

ASEANのクロスボーダー輸送の進展

大出 一晴

1. 目的

筆者は2003年に当「物流問題研究」(41号)において「アジアの陸上国境通貨輸送の進展と課題」という論題で、ASEANを中心に国境通過輸送の取り組みについて発表を行った(以下「前稿」とする)。

いうまでもなく、ASEAN地域の経済統合の目的は、EUやNAFTAといった他の地域統合同様、域内の経済発展を持続的に行うことであり、そのために1)「人」 2)「金」 3)「物」の移動の自由化を図るという大前提がある。したがって、3)の「物」の自由な移動を達成するためには、いかに自由に国境を越える輸送(Cross Border輸送)を簡略化できるかに大きな期待がかかる。

このひとつの先行指標としてEUがあげられる。

EUの場合、統合以降、自動車によるクロスボーダー輸送を段階的に自由にし、現在では国境において、

- 1) 貨物の輸出通関
- 2) 貨物の積み替え

を必要とすることなくクロスボーダー輸送が可能となったことで、物流上の大きな障害が取り除かれた。

加えて、1998年に、第3国車両が自国貨物を積みとることを禁じたカボタージュ規制が撤廃されたことにより、クロスボーダー輸送においては制度面での国境バリアは消滅したことになる。この「大変革」を可能としたのは、クロスボーダー輸送を支える標準的輸送約款(CMR¹⁾の存在と保税輸送を担保する制度(TIRカルネ制度)があることを、前稿で確認した。

それに比較して、ASEAN諸国の場合は、国境で

- 1) 貨物の輸出入通関を必要であり
- 2) 積み替えも必要である。

3) カボタージュは撤廃されていない

といった原則が撤廃されておらず、EUのような自由なクロスボーダーが提供されている状態とはいいがたい。前稿では各ルートのなかで現地調査を行ったシンガポール／マレーシア、マレーシア／タイ、タイ／カンボジアの3ルートを取りあげ、ケーススタディを行った。

その後、筆者は当該分野の調査を継続して行うことができた。その間、調査対象ルートもタイ／ラオス、カンボジア／ベトナム、あるいは2国間輸送だけでなくトランジット輸送や、中国との輸送にまで広げることができた。また、日ASEAN物流プロジェクトに参加する²機会を2003年より得たことにより、政策当局の動き等にも知見を得る機会に恵まれた。

そこで新たに、政策と実態面の両面から、前回の発表をさらに進化させASEANのクロスボーダー輸送がどのような進展をみせているか検討したい。特に、実態と「理念」のギャップを意識しながら、実態に基づいた問題点の指摘を行って行きたい。

2. 国境輸送の必要性

ASEAN諸国は域内関税を低減し、域内交易を盛んにさせる方向を明確にしている。そのもっとも基本的な手法は、関税に代表される貿易障壁を引き下げ、経済の発展を図ることにある。すでに自由貿易地域(AFTA)成立に向けての動きは活発化し、2020年までにサービス・投資など含めた経済統合が最終ゴールとなっている。

それに向けて

- ・2003年より域内関税を0～5%まで引き下げ、
- ・ASEAN6ヶ国(ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ)については、2015年、その他については2018年に関税を撤廃することを打ち出している³。

すでに、2003年1月より、ASEAN域内特惠関税制度は実行に移され、原産地規則(40%以上の付加価値がASEAN域内で付加されたもの)を満たすものについては、原則5%以下に関税率を低減することが実現された。

このような方向をにらんで、各産業はASEAN域内での拠点の集中化傾向をみせている。すなわち、

- 1) 各国に分散していた製造拠点をまとめる
- 2) 製造力を上げ大量生産することで単価をさげる
- 3) 各国市場にタイムリーに輸出する

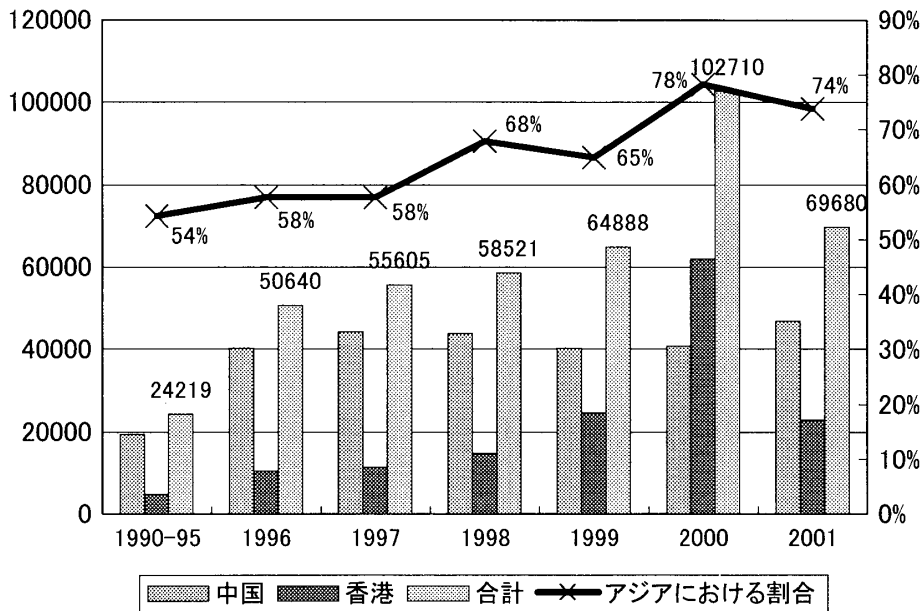
という方向性である（日系企業の場合は、特に自動車関連企業に顕著である）。

このトレンドをもたらした最大の要因は、まさに現地調達進展と域内関税低減が実行されたことにある。しかし、一方、この成果をさらに進展させるためには、タイムリーなクロスボーダー輸送が実現されることが不可欠である。事実、ASEANの製造業・運輸業者からは、外資系・ローカルを問わず、域内輸送がスピーディーであるという評価を聞くことは難しく、クロスボーダー輸送がEUのように円滑に行われていないこと裏付ける。

ASEANの域内流動円滑化の持つ重要性は、ASEANと中国との競争力を比較すると鮮明である。1990年代後半に入り、中国の製造拠点としての重要性はきわめて高まった。わが国の報道をみてもASEAN関連の進出・拡大ニュースは中国のそれを圧倒的に下回る。このことは、海外投資額の推移をみても明らかである。図表1は国連統計におけるアジアへの投資のなかでの中国投資（ただし、中国は香港投資を含む）の占める割合を示したものである。

これによれば、アジア通貨危機のあった1997年を契機に中国への外国投資の割合は10ポイント以上伸張した。その勢いは加速し2000年に入るとアジア地域の全投資の4分の3を中国が占めるにいたっている。このことは、すなわちASEANの魅力が相対的に減じていることを如実に示している。

