

大メコン圏における国境地域開発と国境貿易

名和 聖高

Development of Border Area and Cross-border Trade in Greater Mekong Sub-region

Kiyotaka Nawa

要約：本稿は、CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）、タイ並びに中国・雲南省及び広西チワン族自治区から構成されるGMS（大メコン圏）における越境貿易と国境地域開発の現状と展望を、主として所謂チャイナプラスワン乃至タイプラスワンの企業動向及びそれに伴う域内物流との相関の視点から、数年来の現地調査を踏まえて論じることを目的にする。特にCLM諸国は1ヶ国単位では人口・市場等を含む経済規模が小さいだけでなく産業構造上の理由から、隣接するタイ・ベトナム・中国との交易が極めて重要である。斯かる状況に対応する為には、主として国境付近及びアジア開発銀行主導で建設・整備が進められてきた経済回廊沿いに設置される「点」としての経済特区並びにタイ・ベトナムの工業団地等を「線」としての当該回廊が結節し、ひいては当該地域を「面」として発展させるという思考が肝要と言える。また、特にCLMにおける内外資による直接投資の受皿となる経済特区の設置には、タイププラスワン乃至ベトナムプラスワンを背景とする入居企業による国境貿易促進効果のみならず、多くの雇用創出や周辺地域開発促進に繋がるという期待が寄せられている。

本稿では、先ずGMS開発とハードインフラとしての経済回廊の現状について述べ、第Ⅲ章では国境貿易促進のソフトインフラとも言える越境交通協定について述べる。第Ⅳ章及び第Ⅴ章ではGMSにおける代表的な国境と経済特区の現状と展望を述べ、第Ⅵ章では関係国における国境貿易の現状と展望を述べる。最後に2015年末に発足が予定されるASEAN経済共同体におけるGMSの位置付けを踏まえて、当該地域における国境地域開発と国境貿易の在り方について述べる。

キーワード：GMS（大メコン圏）、経済回廊、SEZ（経済特区）、CBTA（越境交通協定）

Ⅰ. はじめに

チャイナプラスワン乃至タイプラスワンとの相関で、GMS諸国¹⁾は2015年末に発足予定の「単一の市場と生産基地」「競争力ある経済地域」「公平な経済発展」を標榜するAEC（ASEAN経済共同体）においても、陸続きの一大エリアとして特に製造・販売・物流の視点から、我が国企業を中心に近時注

目を集めている。

チャイナプラスワンの背景としては、中国における労務費を含む諸費用の上昇、日中政治関係の悪化並びにそれに起因する社会不安の増大等が挙げられ、中国における水平分業型製造拠点及び販売乃至部材調達機能は維持しつつ中国外における新たな拠点を設置すると共に、併せて撤退乃至縮小の方向をも模索するという傾向が認められる一方で、タイ

1) 該当するのはCLMVと総称されるカンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナムの4カ国にタイと中国の雲南省・広西チワン族自治区であるが、本稿ではGMSをCLMV+タイを中心にした地域として捉えることにする。

ラスワンの場合は、労働集約性が高い製造工程の一部を担う為の拠点作り（垂直分業・工程間分業）や、グループ内での全体的な供給力向上の要求にタイ母工場における生産能力拡大で対応することなく、その隣接国に新たな生産拠点を設置するという傾向が見られる。確かに2011年の大洪水を含む自然災害のリスク、2014年の軍事クーデターに起因する政治・社会的な不安、2013年1月から実施された全国一律の最低日給300バーツに代表される諸費用の上昇等を理由とする典型的なタイプラスワンとしての周辺国への拠点移動が多いが²⁾、少なくともタイにおける製造拠点の縮小乃至撤退の方向での選択肢でないことは間違いないと言えよう³⁾。

何れにしても、斯かる「プラスワン」の受け皿がCLMV、就中カンボジア・ラオス・ミャンマーである⁴⁾。これら3ヶ国は、特に製造拠点設置を目的とした投資先としては法制度等を含むソフトインフラや道路を含むハードインフラの未整備等の問題を抱えつつも注目を浴びている。斯かる外国直接投資と貿易との相関を定量的に証明することは、関係国の産業構造や直接投資規模の相違のみならず関係する統計値の整理状況や精度に鑑みれば極めて困難であり、一つの傾向として捉えざるを得ないのが実状である。例えばカンボジアの場合、その直接投資環境変化のエポックは1994年の投資法制定、2003年の改正投資法に基づく適格投資プロジェクト（QIP）制度導入及び2005年のSEZ制度導入と言え、貿易取引と直接関係を有する縫製業に対する直接投資は輸出型QIPとして2003年以降急増したが、その多くはカンボジア内資（多くは華僑系カンボジア人）によるものであった。

一部の例外を除き、カンボジアにおけるQIP取

得とSEZ入居とは制度上相関する訳ではないが、実際にはQIP取得企業がSEZへ入居することが多い。原部材の輸入・製品の輸出又は内販という意味で貿易との相関が強いと言えるSEZへの企業進出に伴う2006～2011年の累積投資額は4.7億ドルであるが、国・地域別で見れば日本36%・台湾13%・中国13%・シンガポール12%・韓国11%であり、2013年の投資額2.5億ドルを国・地域別で見れば日本26%・中国20%・シンガポール17%・タイ12%・ベトナム9%・台湾7%・米国7%とされる。斯かる直接投資の傾向は、原部材の殆どを輸入に頼ると共に外需依存型の同国における貿易額の推移と相当程度の関係を有するものと考えられる。

以上の理解を踏まえて、本稿ではGMSにおける経済発展・産業構造変化は「点」で捉えるべきではなく「面」で捉えるべきこと、それを結ぶ代表的な「線」が経済回廊であること、国境付近のSEZに代表される関係国間の相互補完関係が国境貿易活性化の推進力になること、という理解に基づき、直近数年間の現地調査結果を交えて、GMS域内における国境貿易と経済特区（SEZ）設置に代表される国境地域開発の現状と展望について論述する。

II. GMS 開発と経済回廊

1. GMS 経済協力プログラムの概要

インドシナの新展開を示唆したカンボジア内戦終結を告げる1991年10月のパリ和平協定締結を嚆矢として、GMS開発が大きな注目を集めるに至った。その中核的役割を担ったのがADB（アジア開発銀行）主導による1992年開始の経済協力プログラムであり、その対象は交通、通信、エネルギー、人

2) 全国一律日給300バーツの制度は、バンコクに集中していた労働者が地方でも仕事を見つけやすくするという名目でインラック政権によって導入されたものだが、現政権は2016年から各県ごとに最低賃金を定める従来の制度に変更する予定である旨の報道が為されている（グローバルアジアニュース www.globalnews/newsasia.com 参照）（2015/07/15アクセス）。因みに、周辺国の最低賃金上昇の動きは顕著であり、2016年からの12%増を既に公表しているベトナムに加えて、カンボジアでも、現在128ドルの最低賃金を140ドルにすることになった旨の報道が為されている（カンボジア経済研究所 <http://blog-goo.ne.jp/economistphonmpenh> 参照）（2015/09/15アクセス）。

3) この点に関して、例えば大泉敬一郎「タイプラスワンの可能性を考える」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報』2013 Vol.13 No.51参照。

4) 勿論、ベトナムも特にチャイナプラスワンの投資先や我が国中小企業のASEANにおける新たな投資先として位置付けられ得るし、またインドネシアやフィリピンも同様に認識することが出来る。

的資源、環境、貿易、投資、観光、農業の9分野に及び、特に交通インフラ整備に関しては日本、オーストラリア、中国、タイ等をドナーとするプロジェクトを含めて着実な進捗を遂げている。

2. GMS 経済回廊計画の概要

上述交通インフラ整備はGMS経済回廊計画と称され、経済協力プログラムの実施に不可欠な道路網整備・拡張として位置付けられている。当該計画は、東西（ベトナム・ダナン／ミャンマー・モーチンマイ）、南北（タイ・バンコク／中国・昆明－ラオスルートとミャンマールートの本線と、昆明／ハノイ／ハイフォンとハノイ／南寧の支線有り）、南部（バンコク／プノンペン／ホーチミン／ブントウの本線と、バンコク／カンボジア・ストゥントレン／ベトナム・クイニョンの支線有り、バンコク／プーナムロン／ミャンマー・ダウエイの延伸可能性有り）、南部沿岸（バンコク／カンボジア・コックン／ベトナム・ナムカン）を含む9回廊を対象とする。

東西回廊はタイ・メーソットとモエイ河で国境を接するミャンマー・ミヤワディ以西の整備・拡張が遅れている区間も有り、斯かる区間にあつてはコンテナ車等の大型車両の通行は困難であるが、直近数年間の改良工事実施により当該回廊の東側起点とされるベトナム・ダナンから西側起点とされるモーチンマイまでの物流ルートとしての一応の機能を果たしている⁵⁾。南北回廊は2013年12月の第4友好橋の完成によって、所謂ラオスルートは完成したことになり、ラオス／タイ間の物流及びラオス領域を保税輸送の形で通過するバンコク／昆明間の物流ルートとしての機能が強化されている。南部回廊は我が国のODAによる建設が進められ2015年4月のカンボジア領域ネアックルンにおけるメコン川架橋（通称つばさ橋）によりバンコク・プノンペン・ホーチミンというGMS域内三大都市を繋ぐ物流ルートが

