

近年のアセアンのクロスボーダー輸送事情

大出 一晴

1. はじめに

アセアンのクロスボーダー輸送について筆者は当「物流問題研究」において「アジアの陸上国境通過輸送の進展と課題」(No.41. 2003.2)「ASEANのクロスボーダーの進展」(No.45. 2005.3)と過去2回にわたり取り上げてきた。

2002年末時点では、アセアンの統合効果をあげるためには、域内クロスボーダー輸送の進展を図るべきという「機運」は高まりつつあったが、クロスボーダー輸送の簡素化を目ざす法的フレームワーク作りは遅々としていた印象がある。当時、この地域で実際にビジネスとして稼動しているルートは、シンガポール／マレーシア、マレーシア／タイ等こそあったものの、その他の多くのルートでは辺境貿易のレベルにとどまり、定時性や信頼性が確保されたものとはいいがたかった。

しかし、そこから約5年を経て現在、日系物流企業は新ルートの開拓を進め、ラオスを経由したベトナム（ハノイ）／タイ（バンコク）ルートやベトナム（ハノイ）／中国（華南）ルートは実証段階を経て、チャーターベースではあるものの実際のビジネスが展開されつつある。日本の政策当局もこの動きをサポートする方向を鮮明に打ち出しており、アセアンのクロスボーダー輸送への関心は以下の事例にみるように高まってきた。

①経済産業省・国土交通省の取り組み

2006年末より両省による「国際物流競争力パートナーシップ」プロジェクトでアセアンのロジスティクス強化のために機器（IT等）、人材、輸出入手続き、ネットワークの4つのワーキンググループを設けた。そのうちネットワークワーキンググループは、クロスボーダー輸送の簡素化を目的に6つのルート¹⁾を重要ルートとして想定している。2007年にはこのうち、ラオスを経由するベトナム／タイルートの実態調査を行い、おお

むね3日での輸送が可能であることを確認した。加えて、具体的な問題点を抽出、改善に向けた提言を行っている。

②JETROの取り組み

2007年発行の「ASEAN物流ネットワークマップ」では各国ごとの物流事情は資料編として扱い、むしろ、アセアン域内で日系企業の需要がある主要7ルート²⁾についてのリードタイム、コスト、課題、対応策を本編とするという、クロスボーダー輸送を含む域内輸送に注目した構成となっている。

③民間業者の取り組み

上記のような「官側」の取り組みだけではなく、運送業者もクロスボーダー輸送に積極的に関与しつつある。たとえば、日本通運はSS7000と名づけ、中国上海からシンガポールにいたる約7,000キロメートルを陸上輸送で繋ぐサービスを提供可能として、中国国内からシンガポール間のトータルルートでも、また一部分でも利用できるとしている。

このように、アセアンのクロスボーダー輸送は中国までを視野に入れて関心が高まっているが、筆者は、2005年の当誌への寄稿以降も日本国際フォワーダー協会（JIFFA）、国土交通省あるいはアセアン事務局のプロジェクトに参加して、継続的にこの問題を調査する機会をえてきた。今回、最新の状況を把握するとともにさらなる発展への課題を検討したい。そこで、まず過去2回の論文から、その当時の状況がどのようなものであったかをまとめ、次にクロスボーダー輸送の法的フレームワークの現状と実際のルート分析を行い、最後に今後の課題をまとめることとする。

2. 2003・2005年時点のレビュー

クロスボーダー輸送の進展を理解するため、筆者が当「物流問題研究」で過去掲載した2つの論文をレビューする。

(1) 2003年のレビュー

①協定

アセアンではクロスボーダー輸送の簡素化のために、トランジット輸送の簡素化協定（以下「アセアントランジット輸送協定」）と2国間輸送の簡素化協定（以下「アセアン2国間輸送協定」）の締結を目指³⁾しているが、

- ・アセアントランジット輸送協定は1998年に締結されたが、2000年末時点では、その9つのプロトコルのうち、2つしか合意に達していない⁴⁾。
- ・アセアン2国間輸送協定は、まだドラフト作成がなされている段階で、締結されていなかった。

②ルートサーベイ

2003年の論文では実際のクロスボーダー輸送ルートとしてとりあげたのは、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ルートである。その概要は

- ・シンガポール／マレーシアルートは保税通過が可能で、国境での貨物積み替えの必要が無いルートとしてすでに確立していた。
- ・マレーシア／タイルートは、バンコク／クアラルンプールの海上輸送に比較してリードタイムは半減するといった効果（1週間→3日）が注目され、日系顧客の利用が検討されている時期であった。国境での輸出入通関と貨物の積み替えが必要で、貨物の積み替えは貨物そのものを両国の車両間で積み替える方式（Bag to Bag）が多くみられ、安全性のリスクは大きかった。
- ・カンボジアルートについては、輸出入通関と貨物の積み替えが必要で国境通過輸送のスキームは存在するとはいわれるものの不透明で、実際にはあまり活発でない状況にあった。

(2) 2005年調査

①協定

- ・トランジット輸送についてプロトコルの合意が5項目まで増えたものの⁵⁾、2国間輸送協定はまだ未締結であった。
- ・ただし、2005年にはクロスボーダー輸送の実輸送部分を担うと期待されるマルチモーダル輸送業者を規定するMTO協定⁶⁾が合意され、業務内容や参入要件等についての事業者の法的・制度的フレームワークには大きな進展がみられた（その後、各国がこの趣旨に即したマルチモーダル輸送業者規制を設けることとなった）。

