ITI 調査研究シリーズ
No.49

踊り場のメコン経済、現状と展望

～貿易、物流、産業人材育成～

2017 年 3 月

一般財団法人 国際貿易投資研究所（ITI）
INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT

RING!RING! プロジェクト
この報告書は、競輪の補助金により作成しました。
http://ringring-keirin.jp

はしがき

本調査報告書は、一般財団法人国際貿易投資研究所が財団法人 JKA から機械工業振興資金の補助を受けて、平成 28 年度「メコン地域のサプライチェーン構築支援調査研究補助事業」として実施した内容を取りまとめたものである。

平成 27 年度に同じく財団法人 JKA からの補助を受けて実施した「アジア新興市場への調達生産網展開支援ニーズ調査研究補助事業」の成果を踏まえ、今年度はメコン地域のサプライチェーンの現状と課題について、より多角的な観点から分析した。具体的には、貿易、物流インフラ、産業人材育成、より一般的な投資環境について、日系企業や現地資本企業の視点だけでなく、中国、韓国、タイといった現地で存在感を示している各国の視点にも目配りしながら調査を取りまとめた。

分析の結果、メコン経済圏はいわば「踊り場」の状態にあり、各国がサプライチェーンに参画し有機的に連結される段階には至っていないことが明らかになった。ただし、長期的にサプライチェーン開発を進めていくことは日系企業とアジア新興市場の双方にメリットをもたらすことから、現状分析だけでなく今後の課題と対応策を示すことにも留意して本報告書にも反映させている。

補助期間中、3 回の研究会を開催し、関連分野の専門家各氏から委員に対して研究内容についての助言をいただいた。また、ミャンマーのマンダレー都市圏とラオスのビエンチャン首都圏において現地調査を実施し、日本と現地政府機関、産業人材育成機関、企業などから多大な協力をいただき貴重な情報を入手することができた。

ミャンマー、ラオス、ベトナムの 3 ヵ国については、それぞれ研究協力者にカントリーレポートを執筆いただいた。各国の研究協力者は以下の通りである。

Aung Kyaw	モンユワ経済大学商学部教授
Nu Nu Lwin	モンユワ経済大学経営学部教授
Xayphone Kongmanila	ラオス国立大学経済経営学部講師
Nham Phong Tuan	ベトナム国家大学ハノイ校経済ビジネス大学経営学部准教授
Nguyen Thu Huong	ベトナム国家大学ハノイ校ハノイビジネススクール講師

レポートを別途公開するとともに、その主要部分は報告書第 4 章に取りまとめている。

本事業にご協力いただいた関係各位に対し心から謝意を表するとともに、本報告書の成果が各方面で活用されることを切望する次第である。

平成 28 年度　メコン研究会メンバー

委 員 長	高橋 与志	広島大学大学院国際協力研究科准教授
委　　員	藤村　学	青山学院大学経済学部教授
委　　員	池部　亮	ジェトロ海外調査部アジア大洋州課
委　　員	大木 博巳	国際貿易投資研究所研究主幹
オブザーバー	百本 和弘	ジェトロ海外調査部主査

平成 29 年 3 月

メコン地域のサプライチェーン構築支援調査研究会

委員長　　高橋　与志

目　次

第１章　踊り場のメコン経済 1
第１節　産業構造の転換に苦しむタイ、ベトナムは内需主導型へ、外資進出が見込まれるミャンマー 1
第２節　日系企業のタイ＋1 は一服状態 5
第３節　韓国企業のチャイナ＋1、ベトナムで存在感 9
第４節　生産委託先として信頼性を高めているカンボジアのアパレル産業
～課題は賃金高騰に見合った生産性の上昇～ 13
第５節　マンダレー工業団地の生産現場、旧式な設備と溢れる中国製機械・部材 18
第６節　ミャンマーで人気の日本的経営 23
第７節　「踊り場」の次を冷静に見つめる時期、課題は CLM 当局の投資環境づくり 26
1. 越境物流のハード・インフラに続いてソフト・インフラ改善が必要 26
2. 現場における現状変更への抵抗 28
3. タイと CLM との経済統合はまだ低い段階 29
4. ソフト分野での支援で中国と差別化を図る 31
第８節　産業人材の不足は短期的かつ長期的課題 32
1. 製造業の中核を担う人材の不足 33
2. 日本センターを通じた人材育成 34
3. ベトナムを戦略拠点に 35

第２章　中国の CLMV 貿易 37
要約 37
第１節　陸の ASEAN、海の ASEAN 貿易 37
1. 拡大基調の陸の ASEAN の対中輸入 37
2. CLMV で突出するベトナム 40
第２節　中国の CLMV 貿易 42
1. 税関区別輸送モード別貿易 42
2. 南寧税関区の貿易 48
3. 昆明税関区の貿易 66
第３節　まとめ～部材調達で進む CLMV の中国依存 81
1. 生産拠点としてのメコン 81
2. 部材調達の中国依存 82
3. 中国の ASEAN 輸出の変化 82
4. 人材面でチャイナ＋1、タイ＋1 が進展 83
5. 懸念材料 83

第 3 章　大メコン圏の経済回廊における越境物流と通関の実態：　日系企業ヒアリングを中心に 85
要約 85
はじめに 85
1. 総論 87
2. 経済回廊別各論 95
おわりに 121
参考文献 123

第 4 章　産業人材育成の現状と課題 124
要約 124
はじめに 125
第 1 節　ミャンマー・マンダレー都市圏 125
1. マンダレー都市圏の有望産業 125
2. 教育・研修機関の事例 127
3. 企業の事例 131
4. 産業人材育成の課題 135
第 2 節　ラオス・ビエンチャン首都圏 135
1. ビエンチャン首都圏の産業集積概観 135
2. 教育・研修機関の事例 136
3. 企業の事例 141
4. 産業人材育成の課題 142
第 3 節　ベトナム機械産業 143
1. 機械産業セクターの概要 143
2. ベトナム機械産業における人材の現況 144
3. 企業の事例 145
4. 産業人材育成の課題 147
おわりに 148
参考文献 149

第 5 章　メコン地域サプライチェーン開発に向けた産業人材育成 150
要約 150
第 1 節　サプライチェーンの萌芽 150
第 2 節　「踊り場」が示す課題 151
おわりに：長期的展開の可能性を見据えて 152

第１章　踊り場のメコン経済

第１節　産業構造の転換に苦しむタイ、ベトナムは内需主導型へ、外資進出が見込まれるミャンマー

ジェトロ海外調査部アジア大洋州課
池部亮

メコン地域（タイ、ベトナム、ミャンマー、カンボジア、ラオス）の経済は、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーの新興国が高成長を持続し、タイが低成長という構図が続いている。しかし、世界銀行の予測では、2016 年は、高成長を持続していた新興メコン地域で経済成長率が鈍化するとみている。好調なベトナムも世銀は 6.3%、IMF は 6.4%としていた予測をそれぞれ下方修正した。いずれも政府目標の 6.7%を下回っている。一方、タイは依然として 2%台の低成長であえいでいる。

メコン地域の新興国であるカンボジア、ラオス、ミャンマーは、高い経済成長率を背景に、日系企業の新たな生産拠点や市場として有望視されている。メコン地域の景気の現状と展望について、ITI メコンサプライチェーン研究会のメンバーで、ジェトロ海外調査部アジア大洋州課の池部亮課長に聞いた。（聞き手は大木博巳 ITI 研究主幹）

経済成長率（%）

Country groups	2013	2014	2015e	2016f	2017f	2018f
World	2.4	2.6	2.4	2.4	2.8	3
Cambodia	7.4	7.1	7	6.9	6.8	6.8
China	7.7	7.3	6.9	6.7	6.5	6.3
Indonesia	5.6	5	4.8	5.1	5.3	5.5
Lao, PDR	8.5	7.5	7	7	7	6.8
Malaysia	4.7	6	5	4.4	4.5	4.7
Myanmar	8.5	8.5	7	7.8	8.4	8.3
Philippines	7.1	6.1	5.8	6.4	6.2	6.2
Thailand	2.7	0.8	2.8	2.5	2.6	3
Vietnam	5.4	6	6.7	6.2	6.3	6.3

（出所）世界銀行 2016 年 6 月

Q.タイ経済が低成長に陥っています。その原因はどこにありますか。

- 2015 年のタイの経済成長率は 2.8%にとどまり、前年の 0.8%からは回復したものの、力強い成長を取り戻したとはいえない状況にあった。ただし、2016 年上半期には前年同期比 3.4%と緩やかではあるが徐々に上向いてきている。

近年の低成長の背景にあるのは輸出の伸び悩みと設備投資の減退などが指摘できる。また、民間最終消費支出も 2015 年に前年比 2.1%増と前年の 0.6%増から回復したものの、2016 年第一四半期になっても 2.3%増と引き続き力強さに欠けている。自動車販売台数は 2015 年と同水準で推移している。民間消費の伸び悩みの原因としては家計債務の増加や天候不順等による農民所得の低下が指摘される。農民所得は 2016 年に入り回復傾向にあるが、一層の景気刺激策を取る必要があるといえる。

Q. 内需だけでなく輸出も 3 年連続して苦戦していますが。

- 2014 年は前年比横ばい、15 年は▲6.3%、16 年上半期も前年同期比▲0.7%と低迷している。主要輸出品である一般機械や電気機械、ゴムなどが前年割れを続けている。世界市場の停滞、とりわけ中国経済の不調がタイの輸出不振の要因といえよう。自動車や周辺国向け輸出などに明るい兆しもみられるが、全体としては輸出の低迷は続きそうだ。

また 2017 年末には米国の一般特恵関税（GSP）が失効する。例えば電気電子製品の多くは GSP により関税撤廃がなされている。産業集積を考えると GSP の失効による生産の大きなシフトがすぐに起きるとは考えにくいが、加工食品、衛生陶器、電気電子製品、繊維製品などの対米輸出が減少する可能性がある。

Q.タイで不況感が強いのは政治の不安も絡んでいますか。

- タイ経済の不調の原因は輸出の低迷が大きく、これは従来の軽機械産業の輸出競争力の低下が主な原因であろう。世界経済の低迷や労働者の賃金上昇による高コスト化が背景となる。また、生産性の向上を伴う産業構造の高度化がタイの課題となるが、この転換が上手くいっていない印象がある。

来年の民政復帰に向け作成された憲法草案は、国民投票の結果、賛成多数で受け入れられた。政治混乱が経済に与える影響として観光収入の減少、公共事業の遅延等であるが、

新憲法の下、総選挙後 5 年間は軍の関与が残る形となったため、今のところ大きな混乱が生じるとは考えにくい。

Q.タイの輸出は、地域内の連結性向上や 1 人当たり所得の増大を背景に、陸続きのメコン周辺国であるベトナム（13.0%増）、カンボジア（9.6%増）、ラオス（5.1%増）向けの輸出が自動車や機械、飲料などを中心に伸びており、今後も増加が期待されています。メコン新興国の景気の現状をどう見ていますか。

- タイの周辺国の工業化が進展すれば、タイから部品や原材料、生産設備の輸出が増勢することになる。自動車、家電などの耐久消費財の輸出も周辺国の所得向上によって拡大すると考えられる。陸続きの CLM 各国とは、特に陸上輸送インフラ整備による連結性の向上が鍵を握る。この越境輸送の円滑化が進めば域内国際分業の効率が上がることが期待できる。

Q. ベトナム経済は、外資企業の輸出に左右されるようになっています。本年の第 1 四半期は外資企業の輸出の伸びが鈍化したことで景気が鈍化しているようです。世界貿易も停滞していますが、ベトナムの景気をどう読みますか。

- ベトナムは輸出型の経済成長を遂げており、世界経済の減速により特に輸出産業において影響を受けている。2014 年の輸出額は GDP 比で 8 割を占めるが、徐々にこのシェアが低下していくことになる。一方、市場開放を進める内需は旺盛で、外資参入機会も増えてきている。経済構造は今後、内需牽引型に転換するのではないか。

Q. ミャンマーの経済成長率は、2015 年に民政移管した 2011 年以降で 2 番目に低い数字（実質 GDP 成長率は 7.0%）でした。ミャンマーでは、アウンサンスーチー氏率いる国民民主連盟（NLD）による新政権が 3 月末に発足した。NLD にはソフトとハード両面でビジネス環境の整備に取り組み、外資誘致を軸に経済成長をさらに軌道に乗せることが期待されています。

- 米国の経済制裁が解除され、外国投資の進出に一層弾みがつきそうだ。ただ、輸送インフラや電力インフラの未整備もあり、大型の輸出志向型製造業の進出はもう少し時間を要

すだろう。一方、5 千万人の市場を狙った内需型の外資参入も期待でき、製造とサービスの両面でミャンマーへの進出が加速しそうだ。

Q.世界銀行は、カンボジアの 2015 年の実質成長率をこれまでの 7.5%から 6.9%へ下方修正し、5 年ぶりに 7%台を下回ると見込んでいます。減速の理由は、(1) 中国経済の減速による中国人観光客の減少、(2) 農産物の収穫量の減少と取引価格の下落、(3) ミャンマーなど競合国の出現やドル高に伴う輸出額の伸び低下ということです。一方で首都プノンペンを中心とした都市部の建設やサービス業への中国からの投資は依然として旺盛である。中国の投資に大きく依存しているようですが。

- カンボジアでは最低賃金の急激な上昇を受け、輸出型製造業のコストが上がっている。廉価な労働力を武器に誘致を進めた労働集約型の製造業の進出にかげりが見え始めている。中国からのインフラ協力事業への依存は高いが、社会資本整備を進めることは同国にとって喫緊の課題でもあり、援助国を選り好みできない状況でもある。輸送、電力などのインフラ整備によりカンボジアのビジネス環境改善が進むのであれば、日本企業にとってもメリットとなる。

Q. タイへの外資の流入は？

- 2015 年はタイ投資委員会（BOI）によると前年比 2.1%増の 4,937 億バーツで、微増となった。内訳をみると自動車および同部品を中心とした機械・金属加工が前年比 61.9%減と落ち込んだ。これは対内直接投資で牽引役を果たしてきた自動車分野で一服感出てきていることの現われだろう。エコカー恩典や減税による消費刺激策で拡大した需要の反動減によるところが大きい。対内直接投資ではインフラ、化学・製紙、サービスが伸びている。

Q.タイ＋1 は一服しているとみられていますが、日系企業の動向に詳しい池部課長はどのように見ていますか。

- ラオスやカンボジアに工程間分業を志向したサテライト工場の進出がタイ＋1 の背景。周辺国の人件費上昇、割高な輸送費、労働生産性の低下などを加味すると、総合的な費用対

効果はあまり期待できなくなった。ただし、タイは産業構造の高度化を目指し、リーディング産業をより付加価値の高いものへとシフトしていく必要があるため、中長期的にはタイから労働集約的な工場が分散移転していく先としてラオス、カンボジア、ミャンマーの動向は注視すべきであろう。

Q.チャイナ＋1 としてのベトナムが注目されています。その勢いは今後も続きますか。

- チャイナ＋1 としてということに加え、TPP 参加国としてのベトナムに追い風が吹いている。貿易転換効果を受け、生産立地をベトナムに持つことが有利となる可能性があるからだ。

第 2 節　日系企業のタイ＋1 は一服状態

福井県立大学教授
春日尚雄

チャイナ＋1、タイ＋1 として次の投資先として注目されたメコン地域のカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（CLMV）。ベトナムを除いて日系企業の進出は鈍い。カンボジアやラオスの月の賃金は 100 ドルを超え、ミャンマーは 80 ドルに達している。アパレルや製靴などの労働集約産業では、賃金コスト面から製造限界説も出始めている。ラオスでは経済特区を造成して当初の見込み通りには埋まっていない。さらに、中国経済の減速で中国からの投資にも陰りが出てきている。

踊り場を迎えているメコン地域の現状と展望について、先週に現地調査を実施した ITI 客員研究員、春日尚雄福井県立大学教授に聞いた。（聞き手は大木博巳 ITI 研究主幹）

Q.2003 年の SARS や 2005 年の反日デモ、さらには元高、中国における労働コストの高騰など中国以外の地域に製造拠点を分散化させるチャイナ＋1 の議論がありました。2010 年以降はタイ大洪水、労働者不足などの理由からで、タイ＋1 も加わり、日本の製造業企業の間では、メコン地域の中でも CLMV に製造拠点を広げる動きが出ましたが、現状はどうでしょうか？

－メコン地域およびASEANにおいては、1990年代以降のGMSプログラム、AFTAの実施と深化、加えて2015年のAEC形成が追い風になり、交通インフラ整備や貿易自由化につながる関税削減・撤廃、地域経済統合への取り組みがおこなわれてきました。これらは、グローバル化の流れと共に、製造業がこの地域において国境を越えてサプライチェーンを構築するハードルが下がったことを意味します。それは特に製造業の工程をつなぐ費用であるサービス・リンク・コストが低減されたことであり、企業にとっては国際的な分業、特にメコン地域のように陸続きのエリアは越境交通による小ロット、高頻度運送が期待されてきたという経緯があります。そのため日系製造業の間では、人件費の高止まりやリスクが予見される中国、タイから、ASEAN後発加盟国であり経済発展段階の遅れた人件費に比較優位のあるCLMV4カ国への、フラグメンテーション（工程間分業）を中心とした生産工程の分散が実際に起きています。しかし、その目的と各国における状況は少しずつ変化してきているのが見られるようになりました。

Q.どのような変化でしょうか？

- 2000年代始めから言われてきた、いわゆるチャイナ＋1が、日本から中国へのFDIの大幅減という形で明確に具現化しており、中国の生産拠点を維持しつつも、新設あるいは増設の投資については、ASEANそれもCLMVTのメコン地域が第一選択肢となっているケースが多々見られます。そのうち日系企業の一大集積地であるタイでは、CLM3カ国への労働集約的生産工程の分離という典型的な工程間分業、いわゆるタイ＋1の現象が見られています。ベトナムについては、順調なFDIをテコに単独で自律的な経済成長を確立する動きがあります。このメコン地域における2つの異なった貿易投資動向は、区別して捉える必要があると思います。

メコン第 2 友好橋：ラオス側イミグレーションの様子

Q. CLM3 ヶ国へのタイ＋1 の動きは加速していますでしょうか？

- 直近の情勢では一服状態のようです。タイの賃金高騰、人手不足が顕著であった 2013 年頃は CLM へのサテライト工場設立の動きが活発に見られましたが、2016 年時点ではタイ国内市場の停滞などにより、タイ国内拠点の生産余力ができたことから、分工場新設に向けたモチベーションは下がっているようです。またカンボジアなどで、人件費が当初の想定を超えて大幅に上昇していることも阻害要因になっていると思われます。

Q.最近では、ASEAN の中でベトナム経済が好調で、一人勝ち。ベトナム＋1 という言葉が出てきていますが実態はどうでしょうか？

- ベトナムは TPP に加入し、輸出は伝統的な繊維製品に加えて電子電機製品が急速に伸びています。スマートフォンに代表される電子電機産業の FDI は主に最終組立を目的としたものであることから、輸出額が大きく伸びる一つの理由であると思います。特にベトナム北部に電子電機産業が集中していますが、隣接する中国とのサプライチェーンが構築されたことが大きな強みになっています。但し、ベトナムがグローバルバリューチェーン（GVC）の中で成功するには裾野産業のさらなる充実と厚みが必要であることは変わっていないと思います。ベトナム＋1 という現象は隣接したラオス、カンボジアとの工程間分業を指していると思いますが、縫製業などを除くと工業製品ではベトナム＋1 は限られ

ていると思います。ベトナムにマザー工場を持ち、ミャンマー、ラオスに分工場のある日系医療機器メーカーの例がありますが、このようなケースはむしろ希な例と言えるでしょう。

ラオスータイ・ノンカイ間の渡し船：対岸はノンカイの町並み

Q.選挙によって政権交代が実現したミャンマーへの期待が大きいですが、製造業にとってのミャンマーの投資環境はどうでしょうか？

- 業種によって異なるので一概に言えませんが、ヤンゴン近郊に建設中のティラワ工業団地の 2016 年時点の進出企業リストを見ても、タイ＋1 で立地する日系企業は現時点では限られています。理由はいくつかあると思いますが、バンコクからの陸路輸送の距離がやや長く、ミャンマー国内の各種インフラも整備途上であること、加えてミャンマーの外国投資受け入れ体制が不透明であることなども、日系の企業投資を躊躇させているように思います。但し、ラオス、カンボジアに比較すると、格段に大きな人口を有することがミャンマーの強みですので、問題点の解消と共に注目度が高まるのは時間の問題かと思います。

Q.今後の展開をどのように考えられますか？

- メコン地域が、生産拠点あるいは消費市場として一体化する取り組みは、必ずしも目標が

達成されているとは言い難い面があります。タイの産業集積のロックイン（凍結）効果は非常に強く、依然として集中のメリットが大きいことから、日系製造業の視点からは本格的に分散に向かう局面とは言えないようです。製造業で最大規模である自動車産業では、AFTA の深化の結果、CLMV における完成車プラントの立地が事実上不可能となったことも大きいと思います。こうした状況に対して、ASEAN 島嶼部への見直しが進み、現在ではフィリピンの投資環境の優位性が評価されており、メコン地域とは投資誘致の面で競合関係になりつつあると考えられます。メコン地域については、長期的視野からハード、ソフトの両面から「連結性」を着実に改善し、特に高度人材の自由な移動がもたらす多様な産業の活性化を目指すべきかと思います。

ラオス日系縫製工場の製造現場：男性用シャツを縫製

第 3 節　韓国企業のチャイナ＋1、ベトナムで存在感

ジェトロ海外調査部主査
百本和弘

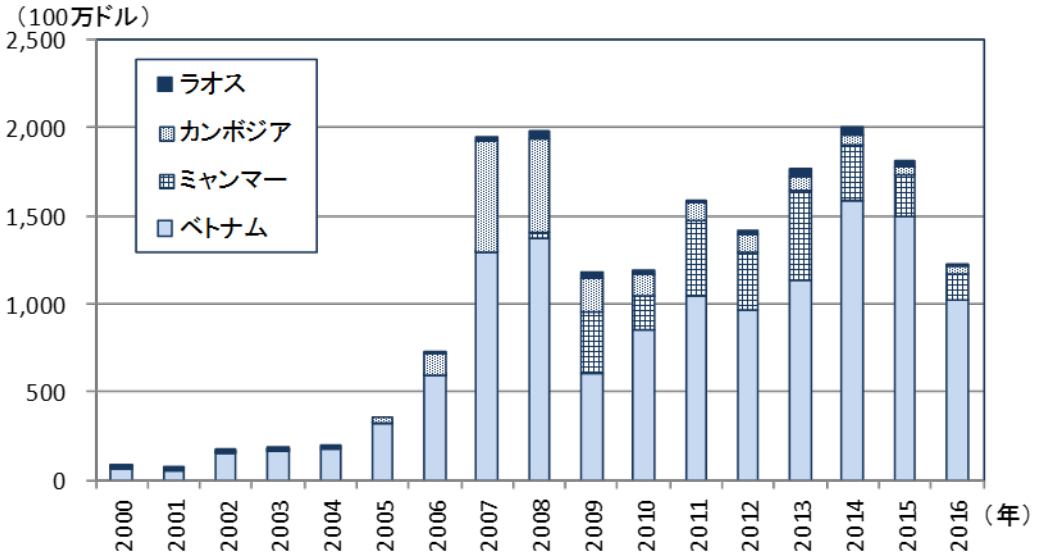
ASEAN ビジネスの歴史が長い日本企業と比較すると、後発の韓国企業はタイ、マレーシアといった日本企業のビジネス基盤が強く、人件費が相対的に高い国を避け、CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）諸国に高い関心を寄せている。特に、ベトナムは、韓国企業にとって米国、中国、香港に次ぐ第 4 位の投資先である。

韓国企業の対ベトナム直接投資の特徴の一つは製造業の比率が高いことである。対ベトナム直接投資全体（累計額ベース）に占める製造業の割合は 60.4%に達している。ちなみに、世界全体に対する直接投資では製造業の割合は 34.4%に過ぎない。対ベトナム直接投資で製造業比率が高いことは、生産拠点設立関連の投資が多いことを示唆している。つまり、韓国企業にとって人件費の上昇する中国に代わる低コスト生産拠点の確保が必要になり、ベトナムが「ポスト・チャイナ」の本命として直接投資が集中している。

また、メコン地域の市場開拓にも熱心で、韓流の普及を通じて消費市場の開拓にも攻勢を強めている。ヤンゴン市内では韓国企業の看板が目立っている。かつて、60 年代からヤンゴンに住んでいる日本人から、字幕スーパーで韓国語の韓国ドラマが、朝晩放映されていると聞かされたことがあった。その結果、韓国語が若い世代でブームとなり、日本人と韓国人を区別できないヤンゴンの人が韓国語で話しかけてきたと悔しそうな顔をしていた。ミャンマーをはじめメコン地域でも韓流とサムスンをはじめとする韓国企業の圧倒的な物量攻勢の前に日本ブランドは守勢に立たされているのではないか。

韓国企業のメコン地域おける事業展開を ITI メコンサプライチェーン研究会（公益財団法人 JKA の助成事業）のメンバーである百本和弘ジェトロ海外調査部主査より聞いた。（聞き手は大木博巳 ITI 事務局長・研究主幹）

図 韓国のCLMV諸国への直接投資の推移（実行ベース）



注：2016年は1～6月実績。なお、同年4～6月は一部業種の統計が含まれていない。
資料：韓国輸出入銀行データベースから作成

Q.韓国企業は、人件費が割安なメコン地域（CLMV）への直接投資に高い関心を寄せています。メコンの中では、タイでは日系企業の存在感が大きく、入る隙間もないことも韓国企業の CLMV への進出意欲を高めている。韓国企業の CLMV への投資の現状を伺います。

- 韓国企業の対外直接投資（実行ベース、以下同様）をみると、2000 年代前半から半ばにかけて、対中直接投資が急増した。しかし、現地の人件費上昇などを受け、対中直接投資は 2008 年以降、伸び悩みに転じた。それに代わって注目されたのが CLMV 諸国だ。特に、ベトナムに直接投資が集中している。直近の 2016 年 6 月末時点の対ベトナム直接投資累計額は 137 億 4,400 万ドルで、米国、中国、香港に次いで第 4 位の投資先になっている。製造業に限ると、83 億 800 万ドルで、中国、米国に次いで第 3 位の投資先だ。

Q.ベトナム投資の特徴は？

- 製造業が多いのが特徴だ。これは、韓国企業にとってベトナムが「ポスト・チャイナ」の本命になったことを示唆している。
- 製造業の内訳をみると、2000 年代中ごろまでは繊維・衣類、靴・皮革、電子部品など、労働集約型中小企業の直接投資が主体だった。しかし、2010 年ごろからは、エレクトロニクス産業の進出が活発化している。きっかけはサムスン電子の携帯電話工場建設で、その後、同社はホーチミン市に、LG 電子はハイフォン市にそれぞれ大規模な家電工場を建設している。

Q.サムスン効果でベトナムは、一夜にして携帯電話輸出大国に変貌しました。なぜこうしたことが可能になるのでしょうか。

- ベトナムの携帯電話輸出額は 2015 年に 302 億ドル。サムスン電子は 2009 年にバクニン省で携帯電話生産を開始（第 1 工場）、2014 年にタイグエン省でも生産（第 2 工場）を開始している。第 1 工場の生産開始時には、現地は組み立て中心で、必要な部材は中国・韓国から輸入した。ベトナムは、安価で優秀な労働力のみならず、中国・韓国から近いために部材の調達に有利なことが大きなメリットだ。ただし、第 2 工場建設以降は、韓国の関連企業が現地工場周辺に進出し、企業集積が進みつつある。

Q. 韓国の政府系シンクタンク産業研究院（KIET）は早晩、労働コスト目当ての進出は行き詰まると警鐘を鳴らしています。その兆候は出てきていますか。

- KIET は「ベトナム内の韓国多国籍企業の現況と示唆点」（「KIET 産業経済」2016 年 6 月号）を発表し、「在中韓国系企業や韓国国内企業が労働コストのみを考慮してベトナムに進出する戦略は、早い時点で困難に直面する」と警鐘を鳴らしている。実際、すでに人件費上昇に直面しており、今後は労働力確保が難しくなるとの見方もある。それでも、「ポスト・ベトナム」として誰もが注目する国はなく、当分、ベトナムに対する高い関心が続く見通しだ。

Q. ベトナム投資は、製造業の次は消費市場の獲得を目指した投資が活発化しているようです。これらの動向は？

- 2000 年代末ごろから韓国の外食チェーン、デパート、大型スーパーなどがハノイ、ホーチミンに進出している。特に、ロッテ・グループ、CJ グループの進出が目を引く。前者はロッテ百貨店、ロッテマート、ロッテリア、ロッテホテルなどが、後者はベーカリーチェーン「トゥレジュール」、テレビ通販の CJ オーショッピングなどが進出している。

  消費市場狙いの韓国企業が共通して挙げるのが「先占（ソンジョム）」というキーワード。日本語で「先取り」に相当する韓国語だ。他社に先駆けてベトナムでの市場地位を固め、今後、消費市場が本格的に立ちあがった際に、成長の果実を得る狙いである。

Q カンボジア投資の特徴は？

- 建設・不動産を中心に 2000 年代半ばから後半にかけて盛り上がったが、2010 年以降は減少基調になっている。当時の建設・不動産の投資は全般的に十分な成果を上げていない模様だ。製造業では中小アパレル企業の進出が多い。その他では金融・保険分野でも進出がみられる。

Q. 割安な労働力に恵まれているのはミャンマーです。韓国企業のミャンマーへの進出は？

- 一時、ミャンマーへの関心が高まったが、最近は関心が低下している感がある。実際、対ミャンマー直接投資は 2013 年をピークに、2014 年、2015 年と減少が続いた。

2016 年 6 月末時点の対ミャンマー直接投資累計額は 26 億 700 万ドルで、23 位の投資先、ベトナムの 5 分の 1 以下だ。特に、製造業に限ると、2 億 7,000 万ドルで、33 位の投資先、ベトナムのわずか 3%の水準に過ぎない。韓国企業は、ミャンマーは人件費こそ安いものの、物流をはじめとしたインフラが不十分で、製造業にはあまり適さないとみているようだ。

Q.ミャンマーにおける石油・ガス田開発事業で、韓国企業は存在感を発揮していまが。

- ポスコ大宇（旧大宇インターナショナル）がそれで、同時に、韓国企業にとってミャンマー事業で成功した唯一の大型案件だ。同社はミャンマー沖の鉱区でガス田開発を行っており、2008 年に中国・国有企業の中国石油公社（CNUOC）と約 30 年間にわたる天然ガス販売契約を締結している。

Q. ラオスでの活動はいかがでしょうか。韓国車の販売が好調と聞いています。

- 対ラオス直接投資は限定的で、2016 年 6 月末時点の累計額で 3 億 2,200 万ドルに過ぎない。他のメコン地域諸国とは大きく異なり、製造業の進出はほとんどない。目立つのは韓国西部発電、韓国水資源公社などの水力発電事業での進出だ。

自動車販売で、存在感があるのが 1997 年に韓国人企業家が現地で起業したコラオだ。中古車ビジネスから始めたが、ラオス経済の発展段階に合わせ事業分野を拡大し、現在では二輪車・四輪車の生産・販売、家電・家具販売、金融などにビジネスを拡大している。

第 4 節　生産委託先として信頼性を高めているカンボジアのアパレル産業
～課題は賃金高騰に見合った生産性の上昇～

国際貿易投資研究所客員研究員
増田耕太郎

カンボジアの主力輸出商品は衣類（アパレル）である。輸出先は米市場である。米国が輸入するカンボジア製品の約 9 割はアパレルが占め、米国のアパレル輸入先では第 6 位につけている。カンボジアのアパレルが輸出産業にまで発展した背景に、米国等からの一般特恵

制度（GSP)、途上国に対する優遇制度（GSP-LDC）と、それを利用する外国企業の進出がある。有名アパレルブランド品等の生産の委託を香港、中国、台湾等の外資系企業が担っているのである。また、ILO の労働基準等の順守が義務づけられていることも輸出拡大に結び付いてきた。

順調に拡大してきたカンボジアのアパレル輸出にも懸念材料がある。近年の大幅な最低賃金の引き上げにより、低賃金労働の魅力がうすれていることである。カンボジアのアパレル輸出について増田耕太郎 ITI 客員研究員に聞いた。（聞き手　大木博巳 ITI 事務局長兼研究主幹）

Q.　欧米のアパレル市場向けにカンボジアの輸出が好調と聞いています。

- カンボジアの輸出額は 117 億ドル（2015 年)。そのうち、アパレル輸出額は約 80 億ドルで全体の約 7 割を占めています。少し前までは 9 割を超えていました。アパレルの主な輸出先は米国と、EU です。最大の輸出先である米国の輸入をみると、カンボジアからの輸入額の約 9 割がアパレルです。世界のアパレル貿易の約 1.6%を占めるに過ぎませんが、米国輸入の順位では「ニット製衣類」が 6 番目、「布帛製衣類」が 9 番目と上位にあります。金額が大きく数量シェアが高いのは「ニット製」衣類、「婦人用・ベビー服」です。なお、日本でもカンボジアからの輸入のうちアパレルが輸入総額の 66%を占めています。

Q.カンボジアのアパレルは中国製品の価格と比べてどの程度割安ですか

- カンボジア製衣類は中国製よりも 4 割近い低い価格で輸入される低価格品です。セレクトショップやブランド店で見つけることはできなくても、量販店の低価格品売り場では容易に“made in Cambodia”のラベルがついた衣類を見つけることができます。特に、『ベビー服』『婦人・女児用ナイトウエア』の輸入数量シェアが大きいので、売り場では目立っています。

Q.生地はどこの国から調達しているのでしょうか

- 縫製に必要な生地の輸入先は中国が最大で、他ではタイなどです。中国からニット生地、綿織物などで、中国からカンボジア向け輸出の約 5 割（47.3%）を占めます。タイのカン

ボジア向けニット生地輸出はベトナムに次いで 2 番目に大きいです。

ボタン、ファスナーなどアパレル生産に欠かせない附属品の輸入先も中国やタイが多いです。アパレル生産の下流に相当する縫製加工に特化しているので、生地等の織物だけでなく縫製に必要な附属品も輸入に依存した生産構造です。

Q.カンボジアのアパレル輸出が拡大している要因として GSP の存在があります。

- カンボジアは国連の後発開発途上国（「途上国」）として扱われ、日本、米国、EU などの先進諸国からカンボジア製品の輸入に対し関税がかからないか低い税率の適用を受けられています。こうした配慮がカンボジアのアパレル輸出を牽引する力になっています

歴史的にみると、カンボジアは過激な共産主義思想の政権、10 年におよぶ内戦を経て、1991 年に和平が成立し、国連等に支援のもとで総選挙による民主化、市場経済への移行を進め 90 年代後半に政治的に安定しました。

アパレル輸出が本格化するのは 1997 年以降です。カンボジア支援のための経済援助に加え、カンボジア製品が輸出しやすいように輸入市場を開放する政策を採りました。米国を例にとると 1994 年の米・カンボジア貿易協定（UCTA）で最恵国待遇（MFN）を与え、先進国は一般特恵制度（GSP）による関税免除ないし低関税の適用をうけました。EU も同様です。

カンボジアが WTO に加盟（2004 年）する以前から優遇措置を講じることが、アパレル縫製業の発展に役立ちました。WTO の繊維協定（MFA）が失効した後も、発展途上国（LDC）に扱われ、多くの商品の関税が免除ないし引下げ対象になっています。2006 年の米・カンボジア貿易投資枠組協定では、貿易・投資の拡大のための二国間協議や、カンボジアが WTO 加盟により遵守すべき事項のモニタリングや支援を行うことを規定しました。

Q. ILO の労働基準等の順守が義務づけられていることも輸出拡大に結び付いてきたということですが

- アパレルの輸出に関連したものでは、1999 年の「米国・カンボジア繊維協定（UCBTA）」があります。カンボジアに中核的労働条件（Core Labor Standard）を順守することを条件に繊維製品を特別関税で米国向けに輸出できる輸出割当（EQ）を行う制度です。

UCBTA では、低賃金労働、児童労働などの悪い労働環境での生産を禁止し ILO の労働条件を順守することを求めています。カンボジア政府は労働法の改正、労働組合の結成の容認、縫製企業が輸出ライセンスを得るための ILO（国際労働機構）による労働条件の監査・査察を受け入れました。このことは、生産を委託する先進国企業の発注元にとって CSR（企業の社会的責任）順守のうえで、有利な投資環境になっています。

Q. カンボジアのアパレル輸出を担っている外資系企業の最近の動きは

- カンボジアのアパレル産業は外資系企業が中心です。アパレル等の分野での外国からの投資は、中国、台湾、韓国、香港が目立ちます。マレーシア、タイからの進出もあります。カンボジア政府の認可をもとにすると、アパレルの生産工場は投資額が小さくても投資件数が多く、件数では約 6 割を占めます。

それらの企業は、米国や欧州のファーストファッション、SPA（製造小売業）、大型量販店からの生産を請け負うのが主で、自社ブランド用衣類を生産しているわけではありません。

日本企業はタイや中国に進出している企業が、新たな進出先としてカンボジアを選んでいます。中国に進出しているアパレル、スポーツ用具他の軽工業製造業分野での『チャイナ+1』型進出と、タイに生産拠点を持つ機械関連事業会社が生産拠点を持つ『タイ+1』型進出が目立ちます。レストラン、スーパーマーケット等の進出も盛んです。

Q.アパレル産業の賃金が高騰していますが、外資の流入を抑制していますか。

- 賃金上昇のスピードは速いです。アパレル産業には最低賃金制度が導入されており、労働組合は賃上げに熱心で労働争議が絶えません。2000 年当時の時間当たりの最低賃金は 45 米ドルでした。それが 2010 年は 60 米ドル、2016 年は 140 米ドルに引き上げられ、2017 年は 153 米ドルに決まりました。政府は 2018 年までに 160 米ドルまで引き上げる予定です。

急激な賃金上昇は、より賃金が安い国に工場が移転するのではないか等の懸念がありますが、進出する企業が増えています。その背景に、カンボジアだけでなく、他の競合国も賃金上昇があり相対的な有利さに深刻な打撃を与えていないためです。

むしろ、最低賃金制度、合法化した労働組合制度、競合国に比べ ILO や国際的な NGO

による『労働』『環境』面等の査察があることがプラスに働いています。CSR 順守、CSR 調達を社是としている欧米系アパレル製造小売業（SPA）や量販店にとって、生産委託先として『発注しやすい』状況といえます。

Q.賃金を比較するとバングラデシュやミャンマーで生産した方が、優位性があると指摘されていますが…

- 近隣諸国の競合国の最低賃金水準と比べると、ミャンマーの 60～80 ドル、ラオス、バングラデシュの 100 ドルは、賃金水準だけみれば、カンボジアよりも魅力的にうつります。このため、カンボジアにとって大切なのは、競合国との競争に勝つために生産性を高める、より付加価値の高い商品の生産を拡大できるかどうかにかかっています。それには、政策面では『賄賂』などの悪い慣行を減らす、輸送コストを引き下げるためのインフラを整備する、電力供給を増やし電気代を引きさげる等の取り組みが重要だと思われます。このことは、他の業種・企業にとっても無縁ではありません。

Q. TPP が成立するとベトナムでの生産が、カンボジアよりは対米輸出では断然有利と見られていました。トランプ次期大統領は、TPP 合意の反故を掲げていますので、カンボジアにとって歓迎ということでしょうか。

- カンボジアがベトナムに比べ有利な点があります。第 1 は賃金コストが低いこと。アパレル縫製や履物の生産拠点は、低賃金国に立地するので、賃金コストが低いのは有利です。米ドル建てに換算した月額最低賃金はカンボジアが 140 ドルに対し、ベトナムは最も高い第 1 地域で 154 ドルと差があります。第 2 は、カンボジアは特恵税率が適用対象国で、米国、EU、日本などにはカンボジア製品の輸入に対する優遇措置があります。例えば、日本の場合は素材を国外から持ち込んでもニット、布帛製品とも縫製 1 工程で関税を免除しています。

　一方、ベトナムは産業基盤が大きく、“チャイナ+1“の国としてカンボジアより優位にあります。さらに、ベトナムは EU と自由貿易協定を締結しました（2015 年 12 月）。カンボジア製品と競合するアパレル、履物等の猶予期間後（最長 7 年）は関税が撤廃され、ベトナムの方が優位です。

　ただし、ベトナムの労働コストの上昇によって、カンボジアの労働力確保の制約がない

限り相対的にコストが低いカンボジアへのシフトが進むと思われます。カンボジアにとって、ますますベトナムとの良好な結びつきが重要です。

Q. 輸出がアパレル一辺倒では、将来不安があります。輸出の多様化は可能でしょうか。

- アパレル縫製に特化する限り、輸出先は米国、EU、日本などの先進諸国に集中せざるを得ないので、輸出先の多様化は厳しいです。多様化を図るには、タイとベトナムに挟まれている地理的なよさを生かし“タイ＋1”、“チャイナ＋1”の進出先として、機械工業等の分野の企業進出が重要になります。既に、タイに立地した日系企業の一部はカンボジアに進出しています。

　タイの分工場としてカンボジアの工場で製造したものがタイ他に輸出する例も生まれています。さらに、APPLE Inc.の主要調達先 100 社のうちの日本電産のカンボジア事業所が中国の APPLE 製品の組立工場に納入しています。日系企業が生産した自動車用ワイヤーハーネスが日本向けに出荷するなど、徐々に輸出品目の多様化が進んでいます。

第 5 節　マンダレー工業団地の生産現場、旧式な設備と溢れる中国製機械・部材

国際貿易投資研究所研究主幹
大木博巳

9 月初めにマンダレー工業団地を訪問する機会を得た。4 日間かけて 8 工場（プラスチック・ウェーブ袋、金属加工業、製粉、石鹸、ノート・用紙、ベッド、農業機械、ベルトコンベアー）の中小企業経営者と管理委員会幹部、また、ビジネススクールや技術大学の関係者と面談をした。以下では工場訪問と工場経営者との面談を基にマンダレー工業団地の最近の動向を報告する。

マンダレー工業団地は、1990 年に開設されている。マンダレー市内から 58Km、ヤンゴン・マンダレーハイウェイ（旧道）に入ってから 20 分程度のところにある。団地を表示する大きな標識がなく、外国人にはわかりづらいが、韓国の自動車メーカーKIA の販売所がある交差点を左折したところが最初の入口であった。沿道には自動車部品パーツや大型トラックのタイヤを販売する店が軒を連ねている。その中に、ダイヤモンド・スター・グルー

プの製粉工場がある。

マンダレー工業団地の総面積は、2013 年時点で 736.5 ヘクタール、1,379 工場[1]であったが、現在は 1,200 工場程度ということである。

工業団地のインフラ

管理委員会の事務所のボードに団地の区画があるが、それによると敷地はゾーン 1，2，3 に分かれている。ゾーン 1，2，3 以外にも白地の区画地がある。将来を見越して拡張を考えているのか。

団地内のインフラは、道がよくない。脇道に入れるとでこぼこ道となる。ゾーン 3 では、水たまりができるなど道路事情はかなり劣悪であった。しかし、工業団地内で電気や水の提供を受けることができる。しかし、それも、必ずしも十分でないようである。ゾーン 1 で操業している企業の場合、新規工場を団地外の発電所に近い土地を見つけてそこで操業している。理由は電気がより確実に、安定的に確保できるから。(訪問した時には停電しており、発電機を使って操業していた) 因みに、発電所近くの土地には、地場の大手製材工場や中国企業 4 社の工場が操業していた。ミャンマーの工場立地の必要条件は、電気を安定的に確保することにある。工業団地はその条件を満たしていないということであろうか。現地事情に長けた企業は、こうした柔軟な対応が可能であるが、日本企業のような外資系企業には難しい。

生産現場は中国製品で溢れている

それにしても中国企業の現地経済への浸透ぶりは目を見張るものがある。マンダレー市内には中国の看板を頻繁に見ることはない。ベトナムほどでの徹底ぶりではないが、カンボジアのプノンペンのような派手な広告をほとんど見なかった。

しかし、生産現場を見れば見るほど、部材から機械設備まですべてにわたり中国製品に支配されているというのが率直な感想である。訪問した工場でみた、石鹸材料、アルミ溶接機械、トラクターのエンジンやバッテリー、ベルトコンベヤーの機械部品やベルト、ベッド用バネ製造機械に鉄線、プラスチック・ウェーブ機械、製粉機械など等すべてが中国製であった。

中国製を選ぶ理由は、性能的に悪くはなく価格が割安であること、陸上輸送でアクセスが容易であること、これまで選択肢が中国製以外になかったことが挙げられる。

中国系ビルマ企業が多数？

砂糖精製業からプラスチック・ウェーブ袋（穀物・ブロイラーなどの袋）の量産ビジネスを成功させた経営者によれば、業界 10 社のうち、中国企業が 5 社、中国系ビルマ企業が 4 社、ビルマ系ビルマ企業はこの経営者の 1 社のみである述べていた。面談した他の中小企業経営者の中にも、中国系ビルマ企業と思われる経営者が多くいた。これらの経営者は、祖父や父親の事業を受け継次いでいる 2 代目や 3 代目であった。創業者が 1970 年代から 1980 年代に事業を起こして、成功を収めて娘・息子や孫が引き継いでいるというパターンである。中には、社会主義政権時代に農園を没収されたという苦難味わった 3 代目もいた。若手経営者は、米国やタイの大学に留学経験があったが、中国の大学に留学した人という人には出会わなかった。

BOP 製品の製造集積地

今回訪問した企業の製品をみると、多くが低所得層向けの割安な製品であった。石鹸、再生紙のノート・用紙、農業機械はいずれもかつてヘイホーやマグウェイの農村やヤンゴンの伝統的市場でみた馴染みのある製品ばかりであった。石鹸やノート・用紙の生産設備は、代々受け継いできたシンプルな機械で、生産コストは材料と電気・水それに労働コストのみといってよい。これらの企業の強みは、生産コストが安いこと流通をしっかり握っていることにある。生産者であると同時にディストリビューターとして自社の製品を市場に供給できる販売力を持っている。

農業機械は Good Brothers' Co., Ltd.の工場を訪問した。Good Brothers' はヤンゴンに本社を置く農業機器・資材の大手卸売である。農業機器も農業トラック、トラクター、耕運機、ポンプを輸入販売している。例えば、耕運機のブランドでは東方（中国製）、Kywe（バッファロー、タイ製）、インフン（Yin Fung、中国製）、トラクターは KD（中国製）を販売している。手ごろな価格帯の製品を販売している。

マンダレーの Good Brothers'の工場では、中国ブランドのトラックやブルドーザー、トラクターが敷地に並んでいた。農業機器というよりは建設機器、輸送用機器であった。工場内では、プレスや溶接の作業を行っていた。また、組み立て中の車両が数台並んでいた。バッテリー、給油タンク、エンジン、トランスミッション、ギア、ゴムクローラーなど部品はすべて中国製である。

昆明経由の中国輸出

ジェトロが 2013 年に調査したミャンマーの農業機資材レポートでは、耕運機の場合、中国からの製品は、船便によりコンテナでティラワ港に入る。エンジンやアームなどをこれから取り付けなくてはならず、まだ組み立てられていない状態である。港から、商品はトラックで輸入業者／流通業者の倉庫へと運ばれる。そこから耕運機はミャンマー中に流通する。中国製品は、エーヤワディ、バゴー、マンダレー、ザガイン管区で売れ行きが著しい。タイ製耕運機は、主にシャン州（シャン州南部タウンジー）およびカレン州（チョンドー、パアン）で売れている。

Good Brothers'のマンダレー工場でみた中国製機械機器については、海上輸送によるものか陸上輸送かの確認はできなかったが、中国のブルドーザー・ショベルなどの対ミャンマー輸出は、2015 年で 7,400 万ドル、このうち昆明税関を経由したのが 5,100 万ドルと約 7 割弱を占めている。なお、中国のミャンマー輸出（2015 年）の 40.3%が昆明経由、財別には中間財が 31.3%、中間財の部品が 40.0%、資本財が 37.2%、最終財では 74.8%が昆明経由である。マンダレーは昆明経由の中国製品の集積地である。マンダレーを拠点に農村市場に中国の製品がばらまかれている。

設備投資のネック

今回訪問した工場の設備をみると、どこの工場の設備を見ても年季が入ったものばかりであった。特に低所得層市場向けの BOP 製品を生産している企業の機械設備は創業当時のものを使い続けていた。価格勝負の BOP 製品は、新たな製品イノベーションを生むことなく、安価な労働コストと旧式の設備で作り続けている。

ところが、経営者が 2 代目、3 代目になるとミャンマーの市場環境が大きく変わってきている。市場経済化が進展し、中間層が台頭し始めたからである。このミャンマー経済を巡る変化に、こうした BOP 製品を生産する企業経営者の間にも危機感が芽生えているようである。

しかし、若手経営者にとってネックは、設備投資意欲はあるものの、資金調達がむずかしいことである。ミャンマーでは、外部機関からの借り入れによる資金の調達は難しい。政府系金融機関からの借り入れは、手続きが複雑で不透明性が付きまとう。時間もかかるから誰も借りない。民間銀行は、相当の担保がなければ、相手にしてくれない。信用力のあった創業者には貸すが、信用力がない 3 代目にはまず貸さないという。唯一の資金調達は、自己資

金をためることとなる。

砂糖精製からプラスチック・ウェーブ袋のビジネスに投資をして成功した経営者は、自動ミシンを導入したいと抱負を述べていた。投資資金はいずれも自己資金、外部からの借り入れはしないと断言していた。

労働条件

工業団地管理委員会の幹部と面談したさいに、最低賃金の高騰が経営に影響を与えているかと質問したが、最低賃金の上昇で困ったという話は聞かれなかった。労働者の採用も、難しくないようである。会計係を募集する貼紙を工場の門に出したところ、6 名の応募があった。場所は人がめったに通りそうもないところに見えたが、6 名の応募には驚いた。口コミでこうした情報が伝わるのであろう。

かなり劣悪な労働条件の工場では、労働者を繋ぎとどめる努力はしていた。寮の提供、オートバイの貸与、さらに 10 年以上勤務の労働者には銀行口座を開設して与える。今回訪問した工場では敷地内に独身寮と世帯寮を併設していたところもあった。食事代として 3 ドル、寮費として 3 ドルを徴収していた。

