

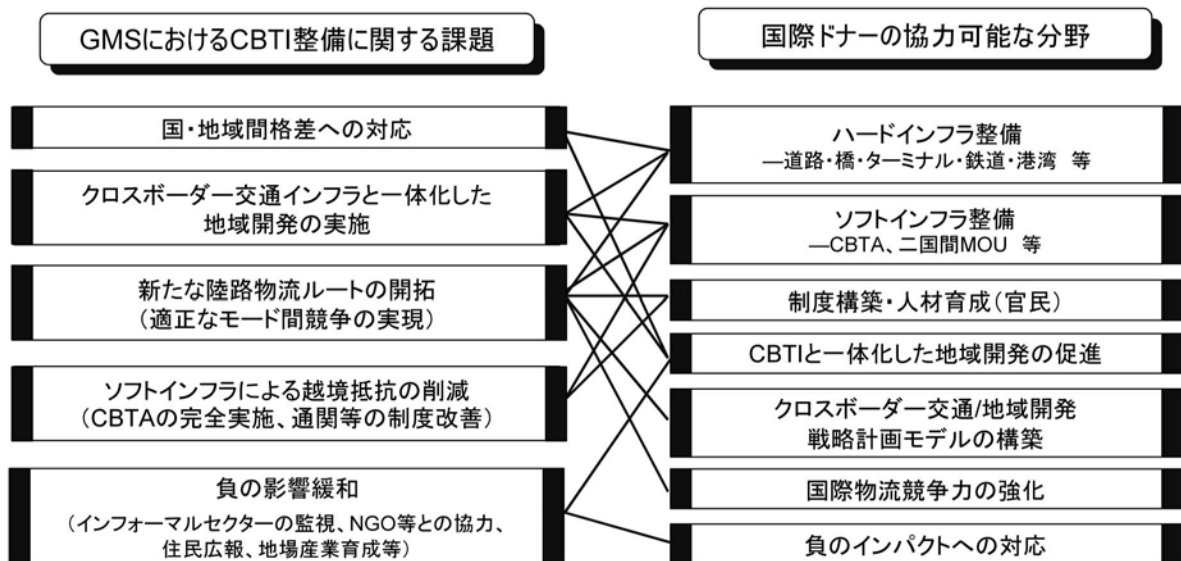
4. JICA の協力の可能性

4.1 CBTI に関する国際援助の必要とされる分野

1) CBTI 整備に関する課題からみた援助分野

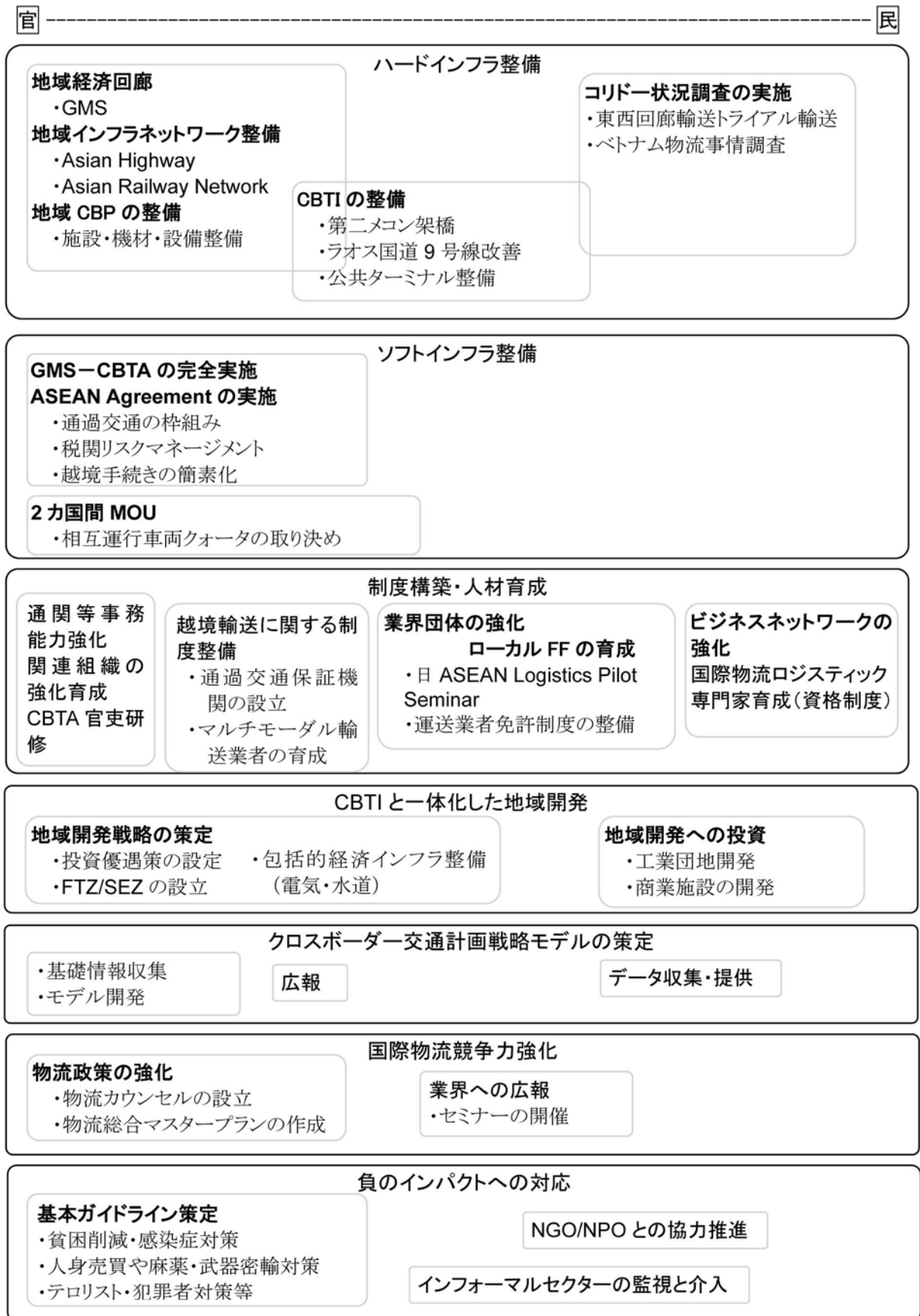
前章では、GMS における CBTI 整備に関する課題を概観した。これらの課題に対応するためには、多岐にわたる分野において、GMS 各国の努力が必要であるが、技術面および資金面で、国際ドナーの援助が欠かせない部分が少なくない。図 4.1.1 は、前章で抽出された課題と国際ドナー（多国間、2 カ国、及び域内国間援助を含む）の援助が必要とされる分野の関係を示したものである。

図 4.1.1 課題に対応するために国際ドナーの協力が必要とされる分野



また、図 4.1.2 は、これら国際ドナーの援助が必要とされる分野ごとに、必要となる取り組みについて、その主体を官民に分けて示したものである。官民それぞれの守備範囲は明確な部分と曖昧な部分があり、かつ国の発展度合いでその境目に多少の違いがある。すなわち、発展度合いの低いカンボジア、ラオスでは、急激な変化に対する緩和措置として民間セクターの範囲に適度な公共の介入が必要と思われる。具体的には、通過貨物輸送の保証機関設立、ローカル輸送業者保護・育成などにおいて、これらの国では政府が果たすべき役割は依然として大きいと考えられる。また、貧困削減を目的とした、インフォーマルセクターの監視と適度の介入も官の重要な役割の一つである。

