

Part 1

メコン地域における物流インフラの整備と日系国際物流企業の動向

中央学院大学大学院
商学研究科・商学部 教授
鷺尾 紀吉



1. メコン地域におけるクロスボーダー物流インフラの整備

タイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムおよび中国・雲南省のメコン地域6カ国は、1992年、アジア開発銀行（ADB）のイニシアティブのもとで大メコン圏（GMS：Greater Mekong Sub-region）経済協力プログラムを開始した（後に、広西チワン族自治区がGMSに参加）。

この開発の基本的目的は、域内の主要経済回廊を特定し、クロスボーダー物流インフラの整備を推進することであり、この物流インフラを効率的に整備することによって、地域全体の経済的結合と発展を図ろうとするものである。このプログラムには、道路や橋梁等の交通インフラに加えて、電力や通信インフラの整備、経済特区の開発や工業団地の造成等の実施も計画されている。日本、中国などの国においてもこれを積極的に支援している。

このプログラムはまた、上記のようなハード面だけでなく、ソフト面でのインフラ整備も計画されている。大メコン圏では、2国間で取り決める越境交通協定（CBTA：Cross Border Transport Agreement）が締結されている。これは、国境での越境交通の円滑化をめざすもので、具体的には出入国時に輸出国と輸入国双方で別々に行われている通関、検疫の手続きを、

出入国時のどちらか1回にまとめるシングルストップ検査の実施、輸出国の貨物を積んだトラックが国境地帯で貨物の積み替えをしないで、そのまま輸入国内を走行できる制度の導入、そして最終的には国境地帯における税関、イミグレーション、検疫手続きの窓口の一元化（シングルウィンドウ／シングルストップ・サービスの実現）を図るものである。このようなハード面、ソフト面双方の整備、あるいは効率化、円滑化を実現することによって、メコン地域、特にASEAN後発国といわれているCLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）諸国の経済発展が期待できる。

本稿では、メコン地域における物流インフラとして、東西回廊、南北回廊、南部回廊、および中越回廊という4つの主要回廊を取り上げて、現状の交通・道路整備、国境通関等の状況を概観する。そしてこのようなメコン地域の交通・道路、国境通関等のインフラ整備に伴い、円滑、かつ効率的でしっかりとしたクロスボーダー物流へのニーズが高まってきているが、日系国際物流企業がこれにどう対応しているか、その動向をみてみることにする。

2. 東西回廊

東西回廊は、ミャンマーを起点とすれば、ミャンマーのモーラミヤインからタイのムクダハン、ラオスのサワナケット、ベトナムの国境ラオバオを経由して、

ベトナムの中部都市ダナンまでインドシナを横断的に結びつける陸上交通の横の動線である。

この回廊は、大きく4つのプロジェクトから成る。すなわち、第2メコン国際橋の建設、ラオスとベトナムを結ぶ国道9号線の修復、ハイバントネルの建設、そしてタンルウィン川の鉄道橋を兼ねた道路建設であるが、最も大きなプロジェクトが第2メコン国際橋の建設である。これは、タイのムクダハンとラオスのサワナケットを結ぶ全長1600mの橋梁で、この橋へと接続する陸橋がラオス側200m、タイ側250mあり、これを含めると全体で2050mと2kmに及ぶ長い橋となる。この橋は国際協力銀行を通じて日本政府の円借款によって建設されたが、2007年に開通している。

東西回廊のうち、タイ側の道路については一部を除き、かなり整備が進んでおり、またベトナム側では交通の難所といわれるハイバン峠に全長6kmのトンネルをつくり、これまでこの峠を越えるのに1時間程度要していたが、このトンネルを利用すると、わずか10分程度で越えられるようになった。これをさらにベトナム内部を横断してダナンに至れば、ダナン港から海上輸送によって海外との連結が図られるほか、国道を利用して南部のカトライ港、あるいは北部のハイフォン港、カイラン港等により外洋に出ることもできる。

この東西回廊の開通は、タイとベトナムの中間に位置するラオスの地政学的優位性を高めることとなった。ラオス政府は、東西回廊のラオス側国境の都市であるサワナケットが同時に南北回廊と交差する要衝であることから、この地点をインドシナにおける国際的な物流、通商、地域経済の拠点とする計画を立て、経済特区の開発が行われている。すでに日系物流企業がこの地点に進出しているほか、飛行場も整備され、国内航空輸送が再開されている。

