

者免許基準)。コンテナの通関に関する規定を Annex14(コンテナ通関)に記す。

(Article 35) **書類・手続き**: 書類・手続きは、効率的な越境交通の上で重要な時間・費用的要素であることを共通の認識とし、これによる遅れを最小限に抑えることとする。(i) 越境交通に必要となる書類の数、手続きを可能な限り減らす。(ii) 越境交通に関する全ての書類に英語の翻訳を行う、(iii) 貿易に関する書類について、United Nations layout key と整合性を保つ、(iv) 商品コードやその記述を可能な限り統一する(Annex15: 物品の分類システム)、(v) 書類や手続きの必要性について定期的な見直しを行う、(vi) 不必要な書類や手続きをなくす、(vii) 2005 年までに、すべての計測単位を国際 SI 単位(the International System of Modern metric Units)にそろえる、(viii) 越境交通に関する既存の書類や手続きについて新たな要件の追加や修正が行われた場合は、相手国に事前に通知する。

CBTA 本編に付随する、Annex・Protocol は、以下の内容をふくむ。

	タイトル	
Annex 1	Carriage of Dangerous Goods	危険物の運送
Annex 2	Registration of Vehicles in International Traffic	国際交通における車両登録
Annex 3	Carriage of Perishable Goods	生鮮食品の運送
Annex 4	Facilitation of Frontier Crossing Formalities	越境手続きの促進
Annex 5	Cross-border Movement of People	越境交通: 人流
Annex 6	Transit and Inland Clearance Customs Regime	国際通過貨物、及び内陸保税貨物の通関手続きに関する制度
Annex 7	Road Traffic Regulation and Signage	道路交通規制・信号
Annex 8	Temporary Importation of Motor Vehicles	車両の一時入国
Annex 9	Criteria for Licensing of Transport Operators for Cross-border Transport Operations	越境輸送業の輸送業者の免許基準
Annex 10	Conditions of Transport	輸送条件
Annex 11	Road and Bridge Design and Construction Standards and Specifications	道路・橋梁の設計、建設基準・仕様
Annex 12	Border Crossing and Transit Facilities and Services	越境、通過施設・サービス
Annex 13a	Multimodal Carrier Liability Regime	マルチモーダル運送人責務に関する制度
Annex 13b	Criteria for Licensing of Multimodal Transport Operators for Cross-border Transport Operations	越境交通輸送業のマルチモーダル運送業者免許基準
Annex 14	Container Customs Regime	コンテナ通関
Annex 15	Commodity Classifications System	物品の分類システム
Annex 16	Criteria for Driving Licenses	ドライバー免許基準
Protocol 1	Designation of Corridors, Routes, and Points of Entry and Exit (Border Crossings)	越境交通コリドー、ルート、出入国の越境ポイント
Protocol 2	Charges Concerning Transit Traffic	通過交通に関する課金
Protocol 3	Frequency and Capacity of Service and Issuance of Quotas and Permits	運輸サービスの頻度・容量、割当や認可の発行

出典: ADB, GMS- Cross-border Transport Agreement, 1999

3) CBTA 細則

上述したように、CBTA は TCIQ を包括した文書となっているが、その中でも特筆すべき細則について、以下に記す。

(1) 越境手続きの簡素化

CBTA では、指定された越境地点における越境手続きの簡素化、効率化、迅速化を実現するための手法について、Annex4 にその詳細を規定している。窓口の開門時間の調整、検査手法（税関、検疫、健康、出入国）や検査項目の統一、書類の統一などが含まれているが、最も特筆すべき、また実現への課題が大きい取り組みは、シングルストップインスペクション（SSI）とシングルウィンドウインスペクション（SWI）である。

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な検査・手続きを、関連機関が一箇所で同時に行う。越境地点において必要となる人材が不足する場合などは、他機関に業務を委託することも考えられる。

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、入国側 1 回の手続きのみとする。SSI は最終的には、税関、検疫、出入国管理において実施することが想定されているが、Annex4 では税関のみを対象とした記載となっている。SSI の実施手法としては、以下のようにいくつかの代替案が提示されており、越境地点の施設の整備状況や、当該 2 カ国間の関係から、越境地点ごとに異なった手法がとられている。

- (a) **共同作業**：当該 2 ヶ国の機関が、越境手続きに関する検査と管理を共同して同時に実施する。
- (b) **分担作業**：当該 2 ヶ国間で業務を分担し、それぞれの特定の業務に従事する。例えば、移動方向（出国・入国）や、交通類（旅客・貨物）に応じた分担が考えられる。
- (c) **他国での業務執行**：当該国の職員が、相手国内においてその業務を執行する。
- (d) **業務の委託**：越境手続きに関する検査と管理権限を、相手国の当該機関に委託し、相手国の業務をお互いに承認する。

(e) 上記手法の混合型

SWI は港湾や空港などの国際ゲートウェイにおいても適用できる取り組みであり、実際、港湾や空港においては、多機関にわたる手続きを一本化する取り組みが早くからとられてきている。一方、SSI は、2 カ国が接している陸続きの越境地点でのみ適用できる取り組みである。この二つの取り組みについては、全てを一度に実現するのは困難であることからそれぞれ段階的に実施していくこととしており、また、必要となる施設や人的資源の整備状況が各国、各越境地点で異なることから、そのスケジュールは越境地点ごとに二カ国間 MOU において規定することとしている。

(2) 国際通過貨物

CBTA における最大の課題の一つは、国際通過貨物の枠組みに関する取り決めである。国際通過貨物は、「CBTA 加盟国の領土を通過する貨物のうち、その起点と終点はその国の国境を越えて行われるもの」と定義されており、国境を 2 回通過する”国際通過”と、内陸の保税基地から国境(またその逆)までの”内陸通過”を含んでいる。従来は、ある国の国境を越える度に税関検査を行い、関税を支払う必要があったが、通過する国の国境においては、通常の税関検査なく、また関税を支払わない保税状態で、通過することを可能にする取り決めである。これによって、3 カ国にわたる陸上輸送に必要な手続きが大幅に短縮され、新たな国際物流ルートの構築や地域交流の活性化へとつながることが期待されている。

