

クロスボーダー交通に関する制度基盤

域内の国々との自由な貿易や人の動きが活発化するためには、ハードインフラと合わせ、通関・出入国といった制度構築が不可欠となる。GMSにおいては、従来の2国間合意に加え、越境交通に関する多国間合意文書が作成されている。本合意文書は、Cross-border Transport Agreement (CBTA) と呼ばれ、交通・税関・出入国・検疫に関する側面、具体的には、(i) 越境手続きの簡素化、(ii) 越境旅客交通制度、(iii) 国際通過貨物の取り扱い、(iv) 越境交通に資する道路車両基準、(v) 商業運送機

の交換、(vi) インフラ基準を包括したものとなっている。当初は、1999年にラオス・タイ・ベトナムの3カ国合意として作成されたが、2001年にカンボジア、2002年に中国、2003年にミャンマーが加入し、全ての附属文書について2007年3月に全加盟国の署名が完了した。

しかしながら、各国国内における批准は完了しておらず、CBTAの実施にはまだかなりの時間がかかることが予想される。

地域連携の取り組み

GMS 開発プログラム

域内経済発展と連携の改善に資するクロスボーダーインフラの効率的な整備を目指し、ADBのイニシアティブにより1992年に開始された地域経済協力プログラムである。GMSの取り組みは、特に交通インフラに優先順位がおかれているが、農業、エネルギー、環境、人材育成、投資、通信、観光、貿易促進を含む9つのセクターを包括している。

地域経済コリドー(回廊)の特定

インフラ整備が効果的・効率的に直接投資や生産活動へとつながることを目的として、域内の主要経済コリドーを特定し、優先的な開発を推進している。2000年当初は、南北コリドー2本、東西コリドー2本、南部コリドー2本であったが、2007年には、バンコクからハノイへ向かう北東コリドー、ミャンマーへつながる北部コリドーなどの新たなコリドーを特定し、全部で9本の地域経済コリドーとなっている。

GMSの主要地域経済コリドー



出展：ADB, GMS Transport Sector Strategy, 2007

3. クロスボーダー交通を活用したGMS諸国の挑戦

GMSにおけるクロスボーダー交通を取り巻く環境を把握した上で、クロスボーダー交通を活用したGMS諸国の挑戦として、(イ)クロスボーダー交通インフラを活用した内陸コンテナ集配所(ICD)を含めた陸路基幹物流ルートの開拓、(ロ)ソフトインフラによる越境抵抗の削減、(ハ)クロスボーダー交通インフラと一体化した工業特区を含めた地域開発の実施、(ニ)負のインパクトの緩和、の4点がある。これらの挑戦を通じて、GMS諸国は、国際協力強化に伴う経済発展と、国・地域間格差の是正を種とした貧困削減を確かなものとすることを目指している。

クロスボーダー交通インフラを活用した陸路物流ルートの開拓

GMS地域における遠距離の貨物輸送は、水運、特に海運がその大半を担ってきた。しかし、クロスボーダー交通インフラの整備が進むにつれて、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、GMSでは、2006年12月、タイ・ラオス間のメコン河を渡る第二メコン国際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高まっている。

中でも、Bangkok-Hanoi間は、現地企業のみならず日系企業を含めた多国籍合弁企業の要請も高く、物流業者によるトライアル輸送等、定期輸送便構築に向けた動きが本格化している。

本ルートでは、第二メコン国際橋の開通によって、海路で2週間かかるところが、陸路では3~4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、迅速性・利便性から陸路輸送への期待も大きい。今後は、通過国となるラオスにおける通関制度の簡素化が課題であり、また、タイ→ベトナムの輸送需要が逆方向ではほとんどないという片荷の問題を解決するためにも、クロスボーダー交通と一体化した地域開発の促進やルート沿いの内陸コンテナ集配所(ICD)等の物流施設整備が求められている。

都市間の物流コスト・時間比較

区間	陸上交通			海上交通		備考
	距離(km)	日数	コスト(US\$)	日数	コスト(US\$)	
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、10tトラックと20ftコンテナ
Bangkok-Yangon	945	3	730	30	1,130	通関料除く、10t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

タイ Bangkok ~ベトナム Hanoi ルート



ソフトインフラによる越境抵抗の削減

道路や橋梁等のハードインフラ整備は、ADB・JBICを始めとする援助や、最近ではタイや中国による域内協力によって多く行われており、着実に進行している。その一方で、通関手続き等、越境に関する制度上の課題が数多く残っており、ソフト面の障害が越境抵抗の大きな割合を占めていると言える。

越境交通制度の枠組みとしては、GMS 6カ国間合意として越境交通協定(CBTA)が作成されているが、その完全実施に対しては、多くの課題・阻害要因が残されている。CBTAと国内法