②ルートサーベイ

実際のクロスボーダー輸送ルートとして、マレーシア／タイ、ラオス／タイ、ラオス／ベトナム、タイ／カンボジア、タイ／ミャンマーの2国間ルートを取り上げた。

- ・マレーシア／タイは2003年時点のサービスがさらに高度化し、3日間のリードタイムで発着時間までスケジュール化されるようになった。また積み替え施設も、Bag to Bag方式からコンテナを直接交換するContainer intact方式にアップグレードした。国

境での輸出入通関が必要という原則は不変であるものの通関所要時間については、輸出入通関合計で半日以内と問題とはならないほど迅速化した。

- ・ラオスルートについては、ラオス／タイとラオス／ベトナムの2国間輸送をとりあげた。2004年にラオスは国際輸送における他国車両の自国内車両を解禁した。これにより制度的には、ラオス車両がタイ・ベトナム国内をベトナム、タイ車両がラオス国内を走行することが可能となったため（それ以前は、タイとの輸送はタイの5社が独占し、ラオス車両は参入できなかった）、クロスボーダー輸送の簡素化への大きなステップとなった。また、ベトナムルートにおいてはラオスからベトナム（ダナン）へアクセスする国道9号線の整備が進んだことにより輸送時間の短縮が可能となったが、国境での税関審査が不透明で長時間を要し、国境通過に課題があると評価した。
- ・カンボジアルートについては、2003年と大きな相違はなく、2国間輸送は国境での輸出入通関と貨物積み替えが必要であった。また、カンボジアの国内の保税輸送システムがまだ未整備で、カンボジアを経由するトランジット輸送は現実的ビジネスには結びついていない状況にあった。
- ・ミャンマールートは、ミャンマーの貿易活動そのものが厳しいライセンス制により管理され、クロスボーダー輸送の可能性云々をいうレベルにはなかった。バンコク／ヤンゴンルートの場合、根本的な道路インフラの不備、安全性（紛争地域を走行せざるをえない）、代金決済の問題といった点から、外国人がこのルートでサービスを提供することが難しいルートであることが明らかになり、実際のサービス供用までにはまだ時間がかかると判断した。

このように、カンボジアやミャンマールートのように、いまだクロスボーダー輸送のレベルがまだ低いルートが存在する一方、2005年にかけて各ルートでクロスボーダー輸送の簡素化やレベルアップの端緒が見られるようになっている。

ただし、実態面の進展に比較すれば法的フレームワークの進展は遅れている状況にあった。

3. 法的・制度的進展の整備

(1) GMS協定

アセアンではクロスボーダー輸送の簡素化のために、トランジット輸送と2国間輸送の簡素化協定の締結と完全実施を急いでいる。2007年末時点ではアセアントランジット輸送協定の合意プロトコルは6つにまで増えたものの3つはまだ未締結である⁷⁾。さら

に、2国間輸送協定はまだ本文そのものの合意がなされていない。

一般にアセアンの経済統合上のボトルネックは、メンバー国間の経済発展の格差が大きいことであり、低開発国のレベルをひき上げる努力が求められる。これら低開発国は通常、CLMV⁸⁾諸国を指すが、クロスボーダー輸送の簡素化実現のためにアジア開発銀行(ADB: Asia Development Bank)が、これらの国のレベルアップを強力に支援している。すでにADB主導でCLMV諸国に加えメコン川流域の中国の雲南省とタイを含めた地域を対象としたクロスボーダー輸送簡素化協定(GMS agreement for facilitation of Cross-Border transport of goods and people。以下「GMS協定」とする)が締結されている。GMS協定はアセアンの簡素化協定と異なり、旅客・貨物双方の2国間輸送とトランジット輸送を包括している。協定本文は2003年に発効し、2007年3月には全付属書とプロトコルの合意も果たされた。この点でアセアンの取組みより先行していると評価できる。

貨物のクロスボーダー輸送の規定内容をみると、アセアンのトランジット輸送協定や2国間輸送協定(ドラフト)と矛盾するものでなく、

- ・通過貨物取扱の枠組みを決定し、国境での貨物検査、監督車両のエスコート(伴走)、関税の預託やトランジットチャージの徴収、動植物検疫手続き等を免除し、簡易な国境通過を行うこと。
- ・クロスボーダー輸送を行なう企業は国に事業者登録と使用車両の登録を行う。登録された車両がそれぞれの国を走行することを関係国が相互認証することで、1台の車両でのクロスボーダー輸送が可能とする。

ことを目指している。この「目標」を実現するための具体策(車両タイプ、通過貨物取扱申告の手続、書式の統一化、国境検査の簡素化、交通ルールやドライバーライセンスの共通化等)が付属文書やプロトコルにより進められることになる。なかでも、事業者の視点からみると、関税未納等のリスクを低減するために保証機関の設置⁹⁾を決定したことは、クロスボーダー輸送を行なおうとするものにとって大きな進展である。このような取組みは、クロスボーダー輸送を目論む事業者の要請に100%応えるものであり、「計画」のみでなく早急に「実行」されることが望まれる。

