

3. GMS における CBTI 整備に関する課題

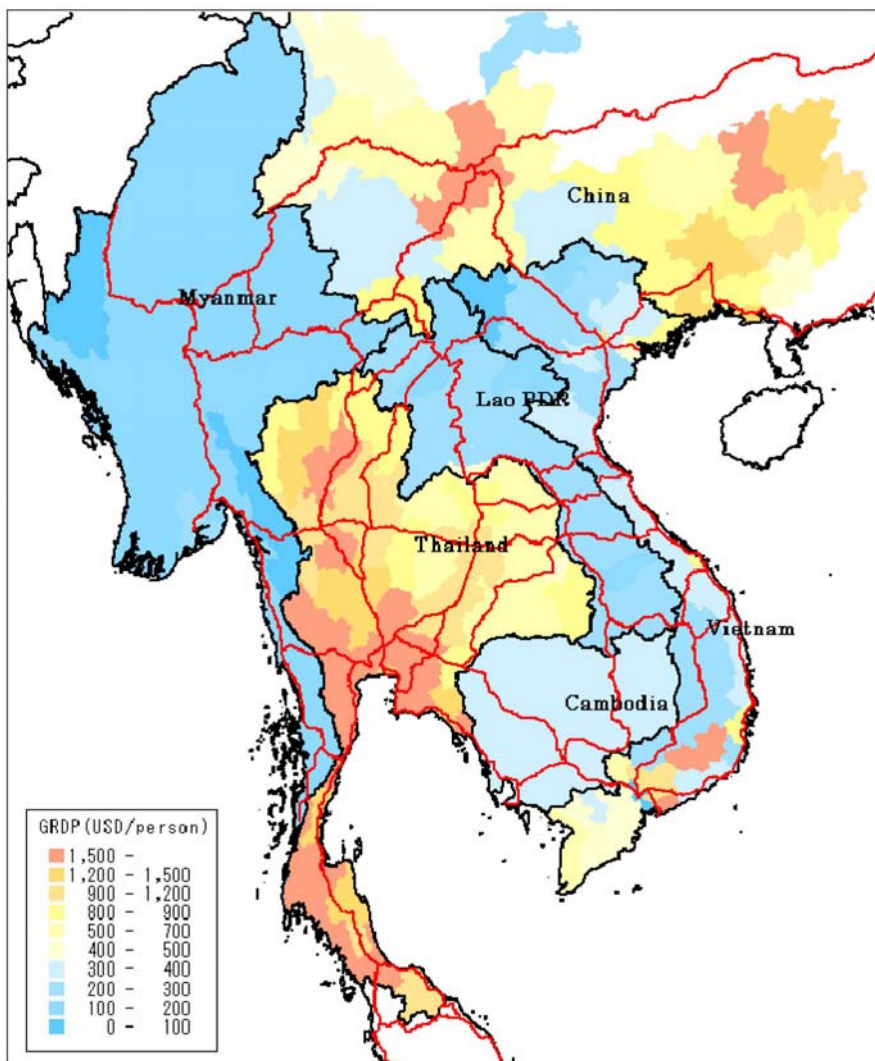
3.1 国・地域間格差と民族格差の是正

1) 国・地域間格差

図 3.1.1 は、GMS 諸国・地域の 1 人当たり GRDP 分布を示すものである。タイ全体の値が高く、中国雲南省、広西チワン族自治区も相対的に高い。ベトナムでは、ハノイ・ホーチミン周辺の都市部が高く、辺境山岳地帯は極めて低い。

ここでの問題は、タイ、中国、ベトナムには含まれたラオスとカンボジア、及び西にはずれたミャンマーである。この 3 国は最貧国に分類されており(ベトナムの山岳地域も同様であるが)、経済の底上げが貧困削減のためにも必須とされる。これら最貧国とタイ・中国のような先行国の差は広がりつつあると理解され(特にミャンマー)、域内格差の是正が急務となっている。

図 3.1.1 GMS 諸国・地域の 1 人当たり GRDP 分布



出典: 各種資料より調査団作成

注: 1) カンボジアの値は、国全体の GDP 指標。ラオス・ミャンマーの値は、国全体の GDP 指標を州別に分解(調査団推定)。中国・タイ・ベトナムは、GPP (Gross Provincial Product) 指標を用いて推計した。

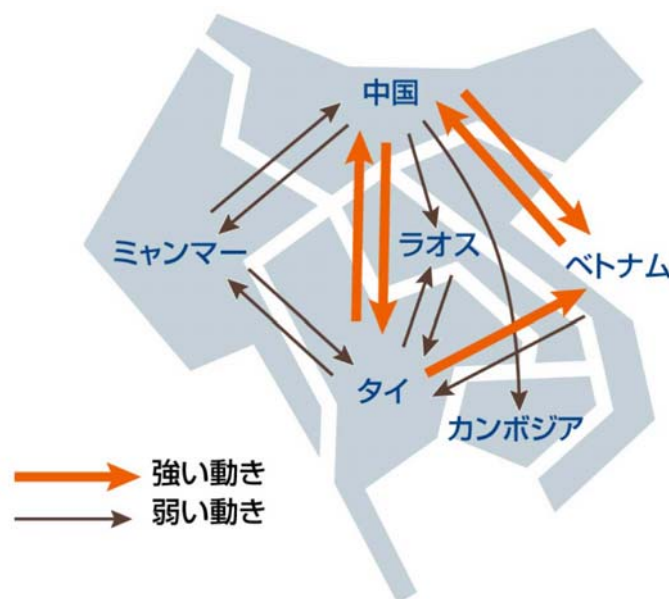
2) カンボジア: 2004 年、ベトナム: 2004 年、タイ: 2003 年、中国雲南省: 2003 年、広西チワン自治区: 2005 年値を使用。

