

メコン・インド経済回廊における 新たな物流ルートの可能性

神波泰夫¹・松島秀明²・清野裕司³・首藤尚治⁴

¹非会員 パシフィックコンサルタンツ（株）（〒206-8550 東京都多摩市関戸1-7-5）
E-mail: yasuo.kannami@ss.pacific.co.jp

²非会員 三井物産株式会社（〒530 - 0005 大阪府大阪市北区中之島2丁目3番33号）
E-mail: H.Matsushima@mitsui.com

³非会員 株式会社トライネット（〒101-0003 東京都千代田区一ツ橋2丁目6番3号）
E-mail: Y.Kiyono@mitsui.com

⁴非会員 財団法人海外技術者研修協会（〒120-8534 東京都足立区千住東1丁目30番1号）
E-mail: nshudou@aots.or.jp

「アジア総合開発計画」における地域開発構想の一つであるメコン・インド経済回廊は、我が国がアジア経済の発展に貢献し、共に成長していくことが重要と認識されつつある中、メコン地域開発やチェンナイを中心とした産業の発展などにより、日系企業の物流ニーズが非常に高い地域であり、広域インフラ整備と産業振興の一体的な推進と共に、先行して物流・貿易円滑化を推進すべき地域であると考えられる。

本稿では、タイ～インド間についてはラノン港を利用した物流ルート、タイ～ベトナム間ではタイ～カンボジア～ベトナムの陸上輸送ルートの実貨物輸送実験を踏まえ、当該地域における新たな物流ルートとしての利用可能性について考察する。

Key Words: *Mekong-India Economic Corridor, logistics, cross border transport, trial run*

1. はじめに

1960年代のASEANの設立以降、ASEANでは域内の地域経済統合、貿易・生産活動の活性化が進められてきており、世界的な地域経済の統合、経済圏の形成の流れに沿った形でASEAN自由貿易協定（AFTA）、越境交通協定（CBTA）などによる地域経済圏の確立が進められている。また、いわゆるASEAN+1によるFTA/EPAの締結により、アジア大洋州の主要国との貿易の拡大並びに、より多くの投資の誘導によるASEAN全体の経済発展を目指している。その中でも「インドシナ東西経済回廊」、 「インドシナ南部経済回廊」ではアジア開発銀行（ADB）や我が国の協力によって輸送インフラ整備や国境通過手続の簡素化などを中心に重点的に地域開発が進められてきたが、国境を越えた経済回廊としての産業開発は思うように進んでいない。

貿易円滑化の取組みとしては、2002年より貿易手続の電子化を含むアセアン・シングル・ウィンドウ（ASW）構築に向けた取組みが開始され、2005年には「アセアン・シングル・ウィンドウ（ASW）設立・実施に関する合意」が成され、同合意書ではASEAN原加盟6カ国では2008年

まで、ASEAN新加盟国4カ国では2012年までにナショナル・シングル・ウィンドウ（NSW）を実現することとなっている。しかし、加盟国間での進捗状況は異なり、2010年初頭時点で当初計画は達成されておらず、ASW実現に向けては各国の更なる努力に加え、国際的な支援が必要となっている。

一方、2009年6月の東アジア首脳会議での要請を受け、東アジア・ASEAN経済研究センター（ERIA；Economic Research Institute for ASEAN and East Asia）、アジア開発銀行（ADB；Asian Development Bank）、ASEAN事務局により、個別に進められていた複数の開発構想をとりまとめた「アジア総合開発計画」が策定され、計画の実施に向かって準備が進められている。その中でもベトナム・カンボジア・タイ・インドを結ぶメコン・インド経済回廊は、大きな経済効果が期待されている¹⁾地域開発構想の一つであり、広域インフラ整備と産業振興の一体的な推進と共に、貿易円滑化などの制度整備も同時に推進されることとなっている。

我が国の経済にとって、アジア市場の重要性は更に高まりつつあり、我が国がアジア経済の発展に貢献し、共に成長していくことが重要と認識されつつある。その中

でもメコン・インド経済回廊は、メコン地域開発やチェンナイを中心とした産業の発展などにより、日系企業の物流ニーズが非常に高い地域であり、先行して貿易円滑化を推進すべき地域であると考えられる。

上記の背景の下、今後物流ニーズが高まることが予想される以下の2ルートについて、実貨物を用いた輸送実験を行うとともに、各国税関に対して貿易手続円滑化支援制度・仕組みを提案、電子通関・貨物電子認証のデモンストレーションを行い、貿易円滑化に向けた意見交換を行った。また、その結果を踏まえ、上記輸送実験を踏まえ、貿易手続円滑化支援制度・仕組みの有効性・実用性の検証及び新たな物流ルートの実用性の検証を行った。

