

2.4 ロジスティックス

2.4.1 鉄道輸送モード

2.3 でみたように、鉄道は、「タ」国にとって国際輸送のほとんどを占める輸送モードとしての役割を担ってきた。鉄道輸送の96%は国際輸送で、陸上輸送の97%は国内輸送という大きな差異がある⁷。

鉄道輸送が国内輸送で重要となるのは、冬季の南北輸送である。ドゥシャンベとホジャンドを結ぶ道路は冬季に閉鎖されるため、両都市圏はウズベキスタンを経由して鉄道輸送で結ばれる。大量輸送モードである鉄道輸送は、大規模工場と支線でつながっているものも多く、67の工場は引込み線によりつながっている⁸。

(1) サービス

貨物輸送鉄道のスケジュールやダイヤは提供されず、利用者が輸送スケジュール管理はできない。つまり、ダイヤが提供されないので、着日時や所要時間は経験から推測せざるをえない。「タ」国の輸入者は列車がウズベキスタンに入った時点で、ようやく着時間が推定できるが、発貨物の着時間推定は不可能である⁹。ただし、「タ」国鉄道のシステムに入ること、貨物のトレースはできるので、事前の予測は可能である。

ブッキングは比較的容易で、中国のようにブッキング締め切りが早いという事態は例外的な混雑時を除いてはみられないが、コンテナの手配には課題がある。CIS 独自の鉄道コンテナは存在するものの、鉄道輸送料金にはコンテナの発地点までの返却料・リース料が含まれるため、利用者の割高感が強い。そのため、

- 帰便のコンテナを待つ
- 顧客が持つコンテナを利用する
- 返す必要のないワンウェーコンテナを利用する（古いコンテナを購入し、そのままコンテナごと引き渡す）

といった方式が好まれる。そのため、コンテナ手配で出荷自体が遅れる場合がある。

また、鉄道ワゴンは40フィート仕様のため、20フィートの場合、編成駅で積み替えがなされ、ペアが見つからないという滞留するリスクが高くなる¹⁰。

⁷ ADB TA-4451-A “Tajikistan : Capacity building and institutional strengthening for the customs modernization and infrastructure development project”

⁸ ADB TA-4926 “Tajikistan: Transport Sector Master Plan” Appendix C-2

⁹ たとえばバルト諸国との間では24～30日は想定できるが、確定は困難である。多量でブロックトレイン化すると12～13日となるが、これでも確定スケジュールにはならない。輸入の場合はウズベキスタンに入った時点で、かなりスケジュールが確定でき実務面での手配に入る（カザフスタン/ウズベキスタンからドゥシャンベまで1週間とする）。

¹⁰ ワゴンには40フィート1本分の長さ（12m）。20フィートなら2本載せるために、20フィートが奇数になると、もつ一つがみつかるまでとめられる。

鉄道輸送がコンテナ単位のため、小口貨物に対する輸送サービスがなく、そのことが中小輸出入者の競争力に貢献していないという主張もある¹¹が CIS 諸国に限っては域内用 3 トン、5 トンの鉄道コンテナも存在し、少量輸送にも対応している（図 2.4.2）。

国際輸送は、相手国のサービスに大きく依存するが、ウズベキスタンでの税関検査について問題があるという事業者コメントは多い。鉄道輸送の場合、協定上はウズベキスタンを通過する貨物はウズベキスタン税関の税関チェックを免除できるはずだが、実際には税関チェックがしばしば行われ、また、ハンドリングの悪さもありダメージ等も頻発する。これは「タ」国の努力で解決しない課題である¹²。

(2) ターミナル

一般的な貨物は鉄道ターミナルで受け渡しが行われ、鉄道ターミナルは鉄道と自動車の結節拠点である。また、ここで通関も行うことができ、国際／国内貨物の結節点でもある。

基幹ターミナルであるドゥシャンベの貨物ターミナル（ドゥシャンベ 2）の現地調査から、ターミナルの現況を以下のように記す。

- 貨物鉄道は 1 日 2 便程度、編成を行いウズベキスタンに向けて出発する。明確なスケジュールはないが国境から 60km のこともあり、ここでは貨物を滞留させず発車させる。
- 輸入は、鉄道からクレーンでおろしたコンテナを通関後、引取りの車両に引き渡す。ただし、クレーンは午後 5 時までしか稼動しない。
- コンテナヤードの保管場所そのものの面積は大きくなく、ここでの保管は意図していない。ここでは鉄道輸送・自動車の結節機能の提供しか意図されていない。
- 作業機器や設備は大容量ではあるものの、老朽化し作業の迅速性や高頻度化は望めない。
- 一般的に物流ターミナルは、保管、車両への積み下ろし作業、一時保管、車両待機場、アクセス道路と作業別のレイアウトをするが、実現されていない。

¹¹ ADB TA-4926 "Tajikistan: Transport Sector Master Plan" Main Text

¹² 同様の問題は、自動車輸送の国際輸送にも共通である。また 2 国間協定等でも改善が図られているが、近年の密輸や麻薬の増加によるセキュリティ管理の要請もあり進展しない。

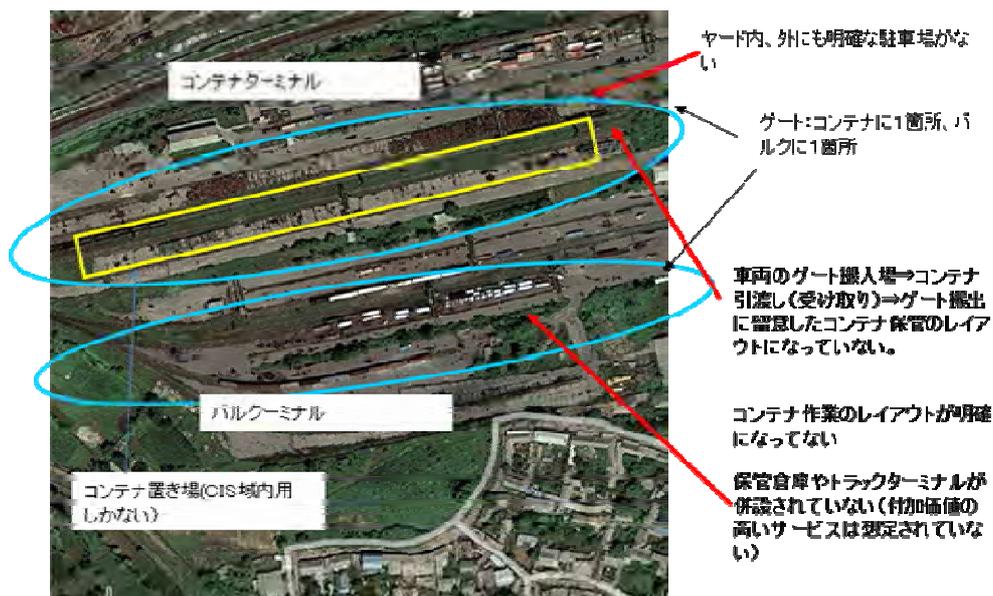


図 2.4.1 ドウジャンベ2ターミナル



図 2.4.2 ドウジャンベ2ターミナルの設備

(3) 民間施設

(2) でみたようにターミナルで提供できるサービスが限定されているため、補完機能として、民間企業のターミナルがある。これらは、ソ連時代にあった側線（引込み線）と倉庫施設を取得したもので、ハードは更新されていない。

これらの倉庫が周辺に複数あるので合計面積としては大きいものになる。本来は、この施設が鉄道貨物を中心に、JIT（Just-in-Time, ジャストインタイム¹³）配送拠点として在庫管理や流通加工等、付加価値のある物流サービスを提供することが望ましいが、その要請にこたえられるレベルにない。

¹³必要なものを必要な時に必要な量だけ生産する方式。工場では、部品在庫を持たないこと、配送では部品の納入が、小口多頻度になることが特徴である。



図 2.4.3 民間鉄道ターミナル



図 2.4.4 民間鉄道ターミナル倉庫

2.4.2 トラック輸送モード

トラックは、国内輸送のほとんどを担うが、「タ」国は CAREC や ADB の取り組みにより国際輸送および、トランジットへの取り組みにも積極的である。しかし、「タ」国は通過国として単に「素通り」されてしまう可能性も否定できない。トランジット輸送の充実を、輸出入物流や国内物流の充実につなげる必要がある。

ここでは、国内、トランジット、輸出入物の3つの観点でトラック輸送を概観する（ただしトランジットは後述するように業界団体が大きく関与していることから、該当部分である 2.6.3 も参照）。

(1) 国内輸送

1) 概要

国内輸送のほとんどがトラックで輸送されるが、ボリュームのそのものは大きなものではない¹⁴。自動車による貨物輸送は自家輸送のレベルにとどまり物流企業のレベルが低く、ひいては物流コスト（輸送コスト）も高止まりの傾向にある。

i) 輸送品目

表 2.4.1. 国内生産品国内消費量（単位 US\$）

	2008	2009	2009
	3,506,452	3,231,745	
電力	689,384	689,384	21%
燃料	47,506	37,922	1%
鉄鋼	749,339	698,480	22%
石油・化学	48,454	38,766	1%
自動車	123,922	101,424	3%
木材	18,669	17,970	1%
建設資材	295,026	228,532	7%
	262,510	216,638	7%
食料	904,089	857,434	27%
動物性食料	317,276	308,830	10%
出版	21,420	21,017	1%

出所) TAJISTAT “Socio-economic- Situation of Republic of Tajikistan” ただし、2009 年は 10 ヶ月間。

表 2.4.1.は国内生産され、国内で消費されたものの直近 2 年間の統計であるが、品目で見ると、食料がもっとも多く、鉄鋼、建設資材と続き、単価あたり重い貨物で、あまり高価値のものは流通しておらず運賃負担力が低いものが主である。これらの貨物は 1 ロットで大量に輸送する必要があり、道路インフラは①通年通行ができない、②大型車両が通行できない といった制約があり大量輸送上の障害となっている。

ii) コスト

山岳国家の「タ」国では大型車両の通行が難しく、輸送コストは高止まりしている。それを補うには物流業者のパフォーマンスの高度化が必要だが、「タ」国の事業者の現状（事業規模、車両、投資能力等）ではその実現が難しい¹⁵。

その結果、内陸輸送コストの高さは激しいものとなっている。表 2.4.2 は世界銀行による試算であるが、米国/モルトバのような長距離国際輸送に比較して国内輸送の距離単価（なかでもドゥシャンベ～ホジャンドやドゥシャンベ～イスファラのような南北輸送）の高額は明らかである。

¹⁴ “Tajikistan: Transport Sector Master Plan”の試算では 2007 年の 1 月からの 7 カ月間で約 230 万トン。日本は 50 億トン/年。ベトナムでも 2 億トンである。

¹⁵ 2.6.2 参照。

表 2.4.2. 国内輸送料金（単位：US\$）

	距離	運賃(TEU)
ドシャンベ市内	12	30-242
ドシャンベ/Tursunzada	56	242
ドシャンベ/グルガンチュベ	99	546
ドシャンベ/クリャブ	204	909
ドシャンベ/Panji	206	1091
ドシャンベ/jirgatal	287	1697
米国/モルドバ	7668	1895
ドシャンベ/ホジャエンド	341	1940
ドシャンベ/kanibadan	421	2424
ドシャンベ/isfara	448	2546
ドシャンベ/khorog	524	2606

出所) 世界銀行セミナー資料

iii) マーケット

「タ」国の国内貨物の発点と着点（OD）は

- 85%がドゥシャンベ発着
- 15%がホジャンド発着

となっている¹⁶が、この国内第一・第二の物流発着地点を結ぶ南北道路が地勢的に厳しく、整備が難しい点が国内物流からみた場合、マーケットの拡大を妨げている。このように直送が難しい場合、在庫機能を充実させ、輸送距離を短くすることで物流を活性化させる戦略がとられるのが通常だが、「タ」国では現状、このような物流集積機能（倉庫機能）はきわめて希薄である¹⁷。

(2) トランジット輸送

定時性、コスト、安全性の面ではまだトラックの国際輸送は鉄道のレベルにはない。自動車の場合は、季節要因はトランジットタイムに大きく左右され、国境通過の遅れやセキュリティ上のリスクが鉄道より大きく、本来は自動車輸送が優位であるはずのスピードでも鉄道との競争力を見出しがたいのが現状である¹⁸。この地域の国際輸送（陸路）の活性化は ADB、CAREC も促進を目指しており遅滞ないスムーズな国境通過輸送をキーポイントとしている。彼らのモニタリング調査は、

- もっとも大きな輸送ハードルは（コスト、時間の発生ポイント）は国境通過である
- 自動車通行速度が遅い

¹⁶ ADB TA-4926 "Tajikistan: Transport Sector Master Plan" Appendix C-3

¹⁷ ADB によると「タ」国は中央アジアで唯一、卸売センターが存在しない国である。(ADB "Tajikistan: Trade Facilitation Logistics Development Strategy Report"38 ページ)

¹⁸ 鉄道はセキュリティ乗員がいるが、国境での貨物検査等による盗難はある。

- 輸送コストは EU より安い（ただし、商品価格からすれば割高感がある）

の3点を指摘している。

	CAREC Corridors	EU Corridors
Average speed	21 kph	75 kph
Average delay at border	25.3 hours	2 hours
Average transport cost	\$1.64 per km	\$1.75 per km