国際通過貨物については、総則の”パート 4:越境交通(物流)”に記載されており、”Annex6 の通過・内陸保税貨物通関制度”において、税関手続きの免除、輸送手段(車輛、シーリング)、国際通過輸送書(記載項目、有効期限等)、輸送中の事故、保証機関等に関する細則が規定されている。また、この他の関連する細則には”Annex 8: 車両の一時入国”、”Annex 14: コンテナ税関制度”、”Protocol3: 車両相互乗り入れ枠”等がある。

国際通過貨物の取り決めにおいて大きな課題は、新たな制度整備、特に保証の枠組の整備であった。国際通過貨物輸送を行う上では、輸送中の荷物の紛失、出国時における書類の不備などがあった場合、出国時に関税の支払いの義務が生ずるが、あらかじめ保証を発行することによって、この支払いを免除することが可能となる。EU の例では、各国の業界団体(トラック協会等)が保証機関となり、各社からの会員費において運営を行っている。しかしながら、GMS 諸国においては、業界団体が十分な人的・財務能力を持っておらず、保証機関として機能できないケースが多い。GMS 諸国において想定されている保証機関を表 2.6.1 に記す。2007 年時点、ラオスにおいては、国際通過貨物輸送を行うことは可能であるが、そのための手続きは、事前にビエンチャンで行うことが求められている。事前手続きを経なくても国境を通過することはできるが、その際には通過料金(Transit Fee)として、Invoice Value の 3-5%の支払いが必要となる。これは、保証機関が機能していないためである。

表 2.6.1 想定されている国際通過貨物のための保証機関

国	候補機関	備考
タイ	BOI (Board of Investment)	2 国間協議で規定
カンボジア	商工会議所	2 国間協議で規定
ラオス	LIFFA (Lao International Freight Forwarder Association)	ヒヤリングより
ミャンマー	MIFFA (Myanmar International Freight Forwarder Association)	ヒヤリングより
ベトナム	未定	

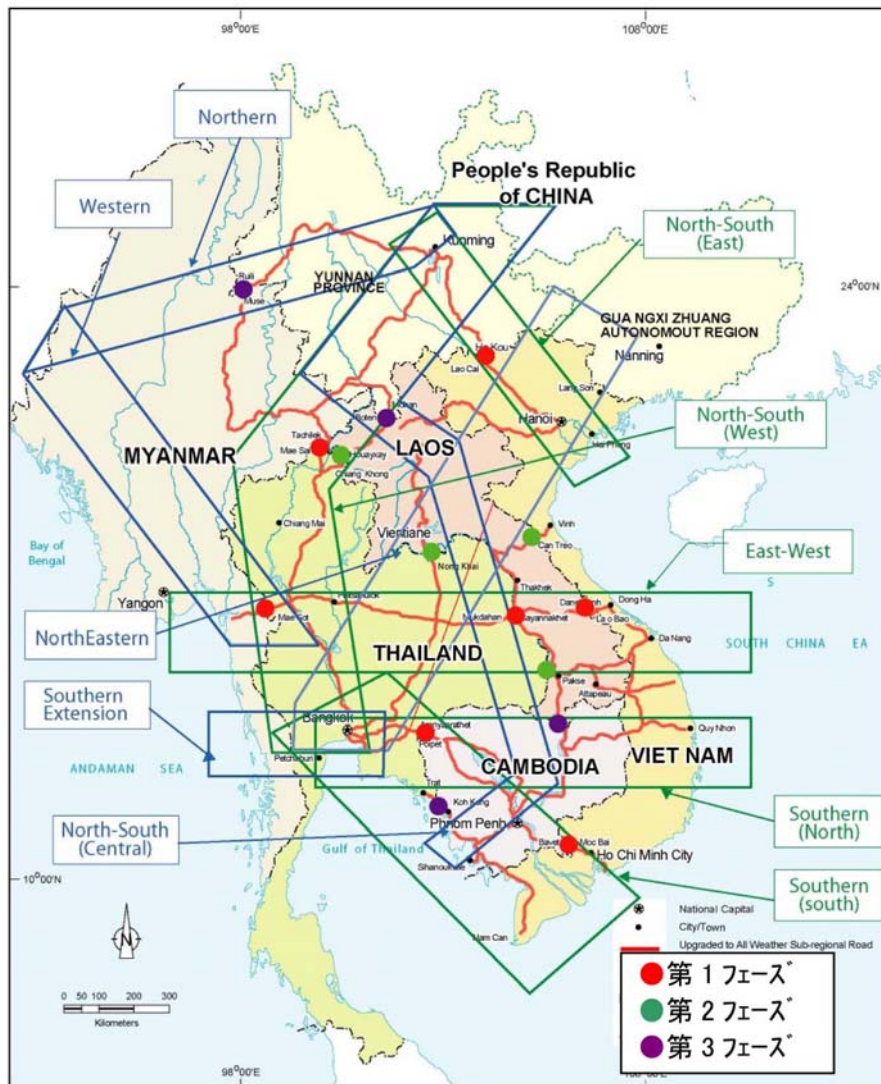
出典: 海外運輸協力協会、総合物流体系整備協力調査、2005

さらに、国際通過貨物の増加に対して、主な通過国となるラオス・カンボジアでは、交通流の増加による負のインパクトだけがもたらされることや自国産業の悪影響への懸念があること、さらには関税の収入が減少することへの既得権益を持つ官吏の抵抗が依然として強くある。このようなことから、CBTA の枠組みの合意に至るのに長い年月を要したが、今後、国際通過輸送の完全な実施へは、さらに時間がかかるものと考えられている。

4) IICBTA (Initial Implementation of CBTA)

IICBTA は、CBTA 全体のフレームの合意・批准が完了しない中で、重要な越境地点において、先行的に CBTA を実施するための枠組みとして、2004 年から開始された。IICBTA の実施箇所は、CBTA の Protocol1 に記載された 16 箇所の越境地点のうち、特に重要な 7 箇所の越境地点が第 1 フェーズとして選定されている。第 2 フェーズ、第 3 フェーズへと、拡大が予定されている (図 2.6.1)。

