

# メコン地域における 物流促進のための 通関業務の改善にかかる調査

ファイナル・レポート

平成 23 年 2 月  
(2011 年)

独立行政法人  
国際協力機構 (JICA)

株式会社 パデコ

東二
JR
11-005

**メコン地域における  
物流促進のための  
通関業務の改善にかかる調査**

**ファイナル・レポート**

**平成 23 年 2 月  
(2011 年)**

**独立行政法人  
国際協力機構 (JICA)**

**株式会社 パデコ**

## 目 次

目次 .....	i
略語表 .....	vi
要旨 .....	要旨-1
<b>第1章 序 .....</b>	<b>1-1</b>
1.1 調査の背景.....	1-1
1.2 調査の目的.....	1-2
1.3 調査の内容.....	1-3
1.4 本報告書の構成.....	1-5
<b>第2章 メコン地域の開発動向と経済回廊の現状.....</b>	<b>2-1</b>
2.1 メコン地域諸国の社会経済状況.....	2-1
2.2 メコン地域の生産ネットワーク .....	2-3
2.2.1 貿易構造.....	2-3
2.2.2 メコン地域における産業投資 .....	2-5
2.3 メコン地域での貨物輸送.....	2-8
2.3.1 輸送回廊の定義.....	2-8
2.3.2 域内貿易のためのルート .....	2-11
2.3.3 生産ネットワークにおける経済回廊の役割 .....	2-17
2.4 民間企業からの通関および物流促進への要望.....	2-18
2.4.1 民間企業から指摘された問題点 .....	2-19
2.4.2 産業界からの要望のまとめ.....	2-23
<b>第3章 通関に関する国際的・地域的枠組み .....</b>	<b>3-1</b>
3.1 通関に関する国際的枠組み.....	3-1
3.1.1 世界税関機構.....	3-1
3.1.2 世界貿易機関.....	3-2
3.1.3 国際連合.....	3-3
3.2 通関に関する地域的枠組み.....	3-4
3.2.1 東南アジア諸国連合 .....	3-4
3.2.2 大メコン圏.....	3-5

3.3	通関に関する国際的・地域的枠組みのまとめ	3-8
<b>第4章</b>	<b>各国の法的・制度的枠組み</b>	<b>4-1</b>
4.1	序論	4-1
4.2	通関に関する法規制	4-1
4.3	組織とマネジメント	4-5
4.4	人材育成	4-9
4.5	まとめ	4-14
<b>第5章</b>	<b>通関業務および手続き上の問題</b>	<b>5-1</b>
5.1	序	5-1
5.2	関税評価	5-1
5.3	リスクマネジメント	5-5
5.4	拘束力のある事前教示制度	5-10
5.5	原産地規則	5-12
5.6	インテグリティ	5-13
5.7	情報技術	5-16
5.8	税関当局と民間セクターの協力	5-23
5.9	保税運送（トランジット）	5-25
<b>第6章</b>	<b>国境手続きの課題（国境6地点）</b>	<b>6-1</b>
6.1	概要	6-1
6.2	Poipet（カンボジア）－Aranyaprathet（タイ）	6-3
6.3	Bavet（カンボジア）－Moc Bai（ベトナム）	6-7
6.4	Thanaleng（ラオス）－Nong Khai（タイ）	6-11
6.5	Mukdahan（タイ）－Savannakhet/Kaysone Phomvihane（ラオス）間ルート	6-13
6.6	Dansavanh（ラオス）－Lao Bao（ベトナム）間ルート	6-17
6.7	Mae Sai（タイ）－Tachileik（ミャンマー）間ルート	6-21
6.8	課題のまとめ	6-24
<b>第7章</b>	<b>通関業務改善における課題のまとめ</b>	<b>7-1</b>
7.1	序	7-1
7.2	国レベル	7-1
7.2.1	カンボジア	7-1
7.2.2	ラオス	7-2

7.2.3	ミャンマー.....	7-4
7.2.4	タイ.....	7-5
7.2.5	ベトナム.....	7-6
7.3	メコン地域.....	7-8
<b>第8章</b>	<b>課題への対応状況.....</b>	<b>8-1</b>
8.1	序.....	8-1
8.2	日メコン協力.....	8-1
8.3	国際協力機構 (JICA).....	8-5
8.4	アジア開発銀行.....	8-6
8.5	世界銀行.....	8-8
8.6	その他の開発パートナー.....	8-10
8.7	これまでの支援の教訓.....	8-11
<b>第9章</b>	<b>通関業務改善に向けた日本支援の方向性.....</b>	<b>9-1</b>
9.1	序.....	9-1
9.2	優先プロジェクトの選定.....	9-1
9.3	優先プロジェクト案.....	9-3
9.3.1	カンボジア.....	9-3
9.3.2	ラオス.....	9-8
9.3.3	ミャンマー.....	9-12
9.3.4	タイ.....	9-15
9.3.5	ベトナム.....	9-19
9.3.6	メコン地域全体.....	9-23
9.4	プロジェクト案実施の効果.....	9-26
付録A	支援プロジェクト案の候補リストと評価.....	A-1
付録B	プロジェクトプロフィール.....	B-1



図 1-1	メコン地域における広域経済回廊.....	1-1
図 1-2	調査の目的と最終目標.....	1-3
図 1-3	調査フローチャート.....	1-3
図 2-1	GDP の推移.....	2-1
図 2-2	人口の推移.....	2-1
図 2-3	メコン地域諸国の産業構成.....	2-2
図 2-4	輸入元の割合.....	2-5
図 2-5	輸出先の割合.....	2-5
図 2-6	メコン地域における生産拠点の分布.....	2-6
図 2-7	メコン地域の経済回廊.....	2-9
図 2-8	ASEAN の海上輸送ネットワーク.....	2-12
図 2-9	ASEAN の航空輸送ネットワーク.....	2-12
図 2-10	Yangon－Bangkok ルート.....	2-14
図 2-11	Bangkok－Hanoi ルート.....	2-14
図 2-12	Bangkok－Phnom Penh ルート.....	2-15
図 2-13	Phnom Penh－Ho Chi Minh City ルート.....	2-15
図 2-14	Bangkok－Ho Chi Minh City ルート.....	2-16
図 2-15	Vientiane－Bangkok ルート.....	2-16
図 2-16	貨物の輸出手続きのための所要時間の分析（トレーダーの視点から）.....	2-18
図 2-17	貨物の輸出手続きのために必要とされるコスト内訳（トレーダーの視点から）単位：TEU.....	2-18
図 5-1	Nong Khai におけるタイ税関のリスクマネジメント・プログラムの画面.....	5-8
図 5-2	ASEAN シングルウィンドウ概念図.....	5-23
図 5-3	GMS 保税運送制度（東西経済回廊におけるパイロット導入）.....	5-27
図 6-1	調査対象の国境通過地点.....	6-1
図 6-2	Poipet－Aranyaprathet 地点の見取図.....	6-3
図 6-3	国境施設の比較 Aranyaprathet（左）とトルコ－グルジア国境（右）.....	6-7
図 6-4	Bavet－Moc Bai 地点の見取図.....	6-8
図 6-5	Bavet と Moc Bai の写真.....	6-9
図 6-6	Thanaleng と Nong Khai の写真.....	6-12
図 6-7	Mukdahan 国境検問所の見取図.....	6-14
図 6-8	Dansavanh－Lao Bao 地点の見取図.....	6-18
図 6-9	Mae Sai－Tachileik 間ルートの写真.....	6-22

表

表 1-1	調査対象国での訪問先機関.....	1-4
表 2-1	メコン地域の貿易マトリックス（2009年）.....	2-4
表 2-2	メコン地域における主要貿易品目（2008年）.....	2-5
表 2-3	産業ごとの FDI 流入額（2008年）.....	2-7
表 2-4	域内生産拠点における人件費および賃料の比較.....	2-8
表 2-5	GMS 経済回廊概要.....	2-10
表 2-6	陸上貨物輸送サービス現状（Bangkok/Hanoi 間）.....	2-13
表 2-7	メコン地域の主要な経済回廊における輸送費用と輸送時間.....	2-16
表 2-8	輸送ルート的发展段階.....	2-17
表 2-9	インタビューを行った企業/国別・業種別.....	2-19
表 2-10	産業界からの要望のまとめ.....	2-23
表 3-1	通関に関する国際的・地域的枠組みへのメコン地域各国の参加状況.....	3-8
表 4-1	2007 年の研修と設備の費用を国別とカテゴリ別にまとめた ADB-AusAID ミッションレポート.....	4-14
表 4-2	メコン地域各国の通関関連法規の概要.....	4-15
表 5-1	汚職が行われやすい通関業務.....	5-14
表 6-1	各国境通過地点の特徴と状況.....	6-2
表 6-2	メコン地域の国境通過地点における状況および問題の概要.....	6-25
表 8-1	経済開発のための日本とメコン諸国の最近の協力関係.....	8-1
表 8-2	GMS 新アクションプランの計画目標の詳細（C-R-PATA）.....	8-7
表 9-1	各国別および地域全体の候補リスト（ロングリスト）の分野別支援プロジ ェクト数.....	9-1
表 9-2	カンボジアの優先プロジェクト案.....	9-3
表 9-3	ラオスにおける優先プロジェクト案.....	9-8
表 9-4	ミャンマーにおける優先プロジェクト案.....	9-12
表 9-5	タイにおける優先プロジェクト案.....	9-15
表 9-6	ベトナムにおける優先プロジェクト案.....	9-19
表 9-7	メコン地域全体における優先プロジェクト案.....	9-23
表 9-8	包括的な通関円滑化プログラム実施によるインパクト.....	9-27

## 略 語 表

AACF	ASEAN-China Cooperation Fund	ASEAN 中国協力基金
AADCP	ASEAN Australia Development Cooperation Program	ASEAN オーストラリア開発協力プログラム
ACMECS	Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy	エーヤーワディ・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略
ACTS	ASEAN Customs Transit System	ASEAN 通関トランジットシステム
ACV	(WTO) Agreement on Customs Valuation	関税評価に関する (WTO) 合意
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AEO	authorized economic operator	認定事業者
AFAFGT	ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit	トランジット貨物の円滑化に係る ASEAN 枠組み合意
AFTA	ASEAN Free Trade Area	ASEAN 自由貿易地域
AHTN	ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature	ASEAN 統一関税品目分類表
AOTS	Association for Overseas Technical Scholarship	海外技術者研修協会
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation	アジア太平洋経済協力
APRIS	ASEAN-EU Programme for Regional Integration Support	ASEAN-EU 地域統合支援プログラム
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	東南アジア諸国連合
ASW	ASEAN single window	ASEAN シングルウィンドウ
ASYCUDA	Automated System for Customs Data	税関データ管理自動システム
AusAID	Australian Government Overseas Aid Program	オーストラリア国際開発庁
BCP	border crossing point or border checkpoint	国境通過地点
BTR	binding tariff ruling	拘束力のある関税裁定
CAMFFA	Cambodian Freight Forwarders' Association	カンボジア国際貨物フォワーダー協会
CBTA	Cross-Border Transport Agreement	越境交通協定
CCA	common control area	共同管理エリア



CCC	(ASEAN) Coordinating Committee on Customs	(ASEAN) 関税調整委員会
CECWG	(ASEAN) Customs Enforcement and Compliance Working Group	(ASEAN) 税関監視・取締・コンプライアンス・ワーキンググループ
CEN	(WCO) Customs Enforcement Network	(WCO) 税関監視・取締ネットワーク
CIF	cost, insurance, and freight	運賃保険料込条件
CITES	Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora	絶滅のおそれのある野生動植物の種の国際取引に関する条約
CLMV	Cambodia, Lao PDR, Myanmar, and Viet Nam	カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム
CMP	cutting, making, and packing	委託加工方式（縫製）
CPTFWG	(ASEAN) Customs Procedures and Trade Facilitation Working Group	(ASEAN) 通関手続き・貿易円滑化ワーキンググループ
C-R-PATA	cluster regional—policy and advisory technical assistance	(ADB) クラスタ地域政策アドバイザリー技術協力
CSR	corporate social responsibility	企業の社会的責任
CTS	customs transit (and temporary admission) system	通関トランジットシステム
CUPIA	(Korea) Customs UNI-PASS Information Association	(韓国) 税関 UNI-PASS 情報協会
CamControl	Cambodia Import Export Inspection and Fraud Repression Department	カンボジア輸出入検査・不正防止局
DANIDA	Danish International Development Agency	デンマーク国際開発援助庁
EDI	Electronic Data Interchange	電子データ交換
EU	European Union	欧州連合
FDI	foreign direct investment	外国直接投資
FOB	free on board	本船渡価格
FRETA	freight transport association	貨物運送協会
GATT	General Agreement on Implementation on Tariffs and Trade	関税および貿易に関する一般協定
GDCE	General Department of Customs and Excise (Cambodia)	関税・間接税総局（カンボジア）
GDP	gross domestic product	国内総生産

GDVC	General Department of Vietnam Customs (Viet Nam)	ベトナム関税総局 (ベトナム)
GMS	Greater Mekong Subregion	大メコン圏
GPS	global positioning system	全球測位システム
GR	grant aid	無償援助
HRD	human resource development	人材開発
HRM	human resource management	人材管理
HS	Harmonized System	統一システム
ICAC	Independent Commission Against Corruption	汚職取締独立委員会
ICD	internal container (clearance) depot	内陸コンテナ (クリアランス) デポ
ICT	information and communications technology	情報通信技術
IDA	International Development Association	国際開発協会
IMF	International Monetary Fund	国際通貨基金
IT	information technology	情報技術
JAIF	Japan-ASEAN Integration Fund	日・ASEAN 統合基金
JETRO	Japan External Trade Organization	日本貿易振興機構
JICA	Japan International Cooperation Agency	国際協力機構
JICE	Japan International Cooperation Center	日本国際協力センター
JICS	Japan International Cooperation System	日本国際協力システム
LAN	local area network	ローカルエリアネットワーク
LCL	less than container load	混載
LIC	low-income country	低所得国
LIFFA	Lao International Freight Forwarders Association	ラオス国際貨物フォワーダー協会
Lao PDR	Lao People's Democratic Republic	ラオス人民民主共和国
MEF	Ministry of Economy and Finance (Cambodia)	経済財務省 (カンボジア)
MIC	middle income country	中所得国
MJ/CI	Mekong-Japan Economic Industrial Cooperation Initiative	日メコン経済産業協力イニシアティブ

MOU	memorandum of understanding	覚書
NESDB	National Economic and Social Development Board (Thailand)	国家経済社会開発局
NIE	newly industrializing economy	新興工業経済地域
NSEC	North-South Economic Corridor	南北経済回廊
NSW	national single window	ナショナルシングルウィンドウ
NTFC	national transport facilitation committee	国家交通円滑化委員会
OD	origin-destination	起終点
ODA	official development assistance	政府開発援助
OSBP	one-stop border post	ワンストップボーダーポスト
PHRD	(World Bank) Policy and Human Resources Development Fund	(世界銀行) 開発政策・人材育成基金
PRC	People's Republic of China	中華人民共和国
PSCG	private sector consultative group	民間セクター諮問グループ
RFID	radio frequency identification	電波による個体認識
RKC	Revised Kyoto Convention	改正京都規約
SEC	Southern Economic Corridor	南部経済回廊
SEZ	special economic zone	特別経済区
SPCD	(ASEAN) Strategic Plan of Customs Development	(ASEAN) 税関開発戦略計画
SPS	sanitary-phytosanitary	衛生・植物検疫
SSI	single-stop inspection	シングルストップ検査
ST	study	調査
TA	technical assistance	技術協力
TCP	technical cooperation project	技術協力プロジェクト
TEU	twenty-foot equivalent unit	20 フィートコンテナ換算
TFCP	(World Bank) Trade Facilitation and Competitiveness Project	(世界銀行) 貿易円滑化・競争力強化プロジェクト
THB	Thai baht	タイバーツ
TICAD IV	Fourth Tokyo International Conference on African Development	第四回アフリカ開発会議
TIR	transit international routier	国際道路輸送システム

TNA	training needs assessment	トレーニングニーズ評価
TRS	time release study	リリース時間調査
TTF	transport and trade facilitation	交通・貿易円滑化
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development	国際連合貿易開発会議
UNESCAP	United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	国連アジア太平洋経済社会委員会
UNIDO	United Nations Industrial Development Organization	国連工業開発機関
USAID	United States Agency for International Development	米国国際開発庁
USD	United States dollar(s)	米ドル
WCO	World Customs Organization	世界税関機構
WTO	World Trade Organization	世界貿易機関
XML	extensible markup language	拡張可能なマーク付け言語

## 要 旨

### 1. 調査背景と目的

国際協力機構 (JICA) は、日メコン経済産業協力の動向および産業界からの要望を踏まえて、越境物流における通関業務の制度・政策・運営面の課題を解決することにより、「東西経済回廊」や「南部経済回廊」等のメコン地域における貿易・物流活性化を促進することを目的として本調査を実施した。本調査では、対象地域の通関業務の制度・政策・運用に関する情報収集、現状・課題分析を行い、「東西経済回廊」や「南部経済回廊」での物流促進と、通関業務改善に関するユーザーの課題解決に向けての日本支援の可能性について検討した。