図表1. アジア地区への海外投資（単位：10億ドル）



出所 『World investment report』 United Nations

中国とASEANの投資先としての優劣を一言で比較することは、企業の進出地域差の

問題等もあり容易ではないが、中国の魅力としては、

- ・日本との地理が絶対的に近いこと
 - 内陸部でなければASEANよりサプライチェーンが絶対的に短い。
- ・人件費コストの安さ
 - 特に、ASEANの先進諸国と比較すれば割安である。近年、上海を中心に人件費が高騰しており、日系軽工業者では撤退のケースも増えているともいわれる。しかし、内陸には無尽蔵ともいえる低廉な労働力があることから、労働者のローテーションをすることで、人件費コスト高騰を抑止できるといわれる。
- ・消費活動
 - 近年の経済発展を受け、ローカルの購買力が爆発的に上昇している。もちろん農民等の低所得者層が数的には圧倒的であるものの、購買層が数%であっても人口の多さから、絶対数としては多くの購買層が期待できる。また、WTO加盟による市場開放も追い風である。反して、ASEAN諸国で購買力のある国、例えば、マレーシアは人口2000万に過ぎず、人口の多いインドネシア（2億人以上）や、ベトナム（9000万人）の購買力は脆弱である。

というような優位性が指摘できる。このような生産、販売の中国のアドバンテージにASEANが対抗するには容易でないが、域内流通を迅速化することで市場に即応した貨物輸送を果たすこと—すなわち、先に述べたASEAN内の拠点集中化とクイックデリバリーを可能とすること—は有効な手段である⁴。

このような「危機感」に基づく物流に対する要請は、近年まさに重要性を増し、正しく認識されているようである。ASEANは2005—2010年の輸送アクションプランのイントロ部分で

- ・輸送は経済に必要不可欠なものであり、効率的な管理された輸送は製品の競争力を生む
- ・貨物のスムーズな輸送はASEANの経済の原動力であり、貨物は正確な数量が正確な時間に、品質と価格を兼ね備えて届けられる必要がある。しかし、EUやNAFTAといった地域統合ほどASEANのコストは安くなっていない。

という現実認識を示している。この課題の解消のために、インフラ等を含めて協力に推進すべき8つの政策が定められ、ドアツードア輸送とクロスボーダー輸送の充実がトップにあげられた。具体的には

- 書類、手続きの統一（運輸関係では各種運輸証券が該当しよう）

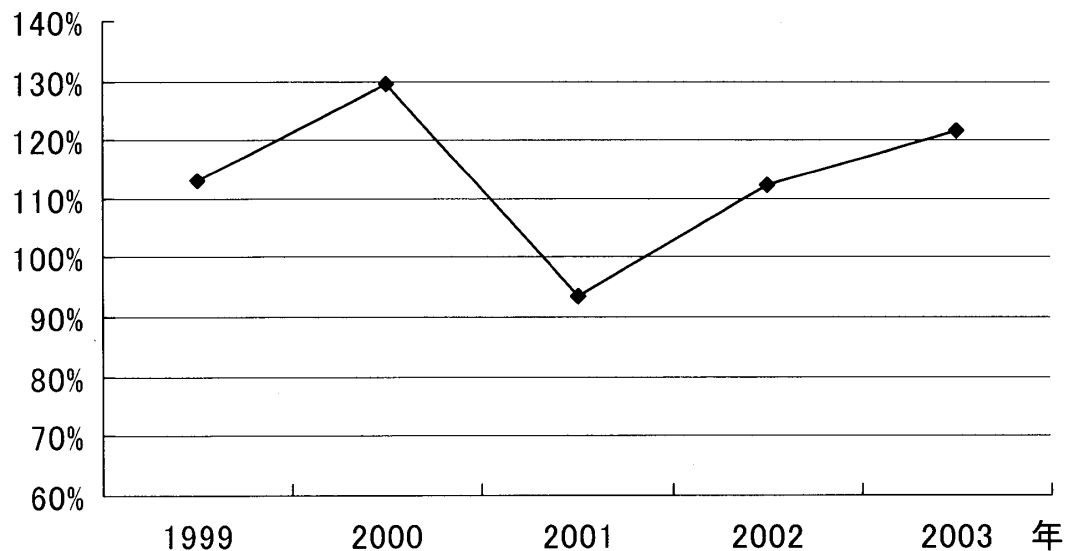
- 通関手続き
- 事業者の育成
- ターミナル

等があげられている。このような認識は、従来物流面の改革を考える場合、ハード志向であったニーズがソフトを重視したものに変わってきたことを感じさせ、きわめて納得できるものである。

実態面でも域内輸送の伸長は確実といえる。表2は、域内流動の推移を示したものである。現状でもASEAN域内流動のシェアは1998年以降順調に推移してきている。2001年に、伸び率は落ち込んだものの、2001年以降の伸びは回復し、2003年は対前年20%も伸びている⁵。

このように、アクションプランのコンセプトは、まったく妥当なものであろうし、この傾向をさらに継続発展させる必要がある。

図表2. ASEAN 4（インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン）の域内移動の伸び



出所 JETROホームページより筆者作成

3. クロスボーダー輸送の取り組み

クロスボーダー輸送の簡素化のために、ASEANではクロスボーダー輸送において次の3つの基本的条約合意が急がれている。

- ①トランジット貨物を対象としたトランジット貨物簡素化条約 (ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON FACILITATION OF GOODS IN TRANSIT)

② 2国間輸送等の輸出入貨物を対象とした域内輸送簡素化条約 (ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON FACILITATION OF INTER-STATE TRNSPORT)

③ マルチモーダル輸送を対象にしたマルチモーダル輸送条約 (ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON MULTIMODAL TRNSPORT)

前稿ではこのうち、①しか触れることができなかったが、他の2つのを含めて現在の進捗状況を見ることにする。

1) トランジット条約

トランジット輸送とは保税貨物の通過輸送であり、外国貨物の通過輸送と定義される。例えば、日本発貨物がタイで陸揚げされタイ国内を経由してラオスにデリバリーされる輸送のタイ部分の輸送が該当する。

当輸送条約は全体で8章33条の短いものではあるが、1998年にすでにメンバー国で合意されている。しかし、その実現のためにはさらに、9項目の細目(プロトコル)が決定されることが必要である。現時点では、このうち5つの合意がされ残りは4つにまでになっている⁶。メンバー国は合意されたプロトコルに準じて、その国内法規や規則を、プロトコルに一致させることが求められ、当該プロトコル以上に厳格な規則等を課すことはできないことになっている。

