

物流業の海外進出に向けた
諸外国の物流事情実態調査

－ シンガポール・マレーシア・ブルネイ編 －

報 告 書

平成30年3月

一般社団法人 日本物流団体連合会

目 次

第1章. 調査の概要	1
I. 調査の目的	1
II. 調査の視点	1
第2章. シンガポールにおける物流事業の実情（現地実態調査から）	3
I. シンガポールの物流事情について	3
1. シンガポール港の開発計画	3
2. チャンギ国際空港の開発計画	5
3. シンガポールにおける物流人材について	6
II. シンガポールにおける地域統括会社について	7
1. 地域統括会社制度の概要について	7
2. 地域統括会社制度のメリットについて	7
3. 地域統括会社制度のデメリットについて	8
III. シンガポールのコールドチェーン、日本食のビジネス拡大の可能性等について	9
1. シンガポールのコールドチェーンについて	9
2. シンガポールにおける日本食のビジネス拡大の可能性等について	9
IV. シンガポールの e-commerce について	12
1. シンガポールの e-commerce 市場について	12
2. シンガポールの宅配ボックスサービスについて	15
V. シンガポールのハラール市場について	16
1. シンガポールの人種構成	16
2. シンガポールにおけるハラール認証とハラール市場	16
第3章. マレーシアにおける物流事業の実情（現地実態調査から）	24
I. マレーシアの物流事情について	24
1. マレーシアの道路インフラについて	24
2. マレーシアの鉄道インフラについて	26
3. マレーシアにおける物流人材について	27
II. マレーシアのコールドチェーン、日本食のビジネス拡大の可能性等について	28
1. マレーシアのコールドチェーンについて	28
2. マレーシアにおける日本食のビジネス拡大の可能性等について	30
III. マレーシアの e-commerce について	32
1. マレーシアの e-commerce 市場について	32

2. マレーシアの宅配ボックスサービスについて	35
IV. マレーシアのハラール市場について	36
1. マレーシアの人種構成	36
2. マレーシアにおけるハラール認証とハラール市場	36
第4章. ブルネイにおける物流事業の実情（現地実態調査から）	43
I. ブルネイの物流事情について	43
1. ブルネイの物流市場について	43
2. ムアラ港コンテナターミナル	44
3. ムアラ港の開発計画	45
4. ブルネイの道路状況について	46
5. ブルネイにおける物流人材について	46
II. ブルネイのコールドチェーン、日本食のビジネス拡大の可能性等について	47
1. ブルネイのコールドチェーンについて	47
2. ブルネイにおける日本食のビジネス拡大の可能性等について	50
III. ブルネイの e-commerce について	52
1. ブルネイの e-commerce 市場について	52
2. ブルネイの宅配ボックスサービスについて	52
IV. ブルネイのハラール市場について	53
1. ブルネイの人種構成	53
2. ブルネイにおけるハラール認証とハラール市場	53
第5章. まとめ	56

資料編. シンガポール・マレーシア・ブルネイに関するデータ

第1章. 調査の概要

I. 調査の目的

日本の物流事業者が製造業等の海外進出の動きに積極的に対応するためには、現地の物流の実態について、日本との違いを踏まえて知っておく必要がある。そのため、できる限り現地と日本との比較を通じた実態把握が必要である。

そこで本調査は、諸外国と我が国における物流サービスレベルとの格差を検証することにより、物流面から進出製造業等の置かれた状況を明らかにしつつ、物流事業者の海外進出に向けた検討の際の基礎資料とすることを目的とした。

本年度の調査対象国は、ASEAN の中でも、「東南アジアの優等生」と言われ、工業、金融、物流など多くの分野において地域を代表する先進的国家であるシンガポール及びマレーシアと、イスラム国家であり物流面ではハラール分野で存在感を強めるブルネイを対象とした。

II. 調査の視点

ASEAN の中でも優等生と言われるシンガポール、マレーシアでは、政府主導の下で外資系企業の誘致・集積が進んでおり、また税制優遇策を梃子にグローバル企業のアジア地域統括拠点の立地先としても近年注目を集めている。物流面でも、海上輸送、航空輸送ともに世界のハブ機能を担っているという特徴があり、加えて日本からも大手量販店やコンビニなどの進出が加速するなど、生活レベルの向上に伴ってコールドチェーン輸送や正確なリードタイム、スピードなど付加価値の高い物流サービスが求められるケースが増えてきている。

また、イスラム人口の増加に伴い、我が国においてもハラール認証、ハラール物流に対する関心が高まっているが、マレーシアはサウジアラビアに次いで厳格な認証制度を持っており、自国のハラール認証制度の信頼を国内外で高めることで、世界のハラール・ハブとして国内外から投資を呼び込もうとしている。マレーシアの隣国であるブルネイにおいても外資誘致に力を入れており、税制面や投資制度などの優遇制度を充実させるとともに、マレーシアと同様にハラール・ハブとしての地位確立を目指している。

こうしたなかで、本調査は、「実際の現場での諸制度の運用」や「現地の物流サービスレベル」などの視点から、各国における国内物流事情について調査するとともに、上記のような観点から特に「コールドチェーン」「e-commerce」「ハラール」に焦点を当てて調査、とりまとめを行った。



	月日	都市名	現地時間	摘要・宿泊地
1	2017 年 10/15(日)	羽 田 発 シ ン ガ ポ ー ル 着	11:05 17:25	羽田空港より、空路、シンガポールへ シンガポール泊
2	10/16(月)	シ ン ガ ポ ー ル	終日	午前・午後:物流事情調査 シンガポール泊
3	10/17(火)	シ ン ガ ポ ー ル	終日	午前・午後:物流事情調査 シンガポール泊
4	10/18(水)	シ ン ガ ポ ー ル 発 ブ ル ネ イ 着	12:10 14:15	午前:物流事情調査 午後:空路、ブルネイへ ブルネイ泊
5	10/19(木)	ブ ル ネ イ 発 ク ア ラ ル ン プ ー ル 着	18:35 20:55	午前・午後:物流事情調査 夜:空路、マレーシアへ クアラルンプール泊
6	10/20(金)	ク ア ラ ル ン プ ー ル 市 内 ま た は 郊 外	終日	午前・午後:物流事情調査 クアラルンプール泊
7	10/21(土)	ク ア ラ ル ン プ ー ル 市 内 ま た は 郊 外	終日	午前・午後:物流事情調査 クアラルンプール泊
8	10/22(日)	ク ア ラ ル ン プ ー ル 発 成 田 着	07:05 15:05	午前:空路、成田へ 午後:成田空港到着 入国手続き

図表 調査日程、行程

第2章. シンガポールにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）

I. シンガポールの物流事情について

1. シンガポール港の開発計画

シンガポール港は、2017 年のコンテナ取扱貨物量で上海港に次ぐ世界第 2 位の取扱量を誇るアジア最大級のコンテナハブ港である。

現在、シンガポール港には大きく分けて 2 つのエリアにコンテナターミナルが位置しており、1 つは Keppel、Brani、Ranjong Pagar の 3 つのコンテナターミナルから構成される、通称“City Container Terminals”で、もう 1 ヶ所は“City Container Terminals”から西へ 10 km ほどの位置にある“Pasir Panjang Terminals”である。

これら既存の 4 つのコンテナターミナルのコンテナ取り扱い能力は年間 5,000 万 TEU となっている。

世界の多くのコンテナハブ港と同様に、シンガポール港も取扱貨物量の多くをトランシップ貨物が占めているが、上記のようにシンガポール港はコンテナターミナルが大きく 2 つのエリアに分かれていることがトランシップの際の効率を悪くさせている面がある。すなわち、第 1 船の寄港ターミナルが“City Container Terminals”で、積み替えのための第 2 船の寄港ターミナルが“Pasir Panjang Terminals”であった場合、“City Container Terminals”から“Pasir Panjang Terminals”までの間をトレーラでショートドレージを行わなければならない、ターミナル間の移動のために一定の時間やコストが発生してしまう。

このため、シンガポール政府およびポートオーソリティである PSA では、将来的にコンテナターミナルの機能全てをシンガポール最西端のトゥアスに移転させることを決定している。既存のコンテナターミナル機能を徐々にトゥアス港へ移し、2040 年代までに移転を完了させるという長期的な計画となっている。

図表 トゥアス港の整備計画

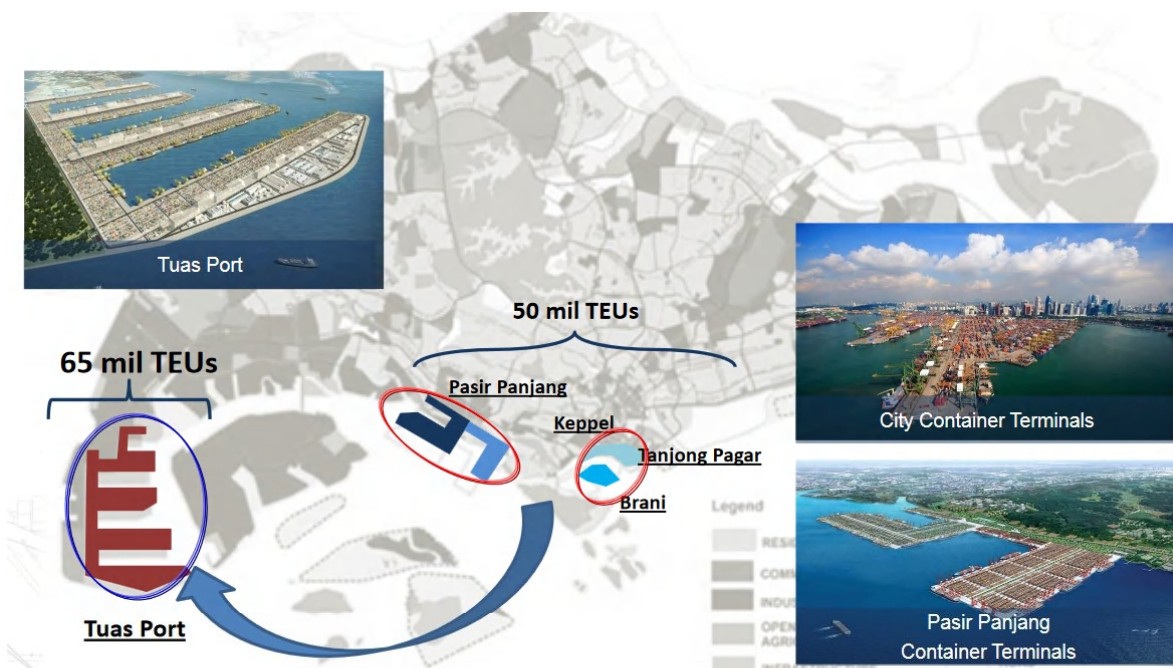
	面積	取り扱い能力	供用予定
Phase 1	416 ha	2,000 万 TEU	2021 年
Phase 2	405 ha	2,100 万 TEU	2020 年代後半
Phase 3	258 ha	1,100 万 TEU	2030 年代前半
Phase 4	258 ha	1,300 万 TEU	2030 年代中盤

出所) Maritime and Port Authority of Singapore

トゥアスターミナルは、現行のターミナルと同様に自動化ターミナルとなる予定で、ヤード内のコンテナ輸送も AGV（Automatic Guided Vehicle、無人搬送車）の導入により自動化させる計画である。

すべて完成後のトゥアスターミナルにおけるコンテナ取り扱い能力は、現ターミナルでの 5,000 万 TEU から 6,500 万 TEU に増加する計画である。

図表 シンガポール・トゥアス港の整備計画



出所) Maritime and Port Authority of Singapore

図表 トゥアス港コンテナターミナル



出所) Maritime and Port Authority of Singapore

2. チャンギ国際空港の開発計画

シンガポールのチャンギ国際空港は、2016 年の航空貨物取扱量で香港国際空港、メンフィス国際空港に次ぐ世界第 3 位の取扱量を誇るアジア最大級のハブ空港である。

チャンギ国際空港では、既に 3 つの旅客ターミナルが稼働中であるが、ちょうど調査団の訪問直後である 10 月 31 日にターミナル 4 が開業、年間 8,500 万人の旅客取り扱い能力が確保された。さらに計画中のターミナル 5 が完成する 2020 年代中頃には年間 1 億人を超える旅客数を見込んでいる。

図表 チャンギ国際空港のターミナル配置図



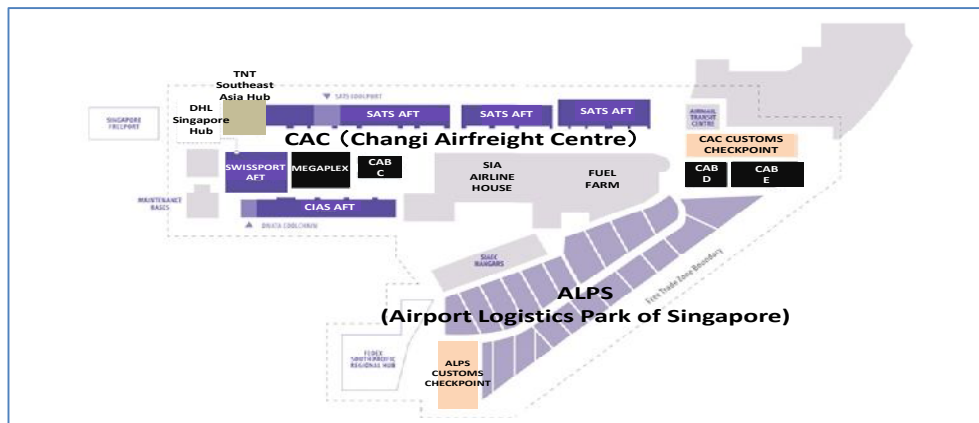
出所) Changi International Airport より作成

貨物では空港内の北側の敷地内にチャンギ航空貨物センター (Changi Airfreight Centre : CAC) とエアポート・ロジスティクス・パーク・シンガポール (Airport Logistics Park of Singapore : ALPS) が設置されている。

チャンギ航空貨物センターでは、施設の 24 時間運用や通関手続きの簡素化など積替え貨物を迅速に対応するための施設が整備されており、年間 300 万トンの貨物処理能力を有している。一方、エアポート・ロジスティクス・パーク・シンガポールには、貨物の移動や再包装など貨物の二次加工は別途の通関手続きなしで可能であることから日系物流企業を含む多くの国際物流企業 20 社が入居している。

24 時間運用の貨物センターではハイテク製品から生鮮食品に至るまでの多岐にわたる、製品・部品が取り扱われており、今後は e-commerce 関連貨物の取り扱いも見込まれている。

図表 チャンギ航空貨物センターとエアポート・ロジスティクス・パーク・シンガポール



出所) Changi International Airport

3. シンガポールにおける物流人材について

シンガポールでは日本と同様にドライバー不足が顕在化している。したがって、派遣会社を通じて外国人労働者で賄っている会社も多く、主に中国人やマレーシア人がドライバーとして雇われている。

ただし、シンガポールではシンガポール人の雇用を守るために国内総労働力の3分の2がシンガポール人（および永住権保持者）労働者により構成されることを目標に掲げているため、外国人労働者を追加で雇用しようとする、これに見合ったシンガポール人を雇用しなければならない。

このため、現場に一定の外国人労働者を確保するために、事務系は全員シンガポール人というケースも多いようである。

Ⅱ. シンガポールにおける地域統括会社について

1. 地域統括会社制度の概要について

シンガポールでは、外資誘致と産業育成のために様々な税制面でのインセンティブ施策がとられており、そのうちの1つが「地域統括会社制度」であり、日系企業を含めた多国籍企業の多くが、ASEAN 地域における地域統括機能の設置先としてシンガポールを選択している。

地域統括会社の認定を受けるためには、まずシンガポールで設立又は登記された会社であることに加えて、一定以上の実績及び規模を有する企業グループの会社であること、グループの指示命令系統における中枢機関であり、明確な管理統括機能を有することなどが求められている。

「地域統括会社」の認定を受けた場合、的確増分収入について原則として3年間は15%の法人税率（通常は17%）が適用される。また、3年経過後、上記要件を引き続き満たしている場合に限り、さらに適用期間が2年間延長されることとなっている。

以降では、現地に地域統括会社を置く日系企業へのヒアリングから、地域統括会社のメリット、デメリットについてとりまとめる。

2. 地域統括会社のメリットについて

シンガポールに地域統括拠点を置くことのメリットについては、上記のように地域統括会社に対する優遇税制の適用を受けることが出来ることはもちろんであるが、それ以外にまず第一に挙げられるのが、地理的に ASEAN の中心に位置しており、域内のどの国に対しても移動の便が良く、ASEAN 全体を統括するにあたって適した立地であるという点である。地理的な面に加えて、市街地と空港の近接性や入国審査がスムーズであることから出入国のストレスが少ないことや、政治・経済が安定していることに加え社会的インフラが整っており、物流面での優位性のみならず駐在員の生活環境が良いことなども大きなメリットとして指摘されている。

次に挙げられるメリットとして、人事、経理、法務などの機能を一元化することにより地域全体のガバナンスが強化できるとともに、現法一地域統括会社間の支払いを現地通貨化することで為替リスクを集約させることができるなど、経営統制や管理の面でメリットがあるとする声が多い。

上述のように、ASEAN 地域における地域統括機能の設置先としてシンガポールを選択している企業が多いことから、様々な情報がシンガポールに集約されるので、他国と比してビジネス面での優位性が高いことも指摘されている。

また、シンガポール人は基本的に英語が出来ることに加え、教育の水準が高く、優秀な人材の確保が容易である点もメリットとして指摘されている。

3. 地域統括会社のデメリットについて

一方、デメリットに関しては、物価水準が高く、地価・賃料などの事業維持コストがかかることに加え、人件費水準も高いため、全般的に高コスト構造となってしまう点が一番に挙げられている。

図表 アジア主要都市の月額賃料比較

(単位：米ドル)

	オフィス賃料 (1 m ² あたり)	住宅賃料	店舗賃料 (1 m ² あたり)
シンガポール	28～145	2,473～6,369	279～292
バンコク	18～26	1,782～2,574	45～91
クアラルンプール	20	1,370	18
上海	54	1,633	161
香港	34～273	3,094	389
ニューデリー	22	1,972	102

出所) 第25回アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較(2015年6月、ジェトロ)

前述のように、シンガポールでは国内総労働力の3分の2がシンガポール人(および永住権保持者)労働者により構成されることを目標に掲げているため、外国人労働者を雇うためには相応のシンガポール人を雇用しなければならない。

シンガポールでは2010年以降、外国人労働者への就労ビザの発給要件である基本月給の基準額が引き上げられるなど、外国人労働者に対する規制が段階的に強化されている。こうしたシンガポール政府による外国人労働者に対する規制の流れは当面変わらないとみられるため、現地採用での優秀な人材確保の重要性が高まっている一方で、他のASEAN諸国と同様に、シンガポールにおいてもジョブホッピングが一般的であるため、人材教育を行っても数年で離職してしまう点が課題として指摘されている。

また、肝心の優遇税制に関しても、シンガポールは元々の法人税率が低いため、優遇税制によるメリットは限定的であるという声も多く聞かれており、高コスト化が進む状況下にあっては、シンガポールにおける地域統括会社のあり方について見直しを考える時期に来ているのではないかと、という声も聞かれた。

Ⅲ. シンガポールのコールドチェーン、日本食のビジネス拡大の可能性等について

1. シンガポールのコールドチェーンについて

シンガポールにおけるコールドチェーン物流に関しては、輸出入から輸送、保管まで含めて日本と遜色のない品質が確保できている。

現地事業者へのヒアリングにおいても、日本のコールドチェーン物流と比較して品質、サービス面で異なる点を指摘する声は全くなく、日系、ローカルの区別なく輸送品質は高いようである。

2. シンガポールにおける日本食のビジネス拡大の可能性等について

シンガポールでは日本食レストランが既に約 1,100 軒あり、シンガポール国内における全飲食店舗の約 16%を占めている。

昨年にはシンガポールの中心地オーチャードに位置するシンガポール伊勢丹ウイスマ・アトリア店（Isetan Wisma Atria）の4階に広さ約 1,900 m²の「ジャパンフードタウン」がオープンするなど、近年はこれがさらに加速する傾向にある。

図表 ジャパンフードタウン



出所) 日本外食ベンチャー海外展開推進協会

シンガポール人にとって日本食は既に特別なものではなく、外食にあたっての選択肢の一つとして完全に定着しており、ヒアリングによると上記「ジャパンフードタウン」においても、顧客の8割はシンガポール人であるということである。

日系資本を中心とした高級和食店では日本産食材にこだわっている一方で、ローカル資本による和食店では日本産食材に対するこだわりは低く、シンガポールにおける食品輸入に占める日本のシェアは約2%に留まっている。

日本からの食品輸入では水産物が全体の2割を占めており、和牛を中心とした肉類や青果物などの生鮮食品の輸入も増加傾向にある。

ネットスーパーも普及し始めており、Cold Storage、Fair Price といった地場系スーパー大手もオンライン販売を手掛けており、生鮮食品をネット経由で購入すると買った購買行動も普及し始めている。

また、honestbeeのように、自前の店舗を持たず、顧客からオンラインで注文を受けて、注文された商品をスーパーなどで代理購入して自宅へ配達する、オンライン買い物代行業もある。

2015年7月にシンガポールでサービスを開始した honestbee は香港、台湾、マレーシア、フィリピン、インドネシア、タイの首都エリアでサービスを展開しており、日本にも東京と横浜の一部を対象として既に進出している。

写真 「honestbee」の配送車両（シンガポール）



図表 生鮮品のオンライン販売 (Cold Storage)

The screenshot shows the Cold Storage website's online shop for fresh vegetables. The page has a red header with navigation links: Exclusive Brands, Inspirations, Recipes, Newspaper Ads, Store Locations, and Need Help?. A search bar is present with the text 'Looking for something fresh?'. The main content area is titled 'Shop Online > Fresh > Vegetables'. On the left, there's a sidebar with 'Promotions' and 'Choose Your Aisle' sections. The main product grid displays various vegetable items with their prices and 'ADD TO CART' buttons. A 'SAVOUR' magazine advertisement is visible on the right.

