

国際物流インフラの計画、整備方法 ～大メコン地域東西回廊をケースとして～

根本 敏 則
(一橋大学)

Multinational companies have expanded their supply chain across Asia in order to enjoy benefit of Free Trade Agreements and Economic Partnership Agreements. Many have to manage their upstream and downstream supply chain for procurement and sale, where different kinds of materials/parts and products are distributed with different requirements on transportation cost and lead-time. It is thus desirable to ensure operational efficiency in not only in international land but also inter-modal transportation. This includes maritime transportation which will have the largest modal share. However each country has a responsibility to plan and finance international freight transportation infrastructure including land and/or inter-modal transportation. The problem arises when national interests are not always consistent with those of multinational companies.

This paper aims to review planning practices of international freight transportation infrastructure and, identify the gap between the practices and expectations of multinational companies. A proposal for international cooperative planning framework which focuses on benefits of less developed countries and common infrastructure financing scheme in the region is proposed. A case study on the East-West Economic Corridor in the Greater Mekong Sub-region is presented.

I はじめに

アジアにおいても自由貿易協定、経済連携協定締結の動きが活発化している。まず、アセアンにおいては、2010年までに旧加盟6カ国で、2015年までに加盟10カ国（ASEAN10）で自由化を完了し経済共同体になることを目指している。さらに、中国、アセアンを中心に域内の二国間、多国間の自由化交渉が進んでいる。

わが国企業もアジアでの現地法人数を増加させているが、これまで多かった国内で主要部品を生産し、中国・東南アジアで製品を組立て欧米へ輸出する垂直分業から、工程を分割せず海外で一貫生産を行い、また現地で販売を行う水平分業を採用するケースが増えている¹⁾。東アジアにおいては地場産業の技術力も向上しており、電機機械産業、自動車産業などでは、各国間で部品を相互に調達し合いながら生産する体制が構築されつつある²⁾。

これら水平分業が進展する中で、各企業にとってアジア各国に広がったサプライチェーンの全体を管理していくことが重要になってきている。しかも、貨物には高付加価値で丁寧な扱いが必要な材料・部品、低付加価値で陳腐化しない材料・部品などの違いがあり、さらに許容されるリードタイムが異なるなど、企業のロジスティクス・ニーズは多様化しており、それらニーズの違いに応じて複数の輸送サービスが利用可能であることが望まれる。しかし、産業の集積している主

1) 経済産業省、『通商白書』, 2006

2) 一橋大学商学研究科、『バンコクにおける日系自動車メーカー、および日系自動車部品メーカーの部品調達ロジスティクス調査報告書』, 2007

要都市間の輸送は海運にたっており、道路、鉄道などの陸上輸送手段は利活用されていない。インフラが貧弱、物流資材・機材がバラバラ、越境・輸出入手続きが頻繁などの問題を抱えているのである³⁾。

この中でインフラに関しては、かねてより国連アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP)、アセアンなどが域内の国際道路網、国際鉄道網を定め、その整備を促進しようとしてきている。すなわち関係国の主要交通ルートを実際交通網の一部と位置づけ、整備の際に共通の構造基準、共通の道路標識などを導入させようとしている⁴⁾。しかし、それぞれの国にとって必ずしも国際交通ルートの優先度が高いとは言えず、関係国が協力して国際交通網を整備する機運が高まっているわけではない。ESCAPのアジアハイウェイのケースでは、各国からの支援が得られず現況道路データの更新さえ難しいような状況である⁵⁾。

欧州では汎欧州交通網として30プロジェクトを選定し、欧州連合が補助を出すことによって整備が進められている。30プロジェクトには越境鉄道、内陸水運などインターモーダル輸送を支える国際物流インフラが数多く含まれている。それらは27カ国に拡大した欧州内で生産、物流拠点の再編を進める多国籍企業のロジスティクス・ニーズに応える国際物流インフラである。広域での交通需要の把握、交通網の計画、整備財源の調達などを可能にしたのは、欧州委員会、欧州議会などの欧州連合組織であるが、多国籍企業のニーズがあるから、そのような組織的取り組みが可能になったと考えることもできよう。