図 4.1.2 国際ドナーの協力が必要な官民の分野



2) ハードインフラ整備

GMS 地域におけるクロスボーダー交通インフラについては、ADB 主導により指定された地域経済回廊フレームワークに則って、各ドナーの協調によるインフラ整備が行われてきており、集中的な整備が行われた東西回廊は、2006 年 12 月の第二メコン友好橋の開通をもって、ミャンマー区間を除く全ての区間において、一定水準を満たすインフラ整備が完了した。一方で、その他の主要回廊沿いでは、幅員・舗装状況等において国際物流を担う上で十分なインフラが整備されていない区間も多く、技術面・資金面で国際ドナーの援助が引き続き必要とされている。また、道路交通インフラだけでなく、公共物流ターミナルの整備、主要回廊沿いや越境地域における工業団地の整備、そのための電力・水力等経済インフラ整備、鉄道インフラの整備等、地域開発を支えるための様々なハードインフラ整備のニーズも大きい。また、その規模は小さいが、越境地点における施設、貨物検査のための資機材、ICT 設備の整備も、円滑な越境交通の実現に向けて不可欠な取り組みである。

さらに、ADB は、2007 年にこれまでの地域経済回廊に加え、新たに 6 本の経済回廊を特定しており、これらの回廊においては、道路が未舗装の状態である等、インフラ整備状況は国際水準にはほとんど達しておらず、道路拡幅・改修、架橋等、取り組むべき課題が多く残されている。

また、インフラ整備後、実際の国際物流・人流を活発化するためには、各回廊のインフラ状況がどのような状態にあるかについて調査を行い、物流サービスの展開の可能性について精査することが求められている。

3) ソフトインフラ整備

本報告書において繰り返し述べていることであるが、ソフトインフラの整備は、ハードインフラと共に越境交通促進の両輪を担っている。これは、まさに ADB が主体となって進めている CBTA を完全に実施していくことである。ソフトインフラとしては、税関・検疫・出入国に関する越境手続きの簡素化、書類の統一、これらの検査の迅速化・効率化、車両相互運行の認証、通過交通の枠組み、共通のインフラ水準や車両技術水準の枠組みなどが含まれる。これらのソフトインフラは、GMS では十分な制度が整備されていない国も多く、技術面において国際ドナーの支援が必要とされている。また、多国間の合意形成の過程における調整面において国際ドナーが担うべき役割は大きい。これらのソフトインフラ整備については、CBTA が ADB の主導により作成され、全ての Annex・Protocol の合意が完了し、制度枠組みとして完成をしている。今後は、その実施に向けて 2 カ国間合意 (IICBTA のための MOU) の作成、相互運行車両のクォータの取り決めなど、CBTA の完全実施に向けた取り組みが課題である。

4) 制度構築・人材育成

上述のように、GMS 諸国は 2007 年に CBTA の全ての細則について合意を終え、2010 年の CBTA 完全実施を目指した取り組みが進んでいる。一方で、各国別に見ると、CBTA の細則の批准状況に格差が出てきている。各国が CBTA を実施していくためには、国内制度との整合性の確保といった組織・制度面において残された課題が多く、また、CBTA に関連する人材育成の必要性が強く叫ばれている。CBTA 実施に向けた国内法制度の整備、人材育成、機材整備などの取り組みは、それぞれがバラバラに実施されるのではなく、総合的なプログラムの下で、ハードインフラ整備と一体となって実施されることが求められている。

CBTA に関する人材育成は、中央省庁から越境地点レベル、民間セクターまでその対象は幅広

く、交通セクターから、通関、検疫、出入国など、分野も多岐に及ぶ。具体的な対象者として、政府サイドへの人材育成としては、**CBTA** 完全実施の意義を理解して国内の抵抗勢力となる既得権を持った官吏（通関、警察、出入国管理、検疫）の意識改革を行える立場の人や、越境地点で実務を担当する人までが想定される。**CBTA** 官吏研修は、帰国後国内で **CBTA** に関する各種の研修をおこなう講師を育成する立場にある人を対象とすることになる。また、このような研修を終えた実務者が越境地点を含むそれぞれの部署に戻った際に施設整備と機材整備が整って使用できる状況にあることが望まれる。すなわち、人材育成に合わせ機材供与を同時に行うなど、総合的な **CBTA** 実施プログラムが必要となる。

さらに、実際の **CBTI** の利用者となる民間の物流業者の育成や、業界団体の強化、ビジネスネットワークの強化も、国際物流の活性化、競争力の確保のためには不可欠である。

以上のように、**CBTA** の完全実施のためには、短期的な研修プログラムの実施だけではなく、長期的な技術協力、資材供与と一体となった技術協力の実施など、それぞれの分野ごとに異なる対応が必要となることが予想され、取り組むべき分野が多く残されている。

5) **CBTI と一体化した地域開発の促進**

CBTI の整備効果を最大限に発現するには、**CBTI** に着目した地域開発戦略の策定が重要となる。これまでのインフラ整備計画や、地域開発計画策定においては、国内の産業構成や資源配置から優先順位が決められる傾向にあった。経済のグローバル化が進み、**CBTI** の整備による越境交通が増えるにつれて、地域全体でみた産業構造の可能性、隣国との比較優位などを考慮することが、地域開発戦略策定においても不可欠となっている。

また、**CBTI** と一体化した地域開発を行うことで、単なるインフラ整備による転換需要だけではなく、沿道沿いの開発による誘発需要が期待され、**CBTI** の整備効果を高めることにもつながる。特に、地域経済回廊の通過国に位置するラオス、カンボジアにおいては、地域開発の実施が、**CBTI** 整備による便益を自国の経済に取り込めるかどうか、大きく関わってくる。

また、**CBTI** と一体化した地域開発の促進においては、相対的に開発が遅れた国境地域の経済発展を通じて、域内格差、国内格差の是正へむけた視点も必要とされる。

CBTI と一体化した地域開発戦略としては、国境地域への経済特区 (**SEZ**) の整備、保税機能を持った **Inland Container Depot (ICD)** / 公共貨物ターミナルの整備、越境ルート沿いにおける、観光資源・自然資源等既存資源を活用した地域開発戦略などが考えられる。また、国境地域における工業団地や商業施設開発においては、国境を越えた隣国からの電力や水力の供給といった経済インフラ整備戦略も可能となる。

6) **クロスボーダー交通計画戦略モデルの策定**

これまで、**ADB** や各国国際機関によって、**CBTI** 整備のためのさまざまな取りくみがなされてきたが、**CBTI** の整備効果、経済効果について定量的な検討・評価手法は確立されておらず、定性的な議論によるところが多かった。今後、**CBTI** の整備戦略、プロジェクトの優先順位について複数国間で合意をしていくためには、定量的な評価手法ツールが必要となってくる。