完成したことになる。南部沿岸回廊はカンボジア国道48号線、同4号線以東の3号線とベトナム国境に至る33号線、ベトナム国道80号線（カンボジア国境ハーティエンからラクザーに至る）、同63号線（ラクザーからカマウに至る）、同1号線の一部（カマウからメコン地域南端のナムカンに至る）に未整備区間や大型車両の通行が困難な区間も有るが、タイ／カンボジア／ベトナム間の物流ルートとしての一応の機能を果たしている。

Ⅲ. CBTA（越境交通協定）

1. CBTAの背景と現状

上述9分野にまたがる経済協力プログラムのうち交通インフラ整備が最重要課題として位置付けられGMS経済回廊計画が立ち上げられた訳であるが、斯かるハードインフラ整備が進んでも関係国における国境措置が旧態依然としたものであれば、その実効性を担保することが難しい旨の認識に基づき、ADBの主導で1995年以降越境交通促進に関する協議と文書化が関係国間で進められた。当該文書は本則44ヶ条と20の付属書（Appendix）・議定書（Protocol）から構成されており、本則に関しては1999年のタイ・ベトナム・ラオスの署名、2001年のカンボジアの署名、2002年の中国の署名、2003年のミャンマーの署名を以って全ての関係国間の合意が成立した。添付される付属書・議定書は以下の通りであり各関係国内の議論を踏まえて段階的に署名が為されてきた。その結果2007年3月で全ての文書の署名が為されたが、一部の国では一部の事項に関する国内的合意が有られず未批准の状態が続いている⁶⁾。しかしながら、特に関係国間覚書に基づく物の円滑且つ迅速な移動の促進を含む、その段階的实施によって貨物や車両の越境が促進されていることは評価されるべきであろう。

5) 2006年12月の第2メコン友好橋の完成によりラオス／タイ間の物流ルートは整備されたが、2015年1月の実走時にはラオス領域内の道路の傷みが激しいことが視認された。現地情報によれば、我が国のODAによる数年以内の補修が予定されているとのことである。

6) タイの未批准文書はA1, 4, 6, 8, 10, 14, ミャンマーの未批准文書はA13a, A13b, P3－何れも2013年8月現在。尚、タイに関しては従前は禁止されていた国外での公務員の業務執行を容認するCross-Border Transaction ACT for Joint Inspection in Foreign Territoriesが成立し（2013年3月）、CBTAが企図するシングルストップの進捗が期待される。

2. 付属書・議定書の構成

- A1 危険物の運搬
- A2 国際輸送における車両の登録
- A3 腐敗しやすい物の運搬
- A4 越境手続の簡素化
- A5 人の越境移動
- A6 トランジット及び内陸通関体制
- A7 道路交通規制と標識
- A8 自走車両の一時輸入
- A9 越境輸送における輸送業者の免許基準
- A10 輸送条件
- A11 道路・橋梁の設計、建設基準及び仕様
- A12 越境・通過設備及びサービス
- A13a マルチモーダル輸送責任体制
- A13b 越境輸送業務の為のマルチモーダル輸送業者の免許基準
- A14 コンテナ通関体制
- A15 商品分類システム
- A16 運転免許基準
- P1 回廊・ルート出入口の指定
- P2 トランジット輸送料金
- P3 輸送サービスの頻度と範囲及び許可・割当の供与

3. 議定書1に規定された国境ゲート

CBTA の議定書1に規定される国境ゲートは次の通りであるが、関係国間で締結される覚書に基づいて当該ゲート以外のCBTA適用ゲートやルートを開設することが認められており（議定書1第2条）、後述の如く関係国において各種覚書が締結されている。

①南北経済回廊関係

- ・ラオスルート：磨憨（中）/ボーテン（ラ）、ファイサイ（ラ）/チェンコン（タ）
- ・ミャンマールート：タチレク（ミ）/メーサイ（タ）
- ・昆明/ハイフォン間：河口（中）/ラオカイ

（ベ）

②東西経済回廊関係

- ・ダナン・モーラミヤイン間：ラオバオ（ベ）/デンサワン（ラ）、サワンナケート（ラ）/ムクダハン（タ）、メーソット（タ）/ミヤワディ（ミ）

③南部経済回廊関係

- ・バンコク・プンタウ間：アランヤプラテート（タ）/ポイペト（カ）、バベット（カ）/モクバイ（ベ）

④南部沿岸経済回廊関係

- ・ハートレック（クロンヤイ）（タ）/チャムジア（コッコン）（カ）

⑤その他

- ・瑞麗（中）/ムセ（ミ）
- ・ブンカム（ラ）/ドンクラウ（カ）
- ・タナレーン（ラ）/ノンカイ（タ）
- ・ワンタオ（ラ）/チョンメック（タ）
- ・ナムパオ（ラ）/カオテェオ（ベ）

4. CBTA と二国間協定

(1) CBTA の段階的且つ国境の実施

CBTA は、隣接国における物と人の移動に関して出国時の検査等を排して入国時における検査等に一本化するというシングルストップと、斯かる移動に要する各種国内行政手続きを1ヶ所に集約するというシングルウインドウを通じて、GMSにおける物と人の円滑・安全且つ効率的な移動を企図している。しかしながら、各国の各種国内事情との相関で国境毎の段階的実施による実現という手法が採用されている。即ち、第1段階では貨物輸入国側に設置された共通施設（common control area）における共同検査の実施（輸出国及び輸入国での通関書類提出と輸入国での実物検査）が為され⁷⁾、第2段階では税関手続きや輸出入申告書フォームを共通化し手続きは輸入国側のみで行うことで足りることとされ、第3段階では実物検査と検疫共に輸入国側実施

7) ラオバオ（ベトナム）・デンサワン（ラオス）国境では2005年6月から、またモクバイ（ベトナム）・バベット（カンボジア）国境では2006年9月から実施されたが、それらは共同施設での出国側と入国側の検査の共同実施でありシングルストップを意味する訳ではない。

で足り出国側の手続きは乗員や乗客の出入国管理のみとされる⁸⁾。第4段階では税関・検疫・入国に関する窓口が入国側に一元化されたシングルストップが完全に実現されることになる。

(2) CBTA 乃至 CBTA 覚書と二国間協定

GMS における越境交通に関しては、CBTA に基づく覚書 (MOU) として関係国間で合意された文書と1995年のCBTAに関する基本合意に先行した形で文書化された関係国間における二国間協定 (以後の改定を含む) が併存した形で通行車両台数等を定めている。例えばラオス・ベトナムの二国間協定は1994年2月に締結され、その代表的な国境であるデンサワン・ラオパオ国境ではCBTAが企図する第1段階を2005年6月に、また2012年10月の独自プランによるシングルウィンドウ試行を経て、その本格稼働を2015年1月から行っている。ベトナム・中国の二国間協定は1994年11月に締結され、越境ルートが特定されると共に通過車両台数に関する合意が為されている。因みに関係国間協定に基づく通過車両に関するクォータ等は以下の通りであるが、基本的には登録車両のみの越境が認められることになっており、それ以外の車両に積載された貨物は国境での入国側車両への積替えが必要になる⁹⁾。

- ①カンボジア・タイ協定：南部回廊のポイペト・アランヤプラテート国境 (国境から20km以内の走行制限なし) を通過するバンコク・ブノンペン間の1日当たり越境許可台数は、カンボジア側はトラック10台・バス30台、タイ側はトラック30台・バス10台とされる (2012年6月時点の数値であり、以後の段階的な増加を合意)。
- ②カンボジア・ベトナム協定：南部回廊のバベット・モクバイ国境での年間各500台の車両の越境が許可されている (2006年9月時点の数値であり、2009年6月にプレークチャック・ハーティエン国境を含む新たな4ルートでの同数車両の越境

に合意)。

- ③カンボジア・ラオス協定：両国間の国際国境はカンボジア国道13号線南端のドンクラロー・ビューネカム国境1ヶ所であり、1日当たり各40台の車両の越境が許可されている。
- ④ラオス・ベトナム協定：東西回廊のデンサワン・モクバイ国境と第3メコン架橋・ラオス国道12号線利用のナパオ・チャーロー国境が代表的な国境であるが、車両登録と運転許可証取得を要するが台数制限は為されない。
- ⑤ラオス・タイ協定：メコン川を跨ぐ第1～第4架橋で結ばれる国境が設置されており、車両登録と運転許可取得を要するが越境台数制限は為されない。
- ⑥ラオス・中国協定：南北回廊 (ラオス国道3号線)・ラオス国道1号線のボーテン・磨憨国境が代表的な国境であるが、年間2万台の各バス・トラックの越境が許可されている (2013年5月時点の数値)。
- ⑦ベトナム・中国協定：3ルートを利用した国境地域に関してトラック・バス年間15,000台、内陸都市に関してトラック・バス年間500台の越境が許可されている (1994年11月の協定締結以来段階的に増加され、ここでの数値は2012年8月に合意されたもの)。

以上は二国間協定であり、1999年にはタイ・ラオス・ベトナムの三国間協定も締結されている。しかしながら、交通ルールの相違もあり、現時点ではラオス登録車両のみが貨物積替え不要の三国間物流の担い手になっている。

IV. GMS における代表的な国境の現状

その多くはCBTA議定書1で規定されるゲートであるが、その整理の意味も含めて以下に代表的な国境を挙げ、特に物流の視点からその現状と展望を略

8) ラオパオ・デンサワン国境及びムクダハン (タイ)・サワンナケート (ラオス) 国境では2015年1月から第3段階の取扱が為されている。

9) 当該地域に進出する日系物流業者の話によれば、コンテナ貨物の場合には入国側車両への積替えの容易さ、また交通ルールの相違に起因するリスク、帰途の片荷問題等に鑑みれば、クォータ如何に腐心する必要は無いとのことである。

