

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

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
22-037

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

目 次

	ページ
第 1 章 はじめに.....	1
1.1 本調査の背景	1
1.2 調査の目的	1
1.3 調査の方法	1
第 2 章 カンボジアにおける通関・輸出入手続き.....	4
2.1 通関手続きの詳細プロセス・現状.....	4
2.2 国境運営	21
2.3 通関手続き及び輸出入手続き関連法制度	23
2.4 NSW の進捗状況	23
2.5 アセアン税関トランジット通関システム (ACTS)	29
2.6 CBTA.....	31
2.7 他ドナーの支援.....	33
2.8 関連する国内委員会	34
2.9 JICA「物流システム改善プロジェクト (CLIP-2)」の国境改善	37
2.10 民間セクター	39
第 3 章 隣国の通関手続き	43
3.1 タイ	43
3.2 ベトナム	53
第 4 章 課題の整理.....	58
4.1 カンボジアの通関制度の国際比較.....	58
4.2 国境迅速化の課題.....	58
第 5 章 他国国境の事例.....	64
5.1 ラオス～ベトナムのラオバオ/ダンサバン (Lao Bao/Dansavanh) 国境	64

5.2	タイ～マレーシア国境のパイロットプロジェクト 24 時間実験	66
5.3	アフリカ OSBP	67
5.4	民間の国境運営会社	69
第 6 章	SSI/CCA 導入の考察	71
6.1	国境への SSI/CCA 導入の考え方	71
6.2	SSI/CCA のカンボジアへの導入検討.....	76
第 7 章	到着前輸入申告制度の考察	82
7.1	到着前輸入申告制度導と中央申告処理方式.....	82
7.2	他国の事例	84
第 8 章	国境通過迅速化のためのアクションとロードマップ	85
8.1	国境通過迅速化の方向性.....	85
8.2	国境通過迅速化のアクション	86
8.3	方向性ごとのアクション.....	88
8.4	ロードマップ	98
第 9 章	我が国の協力可能案件の検討.....	99
9.1	案件選定の考え方.....	99
9.2	協力可能案件	99
第 10 章	結論.....	101

図 表 目 次

	ページ
図 1.1 調査対象地域図	2
図 2.1 カンボジアからの輸出通関手続きの流れ	6
図 2.2 カンボジアへの輸入通関手続きの流れ	7
図 2.3 ベトナムトラックのシール	11
図 2.4 Poipet 主要通関施設位置図	16
図 2.5 国境橋への接続道路建設状況	17
図 2.6 ソフトオープンのための迂回道路	17
図 2.7 スタンボット国境施設完成予想図	18
図 2.8 タイ側で建設中のパーライ国境施設	18
図 2.9 ASYCUDA による通関手続きの流れ	19
図 2.10 GDCE の既存 IT システム	27
図 2.11 ASYCUDA の改善計画	28
図 2.12 バベット・モクバイ国境のトラック交通量（2013 - 2020 年）	37
図 2.13 バベット国境における時間帯別トラック交通量	38
図 3.1 タイの通関手続き	48
図 3.2 アランヤプラテート国境付近	49
図 4.1 バベット国境付近の施設配置図	61
図 5.1 ラオバオ・ダンサバン位置図	64
図 5.2 ラオバオ・ダンサバン施設内掲示版	64
図 5.3 ラオバオ・ダンサバン施設使用料掲示版	65
図 5.4 ダンサバン車両通行料掲示版	66
図 5.5 OSBP 導入箇所	67
図 5.6 ルスモ OSBP とルワンダ側施設	68
図 5.7 カズングラ OSBP とザンビア側施設	68
図 5.8 トルコの民間による国境施設	69
図 5.9 カピクレ国境ゲート	69
図 5.10 カピクレ国境トラック駐車場	70
図 6.1 SSI/CCA 輸入手続き体制導入案	80
図 6.2 SSI/CCA 輸出手続き体制導入案	80
図 8.1 方向性 1：手続きとシステム効率化のためのアクション	89

図 8.2	方向性 2：国境運用の改善のためのアクション	89
図 8.3	ロードマップ案	98
表 2.1	ASYCUDA および e-Customs の機能と運用状況	4
表 2.2	陸の主要国境における輸出通関手続きの流れ概要	6
表 2.3	陸の主要国境における輸入通関手続きの流れ概要	8
表 2.4	バベット・モクバイ国境における車両交通量	12
表 2.5	バベット国境通過手続き（輸入：インバウンド）の流れ	12
表 2.6	バベット国境通過手続き（輸出：アウトバウンド）の流れ	13
表 2.7	ポイペト・クロンルック国境における車両交通量	14
表 2.8	ポイペト国境におけるインバウンドの国境通過手続きの流れ	15
表 2.9	ポイペトにおけるアウトバウンド国境通過手続きの流れ	16
表 2.10	輸入通関手続きの流れ	20
表 2.11	輸出通関手続きの流れ	20
表 2.12	国境運用状況	22
表 2.13	CBTA の概要	31
表 2.14	調査日 3 日間の交通量（2020 年 1 月）	38
表 2.15	民間セクターからの通関に関する意見	39
表 3.1	輸出入に必要な書類（タイ）	44
表 3.2	スワナプン国際空港とランチャバン港の輸入通関時間（2018 年）	45
表 3.3	スワナプン国際空港とランチャバン港の輸出通関時間（2018 年）	46
表 3.4	輸出入に必要な書類（ベトナム）	53
表 3.5	ベトナムの通関時間（2018 年）	55
表 3.6	ベトナムのルート別通関時間（2018 年）	55
表 4.1	LPI（2018 年）	58
表 4.2	国境での通関の課題(バベット、ポイペト)	62
表 6.1	SSI/CCA, OSBP, Off-Border Clearance 施設における通関手続きの比較検討	72
表 6.2	バベット新国境への SSI/CCA 導入のための実施上の課題の整理	81
表 7.1	中央集中処理方式と地方分散処理方式比較表	83
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(1)	86
表 8.2	国境通過迅速化の課題・問題点と必要なアクション(2)	87
表 8.3	国境通過迅速化の課題・問題点と必要なアクション(3)	87
表 8.4	国境通過迅速化の課題・問題点と必要なアクション(4)	88
表 8.5	国境通過迅速化の課題・問題点と必要なアクション	90

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
AECB	ASEAN Economic Community Blueprint	AEC ブループリント
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
AISP	ASEAN Integration System of Preference	ASEAN 特恵総合システム
AJCEP	ASEAN Japan Comprehensive Economic Partnership	日・ASEAN 包括的経済連携
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
AUDA-NEPAD	African Union Development Agency - New Partnership for Africa's Development	アフリカ連合開発庁
BOI	Board of Investment, Thailand	タイ投資委員会
BOT	Build-Operate-Transfer	建設運営移転モデル
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
CDS	Customs Declaration System	税関申告システム
CEPT	Common Effective Preferential Tariff	共通効果特恵関税
CIPE	Center for International Private Enterprise	国際民間企業センター
CNSW	Cambodia National Single Window	カンボジア・ナショナル・シングル・ウインドウ
COO	Certificate of Origin	原産地証明書
CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership	環太平洋パートナーシップ協定
CRMDS	Custom Risk Management Data Base System	税関リスクマネジメントデータシステム
CVDS	Customs Valuation Database System	関税評価データベースシステム
CVSS	Customs Valuation Statistics System	関税評価統計システム
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
FTA	Free Trade Agreement	自由貿易協定
GAFT	Global Alliance for Trade Facilitation	貿易円滑化のためのグローバル・アライアンス
GDCE	General Department of Customs and Exercise	関税・消費税総局
GIZ	Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit	ドイツ国際協力公社
GMS	Greater Mekong Subregion	大メコン圏
GSP	Generalized System of Preferences	一般特恵関税制度
GTI	Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş	税関観光企業有公司（トルコ）
GSTP	Global System of Trade Preferences	世界的貿易特恵関税制度
ICC	International Chamber of Commerce	国際商業会議所
JETRO	Japan External Trade Organization	日本貿易振興機構
JICA	Japan International Cooperation Agency	日本国際協力機構

略語	英名	和名
JTEPA	Japan-Thailand Economic Partnership Agreement	経済上の連携に関する日本国とタイ王国との間の協定
LPI	Logistics Performance Index	物流パフォーマンス指標
MAFF	Ministry of Agriculture Forestry and Fishers	農林水産省
MCFA	Ministry of Cultures and Fine Arts	文化美術省
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
MRA	Mutual Recognition Agreement	相互認証協定
NCTF	National Committee on Trade Facilitation	貿易の円滑化に関する国内の委員会
NLC	National Logistics Council	国家物流協議会
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	税関以外の省庁
OSBP	One Stop Border Post	ワンストップボーダーポスト
PIDA	Programme for Infrastructure Development in Africa	アフリカ・インフラ開発プログラム
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
SWI	Single Window Inspection	シングル・ウインドウ検査
TCMS	Trader Credibility Management System	トレーダー情報管理システム
TDSP	Trade Development Support Program	貿易開発支援プログラム
TFA	Trade Facilitation Agreement	貿易円滑化協定
TFCP	Trade Facilitation and Competitiveness Project	貿易円滑化・競争力強化プロジェクト
TMEA	TradeMark East Africa	トレードマークイーストアフリカ
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

第1章 はじめに

1.1 本調査の背景

カンボジア政府は、貿易円滑化を国の重要施策と位置づけ、国家戦略開発計画（2019-2023）では、ナショナル・シングル・ウインドウ（NSW：National Single Window）導入と、出入国管理手続きの最小化に加え、円滑な貿易を妨げる不必要な手続きの削減に焦点をあてている。

カンボジアは、メコン地域の南部経済回廊上にて、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待ちの車両渋滞の緩和、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の整理・分析を行い、国境通関手続き改善のために JICA とし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 調査の目的

本調査は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を、特にソフト面に重点を置いて整理・分析し、国境における手続きの効率化に向けた中長期的なロードマップ及び JICA の協力可能性（SSI/CCA の導入可能性含む）を検討する。

さらに関税・消費税総局（GDCE：General Department of Customs and Exercise）及び公共事業運輸省（MPWT：Ministry of Public Works and Transport）をはじめとするカンボジアにおける関連省庁、またカンボジア国内の国境改善に関わる省庁によって構成される貿易の円滑化に関する国内の委員会（NCTF：National Committee on Trade Facilitation）や、国境改善ワーキンググループ（CBWG：Cross Border Working Group）等において、今後の国境通関手続き改善のためのアクションプラン策定等に活用されること。また、我が国のカンボジア及び南部経済回廊、メコン地域に対する今後の協力量針の検討や新規案件形成にも資することが期待される。

1.3 調査の方法

1.3.1 調査対象

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調査対象とする。また、タイ、ベトナムを結ぶ陸路国境を調査対象の主要国境とする。具体的には、タイ国境のポイペト（Poipet）、スタンボット（Stung Bot）、オニアン（O Niang）及びベトナム国境のバ

ベット (Bavet) である。



出典：JICA 調査団

図 1.1 調査対象地域図

1.3.2 調査項目

本調査では、主要国境の通関迅速化のための視点として、「通関業務及び輸出入に必要な許認可の効率化・迅速化」、「国境手続きの効率化・迅速化」の二つの視点から現状を分析し、課題を明らかにすることとする。そのため、以下の作業を実施する。

情報収集

- 通関手続きの詳細プロセス・現状
- 通関手続き及び輸入手続きを規定している法制度
- NSW の進捗状況及び今後の方針
- JICA「物流システム改善プロジェクト（フェーズ2）」の進捗・連携
- 他の開発機関等からの支援プログラムの確認
- ACTS、CBTA の現状
- 通関の電子化の状況把握
- 関連する政府内の委員会の把握

調査・検討

- 課題の整理と改善策の提案
- 報告書の作成

1.3.3 調査方法

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、現地確認の必要な部分に関してはカンボジアで調査を実施した。

1.3.4 調査期間

本調査は 2021 年 2 月から 2022 年 2 月まで実施した。

第 2 章 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きており、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2014年6月にはWCOの改正京都規約（税関手続きの簡易化・調和を目的）を批准、2016年2月WTO貿易円滑化協定（トランジット貨物の通過の自由、輸出入手続きの簡素化、貿易規則の公表と公平な実施、異議申立制度の明確化・改善を目的）を批准した。同協定は2017年2月22日に発効している。

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、さらにASYCUDAを補完するe-Customsが導入され、通関手続きの電算化がほとんどすべての税関官署で可能となっている。世界銀行（WB：World Bank）支援の下、NSW構築のためのブループリント¹を策定し、税関以外の貿易関係官庁との接続を進めた結果、2019年にはNSWが構築され、商業省（MOC：Ministry of Commerce）が2016年より独自に電算化していた原産地証明書発給システムが接続された。また、カンボジア開発評議会（CDC：The Council for Development of Cambodia）とも接続され、投資関係に係る免税手続きも電算化が進んでいる。NSWはASEANシングル・ウインドウ（ASW）との接続も行っており、ASEAN域内では電子データによる原産地証明書の相互交換も可能になっている。

2022年1月より評価申告データベース（CVDS）で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。

表 2.1 ASYCUDA および e-Customs の機能と運用状況

システム	機能	輸入	輸出	運用状況
ASYCUDA	・ ASYCUDA Main Frame	○	○	Considering upgrading the System
	・ Imp/Exp Clearance	○	○	In operation
	・ Bonded Warehouse Function	○	○	In operation
	・ Barcode/QR code	○	○	In operation
	・ Direct TI Function	○	○	In operation
	・ Real-time SAD Tracking Function	○	○	In operation
e-Customs	・ e-Customs Dashboard	○	○	In operation

¹ “A Blueprint for Cambodia National Single Window” by World Bank and GDCE

システム	機能	輸入	輸出	運用状況	
	Customs Permit	・ e-Manifest Function	○		In operation
		・ e-Permit	○		In operation
		・ e-Valuation	○		system to be developed
		・ e-Payment	○	○	In operation
	Existing dutiable goods Module	○		In operation	
	Simplified Declaration Module	○		In operation	
	e-Transit (National/International Transit Declaration Module)	○	○	In operation	
	Transportation Document Petroleum Product	○		In operation	
	Transportation Document General Goods	○		In operation	
	Container Scanning Report	○		In operation	
	CCTV Installation at Scanning machine	○		In operation	
	Exchange Collected Revenue with Finance Management Information System	○		In operation	

出典：JICA 調査団

ベスト・トレーダー制度(Best Trader Incentive Mechanism: BTIM)の導入

ベストトレーダー制度とは、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、税関の定める要件を満たしているものはこれを認定し、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。GDCE が輸出入者の通関実績を基に特別な資格を与えるものとして税関側から優良企業を誘い込む方式で 2013 年に導入された。現状は輸出入者からの申請によっても認定を受けることができるようになっている。2020 年 6 月現在、認証を受けた企業は 40 社となっている。ベストトレーダー制度は AEO²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。

このように、カンボジア GDCE は貿易円滑化に係る取り組みを継続して行っており、カンボジア主要陸国境における通関手続きの詳細は以下のようになっている

2.1.2 貨物の輸出入に関する手続きの概要

貨物の輸出入に係る通知

カンボジア関税法によると、カンボジアに貨物を輸入する者は、第 10 条で直ちに税関に通知することになっている。従って、①海上貨物・水上貨物の場合は積荷目録を、②航空貨物の場合は Airway Bill を、③陸上貨物の場合はトラック越境願い、を税関に提出している。カンボジアから貨物を輸出する場合は第 16 条で、輸出申告を税関に提出することになっている。

輸入の場合、貨物がカンボジア到着後税関の監督下に入り、ドライポート、SEZ などで輸入通関が行われるが、輸出の場合、貨物は輸出申告後税関の監督下に入り外国に向けて送り出されるまで確認されることになる。

2 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

陸の国境を通過する輸出入貨物は、その輸送手段であるトラックなどの車両も併せて税関の監督の対象となる。

ドライポートと経済特別区 (SEZ: Special Economic Zone)

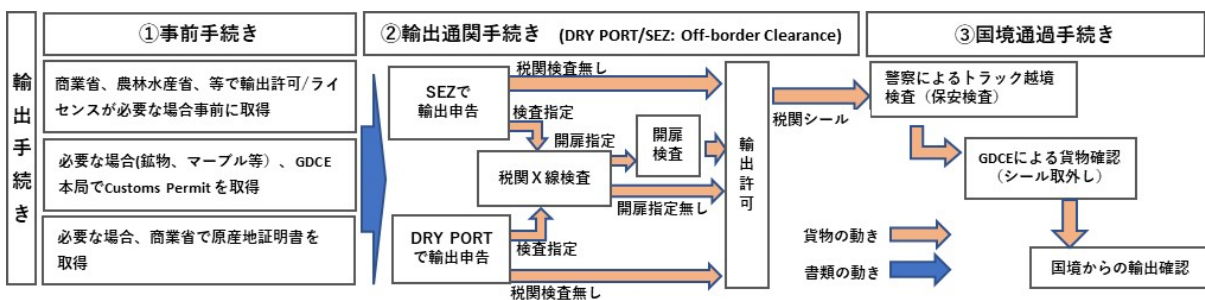
ドライポートとは内陸にある港湾機能と同様の機能を備えた民間の施設で、貨物の積替え、倉庫等の機能も備える施設を指す。カンボジアには陸の国境近辺以外に、内陸のプノンペン近郊にも複数設置されている。カンボジア関税法第 43 条に Customs Temporary Storage 施設の規定があり、省令 (PRAKAS) No.106 (2008 年 2 月 15 日付) で設置基準が定められている。この施設は税関仮蔵置場と訳せるが、ドライポート、Inland Container Depo (ICD) などと使用目的によって名称が異なる。

SEZ とはカンボジア開発評議会が認可した経済特別区のことを指し、カンボジア投資委員会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、商業省による原産地証明書の発給を行う事務所も設置されている。

税関通関事務所については全てのドライポート・SEZ に設置があるわけではなく、比較的大規模な施設に限られている。小規模な施設には税関の簡易事務所があり、必要に応じて SEZ・ドライポート巡回担当の周辺の事務所から職員が派遣され検査を実施している。

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以下図 2.1 のとおり。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 段階があり、具体的な手続きの概要は表 2.2 のとおりとなっている。輸出通関施設には大きく分けて SEZ とドライポートがあるが、輸出者の倉庫等での申告も認められている。輸出通関手続きはどの税関で行ってもほとんど同じである。SEZ では MOC の発給する原産地証明書を取得できることが大きな違いとなる。



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

表 2.2 陸の主要国境における輸出通関手続きの流れ概要

輸出手続きの流れ	
①	<p>事前手続き</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸出許可・ライセンスが必要な貨物については、輸出者または通関業者は関係省庁より輸出許可・ライセンスを事前に取得しておく Customs Permit を取得する必要がある場合は関係書類を添えて GDCE 本局で申請する 輸出先で必要な場合、商業省で原産地証明書を取得する

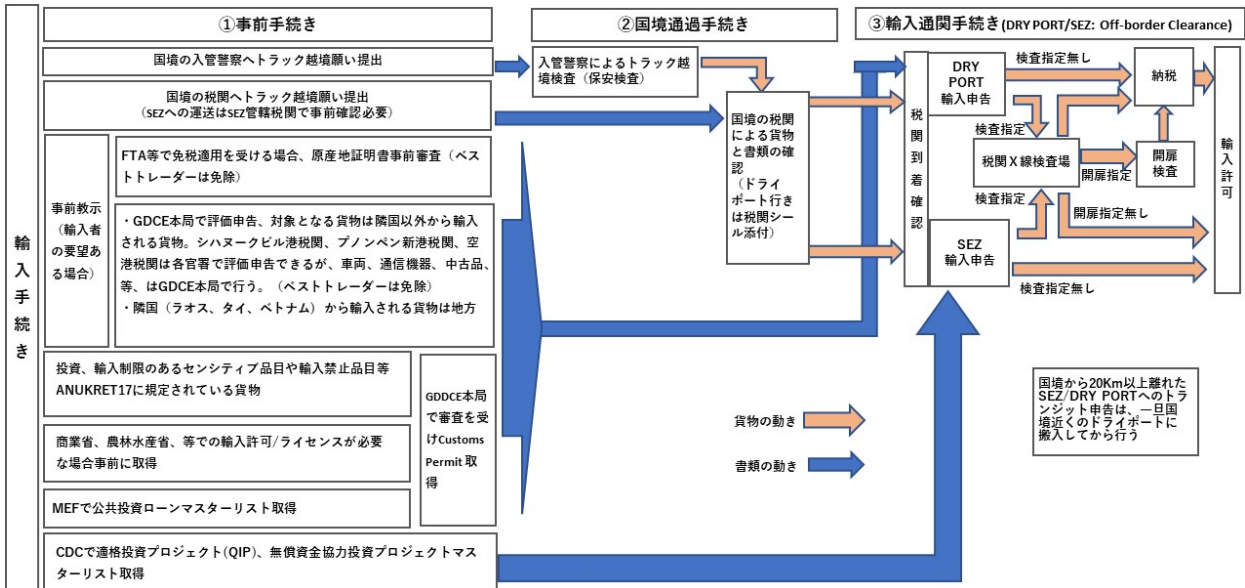
②	輸出通関手続き	<ul style="list-style-type: none"> 輸出者または通関業者は ASYCUDA に輸出申告情報を入力し、SEZ またはドライポート管轄の税関窓口で輸出申告書を提出する 税関検査に選定された場合、貨物を X線検査場まで運送し検査を受ける。更に指示された場合には開扉検査を受ける 輸出許可を受けた後税関シールを施し、国境へ運送する
③	国境通過手続き	<ul style="list-style-type: none"> トラックは、国境施設入口で入管警察により越境願いが提出されているかどうかの確認を受ける 税関は輸出貨物を積んだトラックが国境に到着したことを確認し、税関シールを外す 税関はトラックと貨物がカンボジアを出て相手国に向かったことを確認する（輸出確認）

出典：JICA 調査団

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、SEZ に貨物を蔵置してから行う国境外通関（Off-Border Clearance）制度になっている。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管轄税関事務所の間を何度か往復する必要がある。SEZ で輸入される貨物は SEZ にある税関事務所で通関が処理されることから輸入者に便利な取扱いとなっているが、すべての SEZ に税関通関事務所があるわけではない。

国境からドライポート・SEZ に貨物を運送する手続きは、税関に提出しているトラック越境願いで足りる取り扱いとなっている。また、国境から遠隔のドライポートや SEZ に国内トランジット運送を行う場合、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、必要な書類もコピーをシステムにアップロードすることで足りることから、民間からも評価されている。陸の主要国境における輸入通関手続きの流れの概要は下記図 2.2 のとおりであり、具体的な手続き概要は表 2.2 のとおりとなっている。



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

表 2.3 陸の主要国境における輸入通関手続きの流れ概要

輸入通関手続きの流れ		
①	事前手続き	<ul style="list-style-type: none"> 輸入貨物の品目分類、関税評価、原産地証明書について輸入者が希望する場合 GDCE 本局で事前教示を受けることができる 適格投資プロジェクト、無償資金協力投資プロジェクト、公共投資ローン等で免税輸入を行う場合、カンボジア開発評議会または経済財政省に申請しマスターリストを入手しておく 輸入ライセンスが必要なものについては関係省庁で事前に取得しておく 評価申告、原産地証明書の審査が必要な場合は関税消費税総局に申請して確認を受ける（ベストトレーダーは免除） 評価申告については隣国との取引の場合国境管轄税関で確認を受けることができる。
②	国境通過手続き	<ul style="list-style-type: none"> 通関業者はカンボジア国境にトラックが到着する前までに入管警察、税関に対しトラック越境願いを提出しておく SEZ に運送する場合は SEZ を管轄する税関に越境願いの確認を受けたあと税関に越境願いを提出する トラックは、国境施設入口で入管警察による越境願いがあるかどうかの確認を受ける トラックは税関に越境願提出済みの確認を受け、通関業者が準備した貨物に関するインボイスやパッキングリストなどの実合確認を受ける 通関業者は、税関に貨物に関する書類を提示し、通関場所（ドライポート、SEZ）まで運送する。この際、ドライポートに行く貨物は税関が貨物にシールを行い運送を認める 国境より 20 km 以内の SEZ に運送する場合、税関シールは省略されるが、プノンペン等の遠隔地にある SEZ に運送される場合はシールを施す
③	輸入通関手続き	<ul style="list-style-type: none"> 貨物がドライポートまたは SEZ に到着したら税関に連絡し確認を受け、ドライポートではシールを取り外す。 ASYCUDA に輸入申告情報を入力し、SEZ またはドライポートに輸入申告を行う 税関による大型 X 線検査指定を受けた場合は、大型 X 線検査装置まで貨物を移動させ検査を受ける。更に指示された場合には開扉検査を受ける 納税後輸入が許可される

出典：JICA 調査団

2.1.3 輸出入に関する事前手続き

カンボジアで輸出入事業を行うためにはカンボジアでの法人設立に関する手続き等を済ませておくことが必要だが、以下はこの手続きが終了していることを前提に、輸出入通関を行うための事前手続きを説明する。

貨物通関のための事前手続きには、一般的には関係省庁が管理する輸出入ライセンスの取得があるが、カンボジアの場合これら以外にも税関で行う次のような通関前手続きが必要になっている。

(1) 評価申告

評価申告は、輸入申告価格が関税法 18 条及び PRAKAS No.387MEF（2008 年 5 月 22 日付、輸入貨物の課税価格決定について）に基づいて計算されているのか確認するため、輸入申告前に GDCE で申告価格の確認を受ける手続きである。この制度はカンボジアが WTO に加盟した当初、地方税関における関税評価技術の能力不足を補う方法として導入された。その後地方税関において評価申告審査を行うことを試みたが、適正な審査を行うことができず、本局での審査に戻すなど、何度か移管を繰り返した。また、評価申告では品目分類も同時に審査する仕組みとなっている。本調査のインタビュー調査時点（2022 年 1 月）ではシアヌークビル港、プノンペン空港、プノンペン河川港、の各税関支署では、評価申告処理を行っている。なお、ベストトレーダーに認定されている輸入者の場合、通関官署へ事前に評価申告を行う必要はなく、自己責任で輸入申告価格、品目分類を

決めることができる制度になっている。また、ラオス、タイ、ベトナムの隣国との輸入取引に関する評価申告は各地方税関事務所で評価申告の処理を行えるようになっていることを確認した。

地方税関における評価申告には例外があり、以下の 7 種類の貨物についてはプノンペンにある GDCE において税関許可証を取得する必要がある。ベストトレーダーも税関許可証の取得が必要になっている。

- すべての車両、船、フェリー、ボート、および関連するすべての機器
- 通信機器、資材、関連機器
- すべての中古品
- カジノ用具、素材、その他関連機器
- 石油製品およびその他の関連製品
- 医療機器・医薬品
- 政令 17 (ANUKRET ON THE PROMULGATION OF THE LIST OF PROHIBITED AND RESTRICTED GOODS (2020 年 2 月 26 日付)) に記載されているすべての制限品及び禁止品³

申告手続きは、関税評価申告書を e-Customs システムで作成し、インボイス、パッキングリスト、B/L などを添付し税関に提出する。1~2 営業日以内に税関が審査し、審査証明書が発給される。申告内容によっては売買契約書、パーチェスオーダー、送金書類などを求められることもある。また、税関の決定に不服がある場合は不服申し立てを行うことができる。処理結果は CVDS (Customs Valuation Database system) を通じて地方税関で確認することができ、ASYCUDA への輸入申告時にも審査証明書番号を入力することで処理されるようになっていることから、証明書の原本を地方税関に提出する必要はなくなっている。

(2) 原産地証明書の事前審査

輸入申告に添付するすべての原産地証明書はプノンペンにある GDCE にて確認を受け、審査証明書の発給を受ける必要がある。ただし、ASEAN 物品貿易協定 (ASEAN Trade in Goods Agreement: ATIGA) による Form-D が ASEAN シングル・ウィンドウによって電子的に提出されている場合は事前審査の必要はない。また、ベストトレーダーに認定された輸入者も事前審査は免除されている。

(3) 税関許可証 (Customs Permit) の取得

以下の減免税の適用を受ける輸入貨物については GDCE において税関許可証 (Customs Permit) を取得する必要がある。申告手続きとしては、以下の減免税を所管している官庁 (CDC や経済財政省) で取得したマスターリストと共に、輸入する貨物のインボイス、パッキングリスト、B/L を添えて GDCE に申請する。

- 輸出入禁止または制限のある貨物
- カンボジア開発協議会より無償資金協力投資プロジェクトとして認可を受けたものに使用するため免税で輸入することができるリスト (マスターリスト) または、経済財政省より

³ 政令 17 で定めている物品は輸出入禁制品もあるが、いわゆる他法令に係る輸出入ライセンスが必要な品目のリストであり、多くの貨物がこのリストの対象になっていて、本局での評価申告が必要になっている。

公共投資の枠組みでローンにより免税輸入することができる貨物のリスト（マスターリスト）に掲載されているものであるかどうかの確認を受ける貨物

- 2 国間、多国間、NGO などが無償資金協力、ローンなどにより輸入する貨物の免税輸入許可証でカンボジア開発協議会が発行したものであることの確認を受ける貨物
- 大使館、外交使節団、国際機関、他国より提供される技術協力、により免税される貨物の場合、カンボジア外務省、国際機関などからの承認書の確認を要する貨物
- 引越貨物（車両を除く）の免税輸入申請で経済財務省に承認を得た貨物

処理結果は e-Customs を通じて地方税関で確認することができ、ASYCUDA への輸入申告時にも審査証明書番号を入力することで処理されるようになっていることから、証明書の原本を地方税関に提出する必要はなくなっている。

(4) 事前教示制度

輸入貨物の品目分類、関税評価、原産地認定の解釈に不安がある場合、任意で関税消費税総局に事前教示を受けることができる制度が 2013 年 1 月から導入され、輸入申告の前に申請すれば、30 営業日以内（課税価格は 90 営業日以内）に返答を得ることができることになっている。

2.1.4 国境通過手続き

(1) 概要

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、輸出入者・通関業者は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する。ポイペトではトラックリストを税関に提出する。その後、入管警察による事前届け車両であることの確認を受け、次に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い、最後に税関において貨物に関する書類を提示し確認を受ける手順となっている。