### 2. 産業界からの要望

民間企業の面談結果などから、通関・物流促進に関する利用者の要望は表 1 のようにまとめられる。

表 1 産業界からの要望のまとめ

分野	産業界からの要望
品目分類の一貫性	<ul style="list-style-type: none"> <li>品目分類の税関内部での見解不統一の防止</li> <li>税関職員への HS 分類の研修実施</li> <li>蓄積された通関情報を利用した電子ガイダンスシステム構築</li> <li>税関職員と利用者のための HS 分類解説書の整備</li> </ul>
関税評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>取引価格を基準とする (WTO による評価方法を適用する)</li> </ul>
関税の確定 (分類、評価、 原産地)	<ul style="list-style-type: none"> <li>拘束力のある事前教示の導入と迅速な文書による公式の通知</li> <li>事後調査における税関職員への報奨制度の廃止 (タイ)</li> <li>仮通関後の未決期間の短縮</li> </ul>
税関執務時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての国境での 24 時間執務体制の実施</li> <li>昼休みによる業務休止時間の短縮</li> <li>オンデマンド方式による夜間時間外業務の導入</li> </ul>
国境通関手続きの 簡素化	<ul style="list-style-type: none"> <li>電子通関の促進</li> <li>ASEAN グリーンレーンシステムの導入</li> <li>シングルウィンドウの導入</li> <li>輸入／輸出許可証の申請窓口の増設</li> <li>書類原本の提出義務の見直し</li> <li>通関書類／関連書類への共通書式 (英語併記) の導入</li> <li>重複審査の簡素化あるいは廃止と検査方法の簡素化 (カンボジア)</li> </ul>
スキル開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>税関職員に対する研修の改善</li> <li>通関業者や産業界一般への研修の導入</li> </ul>
その他 要望事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>金銭授受の根絶に向けた適切な計画の導入</li> <li>国境地区における保税倉庫の建設</li> <li>メコン各国における車両相互乗り入れ台数の増加</li> <li>国境地区の銀行システムの改善 (カンボジア)</li> <li>経済回廊での不要なチェックポイントの廃止 (カンボジア)</li> </ul>

注：記述がない限りメコン地域諸国の 5 カ国に共通である。

### 3. 通関に関する国際的・地域的枠組み

通関に関する国際的および地域的枠組みへのメコン地域各国の参加状況を表 2 に示す。

表 2 通関に関する国際的・地域的枠組みへのメコン地域各国の参加状況

枠組み名称	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム
<b>WCO</b>					
✓ 改正京都規約					X
✓ 商品の名称および分類についての統一システムに関する国際条約 (HS 条約)	X		X	X	X
✓ 改正アルーシャ宣言	X	X	X	X	X
<b>WTO</b>					
✓ 関税評価に関する協定	X		X	X	X
✓ 出荷前検査に関する協定	X		X	X	X
✓ 原産地規則に関する協定	X		X	X	X
<b>国連</b>					
✓ TIR カルネ下での国際物品輸送に関する関税協定					
✓ 商業用道路車両の一時輸入に関する協定	X				
✓ コンテナに関する関税条約					
✓ 物品の国境管理調和化に関する国際条約		X			
<b>ASEAN</b>					
✓ 関税に関する ASEAN 協定	X	X	X	X	X
✓ 物品輸送の円滑化に関する ASEAN 枠組み	X	X	X	X	X
✓ ASEAN シングルウィンドウ構築・実施協定 (およびプロトコル)	X	X	X	X	X
✓ ASEAN 関税ビジョン 2015	X	X	X	X	X
✓ ASEAN 物品貿易協定	X	X	X	X	X
<b>GMS</b>					
✓ 越境交通協定	X	X	X	X	X

注：ラオスは、加盟していないが、HS 条約を適用している。

出典：JICA 調査団

### 4. 各国の法的・制度的な枠組み

#### (1) 通関に関する法規制

表 3 に、各国の通関関連法規の概要を示す。

表 3 メコン地域各国の通関関連法規の概要

国名	通関関連の基本法規	法規の概要
カンボジア	諸規定、大臣令、通達によって補完された関税法（2007年）（リスク管理による貿易の円滑化に関する閣僚会議令第21号など）	基本法は総じて国際基準に合致しているが、適用範囲が限られており、国際的および地域的な基準を実行するには追加的な規定が必要となる。
ラオス	関税法（1994年、2005年改正）	2005年改正事項により部分的に基本法の近代化が図られたが、依然として近代化されていない措置も残っている（例えば、物理的な検査の100%実施に関する第24条、通過に関する不適切な条項など）。
ミャンマー	海上関税法（1878年）、陸上関税法（1924年）、関税法（1992年）	基本法は近代化されていない部分が多い。海上関税法第30条は、関税評価に関するWTO協定に定められる評価の方法論が採用に関する改正案を内閣が審議中である。また、関税法の内容を改正京都規約に合致させるため、大規模な改定が求められる。
タイ	数度の改正を経ているタイ関税法（1926年、B.E. 2469）、および関税に関する複数の通達	近年、進展のある事項がある（事前教示制度など）。改正京都規約の内容により合致させる上では、国会承認のための長い準備期間が必要となるが、基本法の詳細な見直し役立つと考えられる。
ベトナム	関税法（2001年）、関税法（2005年）の様々な条項の改正事項および追加事項に関する法律	2005年改正は、過度に「管理指向」であった関税法の近代化に貢献した。しかし、国際協定をより有効に実施するには、さらなる規定が必要である。

出典：JICA 調査団

## (2) 組織とマネジメント

税関の組織構造は各国でそれぞれ異なっている。カンボジア、ミャンマー、ベトナムの組織構造は旧来型に近い構造であるが、一方、タイ税関の組織構造には、国際的な優良事例を踏まえた税関改革と近代化への道筋を見て取ることができる（例えば、事務局が管理、歳入確保、執行、戦略的責任などの部門に分類されている）。

この他、ベトナム税関にも改革と近代化の計画・実行に関する部門が設置されているが、他国の税関当局の組織構造については、機能的な管理と業務上の責任に基づく部門分けによる改善の余地が残されている。

### (3) 人材育成

各国の税関では、それぞれの業務内容に合わせた人材管理を実施している。例えば、タイ関税局では、歳入確保や管理という本来の目的を両立させつつ、貿易円滑化を積極的に推進するアプローチを採用する一方、ミャンマーやベトナムでは、歳入確保や管理指向の強い人材管理手法が採用されている。また、カンボジア、ラオス、ベトナムの税関では、優良事例に基づく人材管理方法を導入し、貿易円滑化に必要な高い専門的スキルを有する管理者や職員育成のための改革・近代化に取り組んでいる。各国の税関は、人材管理体制を改革し、必要条件を満たす管理者や職員を適切に教育するという強い信念と決意を持っている。メコン地域近隣諸国の税関体制の優良事例となりうるタイの電子通関 (e-Customs) や AEO 計画、ベトナムの指導員養成計画など、各国の関税局は相互の経験に学ぶことも可能である。また、税関組織の人材管理構造・技能・研修計画・シラバス・教材に基づく教育方法や教育センターが多岐にわたっており、CBTA などの地域構想に着手するためには、人材管理・教育の面においても地域的な調和を図ることが課題である。統一のとれた CBTA の運用マニュアルや、統合的人材管理体制は、シングルウィンドウ、シングルストップ検査、関税トランジットシステムの実施における、税関業務の共通化に貢献できると考えられる。

## 5. 通関業務および手続き上の問題

現在のメコン地域諸国の税関当局は、発展レベルに開きがあり、改革や近代化へのアプローチも異なっている。一方、通関業務改善のためには、国際基準に沿った業務管理手法・手続き・技術の導入に向けた包括的な行動計画が必要である。本調査では、主にメコン地域の通関行政における、中央レベルでの通関業務・手続きに関する以下のような項目について検討を行った。

### (1) 関税評価

メコン地域各国うち、ラオス、タイ、ベトナムの 3 カ国は関税評価に関する WTO 合意 (ACV) を適用しているが、残るカンボジアとミャンマーでは未だこれに沿った取り組みを進めつつあるところである。また、市販の価格データベースを利用して、メコン地域各国の課税価格データベースを構築する取り組みも考えられる。さらに、関税評価担当のマネージャーや職員に対する研修実施も重要である。研修内容には、① 貿易促進と ACV、② 透明性と情報共有、③ 仮通関、④ 不服申し立て方法の再検討、⑤ 輸出版売、⑥ 現実支払価格、⑦ 手数料、補助および使用料、⑧ 親戚関係の取引、⑨ 同一あるいは類似商品の価格、⑩ 演繹的・合成・予備的手法、⑪ 立証責任と訴訟管理、などが考えられる。ただし、抜本的な通関近代化を伴わない断片的な技術支援のみでは、各国の税関当局の期待に応えられない可能性もあり、留意する必要がある<sup>1</sup>。

<sup>1</sup> Adrien Goorman and Luc De Wulf, “Customs Valuation in Developing Countries and the World Trade Organization Valuation Rules”, in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), Customs Modernization Handbook, 2005, p. 174 [“It would be illusory to expect good valuation practices in an administrative and technically ill-equipped customs department”].



## (2) リスクマネジメント

メコン地域諸国において、税関当局のリスクマネジメントレベルは異なっている。いくつかの国の貿易業者は、疑義的に実施される事後調査に不満を持っている。税関と貿易業者間のより広範な対話と連携や、ヨルダンのゴールデンリスト・プログラムのような低リスク税関精査プログラムを実施すれば、歳入確保と貿易促進のバランスがとれ、利用者志向が高まる可能性がある。地域内の税関当局は、リスクマネジメントへの広範囲で統合されたアプローチを指向し、リスクマネジメント・データベースの開発と、他国の国境管理機関が使用しているデータベースとのリンクも検討することが望まれる。

## (3) 拘束力のある事前教示制度

輸出入に係る関税課税価格、税率、原産地に関する事前教示制度の活用は、税関当局と貿易事業者双方にとって利益をもたらす貿易円滑化の優良事例である。事前教示制度によって、税関当局側は、国境通過地点の管理職員や職員による文書確認の正確性が向上し、国境通過地点に商品が到着する前にリスクを判断することが可能となる。これにより、歳入確保の改善や、一層の安全・危機管理を保証することができる。他方、輸出入業者側には拘束力のある事前教示制度は、通関の迅速化による時間短縮、また、輸入業者側には輸入商品の工場・小売店への到着時間短縮による、サプライチェーンの予測可能性向上といった便益がある。その結果、輸入業者の保管在庫は減少するため、在庫費用の低下、輸入製品の消費者価格低下を可能にする<sup>2</sup>。事前教示制度を拘束力のあるものとすることは、輸入の予測容易化とともに、貿易業者にとっての安全性を高めることにもなる。つまり、貿易業者はたとえ関税分類の入力を誤った場合でも、将来の罰金支払いを見込まずに済む。

現時点では、いずれのメコン地域諸国の税関当局においても、拘束力のある事前教示は行われていない。タイ関税局は関連法案を内閣に提出しており、今後、承認のために国家安全委員会および国会に上程されると考えられる。ただし、このプロセスに見込まれる期間は不明確である<sup>3</sup>。

関税規則の適用における不整合を回避するためには、国内における関税規則の適正かつ統一的な適用を担保する制度体系を含め、高度に専門的なインフラを整備することも極めて重要である。

<sup>2</sup> サプライチェーンの予測性は、外国の直接的な輸入者にとって特に重要な考慮事項であろう。例えば、最近フランスの玩具メーカーであるメカノ社は、中国とヨーロッパの市場間のサプライチェーンにおける予測可能性の低さのため、最近中国からフランスに製造拠点を戻した。

<sup>3</sup> 前の脚注で言及されたように、現在タイ関税局は、事後調査で関税徴収額が不十分であると判明した場合、異なる通関分類が適用されるべきと判断し、課税後の輸入価格の最大 4 倍の罰金ないし 10 年の懲役の後を課す可能性がある。KPMG International, *Adding Value to the Asia-Pacific Trade & Customs Environment*, 2009, p. 39 [downloaded from <http://www.kpmg.com/NZ/Lists/Copied%20Documents/Adding-Value-to-your-trade.pdf>].

#### (4) 原産地規則

輸入品の原産地や国籍の決定は、基本的な貿易上の施策（例えば、関税、数量規制、ダンピング防止および相殺関税、セーフガード措置等）を適用するために必要となる。原産地規則に関してメコン地域が抱える具体的な問題点は以下の通りである。

- (i) メコン地域各国にはそれぞれ独自の原産地規則と原産地証明書の作成ルールがあり、原産地規則の調和化のために時間を要する。
- (ii) メコン地域各国のほとんどは、FTA 原産地規則ガイドラインを詳細に作成・適用・解釈できておらず、優遇税率の完全利用に至っていない。例えば、UNDP が最近ラオスで実施した技術協力プロジェクトでは、原産地規則に関する解釈・適用の能力が中央と地方の両方のレベルで不足しており、ビジネス発展の阻害要因となっていることが明らかになった。
- (iii) 日本の産業界からは、原産地証明書の取得にあたり（FOB価格は貿易業者のマージンを算出可能であり、取引上の秘密に属するため）FOB価格の明記を義務化すべきではないが、メコン地域ではFOB価格の明記が義務づけられている場合が多いとの指摘がある<sup>4</sup>。

#### (5) インテグリティ

メコン地域諸国で、比較的高い割合でインテグリティの問題を引き起こしている課題には以下のようなものがある<sup>5</sup>：

- (i) 異なる解釈が可能となる、複雑で重複した法規制
- (ii) 税関職員と貿易業者が直接接触することになるマニュアル手続きおよび日常の確認作業
- (iii) 補助的な文書作成業務に対する高い水準の要求
- (iv) 通関ブローカーに対する限定的な規制
- (v) 違法な支払いを増やしてしまう日常的な内部承認手続き
- (vi) 不十分な内部統制
- (vii) 中小企業 (SME) セクターの育成に内在するインテグリティとガバナンスの問題
- (viii) 税関職員に対する低い賃金と乏しいキャリア育成機会<sup>6</sup>

全てのメコン地域諸国は WCO のメンバーであるため、税関のインテグリティに関する改正アルーシャ宣言の当事者である。この課題に対する、各国による最近の取り組み事例もある。

<sup>4</sup> 日本商工会議所 ASEAN, *Requests from Japanese Business Community in ASEAN*, 6 July 2010, p. 3.

<sup>5</sup> トランスペアレンシー・インターナショナルの「汚職度指数 2010」によると、179 ヶ国中の順位はタイ 78 位、ベトナム 116、カンボジアとラオスがともに 154 位、ミャンマーが 176 位（同率最下位）となっている。一方、参考までにニュージーランドとシンガポールは同率 1 位、日本は 5 位、アメリカ合衆国は 22 位にランクされている。 [http://www.transparency.org/policy\\_research/surveys\\_indices/cpi/2010](http://www.transparency.org/policy_research/surveys_indices/cpi/2010).

<sup>6</sup> P Scott Wilson in association with PADECO and BFC, *Technical Assistance for Preparation of the Vietnam Customs Modernization Project, Integrity Report*, prepared for the General Department of Customs, March 2005, p. 3.

