## 日本総合研究所 **・サーチ・コンサル** コンサルタント ティング部門 圓角 史人

東南アジアのメコン川流域

992年にアジア開発銀行主 ついて紹介する。 の整備の背景・現状と課題に ムーラオスータイーミャンマ 心に、東西経済回廊(ベトナ こきた。日本でもこれら経済 マー)を想定し、経済回廊 もあり、注目を集めてきた。 年発足)に向けた動きや期 済共同体(AEC、201 国際幹線ルートが整備され の自由化を目指すアセアン 本稿ではタイと周辺国を中 経済回廊といった陸路輸送 経済回廊整備の背景は、 諸国連合)域内の経済・貿 -カンボジア-南部経済回廊(ベトナ アセアン(東南アジ 南部経済回廊、 -タイーミャ (図 1

導で、大メコン経済圏構想(G

N経済回廊の課題と

需

要增

期待

考えられるが、実際、タイーラ

によっては、越境混載便を提

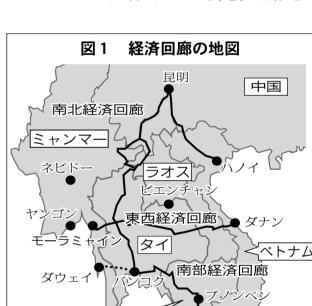
トナムなど、

とでコスト削減を図ることも

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



る経済回廊の概念が提起され の交流により経済活性化を図 越えたヒト、モノ、カネなど 幹線ルートを整備し、国境を 打開策として陸路輸送の国際 だ中の1998年、その危機 ジア通貨危機が発生し、 005年から広西チワン族自 ア、ラオス及び中国雲南省〈2 ナム、ミャンマー、カンボジ 的な工程の分業を支えるル は、主に「隣国への労働集約 どの整備が進められてきた。 通協定がメコン地域6カ国間 フラの整備を目指し、越境交 現在はミャンマー国内部分を た。2000年代になると、道 とにさかのぼる。その後、 インフラ整備が計画されたこ 治区が追加〉)での経済開発、 コン地域6カ国(タイ、ベト MS構想)が打ち出され、 橋といったハードインフ 整備が実際に動き出し、 3年には、ソフトイン 完成に近付いている。 越境交通の条件整備な 国境での通関の効 真た



船舶で とで、 が、ライセンスに台数枠があ 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 を付け、相互乗り入れするこ クに両国のナンバープレート えが2回必要となる。トラッ 境を2回越えるため、 ジアまたはラオスを経由し国 庁時間の違いが挙げられる の積み替え②国ごとの税関 ①に関しては、 ベトナムの場合、 載せ替え無しでの運行

> もある。そのため、品質を考 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 ける恐れもある。特に、 ンマーは道路状態が悪く、 荷物の積み替え、悪路を

ものの、 もタイへの部品輸送を、海路 もある。 点を置く自動車部品メーカ 物量は想定より伸びていない 海路へ戻した自動車メーカー 輸送していたが費用も高く 品をタイからベトナムへ陸路 利用は緊急時に限定している へ戻した。タイからミャンマ と大差が無いため、 ミンは約3日で海路(約3日) 電機メーカーもある。電機部 を置く企業の中には、 は、当初の想定より伸びて ベトナムの陸路輸送の物量 **所要時間もバンコクーホーチ** 物流企業によると、タイ への輸送も、陸路輸送によ 実際、タイに生産拠点 また、 前記の理由により ベトナムに拠 陸路から 陸路の

うすれば、輸送コストの低減

が図られ、リードタイム短縮

ば、解消されていくだろう。そ

での双方向の物流が増えれ 製品を生産し、タイ、ベトナム る片荷については、

コスト高の大きな原因であ

は交換の効率性が重要とな ることも考えられる。その際

え、例えば、ベトナムが発展

ベトナムとタイで異なる

が求められる製品を中心に、

陸路輸送のニーズが増えてい

せることで、

片荷問題の解消

も、各産地間で産物を交流さ くことが期待される。現状で

を図る企業もある。また、荷主

物流企業間で共同輸送を

物流の幹を太くするこ

例えば、 カンボジア カンボ 積み替

## もビジ ネス 回、シンガポールを経由しな されている。また、タイから 海路輸送ではマレー半島をう ミャンマーへ輸送する場合が 業が食品を中心とした日用品 かかるが、陸路輸送だと2日由し、河川で輸送され約9日 定的ではあるが、 ければならず3週間かかって をタイから輸送するのに利用 ペンに店舗を持つ日系流通企 で済む。このルートはプノン はベトナムのホーチミンを経 ペンに輸送する場合、 輸

