）といった情報もあった。

東部工業団地とアクセス道路については、一般道と高速道路 1 本しかなく、工業団地とジャカルタ市内の往復、あるいはタンジュンプリオク港とジャカルタ市内、工業団地との間で、渋滞の発生が大きな問題となっているとの実情も聞かれた。（JETRO）

（５）港周辺の道路状況（混雑状況）について

今回の視察時（月曜日の午後）には、港までのアクセス道路は、事前にかんがりの渋滞が生じていると聞いていたのに対し、思いのほかスムーズであった。この点について、現地での説明によると、曜日や時間、船の入出港の有無等により、混雑度は相当に違いが生じるとのことであった。実際には、入出港の多い週末（木曜日、金曜日）の混雑が激しい傾向にあるとのことであった。

港の占有率は、JICT が平均 43%、koja が 37%とのことである、ゲートの稼働率も 40%程度とのことである。

港の取扱能力にはまだ余裕があり、港自体が混んでるということではなく、港周辺のアクセス道路が混雑しているというのが実情のようである。

(6) パティンバン港（ジャカルタの新港）の整備について

現在、ジャカルタの新たな港湾として、パティンバン港の整備が計画されている。パティンバン港は、タンジュンプリオク港から東に約 100 km離れたところに位置し、整備能力等を精査中であるが、日本の円借款により、2018 年から着工予定とされ、2019 年には年間取扱量 25 万 T E U から開設予定となっている。最終構想としては、2027 年に全体で 750 万 T E U の取扱量となっている。

図表 ジャカルタの港湾、東部工業団地の位置関係



4. インドネシアの内陸通関施設について

(1) チカランドライポート（CDP）の概要について

チカランドライポート（CDP）は、主に東部工業団地とタンジュンプリオク港をつなげる機能を目指して整備されたものである。マスタープラン上、全体面積が 200ha、物流エリアが 130ha となっている。物流エリア内には、倉庫やロジスティクスセンターなど他のフリートレードゾーンと同様の機能を有している。ここで通関手続きが可能であり、高速道路または鉄道を利用することで、タンジュンプリオク港では、積み替え作業のみで輸出入を可能としている。

実際の通関に係る日数は、1～2 日である。タンジュンプリオク港から CDP までトラックによるドレージ輸送で約 2～3 時間かかり、その後、ここでの通関に 1～2 日となっている。

輸出時の CDP のハンドオフは、タンジュンプリオク港の CY カットの 1 日前に設定している。例えば、タンジュンプリオク港での CY カットが金曜の朝 7 時の場合、それに間に合わせるためには、CDP のハンドオフを木曜日の正午にセットしている。実際には午後 3 時位までは対応可能であるため、12～18 時間前まで可能となっている。

現状の取扱能力が年間 40 万 TEU に対し、昨年の取扱実績は約 10 万 TEU であり、キャパシティの 1/4 程度となっている。

CDP では鉄道貨物列車による輸送も利用可能である。現在は、タンジュンプリオク港との間の輸送と、CDP とスラバヤとの間の輸送である。

タンジュンプリオク港との間の輸送は、現在 1 日 1 往復で、1 運行で 60TEU の輸送が可能である。

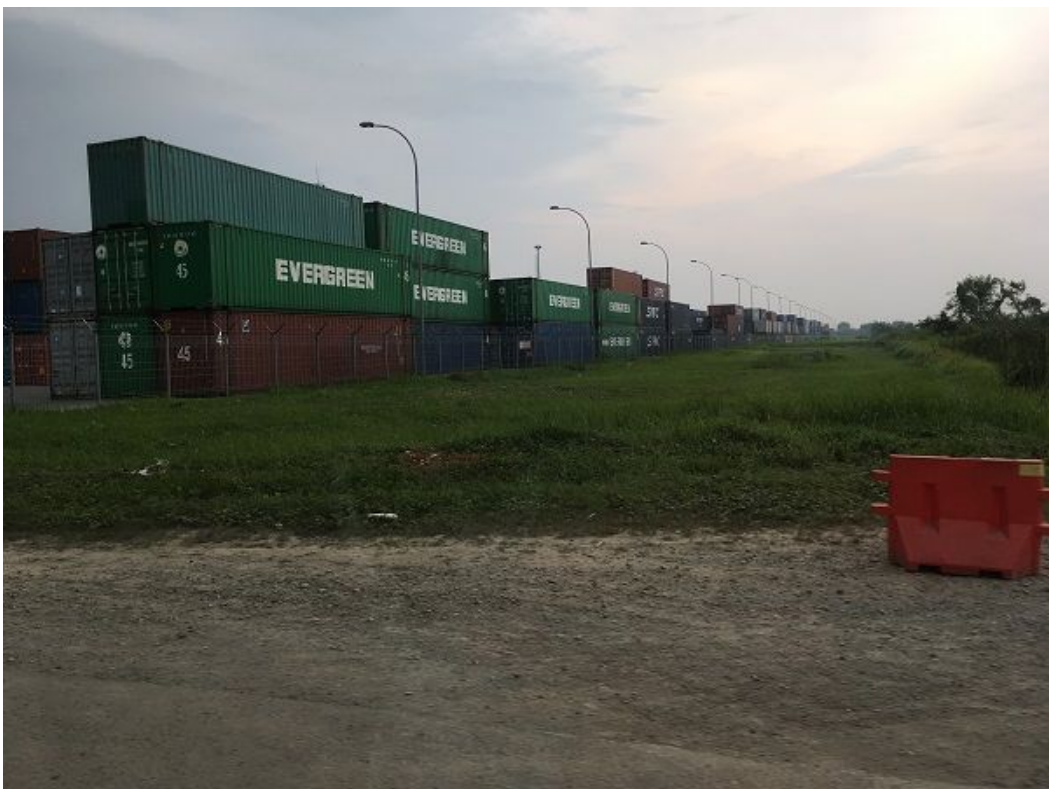
CDP とスラバヤとの間の鉄道輸送は、約 700 km を 15 時間で輸送しており、トラック利用の場合には 2～3 日かかることに比べて短時間での輸送が可能となっている。

CDP 利用による通関とタンジュンプリオク港での通関を比較すると、コスト面では、CDP のほうが安価であるとのことである。例えば輸入の場合、タンジュンプリオク港では船から降ろした後のフリータイムが 1 日しかなく、2 日目以降はストレージチャージが課金されるが、CDP では到着後フリータイムが 5 日間あり、6 日目以降のストレージチャージの安く設定されている。

写真 チカランドライポートの入口



写真 チカランドライポートの鉄道貨物の引き込み線など



(2) CDP 利用事業者の声について

①日系船社C社の見解

今回 JICT を紹介していただいた日系船社C社によると、現状 CDP を利用しているが、取扱量は圧倒的に輸入が多く輸出が少ないとのことである。また、CDP をベースとした地場の実運送事業者が少なく、CDP に搬入したくても、ジャカルタにベースがある実運送事業者しかみつからず、結局タンジュンプリオク港で通関しての輸送を余儀なくされることが少なくない。すなわち、CDP からシャトル輸送できないため、コストメリットを得られていないことが指摘されていた。したがって、CDP をベースにする実運送事業者が増えることで、CDP の利用が拡大するのではないかと指摘であった。

②日系物流事業者A社の見解

日系物流事業者A社によると、例えば、タンジュンプリオク港から CDP へのドレージを同社でも取り扱っているが、最終目的地が CDP ではなく、例えば東部工業団地等であり、さらにドレージが必要となるため、利用はなかなか促進されていない。通関のスピードもタンジュンプリオク港よりも早く、ポートチャージ等料金関係もメリットがあることを PR しているが、必ずしもその通りでない状況もみられる。

最近では、税関職員が完全常駐し非常に協力的となっている一方で、タンジュンプリオク港の通関もスピードアップされており、コスト面での競争となっているように感じるとのことであった。なお、一般的に、インドネシアでのドレージ料金は、日本と比べても決して安いという感覚ではないとの見解であった。

5. インドネシアの通関事情について

(1) 通関にシステムについて

インドネシアの税関の審査基準では、通関を求める各企業が、法令順守の成績から、「レッドからグリーン、更に上の MITA」というランク付けされており、そのランクによって通関の所要日数が異なっている。このランク付けは、まず最初はレッドからスタートし、グリーンに昇格するには企業にもよるが半年から長いと2年程度くらいかかる。

図表 インドネシアの税関の審査基準

審査区分	内容	比率	通関所要日数
レッド	開被検査	5.1%	4.8 日
イエロー	書類審査	15.8%	2.4 日
グリーン	検査なし	50.8%	0.01 日
MITA	検査なし	28.3%	0.01 日

資料) JETRO インドネシア事務所

(2) インドネシアの通関事情について

日系物流事業者A社によると、以前に比べて、通関の日数はだいぶ早くなった。顧客のステータスによって差があるもの、「グリーン」の顧客は、ほぼすぐに許可になるが、「イエロー」の顧客でも1週間はかからないようになった。早くなった要因は、現政権になり、汚職等の撲滅を含め適切な行政運営がなされつつあることが挙げられる。

6. 国としての輸出入における物流円滑化への取り組みについて

JETROによると、国としての物流効率化への取り組みは、①チカランドライポート（CDP）の活用、②保税物流センター（PLB）、③パティンバン新港の開発の3点が大きく掲げられている。

チカランドライポート（CDP）は、東部工業団地の中央に位置し、40万TEU規模の大きなドライポートである。前述の通り港湾ではなくこの内陸拠点を利用することで、通関をより早くできることや保税倉庫が利用できる利便性をPRしている。

また、新しい目玉政策の一つとして、保税物流センター（PLB）を整備することで、インドネシアを物流のハブ拠点化することを目指す政策としている。これは非居留者の荷物を3年間蔵置可能とし、基本的に税関の職員は常駐せず簡便な通関が可能としている。現時点では、一次指定で11社が認可され、二次指定で17社が認定されている。

認定企業は、物流企業が主体であるが、製造業等も対象となっている。最も基本的な認定条件は、物流センターの規模で1万㎡以上で、近代的な設備とともに、税関の委託を受け自主管理ができることが必須のため、カメラなどセキュリティについても条件化されている。ただし、本格的な非居住者扱いができるのか、送金関係も含めて適切な運用などできるのかなど、不透明な部分が多く、現時点では多くの事業者が静観しているような状況とのことである。

更に、パティンバン港の開発については、2019年に完工予定とされているが、当初の建設予定地（チラマヤ）から変更されたことなどの影響により、一般的に完成は遅れるとの見通しである。パティンバン港は、東部工業団地よりさらに約70km東側に位置するため、タンジュンプリオク港ではなくパティンバン港を利用することで道路渋滞なく輸送できることから、東部工業団地の西側エリアの魅力が上がっているといわれている。なお、将来的には、タンジュンプリオク港とパティンバン港の役割分担や船社の振り分けなどが問題となることが推測される。

7. インドネシアのトラック輸送について

(1) インドネシアの物流事業者の状況について

インドネシアにおける物流事業者の総数は不明であるが、保有車両台数100台以上の事業者は約50社あり、大手事業者には外資系物流事業者と提携している事業者が多い。

特にジャカルタ周辺は、交通渋滞が激しく、時間通りの輸送は難しいケースが少ないため、時間通りに到着できるよう、早めの出発を実行している。それでも時間に遅れるようなことやアクシデント等が生じた場合には、ドライバーから会社に連絡し、会社から顧客に連絡するなどコミュニケーションを徹底するようにしている。

荷物の到着確認は、伝票へのサインを必須としているが、配送先でサインを拒まれるなど決して管理が容易ではない。

(2) 地場企業の実情について

日系物流事業者B社の地場のパートナー事業者は、1996年から輸送サービスを提供している。ジャカルタに本社を置き、スラバヤやメダンに支店があり、インドネシア全土への輸送が可能である。保有車両は小型車中心で約100台であり、約75%の車両にGPSを装着し、ドライバーと車両を管理している。

業務は基本的にチャーター輸送である。インドネシアは島国であり、ジャワ島以外の島への輸送では、以前は、船（フェリー）の確保や過積載など様々な問題があったが、昨今では取り締まり等が厳しくなっており、過積載も減っている。

地場の輸送事業者は、中小事業者が大半である。同社のパートナーはトラックにGPSやセンサーを装着しているが、一般的に地場企業ではこれらを装着しているところはほとんどない。使用しているトラックは、概して中古が多い。

8. 工業団地への進出を含む倉庫業務の提供について

(1) 工業団地への進出状況等について

日系物流事業者A社によると、日系企業により開発された工業団地は非常に活況で、2014年に同社も倉庫を開設したが、日系物流事業者による2～3万㎡クラスの倉庫の新規開設及び拡張が続いている。さすがに過剰感があり、料金の相場も下降傾向にみられる。

ただし中長期的にみると、例えば自動車の購買意欲はまだまだ高く、自動車産業やサプライヤーなどをはじめとして、工業団地の利用ニーズはあるとみることのできることである。

(2) 日系物流事業者B社の倉庫サービスの提供について

日系物流事業者B社では、安定した物流サービスの提供を目指し、東部工業団地に、2014年1月に第1期として9,500㎡の倉庫と2,000㎡の危険品倉庫を稼働した。さらに第2期として、2016年4月に1階が13,000㎡、2階が15,000㎡の倉庫を稼働し、こちらの倉庫では流通加工も提供できるものとしている。インドネシアでは、日本に比べて消防法のような規制が緩やかなため、基本的に倉庫内に仕切りを作らず、例えば用途に応じて仕切り、エアコンを設置して定温物流への対応や、ハラルを扱うスペース提供等、臨機応変が対応を可能としている。

倉庫内の管理は、バーコードによるロケーション管理、入出荷の管理、無線によりリアルタイムでのデータ表示を可能としている。また、希望に応じて顧客にタイムリーなデータ提供も可能なシステムとなっている。

更に、自社保有トラックには、全てGPSを搭載し現在位置の把握ができるとともに、燃料タンクやエンジン関係にもセンサーを装備し、急発進、急ブレーキ等のデータを把握することで、安全運転や燃料の管理等を実施している。これらは全て日本品質と安心の提供を目指したものである。

写真 日系物流事業者B社の物流センター（１）



写真 日系物流事業者B社の物流センター（2）



（3）現地物流事業者との競争と実運送の確保について

インドネシアで倉庫サービス、物流センターサービスを提供する中で苦慮するのが、現地の物流企業との競争と実運送（トラック輸送）の確保である。

東部工業団地内だけでも、倉庫等を整備する日系物流企業が10社程度進出しており、

日系企業間の競争のみならず、現地企業とも競争となる。その際、現地の物流企業が、日系企業同様のコンプライアンスによる経営をしているのか、アンダーテーブルなどへの対応をどのようにしているかなどの実情を鑑みると、要するコストに差が生じ、提供するサービスの単価面の競争力において、厳しい場面が散見されるという実情がある。

また実運送の部分は、大半の企業が現地の運送事業者を利用し実施せざるを得ないのも実情であるが、ジャカルタ市内では日中は通行できるトラックの大きさが制限されており、小口配送を任せることができる現地企業は少なく、品質面まで含めると、現地企業の確保が非常に難しい状況にある。特に交通事故や荷物事故が生じた際の補償問題が最も懸念される。現地企業が保険を掛けているのか、掛けていても内容が極めて限定的であるケースが少なくない。そのような現地企業を使いながら配送網を構築していくのは非常に難しい環境にある。現実的には、荷主側であるメーカー等が、自からの責任において直配送業者を使うケースも少なくない。

インドネシアへ進出している日系メーカー等は、コストよりも品質優先のスタンスが強いが、物流コストの負担力が小さい単価の安い商品等については、コスト優先となる。しかしながら日系物流企業としては、その強みは品質面だと自負しており、現地企業の品質に合わせる（下げる）ことなく、品質の維持とコストのバランスをいかにとるかが今後の大きな課題である。

9. インドネシアでの離島への輸送について

（１）日系物流事業者A社の見解

離島への輸送は、基本的にフェリー利用となる。RORO船のような無人航送はなく、フェリー乗船時には、ドライバーも一緒に乗り込む。

例えば、インドネシア国内で製造された日用雑貨の国内配送は、製造業自身では対応不可能なため、各地のディストリビューターに委託し、ディストリビューターの倉庫を利用し、販売先へ配送するシステムを構築しているケースがみられる。

（２）日系物流事業者B社の見解

離島への輸送方法は、トラックのままフェリーを利用する方法と、コンテナを利用する方法がある。フェリー利用の場合には、ドライバーがそのまま乗っていくことが多い。時間的にはフェリー利用のほうが早いですが、コストはコンテナ利用のほうが安いとのことである。

10. インドネシアでの小口輸送について

(1) 日系物流事業者A社の見解

インドネシア全土の小口配送サービスは、外資企業では、広大なインドネシア国内のネットワークを構築することは不可能なため、地元の協力会社が持っている主要4島に対するトラックとフェリーを使ったデリバリーのサービスネットワークを利用している。このネットワークにより、貨物1個から配送可能である。地元の事業者でも、アメリカ大陸より長いインドネシアの東西間を1社で全部をカバーすることは、どの事業者も苦勞していると思われる。

(2) 日系物流事業者B社の見解

通販会社等からの小口輸送については、現状は、例えば通販会社が自社車両あるいは一部を運送事業者に委託して輸送しているケースが多いとみられる。インドネシアでは、特に川下への輸送に関しては、運送事業者に委託する（サブコンに外注する）ことは少なく、自らトラックを借り（レンタル）て配送網を構築したり、倉庫も自社倉庫を使うなど内製化しているケースが多い。輸送を安心して任せられるという習慣や環境が薄いためか、自らで行うことが多いが、今後は、安心して任せられるということが認知されてくれば、輸送事業者として業務拡大の可能性はあるとみられている。