表 2.4.3. 中央アジアのトランジット輸送

出所) ADB の 2009.12.16 ウランバートルで CAEREC 大臣会合におけるプレゼン資料”CAREC Corridors for Seamless Connectivity”

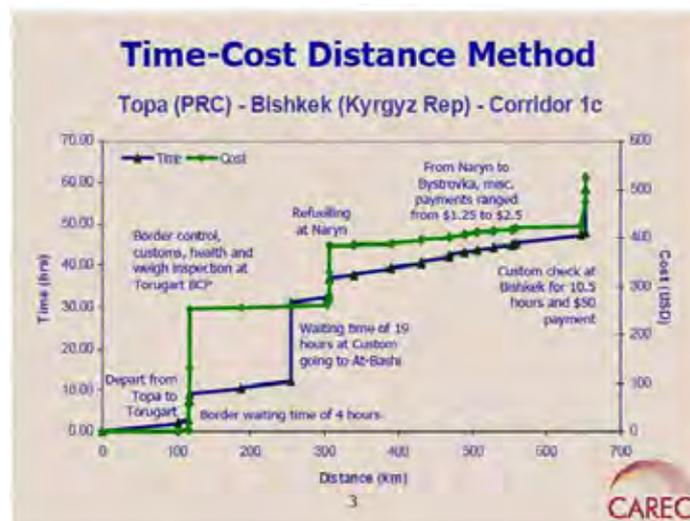


図 2.4.7 越境輸送のコスト・時間

出所：表 2.4.3.に同じ

「タ」国は地勢上、周辺国との「ランドリンク」国家であり、トランジットビジネスのポテンシャルを活かしたいという希望は強い。特に、近年ではアフガニスタンへの支援物資や中国から東南アジアあるいは外洋に向けての可能性や潜在性が期待され、運輸セクター・マスタープラン調査¹⁹でも中国発貨物に大きな期待をよせている。中国からアフガニスタンへの貨物を想定する場合、「タ」国を経由する直近ルートがはが大きな可能性を秘める（4.2節参照）。

トランジット輸送の活性化のため、中央アジア諸国は

- 道路インフラについては6つのコリドーの充実を図る
- 国境でのスムーズな通過を可能とするために TIR カルネシシステムの採用を目指す

¹⁹ ADB TA-4926 “Tajikistan: Transport Sector Master Plan” Appendix C-2

という2大戦略をもっており、「タ」国はTIR輸送システムの促進のため、2007年の政令により国際陸上輸送業者の協会（ABBAT）を設立した。この団体がTIRカルネの発給団体となると同時に、国際貨物用のターミナルを整備し出入貨物のハンドリング、国境通過手続き等の包括的なサービスをしようと試みている²⁰。

ABBATによれば現在10のターミナルがあるが、16まで増やす計画があり、国際物流のためのターミナル整備計画として、十分に評価できる²¹。しかし、現在の基幹ターミナルであるドゥシャンベターミナルを見ても、その施設等は十分なものではなく、地方の整備は今後を持ち越されている。



図 2.4.8 ABBAT ドゥシャンベターミナル

²⁰ これが実現すれば、国境での貨物の積み替え、税関による現物チェックが制度的には免除され、スムーズな国際輸送が制度的には達成されることになる。

²¹ 2.4.2.(2)の3)に述べるようにABBATターミナルはトランジット輸送とともに輸出入貨物のターミナルとしての役割も兼ねることを計画している。

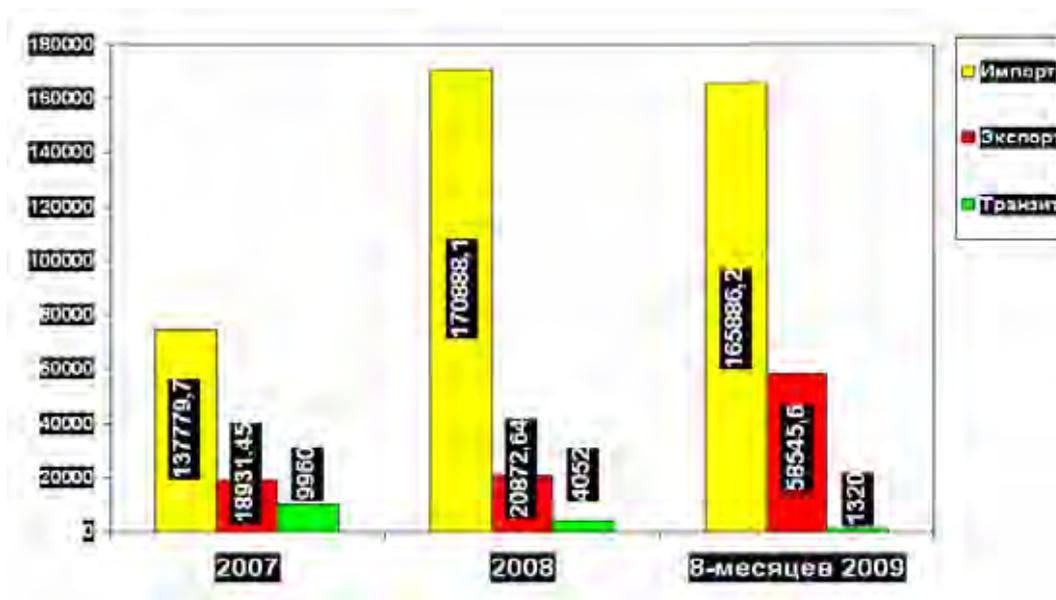


図 2.4.9 ドシャンベターミナルにおける倉庫及び荷役作業

(3) 輸出入

輸出入物流を行うロケーションは ABBAT がトランジット貨物と兼ねることになっている²²。現実には ABBAT はトランジットより多くの輸出入貨物を扱い、輸出入拠点としての性格が強いものとなっている(図 2.4.12)。

²² たとえばウズベキスタン/「タ」国（ドゥシャンベールト）の場合は、国境とドゥシャンベの中間地点であるトゥルスンザーデに貨物の通関場所があったが、ABBAT ターミナル設置にともない、2 国間輸送のハンドリングも ABBAT で行うこととなった



f

出所) ABBAT (黄色: 輸入。赤: 輸出。緑: トランジット)

図 2.4.12 ABBAT の実績 (ドゥシャンベターミナル)

1) 輸入貨物

ABBAT の果たしている業務は図 2.4.10 のように表される。国境のチェックポイントは単なる越境チェックのみを行い、自動車輸送の本通関は、ABBAT ターミナルで行う。また、「タ」国の国内貨物を外国車両が輸送することできないため、ABBAT ターミナルでの主業務は通関、車両の外国車両/国内車両のトランシップ機能、輸入貨物の一時保管が中心となる。通関は長時間を要するリスクも高いのでトラックプールやドライバーの休憩・宿泊施設も備えている。

しかし、積替作業はオープンヤードで行われ、スペースも狭く手荷役が中心でオペレーションのレベルは低い。トラックプールも狭くロケーション管理されず「First come, First serve」の原則を適用するには無理がある。さらに、倉庫施設も狭く、老朽化しており質の高いサービスが提供できる状況になく、輸入貨物を保税保管・市況をみながら通関を行いタイムリーに投入するようなディスTRIB्यूションを行える体制にはない。

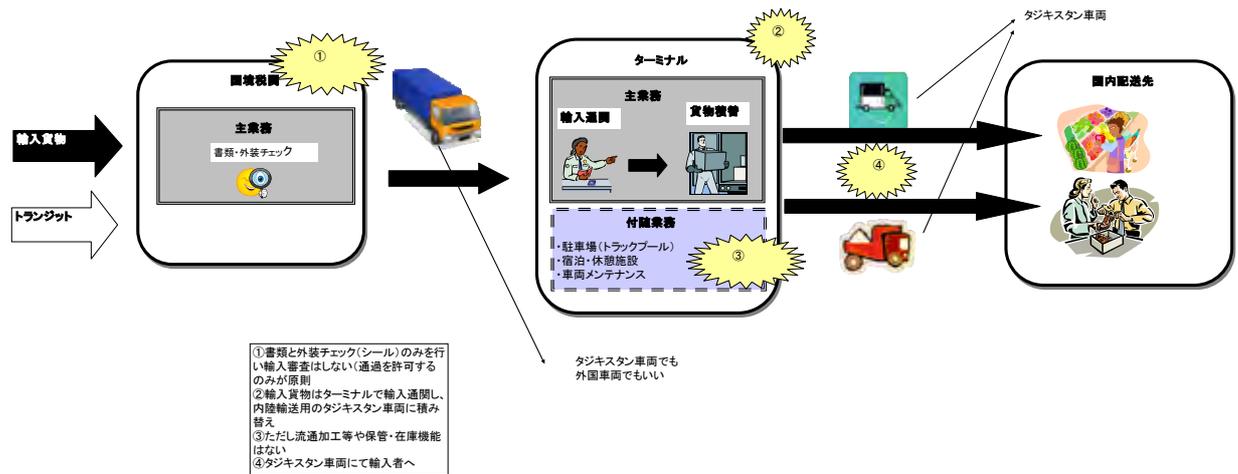


図 2.4.10. ABBAT における輸入貨物フロー

2) 輸出

輸出品目はきわめて少ないものの、この場所で通関を行い、コンテナ積みを行うことが原則となる。そのための倉庫の品質や積み替えの作業品質の課題は輸入と同じである。ただし世界的標準をみると、「工場バンニング」と呼ばれる荷主サイトで荷物のトラックまたはコンテナへの積み込み（バンニング）が可能なシステムが一般化している。このシステムの利点は積み替え作業を削減できることによるコスト削減である²³が、「タ」国の場合、法的に工場バンニングは TALCO などの大口輸出業者では認められるものの、一般的になっておらず、非効率・高コストの原因となっている。

工場バンニングを可能とするには保税輸送のシステム・規定の改善が必要であり許可方法、要件の明確化が求められる。

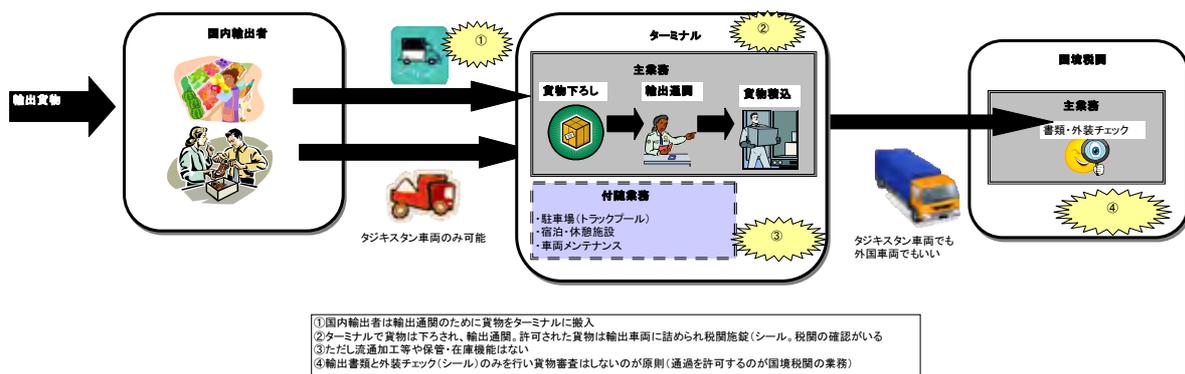


図 2.4.11 ABBAT における輸出貨物フロー

²³ 2.6.5 も参照。

2.4.3 コンテナ輸送

国際輸送の多くが、鉄道・自動車を問わずコンテナにより行われており、TIR カルネ輸送もコンテナや鍵のかかる車両を想定した仕組みになっている。

コンテナによる輸送の利点は

- ドアツードアができること、
- 貨物の積み替えが必要ないこと

であり、ADB や CAREC が重要な物流施策と位置づける鉄道／自動車のインターモーダル輸送も積み替えが容易なコンテナ輸送を想定している。しかし、「タ」国はコンテナ輸送が促進されておらず、トラックによる国際輸送のコンテナ化率は 10%程度、鉄道輸送では 5%以下に過ぎない（表 2.4.4）。鉄道輸送のそれについては、すでに 2.4.1.の（1）で触れたが、自動車輸送も同様である。その原因としては回送の手間とコストの問題があげられる。空コンテナ回送費用が運賃に含まれるため割高感が強く、「タ」国のコンテナ利用は