表3-1. GMS協定で規定する通過貨物輸送と車両

施策	具体策
通過貨物輸送の枠組み	<ul style="list-style-type: none"> ・国境での通過貨物取扱において、①国境での貨物全量検査 ②貨物車両へのエスコート③関税の預託や通過貨物チャージの課徴 ④動植物検疫手続き等を免除する。 ⇒通過貨物は、輸出国で輸出が許可された状況のまま国境を通過することになるため、税関シールにより輸出許可後の貨物の積み下ろしができないようなタイプの車両であることが条件となる。 ⇒保証機関の設立（輸送事業者は通過貨物の関税未収の際の税関等からの関税徴収リスクを、この機関に肩代わりしてもらうことができる。）
車両相互通行の認可	<ul style="list-style-type: none"> ・クロスボーダー輸送を行なう企業は登録を行い相互認証する。 ・クロスボーダー輸送に使用される車両は登録され、加盟国は右ハンドル車・左ハンドル車にかかわらず、自国を走行することを認める。 ・相手国を走行する車両は当分の間、割当制（500台。ただし、カンボジアは50台に制限）がとられる。

出所) 筆者がGMS協定より作成

(2) GMS協定の特徴

GMS協定の特徴として①「シングルストップ・シングルウィンドウ通関検査」と②「MOU制度¹⁰⁾による実行」の2つがあげられる¹¹⁾。

①シングルストップ・シングルウィンドウ通関

国境通過の簡素化はもっとも期待される分野である。シングルストップ・シングルウィンドウ通関とはCIQ（通関、出入国管理、検疫）手続きを両国担当官1カ所で一度に処理しようとするものである。一般にクロスボーダー輸送が盛んな地域でも国境にはそれぞれの国のCIQがあり、輸出・輸入を個別（2ヶ所）で行なうのが通常であるのに対して、CIQ職員が協力し輸出入手続きを1ヶ所で同時に行おうとするのはきわめて野心的な試みと評価できよう。

基本的な実行化へのステップは表3-2のような4つの段階が想定されている。国境施設でこのような機能が提供されるためには、ハード面でも相応の整備が必要となる。ADBでは施設充実への資金提供を行い、国境税関はきわめて充実したものが完成しつつある。今後は、これに付随した車両のための施設（積み替え施設やターミナル）といったものも整備される計画である。

表3-2. シングルストップ・シングルウィンドウ体制に向けた4つのステップ

段階	狙い
第一段階	輸入側の保税エリアで、輸出入国税関が共同で貨物検査を実施する。通関の書類審査や検疫や出入国管理は輸出入国双方で行う。
第二段階	貨物検査に加えて書類審査も1ヶ所で行えるようにする（税関のシングルウィンドウ化）。この段階では検疫や出入国管理は輸出入国双方で行う。
第三段階	動植物検疫を共同で実施（検疫のシングルウィンドウ化）。出入国管理は輸出入国双方で行う。
第四段階	出入国管理も統合し、シングルストップ・シングルウィンドウ通関を実施する。

出所) JIFFA「アセアン物流事情調査その2「ベトナム」の国内・クロスボーダー輸送」平成19年6月

②MOU制度

シングルストップ・シングルウィンドウ通関は、i) 国境ポイントを定め、ii) その国境通過の簡素化について2国間合意(MOU)を結び、iii) スケジュールに基づき簡素化作業を進める というプロセスが採用されている。

東西回廊のサワナケット(タイ) / ムクダハン(ラオス)、デンサワン(ラオス) / ラオバオ(ベトナム)での取り組みがテストケースとして先行して以降、対象は図3-1のような国境ポイントに拡大していく予定である。

図3-1. GMS条約下で定められた国境ポイント



出所) GMS協定 プロトコル1より作成

しかし、シングルストップ・シングルウィンドウ体制の実現は当初のスケジュールから大きく遅れを見せている。もっともはやくスタートしたラオバオ／デンサワンでもMOUで決定した当初スケジュールでは2005年6月までに「第一段階」である両国税関による共同貨物検査がスタートする計画であったが、2007年10月時点でも実現しておらず、その他のルートでは具体的MOUが結ばれていないものが多い。

表3-3 MOUの状況 (2007年8月)

越境ポイント	MOU	進捗状況
ラオバオ (ベトナム) デンサワン (ラオス)	策定済み	4段階に分けて実施。 第1段階：2005年6月実施予定。 第2段階は第3段階と同時に2008年初頭までには実施予定。実際には2007年8月時点でも第1段階が未実施。
ムクダハン (タイ) サワナケット (ラオス)	策定済みだが、軽微な訂正があり2007年9月に再署名予定	2段階にわけ実施。 第一段階は2006年12月実施予定も遅延中
バベット (カンボジア) モクバイ (ベトナム)	策定済み	4段階に分け実施。 第1段階は2007年1月に実施予定だったが、2007年8月時点で未実施。
アランヤプラテット (タイ) ポイペト (カンボジア)	策定済み	未定 (国境線策定にも問題あり)。
河口 (中国) ラオカイ (ベトナム)	策定済み	2007年中の実施予定。
メソット (タイ) ミヤワデイ (ミャンマー)	策定済み (未署名)	スケジュールは未定。
メーサイ (タイ) タチレク (ミャンマー)	策定済み (未署名)	スケジュールは未定。

出所) JICA アルメック「クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ2」平成19年12月

(3) 貨物の積み替え

GMS協定上はクロスボーダー輸送用の車両は関税の逸脱を防ぐため、税関が封印できる密閉可能なバンタイプの車両とセミトレーラータイプの2種類を原則とし、登録義務を課している。セミトレーラーの場合、トラクター部分もトレーラー部分もそれぞれに登録が必要となる。加えて、それぞれの国に登録された車両による両国間通過を認め、1台の車両によるスルー輸送が制度的には可能である。