3) ミャンマーの 1 人当たり GRDP は、2004 年の GDP と 2005 年の人口と GRDP で推計

4) ラオスの 1 人当たり GRDP は、2002 年の人口と 2003 年の GDP で推計。

先に、この地域の貿易構造を概観したが、これを模式的に表現すると図 3.1.2 のようになる。基本的には、GMS 域内では中国・タイ・ベトナムが強い三角形を形成し、ラオス・カンボジア・ミャンマーはこの 3 角形のどこかにかろうじてしがみついているという形になっている。CBTI/CBTA の整備によって、これら最貧 3 カ国の近隣諸国との貿易を活性化しつつ、経済の底上げを図ることが重要である。すでに、国境地帯における経済特区等の地域開発、タイ-ラオス-ベトナム、タイ-カンボジア-ベトナム等において、物流コリドーの開発等の動きが民間主導で出てきていることもあり、これらを利用して格差是正へとつなげることが重要である。特に、第 6 章において説明するように、CBTI/CBTA の整備を行った場合に、GRDP のポテンシャルが大きく上昇するという試算結果が得られている。

図 3.1.2 GMS 諸国間の貿易模式図



2) 民族間格差

クロスボーダー交通は、輸出入を扱うこともあり、利権に深く関係している。この「うまみ」を享受するのは、ほとんどの場合、社会的強者であり、多民族国家の場合、多数民族であることが多い。表 3.1.1 はベトナムとラオスの国境地帯 (Lao Bao- Densavan) のベトナム側 Quang Tri 省越境コリドーでの公的従事者比率を少数民族と多数民族に分けて示したものである。省レベルでは多数民族が多く、以下区レベル、国境地帯コミュニオンレベルと下がるにつれて、少数民族の割合が増える。しかし、国境のゲートになると突然多数民族の割合が増えている。これは、省の上位と越境交通を直接管理する「うまみ」のあるところに、多数民族が多いことを示している。

表 3.1.1 ベトナム Quang Tri 省越境コリドー、公的従事者の民族構成

レベル	少数民族 ¹⁾	多数民族(Kinh)
Quang Tri 省レベル	●	●●●●●●●●●●
Huong Hoa 区レベル	●●●	●●●●●●●●
国境地帯コミュニオン	●●●●●●●●	●●●●
Lao Bao SEZ 越境ゲート	●●	●●●●●●●●●●

出典: Janmejaj Singh, "Reviewing the Poverty Impact of Regional Economic Integration in the Greater Mekong Sub-region", ADB, 2006

注: 1) Pako, Van Kieu, Tay, Nung, H'mong

このような民族格差は、国境を越えた労働でも見られる。一般に少数民族は差別され易く、インフォーマルセクターの経済活動に組み込まれることが多い。法的規制をなくしつつ、各種のプロセスをできるだけ透明にする必要がある。政府・国際機関の介入もある程度必要であろう。

3.2 遠距離物流における道路の役割の見直し

越境交通は、道路を主体として議論されることが多いが、遠距離の貨物輸送では、水運、特に海運との競争が重要である。従来、中国 - ベトナム - タイ - ミャンマーのインドシナ半島を巡る海運は、種々の物質を輸送するのに大きな役割を果たしてきた。しかし、GMS の諸国・地域間陸上交通網が整備されるにつれて、危険で障害の多かった越境陸上交通が見直されつつある。特に、2006 年 12 月、タイ・ラオス間のメコン河を渡る第二メコン友好橋が円借款により完成し、ミャンマーからベトナムまでインドシナ半島を横断する東西経済コリドーが繋がって以来、道路による GMS 諸国間物流網を構築しようとする動きが急になっている。日系の物流業者も、Bangkok、Ho Chi Minh、Hanoi 等に立地する日系企業の要請を受け、早速いくつかの越境道路ルートの特ライアル輸送に乗出し、各種のデータ収集を行っている。表 3.2.1～3.2.3 は、これらの結果をまとめたものである。

表 3.2.1 Bangkok- Yangon 間の陸上・海上輸送比較

	区間	道程 (km)	時間	道路状況	輸送費概算
陸路	Bangkok- Mae Sot	490	12 時間	極めて良好	US\$ 290
	Myawadi- Kawkareik	75	4 時間	極めて劣悪	US\$ 440
	Kawkareik- Yangon	380	15 時間	良好	
	合計	945	3 日		US\$ 730
海路	Bangkok- Bangkok Port	20-30	1-2 時間	極めて良好	US\$ 80
	Bangkok Port- Yangon Port	4,000	20 日	—	US\$ 1,000
	Yangon Port- Yangon city	20-30	1-2 時間	良好	US\$ 50
	合計	-	約 1 ヶ月		US\$ 1,130

出典：山九株式会社、「輸送日数の短縮効果は大きい」、ジェットロセンサー、2006 年 2 月、より作成

注：陸路輸送のコストは、10トン・10輪トラック 1 台分の料金。海上輸送のコストは、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・港湾費などを除く。

表 3.2.2 Bangkok - Hanoi 間の陸上・海上輸送比較

	区間	道程 (km)	時間	道路状況	輸送費概算
陸路	Bangkok- Mukudahan	680	15 時間	極めて良好	US\$460
	Savannah- Densavanh	250	5 時間	極めて良好	US\$250
	Lao Bao- Hanoi	660	14 時間	良好	US\$1,400
	合計	1,590	3 日		US\$ 2,110
海路	Bangkok City- Bangkok Port	20-30	1-2 時間	極めて良好	US\$100
	Bangkok Port- Hai Phong Port	-	8-12 日	—	US\$800
	Hai Phong Port- Hanoi	120	3-4 時間	良好	US\$100
	合計	-	約 2 週間		US\$1,000

出典：山九株式会社、「第二メコン国際橋・東西回廊完成後のインドシナ物流」、ラオス経済・投資セミナー発表資料、2006 年 10 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 3.2.3 インドシナ都市間の物流コスト・時間(コンテナ)

区間	陸上輸送			海上輸送		備考
	距離 (km)	日数	コスト	日数	コスト	
広州—Hanoi	1,190	2	3,000	4-6	1,500	通関料込み、40ft コンテナ
HCMC- Hanoi	1,600	3-4	1,200	4-6	750	国内輸送、40ft コンテナ
Bangkok- Hanoi	1,555	3-4	4,200	10-15	2,000	通関料込み、40ft コンテナ
Bangkok- HCMC	913	2	1,390	2-3	560	通関料除く、10トントラックと 20ft コンテナ
Bangkok- Yangon	945	3	730	30	1,130	通関料除く、10トントラックと 20ft コンテナ