ルート1; タイ~インド間、ラノン港を利用した新たな物流ルートの開拓

ルート2; タイ~カンボジア~ベトナムの陸上輸送ルートを活用した小口混載貨物輸送サービスの開発

なお、本稿は、財団法人海外技術者研修協会（AOTS）が経済産業省からの委託を受けて実施した「平成22年度貿易投資円滑化支援事業（実証事業）」のとして、AOTSとの業務委託契約に基づき、三井物産株式会社、パシフィックコンサルタンツ株式会社及び株式会社トライネットが平成22年8月1日から平成23年2月10日まで実施した「メコン・インド経済回廊における物流網構築及び貿易円滑化支援実証事業」²³⁾に関する成果をとりまとめたものである。

2. 対象地域における貿易動向概観

本稿の対象国であるタイ、カンボジア、ベトナム、及びインドの各国間の2003年及び2008年の貿易金額を図2.1に示す。4国間の貿易金額は2003年の44億ドルから2008年には176億ドルと約4倍にまで増加し、対象国間の貿易が大きく増加していることが分かる。

タイ-インド間では、2003年に「自由貿易地域設立に関する枠組み協定」に合意し、2004年9月よりアーリーハーベスト制度として82品目を対象に段階的に関税が削減され、2006年9月には82品目について両国の輸入関税が撤廃された。その結果、両国間の貿易金額は増加し、2002年の11億ドルから2007年には47億ドルにまで急増し、また2002年ではタイの3.6億ドルの輸入超過であったが、2007年には6億ドルの輸出超過となった。2008年9月にはインド・ASEAN間で自由貿易協定（FTA）の包括合意に至り、2010年1月に発効、2016年までに相互に貿易品目（約5,000品目）の80%について関税を順次撤廃、関税率10%のものについては5%に引き下げることにしている。タイでは自動車関連部品や家電製品等の生産工場が集積しており、自動車本体の生産拠点が多数立地し、また家電製品の市場でもあるインドへの輸出が更に増加す

ることが見込まれている。特にチェンナイでは、日本を含む世界各国の自動車メーカーや関連部品メーカーが数多く立地、もしくは稼働に向け工場を建設中であり、今後、自動車関連部品を中心としたタイ-インド間の貿易拡大が見込まれている。

タイ-カンボジア間で見ると、タイ発カンボジア向けでは2008年に20億ドルと2003年から2.9倍に増加しているが、カンボジア発タイ向けの貿易金額は2003年から2008年にかけて殆ど変わらず、貿易額も0.1億ドルと非常に少ない。一方、カンボジア-ベトナム間を見ると、ベトナム発カンボジア向けは2008年で15億ドル、カンボジア発ベトナム向けは1.7億ドルとベトナムの輸出超過が著しいが、双方とも2003年と比べると5.7倍、4.3倍と大きく増加している。タイ-ベトナム間では、タイ発ベトナム向けは2008年で50億ドルと各国間のうち最も大きい貿易金額となっている。ベトナム発タイ向けでは2008年で13億ドルとなっており、双方とも2003年から4倍近くに増加している。

各国間とも輸出入の偏りが大きくなっていることが課題ではあるが、今後も域内の貿易は更に活発になることが予想され、新たな輸送ルートや海上輸送以外の輸送モードの活用が多いに期待される地域であると考えられる。