(3) JETROの見解

近年、ジャカルタでは、スマートフォンが急速に普及しており、eコマースが盛んになっている。スマートフォンを利用してタクシーを呼ぶ「ウーバー」や、商品を注文し届けてもらうサービス、レストランの予約や出前サービス等のネットビジネスが普及しつつある。ただし、eコマースでは、決済の問題と商品が届くことが必ずしも保障されていないことなどの問題もある。例えば配達時に不在の場合は、隣人へ預けることが少なくない。日本のように宅配便サービスが完成されていなく、コンビニエンスストア【以下：CVS】での預かりサービス等もまだ提供されていない。

11. インドネシアでのコールドチェーンについて

(1) インドネシアの小売りマーケットとコールドチェーンについて

JETROによると、インドネシアの小売りマーケットは、未だ八百屋や魚屋等が並ぶ伝統的な市場が強いが、近年は、ミニマーケットやCVSが伸びている。特にジャカルタでは、2013年の統計でミニマーケットが2万5千店舗、CVSではアルファマートとインドマレットが強く、各1万3千店舗あり、コンビニ市場が拡大している。その傾向は、地方部にも広がっている。さらに都市部では、ハイパーマーケットやショッピングモールも目立つようになってきた。

その中でも伝統的な市場が根強いのは、コールドチェーンが未整備で、温度管理を

必要とする生鮮品や加工食品等の輸送や保管ができないため、身近な市場で食材等を買わざるを得ないという状況にあるとみられる。

(2) インドネシアでのコールドチェーンについて

日系物流事業者B社によると、物流現状の冷凍冷蔵輸送は、依頼荷主に専属車両を固定で提供する形態が多いとのことである。例えば有名なアイスクリームメーカーの輸送車両は、運送会社が提供しているが、車両にはアイスクリームの絵やロゴが入っており、専用車両であることがうかがえる。運送事業者側で同じアイスクリームを混載するほどの営業力はなく、物量のある荷主に専用車両を提供することが、冷凍冷蔵輸送の現状である。

12. インドネシアの鉄道輸送サービスについて

日系物流事業者A社では、インドネシア国内の鉄道輸送サービスを提供している。このサービスは、海上コンテナの回送輸送を利用することで低コストでの提供を目指したものである。

インドネシアでは、ジャカルタとスラバヤの間で、海上コンテナの需給バランスが不均衡となっている。例えば、ある船社ではジャカルタにコンテナが滞留し、スラバヤで不足しているケースでは、主に鉄道を利用してジャカルタからスラバヤに空のコンテナを回送している。また別の船社ではその逆のケースもあり、ジャワ島内で、空コンテナの回送が行われている実態がある。

そこで同社では、パートナーの合弁企業の協力のもと、回送される空コンテナ（フリーユースコンテナ）に国内貨物を積み込み、輸送することで、コストを軽減した鉄道輸送サービスを提供しようと考えたものである。ただし、このフリーユースコンテナが必ずしも常にあるとは限らないため、実際の鉄道貨物輸送においては、パートナー企業が所有するコンテナも利用することがある。

現在の鉄道輸送の輸送力は、貨物列車1運行で、40ft コンテナ 30 本（20f コンテナで 60 本）である。

なお、ジャカルタ～スラバヤ間は、トラック輸送で約 30 時間かかるため、時間的にもそんな色はない。実際のトラック輸送では、運転時間が 25～26 時間、3 時間おきに休憩をとるような運行である。

図表 鉄道輸送のダイヤ

No.	From	To	Clothing	ETD	輸送時間	ETA	Remarks
1	SAO Tanjung Priuk	Kalimas Surabaya	17:00	1:45	15:30	17:15	
2			5:00	12:25	18:50	7:15	火曜・木曜・土曜日運行
3			22:00	5:20	20:40	2:00	
4	Kalimas Surabaya	SAO Tanjung Priuk	21:00	0:10	15:50	16:00	
5			0:00	3:15	15:45	19:00	火曜・木曜・土曜日運行
6			22:00	2:00	20:00	22:00	
7			2:00	7:00	22:00	5:00	偶数の日に運行

(2016年9月現在)

出所) 日系物流事業者A社資料

写真 鉄道輸送駅と機材の状況 (1)

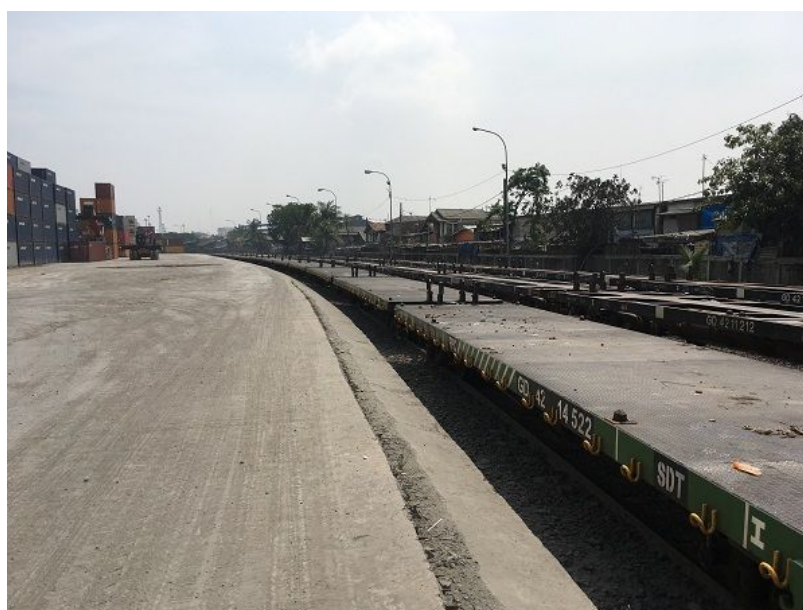
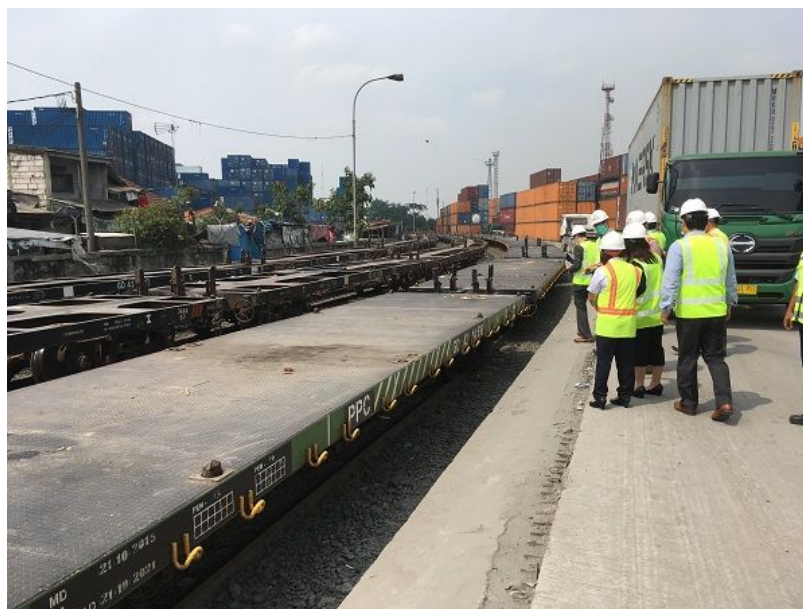


写真 鉄道輸送駅と機材の状況（２）



この鉄道輸送サービスは、2014 年 11 月に開始し、現在まで毎月コンテナ 50 本程度を輸送している。また、基本的にダイヤの遅延は発生していないが、例外的に、レバランという断食明けに、政府から食料品を優先的に輸送せよとの指示が出る時には遅延等が発生することがあった。

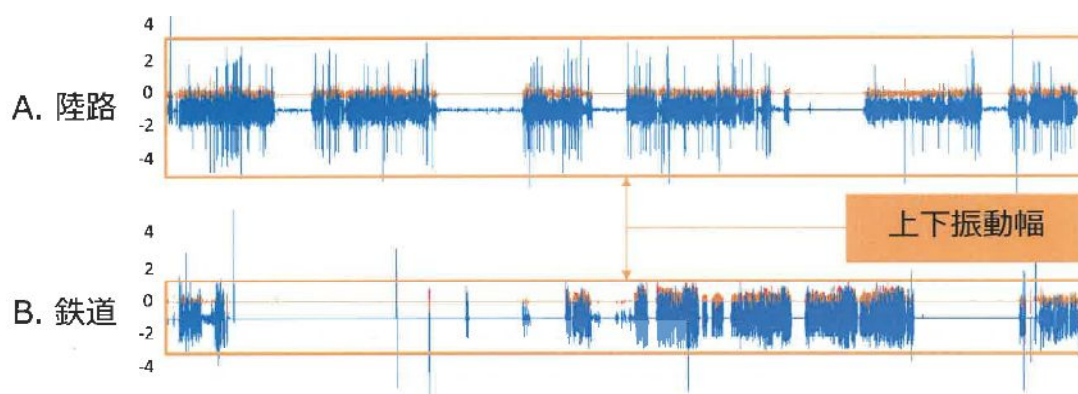
日本のサービスと比較しても定時性が高いなど満足のいくサービスレベルが提供できており、顧客からも驚かされている。

鉄道輸送については、貨物輸送のみならず旅客輸送についても、定時性が高いとの評価であるのに比べ、陸上の道路輸送のほうが、事故や洪水、道路の陥没等により、定時性が低いのが実情である。

次に貨物駅の設備について、コンテナが積み降しできるようにリーチスタッカーがあるターミナルはジャカルタのサオ駅、チカランドライポー駅、スラバヤのカリマス駅の 3 か所ある。また中部のスラマン駅では、2 基のクレーンによりコンテナの積み降しができ、20ft コンテナはクレーン 1 基で、40ft コンテナはクレーン 2 基で作業可能となっているが、同社のサービスとしては、まだスマラン駅までは提供してなく、次のステップでサービスを開始する計画である。

鉄道輸送のメリットは、陸路に比べて盗難等に会うリスクはゼロに近く、安全面での有利性が高い。また輸送品質の面では、鉄道輸送コンテナと陸路の輸送コンテナの両方にデジタルの振動計を設置し、輸送途中の貨物の振動計測を実施した。その結果、鉄道が両端のターミナルで発車する際に縦振動があるが、出発から到着までの鉄道及び陸路の最大値には大差はなく、輸送区間中は鉄道のほうが陸路に比べて安定して低い数値で推移しており、安定した輸送となっている。陸路の不安定さの要因としては、道路インフラの脆弱さや、ドライバーの運転の力量によってもバラつきが生じること等とみられる。

図表 振動系計測結果



出所) 日系物流事業者 A 社資料

一方で、鉄道輸送のデメリットとしては、コンテナの手配が必要なため、輸送日より1週間前のオーダーを基本としており、急な輸送手配が難しいことがあげられる。

料金面では、駅からのドレージの距離により変化するものの、ターミナルから近ければトラックと比べて遜色ないレベルとA社は認識している。また、輸送量のボリュームメリットによって、鉄道会社への交渉力が生じるため、コストダウンの可能性もある。

現在、同社の鉄道輸送サービスは、上記のような海上コンテナを利用した輸送のみであるが、鉄道輸送では、コンテナ単位のサービス以外にも、LCL（積合せ輸送）や、砂やセメントを運ぶ貨車輸送などもあり、それを提供している現地の会社と提携し、混載サービスの提供も検討している。

なお、ジャカルタ〜スラバヤ間の輸送は、その大半がトラックによる陸路輸送が占めている。品目特性をみると、砂やセメントなどのバラものは鉄道が主体で、消費財はトラックが主体となっている。

Ⅲ. インドネシアのインフラ事情について

1. インドネシアの渋滞事情について

JETRO によると、ジャカルタの交通渋滞が問題であり、近年も大きな改善がみられない。ある調査では、交通渋滞は世界で2番目にひどい国との結果であり、経済ロスも年間2千億円程度とのことである。

この交通渋滞は、道路のキャパシティ不足に加えて、天候（特に降雨時）や道路工事等が大きく影響している。

写真 ジャカルタ市内の交通事情（1）



そのような状況の中、ジャカルタ市内では、積載量2トン以上のトラックは、午前4時から午後10時までの間、ジャカルタ市内を通行することができないという交通規制がとられている。

しかしながら、ジャカルタ市内の交通混雑は、未だに朝夕を中心にひどく、ダウンタウンから空港まで通常での2時間程度、ひどい時には6時間以上かかり、飛行機への搭乗ができなかったようなケースも聞かれた。

写真 ジャカルタ市内の交通事情（２）



2. インドネシアの電力事情について

JETROによると、インドネシアでは、ジャワ島以外は電力が不足している。発電は基本的に石炭による火力が主体であり、ガスや水力で補完している。原子力発電は行われていない。

政府では、発電容量の増加に向けて、独立系発電事業者の参入促進や、発電、送電、配電における外資出資規制の緩和による外資の呼び込みを図っているとのことである。

IV. インドネシアでの事業経営上の環境や課題について

1. インドネシアの労働条件について

(1) インドネシアの労働条件について JETRO の見解

JETRO によると、インドネシアにおける一般的な月給は、高卒で工場勤務の場合で約 3 万円、大卒で約 5 万円、就職後 2～3 年で 5 万 5 千円～6 万円、更に管理職クラスで約 20 万円である。学歴別の就業状況は、労働人口が 1 億 1,400 万人の中、大卒が 950 万人と 1 割弱である。

共働きも多く、二人が大卒で就業していれば、月に 10 万円以上の所得が得られるため、マイカーが買える程度の生活レベルとなる。

物価レベルは、日本の 1/4 程度が目安となる。

(2) 従業員の確保や教育について

① 日系物流事業者 A 社の見解

インドネシアにおけるドライバーや従業員の確保について、同社の場合、求人を出せば人は集まっている状況にある。最低賃金は上昇しているが、2011 年、2012 年あたりをピークに多少沈静化しており、ひところの超売り手市場からは変わりつつある状況がみられる。

なお、インドネシアでも、ジョブホッピングが一般的であり、企業に対するロイヤリティは低い。副業をもつ労働者も少なくなく、働くことは生活のためといったドライな感覚が一般的である。

また、同じ働くのであれば条件のよい都市部だという傾向もあり、通勤に公共交通機関を乗り継ぎ、1 時間半～2 時間もかけることも稀ではない。

② 日系物流事業者 B 社の見解

同社の従業員は、経験者を求めてなく、一から育てるスタンスである。これまで募集しても集まらないで困るといった経験はない。

女性のドライバーも積極的な採用を目指している。例えば同社で運転免許を取得させて、工業団地内のピストン輸送などに従事させることを想定している。荷主側でも女性ドライバーに対する評判は低くないとのことである。

インドネシア人は、概してまじめであり、丁寧に教育し、基本を繰り返し理解させることで、しっかりとした作業を提供することができる。ただし、一般的に応用力に関しては日本人に及ばないところがあり、リーダーや中間層の能力には十分とはいえない部分がある。

この現場の作業員 40 人のうち、女性は 6 人である。同社の作業はスピードよりも丁

寧さを重視しているため、女性のほうがよい面があり、フォーク作業等にも従事させている。

教育等を実施することなどにより、一般的に離職率が高いといわれるインドネシアにおいて、日系企業である同社の離職率は低いと思われる。ロイヤリティも感じる面が多々ある。

(3) インドネシアのドライバーの拘束時間について

インドネシアにも、日本の改善基準告示のような規制があり、拘束時間は 12 時間が基準となっている。

2. その他インドネシアでの経営環境への対応について

(1) 法改正等への対応について

インドネシアでの法改正等は、発令や変更が急になされるケースが頻繁にある。最近でも、輸入ライセンス関係やルピアの使用義務、加工食品の輸入手続、ハラル法への対応などもある。さらにこれらの変更等への具体的な対応や運用が不明瞭であるため、特に日系企業は、コンプライアンスに厳格であることから、対応を苦慮しているケースがみられる。

(2) ハラル法について

2014 年にハラル法が制定され、まず 2017 年から全ての食品に、その後、化粧品や医薬品関係にも全てハラルマークを貼付する方針とされている。しかし、具体的な動きはまだ見えず、運用の可否が疑問視されている。

(3) 「ゴジェック」のサービス展開等について

インドネシアでは、4 輪車によるタクシーサービスに加えて、バイクタクシーも一般的であり、2011 年に設立された「ゴジェック社」は、アプリでバイクタクシーを配車するサービスを提供し、大きく伸びている。ゴジェックでは、タクシーサービスに加えて、宅配サービス（日本のバイク便相当）、レストランから食事を届ける出前サービス、買い物代行サービスなども提供している。

図表 ゴジックサービスについて



V. まとめ（インドネシ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）

ASEAN の中でも、周囲を海に囲まれたインドネシアは、2 億 5,000 万人の人口と東西が 5,100km とアメリカ大陸と同様の大きさがある国土の中で、1 次産業を中心とした産業構造にある。貿易面では、資源関係の輸出を軸に、外資系企業による電気機器や輸送機器の輸出等が主体で貿易黒字ではあるが、縮小均衡の状況にある。