述する。

- ①タイ／カンボジア国境：両国間の国際国境ゲートは6ヶ所あるが、代表的な国境ゲートは南部回廊のアランヤプラテート／ポイペトと南部沿岸回廊のハートレック（クロンヤイ）／チャムジア（コッコン）であり、後述の如くタイ・カンボジア間の国境貿易の殆どが当該ゲートを通じて行われている¹⁰⁾。また、前者は単なる物流拠点としての機能に止まらず、ポイペトには所謂タイプラスワンの垂直分業を企図した製造拠点やタイ人及び観光客相手のカジノホテルという集客機能を有する施設も設置されている。後者の性格も基本的には前者と同様であり、レムチャバン港乃至タイ南東部の工業地帯との結節を通じたタイプラスワン関連の物流ゲートとして捉えられるが、円滑な物流の実現にはカンボジア領域の国道48号線の一層の整備が望まれる。
- ②タイ／ラオス国境：1994年にオーストラリアの援助で建設された第1友好橋で結ぶノンカイ／タナレーン（ビエンチャン）、2006年に我が国のODAで建設された第2友好橋で結ぶムクダハン／サワンナケート、2011年にタイの援助で建設された第3友好橋で結ぶナコンパナム／ターケク、2013年12月にタイと中国の援助で建設された第4友好橋で結ぶチェンコン／ファイサイが代表的な国境ゲートである。第1友好橋でタイと結ばれるラオス領域と同じく第2友好橋でタイと結ばれるラオス領域には、後述の如くタイプラスワンの垂直分業拠点の設置が進んでいるが、第2友好橋を利用したラオス国道9号線ルート（東西回廊の一部）と第3友好橋を利用したラオス国道12号線ルート

との間で特にベトナム北部との物流の視点からラオス側拠点如何に関する再検討が為されている模様であり、第3友好橋でタイと繋がるラオス・ターケクにタイプラスワンの製造拠点を設置することの優位性を主張する向きもある。第4友好橋はバンコク・昆明間の物流に資するものと言え、タイ／ラオス国境であるチェンコン／ファイサイは実質的にはラオス国内保税輸送用ゲートとしての機能を営むことになろう。以上4国境ゲートに加えて、更にラオス南部の中心都市であるパクセーとタイ・ウボンラチャタニを結ぶワントオ／チョンメックを挙げることが出来る。上述4国境は全てメコン川によって隔てられているが、ワントオ／チョンメック国境は我が国のODAで2000年に建設されたパクセー市内の「ラオ・日本橋」でラオス領域を流れるメコン川を渡る為にタイ／ラオスが陸路で繋がる形になっている。パクセーからは1時間程度の所に当該国境は位置しており、2014年12月の訪問時には多くの物流（朝の時間帯であった為か、ラオスからタイに向けた生鮮野菜が多く見られた）と人流を視認することが出来た。ラオス中部のサワンナケートは東西経済回廊沿いの要衝であるが、タイ・カンボジア（ストゥントレンに繋がる）・ベトナム（クイニョンに繋がる）へのアクセスに鑑みればパクセーの物流拠点としての可能性は大きく、タイプラスワンの新たな拠点として注目すべきであろう。

③ベトナム／ラオス国境：

長い国境を接する両国には幾つかのゲートが存在するが、代表的な国境ゲートは東西経済回廊が通るラオバオ／デンサワンである¹¹⁾。本国境地域は

10) 南部経済回廊に関しては、拙著（2008）「GMS 南部経済回廊とカンボジア・ベトナムの港湾事情に関する一考察」日本港湾経済学会『港湾経済研究』第46号 139～151頁、拙著（2008）「カンボジアの港湾事情とGMS 南部経済回廊の機能」日本貿易学会『JAFTAB』第45号 176～187頁、拙著（2008）「カンボジアにおける外資導入とGMS 南部経済回廊・シハヌークビル港との相関」海外投融資情報財団『海外投融資』2008年7月号 51～56頁、拙著（2014）「GMS 南部経済回廊の新たな展開」日本港湾経済学会『港湾経済研究』第52号 127～135頁を参照。南部沿岸経済回廊に関しては、拙著（2009）「GMS 南部沿岸経済回廊の展望」海外投融資情報財団『海外投融資』2009年11月号 27～33頁、拙著（2010）「GMS 南部沿岸経済回廊の現状と課題」日本港湾経済学会『港湾経済研究』第48号 53～64頁を参照。尚、GMS に関する基本的な性格の文献としては、石田正美編（2010）『メコン地域国境経済をみる』（アジア経済研究所）を挙げることが出来る。

11) ベトナム／ラオスは長い国境を接する両国であるが多くは山岳地帯である為に、ベトナム／カンボジアに比べて国際レベルのゲートは少なく、ベトナム税関総局の資料に依れば、2014年の輸出入額はカンボジアに接するモクバイに比べてラオスに接するラオバオは6分の1に過ぎず、僻地開発・少数民族対策というラオバオ特区開発の主目的との相関では成功を収めているが、東西経済回廊利用の物流という視点では物足りない国境ゲートと言えよう。

1998年にベトナム・ラオス両国が地域共同開発の為に Lao Bao Commercial Area として立ち上げられたが、2005年にベトナム領域に関してのみ Lao Bao Special Economic Area として同国法令に基づく経済特区として位置付けられることになった。ラオバオ側はクワンチ省とベトナム中央政府によって開発された敷地面積が約1万6千haに及ぶ広大なSEZであり(ベトナム側の特区入口から国境ゲートまでは約25km)、他の工業団地等とは異なり、製造工場のみならず、免税店を含む商業施設、ホテル、銀行、住居等が配置されている¹²⁾。居住人口は5万人を超えるとされ、国境の街全体が特区を形成していることになる。ラオス側のデンサワンには国境商業区域が設置されており、当初計画では地域一体開発が企図されていたが、現時点ではデンサワンに若干の商業施設が設置されているのみで、ラオバオでの就労や買物の為にデンサワン居住者が移動するという程度の関係である。しかしながら、人・物の越境移動は増加傾向にあり、その円滑且つ迅速な出入国・輸出入を図るべく2014年1月からは同一施設内での手続が行われており(両国の窓口が並列している)、また2015年2月からは人と物の移動に関して所謂ワンストップ・サービスが開始されている¹³⁾。

④ベトナム / カンボジア国境：

両国間の国境の多くは平坦地であり多くの国境ゲートが存在し国際国境ゲートも7ヶ所あるが、その代表的な国境ゲートは南部経済回廊に設置されるモクバイ / バベットと南部沿岸経済回廊に設置されるハーティエン / プレークチャックである。前者のモクバイはホーチミンから約80kmに位置し、バベット付近には主としてベトナムからの輸出又はベトナムとの垂直分業を目的とした製造拠点が設置されている後述のSEZが数か所展

開されており、またプノンペン付近のSEZに入居する企業等によるベトナム南部港湾利用も盛んな為に、当該国境ゲートの利用は増加の一途を辿っている。また、ベトナム人によるバベットのカジノホテル利用を目的とした越境のみならず、近時はベトナム側からのバスによるカンボジア観光客も急増している為に、人・物両面での当該国境ゲートの利用は拡大傾向にある。更に、2015年5月にカンボジア領域ネアックルンでの架橋が完成したことで、当該国境ゲートの有用性は一層高まると言えよう。後者は南部沿岸経済回廊に設置されているとは言え沿線に他の経済回廊のような大都市が存在する訳ではない為に、本来的に当該ゲートを利用した多くの人・物の移動が予想されていた訳ではない。当該回廊に位置するタイ / カンボジア国境に関しては、上述の如くCBTA適用国境に指定されていたが、それはバンコクやタイ南東部工業地帯に展開する企業の垂直分業拠点としてカンボジア南部が期待されていた為であり、ベトナム・メコン地域との結節による経済効果には然したる期待は無かったと思われる。2014年のハーティエン現地調査では、前回調査時の2009年に比べて当該国境ゲートを利用した人・物の移動が拡大していることを視認した。シハヌークビル港やカンポット、タケオ等の経済発展を通じたカンボジアとベトナム・メコン地域、ひいてはタイとの効果的結節による当該国境ゲートの利用拡大が期待できよう。

⑤カンボジア・ラオス国境：

CBTA適用国境とされる両国間の国境ゲートは、上述の如くラオス南部の中心都市であるパクセーから国道13号線を南下したドンクラウ / ブンカムであり、実質的に両国間の唯一の国境ゲートである。当該国境を超えたカンボジア領域では国道7号線がストゥントレンを経てプノンペンに至

12) ベトナムの国境経済区は2013年12月末日現在28ヶ所設置されている (<http://www.vina-finance.com>) (2015/01/15アクセス) が、地域内において最も注目を浴びている南部経済回廊における国境ゲート付近に設置されたモクバイ国境経済区は2020年までに貿易・サービス区1003 ha、都市地区7400 ha、エコ観光地区600 haの経済区として開発される予定であったが(1894/QD-TTg)、その最大の特徴である免税販売を中心とした商業機能に陰りが出ているという報道も為されている (<http://www.viet-jo.com>) 参照 (2015/01/15アクセス)。

13) 『貿易と関税』日本関税協会 2015年3月号 74頁参照。

る。現時点では人・物の越境移動は活発とは言えないが、パクセーから当該国境までは200km程度であり、ストゥントレンからはベトナム中部の港湾都市クイニョンに繋がることも出来、上述パクセー＝ウボンラチャタニのルートと同様にパクセーを起点とした物流の活性化によって当該国境ゲートの機能も大きな変化を遂げるようになる。