図 2.6.1 CBTA 実施越境ポイント

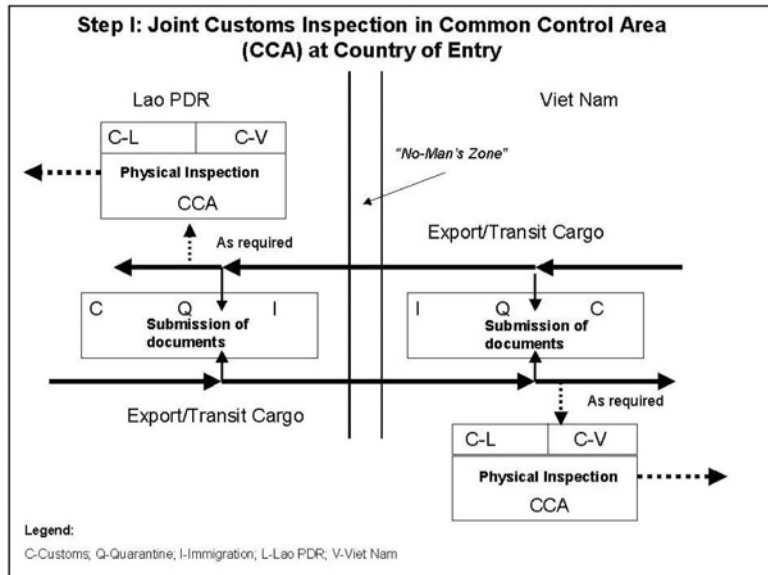


出典: ADB, GMS- Cross-border Transport Agreement Protocol 1, 2004

IICBTA の実施においては、越境地点ごとに対応可能な CBTA 条項について、当該 2 国間の MOU を作成し、特に、シングルストップインスペクション (SSI)・シングルウィンドウインスペクション (SWI) については、段階的な実施スケジュールが各段階の実施内容とともに、詳述されている。この SSI・SWI の段階別実施手法については、越境地点の状況や、当該国の関係を考慮し、それぞれ異なったアプローチが取られている。最も先進的な取り組みが行われている、Lao Bao (ベトナム)-Dansavanh (ラオス) 越境地点における、実施スケジュールは以下のようになっている。

第 1 段階:税関に関する書類手続きは、従来通り出国・入国の両方で行うが、税関に関する物理的な検査¹⁹⁾は、入国サイドの CCA 内で当該 2 カ国の関係機関によって同時に行う。出国サイドでの検査は必要としない。検疫、出入国に関する書類手続き・検査は、従来どおり出国・入国の両方で行う。

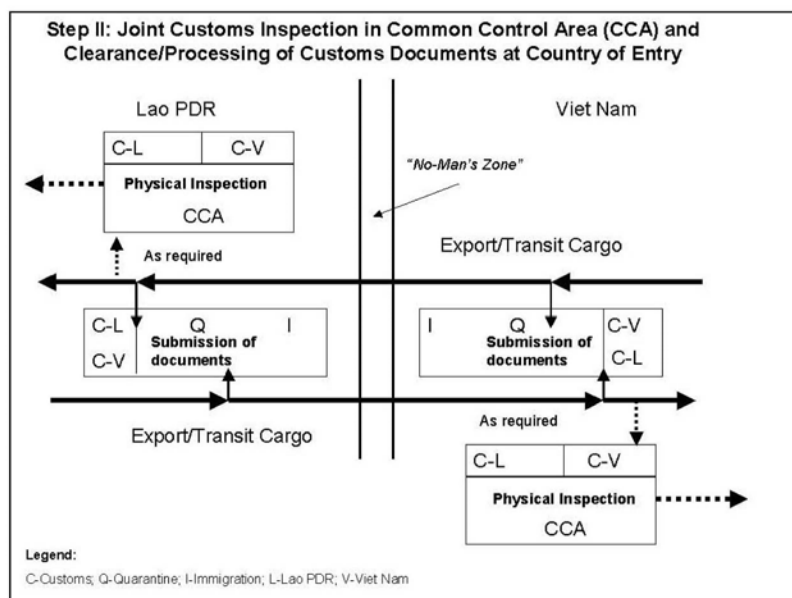
図 2.6.2 Lao Bao- Dansavanh における IICBTA 実施方法(第 1 段階)



出典: ADB, MOU on the IICBTA at Dansavanh, Lao PDR and Lao Bao, Vietnam, 2005

第 2 段階²⁰⁾:第 1 段階に加え、税関に関する書類手続きも、入国サイドのみにおいて、当該国の関係機関によって同時に行う。検疫、出入国に関する書類手続き・検査は、従来どおり出国・入国の両方で行う。

図 2.6.3 Lao Bao- Dansavanh における IICBTA 実施方法(第 2 段階)



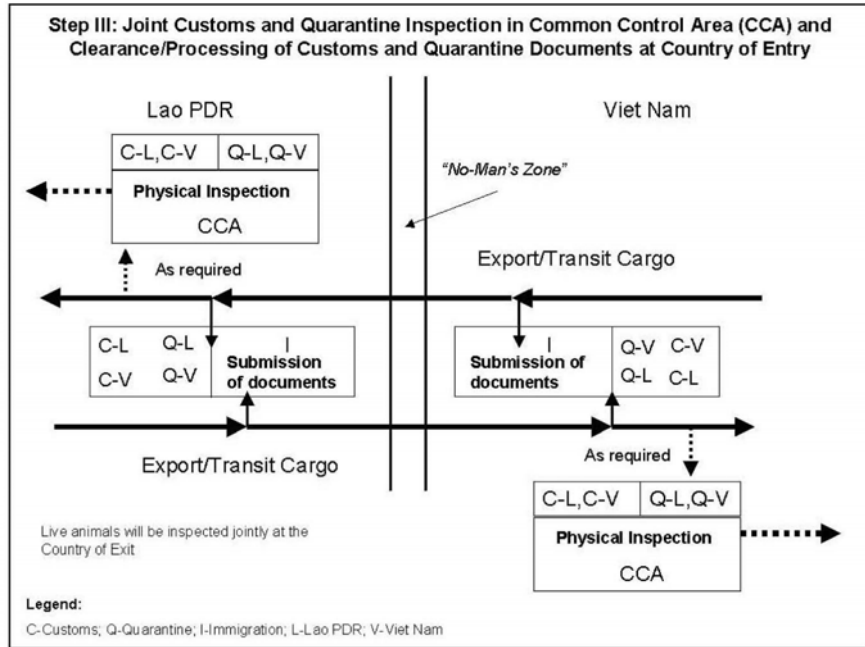
出典: ADB, MOU on the IICBTA at Dansavanh, Lao PDR and Lao Bao, Vietnam, 2005