当該輸送条約の実現は、あと4つのプロトコルの合意を待つだけとなっているが、すでに条約そのものは合意後、6年を経て実行段階に入っており、その実効性を高める段階とみなされている。そのため、簡素化条約29条には2つの機関の設置を決めることとしている。具体的には

- ・ 各国トランジット輸送調整委員会 (NTTCC: National Transit Transport Coordinating Committee)
- ・ 地域トランジット輸送調整委員会 (TTCB: Transit Transport Coordinating Board)

の2つであり、メンバー国はここにきて、NTTCCの設立を果たした。

これらの機関は今後、ASEAN事務局と共同して、条約が文字通り機能しているかどうか。具体的には

- ・ トランジット輸送には不必要な遅れや規則がないこと。また、関税やそれに類する諸チャージが課せられないこと
- ・ 規定道路を通行し税関が認めた(シールした)車両(コンテナや混載)は、税関検査を免除されること

といった輸送が条約の精神どおりに保証されるようモニターすることとなっている

2) 2国間輸送

当該条約における定義は「メンバー国を発着する貨物」であり、2国間輸送が該当する。

2国間輸送はトランジット輸送と異なり、ASEANの運輸大臣会議等でも毎年のように早期締結が勧告されているものの、現時点で締結されていない。当該輸送は、2国間輸送であるため、マーケット規模はトランジット輸送と比較にならないほど大きなものになる。また、利害関係者や国内の関係者調整もはるかに煩雑なものとならざるをえず、締結には相応の困難があることは十分に理解できる。

このような状況を鑑みると全メンバー国一致の合意をえることは難しいものものといわざるをえない。そこで、ASEAN諸国は、当事者間で合意すれば、条約の締結に先行し独自で取り組みむことを可能とする条項を設けるに至った。これにより、例えば、メコン流域の諸国は、相手国車両による国内走行を認める方向を打ち出しつつある。

3) マルチモーダル輸送

マルチモーダル輸送も2)同様にいまだ合意にはいたっていない。

この条約にいう「マルチモーダル輸送」とは⁷

- ①少なくとも2つ以上の異なる輸送モードを使用し、マルチモーダル輸送契約に基づき、マルチモーダル業者が輸送を請け負った発地から発地と異なる国である着地まで輸送すること
- ②ひとつの輸送モードで異なる国を移動するものは、契約によるものであってもマルチモーダル輸送とはみなさない

となっており、われわれがいう複合一貫輸送と異なることはない。しかし、これによると、陸上輸送による国境輸送はマルチモーダル輸送ではないことになる。したがって、マルチモーダル輸送業者は、陸上輸送事業者によるドアツードア輸送と競争関係となり、双方がサービスの高度化を目指し、よりよりサービスを提供することが期待される。

当該条約も2)の条約と同様に、すべての参加国の合意を待つ必要なく、合意が得られる諸国は独自で、準備を進めることが可能になっている。すでに、条約のドラフトをASEANのフォワード協会(AFFA)に提示し、コメントを求めるまでの段階になっている。

この条約により始めてマルチモーダル輸送とそれを提供するマルチモーダルオペレーターが法的にも正式に認知が得られることになり、事業者は当該条約の発効には大きな期待を寄せており、AFFAは事業者を代表し当該条約の一刻も早い締結に賛意を示している。

マルチモーダルオペレーターの参入要件等もこの条約発効後、詰められていくことになるだろうが、一方、事業者はそのサービス水準を高めるための努力が必要不可欠になる。ASEAN事務局でもロジスティクスの高度化のためには、このような新事業形態の育成は不可欠なものとしている。そのため、ミャンマーやカンボジアというような、マルチモーダル輸送の黎明期である国では、事業者協会（Association）を設立し、そこを通して事業者育成を目論んでいる。

各国の協会は「質」の確保のために、国際的機関の認証や教育プログラムを通して、グローバルスタンダードにのっとった事業者の確立を目指している。具体的には

- ・ UNESCAP⁸ の教育プログラム・認証
- ・ FIATAのB / Lの採用
- ・ FIATAダイプロマの導入

といったものである。

しかし、今後ASEAN全体でのマルチモーダル輸送を想定すれば、国際輸送の円滑化を図る必要性から、B / L等は各国だけの取り組みでなく、共有化も図られる必要もあろう。

4. ケーススタディ

前稿では先進的事例としてのシンガポール／マレーシアルートと、マレーシア／タイルート、タイ／カンボジアルートの3つのケーススタディを行った。今回は前回からの経緯を見る点で、マレーシア／タイルートのその後の推移を述べ、カンボジア、ラオス、ミャンマーといったルートについて述べたい。

1) マレーシアルート（タイ）

ASEANの域内輸送では、2国間輸送の場合、原則としては国境での車両の積み替えを必要とする（自国内を他国の商業車両が走行することを認めない）。当該ルートはASEANのなかでも比較的先進的な2国を結ぶものであるが、残念ながら当該原則にのっとり、簡素化されたものにはなっていない⁹。

前稿の調査時点では、日系製造業では陸路によるクロスボーダー輸送は、トライアル的な輸送が開始されたばかりで、まだ本格的なユーザーは見出すことはできなかった。その理由としては、当時でさえ海運輸送に比較したリードタイムの優位性は圧倒的¹⁰であったにもかかわらず、税関問題や積み替えの作業レベル等、定時性を阻害する要因への不安感を払拭ができなかったことがあげられる。しかし、現在ではJIT要請が最も厳

しいとされる自動車関連メーカーが陸路輸送を検討・実施するまでになっている。

サービスを提供する輸送業者にしても、当該ルートの実績を積むにつれて定時配送のレベルを上げている。例えば、先進的な企業の場合「ランドブリッジ・エクスプレス」という名称で

- ・ドアツードアサービス
- ・輸出入通関
- ・輸送の安全性の確保（GPS、電話設備による位置確認）
- ・3日間のリードタイム

ということで、次のようなタイムスケジュールを提供しているところまで具体化している。

図表3. タイムスケジュール

日 程	時 間	チェックポイント
1 日 目	16 : 30	マレーシア（クアラルンプール） 積み込み出発
2 日 目	0 : 30	国境到着 —積み下ろし
	9 : 00	タイ側車両到着 —積み込み
	11 : 30—15 : 00	通関
	16 : 00	出発
3 日 目	8 : 00	バンコク着 (国境出発後16時間後)