⑥ミャンマー・タイ国境：

両国の国境線は南北1800kmに及ぶが、代表的な国境ゲートは南北回廊のタチレク・メーサイ、東西回廊のミヤワディ・メーソット、延伸南部回廊のティキ・プーナムロン、同国南端のマレーシアにも近接するコートウン・ラノーンの4ヶ所である。ミャンマーにあっては海上輸送用港湾施設が脆弱であるだけでなく近隣国との交易の利便性の視点から陸上輸送が中心となる。それらルートは山岳地帯であるだけでなく少数民族支配地域通過という困難な問題を抱えていたが、1989年の軍事政権による対外経済開放・市場経済化政策の導入はミャンマーにおける国境貿易¹⁴⁾の大幅な伸張をもたらした。

ミヤワディ・メーソットはヤンゴンから最も近い国境ゲートであり(約460km)、タイとの貿易拠点として最も重要な場所である。国境ゲートから約10km先に位置するミヤワディ国境貿易地区(トレードゾーンと税関検査場)を越えたティンガニーノまでの道路は整備されているが、そこからコーカレイまでの約45kmは1車線未舗装道路であり、2013年9月の現地調査時にも日替わり一方通行の状態であった¹⁵⁾。それは両国間の物流に深刻な影響を与える一つの要素である¹⁶⁾。国境の

特性を生かす視点からの工程間分業やミャンマーからの低廉な労働力供給を期待したメーソットにおける経済区建設計画、ミヤワディのトレードゾーンに隣接する形の経済区建設計画のみならず、ヤンゴンに向かうAH1沿いに稼働中のバゴアの工業団地やヤンゴン周辺乃至ティラワSEZに展開する企業にとっても、当該国境ゲートを通じた交易の拡大が期待されるものと言える。

最近脚光を浴びているのがティキ・プーナムロン国境ゲートである。バンコクからカンチャナブリを経て180km、インド洋に面する南部回廊延伸部分のターミナルであるダウエイまで170kmに位置している。ダウエイSEZ計画は、当初のタイ企業による民間レベルの実施から現時点では国家事業としての進捗が期待される段階に至っており、地理的優位性との相関で注目を集めているのである。2013年9月の現地調査時にはタイ国境を繋ぐ道路の事情が極めて悪いだけでなく、SEZ内の開発行為も殆ど進んでいない状況であった¹⁷⁾。一方でダウエイSEZの現状と将来的可能性に疑問を呈する企業も少なくなく、タイ不動産開発会社がタイ国境からミャンマーに約10km入ったティキで新たな工業団地の開発に着手した旨の報道も為されている¹⁸⁾。これはタイ企業がカンボジアやラオスとの国境付近に設置する経済特区と同様な位置付けの生産拠点であり、タイにおける労務費等上昇傾向の中でミャンマーの低廉な労働力を利用した労働集約型軽工業の受け皿としての機能を企図するものである。

⑦ミャンマー・中国国境：

両国の国境線は2160kmに及び(雲南省・ミャン

-
- 14) ミャンマーにおける「国境貿易」は銀行決済を伴わないなど、商業省が定める正規の貿易手続きに従わない、いわば非正規貿易に近いものであり、国境貿易はミャンマー輸出の約5割、輸入の3割以上を占めていると推定される(工藤年博「ミャンマーの国境地域開発」石田(2010)前掲注10, 257~259頁参照)。
- 15) 当該時点で、タイの援助でドナー山を迂回するルートの整備が進行中である旨の話も有ったが確認できなかった。尚、近時の情報によればタイの支援によって迂回路が建設され既に供用開始されているとのことである(注45参照)。
- 16) 物流上の問題点は少なくなく、ミヤワディ・メーソット国境のモエイ川架橋の荷重制限、トレードゾーンでの積替え、税関検査場の非効率運営等も指摘されなければならない。
- 17) 事務所やゲストハウス等の立派な建物と港湾・工場用地等の未整備状況が対照的であった。ヤンゴン郊外のティラワ経済特区の方向性が見えたことで、今後は日本としての積極的な関与が期待される。
- 18) NNA.ASIA <http://news.nna.jp.edgesuite.net/free/news/20140109>参照(2014/01/19アクセス)。

マ-国境線1997km, チベット・ミャンマー国境線163km) 主要な国境ゲートだけでも11ヶ所を数えるが, ヒマラヤ山脈によって遮断された人とモノの往来がほとんどない地域を除く雲南省と接する部分にあっても, ミャンマー政府が直接管轄できる中国との国境線はムセを中心とした300kmしかない(ほとんどが少数民族の支配下にある)¹⁹⁾。両国に跨る代表的な国境ゲートは瑞麗・ムセであり, 同所における物流は活発で雲南省の国境貿易輸出総額の30%を占めている²⁰⁾。因みに, 中国における「国境貿易」とは中央政府の干渉なしに地方政府が許認可権を有する活動を意味し²¹⁾, 瑞麗・ムセ国境ゲートにおける物流・人流に関する中国側管理は専ら雲南省政府によって行われている。

IMFの統計によれば, ミャンマーの最大輸入相手国は中国であり(2011年:中国53億・タイ31億ドル, 2012年:中国62億・タイ34億ドル, 2013年:中国81億・タイ41億ドル) 輸入総額の40%を占め, また輸出に関してもタイに次ぐ相手国である(2011年:タイ32億・中国15億ドル, 2012年:タイ34億・中国12億ドル, 2013年:タイ37億・中国26億ドル)²²⁾。勿論, これらの貿易額の相当部分は海上輸送によるものであるが, 比較可能な2007年の数値から中国・ミャンマーの総貿易額に占める雲南省・ミャンマーの割合の算出を試みる。IMF統計によれば2007年の中国からの輸入額は18.6億ドル・中国への輸出額は3.4億ドルであり, また雲南省統計局によれば雲南省の対ミャンマー輸出額は6.4億ドル・対ミャンマー輸入額は2.3億ドルとされている²³⁾。統計値の出所が異なる為に即断は出来ないが, 両国間の貿易の相当部分が瑞麗・ムセに代表される国境ゲートを利用した陸路利用の国境貿易によっていることが推認できよ

う。また, 畢(2010)の調査からは当該国境ゲートの機能・性格を窺い知ることが出来る²⁴⁾。即ち, 前述11ヶ所の国境ゲートに占める瑞麗の割合は出入国者に付き60%, 出入国車両に付き60%, 中国からの輸出額に付き70%・貨物量に付き55%であり, 出入国者と出入国車両が粗同数であること, ミャンマーからの輸入に関しては金額10%・数量5%であるが中国からの輸出という視点では極めて重要な位置にあると思われる。

尚, 瑞麗・ムセ国境ゲートの状況に関しては, アジア・ジャーナリストの松田健によって詳細な報告が為されている²⁵⁾。

V. GMSにおける代表的なSEZ(経済特区)

1. SEZとは何か

GMS各構成国によって形態乃至内容の相違は有るが, 基本的には一定の区域を特定し, 当該区域内に立地する企業や当該区域内における特定の事業活動に対して税制上の優遇措置や通関手続を含む各種行政手続の緩和乃至便宜の供与, 雇用を含む企業経営に関する各種法規制の緩和, 電力等エネルギーの優先利用等を通じて, 内外直接投資を促す制度と言えよう。当然のことながら, 何れの構成国にあっても法によってその形態乃至内容が定められている。また投資奨励関する法令等と併せた直接投資誘致の施策が採られることも少なくない。例えば, カンボジアにおける根拠法は2005年12月29日付の「経済特区の設置と運営に関する政令(Sub-Degree No.148)」と「カンボジア開発評議会の組織と機能に関する政令(Sub-Degree No.147)」で, その所管はカンボジア経済特別区委員会である。

ラオスにおける根拠法は「特別経済区及び特定経済区に関する首相令(No.443/PM)」に加えてSEZ

19) 畢世鴻「中国とミャンマーを結ぶ大動脈」石田(2010)前掲注10, 373頁参照。

20) 同上 375頁参照。

21) 同上 406頁参照。

22) IMF eLibrary Data <http://elibrary-data.imf.org/Data> 参照(2014/10/15アクセス)。

23) 畢世鴻 前掲注19, 380頁参照。

24) 同上 384頁参照(2006年統計であるが一定の傾向を示す資料としての意義は認められよう)。

25) 松田健「ビジネスレポート」重化学工業通信社『アジア・マーケットレビュー』2012年10月1日付 21~25頁参照。

毎に定められる独自規則と奨励政策に関する首相令とされ²⁶⁾、その所管は国家経済特区委員会と各SEZの管理委員会である。

タイの場合は、投資委員会(BOI)所管の投資奨励法に基づく進出と工業団地公社(IEAT)管理下の工業団地への入居に法制度上は大別されるが、実際には工業団地への入居企業の殆どは併せてBOI認可を取得している。また、タイにあつては主として過疎地対策との相関で所謂ゾーニングを取り入れて優遇措置に相違を設けていた²⁷⁾。

ベトナムの場合は、2006年7月発効の共通投資法とそれに基づく「投資に関する細則(Decree No.108/2006/ND-CP)」及びその付属書(優遇分野・優遇地域・投資禁止分野・条件付き投資分野を規定)並びに「BOT・BTO・BTに関する細則(Decree No.78/2007/ND-CP)」等が根拠法令とされ、関連する内外直接投資誘致を目的に工業団地(IZ)、輸出加工区(EPZ)、ハイテクパークを設けており、共通投資法施行により首相承認案件、省レベル人民委員会案件、工業区管理委員会案件に分類されている²⁸⁾。