輸入の場合、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 へ運送する。貨物を国境から離れたプノンペン等の SEZ、ドライポートに運送する場合は一旦国境近くのドライポートに運び、e-Transit システム⁴で国内トランジット申告を税関に行い、許可を受ける必要がある。

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。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。

⁴ e-Customs の一機能（表 2.1 参照）

(2) バベット・モクバイ国境における国境通過手続き

バベット・モクバイ国境通過手続きは、ベトナム側から進入してくるトラックは新型コロナ対策として、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、カンボジア国内で運転手が下車や、物の受け渡しができないようになっていた。このシールを破った場合、トラック運転手は帰国後 21 日間の検疫措置となり業務に支障が出ることになる。トラック運転手は国境から約 5km 以内にあるドライポートや SEZ まで貨物を運びベトナムに戻る取り扱いとなっていた。このトラック進入方法は 2021 年 4 月から適用されており、それ以前の新型コロナ禍においては、1) 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、2) 国境地域での貨物の積替え、3) ドライバーの国境地域での交代等の方法、の 3 種類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。



出典：バベット税関

図 2.3 ベトナムトラックのシール

なお、新型コロナ対策として上述のような取扱いを行っていたが、2022 年 1 月よりはメディカルシールの使用は中止され、トラックはこれまでのようにベトナム側から進入できるようになっているとの説明があった。

また、新型コロナ禍以前は、ベトナム側から国境道路に進入してきたトラックは、ベトナムの通関業者より入手した「トラックモニタリングシート」をカンボジア側にある入管警察チェックポイントに提示することで、事前に提出されていた「トラック越境願い」と突合し（データマッチング）、カンボジア入管で入国手続きを行い、税関で貨物確認を受け、その後税関シールを施した後ドライポートまたは SEZ に向かうという手順で国境通過が行われていた。輸入通関手続きはドライポートまたは SEZ で行う制度になっていて、この点は新型コロナ禍以前でも禍中でも変わらない。

バベット・モクバイ国境の車両交通量は表 2.4 に示す通り 2019 年までは順調に伸びていたが、2020 年 3 月頃より新型コロナの影響により、国境における物流は大幅に減少した。国境道路及び国境周辺の空き地でカンボジア側車両・ベトナム側車両間でトラック貨物の積替えやコンテナ貨物等のトラックヘッドの交換を行う方式で物流を確保したが、大変な混乱を引き起こした。2021 年 4 月より前述のようにトラック運転席、窓にシールを行うことでベトナムのトラックがカンボジア側のドライポートまたは SEZ まで進入することができるようになり、混雑は軽減している。なお、2022 年 1 月よりは、トラック貨物の通行は以前と同じように通行できるようになったが、旅客の国境通過は閉じられたままで越境できない状況になっている。

表 2.4 バベット・モクバイ国境における車両交通量

単位：台数

年	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 1-5	
インバウンド (モクバイ→バベット)	コンテナ貨物トラック	32,618	37,309	40,115	44,784	60,494	78,672	97,233	70,392	27,615
	バラ積トラック	8,583	14,270	21,532	24,683	12,420	15,737	17,553	14,077	6,783
	トラック合計	41,201	51,579	61,647	69,467	72,914	94,409	114,786	84,469	34,398
	トラック一日当たり交通量/312	132	165	198	223	234	303	368	271	265
	旅客バス	24,667	23,859	25,110	24,308	23,145	33,273	42,246	0	0
	旅客バス一日当たり交通量/312	79	76	80	78	74	107	135	0	0
	インバウンド交通量合計	65,868	75,438	86,757	93,775	96,059	127,682	157,032	84,469	34,398
	一日当たり交通量/312	211	242	278	301	308	409	503	271	265
アウトバウンド (バベット→モクバイ)	コンテナ貨物トラック	9,800	11,947	12,800	15,276	17,641	20,198	25,333	30,738	13,117
	バラ積トラック	1,943	2,590	2,693	3,335	4,268	4,451	5,179	4,040	1,314
	トラック合計	11,743	14,537	15,493	18,611	21,909	24,649	30,512	34,778	14,431
	トラック一日当たり交通量/312	38	47	50	60	70	79	98	111	111
	旅客バス	24,615	22,793	25,002	24,290	22,982	33,072	42,490	0	0
	旅客バス一日当たり交通量/312	79	73	80	78	74	106	136	0	0
	アウトバウンド交通量合計	36,358	37,330	40,495	42,901	44,891	57,721	73,002	34,778	14,431
	一日当たり交通量/312	117	120	130	138	144	185	234	111	111

注：2021 1-5 は、2021 年は 1～5 月のみのカウント。


トラック一日当たり交通量/312 は、日曜日及び元日は通関がかなり少ないことから、1 年 365 日一日曜日 52 日－1 元日＝312 日として一日当たりの交通量を算出している。

出典：GDCE の資料を基に JICA 調査団作成、（空荷トラック、空コンテナトラックは含まれていない）

バベット国境における輸入（インバウンド）、輸出（アウトバウンド）の国境通過手続きの流れは表 2.5 および表 2.6 のようになっている。

表 2.5 バベット国境通過手続き（輸入：インバウンド）の流れ

手続きの種類	インバウンド国境通過手続きの流れ	備考
国境通過事前手続き	<ul style="list-style-type: none"> カンボジアの通関業者はカンボジア国境道路にトラックが到着する前までに入管警察、税関に対しトラック越境願いを提出し確認を受け、この書類を入管警察チェックポイント、国境の税関チェックポイントに提出する。 SEZに貨物を運送する場合はSEZを管轄する税関に越境願いの確認を受けた後バベット税関に越境願いを提出し確認を受け、国境の税関チェックポイントにその書類を提出する。 	トラック越境願いの事前提出は新型コロナ禍でも必要
国境通過手続き	ベトナム側から国境道路に進入してきたトラックは、ベトナムの通関業者より入手した「トラックモニタリングシート（ベトナム側が作成しているトラックの移動を確認するための書類で、トラックがベトナムに戻る際にも使用されている）」をカンボジアの入管警察チェックポイントに提示する。これと、事前に提出されていた「トラック越境願い」と突合し、合えばトラックは入国手続きに向かう。	新型コロナ禍ではトラック運転手は車両の窓も開けることができず、国境で書類の受け渡しができないことからトラックモニタリングシートは利用されていなかったが、2022 年 1 月より以前のように通行できるようになっているとの報告があった。ただ詳細な手順は確認できていない。
	入管でトラック運転手の入国手続きを行う	新型コロナ禍では通関業者がトラック運転手の身元保証を行なうことで省略されている
	トラック運転手は、国境の税関チェックポイント付近でカンボジアの通関業者とおち合う	
	通関業者は税関にトラック越境願提出済みの確認を受け、貨物に関する書類を提示し、ドライポートに向かう場合は税関シールを	税関シールはシリンドラー型

手続きの種類	インバウンド国境通過手続きの流れ	備考
	<p>付して通関場所（ドライポート）まで運送する。バベット国境より20km 以内の SEZ への輸送の場合、税関シールは省略されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ プノンペン等の遠隔のドライポート、SEZ で通関を行う場合は税関シールを添付して一旦バベットのドライポートに入り、トランジット申告を行って目的地に向かう。 	<p>で1個2ドル支払う。</p> 
	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラックの消毒を受けた後ドライポート、SEZ に向かう 	<p>消毒は新型コロナ禍の対応。新型コロナ禍以前にはトラックの消毒は行われていなかった。</p>

出典：JICA 調査団

表 2.6 バベット国境通過手続き（輸出：アウトバウンド）の流れ

手続きの種類	アウトバウンド国境通過手続きの流れ	備考
国境通過事前手続き	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラック運転手はドライポート、SEZ などで出国申請（application for exsit）を入手するか、または、通関業者より輸出許可書のコピーを受け取り、国境へ向かう 	
国境通過手続き	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラックは、国境施設入口で入管警察へ出国申請を提示し、国境に入る 	空荷トラック、空コンテナの場合、出国申請は使われていない
	<ul style="list-style-type: none"> ・ トラック運転手は出国手続きを行う 	新型コロナ禍では省略されている
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 税関による貨物の国境到着確認、税関シールの取り外し、輸出確認（トラックと貨物がカンボジアを出てベトナムに向かったことを確認）を行う 	

出典：JICA 調査団

(3) ポイペト・クロンルック国境における国境通過手続き

ポイペト・クロンルック国境のトラック国境通過手続きの特徴としては、タイから進入してきたトラック及びその運転手の関係書類（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取り扱いとなっていることである。トラックがタイに戻るときには一時越境許可証を回収し、預かった関係書類を返却することで、トラックが規定時間内に確実にタイに戻ることを確保している。タイからのトラックのカンボジア滞在期間は新型コロナ禍の規制により 24 時間までとなっている。新型コロナ禍前は、プノンペンまで運送するタイのトラック滞在時間制限は 1 週間あり、プノンペンまで貨物を運送することができていたが、新型コロナ禍の現状では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。

ポイペト・クロンルック国境を通過するカンボジアからタイ向け（アウトバウンド）のトラック交通量はタイからカンボジア向け（インバウンド）車両と同程度あるが、輸出貨物を積んだトラック台数は少なく、タイ税関によると輸入申告は 30 件/日程度であり、トラックの大半が空荷とのことであった。

一方、タイ側からの輸入貨物は多く、調査時点ではトラックは平均約 200 台/日となっている（新型コロナ禍前のピーク時には約 400 台/日に達することもあったとの説明を受けた）。貨物のタイプは、コンテナ貨物は少なく、バラ積みトラックによるものが多い。コンテナ貨物はタイ以外の国から港湾を通過してトランジット輸送されてきた貨物が占める。一方、タイからの輸入貨物はバラ積みトラックによる運送が多い。

ポイペト・クロンルック国境における年毎の車両交通量は表 2.7 の通りであるが、この数字に空コンテナ、空荷トラックの台数は含まれておらず、統計も取られていない。空荷トラックの台数は、基本的には入ってきたものは帰りの荷物が無ければ空荷で帰っていくことから、アウトバウンドのトラック台数はインバウンドとほぼ同じになると考えてよいと推定できる。データを比較すると交通量は順調に伸びてきていたが、新型コロナの影響により特にインバウンドの交通量が減っていることが分かる。

表 2.7 ポイペト・クロンルック国境における車両交通量

単位：台数

年	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 1-4	
インバウンド (クロンルック→ポイペト)	コンテナ貨物トラック	2,866	5,616	5,271	n.a.	n.a.	20,913	23,178	24,150	8,303
	バラ積みトラック	n.a.	51,505	66,236	n.a.	n.a.	60,844	57,699	40,554	13,554
	トラック合計	2,866	57,121	71,507			81,757	80,877	64,704	21,857
	トラック一日当たり交通量/312	9	183	229			262	259	207	210
	旅客バス	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	6,483	5,493	314	0
	自家用車	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0	956	323	0
	旅客車両合計						6,483	6,449	637	0
	インバウンド交通量合計						88,240	87,326	65,341	21,857
	一日当たり交通量/312						283	280	209	210
アウトバウンド (ポイペト→クロンルック)	コンテナ貨物トラック	n.a.	912	998	n.a.	n.a.	13	353	441	138
	バラ積みトラック	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	6,175	5,569	6,009	2,011
	トラック合計	n.a.	912	998	n.a.	n.a.	6,188	5,922	6,450	2,149
	トラック一日当たり交通量/312						20	19	21	21
	旅客バス	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	6,589	5,007	216	0
	自家用車	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0	1,058	349	0
	旅客車両合計						6,589	6,065	565	0
	アウトバウンド交通量合計						12,777	11,987	7,015	2,149
	一日当たり交通量/312						41	38	22	21

注：2021 年は 1～4 月のみのカウント

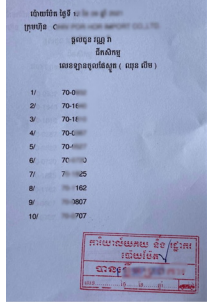
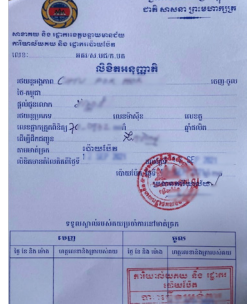
トラック一日当たり交通量/312 は、日曜日及び元日は通関がかなり少ないことから、1 年 365 日－日曜日 52 日－1 元日＝312 日として一日当たりの交通量を算出している。

出典：GDCE の資料を基に JICA 調査団作成、（空荷トラック、空コンテナトラックは含まれていない）

タイからの輸入貨物がポイペト国境の主要貨物であることから、トラックはタイ側の輸出者が手配し運送している。従ってタイのナンバープレート車両（タイで車両登録）が大半を占める。帰りに空荷とならないようタイのトラックがカンボジアの輸出貨物を運送していることもあり、カンボジアのトラックでタイ国内を運送することにメリットがない状況となっている。

ポイペト国境における輸入（インバウンド）、輸出（アウトバウンド）の国境通過手続きの流れは表 2.8 および表 2.9 のようになっている。

表 2.8 ポイペト国境におけるインバウンドの国境通過手続きの流れ

手続きの種類	インバウンド国境通過手続きの流れ	備考
国境通過事前手続き	<ul style="list-style-type: none"> タイの通関業者は当日カンボジアに越境するトラックの車両番号をカンボジアの通関業者に Line アプリ等で通知する。 カンボジアの通関業者はカンボジア国境にトラックが到着する前までに税関に対しトラックリスト（右記写真）を提出する。 ポイペト税関は提出されたトラックリストを確認し通関業者に交付する。 通関業者はこのコピーをタイ側の通関業者に Line 等で送付する。 この書類に基づいてタイ側はカンボジア側がトラックの進入を認めたことを確認し、トラックがカンボジアに向かう車列に並ぶことを認める。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 通関業者はトラックリストに基づいてトラック毎に Border crossing approval letter をポイペト税関に提出し確認を受ける。この書類が国境からドライポートまでの運送に必要な書類となっている。 タイから進入する貨物トラックのすべてはこの手続きが必要で、Border crossing approval letter に基づいてすべてのトラックは一旦ドライポートに向かい到着確認を受ける。 ポイペトには Chhun Lim Dry port、PVC Dry Port の 2 か所がある。 SEZ に運送する貨物も一旦上記の Border crossing approval letter を行いドライポートに運送する。 	 <p>Border crossing approval letter</p>
国境通過手続き	<ul style="list-style-type: none"> トラック運転手は新型コロナ禍でのマスクの着用、体温の測定などを受ける。（保健省） 	
	<ul style="list-style-type: none"> トラックは、国境でタイのトラック登録証、運転免許証、道路税納税証明書、パスポートコピーなどを提出し、一時越境許可書 “temporary permission letter for the truck driver from Thailand” の交付を受ける。（入管警察） 	<p>新型コロナ禍の手続き。通常は書類の預かりは行わず入管でパスポートコントロールを受けている。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> トラックは、国境で通関業者とおち合う。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 通関業者は国境の税関に事前に取得した Border crossing approval letter を提示し確認を受ける。 トラック・貨物はドライポートに向かう。 	
	<ul style="list-style-type: none"> ドライポートで通関する貨物は ASYCUDA で輸入申告を行う。X 線検査対象に指定された場合は、X 線検査場に向かい検査を受ける。 	
	<ul style="list-style-type: none"> SEZ またはポイペト以外（例：プノンベン SEZ）のドライポート、保税倉庫に向かう貨物はポイペト税関で e-Customs により国内トランジット申告を行い、税関シールを添付し目的地に向かう。 ポイペト市内の SEZ に向かう貨物も e-Customs によるトランジット申告が必要。 バルク貨物で税関シールができない貨物は税関職員によるエスコートを付けてトランジット運送を行う。 トラックはドライポートでトラックヘッドをカンボジアの運転手のものと交代するか、または貨物をカンボジアのトラックに積み替えて運送する。 	

出典：JICA 調査団

表 2.9 ポイペトにおけるアウトバウンド国境通過手続きの流れ

手続きの種類	アウトバウンド国境通過手続きの流れ	備考
国境通過事前手続き	・ 輸出許可を受けた貨物・トラックはドライポート、SEZ などでの出国申請 (application for exsit) を入手するか、または、通関業者より輸出許可書のコピーを受け取り、国境へ向かう	・
国境通過手続き	・ カンボジア一時越境許可書を入管警察へ返却し、預けたパスポート、車両関係の書類の返却を受ける。	・
	・ 税関により、貨物の国境到着確認、税関シールの取り外し、輸出確認 (トラックと貨物がカンボジアを出てタイに向かったことを確認する) が行われる。	・

出典：JICA 調査団

(4) スタンボット・バンノンイアン国境



出典：Google Map を基に JICA 調査団作成

図 2.4 Poipet 主要通関施設位置図

スタンボット・バンノンイアン国境の建設はカンボジア、タイの合意により 2016 年 2 月カンボジア経済財務省とタイ周辺国経済開発協力機構 (NEDA : Neighboring Countries Economic Development Cooperation Agency) との間で借款契約が交わされ、2020 年 4 月 NEDA による承認が下り建設が進められている。

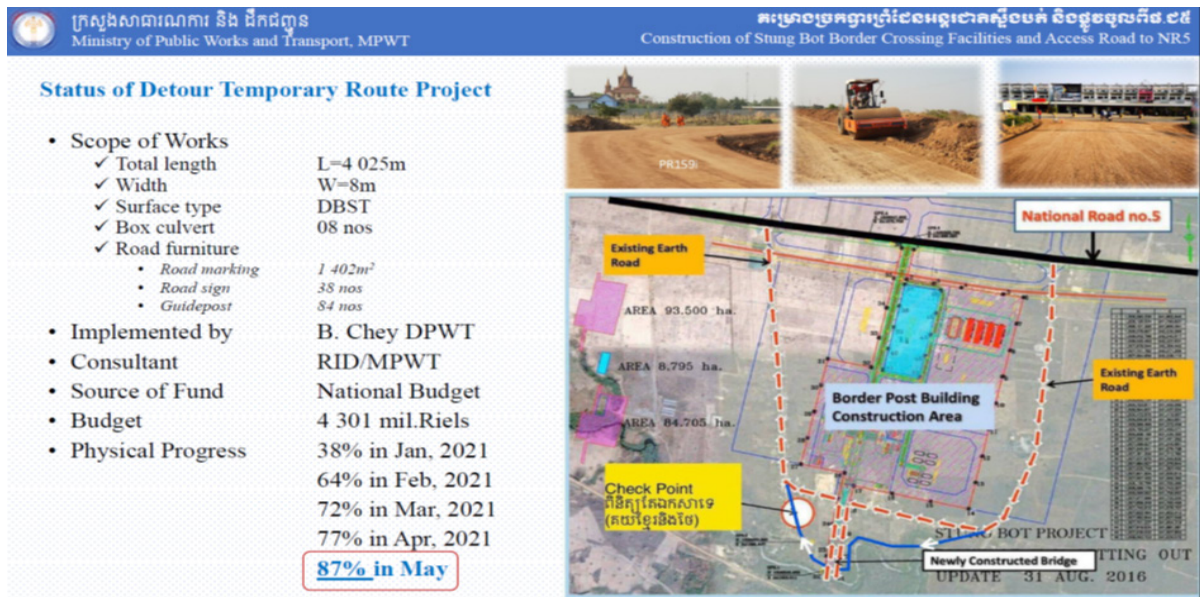
当初は 2022 年 4 月の完成を目指して作業が進められたが、現在は新型コロナの影響による作業の遅れなどがあり、施設全体の建設は 2023 年内の完成を目指している。建設は MPWT の Stung Bot Border Crossing Facilities (STB BCF) Project として MPWT の Project Management Unit 建設プロジェクトチーム監修監督のもと、TEAM Consulting Engineering and Management Co. Ltd がコンサルタントとして、CM Grand Development Co. Ltd JV with Tan Kim Eng Co. Ltd が請負業者としてタイの業者によって建設が進められている。

ポイペト・クロンルック国境は、新型コロナ禍前の状況ではあるが、渋滞が激しくなっていたことから、スタンボット国境施設完成より早い段階で越境できるようにしてほしいという民間からの強い要望がありソフトオープン（貨物車両のみの通行）の準備を進めている。ソフトオープンに当たっては、カンボジア政府の予算で図 2.6 の赤矢印点線のようにトラックが移動するルートを決め道路建設を進め、2021 年 11 月時点でソフトオープン用の道路は完成している。国境橋との接続地域の排水が悪かったが、対策が講じられ、道路のかさ上げが行われている。



出典：JICA 調査団

図 2.5 国境橋への接続道路建設状況



出典：MPWT

図 2.6 ソフトオープンのための迂回道路

ソフトオープン後、スタンボット国境の正式運用が開始されるまでの間の国境通過手続きは、コンテナオフィス（仮設国境事務所（チェックポイント））を準備し、迂回道路とチェックポイントの両方で開始することとなる見込みである。通関手続きなどは現状と変わらずドライポートまたはSEZに運送し、ポイペト税関により行われる。

スタンボット国境が正式運用された後の施設運用計画

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、実現されれば近代的な施設となることが期待されている。



出典：MPWT

図 2.7 スタンボット国境施設完成予想図

(5) オニアン・パーライ国境

タイ側のパーライ（Parai）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、当時 2 社と入居契約⁵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、調査時点での利用計画は確認できなかった。



出典：Google Map を基に JICA 調査団作成

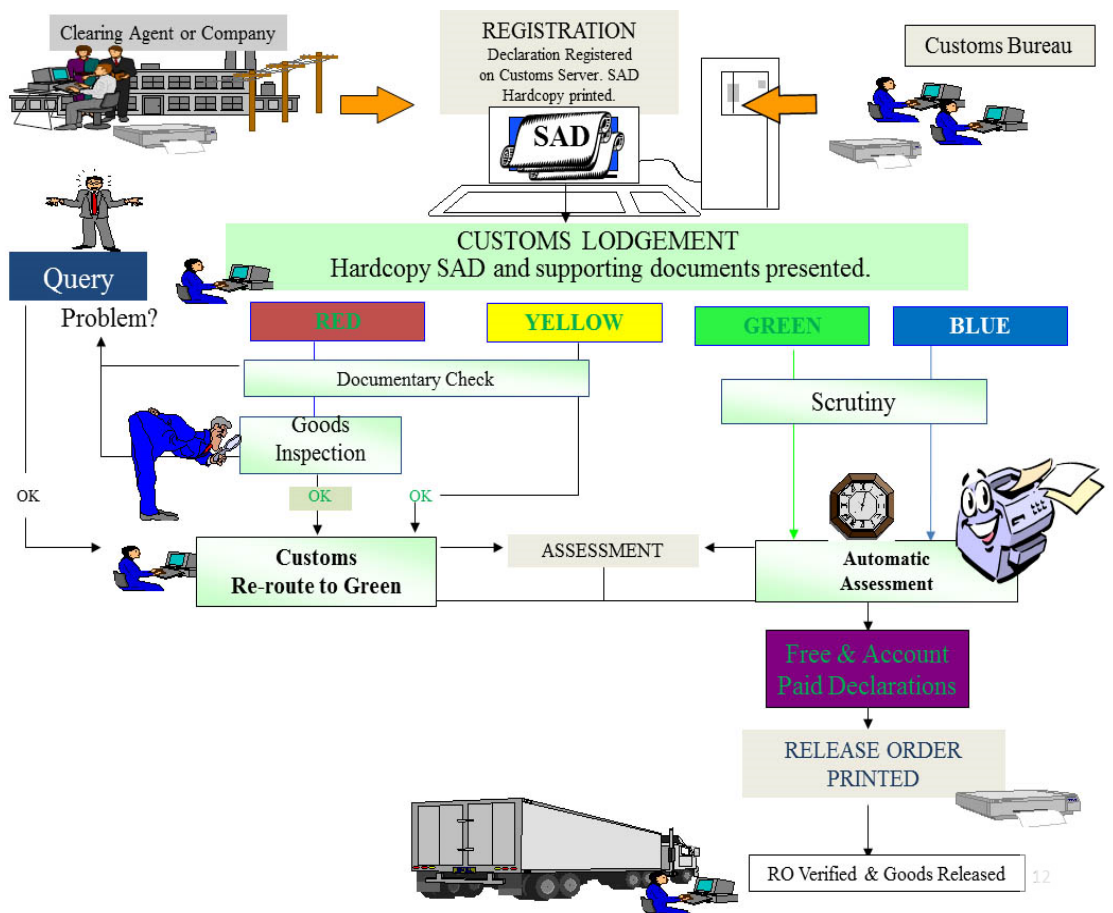
図 2.8 タイ側で建設中のパーライ国境施設

⁵ 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>

2.1.5 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行っても同じであり、事前通関手続きと貨物がドライポートまたは SEZ に搬入されてから行われる輸出入通関がある。事前通関手続きについては「2.1.3 輸出入に関する事前手続き」において説明したため、ここでは輸出入通関手続きについて説明する。

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 は事前に税関に登録し ID を取得しておくことでインターネット経由どこからでも接続することができる。また、各税関官署には ASYCUDA 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。下図 2.9 は ASYCUDA による申告手続きの流れを示す。



出典：GDCE

図 2.9 ASYCUDA による通関手続きの流れ⁶

以下表 2.10 に輸入通関手続きの流れを、表 2.11 に輸出通関の流れを説明する。

⁶ GDCE Website: <https://customs.gov.kh/en/customs-procedures/3473-customs-automation?ref=392#&gid=1&pid=1>

表 2.10 輸入通関手続きの流れ

手続きの種類	輸入通関手続きの流れ	備考
事前手続き	<ul style="list-style-type: none"> 輸入者/通関業者は輸入ライセンスが必要なものについては関係省庁でライセンスの申請を行い、輸入申告前までに準備しておく 	
輸入申告手続き	<ul style="list-style-type: none"> ドライポートまたは SEZ に貨物が到着したら輸入者/通関業者は税関に連絡し税関シールの取り外し確認を受ける。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 通関業者は ASYCUDA システムに輸入申告情報を入力し税関に送信する。 申告はインターネットを通じて提出することができるが、税関事務所には電算センターにパソコンの端末が設置されていて、そこで ASYCUDA にデータ入力することもできる。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 通関業者は申告書類を印刷し、関係書類を添付して申告税関に提出する。 	<ul style="list-style-type: none"> 必要な関係書類は、 ✓ インボイス、 ✓ パッキングリスト、 ✓ B/L, Truck Bill ✓ コンテナリスト ✓ 税関許可証 ✓ 国税の付加価値税納税者番号写し ✓ 事業登録税納税者登録証写し ✓ 通関業者登録書写し ✓ 身分証明書写し
	<ul style="list-style-type: none"> 印刷された申告書を受理した税関では Face Vetting と言われる受理審査を行う。受理審査では必要な書類が添付されているかどうかなどの形式的な審査を行う。必要な書類が添付されていない場合は提出するまで受理されないこともある。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 申告書が受理されると、税関は税関リスクマネジメントデータシステム (CRMDS) によりリスク判定を行う。リスク判定はレッド、イエロー、グリーン、ブルーの 4 種類となる。ブルーは事後調査の対象となる申告に表示されるが、国境での通関は Green と同じ扱いで処理される。判定結果は、申告書受理窓口にあるスクリーンに示される。また、インターネット上の ASYCUDA でも確認することができる。 	
輸入申告手続き	<ul style="list-style-type: none"> 税関による大型 X 線検査指定を受けた場合は、大型 X 線検査装置がある場所までトラックで貨物を移動させ検査を受け、疑義のある場合は開扉検査を行う。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 申告データに誤りがある場合、その他疑義がある場合、申告は Query Desk と呼ばれる 2 次審査に回され、輸入者/通関業者に通知される。輸入者/通関業者は税関に出頭し指摘された内容について説明・協議を行い、必要に応じて申告の修正を行う。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 書類審査、検査が終了すると ASYCUDA システムが納税額、手数料額を算出し、審査結果通知書 (Notice of Assessment) を発行する。この書類が納税通知書ともなる。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 納税は所定の銀行に行き、領収書を税関に提出する。e-payment の利用も可能。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 税関は納税を確認したのち Cargo Release Note と呼ばれる輸入貨物引取許可書を申告者に発行する 	
	<ul style="list-style-type: none"> 輸入貨物引取許可書をドライポートまたは SEZ の税関職員に提示することで貨物の引き取りが可能となる。 	

出典：JICA 調査団

表 2.11 輸出通関手続きの流れ

手続きの種類	輸出通関手続きの流れ	備考
事前手続き	<ul style="list-style-type: none"> 貨物を輸出しようとする者は、輸出ライセンスが必要な貨物については関係省庁より輸出申告前までに取得する 	

	<ul style="list-style-type: none"> 輸出申告はドライポートまたはSEZで行うが、事前に許可を受けている場合、貨物の製造工場、生産場所（危険物、農産品、木材中間製品等）で申告を行うことができる。 	
輸出申告手続き	<ul style="list-style-type: none"> 通関業者はASYCUDAシステムに輸出申告情報を入力し税関に送信する。 申告はインターネットを通じて提出することができるが、税関事務所には電算センターにパソコンの端末が設置されていて、そこでASYCUDAにデータ入力することもできる。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 通関業者は申告書類を印刷し、関係書類を添付して申告税関に提出する。 	<ul style="list-style-type: none"> 必要な関係書類は、 ✓ インボイス、 ✓ パッキングリスト、 ✓ B/L, Truck Bill ✓ 国税の付加価値税納税者番号写し ✓ 事業登録税納税者登録証写し ✓ 通関業者登録書写し ✓ 身分証明書写し
	<ul style="list-style-type: none"> 申告書提出後の手続きは輸入申告と同じ。審査結果が申告窓口の大型TVスクリーンに表示される。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 輸出許可を受けた後、税関により貨物にシールを行い国境に運送する 国境では、税関が貨物の到着を確認し、税関シールを外し貨物がカンボジアから輸出されたことを確認する。 	

出典：JICA 調査団

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種類の概念がある。

国境に出入りできる時間

バベット国境及びポイペト国境の場合午前6時から午後10時までとなっている。国境の門の開閉は入管警察が担当しており、国境の出入り口を物理的に開閉し、時間外に車両は国境施設に入れない。従ってトラックなどの貨物車両は開門まで国境に続く道路で待つことになる。