¹⁹⁾ 税関検査が必要とされる場合。

²⁰⁾ 第2段階のみを実施した場合、税関に関する検査のために入国側へ進んだ車両が、検疫に関する検査のために、再度出国側へ戻る必要が生じるため、第2段階と第3段階は同時に実施することとなった(ADB 職員へのインタビュー結果)

第3段階: 第2段階に加え、検疫に関する書類手続き及び必要に応じた検査を、入国サイドのみで当該2カ国の関係機関によって同時に行う。出国サイドでの検査は必要としない。ただし、生きた動物に関する検疫は、出国サイドで行う。出入国に関する書類手続き・検査は、従来どおり出国・入国の両方で行う。

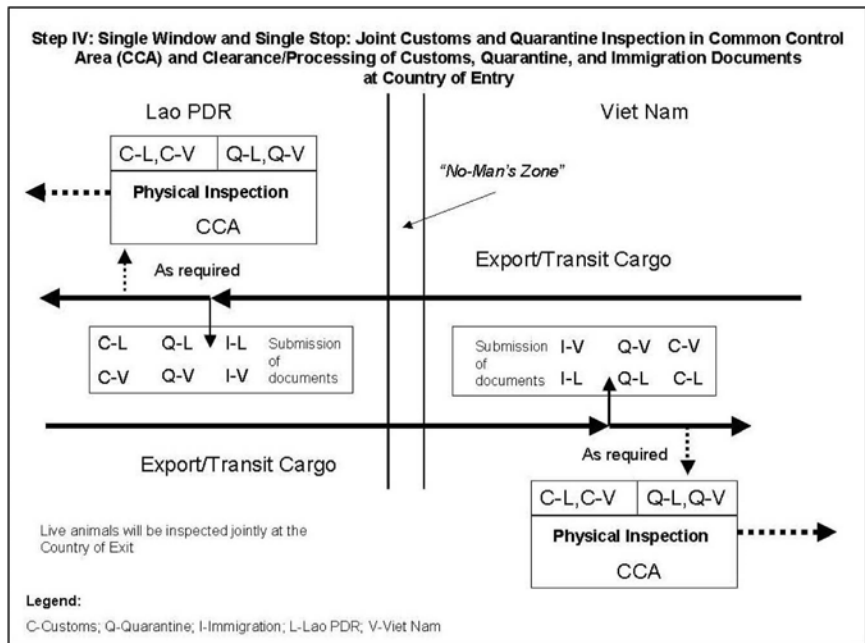
図 2.6.4 Lao Bao- Dansavanh における IICBTA 実施方法(第3段階)



出典: ADB, MOU on the IICBTA at Dansavanh, Lao PDR and Lao Bao, Vietnam, 2005

第4段階: 税関・検疫・出入国の全てに関する書類手続き及び必要に応じた検査は、入国サイドのみで行い、生きた動物の場合を除き、出国サイドでの手続き・検査は必要としない。

図 2.6.5 Lao Bao- Dansavanh における IICBTA 実施方法(第4段階)



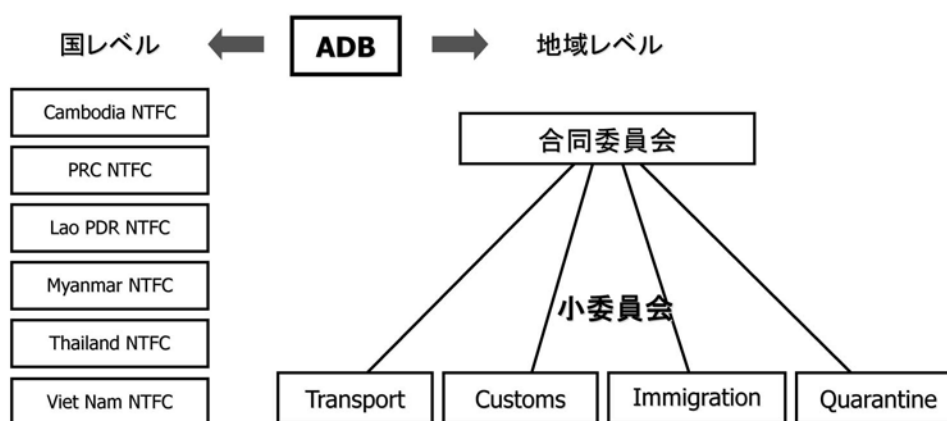
出典: ADB, MOU on the IICBTA at Dansavanh, Lao PDR and Lao Bao, Vietnam, 2005

5) CBTA 実施状況²¹⁾

(1) CBTA フレームワーク

1999年にCBTAが最初に作成された際は、ベトナム、ラオス、タイの3カ国間の合意文書として署名された。その後、2001年にはカンボジアが加入し、2002年に中国、2003年にミャンマーが参加し、GMS6カ国による合意が達成された。2003年には、6カ国全てがCBTAの国内での批准を終えている。CBTAに関する議論は、国レベルと地域レベルの両方で行われている。国レベルについては、各国ともに、運輸省が中心となった国家交通促進委員会(National Transport Facilitation Committee、NTFC)によって議論を行っている。地域レベルでは、大臣クラスのコモンスペアリング・メカニズムに加え、交通、税関、入国、検疫の小委員会で、それぞれ関連する課題について議論を行っている。いずれにおいても、ADBが設立当初よりイニシアティブを取っており、各国のNTFCとの直接の会話を通じて、CBTA実施に向けた課題を国ごとに特定している。

