



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

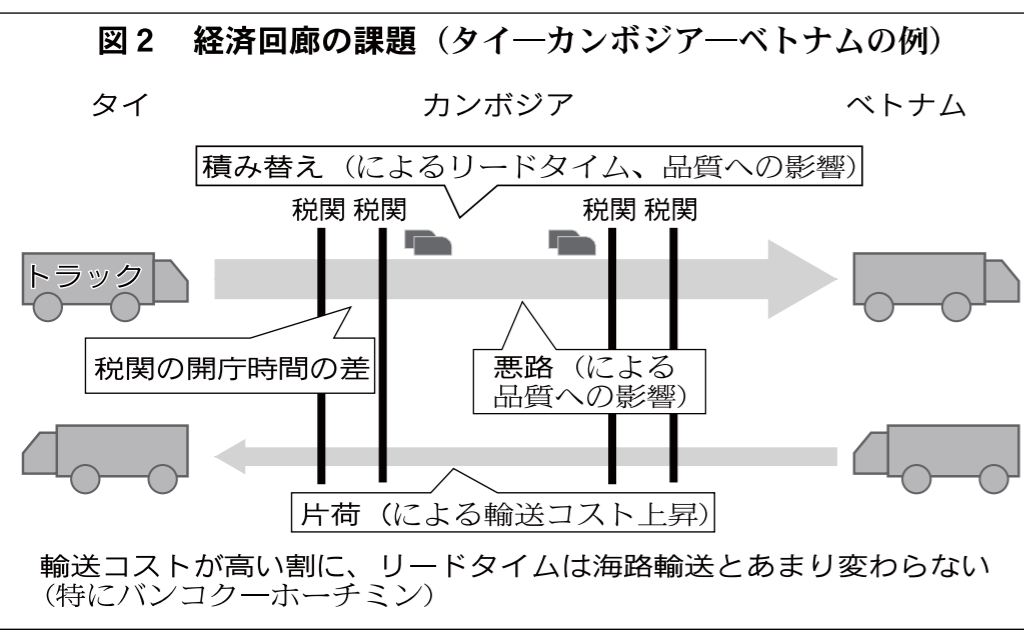
東南アジアのメコン川流域諸国では、南部経済回廊、東西経済回廊といった陸路輸送の国際幹線ルートが整備されてきた。日本でもこれら経済回廊は、アセアン（東南アジア諸国連合）域内の経済・貿易の自由化を目指すアセアン経済共同体（AEC）、2015年発足）に向けた動きも期待もあり、注目を集めてきた。

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

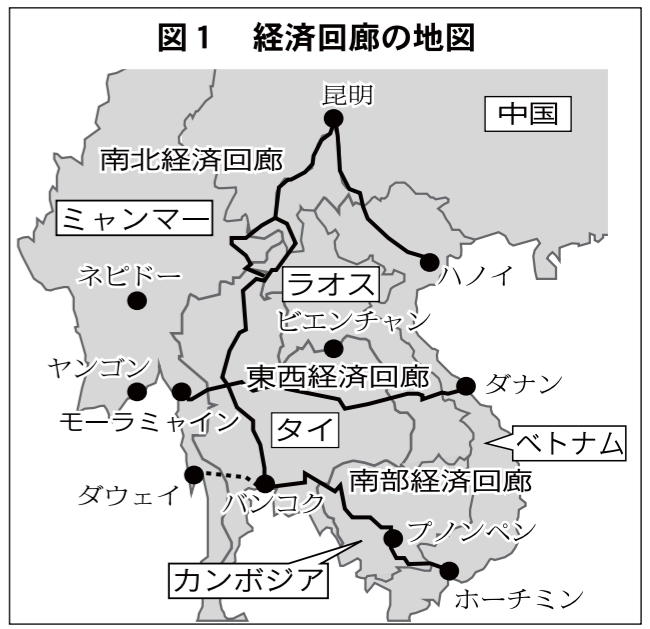
羅針盤

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タント、途上国開発コンサルタント会社にて自動車・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。

る。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、現状はそれほどはほど遠い状態だ。その原因として、①荷物

きにより、積み荷が損害を受ける恐れもある。特に、ミャンマーは道路状態が悪く、雨が降ると洪水のような状態になり、積み荷が冠水する恐れもある。そのため、品質を考え、荷物の積み替え、悪路を避け、海路を選ぶ企業もある。物流企業によると、タイベトナムの陸路輸送の物量は、当初の想定より伸びていない。実際、タイに生産拠点を置く企業の中には、陸路の利用は緊急時に限定している電機メーカーもある。電機部品をタイからベトナムへ陸路輸送していたが費用も高く、所要時間もバンコク-ホーチミンは約3日で海路(約2日)と大差が無いため、陸路から海路へ戻した自動車メーカーもある。また、ベトナムに拠点を置く自動車部品メーカーもタイへの部品輸送を、海路へ戻した。タイからミャンマーへの輸送も、陸路輸送により輸送時間は大幅に短縮するものの、前記の理由により、物量は想定より伸びていない。