Product Name	Size	Item Code	Price
4 Seasons Mix Salad Malaysia	Size: 125g	Item Code: 078351	\$7.25
Aloe Vera Fresh Thailand	Size: 200g	Item Code: 077907	\$2.60
Baby Caesar Salad Bowl	Size: BWL	Item Code: 074028	\$5.25
Baby Garden Salad Bowl Malaysia	Size: BWL	Item Code: 071263	\$5.25
Baby Radish Holland Packet	Size: 125g	Item Code: 161049	\$3.05

出所) <https://coldstorage.com.sg/shop-online/fresh/vegetables>

図表 生鮮品のオンライン販売 (Fair Price)

The screenshot shows the Fair Price Online website's online shop for fresh vegetables. The page has a red header with navigation links: Events, Recipes, Videos, Useful Tips, Lucky Draw, Store Locator, Store Weekly Ads, Help Center, and Contact Us. A search bar is present with the text 'Find a Product, Brand or Category'. The main content area is titled 'Fresh Vegetables' and features a large banner with the text 'fresh vegetables'. Below the banner, there's a grid of vegetable categories with their respective counts and images. A 'View More' link is visible at the bottom right of the grid.

Category	Count
Leafy	32
Asian	20
Potatoes & Tomatoes	16
Garlic, Ginger & Onions	13
Beans, Peas & Nuts	10
Mushrooms	10
Asparagus & Sprouts	9
Celeries & Lettuces	9
Chillies & Capsicums	9
Carrots & Roots	6
Gourds & Squashes	6

出所) <https://www.fairprice.com.sg/dairy-fresh-produce/fresh-vegetables>

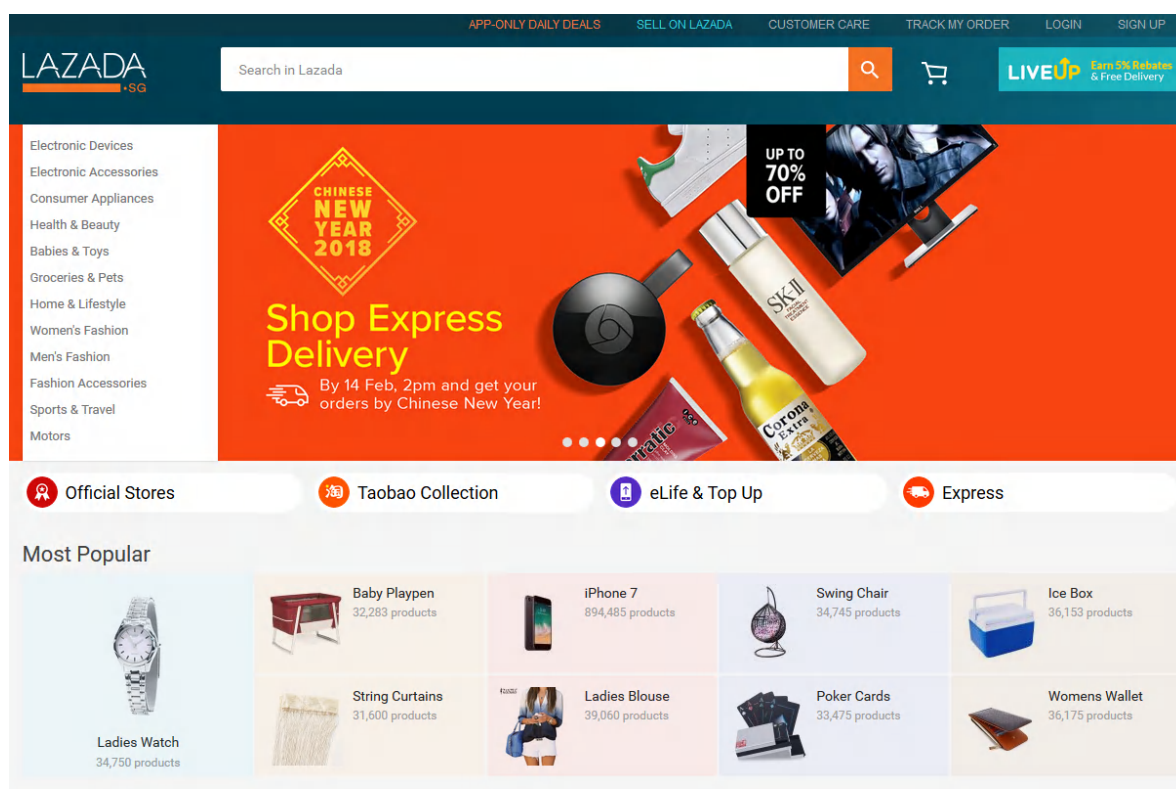
IV. シンガポールの e-commerce について

1. シンガポールの e-commerce 市場について

シンガポールにおける e-commerce の市場規模は、シンガポールの政府系投資ファンドであるテマセク・ホールディングスとグーグルが 2016 年 5 月に発表した共同調査レポートによると、2015 年には 10 億米ドルであったが、今後 2025 年までの 10 年間で 5 倍、54 億米ドルにまで成長するとしている。小売市場全体に占める割合でみると、現状の 2.1% から、市場の拡大を受けて 6.7% にまで拡大すると見込んでいる。

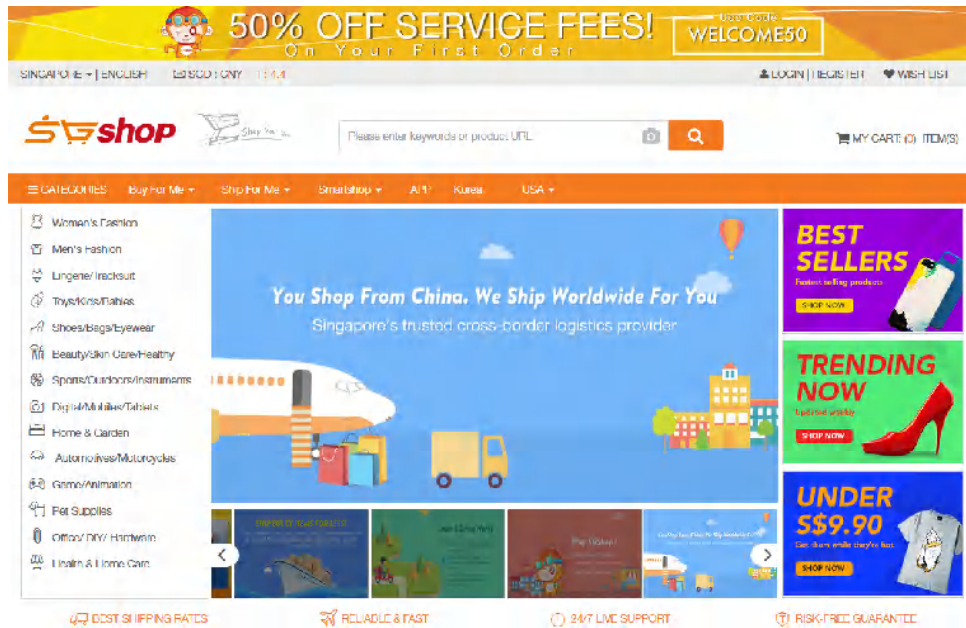
シンガポールにおける e-commerce のプレーヤーを見ると、中華系のアリババグループが経営権を持つ Lazada や淘宝网 (Taobao)、韓国系の Qoo10 などの事業者が大きなシェアを持っている。

図表 Lazada Singapore の WEB サイト



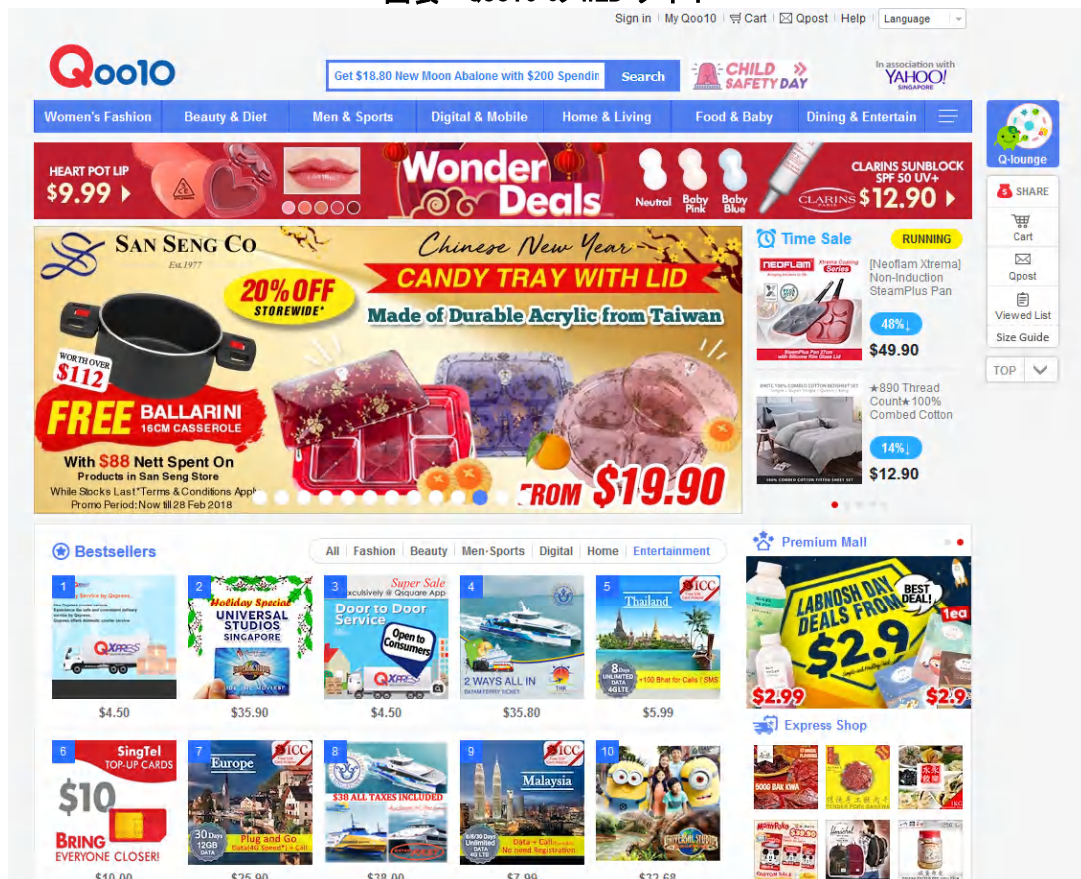
出所) <https://www.lazada.sg/>

図表 SGshop（新加坡淘宝代购）のWEB サイト



出所) <https://www.sgshop.com/>

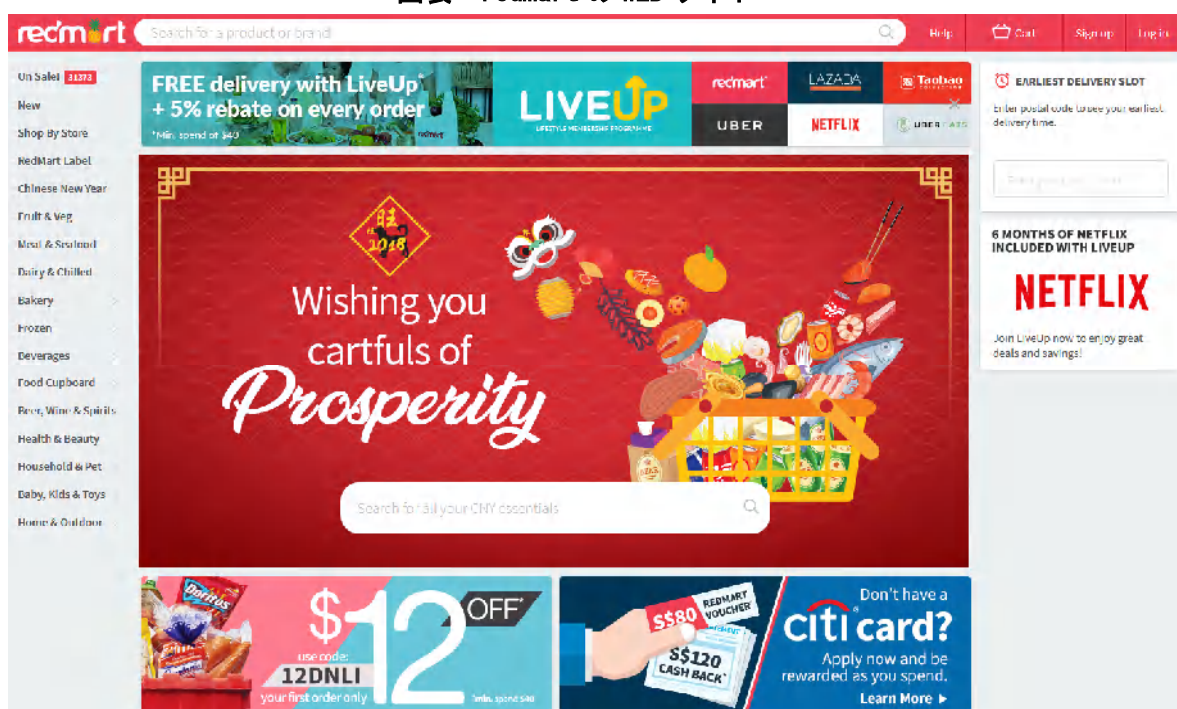
図表 Qoo10 のWEB サイト



出所) <https://www.qoo10.sg/>

2011 年創業のネットスーパー、redmart は自社倉庫に在庫を持ち、食品、日用雑貨などを中心に自社車両による配送を行っている。この redmart は昨年、Lazada により買収されており、Taobao も含めたアリババグループの存在感がシンガポールの e-commerce において高まっている。

図表 redmart のWEB サイト



出所) <https://redmart.com/>

こうしたなか、従前は域外のネットワークを通じて商品供給を行っていた Amazon が、2016 年にジュロンイースト・エリアのトー・グアン・ロードに Mapletree Logistics の所有する床面積約 9,300 m²のロジスティクスセンターをリース契約、シンガポールへの本格進出を果たすとともに、翌 2017 年には最短 1 時間で商品を届ける「アマゾン・プライムナウ」のサービスも開始している。

Amazon の本格進出によりシンガポールにおける今後のマーケットの拡大が期待されており、小売市場全体に占める割合は 2025 年までに現在の 2.1%から 6.7%程度までの拡大が見込まれている。

写真 シンガポールの Amazon fulfillment center



出所) The Business Times 2016 年 11 月 5 日付

2. シンガポールの宅配ボックスサービスについて

マレーシアでは「POPStation」と呼ばれる Singapore Post の提供する宅配ボックスサービスがある。

シンガポール国内に 150 ヶ所以上の POPStation が設置されており、配送時に不在であっても不在票に印刷されたバーコードにより指定された POPStation で荷物を受け取ることが出来る。また、e-commerce で購入した商品の配送先をはじめから任意の POPStation に指定することも可能である。

写真 POPStation



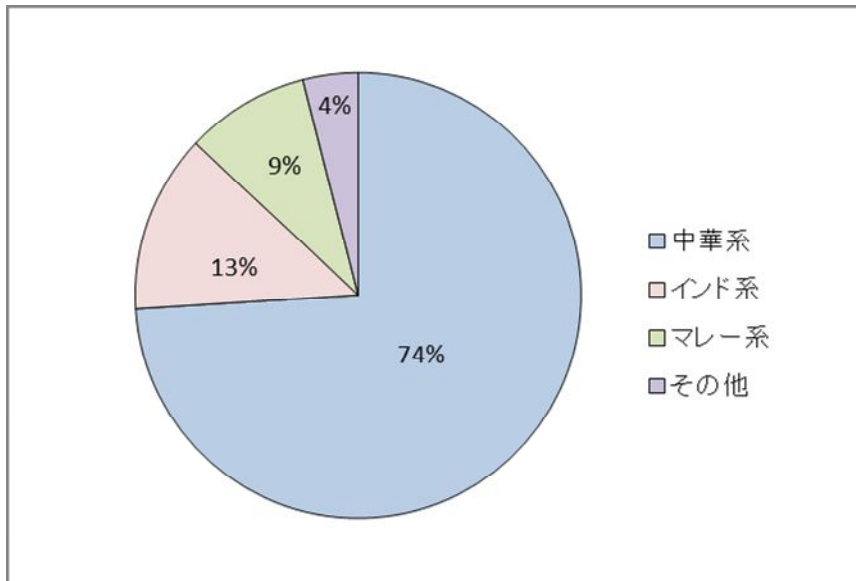
出所) <https://www.mypopstation.com/>

V. シンガポールのハラール市場について

1. シンガポールの人種構成

シンガポールの人種構成は中華系が 74%、マレー系が 13%、インド系が 9%、その他が 4%となっている。

図表 シンガポールの人種構成



出所) 外務省 国別基礎データ

2. シンガポールにおけるハラール認証とハラール市場

人口の約 4 分の 3 が中華系で占められており、ハラール商品の購買層であるムスリムはマレー系が中心であるため、シンガポールにおけるハラール市場は限定的である。

シンガポールにおけるハラール認証機関は「Islamic Religious Council of Singapore (MUIS)」のみである。

図表 シンガポールのハラール認証マーク



出所) THE RECOGNISED FOREIGN HALAL CERTIFICATION BODIES & AUTHORITIES (JAKIM)

シンガポールにおけるハラール認証の対象には輸出入製品、国内製造製品、飲食施設、食品加工施設等があるが、輸送、保管に係るハラール認証は存在しないため、基本的に物流事業者がシンガポール国内で運送業務に携わるにあたってハラール認証の取得が必要となる場面はない。

認証の申請に当たっては、シンガポールに所在する企業は MUIS に直接申請することとなるが、シンガポールに所在しない企業にあつては MUIS の 100%子会社である WAREES Halal Limited (WAREES) が、MUIS の認証に基づいて国外企業のハラール審査を行っているため、WAREES 宛てに申請するか、もしくは MUIS が認証する日本のハラール認証機関に対して申請を行うこととなる。

日本のハラール認証機関では「NPO 法人 日本ハラール協会」と「NPO 法人 日本アジアハラール協会」の2つの機関が MUIS から承認されており、両機関での認証があればシンガポールでも MUIS の認証マークと同等に取り扱われる。

Fair Price や COLD STORAGE など、シンガポール国内の主要な地場スーパーでは基本的にハラール商品売り場があり、またハラール商品専門のスーパーマーケットもある。

ただし前述のようにハラールマーケット自体が限定的であるため、小売業者の仕入れ基準における重要度においてハラールか否かはあまり重要視されておらず、店内のハラール売り場についてもレジを分けるなど販売動線が明確に分離されているわけではなく、「売り場の中の1コーナー」といった程度である。

写真 Fair Price 店頭



写真 Fair Price 店内のハラール売り場（奥の一角がハラール売り場）



※枠線内に「Porke」「猪肉」などの豚肉表示あり

写真 ハラル商品専門のスーパーマーケット（GLOBAL HALAL HUB）



写真 GLOBAL HALAL HUB 店内で売られる日本の認証商品



※ハラール認証マークとともに「radiation free」の文字もみえる

参考 日本のハラール認証機関

現在、我が国には概ね 10 団体程度の「ハラール認証機関」を称する団体があり、それぞれの基準においてハラール認証を行っている。

ただし、前述のように海外向けに製品を輸出したり、当該国に対して事業進出したりするにあたっては、当該国のハラール認証、もしくは当該国から相互認証を受けた日本の認証機関によるハラール認証を受ける必要があるため、海外進出や輸出を行う際には必要な認証は異なる点に留意する必要がある。

日本以外にも世界の様々な国にハラール認証機関が存在しているが、その中でもマレーシアのハラール認証機関である「JAKIM」のハラール認証の基準は、中東を含めたイスラム諸国の中でも信頼性が高いものとして国際的に認知されている。

したがって、ここでは我が国のハラール認証団体のうち、JAKIM との相互認証を受けている 6 つの認証機関について、我が国の代表的な認証機関として例示する。

①宗教法人 日本ムスリム協会（Japan Muslim Association : JMA）

○所在地：東京都品川区東五反田 3-17-23

○ホームページ：<http://muslim.or.jp>

図表 日本ムスリム協会のハラール認証マーク



出所) THE RECOGNISED FOREIGN HALAL CERTIFICATION BODIES & AUTHORITIES (JAKIM)

②NPO 法人 日本ハラール協会 (Japan Halal Association : JHA)

○所在地：大阪市平野区西脇 1-1-2 ミヤコ三愛ビル

○ホームページ：http://www.jhalal.com/

図表 日本ハラール協会のハラール認証マーク



出所) THE RECOGNISED FOREIGN HALAL CERTIFICATION BODIES & AUTHORITIES (JAKIM)

③一般社団法人 日本ハラールユニット協会 (Japan Halal Unit Association : JHUA)

○所在地：福岡県福岡市早良区百道浜 3-8-33

○ホームページ：http://jhua.jp/

図表 日本ハラールユニット協会のハラール認証マーク



出所) THE RECOGNISED FOREIGN HALAL CERTIFICATION BODIES & AUTHORITIES (JAKIM)

④宗教法人 日本イスラーム文化センター (Japan Islamic Trust : JIT)

○所在地：東京都豊島区南大塚 3-42-7

○ホームページ：<http://www.islam.or.jp/>

図表 日本イスラーム文化センターのハラール認証マーク



出所) THE RECOGNISED FOREIGN HALAL CERTIFICATION BODIES & AUTHORITIES (JAKIM)

⑤一般社団法人 ムスリム・プロフェッショナル・ジャパン協会 (Muslim Professional Japan Association : MPJA)

○所在地：東京都新宿区四ツ谷 4-32-1 吉岡ビル 3F

○ホームページ：<http://www.mpja.jp/index.html>

図表 ムスリム・プロフェッショナル・ジャパン協会のハラール認証マーク



出所) THE RECOGNISED FOREIGN HALAL CERTIFICATION BODIES & AUTHORITIES (JAKIM)

⑥NPO 法人 日本アジアハラール協会 (Nippon Asia Halal Association : NAHA)

○所在地：千葉県千葉市中央区松波 2-6-2 SR 千葉松波ビル 2F

○ホームページ：<http://web.nipponasia-halal.org/>

図表 日本アジアハラール協会のハラール認証マーク



出所) THE RECOGNISED FOREIGN HALAL CERTIFICATION BODIES & AUTHORITIES (JAKIM)

第3章. マレーシアにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）

I. マレーシアの物流事情について

1. マレーシアの道路インフラについて

南北に長いマレー半島であるが、これを貫く高速道路に関しては休憩所や料金所等も含めてきちんと整備されている状況にある。

ただし、整備が進んでいるのは North-South Expressway を中心としたマレー半島西側のルートであり、マレー半島東側については、高速道路の整備は遅れている状況にある。