アジアにおいても多国籍企業のロジスティクス・ニーズは多様化、高度化しており、それに応える国際物流インフラを各国が協力して計画し、整備することが重要である。本稿ではその計画策定、整備推進のために必要な条件を検討する。そのために、次節以降ではこれまでの国際物流インフラの計画、整備方法を整理する。その中で交通需要が国際化する中で物流インフラ供給が国を単位に行われてきたことが問題であったことを確認する。さらに、各国ごとの便益を明示的に示すこと、地域単位で共通の整備財源調達方法を検討することが重要なことを、大メコン地域東西回廊をケーススタディする中で示したい。

同回廊を取り上げた理由は、アセアン内に複数の生産、流通拠点をかまえる日系多国籍企業が陸上輸送のルートとして期待しているからである。大メコン地域においてもこれまでの海運に加え、輸送時間の短縮が見込める陸上輸送の選択肢が増えることのメリットは大きい。日系物流企業も東西回廊を利用したロジスティクス・サービスの実現に向け、さまざまな取り組みを始めたところである。後述するが、政府、政府関係機関も同回廊を対象とした調査、走行試験を積み重ねており、資料も蓄積してきている。

II 国際物流インフラの計画、整備方法

国際物流インフラには、国際港湾、国際空港、および国際道路網、国際鉄道網などが含まれる。本節ではそれら国際物流インフラの過去の計画、整備方法を概観し、経済のグローバル化に対応する新しい計画、整備方法に関し提案を行う。

3) Asia-Pacific Task Force, *Efficient and Sustainable Intermodal Logistics Network in the Asia-Pacific Region*, Institute of Highway Economics, 2007

4) <http://www.unescap.org/ttdw/index.asp?MenuName=AsianHighway>

5) Nishimura, Present Status and Problems of Asian Highway Database and Trans-Asian Railway Data Prepared by UN ESCAP, アジア国際交通統計の整備に関するワークショップ, 国土交通省, 東京, 2008

1 グローバル化した物流需要と国別の国際物流インフラ供給

地域内で輸出入額が増え国際物流量が増えることが、地域の経済成長の原動力になっている。多くの地域でトンキロ物流量の増加率が、経済成長率を上回っている⁶⁾。その際大きな役割を果たしているのが、多国籍企業である。より安い労働力、より大きな市場を求め、生産拠点、流通拠点を再配置し、与えられた環境条件下でロジスティクスの最適化を図っている。

その環境条件のうちのひとつが、国際物流インフラである。国際物流インフラは基本的にそれぞれの国の政府が責任を持って整備するもので、時として多国籍企業のインフラ整備ニーズと間に乖離が生じることとなる。結果的に多国籍企業の自由な投資活動、物流活動の制約条件となるわけだが、各国政府と多国籍企業の利害は一致するとは限らないので解決は容易ではない。

なお、アジアの国々も傍観していたわけではない。各国政府は輸出入額が増える中で、国際港湾、国際空港の整備を図ってきた。隣接する国の港湾、空港を経由することなく、直接欧米へ就航できる船舶、航空機が利用できる規格の高い港湾、空港を持つことがめざされた。さらに、地域内の拠点、いわゆるハブ港、ハブ空港になることが目標となった。わが国も、過去の総合物流施策大綱の中ではアジア諸国のハブ港、ハブ空港と比べて遜色のない効率的な港湾、空港を整備することが謳われている⁷⁾。

相対的に国際道路網、国際鉄道網に対する各国政府の関心は低く、その整備は進まなかった。わが国でも東京がアジアハイウェイ1号線の起点であることは知られていない。道路標識も掲げられていない。イギリスはドーバー海峡で大陸と隔てられているが、多数のトラックがフェリー、ユーロトンネル（ビギーバック）を介して行き来している。外国のトラック運転手向けの道路地図もある。トルコはEUに加盟していないが、道路には欧州道路網の番号がつけられている。欧州では国際道路網が十分に活用され、社会的にも認知されている。