帰り便のコンテナを待つ

顧客が持つコンテナを利用する

- 返す必要のないワンウェーコンテナを利用する（古いコンテナを購入し、そのままコンテナごと引き渡す）

が多くなる。他の国ではこのような事態を回避するため、貨物ターミナルが空コンテナの返却所となり、空コンテナを集積することで

- 発貨物のコンテナ手配が容易になり
- 着貨物のコンテナ返却のコストが低減できる

ことを目指している例が多い。このような拠点は物流コスト削減の大きな解決策である「帰り荷」の確保のためにも重要である。

また、コンテナを保有し利用者にリースするというビジネスも諸外国には広くみられる。

表 2.4.4. コンテナ輸送量とコンテナ化率（実績と目標）

By Road

Year	Imports		Exports		Total		Total	Tonnes per container (Import and export inc empty)	Total containerised cargo	Estimated total annual International movements by road (tonnes)	Percentage Containerised
	20 ft	40ft	20 ft	40 ft	20 ft	40ft					
2006	963	27	941	27	1,904	54	1,958	12	23,496	522,000	4.5%
2007	1,425	40	1,393	40	2,818	80	2,898	12	34,774	576,810	6.0%
2008	2,109	59	2,061	59	4,171	118	4,289	12	51,466	633,914	8.1%
2009	3,122	88	3,051	88	6,172	175	6,347	12	76,169	678,288	11.2%
2010	4,620	130	4,515	130	9,135	259	9,394	12	112,730	725,768	15.5%
2015	11,497	322	11,234	322	22,731	645	23,376	12	280,509	1,017,928	27.6%
2020	18,516	519	18,093	519	36,609	1,038	37,647	12	451,763	1,336,708	33.8%
2025	23,631	663	23,092	663	46,723	1,325	48,048	12	576,577	1,755,319	32.8%

Source: Consultants

Rail

Year	Imports		Exports		Total		Total	Tonnes per container (Import and export inc empty)	Total containerised cargo	Estimated total annual International movements by rail (tonnes)	Percentage Containerised
	20 ft	40ft	20 ft	40 ft	20 ft	40ft					
2006	5,631		5,633				11,264	12	135,168	4,397,333	3.1%
2007	7,039		7,041				14,080	12	168,960	4,859,053	3.5%
2008	8,798		8,802				17,600	12	211,200	5,340,100	4.0%
2009	10,998		11,002				22,000	12	264,000	5,713,907	4.6%
2010	13,748		13,752				27,500	12	330,000	6,113,880	5.4%
2015	27,651		34,220				61,872	12	742,461	8,575,033	8.7%
2020	44,533		55,112				99,645	12	1,195,740	11,260,441	10.6%
2025	56,836		70,339				127,175	12	1,526,101	14,786,827	10.3%

出所) ADB TA-4926 "Tajikistan: Transport Sector Master Plan" Appendix C-4

2.5 税関/通関

2.5.1 組織

タジキスタン税関（Tajikistan Custom Service）本部の組織図を、2.1 に示す。各地方税関本部は各税関支所や通関ポイントを管轄する。「タ」国の通関ポイントは、1）国境チェックポイントのほかに 2）ターミナル（道路、鉄道、空港）、3）保税工場等の税関駐在施設 となり、人は1）のみのチェックで通過が可能であるが、貨物では1）で書類と貨物のシールチェックを行い、2）あるいは3）で本格的な輸出入通関を行う 2 段階の手続きが原則である。²⁴ これら 1)～3) の合計通関ポイント数は全土で 87 ヶ所となる²⁵。ちなみに、本来は1)のチェックは外装チェック等の簡素なものであることが原則だが、この原則が守られず貨物検査が行われる等で、国境通過のハードルが高いとされる評価が多い。

しかし、組織上の問題点としては EDI の未整備もあり、内部での情報収集、更新、伝達、共有ができていない点があげられる²⁶。そのため迅速・効率的な通関サービスを提供するためのデータベースが構築できず、事後調査やリスクマネジメントの実施は実質的には難しい。

2.5.2 税関改革

タジキスタン税関は税関手続きの簡素化について、相応の努力を払っており法的にも新たな関税法を定め、品目分類も WCO(World Customs Organization)の世界標準である HS コード²⁷を導入し、2005 年には京都規約に合致したものにすでに変更している。このように WTO 加盟を狙い通関業務を世界的スタンダードに合わせようという努力がなされてきた。なかでも関税率は 0、5、10、15%の 4 段階にフラット化させた。このことは、輸出入者の関税計算を容易にしたものと評価できる。また、輸出関税はなく数量制限（Quota）も輸入品目にのみ課すように規制緩和が図られている。

しかし、実務面での通関プロセスをみると、決して迅速で低コストとはいえないという評価が一般的であり²⁸、その原因として、

- 事後審査制度がまだ未整備で、輸出入許可降の訂正が難しいため、完璧な処理を必要とすることによる手間、時間が必要であること。

²⁴ メインルートの場合は、このような「2段階評価」が原則となるが、地方等で、ターミナル等が未整備の場合は国境でチェックポイントでの通関を行わざるを得ない。

²⁵ ADB TA-4451-A “Tajikistan : Capacity building and institutional strengthening for the customs modernization and infrastructure development project” Appendix B より

²⁶ ADB TA-4451-A “Tajikistan : Capacity building and institutional strengthening for the customs modernization and infrastructure development project” III. Assessment and review of customs trade facilitation infrastructure より

²⁷ “Harmonized Commodity Description and Coding System”（商品の名称および分類についての統一システム）の略。国際貿易商品の名称及び分類を世界的に統一したシステムで、1988 年 1 月 1 日、HS 条約（商品の名称及び分類についての統一システムに関する国際条約）として発効した。

²⁸ 2.6.3 で世界銀行と ADB のデータを用い詳述。

- リスクマネジメントシステムがまだ導入されていないため、優良事業者であっても優遇措置がなく、簡素化された通関プロセスが受けられないこと。
- 申告価格が納税者の申告価格に基づくのではなく税関が収集している価格に基づく（申告者の価格が信頼されず、審査が長引く傾向が強い）ため、価格審査の手間がかかること。

といった点があげられる。加えて

- 国税収入は税関に大きく依存しており国税の 40%は税関により徴収されている。表 2.5.1 は 2003 年までのものだが、2000 年以降、税関の国税に対する貢献度（税関による関税、VAT、物品税の合計）は上がっており 2003 年には 40%を越えている、タジキスタン税関によるとそれ以降も国税に占める税関収入は 40%を超え、直近は 47%程にまで達し、国税収入確保という観点からは、税関の簡素化による収入低下は容認しがたい状況と言える。

表 2.5.1. 国税における関税収入推移

	2000	2001	2002	2003
関税	15	19	21	24
物品税	4	6	9	14
VAT	9	22	40	61
国境収入	28	47	70	99
対GDP(%)	3	4	6	7
対国家収入(%)	22	32	39	47

出所) World Bank "Tajikistan Trade Diagnostic Study" 2005 12.15

- セキュリティ対策

アフガニスタンに接することもあり、「タ」国ルートは麻薬や密輸品のルートとして、国際社会からもセキュリティ対策への要請が強い。当然、そのための貨物チェックの比重が高くなり、国境通過の際のバリアが高くなる、このことは、本来、国境で貨物チェックを免除されるトランジット貨物が実際に貨物チェックされるという事態も生んでいる。税関側からは国境での X線検査機器等の整備が要請されているが、リスクマネジメントの導入による優良事業者の選別がなされていないことも、大きな阻害要因である。

2.5.3 所要時間とコスト

「タ」国における通関の高コスト・長時間化の実態を示すものとして、世界銀行のデータが標準的に利用され、ADB も当該データを利用している(表 2.5.2)。この表では「タ」国と周辺国を比較しているので当表をもとに通関所要時間とコストをみると、そもそも中央アジアそのものの通関所要時間・コスト²⁹は世界的に見てきわめて長時間・高コストであり、以下のとおりである。

²⁹ コストについては近くの港湾までを想定しているため、内陸国である中央アジアのコストは高くなりやすい。

1) 所要時間

- 輸出は、カザフスタンに続いて長く、所要時間 72 日を要する（中央アジア諸国の平均は 68 日）。通関プロセスのなか「書類準備」が 50 日と全体の 70%を占める。
- 輸入は 44 日と、中央アジア諸国の中ではもっともよい。輸出よりさらに「書類準備」の割合が高く、30 日と全体の 64%を占める。

2) コスト

- 「タ」国の輸出コストは中央アジア諸国の中で一番高く、費用項目では「国内輸送費用」(47%)、「書類準備」(35%) が大きい。書類作成コストの高さが周辺諸国なかできわめて大きいことが、輸出コストをひきあげているといえる。
- 輸入コストは、ウズベキスタンに続いて高い。費用項目では内陸輸送 (49%)、「書類準備」(28%) と続く

このデータによると通関そのものの所要時間、コストよりその前段階である「書類作成」のハードルは高い。もちろん通関自体も EDI 化が実現しておらず、貨物検査義務が多いことから、所要時間・コスト削減の余地も十分あるが、それ以上に書類作成の手間を軽減するほうがトータルの効果かは大きい。今回の現地調査ヒアリングでも、事前準備の負担を指摘する意見は多く、所要時間とあわせ、表 2.5.3 のようにまとめられる。

表 2.5.2 中央アジア諸国の通関所要時間・コスト比較

TABLE 2.5.2. TIME SPENT AND COSTS OF EXPORTING AND IMPORTING INTO KAZAKHSTAN, KYRGYZ REPUBLIC, UZBEKISTAN, TAJIKISTAN AND AFGHANISTAN, 2007

	Tajikistan		Afghanistan		Uzbekistan		Kyrgyz Republic		Kazakhstan		Averages	
	Days	%	Days	%	Days	%	Days	%	Days	%	Days	%
Phases in exporting												
Plant preparation and handling	7	9.72	15	22.73	8	18.18	6	6.04	20	81.18	13	49.06
Documents preparation	50	62.46	44	66.87	15	40.91	31	77.27	30	32.25	34	66.67
Parts and terminal handling	5	6.34	8	7.58	10	22.73	3	4.55	11	11.28	7	9.97
Customs clearance and technical control	10	13.89	2	3.03	8	18.18	8	9.09	23	24.73	10	14.57
Total	72	100.00	98	100.00	44	100.00	68	100.00	93	100.00	68	100.00
Phases in importing												
Plant preparation and handling	—	—	25	—	41	—	10	—	34	—	—	—
Documents preparation	30	68.18	43	77.27	69	70.41	56	82.93	34	82.96	47.5	72.75
Parts and terminal handling	5	11.36	5	7.94	3	4.06	4	5.88	4	7.41	4.4	6.73
Customs clearance and technical control	3	20.45	9	14.29	25	25.51	8	11.76	16	29.63	13.4	20.49
Total	44	100.00	63	100.00	68	100.00	68	100.00	54	100.00	65.4	100.00
Costs (\$)												
Phases in exporting												
Plant preparation and handling	2,000	46.51	1,500	60.00	1,000	39.57	1,200	60.14	4,000	71.94	1,995	52.66
Documents preparation	1,500	34.86	450	18.00	120	4.71	10	0.70	200	7.19	453	19.55
Parts and terminal handling	100	2.33	100	4.00	200	7.84	120	3.45	380	13.57	180	6.54
Customs clearance and technical control	700	16.29	400	16.00	500	20.78	160	0.70	200	7.19	373	13.95
Total	4,800	100.00	2,500	100.00	2,500	100.00	1,820	100.00	2,780	100.00	2,743	100.00
Phases in importing												
Plant preparation and handling	1,250	49.30	1,500	71.43	3,800	98.15	1,550	81.72	2,200	76.19	2,000	76.00
Documents preparation	1,000	26.17	250	11.90	120	3.02	110	0.59	100	3.47	295	10.43
Parts and terminal handling	100	2.82	200	9.52	200	5.04	120	7.10	300	10.19	200	7.05
Customs clearance and technical control	700	19.72	150	7.14	150	3.79	60	0.59	300	6.94	242	8.52
Total	3,650	100.00	2,100	100.00	3,970	100.00	1,880	100.00	2,880	100.00	2,838	100.00

Source of data: The World Bank, 2007.