図表 マレーシアの North-South Expressway



出所) PLUS MALAYSIA BERHAD

一般道路における舗装率は8割を超えているものの、建設後のメンテナンスが追いついていないことに加えて、排水能力に問題がある区間も多く、雨季などには冠水することも多いようである。また、その他の ASEAN 諸国と同様に、都心部では交通渋滞が激しく、物流面でも問題視されているところである。また、マレーシアでは車検システムが存在しないため、故障車両や車両事故による渋滞を惹起しているケースも多いとのことである。

ASEAN 域内においては、物流のシームレス化に向けて車両相互通行等に関する取り組みが進められている。マレーシアはマレー半島の南北でそれぞれタイ、シンガポールと国境を接しているが、シンガポールとの間では、シンガポール国籍のトラックがマレーシア国内を走行することは出来ないものの、逆にマレーシア国籍のトラックについてはシンガポール国内の走行は可能である。一方、タイとの間では車両相互通行協定が結ばれていないため、トラックは国境で貨物の積み替えが必要となる点が円滑なクロスボーダー輸送の阻害要因となっているという指摘もある。

写真 シンガポールに乗り入れたマレーシア車両



また、ある日系物流事業者によると、貨物を積載して走行中のトラックに対するハイジャック事件が年に数回は発生しているとのことで、地域によって治安に不安があるエリアがあるようである。

2. マレーシアの鉄道インフラについて

鉄道はマレーシア鉄道公社（Keretapi Tanah Melayu Berhad、KTMB）によって運行されているが、高速道路と同様、マレー半島西側のルートを中心に発達しており、西海岸線では主要都市を結ぶ急行列車が運行している一方、東海岸に伸びる支線は普通列車による運行が中心となっている。

貨物輸送については、タイから国境を越えてくるコンテナの輸送なども行われており、ペナンではコンテナターミナルに線路が乗り入れており、コンテナ船との接続が行われている。

図表 マレーシアの鉄道網



出所) Keretapi Tanah Melayu Berhad

写真 ペナン港コンテナターミナルゲート



※左がトラック、右がコンテナ列車の入り口

マレーシアはマレー半島の突端に位置し、現地に進出している日系物流事業者にとっても、ASEAN 地域での経済最先進国であるシンガポールと、タイなどインドシナ半島の生産拠点との重要な結節ポイントとして認識されている。

主要港であるポートクラン、タンジュンペラパス港は世界年間取扱コンテナ本数のトップ 20 に入っており、うちトランシップコンテナが 6 ～ 7 割を占めるなど、陸海ともに ASEAN 地域の結節点として重要な位置を占めている。

3. マレーシアにおける物流人材について

マレーシアにおいてもシンガポールと同様に労働力不足が常態化しており、作業員として労働者派遣会社から外国人労働者を派遣して貰っている事業者も多い。派遣外国人労働者の主な国籍はインドネシア人、ネパール人、バングラデシュ人、ミャンマー人などとのことであった。

Ⅱ. マレーシアのコールドチェーン、日本食のビジネス拡大の可能性等について

1. マレーシアのコールドチェーンについて

マレーシアにおけるコールドチェーン物流に関しては、日系物流事業者に関しては輸出入から輸送、保管まで含めて比較的高い品質が確保できている。

地場系のコールドチェーン業者は Gold Cold、Cold Chain Network など限られており、プレーヤーはそれほど多くない。また、物流品質に関しても先入れ・先出しが徹底されていない、衛生面の管理が雑、輸入から倉入れまでは良くても端末配送部分の品質が低いなど、日系リテーラーなどを中心に物流品質に対する疑問の声が聞かれた。

写真 Gold Cold 社の冷蔵倉庫と冷蔵トラック（同社 HP より）



近年のマレーシアにおいてはハイパーマートやショッピングモール、コンビニなどの「モダン・トレード」が一般的になる一方で、小さな個人食料雑貨店や市場など「トラディショナル・トレード」と呼ばれる業態の割合も高いことから、今後はモダン・トレードの比率がさらに高まってくることによるコールドチェーン物流へのニーズが高まるものと期待されている。

また、マレーシアにおいては「モダン・トレード」の普及に伴うコールドチェーン物流の需要増に対して、コールドチェーン物流を提供可能なプレーヤーの数が追いつかなかったことから、食品系などの大手ユーザーに関しては自社車両を購入して対応したところも多く、コンビニなどもメーカーから直送されているケースも多いとのことであった。

現地日系物流事業者では、数年後くらいにはこのような自家用トラックによる配送を行っているメーカーのトラックが買い換えを迎える時期がくるとみており、そうしたタイミングを合わせてコールドチェーン物流サービスを提供することができれば、これを契機としてメーカーの自営転換を促すことによるビジネスチャンスが到来すると期待する声もある。

写真 日系物流事業者の冷凍冷蔵倉庫



2. マレーシアにおける日本食のビジネス拡大の可能性等について

シンガポールと同様、近年マレーシアにおいても日本食の人気は高まっている。従来は健康志向や安全・安心などを背景に比較的高級志向のレストランが中心であったが、マレーシア国内における給与水準の上昇に加えて、マレーシア国内の物価上昇に伴ってローカルレストランとの価格差が相対的に縮小したことなどもあって、近年では日本食レストランの大衆化が進み、身近なものとなっている。

現在ではマレーシア国内に 1,400 軒近い日本食レストランが存在している。このうちクアラルンプール首都圏（クランバレー）だけで約 600 軒の日本食レストランが立地しており、地場資本による出店も増えているとのことである。

また、日系の小売業者では伊勢丹、イオングループがマレーシア国内で展開しており、売り場においても日本製食料品売り場を展開している。マレーシア人はムスリムが多いため、食品購入時にはハラールであるかノン・ハラールであるかが極めて重要であるが、鮮魚、生鮮野菜に関しては基本的にハラールとして扱われるため、「安心」「安全」「高品質」という日本製品のイメージとも相まって、日本から空輸した刺身のパックや野菜などについては、現地日本人のみならずローカルの顧客からも支持されているとのことである。

写真 日本で捌いてパック詰め、空輸される刺身



写真 日本産を謳う野菜売り場



写真 日本産を謳うケーキ売り場



Ⅲ. マレーシアの e-commerce について

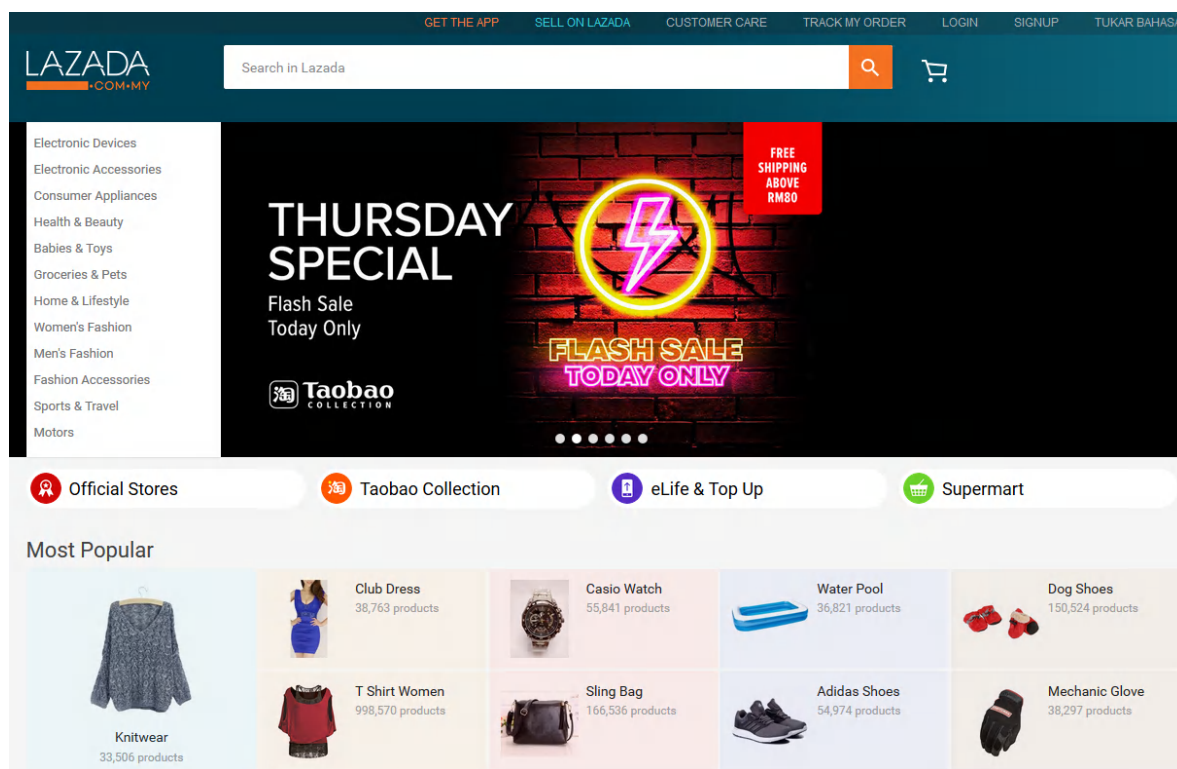
1. マレーシアの e-commerce 市場について

マレーシアにおける e-commerce の小売市場全体に占める割合は現状では 2.5%程度で、シンガポールと同様に現状では低い水準に留まっている。

前述のようにマレーシアでは小さな個人食料雑貨店や市場など「トラディショナル・トレード」と呼ばれる業態の割合も高く、日常の細かなものはそこで買ってしまううえ、車両保有が困難であるシンガポールと違って車社会であるため、自動車でショッピングモールへ買い物に行くという消費行動も一般的であり、e-commerce に対するインセンティブが働きにくい状況にある。

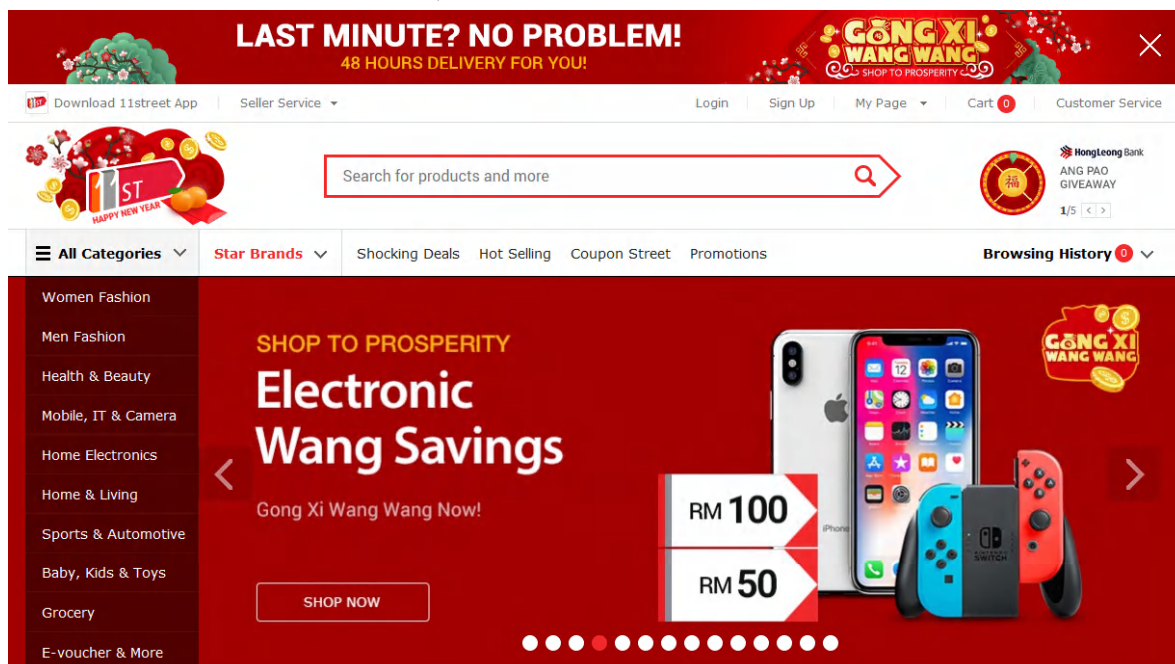
マレーシアの e-commerce における主なプレーヤーはアリババグループが経営権を持つ Lazada、韓国の携帯通信大手が運営する 11 street、地場系の Lelong などを中心に、ビッグプレーヤーの顔ぶれは変わっていない。

図表 Lazada Malaysia の WEB サイト



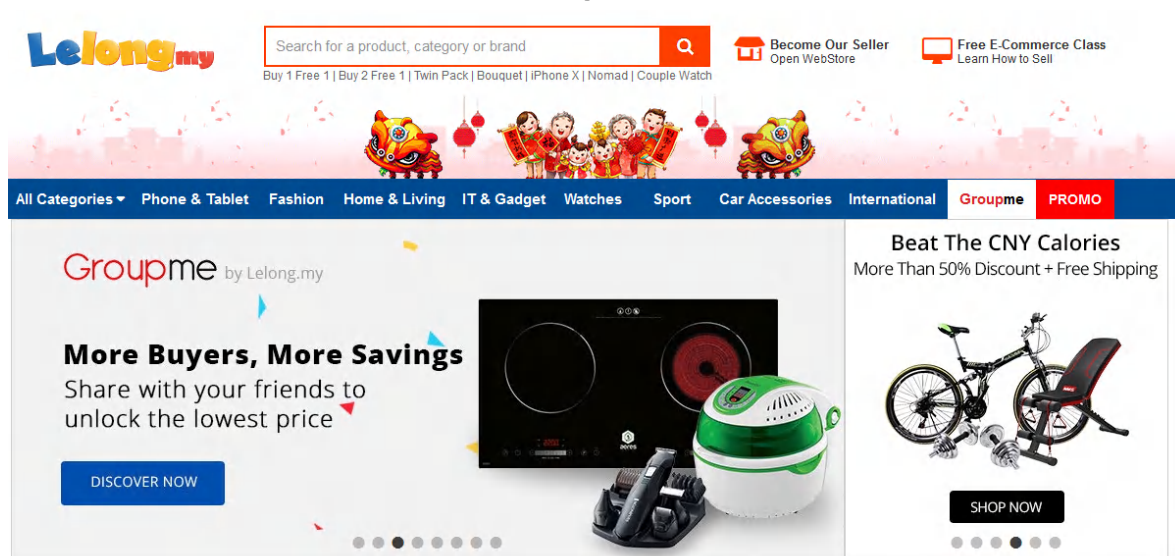
出所) <https://www.lazada.com.my/>

図表 11 street のWEB サイト



出所) <http://www.11street.my/>

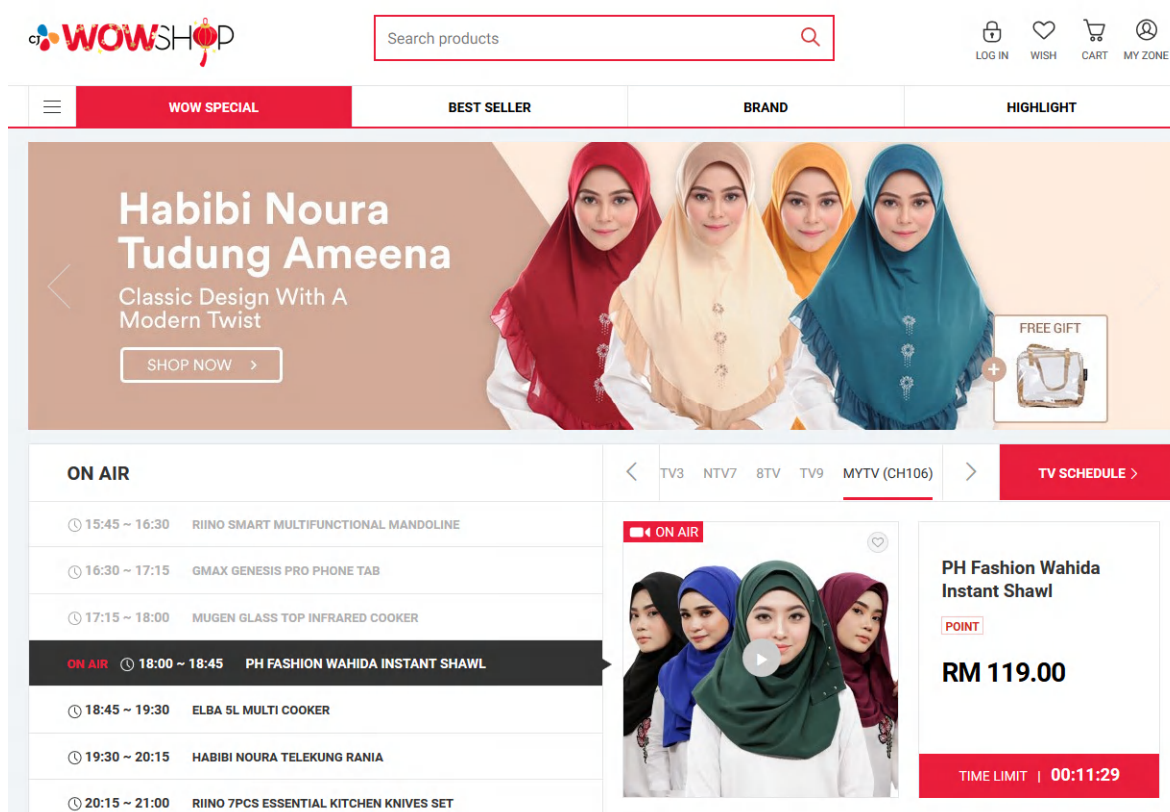
図表 Lelong のWEB サイト



出所) <https://www.lelong.com.my/>

また、韓国の企業グループであるC Jグループは、マレーシアで e-commerce 向けのサイトを運営する一方、マレーシアの衛星テレビ会社である Astro と番組の共同製作も含む提携を結ぶなど、メディアを通じた韓国ブランドの浸透戦略を進めている。実際に近年のマレーシアで韓国製ドラマや K-POP の人気上昇、いわゆる「韓流ブーム」が起こりつつあり、これとも相まって、マレーシアの通販や e-commerce 等における韓国企業のプレゼンスは高まりをみせているとのことである。

図表 C Jグループが運営する WOW SHOP のWEB サイト



出所) <https://www.cjwowshop.com.my/>

2. マレーシアの宅配ボックスサービスについて

マレーシアでは宅配ボックスサービスも存在しており、マレーシアの企業グループであるベルジャヤグループの Boxit、同じくマレーシアの企業グループであるサンウェイグループの POPBOX、郵便局の運営する PosLaju がいずれも 2016 年にサービスを開始しているが、いずれもサービス対象エリアがクランバレー中心であることに加え、宅配ボックスサービスそのものの普及が未だあまり進んでいないためロッカーの設置数自体も少なく、e-commerce で購入した商品のデリバリーに関しては、自宅や職場を指定するケースが多いとのことである。

図表 セブンイレブン店頭に設置された Boxit

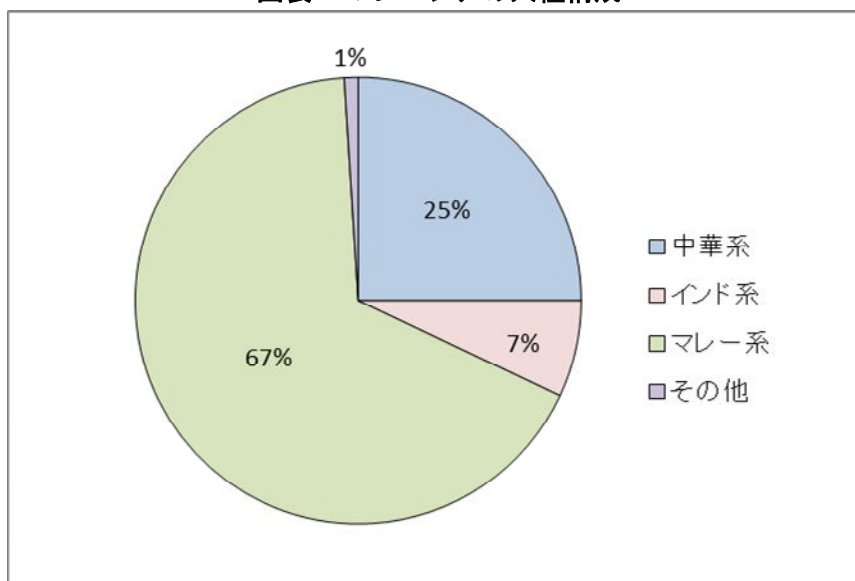


IV. マレーシアのハラール認証について

1. マレーシアの人種構成

マレーシアの人種構成はマレー系を中心とするブミプトラが 67%、中華系が 25%、インド系が 7%、その他が 1%となっている。

図表 マレーシアの人種構成



出所) 外務省 国別基礎データ

2. マレーシアにおけるハラール認証とハラール市場

マレーシアにおけるハラール認証は政府機関であるマレーシア・イスラーム開発庁 (Jabatan Kemajuan Islam Malaysia、以下 JAKIM) のみが行うことができる。JAKIM は首相府直轄の組織であり、マレーシアにおける唯一の公式ハラール認証機関に位置付けられている。

前述のように、JAKIM のハラール認証の基準は、中東を含めたイスラム諸国の中でも信頼性が高いものとして国際的に認知されており、マレーシアとしても自国のハラール認証制度の信頼を国内外で高めることで、マレーシア製ハラール商品の国際競争力強化を目指している。

それだけではなく、マレーシアにおけるハラール関連企業の誘致・集積に向け、ハラール関連の製造業やサービス業が立地する工業団地「ハラールパーク」の設置を進めている。そのための税制優遇措置も充実させており、最終的にはハラール製品やハラール関連企業向けサービスの世界的な拠点としての「ハラール・ハブ構想」を推進している。ハラール認証の国際化もそのための戦略として位置づけられており、マレーシアにおけるハラール手順の SOP (Standard Operating Procedure) 化を進めようと

