

アジア圏における国際物流の動向と 物流システムの構築に関する調査研究

報 告 書

平成26年3月

一般社団法人 日本海事検定協会

一般財団法人 運輸政策研究機構

《 目 次 》

1. 本調査研究の概要	1
1-1 背景と目的	1
1-2 本調査研究の調査フローと調査内容	2
2. アジア圏の経済社会の現状に関する分析	7
2-1 地勢概況	7
2-2 社会経済指標	25
3. アジア圏における国際物流の現状に関する分析	51
3-1 アジア圏の国際物流の現状の把握	51
3-2 アジア圏の国際物流に係る取組状況等・動向の把握	88
3-3 アジア圏における国際物流に関する問題認識の整理	142
4. アジア圏国際物流データベースに関するコンセプトデザインの検討	151
4-1 既存データベース等の把握	151
4-2 統計ニーズの把握	167
4-3 アジア圏国際物流データベースに関するコンセプトデザインの検討 ..	171

1. 本調査研究の概要

1-1 背景と目的

本調査研究は、アジア圏の国際物流の動向を把握するとともに、それを踏まえた物流システムの確立に関して調査研究を行うことを目的とする。

わが国の企業は、生産年齢人口の減少、為替変動リスクの回避等のために生産拠点をアジア諸国へ移転する流れが続いている。一方、アジア諸国においては、近年の経済成長に伴う中間層の増加により消費が急速に拡大し、相互依存関係の進展により水平分業、経済の一体化が進んでいるとともに、物流関連インフラの整備も着実に進められている。

このようにアジア経済圏における生産拠点としての地位のみならず巨大な消費市場としての地位の確立の加速化が予想される現況下において、アジア圏の国際物流は、量的に増大しているだけでなく、新たな物流ニーズが発生する等、従来とは構造的に大きく変化しつつあるといわれている。

日本経済が持続的に成長を遂げていくためには、アジアの成長を取り込むことが重要となることから、日中韓だけでなく、ASEAN 諸国を含むアジア経済圏全体の国際物流（特にわが国企業が関係する物の流れ）の動向を的確に分析し、把握することが必要であり、また、わが国の国際物流に携わる企業がその主導のもとに構築する強力なロジスティクスの展開により安定的かつ高品質の物流サービスを提供するシステムを確立することが不可欠と考えられる。また、国際的な貿易・経済連携の枠組みに関する交渉等の動向も注視しながら、アジアの経済域内の国際物流の円滑化、さらなる活性化に向けての障害の除去、条件整備等について考察することも肝要と考えられる。

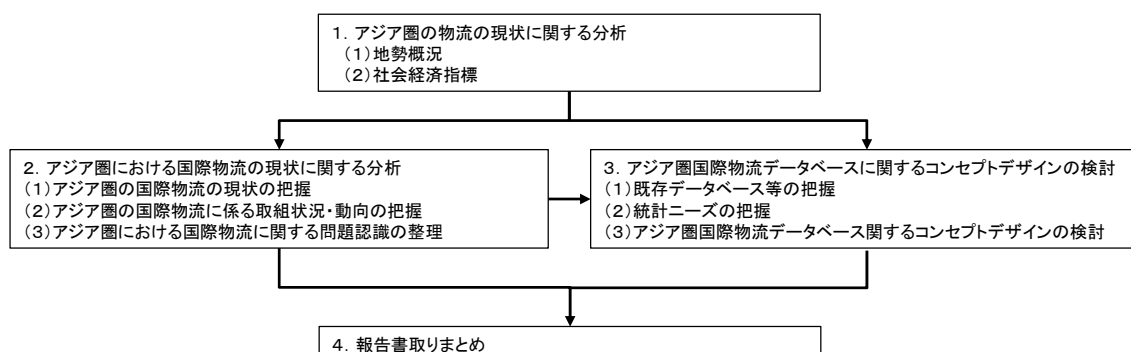
本調査は、以上のような視点を踏まえ、平成 25 年度から 27 年度の 3 ヶ年で、アジア圏国際物流に係るデータベースを作成するとともに、当該物流の現状・動向を把握し、課題を抽出して今後の取組みについて考察を行う。

本年度は、①アジア圏物流の実態を明らかにし（見える化）、②我が国国際物流関係企業の主導的かつ強力なロジスティクス展開に資する、新たな物流システムの確立に向けた問題認識を整理するとともに、③アジア圏国際物流データベースに関するコンセプトデザインの検討を実施する。

※対象地域：日本、中国、韓国、台湾、ASEAN 等

1-2 本調査研究の調査フローと調査内容

(1) 調査フロー



(2) 調査内容

I. アジア圏の経済社会の現状に関する分析

(i) 地勢概況

東アジア諸国の地政学的検討に資する地勢概況をとりまとめる。

(ii) 社会経済指標

調査対象国の社会経済に関する総人口、GDP、貿易収支等の指標について各国統計局、IMF、World Bank 資料から取りまとめる。

II. アジア圏における国際物流の現状に関する分析

(i) アジア圏の国際物流の現状の把握

アジア圏の国際物流の現状及び将来動向について、既存オープンデータや既存研究等により分析（消費財物流と産業物流毎の貨物OD等）を行い、実態を明らかにする（アジア物流の見える化を図る）。

(ii) アジア圏の国際物流に係る取組状況・動向の把握

関係企業や国等のアジア物流に係る取組状況等をヒアリングや既存資料により整理・把握する。

(iii) アジア圏における国際物流に関する問題認識の整理

上記を踏まえて、日本の国際物流関係企業の、主導的かつ強力なロジスティクス展開に資する、安定的かつ高品質の物流システムの確立に向けた問題認識の整理を行う。

Ⅲ. アジア圏国際物流データベースに関するコンセプトデザインの検討

(i) 既存データベース等の把握

既存の物流関連データベースの現状を把握するために我が国で実施されている物流統計やアジア圏各国や国際機関で公表されている物流統計の概要や既存研究等について整理を行う。

(ii) 統計ニーズの把握

関係者へのヒアリング等により、統計ニーズを把握する。

ヒアリングについては、物流関連統計データが、企業の将来戦略の策定、交通政策の企画立案、学術研究等に活用されていることから、こうしたデータを活用している産官学の関係者を対象として既存統計データの課題、新たな統計データベースに関するニーズの把握を行う。

(iii) アジア圏国際物流データベースに関するコンセプトデザインの検討

Ⅲ. (i)、(ii) の検討結果を踏まえて、「アジア物流の見える化」の観点から、日本の物流関係企業の主導的展開等のための新たな物流システムの確立等に資する、アジア圏国際物流データベースのコンセプトデザインの検討を実施する。コンセプトデザインの検討に当たっては、物流データベース構築の実現性と課題についても検討を行う。

なお、調査研究にあたっては、学識経験者、物流関係者からなる委員会及びWGの設置・運営を行うものとする。委員会は2回、WGは3回開催するものとする。

次頁以降に、委員会及びWGの委員名簿、開催した委員会及びWGの概要を示す。

アジア圏における国際物流の動向と物流システム の構築に関する調査研究

委員名簿

(敬称略)

委員長	篠原 正人	東海大学海洋学部教授
委 員	鈴木 修	一般社団法人日本船主協会副会長
委 員	一志 崇登	商船三井キャリアサポート株式会社代表取締役社長
委 員	柴崎 隆一	一般財団法人国際臨海開発研究センター 国際港湾政策研究所研究主幹
委 員	竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授
委 員	寺内 昌弘	(前) 上海スーパーエクスプレス株式会社顧問
委 員	西島 浩之	シンガポール国立大学 海事研究センター客員上級研究員
委 員	森 隆行	流通科学大学商学部教授
委 員	吉本 隆一	(前) 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 JILS 総合研究所長
委 員	藪内 伸治	一般社団法人日本海事検定協会常務理事
委 員	原 克彦	一般社団法人日本海事検定協会顧問
事務局		一般財団法人運輸政策研究機構 公益財団法人日本海事センター
オブザーバー		株式会社日通総合研究所

アジア圏における国際物流の動向と物流システム の構築に関する調査研究

WG委員名簿

(敬称略)

委員長	篠原 正人	東海大学海洋学部教授
委員	柴崎 隆一	一般財団法人国際臨海開発研究センター 国際港湾政策研究所研究主幹
委員	寺内 昌弘	(前) 上海スーパーエクスプレス株式会社顧問
委員	西島 浩之	シンガポール国立大学 海事研究センター客員上級研究員
委員	藪内 伸治	一般社団法人日本海事検定協会常務理事
事務局		一般財団法人運輸政策研究機構 公益財団法人日本海事センター
オブザーバー		株式会社日通総合研究所

委員会及びWGの開催状況

会議名称	開催日時、場所	主な議事内容
第1回委員会	平成25年6月14日(金) 16:00～18:00 運輸政策研究機構 2階会議室	・最近の物流の現状と課題 ―加速するアジアの時代への対応― ・調査研究計画（3か年計画、H25スケジュール） ・貨物OD表の推計方法について ・アジア圏の国際物流に関する国の取組 新しい総合物流施策大綱有識者委員会提言の概要 国際物流パートナーシップ会議の概要
第1回ワーキンググループ会議	平成25年7月25日(木) 14:00～16:30 運輸政策研究機構 2階会議室	・第1回委員会の指摘と対応（案）について ・調査研究計画について ・アジア圏の経済社会の現状に関する分析について ・アジア圏の国際物流の現状に関する分析（データ分析）について ・アジア圏の国際物流の現状に関する分析（ヒアリング調査）について
第2回ワーキンググループ会議	平成25年10月24日(木) 10:00～12:00 運輸政策研究機構 2階会議室	・第1回委員会の指摘と対応（案）について ・調査研究計画について ・アジア圏の国際物流の現状に関する分析（物流インフラ、物流ルート）について ・アジア圏の国際物流の現状に関する分析（データ分析）について ・データベースのコンセプトデザインの検討について
第3回ワーキンググループ会議	平成25年12月12日(木) 15:00～17:30 運輸政策研究機構 2階会議室	・第2回WGの指摘と対応（案）について ・調査研究計画について ・アジア圏における国際物流の動向と物流システムの構築に関する調査研究 報告書（案）について ・アジア圏の国際物流の現状に関する分析（データ分析）について ・次年度調査計画（案）について
第2回委員会	平成26年1月21日(火) 15:00～17:30 運輸政策研究機構 2階会議室	・過去の委員会・WGの主な指摘事項について ・アジア圏における国際物流の動向と物流システムの構築に関する調査研究 報告書（案）について ・次年度調査計画（案）について

2. アジア圏の経済社会の現状に関する分析

2-1 地勢概況

(1) 加速するアジアの時代

文明の発祥地であるインド、中国を中心にアジアは経済の中心、交易の要所として古来より繁栄してきた。その事実は、アンガス・マディソン氏（オランダ・フローニンゲン大学名誉教授、OECD からも著作を発表している世界的に著名な経済学者・経済史家）の過去 2000 年の実質 GDP の推計結果に如実に表れている。

西暦 0 年から 1000 年まではインド、中国、その他アジアが上位を占めていた。1500 年から 1820 年までは一部例外があるものの中国が台頭し 1 位となった。また、この時期は大航海時代に相当し西ヨーロッパはアジア諸国などとの交易により 1700 年には 2 位と順位を上げた。その後、産業革命を経て、西洋列強がしのぎを削る帝国主義の時代に突入し、1870 年には西ヨーロッパが 1 位となり、以降、西ヨーロッパ及びウェスタン・オブシューツ^{*}が上位を占めることとなった。一方、この間のアジアをみると、1820 年までは中国が 1 位、インドが 3 位と上位を占めていたが、1840 年のアヘン戦争などにより、徐々に地位を落とし、1950 年には中国が 6 位となるなどアジアの順位は次第に後退していった。その後 20 世紀後半までは中国をはじめとするアジアは、西洋諸国の後塵を拝したものの、1998 年には中国は改革開放による市場経済体制への移行により順位を上げ、同時にその他アジアも復活し、アジア全域総計では第 1 位となっていることが分かる。

こうして過去 2000 年の実質 GDP の推移を俯瞰すると、中国、インドいずれもが世界一でなかったのは 19 世紀後半以降の 100 年程度のことにすぎないことが分かる。

さらに、世界の名目 GDP について IMF の見通しでは、2015 年に約 24.4 兆ドルと対 2000 年比で約 3 倍となっており NAFTA、EU を越える経済圏になると予測（P31 参照）されており、アジアの時代がさらに加速していくことは確実である。今後、我が国が持続的に成長するためにはアジアの成長を取り込むことが重要となる。

^{*}ウェスタン・オブシューツ：アメリカ、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド

世界の実質GDPの推移(西暦0年～1998年)

(単位:100万1990年国際ドル)

0年		1000年		1500年		1600年		1700年		1820年	
1インド	33,750	1インド	33,750	1中国	61,800	1中国	96,000	1インド	90,750	1中国	228,600
2中国	26,820	2中国	26,550	2インド	60,500	2西ヨーロッパ	74,250	2西ヨーロッパ	83,395	2西ヨーロッパ	163,722
3その他アジア	16,470	3その他アジア	18,630	3西ヨーロッパ	44,345	3西ヨーロッパ	65,955	3中国	82,800	3インド	111,417
4西ヨーロッパ	11,115	4アフリカ	13,723	4その他アジア	31,301	4その他アジア	36,725	4その他アジア	40,567	4その他アジア	50,486
5アフリカ	7,013	5西ヨーロッパ	10,165	5アフリカ	18,400	5アフリカ	22,000	5アフリカ	24,400	5旧ソ連	37,710
6ラテンアメリカ	2,240	6ラテンアメリカ	4,560	6旧ソ連	8,475	6旧ソ連	11,447	6旧ソ連	16,222	6アフリカ	31,010
7東ヨーロッパ	1,900	7日本	3,188	7日本	7,700	7日本	9,620	7日本	15,390	7東ヨーロッパ	23,149
8旧ソ連	1,560	8旧ソ連	2,840	8ラテンアメリカ	7,288	8東ヨーロッパ	8,743	8東ヨーロッパ	10,647	8日本	20,739
9日本	1,200	9東ヨーロッパ	2,600	9東ヨーロッパ	6,237	9ラテンアメリカ	3,757	9ラテンアメリカ	6,371	9ラテンアメリカ	14,120
10ウエストン・オブシューツ	468	10ウエストン・オブシューツ	784	10ウエストン・オブシューツ	1,120	10ウエストン・オブシューツ	920	10ウエストン・オブシューツ	827	10ウエストン・オブシューツ	13,489
1870年		1913年		1950年		1973年		1998年			
1西ヨーロッパ	370,223	1西ヨーロッパ	906,374	1ウエストン・オブシューツ	1,635,490	1西ヨーロッパ	4,133,780	1ウエストン・オブシューツ	8,456,135		
2中国	189,740	2ウエストン・オブシューツ	585,632	2西ヨーロッパ	1,401,551	2ウエストン・オブシューツ	4,058,289	2西ヨーロッパ	6,960,616		
3インド	134,882	3中国	241,344	3旧ソ連	510,243	3旧ソ連	1,513,070	3その他アジア	4,376,931		
4ウエストン・オブシューツ	112,155	4旧ソ連	232,351	4ラテンアメリカ	423,556	4その他アジア	1,398,587	4中国	3,873,352		
5旧ソ連	83,646	5インド	204,241	5その他アジア	362,578	5ラテンアメリカ	1,397,700	5ラテンアメリカ	2,941,610		
6その他アジア	72,173	6その他アジア	146,999	6中国	239,903	6日本	1,242,932	6日本	2,581,576		
7東ヨーロッパ	45,448	7ラテンアメリカ	121,681	7インド	222,222	7中国	740,048	7インド	1,702,712		
8アフリカ	40,172	8東ヨーロッパ	121,559	8アフリカ	194,569	8東ヨーロッパ	550,757	8旧ソ連	1,132,434		
9ラテンアメリカ	27,897	9アフリカ	72,948	9東ヨーロッパ	185,023	9アフリカ	529,185	9アフリカ	1,039,408		
10日本	25,393	10日本	71,653	10日本	160,966	10インド	494,832	10東ヨーロッパ	660,861		

*1) ウエストン・オブシューツ: アメリカ、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド、 2) その他アジア: 東アジア41カ国、西アジア15カ国

出典: 経済統計で見る世界経済2000年史 アンガス・マディソン著

○主な出来事

【0年】弥生時代 キリスト誕生 【1000年】: 平安、第1回十字軍 (1096年) 【1500年】: 戦国、イエズス会設立 (1534年) 【1600年】: 江戸前期、東インド会社設立 (1602年)、
【1700年】: 江戸中期、ペルサイユ宮殿完成 (1710年) 【1820年】: 江戸後期、米ミズーリ協定 (1820年) 【1870年】: 江戸後期、スエズ運河開通 (1869年)
【1913年】: 大正、第一次世界大戦 (1914年) 【1950年】: 昭和、朝鮮戦争 (1950年) 【1973年】: 昭和、ベトナム和平協定 【1998年】: 平成、コンボ紛争 (1999年)

(2) 主要港のコンテナ貨物取扱量の推移

大西洋を挟んで米国と欧州間の貿易が盛んであったことから 1975 年、1985 年ではニューヨーク、ロッテルダム、ニュージャージーなどの欧米の主要港湾が上位を占めていたが、1995 年以降、NIES 諸国の経済成長に伴い香港、シンガポール、高雄、釜山のコンテナ取扱量が増加し上位を占めた。

一方、神戸は横浜とともに、我が国をはじめ、アジアから海外に向かう貨物の集積地として 1995 年まで上位にランクされてきた。しかし、アジア諸国の経済成長に伴う港湾取扱量が増加する中で相対的にその地位が低下し、1995 年の阪神淡路大震災を契機に 10 位圏内から外れた。

一方、中国は折からの経済成長と 2001 年の WTO 加盟を契機とした輸出入の増加により、2005 年に上位 10 港の内、香港、上海、深センの 3 港がランクインしていたが、2012 年では、1 位の上海を筆頭に 7 港が上位 10 港にランクインしている。IMF の名目 GDP の見通し（P31 参照）ではアジア圏の成長率が 2015 年には NAFTA、EU を超える経済圏になると予想されていることから中国を中心としてアセアン各国のコンテナ貨物取扱量が増加すると考えられる。

表 コンテナ貨物取扱量の上位の港湾の推移

	1975年		1985年		1995年		2005年		2012年	
	港	取扱量(TEU)	港	取扱量(TEU)	港	取扱量(TEU)	港	取扱量(TEU)	港	取扱量(TEU)
1	ニューヨーク	1,621,800	ロッテルダム	2,654,906	香港	11,265,984	シンガポール	23,192,200	上海	32,575,000
2	ロッテルダム	1,078,661	ニュージャージー	2,404,872	シンガポール	10,600,000	香港	22,601,630	シンガポール	31,649,000
3	神戸	904,549	香港	2,288,953	高雄	5,202,000	上海	22,601,630	香港	23,100,000
4	香港	802,283	高雄	1,900,853	ロッテルダム	4,475,000	深セン	16,167,173	深セン	22,941,000
5	オークランド	522,355	神戸	1,852,397	釜山	3,700,000	釜山	11,843,151	釜山	17,023,000
6	シアトル	481,064	シンガポール	1,698,803	神戸	2,787,000	高雄	9,471,056	寧波	16,830,000
7	サンファン	452,375	ロングビーチ	1,444,294	ハンブルグ	2,700,000	ロッテルダム	9,250,985	広州	14,744,000
8	ボルチモア	419,829	アントワープ	1,350,000	ロサンゼルス	2,575,443	ハンブルグ	8,087,545	青島	14,502,000
9	ブレーメン	409,791	横浜	1,327,352	ロングビーチ	2,550,000	ドバイ	7,619,219	ドバイ	13,280,000
10	ロングビーチ	390,689	ハンブルグ	1,158,776	横浜	2,390,629	ロサンゼルス	7,484,624	天津	12,289,000

出典：国土交通省 HP

近年、上位にランクしているアジアの主要港をみると広大な背後圏の生産地や消費地の貨物を中心に扱う港湾と自国からの貨物に加え自国以外のトランシップ貨物を集約し扱う港湾がある。上海、深セン、東京はトランシップ比率が低いことから主として自国の貨物を中心に扱う港湾となっている。一方、上海などと比較して背後圏が狭いシンガポールや釜山では、貿易手続きの簡素化、積み替え時間の短縮、進出した企業への税制優遇などを実施することでトランシップ貨物の獲得を推進しており、取扱貨物量に占めるトランシップ率の割合が高くなっている。

定期航路は、北米航路や欧州航路といったハブ港湾間を結ぶ基幹航路とハブ港湾とそれ以外の港湾を結ぶフィーダー航路に二分化している。アジア各国の港湾は、ハブ港として基幹航路の誘致など世界各国への物流ネットワークを構築するために貨物獲得に向けた激しい競争を行っている。

表 アジア主要港のトランシップ（千 TEU、2010 年）

主要港	総コンテナ取扱量	トランシップ コンテナ取扱量	トランシップ 率
シンガポール	28,431	4,431	84%
釜山	14,194	7,922	44%
香港	23,699	17,893	24%
上海	29,132	22,869	21%
日本	16,852	16,326	3%

出典：Drewry「Container Market Review and Forecast Annual Report 2011/12」

（３）基幹航路の変遷

1966 年に北大西洋航路にコンテナ船が就航した。その後、コンテナリゼーションが急速に進み 1973 年にはすべての定期航路がコンテナ化され、ドア・ツー・ドアのサービスを提供する国際複合一貫輸送の時代に入ってしまった。一方、定期航路は船社が自由に航路を開設できる「海運自由の原則」により、船社間の国際競争が激化したことから「海運同盟」と呼ばれる運賃カルテルが認められていた。しかし、1984 年の米国海運法の改正による競争強化やコスト競争力の強いアジア船社などの参入による同盟の形骸化により運賃の低迷が進んでいる。

こうしたことから、外航船社は運賃競争力やサービス水準の強化を図るためにコンテナ船の大型化、寄港地の絞り込みによるハブ&スポーク化、船社間のアライアンスの形成などを進めていった。

アジアのハブ港湾の変遷をみると北米航路では我が国港湾の抜港は見られないが、全体としてアジアの港への寄港数が大きく伸びている中で、日本の港への寄港数は相対的に低い伸びに止まっている。具体的には、1998 年に較べて 2007 年では、中国へは 2.08 倍、韓国へは 4.08 倍に対し日本へは 1.34 倍となっている。

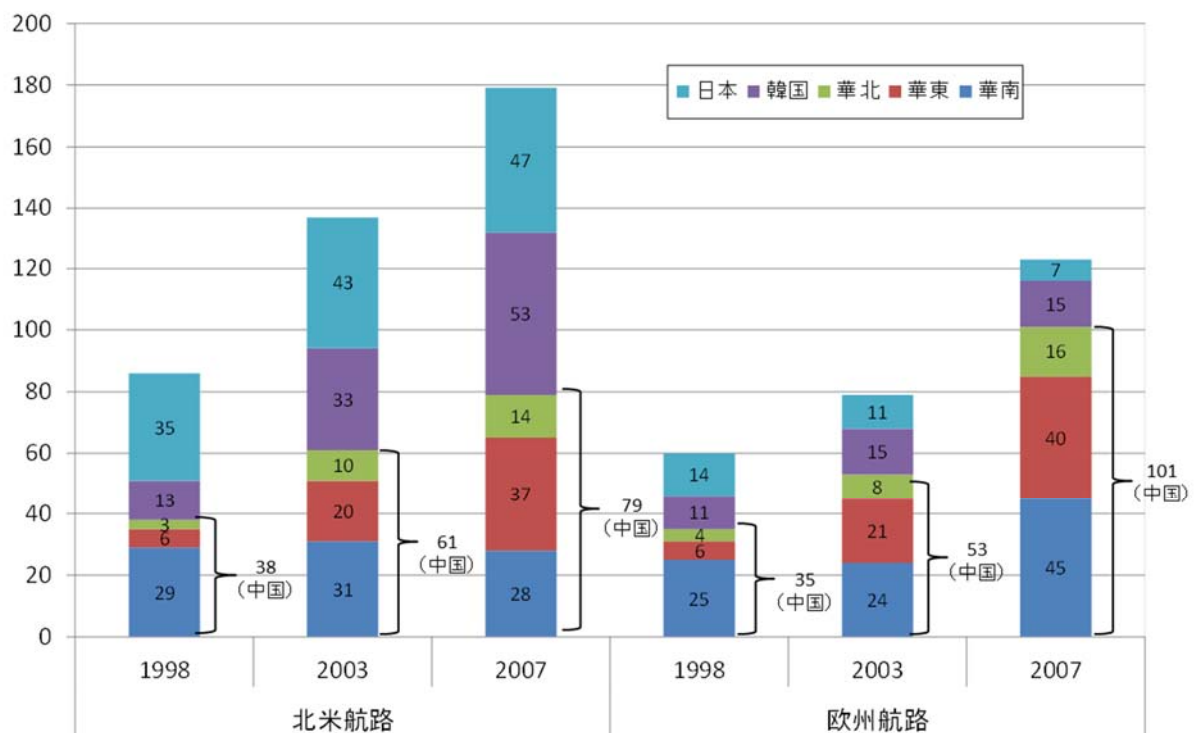


図 基幹航路の寄港数の変遷

*「寄港数」は、それぞれの地域に寄港している船舶の路線数を集計

出典：コンテナ物流の基礎知識（臼井修一、2012年）

また、欧州航路では、我が国港湾への寄港数は、1998年から2007年の10年間は14から7に半減しており、我が国港湾の抜港の実態が顕著となっている。一方、中国は1998年の35から2007年には101と大きく増加し、中でも華東の伸び率が高くなっている。

北米航路における我が国港湾への寄港数が相対的に低い伸びに止まっている要因としては、中国～アメリカ間の貨物量の伸びが日本～アメリカ間の貨物量の伸びに大差をつけて上回っていることが主たる要因と考えられる。

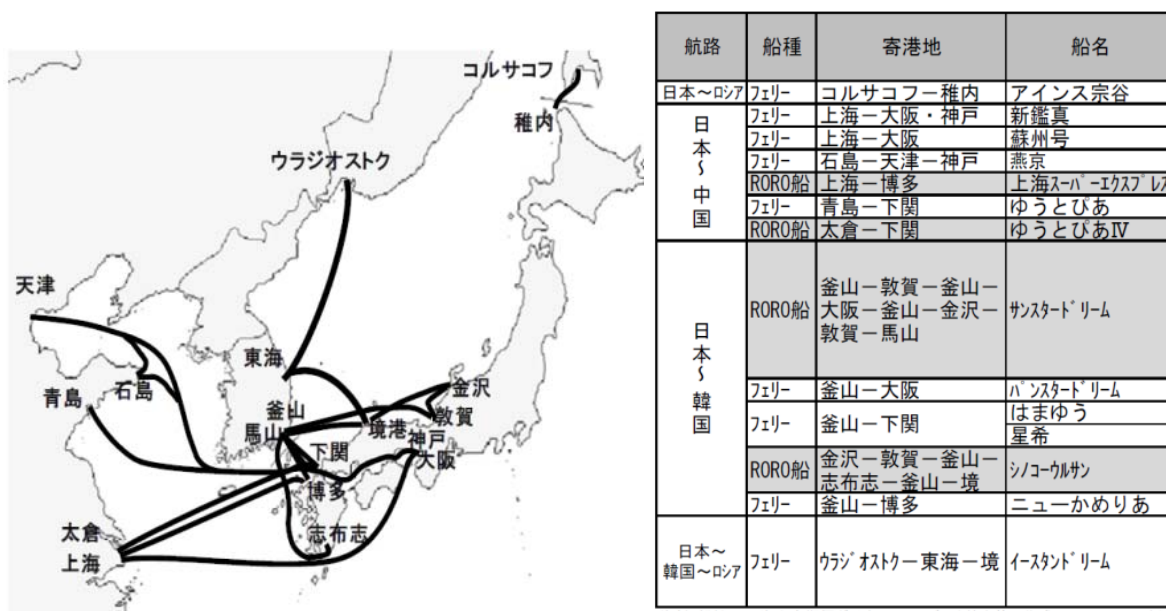
欧州航路における我が国港湾の抜港については、貨物の獲得に向けた船社間の激しい競争と中国よりさらに東に位置するという我が国の地勢も一つの要因としてあげられる。

船社は、運航頻度向上（航路周回日数の短縮）、輸送時間の短縮によるサービス水準の向上、航行距離の短縮による燃油の削減などを行うことが必要となっており、最終寄港地を手前にし、サービス水準の強化に繋げるために、寄港地の絞り込みを行っている。欧州航路では、我が国が航路の端末に位置するという地勢的な要件もあり、貨物量の相対的減少と相まって抜港が行われていると考えられる。

(4) アジア域内輸送の拡大

従来の海上コンテナ輸送から昨今では高速の RORO 船やフェリーと鉄道やトラック輸送を組み合わせる国際複合一貫輸送が実施されている。上海スーパーエクスプレスでは、高速 RORO 船を博多～上海間(速度 20 ノット、28 時間)に週 2 便シャトル運航するとともに、トレーラーでの直接積み込み／荷卸しが可能なロールオン・ロールオフ荷役により 3 時間以内の荷役作業を実現している。このサービスは、航空を活用した輸送より低廉で、コンテナ船を活用するよりリードタイムの短縮が図れるなどのメリットがある。

こうした RORO 船やフェリーと陸上輸送を組み合わせた国際複合一貫輸送を活用した新たなサービスとして、海外の生産拠点であらかじめ仕向地毎にコンテナに貨物を積載し、消費地近傍まで貨物を輸送するサービスも実施されている。このサービスは、物流拠点の維持費用、人件費が高い国内でクロス・ドッキング*に係わる費用などの物流コストを削減できるなどのメリットがある。

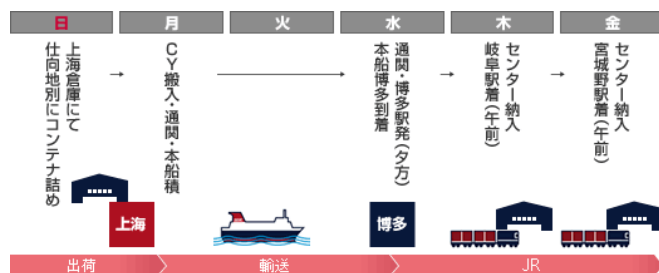


船社 HP、海上定期便ガイド、Lloyd's 等を基に作成

図 国際フェリー、RORO 船ネットワーク (2012 年 3 月)

出典：国土技術政策総合研究所資料

*複数の製造拠点などからの貨物を仕向け地ごとに保管することなく仕分け輸送すること。クロス・ドッキングを行うことにより、リードタイムの短縮、配送コストや余剰在庫の削減等が可能となる。



出典：SSE 社パンフレット、HP より作成

図 上海スーパーエクスプレスでの RORO 船を活用した国際一貫輸送システム

ホーチミン寄港のコンテナ船のループの変遷を見ると 2001 年から 2007 年で寄港地も増加するとともに、ループの数も大きく拡大している。さらに、川崎汽船のインドネシアの現地法人との合弁会社の設立による内航自動車船事業への参入、琉球海運の台湾・高雄への就航、カメリアラインの台湾・基隆への就航など動きもあり、アジア域内での水平、垂直分業の進展によりアジア域内輸送は今後も拡大していくと考えられる。

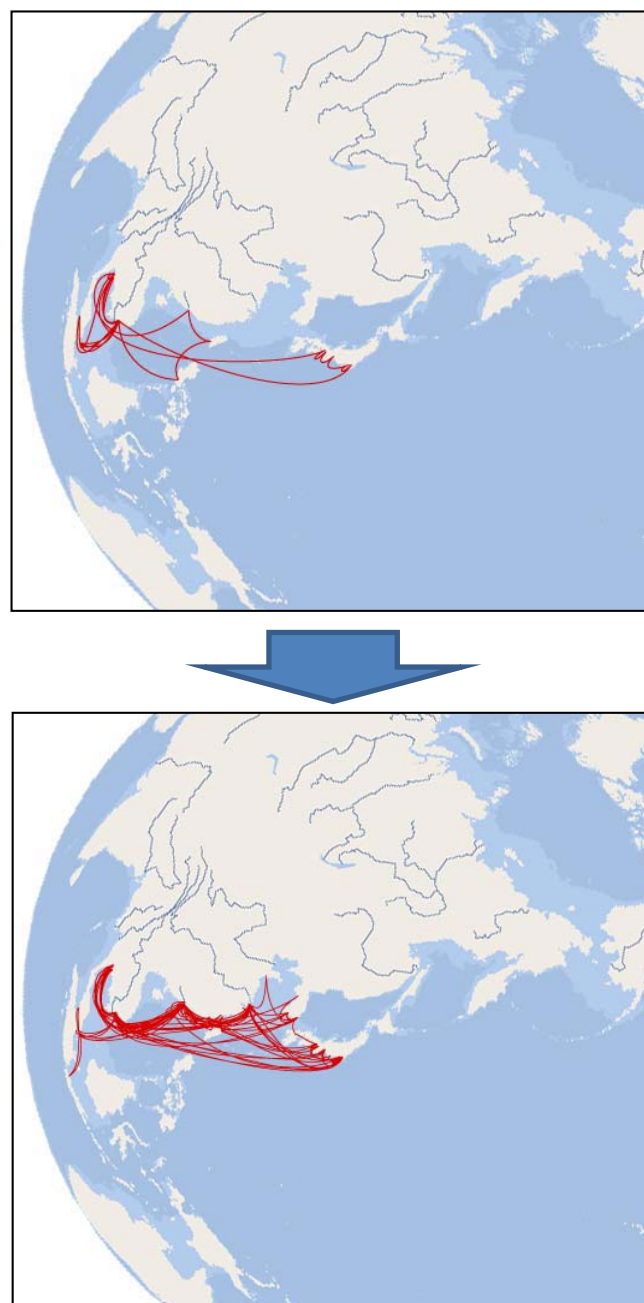


図 ホーチミン港寄港コンテナ船ループの変遷

出典：平成 20 年度国土技術政策総合研究所講演会講演集

「世界経済の動脈物流の実態」（高橋宏直）

インドネシアで内航自動車船事業

川崎汽船 完成車物流を強化

川崎汽船がインドネシアで自動車船による内航完成車輸送事業を開始した。川崎のインドネシア現地法人が現地パートナーとの間で合弁会社を設立し、450台積み自動車船1隻を運航。自動車工場が集積するジャカルタからカリマンタン島を中心とする地方に海上輸送する。インドネシアは経済発展に伴い自動車の販売台数が急増。2012年の販売台数は前年から25%増加し120万台弱に達している。川崎は同国で完成車の陸上輸送事業を展開しているが、島嶼国家の同国では完成車の内航輸送ニーズも増加すると見ている。1隻からスタートするが、需要に応じて隻数をさらに増やすことも検討している。

川崎汽船のインドネシア現法「PT. P. T. K. (Indonesia)」(「PKI」)が現地物流会社「Parani Arta mandiri」との間で合弁会社を設立し、中古船を改装した450台積み自動車船「Parani Barito」を運航する。合弁会社の出資比率はParaniが60%、PKIが30%、その他個人が10%。

ディーラーや物流会社など契約し、自動車工場が集積するジャカルタ(ジャワ島)から、北部カリマンタン島のバリクパパンを中心に完成車を海上輸送する。インドネシア国産車の輸送がメインだが、輸入車

の二次輸送にも対応する。タンジュンプリオクのRO-ターミナルを利用し、1ラウンド約1週間の頻度で配船する。第1便は18日にタンジュンプリオクを出港する予定。

インドネシアには、同国の経済発展をにらんで外資自動車メーカーが相次いで進出。日系ではトヨタ、日産、ホンダ、三菱、スズキ、日野、いすゞ、ダイハツ。その他、現代、メルセデス・ベンツが工場を置く。ジャカルタ周辺に自動車工場が集積しているが、同国の経済発展に伴い消費地がジャカルタ周辺だけでなくジャワ島以外の地方にも拡大しており、完成車の国内輸送力が課題になっている。

川崎汽船は既にインドネシアで完成車の陸上輸送事業を展開しており、同国で四輪車用カーキャリア194台、トレーラーヘッド50台、コンテナシャーシ47台、二輪車輸送用3段積みシャーシ8台を運行。インドネシア国内の完成車陸送市場で3割以上のシェアを握っている。

インドネシアの完成車国内輸送は現在、8割が陸上、2割が海上で、ジャワ島以外の地方での販売増加によって海上輸送ニーズが拡大する見通し。川崎汽船は陸上輸送に加えて海上輸送にも進出し、同国での完成車物流事業をさらに拡充する。

博多から沖縄、週6便に

琉球海運 台湾航路にも参入

【那覇】沖縄の海運業 4年5月、九州発着の貨物(岡市)から沖縄方面への大手、琉球海運(那覇市、物航路を拡充する。新造 航路を現在の週5便から週6便に増やす。新たに山城南洋汽船)は2011 船を投入して、博多港(福岡)間6便に増やす。新たに

台湾航路にも参入する。の便を週6便にし、増便(島市)、石垣(同県石垣市)に寄港する週1便の景気回復で貨物量が増えているほか、荷主が博多にも寄港する形にする。航路を台湾・高雄に延長多港の利用を拡大している。現在、週2便運航している。九州や沖縄からのアジア向け輸出品などを輸送し、台湾からは機械部品などを輸送する。同社は「3-5年後には台湾便を週2便体制に増やしたい」としている。

出典：日経産業新聞(2013/12)

出典：日刊 CARGO 電子版(2013/1)

カメリアライン

博多―基隆RORO航路就航

カメリアライン（福岡市、佐藤潔社長）の博多―基隆RORO航路が4日就航した。コンテナ貨物のほかRORO船の特性を生かして、バルク貨物などの台湾発着貨物の輸送ニーズに

応える。また日本と台湾間だけでなく、博多港で自社の日韓フェリー航路に接続することで韓国と台湾間の輸送にも対応する方針だ。将

来的には「台湾と中国間を運航している会社と接続することで、日本と華南などの地域を結ぶことができれば」（カメリアライン）と期待している。

カメリアラインは、博多と釜山間で毎日、貨客フェリー「ニューかめりあ」（2004年竣工、積載能力220TEU）を運航するほか、瀬戸内・九州と釜

山間でフルコンテナ船「Maravel」（積載能力556TEU）を運航している。これに加え今回、博多―釜山航路で長年培った高速フェリーによる「定刻・

定曜日・安全運航」のノウハウを生かし、同社として初めて博多―台湾RORO航路を開始した。同航路の寄港地・ローテーションは、博多（水）―基隆（金・土）―博多（月）。4日博多出

港船からサービスを開始している。同社は、「RORO船の特徴を生かしたスピーディーな輸送モードを提供することで、マーケットの掘り起こしを行い、具体的には半導体・液晶関係などの貨物をターゲットとする」方針だ。

また、博多港で既存の自社フェリーによる日韓フェリーサービスと台湾サービスを接続することで韓台間の輸送需要にも応える。今後はコンテナ貨物に加え、バルク貨物や、建機・車両などの集荷を強化するため、日本および台湾・韓国の荷主へアピールしていく。

出典：日刊 CARGO (2013/12/4)

東京寄港、中国発輸入など好調

早期2便化へ輸出開拓



東京に寄港する「スターリンク・ワン」

パンスターグループ（日本総代理店）「サンスターライン」が9月末から開始した東京寄港サービスは、これまでの輸入を中心に堅調な滑り出しとなっている。特に中国華北、韓国、日本を結ぶ「パンスター・コリア・ランドブリッジ」（PKLB）での利用・引き合いが好調で、従来はほぼ石島周辺に限られていた集荷エリアが大連や威海など南北に広がり、電子部品や食品類が増加。輸出は開拓中だが、韓国企業との乗客契約の更改に伴って積荷地変更による東京積みや航空からの切り替えが見込まれている。一方、輸出需要の取り込みみには増便も不可欠と見ており、マーケティングの実施と合わせて早期の2便化も目指す。

パンスター	釜山新港	（月）
を延航し、9月末から東京	前0時出港	— 東京港
港に毎週月曜日寄港してい	曜朝8時着午後6時出港	— 釜山新港
る。東京港への寄港スケジ	— 釜山新港	水曜午前7時
ュールは釜山新港（日曜午	着。韓国でのCYカット	後、華北全域に集荷エリア

前0時出港)―東京港(月曜朝8時着午後6時出港)―釜山新港(水曜午前7時着)。韓国でのCYカットは土曜日の午後5時で、LCLのCFSカットは当日朝に設定。東京では品川ふ頭に寄港し、CYおよびCFSカットはともに午前10時となっている。

東京寄港サービスに高い関心を寄せているのが中国・華北の荷主企業。パンスタ―では現在、同地域の荷主企業・工場向けにPKLBサービスの概要をまとめたパンフレットを配布し、認知と利用の向上を図っている。実際、韓国の手電子部品メーカーが、航空輸送貨物の一部をPKLB利用に切り替える方針を固めたほか、一部の日系電気機器メーカーでも利用を前向

きに検討しているという。また、フォワーダーやNVOCCからの関心も高く今後、華北全域に集荷エリアを広げていきたい考えだ。

輸出でも需要開拓に取り組む。韓国系荷主企業との輸送契約は1月更改が多く現在、来季の更改に向けて入札作業を実施中。ある大手電子部品メーカーでは、

航空や海上コンテナと合わせ、件に行うフェリーの入札条件の中に、従来の大阪に追加して東京横濱も加えてきた。契約更改に伴い、輸入に加えて輸出でも東京横濱のシェアが上昇する、他にも成田発の航空貨物の一部を東京横濱みに切り替えるケースも出てきている。

また、輸出入とも特殊貨物も取り扱っている。バスや建機などの大型車両のほか、中古の完成車や機械類などが中心。また、鉄鋼メーカーが出荷するスチールコイルも利用が目立っており、特に輸入では毎週船舶みがあるという。また、「スターリンク・ワン」が、釜山新港の多目的ターミナルに寄港しているのも強み。釜山北港では、フェリー・RORO船用のパリスを複数社で共有するため、寄港タイミングによっては荷捌きスペースなどが手狭になることがあったが、釜

山新港ではスペースが広く、荷役効率や安全性も向上するという。

一方で、「輸出のさらなる開拓のためには、週1便・月曜午前カットのスケジュールでは不足」（サンスタイトルライン）と見て、将来的な便化も視野に入れている。当面の課題は品川上頭のおペレレーション上の問題解決だ。現在は品川上頭南側のFSPバスを利用しているが、RORO荷役を行うためのスペースが不足しており、スケジュール維持に影響を及ぼす懸念がある。増便を目指すうえでも、荷役安定化に向けて調整が必要になる。

また、集荷強化については「貨物全体のパイは限られており、サービスを作りこんでしか差別化を図る必要がある」（同）と述べており今後、輸出需要のきめ細かな掘り起こしに力を入れていく方針だ。

出典：目刊 CARGO(2013/11/5)

パンスターグループ（日本総代理店「サンスターライン」）が9月末から開始した東京寄港サービスは、就航から約2カ月で輸入での満船を達成した。25日の東京寄港便は、コンテナ172TEUに加えて鋼材や精密機械などのバルク貨物を輸送。コンテナについても、通常や中国経由のレベル関連や冷凍食品などの急ぎの貨物が主体だが、今回は機械や半導体関連の部品も多く加わり、満船となった。

パンスターグループ 輸入満船を達成 今週の東京寄港で



機械は半導体関連の部品なども好調だった

7総ト、184TEU積み）を延航し、9月末から東京港に毎週月曜日寄港している。曜朝8時着・午後6時出港）
―釜山新港（水曜午前7時着）。東京では品川ふ頭に

パンスターは、釜山新港―金沢・敦賀航路の「スターリンク・ワン」（709前零時出港）―東京港（月

寄港し、CYおよびCFSカットはともに午前10時となっている。

一方、輸出については東京港での外貿ROROサービスとして評価を受けているものの、週1便というサービス頻度のためカット時間に制限があり、輸入に比べて積み高は伸び悩んでいる。

今後、荷主のニーズに応じて増便も視野に入れつつ、ROROの特性を生かした貨物集荷を進めていく方針だ。

出典：日刊 CARGO (2013/11/27)

(5) アセアン物流ルートへの影響

ここでは、アセアンの物流に大きな影響を及ぼす南北経済回廊／東西経済回廊の動向について整理を行う。また、基幹航路に影響を及ぼすパナマ運河拡張計画、北極海航路についても参考までに整理を行った。

1) 南北経済回廊／東西経済回廊

カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、中国（雲南省/広西チワン族自治区）の6カ国はアジア開発銀行等の支援を受け、大メコン圏経済協力開発プログラムを進めている。同プログラムの中核をなすのが道路整備計画で1998年に南北/東西等の経済回廊の整備計画が承認され整備が進められた。タイ-ラオス-ベトナムを結ぶ東西経済回廊、シンガポール-マレーシア-タイ-ミャンマー-中国を結ぶ南北経済回廊は、海運輸送と比較して大幅な時間短縮を図ることができることなどから注目されている。

日本通運では北東経済回廊となるシンガポール-バンコック間（約2,000km）において海上輸送で8日かかるところを陸上輸送で3日に短縮するとともに、東西回廊に相当するハノイ-バンコック間（約1,500km）において海上輸送の14日かかるところを3日に短縮する輸送サービスを提供している。南北回廊については、タイ-マレーシア間についてはトラックの相互乗り入れが認められていないことやマレーシアのトラックはシンガポールを走行できるがその逆はできないなどの課題がある。

一方、東西経済回廊については、ベトナム-ラオス間、ラオス-タイ間についてはトラックの相互乗り入れが認められているが、ベトナム-ラオス-タイの3国間の相互乗り入れは認められていない。また、輸出国と輸入国のそれぞれで通関手続きを要するなどの課題がある。

陸上ルートは、海上輸送と比較して大幅にリードタイムを短縮できることから、こうした課題を解決することでアセアン域内での垂直、水平分業を支える主要ルートとして期待される。なお、「アジア開発銀行経済回廊構想」（アジア開発銀行）、JETROのアセアン物流ネットワークマップなどそれぞれの検討において様々なルートが設定されており留意が必要となる。

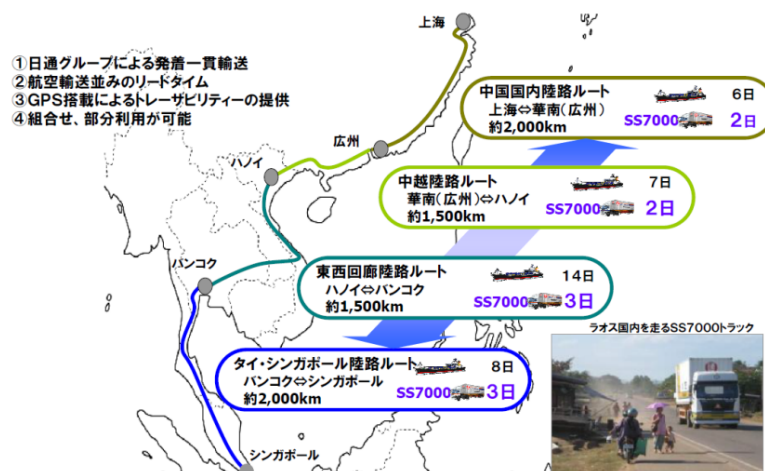


図 アジアにおける日本通運の陸上輸送網

出典：日本通運ホームページ

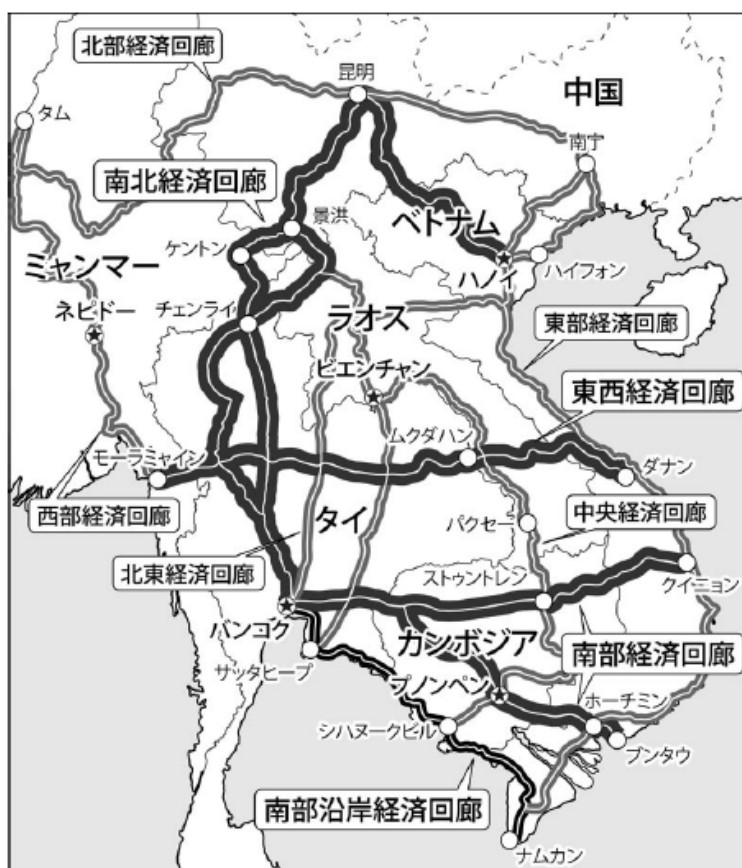


図 アジアにおける陸上ルート（アジア開発銀行経済回廊構想）

出典：大メコン圏（GMS）経済回廊の現状（一般財団法人海外投融資情報財団 2009 年）

地域	カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、中国（雲南省/広西チワン族自治区）の 6 カ国
計画	アジア開発銀行等の支援を受け、大メコン圏経済協力開発プログラムの中核プログラムとして経済回廊整備計画が 1998 年に策定され整備がなされた。
概況	〈南北経済回廊〉 中国、ラオス、タイの 3 カ国を結ぶ全長約 2,000km の道路。昆明からラオス経由でバンコックまで縦断 〈東西経済回廊〉 ミャンマー、タイ、ラオス、ベトナムの 4 カ国を結ぶ全長約 1,500Km の道路。ミャンマー南部の港町モーラミヤインからベトナム中部の港湾都市ダナンまでインドシナ半島を横断 〈南部経済回廊〉 タイ、カンボジア、ベトナムの 3 カ国を結ぶ道路。バンコックからシソポン経由でベトナム中部の港町クイニョンと同じくシソポン経由でベトナム南部の港町ブンタウの 2 ルートから成っている。

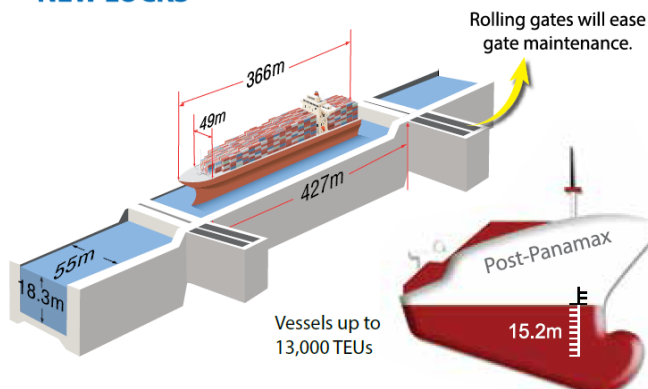
図 アジアにおける陸上ルートと主要ルートの概要（アジア開発銀行経済回廊構想）

出典：大メコン圏（GMS）経済回廊の現状（一般財団法人海外投融資情報財団 2009 年）

2) パナマ運河の拡張計画

パナマ運河は、大西洋と太平洋を結ぶ全長約 80km の閘門式運河である。1903 年に米国が建設に着手し、総工費 3 億 7,500 万米ドルをかけて、1914 年に竣工した。長らく米国の管理下にあったが、1999 年 12 月 31 日正午をもってパナマに返還され、現在はパナマ運河庁（ACP）が管理している。閘門式であることから船舶のサイズによる通航制限があるとともに、通過する船舶の航行数が多いため混雑が発生している。パナマ運河の通過に要する時間は通常 8 時間～10 時間となっているが、混雑による通過待ち時間を含む平均通航時間は、24.5 時間にもなる。こうしたことからパナマ運河庁は海運ルートの発展、運河のサービス効率の向上を図るために 2006 年に運河の拡張計画を決定した。整備計画は、2025 年を目標年次とし、大規模な閘門を新設、水路の浚渫等を実施するもので、整備費用は、52 億 5,000 万米ドルとなっている。

NEW LOCKS



EXISTING LOCKS

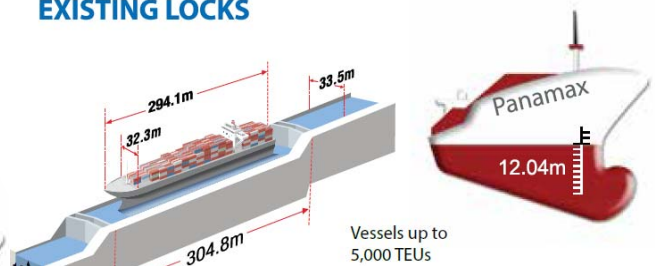
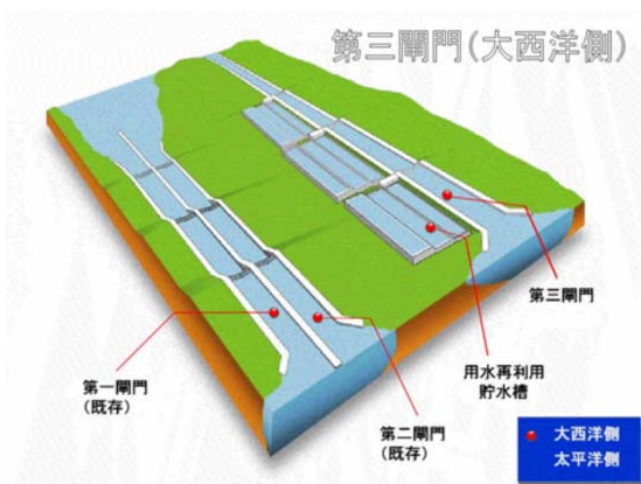
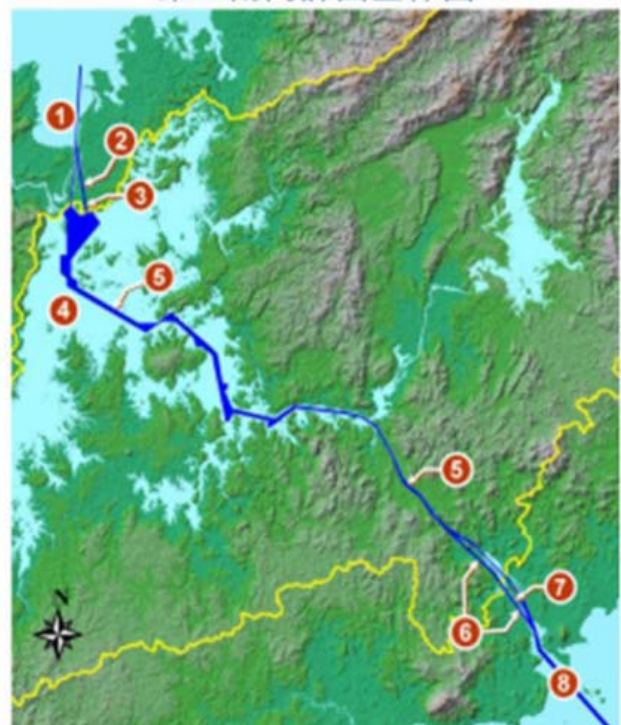


図 パナマ運河の拡張計画

出典：パナマ運河庁



第三閘門計画全体図



	現行	拡張計画
レーン	2 レーン	1 レーン追加
延長	294. 1m	366m
幅	32. 3m	49. 0m
水深	12. 04m	15. 2m

- ① 大西洋側入り口の水路を拡張し、深くする。
- ② 大西洋側のポスト・パナマックス対応のNPMへの新しいアクセス水路。
- ③ 大西洋側のポスト・パナマックス対応のNPMの各NPM室に3つの水量節約貯水槽が設けられる。
- ④ 最大操作可能水量レベルを上昇する。
- ⑤ ガトゥン湖およびゲイラード・カットの水路を拡張し、深くする。
- ⑥ 大西洋側のポスト・パナマックス対応のNPMへの新しいアクセス水路。
- ⑦ 太平洋側のポスト・パナマックス対応のNPMの各NPM室に3つの水量節約貯水槽が設けられる。
- ⑧ 太平洋側入り口の水路を拡張し、深くする。

図 パナマ運河の拡張計画

出典：在日パナマ大使館 HP

パナマ運河を通航する貨物を見るとアジアから米国東海岸への輸送される貨物は、コンテナが 43.4%と最も多く、次いで金属・金属鉱 14.7%、その他 14.1%、化学薬品・石油化学製品 11.2%の順となっている。

一方、米国東海岸からアジアへ輸送される貨物は穀物が 52.2%と最も多く、次いでコンテナ 19.2%、石油・石油製品 9.5%、化学薬品・石油化学製品 8.4%の順となる。

近年、マラッカ・シンガポール海峡を経由の上、スエズ運河を利用して欧州や北米東岸へ向かう貨物量が増加している。これは、船舶の大型化により、一部のコンテナ船社のパナマルートがスエズルートになったことやアジア、特にアセアン地域における経済発展に伴う発着貨物量の伸びによるものである。

こうしたことから、パナマ運河の拡張による通航料の値上げを一方向的に通告していたパナマ運河庁の姿勢が軟化してきている。

表 アジアー米国東海岸を移動するパナマ運河通航貨物（2012 年）

単位：千トン

品目	アジア→ 米国東海岸	構成比	品目	米国東海岸→ アジア	構成比
コンテナ	10,389	43.4%	穀物	28,273	52.2%
金属・金属鉱	3,527	14.7%	コンテナ	10,391	19.2%
その他	3,370	14.1%	石油・石油製品	5,167	9.5%
化学薬品・石油化学製品	2,688	11.2%	化学薬品・石油化学製品	4,536	8.4%
機械・設備	1,448	6.0%	金属・金属鉱	1,891	3.5%
鉄鋼製品	1,242	5.2%	石炭・コークス	1,847	3.4%
石油・石油製品	627	2.6%	その他	648	1.2%
硝酸塩・リン酸塩・苛性カリ	243	1.0%	硝酸塩・リン酸塩・苛性カリ	588	1.1%
鉱物	149	0.6%	木材・木材製品	358	0.7%
その他農産物	117	0.5%	鉄鋼製品	224	0.4%
木材・木材製品	116	0.5%	機械・設備	160	0.3%
石炭・コークス	35	0.1%	缶詰・冷蔵冷凍品	45	0.1%
缶詰・冷蔵冷凍品	0	0.0%	その他農産物	18	0.0%
穀物	0	0.0%	鉱物	0	0.0%
合計	23,951	100.0%	合計	54,146	100.0%

出典：Statistics and Models Administration Unit (MEEM),

Panama Canal Authority

3) 北極海航路

IPCC (政府間パネル) がまとめた気候変動に関する報告書では、北極海の海氷面積は 1978 年以降、10 年毎に平均 2.7% 減少し、この海氷面の減少により夏季には水深の深い海域での船舶航行が可能となると報告している。また、NIC (米国家情報会議) が、2012 年に公表した報告書「世界潮流 2030」では、2030 年には北極海は年間で 110 日間は安定航行可能となるとしている。日本と欧州を結ぶ航路は、現在主流となっているインド洋、スエズ運河を通航する航路では 1 万 1,200 カイリであるが、北極海航路を通航すると 6,500 カイリと航行距離が約 3 分の 2 となり、航海に要する燃料の削減や所要日数を削減することが可能となる。また、北極海航路は、マラッカ海峡やソマリア沖など海賊被害が出ている地域の通航を避けることができるなどのメリットがある。

こうしたことから、アジア-欧州の主要航路となっているスエズ運河を経由する航路から北極海航路にシフトする可能性が高くなっている。さらに北極海航路への本格的なシフトが起こった場合、アジアのハブ港の勢力図を塗り替える可能性もある。

一方、北極海航路を通航する場合、船舶の対氷性能に関する許可規制や砕氷船のチャーター料金の転嫁などロシアによる規制等が存在する。北極海には各国の領有権の凍結などを定めた国際的な取り決めがないため、カナダ、デンマーク、フィンランド、アイスランド、ノルウェー、ロシア、スウェーデン、米国の 8 カ国で構成される「北極評議会」で北極海航路の利用に関するルールが話し合われている。上記の加盟国の他に常任オブザーバー参加国として英国、ドイツ、フランス、中国、韓国、日本など 12 カ国も参加している。

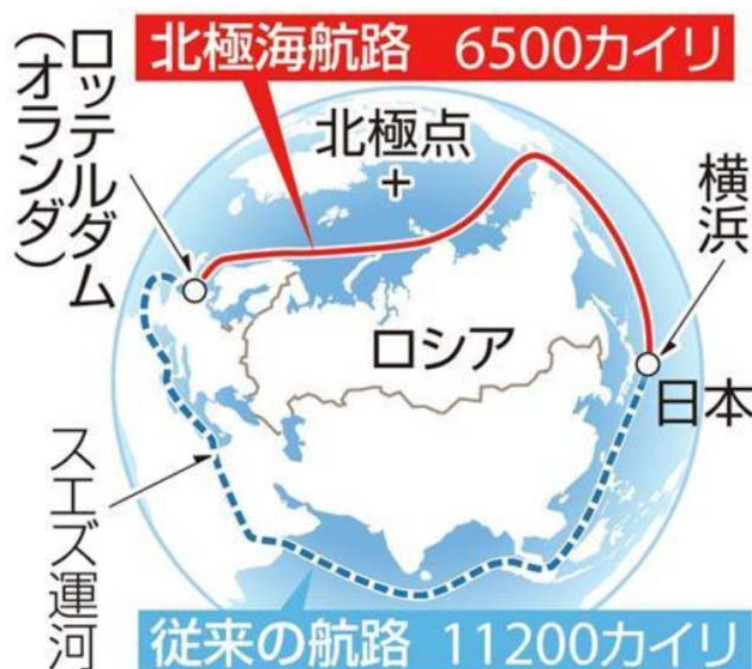


図 北極海航路

出典：産経新聞

2-2 社会経済指標

アジア圏の社会経済指標のまとめを以下に示す。

経済

- ・アジア全体のGDPは、IMFの見通しでは、2015年には、約24.4兆ドルと対2000年比で約3倍となっており、NAFTA、EUを超える経済圏になると予想されている。
- ・ASEANの貿易収支は、輸出、輸入（2011年）ともに、2000年からの約10年間で3倍に伸びている。
- ・工業製品分野における日中韓+ASEAN6カ国の域内輸出比率は、約50%と高くなっている。（EU60%）
- ・アセアンに加盟する10カ国では、2015年までに関税、投資、人の流れを自由化する自由貿易圏を構想している。

⇒ アジアの経済成長は今後も継続する見込みである。

日本企業の海外展開

- ・日本企業の現地法人売り上げを見ると、09年以降、アジアは北米を上回るようになっており、その差は広がりつつある。
- ・新規進出先の年次別でみた国別ランキングでは、中国がトップを維持しているものの、かつてほどの中国一辺倒ではなくなっている。それでも、中国は最大であり、世界における日系現地法人の増加分の約半分を占めているが、ベトナム、インドネシア、インドで伸びが大きい。特に伸長著しいのがインドネシアであり、2012年の進出、2013年以降の進出予定ともに中国に次ぐ第2位へと上昇している。
- ・各国の政情安定度なども鑑みながら、より安価な労働力を求めて、今後の海外展開がシフトしていくものと考えられる。

⇒ アジアの中でも、中国からASEANそしてインド方面へシフトしつつある。

国の支援

- ・貿易額に占めるFTA相手国の割合について、他の国に比べて遅れを取っており、今後、FTA比率を現在の19%から、2018年までに70%に高めることが閣議決定されている（平成25年6月14日閣議決定）。

⇒ 国としても、継続して日本企業の海外展開を支援していくことが決まっている。

なお、詳細は次頁以降に示す。

(1) 人口

1) 世界の人口分布

国連は2009年3月に「国連人口予測2008」を公表した。これによると、世界の人口は現在の約68億人から2050年には約91億人まで増加する。

アジアのシェアは若干減少するものの、約6割をキープする見込みとなっている。

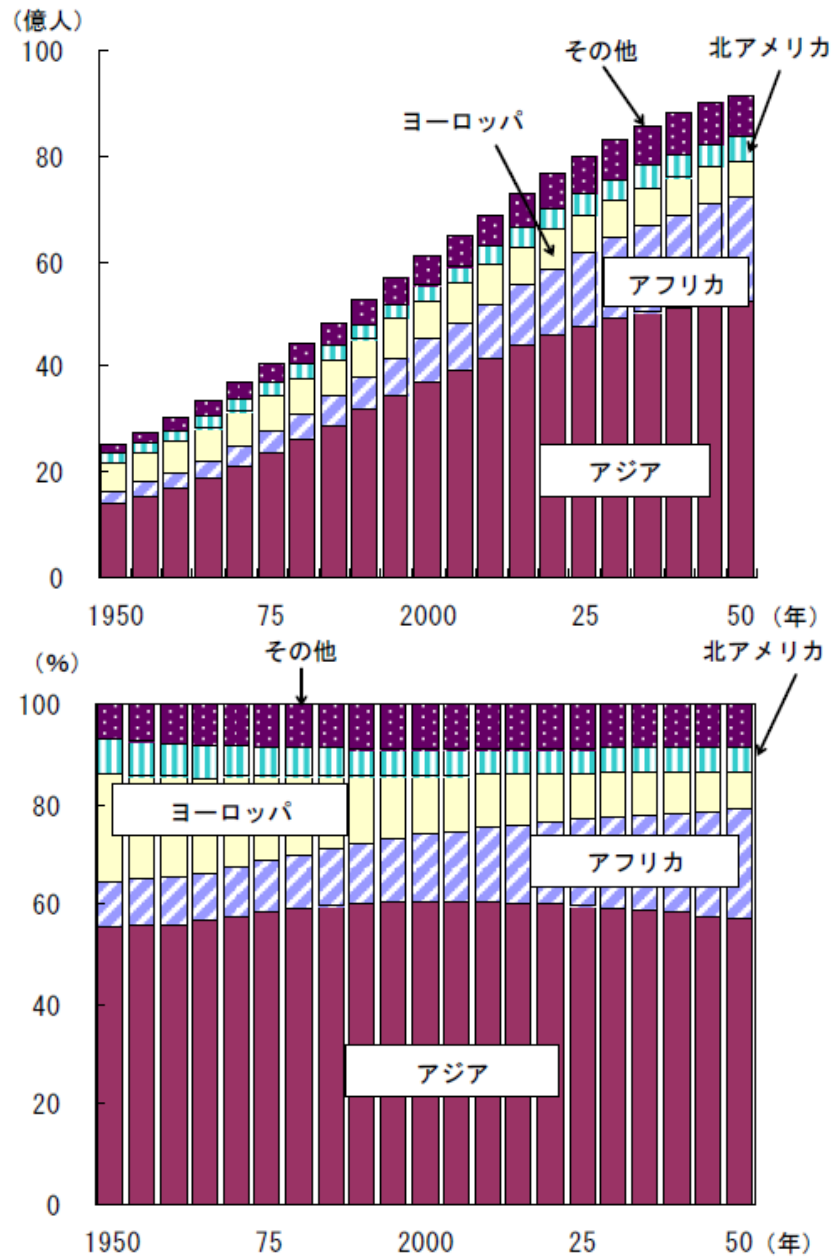


図 世界の地域別人口と地域別人口割合の推移

出典：世界の潮流2010（内閣府）

2) アジア各国の人口

アジアにおいては、日本、中国、韓国、シンガポール、タイ等では少子高齢化が進展し、2050年までに総人口が減少しはじめる。インド、インドネシア、フィリピン、ベトナム、マレーシア等では、総人口の増加が続く。特に、日本、韓国では人口減少の幅が大きい。