国境で車両、トラック、人が相手国に進入できる時間

国境を挟む両国の合意によって相手国にトラックや車両が進むことのできる時間を設定している。例えばバベットのインバウンド（ベトナム側からカンボジア側に進入）の場合、生鮮食料品は早朝6時から国境道路に進むことができるが、一般貨物車両は午前10時からとなっており、10時以降でないと物理的にカンボジア側に進入できなかった（新型コロナ禍以前の状況）。2021年後半頃には6時台から一般車両の通過を認めているとのバベット税関の説明あったが、新型コロナと共存するニューノーマルにおける取り扱いなのか、以前の状態に戻るのかは現時点では断言できない。いずれにしても、国境開門の6時からどの車両でも国境への進入を認めている状況ではなく、最初の6時台は生鮮食料品、その後一般貨物車両と、越境開始時間に区別はある。なお空コンテナトラックの進入については時間に制限はない。

ポイペトにおいてはタイ側の警察が、午前10時以降でないとトラックを国境道路に進入させてい

ないことが、新型コロナ禍以前では認識されていた。一方、プノンペン SEZ に向かうある会社の資材は朝 7 時頃に通過を認められているということで、何らかの事前合意があれば通行は可能と想定される。

アウトバウンド（ベトナム向け、タイ向け）での国境への進入については、特に時間制限は設けられていない。ポイペトでは早朝の生鮮食料品の輸出を除いて貨物積載トラック通過は少なく、タイに戻る空荷車両の通過が多い。タイやベトナムから入ったトラックは、その日のうちにタイ側、ベトナム側に戻る必要がある。

官庁の執務時間

カンボジアでは、朝 8 時半から昼休息を挟んで夕方 5 時までが官庁執務時間となっている。本来であれば、輸出入手続きなどは官庁執務時間でないと手続きが行えず、トラック貨物は通行できない。ポイペト税関では朝 7 時 30 分～11 時 30 分、午後 1 時 30 分～5 時 30 分までを執務時間として対応している。閉庁後の業務需要については、担当職員の連絡先電話番号を受付窓口に掲げ、担当職員がスタンバイする体制を敷いており、要請があれば開庁する（但し時間外執務手数料は必要）。ポイペト税関の X 線検査場では午後 10 時まで対応している。

インタビュー調査によると、バベット税関は国境及び通関事務官署では、朝 6 時から夜 10 時まで対応できる体制を取っているとの説明があった。また、実際には夜 10 時までに越境したトラックの対応のため、ドライポートや X 線検査場で夜 11 時過ぎまで執務しているとの説明もあった（この場合も時間外執務手数料は必要）。

時間外の対応を求める場合、時間外業務執務手数料を支払い、処理を進めてもらう事が一般的だと考えられるが、国際物流においては官庁の業務時間に関係なく貨物は動くため、民間からはそれに対応してほしいという要望がある。日本では 2008 年 3 月までは臨時開庁制度があり、時間外に貨物通関を要請する場合には、事前に手数料を収入印紙で支払い通関人員の確保を税関に要請していた。輸入申告の場合は、1 申請 1 時間分で 2 件まで処理、輸出の場合は 5 件までとなっていた。この制度は 2008 年 4 月からの税関の 24 時間通常開庁化に伴い、通関業務にもシフト勤務時間制度が導入され廃止された。以前は特別な対応への受益者負担という考え方だったが、時代の要請で変更になっている。

表 2.12 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（SEZ10 名を含む） 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交通省（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、県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ることになっている。

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⁷に規定されており、輸出入手続きは第2章、輸入は第10条～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～第24条に定められている。さらに、関税及び内国税の免税・軽減及び還付については第25条～第28条に示されている。より具体的な手続きは政令（Anukret）や省令（PRAKAS）に規定されており、カンボジア税関のインターネットウェブサイト⁸には関税法や税関手続きに関する法令が公開されている。日本貿易振興機構（JETRO）のカンボジアのウェブサイトには「貿易管理制度」としてコンテンツの一覧表があり、輸入関連法、輸出関連法、その他の貿易関連情報が多く掲載されている。

関税率に関しては、カンボジア関税率表（Customs Tariffs of Cambodia）が公開されているが、税率は最新のものが税関ウェブサイトから参照できるようになっている。

2.4 NSW の進捗状況

2.4.1 背景及びこれまでの取り組み

(1) 概要

ナショナル・シングル・ウインドウ（NSW : National Single Window）はデータ・情報の一括提出、一括処理・同時処理、通関に係る一元的意思決定ができるシステムである。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・ウインドウ（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、世界銀行が作成した「National Single Window Blueprint」に基づき、開発が進められてきた。同計画書は4つのフェーズ（フェーズ0～3）に分かれ、約3年半で実施することとなっている⁹。

⁷ 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

⁸ カンボジア税関ホームページ <https://customs.gov.kh/en/laws-and-regulations>

⁹ 具体的な年次は明らかになっていない。

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・ウインドウ（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）、カンボジア開発協議会（CDC：Council for Development of Cambodia）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（詳細は次節に示すとおり）。

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) フェーズ2における具体的取組状況

フェーズ2における5省庁のシステムとの接続・運用状況は以下のとおりであり、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。

保健省（MOH）

- 2021年6月オンライン運用開始、全手続きを電子で行うことができるようになった（許可書もシステムを介して発行可能）
- 将来的には全て電子化し、原本（紙）では受け付けなくなる予定だが、あまり周知されていない
- 民間企業も、保健省の職員すらもシステムをよく知らずほとんど使われておらず、トレーニング、周知サポートを必要としている
- 最終承認者のところをシステムなら1営業日で通過するが、マニュアルだと10営業日以上かかる

商務省（MOC）

- 2019年にNSW参加、2021年に商務省が所管する輸出入ライセンス、原産地証明書の完全電子化を実現
- 木材製品のライセンスについてMAFFと連携協議中
- MOCは輸出入禁止の判断や輸出入ライセンスの発行について、MEFと連携して業務を行っているが、NSWに未参加のため、MOCの手続きだけが電子化されても、手続きが迅速化されず3～5営業日かかる。MOHが参加したが手続き件数は少量に留まっている
- 電子化されていても証明書の打ち出し、サイン、アップロードに時間がかかる場合もある※起源となるシステムは、シンガポール（クリムソンロジック）の支援によるもの
- 技術・開発パートナーを必要としている
- 原産地証明書は電子化可能であるが、電子申請により発行された証明書を電子のまま使用するか、プリントアウトするかは、輸出先相手国の制度による

農林水産省 (MAFF)

- 植物衛生証明書のみ NSW と接続したが、その他はまだ未接続
- e-Phytosanitary システムを開発中であるが、まだ利用可能なアプリケーションがない

産業科学技術革新省 (MISTI)

- 2019 年からオンライン化導入
- 2021 年 5 月 17 日に「2021 年 12 月 31 日からペーパー申請を受け付けない」旨を発表
- 紙の申請だと 7 営業日だが、オンラインだと 5 営業日に短縮される
(局長 (DG) から直接長官に送付されるため日程が短縮されるとの理由)

開発評議会 (CDC) ¹⁰

- 申請プログラムは NSW に接続されており、オンライン申請も可能であるが、利用者は限られている
- 申請用のトレーニングを行い、利用を促進中

2.4.2 フェーズ 3 に向けた現状及び問題点の整理

(1) NSW を構成する IT システムと概要

ASYCUDA

ASYCUDA World は、国連貿易開発会議 (UNCTAD : United Nations Conference on Trade and Development) によって開発された、税関当局が輸出入業務を管理するための自動化コンピュータシステムである。カンボジアでは世界銀行の貿易円滑化・競争力強化プロジェクト (TFCP : Trade Facilitation and Competitiveness Project)、貿易開発支援プログラム (TDSP : Trade Development Support Program) の下で、2006 年に開始された。2008 年 5 月にシアヌークビル国際空港で試験運用を行った後、現在では全国 84 の事務所等に拡大され、多くの輸出入業務をカバーしている。現在の主な機能は以下のとおり。

- Automated Customs Declaration (Import/Export) 輸出入申告
- Cargo Release Note カーゴリリースノート
- Customs Bonded Warehouse 保税倉庫
- Vehicle Document 車両書類
- Electronic Payment 電子決済
- Selectivity Criteria and Customs Declaration Assessment 選定基準・通関審査
- Cargo Manifest マニフェスト
- User Account Management ユーザーアカウント管理 等

フェーズ 3 では ASYCUDA が NSW への接続や他システムとの連携取組が行われる予定である。

¹⁰ QIP について 200 億ドル分の事前輸入申請を承認予定だが、実際には 30%程度 (60 億ドル分) の輸入しか行われなかった。また、事前申請と実際の申告の差について 10~30%は許容しているが、大幅な差異が生じる傾向にある

e-Customs

e-Customs は、ASYCUDA がカバーしていない特定の手続きについて ASYCUDA を補完し税関業務を支援・円滑化するとともに、標準化できない形式でのデータ保存、統計作成のための再利用を可能とするために開発された。現在の主な機能は以下のとおり（一部機能は開発中）

- Exchange Rates Management 為替レート管理
- Seizing Goods Management 差押情報管理
- Customs Revenue and Burden-by-state Recording 関税収入・国別管理
- Check SAD Status SAD のステータス確認
- Transit 国内運送申告
- Transport Documentation 国境輸入管理
- Petroleum 石油の輸入管理
- Customs Stamp on Tobacco Monitoring たばこ税のスタンプ管理
- Vehicle Amendment 車両識別管理
- Transport Document on DFS Goods 免税売店に係る商品輸送管理
- Summary Declaration 国境での少額貨物の申告
- Container Scanning Result コンテナ管理
- e-Permit 許認可管理
- Existing Dutiable Goods ライセンス管理（開発中）
- X 線スキャン画像情報の共有（開発中） 等

トレーダー情報管理システム（TCMS）

トレーダー情報管理システム（TCMS：Trader Credibility Management System）は、トレーダーのコンプライアンスを評価するためのシステムとして、リスク管理を通じた貿易円滑化政策の実施のため、日本税関の技術支援の下、2007年12月に運用が開始された。機能上120以上のリスク指標を設定できるようになっており、GDCEはこのうちの28の指標を選択し、レベル1から5までのリスクレベルの判定に活用している。

税関リスクマネジメントデータベースシステム（CRMDS）

税関リスクマネジメントデータベースシステム（CRMDS：Customs Risk Management Database System）は、ASYCUDAとは連携されていないが、独立してリスクマネジメントを行うシステムである。カンボジアでは、ASYCUDAが「レッド」と判定したものについて、CRMDSでより詳細なクライテリアを用いて判定を行い、フィジカル検査の対象を特定している（通常全体の2～6%の貨物を判定している）。現在、カンボジア国内の10の主要な税関事務所に導入されており、ポイペト、バベット国境にも設置されている。

CRMDSは2011年にJICAの支援により、「カンボジア王国、タイ王国、ベトナム社会主義共和国メコン地域における税関リスクマネジメントプロジェクト（2008～2011年）」の一環としてGDCEに導入された。

関税評価データベースシステム（CVDS）

関税評価データベースシステム（CVDS：Customs Valuation Database System）は、新たに開発された関税評価統計システム（CVSS：Customs Valuation Statistics System）であり、関税評価担当職員が、商品に関する評価データ、過去に行われた評価申告実績の管理、新たな関税評価申告の適用、内部手続及び処理フロー、職員の意見書の添付等、関税評価管理の効率性向上のために開発された。

スマートフォンアプリケーション

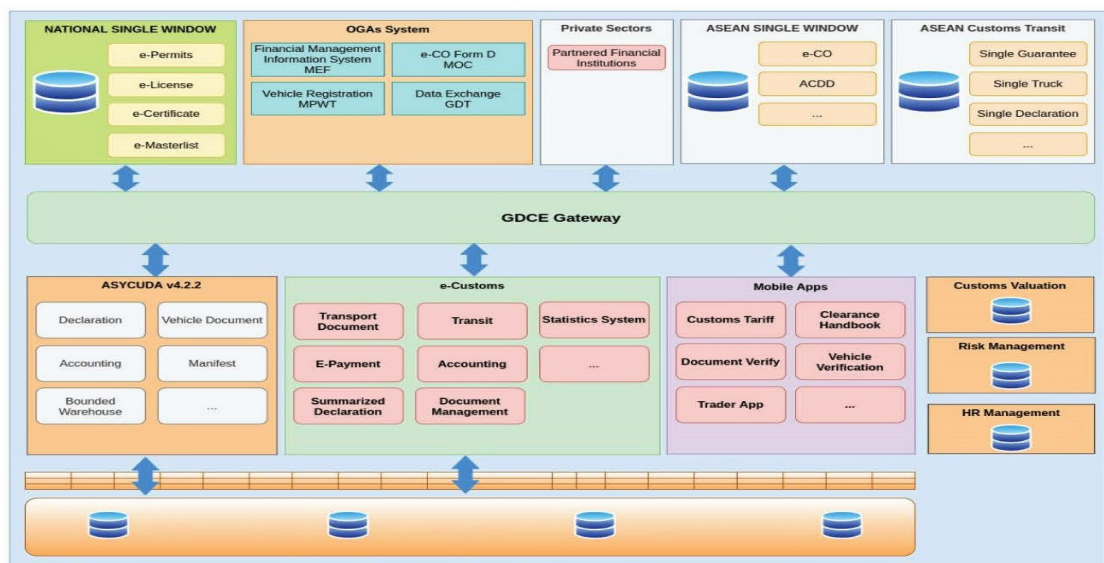
GDCE は税関手続の運用をサポートするため、スマートフォンアプリケーションを開発しており、2021年12月時点で5つのアプリが策定され、公開されているが、政府職員が活用するものが大半であり、現時点では一般の輸出入者が通関や輸出入申請をするようなアプリはない。

- Cambodia Customs Tarrif 2017（関税率、品目分類）
- Cambodia Customs Clearance Handbook（通関方法を示したハンドブック）
- Cambodia Customs（通関用アプリ、ただし税関職員用で一般では利用不可）
- Cambodia Customs Trader（通関企業アプリ、ただし税関職員用で一般では利用不可）
- Vehicle Document Verification（税金未払いの車両検証アプリ、政府職員用で一般では利用不可）

(2) 通関手続システム化の状況

通関手続

通関手続きについて、システムで実施できる手続を記載すると下図に表す通りである。分類や原産地等に関して GDCE に申請する事前教示、国境税関・警察に提出されるトラック越境願いを除き、物理的な電子化はほぼ完了している。



出典：Information and Communication Technology Strategy 2020-2024, GDCE

図 2.10 GDCE の既存 IT システム

他方、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。

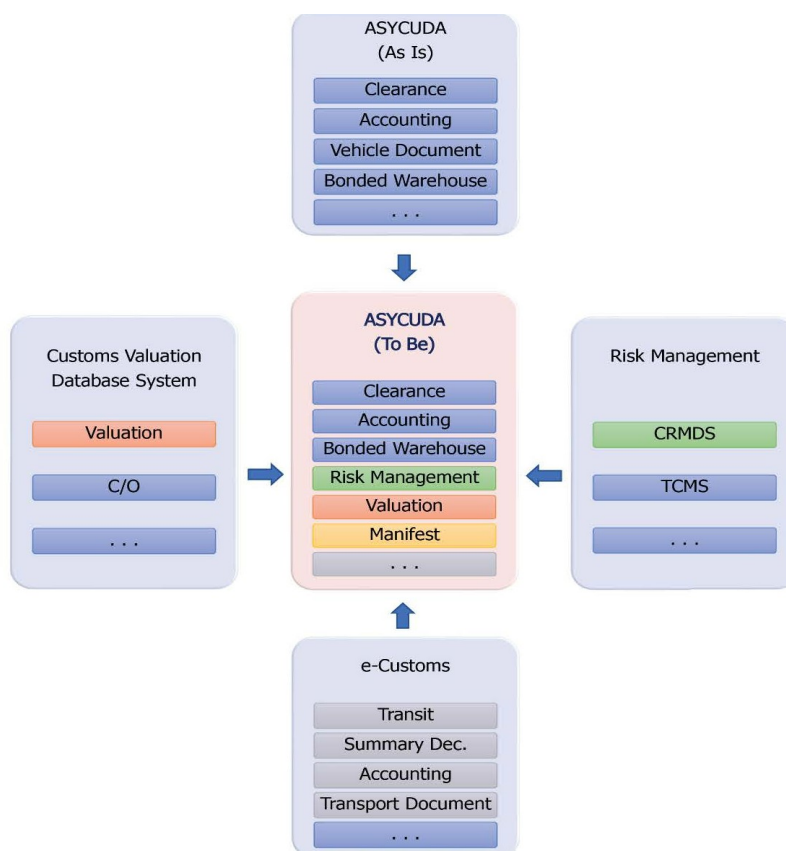
また民間企業への周知徹底不足によりオンラインの利用が進んでおらず、連続する手続の中で誰かが紙での手続を選択した場合には、同じシステムであっても、再度入力が必要な状況となっている（後続手続で前のデータが利用できないため）。

リスクマネジメント

リスクマネジメントは ASYCUDA、CRMDS、TCMS を組み合わせて行っているが、システム間の連携が取れておらず、それぞれ操作・設定が必要となっている。

(3) GDCE が認識している問題点と、フェーズ 3 に向けて取組中の解決策

現状は CNSW に接続するシステムの 1 つである ASYCUDA について、今後は、ASYCUDA の機能追加、e-Customs からのデータ送信、全省庁・全関係者とのシステム連携等により、ASYCUDA を中心とした通関システム・リスクマネジメントの確立・連携を目指している。



出典：Information and Communication Technology Strategy 2020-2024, GDCE

図 2.11 ASYCUDA の改善計画

2.4.3 現状の課題と対応策（案）

当該連携等に向けた問題点別の GDCE 対応案は以下のとおりと考える。

通関・リスクマネジメントシステム間の業務重複回避

- ASYCUDA の拡充（容量拡大と機能拡大）により電子文書のアップデート等が可能になる
- 通関業務について、e-Customs 一部機能の ASYCUDA との連携させる
（現状）ASYCUDA、ECustoms、CVDS、スマホアプリ
（将来）e-Customs 及び CVDS から ASYCUDA へのデータ送信（一方向のみ）
- リスクマネジメントの ASYCUDA への統合
（現在）ASYCUDA、CRMDS、TCMS
（将来）ASYCUDA に統合

全省庁・民間との連携強化

- 全関係省庁との連携
（現状）保健省 MOH、産業科学技術革新省 MISTI、商務省 MOC、農林水産省 MAFF、カンボジア開発協議会 CDC の 5 省庁のみ
（将来）全省庁に拡大
- ASYHUB¹¹を介した ASYCUDA と民間システム（Trade Lens 等）との連携

ワークフロー拡大、税関手続きの複雑化による自動化の困難性、全国拡大の困難性

- 補助機能としての e-Customs の機能（モジュール）追加と更新（modernization）
- スマホアプリの充実化

システム機能制限、サポートシステムのツールが未成熟

- ASYCUDA のアップデートに合わせて e-Customs 等も更新

2.5 アセアン税関トランジット通関システム（ACTS）

アセアン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（Protocol）「トランジット通関」に基づき EU の支援機関である ARISE Plus（ASEAN Regional Integration Support by the European Union）により開発され導入された電子化された税関トランジット管理システムで、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システムである。この第 7 議定書はすべてのアセアンメンバー国が 2015 年 2 月 24 日に署名し、カンボジアを含め 9 カ国が批准している。

フェーズ 1 では南北回廊（マレーシア、シンガポール、タイ）で実証実験を行い、フェーズ 2 では東西回廊（カンボジア、ラオス、ベトナム）への導入整備を進め、2020 年 11 月より正式稼働を始めた。第 7 議定書は 2018 年末時点で 9 カ国が批准し、ミャンマーが 2020 年末までフェーズ 2 に参加する見通しであったが、現時点ではミャンマーの参加は確認できていない。

¹¹ ASYHUB は UNCTAD によって開発されたソフトウェアツールであり、ASYCUDA と他の IT システムを連携させ、データの統合やデータ処理を可能にする。マニフェストデータの事前共有等を可能とさせる。

ACTS の特徴

- トラック／トレーラーは ACTS 用に設計された簡素化されたトランジット手順により、出発地点から別の国の目的地に貨物を輸送することができる。
- 出発地で添付した税関シールは目的地まで有効となる
- 国境ごとに異なるトランジット申告を提出する必要がない。
- 運送は最初に積んだトラックでそのまま目的地に行くことができ、各国で異なるトラックに貨物を積み替える必要がない。
- 対象となる貨物の関税と税金のための担保は、トランジット業務に関係するすべての国に対する単一の保証となり、通過国毎に担保を積み替える必要がない。
- トランジット申告の情報はすべて、出発地点の税関から、トランジット国境税関、および目的地の税関にネットワークを介して共有される。

ACTS の利用者

輸入業者、輸出業者、輸送業者、貨物フォワーダー、通関業者を含むすべての貿易関係者は、ASEAN 加盟国（AMS : ASEAN Member States）の国境を越えて貨物を運送するために ACTS を使用することができる。そのためには、利用者は所在する国で税関にトランジットオペレーターとして登録する必要がある。各国税関には登録のためのガイドラインがある。

ACTS 利用の利点

貨物運送関係者は、ASEAN メンバー国間での運送管理手順に従ってドアツードアの配達時間と最も重要な輸送コストの予測可能性を提供することができるため、このシステムの主要な受益者となる。利点は以下の通りである。

- ACTS では民間貿易関係者は、各国境で税関申告を繰り返したり車両を変更したりすることなく、複数の ASEAN 諸国間で貨物の運送をカバーする単一の税関トランジット申告を行うことができる。
- ACTS の Authorized Transit Traders に認定されると、運送者、輸出者は出発国の自分の敷地内で貨物を積み込み、目的地の輸入者の敷地内に貨物を配達することができる。
- 国境での税関手続き迅速化は、ASEAN 地域全体の生産者と消費者の利益のために、トランジットの動きを加速し、貨物の地域貿易を行う時間と費用を削減するのに役立つ。
- ACTS は参加する ASEAN 加盟国の国境を越えて、道路による貨物の移動をより迅速かつ容易にし、企業や市民のコストを削減できる。

課題

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、カンボジアの場合は可能な通過ルートは次のとおり。

- カンボジアとミャンマー間でタイを経由するルート
- カンボジアとマレーシア間でタイを経由するルート、
- カンボジアとラオスの間でタイを経由するルート
- カンボジアとシンガポールの間でタイとマレーシアを経由するルート
- タイとベトナムの間でカンボジアを通過するルート

ACTS は発着が 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貨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。

現状では、ACTS の利用実績がほとんど確認されていない。使われていない理由として、ベトナム税関では ACTS のシステムが自国の税関のシステムと連携せず、調整を行っていること、各国で 3 国間による運送の需要がないこと、トラックによる運送コストが高く、船舶による費用と運送日数、トラックによる運送期間の短縮とが見合った成果を出せていないことにもある。また、ACTS はトラック貨物の積み替えなし、運送途中の国境でのトランジット通関の簡易処理、国境の優先通過などの便益が新型コロナ禍の制限により享受できないことから利用されていないものと想定される。なお、タイ及びベトナムにおける ACTS 導入状況は第 3 章に記載している。

2.6 CBTA

越境交通協定（CBTA : Cross Border Transportation Agreement）は、ADB 支援の下、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）6 カ国が 2003 年に合意した文書である。CBTA は本協定の他、16 の付属文書（Annex）と 3 の議定書（Protocol）から構成されており、域内各国において議論され、段階的に署名が進められた。また 2015 年に加盟国全ての批准が完了し、CBTA は実施可能な状態となった。

表 2.13 CBTA の概要

付帯書類	付属文書・議定書内容	署名日時
本協定		2003年9月17日署名
付属書 1	危険品の運搬	2004年12月16日署名
付属書 2	国際輸送における車両登録	2004年4月30日署名
付属書 3	生鮮品の運搬	2005年7月5日署名
付属書 4	越境手続きの促進	2004年4月30日署名
付属書 5	人の越境移動	2005年7月5日署名
付属書 6	トランジットおよび内陸通関制度	2007年3月20日署名
付属書 7	道路交通規則および標識	2004年4月30日署名
付属書 8	車両の一時輸入	2007年3月20日署名
付属書 9	越境輸送事業における輸送時郷社認可基準	2004年12月16日署名
付属書 10	輸送条件	2005年7月5日署名
付属書 11	道路・橋梁の設計・建設基準・仕様	2004年4月30日署名
付属書 12	越境・トランジット設備およびサービス	2004年4月30日署名
付属書 13a	マルチモーダル輸送責任制度	2004年4月30日署名
付属書 13b	越境輸送事業のためのマルチモーダル輸送事業者の免許基準	2004年12月16日署名
付属書 14	コンテナ通関体制	2007年3月20日署名
付属書 15	物品分類システム	2004年4月30日署名
付属書 16	運転免許の基準	2004年12月16日署名
議定書 1	回廊・ルート・越境ポイントの指定	2004年4月30日署名
議定書 2	トランジット輸送料金	2005年7月5日署名
議定書 3	輸送サービスの頻度・能力および割り当て・許可の発行	2007年3月20日署名

出典：ADB および JETRO

CBTA の早期実施に向け、実施可能な措置を行う「アーリーハーベスト措置（EHI：Early Harvest Implementation）」が 2016 年に開催された第 5 回越境交通協定合同委員会において導入決定された。同措置では、コンテナ含む車両および商業バスの他国への一時的進入に関する手続きを簡素化するものである。ミャンマーを除く全ての加盟国で MOU が結ばれ、2021 年 3 月まで¹²適用するものと決定された。この措置により各国 500 台を上限とした車両が、議定書¹³に掲載されている国境ポイント（BCPs：Border Crossing Points）を自由に往来することが可能となり、この一時的進入には「一時許可書類（TAD：Temporaly Admission Document、通称トラックパスポート）」の発行・携行が義務付けられている。TAD は 12 か月間有効であり、進入国への滞在は 30 日間以内と規定されている。また、TAD を持つ車両は当該車両に係る輸入関税、税関デポジット等が免除となる。さらに、国境では税関が TAD にスタンプを押す必要があるものの、基本的には手続きが不要となる。カンボジアでは TAD の発行は後述するトランジット輸送調整委員会（NTTCC：National Transit Transport Coordinating Committee）の管轄となる。

カンボジアでの BCPs は、Poipet、Bavet、Stung Treng、Cham Yeam、Dong Kralor の 5 箇所となる。また、TAD の所管は NTTCC であり、2021 年 6 月時点では GMS の通過が可能な TAD は 26 台分（貨物車両 3 台、旅客車両 23 台）発出されている。TAD の申請が少ない理由として以下のような課題が明らかになっている。TAD の適用は円滑な国境通過に寄与することから、これらの課題解決を行い、更なる発出を促進する必要がある。

- BCPs での TAD の認知度が低く、国境通過に支障をきたす
- TAD を所有している車両に対する国境通過ガイドラインがない
- 各国で交通規則が異なること
- 利用するルートが EHI のスキームに適用されていない
- TAD は外国資本企業に発行されない（カンボジアの場合、外国資本が 49%未満の企業に限定）

一方で、二国間の MOU に基づく TAD の発給は比較的多い。カンボジアはベトナムとの間では 2012 年に MOU を締結しており、上限 500 台分の TAD を既に発給し終えており、800 台まで拡大する MOU の更新を計画している¹⁴。タイとの間では 2016 年に MOU を締結し、約 150 台分の TAD が発給されている。タイ側の発給数が少ないのは MOU 締結時期の違いもあるが、TAD を持たない車両が地元の農産品の買い付けや販売のため、非正規の往来を行っている想定される。

なお、CBTA は 1999 年に起案され、既に 20 年以上の年月を経ているため、内容の見直しが求められている。現在、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）。

¹² 2019 年に開催された第 7 回越境交通協定合同委員会により延長が決定された。またミャンマーについては参加期限が 2021 年 6 月まで延長されている。

¹³ 議定書 1 は 2020 年に見直され越境ポイントも増加している。

¹⁴ MOU のドラフトは終わっており調印を残すのみとなっているが、2022 年 2 月現在では調印されていない。

2.7 他ドナーの支援

2.7.1 ARISE Plus

欧州連合（EU：European Union）はASEAN地域に対して40年以上にわたる支援を行ってきた。近年ではASEANの貿易円滑化を目的とし、2013～2016年に「ASEAN Regional Integration Support from the European Union（ARISE）」プロジェクトを実施し、人材育成を始めとしたプログラムを行った。

現在は、ARISEの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。ARISE Plusのプロジェクト期間は5年間で、2017年～2022年まで活動が実施され、EUは同プロジェクトに約22.5百万ユーロの予算を付けている。対象国はカンボジア、インドネシア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの5カ国であり、主に以下の4つのコンポーネントに沿った活動が行われている。

- Component 1: Trade Facilitation and Transparency
- Component 2: Standard and Conformity Assessment in particular Health Care and Agro-based Products
- Component 3: Customs, Transport and ACTS
- Component 4: ASEAN Economic Integration Monitoring and Statistics

本調査と関連が深い「Component 3: Customs, Transport and ACTS」では主にASEAN域内での効率的でシームレスな貨物の往来を目的としており、税関でのリリースタイムの短縮、AEOの導入、ACTSの対象国への普及を支援している。

カンボジアでは主に以下の3分野：1) Trade facilitation、2) Strengthening institutional capacities and improving regulatory practices for international trade、3) Enhancing private sector engagement in tradeに注力している。この中でも、特にGDCEに関連するプロジェクトとしては、以下に示す2つが実施されている。

1つ目はNSW改善に向けた技術的な支援である。当初GDCE側から、関係省庁の手続きを全てNSWに接続させるための大規模なシステムアップグレードを求められたが、ARISE Plusの時間および予算上の制約からNSWの評価と輸出入ライセンスについての提言を行っている。2つ目はWTOに基づくリスクマネジメントシステムに関するトレーニングである。これには現状のリスクマネジメントシステムのレビューと、リスクプロファイルの改善も含まれている。またリスクマネジメントの一環として、ベストトレーダーインセンティブメカニズム（BTIM）についても分析を行っており、AEOのコンセプトと現状のBTIMとに乖離がないか確認している。

さらに、ARISE Plusは現在、UNCTADと協働し、APIを活用し、ASYCUDAによって海上輸送される貨物の事前到着・出発（pre arrival/departure）手続きが出来るようシステムの改善を進めている。ただし、これらの改善のための情報収集を行った結果、法的な整備が必要であることが判明したため、2021年8月時点ではシステム自体の改善には着手できていない。