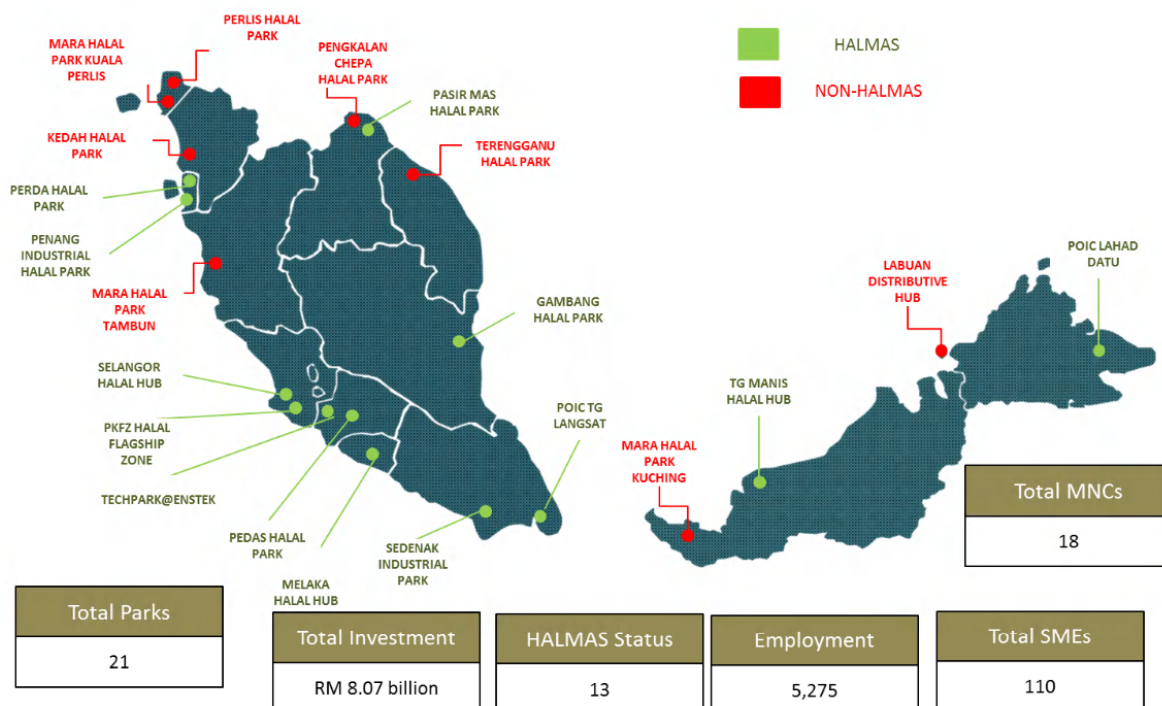
しているなど、ハラール自体は宗教的な理由によるものではあるものの、産業政策的な側面も有している。

図表 マレーシアのハラール認証マーク



出所) <http://www.daganghalal.com/>

図表 ハラールパークの立地



出所) Halal Industry Development Corporation

JAKIM のハラール認証においては、生産およびサプライチェーンの全段階において JAKIM のハラール要件が求められている。すなわち、屠畜場、食品の製造工程、レストランなどの施設に対して認証を付与する MS (Malaysia Standard) 1500 から始まり、イスラム教の観点を含んだマネジメントシステム (MS1900)、化粧品に対する認証 (MS2200-Part1) など、製造分野、品質管理分野に加えて、物流に係る輸送・保管分野と販売分野に対して認証する MS2400 シリーズを制定、サプライチェーン全体のハラール性を認証可能な状況となっている。

図表 マレーシアにおけるハラール規格とサプライチェーン



出所) 日通総研 ロジスティクスレポート No. 22 2015. 7

輸送・保管分野のハラール認証に関しては、輸送途上におけるハラール性を担保することが必要となるため、基本的にはノン・ハラール製品との動線分離や専用輸送容器、保管場所の隔離などが要件となるが、これに加えて、もし動線が交錯した場合におけるリスクマネジメントのために、輸送各段階での業務プロセスごとにリスク発生の可能性とリスク評価、対処方法などについてマニュアル化が成されていることが求められている。

認証の申請に当たっては、JAKIM がマレーシアにおける唯一の公式ハラール認証機関であるため、基本的には JAKIM に直接申請することとなるが、前述のように相互認証を受けた日本のハラール認証機関による認証も JAKIM 認証と同等の効力を持つ。

日本の認証機関では「日本ムスリム協会」と「日本ハラール協会」がシンガポールのハラール認証機関 JAKIM から承認されていたが、2017 年 2 月より「日本イスラム文化センター」「日本アジアハラール協会」「日本ムスリムプロフェッショナル協会」「日本ハラールユニット協会」の 4 団体も相互認証の承認を受けている。

しかし、ハラール認証を取得してノン・ハラール製品との動線を完全分離したとしても「そもそもノン・ハラール製品を輸送している会社には運んで欲しくない」という拒否反応を示す荷主も存在しており、認証取得がハラール輸送業務の獲得に直結するわけではない点には注意が必要とのことである。

また、輸送用容器に関しては JAKIM によるハラール認証とは別に「Sertu」と呼ばれるコンテナ洗浄に関する認証が存在している。この認証を受けるためには、コンテナを使用ごとに「聖なる土」を「聖なる水」で溶いた液体で、アラーへのお祈りを捧げながら6回に渡って洗浄することが求められており、これを専業とする事業者も存在している。

写真 Sertuに基づいて「聖なる土」を「聖なる水」で溶く様子



出所) <https://www.facebook.com/Islamiccleaning/>

マレーシアにおいてはシンガポールとは異なり、ハラール商品の購買層であるムスリムが人口の大宗を占めていることから、小売業者の仕入れ基準においても、一般消費者の購買基準としても、その重要度においてハラール認証の有無は非常に重要な要素である。

したがって、マレーシアの国内取引消費者省（MDTCC）は、JAKIM と州のイスラム教局（JAIN）の協力を得て、ハラール認証後も、その要件が遵守されているかどうかに関して、一般消費者からの苦情にも対応したり、認証企業に対しては定期的に査察を実施したりしている。

また、マレーシアのスーパーなどではハラール製品とノン・ハラール製品は区別されており、特に豚肉関連の製品に関しては売り場のみならずレジまで別となっている。

写真 マレーシア国内のスーパーにおけるノン・ハラール売り場



※奥には専用レジ付設の豚肉コーナー、手前はアルコール類コーナー

写真 マレーシア国内のスーパーにおけるポークカウンターレジ



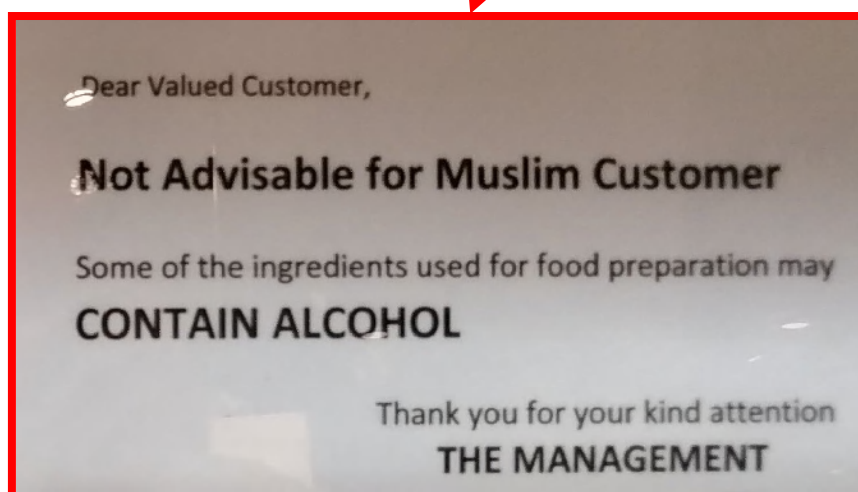
※ポークカウンターレジを示す張り紙



※ポークカウンターレジに並ぶことを促す看板

「ハラール」の認証を受けている企業が、MDTCC による査察の結果ノン・ハラールだと判明した場合は、マレーシアの取引表示法により罰せられ、禁錮刑または罰金が課されることとなる。前述の鮮魚や生野菜をはじめ、乳製品など基本的にハラールの対象とはならない食材も多いものの、万が一でもノン・ハラール成分が含まれていた場合に訴訟のリスクがあるため、下記のような表示を掲げた上で販売している店舗もある。

写真 ケーキ売り場にもムスリム向けの表示



第4章. ブルネイにおける国内物流事業の実情（現地実態調査から）

I. ブルネイの物流事情について

1. ブルネイの物流市場について

ブルネイ国内には製造業が少ないため、日用品や食料品等に関しては基本的にその多くを輸入で賄っている。輸入相手としてはマレーシア、シンガポール、中国などが多い。

とは言えブルネイは人口が約 42 万人しかいないため市場規模そのものが小さく、輸入量はそれほど多くない。ブルネイにおける主要なコンテナ港湾はムアラ港 1 港のみであるが、入港船舶は少なく、ブルネイの主要紙である Borneo Bulletin 紙には毎日の入港予定表が記載されている。

コンテナ船の入港は 1 日に 1～2 船程度で、入航のない日も珍しくなく、入港があったとしても卸すコンテナが 1 本しかないケースもあるとのことである。

図表 ムアラ港の入港予定表

Shipping Schedule for Muara Commercial Port								
NAME OF VESSELS	LAST PORT OF CALL	ETA / ANCHORAGE	ETB	ETD	NEXT PORT OF CALL	TYPE OF CARGO	AGENT	TEL/FAX
Harbour Zenith V:HZ051	Singapore	20100100	20100200		Kota Kinabalu	Containers	Harbour-Link Lines	2342227/2342226
Marine Emerald V:701	Japan	21102100	21102200		Kuantan	Steel Pipes	Perkema Shipping	2443085/2449517
Cape Faro	Bintulu	2010..PM	2010..PM		-	Containers	Archipelago	2221383/2220105
Sepang Express V:40	Jakarta	23100700	23100800		Philippines	Vehicles	LF Asia	2422562/2424352
"MV Silver Shadow"	Bintulu	26100800	26100900		-	Passangers	Jasra Harrison's	2242361/2232537
Kumano Lily	Argentina	29101700	29101800		-	Soya	Tri-Star	2653013/2652685

Muara to Labuan Ferry "MV SHUTTLE HOPE" Agent: TEGAP HARTA BUMI SDN BHD Tel: 2771771/2772000
Muara to Labuan - 0915 ; Labuan to Muara - 1600

出所) Borneo Bulletin October 19, 2017

このような状況であるので、ブルネイでは物流のマーケットも小さく、ローカル物流事業者も大手数社ほどで足りている状況である。

貨物量自体は少ないこともあり通関はスムーズであり、海運貨物であっても航空貨物であっても、基本的に午前中に到着した貨物は午後には搬出可能である。

ただし、例えばフランスからの小包が到着まで 3 週間かかったり、日本からのクーリエが 2 週間かかったりなど、ブルネイに到着するまでに時間がかかる。

2. ムアラ港コンテナターミナル

ムアラ港のコンテナターミナルは2007年まではシンガポールのPSAインターナショナルが、その後はブルネイ政府が管理運営を行っていたが、2017年2月からは中国の「広西北部湾国際港務集团有限公司」とブルネイの政府系投資会社「Darussalam Assets Sdn Bhd」の合弁会社である「MUARA Port Company Sdn Bhd (MPC)」により管理運営が行われている。

図表 ムアラ港コンテナターミナル



出所) Ministry of Finance, Brunei Darussalam

図表 ムアラ港レイアウト



出所) Ports Department, Ministry of Communications, Brunei Darussalam

3. ムアラ港の開発計画

ムアラ港では、現在のムアラ港と沖合にあるムアラ大島とを「Muara-PMB Bridge」で結び、ムアラ大島側に新たなコンテナターミナル整備を含む一大港湾再開発プロジェクトが進められており、このプロジェクトも中国企業である中国港湾工程有限責任公司により進められている。

これらは中国政府が掲げるシルクロード経済圏構想「一带一路」に合わせた動きとみられており、もともと華人が中心であったブルネイ経済における中国のプレゼンスは、一带一路構想の中でますます高まってきている。

図表 ムアラ港整備計画



出所) Brunei Embassy, USA 資料より日通総研作成

4. ブルネイの道路状況について

ブルネイの一般道路における舗装率は8割程度で、舗装の状況も比較的良好である。ただし、公共交通機関の発達していないブルネイにおいては、国民の主要な移動手段が自動車であるため、ASEANのその他の国ほどではないものの、朝夕の時間帯には道路渋滞が発生している。

写真 ブルネイ中心部での夕方の渋滞



5. ブルネイにおける物流人材について

ブルネイの1人あたりGDPはASEAN諸国内でシンガポールに次ぐ2位であるが、その多くは国王家を中心とした王族に占められており、一般国民の暮らしが裕福であるわけではない。ただし、ブルネイには税金がなく、教育費や医療費なども基本的に無料であるため、生活には特に困らない状況である。

このうちマレー系の多くは公務員を指向するため、経済分野においてはブルネイ華人が主要な位置を占めている。

一方、マレー人、華人ともに単純労働は忌避する傾向にあり、トラックドライバーに関しても基本的に外国人労働者が中心である。外国人労働者の主な国籍としては、マレーシア人、フィリピン人、インドネシア人などが多いとのことであった。

Ⅱ. ブルネイのコールドチェーン、日本食のビジネス拡大の可能性等について

1. ブルネイのコールドチェーンについて

ブルネイにおけるコールドチェーン物流に関しては、物流事業者のサービスとしては提供されていない。

そもそもブルネイの人口が少ないため前述のように市場規模が小さく、冷蔵輸送が「業」として成り立ちづらいことに加え、そもそも物流事業者自体も少ないことがその要因であり、前述のローカル物流事業者のサービスメニューにも冷蔵輸送は掲げられていない。

したがって、食品関連など冷蔵、冷凍輸送を必要とする事業者は基本的に自社で冷蔵、冷凍トラックを保有、冷蔵倉庫も自前で整備し、自家用トラックによる冷蔵、冷凍輸送を行っている。

写真 日本食レストラン事業者の自家用冷蔵トラック



空港や港湾にも冷蔵倉庫は整備されておらず、港湾や空港に留め置いていると品質の劣化が進んでしまう恐れがあるため、もし輸入貨物でリーファーコンテナなどが入ってきた場合には、とにかく自家用トラックで速やかに搬出し、荷主自身の自家冷蔵倉庫へ入れるなどの対応しかないとのことであった。

写真 日本食レストラン事業者の自家用冷蔵倉庫



市内のスーパーマーケットなどでも、冷凍食品や肉類、清涼飲料などは冷蔵・冷凍のショーケースを用いて陳列されているものの、鮮魚や野菜などについては氷を敷き詰めたステンレスの陳列台に並べて売られている。

写真 スーパーマーケットの鮮魚売り場



写真 スーパーマーケットの野菜売り場



写真 ブルネイのハラール認証マークが表示された肉類



2. ブルネイにおける日本食のビジネス拡大の可能性等について

ブルネイでも日本食は人気であり、ブルネイ全体で約 30 軒程度の日本食レストランが存在している。これは一見して少ないように見えるが、ブルネイの人口は約 42 万人に過ぎない一方、シンガポールの人口は約 560 万人、マレーシアの人口が約 3,100 万人であるので、人口をベースに比較するとシンガポールでは約 5,100 人に 1 軒、マレーシアでは約 22,000 人に 1 軒であるのと比してブルネイは 14,000 人に 1 軒となり、マレーシアよりもその数は多く、ブルネイ人口の大半が国土面積の 1 割程度の「ブルネイ・ムアラ地区」に集中していることを考えると、日本食レストランの密度は高く、日本食の人気の高さが伺える。

図表 Excapade Japanese Cuisine (日本食レストラン)



このような日本食人気の背景には、やはり「安心」「安全」「高品質」という日本製品のイメージが強く影響を及ぼしているとのことであった。

このような日本食の人気はレストランだけに留まらず、ブルネイには「ロイズチョコレート」が進出、ブルネイ国際空港をはじめとしてブルネイ国内で3店舗を展開しており、ローカルの消費者の人気も高いということであった。

図表 ROYCE' Boutique Airport（ロイズチョコレートの空港店）



Ⅲ. ブルネイの e-commerce について

1. ブルネイの e-commerce 市場について

ブルネイではローカルの e-commerce 事業者は存在しておらず、オンラインで海外事業者から越境 E C の形で購入しているケースがほとんどである。決済に関してもオンライン決済が中心である。

輸入元は中国およびマレーシアが圧倒的に多く、現地でのヒアリングによると、最も多く利用されている e-commerce サイトは淘宝网(Taobao)であるとのことであった。

図表 淘宝网の WEB サイト



出所) <https://world.taobao.com/>

2. ブルネイの宅配ボックスサービスについて

ブルネイでは e-commerce 市場そのものの規模が小さいため、現時点では宅配ボックスサービスを提供する事業者はない。

海外の e-commerce 事業者から購入した商品の配送に関しては、着地をブルネイにすると発注からブルネイ到着、配送までの時間がかかる場合があるため、同じボルネオ島内で国境を接するマレーシアのミリ在住の友人、親戚などを配送先として指定し、到着したら自分の車で友人、親戚宅まで取りに行くというケースもよくみられるとのことである。

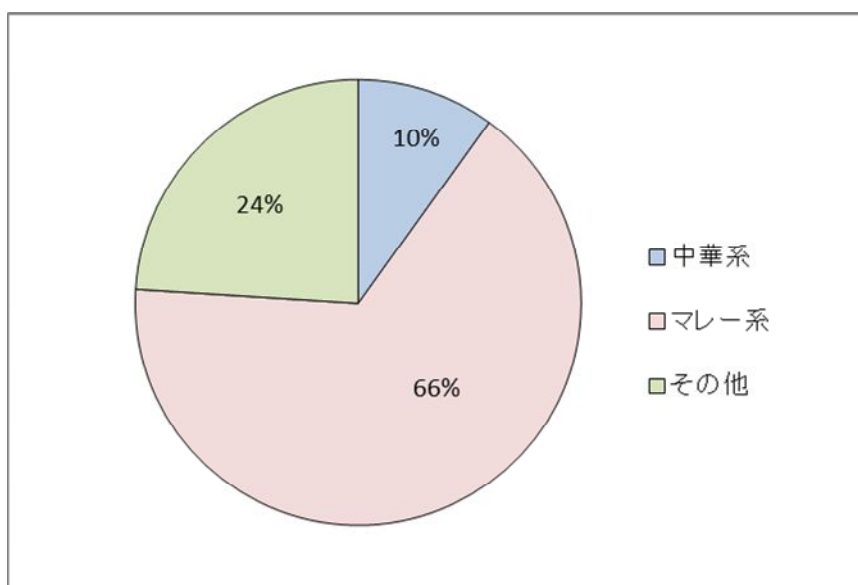
IV. ブルネイのハラール認証について

1. ブルネイの人種構成

ブルネイの人種構成はマレー系が66%、中華系が10%、その他が24%となっている。

ブルネイは「スルタン」の称号を有する国王が国家元首であり、イスラム教が国教とされており、全国民の約8割がムスリムである。

図表 ブルネイの人種構成



出所) 外務省 国別基礎データ

2. ブルネイにおけるハラール認証とハラール市場

ブルネイでは2014年5月にイスラム教に基づくシャリア刑法が施行されており、ラマダン月に公共の場で飲食・喫煙することは禁止されているほか、公共の場（レストラン等の飲食店を含む）での飲酒や、イスラム教徒にアルコール飲料を販売、贈呈等することは禁止されている。この規定は外国人や非イスラム教徒であっても適用される。

ブルネイのハラール認証は政府機関である宗教省が発行、シャリア法に則って審査が行われており、審査にあたっても宗教省職員が実施している。日本のハラール認証機関との間での相互認証も行われていないため、日本から食品などを輸出する際にはブルネイ側の輸入者に対して成分表を提示し、輸入者側でハラール認証の申請を行うのが一般的である。

図表 ブルネイのハラール認証マーク



出所) THE RECOGNISED FOREIGN HALAL CERTIFICATION BODIES & AUTHORITIES (JAKIM)

宗教省へハラール認可の申請を行うと、まず査察委員会による工場施設等の査察が行われた後、「宗教省ハラール認証及びハラール・ラベル検査委員会」と「宗教省イスラム宗教委員会」による審査を経て、いずれの審査でも承認されればハラール認証が発行される（日本から輸出するケースでは工場施設等の査察は行われない）。

ハラール認証を受ける製品は、製品の成分がハラールであることはもちろん、製造ラインについてもハラールとノン・ハラールを完全に分離することが求められている。

また、シンガポールなどではアルコールの含有率が2%まではハラール認証で許されているが、ブルネイでは完全に0%でなければハラール認証が発行されない。したがって、醤油や味噌、醸造酢などの発酵調味料は、表示がなくても微量のアルコール成分が含有されている可能性があるため、ブルネイにおいては特に厳格な成分検査が成されるとのことである。また、近年では審査が年々厳格化する傾向にあるとのことである。

一方、ブルネイでは物流に係るハラール認証は存在しないため、ハラール製品、ノンハラール製品の輸送段階での混載に関しても特に問題視されることはないとのことである。また、販売プロセスに関しても厳しいルールはなく、スーパーマーケットにおいても売り場やレジを分けるなどの動線分離は行われていない状況であった。

マレーシアと同様、ブルネイのハラール認証も政府機関が認証していることから、世界的な信頼性も高く、ブルネイではこの信頼性を活用した経済多角化政策の一環として「ブルネイ・ハラール・ブランド・イニチアチブ」という施策が推進されている。これは、国内外で製造された質の高いハラール商品を「ブルネイ・ハラール」ブランドの商品として販売促進することにより、ブルネイとパートナー国との関係を強化するとともに、合弁事業や海外直接投資の機会を提供することでハラール・ハブとしての地位を固めることを目的とするものである。

このためにブルネイでは認証ロゴ以外に商業的なロゴとして「ブルネイハラールフーズ」を展開しており、このブランドの商品を取りそろえたショールームを首都内に設置するなど、単に認証のみならず販売網の開拓にも力を入れている。

このように、ブルネイにおいてもハラールは宗教的側面だけでなく、産業政策的な側面を併せ持っていると言える。

図表 ブルネイ・ハラールショールーム



出所) <http://brunei-halal.com/>

第5章. まとめ

ASEAN10ヶ国の2016年における1人当たりGDPをみると、第1位がシンガポール、第2位がブルネイ、第3位がマレーシアで、今回の調査対象である3ヶ国は1人当たりGDPで上位3ヶ国であったことになる。

ただし、ブルネイの章で見たように、ブルネイの1人当たりGDPは王族によって大きく押し上げられており、実際の経済規模や物流レベルで見ると、シンガポールやマレーシアとは未だ大きく懸け離れている。ただし、CMLV諸国のように戦乱や革命などといった政治的要因により経済が停滞していた状況ではなく、単にマーケットが小さいというだけであるので、今後の経済発展や海外投資の如何等によっては、市場としての有望性が生まれてくる可能性はある。