新しい需要への対応

ヤンゴンでは中間層が台頭して消費市場は伝統的な BOP 製品から日本や欧米ブランドの製品に需要が移りつつある。外資の参入で大型ショッピングモール等の商業施設や高級ホテルが続々と開店し活気づいている。ここ数年におけるヤンゴン市内の変貌ぶりは予想もできないほどの驚きである。こうしたヤンゴンの新しい市場の動きに、マンダレー工業団地の企業もその需要を取り込んでいるところもある。ベッドを製造している中小企業である。新規ホテルの開業やマンション建設で販売が伸びているとのことである。ミャンマーでベッドが売れるには、寝室にエアコンが備えてあることが必須条件であるという。エアコンがなければ、ベッドでは暑くて眠れないという。ヤンゴンではエアコンの普及率が高まっているが、マンダレーではヤンゴンほどではないのかもしれない。

マンダレー工業団地の大半の企業は、伝統的な市場向け製品であるようである。ベッド製造業のような企業は例外であろう。

第 6 節　ミャンマーで人気の日本的経営

MJC マネージャー
Dr.Than Than Aung

2016 年 9 月初めに MJC（ミャンマー・日本人材開発センター）がマンダレーで開講しているビジネススクールを訪問した。最近できたばかりの近代的な大型ショッピングモールがある一画のビルに 2 教室を確保して、マンダレーの経営者・中間管理職を対象に日本的経営を伝授している。訪問した日の夕方、17 時 30 分から始まる Project Management コースには経営者を中心に 15 名が参加していた。もう一つの教室ではリーダーシップのコースが行われていた。Project Management は昼間のコースが定員をオーバーしたので急遽、夕方のコースを開講した。

MJC は 2013 年 8 月 9 日に日本の JICA とミャンマーの商業省と商工会議所によって設立された。目的は、ミャンマーの経済発展にとって不可欠な製造業と商業分野におけるマネジメント人材の育成、及び日本とミャンマーの持続的なビジネス関係を構築することである。2013 年 12 月からヤンゴンとマンダレーで活動を開始した。マンダレー教室の受講生（延べ人数）は、初年度は 2013 年 12 月から翌年の 3 月までで 750 名、2014 年度は 2,559 名、2015 年度 3,900 名は名と年々増えており人気が高い。

マンダレー教室を立ち上げた MJC マネージャーの Dr.Than Than Aung 氏にミャンマーにおける日本的経営の人気の秘密を聞いた。（聞き手は大木博巳 ITI 事務局長・研究主幹）

Q.人気の秘密はどこにありますか

- マンダレーの経営者や中間管理職の多くが必要性を感じているからです。ミャンマーでは 2011 年に市場経済が導入されて、2016 年には新政権が誕生した。これからは新しい制度が始まる。AEC も始まっている。ミャンマーは自由に競争しなければならない時代に変わりました。事業の競争は厳しくなります。伝統的なビジネスのモデルでは生き残れない。時代の変化に自分たちも変わらなければという思いを皆が強く持っています。しかし、何をしてよいのかわからない。まずはビジネスの実践的なノウハウを勉強しなければならない。それで日本的経営が受け入れられています。

Q.どのような科目がありますか

- Human Resource Development、Human Resources Management、Leadership、Project Management 、 Financial Management 、 Marketing 、 Knowledge Management 、 Communication skill 等々。そのほか、3 泊 4 日の合宿をする起業家特訓コースがあります。テーラーメイドコースは会社の必要性に合わせてトレーニングする個別授業です。これから企業に入る大学生向けに、日商の 3 級簿記の試験を日本と同じように厳しく行っています。

　日本企業とミャンマー企業をマッチングさせるネットワークワーキングも組織しています。日本から生産者団体や地域のミッション団が来る機会をとらえて面談をしています。

MJC（ミャンマー・日本人材開発センター）マネジャー Dr.Than Than Aung
（MJC マンダレー校で撮影）

Q.人気の講座は？

- 5S とカイゼンは超人気です。私たちのセミナーは、一クラスが 30 名から 50 名の規模ですが、今年 5 月に開講したカイゼンのコースには、300 名の応募がありました。用意した椅子は 100 名分、先着の人だけが入れました。遅れてきた人は受講できませんでした。

そのぐらい今、カイゼンに対する関心が高い。参加者も企業からグループで来ています。

先進国では戦略をみんなで考えている時期かもしれませんが、後発のミャンマーではまずは組織を強くしなければ話になりません。日本の 5S とか、カイゼンとか、ホウ・レン・ソウそういう経営の基礎をみんなが理解することが最も重要なことです。それで 1 回受講した人が、何度も聞きに来る受講生もいます。自分の事業改善に生かせるから、安心して来ます。

Q.各コースの優秀者には授業料が免除されるそうですね。

- 日本の経団連が 100 名分の支援をしてくれました。その中から 15 名が日本で実地研修を 2 週間程度行います。マンダレーからは 7 名が参加します。飛行機代は自己負担ですが、日本側では JICA が受け入れ窓口となり商談会（東京、福岡）などを行います。中小企業基盤整備機構にもお世話になっています。宮崎県の延岡市ではホームステイをして日本での生活体験もします。

Q.ミャンマーはビジネススクール・ブームと言えるほど、多くのビジネスクールがあります。MJC はこれらのビジネススクールとどのような違いがありますか。

- ビジネススクールに行く人は自分のスキルアップを目指しています。MJC は違います。MJC には日本的経営を学びに来ています。どうすればより良い会社になれるのか、どうすればより良い組織をつくることができるのか、それを自分で考え、みんなで考える、これを基本としています。MJC のコースを修了しても MBA（経営学修士）を取得することは出ません。MBA が欲しい人はビジネススクールに行きます。それでも、MJC に来る人が大勢います。会社に長く勤めるためには、組織のほうが大事だということをみんなが理解しているからだと思います。

みんなで協力してアイデアを出し合い、より強い組織をつくろうという時期にミャンマーが来ています。MJC センターで学ぶのは、自分の頭で考える習慣をつけることです。

Q.課題は？

- 自立です。JICA からの支援も永久に続く保証はありません。それで、ミャンマー人が教

師となって教えることができるようミャンマー人の専門家を育成することです。これまでは、先生は日本人の専門家です。大手メーカーの元工場長とかマーケティングの経験者です。彼らのノウハウを、通訳を介して受講生に伝えています。通訳には日本に留学した人たちが協力しています。

財務面での自立も必要です。毎年、授業料収入を増やして財務面で自立できるよう計画を立てています。

第 7 節　「踊り場」の次を冷静に見つめる時期、課題は CLM 当局の投資環境づくり

青山学院大学経済学部教授
藤村学

1992 年、ADB（アジア開発銀行）のイニシアティブによって、GMS（Greater Mekong Subregion 大メコン圏）プログラムが開始された、メコン河流域諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、中国雲南省）を対象とした地域開発支援プロジェクトである。

1990 年代は主に信頼醸成や枠組み構築、及びプロジェクト実施準備についての取り組みが進められていたが、2000 年からはプロジェクトの実施段階とされ、2001 年 11 月に、10 ヵ年戦略が発表され、「南北経済回廊開発」、「東西経済回廊開発」、「南部経済回廊開発」などを含む 11 のフラッグシップ・プログラムが設定された。

メコン地域の経済回廊整備を主導してきたアジア開発銀行（ADB）に勤務経験があり、ここ 10 年以上メコン地域の輸送インフラの経済効果について研究し、毎年こまめに現場を視察して進捗状況を追いかけている ITI 客員研究員の藤村学青山学院大学教授にメコン地域における輸送インフラの整備状況や経済効果、タイ＋1 について聞いた。なお、藤村学教授は ITI メコンサプライチェーン研究会のメンバーでもある。（聞き手は大木博巳 ITI 研究主幹）

1. 越境物流のハード・インフラに続いてソフト・インフラ改善が必要

Q.10 年以上にわたりメコン地域における陸路輸送インフラの整備状況をつぶさに観察されてきています。この間の成果をどう見ていますか。

- 南北、東西、南部など主要な経済回廊のハード・インフラは、ミャンマー区間を除いてほ

ぼ整備されました。南北回廊については、2013 年に第 4 メコン友好橋が完成し、バンコク～昆明間（3 カ国縦断約 1900km）はラオス経由で陸路での道路輸送が可能になっています。

南部回廊についても 2015 年に「つばさ橋」が完成したことで、バンコク～ホーチミン間（3 カ国横断約 900km）の道路輸送が可能になりました。バンコクからミャンマーのダウェイへ向かうミャンマー区間の道路整備はまだこれからです。

東西回廊についてはメーソート・ミャワディ国境からコーカレイまでの難路のバイパスが 2015 年に完成し、ダナン～モーラミャイン間（4 ヵ国横断約 1450km）、さらにヤンゴンまでの道路輸送も一応可能な状況です。

残るハード上の問題は、ラオスやベトナムの山間道路が険しいので、振動に弱い貨物の頻繁な輸送には向いていないことと、過積載トラックの規制が緩いラオスやカンボジアの幹線道路で痛みが早く、補修工事を頻繁に行う必要が出てくることだと思います。ミャンマー国内の道路は全般にまだまだ整備が足りません。

南部回廊カンボジア区間の「つばさ橋」遠景

東西回廊ミャンマー区間ミャワディ～コーカレイの新バイパス道路

Q. 越境道路整備によってどのような経済効果が当初、期待されていたのでしょうか。また、実際の効果をどう評価されますか。

- 3 カ国以上にまたがる幹線道路沿いの物流インフラを整備することにより、広域で相互に経済発展を促進しようというのが経済回廊構想の狙いです。費用と便益の帰属関係を厳密に検証することは困難ですが、越境道路整備の費用と回廊沿線地域の所得上昇効果を比較した粗い試算によれば、これまで費用対効果が大きかったと考えられるのが南部回廊、次に南北回廊という結果でした。

東西回廊については楽観的な試算では純プラス、保守的な試算では純マイナスという結果でした。バンコク、ホーチミン、昆明といった経済集積の進んだ結節点をもつ回廊のほうが「重力モデル」的にみても短期的な経済効果が大きいのは自然なことです。東西回廊の効果は向こう 10～20 年のスパンで見れば結果は変わるかもしれません。

Q.道路や橋の整備によって実際の物流は伸びていますか。

- 物流に関する横断的データの収集が簡単ではないのですが、上述の試算のなかで、経済回廊ルート上の地域の車両通行量や車両登録台数なども概ね増えていることは確認できました。ただし、陸路インフラ整備との正確な因果関係と定量分析は難しいです。上述の試算に国境手続きの簡素化や車両の相互乗り入れといった「ソフト」インフラの評価は含んでいません。ソフト面での物流制約改善が、経済回廊のプラス効果をさらに高めることは言うまでもありません。

2. 現場における現状変更への抵抗

Q. そのソフト面での物流制約の改善はいかがですか。

- いわゆる「制度進化の径路従属性」の例外ではなく、ソフト面での改善進捗はのんびりにならざるを得ないと思います。GMS の参加 6 カ国は越境輸送協定（Cross-Border Transport Agreement, CBTA）の付属文書・議定書をすべて批准済みですが、実際の改善スピードは、各国境をまたぐ主権国家同士の覚書や申し合わせ事項の現場における運用次第です。

「シングルストップ検査」のパイロット運用が先行した東西回廊上のデンサワン（ラオス）・ラオバオ（ベトナム）国境では 1 時間弱での通過が可能になったという日系物流会社の報告がありますが、サワナケート（ラオス）・ムクダハン（タイ）国境では「タイの公務員は国外で公務を行えない」という国内法律を改正しない限り、シングルストップを実現するのは無理のようです。

さらに、車両や貨物通過を簡素化するほど各税関における不透明な収入といった既得権益が損なわれるので、現場における現状変更への抵抗は強いものと容易に想像できます。

Q.日系企業の間では不満の声が聞かれています。

- 通関作業の電子化も現場の抵抗に遭っているとの声が日系企業から多く聞かれます。車両相互乗り入れや輸送業者の「以遠権」（自国外で旅客や貨物を輸送する権利）の自由化などについても、それぞれの国内での輸送業界の既得権益が国際協調のハードルになるでしょう。

　車両相互乗り入れのライセンス発給は越境輸送需要を下回るペースでしか拡大せず、しかもライセンスが現場では通用しないといったこともあります。物流企業にとっては特に 3 カ国以上をまたぐ貨物の積み替えについて、どうやってコストを最小化するか、腐心しています。

Q. 陸上輸送と海上輸送のコスト面での分岐点や組み合わせはどうですか。

- 運ぶ距離と時間、そして運ぶモノの重量、単価、劣化スピード、デリバリーの緊急度など多くの変数次第で荷主にとっての輸送モードの優劣分岐点は変わります。一般論としては、陸上輸送のほうが海上輸送に比べてドア to ドアの柔軟性に優れていること、時間短縮が可能なこと、というメリットがある半面、複数国を通過しなければならないため陸路通関のコストが増える、「片荷度」が高いほど輸送コストが上がるといったデメリットがあります。

3. タイと CLM との経済統合はまだ低い段階

Q. 物流業者の悩みは「片荷」にあるようです。

- メコン地域で広域物流を手掛ける日系大手物流企業の話では、輸送サービス維持の基本は双方向を貨物で満たし頻繁に運ぶことで、大陸部東南アジアの陸路輸送でその条件を最も満たしているのはバンコク～クアラルンプールの縦断ルートとのことです。タイ税関による国境貿易データを比較すると、このことがそのまま反映されています。つまり、タイから見てカンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM）との経済統合はマレーシアと比較すればまだ低い段階にあるということです。

Q. タイの新投資政策、国境 SEZ の意図はどこにありますか。

- 「産業クラスター政策」は中進国の罠から抜け出すための戦略として意図がわかりやすいですが、国境 SEZ については国内の労働集約産業の延命なのか、周辺国からの単純労働者流入制御なのか、真の意図はよくわかりません。

　タイに集積する製造企業にとっては、輸送コスト低減を利用して生産フラグメンテーションを狙う先としては、タイ政府が実施してしまった全国一律の最低賃金に制約されたタイ国内よりも、労働コスト格差のある国境の向こう側に立地するのが自然でしょう。

Q.タイ＋1 の動きは変わらないとみてよろしいでしょうか

- CLM でもタイ以上のペースで労働コストが上昇しているものの、タイ＋1 の動きは基本的に止まらないでしょう。プラスワンの先がメコン地域の外に出るかどうかは CLM 当局の投資環境づくり次第でしょう。

　ちなみに、ここ半年間のうちにバンコク、ビエンチャン、プノンペンとその近郊に立地する日系企業にヒアリングした結果からは、2011 年のバンコク北部における大洪水が、その後の CLM への分散投資ラッシュにつながったということを改めて実感しました。ただ、その後は一服感が目立ち、「踊り場」の次を冷静に見つめる時期に来ているようです。

ナワナコン工業団地に立地する日系企業の「洪水碑」：2.4m をマークしている

4. ソフト分野での支援で中国と差別化を図る

Q. 輸送インフラ整備では、日本は中国と競ってきた側面もあります。中国の動きをどう見ますか。

- 貿易投資はもとより、輸送インフラ援助においても、中国のプレゼンスが急速に拡大したことは否めません。日中の経済規模格差の拡大に加え、地理的近接性からも、その傾向はやむを得ないでしょう。経済協力開発機構（OECD）の開発委員会（DAC）に加盟していない中国は、援助関連のデータを他国と共有したり、社会・環境面で国際的なコンプライアンス基準に従ったりする必要がなく、独自の戦略とスピード感をもって周辺国へのインフラ整備支援をオファーできます。

Q. 中国企業によるインフラ投資が急増しています。

- その顕著な例が対 CLM の道路、架橋、水力発電などへのインフラ支援であり、それに伴う中国企業のビジネス進出です。日中援助合戦を象徴するのは、カンボジアにおいて日本が援助した「きずな橋」（コンポンチャム）、「つばさ橋」（ネアクルン）に対し、中国が援助したプレクダム橋（プノンペンの北方近郊）や新しいプノンペン河川港などです。プノンペン市内では、日本が 90 年代に援助した日本・カンボジア友好橋に並行して、中国が援助した橋が新しく完成しています。

Q.日本がとるべき選択はどのようなものでしょうか。

- 日本としては援助や投資の金額で中国に対抗することは難しいので、官民一体となって経済協力の質で中国との差別化を図るしかないと思います。日本の経済発展経験の強みを洗い出し、ハード分野よりもむしろ教育・訓練・OJT を含めたソフト分野で地道に技術移転していくことが日本の大きな貢献分野だと思います。

プノンペン市街のトンレサップ川に架かる中国支援の新友好橋
（日本・カンボジア友好橋に並行）

第 8 節　産業人材の不足は短期的かつ長期的課題

広島大学大学院国際協力研究科准教授
高橋与志

CLMV の投資環境をタイと比較すると、際立って悪いのは「法制度の未整備・不透明な運用」 、「行政手続きの煩雑さ」、「税制・税務手続きの煩雑さ」など、行政に関わる項目が依然上位を占めている点である。許認可をめぐる政府関係者への賄賂などが依然としてCLMV では問題となっている。

高い電気料金と電力不足も共通している。カンボジアはタイやベトナムから、ベトナムはラオスから電力を輸入しており、電力料金が高いのに加え、夏場の停電もよくある。

CLMV の投資メリットである人件費の安さも、最近では失われつつある。カンボジアでは、ここ数年最低賃金が上昇している。2015 年 1 月から縫製・製靴の工場作業員の最低賃金（月）が 128 米ドルと、2 年ほどの間に 2 倍以上にまで上昇したという。ミャンマーの縫製産業では、10 年前は約月 20 米ドルだったものが、現在は月 90 米ドル近くまで上昇している。しかも、中国の労働者と比べて生産性は半分程度である。9 月初めに、マンダレーの工業団地で訪問した中小企業では、100 米ドル相当の月給に加えて寮やオートバイまで用意しないと労働者を確保できないと嘆いていた。

ITI メコンサプライチェーン研究会は 8 月末から 9 月初めにかけてラオスとミャンマーで現地調査を行った。研究会の委員長である広島大学大学院国際協力研究科高橋与志准教授に CLMV の投資環境、産業人材について聞いた。（聞き手：大木博巳 ITI 研究主幹）

1. 製造業の中核を担う人材の不足

Q.CLMV の投資環境は、タイと比べて、良好とは言い難く、CLMV は製造業の投資を呼び込むことができるかという疑問がわいてきますがいかがでしょうか。

- ベトナムは、TPP 効果やサムスン効果で少なくとも一部の産業ではブームに近い状況が起こっています。その点で、他の 3 か国とは状況が異なっているようです。

8 月末と 9 月初めにラオス、ミャンマーの日系企業・地場企業を訪問しました。そこで感じたのは投資環境全般に改善が必要であることですが、私の専門分野である人材育成についても製造業を担う技術者や中間管理者が不足していることが確認できました。投資がなければ実践的な人材も育ってこない面はあります。ただ、公的セクターの関与を含め長期的に教育・研修機関を充実させるなど産業人材育成に必要な社会的インフラを築いていくことが、投資を呼び込み定着させるためには不可欠と考えられます。

Q.日系企業のタイ＋1 が思っていたように広がっていない原因はどこにありますか？

- タイ側の要因によるところが大きいといえます。タイの賃金上昇や洪水のような一時的な要因によって一定の投資の波がありましたが、タイ国内の景気悪化で設備稼働率が落ち周辺国に展開する必要性が弱まっています。

より根本的な要因は受け入れ側の問題です。日系企業のタイ＋1 進出はタイの生産拠点の分工場という位置づけなので、タイ側の状況に左右されやすくなります。分工場とせざるを得ない状況を変えていくには、地場企業が育っておらず現地調達率が低い状況を根気強く克服することが求められます。

Q. 根底には製造業で即戦力となる産業人材が絶対的に不足していることがあるようですが、具体的には？

- 特に、中間管理者や技術者の数が不足しています。高等教育、企業内研修、職務経験の質の全てにおいて、こうした中核人材を育てていくような社会的なインフラがまだまだ発展途上です。繰り返しになりますが、長期的な産業人材育成インフラを構築していくことが重要です。これに対して、現在の限られた人材を大事にしてキャリアを積んでもらい、中核人材を育てる側になってもらうための取り組みは、教育・研修機関だけでなく企業も

含めてすぐにでも着手すべき短期的な課題と言えます。

2. 日本センターを通じた人材育成

Q. CLMV の人材育成には、日本をはじめ欧米の開発援助機関が積極的に支援をしています。日本はどのような取り組を行っていますか？

- CLMV の政府も問題は認識していますが、個別具体的に何をしていけばよいか処方箋がはっきり分かっているわけではありません。日本をはじめとする先進諸国やタイなどの新興国を含めた経験を十分に吟味して、企業の視点を取り入れながら進めていく必要があります。

日本の 4 か国における産業人材育成分野の協力は、工学系をはじめとする高等・職業教育への支援に加えて、各国の「日本センター」を通じたビジネススキル研修の展開に積極的である点が際立っています。国によって若干濃淡はありますが、「センター」では日本的経営や管理手法に重点を置いている点も特徴といえるでしょう。ドイツが職業教育をはじめ技術・技能面に比較的力を入れているのと比べると違いがあるようにも思われます。一方で、中核人材を育てる人材づくりである Training of trainers が重視されていることは共通点といえるでしょう。

もう 1 点、直近の動きを紹介すると、ミャンマー日本人材開発センターではヤンゴンだけでなく、一定の産業集積があるマンダレーを拠点に地方への展開を図っています。今後は民間の取り組みではなかなか対象となりにくい地域を含む面的な活動の広がりが期待されます。

ラオス日本センター（ビエンチャン）

ミャンマー日本センターのセミナー広告（ヤンゴン）

3. ベトナムを戦略拠点に

Q.CLMV で日本的なものづくりを定着させるには、何をすることが必要でしょうか。

- 日本的なものづくりをいわゆる「摺り合わせ型」に類する方法と考えると、必ずしも現地の主な産業人材のニーズに合わない部分も出てきそうです。ただ「摺り合わせ型」商品および人材にも世界的にそれなりの需要はあり続けるでしょうから、日本企業のやり方を理解する産業人材が一定の厚みを持つことは現地にとってもメリットがあるはずです。もちろん日系企業にとっても望ましいビジネス環境となるでしょう。

　タイの自動車産業ではかなりの程度、こうした状況が実現したと評価できます。CLMV で国際水準に一番近く、サプライチェーンが発展しているのはベトナムです。ですから、まずはベトナムで日本的なものづくりに対する評価を高めていくことが戦略的には重要だと感じられます。「摺り合わせ」の典型的なモデルになり得る自動車産業が相対的に弱いことはマイナス要因かもしれませんが。雁行形態論ではありませんが、タイやベトナムの産業高度化がさらに進み、一定の技術・技能が必要な工程を含めてタイ＋1、さらにはベトナム＋1 展開が必要になってはじめて、CLM で地場企業を含めた国際的なサプライチェーンが機能する可能性が出てきます。そのための官民の取り組みを根気強く進めることによって、長期的に日本的なものづくりの展開・定着を見通していくことができるのではないでしょうか。

（本報告は、公益財団法人 JKA の助成を受けて実施したラオスとミャンマーにおける現地調査に基づいている。）

ラオスの Technical College

Lao Shoes

マンダレーの整備工場

マンダレーのプラスチックバッグ工場

MJC での講義

1 ジェトロのミャンマー工業団地調査報告書（2013 年 2 月）、工場数 1379
Beside of Yangon-Mandalay High Way Road, Pyi Gyi TagonTsp, Mandalay

（本調査は公益財団法人 JKA の助成を受けて実施しました。）

第 2 章　中国の CLMV 貿易

国際貿易投資研究所研究主幹
大木博巳

要約

中国の対 CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）貿易の動きを見ると、南寧税関区と昆明税関区の輸出（陸上輸送による）が大きい。南寧税関区の輸出は、主として対ベトナム輸出に牽引されて拡大している。南寧税関の輸出に占めるベトナムのシェアは、2015 年で 68%を占めている。他方、輸入ではベトナムの占める比率は、1 割にも達していない。昆明税関区の貿易は、輸出入ともにミャンマー依存度が高いが、ミャンマー依存度は低下している。

南寧税関区と昆明税関区ともに共通している点は、多くの中国の消費財が輸出されていることである。南寧税関区からは電機部品の輸出が急増しており、北部ベトナムと中国との間で最適なサプライチェーンが構築されていることを伺わせる。

第 1 節　陸の ASEAN、海の ASEAN 貿易

1. 拡大基調の陸の ASEAN の対中輸入

ASEAN の貿易は、輸出、輸入とも中国が最大の取引相手である。中国が ASEAN にとって最大の取引先となったのは、輸出では 1990 年代初めから、輸入ではリーマンショック後の 2009 年からである。

まず、ASEAN の対中輸出は、1990 年代、2000 年代を通じて日本、EU と競うように拡大している。リーマンショック前の 2007 年では対 EU、対日輸出が対中輸出を上回っていた。しかし、リーマンショック後に対 EU 輸出、対日輸出が停滞する一方で対中輸出が拡大して一気に輸出額で EU、日本を引き離した。

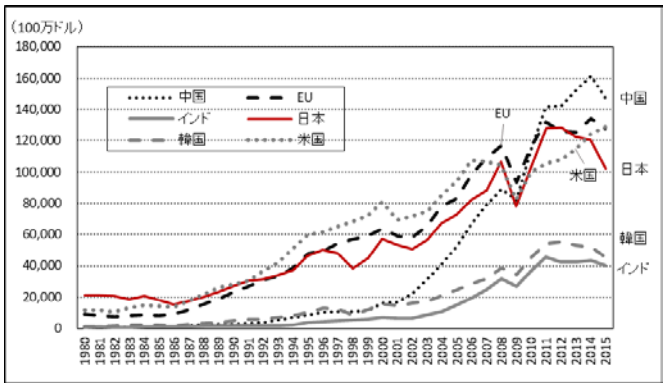
ASEAN の輸出で注目すべき市場は米国である。ASEAN の対米輸出は、1990 年代を通じて対韓国輸出と同じ水準で並んでいたが、2001 年から急増し始めた。2009 年以降でも ASEAN の対米輸出は拡大基調を持続して、2015 年には EU に追いついた。ASEAN の対米輸出が伸びている要因の一つは、ベトナムの対米輸出が拡大していることである。

ASEAN の輸入は、リーマンショック後に、米国、EU、日本が停滞する中で、対中輸入がロケットスタートのように一気に拡大して 2,500 億ドルに到達している。

ASEAN で貿易が伸びているのは CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）である。CLMV にタイを加えたメコン地域の諸国が陸の ASEAN である。陸に対するのが海の ASEAN である。海の ASEAN はシンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピンである。ASEAN の貿易は、海の ASEAN に属する諸国が先行して発展した。しかし、2000 年代に入って、海よりは陸の ASEAN の諸国の貿易が拡大し始めた。図 2 は、海と陸の ASEAN の輸出、輸入である。海の ASEAN の輸出は、リーマンショック後に欧米。中国向けが横ばいに転じている。陸の ASEAN の輸出は、拡大を持続している。他方、ASEAN の輸入は、前述したように 2009 年以降に対中輸入な急上昇を遂げている。これは、海と陸の ASEAN ともに、対中国輸入が急増したためである。海の ASEAN の対中輸入は 2015 年には前年比減と反転しているが、陸の ASEAN の対中輸入は拡大基調を持続させている。

図 2- 1　ASEAN10 の相手国別輸出入

①輸出



②輸入

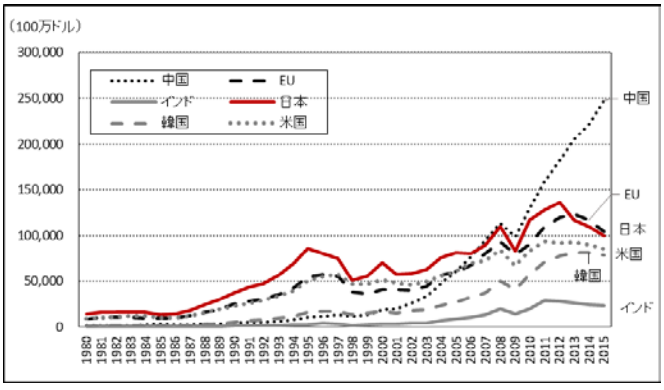
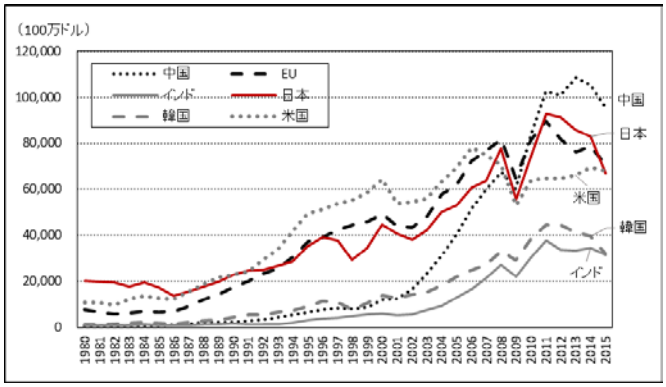
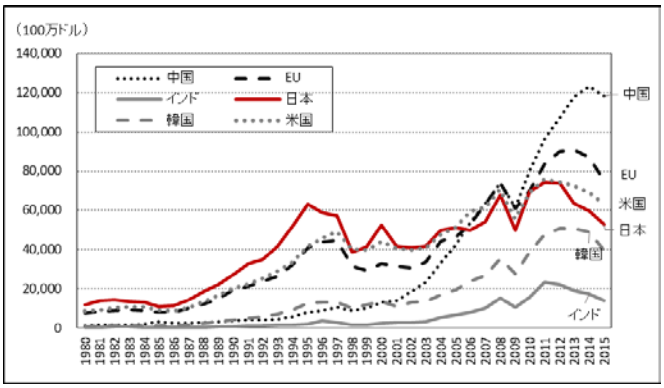


図 2- 2　ASEAN（海・陸）の相手国別輸出入

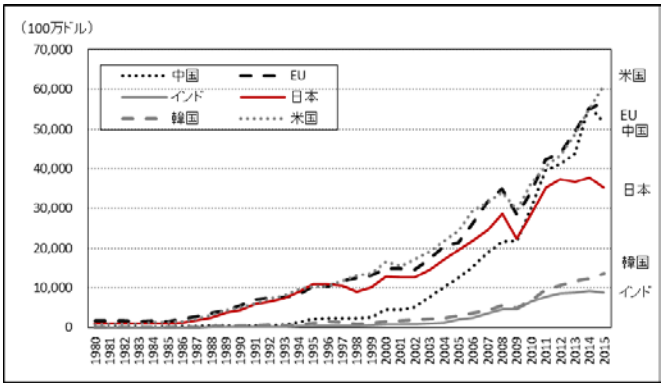
①ASEAN 海の輸出



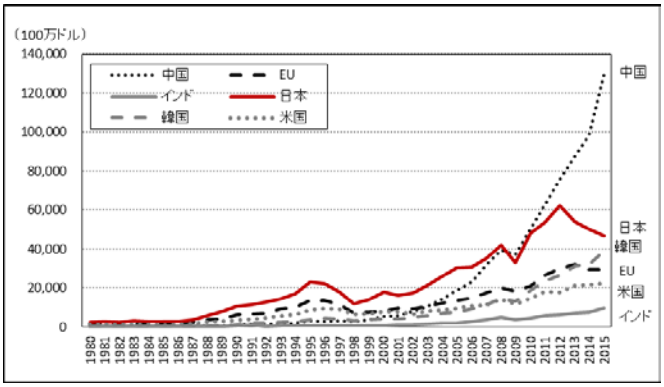
②ASEAN 海の輸入



③ASEAN 陸の輸出



④ASEAN 陸の輸入



2. CLMV で突出するベトナム

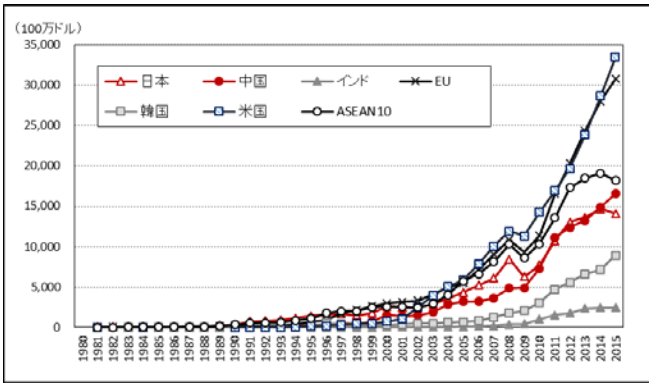
陸の ASEAN の貿易で突出しているのはベトナムである。ベトナムの輸出は、2015 年で欧米向けが 300 億ドルを超えている。特に対米輸出が拡大基調にある。対中輸出も伸びており、2015 には 200 億ドル超と対日輸出を追い越して対 ASEAN 輸出に並んだ。韓国やインド向けも好調である。輸入は、中国からの輸入が急拡大して 700 億ドルを超えている。韓国からも拡大している。日本は輸出入ともに勢いがなく精彩を欠いている。

ベトナムは米国と 1995 年 7 月に外交関係を樹立した。2000 年 11 月にクリントン大統領が、南北ベトナム統一（1976 年 7 月）後、米大統領として初めて訪越した。米越通商協定が、2001 年 12 月発効した。2005 年 6 月にはカイ首相がベトナム戦争後首相として初めて訪米した。ブッシュ大統領が 2006 年 11 月の APEC 首脳会議出席及び越政府招待による公式訪問のため訪越した。2013 年 7 月には、サン国家主席が訪米し、オバマ大統領との間で「越米包括的パートナーシップ」を発表し、両国関係は新しいステージに入った[1]。

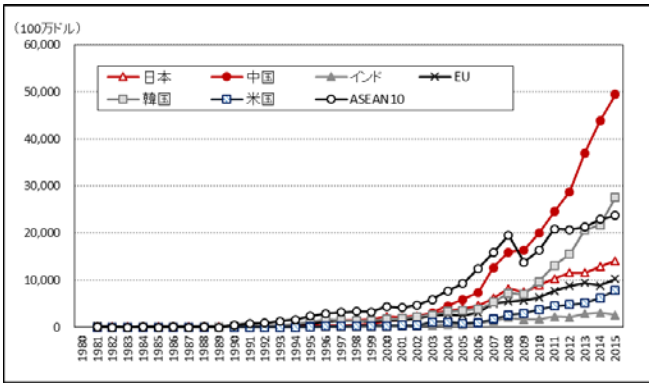
[1] 外務省 HP「最近のベトナム情勢と日ベトナム関係」

図 2- 3　ベトナムの相手国別輸出入

①輸出



②輸入



他方、CLM の貿易は、輸出では対 ASEAN、輸入は対 ASEAN 及び対中が、それぞれ、拡大している。基本的には ASEAN 域内貿易が最大の貿易相手である。また、CLM の輸出入金額の規模はベトナムと比べてかなり小さい。輸出はベトナムの 3 分の 1、輸入は同じく 4 分の 1 程度の規模にとどまっている。CLM の対中貿易は、対中輸出が 60 億ドル、対中輸入は 160 億ドルと大幅な輸入超過となっている。欧米市場向けでは対 EU 輸出金額が大きいが、対米輸出は小さい。

図 2- 4　①CLM の相手国別輸出

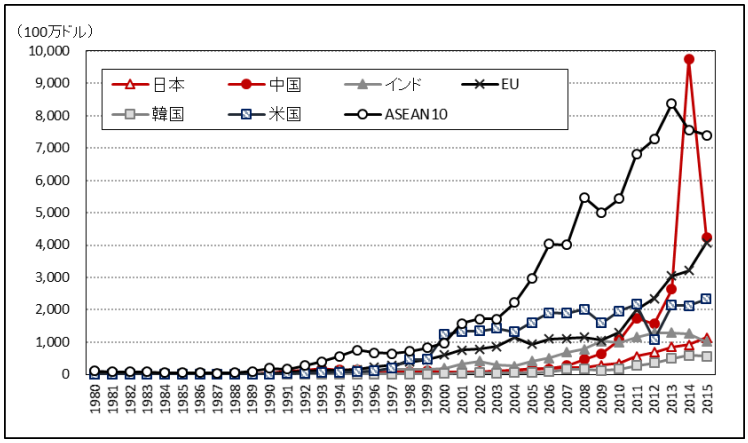
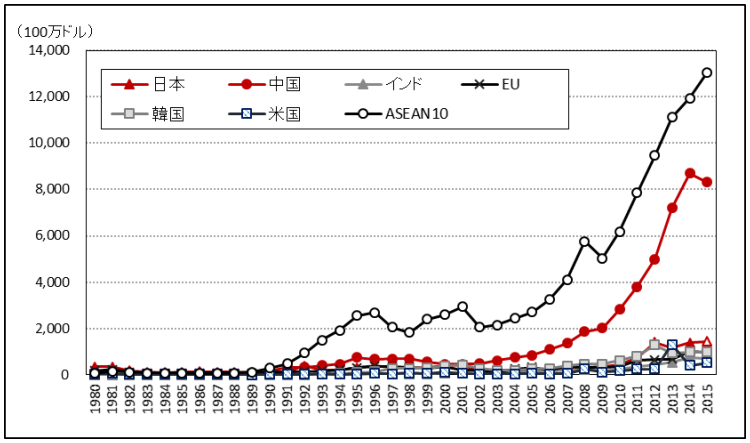


図 2- 4　②CLM の相手国別輸入



（出所）図 2-1～4 までいずれも DOT

第 2 節　中国の CLMV 貿易

1. 税関区別輸送モード別貿易

ASEAN の貿易は、リーマンショック以降では、対中貿易が牽引力となった。ASEAN の中でも対中貿易が急拡大しているのは、陸の ASEAN である。前述したように陸の ASEAN の中では、ベトナムの対中貿易がここ数年間で急増している。以下では、中国の対 CLMV を中国の税関区別データ及び輸送モード別データでその特徴をみてみる。

中国の陸の ASEAN 輸出額は、2009 年では 331 億ドルであったが、2015 年には 1,191

億ドルに拡大している。このうちベトナムが 55.7%を占め、次にタイが 32.0%、残りの 12.3%をミャンマー、カンボジア、ラオスが分け合っている。中国の対 ASEAN 輸出は、2015 年で対ベトナム輸出額が ASEAN の中で最大となっている。

表 2-1 は、中国の ASEAN 輸出を税関区別にみたものである。中国の ASEAN 輸出は、地域でみると、華南が輸出の 44.8%を占めている。次に、華東が 31.5%、華北が 11.7%、内陸部が 8.3%と続いている。対 CLMV 輸出でみると、華南、華東、内陸部、華北という順で輸出額が大きく、内陸部の割合が大きいのが特徴である。華南では深圳税関区、華東は上海税関区が中心となっているが、内陸部では南寧と昆明の税関区の輸出金額が大きい。

中国の税関別対 CLMV 輸出を国別でみると、対ベトナム輸出では南寧税関区の輸出が 34%を占めている。対ミャンマー輸出では昆明税関区の輸出が 41%を占めている。対ラオス輸出も昆明税関区の輸出が 60%を占めている。対カンボジア輸出は、上海税関区からの輸出額が大きい。

表 2- 1　中国の税関別対 ASEAN10 輸出・輸入（2015 年）

①輸出金額

（単位：100万ドル）

地域	税関	世界	ASEAN 10	ASEAN (海)	ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ	ﾏﾚｰｼｱ	ｲﾝﾄﾞﾈｼｱ	ﾌｨﾘﾋﾟﾝ	ASEAN (陸)	ﾀｲ	CLMV	ﾍﾞﾄﾅﾑ	ｶﾝﾎﾞｼﾞｱ	ﾗｵｽ	ﾐｬﾝﾏｰ	日本	韓国	香港	台湾
全地域		**2,280,541**	**278,900**	**159,799**	**53,148**	**44,182**	**34,371**	**26,688**	**119,100**	**38,296**	**80,804**	**66,372**	**3,770**	**1,276**	**9,387**	**135,897**	**101,429**	**332,728**	**45,003**
華南		**890,149**	**125,009**	**72,443**	**23,244**	**22,462**	**13,014**	**12,597**	**52,566**	**14,615**	**37,951**	**35,080**	**1,350**	**90**	**1,431**	**31,866**	**26,584**	**243,529**	**11,949**
	珠江デルタ	743,876	80,966	56,619	19,218	19,719	10,408	6,178	24,347	11,545	12,802	10,561	1,044	63	1,134	25,437	22,686	231,312	7,743
	深圳	436,606	35,375	25,058	11,799	6,567	3,356	2,394	10,317	4,871	5,446	4,359	380	42	664	11,075	16,195	169,050	3,241
	南寧	32,696	25,372	2,556	1,779	145	433	199	22,816	359	22,457	22,318	101	24	14	224	271	2,472	161
華東		**862,211**	**87,752**	**52,450**	**17,399**	**13,198**	**13,085**	**8,669**	**35,302**	**15,026**	**20,275**	**16,161**	**2,063**	**174**	**1,877**	**63,764**	**32,473**	**56,129**	**24,584**
	上海	500,108	57,988	32,898	11,771	7,845	8,260	4,968	25,090	9,924	15,165	12,057	1,649	162	1,298	47,425	21,226	25,824	13,654
華北		**287,744**	**32,615**	**18,314**	**4,416**	**4,873**	**5,594**	**3,269**	**14,301**	**4,883**	**9,418**	**7,689**	**248**	**184**	**1,297**	**24,776**	**29,440**	**9,551**	**4,831**
	天津	99,512	14,732	7,575	1,596	1,850	2,494	1,595	7,157	2,129	5,028	4,218	81	22	708	6,359	6,855	2,329	1,950
東北		**60,667**	**10,463**	**6,297**	**3,730**	**999**	**936**	**623**	**4,166**	**871**	**3,295**	**3,186**	**13**	**1**	**94**	**8,983**	**5,916**	**2,607**	**629**
内陸部		**179,050**	**23,061**	**10,295**	**4,358**	**2,650**	**1,742**	**1,530**	**12,766**	**2,901**	**9,865**	**4,256**	**96**	**826**	**4,688**	**6,508**	**7,016**	**20,722**	**3,010**
	昆明市	7,359	6,694	16	8	5	0	3	6,678	723	5,955	1,377	1	791	3,786	29	2	328	12
	成都	16,303	2,105	1,609	268	1,171	39	131	496	453	42	40	0	1	2	1,023	273	1,536	185
	重慶	34,133	2,429	1,691	496	383	507	303	738	429	309	235	25	27	21	1,049	1,569	2,206	434
	石家荘	10,878	2,602	1,456	202	111	520	616	1,147	271	875	757	8	-	109	418	1,378	246	162

②輸入金額

（単位：100万ドル）

地域	税関	世界	ASEAN 10	ASEAN (海)	ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ	ﾏﾚｰｼｱ	ｲﾝﾄﾞﾈｼｱ	ﾌｨﾘﾋﾟﾝ	ASEAN (陸)	ﾀｲ	CLMV	ﾍﾞﾄﾅﾑ	ｶﾝﾎﾞｼﾞｱ	ﾗｵｽ	ﾐｬﾝﾏｰ	日本	韓国	香港	台湾
全地域		**1,601,761**	**186,396**	**118,183**	**26,022**	**53,227**	**19,815**	**19,022**	**68,213**	**37,213**	**31,000**	**23,797**	**666**	**1,298**	**5,239**	**142,716**	**174,289**	**8,161**	**144,488**
華南		**493,575**	**72,547**	**44,726**	**8,602**	**19,913**	**8,178**	**8,023**	**27,821**	**16,707**	**11,114**	**10,120**	**224**	**401**	**370**	**43,490**	**43,396**	**4,911**	**65,060**
	珠江デルタ	395,841	58,392	36,610	7,507	17,926	4,066	7,104	21,781	13,781	8,001	7,544	185	199	73	40,192	40,106	4,146	54,693
	深圳	217,476	31,812	20,054	3,963	10,873	1,166	4,052	11,758	6,452	5,306	5,158	123	5	21	18,802	24,703	1,046	36,953
	南寧	25,329	4,707	1,555	200	486	478	390	3,152	1,392	1,761	1,495	7	23	235	218	111	608	2,455
華東		**557,326**	**65,771**	**44,819**	**11,631**	**19,444**	**7,017**	**6,693**	**20,952**	**12,095**	**8,856**	**7,702**	**358**	**497**	**300**	**63,315**	**63,945**	**1,172**	**53,360**
	上海	302,106	36,462	24,610	6,062	12,027	3,141	3,381	11,852	6,299	5,553	4,839	290	319	105	39,297	34,538	820	22,586
華北		**281,979**	**24,173**	**16,345**	**3,509**	**7,636**	**3,117**	**2,029**	**7,828**	**5,690**	**2,138**	**1,969**	**59**	**25**	**84**	**18,583**	**44,008**	**940**	**6,618**
	天津	87,937	6,114	4,448	1,520	1,505	746	677	1,666	907	759	714	4	2	39	8,639	11,155	122	1,809
東北		**75,687**	**2,765**	**1,841**	**461**	**364**	**452**	**565**	**924**	**540**	**383**	**369**	**5**	**2**	**8**	**6,145**	**5,129**	**60**	**527**
内陸部		**192,502**	**21,142**	**10,453**	**1,819**	**5,870**	**1,052**	**1,712**	**10,688**	**2,179**	**8,509**	**3,637**	**22**	**374**	**4,477**	**11,182**	**17,811**	**1,073**	**18,923**
	昆明市	4,998	3,441	12	9	3	0	1	3,428	251	3,177	114	-	250	2,813	14	3	2	10
	成都	14,950	2,118	1,420	147	1,050	11	213	697	180	518	517	1	-	0	1,700	1,066	31	1,152
	重慶	17,890	5,043	3,898	277	2,655	112	853	1,145	300	845	825	1	0	19	1,563	2,332	18	2,944
	石家荘	29,476	366	310	17	170	73	50	56	39	18	12	3	2	-	239	982	3	63

（資料）中国貿易統計より作成

他方、輸入では、中国の ASEAN 輸入（2015 年）の 38.9%が華南、35.3%が華東、13%が華北、11.3%が内陸部である。これを陸の ASEAN に限ってみると、華南、華東、内陸部、華北の順となる。これも内陸部のシェアが大きい。

中国の税関別対 CLMV 輸入を国別にみると、対ベトナム輸入では、南寧税関区が占める割合は小さく、深圳、上海の税関区の輸入が大きい。対ミャンマー輸入では昆明税関区が 53%を占めて、輸出同様に大きなシェアを占めている。対ラオス輸入も昆明税関区が最大の輸入窓口である。対カンボジア輸入は上海税関区が主となっている。

このように中国のベトナム貿易では、輸出では南寧税関区の比率が高いが輸入では深圳税関区の比率が大きくという違いがある。ミャンマー、ラオスはともに昆明税関区を経由した比率が輸出輸入ともに大きい。カンボジアは上海税関区との貿易が輸出入ともに大きい。これらの特徴は、輸送モード別貿易の違いによって説明できる。

次に、輸送モード別（海路＝海運、陸路＝陸運－自動車、鉄道貿易－、空路＝空運）の中国の CLMV 貿易を見ると、次のようになる（表 2-2)。中国の CLMV 輸出は、2015 年で海路が 440 億ドル、陸運（自動車）が 300 億ドル、空運が 54 億ドルと海運が最も大きいが、2009 年と比較すると 2015 年には海運が 3 倍増､陸運が 6 倍増と陸運が大きく伸びている。税関区別では、海運が上海、天津、深圳、陸運が南寧、昆明、深圳が主要な輸出窓口となっている。

表 2- 2　中国の税関別輸送モード別対 CLMV 輸出（上位 5 税関）

（単位：100万ドル）

		陸路-自動車				空路				海路		
		2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015
	全税関	740	5,121	30,047	全税関	15	689	5,468	全税関	1,249	13,131	44,063
1	南寧	353	3,036	20,288	上海	7	194	1,770	上海	353	4,432	13,393
2	昆明市	301	1,542	5,675	天津	1	57	1,490	天津	83	1,059	3,538
3	深圳	44	228	1,990	北京	2	164	742	深圳	50	1,187	3,401
4	黄浦江	28	257	1,598	南京	0	61	465	大連	76	365	3,214
5	南京	-	-	152	青島	1	21	343	青島	95	836	2,713

（資料）中国貿易統計より作成

国別（表 2-3）でみると、対ベトナム輸出では陸運と空運が伸びている。陸運と空運を合計すると海運に迫る規模まで輸出が成長している。陸運による輸出額は南寧税関区が最大のとなっている。

対ミャンマー輸出は、2000 年には陸運が海運を上回っていたが、2009 年には海運が陸運を上回り、以降、海運が拡大している。陸運輸出では昆明税関区が最大の輸出金額である。

対カンボジア輸出は、海運が主体である。一方、対ラオス輸出は、陸運が 7 割近くを占めている。なお、中国の対タイ輸出は、海運が 7 割超を占めている。陸運による輸出は、2015 年で 34 億ドル、拡大はしているが規模は小さい。

CLMV とタイの輸送モード別税関別輸出をまとめると、陸運では南寧、昆明、深圳の税関区が輸出拠点となっている。空運による対 CLMVT の輸出は、対ベトナム輸出が過半以上を占めている。その拠点は上海、天津である。空運による対タイ輸出では上海、成都が大きい。海運はいずれの国も上海の比率が高く、輸出拠点となっている。

