

カンボジア国

カンボジア国

主要国境における通関手続き迅速化に係 る情報収集・確認調査

ファイナルレポート 要約版

2022年2月

独立行政法人
国際協力機構（JICA）

株式会社 国際開発センター
アイ・シー・ネット株式会社

ガ平

JR

22-039

カンボジア国
主要国境における通関手続き迅速化に係る情報収集・確認調査
ファイナルレポート 要約版

目 次

	ページ
1. はじめに.....	1
1.1 本調査の背景と目的.....	1
1.2 調査の方法.....	1
2. カンボジアにおける通関・輸出入手続き.....	2
2.1 通関手続きの詳細プロセス・現状.....	2
2.2 国境運営.....	6
2.3 通関手続き及び輸出入手続き関連法制度.....	6
2.4 ナショナル・シングル・ウインドウ（NSW）の進捗状況.....	7
2.5 ASEAN 税関トランジット通関システム（ACTS）.....	8
2.6 CBTA.....	8
2.7 他ドナーの支援.....	8
2.8 関連する国内委員会.....	9
2.9 JICA「物流システム改善プロジェクト（CLIP-2）」の国境改善.....	10
2.10 民間セクター.....	10
3. 隣国の通関手続き.....	11
3.1 タイ.....	11
3.2 ベトナム.....	11
4. 国境通過迅速化の課題.....	11
5. 他国国境の事例.....	14
6. SSI/CCA 導入の考察.....	14
6.1 国境への SSI/CCA 導入の考え方.....	14
6.2 SSI/CCA のカンボジアへの導入検討.....	14
7. 到着前輸入申告制度の考察.....	15

8.	国境通過迅速化のためのアクションとロードマップ.....	15
8.1	国境通過迅速化の方向性.....	15
8.2	国境通過迅速化のアクション.....	16
8.3	方向性ごとのアクション.....	16
8.4	ロードマップ.....	25
9.	我が国の協力可能案件の検討.....	26
10.	結論.....	27

図 表 目 次

	ページ	
図 1.1	調査対象地域図.....	1
図 2.1	カンボジアからの輸出通関手続きの流れ.....	3
図 2.2	カンボジアへの輸入通関手続きの流れ.....	4
図 8.1	ロードマップ案.....	25
表 2.1	国境運用状況.....	6
表 4.1	国境での通関の課題（バベット、ポイペト）.....	12
表 5.1	他国国境の事例.....	14
表 8.1	国境通過迅速化の課題・問題点と必要なアクション.....	17

略 語 集

略語	英名	和名
ACTS	ASEAN Customs Transit System	ASEAN 税関貨物通過システム
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AEO	Authorized Economic Operator	認可事業者
AFAFGIT	ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit	ASEAN 通過貨物円滑化に関する枠組み協定
ASEAN	Association of South-East Asian Nations	東南アジア諸国連合
ASW	ASEAN Single Window	ASEAN シングル・ウインドウ
ATIGA	ASEAN Trade in Goods Agreement	ASEAN 物品貿易協定
CBTA	Cross-Border Transport Agreement	越境交通協定
CBWG	Cross-Border Working Group	越境物流ワーキンググループ
CCA	Common Control Area	共通検査エリア
CDC	Council for Development of Cambodia	カンボジア開発評議会
CNSW	Cambodia National Single Window	カンボジア・ナショナル・シングル・ウインドウ
CVDS	Customs Valuation Database System	関税評価データベースシステム
EAD	Encoded Archival Description	符号化記録史料記述
EDI	Electric Data Interchange	電子データ交換
EHI	Early Harvest Implementation	CBTA の早期実施
EU	European Union	欧州連合
GDCE	General Department of Customs and Exercise	関税・消費税総局
GMS	Greater Mekong Subregion	大メコン圏
JICA	Japan International Cooperation Agency	日本国際協力機構
MAFF	Ministry of Agriculture Forestry and Fishers	農林水産省
MEF	Ministry of Economy and Finance	経済財務省
MISTI	Ministry of Industry Sciences, Technology and Innovation	産業科学技術革新省
MOC	Ministry of Commerce	商務省
MOH	Ministry of Health	保健省
MOI	Ministry of Interior	内務省
MPWT	Ministry of Public Works and Transport	公共事業運輸省
NCTF	National Committee on Trade Facilitation	貿易の円滑化に関する国内の委員会
NSW	National Single Window	ナショナル・シングル・ウインドウ
NTTCC	National Transit Transport Coordinating Committee	国家通過運輸調整委員会
OGA	Other Government Agency	税関以外の他省庁
OSBP	One Stop Border Post	ワンストップボーダーポスト
QIP	Qualified Investment Project	適格投資プロジェクト
SAD	Single Administrative Document	統一行政文書
SEZ	Special Economic Zone	経済特区
SSI	Single Stop Inspection	シングル・ストップ検査
TRS	Time Release Study	通関時間調査
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development	国連貿易開発会議
WCO	World Customs Organization	世界税関機構
WTO	World Trade Organization	世界貿易機関

1. はじめに

1.1 本調査の背景と目的

カンボジアはメコン地域の南部経済回廊上において、タイとベトナムとの間に位置しており、同地域の連結性強化の観点から、カンボジアとタイ及びベトナムとの国境における円滑かつ迅速な国境通過の実現が求められている。国境通過の円滑化、迅速化にあたっては、各国境での通関手続きを待つ車両渋滞の緩和、国境通過手続き、税関手続きの迅速化が課題となっており、これらを適切に改善していくための方策が求められる。

本調査は、カンボジア全体の輸出入・通関手続きを概観したうえで、カンボジアとタイ及びベトナムとの国境における通関手続きの課題整理・分析を行い、国境通関手続き改善のために日本国際開発機構（JICA）としてどのような協力ができるか、SSI（Single Stop Inspection）/CCA（Common Control Area）の導入可能性含め、検討するものである。

1.2 調査の方法

本調査は、カンボジアにおける通関業務及び輸出入に必要な許認可を主管する省庁部局を対象とする。またタイおよびベトナムを結ぶ陸路国境を調査対象の主要国境とする。



出典：JICA 調査団

図 1.1 調査対象地域図

本調査では、新型コロナウイルス Covid-19（以下、新型コロナ）の感染状況に鑑み、オンライン会議での情報収集や、貴機構を含めた関係機関との意見交換を行い、現地確認が必要な部分に関してはカンボジアでの調査を実施した。なお、本調査は 2021 年 2 月から 2022 年 2 月まで実施した。

2. カンボジアにおける通関・輸出入手続き

2.1 通関手続きの詳細プロセス・現状

2.1.1 概要

国際基準の導入

カンボジアは税関手続き、貿易手続きの世界基準適合化に取り組んでおり、2001 年 4 月 3 日には世界税関機構（WCO : World Customs Organization）に加盟、2004 年 10 月 13 日には世界貿易機関（WTO : World Trade Organization）に加盟した。その後、改正京都規約（税関手続きの簡易化・調和を進める）および WTO 貿易円滑化協定に批准している。

税関手続きの電算化

電算化に関しては 2007 年より ASYCUDA システムを導入した。また、ASYCUDA に加え、e-Customs システムを構築し、ASYCUDA で行えない手続きをカバーし、現在は通関手続きが殆どの関税・消費税総局（GDCE : General Department of Customs and Exercise）官署で可能となっている。2022 年 1 月より評価申告データベース（CVDS : Customs Valuation Database System）により e-Customs の e-Valuation と原産地証明書事前審査結果が地方税関でも確認可能となったため、これらの証明書原本を地方税関に提出する必要がなくなり、事前手続きと通関申告の流れがスムーズになっている。

ベスト・トレーダー制度の導入

ベストトレーダー制度は、適正な申告・納税を行う優良企業（ベストトレーダー）に対し、GDCE の定める要件を満たしているものはこれに認定し、税関での事前書類審査の省略、通関手続きの簡素化などのインセンティブを与えるものである。2020 年 6 月現在、認証を受けた企業は 40 社である。ベストトレーダー制度は AEO¹制度を導入するための前段階の制度として導入されている。

貨物の輸出入に係る通知

陸の国境を通過する輸出入貨物は、税関へ通知する義務があり、その貨物の輸送手段であるトラックなどの車両はトラック越境願²を GDCE および入管警察へ提出する必要がある。

1 AEO（Authorized Economic Operator : 認可事業者）とは、貿易円滑化策とテロ対策等サプライチェーンのセキュリティ強化を目的とし、税関と民間とのパートナーシップ、税関と関係省庁等の連携関係強化、さらには各国税関相互間での認証を柱に WCO が基準を設け導入を推進している制度

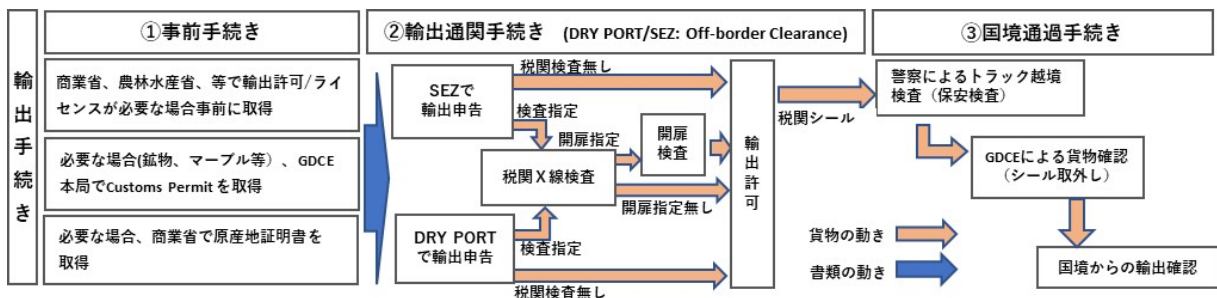
2 バベット国境ではトラック越境願²（Cross-Border Request Letter）、ポイペト国境ではトラックリスト（Truck List）を提出する