人口規模が大きいインドネシアでは、経済成長も相まって、2020 年には約 1.9 億人が中間層となり、消費市場自体は 2030 年まで伸長するのとの見通しである。特に中間層については、ジャカルタへの一極集中が顕著である。都市と地方の所得の格差が非常に大きいため、ジャカルタの GDP はインドネシアの平均 GDP の約 4 倍と言われている。消費市場としては、有望視されている。

日系企業も、特に 2010 年頃から積極的な投資が行われ、2015 年には外国からの投資の約 10%を占めるなど、日系企業は非常に大きな存在感となっている。

1. 港湾と工業団地を中心とした物流実態について

インドネシアの国内物流を捉える上で、輸出入と外資企業の投資の受け入れ先の一部となっている工業団地を中心とした物流の実態を理解しておくことが重要とみられる。

これまでの諸情報では、インドネシアの輸出入の拠点であるジャカルタのタンジュンプリオク港の混雑による問題が聞かれてきた。例えば、①船舶の沖待ちが発生（以前よりは減っているものの）、②コンテナヤード等ターミナル施設の不足によるヤード外への保管が発生、③通関手続きに時間を要する、④アクセス道路に慢性的に渋滞が発生、といった情報もあった。

タンジュンプリオク港は、従来からの 3 つのターミナル（JICT、koja、MTI）に加えて、2016 年 9 月に新コンテナターミナルであるニュープリオク（カリバル・ターミナル）が稼働した。最新鋭の大型コンテナ船への対応が可能であり、年間取扱容量約 150 万 TEU、岸壁全長 850m、喫水 16m となった。

今回の視察時（11 月の月曜日の午後）には、港までのアクセス道路は、思いのほかスムーズであった。現地での説明によると、曜日や時間、船の入出港の有無等により、混雑度は相当に違いが生じるとのことであった。実際には、入出港の多い週末（木曜日、金曜日）の混雑が激しい傾向にあるとのことであった。また、直近のターミナルの占有率は、JICT が平均 43%、koja が 37%とのことである、ゲートの稼働率も 40%程度とのことであった。これらから推察すれば、港湾施設の拡張、整備等により、港湾の取扱能力に余裕ができており、港自体が混んでということではなく、港周辺のアクセス道路の混雑が、引き続き大きな課題となっているのが実像のようである。

なお、東部工業団地に位置するチカランドライポート（CDP）は、タンジュンプリオク港の通関処理を補完する機能として整備されたものである。CDP 利用による通関とタ

ンジュンプリオク港での通関を比較すると、コスト面では、CDP のほうが安価であるとのことである。例えば輸入の場合、タンジュンプリオク港では船から降ろした後のフリータイムが1日しかなく、2日目以降はストレージチャージが課金されるが、CDP では到着後フリータイムが5日間あり、6日目以降のストレージチャージが安く設定されている。

また、タンジュンプリオク港と CDP の間のドレージ輸送は、トラック輸送に加えて、鉄道輸送（現在1日1往復、1運行で60TEU）が可能となっている。

実情としては、最終目的地が CDP ではなく、例えば東部工業団地等であり、さらにドレージが必要となるため、特に鉄道利用は、なかなか促進されていないとのことである。一方で、CDP をベースとした地場の実運送事業者が少なく、CDP に搬入したくても、ジャカルタにベースがある実運送事業者しかみつからず、結局タンジュンプリオク港で通関しての輸送を余儀なくされることが少なくないとの声も聞かれた。今後、CDP をベースにする実運送事業者が増えることで、CDP の利用が拡大するのではないかとの見通しもある。

2. 小口配送の実態について

インドネシアでは、都市部を中心に、E コマースや通販の利用が拡大しつつある。しかし、日本のように宅配便サービスは完成されていない。実際の輸送は、通販会社が自社車両あるいは一部を運送事業者に委託して輸送しているケースが多いとみられる。インドネシアでは、特に川下への輸送に関しては、運送事業者に委託する（サブコンに外注する）ことは少なく、自らトラックを借り（レンタル）て配送網を構築したり、倉庫も自社倉庫を使うなど内製化しているケースが多い。輸送を安心して任せられるという環境が薄いためか、自らで行うことが多いが、今後は、安心して任せられるということが認知されてくれば、輸送事業者として業務拡大の可能性はあるとみられている。

3. コールドチェーンについて

現状の冷凍冷蔵輸送は、依頼荷主に専属車両を固定で提供する形態が多いとのことである。例えば有名なアイスクリームメーカーの輸送車両は、運送会社が提供しているが、車両にはアイスクリームの絵やロゴが入っており、専用車両であることがうかがえる。運送事業者側で同じアイスクリームを混載するほどの営業力はなく、物量のある荷主に専用車両を提供することが、冷凍冷蔵輸送の現状とのことである。

4. 事業経営上の問題点について

日系物流事業者がインドネシアで事業展開を図る上での問題点を、以下に整理する。

①現地物流事業者との競争と実運送の確保について

インドネシアで倉庫サービス、物流センターサービスを提供する中で苦慮しているの

が、現地の物流企業との競争と実運送（トラック輸送）の確保である。

日系物流事業者は、日系間の競争のみならず、現地企業とも競争となる。その際、現地の物流企業とのコンプライアンスの差異等によりコストに差が生じ、提供するサービスの単価面の競争力において、厳しい場面が散見される実情があるとのことである。

また実運送の部分は、大半の企業が現地の運送事業者を利用し実施せざるを得ないのである。しかし、ジャカルタ市内では日中は通行できるトラックの大きさが制限される中で、品質面まで含め小口配送を任せることができる現地企業の確保が非常に難しい状況にある。また事故等の際の現地企業の保険の有無、掛けていてもその内容が極めて限定的であるケースが少なくない。そのような現地企業を使いながら配送網を構築していくのは非常に難しい環境にある。日系物流企業の強みである品質面の維持とコストのバランスをいかにとるかが今後の大きな課題となっている。

②交通渋滞への対応について

ジャカルタの交通渋滞は、近年も大きな改善がみられない。未だに朝夕を中心にひどく、ダウンタウンから空港まで通常での 2 時間程度、ひどい時には 6 時間以上かかり、飛行機に搭乗できなかったようなケースも聞かれた。この交通渋滞は、道路のキャパシティ不足に加えて、天候（特に降雨時）や道路工事等が大きく影響している。

そのような状況の中、ジャカルタ市内では、積載量 2 トン以上のトラックは、午前 4 時から午後 10 時までの間、ジャカルタ市内を通行することができないという交通規制がとられているおり、物流事業者としては、この規制を前提とした中で、物流サービスを提供していく必要に迫られている。

③法改正等への対応について

インドネシアでの法改正等は、発令や変更が急になされるケースが頻繁にある。最近でも、輸入ライセンス関係やルピアの使用義務、加工食品の輸入手続、ハラル法への対応などもある。さらにこれらの変更等への具体的な対応や運用が不明瞭であるため、特に日系企業は、コンプライアンスに厳格であることから、対応を苦慮しているケースがみられる。

以上

第2章. フィリピンにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）

I. フィリピンの経済とマーケットの概要について

1. フィリピンの概況について

在フィリピン日本国大使館でのヒアリングにより、以下のような概況が示唆された。

3 年前にエストラダ前政権の大幅な政策変更（空コンテナ積載車両の市内通行規制等）により、車両の不足、沖待ちの発生など港が大混乱となり、日系企業にも影響大であった。現在は、規制が解除され、予約システムの実施により安定している。

マニラ市内、特に港湾周辺地区の慢性的な渋滞は、一層悪化してきている。その要因が、「車両の増加（中間層のクルマ購入）」、「運転ルールの不徹底」、「交通システムの不備（信号が少なく、監視員でコントロール。能力により左右される）」、「道路インフラが追い付かない」ことなどにある。渋滞問題は、大統領選の争点になるほどの問題であり、新たな所管大臣もその対策に力を入れている。

港については、マニラ港に集中しており、輸入が主体。背後地が狭いなどの問題があり、円借款で作ったパダンガン、スービックの利用促進を提唱している。なお、3 年前のマニラ港の混乱を契機に、やむを得ず、他の港利用へのシフトが生じているとのことである。

フィリピンは、輸出型の製造業が少なく、年間を通じて発生するマニラ港からの空コン輸送の費用まで利用者が負担しなければならず、競争力に問題が生じている。

鉄道は一部のみで、「マニラ港～鉄道輸送」の構想はあるが、予算化には至っていない。

物流に関する制度面では、カボタージュの緩和法が施行された。これにより、空コンを外国船で輸送することができるようになるなど、選択肢が増えた。これを使った新たなビジネスモデルが期待されるところとなっている。

コールドチェーンについては、インフラが全くなく、鮮度のよい魚や野菜を買うことがなかなかできない。地方の農業の支援の観点からもコールドチェーンは必要となろう。日系の民間側からの提言や協力に期待が高まっている。

フィリピンでは、スペイン、中国の財閥が台頭している。特に中国抜きには語れない国である。

現マニラ空港は、交差している滑走路の2 本体制で、逼迫状態。新空港の構想があるが、現空港より遠方にあるクラーク空港も一部で活用されつつあるが、利便性の問題でなかなか進んでいない。

外資規制の問題は、未だ地元のパートナーを必要とするため、いかに適格なパートナーを見つけ、連携できるかが重要である。

2. フィリピンの政治経済情勢とマーケットの概要について

JETROによると、フィリピンのGDP（経済成長率）は、2010年にはアキノ大統領の就任により7.6%という高い数字を示したが、翌2011年はその反動で3.7%となったように、1990年以降上下の変化が見られる。実業者の視点では経済の不安定さが指摘されてきたが、2012年以降はだいたい6~7%台で推移しており、比較的安定した経済成長が維持されている。

2016年6月に新政権が発足後も、足元では7%台の経済成長が続いており、世界銀行やIMF、ADBが全て2016年のGDPの見通しを上方修正している。また、フィリピンの経済規模は、2004年から10年間で3倍となっており、IMFの見通しでは2020年にはタイと同等の経済規模に成長するとしている。

フィリピン全国の1人当たりGDPは、2015年で2,880ドルとなっており、一般的にモータリゼーションが本格化するベンチマークとされている3,000ドルを超える情勢にある。さらに、マニラ首都圏の1人当たりGDPは、8,700ドルとなっており、相応の購買力が生じ、コンビニエンスストアやアパレルなどの業界にとって魅力的なマーケットとなっている。

自動車の販売台数は、2015年が約32万台、2016年は40万台を超えるとみられている。タイ（同180万台）やインドネシア（同120万）に比べて少ないが、数年後には、マレーシア（同60万台）程度の市場となることが見込まれている。なお、自動車のフィリピン国内の生産台数は、販売台数の約3割であり、残りはタイや日本からの輸入となっている。フィリピン政府は、自動車産業への投資企業に対する財政支援が示されており、すでにトヨタ自動車と三菱自動車が承認されている。

フィリピン経済を支えている大きな要因が、海外の出稼ぎ労働者からの送金である。海外での労働者は約1,200万人おり、2015年にはGDPの約10%にあたる250億ドルが送金された。この金額は銀行を通じての送金額であるが、現金の持ち込み等を含めると280~290億ドルが市場に流れていると言われている。

このような経済成長に伴い、特に富裕層をターゲットとした不動産や耐久消費財への投資などが目立つようになっている。いわゆる住宅着工数は急激な右肩上がりを示し、商業施設等の不動産開発も大型化している。

その他、フィリピンの産業の特徴として、BPO（ビジネス・プロセス・アウトソーシング）事業、代表的にはコールセンター事業があげられる。英語が通用することから米国から多くのコールセンターが進出しており、そのシェアは世界ナンバーワンと言われている。ここでの雇用者数は約120~130万人、生産額が2013年で160億ドル、2016年には180~190億ドル規模となっているとみられる。

更に、伝統的に食品加工産業が一定の規模を有している。

なお、日系物流事業者D社によると、フィリピンの経済状況は、2016年度の第1四半期のGDP成長率が6.8%、第2四半期が7.0%と高成長にある。この成長を牽引し

ているのが、出稼ぎ先からの送金と BPO の大きな成長であり、決して製造業の成長ではないことがフィリピンの特徴である。BPO の最大の進出は米国企業であるが、欧州企業や日系企業の進出も目立つとのことである。

輸出入については、フィリピンは地場産業が少ないため、輸入超過国である。一方で、輸出量の伸び率は、対前同と比べて航空、海運とも下降している。輸出金額も、十数か月連続で対前同を割っている。

企業の進出も、先の BPO 以外の製造業については、特に日系企業では、2012～13 年に大手企業が進出したのをピークに、最近では目立ったものがない。ただし、チャイナ・プラスワンの動きの中で、従来から中国とフィリピンの双方に工場がある製造業が、フィリピンでの生産を増やしたり、完全に移管するといった動きが、ここ数年継続しているとのことである。

3. フィリピンへの投資や進出について

JETRO によると、フィリピンへ進出している日系企業数は、約 1,500 社であり、輸出製造基地として進出している企業が約 900 社、その多くは PEZA（フィリピン経済特区庁：Phillipine Economic Zone Authority）をはじめとする工業団地に進出している。これら企業は、フィリピン政府から輸出企業（内訳の 70%が輸出であることが条件）として認定され、インセンティブを利用した進出である。

なお輸出製造基地として進出した日系製造業も、原料の調達に輸入に頼らざるを得ず、加工により付加価値を高めようとしても、電力料金が高いこと、特にマニラ周辺では人手の確保が容易でないことなどが課題となっている。

なお、近年、日系の認定企業は、2010 年をピークに進出数は減少しており、一時 2013 年に 101 社進出と増加したが、安定した進出がみられる。最近では、製造業以外にサービス業などの進出も目立つところとなっている。

また、日系物流事業者 D 社によると、日系企業の進出状況は、製造業が 50%強と最も多く、次いで卸売業が 17%となっている。進出先は、PEZA が主体となっている。PEZA への進出は、製造業のみならず、IT サービス企業や BPO 関連企業、更には、運輸・倉庫サービス企業などもその対象となっている。

主要な進出ゾーンは、マニラを中心に約 100 km圏内に位置している。高速道路がアクセスしており、高速道路の区間の所要時間は 2 時間程度であっても、マニラ市内の渋滞がひどく、正確な時間が読めないような状況にある。

Ⅱ. フィリピンの物流事情について

1. フィリピンでのヒアリング調査対象の概要について

本調査では、日系物流事業者 2 社、現地物流事業者 2 社、日系流通事業者 1 社、在フィリピン日本大使館、JETRO マニラ事務所を対象に、ヒアリング調査を実施した。日系物流事業者 2 社、現地物流事業者 2 社、日系流通事業者 1 社の概要は、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、1995 年に設立され、マニラとセブに拠点を設け、従業員数 260 名で、航空運送業務、海運運送業務、引越業務、倉庫業務を提供している。

(2) 日系物流事業者 E 社

日系物流事業者 E 社は、1997 年に設立され、現在の提供業務は、輸出加工区向けの貨物の輸送が主体である。保有車両台数は、トラクターヘッド 10 台、アルミバンが 14 台である。

(3) 現地物流事業者 G 社

現地物流事業者 G 社は、1945 年創業、従業員数 6,000 名以上、フィリピン国内に 1,200 の営業所を持ち、フィリピン全土をカバーする物流事業者で、国内デリバリー、国内エクスプレス、倉庫事業等を提供しており、送金を含む小口配送を得意としている。

(4) 現地物流事業者 H 社

現地運送事業者 H 社は、1986 年創業で、従業員は 150 名、保有車両は 55 両、自社の倉庫等も保有している。一般貨物の輸送のみならず、発電所などプラント関係の重量物輸送も手掛けている。

(5) 日系流通事業者 I 社

日系流通事業者 I 社は、フィリピンの CVS 1 号店を 2015 年 4 月にマニラの住宅街にオープンした。

2. フィリピンの物流の概況について

フィリピンは島国であり、その中でもルソン島に位置するメトロマニラが一大消費地、一大拠点となっている。それ以外には、セブ島を中心としたビサヤ地方、ミンダナオ島のミンダナオ地方の 2 つが、大きな消費地となっている。

国内輸送の特徴としては、その中心基地はマニラ港となっている。輸送モード別にみると、国内輸送でも 99.6%が海上輸送、その他に航空輸送が 1%弱となっている。国内輸送でも、当然ルソン島内はトラックで輸送されているが、統計データとしてト

トラック輸送が計上されていない。

旅客を含めた運輸・サービス業の事業者数は、従業員数 20 名未満の会社が 378 社で、50 名以上が 283 社となっており、過半数が中小事業者となっている。また、フォワーダーや通関業者などの輸送補助業務の事業者数は、20 名未満が 752 社、20 名以上が 443 社と、これも中小事業者が多い状況である。

国内輸送の主要モードである海上輸送は、スケジュール通りの安定した輸送が保証されないケースが多々みられる。フィリピンの今後の経済発展には、島しょ部の発展が大きなポイントと考えられるが、例えば島しょ部への大手スーパーのさらなる進出などは、物流面でのサポートが重要であり、特に島しょ部への輸送の安定化は大きな課題とみられている。また海上輸送では、例えばマニラからミンダナオ地方への輸送は、ドアツードアで約 13 日かかるなど相当の輸送時間を要している。例えばこの区間をフェリーを使つてのトラック輸送であれば 3 日間程度で輸送できなくはないが、実際には海上輸送が使われている。