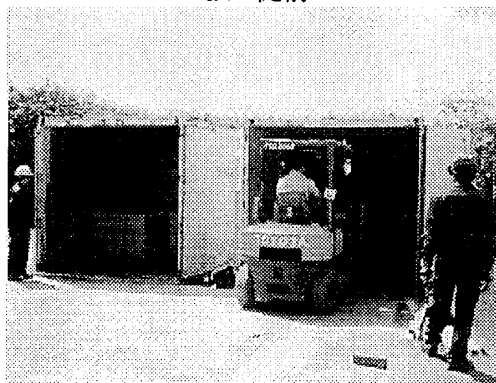
日本通運タイ・マレーシア提供による「ランドブリッジ・エクスプレス」営業案内より

図表4. は、マレーシア（クアラルンプール）とタイ（バンコク）ルートの国境であるパダンベサールの積み替え作業の様相である。従前（2000年調査時点）では、貨物の積み替えは文字通り、貨物そのものを双方の貨物自動車間に積み替える形式であった(a)。しかし、現在では、トレーラーの場合、貨物を積載しているコンテナ部分全体を双方のトラック間で移し変える方式もとられるようになってきている(b)。このことは、作業時間の迅速性を増したと同時に、定時性の確保にもプラスとなった（ただし、荷役作業はまだラフという感じを否めない）。

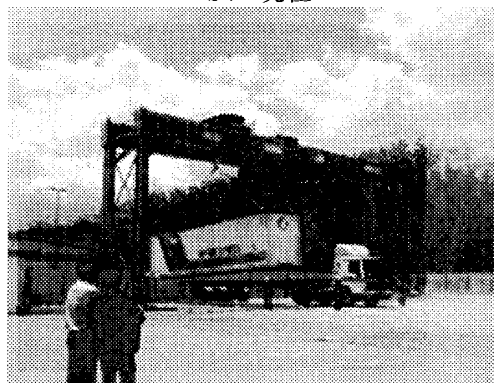
「ランドブリッジ・エクスプレス」のようなサービスが提供できるようになった背景には、このような実作業の向上一積み替え作業の定時性の向上や荷役方法の改善—といった努力がなされたことが無視できない。

図表4. 国境積み替えの進展

a. 従前



b. 現在



しかしながら、利用者側はさらなる改善が必要かつ可能であるともみている。理想的なクロスボーダー輸送とは、国境で貨物を輸出入通関することなく保税状態のまま、かつ、貨物を積み替えることなく1台の車両でドアツードア輸送ができることであるが、国境税関はマニュアル審査のため、さらなる短縮化も可能とみている。

特に、通関については税関所要時間よりむしろ、関税低減恩恵にかかわる書類についての時間が無視できないものになりつつある。例えば、当該ルートを利用する日系製造業者の場合、免税認可を得ている場合も多いが（タイにおける投資委員会：Board of Investment (BOI) の認可等）、免税扱いのための書類を取得するには2日程度が必要である。国境ではこれらの「オリジナル書類」が必要となるために、せっかく物理的な輸送スピードが上昇しても、書類入手までの時間が長く、その効果を生かしきれていない感も否めない。また、これらの書類は基本的には通関業者でなく、顧客側で用意することが通例¹¹であり、国境で税関トラブルがあった場合、輸送業者では対応が難しいケースも多い。

加えて、域内関税優遇措置を受けるためのCEPT証明もBOI等と同様に申請から発行まで2日程度を要している。今後、域内関税特典を受けるために、当該パターンの貨物が増えることは確実であり、そうすると、さらに発行までのリードタイムが長時間化することも懸念される。域内関税制度の導入はAFTA形成に向けての大きなインパクトであるが、その成果を生かすためにはクロスボーダー輸送の円滑化が大きな課題である。このように、先進ルートと想定できる当ルートでは、物理的な輸送スピードの迅速性や信頼性は改善されているが（顧客側にはまだ不満もあるとはいえ）、ロジスティクス以外の要因に足を引っ張られている状況もかいまみえる。

しかし、当ルートでさえも、今後に向けて明確なルールや基準化といった方向性を考える必要もでてきている。日系運輸企業の場合は、タイとマレーシアは道路運行ルール

が異なるため¹²、それぞれの国のドライバーによる2人体制を採用しているが、ローカル企業が、それほどまでの対応をしているとは考えられない。

また、国境の積み替え作業にしても、現在では貨物の積み替えが、貨物そのものの積みかえからコンテナ部分の積みかえに変化しているが、今後は、トレーラー形式でトラック部分を積み替える方式（シャーシ部分は共有する方式）や、1台の車両で両国を走行できるダブルライセンス制度への移行といった、今以上に効率的な方法も考えられる。

2) ラオスルート

内陸国であるラオスは国際貿易を考える場合、必ずクロスボーダー輸送を必要とする地勢的な宿命がある。したがって、クロスボーダー輸送への関心は他諸国より強くなる側面がある。しかし、一方、同国ははるかに経済規模の大きな、ベトナムとタイに挟まれており、無差別なクロスボーダー輸送の開放や自由化は、ラオスの輸送産業自体が両国に吸収・埋没してしまう危険性も否定できない。このような観点から、ラオスは他国に増してクロスボーダー輸送のケーススタディとして適切であると考えられる。

ラオスの首都ビエンチャンを対象にした場合、主なクロスボーダールートはタイのバンコクルートと、ベトナムの中部のダナンに向かうルートである。前者が距離的に短いこともあり、メインの貿易ルートとなっている。今回は、主にタイルートを一概観し、それと比較する形でベトナムルートを取り上げることにする。

①タイルート

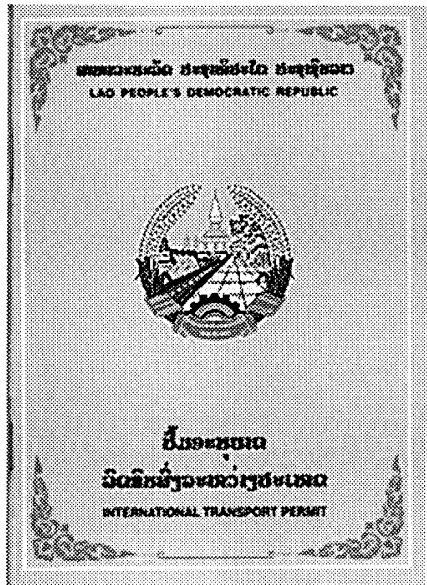
ラオスの最も重要な国際輸送道路はベトナムのダナン／ビエンチャン／バンコクにいたるASEANの東西回廊道路であるが、特にバンコク／ビエンチャンが、もっとも重要な部分である（ビエンチャンはバンコクまでは630キロ、ダナンまでは1600キロメートル）。

従来は、タイ／ラオスのクロスボーダー輸送はタイ側にのみ許されおり、ラオスの業者はタイまでの輸送が不可能であった¹³。このことは、利用者にとっては事業者選択の幅が小さく、輸送運賃には割高感があった。