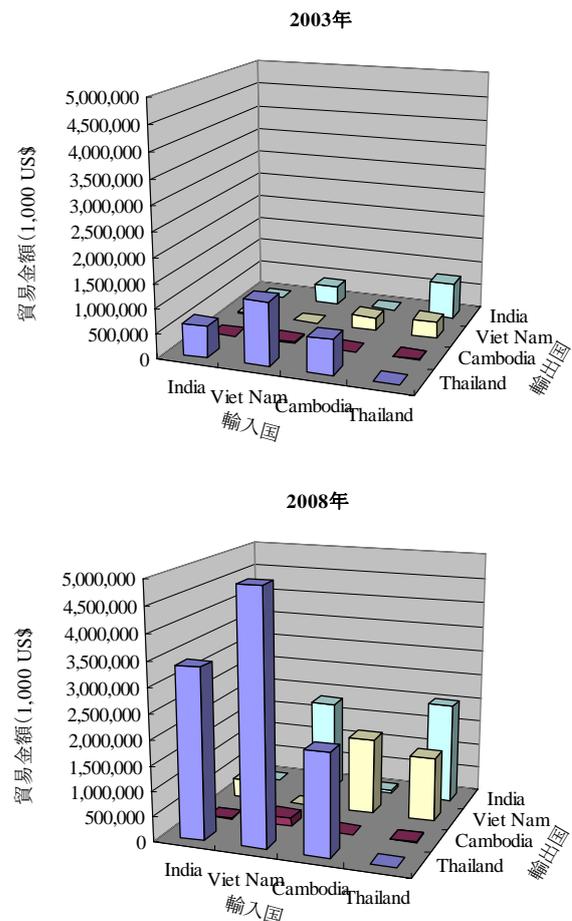


図 2.1 タイ、カンボジア、ベトナム、及びインドの各国間貿易金額（上図；2003年、下図；2008年）
出典；UN COMTRADE 各国輸出貿易金額より作成

3. 貨物輸送実験結果

(1) タイ～インドルート

バンコク発チェンナイ着貨物について、新たな輸送ルートとしてラノン港を利用した貨物輸送実験の結果を図3.1に示す。

まず、11月12日に貨物について、輸出通関手続きを完了し、コンテナにバンニングした。同日15時20分にラノン港へ向けて、バンコクを出発した。約16時間後の11月13日7時27分にラノン港に到着し、CYへ搬入した。船会社の都合によって、11月27日までラノン港にて、同船の出発を待機した。同日23時にチェンナイ港へ向けてラノン港を出発した。約1週間後、ラノン港を出た船はチェンナイ港沖に到着したが、バースが混雑しており、チェンナイ港沖で3日程度沖待ちが発生した。12月6日、コンテナ船がチェンナイ港第2ターミナルに接岸し、コンテナヤード(CY)へ搬入された。12月8日16時35分にCYから搬出し、CFSに移動させた。CFSへは同日21時到着した。12月23日に輸入通関手続きを完了し、25日輸入者へ配送を完了した。

チェンナイ港での輸入通関手続きに関しては、12月3日にコンテナ船が沖に到着していたため、4日に輸入申告(BOE)登録書を作成した。12月6日15時30分にコンテナ船が到着した後、7日に電子通関システム(ICEGATE)を通じてBOEをメールにて税関に提出した。8日にコンテナをCYからCFSに移動させた後、13日に書類原本をもとに、現物検査をCFSにて行った。同日、CFS内の税関吏が検査結果を本局へ報告し、翌日チェンナイ税関本局が現物検査内容を承認した。その承認を受けて、確定した関税額の小切手を作成し、22日にCFS内の税関に小切手を提出、23日にその他の必要書類を提出して輸入通関手続きが完了し、貨物をCFSから搬出した。

a) バンコク～ラノン港陸上輸送における問題点・課題

バンコク～ラノン港の走行距離は約605km、走行時間は約16時間(途中休憩約4.5時間を含む)、平均速度は約51km/hrであった。道路状況は良好であり、走行中は50～60km/hrの速度で安定した運行が可能であった。車線数も片側2～3車線の範囲が多く、コンテナ車両の通行に特に大きな問題はないと言える。

b) ラノン港における問題点・課題

現状の貨物需要から考えると、港湾施設としてキャパシティが不足している状況にはないと推察される。現状施設でのコンテナターミナルの取扱能力は、岸壁及びヤードの規模から考えると約5～10万TEU前後である。現状の岸壁で着岸できるコンテナ船の船型は1,000TEU積程度であり、これらから考えると港湾施設として当面の貨物量を取り扱うに当たっての大きな支障は無いものと考えられる。一方、貨物取扱量の増加を見据えると、以下の点が指摘できる。