クロスボーダー物流で重要な点は通関問題である。ラオスでは、国境地点ではCCA（Custom Control Area：税関管理地域）の整備が進められ、貨物検査場や車両X線装置の導入等も進んでいるが、タイの国内法で公務員（税関職員）は国内で公共サービスを提供することになっており、海外で公務員がサービスを提供するには法改正を必要とするので、現状、両国税関が1カ所で業務を行うシングルウィンドウ／シングルストップ通関の第1段階にはまだ至っていない。今後、シングルウィンドウ／シングルストップ・サービスの完全実施に向けた取り組みを加速化することが望

まれる。

他方、ラオス国内でのトランジット手続きの簡素化は進んでおり、2006年当時ではまずビエンチャン税関本関で関税免除手続きを取得した場合、そのオリジナル許可証が国境で必要であったが、国境税関ではこのオリジナル許可証でなくても、この手続きが行われることになり、所要時間の短縮ができるようになった。

東西回廊は、日本が最大投資国であり、かつ日系企業が数多く進出しているタイ、2009年10月経済連携協定（EPA）が発効し、今後ますます日系企業の積極的な投資や現地経営活動が見込まれるベトナム、そしてタイの補完型工業分野、その他サービス分野の投資が期待されるラオス、さらには政治の安定が図られれば、経済発展の可能性をもつミャンマーという4カ国にかかわるクロスボーダー物流動線であり、日本企業としてはこれを活用し、この地域で貿易、投資を推進することはきわめて有効であると考えられる。

3. 南北回廊

南北回廊は、中国・昆明とバンコクを結ぶインドシナを縦に連結させる陸上交通である。中国はいち早くASEANとFTAを締結し、生産拠点および消費市場として発展が目覚ましいタイおよびその周辺国との陸上輸送によるクロスボーダー物流の整備を重要視していることから、この回廊の開通・整備に積極的に取り組んでいる。

南北回廊のルートは、①昆明—チェンコン—バンコク（メコン川ルート）、②昆明—ビエンチャン—バンコク（ラオスルート）があり、このほかにミャンマー国内を経由するミャンマールートもあるが、ミャンマールートは政治的不安定さ、トランジット手続きの不備等によりほとんど利用されていない。現在、メコン川ルートが最も多く利用されているが、今後所要時間の点からラオスルートも有望であるとみられている。

メコン川ルートは中国、ラオス、タイの3カ国を通過するが、中国・昆明を起点にすると、中国側国境モーハンからラオス側国境ボーデンでラオスに入り、ルアンナムタ、フエサイを経由して、タイ側国境チェンコンでタイに入り、その後チェンライ、チェンマイ等を経由してバンコクに至るものである。

これは3号線とよばれるルートで、ラオス国内のボーデンからルアンナムタまでは中国側が建設を担当し、

ルアンナムタから同じくラオス国内のフェサイまではタイ側が建設し、すでに開通している。3号線は山間部を通過しているため、勾配やカーブがきつく、かつ車線も狭いので大型車のすれ違いが難しく、コンテナ輸送には制約がある。またタイ側道路では一部アスファルトがはげ、舗装のやり直しの区間がかなりみられるという。タイとの国境であるメコン川には現在橋はなく、バージを使った輸送が行われている。税関は船着場を見下ろす位置にあり、そこで通関手続きが行われている。将来においてはメコン川を渡る橋の建設がタイの出資により計画されているが、これが実現すれば、このルートの輸送はかなり効率的になるだろう。

国境手続きについては、国境でのトランジット手続きが可能である。また国境には貨物ターミナルがあり、ラオス車両との貨物の積み替えを行うことができる。制度上は中国とタイの車両がラオス国内を通行することが可能であり、実際に中国車両が中国側国境のモーフンからビエンチャンまで中国発貨物の輸送を行っているとのことである。

この南北回廊は3号線の開通により、中国発タイ向けの衣料品、あるいは両国間での青果物の輸送が増えているという。現在中国、ラオス、タイの3カ国間で、国境地点におけるシングルウィンドウ／シングルストップ通関に向けた協議が開始されている。この協議の進展に伴って、中国、ラオス、タイを通過するクロスボーダー物流を担う南北回廊の重要性はますます高まってくるものと考えられる。