この事態を打開するために長年にわたり協議がなされ、2004年3月を機に、事業者限定もなくし、相互の車両通行を可能とする決定がなされた。これにより、ラオス車両がタイのレムチャバンまで行き、海上輸送に連携することが可能となった（両者とも国際貨物の取り扱いが可能であるが、相手国の貨物を積み相手国内を輸送することはできない）。

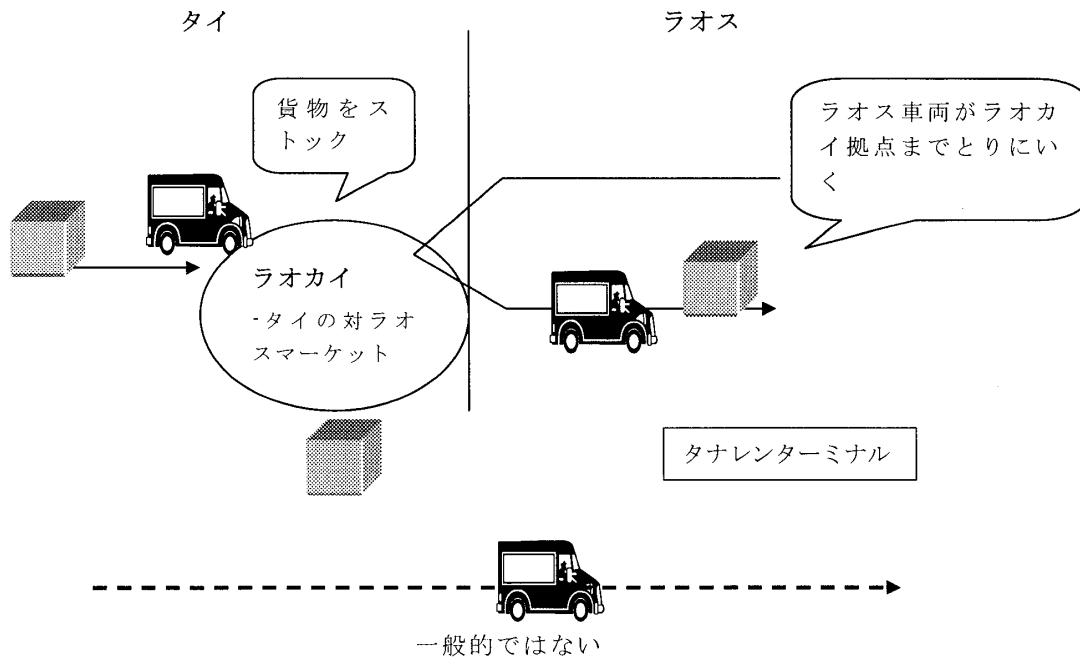
クロスボーダー輸送に従事する車両は登録が必要であり、登録車両には図表5に提示したような登録証が交付される。

図表5. 国際輸送免許

	<p>ラオスが発行予定のクロスボーダー許可証。</p> <ul style="list-style-type: none">・車両1台ごとに発行され、取得した車両はクロスボーダー輸送に従事できる <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none">・ただし事業者からは当該ルートしか使用することができないルールがあると認識されており、車両回転率をあげることが難しくなる点が懸念され、ビジネスの面からは現状制度のままでは阻害要因が存在する可能性もある。
--	--

実際には、タイとの2国間輸送はダイレクトのドアツードア輸送は一般的といえず、国境拠点を経由する形が主流となっている。タイ側の「ラオカイ」がラオスへの貨物の一大集積地となっており、一般的な消費貨物の場合、ラオスにダイレクト配送をするリスクを犯さず、そのポイントまで輸送を終了し、ラオス側のバイヤーが国境を渡り引き取るケース国境渡しが一般的となる。事実、土日には、ラオスの人々が自家用車あるいは、バスで買出しに行くのが一般的となっている¹⁴。

図表6. タイとの消費財流通イメージ



海上コンテナ輸送についても、基本的な流れは同様であり、ラオスは国境地域のタナレン（国境を結ぶ橋「友好橋」の隣接地）にターミナルを設置し、ここで輸出入貨物の取り扱いを可能としている。当施設でコンテナ詰め・取卸し、通関や保管あるいは輸出貨物の取り扱いも実施しているが、施設が狭隘化しており、すべての貨物を取り扱うまでの能力はない。実際、コンテナ輸送費用低減に必要な空コンテナの蔵置や貨物の保管も難しい状況にある。ただし、援助品等の無税品目やプロジェクトサイトに必要な容大貨物など、ケースバイケースで、タナレンに蔵置することなくサイトへの直送も認められるパターンもある。

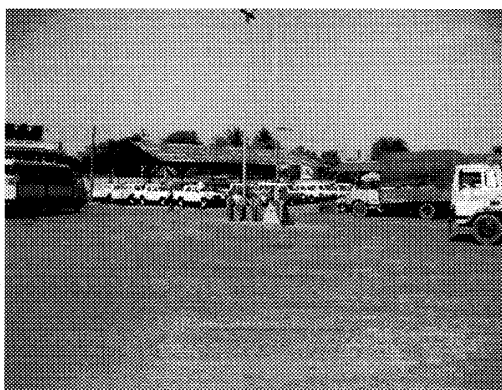
そもそもラオスからの輸出というものは少なく、物量のインバランスがある、そのため、ラオスまでの海上コンテナ輸送はコストが高く（海上輸送よりタイーラオスのコンテナ輸送料金の方が高い）、タイ国内で貨物を一次ストックするパターンが通常である。顧客としてもコンテナ輸送料金が高いため、ラオスまでのコンテナダイレクト輸送については興味が薄い状況にある。しかし、輸出競争力の確保は大きな命題であり、これをいかに下げるかは大きな課題である。関係者はタナレンの機能を拡大し、コンテナインランドデポを設置し、そこで貨物を集積できれば、このジレンマを解消できないかと考えている。

さらにいえば、ラオスとタイの経済力格差は大きく、ターミナル機能の充実が図れないと、ラオスの国際輸送マーケット市場がすべて外国企業によって席卷されてしまうのではないかという危機感はきめて強いものがある。

図表7. タナレンターミナル（ラオスの国境国際貨物施設）



タナレンターミナル



写真左は、ヤード内の輸入の自動車ヤードである（輸入スペースの多くを占める）。自動車は関税率も高いため、当該ターミナルでの蔵置、通関が義務付けられているが、すべての貨物を扱うキャパシティがないため、食品や設備機械等はここを経由せず、直接、仕向け地まで輸送することも可能である