しかしながら、現在のところ積み替えを行うのが一般的である。1台の車両によるスルー輸送が珍しくないEUの場合、交通ルール（道路の左側・右側通行）や車両仕様（ハンドルの左右）が英国を除く大陸諸国では共通している。ところが、アセアン諸国の場合、国により異なる。さらに、ベトナム等、国内法で逆ハンドル（ベトナムは左ハンドルなので右ハンドル）車両の走行や輸入を認めない国もある。

表3-1. アセアン諸国の走行道路・ハンドルの相違

通行規制・ルール	対象国
右ハンドル（左側通行）	タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア
左ハンドル（右側通行）	フィリピン、ブルネイ、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマー

出所) 筆者作成

これらの事情は、1台の車両によるクロスボーダー輸送の阻害要因であるのは否定できない。しかし、輸送業者からみた場合、果たして安全性の面から左右交通ルールの異なる国を一人のドライバーで走行するのが問題ないかを考えると、積み替え輸送は一概に否定されるべきものではない。

現在のところ、ビジネスの可能性のあるアセアンのクロスボーダールートでは往復の貨物バランスが取れているルートが少なく、片荷であるケースが多い。さらに国境を超える長距離輸送のためドライバーと車両の拘束時間が長くなる傾向があるので、貨物の積み替えによりトラック・ドライバーを交換することで、車両の稼働率を落とさず、ドライバーの負荷を減らすメリットが積み替え方式には存在する。

一方、顧客の立場からみると積み替え方式は安全性の面から嫌う傾向が強い。したがって、貨物の積み替えが行われる場合は迅速で安全な作業が要求され、マレーシア／タイでみられるようなマンパワーに依存しない作業機器が導入される必要がある。加えて、車両自体の品質も考慮される必要があるが、現状、アセアンの貨物自動車を見ると輸入品の中古に頼るケースも多く、かつ、車両の数量自体が少ない。限られた数の車両は国内輸送に集中させクロスボーダー輸送へ振り向ける余裕が少ないこともあり、車両品質と台数の確保は今後の課題となってこよう。

4. ケーススタディ

近年、注目が高まっているルートとしてラオストランジットルートがあげられる。これはベトナム（ハノイ）とタイ（バンコク）を結ぶ3国間輸送という点で、通常の2国間輸送と大きく異なる。さらに、2005年調査のフォローアップとして、マレーシア／タイルートとカンボジアルートの現状を確認する。

(1) ラオストランジットルート

このルートの可能性が大きく高まったのは、ラオスの国道9号線（ミャンマーのヤンゴンからベトナムのダナンを結ぶ「東西回廊」のラオス部分）が日本のODAにより整備されたことに加え、ムクダハン／サワナケットのメコン橋の架橋により、今まで海上輸送では10日から15日を要した所要時間が、陸路で3日程度にまで短縮が可能となった

ためである。同時に、GMS協定の履行等、通過国であるラオスを保税状態で通り抜けるスキームが整ってきたことが、このルートのフィージビリティを大きく押し上げた要因である。