## (6) 情報技術

メコン諸国のうち、通関の電子化が最も進んでいるのはタイおよびベトナムである。既に独自の通関 IT システムを導入済みの両国は、ナショナル・シングルウィンドウ構築に向けて動いている。カンボジアとラオスは現在 ASYCUDA World の導入段階である。カンボジアがラオスより数年先を行っているが、両国ともナショナル・シングルウィンドウ導入にはかなり遠い。ミャンマーは、電子化に向けてようやく動き出したばかりである。ASEAN は先発 ASEAN 諸国 6 カ国（タイ含む）に対し、できる限り早期にシングルウィンドウを完全導入するよう呼びかけている。ただし少なくとも非公式には、先発 ASEAN 諸国 6 カ国（タイ含む）は 2012 年までに、全加盟国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）は 2015 年までと、それぞれ当初予定より幾分遅れてナショナル・シングルウィンドウを導入予定である。ASEAN-EU 地域統合支援プログラムフェーズ 2 (APRIS II) と USAID の ASEAN シングルウィンドウ (ASW) プログラムの両者が、ナショナル・シングルウィンドウ整備を支援している。各国でナショナル・シングルウィンドウが構築されたのち、ASEAN シングルウィンドウが構築される予定である

## (7) 税関当局と民間セクターの協力

税関当局の目標の 1 つに、透明性と効率性の高い手続きを通じ、貿易業界との緊密な関係を追求することが挙げられる。メコン川流域における最近の官民パートナーシップ進展の例を以下に挙げる。

- (i) 2009 年 10 月 9 日、**カンボジア**は民間セクターとのパートナーシップのメカニズムの確立および機能に関する閣僚会議令第 906 号を発令した。2009 年以来カンボジアが登録型（免許制）の通関士制度を導入していることが挙げられる。これは通関士の設置および機能促進に関する大臣令 (Prakas) 第 115 号に合わせたものである。
- (ii) タイにおける税関と民間セクターの長期的協力には以下がある。税関と民間セクターによる合同委員会と透明性パートナーシッププロジェクトの一環として、タイ関税局と 100 社以上の企業が、汚職撲滅運動に協力する内容の MOU に署名している。
- (iii) ベトナムでは AEO 制度と同等である「トラステッドトレーダー・プログラム (trusted-trader program)」の実施が予定されている。同制度では、法令を遵守する貿易業者を認証し、通関の迅速化、検査率の低減、サービス内容の向上等の便宜を図る一方で、法令遵守の徹底、電子通関の使用、透明性の高い会計慣行の維持が貿易業者に対して求められる。

## (8) 保税運送（トランジット）

国際通貨貨物に関するプロセスはまだ発展段階にある。しかし、越境輸送の円滑化のため、メコン地域各国は近年、大メコン圏（GMS：全 6 カ国のうちメコン地域各国が 5 カ国を占める）および ASEAN（加盟 10 カ国のうちメコン地域各国が 5 カ国を占める）を通じ

越境輸送システムの開発を決定し、GMS 越境交通協定 (CBTA) および ASEAN 貨物輸送の円滑化についての枠組み協定を締結した。

ASEAN 保税運送システムの支持者が、同システムが GMS 保税運送システムに勝ると考える理由は以下の通りである。① GMS システムは TIR システムを基盤としているが、TIR システムが既に陳腐化している。② GMS システムは紙をベースにしているため、不正やミスの温床となりやすく、また時代遅れのものとなりつつある、③ GMS の保証制度は必要以上に煩雑であり、組織的不正を防ぐにはそぐわない可能性が高い。一方、GMS システムの支持者は、これが TIR システムに「触発」されていることから、GMS 諸国が将来的に目標とする TIR システムへのシームレスな全面移行が容易である点を挙げる (GMS 諸国としては、アジア各国さらには世界との物流・貿易の強化を模索しており、世界各国では TIR システムを採用している)。さらには、GMS システムは、全国のオペレーターの保証金の一括支払が可能で、有効期間は無期限であるというシステムの単純性も、支持理由として挙げられる。加えて、GMS の保税運送システムの完全コンピューター化を進めた場合、運用開始がさらに 10~15 年遅れるとも指摘されている。

実は、GMS 保税運送システムと ASEAN 保税運送システムは必ずしも相互排他的とは限らない。欧州では歴史的・実地的な理由から、域内トランジットシステム (Community Transit System) と TIR システムが併存している。そのことを認めた上で、近々実施される ADB C-R-PATA では、GMS 保税運送および ASEAN 保税運送システムを導入した場合の課題 (保証金など) を包括的に評価しつつ、両者の共通性を評価する。GMS/ASEAN 保税運送システムのいずれか、または両方を完全に導入するには、各国の法制度、管理計画、指導書、ガイドラインを広域システムと一致するよう改正する必要がある。加えて、RFID (電波による個体識別) や GPS による追跡システムを導入することで、保税運送における通関業務が向上し、ひいては保税運送システムの導入が円滑化される可能性もある。

## 6. 国境手続きの課題

メコン地域における現状および課題 (開発パートナー支援を含む) の概要を表 4 に示す。CBTA の完全履行の目標であった 2010 年は既に経過しているが、本調査では、各国関連機関が、依然として、貨物、車両、利用者の国境通過に際して、関連機関相互の連携・調整が不十分なまま、複数の段階からなる無駄の多い手続を課しているという現状が明らかになった。タイの一部を除き、概して国境通過地点ではごく限られたリスクマネジメント手法が採用されているのみである。さらに、正式な業務時間は 1 日 12~16 時間であるが、実際は昼食休憩時間により稼働時間はそれよりも短くなっており、各地点の税関職員たちの間でも業務時間の延長に対する懸念が根強い。さらに、ほとんどの国境通過地点で情報通信技術 (ICT) の利用は極めて限られており、タイやベトナムを除いて、国境通過地点では概して国内の他システムや隣国のシステムとは関係なく、独立してシステムが運用されている<sup>7</sup>。しかし、今後 ADB の C-R-PATA のもと、またその他の開発パートナー支援によっ

<sup>7</sup> Asian Development Bank, Strategy and Work Program for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion (Draft) (2009 年 6 月) も参照。

て、さらに実用的なアプローチが採用され、国境通過地点での処理遅延の解決に向けて進展があるものと期待される

**表 4 メコン地域の国境通過地点における状況および問題の概要**

国境通過ルート	2 地点	対処すべき状況／問題
	Poipet (カンボジア) – Aranyaprathet (タイ)	<u>インフラ</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>カンボジア側の区画が狭く、国境通過地点が混雑</li> <li>カンボジア側に IT 導入の必要性</li> </ul> <u>運用</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務時間：午前 7 時～午後 7 時（昼食休憩時間に業務が中断）</li> <li>貨物検査の実施率が高い、カンボジア側のリスクマネジメントの欠如</li> <li>カンボジア側で手続きが煩雑</li> <li>相互道路輸送協定が未締結</li> </ul>
	Bavet (カンボジア) – Moc Bai (ベトナム)	<u>インフラ</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>インフラ完成（ベトナムでは 2003 年、カンボジアでは 2005 年）、CCA が必要</li> <li>カンボジア側に IT 導入の必要性</li> </ul> <u>運用</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務時間：午前 6 時～午後 10 時（昼食休憩時間に業務が中断）</li> <li>（ベトナム側ではリスクマネジメント導入済みであるにもかかわらず）貨物検査の実施率が高い</li> <li>カンボジア側で手続きが煩雑</li> <li>2006 年の CBTA の初期実施に関する覚書が未完</li> <li>1998 年の相互道路輸送協定および 2005 年の同議定書が 2006 年に発効</li> </ul>
	Thanaleng (ラオス) – Nong Khai (タイ)	<u>インフラ</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>良好な状態だがインフラが老朽化し、有効活用されていない状態</li> <li>ラオス側に高度 IT 導入の必要性</li> </ul> <u>運用</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務時間：午前 6 時～午後 10 時</li> <li>ラオス側は、円滑化のために政府機関を 4 つに縮小</li> <li>2005 年の CBTA の初期実施に関する覚書が未導入</li> <li>2007 年のラオス、タイ、ベトナム間 CBTA の初期実施に関する覚書が 2009 年 6 月に試験的導入</li> <li>先進的な相互道路輸送協定の実施（1999 年、2001 年）</li> </ul>
	Mukdahan (タイ) – Savannakhet/ Kaysone Phomvihane (ラオス)	<u>インフラ</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>CBTA ファストトラックレーン導入により良好な状態</li> <li>ラオス側に高度 IT 導入の必要性</li> </ul> <u>運用</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務時間：午前 6 時～午後 10 時（ただし、ラオス財務局は国境通過地点での業務を午後 4 時に終了するため、同時刻以降、輸入関税の納付を行えないことから輸入許可は取得できない）</li> <li>ラオス側は、円滑化のために政府機関を 4 つに縮小</li> <li>先進的な相互道路輸送協定の実施（1999 年、2001 年）</li> </ul>
	Dansavanh (ラオス) – Lao Bao (ベトナム)	<u>インフラ</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>100 万米ドルをかけ、CCA用地を 18,000 m<sup>2</sup> 拡張する工事がベトナム側で行われている。ラオス側では、CCA位置選定に関し、調査段階である</li> <li>ラオス側に高度 IT 導入の必要性</li> </ul>

国境通過ルート	
2 地点	対処すべき状況／問題
	<p><u>運用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 業務時間：午前7時～午後7時</li> <li>• ラオス側は、円滑化のために政府機関を4つに縮小</li> <li>• ラオス側の貨物検査の実施率が高い</li> <li>• 2005年のCBTAの初期実施に関する覚書が未履行</li> <li>• 2007年のラオス、タイ、ベトナム間 CBTA の初期実施に関する覚書が2009年6月ようやく試験的導入へ</li> <li>• 先進的な相互道路輸送協定の実施（1999年、2001年）</li> </ul>
Mae Sai（タイ） - Tachileik （ミャンマー）	<p><u>インフラ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 幅の狭い国境道路、ミャンマー側連絡道路には2車線のみ</li> <li>• ミャンマー側では各政府機関が1棟ずつプレハブ式輸送可能建物を使用</li> <li>• ミャンマー側でX線スキャナー未設置</li> <li>• ミャンマー側にIT導入の必要性</li> </ul> <p><u>運用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 業務時間：午前6時～午後6時（タイ）／午前6時半～午後6時半（ミャンマー）</li> <li>• 貨物検査の実施率が高い、ミャンマー側のリスクマネジメントの欠如</li> <li>• CBTA の初期実施に関する覚書が協議されるも署名はされていない（2005年）</li> <li>• 相互道路輸送協定が未締結</li> </ul>

出典：JICA 調査団

## 7. 課題への対応状況

### (1) 日メコン協力

表5に経済開発に向けた日・メコン地域諸国の最近の協力関係と、本調査への関連性についてまとめる。

表5 経済開発のための日本とメコン諸国の最近の協力関係

年／月	会議	本調査との関連
2008年1月	日メコン外相会議	日本政府は、東西・南部経済回廊の物流の効率を改善するために、2,000万米ドルの日ASEAN統合基金の設立を発表した。
2009年10月	第2回日メコン外相会議	メコン地域での日本政府のODAの拡充が評価され、物流セクター改善の進展と、経済回廊の整備における継続的支援の重要性が確認された。
2009年10月	メコン経済大臣会合	日本の経済産業大臣は、「日メコン経済産業協力イニシアティブ (MJ-CI)」を提案し、通関および国際通過貨物の手続き簡素化などの支援を提案した。
2009年11月	日本・メコン地域諸国首脳会議	日本とメコン地域諸国間の初の首脳会議において「東京宣言」が採択された。参加各国は63項目からなる「日本・メコン行動計画63」に特定される具体的計画を支持し、地域横断的な経済制度整備が重点分野として確認された。

年／月	会議	本調査との関連
2010年7月	第3回日メコン外相 会議	「日本メコン行動計画 63」および2009年11月の「東京宣言」において著しい進捗がみられていることを評価した。
2010年8月	第2回日メコン経済 大臣会合	「日メコン経済産業協力イニシアティブ (MJ-CI)」行動計画について産業界から、経済回廊上の通関業務の24時間化、申請様式の調和化、ファーストトラック・システム、電子通関技術の導入とこれに伴う税関職員の能力強化などの政策提言が提出された。
2010年9月	東西・南部経済回廊 に関する日メコン国 際会議	経済回廊の利益最大化の鍵として、税関手続きの合理化、調和化、産業開発と貿易円滑化の促進の必要性を確認した。
2010年10月	第2回日本・メコン 地域諸国首脳会議	これまでの日メコン協力を確認し、今後のさらなる支援と協力の重要性を確認した。
2010年11月	APEC 財務大臣 会合	日本の財務大臣は、ASEAN を中心とするアジア諸国の貿易円滑化推進のため、ADB を通じて5年間で最大2,500万米ドル規模の支援を行うことを発表した。
2010年12月	メコン地域における 官民協力・連携促進 フォーラム全体会合	2009年の日本・メコン諸国首脳会議で発表された「日メコン行動計画 63」のフォローアップの一環として開催。官民協力・連携について議論した。作業グループが形成され、物流セクターにおける能力強化の重要性や経済回廊のミャンマーを通る区間の更なる改善などが議論された。

出典：JICA調査団

日メコン協力は、以下の点で重要な役割を果たしていると言える。

- (i) 産業界の提言を政策策定に取り入れるためのフレームワークの提供
- (ii) 経済回廊整備における日本支援の重要性の認識
- (iii) 課題取り組みに際し、開発パートナー間の協調促進
- (iv) ハード・ソフト両面のインフラ整備の重要性の認識
- (v) 特に、スキル向上を最重要課題の1つとして認識している

## (2) 国際協力機構 (JICA)

ASEAN／メコン地域諸国における通関業務の課題に対処するため、JICA は多数のプロジェクトを実施してきた。これらのプロジェクトには、関税評価、HS 分類、リスクマネジメントと事後調査など分野でのスキルの向上を目指しているものが多く含まれている。

カンボジアでは、同国の WCO 加盟を受けて、2005年12月から2007年10月まで長期・短期のアドバイザーを派遣して、「税関リスクマネジメントプロジェクト（技プロ）」を実施した。同プロジェクトでは、① WCO リスクマネジメントプロトコルのクメ

ール語への翻訳、② リスクマネジメントプロセスの定義、③ リスクマネジメントシステムの開発を実施した。また、2009年7月には、同国税関総局に対して、長期専門家である関税政策・行政アドバイザーを派遣した。主として、関税法（2007年）の施行に関する支援と、関税政策と関税行政近代化に伴う能力強化を目的とした。

ベトナムでは、2004年8月から2007年7月まで、ベトナム関税局（GDVC）に対して、長期専門家を派遣して、「税関行政近代化のための指導者養成プロジェクト（技プロ）」を実施した。同プロジェクトでは、GDVCの現場レベルでの関税評価、事後評価とHS分類に関する講師研修を実施した。同プロジェクトに引き続き、JICAは国際標準に基づく関税評価とHS分類を実施するための組織開発に焦点をあてて、2007年7月に、税関業務改善にかかる専門家を派遣した。さらに、2009年9月からは、関税評価やHS分類等通関業務が現場レベルの税関において統一かつ効率的に実施されるような人材育成の制度づくり等を目指した「税関行政能力向上のための研修制度強化プロジェクト（技プロ）」を実施している。

タイでは、2008年以降、地域レベルにおける税関業務の課題に対する取り組みとして長期専門家3名を派遣し、通関時間の短縮による国境通関の効率化やメコン地域の国境通過地点でのリスクマネジメントとモニタリングに関するスキルとシステム改善を目的とした「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（技プロ）」を実施している。同プロジェクトは、タイ（関税局）に拠点を置きつつ、カンボジアとベトナムの関税局（GDCEとGDVC）も参加して、対象国の多数の地域で研修プログラムを実施した。

### (3) アジア開発銀行

アジア開発銀行（ADB）はCBTAの作成、各国との交渉、同協定の実施のために、1996年以降、継続的に技術支援プロジェクトを実施している。

また、ADBは、GMSの輸送部門の戦略に関する2つの調査を実施している。1つは、南部、東西、南北の各経済回廊における改善事項の優先順位を提案した1993～1995年の調査であり、もう1つは2005～2006年に越境輸送インフラの改善のためのマスタープラン作成調査である。越境交通の障壁となるソフト面においても数多くの技術支援プロジェクトが必要であることが再確認された。

最近の動きとしては、2010年11月のADB役員会において、GMS新アクションプラン（Cluster Regional Policy and Advisory Technical Assistance: C-R-PATA）の実施が承認されている。同計画の予算は、第1段階（2010～2012年）は200万ドル、第2段階（2012～2014年）および第3段階（2014～2016年）は各185万ドルで、合計570万ドルの出資者は全てオーストラリア政府である。C-R-PATAには10の計画目標があり、それらは次の3つのグループに分かれる。

- (i) 輸送円滑化（4つの期待される成果—通行権の相互認証、保税トランジットの改善・国境手続きの連携、GMS貨物輸送協会、カンボジアとラオスにおける道路輸送業界への支援）



- (ii) 貿易円滑化（4つの期待される成果—連携した国境管理、衛生・植物検疫（SPS）体制の強化、貿易円滑化のための国家とメコン地域の組織体制の強化、地域の貿易物流戦略）
- (iii) その他（2つの期待される成果—能力強化、法規制整備）

#### (4) 世界銀行

ADB が GMS の地域単位や国境地点の税関に焦点を当てた輸送・貿易円滑化のためのプロジェクトに取り組む一方、世界銀行は、地域単位ではなく各国個別への支援に取り組んでいる。主な支援を以下に述べる。

- (i) カンボジアでは、1,000 万米ドル相当の予算規模による「貿易円滑化と貿易の競争力強化プロジェクト」支援を実施した。同プロジェクトは、① 通関関連組織においてシステム・手続き・開発を補完しながら改善するようにリンクされており、貿易円滑化に関わる機関を集約する電子シングルウィンドウ、② 危険管理能力への適用を含めた改正京都規約の遵守、③ カンボジアの貿易規制機関を対象としたメリットベースの賃金制度の設計、④ 自己評価に基づく税関インテグリティ計画の作成、への融資である。2009 年の見直し時も同様の内容であるが、当初の電子シングルウィンドウの構想から、より網羅的で持続可能な ASYCUDA の導入や原産地証明の自動化に支援を移している。このうち、持続可能性の確保のために新たに IT 技術サポートの支援が投入された。
- (ii) ラオスでは、2008 年から 600 万米ドル相当の予算で、「通関と貿易円滑化プロジェクト」を支援している。具体的には、① ASYCUDA World<sup>8</sup> の導入、ラオス税関の導入準備支援および IT センターの強化、② 通関システムの近代化への支援。これには、WTO 関税評価協定に準拠するための支援、事後調査体制の確立、法令遵守の徹底と管理方針の策定、サービス憲章の制定、事前教示システムの導入、行政不服審査制度の確立、インテリジェンスおよびリスクマネジメントの構築、汚職防止支援、人材育成と訓練の実施、が含まれている<sup>9</sup>。
- (iii) ベトナムでは、2005 年から 65.9 百万米ドル相当の予算で、税関近代化プロジェクト支援を実施している。同プロジェクトの目的は、貿易円滑化と関税収入の増加であり、税関が有効性、効率性、説明責任、透明性等の課題に対応することによって目的達成が可能である。最近の中間評価ではプロジェクトに大幅な遅延があることが判明し（プロジェクト予算の 3% しか支出されていない）、ベトナム政府では、2011 年 6 月に終了を予定している同プロジェクトの中止も視野に入れている。プロジェクトの事業評価の時点では、WTO 加盟の準備をしていたが、2007 年 1 月の加盟後、税関内で改革に対する抵抗が生じ、関連プロジェクトがほとんど進展していない。

<sup>8</sup> フランス政府は代替 IT システムの評価を行った結果、ラオス財務省は ASYCUDA を選択した。ASYCUDA は 80 カ国以上で採用されており、そのなかにはラオスの近隣諸国も含まれている。