②ベトナムルート

ベトナムルートは9号線のサバナゲ地区で架橋されたことにより、ダナンまで走行のみなら2日程度のリードタイム見込めるまでに、インフラは整備されてきた。しかし、ビエンチャンはタイルートの方が距離的な近く、税関手続きもタイと比較して長く要する傾向にある。

特に、大きな問題は、このルートにはタナレンにあるような施設がないため、国境で長い車列を作ることである。事業者によれば、この車列通過は複数日（場合によっては1-2週間）を要するまでになる。この指摘はタイルートのタナレンで輸出入貨物の一時保管やコンテナへの積み下ろしが可能であることの意義は大きいことを裏付ける。

3) カンボジアルート

陸上輸送のクロスボーダー輸送は盛んであり、タイとの間の輸送は多い。その理由としてカンボジアはマーケット規模が小さく、国内で貨物を大量に在庫するという卸売業や商社に該当するようなビジネス形態が未発達であることがあげられる。つまり、在庫機能はタイ側が担っているケースが多く、そのため、クロスボーダー輸送に障害がでると、商店から商品がすぐに消えてしまうという状況が起こりやすい。

当該ルートではメコン川を利用した水運が盛んであった歴史があるが、道路の充実とシアヌークビル港が利用できるようになったことで、衰退した感は否めない。すなわち、国際貨物を海運で輸送し、その後陸上輸送することの利便性上昇したためである。(外洋港湾の能力が不足していた時代は、必然的に河川運行に頼らざるをえなかった)

陸上クロスボーダー輸送においては、カンボジアはメコンデルタ周辺国との取り決めのなかで、先行的にトランジット輸送における相手国の貨物積み取りや国内走行を1999年ごろから段階的にオープンにしてきた。これにより、原則的にはカンボジア車両がタイ国内を走行することタイ車両がカンボジアを走行することが可能となっている。しかしながら、カンボジアの自動車輸送業の規模・レベルとタイ・ベトナムのそれとは大きく隔たりがあるため、カンボジアの車両がこの業務に従事することは少ないの実情ではある。

カンボジアはまた、タイとベトナムを経由するトランジット輸送国としての注目も浴びている。

しかし、国境でのトランジット通過が100%可能かという点では、まだ不安要素も残る。無論、ドライバーに関税を託送させることはセキュリティ上も不可能である。そのため、

- ①着側で関税をまず支払う
- ②支払った証明を入手。輸出者に送付
- ③国境通過書類として持参、国境での関税を支払ったことを証明

といった方式で、国境課税のリスクを低減させ国境通過を行っている。しかし、この方法では、車両発車までのリードタイムがきわめて要することになる。

また、2国間輸送の場合と、原則的には国境での貨物の積み替えと輸出入通関が必要である。ただし、先述したようにトラックのレベルが異なるため(タイやベトナムの方に高性能車両が多い)、セメント等の太宗貨物の場合、許可等を受けることでサイトまでの輸送を可能とすることもできる。

実際には、車両でなく「リヤカー」のような人力に頼るもので、「山」のような量をつんで輸送されているのを見ることが多い。これは、駆動機のない輸送手段は、クロスボーダーをする輸送器具とみなさないという、いわば法の例外規定を活用しているものといえる。

図表8. カンボジア／タイルート
(バンコク／プノンペンルート为国境であるアランヤプラテート)



リヤカーに山積みされる荷物

①水運

カンボジアの場合、特徴的であるのはメコン川を利用した河川舟運が可能であることであり、ベトナムの間では過去においてはメインの輸送モードであった¹⁵。ここでは、ベトナムから首都プノンペンへのルートを想定し水運の特長をみることにする。

自動車輸送の場合と異なり、国境で貨物を自国船に積み替えるといった制限はないという利点もあるものの、次のような不利な点も指摘できる。

a. 水深が浅い

—平均水深が浅いことに加えて、ベトナムの河口部水深が浅い。そのため汐待ちが起こることにより、輸送の長時間化によりスケジュールが阻害される。

b. 航路の安定性

—正確な海図がなく、水先案内人の乗船が必要。船舶が底を摺ってドック入りというケースも多く、夜間走行はできない

c. 税関の問題

一税関職員が国境まで同乗しなければならない。そのため、税関職員が国境で交換しなければならないし、同乗可能な税関職員が他に乗船している等で払拭している場合、同乗待ち（ラオス→カンボジアも同様）で滞船を余儀なくされる。そのため、距離的には2日くらいで航行可能であるのが、1週程度はかかることもあり、安定運航の阻害要因となっている。

d. 河川港湾の荷役

一競合相手であるメインポートの荷役施設に比較して、プノンペン港では陸側施設のトップリフターは日本の援助で使われているものの、クレーン等が常備されているわけではない。したがって、本船ギアで行わねばならず、荷役時間に時間がかかる傾向は否めない。

図表9. プノンペン港バースと本船



現在、外資系船会社でメコン川を利用したベトナムからのコンテナ輸送サービスを提供するものも出現している。同社によると、月間700本程度の実績があるようである。

4) ミャンマー（バンコクーヤンゴン）

陸路輸送についての関心は高くなっている。海上輸送の場合、バンコクまではシンガポール経由で1週間かかるが、陸路では双方の国内走行で1日ずつの行程である（ヤンゴン・バンコクで600km）。通関に1日要しても3日程度であり、所要時間は劇的に短くなる可能性がある（もっとも、600キロメートルという距離自体はトラックでは、通常なら1日で配達可能な距離であり、3日でも長いという意見も当然ありえよう）。

現状では、当該ルートの詳細を明らかにすることは難しい。なぜなら、バンコクーヤンゴンの国境地帯はミャンマー政府と少数民族のカレン族との紛争地域であり、外国人立ち入り禁止地域となっているためである。当然、安全が確保されているルートとはいえない。カンボジア同様、ミャンマーの消費財の多くはタイに依存しており、正規・不正規を含めて多量の貨物が動いているが、その運送はローカルの人々に依存しており、外国人が行うには安全性等の面からもリスクが高すぎる。そのため、日系物流企業や顧客企業が、がやむをえずクロスボーダー輸送を委託する場合は、「国境渡し (delivered at frontier)」の契約で行うのが通例であり、国境をまたがったドアデリバリーを行える状況には無い。

ローカル企業にとっても、決して透明性や安全が確保されているわけではなく、セキュリティを確保したい場合には、軍隊のエスコートをつける、コンボイを組むといった措置をとっている模様である。自動車輸入も自走により行われている。

また、特徴的なのは国境での代金決済である。銀行決済のシステムが発達しておらず（また、国民が銀行を信頼していない）ため、国境でのキャッシュ払いが行われるのが通例である。取引形態としては最も原始的なキャッシュオンデリバリー (COD) にとどまっている。その形態上から、次のような特徴が指摘できる。

