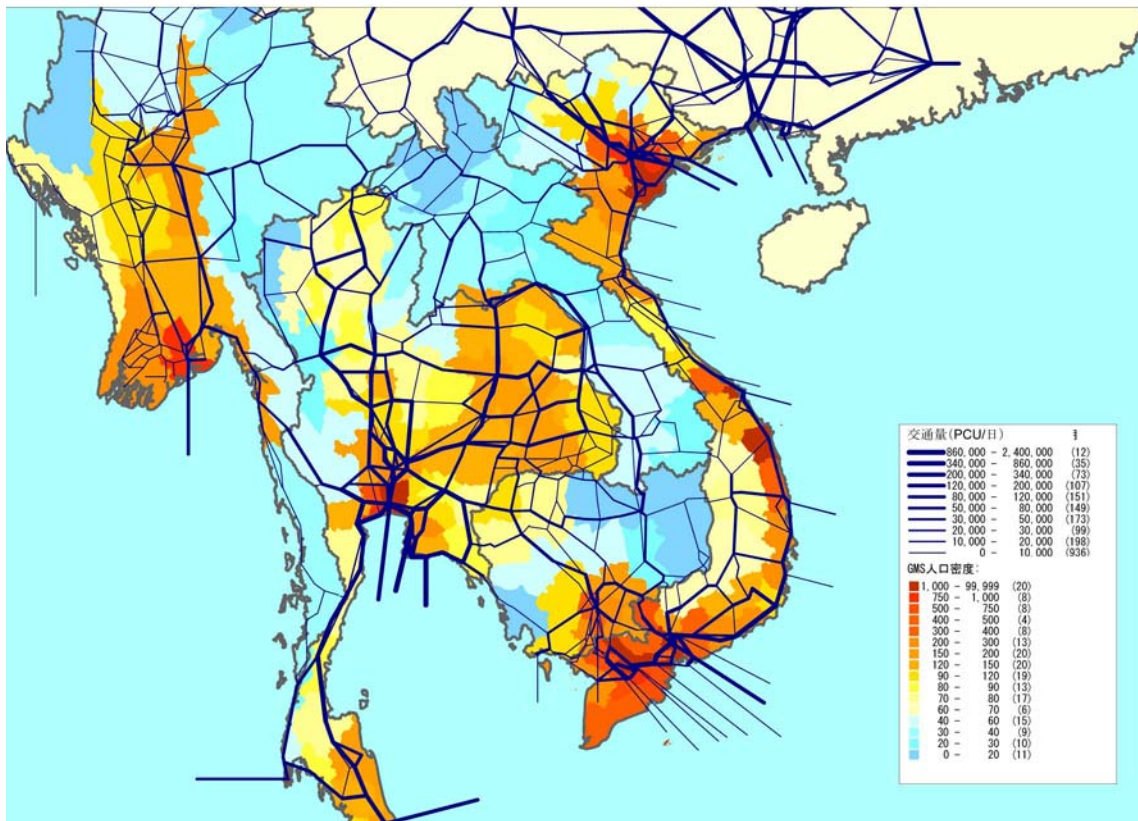


2.4 越境交通量

図 2.4.1 に GMS 諸国・地域の交通量分布を示す。ラオスとカンボジアの交通量が周辺諸国に比べて小さいのが際立っている。また、タイとミャンマー間の交通量も少ない。交通量は、全体的に中国、ベトナムの Hanoi, Ho Chi Minh 周辺、タイの Bangkok を中心とする広い地域、カンボジアの Phnom Penh 周辺、ミャンマーの Yangon 周辺に集中している。なお、図 2.4.2 及び 2.4.3 は、モード別に人と貨物の動きをみたものである。また、これらの図は代表交通手段に着目して作成されており、当該モードのない区間にも交通量が表示されている。