ドライポートと経済特別区（SEZ）

カンボジアでは国境を通過する貨物は、ドライポートおよび経済特別区（SEZ：Special Economic Zone）で通関する国境外通関（Off-border Clearance）の制度が取られている。ドライポートとは内陸にある港湾機能と同様の機能を備えた民間の施設で、貨物の積替え、倉庫等の機能も備える施設のことを指す。一方で、SEZとはカンボジア開発評議会（CDC：Council for Development of Cambodia）の「カンボジア経済特区委員会」が認可した特別区のことを指し、CDCに適格投資プロジェクト（QIP：Qualified Investment Project）の認定を受けることで投資優遇措置が受けられる。これにより輸出貨物の製造に必要な原材料等を免税で輸入することができる。SEZでは税関の通関手続き、商業省（MOC：Ministry of Commerce）による原産地証明書の発給事務等も行っている。これらのドライポートやSEZは国境近辺およびプノンペン近郊にも複数設置されている。ただし、全ての施設に税関通関事務所が設置されているわけではなく、近隣の施設にある事務所が管轄している場合もある。

輸出通関手続きの概要

陸の主要国境における輸出通関手続きの概要は図 2.1 のとおりであり、手続きを大きく分けると「事前手続き」、「輸出通関手続き」、「国境通過手続き」の3段階で行う必要がある。輸出通関は前述の通り、SEZとドライポートで行うが、その手続きは概ね同じである。また、輸出者の倉庫等での申告も認められている。



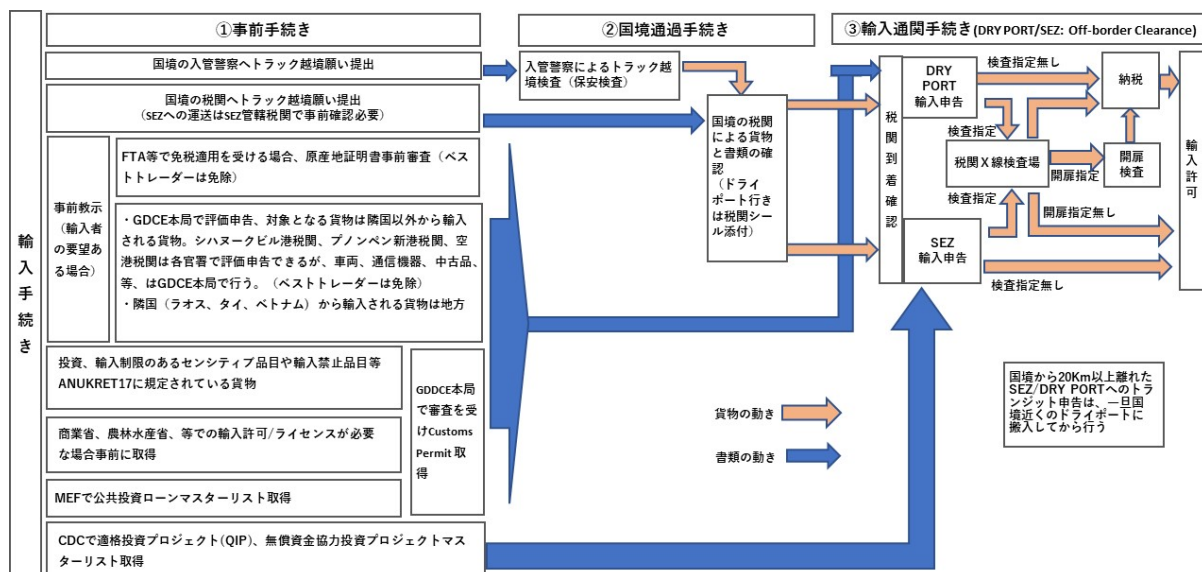
出典：JICA 調査団

図 2.1 カンボジアからの輸出通関手続きの流れ

輸入通関手続きの概要

カンボジアにおける輸入通関手続きは、国境での手続きを貨物確認のみとし、輸入申告は国境の近隣にあるドライポートやSEZに貨物を蔵置してから行う国境外通関（Off-border Clearance）で行われている。ドライポート蔵置後の輸入申告は国境の管轄税関事務所で処理されることから、通関業者は通関手続きのためドライポートと税関事務所の間を何度か往復する必要がある。

国境からドライポート・SEZに貨物を移動させる手続きはトラック越境願いで行うことができ、遠方の施設の場合は2020年よりe-Customs電算システムでインターネットを通じて処理できるように改善された。陸の主要国境における輸入通関手続きの流れは下図 2.2 のとおりである。



出典：JICA 調査団

図 2.2 カンボジアへの輸入通関手続きの流れ

2.1.2 輸出入に関する事前手続き

貨物通関のための事前手続きは、一般的に関係省庁が管理する輸出入ライセンスを取得することにあるが、カンボジアの場合これら以外にも税関で次のような通関前手続きが必要になっている。

- Valuation Declaration 評価申告
- Preliminary examination of Certificate of Origin 原産地証明書の事前審査
- Customs Permit 税関許可証の取得
- Advance Ruling 事前教示制度 (輸出入者が希望する場合)

2.1.3 国境通過手続き

バベット・モクバイ国境、ポイペト・クロンルック国境における国境通過手続きは若干の違いはあるものの基本的には同じであり、以下の手順を踏んで通過する。

1. 越境トラックの事前確認を行う。バベットではカンボジア国境入管警察及び国境税関にトラック越境願いを提出。ポイペトではトラックリストを税関に提出する
2. 入管警察による事前届け車両であることの確認
3. トラック運転手が入管にてパスポート、ID カードなどを提示し入出国処理を行う
4. 税関において貨物、及び積荷に関する書類を提示し確認を受ける

輸入の場合は、進入してきたトラックが国境からドライポートまたは SEZ へ貨物を運送する。輸出の場合は、輸出申告後貨物をトラックで国境へ運び、到着確認を受け、カンボジア税関のシールを外し、貨物が国境を越え輸出されたことを税関が確認する手順となっている。一方で、国境通過手続きは隣国との取り決めによって行われており、手順などは各国境で微妙に異なっている。

バベット・モクバイ国境

ベトナムから進入してきたトラックは国境から約 5km 圏内にあるドライポートや SEZ に貨物を運送し、ベトナムに戻る扱いとなっている。ただし、新型コロナ対策として、2021 年 4 月～12 月の期間では車両の運転席ドアおよび窓にベトナムのメディカルシールが貼られ、運転手はカンボジア国内で下車や、物の受け渡しができないようになっていた。それ以前は、国境地域で両国のトラックが待ち合わせトラックヘッドを交換する方法、国境地域での貨物の積替え、ドライバーの国境地域での交代等の方法で貨物の受け渡しを行っており、国境道路及び国境道路に隣接する空き地では混乱と混雑が起きていた。2022 年 1 月よりトラック貨物の通行は以前と同じようになっているが、旅客の通過は停止されたままとなっている。

ポイペト・クロンルック国境

タイから進入してきたトラックは、車両および運転手の関係書類（パスポート写し、運転免許証、トラック登録証、タイでの道路税納税証明書など）をカンボジア入管警察が国境で預かり、代わりに一時越境許可証（temporary permission letter for the truck driver from Thailand）を交付することでカンボジア国内を移動できる。新型コロナ禍前は、タイのトラックの滞在時間制限は 1 週間であり、プノンペンまで貨物を運送することが可能だったが、新型コロナ禍の現状では滞在時間が 24 時間になっており、ポイペトにあるドライポートで貨物の積み替えが必要となっている。

スタンボット・バンノンイアン国境

新型コロナの影響でスタンボット・バンノンイアン国境の工事が遅れていたが、ポイペト・クロンルック国境の渋滞および民間からの強い要望を受け、現在はソフトオープン（貨物車両のみの通行）の準備を進めている。2021 年 11 月時点でソフトオープン用道路は完成している。施設全体は、2023 年の完成を目指し建設が進められている。

施設の正式運用計画はまだ公表されていないが、施設のレイアウトを見ると越境手続きを行うゲートは片側 6 レーンが確保されており、貨物の検査施設も輸出入とも確保されている。計画では SSI/CCA の導入も想定されていることから、近代的な設備となることが期待されている。

オニアン・パーライ国境

タイ側のパーライには国境施設の建設が進んでおり、カンボジア側のオニアン地域には 2008 年ごろには SEZ 建設計画があり、2 社と入居契約³も結ばれていたようであるが、その後の進展は確認できなかった。カンボジア側での国境施設建設計画はなく、本調査では利用計画等は確認できなかった。

2.1.4 輸出入通関手続き

カンボジアにおける輸出入貨物に係る通関手続きは、基本的にはどこの税関官署でも同様であり、事前通関手続きと、貨物がドライポートまたは SEZ に着いてから行われる輸出入通関がある。

³ 日本貿易振興機構アジア経済研究所「メコン地域 国境経済を見る」P168 <https://core.ac.uk/download/pdf/288450713.pdf>

輸出入申告に当たっては、事前手続きで取得した輸出入ライセンス、インボイス、パッキングリスト、B/Lなどを添えて税関通関システムであるASYCUDAの統一行政文書（SAD：Single Administrative Document）に通関情報を入力し税関に送信することで申告を行うことができる。ASYCUDAは事前にGDCEに登録しIDを取得しておくことでインターネットから接続することができる。また、各税関官署には電算センターが設置されており、税関に出向いてASYCUDAにデータを入力することもできる。