定量的な評価を行う上で、現段階での最大の制約はデータの整備状況にあり、特に、途上国におけるデータの欠如、各国間の差異などから、利用可能なデータが限られている。特に、物流のデータについては、その制約が大きい状況にある。

当該地域においては、JICA をはじめとして、数多くの地域開発、地域交通、交通インフラ計画に係る調査が行われており、これらのデータベースの共有、また、交通調査手法や分析等技術面において、CBTI 戦略計画モデルの担うべき役割は大きい。また、わが国における国土交通省や学会主導による越境交通に関する計画モデル策定の取り組み等、学术界とも連携した技術移転を行うことも可能である。

7) 国際物流競争力の強化

前章で述べたように、経済のグローバル化が進み、国境を越えた経済活動がますます増える中で、物流の効率化・サービスレベルの向上が不可欠となる。物流分野においては、交通分野や、税関、経済政策といった政府のさまざまな機関、民間運輸業者、さらには、荷主サイドまで、関係者・セクターが多岐に渡るが、これまでは、セクターごとの取り組みがほとんどで、総合的な取り組みがなされていない。

総合的な物流政策の必要性に対する現地政府の認識は高まりつつあるが、特に、後発国においては、関係機関を調整するような組織を持たない国が多く、総合物流政策の策定は困難な状況にある。これらの国の国際物流競争力強化は、後発国の経済活性化、強いては域内格差のためにも不可欠であり、国際ドナーが協力すべき分野としてあげられる。また、物流分野においては、ASEAN による物流サービスの統合へ向けたロードマップの作成や、国土交通省・経済産業省による日・ASEAN パートナーシップでの当該地域への技術支援も行われており、これらと連携したさらなる取り組みが期待される。

8) 負のインパクトへの対応

3 章にて述べたように、CBTI の整備や CBTA 促進による越境交通の増大と、国境を越えた地域開発の進展は、地域経済の発展と同時に、負の影響をもたらす。これらの負の影響に対しては、特に後発国においては、経済発展が優先視されるために、取り組みが遅れる傾向にある。また、負の影響が国境を越えて及ぶ場合など、その影響緩和策を行うべき主体が特定されず、対策が遅れることとなる。

このような負のインパクトへの対応に対しては、国際援助機関の担う役割は大きく、当該国の意識向上を含めて、手遅れにならないように、迅速な対応を図っていくことが求められている。

4.2 JICA の協力可能な分野

前節において、GMS の CBTI 整備に関連して国際ドナーの協力が必要と思われる分野を示した。この中から、JICA が協力できる、あるいは JICA の協力が望ましいと考えられる分野を抽出することが本節の課題である。

1) 選択と集中の考え方

JICA が持てる資源と資産を有効に使うためには、選択と集中の考え方を適用することが必要である。ここで考慮すべき要素には次のものがある。

日本の対 ASEAN 協力基本方針: 第 2 章でみたように、わが国は ASEAN への積極的な協力方針を打ち出しており、この基本方針の一つに「GMS 諸国の格差是正」がある。これは、GMS 中での最貧国であり、他国との格差が拡大しつつあるラオス・ミャンマー・カンボジアを重点対象とすべきものと理解される。

国際ドナーの既存の取り組み: GMS 諸国においては、ADB をはじめとするドナーが、ハードインフラ整備・ソフトインフラ整備等の分野で積極的に活動している。「クロスボーダー交通計画戦略モデルの構築」や「国際物流競争力の強化」の分野は、現段階では具体的な活動は行われていないが、「制度構築・人材育成」、「CBTI と一体化した地域開発」、「負のインパクトへの対応」では、一定の活動が実施されている。

JICA のスキームとの対応: JICA は、技術援助に関して主として 2 国間ながら、多様なスキームを有している。特に、2008 年に予定される JBIC との統合の後には、円借款も可能となり、従来小規模の無償プロジェクトに留まっていたハードインフラ整備の能力が格段に強化される。表 4.2.1 に協力分野と JICA のスキームとの対応を示す。原則的に、JICA は全ての課題に対し、協力が可能であるが、「ソフトインフラ整備」については、ADB の主導で進捗が著しく、現段階からの協力可能性は大きくない。

表 4.2.1 国際ドナーの協力が必要な分野と JICA スキームの対応

分野	JICA のスキーム	備考
ハードインフラ整備	*	現在は無償のみ(小規模)。JBIC との統合後は対応範囲の拡大。
ソフトインフラ整備	技プロ 専門家派遣	ADB が主導(CBTA)
制度構築・人材育成	技プロ 専門家派遣	対民間の人材育成は日アセアン パートナーシップがカバー。
CBTI と一体化した 地域開発の促進	開発調査 技プロ	
クロスボーダー交通計画 戦略モデルの構築	技プロ プロ研	データの作成・収集に長時間を 要す。
国際物流競争力の強化	開発調査	
負のインパクトの対応	(技プロ)	NGO 等との協力が主。

2) 分野選択の基本方針

以上の議論から JICA が協力する分野に関する基本方針は、次の 2 点とする。

1. GMS 全体については、「制度構築・人材育成」に集中する

前述したように、「制度構築・人材育成」については、ADB 主導により整備された CBTA を実施する上で、国内の法律・制度の整備、政府機関の官吏への人材育成、民間業者の人材育成など、取り組むべき課題が多数残されている分野である。一方で、本分野においては、ADB や他国際機関によるワークショップの実施、越境職員へのトレーニングをはじめ、日 ASEAN パートナーシップによるワークショップなど、様々な取り組みが行われてきているが、短期間のワークショップ型のもが多く、人材育成としての効果には限界があることや、長期のトレーニングは限られた地点の職員のみを対象にしているなど、十分な対応が出来ていない状況にある。今後、IICBTA の実施地点が拡大し、実質的な国際物流陸上コリドーが増えるに従い、人材育成へのニーズは拡大することが予想される。

国内の法制度整備については、CBTA を実施していく上では不可欠であるが、その進捗は各国ごとにバラバラであり、CBTA の実施における障害となってしまう。一方で、このような制度構築は、短期的なワークショップでのトレーニングでは効果は期待できず、長期的な取り組みが必要とされる分野である。

JICA は当該地域において長年技術援助を行ってきており、知的支援における様々な経験が蓄積されている。長期にわたる専門家派遣による人材育成プログラム、資機材導入と一体化した技術協力への取り組みなど、様々なニーズに対応できるスキームと資源が蓄積されている。さらに、JICA は当該分野を重点目標の一つとしてあげていることを考慮すると、この分野において JICA が果たすべき役割は大きいと考えられる。

2. タイ-ラオス-ベトナム、及びタイ-カンボジア-ベトナムの 2 ルートをモデルルートとし、ラオス及びカンボジアを中心に幅広く、多様なスキームを適用して多分野に対応する。ただし、ソフトインフラ整備は、ADB 等の先行計画があることから、限定的な対応に留める。