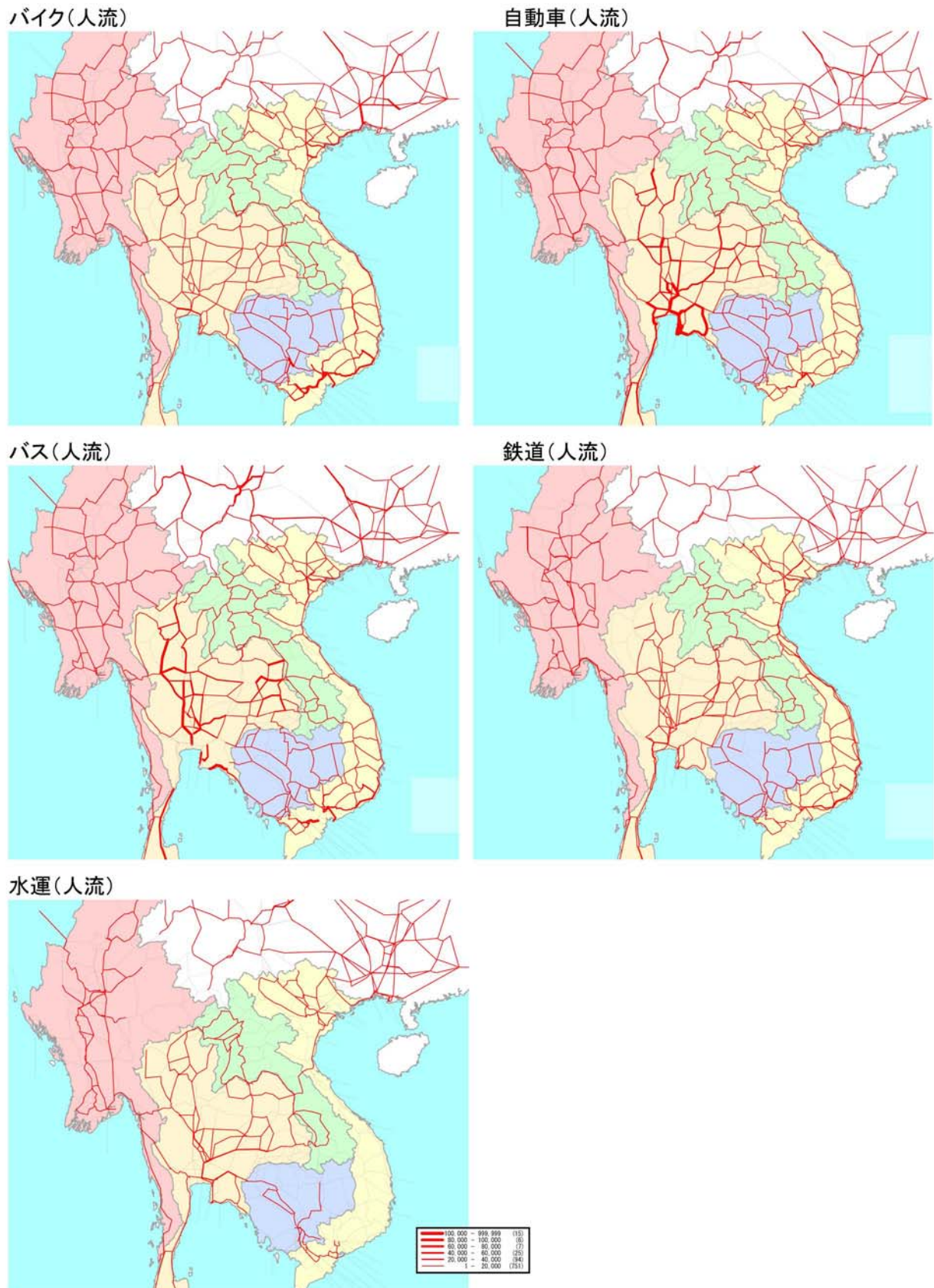
図 2.4.1 GMS 諸国・地域間の交通量分布、2004



出典: ADB, *Transport Sector Strategy Study (TSSS)*, 2005 のデータベースを用いて調査団作成

注: 単位は PCU (乗用車換算係数)/日。全てのモードにつき、平均乗車人員と平均積載トン数を用いて変換されている。

図 2.4.2 GMS 諸国・地域間のモード別交通量分布(人流)、2004

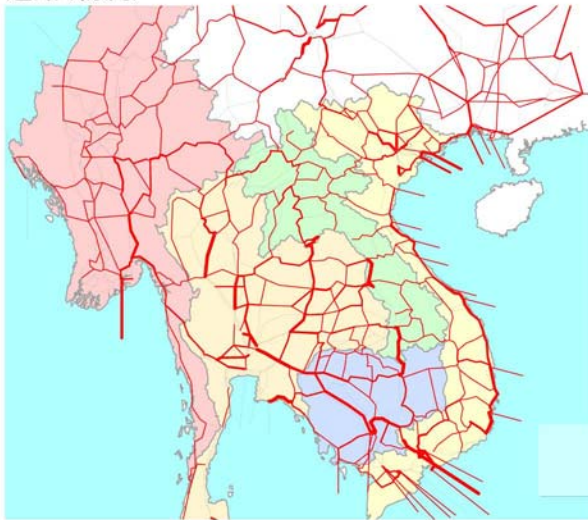


出典: ADB, *Transport Sector Strategy Study (TSS)*, 2005 のデータベースを用いて調査団作成

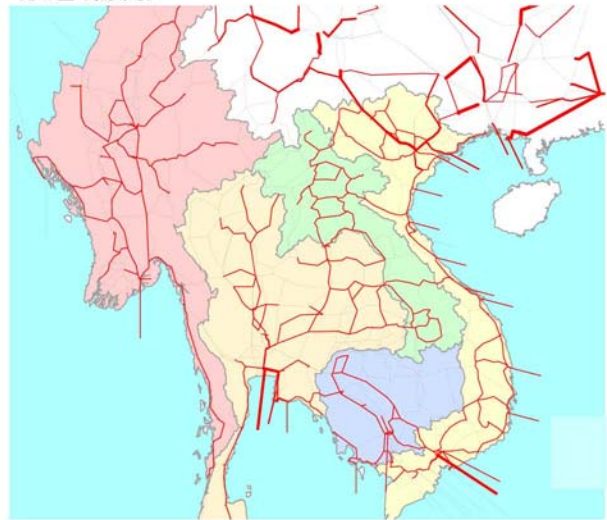
注: 単位は、人/日。各モードを代表交通手段とするトリップの全体を表示。代表交通手段で配分を行っているため、鉄道が存在しないリンクにも、鉄道トリップが発生している。

図 2.4.3 GMS 諸国・地域間のモード別交通量分布(物流)、2004

道路(物流)



鉄道(物流)



水運(物流)



出典: ADB, *Transport Sector Strategy Study (TSSS)*, 2005 のデータベースを用いて調査団作成

注: 単位は、ton/日。各モードを代表交通手段とするトリップの全体を表示。代表交通手段で配分を行っているため、鉄道が存在しないリンクにも、鉄道トリップが発生している。

越境交通量として相対的に多いのは、ベトナムと中国の間 (Lao Cai/Hekou、Lang Son/Pingxiang、Mong Cai/Dongxing)、タイとラオスの間 (Nong Khai/ Vientiane、Nakhon Phanom/ Thakek、Mukdahan/Savannakhet)、タイとカンボジアの間 (Aranyaprathet/Poipet)、ラオスとカンボジアの間 (Muang Khong/Phumi Sralau メコン河)、カンボジアとベトナムの間 (Bavet/Moc Bai)、タイとミャンマーの間 (Mae Sai/Tachilek) である。一般に、越境道路交通量は 1,000PCU/日を超えるところは少なく、道路容量が現状で問題になることはないと思われる。

2.5 越境抵抗

越境抵抗には、さまざまな形のものが存在する。橋梁の不在、道路幅員不足などインフラ施設の不備によるもの、通関手続きの煩雑さ等制度による抵抗、通関にかかる費用など、さまざまである。また、これらの越境抵抗は、越境地点に点として存在するだけでなく、ルート上に存在するものや、車両の相互乗り入れなど国全体に関するものなど、影響範囲もさまざまである。