2.2 国境運営

2.2.1 国境の開門時間

国境の開門時間には3つの種類がある。運用状況は下表の通りである。

表 2.1 国境運用状況

開門時間の種類	バベット国境	ポイペト国境
国境開門時間	06:00～22:00	06:00～22:00
官庁開庁時間	06:00～22:00	07:30～11:30 13:30～17:30 要請があれば時間外でも対応
国境事務所の開庁時間	06:00～22:00	06:00～22:00
体制（人員、シフト）	税関職員：50名 入管職員：158名 シフト体制：24/7（入管）	税関職員：51名 入管職員：152名 シフト体制：24/7（入管）

出典：JICA 調査団

2.2.2 国境施設の運営

国境施設は公共事業運輸省（MPWT：Ministry of Public Works and Transport）が施設の建設を担い、完成後内務省（MOI：Ministry of Interior）に引き渡される。MOIでは国境の所在する州政府に管理を移管し、州政府が国境施設の管理を行うが、実質的にはMOI出入国管理局の国境事務所が維持管理を行っている。各国境には国境管理委員会が設立され、関係官庁が合議して国境関係の問題解決に当たっている。

2.3 通関手続き及び輸出入手続き関連法制度

貨物の通関手続きはカンボジア関税法⁴に規定されており、輸出入手続きは第2章、輸入は第10条から15条、輸出は第16条、17条、関税分類、原産地及び課税価格は第18条から第24条に、関税及び内国税の免税、軽減及び還付については第25条から第28条、など、輸出入通関とそれに伴う必要な措置が定められている。

関税率に関しては、カンボジア関税率表（Customs Tariffs of Cambodia）が公開されており、最新の情報は税関ウェブサイトから参照できるようになっている。

⁴ カンボジア関税法和訳 https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/asia/kh/law/pdf/customs_jp.pdf

2.4 ナショナル・シングル・ウィンドウ（NSW）の進捗状況

2.4.1 背景及びこれまでの取り組み

カンボジアでは、国境を越えた貿易業務の継続的な成長に対応し、貿易円滑化に向けた効率性と透明性を確保するため、経済財政省（MEF：Ministry of Economic and Finance）と GDCE の主導のもと、実際のニーズと実現可能性に応じ、段階的にカンボジア・ナショナル・シングル・ウィンドウ（CNSW：Cambodia National Single Window）のシステム整備を行っている。

CNSW においては、貿易及び輸送に関与する者が、一つの入力ポイントで標準化された情報と文書を提出することにより、全ての輸出入及び輸送関連の規制・要件について、特にライセンス、許可、証明書その他の文書を提出・発行することができる。カンボジアにおける NSW の主な目的は、政府間（G2G）、政府と民間企業（G2B）、民間企業間（B2B）の相互関係を強化することとされており、世界銀行（WB）が作成した「National Single Window Blueprint」に基づき、開発が勧められてきた。同計画書は 4 つのフェーズ（フェーズ 0～フェーズ 3）に分かれ、約 3 年半で実施することとなっている⁵。

フェーズ 0 はプロジェクトの準備期間であり、フェーズ 1 では、ASYCUDA と原産地証明書自動化システムを接続するとともに、2018 年よりアセアン シングル・ウィンドウ（ASW：ASEAN Single Window）に参加・接続し、電子的に原産地証明書を送受信できるようになった。

現在はフェーズ 2 に移行しており、保健省（MOH：Ministry of Health）、商務省（MOC：Ministry of Commerce）、農林水産省（MAFF：Ministry of Agriculture Forestry and Fishers）、産業科学技術革新省（MISTI：Ministry of Industry Sciences, Technology and Innovation）、CDC の 5 つの省庁のシステムを CNSW に接続し、許可書・証明書等を電子的にできるようにする取り組みが、順次行われている。一部を除き、既に手続全てについてオンラインで完了できるようになっているが、トレーニング、利用者周知、技術開発パートナーの不足により、オンラインでの利用が進んでいないのが現状である。フェーズ 2 終了後、フェーズ 3 として、他の全ての省庁・機関と連携し、完全な機能を備えたシステムの確立を目指すこととされている。

2.4.2 フェーズ 3 に向けた現状及び問題点の整理

通関に利用されている ASYCUDA、e-Customs、CVDS は 2022 年 1 月より相互連携が図られ、GDCE への事前申告（e-Customs）、輸出入申告（ASYCUDA）、国境までのトランジット申告（e-Customs）は連続する手続であるため、e-Customs で処理した証明書が地方税関の CVDS で確認できるようになっている。しかし利用者による各システムへの入力が必要である。また前述のとおり、陸上国境を通過する場合のトラック越境願いは、システム未対応である。

また民間企業への周知徹底不足によりオンラインの利用が進んでおらず、連続する手続の中で誰かが紙での手続を選択した場合には、同じシステムであっても、再度入力が必要な状況となっている（後続手続で前のデータが利用できないため）。

⁵ 具体的な年計画は明らかになっていない。

2.5 ASEAN 税関トランジット通関システム (ACTS)

ASEAN 税関トランジット通関システム (ACTS : ASEAN Customs Transit System) は、ASEAN 通過貨物円滑化に関する枠組み協定 (AFAFGIT : ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit) の第 7 議定書「トランジット通関」に基づき、ASEAN における 3 か国以上での越境陸上運送においてトランジット運送を行うための電算システムである。

ACTS の利用は貿易関係者にゆだねられており、使用については運送業者の選択によることになっている。ACTS は少なくとも 3 カ国を通過する運送にのみ適用でき、発着が ASEAN 諸国であることが限定されており、日本や ASEAN 以外の国から発送された荷物がタイやベトナムを経由してカンボジアに運送される場合は対象外となっている。

2.6 CBTA

越境交通協定 (CBTA : Cross Border Transportation Agreement) は、メコン地域の越境交通円滑化を目的とした多国間協定であり、メコン 5 カ国 (ベトナム、カンボジア、ラオス、タイ、ミャンマー) および中国南部 2 省 (雲南省、広西チワン族自治区) を加えた大メコン圏 (GMS : Greater Mekong Subregion) 6 カ国が 2003 年に合意した文書である。現在、アジア開発銀行 (ADB) 及びオーストラリア国際開発庁 (AusAID) が支援し本協定、付属書、議定書の全体的な見直し (CBTA2.0 の作成) が行われているが、改訂版については未だに公表はされていない (2022 年 2 月時点)。

2.7 他ドナーの支援

ARISE Plus

欧州連合 (EU) は 2013~2016 年に「ASEAN Regional Integration Support from the European Union (ARISE)」プロジェクトを実施し、現在は後継プロジェクトとして、AEC ブループリント 2025 (AECB : ASEAN Economic Community Blueprint 2025) の具体的な実施と実施主体の人材育成を目的に、ARISE Plus を実施している。カンボジアは同プロジェクトの対象国の 1 つであり、2017 年~2022 年まで活動が予定されている。GDCE に関連するプロジェクトとしては、NSW 改善に向けた技術的支援とリスクマネジメントに関する支援を実施している。さらに、国連貿易開発会議 (UNCTAD) と協働し、API を活用した ASYCUDA によって海上輸送される貨物の事前到着・出発 (pre departure) 手続きが出来るようシステムの改善を進めている。

Swisscontact

Swisscontact は貿易円滑化を目的とし、カンボジアでは 2020~2022 年に「Institutional Capacity Support for EAD⁶ Implementation」と「e-Trade Portal Development and Promotion」の 2 つのプロジェクトを実施している。また、到着前申告制度 (Pre-Arrival Processing) に関するプロジェクト (主にシステム改良) の実施を予定している。

⁶ EAD = Encoded Archival Description

2.8 関連する国内委員会

NCTF

WTO が 2017 年 2 月に発効した「貿易円滑化協定」では、第 3 節第 23 条に、加盟国の「貿易の円滑化に関する国内委員会 (NCTF : National Committee on Trade Facilitation)」の設置を求めている。カンボジアの NCTF は、2020 年 2 月に MEF の大臣を議長に、GDCE を事務局として設立された⁷。同委員会は、貿易協定の実施促進や国内での調整を協議する委員会である。

NTTCC

1998 年に発効された AFAFGIT では、第 7 節 29 条に ASEAN 各国においてトランジット輸送調整委員会 (NTTCC : National Transit Transport Coordinating Committee) の設置が求められている。カンボジアの NTTCC は 2001 年 11 月に MPWT の大臣を議長に、同省が事務局となって設立された⁸。同委員会は国際貿易および輸送に関して、国内機関およびその他の機関と相談し円滑化を促進、また ASEAN 諸国の委員会と協力をする窓口としての役目を持っている。また、トランジット輸送事業者の登録・許認可、CBTA の早期実施 (EHI : Early Harvest Implementation) に関するトラックパスポートの発行も管轄している。

CBWG

クロスボーダーワーキンググループ (CBWG : Cross Border Working Group) は 2020 年 5 月に MPWT の大臣を議長に、同省が事務局となって設立された。主にポイペト (とスタンボット)、バベット国境において、渋滞解消のためのインフラ整備や行政手続き改善など、効率的で適切な国境運営を目指し、省庁横断的に関係者が情報収集やアイデアを共有し、ベトナム並びにタイとの連携を通じて、対策の検討やアクションプラン作成を行い、JICA を始めとする開発パートナーとの協力を通して実現することを目的としている。