<sup>9</sup> 世界銀行は 2008 年よりラオスに 680 万ドルを貿易発展促進プロジェクトに支援しており、税関業務よりむしろ、主に検疫・動植物検疫、輸出促進、人材教育と貿易契約と政策を対象としている。

## (5) 他の開発パートナー

メコン地域で、通関および輸送と貿易円滑化を支援している援助機関は多数あるが、特に、EU、オーストラリア、米国が活発に支援している。

- (i) 地域統合型支援である ASEAN-EU Programme for Regional Integration Support—Phase II (APRIS II) は、ASEAN 委員会と欧州委員会共同事務局との 8.4 万ユーロの協調融資に基づく。最近、3 年間の技術支援が完了した。5 部門から構成されており、このうち部門 II が、通関と貿易円滑化に最も関連が深い。具体的な内容は、(A) 通関、(B) ASEAN シングルウィンドウ、(C) 国際通過貨物、(D) 通関の能率向上のための戦略的な計画の支援、である。
- (ii) オーストラリア政府と AusAID によるメコン地域の輸送と貿易の円滑化促進に向けた主要な支援は、ADB の GMS 新アクションプランである「C-R-PARA」への複数年数にわたる資金提供である。また、中国の地域協力と貧困基金への援助と協調して、25 万米ドル相当の支援を行った。
- (iii) 国際援助における米国の主要な支援対象は ASEAN シングルウィンドウ・プログラム (ASW) である。この支援は ADVANCE (ASEAN Development Vision to Advance National Cooperation for Economic Integration) のプロジェクトのもとで運営されている。

## (6) これまでの支援の教訓

各国政府、日本、ADB、世界銀行およびその他の国際開発機関に実施された近年及び現在進行中の税関関連プロジェクトから、以下の教訓が得られる。

- (i) 政治的意思とオーナーシップの重要性
- (ii) 組織横断的な取り組みの必要性
- (iii) 通関業務と輸送・貿易円滑化イニシアティブの協調の必要性
- (iv) 現実的なスコープとスケジュールの必要性
- (v) プロジェクト実施のための人材と財源の必要性
- (vi) 受益諸国と地域に根付いた能力強化プロジェクトの必要性
- (vii) 短期間での課題達成の有効性
- (viii) 関係諸国すべてが通関と輸送・貿易円滑化の取り組みの恩恵を得る重要性
- (ix) 通関と輸送・貿易円滑化に関する民間セクターの参加の必要性
- (x) IT 導入に合わせた通関業務プロセスの改善の必要性
- (xi) 税関 IT 実施のための効率的なプロジェクト管理メカニズムの必要性
- (xii) ソフトウェアのパッケージまたは新規開発の長所・短所の比較の必要性
- (xiii) 支援資金支出の単純化の必要性
- (xiv) IT システムの持続性のための利用料金の徴収の必要性

## 8. 通関業務改善に向けた日本支援の方向性

### (1) 支援プロジェクト案候補リストの準備と評価

現状および課題の分析に基づき、① 法的・制度的枠組み、② 通関手続き、③ IT、④ 人的資源管理、⑤ インテグリティ、⑥ 国境通過地点の各分野について、各国別およびメコン地域全体への支援プロジェクト案の候補リストを作成した。例えば、主な IT 機材調達が進行中の国々や、輸送分野においてすでに大きなイニシアティブが ADB と EU にある場合のように、他の開発パートナーが当該分野についての対応を既に着手しているか支援を計画している場合には、関連プロジェクトは候補リストから除外した。各国別の候補リストの中には、類似する名称のプロジェクトが複数国に提示される場合もあるが、各プロジェクト案の内容は各国個別の状況により異なる。各プロジェクト案は以下の選定基準と方法により評価した

以下の 4 項目を優先プロジェクトの選定基準としている。

- (i) 貨物輸送の円滑化へのインパクト
- (ii) 我が国の支援との適合性
- (iii) 他の開発パートナーによる支援との協調性
- (iv) 各国政府および地域全体によるコミットメント

評価の際にはまずロングリストに含まれる個々のプロジェクトを上記基準ごとに定性的に評価し評点を割り当てた上で総得点を算出し、さらに、総得点の高いプロジェクト案を、各国別および地域全体の優先プロジェクト案として選定した。なお、得点自体はプロジェクト案の候補リストの相対的基準による評価のために便宜的に適用したものであり、各優先プロジェクト案の得点の高低がプロジェクトの優先順位を示すとは限らない。よって、以下の各節では各国別および地域全体の優先プロジェクト案の一覧を示すにとどめている。

### (2) 優先支援プロジェクト

カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、およびメコン地域全体の優先支援プロジェクトを以下に示す。なお、各国で共通する課題については、国毎の個別の協力の代わりに広域協力を通じて対処することがより効果的・効率的な場合が多いと想定される。

#### カンボジアのための優先支援プロジェクト

- C1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力
- C2. AEO 制度と関連研修に関する技術協力
- C3. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力
- C4. Bavet および新設国境通過地点における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力
- C5. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力
- C6. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力
- C7. 改正京都規約の加盟と実施に関する技術協力

- C8. 持続可能な税関研修に関する技術協力
- C9. Poipet (-Aranyaprathet) 国境における貨物通過地点移転に関するフィージビリティ調査

#### ラオスのための優先支援プロジェクト

- L1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力
- L2. AEO 制度と関連研修に関する技術協力
- L3. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力
- L4. Savannakhet (Kaysone Phomvihane)、Dansavanh (および Thanaleng) における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力
- L5. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力
- L6. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力
- L7. 改正京都規約の加盟と実施に関する技術協力
- L8. 持続可能な税関研修に関する技術協力

#### ミャンマーのための優先支援プロジェクト

- M1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力
- M2. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力
- M3. AEO 制度と関連研修に関する技術協力
- M4. Tachileik、Myawaddy における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力
- M5. 持続可能な税関研修に関する技術協力
- M6. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力

#### タイのための優先支援プロジェクト

- T1. AEO 制度と関連研修に関する技術協力
- T2. Aranyaprathet、Mae Sai (および Nong Khai) における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力
- T3. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力
- T4. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力
- T5. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力
- T6. 持続可能な税関研修に関する技術協力
- T7. Aranyaprathet (-Poipet) 国境における貨物通過地点移転に関するフィージビリティ調査

#### ベトナムのための優先支援プロジェクト

- V1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力
- V2. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力
- V3. AEO 制度と関連研修に関する技術協力

- V4. Moc Bai、Lao Bao における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力
- V5. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力
- V6. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力
- V7. 持続可能な税関研修に関する技術協力

#### メコン地域としての優先支援プロジェクト

- R1. 効率的な国境施設のパイロット開発のためのマスタープラン策定およびフィージビリティ調査
- R2. メコン地域におけるリスクマネジメント支援
- R3. 回廊管理のための地域 RFID/GPS 追跡システムの導入
- R4. 中央および国境レベルでの協力による CBTA 関連研修による C-R-PATA への支援
- R5. 年次所用時間調査および指標測定の実施
- R6. Aranyprathet-Poipet 間の国境通過地点からの貨物通関地点の移設に向けたフィージビリティ調査

### (3) プロジェクト案実施の効果

包括的な通関業務改善プログラムのインパクトは定量的に測定されると考えられる。例として、世界銀行がラオスで実施している通関・貿易円滑化プロジェクトで用いられている手法を適用し、メコン地域各国と地域全体について、事務管理費用、通関（法令遵守）費用、時間費用の削減による便益を表 6 に示す。

表 6 包括的な通関円滑化プログラム実施によるインパクト

単位：100 万米ドル相当額 (2009)

国	事務管理費用の削減による便益	通関費用の削減による便益	時間費用の削減による便益	総便益
カンボジア	31.7	127.0	15.9	174.6
ラオス	12.7	50.6	6.3	69.6
ミャンマー	31.0	124.0	15.5	170.5
ベトナム	606.8	2,427.1	303.4	3,337.2
タイ	342.8	1,371.3	171.4	1,885.6
地域全体	1,025.0	4,100.0	512.5	5,637.5

注：上表は、World Bank “Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Lao People’s Republic for a Customs and Trade Facilitation Project”, Annex 9, pp. 59–60, paragraph 7–8 (2009年5月15日) に基づき、事務管理費用の削減による便益は輸入貿易額の0.5%、通関費用の削減による便益は2.0%、時間費用の削減による便益は0.25%にそれぞれ相当するものとした。各比率は「下限」として考えられており、通関時間の変動幅の縮小による貿易業者の在庫減から生じる便益は含まれていない。また、2009年の輸入額については、Table 2-1, drawn from IMF, Direction of Trade Statistics, 2010を参照した。

出典：JICA 調査団

地域全体にわたる総便益の見積りは、56 億米ドルに相当する。このうち、タイは約 59%、ベトナムは約 33%を占めている。最大の効果が期待できる通関費用の削減（申告者負担による仲介料を含めた税関当局への申告費用）による便益は、総便益の約 73%を占めている。



## 第1章 序

### 1.1 調査の背景

大メコン圏 (GMS: Greater Mekong Subregion) は、メコン地域 (カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム<sup>1</sup>) と、中国南部 (雲南省とGuangxi Zhuang自治区) により構成されており、アジア開発銀行 (ADB) 支援により 1992 年に実施した開発プロジェクト「GMS開発プログラム」の対象地域として命名されている。メコン地域では、「GMS開発プログラム」のもと、ハード・ソフト全般の交通インフラ整備戦略である「越境交通戦略マスタープラン」(1995 年および 2006 年) や、通関業務改善等のソフトインフラ整備を重点目標とする「GMS越境交通協定 (CBTA)」が策定されており、これらの枠組みに沿った越境交通インフラ整備が実施されている。特に、「越境交通戦略マスタープラン」(1995 年) では、図 1-1 に示す「東西経済回廊」「南部経済回廊」「南北経済回廊」をメコン地域における優先的に整備すべき広域経済回廊として特定している。



出典：Japan External Trade Organization (JETRO), *Survey on the Business Needs and Strategies in Mekong Region*, 2009

図 1-1 メコン地域における広域経済回廊

上記の枠組みのもと、1990 年代後半以降、日本は「東西経済回廊」を中心にメコン地域のハードインフラ整備に大きく貢献してきた。タイのMukdahanとラオスのSavannakhet間を結ぶ第 2 メコン橋の完成によって「東西経済回廊」は 2006 年に全面開通するに至ったが、通関業務・越境法制度などのソフトインフラ整備には、依然として多くの課題が残されて

<sup>1</sup> 本調査の国名の順序は、アルファベット表記での順位による。

いる。また、「南部経済回廊」は他の2つの経済回廊に比べハードインフラ整備が遅れており、通関業務にかかる課題も多い<sup>2</sup>。特に、国境や港湾における煩雑な通関手続きが越境輸送時間や費用増加を招き、メコン地域における域内分業の普及や貿易円滑化の阻害要因となっている。

2005年に開催された日・アセアン首脳会議において、日本政府は、アセアンの地域間格差の解消とアセアン諸国の統合に向けて、日・アセアン基金 (Japan-ASEAN Integration Fund: JAIF) の設立を表明した。同基金には75億円が拠出されて2006年3月に設立された。また、同年後半には、日本政府はメコン地域の持続可能な経済成長を目的とした日本・メコン地域パートナーシッププログラムと、目的実現に向けた大臣クラスの会合の開催を提唱した。

本調査では、上記の会議などでも触れられている民間企業等の要望を踏まえて、「東西経済回廊」や「南部経済回廊」等のメコン地域における貿易・物流活性化を促進するために、越境物流における通関業務の制度・政策・運営面の課題を分析し、改善にむけた支援方策を検討する。

## 1.2 調査の目的

本調査の目的は、図1-2の通り、メコン地域諸国の通関業務の制度・政策・運用に関する情報収集、現状・課題分析および日本の支援可能性の提案を目的とする。最終的には、「東西経済回廊」「南部経済回廊」の物流促進と、通関業務改善に関するユーザーの課題解決であることを踏まえた、協力の内容・手法・実施体制を含む効果的な支援メニューの提案を行う。

---

<sup>2</sup> 文献によると、25%の遅延はインフラ整備の遅れにより、75%は非効率な手続きによるものとされている。例、Creck Buyonge and Irina Kireeva, "Trade Facilitation in Africa: Challenges and Possible Solutions", in *World Customs Journal*, Volume 2, Number 1, 2008, p. 43 (citing World Bank, *Doing Business in 2006: Creating Jobs*, 2005); and L.M. Harmon, B. Simataa, and A. van der Merwe, *Implementing Facilitation on Trade and Transport Corridors*, 28<sup>th</sup> Annual Southern African Transport Conference, Pretoria, 6 July 2009 参照。



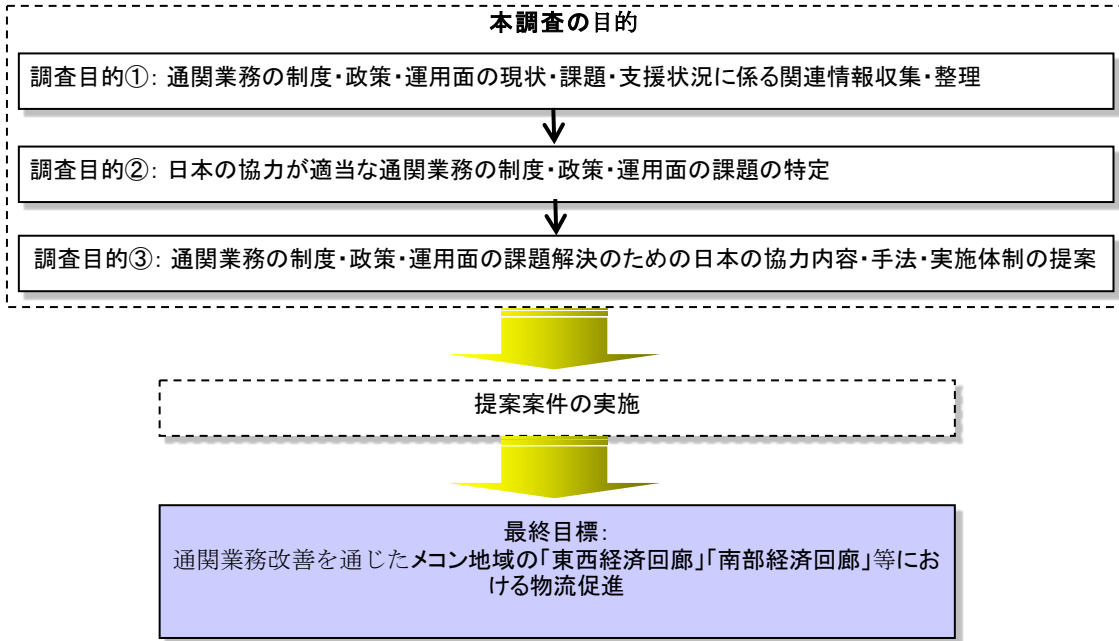


図 1-2 調査の目的と最終目標

### 1.3 調査の内容

本調査は以下に示す 8 段階の作業工程で実施した。本調査の作業フローおよび作業工程を図 1-3 に示す。

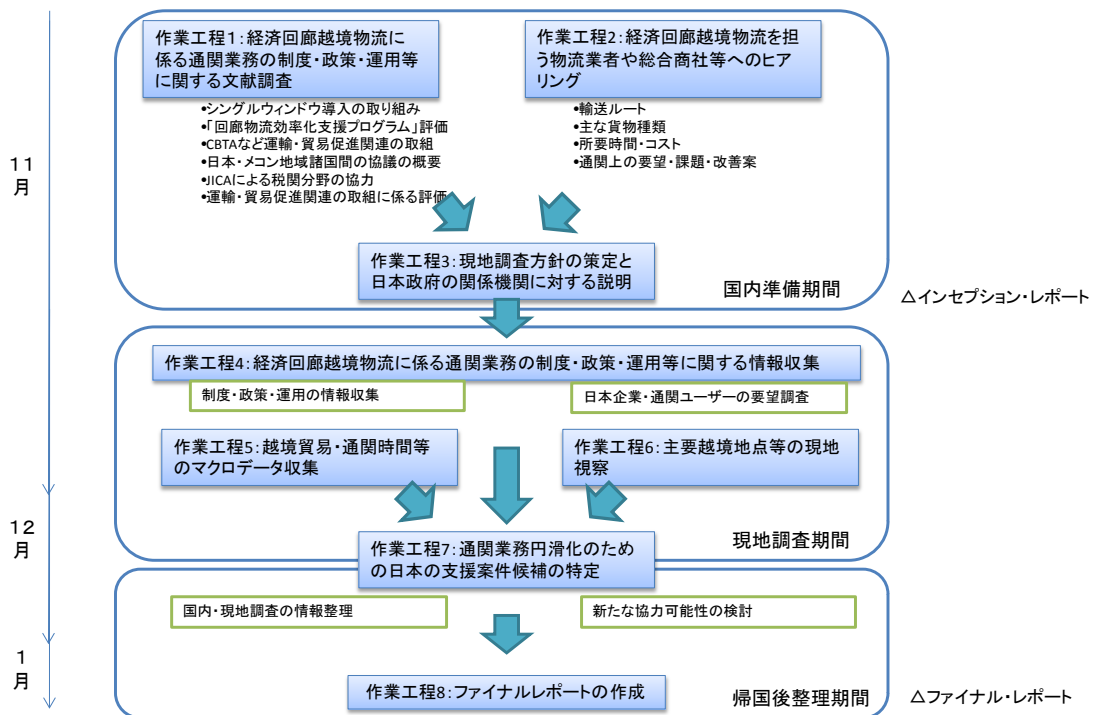


図 1-3 調査フローチャート

本調査における重点調査項目を以下に示す。

- 陸上物流を中心としたメコン地域諸国間の物流における通関業務にかかる制度・政策・運用等に重点を置きつつ、以下の事項を含めて幅広く現状・課題を確認する。
  - 24 時間対応、書式の統一、ファストトラック制度や電子通関の導入、税関職員の能力強化などを含むユーザーからの要望
  - 通関業務円滑化のための枠組みと実施体制
  - 官民関連機関のキャパシティ
  - 改正京都規約の導入状況と実施・管理体制
  - 分類・評価・原産地規則にかかる事前教示制度（現状、ギャップ、組織・職員の能力）
  - WTO 関税評価協定の導入状況
  - 法令遵守（汚職の防止）状況
  - 通関手続きに関連する認定業者制度の現状、分析
  - IT システムの配置・稼働状況、システム関連の諸規則・慣行、システム運営費用の調達方法、IT 化されるサービスの内容、シングルウィンドウ導入状況、システム運営体制、利用者の満足度、諸外国からのシステム開発支援動向
- 課題の解決に向けた各対象国政府、他の援助関、民間団体等の取り組みの状況、成果、課題等。
- メコン地域諸国間の物流全般に関する現状・課題・改善施策