- a 現金取引のため、1つ1つの取引の金額ボリュームは大きなものにはなりがたい傾向がある。
- b ローカル通貨を調達／流通させるには、ローカルコネクションが絶対的に必要である。この傾向はミャンマーが米国をはじめとした先進諸国から経済制裁を受けている関係で、決済通貨として米ドルを使用することが難しくなり、タイバーツを中心とする現地通貨で決済や販売できる力があることが必要となったことで、ますます強まった。
- c 関税支払いも現金を用意しなければならず、ビジネスとしてのリスクは高いものとなっている。この要因も外国人にとっては、ビジネスへの参入を難しくし、ローカルのコネクションの必要性を高めている。

さらに、クロスボーダー輸送の優位性としてメインルートの海上輸送の場合と異なり、簡素化された手続きが可能な模様である。現在、貿易の阻害要件として最大のものは、ライセンス問題¹⁶であり、輸出入を行う場合の大きな阻害要因となっている。しかし、国境通過の場合は、ヤンゴン港経由より簡素・迅速な取得が可能という背景がある模様である。

4. クロスボーダー輸送の阻害要因

クロスボーダー輸送は原則的には、国境での輸出入通関と貨物の積み替えを必要とすることから、これらの負担をいかに軽減するかが大きな課題である。例えば、改善がみられる例としてとりあげたマレーシア／タイでも3日の総時間のうち、1日を国境で費やす事実を考えると、国境の迅速な通過を図る意義は依然として大きい。

①国境税関の問題

特に国境税関の問題は深刻である。ASEAN諸国においては、シンガポールを除いてはメインポートでさえ、EDI申告は導入されておらず¹⁷、透明性の高いシステムが確立されているわけではない。したがって、国境のローカル税関の場合、申告がマニュアルで行われることから生じる問題の可能性は払拭できない。

国境税関の申告のための書類をドライバーに託送する必要もあるし、加えて、関税の託送方法も頭を悩ませる課題である。内税をドライバーに託送させるのはきわめてリスクも高いし、国境にある通関業者に委託するにしろ、小切手等を配送する手段の信頼性が低いことも問題となる。

さらに、簡素化条約が締結されたとはいえ、トランジット貨物のクロスボーダーの通行が簡素化されたといえない事態があることも問題である。

ローカル運輸企業によると各ルートで、

—国境でトランジットチャージといった名目の公租公課が徴収されている。

—1申告で複数車両の場合、全車両が揃わない限り申告ができないのはもとより、対象が複数車両にわたるため、時間も要する。

といった事態がある模様である。

トランジットチャージの徴収を要求された場合、当該輸送が無税通過であることの証明は税関でなく商務省等別機関の認可が必要となり、無税扱いとすることが難しいケースも多い。

トランジット輸送簡素化条約では、国境での保税通過を原則とし、関税（及びそれに類する公租公課）徴収を課さないことを明言しているが、実態は理想と異なることをうかがえる。しかし、税関側からみると通常の輸出入貨物とトランジット貨物の区別がつかないことから、このような不正規とも思える徴収を行わざるをえない背景があると考えられる。

いうまでもなく、スムーズなクロスボーダー輸送の実現に税関の果たす役割は大きく、

輸送を管轄する政府機関と税関との協調が要請される。

②貨物ターミナル

今回とりあげたクロスボーダー輸送ルートで、国境通過施設としてのターミナル機能が確認できたのはタイ／ラオスのみであり、国境における貨物ターミナル施設は不十分であるといえる。多くの国境で、国際輸送貨物を対象にした通関、保管、積み替えといったサービスを一元的に提供できるサービスがあるとはいいがたい。

前述したマレーシア／タイでさえ、通関、積み替え機能は整備されつつあるが、保管機能は想定されておらず、まして流通加工といった付加価値作業を加えることは想定されていない。

実は、ASEAN各国の国内輸送においても、ターミナル機能というものは未整備である。多くの国で国内自動車輸送は

- a. 実運送業者は中小規模であり、全国ネットを持つような企業は存在しない
- b. したがって、中小規模事業者がチャーターベースで輸送を請け負うのが一般である
- c. ターミナル機能が不足しているため、帰り荷を確保することが難しく、利用者にとっては運賃に割高感（少量貨物でも、車両を仕立てるのが一般的）があり、事業者にとっては効率的な車両運用ができていない

といったことが指摘できる。このような事態を解消するためには、ターミナルを設置することが有効ではあるが、民間事業者の事業規模が大きくないので、事業者が独自で持つのは困難な状況にある¹⁸。

本稿ではクロスボーダー輸送という国際輸送を対象にしているが、ユーザー視点から見ると、国内物流と国際輸送がリンクされて始めてドアまでの輸送が確保される。そのためターミナル施設の充実は検討されるべきであろう。これらの施設は、なにも国境に限ることなく、首都近辺等の国内物流の集積地も想定されよう。しかし、その場合、今後どのような輸送形態がクロスボーダー輸送の標準的形態になるかによっても大きく異なってくる。例えば、ダブルライセンス制度により単独の車両でクロスボーダー輸送が可能となるなら、国境でなく国内物流を想定した都市部や貨物終結地にターミナルを設置することが望ましいことになろう。

5. まとめ

AFTAによる関税低減措置は、域内活動の活発化への大きな要因である。製造業は各

国の製造拠点の製品を特化し域内輸送することで、各国ごとにフルラインの製品生産をするより、はるか製品価格も下げることができる。現状のメインルートである海運の場合、シンガポールにワンタッチする形態が主流であるため、陸上クロスボーダー輸送により、輸送時間短が実現することへの期待は高い。

政策当局は、このゴールを目指して3つの簡素化条約の締結を急ぎ、すでにトランジット輸送は締結をみている。残りの2つについては合意途上であるものの、全会一致でなく同意できるもの同士の先行的取り組みもみとめている。その結果、車両の相互国通過をみとめる動きもでてきている。

実際の国境通過をみると、まだ各ルート間で格差が大きく、貨物積み替え作業にしても、統一的な方向付けが行われている状況にはない。しかし、トラック輸送業者が「トレーラー便は朝11:00までに国境に到着すれば、その日の15:00には通関が完了できる」といった顧客セールスができるようになった現状は、従来を知るものにとっては感慨深いものがある。

ASEANではすでに域内関税の低減がなされたが、その成果を十分に味わうには、物流のスピードがまだ足りず、国境での通関や貨物の積み替えそのものを問題だとする意見も多い。