表 2- 3　中国の税関区別輸送モード別国別輸出（上位 5 税関）

（単位：100万ドル）

相手国		税関	陸路-自動車				空路				海路		
			2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015
ベトナム		全税関	430	3,792	25,226	全税関	11	628	5,052	全税関	869	10,984	34,916
	1	南寧	353	3,028	20,256	上海	5	165	1,654	上海	168	3,535	10,401
	2	深圳	22	204	1,850	天津	1	57	1,488	大連	68	273	3,113
	3	黄浦江	17	239	1,515	北京	1	160	571	天津	58	786	2,729
	4	昆明市	32	266	1,157	南京	0	60	459	深圳	41	996	2,456
	5	南京	-	-	152	青島	1	19	329	黄浦江	73	848	2,150
ミャンマー		全税関	259	1,047	3,833	全税関	2	13	107	全税関	235	1,206	5,429
	1	昆明市	248	1,040	3,758	上海	1	7	55	上海	115	478	1,243
	2	深圳	1	5	48	広州	0	0	13	天津	15	222	706
	3	黄浦江	5	1	14	青島	0	1	12	海口	0	0	701
	4	合肥	-	-	4	北京	0	1	8	深圳	3	60	616
	5	広州	0	0	4	昆明市	1	1	8	青島	5	112	512
カンボジア		全税関	29	36	199	全税関	1	26	147	全税関	133	838	3,413
	1	深圳	19	16	90	上海	1	20	54	上海	63	389	1,594
	2	黄浦江	6	17	69	西安	-	0	30	深圳	5	110	289
	3	広州	3	1	28	広州	1	2	29	黄浦江	17	56	267
	4	南寧	-	1	7	北京	0	2	11	寧波	2	46	257
	5	貴陽	-	-	3	杭州	-	0	10	広州	8	53	171
ラオス		全税関	22	247	789	全税関	0	22	163	全税関	11	102	305
	1	昆明市	21	237	760	北京	0	1	152	上海	6	30	155
	2	南寧	-	6	24	上海	0	2	7	深圳	0	20	40
	3	深圳	1	4	2	南京	-	0	1	重慶	-	0	27
	4	北京	-	-	1	広州	0	0	1	天津	1	23	22
	5	長沙	-	-	0	成都	-	0	1	昆明市	0	12	13
タイ		全税関	507	1,245	3,487	全税関	281	1,720	3,655	全税関	1,446	10,356	31,131
	1	深圳	398	921	1,248	上海	143	689	1,417	上海	420	3,464	8,403
	2	黄浦江	79	225	1,016	成都	64	10	420	黄浦江	91	725	3,430
	3	昆明市	0	32	618	南京	15	570	279	深圳	169	1,060	3,407
	4	厦門	0	13	270	厦門	2	45	270	青島	160	897	2,174
	5	上海	-	-	102	鄭州	1	2	245	寧波	38	627	2,104

（資料）中国貿易統計より作成

他方、中国の対 CLMV 輸入では、2015 年で海運が 122 億ドル、陸運（自動車）が 83 億ドル、空運が 87 億ドルである。陸運と空運を合わせると海運を上回っている。特に空運が大きく拡大している。空運では、武漢、重慶、鄭州といった内陸部への CLMV からの輸出が、新規に発生している。税関区別では、陸運が深圳、海運、空運がともに上海が輸入拠点となっている。

表 2-4　中国の税関区別輸送モード別輸入（対 CLMV・上位 5 税関）

（単位：100万ドル）

		陸路－自動車				空路				海路		
		2000	2009	2015		2000	2009	2015		2000	2009	2015
	全税関	140	1,364	8,357	全税関	6	398	8,787	全税関	969	3,936	12,209
1	深圳	13	271	4,518	上海	1	99	2,016	上海	200	490	3,520
2	昆明市	64	532	1,493	武漢	0	0	1,515	黄浦江	22	522	1,083
3	南寧	47	332	1,257	鄭州	-	0	947	南京	17	231	1,023
4	黄浦江	9	140	579	重慶	0	0	788	青島	20	287	831
5	広州	3	13	123	南京	0	48	786	深圳	9	12	755

表 2-5　中国の税関区別輸送モード別国別輸入（上位 5 税関）

（単位：100万ドル）

相手国		陸路－自動車				空路				海路		
	税関名	2000	2009	2015	税関名	2000	2009	2015	税関名	2000	2009	2015
ベトナム	全税関	73	877	6,826	全税関	2	373	6,600	全税関	850	3,469	10,362
1	深圳	9	259	4,411	上海	1	95	1,889	上海	169	440	2,934
2	南寧	47	332	1,253	鄭州	-	0	947	黄浦江	7	500	871
3	黄浦江	8	133	557	重慶	0	0	781	南京	12	172	857
4	広州	3	13	120	南京	0	47	756	青島	14	229	779
5	武漢	-	-	107	天津	0	21	527	深圳	2	11	714
ミャンマー	全税関	60	436	1,185	全税関	3	13	1,965	全税関	62	156	450
1	昆明市	57	378	1,154	武漢	-	-	1,428	太原	-	-	215
2	深圳	1	10	19	南寧	-	-	234	上海	21	8	92
3	黄浦江	0	7	12	寧波	-	0	181	天津	1	26	39
4	拱北口岸	0	-	0	厦門	0	-	50	広州	5	33	22
5	青島	-	-	0	北京	0	0	22	青島	3	4	21
カンボジア	全税関	3	2	107	全税関	1	8	222	全税関	55	27	338
1	深圳	3	1	87	上海	0	1	114	上海	10	10	176
2	黄浦江	0	0	10	北京	-	1	45	深圳	7	1	35
3	南寧	-	-	3	南京	-	0	30	南京	3	2	26
4	厦門	-	-	2	厦門	-	0	15	黄浦江	10	0	25
5	広州	0	0	2	広州	1	0	10	広州	2	0	12
ラオス	全税関	4	49	239	全税関	0	4	0	全税関	2	284	1,059
1	昆明市	4	48	236	上海	-	0	0	上海	0	31	319
2	南寧	-	0	1	深圳	-	0	0	黄浦江	0	13	182
3	深圳	-	0	1	南京	-	0	0	南京	-	40	136
4	黄浦江	-	0	0	天津	-	-	0	厦門	0	40	134
5	広州	-	-	0	北京	-	0	0	合肥	-	10	94
タイ	全税関	1,468	6,767	9,612	全税関	577	7,542	7,328	全税関	2,317	10,521	19,171
1	深圳	895	4,178	5,674	上海	430	3,270	2,842	上海	448	1,730	3,421
2	黄浦江	497	1,958	1,974	南京	26	2,893	1,746	青島	208	1,824	3,402
3	南寧	0	2	1,174	青島	24	461	653	南京	88	1,342	2,733
4	昆明市	0	8	242	厦門	15	301	591	広州	228	767	1,541
5	広州	31	282	226	北京	9	272	403	黄浦江	232	745	1,266

（資料）表 2-4～5、いずれも中国貿易統計

最後に、中国の対陸の ASEAN（タイと CLMV）輸出を主要 5 業種の輸送モード別にみたのが表 2－6 である。5 業種は一般機械、電機、輸送機器、繊維、縫製品である。特徴は、①5 業種すべての中国の輸出で 2015 年ではベトナム向けが圧倒している。次に、タイ向けに輸出金額が大きいが、繊維ではカンボジアがタイを抜いてベトナムの次に来ている。②一般機械の輸出は、海路によるタイ、ベトナム向けの金額が大きく、次いで陸路によるベトナム向けが続いている。ミャンマー向けは海路の輸出が陸路を上回っている。海路と陸路の輸出金額の差が大きくなっている。カンボジア向けはほぼ海路に依存している。ラオスは陸路が海路を上回っているが差は小さい。③電機は、カンボジアを除いて最大の輸出品目で

表 2- 6　中国の業種別輸送モード別輸出（対 CLMV）

① 一般機械

（単位：100万ドル）

	タイ				CLMV															
					ベトナム				ミャンマー				カンボジア				ラオス			
	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015
合計	**498**	**1,775**	**3,133**	**6,515**	**132**	**702**	**2,562**	**6,819**	**66**	**119**	**540**	**1,021**	**11**	**34**	**70**	**359**	**7**	**28**	**53**	**246**
空路	39	276	673	648	1	14	70	174	0	0	1	3	0	0	1	4	0	0	0	2
海路	140	951	1,939	5,013	81	487	1,989	4,613	43	73	394	690	11	34	68	349	5	15	20	102
陸路（自動車）	318	548	522	848	37	147	420	1,968	23	46	145	327	0	0	1	4	2	12	33	141
その他	-	-	-	-	13	54	83	64	0	-	0	1	0	0	0	2	1	-	0	0

② 電機

（単位：100万ドル）

	タイ				CLMV															
					ベトナム				ミャンマー				カンボジア				ラオス			
	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015
合計	**416**	**1,695**	**2,625**	**8,634**	**34**	**369**	**2,593**	**12,903**	**53**	**72**	**269**	**1,609**	**14**	**18**	**122**	**291**	**6**	**29**	**118**	**351**
空路	148	626	652	2,154	1	48	407	3,713	0	1	0	21	0	3	8	10	0	2	3	5
海路	181	867	1,421	4,826	23	246	1,543	3,346	29	30	163	696	8	15	112	257	1	13	42	80
陸路（自動車）	86	201	551	1,653	9	62	624	5,729	24	41	105	892	6	0	3	24	5	13	73	265
その他	-	-	-	-	1	14	20	115	-	0	0	0	-	0	0	0	0	-	-	0

③ 輸送機器

（単位：100万ドル）

	タイ				CLMV															
					ベトナム				ミャンマー				カンボジア				ラオス			
	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015
合計	**12**	**125**	**284**	**1,255**	**447**	**201**	**636**	**2,665**	**17**	**59**	**267**	**989**	**4**	**7**	**14**	**102**	**6**	**19**	**49**	**123**
空路	0	6	3	17	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
海路	11	117	268	1,229	95	83	321	916	7	9	77	181	4	7	8	68	2	5	11	39
陸路（自動車）	1	3	13	10	231	97	218	1,713	10	50	190	808	-	0	7	34	3	14	38	83
その他	-	-	-	-	121	21	97	32	-	-	0	0	-	-	-	0	-	-	-	0

④ 繊維（HS50-60）

（単位：100万ドル）

	タイ				CLMV															
					ベトナム				ミャンマー				カンボジア				ラオス			
	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015
合計	**243**	**478**	**830**	**1,535**	**109**	**777**	**2,158**	**10,192**	**102**	**162**	**264**	**935**	**76**	**342**	**497**	**1,939**	**6**	**4**	**4**	**11**
空路	3	14	12	30	3	27	46	185	1	3	6	39	1	10	14	62	0	0	0	1
海路	227	458	814	1,486	64	677	1,689	6,272	30	76	122	597	59	319	464	1,770	1	0	1	7
陸路（自動車）	10	6	4	19	40	72	416	3,723	71	82	137	299	16	14	18	107	5	3	3	3
その他	-	-	-	-	1	1	7	12	-	-	-	0	0	-	-	0	-	-	-	-

⑤縫製品（HS61-63）

（単位：100万ドル）

	タイ				CLMV															
					ベトナム				ミャンマー				カンボジア				ラオス			
	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015	2000	2005	2009	2015
合計	**30**	**43**	**210**	**1,128**	**14**	**87**	**965**	**4,693**	**17**	**19**	**24**	**107**	**7**	**24**	**30**	**144**	**0**	**3**	**28**	**4**
空路	1	2	3	14	0	1	3	16	0	0	0	3	0	0	0	6	0	0	0	0
海路	11	38	203	1,091	3	16	94	383	11	10	7	31	5	14	25	121	-	0	0	0
陸路（自動車）	18	3	4	22	11	69	836	4,288	6	8	17	73	2	10	4	17	0	3	28	3
その他	-	-	-	-	0	1	31	5	-	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	0

（資料）中国貿易統計より作成

陸路によるベトナム向け輸出が最も大きく、次いで海路によるタイ向け、同じくベトナム向け、陸路によるタイ向けという順で輸出金額が並んでいる。ミャンマー、ラオスは陸路の輸出が海路を上回っている。カンボジアは海路に依存している。中国の電機の対陸の ASEAN 向け輸出は、陸の輸出拡大が牽引力となっている。③輸送機器の輸出は、電機や一般機械ほど活発ではない。タイは海路、ベトナム、ミャンマーは陸路による輸出が大きい。輸出金額では、陸路のベトナム、海路のタイ、陸路のミャンマーが上位に来ている。④繊維の輸出は、ベトナム向けが 2009 年以降に急拡大している。海路による輸出が主であるが、陸路も拡大している。ベトナムに次ぐのがカンボジア向け輸出である。ほぼ海路による輸出である。タイ向けは海路、ミャンマー向けは、2009 年時点では海路と陸路が拮抗していたが、海路が優勢で差が拡大している。⑥縫製品は、陸路によるベトナム向けが 2009 年以降に急増している。次に、海路によるタイ向けである。

以上、主要 5 業種の中国の陸の ASEAN 向け輸出は、2009 年以降に電機、一般機械、縫製品の対ベトナム向けの陸上輸出が牽引力となって拡大している。対ベトナム輸出で陸上輸送が急増しているのは、中国（産業集積地）との距離の近さにある。広東省の電機産業の集積地と北部ベトナムを中越回廊（1200Km）は、トラックで 2 日間の距離である。トラックと航空機を利用した多様な輸送の選択肢が可能となり、ベトナムと中国との間で最適なサプライチェーンを構築できる。

また、タイ向けに電気の陸上輸出が拡大していることも注目点である。内陸部に消費地を抱えるミャンマーでは、消費財や輸送機器や電機の部材などが陸路を使って輸出されている。カンボジアへの輸出は海路が基本である。一方、内陸国、ラオスは陸路が基本となっている。

2. 南寧税関区の貿易

（1）広西チワン族自治区

南寧税関区がある広西チワン族自治区は、中国の華南経済圏（香港、広東省など）、西南経済圏（重慶市、四川省など）と ASEAN とを海、陸、空で結ぶ前線基地である。2006 年 3 月に、北部湾経済区計画委員会を発足させて、陸路・海路による東南アジア経済と結びつける「一軸両翼」戦略を発表した。南寧は、①ASEAN に向けた国際大通路、②西南・中南地区の開放・発展の新たな重要拠点、③「一帯一路」の有機的な連結における重要な窓口とし

て位置付けられている。

ASEAN に向けた国際大通路として、中国 ASEAN 博覧会（中国・東盟博覧会）を開催している。これは、2003 年 10 月の第 7 回中国 ASEAN 首脳会議での中国側からの提案で開始したものである。2004 年以降、南寧が永久開催地と定められている。第 13 回目となった 2016 年には、「21 世紀の海のシルクロードの形成、一層緊密な中国 ASEAN 運命共同体の構築」（Building the 21st Century Maritime Silk Road, Forging an Even-Closer China-ASEAN Community of Common Destiny）というテーマにより、国際工業力、機器製造に関する重要な協力の分野において中国と ASEAN の間の相互投資を実践的に促進することテーマとしている。博覧会は回を重ねるごとに、規模や成約額が拡大しており、中国・ASEAN 間経済交流の深まりの象徴となっている。特に、CLMV との重要な商談の場となっている。

広西チワン自治区は坊城、鉄州、北海、珍珠、鉄山という 5 つの天然の良港に恵まれ、中国全体への農水産資源および非鉄金属資源の供給基地である。また、中央政府の大西部開発政策による手厚い支援を受け、広西チワン自治区の経済は、急速に工業化を遂げている。

広西チワン自治区政府は華南経済圏と北部ベトナムのリンケージを意識して、輸送インフラを整備している。南寧を拠点として高速道路網がベトナム国境方面（南友高速道路 209km、所要時間約 2 時間）および広州方面（南寧・広州高速道路 809km、所要時間約 14 時間）に伸びており、陸上輸送インフラのハード面で華南経済圏とベトナム北部経済圏はつながったといえる。

ベトナム北部と広西チワン自治区を結ぶ陸上輸送には 2 つのルートがある。1 つはハノイーランソン（国道 1 号線）ードンダン・友誼関国境ー南寧というルートで、このルートは以前から鉄道でつながっていたが、それに沿って舗装道路が整備されてきた。陸上輸送の主役は鉄道から道路に移っている。もう 1 つの陸路ルートはハノイーカイラン（以上は国道 18 号線）ーハロン・ホンガイーモンカイ・東興国境というルートである。総距離が 316km の沿岸ルートである。

（2）南寧税関区

広西チワン族自治区の首府、南寧は、歴史的な簡称は邕（ヨウ）、近年緑化が進んでいることから緑城とも言われる。チワン族が全市人口の 56.3 %を占める。ベトナム国境から 160 キロメートルの地点にあり、中国と東南アジアとの貿易上重要な都市となる。海洋から遠くないため、高温多湿である。南寧税関区 は、「中華人民共和国税関総署 」の 41 の「直属税関」の一つである。現場の税関職員は 1,484 人（2011 年時点）、13 の税関を配置している。このうちドンダン・友誼関国境を抱える凭祥税関が中国とベトナムとの主要な門戸となっている

図 2- 5　南寧税関所在図

（出所）南寧税関

（3）南寧税関区の輸出と輸入

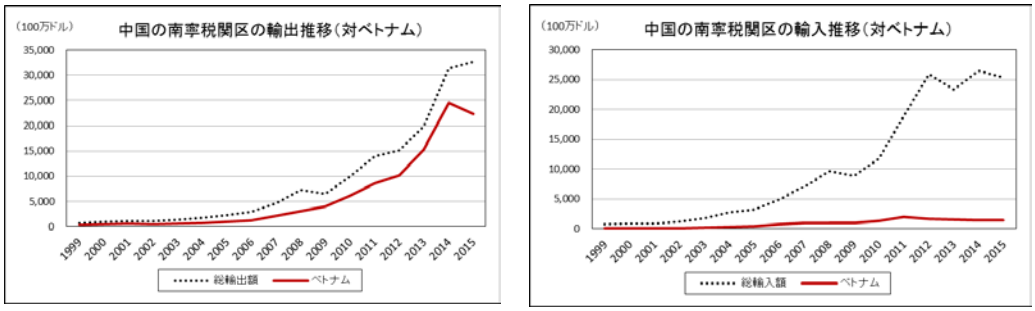
南寧税関区の貿易は、2015 年で輸出額は 326 億ドル、輸入額は 253 億ドルである。輸出入ともに 2000 年代初めから拡大トレンドに入り、リーマンショック後に踊り場を向えた後、2010 年から 2013 年にかけて輸出が急拡大した。しかし、勢い良く伸びていた輸出は、2015 年には伸びが止まり横這い、輸入は 2013 年から停滞し始めている。輸出、輸入ともに踊り場に来ている。

南寧税関区の輸出は、主として対ベトナム輸出に牽引されて拡大している。南寧税関の輸出に占めるベトナムのシェアは、2015 年で 68%を占めている。他方、輸入ではベトナムの占める比率は、5.9%（2015 年）と 1 割にも達していない。

南寧税関の貿易を財別（2015 年）にみると、輸出は中間財が 181 億ドル、輸出の 55.5%、

最終財が 142 億ドル、同 43.5%を占めている。中間財輸出のうち 74%は加工品である。最終財は、資本財が 58 億ドル、消費財が 89 億ドルである。資本財は主に、消費財はアパレルで、ともにベトナム向けが大半を占めている。

図 2- 6　南寧税関区の輸出・輸入の推移



（資料）中国貿易統計より作成

他方、輸入（2015 年）になると、石油、大豆、銅鉱、銑鉄等の素材が 156 億ドル、輸入の 6 割を占めている。前述したように広西チワン自治区は坊城、鉄州、北海、珍珠、鉄山という 5 つの天然の良港に恵まれ、中国全体への農水産資源および非鉄金属資源の供給基地となっている。

表 2- 7　南寧税関区の貿易（財別、国・地域別、2015 年）

①　輸出

（単位：100万ドル）

相手国	総額	素材	中間財			最終財		
				加工品	部品		資本財	消費財
世界計	**32,696**	**377**	**18,172**	**13,458**	**4,714**	**14,231**	**5,895**	**8,962**
ASEAN10	25,372	137	13,275	9,366	3,909	11,981	4,286	7,729
タイ	359	4	297	290	7	58	49	9
カンボジア	101	0	19	13	6	81	81	0
ラオス	24	-	3	1	3	21	19	2
ミャンマー	14	0	11	10	0	3	2	1
ベトナム	22,318	117	10,525	7,581	2,944	11,696	4,078	7,653
インド	717	3	672	662	10	42	34	15
パキスタン	43	0	41	41	0	2	1	1
バングラデシュ	113	0	109	109	1	3	1	2
香港	2,472	20	1,134	457	678	1,362	1,188	751
米国	923	91	472	462	11	368	220	148
日本	224	23	168	167	1	33	6	27
ドイツ	101	2	40	40	0	59	44	15
台湾	161	2	133	133	0	27	17	9

②輸入

（単位：100万ドル）

相手国	総額	素材	中間財			最終財		
				加工品	部品		資本財	消費財
世界計	**25,329**	**15,684**	**6,270**	**3,007**	**3,263**	**3,422**	**2,387**	**1,049**
ASEAN10	4,707	989	1,390	1,219	171	2,328	1,437	892
タイ	1,392	4	148	78	70	1,240	1,049	191
カンボジア	7	1	0	0	-	6	3	4
ラオス	23	14	8	8	-	0	-	0
ミャンマー	235	1	234	234	-	0	-	0
ベトナム	1,495	128	539	519	20	828	135	694
インド	43	30	6	6	0	6	2	4
パキスタン	3	2	2	2	-	-	-	-
バングラデシュ	5	2	3	3	-	-	-	-
香港	608	4	480	42	438	124	124	13
米国	1,842	1,474	252	153	99	117	116	1
日本	218	2	149	126	23	67	29	38
ドイツ	238	50	70	14	56	119	118	1
台湾	2,455	3	2,177	62	2,116	275	274	0

（資料）中国貿易統計より作成

表 2- 8　南寧税関区の素材輸入（2015 年）

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	270900	石油及び歴青油（原油）	4,224
2	120190	大豆－その他のもの	3,242
3	260300	銅鉱	2,833
4	270112	歴青炭	1,117
5	260111	鉄鉱（焼いた硫化鉄鉱を除く。）－凝結させてないもの	1,072
6	120510	菜種	537
7	250300	硫黄（昇華硫黄、沈降硫黄及びコロイド硫黄を除く。）	487
8	260800	亜鉛鉱	456
9	260200	マンガン鉱及び含鉄マンガン鉱（マンガン含有量が20%以上）	355
10	740400	銅のくず	264
11	260400	ニッケル鉱	168
12	260700	鉛鉱	156
13	100790	グレーンソルガム－その他のもの	116
14	270210	亜炭（凝結させたものを除く。）	85
15	261610	貴金属鉱－銀鉱	82
16	760200	アルミニウムのくず	64
17	440122	チップ状又は小片状の木材－針葉樹以外	53
18	270111	無煙炭	49
19	270119	その他の石炭	47
20	230330	醸造又は蒸留の際に生ずるかす	43
		小計	**15,450**
		総計	**15,684**

（資料）中国貿易統計より作成

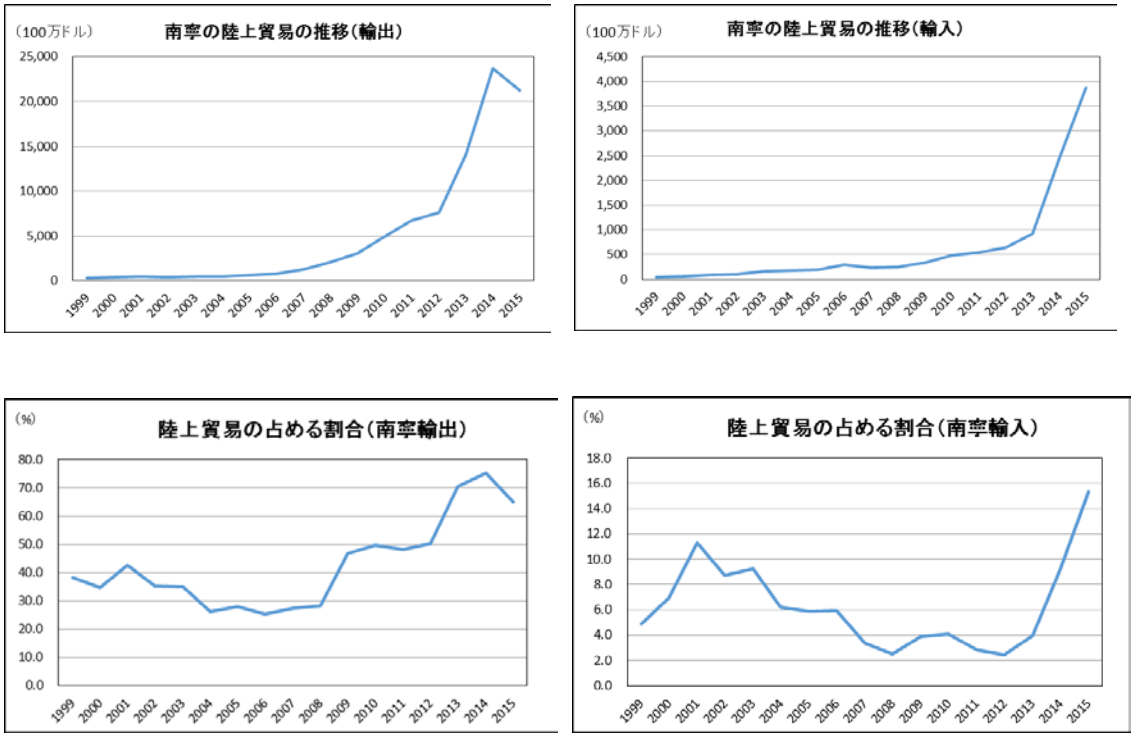
中間財の輸入は、加工品が 30 億ドル、部品が 32 億ドルである。加工品はベトナムやミャンマーなどの ASEAN から、部品は台湾から電子部品が入っている。最終財では資本財が 23 億ドル、消費財が 10 億ドルである。資本財はタイから 10 億ドルと半分近くを占めている。消費財はベトナムが 6 割超を占めている。

輸入国・地域別では、金額が大きい順にみると、台湾、ブラジル、オーストラリア、米国、サウジアラビア、ベトナム、タイ、UAE、チリとなっている。ASEAN が占める割合は僅18.5%と非 ASEAN からの輸入が大宗を占めている。ASEAN からの輸入は、47 億ドル、このうちベトナム 14 億ドル、タイが 13 億ドルとなっている。

（4）輸送形態別貿易

南寧税関の輸出を輸送モード別にみると、前述したように 2015 年で陸運（自動車）が 212 億ドル、海運が 95 億ドル、空運が 10 億ドル、鉄道が 9 億ドルと輸出では陸上輸送が圧倒している。陸運輸出の 95%はベトナム向けである。

図 2- 7　南寧税関区の貿易の推移（陸運）



（資料）中国貿易統計より作成

図 2-7 は南寧税関の陸運（自動車）貿易の推移をみたものである。南寧の陸運輸出は、2007 年頃から増え始めて、2012 年、2013 年に一気に拡大している。南寧税関区の輸出に占める陸運輸送の比率は、2000 年代半ばでは 30%を割り込んでいたが、リーマンショック以降に急増して 2009 年から 2012 年にかけて 50%に上昇し、2013 年には 70%に達した。

2015 年は 70%を切っている。

また、南寧税関区の国・地域別輸送モード別貿易（2015 年、表 2-9）では、輸出金額が大きな順でみると、海運が香港、ベトナム、米国、陸運ではベトナムが 9 割を占め、空運ではシンガポールとなっている。

表 2- 9　南寧税関区の国・地域別貿易（輸送モード別、2015 年）

①　輸出

（単位：100万ドル）

相手国	All	海上	航空	自動車	鉄道	その他
World	**32,696**	**9,507**	**1,033**	**21,223**	**903**	**30**
ASEAN10	**25,372**	**3,165**	**972**	**20,321**	**902**	**12**
インドネシア	**433**	432	0	0	-	0
マレーシア	**145**	143	0	2	-	0
フィリピン	**199**	199	0	-	-	0
シンガポール	**1,779**	791	972	15	-	0
タイ	**359**	340	0	17	-	2
カンボジア	**101**	94	-	7	-	0
ラオス	**24**	0	0	24	-	-
ミャンマー	**14**	14	-	0	-	-
ベトナム	**22,318**	1,150	0	20,256	902	9
香港	**2,472**	1,564	4	899	-	5
米国	**923**	916	1	3	-	3
インド	**717**	716	1	-	-	0

②輸入

（単位：100万ドル）

相手国	All	海上	航空	自動車	鉄道	その他
World	**25,329**	**19,633**	**1,804**	**3,876**	**1**	**16**
ASEAN10	**4,707**	**1,690**	**268**	**2,746**	**1**	**1**
インドネシア	**478**	403	1	75	-	0
マレーシア	**486**	267	11	208	-	0
フィリピン	**390**	379	0	11	-	0
シンガポール	**200**	175	3	22	-	0
タイ	**1,392**	198	20	1,174	-	0
カンボジア	**7**	4	-	3	-	0
ラオス	**23**	22	-	1	-	-
ミャンマー	**235**	1	234	-	-	0
ベトナム	**1,495**	240	0	1,253	1	1
香港	**608**	589	0	18	-	-
米国	**1,842**	1,815	27	1	-	0
インド	**43**	42	1	0	-	0

（資料）中国貿易統計より作成

他方、輸入では、海運が圧倒している。これは、石油、大豆、銅鉱等の資源輸入が大きいことによる。陸運輸入ではタイからの輸入が 11 億ドル、ベトナムが 12 億ドルである。タイからは、2015 年に記憶装置（HS847170）が 10.48 億ドル輸入されている。これは 2014 年には僅か 2.02 億ドルであった。ベトナムからの陸上輸入は、果実、綿糸等である。空運による輸入では台湾からの輸入（半導体デバイス）が大宗を占めている。

表 2- 10　南寧税関区の輸入（海運、2015 年）

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	270900	石油及び歴青油（原油）	4,224
2	120190	大豆－その他のもの	3,242
3	260300	銅鉱	2,824
4	270112	歴青炭	1,117
5	260111	鉄鉱（焼いた硫化鉄鉱を除く。）－凝結させてないもの	1,067
6	120510	菜種	537
7	250300	硫黄（昇華硫黄、沈降硫黄及びコロイド硫黄を除く。）	487
8	260800	亜鉛鉱	454
9	852990	第85.25項から第85.28項までの機器用部分品－その他のもの	442
10	260200	マンガン鉱及び含鉄マンガン鉱（マンガン含有量が20%以上）	355
11	720241	フェロクロム－炭素の含有量が全重量の4%超	335
12	740400	銅のくず	264
13	271112	液化－プロパン	256
14	271320	石油アスファルト	205
15	271113	液化－ブタン	179
16	071410	カッサバ芋	169
17	260400	ニッケル鉱	168
18	260700	鉛鉱	155
19	854233	集積回路－増幅器	143
20	310420	カリ肥料（鉱物性肥料及び化学肥料）－塩化カリウム	120
		小計	**16,743**
		総計	**19,633**

表 2- 11　南寧税関区の対タイ輸入（陸運－自動車）上位品目

（単位：100万ドル）

HS	品目名	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
_Total	**_Total**	**2**	**18**	**21**	**15**	**6**	**217**	**1,174**
847170	記憶装置	-	-	-	-	-	202	1,048
853400	印刷回路	-	-	-	-	-	6	56
080450	生鮮及び乾燥－グアバ、マンゴー及びマンゴスチン	0	2	-	-	-	-	56
847330	第84.71項の機械の部分品及び附属品	-	-	-	-	-	2	7
854233	集積回路－増幅器	0	10	14	8	5	5	3
081060	その他の果実（生鮮）－ドリアン	0	0	-	-	-	-	1

表 2- 12　南寧税関区の対ベトナム輸入（陸運－自動車）上位品目

（単位：100万ドル）

HS	品目名	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
_Total	**_Total**	**332**	**363**	**335**	**463**	**685**	**872**	**1,253**
081090	その他の果実（生鮮）－その他のもの	126	145	151	177	262	298	470
520512	綿糸（綿重量85%以上、縫糸及び小売用を除く。）－単糸（コームした繊維製のものを除く。）－232.56デシテックス以上714.29デシテックス未満	-	-	-	-	81	196	194
854442	その他の電気導体（使用電圧1,000ボルト以下）－接続子を取り付けてあるもの	-	-	-	-	-	18	81
851712	携帯回線網用その他の無線回線網用電話	-	-	-	-	-	-	67
520514	綿糸（綿重量85%以上、縫糸及び小売用を除く。）－単糸（コームした繊維製のものを除く。）－125デシテックス以上192.31デシテックス未満	0	-	0	-	15	46	49
940169	その他の腰掛け（木製フレーム）	15	19	23	22	61	79	47

表 2- 13　南寧税関区の対台湾輸入 2015 年

①総輸入

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	854140	光電性半導体デバイス及び発光ダイオード	1,190
2	854239	集積回路－その他のもの	683
3	854233	集積回路－増幅器	134
4	853225	紙コンデンサー及びプラスチックコンデンサー	125
5	853224	セラミックコンデンサー（多層）	118
6	854231	集積回路－プロセッサー及びコントローラー	103
	小計		**2,352**
	総計		**2,455**

②空運

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	854140	光電性半導体デバイス及び発光ダイオード	1,189
2	854239	集積回路－その他のもの	125
3	854233	集積回路－増幅器	68
	総計		**1,382**

（資料）表 2-10~13 まで、いずれも中国貿易統計

（5）中国の対ベトナム貿易と南寧税関区の対ベトナム貿易

表 2-14 は、中国の対ベトナム業種別財別輸出（2015 年）である。ベトナムの対中輸出金額の最大業種は電機（HS85）である。次に、一般機械、鉄鋼（HS72）、短繊維（HS55）、アルミニウム、車両（自動車、HS87）、アパレル（HS61,62）という順になっている。

電機の輸出額 129 億ドルのうち、64%は部品、24%は資本財が占めている。一般機械の輸出額 68 億ドルのうち 66%が資本財、33.5%が部品である。鉄鋼や短繊維は中間財の加工品に分類される。車両は、資本財に分類されているトラックが主となっている。消費財であるアパレルの輸出金額も大きい。

中国のベトナム輸出を財別にみると、素材が 4 億ドル、中間財が 424 億ドル、資本財が 117 億ドル、消費財が 121 億ドルと中間財輸出が最大となっている。

中国の対ベトナム輸入は 237 億ドル、このうち電機が 115 億ドルと 48%を占めている。

表 2- 14　中国の対ベトナム貿易（業種別・財別、2015 年）

①輸出

（単位：100万ドル）

HS2	2桁品目名	2015							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
85	電気機器	12,903	-	9,251	918	8,339	3,694	3,159	668
84	一般機械及び部品	6,819	-	2,287	-	2,287	4,655	4,511	145
72	鉄鋼	4,153	-	4,153	4,153	-	-	-	-
55	人造繊維の短繊維及びその織物	2,778	0	2,777	2,777	-	1	-	1
76	アルミニウム及びその製品	2,776	-	2,763	2,763	-	13	4	9
87	車両及び附属品	2,665	-	518	-	518	2,147	1,942	205
61	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。	2,441	-	-	-	-	2,441	-	2,441
60	メリヤス編物及びクロセ編物	2,315	-	2,315	2,315	-	-	-	-
90	光学機器	2,090	-	275	212	63	1,815	1,786	29
52	綿及び綿織物	2,001	27	1,971	1,971	-	4	-	4
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。	1,939	-	-	-	-	1,939	-	1,939
39	プラスチック及びその製品	1,717	0	1,420	1,420	-	297	-	297
69	陶磁製品	1,715	-	1,183	1,183	-	532	-	532
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに	1,659	55	1,604	1,604	-	-	-	-
73	鉄鋼製品	1,517	-	1,318	1,317	1	199	48	151
07	食用の野菜、根及び塊茎	1,479	-	-	-	-	1,479	-	1,479
54	人造繊維の長繊維並びに人造繊維の織物及びストリップその他こ	1,411	-	1,410	1,410	-	1	-	1
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに	1,035	-	799	798	1	236	56	180
64	履物及びゲートルその他これに類する物品並びにこれらの部分品	945	-	-	-	-	945	-	945
29	有機化学品	891	-	891	891	-	-	-	-
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	871	0	-	-	-	871	-	871
83	各種の卑金属製品	708	-	699	699	0	9	2	6
31	肥料	673	3	670	670	-	-	-	-
48	紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品	664	-	657	657	-	83	-	83
59	染み込ませ、塗布し、被覆し又は積層した紡織用繊維の織物類	661	-	661	628	33	0	-	0
68	石、プラスター、セメント、石綿、雲母その他これらに類する材料の	562	-	561	561	-	1	-	1
38	各種の化学工業生産品	476	0	299	299	-	176	-	176
小計		**59,864**	**85**	**38,484**	**27,247**	**11,243**	**21,535**	**11,507**	**10,162**
総計		**66,372**	**482**	**42,440**	**30,907**	**11,540**	**23,725**	**11,715**	**12,144**

②輸入

（単位：100万ドル）

HS2	2桁品目名	2015							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
85	電気機器	11,504	-	7,709	471	7,238	3,809	3,794	2,142
52	綿及び綿織物	1,456	19	1,438	1,438	-	-	-	-
84	一般機械及び部品	1,116	-	534	-	534	888	873	15
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに	993	972	20	20	-	-	-	-
64	履物及びゲートルその他これに類する物品並びにこれらの部分品	991	-	-	-	-	991	-	991
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	924	24	-	-	-	900	-	900
44	木材及びその製品並びに木炭	864	696	165	165	-	2	-	2
40	ゴム及びその製品	763	256	501	497	4	6	-	6
10	穀物	732	0	-	-	-	732	-	732
90	光学機器	388	-	215	120	95	173	159	14
07	食用の野菜、根及び塊茎	386	-	-	-	-	386	-	386
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。	379	-	-	-	-	379	-	379
61	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。	348	-	-	-	-	348	-	348
39	プラスチック及びその製品	336	46	246	246	-	44	-	44
41	原皮（毛皮を除く。）及び革	216	0	216	216	-	-	-	-
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに	196	-	18	18	0	179	1	177
小計		21,593	2,014	11,062	3,191	7,871	8,837	4,828	6,136
総計		23,797	2,350	12,420	4,435	7,986	9,369	4,831	6,666

（資料）中国貿易統計より作成

南寧税関区の業種・財別対ベトナム輸出

南寧税関区の対ベトナム輸出は、231 億ドル（2015 年）である。このうち、電機が 35 億ドル、衣類（HS61）が 21 億ドル、人造繊維（HS55）が 19 億ドル、車両（HS87）が 18 億ドル、衣類（HS62）が 18 億ドル、一般機械（HS84）が 15 億ドルが上位輸出品目である（表 2-15)。財別では、中間財が 105 億ドル、このうち加工品が 75 億ドル、部品が 29 億ドルである。最終財は 116 億ドル、このうち資本財が 40 億ドル、消費財が 76 億ドルである。

また、南寧税関区の対ベトナム輸出の業種別財別構成比では、加工品では繊維品が 35%超を占めてトップ、次に陶磁製品が 12.3%を占めている。光学機器も 6.8%と高い。部品では、電機が 74.1%を占めている。次に一般機械の 14.8%である。資本財は、車両が 36.8%、一般機械が 28.1%、電機が 22.8%と機械製品 87.7%を占めている。消費財は衣類で 52.1%と過半を占めている。（これらの財の詳細な製品については表 2-17 から表 2-20 を参照）

次に、中国の業種別財別対ベトナム輸出に占める南寧税関区のシェアを求めたのが表 2-16 である。中国の対ベトナム輸出に占める南寧税関区のシェアは 33.6%である。財別では、中間財が 24.5%、加工品 24.5%、部品 25.5%、最終財 49.3%、資本財 34.8%、消費財では 63.0%が中国のベトナム輸出に占める南寧税関区のシェアである。部品や加工品のシェアはそれほど大きくはないが、消費財のシェアは高い。加工品では、短繊維（HS55）の対ベトナム輸出の 70.5%を南寧税関区が占めている。同様に陶磁製品（HS69）が 78.6%、部品輸出では電機が 26.2%、一般機械が 19.0%、資本財では電機が 29.4%、車両（HS87）が 77.3%である。消費財は、メリヤス編み（HS61)、衣類（HS62)、野菜で比率が高い。

表 2- 15　南寧税関区の業種・財別対ベトナム貿易と構成比（2015 年）

①輸出

HS2	2桁品目名	輸出金額（南寧）100万ドル								南寧の業種別シェア（％）							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財	総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
07	食用の野菜、根及び塊茎	569	-	-	-	-	569	-	569	2.6	-	-	-	-	4.9	-	7.4
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮	333	0	-	-	-	333	-	333	1.5	0.0	-	-	-	2.8	-	4.3
12	採油用の種及び果実、各種の種及び果	76	76	-	-	-	-	-	-	0.3	65.1	-	-	-	-	-	-
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸	296	1	295	295	-	-	-	-	1.3	0.7	2.8	3.9	-	-	-	-
28	無機化学品及び貴金属、希土類金属、	46	-	46	46	-	-	-	-	0.2	-	0.4	0.6	-	-	-	-
29	有機化学品	25	-	25	25	-	-	-	-	0.1	-	0.2	0.3	-	-	-	-
31	肥料	115	1	113	113	-	-	-	-	0.5	1.3	1.1	1.5	-	-	-	-
32	染料	36	-	33	33	-	3	-	3	0.2	-	0.3	0.4	-	0.0	-	0.0
38	各種の化学工業生産品	88	-	82	82	-	6	-	6	0.4	-	0.8	1.1	-	0.0	-	0.1
39	プラスチック及びその製品	391	-	258	258	-	133	-	133	1.8	-	2.5	3.4	-	1.1	-	1.7
40	ゴム及びその製品	63	0	51	41	10	11	-	11	0.3	0.4	0.5	0.5	0.4	0.1	-	0.1
41	原皮（毛皮を除く。）及び革	11	0	11	11	-	-	-	-	0.1	0.2	0.1	0.1	-	-	-	-
42	革製品及び動物用装着具並びに旅行用	53	-	0	-	0	53	-	53	0.2	-	0.0	-	0.0	0.5	-	0.7
43	毛皮及び人造毛皮並びにこれらの製品	36	-	36	36	-	-	-	-	0.2	-	0.3	0.5	-	-	-	-
44	木材及びその製品並びに木炭	25	-	24	24	-	1	-	1	0.1	-	0.2	0.3	-	0.0	-	0.0
48	紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は	146	-	144	144	-	19	-	19	0.7	-	1.4	1.9	-	0.2	-	0.2
49	印刷した書籍、新聞、絵画その他の印刷	18	-	18	18	-	1	-	1	0.1	-	0.2	0.2	-	0.0	-	0.0
50	絹及び絹織物	0	-	0	0	-	-	-	-	0.0	-	0.0	0.0	-	-	-	-
51	羊毛、繊獣毛、粗獣毛及び馬毛の糸並	61	-	61	61	-	-	-	-	0.3	-	0.6	0.8	-	-	-	-
52	綿及び綿織物	553	-	553	553	-	0	-	0	2.5	-	5.3	7.3	-	0.0	-	0.0
53	その他の植物性紡織用繊維及びその織	3	-	3	3	-	-	-	-	0.0	-	0.0	0.0	-	-	-	-
54	人造繊維の長繊維並びに人造繊維の織	47	-	47	47	-	0	-	0	0.2	-	0.4	0.6	-	0.0	-	0.0
55	人造繊維の短繊維及びその織物	1,960	-	1,959	1,959	-	1	-	1	8.8	-	18.6	25.8	-	0.0	-	0.0
56	ウォッディング、フェルト、不織布及び特殊糸	138	-	138	138	-	-	-	-	0.6	-	1.3	1.8	-	-	-	-
57	じゅうたんその他の紡織用繊維の床用敷	24	-	-	-	-	24	-	24	0.1	-	-	-	-	0.2	-	0.3
58	特殊織物、タフテッド織物類、レース、つづ	62	-	36	36	-	26	-	26	0.3	-	0.3	0.5	-	0.2	-	0.3
59	染み込ませ、塗布し、被覆し又は積層した	106	-	106	98	7	-	-	-	0.5	-	1.0	1.3	0.3	-	-	-
60	メリヤス編物及びクロセ編物	478	-	478	478	-	-	-	-	2.1	-	4.5	6.3	-	-	-	-
61	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又は	2,187	-	-	-	-	2,187	-	2,187	9.8	-	-	-	-	18.7	-	28.6
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又は	1,846	-	-	-	-	1,846	-	1,846	8.3	-	-	-	-	15.8	-	24.1
63	紡織用繊維のその他の製品、セット、中古	211	-	0	0	-	210	-	210	0.9	-	0.0	0.0	-	1.8	-	2.7
64	履物及びゲートルその他これに類する物品	625	-	-	-	-	625	-	625	2.8	-	-	-	-	5.3	-	8.2
68	石、プラスター、セメント、石綿、雲母その	157	-	157	157	-	0	-	0	0.7	-	1.5	2.1	-	0.0	-	0.0
69	陶磁製品	1,390	-	930	930	-	459	-	459	6.2	-	8.8	12.3	-	3.9	-	6.0
70	ガラス及びその製品	180	-	96	96	-	84	-	84	0.8	-	0.9	1.3	-	0.7	-	1.1
72	鉄鋼	75	-	75	75	-	-	-	-	0.3	-	0.7	1.0	-	-	-	-
73	鉄鋼製品	518	-	389	388	0	129	18	111	2.3	-	3.7	5.1	0.0	1.1	0.4	1.5
74	銅及びその製品	3	-	3	3	-	0	-	0	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0
76	アルミニウム及びその製品	70	-	69	69	-	1	0	1	0.3	-	0.7	0.9	-	0.0	0.0	0.0
82	卑金属工具	332	-	71	-	71	261	81	179	1.5	-	0.7	-	2.4	2.2	2.0	2.3
83	各種の卑金属製品	443	-	441	441	0	1	1	0	2.0	-	4.2	5.8	0.0	0.0	0.0	0.0
84	一般機械及び部品	1,598	-	436	-	436	1,164	1,145	19	7.2	-	4.1	-	14.8	10.0	28.1	0.3
85	電気機器	3,565	-	2,403	222	2,181	1,163	928	269	16.0	-	22.8	2.9	74.1	9.9	22.8	3.5
87	車両及び附属品	1,858	-	230	-	230	1,627	1,502	125	8.3	-	2.2	-	7.8	13.9	36.8	1.6
90	光学機器	407	-	10	3	7	398	380	17	1.8	-	0.1	0.0	0.2	3.4	9.3	0.2
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート	570	-	512	512	0	58	9	49	2.6	-	4.9	6.8	0.0	0.5	0.2	0.6
95	がん具、遊戯用具及び運動用具並びに	55	-	1	1	-	55	7	48	0.2	-	0.0	0.0	-	0.5	0.2	0.6
96	雑品	195	-	59	59	-	136	3	133	0.9	-	0.6	0.8	-	1.2	0.1	1.7
総計		**22,318**	**117**	**10,525**	**7,581**	**2,944**	**11,696**	**4,078**	**7,653**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**

②輸入

HS2	2桁品目名	輸入金額（南寧）100万ドル								南寧の業種別シェア（％）							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財	総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
07	食用の野菜、根及び塊茎	54	-	-	-	-	54	-	54	3.6	-	-	-	-	6.6	-	7.8
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	524	-	-	-	-	524	-	524	35.0	-	-	-	-	63.2	-	75.5
10	穀物	23	-	-	-	-	23	-	23	1.5	-	-	-	-	2.7	-	3.3
11	穀粉、加工穀物、麦芽、でん粉、イヌリン及び小麦グルテン	14	-	14	14	-	-	-	-	0.9	-	2.6	2.7	-	-	-	-
23	食品工業において生ずる残留物及びくず並びに調製飼料	18	0	18	18	-	-	-	-	1.2	0.0	3.4	3.6	-	-	-	-
26	鉱石、スラグ及び灰	24	24	-	-	-	-	-	-	1.6	18.4	-	-	-	-	-	-
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	73	73	-	-	-	-	-	-	4.9	57.1	-	-	-	-	-	-
38	各種の化学工業生産品	20	-	20	20	-	-	-	-	1.3	-	3.7	3.8	-	-	-	-
40	ゴム及びその製品	31	0	30	30	-	0	-	0	2.1	0.3	5.6	5.8	-	0.0	-	0.0
44	木材及びその製品並びに木炭	47	20	28	28	-	0	-	0	3.2	15.3	5.1	5.3	-	0.0	-	0.0
52	綿及び綿織物	310	6	304	304	-	-	-	-	20.7	4.3	56.5	58.6	-	-	-	-
70	ガラス及びその製品	12	-	12	12	-	-	-	-	0.8	-	2.2	2.3	-	-	-	-
85	電気機器	234	-	101	81	19	134	134	-	15.7	-	18.6	15.7	97.9	16.2	99.5	-
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに類する詰物をした物品並びにランプその他の照明器具（他の類に該当するものを除く。）及びイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品並びにプレハブ建築物	73	-	-	-	-	73	0	73	4.9	-	-	-	-	8.8	0.0	10.5
総計		**1,495**	**128**	**539**	**519**	**20**	**828**	**135**	**694**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**	**100.0**