物流サービスのレベルという観点からコールドチェーンをみると、シンガポールにおいてはほぼ我が国と同様のサービスレベルが享受できる状況である一方で、マレーシアではコールドチェーンサービス自体は存在しているものの、日系リテーラーからはローカル運送事業者のサービスレベルへの不満の声が聞かれていることに加えて、荷主自身の自家用輸送もまだまだ多いなど、コールドチェーンサービス自体の輸送ニーズに対しては質的にも量的にも十分なサービスを供給しきれていない様子が見えられた。ブルネイでは営業用輸送でのコールドチェーンサービス自体が存在しておらず、今回の調査対象の中で、マレーシア、ブルネイに関しては保管・配送を通じて一貫した品質でのサービスを提供することで、我が国からの新規参入にあたって付加価値の面での差別化が可能ではないだろうか。「安心」「安全」「高品質」という日本製品のイメージや、これに裏打ちされた日本食人気の高さは3ヶ国総てに共通しており、日本的な高品質という付加価値には物流の面でも可能性があるだろう。

e-commerceについては、最も経済規模の大きなシンガポールにおいても、その他の2ヶ国においても、小売業の売上全体に占める割合は低いものとどまっている。ただしそれは逆にみると今後の伸び代が大きいということでもある。シンガポール、マレーシアではクレジットカードやスマホの普及率も高く、宅配ボックスサービスというラストワンマイル向けサービスも既に普及し始めており、大きな可能性を秘めていると言える。

マレーシア、ブルネイではイスラム教が国教とされているため、ともに厳格なハラール認証が行われている。ただし、マレーシアでは品質管理や物流などサプライチェーン全般にハラール認証が必要である一方、ブルネイでは基本的に製造にかかる部分に対する認証のみで、物流に関する認証は必要とされていない。ただし、両国ともに「ハラール・ハブ」を産業政策的に打ち出しており、今後もハラール審査の厳格化やハラール対象分野の拡大が考えられるため、ハラール認証動向に関しては今後も注視していく必要があるだろう。

資料編

I. シンガポールに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

シンガポールは、シンガポール島と約 60 の小さな島々からなり、マレー半島南端、ほぼ赤道直下に位置する国である。北はジョホール海峡を隔ててマレーシア、南はシンガポール海峡を挟んでインドネシアと隣り合っている。国土面積は約 719.2 平方キロメートルと、東京 23 区 (626.7 平方キロメートル) をやや上回る規模であり、ASEAN 最小国である。県や市はなく、国全体がシンガポールという一つの都市となっている。

(2) 人口・民族・言語

人口は約 561 万人 (2016 年 6 月末時点、国民、永住者、1 年超えの長期滞在外国人を含む。シンガポール統計局) であり、ASEAN 最少である。同時点での国民・永住者の人口 (393 万 3,600 人) のうち、74.3%が中国系民族、13.4%がマレー系、9.1%がインド系、3.2%がその他という民族構成になっている。これは、先住のマレー民族に加え、中国、インド、インドネシア、パキスタン、スリランカ、中近東などから労働者として多くの移民が集まり、現在の多民族国家を形成しているからであり、宗教は仏教のほか、イスラム教、ヒンズー教、道教、キリスト教などがある。公用語は英語、中国語 (北京語)、マレー語、タミール語であるが、国語はマレー語となっている。

(3) 政治経済概況

もとはイスラムの影響下にあったが、1826 年より英国の植民地となり、以降、東西貿易の要所として発展してきた。1859 年に英連邦内自治国となるが、1963 年にはマレーシア連邦の結成に参加、1965 年に独立している。現在は自由貿易港を持つ流通の要として、また国際金融都市、IT 都市などとしても注目されている。

シンガポールは立憲共和制であり、元首は大統領で任期 6 年である。現在の元首はトニー・タン大統領 (2011 年就任)、首相はリー・シェンロンである (2017 年 9 月 11 日内閣改造)。

2016 年のシンガポールの実質 GDP 成長率は 2.0%と、前年の 1.9%より 0.1 ポイント上回った。これは第 4 四半期の製造業の回復によるものである。2015 年から続く原油価格の低迷などの影響で輸出は 2 年連続、輸入は 4 年連続で減少していたが、2016 年後半より回復に転じている。対内直接投資は、前年に引き続き固定資産投資が縮小したもののフィンテックやロボティクスなど、第 4 次産業革命を見据えた先端分野の投資が活発となった。対日直接投資は、物流施設や高級住宅物件などの不動産分野を中心に前年より拡大した。(出典: JETRO 世界貿易投資報告)

2016 年の世界銀行の GDP ランキングでは、シンガポールは 198 カ国中 37 位と、ASEAN ではインドネシア (16 位)、タイ (26 位)、フィリピン (37 位) に次いで 4 番目となっている。

(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。2016 年の実質 GDP 成長率は 2.0% であり、2014 年の 3.57% からは減速しているものの、前年比ではほぼ横ばいである。IMF によると、2017 年の成長率は 2.5%、2018 年は 4.9% であり、経済は回復の見通しであり、2020 年にも 2.6% の成長が期待されている。2016 年の一人当たり GDP は 52,961 ドルと、年々低下しており、輸出額・輸入額も減少傾向にある。

図表 基礎的経済指標

項目		2014年	2015年	2016年
GDP				
	実質GDP成長率(%)	3.57	1.93	2.00
	名目GDP総額 - 単位:10億ドル	308.2	296.8	297.0
	一人当たりのGDP(名目) - 単位:ドル	56,338	53,629	52,961
消費者物価指数				
	消費者物価上昇率(%)	1.01	△0.50	△0.50
	失業率(%)	1.69	1.69	n.a.
国際収支				
	輸出額 - 単位:100万ドル	410,090	351,530	330,182
	対日輸出額 - 単位:100万ドル	16,753	15,281	14,922
	輸入額 - 単位:100万ドル	366,301	297,035	281,976
	対日輸入額 - 単位:100万ドル	20,106	18,589	19,638
	経常収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	60,819	53,757	56,501
	貿易収支(国際収支ベース、財) - 単位:100万ドル	81,712	82,848	82,786
	金融収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	52,466	51,503	59,279
	直接投資受入額 - 単位:100万ドル	1,019,460	1,082,010	1,096,320
	外貨準備高 - 単位:100万ドル	256,643	247,534	246,365
	対外債務残高 - 単位:100万ドル	2,457,720	2,411,580	2,442,180
	政策金利(%)	0.68	1.23	0.96
	対米ドル為替レート(期中平均値) - 単位:シンガポール・ドル	1.27	1.37	1.38

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 : IMF "World Economic Outlook Database"
消費者物価上昇率、失業率、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、対米ドル為替レート : IMF "International Financial Statistics"
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

2016 年の輸出については、前年比 4.4%減の 4,553,450 万シンガポールドルであった。品目別では、IT 製品が 186,173 万シンガポールドルと全体の 40.9%を占めたものの、前年比 2.0%減となった。IT 製品のうち、IT 部品が 1,353,740 万シンガポールドルと全体の 29.7%となっている。主要輸出品目の中では、IT 最終財、精密機器を除き、すべてマイナスの伸び率となっており、もっとも減少した品目は医薬品で 17.4%減であった。

図表 シンガポールの主要品目別輸出（通関ベース）

単位: 10万シンガポールドル、%

輸出	2015年	2016年		
	金額	金額	構成比	伸び率
一般機械	70,012	67,931	14.9	△3.0
IT製品	190,060	186,173	40.9	△2.0
IT最終財	49,846	50,799	11.2	1.9
コンピューター・周辺機器	20,743	18,771	4.1	△9.5
IT部品	140,214	135,374	29.7	△3.5
半導体等電子部品類	115,776	111,577	24.5	△3.6
精密機器	23,659	23,848	5.2	0.8
輸送機器	16,388	14,818	3.3	△9.6
化学品	68,611	67,714	14.9	△1.3
化学工業品	47,942	47,252	10.4	△1.4
有機化学品	21,440	21,157	4.6	△1.3
医薬品	9,385	7,748	1.7	△17.4
プラスチック・ゴム	20,669	20,462	4.5	△1.0
食料品	13,573	13,145	2.9	△3.1
石油製品	59,190	50,748	11.1	△14.3
卑金属・同製品	12,820	10,687	2.3	△16.6
合計(FOB)※その他含む	476,285	455,345	100.0	△4.4

出所) JETRO ホームページ

②輸入金額・品目

2016 年の輸入については、前年比 4.2%減の 3,907,270 万シンガポールドルであった。品目別では、IT 製品が 1,360,200 万シンガポールドルと全体の 34.8%を占め、伸び率は 2.0%増であった。IT 製品のうち、IT 部品が 1,009,940 万シンガポールドルと全体の 25.8%となっている。主要輸出品目のなかでもっとも伸び率の高かった品目は精密機器で 6.6%、もっとも減少した品目は石油製品で 20.4%減であった。

図表 シンガポールの主要品目別輸入（通関ベース）

単位：10万シンガポールドル、%

輸入	2015年	2016年		
	金額	金額	構成比	伸び率
一般機械	59,202	58,515	15.0	△1.2
IT製品	133,364	136,020	34.8	2.0
IT最終財	33,521	35,026	9.0	4.5
コンピューター・周辺機器	15,615	14,189	3.6	△9.1
IT部品	99,843	100,994	25.8	1.2
半導体等電子部品類	79,958	80,835	20.7	1.1
精密機器	16,651	17,756	4.5	6.6
輸送機器	18,848	17,716	4.5	△6.0
化学品	35,592	36,308	9.3	2.0
化学工業品	24,613	25,393	6.5	3.2
有機化学品	7,854	7,541	1.9	△4.0
医薬品	3,071	3,225	0.8	5.0
プラスチック・ゴム	10,979	10,915	2.8	△0.6
食料品	15,723	15,304	3.9	△2.7
石油製品	83,543	66,511	17.0	△20.4
卑金属・同製品	17,102	14,967	3.8	△12.5
合計（CIF）※その他含む	407,768	390,727	100.0	△4.2

出所）JETRO ホームページ

③日本とシンガポールの関係

日本とシンガポールの関係は、貿易額では日本の輸出額が輸入額を上回っており、貿易収支は恒常的に日本の輸出超過となっている。品目としては、輸出入ともに鉱物性燃料や電気機器が多く、日本の主要な輸出品目は、一般機械（17.0%）、鉱物性燃料（15.8%）、電気機器（15.5%）、日本の主要な輸入品目は、医療用品（19.8%）、鉱物性燃料（15.8%）、電気機器（15.1%）となっている。

2017年4月時点の日系の進出企業は、824社であり、在留邦人は37,504人であった。

「日本・シンガポール新時代経済連携協定」では、貿易・投資の自由化・円滑化に加えて、金融、情報通信、科学技術、人材養成など幅広い分野での連携が明記されている。

図表 日本とシンガポールの関係

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)
	2012	23,286	8,761	14,524
	2013	20,969	7,463	13,506
	2014	21,018	7,897	13,120
	2015	19,871	7,904	11,967
	2016	19,807	7,468	12,339
出所: Global Trade Atlas				
日本の主要輸出品目	一般機械(17.0%) 鉱物性燃料(15.8%) 電気機器(15.5%) 出所: Global Trade Atlas			
日本の主要輸入品目	医療用品(19.8%) 鉱物性燃料(15.8%) 電気機器(15.1%) 出所: Global Trade Atlas			
日系企業進出状況	会員数: シンガポール日本商工会議所(JCCI)824会員 (2017年4月時点)			
在留邦人	37,504人 出所: 外務省「海外在留邦人数調査統計(平成29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

2014 年のシンガポールの道路総延長は 3,496 キロメートル、道路舗装率は 100%である。また、高速道路の延長は 164 キロメートルとなっている。シンガポールの高速道路は 3 文字のアルファベットで示されており、主な高速道路は以下のとおりである。

- ・ Marina Coastal Expressway (MCE)
- ・ North-South Corridor (NSC) (建設中)
- ・ Pan Island Expressway (PIE)
- ・ East Coast Parkway (ECP)
- ・ Ayer Rajah Expressway (AYE)
- ・ Central Expressway (CTE)
- ・ Tampines Expressway (TPE)
- ・ Seletar Expressway (SLE)
- ・ Kranji Expressway (KJE)
- ・ Bukit Timah Expressway (BKE)
- ・ Kallang-Paya Lebar Expressway (KPE)

シンガポールでは 1975 年よりロードプライシングを導入しており、また、1998 年より車載器 (In-Vehicle Unit) との無線通信により電子課金を行う Electronic Road Pricing

(ERP)を導入している。ERPでは、道路の混雑状況を加味した上で、道路や通行時間帯別に異なる通行料を設定することにより、利用者に交通モードや通行時間帯を選択させ、交通渋滞の緩和を図っている。現在は、金額をチャージしたICカードを車載器に挿入し、路側器（ガントリー）の通過時に無線通信で料金が引き落とされるが、2020年に導入予定のNext-Generation ERPでは、スマートフォンサイズの車載器が導入され、交通情報や駐車場情報などがリアルタイムで把握でき、駐車場利用料金の精算も行えるシステムになるという。また、混雑道路上の走行距離や利用区間、時間帯に応じた料金設定となる。

図表 シンガポールの高速道路



出所) Land Transport Authority of Singapore より加筆

(2) 鉄道

2014年のシンガポールの鉄道線路総延長は、MRT(Mass Rapid Transit)とLRT(Light Rail Transit)の合計で約183キロメートルであったが、貨物輸送には利用されていない。

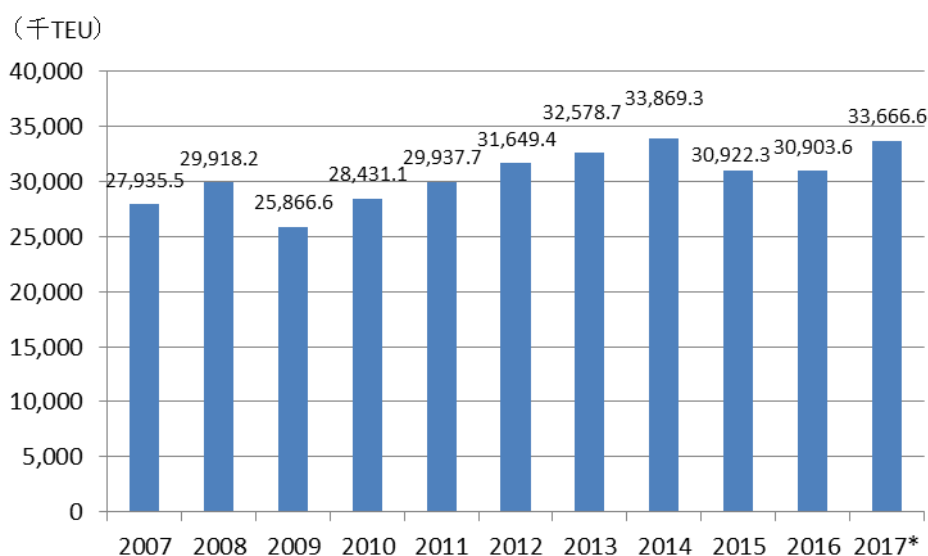
(3) 港湾

Containerisation Internationalによると、2016年のシンガポール港の世界ランキン

グは上海に次いで第2位であり、コンテナ取扱量は約 3,090 万 TEU であった。(参考：東京港は約 470 万 TEU で 31 位)。

シンガポール港には Tanjong Pagar, Keppel, Brani, Pasir Panjang, Sembawang, Jurong などのターミナルがあり、コンテナ船、バルク船、RO-RO 船、貨物船など様々なタイプの船に対応している。港湾オペレーターは、主にコンテナのハンドリングを行っている PSA Singapore Terminals と、バルクや従来貨物のターミナルオペレーターである Jurong Port Pts Ltd がある。

図表 シンガポール港湾貨物取扱量



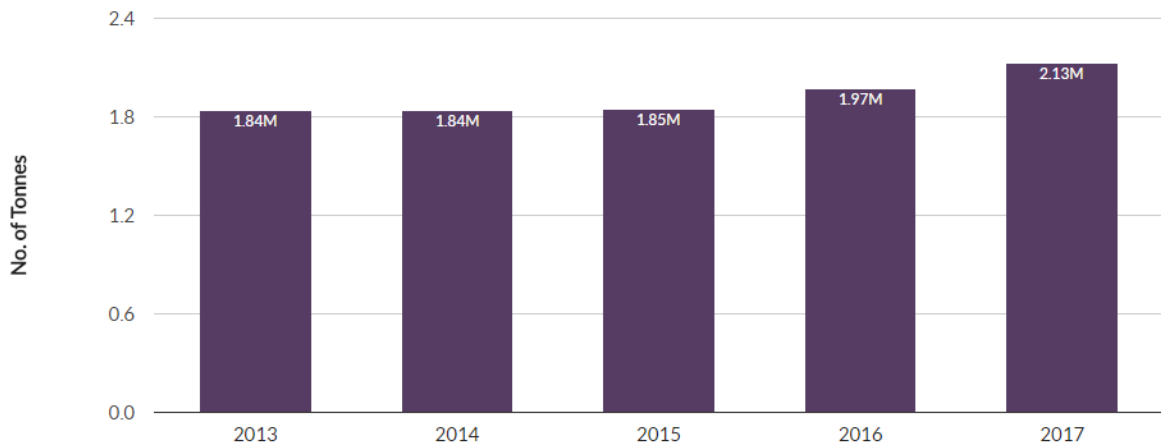
注) 2017 年は推定値

出所) Maritime and Port Authority of Singapore

(4) 空港

シンガポールにはチャンギ国際空港とセレーター空港の2つの国際空港がある。チャンギ国際空港が実質的に唯一の国際空港となっており、2016年の貨物取扱量は約 197 万トン、2017年は約 213 万トンであった。2016年は貨物取扱量において世界 13 位となっている(参考：成田は第8位)。セレーター空港は現在プライベートジェットや訓練に使用されることが多いが、2018年末に新たな旅客ターミナルビルの建設が予定されている。

図表 チャンギ国際空港貨物取扱量



出所) Changi Airport Group

(5) 電力

シンガポールの電力供給は極めて安定しており、エネルギー市場監督庁（EMA）によると、顧客一軒当たりの停電時間は平均1分以下であり、停電はほとんどない。シンガポールにおける電源は8割以上がガスに依存しているが、エネルギー源の多角化による安定供給の強化を図ることを目的に、2013年より液化天然ガス（LNG）輸入の開始、および再生可能エネルギーを推進している。また、2018年には完全な電力自由化に移行するとしている。

3. 進出条件等

(1) 投資環境

シンガポールへ進出する際の主な形態は、①支店、②現地法人（子会社）、③駐在員事務所である。

①支店

外国企業がシンガポールで事業所を設立し事業を開始するには、会計企業規制庁（ACRA）を通じて登記する義務がある。支店の登記には、シンガポール居住者である授權代表者を最低1人選任する必要がある。支店名の申請や支店登記の手続きはオンラインで可能であるが、外国企業の支店登記の場合は、弁護士事務所や会計事務所などに手続きを委託することが一般的となっている。外国企業の支店運営は会社法（Companies Act）により規定されており、登記料は原則300シンガポールドルとなっている。

支店の設立手続きは、ACRAへの支店名使用許可申請、および支店登記から成り、登

記に必要な書類としては、外国企業の設立証明書認証謄本、定款の認証謄本、取締役に関する情報、授權代表者の詳細および選任に係る覚書、授權代表者の権限について記載がある覚書、登記上の事務所の所在地の詳細、外国企業の直近の監査済財務諸表がある。

支店は現地法人と類似の申告義務、報告義務があり、ACRA に対し、本社の年次株主総会の開催日より 60 日以内に支店の監査済財務諸表の提出すること、および本社の財務諸表を提出しなければならない。2016 年 1 月 3 日以降は、貸借対照表に加え、損益計算書、株主資本等変動計算書、キャッシュフロー計算書、財務諸表注記、取締役および会計監査人の報告書等の提出が必要になっている。

支店が自主的に閉鎖される場合は、登記の抹消が必要だが、清算手続きは不要である。

②現地法人（子会社）

シンガポールでは無限責任会社、有限責任株式会社または有限責任保障会社という形態での法人設立が可能であるが、もっとも一般的な形態は有限責任株式会社（Private Company Limited by Shares）である。有限責任株式会社には公開会社と非公開会社の 2 種類があり、非公開会社は株主数が 50 名以下、かつその会社の定款で株式の譲渡制限が含まれていない会社である。

現地法人（子会社）の登記手続きには、会社名（称号）の申請と設立手続きがあり、オンラインで可能であるが、外国企業の支店登記の場合は、弁護士事務所や会計事務所などに手続きを委託することが一般的である。有限責任株式会社の運営は会社法（Companies Act）により規定されている。会社名は、会社が有限責任会社の場合は、“Limited” (Ltd)または“Berhad” (Bhd)という表記を名称の末尾に付ける。会社が非公開会社である場合は、“Private” (Pte)または“Sendirian” (Sdn)を付けなければならない。なお、申請した会社名に親会社の名前の一部や登録商標が含まれる場合は、親会社または商標権者の同意書が必要となる。

法人の設立には、最低 1 人の株主と、最低 1 人の取締役（シンガポール居住者）が必要である。有限責任株式会社の登記料は 300 シンガポールドルとなっている。

定期的に申告および報告を行う義務があり、年次株主総会の開催、年次総会における前会計年度の財務諸表の提示、ACRA への年次報告書提出（オンライン）が義務付けられている。

③駐在員事務所

駐在員事務所は法人格のない組織として管理されているため、その業務内容は、市場調査と連絡業務に限定されており、マーケティング、広告、市場調査などは認められているが、契約交渉、受注、請求、支払金の徴収、アフターサービスの提供などは認められていない。所轄当局はシンガポール国際企業庁（IE Singapore）となり、駐在員事務所を開設する外国企業には、設立後 3 年以上経過、売上 25 万米ドル以上、駐在員 5 人未

満などの条件が付く。

開設には外国企業の設立証明書および直近の監査済財務諸表の写しが必要であり、IE Singapore の利用規約とともに IE Singapore に申請する。認可は1年単位となっているが、最長3年の認可更新申請も可能であり、その後は支店または法人の設立が求められる。申請費は年間 200 シンガポールドルとなっている。