さらに、逆説的になるがクロスボーダーの簡素化を進めることで、物流のスピードに手続きのスピードが追いつかなくなる可能性も生じてきている。特に、筆者が今後の問題になるのではと危惧するのは、域内関税の恩典を享受するための証明書発行手続きの遅さである。例えば、マレーシアの場合は、当該証明書の申請-入手に、現在2日を要している。今後、ASEAN域内調達が増えることになれば、このように、証明書の発給作業量も増加し発給機関による証明書発行が滞ることが、確実視される。国境税関で輸出入申告をする場合は、すべての関係書類をそろえる必要があるが、それらの手続きがスピードアップされないことには、せっかくの国境オペレーションの迅速化も利用者に評価されなくなってしまう。加えて、クロスボーダー輸送はキャッシュオンデリバリーのきわめてシンプル形態で行われているルートが存在することも否定できず、ビジネスの規模をさらに大きく、かつ、安全に行うには決済機能の改善も必要である。

わが国は今まで、ASEAN諸国に対して、ODA等によりきわめて多くのハード面での貢献を行ってきた。ここに来てその方向性は大きくソフト面に転換する必要が出てきており、日ASEAN間の交通連携として、ハード・ソフト両面にわたる物流改善のための「日ASEAN物流プロジェクト」が進められていることは、今後のさらなる物流の発展に寄与するものとして大いに期待していきたい。

参考資料参考文献

日通総合研究所 (1999) 『平成11年度総合開発計画調査事業 (産業政策支援調査) マレーシアにおける物流システム効率化調査報告書』

JIFFA (2000) 『業務マニュアル—ASEANの物流・通関事情—』

(社)海外運輸協力協会 (2003) 『平成14年度総合物流体系整備協力調査』

ASEAN事務局ホームページ (<http://www.aseansec.org>)

大出一晴「地域統合におけるクロスボーダー輸送の方向性—ASEANを中心に—」

『交通学研究』日本交通学研究 (2001年度交通学会発表) 2001年研究年報

Hi-tech Nittsu (Thailand) Co.,Ltd / Nittsu transport (M) Sd., Bhd 「Thai-Malay land brrige service」

2002年8月1日ジェトロバンコクセンターニューズレター「脚光を浴びるマレー半島トラック道路輸送」

ジェトロセンター-2004.8月号

注

- 1 本来、CMRは国際物品運送条約の名前であるが、EUのクロスボーダー輸送証券は当該条約に基づいているので、トラックB / L自体をCMRと呼称することが一般的である。
- 2 平成14年1月、小泉首相がASEANを歴訪された際に日本とASEANの経済連携を念頭においた「日ASEAN包括的経済連携構想」を提唱。それを受け、国土交通省では経済活動を支える交通分野におけるASEANとの連携を強化することとし、ASEANとの調整を経て15年10月に第1回「日ASEAN交通大臣会合」を開催した。その大臣会合で「日ASEAN交通連携基本枠組み」に合意し、16の具体的な「交通連携プロジェクト」を採択した。
「日ASEAN物流プロジェクト」(ASEAN-Japan Logistics Project)は、その16プロジェクトの一つであり、ロジスティクスのボトルネックの解消に向けた「日ASEAN物流改善計画」を策定しようとするものである。具体的には、ASEAN諸国の物流に係る日系企業やローカル企業約100社に対し、各国物流に関するヒアリングを実施して物流の現状や問題点を洗い出し、現在、そのデータを基に「日ASEAN物流改善計画」の素案作りが行われているところである。なお、この改善計画は、17年中に「日ASEAN交通大臣会合」で採択されることが予定されている。
筆者は当該プロジェクトに調査メンバーとして参加する機会を得たところである。
この論文に記載するクロスボーダー物流にかかわる知見は当該調査を通じて得られたものであり、この論文にその調査内容に関する記載を了承していただいた国土交通省及び調査実施機関である海外運輸協力協会に感謝を申し上げます次第である。
- 3 ASEANセンターホームページ。
- 4 対中国競争力観点からも、クロスボーダー輸送の簡素化は、ASEANが取りうる有効な手段であるとする論調については、例えば、2002年8月1日ジェトロバンコクセンターニューズレター「脚光を浴びるマレー半島トラック道路輸送」等。
- 5 ただし、当該データにはシンガポールが含まれていないので、本来ならさらに域内流動の比重は高くなるものと推察できる。
- 6 9つの品目(プロトコル)とは①トランジット輸送のルート決定と施設、②国境通過ポイントの指定、③自動車のタイプと数量、④自動車の技術的要求事項、⑤自動車輸送の賠償責任保険、⑥鉄道輸送の国境通過ポイントと駅、⑦税関手続き、⑧衛生関係、⑨危険品である。このうち①、②、⑥、⑦がまだ合意をしていない。
- 7 筆者がフォワーダー協会から入手した条約ドラフトによる。
- 8 国連アジア太平洋経済社会委員会
- 9 『マレーシア→タイ』の場合はマレーシア車両で国境へ→マレーシア積み替え施設でタイの車両に積み替え→マレーシア側税関で輸出通関→タイ側税関で輸入通関→タイ国内へ『タイ→マレーシア』の場合は、この逆。となる。

- 10 タイ～マレーシア間の海上輸送は、シンガポールがハブ港のため、ダイレクト航路がなくシンガポールを経由するため7日程度～10日のリードタイムを想定する利用者が多かった。しかし、陸路輸送では3日程度（タイ側、マレーシア側の陸路輸送でそれぞれ1日、国境での通関、積み替えでさらに1日）が想定され、リードタイムが劇的に短くなるルートとして注目はされていた。
- 11 先にあげたランドブリッジ・エクスプレス業者はBOIの申請代行を提供しているが、このようなサービス提供は珍しく、通常はシッパーサイドが用意する。
- 12 タイは右側通行、マレーシアは左側通行である。
- 13 ただし、タイ側車両も自由に運行できるわけではなく、タイ輸送後者（ETO）など5社に限定されていた。
- 14 商品価格もラオス国内で買うより安いとのことである。
- 15 ただし、水運に活性化を目指す方向もある。メコンの流域4カ国で構成するメコン河委員会は、メコン河を国際河川と見做し、国境なき自由な航行の実現を目指している。
- 16 ミャンマーの場合、すべての輸出入貨物がライセンス対象品目であり、輸出入数量もライセンスで決定される。ライセンスを取得できなければ、貿易手続きを準備することができない。また、取得に要する時間も長い。通関の前段階のライセンス問題をいかにクリアするかがユーザーにとってきわめて主要である。
- 17 申告はEDIで可能としても、申告が受理されたという結果がEDIで返ってくるのみで、それを受け、改めて申告書類を提出するというパターンが多い（タイ、マレーシア等）。
- 18 ようやくタイで、公共のターミナルがもたれるようになりつつある。