（資料）中国貿易統計より作成

表 2- 16　中国の業種・財別対ベトナム輸出と南寧税関区が占めるシェア

①輸出

HS2	2桁品目名	輸出金額（全税関）								全税関に占める南寧のシェア（%）							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財	総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
07	食用の野菜、根及び塊茎	1,479	-	-	-	-	1,479	-	1,479	38.5	-	-	-	-	38.5	-	38.5
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮	871	0	-	-	-	871	-	871	38.2	1.2	-	-	-	38.2	-	38.2
12	採油用の種及び果実、各種の種及び果	153	153	-	-	-	-	-	-	49.8	49.8	-	-	-	-	-	-
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸	1,659	55	1,604	1,604	-	-	-	-	17.8	1.4	18.4	18.4	-	-	-	-
28	無機化学品及び貴金属、希土類金属、	384	-	384	384	-	-	-	-	11.9	-	11.9	11.9	-	-	-	-
29	有機化学品	891	-	891	891	-	-	-	-	2.8	-	2.8	2.8	-	-	-	-
31	肥料	673	3	670	670	-	-	-	-	17.0	54.7	16.9	16.9	-	-	-	-
32	染料	327	-	323	323	-	3	-	3	11.0	-	10.2	10.2	-	82.3	-	82.3
38	各種の化学工業生産品	476	0	299	299	-	176	-	176	18.4	-	27.4	27.4	-	3.2	-	3.2
39	プラスチック及びその製品	1,717	0	1,420	1,420	-	297	-	297	22.8	-	18.2	18.2	-	44.9	-	44.9
40	ゴム及びその製品	313	5	288	137	151	19	-	19	20.1	8.4	17.8	29.8	6.9	58.3	-	58.3
41	原皮（毛皮を除く。）及び革	120	0	120	120	-	-	-	-	9.4	100.0	9.2	9.2	-	-	-	-
42	革製品及び動物用装着具並びに旅行用	132	-	8	-	8	132	-	132	40.0	-	3.4	-	3.4	40.0	-	40.0
43	毛皮及び人造毛皮並びにこれらの製品	200	-	41	41	-	160	-	160	17.7	-	87.5	87.5	-	-	-	-
44	木材及びその製品並びに木炭	234	4	228	228	-	2	-	2	10.6	-	10.6	10.6	-	30.6	-	30.6
48	紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は	664	-	657	657	-	83	-	83	22.0	-	22.0	22.0	-	22.5	-	22.5
49	印刷した書籍、新聞、絵画その他の印刷	37	-	26	26	-	11	-	11	50.1	-	67.3	67.3	-	8.5	-	8.5
50	絹及び絹織物	45	0	45	45	-	0	-	0	0.3	-	0.3	0.3	-	-	-	-
51	羊毛、繊獣毛、粗獣毛及び馬毛の糸並び	195	0	194	194	-	0	-	0	31.2	-	31.2	31.2	-	-	-	-
52	綿及び綿織物	2,001	27	1,971	1,971	-	4	-	4	27.6	-	28.0	28.0	-	8.3	-	8.3
53	その他の植物性紡織用繊維及びその織物	69	-	69	69	-	-	-	-	4.7	-	4.7	4.7	-	-	-	-
54	人造繊維の長繊維並びに人造繊維の織	1,411	-	1,410	1,410	-	1	-	1	3.3	-	3.3	3.3	-	14.0	-	14.0
55	人造繊維の短繊維及びその織物	2,778	0	2,777	2,777	-	1	-	1	70.5	-	70.5	70.5	-	70.2	-	70.2
56	ウォッディング、フェルト、不織布及び特殊糸	328	-	328	328	-	-	-	-	42.1	-	42.1	42.1	-	-	-	-
57	じゅうたんその他の紡織用繊維の床用敷	65	-	-	-	-	65	-	65	37.0	-	-	-	-	37.0	-	37.0
58	特殊織物、タフテッド織物類、レース、つづ	324	-	298	298	-	26	-	26	19.2	-	12.0	12.0	-	100.0	-	100.0
59	染み込ませ、塗布し、被覆し又は積層した	661	-	661	628	33	0	-	0	16.0	-	16.0	15.6	22.7	-	-	-
60	メリヤス編物及びクロセ編物	2,315	-	2,315	2,315	-	-	-	-	20.6	-	20.6	20.6	-	-	-	-
61	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又は	2,441	-	-	-	-	2,441	-	2,441	89.6	-	-	-	-	89.6	-	89.6
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又は	1,939	-	-	-	-	1,939	-	1,939	95.2	-	-	-	-	95.2	-	95.2
63	紡織用繊維のその他の製品、セット、中古	313	1	10	10	-	302	-	302	67.3	-	4.7	4.7	-	69.5	-	69.5
64	履物及びゲートルその他これに類する物品	945	-	-	-	-	945	-	945	66.2	-	-	-	-	66.2	-	66.2
68	石、プラスター、セメント、石綿、雲母その	562	-	561	561	-	1	-	1	27.9	-	27.9	27.9	-	2.3	-	2.3
69	陶磁製品	1,715	-	1,183	1,183	-	532	-	532	81.0	-	78.6	78.6	-	86.4	-	86.4
70	ガラス及びその製品	397	1	276	276	-	120	-	120	45.3	-	34.6	34.6	-	70.2	-	70.2
72	鉄鋼	4,153	-	4,153	4,153	-	-	-	-	1.8	-	1.8	1.8	-	-	-	-
73	鉄鋼製品	1,517	-	1,318	1,317	1	199	48	151	34.1	-	29.5	29.5	14.2	64.8	37.2	73.6
74	銅及びその製品	235	-	233	233	-	8	-	8	1.2	-	1.1	1.1	-	5.8	-	5.8
76	アルミニウム及びその製品	2,776	-	2,763	2,763	-	13	4	9	2.5	-	2.5	2.5	-	7.5	3.8	9.2
82	卑金属工具	444	-	129	-	129	315	111	204	74.7	-	55.2	-	55.2	82.7	73.3	87.8
83	各種の卑金属製品	708	-	699	699	0	9	2	6	62.6	-	63.2	63.2	23.7	15.6	37.3	6.8
84	一般機械及び部品	6,819	-	2,287	-	2,287	4,655	4,511	145	23.4	-	19.0	-	19.0	25.0	25.4	13.4
85	電気機器	12,903	-	9,251	918	8,339	3,694	3,159	668	27.6	-	26.0	24.1	26.2	31.5	29.4	40.3
87	車両及び附属品	2,665	-	518	-	518	2,147	1,942	205	69.7	-	44.4	-	44.4	75.8	77.3	61.2
90	光学機器	2,090	-	275	212	63	1,815	1,786	29	19.5	-	3.5	1.4	10.6	21.9	21.3	59.6
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート	1,035	-	799	798	1	236	56	180	55.1	-	64.0	64.1	11.8	24.6	15.4	27.4
95	がん具、遊戯用具及び運動用具並びにこ	169	-	21	21	-	169	25	144	32.6	-	3.7	3.7	-	32.6	27.3	33.5
96	雑品	379	-	192	192	-	187	5	182	51.5	-	30.8	30.8	-	72.8	70.1	72.9
総計		**66,372**	**482**	**42,440**	**30,907**	**11,540**	**23,725**	**11,715**	**12,144**	**33.6**	**24.2**	**24.8**	**24.5**	**25.5**	**49.3**	**34.8**	**63.0**

②輸入

HS2	2桁品目名	輸入金額（全税関）								全税関に占める南寧のシェア（%）							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財	総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
07	食用の野菜、根及び塊茎	386	-	-	-	-	386	-	386	14.1	-	-	-	-	14.1	-	14.1
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	924	24	-	-	-	900	-	900	56.7	-	-	-	-	58.2	-	58.2
10	穀物	732	0	-	-	-	732	-	732	3.1	-	-	-	-	3.1	-	3.1
11	穀粉、加工穀物、麦芽、でん粉、イヌリン及び小麦グルテン	184	-	184	184	-	-	-	-	7.6	-	7.6	7.6	-	-	-	-
23	食品工業において生ずる残留物及びくず並びに調製飼料	118	2	116	116	-	0	-	0	15.6	2.0	15.9	15.9	-	-	-	-
26	鉱石、スラグ及び灰	170	170	-	-	-	-	-	-	13.9	13.9	-	-	-	-	-	-
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	993	972	20	20	-	-	-	-	7.4	7.5	-	-	-	-	-	-
38	各種の化学工業生産品	64	0	64	64	-	0	-	0	30.5	-	30.7	30.7	-	-	-	-
40	ゴム及びその製品	763	256	501	497	4	6	-	6	4.0	0.1	6.0	6.1	-	0.6	-	0.6
44	木材及びその製品並びに木炭	864	696	165	165	-	2	-	2	5.5	2.8	16.6	16.6	-	1.9	-	1.9
52	綿及び綿織物	1,456	19	1,438	1,438	-	-	-	-	21.3	29.5	21.2	21.2	-	-	-	-
70	ガラス及びその製品	117	-	113	113	-	4	-	4	10.3	-	10.7	10.7	-	-	-	-
85	電気機器	11,504	-	7,709	471	7,238	3,809	3,794	2,142	2.0	-	1.3	17.3	0.3	3.5	3.5	-
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに類する詰物をした物品並びにランプその他の照明器具（他の類に該当するものを除く。）及びイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品並びにプレハブ建築物	196	-	18	18	0	179	1	177	37.0	-	-	-	-	40.7	2.1	41.0
総計		**23,797**	**2,350**	**12,420**	**4,435**	**7,986**	**9,369**	**4,831**	**6,666**	**6.3**	**5.5**	**4.3**	**11.7**	**0.2**	**8.8**	**2.8**	**10.4**

（資料）中国貿易統計より作成

表 2- 17　南寧税関区の対ベトナム加工品輸出（上位品目、2015 年）

①HS55

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	551341	合成繊維の短繊維の織物（短繊維重量が85%未満、大部分が綿、重量1平方mにつき170g以下）－なせんしたもの－ポリエステルの短繊維（平織り）	996
2	551622	再生繊維又は半合成繊維の短繊維の織物－短繊維の重量が85%未満で、大部分が人造繊維の長繊維－浸染したもの	710
3	551321	合成繊維の短繊維の織物（短繊維重量が85%未満、大部分が綿、重量1平方mにつき170g以下）－浸染したもの－ポリエステルの短繊維（平織り）	162
4	551211	合成繊維の短繊維の織物－ポリエステルの短繊維の重量が85%以上－漂白してないもの及び漂白したもの	44
5	551219	合成繊維の短繊維の織物－ポリエステルの短繊維の重量が85%以上－その他のもの	36
小計			**1,947**
総計			**1,959**

②HS69

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	690890	陶磁製の舗装用品及び炉用又は壁用のタイル並びに陶磁製のモザイクキューブ（うわぐすりを施したもの）－その他のもの	514
2	690790	陶磁製の舗装用品及び炉用又は壁用のタイル（うわぐすりを施したものを除く。）並びに陶磁製のモザイクキューブ－その他のもの	404
3	690220	耐火れんが、耐火ブロック、耐火タイル他建設用陶磁製耐火製品－アルミナ（Al2O3）若しくはシリカ（SiO2）又はこれらの相互の混合物若しくは化合物の含有量が全重量の50%を超えるもの	6
小計			**923**
総計			**930**

③HS73

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	732410	ステンレス鋼製の台所用流し及び洗面台	82
2	731815	その他のねじ及びボルト	51
3	730890	構造物及びその部分品（鉄鋼製）並びに構造物用に加工した鉄鋼製の板、棒、形材、管－その他のもの	39
4	731511	連接リンクチェーン及びその部分品－ローラーチェーン	33
5	730729	鉄鋼製の管用継手－その他のもの（ステンレス鋼製）－その他のもの	27
6	731814	セルフタッピングスクリュー	15
7	730799	鉄鋼製の管用継手－その他のもの	15
8	730630	鉄鋼製のその他の管及び中空の形材－その他の溶接管（鉄製又は非合金鋼製で、横断面が円形）	10
9	732010	板ばね及びそのばね板	9
10	732690	その他の鉄鋼製品－その他のもの	9
11	731816	ナット	9
12	732190	鉄鋼製のストーブ、レンジ、炉、調理用加熱器、肉焼き器、火鉢、ガスこんろ、皿温め器（家庭用）－部分品	7
13	732490	衛生用品及びその部分品（鉄鋼製）－その他のもの	7
14	730439	鉄鋼製の管及び中空の形材－その他のもの（鉄製又は非合金鋼製で、横断面が円形）－その他のもの	6
15	730840	足場用、枠組み用又は支柱用の物品	4
小計			**322**
総計			**388**

（資料）中国貿易統計より作成

表 2- 18　南寧税関区の対ベトナム部品輸出（上位品目、2015 年）

①HS84

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	848180	コック、弁－その他の物品	101
2	848210	玉軸受	47
3	847330	第84.71項の機械の部分品及び附属品	34
4	848340	歯車及び歯車伝動機、ボールスクリュー、ローラースクリュー並びにギヤボックスその他の変速機	29
5	840999	第84.07項又は第84.08項のエンジンの部分品－その他のもの	26
6	843999	繊維素繊維を原料とするパルプの製造機械及び紙又は板紙の製造用又は仕上げ用の機械－部分品－その他のもの	16
7	848390	単独で提示する歯付きホイール、チェーンスプロケット他伝動装置の構成部品及び部分品	13
8	847990	機械類（固有の機能を有するもの）－部分品	12
9	843139	部分品－第84.28項の機械のもの－その他のもの	12
10	848190	コック、弁－部分品	11
11	848410	ガスケットその他これに類するジョイント	11
12	840810	ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）－船舶推進用エンジン	10
13	848110	減圧弁	10
14	840820	ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）－第87類の車両の駆動に使用する種類のエンジン	8
15	840991	第84.07項又は第84.08項のエンジンの部分品－ピストン式火花点火内燃機関用	8
16	841590	エアコンディショナー－部分品	8
17	846799	部分品－その他のもの	7
18	848310	伝動軸及びクランク	7
19	847490	選別機、ふるい分け機、分離機、洗浄機、破砕機、粉砕機、混合機及び捏和機、凝結機及び成形機並びに鋳物用砂型の造型機－部分品	5
20	841090	液体タービン及び水車並びにこれらの調速機－部分品	4
小計			**379**
総計			**436**

②HS85

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	851770	電話機及びその他の機器（音声、画像その他のデータを送受信するもの）－部分品	913
2	853400	印刷回路	371
3	853310	固定式炭素抵抗器	257
4	850760	リチウム・イオン蓄電池	158
5	850300	第85.01項又は第85.02項の機械用部分品	77
6	850740	ニッケル・鉄蓄電池	64
7	853931	熱陰極蛍光放電管	55
8	851890	マイクロホン及びそのスタンド、拡声器、ヘッドホン及びイヤホン、マイクロホンと拡声器を組み合わせたもの、可聴周波増幅器並びに電気式音響増幅装置－部分品	38
9	853610	ヒューズ	34
10	851220	その他の照明用又は可視信号用機器	33
11	854140	光電性半導体デバイス及び発光ダイオード	22
12	852990	第85.25項から第85.28項までの機器用部分品－その他のもの	17
13	853650	その他のスイッチ	15
14	853710	電気制御用又は配電用の盤、パネル、コンソール、机、キャビネット等及び数値制御用の機器－使用電圧1,000ボルト以下	13
15	853720	電気制御用又は配電用の盤、パネル、コンソール、机、キャビネット等及び数値制御用の機器－使用電圧1,000ボルト超	12
16	854110	ダイオード（光電性ダイオード及び発光ダイオードを除く。）	10
17	850750	ニッケル・水素蓄電池	8
18	853321	その他の固定式抵抗器－容量20W以下	8
19	854239	集積回路－その他のもの	8
20	853641	継電器－使用電圧60ボルト以下	7
小計			**2,118**
総計			**2,181**

③HS87

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	871410	部分品及び附属品－モーターサイクル	70
2	870600	原動機付きシャシ（第87.01項から第87.05項までの自動車用）	27
3	870899	部分品及び附属品（自動車用）－その他のもの	23
4	870850	駆動軸及び非駆動軸並びに部分品	23
5	870830	ブレーキ及びサーボブレーキ並びに部分品	12
6	870891	ラジエーター及びその部分品	9
7	870870	車輪並びにその部分品及び附属品	8
8	871499	部分品及び附属品（第87.11項から第87.13項までの車両のもの）－その他のもの	8
9	870829	車体のその他の部分品及び附属品－その他のもの	8
10	870880	懸架装置及びその部分品	7
11	870840	ギヤボックス及びその部分品	7
12	871493	ハブ及びフリーホイール	4
13	870893	クラッチ及びその部分品	4
14	870894	ハンドル、ステアリングコラム及びステアリングボックス並びに部分品	4
15	871496	ペダル及びギヤクランク並びに部分品	3
16	871491	フレーム体及び前ホーク並びに部分品	3
17	870790	車体（第87.01項から第87.05項までの自動車用）－その他のもの	3
18	871494	ブレーキ及び部分品	2
19	870892	消音装置（マフラー）及び排気管並びに部分品	1
20	871690	トレーラー及びセミトレーラー並びにその他の車両－部分品	1
小計			**228**
総計			**230**

（資料）中国貿易統計より作成

表 2- 19　南寧税関区の対ベトナム資本財輸出（上位品目、2015 年）

①HS84

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	848071	ゴム又はプラスチックの成形用型－射出式又は圧縮式	47
2	842481	その他の噴射用、散布用又は噴霧用の機器（液体用又は粉用）－農業用又は園芸用	42
3	846599	木材、コルク、骨、硬質ゴム、硬質プラスチック等硬質物の加工機械－その他のもの	41
4	842420	スプレーガン	39
5	847989	その他の機械類－その他のもの	35
6	847420	破砕機及び粉砕機	32
7	846596	ひき割り機、薄切り機及び削り機	32
8	846729	手持工具－電気式の原動機を自蔵－その他のもの	31
9	846591	のこ盤	31
10	843920	紙又は板紙の製造機械	30
11	847130	携帯用の自動データ処理機械（重量10kg以下で、少なくとも中央処理装置、キーボード及びディスプレイから成るもの）	30
12	842951	フロントエンド型ショベルローダー	27
13	841480	真空ポンプ、気体圧縮機及びファン並びに換気用又は循環用のフード（ファンを自蔵するもの）－その他のもの	25
14	847930	プレスその他の木材又はコルクの処理用機械	23
15	846150	金切り盤及び切断機	20
16	841370	その他の遠心ポンプ	18
17	840790	ピストン式火花点火内燃機関（往復動機関及びロータリーエンジン）－その他のエンジン	17
18	844110	切断機	17
19	842542	ジャッキ及び車両持上げ用－その他のジャッキ及びホイスト（液圧式）	16
20	843010	くい打ち機及びくい抜き機	16
小計			**571**
総計			**1,145**

②HS85

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	853224	セラミックコンデンサー（多層）	450
2	850440	スタティックコンバーター	91
3	853225	紙コンデンサー及びプラスチックコンデンサー	41
4	850152	その他の多相交流電動機－出力750W超75kW以下	34
5	854370	電気機器（固有の機能を有するもの）－その他の機器	32
6	851830	ヘッドホン及びイヤホン並びにマイクロホンと拡声器を組み合わせたもの	31
7	852871	テレビジョン受像機器－ビデオディスプレイ又はスクリーンを自蔵するよう設計されていないもの	25
8	850220	発電機（ピストン式火花点火内燃機関とセットにしたもの）	21
9	851580	金属又はサーメットの熱吹付け用電気機器－その他の機器	19
10	851712	携帯回線網用その他の無線回線網用電話	18
11	851821	単一型拡声器（エンクロージャーに取り付けたもの）	18
12	851810	マイクロホン及びそのスタンド	17
13	851822	複数型拡声器（同一のエンクロージャーに取り付けたもの）	11
14	853120	表示盤（液晶デバイス又は発光ダイオード自蔵）	9
15	851762	音声、画像その他のデータを受信、変換、送信又は再生するための機械	9
16	853180	電気式の音響信号用又は可視信号用機器－その他の機器	9
17	852580	テレビジョンカメラ、デジタルカメラ及びビデオカメラレコーダー	8
18	851531	アーク溶接機器（金属用）－全自動式又は半自動式	8
19	850239	発電機（その他の原動機とセットにしたもの）－その他のもの	7
20	850131	その他の直流電動機及び直流発電機－出力750W以下	7
小計			**866**
総計			**928**

（資料）中国貿易統計より作成

表 2- 20　南寧税関区の対ベトナム消費財輸出（上位品目、2015 年）

①HS61

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	610432	女子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ジャケット及びブレザー－綿製	477
2	611030	ジャージー、プルオーバー、カーディガン、ベスト（メリヤス編み又はクロセ編み）－人造繊維製	343
3	610433	女子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ジャケット及びブレザー－合成繊維製	335
4	610332	男子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ジャケット及びブレザー－綿製	169
5	610462	女子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ズボン、胸当てズボン、半ズボン及びショーツ－綿製	142
6	611020	ジャージー、プルオーバー、カーディガン、ベスト（メリヤス編み又はクロセ編み）－綿製	127
7	611595	ストッキング、ソックスその他の靴下類（メリヤス編み又はクロセ編み）－綿製	96
8	610333	男子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ジャケット及びブレザー－合成繊維製	92
9	611596	ストッキング、ソックスその他の靴下類（メリヤス編み又はクロセ編み）－合成繊維製	90
10	610442	女子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ドレス－綿製	80
11	610822	女子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ブリーフ及びパンティー人造繊維製	76
12	611692	手袋、ミトン及びミット（メリヤス編み又はクロセ編み）－綿製	43
13	611710	その他の衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編み）－ショール、スカーフ、マフラー、マンティーラ、ベール等	26
14	611120	乳児用の衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編み）－綿製	13
15	610343	男子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ズボン、胸当てズボン、半ズボン及びショーツ－合成繊維製	13
16	611693	手袋、ミトン及びミット（メリヤス編み又はクロセ編み）－合成繊維製	9
17	610821	女子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ブリーフ及びパンティー綿製	9
18	610463	女子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ズボン、胸当てズボン、半ズボン及びショーツ－合成繊維製	8
19	611790	その他の衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編み）－部分品	8
20	610342	男子用（メリヤス編み又はクロセ編み）－ズボン、胸当てズボン、半ズボン及びショーツ－綿製	7
小計			**2,162**
総計			**2,187**

②HS62

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	620432	女子用－ジャケット及びブレザー－綿製	320
2	620443	女子用－ドレス－合成繊維製	316
3	620433	女子用－ジャケット及びブレザー－合成繊維製	263
4	620462	女子用－ズボン、胸当てズボン、半ズボン及びショーツ－綿製	255
5	621210	ブラジャー	231
6	620292	女子用のアノラック、ウインドチーター、ウインドジャケット－綿製	137
7	620342	男子用－ズボン、胸当てズボン、半ズボン及びショーツ－綿製	63
8	620640	女子用のブラウス、シャツ及びシャツブラウス－人造繊維製	51
9	620193	男子用のアノラック、ウインドチーター、ウインドジャケット－人造繊維製	40
10	620192	男子用のアノラック、ウインドチーター、ウインドジャケット－綿製	33
11	620463	女子用－ズボン、胸当てズボン、半ズボン及びショーツ－合成繊維製	30
12	620332	男子用－ジャケット及びブレザー－綿製	25
13	620442	女子用－ドレス－綿製	24
14	620452	女子用－スカート及びキュロットスカート－綿製	18
15	620333	男子用－ジャケット及びブレザー－合成繊維製	13
16	621430	ショール、スカーフ、マフラー、マンティーラ、ベール等－合成繊維製	11
17	620453	女子用－スカート及びキュロットスカート－合成繊維製	4
18	620293	女子用のアノラック、ウインドチーター、ウインドジャケット－人造繊維製	3
19	620343	男子用－ズボン、胸当てズボン、半ズボン及びショーツ－合成繊維製	2
20	620821	女子用－ナイトドレス及びパジャマ－綿製	2
小計			**1,842**
総計			**1,846**

③HS84

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	841451	卓上用、床用、壁用、窓用、天井用又は屋根用のファン（出力125W以下の電動機を自蔵するもの）	16
2	845210	家庭用ミシン	1
3	843311	芝生用、公園用又は運動場用草刈機－動力駆動式のもの	1
小計			**18**
総計			**19**

④HS85

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	850640	一次電池－酸化銀使用	157
2	852871	テレビジョン受像機器－ビデオディスプレイ又はスクリーンを自蔵するよう設計されていないもの	25
3	851679	その他の電熱機器－その他のもの	24
4	851660	その他のオーブン並びにクッカー、加熱調理板、煮沸リング、グリル及びロースター	18
5	853922	その他のフィラメント電球－その他のもの（出力200W以下、使用電圧100ボルト超）	14
6	852580	テレビジョンカメラ、デジタルカメラ及びビデオカメラレコーダー	8
7	851631	ヘアドライヤー	4
8	850980	家庭用電気機器（電動装置自蔵）－その他の機器	3
9	851632	電熱式の調髪用機器－その他の調髪用機器	2
10	851020	バリカン	2
小計			**257**
総計			**269**

⑤HS87

（単位：100万ドル）

RANK	HS	6桁品目名	金額
1	871190	モーターサイクル、補助原動機付きの自転車及びサイドカー－その他のもの	102
2	871200	自転車（原動機付きのものを除く。）	22
小計			**124**
総計			**125**

（資料）中国貿易統計より作成

3. 昆明税関区の貿易

（1）雲南省

昆明税関区がある雲南省は、雲貴高原中部に位置し、市内の海抜は 1,891 メートル、三方を山に囲まれ、南は滇池と呼ばれる大湖に面する。ミャンマー、ラオス、ベトナムの 3 か国と国境を接している。国境線総延長は 4,060km（中国－ミャンマー国境 1997km、中国－ラオス国境 710km、中国－ベトナム国境 1,353km）である。国境州のうち文山、紅河、普洱の 3 州・市がベトナムのハザン、ラオカイ、ライチャウ省と国境を接している。また、シーサンパンナと普洱の 2 州とラオスのポンサリー、ウドムサイ、ルアンナムター州が国境を接している。ミャンマーとは徳宏、保山、臨滄、怒江、シーサンパンナ、普洱の 6 州・市とミャンマーのシャン州とカチン州が国境を接している。国境を中心にして昆明税関区には 23 の税関事務所がある（図 2-8）。

広西チワン自治区の対 ASEAN 貿易は、輸出の約 7 割が対ベトナムであり、雲南省の対 ASEAN 貿易がミヤンマー、ベトナム、タイ、ラオスと分散している。中でもミャンマー貿易が過半を占めている。中国とミャンマーの貿易の中心は、ムセ（ミャンマー）と瑞麗（中国）の国境貿易である。

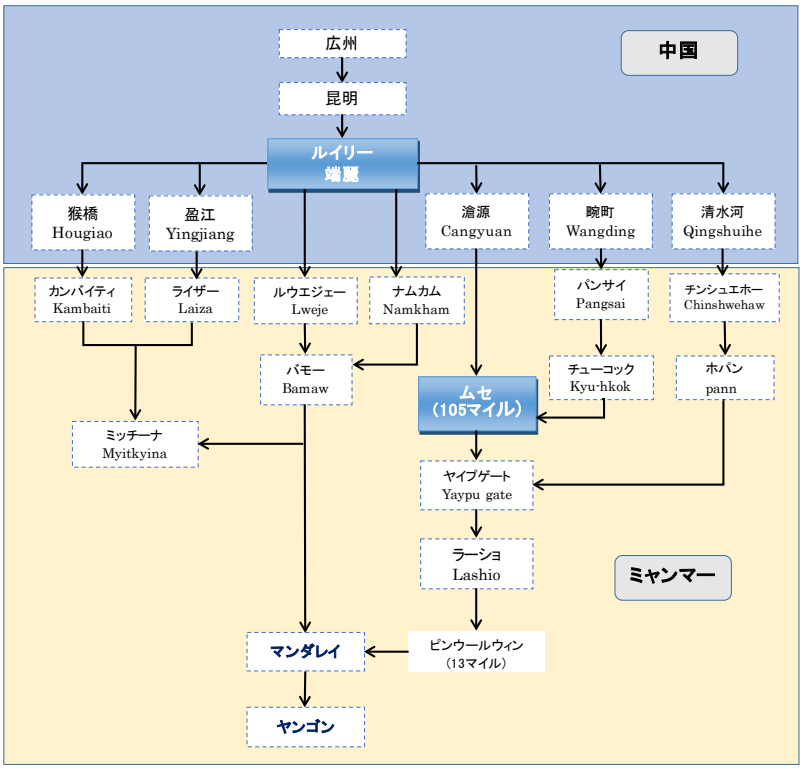
図 2- 8　昆明税関所在地

（出所）昆明税関

1988 年に中国とミャンマーの国境貿易が合法化された後、両国の間で「国境貿易協定」が締結され、5 箇所の国境貿易拠点が設置されたことで貿易額は大きく伸びた。1998 年には、ムセ国境貿易の輸出入手続きがワンストップ・サービスとして一本化された。ミャンマー政府貿易局は、ミャンマー・中国間の貿易のための特定国境貿易区を設けている。これにはムセ（Muse）貿易区、ミャワディ（Myawaddy）貿易区が含まれる。

ミャンマー中国の国境貿易で最も貿易量が多いムセ（ミャンマー）と瑞麗（中国）の国境貿易は、ミャンマー北部の物流ハブであるマンダレーから国道 3 号線を走り、シャン州ラーショを経由して山岳道路を進み、ムセ郊外にある通称「105 マイル」と呼ばれるチェックポイントに着き、ここで検問、通関手続きを受ける。ここから先が 2006 年にミャンマー政府により指定されたムセ国境貿易区で、範囲は約 300 平方キロに及ぶ。

図 2- 9　中国・ミャンマー国境貿易ルート



（出所）筆者作成

中国－ミャンマー貿易のミャンマー側の公式国境貿易所は、ライザー（Laiza）、ルウエジェー（Lweje）、チンシュエホー（Chinshwehaw）、カンバイティ（Kambaiti）がある。商品検査所もミャンマー政府によって、シャン（Shan）州センウィー（Hsenwi）ラーショ

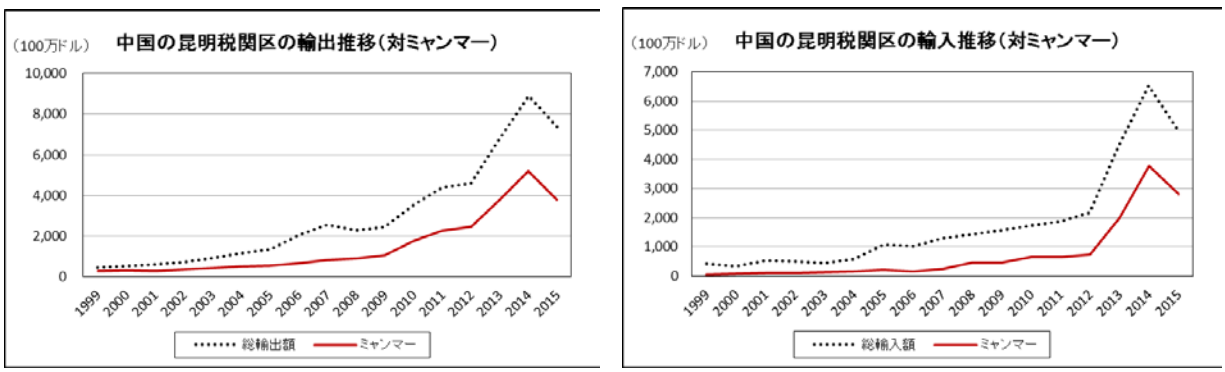
（Lashio）－ムセ・ルートのヤイプ（Yaypu）、モン（Mon）州チャイクト（Kyaikhto）のヤンゴン－ミャワディ・ルートのマヤンチャウン（Mayanchaung）に設けられている。他方で、中国製品は非公式貿易（密輸など）を通じてミャンマーに流入している。その大半は、多くの未確認入国所で盛んに行われている。

中国から複数のルートで国境を越えてミャンマーに中国製品が流入している。カンバイティ、ライザーの公式国境貿易所から入った製品は、仲介者と輸入業者を通じてミッチーナ（Myitkyina）（ミャンマー北部）に運ばれる。ミッチーナから、製品はミャンマー北部地域、特にパーカント（Phar Kant）地域の様々な小売業者／市場に流通される。ルウエジェー、ナムカム、ムセ、パンサイ、チンシュエホーの貿易所から、マンダレー、ヤンゴン、ミャンマー南部地域の活気のある市場にも運ばれる。中国製品は主にこれらの政府指定の貿易所と不法交易所から、ミャンマーのほとんどすべての地域に流通している。伝統的市場、小規模店舗、大規模なスーパーマーケットで様々な商品が販売され、様々な所得層の広範な消費者のニーズを満たしている。

（2）昆明税関区の貿易

昆明税関区の貿易は、輸出が 2008，2009 年と横ばいで推移した後、再び増加基調に転じて、2012 年から 2014 年間に急拡大した後、2015 年には反転して減少に転じている。輸入は 2000 年代には緩やかな拡大基調を辿っていたが、2013 年、2014 年と急増した後、輸出同様に 2015 年に反転して減少に転じている。昆明税関区の貿易は、輸出入ともにミャンマー依存度が高いが、ミャンマー依存度は低下している。

図 2- 10　昆明税関区の貿易の推移



（資料）中国貿易統計より作成

昆明税関区の財別・国地域別貿易（表 2-21）は、輸出が 73 億ドル、このうち、中間財が 28 億ドル、最終財が 43 億ドルと最終財が中間財を上回っている。中間財のほとんどが加工品の輸出である。対ミャンマー輸出がその半分を占め、ベトナム、ラオスと続いている。最終財では消費財が占める比率が高い。輸出先はミャンマー、タイ、ベトナムである。資本財の輸出はミャンマーが大半、次にラオスとなっている。インドやバングラデシュ向けの輸出は、僅かである。

表 2- 21　昆明税関区の貿易（2015 年）

①輸出（財別、国・地域別）

（単位：100万ドル）

相手国	総額	素材	中間財			最終財		
				加工品	部品		資本財	消費財
世界計	**7,359**	**180**	**2,870**	**2,077**	**793**	**4,326**	**1,681**	**2,663**
ASEAN10	6,694	126	2,515	1,950	566	4,069	1,540	2,545
タイ	723	8	14	10	4	701	6	695
カンボジア	1	0	1	1	-	0	0	0
ラオス	791	4	507	291	217	280	233	48
ミャンマー	3,786	28	1,423	1,094	329	2,351	1,257	1,108
ベトナム	1,377	85	567	552	15	725	43	682
インド	8	0	6	3	3	2	1	2
パキスタン	14	0	8	7	2	6	6	3
バングラデシュ	17	0	14	14	0	3	1	2
香港	328	0	283	88	195	45	36	9
米国	99	9	21	9	12	70	47	23
日本	29	5	2	1	1	22	0	21
ドイツ	30	24	3	0	3	3	0	3

②輸入（財別、国・地域別）

（単位：100万ドル）

相手国	総額	素材	中間財			最終財		
				加工品	部品		資本財	消費財
世界計	**4,998**	**2,769**	**694**	**248**	**446**	**1,508**	**850**	**664**
ASEAN10	3,441	2,585	217	214	3	639	16	629
タイ	251	1	2	2	0	248	0	248
カンボジア	-	-	-	-	-	-	-	-
ラオス	250	193	43	43	-	14	0	14
ミャンマー	2,813	2,369	107	106	1	337	5	337
ベトナム	114	21	62	62	-	30	0	30
インド	3	0	1	1	0	2	0	2
パキスタン	0	-	0	0	-	0	-	0
バングラデシュ	12	-	1	1	-	11	-	11
香港	2	-	2	1	0	0	0	0
米国	852	0	328	1	326	526	523	3
日本	14	1	1	0	0	11	9	2
ドイツ	233	0	39	14	25	194	193	1

（資料）中国貿易統計より作成

昆明税関区の輸入は 49 億ドル、このうち素材が 27 億ドルを占めている。そのほとんどがミャンマーからの輸入である。次に資本財が 8 億ドル、米国、ドイツからの輸入で占められている。消費材が 6 億ドル、ミャンマー、タイからきている。中間財は、米国から部品が 3 億ドル輸入されている。昆明税関区の輸入先は、ミャンマーの次に米国が来ている。

（3）昆明税関区の輸送形態別貿易

輸送モード別にみた昆明税関区の貿易は、2015 年で、輸出が陸運（自動車）で 63.4 億ドル、空運で 5.8 億ドル、海運で 1.6 億ドルである。陸運の輸出先は、ミャンマー、ベトナム、タイ、ラオスである。タイには海運でも輸出されている（表 2-22 ①）。

輸入は陸運（自動車）が 18.5 億ドル、空運が 9.6 億ドル、海運が 4.7 億ドル、その他（天然ガス 96%を占めている、パイプラインと思われる。表 2-22 ②）が 16.9 億ドルである。米国からは空運で輸入されている。

昆明税関区の海上輸送は、広西チワン族自治区の北海港、防城港や広東省の広州港を利用するケースが多い。しかしながら、雲南省から最も近い海港はベトナム・ハイフォン港であり、同港への輸送路も整備されている。

表 2- 22　昆明税関区の国・地域別貿易及び対米国・ASEAN 輸出入（輸送モード別、2015 年）

①国・地域別輸出

（単位：100万ドル）

相手国	合計	海上	航空	自動車	鉄道	その他
World	**7,359**	**169**	**582**	**6,343**	**126**	**136**
ASEAN10	**6,694**	**121**	**25**	**6,295**	**117**	**136**
インドネシア	**0**	-	0	-	-	-
マレーシア	**5**	0	2	2	-	-
フィリピン	**3**	-	3	0	-	-
シンガポール	**8**	1	7	0	-	-
タイ	**723**	102	3	618	-	-
カンボジア	**1**	-	1	0	-	-
ラオス	**791**	13	0	760	-	18
ミャンマー	**3,786**	4	8	3,758	-	17
ベトナム	**1,377**	-	1	1,157	117	102

②国・地域別輸入

（単位：100万ドル）

相手国	合計	海上	航空	自動車	鉄道	その他
World	**4,998**	**470**	**969**	**1,850**	**19**	**1,691**
ASEAN10	**3,441**	**39**	**25**	**1,735**	**1**	**1,640**
シンガポール	**9**	-	9	-	-	-
インドネシア	**0**	0	0	-	-	-
フィリピン	**1**	-	0	-	1	-
マレーシア	**3**	-	3	-	-	-
タイ	**251**	0	9	242	-	-
ラオス	**250**	14	0	236	-	-
ミャンマー	**2,813**	17	4	1,154	-	1,639
ベトナム	**114**	8	1	103	0	2
米国	**852**	12	687	103	-	50

③総輸入（航空）

（単位：100万ドル、%）

HS	品目名	金額			シェア			前年比 (15/14)
		2013	2014	2015	2013	2014	2015	
_Total	All Commodity Chapters	385	702	969	100.00	100.00	100.00	37.92
880240	飛行機その他の航空機（自重15,000kg超）	128	425	468	33.22	60.54	48.27	9.97
854239	集積回路－その他のもの	3	0	213	0.70	0.01	22.02	∞
902780	物理分析用又は化学分析用の機器	27	19	22	6.99	2.66	2.25	16.53
030624	冷凍してない－かに	6	10	16	1.67	1.40	1.61	58.08

④対米国輸入（輸送モード：航空）

（単位：100万ドル、%）

HS	品目名	金額			シェア			前年比 (15/14)
		2013	2014	2015	2013	2014	2015	
_Total	All Commodity Chapters	169	432	687	100.00	100.00	100.00	59.07
880240	飛行機その他の航空機（自重15,000kg超）	128	390	421	75.55	90.25	61.17	7.81
854239	集積回路－その他のもの	-	-	213	-	-	31.04	n/a
902780	物理分析用又は化学分析用の機器	11	9	10	6.70	2.16	1.40	3.21

⑤対 ASEAN10 輸入（輸送モード：その他）

（単位：100万ドル、%）

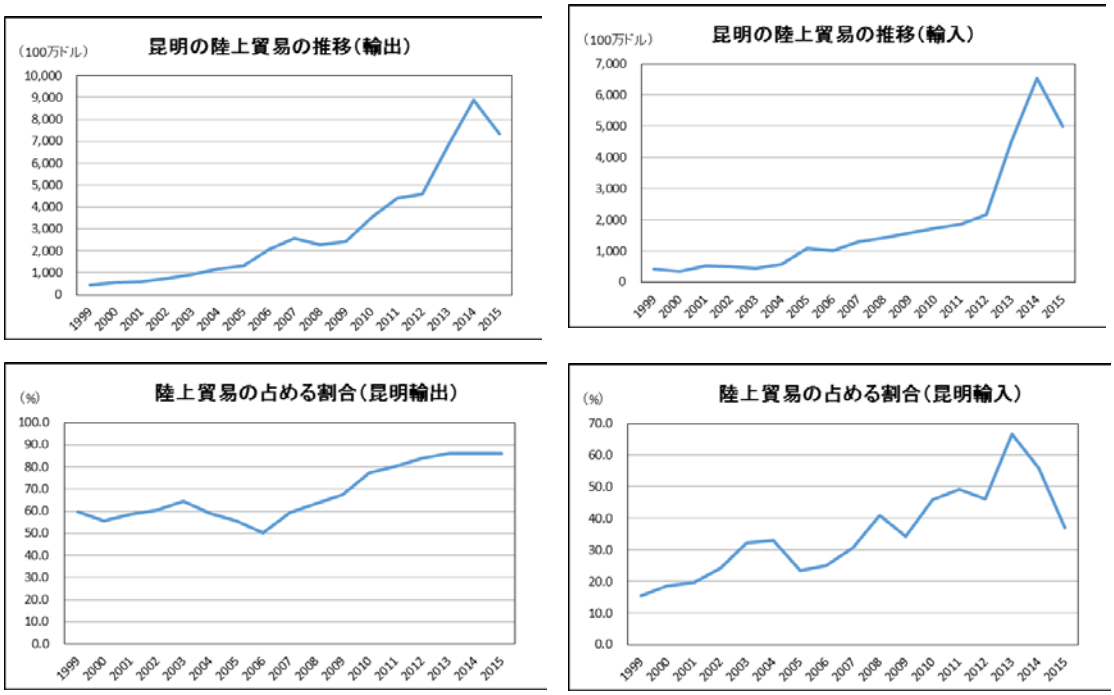
HS	品目名	金額			シェア			前年比 (15/14)
		2013	2014	2015	2013	2014	2015	
_Total	All Commodity Chapters	156	1,371	1,640	100.00	100.00	100.00	19.68
271121	天然ガス	95	1,323	1,588	61.06	96.51	96.81	20.06
271600	Electrical Energy	61	48	51	38.94	3.49	3.09	5.92
260300	銅鉱	-	-	2	-	-	0.10	n/a

（資料）中国貿易統計より作成

（4）昆明税関区の陸上貿易

昆明税関区の貿易は、陸上貿易の拡大によって伸びてきている（図 2-11）。 輸出では陸運が輸出の 86%（2015 年）を占めている。この比率は 2006 年以降上昇しているが、ここ数年は伸び悩んでいる。輸入では、2014 年では陸運の比率が 60%を超えていたが、2015 年には 40%を割り込み、2009 年時点の水準に落ち込んでいる。

図 2- 11　昆明税関区の貿易（陸運）の推移



（資料）中国貿易統計より作成

次に陸運による輸出品目（HS6 桁）は、以下のとおりである（表 2 - 23)。

対タイ輸出では輸出額が 6.1 億ドル、このうちブドウ、リンゴ、食用野菜等の果実、野菜が大半を占めている。

対ラオス輸出は 7.6 億ドル、電子部品（スイッチ)、機械部品、放送機器、オランスフォーマー、配電盤などの電機、トラック、肥料、アルミニウムケーブル、合金鋼など多様な製品が輸出されている。

対ミャンマー輸出は 37 億ドル、携帯電話、オートバイ・同部品、トラック、合成繊維、ガソリン・軽油、ビデオ、リンゴ等消費財、部品、加工品など多様な製品が運ばれている。

対ベトナムは 11 億ドル、果実、肥料、ブドウ、プラム、リンゴ、ヒマワリの種等果実が上位に来ている。

他方、輸入品目は、タイからはマンゴーなどの果実が大半を占め、2 億ドルを輸出している。ラオスからはトウモロコシ、玄米などの農産品や天然ゴム、木材等 2 億ドルを輸出している。ミャンマーは錫、貴石、木材などの資源が占め、4 カ国の中では 11 億ドルを輸出している。ベトナムは、木材、キャッサバ芋、希土類金属等 1 億ドルを輸出している（表 2-24)。

表 2- 23　昆明税関区の輸出品目（陸運、2015 年）

①対タイ

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	080610	ぶどう－生鮮のもの	362
2	070490	あぶらな属の食用野菜（生鮮及び冷蔵）－その他のもの	51
3	081090	その他の果実（生鮮）－その他のもの	50
4	080520	生鮮及び乾燥－マンダリン、タンジェリン及びうんしゆうみかん並びにクレメンタイン、ウィルキング他かんきつ類の交雑種	25
5	081070	その他の果実（生鮮）－柿	16
6	080810	生鮮－りんご	16
7	070410	あぶらな属の食用野菜（生鮮及び冷蔵）－カリフラワー	15
8	070960	その他の野菜（生鮮及び冷蔵）－とうがらし属又はピメンタ属の果実	13
9	070810	豆（生鮮及び冷蔵）－えんどう	12
10	090220	その他の緑茶（発酵していないもの）	7
11	080241	くり－殻付きのもの	7
12	070511	レタス（生鮮及び冷蔵）－結球レタス	5
13	280421	希ガス－アルゴン	3
14	080830	生鮮－梨	3
15	060311	切花及び花芽－生鮮－ばら	2
16	080719	生鮮－メロン－	2
17	060312	切花及び花芽－生鮮－カーネーション	2
18	060315	切花及び花芽－生鮮－ゆり	2
19	060319	切花及び花芽－生鮮－その他のもの	2
20	070970	その他の野菜（生鮮及び冷蔵）－ほうれん草、つるな及びやまほうれん草	2
		小計	**596**
		総計	**618**

②対ラオス

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	853650	その他のスイッチ	110
2	850300	第85.01項又は第85.02項の機械用部分品	38
3	310520	鉱物性肥料及び化学肥料－鉱物性肥料及び化学肥料（窒素、りん及びカリウムを含有）	24
4	240319	喫煙用たばこ－その他のもの	21
5	761410	アルミニウム製のより線、ケーブル、組ひも－しんに鋼を使用したもの	20
6	730890	構造物及びその部分品（鉄鋼製）並びに構造物用に加工した鉄鋼製の板、棒、形材、管－その他のもの	19
7	870422	貨物自動車－ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）搭載－車両総重量5トン超20トン以下	19
8	730820	塔及び格子柱	17
9	870423	貨物自動車－ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）搭載－車両総重量20トン超	16
10	841090	液体タービン及び水車並びにこれらの調速機－部分品	14
11	871120	モーターサイクル、補助原動機付きの自転車及びサイドカー－シリンダー容積が50立方cmを超え250立方cm以下のピストン式内燃機関（往復動機関）付	12
12	853710	電気制御用又は配電用の盤、パネル、コンソール、机、キャビネット等及び数値制御用の機器－使用電圧1,000ボルト以下	12
13	870421	貨物自動車－ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）搭載－車両総重量5トン以下	12
14	852560	ラジオ放送用又はテレビジョン用の送信機器－送信機器（受信機器自蔵）	11
15	842952	メカニカルショベル、エキスカベーター及びショベルローダー－上部構造が360度回転するもの	11
16	722830	その他の合金鋼－その他の棒（熱間圧延、熱間引抜き又は押出しをしたもの）	11
17	850423	トランスフォーマー（絶縁性液体使用）－容量10,000kVA超	10
18	853720	電気制御用又は配電用の盤、パネル、コンソール、机、キャビネット等及び数値制御用の機器－使用電圧1,000ボルト超	9
19	391723	プラスチック製－管及びホース（硬質）－塩化ビニルの重合体製	9
20	854449	その他の電気導体（使用電圧1,000ボルト以下）－その他のもの	8
		小計	**403**
		総計	**760**

③対ミャンマー

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	851712	携帯回線網用その他の無線回線網用電話	438
2	871120	モーターサイクル、補助原動機付きの自転車及びサイドカー－シリンダー容積が50立方cmを超え250立方cm以下のピストン式内燃機関（往復動機関）付	309
3	711620	天然、合成若しくは再生の貴石若しくは半貴石の製品－天然、合成又は再生の貴石製又は半貴石製	294
4	870410	貨物自動車－ダンプカー（不整地走行用）	140
5	551219	合成繊維の短繊維の織物－ポリエステルの短繊維の重量が85%以上－その他のもの	114
6	870422	貨物自動車－ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）搭載－車両総重量5トン超20トン以下	98
7	271019	石油及び歴青油並びに調製品－その他のもの	94
8	080810	生鮮－りんご	48
9	271012	軽質油及びその調製品	47
10	852190	ビデオの記録用又は再生用の機器－その他のもの	46
11	730890	構造物及びその部分品（鉄鋼製）並びに構造物用に加工した鉄鋼製の板、棒、形材、管－その他のもの	43
12	080520	生鮮及び乾燥－マンダリン、タンジェリン及びうんしゆうみかん並びにクレメンタイン、ウィルキング他かんきつ類の交雑種	31
13	871410	部分品及び附属品－モーターサイクル	31
14	721720	鉄又は非合金鋼の線－亜鉛をめつきしたもの	30
15	871639	貨物輸送用のその他のトレーラー及びセミトレーラー－その他のもの	28
16	854140	光電性半導体デバイス及び発光ダイオード	27
17	721070	鉄又は非合金鋼のフラットロール製品－ペイント若しくはワニスを塗布し又はプラスチックを被覆したもの	27
18	854449	その他の電気導体（使用電圧1,000ボルト以下）－その他のもの	27
19	551614	再生繊維又は半合成繊維の短繊維の織物－短繊維の重量85%以上－なせんしたもの	27
20	870421	貨物自動車－ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）搭載－車両総重量5トン以下	26
		小計	**1,923**
		総計	**3,758**

④対ベトナム

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	081090	その他の果実（生鮮）－その他のもの	155
2	310530	鉱物性肥料及び化学肥料－オルトりん酸水素二アンモニウム（りん酸二アンモニウム）	139
3	080610	ぶどう－生鮮のもの	107
4	080940	生鮮－プラム及びスロー	62
5	080810	生鮮－りんご	59
6	120600	ひまわりの種	55
7	070490	あぶらな属の食用野菜（生鮮及び冷蔵）－その他のもの	39
8	270400	コークス及び半成コークス並びにレトルトカーボン	37
9	080930	生鮮－桃	36
10	081070	その他の果実（生鮮）－柿	34
11	310540	鉱物性肥料及び化学肥料－オルトりん酸二水素アンモニウム（りん酸一アンモニウム）及びこれとオルトりん酸水素二アンモニウム（りん酸二アンモニウム）との混合物	29
12	310210	窒素肥料（鉱物性肥料及び化学肥料）－尿素	26
13	080450	生鮮及び乾燥－グアバ、マンゴー及びマンゴスチン	22
14	080830	生鮮－梨	20
15	071232	乾燥野菜－きくらげ	20
16	090230	紅茶及び部分的に発酵した茶（正味重量が3kg以下の直接包装にしたもの）	17
17	310221	窒素肥料（鉱物性肥料及び化学肥料）－硫酸アンモニウム	16
18	121299	食用果実の核及び仁その他の植物性生産品－その他のもの	13
19	520811	綿織物（綿の重量が85%以上）－漂白してないもの－平織りで、重量が1平方mにつき100g以下	13
20	070410	あぶらな属の食用野菜（生鮮及び冷蔵）－カリフラワー	11
		小計	**911**
		総計	**1,157**

（資料）中国貿易統計より作成

表 2- 24　昆明税関区の輸入品目（陸運、2015 年）

①対タイ

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	080450	生鮮及び乾燥－グアバ、マンゴー及びマンゴスチン	132
2	081090	その他の果実（生鮮）－その他のもの	36
3	080390	バナナ（生鮮及び乾燥）－その他のもの	31
4	060313	切花及び花芽－生鮮－らん	13
5	081060	その他の果実（生鮮）－ドリアン	11
6	081190	冷凍果実及び冷凍ナット－その他のもの	8
7	080540	生鮮及び乾燥－グレープフルーツ	3
8	271019	石油及び歴青油並びに調製品－その他のもの	2
9	442010	木製の小像その他の装飾品	1
10	940360	その他の木製家具	1
		小計	**238**
		総計	**242**