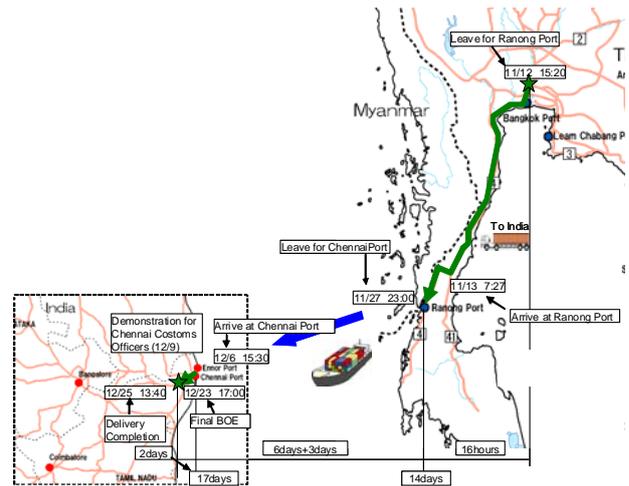


図 3.1 タイ～インドルート 貨物輸送実験結果概要

岸壁取扱能力では、現在荷役機器はモバイルクレーン1基であり、本格的なコンテナの取り扱いには不十分であると考えられ、ガントリークレーンの導入も含めた荷役機器の充実が求められる。また、岸壁の水深及び延長についても船舶の大型化に対応できるレベルではなく、近年大型化が進んでいる東南アジア航路に対応するには3000TEUクラスの船舶が着岸できる岸壁(水深13m、岸壁延長300m)が必要となると考えられる。また、ラノン港は背後に山が迫り、ヤード拡張のためには背後を造成するか、または埋立による土地造成が必要となる。

c) ラノン～チェンナイ航路の問題点・課題

インド・ミャンマー向け貨物については、ラノン港を利用することにより、マレー半島を迂回する必要がなくなる為、レムチャバン港やバンコク港からマラッカ海峡経由で海上輸送するルートと比較して、輸送時間の短縮が可能である。また、船会社によると海上運賃についても競争力のある価格を提供可能であるとのことであった。

しかしながら、船会社がサービスを開始した2008年当時はレムチャバン港やバンコク港からのインド向け貨物はシンガポールで積替えされることが多かったが、現在ではレムチャバン港からインド向けの直行サービスも増加し、ラノン港からの所要時間における優位は当時の8-10日間から5日間程度へと低下している。また、ラノン港後背地に工業も発達しておらず、いわゆるベースカーゴが期待出来ない。現状では輸出荷主企業の多くがバンコク周辺及び東部地区に集中しており、そうした企業がラノン港を利用しようとする、ラノン港までの陸上輸送費用がレムチャバン港やバンコク港と比較して、非常に高くなる。その為、海上運賃自体に競争力があっても、陸上輸送費との合計では競争力が著しく低下することになる。また、前述の通り不定期かつ非常に不安定なスケジュールでしかラノン港への寄港が期待できない。このように利用に当たっての課題が多く、現在のラノン～チ

エンナイ航路はラノン港の地理的優位性はあるものの広く利用される航路とはなっていない。

d) チェンナイ港における問題点・課題

チェンナイ港は100年以上前の古くに建設されたため、港の直背後に市街地（George Town）が張り付いている。そのため、港としての敷地を拡大するスペースがなく、コンテナ受入容量が不足している。また、チェンナイ港に寄港するコンテナ船はほとんどが第1ターミナルを利用しているため、3～5日程度、チェンナイ港沖でバース待ちをしているのが通例である。

チェンナイ港では、拡大敷地が不足しているため、CFSが港周辺に21ヶ所建設され、荷下ろし後、2日以内でCYからCFSへ移動させることが義務化されている。コンテナを港周辺のCFSにトラックで移動させる際、背後のインフラに未整備な箇所が多く、周辺道路が渋滞している。港内の混雑から港からの搬出に1日要し、さらに周辺道路の渋滞から、CFSへの移動に1日要している。2010年11月のトラック運転手によるストライキにより問題が顕在化され、政府当局も拡幅することを確約、2011年1月から工事が再開されている。さらに、チェンナイ港から内陸部（西方向）への輸送時間短縮、渋滞改善のための高架道路の建設が構想されているが、この構想の詳細について、完成目標や計画進捗状況は不明である。

港の混雑要因としては、チェンナイ港の取扱いコンテナ数の増加（昨年比110-120%、第1ターミナルはほぼ容量限界に近い）、CFS集積地域における渋滞（片側一車線道路、橋の幅員不足、運転手の逆走等の交通規則違反）、路上駐車車両等による港周辺道路の幅員不足、Chennai Port Gateの処理速度が遅い、開門時間制限（港への搬出入のゲートが1つずつ）、搬出、搬入には書類が整理されていることが必要であり、不備がある場合、運転手はゲート付近に駐車し、書類到着を待つため、通行が困難となる、CYにおけるコンテナの滞貨（CY内荷役生産性低下、CYゲートにおいてCY搬出入のための行列発生）、狭いチェンナイ港内道路（1.5車線のみ）、等多くの要因が挙げられる。これらの状況を受けて、チェンナイ港や政府は、夜間のゲート開放の実施や、港頭地区道路の整備に着手したりといった対策を進めている。