GMS においては、今後も、各ドナーの継続的な取り組みにより CBTI 整備がすすみ、CBTA の推進によって地域統合がさらに加速することが予想される。一方で、GMS 全体における CBTI 整備水準は依然低く、より効率的な地域統合のためには、主要な役割を担うコリドーを集中整備することが求められている。現在、ADB の主導により地域経済コリドーの整備が進められているが、これらの地域経済コリドーは、必ずしも定量的な分析に基づいて特定されておらず、また CBTI 整備による影響についても十分な評価がされていない。

このような中で、JICA の協力対象の可能性としては、GMS におけるクロスボーダー交通網整備をより効果的に推進するために、重要な役割を担う地域経済コリドーにモデルルートとして着目し、より重点的な整備を行っていくとともに、より定量的な評価を行うためのモニタリングを行っていくことが考えられる(選択と集中)。

また、地域内で相対的に経済レベルが低く、CBTI 整備によってスロー効果が懸念されるラオスやカンボジアにおいては、CBTI 整備と一体化した地域開発の推進、効率的な CBTI 整備が不可欠であり、CBTA の推進、及びこれらのために必要となる人材育成に対するニーズが特に大きい。これらの国々を通過するモデルルートを選定し、地域開発プログラムを実施することによって、対 ASEAN の主要協力方針である”地域格差の是正”にも貢献することが期

待できる。

ここでは、GMS の枠組みで指定された地域経済回廊、地域の産業構造から物流の潜在需要が高いと考えられるコリドー¹⁾を考慮し、モデルルート候補としては、ベトナム(Hanoi-Lao Bao)-ラオス(Dansavanh-Savannakhet)-タイ(Mukdahan-Bangkok)、及びベトナム(Ho Chi minh- Moc Bai)-カンボジア(Bavet- Phnom Penh- Poipet)-タイ(Aranyaprathet-Bangkok)の 2 コリドーを候補として考えるものとする。

これらの重点 2 分野について、今後考えられる協力内容を、以下に記す。

¹ JETRO (2006) 物流マップ調査におけるルート、及び現地調査におけるインタビュー結果を参照。

4.3 制度構築・人材育成（重点分野 1）

CBTA の完全実施のために必要となる制度構築・人材育成への取り組みについて、ADB の主導による CBTA の枠組みに照らし、(1)CBTA の促進、(2)運輸交通、(3)越境手続き(税関・出入国・検疫)ごとに、表 4.3.1 に整理する。

表 4.3.1 CBTA 整備において必要になる制度構築・人材育成に関する取り組み
(赤枠は、JICA の技術協力の対象となる分野)

分野	内容	対象				既存の 取り組み他
		国	地方 政府 ¹⁾	越境 地点	民間	
(1) CBTA の促進						
・ CBTA の促進	・ CBTA 進捗状況の把握と課題 の特定	① ²⁾				ADB 支援によるロード マップの作成、 ADB 他援助機関との 情報共有
	・ CBTA に対する認識の促進	◎ ²⁾	◎	◎	◎	
(2) 運輸交通						
・ 越境運送業の 促進	・ 越境運送業の免許・許認可制 度の構築、審査能力の育成	③	◎		◎	
	・ マルチモーダル運送業の免許 制度整備と相互認証の普及	◎ ²⁾				ASEAN マルチモー ダル運送業者のフレ ームワーク
	・ 国内越境運送業者の育成、業 界団体の強化	◎	4		◎	日 ASEAN の取り組 み ³⁾
・ 車両相互運行 の促進	・ 国内車検制度の整備と普及	◎	◎ ⁵⁾			
	・ 越境輸送に対する賠償責任 保険制度整備	◎			◎	ADB
(3) 税関/出入国/検疫						
・ 越境地点での 手続きの簡素 化	・ 主要越境地点の MOU の作成	◎ ²⁾		○		ADB
	・ 越境手続き書類の統一	◎ ²⁾		◎		ADB
	・ 越境職員の能力向上			6 ◎		ADB 他 ⁴⁾
	・ 検査の正確性・迅速性・透明 性の確保のための資機材供 与・人材育成			◎	◎	ADB 他
税関手続きの効 率化	・ リスクマネジメント	◎ ⁷⁾	◎			JICA の技プロ
	・ ICT 技術の導入	◎ ⁸⁾	◎			日 ASEAN の取り組 み ³⁾
第 3 国通過交通 の促進	・ 第 3 国通過の取り決め(無税 通関)	◎ ²⁾				ADB 支援による協議
	・ 通過料金課金(Transit Fee) の取り決め	◎ ²⁾				ADB による FS の実 施
	・ 通過輸送のための保証機関の 設立	◎				ADB
	・ 保税機能を持ったターミナル/ 工業団地のための制度構築	◎ ⁹⁾	◎		○	民間レベルでの 取り組み

注 1) 管轄となる行政機関を対象とする。

2) 2 カ国間以上の連携が必要となる取り組み

3) 日-ASEAN パートナーシップの物流競争力強化:(1)アセアン広域物流網の整備、(2)物流及び輸出入通関手続き関連の
人材育成、(3)物流資材の高度利活用、(4)アセアン統合に向けた輸出入通関手続き電子化

4) ADB が実施済み・予定の人材育成プログラム:(1)海外のベストプラクティスの紹介、CBTA の概要紹介、(2)CBTA の内
容に関する講義、(3)越境地点における研修、(4)越境地点職員のトレーニング

(1) 各国の CBTA 進捗状況の把握と課題の特定(表 4.3.1 赤枠 1)

- **背景:**越境交通促進のための制度フレームの整備については、ADB 主導による CBTA として基本的な枠組みが構築され、全ての Annex/Protocol を含め、加盟国間の合意が終わっている。今後は、各国が批准を推進し、実施段階を迎えている。CBTA 完全実施に向けて必要となる取り組みとしては、各国が批准を行う上で必要となる国内制度の整備と、批准が行われた後の、実際の実施段階における人材育成への取り組みがある。
- **目標:**GMS 国間では、CBTA の完全実施のために必要となる法制度の整備状況や、CBTA の批准状況、人材育成に関する課題に大きな開きがある。CBTA に携わる政府役人参加によるワークショップを通じて、各国における残された課題を明らかにし、実現のための方策を検討すると同時に、技術支援が必要な分野を特定することが求められている。
- **JICA の取り組み方針:**上記の進捗状況の把握や課題の特定については、現在、ADB 支援により、各国の CBTA 実現に向けたロードマップ作成が進められており、それぞれの課題が明らかになりつつある。JICA は、ADB やその他の国際機関との調整・連携を行いながら、各国が必要としている技術援助分野について情報を共有していくことが必要となる。

(2) 地方政府への CBTA の理解促進(表 4.3.1 赤枠 2)