図 2.6.6 CBTA 協議フレームワーク



出典:ADB

(2) Annex・Protocol

2003年以降 Annex・Protocolの作成に関する議論が継続的に行われ、2004年から2005年にかけて段階的に Annex・Protocolの署名が行われた。その後、2007年3月20日の第2回 GMS-CBTA 合同委員会会議にて、残されていた3つの Annexと1つの Protocolの署名され、全ての Annexと Protocolの署名が完了した。

最後に合意に至った3つの文書は、Annex6の通過・内陸税関制度、Annex 8:車両の一時入国、Annex 14:コンテナ税関制度、Protocol3:車両相互乗り入れ枠、であり、全て通過貨物交通に関するものであった。通過交通については、通過交通に対する保証の枠組み、各国保証機関の設立など、制度上の枠組みが整備されていないことに加え、主な通過国となるラオス・カンボジアが、通過交通が増えることで、負のインパクトだけがもたらされることへの懸念、関税の収入が減少することへの既得権益を持つ官吏の抵抗が強いことなどから、合意に至るのに長い年月を要した。

2007年3月を持って全ての Annex・Protocolの署名が完了したが、各国の批准状況につい

²¹ 本項における進捗状況は、2007年1月のADB本部との協議結果と、2007年5月の第11回 GMS Subregional Transport Forum 配布資料に基づく。

では、GMS 国間で大きな違いが生じている。2007 年 5 月時点で、ベトナム、ラオス、カンボジアでは批准が進んでいる。ベトナムは 2007 年 3 月以前に署名が完了した 16 の Annex 全ての批准が完了しており、ラオスでは、2004 年 4 月に最初に署名された 6 つの Annex と 2 つの Protocol の批准が完了している。カンボジアでは、12 の Annex と Protocol について 2006 年に批准を終えており、残りの 8 つについても、政府に提出し批准を待っている状況である。一方、タイ、ミャンマー、中国の 3 カ国においては、現段階では批准は進んでいない。中国においては、2007 年 3 月に全ての Annex と Protocol が完了したのを受けて、全ての Annex と Protocol の批准の手続きを開始している。

今後、各国において国内法制度との整合性を取りながら、Annex と Protocol の批准を促進していくことが課題となるが、ADB は 2008 年 3 月に開催される GMS サミットを目標に、全ての批准を終了するよう、各国に強く呼びかけを行っている。

(3) IICBTA

第 1 フェーズとして特定された 7 箇所の越境地点では、2005 年から IICBTA の取り組みが開始された。このうち、東西回廊の東側に位置する Lao Bao- Densavanh は、GMS における CBTA のパイロット的な位置づけがされており、ADB だけでなく、ベトナム・ラオスともに積極的な取り組みが行われている。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の実施についても、MOU に記載された当初予定からは若干の遅れがあるものの、第 1 ステージ実施に対する評価がなされ、今後、第 3 ステージへ移行することが予定されている。

しかしながら、その他の地点においては、進捗は芳しくない。第 2 東西回廊に位置する Bavet- MocBai でも、Lao Bao-Densavanh 同様に先行的な取り組み地点と位置づけられているが、SSI・SWI の第一段階がまだ実施できていない段階である。第二メコン友好橋が開通したばかりの Savannakhet- Mukdahan では、すでに MOU が策定されているが、公務員の他国での業務執行に関する問題(特に、タイ)や、新しい国境チェックポイントの位置についての合意が取れていないこと、などから、実施が遅れている。Aranyaprathet-Poipet では、CCA のための土地がないため、実施に至っていない。Lao Cai- Hekou 地点については、2007 年 MOU が署名され、2007 年に開始することが予定されている。また、その他の 2 地点については、MOU の署名が終わっていない段階であり、2007 年中の MOU 策定・IICBTA の実施を目指している。

表 2.6.2 第 1 フェーズ地点における SWI-SSI 実施状況(2007 年 8 月)

越境ポイント	MOU 策定状況	SSI/SWI 実施状況
Lao Bao (V)- Densavanh (L)	MOU 策定済み	4 段階による実施。 第 1 段階:2005 年 6 月実施 第 2 段階:第 3 段階とあわせて実施 第 3 段階:2007 年末、あるいは 2008 年初頭以降実施予定(MOU では 2006 年 12 月予定であったが遅延、ラオス側スペースの確保における問題のため) 第 4 段階:未定(MOU では 2007 年 6 月実施予定)
Mukdahan (T)- Savannakhet (L)	MOU 策定済み (軽微な修正あり。2007 年 9 月再署名予定)	2 段階による実施 第 1 段階:2006 年 12 月より実施予定(遅延) 第 2 段階:未定
Bavet (C) – MocBai (V)	MOU 策定済み	4 段階による実施。 第 1 段階:当初は 2007 年 1 月実施予定だが、 実施されておらず(カンボジア側の土地不足のため) 第 2 段階:未定(当初は 2007 年 9 月実施予定) 第 3 段階:未定 第 4 段階:未定
Aranyaprathet (T)- Poipet (C)	MOU 策定済み	未定(CCA のための土地不足・国境線決ま っていないことによる遅れ)
Hekou (Ch)- Lao Cai (V)	MOU 策定済み	2007 年 9 月実施予定(予定通りの見込み)
MaeSot (T) - Myawaddy (M)	MOU 策定済み(未署名)	未定(タイ側から修正要求あり)
Mae Sai (T)-Tachilek (M)	MOU 策定済み(未署名)	未定(タイ側から修正要求あり)

出典:ADB との協議、2007 年 8 月地域別研修カントリーレポート

注:(C) Cambodia, (Ch) China, (L) Lao PDR, (M) Myanmar, (T) Thailand, (V) Vietnam

2006 年には第 2 フェーズとして 4 地点特定し IICBTA の実施を拡大することを予定していたが、MOU の署名には至っていない。2007-2008 年には IICBTA 実施のさらなる拡大を予定し、第 3 フェーズとして新たな 3 地点を特定しているが、フェーズ 1、フェーズ 2 の状況を見ると、実施が遅れるのは必至と考えられる。