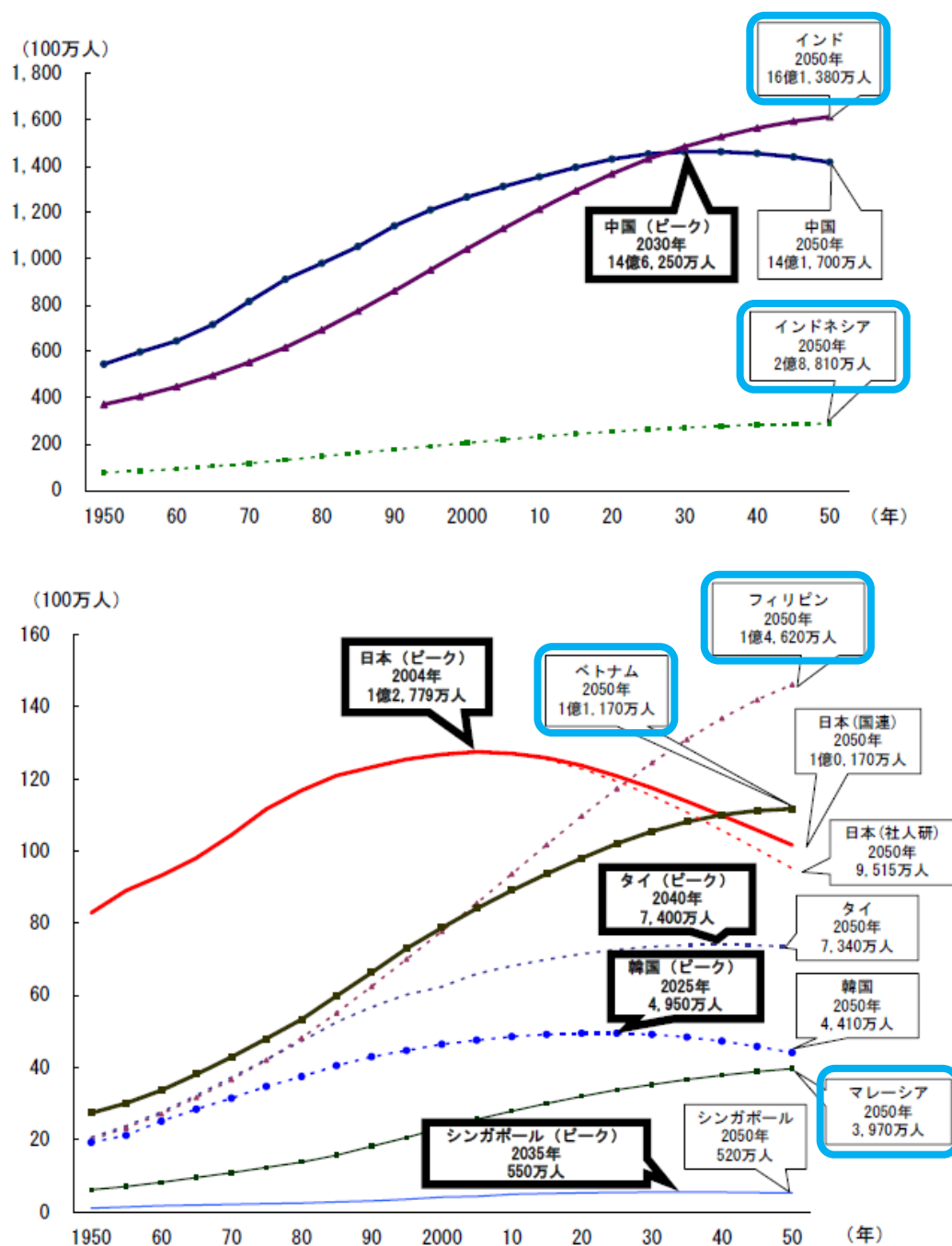


図 アジア各国の人口推移

出典：世界の潮流2010（内閣府）

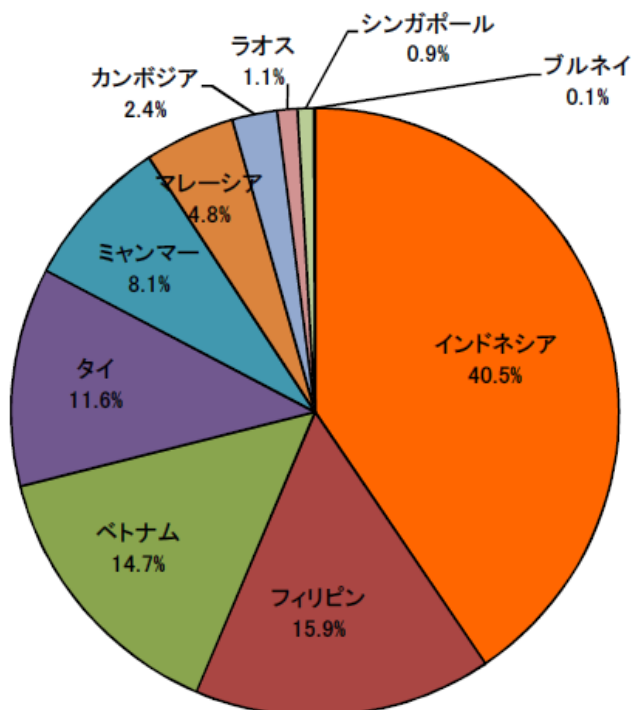
3) ASEANの人口

ASEANの全人口の約4割はインドネシアが占める。次いでフィリピン、ベトナム、タイ、ミャンマーの順。一番人口が少ないのはブルネイである。

	人口（万人）	構成比（％）	
		世界	ASEAN内
ブルネイ	41	0.0	0.1
カンボジア	1,431	0.2	2.4
インドネシア	24,233	3.5	40.5
ラオス	629	0.1	1.1
マレーシア	2,886	0.4	4.8
ミャンマー	4,834	0.7	8.1
フィリピン	9,485	1.4	15.9
シンガポール	518	0.1	0.9
タイ	6,952	1.0	11.6
ベトナム	8,784	1.3	14.7
ASEAN	59,791	8.6	100.0
日本	12,782	1.8	
中国	134,413	19.3	
韓国	4,978	0.7	
香港	707	0.1	
台湾	2,323	0.3	
世界計	697,374	100.0	

図 ASEANの国別人口と人口割合（2011年）

表 ASEANの国別人口割合（2011年）



出典：目で見えるASEAN（外務省）

4) 年齢階層別人口

アジア各国で高齢化率は急速に進展しており、今後も更なる高齢化が見込まれる。具体的には、2030年までにアジアの主要国は全て高齢化率が7%を超えた「高齢化社会」に移行する。また、2050年には、多くの国で高齢化率が14%を超えて「高齢社会」となり、日本、シンガポール、韓国、中国は、21%を超えた「超高齢社会」となると予測されている。

一方、出生率の低下により、全人口に占める生産年齢人口（15～64歳）の割合も減少すると見込まれる。日本は2000年に減少を始め、2050年までにピーク時から▲40.6%と大幅に減少すると予測されている。他の国においても、2050年までに生産年齢人口の絶対数はピーク時から、韓国▲33.2%、シンガポール▲21.1%、タイ▲7.5%、中国▲12.8%と、大幅に減少する。

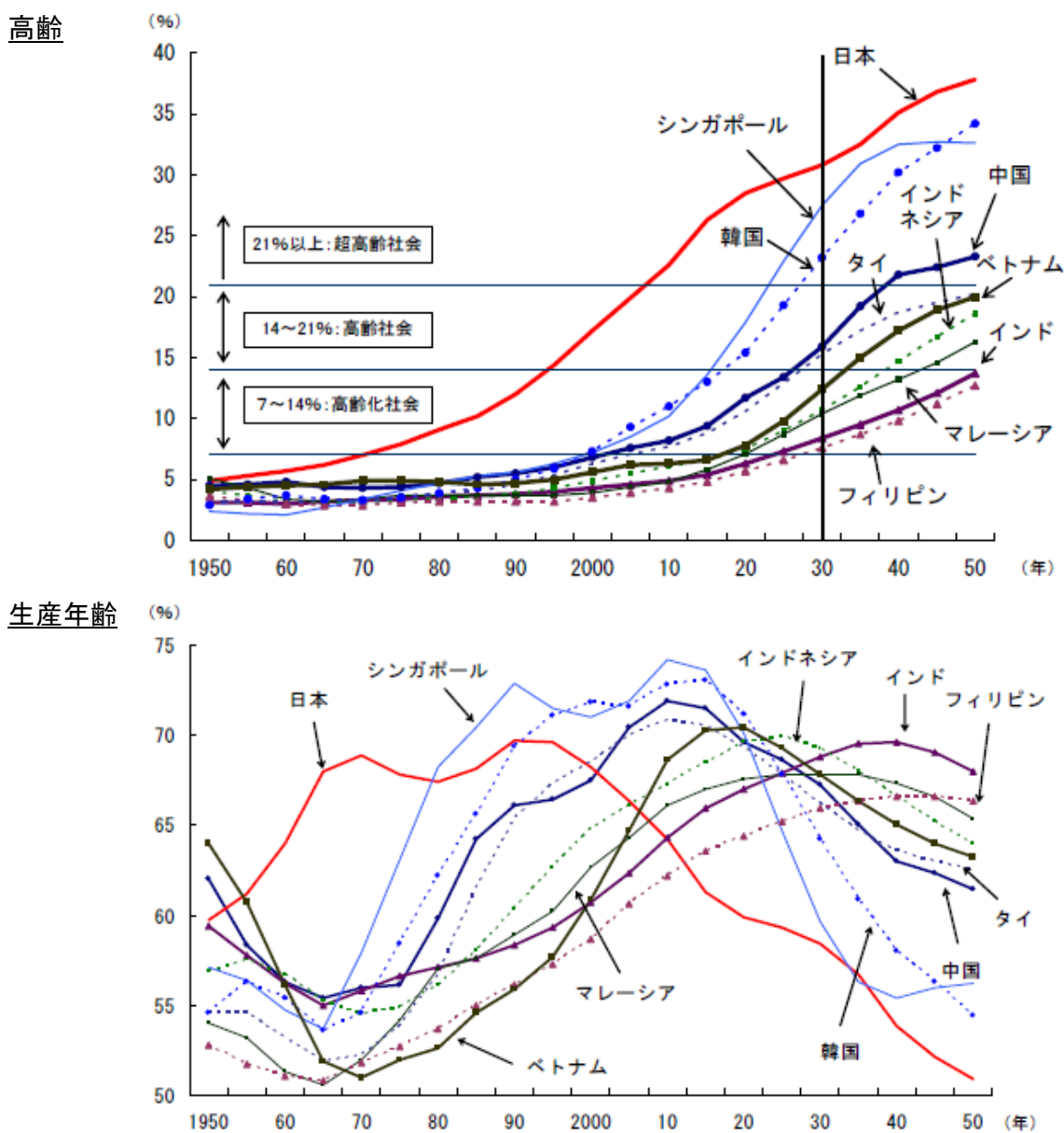


図 高齢・生産年齢人口割合の推移

出典：世界の潮流2010（内閣府）

新興国の間でも人口ボーナス期は時期が異なる

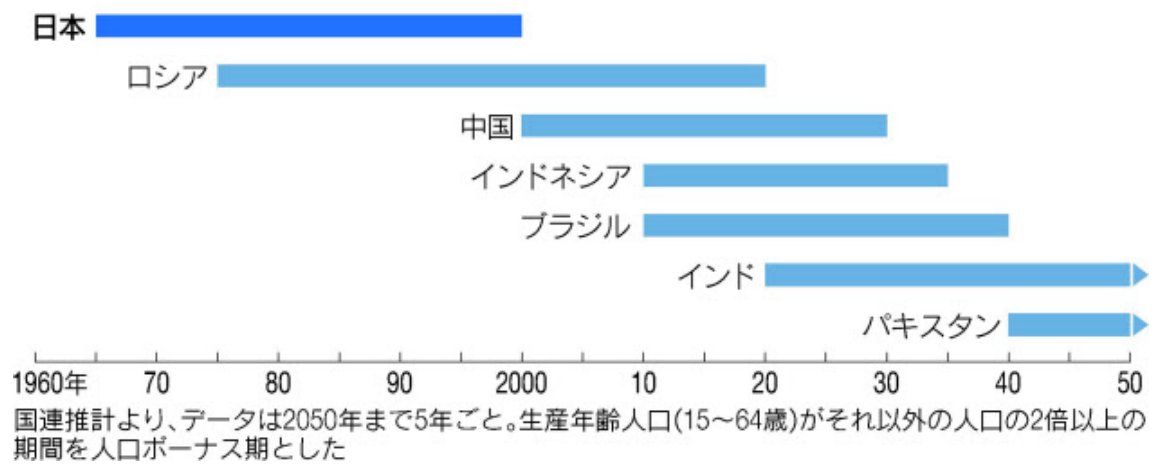


図 人口ボーナス

出典：日経新聞

(2) 経済と貿易

1) 名目GDP

①世界のGDP

アジア経済は、中国の1992年の中国第14回共産党大会や2001年WTO加盟後の躍進、インドの今後の発展の可能性等から、世界経済に対する存在感を年々高めている。

1980年には、約2兆ドルの規模を有していたアジア経済は、2009年には約15兆ドルに達している。IMFの見通しでは、2015年には、約24.4兆ドルと対2000年比で約3倍となっており、NAFTA、EUを超える経済圏になると予想されている。

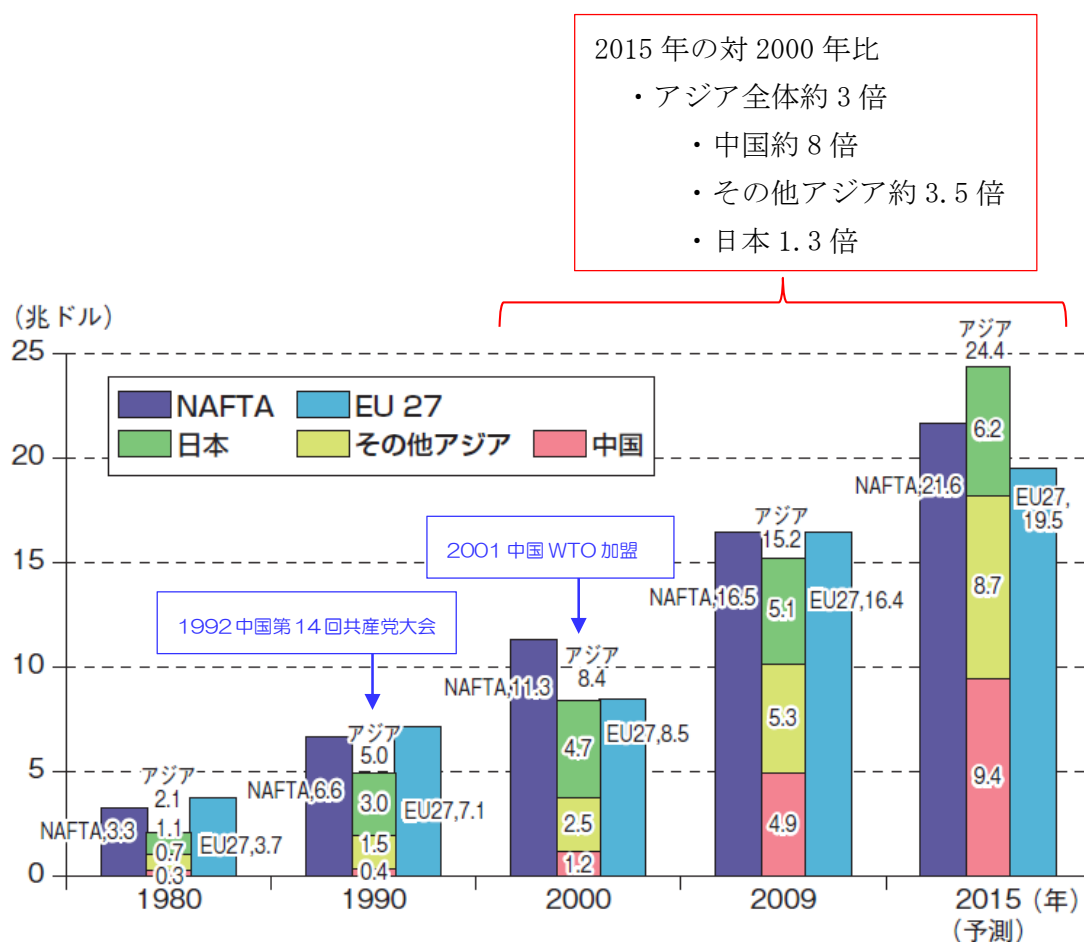


図 世界の地域別名目GDPの推移

注：「その他アジア」とは、ASEAN+6 から日本、中国を引いたもの。

(+6：日本・中国・韓国・インド・オーストラリア及びニュージーランド)

出典：平成22年版通商白書（通商産業省）

②ASEANの名目GDP

ASEAN各国の名目GDPは、1997年のアジア通貨危機の周辺では同程度であったが、その後、インドネシアが突出してきている。

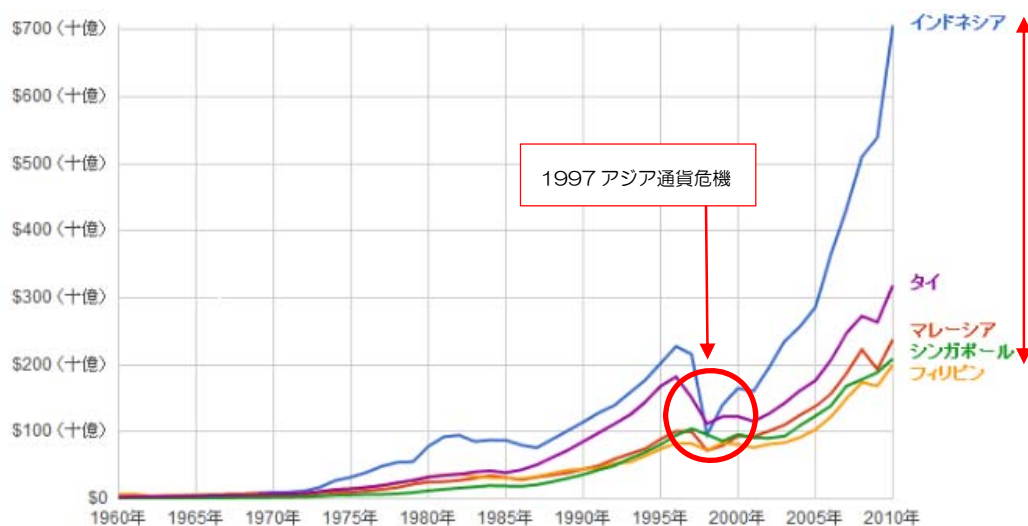
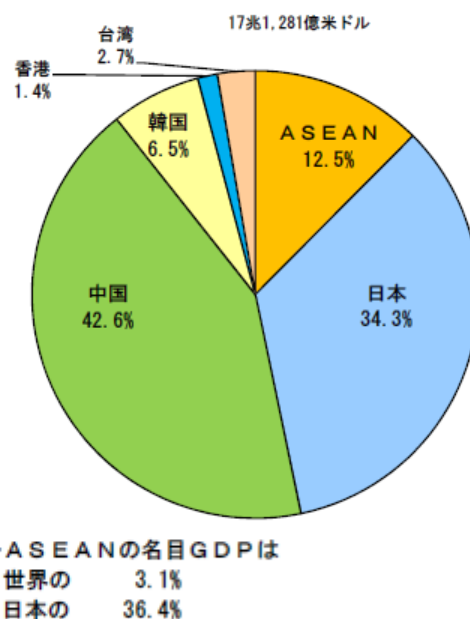


図 ASEAN各国のGDPの推移

出典：目で見えるASEAN（外務省）

	実額（億米ドル）	構成比（%）	
		対世界	ASEAN内
ブルネイ	124	0.0	0.6
カンボジア	129	0.0	0.6
インドネシア	8,468	1.2	39.7
ラオス	83	0.0	0.4
マレーシア	2,787	0.4	13.1
ミャンマー	420	0.1	2.0
フィリピン	2,248	0.3	10.5
シンガポール	2,397	0.3	11.2
タイ	3,456	0.5	16.2
ベトナム	1,240	0.2	5.8
ASEAN	21,351	3.1	100.0
日本	58,672	8.4	
中国	72,981	10.4	
韓国	11,162	1.6	
香港	2,437	0.3	
台湾	4,678	0.7	
世界計	699,715	100.0	



図表 東アジア各国の名目GDP（2011年）

出典：目で見えるASEAN（外務省）

③世界のGDP成長率

日米欧の先進国経済成長が2%前後であるのに対して、アジア新興国では7%前後と、安定成長が見込まれている。また、リーマンショック前に急成長した中国とインドの経済も ASEAN 経済とともに、比較的高い安定成長に収斂しつつある。拡大する市場は、中国から東南アジア、そしてインドを中心とする南アジアへと、アジア全域に広がっており、グローバル企業による市場競争の主戦場になってきている。

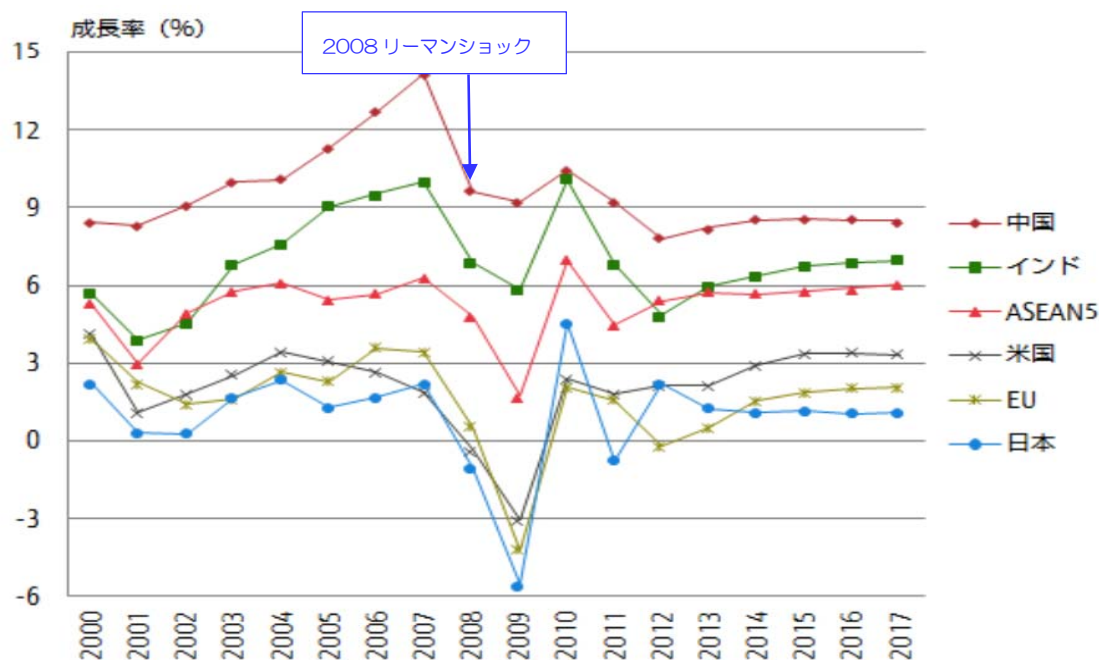


図 世界各国のGDP成長率の推移 出典：IMF World Economic Outlook

④ASEAN各国のGDP成長率

ASEAN の中では、ラオス、カンボジア、ミャンマーが高い成長率を維持している。

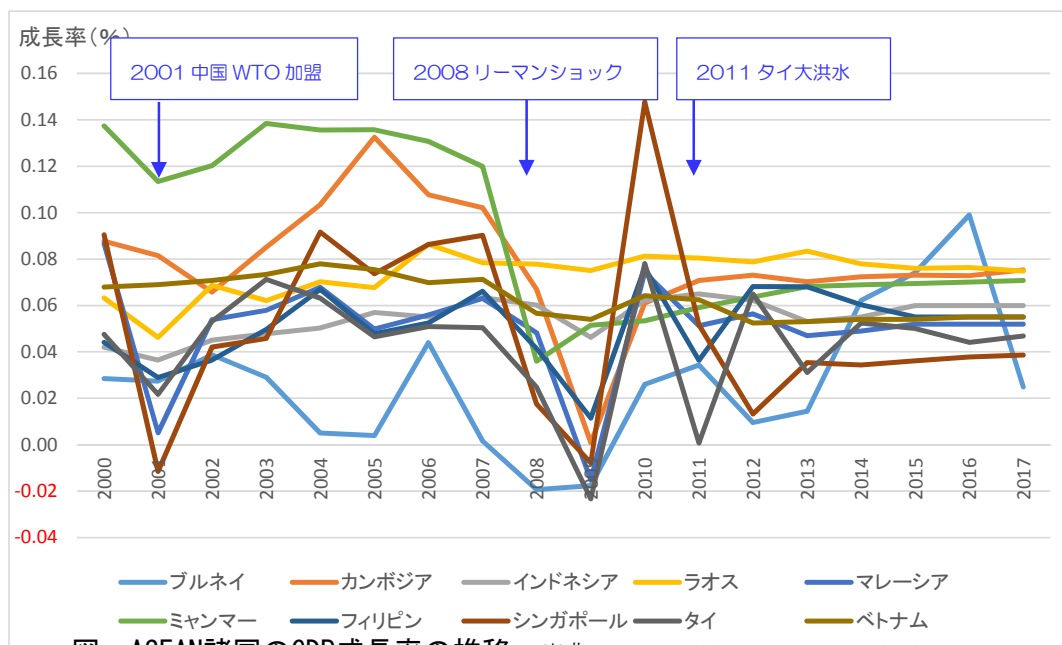


図 ASEAN諸国のGDP成長率の推移 出典：IMF World Economic Outlook

2) 貿易収支

市場が拡大しているASEANにおける貿易収支（2011年）をみると、輸出、輸入共に、約25%がASEAN域内国仕向、仕出である。また、日本、中国（香港服務）、韓国を入れると、アジア域内での移動が5割を超える（仕向で58.3%、仕出で57.6%）。

輸出、輸入（2011年）ともに、2000年からの約10年間で3倍に伸びている。

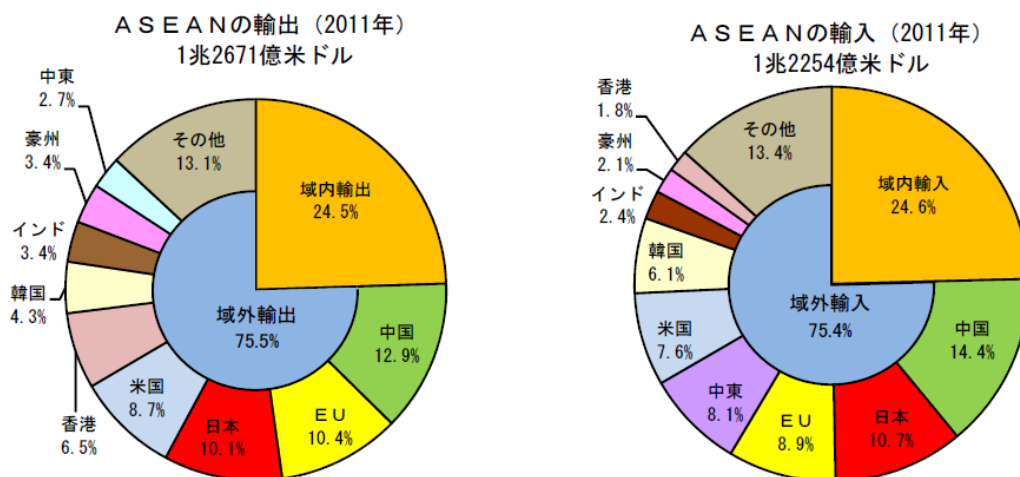


図 ASEAN各国の貿易収支

出典：目で見えるASEAN（外務省）

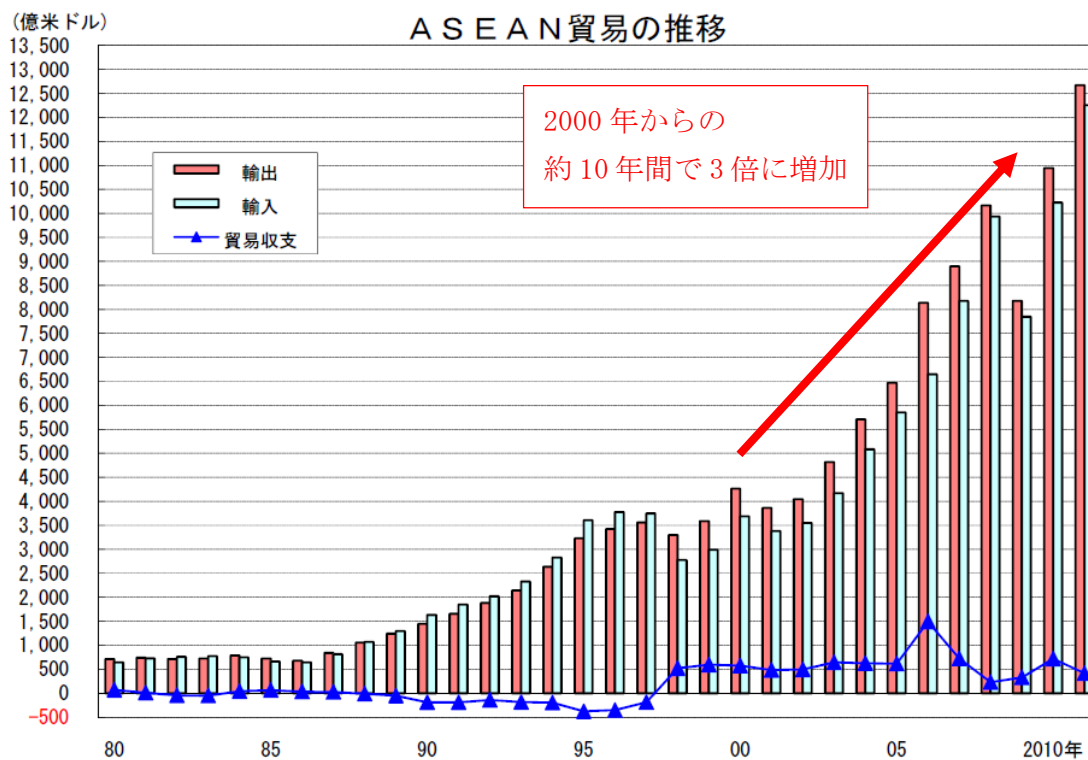


図 ASEAN各国の貿易収支

出典：目で見えるASEAN（外務省）

輸出、輸入（2011年）ともに、ASEAN域内の比率が伸びており、ASEANの貿易収支は1998年以降黒字を記録している。また、アジアの工業製品輸出シェアにおいてアジア域内の相互依存関係を見ると、日中韓+ASEAN 6カ国の輸出額比率（域内輸出比率）は、EUの60%には及ばないものの50%近くになり、工業製品分野において水平分業が進展している。

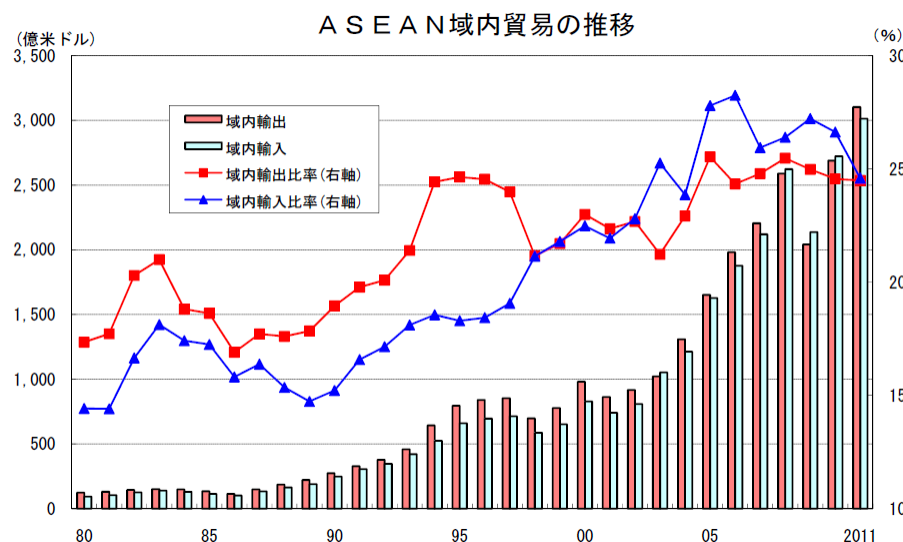


図 ASEAN域内の貿易収支

出典：目で見えるASEAN（外務省）

表 アジアの工業製品の輸出シェア

（縦：輸出国、横：輸入国）

（各段：上から1995年、2000年、2005年、2010年の順）

単位：％

	日本	韓国	中国 (香港含む)	ASEAN6	日中韓合+ ASEAN6	世界合計
日本	0.0%	6.6%	10.8%	17.1%	40.6%	100.0%
	0.0%	6.0%	11.5%	13.8%	38.4%	100.0%
	0.0%	7.3%	18.4%	12.2%	44.9%	100.0%
	0.0%	7.4%	22.4%	13.2%	49.3%	100.0%
韓国	12.1%	0.0%	15.5%	14.7%	45.3%	100.0%
	9.2%	0.0%	15.4%	11.2%	40.3%	100.0%
	7.1%	0.0%	25.5%	8.4%	44.8%	100.0%
	4.5%	0.0%	27.0%	9.0%	43.3%	100.0%
中国 (香港含む)	9.5%	2.5%	37.2%	6.0%	57.3%	100.0%
	9.5%	2.6%	31.0%	5.0%	50.0%	100.0%
	8.5%	3.3%	22.6%	5.8%	42.1%	100.0%
	6.7%	3.4%	18.0%	6.1%	35.9%	100.0%
ASEAN6	11.3%	2.4%	8.3%	20.2%	45.7%	100.0%
	10.8%	3.1%	9.0%	19.3%	47.1%	100.0%
	8.5%	2.9%	15.5%	18.1%	48.4%	100.0%
	6.5%	2.5%	17.3%	17.3%	46.3%	100.0%
日中韓合+ ASEAN6	6.6%	3.7%	19.0%	14.3%	47.3%	100.0%
	7.0%	3.5%	18.5%	11.8%	44.9%	100.0%
	6.4%	3.8%	22.2%	10.3%	45.9%	100.0%
	5.2%	3.6%	21.4%	10.2%	43.1%	100.0%
世界合計	4.6%	2.2%	7.8%	6.8%	23.3%	100.0%
	4.2%	2.0%	7.5%	5.7%	21.4%	100.0%
	3.5%	2.0%	9.6%	5.0%	21.7%	100.0%
	3.0%	2.1%	10.7%	5.8%	23.0%	100.0%

Data Source：IHS Global Insight "World Trade Navigator"

工業製品は上記データベースの品目をSITCコードと対応させ、SITCコード500以上のものを工業製品と定義している

出典：最近の物流の現状と課題（春成誠、2012年）

3) 生活水準

アジアの市場拡大の背景には、生活水準の向上が挙げられる。

例えば、中間層の拡大、都市化の進展、IT・ネットの普及による知識・技術や生活様式の加速度的な伝播などによって購買力は急速に形成され、拡大している。

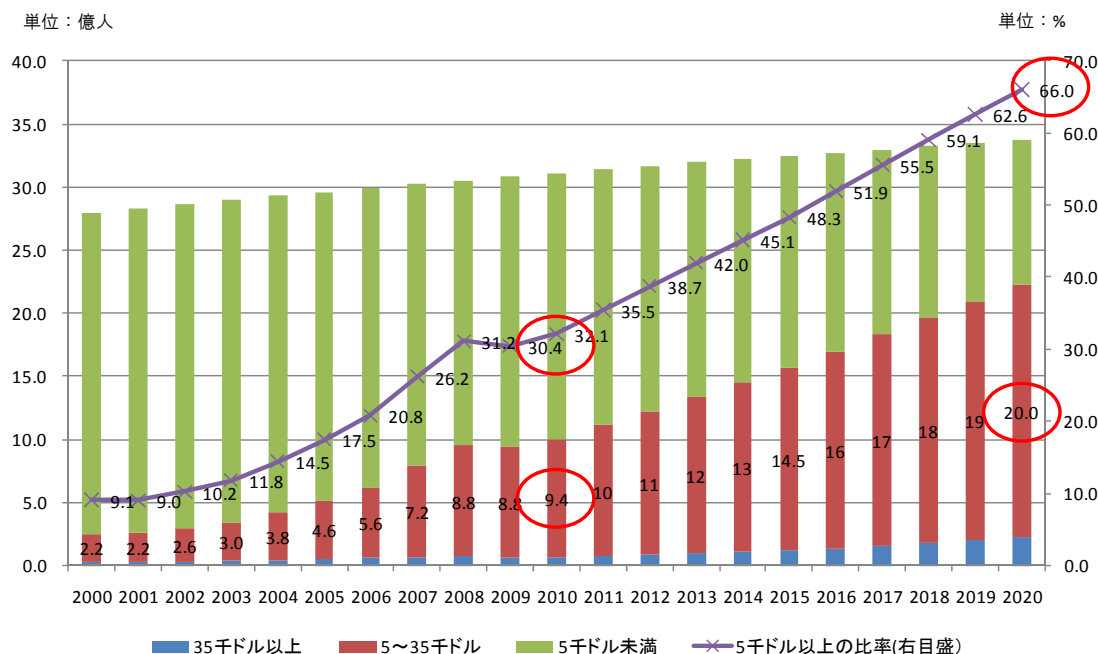
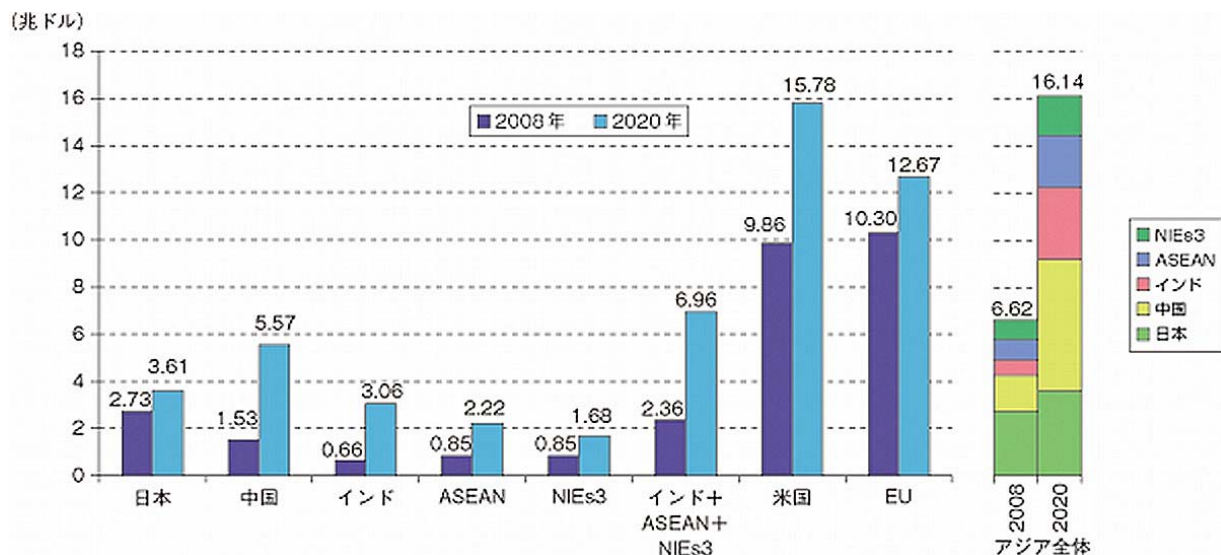


図 アジア新興国における所得階層別人口の推移

出典：経済産業省”通商白書2010”



備考：1. 名目ベース、ドル換算。
2. ここでいうアジアは、ASEAN+日中韓+インド。
資料：Euromonitor International 2010 から作成。

図 アジア各国・地域の個人消費額の実績と予測

出典：経済産業省”通商白書2010”

4) 日本企業の海外進出の動向

日本企業の現地法人売り上げを見ると、09 年以降、アジアは北米を上回るようになっており、その差は広がりつつある。

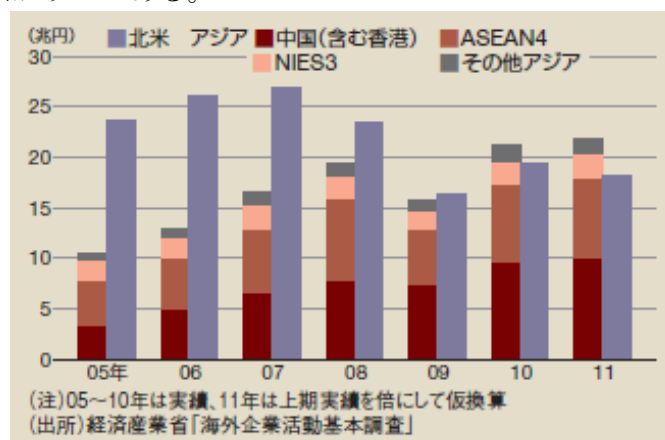


図 日本企業の現地法人売り上げ

出典：東洋経済（2012.1.14）

また、新規進出件数を年次別に見ていくと、2011 年は全世界で 1,017 件と、ピークだった 04 年（1,048 件）とほぼ並び、海外進出は勢いを取り戻している。

近年の特徴は進出先の分散が進んでいることだ。新規進出先の年次別でみた国別ランキングでは、中国がトップを維持しているものの、かつてほどの中国一辺倒ではない。

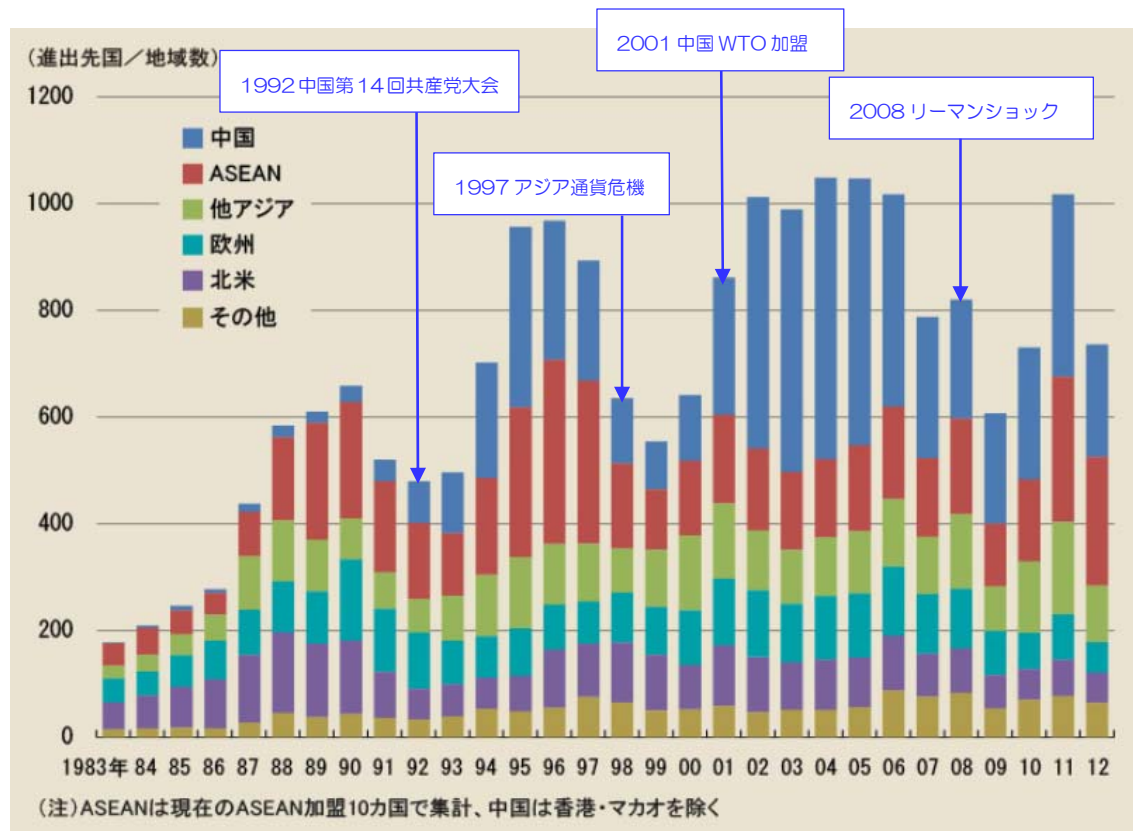


図 日本企業の現地法人売り上げ

出典：東洋経済（2013.7.18）

2004年の新規進出では中国本土が5割を占めていたが、12年は28.7%とシェアが低下、それに対しASEAN10カ国の合計が32.7%と中国を上回っている。

特に伸長著しいのがインドネシアであり、12年に設立または操業を開始した新規進出現地法人数（今回調査時点判明分）は70件、13年以降の進出予定も14件と、ともに国別では中国に次ぐ第2位へと上昇した。

表 新規海外進出国トップ10の推移

順位	2007年	08	09	10	11	12 (判明分)	13予定 (判明分)
1	中国	中国	中国	中国	中国	中国	中国
2	アメリカ	アメリカ	アメリカ	インド	インド	インドネシア	インドネシア
3	タイ	タイ	ベトナム	アメリカ	タイ	タイ	インド
4	インド	インド	タイ	タイ	アメリカ	アメリカ	ベトナム
5	ベトナム	ベトナム	インド	シンガポール	インドネシア	ベトナム	メキシコ
6	韓国	台湾	香港	香港	ベトナム	インド	韓国
7	香港	シンガポール	韓国	ベトナム	シンガポール	シンガポール	タイ
8	イギリス	韓国	シンガポール	韓国	韓国	韓国	アメリカ
9	オランダ	ドイツ	ドイツ	香港	香港	香港	香港
10	メキシコ	香港	ロシア	台湾	台湾	マレーシア	台湾
トップ10圏外時の インドネシア順位	14	21	14	11			

出典：東洋経済（2013.7.18）

ASEANにおける我が国産業別の進出の状況は、以下のとおりであり、ASEANにおいても、現地法人数が増加するとともに、現地法人の売上高も増加している。

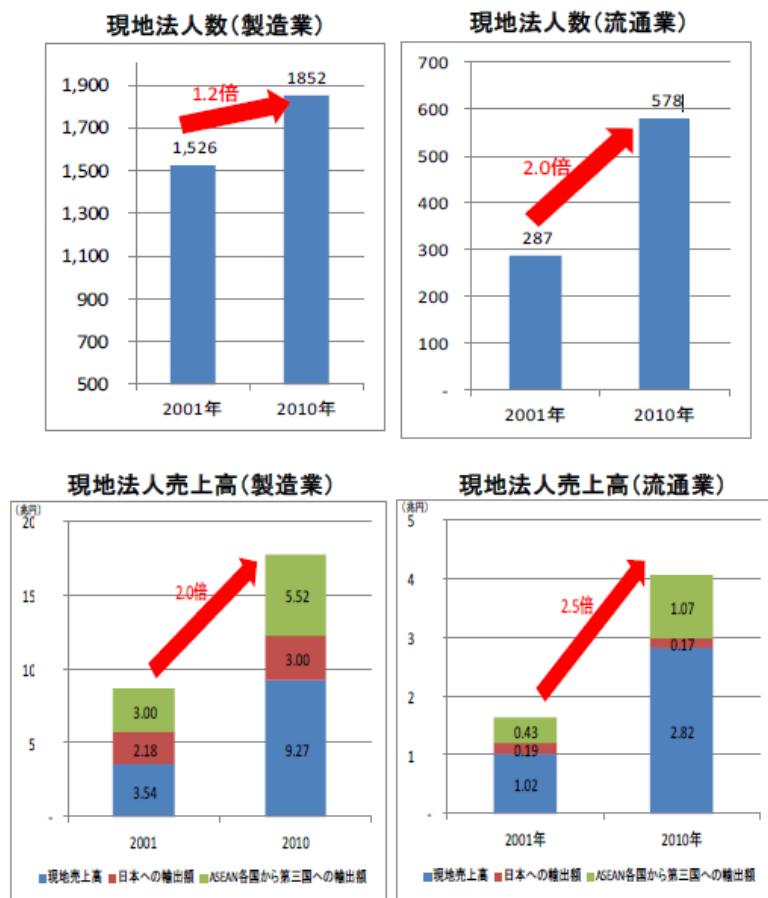
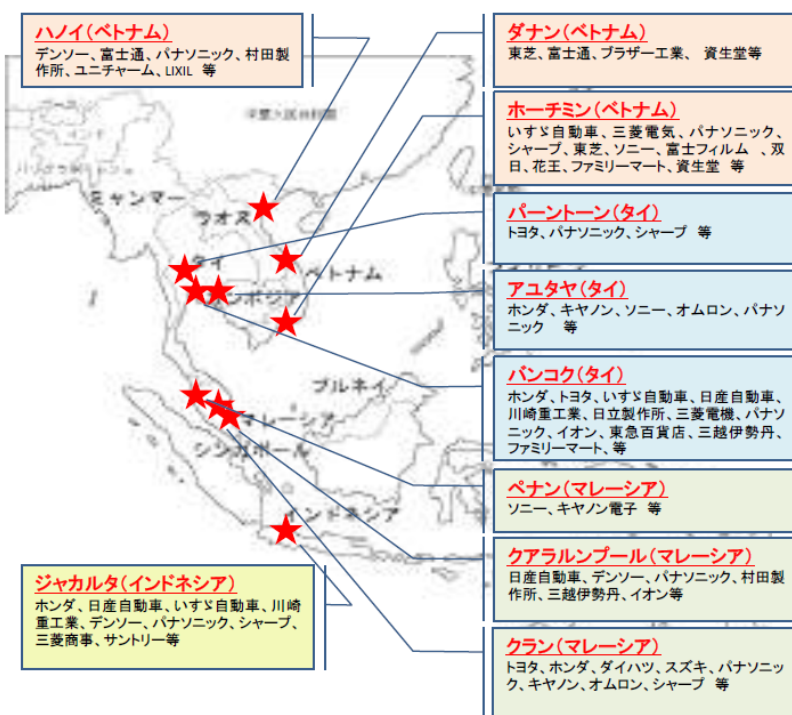


図 ASEAN現地法人の数と売上高

出典：国土交通省資料



(出典) 東洋経済新報社「海外進出企業総覧2012」

我が国の物流企業フォワーダーの海外展開の状況は以下の図のとおりであり、ASEANへの進出については、1998年から2012年までで、160⇒282と1.8倍となっている。

我が国の製造業等の海外展開に対応して、我が国の物流企業のアジア進出が進んでおり、特に、中国は最大であり、世界における日系現地法人の増加分の約半分を占めているが、ベトナム、インドネシア、インドで伸びが大きい。

また、アジアへの我が国の物流企業の事業展開（現地法人等の設置、物流施設の拡充など）が進んでいる。

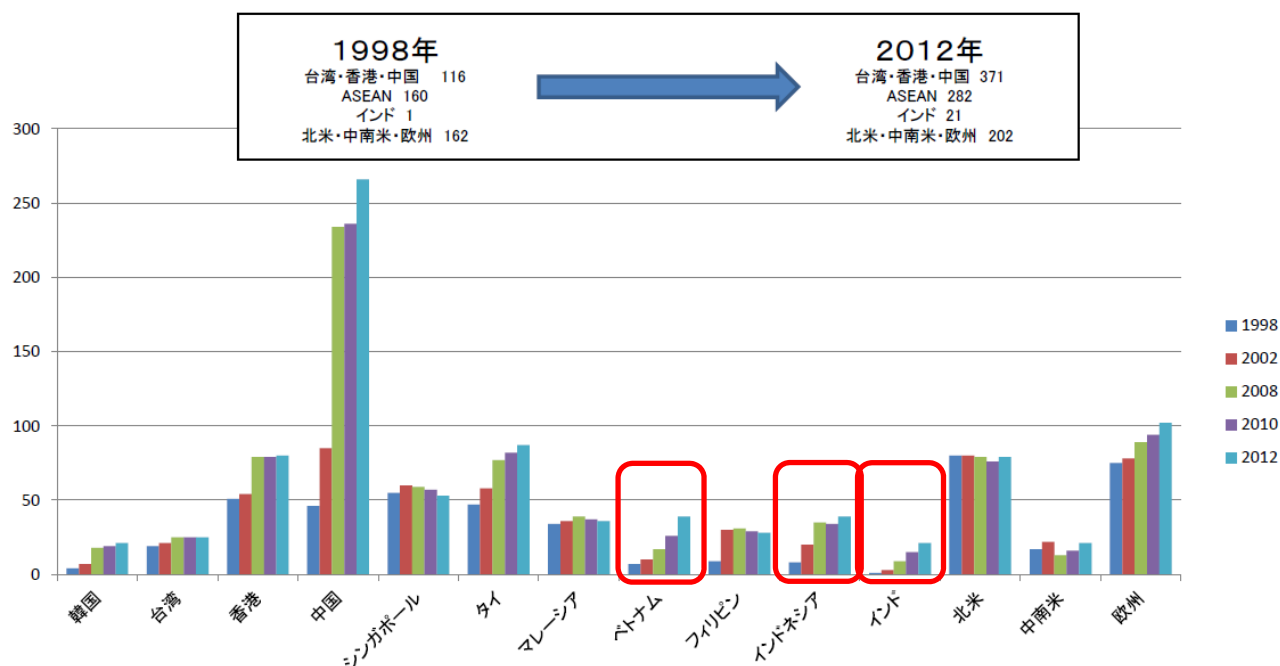


図 ASEANへのフォワーダーの進出状況

出典：国土交通省資料

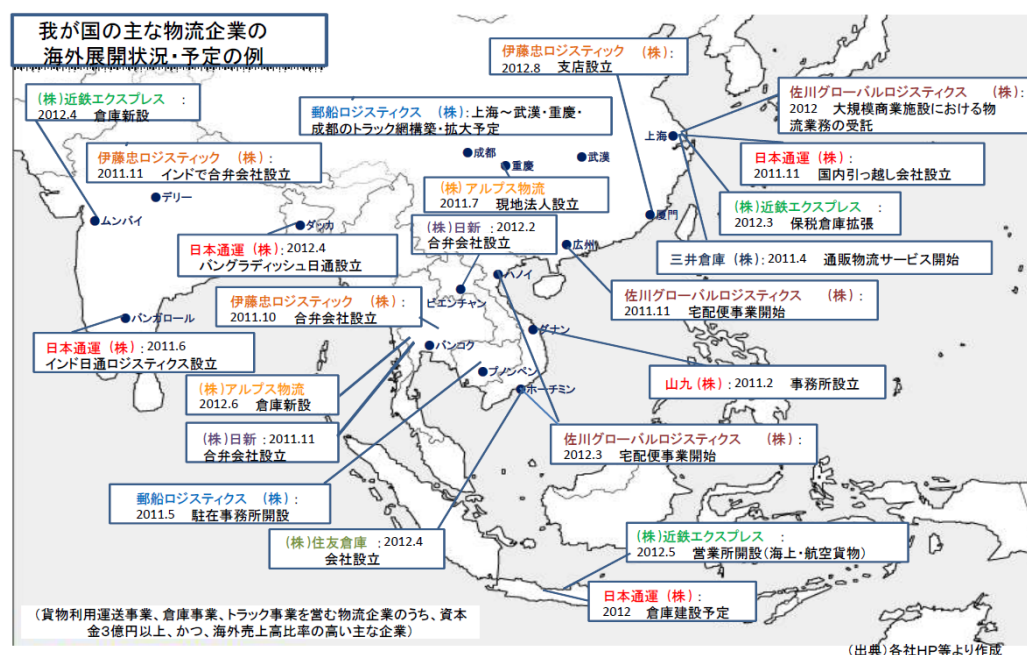


図 我が国の主な物流企業の海外展開・予定の例

出典：国土交通省資料

世界銀行が公表している世界各国での事業実施の容易さのランキング（上位30位）を以下の表に示す。10の指標を総合的に評価することによって、事業実施の容易さを定量化している。

アジアの中では、シンガポールが2007年以降1位、香港が2011年以降2位を保持しており、マレーシア（2014年、6位）や韓国（2014年、7位）も近年順位を上げてきている。その一方で、タイは15～20位付近で変動しておらず、日本は2006年の10位から徐々に順位を落とし、2014年では27位となっている。このような事業実施環境の変化も、日本企業の海外進出の要因のひとつとなっていると考えられる。

ビジネス環境の容易度ランキング(上位30位まで)

rank	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1	New Zealand	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore
2	Singapore	New Zealand	New Zealand	New Zealand	HongKong,SAR,China	HongKong,SAR,China	HongKong,SAR,China	HongKong,SAR,China	HongKong,SAR,China
3	United States	United States	United States	United States	New Zealand	New Zealand	New Zealand	New Zealand	New Zealand
4	Canada	Canada	HongKong,China	HongKong,China	United States	United Kingdom	United States	United States	United States
5	Norway	HongKong,China	Denmark	Denmark	United States	United States	Denmark	Denmark	Denmark
6	Australia	United Kingdom	United Kingdom	Denmark	Denmark	Denmark	Norway	Norway	Malaysia
7	HongKong,China	Denmark	Canada	Ireland	Ireland	Canada	United Kingdom	United Kingdom	Korea,Rep.
8	Denmark	Australia	Ireland	Canada	Canada	Norway	Korea,Rep.	Korea,Rep.	Georgia
9	United Kingdom	Norway	Australia	Australia	Australia	Ireland	Ireland	Georgia	Norway
10	Japan	Ireland	Iceland	Norway	Norway	Australia	Australia	Australia	United Kingdom
11	Ireland	Japan	Norway	Japan	Georgia	Saudi Arabia	Finland	Finland	Australia
12	Iceland	Iceland	Japan	Thailand	Thailand	Georgia	Saudi Arabia	Malaysia	Finland
13	Finland	Sweden	Finland	Thailand	Saudi Arabia	Finland	Sweden	Sweden	Iceland
14	Sweden	Finland	Sweden	Finland	Iceland	Sweden	Sweden	Iceland	Sweden
15	Lithuania	Switzerland	Thailand	Georgia	Japan	Iceland	Australia	Iceland	Ireland
16	Estonia	Lithuania	Switzerland	Georgia	Finland	Korea,Rep.	Georgia	Taiwan,China	Taiwan,China
17	Switzerland	Estonia	Estonia	Sweden	Mauritius	Estonia	Thailand	Canada	Lithuania
18	Belgium	Thailand	Georgia	Bahrain	Sweden	Japan	Malaysia	Thailand	Thailand
19	Germany	Puerto Rico	Belgium	Belgium	Korea,Rep.	Thailand	Germany	Mauritius	Canada
20	Thailand	Belgium	Germany	Malaysia	Bahrain	Mauritius	Japan	Germany	Mauritius
21	Malaysia	Netherlands	Netherlands	Switzerland	Switzerland	Malaysia	Latvia	Estonia	Germany
22	Puerto Rico	Netherlands	Latvia	Estonia	Belgium	Germany	Macedonia	Saudi Arabia	Estonia
23	Mauritius	Korea	Saudi Arabia	Korea	Malaysia	Lithuania	Mauritius	Macedonia	United Arab Emirates
24	Netherlands	Latvia	Malaysia	Mauritius	Estonia	Latvia	Japan	Latvia	Latvia
25	Chile	Malaysia	Austria	Germany	Germany	Belgium	Taiwan,China	Latvia	Macedonia
26	Latvia	Israel	Lithuania	Netherlands	Lithuania	France	Switzerland	United Arab Emirates	Saudi Arabia
27	Korea	St. Lucia	Mauritius	Austria	Latvia	Switzerland	Lithuania	Lithuania	Japan
28	South Africa	Chile	Puerto Rico	Lithuania	Austria	Bahrain	Belgium	Switzerland	Netherlands
29	Israel	South Africa	Israel	Latvia	Israel	Israel	France	Austria	Switzerland
30	Spain	Austria	Korea	Israel	Netherlands	Netherlands	Portugal	Portugal	Austria

(出典)「Doing Business 2014、世界銀行」

※上記ランキングは、2013年6月を基準とした10の規制分野の指標（事業設立、不動産登記、資金調達、投資家保護、契約執行、建設許可取得、電力事情、納税、貿易、破綻処理）を定量化し、各指標のランキングを平均化したものである。

5) 今後の日本企業の海外展開

①二国間経済協定

通常、輸出入を行う際、各国が定める関税を支払う必要がある。それらはWTOで決められた原則に基づき、ほぼ全ての国に対して共通の関税率が適用される。

しかし、EPAでは、2国間でMFN税率より低い税率を定められることからEPAを結んだ国の間では、他国よりも低い税率で輸出入を行うことができる。

我が国はこれまで、13の国・地域との間でEPAを発効させてきており、現在交渉中の取組は、RCEP、日中韓FTA、日EU・EPA、日豪EPA、日モンゴルEPA、日カナダEPA、日コロンビアEPA、日GCC・EPAである。

また、TPP（環太平洋パートナーシップ協定）については、2010年3月にシンガポール、ニュージーランド、チリ、ブルネイ、米国、豪州、ペルー、ベトナムの8カ国で交渉が開始され、その後、マレーシア、メキシコ、カナダの3カ国が交渉に加わり11カ国となった。

我が国は、2013年7月の第18回交渉会合から参加し、現在12カ国で、アジア太平洋地域における高い自由化を目標とし、非関税分野や新しい貿易課題を含む包括的な協定として交渉が行われている。

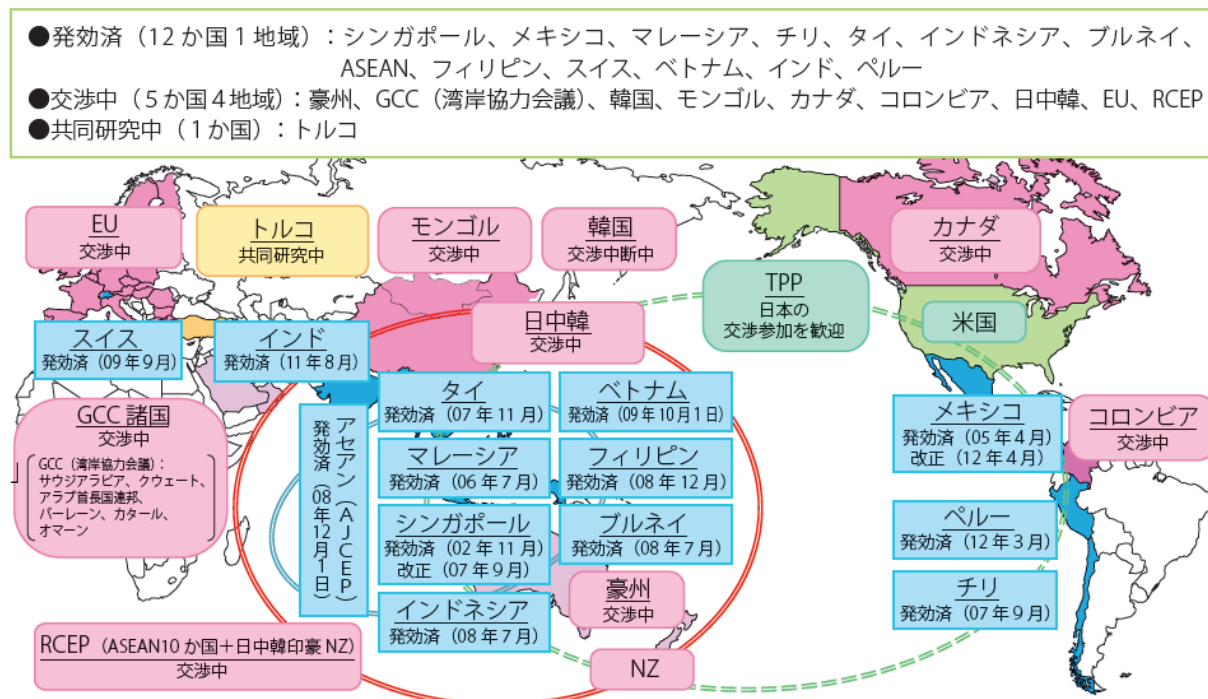


図 日本のEPA取組状況

出典：経済産業省HP

現在10の国・地域と交渉中、研究・議論中であるが長期間を要している。

また、貿易額に占めるFTA相手国の割合についても、他の国に比べて、遅れを取っている。
今後、我が国は、「日本再興戦略」（平成25年6月14日閣議決定）においてFTA比率を現在の19%から、2018年までに70%に高めることを決定した。

		2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
アジア & 太平洋地域	T P P (交渉参加承認)	11 月 情報収集の ための協議	11 月 交渉参加に 向けた協議 を開始		3 月 交渉参加 表明 4 月 日本の 交渉参加 を歓迎
	日中韓 (交渉中)	5 月 産官学共同研究		11 月 交渉開始 宣言	3 月 交渉開始
	R C E P (交渉中)	政府間での検討 (ASEAN+3 及び ASEAN+6)	ASEAN から RCEP の提案 11 月	11 月 交渉開始 宣言	5 月 交渉開始
	オーストラリア (交渉中)	07 年 4 月交渉開始	震災で交渉中断		
	カナダ (交渉中)		3 月 共同研究	3 月 交渉開始 宣言 11 月 交渉開始	
	モンゴル (交渉中)	6 月 共同研究		3 月 交渉開始 宣言 6 月 交渉開始	
	韓国 (交渉中断中)	交渉再開に向けた実務者協議			
欧州	E U (交渉中)	7 月 共同検討作業	5 月 スコーピング		3 月 交渉開始 宣言 4 月 交渉開始
中南米	コロンビア (交渉中)		11 月 共同研究	9 月 交渉開始 宣言 12 月 交渉開始	
中東	G C C (交渉中)	GCC 側が FTA 一般について見直し中			
	トルコ (共同研究中)			7 月 共同研究	