国際道路網、国際鉄道網の整備が遅れたことに関しては、途上国に対する支援が要請主義に基づく二国間援助の枠組みでなされてきたことも影響していると思われる。例えば、日本が越境国際物流インフラプロジェクトを支援する場合、国境をはさんだ2つの国と歩調を合わせながら同時に合意形成することが求められる。2つの国の経済力が違う場合、融資の条件をどうすりあわせるかも問題となる。港湾、空港に対する支援ではそのような調整の問題は生じない。

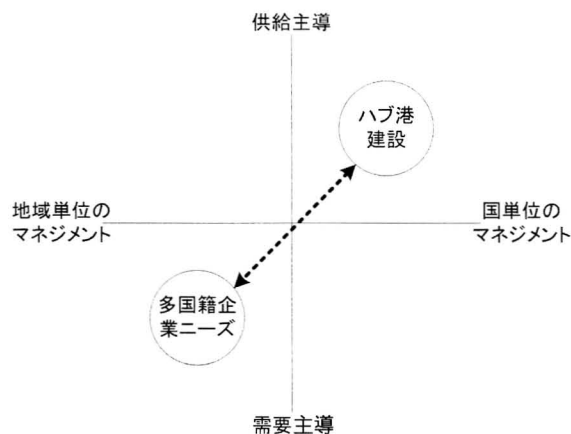


図1 グローバル化した需要と国別のインフラ供給間のギャップ

6) 欧州の1995年から2004年までの平均経済成長率は2.3%だが、トンキロ物流量は2.8%成長した。出典：欧州委員会、Keep Europe Moving, 2006

7) 日本政府、『総合物流施策大綱（2005-2009）』、2005など

経済が国際化したのだから、国の権限を縮小し、国を束ねた連合組織に国際物流インフラ計画策定の権限を移すことも考えられる。これは欧州連合が進めている改革である。アジアにおいても、将来、強力な連合組織を作るのは有力な選択肢であろう。ただし、連合組織に権限が集中すると、各国政府の対国内、対国外に対する影響力が相対的に弱まる。自らの施策で人々の生活、経済界の利益を守れなくなると、民主的に選ばれた政府も支持率を維持しにくくなる⁸⁾。連合組織にどのような権限をどの程度与えるべきか、は容易に答えが出る問題ではない。

本稿でも、将来における望ましい経済統合のあり方を論ずるつもりはない。国際物流インフラ計画策定に関しては当面の間、国という単位での意思決定が重要であるとの前提の下に、各国が協力して国際物流インフラを計画し、整備する方法を考察することしたい。まず、この項では、その計画が多国籍企業など市場のニーズとは必ずしも一致していない可能性があることを指摘しておきたい。

「グローバル化した物流需要に対応するインフラ整備」と「現在の国別の国際物流インフラ供給」のふたつの国際物流インフラ計画、整備方法の間には埋めなければいけないギャップが存在している。計画の捉え方、計画の評価枠組みが異なるのである（図1）。

前者の多国籍企業の物流ニーズを重視する立場では、「国際物流インフラは地域全体の需要に合わせて供給されるべき」と考える。需要は便益、供給は費用を表すから、費用便益分析テストにより便益と費用の差（純便益）を最大化する国際物流インフラ計画を選択すればよいことになる。ところで、費用便益分析では誰が費用を負担するか、誰が便益を享受できるかは問わなくてもよいことになっている。純便益を最大化することが第一義的で、「純便益を最大化できれば、その後の分配は税などにより調整できるはずだから」という考え方（補償原理）があるからである。しかし、利害関係者が複数の国にまたがって存在すれば、税で所得分配を調整することはできない⁹⁾。

「国単位で国際物流インフラを整備し、あとは国際競争の中で物流需要を奪い合うことによって、結果的に効率的な物流システムが形成されていく」という計画論もあろう。アジアにおけるハブ港、ハブ空港間の競争は、まさにそのような暗黙のルールの下で行われている。それぞれの国が独立に意思決定しており、とりあえず国際関係上の問題も生じない。しかし、地域全体から見て効率的な国際物流システムは形成されるのであろうか。少なくとも、各国政府が補助金を与えインフラを整備し、あるいは利用料金を安くし自国のハブ港湾などへ誘致を図っていることなどから判断するなら、資源配分はゆがめられ効率性は低下している可能性はある。さらに、この計画論の延長線上では、国際道路網、国際鉄道網などの整備は進まない。