また、CBWG の下にベトナム側との対話を目的とした Joint Task Force (JTF) Team (カンボジアーベトナム) が設立され、空路を除く全ての交通モード (道路・鉄道・水路) に関する議論を行うこととなった。議長は MPWT の副大臣とベトナム側の運輸省副大臣の共同議長となる予定だが、ベトナム側の副大臣が任命されていない。2021 年 12 月に JTF 会議が開催され、国境内の道路拡幅等が協議されている。

タイ側との対話については 2021 年 12 月にスタンボット国境のソフトオープンについて協議され、2023 年に同国境の正式運用を目途とすることで合意された。

2.9 JICA 「物流システム改善プロジェクト (CLIP-2)」の国境改善

JICA 物流システム改善プロジェクトフェーズ 2 (CLIP-2) では、カンボジア物流政策策定の支援と共に国境におけるトラック物流の混雑改善のため MPWT と協働で検討を進めている。具体的には国境改善計画についての支援を行い、CBWG での承認を得る事を目的としている。また、バベット

⁷ Sub-decree No. 18 “Formation of National Committee Trade Facilitation”

⁸ Sub-decree No. 115 ANKr.BK on Establishment of National Transit Transport Coordinating Committee

国境・ポイペト国境での実施体制を確認し、パイロットプロジェクトの実施も計画している。

国境のカンボジア側には、バベット、ポイペトとも多くのカジノや娯楽施設が国境に隣接して建設され、隣国から観光客を呼び込む政策が行われており、土地価格が上昇していることから国境付近での通関・物流施設の拡張が困難となっている点をプロジェクトとしては問題として認識しており、適切な施設計画等を検討している。

2.10 民間セクター

国境通関に係るカンボジアの民間事業者は大きく分けて2つあり、1つは輸送業者、もう1つはフォワーダー業者である。これに加え、数は少ないが荷主自身が輸送通関を行う企業も存在する。企業規模も、海外資本のいった大手事業者から、中小規模から家族経営の事業者まで幅広い。前者のような大手企業はカンボジア物流協会（CLA：Cambodia Logistics Association）や、カンボジアトラック業者協会（CAMTA：Cambodia Truck Association）に登録している。一方で小規模事業者はこのような協会には非登録であり、カンボジア国内での物流関連事業者の総数は不明である。また、通関手続きを行うブローカーは2021年6月時点で489人おり、企業に所属しているブローカーもいるが、個人のブローカーも多く、国境通関に係る民間セクターは多岐に渡り、数も多い。

本調査ではカンボジアおよび日系企業へ詳細なインタビューを実施した。その結果、民間企業は国境通過の迅速化への期待はあるものの、越境時間の短縮はあまり重要な課題ではないと認識していることが分かった。民間企業は輸送時間や手続きの見通しができ、「遅延なく貨物を輸送すること」が重要であり、越境の時間や必要書類がその都度変動・変更されることを問題と捉えている。現状は輸出入や通関手続きにバラつきがあり国境ごとに異なる事もある。また国境では、不測の渋滞が生じ越境時間が予測できない事が多い。このような状況は民間企業にとって、貨物輸送のサービス低下を招き、不利益を生じている。そのため、輸出入および通関手続きの明確化・一定化や、越境時間が変動しないこと（不規則に混雑しないこと）を関連省庁に求めていることが確認できた。

また、2020年から拡大した新型コロナの影響を受け、輸入手続きや通関手続きが非接触のオンラインで行える運用が拡大し、手続きが簡略化の傾向に進んでいることについて、民間企業は一定程度の評価をしているが、更なる利便性の向上を求める声も多い。さらにオンライン化の課題の1つとして、システムの連携が挙げられた。輸出入申請手続きや通関手続き等で同様の情報を電子端末に入力することが求められ、二度手間となっている。このような課題についてはシステムを連携し、システム間で情報を共有することで解決できると考えられ、改善の余地がある。

3. 隣国の通関手続き

3.1 タイ

タイの通関システムは、電子化、NSWの構築の面では、GMS諸国と比較して格段に進歩している。タイの通関システムの開発は自国でおこなっており、税関、通関業者、通関のシステムの開発、O&Mの能力等、現時点では大きな課題はない。

タイとカンボジアの国境通過の迅速化の観点から、スタンボット新国境が開設されれば、交通量と国境施設のキャパシティの課題は解決すると考えられる。前述のように、スタンボットでは、SSI/CCA の導入を前提とした施設整備が進められており、具体的な導入策を検討することが今後の課題と言える。また利便性の向上についても改善の余地があると考ええる。

3.2 ベトナム

ベトナムの通関システムは、電子化、NSW の構築の面では、GMS 諸国と比較しても進歩している。また原産地証明、検疫なども電子化されている。オンライン申請では、通関手続きに必要な書類はすべて電子ファイルでの添付が認められ、通関手続きは 24 時間オンラインで対応できるなど、システムとしてはほぼ完成されている。

今後の取り組むべき課題としては、ベトナム国全体の通関システムの向上というより、国境の管理・運用への改善の余地があると考ええる。特にベトナムとカンボジアの国境通過の迅速化の観点からは、現状のバベット・モクバイ国境は今後の貨物量や人流の増加を考えれば、施設のキャパシティが大きな問題となる。バベット周辺の工業立地などを勘案すれば、タイ側のスタンボット新国境と同様に、バベット・モクバイに新国境を整備する必要性・需要は大きい。この新国境では、現在の国境では実施されていないSSI/CCAの実現による国境通過の迅速化も一つの課題と考えられる。また、一方、短・中期的な課題として、既存のモクバイ国境の通過処理能力の向上が指摘できる。具体的には、カンボジア側との国境バッファゾーン内の交通容量の拡大（レーン数の増加）やモクバイ税関の通関カウンターの増設である。

4. 国境通過迅速化の課題

カンボジアの国境通関について、以下の3つの視点から課題を整理する。

- 国境通関の事前におこなわれる手続き
- 国境通過
- 通関

詳細を表 4.1 に示す。

表 4.1 国境での通関の課題（バベット、ポイベト）

タイプ	対象機関	到着前手続き（通関・輸出入全体）	国境通過	国境通関
手続きとシステム	GDCE	(全国境共通) <ul style="list-style-type: none"> ・ 国境での輸入申告には、本局で事前通関手続きがある ・ 本局での輸出入の事前の書類審査（e-Customs）をしても、さらに国境でのASYCUDAによる国境での通関手続きが必要（本局と国境での作業の2度手間） 	(全国境共通) <ul style="list-style-type: none"> ・ 国境通過願いが手書きで、電算化されていない。 	(全国境共通) <ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物がSEZ/ドライポートに到着し、税関職員が貨物の到着確認を行うまでの待ち時間が長い（到着時間が遅いと次の日の通関手続きになる）これは貨物の通関が午後に集中することが起因している ・ 本局での事前通関手続きの書類審査（e-Customs）をしても、さらに国境でのASYCUDAによる国境での通関手続きが必要（本局と国境での作業の2度手間） ・ 非公式手数料授受の発生
	他機関	(全国境共通) （許認可の他機関） <ul style="list-style-type: none"> ・ 手続きの電算化が進んでいるが、未接続の部分もある ・ PCでの手続きに慣れていない利用者職員が多い ・ PCの数、停電、通信網の不具合、システムのダウン等、時間がかかる場合がある 	(全国境共通) (入管警察) <ul style="list-style-type: none"> ・ 国境通過願いが手書きで、電算化されていない。 	
	民間企業	(全国境共通) <ul style="list-style-type: none"> ・ 新しく導入された輸出入に関するオンライン申請のシステムを使いこなせていない（人、IT環境が不足している） 	(全国境共通) <ul style="list-style-type: none"> ・ 積載貨物、車両に係る書類不備がある場合、訂正に時間を要する。また、この理由により国境道路で待機することから、渋滞を招く。 	
国境の運用	GDCE 入管警察		(バベット、ポイベト共通) <ul style="list-style-type: none"> ・ 生鮮食料品、一般貨物の通過時間に区別はなく先入れ先出しで処理されている。 ・ 貨物の国境通過時刻が遅かったトラックはSEZ/ドライポートへの到着時間が遅くなり通関手続きが翌日になってしまうケースが生じる。 	
国境の運用	GDCE 入管警察		(バベット) <ul style="list-style-type: none"> ・ アウトバウンドのコンボイの待ちトラック、インバウンドの書類訂正のトラックが路上で待機することで、交通渋滞を引き 	(バベット) <ul style="list-style-type: none"> ・ 通関センターとSEZ/ドライポートが遠く、通関業者のスタッフの移動に時間がかかる。