(2) タイ～カンボジア～ベトナムルート

バンコク発カンボジア及びベトナム向け陸上輸送貨物について、20ftコンテナ2個を用いた混載貨物による貨物輸送実験の結果を図3.2に示す。

実証実験輸送では、まず11月16日に全ての貨物について輸出通関手続を完了、パトタニ（タイ）近郊の倉庫にてそれぞれのコンテナにそれぞれの貨物をバンニングした。

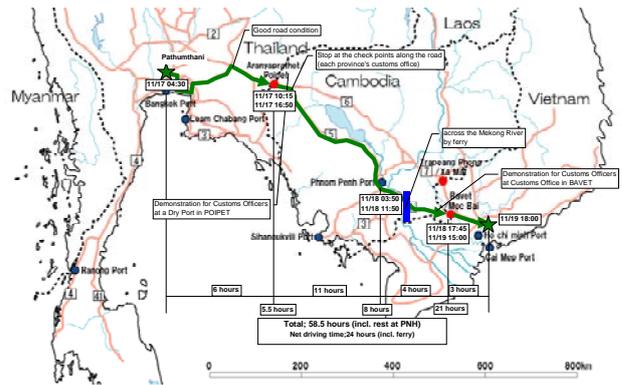


図 3.2 タイ～カンボジア～ベトナムルート 貨物輸送実験結果概要

ポイペト（カンボジア）における実証実験実施に合わせ、翌17日の早朝4時25分に倉庫を出発し、10時15分にタイ-カンボジア国境のタイ側アランヤプラテートに到着、タイ側輸出通関手続及びカンボジア側輸入通関手続を行い、13時00分に通関手続が完了、13時10分にポイペトコンテナデポに到着した。13時30分からポイペト税関職員への事前説明を含む実証実験を実施、15時30分にポイペトコンテナデポにて実証実験が終了した。

実証実験終了後、ベトナム向けコンテナをカンボジア側トレーラーに積替え、カンボジア向けコンテナはその場でデバンニングを行い、デバンニング後の空コンテナはタイへそのまま返却した。ベトナム向け通過貨物は実証実験実施による税関職員の不在により通関書類へのサインが遅れたため、書類の到着を待ち、16時50分にポイペトコンテナデポを出発、翌18日の早朝3時50分にプノンペンのコンテナデポへ到着した。

18日11時50分にプノンペンデポを出発、途中国道1号線ネアックルンでフェリーによりメコン川を渡り、17:45にカンボジア-ベトナム国境のカンボジア側バベットのドライポートに到着、その後コンテナをバベット税関事務所に蔵置した（翌日の実証実験実施のため）。

19日9時00分よりバベット税関前にて実証実験を実施、10時30分に終了後、バベット税関にて通過通関手続を実施、11時55分に手続が完了し、国境施設に向かった。12時00分に国境施設に到着、国境施設通過手続を行い、12時30分に手続完了、国境施設内のコンテナ積替施設

（Point0）へ移動した。Point0ではデバンニングを行い、それぞれの貨物を2台のベトナム側トラックに積替えた。その後モクバイ税関にて通関手続を行い、15時00分に手続完了、モクバイ税関を出発した。

ベトナム向貨物(1)についてはそのまま荷主まで輸送、翌20日9時30分に到着して輸送が完了した。ベトナム向貨物(2)についてはホーチミン市内のトラックヤードへ配送したが、途中ホーチミン市内交通規制時間帯に規制区域内を通ることとなったため、該当時間でも市内通行可

能なライセンスを所有しているトラックに積替え、19日18時00分にトラックヤードへ到着した。

混載貨物輸送による課題及び問題点を以下に示す。

a) 貨物遅延のリスク増加

同じコンテナに積載された複数の貨物に対して、複数の通関手続きを行うことになり、全ての貨物の通関が完了するまで、コンテナは出発することが出来ない。よって、複数の通関のうちの1件でも書類の不備や貨物検査となった場合には、貨物全体の出発が遅れ、複数の荷主のスケジュールに影響がでる。

b) 十分な梱包及びラッシングの必要性

これは混載貨物に限ったことではないが、タイからベトナムまでの陸上輸送では貨物の積替えが発生すること、また一部道路状況が良くない（特に幹線道路から外れた場合には未舗装の部分もある）ことから、コンテナ内の貨物が荷崩れを起こす可能性がある。今回の実証実験輸送においても、ベトナム向け貨物の一部が若干の荷崩れを起こしていた。当該ルートを利用した貨物輸送を実施するに当たっては、コンテナのラッシングに注意が必要である。

c) カンボジア向け混載貨物輸送に当たりの留意点

カンボジア向け混載貨物輸送を行うにあたっては、以下の点を考える必要がある。

荷主のステータスの違いによる通関手続の違い；SEZ立地企業とそうではない企業とでは、本通関する場所が異なるため、混載とする場合には通関手続の場所やデバンニングの場所に留意が必要である。