## 度で済む。ミャンマー国内のいたが、陸路輸送では3日程 や緊急輸送に利用されてい 道路状態が悪いため利用は限 リードタイム、品質への い資材の利用の輸送 荷主企業は、コス 輸送品質に に、タイ-ない場合もある。 2国間の覚書が締結されてい り、導入が限定的である。更 となっている。 とタイのように税関同士で開 にダブルライセンスに関し、 庁時間に違いがある場合があ 二つ目に、陸路輸送の費用 ②に関しては、 待機時間を長くする原因 一般的には長距離輸送の ーミャンマー カンボジァ - のよう という 手続きを一度にまとめたシン 手続きの整備が進むと想定さ れる。例えば、出国と入国 ず、今後、 考する企業も見られるが も限定的で、陸路の利用を再 滑な物流とはほど遠く、 在は過渡期と考えられる。ま 化につれ、各国で通関に係る 経済回廊はEUのような円 | · | · | · | · | · | · |

に関しては、経済回廊はEU いる。 懸念といった課題が影響して さ、高額な輸送費、品質への にかかるリードタイムの長 どころか海路から陸路にシフ により大々的に陸路にシフト かを検討しており、 影響や、運ぶモノの特徴(価 つ、輸送モードを陸路か海路 一スも見られる。これは通関 しているわけではない。それ したが、再び海路に戻すケ 、サイズなど)を判断しつ (図 2) 通関のリードタイム 経済回廊

この場合、分工場はタイ 半 物流が目指されてきたが、現 (欧州連合)のような円滑な

ジアでは国境地域に税制など 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 から部品を陸路で輸入し、 ない。なお、 分工場はこうした ラオス、カンボ

税関の開庁時間の差

輸送コストが高い割に、

(特にバンコクーホーチミン)

の優遇策のある経済特区を設 けており、 国境地域に設立されることが

コクからカンボジアのプノン

後者は、例えばタイのバン

だ。その原因として、①荷物状はそれとはほど遠い状態

口口 質など課題

はあるが、国境をまたぐ陸路

経済回廊はまだ発展途上で

している物流企業もある。

的にはビジネスの潜在性があ の陸運企業にとっても、

る。今後も動向を注視する必

ある。 タイからミャンマー、 の原因として、タイーミャン ナムへの輸送は海路輸送の2 輸送に比べ高いものではある 場合、大量輸送ができる海路 マー、タイーベトナムの場合、 ~3倍のコストが掛かる。 そ が、それを考慮しても高額で 例えば、タイからベト

グル・ストップは、ラオス・

入されるにとどまるが、今後

トナムなどの一部国境で導

経済回廊の課題(タイ―カンボジア―ベトナムの例)

税関 税関

リードタイムは海路輸送とあまり変わらない

悪路 (による 品質への影響)

(による輸送コスト上昇)

カンボジア

税関 税関

片荷

積み替え(によるリードタイム、品質への影響)

の傾きなどがひどく、振動 国の道路状態は、舗装、路肩 国境で積み替えを行う場合 う片荷問題がある。 が損害を受ける可能性があ 荷物の取り扱いが雑で、製品 ムへの荷量が多くなってしま 三つ目に、品質への懸念は る。 積み荷への損害、通関による れば、積み替えや悪路による るようになるだろう。そうな 道路インフラの改善も行わ の調整が進むことが期待され 庁時間の延長など、各国間で り入れの覚書の締結、税関開 行枠の撤廃、2国間の相互乗 他にもダブルライセンス発 更に、経済の発展に伴い -ドタイムの増大の問題も

きにより、積み荷が損害を受 、海路を選ぶ企業もある ミヤ こった場合の対応に課題があ 関し、 るため、利用数増加に疑問を ることの危険性や、事故が起 ッドを交換することで対応す 持つ声もある。この課題に対 の国を越境し通行することに しては、国境でトラックの なお、同一トラックが複数 道路通行が左右逆であ

自動車部品企業を中心と ジアの産業開発案件、 ティング会社にて東南ア 夕自動車にて欧州事業戦 士課程修了、英ロンドン 学大学院社会学研究科修 979年生まれ。一 ィング会社にて自動車・ 経済開発修士修了。 ・スクール・オブ・エコ したコンサルティング ノミクス (LSE) 地域 g4系経営コンサルテアの産業開発案件、B えんかく・ふみと 途上国開発コンサル トヨ

アセアン全体への展開が進む AECの統合の深 利用 現 産業育成、 済振興(産業誘致、 や物流関連調査、 を経験し、2014年よ 新規事業戦略、 サプライチェーン 海外市場参入戦 ール駐在含む) 沿線開発) グロ

だろう。