2.7.2 Swisscontact

貿易円滑化のためのグローバル・アライアンス（GAFT：Global Alliance for Trade Facilitation）は国際貿易を円滑にすることを目的とした官民連携団体であり、具体的には、ドイツ国際協力公社（GIZ）の協力を得て、国際民間企業センター（CIPE：Center for International Private Enterprise）、国際商業会議所（ICC：International Chamber of Commerce）、世界経済フォーラム（WEF：World Economic Forum）が中心となり、発展途上国政府の世界貿易機関（WTO）の貿易円滑化協定（TFA：Trade Facilitation Agreement）の実行を支援している。

Swisscontact は GAFT の活動の一端を担っており、2020～2022 年では、貿易円滑化のためのプロジェクト形成をカンボジア、バングラデシュ、ウガンダの 3 カ国で行っている。カンボジアでは現在以下の 2 つのプロジェクトを実施している。

- Workstream 1: Institutional Capacity Support for EAD¹⁵ Implementation
GDCE 管轄下の ASYCUDA と Cambodia Post 管轄下の CDS（Customs Declaration System）の連結を行い税関申告の円滑化を支援
- Workstream 2: e-Trade Portal Development and Promotion
MOC をカウンターパートとし、ポータルサイトを設置し、中小企業のためのオンライントレードによる小型荷物の輸出増進を支援

また、GAFT が主体となって行っている官民対話（PPD：Private Public Dialogue）¹⁶では「Pre-Arrival Processing」、「Enhancement Customs Valuation Practice」、「Enhancement Cooperation and Coordination in Transit」の 3 分野について協議され、Pre-Arrival Processing については将来プロジェクトとして実施されることとなったが、他の 2 分野について進捗はない。

到着前申告制度（Pre-Arrival Processing）に関するプロジェクトとしては、主にシステムの改良に焦点を当て、海上貨物、航空貨物について制度導入支援を予定しているが陸の国境は予定に入っていない。Swisscontact 本部から承認が降りれば 2021 年内にプロジェクトを開始するよう計画されている。

2.8 関連する国内委員会

2.8.1 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」の設置を求めている。これに対応して、カンボジアにおいても貿易円滑化に関する国家委員会（NCTF：National Committee on Trade Facilitation）が設置された。

カンボジアの NCTF は、2020 年 2 月 GDCE を事務局と



¹⁵ EAD = Encoded Archival Description

¹⁶ コロナ禍において PPD は現在中断されている（2021 年 8 月時点）

して設立された¹⁷。同委員会は、貿易貴円滑化協定書にもある通り、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。委員会のメンバーは主に下記の大臣・代表で構成されており、議長は MEF の大臣が務めている。

- 議長 : Secretary of State Ministry of Economic and Finance
- 第一副議長 : Secretary of State Ministry of Commerce
- 第二副議長 : Director-General Department of Customs and Excise of Cambodia
- Representative of Ministry of Economic and Finance
- Representative of Ministry of Commerce
- Representative of Ministry of Industry, Science, Technology and Innovation
- Representative of Cambodia Development Council
- Representative of Ministry of Public Service and Transport
- Representative of Ministry of Agriculture Forestry's and Fisheries
- Representative of Ministry of Health
- Representative of Secretary of State of Civil Aviation
- Representative of General Customs and Excise of Cambodia
- Representative of chair of Ministry of Commerce

2.8.2 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。NTTCC は AFAFGIT の実行に加え、国家間運送の円滑化に関する枠組協定 (AFAFIST : ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Inter-State Transport)、マルチモーダル運送に関する枠組協定 (AFAMT : ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) のトランジット条約の適切な実行とモニタリングを目的とする委員会となっている。

カンボジアの NTTCC は 2001 年 11 月に MPWT が事務局となって設立された¹⁸。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・許認可も管轄している。議長は MPWT の大臣が務めている。

- 議長 : Secretary of State Ministry of Public Works and Transport
- Technical Secretariat Ministry of Commerce
- Technical Secretariat Ministry of Economic and Finance
- Technical Secretariat Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation
- Representative of Ministry of Interior
- Representative of Ministry of Tourism
- Representative of Ministry of Agriculture Forestry's and Fisheries

¹⁷ Sub-decree No. 18 "Formation of National Committee Trade Facilitation"

¹⁸ Sub-decree No. 115 ANKr.BK on Establishment of National Transit Transport Coordinating Committee

- Representative of Ministry of Health
- Representative of Secretary of State of Civil Aviation
- Representative of General Department of Customs and Excise Cambodia
- Representative of National Bank of Cambodia
- Representative of Chambers of Commerce

NTTCC は新型コロナ以前では年に 2 回程度の会合を持っており協議を重ねてきたが、新型コロナ禍の近年では主だった活動は行われていない。また、CBTA の EHI に関するトラックパスポートの発行も担っている。

2.8.3 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 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。また新型コロナの対応として、国境封鎖に係る各種対応を行っている。議長は MPWT の大臣が務めている。

- 議長 : Senior Minister of Public Works and Transport
- 副議長 : Secretary of State Ministry of Public Works and Transport （2 名）
- Secretary of State Ministry of Commerce
- Under Secretary of State Ministry of Economic and Finance
- Under Secretary of State and representatives of Ministry of Public Works and Transport
- Under Secretary of State Ministry of Tourism
- Representative of Ministry of Interior
- Representative of Ministry of Agriculture Forestry's and Fisheries
- Representative of General Department of Customs and Excise Cambodia
- Representative of Svay Rieng and Banteaymeanchey Provinces

また、CBWG の下にベトナム側との対話を目的とした Joint Task Force 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 MOT の副大臣の共同議長となる予定だが、ベトナム側の副大臣は、まだ任命されていない。「Bavet-Moc Bai border traffic improvement action plan」（案）が見直され、2021 年 12 月に JTF 会議が開催された。カンボジア側からは国境内の道路拡幅が提案された。またベトナム側では SSI 導入の検討を計画するとの意見も挙げたが具体的な協議には至らなかった。

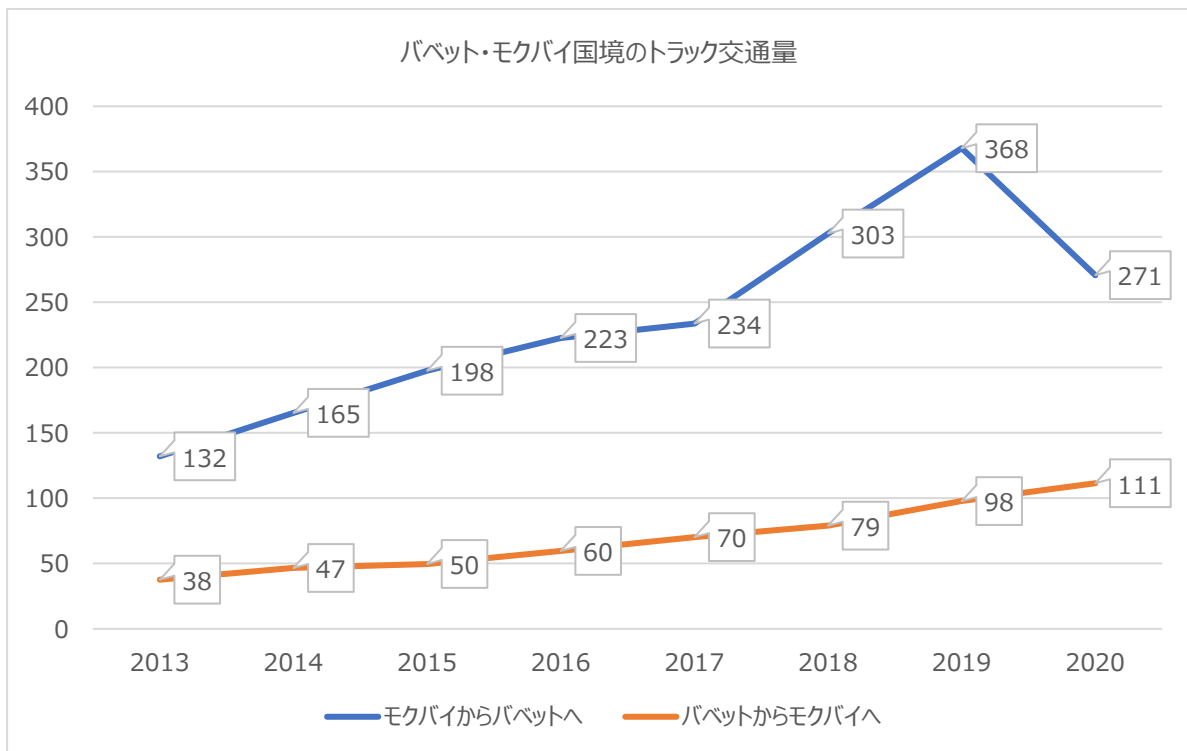
一方、タイ側との対話については、2021 年 12 月「The 11th meeting of the Joint Commission for Bilateral Cooperation between Cambodia and Thailand 16-18 December 2021 Phnom Penh Cambodia」においてスタンボット国境のソフトオープンについて議論が行われ、国際橋開通のための条件に付いても協議が行われた。両国間で 2023 年中旬にスタンボット国境の正式運用を目的

に準備を進めるものと思われる。

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の検討を MPWT と進めている。具体的には国境改善計画についての支援を行い、CBWG で計画の承認を得る。また、バベット国境・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を計画している。

表 2.4 バベット・モクバイ国境における車両交通量においてバベットの交通量は示したが、下表は 2013 年からのバベットの一日当たりのトラック交通量をグラフにしたもので、空荷トラック、空コンテナ車両台数は含まれていない。2019 年までは順調に交通量は伸びたが、2020 年より新型コロナの影響を受けトラック入国台数は減少した。しかしトラック出国台数は影響を受けていない。



出典：カンボジア国物流システム改善プロジェクト（JICA）*空荷トラックの台数は含まれていない

図 2.12 バベット・モクバイ国境のトラック交通量（2013 - 2020 年）

同プロジェクトのフェーズ 1（CLIP-1）では、ベトナムとの国境であるバベットの国境混雑を改善すべく、現状の把握とボトルネックの特定を進めることとし、国境の混雑実態を朝 6 時の開門から夜 10 時の閉門まで時間帯別に区分し、通行するトラックを、積荷のあるバラ積みトラック、コンテナトラック、空荷トラック空コンテナトラックに分けて 2020 年 1 月 15 日（水）から 17 日（金）まで 3 日間調査を行った。下表は調査日 3 日間の交通量であり、色分けは次図と同じ分類を示している。

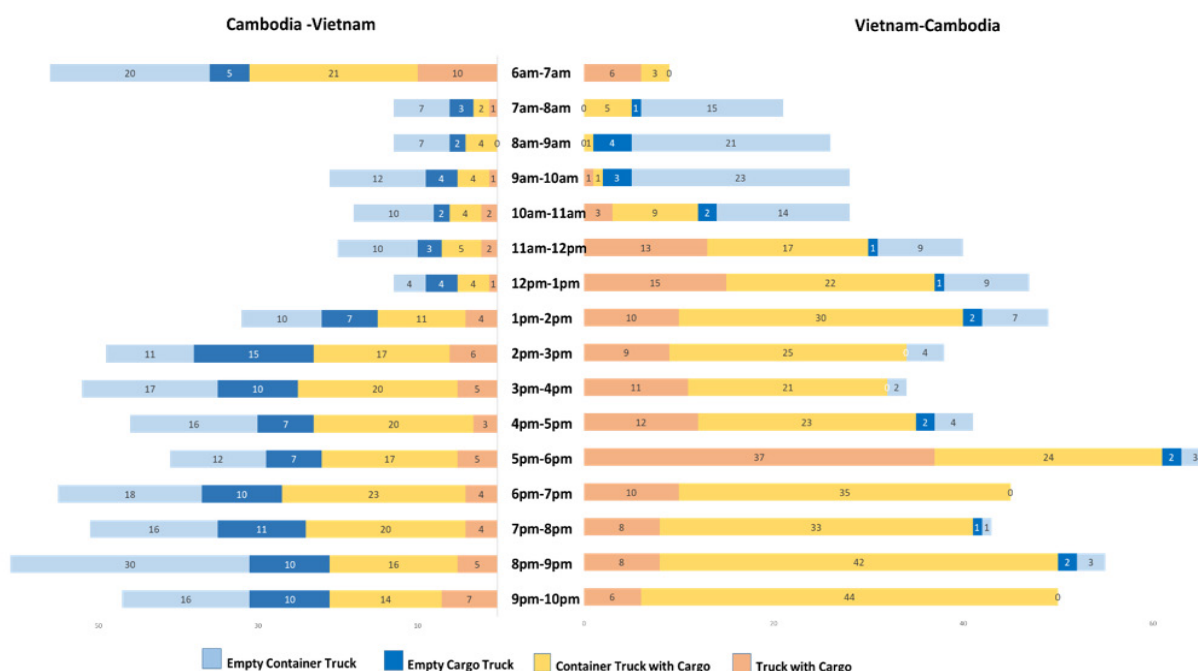
表 2.14 調査日 3 日間の交通量 (2020 年 1 月)

	カンボジア→ベトナム					ベトナム→カンボジア				
	空荷		積荷		1日 合計	1日 合計	積荷		空荷	
	コンテナ	バルク	コンテナ	バルク			バルク	コンテナ	バルク	コンテナ
15 th	246	89	209	68	612	583	124	338	26	95
16 th	210	102	212	54	578	603	131	366	17	89
17 th	193	140	185	56	574	617	192	304	25	96
計	649	331	606	178	1764	1803	447	1008	68	280
平均	216	110	202	59	587	601	149	336	23	93

出典：カンボジア国物流システム改善プロジェクト（JICA）

3 日間の時間帯別平均通行台数は図 2.13 に示す通りである。

グラフの上から順に朝 6 時～7 時、7 時～8 時と 1 時間毎の交通量を表示し、最終列は夜 9 時から 10 時の交通量となっている。グラフの左がカンボジア側からベトナムに向かって出ていく車両、グラフの右側がベトナム側からカンボジア側に入ってくる車両を表している。グラフの中央側のピンク色がコンテナ以外の積荷トラック、黄色はコンテナ積載トラック、濃い青色は空荷のバラ積トラック、薄青色が空コンテナトラックである。各色の中に書かれている数字はトラックの台数を指している。



出典：カンボジア国物流システム改善プロジェクト（JICA）

図 2.13 バベット国境における時間帯別トラック交通量

これらの図表から分かることは、以下の通りである。

- カンボジアからベトナムに向かう車両の約 55%は空荷である
- ベトナムからカンボジアに進入してくる車両でも約 19%は空荷である
- 早朝の 1 時間でカンボジアからベトナムに向かう車両が多い（58 台）、
- その後朝 7 時から午後 1 までは 1 時間に平均 16 台通過しているが午後 2 時から 10 時まで

の平均は48台でピーク時には61台が通過

- ベトナムからカンボジアに10時までに入ってきたトラック76台の内59台(78%)は空荷トラックで貨物を積んだものは17台のみ
- 午前11時から多くの積荷トラックが国境を通過しているが、時間当たりの平均通過率は45台
- なお、午後5時から午後6時に多くのバルクトラックが通過しているが、これは危険物を積んだタンクトラックが毎日この時間帯にまとまって通過していたことによるもの

このような時間帯別交通量の実態を見ると朝の時間帯の貨物トラック少なさが目立つ。実態としてベトナム側で早朝より多くのトラックがカンボジアへの進入を待たされており、この部分が解消できればカンボジア側での通関はもっと早くから取り掛かれることになり、待ち時間により発生する物流コストの削減につながるものと考えられる。

その他の問題点として、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実態がある。

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、海外資本の入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。ただし、現在MPWTで物流業者登録事業を進めており、将来的には事業者数等も明らかになることが期待される。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。

2.10.1 民間セクターからの意見

本調査では新型コロナの影響もあり、CLAに協力を仰ぎ、複数の物流関連企業へインタビューを行った。加えて、既往調査¹⁹やカンボジア日本人商工会(JBAC)関税・物流委員会での協議内容をレビューし、民間セクターが抱える通関に対する意見を以下の通り記述する。

表 2.15 民間セクターからの通関に関する意見

カテゴリー	民間セクターからの主な意見
輸出入／通関手続き	<ul style="list-style-type: none"> ・ 手続きのペーパーレス化・簡素化、支払いの電子化 ・ 税関から通関業者に質問がある場合や誤りがあった場合に連絡が届くのが遅く、処理が翌日になってしまう、そのため連絡を迅速で行えるシステムを検討してほしい

¹⁹ JICA "The Kingdom of Thailand Data Collection Survey on Cambodia Border Connectivity", 2020
 JICA "Data Collection Survey on Logistics System Improvement in the Kingdom of Cambodia", 2018
 JICA "Survey on improvement of customs procedures for trade facilitation in the Mekong Region", 2011

カテゴリー	民間セクターからの主な意見
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通関手続きは ASYCUDA を使っているので順調に処理されている ・ 税関本局では新型コロナ禍の中テレグラムで原産地証明書の審査、関税評価を処理してくれる ・ 品目数が多い場合、処理に時間を要する傾向にある ・ マスターリストの申請方法の明確化（CDC への要望）
トランジット手続き	<ul style="list-style-type: none"> ・ トランジット申告を行うための許可を得る必要がある。 ・ トランジット申告の時間外処理の手配ができない場合があった ・ ポイバト税関でトランジット申告を行うためには、その関係書類の原本を送っておく必要がある ・ e-Transit (e-Customs の 1 機能) の活用普及（民間側への啓もう） ・ e-Transit の手続きが、国境によって異なる（バベットはオンラインで手続きができるが、ポイバトでは原本が必要になる）
国境での手続き	<p>【一般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国境にトラック待機場、スキャン機材の導入が望ましい ・ 貨物が国境に到着する前に申告を認めるようにすると良い。これによって、国境に到着した貨物（トラック）をすぐに（ドライポートに）国境から移動させることができる ・ Stung Bot 国境の早期開設を希望 <p>【バベット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バベットでは交通渋滞が毎日発生している。VGT : VGT EXPORT IMPORT&TRANSPORTATION CO. LTD., の国境内積替え施設は狭く毎日渋滞が発生している。 ・ バベット国境は混雑している。ベトナムのトラックが国境に着くとゼロゾーンで停車しカンボジアのトラックがベトナムのトラックのトレーラーをカンボジアのドライポートに運び、そのトレーラーを毎度ゼロゾーンに戻さなければならない ・ 2019 年の調査では通過に 1 日と 4 時間弱かかっていたが、今現在は短縮されている <p>【ポイバト】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国境（タイ側）で激しい渋滞になると貨物の積み替えのため列に並び順番を待つのにほぼ一日を要する ・ ポイバトの方がバベットより労働力が豊富なため、貨物の積み替えも早い。タイのトラックはカンボジア側 1 - 2 Km 以内にあるドライポートに行くことができ、バベットのような国境ゼロポイントで積み替えが不要（新型コロナ禍での対応）
SEZ での手続き	<ul style="list-style-type: none"> ・ タイからの輸入について、事前にプノンペン SEZ にトランジット関係書類を提出する必要がある ・ プノンペン SEZ 税関では申告エラーがある場合のフィードバックが当日の遅い時間にあり、その処理が翌日となる
CNSW	<ul style="list-style-type: none"> ・ システムのパフォーマンスは良好 ・ CNSW は通関手続きのスピードを速めたが、時々エラーが発生し通関が遅れることもある ・ 関税評価・原産地証明書の手続きが新型コロナ禍で簡略化され大変助かっている。 ・ 以前のように書類を紙で提出する必要がある場合がある
ベストトレーダー	<ul style="list-style-type: none"> ・ ベストトレーダーになってもいくつかの書類は一般の輸入者と同じように GDCE 本局で処理が必要で、特別な扱いはない ・ ベストトレーダーになっても Unofficial Payment を要求される ・ 地方での通関においてはベストトレーダーとして優先的に書類審査がしてもらえ、時間内に手続きが終了する ・ ベストトレーダーの普及、ベストトレーダー申請方法の認知度向上が必要
事前教示制度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸入者の要請には常に答えてくれるが、手続きに時間がかかる

カテゴリー	民間セクターからの主な意見
	・ 制度が複雑なので、ほとんどの輸入者は利用していない
到着前申告	・ 航空貨物では到着前申告（輸入の場合）を行うが、陸送貨物についてはあまり行われていない。
その他	・ 書類手続きでは、非公式手数料が要求される場合がある ・ 電子化のオンライン手続きにおいても、非公式手数料を要求される場合がある

注：2021年5～7月に行ったインタビュー調査を基に民間セクターからの意見をそのまま掲載しており、一部認識と現状が異なる事項もある

出典：JICA 調査団がインタビュー調査を基に作成

2.10.2 民間セクターからの課題

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年から拡大され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。ただし、オンライン化は過渡期であり、未だに原本提出を求める省庁も多いため、日本のシステム（NACCS）のようなデジタル化を要望する企業もある。その中でも e-Transit の普及は民間企業にとっても有益であると評価されており、越境時間の短縮に寄与していると認識されている。ただし、e-Transit の申請方法や情報が民間企業へ広く周知されていないという意見もある。

また、e-Payment のサービス拡大も重要と考えられている。e-Payment は納税手続きがオンラインで行えるサービスを指し、2019年から導入されている。一般的には申告の書類審査が終了後、ASYCUDA にデータを入力し、SAD によってリスク判定を受けた後、輸出入税・手数料の支払いを行うが、この際にオンラインでの支払いが可能である。e-Payment については、利用者が事前に提携銀行へ e-Payment の利用を申請・登録し、SMS によるセキュリティ認証を行った上で、納税情報を入力すると口座から自動で税金・手数料が引き落とされ、オンライン上で納税領収証が発行される仕組みとなっている。e-Payment は利用できる銀行が 2 行であったが 5 行にまで増え²⁰、更なる利用拡大が望まれている。また、到着前申告等を進める場合にも e-Payment は不可欠であり、重要な課題と考える。

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

²⁰ 2021年11月時点では5行に拡大されたとの情報もある

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。

第3章 隣国の通関手続き

3.1 タイ

3.1.1 通関の基本的な枠組み

(1) 通関手続きに関する行政機関

タイの通関手続きは、財務省関税局（Customs Department, Ministry of Finance）が所管しており、バンコクの本局のほか全国に 48 カ所の税関事務所がある。これら地方税関事務所は、4 つの地方関税局（Regional Customs Bureau）が分担している。カンボジア国境アランヤプラテート税関は、Regional Customs Bureau 1 に属している。

(2) 法令、制度

タイの通関手続きの基本法は、関税法（Customs Act）B.E.2560²¹である。その法律のもと、関税率令（Csutoms Tariff Decree）B.E.2530 がある。

関税の体系としては、一般税率、ASEAN 共通効果特惠関税（CEPT : Common Effective Preferential Tariff）税率、自由貿易協定（FTA : Free Trad Agreement）の適用税率、一般特惠関税制度（GSP : Generalized System of Preferences）税率、世界的貿易特惠関税制度（GSTP : Global System of Trade Preferences）、ASEAN 特惠統合システム（AISP : ASEAN Integration System of Preference）の適用税率がある。

我が国との関係で言えば、一般税率が適用されるが、「経済上の連携に関する日本国とタイ王国との間の協定（JTEPA : Japan-Thailand Economic Partnership Agreement）」もしくは「日・ASEAN 包括的経済連携（AJCEP : ASEAN Japan Comprehensive Economic Partnership）」によって、条件を満たせば関税を撤廃、または低減させることができる。

また、各管轄機関によって付与される優遇税制措置がある。たとえば、輸出のための部品・素材輸入関税の払戻し、保税倉庫の再輸出用の輸入品への関税の免除、フリーゾーンへ持ち込まれた物品に対する免税、タイ投資委員会（BOI : Board of Investment, Thailand）の奨励企業の輸出用製品製造のための原材料・資材・生産用機械設備の輸入関税に対する免税といった関税への優遇税制もある。

(3) 輸出入に必要な書類

タイの輸出入にあたって必要な書類は以下のとおりである。

²¹ 2017 年

表 3.1 輸出入に必要な書類（タイ）

書類の提出者	輸入者	輸出者
必要書類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸入申告書 （税関書式 No.99 または 99/1） ・ インボイス ・ パッキングリスト ・ 船荷証券（B/L）もしくは航空貨物運送状 （Air Waybill） ・ 貨物受渡し書 （税関書式 100/1 または 469） ・ 保険料請求書 ・ 輸入管理品目または輸入許可品目の場合、 関連省庁の発行する輸入承認書 ・ 原産地証明書（該当する場合） ・ 輸入品（貨物）の税関用説明資料（カタログ 等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸出申告書 （税関書式 No.101 または 101/1） ・ インボイス 2 通 ・ 輸出管理品目または輸出許可品目の場合、 関連省庁の発行する輸入承認書 ・ 輸出品（貨物）の税関用説明資料（カタログ 等）

出典：JICA 調査団

(4) 品目分類

品目分類は、WCO（世界関税機構）の HS コード（Harmonized Commodity Description and Coding System）に基づいている。2017 年 1 月以降、AHTN2017 が利用されている。

(5) 課税

CIF 価格を基に大部分の品目には従価税が課せられ、一部従量税もある。

(6) 到着前申告制度

タイでは 2018 年 3 月より海運貨物と航空貨物の輸出入貨物の事前申告制度を開始している。ただし、国境では適用されていない。これは、タイでは到着前輸入申告の利用に当たっては事前に積荷目録（マニフェスト）が税関に提出されていることが前提になっており、陸の国境においては相手国（カンボジア）の輸出確認が取れていなものについてマニフェストを作成することは出来ないことから適用できないという説明であった。

到着前申告制度では、税金の支払いも事前に可能である。海上貨物の場合は貨物到着予定時刻から 24 時間以上前に、航空貨物の場合は、航空機が（輸入元の国・地域を）離陸してから 1 時間以内に申告を行う必要がある。なお、カンボジア、ベトナムから海運で輸入する場合は、貨物到着予定時刻から 6 時間前までに申告を行う必要がある。

トランジット貨物については、ランチャバン港とスワナプン空港を利用するトランジット貨物には事前申告制度が利用できる。

(7) AEO

AEO には輸出入者と通関業者の 2 つのカテゴリーがある。2021 年 11 月現在の AEO の輸出入者数は 200 社、通関業者数は 194 社となっている。

AEO の利点は、通関で検査の免除（相互認証協定、MRA : Mutual Recognition Agreement）の利用

現在、香港、シンガポール、オーストラリア、韓国の4か国が対象、日本、中国、マレーシア、ASEANと協議中である。トランジットでは100万THBの保証金を継続して使用でき、通関に関するコンサルテーションを税関から受けることができる。

(8) リスクマネジメント

グリーン、イエロー、レッドのみで、ブルーはない。貨物は、e-Customsによってリスクレベルを評価され、疑わしい／検査が必要であるとリストされた商品にレッドのフラグが付けられる。

(9) トランジット申請

トランジットは国際貨物にのみ適用される。港湾・空港に到着前（到着前申告）または到着時にe-Customsに入力し、「Goods Transit Contoral（輸送管理書）」で管理される。

タイではトランジット輸送にあたり「e-Lock」を導入しているが、導入した当時のシステムのレベルが低く、現時点ではうまく機能していない。トランジット輸送中の盗難事故が散見されるため、監視が必要と認識している。

(10) 通関時間

タイでは2018年に通関時間調査（TRS：Time Release Study）を実施している。この調査の対象はスワナプン国際空港とランチャバン港である。タイでは、すでに到着前申告制度を導入しており、到着前申告制度を利用した通関時間と利用していない通関時間の違いがわかる。輸入・輸出それぞれの通関時間を表3.2および表3.3に示す。

スワナプン国際空港およびランチャバン港ともに、到着前申告を利用したケースの通関時間が5時間から18時間短縮され、その効果が表れている。特に空港貨物の到着前申告制度の効果が大きい。

表 3.2 スワナプン国際空港とランチャバン港の輸入通関時間（2018年）

空港／港	スワナプン空港				ランチャバン港			
	Green		Red		Green		Red	
Line	事前申告制度利用	事前申告制度利用なし	事前申告制度利用	事前申告制度利用なし	事前申告制度利用	事前申告制度利用なし	事前申告制度利用	事前申告制度利用なし
事前申告の利用の有無	事前申告制度利用	事前申告制度利用なし	事前申告制度利用	事前申告制度利用なし	事前申告制度利用	事前申告制度利用なし	事前申告制度利用	事前申告制度利用なし
マニフェストの提出	(3 hr 38 min.)	(1 min.)	(8 hr 16 min.)	(0 hr 11 min.)	(2 days 4 hr 38 min.)	(2 days 9 hr 38 min.)	(1 day 23 hr 56 min.)	(1 day 14 hr 12 min.)
到着～申告書の提出	(1 hr 38 min.)	11hr 9 min.	(40min.)	6 hr 12 min.	(3 hr 40 min.)	16 hr 50 min.	(10 hr 50 min.)	16 hr 31 min.
申告書の提出～納税開始	(1 hr 31 min.)	1 hr 20 min.	(15min.)	11 hr 3 min.	(2 hr 21 min.)	12 hr 21 min.	(2 hr)	14 hr 44 min.
納税開始～納税終了	(1min.)	0 min.	(1 min.)	1 min.	0 min.	0 min.	(0 min.)	0 min.
納税終了～倉庫への連絡	--	--	35 min.	2hr 21 min.	--	--	1 day 5 hr 46 min.	3 hr 23 min.
倉庫への連絡～検査のための貨物準備	--	--	30 min.	23 min.	--	--	1 min.	1 min.
検査のための貨	--	--	3 hr	1hr	--	--	8 min.	21 min.