メコン地域諸国の通関業務の制度・政策・運用に関する現状を把握するため、2010年11～12月には、調査対象国への現地調査を実施した。現地調査期間中は、政府機関、輸送業者・通関業者・商社・製造業などの民間業者、輸送業者協会、開発パートナーなどを訪問した。各調査対象国での訪問先機関を表 1-1 に示す。

**表 1-1 調査対象国での訪問先機関**

国	訪問先機関
カンボジア	税関総局 (General Department of Customs and Excise)、公共事業／運輸省、世界銀行、ADB、EU、輸送業者、商社、製造業者
ラオス	関税局 (Customs Department)、公共事業／運輸省、工業／商業省、世銀（および世銀コンサルタント）、ADB、EU、JETRO、輸送業者、商社、製造業者
ミャンマー	歳入関税局 (Customs Administration)、その他省庁（計画／経済開発省、財務省、運輸省、鉄道省、建設省、入出国管理局、農業／治水省、家畜／水産省、JETRO、ミャンマー国際輸送業協会、輸送業者、商社、製造業者
タイ	経済社会開発庁 (NESDB)、関税局 (Customs Department)、運輸省、商務省、UNESCAP、AusAID、EU、USAID Regional Development Mission for Asia、JETRO、GMS Business Forum、米国商工会議所、Centre for Excise & Customs Studies、University of the Thai Chamber of Commerce、タイ通関業者協会、輸送業者、商社、製造業者

国	訪問先機関
ベトナム	税関総局 (General Department of Customs)、貿易／工業省、ベトナム自動車輸送協会 (Vietnam Automobile Transportation Association)、ベトナム国際輸送業者協会、世銀、EU、(Hanoi – Ho Chi Minh City の) 輸送業者、商社、製造業者

注：ADB = Asian Development Bank, AusAID = Australian Government Overseas Aid Program, EU = European Union, JETRO = Japan External Trade Organization, UNESCAP = United Nations Economic Commission for Asia and the Pacific, and USAID = United States Agency for International Development

出典：JICA 調査団

また、現地調査では、各経済回廊沿いの国境付近における現地踏査および国境通過地点の税関事務所での聞き取り調査を実施した。対象となったのは、Poipet (カンボジア) – Aranyaprathet (タイ)、Thanaleng (ラオス) – Nong Khai (タイ)、Bavet (カンボジア) – Moc Bai (ベトナム)、Mukudahan (タイ) – Savannakhet (ラオス)、Dansavanh (ラオス) – Lao Bao (ベトナム)、Mae Sai (タイ) – Tachileik (ミャンマー) の6カ所である<sup>3</sup>。国境地点での調査は、通関業務やその他の運輸・貿易円滑化に関連する現状と課題を中心として、さらに、本調査では、民間業者からの改善要望などを勘案した。

## 1.4 本報告書の構成

本報告書の各章の内容は以下の通りである。

第2章では、調査対象国の社会経済状況や貿易パターンの概観、経済回廊の現状と役割の分析、回廊利用者からみたメコン地域における通関業務や関連運輸・貿易円滑化改善の要望事項の分析を行う。

第3～7章では、国際的な通関枠組みや、関税評価、リスク管理、事前教示制度、原産地規則、電子通関の技術、インテグリティなど、メコン地域における通関業務の現状と課題を分析する。また、現地踏査の結果から得られた国境通過地点での通関と関連する貿易円滑化の課題についても分析する。

第8章では、通関業務に係わる開発パートナーの支援取り組みを分析し、教訓をとりまとめる。

最後に、第9章では、メコン地域の通関業務改善における我が国支援の比較優位性などを考慮し、今後のJICAにおける支援の可能性を検討する。また、支援の方向性に基づいて、調査対象国での優先支援分野を整理する。

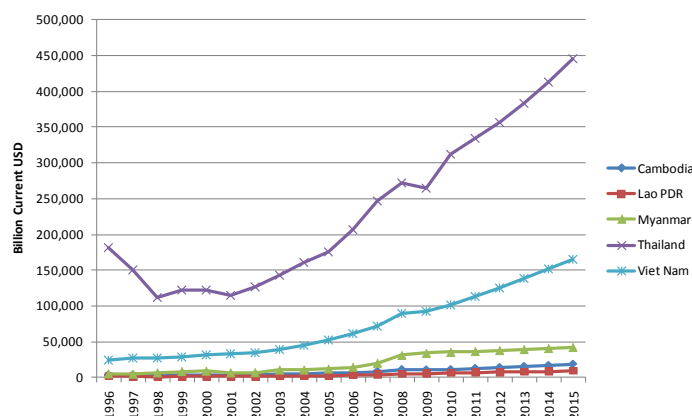
<sup>3</sup> 本調査では、Mae Sot (タイ) – Myawaddy (ミャンマー) 国境への訪問も計画されていたが、セキュリティの問題から見送られた。



## 第2章 メコン地域の開発動向と経済回廊の現状

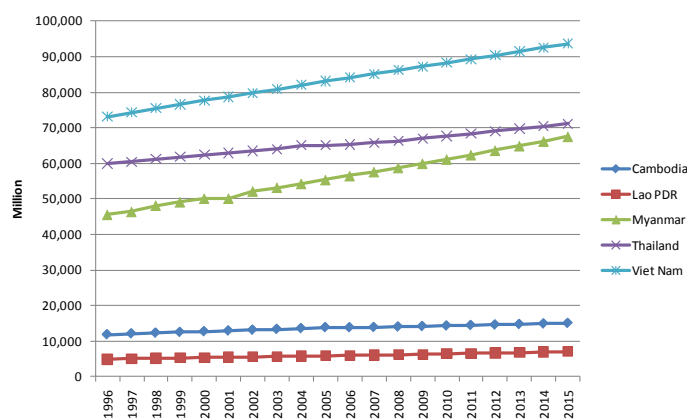
### 2.1 メコン地域諸国の社会経済状況

メコン地域諸国は経済成長を続けているが、成長の速度や規模は各国間で差異が見られる。タイは同地域で最大の経済規模を誇り、ベトナムが続く一方で、カンボジア、ラオス、ミャンマーの各国の経済規模は小さく、1人当たりGDPは1,000米ドル以下にとどまっている（図2-1参照）<sup>1</sup>。また、図2-2の通り、同地域の人口は増加傾向にある。とりわけ、ミャンマーとベトナムの人口増加率が高く、将来的には両国での労働市場および消費市場の拡大が期待される。



注：カンボジア、ミャンマーについては2008年以降が予測値、ラオス、タイおよびベトナムについては2009年以降が予測値  
出典：IMF, World Economic Outlook Database, 2010

図 2-1 GDP の推移



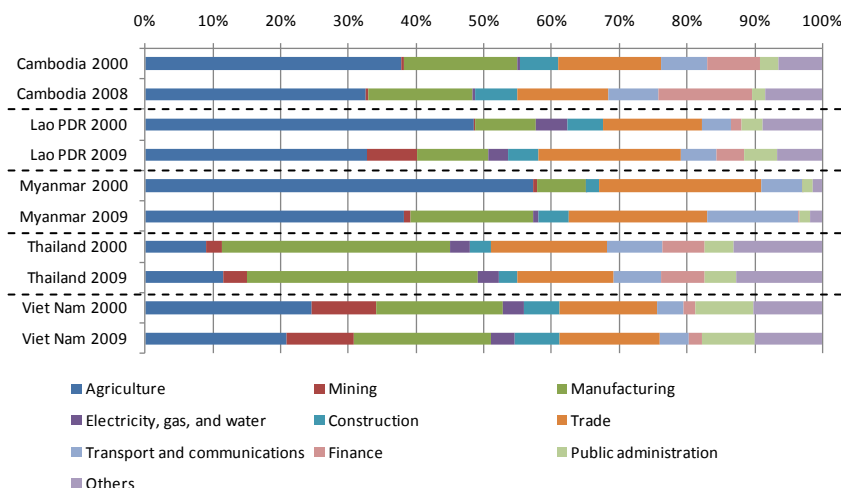
注：ミャンマーについて2006年以降は予測値、カンボジアおよびベトナムについて2007年以降は予測値、ラオスおよびタイについて2009年については予測値  
出典：IMF, World Economic Outlook Database, 2010

図 2-2 人口の推移

<sup>1</sup> タイに続き、2010年12月にベトナムは世界銀行およびアジア開発銀行により中所得国として認定されたが、カンボジア、ラオス、ミャンマーは依然低所得国にとどまっている。

同地域の経済成長には数多くの要因が関連しているが、特に、製造業はメコン地域の経済成長の主要な原動力となっている。図 2-3 に示す通り、タイには自動車産業を中心とする域内最大の製造セクターが存在している。また近年は、ベトナムでも、製造・エネルギー・建設の各セクターが牽引する産業構造へと変貌しつつある。

その一方で、カンボジア・ラオス・ミャンマーの各国は、まだ第 1 次産業（農業セクター）への依存度が高く、それぞれ国内総生産の 30%以上を占めている。しかしながら、今世紀以降はこれらの各国の第 2 次・3 次産業にも着実な成長が見られようになってきた。



出典：ADB, *Key Indicators for Asia and the Pacific*, 2010

図 2-3 メコン地域諸国の産業構成<sup>2</sup>

メコン地域の経済開発は、東南アジア諸国連合 (ASEAN)、アジア開発銀行 (ADB) 支援による大メコン圏 (GMS) 開発プログラム、エーヤーワディ・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略 (ACMECS) 等の地域的枠組みの下で取り組みがなされている。ASEANでは、2015 年までに加盟 10 カ国<sup>3</sup>によるASEAN経済共同体 (AEC) を設立して、域内における物、人、資本のより自由な移動の促進や、域内経済の競争力強化と参加国の均衡のとれた発展を目指している。また、ADBは、1992 年以降、メコン地域 5 カ国と中国を対象として 9 つの優先セクターにわたるGMS開発プログラムを支援している。越境交通や貿易促進は同プログラムでも主要な要素となっており、これまでに調査研究やプロジェクトが多数実施されている。さらに、ACMECSでは、2 国間および地域経済協力の補完的、補助的な活動を行っている。例えば、GMS主要回廊沿いの国境地域を対象とした産業開発や農業開発プロジェクトなど、経済回廊を地方・農村地域の経済振興に生かすための取り組みを行っている。これらの活動を通じて、ACMECS参加国（メコン地域 5 カ国）間の経済的格差を縮小し、地域の持続的な繁栄を推進することを目標にしている。

<sup>2</sup> GDP に占める割合

<sup>3</sup> ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム

一方、日本政府は、1990年代の和平交渉以来、アジア太平洋の安全保障を念頭に、メコン地域の低所得国4カ国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）の開発に積極的に取り組み、無償および有償資金協力によるインフラ開発を通じてGMS開発プログラムへの支援を実施してきた。近年は、日本とメコン地域諸国5カ国（GMS諸国6カ国のうち中国を除く）間で、今後の日本の支援に関する様々な協議が実施されている（例えば、日メコン経済大臣会合など）。これを受け、日本政府はメコン地域諸国の貿易・投資促進のための政府開発援助（ODA）を表明している。

## 2.2 メコン地域の生産ネットワーク

### 2.2.1 貿易構造

メコン地域諸国は最近10年間で目覚ましい経済成長を続けている。2009年の同地域の各国の総貿易額は、2000年の5倍増に達しており、さらに域内貿易に限ればそれ以上の規模で拡大している（表2-1の灰色部分参照）。図2-4および図2-5は、同地域の各国の貿易全体のうち、ラオスを除く各国では域内貿易比率が増加していることを示している。同地域の域内貿易ではタイやベトナムが中心的存在となっており、他の低所得国間での貿易はほとんど行われていない。また、図2-4の通り、同地域の低所得国はタイからの輸入への依存度が高い。さらに、同地域と周辺諸国（その他ASEAN諸国および中国を含む）間の貿易も一層活発化している。

メコン地域各国の主要貿易取引品目を表2-2に示す。同地域では産業間貿易のほか、産業内貿易が活発である傾向を示している。

メコン地域の域内貿易は大きく2つのパターンに分類することができる。第1に、中間財や加工製品（主に機械、電気・電子部品）などを対象とする、同一の産業内で行われる貿易であり、タイとベトナム間で多く見られる。この「産業内貿易」は、貿易当事国におけるサプライチェーンが、メコン地域内の生産ネットワークに結びついていることを示している<sup>4</sup>。第2は、域内の中所得国と低所得国の間で主流となっている「産業間貿易」である。カンボジア・ミャンマー・ラオスの各国は、タイやベトナムへ、原材料に近い第1次産品を主に輸出し、工業製品を輸入している。これは従来から見られる貿易形態である。一方で、タイとカンボジア・ラオスとの間では、産業内貿易の発展の兆候が見られる。最近では自動車や電気・電子部品産業において、部品加工の拠点をカンボジアやラオスへ移行して、タイへ供給するパターンが見られる（例えば、自動車生産に必要なワイヤーハーネスなど）。これは、メコン地域内の生産ネットワークが低所得国にも徐々に拡大していることを示唆している。

また、メコン地域5カ国はASEAN自由貿易地域（AFTA）に参加しており、域内関税の引下げに取り組んでいる<sup>5</sup>。AFTAによって、域内貿易が一層活発化し、域内生産ネットワークの拡大と高度化が促進されることが期待されている。

<sup>4</sup> 東アジア地域における産業内貿易の進展と生産ネットワークの分散多極化についての議論は、例として次の文献を参照：Mitsuyo Ando, *Fragmentation and Vertical Intra-Industry Trade in East Asia*, 2006.