ミャンマーの場合は、2012年制定の外国投資法及び2013年1月並びに2014年8月に公表された施行細則に基づき外資による直接投資分野に関する規制が為されているが、所管が投資委員会(MIC)のみならず他の省庁の承認や推薦等を要する分野も有り単純ではない。SECに関しては2014年に経済特区法が制定され、現在は我が国ODAによる開発が進んでいるティラワ、南部沿岸回廊延伸との相関が期待されるダウエイ、中国が注目するチャウピューの3カ所が同法に基づくSEZとされており、ティラワに関しては2015年中の第1期開発完了が確実視さ

れている。

以下ではGMSにおける国境貿易を論じるに当たって、その背景とも言える内外直接投資の受け皿として近時特に注目を浴びているカンボジアとラオスにおけるSEZを中心に、その現状と展望を略述する。

2. カンボジアのSEZ²⁹⁾

(1) 基本概念

上述政令に基づき設置されるSEZとは、全ての産業とそれに関連する活動を集約する為の経済セクター開発を目的とする特別な地域であり、一般工業区(General Industrial Zone)乃至輸出加工区(Export Processing Zone)を有する。各SEZは生産地域(Production Area)を有するが、自由商業地域(Free Trade Area)、サービス地域(Service Area)、居住地域(Residential Area)及び観光地域(Tourist Area)が設置されることもある。

設置認可条件は、①明確な位置と地理的な境界を有する50 ha以上の土地、②フェンスで囲われた輸出加工区・自由商業地域・特区内工場、③管理事務所(特区管理事務所)の設置、④下水施設・排水処理施設・固形廃棄物の貯蔵管理所・環境保護施設・その他必要と考えられる関連インフラの具備であるが、特に④の条件に関しては当該SEZ全域の整備が要求されている訳ではなく、一定程度のインフラが具備されていれば認可するという行政の姿勢もある為に相当なばらつきが認められる。入居後のインフラの不備が操業上の問題となる事例も見受けられるが、現行法上は罰則規定が存在しない為に入居希望者側の事前チェックで対応するしか方法が無い状態である。2012年10月調査時点では23カ所が認可さ

26) 因みにサワン・セノ経済特区に関しては、2003年の「サワン・セノ経済特区の管理規則及び奨励政策に関する首相令(No.177/PM)に依ることになる。

27) 報道によれば、タイ政府は従前のゾーニングに基づく優遇措置政策を変更し業種別優遇措置を採用すると共に、ミャンマー国境のターク、ラオス国境のムクダハン、カンボジア国境のトラートとサーケオ、更に南部のソクラーにBOI所管の経済特別開発区を設置し、通常の投資恩典に加えて法人税を3年間免除する旨を決定した(<http://www.newsclip.be>)参照(2015/05/15アクセス)。

28) 工業団地・輸出加工区・ハイテクパーク・経済区を工業区と称することもある。クアンナム省のChu Lai Open Economic Zoneの如く工業団地と輸出加工区の機能を併せ持つこともある。またLao Bao Economic-Commercial Areaに代表される大規模な国境経済特区はベトナム全土で11カ所設置されている(梁瀬正人「アジアにおける特区制度」税務研究会『ZEIKEN』2017.7 No.164 52~62頁参照)

29) 拙著(2013)「カンボジアにおける経済特区の現状と課題」日本港湾経済学会『港湾経済研究』No.51 237~247頁参照。

れていたが、2015年調査時には32か所に膨れ上がっていた。その多くは開発自体に着手していないものもあり、実際に稼働しているのは10か所にも満たない状態である。その最大の原因は、SEZ 開発を促進する国家政策との相関で特区開発業者にも法人税最長9年間免除等の税制上の恩典を含む各種優遇措置が与えられることである³⁰⁾。

(2) タイ国境の代表的な SEZ

① Poipet O'Neang SEZ

国境から約12kmの国道5号線（南部経済回廊）沿いに（国道から約7km 入る）中国系開発業者によって2006年に設置された第1号のSEZである。カンボジアにおいては2003年に国境乃至沿岸地域への民間資本によるSEZ 設置方針が公表され、本SEZは斯かる政府方針に応じる形で開発が進められたものである。本SEZはプノンペンまで400km、バンコクまで310km、レムチャバン港まで250kmに位置しており、タイから輸入した原部材の加工・組立を経た中間財・製品をタイに輸出するという典型的な垂直分業型の分工場的機能のみならず、タイ国内市場向け労働集約的商品の製造拠点又はタイ製造拠点の生産能力を補完する為の製造拠点としての機能が期待された。しかしながら、2015年1月の現地調査によれば、80 haの第1期開発は完了しているものの入居企業は5社に過ぎず（登録企業5社であり、うち操業中企業2社、工場建設中企業1社）、売り物のワンストップ・サービスも入居企業が少ない為に立派な関連施設は在るものの、現在は本SEZ内で当該サービスを楽しむことは出来ず、通関は全てポイペトで行われている状態である。タイプラスワンとしてのポイペトの立地優位性自体に疑いを挟む余地は無いが、本SEZの最大の問題は国道から7km程入る道路の舗装が全く為されていないことであり、また、近時は後述のSANCO SEZ

の開発、プノンペン郊外に展開するPPSEZの進出、タイ・カンボジア共同開発SEZ構想の発表等、本SEZの生き残りにとっては極めて厳しい状況になっている。

② SANCO Poipet SEZ

国境から約5kmの国道5号線（南部経済回廊）沿いに（国道から約2km 入る）2012年に設立された日系企業とカンボジア企業の合弁形態の不動産開発会社によって設置されたSEZである。基本的な機能は上述ポイペトSEZと同様のタイプラスワンであり、2015年1月の訪問時に本SEZから入手した資料に拠れば、2018年までの段階的な開発を計画している。即ち、2014年21 ha、2015年25 ha、2016年30 ha、2017年45 ha、2018年55 haの総敷地面積176 ha、の開発計画である。現時点では第1期分の開発は完了しており、既に日系総合商社が自動車部品関連企業用の6区画約6 haを「テクノパーク」用地として確保しているとのことである³¹⁾。本SEZの売りは、入居企業の従業員募集に対する支援とそれらに対する従業員派遣である。本SEZに隣接する場所に製造拠点を設置し、2013年4月から商業生産を開始した日系電子部品企業のタイ子会社が全額出資する企業の責任者の話では、ポイペト・バツタンバン・シェムリアップを結ぶ三角地帯の人口は約250万人で、その殆どが農業従事者である為に従業員募集には全く苦労していないとのことであり、本SEZはタイからの電力供給、豊富な労働力の調達支援を含む肌理細やかな管理体制、国境から20km以内のタイ車両の積替え無しの貨物移動等の優位性（所謂20kmルール）を前面に押し出し、特に日系企業によるタイプラスワン型の入居をターゲットにする。

尚、アランヤプラテート・ポイペト付近にはタイ・カンボジア両政府による共同SEZ計画が有り、

30) カンボジア経済特区委員会は、特区開発業者が最終登録証明書を取得してから365日以内に開発プロジェクト総投資額の少なくとも30%の投資を実行しない場合には最終登録証明書によって付与された特区開発許可と優遇措置を取消し得るとされるが、実際に当該権限の発動が為された事例は無いようである。

31) 2015年1月の現地訪問時の管理会社担当者からの聞き取り。中日新聞平成27年4月10日付け15面によれば、当該商社は「テクノパーク」と称する工業団地の第1期として建屋1棟を建設し2015年末からの稼働を予定しているとのことであり、入居企業の給食サービスや人材派遣を支援するほか、組立などの製造工程の一部を請負うとする。

また、自動車関連産業日系タイ法人による垂直分業型生産拠点の設置、後述のPPSEZがラオスのワンナケートに続いてポイペトでも新規SEZ開発に乗り出す旨の報道も為されており³²⁾、ポイペトは今後タイプラスワンの一大生産拠点として位置付けられる可能性を有する地であると言えよう。

③ Koh Kong SEZ

国境から約10kmの国道48号線（南部沿岸経済回廊）沿いに2006年に中国系不動産関連カンボジア企業によって設置されたSEZである。基本的機能は上述2箇所のSEZと同様であるが、2009年及び2014年の訪問時において本SEZ管理会社担当者が強調していた立地上の売りは、レムチャバン港まで370km（バンコクまで470km）、シハヌークビル港まで230kmのタイとの物流の優位性のみならず、プノンペンまで300km、ベトナム国境まで280kmのカンボジア国内市場及びベトナム・メコン地域へのアクセスの良さである。2009年訪問時には、SEZゲート付近の区画への韓国系自動車組立企業の進出が予定されていたが工場建設は未着工の状態、350haとされる敷地の開発は殆ど行われていなかったが、2014年訪問時には、優遇措置に関するカンボジア政府との協議を経て上記韓国系自動車組立企業は既に操業を開始していた（所謂CKDに近い事業形態で、シハヌークビル港から部品を輸入し完成車を国内販売の為にプノンペンに輸送する）。また、タイの日系自動車部品製造企業の子会社も典型的なタイプラスワン型の垂直分業拠点として操業中であり、同様のビジネスモデルで日系スポーツ用品製造企業も工場建設を終え操業開始準備段階にあった。本SEZの帰趨は南部沿岸経済回廊利用の物流の活性化如何に掛かっていると言えるが、タイ南東部工業地帯との結節に道路インフラ上の問題は全く認められず、人口が然程多い地域では無いことに起因する従業員募集上の問題は有るが、今後SEZ競争状態に突入するであろうプノンペン地域やポイペト地域に比べると事業展開し易いSEZとも言えよう。その場合はハートレック/チャムジア国境の施設整