タイプ	対象機関	到着前手続き（通関・輸出入全体）	国境通過	国境通関
			<p>起こし、移動のロス時間が生じる（現在は、民間駐車場ができて緩和されている）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ インバウンドで 10 時以降、アウトバウンドで 15 時以降に貨物車両の通過が集中する。（ピーク時に多くの容量が必要） ・ バッファゾーン内の道路幅（レーン数）が不十分。 <p>(ポイペト)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バッファゾーン内の道路が片側 1 車線（レーン数が不十分）。 	<p>(ポイペト)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ （スタンポット国境もオープンするため中期的には問題ない。）
国境の運用	相手国側／ベトナム タイ		<p>(バベット)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1 件の輸出入許可書の貨物を複数のトラックに分散して運送する場合、全てのトラックが揃って越境する必要があり、トラックが揃うまでの待機場所がない。（新型コロナ下で、台数制限が緩和されている。また、国境バッファゾーンに民間駐車場が整備され、状況は緩和されている） <p>(ポイペト)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ インバウンド(タイからカンボジア)で 10 時～15 時にトラックが集中する。（タイ税関の国境の通過レーンが 1 つしかないため、順次処理により時間がかかる。多くのトラックは早朝にタイ側に到着し、タイ税関では朝 7 時半頃から輸出手続きを行っているが多くのトラックがタイ側の国道で列を作って待つ状況になっている。） 	<p>(バベット)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ベトナム側の通関処理のキャパシティ（物理的、人間的に）が小さい。（カンボジア側：2 つの窓口を複数のチームが対応。ベトナム側：窓口 1、検疫レーン 1） ・ カンボジアとベトナムの国境手続きのやり方の違い（カンボジアはオフボーダーで SEZ/ドライポートで通関するので国境の通過がはやい。ベトナムは国境で通関するので国境通過に時間がかかるため、バッファゾーンに貨物車両が滞留・混雑する原因になっている。（現在は、民間駐車場によって緩和されている） ・ ベトナム側モクバイの国境通過手続きに時間がかかる（税関の審査が細かい） <p>(ポイペト)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ タイ側に特に問題なし。 ・ 陸上での輸出入の重要性が相対的に低く、改善の機運が高まらない。

出典：JICA 調査団

5. 他国国境の事例

カンボジアの国境通過迅速化に関する課題の解決について、参考となる事例を以下に示す。

表 5.1 他国国境の事例

名前	特徴	国・地域
ラオバオ・ダンサバン国境 Lao Bao/Dansavanh	<ul style="list-style-type: none"> SSI/CCA が 2015 年から導入 SSI/CCA には MOU の締結、現地職員の言語訓練、両国の友好関係が必要 	ラオス、ベトナム
サダオ・ブキットカユイタム国境 Sadao - Bukit Kayu Hitam	<ul style="list-style-type: none"> 国境混雑緩和を目的とし 24 時間体制でのパイロットプロジェクトを短期的に実施 23:00～5:00 の通過交通量が小規模であったため、混雑改善には関係ない事が明らかになり、パイロットプロジェクトは終了した 	タイ、マレーシア
アフリカ OSBP	<ul style="list-style-type: none"> 76 施設（2017 年時点） 国境通過手続きをまとめて輸入国側で 1 回の停止（One Stop）で行うことができる国境施設を整備 OSBP（One Stop Border Post）の導入には対象国同士が合意した法令の交付が重要 	アフリカ全域
民間運営の国境	<ul style="list-style-type: none"> BOT により建設 OSBP や SSI/CCA 等は導入されていないが、EU 各国で実施されているトランジット通関システムが実現されている トラック運転手が必要書類を提出するだけで処理が行われる 	トルコ

出典：JICA 調査団

6. SSI/CCA 導入の考察

6.1 国境への SSI/CCA 導入の考え方

輸出通関やトランジット通関はどの国境形態であっても大きな違いはない。SSI/CCA と OSBP による通関システムは、輸入国側で輸出国の手続きを済ますという同じ基本理論をもつため、大きな違いはないが、OSBP は国境を接する 2 国間で検討を行い、その国境の実情に合った形式の OSBP を構築することができる。

現在カンボジアで運用されている Off-Border Clearance 制度は、国境付近に十分な通関施設を展開できない現状から妥当なものだと考えられるが、ドライポートが複数点在し、今後貿易量が増えると通関のコントロールは困難になると想像される。

6.2 SSI/CCA のカンボジアへの導入検討

バベット・モクバイ国境においてはカンボジア政府とベトナム政府は 2006 年 3 月 6 日付で覚書を作成し SSI/CCA の導入準備に合意している。一方、ポイペト・アランヤプラテート国境においてはカンボジア政府とタイ政府は 2005 年 7 月 4 日付で覚書を作成しているものの、調査実施時点までは SSI/CCA の導入準備は進められなかった。今後スタンボット国境が供用されれば、SSI/CCA

の検討が進められることが推察される。

輸入貨物の到着前申告が可能となれば、SSI/CCA を導入した場合であってもトラックの国境滞留時間を短縮することが見込める。一方で、輸入貨物の到着前申告が導入されない場合、トラックが国境に到着してから ASYCUDA にデータを入力し通関することになり、トラックの国境滞留時間が長くなることが想定され、1日に通過するトラック台数分程度の駐車スペースを確保する必要がある。

7. 到着前輸入申告制度の考察

到着前輸入申告制度とは、貨物が輸入国に到着する前に輸入申告を認める制度である。輸入申告を貨物到着前に認めるためには、事前に貨物が輸出国を出発して輸入国に向かっていることを確認できる資料が必要である。船舶や航空機による輸入の場合は、貨物が輸出国を出発した段階で積荷目録が作成されており、積荷目録を貨物船や航空機が輸入港に到着する前に税関に提出することができる。税関はこの提出をもって到着前輸入申告を認めている。

カンボジアにおいても陸の国境通関に到着前輸入申告制度を導入することは出来ると考えるが、現状では e-Customs による「通関前手続き (Pre-Clearance Procedure)」があることから、この部分を現在の ASYCUDA の申告システムに組み込み、一度の申告で輸入通関手続きがすべて終わるような通関システム (シングル・デklarेशन) にする事が必要となり、その後到着前輸入申告制度を導入する流れとなる。

8. 国境通過迅速化のためのアクションとロードマップ

8.1 国境通過迅速化の方向性

カンボジアにおいて輸出入に携わる民間企業にとって、輸出入にかかる時間とコストが大きな問題と考えられてきた。それに加え、国境通過に係る時間やコストのばらつきが、製造業にとって、輸送時間や部品・資材の在庫や製品の出荷の想定が立てづらい要因となっており、生産活動のネックの1つとなっている。したがって、カンボジアの陸路の国境通過迅速化の目標は、速さだけではなく予測可能性 (predictability) の向上も同時に目指していくべきと考える。速さとは、国境通過及び国境での税関関係手続きの迅速化や、国境付近の道路混雑の解消によって国境での所要時間を短縮化することであり、予測可能性の向上とは、国境での所要時間が時間と曜日などによる変動は当然あるものの時間やコストが事前に想定できる範囲に収めることである。これによって、迅速で手間がすくなく、いつも同じ手続き・時間・コストにより物流業者が安定的に利用できる国境通過環境を形成していくことを目指す。

(国境通過迅速化の目標)

国境通過の迅速化と予測可能性 (predictability)の向上

迅速で、手間が少なく、いつも同じ手続き・時間・コストの安定した国境通過環境の形成

以上の目標を達成するため、以下の2つの方向性からのアクションを考える。

方向性 1: 手続きとシステムの効率化	貨物の到着前輸入申告制度の導入、国境通過、通関の手続きやそれに関連したシステムを改善することによって国境通過の迅速化を促す。
方向性 2: 国境運用の効率化	国境の施設、インフラの改善や国境の運営を改善することによって国境通過の迅速化を促す。

国境通過の迅速化および予測可能性 (predictability) の向上には、国境通過に係る通関システムや通関制度の改善、国境での物理的な制約や手続き (国境通過、通関の手続きと検査) の解決を合わせて実施することが重要であり、基本的な方向性は以下の3点に絞られる。

- 通関システムとしての ASYCUDA を中心に一体的な運用のできる NSW を完成させる
- 国境通過を円滑化するための通関制度として「貨物到着前申告制度」を導入する
- 国境施設の拡充および通関検査の効率性を高めるため、SSI/CCA を導入する。

8.2 国境通過迅速化のアクション

国境通過迅速化のアクションの検討にあたっては、第2章で述べたように、1) 貨物が国境に到着する前に必要な手続き、2) 貨物及び貨物車両が国境を通過するための手続き、3) 国境での貨物通関手続き、の3つの視点から問題点を解決していくことが重要である。

- 貨物が国境に到着する前に必要な手続きの簡素化・効率化
- 貨物 (および貨物車両) が国境を通過するための手続きの迅速化
- 貨物の通関手続きの迅速化、予測可能性の向上

