



ト「海路輸送に比べ大幅に輸送時間の短縮が見込まれるルート」の二つの場合に利用されている。まず、前者であるが、自動車部品産業や電機産業では、タイの人工費が高くなったため、ラオスやカンボジアといった人件費の安い隣国に工場を設立し、タイの生産拠点における労働集約的な工程を移す事例が見られ

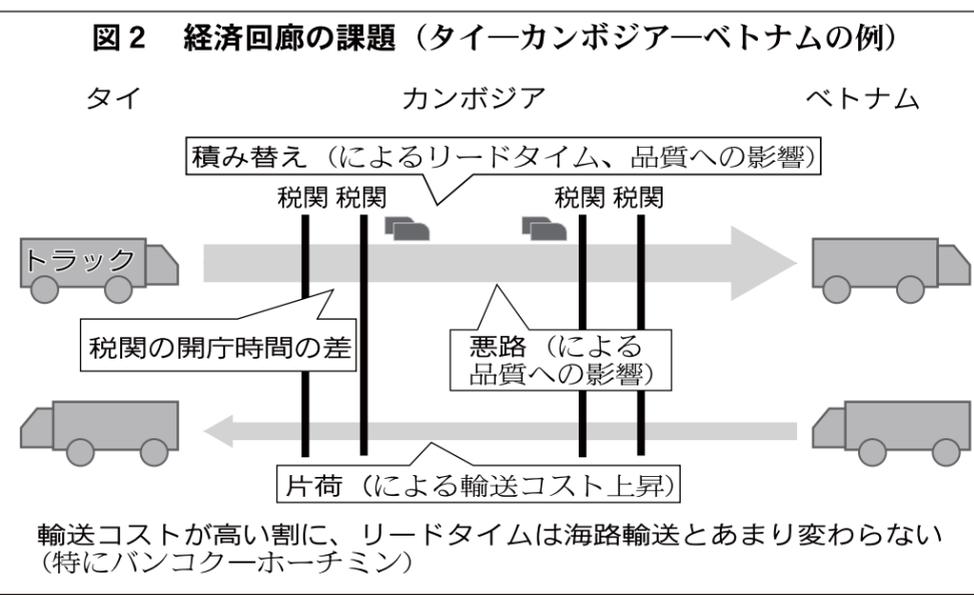
東南アジアのメコン川流域諸国では、南部経済回廊、東西経済回廊といった陸路輸送の国際幹線ルートが整備されてきた。日本でもこれら経済回廊は、アセアン（東南アジア諸国連合）域内の経済・貿易の自由化を目指すアセアン経済共同体（AEC）、2015年発足）に向けた動きも期待もあり、注目を集めてきた。

本稿ではタイと周辺国を中心に、東西経済回廊（ベトナム・ラオス・タイ・ミャンマー）、南部経済回廊（ベトナム・カンボジア・タイ・ミャンマー）を想定し、経済回廊の整備の背景・現状と課題について紹介する。（図1）

経済回廊整備の背景は、1992年にアジア開発銀行主導で、大メコン経済圏構想（G

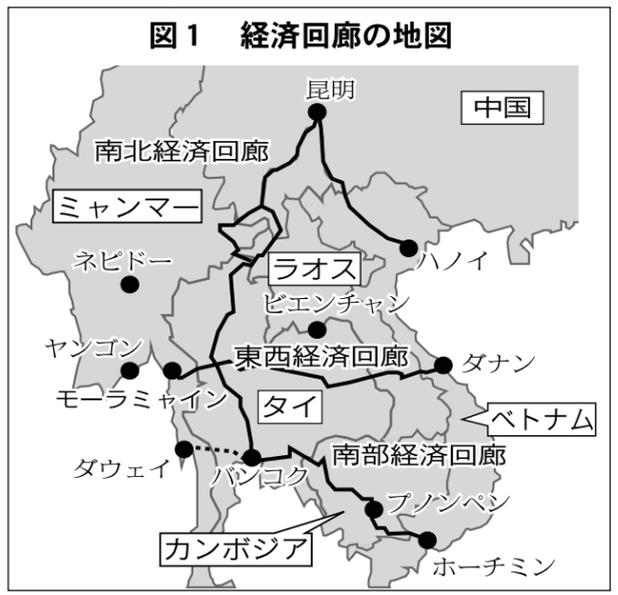
羅針盤

その結果、現在、経済回廊は、主に「隣国への労働集約的な工程の分業を支えるルー



ASEAN経済回廊の課題と展望

発展途上もビジネス潜在



①に於いては、例えば、タイベトナムの場合、カンボジアまたはラオスを経由し国境を2回越えるため、積み替えが2回必要となる。トラックに両国のナンバープレートをつけ、相互乗り入れすることで、載せ替え無しでの運行を可能にするダブルライセンスの制度も導入されているが、ライセンスに台数枠がある

陸路輸送需要増に期待

コスト・品質など課題

しかし、荷主企業は、コスト、リードタイム、品質への影響や、運ぶモノの特徴（価値、サイズなど）を判断しつつ、輸送モードを陸路か海路かを検討しており、経済回廊により大々的に陸路にシフトしているわけではない。それどころか海路から陸路にシフトしたが、再び海路に戻すケースも見られる。これは通関にかかるリードタイムの長さ、高額な輸送費、品質への懸念といった課題が影響している。（図2）

えんかく・ふみと 1979年生まれ。一橋大学大学院社会学研究科修士課程修了、英ロンドン・スクール・オブ・エコノミクス（LSE）地域経済開発修士修了。トヨタ自動車にて欧州事業戦略、途上国開発コンサルティング会社にて東南アジアの産業開発案件、Big4系経営コンサルティング会社にて自動車・自動車部品企業を中心としたコンサルティング（シンガポール駐在含む）を経験し、2014年より現職。海外市場参入戦略、新規事業戦略、グローバルサプライチェーンや物流関連調査、地域経済振興（産業誘致、裾野産業育成、沿線開発）などに従事。

この場合、分工場はタイから部品を陸路で輸入し、半完成品の部品を再びタイへと輸出するため、片荷が発生しない。なお、ラオス、カンボジアでは国境地域に税制などの優遇策のある経済特区を設けており、分工場はこうした国境地域に設立されることが多い。

また、通関のリードタイムに於いては、経済回廊はEU（欧州連合）のような円滑な物流が目指されてきたが、現状はそれほどは遠い状態だ。その原因として、①荷物の積み替え②国ごとの税関開庁時間の違いが挙げられる。

他にもダブルライセンス発行枠の撤廃、2国間の相互乗り入れの覚書の締結、税関開庁時間の延長など、各国間で調整が進むことが期待される。更に、経済の発展に伴い、道路インフラの改善も行われるようになるだろう。そうなれば、積み替えや悪路による積み荷への損害、通関によるリードタイムの増大の問題も解決する。