備と越境・通関のソフトインフラ改善が強く求められることになる。

(3) ベトナム国境の代表的な SEZ

① Manhattan (Svay Reing) SEZ

ベトナム国境バベットから約5kmの国道1号線（南部経済回廊）沿いに台湾系企業によって2006年に設置されたSEZである。当該開発業者はコンボンチャムでの繊維工業団地を1998年に立ち上げており、企業ニーズの的確な把握等、その経験を生かした経済特区開発である旨を強調している。立地的優位性としては、プノンペンまで160km、ホーチミンまで85kmの距離、ベトナム南部港湾の利用、ベトナムからの電力供給等を謳うと共に通関を含む諸行政手続きのワンスストップを売り物にしている。機能的にはベトナム母工場との垂直分業、ベトナム南部港湾から輸出される労働集約的産業果実の生産拠点、ベトナム国内販売用製品の生産拠点であり、所謂ベトナムプラスワンの性格を有する。総面積は160haであるが第1期20ha、第2期60haは完売状態で、現在は第3期の開発が進んでいる。入居企業の多くは台湾系であり、日系ではビニール鞆等製造企業1社が入居しているのみである。現時点では従業員募集の容易さや首都圏に比べた賃金の安さをも売り物にしているが、立地するスヴァイリエン州の人口は65万人程度であり、また特に中間管理者の賃金は首都圏以上の高騰を見せていること、通勤圏内は30kmを超えること、後述のタイセンヤドランゴンキングを含むSEZ間競争がベトナム国境付近で激しくなること等に鑑みた、賃料引下げやハード・ソフトインフラ整備等の対応が求められよう。貨物の越境に関しては国境から20km以内の特別簡易通関が認められており、入居企業からの不満の声は聴かれない。

② Tai Seng Bavet SEZ

上記マンハッタンと国道1号線を挟む形で2007年に設置されたSEZであり、基本的機能や課題はマンハッタンと同様である。総面積は125haであり

32) カンボジア経済 <http://blog.goo.ne.jp/economistphnompenh/e/> 参照（2015/01/15アクセス）。

(メインの区画77 haと5 km離れたサブ区画48 haから成る), 20社以上の入居企業の半数は縫製業を中心とした日系企業である。ワンストップ・サービスはマンハッタンの機能を利用する形で実現されている。尚, 国境から20km以内に位置するSEZへの入居企業に認められる特別通関が認められているが, その概要は次の通りである。

- ・輸入の場合: 国境ゲートでは貨物明細書のコピー提出のみで, 輸入申告書の提出は不要。SEZ入口で税関簡易申告書を提出し, 税関職員による確認後に貨物は工場へ直送。
- ・輸出の場合: SEZ内の通関手続き後に貨物は国境へ直送。国境ゲートでは輸出書類を税関に提出するのみ。

尚, 国境から20km以上離れたSEZにおける通関は, 輸出の場合はSEZでの通関手続き後に封印貨物は国境に輸送され, 輸入の場合は国境ゲートでの貨物検査後の封印を要する。

③ Dragon King SEZ

ベトナム国境ババットから約12kmの国道1号線(南部経済回廊)沿いに2012年に設置されたSEZである。2014年2月の現地調査時には開発途中の状態であり, 建設中の工場2棟は視認できたが操業中の企業は皆無であった。日系時計関連企業1社の進出が決定しており, 将来的には日系時計関連企業専用区域の設置も考えられているが, 詳細は未定の状況である。総面積は200 haで第1期は100 haの開発であり, 整地とSEZ内中央幹線道路建設は終了している。国境から20km以内のSEZであり特別簡易通関が認められ, ワンストップ・サービスも予定されているが, ポイベトSEZの如く入居企業が少なければ斯かるサービスを敷地内で享受することは難しくなる。電力は他のベトナム国境設置のSEZ

と同様にベトナムからの供給を受けることになり, 原部材の輸入や完成品の輸出にはベトナム南部港湾を利用する形になる。

(4) シハヌークビル港付近の代表的な SEZ

① Sihanoukville Port SEZ

プノンベン南西方向230km(国道4号線)のカンボジア唯一の深水港であるシハヌークビル港に隣接するSEZであり, 我が国のODAで開発されシハヌークビル港湾公社(PAS)が管理運営している。総面積は70 haと狭小である(共用施設を除き45 ha程度)が, 自家発電設備は無いものの排水処理施設を含むインフラは高いレベルでの整備が為されている。しかしながら, 特に原部材輸入又は製品輸出を企図する企業にとっては, タイ・シンガポール・香港等と結節する港湾との隣接という利便性は極めて高いものの, オーバースペックとも言えるインフラ設置コストの回収が高額な賃料に繋がっており, そのことが入居企業に二の足を踏ませている旨の指摘も一部では為されている³³⁾。2015年1月の調査時には, 日系ダンボール製造企業及び混載貨物を想定して設置されたCFSを改造した中小企業用レンタル工場利用の日系ネズミ捕りシート製造企業並びに化粧品容器製造企業の操業が為されているのみであった。認可されたSEZとしてのワンストップ・サービスや国境から20km以内設置に伴う特別簡易通関手続きの享受は可能であるが, 本SEZ入居には他のSEZとは異なりQIP取得が求められることになっている(輸出型でも輸入代替型でも可)。本SEZに隣接するシハヌークビル港の貨物取扱数量は年々増加しており, 本SEZ立地企業の貢献は相当限定的であるが, 繊維製品のみならず米の輸出増に伴って2014年のコンテナ取扱量は34万TEUを超えている³⁴⁾。斯かる貨物需要に対応すべく, バル

33) 2015年1月調査時のPAS/本SEZ担当者からは, プノンベン及びシハヌークビル周辺のSEZに比べてロジスティックコストは決して高くない旨の説明が為された(本SEZ・プノンベン間の輸送費用は38ドルの通行料を別として40フィートコンテナ1本当たり250ドル, 本SEZ・港間の運搬費用は40フィートコンテナ1本当たり50ドル, コンテナシール費用1本当たり30ドル等)。

34) 2015年1月調査時に入手したPAS資料によれば, コンテナ取扱量は2012年26万・2013年29万・2014年33万TEUを数え, 化石燃料を除く輸入量は2012年132万(コンテナ貨物105万トン)・2013年129万(コンテナ貨物107万トン)・2014年152万トン(コンテナ貨物130万トン)であり, また輸出量は2012年55万(コンテナ貨物53万トン)・2013年80万(コンテナ貨物74万トン)・2014年92万トン(コンテナ貨物83万トン)である。

ク貨物埠頭やオイルサプライベースから成る我が国 ODA による多目的ターミナル整備³⁵⁾ や PAS による 160 ha 規模の第 2 シハヌークビル港 SEZ 開発も計画されているが、後述のシハヌークビル SEZ を含む周辺の SEZ 開発や本 SEZ が宣伝材料として利用するタイ国境の前述コックン SEZ の利用状況等に鑑みれば、それらが真の実需分析に基づくものであるか些かの疑問を禁じ得ない。

② Sihanoukville SEZ

シハヌークビル港からプノンペン方向に約 15km 進んだ国道 4 号線沿いに位置する総開発面積 1130 ha のカンボジア最大の SEZ である。本 SEZ の開発運営主体は中国の民間複合企業であるが、一般にその実態は中国の国家事業であると認識されている³⁶⁾。第 1 期の開発予定面積は 528 ha (400 ha は開発済み) であり、2012 年 12 月の調査時には登録企業 16 社 (うち日系企業 2 社)、操業中企業 14 社であったが、2015 年 1 月の調査時には登録企業 80 社、操業中企業 56 社 (うち日系企業 2 社で、電気製品用ワイヤーハーネス製造とテレビフレーム製造に携わっている) に急増している。現時点にあっても管理棟内に外来者用ホテル及びレストランが設置されており、第 2 期以降の商業・居住地域開発を経て 10 年後の入居企業 300 社・居住人口 10 万人という壮大な街作りが進められている。2012 年末から 2015 年初頭の約 2 年の間に入居企業が急増している背景には、シハヌークビル港との至近性は高く評価されるものの、入居コストの点でシハヌークビル港 SEZ 入居を躊躇う企業や手厚い人材募集協力を始めとする管理会社の肌理細やかな対応を評価する企業の進出がある。本 SEZ は原部材輸入・製品輸出という典型的な輸出指向型加工貿易拠点としての成長が期待され、現時点での製品総量の 80% 以上がシハヌークビル港から輸出されている。労働力供給に関するカンボジアにおける懸念を別とすれば、本 SEZ の今後の課題としては、2MW の自家発電部分を除けば全

