



ISSN 0385-0838

第 129号

発行所

亜細亜大学アジア研究所  
東京都武蔵野市境5-24-10

電話 0422 (54) 3111

郵便番号 180-8629

# 陸続きの東アジアにおける 越境交通の進展

その制度的背景と意義

藤崎 成昭

## 1、アジア8カ国を結ぶ国際鉄道

2007年の春から秋にかけて20週間にわたり、週日はほぼ毎日、NHKが「関口知宏の中国鉄道大紀行 最長片道ルート36、000kmをゆく」という番組を放送していた。この『所報』を手にされるようなアジアにご関心をお持ちの方であれば、きっとあの番組も楽しまれたのではないかと思う。かく言う筆者もご多分に洩れず、時間が許す限りテレビの前に座り、中国の大地を映す画面に見入ったものである。

インドシナまで目を拡げると、国境を越えて走っている列車もある。よく知られているのはシンガポールからマレー半島を縦断しタイのバンコクを結ぶ「イースターン&オリエンタル・エクスプレス」という豪華列車で、例えばシンガポールからバンコクへは2泊3日の旅だという。ベトナムのハノイと中国の北京を結ぶ国際列車も週2便の定期運行がなされている。ベトナム国鉄の時刻表によれば、例えばハノイを火曜日の夕方6時半に出発する列車に乗ると、翌々日、木曜日の午後1時半に北京西駅に着く。

陸続きの東アジア(シンガポールからマレー半島、インドシナを経て中国に至る地域)では、現在この地域の主要都市を結ぶ国際鉄道の建設が真剣に検討されている。シンガポール、クアラルンプール、バンコク、プノンペン、ホーチミン、ハノイ、そして中国は雲南省の昆明を結ぶ、シンガポール・昆明間鉄道連結(Singapore-Kunming Rail Link(SKRL))プロジェクトがそれである。既存の鉄道線の補修・改良、鉄橋の架け替え、新設、新駅の建設、そして新たな鉄道線の敷設を行い、沿線8カ国を結ぶ計画である。ラオス、ミャンマーには支線を延ばす。ASEAN経済共同体(ASEC)が発足する2015年の完成が目指されている。このプロジェクトがASEAN内部で初めて提案されたのは1995年、翌96年から毎年開催されているASEAN交通相会議では主要な議題の一つとして断続的に議論されてい

### 目次

陸続きの東アジアにおける越境交通の進展	藤崎 成昭	(1)
「国際中堅企業」の登場	西澤 正樹	(4)
ロンドンの公文書館と大学図書館の魅力	南原 真	(6)
中国大学事情	山本 忠士	(8)
プミプトラ・マイノリティ	三木 敏夫	(10)
『アジアの窓』ASEANが主導する東アジアの共同体形成	野副 伸一	(12)

る。2006年12月アジア開発銀行は、カンボジアの鉄道補修・改良とタイの鉄道との連結（ポイペト・シソホン間の新線建設）に4、200万ドル、ベトナム北部、中国国境ラオカイへの鉄道の補修・改良に6、000万ドル、を借款として供与することを承認した。ポイペト・シソホン間の新線建設に使われるレールはマレーシアが現物供与する。

## 2、道路による一体化が進む陸続きの東アジア

この地域の国々が相互交通、相互往来の促進に向けより熱い眼差しを向けているのは当然のことながら道路による越境交通である。中国が広大な国土に高速道路網を張り巡らせつつあることは既に周知のことである。高速道路の総延長は2005年に4万1、000km、日本（8、500km）の実に約5倍である。シンガポールは言うまでもなく、マレーシアやタイも国内では立派な道路網を建設済みである。だからこそ、この両国では政府の関心が複合一貫輸送の他方の核として期待できる鉄道や水運（河川、海）の整備に向かっている。道路網についてはむしろ、国を越えて相互に結びつけ、インドシナさらには陸続きの東アジア全体としての貨物輸送の円滑化、効率化を図ることがCLMVを含めた各国の共通の関心事となってきた。現在主として海上輸送に依存せざるを得ないこの地域の貨物輸送を、陸路、とりわけ高速道路も用いたトラックによるドア・ツー・ドア輸送に置き換えるのが当面の目標である。例えば、バンコク・クアラルンプール間を海上輸送