2 国際連携による国際物流インフラ計画、整備方法

図2に国際連携による国際物流インフラ計画、整備方法のための課題を整理してみた。まず、費用便益分析の限界を認識し、同方法の拡張を図る中で国ごとの便益を明確化することを提案したい。国際道路、国際鉄道などのインフラを提供する国の不満は、「国際物流量が増えても通過するだけでメリットがなく、交通公害のデメリットだけが押し付けられる」というものである。メリットの「見える化」により、国際物流インフラ計画にメリットを生み出す要素を付け加えることが促される。このメリットに関する情報は当該国政府にとっても重要である。政府が当該国の国民、経済界の便益を増やすことに熱心であることを示せたら、国際物流インフラの整備は政権基盤の強化につながる。

8) Too much market kills democracy. 出典：W.H. Reinicke, *Global Public Policy*, 1998

9) 「課税」は民主的に選ばれた政府に与えられた権限。欧州連合においても全加盟国の賛成が必要な欧州共通税を導入するのは困難。

また、供給サイドに関しても、関係国、関係機関が協力して国際物流インフラ整備財源に関し共通の負担ルールを作ることなどが望まれる。誰がどのように負担して国際物流インフラを整備するか、維持管理するか、更新するかに関し、合意を形成する必要がある。国際道路網では通過する外国車両に過大でも過小でもない適正な負担を求めることが求められる。

欧州では国際トラック交通量の増加に対応すべく、対距離課金、すなわち時間、場所ごとにキロメートルあたりの社会的費用に応じて料金を徴収する国が増えている。2001年以降でもスイス、ドイツ、オーストリアが対距離課金を導入している。スウェーデン、イギリス、オランダも導入を計画中である。この背景として、欧州では国ごとに自動車関係税制、燃料税制、道路料金制度が違うということがあった。欧州委員会は既存の車両購入税、保有税などを廃し、対距離課金によって財源を調達する仕組みを奨励するようになっている。確かに、それぞれのトラックは当該国の走行距離に応じて当該国に料金を支払うのが、負担の公平性を図る点で優れている。さらに欧州委員会では対距離課金の課金水準を決めるために、すべてのモードのすべての外部費用を計算するモデルを構築しているところである¹⁰⁾。

なお、欧州の南北をつなぐ交通の要衝に位置するスイスは、欧州連合との長い交渉の結果、トラック対距離課金の導入に成功している。同収入の3分の2はトラック輸送のシフト先になる鉄道トンネルの建設に充当されている。一方で、欧州連合の要求を受け入れ、走行できるトラックの総重量は28トンから40トンに規制緩和されている¹¹⁾。環境保全、観光産業振興を掲げることによって、国民の支持を得たスイス政府が、強い対外交渉力で負担のルールに関して欧州連合と合意したわけである。スイスは欧州連合に加盟していない。国際物流インフラ計画の策定に関係国からなる連合組織が必ずしも必要でないことがわかる。

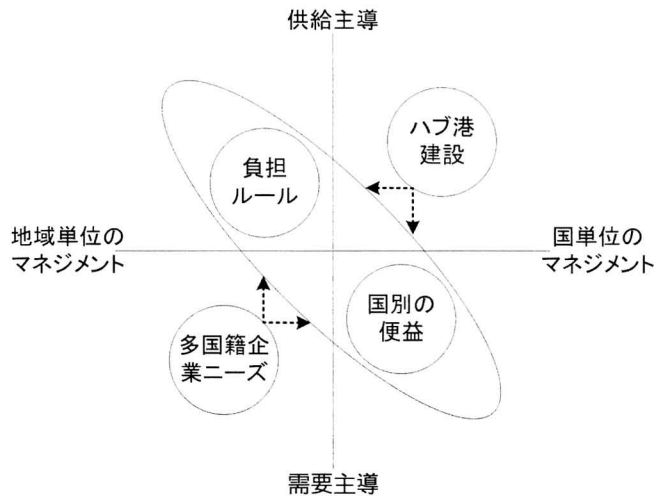


図2 国際連携による国際物流インフラ計画、整備方法

10) CE Delft, IMPACT (*Internalising Measures and Policies for All external Cost of Transport*) Interim Report, Delft, 2007

11) Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications (Switzerland), *Fair and Efficient*, 2003

Ⅲ 大メコン地域東西回廊におけるケーススタディ

本節では大メコン地域東西回廊をケーススタディ対象として、国際物流インフラの計画、整備に必要な条件を検討する。そのため、同回廊の開発の現状を紹介するとともに、関係国のうち最も経済力の弱いラオスのメリットを考察するとともに、ラオス内の東西回廊の維持管理、更新のための費用負担をどの様に提案できるかを検討する。

1 大メコン地域東西回廊の現状

大メコン地域東西回廊とは、ベトナムのダナンを基点としてラオス中部のサワナケット、タイのムクダハン、コンケンを経てミャンマーのモーラミヤインまでを結ぶ全長1,450kmの国際幹線道路である¹²⁾。大メコン地域の他の2つの主要物流ルート、すなわち南北回廊（広州からハノイ、および昆明からラオスを経てバンコク）、南部回廊（バンコクからプノンペンを経てホーチミンシティ）と合わせ国際道路網を形成している。大メコン地域内では産業の集積している首都間の距離は500から2000km程度であり、道路あるいは道路と鉄道を組み合わせたインターモーダル輸送が有効な手段となりうる（図3）。ちなみにASEAN10の輸出額は対中国、対ASEAN10の増加が大きく、その意味でも大メコン地域での国際道路網の重要性が増している（表1）。

なお、大メコン地域開発に関しては、1992年にアジア開発銀行（ADB）によって始められた経済協力プログラムの貢献がおおきい。同プログラムはインフラ開発（ハード）、複数国での国境輸送協定締結（ソフト）などの経済協力を推し進めようとするもので、定期的に関係国の首脳会議、事務レベル連絡会議が開かれている。東西回廊に関しても、ADBの計画に沿ってわが国の低利融資により2006年に第二メコン橋が完成し、また、ADBの主導で1999年タイ、ラオス、ベトナムは越境交通の促進に関する三国合意文書¹³⁾を取り交わしている。その後も協定内容は見直され、2007年には同一車両が3カ国を走行できることが定められた（ただし、2008年6月段階

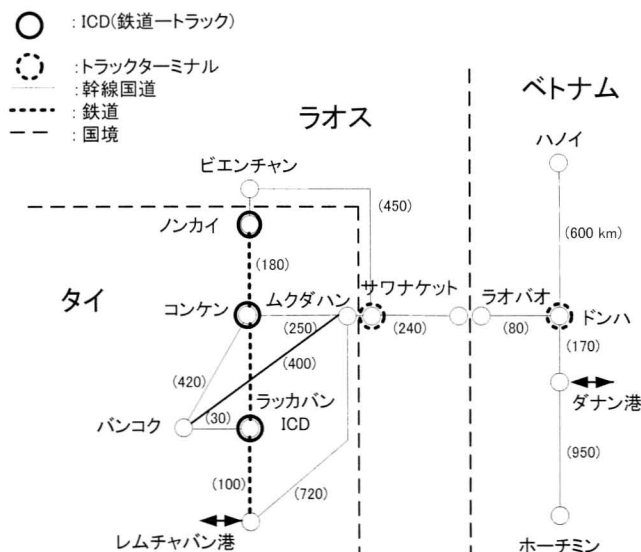


図3 東西回廊を用いたインターモーダル物流ネットワーク¹³⁾

12) 本稿のケーススタディ対象は東西回廊の東側600kmである。

13) 都市間距離は、石田他、『大メコン圏経済協力』、アジア経済研究所、2007などによる。

では実現していない)。

大メコン地域の物流ルートに関しては、日系多国籍企業のニーズの高まりを受け、わが国政府、政府関係機関でも調査、実証走行実験を行っている。JETROは代表的な国際物流ルートの費用、所要時間に関し、日系現地法人にアンケート調査を実施しとりまとめている¹⁵⁾。経済産業省は日系荷主企業、日系物流事業者の協力を得て、アセアン内の主要都市間で実証走行試験を実施している¹⁶⁾。また、JICAはクロスボーダー交通インフラ調査により、越境手続きの改善などソフトなインフラ整備の必要性を明らかにした¹⁷⁾。