シンガポールを拠点として海外展開を目指す国内外企業に対しては、法人税制や多種多様な優遇措置等、国際的に競争力を高めるビジネス環境が整備されている。法人税制度については、17%という低い法人税率（アジアでは香港の 16.5%に次いで低い）、またキャピタルゲインへの課税がないこと、租税条約による二重課税の防止（約 82 カ国・地域）、国外源泉所得の免除、ワン・ティア法人税制度（シンガポールに置かれた持ち株会社や地域本社が本国に配当する際に課税が生じない制度）、タックスハイブレン税制や過小資本税制がないことなど、数々の投資優遇措置がある。

シンガポールでは、外国資本による事業所有については、国家の安全保障にかかわる公益事業やメディア関係などの分野を除いて制限はない。

なお、運輸・物流業に関してはライセンスを取得することが必要である。

図表 物流業ライセンス

ライセンス	監督官庁
Harbour Craft Licence (内航海運業)	海事港湾庁 (Maritime and Port Authority : MPA)
Air Operator Certificate (航空輸送業)	民間航空庁 (Civil Aviation Authority of Singapore : CAAS)
Petroleum / Flammable Materials Transportation Licence (石油・可燃物輸送業)	民防部隊 (Singapore Civil Defence Force : SCDF)
Licensed Warehouse (LW) Scheme (ライセンス倉庫を運営する物流業)	シンガポール税関 (Singapore Customs)
Hazardous Substances (HS) Licence (危険物等化学品を取り扱う物流業)	国家環境庁 (National Environment Agency : NEA)
Licence to Operate a Coldstore (冷蔵・冷凍倉庫)	農食品・獣医庁 (Agri-Food and Veterinary Authority : AVA)

出所) JETRO ホームページ

（２）採用・労務管理

シンガポールには、Employment Act（雇用法）、Child Development Co-Savings Act、Retirement and Re-employment Act（退職・再雇用法）、Trade Union Act（労働組合法）、その他の労働関連法が存在するが、Ministry of Manpower が労働法制に関して捜査権限を含む強力な権限を有している。

Retirement and Re-employment Act により、55 歳になる前に雇用されたシンガポール人、およびシンガポール永住権者の定年は 62 歳であり、企業はそれ以前に年齢を理由とした従業員の退職を求めることはできない。

大多数の労働組合は NTUC（National Trades Union Congress）の傘下であり、産業別および職業別に組合が組織されている。管理職も一般労働者の組合に加入することができる。組合が企業内に組織されれば、企業と組合との間で、労働協約を締結することになり、その中で、Retrenchment Benefits 等の条件が規定される。

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」を選択した企業が有効回答 311 社中 186 社（59.81%、複数回答）と最も多く、次いで、「日本人出向役職員（駐在員）のコスト」が 114 社（36.66%、複数回答）、「従業員の質」が 111 社（35.69%、複数回答）と多かった。

「従業員の賃金上昇」が雇用・労働面の問題の上位に挙げたものの、同調査によると、シンガポールにおける前年比昇給率は 2.8%であり、調査対象国／地域 19 のうち 17 位と、3 番目に低い。製造業／非製造業別では、製造業が 3.3%（同 15 位）、非製造業が 2.7%（同 17 位）となっている。

※参考資料

- ・ Changi Airport ホームページ
- ・ Containerisation International TOP 100 Container Ports 2016
- ・ JETRO 「シンガポールにおける外国企業の会社設立・清算手続きの概要」（2017.9）
- ・ 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 シンガポール事務所 「シンガポールの労働法制について」（2017.7）
- ・ JETRO ホームページ
- ・ Land Transport Authority of Singapore
- ・ Maritime and Port Authority of Singapore ホームページ
- ・ わがまま歩きシンガポール
- ・ 外務省ホームページ
- ・ 国土交通省資料
- ・ 世界銀行ホームページ
- ・ 日本航空協会 「航空統計要覧」

II. マレーシアに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

マレーシアはインド洋と南シナ海の間位置し、約 33 万平方キロメートル（日本の約 0.9 倍）の国土面積を有している。国土は南シナ海を挟んで東西に分かれており、マレー半島部分が西マレーシア、ボルネオ島部分が東マレーシアと呼ばれている。国土の 4 割が西マレーシア、6 割が東マレーシアとなっている。首都のクアラルンプールは、「KL」の呼び名で親しまれており、貿易、商業、政治などの中心的役割を果たしている。ボルネオ島には熱帯雨林が広がっており、マレー半島側にはペナン島、ランカウイ島などのリゾート地もあり、豊かな自然が残っている。

(2) 人口・民族・言語

人口は約 3,119 万人（2015 年時点、マレーシア統計局）であり、インドネシア、フィリピン、ベトナム、タイ、ミャンマーに次いで ASEAN では 6 番目に人口が多い。東マレーシアの領有面積は全体の約 6 割であるが、人口は約 2 割に過ぎず、人口の約 8 割は西マレーシアに集中している。2016 年の年齢の中央値は 28.2 歳と若年層の厚い裾広がり人口ピラミッドとなっている。

民族は人口の約 67%がマレー系であり、その他、中国系（25%）、インド系（約 7%）民族がいる（中国系、インド系以外の多民族はマレー系に含まれている）。国語・公用語はマレー語であるが、中国語、タミール語、英語も用いられている。宗教については、イスラム教（連邦の宗教）が 61%、仏教（20%）、儒教・道教（1.0%）、ヒンドゥー教（6.0%）、キリスト教（9.0%）となっている。

(3) 政治経済概況

マレーシア半島は西暦 2 世紀の世界地図上で、「黄金半島」として記されており、黄金や香料などの取引のために、初期から南インドより往来があった。そのため、ヒンドゥー教の文化や制度が導入された。6 世紀にはシュリーヴィジャヤがマレー半島を中心に海上貿易を盛んに行った。15 世紀初めにはマラッカにてマラッカ王国が成立し、商港として繁栄した。当時海上貿易が盛んだったペルシャやアラブ、インドなどからのイスラム教徒の影響で、15 世紀後半にはイスラム化された。16 世紀から 17 世紀にかけて、マラッカが貿易の独占を目論むポルトガル、オランダ東インド会社に支配されることになった。1824 年には、英蘭協約により、マレー半島およびボルネオ島西北部が英国の勢力範囲下となり、英国による植民地支配が始まった。1942 年から 1945 年にかけては日本軍による占領があったが、1948 年に英領マラヤ連邦が形成され、1957 年に独立した。

その後、1963年にシンガポール、サバ、サラワクを加えマレーシア連邦が成立したが、1965年にシンガポールが分離独立し、現在のマレーシアとなった。

政治面では、独立以来政権を担ってきた与党連合が2008年3月の総選挙で、大幅に議席を減らした結果、当時のアブドゥラ首相は政治的求心力を失い、2009年4月にナジブ副首相に政権を移譲してナジブ政権が成立している。2013年5月5日、総選挙が実施され、ナジブ首相率いる与党連合が勝利し、ナジブ首相が再任された。2016～2020年における政策の根幹となる第11次マレーシアプランでは、社会的包摂の促進、福祉の拡大、持続可能な発展の実現、新たな成長源の特定などが主要戦略となっており、2020年まで年率5～6%の経済成長を目指す。

2016年のマレーシア経済は、4.2%成長と前年から減速した。民間消費は堅調であったが、政府支出、民間投資、公共投資が伸び悩んだ。貿易収支は黒字を確保したが、貿易額そのものは勢いを欠いた。一方、直接投資は前年比24.6%増と、2年連続で増加した。香港、シンガポールからの直接投資も増えたが、特に中国からの直接投資が約8倍に急増した。中国企業による複合リゾート施設の建設や、発電設備の買収など大型案件が相次いだ。その一方で、日本からの投資額は減速した。在マレーシア日系企業においては、これまでの労務問題に加え、為替管理の新規則などの政策が打ち出され、新たな操業上の問題となっている。（出典：JETRO 世界貿易投資報告）

2016年の世界銀行のGDPランキングでは、マレーシアは198カ国中38位と、ASEANではインドネシア（16位）、タイ（26位）、フィリピン（37位）、シンガポール（37位）に次いで5番目となっている。

（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。2016年の実質GDP成長率は4.2%と、リーマンショック以降プラスの成長を維持しているものの、その伸びはやや鈍化傾向にある。IMFによると2017年は5.4%の経済成長が見込まれており、2020年も4.9%の成長が予測されている。

図表 基礎的経済指標

項目		2014年	2015年	2016年
GDP				
	実質GDP成長率(%)	6.0	5.0	4.2
	名目GDP総額 - 単位: 10億ドル	338	297	297
	一人当たりのGDP(名目) - 単位: ドル	11,014	9,509	9,390
消費者物価指数				
	消費者物価上昇率(%)	3.2	2.1	2.1
	失業率(%)	2.9	3.1	3.4
国際収支				
	輸出額 - 単位: 100万ドル	234,039	199,248	189,743
	対日輸出額 - 単位: 100万ドル	25,245	18,687	15,259
	輸入額 - 単位: 100万ドル	208,950	176,089	168,684
	対日輸入額 - 単位: 100万ドル	16,740	13,784	13,770
	経常収支(国際収支ベース) - 単位: 100万ドル	14,846	9,068	6,921
	貿易収支(国際収支ベース、財) - 単位: 100万ドル	34,605	27,944	24,377
	金融収支(国際収支ベース) - 単位: 100万ドル	24,169	14,589	100
	直接投資受入額 - 単位: 100万ドル	35,600	39,377	47,182
	外貨準備高 - 単位: 100万ドル	114,572	93,979	93,072
	対外債務残高 - 単位: 100万リンギ	747,757	836,985	916,119
	政策金利(%)	3.13	3.25	3.00
	対米ドル為替レート(期中平均値) - 単位: リンギ	3.28	4.28	4.46

出所) JETRO ホームページ

データ出所) 実質 GDP 成長率、消費者物価上昇率、失業率、輸出入額、対日輸出入額: マレーシア統計局

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: IMF

直接投資受入額、対外債務残高、政策金利、対米ドル為替レート: マレーシア中央銀行

(5) 貿易概況

①輸出金額・品目

2016 年の輸出は前年比 1.1%増の 7,859 億 3,500 万リンギとなった。品目別では電気・電子製品がもっとも多く、2,877 億 1,800 万リンギと全体の 36.6%を占め、伸び率は 3.5%であった。伸び率がもっとも高かったのは光学・精密・医療機器で前年比 12.3%増 (247 億 5,100 万リンギ)、減少率が最も大きかったのは液化天然ガスであり、前年比 28.8%のマイナス (320 億 17,00 万リンギ) であった。

図表 マレーシアの主要品目別輸出（通関ベース）

単位：100万リンギ、%

輸出	2015年	2016年		
	金額	金額	構成比	伸び率
電気・電子製品	277,922	287,718	36.6	3.5
パーム油・同製品	63,201	67,922	8.6	7.5
石油製品	41,397	46,057	5.9	11.3
液化天然ガス	44,603	32,017	4.1	△28.2
光学・精密・医療機器	22,039	24,751	3.1	12.3
合計(FOB)※その他含む	777,355	785,935	100.0	1.1

出所) JETRO ホームページ

②輸入金額・品目

2016年の輸入は前年比 1.9%増の 6,986 億 6,200 万リンギであった。品目別第1位は電気・電子製品で 2,013 億 1,900 万リンギと全体の 30.0%を占め、前年比 4.3%の伸び率となった。第2位の石油製品は 492 億 7,900 万リンギであったが、前年比 14.6%のマイナスとなった。第3位は航空機・関連部品であり、119 億 3,500 万リンギと前年比 19.1%増ともっとも伸びた。

図表 マレーシアの主要品目別輸入（通関ベース）

単位：100万リンギ、%

輸入	2015年	2016年		
	金額	金額	構成比	伸び率
電気・電子製品	201,319	209,941	30.0	4.3
石油製品	57,679	49,279	7.1	△14.6
航空機・関連部品	10,021	11,935	1.7	19.1
計測機器	11,031	11,862	1.7	7.5
原油	12,480	11,681	1.7	△6.4
合計(CIF)※その他含む	685,778	698,662	100.0	1.9

出所) JETRO ホームページ

③日本とマレーシアの関係

日本とマレーシアの関係は、貿易額では日本の輸入額が輸出額を上回る、日本の輸入超過となっている。日本の主要な輸出品目は、電気機器（25.1%）、一般機械（16.2%）、鉄鋼（7.4%）などとなっている。一方、日本の主要な輸入品目は、液化天然ガス（31.6%）、電気機器（26.1%）、木製品およびコルク製品（家具を除く）（4.0%）などとなっている。

2016年12月時点の日系の進出企業数は、1,396社、2016年10月1日時点の在留邦人数は2万3,693人であった。

図表 日本とマレーシアの関係

	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)	2012	17,759	32,975	△15,216
	2013	15,331	30,006	△14,675
	2014	14,239	29,353	△15,114
	2015	11,996	21,484	△9,459
	2016	12,125	17,214	△5,089
	出所:財務省「貿易統計」			
日本の主要輸出品目	電気機器(25.1%) 一般機械(16.2%) 鉄鋼(7.4%) 非鉄金属(5.0%) プラスチック(4.3%) 出所:財務省「貿易統計」			
日本の主要輸入品目	液化天然ガス(31.6%) 電気機器(26.1%) 木製品およびコルク製品(家具を除く)(4.0%) 一般機械(3.8%) 石油および同製品(3.7%) 出所:財務省「貿易統計」			
日系企業進出状況	1,396社(製造業712社、非製造業684社) (2016年12月時点)			
在留邦人	2万3,693人(2016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29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

マレーシアの道路延長は2014年時点で約21万km、舗装率は79%となっており、道路インフラは整っているといえる。主にマレーシア半島部のクアラルンプール周辺および西海岸を中心に整備が進められている。高速道路はマレーシア高速道路庁の管轄にある。

最も重要な高速道路は、PLUS Malaysia Berhadにより運営されているNorth-South Expressway (NSE)であり、ケダ州のタイ国境付近から半島南端のジョホール・バルを結ぶ南北高速道路となっている。ジョホール・バル、マラッカ、クアラルンプール、ペナンなど主要都市を結んでいる。

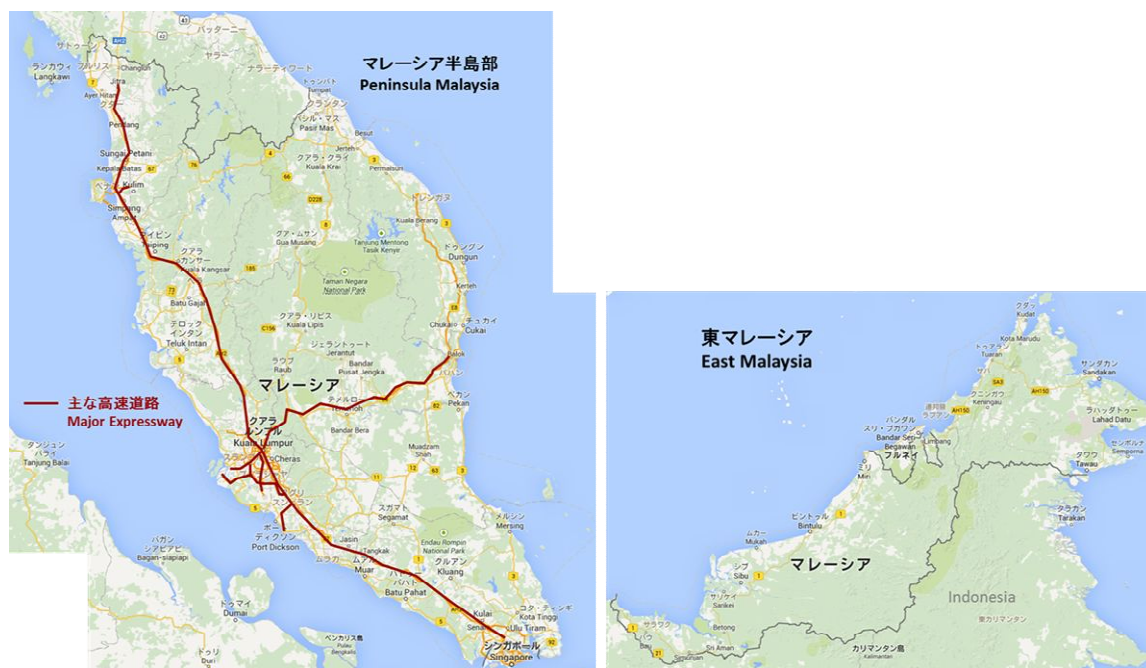
マレーシアは、陸路でタイおよびシンガポールと繋がっており、西海岸の南北高速道路(NSE)はアジアハイウェイ2、東海岸の幹線道路(国道3号)はアジアハイウェイ18に指定されている。

図表 マレーシアの道路延長

	2010	2011	2012	2013	2014
総延長 (km)	135,478	157,167	182,699	205,949	210,658
舗装率 (%)	80.90%	81.10%	78.3%	77.6%	79.0%
高速道路総延長 (km)	1,638	1,745	1,817	1,878	1,969

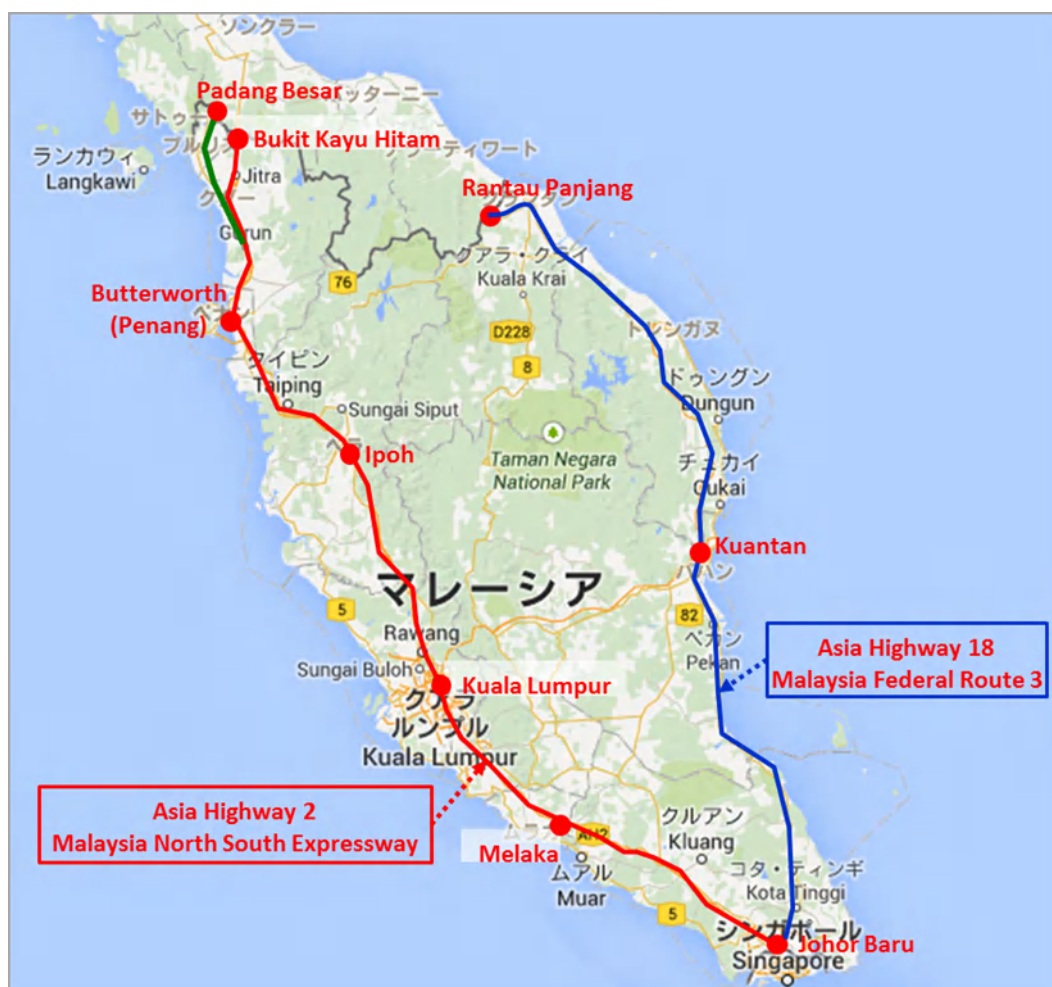
出所) ASEAN-Japan Transport Partnership ホームページ

図表 主な高速道路



出所) Google Map

図表 マレーシアのアジアハイウェイ



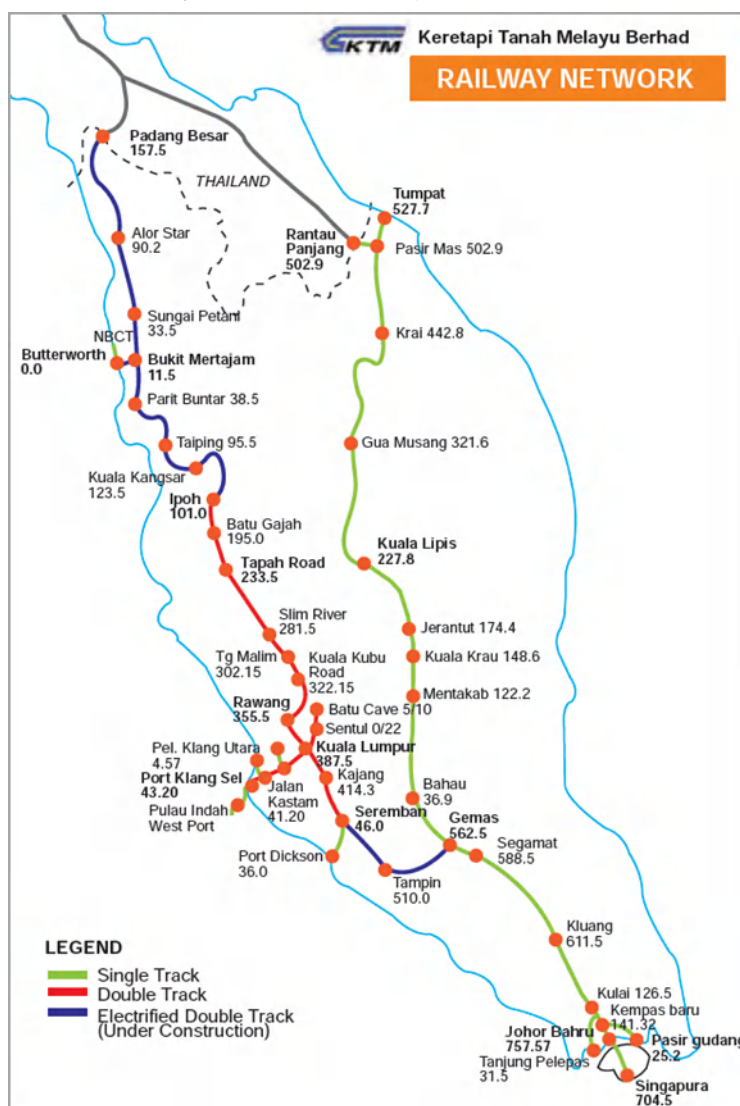
出所) Google Map より加筆

(2) 鉄道

マレーシアの鉄道はマレーシア鉄道公社 (KTMB: Keretapi Tanah Melayu Berhad) により運営されており、クアラルンプール近郊の通勤路線 (KTM Komuter) および貨物輸送も行われる南北縦断の長距離路線がある。