出典:NNA、東西回廊「育成」日本が取り組む、2007年2月

- A. Bangkok – Yangon 間では、海路で約 1 ヶ月かかるところ、陸路では 3 日で済む。コストも陸路が安い。しかし、ミャンマー側の道路が劣悪であり、不確定要素(制度面、治安面)がミャンマー側に多いため、現状では依然として海路に頼らざるを得ない模様である。将来、ミャンマー側のインフラが改善され、通関等の制度面や治安面で進展が見られれば、陸路のポテンシャルは大きいと言える。
- B. Bangkok- Hanoi 間は、日系企業の要望も強く、第二メコン友好橋の開通もあって、陸上輸送が有望と見られている。海路で 2 週間かかるところが、陸路では 3 日-4 日に短縮される。コストは陸路が海路の倍以上になるため、大量輸送では依然海路の方が有利であるが、ドアトゥアの利便性と迅速性で陸路が優っている。このルートについては、道路インフラの整備状況も友好である。従来、Bangkok-Hanoi 間での緊急輸送は、空路で行っていたが、コストが高い上に、運行頻度が少なく、ドアトゥアでは結局 3 日間くらいかかるため、陸路は空路に対しても優位に立ったといえる。陸路の課題としては、このルートがタイ・ラオス・ベトナムの 3 カ国を通るため、通関制度を簡素化する必要があること、片荷(タイ→ベトナムの輸送需要が逆方向に比べて多い)に陥りやすいこと等があげられる。
- C. その他のルートでは、中国南部(広州)-Hanoi が、上記 Bangkok-Hanoi と似た状況にある。即ち、道路インフラが比較的良好に整備されており、コストは高くなるものの需要があつて時間短縮が見込める。Bangkok-Ho Chi Minh 間は、現在海上輸送が有利であるが、将来 Neak Loeung でのメコン河架橋が実現し、カンボジア国内の通関に関する制度が改善されれば、Bangkok-Hanoi や、広州-Hanoi のルートと同様の展望が開けよう。

上記のように、GMS の遠距離物流において、海運と陸運(道路)の間の補完関係の変化が生じようとしている。通常のモーダルシフトは、道路から海運等の他モードへという流れであるが、ここでは逆方向の動きになっていることが大きな特徴である。将来、港湾インフラの整備、海運の合理化、鉄道の整備等が進めば、また逆に道路からのモーダルシフトという揺りもどしが生じることも考えられる。どのルートにおいても指摘されている通関等制度の改善という課題とともに、モード間の適切な競争及び補完関係を促進し、ユーザーに広い選択範囲を提供することも大きな課題と言えよう。

3.3 通関等制度上の越境抵抗削減

道路や橋梁等の交通インフラ整備は、ADB・JBIC 等の援助もあって着実に進行している。最近では、タイや中国等の GMS 内大国が近隣に援助することも多くなっている。越境抵抗に占めるハード(インフラ)の割合は、確実に低下しつつある。これに比べ、前節でも触れたように、通関等の制度上の問題が数多く残っている。現在では、越境抵抗とはソフト(制度)面の障害であると言って過言ではないと思われる。制度という場合、文書化された CBTA や二国間 MOU、各国の国内法等公式のものが中心となるが、非公式な(場合によって不法な)慣行も含まれる。以下に、CBTA で決められた制度の実現における障害と、後者の非公式な慣行による障害例として現地調査から得られた例を挙げる。

ラオスにおける国際通過貨物

ラオスを通る国際通過貨物輸送は、すでに認められており制度上は可能となっている。しかしながら、実際には以下の手続きが必要となり、実際の輸送時間の倍以上の時間と、かなりの手間を要している。

- (i) 実際の輸送を行う前に、ビエンチャンの中央税関への申請/許可(トランジットチャージ免除)が必要となる。この手続きには、通常、最低 3 日~1 週間がかかる。
- (ii) 実際の輸送の際には、許可書類の原本を越境地点で提示することが求められる。そのため、原本を越境地点へ運ぶ必要があるが、クーリエサービスが存在しないため、自分で運ぶ、あるいは輸送を手配する必要がある。

さらに、ビエンチャンの中央税関での申請業務は、一定の資格を持ったラオスのフォワードャーに限られている。現段階ではこの資格を持つ業者は、ラオスには 2,3 社しか存在せず、国際通過貨物輸送を行う外国業者のほとんどが、この数社に頼らざるを得ない状況にある。一方で、越境地点で Invoice Value の 3-10% の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とされないという仕組みも存在する。しかしながら、これは、輸入関税が「トランジットチャージ」と姿を変えて徴収されているにすぎず、トランジットチャージを認めない CBTA に反する仕組みである。

このように、国際通過貨物を認めながらも、中央での事前申請・許可を必要とする背景には、国際通過貨物に対する保証機関が存在せず、税関としてのリスクが大きいため、という言い分がラオス政府にはある。円滑な国際物流を実現するためには、保証制度の確立が急務となっている。