表 2.5.3 「タ」国の通関に関するヒアリング

ヒアリング対象	内容
税関	<ul style="list-style-type: none"> 「タ」国の所要時間の長さについては、その準備書類の長さから来る要因が多いものと認識している。書類さえ完璧なら数時間で許可を出せる体制にある。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> 税関審査自体は1～2日程度。審査自体は5～6時間で終わる。貨物検査の行われる比重は大きく全申告で貨物検査が実施。全量あるいは一部検査となる（審査時間は2～3時間） ただし、書類作成には2～5日を要しており準備にかかわる時間は長い。他法令等ほかの書類の手配や完璧な申告のための必要性が高い。 輸入通関はだいたい2～3日をみればいい(ABBATによる)。 通関はタジクのほうがウズベクよりは、簡素である印象がある。 タジクの問題はタジクスタンダードがある点と完璧な書類を準備しなければいけない点。 わいろ等に頼るレッドテープがある点は否定できない。 審査時間は審査員や状況により大きく左右され、平均的な所要時間を提示することは難しい点が問題である(うまくいけばすぐ許可がおりるということもあることを意味する)。

出所：JICA 調査団

2.5.4 通関事前準備

通関の前段階である「書類作成」段階の長時間化（コスト）の要因として次の3点が重要なものと考えられる。

(1) 税関以外の手続き/許可

輸出入通関の前段階で所轄官庁の許可（いわゆるライセンス）が必要となること世界的にも当然で是認される。「タ」国での監督官庁・機関としてあげられているのは表 2.5.4 のようなものであり、諸外国と比較して大きな相違はないものの、以下のような手続きが問題であることが指摘できる。

表 2.5.4 通関に関係する省庁

官庁（省庁）	英訳	官庁（非省庁）	英訳
経済開発貿易省	Ministry of Economic Development and Trade	国家規格度量衡委員会 (タジクスタンダード)	Standardization and Metrology department
農業省	Ministry of Agriculture	商工会議所	Chamber of commerce and Industry
保健省	Ministry of Health		
国防省	Ministry of Defense		
運輸省	Ministry of Transport		

ADB TA-4451-A “Tajikistan : Capacity building and institutional strengthening for the customs modernization and infrastructure development project” Appendix B より

1) 原産地証明

商工会議所は原産地証明の発給を行う。「タ」国の原産地証明は通常半日で取得が可能とされているが、EDI化されておらずマニュアル処理である。しかし、「タ」国と周辺諸国との関税同盟化が進展したことにより、その恩典を受けるためには特惠関税用の原産地証明（フォーム A）の発給が必要になっており、その迅速な発給が必要となる。特に自動車輸送の場合、自動車の出発に合わせるような発給手続きが迅速化することが望まれる。同時に、「タ」国の輸入においても、輸出国のフォーム A が必要となり、その入手が遅れると、関税恩典を受けられないことになり、「書類待ち」が長くなる要因となる。

2) タジクスタンダード

経済貿易省傘下で旧ソ連の GOST を踏襲し「タ」国家規格度量衡委員会の発行する証明書が広い範囲の品目に必要となる（関税率表では必要な品目が明示される）。多くの品目で輸入された品目は検査され、手数料の徴収が輸入量に比例するためコスト面からも負担となる。この発行がなされるまで通関プロセスに移ることはできず、通関前の時間待ち要素の大きな部分である。

3) 免税申請

現在のところ、「タ」国の輸出はきわめて少なく、輸入過多の状況にある。しかし、輸入ではコマーシャルベースによるものだけではなく、一部は援助や ODA 貨物と考えられる。これらの貨物は無税で輸入されるので、輸入省庁の特別認可が必要となることから、その取得に時間を要することになる³⁰。

(2) 税関手続き

1) 書類作成の負担

輸出入者（及び通関業者）は、輸出入申告書を作成するが書類作成はソ連で製作され、「タ」国用にカスタマイズされたソフトウェア“ALTAGTD”が用いられている。しかし、

- 入力項目数が多い（54 程度ある。日本の申告書の入力項目は 20～30 位である）
- 申告者の提示した商品価格が税関の持つ価格データに合致するかチェックする必要がある
- 3 回ミスをすると再教育義務がある

といったように、きわめて要求事項が多く、かつ、ペナルティが厳しいため、申告までの準備に時間を割かざるを得ない状況である。逆にいえば、税関の審査業務の多くの部分を肩代

³⁰ ADB TA-4451-A “Tajikistan : Capacity building and institutional strengthening for the customs modernization and infrastructure development project” Appendix A によると、ドシャンベの鉄道貨物(1 日 30TEU)のうち、半分が ODA とのことである。また、調査団のフォワードのヒアリング調査でも輸出は扱っておらず、輸入の大宗貨物は援助物品である企業が多く、コマーシャルベースをメイン貨物とする業者は見当たらなかった。

わりしていることになる。

2) 審査価格データベース作成業務

通関業が税関に提出義務のある書類として'Declaration of Fact' と呼ばれる品目価格の妥当性を示す書類を提出する必要がある、1,500 ドル以上の品目の正確な詳細情報を（コストや値引き率まで含め）を提出する義務がある。このデータが税関の価格審査のベースとなり、税関は類似品目のそれを含めデータを改定し、申告価格の妥当性のレンジを定めているため、通関業者もそのリバイス業務に従事しなければならない。この業務は先進国では税関が自身のデータベースを充実するために行うコア業務であり、「タ」国では民間業者が「肩代わり」していることになる。

さらに、通関業者は自身の経験から申告価格の妥当性を判断し、輸出入者とコンタクトし申告価格が認められない可能性を伝え適正価格（多くは関税額が上がることになる）に導くという業務も請け負っている。

このように、通関業者の行う業務は過大で相応の時間とコストを要する原因となる。

2.5.5 通関

(1) 輸出フロー

貨物のもっとも近くの、道路、鉄道、空港ターミナルで通関される必要がある。ただし、税関の承認と共に通関場所（工場サイト等）を選ぶことは可能である。申告人は、その税関事務所に対して申告を行い、税関はその申告に対し、評価、確認、正当性を確認する。

税関書類はすべてマニュアルにより作成され書類が提出され、その後、貨物検査が行われる比率が高い。

表 2.5.3 でみるように「タ」国での輸出通関に要する時間が長い。通常、輸入通関は関税を徴収する、あるいは、密輸防止の観点から簡素化が難しい側面があるのに対し、輸出は外貨獲得促進の観点から手続きが簡素化されているのが開発途上国の一般的なパターンであるが、「タ」国は輸出も煩雑な手続きを必要としている。また、開発途上国では輸出コスト削減の観点からも、税関施設に貨物を搬入することなく自社サイトでコンテナ詰めをする「工場バンニング」が広く認められているが、「タ」国では、工場バンニングは法的には認められるものの認可基準が厳しく、税関の指定施設に貨物を入れ通関を受けるのを原則としている点で、簡素化が遅れているといえる。

また、表 2.5.5 の項目 1. にみるように通関業者に支払う料金とは別に、税関そのものに対しても申告価格によって定額制に基づく手数料を支払う必要がある（これは、世界的にみれば珍しいケースになる）。ただし、従来は申告価格に対するパーセンテージで課されていたため、申告価格が高くなるほどコストが莫大になったが、定額化したことにより申告者にとっては、割安感が高まった。

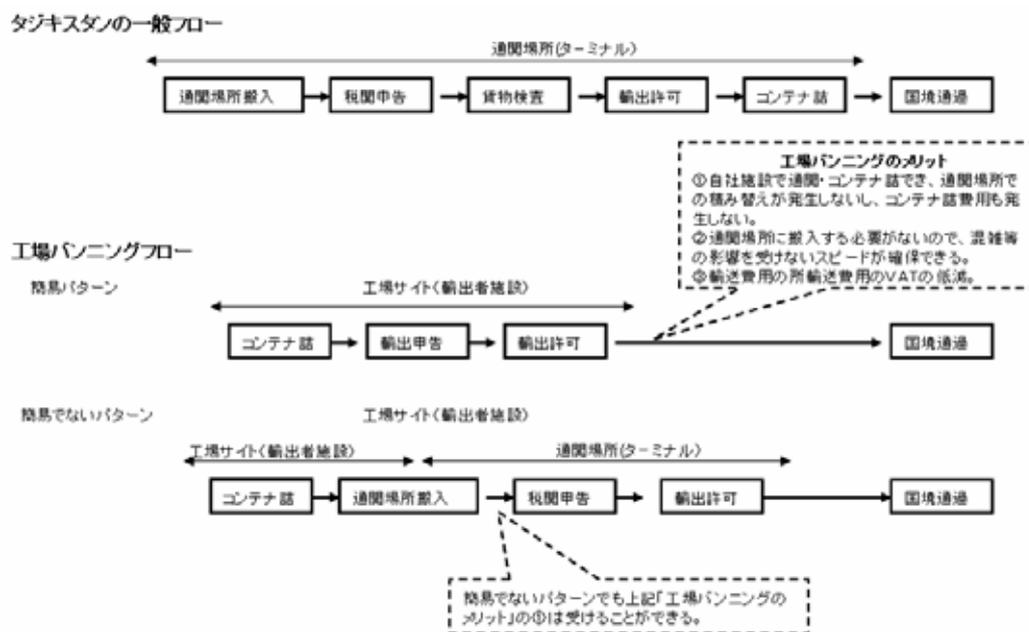


図 2.5.1 輸出通関フロー

1) 輸入フロー

貨物をもっとも近くの、道路、鉄道、空港ターミナルで通関される必要があるため、そこまでの保税輸送が発生する。ただし、税関の承認と共に通関場所（工場サイト等）を選ぶことは可能である。申告人はまず、自身の申告価格に基づき表 2.5.5.の項目 1.の税関への手数料を支払う。この領収書受領をもって税関申告が可能となり、申告人は、税関事務所に対して申告を行い、税関はその申告に対し、評価、確認、正当性を確認する。税関書類はすべてマニュアルにより作成され書類が提出され、その後、貨物検査が原則実施される。

税関が貨物申告を許可されると、関税および公租公課の納入が必要となる。関税支払いはデポジットシステムが完備していないため、申告時に全額支払われる必要がある。また、支払いは現金か銀行送金で、この手続きに通常は2日を要し、遅い部類に属する。通関業者は顧客や税関と送金システムを持っていないので、現状、通関業者による電子税関支払いは現状不可能であり、輸入者が税関に支払い通関業者がその支払いを確認する必要がある。

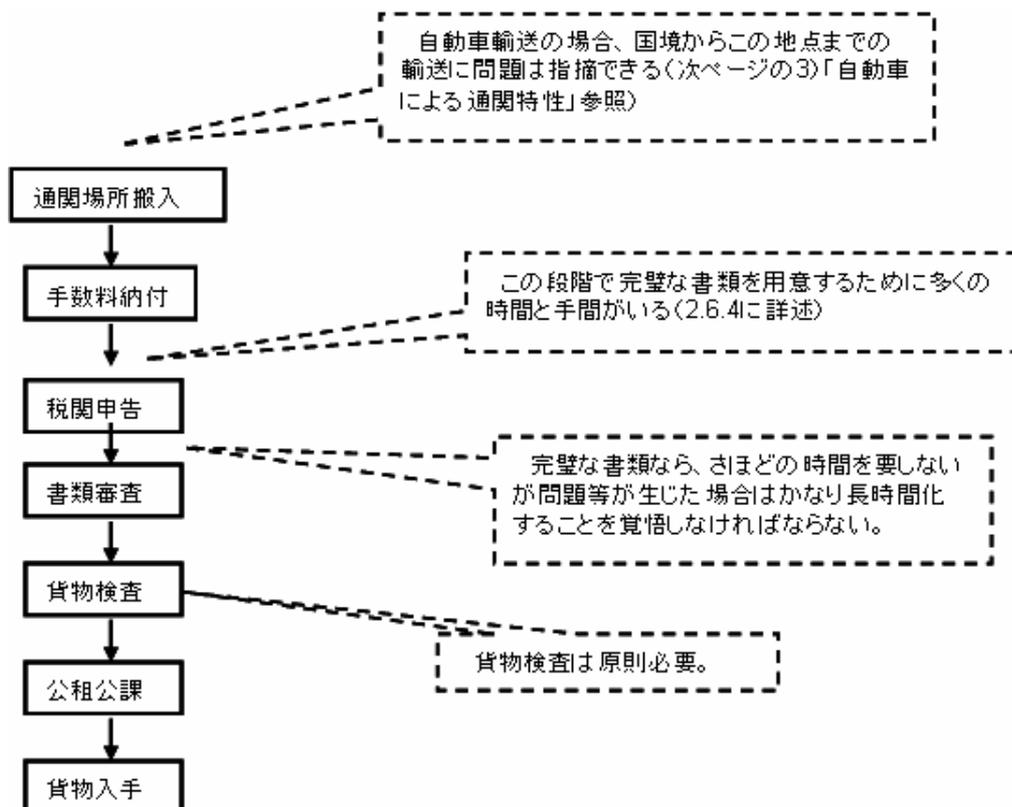


図 2.5.2 輸入通関フロー

表 2.5.5 税関手数料

税関業務の種類	手数料
1. 物品および輸送機器の通関手続きに際しては、その課税価格に応じて以下の手数料を徴収する。	
- 5,001米ドル未満	10米ドル
- 5,001米ドル以上10,001米ドル未満	20米ドル
- 10,001米ドル以上50,001米ドル未満	70米ドル
- 50,001米ドル以上100,001米ドル未満	150米ドル
- 100,001米ドル以上500,001米ドル未満	400米ドル
- 500,001米ドル以上1,000,001米ドル未満	800米ドル
- 1,000,001米ドル以上	900米ドル
2. 貨物のエスコート手数料 (10kmあたり)	3米ドル
3. 保税倉庫における保管手数料	
- 輸送機器1台につき、1日あたり	1米ドル
- 物品50kgにつき、1日あたり (タジキスタン共和国政府政令2006年7月4日第319号)	0.01米ドル
4. 通関士資格認定証発行手数料	50米ドル

出所) タジキスタン税関提供資料

2) トラックによる通関の特性

トラック輸送による通関は、税関が常駐し、貨物の一時保管が可能な ABBAT ターミナルで行うことが原則となる。ここへのトラックへの出入りが、TIR カルネを除く 2 国間輸送等の保税輸送となる場合、保税輸送システムがまだ確立されておらず、税関エスコートを組む必

要性を否定できない。さらに国境ではトラックがコンボイを組むまで待ちを余儀なくされる。国境の ABBAT は、このような車両編成を行い、走行ルートを決める。エスコートなく走行することも可能ではあり、その際には、不正を防ぐために保証金を積む必要がある。