図 各EPA交渉の動向

出典：経済産業省HP

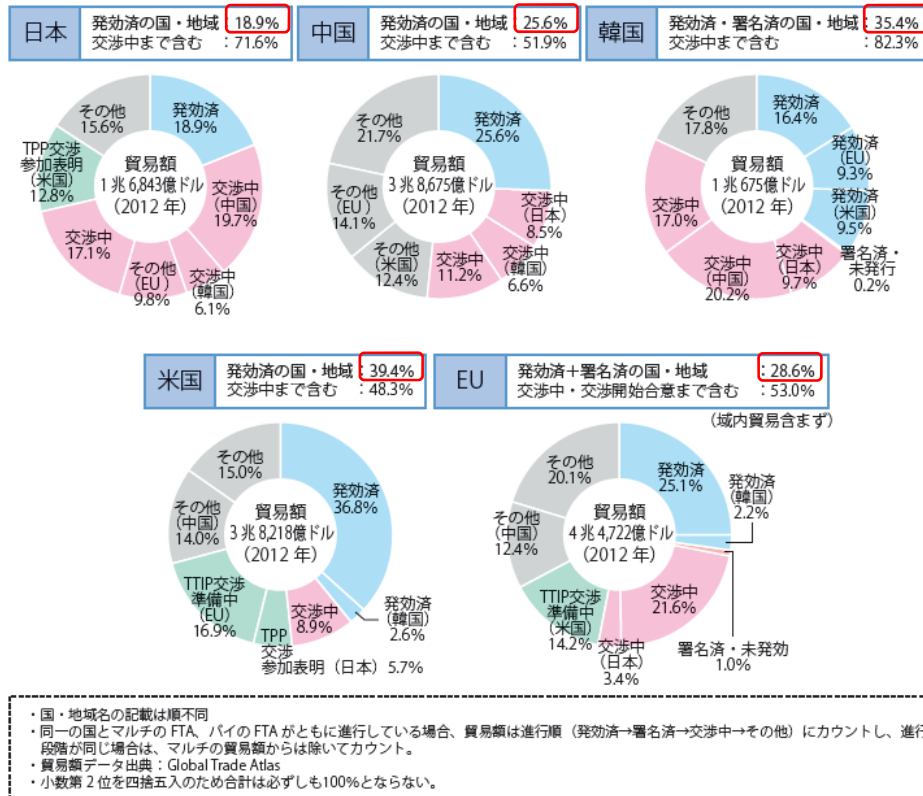


図 各国のFTAカバー率比較

出典：経済産業省HP

②ASEAN共同体

ASEAN は、1967 年にタイ、インドネシア、シンガポール、フィリピン、マレーシアの 5 カ国が採択したバンコック宣言に遡る。ASEAN は、1984 年にブルネイが加盟後、1999 年にベトナム、ミャンマー、カンボジア、ラオスの 4 カ国が加わり、現在の 10 カ国体制となった。

1985 年のプラザ合意後、日本企業等の ASEAN への生産拠点の移転が活発化するとともに、この動きに連動し ASEAN 諸国も海外企業の誘致を積極的に行った。この結果、輸出主導の工業化が進展するとともに、ASEAN 域内での分業体制が進展し、産業の補完体制が構築され、タイ、マレーシア、インドネシアなどで高い経済成長が実現された。

これらを背景にアジア通貨危機で落ち込んだ景気が回復した 2000 年代から共同体設立への動きが本格化し、2003 年の第二 ASEAN 協和宣言で共同体の設立を 2020 年としていたが、2007 年には 5 年前倒しされ 2015 年となった。

ASEAN 共同体ロードマップでは、経済、政治・安全保障、社会・文化をベースとし、経済分野では、1) 物品・資本の移動、サービス貿易、投資の自由化等による単一市場と生産基地の構築、2) インフラ開発、税制、電子商取引等による競争力のある経済の形成、3) 格差是正等した経済発展などを目指している。

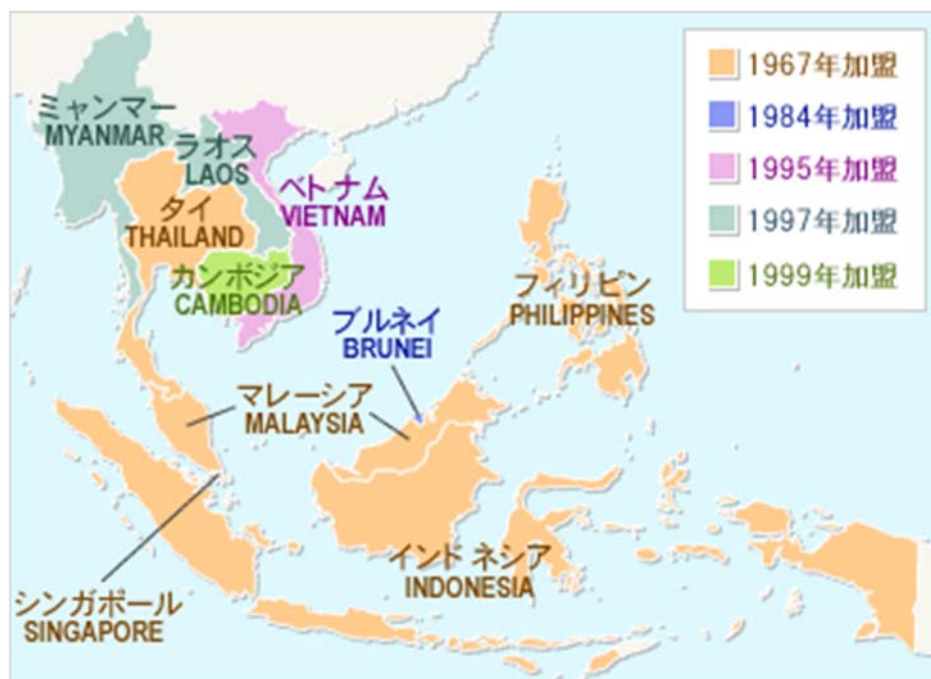


図 ASEANへの加盟の変遷

③給与水準

進出した先での給与水準も、今後の海外展開の一要因となる。

北京では10年前の3倍以上となっており、バンガロール（インド）やバンコク（タイ）も伸びている。一方、ジャカルタ（インドネシア）とホーチミン（ベトナム）はそれに比べると低調である。

より安価な労働力を求めて、海外展開先がシフトしていくことが考えられる。

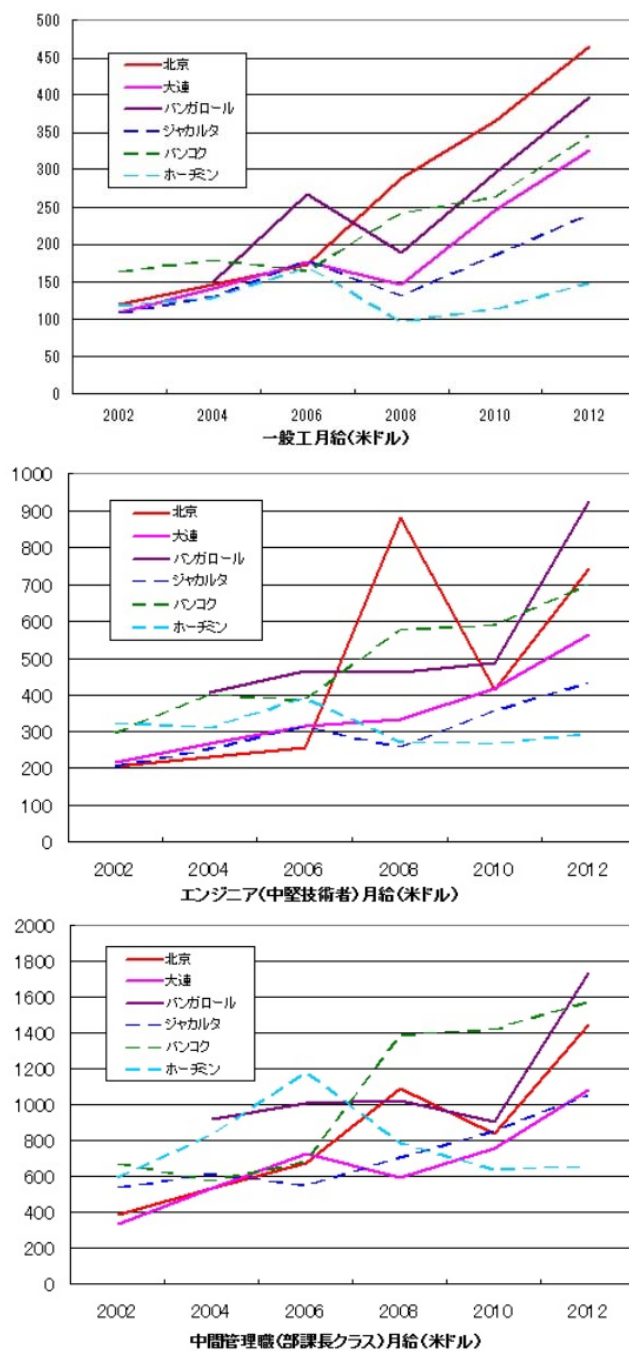


図 国別の給与水準の推移

出典：目で見えるASEAN（外務省）

④政情安定度

東南アジアでは、第3次インドシナ戦争の終了とカンボジア和平後、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの4カ国において市場経済化が加速した。その後、タイバーツの暴落に端を発したアジア通貨危機（1997年）により一時は景気が低迷したが現在は大きな経済成長を遂げている。政治面では、ミャンマーの民主化、インドネシアの政情不安などがASEAN諸国において継続的な課題となっていたが、インドネシアでは、直接投票によるユドヨノ大統領の選出（2004年）、ミャンマーでは、スー・チー氏の自宅軟禁解除（2010年）や総選挙の実施（2011年）など民主化が大きく進展している。一方で、タイでは、インラク政権成立後、一時は比較的安定的に政権運営がなされていたが、タクシン首相支持派、不支持派によるデモの発生等、若干政情が不安定になっている。

外務省海外安全ホームページでは、渡航・滞在にあたって特に注意が必要と考えられる国・地域に関する治安情勢や危険要因を総合的に判断し、渡航情報（危険情報）を発出しており、調査対象国における渡航情報（危険情報）（平成25年12月25日現在）は以下のとおりとなっている。なお、当該情報は、対象地域ごとに安全対策を4つのカテゴリーに分類されている。

表 調査対象国における渡航情報（危険情報）

中国	【十分注意してください。】新疆ウイグル自治区、チベット自治区
韓国	－
台湾	－
インドネシア	【渡航の是非を検討してください】パプア州ブンチャック・ジャヤ県及びミミカ県 【十分注意してください。】上記を除くすべての地域（首都ジャカルタ及びバリ島を含む。）
シンガポール	－
タイ	【渡航の延期をお勧めします。】 ナラティワート県、ヤラー県、パッターニー県及びソクラー県の一部 【渡航の是非を検討してください。】シーサケート県のブレアビヒア寺院周辺地域等 【十分注意してください。】首都バンコク、スリン県の一部
フィリピン	【渡航の延期をお勧めします。】ミンダナオ地域の一部地域（南サンボアンガ州、北サンボアンガ州、サンボアンガ・シブガイ州、サンボアンガ市、西ミサミス州、南ラナオ州、北ラナオ州、コタバト州（旧北コタバト州）、マギンダナオ州、スルタン・クダラット州、サランガニ州、パシラン州、スールー州及びタウイタウイ州）（周辺海域を含む） 【渡航の是非を検討してください。】ミンダナオ地域のうち上記「渡航の延期をお勧めします。」発出地域以外の地域（カミギン州、ディナガット・アイランズ州、カガヤン・デ・オロ市、ダバオ市及びジェネラル・サントス市を除く）（周辺海域を含む） 【十分注意してください。】パラワン州（最北部を除く）、ディナガット・アイランズ州、ジェネラル・サントス市、上記地域以外のマニラ首都圏を含む全地域
マレーシア	【渡航の延期をお勧めします。】サバ州東海岸のうち、ラハ・ダトゥ、クナ及びセンボルナ周辺地域 【渡航の是非を検討してください。】サバ州東海岸のうち、上記「渡航の延期をお勧めします。」発出以外の地域（サンダカン、タワウ含む） 【渡航の是非を検討してください。】サバ州東側の島嶼部及び周辺海域
ブルネイ	－
ベトナム	－
ミャンマー	【渡航の延期をお勧めします。】カチン州ライザー周辺 【渡航の是非を検討してください。】カチン州（除く、ライザー周辺） 【渡航の是非を検討してください。】ラカイン州

	【十分注意してください。】カチン州、ラカイン州を除く全土
ラオス	【渡航の是非を検討してください。】旧サイソンプン特別区（ビエンチャン県サイソンプン郡及びシェンクワン県タートーム郡）（但し、国道１Ｄ号線は除く）、シェンクワン県クーン郡南部（但し、国道１Ｄ号線は除く）及びパーサイ郡中部及び南部 【十分注意してください。】シェンクワン県タートーム郡の国道１Ｄ号線、同県クーン郡北部及び同郡南部の国道１Ｄ号線、国道７号線のプークーンからボンサワンまでの区間及びその周辺地域、フアパン県サムヌア周辺地域、上記以外の地域
カンボジア	【渡航の是非を検討してください】 プレアビヒア寺院の周辺地域 【十分注意してください。】 上記以外の地域
インド	【退避を勧告します。渡航は延期してください。】 ジャンム・カシミール州；管理ライン付近 【渡航の延期をお勧めします。】 ジャンム・カシミール州；管理ライン付近、スリナガルとその近郊及びラダック地域を除く地域 【渡航の是非を検討してください。】 ジャンム・カシミール州；スリナガルとその近郊、北東部諸州（マニプール、アッサム、ナガランド、トリプラ、メガラヤ各州） 中・東部諸州；マハーラーシュトラ州東部地域、アンドラ・プラデーシュ、オディシャ、チャッティースガル各州の高原奥地、ジャールカンド及びビハール両州の農村地域 【十分注意してください。】 ジャンム・カシミール州；ラダック地域 上記以外のインド全域（デリー、コルカタ、チェンナイ、ムンバイ等の大都市を含む）
スリランカ	【渡航の是非を検討してください。】 北部州（国道Ａ９号線を除くムライティブ県内、国道Ａ１４号線以南及びマナー市内並びにマナー島を除くマナー県内） 【十分注意してください。】 上記を除く地域
パキスタン	【退避を勧告します。渡航は延期してください。】 アフガニスタンとの国境付近一帯、連邦直轄部族地域(FATA)全域及び郡隣接部族地域、ハイバル・パフトゥンハー州（旧北西辺境州。以下「ＫＰ州」）のスワート郡、アッパ－・ディール郡、ローワー・ディール郡、マラカンド郡、マルダン郡、チャルサダ郡、ブネール郡、シャングラ郡、コハート郡、パンヌー郡、ハングー郡、デラ・イスマイル・カーン郡、カラック郡、ラッキ・マルワット郡及びタンク郡、カシミール管理ライン（ＬＯＣ）付近一帯 【渡航の延期をお勧めします。】 ＫＰ州のノウシェラ郡及びスワビ郡、パロチスタン州のデラ・ブグティ郡及びコールー郡、シンド州のジャコババード郡、ギルギット・バルチスタン地域（旧北方地域）（アフガニスタンとの国境付近及び管理ライン付近を除く）及びＫＰ州のチトラル郡（アフガニスタンとの国境付近を除く）、イランとの国境付近一帯、パロチスタン州のクエッタ市 【渡航の是非を検討してください。】 イスラマバード首都圏、パンジャブ州、ＫＰ州のアボタバード郡、バタグラム郡、ハリプール郡、コヒスタン郡、マンセーラ郡、トルガル郡、ＡＪＫ（パキスタン側カシミールの一部でアーザード・ジャンムー・カシミールと呼ばれる地域）（管理ライン付近を除く）、パロチスタン州（アフガニスタン及びイランとの国境付近、デラ・ブグティ郡、コールー郡及びクエッタ市を除く、カラチ市を含むシンド州（ジャコババード郡を除く）
バングラディッシュ	【渡航の是非を検討してください。】 チッタゴン丘陵地帯 【十分注意してください。】 チッタゴン丘陵地帯を除く全ての地域

表 安全対策の4つのカテゴリー

十分注意してください	その国・地域への渡航、滞在に当たって特別な注意が必要であることを示し、危険を避けていただくよう、おすすめるものです。
渡航の是非を検討してください	その国・地域への渡航に関し、渡航の是非を含めた検討を真剣に行っていただき、渡航される場合には、十分な安全措置を講じることをおすすめるものです。
渡航の延期をお勧めします	その国・地域への渡航は、どのような目的であれ延期されるようおすすめるものです。また、場合によっては、現地に滞在している日本人の方々に対して退避の可能性の検討や準備を促すメッセージを含むことがあります。
退避を勧告します。 渡航は延期してください。	その国・地域に滞在している全ての日本人の方々に対して、滞在地から、安全な国・地域への退避（日本への帰国も含む）を勧告するものです。この状況では、当然のことながら新たな渡航は延期してください。

以下の図は、UNODC（国連薬物犯罪事務所）の調査結果を示している。アメリカは100人につき平均88丁の銃を保有しており、保有率は世界で最も高い。中南米や南アフリカの地域では銃による殺人の率が高くなっている。アジアにおいては、100人当たりの銃の保有数は、他のアジア諸国と比較してタイが高くなるとともに、10万人当たりの銃による殺人件数は、ベトナム、タイ、インドで高くなっている。

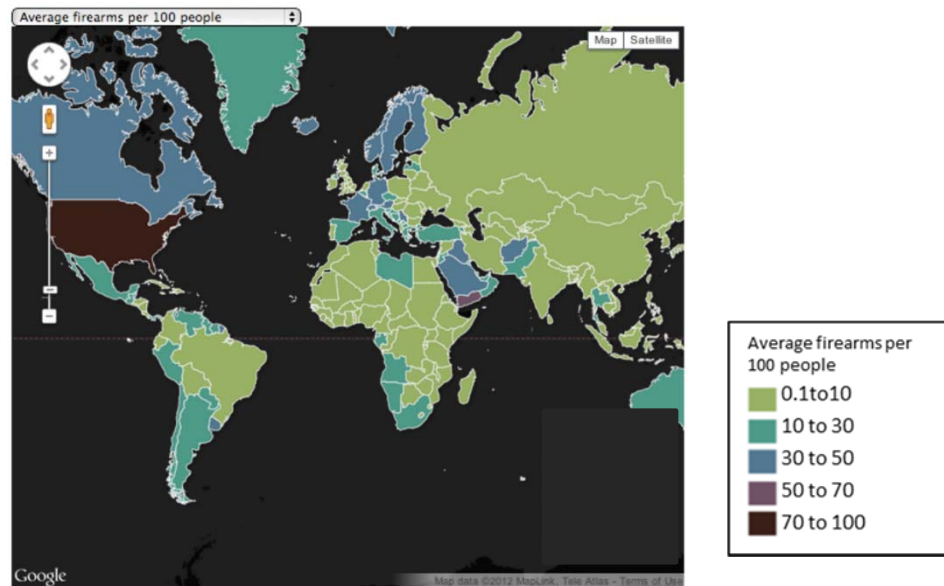


図 100人当たり銃の数（2007年）

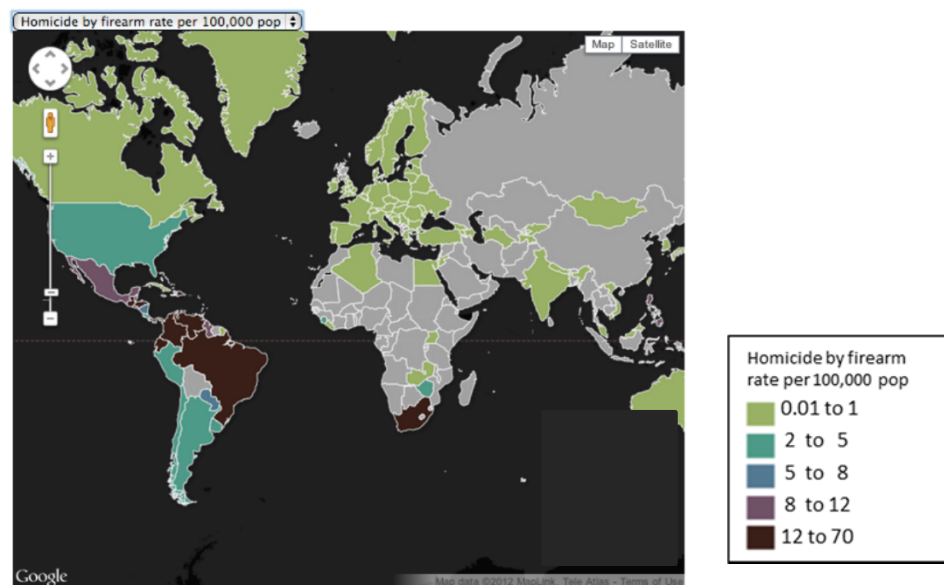
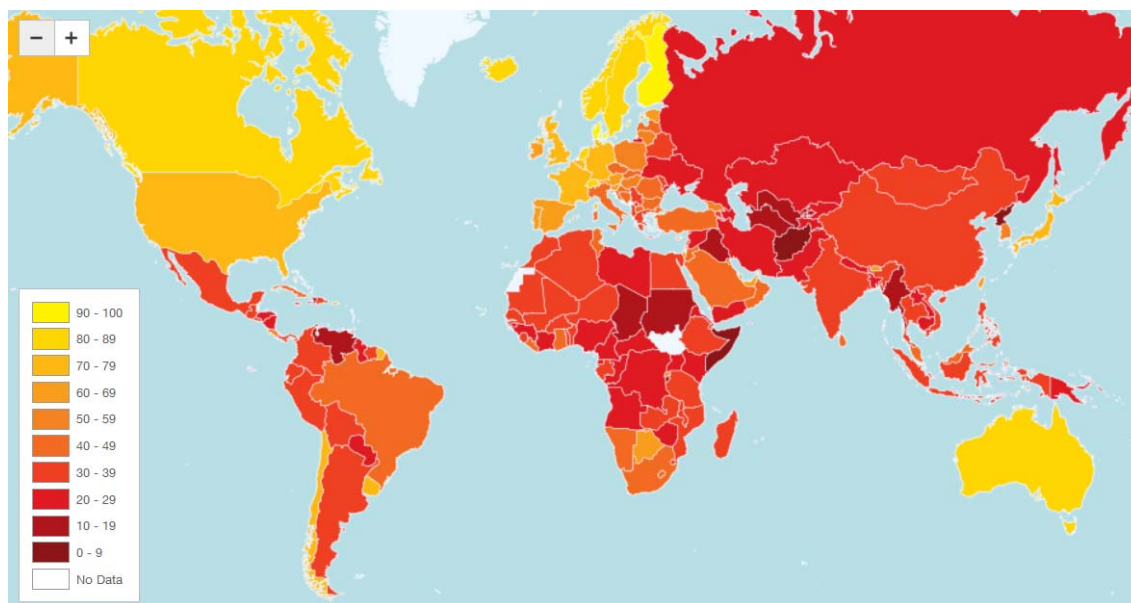


図 10万人当たり銃による殺人件数（2007年）

出典：ワシントンポスト紙 2012. 12. 4、図ガーディアン紙

汚職問題に取り組む国際的な非政府組織であるトランスペアレンシー・インターナショナル（ベルリン）において汚職や賄賂などの「腐敗指数」を調査している。これは、世界177カ国の政府について0（腐敗度が高い）から100（腐敗度が低い）までのレベルで評価を行っている。調査対象の国について、内外の実業家やアナリスト対するヒアリングを実施し、その結果をもとに指数を算出している。アジア諸国では日本、韓国を除き指数が高くなっている。



RANK	COUNTRY	SCORE	SURVEYS USED	CI: LOWER	CI: UPPER	2012 SCORE
1	Denmark	91	7	87	95	90
1	New Zealand	91	7	87	95	90
3	Finland	89	7	86	92	90
3	Sweden	89	7	85	93	88
5	Norway	86	7	82	90	85
5	Singapore	86	9	82	90	87
7	Switzerland	85	6	81	89	86
8	Netherlands	83	7	80	86	84
9	Australia	81	8	79	83	85
9	Canada	81	7	77	85	84

168	Syria	17	4	11	23	26
168	Turkmenistan	17	3	12	22	17
168	Uzbekistan	17	6	14	20	17
171	Iraq	16	4	12	20	18
172	Libya	15	6	10	20	21
173	South Sudan	14	3	11	17	0
174	Sudan	11	6	5	17	13
175	Afghanistan	8	3	3	13	8
175	North Korea	8	3	2	14	8
175	Somalia	8	4	5	11	8

図 腐敗認識指数（2012年）

出典：トランスペアレンシー・インターナショナル

3. アジア圏における国際物流の現状に関する分析

3-1 アジア圏の国際物流の現状の把握

アジア圏の国際物流の現状及び将来動向について、既存オープンデータや既存研究等により分析を行い、実態を明らかにする（アジア物流の見える化を図る）。

ここでは、アジア圏各国間の国際物流の現状について、以下の2点について整理する。

- ・アジア域内の貿易 OD 表
- ・アジア域内の日本船社のシェア

3-1-1 アジア域内貿易 OD 表の現状と分析例

（1）貿易 OD 表の作成方針

「バルク」、「非バルク」分類による域内貿易 OD 表（実際には輸出側データのみ）を作成する（実際は「バルク」「タンカー」「コンテナ・一般貨物（非バルク・非タンカー）」の3分類）。その他、今回は産業別分析で例として自動車産業、アパレル産業についても OD 表を作成する。

1）データソース

UN COMTRADE および台湾貿易統計、貿易額のデータ（単位：ドル）

2）データ（今回は 1992、2012 年）

※年によってはデータが存在しないことがある

- ・例）香港では 1992 年のデータの代わりに 1993 年のものを使用

※輸出額データを使用している

3）対象国（19 カ国）

日本、中国、韓国、台湾、香港、マカオ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、シンガポール、ベトナム、タイ、カンボジア、ミャンマー、インド、パキスタン、スリランカ、バングラディッシュ、ブルネイ

（着地としてブータンとラオスが入っている）

4）品目分類

日本郵船調査グループ編「2012 Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets」の分類に従って、次頁の表のとおり分類する。

表 品目分類

i. バルカー品 目 (23 品目)	メジャーバルク貨物 鉄鉱石 (2601)、石炭 (2701)、穀物 (小麦 (1001)、粗粒穀物 (1002-1005、1007、1008)、大豆 (1201)、大豆かす (120810) その他バルク貨物 鋼材 (7206-7229)、鉄スクラップ (7204)、丸太 (4403、4404)、木材チップ (4401)、パルプ (4701-4705)、コメ (1006)、油糧種子 (1203-1207)、油糧かす (120890)、砂糖 (1701)、リン鉱石 (2510)、肥料原料 (31)、ボーキサイト (2606)、アルミナ (2818)、マンガン鉱石 (2602)、セメント (2523)、石炭コークス (2704)、塩 (2501)
ii. タンカー品 目 (6 品目)	原油 (2709)、ナフサ、ガソリン、灯油、軽油 (以上 2710)、天然ガス (271111)
iii. コンテナ・ 一般貨物品 目 (i、ii 以 外)	自動車産業 ・原料：鉄製品 (7208-7212) ・部品：自動車部品 (8708)、 エンジン (840731-840734、840820) タイヤ (401110、401120)、蓄電池 (8507) ・完成品：自動車 (8701-8707) アパレル産業 ・原料：綿 (5201)、糸：綿糸 (5204-5207)、 織物：綿織物 (5208-5212) ・完成品：衣料品 (61、62)

(2) UN COMTRADE を用いた貿易額に関する分析例

国連が集めている貿易統計 UN COMTRADE を用いてアジア域内における金額ベースの貿易額（輸出額）を整理して OD 表を作成し、上位 20 位までの貿易について図示した（別資料参照）。1992 年、1997 年、2002 年、2007 年、2012 年のデータを使っている。なお、国連に加盟していない台湾については台湾の貿易統計を使用して補完している。

1) 全品目

- ・2012 年のアジア域内の総輸出額は 3 兆 1,098 億ドルである（ただし、台湾への輸出は CIF 価額、それ以外は FOB 価額）。
- ・1992 年から 2012 年の間にアジア域内における貿易額は 663.2%増、平均成長率は 10.7%である。
- ・1992 年から 2002 年までの平均成長率は 7.7%、2002 年から 2012 年までの平均成長率は 13.8%であり、最近の中国関連貿易の伸びがアジア域内貿易をけん引している。

- ・中国・香港の輸出入額シェアは1992年の67.8%から2012年では82.8%に上昇する一方で、日本の輸出入額シェアは1992年の45.7%から2012年には25.7%に低下する。
- ・ASEANの輸出入額シェアは1992年の49.5%から2012年の48.5%で大きく変わらない。
- ・1992年から2002年までは日本からの輸出もしくは日本への輸入がアジア域内で主要な貿易であるが、2007年以降は中国との貿易がアジア域内での主要貿易となっている。
- ・1997年までは中国と韓国、2002年までは中国と台湾の間では貿易額が大きいですが、2007年以降、中国との貿易が大きくなり、兩岸間の経済的結びつきが強くなっている。

現時点の総括（全品目）

- ・アジア域内における貿易はアジア経済危機を過ぎ、中国のWTO加盟が実現した2002年以降、中国との貿易が大きくなる形で拡大が進んでいる。一方で、1990年代までアジア域内で主要な貿易が多く行われていた日本の輸出入のシェアは小さくなっている。ASEANにおいては、シェアは小さくなっておらず、相対的な存在感が高まっていることが分かる。

表 1992年と2012年の輸出入合計と各地域のシェア（全品目）

	輸出額合計(単位:億ドル)	中国+香港輸出入のシェア	日本輸出入のシェア	ASEAN輸出入のシェア
1992	4,075	67.8%	45.7%	49.5%
1997	7,135	63.3%	41.4%	57.5%
2002	8,544	70.7%	37.4%	53.0%
2007	19,954	79.3%	29.8%	51.3%
2012	31,098	82.8%	25.7%	48.5%

2) タンカー品目

- ・2012年のアジア域内の総輸出額は2,491億ドル。金額ベースでは全体の8.0%。1992年は7.2%であり、タンカー品目のシェアは20年で少し大きくなっている。
- ・1992年から2012年の間にアジア域内における貿易額は752.1%増、平均成長率は11.3%である。
- ・1992年から2002年までの平均成長率は3.7%、2002年から2012年までの平均成長率は19.5%となっており、最近ではシンガポール、韓国が石油製品貿易のアジアにおける中心となっていることが分かる。
- ・日本の輸出入額シェアは1992年の48.2%から2012年には23.1%に低下し、中国・香港の輸出入額シェアは1992年の30.5%から2012年には22.8%に低下している。
- ・シンガポールの輸出入額シェアは1992年の30.0%から2012年の38.2%、韓国の輸出入額シェアは1992年の15.7%から2012年には24.9%まで上昇している。
- ・1992年には東南アジア諸国から日本への輸出がアジア域内で主要な貿易であるが、その他に2012年には、シンガポールと韓国の輸出入がアジア域内での主要貿易となっている。

現時点の総括（タンカー品目）

- ・アジア域内におけるタンカー品目の貿易はもともと日本への輸入が半分近くを占めていたが、近年はシンガポール、韓国が石油製品の精製基地となっていることからこれらの国発着のシェアが増大する形となった。ただし、この表は金額ベースで作成されており、原油価格は WTI（ウェストテキサス・インターメディエート）のスポット価格が 1995 年には 21.5 ドルであったものが 2012 年には 94.1 ドルと 4.6 倍に上昇しているなどの点は念頭に置く必要がある。

3) バルカー品目

- ・2012 年のアジア域内の総輸出額は 1,421 億ドル。金額ベースでは全体の 4.6%。1992 年は 5.4%であり、タンカー品目のシェアは 20 年で少し小さくなっている。
- ・1992 年から 2012 年の間にアジア域内における貿易額は 544.7%増、平均成長率は 9.8%
- ・1992 年から 2002 年までの平均成長率は 4.7%、2002 年から 2012 年までの平均成長率は 15.0%となっており、中国関連貿易の伸びがアジア域内貿易をけん引している。
- ・日本の輸出入額シェアは 1992 年の 53.2%から 2012 年では 31.8%に低下している。中国・香港の輸出入額シェアは 1992 年の 30.5%から 2012 年には 22.8%に低下した。
- ・インドネシアの輸出入額シェアは 1992 年の 8.1%から 2012 年には 24.0%まで上昇しており、バルク関連での貿易増に貢献している。
- ・1992 年では日本の輸出入がアジア域内で主要な貿易となっていたが、2012 年ではそのほかにインドネシアからの輸出や中国の輸入、韓国の輸出入がアジア域内での主要貿易となっている。

現時点の総括（バルカー品目）

- ・アジア域内におけるバルカー品目の貿易はもともと日本の輸出入が半分近くを占めていたが、近年は中国への輸入が増加したことやインドネシアからの輸出が大きく増加し、鉄鋼業が盛んな韓国の輸出入も増えてこれらの国発着のシェアが増大する形となった。

4) コンテナ・一般貨物製品

- ・ 2012 年のアジア域内の総輸出額は 2 兆 7,193 億ドル。金額ベースでは全体の 87.4%。1992 年も 5.4%である。
- ・ 1992 年から 2012 年の間にアジア域内における貿易額は 663.4%増、平均成長率は 10.7%
- ・ 1992 年から 2002 年までの平均成長率は 8.1%、2002 年から 2012 年までの平均成長率は 13.3%となっており、中国関連貿易の伸びがアジア域内貿易をけん引している。
- ・ 日本の輸出入額シェアは 1992 年の 45.0%から 2012 年では 25.6%に低下している。中国・香港の輸出入額シェアは 1992 年の 72.5%から 2012 年には 90.2%に上昇している
- ・ ASEAN の輸出入額シェアは 1992 年の 45.2%から 2012 年の 47.8%で大きく変わっていない。
- ・ 1992 年から 2002 年までは日本からの輸出もしくは日本への輸入がアジア域内で主要な貿易となっていたが、2007 年以降は中国との貿易がアジア域内での主要貿易となっている。また、中国の玄関口としての香港の役割は 2012 年になっても存在感は大きい。
- ・ 1997 年までは中国と韓国、2002 年までは中国と台湾の間では貿易額が大きくなかったが、2007 年以降、中国との貿易が大きくなり、兩岸間の経済的結びつきが強くなっていることが分かる。

現時点の総括（コンテナ・一般貨物）

- ・ アジア域内における貿易は 2002 年以降、中国との貿易が大きくなる形で拡大が進んだ。一方で、1990 年代までアジア域内で主要な貿易が多く行われていた日本の輸出入のシェアは小さくなった。ASEAN に関してはシェアは小さくなっておらず、相対的な存在感が高まっている。

(3) UN COMTRADE を用いた貿易額に関する分析例

1) 自動車

- ・ 2012 年のアジア域内の総輸出額は完成自動車が 343.7 億ドル、自動車部品が 413.4 億ドル、エンジンとタイヤがそれぞれ 47.7 億ドル、鋼板を含む鉄製品が 364.5 億ドルとなっている。金額ベースでは全体の 4.3%が自動車関連の製品となっている。1992 年ではこの割合が 5.5%であった。
- ・ 1992 年から 2012 年の間にアジア域内における貿易額は 498.3%増、平均成長率は 8.4%
- ・ 完成自動車については 1992 年時点ではほとんどが日本からの輸出であったが、2012 年になると、タイから東南アジア諸国への輸出がみられるようになっている。自動車部品については 1992 年時点では 40.1 億ドルで完成自動車 (94.1 億ドル) の半分に満たなかったが、2012 年では逆に完成自動車を上回っており、地域間での分業が進んだことを示唆している。1992 年時点では大半が日本からの輸出であったが、2012 年には韓国、中国、タイからの輸出が増えている。ただし、最も大きく増加しているのは日本から中国への輸出となっている。
- ・ エンジンについては 1992 年時点では大半が日本からの輸出であったが、2012 年にはタイからの輸出が増えている。最も大きく増加しているのは日本からタイへの輸出となっている。
- ・ 鋼板を含む鉄製品については 1992 年時点では日本からの輸出、韓国からの輸出が多く、2012 年も両国からの輸出が多いことは変わっていない。そのほかには中国からの輸出が増えている。
- ・ 蓄電池は 1992 年時点では香港の輸入と日本の輸出が多かったが、2012 年では中国の輸出入と日本の輸出が多くなっている。ただし、この地域で最も貿易額が多いのは韓国から中国への輸出となっている。

現時点の総括 (分瀬例：自動車)

- ・ アジア域内における自動車貿易は、1992 年時点ではほとんどが日本からの輸出であり、自動車部品や原材料についても同様であった。しかし、2012 年には自動車部品については韓国や中国、タイ、エンジンと完成自動車についてはタイからの輸出が増加している。自動車産業の地域間の分業が進み、日本企業の進出を受けてタイが東南アジアにおける自動車生産の拠点となっていることが分かる。

2) アパレル製品

- ・2012 年のアジア域内の総輸出額は綿が 45.1 億ドル、綿糸が 92.1 億ドル、綿織物が 122.7 億ドル、衣料品が 579.1 億ドルとなっている。2 兆 7,193 億ドル。金額ベースでは全体の 2.7%がアパレル関連の製品となっている。1992 年ではこの割合が 5.8%であった。
- ・1992 年から 2012 年の間にアジア域内における貿易額は 252.8%増、平均成長率は 4.7%
- ・綿については 1992 年時点ではほとんどがインド、中国からの輸出であったが、2012 年になると、中国からの輸出よりも輸入が目立つようになっている。2012 年ではバングラディッシュへの輸出がみられるようになっている。
- ・綿糸についても 1992 年時点ではほとんどがインド、中国からの輸出であったが、2012 年になると、中国からの輸出はほとんどなくなっている。2012 年ではバングラディッシュやベトナムへの輸出がみられるようになっている。
- ・綿織物については 1992 年時点では香港からの輸出入が多くなっている。2012 年には中国から東南アジア各国への輸出が目立つようになってきている。アジア域内で最も大きな貿易額となっているのは中国からバングラディッシュへの輸出である。
- ・衣料品については 1992 年時点では中国から香港への輸出と日本の各国からの輸入が多かったが、2012 年になると日本以外でも輸入が増加し、マレーシアやインドネシア、ベトナムなども中国からの輸入が増加している。

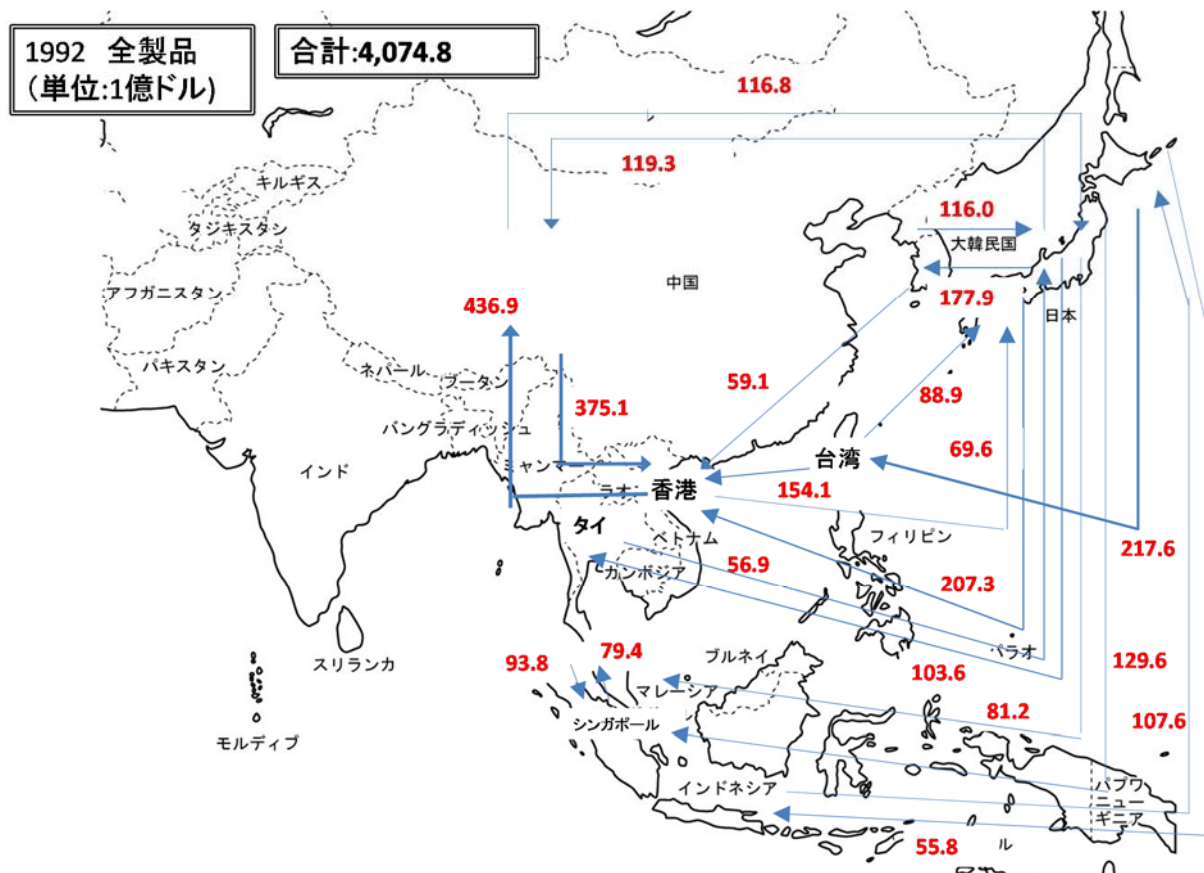
現時点の総括（分瀬例：アパレル製品）

- ・アジア域内におけるアパレル製品の貿易はもともと日本で消費される衣料品が日本に輸出されることが大半であったが、2012 年になると、原料の綿や綿糸が中国に輸出され、製品として中国から日本や東南アジア諸国に輸出されるほかに、綿織物がバングラディッシュやベトナムに輸出され、そこから日本などに輸出されるように変化していることが示唆される。
- ・バングラディッシュからの輸出データがないため、この OD 表には記載されていないが、バングラディッシュからの輸入データ（CIF 価格）を見ると、2012 年においてはアジア諸国がバングラディッシュから衣料品を輸入した額は 37.2 億ドルにのぼり、主な輸入国は日本（12.0 億ドル）、中国（6.3 億ドル）、インド（6.2 億ドル）、韓国（4.2 億ドル）となっている。
- ・また、ポリエステルやナイロンなど人造繊維については今回分析は行っておらず、今後はそれら品目の分析も必要になる。

(4) UN COMTRADE を用いたアジア域内貿易 OD 表

①全製品

・1992 年



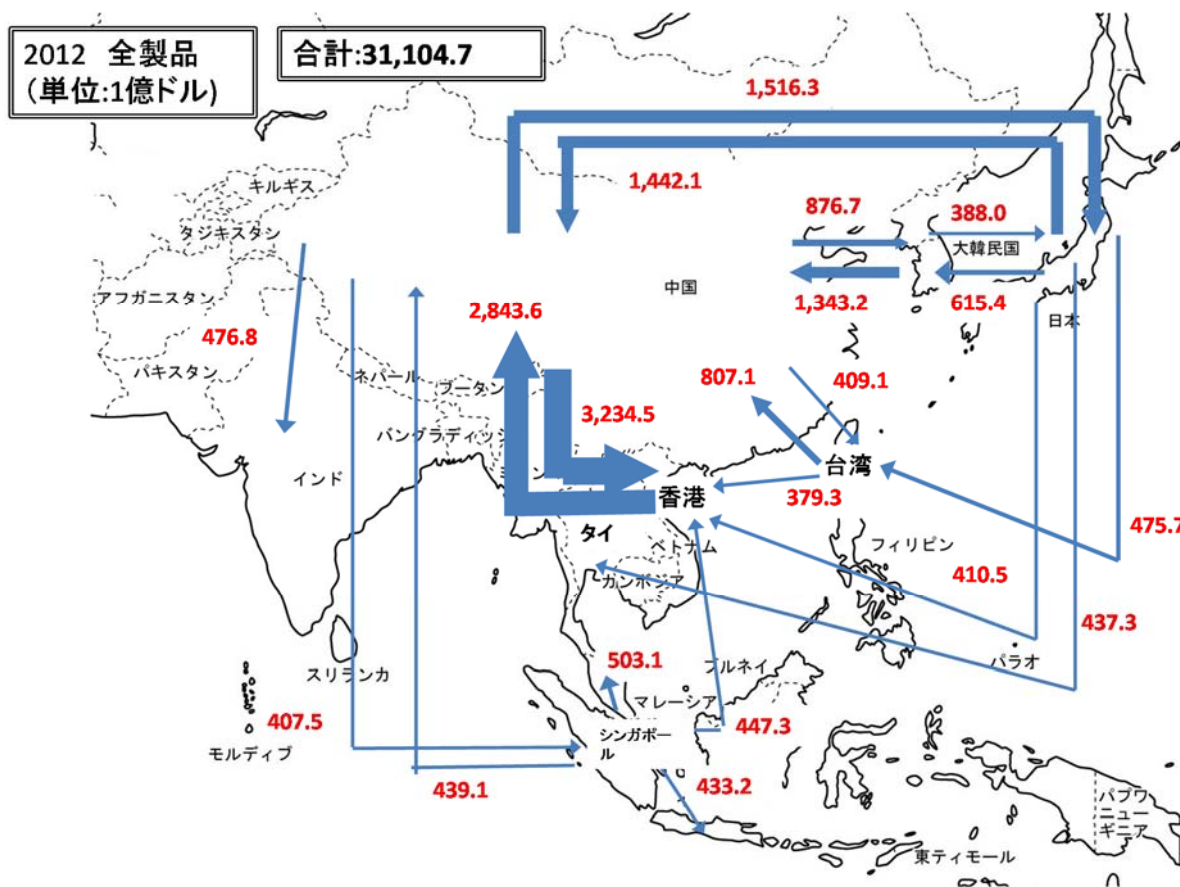
アジア各国からの輸出額 (1992 年、全品目、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	モンゴル	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計	
バングラデシュ	0	0	1	0	18,125	37,361	165	1,279	8,923	54,778	43	6,947	0	1,511	32,855	2,118	8,087	80,062	9,697	11,120	2,057	9,213	284,142	
ブルネイ	0	0	0	0	4,593	143	0	0	18	1,323,329	0	2,510	0	0	0	88,618	289,703	235,153	0	214,766	0	77,443	2,236,277	
中国	214,770	30	10,266	12,770	0	37,512,215	528,652	158,432	471,432	11,678,698	27,827	645,429	135,725	259,154	551,428	209,549	2,404,899	2,030,856	107,052	894,794	106,327	747,059	58,707,365	
香港	358,911	310	27,273	30,800	43,694,163	0	1,411,686	385,098	844,792	6,959,521	4,299	901,278	13,475	40,656	77,091	1,339,114	2,298,157	3,683,085	337,230	1,021,269	510,057	1,781,286	65,719,550	
マカオ	335	0	0	2	183,518	230,302	0	2	109	28,953	719	647	0	15	249	176	642	1,844	117	565	167	12,743	461,106	
インド	396,951	2,424	548	236	157,847	854,767	407	0	154,733	1,604,953	45	212,083	2,644	7,891	56,733	61,054	195,375	657,548	277,080	283,375	19,396	218,385	5,164,454	
インドネシア	88,624	0	0	0	23,005	1,396,436	881,085	0	69,583	0	10,760,500	133	487,518	0	14,208	80,806	181,295	2,083,279	3,313,512	60,430	352,788	190,659	1,407,251	21,391,113
日本	239,791	10,766	158,662	224,299	11,926,404	20,734,103	103,783	1,486,491	5,576,062	0	28,046	8,115,365	37,488	95,787	1,295,478	3,514,995	17,793,394	12,962,035	358,961	10,359,859	450,180	21,764,535	117,236,483	
マレーシア	64,978	19	149,858	8,813	771,277	1,543,792	1,193	430,630	506,790	5,475,571	59	0	127	89,698	369,464	478,009	1,395,944	9,384,720	110,253	1,488,656	49,775	1,829,146	24,148,773	
ミャンマー	1,732	0	0	0	1,312	56,101	0	100,831	2,294	33,175	0	9,707	0	0	28,431	70	4,469	105,937	12,926	22,699	39	23,648	403,171	
韓国	332,601	41	6,449	0	2,653,601	5,909,009	28,517	438,246	1,934,647	11,599,429	0	1,135,860	8,794	31,227	371,593	745,846	0	3,221,756	209,636	1,532,323	436,161	2,300,816	32,896,554	
シンガポール	332,055	0	663,060	248,998	1,112,303	4,962,878	7,647	936,143	0	4,825,225	4,196	7,938,259	0	262,331	264,087	808,921	1,428,103	0	340,158	3,956,259	385,916	1,694,825	30,171,363	
スリランカ	6,785	0	2	84	1,546	24,241	0	11,486	2,071	128,070	0	4,514	0	0	28,565	1,758	27,688	33,253	0	17,266	34	7,456	294,819	
タイ	52,396	52	25,449	65,723	385,928	1,507,070	3,623	65,383	283,152	5,686,086	120,982	841,719	125	80,544	70,514	154,606	533,294	2,822,903	97,660	0	76,648	824,547	13,698,405	
台湾	164,278	165	7,473	3,146	1,051	15,414,757	84,863	173,346	1,214,711	8,893,510	109	1,600,201	6,363	1,743	142,949	1,023,203	1,150,394	2,505,071	194,385	1,809,494	278,466	0	34,669,677	
合計	2,254,207	13,807	1,049,041	617,875	62,308,105	89,667,823	2,170,537	4,256,748	10,999,734	69,051,799	186,459	21,902,039	204,741	894,765	3,370,044	8,609,332	29,613,427	41,037,734	2,115,585	21,965,233	2,505,881	32,698,333	407,483,252	

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年



アジア各国からの輸出額（2012 年、全品目、単位：1,000 ドル）

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	モンゴル	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	23	0	0	8	348,949	4,514	0	1,157,799	459,874	5,737,859	1	89,208	0	27	23	60,579	2,046,767	233,200	57	473,029	592,326	37,663	11,241,906
カンボジア	676	0	19	0	182,896	1,682,659	560	8,907	8,101	199,160	2,068	89,844	73	83	390	2,395	78,162	684,669	397	102,322	116,296	45,842	3,205,525
中国	7,970,093	15,604	1,252,438	2,708,103	0	323,445,330	2,708,244	47,677,452	34,285,244	151,626,581	937,084	36,525,700	2,653,509	5,673,756	9,276,492	16,732,210	87,673,764	40,750,209	3,001,305	31,196,768	34,212,507	40,907,430	881,229,914
香港	1,026,793	1,236	19,067	810,773	284,360,006	0	4,726,628	11,057,065	2,688,036	18,567,228	24,975	3,920,260	37,161	84,965	262,500	2,937,142	8,135,092	8,147,056	401,998	6,081,807	6,555,872	2,658,797	362,515,259
マカオ	458	0	0	58	112,404	404,660	0	15	45	4,619	21	3,751	0	0	0	2,243	1,004	7,778	54	448	16,955	12,876	567,391
インド	4,936,672	170,758	33,396	110,085	14,729,317	11,940,402	1,060	0	6,021,918	6,415,550	27,308	3,791,196	41,267	526,650	1,633,348	1,119,249	4,076,363	13,552,711	3,813,120	3,454,127	3,658,160	2,623,663	82,676,516
インドネシア	1,120,349	2,608	81,755	292,191	21,659,503	2,633,861	5,769	12,496,314	0	30,135,107	23,783	11,280,285	5,997	401,590	1,381,754	3,707,633	15,049,660	17,135,025	341,584	6,635,141	2,273,693	7,324,792	133,988,577
日本	985,270	7,518	187,645	234,149	144,207,863	41,054,551	262,276	10,586,453	20,284,892	0	137,727	17,701,035	344,629	1,257,544	1,691,271	11,849,634	61,538,156	23,306,731	453,126	43,729,269	10,740,671	47,573,056	438,132,282
マレーシア	1,504,735	1,424	690,797	249,019	28,742,900	9,732,208	19,514	9,492,710	8,937,256	26,987,638	12,899	0	29,580	704,519	1,855,856	3,390,003	8,211,851	30,931,146	778,708	12,182,165	3,821,958	7,841,688	156,128,554
パキスタン	696,009	1	506	40,941	2,619,944	416,221	161	347,994	236,323	191,281	470	233,479	115	13,481	0	91,456	332,446	59,371	300,904	109,363	307,416	200,314	6,198,195
フィリピン	26,358	0	7,243	16,372	6,159,106	4,776,082	28,539	326,847	839,667	9,881,269	542	1,018,099	811	19,132	46,078	0	2,862,008	4,863,929	18,214	2,445,956	593,443	2,100,031	36,029,726
韓国	1,458,891	7,387	111,727	593,295	134,322,396	32,605,233	32,099	11,922,037	13,955,030	38,795,946	165,040	7,723,494	433,457	1,330,892	847,195	8,210,714	0	22,887,916	320,313	8,212,432	15,945,972	15,073,111	314,954,575
シンガポール	2,089,726	2,766	1,542,266	967,862	43,912,055	44,734,499	83,116	10,877,712	43,318,658	18,092,803	30,081	50,311,320	69,028	1,339,308	895,522	6,338,362	16,575,854	0	1,564,082	15,604,778	10,358,615	8,105,750	276,833,965
スリランカ	67,525	0	170	4,157	120,745	112,521	486	598,629	117,587	218,341	86	69,584	1,248	607	87,158	8,315	45,581	103,182	0	70,371	21,916	27,006	1,675,195
タイ	764,487	15,168	190,746	3,782,188	26,899,834	13,100,138	16,510	5,481,361	11,208,481	23,495,120	3,608,793	12,427,848	13,228	3,127,141	877,951	4,861,618	4,781,109	10,835,965	453,405	0	6,687,799	3,696,615	136,327,066
ベトナム	352,965	0	16,871	2,929,946	12,835,976	3,705,369	3,375	1,782,178	2,357,706	13,064,524	432,584	4,500,284	15,634	117,813	174,790	1,871,462	5,580,893	2,367,683	95,274	2,832,178	0	2,294,680	57,332,184
台湾	1,062,792	41	33,474	652,366	80,713,757	37,931,939	163,985	3,384,504	5,190,199	18,988,409	2,257	6,557,224	5,774	145,511	429,049	8,876,309	11,842,324	20,090,633	360,653	6,585,880	8,431,943	0	211,429,021
合計	24,063,801	224,511	4,168,119	13,411,513	801,928,069	528,280,186	8,052,324	127,197,978	149,909,976	362,411,243	5,406,729	156,242,410	3,651,491	14,743,218	19,458,378	70,058,326	228,831,235	195,956,205	11,903,173	139,706,033	104,335,622	140,523,314	3,110,465,853

出典：「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

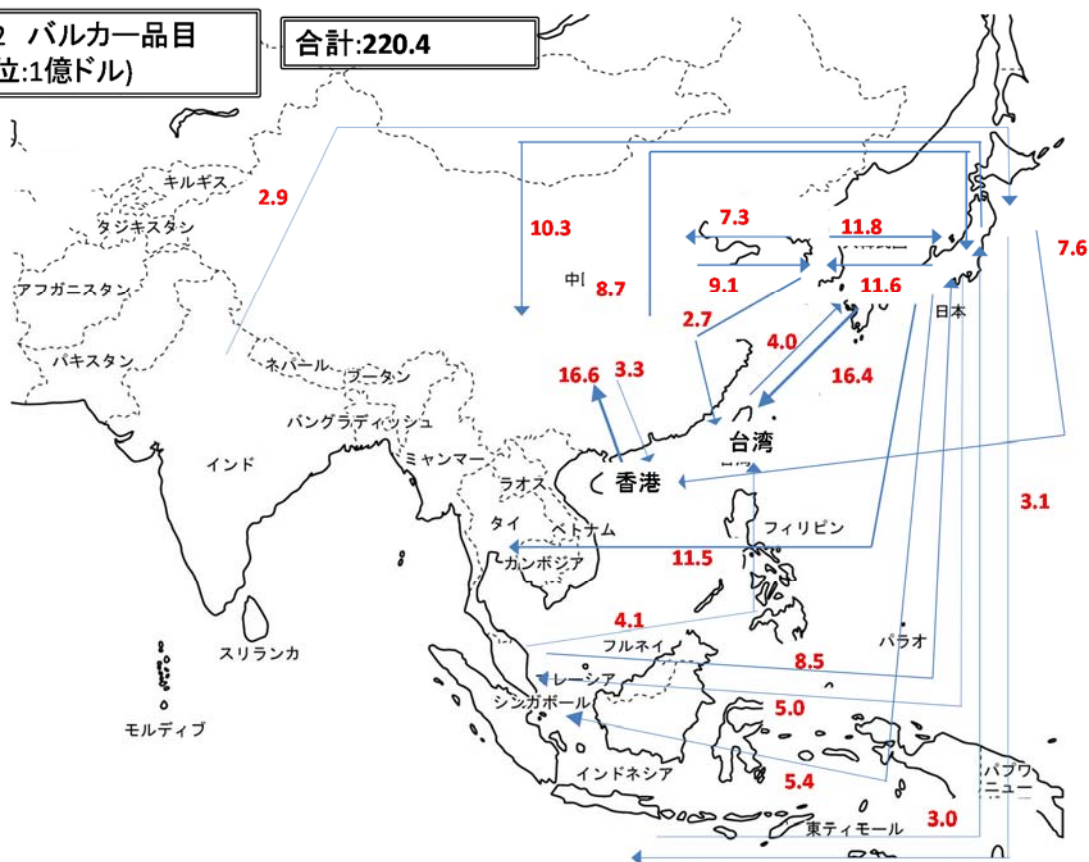
（注）台湾への輸出額は CIF で計算されている

②バルカー品目

・ 1992 年

1992 バルカー品目
(単位:1億ドル)

合計:220.4



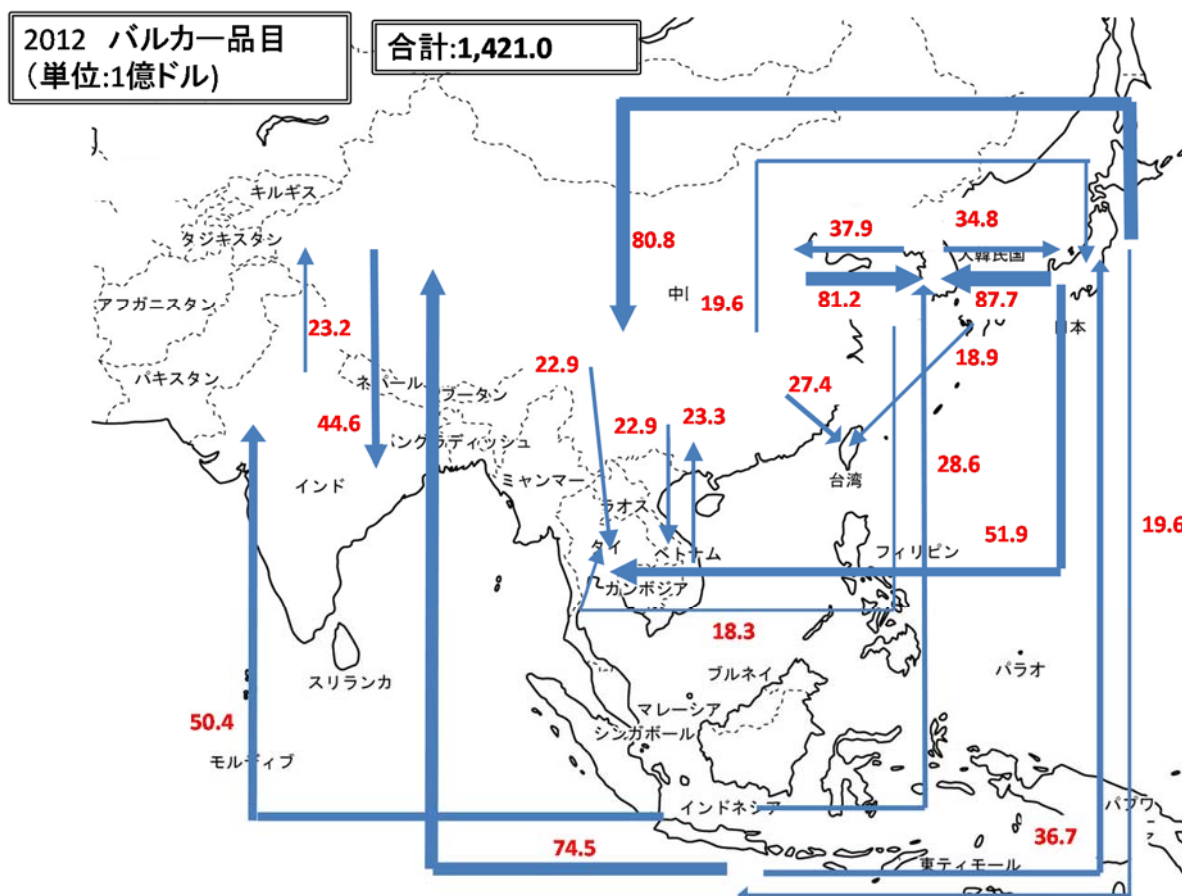
アジア各国からの輸出額 (1992 年、バルカー品目、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
バングラデシュ	0	0	0	0	1	3,414	0	0	0	529	0	4,100	0	0	1,634	205	50	5,831	759	1,643	822	18,989
ブルネイ	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141
中国	25,246	0	7,451	8,692	0	328,326	22,042	13,158	71,243	872,468	3,317	237,087	19,312	8,231	15,261	914,404	60,919	31,675	225,832	32,612	149,217	3,046,492
香港	17	0	67	33	1,660,026	0	78,521	1,058	8,405	20,805	0	281	109	471	3,689	3,106	3,033	107	3,022	1,783	33,066	1,817,601
マカオ	0	0	0	0	1,584	14,852	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	16,463
インド	47,496	319	322	0	110,594	6,778	0	0	16,559	287,733	0	16,867	6,465	5,813	1,679	34,531	15,189	66,286	18,199	7,199	21,981	664,009
インドネシア	52,534	0	0	910	27,776	93,423	0	6,344	0	299,488	0	113,786	5,417	5,447	43,589	35,299	53,236	21,225	83,389	119,781	63,986	1,025,632
日本	46,028	2	730	108	1,030,606	763,459	758	121,577	312,867	0	2,805	496,162	5,776	69,534	215,383	1,160,570	541,968	17,931	1,154,560	9,195	1,644,313	7,594,331
マレーシア	22,072	0	5,731	55	113,368	38,018	12	64,080	22,014	847,100	0	0	300	2,465	38,696	158,685	125,719	1,042	137,200	2,664	407,763	1,987,984
ミャンマー	317	0	0	0	450	31,666	0	41,406	0	22,655	0	5,179	0	1,788	0	360	34,927	12,918	18,555	0	16,213	186,434
韓国	15,295	0	1,049	0	734,165	267,888	0	80,272	124,456	1,178,886	0	120,630	1,298	6,646	80,709	0	87,858	4,759	272,679	72,896	274,402	3,323,791
シンガポール	8,951	0	29,079	2,963	8,219	26,630	0	20,517	0	12,342	122	156,245	24,204	7,364	7,834	5,201	0	13,834	72,580	10,036	4,607	410,729
スリランカ	117	0	0	0	44	0	0	3,190	0	90	0	23	0	4,038	0	1	133	0	0	0	1,009	8,646
タイ	6,336	5	12,834	9,870	49,174	120,894	585	2,092	157,639	204,536	13,154	136,302	5,135	13,455	673	156,971	94,928	30,590	0	2,891	26,391	1,045,054
台湾	24,134	0	2,464	23	0	130,492	0	460	49,446	397,089	0	71,044	47	435	35,863	52,505	35,655	1,008	88,335	5,952	0	894,952
合計	248,545	326	59,727	22,654	3,736,008	1,825,640	101,918	354,154	762,648	4,143,723	19,399	1,358,429	68,064	125,685	446,009	2,521,839	1,053,746	207,207	2,075,109	266,651	2,643,769	22,041,249

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年



アジア各国からの輸出額（2012 年、バルカー一品目、単位：1,000 ドル）

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	8	0	0	0	6	0	0	9,778	0	0	0	0	8,231	0	200	81	908	18,321
カンボジア	0	0	0	0	22,740	579	580	0	0	71	0	21,741	0	0	40	228	3,070	0	1,309	281	808	51,428
中国	394,532	0	73,314	61,934	0	1,106,266	78,327	4,463,706	1,590,262	1,964,138	35,271	1,174,258	540,492	672,442	1,300,019	8,119,150	1,347,909	139,146	2,286,275	2,285,540	1,894,485	29,617,471
香港	1,102	0	0	3	1,597,522	0	98,360	6,499	6,461	12,459	8	2,730	0	639	2,592	33,862	14,946	277	23,800	48,901	164,968	2,014,928
マカオ	0	0	0	0	4,918	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	3,478	8,486
インド	895,120	36,429	1,519	58	2,315,669	20	20	0	800,495	224,829	0	492,724	41,925	33,621	110,827	451,181	133,714	399,763	300,970	505,530	91,544	6,980,120
インドネシア	84,417	0	1,382	15,820	1,754,726	857,325	216	5,036,844	0	3,673,521	15,017	1,374,550	5,050	168,683	108,013	2,858,520	97,536	78,271	30,019	171,093	98,251	24,103,452
日本	322,851	0	11,657	8,839	8,084,586	508,192	1,063	1,647,774	1,961,011	0	115	1,004,625	8,271	185,959	749,521	8,766,170	762,187	5,203	5,193,229	1,620,271	2,736,875	33,578,199
マレーシア	94,236	0	13,750	8,549	515,219	25,932	10	482,104	517,208	131,748	58	0	10,970	10,679	189,611	61,899	277,766	59,219	376,881	143,953	119,212	3,039,044
パキスタン	1,594	0	103	12	268,318	4,194	0	53,328	85,045	2,967	0	117,994	2,597	0	28,225	4,693	14,107	71,781	6,342	21,793	6,351	689,341
フィリピン	664	0	0	23	233,721	11,096	0	3,262	7,711	111,709	0	10,528	28	385	0	25,523	7,111	0	36,058	101,965	34,934	584,991
韓国	301,840	0	9,705	201	3,791,278	459,236	0	1,660,810	1,367,931	3,475,643	440	818,466	66,409	107,859	707,094	0	281,144	29,333	1,830,484	1,244,281	819,824	16,571,784
シンガポール	14,856	0	13,667	816	138,254	37,400	1	170,293	963,399	110,076	0	559,693	7,709	27,297	29,494	15,313	0	13,232	79,869	73,221	6,474	2,261,057
スリランカ	42	0	35	0	24	6	1,683	424	1,234	0	269	0	678	0	75	3,361	0	29	0	0	1,626	9,464
タイ	142,200	0	78,160	542,645	970,703	1,000,953	2,538	552,049	1,238,163	723,622	274,450	495,374	278,792	26,814	139,006	356,599	318,573	56,170	0	290,098	335,374	7,802,290
ベトナム	221,192	0	8,737	620,981	2,329,849	146,922	252	113,070	846,036	426,327	151,879	678,826	14,752	1,394	820,996	266,419	201,431	25,337	236,244	0	158,768	7,269,413
台湾	163,185	0	12,927	11,755	1,577,100	435,132	2,491	179,046	657,836	764,508	0	762,941	27,045	39,840	301,748	588,258	315,405	11,776	661,331	582,684	0	71,100,957
合計	2,638,261	36,436	20,235	127,612	29,997,575	4,618,882	183,819	14,370,463	1,401,984	11,622,753	477,238	7,524,497	1,004,038	1,276,289	5,548,985	21,547,890	3,306,490	895,507	12,064,936	7,089,645	6,596,841	1,400,108,448

出典：「United Nations Comtrade Database」、「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