それらの調査を通じて改めて明らかになったことは、アジアの主要都市間の輸送は基本的に海上輸送に頼っているが、リードタイムが長いということである。例えば日系企業の集積が進むハノイ、バンコク間ではポートトゥポートで7日ほど要し（サイゴン港経由）、両端末を入れると10日以上になってしまう。上記実証走行試験では3日（3泊4日）で両都市を結ぶことが示された。越境に要する時間は2から3時間程度で、許容範囲に収まってきている¹⁸⁾。

なお、バンコクの東30キロメートルに位置するラッカバン地区にはインランド・コンテナ・デポ（ICD）があり、バンコク周辺から出る一部のコンテナは同ICDに集められ、通関処理され、鉄道によってレムチャバン港に運ばれている。同ICDには保税倉庫や、小口貨物を混載しコンテナを仕立てるコンテナ・フレート・ステーション（CFS）も併設されている。このシステムを拡張し、小規模なICDを東西回廊沿いのコンケン、およびビエンチャンのメコン川対岸の都市であるノンカイに設置することが考えられる。

表1 ASEAN10の輸出額（百万ドル）

	2001年	2006年	2006/2001 比率
対世界	386,261	779,421	2.0
対日本	53,306	85,552	1.6
対中国	16,704	66,080	4.0
対ASEAN10	86,331	194,321	2.3

出典：JETRO海外調査部

2 ラオスにとっての東西回廊

(1) 代替的輸出入ルートの確保

ラオスの人口、1人当たり国民総所得（GNI）は、それぞれタイの10分の1、5分の1に過ぎず、現在のところラオス発着の貨物は多くない。しかしラオスを単なる通過国と見なし続けるなら、ラオスの協力は得られないし、同回廊の発展はないといってよい。

ラオスの最大の貿易相手国は輸出、輸入ともタイである。輸入に関しては69%に及んでいる。しかし、金額ベースではそれ以外の国との貿易も増えており、その意味でも国境を接していない国への輸出入ルートの確保は重要である。ちなみに、2005年から2006年にかけ、ラオスの輸出総

14) The Lao PDR, Thailand, and Viet Nam, *Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, The Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for Facilitation of Cross-border Transport of Goods and People*, 1999

15) JETRO, 『ASEAN物流ネットワークマップ』, 2007

16) (財)貿易研修センター, 『メコン地域陸路実用化実証走行試験同行調査』, 2008

17) 国際協力機構, アルメック, 『クロスボーダー交通インフラ対応可能性プロジェクト研究フェーズ2』, 2007

18) 協定上、実施が約束されていた輸入側でのワンストップ審査は実現していない。

額、輸入総額は、それぞれ52%、29%増加している。

ところで、ラオスにおいて人口、産業が集積しているのはビエンチャンだけであり、東西回廊沿いの地域の開発は進んでいない¹⁹⁾。ビエンチャンでは低廉かつ工場労働に適応の早い人材の確保が可能との評価もあり²⁰⁾、同市はタイ、ベトナムの補完的生産拠点としての役割を担い始めている。ビエンチャンが東西回廊を利用した代替的な輸出入ルートを持つこととなれば、さらに投資先として魅力が高まるはずである。

ラオスは海に接しておらず、これまでタイのレムチャバン港が輸出入のための指定港となってきた。しかし以前は、ラオスにとって必ずしも利便性の高いサービスが供給されてきたとはいえない。例えば、ラオスへの輸入貨物をレムチャバン港からラオスまでトラックで保税輸送する場合、トランジット貨物であるにもかかわらず通関手続きが煩雑で時間もかかっていたという。他のルートがないため、質の低いサービスに甘んじるしかなかったわけである。