従来、このエスコート義務についてはコスト高を生じることもあり、規制緩和がなされてきた（料率は表 2.5.5 の 2.参照）。ADB ではエスコートが必要な品目は限定され、TIR カルネ輸送は免除されるとしているが³¹、国境でのトラブル等を避ける点から、保税輸送ではエスコートと着地税関の確認書取得を行っているとする事業者もあり³²、今回の調査では標準の手続きを明らかにするまでには至らなかった（あるいは標準的手続きが存在していない可能性も否定できない）。

3) 鉄道の通関特性

鉄道による通関は、国境でなくタジク鉄道の貨物駅での通関が原則となる。ターミナルには税関や通関業者といった関係機関も入居している。税関側は施設入居料金を払っているが、（税関側からみれば）悪天候でも安全に検査ができるような施設や検査用施設があるわけではない。そのため、検査が必要な場合には、近隣の私企業の保税倉庫は移動することになり、これらの倉庫は税関に対して在庫管理報告の必要がある³³。

鉄道オペレータは税関に対して積荷目録（マニフェスト）を税関に送付する。貨車やコンテナはシールされていることが原則で、税関のみが開けることができる。加えてセキュリティのための鉄道職員が同乗する。輸出入者にはターミナルの発着情報を提供する。

2.5.6 EDI 導入

税関および通関については上記のような問題点があり、情報化によってその解決を図ろうとしている。システムについては、ADB の支援を得て、すでにソフトは発注済みである。税関への申告書様式も EU の SAD 様式を 2009 年 1 月 1 日より採用し、EDI インプットに適した様式に改めている。

その全体像は図 2.5.3.のようにすべての関係者（Stakeholder）を網羅した NSW（National Single Window）を意識したネットワークである。しかし、他官庁がどのように接続するかは課題解決は未着手である。当面、通関部門に特化した EDI 整備となるが、次のような課題がある。

一陸上輸送

鉄道と航空はマニフェストが税関に提出されるので、税関が輸出入業者のデータインプット前に貨物情報をマニフェストサブシステムで入手することが可能であるという前提でのシステム構成となっている。しかし、トラック輸送はマニフェストが用いられていないため通関システム化の対象となっていない。

³¹ ADB “Tajikistan: Trade Facilitation Logistics Development Strategy Report”31 ページ

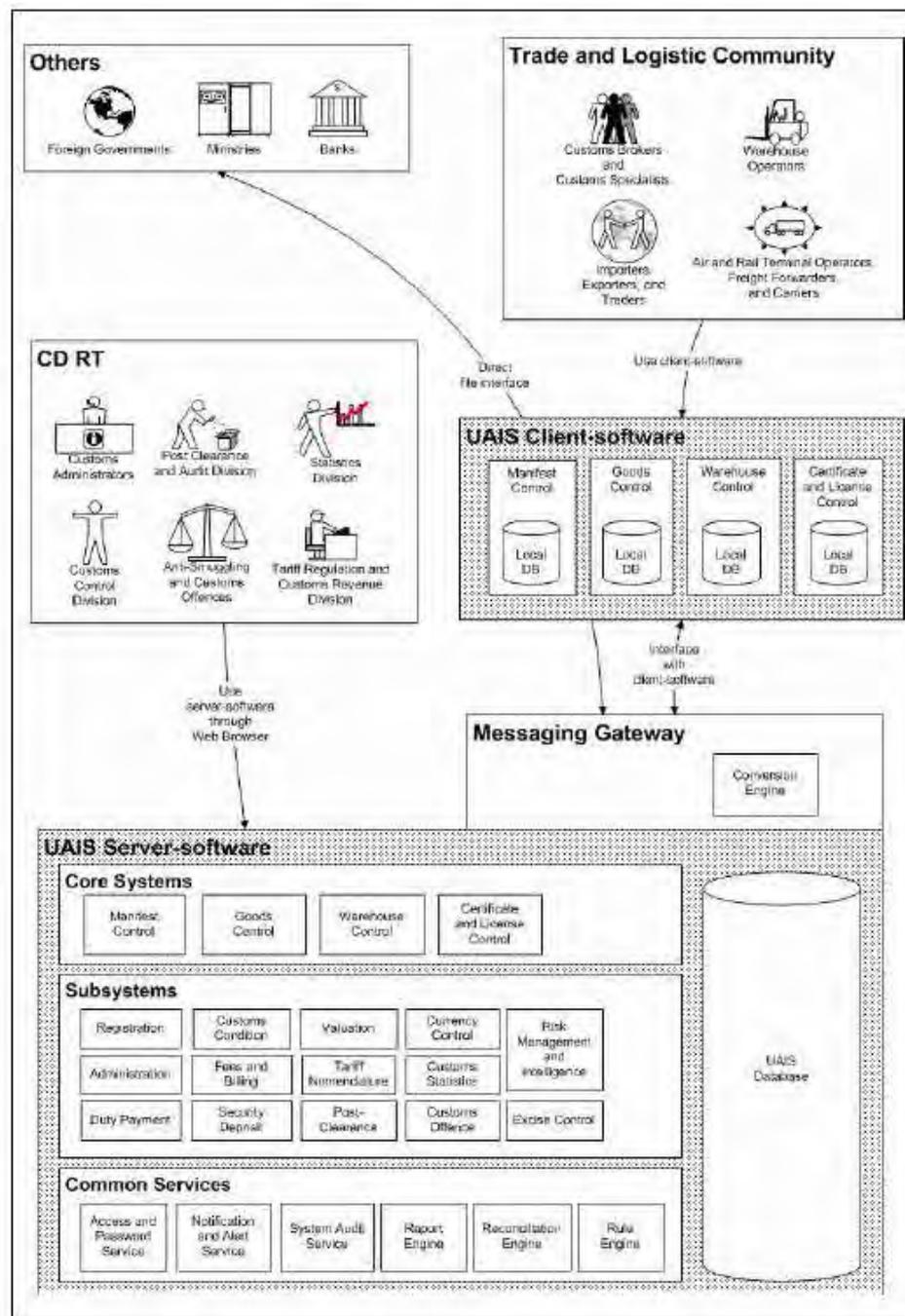
³² 彼らでも TIR カルネでは不要としている。

³³民間にターミナルを参照。ただし、優良なハードが備わっているわけではない。

ートレーニング

ハード整備が先行し、このシステムの使用者たる税関職員、ひいては通関業者のトレーニング計画がまだ具体化しておらず、具体的な稼働に向けての計画が明らかになっていない。

特に自動車輸送において EDI 化が計画されていないことは深刻であり、保税輸送の複雑さとともに今後解決すべき課題としてクローズアップされよう。



出所) ADB TA-4451-A “Tajikistan : Capacity building and institutional strengthening for the customs modernization and infrastructure development project”

図 2.5.3 タジキスタン税関 EDI システム全体像

2.5.7 国境通過

「タ」国はすでに、重要な陸上輸送の国際条約に加盟を果たし、かつ、ABBAT の設立等、TIR カルネシステムが適用できるようになった。この結果、制度的には国境での遅滞ない通過が可能ではある。この傾向は周辺諸国も同様であり、本来なら、この地域の国境通過のバリアは低いはずである。

しかし、実際には国境で（TIR カルネ貨物であっても）、貨物検査の実施を含む国境通過は遅く、「タ」国のスピードは中国/カザフスタン国境の半分程度に過ぎない³⁴。しかし、まだ上記の「理想」に対して中央アジア全体での国境通過スピードは遅く³⁵、自国の課題解決のみでは、トータルで見た場合の陸上国際輸送の利便性向上が果たされないジレンマがある。

その中の大きな問題点の一つは、ウズベキスタン～タジキスタンの国境通過におけるウズベキスタン側通関の問題点である。ウズベキスタンとタジキスタンの間には、経済水準の差、ログン・ダムをはじめとする水利権、送電、テロ・麻薬対策をめぐり、様々な懸案事項を抱えている。また、「タ」国の地形はウズベキスタン側に開けており、「タ」国は貿易の多くをウズベキスタン経由の鉄道と道路に依存している。そのため、ウズベキスタン側が「タ」国に様々な圧力をかけようとする際には、ウズベキスタン側から「タ」国への輸出/通過許可を意図的に遅らせているとされている。ADB の調査では、これを「非公式な封鎖（Unofficial Blockage）」と呼んでいる³⁶。

このため、2010 年初頭には、ウズベキスタン側が「タ」国行きの貨車 1,000 両を滞貨させたとされている。

各ルートでの国境通過の問題としては 2006 年 1 月時点で、ADB は表 2.5.6. のような評価をしている。それから約 3 年を経るが、この様な問題は事業者へのヒアリングではまだ持続している模様であり、多くの部分で「裏金」で解決しながら実際のビジネスは行われている。

³⁴ ADB “*Tajikistan : Trade Facilitation Logistics Development Strategy Report*”2009. 31 ページ。また、同レポートでは国境でのトラックの待ち時間を 3 時間以内にする事ができれば「タ」国全体の経済効果は 3000 万ドルに達すると試算している。

³⁵ ADB の国境通過調査によると、CAREC コリドーでの国境通過時間の平均は 25.3 時間であり、これは EU の 2 時間を大きく引き離す。

³⁶ ADB “*Tajikistan : Trade Facilitation Logistics Development Strategy Report*”31 ページ。

表 2.5.6 「タ」国国境通過輸送の障害

対象ルート	課題
ウズベキスタン	<ul style="list-style-type: none"> ・トラックドライバーのビザ³⁷が国境で取得できない（ドシャンベ等で取得する必要がある） ・TIR カルネの趣旨と異なり、貨物チェックがある（時間も長い） ・ウズベキスタンの通過料を徴収される（不正規） ・「タ」国との政治情勢によって、意図的に通関を送らされる。
中国	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物増加とともに、国境通過時間が長くなりつつある。 ・トラックドライバーのビザ³⁷取得が難しい。
キルギス	<ul style="list-style-type: none"> ・国境通過に伴う不正規な課金
アフガニスタン	<ul style="list-style-type: none"> ・1回 350 ドル程度の不正規な料金が必要

出所) ADB “Central Asia Increasing Gains from Trade Through Regional Cooperation in Trade policy, Transport, and Customs Transit” 2006 Chapter 5 等より作成

2.6 物流企業

2.6.1 業種と法的枠組み

輸送業者についての法的枠組みは、運輸通信省（MOTC）陸上輸送管理局（Surface Transport Administration）のもとに自動車（Automobile Transport Unit）、鉄道(Railway Transport Unit)があり、航空は航空局(Civil Aviation Administration)のもとで管轄される。

輸送モードについては、このような管轄部局が存在するものの、倉庫については存在せず、ロジスティクス・サービスも同様に管轄官庁はない。

(1) トラック輸送業

運輸業者の参入は交通安全監督庁による免許制度をとっており、参入への要請事項は人材、技術（メンテナンス能力等）、施設（車庫等）等の数項目である。また路線、運賃といったビジネスを規定するような制限はとっておらず、参入後は自由なビジネス展開が可能である。さらに強制的な車両点検システムや減価償却規定はなく、政府が規制よりビジネス拡大狙う政策をとっていることは明らかである。

車両についても同様に、車両規制も設けず、事業者が自身の判断で

- 安全性
- 環境配慮³⁷
- 道路・橋梁への重量規制

の規定に合致したものであれば、どのようなスペックでも自由に輸入し利用することができる。このことは、事業者のビジネス拡大を促進する一方、「タ」国の車両品質の向上を阻む要因ともなっている。

³⁷近年の環境重視のトレンドにのっとり、EURO2の導入等環境配慮の規制をもうける予定である。しかし、日米欧はすでにEURO3が導入され、さらにステップアップが図られている現状を考えると、遅れは顕著である。

(2) 倉庫業

現在、倉庫を管轄する役所はなく事業法も存在しない。そのため、参入要件はなく自由に営業可能である。また、業界団体も存在しない。ただし、国内倉庫を含めたロジスティクスパークを模索する業界の意向はあり、国内倉庫に関する管轄団体はないし、団体もない。ただし、国内倉庫を包括して、他の物流サービスを提供するロジスティクスパークを設けようとする構想はあり、それに向かうために協会設立への動きもある³⁸。

(3) 通関業

通関業者は関税法の 140 条で、通関ライセンスは個人に対して認可され、税関の講習を受け、試験を受けた者について与えられるとしており、会社でなく個人がライセンス取得者であることは日本と異なる³⁹。通関業を営もうとする企業はこのような有資格者を雇用することで通関サービスを提供する。通関業者の団体は 2005 年に完成したばかりであり、全国組織ではなく地方組織にとどまり、通関業務の円滑化について相互協議を行っている。

(4) フォワーダー

現在、フォワーダー事業に免許要件はなく、参入は自由であるものの、「タ」国はまだ FIATA Convention に加入していないため、ライアビリティ（賠償責任）が FIATA ルールの制限されたものでなく、無限責任を負っており、きわめてリスクが高いビジネスを余儀なくされている。加えて同業者はまだ 2000 年程度からようやく開始されたに過ぎず、ネットワークを持ち、広い範囲のサービスができるローカル事業者はまだ出現していない。国際フォワーダーも存在するが、代理店制をとり自営はしておらず、パーセル（小口荷物）の取り扱いが主体である。