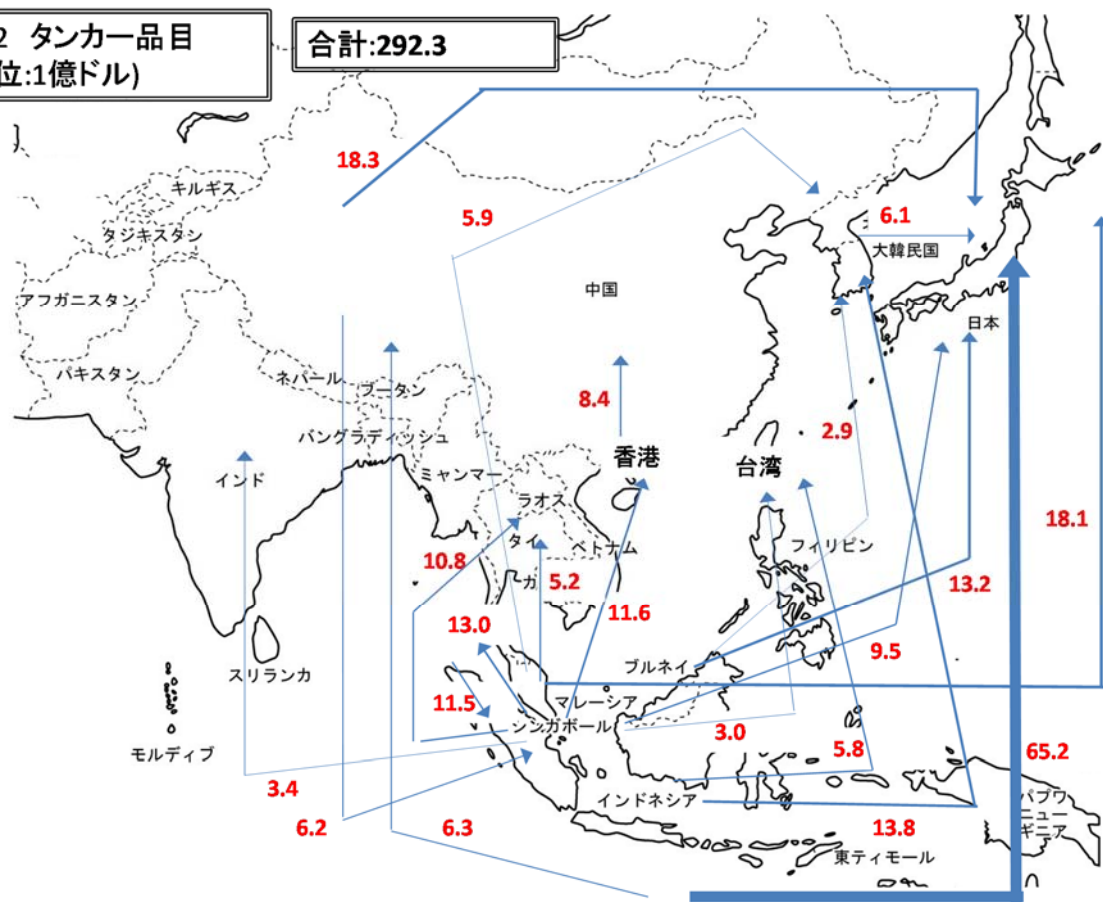
(注) 台湾への輸出額はCIFで計算されている

③タンカー品目

・1992 年

1992 タンカー品目
(単位:1億ドル)

合計:292.3



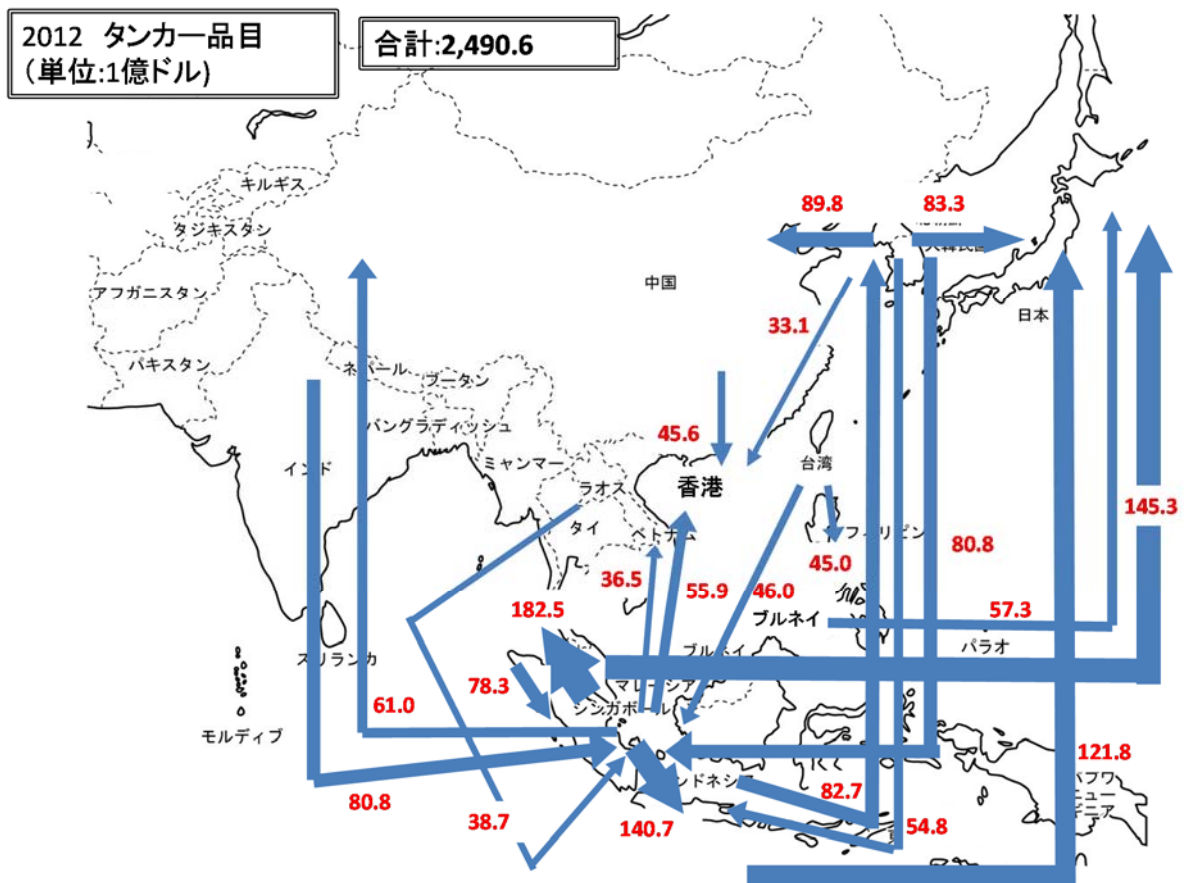
アジア各国からの輸出額（1992 年、タンカー品目、単位：1,000 ドル）

	バングラデシュ	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
バングラデシュ	0	0	0	0	0	0	92	11	3,267	0	0	5	4	0	3,009	10,392	79	0	0	0	16,858
ブルネイ	0	0	0	4,593	0	0	0	0	1,323,329	0	2,185	0	0	88,618	289,703	234,466	0	214,648	0	77,379	2,234,921
中国	717	0	0	0	132,167	8,767	0	2,224	1,831,374	1	2,276	7,823	779	27,219	262,215	617,800	0	45,459	4,908	632	2,944,363
香港	11	77	0	836,264	0	67,317	38	1,029	404	0	856	0	91	712	478	4,145	27	1,020	41	3,751	916,261
マカオ	0	0	0	14	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74
インド	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11,059	0	0	0	0	11,059
インドネシア	4,413	0	0	628,697	24,625	0	3,243	0	6,520,000	0	1,923	0	0	26,537	1,375,956	145,485	0	24,955	0	578,273	9,332,107
日本	101	0	88	192,778	170,709	0	2,910	10,711	0	0	30,552	102	532	39,403	284,278	84,393	21	60,637	25,068	129,460	1,031,741
マレーシア	0	25,089	683	54,459	796	0	252,077	149,832	1,808,394	0	0	21,281	0	194,987	590,887	1,154,875	46,439	517,790	9,782	78,062	4,905,433
韓国	204	0	0	76,089	190,386	0	6,961	9,335	611,897	0	8,522	44	411	50,244	0	270,475	80	174,588	37,307	49,440	1,485,983
シンガポール	143,799	11,676	4,634	238,123	1,161,762	0	340,493	0	952,172	276	1,302,190	18,560	10,532	102,989	286,359	0	69,489	1,077,262	139,867	295,591	6,155,773
スリランカ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
タイ	0	0	1,284	1,360	587	0	89	1,683	327	13,048	811	706	0	320	10,906	55,240	0	22,462	152	108,975	
台湾	19	0	0	0	18,134	3	1,847	5,171	7,215	1	422	0	0	11,055	10,962	11,463	0	10,102	9,029	0	85,424
合計	149,264	36,841	6,689	2,032,377	1,699,226	76,088	607,750	179,996	13,058,379	13,326	1,349,736	48,521	12,349	542,086	3,114,751	2,599,793	116,135	2,126,461	248,463	1,210,740	29,228,972

出典：「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年



アジア各国からの輸出額 (2012 年、タンカー品目、単位 : 1,000 ドル)

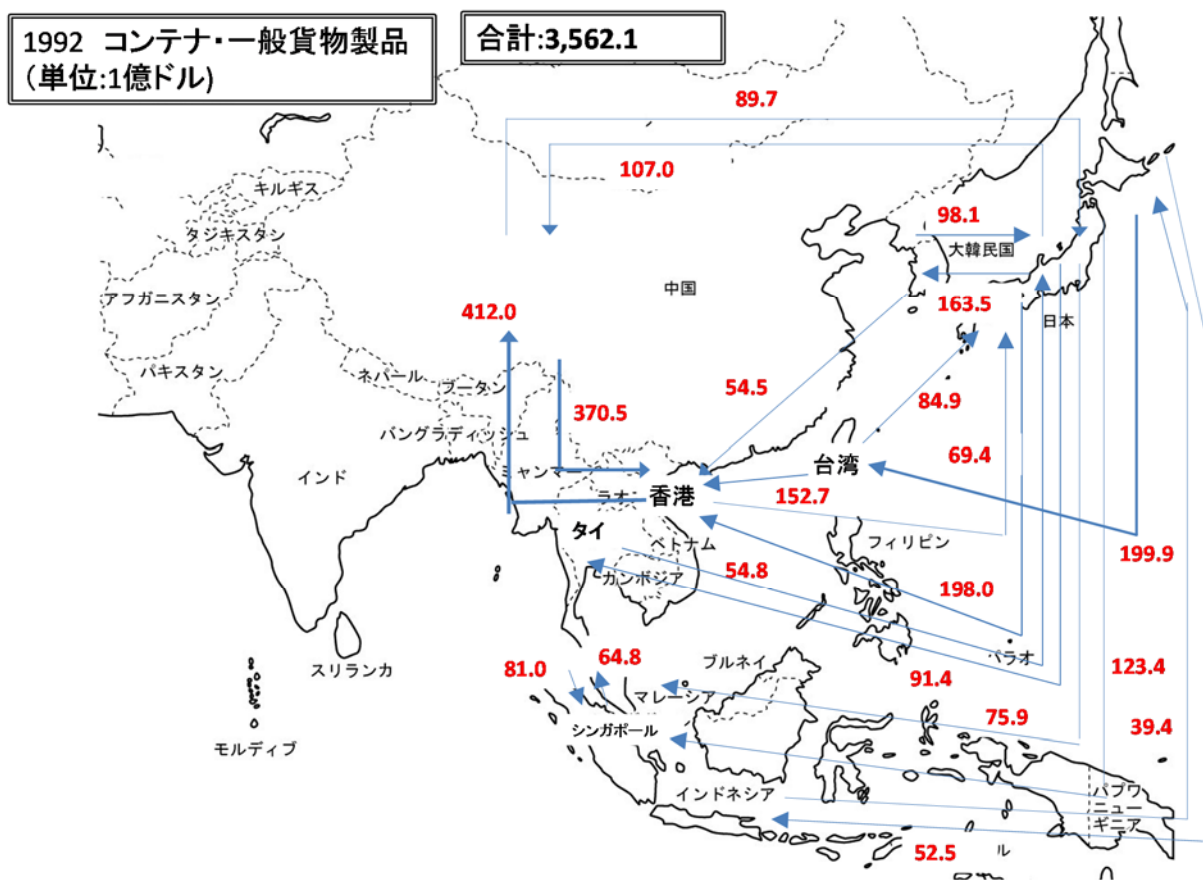
	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	331,293	0	0	1,152,752	451,114	5,726,722	0	182	0	0	45,820	2,000,427	38,454	0	434,873	570,463	18,623	10,770,724
中国	12,354	0	248	11,429	0	4,563,507	300,535	29,470	2,169,304	1,516,702	98	486,663	139,163	14,147	293,886	1,136,035	1,885,488	8,261	79,169	1,260,262	62,784	13,969,506
香港	0	0	0	0	605,224	0	162,107	14,573	610	4,118	0	1,716	21	142	38,311	1,252	38,789	0	7,683	63,313	44,947	982,805
インド	35,627	25,776	0	0	307,427	58,763	0	0	1,542,295	2,814,904	0	396,180	1,832	2,446	7,020	1,172,400	8,075,037	684,543	27,020	7,776	1,317,907	16,474,953
インドネシア	377	0	0	545	719,850	206	0	5,026	0	12,180,243	0	1,009,315	754	2,010	19,554	8,269,560	1,464,841	0	1,144,829	17,212	2,228,246	27,062,588
日本	252	3	63	353	1,551,323	1,755,214	13	48,819	67,760	0	9	141,610	387	1,625	73,024	1,488,718	3,263,212	2,353	110,390	13,511	91,473	8,610,114
マレーシア	558,763	0	147,102	6,481	2,123,182	136,977	30	1,857,067	1,984,954	14,529,067	1,076	0	105,330	1,354	303,692	3,298,482	7,832,390	320,629	1,916,686	146,913	2,947,433	38,217,608
パキスタン	4,691	0	0	0	37	1	0	2,768	0	0	0	0	0	0	0	15,734	0	0	0	0	92,105	115,355
フィリピン	0	0	0	220	1,082	138,009	0	1,705	4,215	67	0	80,434	0	951	0	547,976	227,526	0	39,753	613	31,321	1,073,871
韓国	271,472	0	0	1,783	8,978,229	3,308,627	0	750,848	5,484,016	8,334,594	486	1,535,266	5,550	47,674	1,892,927	0	8,078,357	9,260	159,060	1,136,386	1,652,404	41,647,138
シンガポール	763,139	0	215,759	510,228	6,099,407	5,586,891	233	1,049,787	14,066,807	458,588	0	18,252,372	354,798	80,465	846,916	1,238,902	0	866,346	823,025	3,650,434	457,462	55,321,558
スリランカ	2,843	0	0	0	67	0	0	12,146	0	0	0	111	0	20	0	0	5,266	0	0	0	0	20,452
タイ	21,435	0	520	646,979	900,355	154,760	0	4,692	175,847	490,850	838,794	1,792,015	458,769	683	592,981	221,675	3,874,549	1,107	0	808,379	10,436	10,995,826
ベトナム	480	0	209	816,975	1,425,799	11,821	1,921	552	131,194	2,558,222	99,660	1,075,869	79	0	2,881	925,904	308,528	0	493,586	0	86	7,853,746
台湾	232,351	0	24	1,527	847,385	2,242,193	81	98,228	1,179,765	229,486	0	241,982	86	1,604	4,498,109	85,094	4,604,238	29,795	4,491	1,646,009	0	15,942,448
合計	1,903,764	25,779	363,926	1,996,521	23,890,659	17,954,966	464,919	5,028,452	27,257,880	48,843,564	940,122	25,013,715	1,067,770	153,321	8,615,121	20,402,160	39,696,675	1,922,294	5,240,566	9,321,271	8,955,227	249,058,674

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

④コンテナ・一般貨物品目

・1992年



アジア各国からの輸出額

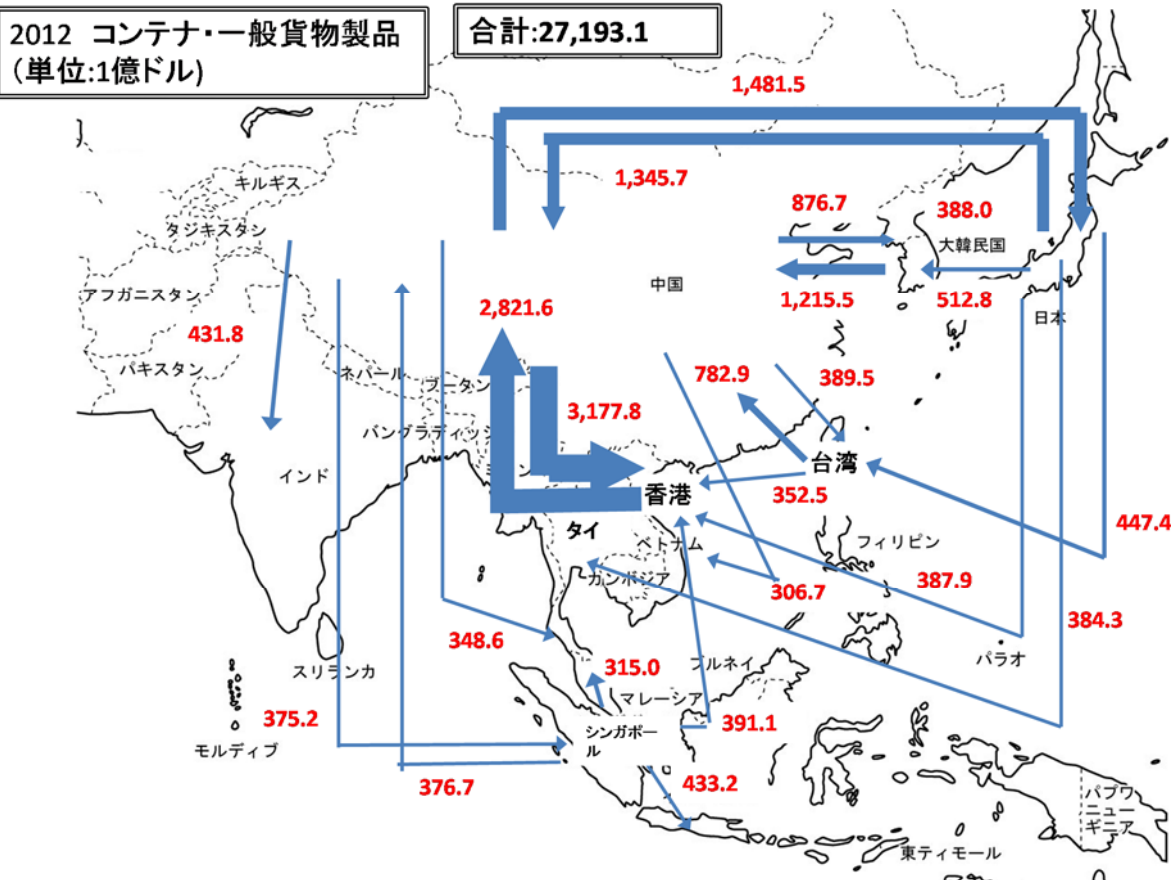
(1992年、コンテナ・一般貨物品目、単位:1,000ドル)

	バングラディッシュ	ネパール	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	モンゴル	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
バングラディッシュ	0	0	0	0	18,124	33,947	165	1,187	8,912	50,983	43	2,846	0	1,506	32,651	483	4,872	69,620	3,787	10,381	415	8,392	248,295
ブルネイ	0	0	0	0	0	143	0	0	0	0	0	203	0	0	0	0	0	886	0	118	0	65	1,215
中国	188,806	30	2,815	4,078	0	37,051,722	497,843	145,274	397,965	8,974,857	24,510	406,066	135,725	232,019	542,418	167,068	1,228,280	1,352,137	75,377	623,504	68,806	597,210	52,716,510
香港	358,883	310	27,128	30,767	41,197,873	0	1,265,847	384,002	835,357	6,938,312	4,299	900,141	13,475	40,547	76,528	1,334,713	2,294,573	3,675,906	337,096	1,017,226	508,234	1,744,468	62,965,688
マカオ	335	0	0	2	181,919	215,390	0	2	109	28,953	719	647	0	15	249	176	642	1,816	117	565	167	12,743	444,588
インド	349,455	2,105	226	236	47,253	847,988	407	0	138,175	1,317,220	45	195,216	2,644	1,426	50,921	59,376	160,844	631,299	210,794	265,176	12,197	196,384	4,469,386
インドネシア	31,678	0	0	22,085	739,963	763,038	0	59,996	0	3,941,012	133	371,810	0	8,790	75,359	111,169	672,024	3,114,791	39,204	244,445	70,877	766,992	11,033,374
日本	193,682	10,764	157,932	224,103	10,703,020	19,799,935	103,025	1,362,004	5,252,483	0	25,240	7,588,651	37,468	89,910	1,225,413	3,260,209	16,348,546	12,335,675	341,009	9,144,663	415,917	19,990,762	108,610,411
マレーシア	42,906	19	119,039	8,074	603,451	1,504,978	1,181	114,472	334,944	2,820,076	59	0	127	68,117	367,000	243,326	646,372	8,104,126	62,772	833,666	37,329	1,343,321	17,255,356
ミャンマー	1,415	0	0	0	863	24,435	0	59,224	2,294	10,520	0	4,528	0	0	26,643	70	4,109	71,010	8	4,144	39	7,435	216,736
韓国	317,102	41	5,400	0	1,843,347	5,450,935	28,517	351,013	1,800,856	9,808,644	0	1,006,708	8,794	29,885	364,537	614,893	0	2,863,323	204,797	1,085,056	325,959	1,976,974	28,086,779
シンガポール	179,305	0	622,305	241,401	865,962	3,774,466	7,647	575,133	0	3,860,711	3,797	6,479,824	0	219,567	246,191	698,097	1,136,544	0	256,835	2,806,417	236,013	1,394,627	23,804,861
スリランカ	6,668	0	2	84	1,502	24,241	0	8,295	2,071	127,980	0	4,491	0	0	24,527	1,758	27,687	33,120	0	17,266	34	6,447	286,173
タイ	46,080	47	12,616	54,569	335,393	1,365,588	3,039	63,203	123,830	5,481,224	94,780	704,006	125	74,702	57,059	153,614	365,417	2,672,736	67,070	0	51,295	798,004	12,544,376
台湾	140,125	165	5,009	3,123	1,051	15,266,131	84,859	171,039	1,160,093	8,489,205	108	1,528,735	6,363	1,696	142,514	976,285	1,086,928	2,457,952	193,377	1,711,057	263,485	0	33,689,301
合計	1,856,398	13,482	952,473	588,532	56,539,721	86,142,958	1,992,531	3,294,845	10,057,090	51,849,897	153,734	19,193,873	204,741	768,180	3,232,011	7,621,237	23,976,837	37,384,196	1,792,242	17,763,664	1,990,767	28,843,823	356,213,031

出典:「United Nations Comtrade Database」、「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額はCIFで計算されている、香港の輸出額は1993年のものを使用している

・ 2012 年



アジア各国からの輸出額

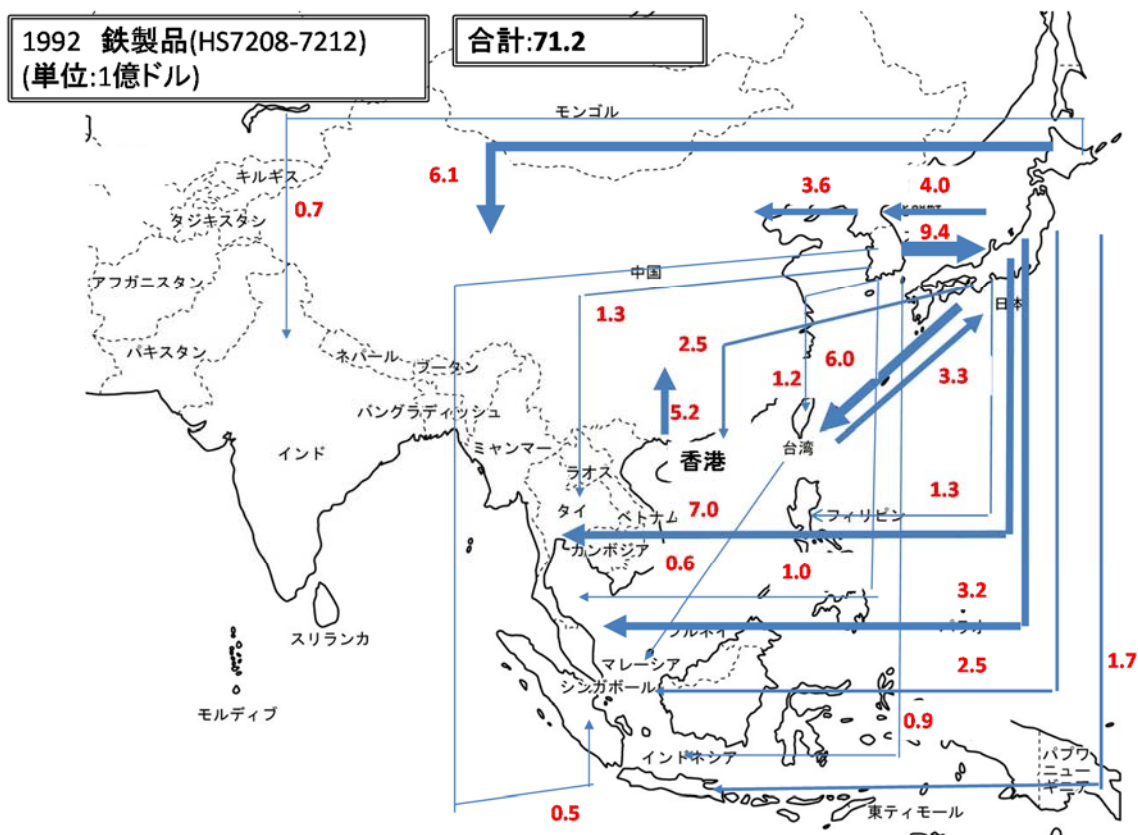
(2012 年、コンテナ・一般貨物品目、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ネパール	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	オース	マレーシア	モンゴル	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	23	0	0	0	17,640	4,514	0	5,048	8,754	11,138	1	79,248	0	27	23	14,759	46,340	186,515	57	37,955	21,863	18,943	452,861
カンボジア	676	0	19	0	180,155	1,882,080	0	8,907	8,101	199,097	2,068	68,103	73	83	390	2,353	77,934	681,598	397	101,014	116,014	45,034	3,154,097
中国	7,563,207	15,604	1,178,877	2,834,740	0	317,775,557	2,329,382	43,184,276	30,525,678	148,145,740	901,726	34,864,778	2,653,509	4,994,100	8,589,903	15,048,306	78,418,578	37,516,812	2,853,888	28,831,324	30,666,778	38,950,160	837,642,937
香港	1,025,691	1,236	19,067	810,770	282,158,061	0	4,468,161	11,035,994	2,880,965	18,550,651	24,967	3,915,814	37,161	84,943	261,719	2,896,240	8,099,978	8,093,321	401,722	6,060,524	6,443,658	2,448,882	359,517,526
マカオ	458	0	0	0	112,364	398,742	0	15	45	4,617	21	3,751	0	0	0	2,243	1,004	7,778	54	448	16,908	9,398	558,905
インド	4,065,925	108,552	31,876	110,027	12,106,221	11,883,108	1,060	0	3,679,127	3,375,817	27,308	2,802,291	41,267	483,092	1,597,281	1,001,602	2,452,782	5,943,959	2,728,814	3,126,137	3,144,854	1,090,341	59,221,443
インドネシア	1,035,555	2,608	80,373	275,825	13,494,927	1,776,130	5,553	7,454,445	0	14,281,343	8,768	8,896,419	5,997	395,789	1,211,061	2,608,066	3,921,780	15,572,649	263,293	4,458,196	2,085,389	4,988,395	82,822,558
日本	682,389	7,515	175,925	224,957	134,571,774	38,791,145	261,200	8,889,880	18,256,121	0	137,803	16,554,799	344,629	1,248,886	1,503,888	11,027,089	51,283,288	19,280,331	445,589	38,425,847	9,106,889	44,744,707	395,943,969
マレーシア	851,715	1,424	529,945	233,980	26,104,499	9,568,298	19,473	7,153,540	6,435,094	12,336,823	11,765	0	29,580	588,219	1,843,823	2,896,700	4,851,470	22,820,970	398,860	9,888,598	3,531,092	4,775,043	114,871,902
パキスタン	689,724	1	403	40,929	2,351,589	412,027	161	291,878	151,278	188,414	470	115,494	115	10,884	0	63,231	312,019	45,265	229,123	103,021	285,622	101,858	5,393,498
フィリピン	25,494	0	7,243	16,152	5,924,303	4,626,977	28,539	321,880	827,741	9,769,493	542	927,137	811	19,104	44,743	0	2,288,508	4,629,293	18,214	2,370,147	490,866	2,033,777	34,370,963
韓国	885,772	7,387	102,021	591,311	121,552,889	28,837,370	32,099	9,510,379	7,100,083	26,965,709	164,114	5,368,763	433,457	1,258,933	691,462	5,610,693	0	14,520,415	281,720	6,222,888	13,565,306	12,800,883	256,335,653
シンガポール	1,311,731	2,768	1,312,840	476,819	37,674,393	38,110,209	82,882	9,657,636	28,288,456	17,523,839	30,081	31,499,255	69,028	976,801	787,760	5,461,952	15,321,638	0	684,504	14,701,894	6,634,960	7,641,814	219,251,350
スリランカ	84,640	0	135	4,157	120,655	112,515	488	584,801	117,144	217,107	86	69,205	1,248	607	86,460	8,315	45,507	94,575	0	70,342	21,916	25,378	1,645,279
タイ	600,832	15,161	132,065	2,592,564	25,028,577	11,944,425	13,972	4,924,620	9,795,451	22,280,648	2,496,550	10,140,259	13,228	2,388,580	850,454	4,129,631	4,202,835	6,642,843	396,128	0	5,589,321	3,350,806	117,528,951
ベトナム	131,313	0	7,925	1,491,991	9,080,328	3,546,626	1,202	1,688,556	1,380,476	10,079,975	181,045	2,745,589	15,634	102,882	173,396	1,047,584	4,388,570	1,857,724	69,937	2,102,348	0	2,135,826	42,209,025
台湾	686,655	41	21,153	639,084	78,289,272	35,254,614	161,413	3,107,230	3,352,589	17,994,414	2,257	5,552,301	5,774	118,390	387,804	4,076,453	11,168,972	15,170,990	313,083	5,900,058	6,203,270	0	188,385,616
合計	19,521,776	162,295	3,589,868	10,143,380	748,737,654	505,706,337	7,403,586	107,796,063	112,610,113	301,944,829	3,989,369	123,704,198	3,651,491	12,671,409	18,029,788	55,895,219	186,881,185	152,473,039	9,085,372	122,400,531	87,924,706	124,971,246	2,719,306,531

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

⑤鉄製品
・ 1992 年



アジア各国からの輸出額

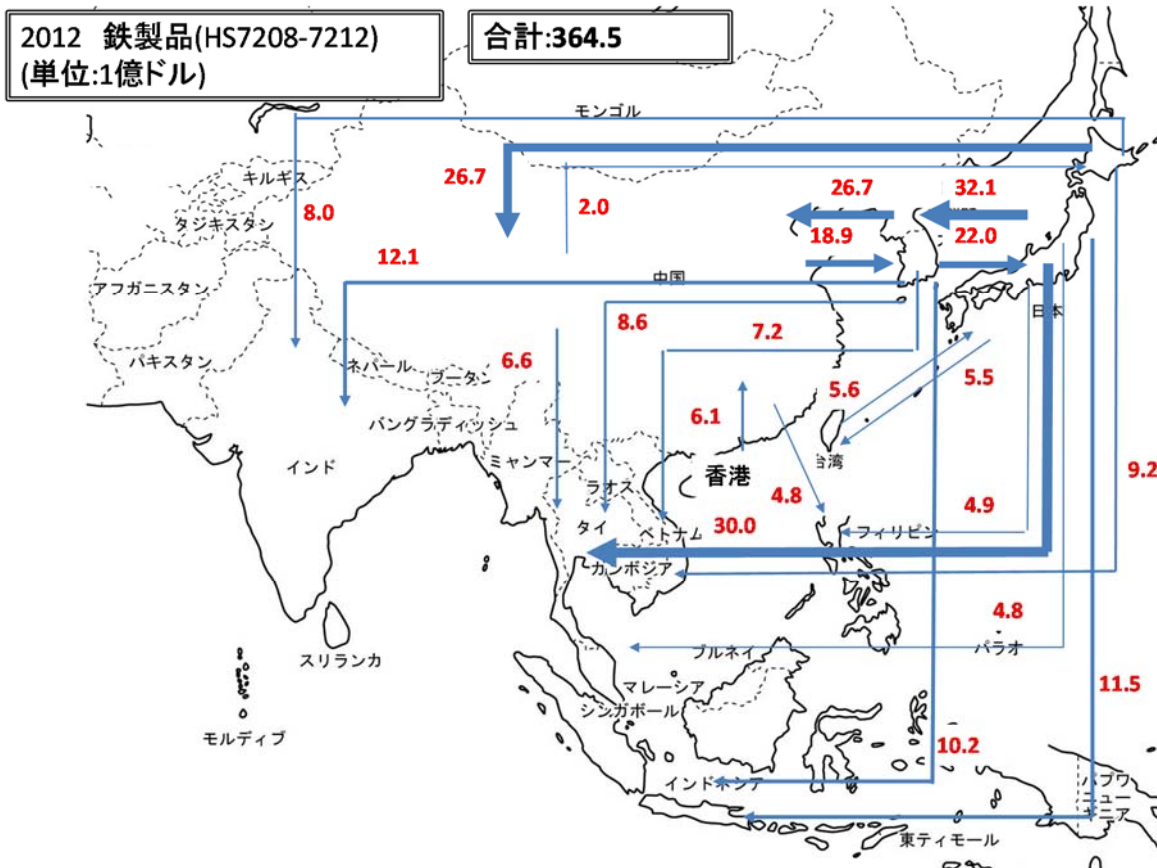
(1992 年、鉄製品 (HS7208-7212)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
バングラデシュ	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
中国	12	0	32	0	30,951	654	0	1,280	45,566	14	3,826	528	102	72	33,190	3,170	51	8,438	864	0	128,750
香港	13	33	33	515,753	0	809	879	825	1,231	0	84	11	24	171	0	360	0	458	525	60	521,269
マカオ	0	0	0	36	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
インド	7,176	0	0	76	170	0	0	0	7,742	0	427	1,452	0	0	0	341	1,129	329	0	1,348	20,190
インドネシア	3,924	0	857	405	576	0	0	0	15,475	0	13,421	1,140	0	245	21,681	26,203	0	5,133	1,150	999	91,211
日本	42,138	338	3	611,467	254,165	0	45,272	174,088	0	1,933	321,292	5,558	41,497	126,954	401,363	251,930	5,603	695,733	6,102	600,970	3,586,406
マレーシア	0	4,747	0	0	763	0	90	574	38	0	0	139	0	90	0	21,194	117	217	34	59	28,061
韓国	14,686	118	0	363,426	54,952	0	67,054	89,416	938,611	0	99,693	969	1,459	52,122	0	53,148	2,251	128,206	20,200	121,921	2,008,230
シンガポール	467	7,286	2,494	1,902	1,975	0	791	0	293	0	47,007	19,153	9	743	2,618	0	1,708	5,325	451	125	92,348
スリランカ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	11
タイ	0	0	13	8	485	0	0	145	94	1,017	1,822	4,968	0	0	0	3,487	13	0	0	13	12,064
台湾	24,007	899	0	0	46,387	0	24	33,768	330,431	0	56,457	0	333	20,372	35,107	16,128	440	61,025	5,467	0	630,844
合計	92,423	13,422	3,432	1,493,074	390,430	1,463	114,111	300,096	1,339,480	2,964	544,028	33,919	43,433	200,769	493,959	375,961	11,312	904,864	34,792	725,495	7,119,428

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年



アジア各国からの輸出額

(2012 年、鉄製品 (HS7208-7212)、単位：1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	266	0	0	0	0	2	0	0	0	0	266
カンボジア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
中国	61,144	0	2,921	33,044	0	147,785	5,781	312,301	269,726	131,916	14,147	253,293	147,069	148,401	478,099	1,891,912	211,899	21,007	657,861	263,574	191,517	5,243,398
香港	10	0	0	0	610,840	0	537	491	88	319	0	40	0	41	67	84	0	0	607	489	132	614,195
マカオ	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	15
インド	17,756	854	0	0	2,510	17	0	0	4,604	516	0	27,557	34,868	1,416	9,246	6,828	34,053	66,378	55,131	34,939	42,862	339,534
インドネシア	2	0	50	0	87	550	0	24	0	563	0	13,365	2	435	1,929	68	39,353	622	2,533	18,783	2,084	80,448
日本	258,739	0	374	8,722	2,665,228	150,284	0	799,838	1,151,597	0	0	476,723	8,801	158,033	494,950	3,211,944	279,570	3,396	3,004,530	918,639	550,143	14,140,711
マレーシア	3,373	0	8,146	338	6,502	356	0	20,162	54,989	212	0	8,202	8,702	1,758	1,903	918	65,210	605	38,162	8,356	1,027	212,891
パキスタン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	148	0	0	148
フィリピン	0	0	0	0	60	19	0	0	856	648	0	3	0	0	0	89	156	0	26	109	5	1,970
韓国	135,012	0	6,404	9	2,669,109	185,883	0	1,207,623	1,023,987	2,198,223	432	453,686	14,377	93,106	201,687	0	72,685	26,117	862,408	723,488	163,656	10,037,851
シンガポール	4,543	0	3,578	612	7,440	509	0	22,501	394,819	623	0	239,239	5,010	4,693	5,573	109	0	5,402	38,050	18,917	294	749,349
スリランカ	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	103	0	31	0	0	0	0	0	136
タイ	279	0	565	2,544	2,496	798	2	5,474	3,178	2,055	27,443	32,325	23,181	14,445	5,752	1,646	2,482	826	0	19,336	103	144,930
ベトナム	8,995	0	41	111,167	5,201	133	0	25,684	273,034	361	45,075	130,368	9,500	16	3,458	12,911	39,535	879	150,774	0	1,013	818,142
台湾	44,935	0	11,380	9,231	893,304	143,447	673	72,053	474,057	563,484	0	464,440	20,026	25,198	202,976	278,678	121,449	12,631	346,145	377,324	0	4,061,431
合計	534,787	854	33,457	165,669	6,882,788	629,782	6,993	2,466,150	3,650,336	2,898,358	87,097	2,091,706	262,905	447,645	1,405,620	5,405,197	866,427	138,011	5,154,227	2,383,958	952,837	20,466,431

出典：「United Nations Comtrade Database」、「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

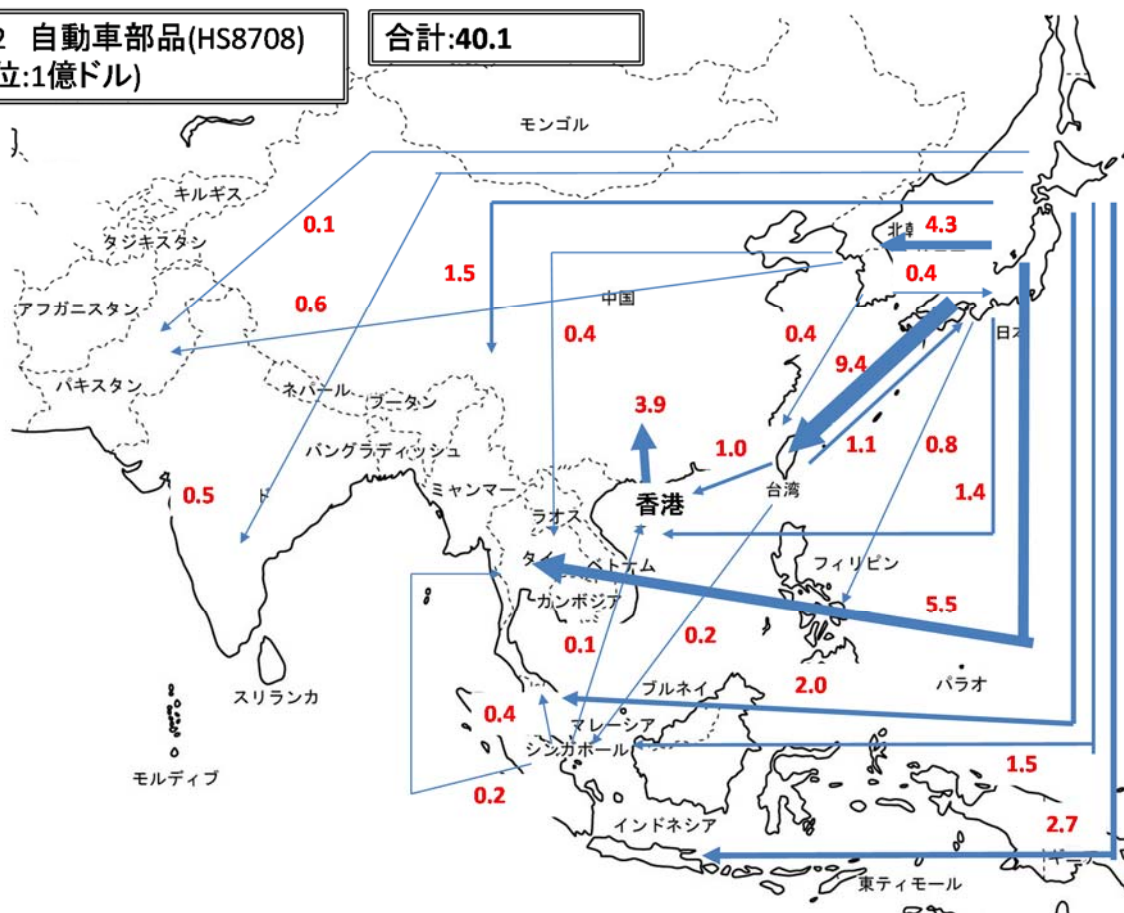
(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

⑥自動車部品

・ 1992 年

1992 自動車部品(HS8708)
(単位:1億ドル)

合計:40.1



アジア各国からの輸出額

(1992 年、自動車部品 (HS8708)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
バングラデシュ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	414	0	0	0	0	422
中国	549	0	0	4	0	13,418	64	8	758	11,908	8	1,599	401	2,511	1,081	2,253	12,357	53	1,291	67	0	48,331
香港	0	1	58	0	390,406	0	2,770	4	151	3,009	0	304	0	78	3,442	85	7,325	172	220	6,136	49	414,208
マカオ	0	0	0	0	217	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	247
インド	707	42	0	0	202	297	0	0	477	805	0	2,308	0	39	165	85	6,588	5,073	503	5	4	17,299
インドネシア	9	0	0	0	0	0	0	0	0	7,558	0	2,231	0	36	94	669	2,270	0	2	16	18	12,905
日本	623	94	411	1,797	150,104	136,277	82	51,689	273,550	0	115	197,998	677	14,406	83,289	429,672	148,551	4,590	553,148	255	937,295	2,984,621
マレーシア	17	0	308	11	51	619	1	7	343	3,597	0	0	12	173	534	368	6,649	49	3,182	2	167	16,090
韓国	173	0	17	0	766	3,752	46	141	385	44,542	0	1,768	193	1,408	1,698	0	4,720	78	4,728	1,199	37,650	103,264
シンガポール	1,387	0	5,812	289	6,987	13,563	2	2,592	0	4,758	38	39,282	2,192	2,126	6,369	6,710	0	2,339	19,959	556	216	115,177
スリランカ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	15
タイ	181	0	0	14	68	511	0	10	149	9,769	36	1,678	38	52	800	116	6,695	73	0	95	280	20,567
台湾	144	0	3	0	0	97,404	23	567	10,067	106,283	70	10,430	41	4,390	7,368	9,517	18,618	748	8,058	1,454	0	275,186
合計	3,789	137	6,609	2,114	548,802	265,871	2,988	55,019	285,878	192,248	266	257,598	3,553	25,218	104,840	449,475	214,193	13,174	591,091	9,787	975,681	4,008,331

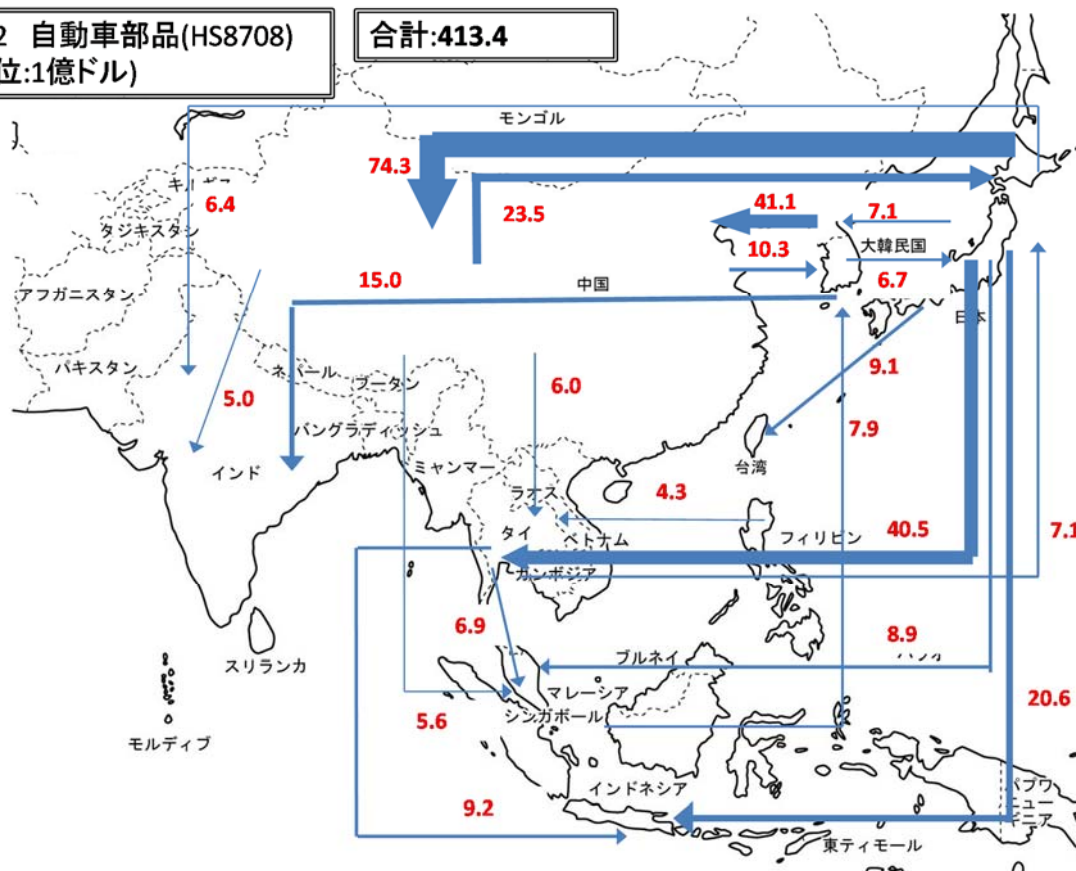
出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年

2012 自動車部品(HS8708)
(単位:1億ドル)

合計:413.4



アジア各国からの輸出額

(2012 年、自動車部品 (HS8708)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	0	61	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	620	0	2	0	0	704
カンボジア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中国	19,444	2	3,178	7,721	0	238,794	390	498,823	259,152	2,347,811	1,275	557,086	59,846	31,171	81,779	1,031,810	74,626	22,974	596,630	189,998	220,857	6,243,167
香港	58	0	0	4	90,356	0	2,846	321	228	16,907	0	2,878	3	134	1,988	1,033	8,149	3	2,731	6,857	184	134,680
インド	25,139	178	70	73	63,385	249	6	0	113,313	84,082	20	27,713	1,336	39	11,196	24,809	9,712	24,765	207,001	1,522	2,221	596,829
インドネシア	362	0	42	7	68,695	331	0	35,652	0	286,651	13	149,629	0	10,960	102,392	3,008	13,873	287	401,856	26,100	33,826	1,133,686
日本	3,508	151	927	3,230	7,427,071	52,745	195	638,075	2,055,491	0	1,315	889,446	1,092	190,679	340,067	708,236	115,763	9,963	4,048,338	116,631	907,972	17,510,894
マレーシア	293	0	1,397	2,014	34,323	26,487	143	3,943	124,286	52,435	23	0	1,444	8,904	10,185	2,436	86,772	1,914	164,420	5,298	5,470	532,186
パキスタン	1,884	0	0	0	61	0	0	621	0	6	0	165	0	0	0	0	78	410	35	0	0	3,260
フィリピン	0	0	31	0	74,632	1,195	0	69,285	97,230	288,268	0	17,719	0	11,759	0	5,191	14,303	0	431,693	28,358	9,972	1,049,638
韓国	1,177	365	1,574	11,819	4,112,566	5,894	108	1,500,611	67,315	673,197	10,095	82,828	3,499	7,318	27,758	0	40,921	2,743	373,932	169,780	147,556	7,240,848
シンガポール	3,905	11	13,456	5,832	79,627	179,000	6	47,231	364,454	24,500	456	272,321	10,207	42,846	36,821	786,191	0	9,006	154,262	27,950	1,091	2,058,975
スリランカ	0	0	1	0	103	14	0	17	5	1,931	0	13	0	0	0	508	95	0	6	0	0	2,692
タイ	5,808	61	704	12,499	87,874	5,414	1	250,402	915,456	714,890	24,245	691,504	6,561	148,149	175,228	31,554	40,859	3,378	0	141,837	85,042	3,341,264
ベトナム	0	0	0	45	74,050	195	0	12,576	31,806	372,881	147	3,728	807	11	6,702	17,338	3,213	0	39,265	0	1,140	563,905
台湾	1,454	0	363	656	276,275	35,220	449	23,742	68,596	200,594	0	57,193	1,806	4,494	60,016	18,125	37,807	2,047	119,798	20,718	0	929,453
合計	62,834	759	21,745	43,899	12,389,018	545,600	4,144	3,081,298	4,097,334	5,063,951	37,588	2,752,045	86,600	456,265	854,132	2,630,240	446,891	77,491	6,539,969	735,050	1,415,330	41,342,181

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

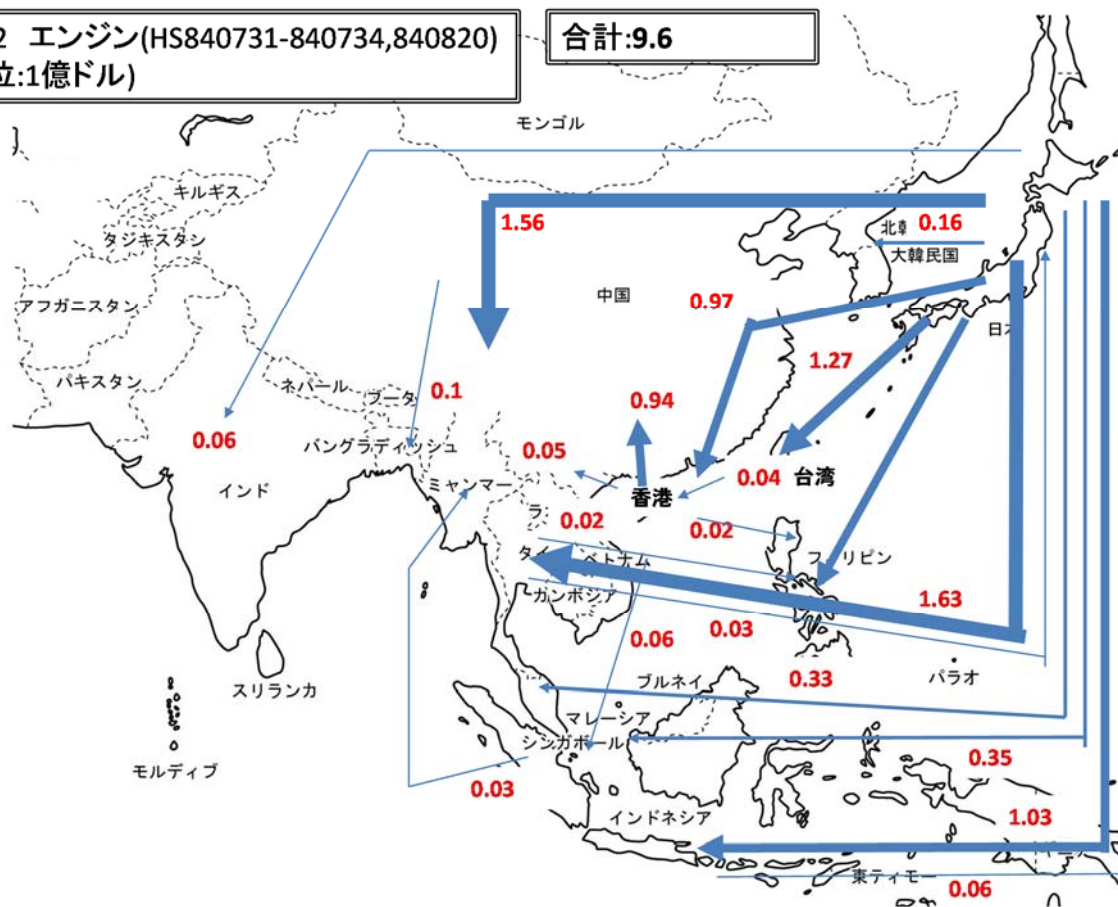
(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

⑦エンジン

・1992 年

1992 エンジン(HS840731-840734,840820)
(単位:1億ドル)

合計:9.6



アジア各国からの輸出額

(1992 年、エンジン (HS840731-840734, 840820)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
中国	9,952	0	0	140	0	905	38	27	1,616	0	0	174	99	549	571	0	570	5	263	732	0	15,643
香港	0	0	9	36	94,121	0	44	0	124	56	0	0	0	0	2,298	0	5,860	0	299	4,896	0	107,745
マカオ	0	0	0	0	8	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
インド	306	0	0	0	0	665	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	287	129	0	0	0	1,417
インドネシア	0	0	0	0	0	0	0	0	5,694	0	549	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,243
日本	2,004	99	28	104	155,889	97,386	181	5,623	102,790	0	76	33,272	215	724	67,099	16,080	34,758	1,733	162,750	1,293	127,294	809,398
マレーシア	0	0	3	0	0	46	0	4	67	8	0	0	4	0	23	0	158	1	8	0	0	321
韓国	0	0	0	0	507	1,760	0	0	0	153	0	0	0	17	6	0	17	0	262	0	611	3,333
シンガポール	526	0	152	469	19	322	0	476	0	28	0	1,802	3,190	35	167	0	0	974	211	585	0	8,956
スリランカ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
タイ	0	0	3	3	2	15	0	0	0	2,779	35	1,702	3	32	2,029	140	41	0	0	0	0	6,785
台湾	0	0	0	0	0	3,709	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,721
合計	12,788	99	195	752	250,545	104,833	263	6,130	104,598	8,730	112	37,529	3,511	1,356	72,195	16,221	41,691	2,841	163,794	7,507	127,905	963,593

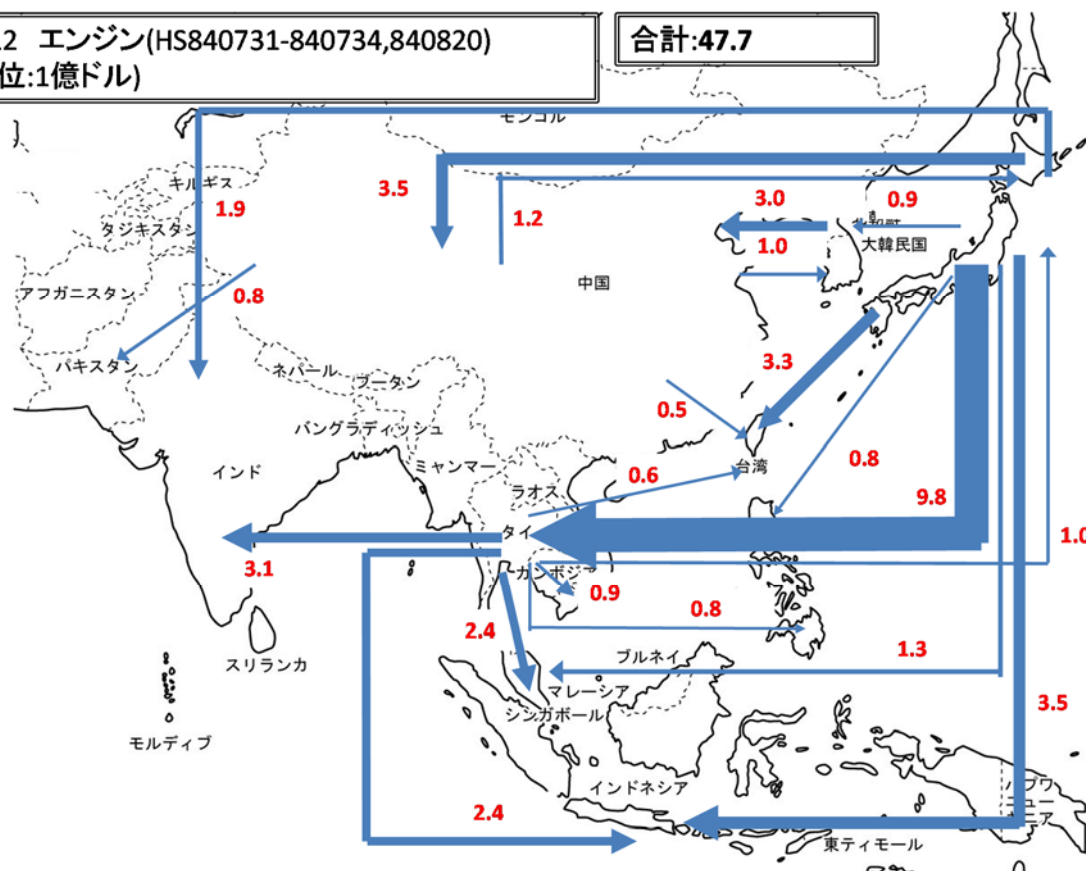
出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年

2012 エンジン(HS840731-840734,840820)
(単位:1億ドル)

合計:47.7



アジア各国からの輸出額

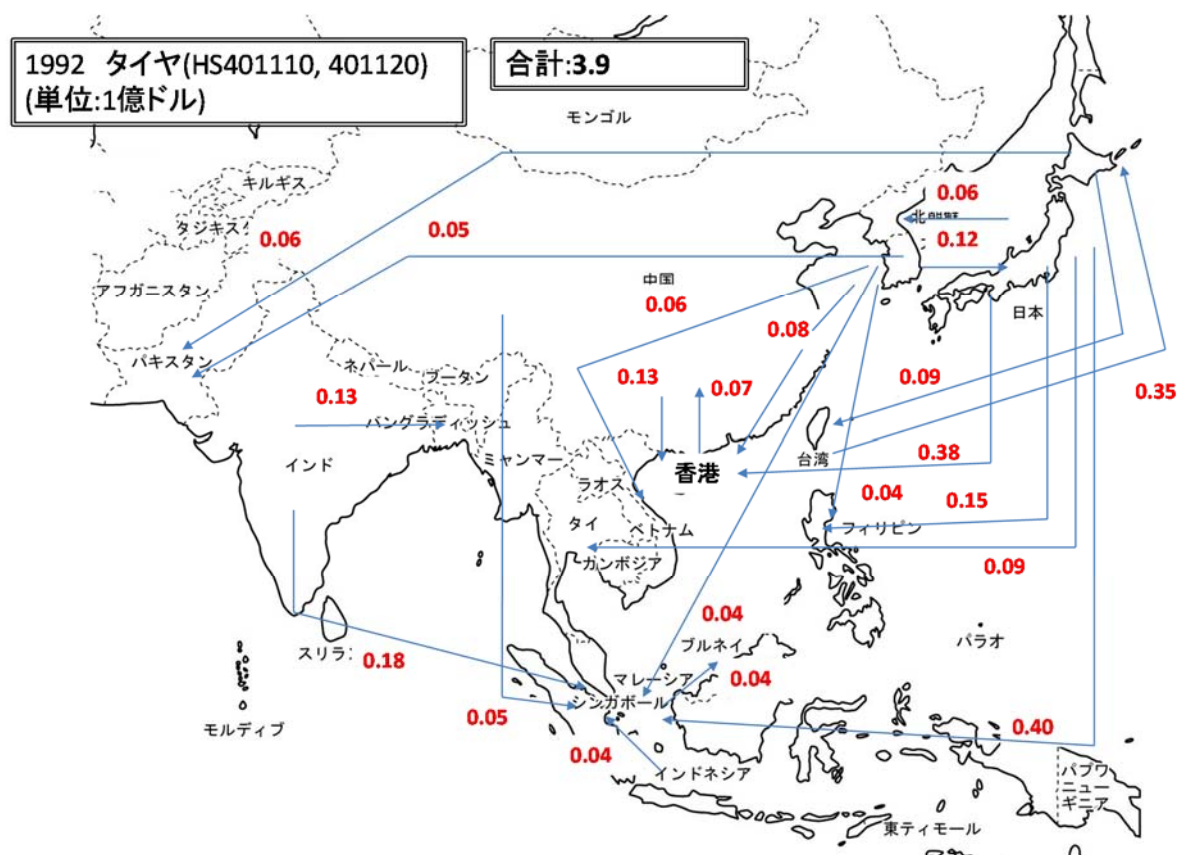
(2012 年、エンジン (HS840731-840734, 840820)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
カンボジア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中国	1,197	2	15	0	920	0	17,707	7,933	121,491	3,747	5,631	5,644	82,406	7,821	103,962	212	239	27,441	28,785	53,457	468,610
香港	55	0	0	579	0	2	0	520	0	0	1,420	0	74	1,508	0	50	6	1,939	108	0	6,259
インド	491	0	0	1,344	9	0	0	72	540	0	131	0	0	5	120	1,383	144	15,518	2,416	6,077	28,252
インドネシア	0	0	0	0	1	0	846	0	403	0	11,390	0	0	26,760	0	1,147	0	202	12,045	14,173	66,967
日本	3,408	144	2,813	351,063	12,214	0	188,875	348,084	0	375	127,146	494	5,487	80,799	94,734	4,556	2,910	979,987	12,753	325,603	2,541,446
マレーシア	789	23	498	4,904	212	0	5	2,042	328	0	0	1,157	905	423	18	1,516	0	2,179	31	0	15,031
パキスタン	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
フィリピン	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
韓国	0	0	1,083	299,655	55	0	28,798	1,954	67	80	392	43	244	607	0	35	13	47,113	6,198	41,124	427,461
シンガポール	583	12	45	3,199	83	10	416	8,422	3	0	1,511	237	82	388	296	0	10	1,084	3	0	16,385
スリランカ	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	13
タイ	950	0	90,549	84	60	0	311,598	243,219	95,391	5,632	238,817	590	11	75,451	100	13,079	0	0	26,828	56,227	1,158,589
ベトナム	0	0	13	0	0	0	0	0	10	0	8,965	0	0	3	9	0	0	408	0	16	9,424
台湾	50	0	76	725	27,177	0	20	483	459	0	904	0	10	306	25	8	0	1,069	793	0	32,105
合計	7,524	182	95,092	661,553	40,733	12	548,265	612,728	218,697	9,835	396,327	8,166	89,227	194,072	199,264	21,987	3,323	1,076,938	89,961	496,677	4,770,562

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

⑧タイヤ
・ 1992 年



アジア各国からの輸出額

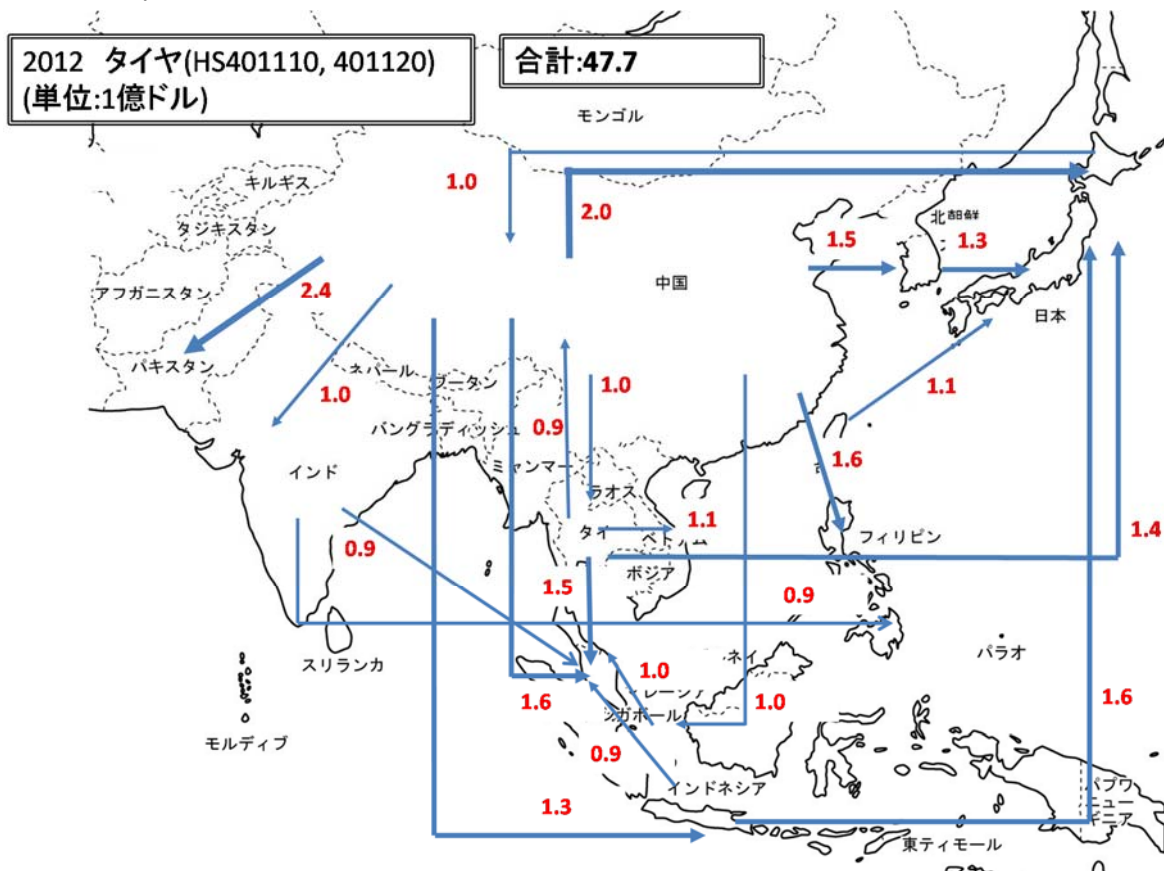
(1992 年、タイヤ(HS401110, 401120)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
中国	381	0	0	0	0	13,047	996	15	184	330	437	114	1,964	3,507	3,427	72	5,289	219	0	1,990	0	31,970
香港	0	0	0	0	7,157	0	1,905	1	0	315	1	1	5	0	2,490	1	2,821	0	0	1,182	0	15,878
マカオ	0	0	0	0	34	3	0	0	0	0	0	0	0	0	52	0	0	0	0	0	0	88
インド	12,897	11	0	0	245	2,687	0	0	0	109	0	777	3	2,334	1,975	0	17,636	1,504	0	1,804	564	42,545
インドネシア	359	0	0	0	0	3,521	0	10	0	2,006	0	15	0	2,386	2,717	0	4,023	750	357	123	327	16,595
日本	2,158	113	338	169	1,228	37,666	304	171	950	0	8	3,510	2,753	6,023	15,142	6,140	39,638	2,852	8,788	1,341	35,324	164,616
マレーシア	43	0	9	0	0	659	0	12	13	818	0	0	52	767	1,493	0	3,735	203	84	0	1,723	9,610
韓国	204	0	80	0	972	8,430	0	99	34	12,033	0	83	1,381	5,415	4,298	0	3,776	1,310	1,176	6,235	1,728	47,252
シンガポール	312	0	6,046	140	148	837	20	122	0	3,693	0	2,953	1,099	114	3,188	2	0	309	865	2,906	8	22,764
スリランカ	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
タイ	0	0	0	6	22	2,397	0	0	0	1,512	1,289	1,546	2,663	1,925	924	227	1,594	134	0	43	799	15,082
台湾	0	0	0	0	0	1,298	14	0	0	8,639	0	0	0	1,170	2,391	325	1,393	252	17	3,117	0	18,617
合計	16,354	124	6,473	314	9,805	70,544	3,240	435	1,181	29,454	1,735	8,999	9,918	23,641	38,095	6,768	79,904	7,534	11,287	18,742	40,473	385,021