航空貨物輸送については、フィリピン航空及びセブパシフィック航空の機材利用程度である。ただし、使用する航空機はナローボディが多く、キャパシティは限られている。また、島しょ部の空港間のピストン運行が基本のため、遅い時間帯の便になるほど遅延するケースが少なくない。輸送される貨物自体は、製造業がマニラ及びルソン島に偏っているため、地方空港からは果物の加工品などに限られている。

トラックでの EC や C to C の輸送については、地場の G 社が強い。G 社は、町中に取次店を配し、国内各地に拠点を持って、航空輸送も利用している。

なお、EC サービスの現状としては、時間指定は、基本的に受け付けない業者がほとんどであり、冷蔵冷凍品は取扱不可、代引きの配達は、業者によって実施の可否が異なり、不在再配達は基本的に 1 回だけというのが基本的な傾向である。

3. フィリピンのトラック輸送について

(1) フィリピンでの物流事業の提供について

日系物流事業者 E 社は、1997 年に設立され、現在の提供業務は、輸出加工区向けの貨物の輸送が主体である。

フィリピンでは、トラック輸送の許可は、フィリピン資本 60%、外資 40%という規制であり、その条件の中で同社ではトラック輸送の許可を得ている。一方、通関業務については、100%フィリピン資本でないと許可されないため、フィリピン企業と組んで実務を行っている。

また、別会社では、PEZA（ラグナ・テクノパーク）での輸出加工区用の倉庫の運営管理を行っている。倉庫の許可に関しては外資 100%で可能である。この倉庫を拠点として、2 年前から国内配送も開始した。具体的には、バイクメーカーのパーツを工場からディーラーまでの BtoB の輸送を実施している。その他、家電メーカーの国内コンテ

ナのドレージ輸送なども手掛けている。

さらに、小口配送に強いフィリピンのG社と業務提携し、離島を含めた国内全土への業務展開を検討している。

保有車両台数は、トラクターヘッド 10 台、アルミバンが 14 台である。同社のトラックにはまだGPSは搭載していない。盗難などのリスクとコストパフォーマンスを比較したうえで、まだ不要との判断であるとのことである。

(2) 地場運送事業者の状況について

地場運送事業者H社は、1986 年創業で、従業員は 150 名、保有車両は 55 両、自社の倉庫等も保有している。一般貨物の輸送のみならず、発電所などプラント関係の重量物輸送も手掛けている。フィリピンは国としてまだ電力が不足しているため、今後も水力発電施設が増備がされる見通しであり、それが同社のビジネスチャンスとみている。

また、パートナー企業が 12 社あり、お互いの協力のもと、様々な輸送サービスを提供しており、離島への輸送もクーリエレベルから対応可能とのことである。

同社の車両には、GPS を搭載しており、リアルタイムで車両の位置を把握できるため、顧客へのアンケート調査結果では 95%の顧客から満足との回答を得ているとのことである。

なお同業者間の事業競争については、マニラメトロ市内には、大小合わせて約 3,400 社の物流関連企業が登録されており、業務獲得の競争は厳しいとの見解であった。

4. フィリピンでの倉庫業務の提供について

(1) フィリピンでの倉庫業務の提供について

日系物流事業者E社によると、フィリピンでは倉庫の許可に関しては外資 100%で可能である。現状、マルチテナント型のような倉庫はまだない。フィリピンでは外国人は土地を購入することができず、仮に倉庫を作るとしてもディベロッパー等から土地をリースするしかない。今後は、マルチテナント型の大規模物流施設のニーズは高まるものと考えられ、必要な投資先との認識が高まることで、実際の整備につながっていくのではないかとみられている。

(2) 現地運送事業者の物流センターについて

現地物流事業者G社のある物流センターは、家電製造業の工場を買い取り、現在は物流施設として利用している。延床面積が約 12,000 m²、1フロアが約 5,000 m²である。

現在、このセンターでは、同社が使用する輸送資材（段ボール箱やラベルなど）の保管と、顧客からの委託品の一時保管として利用している。在庫管理については、基本的にロケーション管理を実施しており、3 カ月単位でピースカウントも実施しているとのことである。

写真 現地物流事業者G社の物流センター



同社では、海外向けの小口貨物の輸送を手掛けている。例えばフィリピン人が海外に働きに出る際に、現地へ向けて大きな段ボール箱に生活用品やお土産などを詰めて送ることや、海外からの送金も扱っている。

送金は国内でも実施している。フィリピンでは銀行口座やクレジットカードの普及率がまだ低いために成り立っているサービスである。

また、このセンターでキittingサービスも提供している。例えば、中国から輸入したテレビチューナーのケーブルボックスに対し、顧客情報の入力やプログラミングのチェックを行い、シリアル管理の上で、販売店（ディーラー）への配送や利用者個人に対する配送まで行っている。

その他、政府関係の学校で利用する書籍類の仕分けと配送、パソコン用プリンターの一時保管と配送などもこのセンターで行っている。

5. フィリピンのコールドチェーンについて

（1）日系物流事業者D社の見解

冷凍冷蔵輸送は、専門の運送事業者が実施しているが、コールドチェーンの全国展開は、まだこれからの状況である。例えばコンビニで売っているアイスクリームなどは、メーカー責任で、自家車両で店舗へ配送しているのが実態である。

フィリピン国内では、家庭での冷蔵庫の普及率がまだ低く、中間層未満では3割以下と言われている。したがって、買い物をしたものをその日のうちに食する習慣がまだまだ多い。一方で、冷凍冷蔵輸送が普及していないために、野菜や魚など生鮮品は、スーパーなどで買えるものの、非常に高いものとなっている。

写真 生鮮品の高級スーパーの売り場



写真 生鮮品の PURE GOLD の売り場



(2) 日系流通事業者Ⅰ社の見解

コールドチェーンの配送体制は、全く不十分で今後大きな課題とのことである。実際の対応車両も少なく、ドライのバン型車両にドライアイスで保冷しながらの輸送といったレベルにある。

6. フィリピンのCVSの物流について

(1) フィリピンでのCVSの展開について

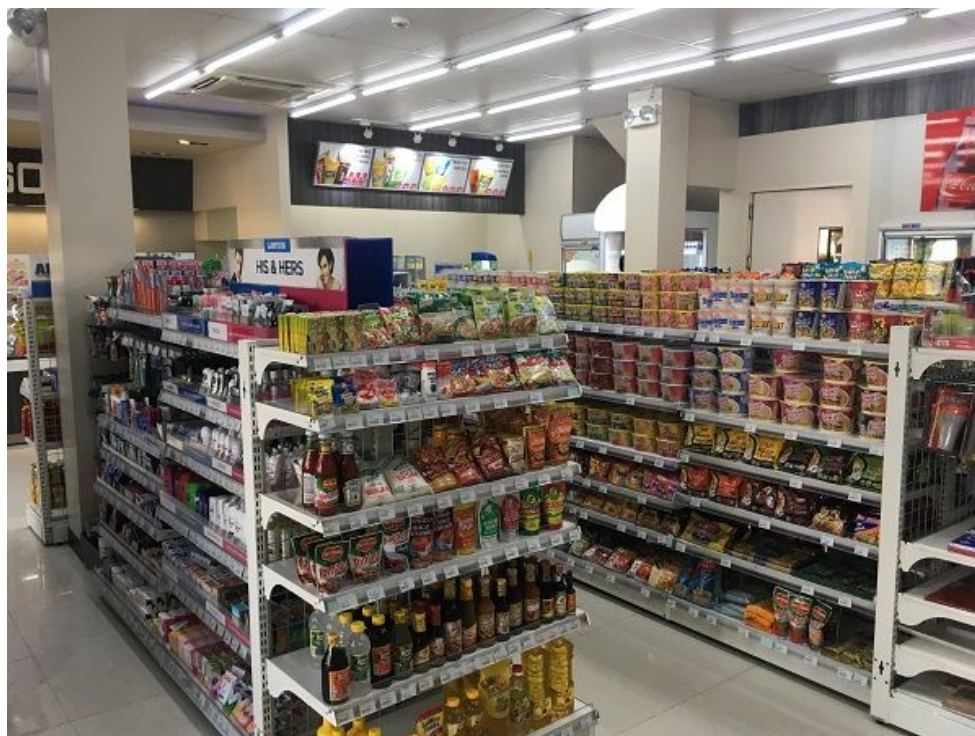
日系流通事業者Ⅰ社によるフィリピンのCVS 1号店は、2015年4月にマニラの住宅街にオープンした。

フィリピンのCVS市場は、台湾資本のセブンイレブンが約1,700店舗と最も多く、日系ではミニストップが約500店舗、ファミリーマートが約100店舗、インドネシア資本のアルファマートが約200店舗となっている中で、最後発のローソンは25店舗であり、厳しい競争となっている。

フランチャイズを目指す後発のⅠ社としては、他社との差別化へのテストケースとして都市部ではなく住宅街に1号店を出店したことに特徴がある。また、同社は店舗内での「イートイン」を戦略としている。フィリピン人は、ライスを好んで食べる習慣があることから、イートインの場合には、ライスを食べ放題としている。

この1号店で取扱が、約1,600アイテムで、日本の約半分程度のアイテム数である。この1号店は、2階が研修センターになっている。

写真 日系流通事業者 I 社によるフィリピンの CVS 1 号店の店内



I 社の物流システムは、まだ独自の物流センターを持たず、地元のハイパーマーケットでは最も店舗数の多い PURE GOLD（約 270 店舗）の店舗を倉庫代わりとして、そこから仕入れる形をとっている。店舗配送も PURE GOLD の配送車両の協力を得ている。

一部の商品については、サプライヤーからの仕入れもあり、自社でも配送用車両を 2 台保有し、1～2 日に 1 回程度の頻度で店舗への配送を行っている。

商品の受け渡しにおける責任を明確にするため（盗難防止を含め）か、商品の検品を厳格に行う習慣となっている。例えば PURE GOLD の店舗を出るときにも、また店舗に納品する際にも、立ち合いのもと、リストを読みあげながらケースの中身の個数まで全量検品を行うため、それぞれ 2～3 時間を要している。現状ではこれが一般的な取引習慣となっており、作業負荷のみならず、ストレスもかかっているのが実情である。

PURE GOLD における他社向けの物流支援は、I 社に対してのみであり、その他には提供していない。

将来的には、100 店舗あたりを目安に自社の物流センターを整備し、グローサリーからチルド、コールド帯まで、自社運営できることが望ましいと考えるが、投資のタイミングを合弁先とも協議が必要となる。

写真 CVS への仕入れ状況（PURE GOLD でのピッキング）



写真 店舗前でのトラックからの納品状況



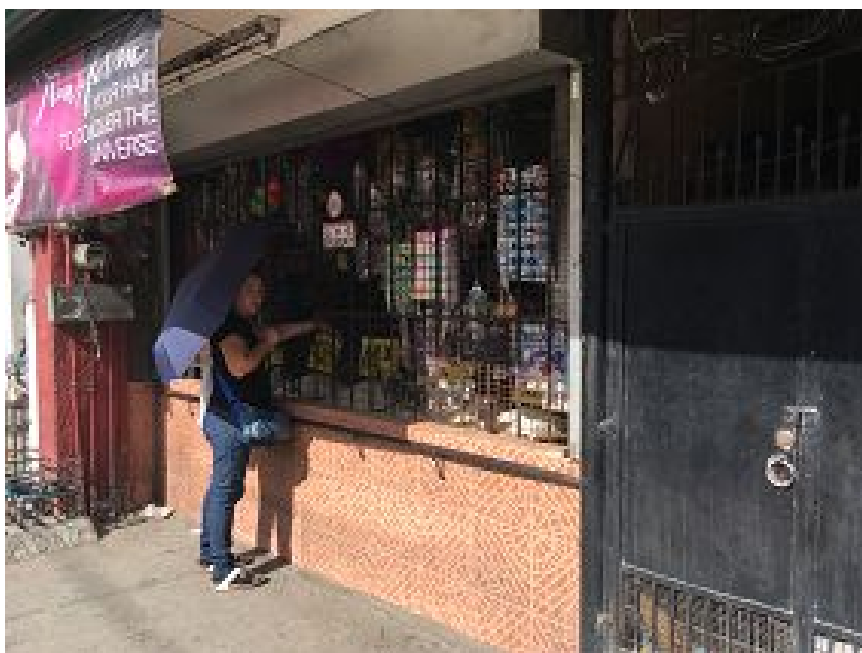
写真 CVS のバックヤードでの検品状況



フィリピンでは、会員制の「サリサリチェーン」という雑貨屋風な小規模店舗が約 80 万店舗ある。サリサリも PURE GOLD 等のスーパーから仕入れているため、スーパーに比べて価格は高いものの、ツケで買い物ができることから、未だに利用されている。

また、マーキュリードラッグに代表されるドラッグストアも CVS の競合相手の一つである。薬品による利益をもとに、日用雑貨や食料品をスーパーよりも低価格で提供する仕組みをとっており、競争力を持っている。

写真 サリサリチェーン(上段)とマーキュリードラッグ(下段)の店舗



(2) フィリピンでの流通事情について

日系流通事業者 I 社によると、フィリピンの流通では、例えばスーパーの仕入れオーダーは 10 トン車が満車になる単位といった取引にあり、仮にそれで欠品が生じたとしても、他の商品で代替するような習慣となっている。それは交通渋滞が激しいことから、輸送を最小限に抑えることが優先されているように感じられる。ただし、欠品がないことを求められる時代の到来も想定され、現在はその過渡期にあるのではとのことであった。

地場のハイパーマートの PURE GOLD の店舗でも野菜や肉、魚などの生鮮品は、スーパー自身での仕入れ販売ではなく、テナントが出店している。例えば野菜は、輸入品も多く、輸送を含めた流通体制が不備なため、鮮度の高い商品を店頭に並べることが難しく、結果として価格が高い。従って一般的な消費者が、手軽に野菜を食べる習慣がないとのことである。

冷蔵庫の普及率が低いことや、コールドチェーンの未整備等により、乳製品などもスーパーの店頭には並ぶ種類が極めて少ない。

(3) フィリピンの食事情について

日系流通事業者 I 社によると、フィリピン人のオフィス街での昼食は、食堂や屋台、ファーストフード等を利用することが多く、日本のように CVS 等で買ってきたものや持ってきた弁当等を自分のデスクで食べるようなことはしない。しっかり昼食とその時間をとるのが一般的である。

したがって、I 社としては、クーラーの効いたスペースで食事ができるイートインスタイルを取り入れてみたとのことである。また、クーラーがない家も多く、イートインのスタイルが、昼食のみならず朝食や夕食にも、利用拡大の可能性があるのではとのことである。

価格面では、例えばマクドナルドでの昼食は 120 ペソ程度に対して、I 社では、食事と飲み物で 70 ペソ程度で済むような価格設定となっている。

店舗の顧客の男女比率は、約半々であり。店舗の従業員は女性の比率が高い。

7. フィリピンの小口輸送・航空貨物輸送サービスについて

(1) フィリピンの小口輸送・航空貨物輸送サービスの概要について

フィリピン国内における小口配送、航空貨物輸送サービスは、現地物流事業者 G 社が約 6 割をのシェアを占めており、最も取扱量が多い。

G 社のサービス内容は、フィリピン全土に 3,000 か所の営業所・代理店、100 か所のハブセンターを設置し、従業員 6,000 名、保有台数 1,500 台でサービスを提供している。国内配送はマニラ発で 2 日から 5 日程度、時間指定配送や冷凍・冷蔵品の取扱いはしていないが、フィリピン全土で COD（代引き）が可能である。中国のアリババ資本の LAZADA など e コマースの取扱が増加しているとのことである。

写真 G社のマニラ繁華街にある営業所と集荷ボックス



このG社のマニラ空港内にある国内航空貨物の仕分け施設は、365日稼働で、1日に約10万個の貨物をハンドリングしている。集配トラックは1日に約150台が出入りし、1日延べ250人の従業員が従事している。

これまで自動化設備はなく全て手作業であったが、2016年10月に半自動仕分けのコンベアを導入した。

ここで取扱う航空貨物は、荷物を各箇所ピックアップした段階からバーコード付きの帳票を貼付しており、そのバーコードを読み取って仕分けしている。自動化する

部分と人手による作業の分担は、コストパフォーマンスを重要視して決めているとのことである。

航空便は、飛行機の運航スケジュールに合わせてハンドリングを行うが、マニラ市内の渋滞が激しいため、特に昼間は集配トラックが予定通り到着しないこともある。しかし、飛行機の運航が優先であり、トラックの到着を待つことはない。

貨物の流れは、到着した集配トラックから、貨物の大きさや種類により、仕分け方法を使い分けており、一般的な貨物はコンベヤで、高価な貨物（バリューカーゴ）は別のラインとしている。

メールや書類のようなドキュメント系の貨物は、専用の仕分けボックスを使用し、バーコードを読み込むことでランプが点灯した行先ボックスに投入する方法をとっている。

仕分け後は、X線検査を通し、飛行機の横までカートで横持ちし、その後、飛行機に搭載される。なお、国内の航空便は、ナローボディの機種が大半のため、ULDを使うことなくバラで積載している。空港内には、麻薬犬が常駐している。