表 2.5.1 越境抵抗(例)

分類	越境抵抗	影響範囲 ¹⁾
自然条件	距離	L
インフラの整備レベル	橋梁の不在、橋梁の重量制限	P
	道路未整備 (道路不在、舗装の劣化、幅員の不足)	L
	ターミナル(積み替え施設)の不備・不足	P
	ドライバーステーションの不足	L
交通規制	速度制限による高速走行の限界	L
	車両重量制限による大型車両の走行への障害	L
越境手続きに関する制度	通関手続き時間	P
	通関手続き費用(賄賂を含む)	P/A
	Mobile Checking Point の存在	A
	税関書類の不備・不統一	A
多国間・2 国間合意に関する制度	越境地点ではなく税関本局で求められる通関手続き	A
	車両の相互乗り入れ制限	A
	税関・出入国事務所の開門時間	P
国内法制度整備	税関書類の不備・不統一	A
	保証制度の不備(通過貨物)	A
その他	車両の自賠責保険の不備	A
	国際交通に関するルートの制約	A

出典: 調査団作成

注: 1) P: その地点のみに発生する抵抗, L: 抵抗が線上にあるもの, A: 抵抗が面状にあるもの。

以下、越境抵抗の具体例について、GMS における主要な物流ルートである、Hanoi- Bangkok、Bangkok – Ho Chi Minh について整理する。

1) Hanoi(ベトナム)-Bangkok(タイ)

GMS 地域の主要ルートの一つである Hanoi-Bangkok 間については、これまでは、Hanoi 近郊の Hai Phong 港と Bangkok 港、あるいは東部臨海地域の Laem Chabang 港間による海路が輸送の大部分を担ってきた。しかしながら、Hai Phong 港は河川港であり、大型船の入港ができないことから、両港間には直行便がなく、Ho Chi Minh、香港、シンガポール港での積み替えを行うため、輸送日数は 2 週間前後を要する。

これに対して、2006 年 12 月の第二メコン友好橋開通を受けて、Hanoi-Bangkok 間の陸上輸送の利便性が大きく変わり、日系製造業各社の要請によって、物流業者や保険業者によるトライアル輸送が試みられている。Hanoi-Bangkok の陸上輸送ルートとしては、第二メコン友好橋が開通する前は、メコン河をフェリーで渡るか、あるいは、第一メコン橋を使い、Nong Khai- Vientiane を通る迂回路を使う必要があった。ビエンチャン経由の迂回路では、Bangkok から Hanoi まで、最短 4 日かかっていたが、第二メコン友好橋が開通することによって、所要日数が 4 日から 3 日へ短縮されることが見込まれている(表 2.5.2 参照)。