(4) 今後のスケジュール

CBTA の今後の実施スケジュールについて、これまでの取り組みと合わせて、表 2.6.3 に記す。2007 年 3 月の合同会議では、2009 年までの CBTA 完全実施を目標として掲げていたが、同年 5 月の GMS の交通フォーラムにおいては、目標年次は 2010 年と設定されており、今後も各国の実施状況に応じて、スケジュールを調整していくことが想定され、CBTA・IICBTA の進捗状況について、継続的なモニタリングが必要となるであろう。

表 2.6.3 CBTA 実施のロードマップ (2007 年 8 月時点)

年	CBTA 実施へ向けた取り組み
1999	3 カ国間(ラオス、タイ、ベトナム)CBTA フレームワークの合意・署名
2001	カンボジアの CBTA 署名
2002	中国の CBTA 署名
2003	ミャンマーの CBTA 署名
2004	4 月 Article17、Annex16(ドライバー免許基準)の追加 4 月 Annex2(国際交通における車両登録)、 Annex4(越境手続きの促進)、 Annex7(道路交通規制・信号)、 Annex11(道路・橋梁の設計、建設基準・仕様)、 Annex12(越境、通過施設・サービス)、 Annex13a(マルチモーダル運送人責務に関する制度)、Annex15(物品 の分類システム)、 Protocol1(越境交通コリドー、ルート、出入国の越境ポイント) 署名 12 月 Annex1(危険物の運送)、 Annex9(越境輸送業の輸送業者の免許基準)、 Annex13b(越境交通輸送業のマルチモーダル運送業者免許基準)、 Annex16(ドライバー免許基準) 署名
2005	7 月 Annex3(生鮮食品の運送)、 Annex5(越境交通:人流)、 Annex10(運送条件)、 Protocol 2(通過交通に関する課金) 署名
2007	3 月 Annex6(通過、及び内陸通関手続きに関する制度)、 Annex8(車両の一時入国)、 Annex14(コンテナ通関)、 Protocol 3(運輸サービスの頻度・容量、割当や認可の発行) 署名 CBTA 完全実施へ向けた National Action Plan の作成。
2008	(第 3 回 GMS サミット) 全ての Annex・Protocol の各国批准終了。 第 1 フェーズ 7 地点における、IICBTA の実施。
2010	CBTA 完全実施(予定)

出典:ADB ホームページ、ADB,第 11 回 GMS Subregional Transport Forum, 2007 年 5 月,より調査団作成
 注:2007 年 7 月ベトナム・ラオス・タイによる、Mukdahan-Savannakhet-Dansavanh-Lao Bao コリドーにおける
 CBTA の実施に関する 3 カ国間合意締結

6) CBTA に関する人材育成の取り組み

ADB は、CBTA の構築と合わせて、その実施に向けたさまざまな取り組みを行っている。これまで行われた、あるいは今後実施予定の人材育成を以下に記す。

海外のベストプラクティスの紹介・CBTA の概要紹介

- ・ 1-2 日のワークショップ形式
- ・ UN-ESCAP との共同開催、UNECE による EU における取り組みの紹介。
- ・ 対象:中央政府レベル職員

CBTA の内容に関する講義

- ・ 1-2 日のワークショップ形式
- ・ 対象:(選定された)越境地点職員

越境地点における研修

- Operations Manual の作成:Lao Bao- Danasavanh における Operations Manual (英、越、老)を作成(2006年11月)
- 税関検査におけるリスクマネジメント
- 二カ国間による協議の促進

越境施設への ICT 資機材の導入・トレーニング

- AusAID との共同実施
- 対象:主要越境地点(Lao Bao- Dansavanh, Savanakhet-Mukdahan, Bavet-Mocbai)
- Information and communication technology (ICT)資機材の導入と、関連するトレーニングの実施

越境地点職員のトレーニング

- シンガポールトレーニングセンターとの共同実施
- 対象:(選定された)越境地点税関職員
- 場所:各国の首都にて実施

2.7 CBTI 整備と一体化した地域開発

東西コリドー開通による Savannakhet 県における変化

2000 年以降の東西回廊における越境抵抗が大幅に下がったことによる効果としては、まず、交通所要時間の短縮がある。これまで、タイとの国境の町 **Khanthabouly (Savannakhet)** から **Dansavanh** までは約 12 時間を要していたものが、ADB および日本の無償援助により実施された 9 号線の拡幅工事により、3 時間たらずで行くことができるようになった。この道路拡幅は、地域交通の活性化だけでなく、地元の社会経済生活において、教育施設や病院へのアクセス改善にも大きく寄与している。これまでは、農村地区の子供は小学校までしか通えなかったが、中学校レベルまで通えるようになったという報告がある。また、経済回廊が開通したことにより、同県への投資が急増し、特に、FDI の増加が見られている。これらの投資は、地域の雇用を生み出し、同県の貧困数も、1998 年の 37,282 世帯から 2004 年には 24,400 世帯に減少しており、国境地域の社会経済発展が大きく改善してきていることがわかる。

Lao Bao 経済特区の開発

東西回廊が通過する **Quang Tri** 省は、ベトナム戦争下では、アメリカ軍との軍事境界が引かれ、数多くの戦場になった地域である。1954 年から 1975 年までの戦時中に、多くの人と資産が失われ、国境地域の **Lao Bao** を含め開発から取り残された地域であった。それが、1990 年以降、GMS 構想において東西回廊が計画されたことによって、国道 9 号線の開発ポテンシャルが急速に高まり、国境地区の **Lao Bao** も、道路の拡幅や工業団地など開発が急速に進んでいる。