2.6.2 事業者オペレーション

(1) トラック事業者

物流事業者は、マーケットが小さいこともあり規模が小さく、高いサービス品質を提供する事業者が存在しないという評価が一般的である。ADB によるとその理由として次の 4 点をまとめている⁴⁰。

1) 近代的車両の不足

一般に車両は十分にメンテナンスされているわけではなく状態はよくない。安全性も高くなく、燃料効率も悪い。冷凍車といった特殊車両も少なく農作物輸出に貢献していない。事業者が新規車両を購入しようとしても高額で関税も高く難しい。さらに、リース市場も未発達であ

³⁸ ADB によると「タ」国は中央アジアで唯一、卸売りセンターが存在しない国とのことである。（ADB “Tajikistan : Trade Facilitation Logistics Development Strategy Report”38 ページ）

³⁹ 世界的にみれば通関業を企業でなく個人に与える国は珍しくなく、米国もそうである。

⁴⁰ ADB “Tajikistan : Trade Facilitation Logistics Development Strategy Report”29-30 ページ

るため、古いトラックを使い続ける傾向が強く、燃費の高騰とメンテナンス費用の高額化が避けられない。

2) 設備の不足

適切な保管設備と近代的荷役機器が不足している。倉庫は単なる「保管」機能を提供するのみで、危険品やバルク貨物用の特殊施設さらには、温度管理できるような施設もない。ADBではトレードセンターのような集積機能が必要としている。そこに通関機能を付加することで外資導入をはかり投資の増加も期待できるとしている。

3) ロジスティクス・サービスの不足

国際的なロジスティクス・サービス事業者は高価であるが、広い範囲のサービスを提供しているのに対して、ローカル企業は安価ではあるが狭い範囲のサービスしか提供できていない。特にインターモーダル輸送の信頼性は低い。

4) ファイナンス機能の低さ

「タ」国では事業者に対するファイナンス機能が未成熟で、事業者の設備更新は困難である。銀行のサービスレベルが低くローンを組むことが難しく、また利率も高い。

統計も「タ」国の陸送業者の脆弱性を裏付ける。表 2.6.1 と 2 は 2003 年以降の輸送者別輸送量であるが、個人（オーナードライバー）による輸送がもっとも多く 2008 年でトンベースの 43%、トンキロベースの 30%を占める。また、月収ベースで見た場合、運輸業のそれはかなり高額な部類に属し、オーナードライバービジネスの活況さを裏付ける。

表 2.6.1.トラック輸送実績

(単位：千トン)

年	総量	オーナー ドライバー	自家輸送	輸送企業	輸送企業内訳	
					鉄道	自動車
2003	32,925	8,695	9,930	13,980	11,721	2,256
2004	35,732	12,061	8,763	12,982	12,268	710
2005	38,693	16,178	7,671	12,674	12,114	520
2006	39,541	16,849	5,446	14,523	13,935	586
2007	44,997	19,784	9,265	15,148	14,529	617
2008	47,732	20,579	9,416	15,196	14,542	649

出所) TAJISTAT. 2009. "Tajikistan in Figures 2009"

表 2.6.2 トラック輸送実績

(単位：100万トンキロ)

年	総量	オーナー ドライバー	自家輸送	輸送企業	輸送企業内訳	
					鉄道	自動車
2003	2,315	482	177	1,129	1,085	36
2004	2,736	777	162	1,137	1,118	11
2005	2,902	984	134	1,085	1,066	12
2006	3,034	908	159	1,242	1,220	17
2007	3,864	1,248	366	1,296	1,274	16
2008	4,153	1,265	217	1,298	1,281	12

出所) TAJISTAT. 2009. "Tajikistan in Figures 2009"

表 2.6.3 業種別平均賃金

(単位：ソムニ・月収)

年	全産業	工業	運輸	農業
2003	44.61	114.17	101.81	26.93
2004	61.81	151.24	144.2	35.56
2005	83.58	191.54	180.98	38.36
2006	116.26	226.37	232.32	43.01
2007	163.27	293.11	394.01	52.53
2008	231.53	420.01	587.21	71.08

出所) TAJISTAT. 2009. "Tajikistan in Figures 2009"

これらの数字によれば、自家輸送がトンベースでは 2008 年で 20% と大きなシェアを占めるが、トンキロベースでは 5% に過ぎない。しかし、それでも自動車輸送企業への委託よりはるかに多い。

特にトンキロベースで見かけ上は輸送企業が運ぶ量が自家輸送より大きくなっているが、そのほとんどが鉄道輸送によるものである（輸送企業扱いの 99%）。

この傾向はトンベースでも同様で、2008 年では輸送企業の輸送の 96% が鉄道である。自動車企業は輸送量全体の 1% を占めているに過ぎない。

このことから、「タ」国の自動車輸送業者の担う役割は、まだ極めて小さい。オーナードライバーのコストの魅力を凌駕するサービス品質が提供されない限り、会社組織である輸送事業者が輸送量を増やすことは難しいが、装備の脆弱性はそのプロセスを困難なものとしている。

表 2.6.4 国籍別自動車企業の輸送量

(単位：トンベースでは千トン、トンキロベースでは100万トンキロ)

	トンベース		トンキロベース		
	外国企業	国内企業	外国企業	国内企業	航空
2003	319	-	527	-	8
2004	387	1,538	638	22	8
2005	409	1,698	675	24	8
2006	430	2,293	691	33	5
2007	576	252	950	3	5
2008	801	1,741	1,321	52	5

出所) TAJISTAT. 2009. "Tajikistan in Figures 2009"

図 2.6.4 は外国自動車と「タ」国民間自動車企業の輸送量の比較である⁴¹。

トンベースでは、本来国内企業は内国貨物を輸送しているの、圧倒的に多いはずであるが、輸送量そのものは国内企業輸送量が多いものの、外国企業の伸びが急速でありその差が縮小しつつある。

トンキロベースは国際輸送が主体となるため、圧倒的に外国企業のシェアが高く独占に近い。国内企業の輸送量は 2008 年では 10 倍程度に過ぎない。

このように、「タ」国の自動車輸送事業者は外国企業との間に競争優位性がないことがうかがえる。図 2.6.2 のように両者の車両品質の差は大きく、「タ」国事業者の低い車両品質は、(特に国際輸送で) 顧客の支持を集めているとはいいがたい。

⁴¹両者の条件や輸送内容の詳細は明らかでなく、表 2.7.1 や 2.7.2 との整合性も確認できず、単純比較が意味を持つのか厳密には検討していない。ただし、トラック輸送事業の把握の点では有効と考え、比較した。



国内輸送の車両

老朽化したバンタイプでない車両が使われる。このような車両がリースされており、輸送貨物が発生した場合、自家輸送する者がこれらの車両をリースする形がひろくとられている。



トランジット輸送の外国車両

(ABBATにて)

長距離輸送の場合、大型車両で輸送しなければコスト効果がないため、国内車両よりはるかに高規格・大型である。48ft、52ft車が用いられている。

この車両の場合、後輪が3軸であり、軸重も低く抑えることが可能である（国内輸送は後輪2軸が多い）

図 2.6.2 車両

トラックの稼働状況を見ると日本との比較において(表 2.6.5 と 2.6.6)⁴²、

- 「タ」国の車両の稼働率は日本の一般車両のそれより 20 ポイント以上低い（特殊車両では 30 ポイント以上低い）。
- 「タ」国では稼働率に匹敵する程、メンテナンス時間が長い
- 仕事があってもそれは「稼働待ち」する時間の全体の 13%に達するが、その原因は主としてタイヤ調達と燃料確保である。このことにより運行に必要な基礎的な材料や燃料、メンテナンス施設の調達が難しい背景が想定できる。

これらの問題は車両の効率的運用を妨げ、運輸業の経営を悪化させ、ひいてはサービス向上への阻害要因となっていることを裏付けている。

⁴² 「稼働率」の定義が両国間で揃っているかは確認できでない。

表 2.6.5.「タ」国貨物自動車稼働時間（1000 台による 24 時間調査の結果。2008 年）

	時間	割合
稼働	2415	43%
修理	2457.5	44%
稼働待ち	723.8	13%
合計	5596.3	100%

出所) Statistic Committee of Tajikistan “Tajikistan automobile transport working in Tajikistan 2009”

表 2.6.6.日本の車貨物自動車働時間（2008 年）

項 目	単 位	営 業 用			
		登 録 自 動 車	軽自動車	普通車	小型車
実働1日1車当たり輸送回数	回	2.27	2.21	2.26	2.71
実働率	%	67.75	64.13	73.10	66.69
実車率	%	73.37	66.25	72.35	71.04

出所) 国土交通省統計

(2) 倉庫業者

倉庫施設のハードの品質はきわめて旧式であり、荷役は人力に頼っている。旧ソ連時代の倉庫や施設を購入し、そこで倉庫業務を提供しているのが実態となっている。



民間企業の倉庫

単なる一時保管的な使用しか適さず、在庫管理等のサービスを提供する施設とは想定しない。

図 2.6.3 民間倉庫

2.6.3 協会

事業者単独での設備投資や企業発展が難しい以上、同業者による協会等の機関の充実が望まれている。「タ」国では国際輸送における事業者組合である ABBAT が組織され、TIR カルネによる国際輸送の促進に踏み出した点では、大きな進展があったと評価できる。

その結果、ABBAT により、

- TIR カルネの発給が可能となった
- ABBAT ターミナルを通過することで TIR カルネが要求するルート走行が確認・保証される

ことにより、TIR カルネシステム⁴³の輸送の条件整備がされた。

しかし、表 2.6.7 のように「タ」国による TIR カルネ輸送は現状極めて低調である。これは、まだ ABBAT の歴史が短いこともあるが、次のような事柄が原因と考えられる。

- メンバーフィー

発給団体に対するメンバーフィー（登録料）が必要であるとともに、発給ごとに発給料金を要する。また、保険料も高額となる。

- 車両

TIR システムは EU を発祥とするため、車両基準が EU のものであわせて環境配慮がなされている必要がある。しかし、これは 2.6.2(1)でみたように「タ」国の事業者にとってはきわめてハードルが高い。

- 非正規の支出

TIR カルネに規定されていない非正規の費用の徴収がある。本来は税関にかかわる費用は必要ないはずであるが、支出がない場合には通過できないという現実がある。

これらの費用は、表 2.6.8. のようになり、利用するにはきわめてコストの割高感は大い。

⁴³ TIR (Les Transport Internationaux de Marchandises par Vehicules Routiers) 条約に基づいて **TIR カルネ** (国際道路運送手帳) の発給を受けた場合には、コンテナに詰められて税関から封印を施された貨物については、経由国税関において検査、輸入税相当の担保の提供と輸入税の免除を受けて仕向地まで道路運送車両により国際運送することができる。(「財務省関税局貿易用語集」より)
TIR カルネは、欧州の陸上国際輸送システムをベースに、過去 50 年に及ぶ歴史を有している確固たるシステムであり、これにより

IRU のメンバーたる各国の T I R 発給団体が、

- ・ TIR カルネを発給し
- ・ 複数国をまたがる輸送でも単一の保証のもとで輸送が可能で
- ・ その保証下、国境での税関検査はシールのチェックだけで免除される

ことになる。

一方、ルートや通過国境地点は自由ではなく

- ・ カルネに定められたルートや国境ポイントを経由しチェックを受ける必要がある⁴³

・ カルネ輸送が終了した場合、到着税関が発給団体 (IRU) に対して、カルネ輸送の完了を報告する (そうしないと、保障手続きが完了できない) という制限はある。