	区間		道程(km)	時間	平均速度 (km/h)	輸送コスト (US\$)	
陸上	Bangkok-Khon Kaen	タイ	419	5 時間	83.8	-	
	Khon Kaen – Nhon Khai		180	3 時間	60	-	
	Vientiane- Savanakhet	ラオス	450	6 時間	75	-	
	Savanakhet- Densavanh		250	3 時間	83.3	-	
	Lao Bao-Dong Ha	ベトナム	82	2 時間	41	-	
	Dong Ha – Vinh		290	3 時間 50 分	75.7	-	
	Vinh – Hanoi		290	5.5 時間	52	-	
	合計		1,961	4 日	-	2,500	
	(2007 年 1 月以降)						
		Khon Kaen-Mukdahan	タイ	260	3 時間 45 分	69.3	-
合計			1,591	3 日		2,110	
海上	Bangkok ハイフォン港		-	10-15 日	580	1,000	

出典:JETRO,ジェトロセンサー, 2007 年 2 月

注:コストは、いずれの 20 フィートコンテナ 1 本分の料金。輸出入通関費は含まず。

表 2.5.3 に、このルートの一部である DaNang-Bangkok 間の越境抵抗の具体的事例を示す。なお、Hanoi- Dong Ha については、Dong Ha から Vinh, Thanh Hoa を経由し Hanoi まで、1061km の道のりであり、国道 1 号線が整備されており、総走行時間は 32 時間である。途中、人口が張り付いた地区が多く、生活道路との混在があり、乗用車に対しては時速 45km、大型トラックの場合、時速 25km の速度制限がある区間も多く、高速走行ができない。また、料金徴収所も数多く存在し、Dong Ha から Hanoi まで、合計 12 箇所、総額 US\$55 ドル(トラック)の費用がかかる(2005 年 12 月現在)。

表 2.5.3 DaNang-Bangkok 間の陸上輸送の詳細越境抵抗

	道程・インフラ	通過時間	通過コスト	その他抵抗値
Da Nang	109km 国道 1 号線 Hai Van トンネル (2005 年開通)	2 時間 ¹⁾ (トンネルにより 1 時間近く 短縮)	Hai Van トンネル通過: 乗 用車 30,000 VND、トラッ ク 160,000VND	
Hue	74km 国道 1 号線	1 時間 ¹⁾		速度制限(市内区間) あり 橋梁の重量制限あり
Dong Ha	82km 国道 9 号線	ADB による道路改善 →2-3 時間 ¹⁾		速度制限区間あり
Lao Bao	越境地点	通関手続き (越→老) ²⁾ 輸出:1-2 時間 輸入:4-5 時間 (老→越) ³⁾ 輸出:1 時間 輸入:3-4 時間 出入国手続き:各 30 分	入国費: ³⁾ 15,000kip/台	通関の窓口開門時 間:9:00-17:00(昼は 休み)

	道程・インフラ	通過時間	通過コスト	その他抵抗値
Densavanh	250km	12 時間 (2000 年) (ADB・日本無償援助による道路改修後) →3.5-4.0 時間 ¹⁾	通過貨物 ³⁾⁴⁾ : (保険) トラック 148,000Kip、車 48,000kip (通過料) トラック 40,000Kip、車 20,000kip	通過貨物:ビエンチャンでの事前手続きが必要(ラオス業者による代行) ⁵⁾ 80km/時走行可能 越・泰の車両走行可
Savanakhet	越境地点 第二メコン友好橋 (2050m) 2006 年 12 月開通、 1 月車両通行開始	フェリー渡河: 30-40 分 (2006 年時点) → 橋: 数分 ¹⁾ 通関手続き (泰→老) 出国 3.5 時間 ³⁾ 入国 1.5 時間 ³⁾	再出国費: ³⁾ 15,000kip/台	積み替え:スペースあり。道具の劣化
Mukudahan	680km	11 時間 ¹⁾		

Bangkok

出典:各種物流会社数社による試行運転結果

注: 時間は、すべて実走行・手続き時間。ドライバーの休憩、通関の開門待ちなどの待ち時間は含まない。

- 1) 2007 年時点
- 2) 2007 年時点, 貨物形態特記なし(三井住友保険による試行運転結果)
- 3) 2006 年時点, 40 フィートコンテナ(Logitem による試行運転結果)
- 4) これらの諸経費に加え、ラオス税関へのチップとして、14 US\$ (140,000Kip) (2 台+5 名に対して)かかるという報告もある(2006 年情報)
- 5) 通過貨物の事前手続き書類の原本を国境地点で提示する必要がある。