8.3 方向性ごとのアクション

必要となるアクションの内容を表 8.1 に取りまとめた。

表 8.1 国境通過迅速化のためのアクション

番号	アクション	現状の問題と関係・対応 (取り組む問題点)	目的	スコープ	実施期間	実施機関
方向性 1: 手続きとシステムの効率化						
GDCE 対象						
1.1 1	ASYCUDA による輸 出入手続きの一貫処 理システムの構築 (A: 国境通過願 いの電子化)	<ul style="list-style-type: none"> カンボジア国境では、入管警察への国境通過願いと税関への国境通過願いをそれぞれ提出する必要があるが、いずれの手続きも電算化されていないことから、記載誤りに起因するトラックとのミスマッチが発生している。 入管警察への書類にはトラック登録番号、コンテナ番号が記載されていれば足りるが、税関への国境通過願いには添付書類としてインボイス、パッキングリスト、トラックビルが必要となっている。一度の入力で両方への提出書類区を作成できればデータのミスマッチを改善できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 入管警察の国境通過願いと税関の国境通過願いは、それぞれ入管警備と輸入管理の立場から必要な手続きであることから、通関業者が入力した情報で 2 種類の書類を出力することが可能となれば、データのミスマッチ、迅速な書類の作成につながる。 両方の機関が利用することができるシステムを開発することによって、情報入力省力化、手続きの電算化を進める。 将来的な NSW の一部となる。 	<ol style="list-style-type: none"> 税関及び入管警察が共同して国境通過願い（現在書類ベース）を電子化する。両者の国境通過願いを同時に処理できるようなオンラインの書類フォーマット、データの蓄積、それぞれの機関が必要なデータとそれぞれの機関のフォーマットへの変換を含むシステムを開発する。 将来的に NSW へ接続できる仕様としておく。 その仕様に基づき、e-Crossborder（国境通過）でシステムの開発をおこなう。 上記のシステムを試験運用して、問題点、作動状況を確認し、改善点があれば改善する。 本格運用 	短期 2022-24	GDCE、 入管警察
1.1 2	ASYCUDA による輸 出入手続きの一貫処 理システムの構築 (B: 貨物の国境通 過からドライブ・ SEZ での通関手続き まで ASYCUDA シス テムで一貫して処理で きるシステムの構築 (到着前申告、評価 申告、原産地証明事 前審査など)	<ul style="list-style-type: none"> GDCE が ASYCUDA 通関システムにない機能を補完するため、その周辺システムを e-Customs で独自に開発し、それぞれ運用していて、一貫性が無い。データが共有されていないことからデータ入力を改めて行う必要があり、手間がかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物の国境到着から輸入許可までの次のような通関の手続きを一連の手続きとして一体化させる。 Pre-arrival declaration (到着前申告) e-Valuation (評価申告) e-Transit (トランジット) ASYCUDA (通関申告) e-Payment (納税) e-Permit (輸入許可証発給) 	<ol style="list-style-type: none"> 貨物を輸入するための手続きの一連の流れを上流（貨物の輸出国からの輸送）から下流（輸入許可）まで見直す。 ASYCUDA システムで不足しているモジュールの開発、e-Customs で既に開発済みのモジュールを ASYCUDA システムに取り込み、通関の流れに沿って処理が行えるように組みなおす。 <p>* 理想的な処理の流れは以下の通り。 マニフェストの提出→到着前申告（評価申告（価格・分類）、原産地審査、他法令によるライセンス審査、納税）→国境到着確認→貨物確認（検査を含む）→納税確認（不足分、手数料の徴収）→輸入許可</p>	中期 2025-27	GDCE

番号	アクション	現状の問題と関係・対応 (取り組む問題点)	目的	スコープ	実施期間	実施機関
1.2	輸入貨物到着前申告制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> カンボジアでは、輸入品が国境到着後ドライポート・SEZに搬入され、輸入通関手続きを開始するため、通関手続きに時間がかかっている。陸の国境において輸入貨物到着前申告制度が導入されていないため、貨物がドライポート・SEZに到着後通関を開始することが国境通関の効率性を阻害している。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在 ASYCUDA への事前データ入力手続きは認められているが、申告まではできない。事前に申告ができればドライポート・SEZ 到着後直ちに通関手続きを開始することができる。 到着前輸入申告制度の導入によって通関時間の短縮が見込める。 	<ol style="list-style-type: none"> 輸入貨物到着前申告手続きを正規の手続きとして法制化し、導入することを目指す。 導入するための問題点としては、通常船舶や航空機であれば輸出国で輸出許可が下り、積荷目録（マニフェスト）が作成されれば、輸入国に向かって貨物が出発した時点で貨物が輸入国に到着することを確認できるが（船会社や航空会社等の運送業者の協力により税関として貨物の事前到着を確認できる）、陸の国境という特殊性から、隣国からの輸出の場合貨物の輸出許可から国境を越えて到着するまでの時間がほとんどなく、相手国で輸出されたことを確認することを非常に短時間に行わなければならないことにある。 一方、運送会社が貨物をカンボジアに輸送することを引き受けた段階で、Truck Bill, B/L などは発給され、インボイスなども発給されているので、これらの書類をもって貨物が輸出されてくると確認することは出来る。また、隣国以外の第 3 国からの貨物の場合、タイやベトナムの港湾に向かう段階でマニフェストや B/L は作成されているので、これらの書類をよりどころすることもできる。 輸入貨物の到着前申告を行える制度をポイペトやバベット等で試験的に導入し、制度を確立することで他の陸の国境に広めていく。 	短期 2022-24	GDCE
1.3	NSW の運用の共通化・徹底・周知のための連携強化	<p>カンボジア税関では、NSW ブループリント及びこれを実行するための税関改革・近代化戦略に基づき、通関手続の電子化（システム化）が進められているが、電子化された手続の一部は、利用が進んでいない。その要因の一つとして、以下のような事実があると考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> システムを用いたスタンダードな通関手続を共通化し、これを利用者全体（民間・税関・他省庁）が共通認識を持ち、理解することにより、システム化した通関手続の利用を促進する。 上記を通じ、通関手続全体の共通化・迅速化・適正化をサポートする 	<ol style="list-style-type: none"> システムを用いたスタンダードな通関手続を「システム通達」としてとりまとめ、共通化する システム通達を GDCE が民間、他省庁に説明・周知する 共通化後、官民協議会を活用し、システム化・通達改正要望を取りまとめ、随時改善する 	短中期 2022-27	GDCE

番号	アクション	現状の問題と関係・対応 (取り組む問題点)	目的	スコープ	実施期間	実施機関
		<ul style="list-style-type: none"> 申請を行う民間側が、どのシステムでどのような手続を行うことが最も効率的なのか理解できていない。 輸出入許可に必要な他法令手続について、システムでの許可申請を処理する他省庁（当局）側も十分理解していない 				
1.4	ACTS 利用可能範囲の拡大	ASEAN で導入されている ACTS は 3 か国以上移動する場合のトランジット協定で、国境通過時点での国際トランジット手続きが簡略化されている（出発地でのトランジット申告によりその申告データが経由地の国境税関と共有され、国境通過時には別途トランジット申告を行う必要がない、出発地の税関シールが到着地まで有効となる、国境通過時には優先通過レーンが提供される）ことから国境通過時間の削減効果が期待できる。しかしながら、ACTS の対象は、陸路の 3 か国以上のトランジットのみで、海路や空路を含めた 3 か国は対象とされていないこと、ASEAN 以外の国からの輸送には適用できないこと、2 か国間での輸送には適用できないことからタイ～カンボジア、ベトナム～カンボジアの回廊では利用できないようになっている。	<ul style="list-style-type: none"> カンボジアにとっては、隣国以外の第 3 国からタイ、ベトナムを経由して輸出入される貨物が多いことから、第 3 国との国際トランジット ACTS への適用は利用価値が高い。長期的な取り組みとして、陸路と空路/海路との組み合わせによる第 3 国からの国際トランジット貨物も ACTS の利用対象とする事で、国境の通過手続時間を短縮させることができ、優先レーンを設定して通過させることにより国境の混雑を回避することもできる。 	<ol style="list-style-type: none"> ACTS の運用実績、問題点、需要などの成果のレビュー。 タイ、ベトナムにおける第 3 国から海路・空路で輸送されてきた貨物のトランジットの実態の把握。 タイ、ベトナムとの協議。 ドナーに依頼し、ACTS の適用範囲の拡大案の作成。カンボジア、タイ、ベトナムとの協議。 試験運用の共同実施に向けた 3 か国の国内承認。 試験運用。効果・利用実績の分析。 本格運用。 	長期 2028-30	GDCE
1.5	ACTS で使用する税関シールの電算化（GPS 機能付き）	<ul style="list-style-type: none"> ACTS でトランジット運送を行う際、GPS 機能付きの税関シールが使用されていない。トランジット運送の適正な運用を確保するため、GPS 機能付きの電子シールを使用することでトラックの位置を確 	<ul style="list-style-type: none"> GPS 機能付きの税関シールを ACTS のトランジット運送に使用することで、適正な運用を確保する。 トラック位置情報をモニターすることで密輸の防圧が期待できる。 	<ol style="list-style-type: none"> カンボジア、タイ、ベトナムでシール電子化の協議会を設置する。 3 か国が情報を共有できる電子シールのシステムを開発する。 試験運用。効果・利用実績の分析。 	短期 2022-24	GECE

番号	アクション	現状の問題と関係・対応 (取り組む問題点)	目的	スコープ	実施期間	実施機関
		<ul style="list-style-type: none"> 認することができ、迅速な国境通過を確保することができる。 国境通過時に優先レーンを使用できるようにするためにもトラックの位置情報が重要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 混雑する国境で ACTS の優先レーンに誘導することができ、トランジット貨物のスムーズな手続きを確保することができる。 	(4) 本格運用。		
1.6	GDCE の Integrity 向上	<p>業務の透明性、効率性の向上を図り、GDCE に対する輸出入手続きに関連する民間企業の信頼性を高める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 業務の透明性、効率性の向上を図り、GDCE に対する輸出入手続きに関連する民間企業の信頼性を高める。 Strategy for Customs Reform and Modernization に基づき実施している施策を引き続き継続し、透明性と効率性を高める。 	<ol style="list-style-type: none"> Integrity 向上のために GDCE のスタッフ研修・会議の開催 業務の効率性のモニタリングの実施 GDCE スタッフの評価制度やスタッフマネージメントの改善 第 3 者機関の相談窓口の開設 	短中期 2022-27	GDCE
対象他機関・民間企業対象						
1.7	NSW 実装強化・適用範囲拡大	<ul style="list-style-type: none"> NSW は、輸出入手続きの利便性、透明性、迅速性の向上の切り札となる仕組みであり、カンボジアもその形成に力を入れ、現在フェーズ 2 まで進捗しているものの、参加省庁がまだ 5 省庁にとどまっている。 NSW でできることが限られている（現状では ASYCUDA、e-Customs、各省庁のシステムが、それぞれ独立して接続されている状態であり、相互連携できていない）。 	<ul style="list-style-type: none"> フェーズ 3 で予定されている残りの省庁の参加、ASYCUDA の機能拡充と合わせて、他システムとの接続性・運用能力の向上に向けた取組を実施することにより、NSW の拡大を図る。 NSW の機能の強化を図る。 	<ol style="list-style-type: none"> 輸出入関係機関と GDCE との既存の協議会を活用する 輸出入の許認可官庁の許認可システムの電子化を進める。 輸出入の許認可官庁の許認可システムと ASYCUDA を連携させる。 各省庁向け運用マニュアルを作成する。 輸出入の許認可官庁の ASYCUDA システムの研修・トレーニングを実施し、関連省庁の運用能力を向上させる。 	短中期 2022-27	OGA
1.8	輸出入関連機関の IT 環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> NSW への接続や輸出入手続きの電子化が進んでいるものの、OGA では、IT 環境やスタッフの IT 能力、新しく導入したシステムの習熟度の問題があり、導入したオンラインでの許認可システムを十 	<ul style="list-style-type: none"> OGA の輸出入関連許認可の電子化利用を促進・支援することで、輸出入手続きの効率化、迅速化を図れる。 	<ol style="list-style-type: none"> 関係者で、ワーキンググループを設置し、必要事項の検討、洗い出し。 必要な資機材の導入（パソコン、通信、ネットワーク、バックアップサーバー、非常電源等） 	短中期 2022-27	OGA