空港/港	スワナブン空港				ランチャバン港			
	Green		Red		Green		Red	
Line	事前申告制 度利用	事前申告制 度利用なし	事前申告制 度利用	事前申告制 度利用なし	事前申告制 度利用	事前申告制 度利用なし	事前申告制 度利用	事前申告制 度利用なし
事前申告の利 用の有無								
物準備～検査 のための税関 への連絡			15min.	31min.				
検査のための 税関への連絡 ～検査開始	--	--	5 min.	12 min.	--	--	6 min.	7 min.
検査開始～検 査終了	--	--	15 min.	13 min.	--	--	11 min.	12 min.
検査終了～貨 物のリリース			0 min.	2 min.	--	--	5 min.	6 min.
貨物のリリース ～貨物の港 (空港) から の搬出	1 hr 55min.	0 hr 15 min.	15 min.	40 min.	1 day 12 hr. 53 min.	16 hr. 28 min.	30 min.	32 min.
港 (空港) 到 着後の全行程	1 hr. 55 min.	17 hr. 2 min.	4 hr. 55 min.	22 hr. 40 min.	1 day 12 hr. 53 min.	1 day 21 hr. 39 min.	1 day 6 hr. 47 min.	1 day 11 hr. 57 min.

注：()は、貨物の到着前の手続きで、平行して行われる。

出典：2018 Time Release Study Report, Customs Department of Thailand

表 3.3 スワナブン国際空港とランチャバン港の輸出通関時間 (2018年)

Line	スワナブン空港		ランチャバン港	
	Green	Red	Green	Red
申告書の提出	(8 hr 41 min.)	(23 hr. 5 min.)	(1 day 9 hr 27 min.)	(18 hr 26 min.)
到着～輸出品の照合	21 min.	19 min.	--	--
到着～重量測定開始	--	--	--	54 min.
重量測定開始～重量測定終了	--	--	--	2 min.
重量測定終了～X線検査開始	--	--	--	3 min.
輸出品の照合～税関への連絡	4 hr. 27 min.	1 min.	--	--
税関への連絡～検査開始	--	3 min.	--	--
検査開始～検査終了	--	9 min.	--	2 min.
検査終了～貨物のリリース	--	0 min.	--	1 min.
到着～港湾オペレーターへの引き渡し	--	--	35 min.	1 hr. 19 min.
貨物のリリース～倉庫へ連絡	--	4 hr. 39 min.	--	--
倉庫へ連絡～貨物の積み込み	10 hr 36 min.	12 hr. 18 min.	--	--
港湾オペレーターへの引き渡し～貨物の 積み込み			4 days 1 hr. 1 min.	4 days 4 hr. 20 min.
港 (空港) 到着後の全行程	15 hr 24 min.	17 hr. 19 min.	4 days 1 hr. 29 min.	4 days 5 hr. 39 min.

注：スワナブン国際空港とランチャバン港では、TRSの記載方法が異なっている。

出典：2018 Time Release Study Report, Customs Department of Thailand

(11) ACTS

ACTS は 2020 年の 11 月から運用開始されているが、現在までのところ、3 件のみの利用（マレーシア→タイ→カンボジア、マレーシア→タイ→カンボジア、シンガポール→マレーシア→タイ）²²に留まっている。新型コロナ対策の関係で外国の車が国境を通過できないこと、各国の交通ルールの違い等が大きな原因と考えられる。

3.1.2 NSW

(1) 概観

タイの NSW は財務省関税局が中心となって整備してきた。関税局の e-Customs に各省庁の NSW ポータルがリンクされ、輸出入および物流・輸送に必要な手続きの電子化・ペーパーレス化を実現している。タイの NSW の特徴は、輸出入及び国際物流の電子データと情報の共有および統合を円滑にするためのプラットフォームが、1) 政府間 (G2G)、2) 政府間 (G2B)、3) 企業間 (B2B) 間の電子データと情報の共有・一貫サービス提供している。また、タイとその他の国の政府と民間セクターの国際的な国境を越えたデータと情報の共有をおこなっている。

(2) e-Customs

関税局の電子通関システムは、総称 “e-Customs” と呼ばれ、2007 年 1 月 1 日から稼働している。e-Customs は、e-Import、e-Export、e-Manifest、e-Payment、および e-Warehouse からなり、輸出業者、輸入業者、通関業者、輸送会社、海運会社などにペーパーレスの通関手続き及びそれに付随するサービスを提供している。

現在、以下の図に示すように、通関手続きに関する 18 のサービス、17 のサポートモジュールサービス、そして 14 の通関自動化サービスがオンライン、ペーパーレスで提供されている。

²² 3 ルートに関する情報源

<https://acts.asean.org/news/news/acts-live-transit-movement-crosses-asean-member-states-north-south-and-east-west-transit>

<https://acts.asean.org/news/news/another-acts-movement-successfully-completed>

ACTS – A New Driving Force for Regional Integration | ASEAN Customs Transit System - Information Portal

18 services for Customs Procedures	17 services for Supporting modules	14 services For Customs automation
<ul style="list-style-type: none"> ▪ e-Export ▪ e-Import ▪ e-Payment ▪ e-Licensing ▪ e-Manifest ▪ e-Express ▪ Drawback system ▪ Accounting system ▪ Reference data system ▪ Registration system ▪ Delivery order linkage system ▪ Customs fee management system ▪ System for NSW data linkage ▪ User profiles system ▪ e-Tax Incentive ▪ Postal Customs system ▪ Tax refund system ▪ 19 BIS refund system 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Single Sign On ▪ e-Document ▪ Protection and Suppression system ▪ Exhibits system ▪ Lawsuit system ▪ Un-clearance Goods system ▪ e-Transit ▪ Customs tariff database ▪ Internal Control system ▪ Goods analysis system ▪ Customs value analysis system ▪ Customs value database ▪ e-Tracking ▪ Customs tariff Diagnosis system ▪ Petroleum and Liquid clearance system ▪ Clients, micro computers, peripheral devices, and network management system 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ e-office ▪ Decision Support system ▪ Data Warehouse ▪ Customs declaration retrieval system ▪ Revenue collection report system ▪ Import and Export report system ▪ International trade statistical system ▪ Human resource, compensation, and welfare system ▪ Customs official information system ▪ Project assessment system ▪ Government data management system ▪ Intranet ▪ Customs Web Site ▪ Web Mail

出典：https://www.unescap.org/sites/default/files/S7-8_NSW-ASW%20presentation%20%28%20Aug%202018%29.pdf

図 3.1 タイの通関手続き

(3) NSW

タイは、1998 年から通関に関する電子データ交換（EDI：Electric Data Interchange）を開始し、2000 年に全国を対象とした EDI を稼働させた。この EDI のシステムをベースとして、2006 年より稼働した e-Customs を拡張する形で、2008 年より NSW を始動させた。その後、システムを継続的に向上させ現在にいたる。前述のように、NSW では、1) 政府間（G2G）、2) 政府間（G2B）、3) 企業間（B2B）間の電子データと情報の共有・一貫サービス提供している。

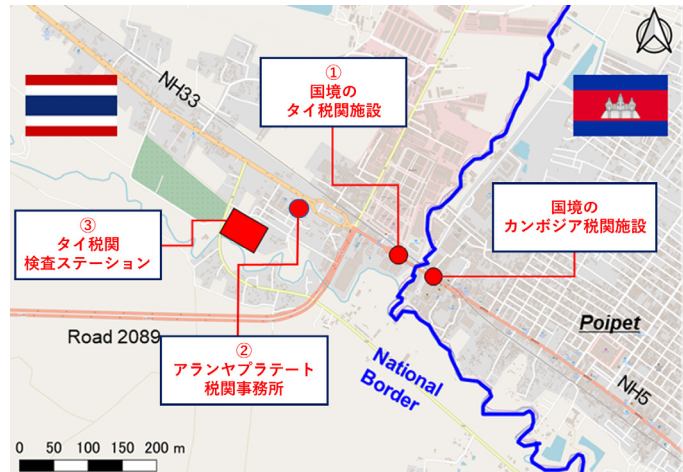
まず、G2G では、輸出入に係わる 38 の政府機関が e-Customs にリンクし、電子的なデータの交換をおこなっている。これによって、タイの NSW は、現在、輸出入、入港（空港、港湾）に関する申告・提出・許可（e-Manifest）、税関申告（e-Declaration）・審査（e-Customs）、関税や手数料の支払い（e-Payment）、貨物の位置情報（e-Tracking）、貨物の電子的なシール（e-Lock）など輸出入に係るほとんどの書類の電子作成、提出、電子的な許認可を可能としている²³。

²³ タイ税関へのヒアリングによれば、タイの国内法によって一部電子化されていない書類や NSW に参加していない部局がある。

3.1.3 ポイペト国境のオペレーション

(1) 施設

ポイペト国境には、タイ税関の施設として、1) 国境の税関施設、2) アランヤプラテート税関事務所、および3) 検査ステーションの3か所がある。検査ステーションは税関が通関手続きを行う際にトラックが駐車するスペースで、アランヤプラテート税関事務所に隣接した場所にある。面積は69rai(11.04ha)を擁するが、X線施設はない。



出典：JICA 調査「The Kingdom of Thailand Data collection Survey on Cambodia Border Connectivity」を基に調査団作成

図 3.2 アランヤプラテート国境付近

(2) 国境の管理組織

アランヤプラテート国境には、税関のほか、陸軍、警察、保健省、農業省など検疫をおこなう事務所がある。タイとカンボジアを出入国するトラックの管理や貨物の検査は税関が行う。国境の開門は警察が担当している。

(3) 開門時間と開庁時間

アランヤプラテート国境の開門は朝 6 時から夜 10 時となっている。アランヤプラテート税関事務所の開庁時間は、朝 8 時 30 分から夕方 16 時 30 分（タイの公務員の通常の就業時間）となる。ただし、輸出入を円滑におこなうため、アランヤプラテート税関事務所とタイ税関国境事務所、検査ステーションでの作業は通常 7 時 30 分頃に始まり、すべてのトラックが通過するまで業務が続けられる。また、リクエストがあれば、朝 6 時から夜 10 時の間の時間外の通関もおこなう。

(4) 輸出入手続き

アランヤプラテートーポイペトを通過するトラックは、アウトバウンド（輸出）で年間約 80,000 台、インバウンド（輸入）で約 7,000～8,000 台である。一般的にグリーンの貨物の通関手続きは、概ね 5～10 分で終了する。また、レッドの貨物の場合でも、ほとんどの場合 30 分を超えないとのことである。（貨物の種類、申告書類の記載状況、関税の支払いなど、さまざまな要因によって差がある。）輸入手続きは、以下のとおり。

- トラックがタイの国境に到着すると、トラックの運転手は国境の税関施設に書類（Sor.Bor. 1 フォーム）を提出。税関は管理番号を発行し、トラック運転手に渡す。
- 国境で待機する通関業者/輸入業者は、税関国境での e-Customs での情報（受け取った管理番号を含む）を入力し、輸入税、関連する税金および手数料を支払う。次に、e-Customs システムは輸入申告を生成し、リスクレベルを評価する（貨物をレッド、グリーン、またはイエローに分類）。

- 通関業者/輸入業者が税関国境で上記 2 の手続きを実施している間に、トラックは検査ステーションに進む。
- トラックが税関に到着するまでに、輸入者/通関業者の輸入申告書類の提出と関税および手数料の支払いプロセスが完了し、貨物がグリーンに分類されている場合は、検査ステーションに入らず、トラックを通過させる（輸入品はその時点で税関から解放される）。ただし、トラックが税関に到着するまでにプロセスが進行中の場合、または貨物にレッドのフラグが付けられている場合、トラックは検査ステーションに入り、そこで待機し、2 番目のプロセスを待つ。レッドの場合はトラックごとに貨物検査を実施する。

一方、輸出手続きは以下のとおりである。

- 輸出業者または通関業者は、輸出前に輸出申告書類を準備し、e-Customs に入力。
- e-Customs は入力情報を検証し（エラーが検出されない場合）、申請者への輸出申告を生成するかどうかを確認。
- 輸出税がある場合、輸出業者/通関業者は輸出税を支払う。（タイでは、ほとんどの輸出品が無税であるが、ごく少数の輸出品に輸出税を課している）。
- e-Customs への輸出申告プロセスと並行して、商品は工場/倉庫で梱包されてトラックに積み込まれ、輸出業者/通関業者は e-Customs に車両と商品の情報を入力。税関は e-Customs で“Goods Transit Control”を輸出者/通関業者に発行。この“Goods Transit Control”は、税関が車両を管理するために使用。
- 貨物を輸出する準備が整った段階で、輸出者/通関業者は、検査ステーションの税関職員に、輸出申告書類及び商品移行管理文書を提出。
- タイの通関業者はカンボジアの通関業者に輸出貨物を積載したトラックがタイ側に到着していることを Line などの SNS で連絡し、カンボジア税関に Truck List を提出し受理してもらう。この書類を SNS 等で受領し国境通過用書類として準備しておく。
- 検査ステーションの税関職員は、到着した車両と“Goods Transit Control”を照合し、車両が税関の検査エリアにすでに問題なく到着していることを e-Customs に入力。
- e-Customs がリスクを判定（グリーン、レッド、イエローの区分）。グリーンの場合、検査ステーションの税関職員はナンバープレートなどの車両に関する情報を確認し、トラックは国境に進む。レッドの場合、車両に関する情報とは別に、検査ステーションの税関職員は貨物検査を実施、その後トラックは国境に進む。
- 輸出トラックが出国用の列に並ぶ際、タイの警察は、トラックがタイ税関の書類とカンボジア税関が確認した Truck List の両方を持っていることを確認して、カンボジアに向かう車列に並ぶことを許可する。
- 国境税関施設の税関職員は、トラックがすでにタイの国境を越えてカンボジアに到着したことを確認（ここでは物理的な検査はない）し、e-Customs に入力、貨物は「積載済み」とマークされ、貨物がカンボジアへの国境を通過した日時が記録される。

(5) カンボジアへのトランジットの手続き

トランジットオペレーターは、貨物の港湾到着時に、e-Customs にトランジット申請をおこない、“Goods Transit Control”を入手する。アランヤプラテート税関に貨物が到着すると、担当者は“Goods Transit Control”と貨物を確認し（物理的な検査はしない）、問題がなければ、貨物は国境を通過できる。

(6) 空トラックの手続き

トラックの運転手は、貨物トラックの場合と同様に、国境にある税関施設の職員に書類（Sor.Bor 1 フォーム（車のマニフェスト））を提出する必要があるものの、特別の通関手続きはない。

3.1.4 通関手続き改善に向けた具体的なプラン

タイ税関では5か年の Customs Strategic Plan（最新の計画は2017年～2021年を対象期間）を作成し通関手続きの改善をおこなっている。同計画は主に以下の5つの戦略から成る。

- 戦略1：貿易の利便性の向上のための通関手続きとシステムの開発
- 戦略2：国境貿易の振興や世界貿易とのリンクのための通関方法と国際貿易情報の整備
- 戦略3：通関管理システムの効率性、一貫性の向上
- 戦略4：グッドガバナンスとしての税関業務の改善
- 戦略5：スタッフの能力向上と組織改革

5つの戦略の中でも、戦略1は、NSW や e-Customs の機能の強化、到着前申告制度の公開など通関のシステムと手続きを向上することを目的とし、29 プロジェクトが計画されている。戦略2は、貿易振興を柱として戦略で、国境の迅速化との関連性は高いものの、国境に関連するプロジェクトとしてはインフラ整備（国境施設など）に限られる。

また、タイ税関へのヒアリングによれば、以上の Customs Strategic Plan は通常の税関業務の向上策としてすすめていくものであるが、ビジネス界から要望や他国の貿易円滑化の状況に応じて、以下の4つの方向が戦略的に取り組んでいくべき課題と考えている。

- 電子化と NSW の強化、現在は e-Insurance²⁴を開発中
- AEO の拡大（日本、中国、マレーシア、ASEAN と協議中）
- e-Commerce の強化
- 内陸部のドライポートの設立

内陸部のドライポートの設立は、中国の「一帯一路」への対応として、昆明～ラオス～タイを結ぶ鉄道整備を踏まえた鉄道貨物に対応した施策で、チャチェンサオ、ナコンラチャシマ、コンケン、ナコンサワンの4か所にドライポートの整備を計画している。

3.1.5 SSI/CCA

CBTA の2国間協定でカンボジア、ラオスとの SSI/CCA 整備の協定書を締結している。タイでは、施設整備に問題はなく、税関職員が相手国で業務が可能になる国内法の改訂は終わっているが、入管と検疫を担当する職員が相手国で業務可能となる国内法の改訂はまだ行われていない。

国境の通関事務所と税関本局の間で定期的な議論の場はないが、非定期に開催されることが確認された。また、国境税関事務所間では日々の実務についてスタッフ間の交流は行われている。

タイにおいても原則的には SSI/CCA を推進する立場に変わりはない。タイ税関へのインタビュー

24 輸入品の受け取りの際に必要な保険料請求書を保険会社からオンラインで提出するシステム。

によるとタイ税関では SSI の実施に向けた法制度の改正などの手続きは完了しており、国境通過に関連する他省庁の手続き次第であることが確認できた。そのため、スタンボットでは SSI/CCA の導入が可能な施設整備が進められているものの、SSI/CCA の導入に向けた実質的な議論はまだはじまっていない。現時点では、タイのトラックがカンボジア側まで貨物を輸送できる状況もあり、タイ税関も喫緊の課題とは認識していない。周辺国とのトラックの越境・相互乗り入れがより活性化し、貨物量の増加、陸上の国際輸送がもたらす経済的な価値が向上することによって、SSI/CCA への機運も高まってくるものと推察される。したがって、SSI/CCA の推進のためには、その環境醸成として、CBTA の相互乗り入れの枠の拡大だけでなく、車両の乗り入れの際のルールの整理（たとえば、技術検査証書、第 3 者車両損害保険）など、国際輸送のしやすい環境を整備していくことも重要と考えられる。

3.1.6 課題の分析

タイの通関システムは、電子化、NSW の構築の面では、GMS 諸国と比較して各段に進歩しており、民間企業からも評価が高い。タイの通関システムの開発も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 の能力ともに問題がない。

今後の取り組むべき課題としては、越境 e-Commerce への対応と非居住者在庫の制度の導入が挙げられる。e-Commerce への税関の対応強化、および、非居住者在庫によって、今後、新たなビジネスチャンスとして国際的な越境 e-Commerce（ネットショッピング）の拡大を後押しすることができる。

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、既存のポイペト、スタンボットともにトラックの通過時間が生鮮食品や人流を優先させ、早朝の貨物通過が制限されていること、夕方 5 時以降の通関業務が事前の要請で実施されていることなど、利便性の向上について改善の余地があると考えられる。

3.1.7 他の開発機関(ドナー)等からの支援プログラムの確認

タイ税関では、現在他ドナーからの支援プログラムは実施していない。なお、ACTS はタイを直接支援しているものではない。

3.1.8 国境通関手続き改善にかかる協力ニーズ

タイの税関および関連する民間セクターの能力は高く、税関業務の質の向上、たとえば、品目分類、リスク判定、関税評価、原産地規則、知的財産の保護、事後調査、検査・摘発といった専門性の高い分野を除き、我が国を含めたドナーが協力すべき分野の余地は少ないものと考えられる。ただし、国境管理、たとえば国境の開門時間や開庁時間の調整、SSI/CCA の導入など相手国との調整が必要な案件については、相手国との調整、会議のファシリテーションなどの役割をドナーが果たす余地はあるものと考えられる。

一方、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での SSI/CCA の導入、ポイペト、スタンボットの通関手続きの申し込みの簡便化（オンラインでの申請）など運用の

改善は今後の課題と考える。これらの課題の解決に向けては、技術的な協力より、タイとカンボジアの関係機関が、民間業者の要望に応え、よりよい運用を模索するための議論の「橋渡し」、ファシリテーター的な役割として支援する協力の可能性があるものとする。

3.2 ベトナム

3.2.1 通関手続きの概要

(1) 通関手続きに関する行政機関

ベトナムの通関手続きは、財務省関税総局（General Department of Customs, Ministry of Finance）が所管している。ベトナム財務省関税局は、ハノイの本局のほか全国に 35 カ所の税関局がある。カンボジア国境モクバイ税関事務所は、タイニン省（Tay Ninh）税関局が管轄している。

(2) 法令、制度

ベトナムの通関手続きの基本法は、新関税法（54/2014/QH13）である。2016年9月に新しい輸出入税法（107/2016/QH13）が施行されている。

関税の体系としては、ベトナムの輸入関税には、標準関税率、優遇関税率、特別優遇関税率の3種類がある。優遇関税率は、基本的に最恵国待遇国からの輸入に適用される。また、特別優遇関税率は、基本的にベトナムとの間で特別優遇輸入関税に関する協定を締結する国・地域からの輸入貨物に適用される。

我が国との関係で言えば、商工省発行の1999年5月22日付決定0616/1999/QD-BTMに基づき優遇関税率が適用されている。現在、日越経済連携協定（JVEPA）、日本・ASEAN包括的経済連携協定（AJCEP）、包括的及び先進的な環太平洋パートナーシップ協定（CPTPP：Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership）が締結されており、関税の撤廃が進んでいる。

(3) 輸出入に必要な種類

ベトナムの輸出入にあたって必要な書類は以下のとおりである。

表 3.4 輸出入に必要な書類（ベトナム）

書類の提出者	輸入者	輸出者
必要書類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸入申告書 ・ コマーシャルインボイスもしくは同等の書類 ・ 船荷証券（B/L）もしくは同等の書類 ・ 農林水産省の輸入木材原材料のリスト ・ 管轄当局により発行された輸入ライセンスもしくは輸入許可証（関税割当に基づく輸入ライセンスまたは関税割当通知） ・ 検査証明書（検査免除通知、検査結果、または同等の書類） ・ 投資法に基づく輸入適格証明証（初回のみ） ・ 評価申告書 ・ 原産地証明書 ・ 機械・設備のリスト 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸出申告書 ・ コマーシャルインボイスもしくは同等の書類 ・ 農林水産省の輸出木材原材料のリスト ・ 外国貿易当局が発行する輸出ライセンスもしくは輸出許可証 ・ 検査証明書（検査免除通知、検査結果、または同等の書類） ・ 投資法に規定する輸出適格証明書 ・ 委託契約書

書類の提出者	輸入者	輸出者
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 委託契約書 ・ 学校または研究機関への販売契約書、または教育、研究、科学的実験に特別に利用される道具等について物品やサービスを提供する契約書 	

出典：JICA 調査団

(4) 品目分類

品目分類は、ASEAN 以外の国とは、WCO の HS コードを利用している。一方、ASEAN 諸国とは、ASEAN が採用している統一関税分類（AHTN コード）が利用されている。

(5) 課税

輸出の課税標準額は、FOB 価格（保険料および運賃を除く、出港地本船渡し価格）で、輸入の課税標準額は、CIF 価格（保険料および輸入港までの運賃を含む価格）である。

(6) 到着前申告制度

ベトナムでは VNACCS（Viet Nam Automated Cargo Clearance System）を用いて、到着前申告制度が利用できる。15 日前から申告ができ、輸出の場合は 4 時間前まで、輸入の場合は前日の申請が可能である。到着前申告制度では税金の支払いも事前に可能となっている。

カンボジアとの関連ではホーチミン近郊のカットライ港やカイメップ港を經由したカンボジアへのトランジット貨物の場合、トランジット申告を行えるのは海上貨物がカットライ港入港 24 時間前までとなっている。

(7) AEO

ベトナムでは輸出入業者及び通関業者が AEO を取得できる制度となっている。現在に認定された輸出入企業は約 70 社あるものの、通関業者で AEO を取得している企業はない。

(8) リスクマネジメント

グリーン、イエロー、レッドのみで、ブルーはない。税関が違反／偽造の疑いがある場合にレッドと判断し検査を行っている。

(9) ACTS

ACTS はベトナム税関でも法制化され、2020 年の 11 月から運用が開始されている。しかし、ベトナム税関の説明によると、システム上の技術的な問題により、現在、ACTS による税関申告は行われていないようである。ベトナム税関は、今後、ACTS の運用に向けシステム接続を改善する予定となっている。

(10) 通関時間

ベトナムでは 2018 年に TRS を実施している。この調査の対象は、陸路国境、港湾国境、空港での

通関時間を調べたもので、全部で 11 か所の税関事務所のデータを分析しているものの、ルート別、国境ポイント別のデータは公表されていない。通関時間調査の結果を下表に示す。

表 3.5 ベトナムの通関時間（2018 年）

Criteria	Imports			Exports		
	Green (taxable)	Yellow	Red	Green (taxable)	Yellow	Red
Time for detailed inspection of records		0:19:48	0:16:33		0:08:41	0:09:34
Time for actual inspection of goods at the yard			0:53:17			0:24:23
Time for tax payment of HTNV	0:02:28	0:01:28	0:01:22	0:00:34	0:00:25	0:00:23

注釈：hour:minute:seconds

出典：TRS, 2018 Vietnam Customs

表 3.6 ベトナムのルート別通関時間（2018 年）

Criteria	By sea	Roads	Air routes
Arrival at the port /border gate to enterprise registration of declaration	71:20:05	11:38:59	43:01:01
Registration to customs inspection	42:33:57	18:13:49	27:10:14
customs inspection to release	28:26:24	9:24:22	9:12:25
Total	142:20:26	39:17:10	79:23:40

注釈：hour:minute:seconds

出典：TRS, 2018 Vietnam Customs

3.2.2 NSW

ベトナム税関総局は ASEAN 経済共同体の発足を機に、2015 年末に「税関近代化 5 カ年計画」に基づき、ナショナル・シングル・ウインドウを構築した。このベトナムの通関 IT システム (VNACCS) は、日本の NACCS をもとに我が国の技術協力によって整備され、2014 年に稼働した。現在、約 99% の輸出入申請がこの VNACCS を通じておこなわれている。

VNACCS では、通関事務行政手続きの申告、関係省庁の許認可、品目分類、リスク判定、関税評価、納税といった一連の通関手続きが一元化され、自動でおこなうことができるほか、貨物管理機能として、税関管理区域内の貨物搬入から搬出までの状態を管理する港湾 EDI としても稼働している。

3.2.3 通関手続き改善に向けた具体的なプラン（AEO およびリスクマネジメント含む）

ベトナム税関は、2020 年までのベトナム税関の発展のための戦略（以下、戦略と呼ぶ）を作成している。この戦略の目的は、透明性の高い国際的な通関手続きとシステムを構築し、合法的な貿易の促進、観光業の発展、外国投資の誘致などを進めることである。そのため、情報技術の適用、データ処理の一元化、先進的なリスク管理方法、組織の強化、業務の改善、人材育成、情報技術の応用といった多岐にわたる分野の強化の方針が示されている。主な、通関システム改善の具体的な目標とロードマップは以下のとおりである。

- 2020 年までに、州および地区レベルの税関部門の 100%、基本的な税関業務の 100%、輸

出入額の 90%、および企業の 80%が VNACCS を適用させる

- 通関時間を、2020 年までに、東南アジアの先進国と同等のレベルまでに向上させる
- 物理的な貨物検査の割合を 2020 年までに 7%未満にする
- VNACCS 経由の輸出入許可の割合を、2020 年までに 90%以上にする

3.2.4 SSI/CCA

ベトナムは、CBTA の 2 国間協定でカンボジア、ラオス、中国との SSI/CCA 整備の協定書を締結している。このうち、ラオスとの間では、GMS 東西経済回廊上のラオバオ・ダンサバン (Lao Bao - Dansavanh) 国境において 2015 年から SSI/CCA の運用が始まっている。(ただし新型コロナの影響により 2020 年 3 月より運用は中止している)。詳細は本報告書の第 5 章に記載する。

バベット国境については、ベトナム税関の認識では、モクバイ・バベット国境は CBTA で要求される SSI/CCA 導入について、利用可能な土地の面積からみて CCA が実施できる規模の土地の入手が困難なため、CCA のインフラ整備の条件を満たすことができないことから実施に至っていないのではないかと認識であったが、第 6 章に述べるように、最近になって地元タイニン省では、モクバイ国境への CCA 導入に抜けた素案が作成された。制度上は、上述したラオバオ・ダンサバン国境が稼働していることから、問題ないものと考えられることから、今後カンボジアとベトナムの関係者による SSI/CCA の導入に向けた協議が進められるものと考えられる。

バベット・モクバイ国境への SSI/CCA の導入に向けては施設、運輸、入管、セキュリティなど様々な分野での調整が必要なことから、税関間での話し合いというより、ベトナム政府とカンボジア政府の両方の関与が必要になる。これに関連して、カンボジア公共事業運輸省 (MPWT) とベトナム運輸省 (MOT) の間では、2020 年 12 月に国境通過円滑化を目的に Joint Task Force (JTF) を設立し、具体的なメンバーの選定後 2021 年 12 月に第 1 回の会合を開催し、今後議論を継続していくこととなっている。JTF は陸路、海路、内陸水運の 3 つの部会 (Sub-working group) を設置して、分野ごとに議論を進めて行く。また、CBTA やバベット国境についてはこの陸路の部会が担当することになる。なお、税関同士のような議論の場はまだ設けられていない。

なお、ベトナム・中国国境での CBTA に基づく SSI/CCA は実施されていない。これは中国政府が国境外で税関職員が職務を遂行することを許可していないためである。

3.2.5 課題の分析

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られる。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。カンボジアとベトナムの国境では、2020 年 9 月に新国境としてプレイボー (Prey Vor) に新国境が開設されているものの、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国通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加である。

3.2.6 他の開発機関(ドナー)等からの支援プログラムの確認

ベトナム税関では、現在他ドナーからの支援プログラムは実施していない。

3.2.7 国境通関手続き改善にかかる協力ニーズ

ベトナム税関と我が国の関係は長く、我が国がベトナム税関に何らかの協力・支援をおこなう素地はできている。そのうえで、ベトナム税関の現状をみると自立的に戦略を作成し、システムの向上、職員の育成をおこなっており、税関業務の質の向上、たとえば品目分類、リスク判定、関税評価、原産地規則、知的財産の保護、事後調査、検査・摘発といった専門性の高い分野を除き、協力すべき分野の余地は少ないものと考えられる。

一方、ベトナムとカンボジアの国境通過の迅速化の観点から、バベット・モクバイの新国境の整備、モクバイ税関の通過交通容量の拡大が今後の課題として挙げられる。新国境については、国境の位置、規模、施設の議論も重要となるが、SSI/CCA の導入に向けた取り組みが必要であり、これに対する協力ニーズはあるものと考えられる。また、既存のモクバイ国境は容量の問題のほか、国境での検査・審査がカンボジア側と比べて厳しく実施されているとの民間業者の声もあり、国境の円滑な通過に資する業務へのアドバイスの余地もあると推察される。ただし、これはカンボジアとの比較で実施するものではなく、ベトナムの国境管理全体での議論が必要な事項である。最後に、バベット・モクバイ国境では早朝の貨物トラックの通過が制限されており、制限時間の短縮についても改善の余地がある。これらの課題の解決に向けては、技術的な協力というより、ベトナムとカンボジアの現地関係機関が、民間業者の要望に応え、よりよい運用のための議論が行えるような「橋渡し」、ファシリテーターとしての役割を果たす協力の可能性があるものとする。