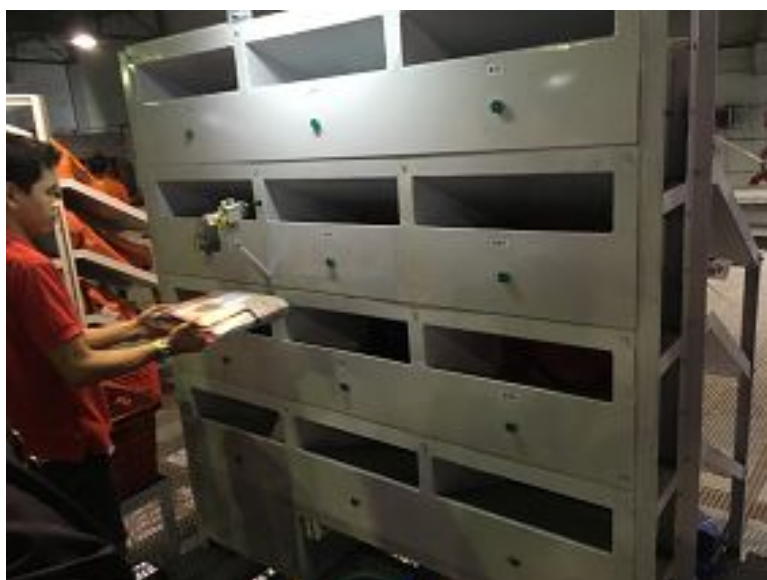
リードタイムは、ミンダナオ島へは翌日、他の島しょ部では翌々日が目安となる。ただし、貨物の中身の検査に更に時間がかかることもある。最近ではスマートフォンのバッテリーに発火の危険性が生じたケースでは、通常プラス2日かかっている。

フィリピンにも郵便はあるが、信頼性が高くないため、重要な書類等は、同社のような小口輸送のシステムが利用されるようになってきている。

写真 マニラ空港内にある国内航空貨物の仕分け施設（1）



写真 マニラ空港内にある国内航空貨物の仕分け施設（２）



8. フィリピンの通関事情について

2015 年 9 月から新たに統合した税関システムが共用されるようになったが、システムのスピードダウンや、システム停止などが発生し、特に 2016 年 4 月から約 2 カ月間は不調が続いた。休日後などデータ量が集中する時に不調となることが多く、現在も少なからず影響が生じることがある。

Ⅲ. フィリピンのインフラ事情について

1. フィリピンの渋滞事情について

(1) マニラ市内の交通渋滞について

①日系物流事業者D社の見解

マニラ市内の交通渋滞は、道路インフラが未整備の一方で、二輪車、四輪車の販売台数が大きく伸長しており、交通需要に道路インフラが全く追いついていないことが最大の要因とみられる。さらに、信号のある交差点に限られ、人手による誘導が主体であるなど交通管理のシステムが未導入なことも、さらに拍車をかけているものみられる。

②日系物流事業者E社の見解

マニラ周辺の渋滞は、物流サービスの提供上、極めて大きな問題である。自動車の増加に対して道路インフラが追いつかず、信号をはじめとする交通管理システムも低レベルであることが要因とのことである。鉄道や地下鉄など公共交通機関の整備による改善も期待されているが、短期間での抜本的な改善は期待できない。

写真 マニラ市内の交通状況（1）



写真 マニラ市内の交通状況（２）



（２）マニラ市内のトラックの通行規制について

マニラ市内では、トラックの通行規制が実施されている。トラックの通行禁止時間帯は午前 6 時～10 時、午後 6 時～10 時までの間は、2 トン超のトラックの通行が禁止されている。

（３）マニラ市内での交通規制等による港湾の混乱について

2014 年 2 月から 9 月まで、マニラ市内では、空コンテナの積載車両の市内通行が規制された。この規制によってドレージの車両が不足し、港湾内やコンテナヤードの占有率が 100%を超え、コンテナが滞留し輸送できないといった大混乱を招いた。結局 9 月にこの規制は解除されたが、混雑はその後もしばらくには終息せず、クリスマス繁忙期も混乱が続いた。例年であればこれも翌年 1 月には解除されるものが、1 月にローマ法王の来比による港湾閉鎖が重なり、3 月頃まで影響が続いた。

その後、①マニラ北港のコンテナヤードの拡張、②インランド・コンテナデポの設置、③TABS（Terminal Booking System）という港湾ターミナルへの乗り入れ車両の事前予約システムの導入などにより、現在は平穏を保っている。なお、TABS に関しては、2016 年 1 月から稼働し、Web 予約した時間の 1 時間前後に入ることができる仕組みで、時間を守れない場合には罰金の徴収もあり、当初は罰金の徴収に対するストライキなどの混乱もあったが、現在では混雑集中の緩和に資するものとして評価されているとのことである。

IV. フィリピンでの事業経営上の環境や課題について

1. フィリピンでの雇用事情について

日系物流事業者D社によると、事務やマネジメントに関しては大卒を採用条件としているが、募集すれば概ね応募はある。女性の応募が多く、実際に男性と比べ女性でも業務の遂行にそんな色ないことを経験しているため採用している。

ドライバーについては、協力会社等の話を聞くと、採用が厳しい面があるとのことである。

また、他のアジア諸国と同様に、ジョブホップは当たり前のようにみられるが、フィリピンの特徴は、特に若年層は、フィリピン国内での転職のみならず、アジア諸国や米国、中東など他の国への転職が目立つことにある。それには英語が使えることが優位に働くためとみられる。

2. フィリピンでの物流に関する外資規制について

(1) JETROの見解

物流業の進出に関しては、外資規制の問題がある。例えば通関士について、外国人でも認められるが、フィリピンの国家試験をクリアしなければならず、ハードルは高い。したがって、現地で通関士がいる業者とタイアップして通関業務をこなしているところが少なくないとみられる。

その他にも、二次的な規制や習慣、合弁会社との出資比率の関係などから、日系物流事業者が単独で荷揚げから通関、輸配送まで全てのサービスを提供することは難しいと聞いている。実際には企業の合弁出資や業務提携などが一般的であり、物流事業者による M&A の具体的な動きはみられないとのことであった。

(2) 日系物流事業者D社の見解

フィリピンの外資規制は、現実的には国内事業への参入障壁となっている。トラック輸送も外貨規制の対象であり、外資 100%で参入可能とされているものの、例えば「公共の交易に関する輸送事業」という条件が付くなどして、実際には参入が難しい状況が多々見られる。

また、輸送に関しては、外資企業では車両の保有が難しかったり、島しょ部での輸送サービスの提供は、更にハードルが高い状況にあるとのことであった。

3. フィリピンでの中古車使用の制限について

中古車両の使用に関する規制が開始された。

フィリピンは従来から日本の中古トラックの輸入車が非常に人気が高く、台数も多い状況にある。その中で、2015 年から法規制が強化され、トラックのみならずバスも含めて使用 15 年超については、使用許可が下りないようになった。

V. まとめ（フィリピンの現状と日系物流事業者の活動の実情・問題点について）

ASEAN の中でも、周囲を海に囲まれたフィリピンは、近年比較的安定した経済成長を続けている。特にマニラ首都圏では、1 人当たり GDP がフィリピン全体平均の 2 倍以上となっており、中間層の購買力が向上し、コンビニエンスストアやアパレルなどの業界にとって魅力的なマーケットとなっている。さらに富裕層をターゲットとした不動産や耐久消費財への投資などが目立ち、商業施設等の不動産開発も大型化している。

一方で、フィリピンの経済成長をけん引しているのが、出稼ぎ先からの送金と BPO の大きな成長である。BPO の最大の進出は米国企業であるが、欧州企業や日系企業の進出も目立つとのことである。

輸出入については、フィリピンは地場産業が少ないため、輸入超過国である。

フィリピンへ進出している日系企業数は、約 1,500 社であり、輸出製造基地としての製造業が 50% 強と最も多く、次いで卸売業が 17% となっている。進出先は、PEZA が主体となっている。PEZA への進出は、製造業のみならず、IT サービス企業や BPO 関連企業、更には、運輸・倉庫サービス企業などもその対象となっている。

日系製造業の進出は、2012～13 年に大手企業が進出したのをピークに、最近では目立ったものがない。ただし、チャイナ・プラスワンの動きの中で、従来から中国とフィリピンの双方に工場がある製造業が、フィリピンでの生産を増やしたり、完全に移管するといった動きが、ここ数年継続しているとのことである。

1. 小口配送の実態について

フィリピン国内における小口配送、航空貨物輸送サービスは、現地物流事業者 G 社が約 6 割をのシェアを占めており、最も取扱量が多い。

G 社のサービス内容は、フィリピン全土に 3,000 か所の営業所・代理店、100 か所のハブセンターを設置し、従業員 6,000 名、保有台数 1,500 台でサービスを提供している。国内配送はマニラ発で 2 日から 5 日程度、時間指定配送や冷凍・冷蔵品の取扱いはしていないが、フィリピン全土で COD（代引き）が可能である。中国のアリババ資本の LAZADA など e-コマースの取扱が増加しているとのことである。

また、フィリピンにも郵便はあるが、信頼性が不高くないため、重要な書類等は、G 社のような小口輸送のシステムが利用されるようになってきている。

2. コールドチェーンについて

コールドチェーンについては、インフラが全くなく、鮮度のよい魚や野菜を買うことがなかなかできない。

実際の冷凍冷蔵輸送は、専門の運送事業者又は自家車両で実施されている。例えばコンビニで売っているアイスクリームなどは、メーカー責任で、自家車両で店舗へ配送し

ているのが実態である。コールドチェーンの全国展開は、まだこれからの状況である。

フィリピン国内では、家庭での冷蔵庫の普及率がまだ低く、中間層未満では3割以下と言われている。したがって、買い物をしたものをその日のうちに食する習慣がまだまだ多い。一方で、冷凍冷蔵輸送が普及していないために、野菜や魚など生鮮品は、スーパーなどで買えるものの、非常に高いものとなっている。

地方の農業の支援の観点からもコールドチェーンは必要とみられ、日系の民間側からの提言や協力を期待が高まっているとのことである。

3. 事業経営上の問題点について

日系物流事業者がフィリピンで事業展開を図る上での問題点を、以下に整理する。

①外資規制について

物流業の進出に関しては、外資規制の問題がある。輸送に関しては、外資企業では車両の保有が難しかったり、島しょ部での輸送サービスの提供は、更にハードルが高い状況にあるとのことであった。また、例えば通関士について、外国人でも認められるが、フィリピンの国家試験をクリアしなければならず、ハードルは高い。したがって、現地で通関士がいる業者とタイアップして通関業務をこなしているところが少なくないとみられる。

その他にも、二次的な規制や習慣、合弁会社との出資比率の関係などから、日系物流事業者が単独で荷揚げから通関、輸配送まで全てのサービスを提供することは難しく、実際には企業の合弁出資や業務提携などで対応しているのが実態とのことである。

②交通渋滞への対応について

マニラ市内の交通渋滞は、道路インフラが未整備の一方で、二輪車、四輪車の販売台数が大きく伸長しており、交通需要に道路インフラが全く追いついていないことが最大の要因とみられる。さらに、信号のある交差点が限られ、人手による誘導が主体であるなど交通管理のシステムが未導入なことも、さらに拍車をかけているものみられる。鉄道や地下鉄など公共交通機関の整備による改善も期待されているが、短期間での抜本的な改善への期待は少ない。

マニラ市内では、トラックの通行規制が実施されている。トラックの通行禁止時間帯は午前6時～10時、午後6時～10時までの間は、2トン超のトラックは通行が禁止されており、物流事業者としては、この規制を前提とした中で、物流サービスを提供していく必要に迫られている。

③中古車規制への対応について

中古車両の使用に関する規制が開始された。

フィリピンは従来から日本の中古トラックの輸入車が非常に人気が高く、台数も多い

状況にある。その中で、2015 年から法規制が強化され、トラックのみならずバスも含めて使用後 15 年超については、使用許可が下りないようになった。

これにより、物流事業の経営上、コストアップが懸念されることである。

以上

資 料 編

I. インドネシアに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

インドネシアは、東南アジアとオーストラリアの間に位置する大小 17,000 以上の島々からなる世界最大の島嶼国家である。国土面積は約 189 万平方キロメートルと、東南アジア最大の国土を誇り、日本の約 5 倍となっている。インドネシアは赤道直下にあり、豊かな自然と生物多様性を有している。古都ジョグジャカルタには世界最大級の仏教遺跡であるボロブドゥール遺跡や、ヒンズー遺跡のプランバナン寺院などの文化遺産がある。また、世界的ビーチリゾート地としてバリ島も有名である。

首都はジャワ島の北西海岸に位置するジャカルタであり、インドネシアの政治経済や産業の中心地となっている。インドネシア最大の港であるタンジュンプリオク港、およびインドネシア最大の空港スカルノハッタ国際空港もジャカルタに位置している。

(2) 人口・民族・言語

人口は約 2.55 億人（2015 年時点、インドネシア政府統計）と、世界第 4 位、ASEAN で最も人口の多い国である。その大半がマレー系民族であるが、そのほか、ジャワやスダ、中国系など約 300 もの種族が存在する。インドネシアでは、建国五原則パンチャシラ（Pancasila）にて国民は唯一神への信仰（イスラム教、プロテスタント、カトリック、ヒンズー教、仏教、儒教）を守ることが義務づけられている。イスラム教が人口の 88.1%を占めており、インドネシアは世界最大のイスラム教徒を抱えている。公用語はインドネシア語であるが、ジャワ語など多数の民族の言語が話されている。1602 年～1798 年までオランダの植民地であったことから、文化や歴史的建造物などにその影響が残っており、このような宗教や言語、文化における多様性がインドネシアの特徴の一つであるといえる。

(3) 政治経済概況

7 世紀後半にスマトラに仏教国スリウィジャヤ王国が勃興、8 世紀には中部ジャワに仏教国シャイレンドラ王朝が興り、ボロブドゥール遺跡など有名な仏教遺跡を残した。13 世紀にはイスラム文化およびイスラム教が伝わり、北スマトラのアチェ地方に最初のイスラム小王国が現れ、その後勢力を伸張していった。1596 年にオランダの商船隊がジャワのバンテン港に渡来し、1602 年にオランダがジャワに東インド会社を設立、1799 年に同社を解散するまで、インドネシアはオランダの直接統治下におかれた。1942 年から 1945 年の日本軍による占領を経て、1945 年 8 月 17 日、スカルノおよびハッタがインドネシアの独立を宣言し、スカルノが初代大統領に就任。オランダとの

間で独立戦争がおこったが、1949年にハーグ協定によりオランダがインドネシアの独立を承認した。

インドネシアは、世界金融・経済危機後の2009年も4.6%の成長を遂げ、その後2010年から2012年にかけては6%台の堅調な経済成長を維持していたものの、米国をはじめとする世界経済の鈍化を受けて2013年の成長率は5.8%、2014年は5.0%、2015年は4.8%と減速してきている。2006年には10%を超えていた失業率は、2016年2月には5.5%まで低下したが、試算では毎年250万人が新規に労働力として労働市場に参入するとされており、それを吸収するためには年率6%以上の経済成長が必要という見方もされている。2015年の外国直接投資は365.9兆ルピアと前年比で19.2%増、国内投資も179.5兆ルピアと前年比15%となり、ともに過去最高値を記録した。2015年の世界銀行のGDPランキングでは、インドネシア195カ国中第16位と、ASEANでは首位となっている。

現在の大統領は2014年10月20日に就任したジョコ・ウィドド大統領であり、インフラ整備、社会保障の拡充、格差是正などの経済・社会政策を掲げている。

(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5.0%であり、前年の5.8%、一昨年6.2%と比較し若干鈍化したものの、1998年アジア通貨危機以降、プラスの成長を遂げている。IMFによると、2015年の成長率は4.8%、2016年は4.9%であり、2017年以降も5%台で成長することが予測され、2020年にも6%の成長が期待されている。一人当たりGDPは2011年以降、家電などの耐久消費財が普及するといわれる3,000ドルを超過している。輸出額、輸入額は2012年から2014年にかけてともに減少した。

図表 基礎的経済指標

項目		2012年	2013年	2014年
GDP				
	実質GDP成長率(%)	6.2	5.8	5.0
	名目GDP総額 - 単位:10億ドル	876.72	868.35	888.49
	一人当たりのGDP(名目) - 単位:ドル	3,591	3,510	3,531
消費者物価指数				
	消費者物価上昇率(%)	4.3	8.4	8.4
	失業率(%)	6.1	6.2	5.9
国際収支				
	輸出額 - 単位:100万ドル	190,020	182,552	176,293
	対日輸出額 - 単位:100万ドル	30,135	27,086	23,166
	輸入額 - 単位:100万ドル	191,690	186,629	178,179
	対日輸入額 - 単位:100万ドル	22,768	17,138	17,008
	経常収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	△24,418	△29,115	△27,516
	貿易収支(国際収支ベース、財) - 単位:100万ドル	8,618	5,833	6,982
	金融収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	24,845	21,964	45,340
	直接投資受入額 - 単位:100万ドル	24,565	28,618	28,530
	外貨準備高 - 単位:100万ドル	116,716	102,410	114,889
	対外債務残高 - 単位:100万ドル	252,364	266,109	293,708
	政策金利(%)	5.8	7.5	7.8
	対米ドル為替レート(期中平均値) - 単位:ルピア	9,384	10,460	11,869

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、鉱工業生産指数伸び率、消費者物価上昇率、失業率、輸出入額、対日輸出入額: 中央統計庁 (BPS)

経常収支、貿易収支、金融収支、外貨準備高、対外債務残高、政策金利、為替レート: インドネシア中央銀行 (BI) "Indonesian Financial Statistics"

直接投資受入額: 投資調整庁 (BKPM)

