



とよしん

海外貿易投資ニュース



第52号
発行日：2015.9.15

雲南省とメコン地域の物流は陸路にシフト - 南北経済回廊実走報告(1) -

中国雲南省・昆明とタイ・バンコクを結ぶ南北経済回廊は、第4タイ・ラオス友好橋の建設により陸路で結ばれることとなった。それから1年半がたち、中国とメコン地域との物流はどう変化したのか。6月17～18日に、中国・景洪とタイ・チェンコンを走行し、中国政府に貿易・投資の状況や今後の見通しを聞いた。その内容を2回に分けて報告する。前編は、景洪のある西双版纳自治州政府およびラオスとの中国側国境であるモーハン経済合作区へのヒアリングを基に、貿易の状況を報告する。

<貿易は農産物や日用品が中心>

雲南省とメコン地域の物流は、陸路、メコン川を利用した水路、空路の3つに分けられる。陸路については、ラオスと接するモーハン、ミャンマーと接する瑞麗の2つのルートがある。また水路は、主に旅客船が利用する景洪と、コンテナ船を取り扱える関累が主要港となる(図参照)。水路については、「乾期で300トン、雨期でも450～500トン程度の船しか通れない」(西双版纳自治州政府)ことがボトルネックとなっているものの、受け入れ側のタイ・チェンコン港の貿易データによると、タイからは冷凍の鶏肉や牛肉、水牛肉などが、中国からはザクロやヒマワリの種、ジャガイモ、ニンニクなどがここ数年安定的に運ばれている。

一方、陸路に関しては「雲南省全体で最も貿易額が大きいのはミャンマーと国境を接する瑞麗。次いでラオスと国境を接するモーハン」(同)という状況で、陸路輸送が貿易の中心となっている。今回訪問したモーハンでは、ラオス、タイそれぞれと貿易関係がある。ラオスについては「家電・生活用品を輸出し、トウモロコシや雑穀、サトウキビ、バナナ、スイカを輸入」[モーハン跨境(こきょう)経済合作区委員会]している。ラオス北部は人口が少なく、手間のかからない農産物が栽培されているが、それら農園の多くは「中国企業が投資し、現地の人を雇って栽培している。ラオスの人件費は安く、土地代も安いいため特に2015年はバナナやスイカの輸入が増加した。ラオス側にとっては土地のリース代が収入になる」(同)とのことで、実際にラオス国内では中国とラオスの国旗がデザインされたゴム農園やバナナの運搬車両が頻繁に見られた。またタイとの間では、「果物(中国北部のリンゴ、ナシ、桃など)、地場野菜、花を輸出し、果物(ドリアン、バナナ、リュウガン、マンゴスチン、マンゴーなど)を輸入している」(同)という。なおこれらの物流には冷蔵(リーファー)コンテナが多用されている。モーハンと国境を接するラオス・ポーテンには広大なコンテナスペースが設けられているが、停車しているトラックはほぼ全て中国車両で、リーファーコンテナを積載している。バナナは常温輸送だが、付加価値の高い果物は温度管理がされた状態で運搬されている。



中国とラオスの国旗がデザインされたゴム農園の看板



ポーテンのコンテナスペースに駐車している中国車両



バナナの運搬車両

<進む国境貿易の陸路シフト>

2013年12月に、ラオス・ファイサイとタイ・チェンコンとの間に第4タイ・ラオス友好橋が開通したことで、雲南省はラオス北部だけでなく、タイとも陸路で結ばれることとなり、南北経済回廊のラオス・タイ側区間のミッシングリンク(間隙)が解消された。ジェトロ・バンコク事務所のタイ税関へのヒアリングによると、タイの2011年度(2010年10月～2011年9月)から2013年度にかけて、南北経済回廊が通るチェンコン税関における貿易額は29.0%増加し、チェンコン港の同期間の伸び率(約13.4%)を大きく上回った[2013年度の貿易総額はそれぞれ約136億バーツ(約476億円、1バーツ=約3.5円)、約130億バーツ]。特に対中貿易については、同期間にチェンコン税関で記録された貿易額が34.9%増加する一方、チェンコン港では8.5%減少しており、第4タイ・ラオス友好橋開通直前までの数年間で、中国とタイとの貿易が水運から陸運にシフトしてきたことが分かる。今回のヒアリングにおいては、第4タイ・ラオス友好橋の開通により、「もともと水路の方が陸路よりも料金が高かったが、陸路で結ばれたことで水路の優位性がさらに低下し、貨物の取扱量は減少している」(西双版纳自治州政府)との声が聞かれ、今後は陸路の重要性がさらに増すとみられる。