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年



アジア各国からの輸出額

(2012 年、タイヤ(HS401110, 401120)、単位 : 1,000 ドル)

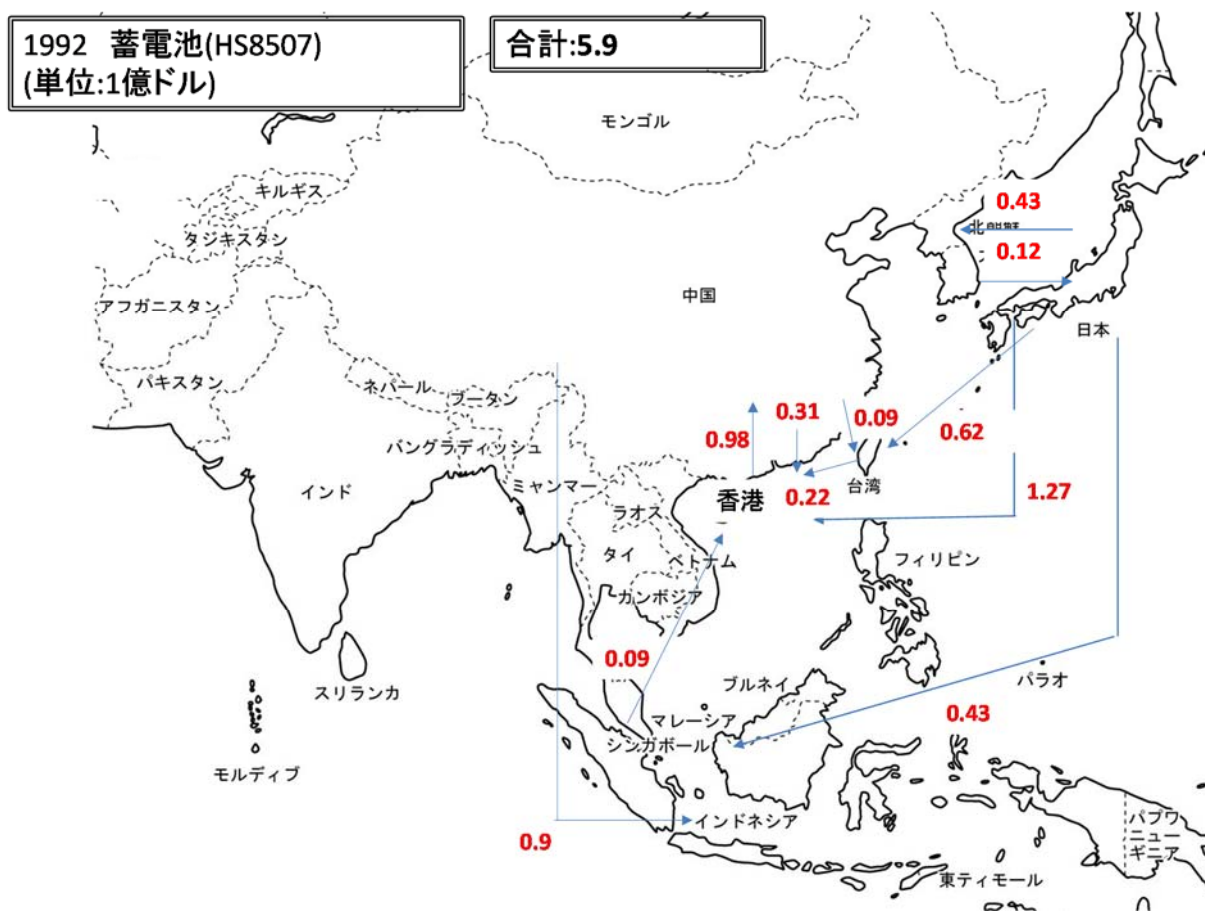
	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,560	0	0	0	0	279	0	0	0	0	4,839
カンボジア	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	112	0	0	0	0	118
中国	33,523	18	19,133	11,680	0	38,433	166	96,787	128,487	199,963	7,384	156,301	64,146	244,664	158,729	154,473	97,115	15,215	104,035	72,264	40,300	1,642,815
香港	0	0	55	3,290	2,564	0	10,263	2	0	122	0	91	0	0	69	98	2,467	3	98	9,381	0	28,503
インド	63,757	1,846	60	1,422	164	1,116	0	0	47,668	148	0	9,033	11,400	32,656	86,275	102	27,660	10,731	6,708	31,890	535	333,172
インドネシア	5,547	0	2,018	2,539	3,874	2,176	0	5,716	0	157,449	1,209	90,041	4,259	6,303	50,310	3,295	10,836	6,096	26,069	7,981	11,472	397,190
日本	5,611	149	835	1,317	99,330	31,827	88	39,759	43,490	0	1,682	29,707	2,221	14,121	13,778	66,751	35,773	3,697	64,206	21,471	79,970	555,784
マレーシア	279	0	315	6,231	1,062	1,618	0	240	6,944	3,681	0	0	478	1,074	10,725	4,154	10,075	374	31,888	4,971	9,883	93,993
パキスタン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
フィリピン	619	0	0	0	64	62	0	6,006	2,060	6,301	0	14,125	0	488	0	2	1,547	222	1,176	476	5,280	38,429
韓国	1,214	102	178	4,967	4,904	18,721	33	15,298	24,440	126,830	1,604	13,735	2,796	6,018	6,397	0	9,318	993	32,203	7,133	9,407	286,293
シンガポール	1,472	0	8,723	3,004	956	6,726	0	1,499	25,173	4,805	0	98,439	8,767	1,568	3,175	693	0	178	6,919	1,992	0	174,089
スリランカ	491	0	0	0	0	0	0	9,094	0	0	0	2	54	416	1,206	0	3,811	0	0	0	0	15,073
タイ	7,193	13	3,380	42,079	88,804	51,183	0	69,203	40,561	137,723	25,326	150,460	23,556	26,662	63,470	28,947	30,256	2,470	0	108,562	54,800	954,649
ベトナム	3,165	0	429	7,368	1,141	99	0	366	4,022	8,164	4,105	14,160	3,317	2,704	3,869	85	1,859	0	7,029	0	985	62,866
台湾	8,209	0	51	317	4,616	1,123	55	24,362	672	108,266	0	3,680	446	2,218	4,932	933	1,381	5,068	11,132	852	0	178,333
合計	131,079	2,128	35,177	84,215	207,479	153,090	10,605	268,332	323,518	753,453	41,309	584,332	121,441	338,892	402,936	259,535	232,489	45,068	291,462	266,973	212,631	4,766,144

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

⑨蓄電池

・ 1992 年



アジア各国からの輸出額

(1992 年、蓄電池 (HS8507)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	105	0	0	0	1,282	418	0	3	0	0	1,817
カンボジア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中国	38,752	3	4,131	2,817	0	2,184,280	1,148	422,963	93,302	472,184	281	84,290	5,637	48,398	65,359	367,295	127,700	6,642	42,733	257,383	321,495	4,546,790
香港	692	0	43	0	1,088,263	0	3,493	29,672	16,997	76,687	12	25,248	45	1,101	4,005	15,447	15,821	947	12,654	18,937	262	1,310,325
マカオ	0	0	0	0	72	633	0	0	0	30	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	741
インド	5,821	195	0	87	1,592	798	0	4,789	340	0	424	119	0	1,349	31	17,465	4,275	1,559	306	2,134	41,285	
インドネシア	0	0	892	147	3,286	8,605	0	2,844	0	33,950	0	34,473	1,884	0	8,798	300	146,061	1,962	1,194	3,341	1,475	249,212
日本	83	0	0	64	1,251,314	373,064	8	5,168	42,676	0	0	61,365	13	124	8,888	356,754	77,659	52	88,967	9,878	73,094	2,349,172
マレーシア	1,195	0	1,285	2	44,272	4,251	127	8,555	1,261	1,171	8	0	224	241	122	4,234	22,302	81	11,834	13,536	1,265	115,965
パキスタン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	1	0	0	0	0	13
フィリピン	0	0	457	106	870	1,032	0	981	944	451	0	36,986	174	0	0	1	2,454	14	119	699	1,060	46,347
韓国	3	0	53	4,213	2,387,596	226,346	0	7,065	11,543	182,667	1	81,589	872	1,463	2,628	0	13,611	1,792	13,237	186,269	45,222	3,166,172
シンガポール	1,389	3	1,066	163	96,390	19,891	11	13,068	57,560	13,798	2	34,237	803	1,607	15,870	12,735	0	1,461	31,785	3,828	560	306,226
スリランカ	0	0	0	0	22	0	0	193	0	0	0	0	0	0	18	113	0	0	0	0	0	346
タイ	1,036	0	950	17,500	3,739	21,647	0	711	12,335	7,313	5,889	30,551	33,636	4,626	8,418	3,444	11,280	2,205	0	16,340	3,328	184,928
ベトナム	971	0	123	13,559	5,395	10,123	0	102,120	746	165	98	1,605	1,934	1,171	102,995	19,629	3,955	4	8,413	0	16,035	289,041
台湾	12	0	10	30	82,644	28,530	210	1,202	2,383	23,581	0	11,821	1	569	19,265	1,508	2,360	397	2,830	4,426	0	181,781
合計	49,952	201	9,010	38,687	4,965,458	2,879,201	4,997	594,541	244,546	812,337	6,271	402,712	45,343	59,299	237,697	782,680	441,198	19,832	215,328	514,943	465,929	12,790,162

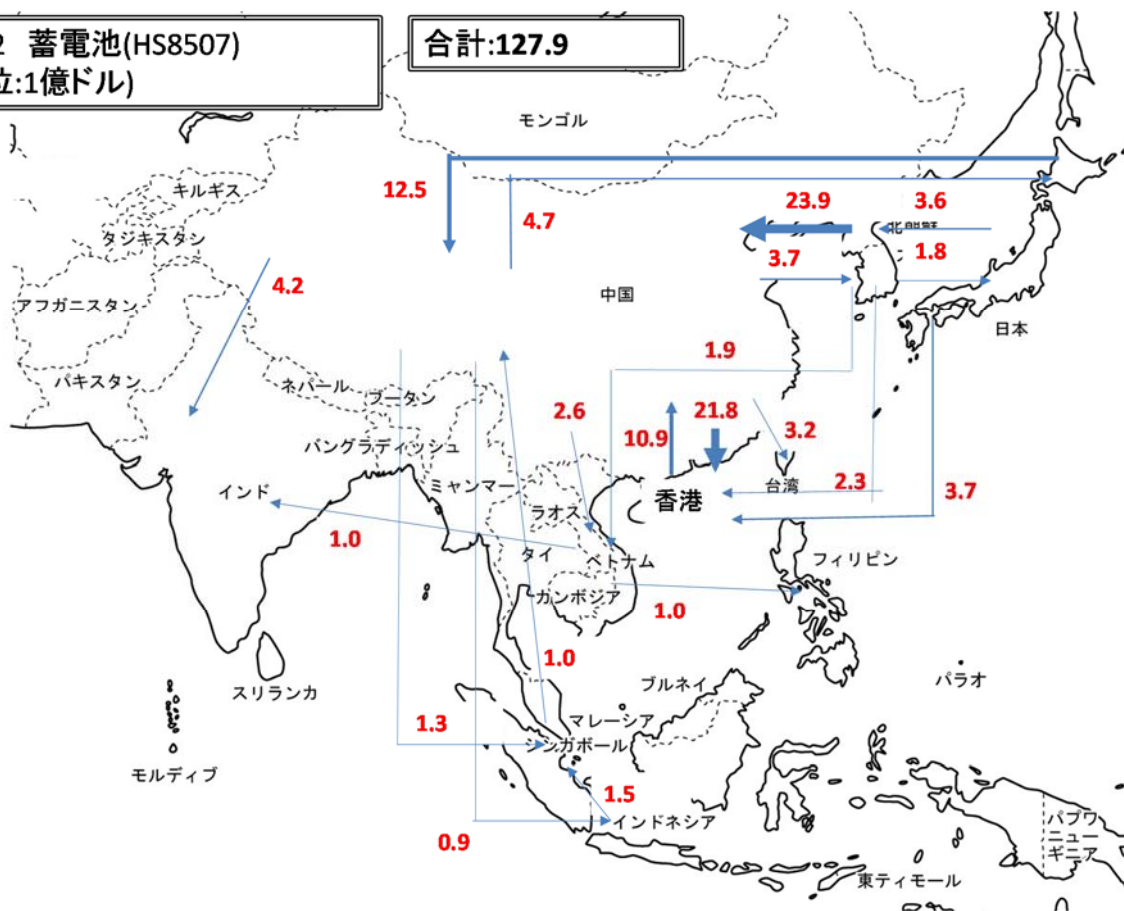
出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年

2012 蓄電池(HS8507)
(単位:1億ドル)

合計:127.9



アジア各国からの輸出額

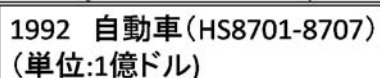
(2012 年、蓄電池 (HS8507)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	105	0	0	0	1,282	418	0	3	0	0	1,817
カンボジア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中国	38,752	3	4,131	2,817	0	2,184,280	1,148	422,963	93,302	472,184	281	84,290	5,637	48,398	65,359	367,295	127,700	6,642	42,733	257,383	321,495	4,546,790
香港	692	0	43	0	1,088,263	0	3,493	29,672	16,997	76,687	12	25,248	45	1,101	4,005	15,447	15,821	947	12,654	18,937	262	1,310,325
マカオ	0	0	0	0	72	633	0	0	0	30	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	741
インド	5,821	195	0	87	1,592	798	0	0	4,789	340	0	424	119	0	1,349	31	17,465	4,275	1,559	306	2,134	41,285
インドネシア	0	0	892	147	3,286	8,605	0	2,844	0	33,950	0	34,473	1,884	0	8,798	300	146,061	1,962	1,194	3,341	1,475	249,212
日本	83	0	0	64	1,251,314	373,064	8	5,168	42,676	0	0	61,365	13	124	8,888	356,754	77,659	52	88,967	9,878	73,094	2,349,172
マレーシア	1,195	0	1,285	2	44,272	4,251	127	8,555	1,261	1,171	8	0	224	241	122	4,234	22,302	81	11,834	13,536	1,265	115,965
パキスタン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	13
フィリピン	0	0	457	106	870	1,032	0	981	944	451	0	36,986	174	0	0	1	2,454	14	119	699	1,060	46,347
韓国	3	0	53	4,213	2,387,596	226,346	0	7,065	11,543	182,667	1	81,589	872	1,463	2,628	0	13,611	1,792	13,237	186,269	45,222	3,166,172
シンガポール	1,389	3	1,066	163	96,390	19,891	11	13,068	57,560	13,798	2	34,237	803	1,607	15,870	12,735	0	1,461	31,785	3,828	560	306,226
スリランカ	0	0	0	0	22	0	0	193	0	0	0	0	0	0	18	113	0	0	0	0	0	346
タイ	1,036	0	950	17,500	3,739	21,847	0	711	12,335	7,313	5,869	30,551	33,636	4,626	8,418	3,444	11,280	2,205	0	16,340	3,328	184,928
ベトナム	971	0	123	13,559	5,395	10,123	0	102,120	746	165	98	1,605	1,934	1,171	102,995	19,629	3,955	4	8,413	0	16,035	289,041
台湾	12	0	10	30	82,644	28,530	210	1,202	2,383	23,581	0	11,821	1	569	19,265	1,508	2,360	397	2,830	4,426	0	181,781
合計	49,952	201	9,010	38,687	4,965,458	2,879,201	4,997	594,541	244,546	812,337	6,271	402,712	45,343	59,299	237,697	782,680	441,198	19,832	215,328	514,943	465,929	12,790,162

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

・ 1992 年



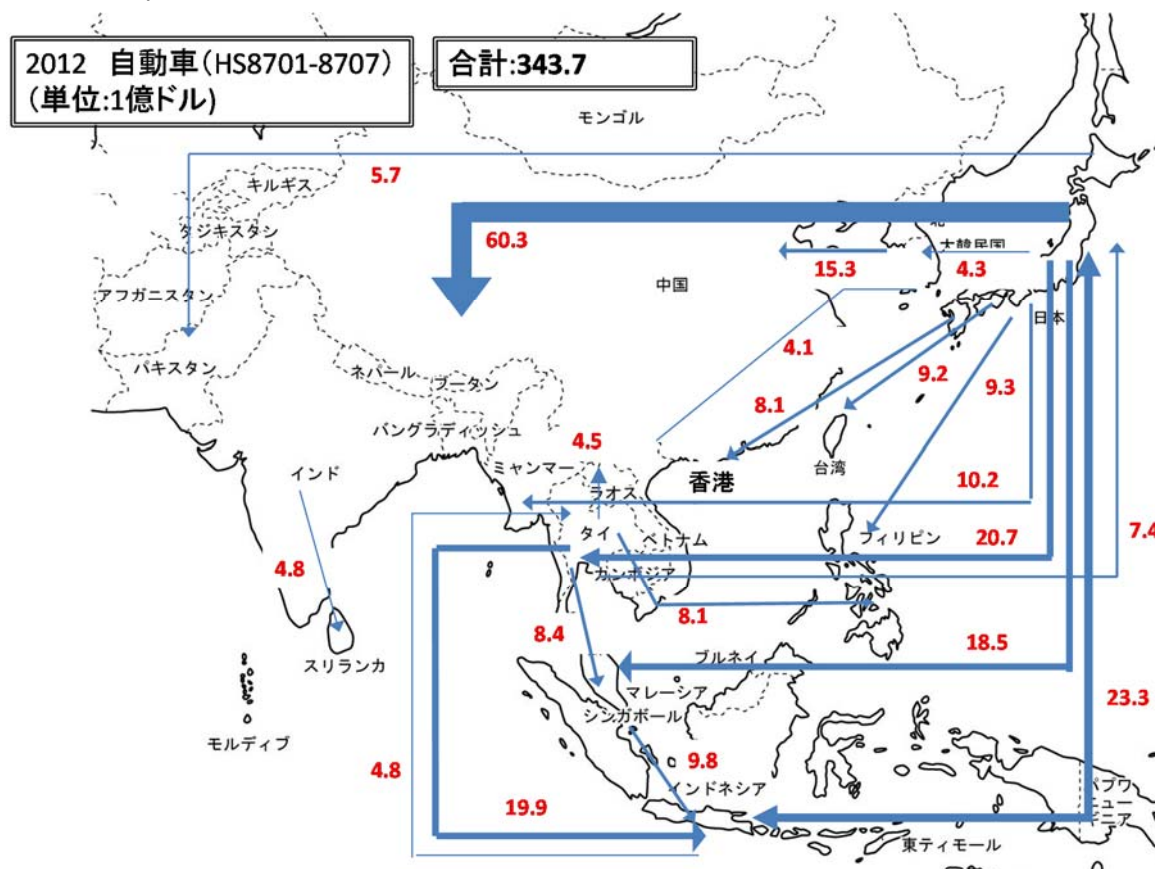
合計:94.1

(1992 年、自動車 (HS8701-8707)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	オース	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
バングラデシュ	0	0	0	0	38	0	0	7	809	1	0	0	0	5	0	0	1,354	0	11	0	0	2,226
中国	5,041	0	35	173	0	21,430	206	70	554	1,559	1,015	1,854	4,211	6,321	627	2,451	608	2,137	2,334	621	8	51,255
香港	37	0	0	3,350	2,219,856	0	94,646	284	388	2,988	0	1,278	13,804	409	10,025	24,159	27,265	26	12,799	138,663	0	2,549,978
マカオ	0	0	0	0	962	811	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,773
インド	5,369	664	0	0	0	95	0	0	263	80	0	3,834	0	5	10	29	541	36,299	99	0	0	47,309
インドネシア	495	0	0	0	0	264	0	0	0	788	0	1,647	0	15	10	4	896	327	0	4,781	0	9,226
日本	33,319	2,249	72,910	111,569	775,959	1,571,739	39,589	5,620	182,807	0	11,311	431,667	36,395	360,279	443,162	73,016	389,673	90,638	1,017,362	72,896	578,880	6,301,039
マレーシア	4	0	2,253	460	33	1,065	0	22	178	49	0	0	23	696	95	0	17,943	13	108	19	0	22,971
ミャンマー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	19
韓国	246	0	1,045	0	12,445	11,809	1,745	43	565	6,947	0	2,342	4,038	64,991	16,743	0	11,789	628	37,212	6,901	59,034	238,522
シンガポール	506	0	20,340	20,534	1,602	21,987	0	989	0	1,427	68	41,409	5,623	544	1,506	43	0	1,382	19,573	7,046	161	144,741
スリランカ	8	0	0	0	2	0	0	7	0	18	0	51	0	0	0	0	0	0	99	31	0	216
タイ	0	0	35	2,290	1,573	1,227	0	11	0	404	5,048	346	3	5	51	0	6,272	0	0	0	331	17,596
台湾	0	0	0	0	0	16,581	0	0	10	1,027	17	175	0	0	13	18	113	174	121	456	0	18,705
合計	45,026	2,913	96,618	138,375	3,012,471	1,647,009	136,186	7,051	185,595	15,299	17,469	484,603	64,096	433,271	472,242	99,721	456,463	131,623	1,089,718	231,746	638,083	9,405,576

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年



アジア各国からの輸出額

(2012 年、自動車 (HS8701-8707)、単位 : 1,000 ドル)

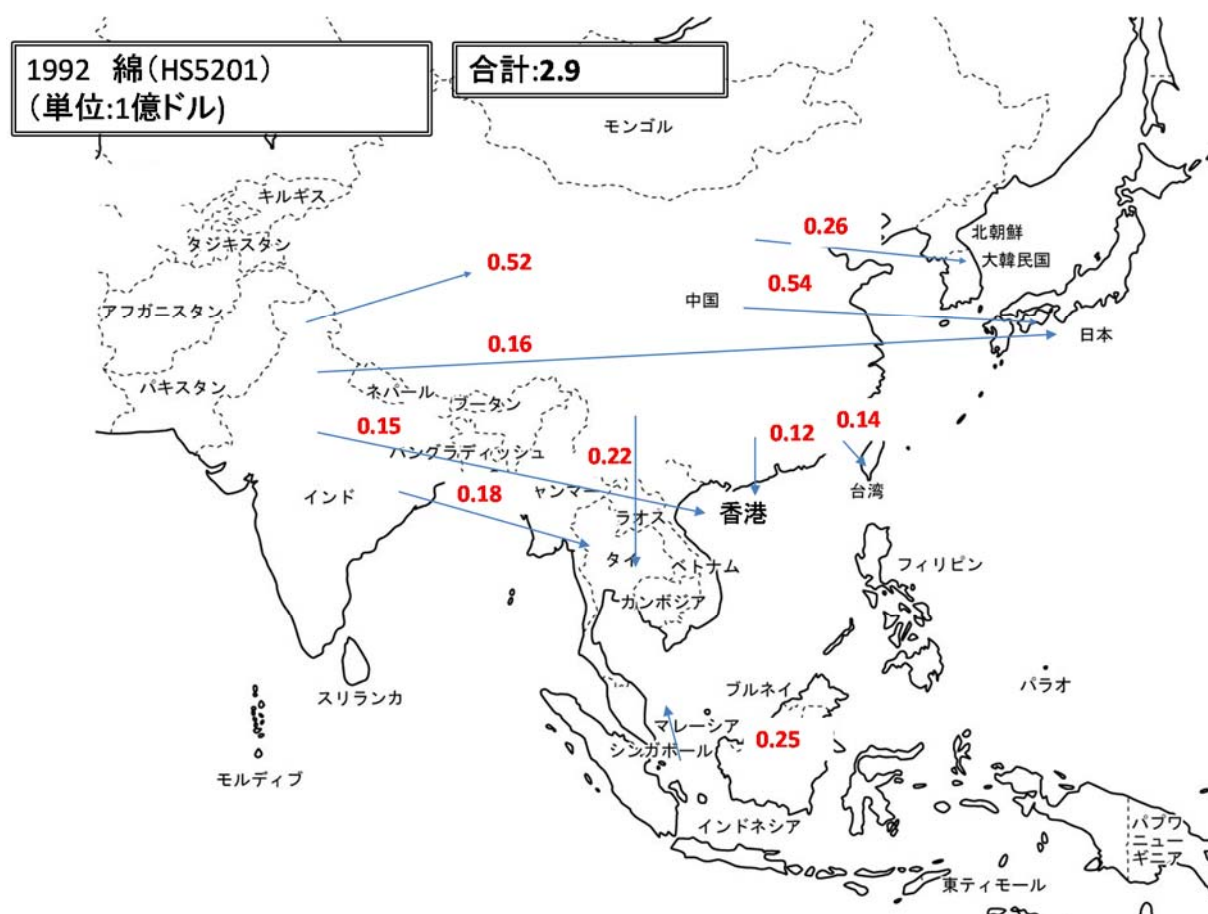
	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	0	0	0	68	0	0	0	1,838	8	0	0	0	3,357	1	0	0	0	5,272
カンボジア	0	0	0	0	202	0	0	6	0	0	1,544	154	0	0	5	97	18	0	7,308	8,362	0	17,696
中国	65,621	47	17,642	27,971	0	98,723	9,223	53,857	173,191	19,328	104,286	181,704	328,865	75,088	200,761	17,040	39,951	63,625	270,882	254,349	9,011	2,011,177
香港	63	0	402	7,169	145,452	0	374,229	120	52,563	3,860	333	4,783	3,201	654	13,920	647	30,441	265	59,171	229,069	0	926,342
インド	230,979	19,559	6,474	4,052	23,612	163	49	0	86,552	6,309	5,125	53,325	14,733	13	46,139	1,676	351,427	478,027	68,451	41,183	7,163	1,445,012
インドネシア	2,763	0	16,263	12	446	828	0	157	0	198,194	3,644	172,947	0	3,201	335,652	289	42,527	1,174	477,402	5,738	10,812	1,272,050
日本	149,106	2,372	84,845	14,492	6,028,863	805,658	32,351	37,466	2,327,380	0	77,890	1,847,198	1,016,184	574,320	930,498	427,772	318,430	218,680	2,072,322	140,723	923,776	18,030,332
マレーシア	408	0	6,530	184	8,740	9,567	0	371	74,293	1,298	0	0	1,288	95	2,781	52	35,459	16,946	112,432	1,717	2,436	274,598
パキスタン	1,767	0	0	0	6	0	0	0	37	20	0	146	0	0	0	2	0	1,177	41	0	0	3,197
フィリピン	0	0	0	0	0	32	95	0	1,051	14,667	3,030	0	5,308	0	1,089	0	110	88	0	25,630	3,851	54,962
韓国	15,849	4,179	76,043	100,714	1,533,211	33,197	7,180	6,267	201,649	30,344	137,608	298,493	43,430	13,084	388,044	0	52,670	41,508	138,382	412,463	13,877	3,548,171
シンガポール	4,054	0	26,410	6,494	3,922	10,977	125	1,116	983,855	3,986	0	102,098	44,785	283	4,750	420	0	964	50,333	4,452	28	1,249,053
スリランカ	0	0	0	0	0	107	0	958	1,973	178	0	398	14	0	0	0	146	0	227	0	0	4,001
タイ	11,794	4,093	69,005	129,103	75,759	8,653	0	26,003	1,993,768	737,236	449,880	839,002	86,627	10,777	810,913	2,011	57,772	70,384	0	73,568	957	5,457,302
ベトナム	0	0	0	3,400	0	1,080	0	0	5	365	4,230	310	160	0	64	12,271	809	3,378	149	0	57	26,278
台湾	5	0	94	1,615	966	440	0	5	68	13,473	18	1,135	113	0	3,843	5,543	151	0	16,591	4,814	0	48,874
合計	482,409	30,249	303,708	295,206	7,821,212	969,485	423,158	127,466	5,910,001	1,017,622	784,558	3,508,838	1,539,409	678,624	2,737,361	467,930	933,247	896,129	3,299,300	1,180,289	968,118	34,374,317

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

⑪綿

・ 1992 年



アジア各国からの輸出額

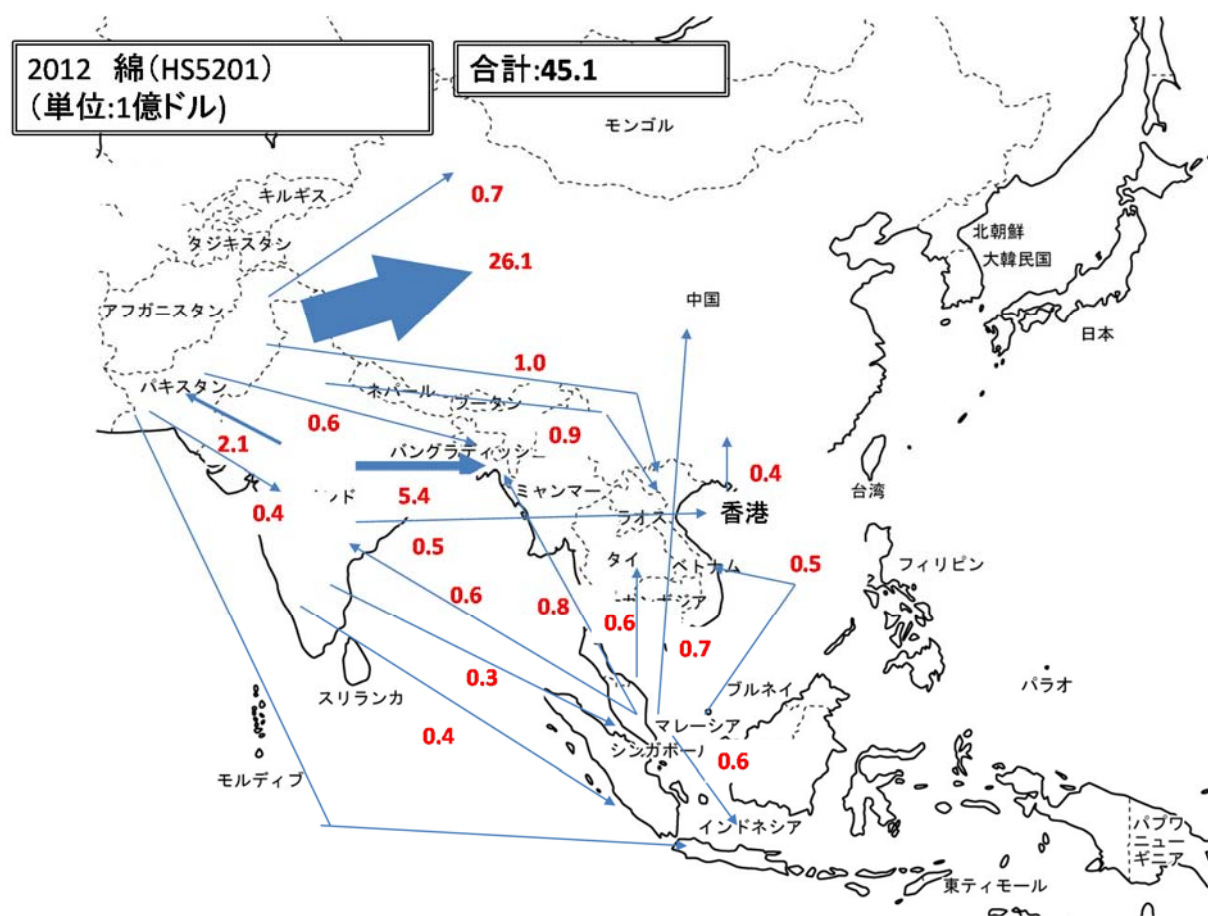
(1992 年、綿 (HS5201)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
バングラデシュ	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
中国	0	0	0	0	12,386	165	822	51,976	54,039	288	0	489	978	26,253	3,180	0	22,164	906	13,769	187,414
香港	0	0	0	0	9,650	0	41	4,890	0	0	389	0	146	0	48	538	69	0	12	15,782
マカオ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
インド	814	0	0	0	15,087	0	0	8,598	16,275	631	0	0	166	131	907	864	18,074	0	0	61,548
インドネシア	0	0	0	0	700	0	18	0	105	13	0	0	73	46	0	0	0	0	0	956
日本	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	504	521
マレーシア	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	144	148
韓国	0	0	0	55	4	0	0	459	293	0	0	0	0	0	0	0	0	56	124	991
シンガポール	0	0	0	0	0	0	0	0	24,912	117	0	0	0	0	0	0	327	22	0	25,378
タイ	0	0	14	0	0	0	0	0	1,256	0	0	0	0	0	173	0	0	2	0	1,445
台湾	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	814	4	14	9,705	28,177	205	840	65,923	71,996	25,842	506	489	1,364	26,431	4,308	1,402	40,651	987	14,553	294,210

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年



アジア各国からの輸出額

(2012 年、綿 (HS5201)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
中国	9,939	0	0	0	6,944	994	945	789	0	1,081	0	1,979	128	4,257	337	0	631	1,485	0	29,508
香港	0	0	0	41,027	0	163	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,685	0	43,874
インド	542,878	0	84	2,605,008	46,197	0	42,814	4,458	0	32,438	1,085	205,441	0	1,589	0	0	18,701	100,083	31,139	3,631,917
インドネシア	0	0	0	0	0	246	0	247	0	15	0	0	0	0	0	267	522	0	0	1,298
日本	0	0	0	58	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62
マレーシア	86,503	0	0	65,351	1,779	36,988	97,001	308	0	0	0	19,411	0	8,569	0	435	64,478	49,981	0	430,806
パキスタン	55,721	0	0	67,415	716	63,713	58,729	0	0	3,472	0	0	411	0	0	0	21,084	85,853	13,662	370,775
フィリピン	0	0	0	0	17	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
韓国	0	0	0	0	198	0	131	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	108	0	437
シンガポール	0	1	0	45	0	0	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63
スリランカ	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29
タイ	0	0	0	633	6	0	1	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	651
ベトナム	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	289	0	0	289
台湾	0	0	0	122	0	0	147	0	0	0	0	0	0	359	0	0	0	120	0	748
合計	695,041	1	84	2,779,659	55,861	102,134	199,811	5,807	6	37,009	1,085	226,832	539	14,774	337	702	105,705	240,315	44,801	4,510,501

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

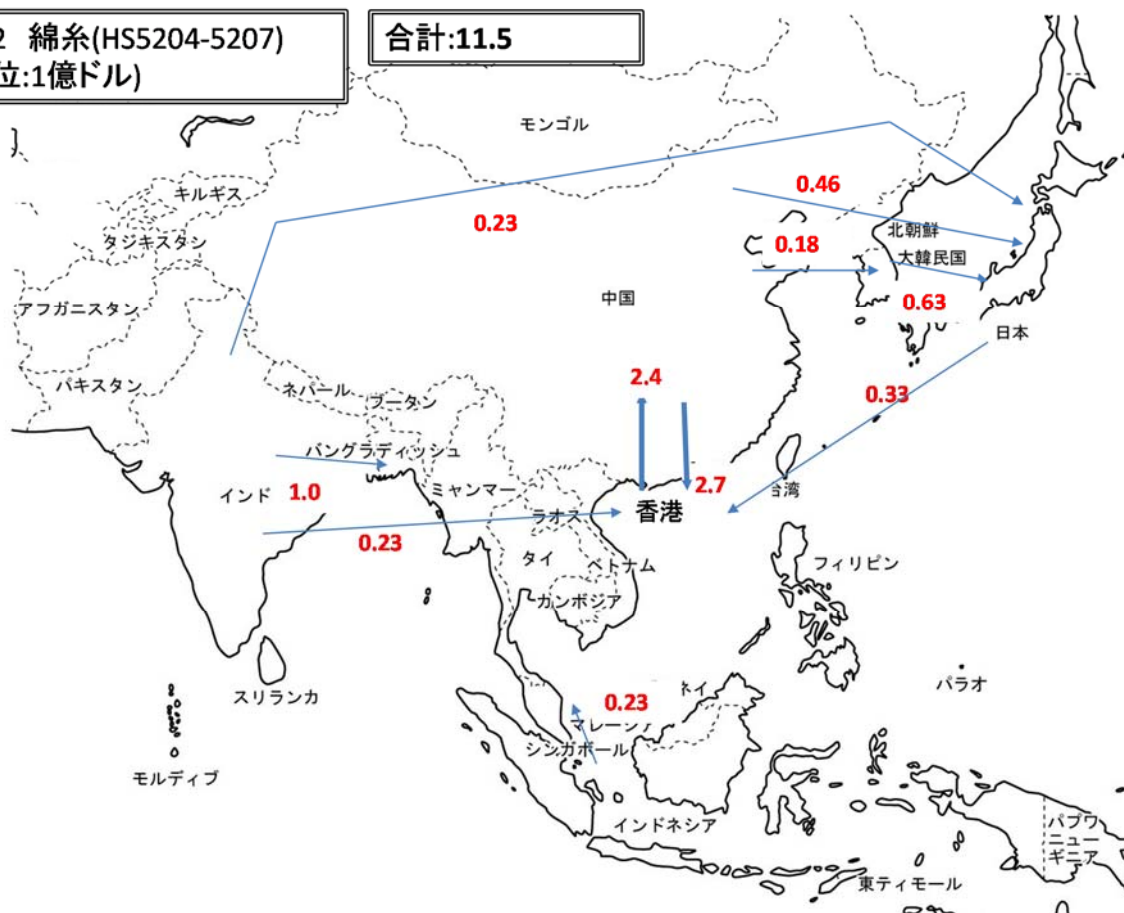
(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

⑫綿糸

・1992 年

1992 綿糸(HS5204-5207)
(単位:1億ドル)

合計:11.5



アジア各国からの輸出額

(1992 年、綿糸 (HS5204-5207)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
バングラデシュ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中国	5	0	0	0	267,038	3,240	9	0	46,222	0	4,174	15,108	3	123	18,652	5,358	305	4,520	755	0	365,514
香港	444	0	0	236,969	0	10,688	6,336	2,195	1,687	0	11,829	415	16	3,841	4,111	3,987	5,002	9,082	324	14,561	311,456
マカオ	0	0	0	6,023	1,096	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	7,133
インド	95,734	6	19	149	22,750	0	0	1,604	23,175	0	7,298	0	19	1,060	15,532	7,049	6,408	2,513	670	7,847	191,832
インドネシア	0	0	0	113	16,728	0	0	0	16,320	0	7,166	0	98	158	560	15,844	48	6	0	7,482	64,522
日本	0	0	0	4,476	33,254	12	0	120	0	0	2,368	0	0	49	2,156	999	60	3,684	25	3,400	50,604
マレーシア	0	0	5	0	6,247	0	144	50	101	0	0	51	5	0	12	797	3	156	0	0	7,569
韓国	91	0	0	1,207	12,964	52	0	1,182	63,849	0	53	0	0	2,138	0	733	4,302	1,537	0	2,136	90,245
シンガポール	595	0	75	0	799	1	1	0	364	0	23,275	19	13	189	17	0	190	215	9	18	25,780
スリランカ	0	0	0	0	23	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
タイ	3	0	1	2	5,774	0	0	0	114	181	114	77	0	0	0	37	0	0	0	257	6,558
台湾	190	0	0	0	17,177	110	0	3,197	1,889	67	478	0	14	1,130	452	863	1,047	426	428	0	27,468
合計	97,063	6	99	248,938	383,849	14,104	6,489	8,348	153,725	248	56,756	15,671	167	8,687	41,491	35,668	17,365	22,109	2,224	35,700	1,148,708

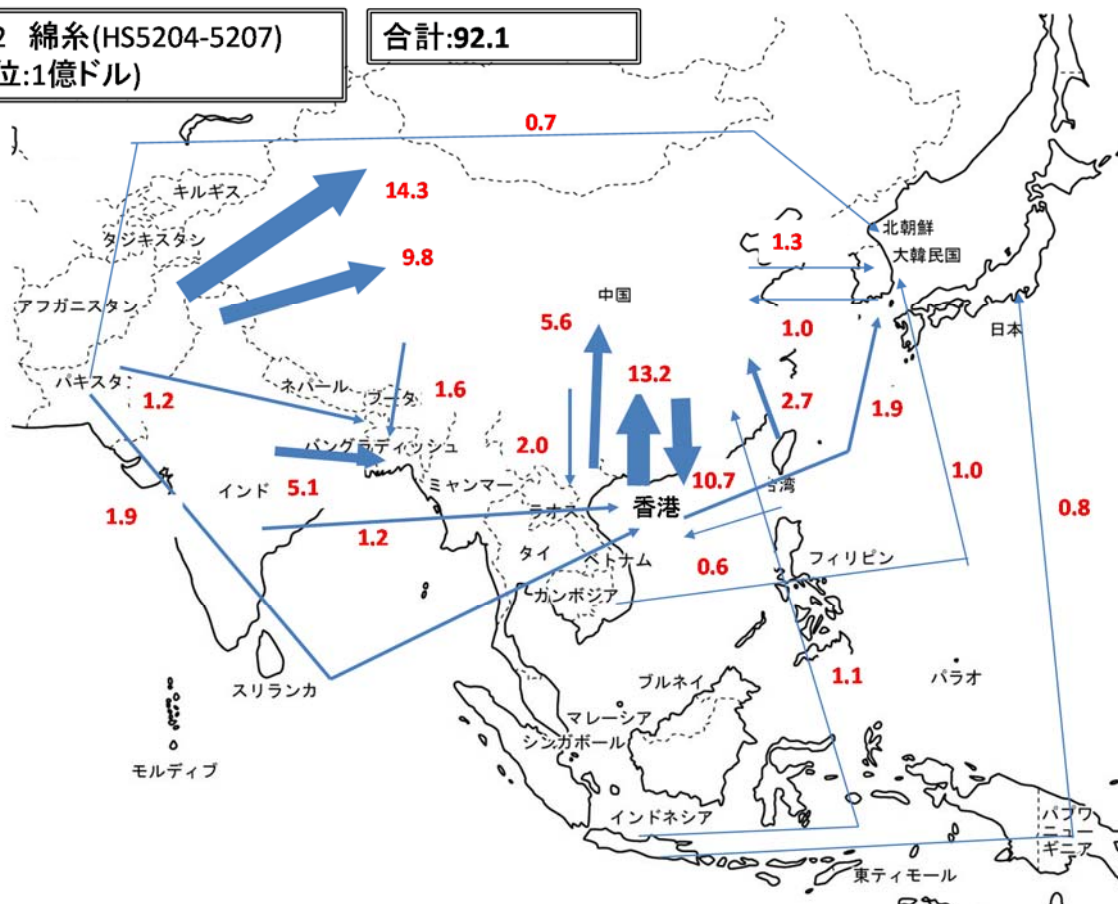
出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年

2012 綿糸(HS5204-5207)
(単位:1億ドル)

合計:92.1



アジア各国からの輸出額

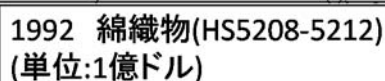
(2012 年、綿糸 (HS5204-5207)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	27	0	0	0	0	0	28
カンボジア	0	0	0	0	2	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	46
中国	157,318	0	7	9,570	0	1,065,147	2,293	32,822	35,875	42,705	135	52,718	46,554	7,163	19,647	133,673	10,423	26,921	33,562	198,204	8,057	1,882,795
香港	28,085	0	0	31,266	1,316,312	0	3,649	83	7,258	743	7	576	1	5	2,138	1,553	0	1,252	7,326	2,243	451	1,402,949
インド	505,230	4	0	2,118	980,345	120,442	231	0	26,305	44,908	0	31,903	12,459	34,331	21,286	191,902	663	58,982	10,648	38,731	33,582	2,114,069
インドネシア	21,140	0	1	187	107,062	21,520	0	1,125	0	77,638	0	9,475	0	567	12,460	42,557	41	5,231	3,599	1,220	3,275	307,098
日本	0	0	0	4	8,842	1,339	0	0	223	0	0	437	7	0	223	776	56	0	3,625	493	384	16,408
マレーシア	2,616	0	0	148	33,883	1,280	0	6	205	222	0	0	0	63	61	151	357	0	128	514	290	39,924
パキスタン	115,271	0	0	244	1,434,273	192,268	0	2,657	1,227	50,542	0	16,118	0	0	6,718	71,845	0	9,204	7,294	18,219	27,512	1,953,393
フィリピン	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	35
韓国	3,155	0	0	439	101,797	37,294	0	4,470	17,684	7,734	0	2,480	1	0	5,357	0	67	13,236	321	41,382	605	236,003
シンガポール	0	0	21	65	6	1,423	0	0	850	34	0	712	5	16	207	541	0	0	4	92	68	4,042
スリランカ	1	0	0	0	81	0	0	105	79	41	0	0	0	44	0	183	0	0	25	0	0	558
タイ	6,803	0	0	37	61,970	4,840	0	894	3,557	28,704	15	8,232	464	12	8,221	22,575	57	3,930	0	2,885	4	153,200
ベトナム	2,384	0	0	6,404	561,641	4,882	0	0	25,744	2,609	305	21,382	5	0	2,882	95,828	131	83	9,573	0	3,687	737,540
台湾	1,774	0	0	1,258	266,632	62,355	0	54	2,387	3,956	0	1,186	20	0	0	10,494	0	3,313	1,129	7,852	0	362,410
合計	843,777	4	28	51,739	4,872,847	1,512,831	6,173	42,215	121,393	258,836	462	145,200	59,516	42,201	79,227	572,079	11,798	122,155	77,322	311,813	77,881	9,210,498

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

・ 1992 年



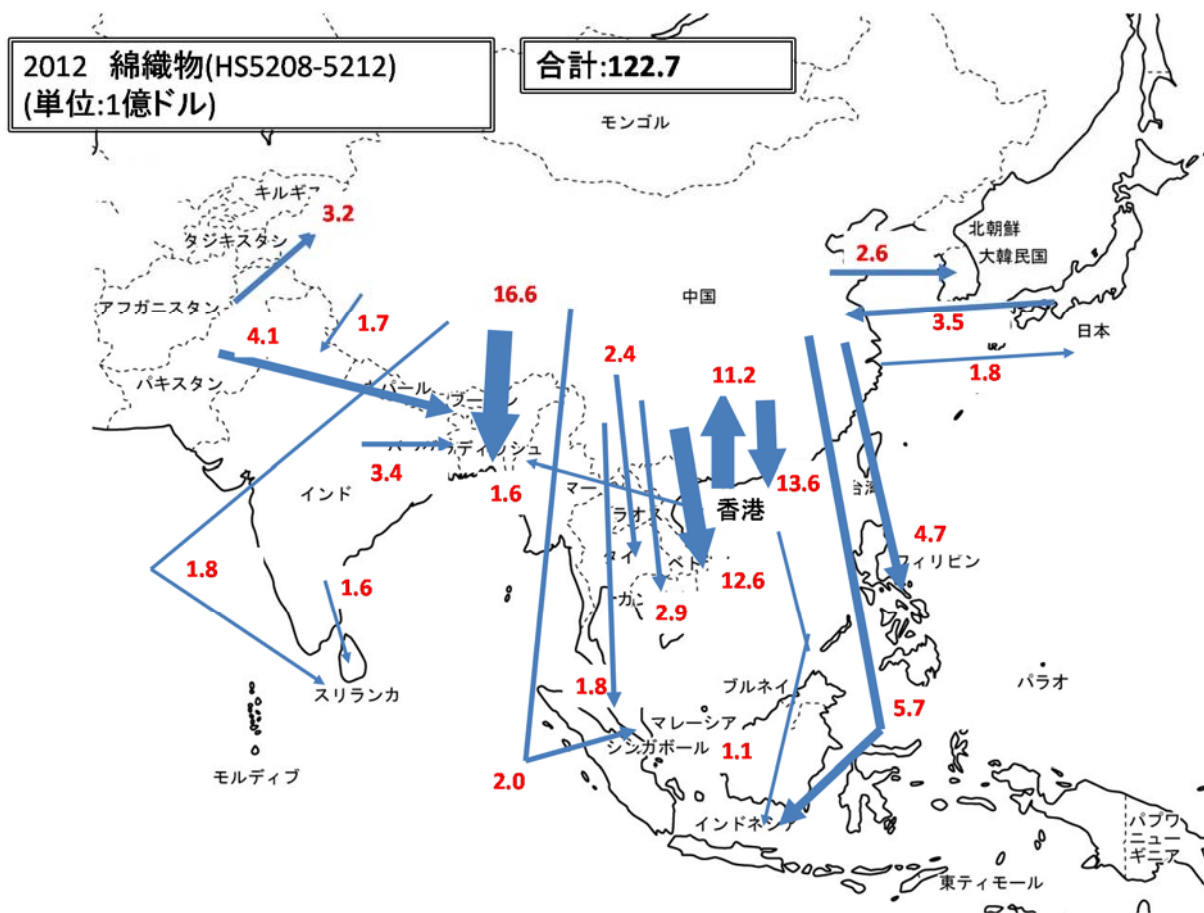
合計:48.0

(1992 年、綿織物(HS5208-5212)、単位: 1,000 ドル)

出典：「United Nations Comtrade Database」、「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

- 82 -

・ 2012 年



アジア各国からの輸出額

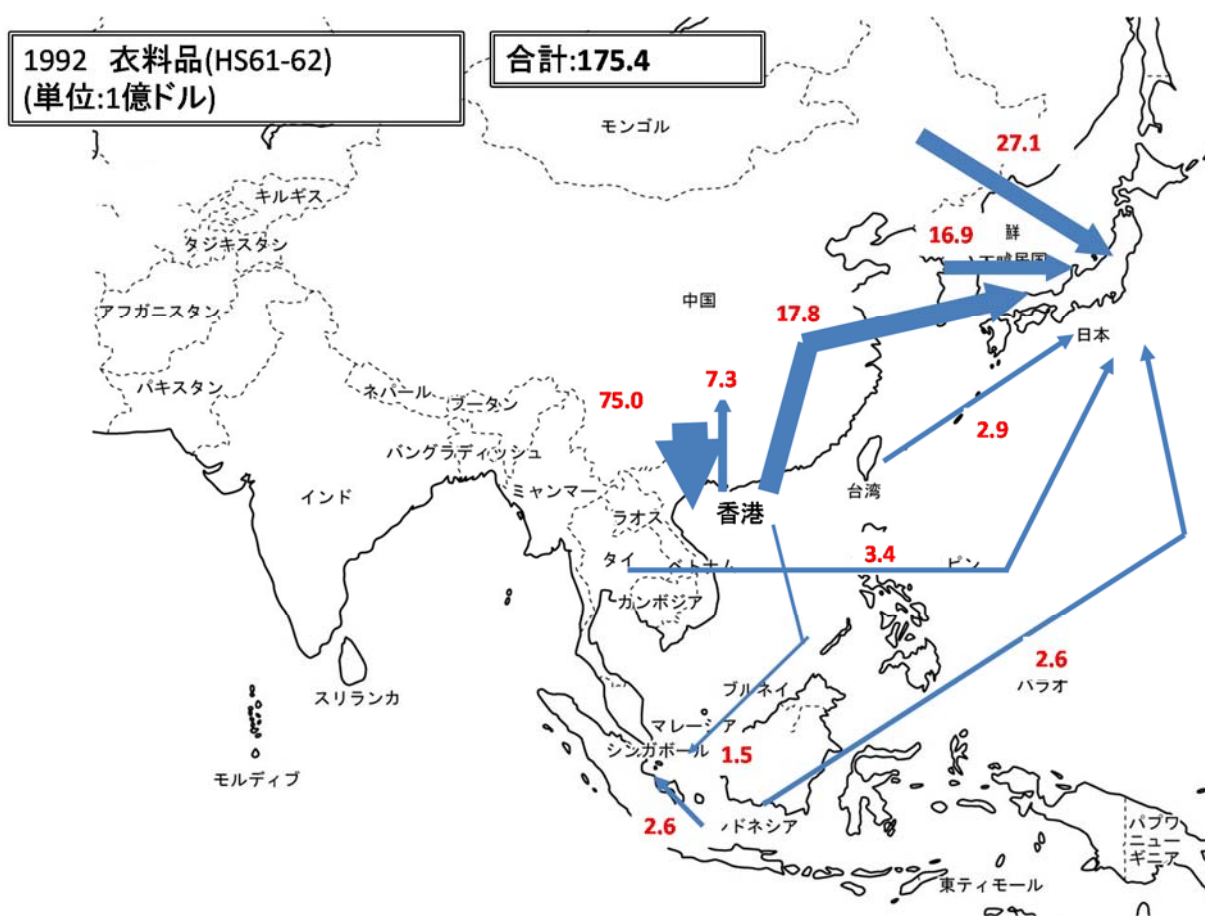
(2012 年、綿織物(HS5208-5212)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	76
カンボジア	0	0	0	173	143	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	47	377
中国	1,661,413	425	291,179	0	1,357,257	24,474	172,309	572,021	181,210	934	201,802	108,595	66,527	470,089	264,038	56,395	183,938	237,687	1,259,467	31,891	7,141,646
香港	160,289	24	76,418	1,120,052	0	3,759	16,174	109,933	1,817	281	12,347	6,275	3,267	32,555	899	2,119	33,958	12,855	106,995	222	1,700,239
インド	340,469	18	21,243	17,533	15,965	16	0	25,111	6,409	0	11,900	713	5,106	2,528	12,116	5,278	158,044	21,635	12,696	503	657,283
インドネシア	13,567	138	4,411	15,271	2,393	311	291	0	51,607	309	13,449	1,078	1,809	6,439	8,492	9,087	6,271	5,717	10,131	3,837	154,607
日本	24,327	0	1,436	351,853	30,604	905	1,236	10,565	0	490	22,421	6,676	1,393	0	4,886	7,477	2,037	3,280	10,405	99,682	585,792
マレーシア	16,216	194	1,525	2,937	3,160	8	689	18,246	8,118	85	0	3,803	3	89	197	2,618	776	1,326	17,977	129	78,095
パキスタン	407,244	4	30,509	320,179	30,492	114	14,854	24,046	25,680	53	5,538	1,393	0	4,132	72,041	1,685	89,876	8,704	35,194	310	1,072,047
フィリピン	0	2	483	105	56	58	0	479	2	0	0	0	0	0	244	8	70	0	1,455	99	3,060
韓国	14,530	0	5,418	89,019	50,107	0	3,980	37,569	5,731	0	1,015	6,652	1,627	2,730	0	149	4,964	2,096	54,152	1,109	280,847
シンガポール	4,987	1,053	1,008	1,065	1,672	0	236	11,526	68	0	7,798	87	8	163	47	0	449	359	7,218	19	37,764
スリランカ	25,233	2	102	578	521	0	2,147	789	9	0	0	0	1,699	31	22	0	0	54	124	44	31,354
タイ	49,769	14	18,215	12,287	11,420	10	1,740	5,619	14,982	12,139	3,312	57,814	3,006	8,173	5,914	25,517	8,311	0	40,224	85	278,550
ベトナム	4,264	0	5,453	2,583	759	0	0	2,143	209	1,452	223	784	0	6	16,136	1	352	257	0	0	34,622
台湾	5,869	0	15,528	44,706	36,717	259	1,904	16,590	5,370	264	3,688	44	2,196	19,042	173	166	5,385	7,245	50,306	0	215,453
合計	2,728,177	1,873	472,929	1,978,409	1,541,264	29,915	215,559	834,637	301,212	16,007	283,493	193,914	85,349	550,863	387,795	105,065	495,671	308,341	1,695,636	45,705	12,271,814

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

⑭衣料品
・ 1992 年



アジア各国からの輸出額

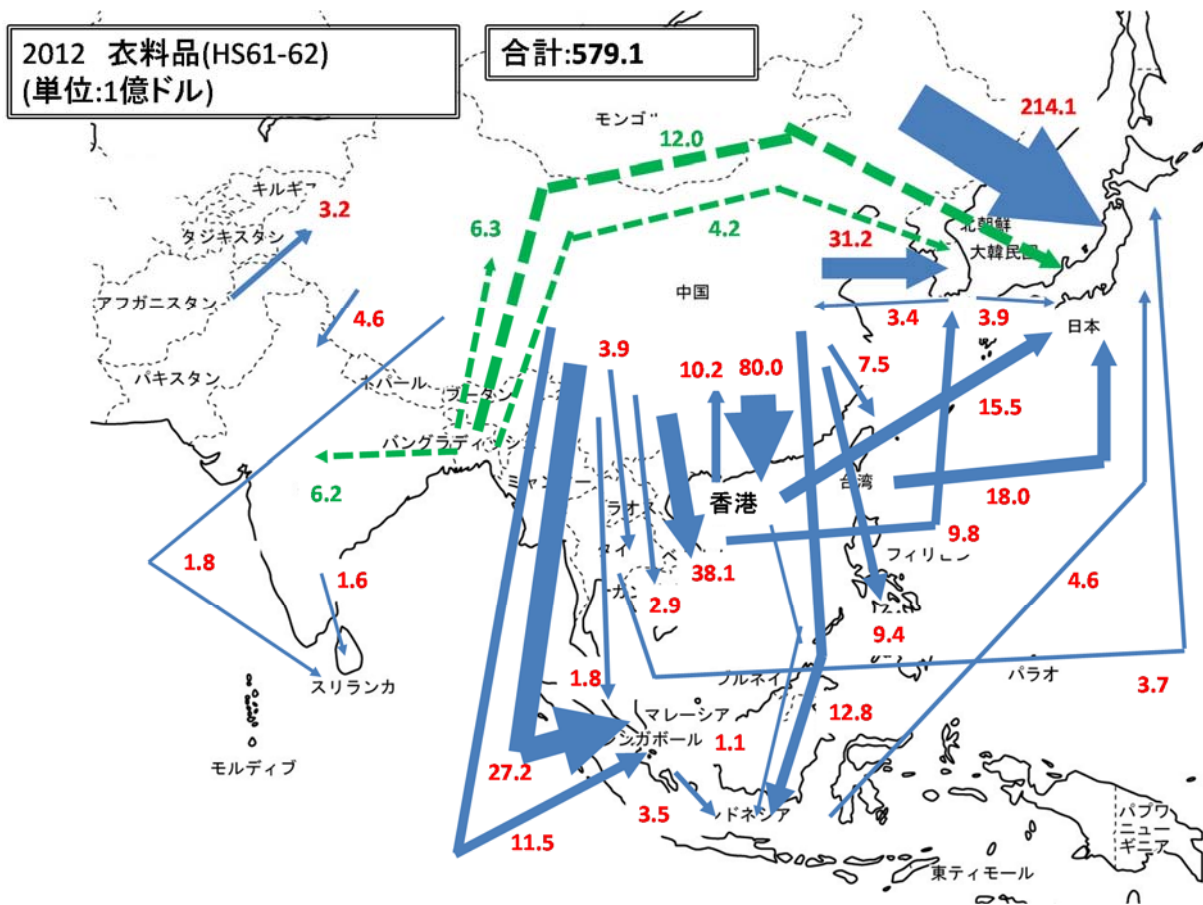
(1992 年、衣料品 (HS61-62)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
バングラデシュ	0	0	0	0	250	3,286	0	0	0	1,453	43	0	0	114	13	758	3,639	0	19	8	445,865	10,029
ブルネイ	0	0	0	0	0	143	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	627	0	0	0	0	770
中国	346	1	19	0	0	7,499,216	91,875	468	1,255	2,706,253	197	2,164	318	292	3,319	69,974	54,839	1,602	1,661	467	624,659	10,434,890
香港	1,288	0	1,313	58	726,897	0	7,709	249	11,154	1,783,551	38	28,026	113	127	21,111	41,099	153,403	4,432	14,058	1,714	107,266,869	2,903,626
マカオ	0	0	0	0	11,746	19,635	0	0	19,523	23	16	15	0	27	109	572	0	0	0	0	8730,988	60,396
インド	486	0	22	43	100	7,173	0	0	310	95,478	0	2,578	0	27	57	2,330	12,960	884	92	66	1,890,55	124,496
インドネシア	285	0	0	0	23	12,227	0	56	0	263,110	0	22,571	40	27	8,595	24,515	256,897	274	90	6,632	4515,669	589,855
日本	0	2	29	1,166	50,276	83,238	208	3	1,059	0	0	907	3	7	887	25,515	12,869	1,826	2,765	1,663	83979,502	266,402
マレーシア	0	0	2,876	175	149	17,692	48	14	287	26,261	0	0	11	0	3,535	1,304	133,937	469	1,894	5	1156,994	189,813
ミャンマー	0	0	0	0	0	16	0	0	0	28	0	5	0	0	0	0	3,915	0	16	0	2,123	3,982
韓国	3,191	0	0	0	8,364	25,857	38	128	3,580	1,693,130	0	931	144	471	2,708	0	4,798	3,384	60	1,619	42457,366	1,790,859
シンガポール	439	0	6,409	532	1,000	12,859	0	462	0	34,375	20	34,240	2,640	36	585	284	0	1,612	454	159	2766,652	98,872
スリランカ	21	0	0	0	0	961	0	11	0	12,170	0	583	0	2	0	6,919	332	0	24	0	17,341	21,040
タイ	550	0	2,357	239	677	45,875	315	98	100	340,133	1,746	7,948	6,657	116	14,117	4,721	62,855	649	0	178	39049,627	528,380
台湾	3,811	1	192	16	40	120,416	2,199	392	12,739	288,057	384	10,089	13	116	13,486	1,013	35,946	4,702	4,724	4,618	0	502,957
合計	10,415	4	13,217	2,227	799,521	7,848,597	102,393	1,881	30,484	7,263,523	2,451	110,059	9,953	1,334	68,440	178,541	737,588	19,834	25,856	17,130	292,924	17,536,370

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている、香港の輸出額は 1993 年のものを使用している

・ 2012 年



アジア各国からの輸出額

(2012 年、衣料品 (HS61-62)、単位 : 1,000 ドル)

	バングラデシュ	ブータン	ブルネイ	カンボジア	中国	香港	マカオ	インド	インドネシア	日本	ラオス	マレーシア	ミャンマー	パキスタン	フィリピン	韓国	シンガポール	スリランカ	タイ	ベトナム	台湾	合計
ブルネイ	0	0	0	0	0	2,422	0	0	0	3	0	358	2	0	0	24	1,238	0	0	1	3	4,053
カンボジア	0	0	0	0	77,453	23,866	0	1,915	888	141,991	4	10,841	0	156	1,613	50,546	13,359	18	4,609	465	31,506	359,230
中国	114,622	1,110	67,674	126,893	0	8,004,894	145,172	458,801	1,284,144	21,406,217	8,889	2,719,117	15,177	96,621	944,133	3,116,468	1,151,296	101,492	385,122	3,806,494	746,887	44,701,223
香港	36,907	0	1,171	62,494	1,024,022	0	177,731	38,088	98,534	1,549,690	517	75,333	2,184	1,251	60,638	315,237	261,704	24,300	94,877	60,952	49,611	3,935,241
マカオ	0	0	0	0	3,292	25,372	0	0	19	1,099	0	60	0	0	21	109	1	0	2	3	3,126	33,103
インド	28,587	1	232	396	54,084	59,677	7	0	5,598	222,162	14	76,429	4,774	1,534	2,581	29,505	49,075	51,597	10,692	533	20,503	617,981
インドネシア	270	0	2,292	906	74,918	37,258	46	5,341	0	462,436	37	89,890	124	638	8,400	210,784	66,031	4,173	10,209	3,464	54,879	1,032,095
日本	65	0	9	36	70,360	99,189	971	133	1,538	0	35	11,217	201	46	1,188	47,294	13,517	11	22,717	6,178	68,336	343,041
マレーシア	186	0	7,108	3,096	14,303	23,669	20	1,968	18,804	83,847	3	0	199	101	2,932	5,878	72,276	1,375	13,208	2,902	7,861	259,739
パキスタン	2,335	0	12	0	11,834	6,462	0	2,869	1,238	10,953	0	9,517	23	0	1,369	3,514	5,982	2,360	679	127	2,199	61,472
フィリピン	218	0	87	7	12,634	11,692	60	1,129	1,695	136,185	0	4,496	26	11	0	40,661	9,399	7	6,409	659	10,367	235,741
韓国	2,996	0	39	19,931	337,049	43,146	291	1,641	86,789	392,334	178	6,014	26,212	309	15,016	0	11,461	723	7,083	193,855	8,525	1,153,590
シンガポール	6,301	1	11,433	1,032	9,953	26,551	994	5,822	351,425	12,310	6	184,989	1,610	975	9,982	7,133	0	1,532	25,804	17,159	227	675,038
スリランカ	677	0	3	22	15,026	27,197	0	39,329	3,307	27,147	4	7,981	0	863	3,402	13,601	9,313	0	3,286	1,204	5,525	157,889
タイ	1,907	84	2,494	16,991	50,869	53,835	113	5,376	8,084	370,906	9,021	30,999	28,657	4,557	19,078	37,098	45,105	5,615	0	10,383	41,974	743,146
ベトナム	101	0	0	2,957	194,435	87,549	15	2,770	7,418	1,798,480	555	26,016	190	1,915	10,149	980,264	30,833	492	11,554	0	205,745	3,361,438
台湾	3,098	0	43	15,576	45,812	43,368	647	1,324	12,673	27,968	67	7,181	2,166	131	4,110	3,849	7,691	2,847	7,218	48,122	0	233,890
合計	198,272	1,195	92,597	250,340	1,996,043	8,576,146	326,067	566,306	1,882,153	26,843,727	19,332	3,260,436	81,545	109,108	1,084,613	4,861,963	1,748,281	196,542	603,469	4,152,501	1,257,274	57,907,910

【参考】

バングラデシュ	0	99	2,724	632,751	266,116	387	620,952	59,089	1,204,596	0	106,926	0	60,513	9,927	419,662	161,674	34,444	99,532	38,712	3,098,087	6,816,190
---------	---	----	-------	---------	---------	-----	---------	--------	-----------	---	---------	---	--------	-------	---------	---------	--------	--------	--------	-----------	-----------

出典 : 「United Nations Comtrade Database」、 「Bureau of Foreign Trade of Taiwan」

(注) 台湾への輸出額は CIF で計算されている

3-1-2 アジア域内の日本船社のシェアの現状

ここでは、「世界のコンテナ輸送と就航状況 2013 年版」（日本郵船調査グループ編）による東アジア域内航路の配船一覧（「MDS Transport データ（2013 年 6 月末）」を集計したもの）を用いて、日本船社のアジア圏におけるシェアの現状を整理する。