(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3.4%減の1,762億9,300万ドルであった。品目別では、非石油・ガスが1,459億6,100万ドルと全体の82.8%を占めるものの、伸び率は2.6%減であった。主要輸出品目のうち、伸び率が不明である原子炉・ボイラー・機器を除き、非石油・ガスの動植物性油脂（210億6,000万ドル、前年比9.5%増）以外はマイナスの成長となった。

図表 インドネシ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
非石油・ガス	149,919	145,961	82.8	△ 2.6
動植物性油脂	19,225	21,060	11.9	9.5
鉱物性燃料	24,780	21,058	11.9	△ 15.0
電気機器・部品	10,438	9,746	5.5	△ 6.6
ゴムおよび同製品	9,394	7,100	4.0	△ 24.4
原子炉・ボイラー・機器	5,969	5,969	3.4	
鉱石・スラグ・灰	6,544	1,918	1.1	△ 70.7
石油・ガス	32,633	30,332	17.2	△ 7.1
原油	10,205	9,528	5.4	△ 6.6
石油製品	4,299	3,623	2.1	△ 15.7
ガス	18,129	17,180	9.7	△ 5.2
合計(FOB)	182,552	176,293	100.0	△ 3.4

出所) JETRO ホームページ

②輸入金額・品目

2014年の輸入は1,781億7,900万ドル（4.5%減）であった。第1位は非石油・ガスで、輸入全体の75.6%を占めるものの、1,347億1,900万ドル（4.7%減）と減少した。主要輸入品目のうち、非石油・ガスのプラスチック製品（77億9,400万ドル、前年比2.0%増）および有機化学品（70億7,900万ドル、前年比1.0%増）以外はマイナスの成長となった。

図表 インドネシアの主要品目別輸入（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
非石油・ガス	141,362	134,719	75.6	△ 4.7
原子炉・ボイラー・機器	27,291	25,835	14.5	△ 5.3
電気機器・部品	18,201	17,227	9.7	△ 5.4
鉄鋼	9,554	8,354	4.7	△ 12.6
プラスチック製品	7,642	7,794	4.4	2.0
有機化学品	7,012	7,079	4.0	1.0
輸送機（鉄道除く）	7,915	6,254	3.5	△ 21.0
石油・ガス	45,266	43,460	24.4	△ 4.0
原油	13,586	13,072	7.3	△ 3.8
石油製品	28,568	27,363	15.4	△ 4.2
ガス	3,113	3,025	1.7	△ 2.8
合計（CIF）	186,629	178,179	100.0	△ 4.5

出所）JETRO ホームページ

③日本とインドネシアの関係

日本とインドネシアの関係は、貿易額では2011年以降、日本の輸入額のほうが多く、インドネシアの貿易収支は例年マイナスとなっている。

日本の主要な輸出品目は、一般機械（27.1%）、原料別製品（25.3%）、輸送用機器（14.8%）となっている。また日本の主要な輸入品目は、鉱物性燃料（37.9%）、原材料（液化天然ガス）（18.1%）、石炭などの原料別製品（12.8%）となっている。

2015年11月時点の日系の進出企業は、1,533社で、トヨタ自動車、ダイハツ工業、三菱自動車、ホンダ技研、スズキ、パナソニック、シャープ、エプソン、東レ、マンダム、ユニチャーム、ライオン、花王、味の素、ヤクルト、日清食品、旭硝子、公文、ヤマハなどが進出している。また、在留邦人は2015年10月時点で18,463人であった。

図表 日本とインドネシアの関係

	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)	2011	17,731	33,970	△16,239
	2012	20,337	32,394	△12,057
	2013	17,138	29,078	△11,940
	2014	14,848	25,789	△10,941
	2015	11,550	19,773	△8,223
	出所:財務省「貿易統計」			
日本の主要輸出品目	一般機械(27.1%)、原料別製品(25.3%)、輸送用機器(14.8%) 出所:財務省「貿易統計」			
日本の主要輸入品目	鉱物性燃料(37.9%)、原料品(液化天然ガス等)(18.1%)、原料別製品(石炭等)(12.8%) 出所:財務省「貿易統計」			
日系企業進出状況	企業数:1,533社 出所:ジェトロ・ジャカルタ調べ(2015年11月時点)			
在留邦人	18,463人(2015年10月1日時点) 出所:外務省「海外在留邦人数調査統計(平成28年要約版)」			

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) 道路

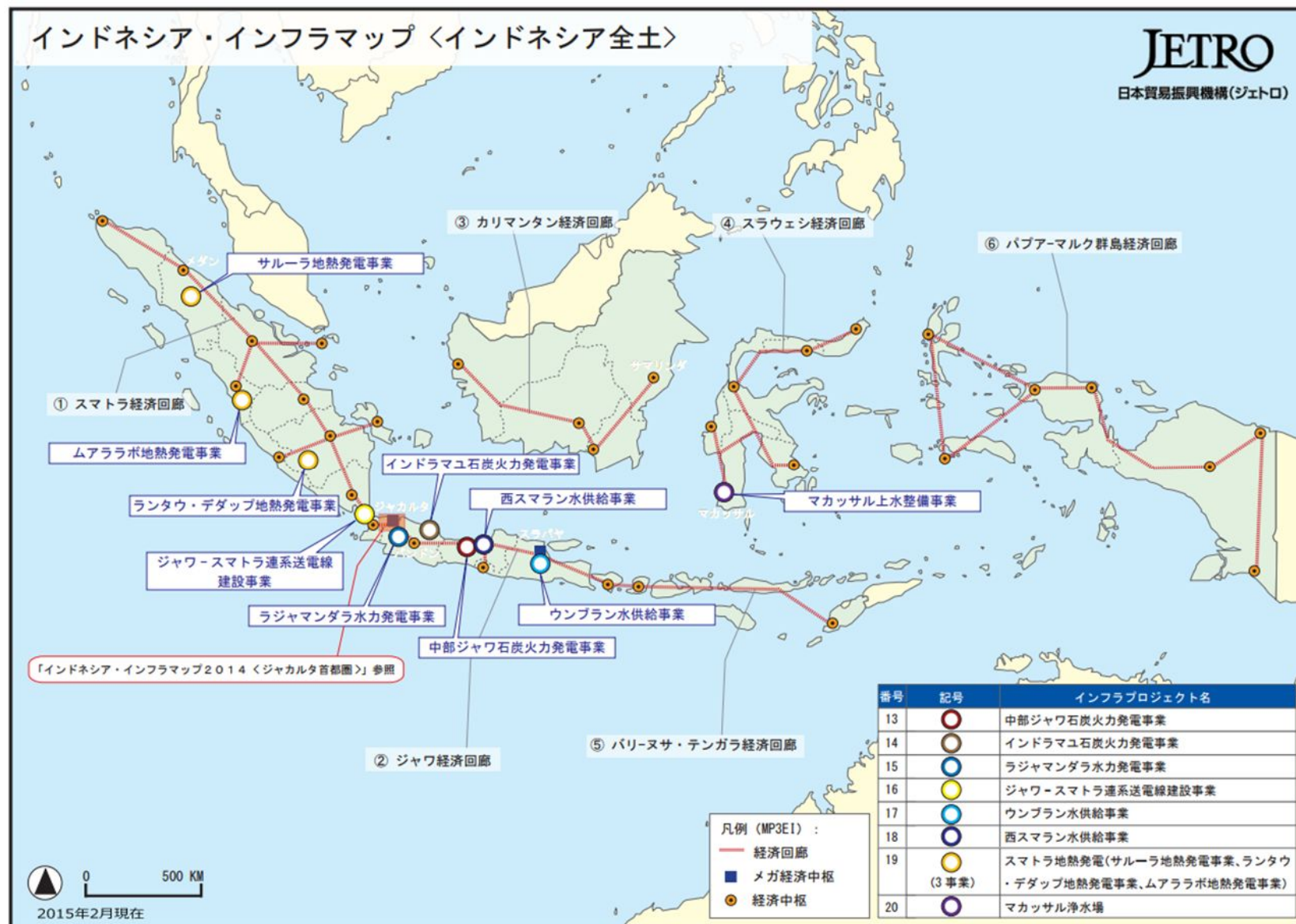
2013年のインドネシアの道路総延長は508,968キロメートル、道路舗装率は57%であった。マレーシアの舗装率80%(総延長144,103キロメートル、2010年)、タイの舗装率95%(総延長114,437キロメートル、2011年)と比較すると、インドネシアの道路舗装率は低くなっている。

インドネシアではインドネシア全土にわたり、①スマトラ経済回廊、②ジャワ経済回廊、③カリマンタン経済回廊、④スラウェシ経済回廊、⑤バリ・ヌサ・テンガラ経済回廊、⑥パプア・マルク群島経済回廊の6つの経済回廊が整備されている。ジャカルタ近郊にはジャカルターチカンベック高速道路があり、多くの日系企業が進出しているMM2100 Industrial Town (MM2100)やKarawang International Industrial City (KIIC)などの工業団地が道路周辺に集積している。

ジャカルタでは、二輪車と四輪車の道路専有面積が道路の総面積を超えて交通が完全に麻痺する「グリッドロック」状態となっており、特に朝夕の通勤ラッシュ時間帯、雨天、金曜日、長期休暇前などは激しい渋滞が発生している。車両の増加のほかにも、劣悪な道路状態、バイクやバジャイとよばれる三輪タクシー、乗り合いバス、バスによる不規則な一時停止やマナー違反なども交通渋滞を発生させている。

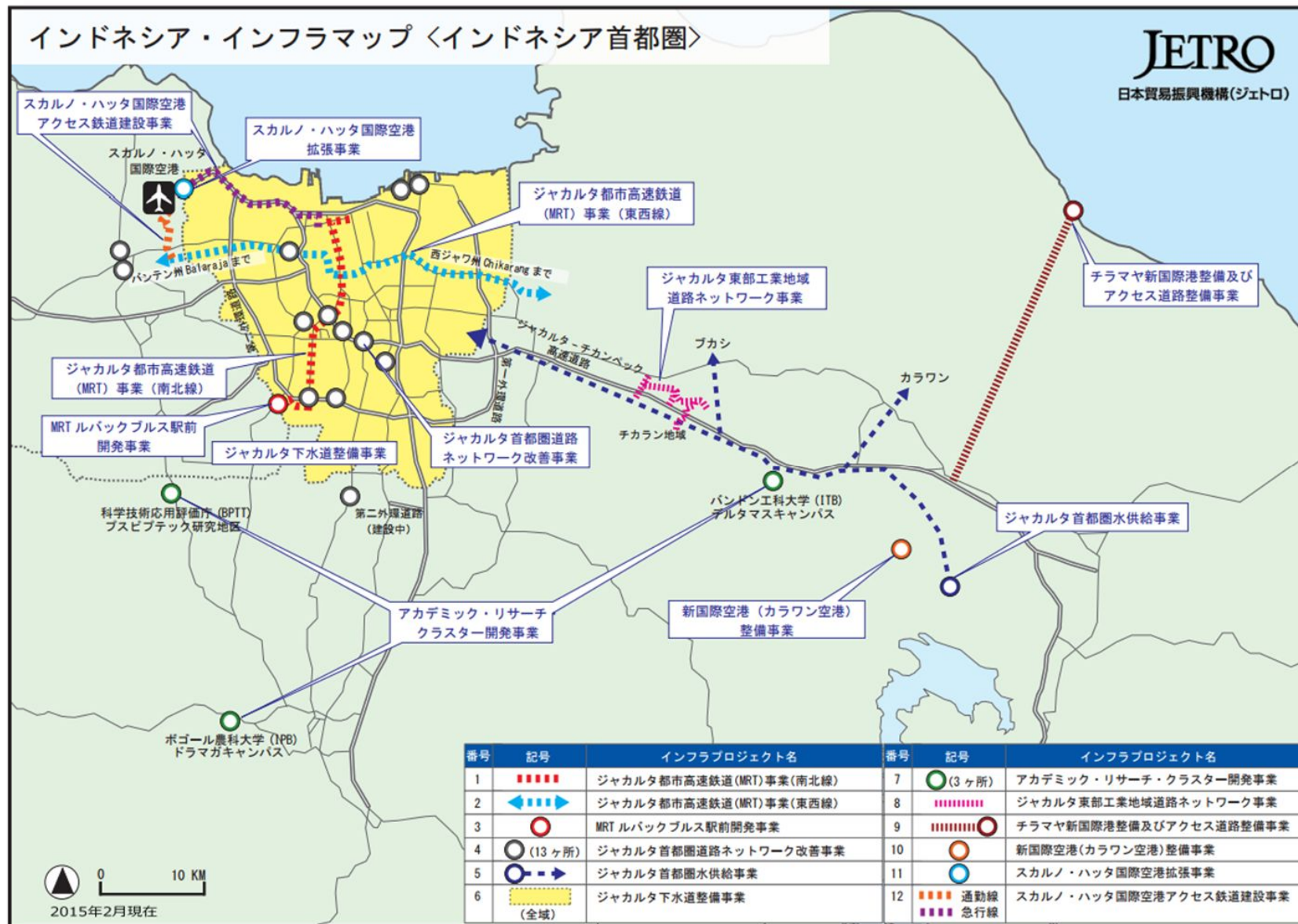
交通渋滞緩和のため、ジャカルタ市内においては、高速道路で4トン以上のトラックを対象とした通行規制のほか、市内主要道路では朝夕の通勤ラッシュ時間帯に「3 in 1」という家用車1台につき3人以上の乗車が義務付けられている。2016年10月には車両ナンバープレート番号の末尾の数字の偶数/奇数による通行規制が開始されており、ジャカルタ特別州当局によると早くも渋滞軽減への効果がみられているとのことである。

図表 インドネシアインフラマップ（全土）



出所) JETRO ホームページ

図表 インドネシアインフラマップ（インドネシア首都圏）



(2) 鉄道

2012 年の鉄道線路総延長は 4,861 キロメートルで、その 7 割はジャワ島に集中しており、残りの 3 割はスマトラ島となっている。ジャワ島の鉄道はジャカルタ首都圏などにおける旅客輸送、スマトラ島ではセメントや石炭、パーム油、肥料などの資源やコンテナ輸送といった貨物輸送が中心となっている。

スマトラ島では北部、中部、南部に分断された 3 つの路線があるが、主要都市や港湾および空港を結ぶ鉄道が現在建設中であり、完成目標は 2030 年となっている。

(3) 港湾

インドネシアには 300 もの公共港湾あり、そのうち 43 港は国際港湾となっている。うち、25 港は国際的なゲートウェイとして機能する戦略港湾として指定されている。その一つであるインドネシア最大の港湾タンジュンプリオク港が、国全体のコンテナ取扱量の約半数を担っている。タンジュンプリオク港は国際貿易の玄関口としてだけでなく、国内輸送の最大の発着ポイントとしても機能しており、日本企業にとっても原材料や製品の輸送に欠かせない重要な物流拠点となっている。港湾の管理・運営は PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) I~IV という 4 つの国営インドネシア港湾運営会社により行われている。

“Containerisation International TOP 100 Ports” 2016 年版によると、タンジュンプリオク港の 2015 年のコンテナ取扱量は約 520 万 TEU、世界ランキングは 26 位と前年より 4 位上昇した。日本の主要港との比較では、東京港（約 463 万 TEU、同 29 位）を上回る水準であった。

(4) 空港

インドネシアには 297 もの空港があり、うち国際空港は 27 空港となっているが、国際貨物輸送における空港輸送が担う分担率は 0.5% と非常に低い。インドネシア最大の空港であるスカルノハッタ国際空港はインドネシアの国際輸送の拠点であるとともに、国内ハブ空港としても機能している。

IATA によると、スカルノハッタ国際空港の 2015 年の貨物取扱量は約 55.7 万トン、世界ランキングは 43 位であった。ASEAN 諸国の空港では、シンガポールのチャンギ国際空港（189 万トン、世界 15 位）、タイのバンコク・スワンナプーム国際空港（123 万トン、同 22 位）、フィリピンのニノイ・アキノ国際空港（57.6 万トン、同 42 位）に次いで第 4 位であった。

スカルノハッタ国際空港のキャパシティ超過を緩和するため、現在カラワン新国際空港が建設されており、2019 年の開業が予定されている。新空港の周辺には日系企業が多く進出している工業団地が集積していることから、交通渋滞の激しいジャカルタを経由せずに輸送が完結することが期待されている。

(5) 電力

JETRO 資料によると、インドネシアでは好調な経済成長を上回る電力への需要が見込まれており、新たな電源開発の必要に迫られている。国内電力消費の 7 割強をジャワ・バリ島が占めており、これらの地域では電力不足が懸念されている。電力不足解消のためには発電容量を年間 1 割強増やしていく必要があり、政府は独立系発電事業者の事業参入の促進や、発電・送電・配電における外資出資制限の緩和による外資呼び込みを図っている。

3. 進出条件等

(1) 投資環境

JETRO 資料によると、インドネシアの進出には、大きく分けて①駐在員事務所、②現地法人としての方法が存在する。①にはマーケットリサーチやプロモーションを目的とした商事駐在員事務所の事業許可、外国の建設サービス会社を対象とした建設駐在員事務所の事業許可、また、外国投資企業の設立や開発準備などを目的とした外国企業駐在員事務所の活動許可がある。しかし、駐在員事務所は商業活動を禁じられているため、外国投資による企業の設立は、通常、株式会社 (Perseroan Terbatas - P.T.) でなければならない。