②対ラオス

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	100590	とうもろこし－その他のもの	39
2	400129	その他の形状の天然ゴム－その他のもの	38
3	400121	その他の形状の天然ゴム－スモークドシート	26
4	100620	玄米	22
5	121293	さとうきび	15
6	440799	木材－その他のもの	14
7	440290	木炭－その他のもの	10
8	260900	すず鉱	10
9	260111	鉄鉱（焼いた硫化鉄鉱を除く。）－凝結させてないもの	9
10	110429	その他の加工穀物－その他の穀物	9
		小計	**192**
		総計	**236**

③対ミャンマー

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	260900	すず鉱	357
2	711620	天然、合成若しくは再生の貴石若しくは半貴石の製品－天然、合成又は再生の貴石製又は半貴石製	297
3	440399	木材（粗）－その他のもの	114
4	121293	さとうきび	53
5	260111	鉄鉱（焼いた硫化鉄鉱を除く。）－凝結させてないもの	47
6	440349	木材（粗）－熱帯産木材－その他のもの	43
7	400121	その他の形状の天然ゴム－スモークドシート	34
8	440729	熱帯産木材－その他のもの	28
9	400129	その他の形状の天然ゴム－その他のもの	25
10	710310	貴石及び半貴石－加工してないもの、単にひいたもの及び粗く形作つたもの	17
		小計	**1,016**
		総計	**1,154**

④対ベトナム

（単位：100万ドル）

RANK	HS	品目名	金額
1	440890	積層木材用単板及び縦にひき、平削りし又は丸はぎした木材（厚さ6mm以下）－その他のもの	35
2	071410	カッサバ芋	19
3	284690	希土類金属、イットリウム又はスカンジウムの無機又は有機の化合物及びこれらの金属の混合物の無機又は有機の化合物－その他のもの	10
4	081090	その他の果実（生鮮）－その他のもの	8
5	260111	鉄鉱（焼いた硫化鉄鉱を除く。）－凝結させてないもの	7
6	740100	銅のマット及びセメントカッパー（沈殿銅）	6
7	390210	プロピレンその他のオレフィンの重合体－ポリプロピレン	4
8	440399	木材（粗）－その他のもの	4
9	410441	牛又は馬類の動物のなめした皮－乾燥状態－フルグレーン及びグレーンスプリット	3
10	940350	寝室用の木製家具	1
		小計	**97**
		総計	**103**

（資料）中国貿易統計より作成

（5）中国のミャンマー貿易と昆明税関区の対ミャンマー貿易

中国のミャンマー貿易は、2015 年で、輸出が 93 億ドル、輸入が 52 億ドルである。業種別には、輸出が、電機、一般機械、船舶、鉄鋼、鉄鋼製品が上位品目である。輸入は貴石と鉱物性燃料（天然ガス）で 7 割超を占めている。

財別では、輸出では、中間財が 45 億ドル、このうち加工品が 37 億ドル、部品が 8 億ドルと加工品が 8 割を占めている。加工品では鉄鋼、同製品が 4 割を占めている。次に繊維製品が来る。最終財は 48 億ドル、資本財が 33 億ドル、消費財が 14 億ドルである。資本財では電機と船舶、消費財は車両と貴石、電機、陶磁製品がいずれも 1 億ドルを超えている。

輸入は、素材が 23 億ドル、中間財が 23 億ドル、最終財が 4 億ドルとなっている。素材は天然ガス、中間財は貴石によって占められている。

表 2- 25　中国の対ミャンマー貿易（業種別財別、2015 年）

①輸出

（単位：100万ドル）

HS2	2桁品目名	2015							
		総額	素材	中間財			最終財		
					加工品	部品		資本財	消費財
85	電気機器	1,609	-	511	140	372	1,130	1,013	133
84	一般機械及び部品	1,021	-	195	-	195	827	761	66
89	船舶及び浮き構造物	1,001	-	-	-	-	1,001	1,000	1
87	車両及び附属品	989	-	155	-	155	834	499	335
72	鉄鋼	845	-	845	845	-	-	-	-
73	鉄鋼製品	613	-	598	598	0	14	4	10
71	天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張つた金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	304	9	0	0	-	295	0	295
55	人造繊維の短繊維及びその織物	282	-	282	282	-	-	-	-
39	プラスチック及びその製品	223	-	201	201	-	22	-	22
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	194	1	193	193	-	-	-	-
60	メリヤス編物及びクロセ編物	163	-	163	163	-	-	-	-
52	綿及び綿織物	162	-	162	162	-	0	-	0
76	アルミニウム及びその製品	135	-	132	132	-	3	3	0
54	人造繊維の長繊維並びに人造繊維の織物及びストリップその他これに類する人造繊維製品	133	-	133	133	-	0	-	0
69	陶磁製品	119	-	112	112	-	7	-	7
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	100	-	-	-	-	100	-	100
40	ゴム及びその製品	99	0	96	7	89	3	-	3
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに類する詰物をした物品並びにランプその他の照明器具（他の類に該当するものを除く。）及びイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品並びにプレハブ建築物	96	-	50	50	0	46	21	24
63	紡織用繊維のその他の製品、セット、中古の衣類、紡織用繊維の中古の物品及びぼろ	73	0	9	9	-	64	-	64
21	各種の調製食料品	70	-	1	1	-	69	-	69
90	光学機器	67	-	15	14	1	52	51	1
29	有機化学品	64	-	64	64	-	-	-	-
96	雑品	61	-	34	34	-	28	0	28
48	紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品	59	-	54	54	-	7	-	7
小計		**8,480**	**10**	**4,004**	**3,192**	**812**	**4,501**	**3,352**	**1,164**
総計		**9,387**	**35**	**4,547**	**3,725**	**823**	**4,843**	**3,378**	**1,480**

②輸入

（単位：100万ドル）

HS2	2桁品目名	2015							
		総額	素材	中間財			最終財		
					加工品	部品		資本財	消費財
71	天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張つた金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	2,267	20	1,915	1,915	-	332	-	332
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	1,639	1,588	51	51	-	-	-	-
26	鉱石、スラグ及び灰	454	454	-	-	-	-	-	-
72	鉄鋼	252	-	252	252	-	-	-	-
44	木材及びその製品並びに木炭	228	172	56	56	-	0	-	0
小計		**4,840**	**2,234**	**2,274**	**2,274**	**-**	**332**	**-**	**332**
総計		**5,239**	**2,398**	**2,361**	**2,351**	**10**	**484**	**20**	**471**

（資料）中国貿易統計より作成

昆明税関区の対ミャンマー貿易

昆明税関区のミャンマー輸出額は 37 億ドル、このうち中間財が 14 億ドル、うち加工品が 10 億ドル、最終財が 23 億ドル、うち資本財が 12 億ドル、消費財が 11 億ドルと同じような規模で並んでいる。加工品は燃料（ガソリンなど）、繊維、鉄鋼の 3 大品目が過半を占めている。部品は一般機械、電機の部品を輸出しているが金額は少ない。

表 2- 26　昆明税関区の対ミャンマー貿易と構成比（業種別・財別、2015 年）

①輸出

HS	2桁品目名	輸出金額（昆明）100万ドル								昆明の業種別シェア（%）							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財	総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	96	-	-	-	-	96	-	96	2.5	-	-	-	-	4.1	-	8.7
09	コーヒー、茶、マテ及び香辛料	21	-	-	-	-	21	-	21	0.6	-	-	-	-	0.9	-	1.9
11	穀粉、加工穀物、麦芽、でん粉、イヌリン及び小麦グルテン	1	-	1	1	-	-	-	-	0.0	-	0.1	0.1	-	-	-	-
12	採油用の種及び果実、各種の種及び果実、工業用又は医薬用の植物並びにわら及び飼料用植物	15	15	-	-	-	-	-	-	0.4	53.3	-	-	-	-	-	-
19	穀物、穀粉、でん粉又はミルクの調製品及びベーカリー製品	8	-	-	-	-	8	-	8	0.2	-	-	-	-	0.3	-	0.7
21	各種の調製食料品	24	-	0	0	-	24	-	24	0.6	-	0.0	0.0	-	1.0	-	2.2
22	飲料、アルコール及び食酢	25	-	-	-	-	25	-	25	0.7	-	-	-	-	1.1	-	2.3
24	たばこ及び製造たばこ代用品	24	1	-	-	-	23	-	23	0.6	3.0	-	-	-	1.0	-	2.1
25	塩、硫黄、土石類、プラスター、石灰及びセメント	11	1	10	10	-	-	-	-	0.3	3.3	0.7	0.9	-	-	-	-
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	174	1	173	173	-	-	-	-	4.6	3.4	12.2	15.8	-	-	-	-
28	無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	15	-	15	15	-	-	-	-	0.4	-	1.0	1.3	-	-	-	-
29	有機化学品	11	-	11	11	-	-	-	-	0.3	-	0.8	1.0	-	-	-	-
30	医療用品	32	-	8	8	-	23	-	23	0.8	-	0.6	0.8	-	1.0	-	2.1
31	肥料	28	0	27	27	-	-	-	-	0.7	1.2	1.9	2.5	-	-	-	-
34	せっけん、有機界面活性剤、洗剤、調製潤滑剤、人造ろう、調製ろう、磨き剤、ろうそくその他これに類する物品、モデリングペースト、歯科用ワックス及びプラスターをもととした歯科用の調	10	-	7	7	-	3	-	3	0.3	-	0.5	0.6	-	0.1	-	0.3
38	各種の化学工業生産品	20	-	10	10	-	9	-	9	0.5	-	0.7	0.9	-	0.4	-	0.8
39	プラスチック及びその製品	58	-	55	55	-	3	-	3	1.5	-	3.9	5.0	-	0.1	-	0.3
40	ゴム及びその製品	31	0	31	2	29	0	-	0	0.8	0.8	2.2	0.2	8.7	0.0	-	0.0
42	革製品及び動物用装着具並びに旅行用具、ハンドバッグその他これらに類する容器並びに腸の製品	2	-	0	-	0	2	-	2	0.0	-	0.0	-	0.0	0.1	-	0.1
43	毛皮及び人造毛皮並びにこれらの製品	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
44	木材及びその製品並びに木炭	2	-	2	2	-	0	-	0	0.0	-	0.1	0.1	-	0.0	-	0.0
48	紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品	12	-	8	8	-	5	-	5	0.3	-	0.6	0.7	-	0.2	-	0.4
51	羊毛、織獣毛、粗獣毛及び馬毛の糸並びにこれらの織物	0	-	0	0	-	-	-	-	0.0	-	0.0	0.0	-	-	-	-
52	綿及び綿織物	33	-	33	33	-	0	-	0	0.9	-	2.3	3.0	-	0.0	-	0.0
53	その他の植物性紡織用繊維及びその織物並びに紙糸及びその織物	1	-	1	1	-	-	-	-	0.0	-	0.1	0.1	-	-	-	-
54	人造繊維の長繊維並びに人造繊維の織物及びストリップその他これに類する人造繊維製品	7	-	7	7	-	-	-	-	0.2	-	0.5	0.6	-	-	-	-
55	人造繊維の短繊維及びその織物	192	-	192	192	-	-	-	-	5.1	-	13.5	17.5	-	-	-	-
56	ウォッディング、フェルト、不織布及び特殊糸並びにひも、綱及びケーブル並びにこれらの製品	9	-	9	9	-	-	-	-	0.2	-	0.7	0.9	-	-	-	-
57	じゅうたんその他の紡織用繊維の床用敷物	5	-	-	-	-	5	-	5	0.1	-	-	-	-	0.2	-	0.5
58	特殊織物、タフテッド織物類、レース、つづれ織物、トリミングおよびしゆう布	17	-	17	17	-	-	-	-	0.4	-	1.2	1.5	-	-	-	-
59	染み込ませ、塗布し、被覆し又は積層した紡織用繊維の織物類及び工業用の紡織用繊維製品	2	-	2	2	0	-	-	-	0.1	-	0.2	0.2	0.1	-	-	-
60	メリヤス編物及びクロセ編物	20	-	20	20	-	-	-	-	0.5	-	1.4	1.8	-	-	-	-
61	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。）	9	-	-	-	-	9	-	9	0.2	-	-	-	-	0.4	-	0.8
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	6	-	-	-	-	6	-	6	0.2	-	-	-	-	0.3	-	0.6
63	紡織用繊維のその他の製品、セット、中古の衣類、紡織用繊維の中古の物品及びぼろ	53	-	8	8	-	45	-	45	1.4	-	0.6	0.7	-	1.9	-	4.0
64	履物及びゲートルその他これに類する物品並びにこれらの部分品	15	-	-	-	-	15	-	15	0.4	-	-	-	-	0.7	-	1.4
66	傘、つえ、シートステッキ及びむち並びにこれらの部分品	4	-	-	-	-	4	-	4	0.1	-	-	-	-	0.2	-	0.4
68	石、プラスター、セメント、石綿、雲母その他これらに類する材料の製品	6	-	6	6	-	0	-	0	0.1	-	0.4	0.5	-	0.0	-	0.0
69	陶磁製品	19	-	16	16	-	3	-	3	0.5	-	1.2	1.5	-	0.1	-	0.3
70	ガラス及びその製品	8	-	4	4	-	4	-	4	0.2	-	0.3	0.3	-	0.2	-	0.4
71	天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに	304	9	-	-	-	295	-	295	8.0	32.0	-	-	-	12.5	-	26.6
72	鉄鋼	104	-	104	104	-	-	-	-	2.7	-	7.3	9.5	-	-	-	-
73	鉄鋼製品	135	-	127	127	0	8	1	7	3.6	-	8.9	11.6	0.0	0.4	0.1	0.7
76	アルミニウム及びその製品	74	-	73	73	-	0	0	0	1.9	-	5.2	6.7	-	0.0	0.0	0.0
82	卑金属工具	4	-	2	-	2	1	1	0	0.1	-	0.2	-	0.7	0.0	0.1	0.0
83	各種の卑金属製品	8	-	7	7	0	0	0	-	0.2	-	0.5	0.7	0.0	0.0	0.0	-
84	一般機械及び部品	325	-	78	-	78	248	239	9	8.6	-	5.5	-	23.8	10.5	19.0	0.8
85	電気機器	849	-	192	70	122	669	603	81	22.4	-	13.5	6.4	37.0	28.5	48.0	7.3
86	鉄道用又は軌道用の機関車及び車両並びにこれらの部分品、鉄道又は軌道の線路用装備品及びその部分品並びに機械式交通信号用機器（電気機械式のものを含む。）	0	-	0	-	0	0	0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	-
87	車両及び附属品	803	-	97	-	97	707	382	325	21.2	-	6.8	-	29.5	30.1	30.4	29.3
89	船舶及び浮き構造物	3	-	-	-	-	3	3	0	0.1	-	-	-	-	0.1	0.2	0.0
90	光学機器	26	-	9	9	0	17	16	0	0.7	-	0.6	0.8	0.1	0.7	1.3	0.0
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに類する詰物をした物品並びにランプその他の照明器具（他の類に該当するものを除く。）及びイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品並びにプレハブ建	50	-	28	28	0	22	10	13	1.3	-	2.0	2.5	0.1	0.9	0.8	1.1
95	がん具、遊戯用具及び運動用具並びにこれらの部分品及び附属品	8	-	2	2	-	8	2	6	0.2	-	0.1	0.2	-	0.3	0.2	0.5
96	雑品	14	-	2	2	-	13	0	13	0.4	-	0.1	0.1	-	0.5	0.0	1.1
	総計	3,786	28	1,423	1,094	329	2,351	1,257	1,108	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

②輸入

HS	2桁品目名	輸入金額（昆明）100万ドル								昆明の業種別シェア（%）							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財	総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
03	魚並びに甲殻類、軟体動物及びその他の水棲無脊椎動物	4	-	-	-	-	4	-	4	0.1	-	-	-	-	1.2	-	1.2
07	食用の野菜、根及び塊茎	6	-	-	-	-	6	-	6	0.2	-	-	-	-	1.9	-	1.9
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	21	-	-	-	-	21	-	21	0.8	-	-	-	-	6.3	-	6.3
10	穀物	15	14	-	-	-	2	-	2	0.5	0.6	-	-	-	0.5	-	0.5
12	採油用の種及び果実、各種の種及び果実、工業用又は医薬用の植物並びにわら及び飼料用植物	63	63	-	-	-	-	-	-	2.2	2.7	-	-	-	-	-	-
25	塩、硫黄、土石類、プラスター、石灰及びセメント	9	9	-	-	-	-	-	-	0.3	0.4	-	-	-	-	-	-
26	鉱石、スラグ及び灰	452	452	-	-	-	-	-	-	16.1	19.1	-	-	-	-	-	-
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	1,639	1,588	51	51	-	-	-	-	58.3	67.0	47.4	47.7	-	-	-	-
40	ゴム及びその製品	67	67	-	-	-	-	-	-	2.4	2.8	-	-	-	-	-	-
44	木材及びその製品並びに木炭	203	158	44	44	-	0	-	0	7.2	6.7	41.4	41.7	-	0.1	-	0.1
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
71	天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張つた金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに	314	17	-	-	-	297	-	297	11.2	0.7	-	-	-	88.2	-	88.2
72	鉄鋼	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
74	銅及びその製品	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
85	電気機器	6	-	1	-	1	5	5	5	0.2	-	0.7	-	100.0	1.6	99.8	1.6
90	光学機器	0	-	0	0	-	0	0	-	0.0	-	0.0	0.0	-	0.0	0.2	-
総計		2,813	2,369	107	106	1	337	5	337	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

（資料）中国貿易統計より作成

資本財は　電機、車両（トラック等）で 8 割弱に達する。消費財は車両（オートバイ）とガラス製品でこの 2 業種で 55%を占めている。

中国のミャンマー輸出に占める昆明税関区のシェアは、2015 年で 40.3%である。中間財輸出では 31.3%、うち加工品が 29.4%、部品が 40.0%、最終財では 48.5%、このうち資本財が 37.2%、消費財が 74.8%となっている。消費財の輸出拠点となっている（表 2-27)。

業種別には、加工品では、塩・硫黄・土石類、無機化学品、ゴム、短繊維、紡織用繊維、アルミニウム、船舶、光学機器、家具などが 50%以上のシェア、部品では、革製品、車両、家具が 60%以上のシェアを占めている。資本財は一般機械、電機、鉄道用輸送機械、家具、消費財ではタバコと貴石が 100%昆明税関区の輸出、でんぷん、飲料、医療品、毛皮が 80%以上、石鹸、陶磁製品、木材、衣類、(HS62)、一般機械、家具が 60%以上の輸出となっている。消費財で昆明ルートに頼っている製品が数多くある。

表 2- 27　中国の対ミャンマー貿易と昆明税関区のシェア（業種別財別、2015 年）

①輸出

HS	2桁品目名	輸出金額（全税関）								昆明の全税関に占めるシェア（%）							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財	総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	100	-	-	-	-	100	-	100	96.3	-	-	-	-	96.3	-	96.3
09	コーヒー、茶、マテ及び香辛料	21	-	-	-	-	21	-	21	98.8	-	-	-	-	98.8	-	98.8
11	穀粉、加工穀物、麦芽、でん粉、イヌリン及び小麦グルテン	16	-	16	16	-	-	-	-	4.8	-	4.8	4.8	-	-	-	-
12	採油用の種及び果実、各種の種及び果実、工業用又は医薬用の植物並びにわら及び飼料用植物	16	16	-	-	-	-	-	-	94.6	94.6	-	-	-	-	-	-
19	穀物、穀粉、でん粉又はミルクの調製品及びベーカリー製品	10	-	0	0	-	10	-	10	82.3	-	-	-	-	82.5	-	82.5
21	各種の調製食料品	70	-	1	1	-	69	-	69	34.4	-	13.9	13.9	-	34.6	-	34.6
22	飲料、アルコール及び食酢	29	-	-	-	-	29	-	29	87.6	-	-	-	-	87.6	-	87.6
24	たばこ及び製造たばこ代用品	24	1	-	-	-	23	-	23	98.4	68.2	-	-	-	100.0	-	100.0
25	塩、硫黄、土石類、プラスター、石灰及びセメント	16	2	14	14	-	-	-	-	67.7	54.3	69.3	69.3	-	-	-	-
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	194	1	193	193	-	-	-	-	89.7	77.3	89.8	89.8	-	-	-	-
28	無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	27	-	27	27	-	-	-	-	54.5	-	54.5	54.5	-	-	-	-
29	有機化学品	64	-	64	64	-	-	-	-	17.5	-	17.5	17.5	-	-	-	-
30	医療用品	39	-	11	11	-	28	-	28	81.8	-	76.7	76.7	-	83.9	-	83.9
31	肥料	54	1	54	54	-	-	-	-	50.8	61.8	50.8	50.8	-	-	-	-
34	せっけん、有機界面活性剤、洗剤、調製潤滑剤、人造ろう、調製ろう、磨き剤、ろうそくその他これに類する物品、モデリングペースト、歯科用ワックス及びプラスターをもととした歯科用の調製品	15	-	10	10	-	4	-	4	70.5	-	67.7	67.7	-	77.3	-	77.3
38	各種の化学工業生産品	54	0	24	24	-	30	-	30	36.4	-	42.3	42.3	-	31.6	-	31.6
39	プラスチック及びその製品	223	-	201	201	-	22	-	22	26.0	-	27.4	27.4	-	13.8	-	13.8
40	ゴム及びその製品	99	0	96	7	89	3	-	3	31.7	79.7	32.3	33.5	32.2	6.1	-	6.1
42	革製品及び動物用装着具並びに旅行用具、ハンドバッグその他これらに類する容器並びに腸の製品	18	-	0	-	0	18	-	18	8.4	-	65.7	-	65.7	8.4	-	8.4
43	毛皮及び人造毛皮並びにこれらの製品	17	-	0	0	-	17	-	17	-	-	-	-	-	-	-	-
44	木材及びその製品並びに木炭	28	-	28	28	-	0	-	0	6.0	-	5.8	5.8	-	97.3	-	97.3
48	紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品	59	-	54	54	-	7	-	7	21.3	-	15.2	15.2	-	62.1	-	62.1
51	羊毛、繊獣毛、粗獣毛及び馬毛の糸並びにこれらの織物	17	-	17	17	-	-	-	-	0.2	-	0.2	0.2	-	-	-	-
52	綿及び綿織物	162	-	162	162	-	0	-	0	20.4	-	20.4	20.4	-	9.8	-	9.8
53	その他の植物性紡織用繊維及びその織物並びに紙糸及びその織物	16	-	16	16	-	-	-	-	4.9	-	4.9	4.9	-	-	-	-
54	人造繊維の長繊維並びに人造繊維の織物及びストリップその他これに類する人造繊維製品	133	-	133	133	-	0	-	0	5.2	-	5.2	5.2	-	-	-	-
55	人造繊維の短繊維及びその織物	282	-	282	282	-	-	-	-	68.0	-	68.0	68.0	-	-	-	-
56	ウォッディング、フェルト、不織布及び特殊糸並びにひも、綱及びケーブル並びにこれらの製品	39	-	39	39	-	-	-	-	24.2	-	24.2	24.2	-	-	-	-
57	じゅうたんその他の紡織用繊維の床用敷物	10	-	-	-	-	10	-	10	56.1	-	-	-	-	56.1	-	56.1
58	特殊織物、タフテッド織物類、レース、つづれ織物、トリミング及びししゅう布	50	-	50	50	-	-	-	-	33.1	-	33.1	33.1	-	-	-	-
59	染み込ませ、塗布し、被覆し又は積層した紡織用繊維の織物類及び工業用の紡織用繊維製品	55	-	55	54	1	-	-	-	4.4	-	4.4	3.9	23.4	-	-	-
60	メリヤス編物及びクロセ編物	163	-	163	163	-	-	-	-	12.4	-	12.4	12.4	-	-	-	-
61	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。）	20	-	-	-	-	20	-	20	46.0	-	-	-	-	46.0	-	46.0
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	14	-	-	-	-	14	-	14	44.1	-	-	-	-	44.1	-	44.1
63	紡織用繊維のその他の製品、セット、中古の衣類、紡織用繊維の中古の物品及び端	73	0	9	9	-	64	-	64	72.5	-	93.2	93.2	-	69.7	-	69.7
64	履物及びゲートルその他これに類する物品並びにこれらの部分品	28	-	-	-	-	28	-	28	54.2	-	-	-	-	54.2	-	54.2
66	傘、つえ、シートステッキ及び鞭ち並びにこれらの部分品	12	-	2	2	-	10	-	10	36.1	-	-	-	-	45.2	-	45.2
68	石、プラスター、セメント、石綿、雲母その他これらに類する材料の製品	39	-	38	38	-	1	-	1	14.2	-	14.5	14.5	-	0.1	-	0.1
69	陶磁製品	119	-	112	112	-	7	-	7	16.3	-	14.8	14.8	-	39.7	-	39.7
70	ガラス及びその製品	38	0	32	32	-	6	-	6	21.5	-	11.8	11.8	-	72.0	-	72.0
71	天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	304	9	0	0	-	295	0	295	100.0	100.0	-	-	-	100.0	-	100.0
72	鉄鋼	845	-	845	845	-	-	-	-	12.3	-	12.3	12.3	-	-	-	-
73	鉄鋼製品	613	-	598	598	0	14	4	10	22.1	-	21.2	21.2	11.8	58.7	21.0	75.9
76	アルミニウム及びその製品	135	-	132	132	-	3	3	0	54.6	-	55.7	55.7	-	8.2	7.3	15.0
82	卑金属工具	14	-	6	-	6	8	6	2	25.2	-	41.9	-	41.9	13.6	17.2	3.5
83	各種の卑金属製品	33	-	32	32	0	1	1	0	23.1	-	23.1	23.1	0.6	22.5	33.2	-
84	一般機械及び部品	1,021	-	195	-	195	827	761	66	31.8	-	40.1	-	40.1	29.9	31.4	13.5
85	電気機器	1,609	-	511	140	372	1,130	1,013	133	52.8	-	37.5	50.1	32.7	59.2	59.5	60.7
86	鉄道用又は軌道用の機関車及び車両並びにこれらの部分品、鉄道又は軌道の線路用装備品及びその部分品並びに機械式交通信号用機器（電気機械式のものを含む。）	17	-	2	-	2	15	15	-	2.2	-	1.5	-	1.5	2.3	2.3	-
87	車両及び附属品	989	-	155	-	155	834	499	335	81.2	-	62.5	-	62.5	84.7	76.4	97.1
89	船舶及び浮き構造物	1,001	-	-	-	-	1,001	1,000	1	0.3	-	-	-	-	0.3	0.3	6.9
90	光学機器	67	-	15	14	1	52	51	1	38.4	-	60.2	62.5	25.7	32.0	32.3	1.9
94	家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに類する詰物をした物品並びにランプその他の照明器具（他の類に該当するものを除く。）及びイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品並びにプレハブ建築物	96	-	50	50	0	46	21	24	52.4	-	55.8	55.5	83.8	48.8	45.6	51.5
95	がん具、遊戯用具及び運動用具並びにこれらの部分品及び附属品	13	-	2	2	-	13	3	9	62.8	-	88.5	88.5	-	62.8	62.1	63.1
96	雑品	61	-	34	34	-	28	0	28	23.0	-	4.5	4.5	-	45.6	0.3	45.6
総計		9,387	35	4,547	3,725	823	4,843	3,378	1,480	40.3	79.2	31.3	29.4	40.0	48.5	37.2	74.8

②輸入

HS	2桁品目名	輸入金額（全税関）								昆明の全税関に占めるシェア（%）							
		総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財	総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
03	魚並びに甲殻類、軟体動物及びその他の水棲無脊椎動物	32	-	-	-	-	32	-	32	12.0	-	-	-	-	12.0	-	12.0
07	食用の野菜、根及び塊茎	27	-	-	-	-	27	-	27	23.8	-	-	-	-	23.8	-	23.8
08	食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	21	-	-	-	-	21	-	21	100.0	-	-	-	-	100.0	-	100.0
10	穀物	17	14	-	-	-	4	-	4	87.8	99.2	-	-	-	44.0	-	44.0
12	採油用の種及び果実、各種の種及び果実、工業用又は医薬用の植物並びにわら及び飼料用植物	66	66	-	-	-	-	-	-	95.0	95.0	-	-	-	-	-	-
25	塩、硫黄、土石類、プラスター、石灰及びセメント	11	11	-	-	-	-	-	-	80.2	80.2	-	-	-	-	-	-
26	鉱石、スラグ及び灰	454	454	-	-	-	-	-	-	99.5	99.5	-	-	-	-	-	-
27	鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	1,639	1,588	51	51	-	-	-	-	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-
40	ゴム及びその製品	72	70	2	2	-	-	-	-	93.5	96.4	-	-	-	-	-	-
44	木材及びその製品並びに木炭	228	172	56	56	-	0	-	0	89.0	92.3	78.7	78.7	-	99.5	-	99.5
62	衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	35	-	-	-	-	35	-	35	-	-	-	-	-	-	-	-
71	天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	2,267	20	1,915	1,915	-	332	-	332	13.9	83.5	-	-	-	89.7	-	89.7
72	鉄鋼	252	-	252	252	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
74	銅及びその製品	33	-	33	33	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-
85	電気機器	22	-	6	0	6	16	16	7	27.6	-	12.7	-	13.3	33.1	33.1	81.9
90	光学機器	18	-	18	18	0	0	0	-	0.2	-	0.1	0.1	-	11.4	11.4	-
総計		**5,239**	**2,398**	**2,361**	**2,351**	**10**	**484**	**20**	**471**	**53.7**	**98.8**	**4.5**	**4.5**	**7.9**	**69.6**	**26.7**	**71.6**

（資料）中国貿易統計より作成

第 3 節　まとめ～部材調達で進む CLMV の中国依存

1. 生産拠点としてのメコン

日系企業や韓国、中国企業がメコン地域の ASEAN 後発国（CLMV : ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマー）を生産拠点とする動きが、ベトナムを中心にして、ここ数年、活発化している。例えば、日系企業が CLMV で生産している品目は、アパレル、靴、玩具、調味料、自動車用シート・カバー、レーザープリンタ、コンパクトカメラ、ハードディスク駆動装置（HDD）用筐体（きょうたい）部品、自動車部分品（ワイヤーハーネス等)、自動車用カバーシート、軸受、USB ケーブル、精密モーター、オートバイ、縫合針、マイクロ鉄鋼等、アパレルや玩具、靴などの軽工業品から電子部品・自動車部品、電子製品やオートバイの組み立てなどの機械産業へと生産分野が広がっている。

韓国企業もサムスン電子が 2009 年にハノイ郊外でスマートフォン生産を開始し、その後も拡張を続けて、今やベトナムは世界有数のスマートフォン輸出国に変貌した。サムスン電子は中国の生産拠点（広東省恵州、天津）からベトナムに軸足を移しつつある。

中国は、インフラ投資や不動産・資源開発でリードしているが、製造業ではアパレルで存在感をみせている。カンボジアでは、ほぼすべての水力発電所は中国企業の投資、繊維産業の 90%は中国企業が所有しているといわれている。

2. 部材調達の中国依存

外資系企業によるメコン地域での生産は、割安な労働力を活用した労働集約的な工程に特化している。生産に必要な資材・部材調達は、現地調達がほとんど期待できないきことから、周辺国からの輸入に依存している。ラオスで訪問した製靴企業のケースでは、部材の大半はタイと中国から輸入していた。ポリウレタン系の材料は中国、ゴム底生産機は中国製、革材料の一部はインド、接着剤はタイ製品やベトナム製品を輸入していた。

貿易統計から CLMV での生産に必要な資材・部材の調達先を見ると、主に中国とタイに依存している。タイ、ベトナム、中国、日本、米国の対 CLMV 財別輸出データ（表 2－28）を見てもそれが裏付けられる。中国の対 CLMV 中間財輸出額は 469 億ドル、タイは 124 億ドル、いずれも最終財を上回っている。中国の対 CLMV 中間財輸出の 8 割はベトナム向けである。タイは、カンボジア、ラオスへの中間財輸出額で中国を上回っているが金額は、カンボジアが 28 億ドル、ラオスが 22 億ドルである。ただし、タイの中間財輸出には軽油・ガソリンの燃料の割合が大きい。

3. 中国の ASEAN 輸出の変化

CLMV の中国からの部材調達は、中国の ASEAN 輸出を確実に変化させている。中国の ASEAN 輸出（2015 年）に占める CLMV の割合は、2000 年の 10%から 2015 年には 30%へと拡大している)。この一因は、中間財輸出の拡大にある。中間財は、加工品と部品に分けられている。加工品には鉄鋼、繊維、化学品などが含まれている。部品は電子部品、機械部品、自動車部品である。

中国の対 ASEAN 中間財輸出に占める CLMV の割合は、2015 年で 30%を超えている。このうち加工品が 35%超、部品は 25%超である。特に部品輸出が 2012 年以降に急増している。

加工品では繊維が CLMV におけるアパレル生産の拡大に伴い伸びている。中国の対 ASEAN 繊維輸出に占める CLMV の割合は 2015 年で 60%近くに達している。

中国の対 ASEAN 貿易の動きを見ると、輸出面では、タイ、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーのメコン地域（陸の ASEAN と呼ぶ）との貿易が躍進する一方で、海の ASEAN（インドネシア、マレーシア、シンガポール、フィリピン）との貿易が停滞している。

4. 人材面でチャイナ＋1、タイ＋1 が進展

メコン地域での生産には中国からの部材調達が欠かせない。欠かせないのは、生産委必要な部材だけでなく、生産を管理する人材面でも中国人中間管理者・技術者に依存している。ラオスで日系企業の関係者から、チャイナ・プラスワンとしてラオスに進出する日系企業では、中国人マネージャーが工場長として活躍し、中国人管理職は、ラオスでの海外勤務を歓迎しているということを聞いた。ラオス従業員も中国人の上司はタイ人上司ほど抵抗感が強くなく、中国語を学習するラオス人スタッフも多いとのことである。ラオスでは、タイ語が通じるために、日系企業の工場にはタイ人のスタッフが活躍している。部材調達だけでなく、人材でも中国人やタイ人の管理者・技術者に依存している。

5. 懸念材料

メコン地域での輸出産業はアパレルという状態がしばらく続いていた。そこにベトナムで携帯電話などの IT 機器の輸出が始まり、新たに電機産業の量産ビジネスがメコンで起こった。IT 機器の生産が日本から中国にシフトしたのが 2000 年代初めであった。そこから 10 年以上経って中国からメコンに移転する動きが起こっていると捉えることができよう。

中国やタイを起点としたメコンの工業化の波がベトナムや CLM にも波及する雁行形態型の発展が期待できるかもしれな。メコンでベトナムの次に受け皿となるのは、新政権が発足したミャンマーであろう。

懸念材料は、第 1 に、メコン地域での賃金高騰である。主力産業のアパレルでは賃金水準が大幅に上昇している。ミャンマーでは 2015 年 9 月に最低賃金が月 3,600 チャット（85 ドル）に高騰した。バングラデシュの縫製業の非熟練工の最低賃金（月額）68 ドルを上回ってしまう。ミャンマーの縫製工場における労働者の生産性はほぼ中国の 2 分の 1 程度であるという。外資系企業の間では賃金が生産性に見合っていないという不満がある。中国の労働者と比べてミャンマーでは経験が不足しており、それが生産性の低さに影響している。中国のみならずバングラデシュと比べてミャンマーの割高感がでている。

第 2 はメコンの工業化を進めるプッシュ要因である。本シリーズ初回の春日尚雄福井県立大学教授が報告したように「タイ＋1」は一服している。タイに立地していた日系の労働総集約産業は、地方でも一律 300 バーツ／日へ最低賃金が上昇したことなどで、「タイ＋1」の進出先として CLM を選んだ。しかし、ラオスでは、「タイ＋1」型の新規進出は 2013 年

をピークに、2014～5 年以降は増えていない。既進出企業の操業度も低く、当初見込んでいたような状況にない。理由はタイの景気後退によってタイ国内の労働者不足が緩和されて、タイでの生産が有利になったと思われる。

第 3 は、産業人材の不足である。中間管理者や技術者の数の不足は致命的である。高等教育、企業内研修、職務経験の質の全てにおいて、こうした中核人材を育てていくような社会的なインフラがまだまだ発展途上にある。人材育成は中長期的な課題である。

表 2- 28　タイ、ベトナム、中国、日本、米国の対 ASEAN、CLMV 財別輸出（2014 年）

（単位：10 億ドル）

		輸出								輸入							
国名	相手国	総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財	総額	素材	中間財	加工品	部品	最終財	資本財	消費財
タイ	CLM	12.6	0.2	7.2	5.9	1.3	5.3	1.8	3.5	5.9	3.9	1.8	1.3	0.5	0.3	0.0	0.3
	カンボジア	4.5	0.1	2.8	2.2	0.6	1.6	0.5	1.1	0.6	0.1	0.4	0.0	0.3	0.1	0.0	0.1
	ラオス	4.0	0.1	2.2	2.0	0.2	1.6	0.7	0.9	1.4	0.0	1.3	1.2	0.2	0.1	0.0	0.1
	ミャンマー	4.2	0.0	2.2	1.7	0.4	2.0	0.5	1.4	3.9	3.7	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1
	ベトナム	7.8	0.2	5.2	3.9	1.3	2.5	0.7	1.8	3.9	0.4	1.4	1.0	0.5	2.2	1.5	0.7
	ASEAN10	58.7	1.8	36.4	24.4	11.9	20.9	8.7	12.3	43.4	9.6	23.0	13.2	9.8	12.7	6.6	6.2
ベトナム	CLM	3.5	0.1	2.8	2.6	0.2	0.7	0.3	0.5	1.6	0.5	0.8	0.8	0.0	0.3	0.0	0.3
	カンボジア	2.7	0.0	2.2	2.1	0.1	0.5	0.2	0.3	0.6	0.1	0.3	0.3	0.0	0.2	0.0	0.2
	ラオス	0.5	0.0	0.4	0.3	0.0	0.1	0.0	0.1	0.8	0.3	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	ミャンマー	0.3	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
	ASEAN10	19.1	2.7	8.8	7.1	1.7	7.7	3.8	3.8	22.9	1.1	17.0	12.2	4.8	4.9	1.7	3.2
中国	CLM	14.5	0.9	8.0	6.2	1.8	5.7	3.5	2.3	17.8	4.9	12.0	12.0	0.0	0.9	0.0	0.9
	カンボジア	3.3	0.0	2.5	2.3	0.2	0.8	0.4	0.3	0.5	0.2	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.2
	ラオス	1.8	0.0	1.3	0.4	0.9	0.6	0.5	0.1	1.8	1.4	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0
	ミャンマー	9.4	0.8	4.2	3.5	0.7	4.3	2.5	1.9	15.6	3.4	11.6	11.6	0.0	0.6	0.0	0.6
	ベトナム	63.6	0.4	38.9	27.6	11.3	24.6	12.3	12.5	19.9	3.5	9.2	3.6	5.6	7.5	4.0	5.3
	ASEAN10	271.7	2.6	153.2	107.2	46.0	119.2	63.0	57.1	208.1	30.1	141.0	72.3	68.7	40.1	26.2	16.4
日本	CLM	1.6	0.0	0.3	0.2	0.1	1.3	0.7	0.6	1.7	0.1	0.1	0.1	0.0	1.6	0.0	1.6
	カンボジア	0.3	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.7
	ラオス	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
	ミャンマー	1.2	0.0	0.2	0.1	0.0	1.0	0.6	0.5	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.8
	ベトナム	11.8	0.4	7.8	4.7	3.2	3.4	2.7	0.7	15.4	2.5	5.6	2.3	3.3	7.3	0.7	6.6
	ASEAN10	104.7	0.9	71.0	37.4	33.6	29.4	23.3	6.4	115.9	15.5	63.6	46.9	16.6	34.6	10.8	24.5
米国	CLM	0.4	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.1	0.3	3.0	0.0	0.1	0.1	0.0	2.8	0.0	2.8
	カンボジア	0.3	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.2	2.8	0.0	0.1	0.1	0.0	2.7	0.0	2.7
	ラオス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	ミャンマー	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	-	0.1	0.0	0.1
	ベトナム	5.7	2.8	2.4	1.7	0.7	1.8	0.7	1.2	30.6	2.0	4.1	2.0	2.1	25.6	4.9	20.8
	ASEAN10	78.5	12.9	42.0	21.6	20.4	19.1	11.9	7.3	137.5	9.1	47.7	18.8	29.0	84.4	33.5	52.1

資料：各国貿易統計より作成

第 3 章　大メコン圏の経済回廊における越境物流と通関の実態：日系企業ヒアリングを中心に

青山学院大学経済学部教授

藤村 学

要約

大メコン圏(GMS)における主要な経済回廊における陸路インフラはミャンマー区間を除いてほぼ整備されたが、物流や通関といった「ソフト」面ではまだ改善の余地が大きい。越境交通協定（CBTA）の付属文書・議定書は GMS 参加国がすべて批准済みだが、実際の物流環境の改善は、隣国政府同士の覚書や申し合わせ事項や現場におけるその運用次第となる。東西回廊上でシングルストップ検査の実験が始まって 10 年以上経つが、その成果が目に見えて物流を加速しているとは言えない。車両相互乗り入れのライセンス発給は越境輸送需要を下回るペースでしか拡大せず、しかもライセンスが現場では通用しないといったこともある。越境手続きを簡素化すればするほど現地各税関における不透明な収入といった既得権益が損なわれるであろうから、現場における現状変更への抵抗は強いものと容易に想像できる。物流企業にとっては特に 3 カ国以上をまたぐ貨物の積み替えについて、どうやってコストを最小化するか、腐心している。本章はそうした GMS における越境物流・通関の実態と課題について現地日系企業へヒアリング結果を挿入しつつ、報告する。

はじめに

1992 年、ADB（アジア開発銀行）のイニシアティブによって、大メコン圏（Greater Mekong Subregion, 以下 GMS）プログラムが開始された。これはカンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、中国雲南省、さらに後に広西チワン族自治区が加わり、7 カ国・地域を対象とした地域開発支援スキームである。1990 年代は主に信頼醸成や枠組み構築、及びプロジェクト実施準備についての取り組みが進められていたが、2000 年代に入り、「経済回廊」沿いの輸送インフラを中心とする多国間の経済協力投資が本格化した。

南北、東西、南部など主要な経済回廊（図 3-1）のハード・インフラは、ミャンマー区間を除いてほぼ整備された。南北回廊については、2013 年にチェンコン（タイ）=フェイサイ

（ラオス）国境に第 4 メコン国際友好橋が完成し、バンコク～昆明間（3 カ国縦断約 1900km）はラオス経由で陸路での道路輸送が可能になった。南部回廊についても 2015 年に「つばさ橋」（カンボジアの国内橋）が完成したことで、バンコク～ホーチミン間（3 カ国横断約 900km）の道路輸送が可能になった。バンコクからミャンマーのダウェイへ向かうミャンマー区間の道路整備はまだこれからだ。東西回廊についてはメーソート=ミャワディ国境からコーカレイまでの難路のバイパスが 2015 年に完成し、ダナン～モーラミャイン間（4 ヵ国横断約 1450km）、さらにヤンゴンまでの道路輸送も一応可能となった。残るハード上の問題は、ラオスやベトナムの山間道路が険しいので、振動に弱い貨物の頻繁な輸送には向いていないことと、過積載トラックの規制が緩いラオスやカンボジアの幹線道路で痛みが早く、補修工事を頻繁に行う必要が出てくることだろう。ミャンマー国内の道路は全般にまだまだ整備が足りない。

経済回廊構想の狙いは、3 カ国以上にまたがる幹線道路沿いの物流インフラを整備することにより、広域で相互に経済発展を促進しようという点にある。費用と便益の帰属関係を厳密に検証することは困難だが、越境道路整備の費用と回廊沿線地域の所得上昇効果を比較した粗い試算によれば、これまで費用対効果が大きかったと考えられるのが南部回廊、次に南北回廊という結果、東西回廊については楽観的な試算では純プラス、保守的な試算では純マイナスという結果であった（藤村 2015）。これらの試算は、「ハード」インフラの評価に限ったもので、国境手続きの簡素化や車両の相互乗り入れといった「ソフト」インフラの評価は含まない。後者の側面での相互協力の進展はペースが遅いが、ソフト面でのインフラが改善すれば、経済統合のプラス効果がさらに促進されることは間違いない。物流に関する横断的データの収集が簡単ではないが、上述の試算のなかで、経済回廊ルート上の地域の車両通行量や車両登録台数なども概ね増えていることは確認できた。ただし、陸路インフラ整備との正確な因果関係と定量分析は難しい。

本稿では GMS における物流や通関の「ソフト」インフラを主な対象とし、先行文献を整理するとともに、今年度筆者が日系企業ヒアリングで得た情報を挿入しつつ、現状を報告する。

図 3- 1　大メコン圏における経済回廊構想

（出所）　ADB　（2012）　p.11

1. 総論

まず物流環境一般の状況について、世界銀行のデータでランキングを比較すると（表 3-1)、メコン各国の物流事情は概ね悪い。とくにミャンマーとラオスは世界の中でも下位に位置する。カンボジアは 2014～16 年の 2 年間で物流環境が改善したが、まだ世界の中位程度である。タイとベトナムは同期間に物流環境が悪化している。物流インフラ整備が需要に追いついていない様子がうかがえる。

表 3-1　東南アジア諸国の物流環境ランキング

（2014 年→2016 年、160 ヵ国中）

	総合	通関業務	インフラ	国際輸送	物流能力	追跡能力	到着時間
シンガポール	5→5	3→1	2→6	6→5	8→5	11→10	9→6
マレーシア	25→32	27→40	26→33	10→32	32→35	23→36	31→47
タイ	35→45	36→46	30→46	39→38	38→49	33→50	29→52
インドネシア	53→63	55→69	56→73	74→71	41→55	58→51	50→62
ベトナム	48→64	61→64	44→70	42→50	49→62	48→75	56→56
フィリピン	57→71	47→78	75→82	35→60	61→77	64→73	90→70
カンボジア	83→73	71→77	79→99	78→52	89→89	71→81	129→73
ミャンマー	131→113	100→96	128→105	120→144	129→119	146→94	137→112
ラオス	145→152	150→155	137→155	151→148	156→144	130→156	117→133
参考：日本	10→12	14→11	7→11	19→13	11→12	9→13	10→15

（注）網掛け部分は中国を除くメコン地域 5 カ国

（出所）世界銀行 Logistics Performance Index　http://lpi.worldbank.org/international/global

通関に要する時間や費用に絞って見ると（表 3-2)、ミャンマーの輸出・輸入ともに通関時間に異様に時間がかかっている。民政移管後の開放政策に転じてまだ数年しか経っておらず、制度構築は緒に就いたばかりといえる。カンボジアとラオスは通関時間はそれほど要していないものの、書類作成・審査の時間がミャンマー以上にかかっており、この 2 カ国も税関業務のキャパシティが不足していることが明らかだといえる。また、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの CLMV 諸国は通関書類にかかる費用が先進国である日本よりも高い。ASEAN のなかでも後発のこれら諸国は、通関における時間効率が悪いだけでなく、実費も嵩んでいる。越境輸送の「ハード」インフラが急速に整備されるなか、「ソフト」インフラが追い付いていない証左であろう。

表 3-2　メコン各国の平均通関時間（時間）・費用（コンテナ当たり米ドル）

	輸出所要時間		輸出費用		輸入所要時間		輸入費用	
	通関	書類	通関	書類	通関	書類	通関	書類
カンボジア	48	132	375	100	8	132	240	120
ラオス	12	216	73	235	14	153	216	155
ミャンマー	144	144	432	140	232	48	457	210
タイ	51	11	223	97	50	4	233	43
ベトナム	58	50	309	139	62	76	392	183
参考：中国	26	21	522	85	92	66	777	171
参考：日本	23	2	265	60	40	3	299	100

（出所）世界銀行 Doing Business データベース（2016 年 12 月時点）
http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders

（1）通関制度の課題

メコン 5 カ国とも、現在では電子通関制度が稼働している（表 3-3)。タイはいち早く通関の電子化に取り組んでおり、2007 年に e-CUSTOMS を導入済みである。しかし、実際には書類の提出が求められ、また納税後の貨物検査においても、担当官から書類コピーの提出が求められることが多い。カンボジアに関しては、ラオスと同様に ASYCUDA が導入されているが、主要税関に限られている。ASYCUDA での電子申告はまだ十分に浸透しておらず、必要書類を紙に打ち出して提出する必要がある。輸入時には荷受人のサインや社印を押したオリジナルの書類が必要なため、国境で輸入通関をかける際は、毎回書類を運ばなければならい。ラオスでも電子的に一括して通関申請を完了させることは出来ておらず、電子申請を行った場合でも印刷・サインが必要であり、また各種書類を求められることがあるため、貿易円滑化に十分つながっていない。カンボジア・ラオスともに通関業者が自社で端末を所持しておらず、税関のコンピュータールームでデータを入力するのが一般的である。ミャンマーでは 2016 年 11 月、日本の支援によって NACCS（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）のミャンマー版が子通関制度が導入されたが、主要 4 税関に限られ、陸路国境での輸出入の通関データはまだほぼ全て手入力に頼っているのが現状である。ベトナムにおいて、これも日本の支援によって導入された VNACCS に関しては、導入当初は活用に慣れない部分もあったが、現在は手続きにも慣れ、通関時間の短縮につながっているという[1]。

表 3- 3 メコン各国の電子通関制度

	システム名	導入年	導入済税関数
カンボジア	ASYCUDA World	（不明）	主要 22 税関
ラオス	ASYCUDA World	2010 年 5 月	主要 11 税関
ミャンマー	MACCS	2016 年 11 月	ヤンゴン周辺 4 税関から導入
タイ	e-Customs	2007 年 1 月	全税関
ベトナム	VNACCS（**）	2014 年 4 月～6 月	全税関

（注）MACCS = Myanmar Automated Cargo Clearance System
VNACCS = Viet Nam Automated Cargo Clearance System
（出所）各種ジェトロ情報より整理