本 Hanoi-Bangkok ルートは、第二メコン友好橋の開通によって陸路がつながり、ADB や日本の無償資金協力による道路整備が行われ、インフラそのものの整備不足による越境抵抗は大分解消された。その一方で、越境手続きにかかる時間、越境地点の開門時間の制限、国際通過貨物のための事前手続き、通過貨物への保証機関の不在など、制度面による越境抵抗が課題として残されている。

通過貨物においては、関税免除や税関検査免除のための事前手続きの申請/許可をビエンチャンで行う必要がある。さらに、実際に通過輸送を行う際には、この事前許可証の原本の提示が求められるため、かなりの手間と時間を要することとなっている¹²⁾。

2) Bangkok (タイ)-Ho Chi Minh・サイゴン港(ベトナム)

もう一つの東西回廊である、Bangkok- Ho Chi Minh ルートにおいては、両都市間の物流需要の大半を海上輸送が担っており、この 2 都市を結ぶ一貫した陸上輸送はほとんどない。これは、通過国となるカンボジアにおいて、インフラの整備状況が悪いことに加え、通過貨物を認めていないこと、相互車両交通を認めていないため国境での積み替えが必要になることなど、制度的な越境抵抗値が大きく、結果として、陸上輸送のコストが、海上輸送の 2 倍以上になってしまうことによる。また、Bangkok→Phnom Penh、Ho Chi Minh→Phnom Penh への需要は多いが、カンボジアから輸出品が多くないため、Phnom Penh から両都市への物流量が確保できないという状況が、物流のコストをさらに高めている。

表 2.5.4 に、2004 年時点の Bangkok-Ho Chi Minh 間の陸上輸送と海上輸送の時間と費用を

¹²⁾ 越境地点で、「トランジットチャージ」を支払えば、ビエンチャンでの事前申請は必要がない。トランジットチャージは、Invoice Value の 3-10%とされている。

記す。2004 年以降、カンボジア国内の道路の改善が進んでいるため、所要時間は短縮されている¹³⁾が、2004 年時点で輸送コストを比較すると、カンボジア国内はタイ国内に比べ、40%ほど割高になっている。通常、輸送距離が長いほど、輸送コスト単価は低くなることを考えると、カンボジア国内における輸送コストがかなり高くなっていることがわかる。Bangkok-Ho Chi Minh は、Hanoi-Bangkok に比べ距離が短く、海上輸送の日数も短くてすむことから、陸上輸送の活性化を図るには、費用・時間において大幅な改善が必要とされよう。

表 2.5.4 Bangkok—Ho Chi Minh 間の陸上輸送と海上輸送の比較(2004 年 12 月現在)

	区間	道程(km)	時間	輸送コスト (US\$)	輸送コスト (US\$/km)
陸上	Bangkok-Aranyaprathet(タイ)	250	5 時間	290	1.16
	Poipet- Phnompenh- Bavet(カンボジア)	588	15 時間	950	1.62
	Moc Bai—Ho Chi Minh (ベトナム)	75	2 時間	150	2.00
	合計	913	最短 2 日	1,390	1.52
海上	Bangkok—サイゴン港	-	2-3 日	580	-

出典:JETRO, “ジェットロセンサー”, 2007 年 2 月号

注:陸上のコストは、10トン・10 輪トラック 1 台分の料金。海上のコストは、20 フィートコンテナ 1 本分の料金。いずれも、輸出入通関費、港湾費は含まず。

ルート上に存在する区間別の越境抵抗を、区間別に表 2.5.5 に記載する。このルートについては、特にカンボジア国内において、インフラ整備面での問題が多く残されている。道路整備の遅れから、高速走行が難しい区間が多く、また、この第二東西回廊に当るルート(Phnom Penh-Bavet/Moc Bai- HCMC)では、Neak Loeng においてフェリーで渡河する必要があるため、Phnom Penh から Ho Chi Minh へ向かうルートとしては、フェリーでの渡河が必要ない迂回路が主要なルートとなっている。この迂回路(Phnom Penh- Trepeang Plong- HCMC)は、第二東西回廊ルートよりも走行距離は 80km ほど長くなるが、メコン河を渡るきずな橋があること、道路状況も良好であることなどから、Phnom Penh からベトナム国境までの所要時間は約 3 時間であり、第二東西回廊ルートと変わらない。しかしながら、Trepeang Plong は、GMS の枠組みにおける越境地点としては位置づけられていないことから、国境施設の整備は、Bavet のそれに比べて遅れている。