すると、ドア・ツー・ドアで5日〜7日かかるが、トラックを利用した越境輸送を行えばこれを3日に短縮できる。

トラックを利用した越境輸送が商業ベースで成立しているのは、この地域ではシンガポール、マレーシア、タイの3カ国間についてのみである。ここではバンコク・クアラルンプール間（直線距離で1、200km）を例に取り、越境輸送の仕組みを説明する。まず、両国共に国境をさんだ約10kmについては相手国の車両の通行を許しているが、それ以外についてはこれを認めていない。したがって、国境地帯での貨物の積み替えが必要となる。また、トラック輸送の場合は、原則として国境で輸出入通関が行われる。例えば、実際のバンコクからクアラルンプールへの越境輸送では次のようなステップを踏むことになる。バンコクからタイの車両で国境へ向かう、タイ側国境施設で出国手続きと輸出通関を済ませ、マレーシア側国境施設で入国手続きと輸入通関を済ませ、マレーシア側の積み替え施設でマレーシアの車両に積み替える、マレーシアの車両でクアラルンプールに向かう。ある日系輸送業者のケースでは、バンコクから国境到着まで、そして再出発後クアラルンプールに到着するまでの所要時間が、それぞれ22時間、19時間である。輸出入通関、貨物の積み替えには約6時間を要している。中国南部からインドシナにかけての地域では、従来陸路のインフラが未整備であったため、貨物輸送はほぼ全面的に海上輸送に頼ってきた。その所要日数は例えば華南・ハノイ間の

場合4〜6日、バンコク・ハノイ間で10〜15日であった。しかし、近年この地域では道路や橋といったインフラの整備が急ピッチで進んでおり、陸路の越境輸送へのシフトが現実のものとなりつつある。このシフトの可能性を最初に示したのは1994年オーストラリアの援助で完成したメコン川のタイ・ラオス国境（ノーンカイ・ピエンチャン間）の橋、第一メコン国際橋であった。これでタイからラオスを経由してベトナムへ行くことがまず物理的に可能になった。そして2006年12月、日本の援助で建設が進められていた第二メコン国際橋（ムクダハーン（タイ）・サワンナケート（ラオス）間）が竣工したことで、タイ・ベトナム間の陸路交通の経済性は飛躍的に改善された。バンコク・ハノイ間の、走行距離は従来の2、000kmから1、500kmに、貨物輸送にかかる日数は4日から3日に短縮された。東西回廊の事実上の完成である。しかも、その前年（2005年）の12月には中国国内で広州から南寧を経て中越国境（友谊関）に至る高速道路が完成していたから、これで華南からシンガポールへ陸路で移動することも夢ではなくなった。2007年中には中国の昆明（雲南省）からラオス経由でバンコクに至る南北回廊もほぼ完成の予定である。こうして陸続きの東アジア諸国では2007年中にも道路網による物理的な一体化が飛躍的に進展する。そして今課題として浮上してきているのが、越境交通をいかに円滑化するかという問題である。マレーシアとタイの事例でも、越境の手続きと貨物の積み替えに要する6時間と