このような状況の下、**Lao Bao Special Economic and Commercial Area (LSECA)** は、1998 年に指定されたベトナム初の経済特区である。特区内では、付加価値税 (VAT)、輸出入税、特別消費税が免除され、法人税は当初 4 年間全額免除、その後 9 年間半額免除、それ以降は年 10% 免除となる。労働者の個人所得税は半額免除、土地リース料は当初 11 年間免除されるなど、ベトナム国内で最高の投資優遇措置が与えられている (JOI, 2005)。これまで、電気、水道、通信システムなどの経済インフラに 25million USD の投資がされており、国境地域には 15,800ha の工業団地が整備されている。

この結果、2006 年までの 8 年間で、45 事業、総額 1,900 billion VND (約 120million USD) の投資が行われた²²⁾。このうち、23 事業がすでに操業を開始しており、6 事業が建設中である。操業中の事業には、タイ資本のタイヤ工場やゴム工場等がある。また、通過貨物を含め、今後増加する物流需要に対応するために、倉庫施設の建設が提案されており、ADB が作成する **Development Matrix** に記載されている。

Savan-Seno 経済特区:

東西回廊のラオスの東側玄関である **Savannakhet** は、**Savannakhet** 県に属し、ラオス第 3 の都市である。**Savannakhet** 県は、ラオスのコメ生産地であり鉱物を中心とした国内最大の輸出拠点として成長を続けている。

その **Savannakhet** 県に、ラオス初の経済特区が東西経済回廊の国道 9 号線沿いに計画され、2003 年に **Savan-Seno** 経済特別区機構が設立され、2011 年に完成予定である。東西経済回

²²⁾ Lao Bao が含まれる地区 **Huogn Hoa** 地区では、外資セクターの産業出荷額は、output ベースで 2000 年から 2001 年に 25% 増加している。(Socio-Economic Statistical Data of Rural Districts, Statistical Publishing House, 2002)

廊の開通により、タイ国内北東部へのアクセス、ベトナム Danang 港へのアクセスが確保され、ラオスが単なる通過国となることが懸念されているが、この経済特区は、まさに地域経済回廊の開発便益をラオスにもたらすことを目的とした計画と言える。

工業団地は JICA が実施した開発調査の中で提案されたものであり²³⁾、第二メコン友好橋に隣接した 300ha の工業団地 (Site A) と、Savannakhet から 28km はなれた、国道 9 号線と国内の南北回廊である国道 13 号線が交わる Seno に立地する 20ha の工業団地 (Site B) からなる。

どちらの工業団地も EPZ (Export Processing Zone、輸出加工区)、Free Trade Zone (自由貿易区)、Free Service and Logistics Center (保税倉庫) の機能を有し、法人税は製造業の場合、輸出比率に応じて 5-10 年免税、以降は年 8%、土地のリース期間は最長 75 年で、30 年以上の場合は当初 12 年間の免除、輸入税・消費税免除、個人所得税年 5% 免除等、ラオス国内で最高の投資優遇措置が与えられる (Logitem 視察結果、JOI2005、IDJ2006 他より作成)。

現段階では、土地収用が行われている段階であるため、具体的な動きは見られていないが、Savannakhet 県全体で見ると、ここ数年で外国投資が急増するなど、すでに東西回廊開通に伴う影響が見えている。ADB による報告では、同県の FDI (Foreign Direct Investment) の総額が、1995-2000 年では US\$17.9million だったのが、2001-2005 年では、US\$207million に増加した。

Moc Bai 経済特区の開発

Moc Bai 地区は、GMS 構想の第二東西回廊上に位置しており、さらに、Ho Chi Minh 市から 70km に位置することからも開発ポテンシャルは高く、早くからインフラの整備が進み、Moc Bai と Ho Chi Minh を結ぶ国道 22 号線は、ADB の援助による拡幅が行われた。

Moc Bai Economic Zone は 1998 年に設立され 2004 年に完成した。総面積は、21,280ha に及び、Moc Bai だけでなく、Phuoc Cai、Long Thuan といった国境ゲートも有している。投資誘致策としては、土地レンタル料の 50% 免除、駐在所に対する収益税の免除、許認可手続きの簡素化などの特別措置が用意され、過去 2 年間で、27 の国内投資者による 38 事業、総額 5.4trillion VND (約 USD 350 million) の投資が行われた。

中でも、最大級の事業は、昨年開業した総面積 48ha の住宅施設やショッピングモールからなる Hiep Thanh 複合商業施設 (総額 VND376 billion, USD 23.5 million) である。今後、カンボジアへ直接つながる道路も開発される予定である。このほかにも、2005 年に開店した免税スーパーマーケットや、小さなスーパーマーケットなどがあり、毎日 3,000-4,000 人の訪問者が訪れている。これらの商業・工業施設による雇用機会の増大は、地域に大きな影響を与えている。免税スーパーマーケットでは 310 人の販売員を雇用しており、彼らの多くはかつて国境のポーターであった。

一方、海外投資は、経済特区へのアクセス道路などのインフラ整備の不足から進んでいない状況にある。今後、投資を促進するためにも、省政府は、これらの投資を支える基本インフラ整備に力をいれることとしており、25km の電気網の修復、日供給量 4,000cum の上水場や 28km の配水管整備などを優先的に行いたいとしている。

²³⁾ JICA が実施した開発調査では、ABCD の 4 サイトが提案され、うち AB が選定された。

2.8 GMS における関連主要プロジェクト

GMS における主要ドナーによる援助案件数を、ADB より入手した GMS Development Matrix や、その他国際機関のホームページ等から入手したデータを基にセクター別に整理したのが表 2.8.1 と表 2.8.2 である。

これらの表から、主要ドナー別の援助動向が案件数から次のように把握できる。

- (1) JICA: 1) 交通分野 24%、2) 農業分野 23%、3) 上下水道分野 18%
- (2) JBIC: 1) 交通分野 33%、2) エネルギー・鉱業分野 31%、3) 保健衛生分野 11%
- (3) ADB: 1) 教育分野 18%、2) 環境分野 17%、3) 交通分野 16%
- (4) WB: 1) 農業分野 20%、2) エネルギー・鉱業分野 19%、3) 交通分野 17%
- (5) その他: 1) 観光分野 29%、2) 環境分野 16%、3) 農業分野 12%