表①の東南アジア域内航路では、アライアンスパートナーも含めた日系の船社のシェアが 8%となっており、一方で、マースク（デンマーク）が 13%で 1 位、MSC（スイス）が 2 位、APL（アメリカ）が 3 位とアジア圏以外の船社が上位を独占している。

また、表②の北東アジア域内航路では、日系の船社のシェアが 0.5%となっている。

表① 東南アジア域内航路 配船一覧（網掛けが日系船社）

表① 東南アジア域内航路 配船 見（網掛けが日系船社）							
順位	アライアンスパートナー／オペレーター	a: ループ数	b: 隻数	c: 船腹量TEU	d: c/b平均船型	e: cのシェア	
1	MCC Transport	デンマーク	9	13	21,916	1,686	13%
2	MSC	スイス	8	8	16,763	2,095	10%
3	APL	アメリカ	12	14	12,304	879	7%
4	Samudera	シンガポール	8	9	11,570	1,286	7%
5	RCL	タイ	5	7	11,250	1,607	7%
6	Evergreen	台湾	5	7	9,620	1,374	6%
7	CMA CGM	フランス	4	5	7,080	1,416	4%
8	APL/RCL		2	5	5,742	1,148	3%
9	OOCL	香港	3	4	5,420	1,355	3%
10	PDZ Lines	マレーシア	4	7	4,537	648	3%
...	...	...	...	...	...	...	...
14	K Line/Wan Hai		1	2	3,410	1,705	2%
15	K Line		1	2	3,400	1,700	2%
17	NYK		1	2	3,010	1,505	2%
23	MOL		1	1	1,812	1,812	1%
26	MOL/RCL		1	2	1,644	822	1%
36	Bien Dong/MOL		1	1	1,016	1,016	1%
...	...	...	...	...	...	...	...
合計		106	145	169,254	1,167	100%	
日系		6	10	14,292	1,429	8%	

出典：「世界のコンテナ輸送と就航状況 2013 年版」（日本郵船調査グループ編）

（注）邦船三社は基幹航路の母船にアジア域内貨物を載せることがあるため、貨物ベースで見れば、邦船三社の積取比率は配船船腹量に比べて高い可能性がある。

表② 北東アジア域内航路 配船一覧（網掛けが日系船社）

順位	アライアンスパートナー／オペレーター		a: ループ数	b: 隻数	c: 船腹量TEU	d: c/b平均船型	e: cのシェア
1	SITC	香港	14	24	22,848	952	9%
2	Evergreen	台湾	6	10	16,124	1,612	6%
3	CMA CGM/FESCO		2	5	12,456	2,491	5%
4	Sinotrans	中国	10	13	11,518	886	5%
5	Namsung	韓国	9	13	9,656	743	4%
6	GOTO Shipping	中国	3	4	7,736	1,934	3%
7	Shanghai Panasia Shippin	中国	7	11	7,504	682	3%
8	COSCO	中国	8	8	7,447	931	3%
9	Hanjin	韓国	4	4	6,992	1,748	3%
10	Sinokor	韓国	9	11	6,988	635	3%
...	...	...	...	...	...	...	...
47	NYK		1	1	1,155	1,155	0%
...	...	...	...	...	...	...	...
合計			202	272	253,526	932	100%
日系			1	1	1,155	1,155	0.5%

出典：「世界のコンテナ輸送と就航状況 2013 年版」（日本郵船調査グループ編）

（注）邦船三社は基幹航路の母船にアジア域内貨物を載せることがあるため、貨物ベースで見れば、邦船三社の積取比率は配船船腹量に比べて高い可能性がある。

表①の東南アジア域内航路や表②の北東アジア域内航路と比較してループ数の多い表③の北東アジア～東南アジア域内航路では、日系の船社のシェアは14%となっている。

表①～③を合計した東アジア域内航路では、エバーグリーン（台湾）が1位、マースク（デンマーク）が2位、Wan Hai が3位となっていて、日系の船社のシェアは9%となっている。

表③ 北東アジア～東南アジア航路 配船一覧（網掛けが日系船社）

順位	アライアンスパートナー／オペレーター	a: ループ数	b: 隻数	c: 船腹量TEU	d: c/b平均船型	e: cのシェア
1	Wan Hai 台湾	10	32	56,913	1,779	8%
2	Evergreen 台湾	12	28	54,776	1,956	8%
3	MCC Transport デンマーク	7	28	49,760	1,777	7%
4	OOCL 香港	6	13	44,273	3,406	6%
5	MOL	4	13	43,110	3,316	6%
6	APL アメリカ	6	14	33,570	2,398	5%
7	SITC 香港	7	23	24,185	1,052	3%
8	KMTC 韓国	3	10	21,607	2,161	3%
9	COSCO 中国	2	7	21,419	3,060	3%
10	K Line/NYK	2	8	21,348	2,669	3%
...	...	...	...	...	...	...
20	K Line/SITC	2	7	9,990	1,427	1%
21	NYK	3	8	9,402	1,175	1%
23	K Line/Wan Hai	2	6	8,018	1,336	1%
49	NYK/Siam Paetra	1	3	3,585	1,195	1%
62	NYK/RCL	1	1	1,114	1,114	0%
63	Gemadep/K Line	1	1	740	740	0%
...	...	...	...	...	...	...
合計		142	387	706,690	1,826	100%
日系		16	47	97,307	2,070	14%

出典：「世界のコンテナ輸送と就航状況 2013 年版」（日本郵船調査グループ編）

（注）邦船三社は基幹航路の母船にアジア域内貨物を載せることがあるため、貨物ベースで見れば、邦船三社の積取比率は配船船腹量に比べて高い可能性がある。

表④ 東アジア域内航路 配船一覧（＝①＋②＋③）（網掛けが日系船社）

順位	アライアンスパートナー／オペレーター	a: ループ数	b: 隻数	c: 船腹量TEU	d: c/b平均船型	e: cのシェア
1	Evergreen 台湾	23	45	80,520	1,789	7%
2	MCC Transport デンマーク	17	42	73,551	1,751	7%
3	Wan Hai 台湾	14	36	61,875	1,719	5%
4	OOCL 香港	9	17	49,693	2,923	4%
5	SITC 香港	21	47	47,033	1,001	4%
6	MOL	5	14	44,922	3,209	4%
7	APL アメリカ	8	16	34,589	2,162	3%
8	COSCO 中国	11	16	30,296	1,894	3%
9	MSC スイス	10	14	29,855	2,133	3%
10	KMTC 韓国	12	21	28,163	1,341	2%
...	...	...	...	...	...	...
13	K Line/NYK	2	8	21,348	2,669	2%
20	NYK	5	11	13,567	1,233	1%
25	K Line/Wan Hai	3	8	11,428	1,429	1%
72	NYK/Siam Paetra	1	3	3,585	1,195	0%
74	K Line	1	2	3,400	1,700	0%
103	MOL/RCL	1	2	1,644	822	0%
114	NYK/RCL	1	1	1,114	1,114	0%
118	Bien Dong/MOL	1	1	1,016	1,016	0%
123	Gemadep/K Line	1	1	740	740	0%
...	...	...	...	...	...	...
合計		450	804	1,129,470	1,405	100%
日系		21	51	102,764	2,015	9%

出典：「世界のコンテナ輸送と就航状況 2013 年版」（日本郵船調査グループ編）

（注）邦船三社は基幹航路の母船にアジア域内貨物を載せることがあるため、貨物ベースで見れば、邦船三社の積取比率は配船船腹量に比べて高い可能性がある。

3-2 アジア圏の国際物流に係る取組状況等・動向の把握

関係企業や国等のアジア物流に係る取組状況等（主要港湾・ルート等のインフラおよび制度等の状況を含む）をヒアリングや既存資料により整理・把握する。

3-2-1 ヒアリングによる取り組み状況等・動向の把握

（１）目的

物流関係者へのヒアリングを実施し、物流の現状や海外事業展開にあたっての様々な課題、データ利用の現状、今後活用したいデータ等に関する情報の収集を行う。

（２）ヒアリング対象

１）ヒアリングⅠ（（１）の目的全般に関するヒアリング）

- ①荷主企業　： ２社
- ②物流事業者： ３社

２）ヒアリングⅡ（データベースに関して特化したヒアリング）

- ①荷主企業　： ４社
- ②物流事業者： ３社
- ③海事検定者： １社
- ④行政　　　： １社

(3) ヒアリング項目

1) ヒアリング I の項目

①ASEAN 等アジア圏への進出の経緯と事業概要

- ・ 以下の内容について教えてください。
 - ・ 進出国、工場、主要拠点、主要な生産品目
 - ・ 進出国への進出理由

②物流情報に関するヒアリング

i. 良く利用される情報（定性、定量）

- ・ データ名称、利用目的、集計内容、提供媒体、利用に際しての課題

ii. 今後活用したい情報・整備して欲しい情報（定性、定量）

③物流の概要

i. 荷動きの概要

- ・ 進出国別に原材料や部品は主にどの方面（欧州、北米、中南米、アジア圏※、オセアニア）から調達しているか、また、製品は主にどの方面に納品しているか

ii. 進出国の物流ルートの概要

- ・ i の荷動きの主な物流ルート（都市間、港湾間）、輸送機関、リードタイム、コスト、利用している物流事業者、調達物流 or 納品物流）

iii. 進出国の物流ルートの課題と対応

- a. 交通機関の状況：運行頻度や遅延の状況、キャパシティ、道路交通規制や交通渋滞
- b. インフラの状況：物流インフラの課題（規模、導入機器等）
- c. 通関、検数・検量：

通関：通関時間や法制度、手続き、慣習に関する現状と課題

関税金額の修正手続きによるペナルティ、原産地証明書の発行手続きによる遅延、通い箱の再輸入品としての識別

検数・検量：検数・検量時間、屋根付き上屋の整備、トラクターやトレーラーの導入、処理能力

その他：国境での貨物積み替え時間、上屋等の規模、荷役機器の導入、非居住者在庫制度、保税地域制度

d. 輸送品質：

- ・ 荷崩れや擦れなど貨物事故の現状と課題、貨物事故防止に向けた取組み
- ・ 温度・湿度管理の現状と課題
- ・ 物流資材の規格、法制度面の現状と課題

- e. 治安・交通事故：事故や事件の多発箇所
- f. 季節、天候、地形等が物流に与える影響
- g. 非居住者在庫、FAZ などの制度への要望
- h. その他、行政への要望

iv. 海外への事業展開に当たっての課題（日本企業が海外で活躍する上での課題）

- ・進出国へ進出した際に、ご苦労されたこと
- ・また、海外のキャリア、フォワーダーが有意な点、本邦キャリア、フォワーダーが克服できない課題

v. 今後の海外事業展開の戦略（今後の進出先、進出理由）

- ・今後ご検討されている進出国
- ・今後の事業展開

2) ヒアリングⅡの項目

- ・業務上、良く利用している情報
- ・今後活用したい情報・整備して欲しい情報
- ・貿易 OD 表の利用意向
- ・貿易 OD 表の課題

ヒアリング結果のまとめを以下に示す。

1) ASEAN 等アジア圏への進出の経緯と事業概要

○荷主

- ・生産する中間財をさらに加工するメーカーの立地によって進出するというよりも、原料の産地への近接性や労働力（人件費）が進出の主な決定要因となっている。

○物流事業者

- ・日系荷主企業の要請で進出することが多い。

2) 物流情報に関するヒアリング

「4-2 統計ニーズの把握」で後述

3) 物流の概要

①荷動きの概要

○荷主

- ・日本により近い、中国、香港、マカオでは、生産したものを日本へ輸出する傾向が見られる。（アパレルなど）
- ・ASEAN では、生産したものを現地で消費、もしくは欧米へ輸出する傾向が見られる。

○物流事業者

- ・最初は特定の荷主企業のフォワーディングで進出し、徐々に進出国内や進出地域内の域内物流を増やしていくという手法である。
- ・日系物流企業では、ASEAN では特にタイが主要な位置を占めている。特に自動車関係ではインドネシア、マレーシアなどに部品工場が進出して、タイで完成車を作るという流れが一般的であるが、タイ国内への部品メーカーの進出も激しく、2009 年頃には既に 2 次下請け位まで進出していた。中国でも同じような状況であったが、徐々に ASEAN にシフトしてきている。

②進出国の物流ルートの概要

○物流事業者

- ・特定の荷主企業の要請で進出しているため、進出当初は片荷輸送になりやすい。片荷対応として日系メーカーを対象とした混載サービスなどにより徐々に物量を増やしていった。

③進出国の物流ルートの課題と対応

a) 交通機関の状況：運行頻度や遅延の状況、キャパシティ、道路交通規制や交通渋滞

○物流事業者

- ・バンコクやジャカルタ、中国の大都市などでは大型車貨物車の通行規制が物流の大きな障害になっている。

- ・過積載による道路の陥没や事故が多く、それに伴う渋滞が頻発している。

b) インフラの状況：物流インフラの課題（規模、導入機器等）

○物流事業者

- ・特に、大きな問題はない。

c) 通関、検数・検量

○荷主

- ・通関に要する時間が安定していない。

○物流事業者

- ・法律が変更された場合、末端の税関職員に浸透するまでに非常に時間を要し、地域や職員によって、異なる対応となってしまう。
- ・通関の電子化が進んでいない国がある。また、電子化されていても、書面での手続きが必要となる場合がある。
- ・国によって通行レーンが異なることや、ハンドルの左右異なることなどから事故等のリスクが高くなっている。（左側通行：タイ、右側通行：ベトナム、カンボジア）
- ・トラックについて相互通行が認められていない場合、国境で貨物の積み替えやトラックヘッドを変える必要が生じる。（ベトナムータイ、ミャンマーータイ）
- ・通関の電子化が望まれる。電子化がされている国であっても書面での手続きが必要となる国もあり手間がかかる。
- ・ASEAN 域内において一部ではシングルウィンドウ化されているが、多くの国では輸出国、輸入国でそれぞれ通関手続きが必要なる。シングルウィンドウになればリードタイムの削減や利便性向上に繋がる。
- ・最近では原産地証明の手続きが複雑であり、荷主企業の中では、専門の部署を使って対応しているところもある。

d) 輸送品質

○物流事業者

- ・日系の荷主が顧客である場合が多く、日本基準の品質が求められるが、日本のやり方を押し付ければ良いかというところではない。日本のシステムを現地に持ち込むためには、研修が重要となるとともに、その内容も地域の実情に応じてアレンジしているというのが現状である。

e) 治安・交通事故：事故や事件の多発箇所

○物流事業者

- ・中国などでは政情の問題が物流に大きく影響する。政情により貨物量が減少するなどの問題はあがるが、通関時間が長くなったりという業務上の問題は発生していない。

f) 季節、天候、地形等が物流に与える影響

- ・雨期や台風シーズになると道路が陥没するなどの障害が発生する。

g) 非居住者在庫、FAZ などの制度への要望

○荷主、物流事業者

- ・非居住者在庫ができれば、保税倉庫で非居住者が在庫を持つことができるため、荷主は、通関も込みで物流事業者に委託をする。日系荷主の海外進出に関しては、非居住者在庫制度や保税地域制度が重要な要素となっている。より多くの国で非居住者在庫制度が認められることが必要である。

4) 海外への事業展開に当たっての課題（日本企業が海外で活躍する上での課題）

・進出国へ進出した際に、ご苦労されたこと

○荷主、物流事業者

- ・タイでは、国内運送業、倉庫業の兼業が禁止されている。フォワーディングライセンスを持っているため、輸出入貨物の一環として、法律としてはグレーな中で国内運送業、倉庫業の業務を実施している。インドネシアでも、倉庫業は 100%外資が認められているが、国内運送業では 49%であり、信頼できるパートナーの選定に非常に労力を要するし、自社の戦略も制限されてしまう。

・海外のキャリア、フォワーダーが有意な点、本邦キャリア、フォワーダーが克服できない課題

○物流事業者

- ・日系物流事業者にはなくて、欧米形のフォワーダーにあるものはソフト的にはほとんどないと考えている。ただし、ハード的には DHL、UPS、TNT、FDX は敵わないとも感じている。その一方で日系物流事業者の懇切丁寧さは海外のフォワーダーに勝るところである。
- ・徹底した成果主義では DHL、UPS、TNT、FDX には敵わない。現地スタッフの条件（昇給の仕方）などは明らかに差がある。頑張れば頑張るほど伸びるが、一方ですぐに切られるという見方もある。

なお、詳細は次頁以降に示す。

＜参考＞ヒアリング結果（詳細版）

荷主・物流事業者	荷主		物流事業者		
企業名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社
業種	化学品	－	－	－	－
主な対象国	インドネシア、中国	特になし	特になし	ベトナム、中国	タイ、中国
（１）ASEAN 等への進出の経緯と事業概要	○工場のインドネシアへの展開 ・インドネシア（チレゴン） ・中国（張家港） ・シンガポール ○もともと、アクリル酸の工場が第１フェーズとして建設されていたので、それを増強する形で進出した（第２フェーズ）。 ※アクリル酸の加工品として、接着剤や塗料があり、接着剤であれば、靴メーカーで使用され、塗料であれば、車のペイントとしてペイントメーカーで使われる。 ○高吸水性樹脂の加工品である紙おむつの製造メーカーがインドネシアに立地したから、進出した訳ではない。 ○原料であるナフサを大量に輸送するので、産油国付近で生産すれば、輸送コストは小さくなる。労働力（人件費）、原料の産地への近接性、消費地への近接性が進出地域の主な決定要因である。	－	○現地法人等 ・シンガポール ・タイ ・マレーシア ・フィリピン ・インド ・インドネシア ・バングラディッシュ ・ベトナム ・カンボジア（駐在員事務所） ・ミャンマー（駐在員事務所） ・対象地域で、現地法人がないところは、パキスタン、ラオス、スリランカ ○進出国では日系の荷主が顧客になることが多い。日系の物流企業は大体同様の傾向だと思う。	○現地法人等 ・シンガポール ・タイ（バンコク） ・フィリピン（マニラ） ・インドネシア（ジャカルタ） ・ベトナム（ハノイ、ホーチミン） ・中国（上海、寧波、広州） ○ASEAN、中国ともに最初は日系荷主からの要請で進出している。 ○ただし、中国の寧波だけは異なる。浙江省と静岡県が友好関係があり、清水港をモデルとして、寧波港を発展させようということで、寧波港集団として進出した（1995 年）。特に寧波では日系荷主企業以外の顧客が多い。	○現地法人等 ・シンガポール ・タイ ・マレーシア ・フィリピン ・インド ・インドネシア ・ベトナム ・ラオス ・ミャンマー：駐在員事務所 ・中国 北京：駐在員事務所 ・中国 上海：駐在員事務所 ・中国 上海：現地法人を立ち上げ ・その後、中国各地に展開 ○ASEAN、中国ともに最初は日系荷主からの要請で進出している。顧客も日系荷主が多い。

企業名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社
(2) 物流情報 1) 良く利用される情報 (定性、定量)	○インドネシアについて言えば、労働力 (人件費)、消費地に近いことが決め手であるので、人口、賃金水準、GDP などはチェックしている (特に、経営企画の担当者)。 ○港別コンテナ取扱本数については、マーケットの位置付けを図る意味で使うことはある。誰もが使うが、個別に調べている現状があるので整理されていると便利ではあると思う。	○様々な交通機関を含めたインフラの状況、例えば、運行頻度や遅延の状況、キャパシティ、道路交通規制や交通渋滞などの情報については必要不可欠であり、これらの情報は、現地の日系物流事業者を通じて情報を得ており、荷主自らその情報を検証していない。 ○港等での通関に要するコスト、輸送の料金体系、主要ルート of 平均所要日数といった基本情報はよく利用する。現地の日系物流事業者を通じて情報を得ている。	○通関とかのマクロ情報は JETRO にあるし、自社でも調べることができる。	○そもそも自社情報源のない地域については、インテグレーター of 現地法人などに確認している。現地に駐在委員がいない場合、まずは JETRO や NNA のデータなどで大枠を掴むことが多い。 ○現地情報については、事前に現地の日系の経営コンサルタントから情報を入手し、法的にどうかということについては、現地の法律事務所から情報を得る。マーケティングについては、ベトナム商工会議所や日系の経営コンサルタントに相談する。現地に存在する場合も、国内に存在する場合もある。 ○その他、日本国内での大手銀行のセミナーや中国の場合は、東海日中貿易センターなどから情報を得ることもある。情報としては、現地の上場企業や企業リストなども幅広く入手する。	○JIFFA の情報や、Jafa の情報 ○JETRO ホームページ
2) 今後活用したい情報・整備して欲しい情報 (定性、定量)	○発着国 OD 表については、個々の企業で OD 表を作成する手間が省け、工場立地の検討に役立つ。船社にとっても、どこに船を投入しようとか、どの程度のサイズの船を投入しようかなどの検討に用いることができる。荷主にとっては、マーケットにある船を使うだけではあるが、バランスが取れているとチャーターしやすいなどのメリットが出てくる。 ○荷役を行う場合の情報源は、日本海事検定協会や船社への確認や新聞の情報などである。 ○東南アジアであれば、国ベースで良いのではないかな。ただし、中国は細分化しないと厳しく、インドネシアや韓国も細分化しても良い。	ー	○コンテナのボリュームデータとして国間のデータはあると思うが、どの業者がどれだけ運んでいるのかという情報はアメリカにはあるが、アジアにはないと思う。そのような情報があれば使ってみたい。	○物量の OD 表やアジアの基礎情報については、データがすぐに陳腐化することが懸念される。	○現地法人から入手した情報などから大体の傾向や状況は分かるが、細かい数値まではなかなか分からないことが多いので、アジアの各国別の OD 表があると便利である。モード別や品目別であれば、使い勝手が良いと思う。 ○中国の場合は、内容が正確かどうかは別にして、税関や交通が出版しているものを参考に見ることはある。自社で分析はしておらず、公表されているデータベースを用いるということである。

企業名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社
(3) 物流の概要 1) 荷動きの概要	○インドネシアの原料の輸送について ・インドネシア（チレゴン）で使用するプロピレンは、ほぼ全てを ASEAN 域内から輸入している（マレーシアなど）。バルクとしてガスタンカー船（1,500～4,000、5,000 トン）で輸送している。その他の原料である化成ソーダは、チレゴンにある原材料の工場から入手。 ○中国の原料の輸送について ・中国（張家港）で使用するアクリル酸は、ほぼ全てを中国国内からガスタンカーで輸送している。当初は、日本（姫路）から中国に輸入していたが、現在はほぼ国内産を用いている。ときどき姫路から輸入しているが、基本的に同じタンクを用いる（基本的に保税ではない）。中国において、日本産、中国産、両方同じタンクを利用できることが中国に進出した理由のひとつ。 ○石油化学メーカーの進出の制約について 利用するタンカーは、チャーター（貸切）だけでなく、混載もある。混載の場合、30,000～40,000 トンの船の 1 区画を借りており、チャーター（貸切）の場合、1,000～2,000 トンである。どちらを利用するかはケース・バイ・ケースである。コンテナの場合の制約は、コンテナターミナルやバックヤードの広さであり、港湾インフラの話に直結するが、タンカーの場合は岸壁とタンクが存在が制約になる。	○中国、香港、マカオでは、生産したものを日本へ輸出する傾向が見られる。（アパレルなど） ○一方、ASEAN では、生産したものを現地で消費、もしくは欧米へ輸出する傾向が見られる。	○アジア域内物流と日本発着物流のどちらが主流かと言えば、データがないので、量的な規模感は分らないが、話の規模感では日本発着よりもアジア域内物流の方が圧倒的に多い。最初はフォワーディングで食べていって、徐々に域内物流を増やしていくというやり方である。	○ベトナム ・日本とベトナム及びベトナム国内の輸送を実施。 ・主な輸送品目は、2 輪、4 輪の完成車、電子機器関係 ○中国 ・日本と中国の一貫輸送及び国内輸送を実施。 ・主な輸送品目は、4 輪の完成車（上海、広州）、の完成車（寧波（合弁）） ・日系荷主企業以外の顧客も多い。特に、太陽光パネル関係が一番多く、鉄道利用が多い。	○ASEAN の中では、日系物流企業では、タイが主要な位置を占めていると思われる。タイには約 7,000 社が進出しており、まだ勢いがある。タイで製品を作り、欧米へ輸出するという構図である。 ○中国も同じような状況であったが、色々な問題があって、東南アジアにシフトしてきているということだと思われる。 ※「自動車産業振興」を工業の柱としてきたタイ政府が完成車輸入に高関税を課したり、国内部品産業育成のために部品の現地調達率を引き上げたりしたため。 ・インドネシア、マレーシアなどに部品工場が進出して、タイで完成車を作るという流れが一般的であるが、タイ国内でも部品メーカーの進出は激しく、大きなメーカーでは、2009 年頃には 2 次下請けもという段階まで来ている。金型などは日本国内が多かったが、今ではそういったメーカーも海外に進出してきている。日本での生産は本当に少ない。

企業名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社
2) 進出国の物流ルートの概要	○インドネシア工場の納品エリアについて インドネシアの工場で生産されたものの納品先は、国内よりも国外が多い（輸出が多い）。輸出のカバーする範囲は、中国（華南）～西側はインドの西岸、オセアニアまでが中心である。欧米もあるが、欧米は現地に別会社があるので少ない。チレゴン周辺にも merak 港があり、ガントリークレーンもあるが、（船の）頻度が少なく、ジャカルタ（タンジュンプリオク港）の方が利用頻度は多い。チレゴン周辺に製紙工場があり、古紙を納品して、新紙を外に持ち出すという業務を毎年入札しており、落札した船社が merak 港を利用している。	—	○陸路と海上輸送を併用することは理論的にはできるが、あまり事例はない。陸路と海上輸送は輸送機関の選択であって、客のニーズに合わせるだけ。陸路でも、海上輸送でも通関はある。どこで通関するかだけの問題である。 ○混載とチャーターについて 混載が多い訳ではなく、混載というサービスをやっているだけである。サービスの根幹はチャーターである。スモールパッケージのニーズもあるので、混載もやっているということである。 ○SSE＋鉄道で、中国から東南アジア方面へ輸送するニーズはほとんどない。RORO 船はスピードを命としている商売なので、博多～上海積み替えなしで行けることがメリットであり、鉄道に積み替えることはコンセプトとしてはあるかもしれないが、客のニーズがどれだけあるのかというとはほとんどない。	○ベトナム ・ベトナム南北の陸送（トラック、鉄道）で2泊3日、海上輸送で約1、2週間。トラックは現地法人のトラックを使用。日系企業をターゲットにした混載便を週1回出しており、限定的であるが混載もある。チャーターはほぼ片荷の見積もりである。タイからベトナムは多いが、ベトナムからタイは少ない。 ・鉄道輸送もあるが、荷の扱いが非常に悪く、荷物がどこにあるかも分からなくなることがある。鉄道輸送は、コストが安く、自動車メーカーなどでトライアルとして使用。 ○中国 ・日本と中国の一貫輸送及び国内輸送を実施。 ・広州の国内輸送では、自動車ベンダーを対象に短距離輸送を実施。 ・寧波の国内輸送では、寧波から180kmにある杭州にコンテナをストックするインランドデポを船会社との契約で持ち、ラウンド輸送を実施。日本のサービスを中国で実施。 ・長江を使ったフィーダー船やコストが安い鉄道輸送も実施。緊急では利用することもあるが、恒常的に利用している訳ではない。	○ドア・トゥー・ドアサービスを実施しており、多くの物流事業者は総合物流業であり、クロスボーダートラックとしては、ハノイ→バンコク、バンコク→マレーシア、シンガポール→バンコクこういった自動車（完成車）の動きがある。 ○製品（バイク）をハノイ→バンコクに運ぶ需要があり、ラオス籍のトラックであれば、一気通貫できるということで、はじめたサービスがある。ハノイ→バンコクであれば、最短50時間を切っている。ドライバーはラオス人がずっと運転し続ける。ハンドル位置（ベトナムは左ハンドル、タイは右ハンドル）が異なるため、かなり訓練を実施した。儲けが出ているかどうかは不明であるが、今後増やしていきたい。 ・ハノイ→バンコクは特定の荷主の荷物を運んでいる。バンコク→ハノイについては片荷対応で今春から混載サービスを始めた。 ・ハノイ→バンコクの所要時間は航空と同程度、コストは航空機より安い。 ・トラック：約3日程度 ・海上輸送：1週間～10日程度要 ・航空輸送：ドア・トゥー・ドアであれば、トラックと同程度 ○ベトナム国鉄との合弁会社、完成車をハノイ→ホーチミンに運ぶブロックトレインを商品として開発し、運用開始している。片荷になっているため、今後増やしていきたい。

企業名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社
3) 進出国の物流ルートの課題と対応 a) 交通機関の状況：運行頻度や遅延の状況、キャパシティ、道路交通規制や交通渋滞	○ジャカルタの交通渋滞は激しい。	—	—	○ベトナム ・ハイウェイと言いつつ、バイクも自転車も走っており、車・トラック専用道がなく、国道は大体舗装されているが日本と比べたら格段に悪い。 ・バイクの事故が多く、巻き込まれることがある（もらい事故）。 ・渋滞や事故は慢性的にあり、車社会に向けてのインフラ整備は非常に遅れている。 ・国を跨いだ場合は、東西回廊（ベトナム・ラオス・タイ）は日本が作ったので立派な道路が整備されている。ラオスもベトナムと同じ状況、タイは全般的に立派である。 ○中国では交通規制や道路工事が多く、渋滞は恒常的である。	○タイ ・バンコク市内は慢性的に渋滞。朝 9：00～20：00 は大型車通行禁止（10t）、ピックアップトラック（4t）で対応。 ○中国 ・PM2.5 の規制が大渋滞に拍車を掛けている。 ・中国域内物流で困るのは、市内に入るトラックの制限である。本当に必要であると求められた特別通行証はなかなか手に入らず、郵便屋やミルクの配達などしか市内に入れない。外資の物流企業が BtoC の C の部位はほとんどできないと言って良い。 ・（中国でも、ASEAN でも）過積載が多く、作ったばかりの高速道路が陥没し、渋滞に繋がることも多い。
b) インフラの状況：物流インフラの課題（規模、導入機器等）	○インドネシアのインフラ整備について ・港湾周辺のインフラ整備が遅れていると言われているが、遅れているのは港湾周辺だけではなく。インフラ全般が遅れている。特に、道路整備については、雨季になると毎年陥没が発生しており、復旧工事をして完成する頃に、また雨季になり、陥没する。もうひとつ、地下鉄等の公共交通が全く整備されていない。バスもいつ来るのか分からないような状況である。新幹線なんて、百年後も通っているかどうか分からない。	—	○路面は騒ぐほどひどくはない。完璧ではないが目くじら立てるほどではない。	○ベトナム ハイフォンもホーチミンも河川港なので、大型船が入れない。日本向け等を入れるが、欧米向けの船は入れない。 ○中国 ・鉄道は、物量が少ないと輸送してもらえない。鉄道の問題は省を跨ぐことが手続き上面倒であること。 ・河川は渇水の時期があり、大都市以外の内陸部の拠点（港）では制限も多い。 ・鉄道も河川も道路に比べて、比較にならないくらい安価である。	○タイも中国もインフラは大きな問題がない。

企業名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社
c) 通関、検数・ 検量	○インドネシアの通関について 通関も時間が非常にかかる。3 種類（スーパーグリーン、グリーン、レッド）程度あり、平均すると 10 日前後かかるようなことを聞いている。コンテナは非常に滞留している。24 時間出入りできるので、そこは日本と比べるとメリットではある。	○通関については、通関制度、関税率、諸手続きの内容といった情報がデータベースとしては考えられる。 ○通関時間が安定していない（一定ではない）ことが課題である。 ○通関手続きについては、国、港、人によって手続きの解釈が異なり、運用が一定していないという問題がある。	○税関制度についてどうこう言うよりも、まず基本的にハンドルの位置が異なる。タイは右、マレーシアも右、ベトナム、ラオスは左というように通行帯が異なることが問題である。次に、シャース相互融通の問題があり、ライセンスがほとんど機能していない。実質、ベトナム⇄ラオス⇄タイという移動については、ある物流事業者では、シャースの積み替えをせず、ベトナムからそのままタイに持ってくるということを彼らだけが実施している。隣国間（ベトナム⇄ラオス、ラオス⇄タイ）は相互通行ができるので、ラオスの車両で実施している。左ハンドルの車両で対応しているので、事故等かなりリスクは高い。 ○通関の電子化について、紙が基本である。マレーシアとかタイとか民度の進んでいる国ではインドネシア、ベトナムではまだまだ紙。 ○ASEAN 域内でマルチにできる保税制度がない。ヨーロッパなどはティア 1 とか国際間の保税輸送条約が締結されているが、ASEAN では制度がないのでできない。多国間の通関制度を作れば、現状の問題も一気に解決する。	○ベトナム ・法律が新しく出たとしても、末端の税関職員に浸透するまでに非常に時間を要することが問題である。 ・まず原則が出て、細則や運用が細かく出るが、そういったものが出るのが非常に遅く、税関職員の個々の判断による場合が多い。 ・申告の電子化は全く進んでいない。 ・事前申告制度などはあるが、利用すべきか否かはケースバイケース。 ・ほとんど、税関検査もないようなコンプライアンスに優れた荷主だけが通過できる優遇制度はある。1 年間何も問題が無ければ、優良出入社として、関税の支払いを即払いではなく、30 日以内とするなどの優遇制度もある。 ・日本では荷物があがる場所の税関で申告できるが、ベトナムでは、例えば、ホーチミンの X 工業団地に輸送する場合、どこの港で荷物が上がるが、X 工業団地を管轄する税関に申告しないといけない。 ○中国 ・HS コードが変えられてしまったりすることもある。地域、担当個人の見解で分かれる。 ・税関検査の他に、商品検査局の商検検査があり、税関検査も商検検査も検査する場所、検査する作業員のレベルともに劣悪。立ち会いに行かないといけない。上屋で税関検査をするが、貨物が散乱する。	○タイ ・タイは大きな問題はないが、賄賂などは未だにある。電子化も進んでいる。 ○中国 ・中国は先進国並みとなっている。 ・日本では、小額簡易申告制度という、小額であれば申告しなくても良い制度があるが、中国では 1 円でも申告しないとイケない。 ・中国では、制度はあるが、制度の運用面で、制度の解釈が地域や人によって異なることが課題である。 ・中国との国境で、中国側はインフラ整備がしっかりしているが、極東のロシアやベトナムなどでは国境を越えるとともに悪くなる。

企業名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社
d) 輸送品質	○現地業者の品質等について ・最初はライセンスの問題で、現地とのジョイントベンチャーだったが、実質は日陸であった。ただし、コストの問題が出てきて、その次の時点で、現地の業者に変更した。現地業者の物流品質については、液体自体ものの取り扱いについて大きな問題はないが、車の不整備やそれによる事故、途中でガソリンがなくなる等の問題があり、最初は教育が必要であった。	○進出国における物流品質については、データの蓄積がなく、各社の実績による。	○教育とか文化面の違いは基本的にあって当たり前なので、日本とは異なるのが当然であるので、日本の基準で考えてはいけないし、日本基準を単純に持ち込んで成立するものでもない。 ○日系の荷主が多いとなると、日本基準の品質が求められるのかということだが、日本人だから優れているというのは妄想であると思っている。スピード、意識のレベルはあるが、それが彼らの標準である。現地で現地のスタッフがマネジメントをしているので、まず、マネジメントをするスタッフに考え方を聞いてもらって、実際にオペレーションをするということである。日本人が行って、日本のやり方を押し付ければ良いかというとそうではない。そこの考え方が非常に重要で、そこを誤ると失敗する。	○日本のシステムを現地に持ち込んで、研修などの教育をして、現地でアレンジして実行している。ウイング車は一般的ではなく、窃盗防止や通関が絡む荷物の場合は封印しないといけないので、ボックス車である。 ○温湿度管理ができる車は持っていないが、冷蔵コンテナなどを運搬できる車は持っている。	○タイ ・海上輸送の場合、自社の作業員がブレイクするが、航空輸送の場合、上屋の作業員がブレイクし、社員は触ることができないので、ダメージを受けることがある。空港が新しくなり、上屋を借りたが、自社の作業員がブレイクできないので、すぐに解約した。 ・冷凍食品会社と合弁で低温トラック事業者の合弁企業を設けた。養殖業やコンビになど、タイ国内で事業を実施している。今後、クロスボーダーにも展開していきたい。 ○中国 ・日本・中国・韓国で共通パレット化が大分前から話はあるが、実現しない。中国では木材のパレットは薫上しなければいけない。 ・中国では、通い箱は輸入の際にそれなりの手続きをしておかないと、それだけでは単独で輸出できないといった問題はある。メーカーでパレットを指定されることもある。 ・中国では、ポジショニング（位置確認）が良く分からないことも問題である。
e) 治安・交通事故：事故や事件の多発箇所	－	－	○トラックなどのセキュリティ面ではタイ国内が危ない。 ・品質への影響対策として、幌車ではなく、箱車を使うという対策はある。インフラが整っているところではGPSを使う。インフラがない場合、中国などの規制がある場合は使えない。	○ベトナム ・国内は全く問題がなく、東西回廊もほぼ皆無。交通事故はあらゆる場所で頻発。 ○中国 ・尖閣問題の影響について、物流業務に関して政治的なしがらみはなく、物量が予想以上に落ち込んだことだけが問題である。	○タイ、インド、インドネシア、中国などでは政情の問題は大きい。ただし、貨物量が減少するという問題はあるが、業務上の問題（嫌がらせ）などはない。

企業名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社
f) 季節、天候、地形等が物流に与える影響	－	－	－	○ベトナム ・南部や北部では台風の直撃はないが、中部ではある。直撃する場合は陥没したり、封鎖されたりする。	○東南アジアは暑いので、開けた瞬間に気温の変化で結露が生じ、結果さびになることがある。 ・スコールなどもあるが、日系物流企業ではありえないが、屋根付きではない現地のトラックも多い。
g) 非居住者在庫、FAZ などの制度への要望	－	○日系荷主の海外進出に関しては、非居住者在庫制度や保税地域制度が重要な要素である。	－	○ベトナム ・保税倉庫で非居住者が在庫を持つことはできる。荷主は、通関も込みで物流事業者に委託をする。 ○中国 ・非居住者在庫できる。実際に広州でやっている。香港に倉庫があった顧客が高いので、香港と中国のローカル倉庫の間くらいに値段設定にしている。	○タイ ・非居住者在庫が認められていないが、認められても良いのではないか。シンガポールは非居住者在庫が認められている。シンガポールの倉庫に入って、そこからインドネシアやタイに持っていくということが多い。制度を活かして、そこを拠点に展開していくという構図である。 ○中国 ・非居住者在庫を前提に成立してきた。
h) その他、行政への要望	○日本での搬入日の指定の拡大 ・日本の場合、コンテナヤードへの搬入について、通常、一定の期間が設けられており、その期間内に搬入すれば良いことになっているが、化学品については、1 日限定になっている。 ○日本でのコンテナヤードの開庁時間 ・日本でもコンテナヤードの開庁時間を 24 時間にして欲しい。 ○日本でのケミカルタンカーのトランシップ（外航船から外航船へのトランシップ）の認可 ・タンカーの場合はトランシップと言って、沖で積み替えを行っている。欧州では栈橋の両側に着栈させて、積み替えを行っている。日本では、国内船から外航船への積み替えは許されているが外航船から外航船への積み替えができない。アジアで外航船から外航船へのトランシップができるのは韓国とシンガポールだけ。	○手続きの中では、中古機械の検査手続きによる問い合わせが多い。欧米系の検査会社は特にコストが高い。	○外資規制の緩和 ・一番は外資規制である。業種によって全く異なる。例えば、ベトナムの国内輸送においては、キャリア業務としての鉄道や内航船舶に対しては外資に開放されていない。 ○各国にパートナーが必要であるということ、パートナーと言わないまでも、構造を作って、会社を作らないといけない。	○インフラ整備の一番ニーズが高い。 ○日系物流企業を使っているところは、大体日系物流事業者を使うが、日系荷主企業が現地に慣れてきて、現地の業者を使うようになるということはある。 ○各国の制度についても、全てがクリアになると日系物流会社が使われる意味がなくなるので、クリアな制度が望ましいが、クリアになりすぎると、自分達も別のステージでの競争をしなければならなくなる。	○外資規制の緩和 ・タイでは、国内運送業、倉庫業の兼業が禁止されている。フォワーディングライセンスを持っているため、輸出入貨物の一環として、グレーな中で国内運送業、倉庫業の業務を実施しているが、堂々とやりたい。 ・インドネシアでも、倉庫業は 100%外資が認められているが、国内運送業では 49%であり、しっかりしているパートナーを見つけなければいけない。 ・中国では、H25. 8. 1 より海上輸送、航空輸送、陸上輸送において、国際運賃に対して蔵置税が掛かり、中国の税金をなぜ日本で支払わなければいけないのかということで、海外の顧客が困っている。国内輸送は、還付制度があり、大きな問題にはなっていない。

企業名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社
（４）海外への事業展開に当たった課題（日本企業が海外で活躍する上での課題） ・進出国へ進出した際に、ご苦労されたことがあれば教えてください。 ・また、海外のキャリア、フォワーダーが有意な点、本邦キャリア、フォワーダーが克服できない課題などがあれば教えてください。	○将来の進出計画について ・日本の製品は日本で作った原料で手当てしている。原料を輸入していることはない。基本的に、海外進出について、もちろん社運を掛けているが、海外での生産に命を掛けているわけではない。日本（姫路）をメインとすることは変わらない。	－	○日本の物流会社が海外で差別待遇を受けているようなことは特にはない。外資規制は日本だってやっているのでは、とやかく言えない。 ○新規参入するときに、誰かと組まないとやらせないというやり方である。その点は日系の企業も、海外の企業も同じ立場であるので、対等である。	○欧米系物流事業者と日系物流事業者の扱いの差 ・日系物流事業者は現地で横の繋がりがあるが、欧米系の物流事業者の差は分からない。 ・日系物流事業者と欧米系物流事業者を両方使って、差がないという荷主があまりいないのではないかと。いくつかの物流事業者を使い分けている荷主もあり聞いたことがない。	○外資規制のため、ジョイントベンチャーのパートナーの選定に苦労する。 ・独自の戦略も取り辛くなる。 ・海外駐在員の処遇も気を遣わなければならない。 ・法制度や許認可がはっきりしていないことが多い。（コンサルタントや弁護士に聞いたりするが、コンサルタントと弁護士で解釈や意見が異なる場合もある） ○日系フォワーダーになくて、欧米形のフォワーダーにあるものはソフト的にはほとんどないと考えている。ただし、ハード的には、DHL、UPS、TNT、FDX は敵わない。 ○一方で、日系フォワーダーの懇切丁寧さは海外のフォワーダーに勝るところである。困ったときには日系フォワーダーが頼まれる事が多い。 ※2008 年末に空港閉鎖が起きた際、1 週間閉鎖されたが、タイのフォワーダーは翌日にはシャッターが閉まっていた。欧米系は 2、3 日は開いていたが閉まった。日系だけがずっと開いていた。 ○徹底した成果主義では DHL、UPS、TNT、FDX には敵わない。現地のスタッフの条件（昇給の仕方）などは差が出る。頑張れば頑張るほど伸びるが、一方ですぐに切られるという見方もある。

企業名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社
（５）今後の海外事業展開の戦略（今後の進出先、進出理由） ・今後ご検討されている進出国があれば、理由と併せて教えてください。 ・今後の事業展開について、資料を基に少し詳しく教えてください。	—	○タイからタイ周辺への分散、さらには、インドネシアへの動きはあまり顕著に見られない。タイに留まっている企業も多い。購買力（消費）も見ての企業の動きなのかもしれない。 ○近年のメキシコへの日系企業の進出は、日メキシコ EPA の締結により、NAFTA（北米自由貿易協定）の最恵国待遇を利用しようとしたものである。 ○ベトナムなどでの都市部の賃金高騰を受けて、地方展開の可能性はあまり見受けられない。中国に進出していたアメリカ企業の中では、賃金高騰のために自国に戻る傾向もある。	○フォワーディングをしながら、城内物流を如何に伸ばしていくかということになる。特にアジアは連結性が高く、2015 年に関税が撤廃されるという話も出ているので、通関手続きが撤廃されるとは思っていないが、物流の連結性は強まるので、そこで拠点をどのように張るか、輸送サービスを組み合わせる客に物流サービスを提供できるかというところだと思う。	—	○アジアではミャンマーやカンボジアなどでの現地法人化を考えている。
（６）その他	○原産地証明 ・国ごとに決められたフォームがあり、格によって、フォーム A とか B などがあり、なかなか取得できないことがあるようである。三国間貿易の場合、スイッチしてくれる国、スイッチしてくれれば良いがスイッチが遅い国、スイッチしてくれない国がある。スイッチの実態自体が分からない。 ○非居住者の代理人申請制度 ・非居住者の代理人が申請できるかという制度である。ヨーロッパ（オランダとベルギーが代表的）の場合は、VAT エージェント制度というものがあって、ヨーロッパの物流会社が海外の人の申請代理人になれるという制度がある。代理人を指定できない国では納税者番号を持っていないので、代理人を指定できない。国別に代理人の指定ができるかできないか、まとまった資料がない。	○最近では原産地証明の手続きが複雑であり、荷主企業の中では、専門の部署を使って対応しているところもある。 ○海外進出に際しての課題については、商社が最もよく知っているので、聞いてみてはどうか。	—	○原産地証明については、発行窓口が色々あり、場所によって発行証明書ができるのが早かったり、遅かったり。促進料を支払わないと遅くなるなどがある。領収書に残らないお金があるかないかと問われたならば、あるという回答になる。普通に管理してもらう、検査してもらうのにそういったお金がかかる。	—

3-2-2 主要港湾・ルート等のインフラおよび制度等の現状

ここでは、アジア圏（まずは、ASEAN10 ヶ国を対象）で行われた既存の調査を参考に、国別に主要港湾・ルート等のインフラおよび制度等の状況を中心とした物流の概況・課題と輸出入及び通関手続きの概要・課題について整理する。

（１）既存調査の概要

１）国別調査の概要

ASEAN を対象とした主要調査資料は、以下の資料がある。

①2002 年度 経済産業省調査、「アジア地域における物流構造改善に関する調査」

②2006 年度 JETRO 調査、「ASEAN 物流ネットワーク調査」

（公刊報告書名 「ASEAN 物流ネットワークマップ」）

③2007 年度 JETRO 調査、「ASEAN 物流ネットワーク調査」

（公刊報告書名 「ASEAN 物流ネットワークマップ 2008」）

④2013 年 JETRO 調査、「ASEAN ・メコン地域の最新物流・通関事情」

これらの報告書は、調査国・調査項目に差異がある。その概要は、下表のとおりである。

2007 年調査は、全項目について ASEAN10 ヶ国を対象としているが、入手データの状況によって、データの欠けている調査項目がある。2013 年調査は、国別には港湾の基盤整備を中心とした物流の概況・課題と輸出入及び通関手続きの概要・課題をヒアリング調査によって把握しており、統計資料による比較は一部にとどまり、調査項目も限定的である。また、2013 年調査では、追加のルート調査も行っている。他方、2013 年調査の通関における課題は、従前調査の視点に加えて、物流ハブの構築可能性及び VMI（ベンダー・マネージド・インベントリー）システムの構築可能性（主として非居住者在庫の可否）を中心とした課題を整理している。

表 既存調査報告書の国別データ一覧

国別調査	2002調査	2006調査	2007調査	2013調査
ブルネイ		△	○	
カンボジア		△	○	
インドネシア		△	○	○
ラオス		△	○	
マレーシア	○	△	○	○
ミャンマー		△	○	
フィリピン	○	△	○	
シンガポール	○	△	○	○
タイ	○	△	○	○
ベトナム		△	○	○
備考		(アンケート調査) (ルート調査)		

このほか、年次更新可能なデータとして、最近の国際比較に用いられる指標には、以下の指標がある。ただし、コストや所要時間等のデータは正規化された標準モデルにおける評価ではなく、異なる条件の下での既存データをもとにした評価であり、各国のパフォーマンスの正確な比較評価を行っているものではない。

①WT0、ロジスティクスパフォーマンス指標

②WT0、Doing Business 指標

また、OECD、UNCTAD、ADB、UNESCAP 等の国際機関では、類似の調査を行っており、同様の調査報告書を公開している。ここでは、最初のアプローチとして、新規資料によるデータの更新の前に、既存調査報告書における資料の最新状態を整理する作業を行った。

2) ルート調査の概要

ルート調査については、その所要時間、費用等を 2006 年調査以降の 3 調査で実施しており、ルート別の課題も把握している。2006 年調査では、ルート別のコスト及び所要時間のアンケート調査も実施している。2007 年調査では、モデルケースにおける費用比較も行っている。他方、2013 年調査は、走行速度及び道路条件の実走調査が中心である。ただし、2013 年調査では、ルート評価にあたって、日本発着を含め、サプライチェーンの調達面、販売面の起終点間の視点や工業団地・経済特区の役割、立地企業の性格に応じた評価を加えている点が注目される。

ルート調査の概要は、次表のとおりである。

表 既往調査報告書におけるルート調査の概要

ルート調査	2006調査		2007調査			2013調査
	アンケート	ヒアリング	実走調査	モデル分析	ヒアリング	実走調査等
バンコク～クアラルンプール(道路)	○	○	○	○	○	n.a.
バンコク～クアラルンプール(鉄道)	n.a.	○	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
バンコク～シンガポール(海運)	○	○	n.a.	○	n.a.	n.a.
バンコク～シンガポール(航空)	○	n.a.	n.a.	○	n.a.	n.a.
シンガポール～クアラルンプール(道路)	○	○	○	○	○	n.a.
シンガポール～クアラルンプール(海運)	○	n.a.	n.a.	○	n.a.	n.a.
バンコク～ハノイ(海運)	○	n.a.	n.a.	○	n.a.	n.a.
バンコク～ハノイ(航空)	○	n.a.	n.a.	○	n.a.	n.a.
バンコク～(ラオス)～ハノイ(道路)第2メコン橋	(別途調査)	○	○	○	○	△
バンコク～(ラオス)～ハノイ(道路)第3メコン橋	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	○
ホーチミン～広州・香港(海運)	○	○	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ホーチミン～広州・香港(航空)	○	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ホーチミン～広州・香港(道路)	n.a.	○	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ハノイ～ピンジャン(道路)	n.a.	n.a.	○	n.a.	n.a.	○
ハノイ～広州(道路)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	○
バンコク～ヤンゴン(道路)	(別途調査)	○	n.a.	n.a.	n.a.	○
バンコク～ヤンゴン(海運)	(別途調査)	○	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
バンコク～(ブノンベン国道6号)～ホーチミン(道路)	(別途調査)	○	○	n.a.	n.a.	n.a.
バンコク～ブノンベン(道路、国道6号)	n.a.	n.a.	○	n.a.	n.a.	n.a.
レムチャバン港～ブノンベン(道路、国道6号)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	○
レムチャバン港～ブノンベン(道路、沿岸)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	○
ブノンベン～ホーチミン(道路)	n.a.	n.a.	○	n.a.	n.a.	○
バンコク～ホーチミン(海運)	(別途調査)	○	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
シンガポール～ジャカルタ(海運)	△(時間のみ)	○	n.a.	n.a.	○	n.a.
バンコク～マニラ(海運)	○	○	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
バンコク～マニラ(航空)	n.a.	○	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
ビエンチャン～ベトナム国境(道路、国道8号)	n.a.	n.a.	○	n.a.	n.a.	n.a.
昆明～ハノイ	n.a.	n.a.	○(中国側のみ)	n.a.	n.a.	n.a.
バンコク～シンガポール～ムンバイ・デリー	n.a.	n.a.	n.a.	○	○	n.a.
バンコク～シンガポール～チェンナイ・バンガロール	n.a.	n.a.	n.a.	○	○	n.a.
備考	時間・費用		時間・費用・品質			

3-2-3 国別調査

3-2-3-1 共通課題

既往調査成果にみる課題は、同一課題に対する時系列評価がないため、ヒアリングを中心とした指摘内容は、調査時点毎に注目される国や利用ニーズ等、新規の課題のみを対象としがちであるが、残されたままとなっている課題もあるように考えられる。

以下の指摘は、2006 年調査のヒアリングで最優先課題とされていた内容である。

(1) 通関に関連する問題

サプライチェーンの所要時間については通関処理部分の不安定性が喫緊の課題になっている。通関処理に時間がかかる理由のうち、特に重要な課題として、HS コードや原産地証明等の問題が指摘されている。

1) HS コード

HS コードは、世界関税機構（WCO）によって基本コードが策定されており、ASEAN では、2004 年 4 月に全加盟国に ASEAN 共通の関税コード（AHTN）が導入され、関税評価や通関手続きの統一も進められている。

関税分類については、従来 ASEAN 各国で HS コード上位 6 ケタまでは共通だが、それ以降の下 2～3 ケタは各国が独自にコードを設定していた。しかし、ASEAN 域内の貿易手続きの簡素化、域内貿易の拡大を目的に、ASEAN 共通関税コード（AHTN：ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature）が導入された。これは HS コード 6 ケタ（全世界共通）に ASEAN 独自分類の 2 ケタを加えた計 8 ケタの計 1 万 689 品目で構成されるが、全加盟国が既に 2004 年 4 月までに導入し、域内取引に適用している。

ASEAN 各国は AHTN を域内だけでなく、域外国との貿易にも広げていくことで合意しており、既にシンガポール、ベトナム、フィリピン、インドネシアは関税コードを AHTN に一本化、域外との貿易にも使用している。一方、マレーシア、タイでは域外との貿易では従来の関税コードを使用しているものの、近い将来、AHTN に一本化する予定になっている。また、さらに、関税評価については、WTO 関税評価協定に沿った統一した解釈・適用を実現するため、2004 年 5 月に ASEAN 関税評価ガイドを作成、各国語に翻訳した上で、税関職員の参考資料として活用している。事後調査に関しても、実施を強化するための情報交換、マニュアル作成などが行われている（資料：通商弘報、2005 年 07 月 13 日）。

今回調査指摘における HS コードの課題は、HS コード表そのものの整合性に関する課題ではなく、特定品目にどの HS コードを適用するかによって、関税金額の修正手続きが発生する場合の遅延である。

2) 原産地証明

原産地証明については(社)日本経済団体連合会が、以下のような制度・手続きのさらなる弾力化を要請している。

「わが国政府は、通商戦略の一環として、現在、経済連携協定(EPA)、自由貿易協定(FTA)の締結を推進しているが、EPA・FTAによる特惠関税の適用を受けるために必要な原産地証明に関わる制度・手続きについて、利用者の視点で利便性の高いものとするべく主体的に取り組むべきである。

A 原産地証明書発給実務面での改善

わが国が締結しているEPAにおいては、国に指定された機関が原産地証明書を発給しているが、発行手数料など証明書発給に伴うコストが諸外国との比較において高いケースがある。また、協定の内容に基づいているため、手続きが結果的に煩雑になっており、発給手続きの事前準備から発給までにかかる時間が予見できないのが現状である。

当面、証明書発給に伴うコストの引き下げ、提出書類の見直しや手続きの簡素化による、事前準備の段階をも含めた処理期間の全般的な短縮と一層のプロセスの透明化などを通じて、企業の負担軽減に向けた検討を早急に開始すべきである。

また、このような問題を抜本的に解決するため、「政府証明」と並行して、コンプライアンスの優良な事業者には自己証明を認める「認定輸出者」証明制度や、一定期間有効な包括的な証明制度の導入を検討すべきである。

B 原産地規則の透明性・利便性の向上

「貿易の円滑な発展を図るというEPA・FTAの趣旨に沿った、企業にとって利用しやすい原産地規則とすることが重要である。特に、独自の基準・要件・手続を有する原産地規則が規定される結果、同一の製品に対して異なる原産地ルールが適用される「スパゲティボール現象」を呈することのないよう留意すべきである。

そこで、今後、東アジアに重点を置いたEPAを推進していく観点からは、申請企業にとって利便性の高い原産地規則の確立に向けてわが国がイニシアティブを取るべきである。具体的には、現行、適用されている関税番号変更基準を基礎とした簡明な原産地基準の採用をさらに強く推進し、今後も申請者による決定基準の選択制を国際的に拡大することが求められる。また、原産地規則の運用、解釈、様式などに関する透明性の確保(例えば、ウェブサイトや説明会を含め情報公開のあり方の改善、解説書・手引きの迅速な発行など)や、原産地証明電子化による域内関係者間での迅速な情報共有化などを実現すべきである。」

資料：(社)日本経済団体連合会、「貿易諸制度の抜本的な改革を求めるーグローバル・サプライチェーンを踏まえた具体的改革の方向ー」2006年11月21日。

2006 年調査でも、原産地証明の発行に時間がかかるとの指摘が多かった。

ASEAN においても、CEPT（共通効果特惠関税）商品のスムーズな貿易の確保、原産地規則に関する WTO 合意に沿った非特惠原産地規則の ASEAN 税関担当者への周知が進められている。特に、税関実務については、制度の透明化・手続き簡素化・迅速化をはじめ、以下のような税関運営の近代化、税関職員の信頼性、清廉性と専門能力の強化に関わる要望が強かった。

- ・清廉、アカウンタビリティー（説明責任）、透明性
- ・プロフェッショナリズム
- ・革新、一般市民へのサービス
- ・貿易業界、関係者、一般市民とのパートナーシップ

3）現物検査（検数・検量等）

輸出入通関では、検数・検量及び諸法令関連検査に伴う積替・開梱が行われており、そのためのヤード（雨濡れ防止のための屋根付き施設）整備や車両（トラクタ・トレーラの手配）、処理能力不足による待ち行列の常態化といった課題が指摘されている。

4）通い容器課税

通い容器については、一般に再輸入品の非課税制度が適用されている。しかし、輸出入にあたって同一容器・同一個数が再輸入されることは少なく、コンテナ単位で一意に同一性を保証することが困難な場合が多い。このため、差分のうち輸送容器の輸入と見なされた場合に課税されることが課題になっている。

輸送容器については、世界中どの国でも原則非課税になっている。問題は、輸出時で実入りの場合には発生しにくいのが、返送されてきた空容器のみの輸入時に「輸送容器」ではなく、「輸送容器」自体の輸入と扱われることにある。再輸入品が確定できない場合、運用上、課税されることが多く、再輸入品の同定方法が課題になっている。

日本の例で見ると、以下のようにになっている。

A 日本から出荷：製品＋通い箱 → 輸出通関

B 日本への返却：通い箱（空箱）→ 輸入通関

輸出時（A）に製品の税関申告とともに通い箱も再輸入となることを同時申告し、次に通い箱（空箱）が輸入（B）される時に、それが再輸入品であることを税関申告することによって非課税となる。運用方法としては、初回輸出前に型式等を申告し、その後は、事実上、輸出者の自己管理になる。しかし、2005 年 4 月の関税定率法通達により台帳整備と 1 年毎の提出が義務づけられた。

国内法規の例では、関税定率法基本通達（課税価格に含まれる容器の費用）4-10 において以下のように定められている。

「法第 4 条第 1 項第 2 号ロ（課税価格に含まれる容器の費用）に規定する「容器」とは、

法別表関税率表の解釈に関する通則 5（ケースその他これに類する容器並びに包装材料及び包装容器の取扱い）の規定により「当該物品に含まれる」ものとされるケースその他これに類する容器及び包装容器をいい、法第 14 条第 11 号（再輸入する容器の無条件免税）、第 14 条の 2（再輸入減税）又は第 17 条第 1 項第 2 号（再輸出する容器の免税）の規定により、関税が軽減され又は免税されるものを除くものとする。」

海外の取引先との間で恒常的に行われる取引で、包装箱等を循環させることにより資源の再利用と費用削減を図ることが多くなっている。この「通い箱」は下記方法を取る事により、輸入通関時に免税措置を受けられ、コスト低減を行うことができる。

最初の輸出をする際に作成するインボイス上に商品とは別アイテムとして、「通い箱」と記載しておくことが重要である。この通い箱を特定できるよう、材質・サイズ・色・マーク・数量等を記載しておく。輸出通関時には、輸出申告書(E/D)上でも同様に、「通い箱」のアイテムを別にとって、その余白にこれらの情報を書いておく様にする。

この通い箱が取引先から送り返されてきた時には、関税定率法第 14 条（無条件免税）の第 11 項の規定を適用し輸入申告することにより、関税および消費税が免除される。

輸入申告時に、輸出時のインボイス、輸出申告書等を併せ税関に提出し、当該通い箱が本邦から輸出された物であることを証明する。このようなシステムがうまく機能するよう、通関業者と良く打合せることが重要になる。

「無条件免税」の適用を受けるポイントは戻された容器が本邦からの輸出品であることが特定できる点にある。従って量産されているプラスチックや発泡スチロール製トレイ等で識別番号等の無い物などは適用されない。

（資料：<http://www.customs.go.jp/link/index.htm>）

なお、国際貨物コンテナについては、昭和 46 年（1971 年）8 月 12 日、コンテナに関する通関条約（以下、「コンテナ条約」）及び国際道路運送手帳による担保のもとで行なう貨物の国際運送に関する通関条約（以下、「TIR 条約」）への加盟が発効するにあたり、両条約の規定を日本国内において実施するに必要な「コンテナに関する通関条約及び国際道路運送手帳による担保のもとで行なう貨物の国際運送に関する通関条約の実施に伴う関税法等の特例に関する法律」（以下、「コンテナ特例法」）も同日付けで発効し、この規定にしたがったコンテナ自体の通関制度が実施されることになった。

この制度では、コンテナ自体について免税一時輸入を行って、これを関税法上、内国貨物とする取扱いである。したがって、コンテナ自体の国内での運送に関しては、保税運送の手続きは必要でなく、蔵置する場所も保税地域でなくてもよい。

また、輸出入申告を行う場合は、コンテナの種類、記号及び番号等を記載した「積卸コンテナ一覧表」（以下、「コンテナリスト」）（税関様式 A 第 1000 号「以下（税関様式）を略す」）を税関に提出することにより、口頭で行う簡単な方法がとられている。

5) 即効性のある改善提案

ASEAN 域内における国際物流の円滑化・効率化にとって指摘された課題は、すでに ASEAN 各国における各種「合意」(agreement) を適切かつ透明性の高い方法で運用することに集約されている。

このため、今後は、基本的な制度の改善よりも、むしろ各国の税関職員を含め、関係者間における下記のような項目について、運用上の整合性・透明性の向上を図ることが求められている。

- ・ HS コード「適用方法」の整合性確保
- ・ 輸出通関と輸入通関の「所要書類の整合性確保」による通関手続きの円滑化
- ・ 通い容器の固有識別コード付与による検数処理・非課税処理のための「運用フレーム」づくり

その意味では、交通基盤整備や新たな法制度の整備に比して、比較的即効性のある対応が可能であると考えられる。

3-2-3-2 輸送コスト（片荷輸送の問題）

輸送コストが高くなる要因として復荷がなく実車率が低下する片荷輸送の問題が長年にわたって指摘されている。片荷の発生状況は、基本的には ASEAN 諸国の貿易バランスに依存しており、下表のように金額ベースではあるが、タイ・マレーシア・シンガポール、ベトナム・中国に関わる南北軸以外の貿易バランスが非常に偏っている。

表 調査ルートに関わる国の貿易バランス

ルート1 タイ～マレーシア～シンガポール 単位：百万米ドル

タイ⇒マレーシア	タイ⇐マレーシア	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
5,676	7,585	13,261	0.75	○	◎
タイ⇒シンガポール	タイ⇐シンガポール	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
7,428	9,405	16,833	0.79	○	◎
マレーシア⇒シンガポール	マレーシア⇐シンガポール	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
22,009	30,392	52,401	0.72	◎	◎

ルート2 タイ～ラオス～ベトナム

タイ⇒ラオス	タイ⇐ラオス	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
765	225	990	3.40	×	×
ラオス⇒ベトナム	ラオス⇐ベトナム	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
95	67	162	1.42	×	○
タイ⇒ベトナム	タイ⇐ベトナム	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
2,348	780	3,128	3.01	△	×

ルート3 ベトナム～中国

ベトナム⇒中国	ベトナム⇐中国	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
2,961	4,260	7,221	0.70	○	◎

ルート4 タイ～ミャンマー

タイ⇒ミャンマー	タイ⇐ミャンマー	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
697	233	930	2.99	×	×

ルート5 タイ～カンボジア～ベトナム

タイ⇒カンボジア	タイ⇐カンボジア	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
909	8	917	113.63	×	×
カンボジア⇒ベトナム	カンボジア⇐ベトナム	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
32	536	568	0.06	×	×

ルート6 インドネシア～シンガポール

インドネシア⇒シンガポール	インドネシア⇐シンガポール	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
7,837	22,112	29,949	0.35	◎	×

ルート7 タイ～フィリピン

タイ⇒フィリピン	タイ⇐フィリピン	合計	輸出/輸入比率	輸送量	貿易バランス
2,045	1,169	3,214	1.75	△	○

※輸送量：合計金額が1,000百万ドル以下×、5,000百万ドル以下△、20,000百万ドル以下○、それ以外◎

※貿易バランス：輸出額、輸入額の比率が±3割以内◎、±5割以内○、それ以外×

3-2-3-3 大都市における大型車通行規制

シンガポール、クアラルンプール、バンコク、ジャカルタ、ハノイ、マニラ等、ASEAN 諸国の大都市では、公共交通機関の整備が遅れ、急速な都市化とモータリゼーションに対応するため何らかの方法で、朝夕ピーク時をはじめとする交通規制が実施されている。特に物流に関しては、大型車の通行規制が輸送上のネックとして指摘されることが多い。この課題の解決には、基本的には公共交通機関の整備や環状道路、都市部道路整備等の基盤整備を待つことになる。他方、バンコクの例では、工業団地の位置によって、大型車の輸送経路が異なるため、都市部を通過する必要のない場合には全く影響を受けないこともあり、企業の立地場所によって評価が大きく異なる。

2002 年調査の時点では、幹線道路の交通渋滞の影響を軽減し、故障トラックを除去するために、マニラ、バンコク、クアラルンプールでは大型トラックのピーク時都心流入禁止及び幹線道路走行規制を行っている。規制基準・内容は、その後、変更が行われている。

トラックの走行規制は経路規制と区域規制の 2 種がある。マニラは経路規制であり、バンコク及びクアラルンプールは区域規制である。

マニラでは、11 の指定経路走行（横断は可能）を平日の午前 6 時から 9 時までの朝のピーク時と午後 5 時から 9 時までのピーク時について走行禁止している。トラックは荷の積載の有無に関わらず、最大積載量 4.5 トン以上はトラックとみなされる。

バンコクでは、休日を除き、4 軸および 6 軸のトラックについては、午前 6 時から 9 時までと午後 4 時から 8 時までのピーク時にバンコク都市区域内の走行が禁止されている。10 軸以上の大型トラックは午前 6 時から 10 時までと午後 3 時から 9 時までの走行が禁止されている。

トラック走行規制の結果、規制区域の境界部分では規制時間解除待ちのトラックが列をなして渋滞の原因となっている。また、実態調査はないが、規制対象外の小型トラックによる代替走行台数を増加させていると見られている。

