



物流ニュース

NO. 76

2010年7月

大メコン圏(GMS: Greater Mekong Subregion)における物流事情

● 大メコン圏 (GMS: Greater Mekong Subregion) とは

大メコン圏 (以下 GMS) とは、タイ、カンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーの 5 国と中国雲南省、広西チワン族自治区の 2 省にまたがるメコン川流域の総称である。アジア開発銀行 (ADB: Asian Development Bank) の主導により、これらの国で経済開発協力プログラム (GMS プログラム) を行っている。その目的は、メコン流域の経済開発と発展を促進するもので、GMS をまたがる経済回廊のインフラ整備や、国際貿易の円滑化、民間部門の参加による競争力の強化、人材育成、環境保護等を対象項目としており、日本も積極的に協力している状況である。

図 GMS の位置



参考) ヤフー地図より作成。

ではなぜ、このようなプログラムが必要なのであろうか。GMS 諸国の 1 人当たり GDP (下表参照) を見ると、中国を除いた場合、タイが突出しており、その他の国はタイの約 4 分の 1 と経済格差が大きい。メコン川流域の国々でグループとして団結することで、相互の経済発展を目指し、地域の貧富差を縮小する必要があるからである。

将来、メコン流域を 1 つの市場と捉えると、国際貿易の円滑化を図るためには、物流の円滑化が前提となる。例えば、海上輸送から陸上輸送への代替によるリードタイムの短縮や、国境における通関手続きの簡素化等、課題が山積みしている。そこで GMS 物流の実態と照らし合わせながら、今後の方向性を見ていきたい。

表 GMS の基本データ

	タイ	カンボジア	ラオス	ベトナム	ミャンマー	中国	備考
面積 (km ²)	513,120	181,035	236,800	329,315	676,577	9,596,961	
人口 (千人)	66,405	14,753	6,994	89,571	53,414	1,330,141	2010 年度
人口密度 (人/km ²)	129.4	81.5	29.5	272.0	78.9	138.6	
GDP (百万ドル)	269,600	11,030	5,788	92,840	26,830	4,814,000	2009 年推定
1人あたり GDP (ドル)	4,060	748	828	1,036	502	3,619	2009 年推定
1人あたり GDP (ドル PPP 換算)	8,100	1,900	2,100	2,900	1,100	6,600	2009 年推定
輸入総額 (百万ドル)	131,500	6,004	2,034	68,800	3,555	921,500	2009 年推定
輸出総額 (百万ドル)	150,900	4,130	1,273	56,550	6,504	1,194,000	2009 年推定

参考) CIA, The World Factbook より作成。

● GMS を取り巻く物流ネットワーク（GMS 経済回廊）

物流を円滑に行うためには、道路といったハード面と通関手続きの簡素化、迅速化といったソフト面の両方が連動しないとうまくいかない。GMS は複数の国がグループ化されており、当然ながら国境を超えた物流が行われる。海に面しているため海上輸送も活発だが、輸送リードタイムを考えると、今後、陸上輸送へシフトしていくと予想される。ただし、現段階の鉄道インフラ構築が遅れているため、当面、道路による輸送がもっとも有望となる。なおメコン川が流れているため、内航も可能と考えられるものの、ラオスとカンボジアの国境に大きな滝があるため水路が断たれており、また乾季には水位が下降し、船舶の運航に支障をきたすことから、現段階では利用しにくい。

そのために国を跨ぐ高速走行が可能な道路や、メコン川を渡る橋梁の整備を行わなければならない。これらの国際道路は経済回廊として位置づけられ、南北、東西、南部といった 3 つの回廊に分け、日本、中国、タイ政府の援助の下、地域開発の促進と相まってインフラ整備を進めている状況である。

①南北経済回廊

中国雲南省の省都、昆明からラオスまたはミャンマーを経由し、タイのチェンライと首都バンコクまでを結ぶ約 2,000 km の国際道路である。中国の内陸部からタイの港湾までをつなぐため、中国政府が積極的に整備の援助を行っている。現在は道路だけだが、すでにタイの主要港であるレムチャバン港からラオス首都ビエンチャンまで鉄道が運行され、将来、ビエンチャンから雲南省まで鉄道の敷設が計画されている。ただし、ラオス北部と中国国境は山岳地帯であるため、計画自体、困難な状況となっており、具体的な着工スケジュールは明示されていない。