SEZ立地企業 ; 工場通関が可能

一般の企業 ; 国境税関での通関が必要

デバンニングの場所；混載貨物は最終の荷主に配送する前にコンテナをデバンニングする必要があるが、現状ではプノンペン近郊に工場立地が集中しているため、プノンペン近郊に混載貨物の仕分け・保管を行う輸入CFSがあることが望ましいと考えられる。一方、今後ポイペト近郊に工業立地が進んだ場合には、ポイペトにCFSを設けることも考えられる。

d) ベトナム向け混載貨物輸送に当たりの留意点

今回の実験では、異なる輸入者の貨物を1コンテナに混載して、国境にてそれぞれの輸入者の貨物を、異なる車両にて積み替え、配送した。これは、片方の輸入者の貨物が、異なる税関（輸入者管轄税関）で申告しているため当該税関までは保税転送になり、特に検査が必要になる場合は、トラックに税関シールを施されてしまうため、混載ができないためである。

モクバイ以降の輸送を考えた時、保税転送によって混載ができなくなるとそれぞれに、モクバイから車両を手配する必要があり、荷主にとってコスト増となる。また、輸入のタイミング（内貨にするタイミング）は荷主

都合によって異なることも予想されるため、モクバイ到着後に同時に積み替えができるとは限らない（今回の実験では同じタイミングでモクバイにて引き取れる様に、通関のタイミングを合わせた）。そのため、なるべく荷主の利便性の高い地域まで貨物を外貨のまま転送する、海上輸送に於ける混載貨物と同様に、輸入CFSを儲け、デバンニング後に仕分けして外貨のまま保管・配送する、ということができれば、混載サービスとしての魅力は高まると考えられる。

4. 貿易手続円滑化支援制度・仕組みの提案と有効性の検証

本実証事業では、各国の通関手続きの現状を踏まえ、表4.1に示す貿易円滑化のための制度・仕組みを提案した。

表 4.1 貿易円滑化支援制度・仕組み（8制度・仕組み）

No	制度・仕組み名	制度・仕組みの概要
1	各国間でのデータの共有・交換	ASWによる通関手続データの共有・交換
2	電子通関システム	通関手続及びそれに必要な全ての書類について電子的に処理できるシステム
3	事前申告制度	全ての貨物を対象に、通関場所への搬入前に書類審査まで完了しておく。
4	事前教示制度の新設又は充実	事前に対象輸出入品目の税番を確定できる制度の導入
5	関税事前納税・事後納税制度	事前納税：事前申告制度の一環として、納税まで貨物到着以前に完了できる。 事後納税：一定の保証金等の提供により、貨物引取り後の納税を可能とする。
6	認定事業者制度の相互認証	認定事業者制度（AEO）の相互認証により、輸入貨物検査等を簡素化する。
7	トラックの相互乗り入れ	トラックの相互乗り入れ、ナンバープレートの相互認識、ドライバーの簡易入国
8	e-sealによる貨物電子認証	e-sealによる貨物の自動認識

(1) カンボジアにおける貿易手続円滑化支援制度・仕組みの有効性の検証

a) カンボジア輸入通関手続

タイ-カンボジア国境のカンボジア側ポイペトにおける輸入通関手続の流れは以下のとおりである。

- ①通関業者が必要書類をポイペトまで持参
- ②通関業者による輸入申告書の作成（手書き、クメール語による）
- ③ポイペト税関へ輸入申告書を提出
- ④税関職員による書類審査
- ⑤関税の納付
- ⑥税関職員による貨物検査
- ⑦輸入許可
- ⑧貨物の積替え

国境税関への書類提出は、全てオリジナル書類である必要があり、また、輸入申告書は手書き、現地語（クメ

ール語)による記載が原則となっている。

過年度の現状走行結果では、通過通関でありながら、上記手続に約1.5時間程度を要していることから、現状でスムーズに通関手続が行われた場合、輸入通関手続には1～1.5時間程度を要するものと考えられる。

これら通関手続は、貿易手続円滑化支援制度・仕組みの導入により以下のとおり簡素化・時間短縮が図られるものと考えられる。

①については、現状ではオリジナル書類を荷主企業の立地場所からポイペトまで持参する必要があるが、通関手続に関する書類の電子化により持参の必要がなくなり、大幅な手続の簡素化・時間短縮が図られるものと考えられる。