- **背景・目標:**CBTA の実施段階においては、地方政府がその主体となる項目が多くあるが、現段階では、CBTA の議論は中央レベルで行われており、地方政府への周知はほとんどされていない。今後、CBTA を実施していくための、地方政府、特に主要国境地点が位置する省・地区政府への CBTA の理解促進を目指す。
- **内容:**CBTA のうち、特に、地方政府が実施に直接関与する項目を含むこととする。
 1. GMS におけるリージョナリゼーションの進展と、CBTI と CBTA の役割について
 2. 車両の相互通行
 3. 越境交通コリドーにおける CBTA に規定された交通規制・標識の導入
 4. 越境輸送事業者の免許、及び域内相互認証
 5. 税関・出入国・検疫手続きの統一
 6. 第 3 国通過貨物の取り扱い
- **対象:**各国のクロスボーダー交通を管轄する中央省庁をカウンターパートとし、越境交通コリドー沿い、あるいは越境ポイント(GMS CBTA Protocol 1 に規定)が存在する地方政府(省、地区レベル)の役人を対象としたワークショップを各地で開催する。

(3) 越境運送業の免許・許認可の国内制度整備のための技術協力プログラム(表 4.3.1 赤枠 3)

- **背景・目標:**CBTA の枠組みの中では、越境運送業の資格は、各国が発行し、相互認証を行うこととなっている。しかしながら、GMS 諸国における越境運送業の免許制度は統一されておらず、免許交付基準や交付プロセスが不明確であるなど、相互認証に耐えうるものとなっていないケースが見られる。明確な免許基準を伴った運送業免許認可制度の整備が求められている。
- **内容**
 1. **国内の運送業許認可制度の整備:**国内の運送業免許認可制度を整備し、免許交付基準の明確化、交付プロセスの透明化を行う。
 2. **許認可機関の育成:**上記制度に基づき、免許の発行・認可を実施していくための運

送業者の審査機関の育成が必要となる。

- **対象機関:** 運送業許認可の管轄となる中央省庁(運輸省等)、及び、許認可を行う地方機関(運輸省の出先機関、あるいは、地方政府)を対象に行う。
- **実施期間:** 制度構築には、長期の期間を要することから、制度整備として 2-3 年、その後地方機関の育成として 1 年、モニタリング期間として 1 年、計 4-5 年のプログラムを実施する。

(4) 越境運送業育成・業界団体育成のための技術協力プログラム(表 4.3.1 赤枠 4)

- **目的・背景:** CBTI を活用した域内の越境物流を活性化するためには、CBTI の利用者である運送業者の育成が不可欠である。域内越境運送業者(フレイトフォワード)の育成については、日 ASEAN パートナーシップにおける国際物流競争力強化の枠組みにおいて、物流資格プログラムの導入による物流関連人材レベルの向上を検討しており、この枠組みとの連携も考えられる。
- **内容**
 1. **国内の運送業許認可制度:** 越境運送業を行う上で必要となる要件についての周知を行う。
 2. **物流企業戦略:** 物流企業の能力向上のための取り組みについて、事業戦略、物流商品、品質管理手法、ドライバー教育等についての講義を行う。
 3. **業界団体の役割:** 民間企業の業界団体となるフォワード協会やトラック協会について、その役割と責務についての講義を行う。
 4. **CBTA に関する講義:** CBTA の取り組みと、税関・検疫・出入国に必要な手続きについて、周知を行う。
- **対象機関:** 各国の物流業界団体や、民間企業を対象とする。
- **実施期間:** 2-3 日の短期間でのワークショップ形式の講義を、GMS 各国、各都市を対象に実施する。

(5) 国内車検制度の整備と普及のための技術協力プログラム(表 4.3.1 赤枠 5)

- **背景・目標:** CBTA の推進によって、GMS 国間の車両相互運行の取り決めが進んでいるが、その一方で、車両の技術水準の低さ、車検制度の未整備などから、車両の相互運行を十分に活用できておらず、越境交通のシームレス化が進んでいないケースが存在する。国内車検制度の整備とその実施のための枠組みを整備することによって、シームレスな越境交通の実現をめざす。
- **内容:**
 1. **国内の車検制度の整備:** CBTA の枠組みの中では、越境交通に従事する車両は、本国にて登録をし、本国の技術水準に基づいた車検を行い、受入国は相互認証を行うこととなっている。すなわち、各国の車両登録、車検制度の整備が前提となっており、この整備が求められている。
 2. **車検場施設の整備・検査能力の向上:** 車検制度を普及していくためには、全国レベルでの車検場整備が必要となる。技術協力の枠組みでは、全国的な整備への対応は困難であるが、パイロット事業として車検場を整備し、効率的な運営のためのマニュアルの作成を行う。
 3. **民間セクター参画の可能性の検討:** 車検場の整備、運営における民間セクターの参画を促進するための制度フレームの構築を行う。
 4. **車検の普及:** 車検制度を普及させていくために、車両登録と車検の一体的な取り組み

みを行う。

- **対象機関**: 車検制度・車両登録を管轄する中央省庁(運輸省等)、及び、車検証の発行を行う地方機関(運輸省の出先機関、あるいは、地方政府)を対象に行う。
- **実施期間**: 制度構築には、長期の期間を要することから、制度整備として 2-3 年、パイロット事業は平行して実施し、モニタリング期間として 1 年、計 4-5 年のプログラムを実施する。

(6) 越境地点での職員の育成、及び必要な資機材の供与(表 4.3.1 赤枠 6)

- **背景・目標**: CBTA の完全実施において、最終的な実施主体となる、越境地点職員の育成が非常に重要となる。すでに、ADB や AUSAid 等による取り組みが実施されているが、短期的な取り組みが多く、十分には行き届いていない。中央政府と一体となり、長期的なプログラムによる人材育成を図ることとする。
- **内容**:
 1. **トレーニングプログラム**: 主なトレーニングプログラムは、これまでに ADB を始めとした国際ドナーにおいて、全体の枠組みは策定されていると考え、既存の枠組みを活用し、より広範囲への実施を検討する。各国の主要越境地点における課題を特定し、トレーニングプログラムを地点間の優先順位とともに策定する。
 2. **主要越境地点におけるトレーニング**: 優先順位の高い越境地点をいくつか選定し、トレーニングを実施する。
 3. **資機材の供与**: 越境地点における職員のトレーニングとあわせ、必要となる資機材(コンピュータ、通信機器、検査機器等)の整備を行う。
 4. **利用者への広報**: 越境手続きを利用する側への広報を行う。具体的には、SSI・SWI の枠組み、そのための統一されたフォームの周知がある。
- **対象機関**: 主要管轄中央省庁である税関局とともに課題の特定を行い、トレーニングの実施は主要越境地点を対象とする。利用者への広報は、越境運送会社、旅行会社、国境地域で商取引を行ってきた人々を対象とする。

(7) 税関リスクマネジメント(表 4.3.1 赤枠 7)

- **GMS 国の中には**、税関の検査においては、依然として全数検査を行っている国も多いが、貿易量の拡大に伴い、全数検査の実施の継続は非現実的であり、密輸入や脱税への対策を行いながら、適切な税関検査の実施手法の構築が求められている。現在、ベトナムを中心に、JICA 経済開発部による技術協力プロジェクト案件が形成されており、これとの連携も考えられる。

(8) ICT 技術の導入のための技術協力プログラム(表 4.3.1 赤枠 8)