4. 南部回廊

南部回廊は、ベトナムープノンペンーバンコクというインドシナ南部を結びつける陸上交通である。具体的には、ベトナムを起点とすれば、ホーチミンからベトナム側国境モバイクからカンボジア側国境バベットに入り、ネアックルン、プノンペンに向かう。プノンペンとタイ国境ポイペトの間は、トンレサップ湖の北を通る国道6号線とトンレサップ湖の南を通る国道5号線の2つの道路があり、いずれもシソボンで合流する。シソボンからカンボジア側国境ポイペト／タイ側国境アランヤプラテートを経由して、バンコクに至るクロスボーダールートである。

この南部回廊は、タイ側およびベトナム側の道路は比較的よく整備されており、カンボジア国内の道路に

ついてはすべて舗装され、一部道路幅が狭くなるところがあるが、全般的には走行自体に大きな問題はないとみられている。

しかし、この回廊にもネックがあり、そのひとつがネアックルンでのメコン川渡河の問題である。ネアックルンでは第2メコン橋の建設を日本政府の支援のもとで行うこととし、JICAが2004年から事業化調査を実施したが、6年を経過した現時点においても着工に向けた進展がみられない。このため現在では、メコン川を渡るのにフェリーを利用しているが、この橋ができなければ、南部回廊の完成とはいえない。

またメコン川支流のトンレサップ川にかかるカンボジア日本友好橋は、日本政府の支援で架橋され、この地域の発展に貢献したが、この地点からトンレサップ川を北に約25kmさかのぼったブラックダムに中国のODAによるブラックダム架橋工事が行われており、2010年には開通することとなっている。この橋は全長1600mで、その先のトランペロン（ベトナム側サマット）に向け、国道8号線と一体で開発されている。この橋が完成した暁には、陸路で結ばれることとなり、道路交通のよりいっそうの効率化が図られることとなる。

国境通関については、モクバイ（ベトナム側）とバベット（カンボジア側）の国境地帯には両国の税関、出入国管理事務所等が入居する大規模な国境手続き施設が整備され、トラック貨物の積み替え施設も確保されている。しかし、タイとの国境地帯においてはポイペト（カンボジア側）には用地が乏しく、貨物の積み替え場所が整備されていないため、タイ側の貨物車両はポイペト市内の倉庫で積み替えせざるを得ないという。さらに、カンボジアにおいては貨物の自国内トランジット輸送を認める制度がないため、カンボジア国境で輸入通関を行い、カンボジア国内は内国貨物として輸送し、出国の際、再輸出し関税の還付を受けるといった煩雑な手続きが必要とする。これが今ひとつのネックである。このようなネックの解消も南部回廊の円滑なクロスボーダー物流には必要不可欠であろう。

5. 中越回廊

中越回廊は、①中国・華南とベトナム・ハノイ、ハイフォンを結ぶルートと、②中国・昆明とベトナム・ハノイ、ハイフォンを結ぶルートに分かれ、①の華南ーベトナムルートは、さらにモンカイを経由するルー

トとランソンを経由するルートに分かれる。本稿では、日系フォワーダーが輸送ルートを積極的に開発しようとしているランソンルートを取り上げることとする。

このランソンルートは、中国側は広州を出発し、南寧から国境ピンシャン（凭祥）に至る道路（南友高速道路、全長180km）は全線片側2車線の自動車専用道路で、2005年に開通し、道路はよく整備され、南寧からピンシャンまで3時間以内で走行できるという。一方、ベトナム側は国境ランソンからハノイまで国道1号線が走っているが、ランソンからハノイに行くまでの途中半分ほどの道路は、片側1車線で狭く（半分ほど過ぎ、ハノイに近くなると片側2車線の車道となる）、しかも自動車専用道路ではなく、人、バイクのほか、家畜なども通行する生活道路となっており、物流の効率化の観点からはこの区間の道路整備が待たれるところである。このような一部区間で道路補完の必要があるものの、南寧—ハノイ間の道路は全般に整備されており、華南—ハノイ間のドア・ツー・ドア輸送のリードタイムは3日と想定され、航空輸送の想定リードタイム2日と比べ、それほど長くない。しかも輸送コストは航空輸送の約半分（20ftコンテナの場合）とみられ、コスト面でも有利である。