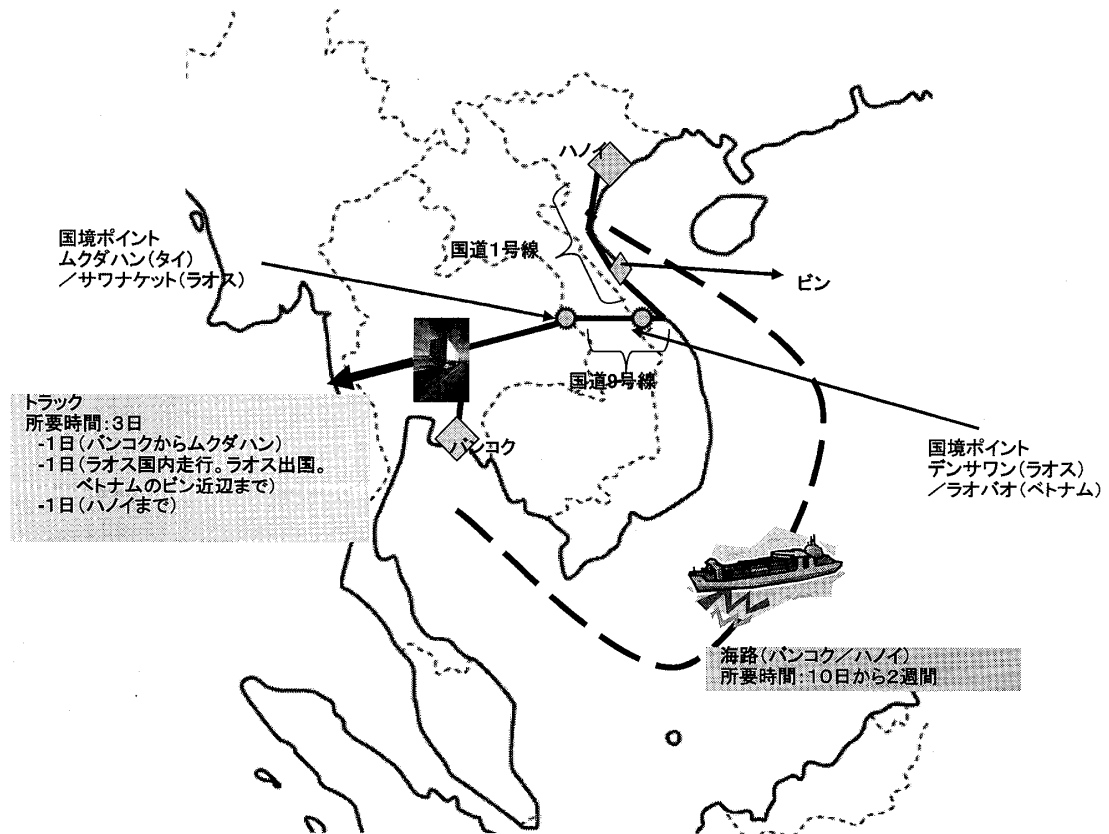


図4-1. ラオスランジットルート
(タイ (バンコク) / ベトナム (ハノイ)) のイメージ

出所) 筆者作成

以下、その詳細と課題を考察する。

① 国境通過手続き

ラオス国内を保税状態で通過する手続きが必要となるが、歴史的にみるとラオスの通過輸送は

- ・ 関税をいったん保証書等の形で支払い、内国貨物として輸送し出国の際に払い戻しを受ける。
- ・ 通過税 (トランジットタックス) を納付しラオス国内を通過。¹²⁾

といった方法で行われてきた。

しかし、アセアンの簡素化協定やGMS協定では通過国は関税免除での通過を保証しなければならず、ラオスもこの原則にのっとり保税通過手続きの明確化に努めてきた。現在のところ、関税免除手続きは首都ビエンチャンの税関本関で行われる必要がある。

この許可を受けない場合、トランジットタックスを支払えば税関本関の許可なく国境ポイントでの審査で越境が可能である（ただし、通常顧客はトランジットタックスを払う方法は選択しないので、関税免除による輸送のみが物流業者にとって提供するサービス対象となる）。

この手続きは各種調査でも数日から1週間を要するとしており¹³⁾「緊急貨物で明日出荷したい」というパターンの貨物は利用できないのが実情である。したがって、ルーティンな輸送貨物を対象にせざるをえない。

また、今回取り上げた国道9号線ルートは、ビエンチャンを経由しないのでビエンチャンから国境通過ポイント（サワナケットとモクバイ）への書類送付が必要となる。2007年夏季時点までは国境税関ではオリジナル許可書が求められ、ファックスやメールによるものが認められていなかった。ラオスでは信頼できる郵便や信書送付サービスが存在しないので、ビエンチャンから旅客バスを利用しハンドキャリーするのが一般的である。このリードタイムにも1～2日を見込む必要がある。

②車両

車両の相互認証は進んでおり、クロスボーダー輸送においてラオス国内をベトナム車両及びタイ車両が走行することは可能である。

タイはラオス車両の通行を法的には認めているものの、ラオスにはクロスボーダー輸送にまでビジネスを拡大するまでの十分な車両数がない（国内輸送で手一杯）。加えて、タイの車両安全基準を満たす車両がないことから、実際には既存のラオス車両がタイを通行している状況に無い。また、ベトナムの車両とはハンドルの左右が逆である。

ベトナム側もラオス車両の通行を認めているものの、右ハンドルの車両の通行を認めていないため、タイ車両はベトナムを通行できない。

運送業者としては、セキュリティの面から、左右の交通ルールの違いを無視せざるをえないため、現在、タイ国内走行はタイ車両で行いタイ／ラオス国境でベトナム車両に交換する「積み替え」方式が採用されるのが通常である。ただし今後は、タイの安全基準を満たすラオス車両で、3国間のスルー輸送を行おうとする事業者も出てくる可能性も否定できない。実際、日系物流企業のラオス支店の開設やラオス企業とのパートナーシップ締結の動きみられるようになっている。

③積み替え施設

ADB等も国境施設に隣接する形での積み替え施設やターミナルの新設計画は持っているが、現状のところは進展していない。当該ルートの積み替えはラオス側国境のサワナケット税関のオープンヤードで、税関管理・監督下で行われることが多い。

しかし、専用の積み替え場ではないことに加え、貨物やコンテナの積替えに必要な機

器は常備されていないので、他所から調達する必要がある（現地業者へのヒアリングではコンテナ1本あたり8,000パーツ（250米ドル）見当とのことである¹⁴⁾。

一方、ラオス／ベトナム国境では路上等で積替えるケースも珍しくない。この場合も、機器が必要な場合は、他所から手配をする必要がある。現在、国境税関の脇に土地は確保されているが、積替施設の建設の目途はまだたっていない。

④課題と今後の方向性

a) トランジット手続き

当ルート最大の阻害要因は関税免除手続きがビエンチャン本関で行われ許可取得までの時間が長いことと、ビエンチャンから遠く離れた国境通関ポイントでそのオリジナル許可書が必要なことである。

ラオスのフォワーダーや通関業者も、このボトルネックの解消に努力を続けており、2008年の春時点ですでに

- ・ 国境税関で関税免除の許可書をファックスでも受け付け可能となった（ただし、すべての申請かどうかは不確か）。
- ・ 税関本関からの権限委譲を受け、国境税関での関税免除申請が認められるようになった。とアピールする事業者も出現している。

このように手続きの簡素化は今後加速していくことが期待される。

しかし、税関はこのような関税免除申請ができる業者（フォワーダー）として登録資本金100万ドル以上の企業に限定している。この基準はラオス企業にとってはハードルが高く、筆者の経験では2～3社程度に留まるものと推察でき、サービス提供は寡占状態で、手数料コストの削減が難しい可能性も強い。

b) ショートカットの模索

当ルートのフィージビリティを高めた最大の要因は道路・橋梁のインフラ改善に求められよう。しかし、当ルートの「経験」が増えるにつれ、さらなるルート開発を目指す向きもある。これは、特にベトナム側（ベトナムの国道1号線）での走行時間が長く、また、通行状況もよくないので、ベトナム側のショートカットができないかという要請によるものである。