カンボジア国内における制度面における越境抵抗値について詳細にみると、次のとおりである。

- (i) 税関本局(Phnom Penh)での輸出入許可:通過貨物は認められていないため、輸入し、輸出する許可をそれぞれプノンペンで取る必要あり。
- (ii) カンボジア・トラックでの輸送:ベトナムトラックもタイトラックもカンボジア国内を走行できないため、国境での積み替えが必要となる。
- (iii) 現金決済:銀行間取引が一般化していないため、現金決済が必要となる。
- (iv) 既得権者の抵抗:輸出入に関する書類手続きについて、通関当局と現場(フォワーダー、輸送業者)の食い違いや運搬途中にあるモバイル・チェックポイントにおける不当な課金。
- (v) 書類等の統一:国連レイアウトの採用および英語併記となっているが、統一されていない。

¹³⁾ 2006 年の JTCA による調査では、Poipet- Phnompenh まで 7 時間、Phnompenh から Bavet まで 4 時間としている。(乗用車走行)

- (vi) 貨物輸送に対する保証制度:国際輸送や通過貨物に対する保証の枠組みが、整備されていない。
- (vii) 運送車両に対する自賠償保険:国際輸送に対する自賠償保険が普及していない。

表 2.5.5 Bangkok-Ho Chi Minh 間の陸上輸送の詳細越境抵抗

	道程・インフラ	通過時間	通過コスト	その他抵抗値
Bangkok	250km	5 時間 ¹⁾	290ドル ¹⁾	
Aranya Phrathet	越境地点	トラックの詰め替え場:屋根の 施設なし		<ul style="list-style-type: none"> ・タイ政変による検査の厳格化 ・積替えの必要性。クレーンを特別 に手配し2時間。屋外での作業。 ・第3国通関は認められていない。 輸入手続を行う必要あり。
Poipet	410 km	7 時間	950ドル ¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> ・道路状況悪く、高速走行は出来な い。 ・1車線通行の橋あり。
Phnom Penh	170 km	4 時間		<ul style="list-style-type: none"> ・道路状況悪く、高速走行は出来な い。
	メコン河	メコン河渡河フェリー(15分) ・15分間隔運行 ・運行時間 9:00-18:00		
Bavet	越境地点	現況 300分。 (第1ステージ120分、第2ス テージ30分へ削減を目標)		<ul style="list-style-type: none"> ・積替えの必要性。クレーンを特別 に手配し2時間。屋外での作業。 ・輸出手続き。
Moc Bai	75 km	2 時間	150ドル ¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> ・ADB による拡幅事業が終了 し、道路状況は良好。
HCMC				

出典:各種物流会社数社による試行運転結果
 注:1) 2004年現在(山九株式会社)

2.6 Cross-border Transport Agreement

1) CBTA 作成の経緯

1992年にADBのイニシアティブによるGMSにおける地域経済連携プログラムが立ち上げられ、地域統合の促進、地域経済の活性化を目的に様々な取り組みが行われてきたが、その中でも越境交通インフラの開発にかなりの重点が置かれてきた。

しかしながら、越境交通インフラは、人や物の移動をスムーズにし、地域の物理的な連携や経済的つながりの強化を高めることが期待されていたが、物理的なインフラそのものだけを整備するだけでは、その効果を十分に発揮することはできないことが徐々に認識されてきた。すなわち、インフラの不足といった物理的な障害に加えて、税関手続き、入国手続きなどの制度的な抵抗が依然として大きく存在しており、この抵抗が軽減されない限りは、越境交通の活性化、地域連携の強化は困難であった。

一方、GMS 国間では、このような越境交通制度に関する二国間合意が、当初から存在していた。しかしながら、これらの合意文書は重大な問題だけが着目され、通過貨物に関しては触れられていない。その他の国同士の二国間合意と必ずしも内容が一致していない、あるいは重複しているといった問題点も多かった。そのため、人流・物流の越境交通に関する課題を包括的に網羅した、GMS 地域全体で活用できるような複数国間合意が必要であった。

このような共通認識のもと、越境交通合意(Cross-border Transport Agreement, 以下CBTA)として、多国間の越境交通に関する合意文書が作成されるにいたった。CBTA の作成にあたっては、ADB 主導によるGMS 政府間の議論に加えて、UN-ESCAP やASEAN 事務局と調整を取り、既存の越境交通に関する国際的取り決めと整合性が確保された。また、UNECE (UN Economic Commission for Europe)とも密接な連携を行い、ヨーロッパにおける陸上越境交通における取り組みから教訓を得ている。

2007年5月時点で、GMS の6カ国が、各項目について詳述された附則文書(以下、Annex)を含め全ての文書に署名を終えており、国内の批准を進めている段階である。