主要ドナーの援助案件に上位三位までに交通分野が必ず入っており、重点分野として認識されていることがわかる。ADB や WB においては、教育分野、環境分野、観光分野に重点が置かれているようである。

表 2.8.1 主要ドナーによるセクター別案件数

ドナー	セクター												計		
	Agriculture, Fishing and Forestry	Economic Policy and Finance	Education	Energy and Mining	Environment	Health, Nutrition, Population and Other Social Services	Industry and Trade	Information and Communications	Multi-sector	Public Administration, Law and Justice	Tourism	Transportation		Urban Development	Water, Sanitation and Flood and Protection
JICA	82		36		2	29		10		30	4	86	16	64	359
JBIC	29	33		135		49		23				145		19	433
ADB	39	20	49	23	45		38	8			6	43			271
WB	73	18	23	68	2	23	14	11	3	42		61	6	13	357
Others ¹⁾	48	38	18	46	62			23			116	43			394
Proposed ²⁾	39	28	52	29	37		83	45			25	217			555
Total	310	137	178	301	148	101	135	120	3	72	151	595	22	96	2369

出典: ADB, GMS Development Matrix, 2006, JICA・JBIC・WB ホームページ

データソースの年次: JICA は 1975 年から、JBIC は 1969 年から、ADB と Others は 1995 年から、WB は 1950 年から現在までである。

注: 1) ADB が把握している ASEAN, 二国間援助、ESCAP, MRC, 多国間援助による案件数

2) ADB が把握している実施が計画されている案件数

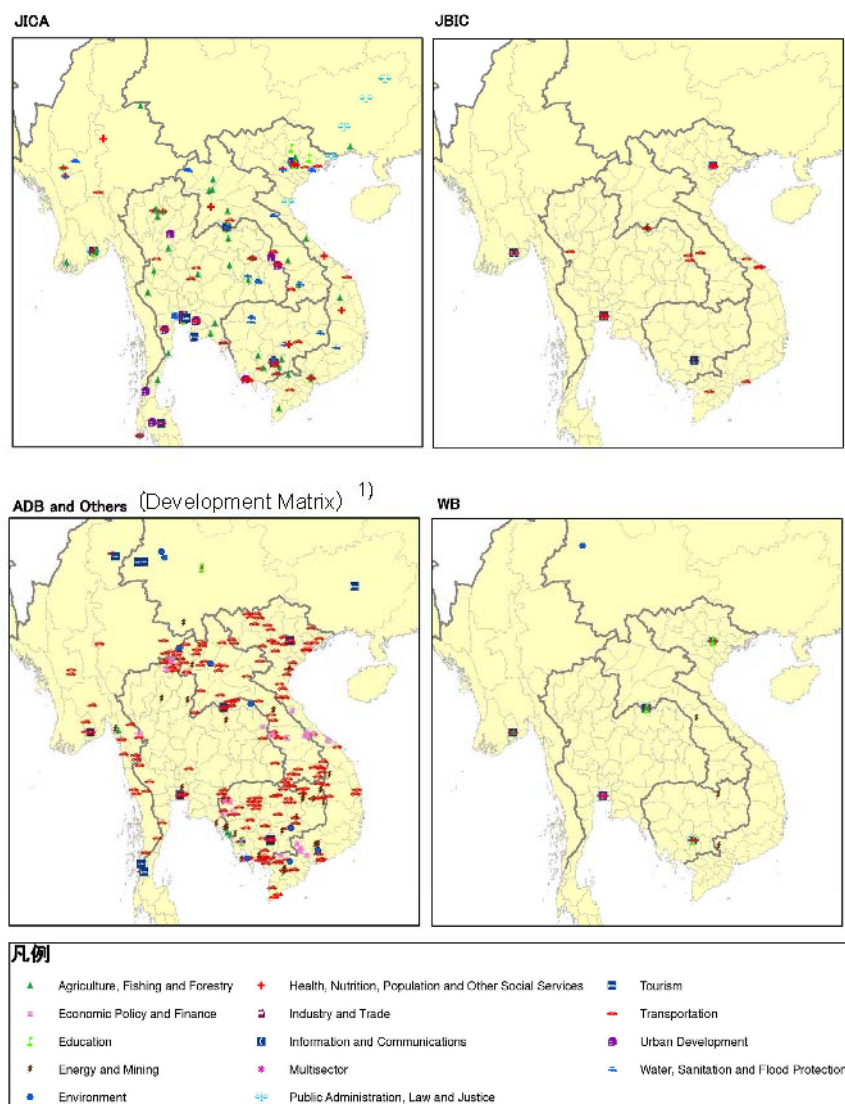
なお、図 2.8.1 は、GMS における主要ドナーのプロジェクトの位置をセクター別に表示したものである。JICA/JBIC は、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイで比較的均一にプロジェクトを実施しているが、ADB の援助はカンボジア、ラオス、ベトナムで多くなっている傾向が見られる。

表 2.8.2 主要ドナーによるセクター別援助案件数の割合

ドナー	SECTOR												計		
	Agriculture, Fishing and Forestry	Economic Policy and Finance	Education	Energy and Mining	Environment	Health, Nutrition, Population and Other Social Services	Industry and Trade	Information and Communications	Multi-sector	Public Administration, Law and Justice	Tourism	Transportation		Urban Development	Water, Sanitation and Flood Protection
JICA	23%		10%		1%	8%		3%		8%	1%	24%	4%	18%	100%
JBIC	7%	8%		31%		11%		5%				33%		4%	100%
ADB	14%	7%	18%	8%	17%		14%	3%			2%	16%			100%
WB	20%	5%	6%	19%	1%	6%	4%	3%	1%	12%		17%	2%	4%	100%
Others	12%	10%	5%	12%	16%			6%			29%	11%			100%
Proposed	7%	5%	9%	5%	7%		15%	8%			5%	39%			100%

出典: ADB, GMS Development Matrix, 2006, JICA・JBIC・WB ホームページ

図 2.8.1 GMS における主要ドナーのプロジェクト位置図



注 1) マルチドナーやローカルプロジェクトを含む