国境での貨物の取り扱いについては、中越回廊では両国が相手国車両の国内走行を認めていないので、国境で貨物の積み替えが必要となる。中国からベトナムに向けた貨物はベトナムの積替場で積み替え作業が行われることになるが、この場所はスペースのみを提供しているのにすぎず、またクレーンはあるが、その作業の安全性に不安があるので、日系フォワーダーの多くは空きスペースを確保し、人力で貨物を積み替える方式（Bag to Bag方式）を採用しているという。他方、中国側国境ピンシャンでは中越クロスボーダー輸送基地として、ピンシャン物流園を設け、積み替え作業や通関手続きをワンストップで提供できる体制をとっている。しかし、現在のところ、クレーン等の荷役機器が十分そろっている状態ではない。この点については、現状ベトナム発の貨物が少なく、ピンシャン物流園における積み替え貨物が増加すれば、この立派な物流園もそれに見合った荷役機器の整備が進むものと考えられる。

また国境通関については、中国、ベトナム両国とも本通関は輸出入者の所在地にある登録税関で行うのが原則であるので、国境では通過、保税輸送手続きを行

うケースが一般的である。

中国・華南—ベトナム間の中越回廊はGMS構想のもとでのプロジェクトではないが、今や世界有数の生産・加工地域となった華南と近年発展が目覚ましく、日系企業の進出も多くみられるベトナム北部地域との間の、部品・原料、加工品等の相互交換流通の基幹ルートとして大きな期待が寄せられており、こうした状況の中でこれら地域に進出している日系メーカー等のクロスボーダー物流を担う日系国際物流企業の果たす役割はきわめて大きいものがあるといえる。

6. 日系国際物流企業の動向

以上述べたように、メコン地域ではクロスボーダー物流インフラの整備が進められ、この地域への日系企業のよりいっそうの進出が期待される場所であるが、日系企業の海外進出に伴う現地での生産、販売活動の効率化、円滑化のために最も重要となる課題のひとつが、現地におけるしっかりとした物流サポートの確保であり、日系物流業もこうした要請に基づいて輸送系、フォワーダー系、商社系、倉庫系などといった大手物流企業が現地におけるきめ細かな物流・ロジスティクス体制の構築に取り組んでいる。

日本通運は、同社の現地法人であるタイ日本通運倉庫が同社の車両をタイからラオスを越えてベトナムまで乗り入れ可能となる多国間輸送の運行ライセンスを取得し、同社の自社運行区間がベトナムまで延長されたことにより、東西回廊を活用した物流サポートを提供している。さらに日本通運はバンコク—ハノイの間の定期混載トラックサービスの運行を開始した。これまでハノイ発バンコク向けの物量がきわめて少ないことから、同区間における両方向の定期輸送サービスの提供は一般に困難とされてきたが、現地での主要輸出品目である二輪・自動車・家電関連等のジャスト・イン・タイム輸送とリードタイムの短縮、在庫圧縮という高まるニーズに対応するため、保管・配送物流拠点や陸上輸送のネットワークを活用して、バンコク—ハノイの間の両方向での路線で同時に輸送サービスの運行を開始したものである（以上、日本通運ホームページから引用）。

メコン地域のCLMV諸国の中で、現在最も発展が著しいベトナムには、当初はホーチミンに海外進出を図る日系企業が多くみられたが、近年ではハノイを中

心としたベトナム北部に海外拠点を設ける事例が多くみられる。これは、中国・華南に立地している日系企業との経済的結びつきの強化、ハノイ近郊での工業団地の開発、さらには中越回廊の開通による物流動線の飛躍的向上等の要因が考えられる。現在、ベトナム北部には約350社の日系企業が立地しているといわれ、これら日系企業の物流・ロジスティクスをサポートするために、日系大手物流企業だけでなく、中堅物流企業も現地におけるサポート体制を構築している。