制度の間に乖離があるケースや、国内法制度の整備が進んでいないケースなども見られる。さらには、通関という既得権益を持つ官吏からの抵抗が大きいことも報告されている。

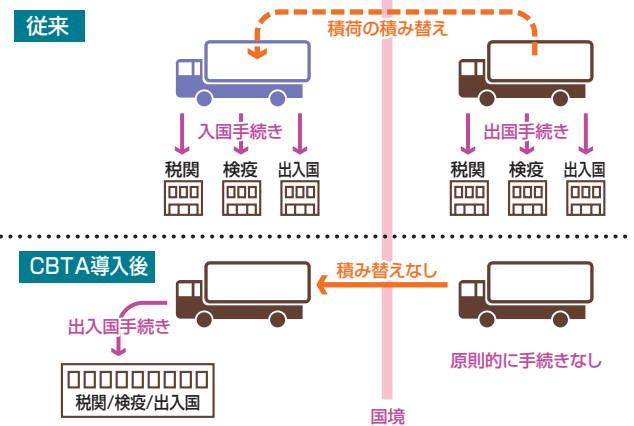


2006年12月に開通した第二メコン国際橋 (写真提供 山九株式会社)

CBTA 実現における大きな課題の一つは、越境手続きの簡素化である。この取り組みでは、従来は、越境地点を通過する際に、出国時・入国時と2回必要だった手続きを、隣り合う2カ国が共同で検査を行うことによって、入国側での1回の手続き、すなわちシングルストップで通過することが可能となる。さらには、税関・検疫・出入国の手続きを、それぞれ別々の窓口で提出するのではなく、一つの窓口を集約する取り組みも進められている。

このような越境手続きの簡素化を通じて、道路や橋梁といったハードインフラ整備による時間短縮に匹敵する効果が得られることが期待されている。ハードインフラ整備だけでなく、CBTAの完全実施に向けた取り組みが急務である。

越境手続きの簡素化



クロスボーダー交通インフラと一体化した地域開発の実施

クロスボーダー交通の整備効果を最大限に発現するためには、クロスボーダー交通の整備効果に着目した地域開発が重要となる。これまでは、一国内の産業構成や資源配置から開発の優先順位が決める傾向にあったが、隣国との交流・貿易がふえ、国境を越えた労働力資源の移動が容易になるにつれて、地域全体でみた産業構造、隣国との比較優位などの変化に応じた開発戦略が不可欠となっている。

クロスボーダー交通インフラと一体化した地域開発を行うことで、単なる海路や空路から陸路への転換交通だけではなく、沿線開発による新たな誘発交通による需要が期待できる。特に、地域経済回廊の通過地点に位置するラオス、カンボジアにおいては、このような資源開発や農業開発を含めた地域開発の実施がクロスボーダー交通インフラ整備による便益を自国の経済に内部化するという意味で極めて重要である。

提案されている主な国境地域開発

カンボジア	Manhattan 経済特区 (Bavet) Poipet 経済特区 KohKong 経済特区 Sihanoukville 経済特区
ラオス	Savan-Seno 経済特区
ミャンマー	Myawadi-Mea Sot 地域開発
タイ	Chiang Rai 国境経済特区 Mukdahan 国境経済特区 Trat-Koh Kong 国境経済特区 Myanmar 国境経済特区
ベトナム	Lao Bao 経済特区 Moc Bai 経済特区

クロスボーダー交通インフラ整備/CBTA実施による各地域のGRDPの変化

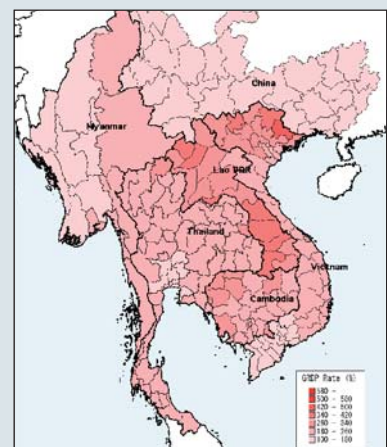
左の図Aは、GMS 地域経済回廊に特定されている南北・東西コリドー沿いの道路整備を行うことで、各地域のGRDPがどの程度増減するかを試算したものである。右の図Bは、CBTAの実施が予定されている16箇所の越境箇所において、越境手続きの簡素化により、通過時間が30分まで短縮された時の、各地域のGRDPの増減率をそれぞれ示したものである。

本試算はかなり大胆な仮定をおいたものであるため、詳細な検討を行うことはできないが、ラオスやカンボジア等GRDPの低い地域ほどその増加率は高く、また、越境手続きの簡素化を推進することで、ハードインフラ整備に匹敵する経済効果が得られることが示唆されている。

図A：南北・東西回廊を整備したケース¹⁾



図B：16越境地点で越境手続きが簡素化されたケース²⁾



出典：ADB, Transport Sector Strategy Study, 2005のデータを元にJICA調査団作成

注：1) Bangkok-Hani, Bangkok-HCMC, Bangkok-Kunmingの道路を整備

2) CBTA実施予定の16の越境地点において、通過時間を30分まで短縮