マレーシアは鉄道でタイおよびシンガポールと結ばれており、主に主要都市を結ぶ西海岸線と、ゲマスから北に延びる東海岸線の2つの本線がある。ASEAN-Japan Transport Partnership によると、2014年時点での鉄道総延長は 1,641km である。

図表 マレーシアの鉄道ネットワーク



出所) Transport Statistics Malaysia 2012

(3) 港湾

マレーシアの主要コンテナ港湾は、ポート克蘭港、タンジュン・ペラパス港、ペナン港であり、三大産業都市に対応している。

Containerisation International によると、2016 年のポート克蘭港の世界ランキングは 11 位であり、コンテナ取扱量は約 1,317 万 TEU であった。また、タンジュン・ペラパス港も 19 位にランクインしており、コンテナ取扱量は約 828 万 TEU と、東京港を大きく上回っている（東京港は 31 位、約 470 万 TEU）。

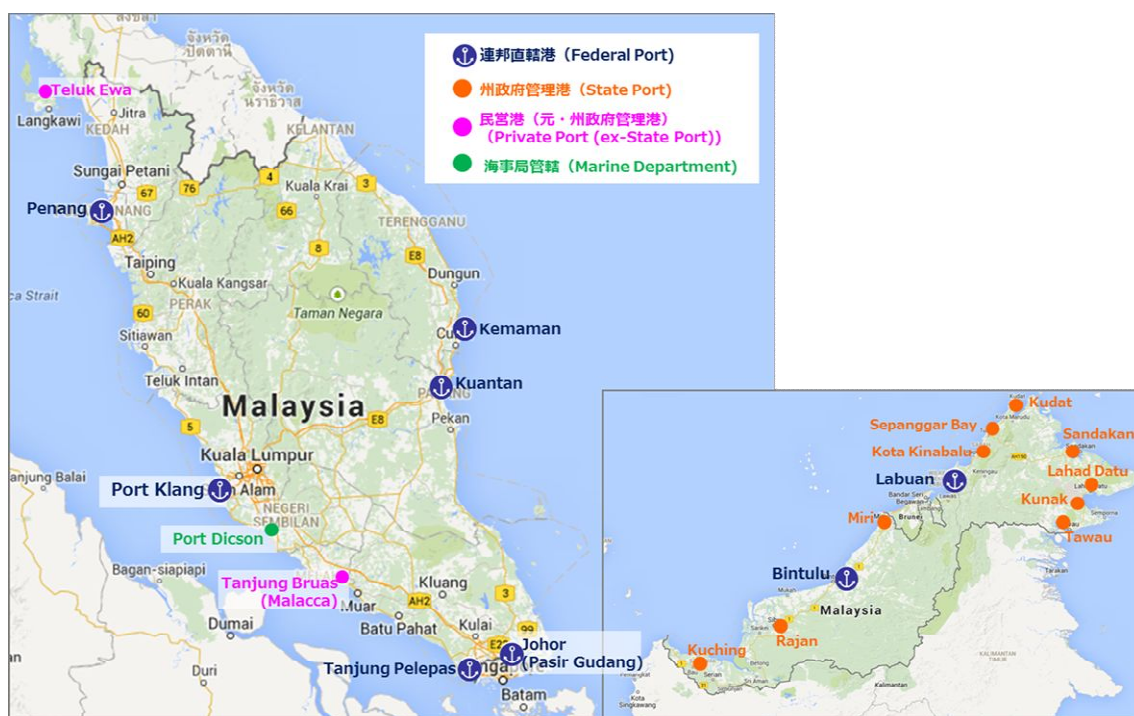
マレーシア最大のコンテナ港であるポート克蘭港は、首都クアラルンプールから約 40km 西に位置しており、後背地には Shah Alam など多くの工業団地を抱えている。北港、西港、南港からなるが、国際コンテナを扱っているのは西港および北港である。西港コンテナターミナルの水深は 15～17.5m であり大型船の入港が可能であることから、

西港は欧米航路に対応、北港は小型から中型船のアジア航路に対応するという機能分担になっている。2016年のコンテナ取扱量は約1,321万TEUであり、うち約7割がトランシップとなっており、ハブ港として機能していることがわかる。

マレーシア第二のコンテナ港であるタンジュン・ペラパス港はマレー半島の南、マレーシアとシンガポールを結ぶ2つの橋のうち、セカンド・リンクの近くに立地しており、このエリアはマレーシア政府が開発を進めるイスカンダル開発地区となっている。また、Pasir Gudang Industrial Estate、Kawasan Perindustrian Tebrau という工業団地も近隣に立地している。2016年のコンテナ取扱量は約828万TEUであり、その約95%がトランシップである。

ペナン港はマレーシア第三のコンテナ港であり、マレー半島にあるバタワーズとペナン島のジョージタウンに、コンテナ、バルク、旅客ターミナルなどが点在している。後背地には2つの自由工業地域（Bayan Lepas FIZ & Industrial Park、Perai FIZ Industrial Park）があるほか、タイ国境にも近いため、タイ南部とマレーシア北部のゲートウェイとしての機能を果たしている。2016年のコンテナ取扱量は約144万TEUであるが、輸出入貨物が多く、トランシップの割合は少ない。

図表 マレーシアの主な港湾



出所) Google Map

図表 マレーシア主要港湾貨物取扱量（2016 年）

（千トン）

港湾	その他	コンテナ	合計
Kelang	26,975	218,482	245,457
Tanjung Pelepas	–	129,342	129,342
Pulau Pinang	9,967	21,011	30,978
Kuching	4,007	5,155	9,162
Bintulu	41,409	4,590	45,999
Kuantan	13,687	2,653	16,340
Rajang	175	1,232	1,407
Sabah	33,542	–	33,542
Johor	28,122	–	28,122
Port Dickson	13,774	–	13,774
Kemaman	5,824	–	5,824
Miri	5,086	–	5,086
Telok Ewa	3,443	–	3,443
Tanjung Bruas	645	–	645
	96,220	382,465	478,685

注）「その他」はドライ、液体、一般貨物の合計
出所）Transport Statistics Malaysia 2016

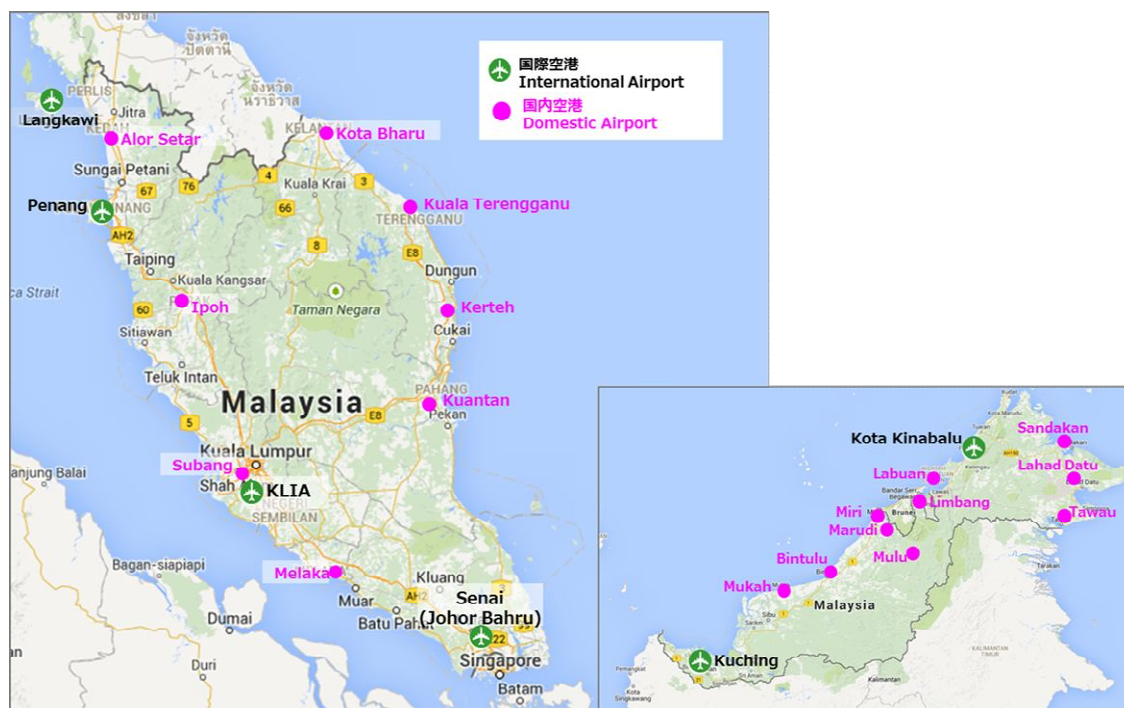
（４）空港

2016 年のマレーシアの航空貨物取扱量は、国内約 19 万トン、国際約 68 万トンの合計約 87 万トンであった。国際航空貨物輸送の中心はクアラルンプール国際空港（KLIA）であり、全体の約 68%を担う。次いで国際国空貨物の取扱量が多いのは、ペナン国際空港である。LCC 専用の新ターミナル（KLIA2）は 2014 年 5 月に開港し、国際航空貨物輸送では第三の規模となっている。

クアラルンプール国際空港（KLIA、KLIA2）は首都クアラルンプールの約 50km 南に位置しており、航空貨物輸送および旅客輸送の中心となっている。2016 年の貨物取扱量は、KLIA が国内約 5.8 万トン、国際約 47 万トンの合計約 52 トンであった。国内では約 31%、国際では約 58%のシェアとなっている。KLIA の貨物取扱量は、国内が約 3.1 万トン、国際が約 8.8 万トンの計約 12 万トンである。

ペナン国際空港はペナン州の州都ジョージタウンの約 16km 南に立地しており、周辺には工業団地などが多く集積している。日本へは直行便がないため、香港や仁川でのトランシップとなるが、クアラルンプールまで陸送し、日本向け直行便を利用することも可能である。2016 年の貨物取扱量は、国内が約 1.3 万トン、国際が約 10 万トンの計約 11.3 万トンである。トランジット貨物は約 1.7 万トンであった。

図表 マレーシアの主な空港



出所) Google Map

図表 マレーシア主要空港貨物取扱量 (2016 年)

(トン)

空港	国内	国際	トランジット
KLIA	58,270	465,075	–
Pulau Pinang	13,045	100,134	17,311
KLIA2	31,284	87,929	–
Subang	10,552	25,595	–
Johor Bharu	4,708	1,537	–
Kota Kinabalu	27,251	1,511	2
Kuching	20,771	1,267	462
その他	23,068	1,437	708
合計	188,949	684,485	18,483

出所) Transport Statistics Malaysia 2016

(5) 電力

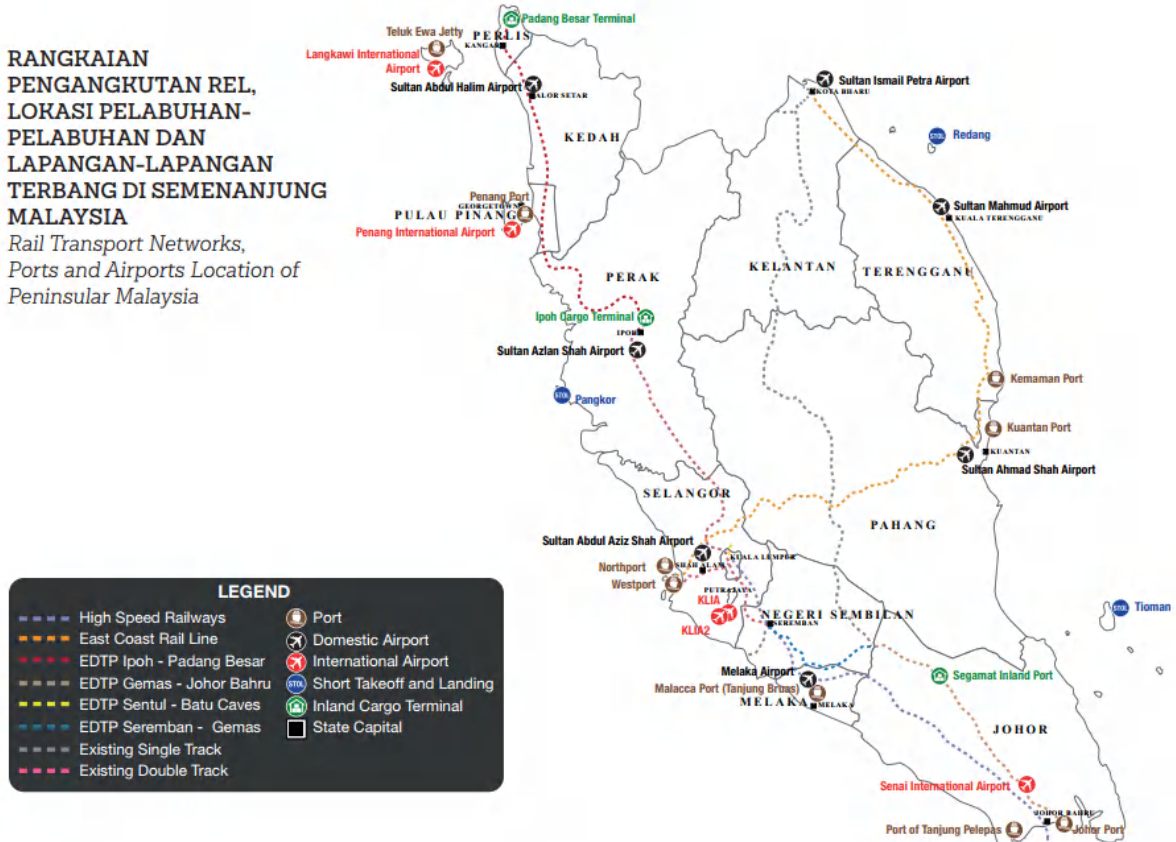
マレーシアの電力供給は安定しており、瞬間停電などはほとんど見られず、操業上の問題は少ない。マレーシア半島部では国営電力会社 Tenaga Nasional (TNB)、東マレーシアではサバ電力公社とサラワク電力供給公社が電力供給を担っている。

発電設備容量による電力構成は、約 9 割が火力発電（天然ガス火力、石炭火力など）であり、そのほか、水力発電、その他再生可能エネルギーによる発電となっている。

図表 マレーシアインフラマップ

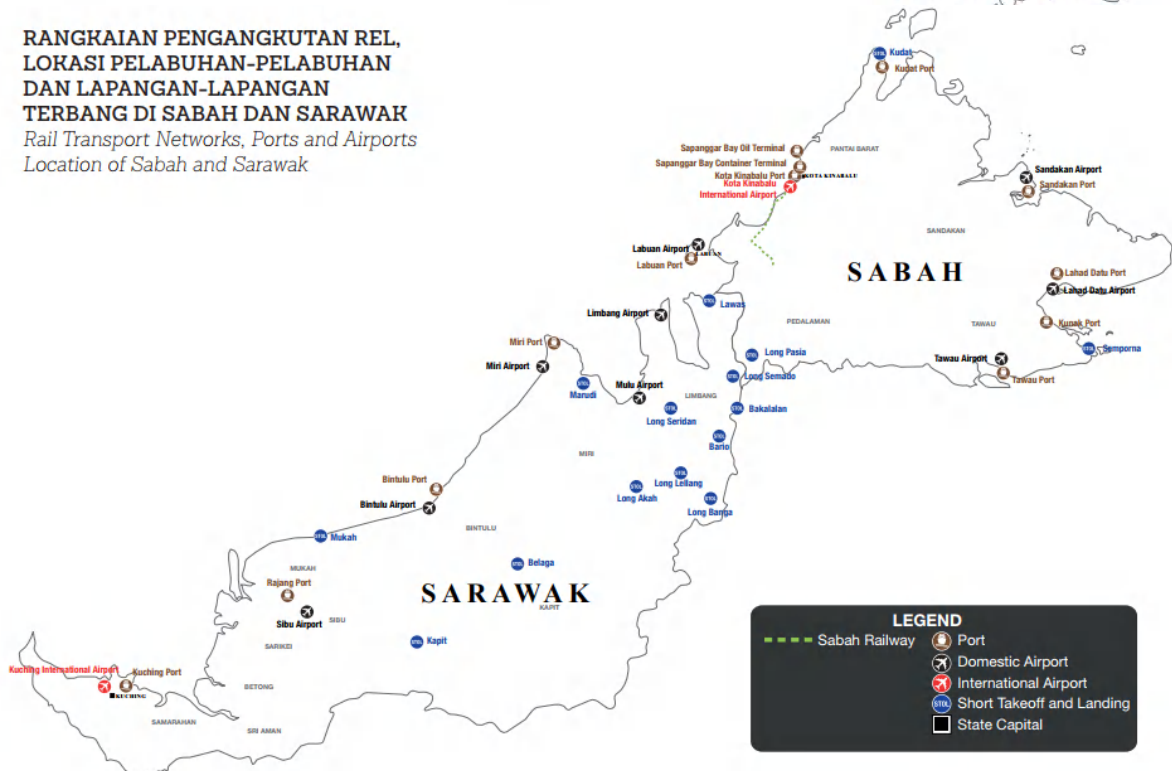
RANGKAIAN PENGANGKUTAN REL, LOKASI PELABUHAN-PELABUHAN DAN LAPANGAN-LAPANGAN TERBANG DI SEMENANJUNG MALAYSIA

Rail Transport Networks,
Ports and Airports Location of
Peninsular Malaysia



RANGKAIAN PENGANGKUTAN REL, LOKASI PELABUHAN-PELABUHAN DAN LAPANGAN-LAPANGAN TERBANG DI SABAH DAN SARAWAK

Rail Transport Networks, Ports and Airports
Location of Sabah and Sarawak



出所) JETRO

3. 進出条件等

(1) 投資環境

マレーシアにおける外国企業の進出形態は、主に①会社（現地法人）、②支店、③駐在員事務所・地域統括事務所の3種類である。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。

①会社（現地法人）

株式有限責任会社（Company Limited by Shares）は外国企業がマレーシアに進出する際の最も一般的な形態であり、社名の後に”SDN. BHD.”を付ける。”SDN. BHD.”はマレー語の Sendirian Berhad の略であり、Private Company Limited を意味する。

2016 年会社法（Companies Act 2016）は一部を除いて 2017 年 1 月 31 日に施行され、オンラインで現地法人の設立および届出ができることになった。

現地法人の設立手続きは、会社名の使用許可申請（ネームサーチ）、および設立登記書類の提出（登記料 1,000 リンギ）から成る。申請先はマレーシア会社登記所（Companies Commission of Malaysia: CCM）となる。

②支店

支店登記の手続きも、支店名の使用許可申請、および CCM への登記申請となるが、支店登記の場合は、外国企業の代わりに書類や通知を受理するエージェント（居住者）を選任しなければならない。エージェントは会社法上の違反を犯した外国企業に課せられるすべての処罰について責任を負うことになる（ただし、裁判所がエージェントに責任がないと判断した場合を除く）。

なお、「流通取引・サービスへの外国資本参入に関するガイドライン」（MDTCC ガイドライン）では、卸・小売業の支店開設が認められていない。

③駐在員事務所・地域事務所

駐在員事務所（Representative Office）および地域事務所（Regional Office）の設立に関しては、マレーシア投資開発庁（Malaysian Investment Development Authority: MIDA）に申請する。主に将来の工場建設に向けた事前調査など、マレーシアにとって有益と認められる活動を目的とした非営利活動に限定して認可されている。事務所の活動内容としては、マレーシアにおける投資や原材料・部品調達に関する情報収集、事業企画、研究開発、関係会社間のコーディネート、および本社への報告とされ、直接商取引に結びつくような営業活動を行ってはならない。通常の認可期間は 2～3 年であるが、延長が可能な場合もある。

申請には、会計報告書、申請会社の登記簿謄本、会社案内や製品カタログが必要であり、また、他の所轄官庁からの認可書が必要な場合もある。駐在員を置く場合は、駐在

員の卒業証書、履歴書、パスポートコピーも必要になる。

マレーシアにおける規制業種・禁止業種は、一般に国家権益に関わる事業であり、水、エネルギー・電力供給、放送、防衛、保安等が該当し、外資出資比率の上限を 30%または 49%に制限している。

民間企業に対する外国資本出資比率は、原則、所轄官庁のライセンスや許認可に課された出資条件によって決定されるが、製造業、流通・サービス業では一部を除き、100%外資が認められている。ただし、次の業種は外資参入禁止とされている。

- ・ スーパーマーケット／ミニマーケット
(販売フロア面積が 3,000 平方メートル未満)
- ・ 食料品店／一般販売店
- ・ コンビニエンスストア
- ・ 新聞販売店、雑貨品の販売店
- ・ 薬局（伝統的なハーブや漢方薬を取り扱う薬局）
- ・ ガソリンスタンド
- ・ 常設の市場（ウェットマーケット）や歩道店舗
- ・ 国家戦略的利益に関与する事業
- ・ 布地屋、レストラン（高級店でない）、ビストロ、宝石店など

物流業の必要ライセンスと監督官庁は以下のとおり。物流事業における自由化は進んでいるが、ライセンス取得条件として外資出資比率が定められている事業もあり、実質的な外資規制となっている。