日本ロジテムは、ジャスダック証券取引所（現大阪証券取引所）に上場する中堅物流会社である。同社のベトナム進出は早く、1994年4月、ロジテムインターナショナル株式会社とベトナム国営企業との合弁により、LOGITEM VIETNAM CORP.を設立、同年9月には同社をLOGITEM VIETNAM CORP.NO.1とLOGITEM VIETNAM CORP.NO.2に分社化している。前者は、主としてベトナムでの生活を支えるためのハイヤーのチャーター業務（日系物流企業では同社ののみ）、赴任、帰任の引越サービス、自社マンションによる入居、管理サービス等を提供している。また後者はハノイを本社に、ホーチミン、ハイフォン、ダナンに拠点を設け、現地での貨物運送事業、配送センター事業、輸出入通関業務等を展開し、ここではコンテナによる完成車輸送で、世界初の「自動車梱包物流」を構築している。さらに2006年6月には、外資100%のLOGITEM VIETNAM CORP.を設立し、LOGITEM VIETNAM CORP.NO.2と提携して日系進出企業の物流・ロジスティクスサービスのいっそうの強化に努めている。

日本ロジテムは、ベトナムにとどまらず、東西回廊の重要な中継地点であるラオスのサワナケット県セノ経済特区に、2007年6月、日本の物流企業では初めてLOGITEM LAOS GLKP（ラオスの物流会社を子会社化したもの）として物流拠点を設置した。3万m²の敷地に3100m²の倉庫を有し、タイーベトナムの間の貨物の積み替え拠点としての機能とラオス国内および輸出入貨物の取り扱いを行っている（以上、日本ロジテムのホームページから引用）。

カンボジアは、中国からの投資が多く（2008年は全体の約40%を占める）、日本からの投資は現状少ない。カンボジア日本人商工会総計60会員のうち、47社の正会員がいるが、建設業、商社が多く、製造業は味の素などでそう多くない。同国は、前述の南部回廊の

開通に合わせて、多くの経済特区の開発を進めており、なかにはシアヌークビル港経済特区のように、日本政府の円借款などを活用して建設されている経済特区もある。国際物流企業として、オランダに本社をおくTNTが2009年、TNT Express World Wide (Cambodia) を設立し、メコン地域での陸路一貫輸送サービスを開始しているという。日系物流企業ではまだカンボジアに現地法人による拠点を設けている企業はないが、上述した経済特区等に日系企業が立地すれば、現地物流・ロジスティクスに対するニーズに応えるかたちで、日系物流企業の進出もみられると考える。

ミャンマーは、政治的な不安定性、欧米諸国による経済制裁等の影響で、中国等一部の国を除いて、海外投資は多くない。日本からも以前は縫製業等の展開がみられたが、現在はほとんどない。このような状況であるから、日系物流企業は撤退ないし規模縮小の方向をとっており、大手物流企業である日新もかつては拠点を設けていたが、現在ではヤンゴンに駐在員事務所をおくだけで、実質的な物流活動は行っていない。

以上、メコン地域のクロスボーダー物流インフラの整備とそれを見込んだCLMV諸国における日系物流企業の動向を概観したが、メコン地域は新興市場であり、この地域への日系企業の進出、あるいはこの地域での拡大投資が今後大いに見込まれるところである。日系企業の現地での生産、販売活動の円滑化のためには、効率のよい、しっかりとした物流の展開が絶対的条件となる。この点で日系物流企業は日系企業（荷主）のニーズに合った物流・ロジスティクスサポートを構築することが求められ、またこのようなサポート体制の整備・確立がさらに日系企業のこの地域への進出、あるいはこの地域での拡張投資を促進するという循環作用をもっている。この意味からも日系物流企業に対する期待は大きく、またこうした期待に応えることが、自社の発展につながることを考えると考える。

（謝辞）本稿の執筆に当たっては、筆者の現地調査、聞き取り調査のほか、日本国際物流協会『アセアン物流事情調査（その2）、（その3）、（その4）』、福田規保「メコン経済回廊の現状、経済回廊活用の魅力と課題」（メコン地域投資セミナー資料）、その他アセアン投資セミナーでの配布資料等を参照、かつ引用させていただいた。ここに記して、厚く感謝を申し上げる次第である。

※筆者略歴：1948年東京生まれ。東洋大学法学部卒業、拓殖大学大学院商学研究科博士後期課程修了。博士（経営学・高千穂大学）。中国・東北财经大学MBA学院客員教授兼務。専門分野は国際市場戦略論、国際流通論で、特に日本と中国・アジア市場における国際流通システムを研究している。