- 迅速で正確な越境手続きの実現、事前情報交換、及び Single Window の実現のためには、ICT 技術の活用が不可欠となっている。現在、EDI (Electric Data Interchange) の導入が、すでにタイやベトナムでは港湾を中心に試験的に始めており、陸上越境地点への拡大、カンボジア・ラオス等後発国への導入が望まれている。
- また、日・ASEAN パートナーシップの枠組みにおいて、Single Window のための課題の整理や、RFID (Radio Frequency Identification) システムの導入可能性についての検討が行われており、この取り組みとの連携が考えられる。

(9) 保税機能を持ったターミナル/工業団地設置のための制度構築(表 4.3.1 赤枠 9)

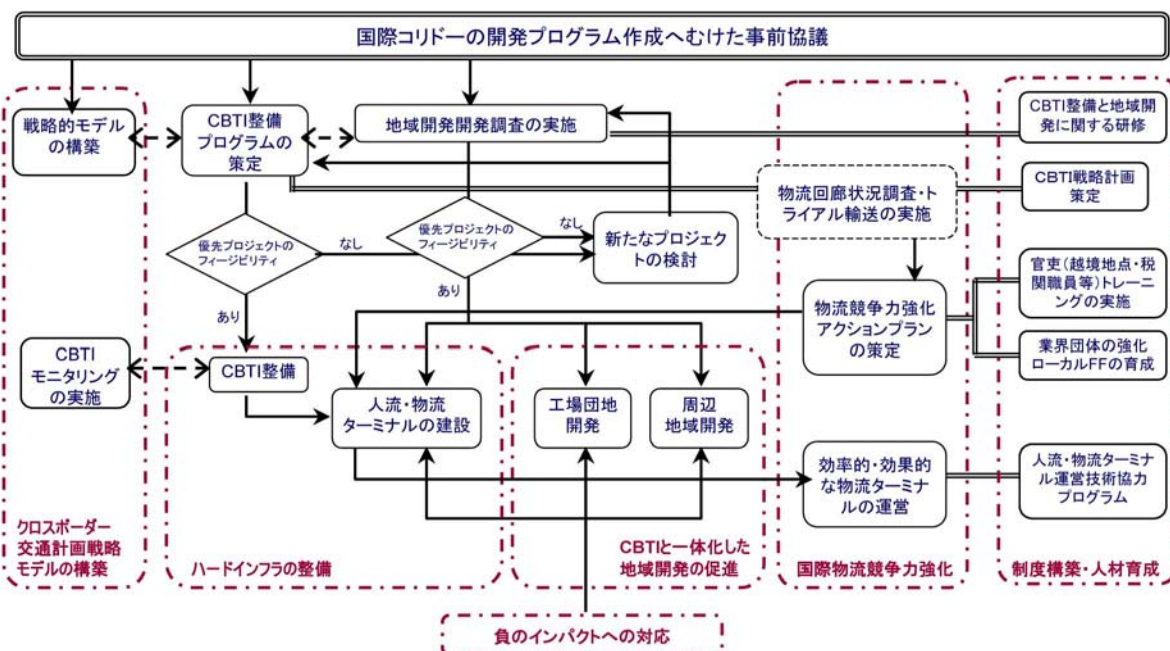
- 第 3 国通過交通の枠組みを活用し、越境手続きの迅速化・簡素化を促進していくためには、保税機能を持ったターミナルや工業団地が重要な役割を担う。保税倉庫において、通過貨物としての封鎖を行った貨物については、越境地点での検査を受けずに国境を通過することが可能になる。しかしながら、これらの保税機能を持ったターミナルや工業地域整備に関する、国内の十分な制度が整っていない場合がみられ、その整備が遅れている現状にある。保税機能の枠組みを整備することによって、通過交通の促進をはかると共に、中間における貨物の混載機能を担うこともできる。

4.4 モデルルートに着目した地域開発プログラム（重点分野 2）

モデルルートに着目した地域開発プログラムの第 1 年次においては、GMS における CBTI に係る課題を整理することを目的とした国際対話型のワークショップを実施し、JICA が協力するモデルルートに対する議論を行う。第 2 年時以降は、第 1 年次における協議に基づき、地域開発計画や CBTI 整備プログラム策定のための開発調査を開始し、それに関連する研修を同時に実施していくこととする。

具体的には、CBTI と一体化した地域開発のための開発調査とそれに係る研修、及び、CBTI 整備プログラムの策定、及びそれに係る研修が想定される。CBTI 整備プログラムの中で優先プロジェクトとして特定されたプロジェクトの実施段階では、CBTI の交通量、周辺社会経済状況の変化など、経済的・社会的影響評価のためのモニタリングに関する研修を実施する。さらに、通過国ラオスおよびカンボジアにおける人流・物流ターミナルの建設においては、建設後の物流サービスの提供、維持管理に係る研修を実施していく。これらの研修については、第 1 年次に実施した対話型のワークショップや、開発調査実施中に行う研修と異なり、長期にわたる技術協力プログラムとして実施していくことが望ましい。図 4.4.1 にこのプログラムの想定フローを示す。その主要な部分に関する説明は以下のとおりである。

図 4.4.1 モデルルートに着目した地域開発プログラム全体フロー



1) 国際コリドーの開発プログラム作成へむけた事前協議：国際対話型ワークショップ

目標：GMS におけるクロスボーダー交通インフラに係る課題が整理され、解決策の一部が実施される。

研修対象：CLMV+T 諸国の政策決定者レベル(運輸担当もしくは税関担当)

研修内容構成：

1. リージョナリゼーションの進展：GMS におけるリージョナリゼーションの進展について、域内貿易や交流の現況を整理し、EU や南米における事例を参考に、今後の GMS の可能性を議論する。
2. 越境交通に関するインフラの現状：各国の CBTI(主に道路インフラ)、国境施設、物流インフラの整備状況を発表し、それぞれに係る問題・課題を認識し、GMS 地域としての課題を議論する。
3. CBTA の完全実施：ADB が主導する CBTA 実施のための各国の取組状況(CBTA、Annex の批准状況、国内法制度の整備、ADB を始めとするドナーによる援助を含む)を発表し、今後の課題を整理する。また、GMS 以外にも、二国間合意による越境交通の取り決め、ASEAN による ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit や ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport などの位置づけや、これらの合意間における問題点についても議論する。そのなかで、JICA の協力の対象となりうる分野を整理する。
4. 国際物流事業の実態：各国の輸送事業の実態(国内運送業者のキャパシティ、マルチモードオペレータの存在、国際・越境物流への参画度合い等)を発表し、国内輸送業者の育成・越境交通への参画のための人材育成に関する課題を整理する。
5. CBTI と地域開発：リージョナリゼーションが進展する中で、CBTI の整備が地域経済にもたらすインパクトとして、グッドプラクティスやこれまでの教訓を元に整理し、CBTI を活用した地域開発のあり方を検討する。
6. モデルルートの位置づけ：GMS 全体の社会経済や、関連地域の社会経済において、モデルルートとの現在の位置づけ、現状、インフラ整備状況(実施中・計画段階のプロジェクトをふくむ)について整理をし、将来の可能性について議論を行う。
7. 課題の特定：モデルルート整備に向けて必要な課題を、地域開発・インフラ整備、制度構築、人材育成のそれぞれについて特定する。特に、後進国であるラオス及びカンボジアの地域開発へ向けた取り組みを重点的に議論する。