外国からの直接投資には、投資調整庁 (BKPM) に投資計画を申請し、許可を取得しなければならない。設立の流れは、BKPM へ外国投資承認申請を提出、定款の作成と公証化、法務人権省への会社の法的許可申請、官報掲載、住所証明書の発行、財務省への納税番号登録、通産省による会社登録番号の発行、そして駐在員の労働許可証を含む営業ライセンスなどの取得、となっている。

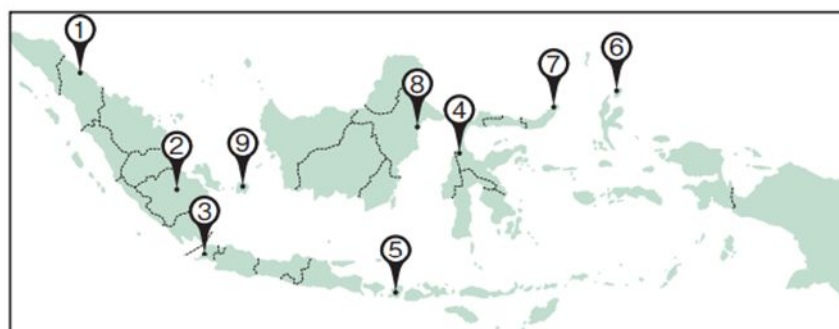
外資規制対象分野については、ネガティブリストに「外資・内資共に参入全面禁止」、「外資全面参入禁止」、「地元企業との合弁形態で外資に開放」、「条件付きで開放」の 4 つのカテゴリーで記載されている。外国資本は、この投資規制対象分野を除いて、総投資額、資本金、立地場所、輸出向け／内需向けにかかわらず、外資側が株式の 100% を保有することができる。運輸業は、陸上旅客輸送が内資に限られており、そのほかの陸上貨物輸送、海上輸送 (カボタージュ以外)、港湾設備供給、フレイトフォワードサービス、航空積荷サービス、航空輸送、マルチモード輸送は外資の上限が 49% となっている。また、原動機付き車両定期試験とターミナル建設についても外資の上限が 49% とされているが、運輸大臣の推薦状が必要となっている。大統領規程 2016 年第 44 号における最新のネガティブリストでは、倉庫業が外資出資比率 67%、とりわけ冷凍倉庫に関しては 100% まで緩和された。

(4) 経済特別区（SEZ）

インドネシア政府は 2009 年第 39 号（経済特区法）および政令 2011 年第 2 号の法令により、経済特別区の開発を推進してきた。現在、①セイ・マンケイ（北スマトラ）、②タンジュン・アピアピ（南スマトラ）、③タンジュン・レスン（バンテン）、④パル（中部スラウェシ）、⑤マンダリカ（西ヌサ・トゥンガラ）、⑥モロタイ（北マルク）、⑦ビトゥン（北スラウェシ）、⑧マロイ（東カリマンタン）、⑨タンジュン・クラヤン（バンカ・ブリトゥン）の 9 カ所に経済特区がある。

経済特区への進出のインセンティブとしては、財務相令 2016 年第 104 号において、法人税の免税、輸入原材料付加価値税の免除、製品販売の国内売り上げにおける売上税の免除、レストランなどの遊興税の割引、製造業へのタックスホリディ制度適用などの財政的インセンティブのほか、ネガティブリストの適用免除、不動産所有の許可、IMTA（就労許可）発行の短縮などが定められている。

図表 インドネシアの経済特区



経済特区名（州）	主要産業
① セイ・マンケイ（北スマトラ）	製造業、物流、観光
② タンジュン・アピアピ（南スマトラ）	製造業、物流、輸出加工産業、エネルギー
③ タンジュン・レスン（バンテン）	観光
④ パル（中部スラウェシ）	製造業、物流、輸出加工産業
⑤ マンダリカ（西ヌサ・トゥンガラ）	観光
⑥ モロタイ（北マルク）	観光、製造業、輸出加工産業、物流
⑦ ビトゥン（北スラウェシ）	製造業、物流、輸出加工産業
⑧ マロイ（東カリマンタン）	製造業、物流、輸出加工産業
⑨ タンジュン・クラヤン（バンカ・ブリトゥン）	観光

出所) JETRO エリアレポート

(2) 採用・労務管理

JETRO の「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査 2016 年度調査」によると、雇用・労働面での問題点として「従業員の賃金上昇」を選択した企業が 348 社中 286 社 (82.18%、複数回答) と最も多く、次いで、「従業員の質」が 196 社 (56.32%、複数回答)、「人材 (中間管理職) の採用難」が 142 社 (40.80%、複数回答) であった。

同調査によると、インドネシアの「従業員の賃金上昇」を選択した企業の割合は、前年調査の 80.5%と比較し、1.7 ポイント増加した。インドネシアの賃金上昇率は製造業・非製造業それぞれ 9.4%、7.8%であり、その他の ASEAN 諸国の数値を上回っている。

また、2013 年のインドネシアにおける労働争議発生件数は 239 件と多発している。製造業企業などの労働組合が参加することもあり、日本人を含む幹部軟禁、工場への車両乗り入れなどが行われることもある。

インドネシアの労働法は労働者保護の性格が強く、また人事労務に関するさまざまな法規定が發布され、かつ法規定の解釈があいまいで労働移住省の担当官によって見解が異なることもあるなど、非常に複雑になっている。全国民の 9 割弱をイスラム教徒が占めていることから、労働法において、企業はレバラン (イスラム教断食明け大祭) 前に最低 1 ヶ月分の給与に相当するボーナス (THR) を支給することや、メッカへの巡礼のための有給休暇を与えることなども義務付けられている。そのほか就業時間中に礼拝を認めるなど、インドネシアにて事業を推進していくにあたってはこういった宗教に基づく法規制や習慣を理解することも非常重要である。

※参考資料

- ・ JETRO ホームページ
- ・ 外務省ホームページ
- ・ 世界銀行ホームページ
- ・ 日本総合研究所ホームページ
- ・ インドネシア運輸局資料
- ・ インドネシア投資調整庁 (BKPM) ホームページ
- ・ PT. NAC Global Jakarta ホームページ
- ・ JETRO 「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査 2016 年度調査」
- ・ 三菱東京 UFJ 銀行「フィリピンの投資環境と日系企業の動向」(2016.7)
- ・ 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング、季刊 政策・経営研究、2014 vol.2
- ・ Containerisation International TOP 100 Container Ports 2016

Ⅱ. フィリピンに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

フィリピンは東シナ海、フィリピン海、セレベス海に囲まれた島嶼国であり、約 30 万平方キロメートル（日本の約 8 割）の国土を有している。7 千以上の島々からなり、インドネシアに次ぐ世界第 2 位の群島国家となっている。フィリピンは、マニラ首都圏（メトロ・マニラ）を擁するルソン地方、セブを含むビザヤ地方、およびミンダナオ地方の 3 地域に分けられる。マニラ首都圏は首都であるマニラ市のほか、ケソン市、マカティ市などの大都市より構成され、フィリピンの政治経済、文化、交通、情報などの中心となっている。また、フィリピンはセブ島をはじめとする世界有数のリゾート地としても名高い。

(2) 人口・民族・言語

人口は約 1 億 98 万人（2015 年時点、フィリピン国勢調査）であり、インドネシアに次いで ASEAN では 2 番目に人口が多い。また、2015 年の平均年齢は 24.2 歳、19 歳未満の人口比率が 4 割以上と、若年層の厚い裾広がり的人口ピラミッドとなっており、人口ボーナス期にあるといえる。

民族は人口の大半がマレー系とされているが、中国系、スペイン系のほか、少数民族もいる。国語・公用語はフィリピン語であるが、英語も公用語とされている。それ以外に約 80 の言語がある。宗教に関しては、フィリピンはアジアでは唯一のキリスト教国であり、国民の 83%がカトリック、10%がその他のキリスト教である。イスラム教は 5%で、特にミンダナオ島では人口の 2 割以上がイスラム教徒となっている。

(3) 政治経済概況

フィリピンには 14～15 世紀にかけてイスラム教が伝わり、フィリピンで初のイスラム王国であるスールー王国が誕生した。1521 年にはマゼランがフィリピンのセブ島に到着し、キリスト教を伝えた。1565 年にレガスピの遠征隊がセブ島に到着し占領、1571 年にフィリピンにおけるスペインの統治が開始された。1898 年には当時スペイン領であったキューバ島をめぐる米西戦争が勃発、同年 6 月 12 日にアギナルド将軍が独立を宣言し、12 月 10 日に米西パリ講和条約が調印され、アメリカによる統治が開始された。1935 年には 10 年後の独立が認められ、独立準備政府（コモンウェルス）が発足、1942 年の日本軍政を経て、1946 年 7 月 4 日、フィリピン共和国の独立に至った。

第二次世界大戦終結後の 1950 年頃は、フィリピンの一人当たり GDP は韓国やタイ、インドネシアのそれを上回っており、1960 年代には「アジアの優等生」として有望視

され、多くの外国投資を集めた。しかし、タイやマレーシアが積極的な外資誘致により輸出志向工業化の道を辿っていくなか、フィリピンは1983年におきた政治社会情勢の混乱を皮切りに債務不履行に陥り、その後長期にわたり低成長が続き「アジアの病人」とまで言われることになった。近年は、2004年比で3倍以上のGDPの伸びをみせており、実質GDP成長率も変動はあるものの6~7%と高水準の伸びが継続している。

2015年の世界銀行のGDPランキングでは、フィリピンは195ヵ国中第38位と、ASEANではインドネシア（16位）、マレーシア（35位）、シンガポール（37位）に次いで4番目となっている。

政治面では、2016年6月30日にドゥテルテ大統領が就任し、インフラ整備の加速、法人税や所得税の減税、外資規制緩和、麻薬の撲滅などの治安改善、汚職対策などの政策を掲げている。これにより、投資拡大の促進が期待されている。

（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6.1%と、前年の7.2%に比べ鈍化したものの、2012年から3年連続で6%以上の高成長を維持した。IMFによると2015年のGDP成長率は5.9%であった。また、IMFは、2016年以降も6%台の成長、2020年および2021年は7.0%の成長を予測している。

図表 基礎的経済指標

項目		2012年	2013年	2014年
GDP				
	実質GDP成長率(%)	6.8	7.2	6.1
	名目GDP総額 - 単位:10億ドル	251	272	285
	一人当たりのGDP(名目) - 単位:ドル	2,594	2,767	2,850
消費者物価指数				
	消費者物価上昇率(%)	3.2	3.0	4.1
	失業率(%)	7.0	7.1	6.8
国際収支				
	輸出額 - 単位:100万ドル	52,072	53,928	61,932
	対日輸出額 - 単位:100万ドル	9,881	12,048	13,901
	輸入額 - 単位:100万ドル	62,128	61,832	64,530
	対日輸入額 - 単位:100万ドル	6,470	5,224	5,252
	経常収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	6,949	11,384	12,650
	貿易収支(国際収支ベース、財) - 単位:100万ドル	△18,926	△17,662	△15,851
	金融収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	△6,750	2,230	10,519
	直接投資受入額 - 単位:100万ドル	6,857	6,456	4,193
	外貨準備高 - 単位:100万ドル	83,831	83,187	79,541
	対外債務残高 - 単位:100万ドル	79,949	78,489	77,674
	政策金利(%)	3.5	3.5	4.0
	対米ドル為替レート(期中平均値) - 単位:ペソ	42.2	42.4	44.4

出所) JETRO ホームページ

データ出所) 実質 GDP 成長率、鉱工業生産指数伸び率、消費者物価上昇率、失業率、輸出入額、対日輸出入額、直接投資受入額、対米ドル為替レート: 国家統計局 (PSA)

名目 GDP 総額、一人当たりの名目 GDP: CEIC

経常収支、貿易収支、金融収支、外貨準備高、対外債務残高、政策金利: フィリピン中央銀行 (BSP)

(5) 貿易概況

①輸出金額・品目

2014年の輸出は前年比14.5%増の617億9,800万ドルとなった。品目別では電気機器・同部品がもっとも多く、231億100万ドルと全体の37.4%を占め、伸び率は19.8%であった。伸び率がもっとも高かったのは機械・同部品で前年比41.1%増(86億1,200万ドル)であり、なかでも自動データ処理機械等の部品については前年比92.6%の伸び率となった。

図表 フィリピンの主要品目別輸出（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
電気機器・同部品	19,284	23,101	37.4	19.8
集積回路	8,872	12,137	19.6	36.8
半導体機器	3,425	2,955	4.8	△ 13.7
電気絶縁線・ケーブル	1,747	2,175	3.5	24.4
機械・同部品	6,105	8,612	13.9	41.1
自動データ処理機械・構成品	3,152	4,755	7.7	50.9
自動データ処理機械等の部品	1,004	1,934	3.1	92.6
木材およびその製品、木炭	3,210	3,096	5.0	△ 3.6
木製建具および建築用木材	2,996	2,925	4.7	△ 2.4
鉱石、スラグおよび灰	2,228	2,745	4.4	23.2
ニッケル鉱	989	1,717	2.8	73.7
合計(その他含む)(FOB)	53,978	61,798	100.0	14.5

出所) JETRO ホームページ

②輸入金額・品目

2014年の輸入は前年比4.4%増の645億2,400万ドルであった。品目別第1位は鉱物性燃料で132億5,500万ドルと全体の20.5%を占めたが、伸び率は0.5%と微増にとどまった。第2位の特殊品目は91億7,800万ドル、12.1%増ともっとも伸びた。この特殊品は委託加工用に輸入した原材料(89億6,700万ドル、伸び率13.7%)が占めており、フィリピン特別経済区に進出した日系などの外資製造企業による生産および輸出の活発化がうかがえる。第3位の電気機器・同部品は62億500万ドルであったが、前年比18.6%減となり、なかでも集積回路については44.7%減と前年より大幅に減少した。

図表 フィリピンの主要品目別輸入（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
鉱物性燃料	13,188	13,255	20.5	0.5
原油	6,540	6,270	9.7	△ 4.1
石油	5,126	5,707	8.8	11.3
特殊品目	8,185	9,178	14.2	12.1
委託加工用に輸入した原材料	7,887	8,967	13.9	13.7
電気機器・同部品	7,622	6,205	9.6	△ 18.6
集積回路	3,438	1,901	2.9	△ 44.7
機械・同部品	5,316	5,420	8.4	1.9
機械の部分品および付属品	1,151	954	1.5	△ 17.1
車両（鉄道以外）	3,444	3,644	5.6	5.8
乗用車その他の自動車	1,624	1,654	2.6	1.8
合計（その他含む）（FOB）	61,831	64,524	100.0	4.4

出所）JETRO ホームページ

③日本とフィリピンの関係

日本とフィリピンの関係は、貿易額では 2011 年以降、2014 年を除いて日本の輸出額が輸入額を上回り、フィリピンの対日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、電気機器（26.5%）、一般機械（17.4%）、輸送用機器（15.3%）などとなっている。一方、日本の主要な輸入品目も、電気機器（32.5%）、一般機械（10.3%）、果実（9.5%）などとなっている。

2015 年 10 月時点の日系の進出企業数は、1,448 社、在留邦人数は 17,021 人であった。

図表 日本とフィリピンの関係

日本との貿易 (通関ベース) (100万ドル)	年	日本の輸出(A)	日本の輸入(B)	収支(A-B)
	2011	11,248	8,955	2,294
	2012	11,852	9,351	2,502
	2013	9,685	9,214	471
	2014	9,877	10,201	△324
	2015	9,487	8,872	615
	出所:財務省「貿易統計」			
日本の主要輸出品目	電気機器(26.5%)〔集積回路(7.0%)〕、一般機械(17.4%)、輸送用機器(15.3%)〔貨物自動車(4.5%)〕、鉄鋼(5.4%)、光学機器(4.8%) 出所:財務省「貿易統計」			
日本の主要輸入品目	電気機器(32.5%)〔電気ケーブル(9.7%)〕、一般機械(10.3%)、果実(9.5%)、木製品等(除家具)(7.7%)、ニッケル及びその製品(6.4%)、鉱石、スラグおよび灰(6.1%) 出所:財務省「貿易統計」			
日系企業進出状況	企業数:1,448社(2015年10月時点) 出所:外務省「海外在留邦人数調査統計(平成28年要約版)」			
在留邦人	17,021人(2015年10月時点) 出所:外務省「海外在留邦人数調査統計(平成28年要約版)」			

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) 道路

フィリピンの国道は各島の沿岸部や主要都市間を繋いでいるものの、国土の一部をカバーしているのみである。約 21.0 万キロメートルの道路総延長のうち舗装されているのは 60,685 キロメートルであり、28.9%という低い舗装率となっている。舗装道路に関しても、路面の維持や補修不足、また車線分離ラインの不備などの問題がある。

高速道路の総延長は約 300 キロメートルであるが、マニラ周辺に限られている。現在、マニラから南部へ延びる南ルソン高速道路 (SLEx) と北部へ延びる北ルソン高速道路 (NLEx) はマニラ中心部で接続しておらず、そのため一度高速道路を下り、渋滞の激しいマニラ市内の一般道を通行する運行となっているが、2017 年には連結される予定となっている。

フィリピンは群島国家であり、全土を縦断する道路整備を行うことは困難であるため、RORO 船による海上輸送と幹線国道による陸上輸送を組み合わせた「海上ハイウェイ構想 (National Highway)」が打ち出された。西部海上ハイウェイ、中央海上ハイウェイ、パン・フィリピンハイウェイという 3 つのハイウェイが指定されており、うちパン・フィリピンハイウェイはフィリピン唯一のアジアハイウェイ (AH26 号線) となっている。