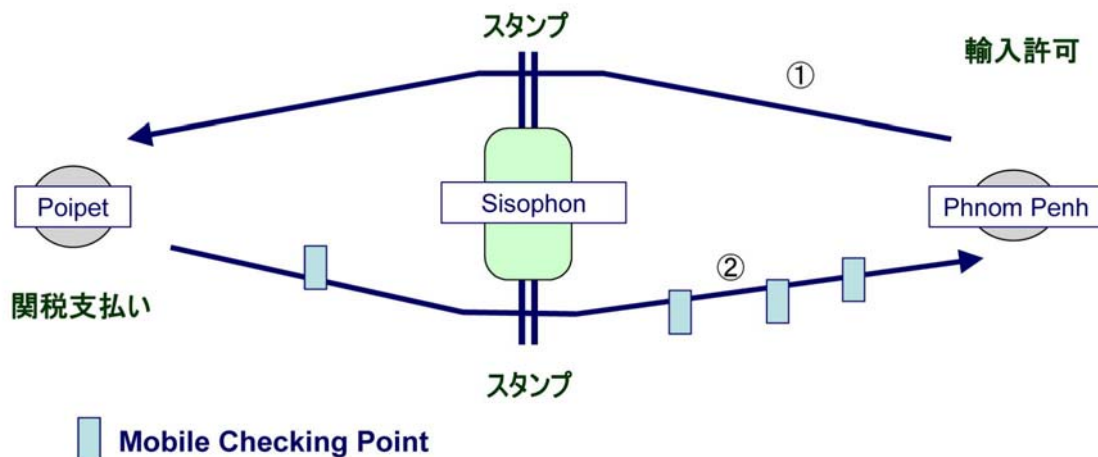
カンボジア-タイ国境の事例

Poipet でタイからカンボジアへの輸入を行う場合、その手続きの実態は、Phnom Penh の税務本署で輸入の許可を得てその書類を Sisophon の税関支局へ持ち込む。そこでスタンプ(有料)を得て、空のトラックと Poipet の ICP へ持っていく。Poipet の ICP では関税を支払ってタイから運んできた荷物を積み替え、Sisophon の税関支局へいく。そこで再びスタンプ(有料)を得て、Phnom Penh に戻る。Poipet から Phnom Penh に戻る道路上には、非公式の「モバイルチェックポイント」が数多くあり、金を徴収される。これがあるため、タイのトラックはカンボジアに入っていない。

この事例では、「モバイルチェックポイント」は明らかに違法であり、カンボジアの役人の小遣い稼ぎになっているに過ぎない。しかし、これがためにタイのトラックがカンボジアに入れないとなると、問題は極めて大きいと言える。また、この事例からは、通関が国境のみで完結せず、タイから輸入をしようとする者は、首都 Phnom Penh で許可を得なくてはならない。これは、カンボジア

も署名した CBTA に記載された枠組みと矛盾した手続きである。

図 3.3.1 カンボジア・タイ国境でのタイからの輸入手続き



CBTA の完全実施に対しては多くの阻害要因が複雑に関係している。国内の輸送業者保護という表の顔とコネという裏の顔がある。通関は審査を伴うものであることから、懇意にしていると便宜を図ってくれるという忝意性が伴うことは否めない。属人性を低下させて、審査が忝意的にならないようにする必要がある。また、CBTA と国内法制度や二国間合意 (Road Agreement 等) の間には乖離があり、CBTA の実施が難航しているケースがある。特に、タイ国内においては、CBTA の実施において憲法をはじめとする国内の法制度に抵触する恐れがあり、法制度改正手続きの煩雑さから進展が困難な状況にある。

表 3.3.1 は、GMS 諸国 (中国を除く) の公式の通関手続きの概要をまとめたものである。タイとベトナムは全般に手続きの簡素化が比較的進んでおり、ラオスも 3 カ国のトランジット輸送を除いては、手続きは国境のみで済む。カンボジアとミャンマーについては、国境で手続きが完結しない (カンボジア)、当該国境税関での輸出実績が必要 (ミャンマー) 等、手続きが煩雑である。

表 3.3.1 GMS 諸国の通関手続き概要(2004 年 12 月現在)

国名	通関場所	通関所要時間 ¹⁾	税関検査	他国車両の乗入れ	備考
タイ	国境手続きで完結	数時間 ～1 日	指定貨物のみ	ラオス車両の乗入れ可 (事前登録要)	2003 年 8 月以降、税関検査を指定貨物だけに緩和
カンボジア	プノンペン税関 (関税 300 ドル以上の輸入と全輸出)	1.5 日 ～3 日	全量検査	貨物積み替え場まで	Phnom Penh 税関で申告後、通関書類を国境へ持参要。トランジット不可。
ラオス	国境で手続き完結 (トランジット貨物を除く)	0.5 日 ～1 日	全量検査	タイ車両の乗入れ可 (事前登録要) ベトナム車両の乗入れ可 (目的地指定、事前承認要)	・ 外資優遇関税適用の場合、首都 Vientiane で手続きあり ・ 全輸出品目にライセンス取得要
ミャンマー	国境で手続き完結 (当該国境税関からの輸出実績要)	2～3 日	全量検査	貨物積み替え場まで	全輸出品目にライセンス取得要。
ベトナム	国境で手続き完結	1～2 日	全量検査	貨物積み替え場まで	保税工場への納入の場合、保税工場管轄の税関で通関要

出典: 山九株式会社, “通関円滑化に向け新制度導入促進を”, ジェトロセンサー, 2006 年 2 月, に加筆

注: 1) 各国とも、事前申告により通関所要時間を貨物検査のみの数時間に短縮可能

3.4 越境交通に伴う負の要素の緩和

CBTI/CBTA 整備とそれに伴う越境交通の増大と地域開発の進展は、多大の経済効果を域内諸国にもたらし、国境地域の活性化につながる一方、種々の好ましからざる影響をもたらす。現在議論されている負の要素には次のようなものがある。

- A. 国・地域間格差と民族格差の拡大
- B. 通過地域・国に対するストロー効果¹⁾
- C. HIV・鳥インフルエンザ等感染症の伝播
- D. 人身売買・麻薬・武器の密輸、テロの脅威
- E. 交通安全状況の悪化(交通事故の増加)

上記のうち、A.国・地域間格差と民族格差の拡大、については、3.1 節で取上げた。以下、B～E について課題をまとめると、次の通りである。

通過地域・国に対するストロー効果

これが問題になるのは、タイ・ベトナム・中国という域内大国に挟まれたラオスとカンボジアである。越境交通が増えても、資源や経済力に乏しい両国では、交通安全状況が悪化し、環境破壊が進むだけで、大国間輸送における単なる通過国となる、あるいは、強力な外国企業に利益をすべて持っていかれるという状況を両国の人は恐れている。通関制度や国際通貨貨物制度等の改善がなかなか進まない原因の一つともなっている。

