

カンボジア全国物流マスタープラン (2018~25年) SMART Logistics 25

カンボジアは国を挙げて物流の効率化に取り組んでいる。JICAも協力してマスタープランが策定され、5つの戦略に基づいた取り組むべき25のプログラムが決まった。

●25プログラム詳細

戦略1 経済回廊および国際ゲートウェイの整備	<ul style="list-style-type: none"> 道路輸送キャパシティ強化プログラム 鉄道貨物輸送の振興 内陸水運輸送の改良 シハヌークビル港の開発 プノンベン港の開発
戦略2 マルチモーダル輸送*1のための物流ハブ整備	<ul style="list-style-type: none"> バベット国境(カンボジア-ベトナム国境)改善 ポイペト国境(カンボジア-タイ国境)改善 物流団地開発 航空貨物ハブ開発 都市交通円滑化 地方開発の支援
戦略3 クロスボーダーの運営*2及び貿易手続きの改善	<ul style="list-style-type: none"> 港湾管理の強化 CNSW(カンボジア・ナショナル・シングル・ウィンドウ)*3導入 ベストトレーダー勧誘制度*4の強化 貿易法令順守の向上 カムコントロール(輸出手続き)の機能・手続きの適正化
戦略4 民間物流事業者のサービス拡大	<ul style="list-style-type: none"> 物流技術トレーニングセンターの設立 官民協議会設立 物流ビジネスの近代化とグリーンロジスティクスの推進 新物流技術・サービスの導入 市場メカニズムの活性化
戦略5 法制度・組織体制の強化	<ul style="list-style-type: none"> 物流総局の能力構築 物流セクターに係る法制度強化 貿易協定及び越境交通の円滑化に係る国際協定の促進 物流コストの最適化

*1 効率的に物品を輸送するために、道路・航空・海運・内陸水運・鉄道など複数の交通機関を使って輸送すること。 *2 国境を超える物流や旅客に関する管理。 *3 カンボジアで、関係する行政手続きの複数のシステムを相互に接続・連携することで、1回の入力・送信により、複数の類似手続きを同時に行えるようにするシステム。 *4 貿易円滑化に協力的な優良物流業者をベストトレーダーと認証し、報奨する制度。

物流の改善

目指すのは、 メコンの物流のハブ

近年、経済成長が著しいカンボジアでは、さらなる成長のために物流システムの改善に乗り出している。JICAは、マスタープラン作りとその実施に向けた環境整備に包括的な協力を続けている。

案件名 物流システム改善プロジェクト
2018年5月~2023年4月



上：物流の効率化に必要なことを学ぶカンボジアの関係者。右：バベット国境(カンボジア-ベトナム国境)で、ベトナムから入ってきた積み荷の中身を、税関職員やその他関係者で確認する。カンボジアでは、こうした手続きがまだまだ人の手で行われている。



専門家
讚井一将(さぬいかずまさ)さん(手前)
 インフラエンジニア出身。2005年、JICA入構。おもに運輸交通や都市開発に関する計画、政策の支援を担当。18年からはプロジェクトの責任者として陣頭指揮を執る。「カンボジア人の若い同僚たちが、未来がよりよくなることに期待と自信を持って日々仕事をしている姿はとても魅力的です」。

カンボジアとベトナムの国境通過を円滑にする取り組みだ。「国境での交通量が格段に増えて、ピーク時にはトラックの大渋滞が発生。国境を通過するのに5時間以上かかっています。国境の先には日系企業も多数入る経済特区があり、操業に支障を来しています。道路・港湾は整備されたとはいえ、国境周辺のインフラは手つかずだった。国境インフラの整備は当該二国間での合意が必要となり、長い時間がかかる。そこで讚井さんは、すぐに効果を生む解決策をつくるため、何度も現地を訪れ、インフラ以外の渋滞理由をていねいに調べた。「国境通過には、二つの国の入国管理者、税関、検疫、運送業者、通関業者など多様な関係者が関

わっていて、問題の特定には時間がかかりました。自分に原因があるか、それとも誰のせいかわかりません。彼らの絡み合いを一つひとつ解きほぐしていく作業のようでした」と讚井さんは当時を振り返る。結果として、荷物検査が不要なトラックを先に通せる仕組みをつくる、未利用地を駐車場に転用する、トラックと通関業者をタイムリーに出会わせる仕組みをつくる、などの短期的な解決案を作成した。「これからは、このプランを実施に移すため、両国の政府が協議する場をつくり、その議論をサポートする仕事をしていきます」。

プロジェクトはまだ始まったばかりで、取り組まなければならないことは山のようにある。しかし、カンボジアの物流環境が改善すれば、さまざまな財やサービスもたらされ、モノだけでなく人や情報の移動も活発になる。こうした動きは地域の統合を進展させ、メコン地域の国際的な競争力も上がることになる。

「カンボジアがメコン地域諸国の中の貨物の中継基地となる、そんな未来はすぐに来るかもしれません。多くの企業が注目しています。ただ今は、近隣国と遜色のない物流環境をつくり出すことをターゲットに、着実にプロジェクトを進めていくつもりです」と讚井さんは気を引き締めている。

国を挙げて 物流の改善に取り組む

「カンボジアではそもそも、数年前までロジスティクス(物流)という言葉に馴染みがなかったんです」と、プロジェクトの専門家として活動している讚井一将さんは言う。しかし、その状況は大きく変わった。きっかけは2015年、カンボジア政府が発表した産業開発政策のなかで優先課題のひとつとして、「物流マスタープラン」の策定が掲げられたことだ。「カンボジアは、メコン地域の中では人口や経済の規模が小さいですが、地域の二大メガシティであるバンコクとホーチミンを結ぶ南部経済回廊の中間地点という好立地にあります。近隣国とつながることで成長を加速させられるポテンシャルがあります。しかし今は物の輸送にコストも時間もかかるため、その地の利が十分に機能



タイの港湾を訪れ、物流システムを視察。

国境通過を円滑に行う

進行中のプロジェクトの中でも、讚井さんが力を入れているのが、

「やるべきことは多く、国際ルールにも沿った形での政策や法制度の整備、具体的な取り組みの企画と調整、データ収集、官民の人材育成、物流状況の評価枠組みづくりなどを同時に進行させています」と讚井さんは言う。

16年からJICAの協力で行われていた物流に関する調査が行われた。そこではカンボジアの物流が抱える課題が抽出され、政府はそれに対応する戦略を立て、「カンボジア全国物流マスタープラン」として18年に発表した。プランに盛り込まれたのは、道路・鉄道・港湾などの整備、物流のハブとなる拠点の整備、国境通過手続きなどの効率化、物流コストの削減や物流企業が行うサービスの向上、さらにそれらに関わる法整備など五つの戦略だ。そして、それを実行するプロジェクトがJICAの技術協力で始まった。