カンボジアでは同国独自の制度として、輸出入手続きに税関とは別に商務省管轄のカムコントロールに貨物検査料を支払い、手続きをする必要がある。この二重の管理によって物

流コストがかさむ。商業省の公式説明では、輸出は繊維製品、輸入は特定品目のみがカムコントロールの貨物検査の対象となるが、実際には輸出入される全貨物に対して検査料がかかっているのが現状である。また、カンボジアからの輸出には関税手続きを工場で行うか、ドライポートで行うか 2 つの手段があるが、地場大手 5～6 社のドライポート管理会社にその独占権があり、競争を阻害している面があるという [2]。

（2）越境交通上の課題

越境交通協定（Cross-Border Transport Agreement、以下 CBTA）は、GMS において越境手続きの円滑化、人の越境移動、物品の越境移動、車両入国許可条件、商業的通行権の交換、道路・橋の建設基準の設定、およびそれら取り決めを実施する制度的枠組みを定めた包括的な協定である。GMS 参加 6 カ国は多国間 CBTA の付属文書と議定書を含むすべての文書を、2015 年にタイとミャンマーが批准したことで、すべての国が批准した。しかし、車両の相互通行ライセンスの発給要件や発給件数については、2 国間・3 国間の覚書に基づき定められている。

東西回廊沿いについては、2009 年にタイ・ラオス・ベトナムの 3 国間の合意により、タイのトラックはダナンまで、ベトナムのトラックはコーンケンまで走行できることになっている。しかし、実際は大半の車両はラオス・タイ間およびラオス・ベトナム間の 2 国間の車両通過合意に基づいて運行している。道路標識の言語、また運転手の保険などを勘案すると、必ずしも 3 ヵ国を積み替えなしで運転することは利点ばかりではない。南部回廊については、タイ・カンボジア間では、2012 年 6 月の覚書にもとづく相互乗り入れが開始され、カンボジアのトラックはアランヤプラテートからレムチャバン経由でバンコクまで、タイのトラックはポイペトからプノンペン経由でバベットまで走行できるようになった。カンボジア・ベトナム間では 2006 年から相互乗り入れが開始し、乗り入れ枠が当初の 40 台ずつから段階的に枠が拡大され、現在は 500 台ずつとなっている。

ラオスの車両は CBTA のライセンスがあればタイとベトナムの双方に走行が認められるはずであるが、ラオスの車両がタイ国内に進入することが認められていない。一方タイとその周辺国とではハンドルの位置が逆であることから、交通事故を防ぐために特別なドライバー教育が必要になる。言語や交通規則も異なるため、実際には相手国のドライバーを確保しておく必要もある。また、貨物保険については政府系保険会社が担当しているが、全損のみ保障の対象になり、分損には対応してもらえず課題が多い [3]。

（3）その他物流上の課題

CLM 諸国については電力供給不足、冷蔵冷凍倉庫の不足などが原因で、コールドチェーンはほとんど構築されていない。カンボジアの地場企業の間ではコールドチェーンの概念が十分浸透しておらず、冷凍品は溶けたらもう一度凍らせれば良い程度の感覚でしかないところも多い。ラオスでは低温での保管・輸送が求められる医薬品についても、クーラーボックスとアイスパックを組み合わせた配送で対応しているのみである。ミャンマーでは冷蔵・冷凍トラックを目にすることもあるが、その多くは電源を切った状態で複数のボックスに氷を入れて冷やしている状況である。ベトナムに関しては、ホーチミン近郊に生産拠点を構える日系飲料メーカーでは、10℃以下での保存、保冷輸送を実現していが、こうした事例はまだ多くない。一般的には、冷蔵冷凍倉庫の不足や冷凍品の観念が国内で浸透していないなどの指摘が多く聞かれる。さらに産業集積度の異なる経済圏を結ぶ陸路においてはいわゆる「片荷」問題が頻発し、コンテナ輸送が非効率になりがちである。とくにバンコク経済圏とプノンペンやビエンチャン結ぶ回廊上ではタイから貨物を運んだコンテナの帰りの貨物が少ないため、物流費が高くなる。ラオス国内にコンテナを滞留しておける日数が短いため、仮に生産計画がずれた場合は、非常に少ない物量であってもコンテナを出荷させる必要があり、非効率な状態となる[4]。

企業ヒアリング①：日通タイランド（2016 年 8 月 31 日）

輸送サービス維持の基本はコンテナの双方向を荷物で埋め、頻繁に運ぶこと。メコン地域の経済回廊ルートでも基本は同じ。大陸東南アジアの陸路で最も確立されているのはバンコク～クアラルンプールのルートで輸送されるコンテナの 85%に往復とも貨物が入っている。このルートでは毎月、40ft コンテナ 300～450 本が往復している。バンコク～ハノイ間の陸路輸送は需要が増加しるが、まだ「両荷率」70%程度で、月あたりコンテナ 40～50 本にとどまる。

＜全般＞

- 2015 年のデンサワン=ラオバオ国境でのシングルストップ検査導入に続き、タイとその隣国の国境 5 か所（メーサイ=タチレイ、メーソット=ミャワディ、ムクダハン=サワナケート、アランヤプラテート=ポイペト、サダオ=パダンバサール国境）で試験的にシングルストップサービスを実現しようと進めている。しかし、各国の経済力や労働事

情・インフラ事情の違いにより、障壁を取り除く姿勢に温度差がある。

- 2 国間の車両相互乗り入れは、タイ・ラオス間、ラオス・中国間、ラオス・ベトナム間、タイ・カンボジア間、カンボジア・ベトナム間で割当制があり相互通行許可が出されてはいる。タイ・ミャンマー間においてはまだ MOU 締結に至っていないため、国境で原則すべての車両の貨物積み替えが発生する。
- ベトナム・カンボジア間ではトラック・パスポート制度により、国境での積み替え作業を省略した車両の相互乗り入れが可能。

＜バンコク～ハノイ間＞

- 主要な貨物としては、双方向にてハノイ近郊およびバンコク近郊双方に委託生産拠点を持つ自動車部品、電子部品メーカーの貨物、およびベトナムを消費地とする家電品が目立つ。
- このルートの輸送料金は海上輸送に比べて 2 倍以内で吸収可能になった。
- バンコク→ハノイ方向が逆方向よりも売上高では大きいが、顧客数ではハノイ→バンコク方向が逆転した。荷主は日系電子部品メーカーなどで大手ではない。
- 9 号線よりも北側を通る 12 号線を経由して果物などの農産物、食品がタイ・中国間で多く輸送されている。ラオス国内でトラックの通行量増加に伴い、痛みの多かった舗装が補修完了し、アスファルト表面の轍が少なくなった。
- ナコンパノム=タケークを経由する 12 号線の山道は精密機器の輸送には向かない。
- ラオスは通過貨物が多いが、トランジット貨物については 48 時間以内にラオス国内を通過させなくてはならないため、双方の車両をほぼ同じタイミングで積み替え場所に到着させる必要がある。
- 3 国間を通過できるライセンスは、タイ、ベトナムの車両では取得することができず、必ずラオス国内で積み替えが発生する。該社は 3 国間輸送ライセンスを取り、2016 年 5 月に発給され、「90 日以内に運用」のはずだったが、ベトナムで運用できない状態が続いている。「右ハンドル車はベトナムに入ってはいけない」というのが根拠らしいが、これは相互通行を進めようとする CBTA の趣旨に逆行している。国際取り決めよりもベトナム国内法を優先させているもよう。政治的にセンシティブな問題だけに、ベトナムの運輸局に状況を打開してもらうよう要請している。
- ラオス国内の橋梁の重量制限が 30t になっている箇所が多い。

＜バンコク～ダナン間＞

・ 2016 年 1 月にダナンに日通の営業拠点を開設した。
・ 月あたりコンテナ 16 本程度の不定期サービス。ダナン発の貨物は電子部品中心。
・ デンサワン=ラオバオ国境で実施されてきたシングルストップ検査により、それ以前は長くて 3 時間前後かかっていたところ、1 時間弱での通過が可能になった。
・ ダナン～バンコク間の貨物とハノイ～バンコク間の貨物はサワナケートをハブとしてタイミングを合わせて貨物の受け渡しを行っている。ダナン発のコンテナ貨物とバンコク発のコンテナ貨物がサワナケートでスイッチし、ダナン発コンテナがタケークまで北上して 12 号線をハノイ方面に折り返し、バンコク発コンテナはバンコクへ U ターンする場合もある。

＜バンコク～ヤンゴン間＞

・ 現状は主な貨物はタイからミャンマーに輸送される設備や日用品、繊維製品など。ミャンマーの経済特区などに進出する企業の設備やインフラ関連のうち、タイで調達されたもの、もしくはタイの空港や港湾を経由してミャンマーに輸送されるものがほとんど。
・ 2015 年 8 月にミャワディ=コーカレイ間にバイパスが開通して道幅が広くなった堪え、これまで通貨が不可能だったトレーラーもミャワディ国境まで来られるようになった。ただし、車両の相互乗り入れは認められていないため、国境での貨物積み替えは必須。
・ 現在の第 1 国境友好橋（モエイ川）の重量制限が車両重量を含めて 25t となっており、コンテナ車両では実質 10t 強の貨物しか積載できない。
・ 第 1 友好橋の北 2km 地点にタイの支援で第 2 友好橋を建設中で、タイ側のバイパス・アクセス道路は完成している。ミャンマー側はまだ着工していない。架橋完成は 2 年後か。これらのインフラが整うまではコンテナによる積み替え作業は困難。さらに、タイからミャンマーに運び込んだコンテナ（容器）は他の隣国と異なり、貨物と同様に一時輸入の申告を行わなければならない。ただし、日数制限に関しては明確な規定はない。
・ 現時点での最大の問題はヤンゴン→タイの荷物が集まらないという片荷問題。

＜バンコク～ホーチミン間＞

- 3 カ国貫通の陸路輸送は時間・コストの組み合わせで船便には勝てない。急ぎの場合のみアドホックに注文がある程度。
- カンボジアを通過するトランジットの貨物は必ず 3 カ国の車両を使用することになるため、総輸送費が割高になる。ただし、ポイペトの国境から 10km までならそのままタイのトラックが、バベットの国境から 10km までならベトナムのトラックがそのまま出入りできる。
- カンボジア内の橋梁の一部に 20t の重量制限表記がある。
- バンコク→プノンペン方向は在プノンペン日系企業を顧客として自動車・電子部品、逆方向はその製品を運ぶパターン。タイ車両の乗り入れライセンスの数が少なく、多くの場合、ポイペトで積み替えが必要。
- カンボジアにおける投資適格案件（QIP）ステータスや SEZ の優遇制度は運用が不透明・不安定な点が多い。SEZ 内のワンストップサービスによって輸入関税や VAT が免除される一方、カムコントロールの検査料は免除されず、他にもチャージされる項目が多い。
- ホーチミン→プノンペン方向は衣料品の部材、逆方向はその製品というパターンがメイン。在プノンペン企業のホーチミン港を利用した輸送が活発。ベトナム車両がダイレクトにプノンペンまで走行するケースが多い。
- モクバイは新しい税関ビルを建設中。現在の国際バスや貨物トラックの混雑を解消するためか。
- ネアクルンのつばさ橋の完成により、昼夜問わず待ち時間なしでメコン川を渡れるようになった。

＜バンコク～昆明間＞

- 主にタイからの冷凍海産物や肉類、冷凍果物、中国からも冷凍果物、野菜、電気製品などが運ばれる。
- ラオス通過する経済回廊の中でも本ルートは中国業者による輸送が目立つ。ほとんどがコンテナによる輸送。
- 2013 年に開通した第 4 メコン友好橋によって、それまで水運中心であった中国南西部とタイ間の輸送が急速に陸路中進の輸送にシフト。ラオスの車両はほとんどこのルートには絡まず、主にタイの車両がボーテン国境まで走行し、中国車両に繋ぐ形態をとっている。

＜バンコク～クアラルンプール間＞

・ 該社の陸送サービスのなかではこのルートが最も需要が大きい。海上輸送はタイ湾からシンガポール周りでクアラルンプールへ送らなければならないので、距離と時間の面で、このルートの海運と陸運は差別化しやすい。

・ 該社は鉄道輸送もトラック輸送も扱っており、インターモーダルなコンテナ積み替えのためにPadang Besarの国境近くに該社専用のVanプール(コンテナを積んでおくスペース)をもっている。それほどこのルートの物流が大きいということ。

・ このルートのタイ・マレーシア間では石油製品やゴム製品、自動車部品などが輸送されており、マレーシア・シンガポール間では電子部品や電気製品が輸送されている。トレーラーによるコンテナ輸送がメインで、それ以外に鉄道による輸送もほぼ同経路を走っている。ただし、他社のトラック輸送は幹線道路でそのまま越境できるSadao国境を経由している。

・ タイ・マレーシア間はタイ・ミャンマー間と同様、車両の相互通行が認められておらず、現在でも陸路の場合はコンテナを積み替えるか、トラックの中身を積み替えるか、どちらかを行う必要がある。

・ コンテナシャシーの相互乗り入れもできない（コンテナは可)。

＜タイと隣国の相互通行の現況（2016年1月現在）＞

・ ラオス：タイ車両、ベトナム車両ともに制限はない。

・ ベトナム（via ラオス）：ベトナム内での目的地は限定されるが、最終的には400台（乗用車・商用車計）のタイ車両がベトナムまで直接乗り入れるライセンスを発行する予定で、2015年までに200台分発行されている。該社もこのライセンスを取得したが、上述のとおり、タイ車両はベトナムへ入れない。

・ カンボジア：2015年からライセンスの発行枠が増えた。現時点での発行数は40台で、そのうち30台がすでにライセンス取得済み。2016年新規開放枠は10台。該社はそのうち2台を確保。ただしプノンペンまでの限定。しかし、該社のトラックはポイペト税関でライセンスを見せても「登録がされていない」として止められている。これは一時的なものと考えられるが、こうした新しい制度が現場で運用されるのに時間がかかるのは問題。

・ ミャンマー:貨物の相互往来ライセンスはまだない。乗用車はエリアを限定してライセンス発行されている。

2. 経済回廊別各論

本節では筆者が今年度に日系企業へのヒアリングを行った、南部、南部沿岸、東西、中央の4回廊について報告する。

（1）南部回廊：ダウェイ ― バンコク圏 ― プノンペン圏 ― ホーチミン圏

ミャンマー区間 138km、タイ区間 438km、カンボジア区間 580km、ベトナム区間 182km、総延長 1,337km

経路:ダウェイ ― テーキー＝プーナムロン国境 ―（3229 号線／323 号線／4 号線）― バンコク ―（7 号線／314 号線）― チャチュンサオ ―（314 号線／304 号線／359 号線／33 号線）― アランヤプラテート＝ポイペト国境 ―（5 号線）― シソポン ― バッタンバン ― コンポンチナン ― プノンペン ―（1 号線）― ネアクルン ― つばさ橋―（1 号線）― スバイリエン ― バベット＝モクバイ国境 ―（22 号線）― ホーチミン

南部回廊のミャンマー区間はまだ道路インフラが未整備で本格的な物流が可能な段階ではなく、ここではバンコクから南東方向の状況について報告する。

バンコクからプノンペンへ向かう陸路交通は主にアランヤプラテート=ポイペト国境を通過する。同国境はバンコクから約 310km に位置し、プノンペン（バンコクから約 720 キロ）に比べると約半分の距離であり、物流費については、ジェトロが 2014 年 10 月および 2015 年 3 月にプノンペンでヒアリングしたところ、プノンペン～バンコク間の陸送費はコンテナ当たり 2,500～2,600 ドルであるのに対し、ポイペト～バンコク間は 900 ドル程度だという。最大の要因は、タイ側のトラックが境線から、サンコーSEZ を含む内陸 20km まで積み替えることなく貨物の輸出入を行うことが可能な点である。同国境では人と貨物が同じ場所で検査されており、また国境地点が狭隘なこと、後背地が既に商業地となっていて開発余地が限られていることから、国境通過時に深刻な混雑を引き起こしている。このような状態を緩和するため、カンボジア公共事業運輸省がタイ近隣諸国経済開発協力機構（NEDA）の協力で現在の通関地点から約 7km 南に位置するストウンボット地域での貨物専用通関施設開発とアクセス道路の整備を開始した。同通関地点は国道 5 号線の南側に位置し、通関地点から国道 5 号線、さらに今後整備が進む予定の国道 58 号線に接続される予定となっている[5]。

企業ヒアリング②：豊田通商タイランド（2016 年 8 月 31 日）

2016 年 9 月にポイペト国境近くにテクノパークを開業。

＜物流インフラ・通関等＞

- バンコク近郊の工業団地（例えばアマタナコン）から、ポイペトテクノパークまでのトラック輸送にかかる時間は、トータル 6 時間弱。カンボジア国境までの時間が 5 時間～5 時間

半程度。その後は通関に 15 分（空いている場合）、カンボジア側の輸送に 10～15 分。今のところ、国境でイレギュラーな足止めといったことはない模様。

- 既存の国境は時間帯によって、通関ゲートが混雑。ヒト、一般車、トラックがすべて同じ関所を通るため。
- ストゥンボット地域にトラック専用ゲートを建設中。タイ側は、専用ゲートに抜けるルートを整備済みだが、カンボジア側の整備が計画通りに進んでいない。タイ側から国境に向かい、現在の通関ゲートの右側に抜ける 3 車線のルートが建設される予定。開通は 17 年半ば以降になる見込み。
- SEZ 内で通関ができ、入居企業が QIP 企業であれば、基本的に輸出を前提とする原材料輸入への関税、VAT は免除（関税のみならず VAT に関しても、いったん支払う還付方式ではなく、「免除」である点がポイント。）
- 国境ゲートでは、車両のナンバーを確認する程度で通過できるようになった。ただし、将来的に新ゲートが混雑することになれば、通関時間が長くなるかもしれない。
- テクノパークの提供するサービスとして、入居企業向けの混載サービスは当面は計画していない。タイ側のマザー工場の立地が点在しており、効率的な輸送体制が組めないため。

1）越境交通に関する 2 国間覚書

タイとカンボジアの間では 2008 年の覚書（MOU）において貨物車両 40 台までの相互に乗り入れで合意したが、実際の運用には 4 年かかり、2012 年 6 月に運用が開始された。40 台の枠は極めて少ないが、特定企業でタイのナンバーのままカンボジア側の許可を得て運行している企業もあるほか、カンボジア側でタイの車両の通行を厳格に運用しているわけではなく、タイ・ナンバーの車両もしばしば見受けられるという[6]。カンボジア側が運用しているのはバス 36 台、トラック 10 台となっている。MOU とは別に両国のバス会社によるパートナー契約で、プノンペン・バンコク間、シェムリアップ・バンコク間を走行する定期バス 4 台に限定して相互乗り入れを許可している[7]。ポイペト国境においては今後の南部回廊利用促進のため、相互乗り入れ車両台数を 200 台へ増やす方針が確認されている[8]。

カンボジアとベトナムの間ではの車両相互乗り入れは、2006 年 9 月に開始された。-2012 年時点で相互乗り入れ枠はバスとトラック計 300 台だったが、現在は 500 台に増えており、カンボジアからベトナムへの乗り入れはバス 360 台、トラック 100 台にライセンスが付与されている[9]。バスの登録台数が多いのは、カンボジアを訪れるベトナム人観

光客が多いこともあるだろうが、無税で手荷物をカンボジアへ持ち込もうとする「担ぎ屋」需要も大きいと考えられる。プノンペンとホーチミン市の間の国際バス運行事業には 19 社の両国企業が参入し、1 日当たり 39 便が運航されているという。主要ルートを含め 7 カ所の国境ゲートを通るバスが運行可能とされる[10]。筆者もバベット=モクバイ国境（ホーチミンから 22 号線で約 80km）を通る主要ルートの国際バスを利用したが、運賃は片道 10 米ドル程度で乗客率は高かった。

2014 年 12 月のジェトロによるモクバイ税関へのヒアリングによると、同税関での主な取扱品目・金額（トランジットを含む）は、ベトナムからカンボジア向けの輸出品目の上位は、革靴、自転車用部品、縫製品原料、果物・野菜などで、一方カンボジアからの輸入品目の上位は縫製品（完成品）、自転車などで、品目構成はここ数年大きく変化していないという。モクバイ税関では通関処理を、グリーンであれば数分、レッド（検査扱い）であれば 8 時間内で行っているという。グリーン（43～45%）、イエロー（書類審査、50%）、レッド（5～7%）の割合は商品によって異なる。食品は安全基準を考慮するためイエローが多い。レッドの場合、荷主に連絡をした上で、全書類をチェックしているという[11]。

2）メコン川水運の現状と課題

カンボジアに立地する日系企業にとっては、メコン川水運を使ってカイメップ・チーバイ港経由で日本や北米に輸送するルートがある。2013 年 1 月、プノンペン市内の旧プノンペン港から約 30km 下流に立地するプノンペン新港が稼働し、コンテナ貨物取扱量が増加している。延長 300m のバースがあり、水深は乾期でも 6～7m を確保し、最大喫水 4.5m 程度のバージ船（コンテナ約 120 個積）が接岸できる構造となっている。岸壁には、移動式クレーン 3 基、デリッククレーン搭載作業船 2 隻が設置されている。この河川輸送は 2010 年の週 8 便から 2014 年には週 16 便に倍増された。夜までにコンテナヤードに運び込まれたコンテナは、バージ船に積み込まれ、午前 1 時頃にターミナルを出港する。約 6 時間で河川国境に到着し、通常約 2 時間で CIQ などの各種手続きを終えて、ベトナム港湾に向けて航行を続け、約 22 時間程度でカイメップ港に到着する。内航船はその後 U ターンし、ホーチミン港群を経てプノンペン新港まで戻ってくる。

しかし、この水運にはいくつか課題がある。第 1 に、水深の確保がある。今後増加が見込まれ水運需要に対応するためには大型船舶を導入する必要があるが、その場合、水路浚

渫を要する箇所がある。第 2 に、夜間航行援助施設の整備がある。夜間航行援助施設は概ね整備されているが、一部、航行援助施設が不備な区間が存在する。第 3 に、国境での各種手続きが夜間には行われていないことである。CIQ などの国境通過に必要な手続きは、カンボジア側が 7:00～11:30 と 14:00～17:30 にのみ手続きがされており、原則として時間外には手続きが行われていない。実際には、多くのバージ船が業務時間外に国境に到着しており、業務開始時間までの間、国境水域で錨をおろして待機している。第 4 に、国境手続きの電子化が不十分なことである。現在、バージ船の国境通過にかかる大量の書類を両国の各関係機関に輸送事業者が持参し、一定の手数料を支払い、承認を得る必要がある。この手続きに 2 時間以上を要している。第 5 に、プノンペン市内の大型車通行が夜間に制限されていることである。プノンペン市内では市街地の深刻化する交通渋滞緩和のため、コンテナトレーラー等の 5:00～21:00 の市内通行を禁止している。多くの日系企業が立地するプノンペン SEZ（経済特別区）から港新のコンテナターミナルへの貨物輸送はプノンペンの市街地を経由する必要があるため、プノンペン SEZ の立地企業は夜間しかコンテナを新コンテナターミナルに輸送できないという制約がある [12]。

ホーチミンの日系物流会社によると、ホーチミンからプノンペンは河川輸送で 3 日プラス 2～4 日（通関）、陸送ならば 2 日以内だという。陸上輸送の価格は 20 または 40ft コンテナフィートあたり 1,400～1,700 ドル(ハンドリングチャージなど諸経費を含む)で、陸送と河川輸送の費用は変わらない（2014 年 12 月時点）。これはカンボジア側のコンテナヤード費用が高いためだとする。河川輸送の物量も多いものの、近年、ホーチミン～プノンペン間の陸送の動きが活発になっているのは、河川との価格に大きな差がないのも影響している [13]。

企業ヒアリング③：タイ味の素（2016 年 9 月 1 日）

食品メーカーである該社の戦略は電気・電子や自動車に見られるような往復型の典型的なタイ・プラスワンではなく、あくまで現地市場開拓が主目的。

カンペンペット工場で生産した MSG （mono sodium glutamate）を中心とする半製品がコンテナ（1 回に 8 本、100 トン単位）でタイからポイペト国境経由で、プノンペンに運ばれ、プノンペン SEZ 内の工場で袋詰めが行われてから、カンボジアの市場で売られる。

このルートの物流は当初は外国籍の物流会社が扱っていたが、現在はタイ味の素のグループ会社 AB Logistics（Thailand）が担当している。同社はカンボジアで支店をもち、自

社通関ができるライセンスを取得した。同社はまた、カンペンペット（中北部)、コーンケン（東北部)、パトムタニ（中部)、スーラタニ（南部）と 4 か所にディストリビューションセンター（DC）を持ち、それらまではコンテナで製品を運び、そこから小型トラックでタイ全国各地へ運んでいる。

カンボジア国境やタイ国内の DC へコンテナ輸送や帰りの荷物が埋まらない片荷輸送となるため、国内ではバンコク首都圏で売れそうな地方の特産物を開拓する努力をしているところ。カンボジアへの輸送も帰りが空コンテナ状態のため、改善が必要。

バンコクからプノンペンまでの輸送行程は概ね以下の通りである。

① 国境到着の 2 日前までにタイ側でコンテナ No.とシール No.を確定。

② 1 日目：タイ⇒カンボジア国境へ輸送。

③ 2 日目朝：8 本のコンテナ全部が国境に到着。

④ 2 日目昼：タイ側輸出通関（2 時間)。書類とシールの確認。カンボジア側輸入通関（30 分～1 時間)。カンボジア側で積み替え。国境からプノンペン SEZ まで保税輸送。

⑤ プノンペン SEZ の ICD（ドライポート）で税関による押印、カムコントロールによる DATE 印がそれぞれのカートンに押され、同時に税金を支払う（味の素は国内販売なので納税が必要、物流会社が立て替え)。

企業ヒアリング④：Honda Logistcis Asia（2016 年 9 月 2 日）

1995 年 7 月設立。従業員 2,731 人。うち正規 1,375 人、協力 1,340 人、日本人駐在員 16 人。アユタヤ・ロジャナ工業団地内、バンコクの北約 80km に立地。

＜メコン拠点からタイへの輸入品目取扱いとその仕入れ先＞

・ ベトナムからオートバイ用ホイール輸入（東西回廊の 9 号線経由）

＜タイから周辺諸国拠点への輸出品目取扱いとその仕向け先＞

・ カンボジア向け：オートバイ KD 部品（すべて）

・ ラオス向け：オートバイ、スクーターの完成品

・ マレーシア向け：自動車 KD 部品

CLM におけるホンダ 2 輪車の販売は、タイ地場の New Chip Xeng（NCX）社に一括して委託している。CLM といった新興市場では、ディーラーによるショールーム販売という方式でなく、自転車やの軒先に 1 台ずつ置いていくという「ヤクルト方式」が必要で、現地

事情に強いパートナーに任せた方が効率的。NCX 社は CLM それぞれで販売権をもち、カンボジアには 2 輪車の組み立て工場をもち、タイ人マネージャーを派遣して年間 30 万台ほどを組み立て・販売している。

カンボジアとラオスへの輸出は該社の輸送はプノンペンとビエンチャンにある NCX のディーラー倉庫まで。ミャンマーについてはタイ国境にある NCX のディーラー倉庫までの輸送。そこからヤンゴンのディーラー倉庫までは NCX が輸送。CLM3 カ国とも国境通関処理は NCX スタッフが処理。CLM 向けのホンダ 2 輪車輸出の規模は月あたり 1,000 台程度。

＜物流・輸送・国境積み替え状況と問題点＞

- 東西回廊など、越境輸送の環境が整い、物流環境は改善、利便性は増してきている。とくにトラック（陸上）輸送はリードタイムが短いのでサプライチェーンとしてメコン地域における生産のメリットが多い。
- 一方で、相互車両乗り入れの場合の道路標識の違いや、運転手の言語の問題、貨物保険の違い等で実態として運用が難しい部分が多々あると思われる。
- カンボジアでの積み替えが必要：タイのトラックによるカンボジア乗り入れのライセンス業者が限られているので積み替えを実施しなければならない。（マレーシアは 40ft コンテナがマレーシア国内へそのまま積み替え無しで通過可能）
- ポイペトでの 積み替え状況：コンテナ載せ替えのフォークリフト、クレーンが準備されているが、積み替え時間が 2 時間～半日かかる。コンテナ取扱およびハンドリング作業が雑で、部品ダメージのリスクがある。その結果、包装資材の強度アップが必用で、高コストな包装荷姿となる。

＜通関状況と問題点＞

- カンボジアの輸入許可に半日から 1 日かかる。検査で包装ケース内を開け、部品を確認するが、抜きり検査で、部品盗難が発生。とくに 2012 年～14 年頃は頻繁に発生した。

企業ヒアリング⑤：イオン・タイランド（2016 年 9 月 2 日）

タイにおける MaxValu 店舗の品揃えのうち、9 割はタイ国内で調達。日本からの輸入は 5%程度。残りの 5%がその他諸外国からの調達。タイの消費者にとって日本ブランドはタイでプレミアム的グレードなので、もっと日本からの輸入を増やして競合他社との差別化を図りたい。現在 MaxValu の店頭に日本から輸入した PB 商品のコーナーを置き、売れ行きを見ている。

東南アジアにおけるトップバリュの PB 戦略としては、マレーシアではハラル適合商品を開発してインドネシア市場も狙い、タイでは CLMT 向けの商品開発、ベトナムでは国内の市場ニーズに近い商品開発を図っている。

タイにおけるイオン商品の国内輸送・国外輸出は「アイク」という別の商社が担っていたが、タイ消費者向けのタイ発の PB 商品開発（タイ消費者向け、及び日本消費者向けの肌着や洗剤など）を担う「イオン・トップバリュ・タイランド社」が現在はこのアイク社の業務を吸収し、タイ国内物流と、さらにタイにおける輸出入業務も担っている。

プノンペンのイオン・モールへ供給する加工食品などは大半がタイから陸送している。日本からの調達商品については、ベトナムの輸入規制が高いため、カンボジアへ直接輸入したほうが費用は安い。ベトナムでは地元のスーパー、シティマート、フィビーマートなど約 20 店舗と提携しており、それらへの納入分をまとめて日本から輸入している。

タイからカンボジアへは週 1 回の頻度で冷蔵コンテナを 2 本、常温コンテナを月に 1 本を送っている。稼働当初は税関で足止めを食ったり、抜き取り検査で商品が 3 割ほど抜き取られたりするといった話を聞いたが、今はそのようなことはない。

企業ヒアリング⑥：イオン・カンボジア（2016 年 9 月 8 日）

野菜や果物など常温生鮮品の半分は国内調達、半分が輸入。冷凍・冷蔵品、ドライ食品、加工食品、日用品などは 9 割が輸入で、そのうち 7 割をタイからポイペト経由の陸路で調達。衣料品・汎用品はマレーシアや中国から海上輸送でシハヌークビル港経由で調達。シハヌークビルからプノンペンまでは 5 時間ほどかかる。大型家電品は日系ブランドものはシンガポールからの調達（海上輸送）が多いが、Samsung, Huawei, Midia など、韓国や中国ブランドものはこれらのカンボジアにおける現地代理店から直接仕入れることが多い。

ベトナムからは、ヤクルトなどを例外として、調達量は少ない。その原因の 1 つは、タイの商品がベトナムより豊富であるため、ベトナムからあえて輸入する商品が少ない点である。混載にして運んでいるが、ベトナムからの調達品の利益率は厳しい。もう 1 つは、カンボジアの消費者にとって made in Vietnam の商品に対する心理的抵抗が大きいこと。ヤクルトの場合はベトナム語のラベルをカンボジア語に切り替えてもらい、冷蔵コンテナによる月 2 回のコールドチェーン輸送を完備したうえで、売り上げベスト 3 位内に定着した。

タイからの輸入は日用品などは月 1 回のペースで 20ft もしくは 40ft コンテナで運び、ここの店舗内に用意したストックスペースで管理している。冷凍品は週 1 回の頻度で輸入し

ている。開業前に商業省から Authorized Economic Operator（AEO、認定輸入者）免許を取得し、コンテナをポイペト税関で開けず、インボイスなど必要書類のコピーをチェックするだけで品目の突き合せをすることなく通過でき、オリジナル書類は事後的に送付すればよいという扱いを受けている。これによってバンコクからプノンペンまで最短 10 時間で到達可能。

該社は現地販売型なので、VAT10%と輸入関税（モノによって 7%、15%、35%と 3 段階）を納めている。それ以外にも特別税がかかることもあり、規則の裁量余地が大きい。カンボジア政府は「税金は取れるところから取る」という態度だ。FTA がらみで免税措置を得ようとすれば、フォーム D をタイ側の輸出業者の理解を得て、手間をかけてカンボジア当局へ申請してもらう必要がある。一方では、携帯電話など非公式なルートで入ってきたものが市場に出回っており、そうした商品と正規輸入品が競争させられる。国内の卸売からそうした商品を仕入れるのは簡単だが、該社はそうした不透明な商流には関わらない方針。

企業ヒアリング⑦：カンボジア日通（2016 年 5 月 4 日）

該社は 2011 年バンコクープノンペン-ホーチミンを結ぶ陸路輸送サービスの提供を開始した。トラックに GPS を搭載することで貨物の輸送状況を逐一チェックできるほか、保税輸送を可能とするライセンスの取得により、船舶に比べ輸送日数を最大 7 日間短縮した。しかし、バンコクからプノンペンを経てホーチミンまで、3 カ国を一気通貫する物流需要は今のところ大きくなく、バンコク-プノンペン間、プノンペンーホーチミン間と別々の輸送サービスも提供している。

プノンペンーホーチミン間は、カンボジアに工場をもつ中国系や日系の縫製品メーカーを中心に、製品をベトナムに運び、ホーチミン港から欧米や日本へ出荷するという物流が大きい。

該社の強みはベトナムの現地法人がベトナムとカンボジアの両方を走行できる「ダブルライセンス」のトラックを 10 台保有していることで、プノンペンーホーチミン間はコンテナ輸送なら積み替えなしで越境輸送できる。ただし、ダブルライセンスをもつトラックは 2 国間取り決めのクォータによって制限されている。3 カ国を往来できるライセンスはなく、実際に走るトラックは各国別々というのが実情。積み替え不要だとしても通関手続きは出国側と入国側で 2 度ある。

カンボジアの事業環境は改善の余地が大きい。①プノンペンにある河川港の施設が貧弱

で、コンテナ船が入れない、②南部シハヌークビル港（深海港）の整備が進んでいるが、フィーダー路線（近距離路線）しかなく、シンガポールや香港で貨物の積み替えが必要、③鉄道の痛みがひどく、物流インフラとして使えない、などの問題がある。ソフト面では、①税関の担当者によって対応が異なる、②税関以外に商務省のカムコントロールによる貨物検査があり、別途手数料が徴収される、③税関データが税関内だけでしか活用されず、通関会社・銀行等とシステムが繋がっていない、などの問題がある。

他にも郵船ロジスティクスと双日ロジスティクスの日系物流 2 社が南部回廊沿いで業務を提供している。郵船ロジスティクスはもともとタイやベトナムで日本企業を中心に国際物流サービスを提供しており、2014 年 2 月にカンボジア政府から通関ライセンスを取得し、カンボジアからの通関業務を自社で行っている。プノンペン SEZ 内にも事務所を設け、ワイヤーハーネスなどの自動車部品や電子部品など進出企業が手掛ける製品の通関業務を受託している。協力会社を通じるよりも迅速に、透明性の高いサービスを提供できるという。上述の通り、イオンの加工食品などの常温物流、牛乳や乳製品の冷蔵物流、冷凍食品やアイスクリームなどの冷凍物流を手掛けている。バンコクからポイペトを経て南部回廊を使って陸送している。乳酸菌飲料はベトナムのホーチミン市に工場があるため、つばさ橋を使ってホーチミンからプノンペンへ陸送している。双日ロジスティクスは 2011 年にバンコク-プノンペン-ホーチミンを陸路で結ぶサービスを開始した。コンテナ 1 本を最小単位とし、ベトナムとカンボジアの両方を走行可能なダブルライセンスのあるトラックを保有する現地物流会社と提携した。サービス開始時にはダブルライセンスのトラックを約 30 台保有していた。2015 年にはバンコクープノンペン間で南部回廊を使った混載輸送サービスを開始した。バンコク-プノンペン間で自動車部品など小口輸送の需要が高まってきたため、新サービスで対応することにしたという。同社はミャンマーにおいてもサービスを強化している。2015 年、ミャンマーでスーパーなどを手掛ける City Mart の関連会社 Premium Distribution と共同出資会社 Premium Sojitz Logistics を設立し、同国内の冷蔵、冷凍物流サービスを提供する。バンコクからメーソートを抜けてヤンゴンに至るルートの事業可能性について調査をしている段階だ[14]。

企業ヒアリング⑧：MARUNIX （2016 年 5 月 4 日）

2011 年 6 月設立。プノンペン SEZ 内に立地。本社は埼玉県越谷市。事務機器に組み込むワイヤーハーネスを生産している。 主に中国とタイから部品を調達し、ワイヤーハーネスの加工、組立てを行っている。東南アジアでは、タイに先に進出していたが、2001 年に一旦撤退後、2009 年に再進出した。

中国には、深圳のほか 1987 年以来古くから進出している拠点は 4 箇所あり、カンボジア進出は「タイ・プラスワン」戦略の一環としてタイ工場をサポートする機能を果たす。香港のグループ会社の拠点が、同社の調達拠点も兼ねている。

部材の調達頻度は 1 週間に 1 回。7 割は香港経由で香港港からシハヌークビル港経由で調達。残りの 3 割はタイのグループ会社から陸路でポイペト経由・積替で電線関連部材を調達している。製品の仕向け先は 8 割がタイで月 3 回程度の輸送。タイ向け出荷はポイペト経由・積替で、最速なら 1.5 日、最大でも 3 日間以内にタイの倉庫へ届く。ベトナム向けも月 1 回。月 2 回は青島の顧客向けにシハヌークビル港から出荷している（青島まで 14 日かかる)。

物流業者は当面中華系の現地企業を使っている。そのほうが輸送コストが安いと考えたからだ。タイへの陸送費用は 40ft コンテナ当たり 2,000 米ドルほど。ポイペト国境での通関が滞るというような問題はない。大手企業はトップ交渉で特別な簡素な通関のラインセンスを取得しているようだが、該社は取得していない。

プノンペン SEZ に意外に空き地が目立つのは、近年の賃金上昇により、当初の目算が狂った企業が入居予約をキャンセルしたせいだという。

企業ヒアリング⑨：東京パーツ工業（2016 年 5 月 3 日）

2013 年 5 月に工場開設。バベットのタイセン SEZ 内に立地。本社は群馬県伊勢崎市。白物家電や OA 機器向けの各種コイル／トランスを生産している。「チャイナ・プラスワン」戦略の一環としてカンボジアへ進出した。バベット工場は中国工場からの注文（仕掛状態）と香港の営業所が取りまとめる注文（完成品）に従って生産しており、部材は 90%超が中国の材料メーカーから香港経由でホーチミン港まで運び、ホーチミンからバベットまで陸送している。製品は逆方向に陸送し、昏々香港営業所注文分はそのまま販売、中国工場発注分は香港経由で中国広東省汕頭の自社工場へ運ばれ、そこで完成品のコイルに仕上げ、中国内外の取引先に納める。バベット工場からの出荷は月 2 回、月央に 20ft コンテナ 1 本、月

末に 40ft コンテナ 1 本というペース。バベット工場から香港までは 5 日間程、更に中国工場に製品が届くのに要する日数は約 2 日程（中国工場着までは約 7 日間)。

投資適格案件（QIP）として CDC（Council for the Development of Cambodia, カンボジア開発評議会）から認可を受けているため、通関申請の処理自体は滞りなく対応しているが、様々な手数料の要求あり。カムコントロールに関して、免除のはずが時々実施されている。

最低賃金の急上昇が想定外であったのに加え、2013 年 12 月中旬から約半月に渡るストライキが発生し工場が事実上の操業停止を余儀なくされたことも想定外だった。SEZ 内の台湾、中国系の工場でストが発生し、その余波の影響を受けた。この後も、ストライキは殆どが中国・台湾系企業から発生している。2016 年は SEZ 全体に波及する大きなストライキは発生していない。

さらに、SEZ 内では瞬間停電が頻発し、多い日で 1 日 20 回以上も起きる。これに対応するため、工場内には一定の時間は機器に電力を供給し続ける無停電電源装置を導入した。しかし、停電時間が長くなるとこれでも対処できないため、ディーゼル発電機を持ちこんで自家発電するしかない。はす向かいのマンハッタン SEZ でも電力事情は同様だとのこと。

経済特区として電力供給の責任義務があるはずだが、バベットの経済特区ではこの義務を果たしているところはない。CDC 及び経済特区代表者からは「2017 年 3～4 月から新たな電力（電力源）確保ができるため、今後は電力問題は生じない」との説明を受けている。

企業ヒアリング⑩：中山カンボジア（2016 年 5 月 3 日）

バベットのタイセン SEZ 内に立地。中山商事の 100%出資で 2011 年にバベットに進出した。約 1.5 億円を投じて縫製工場を建設。「赤ちゃん本舗」向けにベビー肌着を製造している。従業員は 300 人。1996 年に中国の遼寧省撫順市で、赤ちゃん本舗向けにベビー服製造を開始したが、人件費、人民元が高騰したため、チャイナ・プラスワンとして特恵関税が適用されるカンボジアへも進出した。

生地はタイからホーチミンまで海路輸送し、ホーチミンから南部回廊経由で陸路輸送している。製品はすべて逆方向にホーチミンから日本へ輸出する。

輸送は郵船ロジスティクス社を使い通関は自社で行っている。工場とホーチミン港の間を月にコンテナ 1 本を 2～3 回往復させている。片道 2 ～ 3 日かかる。例えば金曜日に材料がホーチミン港に到着する場合、荷揚げに 1 日、ベトナム側の輸出検査（開門時間 6:00～

21:30）が渋滞でトラックが並んで待ち、翌月曜日には工場のある SEZ 内に入る。通関はワンストップサービスが適応され、輸入品目のマスターリストをバベットの税関に事前提出しておき、搬入品目に相違がなければ拒否されることはない。また、タイ国境から部材を輸入しようとする場合はポイペトで仮通関を行う必要があるので、その二度手間を避けるため、ホーチミンまで海上輸送してそこから陸送している。2016 年に通関手続きは電子化されている。また、2015 年に財務相が税務を電子化し、2016 年には商業省が事業所登録を電子化しているようだ。

タイセン SEZ はワンストップサービスの下、特区内で通関手続きもすべて済ませることができ、国境での通関手続きは不要である。（近年、バベット国境から 1km ほど入った地点でコンテナの X 線スキャン検査が実施され、40ft コンテナは 1 回 32 ドルの手数料を取られていたが、役所にクレームをつけるなどし、2016 年 9 月からはこの慣行がなくなったとのこと。）

カムコントロール費は通関 1 件に対し 50 ドル、その他費用を含めれば 1 コンテナあたり 200 ドルの不透明な支払を要求される。自社通関でなければ、ポイペトではコンテナあたり 400 ドルもとられるという話も聞く。

バベット地域はここ数年、激しい労働争議に見舞われている。2013 年 12 月と 2015 年 12 月には台湾、中国系の工場の労働争議の影響が日系企業にも波及し、操業停止に追い込まれたこともあった。法定最低賃金は 2010～2016 年の間に 2 倍以上上昇した。

（2）南部沿岸回廊：バンコク ― 東部臨海地域 ― シハヌークビル ― メコンデルタ

経路：バンコク ― 高速（7 号線）― チョンブリ ―（3 号線）― サタヒップ ― ラヨーン ― チャンタブリ ― トーラート ―（318 号線）― ハートレック＝チャムジアム国境 ― コッコン ―（48 号線）― スレアンベル ―（4 号線）― シハヌークビル ― 3 号線 ― カンポット ―（33 号線）― ケップ ― ハーティエン国境 ―（80 号線）― ラックジャー ―（63 号線）― カマウ ―（1A 号線）― ナムカン

バンコクからハートレーク=コッコン国境を経由してつなぐ南部沿岸回廊のルートは、今のところ、2 区間で部分的に活用されている。1 つはレムチャバン港からコッコンまでの区間ともう 1 つはシハヌークビル港からプノンペンまでの区間である。前者は、コッコン SEZ の入居企業による活用事例がある。後者は、プノンペンに立地する企業などがシハヌークビル港を利用して輸出入する際に活用している。カンボジアとベトナムのメコンデルタを結

ぶ沿岸ルートは目立った都市経済圏がほとんどなく、物流も農水産品が主流である。むしろプノンペンからメコンデルタを結ぶ内陸のサブルートに物流の盛んなローカル国境が目立つが、日系企業のプレゼンスは確認できない[15]。

コッコン SEZ は、国境から車で 5 分程度の内陸にあり、カンボジア地場企業のリーヨンパット（L.Y.P）グループが 2006 年に開発した。開発総面積は 340ha、電力はタイからの供給となっている。管理事務所によれば、SEZ 内にワンストップサービス機能を持っている。カンボジア開発評議会（CDC)、労働局、カムコントロール、税関、商業省（原産地証明の発行など）のスタッフが SEZ 管理事務所内に常駐し、各種手続きを処理できる体制になっているという。2012 年末時点で同 SEZ には、カムコ・モーター（現代自動車のアセンブリー工場)、KKN アパレル（タイ企業。アディダスや NIKE の製品を縫製)、矢崎総業の 3 社の工場が稼働し、ミカサが工場を建設中であった。

2012 年 12 月に開所式を行った矢崎総業はコッコンにおける「タイ・プラスワン」の生産分業の事例として注目される。ワイヤーハーネス製造の最終工程をカンボジアで行い、タイ工場（チャチェンサオとバンプリーにある工場）に戻し、検品した上で、顧客に納品している。部材は主に国道 344 号線でグレーンまで南下し、国道 3 号線に合流、チャンタブリー、トラートを通ってコッコンまで運んでいる（約 440km)。所要時間は 8～9 時間。バンコク工場を 23 時に出発し、翌朝 9 時にコッコン工場に到着、その後午後一番にコッコン工場を出発し、その日の夜にバンコク工場に到着とういサイクルを毎日行っているという。コッコン橋の手前までは、積み替えなしでタイのトラックが行き来できることになっているため、コッコン SEZ までの輸送であれば積み替えの心配はない。通関手続きは、SEZ 内で実施しており、その都度、国境近くにある税関職員を呼んで SEZ 内で通関している。インボイスの内容・量が異なる時などは、申告内容の修正を求められる。実際に国境を越える時は、書類のチェックのみ行われる（輸出入許可証、インボイス、立会い確認書、通関申告書、カムコントロールが発行する許可証)。輸出入手続きの電子化は進んでおらず、すべて書類を用いて行われる。しかし通関自体にはさほどの時間はかかっていない[16]。

企業ヒアリング⑪：自動車部品メーカー（2016 年 8 月 26 日）

タイに多数の工場を含む拠点を有する該社は、自動車関連部門以外に生活環境門にも進出しているが、自動車関連部門では主要工場はバンプリー、チャチュンサオ、ピサヌロークの 3 カ所。この 3 工場で国内受注及び輸出に対応をしている。国内と輸出の比率はほぼ半

分半分、輸出はチャチュエンサオ、ピサヌローク工場が担っている。

チャチュンサオ工場はワイヤーハーネスを生産する主力部門のほかに、射出成型の内製部品をつくる部門、車載用電線をつくる部門、など上流部門が組み立て部門の奥にある。銅以外の素材ではアルミなど、タイの現地調達率は年々向上している。該社のタイ拠点の特徴は、R&D、財務、法務、一貫生産と社内でサプライチェーンが完結していることである。さらにタイ拠点は他の ASEAN 拠点工場に部品を供給する基地にもなっている。タイ、インドネシア、フィリピン、インドネシアの拠点でそれぞれ国内ビジネスに対応しているが、生産品目によって最適値生産の下、相互補完体制をとっている。

新規国に進出して工場を立ち上げるには 3～5 年かかるので、決断は慎重に行う。タイが中進国となり、人件費が上がってくることが予想された段階で、まずラオスに協力工場を設立し、委託生産を開始した。ラオスでの試行錯誤が軌道に乗ったところで、次にカンボジアを考えたが、ある程度の規模を狙う事、タイ人スタッフによる運営をさせる目的で委託生産段階を飛ばし、2012 年にコッコン SEZ に自社工場を開設した。ミャンマーは欧米の経済制裁があった事、物流の問題、法整備の問題等にて進出は控えた。ラオスとカンボジアがタイの 2 工場の直接的な後工程の下請けの役割を果たしている。拠点ごとの労働生産性を聞かれても定量的に明言するのは難しいが、定性的には生産性が高い順に日本→タイ→ラオス・カンボジアということは言える。

コッコン SEZ の生産拠点はタイ・プラスワンとして機能している。レムチャバン港を使えるのがコッコンのメリット。シハヌークビルやベトナムのダナンも輸出拠点と成り得るが、物流の利便性、インフラ整備、国境特別法等を考え利用可能性を考えれば、コッコンが最も有利と判断した。労働集約型の工程は賃金水準が変動することを予想して常に長期的戦略のもとにパイロット的に次の進出先を早めに実験しておくことが必要。カンボジアの生産が軌道に乗ってきたところで、ラオスをどうするか迷っている。ミャンマーは当面様子を見ているが、進出するとすれば、その先の輸出先をどこにするか、タイ工場との役割分担や物流をどうするか（海路と陸路の使い分け）といった観点から進出戦略を練らなければならない。

国境を越えたサプライチェーン構築は、労働集約工程の人件費削減メリットと物流コスト上昇のトレードオフがあり、そのバランスを有利にもっていく工夫が重要。C・L の下請け工場との間のモノの流れは、カンバン方式とミルクラン方式の最適な組み合わせについて、該社の物流チームと相談して調整している。

現在日々の通関に問題はほとんどない。該社は C・L 下請け工場の稼働当初の試行期間に、インボイス表記方法、通関に必要な準備書類、荷物の載せ替え、国境通過許可、通関必要時間、材料以外の一般消耗品、設備の出し入れ等、物流上の過去の経験を活かし、担当係官とのトラブルを意図的に経験し、どういう対応方法が適切か、双方にて合意確立をしてきた。おかげで、日々の物流オペレーションの予見不能性を最小化できている。