事実、「国際物流競争力パートナーシップ」での調査では、バンコクからハノイまでの輸送の各国ごとの平均走行時速を算出しているが、ベトナムのそれが遅いことが明らかになっている。

表4-1. 3国の平均速度

国	距離	平均走行速度
タイ	640km (バンコクからデンサワン)	51km
ラオス	240km (国道9号線)	53km
ベトナム	670km (ハノイまでの国道1号線)	34km

出所)「Project for practical realization of Mekong Region Land Routes 2008」国土交通省, 経済産業省

代替ルートとしてまず考えられるのが、ラオスの国道9号線の北部を走行する国道8号線である(図4-2参照)。8号線を利用することで、ベトナムの国道1号線を200kmもショートカット可能である。すでにラオス/ベトナムを結ぶ定期大型旅客バスも運行しており大型貨物自動車も走行可能ではという期待もある。さらに、多くのローカル輸送業者はこのルートを使い、ビエンチャン/ハノイを輸送しているといわれている。

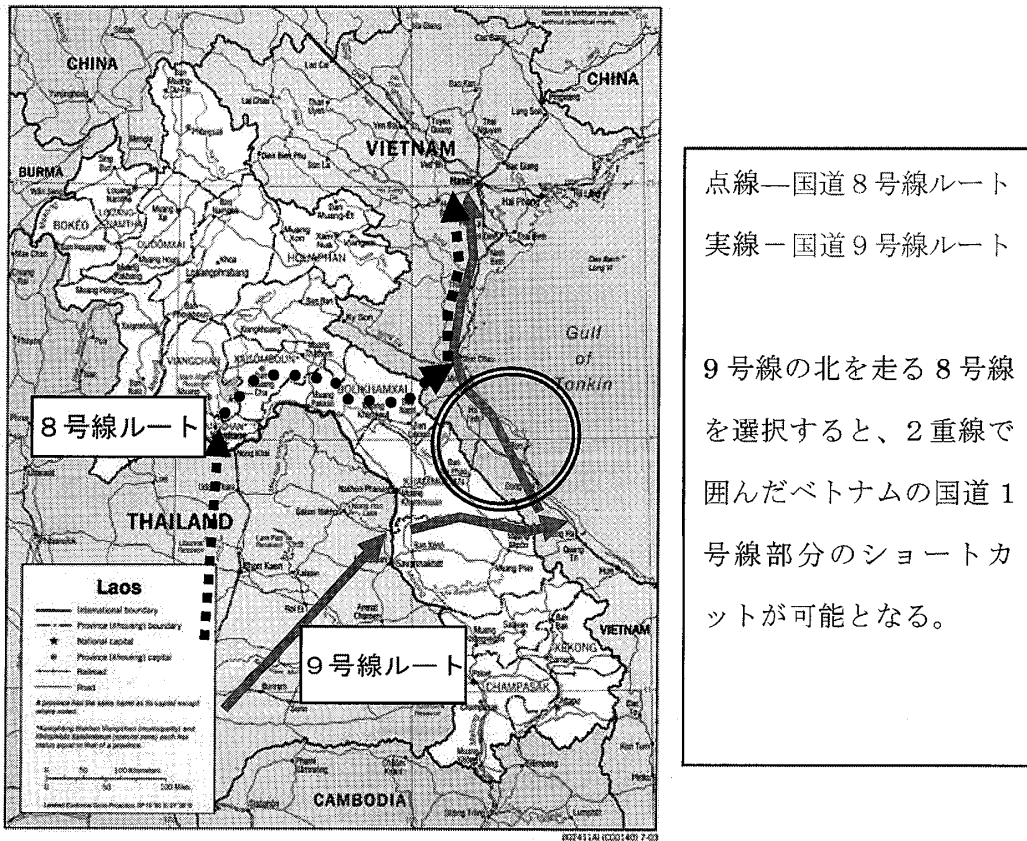
しかし、実地調査の結果、8号線の状況は9号線に遠く及ばないと結論づけられる。特に8号線の西部で、

- ・ アップアンドダウン、急峻なカーブが長く続き、登りの際は車両のパワーが、下りの場合はブレーキングが問題になり、相応の車両品質が必要。そうでないと、ガソリンの消費量もコスト負担となることが想定できる。
- ・ 道幅が狭くカーブミラーも整備されていないため20フィートタイプはともかく、40フィートタイプのすれ違いは高リスク。
- ・ 岩肌が露出しており、落石の危険もある。
- ・ 側溝が整備されていないので、雨の場合、路面がスリップし易くなることもリスク要因。
- ・ 橋梁も重量規制が18~20トンの木製橋梁も存在し、フル積載が難しい。

といった課題が指摘でき、40フィートタイプの車両が物理的には走行可能としても、安全にすれ違うには、助手の誘導等が必要であり高速・定時運行は不可能といえる。さらに、事故・トラブル、緊急事態の対応が著しく困難である点も輸送業者にとっては懸念材料といえる。

物流業者としては目視が可能な昼間(ただし、早朝は霧のリスクがある)に走ることが絶対必要となることを考えると、9号線のサービスレベルに負けないスケジュールを組むことは難しいと想定できる。