てカンボジア国内の公共送電線からの電力供給という不安材料を払拭すべく SEZ 内自家発電能力の増強が挙げられる。

(5) プノンペン市付近の代表的な SEZ

① Phnom Penh SEZ

プノンペン中心部から 20km、国際空港から 10km の地点のシハヌークビルに通じる国道 4 号線沿いに設置された総面積 360 ha の SEZ であり、初期段階の開発は我が国の不動産業者によって行われたものである。既に経営権は同社の手を離れているが、管理運営会社の実質的な常駐の責任者は当初から本 SEZ 開発に携わっていた者であり、ハード・ソフトのインフラに対する高い評価と共に同氏及び当該管理運営会社の細やかな対応が、特に日系企業の誘致に繋がっているものと思われる (2015 年 1 月調査時における入居登録企業 91 社のうち日系企業は 45 社)。既に 2011 年 4 月に従業員 7 千人規模で操業を開始し 20 ha の敷地に第 2 期大規模工場増設中の日系小型モーター製造企業、2013 年 7 月に借り工場で操業を開始したが 2015 年 2 月に取得済み 10 ha の敷地に本格的工場の新設を発表した日系電装品製造企業等のビッグネームのみならず、多種多様な業種の中小企業の展開も見受けられる。首都圏に位置する SEZ である為にプノンペン市内及びその周辺地域からの労働力調達や首都圏での就労に憧れる地方都市や農村地帯からの労働力調達は可能であり、労働集約型産業用若年労働者の募集には苦勞しない立地である旨の認識が一般的であったが、今日では、工場敷地内における宿舍設置や近隣地域における借上げアパート手配等の住環境を始めとした就労環境の整備改善が人材募集の要諦になっている。南部経済回廊を利用した又はプノンペン (新) 港を通じたベトナム南部港湾との結節 (ベトナム南部港湾までバージ利用で 34 乃至 36 時間、ホーチミンまで 240 km)、比較的道路状況が良い国道 5 号線を利用したバンコクを始めとしたタイ国内諸都市との結節を可

35) 2015 年 4 月には、2017 年 7 月完工を目指して我が国大手ゼネコン 2 社から成る JV が約 51 億円規模の整備事業に着工した旨の報道が為されている。

36) 開発資金支援のみならず、入居企業に対する金融支援も為されているとのことである。

能にする立地（タイ国境ポイペトまで420km, バンコクまで670km）であるが、タイやベトナムの国境に位置するSEZのように両国からの電力供給を期待できず、1KW時20セント前後の高額な電力使用量の負担を余儀なくされる。本SEZの自家発電能力は緊急用の13MWに過ぎず、入居企業の多くは自社発電設備を有している³⁷⁾。

② SEZ 開発計画

プノンベン近郊には現時点で二つのSEZ開発計画がある。一つは日系大手複合企業によるものであり、他の一つはプノンベン新港との一体開発が計画されるものである。前者に関しては、同社の2014年11月19日付プレスリリースにおいてカンダール州におけるプノンベンスハウスSEZ（仮称）の事業化調査開始が報道された。それに拠れば、2015年6月までにマーケティング・基本設計・事業計画などの事業化調査及びそれに基づいた妥当性評価を行うこと、事業実施の場合は2015年7月に着工し約1年で100万m²の1期工事を完成させること、最終的には300万m²までの拡張を計画していることが明らかにされる。垂直分業によるタイとの結節のみならず、2015年4月の上述ネアックルン架橋竣工によるベトナムとの結節をも視野に入れ得ることが当該計画の背景にあるものと言えるが、当面はカンボジアの労務費上の優位性は求められるものの、日系企業誘致に関して先行するPPSEZとの激しい競争が予想されること、2018年までには現在の月額最低賃金の128ドルから160ドルへの引き上げが確実視されること³⁸⁾、幹部社員のみならず若年労働者が逼迫するリ

スク等に留意した展開が望まれる。後者は、プノンベン港の機能強化を企図して中国の支援で建設された2013年1月に共用開始されたプノンベン新港の背後地への設置が計画されるSEZである。プノンベン新港はプノンベン港からメコン川を約25km下った南部経済回廊沿いに位置し、計画されているSEZは当該回廊を挟んだ場所での開発である。港湾との至近性という前述シハヌークビル港SEZと同様な特徴を有すると言える。当該SEZを巡る諸環境については上記日系総合電気企業が計画するSEZと基本的には同様であるが、ベトナムのカイメップ・チバイ港群との結節を通じた工業品製造拠点のみならず、プノンベン周辺地域向けの加工食品・日用品の製造拠点としての機能も期待できよう³⁹⁾。

VI. 関係国間の国境貿易の現状と展望

1. 国境貿易を巡る基本的状況

タイプラスワンによる工程間分業の進展とタイとその周辺国との国境貿易の伸張との直接的相関を論じることは難しいが、関係国間における国境貿易の推移と現状を通じて斯かる相関を推認することは可能であろう。貿易大国であるタイの貿易総額に占める国境貿易の割合は僅かであるが、例えばカンボジアにとってタイはベトナムと並ぶ最大の輸入国であり、またラオスにとってタイは輸出額の40%・輸入額の60%を占める最大の貿易相手国と言える。経済的發展度合や産業構造の相違等に起因して、ミャンマーを含めたCLM3ヶ国にとって対タイ貿易は大幅な輸入超過が常态化しているが、エネルギー・建

37) 2012年10月の調査時におけるSEZ管理運営会社責任者の言に拠れば、公共送電線からの供給が安定方向に向かっており殆ど停電は無いとされたが、入居企業からは瞬間停電が少なくない旨の情報が寄せられており、依然としてカンボジアにおける外資導入のネックの一つは電力供給問題と言えよう。

38) カンボジア総合研究所「週刊カンボジアニュース（4月27日～5月3日）」に拠れば、フン・セン首相が2018年までに最低賃金を2018年までに160ドルに引上げることを明らかにしたとのことであり、2014年2月の80ドルから100ドルへ、2015年1月の100ドルから128ドルへの月額最低賃金引上げに続くものであり、繊維産業を中心としたスローダウンが懸念されている。尚、近時の情報によれば2016年1月からの月額最低賃金140ドルとされる模様である。

39) プノンベン中心部から国道1号線（南部経済回廊）に繋がるモニボン橋から約4kmは道路の傷みが激しく、また橋付近に集積する商店との相関で、その整備が以前より求められていたが、我が国のODAによる道路の拡張整備が本決まりになり、一部では住民の立退きが進められている。斯かる工事が計画通りに進捗すれば、南部経済回廊利用の物流の迅速化・円滑化が促進され、またプノンベン周辺地域におけるSEZやプノンベン新港の機能も格段の向上が図られることになるが、2015年1月の調査時における気掛かりな点は、道路拡張整備に伴う土地・建物の収用や立退きに際して支払われる補償金に対する住民の不満が少なくないことである。

築資材・食料品・生活用品等の言わば生活インフラの殆どをタイに依存している掛かる3ヶ国にとっては、タイとの交易なくして経済も社会も成り立たないと言っても過言ではなく、陸路での人・物の移動という視点からもタイとの国境貿易は極めて重要な位置付けにある。しかしながら、国境貿易の宿命とも言える所謂非正規貿易が少なくなく、また正規貿易に関しても国境における統計数値を的確に把握・整理するという意思が必ずしも高くない国もある為に、公表主体によって数値が異なるという現象も見受けられる。従って、本稿中で利用する数値自体の確度にも疑念を禁じ得ないが、特にGMS経済回廊の整備、国境貿易進捗の環境整備、各種越境措置の軽減等によって、人と物の越境移動が着実に増加しているという事実疑いを挟む余地は無かろう。

2. タイ / カンボジアの国境貿易

タイ中央銀行によれば、両国間の貿易は2011年のタイ輸出額26.93億ドル・輸入額1.76億ドル、2012年のタイ輸出額39.8億ドル・輸入額2.49億ドル、2013年のタイ輸出額42.6億ドル・輸入額3.55億ドル、2014年のタイ輸出額45.3億ドル・輸入額5.9億ドルとされ、特にカンボジア経済の活況に導かれる形で急増している。バンコク港又はレムチャバン港とシハヌークビル港とのフィーダー輸送も一部では有るものの、これら貨物移動の多くは陸路で行われているものと考えられる。タイ中央銀行によれば、南部回廊アランヤプラテート / ポイペト国境が所在するサケオ県と南部沿岸回廊クロンヤイ / コッコン国境が所在するトラート県における輸出入合計額は両国間の国境貿易総額の90%を占めるとされ(ADBによれば、当該国境の貿易額がタイの国境貿易総額に占める割合は50%とされる)、前者に関してはバンコクとプノンペンへのアクセスの容易性、後者に関してはバンコクのみならずタイ東南部工業地帯やレム

チャバン港へのアクセスの容易性等、特にタイプラスワンの視点から最も注目される両国の国境貿易のゲートと位置付けられよう。

3. タイ / ラオスの国境貿易

ラオスには海港が存在しない為に、メコン川を跨ぐ4本の国際架橋とラオス南部のチョンメック / ワンタオ国境を通じた陸路利用の形で両国間の貿易総額の85%以上の交易が行なわれている⁴⁰⁾。タイ中央銀行によれば、両国間の貿易は2011年のタイ輸出額27.7億ドル・輸入額11.3億ドル、2012年のタイ輸出額35.9億ドル・輸入額12.4億ドル、2013年のタイ輸出額37.6億ドル・輸入額13.6億ドル、2014年のタイ輸出額40.3億ドル・輸入額14.1億ドルとされ、上記タイ / カンボジア国境貿易と同様に順調な進展が見られる⁴¹⁾。両国間の国境貿易は主として第1友好橋を利用したノンカイ / タナレーン国境と第2友好橋を利用したムクダハン / サワンナケート国境を通じて行われて来たが、ラオスを通過することになるタイと北部ベトナムや中国雲南省との交易に関しては、第3友好橋を利用したナコンパノム / ターケク国境や第4友好橋を利用したチェンコン / ファイサイ国境利用が進むものと思われる。尚、ラオス南部のチョンメック / ワンタオ国境に関しては、特にパクセーにおける日系中小企業向けSEZ開発との相関で今後の盛況が期待される。