(3) 東西回廊：ベトナム中部 ― ラオス南部 ― タイ中部 ― ミャンマー沿岸部

経路:ダナン ― (1 号線) ― フエ ―ドンハー ― (9 号線) ― ラオバオ＝デンサワン国境 ― (9 号線) ― セポン ― セノ ― サワナケート＝ムクダハン国境(第 2 メコン国際友好橋) ― (2042 号線／213 号線) ― カラシン ― (213 号線／209 号線) ― コーンケン ― (12 号線) ― ロムサック－ピサヌローク ― スコータイ ― タークー (105 号線) ― メーソート＝ミャワディ国境 ― (85 号線) ― パアン ― モーラミャイン

1) シングルストップ検査の進捗

CBTA に基づき、2 カ国の係官が出国・入国の諸手続きを 1 カ所で同時に行う「シングルストップ検査」の実験が、東西回廊のラオバオ（ベトナム）＝デンサワン（ラオス）国境で 2005 年に開始した。シングルストップ検査には 4 段階あり、第 1 段階は輸入国側の共同管理区域（Common Control Area, 以下 CCA）で 2 カ国の税関職員が相互に立ち入り、輸出と輸入の通関手続きを一度に行うというもの。第 2 段階は、輸入国側の CCA で税関職員に加えて検疫担当者が相互に立ち入り、検疫も同時に行うというもの。第 3 段階は、以上に加えて税関検査と検疫の書類手続きを共通化するというもの。そして第 4 段階は、以上に加えて出入国担当官も輸入国側の CCA へ相互に立ち入り、出入国審査、通関、検疫を同時に行うというものである。

ラオバオ国境での第 1 段階の実施により、ベトナムのトラックが国境通過に要する平均時間は 90 分から 30 分へ短縮されたという（ADB 2013)。タイにおいては 2013 年 3 月、シングルストップ検査の前提となる法案が国会で承認され、タイとその隣国の国境係官が CCA で共同検査を行う法的環境は整った。ノンカイ=タナレン国境においても CBTA 付属書 3 に従い、ラオス側に果物・野菜貨物にファスト・トラック車線が設けられた。

その後、2015 年 1 月にはデンサワン=ラオバオ国境でシングルストップ検査の最終段階である第 4 段階が開始した。ラオバオ税関では、VNACCS 導入後はグリーンと判定された貨物については書類の添付が不要となったことに加え、システムの刷新による処理

速度の向上もあり、通関手続きの処理時間が大きく短縮されたという。原産地証明書についてもシステム上に情報を入力することで通関が可能とされている。同税関ではグリーンの割合が 5～10%、イエローが 80%程度、レッドが 10～15%となっている。イエローとされた貨物については駐車スペースに車両を止めて書類審査を行い、レッドとされた貨物については検査施設で貨物検査が行われている。またコンテナ貨物については審査区分によらず、X 線検査の対象となる。同税関でのヒアリングによると、受理する通関手続き書類申請数は、2014 年の平均で月 350～370 枚となっており、主な輸入品目は木材、石灰石、ゴム、銅、電子部品など、輸出品目は食料品・飲料品などの日用品、建設用資材とされる。電子部品を除き基本的には農産物・鉱山資源のやりとりが中心となっており、工業製品の東西経済回廊を利用した運搬はラオス・ベトナム国境では広がっていないようだ[17]。

ムクダハン（タイ）=サワナケート（ラオス）国境は、タイの CBTA の批准遅延によりシングルストップ検査の導入が遅れていたが、2016 年中に第 3 段階まで導入する見込みである。サワナケート国境では既に CCA が完成しており、ラオス側の税関、入国管理、検疫の担当官が導入に向けた訓練を行っている。ラオスからタイへは担当官 10 人程度が毎日越境して勤務する。ただし、貨物検査頻度や検査項目が異なる、通関システムの接続が行われていない、といった課題も残る[18]。

2）東西回廊の一部を利用したバンコク～ハノイ間の物流

東西全長 1,400km 超という距離のなかで、現在のところ日系企業の集積が見られるのはベトナムのダナンとラオスのサワナケートであり、チャイナ・プラスワンもしくはタイ・プラスワンの対象として注目され始めた。2002 年に設立されたサワン・セノ SEZ（総面積 954ha）には約 75 社が進出済みで、うち 14 社は日経企業で、ニコン、アデランス、トヨタ紡織、などのタイ・プラスワン型企業が多く進出している。日本ロジテムといった物流事業者も拠点を構える。同 SEZ 内では内陸保税蔵置場（ICD）の運用が始まった。同 SEZ に入居する日系企業は、物流コストを下げるための手段としての混載物流に関心を持つ。同 SEZ には現状、タイのレムチャバン港経由で日本向けに商品を輸出する企業が多いものの、一部企業では、ダナン経由での取引も始められているという[19]。

一方、ラオスを横断するルートは、ムクダハン・サワナケート間の第 2 メコン友好橋とラオス国内の国道 9 号線を利用する東西回廊だけでなく、ナコンパノム・タケーク間の第 3 メ

コン友好橋と国道 12 号線もしくは 8 号線を利用する代替ルートが複数存在する。バンコク圏に拠点をもつ日系企業にとって、ラオスを横断するルートはむしろハノイ圏とのサプライチェーン構築が主な関心あり、日系物流企業の輸送サービスもタイ・ラオス・ベトナムの 3 国間物流はバンコク・ハノイ間を想定している。郵船ロジスティクスはトヨタがハノイ工場で生産している「ヴィオス」のバッテリーを月 1,000 個ほど、バンコク近郊からナコンパノム・タケーク国境経由で運んでいる[20]。

バンコク～ハノイ間の陸路輸送の需要は、海上輸送とのコスト、到達時間、製品特性などとの兼ね合いとなる。2013 年時点でのジェトロ調査によれば、陸路輸送コストは概ね海上輸送コストの 3～4 倍であったが、輸送時間は海上輸送の 10 日間程度から陸路は 2～4 日間と、半減以下になっていた。日系物流企業へのヒアリングでは、サービス開始当初はタイからの貨物が多く、ベトナムから送るものが無いという片荷の問題があったが、その後、ベトナムから二輪車、プリンター・複合機部品などをタイに輸出しており、徐々に片荷の問題が解消に向かい始めたという。例えば、在ハノイ日系電子部品メーカーは、バンコク向けに電子部品を送るにあたり、トラックによる小口の陸上混載輸送便を週 1 回 300 ドル程度で利用し、航空便と比べて 20 分の 1 程度の費用で済む。また、在ハノイ日系消費財メーカーは在庫を減らして業務効率を上げる目的から陸上輸送は定期的に利用し始めた。輸送コストは 40 フィートコンテナ 1 本あたり片道 3,800 ドルと、海上輸送の場合の 800～900 ドル程度（海上輸送の部分は 200～300 ドルのみ）の数倍かだが、ドア to ドアのリードタイムが 2 日間に短縮できることにメリットを見い出した[21]。

企業ヒアリング⑫：ラオス日新 SMT（2016 年 8 月 25 日）

ラオスにおける物流・輸出入制度はタイなどと基本的に同じで、輸出加工型の企業は輸入部材の関税が免除される。ラオスの場合、製造業のすそ野が薄いので、中間財はほぼ 100%外から輸入する必要がある。ビエンチャン、サワナケート、パクセに立地の日系製造企業はほぼ輸出加工型で、大半が半製品の輸入をタイかベトナムに依存している。それらの半製品を組み立て・加工して製品をタイやベトナムへ戻す。

ラオスへのタイ・プラスワン型の新規進出は 2013 年をピークに、2014～5 年以降は増えていない。既進出企業の操業度も落ちてきている。サワン・セノ SEZ のゾーン C に税関が設立され、8 月 1 日からは係員が常駐し、そこですべてのゾーンに入居している企業は輸出入手続きができることになっているはず。ビエンチャン近郊の VITA パークでも同様のモ

デルが適用される見通しだが、現場ではまだ実現しておらず、ラオスは制度変更の運用が徹底しない。電子通関の ASYCUDA を導入して久しいにも関わらず、通関にはハードコピーが必要。タイとの友好橋やデンサワンで任意に現物検査が行われており、トランジット貨物の保税措置をしてコンテナをシールしていても、国境で開けることを要求されれば、これに従い、再シールせざるを得ない。サンプル検査の名目で貨物の一部を抜き取られたりするのに備え、荷主が予備を用意するといった体制も必要。いずれこうした現物検査はなくなると予想されるが、いつになるかはわからない。

デンサワン=ラオバオ国境ではシングルストップの第 3 段階まで（イミグレを除く、税関検査、通関、検疫の共同作業を輸入側で行う）は形の上では機能している。しかし、ラオスの税関係官がベトナムの輸入側の CCA に入って貨物を一緒に検査するというような作業はやっておらず、輸入側が基本的に検査の責任者のよう。

タイ・ラオスの友好橋国境では運用はバラバラ。「タイの公務員は国外で公務を行えない」というタイ国内の法律があり、これを改正しない限り、シングルストップ検査を完成するのは困難ではないか。ちなみに、ラオスには「保税」という概念が存在せず、保税倉庫は存在しない。輸入検査を行う係官の能力がそれで精一杯で、保税措置を運用する人的キャパシティはないのではないか。

バンコク～ハノイ間の輸送サービスの需要は、3 カ国の一貫輸送が全体の 1 割程度とそんなに多くはないが、片荷問題は、ハノイ発の貨物が増えたおかげで軽減されている。3 国間輸送のルートとしては東西回廊の 9 号線を使ったルートが 3 割程度でその中にはダナン向けの貨物が入る。12 号線を使ったナンパオ・チャーロー国境経由の輸送需要が 7 割と大きい。12 号線の山越えは険しいが、精密な貨物でなければなんとかなる。バンコク～ハノイの距離は 12 号線ルートが約 1,500km と、9 号線ルートの 1,700km より 200km 短いのに加え、9 号線の痛みが速く、補修作業が多いので不安定。9 号線は舗装が整備されても最大 60km/h 程度でしか走れず、距離の差を埋めるスピードがない。また、東西回廊の弱点は、終点のダナンに産業集積が小さいこと。必ず年 1 回は来るという台風の通り道にもなっていて、ダナン港のコンテナヤードではコンテナを上下に 3 本までしか積めない。船便も増えていない。

2014 年からサワナケートの第 2 友好橋のふもとにコンテナトラックのシャーシを入れ替える装置が設置され、積み替えの便が良くなった。このためベトナムのトラックがサワナケートまでやってきて、バンコク方面から来た貨物を引っ張って帰ることができる。ラオバオ

=デンサワン国境にはこのような施設がない。

ラオスに物流拠点をもつメリットは、ラオスのトラックがタイへもベトナムへも乗り入れられることで、該社は 14 台の輸送ライセンストラックを持っている。しかし、これでは仕事をこなすのには少なすぎ、実際はタイとベトナムのトラックを使うことが多いという。

トラックの過積載が多いのは通関手数料を節約する動機（台単位でチャージされるため）よりも、ローカルの輸送業者が横流しの動機で行っているといいう。日系はコンプライアンスの圧力が強いのでそういうことはしない。トンルン政権下で計量違反の取締りは改善しているとは聞く。

3）バンコク～ヤンゴン区間の陸路輸送増加にはまだ時間

東西回廊で長くボトルネックとされてきたミャンマー区間に 2015 年 8 月、新たな幹線道路が開通した。これまでメーソート=ミャワディ国境から西へカレン州コーカレイまでの区間は道幅が狭く 1 日おきに進行方向の変わる一方通行の難路で約 50km の区間に 3～4 時間を要していたが、新ルートは既存道路の南を迂回し移動時間は従来の 3 分の 1 以下に短縮した。これでバンコク圏に拠点をもつ日系企業にとって、モーラミャインを終点とするのではなく、パアン、バゴー経由でヤンゴン圏とのサプライチェーン構築の可能性が高まった。2015 年上半期のミャンマーのタイからの輸入額は前年同期比 17%増、道路開通直後の 9 月の伸び率は 40%を超えた。周辺では他にも道路整備案件が目白押しだ。国境を流れるモエイ川では 2015 年秋に「タイ・ミャンマー第 2 友好橋」の建設も開始し、ミャワディとヤンゴンの経由地モーラミャイン（実際はパアンが経由地）周辺でも JICA が 3 か所の橋の改修への借款供与を決めた。ミャワディでは地元企業主導の工業団地整備が始まり 2017 年の開業を目指す[22]。

メーソート・ミャワディ間の陸路輸送の貿易統計（2013 年時点）では、タイからミャンマーへの輸出が圧倒的に多く、片荷の状況である。タイからミャンマーへの輸出はガソリンや縫製業の原材料となる繊維、糸、アルコールが上位 3 位を占め、一方、ミャンマーからタイへの輸出は牛・豚などの家畜、木製品、金属製品が上位 3 位を占めており、その多くが一次産品である。陸路による国境貿易にて輸出入できる貨物は限定されている。ミャンマーから輸出可能な品目数は 153 で農産品がほとんどであり、ミャンマーへの輸入可能な品目数は 167 で日用雑貨・機械等が中心となっている。なお、取引品目は自動化品目（Automatic Item）と非自動化品目（Non Automatic Item）に分類され、自動化品目についてはヤンゴ

ンにあるミャンマー商業省国境貿易局でのライセンス取得が可能である。非自動化品目についてはネーピードーにある同省貿易局での申請、ライセンス発行となる。通関手続きは従来通りの 2 ストップ、2 ウィンドウであり、タイ・ミャンマー両国で輸出入申告および税関検査が必要となる[23]。

また、上述の電子通関制度 MACCS の導入は今のところヤンゴン国際空港、ヤンゴン本港、ティラワ港、ティラワ経済特別区（SEZ）内税関の 4 拠点に限られ、ミャワディではまだ未導入である。また、税関以外の行政手続きは今でもマニュアルが大半で、ミャンマー政府が推進する電子政府化はまだこれからというところだ。上述の「ハード」インフラ整備の効果が発揮され「ソフト」インフラが整備されて物流増加に結びつくまでには少なくともあと数年はかかりそうだ。

（4）中央回廊：昆明 ― ラオス北部 ― タイ東北部 ― バンコク圏

経路：昆明 ― 景洪 ― 磨憨＝ボーテン国境 ― ウドムサイ県 ― ルアンパバーン ―（以上 13 号線）― ビエンチャン ― タナレン＝ノンカイ国境（第 1 メコン国際友好橋）― ウドンタニ ― コーンケン ―（以上 2 号線）― ナコーンラチャシマ ―（304 号線）― プラチンブリ県 ―（304 号線／331 号線）― チョンブリ県 ― サタヒップ

この経済回廊は雲南省の昆明からラオスを縦断し、ビエンチャンを抜けてバンコクに至るものだが、中国国境のボーテンからビエンチャンまでのラオス区間は山間で起伏が激しく、幹線道路は舗装がなされているもの行程は険しい。九十九折の箇所が続き走行時間も長く推定 20 時間程度）精密な工業製品の輸送には向いていない。

このラオス区間において中国の支援による、全長 427km、建設総額 60 億ドル規模といわれる高速鉄道計画があるが、小国ラオスにとってはリスクの大きい事業である。融資条件などを巡り、2010 年の計画合意当初以来、進捗は遅い。ようやく 2015 年 12 月にビエンチャンで道工事の定礎式が行われたが、筆者が視察した 2016 年 8 月時点では工事開始は確認できなかった。ラオス現地紙 Vientiane Times のによれば、2016 年 10 月に中国の建設企業 5 社とコンサルティング企業 6 社が主契約者に選ばれ、同 12 月にルアンパバーンでも定礎式を行った。2021 年末までに全行程完成を目指すという。しかし、線路が通過する予定のウドムサイ県やルアンパバーン県における村落の住民移転問題なども報道されており、完成までには紆余曲折が予想される。

この鉄道計画は当面は企業の物流需要に応えることはできず、道路輸送が前提となろう。日系企業にとってはこの回廊における物流需要はビエンチャン経済圏とバンコク経済圏を結ぶ範囲に限定されるだろう。以下はその範囲での報告となる。中央回廊にはビエンチャンから 13 号線を南下し、カンボジアを縦断してシハヌークビルへ至るサブ回廊もあるが、こちらはコーンパペンの滝やワット・プなどの観光地が点在して旅行者の観光ルートにはなっているが、ビジネスの物流需要は見るべきものは少ない[24]。

1）タナレン国境の物流[25]

タナレン税関によると、第 1 メコン友好橋（1993 年完成委）を通過する貨物は道路輸送の割合が約 82%、内陸水運が約 18%となっている（2012 年)。ラオスにおける内陸水運は代替的な役割を果たしているものの、利用できる地域は限られており、ラオスの輸送はほぼ道路輸送に依存している。タイ・ラオス間の物流はメコン友好橋の架橋が充実するにつれ（2016 年末現在で 4 つ存在)、内陸水運から道路輸送へシフトしてきた。

第 1 友好橋を経由する輸入貨物トラックは、イミグレーションを通過し、直接工場や建設現場に行くものと、タナレン倉庫を経由するものの 2 つに大別できる。タナレン倉庫を経由しない場合は、第 1 友好橋や、到着地の工場や建設現場にて通関処理を行う。

輸出貨物は工場バンニングが可能であるため、タナレン倉庫を通過する必要がなくなったこと、輸入貨物のうち、免税品、公共事業用の貨物、免税部材等が友好橋通過後、直送可能になったことにより、タナレン倉庫は課税する輸入貨物の取扱いが中心になっている。

輸入貨物は友好橋到着後、税関申告（ASYCUDA）の際に輸入課税についての判断次第で、グリーンの場合は直接目的地まで搬送可能、レッドの場合はいったんタナレン倉庫に搬入し、税関検査・関税支払のうえリリースされる。通関時間節約のために、通関業者や荷主と税関職員が本申告前の事前打ち合わせを行うことが多い。このような事前打ち合わせを伴う「2 段階申告」は非効率である。さらに、2 つの輸入手続きパターンが存在することで、友好橋とタナレン倉庫の間に、通関済み貨物、外国貨物（タナレン倉庫に寄るべき貨物)、国内貨物の 3 種類が混在している。貨物管理が難しくなっており、税の徴収を逃れるため故意にタナレン倉庫に寄らない脱税行為も見られるという。ラオスにおいては「保税地区」の概念が希薄で、国境通過ポイントで通関を行うことが原則となり、「保税輸送後サイト通関」がみられない。

ASYCUDA による電子通関導入によって導入前に 3～4 時間かかっていた申告時間が 2

～3 時間に短縮したとしている。ただし、税関申告手続きは、いまだマニュアル作業を必要としており、効率化は限られている。通関業者がそれぞれの事務所に端末を持ち、税関とオンラインで結ばれているというような状況にはない。ビエンチャン地区では 3 社程度しか自社に端末を設置していない。それ以外の事業者はタナレン倉庫税関に出向き、そこに設置してある端末にインプットする。ペーパーレスでの通関許可が実現しておらず、申告書をプリントアウトし、書類提出を行う必要がある。また、ASYCUDA は他官庁との連携がまだ図られていない。関税納入業務も電子的にはできず、税関官署内での現金や小切手での清算を余儀なくされている。

企業ヒアリング⑬：縫製企業（2016 年 8 月 23 日）

2006 年 1 月に操業開始。ビエンチャンから国道 13 号線を北方向へ 27km 地点に立地。従業員 346 名。うち女子 321 名。日本人管理職 3 人。紳士ドレスシャツ全般を年産 60 万枚。東南アジアの生産拠点はタイ、ラオス、インドネシア、ベトナム、バングラデシュにあり、このうちタイとラオスが本社直轄工場で、その他は協力工場。

製品の仕向け先は 6 割が日本で、残りが欧州中心の諸外国。カナダ向け（GSP 利用）も少し手掛けている。ベトナム産衣料は中国製布地を使うと欧州で免税措置を受けられないが、ラオス産は免税措置を受けられる。対日輸出のみではラオス進出のメリットは小さい。発注はすべて日本本社が統括しており、シーズンごとに生産計画を調整する。Ex-Factory の契約で出荷しており、出荷後の物流や保険は日本本社が仕切る。

部材の現地調達はほぼゼロ。布地（幅 56～58 インチのロール状）は中国とインドネシアから海上輸送でレムチャバン港経由で輸入。フルコンテナなら 2～3 日で届くが、混載の場合は最長で 2 週間かかる。トラックがレムチャバン港を午前早く出発してタナレン国境に着くのが大体昼ごろで、通関・検査を終えるのが 14 時頃、こちらの工場に到着するのが 15 時頃となる。そこから反転して集荷・積み込みを行う。雨季などの悪条件で道路状況が悪いとトラックの到着が遅れることもあり、出荷に影響が出ることもある。また、タナレン税関が 21 時に閉庁するので、通関が遅くなった場合、翌日に荷物を受け取ることもある。

ベトナムの港から部材を入れることも検討したが、長距離の陸路は予想以上に時間がかかり、また物流スタッフや運転手の間でラオ語とベトナム語のコミュニケーション問題が生じ、トラブルに対応しきれない。プラスチック付属物など関連部材の調達はタイからもしくはタイ経由ですべて輸入。梱包用段ボールもノンカイ経由で調達している。

日本向け出荷の中には中国手配のものもあり、その際、中国とベトナムの港の距離、中国とバンコクの港の距離を考えるとベトナムの方が一見総距離が短く見えるが、上述のコミュニケーション問題に加え、ベトナム経由の内陸路が整備されていないなどの点を含め、バンコク経由の出荷と輸送の費用および所要時間に差はない。

出荷のタイミングは注文次第なのでコンテナのタイへの折り返しは空になってしまうことが多い。出荷価格に対して輸送コストは高い。帰り道にフォワーダーはビエンチャンで混載にしたいが、出荷貨物は定期的には集まらないため、片荷問題は解消しない。一方、輸出用出荷のタイミングが先に決まっている場合、こちらに向かってくるコンテナが空の状態になることもある。

工場操業のためのインフラは十分とは言えない。ラオスには発電所は多くあっても送電線網が不十分で、せっかく発電した電力は一度タイへ輸出してからラオスへ再輸入している状態。舗装道路もアスファルトが薄く、すぐ壊れて補修が必要になる。

企業ヒアリング⑭：Creative Business（2016 年 8 月 24 日）

ビエンチャン市街から北方向へ 7～8km、ラオス国立大学の近くに立地。1980 年代にタイで縫製企業を創業し、その後、1998 年にラオスに進出した。タイでの人件費上昇がきっかけで移転先を探していた。タイ・プラスワンの先駆け。現在ではラオスに日系縫製企業が 5 社操業している。進出当時、ビエンチャン周辺の日系企業は 3 社だけだった。

該社は日系企業のなかでも日本に本社をもたないので特殊。他社の大半は日本本社の戦略・コントロールの下、調達・輸送を考えるので、ラオス工場は縫製・加工のみを受け持つことが可能だが、該社は調達から生産、出荷、輸送、アフターサービスまで、すべて自分でやらなければならないので休めない。従業員は 100 人余り。日本人は 3 人体制。タイ人スタッフ 5 人が工場敷地内の宿舎に住み込んでいる。

生産品目は子供服およびベッド用コンフォートカバー。後者はラルフローレンの日本代理店から注文を受けている。子供服はサンプル展示会などで商談をまとめ、東京方面に出荷している。製品は 100%日本向けに輸出。出荷頻度は注文次第なので不定期。

部材の仕入れ先はタイと中国の上海がメインだが、ラフルローレン製品の一部布地は北イタリアやバーレンから仕入れることもある。これらは海路を利用、タイの港で下ろし陸路を保税輸送でラオスまで運ばれてくる。タイからの部材は陸路を保税輸送でラオスまで運ばれてくる。タイ国境の町ノンカイで輸出通関を終え第一友好橋を渡りラオス国タナレン

税関で貨物を降ろし、免税扱いで輸入通関をする。そこへ自社トラックが荷物を取りにいく。

一般的にタイ・ルートは輸送費は高いのでベトナムの港を利用することも検討したがダナン港は貿易港としての需要量がまだ少なく船便の出入りも少ない為輸送コストが高くタイ・ルートと比較しても輸送コストは下がらない。

ラオスでは該社のような SEZ 外の立地では、タイの BOI のような輸入関税・VAT の免除制度がないが、輸出縫製業に関しては輸入調達物品の関税および VAT の免除が出来る。また、現地調達物品の内直接経費として認められる物品の VAT は当局に必要且つ正しい書類を提出すれば、輸入通関から 1 ヶ月以内に申請すれば還付を受けることが出来る。電気代、水道代等も当局との交渉で直接経費として認められれば還付を受けることが出来る。そうした政府との交渉に関して柔軟性の面では経験を積み、誠意をもって対応すればタイよりラオスのほうがやりやすい面もある。

企業ヒアリング⑮：TSB LAO（2016 年 8 月 22 日）

タナレン国境から約 10 分の地点に立地。操業開始は 2008 年 8 月で従業員は 550 名。生産品目：USB ケーブル、AV ケーブル、細線同軸（アンテナ）ケーブルなど。

TSB（本社東京都調布市）の海外工場はラオスだけ。他のアジア拠点は商社。ラオス以外に中国など他のアジア諸国に協力工場があり、そのなかでは中国の生産が最大規模。

製品は 100%輸出しているので、部材の輸入はすべて免税。最初から申告書に免税ステータスが明記してあるので、通関手続きに問題はない。ただし、申告を電子入力できるのはタナレン税関所定の端末のみで、輸出入業者は ASYCUDA のデータをプリントアウトして持参して提出する必要がある。

SEZ に立地する場合とその外に立地する場合の違いは、SEZ では各種手数料とデポジットを支払わなければならない半面、何かあった場合、政府当局による保護が期待できること。該者のように SEZ 外に立地する企業にとって現在はビジネス環境が安定しているが、将来のことはわからないという。

製品需要は主にタイ拠点の日系メーカー顧客次第。電線などの部材は主に中国と東南アジアからレムチャバン港に到着。夜 19 時にバンコクを出て翌朝 8～9 時にノンカイ国境到着。友好橋から直送で免税貨物としてタイのトラックで通過し、14 時ごろ工場に到着。その日のうちに出荷準備をしておいた製品を積み込んでバンコクへ折り返す。

部材の輸入および製品の輸出はルーティン化しており、とくに目立った問題はない。およ

そ週 1 回のペースで 20 フィートコンテナに 10 パレット分を利用している。輸出通関の待ち時間は 1～2 時間。

企業ヒアリング⑯：マニー・ビエンチャン（2016 年 8 月 24 日）

ビエンチャン市中心部から国道 13 号線北方向へ 46km 地点に立地。本社は栃木県宇都宮市。マニーの主力製品は手術用縫合針や白内障手術用ナイフ、歯科治療機器など。製品の輸出比率は 70%以上で世界 120 カ国以上に輸出している。日本でも縫合針の市場シェアは 70%にのぼる。

生産拠点の海外シフトを考えたのが 90 年代半ばで、すでに中国の労働コストが上昇していたため、ベトナム、ミャンマー、そしてラオスに進出した。ベトナムがマザー工場で、ミャンマーとラオスの工場は垂直分業の下請け工場の役割を果たしている。事実上、「ベトナム・プラスワン」の形。日本本社から見ると、ベトナム工場が子会社でミャンマーとラオスの工場は「孫会社」の位置づけ（2016 年 8 月時点）。ベトナムから完成品を Made in Vietnam 製品として世界へ輸出している。

ラオス工場では歯科治療機器のステンレス製「リーマ」、「K ファイル」、「H ファイル」の中間製品を生産し、全量をベトナム工場へ納めている。

生産設備およびステンレス線ロール、砥石など、大半の部材は日本からの輸入で、海上輸送でレムチャバン港に着き、そこから陸路でタイの輸送業者がタイのトラックでタナレン国境を通関した後、ラオスの輸送業者のトラックに積み替えて、この工場まで運んでいる。一部はハノイ工場からベトナム輸送業者がベトナムのトラックでハノイ～8 号線のナムパーオ=カオチュオ国境～13 号線というルートで陸送している。該社の物流は大きな貨物にはならず、木枠梱包。ハノイ工場からラオス工場までは延べ 20 時間程度。

ラオス工場で生産した製品はすべてハノイ工場へ空輸している。現在はベトナム航空を利用。月に 1 回のペースで 400～500kg 分を出荷している。ハノイ工場から日本へは海上輸送と空輸を併用している。

全般的にラオスの役所はルーズだが、物流や通関で困り果てているということはない。ただし、通関書類のマスターリストの更新には半年かかると聞く。輸入部材にかかる VAT の還付は欠配や遅配が多いと聞く。住所がビエンチャン特別市から外れているのでビエンチャン県と、計画投資省を相手に様々な書類手続きが必要である。

おわりに

GMS 経済回廊のソフト面での整備は、いわゆる「制度進化の径路従属性」の例外ではなく、その改善進捗はのんびりにならざるを得ない。GMS の参加 6 カ国は CBTA の付属文書・議定書をすべて批准済みだが、実際の改善スピードは、各国境をまたぐ主権国家同士の覚書や申し合わせ事項の現場における運用次第だろう。

「シングル・ストップ検査」のパイロット運用が先行した東西回廊上のデンサワン=ラオバオ国境では 1 時間弱での通過が可能になったという日系物流会社の報告があるが、サワナケート=ムクダハン国境では「タイの公務員は国外で公務を行えない」という国内法律を改正しない限り、シングルストップを実現するのは困難なのではないか。また車両や貨物通過を簡素化するほど各税関における不透明な収入といった既得権益が損なわれるので、現場における現状変更への抵抗は強いものと容易に想像できる。

通関作業の電子化も現場の抵抗に遭っているとの声が日系企業から多く聞かれる。車両相互乗り入れや輸送業者の「以遠権」（自国外で旅客や貨物を輸送する権利）の自由化などについても、それぞれの国内での輸送業界の既得権益が国際協調のハードルになるだろう。

車両相互乗り入れのライセンス発給は越境輸送需要を下回るペースでしか拡大せず、しかもライセンスが現場では通用しないといったこともある。物流企業にとっては特に 3 カ国以上をまたぐ貨物の積み替えについて、どうやってコストを最小化するか、腐心している。

陸上輸送と海上輸送のコスト面での分岐点や組み合わせについては、運ぶ距離と時間、そして運ぶモノの重量、単価、劣化スピード、デリバリーの緊急度など多くの変数次第で荷主にとっての輸送モードの優劣分岐点は変わるだろう。一般論としては、陸上輸送のほうが海上輸送に比べてドア to ドアの柔軟性に優れていること、時間短縮が可能なこと、というメリットがある半面、複数国を通過しなければならないため陸路通関のコストが増える、「片荷度」が高いほど輸送コストが上がるといったデメリットがある。

メコン地域で広域物流を手掛ける日系大手物流企業の話では、輸送サービス維持の基本は双方向を貨物で満たし頻繁に運ぶことで、大陸部東南アジアの陸路輸送でその条件を最も満たしているのはバンコク～クアラルンプールの縦断ルートとのことです。タイ税関による国境貿易データを比較すると、このことがそのまま反映されています。つまり、タイから見てカンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM）との経済統合はマレーシアと比較すればまだ低い段階にあるということだ。

今回（2016 年 5 月と 8～9 月）、バンコク、ビエンチャン、プノンペンとその近郊に立地する日系企業にヒアリングした結果からは、2011 年のバンコク北部における大洪水が、その後の CLM への分散投資ラッシュにつながったということを改めて実感した。ただし、その後は一服感が目立ち、「踊り場」の次を冷静に見つめる時期に来ているようだ。

---

1 ジェトロ（2015） pp.66-73 より
2 Cambodia Business Partners（プノンペンのフリー雑誌）, May-Oct 2016 Issue 4, pp.72-75 より
3 ジェトロ（2015） pp.66-73 より
4 ジェトロ（2015） pp.66-73 より
5 ジェトロ通商弘報 2015 年 4 月 21 日および 22 日付より
6 石田（2016） pp.43-46 より
7 ジェトロ通商弘報 2014 年 7 月 8 日付より
8 牛山（2016）pp.95-96 より
9 ジェトロ通商弘報 2014 年 7 月 8 日付より
10 池部（2016）pp.119-122 およびジェトロ・カンボジア事務所でのヒアリングより
11 ジェトロ通商弘報 2015 年 2 月 16 日付より
12 以上の水運の説明は久米（2014）に依る
13 ジェトロ通商弘報 2015 年 2 月 16 日付より
14 以上は上原（2016）に依る
15 藤村（2014）pp.69-80 参照
16 ジェトロ（2013a） pp.91-100 より
17 ジェトロ通商弘報 2015 年 1 月 14 日付より
18 ジェトロ通商弘報 2016 年 10 月 5 日付より
19 ジェトロセンサー2016 年 11 月号 p.13「ラオス・サワンナケート、地の利を生かして」より
20 日本経済新聞 2016 年 1 月 3 日付より
21 ジェトロ（2013a）pp.105-108 より
22 2015 年 9 月の筆者現地視察および日本経済新聞 2016 年 3 月 6 日付より
23 ジェトロ（2013b） pp.53-55 より
24 藤村（2014）pp.36-47 参照
25 本項は JICA（2015）に依る

参考文献

・アジア開発銀行（ADB）2012. GMS Economic Cooperation Program: Overview. Manila.

・アジア開発銀行（ADB）2013. “Profress report on transport and trade facilitation initiatives in the Greater Mekong SubRegion”. Manila.

・石田正美 2016「第 1 章 南部経済回廊開発の経緯・展望：インフラ整備のさらなる進展に期待」日本経済研究センター編『南部経済回廊に迫る：メコン圏の注目地域』日本経済研究センターpp.23-51

・池部亮 2016「第 4 章　ベトナムの支店から考える南部経済回廊 – ベトナム企業の対カンボジア投資を促進」日本経済研究センター編前掲書 pp.101-125

・上原正詩 2016「第 7 章　日本企業の事業展開例 – 南部経済回廊を活用して積極経営」日本経済研究センター編前掲書 pp.173-198

・牛山隆一 2016「第 3 章　拡大するタイの対 CLM 経済関係 – 対カンボジア貿易、南部経済回廊の役割増す」日本経済研究センター編前掲書 pp.75-99

・浦田秀次郎 2016「総論 南部経済回廊が秘める潜在力」日本経済研究センター編前掲書 pp.1-22

・国際協力機構（JICA）2015「ラオス国ビエンチャン・ロジスティクスパーク（VLP）事業準備調査報告書」JICA・日本通運株式会社・日通総合研究所・日通不動産株式会社・株式会社国際開発センター

・久米秀俊 2014「プノンペン港を利用した内陸水運の現状と課題」『港湾』2014 年 10 月号 pp.36-37、公益社団法人日本港湾協会

・ジェトロ 2013a「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」ジェトロ海外調査部アジア大洋州課レポート 2013 年 6 月

・ジェトロ 2013b「東西回廊・西側ルートを経由したバンコク-ヤンゴン間陸路輸送調査」ジェトロ調査レポート 2013 年 4 月

・ジェトロ 2015「メコン・ビジネスニーズ調査 2015」ジェトロ海外調査部アジア大洋州課レポート 2015 年 9 月

・藤村学 2014「GMS における輸送インフラ：現地視察報告」亜細亜大学アジア研究所紀要第 41 号 pp.1-89

・藤村学 2015「第 7 章　大メコン圏における輸送インフラ」石川幸一・馬田啓一・朽木昭文編『アジアの開発と地域統合：新しい国際協力を求めて』日本評論社、pp.111-125

第 4 章　産業人材育成の現状と課題

広島大学大学院国際協力研究科准教授
高橋与志
モンユワ経済大学商学部教授
Aung Kyaw
モンユワ経済大学経営学部教授
Nu Nu Lwin
ラオス国立大学経済経営学部講師
Xayphone Kongmanila
ベトナム国家大学ハノイ校経済ビジネス大学経営学部准教授
Nham Phong Tuan
ベトナム国家大学ハノイ校ハノイビジネススクール講師
Nguyen Thu Huong

要約

本章では海外研究協力者が執筆したカントリーレポートと 2016 年 8 月、9 月に実施した現地調査の結果を基にして、ミャンマー、ラオス、ベトナムの 3 ヵ国における産業人材の現状とその育成上の課題について述べていく。各国についての議論では、それぞれの研究協力者が重視する観点から行った調査結果を紹介する。

まずミャンマーは、ヤンゴンに次ぐ規模のマンダレー都市圏に焦点を絞った。農産品加工業をはじめとする有望な産業について概観した後、国外大学との提携で学士号を出している高等専門学校（Chindwin College）と JICA の支援先である研修機関（ミャンマー日本人材開発センター）の活動を紹介する。さらに現地資本の農業機械メーカーと業務用の樹脂製袋メーカーの事業と人材育成の取り組みについて述べる。

次にラオスに関しては、ビエンチャン首都圏の産業と人材の問題について論じている。首都圏の産業集積の状況など現状を述べた後、技術専門学校（Pakpasak Technical College, Lao-German Technical College）及び JICA 支援先の研修機関ラオス日本センター（Laos-Japan Institute）の活動を紹介する。また、日系の靴メーカーを企業事例として取り上げる。

ベトナムについては、戦略的に重視されるセクターである機械産業を対象とする。機械産業、とくに裾野産業全般の現状と課題についてまとめたうえで、人材面での現況について紹介する。また、企業事例として現地資本系の二輪車部品メーカーと日系精密機能部品メーカーの 2 社の事業について述べる。

最後に昨年度のヤンゴン、ホーチミン、プノンペン地域での調査結果との比較の観点も踏まえて、CLMV 各国の産業人材の現状と育成の課題について論じる。

はじめに

本章では海外研究協力者が執筆したカントリーレポートと 2016 年 8 月、9 月に実施した現地調査の結果を基にして、ミャンマー、ラオス、ベトナムの 3 ヵ国における産業人材の現状とその育成上の課題について述べていく。各国についての議論では、それぞれの研究協力者が重視する観点から行った調査結果を紹介する。まずミャンマーは、ヤンゴンに次ぐ規模のマンダレー都市圏に焦点を絞った。ラオスはビエンチャン首都圏の製造業について論じる。ベトナムは戦略的に重視されるセクターである機械産業を対象とする。最後に昨年度のヤンゴン、ホーチミン、プノンペン地域での調査結果との比較の観点も踏まえて、CLMV 各国の産業人材の現状と育成の課題について論じる。

第 1 節　ミャンマー・マンダレー都市圏

1. マンダレー都市圏の有望産業

マンダレーは国内でヤンゴンに次ぐ人口と製造業集積を誇り、物流の拠点、とくに中国との貿易に有利な地理的位置や豊富で未開発のものも多い天然資源、低コストの労働者といった点から、内外の企業による投資先としての可能性を秘めている。一方で、ヤンゴンと比較してビジネス・リテラシー、国際経済関係、インフラ整備の面でまだまだ遅れていることも事実である。今後、国外からの援助を含めインフラへの投資が進めば、二大拠点の 1 つとしての魅力がさらに高まってくるものと期待される。以下、製造業の中で比較的有望とみられる業種について概観する。具体的には、食品加工、電子部品と情報通信、繊維産業を取り

上げる。

（1）農産品加工業

マンダレーに近い地域には広大な農業用地があり、農業従事者の賃金は比較的低く、マンダレー国際空港を通じた国際市場へのアクセスも確保されているため、食品加工産業は最もポテンシャルの高い業種と考えられる。外国企業も現地農家との共同事業や新しい農地の開発により、彼らの資本、技術、市場アクセスを活用できることが期待される。

マンダレー地域周辺で栽培されている主な作物としては、国内外で巨大な市場がある果物類、マンゴー、スイカ、メロン、ブドウ、パパイヤ、バナナなどが挙げられる。特にマンゴーは現在中国への輸出されている商品の中で最も潜在的な可能性を持つ製品と考えられている。同地域で栽培されたマンゴーは、品質の良さでもよく知られている。同様に、同地域で栽培されたブドウは、ワイン生産に適しており、この国際的に巨大な市場への進出が見込まれている。これらの果実生産に加えて、米、トウモロコシ、ヒマワリ、豆類、サトウキビおよびゴマなどの作物を栽培している。農業灌漑省のデータによると、播種地全体の 32%が豆類を除く油糧種子、27%が豆類、21%が果物、14%が米、6%が野菜を栽培している。マンダレー地域の土地の 40%が作物の栽培に使用されている（MMRD 2015）。以上のように恵まれた地理的および気候条件を活用して農作物を生産できるだけでなく、立地を生かしてより進んだ技術や設備を導入することができれば、食品加工業が発展する可能性も大きいと考えられる。

（2）電子部品および ICT 産業

マンダレーは、コンピュータチップ、携帯電話装置、その他多くの電子部品の製造拠点としての可能性も持っている。労働力の量とコストの面では大きな問題はないが、質の面ではまだ改善の余地があるかもしれない。長期的には学校教育や就職後の研修や経験によって十分な水準にまで高めていくことが必要となるだろう。情報通信産業に関しては、2006 年にマンダレー市から東におよそ 30km に設けられたサイバーシティへの投資誘致が進められている。関連の企業だけでなく研修施設、国内に 27 カ所ある技術大学の 1 つ University of Technology （Yatanarpon Cypber City）が立地している。同大学についてはカントリーレポートでも概要を紹介している。

（3）繊維産業

マンダレー地域は、製織業や繊維産業の集積地としても知られている。例えばMahlaing Townshipの Wuntwin 村は綿織物、Mandalay 市内の Amarapura Township は絹織物で有名である。特に Mahlaing Township では古くから綿の栽培が続けられていて、食品加工と同じく原材料の近接した製造業立地の例と言える。ただし、現時点では技術の不足し投資も不十分である。国内需要を満たすこともで来ていない状況にある。デザインや染色などの繊維産業や関連産業への外国投資が入れば、収益性の高い業界になる可能性を秘めている。

2. 教育・研修機関の事例

（1）Chindwin College

Chindwin College は 2007 年に設立された。ミャンマーで初めての高等教育レベルのディプロマ（Higher National Diploma, HND）を提供する機関であり、Myanmar Engineering Society（MES）と提携している唯一の機関でもある。創業者の父親が退役軍人で、士官学校の 1 期生かつ元副校長だったこともあり、政府や MES とよい関係を持っていたことによるところが大きいと考えられる。現在、ヤンゴンとマンダレー、シャン州タウンジーの 3 カ所にキャンパスがある。創業者は工学分野が専門だが、現在は教育ビジネスを手掛けている。元々、中学校教育の経営で 20 年以上の経験があり、その経験に基づいて高等教育に進出した。電気・電子、機会、建築、土木といった工学分野に重点を置きつつ、経営管理と会計や観光（ホスピタリティーマネジメント、旅行&観光マネジメント）の学部も持っている。

大学に入学した学生は、まず 1 年間、国際入試のための入学資格を取得するための準備から始める。2 年目、3 年目の課程を終えると、学生はそれぞれの分野で HND を取得する。その間、インターンシップなどの機会を通じて実践的な経験を積むことが必修となっている。HND 取得した学生は、イギリス政府公認の認定機関である Edexcel の試験に合格した後、イギリスの提携大学のシンガポールにあるキャンパスで学部の最終学年の教育を受け学士号を取得できる。同国では私立の高等教育機関が学位を出すことができないため、こうした仕組みが不可欠となっている。後述のように国立の大学と同カレッジの両方に通う学生も少なくないが、同カレッジだけに在籍している学生の中には、インターナショナル・スクールの卒業生で、初めから国外の大学の学位を取ることを目標として入学している例も

みられる。学部レベルの教育に加えて、戦略的経営とリーダーシップの MBA コースも運営している。

マンダレーキャンパスは市内中心部にあり、カレッジが設立された 2007 年に工学部、その後 2011 年に経営学部、2013 年にホスピタリティ学部が設けられた。現在、学部レベルに 500 人、MBA コースに 100 人の学生が在籍している。学部生のうち毎年 50～60%は学士号を取得するために国外に進学している。講義に用いられる言語は基本的に英語としている。英語に慣れていない学生にはミャンマー語を柔軟に使用するようにもしているが、提携大学への入学資格を得るためには英語が必須なので、次第に英語に慣れるように働きかけている。

国立大学と異なる点は英語による教育重視だけでなく、少人数教育を行っていることも特筆される。各講義の学生数は 22～25 人に止めている。エアコン付きの講義室、プロジェクター、サウンドシステムなどの設備も充実している。国立大学では 300～500 人の学生が 1 つのクラスに入ることもあり、結果として理論的な内容が中心となりがちである。ただし、こうした違いは授業料の違いに如実に反映されている。国立大学の授業料は 1 ヶ月あたり 500 チャットに過ぎない。これに対して同カレッジでは、半期ごとの授業料が 220 万チャットであり学費負担は大きく異なる。2 学期分、4 学期分を一度に支払う場合には割り引きになる制度もあるというが、それでも差が極めて大きいことは変わらない。

日中だけでなく夜間や週末に開講している科目もある。学生の多くが他の大学にも通っているためでる。こうした学生は、大学入試の共通試験で工学系の大学へ進学することができず、文系などの学部に在籍しているのが一般的だ。例えば電気工学を専攻している学生の中には遠隔教育方式を含む国立大学にも籍を置いているケースが多く、法律、哲学、歴史、数学などの他の分野を専攻している。大卒のエンジニアの給料が高額であることが大きな要因となっている。国立を含む他のカレッジにも在籍しているケースでは工学系のコースで学んでいる場合もあるが、専門が同じでも大卒と非大卒の間には収入格差がある。その結果、学士号取得の道が開けている同カレッジで学ぶことのインセンティブが存在しているといえる。政府の技術専門学校を卒業してから入学した学生もいる。

以上のことからも、カレッジが学生の第 2 のチャンスとして機能していることが分かる。国内の大学入試の機会は 1 年に 1 回だけであり、両親は全国共通試験の結果を見て、入れる大学・学部に出願することを優先させる傾向があるという。大学の文系学部とカレッジの理系学部で学ぶのが典型的な例だが、一方で比較的高いレベルの専攻に合格しながら他の

分野に進みたいという場合もある。例えば、同カレッジで工学、国立大学で歯学を専攻した学生がいた。彼女はシンガポールで工学の学士と MBA を取得し、現在は日本で働いている。結果として、同カレッジのような教育機関に入学し、専攻を換えたいというニーズには根強いものがある。

（2）ミャンマー日本人材開発センター（Myanmar-Japan Center for Human Resource Development, MJC）

MJC は国際協力機構（JICA）の支援を受けて 2013 年 10 月に設立された研修機関である。ヤンゴンのミャンマー商工会議所連合のビルの 1 フロアで研修を実施しているが、その拠点性からマンダレーでも設立直後の 2013 年 12 月に研修事業を開始している。特筆すべきなのは研修を受けた企業経営者などが同窓会組織を作り、市内のショッピングモール内に独自の研修施設を設け、ビジネスマッチングなどの活動を行っていることである。現在、MJC もこの施設を利用して研修を実施している。2017 年 4 月には、常設の MJC マンダレーオフィスとしての活動も始める予定である。

マンダレーにおける研修参加者の特徴の 1 つは、製造業の比率が 40%を超えていてミャンマー全体の 23%を大きく上回っていることである。 製造業の集積が大きく、ヤンゴンと比べると相対的にサービス業の重要性が低いことが背景として考えられる。MJC では、地元の企業の能力構築を進めるため、経営関連の課題に対応するコースを実施してきたが、ヤンゴンと比較して研修の供給が限られているため、ニーズが大きいと認識している。

中でもビジネスプラン、ケースメソッドを用いた「イノベーションと起業家」といったコースは人気が高い。後者はマンダレー近郊の高原リゾート地ピンウールインのホテルに 3 泊 4 日で合宿研修を行う。1 年に数回同様のコースを実施していて、5 人程度のグループに分かれて新事業の戦略を考える。半数が 2 代目を含むオーナークラスで、20 代の参加者も少なくない。ヤンゴン近郊でも同様の研修を実施しているが、大企業からの参加が多いヤンゴンと比べるとトップマネジメントの比率が高いことが特徴的である。ヤンゴン近郊には、ピンウールインのように大都市から適度に離れていて、食事なども充実しているところはないため、ヤンゴンから参加するケースもあるという。研修は全くビジネス経験のない場合と後者は経営の経験がある場合で別のコースとして実施している。日本で実施する場合は、創造的思考法の習得に重点を置くが、ミャンマーでは参加者の大半が論理的思考、批判的思考

にも慣れていないので、これら 2 つについてもある程度時間を割いて学んでもらっている。具体的な戦略計画作りでは、戦略の方向性を定めたうえで、課題を列挙して、3 つの課題について SWOT 分析、XY 分析など適切な分析ツールを特定し、それぞれのツールを使って分析していく。

研修を通じて新しい知識を習得するためだけでなく、ネットワーク形成に関してもこうした合宿型の研修には大きなメリットがある。短期間でも「同じ釜の飯」を食べ、共通の目標に向かって作業することによって、コミュニケーションしやすい状況が生まれる。日本とは違って、現地では一般的なビジネス情報を含め新聞などで一般的、かつ安価に得ることはできない。口コミに頼る必要があるが、密度の濃い関係を築くのはそう容易ではなく、その意味で貢献しているといえる。

この他に人気を集めているのが、日本商工会議所の簿記検定 3 級、2 級の内容に即した会計のコースも実施している。中小企業が外部から資金を調達するには財務上の実現可能性を精査する必要があり、その意味でこのコースも実務的なニーズが大きい。また、コミュニケーションスキル、IT など、主要な経営管理スキルを全てカバーしているという。この他、縫製工場向けの個別に企画した研修コースも設けられている。標準的な授業料は 1〜2 週間（20〜30 時間）コースあたり 5 万チャット。1 万 2 千ヵ月で 1〜2 週間（20〜30 時間）に設定している。

同窓会活動が活発であることは、研修事業にも良い影響を及ぼしている。端的に言うと、リピーターが多くなっている。例えば宝飾店などの会計システムの開発に携わる 20 代の経営者は、これまでに 6 つのコースに参加している。友人である同じく 20 代の経営者から MJC のことを聞き、2014 年にサービス・マーケティングのコースを受講した。マーケティングは単なる宣伝広告だと思っていたため、学ぶところは多かったという。顧客の理解が重要であることを認識したことから顧客行動に関するコースにも参加した。彼は国内の大学とイギリスの大学の両方で学士を取得したが、大学での講義と比べてビジネスに直結するという意味で MJC のコースを評価している。同窓会のネットワーク活用にも積極的で、メンバーのビジネスコンサルタントからしばしば助言を受けている。