このストロー効果の定量的検証は困難であるが、社会的に問題を引き起している事例はいくつか報告されている。たとえば、ラオスの Savannakhet からは約 10 万人がタイに出稼ぎに行っている。これは各家庭から1人ずつタイに人を取られている状況である。ラオスからタイへの出稼ぎは、約 20 万人に達している²⁾。これら出稼ぎ労働者は、収入を得てそれぞれの所属国に貢献してはいるが、ラオスの産業の発展には結びついていない。問題は多くの多くが低賃金労働者であり、しかもインフォーマルセクターに従事する割合がかなり高いと考えられる点である。

このストロー効果を解消、ないし緩和するためには、広範囲に渡る総合的な政策が必要とされる。物流施設の整備、工業団地開発、人材育成、教育など、あらゆる分野を包括した地域開発が必要である。当初は低賃金を利用して FDI を呼び込むことも考えられる。CBTI/CBTA の整備に当って、各国政府・ドナーは、国境地域及び越境コリドーの開発を進めるとともに、住民のエンパワーメント、インフォーマルセクターのフォーマルセクターへの吸収等、きめ細かい政策を実施する必要がある。規制と介入も必要であるが、透明性を確保しつつ、公正に行うことができるかが課題である。

HIV・鳥インフルエンザ等感染症の伝播

HIV・エイズと地域経済統合への動きには、強い相関があることが分かっている。GMS では、第二メコン友好橋の建設現場であったラオスの Savannakhet で、HIV・エイズ感染者の数が激増した事例が報告されている。これは、単身男性の多い建設労働者と集まった売春婦により感染が広がったとされている³⁾。また、ラオスで 2004 年に確認された HIV 感染者 1,470 人のうち、半数がタ

¹ 隣国との貿易が活性化することによって、地域の経済が逆に疲弊するような状況をさす。

² いずれもデータは、ADB “Reviewing the Poverty Impact of Regional Economic Integration in the GMS”

³ Manoshi Mitra, “Reviewing the Poverty Impact of Regional Economic Integration in the Greater Mekong Sub-region”, Second Regional Policy Formulation Meeting on “Social and Environmental Impacts of Economic Corridors”, Mekong Institute, 2006

イへの出稼ぎ経験があったと言われる⁴⁾。ここでも教育のない低所得者層が犠牲になっていることが分かる。

この負の影響を軽減するためには、教育・広報、モニタリング、キャンペーン等、種々の支援活動を行うことが必要である。上記と同じ第二メコン友好橋 (JBIC による円借款事業) の建設現場では、国際 NGO の国際家庭計画連盟 (IPPF) とその傘下のタイ家族計画協会 (PPAT) がこのような活動を実施した。IPPF は日本エイズ信託基金を利用して感染症対策を行ったが、このような活動と円借款事業のリンクは初の試みであった。工事中の調査では、建設労働者の 92% がエイズに関する知識を持つようになっていたという (地域住民は 62%)⁵⁾。

人身売買・麻薬・武器の密輸、テロの脅威

人身売買の問題は、やはり貧困と深い関係がある。これは越境して外国に出稼ぎに行く人に多く、約 3 分の 1 の人が収入についてだまされたり、約束が違う仕事 (含む売春) をさせられたりした事例がラオスの村で報告されている¹⁾。

麻薬も貧困に関係している。正規の仕事に就けない貧困層が、運び屋になることが多いと言われる。また、カンボジアのある村では、国境地帯住民の 25% が麻薬の消費者ではないかとも考えられており、麻薬と国境地帯住民の関係は深い¹⁾。

武器の密輸、テロリストの往来も関係国の治安維持と絡まった上に、重大な政府関心事項となっている。公式のデータ等は公表されていないが、2002 年と 2005 年のインドネシア、バリ島での爆弾テロ以来、東南アジア各国政府はテロに関する相互情報協力を強化している。ただ、GMS 諸国では、イスラム地域を抱えるタイ以外、重大な脅威とは認識されていない。

この問題に関する対策も上記の 2 点と同一であり、経済的地位の向上、教育、エンパワーメント、インフォーマルセクターへの監視と介入等が必要である。

交通安全状況の悪化

この問題は、国境地帯のみならず、越境交通の通過するコリドー全体に関係する。むしろ他の交通量の多い市街地において、大型トラック等の通行が問題になることが多いであろう。ただ、国が異なれば、右側・左側通行をはじめ、車両の規格、インフラの規格、交通ルール等が違ってくるため、交通安全問題を通常の方法とは別の見方をしなければならなくなってくる。

GMS 諸国・地域では、表 3.4.1 に示すように、タイとベトナムで交通事故死者数が多いが、一般には車両保有率がまだ低く、一部市街地を除いて大きな問題とはなっていない。

表 3.4.1 GMS 諸国の交通事故、2003

国	人口 (000)	警察統計		推定値		千人当たり推定死者数
		死亡者数	負傷者数	死亡者数	負傷者数	
ラオス	5,661	415	6,231	581	18,690	0.102
カンボジア	13,531	824	6,329	1,017	20,340	0.075
ミャンマー	49,463	1,308	9,299	1,308	45,780	0.026
タイ	63,145	13,116	69,313	13,116	1,529,034	0.207
ベトナム	81,314	11,319	20,400	13,186	30,999	0.162