<今後のインフラ整備や国境開発に注目>

中国は現在、「一帯一路」構想の下で周辺国との連結性の向上を目指しており、今回ヒアリングしたモーハンについても「一帯一路の重要地域」(モーハン跨境経済合作区委員会)とされる中、さまざまなインフラ整備が行われている。まず道路に関しては、南北経済回廊の中国国内部分は比較的インフラが整っているものの、モーハンに至る200キロ区間は片側1車線で、重量貨物を運ぶトラックにより渋滞が引き起こされていた。この区間については「5月25日にもう1本並行して走る道路の建設が始まり、既存道路を上り・下りのいずれかが片方の道路として用いることで全体として複線化を図る」(同)計画となっている。今後3年以内に整備される見込みだ。鉄道についても開発が進む。雲南省・昆明とタイ・バンコクを結ぶ高速鉄道は2012年10月にラオス国会の承認を得ており、タイにおいても一部区間で環境影響評価が進められている。中国では昆明～玉溪区間の鉄道敷設が終了し、玉溪～モーハンについては2014年10月に開発が承認された。「2015年中にモーハン部分が着工予定で、5年以内の開発を目指す。旅客、貨物の双方を運び、旅客用は260キロ(目標)、貨物については120キロで運行予定」(同)とのことで、水路、陸路に鉄道が加わる見込みだ。

(出所:ジェトロ通商弘報2015年8月12日 0a86e32d9b48e5be「雲南省とメコン地域の物流は陸路にシフト-南北経済回廊実走報告(1)-」)

着実に進む陸路のインフラ整備 - 南北経済回廊実走報告(2) -

ジェットロは6月17～18日に、南北回廊の一部である中国・景洪からタイ・チェンコンまでの422キロを実走した。連載の後編は同区間のインフラ状況について報告する。中国では道幅の広い片側1車線が中心で道路状況が良好なのに対し、ラオス側は路面の傷みが激しい箇所や長い上り坂区間があった。しかし、第4タイ・ラオス友好橋をはじめとした陸路のインフラ整備は着実に進んでおり、今後の利用拡大に期待が集まる。

＜中国側の道路は見通し良く舗装も良好＞

今回は景洪からタイ・チェンコンまで(全長422キロ)を8～10人乗りワゴン車で実走し、走行時間は7時間11分(国境での出入国などの手続き時間を含まず)だった(表参照)。景洪からラオスとの国境地域モーハンまでの国道213号の走行区間は176キロで、大部分が片側1車線だった。沿線は農林業を主要産業とする地域で、ゴム、茶などの商品作物が大規模に栽培されており、気候も亜熱帯性気候であることから、東南アジアの雰囲気漂う。中国側の区間は高速道路ではないが、傾斜が少なく見通しも良い。舗装状況も良好で、道幅も広いことから平均時速は70キロを超えた。トラックなど重量車両もスムーズに走行でき、徐行運転を強いられることもなかった。乗用車、二輪車を含めた対向車の数を10分間数えたと、大型・小型トラック16台、乗用車30台、バイク7台だった。

景洪～ファイサイ・チェンコン各区間の走行時間、距離、平均時速 (単位:キロ)

走行区間	走行時間	走行距離	平均時速
景洪～モーハン	2時間42分	176	72.8
モーハン～ルアンナムタ	1時間22分	60.8	50.0
ルアンナムタ～ファイサイ・チェンコン	3時間55分	185.4	52.2

(出所)実走調査を基に作成

＜モーハンでの出国手続きはスムーズ＞

ラオスとの国境にあるモーハンの国境施設は近代的な建物で、出入国審査や税関に免税店[China Duty Free(CDF)]が併設されており、ブランド物のバッグ、衣類、ウイスキーなどの酒類、たばこ、香水などを販売していた。出国審査は、所定用紙への記入、待ち時間、入管審査を含めて5分程度で非常にスムーズだった。審査後は約500メートルを徒歩で移動しラオス側の国境施設に向かった。途中、ラオス側での輸出通関を終え、中国側の輸入通関を待つトラックが十数台止まっていた。その中には、車両相互乗り入れ制度を活用したトラックで、「CNN」(中国の意味)のステッカーを貼付した車両があり、越境交通協定(CBTA)に基づくラオス・中国間の相互乗り入れが運用されていることが確認できた。ラオス側のポータン国境施設は、モーハンの施設とは対照的に、三角屋根を配した金色の古典的な建物だった。入国審査の窓口が1つしかなく、10分ほど待たされた。なお、午後4時以降の入国だったことから、入管職員の超過勤務料金を支払うことになった。ラオス入国後、車で約5分の距離に税関施設と広大なトラックヤードがあった。