3. 企業の事例

（1）農業機械メーカーA 社

A 社は 1991 年設立の農業機械メーカーで、マンダレー市内 Mandalay Industrial Zone (1)に工場を構えている。100%国内資本の企業であるが、創業者兼最高経営責任者(CEO)は華人系で中国とのビジネス関係が強い。ヤンゴンにも工場があり、 エーヤワディー、マンダレー、ヤンゴンの 3 カ所に流通センターを持っている。農業機械を単に製造販売するだけでなく、マイクロファイナンスローンの提供から、肥料の供給、収穫した米の購入・加工・米輸出まで農業部門を垂直統合する形で事業範囲を広げている。輸出先は中国が中心だが、アフリカへの再輸出も行っている。

農業用の輸送車 (Htaw-Lar-Gi)、2 輪および 4 輪トラクター、コンバインハーベスター、ディーゼルエンジンおよびポンプが主要な商品で、地元農家と農地所有者を主な顧客としている。顧客は通常、クレジットで商品を購入することができる。30%は前払いで、残りは 2 年以内に銀行ローンで支払う仕組みを取っている。地方への配送は主にトラックで行っている。販売した製品の性質上、修理やメンテナンスなどのフォローアップサービスは避けられないため、顧客との継続的な関係が必要となる。農業輸送車用のエンジン、ギヤボックス、サスペンションは中国から輸入され、ボディケージなどは現地で生産している。トラクターとコンバインハーベスターの場合は、輸入した完成品を販売している。同社はミャンマーにおけるクボタのトラクターの唯一の認定ディストリビューターになっている。この他、中国メーカーからも輸入品も扱っている。

競争力に関して、国内の同業より優れており、ASEAN 地域でも十分競争できると自己評価している。ただし、AEC の影響で国内の市場がより自由化されると輸入品がより安価になって経営にマイナスになるのではないかと危惧している。こうした課題に対応するためにも、農業機械の生産に関するスタッフの能力開発と技術の近代化に力を入れている。

まず人材育成に関連して、ミャンマー全土で働く従業員は 1300 人を超える。そのうち約 200 人が生産労働者、100 人が経営者および上級レベルの専門家、技術者および販売関連が約 350 人、残りはオフィスのスタッフおよび研修生である。従業員の離職率は年間 20%であり、長期的な人材育成を進めるうえでは一つの制約条件となっている。

それでも他の現地企業と比較すると、スタッフの研修に重点を置いている。テクニカル、セールス、カスタマーサービス、チームワーク、リーダーシップ開発など職階と職種に応じ

て、多くの種類の研修を会社のスタッフに提供している。研修への参加は社内で義務とされていて、管理スタッフと技術者は合計 80 時間の研修を修了しなければならず、千三部門の技能者も 40 時間の研修を受ける必要がある。技術・技能に関わる研修は参加者の満足度が高いがリーダーシップ研修は満足度が低いことが課題である。今後は社内のリソース、業界・経済団体、民間プロバイダー、政府機関など、利用可能なすべての種類の研修プロバイダーを利用して、体系的な OJT と off-JT の効果的な組み合わせができるようする計画である。将来的には、すべてのマネージャーが MBA の学位を取得、すべてのエンジニアが海外のサプライヤーによる研修を受講、すべての監督者レベルの従業員が経営管理の Diploma を取得するという野心的な目標を掲げている。最近、地元の農家を対象としたマイクロファイナンス事業に乗り出した。政府系の農業開発銀行の融資と同じく、耕地 1 エーカー当たり約 100 米ドルを貸し出している。さらに農業銀行業や農村セクター開発のプロジェクトにも投資する予定で、関連の人材の採用や育成が新たな課題となっている。

技術開発は社内だけでなくサプライヤーとの協力をベースに行っているが、主に生産技術の開発に力を入れている。製品開発のための独立した社内研究部門を持っておらず、新しい製品に焦点を絞った技術開発については、まだ具体的な計画にもなっていない。業務全体の生産性向上という意味では、情報通信技術の利用も重要と認識しているが、現状では社内や一部のサプライヤーと顧客と E メールでやり取りする程度にとどまっており、設計データの包括的な活用といったレベルには達していない。

（2）業務用樹脂製袋メーカーB 社

B 社は 1990 年にサトウキビから砂糖精製業を始めたが、2000 年以降、10 年近くにわたって業績は芳しいものではなかった。そのため、生き残りのために対策を考えていたところ、経営者は砂糖を詰める樹脂製の袋に目を付けた。こうした袋は砂糖だけでなく他の食品等を詰めて流通させるために不可欠の製品であり、市場規模も砂糖そのものより大きいことが分かった。そこで同社は、2009 年にポリプロピレン（PP）を織った袋の生産に乗り出し、事業内容を全面的に転換した。2011 年には、132 台の織機で構成する 4 つのラインを備えた PP 製織物袋を生産する新工場を設立した。

マンダレー地域には 10 社の競合企業がある。うち 5 社は純粋な中国人または中国資本の入った合弁企業で、残りの 5 社のうち 4 社はミャンマー出身の中国人。B 社は唯一の純ミ

ャンマー人資本の企業である

現在、工場では様々なサイズの袋を 1 日あたり 16 万袋生産している。生産能力を増やすために、PP シートから袋、印刷まで自動化率を高められる新しい機械を導入する計画を立てている。従業員数は 300 人に達したが、今のところ工場内にエンジニアはいない。新工場の工場長はエンジニアのレベルで専門知識を持っている。

工場内の機械はほとんどすべてが中国製である。比較的安価であり、国境を越えて陸路で輸入しやすいことが決め手となった。品質の面では、ドイツや日本の機械がより優れていることは分かっているが、現地の企業にとっては高価すぎるという。中国製の機械はトラブルも多いという印象を持っているが、より重大なトラブルを避けるために丁寧なメンテナンスを心がけることで対応している。

原材料の PP は国内で生産されていないため、サウジアラビア、シンガポール、韓国、タイから輸入される。一方で、地元の市場からリサイクルされるものもある。材料をリサイクルするために特別な処理は必要ではないが、用途は黄色の袋に限定している。白色の袋の場合にはリサイクル素材が使えず、50%高価な新製品の素材を使って作る必要がある。

生産プロセスは比較的単純で、まず輸入された PP ペレットを加熱し、押出延伸機でテープに成形、自動円形織機で長い円筒形になるように織り、袋の縦の長さに合うようにシートに切断し、袋に縫い付け、必要に応じて表面に商品・ブランド名、企業名などを印刷するという手順である。主な顧客は、鶏肉飼料、米粉などの製粉、石灰、砂糖などの現地工場である。これらの顧客向けには商品・ブランド名等を印刷済みの袋を直接納入する。この他、商品・ブランド名など印刷していない袋の需要もあり、これらは卸売業者、小売店を通じて農家などの一般顧客の元に届く。

顧客の要求に基づいて、中国のラミネート機を使用して 100%防水バッグを提供することもできる。また、印刷に使う色については、現在 3 色までの混色が可能である。日本か中国から、6 色の混色が可能な機械を導入する予定も立てている。肥料用の袋はより丈夫なので、単価は砂糖用の袋より 60%高い。ただし、生産コストも高いため利益が増えるわけではないが、市場規模が大きいことが魅力と言える。すべての袋は国内市場向けに生産されているが、最終的には詰め込まれた後に輸出される可能性もある。最終的に輸出される可能性があるからと言って、品質面で国内向けとの間に差はない。

同社の袋には農業用の資材や農産品が詰められるため、業績は天候から大きな影響を受ける。季節的な変化も無視できず、12 月から 4 月にかけてのピーク時に年間売上高の 50%

に達する。季節による生産量は最大で約 15%の差が出る。最近は、マーケティングチームを顧客に送り、長い付き合いのある顧客からの発注を最優先するマーケティング戦略の結果、毎年生産が増加している。

円筒状の布を織りあげるまでの工程は大量の電気を必要とする。このため、発電所から送られてくる通常の電力を比較的安定して利用できる場所を選ぶことが欠かせない。したがって、この前工程を行う工場の所在地は、主に電気の利用可能性に基づいて決定した。Mandalay から 25 マイル離れた Kyaut-Se に立地している。マンダレー工業団地にあるもう一つの工場には、切断以降の後工程が置かれている。比較的電力の消費は少なくて済むためである。合板、プラスチック射出、靴工場など多くの工場が近くにあり、通常電力の供給が不十分で不安定にもなりがちであり、自家発電用の発電機を備えている。地価は高く、土地面積も狭いことも大掛かりな自動織機などの設備の設置に向かない理由となる。

最低賃金を毎月 100 米ドル相当に引き上げた 2015 年の最低賃金法の通過後、ワーカークラスの採用はより簡単になった。この金額のうち 3 ドルは社員食堂での朝昼晩の食事、別の 3 ドルは社員寮の費用として天引きし、従業員は月額 92 ドルを受け取る。これに職階や労働条件によって異なる残業代も支払っている。作業時間は 2 シフトで 1 回目は朝 7 時 30 分から 19 時 30 分、2 回目は 19 時 30 分から翌朝 7 時 30 分までと工場は 24 時間通しで稼働している。 各シフトで 2 時間または 4 時間の残業がつく。休日は週休 2 日制で、祝日も全て休日となる。

ワーカーはほとんどが中卒または高卒である。その他、マネージャーと事務スタッフが 8 人、工場の現場監督者 7 人、テクニシャンが 15 人の体制で業務を運営している。今のところ職種としてのエンジニアはおらず、テクニシャンがある程度高度な業務も担当するように業務内容を編成している。ワーカーより上位の階層の従業員は、社内での職務経験に加えて社内研修の形でオペレーションやより一般的な管理についての知識・スキルを習得してきている。また、MJC のカイゼンセミナーや、1 日～1 週間の短期研修コースにも参加させている。研修後、受講した従業員がチーム作業についてよく理解するようになったことは成果と考えている。経営者は研修の推進が最も重要な課題と認識しているが、それは従業員の能力を高めるだけでなく、忠誠心を高める効果が大きいと感じているためでもある。ジョブホッピングはこれらの従業員の間では非常にまれである。以前、中国企業が研修後の同社の従業員を引き抜こうとしたが、ほとんどの従業員は退職することなく引き続き働いたことが、研修のもう一つの効果を強く認識することになったという。

4. 産業人材育成の課題

マンダレー地域は、緊急かつ根本的に取り組まなければならない電気、土地所有権などインフラのハードとソフトの両面で多くの外的制約があります。一方で内部制約としては、財務、技術、人材育成が障壁となっている。

本報告書やカントリーレポートで取り上げた事例企業は現地の顧客をターゲットにしており、外国の競争には直接的にさらされていない。そのこともあり、機械と技術は古くから使われている者が多く、企業での人材育成のための研修は限られている。結果として、国際的に競争できる水準には至っておらず、特に輸出指向の外国企業のサプライヤーとなる能力には限界がある。農業機械メーカーA 社のように、現地の市場ニーズや文化にどのように適応するかをよく知っていることを活かして、現地市場をターゲットにしたい外国人投資家にとっての良いパートナーになることを目指すことが現実的な方向性かもしれない。

もちろん長期的には国際競争力を高めるために人材育成などに取り組んでいくことの重要性は言うまでもない。国際基準を満たすことができないレベルの品質を改善するために、現地従業員の能力水準の向上させることが欠かせない。その際、技術と機械のアップグレード、国際的な実践に従うことができる企業の管理と会計システムの改善など、企業レベルで必要とされる多くの措置に即した形で効率的・効果的に人材育成を進めていくことが重要である。

第 2 節　ラオス・ビエンチャン首都圏

1. ビエンチャン首都圏の産業集積概観

ラオスの首都ビエンチャンは人口 83 万人余りで、同国の政治、経済、産業、教育の中心である。以下、ジェトロビエンチャン事務所（2016）によると、ビエンチャン商工会議所の会員数が準会員を含めて 2009 年の 27 社から 2016 年の 81 社に増加していることからも分かるように、日系企業数は増加している。うち製造業が半数程度を占める。サバナケットなど他地域で事業を展開している企業も含め製造業の多くはタイなどに進出済みで、タイのマザー工場から部品・部材や半製品をラオスの分工場に持ちこみ、労働集約的な工程を終えた後にまたタイへを戻すという形が一般的である。縫製工場のように最終工程が最も労働

集約的な場合には、ラオスで最終製品化する例もある。タイ＋1 の展開はタイでの 2011 年の洪水の影響で一度伸びたが、このところ鈍化している。在タイ日系企業の稼働率低下が主な要因と考えられる。

それでも進出企業は、将来的にはタイからベトナムの交通の要所としての可能性があること、タイとの国境では積み替え不要で通行できること、言語面でタイと似ていてタイ語での技術指導や現場管理が可能であることといったラオス進出のメリットを挙げている。これらの点は長期的にも有効と思われるため、一定のラオスでの事業展開のニーズはあるものと想定される。

経済特区（SEZ）国家委員会が承認した 12 カ所の SEZ のうち、ビエンチャンとその近郊には 5 カ所が集中的に立地している。このうち日系企業が進出しているのがビエンチャン中心部から 21km のビタパークで、登記済み 44 社のうち 4 社が日系企業である。この他、製造業では中国やタイ系企業に加えてデンマーク系の縫製工場も進出している。特区の整備が遅れたこともあり、日系をはじめとする外資系企業、現地資本の企業を問わず、特区外で操業する例が少なくない。

ラオスの国内市場は限られているため、国際競争力のある生産を行うには国外市場を意識せざるを得ない。現地資本の企業でこの条件を満たすケースは少ないため、外資系企業が飛び地経済を作り出している傾向が強い。長期的には現地資本の企業が国際的なサプライチェーンに参画してくることが望ましいが、現状ではその道筋が見えにくいことも事実であろう。

2. 教育・研修機関の事例

（1）Pakpasak Technical College

フランス植民地時代の 1936 年に職業訓練校として設立された国内で最も長い歴史を持つ Technical College である。1980 年代までは自動車修理、一般機械工学、建築、土木といった技術系のコースに絞っていたが、1990 年に経営管理と会計学のコースを始めた。潜在的な応募者は多く、直近の入学試験でも 6,000 人の応募者があったが、政府の規制があって 5,000 人しか実際の入試は受験できなかったという。産業界からの需要の強弱を反映し、建築・土木や物流関連の人気が高く、経営管理と会計は安定した応募数があるが、製造業関連は比較的応募者が少ない。また、同カレッジはラオスの高等専門学校の中核として全国の専

門学校、職業訓練の教員養成の役割も担ってきた。民間企業の CEO を訓練も行っている。こうした実績が評価され、日 ASEAN 経済産業協力委員会（AMEICC）のセンターオブエクセレンス（COE）の 1 つにも選ばれた。

教育プログラムとしては、高校レベル、＋2 年の Diploma、＋3 年の Higher Diploma、教員向けの Higher Diploma のコースがある。2015 年度（2015 年 9 月～2016 年 6 月）の学生数は 5,268 人で、2,000 人以上の学生が教員養成を除く 3 つのレベルの証明書や卒業証書を取得している。学生の間に強い需要があるため、大学へ橋渡しできる仕組みも作った。この結果、学生の 30%が修了後に大学へと進学している。

残り 70%の修了生のうち、80%は専攻と関連する業務で企業等の就職先を探しており、10%は関連のない仕事や家族経営の仕事に就いている。こうした比較的良い結果が出ている理由として、インターンシッププログラムの効果があったと考えられている。学生を受け入れる企業の数が十分ではないため、現在も継続的に企業への依頼を行っている。

国内で最も有名な Technical College であることを自負している。学生数は合計およそ 6,500 人で、その質もインターンシップ受入企業や就職先企業から高く評価されている。例えば会計コースの場合、学生の間で人気の高い銀行が 100 人の新卒者を雇ったが、そのうち 9 人は同コースの学生であった。学生の質を維持・向上させるために、教員の能力開発にも力を入れている。タイ、中国、日本、ベトナムなどの国々で継続的に研修を受けさせている。

緊急の課題は校内の機械設備を更新することである。予算の制約から数十年前の機械設備を使い続けざるを得ない状況である。企業の中で利用されているものと比較しても数世代前の技術水準にとどまっている。関連分野のテクニシャンやエンジニアの需要は今後さらに増えることが期待されているため、産業界との協力を強化することで対応を図っている。特に修了生の就職先としても有望な中小企業との関係構築には追加的な取り組みが必要である。例えば現在、ホテル 6 社がデュアルシステムに基づくプログラムに参加しているが、さらに推進したいと考えている。

もう 1 つの問題は、教員数が限られていることです。教員 1 人当たりの学生数は 44.4（= 5200/117）でよい水準とは言えない。修士または博士号を持った教員も 14 名に限られる。総教職員数も 171 人で、うち 38 人が管理・事務を担当している。

今後の産業発展によって人材のニーズも高まってくると想定されるため、2020 年までに入学者を 1 万人に増やす計画を持っている。ただし、現時点で実現可能性の高い計画とは

言い難い面が残る。挑戦的な拡大計画を実施する上で、教員の新規採用と設備の導入だけでなく、採用後の育成や導入設備の活用にも深刻な制約がある。このため、国際機関からの協力を模索している。既にアジア開発銀行から教員研修プロジェクトへの支援を得ている。

（2）Lao-German Technical College

同カレッジは 1964 年にラオスー西ドイツプロジェクトの 1 つとして設立された。当時在籍していた教員の大半はドイツで研修を受けるなど、緊密な協力が続いていたが、1975 年のラオスの社会主義化によって西ドイツとの関係は一旦中止となる。1990 年のドイツ統一を経て、1993 年にドイツ政府による支援が再開された。ただし、新プログラムでは少額の機械設備とカリキュラム開発、教員研修パッケージに対する財政的な支援のみで、技術的な支援はなかった。2001 年には、旧式の設備と建物を更新するために財政的な支援が提供された。

現在は電子技術、溶接配管、金属加工、重機、農業機械、自動車の 6 分野で 1300 人以上の学生が勉強している。重機と農業機械は 3 年前に設立された新しいコースである。長期のプログラムとしては中卒者向けの 2 年間（熟練ワーカーレベル）及び 3 年間（テクニシャンレベル)、高卒者向けの 2 年間（テクニシャンレベル)、中卒または高卒のテクニシャンプログラム修了者向けの 1 年間（高度テクニシャンレベル）の 4 つがある。このうちテクニシャンレベルの 2 つのプログラムの入学者が全体の 4 分の 3 を占める。高度テクニシャンレベルは全入学者の 15%を受け入れいて、その 3 分の 2 は内部進学者である。

ラオスでは 13 の TVET 機関がドイツの支援を受けているが、「ドイツ」が名前についているの同カレッジだけで、知名度の高さにもつながっている。現在、国内外の 20 社以上の企業との協力関係を持っています。日系企業の主なパートナーとしては、トヨタ、いすゞ、デンソー、スリーボンドが挙げられる。協力プログラムは、設備の提供から教員の訓練、インターンシップ、デュアルシステムの協力まで多岐にわたる。費用の分担方法は 50%ずつことが多く、それ以外に企業側が 30%、カレッジが 70%負担の事例もある。教育内容が企業の現場と比較した場合の品質面や業務内との関連性の面で不十分であることが課題となっている。それでも学生が仕事を見つけるのに効果があると認識している。この他、企業関係者に同カレッジの諮問委員会へ参加してもらうことでより円滑な意思疎通を図っている。

自動車や電気工学の多くの学生が大都市で就職している。トヨタやフォード、現地で自動

車組み立てを行っているKoLaoのプログラムによる教育の質の高さのおかげだと評価している。トヨタだけでもラオスで年 5 万台の自動車を販売している。今後も自動車販売は増えると見込まれるため、より多くの整備士の需要が出てくると考えている。

遠隔地を含む全国各地の多くの応募者が入学試験を受験することができる。ただし、入試に合格できる学力がない場合でも、比較的不利な条件や社会的な目的を考慮して入学させる方針を取っている。3 年前に南部のある県の村落で青年向けの技能研修を行い、関連の設備も贈った。その縁で県庁から貧しい人々のための就学援助を求める依頼があり、こうした枠を設けることにした。昨年は 30 人の枠を設定して、恵まれない条件の応募者を入学させた。

9 月には、他のカレッジの教員や管理者向け研修を行う。計 200 人の参加者が 4〜5 週間滞在する。分野別の講義が行われ、技術など最新の事情を理解してもらうため、企業からも講師派遣を受ける。ラオスードイツプロジェクトの下で実施されるため、ドイツの専門家が 1 人駐在している。8 月末には、直前準備のためさらに 5 人の専門家がドイツから訪れることになっている。

貧困対策への貢献や教員研修の拠点としての社会的な役割を担うことは重要なミッションであるが、最も主要な活動は産業界の質量ともに増大するニーズに応える人材を育てていくことである。現在の敷地は手狭なので、近い将来、重機及び農業機械コースを郊外に移転する計画も立てている。その他にも活動拡大の必要性は大きく、自助努力を前提として政府に対してさらなる資源配分を求めている。

（3）ラオス日本センター（Laos-Japan HRD Institute）

同センターは 2001 年、ラオス国立大学と JICA の共同プロジェクトとして活動を開始した。2005 年以降は JICA の支援だけでなく自主財源による事業に着手し、2008 年には MBA プログラムを開始している。JICA が全面支援していた当時は政府職員向け研修も行っていたが、現在は民間セクターのみを対象としている。元々英文の名称も他の 10 カ所の日本のセンターと同じく Center としていたが、2010 年に学位を発行する組織に必要な国の規制に合わせるため、英文の名称を Institute に変更した。

学位取得の機能は他の日本センターにない特徴であるが、他の多くの機能は一般的な日本センターと共通している。その目的は発展途上国、特に旧社会主義国を支援して市場経

済を促進することである。主な活動は、MBA を含む経営研修、日本語研修、相互理解促進に 3 つに分かれる。現在、JICA の専門家 2 名が MBA /ビジネスコース、日本財団からの専門家が日本語コースに常駐している。

MBA コースの定員は 30 人で、今年は 35 人が在籍し、うちサバナケート県に 10 人の特別枠を設けた。同コースの主な特徴は実践的であることで、ケースメソッドを用いた講義が多く、工場訪問も義務付けられている。豊田紡織やサバナケットのニコンなど国内 5 社を訪問している。CEO や政府職員による特別講義も実施している。農業と教育に関するセミナーへの参加も必須だが、それは同センターと学生が考えるべき共通の課題だからである。また全学生がタイでの国外研修に参加する。パナソニック、ニコン、ホンダ、豊田紡織などの工場を訪れるだけでなく、講義と工場訪問の相乗効果を高めるために日本的経営の基本的な内容についても学ぶことにしている。 さらに毎年 4〜5 人の学生または同窓生が選ばれて、日本での 2 週間の研修旅行に参加する。年に 2 回実施のビジネスプランコンテストやビジネスマッチングイベントも実施している。

MBA コースの応募者は少なくとも 2 年間のビジネス経験が必要とされる。学生の平均年齢は 31 歳。コースは平日 17：30〜20：45 の間に提供されている。このうち JICA が 10 日間（30 時間）で 2 単位のモジュラー・プログラムのために 5 人の教員を派遣している。英語で実施され、主なテーマは知識管理、業務管理、グローバルビジネス環境、投資管理などである。加えて、JICA のテレビ会議システムを利用して実施するコースも 2 つある。全体のうち日本の教員が 30〜40％を教えていることになる。残りの部分は、同センターの 5 人の専任教員をはじめとする現地の教員が担当する。最近の経済・ビジネスの動向とともに、地域統合と競争力の側面をより強調する内容にしている。

2 年間の MBA コースの授業料は 3,500 US $で、当初は 3,000 US ドルまたは 2,500 万キップから値上げをせざるを得なかった。学生の負担を減らすため、35％には奨学金を支給している。MBA 取得後、修了生は昇進する可能性が高くなることもあり、多くは同じ組織で働き続けている。ジョブホッピングは大きな問題にはなっていない。

MBA を含め、これまで累計で 5,000 人がビジネス研修を受講してきた。MBA の他には、より短期のビジネストレーニングコースがある。農業マーケティング、会計、事業計画などのコースが提供されている。特定の企業向けにカスタマイズされたコースも実施していて、最近では民間銀行向けに提供した。企業の現場でのコンサルティングも行っている。研修コース同窓会も設立され、今後の活動が期待されている。

3. 企業の事例

（1）靴メーカーC 社

2004 年創業以来、同じ立地で婦人靴を製造している。2013 年には 3 つ目の工場として新工場を建てたが、現在は不況のため 1 つの工場に生産を集約している。従業員もピーク時の 300 人から 50 人程度になっている。この間、従業員の解雇はしなかった。例えば 1 週間に半日くらい働いてもらう形でワークシェアする。その間に新しい仕事を探して転職する例も多かった。転職してしまうと同社に再就職はできない仕組みをとった。こうした条件を従業員が天秤にかけて判断した結果、現在の人数に落ち着いた。

靴底に使うゴムはタイ製を利用している。中国製とコスト面ではほとんど変わらないが、納期の問題を考えるとタイ製の方が信頼できる。接着剤もタイ製で、ベトナム製もありうるがにおいが強すぎるのが問題になる。糸を含めてその他の部材も基本的に全て輸入している。中国からが多いが、一部は日本製もある。製品はほとんどが日本に輸出される。

同社はビエンチャンへの進出前に、1993 年にチェンマイ、2001 年にメーサイとタイ国内に 2 カ所の工場で操業を始めた。現在の分業体制は、必ずしも明確に分けられているわけではない。タイで生産中の製品を後からビエンチャンで生産し始めるなど、製品によっては両方で作っている場合もある。以前、タイ工場は PV 製のみで、ラオスは革製を含むという分担があった。

操業開始当初はタイ人が一杯いたが、立ち上げの時期を過ぎある程度経つとタイへ帰って行った。その後、中国人チームがいた頃もある。現在はタイ人デザイナー2 人が常駐している。従業員は周辺に住んでいて、遠くに働きに行きたくないのが一般的な傾向である。年配の従業員の中には小学校卒もいるが、仕事の質の面で問題はない。設立時からずっと働き続けている従業員もいる。若い従業員は中卒が多い。

生産部門従業員の初任給は未経験者の場合、日給 30,000 キップ×25 日。最低賃金が上がり月当たり最低 95 万キップの支給が必要になった。それに福利厚生費を加えて支給総額は 120 米ドル程度である。ラインリーダーに昇進すると昇給があり、経験を積んでくると 200 万キップ程度を稼ぐことも可能になる。支給は月給制で月末に現金払いする。キャッシュカード利用には月 6000 キップ手数料がかかるので、従業員も現金払いを希望している。家計の足しにしている人が多いが、家や車のために貯金している人もいる。母親と娘が一緒に働いているケースもある。通勤手段のメインはバイクで、自転車や徒歩通勤も多い。

中間層は高卒以上なので、同社の従業員は中間と下流の間くらいと考えられる。結婚している人の夫は公務員、兵士、警察官、会社員など。農家はほとんどない。農業は夫婦一緒にやらないといけないから、田んぼが忙しくても仕事は休めないのが一般的なので、仕事を続けられない。工場によっては2週間休みのところもあるようだがレアケースと言っていい。家族のような体制で働いているので、残業は人事管理面でマイナスになり、通常は残業を行わない。急いでいるときは頼むこともあるし、それは受け入れてくれているはずだ。生産のノルマを課すこともあるが、材料が足りないこともあるので、時折急いでいるときに設定するくらいである。

幹部社員の育成は大きな課題である。経理・工場の管理・購買の一部を担当する女性は大学卒で、もともと大学在学中にカット部門でアルバイトとして働いていたが、卒業後にワーカーとして入社。9年近くの経験を積んで現在は幅広い業務をこなせるようになった。接着剤などの発注の際、タイ人との間のやり取りが必要になるが、タイ語は十分できるので問題ない。日本とのやり取りについては、日本人が担当するケースもある。

4. 産業人材育成の課題

これまでの議論に基づき、サプライチェーン開発における人材の問題を考察すると、以下のような提言が可能である。

まず、ラオスの教育研修システムの現在の質を考えると、教育研修機関と外資系をはじめとする企業の協力、特にインターンシップ・プログラムや就職後の研修を活発化させることを通じて、産業開発のための就労関連スキルを高めていくことが求められる。

政府も自助努力を前提としつつも、施策の効果を高めるため、これまで以上に国際的なパートナーとの協力を推進していく必要がある。教育研修機関の事例でも見られるように人材育成に比較的積極的な日本やドイツに加え ADB など国際機関との協力の重点化も想定される。

識字率の低さは基礎的な条件の制約となっている。教育のより後期段階で近代産業で活用できる有能な労働力を確保するために、幼児期を含めた基本的な識字能力を確保するための取り組みが必要である。

最後に、ラオス労働者のスキルを向上させることを通じて、高度に熟練した職種の外国人労働者を代替する機会を増やすことが求められる。このため、会社レベルでの知識移転を促すためのインセンティブが企業に提供されるべきである。

第３節　ベトナム機械産業

1. 機械産業セクターの概要

機械産業はベトナムの主要産業といえる。ベトナム機械工業会によると、2015 年末にはおよそ 3,100 の企業が機械産業に分類され、それら企業には合わせて 5 万 3,000 カ所の機械製造に関わる事業所がある。これらの事業所の約 50%が製造と組み立てに特化しており、残りは修理施設として運営されている。これまで各企業・事業所は長期間努力を続けてきたが、一般的に言うと国内の機械工学技術は依然として水準が低く時代遅れと評価されている。このため、2014 年に 270 億ドルの機械設備を輸入している一方で、輸出は 150 億ドルにとどまっている。

この背景にはいくつかの問題がある。

機械関連の裾野産業は原材料の 70%を輸入に依存している。300 以上の企業が機械部品を生産しているが、そのほとんどは単純な構造の製品で技術面でも低水準である。エンジンやギヤボックス、ムーブメントなどの重要な機能部品は 100%輸入する必要がある。国内の生産能力は需要を満たしておらず、機械設備も毎年数十億ドルを輸入している。最終製品としての機械についても、国産品のシェアは市場の約 7%に過ぎない。産業通商省の重工業局によると、とりわけ自動車産業は裾野産業の発達が遅れている。例えば、9 人乗り乗用車の部品現地調達率は 7～10%にとどまっており、2005 年までに 40%、2010 年までに 60%という目標値に遠く及ばない。ほとんどの自動車部品が輸入されているため、ベトナムの自動車メーカーは梱包、出荷、輸入税などの追加費用を負担せざるを得ない。その影響もあり、ベトナム製自動車の総生産コストは、タイやインドネシアなどの域内各国よりも高くなっている。

裾野産業発展のための支援政策はまだ十分ではなく、ほとんどの地場企業は自力で市場を探索・開発している。ベトナム政府は長年、裾野産業を支えてきたが、その理解と適用の方法はまだ混乱しています。科学技術省によると、大部分の企業は資本と設備が不足しており、時代遅れの技術が採用されているため、支援政策が実行されても十分な効果が望めない。

ベトナム企業の組織、管理および技術能力は非常に限定的であり、外国資本が求める要件を満たすことができない。いくつかの機械メーカーによる裾野産業の調査でも、ほとんどが中小企業規模であり、金融や品質と生産性を確保するための設備に弱点があり、納期を満たすこともできないという結果が示されている。

企業間の情報とリンクの欠如も問題とされる。ベトナム企業が機械部品を米国から輸入したら、実際にはその部品がベトナム製だったという笑えない話もあるという。市場での購買力、業界の成長、企業の能力といった投資家を企業と結びつけるためのデータが不足している。この状況が改善されれば、双方が時間と費用の両方を節約できる。

2. ベトナム機械産業における人材の現況

南部のホーチミン市やビンズオン省、ドンナイ省やその他近隣、さらにハノイの既存の工業団地や輸出加工区では、高額の給与で多くの求人を出しても、旋盤、フライス盤などを操作する技能者が常に不足している状態である。北部の州では、ハノイ、バクニン省、タイグエンなどの工業地域にある機械エンジニアリング会社も、従業員を大量にリクルートする必要がある。Job recruitment 24h や、Quick Job Search、Careerlink などの求人サイトをみると、機械関連は採用ニーズが最も高い業種の 1 つになっている。企業規模を問わず希少性の高い技術者、技能者のニーズは大きい。

国内の 2,000 カ所を超える工業団地では、アパレル産業、化学など幅広い製品が生産されているが、その中でも機械産業は最も人手の不足しているセクターである。統計によると、同産業は今後 10 年以上成長を続け、労働力不足も深刻な状態が続くとされている。ホーチミン市労働市場情報人材需要予測センター（Falmi）によれば、2015 年から 2020 年の間の人材需要のランキングは、機械産業が 1 位で、労働需要全体の 28%を占める。そのうち、職業訓練学校を卒業した人への需要が最も多く、50%を占め、次いで大卒が 30%、未熟練労働者が 20%となっている。しかしながら、供給は需要の 6 割を満たすに過ぎない。2020 年までに、大量の労働力を必要とするセクターは 4 つあるが、精密機械エンジニアリング・オートメーションが年間 8,000 人以上、電子・IT 業界が年間 1 万 6,200 人、食品加工業が年間 1 万 800 人、化学・医薬品・化粧品が 1 万 800 人となっている。精密機械の分野では、従業員が積極的に知識を身に付けることが要求され、高いスキルを持った労働力のニーズが高まっている。

機械産業の企業は、特に高いスキルをもった技術者などの人材不足に悩んでいるが、学生や親たちは、この業界にほとんど関心がない。さらに、ベトナムで機械関連の人材は著しく不足しているにもかかわらず、学生は国内のエンジニアリング企業で働くよりも、海外で働くことを望んでいる。韓国では、多くの企業が機械技術者やエンジニアを月給 3 千万ベトナムドンと魅力的な給与で採用している。またイギリスの機械エンジニアの平均年収は 4 万

ポンド、アメリカでは 6 万 7,000 ドルに達する。そのため、国内のエンジニア企業はますます労働力不足となっている。

機械エンジニアリングの分野の教育をする大学は約 80（2009 年 12 月時点）ある。ベトナム政府の機械エンジニアリング産業の開発戦略では、機械産業のトレーニング施設の拡充を最優先投資項目と明示しており、優秀な労働者が海外で訓練やインターンの実習を受けるプログラムの予算が組まれ、承認された。しかし、ベトナムの一般的な教育システムは理論重視で実践が欠けていて、習得された知識はビジネスが求めるものと開きがある。教育施設が古く、量的にも不足していることも課題となっている。

3. 企業の事例

本節では、Hoang（2009）による機械部品メーカーの事例研究から 2 社を紹介したい。現地資本と日系という違いはあるが、いずれも組立メーカーとの長期的な関係に基づく支援を活かして技術水準、従業員の能力水準を高めていった点は共通する。

（1）二輪車部品メーカーE 社

ベトナムの二輪車部品メーカーA 社は 1960 年代に設立された国有企業である。この企業で使用される主たる技術は、ハイスペックの機具を使った鋳造、鍛冶、加熱と機械的な流れ作業である。現在、1000 人以上の従業員が働いている。シリンダー、ピストン、ギア、シャフトなどを生産し、裾野産業市場への製品だけでなく、ギヤボックスや農業機械など、独自の最終製品も生産している。しかし、同社の総売り上げの 80%はオートバイ向けの製品であり、主な顧客はホンダで、他の日本のオートバイメーカーとも下請け契約をしている。海外からの顧客の注文も受け始め、輸出の割合を増やしつつある。

2000 年以降の A 社の成長は、ベトナムに投資した外資系企業、特にホンダの成長と重なる。まだ同社が小規模な工場だった 1998 年以前は、良質の技術力を持った労働力を抱えながらも、生産性は低いものだった。その主な理由は経営管理で、特に生産管理が非効率だった。

1990 年代後半に日本企業、特にホンダと下請け契約を締結以降、A 社は大きな改善をみせた。ホンダとの下請け契約のなかには、技術移転や生産管理の協力体制なども含まれている。同社は日本メーカーのモデルに倣って徐々に体制を整え、独自の生産システムを構築し

ていった。技術はホンダから派遣された技術者によって伝えられた。下請け契約の初期段階では、派遣期間が 2〜3 ヵ月だったが、同社が独自の技術を身に付けるにしたがって、派遣期間は数日に減っていった。顧客の要求水準をクリアできるようになった 2002 年以降、同社は急激に生産能力を拡大させ、2006 年以降は海外市場に目を向けている。

A 社の成長モデルは、発展途上国の企業の典型的なケースである。外国直接投資の下請け契約を結ぶことにより、これらの企業は技術能力を高め、国際的に成長していく。このプロセスでは、まず生産技術を向上させ、製品を改良し、その後新製品のデザインや開発という段階を踏む。ベトナムでは、特に地場の市場を相手にしてきた多くの部品サプライヤーが、このようなモデルで成長をとげた。

（2）精密機能部品メーカーF 社

もう 1 つの事例は日本の中小企業がベトナムに投資し、裾野産業に参加しているケースである。この精密機能部品メーカーF 社はアジアを中心とする生産拠点の国際展開を果たしており、2005 年に設立されたベトナムの工場に加え、中国に 2 カ所とタイ、インドネシア、フィリピン、アメリカにそれぞれ 1 カ所の工場を持っている。同社の製品は、バルブスプリング、ABS センサーリング、ウェーブスプリング（自動車）などの精密機能製品です。ワイヤーバネやマルチフォーミング部品などの電子製品（電子機器）。アダプタ、光トランシーバ（通信）などのデバイスも含まれる。現在 370 名の従業員を擁し、その顧客は主にベトナム国内向け（約 80%）と輸出向け（約 20%）に生産している外資系企業である。ベトナムで生産を始めてから数年の経験を積んで、効率的に稼動できるようになった。

ベトナムに生産拠点を設けたのは立地条件として低労働コストを活用できることであり、設立当初はそれに集中する戦略を取っていた。その後、特に技術力と労働者のスキルを磨くことに重点を置くことにした。長期的な発展のためには、高度に熟練した労働力が不可欠なためである。熟練労働者になるためにインドネシア工場では 7 年、中国工場では 4〜5 年、ベトナム労働者では約 3 年かかるという。その意味で、ベトナム工場の従業員は優れた資質を持っているといえそうだ。高度に熟練した労働者になるためには 10 年以上かかるかもしれない。製品の改善やイノベーションに関わる能力の向上が求められるからである。会社の競争力を維持するために重要と考えられる。

日本の中小企業や韓国、台湾などの国は、ベトナムの裾野産業に大きく貢献している。中

小企業は限られたリソースしか持たないため、海外への投資に出遅れる傾向がみられる。中小企業は、新しい立地先に投資するリスクがそれほど高くないと考える場合にのみ、実際の投資に踏み切る。中小企業の数が非常に多いので、投資対象先から肯定的な兆候がある場合、かなりの数の投資家がそのステップを踏んで投資すると期待できる。さらに、外資系を含む中小企業の発展は、ベトナムにおける外国資本と地場企業の生産能力を強化し、より多くの外国直接投資を誘致することができる産業クラスターの構築に強い影響を及ぼす。

中小企業の生産システムを国際的に拡大する傾向は、ここ数十年間に強化されている。一方で、今日の中小企業は、より多くの独立した技術力と生産能力を持ち、大企業の生産システムから独立しています。F 社に代表されるように彼らは独自の製品を持ち、大企業の新製品開発にもっと参加することができます。彼ら自身の能力によって、彼らは海外に容易に投資することができます。一方、グローバリゼーションとグローバルネットワークの発展も中小企業の海外への投資を促し、F 社のように多数の国々に生産拠点を設ける企業も出ている。

4. 産業人材育成の課題

現在ベトナムは、産業人材育成の需要に対応するための政府機関や政府と民間機関の共同のカリキュラムを組成する仕組みや方法が脆弱だとされている。しかし、限定的ながら、技術・技能研修が産業のニーズに適合された事例も少なくない。カオタン技術大学、ベトナムドイツセンター、ベトナムシンガポールセンター、ベトナムジャパンセンターなど、多くの教育・研修機関が産業人材の技術や技能の向上に成功したと報告されている。これらの機関では、大学などから産業界への知識移転をもたらす、技術コンサルティング事業も行われている。

ベトナムの製造業の人材育成を促すために以下のような提言をしたい。

第 1 にベトナムの教育と訓練システムを、量、質、関連性、効率性の面で、他の競合国との比較研究を進め、改善すべき分野を見い出す。ベトナムは、中国や韓国、台湾、シンガポールといった国を比較対象とすべきである。

第 2 に新たな判断基準の導入の後、特に職業訓練において定期的なスキル監査を実施する。

第 3 に企業に、訓練費用の補助、課税免除、税金還付などを活用した職業訓練を促す。

第 4 に工業団地やハイテク・パーク、輸出加工区でトレーニング・センターを設立し、職

業訓練機関と産業を結びつけるプログラムを開発する。大学と産業が上手く結びつくには、以下の点が必要となるだろう。

おわりに

本章では海外研究協力者が執筆したカントリーレポートと 2016 年 8 月、9 月に実施した現地調査の結果を基にして、ミャンマー、ラオス、ベトナムの 3 ヵ国における産業人材の現状とその育成上の課題について述べてきた。各国での教育研修機関、企業、ジェトロや JICA など日本関係の機関でのインタビューに基づいて考察すると、以下のようにまとめられる。

ミャンマーでは一般に経営管理層の人材が不足していて、ベトナムより人件費が高い場合もみられる。結果として、MBA コースに人気が集まっている。特にマンダレー地域では、ヤンゴンより製造業からの研修参加が多く、MOT の要素を含んだカリキュラムなど、製造業のニーズへの対応が求められる。技術系では IT やインフラ関係を中心としてエンジニア志向が強い。給与水準にも反映されているため、私立工学系専門学校＋提携先国外大学の学位取得が、国立大文系、国立専門学校で将来のキャリア見通しに満足していない層の受け皿になっている。技能系については、中小企業の作業者は主に中卒、テクニシャンは高卒で、研修も OJT のみが一般的である。昨年度のヤンゴン地域での調査と比較すると、管理職にシンガポールなどでの国外職務経験者の採用が見られたり、教員不足から工学系の学生定員を減らす方針の国立大学とは対照的に民間の専門学校・研修機関が活発化しつつあるなど、基本的には同様の結果が得られた。

ラオスのビエンチャン首都圏では人材需要が旺盛な建設や物流、安定している会計や経営管理一般と比べると製造業への求人は目立たない状況にある。Technical College の機械関係のコースを修了した学生も、多くは機械整備業で職を得ている。人口も少なく決して潤沢な人材の供給があるとは言えないが、働き口自体が大きく増えているわけでもないので、中小企業でもワーカークラスなら十分人集めが可能と考えられる。エンジニアも生産技術面では一定数が必要だが、労働集約的な工程が多いため必ずしも高度な知識・スキルが必要とされない。管理監督者クラスは製造業だけに就職先が限られないので、他の産業の旺盛な需要も反映して供給不足になっている。

こうした状況は、昨年度調査したプノンペン地域と似通った面があると考えられる。この背景には、両国の製造業がタイ＋1 の展開の中でメコン地域レベルのサプライチェーンの一角を占めるようにはなったものの、その実態は基本的に労働集約型工程の分工場化の段階

にとどまっていることがある。裾野産業、とくに金属加工などの素形材系の産業については、構築が進んでいないために人材育成ニーズにも比較的乏しいと見受けられる。両国の識字率は域内の他国よりも低く、基礎教育を含めた全体的な人的資源の底上げが求められる。

ベトナムでは戦略的に重視される機械産業に焦点を絞った。実際の産業発展が進んでいることもあり管理職、技術者、技能者を問わず人材のニーズは高い。一方で、人材の質についてはCLM各国と比べると求められる水準も高いことから、就職前の教育や就職後の研修で知識・スキル水準を向上させることが求められる。特に裾野産業については、産業自体の発展と並行する形で人材育成を進めていくことが必要で、外資系をはじめとする最終製品組立企業や援助機関など国際的な協力を活用しながら取り組みの効果を上げていくことが重要となっている。

昨年度のホーチミン調査でも概ね同様の結果が得られた。要求水準の高まりとともに、人材の質への意識も高まっている。企業向け研修、高等教育、研修生送出しなど官民連携、国際協力の取り組みは多くの事業が展開されているので、これらをどのように有機的に結び付けていくのかが今後の課題となっている。

昨年度の報告でも触れたが、企業の活動、ODAを含む人材育成面の協力事業とも、他国との競争が次第に激しくなりつつある。総花的でなく戦略的な取り組みの必要性が高まっている中、「日本のものづくり人材」やその育成方法が持つ優位性を活かすような支援が求められる。リーン生産方式、TQMなど「日本のものづくり」への関心は根強く、裾野産業の重要性に関する認識も高まっている。2015年に日本政府が発表したアジア地域対象の「産業人材育成協力イニシアティブ」を踏まえて、CLMV各国では今後産業人材に基づく支援の活発化すると見込まれる。この機を生かして、日本とCLMV各国が企業、教育研修機関、政府が産業人材育成に長期的な観点から取り組んでいくことが求められる。

参考文献

- 日本貿易振興機構ビエンチャン事務所（2016）『ラオス概況（2016年8月1日版）』
- Hoang, P.T.（2009）. “Supporting industries for machinery sector in Vietnam”, Uchikawa, S. ed. Major Industries and Business Chance in CLMV Countries from the Viewpoint of Japanese Private Sector, JETRO Bangkok Research Center.
- MMRD（2015）, Mandalay Investment Opportunity Survey Report, Study Planned by MIC and JICA.

第 5 章　メコン地域サプライチェーン開発に向けた産業人材育成

広島大学大学院国際協力研究科准教授
高橋与志

要約

第 4 章までの議論で、CLMV 各国にはチャイナ＋1、タイ＋1 の形でのサプライチェーン展開の萌芽が見られることが分かった。ただし、ブームが一段落し、「踊り場」といえる状況になっていることは否定できない。道路などのハード・インフラ整備が国際的な援助をテコにして進んだとしても、ラオスなどで強く懸念されている「結節点」ではなく「通り道」になりかねないという問題点が解決するわけではない。それでも、メコン地域が製造業を中心とするサプライチェーン開発が長期的な展開の可能性を持っており、その可能性を見据えて課題の克服に取り組んでいくことが日本と各国の互恵的な関係構築に向け有望な方向性であるといえる。

第 1 節　サプライチェーンの萌芽

昨年度の報告書では、CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）は工業化の後発国ながら、近年、生産と輸出の両面で一定の成果を上げていること、タイの現地資本企業の事例からも、産業や地域による濃淡こそあれ、製造業にとってメコンの中核といえるタイと CLMV との間でのサプライチェーンが展開されつつあることを論じた。近隣の中国やタイとの間で産業内分業が始まっていることを示す兆候はあり、チャイナ＋1、タイ＋1 が現実の動きとなっていることは疑いがない。例えば 10 年前と比べると様変わりしていると言ってよいのではないか。

第 1 章では日系企業だけでなく韓国系企業など他の外資系企業を含めて CLMV への展開が一定程度進んでいることを示した。一方で、ミャンマーの事例で取り上げたように、国際水準には程遠いものの現地資本企業の集積が存在していること、日本的経営への関心に見

られるように現地の経営者が状況の改善への意欲を持っていることも明らかにした。特に対中国貿易に焦点を絞った第 2 章では、中国からベトナムへ電機部品の輸出が急増していることを指摘している。第 1 章でも取り上げた北部ベトナムのサムスンをはじめとすると電機製品の集積を考えると、中国との間で国際的なサプライチェーンが構築されていることを示している。第 3 章では南北、東西、南部など主要な経済回廊のハード・インフラが、ミャンマー区間を除いてほぼ整備されたことを報告している。第 4 章のテーマである産業人材育成についても、技術・技能系、管理者、経営者人材を育成する各種の教育・研修機関がその活動を質量ともに充実させ始めていて、求められる人材供給の基盤は形成されつつあると評価できる。

第 2 節　「踊り場」が示す課題

域内のサプライチェーン開発については、萌芽的動きが見られるものの一時期のブームからは一段落し、「踊り場」といえる状況になっていることは否定できない。長期的な展望は別として、ラオスやカンボジアについてはタイ経済の低迷によって労働集約的工程を周辺国に移すタイ＋1 の動きが鈍っていることの影響も大きい。TPP の漂流で、ベトナムについての非常に強気の見通しも調整を迫られている。道路などのインフラ整備が国際的な援助をテコにして進んだとしても、ラオスなどで強く懸念されている「結節点」ではなく「通り道」になりかねないという問題点が解決するわけではない。

第 1 章のカンボジアのアパレル産業の例に典型的に表れているように、労働集約的な工程からより「技能・知識集約」的な工程へのシフトが大きな課題となっている。第 2 章の議論でも、中国と CLMV の貿易の特徴は、多くの中国の消費財が輸出されていることにあるとしている。域内サプライチェーンの展開というより、中国からの輸出のための連結という側面が強く出ているのが実態である。サプライチェーン開発を通じて、連結性の効果を域内の国際競争力向上にどのようにつなげていくかは、依然として今後の課題となっている。物流インフラをとっても、ハード面でミャンマー国内の整備、特にタイとの間の道路整備が不十分であることから、メコン域内全体としての連結は完了していない。一応の整備が完了した部分についても、どのように適切なメンテナンスを行っていくかは課題となる。また、国境手続きの簡素化や車両の相互乗り入れなどソフトインフラについては、手付かずの部分

も残されている。産業人材育成に関しても、国際的なサプライチェーンに参加するために必要なより高度な人材については十分に育成できているとは言えない。高校レベル以上の教育や就職後の研修をより高度な内容にしていく必要性ついては言うまでもないが、ラオスや昨年度報告書のカンボジアの事例では識字率の改善や基礎教育の充実から着手する必要があるだろう。

おわりに：長期的展開の可能性を見据えて

サプライチェーン開発が萌芽的な水準にとどまっていること、インフラ整備においても実際のビジネス活動の展開においても課題が山積していることは事実である。それでも、メコン地域が製造業を中心とするサプライチェーン開発が長期的な展開の可能性を持っており、その可能性を見据えて課題の克服に取り組んでいくことが日本と各国の互恵的な関係構築に向け有望な方向性であるといえる。

資金や人的資源の量的側面から見ると日本企業や日本政府の関与できる範囲は限られているかもしれない。本報告書で取り上げたインフラ整備や産業人材育成に限らず、質の重視を前面に掲げることを通じてより効果的な国際協力の展開を目指していくことが望ましい。

〔禁無断転載〕

踊り場のメコン経済、現状と展望

～貿易、物流、産業人材育成～

発行日　平成 29 年 3 月

編集発行　一般財団法人国際貿易投資研究所（ITI）

〒104-0045　東京都中央区築地 1 丁目 4 番 5 号
第 37 興和ビル 3 階

TEL：(03) 5148-2601　FAX：(03) 5148-2677

Home Page：http://www.iti.or.jp