第4章 課題の整理

4.1 カンボジアの通関制度の国際比較

世銀の「物流パフォーマンス指標（LPI：Logistics Performance Indicator）」は物流分野の国際比較の指標として広く利用されている。物流パフォーマンスを 1) Customs、2) Infrastructure、3) International Shipping、4) Logistics Competence、5) Tracking & Tracing、6) Timeliness の6つの視点から評価したものである。このうち、「Customs」の項目は、国境通関のプロセスとしてスピード、簡素化の度合い、手続きの予測可能性を評価している。

最新（2018年版）のカンボジアのLPIを周辺国と比較すると、LPI全体では、98位となっており、タイやベトナム、ラオスにも遅れをとっている。この大きな要因は各スコアから、「Customs」と「Infrastructure」の点で遅れを生じていると指摘できる。

表 4.1 LPI（2018年）

Country	LPI Rank	Customs	Infrastructure	International Shipping	Logistics Competence	Tracking & Tracing	Timeliness
Cambodia	98	2.37	2.14	2.79	2.41	2.52	3.16
Lao PDR	82	2.61	2.44	2.72	2.65	2.91	2.84
Myanmar	137	2.17	1.99	2.20	2.28	2.20	2.91
Singapore	7	3.89	4.06	3.58	4.10	4.08	4.32
Thailand	32	3.14	3.14	3.46	3.41	3.47	3.81
Vietnam	39	2.95	3.01	3.16	3.40	3.45	3.67

出典：Logistics Performance Indicator, World Bank

4.2 国境迅速化の課題

4.2.1 国境迅速化の視点

国境の迅速化の目的は、貿易の円滑化、カンボジアへの海外投資の促進を支援していくことにある。本調査ではタイやベトナムとの陸上国際物流の活性化・円滑化の視点から、カンボジアの国境通関の課題を検討したい。

第2章でみてきた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

4.2.2 国境通関の事前におこなわれる手続きの課題

カンボジアの輸出入にあたっては、事前に関係省庁からの輸入／輸出許可、原産地証明やQIPのマスターリスト（輸出の場合）などを取得し、GDCE本局にて事前書類審査の手続きが必要となって

いる。この手続きにあたり、以下の課題が指摘できる。

- 関係機関では輸出入の許認可がオンライン上でできるようシステムが開発されてきているものの、カンボジアではまだ NSW が完成していないため、各省の電子情報の共有が十分とは言えない。また、関係省庁の輸出入許認可には時間がかかる（最新の 2021 年 10 月 TRS によると CDC は 13 日程度要しているが、その他の省庁では 1~6 日間となっている）
- GDCE の事前書類審査の手続きは大半が 1 日程度で終了する（審査の申請はいつでも電子的に受理されることから、システムで確認すると前日の夕方から受け付けたものも TRS で時間がカウントされるが、ほとんどは当日に処理されているとの説明があった）
- 本局での輸出入の事前書類審査（e-Customs）をしても、さらに国境での ASYCUDA による通関手続きが必要となり、本局と国境でのインプット作業の二度手間がある
- 関係機関、GDCE とも、輸出入の手続きは PC 上で実施されているものの、民間の利用者には PC の操作に慣れていない者もいて作業に時間がかかる場合がある。

4.2.3 国境通過の課題

バベットとポイペト国境では貨物の通関審査を行っておらず、近隣またはプノンペンの SEZ やドライポートに貨物を運んで通関手続きをおこなっている（Off-Border Clearance）。バベットおよびポイペトの国境ではまず、入管警察（Immigration Police）と税関から、それぞれ通過のための貨物確認と国境通過許可を得る。その後、国境から通関場所（SEZ やドライポート）まで運送する。運送は税関に提出した越境願いでの確認となっているが、バベットの場合約ドライポートへの運送は税関シールが付されていて、ドライポート到着後税関によるシールの確認が行われている（ポイペトではシールを使用していない）。また、国境通過にあたっては通過できる時間制限（朝 6 時~夜 10 時）が設けられている。これらのことから、以下の課題が指摘できる。

(1) バベット、ポイペト共通

- 国境通過にあたっては、入管警察の国境通過願い、税関の国境通過願いが必要となり、その両者は「手書き」での書類申請であること、国境警察への願い書は申請者情報に加え、車両番号と、コンテナ番号のみで、税関に提出している願書情報の一部分のみであり、申請書の作成が 2 度手間になっている。
- 国境から通関場所である SEZ/ドライポートまでは簡易な方法で運送し、その後国境地域以外への SEZ/ドライポートで通関する場合、そこへの運送のためのトランジット申告が必要となる。このトランジット申告は e-Customs の Transit モジュールで税関への電子申告が可能であるが、通関手続きの際にもほぼ同じ内容のデータを ASYCUDA に入力する必要があり、入力作業が 2 度手間になっている。別々の申請手続きではあるが、共通したデータ内容が多いことから、一度のデータ入力で両方の申請書にデータが反映されることが望ましい。
- 人流と車両が混在するため、円滑な通行が妨げられ渋滞を引き起こす傾向にある（ただし、現在は新型コロナ禍で人流はない）

(2) バベット

- カンボジア側のバベット国境では、開門後、人流・生鮮食料品、貨物トラックは、先にきたものが先に国境を通過するような運用となっている。一方、ベトナム側モクバイ国境では、人流・生鮮食料品を優先させるため、カンボジア側への一般貨物の通過は 10 時以降となっている。そのため、カンボジア側では、10 時以降に一般貨物トラックの通過が急増するため、国境付近の交通混雑を生み出している。

- それにより、一般貨物トラックが国境を通過する時間帯が遅くなり、それを要因としてトラックのドライポートやSEZへの到着が遅れる。結果として、貨物の通関手続き開始時間が遅くなり、その日に通関処理できないケースが発生している。
- 早朝の生鮮食料品を輸送する多くの貨物車両は8時ころまでの2時間以内に通過し、その後10時頃までは空コンテナ車両の通過が主流となっている。空コンテナの国境通過は手続きが簡単で時間もかからず、国境道路は閑散としていた。(図 2.13 バベット国境における時間帯別トラック交通量 参照)
- バッファゾーン内道路のレーン数が片側2車線と少なく、通行車両別、通行目的に沿って通行帯を分けることができず混雑の原因となっている。
- 通過時間の制限はベトナム側で行われている様であり、カンボジア側で主管官庁は確認できなかった。

(3) ポイペト

- タイのトラックは朝カンボジアに来て、その日のうちにタイに帰るため、朝に交通が集中する傾向にある。(ただし、コロナ禍の現状では人流が無いことから、トラックの国境通過に必要な手続きが終わっていれば朝7時頃から通過している。)
- カンボジア側からタイ側に向かう車両も、タイ側のマーケットに運ぶ小型車両や労働者の通行を優先していたため国境道路は混雑していた。新型コロナ禍では人流がほぼ無くなり、リヤカーを引いて国境で生鮮食料品を運ぶ人もいなくなったことから、開門時間を早くして7時頃からでも国境を通過できるようになっている。
- 新型コロナ後、いわゆるニューノーマルになった際どのような状況になるのかはまだ想定できないが、スタンボット・バンノンイアン国境の整備によりポイペト国境の渋滞解消が期待されている。

4.2.4 国境での通関の課題

カンボジアでは Off-Border Clearance を導入していることから、国境はトラックと貨物、ドライバーなどの通過手続きの施設となっていて、国境での税関手続き時間は短時間であることが特徴となっている。国境通過後は SEZ やドライポートに貨物を蔵置し、税関の通関事務所 (ASYCUDA Data Center) で通関審査を行う。通関事務所は税関の輸出入申告を処理する事務所で、通関の貨物確認・検査業務はドライポートや SEZ を担当する検査担当職員が SEZ やドライポートに出向いて業務をおこなっている。なお、e-Customs によるトランジット申告は税関の X 線検査場の後方にあるバベット税関庁舎で処理されている。

Off-Border Clearance が導入された背景は、貿易が少なかった時代は国境で通関が行われていたが、貿易量の増加に対し国境施設では通関に対応できなくなったことによる。カンボジアではカジノやホテルなどの商業施設などがバベット、ポイペト等の国境付近で多く開発されたため、通関施設拡張のための土地を国境地域で確保できなくなり、SEZ や Dry Port での通関の仕組みを取り入れた。そのため、通関業務の管理上の問題が生じている。現在の国境の課題についての詳細を表 4.2 に示す。また、各国境の個別の課題を以下にまとめた。

(1) バベット



出典：Google Map を基に JICA 調査団作成

図 4.1 バベット国境付近の施設配置図

- 通関事務所と SEZ・ドライポートの間が遠く、通関業者の移動に時間がかかる。
- カンボジアとベトナムの国境手続きの方式が異なる（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早い、ベトナムは国境で通関することから国境通過に時間がかかる）。そのため両国間のバッファゾーンに貨物車両が滞留・混雑しやすい。（現在は民間駐車場によってバッファゾーンの渋滞は緩和されている。）
- ベトナム側の通関処理のキャパシティ（物理的、人力的に）が小さい（カンボジア側：通関窓口が2つあり、複数のチームが対応、ベトナム側：通関窓口1つ、検疫レーン1つ）

(2) ポイペト

- スタンボットに新たな国境建設が進められており、ポイペト、アランヤプラテートの施設容量に起因する交通の混雑問題の改善が期待できる。今後の課題としては、スタンボットにおける SSI/CCA を実現していくことがあげられる。税関当局による SSI/CCA を含めた施設供用後の運用について議論は始まっていない。

表 4.2 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

第 5 章 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整理する。

5.1 ラオス～ベトナムのラオバオ/ダンサバン (Lao Bao/Dansavanh) 国境

ラオバオ/ダンサバン (Lao Bao/Dansavanh) 国境はメコン東西回廊の一部であり、CBTA をベースにした国境運用の両国合意のもと ADB による支援によって 2015 年から SSI/CCA が始まった。同国境ではそれぞれの輸入国側の国境施設で輸出確認手続き、輸入通関手続きが行われている。以下、同地を 2019 年 2 月及び 6 月に「カンボジア国物流システム改善プロジェクト (JICA)」で視察した際に得られた情報を基に作成した。



出典：Google Map を基に JICA 調査団作成

図 5.1 ラオバオ・ダンサバン位置図

SSI/CCA 導入のため当初は両国で MOU を交わし、導入準備を進めたが 2015 年の導入までには約 10 年を要した。当時の記録によると、実現に向けて大きく 3 つの要素、①MOU に基づいたアクションの整理、②現地職員の言語訓練に係る支援、③両国の友好関係、が必要であった。

①は MOU 締結後、ラオバオ・ダンサバンは国境レベルで国境関係官庁が集まり 2 国間協議の場を



出典：カンボジア国物流システム改善プロジェクト (JICA)

図 5.2 ラオバオ・ダンサバン施設内掲示板

月 1 度の会合を開き、SSI/CCA 実現のために必要な業務を具体的に話合ったとのこと。例えば MOU には検査について 4 つ（税関検査・税関手続き検査・検疫・入管）に分けて検討していたが、実際にはその業務を 2 つ（検査と入管）に統合し、SSI/CCA のメリットを明確にすることが重要であるとの合意ができた。

②に関して、言語は SSI/CCA における大きな障害となりうるが、ラオバオ・ダンサバンのケースでは、ADB による支援で税関職員向けに言語学習のコース等が開かれており、言語習得に係る環境整備が重要であった。

③ラオバオ・ダンサバンの SSI/CCA は、出国側では停止する必要がなく、入国側のみに手続き施設が集中させてある。ラオスからベトナムへ入国する場合は、「車両通過場所でラオス税関の車両・貨物の出国登録」→「ベトナム税関の車両・貨物の入国登録」→「コンテナ以外の荷物のスキャナー検査実施」という形でベトナム側にラオス税関が存在している（ラオス側も同様にベトナム税関がこれらの業務を行っている）ことや、ベトナム側の入管の窓口の1つ1つに「ラオス出国手続き」と「ベトナム入国手続き」を行う職員が並んで座っており、文字通り「シングル・ウィンドウ」となっていること等、両国間の友好関係が前提として不可欠と考えられた。

この点は最も重要な点の1つであり、上記の①両国間で SSI/CCA の必要性が認識され、②言語習得の環境整備が行われても、③の友好関係がなければ実現可能性は低いものと考えられる。ラオスは内陸国であるため、国境物流改善を行うインセンティブが非常に強かったといえる。このように当初合意した MOU であっても、実務に照らし合わせ、柔軟性をもってそれら検査業務を2つに統合し、SSI/CCA のメリットを明確にしたことが成功の重要な鍵であったと感じられた。

実際の通関手続きについては、貨物到着前輸入申告手続きによって、輸入申告書等の書類審査はトラックが国境に到着する前に行われおり、国境においては越境するトラック及び貨物の確認、必要に応じて検査などが行われている。輸出通関手続きについても、輸出通関の性格上、国境に運ぶ前に輸出申告を行っており、国境での業務は貨物の最終確認（検査）及び自国を出て輸出されたことを確認することであることから国境での業務は限られている。

国境の通過に当たっては、税関・入管の手続き以外に車両の通行手数料や、施設利用税、動物、植物検疫手数料、車両の防疫消毒手続き、手数料の納付も必要となっており、これらの手続きは輸入国側で出来るものの、手数料をまとめて徴収する仕組みではないことから、個別に納付処理していく必要がある、それなりに国境通過に時間がかかっている状況も把握した。

BIỂU MỨC THU PHÍ KIỂM DỊCH THỰC VẬT
PLANT QUARANTINE FEES
របាយការណ៍ថ្លៃប្រតិបត្តិការត្រួតពិនិត្យសត្វល្អិត

STT	TIẾNG VIỆT	MỨC THU	NO	ENGLISH	FEES	ĐƠN VỊ	វិស័យ	ចំណាត់ថ្នាក់	ធានាវេតនារ
1	Là hàng thường phẩm đến 10 kg	15.000	1	Commonest commodities up to 10 kg	15.000	1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	15.000
2	Là hàng thường phẩm từ 10 kg đến 100 kg	25.000	2	Commonest commodities over 10 kg to 100 kg	25.000	2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	25.000
3	Đồ vật vận chuyển	243.000	3.1	Transportation of goods	243.000	3.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	243.000
3.1	Trên 100 kg	150.000	3.1.1	Over 100 kg	150.000	3.1.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	150.000
3.2	Trên 100 kg	93.000	3.1.2	From 10 to 100 kg	93.000	3.1.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	93.000
4	Các loại hàng khác	53.000	4	Other types of goods	53.000	4	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	53.000
4.1	Trên 10 kg	31.000	4.1	From 10 kg	31.000	4.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	31.000
4.2	Trên 10 kg	440.000	4.2	From 100 kg	440.000	4.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	440.000
4.3	Trên 10 kg	53.000	4.3	From 10 to 100 kg	53.000	4.3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	53.000
4.4	Trên 100 kg	65.000	4.4	From 100 kg	65.000	4.4	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	65.000
5	Các loại khác, ngoại trừ vận tải	21.000	5	Other types of goods, except for transport	21.000	5	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	21.000
5.1	Trên 10 kg	17.000	5.1	From 10 kg	17.000	5.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	17.000
5.2	Trên 10 kg	440.000	5.2	From 100 kg	440.000	5.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	440.000
5.3	Trên 10 kg	53.000	5.3	From 10 to 100 kg	53.000	5.3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	53.000
5.4	Trên 100 kg	65.000	5.4	From 100 kg	65.000	5.4	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	65.000

BIỂU MỨC THU PHÍ CÁC CÔNG TRÌNH KẾT CẤU HẠ TẦNG
INFRASTRUCTURE FEE
ថ្លៃប្រតិបត្តិការសម្រាប់ការសាងសង់រចនាសម្ព័ន្ធនៃប្រព័ន្ធនៃសេដ្ឋកិច្ច

STT	TIẾNG VIỆT	MỨC THU	NO	ENGLISH	FEES	ĐƠN VỊ	វិស័យ	ចំណាត់ថ្នាក់	ធានាវេតនារ
1	Phường thị trấn cấp 1	100.000	1.1	1st order township	100.000	1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
1.1	Phường thị trấn cấp 1	100.000	1.1.1	1st order township	100.000	1.1.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
1.2	Phường thị trấn cấp 1	100.000	1.2	1st order township	100.000	1.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
1.3	Phường thị trấn cấp 1	100.000	1.3	1st order township	100.000	1.3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
1.4	Phường thị trấn cấp 1	100.000	1.4	1st order township	100.000	1.4	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
2	Phường thị trấn cấp 2	100.000	2	2nd order township	100.000	2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
2.1	Phường thị trấn cấp 2	100.000	2.1	2nd order township	100.000	2.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
2.2	Phường thị trấn cấp 2	100.000	2.2	2nd order township	100.000	2.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
2.3	Phường thị trấn cấp 2	100.000	2.3	2nd order township	100.000	2.3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
2.4	Phường thị trấn cấp 2	100.000	2.4	2nd order township	100.000	2.4	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
3	Phường thị trấn cấp 3	100.000	3	3rd order township	100.000	3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
3.1	Phường thị trấn cấp 3	100.000	3.1	3rd order township	100.000	3.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
3.2	Phường thị trấn cấp 3	100.000	3.2	3rd order township	100.000	3.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000

BIỂU MỨC THU PHÍ KIỂM DỊCH ĐỘNG VẬT
ANIMAL QUARANTINE FEES
របាយការណ៍ថ្លៃប្រតិបត្តិការត្រួតពិនិត្យសត្វល្អិត

STT	TIẾNG VIỆT	MỨC THU	NO	ENGLISH	FEES	ĐƠN VỊ	វិស័យ	ចំណាត់ថ្នាក់	ធានាវេតនារ
1	Cấp giấy chứng nhận xuất nhập khẩu các sản phẩm động vật	40.000	1	Quarantine certificate of animal and terrestrial animal products, export products to foreign, transit, temporarily imported for re-export and border gate transfer, unit of production/lot	40.000	1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	40.000
2	Kiểm tra lâm sàng động vật	30.000	2	Clinical examination of animal	30.000	2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
2.1	Thịt bò, ngựa, chó (SVT) / La-hàng 0 kg	50.000	2.1	Beef, cow, horse and goat meat (SVT) / La-hàng 0 kg	50.000	2.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	50.000
2.2	Trứng (SVT) / La-hàng 0 kg	60.000	2.2	Egg (SVT) / La-hàng 0 kg	60.000	2.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	60.000
2.3	Giàn (SVT) / La-hàng 0 kg	35.000	2.3	Plumage (SVT) / La-hàng 0 kg	35.000	2.3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	35.000
2.4	Giàn (SVT) / La-hàng 0 kg	100.000	2.4	Clinical examination of aquatic animal products (SVT) / La-hàng 0 kg	100.000	2.4	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	100.000
2.5	Giàn (SVT) / La-hàng 0 kg	200.000	2.5	Quarantine examination of animal products (SVT) / La-hàng 0 kg	200.000	2.5	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	200.000
3	Kiểm tra, giám sát, hàng động vật	65.000	3	Quarantine examination and supervision of animal products (including aquatic products) temporarily imported for re-export, border gate transfer, bonded warehouse, or bonded land	65.000	3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	65.000
3.1	Thịt bò, ngựa, chó (SVT) / La-hàng 0 kg	65.000	3.1	Beef, cow, horse and goat meat (SVT) / La-hàng 0 kg	65.000	3.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	65.000
3.2	Trứng (SVT) / La-hàng 0 kg	65.000	3.2	Egg (SVT) / La-hàng 0 kg	65.000	3.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	65.000
3.3	Giàn (SVT) / La-hàng 0 kg	65.000	3.3	Plumage (SVT) / La-hàng 0 kg	65.000	3.3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	65.000

BIỂU MỨC THU PHÍ DỊCH VỤ KIỂM DỊCH Y TẾ
HEALTH QUARANTINE FEE
ថ្លៃប្រតិបត្តិការសម្រាប់ការសាងសង់រចនាសម្ព័ន្ធនៃប្រព័ន្ធនៃសេដ្ឋកិច្ច

STT	TIẾNG VIỆT	MỨC THU	NO	ENGLISH	FEES	ĐƠN VỊ	វិស័យ	ចំណាត់ថ្នាក់	ធានាវេតនារ
1	Kiểm dịch y tế phương tiện vận chuyển hàng hóa	30.000	1	Health quarantine inspection for goods transport vehicle entry, exit and transit	30.000	1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
1.1	Trên 10 kg	30.000	1.1	From 10 kg	30.000	1.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
1.2	Trên 10 kg	30.000	1.2	From 10 kg	30.000	1.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
1.3	Trên 10 kg	30.000	1.3	From 10 kg	30.000	1.3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
1.4	Trên 10 kg	30.000	1.4	From 10 kg	30.000	1.4	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
2	Khử trùng phương tiện vận chuyển hàng hóa	30.000	2	Disinfection (including exit fee) (including apply for exit paper of goods)	30.000	2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
2.1	Trên 10 kg	30.000	2.1	From 10 kg	30.000	2.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
2.2	Trên 10 kg	30.000	2.2	From 10 kg	30.000	2.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
2.3	Trên 10 kg	30.000	2.3	From 10 kg	30.000	2.3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
2.4	Trên 10 kg	30.000	2.4	From 10 kg	30.000	2.4	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3	Kiểm dịch y tế hàng hóa vận chuyển	30.000	3	Health quarantine inspection for goods transported through land border gate	30.000	3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.1	Trên 10 kg	30.000	3.1	From 10 kg	30.000	3.1	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.2	Trên 10 kg	30.000	3.2	From 10 kg	30.000	3.2	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.3	Trên 10 kg	30.000	3.3	From 10 kg	30.000	3.3	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.4	Trên 10 kg	30.000	3.4	From 10 kg	30.000	3.4	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.5	Trên 10 kg	30.000	3.5	From 10 kg	30.000	3.5	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.6	Trên 10 kg	30.000	3.6	From 10 kg	30.000	3.6	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.7	Trên 10 kg	30.000	3.7	From 10 kg	30.000	3.7	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.8	Trên 10 kg	30.000	3.8	From 10 kg	30.000	3.8	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.9	Trên 10 kg	30.000	3.9	From 10 kg	30.000	3.9	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.10	Trên 10 kg	30.000	3.10	From 10 kg	30.000	3.10	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.11	Trên 10 kg	30.000	3.11	From 10 kg	30.000	3.11	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.12	Trên 10 kg	30.000	3.12	From 10 kg	30.000	3.12	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.13	Trên 10 kg	30.000	3.13	From 10 kg	30.000	3.13	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.14	Trên 10 kg	30.000	3.14	From 10 kg	30.000	3.14	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.15	Trên 10 kg	30.000	3.15	From 10 kg	30.000	3.15	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.16	Trên 10 kg	30.000	3.16	From 10 kg	30.000	3.16	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.17	Trên 10 kg	30.000	3.17	From 10 kg	30.000	3.17	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.18	Trên 10 kg	30.000	3.18	From 10 kg	30.000	3.18	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.19	Trên 10 kg	30.000	3.19	From 10 kg	30.000	3.19	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.20	Trên 10 kg	30.000	3.20	From 10 kg	30.000	3.20	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.21	Trên 10 kg	30.000	3.21	From 10 kg	30.000	3.21	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.22	Trên 10 kg	30.000	3.22	From 10 kg	30.000	3.22	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.23	Trên 10 kg	30.000	3.23	From 10 kg	30.000	3.23	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.24	Trên 10 kg	30.000	3.24	From 10 kg	30.000	3.24	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.25	Trên 10 kg	30.000	3.25	From 10 kg	30.000	3.25	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.26	Trên 10 kg	30.000	3.26	From 10 kg	30.000	3.26	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.27	Trên 10 kg	30.000	3.27	From 10 kg	30.000	3.27	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.28	Trên 10 kg	30.000	3.28	From 10 kg	30.000	3.28	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.29	Trên 10 kg	30.000	3.29	From 10 kg	30.000	3.29	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.30	Trên 10 kg	30.000	3.30	From 10 kg	30.000	3.30	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.31	Trên 10 kg	30.000	3.31	From 10 kg	30.000	3.31	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000
3.32	Trên 10 kg	30.000	3.32	From 10 kg	30.000	3.32	វិស័យសេដ្ឋកិច្ច	10	30.000

ລ/ດ	ອະນຸກຳ (Đôn vi) (Description)	ຮູບຮ່າງ (Hình ảnh) (Photos)	ອັດຕາຄ່າທຳນຽມ (mức thu phí) (Fee rate)
01	- ບັດຮ່າງແດນ / ບັດຮ່າງແດນ - giấy thông hành - Border pass		1\$ / 10.000 Kip
02	- ຂີນ, ຂີນ, ຂີນ - xe con, xe bán tải, xe jeep - saloon, pickup, jeep		25.000 Kip
03	- ຂີນ 7 ຫນ່ວຍ ຂຶ້ນ, ຂີນ 6 ຫນ່ວຍ - xe bus từ 7 chỗ ngồi, xe bán tải 6 bánh - Bus with 7 seats minimum And Truck with 6 wheels		50.000Kip
04	- ຂີນ 8 - 25 ຫນ່ວຍ - xe khách 8-25 chỗ ngồi - Bus with 8-25 seats		80.000Kip
05	- ຂີນ ຫຼາຍກວ່າ 26 ຫນ່ວຍ - xe khách từ 26 chỗ ngồi trở lên - Bus with 26 seats maximum Or Over 26 Seats		150.000Kip
06	- ຂີນ 10 - 12 ຫນ່ວຍ - Xe vận tải từ 10-12 bánh - Lorry with 10-12 wheels		80.000Kip
07	- ຂີນ 18 ຫນ່ວຍ - Xe vận tải 18 bánh và kéo - Lorry with 18 wheels and Trailer		165.000Kip
08	- ຄ່າເຮັດວຽກເຮັດງານ - ค่าจ้างคนงาน - Phí ngoài giờ từ 6 giờ sáng 16-22 giờ (Thứ 2 - Thứ 6) Thứ bảy và Chủ nhật	O.T (Overtime)	-10.000 Kip / ຄົນ -10.000 Kip/người -10.000 Kip/person

出典：カンボジア国物流システム改善プロジェクト（JICA）

図 5.4 ダンサバン車両通行料揭示板

ダンサバン国境では車両通行手数料（図 5.3 ダンサバン車両通行料揭示板）も税関が徴収しているが、輸入に係る諸税とは異なり、ベトナム側で出国の前に徴収されることから、別途支払いの手続きが必要であった。

ラオバオ・ダンサバン国境は GMS CBTA を適用して SSI/CCA を運用して越境手続きを行っている唯一の国境ではあるが、新型コロナの影響を受けて現状は以前の 2 ストップの形式で越境手続きが行われているということで、早期の運用再開が待たれる。

5.2 タイ～マレーシア国境のパイロットプロジェクト 24 時間実験

2019 年 6 月にタイ・マレーシア国境（Sadao – Bukit Kayu Hitam）では、貨物車両（トラックや大型車両）に限定した、税関および CIQ の通過を 5：00～23：00 から 24 時間体制に試験的に変更した。この両国の共同取組は国境のシームレス化の促進、貿易の増加、ラッシュアワー時の国境混雑の改善を目的として実施された。

同国境を通過するトラック数は 12,000～13,000 台／月であったが、23 時以降に利用する車両は極めて少なく、当初 3 か月間の試行予定が 1 年間に延長され、2020 年 6 月まで施行された。終了時点での 23：00～5：00 の国境通過量は平均通行料の 1%未満と小規模であり、24 時間体制での国境運営が混雑改善には寄与せず、二国間貿易の強化や経済成長への影響も小さいと判断され、パイロットプロジェクトは終了した。現在は今まで通りの運営時間となっている。

5.3 アフリカ OSBP

ワンストップボーダーポスト（OSBP : One Stop Border Post）とは国境で検疫、入管、税関、その他の国境通過手続きを行う場合に輸出国、輸入国それぞれで越境手続きを行うため2回停止しなければならないところを、両国の越境手続きをまとめて輸入国側または輸出国側で1回の停止（One Stop）で行うことができる国境施設である。国境の通過時間を短縮する取り組みとして、より迅速な国境通過手続きを行えるようにするため、国境施設の建設、設備の運用、OSBP 法制度の作成、経済回廊の整備などが行われてきている。国境のボトルネックはそれぞれの国境によって事情が異なることから、必要な調査を実施することによって改善を進めることが重要であり、JICA、アフリカ連合開発庁（AUDA-NEPAD）、アフリカ開発銀行（AfDB）、トレードマークイーストアフリカ（TMEA）などの国際開発機関によって OSBP の導入・運用支援が進められている。

OSBP のコンセプトは GMS-CBTA の SSI/CCA と同じであり、国境通過手続きに違いはないと言ってよい。

OSBP は、2009 年にザンビアとジンバブエの国境チルドにアフリカ最初の OSBP が建設され、アフリカ・インフラ開発プログラム（PIDA : Programme for Infrastructure Development in Africa）によると、2017 年までに 76 カ所の OSBP 施設設置が特定されている。2021 年には 100 以上の OSBP 設置が検討されている。

出典：PIDA

OSBP 制度を導入し運用するためには、対象となる国境施設の両国が合意し必要な法令を公布し、適切に運用していく必要がある。JICA では 2011 年 OSBP ソースブック²⁵を開発し、2015 年には OSBP ソースブック 2 を AUDA-NEPAD など他の開発機関と共同で取りまとめ、その普及に努めてきたが、OSBP 施設の建設は益々増えており、そのベストプラクティスを収集して更に広く利用してもらうため、改訂版作成作業が進んでいる。