図4-2. 9線のポテンシャル



出所) 筆者作成

c) ベトナムの通関

ベトナムは当ルートの発着地で輸出入通関の当事国であるので、通関の簡素化は所要時間削減の大きな要素である。ベトナムの通関の特徴として輸出入者は、その所在地を管轄する税関に「登録」し、そこで書類による輸出入通関（本通関）を行い、貨物の越境ポイント（港湾、空港、国境）では、その本通関許可書類をチェックする「2重チェック体制」をとっていることがあげられる。この通関システムは事前に登録税関（所在地）で輸出入通関をすることで、国境ポイントでの貨物滞留をなるべく減少させるというプラスの効果があるものの、通関業者はリードタイムを考慮しながら、国境ポイントへの書類手配と税関手続きアレンジを行う必要がある。

ラオス同様、ベトナムでも安全確実な信書送付サービスが存在しないため、ハンドキャリアに依存せざるをえない。また、訂正があった場合でも「登録税関によるオリジナル書類の訂正」が必要となるので、その手間が起きないような準備をすることは、きわめて負担が大きい。この手続きが過度に厳しく運用されるとコスト増と利便性の阻害要因になるので、簡素化が望まれる。

(2) マレーシア／タイルート

当該ルートは2005年時点ですでに、日系をはじめとする外資企業が中心となり、スケジュール化された「定時サービス」が提供されていた。2007年時点では参入事業者も多くなっており、国境では民間企業による積み替えターミナルも増え、輸送業者はサービスや料金を比較した選択が可能となっている。

外資系企業は、GPS装備やエアサスペンション車の導入によりトレーサビリティ等の「付加価値」により差別化を図ろうとしているが、リードタイムはローカル企業のサービスもバンコク／クアラルンプールは外資系運輸企業と同じ3日間で、変わりがないままになっている。

表4-2. タイ／マレーシア・クロスボーダー輸送の大手業者

企業名	
Tiong Nam Transport Co.,Ltd (東南)	GODIS Transport Co.,Ltd
Mahachai Transport Service Co.,Ltd	TNTT Logistics Co.,Ltd
Hadyai Pongsiri Co.,LTD	NYK(TASCO)Co.,Ltd
EH Utara Co.,Ltd	HI-TECH Nittsu.,Ltd

出所) Study on Cross-Border Transport goods by Road from Malaysia to Thailand (TDRI quarterly review Thailand Development Research Institute (Thailand) 2004)

(3) カンボジアルート

カンボジアもラオス同様、ベトナム／タイのトランジット国という側面を持つ。同ルートは2003年以降、大きな進展がみられず、国境でのシングルストップ・シングルウィンドウ通関もカンボジアはタイ及びベトナム両国とMOUは締結されている(表3-3)ものの、まだ「第一段階」が実行されている段階にない。貨物積替施設の建設も2国間で合意されているが、未着手であり実際には道路上で貨物積替え作業が行われているのが実態である。

① トランジット輸送

ラオスの通過輸送が現実化されるにつれ、次のターゲットとしてカンボジアルートが注目され、現地の日系物流業者も盛んにフィージビリティスタディを行っている。カンボジアでもアセアンやGMSの協定に基づき、貨物の自国内トランジット輸送は可能という規定はあるものの、実際にどのような手続きが必要であるのか明らかでない。そのため、カンボジア国境で輸入通関を行い、カンボジア国内は内国貨物として輸送後、出国の際、再輸出し関税の還付を受ける必要があると多くの日系物流企業が考えているのが現状である。これは、自国内のトランジット輸送が実現し始めているラオスルートに比べると、カンボジアルートの利便性を著しく損ねている。実際、バベット／モクバイのMOUのアタッチメントにおいて「国際トランジット輸送システムが存在しておら

ず、クロスボーダー輸送のトランジット輸送許可は発行されていない」と明記しており、有効な通過輸送システムが存在していないことがうかがえる。

② 2 国間輸送

2 国間輸送でも、税関手続きに関する問題があるという事例も報告されるようになってきている。タイからカンボジアへの輸入の場合、まずプノンペンに税関本関の許可を得てから、国境の支所で確認スタンプ（有料）を受け、国境での貨物積み替えと関税支払後に内国輸送が可能となるものの、内国輸送の際には非公式のチェックポイントがあり、不正規な料金を徴収されるとしている¹⁵⁾

このようなシステムはアセアン・GMS協定で想定したクロスボーダー輸送とかけ離れて非効率であることはいうまでもなく、「協定（理想）」と「実際（現実）」の乖離があることを示している。

5. 今後の課題

本稿においては2003年、2005年、2007年という時系列でアセアンのクロスボーダー輸送状況をみてきた。法的枠組みやシングルストップ・シングルウィンドウ通関等、計画はされているものの実現が遅れている部分も存在するが、多くのルートで現実に貨物が動き出している状況が確認される。

輸送業者からみた場合、カンボジアルート等を除くとインフラ状況や手続き状況はかなり把握できるようになってきた。今後は、いかにサービスを構築しビジネスとして成り立たせるかに課題が移ってこよう。その際に課題となるのが「片荷」の問題である。現在、多くのクロスボーダー輸送は貨物のインバランスがあり、輸送コストを下げるのが難しい状況にある。アセアンではEUと異なり、カボタージュ制を採用しているため国内貨物の取り込みはハードルが高く片荷の解消は極めて難しい。したがって、この面での規制緩和が進められる一方、国境でのターミナルや工業団地の振興による貨物集積機能の向上が不可欠である。