今回、代替的なルートとして、ビエンチャンから自国内の国道を南下し、東西回廊を使ってベトナムのダナン港へアクセスするルートが開発されたわけである。このケースでも、ベトナムとの二国間協定により、国境でのコンテナの積替えは必要ない。将来的には、ダナン港もラオスの輸出入のための指定港になることが考えられる。

実は、2002年にASEAN事務局はJICAの支援を受け、海運開発調査²¹⁾を実施しているが、ビエンチャン、シンガポール間の代替ルートの比較に際し、東西回廊とダナン港を経るルートの評価も行っている。当時の条件では、同ルートは時間、費用ともかかるという結果がでた。しかしインフラの整備、越境手続きの改善を始め、状況は大きく変わっており、現在は有力なルートとなっている。

最後に、ラオスからの輸出入ルートの開発の今後の課題として、鉄道、およびICDの利活用をあげておきたい。前述したようにノンカイにICDを設置できれば、ラオス発貨物をレムチャバンまで鉄道で輸送することが可能となる。インターモーダル輸送になるが、鉄道での輸送距離が500キロメートルを越えるため、トラックのみで輸送する場合より安く運ぶことも期待できる²²⁾。また、サワナケット、ドンハにトラック積替え拠点としてICDを設置できれば、大メコン地域により効率的なインターモーダル物流ネットワークが形成されることになる。

(2) 東西回廊の維持管理・更新システムの確立

タイーラオス、ラオスーベトナムは、それぞれ二国間協定により、自国籍トラックの相手国での走行が認められている。そのためラオス領内のターミナルで1回だけタイ籍のトラックからベトナム籍のトラックへコンテナを積替えるだけで、ベトナムからタイへの輸送が可能となる（ちなみにカンボジア、広西チワン族自治区との間では国境を通過する度に積替えが必要となっている）。ところが、タイ籍、ベトナム籍のトラックとも、ラオス内を通過する際に、道路の維持管理、更新のための費用は十分に負担していない可能性がある。本項では道路交通の費用と負担を考え、ラオス内の道路が適切に維持管理、更新される仕組みについて考察してみたい。

ラオス内の東西回廊であるサバナケットからラオパオまでの区間は、日本およびADBの援助によって建設されたもので、2001年に全通したばかりであるが、すでに少しスピードを落とし、

19) Japan International Cooperation Agency (JICA), Committee for Planning and Cooperation, Lao People's Democratic Republic: *The Study on Special Economic Zone Development Plan for the Border Region in Laos (Savannakhet Region)*, Final Report Summary, February 2001. などの計画を策定しているが、サワナケットへの投資は限られている。

20) 川田敦相、『変貌する大メコン圏、新たな経済圏形成へ』、ジェトロセンサー、692号、2008

21) ASEAN, *ASEAN Maritime Transport Study*, ALMEC, 2002

22) なお、現在100キロメートルという短距離で鉄道が活用されているのは、ラッカバンICD、レムチャバン港間の輸送費用を船社が負担しているためである。

路面にできたくぼみを避けて通り抜けなければならない箇所（5，6箇所）が出現している（2007年末現在）。ベトナム、タイ内の東西回廊では、そのような状況は生じていない。ラオス内の道路の維持管理システムの確立が急務である。

2001年にJICAは同区間の維持管理のための組織として、国道9号庁（Route 9 Agency）の設立を提案した²³⁾。その中で、通行の度に道路利用者から料金を徴収するための料金所の設置も提案されている。国の財政が厳しい中で、同回廊の維持管理、更新を同道路からの料金収入で賄うことが意図されている。

タイ、ラオス、ベトナムの自動車関係税、料金を調べてみたが、タイのトラックは自動車購入税、保有税として、1.3セント／キロ、燃料税として6.3セント／キロ、合計7.6セント／キロ負担していると推計された。一方、ラオス、ベトナムのトラックは購入税、保有税は無視できる程度しか負担しておらず、道路料金として順に0.8セント／キロ、5.0セント／キロ負担していると推計された（表－2）。ラオスでの利用者負担が少ないことがわかる。