小型トラック登録台数が、過去 10 年間にバンコクの例では 10% (2000)、マニラ都市圏では 14%増加(1999)し、バンコクでは小型トラック（バン及びピックアップトラック）の割合が大型トラックの 4 倍、全登録車両の 20%に達している。マニラでは 1990 年の貨物車登録車両台数の割合は 16%であるが、この数値はトラックの走行規制を開始した 1978 年において不連続に増加している。このため、大型トラックの走行規制が渋滞の緩和ではなく、悪化の原因になっているとの指摘もある。

また、車両重量は、重量計測機器によるチェックではなく、車輪数による目視チェックなので、6 輪を 4 輪に減らして規制時間内に走行する車両も発生し、車軸が積載負荷に耐えきれず交通事故の一因にもなっているという問題も生じている。

3－2－3－4 輸出入及び通関手続き

輸出入及び通関手続きは、2013 年調査の 5 ヶ国でもヒアリング調査成果がまとめられている。これらの手続きは、いずれの国でも同様であるが、基本原則と商品・製品に応じた特別措置、あるいは特定の優遇措置等の適用の有無による差異が大きく、ヒアリング結果にみる特定の課題がどこまで一般的な課題であるかを評価することやその影響程度を評価することが困難な場合が多い。

この通関手続きに関する課題については、サプライチェーンのボトルネックとしても最も重要視されているので、その信頼できるデータベースの整備が望まれている。

ASEAN 事務局のウェブサイトでも、各国の輸出入及び通関手続きの概要が公表されており、基本的な枠組みと例外事項、さらに運用上の改善について今後の情報収集と整理が不可欠である。特に、我が国の手続きとの相違点について注記が必要になると考えられる。

特に 2007 年調査でも、輸出入及び通関手続き上の留意点については一覧表示しており、運用上の改善を支援する資料になっている。

表 ASEAN 各国の通関所要時間及び電子化状況の評価

	通関所要時間	EDI 導入状況
ブルネイ	評価：○ 輸出：1 日以内 輸入：1 日以内	評価：× 貿易手続き、港湾関連手続きに EDI は未導入。現存の CCIS (Customs Control Information System) は内部システム。インターネット輸出入システムが導入。
カンボジア	評価：× 輸出：書類審査で約 1 週間程度。貨物検査で 1～2 日程度。 輸入：書類審査から関税確定までに 1 週間を要することが多い。許可取得に至るには数週間を要する例もあり。	評価：× 貿易手続き、港湾関連手続きに EDI は未導入。2006 年、世界銀行は ASYCUDA とシングル・ウィンドウ・システム調達を含む IDA 借款を承認。
インドネシア	評価：× 輸出：輸出書類確認は比較的短時間で終了。 輸入：一般貨物の場合、3～5 日程度。保税輸入の場合は 1～2 日程度。	評価：○ 通関手続きの EDI 化は 1997 年から実施。2007 年 3 月時点で、5 都市 8 ヶ所で EDI システムを利用した輸出入申告が実施。 年間申告件数：輸入 60 万件、輸出 140 万件 電子申請割合：輸入 86%、輸出 85%
ラオス	評価：△ 輸出：ベトナムとはシングル・ウィンドウ化済み。申告から 20 分で通関可能。タイともシングル・ウィンドウ化が実現予定。 輸入：輸出と同じ。	評価：× 貿易手続きに EDI は未導入。 電子政府プロジェクトの一環として実現を目指す。
マレーシア	評価：△ 輸出：1～2 日程度 輸入：1～2 日程度	評価：△ 輸入申告登録は DagangNet (貿易 EDI と港湾 EDI) で処理可能。 ターミナル・ハンドリング料金は、電子決済が可能。 年間申告件数：輸入 630 万件、輸出 600 万件 電子申請割合：輸入 25%、輸出 90%
ミャンマー	評価：△ 輸出：書類審査は 1 日で完了。貨物検査も含めて申告から輸出許可まで約 2 日。 輸入：書類審査は約 2 日、貨物検査 1 日程度を含め申告から輸入許可まで約 3 日。	評価：× 貿易手続き、港湾関連手続きに EDI は未だ導入されていない。 MICTDC (ミャンマー ICT Development Center) が EDI サービスを提供すべく準備中。
フィリピン	評価：× 輸出：輸出機関には通常 2～3 日要する。 輸入：一般貨物の場合申告から輸入許可まで 4 日。PEZA メンバーの場合 2～3 日。	評価：△ 輸出：輸出申告に EDI が導入。 輸入：輸入申告に EDI が導入。 年間申告件数：輸入 140 万件、輸出 65 万件 電子申請割合：輸入 80%、輸出 60%
シンガポール	評価：○ 輸出：1 日以内。輸出許可発行に要する時間は Trade Net による申請後、約 10 分程度。 輸入：1 日以内。輸入許可発行に要する時間は Trade Net による申請後、約 10 分程度。	評価：○ 輸出：輸出通関は TradeNet を通じて実施。 輸入：輸入許可の申請は TradeNet を通じて実施。 輸入業者は即時許可可否かの情報が入手可能。 年間申告件数：輸入 480 万件、輸出 420 万件 電子申請割合：輸入 100%、輸出 100%
タイ	評価：△ 輸出：EDI システムを通じて輸出申請を行い、約半日。書類審査から貨物検査終了までも貨物検査終了まで半日～1 日。 輸入：EDI システムを通じて輸入許可を取得するのに 1～3 時間。書類審査、関税支払い、貨物検査に 1～3 日。	評価：○ 輸出：貨物の通関手続きの EDI 化は 99 年 7 月から実施。 輸入：貨物の通関手続きの EDI 化は 99 年 9 月から実施。 年間申告件数：輸入 230 万件、輸出 308 万件 電子申請割合：輸入 82%、輸出 93%
ベトナム	評価：△ 輸出：1 日で書類審査完了。申告から輸入許可まで 2 日。 輸入：即日で許可を取得することができることもあるが、税関の事務量に応じて、所要日数はかなり異なる。通常は半日～3 日	評価：△ 2007 年 3 月時点でハイフォン港にて EDI が試験的に導入、サイゴン港での実施も計画。世銀の融資を受け 2010 年までに通関システムを構築する予定。

3-2-3-5 インフラ整備状況

表 ASEAN 諸国のインフラ整備状況の評価（その1）

	道 路	港 湾	空 港	鉄 道
ブルネイ	評価: ○ 高規格道路の総延長は、2,570 km。道路の整備・維持管理状況は良い。	評価: △ ムアラ港は国際物流上、唯一の主要港湾であるが、シンガポールの港湾運営会社に運営を委託し、貨物取り扱い設備・規模も充実している。	評価: △ 国内の物流拠点の一つであるブルネイ国際空港の、貨物取り扱い設備は整備されており、需要に対して必要かつ十分である。	評価: - ブルネイには、鉄道が敷設されていない
カンボジア	評価: × カンボジアでは、道路による輸送が総貨物輸送量の約70%を占めるなど、重要な役割を果たしている。タイ・ベトナムへとつながる主要な国際物流ルートは、国道1号線、5号線、6号線である。これらの路面状況は、概して悪く、国境地帯周辺を中心として未舗装区間も点在している。 プノンペン市街地部のトラック規制により昼間の輸送が制限されているとともに、小型・中型車への積み替え施設もない。	評価: × カンボジアにおける主要国際港は、シアヌークビル港およびプノンペン近郊のメコン川沿いに位置する河川港である。 シアヌークビル港は大型船舶が停泊できる施設を有するとともに、コンテナ埠頭、コンテナ荷役施設およびSEZ(特別経済区)が隣接地に整備されている。シアヌークビル港では、ここ数年10%を越える取扱量の増加がみられ拡張が必要となっている。貨物検査における待ち時間が非常に長い場合がある。プノンペン港では、雨季と乾季の間で水深の変化が大きいと、大型船が航行できない場合がある。	評価: △ 国際空港としては、プノンペン空港とシェムリアップ空港があるが、国際貨物便の取り扱いにはプノンペン空港のみでシェムリアップ空港での取り扱いはない。 プノンペン空港およびシェムリアップ空港ともに旅客需要が伸びており、空港施設の拡張が必要となっている。	評価: × プノンペンから北西にタイ国境に向かう北線386kmとプノンペンから南のシアヌークビルをむすぶ南線246kmが軌間1000mmで整備されている。北線、南線とも線路状態が悪く列車は35km/h程度で運転しており、自動車交通と比較し輸送速度が遅くなっている。 北線のタイ国境ボーイベットとシソフォン間48kmが未整備で、タイ国との輸出入貨物はシソフォン駅あるいはバットアンパン駅において鉄道と道路との間で積み替えが行われている。北線、南線とも全区間の軌道のリハビリが必要。
インドネシア	評価: △ 国内の物流は、その96%を道路に依存する体系となっている。道路ネットワークは、過去数十年間でその交通容量および距離ともに飛躍的に拡大し、主要経済地域へのアクセスが改善されている。 一方で、自動車の急激な普及に伴い慢性的な交通渋滞が発生している。特に、ジャカルタ首都圏と第2の都市スラバヤをむすぶジャワ北幹線道路およびジャカルタから近郊のタンジュンプリオクにつながる道路の渋滞は、物流上の問題となっている。	評価: × インドネシア経済の中核を担う西ジャワ地域では、2007年時点でタンジュンプリオク港が唯一の国際貿易港であるが、ASEAN諸国の主要港湾と比較した場合、取り扱い容量、生産性において劣り、物流・産業インフラとしての機能が麻痺し、海外からの投資魅力を減退させる要因となることが懸念されている。 タンジュンプリオク港では、港湾使役業を1グループが独占していることもあり、荷役料金はASEAN諸国の中でも極めて高い。	評価: △ 主要な国際空港は、ジャカルタ、スラバヤ、メダン、ゼマラン、デンパサール、パレンバンに位置している。 航空貨物の取扱量は、陸路・海路の輸送ルートが不十分であることに加え、航空産業の自由化による料金の低廉化に伴い急速に増加している。	評価: △ インドネシアには、それぞれ独立した4つの鉄道ネットワーク(ジャワ島1、スマトラ島3)が存在している。これらの鉄道は、主に燃料、農薬、セメント、石炭などのバルク貨物の輸送に貢献している。 単線区間が多いことに加え、維持管理面・運行面の問題があるため、定時制が確保できず運行本数も少ない。

表 ASEAN 諸国のインフラ整備状況の評価（その2）

	道 路	港 湾	空 港	鉄 道
マレーシア	評価: ○ 国内道路の総延長は、約78千km、ボルネオ島の舗装率は低い、半島部の舗装状況は良好。国際物流上の重要区間である半島部の南北縦貫高速道路とその関連道路の整備状況は極めて良好。 タイとの結節点もマレーシア側は国境周辺も含めて良く整備されている。クアラルンプールやジョホール市街地での交通状況も、貨物輸送についてはバイパス道路が整備されており、渋滞や進入規制などの問題の指摘はみられていない（2007年時点）。	評価: ○ マレーシア半島内の国際物流上の主要拠点港湾はクラン港（中央部および半島全体）、ペナン港（北部）、ジョホール港およびタンジュンペレパス港（南部）であるが、各港とも地域のハブ港として機能し、EDI化も含めこれら港湾の貨物取り扱い設備は近代的で充実し、規模も2007年時点の需要に対して問題が少ない。	評価: ○ マレーシア半島内の国際物流上の主要拠点空港はクアラルンプール国際空港（KLIA）とペナン国際空港（PIA）であるが、EDI化も含めこれら港湾の貨物取り扱い設備は近代的で充実している。 2007年時点での取り扱い需要に対するキャパシティに課題は少ない。両空港の貨物取り扱い施設の運営も特段の課題は指摘されていない。	評価: ○ 2005年時点で、鉄道による貨物輸送量の国内物流におけるシェアはわずか0.5%に留まっている。貨物鉄道の運行状況は以前より随分と改善されたものの、輸送時間が一定化しない、タイ側の機関車不足（国境で機関車を交換する必要がある）、タイとの物流において鉄道が重要な役割を果たすまでには活用されていない。クアラルンプール周辺を除く区間が単線・非電化であることも、輸送能力の増加の足枷になっている。ただし、ASEANの他国に比べると整備水準とも運営状況は良好であるといえる。
ミャンマー	評価: × 国内道路の総延長は、90,173 km。インド、中国、タイへ繋がる7路線のASEANハイウェイが主要国際物流ルートとなっている。ただし、これらASEANハイウェイの7割以上が簡易舗装の狭幅員区間である。 特に、国境周辺の道路整備が進んでおらず、通年通行が不可能な区間、河川による分断区間が多数箇所存在する。河川条件により東西方向の結びつきも弱い。	評価: × 国際物流上の主要港としては、ヤンゴン港（補完港であるティラワ港含む）である。また、旧来よりイラワジ川を中心に河川を利用した水運が発達、物流上の役割も大きい。貨物取り扱い施設が老朽化しており、設備拡充も課題である。砂州の影響もあり入港制限が多い。 調査時点において進行中のティラワ港の第2ターミナル建設などによる貨物取り扱いの効率化と取扱量の大幅な増加が期待される。	評価: × 国際物流上の主要空港としては、ヤンゴン国際空港であるが、今のところ空輸モードの役割は非常に限られている。 貨物取り扱い施設が老朽化しており、キャパシティの拡充も課題である。	評価: × 営業キロは、約3,955 km、全線単線（1,000mm）でほとんどの区間が単線、全線非電化である。貨物鉄道の最高運転速度は42 km/hである。道路網の未整備もあり、鉄道による貨物輸送量の国内物流におけるシェアは35%に上る。タイと中国国境の結節点が未整備であり、鉄道による国際貨物輸送のボトルネックとなっている。

表 ASEAN 諸国のインフラ整備状況の評価（その3）

	道 路	港 湾	空 港	鉄 道
シンガポール	評価: ○ シンガポールの道路整備状況は良く、市内の交通状況はモニターされその混雑状況は適宜ロードプライシングに反映して、交通状況の適正化を行っている。マレーシアとの国境は北のコースウェイと西のセカンドリングで結ばれている。 シンガポール国内の貨物自動車の移動については特に問題ないが、マレーシアとの国境であるコースウェイにおいて通関、検査による待ちが度々生じることがある。これには、マレーシア入国後に有料の高速道路を通過する必要がないことや通関、検査料が安価であることも原因している。	評価: ○ シンガポール港にはPSAとジュロンポートの2つのコンテナ・ターミナルがある。PSAが取り扱う約8割の貨物がトランシップ貨物でITを活用した効率的な運営を行っている。ジュロンポートは、ジュロン工業地帯に位置し主にバルク貨物を取り扱っている。同港湾も貨物取り扱い設備は近代的で充実している。また、将来需要に応じた施設拡張事業も進行中であり、需給面の問題はない。また、IT(EDI)を活用した通関、物流の効率化システムも高いレベルで機能している。	評価: ○ チャンギ国際空港が唯一の国際空港として国際旅客、国際貨物を取り扱っているが、将来需要に応じた施設拡張事業も進行中であるうえ、貨物取り扱い設備も近代的で充実している。2007年時点で取り扱い需要に対するキャパシティに課題は少ない。貨物取り扱い施設の運営も特段の課題はないと指摘されている。	評価: - 鉄道による貨物輸送サービスは行われていない。旅客はマレー鉄道によるサービスである。
タイ	評価: ○ 道路の整備状況および路面の維持管理状況は概して良好である。ミャンマー、ラオス、マレーシア、カンボジアにつながる主要物流ルートはアジア・ハイウェイに指定されており、全区間は舗装済みである。これら道路の60%以上の区間は、高規格道路で、車線数も4車線以上となっている。	評価: ○ 河港であるバンコク港は、水路水深の問題により大型船が遡上できないため、コンテナ貨物の大部分はシンガポールで積み替えを行う必要があった。しかし、深海港であるレムチャパン港が開港して以来、レムチャパン港に直行する貨物便が増加しており、経済発展にともなう貨物需要の急増に対応している。	評価: ○ タイにおける主要国際空港は、バンコクのスワンナプーム空港、チェンマイ空港、ハジャライ空港、プーケット空港の4か所。 同空港は、アジアのハブ空港としての地位向上を目指して建設されたもので、最新鋭の貨物取り扱い設備を有している。空港へのアクセスは、バンコク-チョンブリ高速道路の他、空港の近くには鉄道路線およびICDが立地している。	評価: ○ タイ国内の貨物輸送に占める鉄道の割合はわずか2.1%にすぎない(2007年時点)。マレーシアとはバダンベサル、スンガイコロクの2か所につながっている。その他、ラオスのビエンチャン近郊につながる鉄道が2008年3月時点で建設中。 レムチャパン港～ラッカバンICD間を連結する東部臨海路線は、物流に大きな貢献をしているものの、取り扱い容量が飽和している。将来的な需要増に対応するためには、複線化が不可欠である。
ベトナム	評価: △ ベトナムの道路ネットワークは、2004年において221,115 km。国内の旅客・貨物のそれぞれ84%、66%は、道路によって運ばれている。 主要物流ルートは、アジア・ハイウェイに指定されている。ハノイ、ホーチミン市などの都市圏を除く、ほとんどの区間は2車線道路となっている。	評価: △ 主要港湾は、北部のハイフォン港、南部のサイゴン港、カンター港である。ハイフォン港は、道路・鉄道へのアクセスも良好で、設備も比較的整っている。 一方、ホーチミン市周辺の港湾群は、市街地と隣接しており発展の余地がなく、市内の渋滞も深刻である。また、同地区の既存港湾群は、河川港湾であることから水深が浅く操船上の限界があり船舶の大型化に対応できない状況にある。	評価: △ ハノイ(Noi Bai)、ホーチミン(Tan Son Nhat)、ダナン空港が、ベトナムの主要国際空港である。航空貨物はNoi Bai、Tan Son Nhatが中心。Noi Baiの貨物ターミナルは、小規模で老朽化している。一方、Tan Son NhatはODA資金で貨物ターミナルを含む設備の改装中。	評価: △ すべての路線が単線・非電化。隣国である中国とは、ドンダン(南寧方面)、ラオカイ(昆明方面)経由で接続されている。鉄道の軌道は、中国の軌道にあわせて、ハノイ～ラオカイは狭軌、ハノイ～ドンダンには複合軌を採用している。そのため、国境における積み替えは必要ない。また、北部のカイラン港、ハイフォン港には引き込み線で直接貨物を輸送することができる。

①基礎情報

(赤数値は更新箇所)

		ブルネイ	カンボジア	インドネシア	ラオス	マレーシア	ミャンマー	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム	備考
基礎データ	面積 (km ²)	5,765	181,035	1,890,754	236,800	330,252	676,577	300,000	704	513,254	329,315	
	人口 (万人)	41	1,486	24,690	665	2,924	5,280	9,761	531	6,679	8,878	2012年
		38	1,416	22,205	614	2,669	5,729	8,691	448	6,523	8,422	2006年
		7.9	4.9	11.2	8.2	9.6	-7.8	12.3	18.6	2.4	5.4	2012/2006増減率
	人口密度 (人/km ²)	71.1	82.1	130.6	28.1	88.5	78.0	325.4	7545.5	130.1	269.6	2012年
		66.4	78.2	117.4	25.9	80.8	84.7	289.7	6369.2	127.1	255.7	2006年
	都市化率(2004年)	N.A	19%	47%	21%	64%	30%	62%	100%	32%	26%	
	GDP (十億ドル)	16.95	14.06	878.2	9,299	303.5	—	250.2	274.7	366.0	141.7	2012年
		12.52	8.30	410.3	4,008	165.0	14	144.1	153.5	225.8	66.4	2007年
		35.4	69.4	114.0	132.0	83.9	—	73.6	79.0	62.1	113.4	2012/2007増減率
	1人あたりGDP (ドル)	41,341	946	3,557	1,399	10,380	—	2,563	51,713	5,480	1,596	2012年
		33,424	593	1,748	615	6,648	289	1,582	33,714	3,470	779	2007年推定
	1人あたりGDP (ドル PPP換算)	33,600	1,800	3,400	1,900	14,400	1,900	3,300	48,900	8,000	2,600	2007年推定、ブルネイ2005年推定
モード別貨物輸送量	輸入総額 (百万ドル)	2,000	5,300	86,240	1,199	132,700	2,642	53,960	396,000	121,900	60,750	2007年推定、ブルネイ2006年推定
	輸出総額 (百万ドル)	6,767	4,100	118,400	721	169,900	6,600	48,380	450,600	143,100	48,300	2007年推定、ブルネイ2006年推定
	貨物輸送量実数 (1,000トン)			(2004年)	(2005年)	(2005年)	(2003年)			(2003年)	(2004年)	
	合 計	n.a	n.a	1,294,328	3,020	777,538	9,706	n.a	n.a	499,370	295,496	
	－ 道 路	n.a	n.a	n.a	2,399	403,100	1,652	n.a	n.a	440,018	195,996	
	－ 鉄 道	n.a	n.a	17,146	0	4,031	3,442	n.a	n.a	10,521	8,874	
	－ 内航水運	n.a	n.a	325,648	621	0	4,171	n.a	n.a	25,839	59,196	
	－ 海 運	n.a	n.a	951,144	0	369,400	440	n.a	n.a	22,941	31,332	
	－ 航空機	n.a	n.a	390	0	1,007	1	n.a	n.a	51	98	
	輸送機関別構成比%											
	－ 道 路	n.a	n.a	道路を除く	79.44%	51.84%	17.02%	n.a	n.a	88.11%	66.33%	
	－ 鉄 道	n.a	n.a	1.32%	0.00%	0.52%	35.46%	n.a	n.a	2.11%	3.00%	
	－ 内航水運	n.a	n.a	25.16%	20.56%	0.00%	42.97%	n.a	n.a	5.17%	20.03%	
	－ 海 運	n.a	n.a	73.49%	0.00%	47.51%	4.53%	n.a	n.a	4.59%	10.60%	
	－ 航空機	n.a	n.a	0.03%	0.00%	0.13%	0.01%	n.a	n.a	0.01%	0.03%	

出典: 基礎データ 世界銀行“World Development Indicators”、ASEAN事務局資料、CIA“ The World Factbook”

出典: 貨物輸送量 タイ (2003年 運輸省)、ベトナム (2003年 中央統計局)、マレーシア (第三次工業統計)、ミャンマー(2005年 運輸省)、インドネシア (2005年貿易統計)

②道路情報

		ブルネイ	カンボジア	インドネシア	ラオス	マレーシア	ミャンマー	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム
基礎データ	道路総延長 (km)	2,570 (2004年)	12,323 (2000年)	332,651 (2002年)	32,620 (2002年)	77,695 (2004年)	42,300 (2001年)	202,000 (2000年)	3,149 (2002年)	249,243 (2001年)	221,115 (2004年)
	国土面積 (km ²)	5,765	181,035	1,890,754	236,800	330,252	676,577	300,000	704	513,254	329,315
	道路密度 (m/km ²)	445.8	68.1	175.9	137.8	235.3	62.5	673.3	4,473.0	485.6	671.4
	自動車登録台数	239,601 (2004年)	350,257 (2000年)	5,727,657 (2000年)	96,950 (2000年)	13,764,837 (2004年)	264,000 (2000年)	2,438,320 (2000年)	706,956 (2003年)	25,549,000 (2003年)	429,163 (2002年)
	人口 (1000人)	383 (2006年)	14,163 (2006年)	222,051 (2006年)	6,135 (2006年)	26,686 (2006年)	57,289 (2006年)	86,910 (2006年)	4,484 (2006年)	65,233 (2006年)	84,222 (2006年)
	100人あたり自動車登録台数	62.56	2.47	2.58	1.58	51.58	0.46	2.81	15.77	39.17	0.51
	通行車線	左側通行	右側通行	左側通行	右側通行	左側通行	右側通行	右側通行	左側通行	左側通行	右側通行
主要物流ルートの道路状況 (ASIANハイウェイ)	アジアハイウェイの道路実延長 (km)	—	1,332	3,936	2,307	1,595	3,003	3,367	19	5,109	2,631
路面状況	路面状況										
	良好 (%)	—	80.6%	96.4%	47.6%	53.8%	55.4%	92.5%	100.0%	78.7%	86.0%
	普通 (%)	—	14.9%	3.1%	29.8%	46.2%	44.6%	7.2%	0.0%	20.0%	14.0%
	悪い (%)	—	4.5%	0.5%	22.6%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	1.3%	0.0%
	舗装タイプ										
	－ アスファルト・コンクリート (%)	—	34.0%	96.0%	0.0%	89.1%	4.8%	21.4%	100.0%	82.1%	100.0%
	－ セメント・コンクリート (%)	—	0.0%	3.1%	0.0%	10.9%	0.0%	67.1%	0.0%	14.8%	0.0%
	－ 浸透式マカダム、2層式アスファ	—	66.0%	0.7%	88.1%	0.0%	84.7%	0.0%	0.0%	3.0%	0.0%
	－ コンパクテッド・グラベル、マカダ	—	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	9.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	－ 砂利道 (%)	—	0.0%	0.0%	9.7%	0.0%	0.3%	11.5%	0.0%	0.0%	0.0%
	－ 未舗装 (%)	—	0.0%	0.0%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	車線数										
	－ 1車線 (%)	—	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	40.7%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%
	－ 2車線 (%)	—	100.0%	84.3%	98.6%	46.0%	53.6%	95.2%	0.0%	36.7%	84.4%
	－ 4車線 (%)	—	0.0%	14.0%	0.0%	44.7%	3.1%	4.8%	0.0%	58.3%	6.7%
	－ 6車線 (%)	—	0.0%	1.7%	0.0%	9.3%	2.7%	0.0%	100.0%	1.0%	6.4%
	－ 8車線以上 (%)	—	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.0%	0.0%
	最大総車両重量(トン)										
	－ 単車	—	25.0	12.0-30.0	12.0	—	16.0	—	16.0-24.0	21.0	16.0-18.0
	－ セミトレーラー	—	35.0	8.0-18.0	40.0	—	25.0	—	軸重制限内	37.4	24.0-26.0
	－ 連結車	—	40.0	10.0-16.0	32.8	—	38.0	—	軸重制限内	39.2	30.0-32.0
	最大軸重(トン)										
	－ 単軸	—	10.0	6.0(10.0)	6.8(9.1)	—	10.0	—	10.0	6.8(9.1)	10.0
	－ 二軸	—	19.0	12.2(16.4)	12.2(16.4)	—	16.0	—	20.0	12.2(16.4)	11.0-18.0
	－ 三軸	—	規定なし	20.0	規定なし	—	21.0	—	30.0	—	21.0-24.0
	車高制限 (m)	—	4.2	4.2	規定なし	—	3.66/4.6	4.12	3.2/4.6	3.8	4.0
	区間平均交通量 (台/日)	—	6,069	35,177	595	28,851	1,056	21,965	—	25,155	7,651
	トラック・トレーラ台数の割合 (%)	—	二輪含む	二輪含む	二輪含む	二輪含む	二輪・自転車含む	二輪含まず	—	二輪含む	二輪・自転車含む
		—	6.1%	9.2%	18.4%	10.9%	30.0%	15.3%	—	16.8%	12.2%

資料: ASEAN Highway Database, UN/ESCAP及びセントラルコンサルタント株式会社

③鉄道情報

		ブルネイ	カンボジア	インドネシア	ラオス	マレーシア	ミャンマー	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム
鉄道総延長 (km)		鉄道なし	650	7,985	4	1,949	3,955	486	20	4,044	2,600
国土面積 (km ²)		—	181,040	1,919,440	236,800	332,876	678,500	300,000	693	514,000	329,560
鉄道密度 (m per km ²)		—	3.59	4.16	0.01	5.86	5.83	1.62	28.87	7.87	7.89
最大軸重 (トン)		—	北線: 13 南線: 20	不明	—	20.00	12.00	15.00	—	20.00	14.00
年間貨物輸送量 (1,000トン)		—	557	17,146	—	4,031	3,440	1.8	—	9,830	6,940
年間貨物輸送量 (百万トン・キロ)		—	160	4,475	—	1,178	1,157	0.6	—	3,400	2,300
国内貨物輸送に占める鉄道輸送の割合		—	不明	2.2%	0.0%	0.5%	35.5%	不明	0.0%	2.1%	67.3%
列車最高速度	旅客鉄道	—	35 km/h	105 km/h	—	90 km/h	72 km/h	70 km/h	—	120 km/h	90 km/h (1,000 mm) 60 km/h (1,435 mm)
	貨物鉄道	—	—	80 km/h	—	72 km/h	42 km/h	40 km/h	—	80 km/h	70 km/h (1,000 mm) 50 km/h (1,435 mm)
電化路線キロ数 (km)		—	0 km (0%)	138 km (1.7%)	0 km (0%)	150 km (7.7%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)
軌間 (ゲージ幅)	－ 狭軌	—	650 km (100%) 幅= 1,000 mm	7,985 km (100%) 幅= 1,067 mm	3.5 km (100%) 幅= 1,000 mm	1,949 km (100%) 幅= 1,000 mm	3,955 km (100%) 幅= 1,000 mm	486 km (100%) 幅= 1,067 mm	20 km (100%) 幅= 1,000 mm	4,044 km (100%) 幅= 1,000 mm	2,169 km (83.4%) 幅= 1,000 mm
	－ 標準軌	—	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	178 km (6.8%) 幅= 1,435 mm
	－ 混合軌	—	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	0 km (0%)	253 km (9.7%) 幅= 1,000+1,435
	単線・複線区間距離										
	－ 単線区間	—	650 km (100%)	7,711 km (96.6%)	3.5 km (100%)	1,844 km (94.6%)	3,535 km (89.4%)	458 km (94.2%)	0 km (0.0%)	3,940 km (97.4%)	2,600 km (100%)
	－ 複線区間	—	0 km (0%)	274 km (3.4%)	0 km (0%)	105 km (5.4%)	418 km (10.6%)	28 km (5.8%)	0 km (0.0%)	104 km (2.6%)	0 km (0%)

出典: World Railway, Japan Railway Technical Service, etc.

④港湾情報（赤字値は更新箇所）

		ブルネイ	カンボジア			インドネシア				マレーシア					ミャンマー
		ムアラ港	ブノンペン港	シハヌークビル港	タンジュンプリオク港	タンジュンペラク港	ベラワン港	マカッサル港	タンジュンエマス港	ペナン港	クラン港(北港)	クラン港(西港)	パシールグダン港(ジョホール)	タンジュン・ペレパス港	ヤンゴン港
		Muara	Phnom Penh	Sihanouk Ville	Tanjung Priok (Jakarta)	Tanjung Perak (Surabaya)	Belawan	Makassar	Tanjung Emas (Semaran)	Penang Port	Port Klang (Northport)	Port Klang (Westport)	Pasir Gudang	Tanjung Pelepas	Yangon
バース	バース数	2	5	13	78	15	5	3	不 明	17	27	22	22	12	2
	うちコンテナ・バース数	2	3	3	14	11	2	1	不 明	5	12	13	7	12	2
	コンテナ処理能力(万TEU)										500	900		840	
	コンテナバース拡張計画(万TEU) (拡張目標年次)				(100m北にテラマヤ新港計画)						1,686 (2020)			1,000 (2014)	
	バース総延長(m)	765	不 明	1,693	10,562	9,695	3,144	3,100	3,233	2,898	5,484	5,645	4,648	4,320	不 明
貯蔵施設	コンテナバース総延長(m)	765	不 明	400	2,788	2,370	850	850	345	1,031	2,679	3,700	1,760	4,320	不 明
	岸壁水深(m)	10.0－13.0	不 明	8.3	9.0－14.0	3.0－10.5	6.0－10.0	12.0	3.5－10.0	9.0－12.0	11.0-15.0	15.0-17.0	15.0	15.0－19.0	不 明
	喫水(m)	9.5	4.3	不 明	不 明	3.0－10.5	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	9.0
	ターミナル設備(m ²)	104,070	不 明	不 明	2,000,000	1,100,000	139,727	114,416	112,648	828,000	846,000	647,300	144,560	2,000,000	40,000
	CFS: Container Freight Station(m ²)	16,000	不 明	36,000	17,843	44,400	10,400	5,250	53,636	20,292	48,462	23,566	11,000	77,200	4,600
ガントリー クレーン数	ガントリークレーン数(岸壁)	2	0	4	21	16	3	5	不 明	8	26	29	5	44	0
	ガントリークレーン数(ヤード)	不 明	不 明	24	81	38	7	8	不 明	32	66	63	19	67	2
その他	開港時間(時間)	07:00-22:00	不 明	07:00-11:30 14:00-17:30	24	24	24	07:30-16:00 船舶-24時間	不 明	24	24	24	24	24	08:00－16:00 20:00－04:00
	通関営業時間(時間)	07:00-22:00	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	24	24	24	24	24	不 明
稼働状況	貨物取扱量(1,000トン)	1,853	不 明	不 明	36,074	30,983	14,494	9,050	7,649	23,563	109,659	0	28,568	3,163	4,656
	輸入(1,000トン)	1,713	不 明	不 明	12,161	1,445	2,152	700	904	10,470	63,035		11,917	572	3,307
	輸出(1,000トン)	140	不 明	不 明	5,676	6,829	4,251	1,250	245	10,664	46,624		12,697	2,316	910
	国内(1,000トン)	－	不 明	不 明	18,237	22,709	8,091	7,100	6,500	2,429	－		3,954	275	440
	コンテナ取扱量(1,000 TEU)	不 明	不 明	211	4,778 (2011)	不 明	不 明	228	不 明	795	10,001 (2012)		837	7,960 (2012予測値)	不 明
											310万	690万			
	輸入(1,000トン)	不 明	不 明	106	不 明	不 明	不 明	114	不 明	357	187万		317	40	不 明
	輸出(1,000トン)	不 明	不 明	105	不 明	不 明	不 明	114	不 明	373	182万		379	151	不 明
	積替(1,000 TEU)	不 明	不 明	0	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	66	41万		142	3,853	不 明
入港船舶数		500	不 明	1,372	16,154	14,022	4,574	不 明	6,046	6,220	15,050		6,438	3,128	1,215

		フィリピン							シンガポール	タイ					ベトナム																						
			マニラMITC港			スービック港	セブ港	パタンガス港	シンガポール港	バンコク港	レムチャバン港	ラノン港	ソクラ港	ハイフォン港	ラックフェン港	カイラン港	ヒエップフック港	カイメップチャーバイ港	サイゴン港	カットライ港	サイゴン港群	ダナン港															
		Thilawa Intl Terminal	Manila (MITC)	Manila (South Harbor)	Manila (North Habor)	Subic Bay	Cebu	Batangas	Singapore (トウアス新港計画)	Bangkok (クローン・トウーイ港)	Laem Chabang	Ranong	Songkhla	Hai Phone	ハイフォン沖合埋立	Cailan (Quang Ninh)	SPCT		Sai Gon	New Sai Gon	VICT	Da Nang															
バース	バース数	5	5	28	50	3	6	2	60	84	18	2	3	16	90(2016計画)	2012.8運営開始	79(2009年10月開業)	150	10	7	3	10															
	うちコンテナ・バース数	5	5	12	7	不 明	4	2: multi	52	0	11	1	3	16									750(2016計画)	594	500→950	3,620	704	2,037	678	1,657							
	コンテナ処理能力(万TEU)							3,500	110	1,080																											
	コンテナバース拡張計画(万TEU) (拡張目標年次)							5,000(2020計画) 6,500(新港計画)	1,500 (2015)																												
	バース総延長(m)	1,000	1,300	3,614	4,791	342	1,141	240	14,859	7,688	6,724	284	510	4,200																	14(2016計画)	594	500→950	3,620	704	1,462(完成時)	678
コンテナバース総延長(m)	1,000	1,300	3,082	2,256	不 明	690	0	6,201	0	3,959	150	510	2,438																								
	岸壁水深(m)	10.0 - 12.5	12.5 - 14.5	8.5 - 12.0	8.5 - 12.0	12.6 - 12.8	8.0 - 9.3	10.0	9.5 - 15.0	4.6 - 8.2	10.0 - 16.0	8.0	7.5	8.4 - 10.5		5.0 - 13.0	6.5~8.5	12.0 - 14.0	8.5	11.0 - 12.0	10.0	7.0 - 11.0															
	喫水(m)	不 明	12.5 - 14.5	7.0 - 12.0	不 明	不 明	不 明	不 明	9.5 - 15.0	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明		8.5			不 明	11.0	9.7	不 明															
貯蔵施設	ターミナル設備(m ²)	750,000	822,200	850,000	317,013	100,000	不 明	200,000	3,390,000	363,168	3,329,265	不 明	41,300	127,300		不 明			500,000	800,000(完成時)	200,000	267,456															
	CFS: Container Freight Station(m ²)	20,000	10,208	22,000	10,468	1	不 明	不 明	166,000	498,063	74,792	不 明	6,726	50,892		不 明	230,000(完成時)		8,200	569,000(完成時)	5,700	不 明															
ガントリー クレーン数	ガントリークレーン数(岸壁)	2	10	7	0	1	不 明	不 明	120	14	26	0	不 明	2		2			2	4	4	1															
	ガントリークレーン数(ヤード)	3	28	14	0	0	不 明	1	419	34	68	0	不 明	4		4			2	11	6	2															
その他	開港時間(時間)	09:00 - 17:30	24	24	24	24	不 明	24	24	24	24	不 明	不 明	24		不 明			24	24	24	24															
	通関営業時間(時間)	不 明	07:00-19:00	07:00-17:00	不 明	08:00-17:00	不 明	不 明	週7日 24	不 明	24	不 明	不 明	07:30-22:00		不 明		07:30-22:00	不 明	8	不 明																
稼働状況	貨物取扱量(1,000トン)	0	14,397	14,555	16,325	不 明	20,659	不 明	16,031	35,736	不 明	1,242	10,511		3,185			10,744	15,778	不 明	2,256																
	輸入(1,000トン)		14,392	6,473	1,444	不 明	12,750	不 明	8,852	12,717	不 明	355	5,370		1,059			4,965	7,538	不 明	595																
	輸出(1,000トン)					不 明		不 明	7,179	23,019	不 明	887	1,911		975			2,549	7,604	不 明	778																
	国内(1,000トン)		5	8,082	14,881	不 明	7,909	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	3,230		1,151			3,230	636	不 明	882																
	コンテナ取扱量(1,000 TEU)		不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	31,650 (2012)	1,408 (2012予測値)	6,232 (2012予測値)	0	125	1,019 (2011)		不 明		937 (2011)	不 明	2,598 (2011)	不 明	不 明																
	輸入(1,000トン)		不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不明	不明	0	62	不 明		不 明			不 明	不 明	不 明	不 明																
	輸出(1,000トン)		不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不明	不明	0	63	不 明		不 明			不 明	不 明	不 明	不 明																
	積替(1,000 TEU)		不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不 明	不明	不明	0	不明	不明		不明			不明	不明	不明	不明																
	入港船舶数		2,061	10,135	6,292	不 明	不 明	35,747	不 明	2,570	6,410	212	478	2,430		335		1,843	1,636	1,025	1,290																

出典： 港湾設備データ Containerisation International Year Book 2006

出典： その他データ タイ(Port Authority of Thailand)、ベトナム(Viet Nam Port Authority)、マレーシア(Ministry of Transport, 2005)、ブルネイ(Statistical Yearbook 2004)、フィリピン(Philippines Port Authority, 2004)、ミャンマー(Ministry of Transport, 2005)、インドネシア(Indonesia Statistical Yearbook 2004)

⑤空港情報

		ブルネイ	カンボジア		インドネシア		ラオス	マレーシア		ミャンマー
		ブルネイ空港	プノンベン空港		スカルノハッタ空港	ジュアンダ空港	ワッタイ空港	クアラルンプール空港	ペナン空港	ヤンゴン空港
		Brunei Intl	Phnom Penh	Siem Reap	Soekarno Hatta (ジャカルタ空港)	Juanda International	Wat Tay	Kuala Lumpur International	Penang Intl	Yangon
最寄り都市	都市名	Bandar Seri Begawan	Phnom Penh	Siem Reap	Jakarta	Surabaya	Vientiane	Kuala Lumpur	Penang	Yangon
	都市からの距離 (km)	8 km	不明	不明	35 km	20 km	2 km	50 km	18 km	17 km
滑走路	滑走路1 長さ / 幅 (m)	3,658 / 46	3,000 / 44	2,550 / 45	3,660 / 60	3,000 / 45	3,000 / 45	4,124 / 60	3,352 / 46	2,470 / 61
	滑走路2 長さ / 幅 (m)	－	－	－	3,660 / 60	－	－	4,050 / 60	－	－
	滑走路3 長さ / 幅 (m)	－	－	－	－	－	－	－	－	－
営業時間	開港時間 (時間)	24	06:00-21:30	06:00-20:00	不明	06:00-24:00	07:00 - 19:00	24	24	24
	税関業務時間 (時間)	24	不明	不明	不明	不明	不明	24	24	不明
稼働状況	年間貨物取扱量 (トン)	不明	不明	nil	277,583	63,955	不明	653,654	221,971	不明
	国 際 (トン)	24,760	不明	nil	165,998	12,691	不明	589,799	179,007	不明
	輸 入 (トン)	15,032	7,457	nil	81,262	5,679	不明	279,648	57,253	不明
	輸 出 (トン)	9,626	11,496	nil	84,737	7,012	不明	310,151	93,416	不明
	積み替え (トン)	102	不明	nil	－	－	不明	－	28,338	不明
	国 内	－	不明	nil	111,584	51,264	不明	63,855	42,965	不明
	航空機発着数	11,567	不明	不明	137,167	48,747	8,425	181,341	31,173	不明
	国際便	11,567	不明	不明	27,660	3,539	不明	103,675	15,116	3,746
	国内便	－	不明	不明	109,507	45,208	不明	77,666	16,057	不明

		フィリピン						シンガポール	
		ニノイアキノ空港						チャンギ空港	
		Ninoy Aquino	Laoag	Clark	Davao	Iloilo	Ninoy Aquino International	Mactan-Cebu International	Changi
最寄り都市	都市名	Manila							Singapore
	都市からの距離 (km)	10 km	Laoag 8 km	Angeles 6 km	Davao 13 km	Iloilo 17 km	Pasay 10 km	Lapu-Lapu 3 km	20 km
滑走路	滑走路1 長さ / 幅 (m)	3,737 / 60	2,780/45	3,200/60	3,000/45	2,500/45	1,998/45	3,300/45	4,000 / 60
	滑走路2 長さ / 幅 (m)	2,258/45	－	3,200/45	－	－	3,410/60	－	4,000/60
	滑走路3 長さ / 幅 (m)	－	－	－	－	－	－	－	2,748/59
営業時間	開港時間 (時間)	不明	22:00-14:00	24	24	05:00- 21:00	24	24	24
	税関業務時間 (時間)	不明	22:00-10:00	24	0:00-9:00	不明	24	0:00-9:00	24
稼働状況	年間貨物取扱量 (トン)	412,167	2,801	NA	39,891	9,921	410,244	12,297	不明
	国 際 (トン)	296,090	1,788	0	0	0	300,427	4,658	1,833,721
	輸 入 (トン)	不明	NA	NA	NA	NA	NA	NA	892,141
	輸 出 (トン)	不明	NA	NA	NA	NA	NA	NA	941,580
	積み替え (トン)	不明	NA	NA	NA	NA	NA	NA	不明
	国 内	116,077	1,013	0	39,891	9,921	109,817	7,639	－
	航空機発着数	131,019	2,612	5,012	12,074	8,232	133,678	6,904	不明
	国際便	47,746	1,814	4,130	1,034	0	48,980	1,096	102,035
	国内便	83,273	798	882	11,040	8,232	84,698	5,808	－

		タイ			ベトナム		
		ドンムアン空港	スワナブーム空港	チェンマイ空港	タンソンニャット空港	ノイバイ空港	ダナン空港
		Donmuang	Suvarn-abhumi	Chaing Mai	Tan Son Nhat	Noibai	Da Nang
最寄り都市	都市名	Bangkok	Bangkok	Chaing Mai	Ho Chi Minh	Hanoi	Da Nang
	都市からの距離 (km)	22 km	24 km	4 km	不明	35 km	不明
滑走路	滑走路1 長さ / 幅 (m)	3,700 / 60	4,000 / 60	3,100 / 45	3,800 / 45	3,800 / 45	3,048 / 45
	滑走路2 長さ / 幅 (m)	3,500 / 45	3,700 / 60	－	3,048 / 45	3,800 / 45	3,048 / 45
	滑走路3 長さ / 幅 (m)	－	－	－	－	－	－
営業時間	開港時間 (時間)	24	24	06:00- 23:30	24	24	24
	税関業務時間 (時間)	－	不明	－	24	24	24
稼働状況	年間貨物取扱量 (トン)	1,212,847	1,230,000	25,363	192,781	92,636	6,318
	国 際 (トン)	1,153,935	不明	1,440	131,044	34,732	35,000
	輸 入 (トン)	426,641	不明	101	不明	不明	不明
	輸 出 (トン)	644,745	不明	406	不明	不明	不明
	積み替え (トン)	82,549	不明	933	不明	不明	不明
	国 内	58,912	不明	23,923	61,737	57,904	6,283
	航空機発着数	267,955	267,480	23,142		不明	不明
	国際便	177,194	不明	5,130	不明	不明	不明
	国内便	90,761	不明	18,012	不明	不明	不明

出典： 最寄り都市、滑走路 (World Aero Data: <http://worldaerodata.com/countries>)、その他情報： World Aero Data: <http://worldaerodata.com/countries>, and Customs Department of each country

出典： 稼働状況: Thailand (Airport Authority of Thailand), Viet Nam (Vietnam Port Authority), Malaysia (Ministry of Transport, 2005), Brunei (Statistical Yearbook, 2004), Cambodia, Singapore

Philippines (Ninoy Aquino:Ministry of Transport, Ninoy Aquino以外:Mr.Enrico L Basilio), Myanmar (Ministry of Transport), インドネシア (Statistical Yearbook 2004),Thailand board of investment (Suvarnabhumi.2007)

3-2-4 ルート別調査

3-2-4-1 概要

(1) 2006 年ヒアリング調査

アセアン域内で事業活動を行っている日系荷主企業（主に、電機・電子機器製造業及び輸送機器製造業）及び物流事業者に対し、2006 年度調査で設定した 7 つのルートに対し、現在考えている問題や課題についてヒアリングを行った。主な意見は次のようなものであった。

1) ルート 1（バンコク～マレーシア～シンガポール）

A トラック

- ・原産地証明書（フォーム D）発行の円滑化
原産地証明書（フォーム D）の申請が遅れると通関も遅れる。
- ・通い箱課税：通い箱は、輸送容器の一種であり、商品ではないにも係わらず、通関の度に課税されている。
- ・通関手続きの迅速化
通関手続きの電子化が遅れている。
通関手続きのワンストップ化が遅れている。

2) ルート 2（バンコク～ラオス～ベトナム北部）

A トラック

- ・片荷問題
バンコクからベトナム北部への荷量に比べ、ベトナム北部からバンコクへの荷量が極めて少ない。このことが、物流事業者が船舶の 2 倍近くの運賃設定をせざるを得ない原因になっているのであるが、例えば、ある荷主企業では、船舶の 1.3 倍の運賃ならば、トラックを使うと言っている。
- ・ラオス中継通関・積替に伴うコスト増・時間増・品質低下
ラオス通過時に発生するデポジット
ラオス通関時の税関の開庁待ち時間の発生
ラオスにおける荷物の積み替え時に発生する品質低下リスクなど
- ・人車分離
道路交通安全対策の実施：人・動物等の横断に伴う危険回避
 - ・ 工業団地内輸送中の徐行遵守
 - ・ 徐行しないでバンプ走行することによる振動
 - ・ 振動・温度・湿度等輸送管理確保
 - ・ 法制度・通関手続きの整備、運用面の透明性向上

B 船舶

- ・ベトナムにおける港湾整備の促進

- ・ベトナムにおける通関全数検査の改善
X線検査時の高さ制限（130cm）に伴うパレット組み直し
- ・コンテナヤード・屋外での製品放置

C 航空

- ・航空便輸送時の便数制約

D その他

- ・陸路と海路のコスト比較データの収集

3) ルート3（ベトナム北部～中国華南）

A トラック

- ・国境通関に伴う品質低下：天井付きの倉庫が無く、露天下で荷物を積み替えている。

B 船舶

- ・片荷：中国華南からベトナム北部への荷量に比べ、ベトナム北部から中国華南への荷量が少ない。
- ・ベトナム北部港湾の容量不足

4) ルート6（シンガポール～ジャカルタ）

B 船舶

- ・タンジュンプリオク港（インドネシア）の低パフォーマンス
例えば、完成車輸出を想定すれば、ストックヤードの容量不足。これが原因となって、船からの荷揚げ待ち時間の伸長また荷役コストの増加にまで影響は及ぶ。また、荷役の品質が悪いため、包装コストの増大も発生。
- ・タンジュンプリオク港（インドネシア）へのアクセス道路の悪さ

5) 新規ルート（アセアン～インド）

- ・アセアン・インド間の物流実態に係わる情報不足
- ・インド国内の物流実態に係わる情報不足

以上の指摘を、業種（品目）別・ルート別に整理すると次表のようになる。

なお、業種・品目別内訳についてはヒアリング企業の業種による相違点が明確な点についてのみ補足した。

表 品目別・ルート別の課題

区分			物流改善上の課題
ルート 1	トラック	共通	・通関手続きの迅速化 電子化 ワンストップサービスの実施 ・トラックジャック対策
		輸送機械	・原産地証明書発行手続きの円滑化 ・通い箱課税
ルート 2	トラック	共通	・片荷問題 ・中継通関の改善 ・人車分離 ・法制度・通関手続きの整備
		精密機器	・工業団地内徐行遵守 ・振動・温度・湿度等輸送品質確保
	船舶	共通	・ベトナムにおける港湾整備 ・ベトナムにおける通関全数検査改善
		精密機器	・コンテナヤード・屋外での製品放置
	航空	精密機器	・航空便の便数制約
	その他	共通	・陸路と海路のコスト比較
ルート 3	トラック	共通	・国境積替による輸送品質低下
	船舶	共通	・片荷問題 ・ベトナム北部港湾の容量不足
ルート 6	船舶	共通	・タンジュンプリオク港の効率性向上
		輸送機械	・完成車輸出ヤードの整備
インド	船舶	輸送機械	・物流の現状把握

2007 年調査は、上記の課題をふまえて、その検証や民間企業ヒアリング指摘内容の行政機関ヒアリングによる裏付け調査、制度的背景の分析を行った。同時に、実走調査やモデル分析による比較検討を行い、課題の改善可能性を南北ルート及び東西ルートの 2 つ幹線ルートについて検討した。

改善方法については、通過国における中継通関の廃止といった方策だけでなく、民間企業だけでも実施可能な出車時刻調整による輸出通関開庁時間内到着のための同期化や燃費削減等の方策も含んでいる。

(2) 実走調査の役割

1) 2007 年調査

インドシナ半島にかかる実走調査は、経済産業省の調査及び民間企業独自の市場開拓可能性調査を含めて 2007 年調査以前にも数多く行われている。

ただし、2007 年調査成果に整理されているように、走行調査の場合には、走行経路、実際の貨物積載の有無、休息・休憩（宿泊）時間、荷役時間、積替時間、通関時間等の要因別所要時間の記載が不十分な場合が多く、比較評価に適さない報告が数多く見られた。

また、詳細な走行経路についても不明な部分が多く、走行距離にも大きな差異が見られた。

このため、2007 年調査では、主として、海運に対する短絡路としての機能を担う陸送輸送の可能性を検証すると共に、実際の貨物輸送車両の追跡による通関所要時間や積替所要時間等のボトルネック要因を解析することを主眼として、バンコク～ハノイ間の東西ルートについては追跡走行を実施している。また、あわせて、輸送コスト削減のために、両方向の実入りコンテナをラオスで中継・積み替えすることにより、両方向の空車輸送をゼロにする輸送改善方策も実証している。

ただし、東西ルート以外については、貨物輸送車両の追跡走行ではなく、旅客用のバンによる走行実態調査のみを実施した。この場合の成果物は、ボトルネック要因の分析よりも、道路整備状況を中心とした走行環境の確認が中心となり、指標として主要区間別の走行速度にみる未整備区間の影響評価にとどまる。

2) 2013 年調査

2013 年調査は、バンコク～ヤンゴンのルートやカンボジアの沿岸部ルート等、これまで走行調査のない区間について新規の走行調査を行っている。

ただし、ボトルネックとなる通関時間等の実態把握よりも、主として通関時間を除く走行速度調査を行っており、上述したような主要区間別の走行速度にみる未整備区間の影響評価にとどまる。

このため、以下では、各ルート別の実態調査は既存成果報告書にゆだね、海路代替ルートとしての陸路輸送の可能性を検討した資料と、区間別走行速度調査結果の比較による道路状況の確認資料に分けてとりまとめる。

3-2-4-2 海路代替ルートの検討

2007年調査及びそれ以前の既往調査成果にみる海路代替ルートのデータは、下表のようになっている。大きな所要時間短縮効果が期待されるルートは、半島性の区間であり、バンコク～ハノイ、バンコク～クアラルンプール、バンコク～ヤンゴンといった区間である。

既往調査結果では、道路費用がドアツードア費用であるのに対して海運が港湾間海上運賃のみの掲載であるなど、条件の整合性が確保されていない可能性もあるが、いずれも大幅な時間短縮が見られ、主たる課題は、時間短縮の程度に対して、輸送費用の増加がどこまで費用対効果として成立可能かという点にあることがわかる。なお、バンコク～ヤンゴン間については費用、時間共に道路輸送が有利である。

表 既往調査成果にみる海陸輸送ルートの比較

バンコク～シンガポール間

	費用 US\$/20ft	時間 日
A道路	2,300	3.0
B海運	350	7.0
A/B	6.57	0.43

注：道路1,930km、西側ルート

バンコク～ハノイ間

	費用 US\$/40ft	時間 日
A道路	4,500	4.0
B海運	1,500	9.0
A/B	3.00	0.44

注：道路1,600km、第2メコン橋経由

バンコク～ヤンゴン間

	費用 US\$/20ft	時間 日
A道路	730	3.0
B海運	1,130	30.0
A/B	0.65	0.10

注：道路945km、メソット・コーカレイ経由

バンコク～ホーチミン間

	費用 US\$/20ft	時間 日
A道路	1,390	2.0
B海運	580	3.0
A/B	2.40	0.67

注：道路913km、ポイペト・バベット経由

2007 年調査のモデル分析を行ったバンコク～シンガポール間でもバンコク～ハノイ間でも、道路輸送は海運の 3 倍以上の費用がかかるが、所要時間は 3 分の 1 程度に短縮することができ、所要時間短縮のニーズが強い小口貨物の輸送の場合には一定のメリットが期待できる。

表 2007 年調査におけるモデル分析データ
バンコク～シンガポール間(ドアツードア・モデル分析)

	費用 US\$/40ft	時間 時間	うち運送時間 時間
A道路	2,730	53.4	36.9
B海運	844	151.7	51.7
A/B	3.23	0.35	0.71

バンコク～ハノイ間(ドアツードア・モデル分析)

	費用 US\$/40ft	時間 時間	うち運送時間 時間
A道路	2,660	74.0	36.5
B海運	841	212.9	52.9
A/B	3.16	0.35	0.69

3-2-4-3 道路整備状況の検討

2007 年調査及び 2013 年調査を踏まえた主要区間別の走行速度をみると、道路整備状況の差が明確である。

区間走行速度は、都市部の渋滞による速度低下と都市間道路における未舗装区間や工事区間での速度低下の両方の要因が影響するものの、都市規模の小さい場合には、後者の影響が大きいと評価できる。

表 主要区間の区間走行速度

ルート	区間	調査年	区間速度 km/h
バンコク～シンガポール	タイ	2007	52.5
	マレーシア	2007	58.3
バンコク～ハノイ(第2メコン橋)	タイ	2007	55.1
	ラオス	2007	57.4
	ベトナム	2007	39.5
バンコク～ハノイ(第2メコン橋)	全域	2013	48.0
バンコク～ハノイ(第3メコン橋)	全域	2013	44.5
バンコク～ホーチミン(5号)	タイ	2007	86.9
	カンボジア	2007	56.8
	ベトナム	2007	34.8
バンコク～ホーチミン(6号)	タイ	2013	74.9
	カンボジア	2013	69.2
	ベトナム	2013	32.0
バンコク～カンボジア沿岸部	タイ	2013	78.4
	カンボジア	2013	58.7
ビエンチャン～国道8号	ラオス	2007	76.2
ハノイ～友誼関	ベトナム	2007	52.4
ハノイ～友誼関	ベトナム	2013	52.0

3-3 アジア圏における国際物流に関する問題認識の整理

上記を踏まえて、日本の国際物流関係企業の、主導的かつ強力なロジスティクス展開に資する、安定的かつ高品質の物流システムの確立に向けた問題認識の整理を行う。

まず、国の取り組みとして、以下の3点について整理する。

- ・「アジア圏の国際物流に関する国の取組－新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会提言の概要－」（平成25年4月30日）
- ・「アジア圏の国際物流に関する国の取組－国際物流競争力強化のための行動計画（国際物流競争パートナーシップ会議）の概要－」（平成18年12月22日）
- ・「日本経済再生に向けた緊急経済対策」について（平成25年1月11日閣議決定）

（１）国の取り組み

１）新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会提言の概要

●背景と目的

我が国企業のグローバルなサプライ・チェーン・マネジメントを支援し、国際競争力を強化するとともに、東アジア経済統合を促進させるために、我が国企業が生産拠点を展開しているアセアン地域において、物流の高度化を図ることを目的とする。

●目標

2015年のASEAN統合を視野に入れ、中長期的にアセアン域内での物流コスト及びリードタイムの半減を目指す。

●課題

【広域物流網整備に関する課題】

○ASEANにおいて物流インフラの整備が不十分

○ASEAN域内でのリードタイムを短縮するルートの未整備

例）バンコック～ハノイ→海上：10～15日、陸上：3日～4日

○治安が悪く貨物の安全な輸送が確保できない。

○越境時に輸送車両の運行規制があるため貨物の積み替えが発生する。

○越境時の積み替えに要する荷役施設が未整備となっている。

○物流事業への参入規制による物流事業者の不足している。

○通信インフラの整備水準が低く位置情報を含めた物流管理が困難となっている。

【人材・育成に関する課題】

○現場作業者の物流品質に対する意識が低い。

○物流管理の専門家が不足している。

例）分野横断的に物流を把握する現場管理者の枯渇

港湾労働者不足によるコンテナの船積・船卸の長時間化（インドネシア）

ドライバーの輸送品質への意識不足による輸送遅延、貨物事故

【物流資材等の利活用に関する課題】

- 関係者間の情報共有や規格、法制度面の対応が進まず、パレットや通い箱などの利用が非効率なっている。
- 一部の国ではパレットなど物流資材の基本的な利用方法が十分理解されていない。
- 国際標準化が進む電子タグの利用による物流資材の効率的な運用がなされていない。

【輸出入及び港湾・空港関連手続きの体制、制度に関する課題】

- 税関の能力不足している。
- 通関手続きの相手国政府等の行政関与や行政裁量が大きく不透明である。
- 通関に伴う手続きの煩雑さに起因する通関時間の長時間化
- 通関手続きの電子通関システムによる手続きの合理化、迅速化が遅れている。
- 税関及び政府関係機関間の情報共有不足、運用統一化が遅れている。

●国際物流競争力強化のための行動計画

(行動計画) アセアン広域物流網の整備

- 優先的に整備すべき6つの広域物流ルート*整備促進の働きかけ
- ベストプラクティスづくりに向けた走行実証試験の実施
- 走行実証試験のとりまとめと提案
- 優先的に整備すべき6つの広域物流ルートへの拡大
- アセアンにおける広域物流網整備の支援
- アセアン物流マップの継続的な更新
- 我が国物流事業者の支援

*①タイ～マレーシア～シンガポール、②タイ～インドネシア、③タイ～（ラオス／カンボジア）～ベトナム北部、④タイ～（ラオス／カンボジア）～ベトナム南部、⑤タイ～フィリピン、⑥タイ～ミャンマー

(行動計画) 物流及び輸出入通関手続関連の人材育成

- 人材育成プログラム策定に向けたフィージビリティスタディの実施
- 人材育成プログラムを実施するモデル国の選定及びプログラムの詳細策定
- モデル対象国と協力した人材育成プログラムの実施
- アセアン各国への人材育成プログラムの展開
- セミナー、ワークショップ等を通じた物流人材育成の推進
- 「日アセアン交通連携」の枠組みを活用した物流人材育成の推進
- 政策対話を踏まえた人材育成の実施・展開
- アセアン地域における税関職員の人材育成に重点をおいた支援の強化
- アセアン域内の通関業者に対する技術・ノウハウの移転

(行動計画) 物流資材の高度利活用

- 物流資材高度利活用に向けた普及啓発活動
- 電子タグの利用に向けた基盤の構築
- 電子タグ等 IT を活用した物流資材の高度化
- 物流資材の循環型利用モデルの実現

(行動計画) アセアン統合に向けた輸出入通関手続電子化

- アセアン・シングル・ウィンドウの構築支援
- アセアン各国のナショナル・シングル・ウィンドウ実現に向けた調査
- アセアン各国のナショナル・シングル・ウィンドウ構築の支援
- 情報通信技術 (IT) を活用した通関手続の合理化に向けた支援
- 電子タグを利用した通関手続の合理化

(行動計画) 我が国輸出入制度の改革とシステム、インフラの整備

- コンプライアンスに着目した輸出入制度改革
- コンプライアンス・プログラムの標準化
- 日本版「C-TPAT」の国際連携
- 我が国の輸出入及び港湾・空港関連手続システムの利便性向上
- アジア・ゲートウェイとしてのシステム構築に向けた諸外国との連携
- 我が国の国際物流インフラの機能強化
- 国際物流戦略チームの活用

(行動計画) 今後の行動計画のフォローアップ等の体制

国際物流競争力パートナーシップ会議メンバー

(順不同、敬称略)

経済産業大臣	二階 俊博
国土交通大臣	北側 一雄
電子情報技術産業協会会長 (富士通会長)	秋草 直之
日本物流団体連合会会長 (日本通運会長)	岡部 正彦
日本貿易会会長 (三菱商事会長)	佐々木 幹夫
日本船主協会会長 (商船三井会長)	鈴木 邦雄
日本自動車工業会 (トヨタ自動車会長)	張 富士夫
航空貨物運送協会会長 (日本通運副社長)	中谷 桂一
日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会会長 (日本通運副社長)	中谷 桂一
日本ロジスティクスシステム協会会長 (新日本製鐵社長)	三村 明夫
日本機械輸出組合理事長 (住友商事会長)	宮原 賢次
定期航空協会会長 (全日本空輸社長)	山元 峯生
日本貿易振興機構理事長	渡辺 修
日本経済団体連合会副会長 (新日本石油会長)	渡 文明

(出典)「アジア圏の国際物流に関する国の取組－新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会提言の概要－」(平成 25 年 4 月 30 日)

2) 国際物流競争力強化のための行動計画（国際物流競争パートナーシップ会議）の概要

●意義（背景・必要性）

- 経済社会にとって不可欠の構成要素である物流の効率化は、我が国全体にとって重要な課題
- 企業が国家・地域の制約を超えて生産拠点を決定する中で、我が国が産業空洞化を防ぎ、国内各地域の活力を維持・増進していくために、産業競争力の強化が喫緊の課題
- 新しい総合物流施策大綱によって今後の物流施策の指針を示し、関係省庁の連携により施策の総合的・一体的な推進を図ることが必要であり、新しい大綱の策定は、国民各層の物流に対する認識を深め、物流施策への理解と協力を求めていく上で極めて重要

●目的

- 政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁の連携により施策の総合的・一体的な推進を図ること

●スケジュール

- 1997年4月より、5年計画を4年ごとに閣議決定により策定（過去4回にわたって策定）
- 2013年4月30日に提言が示され、7月に新しい総合物流施策大綱が閣議決定（予定）

●現状と課題（本調査研究との関連箇所のみ抜粋）

（1）我が国産業の海外展開の一層の進展とアジアにおける物流の状況

- サプライチェーンがグローバル化している現状を踏まえつつ、雇用創出や地域活性化の観点から、我が国に残る産業が国内に製造拠点を引き続き残せるような事業環境整備が必要
- 国際では、海外の生産拠点及び物流企業の円滑な事業活動を支え、我が国の産業拠点を軸とする効率性の高いサプライチェーンを構築していくことが必要
- 以下の物流における諸課題の解決し、アジアを一つの物流圏（アジア物流圏）と捉え、我が国の質の高い物流システムを展開すること等により、アジア物流圏全体の効率化を推進
 - ・アジア諸国における外資規制
 - ・複雑な通関手続
 - ・物流機材の規格の不統一
 - ・インフラ及び港湾関連手続システムの未整備等

(2) 国外・国内一体のシームレスな物流を支えるインフラ等をめぐる状況

○我が国を含めたアジア各国において企業によるグローバル・サプライチェーンの動きが深化する中で、我が国国内の生産拠点と近隣諸国との間で製品を効率的かつ適時に一貫輸送するニーズが高い

・近隣諸国とのシャースの相互通行 等

(3) 物流における安全・安心をめぐる状況

○国際的なテロに対するセキュリティ強化の進展

・米国への旅客便貨物の100%スクリーニング、海外主要港湾における生体認証などの高度な出入管理の導入等を例に、我が国においても、国際物流における一層のセキュリティ確保と円滑化の両立のため、国際標準にのっとったAEO (Authorized Economic Operator) 制度等が導入されており、引き続き適切な対応が必要

●今後の取組（本調査研究との関連箇所のみ抜粋）

(1) 我が国物流システムの国際展開の促進

○アジア各国との政府レベルでの政策対話を通じた我が国物流システムの海外展開の環境整備

・相手国の物流に関する制度の改善
・パレット等物流機材の標準化 等

○我が国物流システムの海外展開に対する支援

・港湾、道路等の物流インフラの輸出拡大
・我が国物流事業者によるRORO船等によるアジア海上輸送網の構築
・港湾施設運営への参画
・低温管理や危険物等に対応した質の高い物流拠点施設の展開に対する支援等

○貨物動静の可視化を推進し、アジア地域等における物流の効率化

・日中韓で構築しつつある港湾情報を中核とするNEAL-NET
(北東アジア物流情報サービスネットワーク) をアジア地域等に展開

(2) 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等

○効率的な国内・国際複合一貫輸送の実現

・韓国・中国との間のシャースの相互通行の実現
・国際コンテナの鉄道輸送の推進
・特殊車両の通行許可手続の円滑化に向けた検討

(3) セキュリティ確保と物流効率化の両立

○AEO事業者における輸出入手続の簡素化の推進

○新KS/RA (特定荷主/特定航空貨物利用運送事業者等) 制度の円滑な導入・運用、効率的な検査制度の確立

「新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会」メンバー)
(順不同、敬称略)