図表 物流業ライセンス

事業分野		ライセンス	監督官庁
陸上貨物輸送		商業車両に対するライセンス	陸路公共交通委員会 (Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat: SPAD)
海運業		国内船舶ライセンス	運輸省 (Ministry of Transport)
航空宅配業		クーリエサービスライセンス	マレーシア通信・マルチメディア委員会 (Malaysia Communications and Multimedia Commission)
倉庫業	私設保税倉庫	Private Bonded Warehouse License	税関
	一般保税倉庫	Public Bonded License	
	通常倉庫	Ordinary Warehouse License	州政府 (Local Authority)
船舶代理業		税関からライセンス取得	税関
通関業		税関からライセンス取得	税関
国際複合物流業		International Integrated Logistics Services (IILS) を MIDA から取得し、税関から通関業ライセンスを取得する	Malaysian Investment Development Authority (MIDA)、税関

出所) JETRO, MIDA, SPAD

マレーシアの投資優遇措置は、奨励事業に該当する事業を行う会社や奨励製品の製造を行う会社に対するものであり、パイオニア・ステータス (Pioneer Status) と投資税額控除 (Investment Tax Allowance: ITA) がある。パイオニア・ステータスと投資税額控除の双方を受けることはできないため、いずれかを選択しなければならない。パイオニア・ステータスは、生産開始日から5年間、法定所得の30%に対してのみの課税となり、法定所得の70%が免税となる。投資税額控除では、適格資本的支出（認可プロジェクトで使用される工場、プラント、その他機械等への支出）の発生日から5年以内に発生した適格資本的支出の60%が控除枠として与えられる。

奨励業種は、製造業、農業、観光業（ホテル業を含む）と特定サービス産業、および R&D（研究開発活動）、職業訓練事業、環境保護事業、国際調達センター、地域流通センター、地域統括会社、マルチメディア事業などとなっている。

また、マレーシア政府は、アジアにおける IT 開発の拠点として、マルチメディア製品

やサービスを創出、流通、利用する地域を提供しており、「マルチメディア・スーパー・コリドー」(Multimedia Super Corridor: MSC) と呼ばれている。MSC ステータスは、マルチメディア開発公社 (Multimedia Development Corporation: MDeC) を通じてマレーシア政府より与えられ、以下の優遇措置が認められている。また、マレーシアの東海岸部や東マレーシアでは開発が遅れていることから、地域格差是正のため、政府が投資誘致を行っている。

図表 特定の地域に対する主な優遇措置

特定地域		申請先	主な優遇措置	
			法人税減免	その他
マルチメディア・スーパー・コリドー (MSC)		マルチメディア開発公社 (MDeC)	パイオニア・ステータス (10 年間法定所得の 100% 免税) または投資税額控除 (5 年間適格資本支出の 100% 控除)	・ 外資 100% 可能 ・ マルチメディア機器の免税輸入 ・ 機器、装置および原料に対する輸入税、物品税、販売税の免除等
5 大 経 済 地 域	北部回廊経済地域	北部回廊実施庁	パイオニア・ステータスまたは投資税額控除	
	東海岸経済地域	東海岸経済地域開発委員会		
	イスカンダル・マレーシア	イスカンダル地域開発庁		
	サワラク再生可能エネルギー回廊	地域回廊開発庁		
	サバ開発回廊	サバ経済開発投資		

出所) JETRO, JBIC

図表 マレーシアの投資優遇地域



出所) Google Map より日通総研加筆

(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」を選択した企業が有効回答 285 社中 193 社 (67.72%、複数回答) と最も多く、次いで、「従業員の質」が 152 社 (53.33%、複数回答)、「従業員の定着率」が 103 社 (36.14%、複数回答) と多かった。

マレーシアでは 2013 年に最低賃金制度が開始されたが、同調査によると、マレーシアにおける前年比昇給率は 4.8% であり、調査対象国 19 カ国／地域のうち 11 番目に高い。ASEAN 諸国との比較では、ミャンマー (8.8%)、ベトナム (8.4%)、インドネシア (8.2%)、カンボジア (8.0%)、フィリピン (5.5%) がマレーシアの昇給率を上回っている。製造業／非製造業別では、製造業が 4.6% (同 12 位)、非製造業が 5.0% (同 11 位) となっている。

定着率については、完全雇用 (2016 年の失業率 3.4%) の状態が続く国内労働市場を反映し、従業員の転職が以前にも増して活発になっているとされる。2013 年の最低定年法により、60 歳での定年が義務化された。また、マレーシアでは組合結成率が低く、在マレーシア日系企業の約 7 割は労働組合がない。

※参考資料

- ・ Containerisation International TOP 100 Container Ports 2016
- ・ IMF “World Economic Outlook October 2016 Edition”
- ・ JETRO 「マレーシアの投資環境」 (2014.2)
- ・ 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 「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査 2017 年度調査」
- ・ JETRO エリアレポートマレーシア (2013.11)

- ・ JETRO ホームページ
- ・ JETRO 世界貿易投資報告
- ・ 外務省ホームページ
- ・ 世界銀行ホームページ
- ・ 地球の歩き方

III. ブルネイに関するデータ

1. 一般情報

(1) 国土の特徴

ブルネイ（正式名称：ブルネイ・ダルサラーム）は、東南アジアのボルネオ島の北部に位置し、5,765 平方キロメートルの国土面積を持つ国である。面積は三重県（5,777 平方キロメートル）とほぼ同じであるが、石油と天然ガスによる資源や、国土の 7 割を占める熱帯雨林を有している。首都はバンダル・スリ・ブガワンであり、ブルネイ・ムアラ地区にある。ブルネイ・ムアラ地区のほか、トゥトン、ブライト、トゥンブロンと計 4 つの地区に分かれている。

(2) 人口・民族・言語

人口は約 41.7 万人（2015 年時点、外国人在留者含む）であり、うち 66%がマレー系、10%が中華系、24%がその他民族という民族構成になっている。公用語は憲法にてマレー語と定められているが、英語や中国語も広く使われている。

(3) 政治経済概況

14 世紀末にアラク・ベタタール王がイスラム教に改宗して初代スルタン・モハマッドとなった。16 世紀には、マゼラン艦隊がブルネイ湾に入港し、第五代スルタン・ボルキアの統治のもと、サバ州、サラワク州およびフィリピン南部を統治し、ブルネイ王国の最盛期を迎えた。1888 年に英国と保護協定を結び、英国がブルネイの外交を担うこととなり、1906 年に内政を含めて英国の保護領となった。その後、1959 年に内政の自治を回復した。1962 年にブルネイ人民党のメンバーによる、スルタン制およびブルネイのマレーシア連邦参加に対する反乱（アザハリの反乱）が起きたが、非常事態宣言を發布し、現在に至っている。そして、1984 年に英国から完全に独立することとなった。

政治体制は立憲君主制であり、元首は第 29 代スルタンのハサナル・ボルキア国王である。ハサナル・ボルキア国王は首相と外務貿易相、財務相、国防相を兼任している。

豊富な石油、天然ガスの生産により、安定した経済および高い所得水準を維持しているが、2008 年から 2009 年にかけては世界金融危機のため資源価格が大幅に下落し、マイナスの経済成長となった。2010 年以降原油価格が回復してくると、プラス成長に戻ったものの、2013 年は石油およびガスの生産が伸び悩み、マイナス成長となった。さらに、2015 年に世界的な原油価格の大幅な下落があり、ブルネイ経済へ影響を及ぼしたが、このようなエネルギー資源に依存した経済構造から脱却するべく、石油・天然ガスを原料にエタノールを製造する工場の設立などを行った。

(4) 国内総生産（GDP）と経済状況

IMF 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。2013 年からマイナス成長が続いており、2016 年の実質 GDP 成長率は△2.5%であった。2017 年は△1.3%と減少幅が改善、2018 年は 0.6%増と回復の見通しとなっている。一人当たり GDP は 2014 年の 41,509 ドルから 2016 年は 26,935 ドルと年々減少しているが、GDP の 6 割以上を石油、天然ガス部門が占めているため、これらの動向に大きく左右される。

図表 基礎的経済指標

項目		2014年	2015年	2016年
GDP				
	実質GDP成長率(%)	-2.5	-0.4	-2.5
	名目GDP総額 - 単位:10億ドル	17.1	12.9	11.4
	一人当たりのGDP(名目) - 単位:ドル	41,509	30,995	26,935
消費者物価指数				
	消費者物価上昇率(%)	-0.2	-0.4	-0.7
	失業率(%)	6.9	6.9	6.9
国際収支				
	輸出額 - 単位:100万ドル	10,615	6,353	5,220
	対日輸出額 - 単位:100万ドル	4,212	2,309	1,741
	輸入額 - 単位:100万ドル	3,574	3,230	2,664
	対日輸入額 - 単位:100万ドル	145	246	115
	経常収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	5,250.6	2,156.6	1,766.4
	貿易収支(国際収支ベース、財) - 単位:100万ドル	7,443.5	2,909.7	2,461.3
	金融収支(国際収支ベース) - 単位:100万ドル	4,062.7	4,541.7	6,380.6
	直接投資受入額 - 単位:100万ドル	-	-	-
	外貨準備高 - 単位:100万ドル	246	-33.8	170.8
	対外債務残高 - 単位:100万ドル	-	-	-
	政策金利(%)	-	-	-
	対米ドル為替レート(期中平均値) - 単位:シンガポール・ドル	-	-	-

出所) IMF 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、失業率: 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、対米ドル為替レート: IMF "International Financial Statistics"

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

2016年の輸出は87億ブルネイ・ドルであり、品目別では、液化天然ガスが48.5億ブルネイ・ドルと全体の55.7%、石油が32.5億ブルネイ・ドルで全体の37.3%を占め、これらの合計は9割以上となる。

図表 インドネシアの主要品目別輸出（通関ベース）

単位：億ブルネイ・ドル、%

輸出	2016年	
	金額	構成比
液化天然ガス	48.5	55.7
石油	32.5	37.3
その他	6.1	7.0
合計	87.0	100.0

出所）外務省ホームページ

②輸入金額・品目

2016年の輸入は44億ブルネイ・ドルであり。品目別では機械・輸送機器が17.3億ブルネイ・ドルと全体の39.4%を占める。第二位の工業製品は9.4億ブルネイ・ドルで全体の21.4%であり、これら上位2品目の合計で輸入額の6割以上を占める。その他、食品（6.0億ブルネイ・ドル、13.7%）、雑工業品（3.8億ブルネイ・ドル、8.6%）などが多い。

図表 インドネシアの主要品目別輸入（通関ベース）

単位：億ブルネイ・ドル、%

輸入	2016年	
	金額	構成比
機械・輸送機器	17.3	39.4
工業製品	9.4	21.4
食料品	6.0	13.7
雑工業	3.8	8.6
化学製品	3.2	7.3
鉱物燃料及び関連品	2.7	6.1
その他	1.5	3.5
合計	44.0	100.0

出所）外務省ホームページ

③日本とブルネイの関係

日本とブルネイの関係は、貿易額では日本の輸入額が輸出額を上回っており、日本の輸入超過となっている。日本の主要な輸出品目は、車両およびその部品、菅および管用

継手、主な輸入品目は石油・天然ガスとなっている。2016 年の日系現地法人数は 4 社、在留邦人は 180 人であった。

図表 日本とインドネシアの関係

日本との貿易 (通関ベース) (億円)	年	日本の輸出(A)	日本の輸入(B)	収支(A-B)
	2012	150	4,779	△4629
	2013	149	4,629	△4480
	2014	113	4,244	△4131
	2015	146	2,835	△2689
	2016	91	1,849	△1758
出所:財務省貿易統計				
日本の主要輸出品目	車両及びその部品、管及び管用継手 出所:財務省貿易統計			
日本の主要輸入品目	石油・天然ガス 出所:財務省貿易統計			
日系企業進出状況	日系現地法人数(2016年):4社 (東洋経済新報社調査)			
在留邦人	180人 (2016年10月1日時点) 出所:外務省「海外在留邦人数調査統計」			

出所) 外務省ホームページ

2. 社会インフラと貨物輸送の状況

(1) 道路

ブルネイでは高速道路、連結道路、高架横断道路、ロータリーなどが建設され、道路がブルネイにおける人、モノ、サービスの主な移動手段となっている。主要な道路網は、1983年に建設が完了した、ムアラからジェルドン、トゥトンまで続く 28km の海岸線を通る高速道路となっており、バンダル・スリ・ブガワン・トゥトン・セリア幹線道路と連結している。また、ブルネイはマレーシアのサバ州やサワラク州とも道路で繋がっている。Department of Statistics によると、2016 年の道路総延長は、3,404.8km である。

(2) 港湾

ブルネイにはムアラ港、クアラ・ブライド港、バンガル港の 3 つの港湾があり、通信省港湾局が管轄している。3 つのうちムアラ港のみが国際港湾である。

ムアラ港は首都から約 28km の距離にあり、ブルネイの国際貿易の玄関口となっている。ムアラ港は石油とガスを除くブルネイの輸出入の 90%を担っている。コンテナターミナルのほか、在来貨物船や RORO 船用の多目的バースを持つコンベンショナル・ターミナルを有する。

(3) 空港

ブルネイ唯一の空港となるブルネイ国際空港は、1974 年より操業している。2016 年の

貨物取扱量は、国内が 12,362.6 トンキロ、国際は 9,747.2 トンキロであった。

(4) 電力

ブルネイでは、住宅への電力供給は国営電力会社である Department of Electrical Services (DES)が行っており、空港や政府機関等の施設への電力供給は民営電力事業会社である Berekas Power Management Company (BPMC)が行っている。ブルネイではエネルギー部門が GDP の 6 割以上を占め、約 2 万 4 千人の雇用を産み出すなど、ブルネイ経済において重要な役割を果たしている。国際エネルギー機関 (International Energy Agency: IEA) によると、ブルネイの 2015 年の電力発電量は 4,506GWh、主電源はガスとなっており 4,461GWh と全電力発電量の 99%以上を占める。なお、電力の輸出入は行っていない。

3. 進出条件等

(1) 投資環境

ブルネイ法第 39 条（会社法）により、ブルネイで事業を行おうとする会社は、ブルネイ法第 92 条（社名法）に基づき、検察庁企業名登記所に会社名および事業名を登記しなければならない。検察庁企業名登記所で企業名および事業名を登記し、覚書および会社の定款等を提出し、承認されると、会社設立証明書が発行される。ブルネイには株式市場がないため、会社の設立は非公開会社（Sdn Bhd）が一般的である。株主が株式を譲渡する権利は制限されており、一般への株式の募集は禁止されている。最低株式資本は規定されていない。

外国企業の支店としての登記には、最低株式資本は規定されていないが、企業名承認のためには、会社の設立綱領、定款、覚書または外国企業の組織を定めた文書の認証謄本、取締役リスト、会社を代表して通知を受けるブルネイ居住者の氏名と住所を、検察庁企業登記所に提出することが必要である。承認されると、会社設立証明書が発行される。

ガスや水道等の公共事業を除いては、外資に対する参入規制分野はない。経済開発庁より奨励分野のリストが出されており、「パイオニア産業」とされている。このパイオニア産業の認定を受けると、法人税の免除、資本財に対する免税、原材料に対する免税など、税制上の恩恵が得られる。なお、奨励分野リストにない業種についても、一定の要件を満たせば認定を受けることができる。パイオニア産業は、「公益に適い、過去にブルネイ国内において適切な経済スケールで展開されておらず、パイオニア産業として好ましく、パイオニア製品として特定されているもの」とされている。パイオニア産業およびパイオニア製品の指定を受けた産業・製品は以下のとおり。

図表 パイオニア産業およびパイオニア製品

パイオニア産業	パイオニア製品
1. 飛行機ケータリング・サービス*	航空会社向け各種食品
2. セメント最終加工工場*	セメント
3. 医薬品	各種医薬品、ビタミン、錠剤、シロップ
4. アルミ壁タイル	アルミ製壁タイル、その他装飾用タイル
5. 圧延工場	鉄鋼、棒鋼、山形鋼、U字鋼等の製造・加工
6. 工業用化学品*	石油その他産業用の各種化学品
7. 造船所*	船舶の修理及び保守
8. ティッシュペーパー	ティッシュペーパーおよび台所ナプキン
9. 繊維*	各種衣料
10. 缶詰、瓶詰、包装*	各種缶詰、瓶詰、包装食品
11. 家具	木製、藤製、組立式家具
12. ガラス	板ガラス、産業用ガラス製品、光学/写真用ガラス、照明/装飾用ガラス製品等
13. 窯業	タイル、衛生陶器、陶磁器、石工品、陶器、磁器
14. 木材*	合板および木製建材
15. プラスチック、合成ゴム	PCV 管類、プラスチック、プラスチック・ボトル、容器、各種内科用/外科用、各種家庭用ゴム製品
16. 肥料、農薬	各種肥料および農薬
17. 玩具	機械式、電子式、木製、プラスチック製、ゴム製の玩具
18. ガス	各種産業用ガス
19. 板金加工*	屋根材、壁材、フェンス材、屋根用トラス、枠材、建具/取り付け材、導管材、貯蔵/運送用コンテナ、その他関連建設材料
20. 電気産業機器及び装置の製造*	電気モーター、発電機、完成タービン発電機、完成エンジン発電機、変圧器、スイッチギア、交換機、整流器、その他電気伝動・配電器、電気の産業用コントローラー例えばモータースターター/コントローラー、電磁クラッチ/ブレーキ、電気溶接装置、およびその他 電気工業装置の製造および改良
21. 水上交通への支援サービス*	水上交通へのあらゆる支援サービス。例えば、埠頭、ドック、その他関連建造物・施設の保守と運用。水先案内。灯台など航海支援施設の保守と運用。船舶

	への貨物積み荷、荷下ろし。運河の保守と運用。遭難した船舶の救助。船の賃貸借。
22. ハラルミート用家畜の屠殺、食肉の調整・保存*	ハラルミート用家畜の屠殺場と食肉包装工場。牛肉、羊肉、ラム肉、家禽肉、ウサギ肉の調整と包装。保存処理、燻製、塩漬け、酢漬け、真空包装、急速冷凍などの処理、包装を含む。ソーセージのケーシング、ハラルミートを使ったスープ、プディング、パイ、ハラルフードの扱いを受ける獣脂の製造も含む。
23. 関連する廃棄物処理産業*	環境製品・サービス。油分を含む廃棄物の処理とリサイクル。有害廃棄物（有機物、無機物とも）の処理。排水の処理と処分。環境ラボサービス。大気汚染防止策その他関連サービス。
24. 非金属鉱物製品の製造*	様々な非金属鉱物製品の製造。例えば、コンクリート、石膏・プラスター製品（生コンを含む）。ガラスファイバーの絶縁材。ミネラルウール。スレート製品。切石製品。研磨材。グラファイト製品。シリカ、その他あらゆる非金属鉱物製品（アスベストを除く）。
25. ラジオ、テレビ、通信設備・装置類の製造*	ラジオ受信機、テレビ受像機、蓄音器、口述記録器、テープレコーダーを含む音声再生機・レコーディング機器、音盤レコード、録音済み磁器テープ、有線・無線電話/電信装置、ラジオ送信機、テレビ送像機、シグナル伝達、探知装置/機器の製造。レーダー装置の製造および設置。また以下のグループに分類される電子機器専用に使われる部品および用品の製造：半導体と半導体関連の高精度装置、固定電子コンデンサ、可変電子コンデンサ、放射線装置、X線透視装置やその他放射線機器と管類の製造。

注）*は企業向けにすでにパイオニア企業証明書が交付されたもの。

出所）日本アセアンセンターホームページ

また、ハイテク産業、輸出志向の製造・サービス産業、R&D など、ブルネイに新技術の導入を促すことを目的とした「パイオニア・サービス企業」への投資優遇制度も設けられており、法人税の免税、損失および引当金の繰り越しなどが可能となっている。パイオニア・サービス企業には、「倉庫施設の提供に関連したサービス及び活動」も含まれる。

（２）採用・労務管理

労働制度として、ブルネイには現在、2009 年労働令、1957 年労働者補償法（第 74 章）、2009 年労働安全衛生令、2004 年労働幹旋業令、1974 年雇用情報法（第 99 章）の 6 つの法的枠組みがある。

労働時間としては、非シフト労働者の場合、1 日 8 時間、2 週間 44 時間が上限となっており、シフト労働者の場合、連続した 3 週間の週平均労働時間は 44 時間が上限となっているが、1 日 12 時間を超えてはならない。これらを超える労働時間は残業とみなされ、残業については時間当たりの基本給の 1.5 倍の支給となる。

給与の支払いについては、雇用者は少なくとも月に一度給与を支払わなければならない。残業手当以外の給与は、給与対象期間の最終日から 7 日以内に支払わなければならない。残業手当は、給与対象期間最終日から 14 日以内に支払わなければならない。

労働契約の終了を通知するための期限は、労使間の事前契約内容次第であるが、両者間に特段の合意がない場合、以下の通知期間が適用される。

- ・雇用期間が 26 週未満の場合、1 日前まで
- ・雇用期間が 26 週～2 年未満の場合、1 週間
- ・雇用期間が 2 年～5 年未満の場合、2 週間
- ・雇用期間が 5 年以上の場合、4 週間

休暇については、被雇用者は、少なくとも週 1 日の週休日を与えられる権利を有する。また、年 11 日の公休日に休む権利を有する。有給休暇日数は労使間の契約次第であるが、以下の日数を下回ってはならない。

- ・雇用 1 年目 7 日
- ・雇用 2 年目 8 日
- ・雇用 3 年目 9 日
- ・雇用 4 年目 10 日
- ・雇用 5 年目 11 日
- ・雇用 6 年目 12 日
- ・雇用 7 年目 13 日
- ・雇用 8 年目以降 14 日

労働紛争については、内務省労働局労働法制執行課は、労使いずれからも労働慣習・法令に関する苦情を受け付けることができる。

※参考資料

- ・ASEAN-Japan Transport Partnership
- ・Brunei Department of Statistics, “Brunei Darussalam Key Indicators 2016”
- ・Containerisation International TOP 100 Container Ports 2016
- ・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 ホームページ
- ・ 外務省ホームページ
- ・ 国際エネルギー機関 (International Energy Agency)
- ・ 在ブルネイ日本国大使館
- ・ 在日本ブルネイ日本国大使館
- ・ 世界銀行ホームページ
- ・ 青木友里、牧野重幸「ブルネイ・ダルサラーム国における電力系統監視制御システムの導入」、東芝レビュー Vol. 70 No.8, 2015
- ・ 日本アセアンセンター

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

－ シンガポール・マレーシア・ブルネイ編 －

報 告 書

平成 30 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/>