2) CBTA 概要

CBTA¹⁴⁾は、越境交通に関する側面として、TCIQ (Transport 交通、Custom 税関、Immigration 入国、Quarantine 検疫)を包括した、多国間合意文書である。CBTA は、(i) シングルストップ/シングルウィンドウインスペクション、(ii) 越境交通(人流)、(iii) 国際通過貨物(税関検査、保証金、エスコート、の免除、植物検疫や動物検疫の免除)、(iv) 越境交通資格における道路車輛基準、(v) 商業運送権の交換、(vi) インフラ整備(道路や橋梁設計水準、道路標識・信号)を含む。合意文書本編であるCBTA に全体枠組みが記されており、それぞれ詳細な記述が必要なものに関しては、技術的な細則として Annex、時間や場所に特定した記述として Protocol が付属している構造となっている。この Annex と Protocol は、Agreement 本体と同等の文書として一体的な扱いとなっている。17 の Annex と 3 の Protocol が作成され、2007年3月全ての文書へのGMS6カ国による署名が完了した。CBTA 全体の概略を以下に記す。

¹⁴ 正式名称は、The Agreement between and among the Government of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People である。

(1) パート1: 総則

(Article1) : **CBTA の目的と目標**: CBTA の目的は、(i) **GMS 域内**における貨物や人の越境交通の活性化、(ii) 貨物や人の越境交通に関する法制度、規制、手続き、要件の簡素化・調整、(iii) **マルチモーダル交通**の促進、である。

(Article2) : **適用範囲**: CBTA は、GMS 諸国に入る、から出る、を通過する、道路上の(フェリーによる渡河を含む)全ての越境交通を対象とする。特に明記しない限り、貿易や出入国に関して直接関与しない。そのため、各国の貨物の輸出入・通過、人の出入国・通過に関する法制度に基づいた他国への進入の権利には影響しない。

(Article3) : **用語説明**: CBTA で使用されている用語の定義を説明。

(2) パート 2: 越境手続きの促進 (Annex4: 越境手続きの促進)¹⁵⁾

(Article 4) **シングルウィンドウインスペクション(SWI)**: 人、物、車両の出入国に必要となる検査・手続きを、関連機関が一箇所で同時に行う。(詳細は、各越境地点の MOU にて規定)

シングルストップインスペクション(SSI): 輸出入それぞれで合計 2 回必要となる税関、警察、出入国管理、貿易管理、動植物検疫手続きを、共同管理区域(**Common Control Area, CCA**)で、両国の関係機関が同時に行うことで、1 回の手続きとする¹⁶⁾。(詳細は、各越境地点の MOU にて規定)

運営時間: 当該 2 カ国で、国境ゲートの開門時間、運営時間を調整する。

情報の事前通知: 当該国は、越境する人・物に関する情報の事前交換を推進する。

(3) パート 3: 越境交通(人流)

(Article 5) **VISA 発行**: 運輸・運送業者の従事者へのマルチビザを発行する。一般の人へのビザ発行を行う。

(Article 6) **越境交通の人流に関する取り決め**: 出入国(VISA 発行、健康検査、所持品に関する免税処置)、交通条件(定期便・非定期便の料金設定、手荷物、別送手荷物)、旅客運送業取り決め(輸送契約、輸送車責務、等)など、人流の越境交通に関する取り決めは、Annex5(越境交通: 人流)、Protocol1(越境交通コリドー、ルート、出入国の越境ポイント)に詳述する。

(4) パート 4: 越境交通(物流)

(Article 7) **越境貨物の取り扱い**: 国境での貨物検査、関税預託、通過貨物チャージの免除。(Annex6: 通過貨物・内陸通関手続き制度)

(Article 8) **通過交通輸送の枠組み**: 域内の通過交通を認め、通過交通への関税・税金を免除する。通過交通への課金(Transit Charge)は、長期的には交通費用に関連するもののみとする。短期的な取り決めは、Protocol2(通過交通に関する課金¹⁷⁾)に記載。

¹⁵⁾ SSI・SWI の枠組みについては、次項に詳細を記述。

¹⁶⁾ 実施手法としては、隣り合う 2 カ国の越境地点の職員が共同で作業を行う、業務を分担する、あるいは、委託をする、といった手法が考えられる。

¹⁷⁾ 課金可能な項目として、通行料、超過積載料、事務経費、施設・サービス使用料、ガソリン税、道路管理費をあげている。

(Article 9) **植物・動物の検疫**: World Health Organization、Food and Agriculture Organization、Office International des Epizooties (OidE)の規則と、整合したものとす。

(Article 10) **特殊貨物の取り扱い**: 危険物輸送、生鮮食品輸送は特別の扱いとし、それぞれの Annex(Annex1: 危険物の輸送、Annex3: 生鮮食品の運送)に記載。

(5) パート 5: 道路車両運行に関する規制

(Article 11) **車両相互運行の許可**: 条件を満たした車両については、右ハンドル・左ハンドルに関わらず相互運行を認める。

(Article 12) **本国での車両登録**: 越境交通を行う車両は、本国にて車両登録を行い、登録証を常に携行する。詳細の登録規則は、Annex2(国際交通における車両登録)に記載。

(Article 13) **車両技術要件**: 越境交通を行う車両は、本国が定める車両要件に従う。ただし、車両重量、車軸重量・寸法については、受入国の基準に従う。