Map of OSBP in Africa

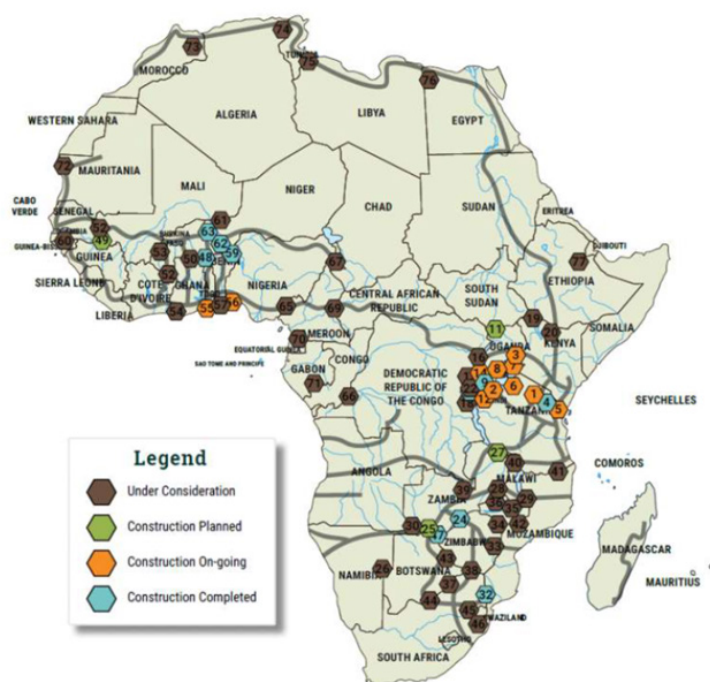


図 5.5 OSBP 導入箇所

²⁵ OSBP ソースブック：OSBP のコンセプトや教訓を普及するため JICA や AUDA-NEPAD (African Union Development Agency-New Partnership for Africa's Development)などが共同で作成した冊子。以下よりダウンロードできる。
<https://www.nepad.org/publication/one-stop-border-post-sourcebook-2nd-edition>

5.3.1 最新の OSBP 導入事例

(1) ルスモ OSBP

ルスモはルワンダとタンザニアを跨ぐ国境であり、ルワンダにとってはケニアからウガンダを通して運ばれてくる貨物輸出入ルートと共に重要なルートとなっている。ルスモ国境は完全なジャクスタポーズ形式の国境で輸入国側において通関手続きを行うことができるようデザイン・設計されており、国境での通関時間は最新の通関時間調査においても 2~3 時間と短く、効率的に運用されている。



出典：Google マップより調査団作成

図 5.6 ルスモ OSBP とルワンダ側施設

(2) カズングラ OSBP

ボツアナとザンビアの国境にあるカズングラ OSBP は 2021 年 3 月に運用が開始された最新の OSBP であり、以前はトラック貨物がザンベジ川をフェリーによる渡し舟で渡って貨物が運ばれていたが、巨大なカズングラ橋を建設し、近代的な施設になっている。

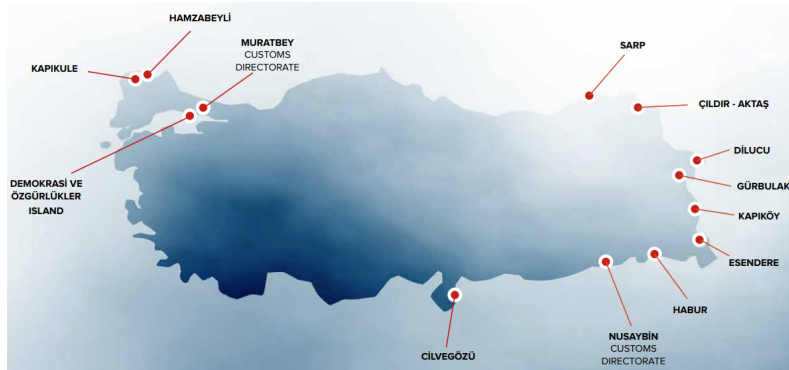


出典：Google マップより調査団作成

図 5.7 カズングラ OSBP とザンビア側施設

5.4 民間の国境運営会社

トルコでは税関観光企業有公司（GTI : Gümrük ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş.）²⁶が2005年にトルコ商工会議所・商品取引所連合と137室と商品取引所のパートナーシップで設立され、「建設運営移転モデル（BOT : Build-Operate-Transfer）」の枠組みで国境ゲートの近代化を進めた。



出典：GTI ウェブサイト

図 5.8 トルコの民間による国境施設

トルコの BOT モデルでは、国境施設建設に必要な土地は政府が提供し、施設の建設資金は GTI が出資、出資資金は国境施設の通行料、駐車場使用料、免税店などのテナント料から20年かけて回収する仕組み（単価設定）を構築している。

BOT で建設した国境はトルコ国内に13カ所あるが、交通量の少ない国境ではBOTを単独で進め

ることは採算上不可能なことから、交通量の多い国境と少ないところをいくつか組み合わせることにより採算を確保している。

建設事例：カピクレ国境ゲート

カピクレ国境ゲートはブルガリアと国境を接しており、333,000平方メートルのフィールドエリアと41,240平方メートルの屋内エリアがあり、ヨーロッパとアジアの人、貨物のゲートウェイとなっている。年間平均620,000台のトラック、1,360,000乗用車、6,300,000人の乗客に免税店、飲食サービスエリア、市場、ギフトショップ、ガソリンスタンドサービスが提供されている。

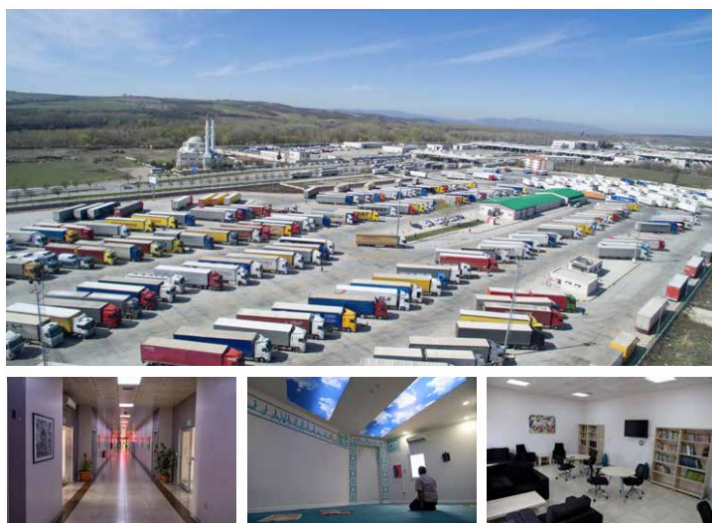


出典：GTI ホームページより掲載

図 5.9 カピクレ国境ゲート

²⁶ GTI ホームページ <https://www.gtias.com.tr/en/>

カピクレトラック駐車場



出典：GTI ホームページより掲載

図 5.10 カピクレ国境トラック駐車場

カピクレトラック駐車場は、カピクレ国境ゲートの後ろの主要道路に形成されるトラックの車列を防ぐため、トラック運転手のための待合所（ステージングエリア）を提供するため 2015 年に建設された。93,000 平方メートルのエリアに、83,000 平方メートルの駐車場を持つトラックパークは、ドライバーがより近代的な場所で待つことを可能にした。トラックパークでは、食品・飲料サービスエリア、シャワー、トイレ、トイレ、理髪店、市場、などのサービスエリアが提供されている。

駐車場の運用システム

駐車場にはトラック車両の出入りを管理するシステムが導入されていて、税関と接続された国境進入管理システムを使用し、提供されるポケットベル（警告装置）によって、国境ゲートと駐車場の間の出入りが連続的にコントロールされる仕組みを提供している。トラック運転手は、駐車場のキオスクを介して出口番号を取得することができ、国境ゲート入り口にスムーズに移動することができるようになっている。

国境通関の仕組み

国境の通過手続きは 2 ストップとなっていて OSBP や SSI/CCA は導入されていないが、近代的な設備によって、トラック運転手が運転席から通関書類を窓口に提出することで税関手続きを段階的に処理できる仕組みが構築されていて、通関手続き中運転手がトラックを降りるのは税関に指示されて運転席の検査を受ける場合のみとなっていた。これは輸出入の通関は EU 各国と相互に接続されているトランジット通関システムに接続されていることによって実現している。

第 6 章 SSI/CCA 導入の考察

6.1 国境への SSI/CCA 導入の考え方

前章までに述べてきた SSI/CCA、OSBP、Off-Border Clearance による越境手続きと、一般的な 2 ストップ通関制度を比較すると表 6.1 の通りとなる。

輸出通関やトランジット通関についてはどの国境形態であっても大きな違いはない。輸入通関に関しては、SSI/CCA と OSBP では通関手続きには差異はないものの、カンボジアが現在導入している Off-Border Clearance との比較では大きな違いがある。表 6.1 にも記述した通り OSBP では、基本的に「OSBP ソースブック」に様々な OSBP 導入事例が紹介されている。導入に当たっては国境を接する 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。SSI/CCA においては GMS CBTA によって条約として縛りを受けた状況で越境方式・通関制度を構築することになるため、OSBP と比較すると自由度が少ないと言える。

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、各国境の実情に合致し、相互に納得できる制度を構築できる方が望ましいと考える。

アフリカにおける OSBP 導入では、2 国間協議の立ち上げから両国の政策レベル、現場レベルに至るまで、関係する官庁の職員がドナーのアドバイスを受けながら、2 カ月に 1 度程度のペースで OSBP 運営マニュアル・手続きマニュアルを作成し、実際の OSBP 制度導入に結び付けていた。このようなオーナーシップの醸成をドナーが支援していることが導入の成功につながっていると考えられる。また、これらの経験を「OSBP ソースブック編纂」という形で他国と共有していることも、多くの OSBP 導入に繋がっているものと考えられる。その他、アフリカでは車両が国境を跨いで通行する制度がかなり前から導入されており、通行料を支払えば通過に制限がなかったことも OSBP の導入を後押ししたと考えられる。

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、通関のコントロールは貿易量が今後増えると益々困難になると想像されるため、ドライポートを 1 か所へ集約し、そこに通関関係官庁が集まる施設が必要と考える。ミャンマーでは商業省がこのような施設を設置し維持管理しており、この方式は参考になると考えられる。

表 6.1 SSI/CCA, OSBP, Off-Border Clearance 施設における通関手続きの比較検表

	一般的な国境	Off-Border Clearance	SSI/CCA	OSBP
制度の概略	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な陸の国境においては、輸出国側で越境に必要な手続きをすべて終わらせ、輸入国側に進み、輸入国で必要な手続きを行う。従って輸出国側と輸入国側でそれぞれ 1 度、合計 2 度停車し手続きを行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> Off-Border Clearance とは、越境手続きの内、税関の通関手続きを、国境から少し離れたドライポートまたは SEZ にて行う制度。カンボジアのバベット、ポイペトではこの方式が取られている。 越境手続きの内、越境保安検査、入管出入国管理、検疫、積み荷貨物の書類確認は国境において行い、貨物の通関手続き（貨物検査を含む）はドライポートまたは SEZ で行う。 	<ul style="list-style-type: none"> Single Stop Inspection/common Control Area (SSI/CCA) とは陸の国境を通過する場合の簡素化された越境制度のことで、「一度の停止による検査」Single Stop Inspection を「共通管理地域」Common Control Area で行う制度。 国境での越境手続きを輸入国側で一度の停止（車両の停車）によって済ませられるように設計された設備、システムを指す。 国境で働く官庁の職員は、輸出国側の職員が輸入国側の施設で業務を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> One Stop Border Post (OSBP) とは、陸の国境において輸入国または輸出国側で 1 度の停車によって輸出国の輸出通関・越境手続き、輸入国の輸入通関・越境手続きを行えるように設計された施設を指す。 国境で働く官庁の職員は、輸出国側の職員及び輸入国側の職員が同じ OSBP の施設で業務を行う。
根拠法令	<ul style="list-style-type: none"> 関税法等により通関手続き、通関場所を定めている。 通関は国境内の施設で行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 関税法等により通関場所をドライポートや SEZ 等に定める。 	<ul style="list-style-type: none"> 越境交通協定（CBTA：Cross border transport agreement）第 4 条及び付属文書 4「越境関連手続きの簡素化」 CBTA 協定の内容を各国が関税法などの関係法令に反映させている。 	<ul style="list-style-type: none"> EAC には「EAC OSBP Act」があるが、その他のアフリカ諸国では関係する両国が 2 国間条約を締結し、それぞれの国で OSBP 法を作成している。
通関手続き	<ul style="list-style-type: none"> 輸出通関手続きは、一般的には税関に指定された輸出者の工場または倉庫、ドライポート等で輸出申告を行い、許可後トラックへの積載またはコンテナ詰めを行って、国境までの国内トランジット手続き、税関シールを付して運送する。 国境での輸出手続きは貨物の国境到着確認と税関シールの取り外し、輸出確認となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 輸出通関手続きは一般的な国境通関と同じ。税関で認められた場所（ドライポート等）に貨物を搬入して行う。 SEZ の場合は輸出者の工場または倉庫で輸出の許可を受けた後トラックへの積載またはコンテナ詰めを行う。 輸出許可後、国境までの国内トランジット手続きを行い、税関シールを付して運送する。 	<ul style="list-style-type: none"> 輸出通関手続きは一般的な国境通関と同じで、税関で認められた場所（ドライポート・保税地域等）に貨物を蔵置して行う。 SEZ の場合は輸出者の工場または倉庫で輸出の許可を受けた後トラックへの積載またはコンテナ詰めを行う。 輸出許可後、国境までの国内トランジット手続きを行い、税関シールを付して運送する。 SSI/CCA における国境での輸出通関手続きは、輸入国側に設置されている輸出国の税関事務所で貨物の国境到着確認とシールの取り外し、輸出確認を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 輸出通関手続きは左記 SSI/CCA の場合と同じで、一般的には輸入国側の OSBP 施設で行う。
	<ul style="list-style-type: none"> 輸入通関手続きは、輸出国側からトラックが輸入国側に到着し、その 	<ul style="list-style-type: none"> 輸入通関手続きは、国境から数km離れたドライポート、SEZ 等の施設で行う。通 	<ul style="list-style-type: none"> 輸入通関手続きは、国境にトラックが到着してから輸入申告を行い、審査、検査、納税、輸入許 	<ul style="list-style-type: none"> 輸入通関手続きは、左記 SSI/CCA の場合と同じで、輸入国側の OSBP 施設で行

	一般的な国境	Off-Border Clearance	SSI/CCA	OSBP
	<p>後輸入申告の手続きを行うことになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸入にライセンスが必要な場合は事前に関係官庁で取得しておく必要があるが、ライセンスを取っていない場合や、国境での検査でライセンスが必要だと分かった場合は、ライセンス取得まで、国境内で待つことになる。 	<p>関手続きについては一般的な国境での通関と同じ。</p> <ul style="list-style-type: none"> 国境施設で通関手続きを行わない分、国境通過を早く行うことができる。 	<p>可という手順で処理される。</p> <ul style="list-style-type: none"> 貨物の到着前輸入申告制度が導入されていれば、貨物の国境到着前までに書類審査、納税まで済ませておくことができる。国境に到着後税関シールの確認を行えば、検査指定を受けた貨物以外は直ちに輸入許可を受けられることになり迅速な通関が確保できる。 輸入ライセンスが必要な場合は事前に取得しておく必要がある。 	<p>う。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> トランジット貨物の場合、通常は入国する国境で貨物運送のための担保の提供が必要となり、出国する国境で担保の返却手続きが行われる。国内運送間は税関シールで貨物が施封される。 	<ul style="list-style-type: none"> トランジット貨物は国境からドライポートに運ばれトランジット申告を行う。 国際トランジットの場合も同様で、ドライポートで国際トランジット申告を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> トランジット貨物の場合、トランジット申告に併せて担保提供、税関によるシールの手続きがあるが、手続きは一般的な貨物と同様となる。出国する際には担保の返却手続きが行われる。 	<ul style="list-style-type: none"> トランジット申告手続きは左記 SSI/CCA の場合と同じで、輸入国側の OSBP 施設で行う。
国境地域の社会経済への影響	<ul style="list-style-type: none"> 一般的に国境で通関を行う場合は交通量の増加に従って交通渋滞が発生し、地域住民への生活道路に影響を及ぼすようになり、何らかの対策が必要になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 通関場所の設置により、これまでになかった交通量の増大が見込まれることから、地域住民の生活道路に十分配慮した設置場所の検討が望まれる。 一方で、施設利用者による施設近隣の経済効果もあるものと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 国境が整備される地域では、国境の設置場所にもよるが社会インフラの一定の供給が見込まれ、地域経済への貢献が見込まれる。しかし、国境を利用した工場の建設や物流の増加・貿易の増加が無ければ限定的なものに限られる。 交通量の増大により、交通事故や渋滞による地域住民の社会インフラに影響を与えることから、国境への接続道路も含め地域住民に十分配慮した建設が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 左記に同じ。
長所	<ul style="list-style-type: none"> 国境での混雑や通関などの問題が発生した場合でも独自の対策を打ち出せる。 	<ul style="list-style-type: none"> 国境では官庁は必要最低限の確認手続きを行えばよいことから、大きな国境施設を作る必要はなく、広い駐車場も必要はない。 カンボジア、バベットの国境通過手続きに要する時間はトラック 1 台約 9 分と短い。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な国境通関手続きに比べ、手続きを行う 1 か所の施設でのトラック駐車によりすべての越境手続きを行うことができる。 通関手続きはそれぞれの輸出国、輸入国に対して行わなければならないことから大きなメリットはないが、貨物検査がある場合、関係官庁が共同で検査を行うことにより一度の検査で済ませることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 左記に同じ。

	一般的な国境	Off-Border Clearance	SSI/CCA	OSBP
			<ul style="list-style-type: none"> ・貨物到着前輸入申告制度の運用により輸入申告書類の審査を国境到着前に事前に済ませておくことができ、利便性を向上させることができる。 ・人の入管での出入国手続きは出国、入国手続きを一度の申請で続けて行うことができ利便性は向上する。 	
短所	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出国側と輸入国側それぞれで越境手続きを行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国境からドライポートまでの国内を運送することから、運送の際の抜き荷、密輸等のリスク管理を行う必要がある（運送モニターシステム、税関シール、エスコート等）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出、輸入両方の手続きを 1 か所で行うことから、国境施設建設やトラック駐車場のための広い敷地が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・左記に同じ。 ・OSBP 国境は山や谷に囲まれた地域にあることが多く、そこで働く人たちの日常生活を支えることが困難な場合が多い。
参考事項		<ul style="list-style-type: none"> ・ミャンマー、インドにおいても Off-Border Clearance 制度が取られている。 ・ミャンマーでは通関施設は商務省の所管で国境から 6 Km 以内に建設するよう定められていた。 ・ミャンマーの通関施設には関係省庁、通関業者の事務所があり、貨物検査場、検査要員も配置されていて施設の使い勝手はよさそうだった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・アジア開発銀行のイニシアティブにより 1999 年タイ、ベトナム、ラオスにより進められた多国間協定（カンボジアは 2001 年 11 月 29 日署名）。後に中国、ミャンマーも署名した。 ・ラオスとベトナムとの国境ラオバオ・ダンサバンは唯一 SSI/CCA が導入・運用されているが、通関手続きには到着前申告制度が導入されていた。納税も到着前に行う。これによって国境での税関手続きは輸出の場合と同様、貨物確認（検査）を行うことのみで通関が終了する。 ・入管、税関手続き以外にも、動植物検疫や人の検疫も必要になっているが、これらは検査結果を両国で共有することで省力化できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・福利厚生、食堂、ドライバーの日用品、免税店、などを設置し利便性を向上させている施設もある。東部アフリカ、南部アフリカ、西部アフリカにおいて多くの OSBP 設置が進んでいる。
			<ul style="list-style-type: none"> ・カンボジア関税法には第 4 条で税関業務を行う関税領域を定めているが、政令により関税領域外で業務を行うことを認めており、更には外国政府の税関職員がカンボジアの関税領域で輸出、輸入に係る業務を行うことを認めている。 ・第 4 条 この法律に定める要件の下、税関業務は、関税領域（内陸国境及び海岸線沿いの税関管轄域を含む。）内で実施される。税関管 	

	一般的な国境	Off-Border Clearance	SSI/CCA	OSBP
			<p>轄域には、海岸管轄域と内陸管轄域を含む。</p> <p>a. 海岸管轄域は、海岸線から沖合 20 キロまでの海域をいう。</p> <p>b. 内陸管轄域は、</p> <ul style="list-style-type: none"> - 海岸線から内陸 20 km までの地域、海洋に注ぐ河川については河口から上流にある最初の税関官署まで伸びる河川敷から内陸 20 km までの地域及び当該税関官署を中心に半径 20 km 圏内の地域、 - 陸地国境線から内陸 20 キロまでの地域、をいう。 <p>・ 本条第 1 項の規定にかかわらず、王国政府は政令により、</p> <p>c. 互恵主義に基づき、かつ、カンボジア王国の締結した国際協定、条約または規約に従い、関税領域外において税関職員がこの法律に定められた職務を執行することを認める。</p> <p>d. 互恵主義に基づき、かつ、カンボジア王国が締結した国際協定、条約または規約に従い、関税領域において外国政府の税関職員が輸入及び輸出貨物に係る自国の法律で定められた職務を執行すること認める。</p>	

出典：JICA 調査団

6.2 SSI/CCA のカンボジアへの導入検討

6.2.1 SSI/CCA に関する覚書

カンボジアの主な陸の国境通関官署では Off-Border Clearance 制度を取り入れており、国境を通過後、ドライポートまたは SEZ に貨物を運送して輸入通関を行っている。一方、ベトナム及びタイとの間では CBTA に基づいた SSI/CCA 方式による通関を導入することで合意している。

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。2021 年 12 月に実施された両国間の経済協力会合では、ベトナム側から SSI/CCA の実施に関する発言があったとの情報もあり（詳細は不明）、今後の動向が注目される。

SSI/CCA を導入するためのカンボジアとベトナムとの 2006 年 3 月 6 日付覚書

“Memorandum of Understanding between the Royal Government of Cambodia and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam on the Initial Implementation at Bavet, the Kingdom of Cambodia and Moc Bai, the Socialist Republic of Viet Nam of the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People”

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。ただし、スタンボット国境においてはポイペト・アランヤプラテート国境のような覚書はまだ交わされていないことから、SSI/CCA を導入するためには、まず覚書によって両国の合意が形成される必要がある。

SSI/CCA を導入するためのカンボジアとタイとの 2005 年 7 月 4 日付覚書

“Memorandum of Understanding on the Initial Implementation at Aranyaprathet, Kingdom of Thailand and Poi Pet, Kingdom of Cambodia of the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People”

第 5 章、第 6 章の 6.1 では SSI/CCA、OSBP、Off-Border Clearance 施設における通関手続きの外国の事例分析、比較検討を踏まえ、バベット国境に SSI/CCA を導入するための課題を検討した。GMS CBTA には導入のための様々な指針が盛り込まれているが、最も重要なことは如何にして SSI/CCA が機能するよう導入するかにある。

6.2.2 バベット国境（バベット新国境）への SSI/CCA の導入

バベット国境では交通量の増加に伴い新国境建設の機運が高まっている。まずは新国境において

SSI/CCA を導入するための合意が形成される必要があるが、この合意を前提に、新国境における SSI/CCA の導入の実現方法を検討する。

(1) SSI/CCA 実施の条件

第 1 の条件は、両国の国境関係者が輸入国側で自国の輸出業務を行うことができるようにするための法令整備である。ベトナム側はラオスとの国境、ラオバオ・ダンサバン国境において既に SSI/CCA を導入していたこともあり、法令は既に存在することから、カンボジアとの国境においてこの経験を生かすことができる。カンボジア税関においては、相手国領土で互いに執務を行うことについて既に関税法で定めているが、税関以外にも出入国管理や検疫などの職員も相手国の領土で業務を行えるような改正が必要となる。

第 2 の条件は、ベトナム側とカンボジア側の SSI/CCA を実施する施設の整備である。ベトナム側は初期的な案として既存のモクバイ国境ゲートの南側の 16.5Ha の土地に SSI/CCA を整備する計画を持っている。カンボジア側の CCI/CCA を検討する場合にはこのベトナムの案との調整をベースとして計画を立案していくことが現実的である。具体的にはカンボジア側の SSI/CCA の適切な立地場所・規模、カンボジア側 SSI/CCA とベトナム側 SSI/CCA との交通アクセスの取り方（新たな国境ゲートの必要性の検討も含む）を検討する。

第 3 の条件は、カンボジアが実施している Off-Border Clearance を国境での SSI/CCA による通関方法に変更できるのかどうかという点である。カンボジアでは国境からドライポートや SEZ に貨物を運送してから通関を実施している。現状では、バベット国境を通過する貨物は、バベット周辺のドライポートで通関されるものが 4 割、バベット周辺の SEZ で通関されているものが 3 割で、残り 3 割はプノンペン及びその近郊にあるドライポートや SEZ に運ばれ通関されている。

第 4 の条件は、2 か国間の SSI/CCA 導入に関する覚書の合意、施設の運営マニュアル・事務処理手続きマニュアルなどの整備・合意を行うことである。

(2) バベット新国境における SSI/CCA による通関方法

第 3 の条件に掲げた、SSI/CCA 導入による通関方法について以下の通り検討した。

ドライポート VS 新国境

新国境で SSI/CCA を導入する場合、国境で迅速に通関を行える体制にする必要がある。具体的には、これまでドライポートで通関していた輸入貨物については、到着前輸入申告制度を導入し、貨物が国境に到着する前までに必要な書類審査を済ませ、貨物が国境に到着した際には、輸入貨物確認（必要な場合の検査）を行うだけとする状態にしておくことである。このようにすればスムーズな国境通関を確保できる。

輸出貨物の通関は、これまで通りドライポートに貨物を蔵置し輸出通関を行い、輸入国側国境では貨物の最終輸出確認を行えばよい状態にすることで、国境での輸出手続きを最小限に抑えることができる。

ドライポートでの輸入通関の役割は無くなるが、引続きトラック貨物の積替えや貨物の一時保管、

輸出貨物通関のための蔵置場、コンテナ詰め作業の場として有効である。

SEZ で行う通関についての検討

SSI/CCA 導入後は、これまでのように SEZ 向け貨物の通関は SEZ で行うか、国境で通関を行うように変更するか、どちらでも選択できるようにするのかという課題がある。

従前より SEZ 向け貨物は迅速な通関を行ってきているが、到着前輸入申告制度で処理し、SEZ に運送する前に国境で通関を行う方法を取ることも可能であると考えられる。一方、SEZ では輸出貨物の通関、原産地証明書の発給という重要な業務があることから、輸入通関のみを考えて SEZ から税関や関係官庁を引き上げることは、これまで提供してきた輸出通関関係の便宜を止めることになり、SEZ の魅力が半減する。従って、SEZ での輸入通関、輸出通関はこれまで通り SEZ で行い、国境での SEZ 向け貨物の通過を早く済ませることが、国境の混雑緩和に貢献できると考える。

プノンペン方面に運送する貨物

プノンペンの SEZ、ドライポートへ運送される貨物については、これまでは一旦ドライポートに搬入してからトランジット処理を行っていた。SSI/CCA 導入後は国境でトランジット申告を処理し、税関シールを付して運送を認めることで国境での税関手続きを短時間で行う事が可能である。貨物の通関は到着した最終目的地のドライポートや SEZ で行うことになる。

これまでの検討でも説明したが、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から、国境の通過量に見合ったトラックの駐車スペースを確保する必要がある。これまでと同様、新国境建設後もドライポート・SEZ に運送して通関する Off-Border Clearance 方法の継続も考えられるが、Single Stop Inspection（1度の停車で業務処理を行う）とは言えず、SSI/CCA の導入に値するか疑問が残る。

なお、ベトナム側では現状でも国境で通関手続きを行っていること、輸入貨物の到着前申告制度を既に導入していることから、新国境に移ったとしてもこれまでと同様の通関体制で SSI/CCA が導入可能と考える。

6.2.3 スタンボット国境への SSI/CCA の導入

既に新国境の建設が進んでいるスタンボット国境について SSI/CCA 導入の条件を以下の通り検討した。

(1) SSI/CCA 実施の条件

第 1 の条件は、両国の国境関係者が輸入国側で相手国の輸出業務を行うことができるようにするための法令の施行である。この点、カンボジア税関、タイ税関においては相手国の領土で互いに執務を行うことについて既に関税法で定めているが、税関以外でも出入国管理や検疫などの職員が互いに相手国の領土で業務を行えるようにする必要がある。

第 2 の条件は、両国の関係者が執務を行える場所の確保となるが、この点スタンボット国境施設、バンノンイアン国境は SSI/CCA を導入することを前提に設計されており、相手国国境関係職員の執務場所も確保されているため問題はないものとする。

第 3 の条件は、カンボジアが現状実施している Off-Border Clearance を国境での SSI/CCA による通関方法に変更できるのかどうかという点である。

第 4 の条件は、2 か国間の SSI/CCA 導入に関する覚書の合意、施設の運営マニュアル・事務処理手続きマニュアルなどの整備・合意を行うことである。

次に Off-Border Clearance を国境での SSI/CCA による通関方法に変更するための必要な作業を検討した結果、以下のような作業が必要になると考えられる。

(2) スタンボット国境における SSI/CCA の通関方法

貨物の SSI/CCA による通関方法について以下の通り検討した。

ドライポート VS スタンボット国境

スタンボット国境で SSI/CCA を導入するためには、国境で迅速に通関を行えるような体制にする必要がある。具体的には、輸入貨物の到着前申告制度を導入し、貨物が国境に到着する前までに書類審査を既に済ませてある状態にすることが必要である。これにより残った通関手続きは輸入貨物確認（必要な場合は検査）を行うだけとする事ができ、スムーズな国境通過が期待できる。

輸出貨物は、これまで通りドライポートに貨物を蔵置し通関を行うことで、輸入国側の SSI/CCA では貨物の最終輸出確認だけを行えば済み、輸出業務量を最小限に抑えることができる。