②, ③, 及び④については、事前申告制度, 事前教示制度, また通関手続の電子化及び各国間のデータ交換により貨物到着後の審査が不要となり, 所要時間を限りなく0分に近づけることが可能であると考えられる。

⑤については関税の事前/事後納税制度が導入されることで, 国境での所要時間を限りなく0分に近づけることが可能であると考えられる。

⑥及び⑦については認定事業者制度の相互認証やe-sealによる貨物自動認証により簡素化できるものと考えられ, 国境での所要時間を限りなく0分に近づけることが可能であると考えられる。

⑧についてはトラックの相互乗り入れによりコンテナ積替えの必要がなくなり, 国境での所要時間を限りなく0分に近づけることが可能であると考えられる。

b) カンボジア輸出 (通過) 通関手続

本実証事業では、カンボジア通過貨物の輸出通関を行った。ここではカンボジア-ベトナム国境のカンボジア側バベットにおける輸出通関手続を対象として考察する。

カンボジア通過貨物の輸出通関手続の流れは以下のとおりである。

- ①通関業者が必要書類をバベットまで持参
- ②バベット税関へ通過通関申告書を提出 (ポイペト税関にて許可を得た書類)
- ③バベット税関にて税関職員による書類審査
- ④輸出許可
- ⑤貨物を国境施設へ輸送
- ⑥国境税関職員による書類チェック, シールカット
- ⑦国境通過許可
- ⑧貨物の積替え

カンボジア通過貨物についてはポイペト税関にて輸入通関後 (通過貨物を取り扱えるライセンスを持った通関業者により通過通関申告を行う), トラックはその書類を同伴して走行する必要がある。また, 途中チェックポイントと呼ばれる県税関支所 (ルート上に3箇所ある) に書類を提示する必要がある。

バベット税関に到着後, 上記の手続を行い通関手続完了となるが, 過年度の現状走行結果では1時間程度時間を要した。

これら通関手続は, 貿易手続円滑化支援制度・仕組みの導入により以下のとおり簡素化・時間短縮が図られるものと考えられる。

①～④については, 現状ではオリジナル書類を持参する必要があるが, 通関手続に関する書類の電子化により持参の必要がなくなり, また事前申告制度やe-sealによる貨物自動認証をチェックポイントに適用することで大幅な手続の簡素化・時間短縮が図られるものと考えられる。

⑤～⑦についても上記制度・仕組みの導入により省略できるプロセスであると考えられるほか, 現在国境施設と税関事務所を国境1箇所に集約することでより効率的な手続が可能であると考えられる。

⑧についてはトラックの相互乗り入れによりコンテナ積替えの必要がなくなり, 国境での所要時間を限りなく0にすることが可能であると考えられる。

(2) インド (チェンナイ) における貿易手続円滑化支援制度・仕組みの有効性の検証

チェンナイでは, コンテナターミナルで陸揚げされたコンテナは一旦CFSへ運ばれるのが原則であるが, ACP (Accredited Clients Program; 事業者貿易優遇制度) の認可を受けている事業者はコンテナターミナルから直接貨物を引き取ることができ, 両者では貨物引取りに要する時間が大きく異なる。ここでは一般の事業者の場合について考察する。

a) チェンナイ輸入通関手続 (一般の事業者の場合)

輸入通関手続の概略フローは以下のとおりである

- ①ICESによりBill of Entry (BOE) を税関に提出
- ②税関から申告番号(Shipping Number)が発行される
- ③書類審査, 税番の確定
- ④関税の納付
- ⑤税関職員による貨物検査
- ⑥輸入許可

貨物到着後手続が開始されるが, コンテナターミナルに陸揚げされたコンテナは陸揚げ後2日以内にCFSに移動されるため, 通常①～④の手続の間にコンテナはCFSに搬入される。上記通関手続に要する時間は, 現地企業へのヒアリングによると通常時で概ね4～6日程度とのことであるが, チェンナイ港及び周辺の道路混雑や, 税関システムの不具合, 停電等によって大きく遅れることもあるとのことであった。

今回の実証事業で輸送した貨物については, 貨物がサンプル品扱いであったため手続が複雑であったこと, また関税の支払いに時間がかかったことから, 貨物到着から引取りまで約3週間程度を要した。

これら通関手続は、貿易手続円滑化支援制度・仕組みの導入により以下のとおり簡素化・時間短縮が図られるものと考えられる。

①、②については通関手続に関する電子化は進んでいるが、インボイス、パッキングリストなど通関書類については、最終的にオリジナル書類の提出必要であり、また他省庁との連携や他国とのデータの共有・交換はされていないことから、各国間でのデータの共有・交換や電子通関システムの導入により時間短縮効果が期待できる。