出典: ASEAN

⁴⁾ 毎日新聞、2007 年 3 月 1 日

⁵⁾ 毎日新聞、2007 年 2 月 26 日、2 月 27 日、3 月 1 日

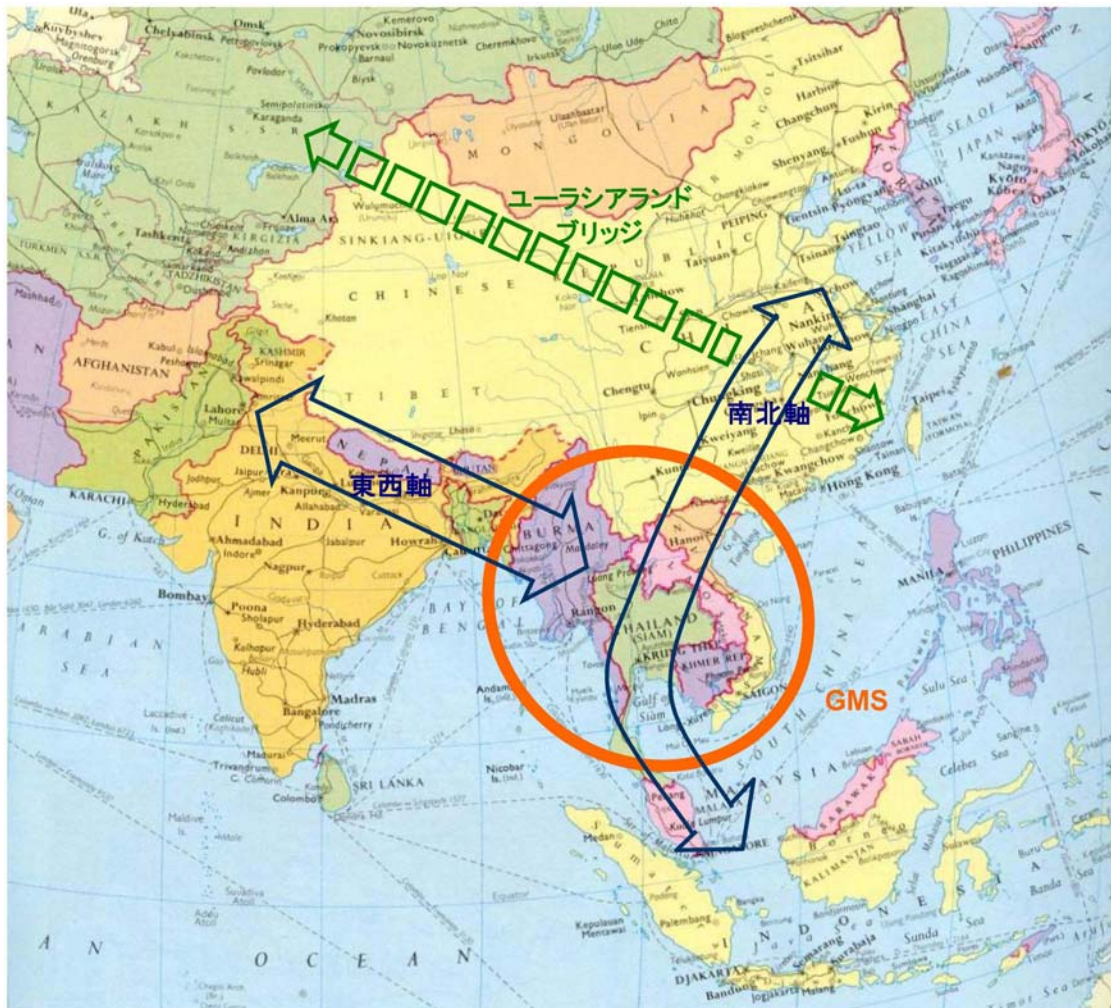
しかし、越境交通量が増えると、市街地・山岳地での大型車(40 フィートコンテナ車等)の走行に伴う交通事故や道路の損壊が予想される。他国の車の起こす事故に関する種々のトラブルも危惧される場所である。ルールの特明確化とともに、保険制度の整備等も必要になってくると思われる。

3.5 シームレスアジア実現への課題

1) シームレスアジア構想

各種の輸送手段の発達とグローバル化・リージョナリゼーションの促進に伴い、「シームレスアジア」という言葉が各所で聞かれるようになってきている。この背景には、アジアにおける中国・インドの台頭があり、日本でも国際競争力の確保の観点から、シームレスアジアが議論されることが多くなっている⁶⁾。議論のうち、クロスボーダー構想に関するものは、まだ具体的な形を取っていないが、陸上交通の軸として、図 3.5.1 に示すようなものが一般的に考えられている。

図 3.5.1 アジアの陸上交通軸



出典:調査団作成

このうち、南北軸は、現在最も具体的に議論され、インフラ整備や物流の面で活発な動きが見られるところである。この GMS に関する部分は、本研究の主要な対象である。一方、東西軸は GMS 中心部からミャンマーを経てバングラデシュ、インド、さらに西方に向かう軸であるが、主として政治的・社会的要因から分断されており、コリドーの体裁をなしていない。また、中国は、自国江蘇省連運港を起点に、西安・ウルムチ・中央アジアを経て欧州オランダに至る「ユーラシアランドブリッジ」を、鉄道を主体に整備する構想を打ち出している。

⁶⁾ 「アジアゲートウェイ構想、中間論点整理」アジアゲートウェイ戦略会議、2007年3月

2) 輸送網の問題点

上にのべた交通軸のうち、GMSとの関連では、南北軸と東西軸が重要である。以下、輸送モード別に問題点をまとめる。

道路: 中国とインドとの間には、ヒマラヤ山脈があり、道路による直接の結びつきはない。中国からパキスタンを経由してインドに入る道路(カラコルムハイウェイ)はあるが、海拔 4,800m のクンジュラグ峠を越える陸路である上、冬季は閉鎖されている。したがって、中国からは GMS 諸国を経てミャンマーを通過してバングラデシュ・インドに入る他ないが、タイ・ミャンマー間、ミャンマー・インド間、ミャンマー・バングラデシュ間、バングラデシュ・インド間の道路は整備状況が悪い上に、治安面・社会面の問題があり、利用は限定されざるを得ない。以上から分かるように道路交通上の問題点は、主として東西軸に存在している。

鉄道: 鉄道網は、道路網に比べてずっと密度が低く、未整備区間(ミッシングリンク)も多い。また、軌間がまちまちであり、中国が主として 1,435m (一部ベトナム国境付近では、1,000m とのデュアルゲージ)、インドが、1,676mm、バングラデシュ・タイ・ベトナム・マレーシアでは主として 1,000m などとなっている。アジア全域には、Trans-Asian Railway (TAR) 計画があり、ユーラシア大陸の鉄道によるネットワーク化を図っているが、先の図の南北軸に関係しているだけで、東西軸の国(ミャンマー・バングラデシュ、インド)は国際合意に加盟していない⁷⁾。東西軸ではインド・ミャンマー間及びミャンマー・タイ間の鉄道が欠落している(構想は存在する)。カンボジア・ベトナム、カンボジア・タイ間は中国からシンガポールへ向う鉄道のミッシングリンクとなっているが、既に整備への動きが現実化している。⁸⁾