いう時間は決して短いものではない。

### 3、GMS越境交通協定とその意義

越境交通の円滑化の方策は大きく分けて二つある。一つは国境施設における手続きの簡素化、もう一つは車両の相互乗り入れにより貨物の積み替えを不要にすることである。

まず前者についてだが、陸続きの大陸での越境では、通常指定された越境ポイントで「出国・入国」、「輸出・輸入」に関わる諸手続きをほぼ連続的に行うことになる。例えばトラックでコンテナを輸送してA国(自国)からB国(外国)へ向かうとする。A国の越境施設で輸出通関を済ませ、出国手続きも終え、B国の越境施設に向かう。今度は輸入通関と入国手続きである。検疫、関税の納付、等も済んで、ようやく輸送の再開となる。このような煩雑な国境手続きを可能な限り簡素化することが1999年にタイ、ラオス、ベトナムの3カ国が、アジア開発銀行(ADB)のメコン地域開発支援スキーム(GMS(Greater Mekong Subregion)プログラム)の支援も得て、締結した越境輸送協定(Cross-Border Transport Agreement)以下、CBTA)の第一の目的であった。ここではベトナム、ラオス2国間のケースを取り上げ、CBTAに基づきどのように国境手続きの簡素化が進められているのかを説明する。両国は2005年の3月にCBTAに基づいた二国間覚書を交わし、同年6月30日から手続き簡素化の具体的取り組みに着手している。

の審査・検査のシングル・ウインドウ化と通関のシングル・ストップ化を進めると定めている。シングル・ウインドウ化とは人、車両そして貨物の審査・検査を関係担当官が「合同で同時に(Jointly and simultaneously)」実施することである。取り組みが行われている両国の越境ポイント、デンサワン(ラオス)とラオバオ(ベトナム)で実際に審査・検査を行っているのは税関、出入国管理局、検疫所の担当官である。実はこれまでは、これらの担当官が相互に連携するどころか、それぞれ独立に検査・審査を行ってきた。そこでCBTAは「合同で同時に」実施し、時間の無駄を省くよう求めているわけだ。次に通関のシングル・ストップ化とは、「通関を輸入側だけで行う」ということである。覚書では国境手続きのシングル・ウインドウ化と通関のシングル・ストップ化を4段階で進めることになっており、従来貨物を輸送している場合4時間以上であった越境手続きの所要時間を最終的には30分以下に短縮することを想定している。

一方、車両の相互乗り入れに関しては、ベトナム、ラオスは1996年2月に締結した道路輸送協定で両国のトラックの相互乗り入れを認めており、越境に際し貨物の積み替えは不要である。同様にタイとラオスも相互乗り入れを認める道路輸送協定を1999年5月に結んでいる。さらに、2007年8月ベトナム、ラオス、タイの三カ国が覚書を交わし、三カ国間での相互乗り入れを認めることになった。これで東西回廊に関しては、例えばタイのトラックが

バンコクからハノイまでドア・ツー・ドアで貨物を輸送することも可能となった。

さて、以上説明してきたGMS CBTAには、ASEANサミットと並行して第1回GMSサミットが開催されていた2002年11月3日、GMSに雲南省が参加していた中国が加盟した。同協定には2001年にカンボジアが、2003年にはミャンマーが参加し、現在では陸続きの東アジアのほぼ全域を対象とする協定となっている。また、既に二国間の覚書ベースで手続き簡素化を進めている越境ポイントは現在までに、バベット(カンボジア)・モクバイ(ベトナム)、ムクダハン(タイ)・サワンナケート(ラオス)、河口(中国)・ラオカイ(ベトナム)、を加えた4カ所となっている。こうして、CBTAはこの地域の越境交通の実質的な国際ルールとして根付こうとしている。これは、将来日本の車両が例えばRORO船で海を渡り中国国内への輸送をすることが可能になるとして、そのような活動を律するルールは事実上CBTA以外にはありえない、ということの意味している。日本としても決して他人事として済ますことは出来ないのである。

1 (社)日本インターナショナル フレイト フォワードーズ協会編「アセアン物流事情調査 その1「タイ」の国内・クロスボーダー輸送」(2007年6月)を参照。  
2 詳細については、拙稿「東アジアの地域統合と変貌する物流事情 進む陸路交通網の一体化とそのインパクト」『貿易と関税』2007年11月。

(ふじさきしげあき・日本貿易振興機構総務部 主査)