マニラ首都圏においては、車両ナンバープレートの番号の末尾の数字により、週に 1 日その車両が通行できない曜日を設定した「ナンバーコーディング規制」のほか、積載重量 4.5 トン以上の大型トラックを対象に、日曜および祝日を除いて午前 6 時～10

時および午後 6 時～10 時の間通行が規制される「トラック通行規制」がある。これらは 2014 年 2 月よりマニラ首都圏開発庁により実施され、現在も規制は続いている。また、2014 年 2 月から 9 月までは、マニラ市により空コンテナ積載車両を午前 6 時から午後 9 時まで通行不可とする規制もあったが、物流が滞るなど企業活動や市民生活にも影響が及んだため解除された。

図表 フィリピンの国道



出所) Department Public Works and Highways [Annual Report 2012]

図表 海上ハイウェイ



出所) ADB [Bridges Across Ocean, Apr 2010] より日通総研加筆

(2) 鉄道

フィリピンではルソン島でのみ鉄道輸送が行われており、マニラ首都圏の通勤通学路線となっている LRT (Light Rail Transit) の 1 号線と 2 号線、MRT (Metro Rail Transit) の 3 号線、およびフィリピン国鉄 (PNR: Philippine National Railways) による長距離路線がある。

かつては PNR による貨物輸送が行われていたが、線路や車両の老朽化により 1992 年に停止された。1998 年には、現在マニラ港のマニラ国際コンテナターミナル (MICT: Manila International Container Terminal) を運営している ICTSI がラグナ州カランバの内陸コンテナデポ LGICT (Laguna Gateway Inland Container Terminal) とマニラ港 MICT 間で鉄道コンテナ貨物の鉄道輸送を開始したが、慢性的な赤字を理由に 2003 年にサービスを停止している。しかし、2018 年中には LGICT と MICT 間の鉄道コンテナ輸送が再開される計画がある。

(3) 港湾

フィリピンは群島国家のため、貨物輸送における海上輸送および港湾の役割は極め

て大きい。港湾は大小合わせて 562 あり、うち国際貨物の取扱港湾が 150、国内貨物の取扱港湾が 412 となっている。背後にマニラ首都圏という一大消費地を擁し、マニラ周辺の特別経済区における製造業の原材料輸入や製品の輸出を担うマニラ港は、フィリピン最大のコンテナ港湾となっている。

“Containerisation International TOP 100 Ports” 2016 年版によると、マニラ港の 2015 年のコンテナ取扱量は約 398 万 TEU、世界ランキングは 36 位と前年より 2 位上昇した。日本の主要港と比較すると、東京港（約 463 万 TEU、同 29 位）を下回るものの、横浜港（約 279 万 TEU、同 54 位）、神戸港（約 271 万 TEU、同 57 位）を上回る水準であった。

マニラ港は、マニラ国際コンテナターミナル（MICT）、南港、および北港の 3 つのターミナルからなる。コンテナ貨物は MICT および南港で取り扱われており、フィリピンの国際貨物の約 8 割を担っている。マニラ港はフィリピンの国際貿易のゲートウェイであるが、それだけでなく国内輸送の接続・発着ポイントとしての機能も担う。現在、国際貨物を扱っているのは MICT と南港のみであり、北港は国内貨物のみの取扱いとなっている。それぞれの港の主な取扱貨物は、MICT は穀物、原材料、化学薬品など、南港は材木、鉱石、化学薬品など、北港は鉄鋼製品、食品、肥料などとなっている。

近年貨物量の増加や交通規制により混雑が激しくなっているマニラ港の代替港として、ルソン島北部のスービック港や南部のバタンガス港の開発が進んでいる。ルソン島以外では、セブ島にセブ港、ミンダナオ島にダバオ港、ジェネラル・サントス港、カガヤン・デ・オロ港などがある。

図表 主要コンテナ港湾の外貿コンテナ取扱量

管轄	港湾		外貿コンテナ取扱量 (TEU)	
			2015	2016
フィリピン港湾公社	マニラ港	北港 MICT	1,960,699	2,173,988
		南港	877,600	925,843
	バタンガス港		132,986	157,349
	ダバオ港		373,626	398,793
	ジェネラルサントス (ソクサージェン) 港		89,933	103,725
	その他		291	483
	合計		3,435,135	3,759,840
セブ港湾公社	セブ港		366,565	N/A
スービック湾首都圏庁	スービック港		123,558	N/A

出所) Philippines Port Authority, Cebu Port Authority, Port Calls Asia, “Port of Subic container volume up 59% in 2015”, 2016.1.18

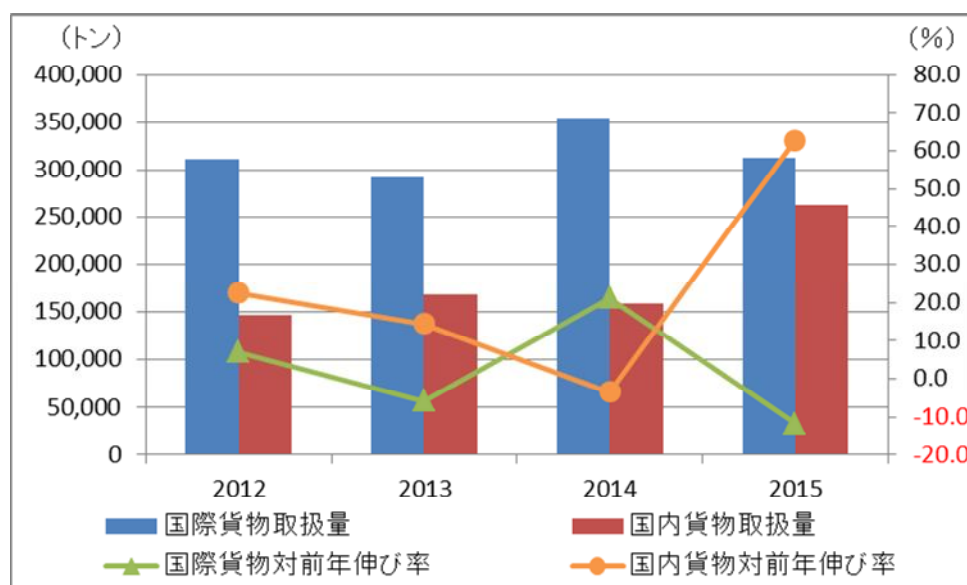
(4) 空港

フィリピンには 11 の国際空港と 74 の国内線専用空港があるが、ニノイ・アキノ国際空港が貨物輸送の 95.8%、旅客輸送の 81.1%を担っている（2012 年）。現在ボホール島に 3 つの国際空港を建設中であり、2017 年には国際空港は 14 となる予定である。

IATA によると、ニノイ・アキノ国際空港の 2015 年の貨物取扱量は約 57.6 万トン、世界ランキングは 42 位であり、前年比では取扱量が 11.5%増加、順位は 4 位上昇した。シンガポールのチャンギ国際空港（約 189 万トン、世界 15 位）、タイのバンコク・スワンナプーム国際空港（約 123 万トン、同 22 位）、マレーシアのクアラルンプール国際空港（約 58 万、同 31 位）に次いで、ASEAN 諸国の空港では 4 番目に多い。

ニノイ・アキノ国際空港の 2015 年の貨物取扱量の内訳は、国際貨物が 31.3 万トン、国内貨物が 26.3 万トンであった。マニラ港の混雑が深刻化した 2014 年には港湾からのシフトや代替輸送特需などが発生し、国際貨物は前年比で 21.2%増と急増したが、混雑が解消した翌年はその反動で 11.8%減となった。

図表 ニノイ・アキノ国際空港の貨物取扱量



(5) 電力

JETRO の「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査 2016 年度調査」によると、製造業における生産面での問題として「電力不足・停電」を選択した企業は 58 社中 18 社、31.03%であった（複数回答）。2013 年のフィリピンの年間発電量は 7,528 万 5,842 メガワット時であり、電源別では化石燃料（石炭、天然ガス、石油）が全体の約 4 分の 3 を占めていた。2001 年の電力産業改革法により、電力セクターの民営化・自由化が推進されており、国有だった発電施設も現在ではその約 8 割が民営化されている。

近年の好調な経済成長や民間消費を受けて電力需要が増加しており、電力不足が懸念されている。

3. 進出条件等

(1) 投資環境

外国企業がフィリピンに進出する際は、主に①会社（現地法人）、②支店、③駐在員事務所の3つの進出形態がある。それぞれの形態の要件や留意点などは以下のとおりである。

図表 フィリピンにおける進出形態

形態	①会社 (株式会社、非株式会社)	②支店	③駐在員事務所
法的ステータス	会社法(フィリピンの国内法)に基づく法人	外国の法律に基づく外国企業	外国の法律に基づく外国企業
証券取引委員会(SEC)への登録	必要	必要	必要
資本・資金要件	外国資本40%超の国内市場向企業:20万ドル(先端技術に従事、または50人以上を直接雇用する場合は10万ドル) 外国資本40%以下の国内市場向企業:5,000ペソ 輸出企業:5,000ペソ	国内市場向企業:20万ドル(先端技術に従事、または50人以上を直接雇用する場合は10万ドル) 輸出企業:5,000ペソ	初期運転資金として、親会社から3万ドル以上の送金を受けること。
設立発起人	・ 5人以上15人以下で、その過半数がフィリピンの居住者であること。 ・ 各発起人が最低1株所有 ・ 財務役(会計責任者)はフィリピン居住者 ・ 秘書役はフィリピン在住のフィリピン国民	居住代理人を1人設置する。	居住代理人を1人設置する。
留意点	外国企業には、一部業種に関して最低資本金の額や出資割合について、外国投資に関する法律により規制が設けられている。	・ 本社の一部であり、同一法人格となるため、支店の責任および資産は本社の責任および資産になる。 ・ 本社と同様の事業活動を行えるが、事業内容は外国投資に関する法律の規制を受ける。	フィリピンで所得を得ることはできない。

出所) ジェトロマニラ事務所、「フィリピンでの外国資本による会社、支店、駐在員事務所の設立手続」(2015.3)

フィリピンの外資規制については、「1987年オムニバス投資法」および「1991年外国投資法」によって規制されている。フィリピンでの外資参入は原則的には自由であるが、ネガティブリストに記載されている事業分野については、禁止・制限されている。

る。なお、物流業（運輸・倉庫など）はネガティブリストには記載されておらず、法律上は外資 100%での参入が可能と理解されるものの、実態としては当局から認められないケースもあるため事前に確認が必要である。また、「国内市場向け企業」に該当する場合の外資出資比率は 40%以下とされている。

（４）経済特別区（SEZ）

Philippine Economic Zone Authority (PEZA)認定の経済区やその他の特別法で定められた経済区には、免税などの優遇措置やインフラ整備が進んでいることから、日系企業が多く進出している。PEZA によると、PEZA の経済区は 2016 年 4 月 30 日時点で 345 カ所稼働しており、うち IT パークおよび IT センターが 232 カ所となっている。同時点で 348 カ所が建設中、135 カ所が承認済みとなっており、これらを合計すると 828 カ所にのぼる。一般の行政手続きでは依然として不正や賄賂などが横行しており、手続き自体も不透明な点が多いとされているが、PEZA ではワンストップによる各種手続きの効率化が図られているほか、不正や賄賂も行われていないとされており、進出は輸出志向企業に限られるものの、外国企業にとっての利用メリットは大きい。

図表 フィリピンの主な経済区・経済特区



出所) Google Map より日通総研加筆

フィリピンの外国企業に対する投資優遇措置の 3 つの枠組みとそれぞれの主要な税制優遇措置は以下のとおりである。

図表 投資優遇措置の枠組み

対象・枠組み	法律、管轄行政、地域など
a) 特定分野・業種	・フィリピン投資委員会(BOI: Board of Investment)が定める奨励分野・業種
b) 特定地域での事業活動	・管轄: フィリピン経済区庁 (PEZA: Philippine Economic Zone Authority) ・地域: PEZAが認定した各地の輸出加工区(経済区、エコゾーン)に投資する企業 ※Mactan Economic Zone 含む
	・管轄: スービック湾首都圏庁 (SBMA: Subic Bay Metropolitan Authority) ・地域: 米軍基地跡(マニラ北部)のスービック湾自由港
	・管轄: クラーク開発公社 (CDC: Clark Development Corporation) ・地域: 米軍基地跡(マニラ北部)のクラーク特別経済区
	・管轄: オーロラ特別経済特区庁 (APECO: Aurora Special Economic Zone Authority) ・地域: ルソン島中部に位置するオーロラ特別経済区
	・管轄: カガヤン経済区庁 (CEZA: Cagayan Economic Zone Authority) ・地域: ルソン島北部に位置するカガヤン特別経済区
	・管轄: ザンボアンガ特別経済区庁 (ZCSEZA: Zamboanga City Special Economic Zone Authority) ・地域: ミンダナオ島南西部に位置するサンボアンガ特別経済区
	・管轄: バターン自由港経済特区庁 (Authority of the Freeport Area of Bataan) ・地域: ルソン島南部に位置するバターン自由経済港区
c) 特別な企業形態、業務機能	・地域統括本部(RHQ: Regional Headquarters)
	・地域経営統括本部 (ROHQ: Regional Operational Headquarters)
	・地域統括倉庫(RW: Regional Warehouse)

出所) JETRO, Board of Investment (BOI)

図表 フィリピンの各種投資優遇措置対象別の主要な税制優遇措置

優遇措置対象 税制優遇	a)	b)				c)		
	B O I	P E Z A	S B M A	C D C	A P E C O	R H Q	R O H Q	R W
法人税免除 (新規4～6年間、最長8年間まで延長可)	○	○						
特別税 (国税、地方税の免除、代わりに5%の総所得税を賦課)			○	○	○			
法人税免除終了後の特別税		○						
関税やVATなどの免税	○	○	○	○	○	○	○	○

出所) JETRO ホームページ、外資に関する奨励、https://www.jetro.go.jp/world/asia/ph/invest_03.html

(2) 採用・労務管理

JETRO の「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査 2016 年度調査」によると、雇用・労働面での問題点として「従業員の質」を選択した企業が 103 社中 59 社(57.28%、複数回答)と最も多く、次いで、「従業員の賃金上昇」が 46 社(44.66%、複数回答)、「解雇・人材削減に対する規制」が 31 社(30.10%、複数回答)、「従業員の定着率」および「人材(中間管理職)の採用難」が 30 社(29.13%、複数回答)であった。

同調査によると、フィリピンの「従業員の賃金上昇」は、前年調査の 31.4%と比較し、13.3 ポイント増加したが、賃金上昇率は製造業・非製造業、それぞれ 4.8%、5.2%であり、ASEAN ではタイ(製造業 4.2%、非製造業 4.0%)およびマレーシア(製造業 4.3%、非製造業 4.6%)を上回るものの、インドネシア(製造業 9.4%、非製造業 7.8%)、ベトナム(製造業 8.4%、非製造業 7.7%)、カンボジア(製造業 8.2%、非製造業 7.7%)を下回っている。このように近隣諸国と比較して賃金上昇率がまだ相対的に低い点や、上述のように若い労働力が豊富で労働力の調達が容易な点、公用語が英語であり英語のスキルが高い点などがフィリピン進出の際の労働環境面での魅力となっている。実際に、英語力を活かしたコールセンターや IT・金融サービスなどのビジネス・プロセス・アウトソーシング(BPO) 産業を含めたサービス業が大きく成長しており、外務省によると、2016 年 1 月時点で全就業人口の約 56%が従事している。

また、フィリピンでは工業化が遅れており、雇用の受け口が十分でないため失業率が 6%台と高い。国内の労働市場は買い手市場であり、賃金が伸び悩んでおり、優秀な人材ほど海外に良い稼ぎ口を求めて出ていくため、海外への出稼ぎ労働者が 1,000 万人いるとされている。その結果、中間管理職という組織の将来を担う人材が不足し始

めてきている。また、労働定着率が低く給与水準の高い会社に移ってしまうことが多い。

労働争議発生件数は年間 10 件未満と、インドネシアやベトナムに比べて発生件数がきわめて少ないが、労働組合の力自体は非常に強く、過去には不当な解雇が刑事訴訟に発展することもあった。

※参考資料

- ・ 外務省ホームページ
- ・ JETRO ホームページ
- ・ 世界銀行ホームページ
- ・ PEZA ホームページ
- ・ JETRO 「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査 2016 年度調査」
- ・ JETRO マニラ事務所「フィリピンにおける物流インフラ」(2015.3)
- ・ JETRO マニラ事務所「フィリピンでの外国資本による会社、支店、駐在員事務所の設立手続」(2015.3)
- ・ JETRO 「アジア・オセアニア各国の電力事情と政策」(2015.5)
- ・ PwC フィリピン日系企業部「第 10 次ネガティブリスト（大統領令第 184 号）」
- ・ みずほ総合研究所「フィリピン新政権の政策評価」(2016.8.12)
- ・ 世界経済フォーラム「ジェンダーギャップ指数 2016」
- ・ Containerisation International TOP 100 Container Ports 2016
- ・ IATA, World Air Transport 2016
- ・ IMF “World Economic Outlook October 2016 Edition”
- ・ United Nations Department of Economic and Social Affairs, World Population Aging 2015
- ・ Department Public Works and Highways [Annual Report 2012]
- ・ ADB [Bridges Across Ocean, Apr 2010]

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
－ インドネシア・フィリピン編 －
報 告 書**

平成 29 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/>