ドライポートでの輸入通関の役割は無くなるが、引続きトラック貨物の積替えや貨物の一時保管、輸出貨物通関のための蔵置場、コンテナ詰め作業の場として有効と考える。

SEZ で行っている通関についての検討

スタンボット国境での SEZ 向け貨物の通関は、前述の 6.2.2 (2)での説明と同じ状況となる。

プノンペン方面に運送する貨物

スタンボット国境におけるプノンペンの SEZ、ドライポートへ運送される貨物については、前述の 6.2.2 (2)での説明と同じ状況となる。

以上の検討のように、輸入貨物の到着前申告が可能となれば、SSI/CCA を導入してもトラックの国境滞留時間を短縮することができる。一方、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から、現状のスペース（約 60 台の駐車場）では狭く、スタンボット国境のトラック駐車場の拡張が必要になると想定される。

6.2.4 SSI/CCA のバベットへの導入時の通関体制

(1) 輸入通関体制

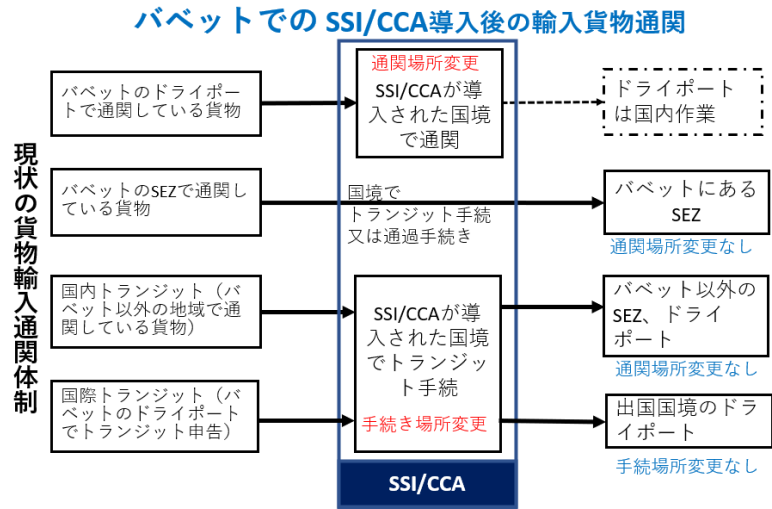
これまでの 6.2.2 バベット国境（バベット新国境）への SSI/CCA の導入、での議論を踏まえ、実際に SSI/CCA を導入するとした場合、現状と比較してどのような通関体制になるのかを検討した。

現状バベットにあるドライポートに蔵置された貨物は国境内で通関が行われるようになる。SEZ には通関官署がありそこで通関を行っており、これは変わらない。プノンペンへの国内トランジット貨物、他国（タイ等）

へのトランジット貨物の場合も国境でトランジット申告処理を行うようになる。バベットに SSI/CCA を導入した場合、これまでドライポートで処理していた通関業務、トランジット業務を国境の SSI/CCA 施設で処理することになると想定される。

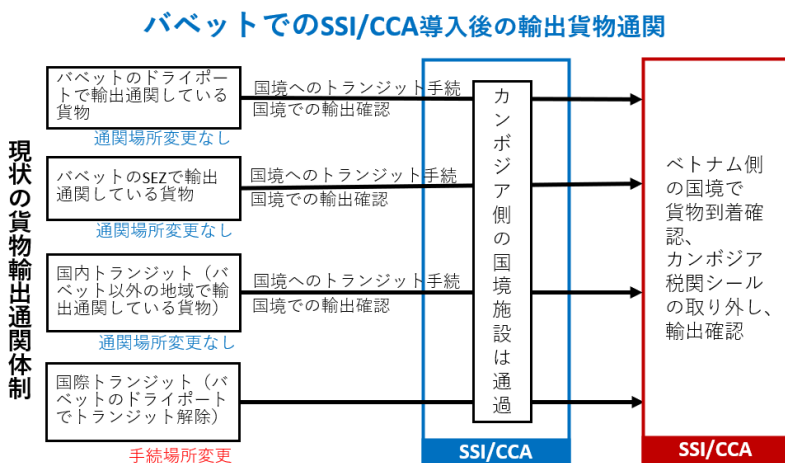
(2) 輸出通関体制

SSI/CCA が導入されても、輸出通関体制については大きく変わる部分は少ない。輸出通関手続きは SEZ や保税倉庫、ドライポートなどに貨物を蔵置して申告を行うことから、国境に貨物を運んでから輸出申告を行うような事例はほとんどないためである。現状国境で行っている輸出に関する税関の作業は、貨物の国境までの運送されたことの到着確認、国境から相手国に向かって荷物が輸出されたことを確認することである。SSI/CCA が導入された場合、これらの業務は相手国に設置された施設で行うことになり、そこに配置されているカンボジア税関職員がこれらの業務を行うことになる。このような流れを図示すると上記図 6.2 の通りとなる。



出典：JICA 調査団

図 6.1 SSI/CCA 輸入手続き体制導入案



出典：JICA 調査団

図 6.2 SSI/CCA 輸出手続き体制導入案

SSI/CCA を導入するための課題を整理した。一番影響を受けるのは輸入時のドライポートの利用となり、輸出はほとんど影響がない。問題は SSI/CCA を導入するとなると国境に新たな施設を建設することが必要となるが、その場所の確保が難題となる。

表 6.2 バベット新国境への SSI/CCA 導入のための実施上の課題の整理

実施上の課題	必要なアクション
<ul style="list-style-type: none"> ・ ベトナムとの MOU ・ ドライポートの SSI/CCA が導入された場合の運用 ・ ドライポートとの運用方法について交渉 ・ 新国境の建設地の選定、買収費用 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新国境整備計画の立案 ・ 土地買収 ・ 建設 ・ CCA 共同管理マニュアルの作成 ・ 通関手続きの見直し ・ Dry Port で輸入申告処理を行わなくなった場合への対応検討

出典：JICA 調査団

第 7 章 到着前輸入申告制度の考察

7.1 到着前輸入申告制度導と中央申告処理方式

7.1.1 カンボジアにおける通関制度の課題

本件調査業務では、貨物の到着前輸入申告制度の導入を提案している。到着前輸入申告制度を導入するためには、現在 e-Customs で行われている通関前手続き（Pre-Clearance Procedure：評価申告、品目分類、原産地証明書事前審査）を ASYCUDA の輸入申告手続きに組み込むことにより、税関に対して一度の申請で輸入申告を行うこと（シングル・デクラレーション）ができるようにする必要はある。以下、到着前輸入申告制度を考察し、通関前手続きを ASYCUDA に組み込み、シングル・デクラレーションにするための申告処理方法（中央申告処理方法か地方分散処理方法か）について検討した。

7.1.2 到着前輸入申告制度(Pre-arrival import declaration)

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。

陸の国境の場合、この積荷目録をどう確認するのが課題となる。アフリカの OSBP における通関では到着前輸入申告を必須の条件としている国があり、到着前輸入申告をしていないとペナルティが課されるところもある。このような国の輸入貨物の確認方法は、Truck Bill、B/L、物流会社が作成するトラック用積荷目録で、これらによって貨物が輸入国向けであることが確認できれば到着前輸入申告を認めている。カンボジアにおいてもこの方法は可能と思われる。

到着前輸入申告には段階があり、以下のものがある。

- 輸入申告書の税関への提出を認めるという制度：申告は認めるが輸入許可は貨物検査を行った後に納税を行い、その後輸入許可を行うもの
- 輸入申告の提出と納税を認める制度：申告・納税を認めるが、輸入許可は貨物検査を行ってから行うもの
- 輸入申告の提出と納税を行えば輸入を許可する制度：AEO やベストトレーダーなどに適用し、必要に応じて税関が事後調査を行い確認するもの

なお、到着前輸入申告制度は税関の輸入申告手続きなので、他省庁に係る輸入検査が必要な貨物には適用できない。

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る。

7.1.3 中央集中処理方式と地方分散処理方式

カンボジアでは、関税評価申告について通関前手続きは中央集中処理方式（Centralization）と地方の税関で通関書類審査を行う地方分散処理方式（De-centralization）の間で試行錯誤を繰り返してきた歴史があり、現状では一部の貨物を除いて地方分散方式を取っている。そこで、到着前輸入申告制度を導入するにあたり、現状 ASYCUDA への輸入申告は地方分散方式で申告処理されているものを、中央集中処理方式で行う方法、地方分散処理方式で行う方法を検討し、どちらによりメリットがあるか検証した。

カンボジアにおいては通関書類の審査を関税消費税総局で事前に行う通関前手続きがある。通関前手続きの書類審査には主に以下のようなものがある。（ベストトレーダーであれば関税評価・品目分類、原産地証明書審査は税関の確認が不要）。

- 関税評価・品目分類（輸入申告物品の課税価格の妥当性の審査とその品目分類、適用税率の適正さの審査）、
- 原産地証明書審査（貨物の原産地の認定は適用税率に影響する（FTAによる譲許税率の適用可否判定））、
- 他法令によるライセンスの確認
- 減免税率適用の可否

審査が終了すると、減免税率適用関係については税関許可証（Customs Permit）が発行され、これらの書類に従って地方の申告税関官署において ASYCUDA での輸入申告が可能となる。中央集中処理方式と地方分散処理方式で申告処理を行う場合の比較を以下に行った。

表 7.1 中央集中処理方式と地方分散処理方式比較表

項目	中央集中処理方式	地方分散処理方式
申告の処理方法	・ 輸入申告を関税消費税総局で行う	・ 輸入申告を地方税関の官署で行う
審査内容の質	・ 申告書審査は中央の専門知識のある職員によって処理される ・ 少人数精鋭で書類の審査に当たることができるので法令の解釈に統一性を保つことができる	・ 専門知識のある職員が配属され処理しているが、法令の統一的な解釈ができないことがある ・ 地域・官署で担当者が異なることから、法令解釈が異なる可能性がある
職員の配置	・ 専門知識を持つ職員を一定数確保できれば実施できる	・ 各地方官署に専門知識を持つ職員を配置する必要がある
輸出入者の利便性	・ 地方の輸出入者の利便性の確保のためには、完全にペーパーレス（オンライン）された方式で処理する必要がある	・ 地方の輸出入者にとっては近くの官署で処理できるため利便性は高い
審査職員の管理	・ 公平性・透明性の確保、癒着の排除に監視の目が行き届く	・ 癒着への監視の目が届きにくい
貨物の確認	・ 貨物の確認ができない。 ・ 貨物の確認は書類の説明、写真等に頼	・ 貨物を直接確認できる

項目	中央集中処理方式	地方分散処理方式
	ることになる ・ 必要な場合地方税関の職員に頼ることになる	
専門家の育成	・ 税関業務の専門知識が一定の職員の間 にのみ留まり、税関職員全体の知識の底 上げは行いきくい	・ 地方事務所が多ければ、その数に見合った 専門家を多く育てる必要がある ・ 中央集中方式に比べ多くの人員が必要になる

出典：JICA 調査団

このように、中央集中処理方式と地方分散処理方式にはそれぞれメリット・デメリットがあるが ASYCUDA による電算化も進んでいる現状を鑑み、貨物検査・確認は地方税関職員に頼ることで中央集中処理方式を採用し、より迅速かつ効率的な業務運営を取るほうが良いのではないかと思慮される。

7.2 他国の事例

電算化が進み、申告書への添付書類も電算処理できるようになると、国境（陸、海）での処理は貨物を直接税関職員の目で確認できる貨物検査に集中させ、書類審査は中央で電算処理により行うことが多くなる。

例えば、ケニア、ウガンダ、タンザニアでは輸出入申告処理を中央集中処理方式で行っている。ケニアでは 24 時間体制でシフトを組み 3 交代で業務を処理している。事務室への出入りはパスワードで管理され、個人の携帯電話などは持ち込めないようになっている。ザンビアでは地方集中方式を取っており、地方の基幹官署が地方の小規模官署の通関も行う仕組みとなっている。

いずれも、申告書の提出はインターネットを通じ行い、必要書類を PDF で添付することにより提出する。手続き全てが電算化されているため、地方の通関業者でも中央のシステムに申告書を提出できる体制となっている。

このように通関システムの電算化が進展すると、中央集中処理方式のメリットは通関業務の安定した執行、法令解釈の統一、癒着の防止などが挙げられる。

第 8 章 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

8.1.1 国境通過迅速化の必要性

カンボジアの工業は、原材料を輸入し、低賃金の労働力を利用して加工し、特惠関税のもと輸出する低付加価値な軽工業であるが、カンボジア政府は「カンボジア工業開発政策 2015-2025」(IDP)を策定し、工業の構造を軽工業中心の工業の構造をより付加価値の高い技術型の工業へ転換することを目指している。とくに、タイやベトナムの機械、電気部品、組み立てといった製造業のサプライチェーンの一翼を担うような製造業を誘致することに力を入れることによって、工業の高付加価値を促進することが重要となっている。また、カンボジアでは、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、輸出入の円滑化がますます重要となっている。このためカンボジア政府は、国家戦略開発計画（2019-2023）の中で貿易円滑化を国の重要施策と位置づけた。

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る。実際、道路や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、国境での税関業務、国境通過に関しては、まだまだ周辺国と比べ改善の余地があり、国境通過の迅速化の重要性が高まっている。

8.1.2 国境通過迅速化の目標

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、迅速で手間が少なく、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

8.1.3 国境通過迅速化の施策の方向性

以上の目標を達成するため、以下の二つの方向性からのアクションを考える。

- | | |
|-----------------------------------|---|
| <p>方向性 1: 手続きとシステムの効率化</p> | <p>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。</p> |
| <p>方向性 2: 国境運用の効率化</p> | <p>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。</p> |

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
- 貨物及び貨物車両が国境を通過するための手続きの迅速化
- 国境での貨物通関手続きの迅速化、予測可能性の向上

以下に、以上の 3 つの観点からの現状の問題点と改善のためのアクションを提案する。

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(1)

タイプ	機関	事前手続き	国境通過	国境通関
手続きとシステム	GDCE	<ul style="list-style-type: none"> • 輸入申告書類の提出にあたり、事前にE-Customsによる書類審査がある（GDCE本局又は地方税関での事前審査）。 • 国境でASYCUDAによる通関手続きが必要で、申告作業の2度手間となっている。 • ACTSの利用が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> • 入管警察に提出する国境通過願いと税関に提出する国境通過願いが手書き書類で電子化されていない。 • 入管警察に提出する国境通過願いのデータは税関に提出する国境通過願いのもの一部であり、一本化できるのではない。 • ACTSの利用が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> • SEZ/Dry Portに貨物が到着し、税関職員が到着確認を行うまでの待ち時間が長い。 • 国境でのASYCUDAによる通関手続きに加え、E-Customsによる通関書類の事前審査がGDCE本局又は地方税関で必要（作業の2度手間）。 • SSI/CCAが未導入 • 非正規の金銭授受の発生
		<p>対策</p> <p>【短期・中期】</p> <ul style="list-style-type: none"> • シングルクリアランスシステム（事前書類審査制度をASYCUDAの中に取り込み一度の申告で通関手続きを行えるシステム）を導入する <p>【長期】</p> <ul style="list-style-type: none"> • ACTSの拡大（海上+二国間でのACTS） 	<p>【短期】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 国境通過願いの電子化と入管警察とのデータ共有 <p>【長期】</p> <ul style="list-style-type: none"> • ACTSの税関シールの電子化（トランジット簡略化） 	<p>【短期】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 通関手続きの一体化・統一（シングルクリアランスシステム：左事前手続きに同じ）の導入 <p>【短期・中期】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 到着前輸入申告制度の導入 • GDCEのintegrity向上 <p>【中期・長期】</p> <ul style="list-style-type: none"> • SSI導入（バペット：長期、スタンボット：中期）

出典：JICA 調査団

表 8.2 国境通過迅速化の課題・問題点と必要なアクション(2)

タイプ	機関	事前手続き	国境通過	国境通関
手続きとシステム	他機関	(許認可のOGA) ・ NSWへの接続は業務の90%を処理している。残りは申告件数の少ない省庁のもの。 対策 【短期・中期】 ・ NSW実装強化・適用範囲拡大	・ (Immigration Police) ・ 国境通過願いが手書きで、電子化されていない。 【短期】 ・ 国境通過願いの電子化と税関とのデータ共有 ・ 入管警察のシステムをNSWを通じて接続する	・ 該当なし
	民間	・ オンライン申請のシステムを使いこなせていない輸出入者もいる (人材、IT環境の不足) 対策 【短期・中期】 ・ 民間企業のIT能力の向上 (人材育成、マニュアル作成、設備投資支援)	・ 書類不備がある場合、国境内路上で待機するため、渋滞を引き起こす 【短期・中期】 ・ 民間企業の国境通過手続き能力向上	

出典：JICA 調査団

表 8.3 国境通過迅速化の課題・問題点と必要なアクション(3)

タイプ	機関	事前手続き	国境通過	国境通関
国境の運用	GDCE・国境警察	・ 該当なし	・ 国境開門後、車両は先入れ先出しで通過させている。生鮮食料品を関係は早朝から待っているため早く通過できている。(コロナ禍で通過車両が減っている) ・ SEZ/Dry Portへの到着が遅れ、通関手続きが翌日になる 対策 【短期】 ・ 国境オペレーションの改善 (トラック通過開始時間の改善) ・ 国境運用改善のため、国境地域の合同国境管理委員会活動を再活性化させる	
	相手国(ベトナム・タイ)		・ 国境開門後の混雑 ・ ベトナム：1つの輸出申告で複数のトラックが運送する場合、トラックが揃うまで越境できず混雑する (インバウンド・アウトバウンド双方) ・ タイ：早朝からカンボジアに向かうアウトバウンドのトラックがタイ側で集中し、午後3時ころまで混雑している 対策 【短期】 ・ 国境運用改善のため、国境地域の合同国境管理委員会活動を再活性化させる	・ 国境手続きの違い ・ ベトナム：通関処理の容量が小さく、国境通過手続きに時間が掛かる ・ タイ：輸出入全体からみればカンボジアへの輸出は多いものの、カンボジアからの輸入が少なく、タイにとって重要性が低い。 【短期】 ・ 国境運用改善のため、国境地域の合同国境管理委員会活動を再活性化させる

出典：JICA 調査団

表 8.4 国境通過迅速化の課題・問題点と必要なアクション(4)

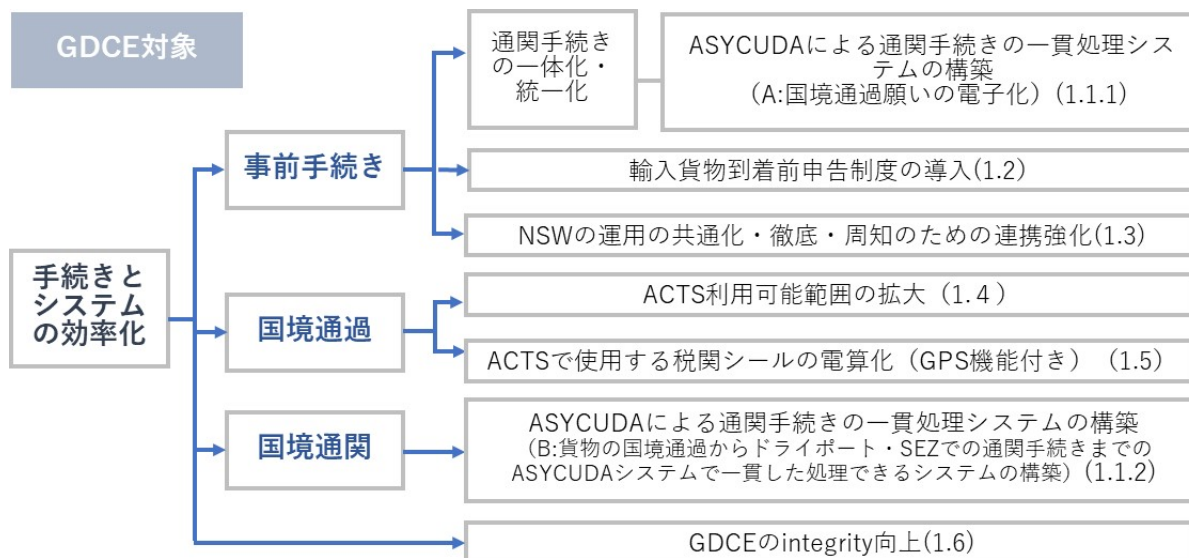
タイプ	機関	事前手続き	国境通過	国境通関
国境の運用	インフラ（ハード）	・ 該当なし	《バベット》 ・ 書類や手続き待ちのトラックが路上で待機し交通渋滞が起きている ・ 国境内に一時待機できる駐車場が無い（コンボイ編成用）。 ・ 人流と車両の混在越境による渋滞（コロナ禍では人流無し） ・ 道路幅（レーン数）の不足 《ポイペト》 ・ タイ側でカンボジアに向かうトラックによる渋滞が発生している	《バベット》 ・ バベット・モクバイ国境でのSSI/CCA導入について話し合いが始まっていない 《ポイペト》 ・ スタンポット・バンノンイアン国境でのSSI/CCA導入について話し合いが始まっていない
		対策 【短期・中期】 ・ バベット国境インフラ改善（道路拡幅、駐車場整備等） ・ スタンポット国境がオープンすれば、渋滞に関する大きな問題はなくなる ・ スタンポット国境設備拡大（駐車場、鉄道等） 【中期・長期】 ・ バベット新国境建設・整備	【中期・長期】 ・ バベット新国境へのSSI/CCA導入 ・ スタンポット国境へのSSI/CCA導入整備	

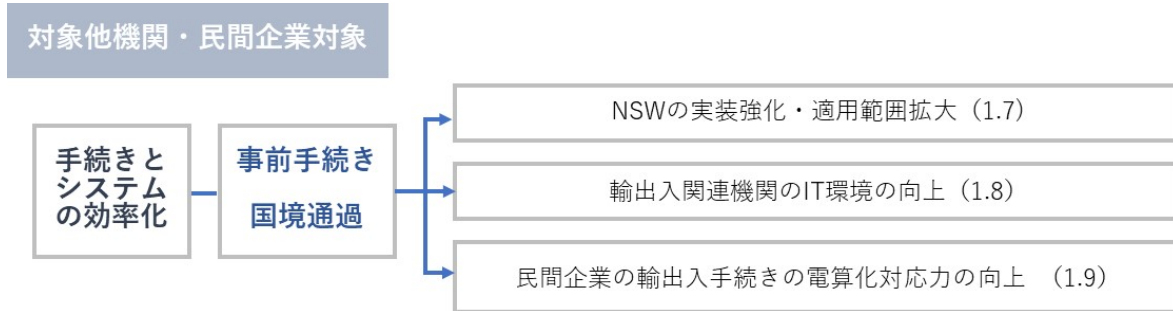
出典：JICA 調査団

8.3 方向性ごとのアクション

8.3.1 方向性1：手続きとシステムの効率化

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ものである。通関手続きやシステムは、カンボジア全体で運用されるため、NSW や到着前輸入申告制度による輸出入に関する手続き自体の迅速化を長期的に行う必要がある。



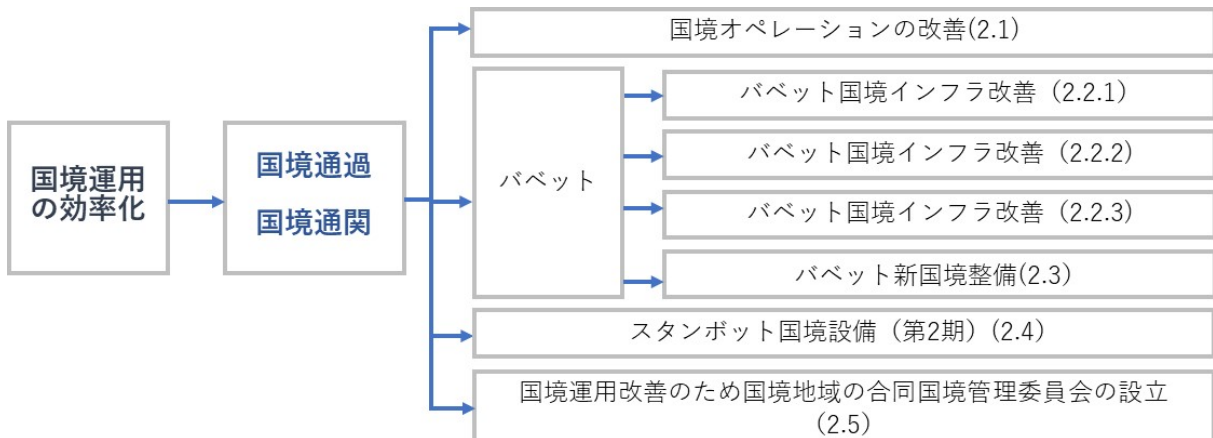


注釈：図内の番号は表 8.5 の該当番号を示している
出典：JICA 調査団

図 8.1 方向性 1：手続きとシステム効率化のためのアクション

8.3.2 方向性 2：国境運用の効率化

方向性 2 は、国境の施設やインフラ改良、国境の運営改善によって国境通過の迅速化を促すものである。バベット及びポイペト国境のハード面、ソフト面の改善に焦点をあて、中長期的に貨物専用国境を整備する。ポイペト国境では将来的に貨物の国境通過がスタンボット国境に移った場合に SSI/CCA の導入を目指す。また、国境通過に関しては、相手国（タイ、ベトナム）との協調した運営が不可欠なことから、中長期的に国境の運営を効果的におこなうことができるような仕組み・体制を構築していく。



注釈：図内の番号は表 8.5 の該当番号を示している
出典：JICA 調査団

図 8.2 方向性 2：国境運用の改善のためのアクション

以上のアクションの内容を表 8.5 に取りまとめた。

表 8.5 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。 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 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。 (2) 将来的に NSW へ接続できる仕様としておく。 (3) 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。 (4) 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。 (5) 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) 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 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。 (2) 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- 2027	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 2022-2024	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、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
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 - イミグレや検疫部局などの法律改正 (必要に応じて) (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	・ 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	中期 2025-27	GDCE、バンテイメンチェイ

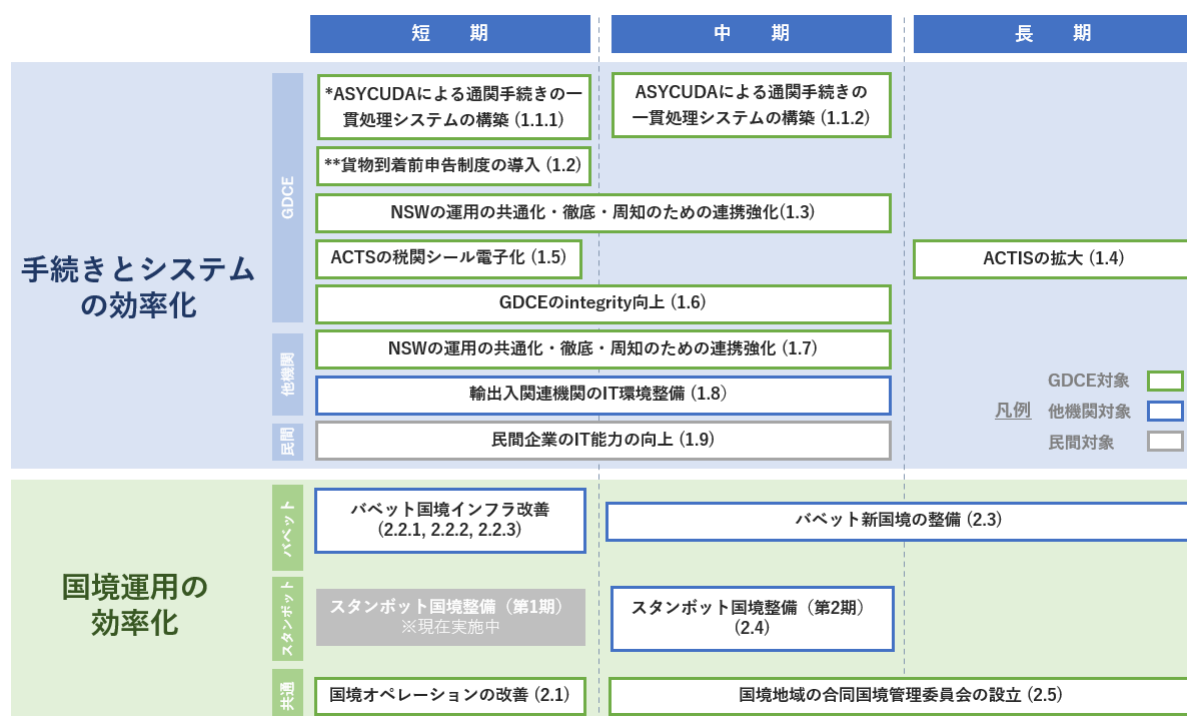
番号	アクション	現状の問題と関係・対応 (取り組む問題点)	目的	スコープ	実施期間	実施機関
		輸入貨物の通関において支障をきたすことが想定される。 ・ 鉄道貨物の通関も計画されているが、具体的な運用案は示されていない。		<ul style="list-style-type: none"> - パーキングスペース - 鉄道貨物 (3) CCA/SSI の導入 <ul style="list-style-type: none"> - SSI/CCAを基本とした国境整備のシナリオ案の作成。 - シナリオ案に基づく、実施計画案 - 試験運用。問題点の把握、改善案の作成。 - 本格運用 		州、タイ税関、サケオ県
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（スベリエン州、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、スベリエン州、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

出典：JICA 調査団

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 8.3 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 8.3 ロードマップ案

第9章 我が国の協力可能案件の検討

9.1 案件選定の考え方

前章で提案したアクション、SSI/CCA の導入検討から、我が国の支援が可能な案件を提案する。案件の選定にあたっては、以下の3点を考慮した。

- ASYCUDA など他ドナーの協力を得ている「システム関係」は他ドナーに任せる（ただしプロジェクト実施体制については、他ドナーとの連携を取ることを提案する）
- 国境の改善の効果が目に見える案件
- 我が国、JICA の過去の経験やネットワークが活かせる案件

9.2 協力可能案件

9.2.1 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（検討の詳細は7.3に記述） ・ 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、新たな国境での SSI/CCA の提案の可能性は限られると思われるが、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

9.2.2 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

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2 国間協議の定例化
実施機関	<ul style="list-style-type: none"> ・ 州（スベイレエン、バンテイミンチエイ） ・ GDCE、国境警察
協力のスタイル	技術協カプロジェクト
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。

第 10 章 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、まだまだ周辺国と比べて立ちおくれしており、国境通過の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、国境通過迅速化の戦略として、以下の 2 つの方向性を提示する。

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。