<sup>5</sup> AFTAはASEAN加盟10カ国によって形成された（上記脚注3を参照）。

表 2-1 メコン地域の貿易マトリックス (2009 年)

単位：米ドル、F.O.B.価格

	輸入国					メコン地域	ASEAN 10			
	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	合計	合計	日本	中国	全世界
輸入国	カンボジア	0.3 (-21.9%)	0.0 (0.0%)	71.2 (13.4%)	167.0 (27.0%)	238.6 (20.2%)	634.1 (26.6%)	129.7 (31.9%)	33.0 (3.7%)	4,024.3 (15.2%)
	ラオス	1.1 (44.2%)	0.0 (0.0%)	423.7 (22.4%)	217.2 (9.5%)	642.0 (16.3%)	642.6 (16.1%)	24.4 (9.3%)	306.0 (55.2%)	1,539.5 (16.4%)
	ミャンマー	0.2 (2.5%)	0.0 (0.0%)	2,549.0 (30.5%)	60.1 (38.2%)	2,609.3 (30.6%)	2,865.1 (23.7%)	309.5 (12.4%)	586.9 (20.0%)	5,567.1 (12.2%)
	タイ	1,575.1 (18.3%)	1,636.8 (17.6%)	1,539.6 (13.2%)	4,666.1 (21.0%)	9,417.7 (18.3%)	32,398.9 (10.4%)	15,677.1 (4.9%)	16,076.2 (21.4%)	151,972.0 (9.2%)
	ベトナム	1,251.7 (27.4%)	131.1 (7.1%)	28.5 (19.7%)	1,271.4 (14.6%)	2,682.6 (18.3%)	8,912.8 (14.6%)	6,326.5 (10.5%)	4,310.1 (12.1%)	55,658.7 (16.1%)
メコン地域 合計	2,828.0 (21.5%)	1,768.2 (16.3%)	1,568.2 (13.3%)	4,315.3 (22.5%)	5,110.5 (20.5%)	15,590.3 (19.6%)	45,453.5 (11.8%)	22,467.3 (6.4%)	21,312.2 (18.9%)	218,761.6 (10.8%)
ASEAN 10 合計	3,828.2 (15.6%)	1,816.8 (15.7%)	2,863.1 (9.6%)	27,666.3 (8.9%)	15,536.7 (16.4%)	51,711.1 (11.4%)	204,257.1 (8.3%)	78,460.7 (3.5%)	96,130.0 (21.7%)	835,630.5 (7.8%)
全世界	日本	112.5 (8.9%)	75.9 (15.0%)	201.9 (0.0%)	22,259.0 (5.6%)	6,518.3 (14.2%)	29,167.6 (7.0%)	80,463.1 (1.8%)	109,632.0 (15.3%)	581,580.0 (2.2%)
	中国	905.0 (20.9%)	376.3 (30.4%)	2,279.1 (0.0%)	13,326.2 (21.9%)	16,303.0 (30.0%)	33,189.6 (24.9%)	106,389.3 (22.3%)	98,044.9 (10.0%)	1,203,420.0 (19.1%)
	全世界	6,348.1 (13.7%)	2,532.2 (17.0%)	6,200.9 (0.0%)	121,354.0 (8.6%)	68,566.4 (19.2%)	205,001.6 (11.5%)	726,548.4 (7.9%)	492,469.0 (4.2%)	934,972.0 (17.9%)

注：下段は 2000 年から 2009 年間の年平均成長率を表す。

出典：IMF, *Direction of Trade Statistics*, 2010



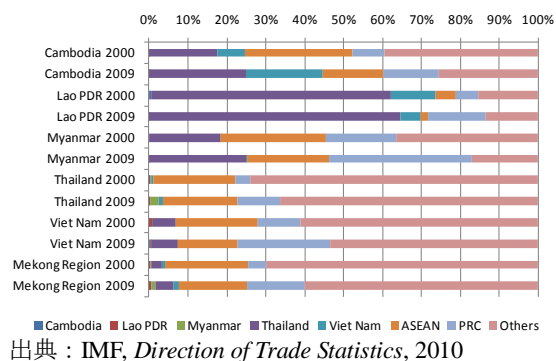


図 2-4 輸入元の割合

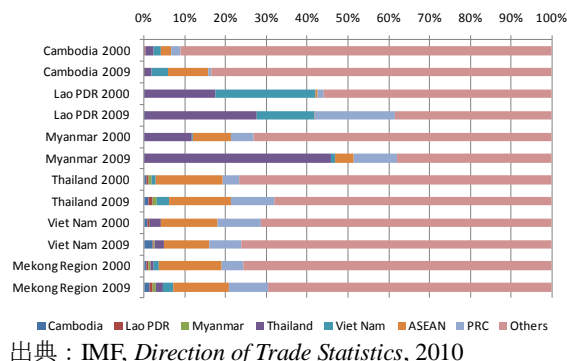


図 2-5 輸出先の割合

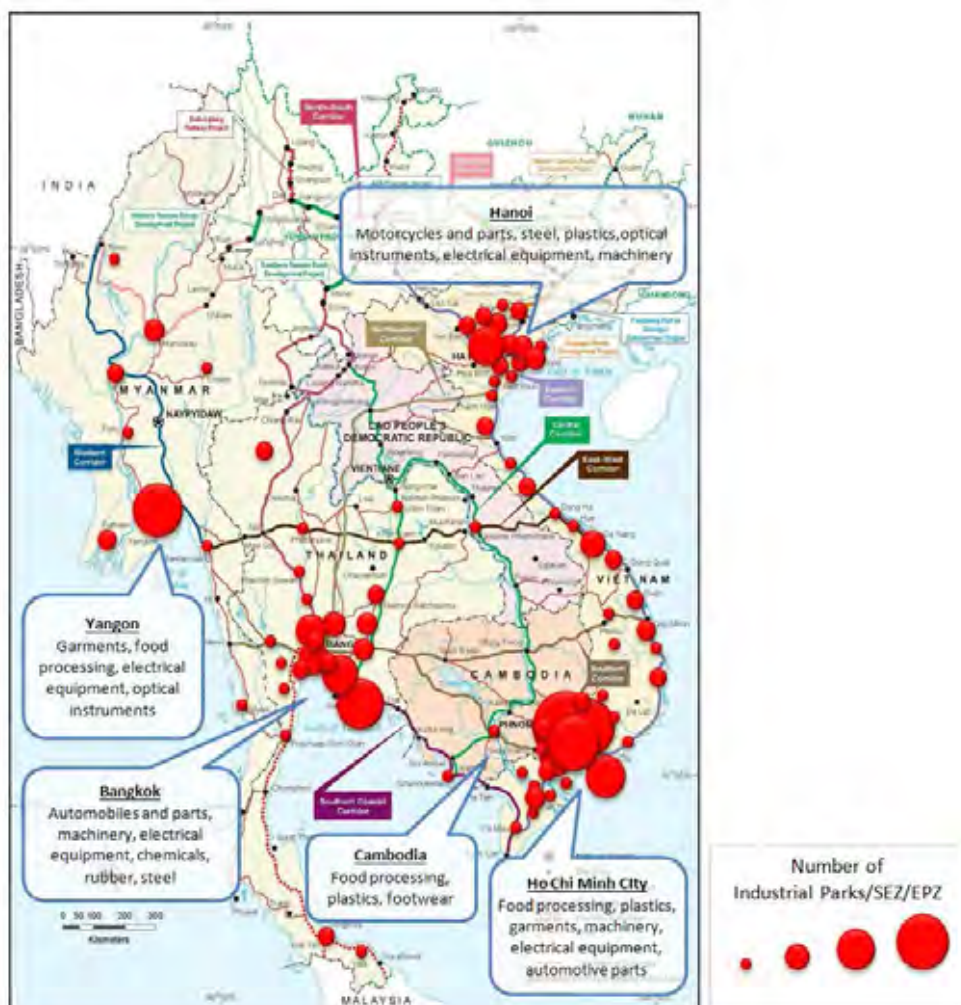
表 2-2 メコン地域における主要貿易品目（2008年）

輸出国	輸入国				
	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム
カンボジア		(貿易量は少ない)	(貿易量は少ない)	種子／果実、野菜、穀物、鉄鋼、車両関連製品	土砂／セメント、ゴム、木材、果実／ナッツ、野菜
ラオス	(貿易量は少ない)		(貿易量は少ない)	銅、鉱産燃料、木材、穀物、電気電子部品	木材、銅、土砂／セメント、コーヒー／茶、雑貨類
ミャンマー	(貿易量は少ない)	(貿易量は少ない)		鉱産燃料、魚介類、木材、銅、野菜	木材、野菜、ゴム、魚介類、穀物
タイ	鉱産燃料、砂糖、車両関連製品、機械類、土砂／セメント	鉱産燃料、車両関連製品、機械類、鉄鋼、電気電子製品	鉱産燃料、飲料、車両関連製品、電気電子製品、土砂／セメント		機械類、鉱産燃料、プラスチック、車両関連製品、電気電子製品
ベトナム	鉱産燃料、鉄鋼、プラスチック、船舶、雑貨類	鉱産燃料、鉄鋼、電気電子製品、機械類、雑貨類	家具、医薬品、プラスチック、鉄鋼、電気電子製品	鉱産燃料、機械類、鉄鋼、精密機器、魚介類	

注：機械類、車両関連製品、電気電子製品は完成品と関連部品の両方を含む。  
出典：N Commodity Trade Statistics Database (<http://comtrade.un.org/>) に基づき調査団作成

## 2.2.2 メコン地域における産業投資

上述の通り、メコン地域における産業活動はタイとベトナムにおいて特に活発である。図 2-6 は、地域の生産拠点が Bangkok、Ho Chi Minh City、Hanoi 周辺に集中していることを示している。これら高度な加工製品を中心とした 3 都市周辺の生産拠点に加えて、Yangon には主に繊維品や食品を加工する工業団地が数多く整備されている。一方、カンボジアやラオスでも、工業団地や経済特別区 (SEZ) の開発による産業振興が図られているが、生産拠点の開発は依然その途上段階にある。



出典：日本アセアンセンターウェブサイト (<http://www.asean.or.jp/ja/>),  
2010に基づき調査団作成

図 2-6 メコン地域における生産拠点の分布

タイにおける生産拠点開発は、1980年代以来の日本や新興工業経済地域 (NIES)<sup>6</sup> 諸国による国外直接投資 (FDI) が牽引してきたものである。また、タイに続きベトナムも、ドイモイによる経済自由化改革によって FDI が拡大し、急速な発展を遂げている。現在でも同地域への FDI は、タイ・ベトナムの製造業セクターを主な対象としている (表 2-3 参照)。一方、カンボジア、ラオス、ミャンマーにおける FDI についても、まだ金額は少ないが、増加傾向にある。

<sup>6</sup> 香港、韓国、シンガポール、および台湾を指す。シンガポールは ASEAN の原加盟国である。

表 2-3 産業ごとの FDI 流入額 (2008 年)

単位：百万米ドル

産業	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム
農林水産業	72.3 (8.9%)	9.4 (4.1%)	-	0.8 (0.0%)	150.3 (1.9%)
鉱業・採石	116.6 (14.3%)	16.4 (7.2%)	-	143.0 (1.5%)	354.2 (4.4%)
製造業	-	76.5 (33.6%)	-	1,448.0 (14.7%)	4,168.3 (51.8%)
建設	-	0.1 (0.1%)	-	22.7 (0.2%)	734.2 (9.1%)
貿易・商業	-	5.2 (2.3%)	-	134.7 (1.4%)	260.8 (9.1%)
金融仲介サービス業 (保険を含む)	344.1 (42.2%)	-	-	994.0 (10.1%)	120.8 (3.2%)
不動産業	-	-	-	427.8 (4.3%)	813.5 (10.1%)
サービス業	218.2 (26.8%)	28.6 (12.6%)	-	185.4 (1.9%)	1,187.4 (14.8%)
その他	64.1 (7.9%)	91.6 (40.2%)	-	6,478.1 (65.9%)	260.6 (3.2%)
合計	815.3 (100%)	227.8 (100%)	283.0 (100%)	9,834.5 (100%)	8,050.0 (100%)

出典：ASEAN Secretariat

メコン地域の低所得国は、安価な人件費と土地価格の点において比較優位性を有している（表 2-4 参照）。例えば、Yangonでの賃金・給与水準は、Bangkokの約 10 分の 1 となっている。このため、低所得国は工業先進国や近隣国から労働集約産業への投資を呼び込みやすい環境にある。生産体制再編のために、他のメコン地域 4 カ国に投資を行っているタイ企業やタイに拠点を置く外国企業もある<sup>7</sup>。同様に、ベトナムでも人件費が上昇して労働集約産業としてのコスト面での優位性が低下し始めていることから、投資先がカンボジアやラオスへ移行する動きが見られる。

<sup>7</sup> タイは 1988 年から 2009 年の累計でミャンマーにおける最大の投資元となっている（Central Statistical Organization, Myanmar）。また、ラオスにおいては 2000 年から 2007 年の累計で第 2 位の投資元である（日本アセアンセンター）。

表 2-4 域内生産拠点における人件費および賃料の比較

	Bangkok	Hanoi	Ho Chi Minh City	Yangon	Phnom Penh	Vientiane
労働者賃金 (米ドル/月)	230.6	104.0	99.7	22.8	50	45~60
管理職給料 (米ドル/月)	1,341.5	822.3	669.3	118.4	150	300~500
工業地区賃料 (米ドル/m <sup>2</sup> /月)	6.39	0.146~ 0.19	0.18	0.15~ 0.255	0.80~1.5	0.67~1.67

出典：(i) JETRO ウェブサイト, 2009 (Bangkok, Hanoi, Ho Chi Minh City, Yangon), (ii) Council for the Development of Cambodia, *Cambodia Investment Guide*, 2010 (Phnom Penh), and (iii) 日本アセアンセンターウェブサイト, 2010 (Vientiane)

メコン地域の生産拠点は複数の大都市圏に集中しているのが現状であるが、一方では安価な人件費や土地価格が得られる低所得国にも注目が向けられており、低所得国も地域全体の生産ネットワークの一部に徐々に組み込まれている。すなわち、競争力強化や生産体制の最適化を指向する産業活動によって、メコン地域の生産ネットワークが強化・拡大されつつあると言える。

## 2.3 メコン地域での貨物輸送

### 2.3.1 輸送回廊の定義

メコン地域を網羅する国際的な道路網には、アジア大陸をカバーしている「アジア・ハイウェイ・ネットワーク」と ASEAN 10 カ国地域をカバーする「アセアン・ハイウェイ」、ならびに中国の2つの省と今回の調査対象であるメコン地域5カ国を網羅する「GMS 地域輸送ネットワーク」がある。

メコン地域の経済回廊を図 2-7 に示す。



出典：ADB「GMS 輸送セクター戦略研究」2006

図 2-7 メコン地域の経済回廊

東西経済回廊・南部経済回廊・南北経済回廊の3回廊は、1990年代半ばから国際開発パートナーからの支援により開発されている。ADBは1993～1995年に3回廊をGMS地域の優先開発ルートとして指定し、各国政府も合意している<sup>8</sup>。

GMS 経済回廊ルートの概要は、表 2-5 の通りである。

<sup>8</sup> PADECO Co., Ltd., *GMS Subregional Transport Sector Study*, prepared for the Asian Development Bank, 1994.

表 2-5 GMS 経済回廊概要

番号	回廊名	発着地
1	東西経済回廊	Mawlamyine – Da Nang
2.1	南北経済回廊（西側）	Kunming – Bangkok via Lao PDR/Myanmar
2.2	南北経済回廊（中央）	Kunming – Hanoi – Haiphong
2.3	南北経済回廊（東側）	Kunming – Nanning – Hanoi
3.1	南部経済回廊（中部）	Bangkok – Phnom Penh – Ho Chi Minh – Vung Tau
3.2	南部経済回廊（南岸）	Bangkok – Trat – Koh Kong – Kampot – Ha Tien – Nam Can
3.3	南部経済回廊（北部）	Bangkok – Siem Reap – Stung Treng – Rattanakiri – O Yadov – Play Ku – Quy Nhon
3.4	中継回廊（南部経済と南北経済回廊）	Dong Kralor – Stung Treng – Kratie – Phnom Penh – Sihanoukville
3.5	南部経済回廊（西側延長回廊）	Bangkok – Dawei
4	北西回廊	Bangkok – Mae Sot – Payagyi – Meiktila – Tamu – Imphal
5	北回廊	Kunming – Dali – Ruili – Lashio – Mandalay – Tamu – Imphal
6	中央回廊	Kunming – Mohan – Luang Prabang – Vientiane – Thakhek – Pakse – Phnom Penh – Sihanoukville
7	北東回廊	Nanning – Hanoi – Vientiane – Bangkok/ Laem Chabang

出典：ADB、「GMS 交通セクター戦略調査、2006」

上記7回廊について以下に詳述する。

**東西経済回廊：**同回廊は、メコン地域を東西に横断する経路であり、ミャンマーの Mawlamyine を起点として、タイ東北部、ラオスの Savannakhet を経由して、ベトナムの Da Nang を終点とする。ラオスやタイ東北部の内陸都市にとっては、ベトナムの Da Nang 港を経由して世界各国へ、ミャンマーを経由してインドへ接続するルートである。2006 年 12 月には日本政府の支援による第 2 メコン友好橋が竣工し、タイの Mukdahan とラオスの Savannakhet が結ばれて東西経済回廊は全面開通した。これによって Bangkok/Laem Chabang 港と Hanoi との陸上輸送の所要時間は 3 日間となり、全面開通前の 4 日間から 1 日間短縮された。また、日本政府は第 2 メコン友好橋のほか、ラオス国内の道路整備等も支援している。

**南北経済回廊：**同回廊は、メコン地域を南北に縦断する経路であり、北は中国／雲南省の昆明を起点として、南はタイの Bangkok/Laem Chabang 港を終点とする。また、同回廊は途中でラオス経由の R3A とミャンマー経由の R3B の 2 つのルートに分岐しており、このうちルート R3A は、ADB・中国・タイがそれぞれ 3 分の 1 ずつ出資して道路整備を行い、2008 年 3 月に全面開通した。一方、ルート R3B は未整備であるが、今後中国とベトナムの共同出資による整備計画がある。

**南部経済回廊：**同回廊は、Bangkok と Ho Chi Minh City 間を Phnom Penh 経由で接続する経路であり、カンボジア国内では北側の国道 6 号線と南側の国道 5 号線に分岐している。同回廊沿い 3 カ国の主要経済圏を結ぶルートであり、大きな経済的効果が期待されているが、東西経済回廊や南北経済回廊に比べて道路開発に遅れをとっている。特に、カンボジア国内における道路整備については一層の支援が求められている。また、同回廊には 2 本の支線がある。

**北西経済回廊：**同回廊は、インドの Imphal と Bangkok 間をミャンマー経由で接続する経路である。最近十数年におけるアジア諸国やインドの急速な発展を背景に、メコン地域とインドを結ぶ経路の開発が求められてきており、GMS 交通セクター調査（2005～2006 年）では、タイ・ミャンマー・インドを結ぶ経路を優先開発ルートと指定している。これは新北西経済回廊の一部という位置づけで、① Mae Sot – Thaton – Bagan – Kalay – Tamu/Moreh、② Kawkaeik – Mawlamyine – Thaton、③ Kanchanaburi – Three Pagodas Pass – Thanbuzayat – Mudon – Mawlamyine、の 3 ルートが提案されている。

**北部経済回廊：**同回廊は、中国の昆明とインドの Imphal 間をミャンマー経由で接続する経路である。このルートは世界最大の人口を抱え、経済的にも影響力の大きい 2 つの大国を接続するが、道路の状態は非常に悪い。提案されている経路は、Ruili 経由のルートと、それよりも北に位置するルート<sup>9</sup>の 2 本である。

**中央経済回廊：**同回廊は、中国の昆明とカンボジアの Phnom Penh 間を Vientiane 経由で接続する経路である。国道 13S と国道 7 号の開通に伴い、昆明から Sihanoukville の間を Louang Prabang、Vientiane、Pakse、Stung Treng と Phnom Penh 経由で接続する。