番号	アクション	現状の問題と関係・対応 (取り組む問題点)	目的	スコープ	実施期間	実施機関
		分發揮できないケースが発生している。		(3) 職員の IT 能力の評価と必要なトレーニングの実施 (4) システム利用の促進 - ガイドラン/マニュアルの作成・配布 - 操作性の向上 - 民間企業への演習会実施		
1.9	民間企業の輸出入手続きの電子化対応力の向上	・ NSW への接続や主な輸出入手続きの電子化が進んでいるものの、電算システム利用に関する民間への広報・周知不足により、利用者が限られている。	・ 民間企業が輸出入関連許可の電子化利用を支援することで、輸出入手続きの効率化、迅速化が図れる。	(1) 輸出入に関連する OGA（主要 5 省庁）と民間（CLA や CC）で協議体を設置 (2) 民間支援策の実施 - 各省庁のガイドラン/マニュアルの作成・周知（ポータルサイト開設の検討、各省庁のHPへの掲載等） - 手続きの操作性の向上（民間企業からの意見交換を基に必要に応じてシステムの修正を OGAへ要望） - 民間企業への研修システムの構築と実施（各省庁で実施、またはCLAや日本センターとの連携による実施） - 民間企業のIT機材の現況調査と支援策の検討（機材供与、購入支援等を含む）	短中期 2022-27	GDCE, 民間団体 (CLA, CC C 等)

番号	アクション	現状の問題と関係・対応 (取り組む問題点)	目的	スコープ	実施期間	実施機関
方向性 2 国境運用の効率化						
2.1	国境オペレーションの改善	<ul style="list-style-type: none"> バベットでは、早朝において生鮮食料品、空コンテナ、旅客（現状新型コロナの影響で通行不可）の輸送を優先して国境通過させているため、一般貨物の通過時間を遅く開始するオペレーションとなっている。 午前中の効率性に向上の余地がある。 コロナ禍では人流がないため早朝よりトラックの越境はできるようになっているが、人流が戻った場合、混雑が再発する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 午前中に一般貨物が国境通過できるようにし、物流の効率化を図れるようにする。 	<ol style="list-style-type: none"> GDCE、県、入管警察などの国境の管理に関連する機関で協議体を設置。 早朝（朝 6 時から 10 時）の通過需要、国境管理機関のオペレーションのキャパシティを勘案して、国境を通過できる時間の前倒しの方法の案を検討する。 案1：旅客、生鮮食料品を朝8時まで、それ以降トラックの通過を許可。 案2：10時前に通過する必要のあるトラックは、事前にGDCE/入管警察にオンライン申請を行い、事前に許可をとり、通過する。 必要に応じ、タイ側、ベトナム側に取り組みを説明し、両国に関連する事項については調整を行う。 改善案を実証的に実施し、本格実施上の課題を洗い出す。 課題の解決策を検討し、本格運用を始める。 	短期 2022-24	(タイ側) GDCE、バンテイメンチエイ州、タイ税関、サケオ県、関係民間団体 (ベトナム側) GDCE、バンテイメンチエイ州、タイ税関、サケオ県、関係民間団体
2.2 1	バベット国境インフラ改善	<ul style="list-style-type: none"> バベット国境では、国境道路の通過レーン数が少なく、また、国境で通過・通関手続きを行うカウンターも少ないことからここを起点としたボトルネックが発生し渋滞を引き起こしている。 	ベトナム側 <ul style="list-style-type: none"> 国境の交通容量を国境道路の拡幅後、検疫、税関の事務処理カウンターの増設や運営方法を改善し、迅速な国境通過を実現する。 カンボジア側 <ul style="list-style-type: none"> 国境道路の拡幅、駐車場整備及び国道 1 号線の補修。 	<ol style="list-style-type: none"> バベット、モクバイ間の国境のバッファゾーンの道路レーンの増加（現状片側 2 車線を片側 4 車線にする） カンボジア、ベトナムで新国境の整備のための協議体の設立（カンボジア、ベトナム間で合意し設立されたジョイント・タスクフォース・ワーキンググループの活性化） ベトナム側の土地と施設について設備の建設、施設の運用方法について合意 道路レーンの増設工事 入管警察、税関の処理カウンターの増設、運用 	短期 2022-24	MPWT

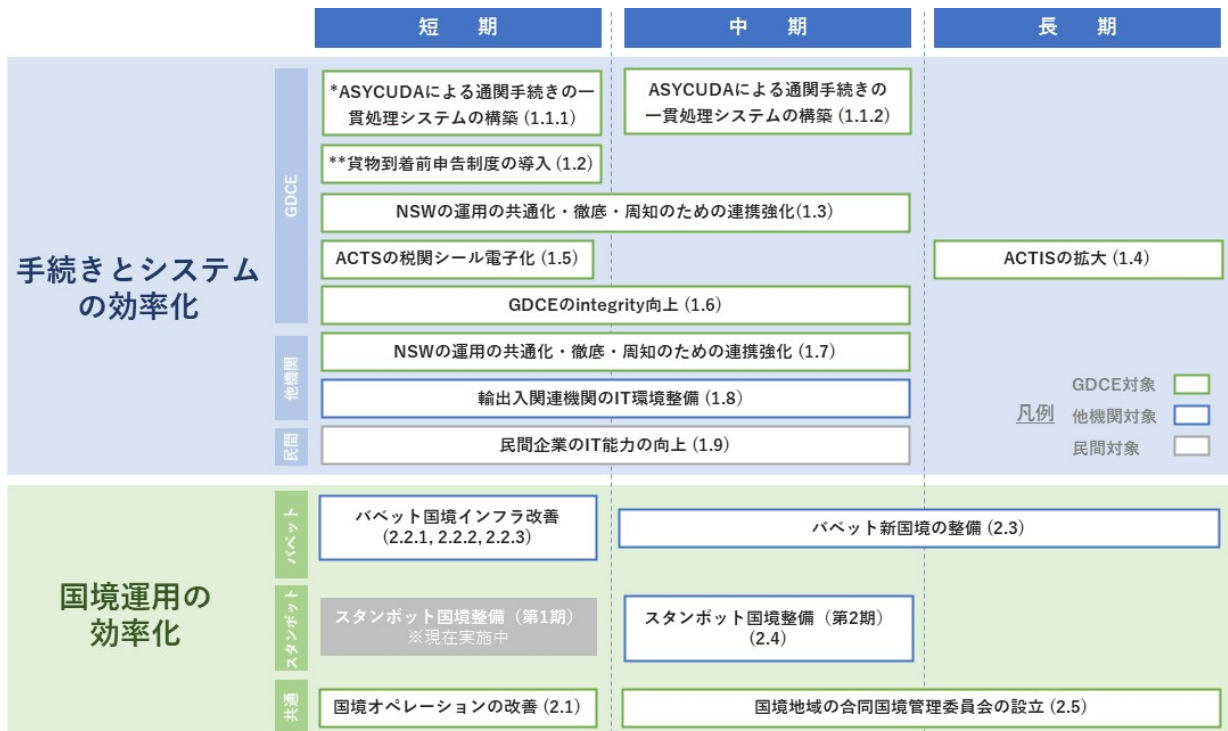
番号	アクション	現状の問題と関係・対応 (取り組む問題点)	目的	スコープ	実施期間	実施機関
2.2 2	バベット国境インフラ改善	バベット国境に続く国道 1 号線の国境入口から約 1.5 km の道路の再舗装。	・ 国境に続く道路の路面がはがれていることでトラックのスムーズな運航に支障をきたしていることから再舗装する。	・ 国道 1 号線の再舗装 (1.5km)	短期 2022-24	MPWT
2.2 3	バベット国境インフラ改善	国道 1 号線(バベット～スヴァイリエン)までの約 30Km の区間は 1 車線で多くのトラック通行により一般の人達のスムーズな道路利用を妨げている。	・ 国道 1 号線(バベット～スヴァイリエン)までの約 30Km の区間を 2 車線に拡幅し、スムーズな道路利用と安全な物流の確保を目指す。	・ 国道 1 号線(バベット～スヴァイリエン)までの道路の拡幅	短期 2022-24	MPWT
2.3	バベット新国境整備	バベット-モクバイ国境の交通量の増加によって、今後国境施設の容量の拡大が必要となる。	・ バベット-モクバイ国境の交通量の増加にともなう、貨物専用の新国境ゲートの整備。	(1) カンボジア、ベトナムで新国境の整備のための協議体の設立 (カンボジア、ベトナム国境物流改善円滑化ジョイントタスクフォース、陸上交通・インフラサブ・ワーキンググループ) (2) 新国境施設の計画 - 位置 - 施設 - アクセス (建設計画のあるブノンベン-ホーチミン高速道路との連結) (3) 新国境での効率的な通関の仕組みの検討 - SSI/CCAを基本とした国境整備のシナリオ案の作成 - 実施計画作成 (4) 新国境施設建設 (5) SSI/CCA の段階的な導入の実施。問題点の把握、改善案の作成。本格運用。 (詳細は、7 章を参照)	中長期 2025-30	MPWT、GDCE、スバリエン州、ベトナム税関、ベトナム運輸省、タイニン省
2.4	スタンボット国境施設整備 (第 2 期)	・ 国境施設は約 10 年前に設計図が作成されていて、トラック一時停車場が狭く (約 60 台程度の容量)、運用を開始すると、直ぐに輸入貨物の通関において支障をきたすことが想定される。	・ スタンボット国境の運用支援	(1) タイ、カンボジアでスタンボットの運用に関する両国の事務局の設立。 (2) 新国境施設の施設拡張運用提案 - パーキングスペース - 鉄道貨物	中期 2025-27	GDCE、バンテイメンチエイ州、タイ税関、サケオ県