東京工業大学大学院教授	圓川 隆夫
東京海洋大学教授	苦瀬 博仁
成城大学教授	杉山 武彦 (委員長)
近畿大学教授	高橋 愛典
神戸大学大学院教授	竹林 幹雄
京都大学大学院教授	谷口 栄一
東京大学大学院教授	田淵 隆俊
一橋大学大学院教授	根本 敏則
東京都市大学教授	増井 忠幸
公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会副会長	青山 理恵子
京都経済同友会常任幹事	上村 多恵子
株式会社湯浅コンサルティング	内田 明美子
読売新聞東京本社論説委員	坂本 裕寿
三菱UFJリサーチ & コンサルティング主任研究員	原田 昌彦
大和証券株式会社シニアアナリスト	一柳 創
日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長 (東レ株式会社専務取締役)	丸山 和博
日本物流団体連合会国際業務委員会委員長 (日本郵船株式会社経営委員)	丸山 英聡
日本通運株式会社代表取締役副社長	中村 次郎
川崎陸送株式会社代表取締役社長	樋口 恵一
結城運輸倉庫株式会社代表取締役社長	結城 幸彦
新日鐵住金株式会社執行役員	榮 敏治
株式会社東芝理事・ロジスティクス企画室長	正木 裕二
トヨタ自動車株式会社常務役員	宮内 一公
株式会社日本アクセス取締役常務執行役員ロジスティクス管掌兼ロジスティクス本部長	中井 忍

(出典)「アジア圏の国際物流に関する国の取組－国際物流競争力強化のための行動計画 (国際物流競争パートナーシップ会議) の概要－」(平成 18 年 12 月 22 日)

3)「日本経済再生に向けた緊急経済対策」の概要

●背景と目的

我が国の経済は、円高・デフレ不況が長引き、名目 GDP は 3 年前の水準とほぼ同程度に留まっている。製造業の競争力は低下し、貿易赤字は拡大している。足下では過度な円高の動きは修正されつつあるものの、国内の成長機会や若年雇用の縮小、復興の遅延など、閉塞感を払拭できない状況も継続している。さらに、昨年後半からは、景気の底割れが懸念されている。

こうした状況からの脱却のための政策対応の第一弾として、新政権の日本経済再生に向けた強い意志・明確なコミットメントを示すものである。

●具体的施策

具体的な施策としては、以下の 5 点が掲げられている。

- I. 復興・防災対策
- II. 成長による富の創出
- III. 暮らしの安心・地域活性化
- IV. 潜在力の発揮を可能とする規制改革
- V. 為替市場の安定に資する施策

5つの施策の中で、本調査に関連する「Ⅱ．成長による富の創出」の項目について、以下に示す。

3．日本企業の海外展開支援等

(3) 国際競争力強化等に資するインフラ

日本企業の海外展開に対してきめ細かな支援を行い、「海外展開支援出資ファシリティ（仮称）」の創設等により日本企業による海外M&A等を支援するとともに、海外投資収益の円滑な国内還流に資する環境整備や海外展開を見据えた国内認証体制の基盤の構築を行う。

なお、日本銀行による貸出増加を支援するための資金供給は、「海外展開支援出資ファシリティ（仮称）」等に協調する民間の資金供給を支援する効果も期待できるなど為替市場を通じた効果を含め、大きな緩和効果をもたらすと考えられる。

また、コンテンツ海外展開支援による日本の魅力発信、クール・ジャパンを体現する日本企業への資金支援等を行う機関の新たな設立、訪日外国人旅行者の誘致強化等により、コンテンツ、観光など日本製品・サービスの売り込みを官民一体となって行う。

(出典)「日本経済再生に向けた緊急経済対策」について（平成25年1月11日閣議決定）

(2) 本調査における問題意識

1) アジア圏における国際物流の「見える化」に関する問題認識

主に、本調査でのヒアリング対象企業からの意見を踏まえて、整理した問題意識を以下に示す。なお、この内容は、今後の分析方針を検討する上でも重要な情報となる。

①対象地域

将来を考えると、もはやアジア圏ではなく、アジアも含めた全世界（特に BRICs + α ）であり、対象地域を拡大して欲しいという要望が多い。

OD 表についても、国間でも良いが、できれば真の発着地が知りたい。港間の OD 表でもピンとこない。中国やインドなどは地域を細分化して欲しいという要望が多い。

②年次（OD 表）

過去のデータは2、3年前までのデータは利用価値があるが、それ以前のデータは必要ない。最新データが最も重要であり、厳密な精度は問わないので、数年先の将来の予測値が知りたいという要望が多い。

最適な物流ルート等物流計画策定の観点から、情報として、将来の予測値が第三者機関から公表されていると情報の利用者としては非常に利用しやすい。

③単位（金額・重量）（OD 表）

荷主（物流部門）・物流事業者では、最適な物流ルート等物流計画策定の観点から、重量（TEU）で整備して欲しいという要望が多い（金額では全く意味がないという意見もある）。

④モード（OD 表）

海上輸送は必要不可欠であるが、航空輸送、陸上輸送に関しても要望が多い。

（通常海上輸送を利用する物流でも、緊急で航空輸送、陸上輸送を利用することもある。）

⑤品目（OD 表）

荷主や物流事業者からは全体量でも利用価値はあるが、主要な品目が分かると良いという要望が多い。

OD 表の使い方としては、荷主も物流事業者も自社のシェアの把握や同業他社の動向分析に利用したいという要望が多い。

2) 取り組み状況等に係る問題意識

①インフラ

最適なルート選定に資する港湾・空港の情報、航路、航空便、陸上（道路や鉄道）のルートなどネットワーク（時間、運賃水準）に関する情報について、要望が多い（特に荷主からの要望が多い）。

②制度・手続き

タイやインドネシアに存在しない非居住者在庫制度の確立、日本における FTZ 設置に関する要望が多い。

3) その他

①海外進出の条件

アジアなど海外進出に際して、荷主と物流事業者で進出の条件（スタンス）が大きく異なっている。その点についてまず整理する。

a. 荷主

企業にもよるが、進出の主な条件としては以下の3点が挙げられる。

- ・ 原材料の調達の容易さ
- ・ 市場への近さ
- ・ 安価な労働力の確保

物流インフラ（港湾、空港等）の整備状況や物流ルート、制度や手続きなどについては、最低限のインフラなどの条件が必要（情報としては重要）であることは間違いないが、進出の際の主な条件にはなっていないこともある。

また、利用する物流企業が日系であるか否かについては、あまり拘りが無い（国際入札などでシビアに決めている）。

物流企業の選定など物流に関する全ての決定権は本社の物流部門にあり、制度や手続きに関する対応を含めた現地での詳細なオペレーションは全て現地法人に任せているケースが多い。その点で現地法人では現場の苦労もかなり多いが、問題点や課題があれば本社に情報として上がってくる（重大な問題点や課題については本社でも把握できている）。

b. 物流事業者

企業にもよるが、海外へ進出する際、日系荷主企業についていくという形が多い（従って、進出の条件などは特にはない）。進出当初は日系荷主企業の業務を実施しながら、進出した地域で業務を拡大していくというパターンが多い。

上記のようなパターンが基本であるため、海外の物流事業者と競争しているという認識はあまり感じられないが、日系荷主企業が外国の物流事業者を使うようになることに対する危機感は非常に強く、独自の商品（サービス）の開発にはかなり注力されている。

4. アジア圏国際物流データベースに関するコンセプトデザインの検討

4-1 既存データベース等の把握

既存の物流関連データベースの現状を把握するために我が国で実施されている物流統計やアジア圏各国や国際機関で公表されている物流統計の概要や既存研究等について整理を行う。

既存のデータベースのまとめについて、以下の表に示す。

利用者が集計したい項目を選択し、データを表示する機能を持ったデータベースは多いが、それだけではなく、データの地図上への表示や交通モード別ルート探索や複数ルートの探索などの機能を持ったデータベースは少ない。こうした機能については、日本を対象にしたデータベースでは複数見られるが、アジア圏を対象にしたものはない。

「全国総合交通分析システム(NITAS:National Integrated Transport Analysis System)」は、分析のツールとしても有効であるが、EASTS(Eastern Asia Society for Transportation Studies)、AJTP(ASEAN-Japan Transport Partnership)、JETRO(Japan External Trade Organization)、「駅すばあと」は、分析のツールは含まれていない。

表 既存データベースの機能

機能	対象国	データベース名称
・項目選択とデータ表示のみ	アジア圏	・EASTS (Eastern Asia Society for Transportation Studies) ・AJTP (ASEAN-Japan Transport Partnership)
	日本	・JETRO (Japan External Trade Organization、貿易 OD 表あり)
・項目選択とデータ表示だけでなく、データの地図上への表示 or ルート探索が可能	アジア圏	—
	日本	・全国総合交通分析システム (NITAS、National Integrated Transport Analysis System) ・駅すばあと

(1) 主な物流統計

1) EASTS

EASTS (Eastern Asia Society for Transportation Studies) でも、東アジア各国の交通に関する検索機能を持ったデータベースがある。

比較する国や地域を選択して、次に、「機関分担」、「海運、港湾」、「道路」、「鉄道」、「航空」に関するデータがエクセルで入手できる。基本的には、他のデータベースへリンク付けられている項目が多い。

T-LOG Network
Logistics in Asia: Interdependent Supply Chain and Advancement of Intelligent Management

Last Asia Transport Statistics Database

Please select a country or an organization

ASEAN Country	Selection
Brunei Darussalam	Statistics
Cambodia	Statistics
Indonesia	Statistics
Lao PDR	Statistics
Malaysia	Statistics
Myanmar	Statistics
Philippines	Statistics
Singapore	Statistics
Thailand	Statistics
Viet Nam	Statistics

Names of Statistics	Selection
1. Links and Contact Address	Links (Thailand)
2. Modal Share Information	Modal Share (Thailand)
3. Port and Maritime Statistics	Port/Martime (Thailand)
4. Road and Road Transport Statistics	Road Transport (Thailand)
5. Railway and Railway Transport Statistics	Railway Transport (Thailand)
6. Airport and Air Transport Statistics	Airport/Air Transport (Thailand)

13-2-2 Shipping and Freight Data-Total Statistics		Port of Laem Chabang						
		2006	2007	2008	2009	2010	Remark	Source
Total Cargo Throughput	Metric Ton (1000)	38,456	44,864	54,837	47,088			PAT Webs-AR
Total International Throughput	Metric Ton (1000)	38,456	44,864	54,837	47,088			PAT Webs-AR
Import Throughput	Metric Ton (1000)	13,415	15,478	20,150	15,791			PAT Webs-AR
Export Throughput	Metric Ton (1000)	24,907	29,114	34,411	31,190			PAT Webs-AR
Total Domestic Throughput	Metric Ton (1000)							
In Bound	Metric Ton (1000)							
Out Bound	Metric Ton (1000)							
Total Container Throughput	TEU (1000)	4,123	4,641	5,240	4,622			PAT Webs-AR
Import	TEU (1000)	842	975	1,266	990		Exclude Empty	PAT Webs-AR
Export	TEU (1000)	4,123	4,641	5,240	4,622		Exclude Empty	PAT Webs-AR
Transshipment	TEU (1000)							
Domestic	TEU (1000)							
Empty Container (sum of in and out)	TEU (1000)	1,244	1,355	1,360	1,360			PAT Webs-AR
Total Ship Calls Number	Number	6,149	6,645	7,012	6,288			PAT Webs-AR
Total Ship calls Tonne	Gross Ton (1000)							

2) AJTP

AJTP (ASEAN-Japan Transport Partnership) でも、ASEAN 各国の交通に関する検索機能を持ったデータベースがある。データは 2004 年まで遡ることが可能である。

Vietnam

ASEAN-Japan Common Templates Data

[Road Transport](#) [click here](#)
[Rail Transport](#) [click here](#)
[Water Transport](#) [click here](#)
[Air Transport](#) [click here](#)

For excel files [click here](#)

Related Links

[Viet Nam - Ministry of Transport \(Vietnam only\)](#)
[Viet Nam - General Statistics Office of Vietnam](#)

Water Transport VietNam 2011

Code	Indicator name	Actual definition used/ difference from the suggested definition	Unit/scale of measurement	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Activity source of data (regulatory, administrative reporting system, census, survey)	Institutional source of data (Official agency source)	Notes/ Remarks
A. Maritime transport equipment														
201	Number of domestic ports		Count	N/App	N/App	N/App	N/App	N/App	N/App	N/App	N/App		Vietnam Maritime Administration	
202	Number of international ports		Count	N/Co	N/Co	N/Co	150	186	242	250	329		Vietnam Maritime Administration	
B. Maritime transport equipment (vessels)														
203	Number of domestic passenger fleet		Count	15	17	18	23	34	38	44	40		Vietnam Register	
204	Number of domestic cargo fleet		Count	464	478	476	546	687	691	711	877		Vietnam Register	
205	Gross tonnage of domestic passenger fleet		Thousand Ton	3.5	4.1	4.2	28.8	29.8	30.8	32.3	7.1		Vietnam Register	
206	Gross tonnage of domestic merchant fleet		Thousand Ton	324	334	343	416	607	688	706	1,203		Vietnam Register	
207	Number of international merchant fleet		Count	187	256	326	495	745	956	619	683		Vietnam Register	
208	Number of international container vessel fleet		Count	3	3	4	8	13	25	32	31		Vietnam Register	
209	Gross tonnage of international merchant fleet		Thousand Ton	1,096	1,253	1,362	2,047	2,672	3,421	3,279	4,083		Vietnam Register	
210	Gross tonnage of international container vessel fleet		Thousand Ton	31.5	31.5	33.7	54.0	81.5	199.3	212.0	191.1		Vietnam Register	
C. Maritime transport measurement and traffic														
211	Domestic sea passenger traffic		Thousand person	120	132	233	350	511	303	380	414		Vietnam Maritime Administration	
212	Domestic sea cargo throughput		Thousand ton	28,966	29,955	33,120	42,840	42,810	60,227	75,500	87,941		Vietnam Maritime Administration	
213	Number of domestic ship calls		Thousand times	26.3	30.0	33.6	39.6	44.0	47.1	49.3	48.4		Vietnam Maritime Administration	
214	International sea passenger traffic		Thousand person	N/App	N/App	N/App	N/App	N/App	N/App	N/App	N/App		Vietnam Maritime Administration	
215	International sea cargo throughput		Thousand ton	88,368	96,472	106,638	121,082	136,090	170,802	154,154	154,876		Vietnam Maritime Administration	
216	International sea container throughput		Thousand TEUs	2,437	2,910	3,420	4,488	5,023	5,536	6,521	7,210		Vietnam Maritime Administration	
217	Number of international ship calls		Thousand times	47.2	26.7	28.7	49.0	54.5	80.6	70.5	81.6		Vietnam Maritime Administration	
D. River transport infrastructure														
218	Number of river ports		Count	2,700	2,850	3,000	3,210	3,300	3,363	3,520	3,822		Vietnam Water Administration	
219	Total waterway route length		Kilometer	6,411	6,411	6,411	6,602	6,602	6,735	6,738	6,738		Vietnam Water Administration	
E. River transport equipment (vessels)														
220	Number of passenger river fleet (domestic/international)		Count	1,437	2,841	1,955	4,901	6,425	2,766	17,054	17,608		Vietnam Register	
221	Number of domestic cargo river fleet (domestic/international)		Count	2,938	6,442	5,012	10,501	4,223	23,514	21,762	22,978		Vietnam Register	
F. River transport measurement and traffic														
222	River passenger traffic (domestic/international)		Million person	142.6	156.9	143.2	144.5	143.0	151.3	157.5	172.6		General Statistics Office	
223	River cargo throughput (domestic/international)		Thousand ton	97,937	111,146	122,984	135,283	133,028	137,715	144,227	157,207		General Statistics Office	

3) JETRO（独立行政法人日本貿易振興機構）

①各国、地域データ比較

（独）日本貿易振興機構では、『各国、地域データ比較』として、右図のような検索機能を持ったデータベースがある。

使い方は、まず、比較する国や地域を選択して、次に、基礎データや制度、基礎的経済指標、比較年数、表示通貨を選択すると、選択した項目が一覧で出てくるシステムとなっている。

過去3年分のデータが閲覧できる。出力結果をエクセル表へダウンロードすることも可能である。国や地域の数、基礎データ等の項目や内容についても他のデータベースに比べてかなり充実している。

1 比較する国・地域 ▶ 選択解除	アジア ☐ インド ☐ インドネシア ☐ 韓国 ☐ カンボジア ☐ シンガポール ☐ スリランカ ☐ タイ ☐ 台湾 ☒ 中国 ☐ バングラデシュ ☐ パキスタン ☐ フィリピン ☐ ベトナム ☐ 香港 ☐ マレーシア ☐ ミャンマー ☐ 日本 ※基礎的経済指標 データのみ登録されています	欧州 ☐ EU ☐ イタリア ☐ 英国 ☐ オランダ ☐ オーストラリア ☐ スイス ☐ スペイン ☐ チェコ ☐ デンマーク ☐ ドイツ ☐ ハンガリー ☐ フランス ☐ ベルギー ☐ ポーランド ☐ ルーマニア	オセアニア ☐ オーストラリア ☐ ニュージーランド 北米 ☐ カナダ ☐ 米国 中南米 ☐ アルゼンチン ☐ コスタリカ ☐ コロンビア ☐ チリ ☐ パナマ ☐ ブラジル ☐ ベネズエラ ☐ ペルー ☐ メキシコ	ロシア・CIS ☐ ウズベキスタン ☐ ロシア 中東 ☐ アラブ首長国連邦 ☐ イスラエル ☐ イラン ☐ サウジアラビア ☐ トルコ アフリカ ☐ エジプト ☐ ケニア ☐ コートジボワール ☐ ナイジェリア ☐ 南アフリカ共和国
	2 表示する項目 ▶ 選択解除	基礎データ ☒ 概況 貿易為替制度 ☐ WTO・他協定加盟状況 ☐ 貿易管理制度 ☐ 関税制度 ☐ 為替管理制度 ☐ 輸出入手続き 投資制度 ☐ 投資促進機関 ☒ 外資に関する規制 ☐ 外資に関する奨励 ☐ 税制 ☐ 外国人就業規制・在留許可、現地人の雇用 ☐ 技術・工業および知的財産権供与に関わる制度 ☐ 外国企業の会社設立手続き・必要書類 ☐ 備考	基礎的経済指標 ☒ 実質GDP成長率 ☐ 名目GDP総額 ☒ 一人あたりのGDP（名目） ☐ 消費者物価上昇率 ☐ 消費者物価指数 ☒ 失業率 ☐ 経常収支（国際収支ベース） ☐ 貿易収支（国際収支ベース） ☐ 外貨準備高 ☐ 対外債務残高 ☐ 為替レート（期中平均値、対ドルレート） ☐ 為替レート（期末値、対ドルレート） ☐ 農林水産業生産指数 ☐ 農林水産業生産指数伸び率（前年比） ☐ 鉱工業生産指数 ☐ 鉱工業生産指数伸び率（前年比） ☐ 製造業生産指数 ☐ 製造業生産指数伸び率（前年比） ☐ 財政収支対GDP比 ☐ 通貨供給量伸び率 ☐ 輸出額 ☐ 対日輸出額 ☐ 輸入額 ☐ 対日輸入額 ☐ 直接投資受入額	比較年数 ☒ 2012年 ☐ 2011年 ☐ 2010年 表示通貨 ☐ 現地通貨 ☐ ドル ☒ 両方

項目	中国
基本情報	国・地域名: 中華人民共和国 People's Republic of China 面積: 9,600,000平方キロメートル(日本の26倍) 人口: 13億5,404万人(2012年末時点、出所: 中国国家统计局) 首都: 北京市(人口2,069万3,000人(2012年末時点、出所: 北京市統計局)) 言語: 中国語(公用語) 宗教: 仏教、イスラム教、キリスト教など
政治体制	政体: 社会主義共和制(人民民主独裁) 元首: 習近平Xi Jinping(1953年6月生まれ、陝西省富平県出身) 議会概要-注釈(定員数、発足年、任期等): (定員数、発足年、任期) 議会概要-本文: 全国人民代表大会が最高の国家権力機関。省・直轄市・自治区および軍隊が選出する代表によって構成。任期5年。毎年1回大会を開催。常務委員会委員長は、張徳江。 内閣(主要閣僚): 役職 名前-日本語表記 名前-英字表記 国务院総理 李克強(りこくきょう) Li Keqiang 国务院副総理 張高麗(ちょうこうれい) Zhang Gaoli 国务院副総理 劉延東(りゅうえんとう) Liu Yandong 国务院副総理 汪洋(おうよう) Wang Yang 国务院副総理 馬凱(ばかい) Ma Kai 国务委員・秘書長 楊晶(ようしょう) Yang Jing 国务委員 常万全(じょうまんぜん) Chang Wanquan 国务委員 楊潔篪(ようけつち) Yang Jiechi 国务委員 郭声琨(かくせいこん) Guo Shengkun 国务委員 王勇(おうゆう) Wang Youg 改選年: 2013年3月発足

外資に関する規制	
項目	中国
規制業種・禁止業種	「外国投資産業指導目録」(2012年1月30日施行・改正)により、制限、禁止業種を指定。 また、工商投資分野の重複を避けるため、投資禁止リスト(2004年4月～)を発表。
出資比率	外資比率25%以上。
外国企業の土地所有の可否	土地の所有権は原則として国家に帰属し、外国企業の土地所有は認められない。ただし、土地の使用権は認められる。
資本金に関する規制	登録資本額の減額は厳格な審査認可の下におかれている。
その他規制	出資比率制限、地域制限、外貨管理規制
基礎的経済指標 [2012年]	
項目	中国 現地通貨: 元
実質GDP成長率(%)	7.7[2012年]
一人あたりのGDP(名目) -ドル	6,076[2012年]
失業率(%)	4.1[2012年]

②投資コスト比較

『各国、地域データ比較』以外にも、『投資コスト』という機能があり、世界の主要都市での投資コストを比較、参照できるような形式で提供している。

まず、都市項目としては、「賃金」、「地価・事務所賃料」、「通信費」、「公共料金」、「税金」、「輸送」、「為替」であり、海外進出に必要なコストを米ドル、現地通貨で表示できる。

また、エクセル表へのダウンロードも可能である。

	アジア	中南米	ロシア・CIS
比較する 主要都市	☐ アーメダバード (インド)	☐ ブエノスアイレス (アルゼンチン)	☐ キエフ (ウクライナ)
	☐ チェンナイ (インド)	☐ モンテビデオ (ウルグアイ)	☐ タシケント (ウズベキスタン)
	☐ ニューデリー (インド)	☐ グアヤキル (エクアドル)	☐ アルマトイ (カザフスタン)
	☐ バンガロール (インド)	☐ サンホセ (コスタリカ)	☐ サンクトペテルブルク (ロシア)
	☐ ムンバイ (インド)	☐ ボゴタ (コロンビア)	☐ モスクワ (ロシア)
	☐ ジャカルタ (インドネシア)	☐ メデジン (コロンビア)	
	☐ バタム島 (インドネシア)	☐ サンティアゴ (チリ)	
	☐ プノンペン (カンボジア)	☐ パナマシティ (パナマ)	
	☐ シンガポール (シンガポール)	☐ アスンシオン (パラグアイ)	
	☐ コロンボ (スリランカ)	☐ サンジョセ・デ・ス・ビニャイス (ブラジル)	
	☒ ハンコウ (タイ)	☐ サンパウル (ブラジル)	☐ デルアピボ (イースタエル)
	☐ カラチ (パキスタン)	☐ マナウス (ブラジル)	☐ チチカ (イラン)
	☐ グッカリ (パキスタン)	☐ リオデジャネイロ (ブラジル)	☐ リヤド (サウジアラビア)
	☐ セブ (フィリピン)	☐ カラカス (ベネズエラ)	☐ イスタンブール (トルコ)
	☐ マニラ (フィリピン)	☐ リマ (ペルー)	
	☐ ダナン (ベトナム)	☐ ラ・パス (ボリビア)	
	☒ ハノイ (ベトナム)	☐ アグアスカリエンテス (メキシコ)	
	☐ ホーチミン (ベトナム)	☐ イラプアト (メキシコ)	
	☐ クアラ Lumpur (マレーシア)	☐ グレタロ (メキシコ)	
☐ ヤンゴン (ミャンマー)	☐ ティファナ (メキシコ)		
☐ ウランバートル (モンゴル)	☐ メキシコシティ (メキシコ)		
☐ ビエンチャン (ラオス)	☐ モンテレイ (メキシコ)		
☐ ソウル (韓国)			
☐ 台北 (台湾)			
☐ 広州 (中国)			
☒ 上海 (中国)	☐ ミラノ (イタリア)		
☐ 深セン (中国)	☐ ウィーン (オーストリア)		
☐ 香港 (中国)	☐ アムステルダム (オランダ)		
☐ 大連 (中国)	☐ ザグレブ (クロアチア)		
☐ 青島 (中国)	☐ シュネーブ (スイス)		
☐ 武漢 (中国)	☐ ストックホルム (スウェーデン)		
☐ 北京 (中国)	☐ バルセロナ (スペイン)		
☐ 香港 (香港)	☐ プラサスリバ (スロバキア)		
	☐ ベオグラード (セルビア)		
	☐ ロンドン (英国)		
	☐ イエナ (ドイツ)		
	☐ テュッセルドルフ (ドイツ)		
	☐ ブダペスト (ハンガリー)		
	☐ パリ (フランス)		
	☐ ソフィア (ブルガリア)		
	☐ フリュツェル (ベルギー)		
	☐ ウルシャフ (ポーランド)		
	☐ プラレスト (ルーマニア)		
	☐ ロンドン (英国)		

③貿易マトリクス

『世界貿易マトリクス』も公表しており、世界の輸出金額ベースの貿易構造を概観できる。

縦方向に輸出元、横方向に輸出先が示されており、全てFOB（本船渡し）で示されている。通常、CIF（運賃保険料込み）で示されているので留意が必要である。

データソースはIMFのDirection of Trade Statisticsである。

貿易統計			
世界貿易マトリクス			
▶ 2012年  (79KB)	▶ 2011年  (92KB)	▶ 2010年  (112KB)	▶ 2009年  (112KB)
▶ 2008年  (112KB)	▶ 2007年  (18KB)	▶ 2006年  (18KB)	▶ 2005年  (18KB)
▶ 2004年  (90KB)	▶ 2003年  (90KB)	▶ 2002年  (90KB)	▶ 2001年  (90KB)
▶ 2000年  (90KB)	▶ 1999年  (90KB)	▶ 1998年  (90KB)	▶ 1997年  (90KB)
▶ 1996年  (90KB)	▶ 1995年  (90KB)	▶ 1990年  (79KB)	▶ 1985年  (78KB)
▶ 1980年  (78KB)			

世界貿易マトリクス(2012年)														
(単位:100万ドル)														
輸出元 exporting from 世	輸出先 exporting to		世界											
	N	A	NAFTA			EU27	日本	東アジア	ASEAN+6			APEC		
			米	国					ASEAN+3	中国	ASEAN			
	界		17,882,100	2,892,861	2,116,740	5,761,730	784,138	4,132,510	4,713,881	4,033,332	1,516,570	1,233,105	8,455,007	
	F	T	A	2,370,673	1,151,269	626,845	326,752	83,038	329,497	414,687	348,597	135,684	82,109	1,648,084
	米		国	1,546,640	508,089	-	266,270	70,047	287,126	355,269	298,502	110,590	75,547	938,669
	E	U	27	5,568,760	377,989	311,152	3,613,430	60,712	352,087	439,932	352,295	153,297	95,399	989,121
	日		本	800,282	162,758	142,009	81,506	-	419,134	366,110	335,157	144,226	129,405	616,734
	東	ア	ジ	4,586,445	688,033	596,492	579,691	355,360	1,995,155	2,029,308	1,799,833	594,523	688,337	3,214,613
	A	S	E	5,250,012	823,199	713,530	663,498	378,735	2,174,020	2,196,763	1,927,473	519,555	798,978	3,599,343
		A	S	4,659,157	765,587	662,875	592,736	319,588	1,960,908	1,919,572	1,682,135	423,106	735,376	3,243,416
		中	国	2,051,910	408,168	352,540	334,346	151,509	652,003	532,464	443,080	-	203,925	1,306,656
		A	S	1,255,159	121,984	109,519	127,255	129,283	630,116	746,096	651,633	144,557	322,902	925,115
	A	P	E	8,688,490	2,050,651	1,403,779	1,263,530	516,942	2,975,491	3,143,409	2,775,904	1,014,588	931,931	5,867,859
[注] ① 各国・地域の対台湾輸出は、台湾の輸入統計(CIFベース)の数値に0.9を乗じFOBに換算した。 ② 東アジアは、中国、韓国、香港、台湾、およびASEAN10。 ③ ASEAN+6は、ASEAN、日本、中国、韓国、インド、オーストラリア、およびニュージーランド。 ④ ASEAN+3は、ASEAN、日本、中国、および韓国。 ⑤ APECは、日本、オーストラリア、ブルネイ、カナダ、チリ、中国、香港、インドネシア、韓国、マレーシア、メキシコ、ニュージーランド、パプアニューギニア、ペルー、フィリピン、ロシア、シンガポール、台湾、タイ、米国、およびベトナム(計21カ国・地域)。														
[資料: "DOT, May 2013" (IMF)および台湾貿易統計から作成。 *Copyright© 2013 JETRO. All rights reserved.														

〔注〕 ① 各国・地域の対台湾輸出は、台湾の輸入統計(CIFベース)の数値に0.9を乗じFOBに換算した。
 ② 東アジアは、中国、韓国、香港、台湾、およびASEAN10。
 ③ ASEAN+6は、ASEAN、日本、中国、韓国、インド、オーストラリア、およびニュージーランド。
 ④ ASEAN+3は、ASEAN、日本、中国、および韓国。
 ⑤ APECは、日本、オーストラリア、ブルネイ、カナダ、チリ、中国、香港、インドネシア、韓国、マレーシア、メキシコ、ニュージーランド、バプアニューギニア、ペルー、フィリピン、ロシア、シンガポール、台湾、タイ、米国、およびベトナム(計21カ国・地域)。
 〔資料〕“DOT, May 2013”(IMF)および台湾貿易統計から作成。
 *Copyright© 2013 JETRO. All rights reserved.

4) NITAS（独立行政法人日本貿易振興機構）

国土交通省政策統括官付参事官室で開発された NITAS（National Integrated Transport Analysis System：全国総合交通分析システム）は、「道路」・「鉄道」・「航空」・「船舶」の各交通機関を組み合わせることで総合的に交通体系の分析を行うシステムである。

NITASは、GIS（地理情報システム）との組み合わせにより、分析結果を電子地図上に表現することが可能である。

【分析結果一覧】

◆基本機能

- 交通モード一覧
- 起終点一覧
- 経路探索条件によるアウトプットの比較
- アウトプット表示区分の比較
- アウトプットファイル
- 道路走行速度によるアウトプットの比較
- ネットワーク不通過設定・計画道路開通設定
- 物流モード設定
- 統計データとのリンク
- 駅すばあと機能の活用

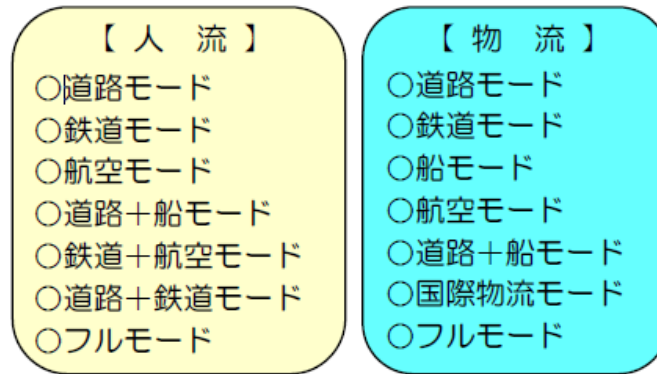
◆アウトプット例

- 全国基盤整備状況把握
 - ・【高速道路IC への全国アクセス時間圏域図】／【特定重要港湾・重要港湾への全国アクセス時間圏域図】／【三次救急施設への全国アクセス時間圏域図】／【旅客扱い空港への全国アクセス時間圏域図】／【新幹線駅への全国アクセス時間圏域図】／【貨物駅への全国アクセス時間圏域図】／【物流交通モードごとの時間圏域比較】／【過去道路ネットワークの再現によるアクセシビリティの向上分析】
- 中部地方代表都市における全国旅行時間の比較
- JR中央線沿線の人口の時系列分析
- 首都圏・中部圏における静岡空港及び既存の空港（飛行場除く）との圏域分布
- 山口県の道路整備計画「JOY ROAD PLAN」とNITAS 利用による分析結果との比較
- 岡山県北西部における中国自動車道大佐SA へのスマートIC設置の効果
- 百里空港開港時のアクセス時間圏域図の変化
- 兵庫県における都心とのアクセシビリティ（コウノトリ但馬空港～羽田路線を想定）
- 能登空港開業による東京からの所要時間の変化
- 北海道新幹線開通時のアクセシビリティの変化（津軽今別駅（北海道新幹線奥津軽駅）起点）
- 三陸縦貫自動車道の整備効果

【分析結果～基本機能】

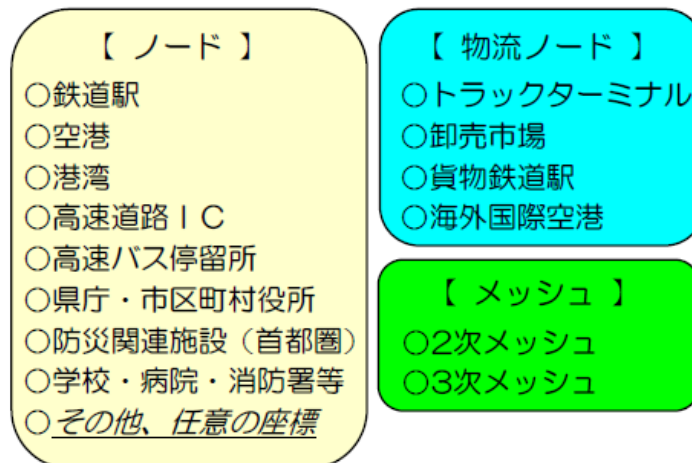
○交通モード一覧

- ・NITASでは、「人流（旅客移動）」・「物流（貨物移動）」それぞれについて交通モードが設定されています。交通モード同士を組み合わせる分析したり、全ての組み合わせでの分析を一度に行えたりできるようになっている。



○起終点一覧

- ・NITASは複数の起終点同士の経路探索分析が可能です。起終点には様々な輸送拠点・公共施設の他、物流に関わる拠点や、メッシュデータも指定できる。
- ・地図上の任意の座標を起終点に指定することも可能である。

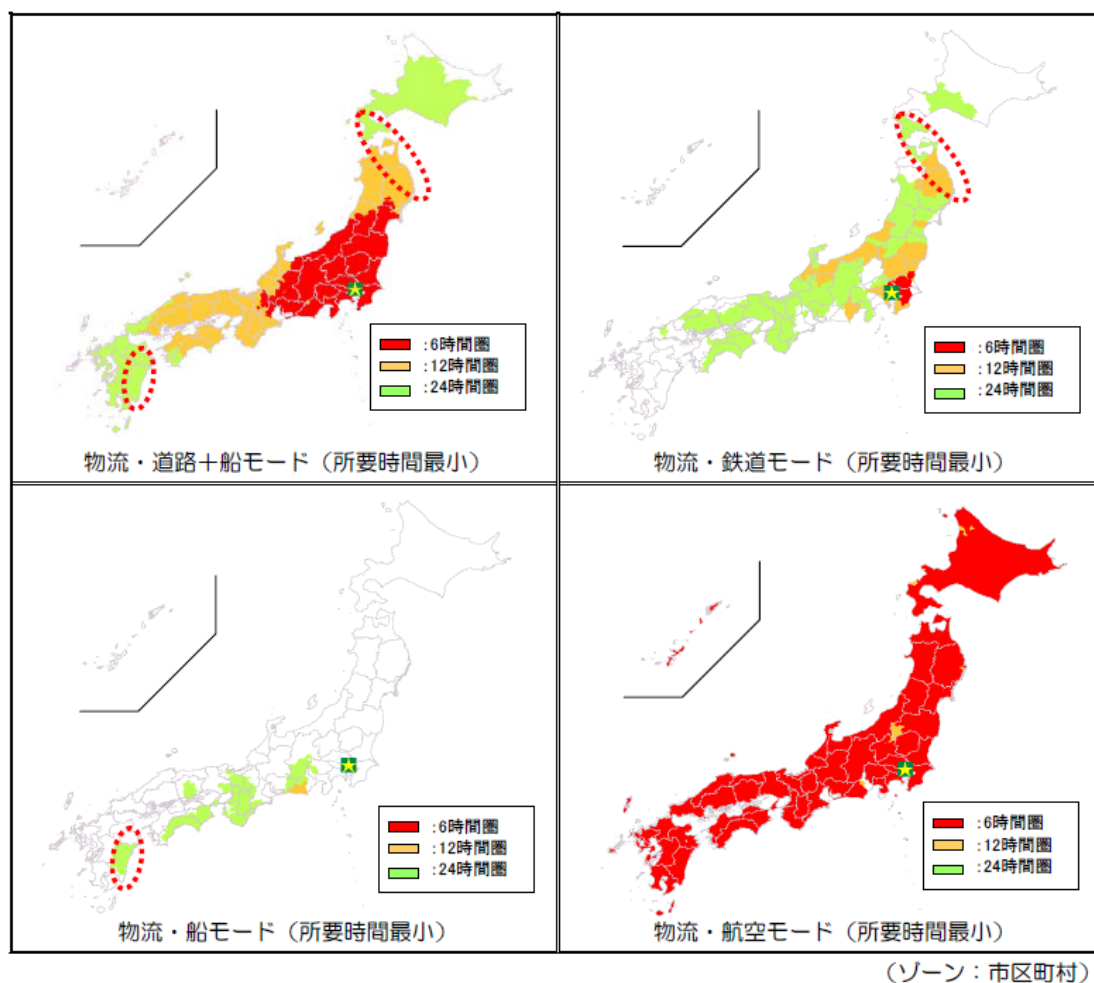


○経路探索条件によるアウトプットの比較

- ・NITASでは、経路探索時の前提条件として、「所要時間最小」・「費用最小」・「距離最小」・「一般化費用最小」といった条件が設定可能です。この条件設定により、選択される交通機関が変わってくる。

【物流交通モードごとの時間圏域】

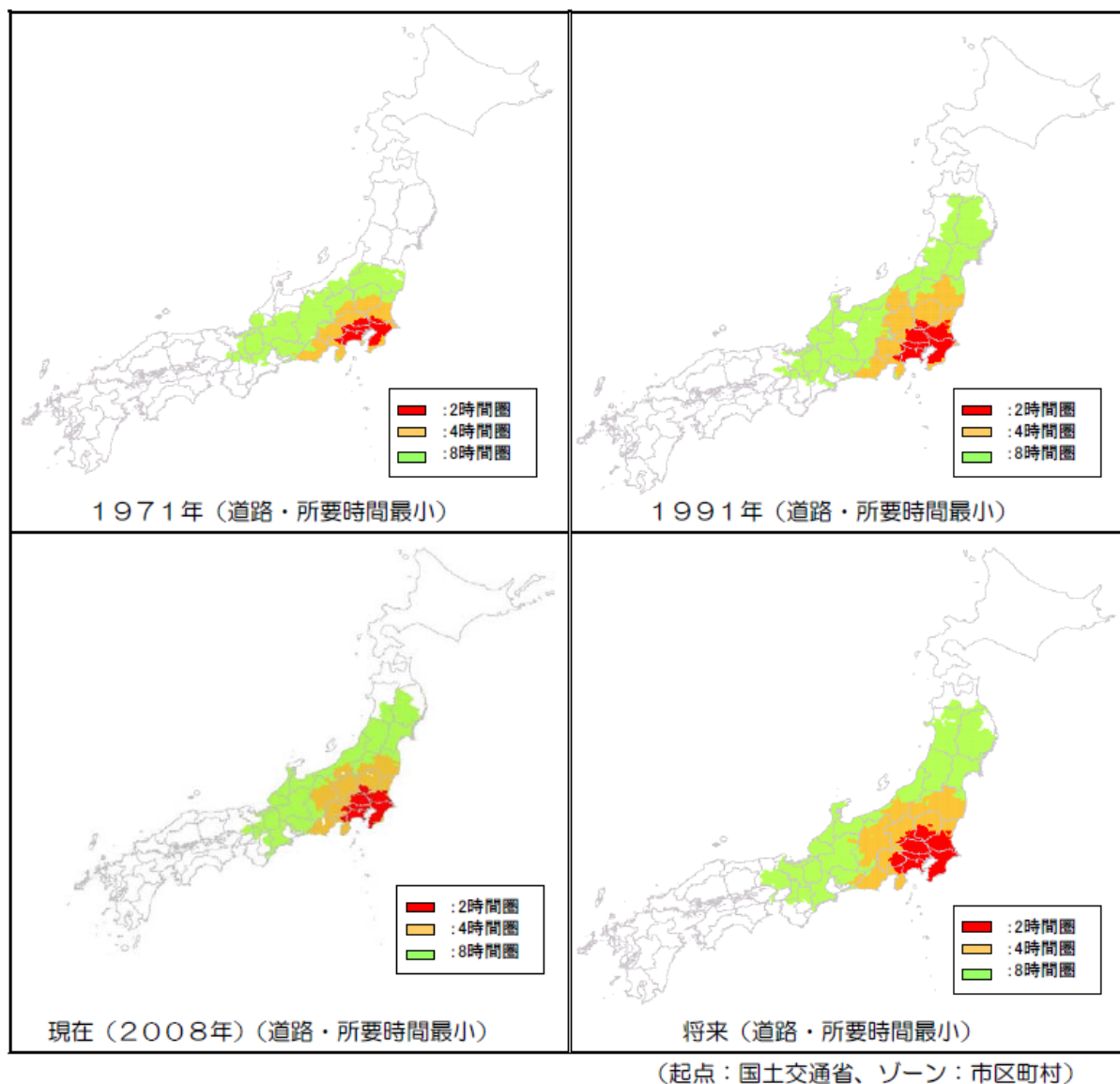
- ・NITASでは旅客交通（人流）だけでなく、貨物交通（物流）の分析も行える。物流の世界では、「翌日配達圏」の拡大ということが大きな目標の一つになっている。一方で、CO2排出量を削減するために、トラック輸送からCO2 排出量の少ない貨物鉄道輸送や海運輸送への転換を求めるモーダルシフトといった動きも近年見られる。NITASを用いることで、各物流交通モードにおける時間圏域の比較が容易に行える。



- ・国土交通省を起点とした場合、航空輸送を利用すると（上図の中の右下図）日本全国ほとんどの範囲を6時間圏域に含めることが可能。道路輸送についても北海道の一部を除き、ほとんどの地域を24時間圏域（翌日配達圏）に含めることが可能。
- ・一方、鉄道（貨物）・船を用いた輸送については、道路輸送ほど圏域の広がりはないが、地域によっては道路輸送を行った場合と、貨物鉄道・海運輸送を行った場合とで所要時間にあまり差がないエリアも見られる（上図点線部）。これらの物流行動については、モーダルシフトによる所要時間のロスも少なく、モーダルシフトを行う効果が高いといえる。

【道路ネットワーク整備によるアクセシビリティの向上に関する分析】

- ・ネットワークデータのうち、道路ネットワークについては、デジタル道路地図（日本デジタル道路地図協会製）を利用している。このネットワークには、各道路について開通年次のデータが組み込まれているので、それを利用して、過去年次の道路ネットワークを再現することができる。また、それとは別に将来の開通が計画されている道路（「21世紀の国土のグランドデザイン」に示される高規格幹線道路・地域高規格道路）のネットワークデータについても再現が可能になっている（再現可能な年次は1971年／1981年／1991年／2001年／2002年／2004年／2006年／現在（2008年）／概ね10年後／将来）。



5) その他のデータベース

①貿易に関するデータベース

国際物流の「貿易」に関するデータベースとしては、主に以下のものが挙げられるが、本調査では最も古い年代まで遡ることが可能である「UN-COMTRADE」を用いる。

表 貿易に関する主なデータベース

統計名	データ 元	貿易 金額	トン	TEU	コンテナ 判別 可能	航空 判別 可能	備考
UN-COMTRADE	国連統計局 (UN)	○	×	×	×	×	・1962 年までは遡ることが可能 ・SITC、HS 及び BEC の各コードに対応
RIETI-TID2011	(独)経済産業研究所	○	×	×	×	×	・1990 年までは遡ることが可能 ・生産段階別に整理
Global insight "World Trade Navigator"	IHS	○	○	○	○	○	・1995 年までは遡ることが可能 (2030 年までの将来(推計)も実施) ・モード別にも把握できるがデータの信頼性が他に比べて低い ・重量ベースのデータもあるがデータの信頼性が他に比べて低い ・SITC88 品目に対応

②貨物に関するデータベース

国際物流の「貨物」に関するデータベースとしては、主に以下のものが挙げられる。

表 貨物に関する主なデータベース

統計名	データ 元	貿易 金額	トン	TEU	コンテナ 判別 可能	航空 判別 可能	備考
PIERS Data	PIERS	×	○	○	○	×	・米国通関データをベースにした輸送統計（米国発着のみ） ・船社別にも把握可能 ・HS コード（6 桁）に対応 ・1989 年まで遡ることが可能
Zepol "TradeVIEW"	Zepol	○	○	×	○	○	・米国貿易統計をベースにした輸送・貿易統計（米国発着のみ） ・HS コード（10 桁）に対応 ・2007 年まで遡ることが可能
Zepol "TradeIQ"	Zepol	×	○	○	○	×	・米国通関データをベースにした輸送統計（米国発着のみ） ・船社別にも把握可能 ・HS コード（10 桁）に対応 ・2007 年まで遡ることが可能
Container Trades Statistics	CTS	×	×	○	○	×	・欧州定航協会加盟船社の報告をベースにした輸送統計（欧州航路以外にもデータあり） ・HS コード（10 桁）に対応 ・2009 年まで遡ることが可能
AADA	SCAGA	×	×	○	○	×	・AADA 加盟船社の報告をベースにした東アジア→豪州間の輸送統計 ・船社別にも把握可能 ・2010 年まで遡ることが可能
IADA	SCAGA	×	×	○	○	×	・IADA 加盟船社の報告をベースにした輸送統計 ・2010 年まで遡ることが可能

③輸送サービス等に関するデータベース

国際物流の「輸送」に関するデータベースとしては、主に以下のものが挙げられる。

表 輸送サービスに関するデータベース

統計名	内容	データ元	備考
MDS データ	コンテナ定期 航路情報	MDS Transmodal Ltd.	世界のコンテナ定期航路について、ある時点の 状況を一覧にしたもの 1990 年代までは遡ることが可能
World Register of Ships	船舶の情報＋ 位置情報に関 するデータ	HIS	船舶の情報＋位置情報に関するデータ (バルク貨物ODの推計可)
BlueWater Reporting Global Schedules	コンテナ定期 航路情報	BlueWater Reporting	世界のコンテナ定期航路について、ある時点の 状況を一覧にしたもの 2008 年までは遡ることが可能

(2) 既存研究等

1) 調査報告

参考にした調査報告を以下の表に示す。

表 アジア圏の国際物流に関連する既存調査報告

年次	調査報告名	調査主体
2002	アジア物流効率化調査	JILS、経済産業省
2008	ASEAN 物流ネットワークマップ	JETRO
2008～2009	シームレスアジアの実現に向けたアジア共通交通政策の形成方策調査	国土政策局
2012	アジアにおける海上輸送と主要港湾の現状	JETRO アジア経済研究所、池上寛編
2013	ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情	JETRO

2) 論文

参考にした論文を以下の表に示す。

表 アジア圏の国際物流に関連する論文（その1）

年次	論文名	筆者	掲載論文集名
1998	アジア圏コンテナ流動モデルの構築とその配分仮説に応じた特性分析	家田仁、柴崎隆一、内藤智樹、三島大輔	土木計画学研究・論文集
1999	日本の国内輸送も組み込んだアジア圏国際コンテナ貨物流動モデル	家田仁、柴崎隆一、内藤智樹	土木計画学研究・論文集
2001	国際海上貨物流動統計とその精度の検討	小坂浩之、谷下雅義、鹿島茂	運輸政策研究
2002	大手船社／アライアンスによるメガシップ導入の要因分析	石黒一彦、花岡信也、小坂浩之、樋口直人	土木計画学研究・講演集
2003	国際コンテナ貨物量推計手法の精度改善に関する研究	小坂浩之、鹿島茂	土木計画学研究・講演集
2003	振り小型輸送を考慮した国際海上コンテナ輸送市場モデルの開発	金井仁志、竹林幹雄、黒田勝彦、藤田智喜	土木計画学研究・講演集

表 アジア圏の国際物流に関連する論文（その２）

年次	論文名	筆者	掲載論文集名
2004	アジア圏コンテナ貨物流動のネットワークモデル（ver. 2）－対象地域の拡張および確率的利用者均衡配分の導入－	柴崎隆一、切通良太、家田仁、角野隆	土木計画学研究・講演集
2004	国際海運における空コンテナ取り扱いのモデル化	竹林幹雄、小八重晴子、原進悟、黒田勝彦	土木計画学研究・講演集
2005	航路再編の影響を検討するための国際海上コンテナ貨物輸送市場モデルの構築	宮本葉月、黒田勝彦、竹林幹雄、原進悟	土木計画学研究・講演集
2005	応用一般均衡モデルを用いた東アジア地域における経済・交通連携政策が国際海上コンテナ輸送にもたらす影響の試算	角野隆、柴崎隆一、石倉智樹、馬立強	国土技術政策総合研究所資料
2005	地域ブロック単位の国際物流需要予測手法の検討	磯野文暁、加藤二郎、横山聡、金子雄一郎、白戸智	土木計画学研究・講演集
2005	国際海上コンテナの陸上輸送ネットワークと経路選択行動	柴崎隆一、山鹿知樹、角野隆、小島肇	土木計画学研究・講演集
2008	東アジア域内航路の船型動向に関する分析－基幹航路の大型化によるカスケード効果の影響－	赤倉康寛、渡部富博	運輸政策研究
2008	準動学的 SCGE モデルによる国際物流需要予測および港湾整備の便益評価	檜垣史彦、水谷誠、土谷和之、小池淳司、上田孝行	運輸政策研究
2008	東アジア物流の現状と国際海上輸送に関するデータベース開発	小坂浩之、渡部大輔	海上技術安全研究所報告
2009	我が国港湾の外貿航路別コンテナ積卸率	赤倉康寛、二田義規、渡部富博	運輸政策研究
2010	東アジア域内物流効率化に関する研究	加納敏幸、間島隆博、小坂浩之、鳥海重喜	海上技術安全研究所報告
2013	世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析（2013）	浦野真樹、安部智久	国土技術政策総合研究所資料

4-2 統計ニーズの把握

関係者へのヒアリングにより、統計ニーズを把握する。

(1) ヒアリング結果に基づく企業が必要としている情報に関する意見

①業務上、良く利用している情報

- アジア圏では、労働力（人件費の安価な）の確保と消費地に近いことが決め手であるので、人口、賃金水準、GDPなどはチェックしている。
- 港別コンテナ取扱本数をマーケットの位置付けを図る理由として使うことがある。誰もが使うが、個別に調べているので整理されていると便利である。
- 様々な交通インフラの状況、例えば、運行頻度や遅延の状況、キャパシティ、道路交通規制や交通渋滞などの情報は必要不可欠であるが、これらの情報は、現地の日系物流事業者を通じて情報を得ており、荷主自身ではその情報を検証していない。
- 港等での通関に要するコスト、輸送の料金体系、主要ルート of 平均所要日数といった基本情報はよく利用する。現地の日系物流事業者を通じて情報を得ている。
- そもそも自社の情報源がない地域では、UPS の現地法人などに確認している。現地に駐在員がいない場合は、JETRO や NNA のデータなどで大枠を掴むことも多い。
- 現地情報については、事前に現地の日系経営コンサルタントから情報を入手し、法律や手続き関係については、現地の法律事務所から情報を得ている。マーケティングについては、現地の商工会議所や日系経営コンサルタントに相談している。日系経営コンサルタントは現地に存在する場合もあれば、日本国内に存在する場合もある。
- 日本国内での大手銀行のセミナーや中国の場合は日中貿易センターなどから情報を得ることもある。情報としては、現地の企業リストなどまで含めて幅広く入手する。
- JIFFA（一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会）や JAJA（一般社団法人航空貨物運送協会）の情報をよく利用している。
- JETRO ホームページの情報をよく利用している。
- 中国の場合は、内容が正確かどうかは別にして、税関統計や交通に関する統計が出版されているので、それらを参考にすることはある。自社での分析はしておらず、公表されているデータベースを用いている。

○荷役業務を行う場合の主な情報源は、日本海事検定協会や船社への確認、新聞情報などである。

○MarkLins という自動車に関する物流データベースをよく利用している。

②今後活用したい情報・整備して欲しい情報

○コンテナのボリュームデータとして国間のデータはあると思うが、どの業者がどれだけ運んでいるのかという情報はアメリカにはあるが、アジアにはないので、そのような情報があれば使ってみたい。

○インフラ情報については、通関制度などのソフト的なものと港湾のようなハード的なものと両方の情報が必要である。

③貿易 OD 表の利用意向

○個々の企業で貿易 OD 表を作成する手間が省け、工場立地の検討などに役立つ。船社にとっても、どこに船を投入しようとか、どの程度のサイズの船を投入しようかなどの検討に用いることができる。荷主にとっては、マーケットにある船を使うだけではあるが、バランスが取れているとチャーターしやすいなどのメリットが出てくる。

○同じ業界内でのモノの動きがどのようになっているのか、業界全体の動きと自社の動きがどのように異なっているのか、という視点で比較し、自社の強み弱みを分析するという使い方になると考えられる。

○現地法人から入手した情報などから大体の傾向や状況は把握できるが、細かい数値まではなかなか分からないことが多いので、アジアの各国別の OD 表があると非常に便利である。モード別や品目別であれば、さらに使い勝手が良いと思う。

○貿易 OD 表を見て、すごいと思う反面、どう使ったら良いのか分からないという面もある。

○大手の物流企業では、既に自社で分析を実施しており、ある程度のことは把握しているため、敢えて新しいものを利用する必要性はあまり感じない。

○（一財）運輸政策研究機構などの第三者機関がデータベースを作ることがすごいお墨付きになる。貿易 OD 表の精度以上に、オーソライズされたデータという形で使うことが可能になることが一番ありがたい。

④貿易 OD 表の課題

<年次>

- 数年前と現在で、生産しているもの自体が全く異なっているケースも考えられるので、経年での比較・分析はあまり意味がないのではないかな。
- 経年で比較・分析するより、最新の情報がどうなっているかを知りたい。
- 東日本大震災による影響はほとんどなかったが、リーマンショックや尖閣諸島問題による影響がどの程度であったのかを分析することは、非常に良い知見になると思う。
- 最新の状況を知りたい。2～3年後、あるいは、5～6年後の状況も知りたい。現況はあっても良いが、1年前では全く意味がない。
- 将来の展望ができるデータベースが必要である。どのような地域に進出すると、どのような面でメリットがあるのかといった今後の海外展開における推奨地域などが分かるとありがたい。
- 工場の立地については各メーカーとも2～3年前には位置や規模を公表するので、それらの情報から、物流がどのように変化するかを計算することは可能でないかな。

<対象地域>

- 地域単位に細分化した方が良い国もある。例えば、中国では少なくとも天津、上海、香港・広州の3分類程度は必要である。インドだと東西と2分類は必要である。シンガポールや釜山などはその地域から出てくるものと中継しているものとを分けて整理しないと意味がない。
- 中国に関しては、華北、華東、華南、内陸の4分類程度が良いのではないかな。
- 東南アジアであれば、国ベースで良いのではないかな。ただし、中国は細分化しないと厳しく、インドネシアや韓国は細分化しても良い。
- 対象地域については、国単位の貿易 OD 表はアジア域内だけでも良いが、アジア以外の他の地域についても方面別で良いので知りたい。
- 国単位の取扱量を見ても、港単位の取扱量を見ても、実感が沸かない。後背地や真の発着地、そこまでの動線との関係が分かると良い。

＜金額ベース、あるいは、重量ベース＞

○金額ベースではなく、物量ベースの貿易 OD 表が間違いなく必要である。コンテナ本数で把握できるとなると良い。総コンテナ本数がどの程度動いているのかが最も知りたい。空のコンテナではなく、荷として動いているコンテナの動向が知りたい。

○コンテナは、中身が安いものから高いものまで幅広くあるので、TEU 換算したものとがあると使いやすい。

○金額ベースよりも、物量ベースが必要である。コンテナであれば TEU、バルクであればトン数が必要である。物流業者の観点だけで言えば、どこからどこへ、どれだけのモノを運んでいるのかというところが重要であり、中身やバリューは、ある意味関知していない。

＜輸送モード＞

○モードについて、海上輸送だけでなく、航空輸送も入れて欲しい。航空貨物については、それを取り扱うための機器とか施設を含めて準備しなければいけないので、特にインドや一昔前の中国とか、結構内陸の便利な所に空港はあるが、貨物を取り扱う施設がないとか、貨物専用便が就航していないことが問題となっていた。このような観点で整理されていると使いやすい。

○航空輸送と海上輸送は、業務上、全く別なものとして取り扱っているもので、必ず分けて欲しい。

＜品目＞

○品目の細分化というよりも、①組立工場と一次下請け工場との間の物流、②一次下請け工場と二次下請け工場との間の物流といった、生産段階別の物流が見える形になっていることが望ましい（荷主であれば①は把握できても、②は把握できない）。

4-3 アジア圏国際物流データベースに関するコンセプトデザインの検討

ここでは、「アジア物流の見える化」の観点から、日本の物流関係企業の主導的展開等のための新たな物流システムの確立等に資する、アジア圏国際物流データベースのコンセプトデザインの検討を実施する。コンセプトデザインの検討に当たっては、物流データベース構築の実現性と課題についても検討を行う。

(1) データベースのコンセプトデザイン (案)

1) データベースの基本的な考え方

- ① 日本の船社・物流企業（運輸系企業）がアジアで戦略的に展開・支配できるように、当該企業を支援するための情報提供等を行う
- ② ①を念頭に、日本の荷主企業（メーカー・リテーラー）の海外への進出等に必要な情報提供等を行う
- ③ ①を念頭に、日本の運輸行政（海事局、総合政策局、港湾局）の支援策検討に必要な情報提供等を行う

2) データベースに取り込む内容

① 貿易 OD 表

- ・ 国および地域別、品目別、金額ベースおよび重量ベース（数値データを提供）

② 貿易 OD 表を用いた分析例

- ・ ①の貿易 OD 表を用いた分析例（数値データ及び分析結果（文章）を提供）

③ 物流サービスに関する情報

a. 海上輸送

- ・ 航路（方面別船腹量、方面別各国オペレーターのシェア 等）
- ・ 港湾（バース数、バース総延長、水路水深、喫水、ターミナル面積、ガントリークレーン数、開港時間、入港船舶数、貨物取扱量・コンテナ取扱量（輸出入、国内））

b. 航空輸送（輸出入別空港別貨物取扱量、滑走路長、開港時間・税関業務時間 等）

c. 陸上輸送（道路）（道路総延長、自動車登録台数 等）

d. 陸上輸送（鉄道）（鉄道総延長 等）

e. 主要ルートの所要時間・運賃水準

④ ASEAN 各国の主な手続き等に関する情報

- ・ 標準通関所要時間
- ・ 通関手続き（電子化情報）
- ・ 外資規制
- ・ 非居住者在庫 等

⑤ ASEAN 各国の基本情報

- ・ 人口、GDP、貿易額 等

3) データベースに必要な機能

ユーザーの視点に立って考えた場合、最も優先されるべき見せ方は「使いやすさ」、「分かり易さ」であり、この考え方を基本にデータベースのコンセプトデザインを検討する。

①基本的な機能

本調査のデータベースとして必須と考えられる機能について、以下に示す。

a. 貿易 OD 表の選択・表示機能

本調査の分析例で作成した年次（過去と現況の2年次）、品目、原材料・部品・製品といった生産段階を選択すると、選択した貿易 OD 表が表示される。貿易 OD 表はエクセルデータで提供する。分析例については、貿易 OD 表（エクセルデータ）と要因分析（文章はPDF）の両方を提供する。

b. その他データの選択・表示機能

その他のデータについては、選択したデータをエクセルデータで提供する。

②今後拡張を検討する機能

本調査のデータベースとして、資金的な制約、技術的な制約を踏まえて拡張を検討する機能について、以下に示す。

a. 年次、品目、生産段階の選択

今後、利用者（分析者）が、任意の年次、任意の品目、任意の生産段階を選択し、表示できる機能の拡張が考えられる。

b. 地図上への表示

次頁の例のように、地図上への矢印（輸出か、輸入か（方向）と量（太さ））の表示といった貿易 OD 表の表示機能の拡張が考えられる。

c. ルート探索

NITAS のようなルートを探査する機能（ある地点からある地点までの所要時間最短のルートを探査）の追加が考えられる。（例：「駅すばあと」のような機能）

（2）データベース構築の実現性と課題

既存のデータベースにおいても、（1）の3）で示した機能を有するデータベースは存在することから、実現は可能であると考えられる。

また、データベース構築の最も大きな課題は、「誰が管理し、どの程度の期間でどのようにデータを更新するのか」ということであることから、a. 可能な限り簡単にデータを更新できるようにデータベースを構築する、b. 仮にデータを実際に更新できない場合でも、データベース利用者が自らデータを更新できるように、最低限、リンク先や出典を明記することで対応する、などの対処方法が考えられる。

<参考>地図上への表示の例

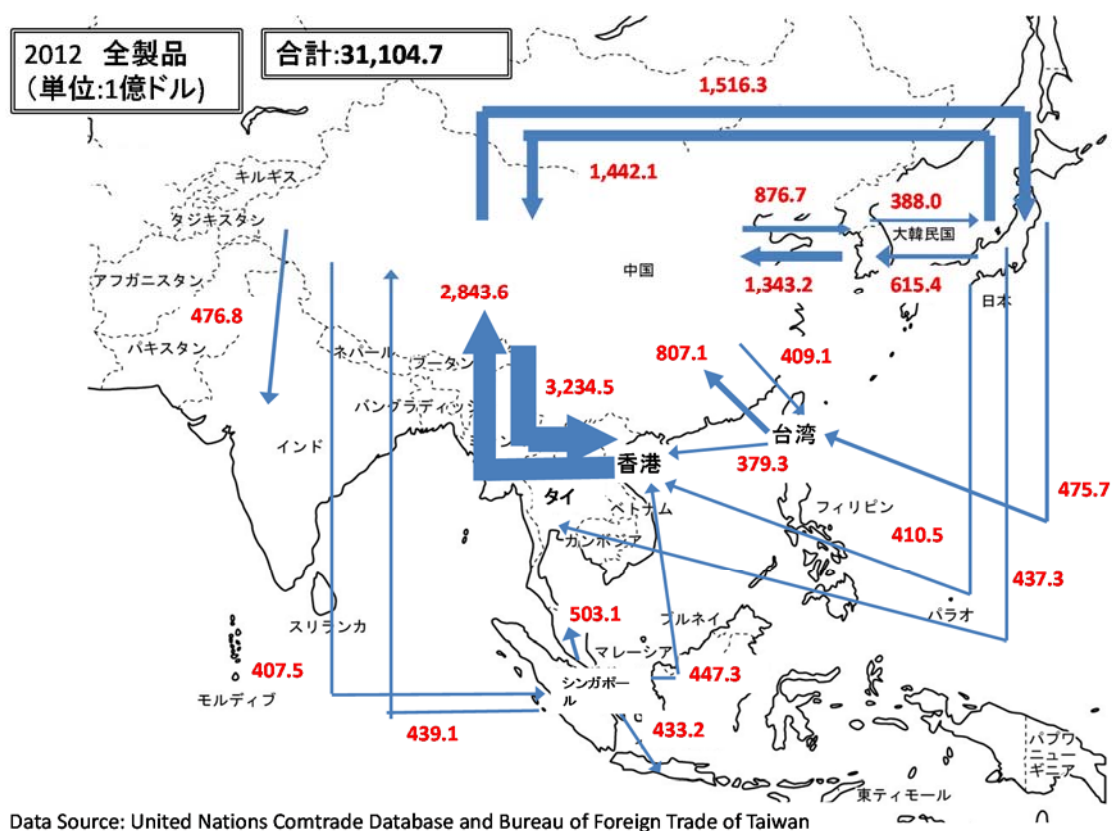
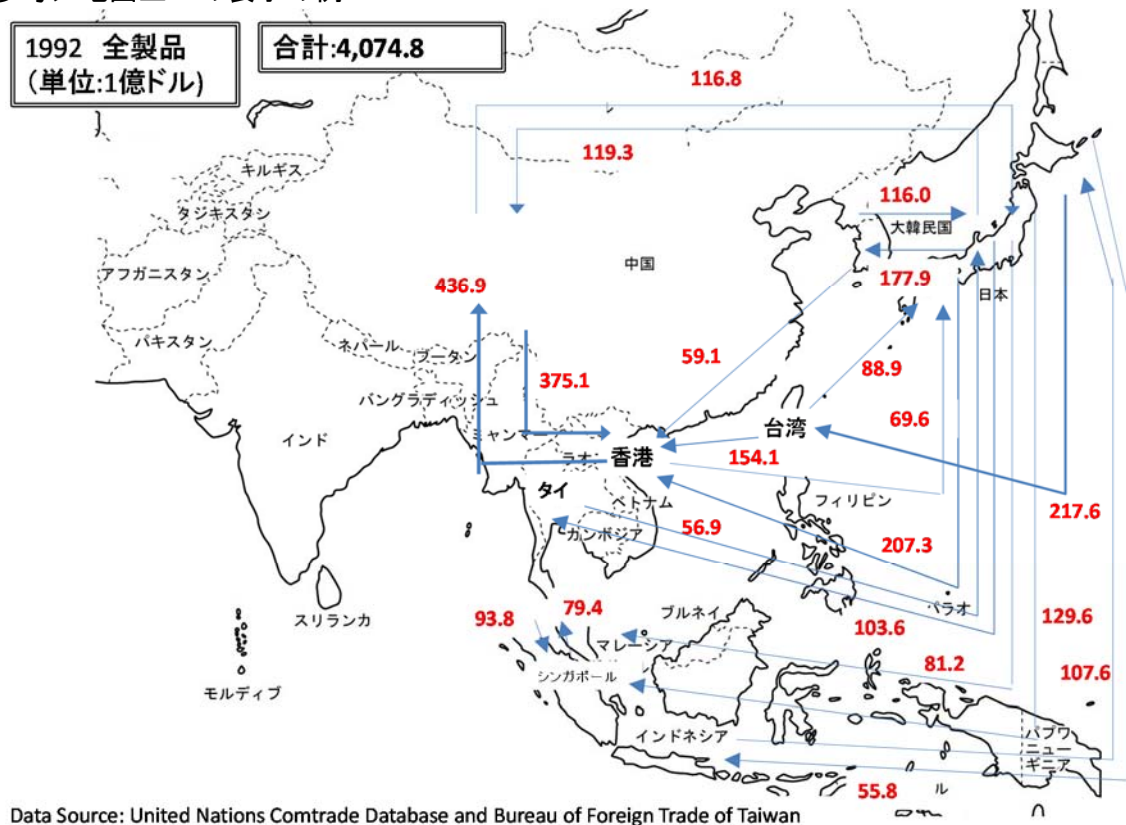


図 地図上への表示の例