＜ラオス国内は時速50キロ程度で走行＞

ポータンから北ラオスの中核的な町であるルアンナムタまでは約60.8キロ、走行時間は1時間13分、ルアンナムタからタイ国境ファイサイまでは185.4キロで、4時間弱の走行(休憩時間などを除くと、いずれも時速は平均50キロ程度だった。中国国内に比べるとラオス国内の走行事情は悪く、路面の傷みが激しい箇所や車が上下に大きく揺れることもあった。また片側1車線の車線幅は中国より狭く、補修工事中の区間では、その都度、走行速度を落とさざるを得なかった。道路周辺には伝統的な集落が点在し、住民が道路を横断することもあり注意が必要だ。ただし全般的にみれば、舗装状況はトラックの走行を妨げるほど悪くはなかった。ラオス北部は山岳地域であり、走行中は勾配やうねりが激しく、長い上り坂が続く箇所には登坂車線が設けられ、低速走行する重量車両の安全が確保されていた。それでも、カーブを曲がり切れずに横転した、過積載とみられるトラックの荷台が2カ所放置されていた。また、通過した橋には車両総重量を30トンに制限する標識があった。中国での実走と同様に、対向車の数を10分間数えたと、大型・小型トラック5台、乗用車10台、バイク21台と、交通量は相対的に少なかった。タイとの国境にある第4タイ・ラオス友好橋は、タイのチェンコンとラオスのファイサイを結ぶ橋として、2013年12月にアジアハイウェイ3号線の一部として開通した。それまでは渡し舟で往来していたことから、友好橋の開通により中国・昆明からタイ・バンコクまでの南北経済回廊が全て陸路で結ばれた。この橋は中国とタイが費用を折半して建設したもので、橋の両端のファイサイとチェンコンには国境施設も併設されている。施設は近代的で、また車両レーンは出境(出国)、入境(入国)それぞれ4レーンずつ設置されるなど充実したつくりとなっている。



タイ・ラオス国境にある第4タイ・ラオス友好橋

＜工業製品の輸送ニーズ取り込みがカギ＞

中国とタイには多くの日本企業が進出しており、中国雲南省・昆明からタイ・バンコクを陸路で結ぶ南北回廊は、新たなサプライチェーン展開の可能性を有している。特に、第4タイ・ラオス友好橋の開通により陸上一貫輸送が可能になったことは、ハードインフラにおける大きな前進といえるだろう。ただし、工業製品の陸路輸送については、東西経済回廊経由で中国国内に運ばれているケースが多く、南北経済回廊の利便性向上に向けて物流・通関手続きのさらなる円滑化が不可欠だ。中国で計画されている車線の複線化や昆明・バンコク間の鉄道整備などのハードインフラ整備に加え、CBTAの下でのシングルウインドー検査、シングルストップ検査などの貿易円滑化措置、車両の相互乗り入れの許可拡充など一層のソフトインフラ整備も求められる。

(出所:ジェットロ通商弘報2015年8月13日 a96972d65376d79b「着実に進む陸路のインフラ整備-南北経済回廊実走報告(2)-」より抜粋)

！！外貨両替は弊庫へ 米ドルは全店で、17通貨は本店で取扱中！！

次のセミナー等をご案内させていただきました。

セミナー等名称	開催地	主催者
中小企業の海外展開支援・海外事業再編セミナー	名古屋	愛知県・あいち産業振興機構
常州高新区投資説明会	名古屋	常州国家高新技術産業開発区管理委員会
アパレル製品の中国市場販路開拓セミナー	名古屋	愛知県・あいち産業振興機構
サービス産業海外進出ワークショップ	名古屋	ジェットロ
ASEAN外食産業有力企業との商談会	名古屋	ジェットロ
スリランカ・バングラデシュセミナー	名古屋	JICA中部
ジェットロ花き輸出商談会 in 愛知	名古屋	ジェットロ



国際業務部

〒471-8601
愛知県豊田市元城町1-48

電話 0565 - 36 - 1381

FAX 0565 - 36 - 1213

URL <http://www.toyoshin.co.jp>