**北東経済回廊：**同回廊は、中国の南寧と Bangkok および Laem Chabang 間を、Hanoi および Vientiane 経由で接続する経路である。

### 2.3.2 域内貿易のためのルート

前述の陸路によるメコン地域の経済回廊に加えて、鉄道、内陸水運、海運、空路等の様々なルートが域内貿易に利用されている。利用頻度の高い貨物輸送ルートは陸路と海運であり、付加価値の高い貨物の輸送には空路輸送も利用されている。

メコン地域の海運網と空路網をそれぞれ図 2-8 と図 2-9 に示す。

<sup>9</sup> 確定していないが、以前の Stillwell Road と並行のルートになるものと考えられる。



出典：日本貿易振興機構、「ASEAN 物流ネットワーク地図」2006

図 2-8  
ASEAN の海上輸送ネットワーク



出典：日本貿易振興機構「ASEAN 物流ネットワーク地図」2006

図 2-9  
ASEAN の航空輸送ネットワーク

生産拠点と消費地域を結ぶ貨物輸送ネットワークは、近年変化しつつある。メコン地域で今後需要が高まる貨物輸送ネットワークの概要を以下に述べる。

**Yangon－Bangkok ルート（東西経済回廊沿線）**：同ルートは Yangon と Bangkok 間の陸上経路であるが、ミャンマー国内の急峻でかつ未整備の山岳道路、Mae Sot/Myawaddy 間の友好橋の重量制限による小型トラック利用、ミャンマー国内での劣悪な道路状況による夜間走行時に運転手を 2 名用意する必要性等の制約条件があり、ハードインフラの整備が必要なルートである。ミャンマー国内の山岳道路への代替ルートの開発は進められているが、Mae Sot/Myawaddy 間の代替橋の建設はタイとミャンマー間の国境紛争等の影響を受けている。一方で、ミャンマー政府は新しい橋の整備支援をタイ政府に要請している。

このようにインフラが未整備であることから、同ルートの貨物は地元産品に限定されている。ミャンマー税関当局によれば、ミャンマーからの主な輸出品は果物、野菜、穀物などの農産物、タイからの輸出品は電気機器、プラスチック製品、靴製品となっている。

同路線は、2008 年のサイクロンの影響により Yangon 港が長期間利用不能となったことで、陸上代替ルートとして注目を集めるようになった。これを受け、日本貿易振興機構 (JETRO) が中心となり、Yangon/Bangkok 間の陸上ルートを利用して日本までの一貫輸送の実証実験を行った<sup>10</sup>。同実証実験では、同ルートのハードインフラが改善されれば、日本などの太平洋を経由する国々との貨物輸送時間を大幅に短縮できる可能性が高いことを示した。

<sup>10</sup> 実証実験は 2 回行われた。第 1 回は 2009 年のミャンマーから日本への輸出、第 2 回は 2010 年の日本からのミャンマーへの輸出である。



**Bangkok－Hanoiルート（東西経済回廊沿線）**：BangkokとHanoi間のルートは東西経済回廊の一部を利用しており、主要な陸上輸送ルートの1つとなっている。東西経済回廊の開通によって、貨物運送業者による同ルートを活用した運行がされているが、現時点では輸送費用が海上輸送の場合に比べてかなり高く、陸上輸送に対する需要は低くとどまっている。また、東西経済回廊はCBTAのパイロットルートであったが、BangkokとHanoi周辺はCBTA適用地域外でありCBTA通行権を保有する車両の乗り入れができないため有効利用がなされていない<sup>11</sup>。ベトナムとラオスの2国間道路輸送協定をもとにラオスではベトナムの車両が走行しているが、タイではタイの車両が走行している。また、Mukdahan（タイ）/Bangkok間の夜間走行には2名の運転手が必要である。

国際貨物運送業者の中には、2000年代後半からBangkok/Hanoi間で週1便ベースの定期サービスを開始している業者や、チャーターベースでの輸送やテスト輸送を実施している業者もある。Bangkokからは工業部品（例えば、電気製品、機械とオートバイの部品）が、Hanoiからはオートバイなどの完成品が主に輸送されている。このように、同ルートの利用者には、国境を越えた生産工場間で高付加価値の製品を輸送しているメーカーもいる。しかし現状ではベトナムからの輸出貨物が少ないため、片荷輸送となっており、高い輸送コストの一因となっている。

表 2-6 陸上貨物輸送サービス現状（Bangkok／Hanoi間）

会社名	サービス・タイプ	付記
Dragon Logistics/ Sumitomo Global Logistics	週1便 (LCL)	工業団地間の輸送サービス (2005年開始)
日本通運	週1便 (LCL)	2009年開始
日新	トライアル	Mammoet Shipping (倉庫が Savannakhet にあるオランダの物流会社) との共同運営
日本ロジテム	週1便 (LCL)	Savannakhet で倉庫を運営 (2008年以降)
Sagawa Global Logistics	試験段階	
山九	チャーターベース	
TNT	週1便 (クーリエ)	
Yusen Air & Sea	週1便 (LCL)	2008年開始

注：LCL = コンテナ1個に満たない小口貨物

出典：日本貿易振興機構「ASEAN 物流ネットワーク地図」(2008)をもとに面談結果に基づきアップデート。

<sup>11</sup> CBTA 規則第2条では、当該国政府間でMOUによりルートおよび国境通過地点を追加できるとしている。



出典：JICA 調査団

図 2-10  
Yangon—Bangkok ルート



出典：JICA 調査団

図 2-11  
Bangkok—Hanoi ルート

**Bangkok—Phnom Penhルート（南部経済回廊）**：同ルートの貨物の流れは、タイからカンボジア向けのものが多く、カンボジアからタイ向けへの貨物はほとんどない<sup>12</sup>。夜間走行のためには運転手が2名必要になるが、同ルートの道路状態は比較的良好であると言える。しかし、カンボジア国内では税関管轄区毎のチェックポイントで貨物検査があるため、陸上輸送に余分な時間とコストがかかっている。

**Phnom Penh—Ho Chi Minh Cityルート（南部経済回廊）**：同ルートの貨物の流れは、ベトナムからカンボジア向けのものが多く、カンボジアからベトナムへの貨物は少ない<sup>13</sup>。夜間走行に支障はないが、ルート途中にあるメコン川を横断するために、フェリーの運航時刻に合わせる必要がある。また、Bangkok/Phnom Penh間と同様に、カンボジア国内の煩雑な手続きでの余分な時間とコストがかかっており、同ルート発展の大きな阻害要因となっている。

一方、Phnom Penh/Ho Chi Minh City間は、メコン川沿いの内陸水運の利用も盛んであり、衣類、製品、建設資材等が輸送されている。陸上輸送ルートの効率性や信頼性が向上すれば、現在内陸水運を利用している貨物の一部は輸送時間が短くなる陸上ルートへと移行することが予測される。また、現在 Sihanoukville 港を利用している輸出入貨物についても、大型船が接岸可能な Ho Chi Minh City 近郊にある Cai Mep 港へと移行する可能性もあり、同陸上ルートの利用拡大が見込まれる。

<sup>12</sup> ローカル貨物は除外。

<sup>13</sup> ローカル貨物は除外。



出典：JICA 調査団

図 2-12  
Bangkok—Phnom Penh ルート

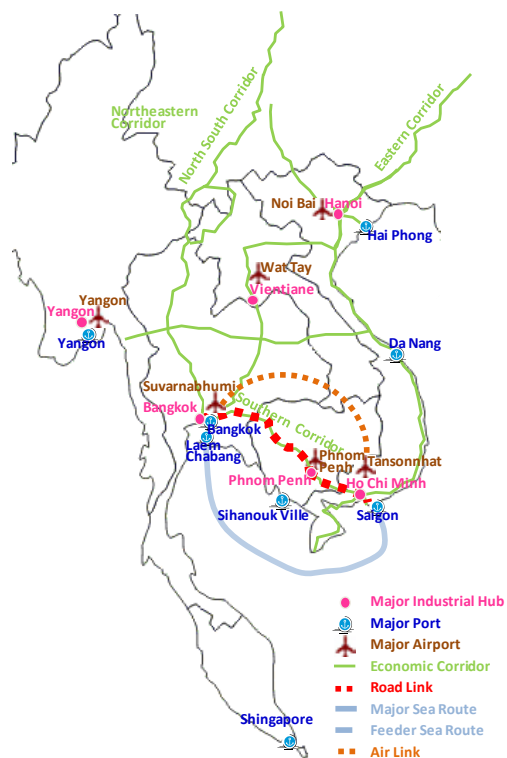


出典：JICA 調査団

図 2-13  
Phnom Penh—Ho Chi Minh City ルート

**Bangkok—Ho Chi Minh City ルート（Phnom Penh 経由南部経済回廊）**：同ルートの陸路と海路を比較すると、所要時間は陸路の方が短い反面、輸送コストは海上輸送が大幅に安価となることから、現在ほとんどの貨物が海上輸送を利用している。しかし、海上ルートの所要時間にバラツキがあり、輸送時間の予測可能な陸上ルートのポテンシャルは高い。

**Vientiane—Bangkok ルート（北東経済回廊）**：同ルートはラオス・タイ間の幹線ルートである。内陸国であるラオスにとっては、タイとの2カ国間貿易だけでなく、タイの Laem Chabang 港を通じた世界各国との貿易に利用するルートにもなっている。タイ税関によれば、同ルートではタイからラオスへの輸出がラオスからタイへの輸出の10倍以上となっている。タイからの輸出は製品と燃料、ラオスからの輸出は第1次産品（材木、穀物など）が中心となっている。



出典：JICA 調査団

図 2-14  
Bangkok—Ho Chi Minh City ルート



出典：JICA 調査団

図 2-15  
Vientiane—Bangkok ルート

40 フィートコンテナの輸送時間と輸送費用について、陸路と海路で比較した結果を表 2-7 に示す。陸路の輸送費用は高くなるが、所要時間は短縮される（Yangon/Bangkok は例外である）。

表 2-7 メコン地域の主要な経済回廊における輸送費用と輸送時間

ルートと方向	陸上ルート	海上ルート
Yangon → Bangkok	3 日 (1,500 米ドル)	26 日 (2,720 米ドル)
Bangkok → Yangon	3 日 (1,500 米ドル)	28 日 (2,680 米ドル)
Bangkok → Hanoi	3 日 (2,290 米ドル)	20 日 (1,370 米ドル)
Hanoi → Bangkok	3 日 (2,290 米ドル)	20 日 (1,220 米ドル)
Bangkok → Phnom Penh	16 時間 (2,190 米ドル)	14 日 (1,330 米ドル)
Phnom Penh → Bangkok	16 時間 (2,190 米ドル)	14 日 (1,330 米ドル)
Phnom Penh → Ho Chi Minh City	10 時間 (1,210 米ドル)	9 日 (900 米ドル)
Ho Chi Minh City → Phnom Penh	12 時間 (1,210 米ドル)	9 日 (900 米ドル)
Bangkok → Ho Chi Minh City	2 日 (3,280 米ドル)	10 日 (1,350 米ドル)
Ho Chi Minh City → Bangkok	2 日 (3,280 米ドル)	10 日 (1,350 米ドル)
Vientiane → Bangkok	2 日 (800 米ドル)	(海上は利用できない)
Bangkok → Vientiane	2 日 (800 米ドル)	(海上は利用できない)

出典：JICA 調査団

### 2.3.3 生産ネットワークにおける経済回廊の役割

メコン地域の陸路の経済回廊が一層発展すれば、同地域の生産ネットワークの強化や拡大にも貢献する。同地域では、部品等の輸送需要の増加により、陸上輸送の利用が拡大している。陸路は、空路よりも安価で、海路よりも時間が短縮されてかつ信頼性も高い。陸上輸送の改善と貿易円滑化は、メコン地域の生産活動の活性化や沿線への工場進出を促進する。

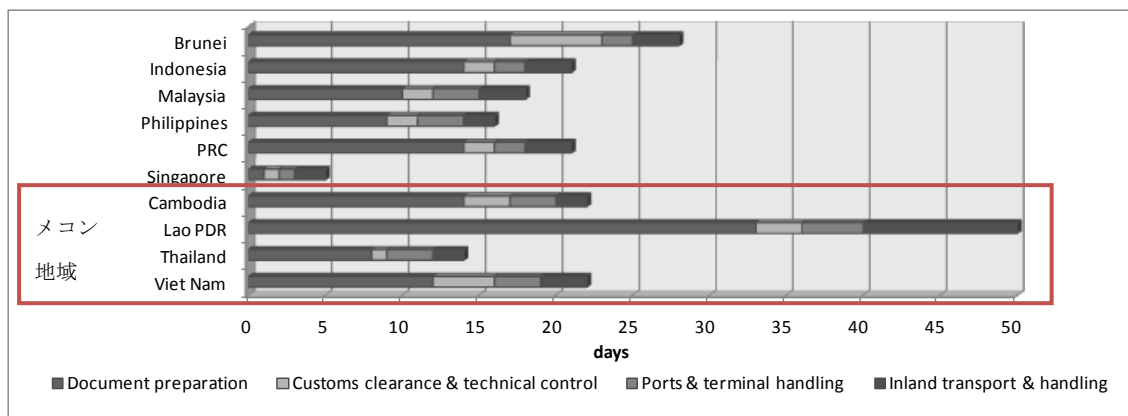
輸送回廊は段階的に経済回廊へと発展し、民間投資の増加と生産ネットワーク拡大が実現する。ADB は輸送回廊の発展段階として表 2-8 に示す 5 段階を設定している。回廊発展には輸送費用の削減と輸送時間の短縮が不可欠であり、ハードとソフトのインフラ整備を同時に実施することにより、輸送サービスの信頼性を向上させることが重要である。

表 2-8 輸送ルートの発展段階

ステージ	回廊のタイプ	構成
1	輸送回廊	ハードインフラ
2 (2011 年までに)	輸送と貿易円滑化 (TTF) 回廊	越境貨物輸送と効率的な国境手続きの実施
3 (2014 年までに)	物流回廊	より広範囲の貿易円滑化 (国境以外) と発展した越境物流サービス
4 (2016 年までに)	都市開発回廊	進歩した経済インフラとルート沿いの都市における官民共同による発展
5 (2018 年までに)	経済回廊	民間投資の増加と完成された生産ネットワーク構築

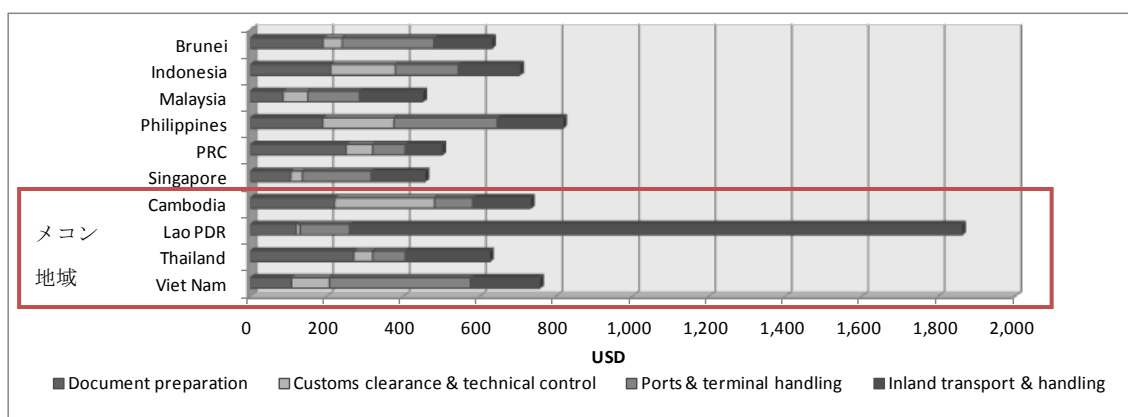
出典：ADB/Arjun Goswami 氏のプレゼンテーション資料 (Head, Regional Cooperation and Integration Group, Southeast Asia Department, ADB), *Evolution of Economic Corridors: Transport and Trade Facilitation*, Asian Development Bank, Economic Corridors Forum, September 2009

ASEAN を中心とした諸国の通関手続きと関連書類準備の所要時間と費用を図 2-16 と図 2-17 に示す。各国の努力と ADB、日本などの開発パートナーの支援により、3 つの回廊を中心に集中的にハードインフラの開発が進められてきた。しかし、メコン地域では、複雑な通関手続きによる国境通過地点での遅延と費用増加、さらに輸送の信頼性に課題が残されている。これまでに整備したハードインフラを効果的に活用するためには、国境通関手続きや関連法制度の改善といったソフトインフラの整備が不可欠となっている。



出典：世界銀行、*Doing Business*

図 2-16 貨物の輸出手続きのための所要時間の分析（トレーダーの視点から）



出典：世界銀行、*Doing Business*

図 2-17 貨物の輸出手続きのために必要とされるコスト内訳  
（トレーダーの視点から）単位：TEU

## 2.4 民間企業からの通関および物流促進への要望

メコン地域で生産活動を行う企業にとっては、効率的で信頼性の高い貨物輸送システムは不可欠な基盤であると言える。これら企業からの輸送システムに対する改善要望は、課題の把握と改善案の検討にとっても有用である。本調査では、メーカー、商社、輸送企業、通関業者等 48 社の民間事業者に関するインタビューを実施した<sup>14</sup>（表 2-9 参照）。