海上輸送: 海上輸送は、依然としてアジアの国際物流における主役の地位を保ち続けている。しかし、水深や設備の面で不足のない港湾の数は少なく、ベトナム北・中部、カンボジア、ミャンマー等は、幹線航路から外れ、主要港からのフィーダー輸送に頼っている。また、マレー半島とインドシナ半島を迂回する航路⁹⁾は、輸送日数が陸上輸送に比べて長い、という問題を抱えている。

航空輸送: この地域の国際旅客輸送の主力は航空輸送であり、域内各国に多くの空港が分布している。特に、Bangkok・シンガポール等は、地域のハブ空港として機能するようになっている。航空旅客需要は年々伸び続けており、特にオープンスカイ政策の浸透に伴って低料金で運行する LCC (Low Cost Carrier) が増加していることが、この傾向に拍車をかけている。ただ、古い機材を用いた運行管理が不十分な LCC による事故も目立つようになっている。また、域内での空路による貨物輸送は、定期便輸送は限られており、また、空港での入出国管理制度 (CIQ: Customs, Immigration, Quarantine) 等の手続きが必要なため、発送地から最終目的地までは少なくとも 2 日を要することが普通であり、他モードとの競争力が削がれ、緊急のニーズに対応した輸送を担っている状況にある。

3) GMS クロスボーダー交通の位置づけと課題

アジア全体のシームレス交通を実現する上で、GMS のクロスボーダー交通は、戦略的な重要性を有している。これは、先の図の南北軸と東西軸の交点に GMS が位置しているからであり、クロスボーダー交通の円滑化に積極的な国が集中しているからである。実際、GMS 地域の CBTI/CBTA を整備することにより、中国とインドの距離は大幅に縮まり、人と物の交流は格段に

⁷⁾ 2006 年 10 月、UN-ESCAP 主導でアジア 17 カ国が署名。

⁸⁾ カンボジア国内の区間については、中国の援助で FS が終了している。

⁹⁾ Yangon-Bangkok, Bangkok-Hanoi 等。

拡大・高度化することになる。

シームレスアジアを実現するための GMS にとっての課題は、次のようにまとめられる。

(1) 大幅な時間短縮を実現するための輸送ルート開発

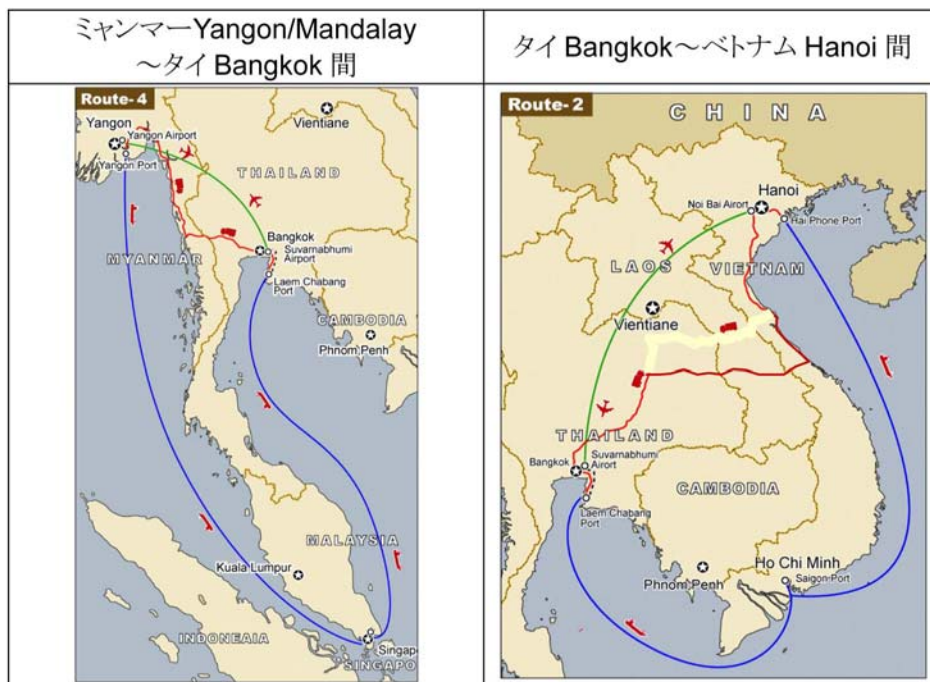
(i) ミャンマー・Yangon /Mandalay からタイ・Bangkok 間

マレー半島を1周する海上輸送が約1ヶ月(港間の輸送は20日、4000km)を要するのに対して陸上輸送は3日(実走行距離は945km、実走行時間は30時間程度)で到着する。10分の1程度の時間短縮になると見込まれている(図3.5.2参照)。

(ii) タイ・Bangkok からベトナム・Hanoi 間

海上輸送ではホーチミン経由で約10日を要するのに対して陸上輸送は2006年12月完成した第二メコン友好橋経由3日(実走行距離は1580km、実走行時間は36時間程度)で到着する。3分の1以上の時間短縮になると見込まれている(図3.5.2参照)。

図 3.5.2 時間短縮を見込める陸上輸送ルート



出典: JETRO, ASEAN Logistics Network Map, 2006

(2) 輸送の信頼性、利便性の向上を図る CBTI/CBTA の整備

我が国では、鉄道貨物輸送が1960年代まで大きなシェアを占めていたが、その後高速道路が整備され、頻発するストライキも要因のひとつであったが、鉄道貨物の多くは道路輸送に転換した。しかし、転換した貨物は選択肢が増えたことにより、適正な選択ができるようになったことが理由であり、すべてが転換した訳ではない。一方、高速道路の開発は、拠点間の貨物輸送を効率化しただけではなく、信頼性の高い道路交通機能の実現によりジャストインタイム方式に代表される供給連鎖の最適化を可能とし、インターチェンジ周辺のロジスティックパークや産業立地など新たな交通需要を喚起した。これまでの海路による輸送条件を前提としていたアジアの国際貨物輸送は、新たな CBTI/CBTA 構築により、陸路による時間短縮、利便性の向上(Door-to-Door サービス)、代替ルートの確保などが可能となり、最適な輸送モードを選択できるように抜本的な見直しがおこなわれると思われる。CBTI/CBTA の早期整備が