表2 タイ、ラオス、ベトナムの自動車関係税、料金（40フィート・トレーラー、2007年）

	自動車購入税、保有税	燃料価格（軽油）、燃料税	道路料金
タイ	付加価値税は購入価格500万バーツ（16.5万ドル）の7%。保有税は4,350バーツ（144ドル）。耐用年数、10年、年間走行距離、10万キロとすれば、1.3セント／キロの負担。	29.15 パーツ（96セント）／リットル、付加価値税7%を含め約20%が諸税。よって1リットルあたり19セントの税を負担。燃費は1リットルあたり3キロ程度なので、6.3セント／キロの負担。	0
ラオス	年100,000キップ（10.2ドル）の保有税。保有税のみなら無視できる税負担。	価格は8,900キップ（90セント）／リットル。燃料税、付加価値税はないと思われる。	240キロの間に20,000キップ（2.0ドル）の料金徴収が2回＝0.8セント／キロ。
ベトナム	トラックの輸入関税は外資投資許可と関連づけられればゼロ。年800,000ドン（50ドル）の保有税。	10,040ドン（63セント）／リットル、付加価値税10%を含む（石油に対する補助金を2008年に段階的に廃止）。補助金、付加価値税が相殺され、負担はほぼゼロ。	1,200キロの間に80,000ドン（5.0ドル）が7回＋ハイバントネル120,000ドン（7.5ドル）＋数回の手数料（数十万ドン）＝5.0セント／キロ

出典：Sankyu Laem Chabang (Thailand), Sagawa Express (Vietnam)など

かつてタイにも料金所があったが、現在はなくなっている。ラオスは2年ほど前から料金を徴収するようになっていく。ベトナムは省を超えるたび、平均的に約150キロメートルおきに料金所が設けられている。過去の経緯を見ると、道路管理組織体制が充実し、燃料税を主とする道路財源制度が整えば、料金徴収はなくなるように思うかもしれない。

しかし、欧州がそうであるように国際トラック交通量が増加した場合は、燃料税ではなく対距離課金で財源を調達するのが効率的で公平である。対距離課金は燃料税より徴収費用がかかるデ

23) Japan International Cooperation Agency (JICA), Committee for Planning and Cooperation, Lao People's Democratic Republic, and Office of the National Economic and Social Development Board, The Kingdom of Thailand, *Development Vision and Cooperation Programs for the Cross Border Region*, Final Report Summary, 2001

メリットがあるが、情報通信技術、高度道路交通システム（ITS）などの応用により、以前より安価にトラックの位置、走行距離が把握できるようになっている。対距離課金のための大メコン地域で共通の車載器、通信仕様、支払い方法などを共同開発することも検討に値しよう。東西回廊通過国であるラオスから提案していきたいものである。

IV 結論

本稿では、これまでの国際物流インフラの計画、整備実績を検討する中で、国を単位とする国際物流インフラの供給が、多国籍企業のロジスティクス・ニーズに必ずしも応えておらず、国際道路網、国際鉄道網の整備も遅れたことを指摘した。つぎに、各国が協力して国際物流インフラ整備を進めるために、経済力の弱い国の便益を明らかにすること、国際物流インフラ整備、維持管理更新の費用負担ルールを確立することが必要との仮説を示し、大メコン地域東西回廊のケーススタディの中で、それら仮説を吟味し具体的な提案につなげた。

今後の課題として、ラオスに便益をもたらす東西回廊活用方策をより詳細に検討する必要がある。特に、南北回廊、南部回廊が利用可能となった場合には、東西回廊沿いの地域での物流関連サービス業を含めた地域開発ポテンシャルはさらに高まると思われる。また、国際物流インフラの供給面でも、本稿ではインフラの財源調達に限りて考察したが、それ以外にも調和化、標準化しなければならない制度、システムなどが数多く残っている。欧州をはじめ他地域での経験を参考に、地域共通物流施策を貫くべき原則、理念を追求していくことが必要である。経済力の弱い国から提案していくためには、その主張が原則、理念に則っていることが不可欠である。