研修期間：1 週間程度のワークショップ形式

2) CBTI と一体化した地域開発のための開発調査の実施

(1) 概要

ラオス及びカンボジアを焦点にしたモデルルートにおける地域開発に関する開発調査は、基本的にこれまで JICA が実施してきた地域開発と同様の手法でおこなわれるが、これまでの地域開発計画と異なる視点は GMS における地域統合、経済連携などリージョナリゼーション

の高まりの中で国際的な競争力強化を図り国際物流に焦点を当てた拠点開発である。

特に、ラオスでは第二メコン友好橋が完成し東西回廊の最大のボトルネックが解消され、中国の援助で南北回廊整備が着実に進んでいる。さらには、CBTA の実現によるトランジット輸送が可能になることによって、ラオスの輸出・輸入における抵抗が低くなり、ラオスの競争力を高める機会が整いつつある現状においては、即効性のある地域開発プログラムの策定が求められる。カンボジアでも Neak Loeng におけるメコン架橋が実施の運びになる予定であり、状況は同じである。

(2) 地域開発プログラムの必要性

地域開発プログラムは、CBTI 整備を活用し、ラオスとカンボジアの輸出・輸入を地域開発との関連で促進することにより、競争力を高めることを目指す必要がある。さらには、二国間を越える越境交通の通過地点となることによって、CBTI 整備を活用し地域住民が開発効果を楽しむ機会とする必要がある。したがって、CBTI 整備による効果を最大限に引き出し、予想される負のインパクトを最小限に抑えるため、すべての関係者が開発目標や予想される効果イメージを共有し、雇用機会と生活水準の向上を図る開発メニューを構築する必要がある。

(3) 開発調査の内容

ラオスとカンボジアを焦点にしたモデルルートにおける地域開発のプログラム策定に必要な調査項目は、以下のようにまとめられる。

- 1) **GMS 全体の経済・社会の現状の把握**: GMS における地域統合、経済連携などリージョナリゼーションの動向が各国の地域開発に大きな影響を与えていることから、GMS 全体としての経済・社会指標の現状把握が必要となる。
- 2) **GMS 各国の国家開発計画のレビュー**: GMS を構成する国・地域にはそれぞれ国家開発計画および地域開発政策がある。これらは上位計画としてそれぞれの国・地域の経済・社会指標の将来値をコントロールしてきたが、GMS 全体としての経済・社会活動の将来像を必ずしも反映したものではない。したがって、越境交通に関連する経済・社会活動の将来像を見据えた観点からそれぞれの国家開発計画および地域開発政策をレビューする必要がある。
- 3) **越境交通(人流・物流)の現状把握**: モデルルートが道路交通に焦点を当てたものであることから、GMS における人の移動と貨物の輸送の量的な現状把握と将来予測が必要となる。ただし、①国内の人の移動と貨物の輸送は越境交通に比べて量的に卓越していること、②越境交通は、空路、海路、内陸水運の機関分担に考慮する必要があること、③越境交通は様々な抵抗値を受けてルート選択、モード選択がなされていること、④国際物流はアジアハイウェイ、ASEAN ハイウェイなど路線が指定されるケースがあること、などから拠点間の量的把握に留める。
- 4) **地域開発戦略における交通ネットワークの検討**: ラオス(またはカンボジア)国内の国際物流を担う陸路(現状と将来)を特定し、地域開発戦略の策定が可能となるように地域区分を検討する。陸路の特定では、基本的に道路であるが鉄道や内陸水運との機関分担にも配慮が必要となることに留意してネットワークを検討する。
- 5) **国際物流拠点の候補地の選定**: ラオスでは、輸出・輸入の多くを、Vientiane- Thanaleng-

Nong Khai-Bangkok のルートに頼ってきたが、第二メコン友好橋の開通、ベトナム間との CBTA の実現によって、Vung Ang 港や Da Nang 港へのトランジット輸送が可能になり、Kao Cheo-Kho Neua-Vinh ルート、Savanakhet- Densavanh- Lao Bao- Dong Ha ルートの活用も想定される。これらのことから、国内の国際物流拠点としては、Savanakhet、Vientiane が挙げられている。また、GMS 地域コリドーとして、タイとベトナムを結ぶ東西回廊および中国・雲南省からタイ・Bangkok を結ぶ南北回廊が注目されており、GMS 全体としての経済・社会活動の将来像を見据えると、これらの主要地域経済コリドーを補完するサブルートおよび国際物流の拠点候補地の存在が予想される。

カンボジアでは、自国に Sihanoukville 港があるため事情が異なるが、タイからカンボジアを経てベトナム (Ho Chi Minh) に至る臨海部のコリドーの開発が進んでいる。国際物流拠点として、Phnom Penh、Sihanoukville 以外の地点を考慮する必要がある。

- 6) **地域開発プログラムの策定**: モデルルートを念頭に置いたラオスとカンボジアの地域開発プログラム策定は、既存の地域開発を国際物流の視点で見直すことから始まる。すなわち、地元産業の振興、投資促進のための制度整備、経済活動を支えるインフラの整備、地方分権への対応、地域間連携の強化、人材の育成といった検討項目がレビューされることになる。特に、「地域間連携の強化」では相互依存による競争力強化が重要な視点となり、経済特区、ロジスティック・パーク、保税機能を持った物流ターミナルに対して包括的経済インフラ整備が地域開発プログラムの骨格となる。
- 7) **物流ターミナル整備の実現可能性の検討**: 物流ターミナル整備では、持続可能な運営が前提となるので財務的に健全なビジネスモデルを追求することになる。したがって、PPP スキームによる具体的な事業化計画を策定する。

3) 制度構築・人材育成の取り組み

(1) CBTI 整備と地域開発にかかる研修プログラム

目標: 進展するリージョナリゼーションのなかで、CBTI を活用した地域開発戦略策定のための課題が整理され、地域開発のための産業誘致のために必要となる施設整備、サービス、制度整備に関する理解が促進される。

研修対象: GMS 諸国の地域開発に関連する機関(運輸省だけでなく、商業省、地方政府、運送業者協会等を含む)。特に、実施中の地域開発のための開発調査に携わる機関。

研修内容構成:

1. **カントリーレポート (事前)**: 自国・自地域の CBTI への取り組み・整備状況や、経済特別区の整備状況・企業への優遇措置に関するカントリーレポートの作成。
2. **リージョナリゼーションにおける地域開発戦略**: リージョナリゼーションが進展する中での地域開発のあり方を整理する。国内の他地方との比較だけでなく、隣国との比較優位を考慮した上で、地域の資源や立地におけるアドバンテージの整理の仕方を理解する。
3. **CBTI と地域開発**: CBTI 整備が地域経済にもたらすインパクトについて、GMS 域内や他地域におけるグッドプラクティスや教訓を元に整理し、CBTI を活用した地域開発のあり方を理解する。
4. **地域拠点としての物流サービス機能**: CBTI を活用した地域拠点を形成するための課題