(Article 14) **車両検査**: 越境交通を行う車両は、本国にて車両検査を行い、受入国はこれを認める。

(Article 15) **道路交通規制**: Protocol1 に定められたルートやコリドー沿いの道路交通規制の統一を徐々に図る(Annex7: 道路交通規制・信号)。

(Article 16) **車両の第三者賠償責任保険**: 越境交通を行う車両は、走行国の第三者強制賠償責任保険に加入する。¹⁸⁾

(Article 17) **運転免許**: 運転免許は、Annex16(ドライバー免許基準)に従って各国が発行し、他国はそれを認証する。

(Article 18) **車両の一時入国**: 通過車両(及びその他車両に付随する機材)に対しては、関税、輸入税を免除する(Annex8: 車両の一時入国)。

(6) パート 6: 商用車乗り入れ権の交換

(Article 19) **乗り入れ権の段階的な開放**: 商用車の乗り入れ権の開放を段階的に行う。第一段階では、一定の条件に基づき、(i) 第 3 国の通過交通、(ii) 他国への入国、(iii) 他国への出国を行える。第二段階では、市場経済に基づく、他国への入国、出国、通過を行える。カボタージュに関しては、当該国の特権に基づいてのみ認可されるものとする。

(Article 20) **運送ルート及び出入国ポイントの指定**: 越境旅客・貨物輸送は、指定されたルート上、出入国ポイントで行うこととする(Protocol1)。

(Article 21) **運送業者の免許**: 越境運送業に従事する運送業者は、本国において免許を取得し(Annex9: 越境輸送業の輸送業者の免許規定)、他国はこれを認める。運送業免許は、他人への譲渡や売買は認められない。

(Article 22) **市場開放**: 本国にて越境運送業免許(Annex9)を得た運送業者は、越境運送業に従事でき、受入国は運送業者の業務推進のための事務所立ち上げを認可することとする。

¹⁸⁾ この Article17 は、2004 年に改訂された。

(Article23) **運送業の自由市場**: 運送業の認可を徐々に進めていく。第一段階では、運行できる車両は、Protocol3(運輸サービスの頻度・容量、割当や認可の発行)に従って規定される。運送頻度、第1段階の猶予期間も、Protocol3にて規定される。第2段階では、全ての運送業の頻度、車両数に関する規制を撤廃する。

(Article24) **運送の価格設定と条件**: Annex10(運送条件)に規定された運送条件に従う。価格設定は、自由競争に基づくが、過剰な価格設定を防ぐための独占禁止の規制を加えることも可能である。

(7) パート 7: インフラ

(Article25) **道路・橋梁の設計仕様**: 越境交通ルートに指定された道路路線(橋梁を含む)の建設・改良を、各国の公共事業プログラムとして行う。その他合意された道路区間についても、可能な財源の範囲で Annex11(道路・橋梁の設計、建設基準・仕様)に規定された水準に基づいた建設・改修を行う。安全性、治安、良好な道路条件を確保し、必要な維持管理を行う。

(Article26) **道路標識・信号**: 徐々に、Annex7に記載された水準の道路標識や信号を導入する。

(Article27) **越境施設**: 越境地点において必要となるインフラの建設や職員の配置を行う(Annex12:越境、通過施設・サービス)。

(8) パート 8: 制度フレーム

(Article28) **国家交通促進委員会(NTFC)の設立**: 加盟国は、大臣あるいは副大臣級が委員長を勤める NTFC を設立し、CBTA 実施に関連する全ての関連機関の代表者を含むものとする。

(Article29) **合同委員会**: NTFC の代表による合同委員会を開催し、CBTA 実施のモニタリングや評価を担当する。

(9) パート 9: その他

(Article 30) **国内法律・制度の遵守**: 越境交通に従事する全ての人、運送業者、車両は当該国の法律・制度に従う。国内法律・制度は、当該国の権限によって適用される。国内法制度に違反した人、運転手、運送業者、車両については、入国を拒否することができる。

(Article 31) **法制度・インフラ状況に関する情報開示**: 越境交通(人流・物流)に関する国内の法律、制度、手続き、技術に関わる総合的なカタログを英語で整備する。

(Article 32) **無差別待遇**: 越境交通に従事する車両、人物、貨物については、全ての国に対して同等の扱いを行うこととする。

(Article 33) **交通事故発生時の対応に係る支援**: 第3国からの人、運送業者、車両、貨物が交通事故に巻き込まれた場合、可能な支援を提供し、本国への迅速な連絡を行う。

(Article 34) **マルチモーダル運送業**: マルチモーダル運送業に関して、同一の責務規定を適用する(Annex13a: マルチモーダル運送人責務に関する制度)。マルチモーダル運送業に従事するための一定要件を課す(Annex13b: 越境交通輸送業のマルチモーダル運送業