番号	アクション	現状の問題と関係・対応 (取り組む問題点)	目的	スコープ	実施期間	実施機関
		・ 鉄道貨物の通関も計画されているが、具体的な運用案は示されていない。		(3) CCA/SSI の導入 <ul style="list-style-type: none"> - SSI/CCAを基本とした国境整備のシナリオ案の作成。 - シナリオ案に基づく、実施計画案 - 試験運用。問題点の把握、改善案の作成。 - 本格運用 		
2.5	国境運用改善のため 国境毎に合同国境管理委員会の設立	貿易、運輸などを扱う国レベルの協議体として NTFC、NTTCC、JTFTなどが設立されている。国境を実際に管理する地方政府間では交流はあるものの、実質的な協議の場を有していないため、ローカルな身近な課題の解決に時間がかかっている。	・ 国境を実質的に運営している地方政府および国境事務所による定例の協議を行う体制を整備し、地元での機動的な国境の運営改善ができるようにする。	(1) タイ国境（タイのサケオ県、カンボジアのバンテイミンチエイ州）、ベトナム国境（スベイレエン州、ベトナムのタイニン県）で、国境地域管理・運営委員会（仮称）を設置し、両国の議論の場を設ける。カンボジア国内では、NCTF、NTTCC またはCBWGの下部のサブ委員会と位置付ける。 (2) 国境地域管理・運営委員会（仮称）の実施要綱案を作成する。要綱には、以下を記載し円滑な運営を図る。 <ul style="list-style-type: none"> - 組織のメンバー - 事務局の任命、役割 - 委員会の権限（上位委員会との関係） (3) 標準事務処理手順（Standard Operating Procedure（SOP））を作成し、越境手続きの透明化を図る。 (4) 実施要綱に乗っ取り、協議を試験的に実施し、必要な改善を行う。 (5) 本格運用する。できれば、定期的に協議をおこなう。 (6) ワークショップ、セミナーを開催し、広く関係者から広く問題点、改善案への意見などを聴取する。	中長期 2025-30	タイのサケオ県、バンテイミンチエイ州、スベイレエン州、ベトナムのタイニン県、GDCE、Immigration police、タイ、カンボジア、ベトナムの関係民間団体（商工会議所、輸送・通関業者団体）など

8.4 ロードマップ

国境通過迅速化にあたり短期的には、カンボジア国内の国境のハード面、ソフト面の施策によって、早期に現状の国境通過の課題・問題を解決／緩和するような「アーリーハーベスト」アクションに焦点を当てる。また、国境通過迅速化に関連して実施が予定されているアクションも短期アクションに含める。その後、中長期的には、手続きの改善やシステムの改善などカンボジアの通関制度全体に係わるアクションに重点を移行させる。また、タイとベトナムと共調して実施する必要のあるハード面整備、国境運用に係るアクションに取りかかる。

以上の考え方にのっとり、前節で提案したアクションを短期、中期、長期のロードマップとして示したものが、図 8.1 である。



注：* ASYCUDA による通関手続きの一貫処理システムの構築 (1.1.1)は現在ビジネスエンジニアリングによって支援されている
 **貨物到着前申告制度の導入 (1.2)については、Swisscontact が海上・航空貨物について支援しているが、陸上貨物については支援の予定はない

出典：JICA 調査団

図 8.1 ロードマップ案

9. 我が国の協力可能案件の検討

前章で提案したアクションから、我が国の支援が可能な案件を提案する。

バベット新国境整備支援プロジェクト（案）

目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ バベットの貨物量の増加に中長期的に対応するため、新たな国境ポイントを整備する ・ 通関の仕組みは、既存の SEZ/ドライポートでの通関システムを活かしつつ、SSI/CCA を導入する通関システムを検討する
スコープ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新国境の位置の選定 ・ 施設計画 ・ 通関のしくみの検討 ・ 既存施設の段階的な整備（通関事務所の移設等） ・ 高速道路および国道 1 号とのアクセス ・ 管理運営計画
実施機関（想定）	<ul style="list-style-type: none"> ・ MPWT ・ GDCE やスバイリエン州が協力・関与
協力のスタイル	情報収集確認調査、開発調査型技術協力プロジェクト
課題/考慮すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ カンボジア、ベトナムの 2 国間の協議が必要 ・ SSI/CCA については、国境での大規模なスペースの確保、現状の SEZ/ドライポートでのオフボーダー通関の制度の定着状況からすれば、新たに国境での SSI/CCA の提案の可能性が限られると思われるが、ミャンマーで採用されているような国境から一定程度離れた場所でのワンストップサービスなどを参考に、よりよい仕組みがあれば提案する ・ プンペン-ホーチミンシティ高速道路が整備される計画があり、それとの関係で、整備スケジュール、段階的なサービス、立地場所、アクセスを検討する必要がある

国境管理能力向上プロジェクト

目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国境管理の関係者の意思疎通、政策・プロジェクトの協調性を高めるための組織・体制整備 ・ 国境管理組織に相手国との調整のための事務局機能の付与・強化。それによる国境両国の調整チャンネルの整備（長期）
スコープ	<ul style="list-style-type: none"> ・ アフリカの OSBP で実施されている国境管理委員会の事例などを踏まえ、既存の国境管理委員会の活性化、運営方法の検討 ・ NCTF、NTTCC または CBWG など既存組織との関係性の整理 ・ 組織の立ち上げ支援、議論のファシリテーション ・ 2 国間協議の定例化
実施機関	<ul style="list-style-type: none"> ・ 州（スバイリエン、バンテイミンチエイ） ・ GDCE、入管警察
協力のスタイル	技術協力プロジェクト
課題/考慮すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 前提条件としては、国境運用改善のための国境管理委員会の設立には、事前のコミットメントが必須。

10. 結論

カンボジアの今後の発展のためには、タイやベトナムなどGMS諸国の中でサプライチェーンの一翼を担っていくことが重要であり、人口増加や経済成長によって購買力が上昇する中、輸出入の量と種類が増加しており、今後の貿易や輸出入の貿易円滑化がますます重要となっている。GMS南部経済回廊上に位置し、タイとベトナムとの陸上輸送の重要性が高いカンボジアでは、同地域の陸上交通での連結性の強化が重要であり、道路、鉄道といったハード面での運輸インフラの整備やソフト面でのCBTAなど一定の成果が上がりつつある。しかしながら、税関業務、国境通過に関しては迅速化の重要性が高まっている。

カンボジアの国境通過迅速化にあたっては、迅速で手間がすくなく、予測可能性(predictability)の向上により物流業者が安定的に利用できる国境通過環境を形成していくことが重要である。これを達成するためには、1) 貨物が国境に到着する前に必要な手続きの簡素化・効率化、2) 貨物(および貨物車両)が国境を通過するための手続きの迅速化、3) 貨物の通関手続きの迅速化・予測可能性の向上の3つの観点が必要と考える。

これを達成するための、国境通過迅速化の方向性として、以下の2つを提案する。

方向性1：手続きとシステムの効率化

方向性2：国境運用の効率化

方向性1は、貨物の到着前、国境通過、通関の手続きやそれに関連したシステムを改善することによって国境通過の迅速化を促すことを目的としており、一方、方向性2は、国境の施設、インフラの改善や国境の運営を改善することによって国境通過の迅速化を促す狙いがある。これらの実現には、方向性1では10のアクション、方向性2では7つのアクションを提案した。

国境通過迅速化のアクションの実施にあたっては、まず短期的には、カンボジア国内の国境のハード面、ソフト面の施策によって、早期に現状の国境通過の課題・問題を解決/緩和するアクションに焦点を当て実施する。その後、中長期的には、手続きの改善やシステムの改善などカンボジアの通関制度全体に係わるアクションに重点を移行させるとともに、タイとベトナムとのハード面、国境運用面で共調して実施しなければならないアクションに取り組む。

これらの、アクションの実施にあたっては、すでにカンボジア政府やドナーの協力が予定されているアクションもある。その中で我が国が実施してきた他国での国境通過迅速化への支援経験を活かし、その知見を用いた支援を行う事で実現性が高くなる案件への支援が肝要であると考えられる。具体的にはバベット新国境整備や、国境管理運営体制強化への支援である。