として、求められるインフラ施設(ICD、工業団地)、物流サービス(Consolidation、マルチモーダル輸送)について整理する。

5. **産業誘致のための制度改善**: 国際的な競争力のある地域拠点を形成するためには、後背地における資源を活用した地域産業の育成だけでなく、海外直接投資を誘致することが求められる。産業誘致のための優遇制度など制度整備における課題を整理する。

研修期間: 約 1 ヶ月の研修

(2) ラオスおよびカンボジア国内の人流・物流ターミナル運営のための人材育成プログラムの実施

目標: モデルルート開発プログラムのひとつとして提案される CBTI 沿いにおける工業団地と人流・物流ターミナルの一体的な地域開発において、ターミナル建設後の運営段階において、以下のような技術協力プログラムの実施が考えられる。

研修対象: 人流・物流ターミナルの管轄機関、及び運営主体

研修内容構成: 以下の内容を含むものとする。

1. **保税機能の運営**: 3 カ国以上をまたがる国際輸送の保税積み替え施設、周辺工業団地のための保税倉庫としての機能を持つための、税関事務所の運営。
2. **ターミナル運営**: 効率的・効果的なターミナル運営のための管理者の育成、及び様々な物流サービス(流通・保管・梱包・情報)提供のための、情報システムの構築及びその実施のための人材育成

実施期間・場所: ターミナルの運営が軌道に乗るまでの期間として 3-4 年を想定する。

4) クロスボーダー交通計画戦略モデルの構築:

(1) CBTI 整備計画の策定にかかる研修プログラム

目標: CBTI 計画策定のための、交通需要予測手法や、CBTI 整備の経済的影響評価・社会的影響評価手法についての理論と、現状の問題、今後の課題が整理され、データ整備など各国の取り組みの必要性が理解される。

研修対象: 各国の CBTI 計画策定業務に従事しているもの、あるいは将来従事する可能性のあるもの(運輸省や、その傘下の研究所が想定される)

研修内容構成:

1. **CBTI 計画策定の現状と課題**: 従来の交通計画と比較して、CBTI 計画策定において考慮すべき点について整理する。
2. **CBTI 需要予測モデルの現状と課題**: CBTI の交通需要予測モデルについて、その方法論に関する講義を行い、従来の交通需要予測手法との違いと、現段階での需要予測の問題点と、今後の課題について整理する。
3. **CBTI 整備効果の評価の現状と課題**: 従来の交通インフラ計画の評価手法と比較して、2 国間にまたがる CBTI の整備効果の評価について、これまでの評価手法(各国やドナー事業のケーススタディ)における問題点を整理し、今後の課題を定性的・定量的評価の両面から整理する。

4. **求められるデータ整備**: 上記で特定された課題について、計画策定や評価実施のために必要となるデータベースについて、各国で現在**構築**されたデータベースとの比較検討をもとに、地域レベルでのデータベース構築のための課題を整理する。

研修期間: 約 1 ヶ月の研修

(2) CBTI モニタリングのための技術協力プログラム

目標: CBTI 整備がもたらすインパクトについては、十分なモニタリングがされてきておらず、定量的な把握が困難な状況にある。CBTI の交通需要予測や定量的影響評価に資するようなデータを把握することを目的とする。初期段階では、地域全体を対象としたデータの把握は困難が予想されるため、CBTI 整備による影響が大きいと考えられるコリドーを抽出し(上述のモデルルート沿いであることが望ましい)、物流の動きや周辺社会経済状況の変化を、経年的に調査し、越境交通インフラ整備や、越境抵抗低減によるインパクトを検討するためのベースラインデータを構築する。

研修対象: CBTI 計画策定業務に携わる機関、あるいはその傘下の研究機関。

研修内容構成: より長期的なモニタリング、フォローアップが必要になるため、長期専門家の派遣等による、5~10 年単位の技術協力プログラムを想定する。また、上記(3)の CBTI 戦略計画策定に係るワークショップと連携を行い、本技術協力プログラム対象機関だけではなく、より幅広い対象者への研修を実施する。

1. **必要となるデータの特定**: CBTI 計画戦略モデルを構築していく上で、必要となる地域レベルのデータベースの構築に向けて、各国の既存データの入手可能性を考慮しながら、必要となるデータを特定する。
2. **モデルルートの特定**: CBTI の整備効果をモニタリングするために適当なルートを特定する。特定の際には、(i) **GMS** における地域回廊として特定されている、あるいは地域経済において重要なルートであること、(ii) **CBTI** 整備が実施中・あるいは実施予定であること、(iii) 沿線沿いに **CBTI** を活用した地域開発があること、などを考慮する。
3. **モニタリング調査の実施**: モデルルートにおけるデータ整備のための既存データの収集、実測調査を実施する。また、国全体、あるいは地域全体への適用にむけて、新たに構築する必要があるデータの特定にむけた基礎調査を実施する。
4. 長期的な地域レベルでの交通計画に関する研究の継続

研修/技術協力実施期間: 2~3 年の技術協力プログラムの後、長期専門家による 5~10 年にわたるフォローアップを行う

5) 国際物流競争力強化

物流競争力強化アクションプランの策定: モデルルートにおける地域開発を活性化するためには、ルート沿いの国際物流競争力を強化することが必要となる。近年、**CBTI** 整備の完了に伴って、日系を中心とする外資系民間物流会社による、モデルルート沿いの物流状況調査やトライアル輸送が行われている。これらの状況調査の結果から実際の物流業者サイドのニーズを抽出し、さらに、各国の物流現況に関する実態調査や、物流関係者との協議結果を元に、物流競争力強化アクションプランを策定する。

アクションプランとしては、物流ターミナルの建設、越境手続きの簡素化・迅速化のための越境地点や税関の官吏トレーニングの実施、業界団体やローカルフォーファーターの強化などが考えられる。

6) 負のインパクトへの対応

CBTI の整備に伴う負のインパクトへの対応として、JICA の協力の対象となる分野としては以下のものがある。地域全体を視野に置きつつ、モデルルート周辺について具体的に検討するものとする。

- ・ **ストロー効果への対応**: CBTI 経済コリドー開通後、通過国となるラオス・カンボジアにおいて懸念される負の効果であるが、モデルルートに着目した地域開発プログラムにおいて、これらの国々への地域開発戦略の構築、物流拠点整備などを通じて対応することが考えられる。
- ・ **交通安全対策の確保**: 越境交通増加に伴い懸念される交通事故の増加に対しては、交通安全のための総合的な対策の作成が求められており、交通取締りの実施、交通ルールの啓蒙、ドライバー研修などを含めた総合的なプログラムの実施が考えられる。
- ・ **インフォーマルセクターの取り込み**: 越境交通が活性化することによって、取り残される懸念があるインフォーマルセクターへの対策としては、移行段階での中小企業への優遇措置、地域住民への職業訓練の実施が考えられる。
- ・ **感染症の伝播への対応**: CBTI 整備による人や物の移動の増加に伴い懸念される、HIV/AIDS や鳥インフルエンザを始めとする感染症の拡大に対しては、NGO と協力した啓蒙活動の実施が求められ、2006 年に開通した第ニメコン友好橋においても、JBIC と NGO による同様の取り組みが行われている。