②東西経済回廊

ベトナムのダナン港からラオスのサバナケット、タイのムクダハンを経由し、ミャンマーのモーラミヤインまでを結ぶ約 1,500km の国際道路である。この回廊が完成するまでは、海上輸送のみであったため、ダナンからバンコクまでのリードタイムが約 2 週間かかっていたが、陸上輸送に切り替わったことで 3、4 日程度に短縮した。今後、沿線の産業集積が進めば、ますます利用が高まることになる。

③南部経済回廊

ベトナムのホーチミンからカンボジアのプノンペンを経由し、バンコクまでを結ぶ約 1,000km の道路であり、第 2 東西経済回廊とも呼ばれている。ただしカンボジア内のメコン川に橋梁がかかっていないため、フェリーにて渡らなくてはならないが、ホーチミン、バンコクという大都市を結ぶことから、今後注目される回廊である。

図 GMS の経済回廊



参考) ADB, GMS Cross-Border Transport Agreement より作成

● 通関手続きの簡素化に向けた取り組み

通関手続きには様々な検査があり、物流においては、通関、品質検査、検疫といったものが行われ、その際、車輛では登録、積載重量、車両保険といったものが行われている。ここでの問題は、各検査が輸出国と輸入国、2箇所で同じ検査を行っており、それによるコスト、リードタイムが倍増していることである。そのため、GMSプログラムの下、越境交通協定（CBTA：Cross Border Transport Agreement）が手続きの簡素化を目的として作成された。この中での代表的な取り組みは、シングルウィンドウとシングルストップである。シングルウィンドウとは、国境での手続きがひとつの窓口で完結するものであり、シングルストップとは、国境を越えるときに輸出国と輸入国で各々行われる検査を共同で行い、1回で完結させる仕組みである。ただし、この仕組みを導入したからといって、すぐに適用できるものではない。例えばタイでは、税関職員を他国に従事させることは、公務員法で禁止されているため自国内でしか行えず、実現に向けて困難な状況となっている。

またGMSでは、全ての国境でCBTAが適用されるわけではない。指定された国境とルートにおいてのみ運用でき、主なルートは先述した3つの回廊となる。

● まとめ

GMSの一体化による経済発展を目指した取り組みを紹介したが、これらの実現にはまだ道のりは険しい。経済回廊が整備され、越境手続きが簡素化されても、言語や自動車の通行区分（右側、左側通行）といったものを統一することはできないからである。言語においては、ラオス語はタイの東北弁と言われ、タイのドライバーはラオスまでは問題なく運行することができる。しかしベトナムに入ると言葉が通用しないため、事故があった場合の対処をどうするかという問題に直面することになる。また通行区分においては、左側通行がタイ、その他の国は右側通行となっていることから、トラックヘッドの交換や積み替えが必要となる。

さらに回廊が整備された状態でも、沿線住宅の対応も問題である。タイはそれほど問題ないが、その他の国で自動車が高速走行できるのは、村と村の間のみで、人口密集地に入ると牛や豚といった家畜が道路を横断し、徐行運転をしなければならない。なおガードレールや照明も整備されておらず、夜間走行ができない状況である。そのため回廊の整備を進めるとともに、積み替えを行わなくて済むような車輛の共通化や、環状道路の整備も検討していかなければならない。

その他、手続きの簡素化を阻害する要因として、既得権益、すなわち賄賂という根深い問題を看過することはできない。一般的にGMS諸国の公務員の平均月給は100ドルとも言われており、高騰する物価に連動しておらず、通関において賄賂は常識となっている。日本の物流事業者で、荷主への見積りに対し、賄賂も含めた金額を提示しているケースもある。公務員による法令順守が実現できてこそ、GMSにおけるスムーズな物流が実現する。

ONE POINT カボタージュ輸送

カボタージュ輸送とは、国家安全上の理由から、自国内の輸送を自国籍の物流事業者に限って行わせ、海外の業者を排除するものである。特に競争力の弱い国では、この規制を行わないと他国の業者との競争に勝てないことから、必要な制度となっている。しかし、越境時に荷物の積み替えが発生し、その分コストとリードタイムの増加につながるというデメリットがある。