③については上記のほか、事前教示制度の導入により時間短縮効果が期待できる（事前に税関職員に税番について相談することは可能とのことであるが、正式なものではない）。

④については、関税の事前・事後納税制度の導入により時間短縮効果が期待できる（インターネットバンキングシステムによる支払いも導入済みであるが、輸入者の自社システムとのリンクができずダブルインプットとなること、システム自体への不信感等により普及が進んでいない）。

⑤については認定事業者制度による貨物検査対象貨物の減少やe-sealによるシール番号確認・貨物未開封確認の自動化が考えられ、時間短縮効果が期待できる。

5. 新たな物流ルートの可能性

タイ～インド間における既往物流ルートと今回実験を行った新たな物流ルートとの比較を表 5.1に、またタイ～カンボジア～ベトナム間の輸送モードの比較を表 5.2に示す。

バンコクからラノン港を經由してチェンナイに至る輸送ルートについては、現時点では商用のルートとして活用するには多くの課題があることが分かった。しかし、マラッカ海峡経由の輸送ルートと比較すると、急ぎの貨物、有事の際の代替輸送ルートとしての活用という観点からは選択肢の一つなると考えられる。現行サービスを利用して大規模に活用される可能性は大きくないものの、今回の実証実験で判明した課題と解決策は以下の通りであり、これらの課題が改善された場合には、サービス向上に繋がるものと考えられる。

バンコクからカンボジア向け及びベトナム向けの混載貨物の陸上輸送については、通関手続き上及び実輸送上に大きな問題・課題は無く、今後の貨物需要の増大によっては十分可能性のある物流サービスであると考えられる。

表 5.1 タイ～インド間における物流ルートの比較

ルート名	ラノン港ルート	マラッカ海峡経由ルート (1)シンガポール積替	マラッカ海峡経由ルート (2)ダイレクト航路
輸送ルート	バンコク～(陸送)～ラノン港～(海送)～チェンナイ港	バンコク～(陸送)～ICDラッカバン～(陸送)～レムチャパン港～(海送)～シンガポール港～(積替)～(海送)～チェンナイ港	バンコク～(陸送)～ICDラッカバン～(陸送)～レムチャパン港～(海送)～チェンナイ港
所用日数(概略)	8日	16日	13日
輸送コスト	1.27	1.00	1.05
備考	不定期配船 不安定なスケジュール	定期配船 安定的なスケジュール	定期配船 安定的なスケジュール

注1) 運賃は20FTスタンダードコンテナのものとする。

注2) バンコク～ラノン港陸送費用についてはラノン港からバンコクへの空コンテナのデリバリーを含むITripの費用とし、バンコク側でのトレーラーの待機が発生しない前提とする。

注3) インド側費用は含まない。

注4) 輸送コストはシンガポール積替ルートを1とした場合の比率

表 5.2 タイ～カンボジア間における輸送モードの比較

タイ～カンボジア通過～ベトナム	所要時間 (工場～工場)	備考
陸上輸送 (現状)	最速で約1.5日	・プノンペンで1泊する必要がある
陸上輸送 (貿易円滑化後)	最速で約16時間	・貿易手続円滑化支援制度の導入が実現したと仮定 ・タイ/カンボジア/ベトナム税関開庁時間、カンボジア国内メコン川渡船可能時間による制約を受けないと仮定。 ・休憩・宿泊をしないと仮定。 ・本事業走行結果より算定。
海上輸送	6～7日	・うち海上輸送時間:2～3日
航空輸送	約2日	

参考文献

- 1) 梅崎創：アジア総合開発計画と日本の役割，日本貿易会 月報，No.682，pp36-38,2010.6
- 2) 日本貿易振興機構（ジェトロ），三井物産株式会社，財団法人国際開発センター，パシフィックコンサルタンツ株式会社：平成21年度 貿易投資円滑化支援事業（実証事業）東アジア・アセアン地域輸出入促進・貿易円滑化に係るアセアン・シングル・ウィンドウ構築支援実証事業報告書，2010.2
- 3) 財団法人 海外技術者研修協会，株式会社テクノリサーチ研究所，三井物産株式会社，パシフィックコンサルタンツ株式会社，株式会社トライネット：平成22年度 貿易投資円滑化支援事業（実証事業）メコン・インド経済回廊における物流網構築及び貿易円滑化支援実証事業報告書，2011.2

(2011.5.6 受付)