表 2.6.7 TIR カルネ発給数

Countries	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Albania	250	500	400	400	800	800	800	950
Armenia	200	100	250	200	300	550	300	500
Austria	21,000	18,100	20,900	19,850	21,700	14,150	9,850	11,150
Azerbaijan	3,600	1,300	1,900	3,950	5,000	5,500	9,000	9,500
Belarus	232,000	284,200	237,600	187,000	182,200	197,500	194,300	213,600
Belgium/Luxembourg	2,200	1,150	1,300	1,200	800	500	300	500
Bulgaria	211,000	252,000	303,000	313,000	349,000	394,500	140,000	148,200
Croatia	7,900	9,800	7,650	9,700	9,500	9,300	6,300	5,300
Cyprus	1,150	950	1,100	1,000	450	750	400	0
Czech Republic	34,700	34,850	38,950	39,700	37,850	42,500	17,800	22,200
Denmark	6,350	6,550	5,100	2,600	300	1,000	1,000	800
Estonia	97,000	90,000	91,000	56,000	43,000	47,000	51,000	39,000
Finland	20,300	19,700	20,050	16,300	17,200	13,300	20,100	17,600
France	14,250	13,700	13,050	12,300	10,000	8,200	5,000	4,700
Georgia	2,500	500	2,000	1,050	3,600	4,300	4,100	4,000
Germany	42,950	42,950	39,950	42,050	35,200	32,300	40,450	31,400
Greece	22,000	29,400	23,600	40,500	33,200	30,700	19,800	21,900
Hungary	123,500	95,450	67,650	44,900	34,300	35,800	16,000	26,100
Iran (Islamic Republic of)	15,000	20,000	33,000	33,000	33,000	48,000	52,000	48,000
Israel	0	0	0	0	0	0	0	0
Italy	41,000	44,000	45,500	37,000	25,000	19,500	0	3,550
Jordan	150	100	150	0	100	50	0	50
Kazakhstan	9,100	6,400	17,400	17,000	19,600	32,650	39,050	32,150
Kuwait	0	0	500	50	300	0	50	0
Kyrgyzstan	550	1,250	2,700	4,900	6,250	11,450	18,100	17,050
Latvia	124,300	132,000	154,500	91,000	90,000	105,500	90,600	108,900
Lebanon	0	50	50	0	0	50	100	0
Lithuania	275,900	299,500	327,200	148,700	151,600	165,000	174,500	218,500
Mongolia	-	-	-	150	0	0	50	0
Montenegro	-	-	-	-	-	-	0	150
Morocco	0	0	0	100	0	100	0	100
Netherlands	33,350	30,950	22,600	22,200	15,600	21,000	7,250	8,200
Norway	500	500	0	0	100	100	50	200
Poland	167,000	213,500	244,000	273,500	188,000	291,500	185,100	286,050
Portugal	0	200	200	700	3,000	1,300	150	0
Republic of Moldova	21,100	24,450	46,800	46,900	58,500	61,050	77,100	77,850
Romania	363,800	462,600	472,900	486,300	514,700	397,200	17,800	27,300
Russian Federation	192,800	263,700	313,550	375,650	424,000	499,900	660,900	696,600
Serbia	-	-	-	-	-	8,800	12,100	15,300
Serbia and Montenegro	-	-	2,050	5,350	5,000	-	-	-
Slovakia	31,100	28,050	34,800	18,450	20,900	23,050	22,550	21,850
Slovenia	19,300	17,800	18,600	22,000	6,550	16,400	12,000	14,350
Spain	2,000	2,200	2,000	3,000	2,000	3,000	3,100	3,000
Sweden	5,200	2,600	3,400	1,500	1,550	1,200	850	900
Switzerland	3,200	2,400	2,600	1,600	1,450	1,600	550	550
Syrian Arab Republic	1,400	900	1,300	900	1,500	800	2,150	2,400
Tajikistan	-	-	-	0	50	300	500	400
The former Yugoslav Republic of Macedonia	22,100	29,300	27,400	27,400	27,700	31,550	20,300	23,900
Tunisia	0	0	0	0	0	0	0	0
Turkey	527,200	412,000	419,000	544,000	589,000	689,000	788,500	765,000
Turkmenistan	150	0	150	200	400	1,000	1,000	1,000
Ukraine	200,000	190,000	222,500	251,000	266,000	324,000	345,000	317,000
United Kingdom	9,800	7,650	6,000	4,400	2,600	1,650	1,350	1,100
Uzbekistan	600	500	900	2,400	1,800	4,500	7,000	5,000
Yugoslavia	700	1,400	800	-	-	-	-	-
Total	2,710,150	3,095,200	3,298,000	3,211,050	3,240,650	3,599,850	3,076,250	3,253,800

表 2.6.8 TIR 利用コスト

	Azerbaijan	Kazakhstan	Kyrgyz Republic	Uzbekistan
Cost of a new vehicle that meets the requirements of the TIR Convention and complies with emission regulations of the EU	>100,000	>100,000	>100,000	>100,000
Entry fee for membership in the national association that controls access to the TIR system	2,500	3,000-5,000	8,000	8,000
Annual fee for membership in the national association that controls access to the TIR system	600-1,800	200-2,000	200-1,000	120-130
Cost of a TIR Carnet	115	100	124-174	150

Note:
EU - European Union
TIR - Transport International Routier
Source: Data collected by the authors.

出所) ADB “Tajikistan : Trade Facilitation Logistics Development Strategy Report”

しかし、一方、TIR カルネを用いなくても、2 国間輸送を利用することでトランジット輸送の実行は可能である。「タ」国は表 2.6.9 のような周辺国との 2 国間協定を結んでいる。

表 2.6.9 「タ」国の 2 国間協定

Countries	Agreements	Date and Place of Signing
Azerbaijan	International Automobile Connection International Railway Transportation	Dushanbe, 2007 Dushanbe, 2007
Afghanistan	Aviation Agreements Goods and Passengers Transport and Transit	Kabul, 2002 Kabul, 2005
India	Aviation Agreements	Delhi, 2001
Iraq	International Transportation Aviation Agreements	Tehran, 1987 Dushanbe, 2002
Kazakhstan	Road Transport	Bishkek, 1992
Kyrgyz Republic	Road Transport International Automobile and Passengers Transportation	Bishkek, 1998 Dushanbe, 1996
	Cross Border Traffic Customs Mutual Agreement Air Connectivity	Bishkek, 1998 April 2004
People's Republic of China	International Road Traffic and Transportation Cross Border Traffic Customs Mutual Agreement Aviation Agreements	Dalian, 1999 Dushanbe, 2003 PRC, 2007
Uzbekistan	International Transportation and Entry Points for State Borders	Tashkent, 2002

出所) ADB “Tajikistan : Trade Facilitation Logistics Development Strategy Report”

これらの協定を利用すれば、「タ」国車両は

- キルギスの場合、ビシュケクまで
- 中国の場合カシュガルまで

の輸送が可能であり、2つの2国間輸送を組み合わせることで、例えば中国（カシュガル）/アフガニスタンまでのドアツードア輸送をアフガニスタン車両への1回の積み替えで実現できる。TIR カルネでは生じない積み替えが発生するものの、TIR カルネの発給料より安価な業務が可能なることから、「タ」国の事業者は2国間輸送スキームの方が、有利であると考えている⁴⁴。

このように「タ」国は、トランジット輸送においては、

- ・地理的条件
- ・TIR カルネと2国間輸送の選択肢

という優位性がある。特に、2国間輸送の場合のコストの強みを生かすには、積み替えを効率的に行い、通関等、国際輸送サービスが提供できるターミナルや物流基地の整備が必要となり、ABBATの戦略にも合致したものと見える

トランジット輸送については、協定等の「理念」と「実態」には大きなギャップがあり、実務者でないと実態をつかむことが難しい側面がある。実務者による現状把握は表2.6.10のようにまとめられる。

⁴⁴ ADB “Central Asia Increasing Gains from Trade Through Regional Cooperation in Trade policy, Transport, and Customs Transit” 2006 Chapter 5でもTIR輸送が、このような2国間輸送スキームより高額となる可能性を示唆している。また同様の意見はウズベキスタンの事業者からもあがった。

表 2.6.10.ヒアリングによるトランジット輸送の実態

- ビシュケク～タジキスタン～アフガニスタンのルートの輸送の場合、TIR のスキームでなく 2 国間輸送のスキームを利用して行うことが可能。その場合、タジキスタンのトラックでキルギスからタジキスタンまで走り、アフガニスタンの車に積み替えている。
- 中国カシュガルとのルートについては、中国車両はホロク、タジキスタン車両はカシュガルまで走行可能。道路は 5-11 月までの季節に通行可能。それまでは月に 10 日間程が閉鎖された。
- ウズベキスタンの場合 TIR カルネシステムでタジキスタンとの 2 国間輸送は可能ではある。しかし、カルネ団体への加入、カルネ発行料等を支払う必要があり輸送費が高額となる。そのため、2 国間輸送のスキームで行う。その場合、トランジット輸送を保障するため相手国税関の確認書を受け、エスコートを立てる必要がある、
- 国際輸送事業の課題は、特に CIS 諸国（特に、ウズベク、カザフ）国境での手続きに多くの時間を費やすことである。手続きの多くは、貨物全ての検査、及び検査待ちである。概ね 10 日間前後国境で貨物が待たされる状態である。※ただ、Tea Money として税関職員に 1500 ドル/台程度支払えば、上記の嫌がらせが無くなる。
- 国際輸送の課題は、上記のような「非正規費用」が発生することである。
- 国境で TIR カルネの審査手続きもあり、あってはならない事態である。（トルクメニスタンでは領収書が発行されたこともある）。一方、アフガニスタン、イラン、アゼルバイジャンでは TIR カルネに基づく正規の運用がされており、費用もかからない。
- ロシアでは、州境でも審査や車両チェックがあり、時間・費用が追加的に発生する。
- 現在は、アフガニスタン、イランルートは、北部のマザリシャリフルートは危険であり、ニジノピャンジから一旦カブールまで下り、イランに入っている。アフガニスタンの政治的な安定は、ペルシャ系民族輸送ルートの発展に大きく依存する。
- ウズベキスタン経由モスクワルートでは、国際輸送トラックは Sharituz 経由で Termez に入国することができない（鉄道貨物は OK だが、1 週間程度の検査・検査待ち時間がかかる）ため、Dushanbe からトルスンザーデを経由して、一旦ウズベキのテルメズに行き、北上しシャリサブス、サマルカンドを経由しなければならない。ドゥシヤンベの西の国境からシャリサブスに輸送ルートはあるが、「タ」国籍のトラック事業者（カザフスタン、トルクメニスタン業者は通過可能）は通過を許されていない。
- 同じく、カザフスタン国を経由するモスクワルートでは、シムケントからモスクワに抜けるルートを「タ」国籍の国際輸送トラックは通過できない。これは、カザフスタン国籍の国際輸送事業者を保護するという理由のようである。

出所：調査団によるヒアリング。

2.7 経済特区

2.7.1 経済特区推進の背景

現在、「タ」国は CIS の 5 カ国と FTA (Free Trade Agreement) を締結している。それ以外に ECO (Economic Cooperation Organization) には、CIS の 5 カ国以外にアゼルバイジャン、パキスタン、アフガニスタン、イラン、トルコなども基本的に経済協力と貿易自由化を目指している。

今後、トランジット輸送の増加に伴い、国境手続きの簡素化(提出資料の削減、事前申告制)、シングルウィンドウ化を推進している。シングルウィンドウ化は ADB、ドイツの GTZ (技術協力機構)、USAID により支援されている。

上記の背景を踏まえ、今後「タ」国では周辺国との経済協力の深度化による貿易・投資、国際物流、及びトランジット輸送の拡大が期待されている。そこで、「タ」国は輸出産業、特に製造業の育成・強化と国際物流インフラ拡充を目的とした経済特区 (Free Economic Zone) 整備を進めようとしている。また、大統領からの指示により、2015 年までに綿花の原材料輸出を禁止し(綿花の加工品輸出は原材料の 12%程度)、綿花を国内で一次加工して輸出するべきとの方針が示されており、「タ」国の特産品である綿花を加工製品として高付加価値化する産業育成が実施されつつある。

2.7.2 経済特区整備の概要

2004 年に経済特区法が成立し、その法律に基づいて経済特区計画が進められてきた。現在、内容については特区法の改正が行われている(政府承認→国会決議→法令発効となる)。「タ」国政府が承認計画している経済特区は、全国で 4 ヶ所(図 2.7.2 参照)が指定されている。しかしながら、具体的に開発が進められている経済特区は FEZ "Panj"、FEZ "Sugd" の 2 ヶ所である。

現在、両特区では、ユーラシア基金と USAID の支援により物流拠点整備の FS が実施される可能性が高い。更に、EU は中央アジア 5 カ国における効率的な国際物流拠点を提案するための調査 (International Logistical Centers Network in Central Asia) を実施しており、その調査の成果として、「タ」国の国際物流拠点としてニジニ地区が提案されようとしている。しかしながら、EU、ユーラシア基金、USAID はプロジェクト自体には資金提供を行う予定はないとしているため、経済特区のインフラ整備資金の目途は立っていない状況にある。

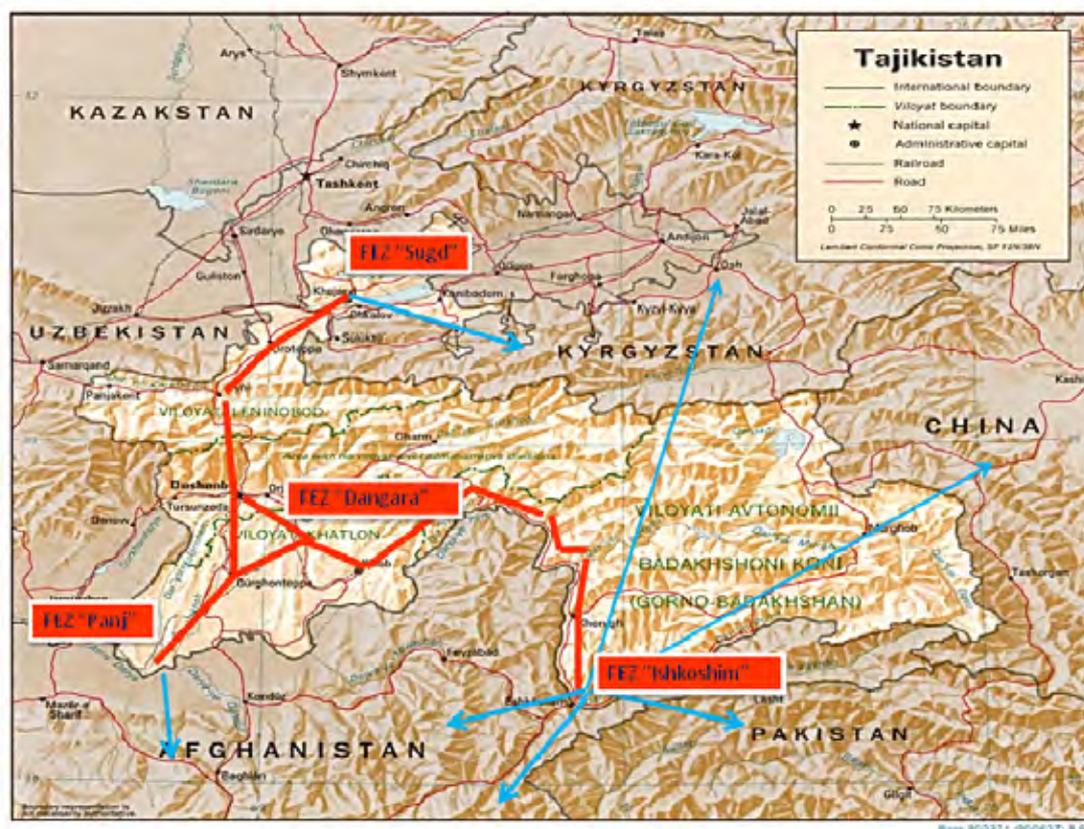
また、「タ」政府の省庁間の所掌に関する課題を残している。当初、経済特区については大統領の提案で、2007 年より、「タ」国の関係省庁において、経済特区委員会を設け、関係省庁の副大臣クラスが参加する調整機関として位置づけられていた。特区委員会の議長は経済開発貿易の第一大臣が務めていた経緯もあるため、経済開発貿易省は経済特区整備(特区室 (Administration Office)) の担当となった。一方、物流拠点整備の担当官庁は MOTC である。