特に、ベトナムやタイに挟まれているラオスやカンボジアの場合、クロスボーダー輸送の発展は自国経済の空洞化を招きかねない。そのため、工業団地や物流ターミナルの整備により自国発着貨物量を増やすことは、極めて重要である。つい最近までラオスやカンボジアへの外資系企業の進出意欲は強くなく、工業団地や輸出加工区構想には冷淡な向きも多かった。ところが、ここに来てタイやベトナムの人件費の上昇やインフレの激化によりラオス、ベトナムへの関心は高まっている。また、クロスボーダー輸送の簡素化により両国のアクセスが容易になるであろうという期待もこの傾向に拍車をかけて

いる。

一方、サービス提供者であるローカル物流業者のレベルは、それほど高いものでない。日系顧客の要請にこたえるような車両、荷役機器、情報サポートはまだ未整備である。なかでもラオスやカンボジアは車両数量自体も少なく、国内マーケットの対応で目一杯で、クロスボーダー輸送に振り向ける余裕も無く、両国の車両がクロスボーダー輸送に従事している状況にはない。しかし、両国の車両が投入できれば1台の車両によるクロスボーダーのドアツードア輸送は、制度的には実現が可能である。この結果、両国の事業者の収入増やマーケットの拡大にも資することになる。

今後、貨物集積機能の整備とともに、事業者育成のサポートがクロスボーダー輸送の充実にきわめて重要とてこよう。

注

- 1) ルート1：タイ／マレーシア／シンガポール， ルート2：タイ／インドネシア（海路）， ルート3：タイ／ラオス／ベトナム(ベトナム北部への陸路輸送)， ルート4：タイ／カンボジア／ベトナム（ベトナム南部への陸路輸送）， ルート5：タイ／フィリピン（海路輸送）， ルート6：タイ／ミャンマー（陸路輸送）の6ルート。
- 2) ルート1：「南北回廊」バンコク近郊工業団地～マレーシア工業団地～シンガポール， ルート2：「東西回廊①」バンコク近郊工業団地～ハノイ近郊工業団地， ルート3：「東西回廊②」ハノイ（ホーチミン）近郊工業団地～華南（香港・広州）， ルート4：「東西回廊③」バンコク近郊工業団地～ヤンゴン， ルート5：「東西回廊④」バンコク近郊工業団地～ホーチミン近郊工業団地。 ルート6：「海のASEAN①」シンガポール港～ジャカルタ， ルート7：「海のASEAN②」バンコク～マニラ・セブ近隣工業団地
- 3) トランジット簡素化協定とはASEAN framework agreement on the facilitation of goods in transit, 2国間輸送簡素化協定とはASEAN framework agreement on the facilitation of Inter-state transportation。
- 4) 9つのプロトコルとは①ルートと国境施設， ②国境通過ポイント， ③使用自動車のタイプと数量， ④自動車の技術的要件， ⑤賠償責任保険， ⑥鉄道輸送の国境通過ポイント， ⑦税関手続き， ⑧衛生， ⑨危険品。2000末時点では③と④のみが締結。
- 5) 上記に加え， ⑤， ⑧， ⑨が2000～2005年に向け合意。
- 6) ASEAN framework agreement on multimodal transport
- 7) 2007年に新たにプロトコル①「ルートと国境施設」が合意。この結果， 未合意は②国境通過ポイント， ⑥鉄道輸送の国境通過ポイント， ⑦税関手続きの3つとなった。
- 8) カンボジア， ラオス， ミャンマー， ベトナムを指す。CLMVとはそれぞれのアルファベットの頭文字を並べたもの
- 9) TIRカルネ制度に類似したもので， トラック協会等が主体となり保証団体を設置し， この団体が輸送事業者に対してクロスボーダー輸送の際に起こりうる関税面のリスクを肩代わりしようとするもの。
- 10) MOU: Memorandum of Understanding
- 11) その後， アセアンでもシングルストップシングルウインドウ通関（手続き）は政策目標として採用されることとなった。
- 12) 申告価格に対して一定の税率を課すことで， ラオスの通過を許すシステムが存在していた。（申告価格に対して下2～3%程度が賦課されていたケースが多い模様である）。
- 13) 「国際物流競争力パートナーシップ」での調査結果では1週間程度。JIFFAによる調査では， 3日から1週間としている。

- 14) これは現行広くいわれている当該ルートの輸送料金約2500ドルの10%程度を占める。積み替え作業には機器のリース等が含まれるとはいえ負担感は大きい。
- 15) 「クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ2」平成19年12月
JICA アルメック 3-5 ページより

参考文献

- JIFFA 「業務マニュアルーアセアンの物流・通関事情一」平成13年3月
JIFFA 「アセアン物流事情調査その1 「タイ」の国内・クロスボーダー輸送 平成19年6月
JIFFA 「アセアン物流事情調査その2 「ベトナム」の国内・クロスボーダー輸送 平成19年6月
ALMEC 「ASEAN Logistics Development Study」 Policy and framework report Jan, 2008
ASEAN Logistics Development Study」 Fact and assessment report Jan, 2008
JICA アルメック 「クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ2」
平成19年12月
大出一晴 「ASEANのクロスボーダー輸送の進展」物流問題研究 No.45. 2003.3
大出一晴 「アジアの陸上国境通過輸送の進展と課題」物流問題研究 No.41. 2003.2