4. ベトナム / カンボジアの国境貿易

ベトナム南部港湾とプノンペン港又はシハヌークビル港をバージュ乃至フィーダーで結ぶ河川・海上輸送によって行われることも少なくないが、両国間の貨物移動の多くは陸路利用国境貿易の形で行われている。IMFによれば、ベトナムの2012年における対カンボジア輸出額28.3億ドル・輸入額4.86億ドル、2013年の対カンボジア輸出額29.3億ドル・輸入額

40) 日通総合研究所『メコンクロスボーダー輸送の現状』日本アセアンセンター主催「陸のASEANセミナー」(2015年6月22日) 配付資料9頁参照。

41) 本地域における統計値の正確性如何に関しては留意する必要がある。因みにラオス国家局によれば、2011年の同国総輸入額は22.2億ドルであり、そのうちタイからの輸入額は13.3億ドルで、総輸出額17.4億ドルのうちタイ向け輸出額は7.7億ドルとされる。同統計局公表数値に依拠するIMFによれば、2012年のタイからの輸入額は15.62億ドルで、タイ向け輸出額は9.51億ドルとされる。

5.04億ドル、2014年の対カンボジア輸出額29.3億ドル・輸入額5.68億ドルとされ、両国間の貿易額は順調に推移しているもののベトナムの大幅な輸出超過の状態が続いている。別格とも言える中国（香港を含む）を除き、カンボジアにとってベトナムはタイと並ぶ重要な輸入貿易相手国であり、斯かる交易の全てが陸路利用による訳ではないが、近時では、特にベトナム国境南部回廊沿いに設置されるSEZの入居企業とのモクバイ／バベットを通じた物流上の繋がりが緊密になっている（ベトナムプラスワンと称される現象の背景事実であるが、カンボジア領域ネアックルンにおける架橋による一層の物流迅速化・効率化が期待される）。

5. ベトナム／ラオスの国境貿易

ラオスには海港が存在しない為に、僅少な航空輸送を除き両国間における貨物移動は陸路を通じて行われており、その代表的な国境ゲートは東西回廊に設置されるラオバオ／デンサワンである⁴²⁾。ラオスにとってベトナムは中国・タイに次ぐ重要な貿易相手国であるが、IMFによれば、2012年におけるラオスの対ベトナム輸出額は4.04億ドル・輸入額は4.63億ドル、2013年の対ベトナム輸出額は6.1億ドル・輸入額は5.03億ドル程度とされる。ベトナムからの主たる輸入品は燃料・食料品・日用品等多岐に亘るが人口500万程度のラオスの国内市場は狭隘であること、またベトナムへの輸出品は木材等を中心とした一次産品であることに鑑みれば、両国間における内需用の貿易額が今後飛躍的に増大するとは考えられない。更に、タイプラスワンの工程間分業による交易の発展が期待されるタイ国境地域と異なり、上記国境におけるベトナム領域ラオバオ SEZ 利用のベトナムプラスワンの形での工程間分業を企図した企業展開は、ダナン港利用が中心となる原材料・製品等の輸送ルートとの相関で捗々しい伸張を

遂げるとは考えられない（製造業に関する当該SEZの現状は、ベトナム、タイ乃至ラオスの各国内需要に対応する企業展開が中心）。このように、両国間における工程間分業の進捗及びそれに伴う国境貿易の活性化への期待は乏しいが、特にタイ／ベトナム間及びタイ／中国間物流における貨物集積乃至中継拠点機能や保税輸送機能の強化を通じて、ラオスがGMSにおける越境貿易に関与する余地は少ないと思われる。

6. ミャンマーの国境貿易

IMFによれば、同国の2011年における対タイ輸出額31.7億ドル・輸入額31億ドル、2012年は輸出額33.6億ドル・輸入額34.2億ドル、2013年は輸出額36.6億ドル・輸入額41億ドルとされ、また2011年における対中国（本土）輸出額は15.2億ドル・輸入額53.1億ドル、2012年は輸出額11.8億ドル・輸入額62.4億ドル、2013年は輸出額25.5億ドル・輸入額80.8億ドルとされる。その他の周辺国との関係では、対インドの貿易額が2012年輸出額12.3億ドル・輸入額5.9億ドル、2013年の輸出額12.5億ドル・輸入額7.4億ドル、2014年の輸出額12.7億ドル・輸入額9.6億ドルとされ、バングラデシュとラオスとの交易は僅少であることに鑑みれば、ミャンマーにとって中国とタイとの交易が最重要ということになる。交易自体は海上ルートと陸上ルートで行われているが⁴³⁾、現時点における中国との国境貿易の最大拠点はムセ／瑞麗であると言われている。今後は南北回廊のタチレク／メーサイ国境も、特にミャンマー国内における道路等のインフラ整備と通関等の国境措置の改善を通じてミャンマーにとって対中交易における重要な拠点として位置付けられることとなろう。タイとの国境貿易の最大拠点は東西回廊のミヤワディ／メーソットである。国境における非正規貿易抑制を企図し、国境地域住民・少数民族に対して交付する輸出・輸

42) 2012年11月の第3友好橋開通に伴うラオス国道12号線経由のルートを迎れば、特にバンコク／ハノイ等ベトナム北部地域との物流にはナバオ／チャーロが利用されることになるが、実際の利用に際しては種々の問題が指摘されている（JETRO「第3メコン友好橋を経由したルートにおける3国間輸送（バンコク・ハノイ間調査）」2012年12月参照）。

43) 2013年中の国境貿易総額は約36億ドル（輸出額22億ドル、輸入額14億ドル）であり、2014年における予測貿易総額250億ドルのうち20%が国境貿易となる旨の報道が為されている（ミャンマー・エクスプレス <http://myanmar-business.asia/> 参照）（2014/10/15アクセス）。

入事業登録カードによる交易がモエイ川を挟んで行われているとするが、彼らの生業確保という本来の制度目的を逸脱したような中古自動車やビール等の飲料の大規模なタイからの非正規輸入も視認される⁴⁴⁾。ミヤワディ国境ゲートから10km程先に輸出入貨物検査場と積替え場所としてのトレードゾーンがあり、更にそこから10km程先に日替わり一方通行道路の起点のティンガニーノが位置し、コーカレイまでの約45kmが物流のネックになっていた。しかしながら、2015年7月にタイの援助で迂回路が建設され、その通行に関する少数民族との利害調整が成功すれば当該国境はミャンマー/タイ間の国境貿易に最も有効なゲートになる⁴⁵⁾。南部回廊延伸区間に位置するティキ/プーナムロン国境は、特にマラッカ海峡を経ることなく陸路でのインド洋へのアクセスを可能にするという地理的優位性との相関で近時注目を集めているダウエイの開発進捗、タイ政府がカンチャナブリで計画するSEZ開発、ミャンマー領域でタイ企業が計画する工業団地開発との相関で、タイとの国境貿易ゲートとしての有用性が高まる可能性を有している。

Ⅶ. おわりに－GMSにおける国境貿易の課題と展望

前述の如く、タイプラスワンによる周辺国との分業進捗と国境貿易の伸張との直接的相関を論じることが、関係する各種統計資料の確度に対する疑問と相俟って困難であるが、本稿は関係国間の国境貿易の推移と現状に基づく推論は可能であるという前提に基づいている。2105年末の発足が予定されるAECにあっても、その構成国間の陸路移動が可能であるだけでなく中国とインドとも地続きのGMSは、特に生産・販売・物流の視点から今後益々注目を浴びる地域になることは間違いない。また、GMS域内経済の牽引役がタイであることも確かである。

貿易大国であるタイのCLMVとの交易は、特にCLM3ヶ国のタイ依存度が高い反面で僅少であるが、特にAECが標榜する「公平な経済発展」のGMSにおける実現如何はタイに掛かっていると言っても過言では無かろう。確かにAECが目指すのは構成国間の多様性を尊重した緩やかな経済的統合体であり、各構成国の実状に応じた段階的發展を企図するものであるが、2013年以降の労働集約的産業に対するタイ政府の政策的整合性には疑問を禁じ得ない。特にCLM3ヶ国との関係については、それらへのタイ国内労働集約的産業の移転という方向での経済発展と交易の拡大が求められる筈である。「線」としてのGMS経済回廊に代表されるハードインフラの整備、越境交通の桎梏となる各種国境措置の軽減、内外投資の受皿として国境付近に設置されるSEZ等と道路網や港湾との結節を通じた「点」から「面」への展開がGMSの発展にとっては不可欠であるが、その展開基点はタイであり、AECの成功如何のみならずGMS域内における国境地域開発と国境貿易の拡大如何も、近時における自己中心的とも言えるタイの姿勢の変質と今後のタイ経済の状況如何に掛かっていると言えるのではなかろうか。

受稿：2015年11月6日

受理：2016年1月21日

44) 規制が厳しくなったことが理由で、当該国境ゲートが外国人に開放された直後の2013年9月の調査時に比べて、2015年8月調査時にあっては非正規貿易用の「ゲート」数は約1/3に減少していた。

45) 日本通運株式会社「アセアン・陸路クロスボーダー輸送の現状と課題」(2015年10月19日のJBIC主催「ASEAN統合セミナー」における配付資料)によれば、日替わり一方通行状態は解消され、毎日の双方向往来が可能となり交通量は増加しているとのことである。