民間の国際輸送団体である ABBAT は、「タ」国政府から国際トラック輸送において認証された唯一の機関であり、ABBAT が使用している土地は「タ」国政府（MOTC）より提供されたものである。ABBAT は 2.6 節に示すように、各国境及び国境付近に全国的な物流ターミナル、積み替え施設を持っている。更に、「タ」国での唯一の TIR カルネ発行機関でもあり、「タ」国における国際輸送を行うためには事業者として ABBAT に加盟することが求められる。その ABBAT を管理しているのは MOTC (Ministry of Transportation and Communication) である。そのため、EU ミッションのカウンターパートは MOTC であり、ユーラシア基金と USAID のカウンターパートは経済開発貿易省であるが、両担当省間において情報共有がなされていないことが大きな課題であると言える。

なお、USAID は経済特区の法令作りの支援も行っている。以下、USAID の支援した報告書を示す。

「Decree of Majlisi Namoyandagon Majlisi oli of the Republic of Tajikistan on Approving Regulation of Free Economic Zone “SUGHD”」

「Decree of Majlisi Namoyandagon Majlisi oli of the Republic of Tajikistan on Approving Regulation of Free Economic Zone “PANJ”」



出所：Ministry of Economic Development and Trade

図 2.7.1 FEZ 整備予定地

2.7.3 経済特区 (Free Economic Zone) の実施機関

「タ」国において経済特区の実施は、全体を統括する省庁は経済開発貿易省 (Ministry of Economic Development and Trade) である。経済開発貿易省全体で 200 名程度の人員規模である。経済特区の開発・運営を担当する部局は、特区毎の管理組織 (Administration Office) がおこなうことになっている。

しかし、現在 (2010 年)、経済開発貿易省より予算 (年間 4 万ドル程度) 措置を受けており、また、経済開発貿易省内に準備室 (特区室) も設けられており、現時点では法的根拠と実態が異なっている状態である。

現在、ソグド(Sugd)経済特区、パンジ (Panj) 経済特区の管理組織があり、ソグド経済特区はソグドに管理組織を構えている。パンジ経済特区についても 2010 年 2 月 19 日付で旧税関事務所が経済特区事務所に移管された。組織上は経済開発貿易省より独立した機関である。

また、経済開発貿易省では、現行組織の改正が実施中されており、改正後の組織図はいまのところ存在しない。しかし、経済開発貿易省に対するヒアリングによると現行体制と同様に大臣の下に副大臣が設けられており、その大臣、及び副大臣の大枠の所掌は決められたようである。以下、図 2.1.3 に大臣及び各副大臣の所掌を示す。

2.7.4 各経済特区 (Free Economic Zone) の概況

以下、現在のパンジ(Panj)経済特区、及びソグド(Sugd)経済特区の概況について整理する。

(1) パンジ経済特区

パンジ経済特区整備は、「タ」国政令 (Order #277 of the Government of Tajikistan on May 2, 2008) を根拠として進められることになっている。

計画面積は約 400ha の面積規模であり、米国援助 (工兵隊整備) により完成したピャンジ橋梁付近に位置する。

パンジ経済特区に関連する輸送インフラ整備は、ニジノピャンジ〜クルガンチュベ間 80km の道路 (日本無償) が 2012 年以降に完成予定となっている。また、未だ計画段階であるがクルガンチュベ空港整備、カルファザバッド駅からパンジ経済特区間の 60km までの鉄道整備についても検討されている。

未だ計画段階であるが、生産 (輸出加工) 拠点また物流 (国際輸送) 拠点として計画されており、MOTC と共同で計画実現を目指している。本経済特区は特に、「タ」国、アフガニスタン、パキスタン、イラン及びウズベキスタンとの貿易活性化が期待されている。

経済開発貿易省は、パンジ特区のポテンシャル調査を実施しており、パンジ特区から 50 km 以内の農産品、綿花等の原材料搬入可能性について検討したとしている (国内外のマーケット調査は未実施)。

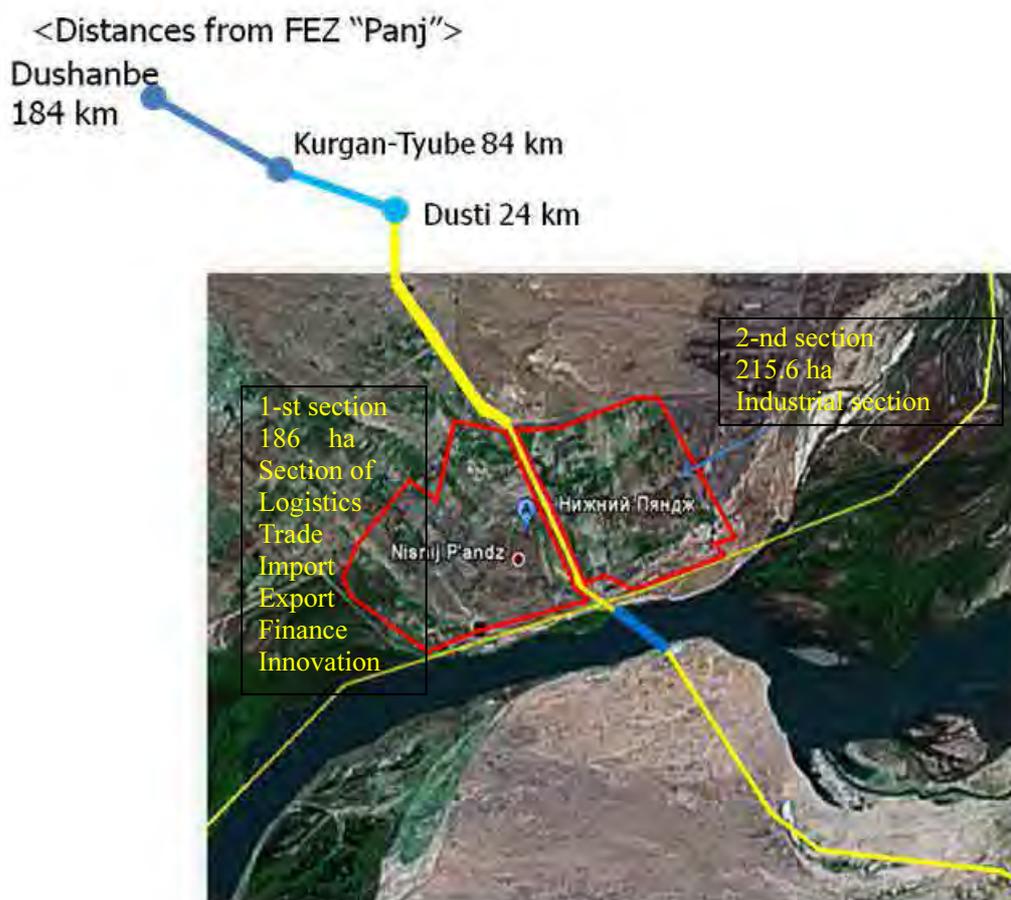
特に、物流センターとしてのポテンシャルはあると考えられており、冬季で日平均 130～140 台、夏季では日平均 200 台程度のトラックが通過している（2009 年）。一台あたり、30 トンとしても毎日 3000 トン以上の貨物が通過している計算になる。

「タ」国からアフガニスタンへは、再輸出（トランジット）貨物であるが建設資材、木材、石油製品が多く、またアフガニスタンから「タ」国へは、同じく再輸出（トランジット）貨物であるパキスタン産セメント、オレンジなどのフルーツなどが多い（現地でのヒアリングによる）。

また、当該地域は、高原野菜等の多くの種類の野菜が栽培されているが、市場へのアクセスがないため、農業生産のポテンシャルを顕在化することができていない。綿花栽培も盛んであるため、農産品等の輸出加工区としてのポテンシャルも存在する。

現在、経済開発省は、パンジ経済特区の F/S(Feasibility Study)、TA(Technical Assistance)実施に関する要請書をユーラシア基金及び USAID に提出している。予算規模は 5 万ドル程度と簡易的な物流拠点としての F/S であると思われる。

上記の EU (European Union) は、現在実施中の調査（調査期間は 2009 年 3 月から 2010 年 12 月）において、中央アジアを対象とする効率的な物流ネットワーク構築に向けた物流拠点を提案することを目的としている。「タ」国においてはアフガニスタン国境のパンジ地区に物流拠点の必要性を提案している。



出所：Ministry of Economic Development and Trade

図 2.7.2 Panj 経済特区の位置図

(2) ソグド経済特区

ソグド経済特区整備は、「タ」国政令 (Order #277 of the Government of Tajikistan on May 2, 2008) を根拠として進められることになっている。

ソグド経済特区の計画面積は 320ha である。現在、「タ」国企業 (Domestic) が 30 社程度操業している。しかし、現在の経済特区内の企業は柵で囲われているわけではなく、法的に優遇されているわけではない。今年 (2010 年) から企業登録、特区企業として順次許認可が実施される予定としている。特に、ソグド経済特区の地理的特徴として、都市部に隣接していることあり、環境規制が設けられるとしている。また、先端技術を保有している企業には特別な優遇策が実施されるとしている。

今年、USAID とユーラシア基金の協働により、ソグド経済特区についての F/S 調査 (調査名：“Free Economic Zone Sugd – Concept of Fergana Valley Logistics Center”) が実施される予定である。また、USAID は経済特区調査以外に、2008 年よりユーラシア基金と協調して “The USAID Regional Trade Liberalization and Customs Project (RTLTC)” を実施している。この RTLTC が本 F/S

調査を実質的に管理し、ソグド経済特区を物流拠点として整備することを第一プライオリティとしている。更に、USAID も EU ミッションと調査内容について協調していく方針を示しており、現在実施中の EU ミッションの調査成果（需要予測等）も積極的に活用していくとしている。



出所：経済開発貿易省

図 2.7.3 ソグド経済特区の計画図

2.7.5 経済特区（Free Economic Zone）の展望

2004 年に「タ」国に経済特区法が成立した。現在、「タ」国政府は経済特区法の改正作業が行われている。特に Panj 経済特区については、中国経済の急速な発展に伴う中央アジア（特にアフガニスタン）からの資源ルート開拓や中央アジアへの販路拡大の拠点、また短期的にはアフガニスタン支援の物流拠点として注目されている。

EU は中央アジア地域における効率的な物流ネットワーク構築にむけた調査を実施中であり、その調査の成果として、各中央アジア諸国に各国 1 ヶ所の物流拠点整備を提案するとしている。中央アジアにおける物流ネットワークの拠点としてもパンジ経済特区は重要性がたかまっている。

また国内の産業育成、アフガニスタン支援の視点からも、パンジ地区を含むパトロン州の生産・輸出拠点としてのポテンシャルも存在する。当該地域は、綿花、農産品等の一次製品の生産拠点でもあり、それら加工生産拠点としてのポテンシャルも秘めている。

経済特区整備の課題としては、「タ」国政府間の所掌の問題を上げることが出来る。経済開発貿易省が指定した上記 2 経済特区は、国際物流拠点としてのポテンシャルが高い地区である。

現在、国内の物流拠点整備は MOTC の所管であり、現在「タ」国の国際物流事業の多くにかかわっている ABBAT は MOTC が所管している。そこで、MEDT は経済特区における物流拠点整備の役割を理解し、積極的に MOTC との情報共有化、役割分担について十分に議論することが必要であると思われる。

「タ」国にとって特定地区を開発する経済特区推進と同様に、「タ」国全体としての産業振興策、外資誘致策、投資促進策などの将来ビジョンやマスタープランを作成することも同じく重要であるといえる。

第3章 援助動向