必要とされる。

(3) GMS 域内の地域開発ポテンシャルの開拓

北の中国雲南省およびベトナム Hanoi および南のタイ Bangkok とベトナム Ho Chi Minh は、経済発展に応じて国際交通が伸びる傾向にある。一方、南北の結びつきの通過地点となるミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナム中部は、東西方向の結びつきを強くするための戦略的な地域開発が必要となっている。

整備が進んでいるアジアハイウェイを軸とした道路輸送は、陸路による時間短縮、利便性の向上 (Door-to-Door サービス)、代替ルートの確保などにより、消費財の供給、国際分業による生産構造、他国の国際港の利用を前提とした域外貿易に大きな影響を与える。

トレーラーによるコンテナ貨物輸送は、Door-to-Door サービスが可能で高い利便性があることから、国際交通のシームレス化が進展し道路輸送の信頼性が増すと、飛躍的に増加する可能性がある。トラックによる一般貨物輸送では、需要の増加にともなって拠点間を不定期便、定期便、混載輸送とサービスレベルを上げていくとともに輸送効率を向上させることができる。

一方、複数の越境地点を通過し数日を要する長距離国際貨物輸送は、一貫して輸送すると片荷となるリスクが高くビジネス的にも有利とはならない。さらに、運転する人の生活を考えると、途中で運転手を交代させることが望ましい。したがって、実際の国際貨物輸送ビジネスでは、一日 500～1000km の走行で 1 つの国境を挟んで拠点間輸送することが現実的である。

したがって、各経済回廊の代表するクロスボーダー交通ルートが交差する地点を中心に、戦略的な地域開発拠点となる開発ポテンシャルを見出し、それを実現に結び付けていく必要がある。

3.6 総合的な物流改善への取り組み課題-国際物流競争力の強化

1) 物流政策への取り組みの現状

経済のグローバル化が進み、国境を越えた貿易活動がますます増える中で、物流の重要性が認識され、その効率化・サービスレベルの向上が不可欠となってきている。物流改善に対しては、ASEAN による物流ワーキンググループによる議論や、日本政府による協力など国際機関による取り組みもなされており、各国の認識も高まっている。

一方で、物流においては、その関係者が政府から民間まで多岐にわたるため、総合的な対策が取られていない。物流に関わる機関としては、運輸省、商業省、税関(財務省)等の政府機関、フレイトフォワード、トラック運送会社、船会社等の民間運送業者、さらには輸出入を行う荷主、及びこれらの関係する民間業界団体がある。ASEAN や GMS による国際的な取り決めを議論するための主体として、NTFC (National Transport Facilitation Committee)が設立されているものの、物流への取り組み体制は各国ごとに異なり、関係機関の調整は行われていないケースが多い。

例えば、カンボジアにおいては、物流政策は商業省 (Ministry of Commerce) が主導しており、運輸省は物流の中で運輸・交通に関する部分を担っている。経済統制が強いミャンマーにおいても、輸出入許可を発行する商業省が大きな役割を担っている。一方で、ラオスは、NTFC は運輸省が主導し、物流政策への取り組みを行っている。また、カンボジアでは、越境手続きの簡素化、トランジット通過への取り組みに対しては、税関の既得権益保守への抵抗が依然として大きな障害となっている。

2) 物流総合マスタープランの構築

経済活動のグローバル化、市場ニーズの多様化がすすむなかで、GMS の競争力を向上させるうえで、物流の効率性・正確性・迅速性を改善することが重要になってくる。近年 CBTI の整備が進み拠点間の物流ルートを考える上で、これまでの海路だけではなく、陸路という選択肢が可能となってきており、需要に合わせた適確な物流サービスを提供することが求められている。

物流の効率性・迅速性・正確性を改善し、地域の競争力を高めて行くためには、総合物流マスタープランを策定することが求められている。すなわち、総合的な物流政策においては、道路や港湾、鉄道といった CBTI の整備を進めると同時に、越境手続きの迅速化、相互車両運行の促進など、ソフトインフラの整備、CBTA の完全実現を一体的に進めるとともに、CBTI の利用者である、物流サービスを提供する主体を育成することも必要となる。また、関係者への認識を新たにし、合意・調整を図る機会としても、このマスタープランは重要である。総合物流マスタープランが含むべき内容は以下のものが考えられる。

- (1) 貨物交通量の現状と課題(手段分担率、インフラ)
- (2) 国際・国内物流業の現状と課題
- (3) 産業構造と貨物需要(GMS、ASEAN、世界全体における貿易構造の動向)
- (4) 物流インフラ・サービス整備計画(港湾・道路・鉄道・空港、及びそれぞれの運輸サービス、マルチモーダル輸送)
- (5) ソフトインフラ整備計画(越境手続きの簡素化、税関、ICT の導入)
- (6) 物流業者育成計画(運輸業者免許制度、資格制度、業界団体の育成)

GMS の国々においては、現段階では、物流に特化した政策・計画を策定している国は限られており、そのような総合物流政策を議論する主体も存在しない国が多い。**NTFC** のような主体が設立されていたとしても、運輸省が主導を取っているために、商業省や税関との調整が機能していないケースもある。物流総合マスタープラン策定の第一歩としては、その国の物流に関する関係諸機関(官民ともに)が集まり、物流に関する課題を共有していくことが求められる。物流のその多岐にわたる性質を鑑みると、内閣や政府直属といった、より高いレベルでの主導による議論が望ましい¹⁰⁾。

¹⁰ タイは、**Logistics body** を、内閣総理大臣のもとに設立している。