<sup>14</sup> この中には、本調査団と時期を前後して実施された別の JICA 調査団のインタビュー結果も反映されている。当調査団の面談は 2010 年 11 月と 12 月に実施。また「総合物流システム情報収集・確認調査」調査団による、カンボジアの 18 社への面談は 2010 年後半に実施した。

表 2-9 インタビューを行った企業／国別・業種別

国	商社	物流企業／		合計
		通関業者	メーカー	
カンボジア	6	9	5	20
ラオス	3	1	0	4
ミャンマー	0	2	1	3
タイ	2	7	1	10
ベトナム	2	8	1	11
合計	13	27	8	48

\* カンボジアでのインタビュー先 20 社のうちの 18 社は他の JICA 調査による。

## 2.4.1 民間企業から指摘された問題点

### (1) カンボジア

カンボジアにおける通関業務の問題は次の通りである。

- 関税課税価格が、取引価格ではなく、税関当局の過去の実績に基づいて決定されている<sup>15</sup>。
- 関税分類について、Phnom Penh 税関本部と国境の税関支署で異なる判断がなされることがある。
- 輸出・輸入許可証の申告・取得は Phnom Penh 税関本部のみで扱っている。
- タイ国境にあり南部経済回廊沿いの Poipet での通関手続きの場合、輸入許可証を国境税関所に提出しなければならない。すなわち、Phnom Penh から Poipet まで輸入許可証を配送する必要がある。また、輸入許可証が時間通りに届かない場合は、貨物を待機させる必要がある。
- 税関の他にも商業省所属の検査機関 (CamControl) が輸出入貨物検査を行っている。すなわち、税関と CamControl が 2 重に検査を実施していることになり、このため、通関手続きに余分な時間がかかる。
- 輸入免税のための審査会 (Council of the development of Cambodia: CDC が主催) は毎週火曜日に Phnom Penh で実施されるが、金曜日の午前中までに申告書類を提出しないと、さらに 1 週間待たなければならない。
- 税関職員の知識が十分でない場合があり (ASEAN フォーム D: 原産地証明書などの知識がない)、国境通関手続きに余分な時間がかかる。

貿易・物流促進に関する問題・課題は次の通りである。

- 陸上輸送費用が高い。
- 通関費用の内訳が不明瞭であり、金銭授受もある。

<sup>15</sup> 地元の通関業者によると税関職員との相談によって決定されることもある。

- 同国の国境通過地点では、関税支払いが現金または小切手のみに限られる。また、銀行システムが未整備であるため、国境への銀行送金ができない。
- 貨物積替用の施設や場所が十分に整備されていない、また Phnom Penh/Ho Chi Minh City 間においては衣料品等を保管するための近代的な倉庫が不足している。

## (2) ラオス

ラオスにおける通関業務の問題は次の通りである。

- 国境における通関手続きには書類原本が必要となる。つまり、輸入許可証を Vientiane で申請・取得後、Vientiane から Savannakhet の税関まで原本を配送する必要がある、通常片道 8 時間、バスの場合には片道 12 時間かかる。書類原本輸送のために余分な時間とコストを要しており、また、通関書類を貨物の到着時刻に合わせて届ける必要がある、時間的な制約もある。
- 通関手続きが非効率で時間がかかる。通関手続きの所要時間は、タイ側では 1 時間であるが、ラオス側は 3~4 時間かかる<sup>16</sup>。
- 税関の昼休時間が長い。例えば、Savannakhet 税関の昼休時間は 11:30~14:00 だが、14 時を過ぎても業務を再開しないことがある。
- 国境付近の銀行閉店時刻が早い。Savannakhet 税関は 22 時まで業務を行っているが、銀行閉店時刻は 16 時であり、16 時までに関税を納付できない場合は同日に通関ができない。

貿易・物流促進に関する問題・課題は次の通りである。

- 金銭が要求されることがあり、その分輸送費用が高くなっている。
- 東西経済回廊沿いのラオス国内の道路には十分な街灯が設置されておらず、夜間は暗くて安全走行ができない。
- トラックの軸重規制が他国に比べて厳しいため、貨物の重量を調整する必要がありコスト高となる（トラック重量制限/総重量 タイ：45 トン、ラオス：37 トン）。

## (3) ミャンマー

ミャンマーにおける通関業務の問題は次の通りである。

- 輸入・輸出許可証の申請・取得の窓口（商業省管轄）は新首都 Naypyidaw にある。一方、多くの輸出入業者の事務所は Yangon にあり、約 350 km 離れた Naypyidaw へ出向く必要がある。輸入・輸出許可証は契約単位で取得する必要があり、許可証の申請約 1 週間後に取得となることから、申請・取得手続きのために少なくとも 2 回 Naypyidaw へ行かなければならない。よって、多くの企業は輸入・輸出許可証の業務のための専用職員を雇っている。

<sup>16</sup> 詳細なデータは、TRS Task Force, Time Release Study, Lao PDR, December 2009 を参照。



- ミャンマーでは、内陸地にドライポートや保税倉庫がない。工業団地も保税区域に指定されておらず、保税区域は港湾地区のみにある。したがって、空コンテナの保管と混載貨物輸送等による効率的な輸送の妨げとなっている<sup>17</sup>。

貿易・物流促進に関する問題・課題は次の通りである。

- ミャンマーでは、貨物輸送保険会社が1社しかなく、その会社も100%海外の保険会社に再保険しているため保険料が割高となっている。
- 東西経済回廊上にある、タイと国境を接する Myawaddy へ向かう山岳道路が狭く、およそ 50 km の区間にわたって一方通行による走行制限がある（1日置きに通行方向が交替する）。
- Myawaddy（ミャンマー）/Mae Sot（タイ）間にある友好橋には厳しい重量制限が設けられており<sup>18</sup>、大型トラックの通行ができない。
- 電力と通信インフラの改善が必要である。

#### (4) タイ

タイにおける通関業務の問題は次の通りである。

- 関税分類の見解が統一されていない。担当官によって解釈が変わることがある。
- 通関時の税関による関税分類に不服がある場合、申し立てから回答までの期間が長い（時には通関後 2～3 年要することもある）。このため、輸入会社の正確な経理報告にも影響を及ぼすことがある。
- 拘束力のある事前教示制度がない（パイロット的導入の試みはある）。
- タイ税関には事後調査での成果に対して税関職員個人に報奨金が与えられるシステムがあり、そのため税関の事後調査の頻度も多く、また不適切な申告であると判定された場合は、高額な加算金を請求される。
- タイ税関は他国に比べると電子通関は整備されているが、国境での輸出入通関の場合は書類審査用のハードコピーと貨物の立会検査が必要である。このため通関業者は国境にも事務所を構えている。
- 国境税関では個人の荷物について土・日曜日にも通関業務を行っているが、商業貨物に関しては休業している。
- 貨物検査の際に金銭が要求される場合があり、余分な輸送コストがかかる。

<sup>17</sup> 輸入免税の特典が受けられる、いわゆる加工貿易は「CMP = Cutting, Making and Packing」の言う業態として認められているが、工場がある地域は保税地域としては認められていない。

<sup>18</sup> ローカル輸送企業によると、橋梁の重量制限は 12 トンである。

## (5) ベトナム

ベトナムにおける通関業務の問題は次の通りである。

- 関税分類の見解が税関職員で間で統一されていないことがある。通関実績データは全国規模で集計され、また EDI 化されているが関税評価の過去のデータも蓄積できている。しかし、そのデータが統一性のある関税分類システム構築のために活用されていない。
- 「e-Customs」（通称イーカス）が 2008 年より導入されているが、その利用は通関申告手続きにおいては限定的であり、また許可通知も EDI ではなくハードコピーで行われる<sup>19</sup>。
- 通関手続きには、必ず署名原本と社印のある通関書類の提出が要求される。例えば東西経済回廊の Lao Bao での通関の場合、670 km 離れた Hanoi から署名と社印のある通関書類原本を国境通過地点まで届ける必要がある。
- 国境の税関は 24 時間の執務体制ではない（空港税関も同様である）。
- 国境税関の昼休み時間が長い（南部経済回廊／国境 Moc Bai では 11:30～13:30）。
- 通関申告過程で金銭が要求されることがある。この上乗せにより物流コストが割高となっている。

貿易・物流促進に関する問題・課題は次の通りである。

- カンボジアとの車両相互乗り入れ許可台数（通行権車両台数）が不足している。現在、許可車両数は 300 台であるが、今後南部経済回廊では Ho Chi Minh City と Phnom Penh との輸送量の増加が見込まれるので、カンボジアへ乗り入れが可能な許可車両数の増加が必要である。
- ベトナムの幹線道路にはオートバイが多く走行しており、また交通ルールを守らない運転手も多いため、現地に不慣れな貨物用大型車両にとっては危険である。

## (6) メコン地域

メコン地域の越境交通協定 (CBTA) のパイロット事業は、2009 年 6 月から、東西経済回廊において「通行権」と「国際通過貨物」を対象としてより実施されてきた。民間企業からの指摘事項は次の通りである。

- 車両相互乗り入れの適用地域は、東西経済回廊に限定されており、Bangkok や Laem Chabang と Hanoi 間のような同回廊への連絡道路は適用外であった。
- 輸送業者は通過貨物許可証を発行する税関当局に、関税保証のためかなり高額な保証金を支払う必要がある。
- 安全運行のために、輸送途中での運転手交代または車両交換が必要である。

<sup>19</sup> 民間企業は、通関手続きに要する時間が短縮化される e-Customs の導入には賛成している。

## 2.4.2 産業界からの要望のまとめ

民間企業の面談結果および関連する資料から、通関・物流促進への利用者の要望は次の通りまとめられる。

表 2-10 産業界からの要望のまとめ

分野	産業界からの要望
品目分類の一貫性	<ul style="list-style-type: none"> <li>品目分類の税関内部での見解不統一の防止</li> <li>税関職員への HS 分類の研修実施</li> <li>蓄積された通関情報を利用した電子ガイダンスシステム構築</li> <li>税関職員と利用者のための HS 分類解説書の整備</li> </ul>
関税評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>取引価格を基準とする（WTO による評価方法を適用する）</li> </ul>
関税の確定 （分類、評価、 原産地）	<ul style="list-style-type: none"> <li>拘束力のある事前教示の導入と迅速な文書による公式の通知</li> <li>事後調査における税関職員への報奨制度の廃止（タイ）</li> <li>仮通関後の未決期間の短縮</li> </ul>
税関執務時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての国境での 24 時間執務体制の実施</li> <li>昼休みによる業務休止時間の短縮</li> <li>オンデマンド方式による夜間時間外業務の導入</li> </ul>
国境通関手続きの 簡素化	<ul style="list-style-type: none"> <li>電子通関の促進</li> <li>ASEAN グリーンレーンシステム<sup>20</sup>の導入</li> <li>シングルウィンドウの導入</li> <li>輸入/輸出許可証の申請窓口の増設</li> <li>書類原本の提出義務の見直し</li> <li>通関書類/関連書類への共通書式（英語併記）の導入</li> <li>重複審査の簡素化あるいは廃止と検査方法の簡素化（カンボジア）</li> </ul>
スキル開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>税関職員に対する研修の改善</li> <li>通関業者や産業界一般への研修の導入</li> </ul>

注：記述がない限りメコン地域諸国 5 カ国全てに共通である。

上記の貿易円滑化と物流の改善要望については、日本貿易振興機構（JETRO）が 2010 年にビジネス部門を対象として開催したワークショップにおいて、ビジネス環境の改善にかかる要望書としてまとめられ、2010 年 8 月の日本メコン経済大臣会議に提出されている。

同提言は、メコン地域のハードインフラの整備、貿易・物流円滑化、中小企業および裾野産業育成、企業促進、サービス部門・新産業部門育成を目的とした「日メコン経済産業イニシアティブ（MJ-CI）行動計画」に取り入れられ、各国大臣からも高い評価を受けている。

<sup>20</sup> ASEAN 共通特惠関税品目に対して、特別レーンやカウンターにおいて通関が行えるなど、簡素化された手続きが可能となる仕組みである。1996 年の実施が宣言されたが、進捗状況は国によって異なる。

メコン地域の貿易・物流円滑化に関する民間企業からの具体的な提言内容を Box 2-1 に示す。

日本の貿易・物流円滑化に対する支援は、メコン地域全体における投資促進と経済成長を後押しするものであり、経済的な意義は大きい。経済活動の担い手である民間企業にとって、通関業務の改善により、地域全体としての生産力・競争力の向上が期待できる。また、日本はかねてより同地域の回廊インフラの整備を積極的に行ってきており、従来からの開発支援効果を高めるという点からも、日本として通関業務の改善と物流・貿易円滑化に取り組む意義は大きい。

#### Box 2-1 メコン地域の物流・貿易円滑化への産業界からの要望

- メコン地域の企業にとって、輸送の効率性・信頼性を確保することは重要である。関係国の政府機関の改善努力は認めつつも、規制・技術・人材などの課題により円滑な越境輸送が阻害されている。
- これらの課題は相互に関連するものであり、部分的な解決策実施では効果が限定される。物流改善を実現してメコン地域の各産業の連結性を拡大するために、包括的な解決策が必要である。
- 自動車や電気製品などの製品および部品について、メコン地域各国および我が国は、関税局からの事前承認によって短時間の越境輸送を可能にする方策を推進するべきである。
- メコン地域各国と日本は、域内の製造業者や物流業者が特に以下の便益を受けられるように、貿易円滑化および物流改善を推進すべきである。
  - 認定通関業者 (AEO) の申請と認証
  - 24 時間税関業務
  - AEO を対象とした書類簡素化および 5 分以内での通関
  - ワンストップ検査
  - 国境における車両変更による積替えの解消
- 円滑な物資輸送の実現には、メコン諸国各国の努力に加えて、地域内での協力が重要である。また、日本からの支援も重要な役割を担っている。

出典： <http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/mekong/fppp1012/pdfs/shinoda.pdf> (2010 年 12 月 14 日、経済産業省 (篠田邦彦氏、経済協力局)、*Mekong-Japan Industry and Government Dialogue & MJ-CI Action Plan*, 14 December 2010)

## 第3章 通関に関する国際的・地域的枠組み

### 3.1 通関に関する国際的枠組み<sup>1</sup>

#### 3.1.1 世界税関機構

メコン地域の5カ国は全て世界税関機構(WCO)の加盟国となっている<sup>2</sup>。同機構による「通関手続きの簡素化と調和化に関する国際条約(改定)(2006年2月3日締結の改正京都規約、RKC)」は、貿易円滑化を検討する上で最も重要な条約である。RKCは、本文、一般付属書および10の個別付属書<sup>3</sup>から構成されており、予測可能性、透明性、正当な法手続き、情報技術の最大限の活用、近代的通関技術(リスクマネジメント、貨物情報の事前通知、事後調査等)といった、通関手続きの簡素化や調和化について規定している。RKC受諾国にとっては、国内の通関業務が国際的水準を満たすという信用性の担保、手続きの迅速化、貿易コストの削減、収益の増加、対外直接投資(FDI)の拡大、経済的競争力の強化というメリットが期待できる<sup>4</sup>。ベトナムは、2008年1月8日に受諾しており、メコン地域では唯一のRKC受諾国である<sup>5</sup>。

また、同機構の「商品の名称、分類についての統一システムに関する国際条約(1983年にブリュッセルで締結され、2008年1月1日に発効されたHS条約)」も次に重要な条約である。HS条約には、ラオスを除くメコン地域各国が加盟している(ラオスは加盟国ではないが、HS条約適用国である)。また、メコン地域全体のレベルにおいても、GMS越境交通協定(CBTA)付属書15によりHS条約を採択している。HSコードは、約5千種類に上る商品群を法的・論理的に統一するための国際的な分類体系であり、6桁の数字や記号からなる識別コードで構成される。HSコードは、通関・貿易手続きの調和化および手続きに関連する貿易データ交換に有用であり、国際貿易のコスト削減に役立っている<sup>6</sup>。

さらに、2003年6月、WCO理事会において全会一致で承認された「改定アルーシャ宣言」も重要な取り決めである。同宣言には包括的かつ持続可能な「腐敗防止・インテグリティ強化プログラム」の構築と実施に不可欠である、①リーダーシップと参画、②法的枠組み、③透明性、④自動化、⑤改革と近代化、⑥監査と調査、⑦行動規範、⑧人的資源管理、⑨モラルと組織文化、⑩民間との連携、という10の要素が含まれる。また、推進戦略(改革と近代化、リーダーシップ、人材管理促進政策等)と予防戦略(制裁、規制、調査、訴追等)のバランスが取られている<sup>7</sup>。

<sup>1</sup> メコン地域5カ国中2カ国(タイおよびベトナム)は、アジア太平洋経済協力(APEC)会議の加盟国である。同会議には通関手続きに関する小委員会が設置されている。

<sup>2</sup> メコン地域諸国向け関税協力理事会設立条約への加盟日、①カンボジア:2001年4月3日、②ラオス:2007年1月16日、③ミャンマー:1991年3月25日、④タイ:1972年2月4日、および⑤ベトナム:1993年7月1日である。

<sup>3</sup> 顧客領域への物品到着(A)、輸入(B)、輸出(C)、顧客の倉庫と自由貿易域(D)、通過(E)、処理手続き(F)、仮通関(G)、不法行為(H)、特殊手続き、および原産地(I)を網羅。

<sup>4</sup> Tadashi Yasui, *Benefits of the Revised Kyoto Convention*, WCO Research Paper No. 6, February 2010.

<sup>5</sup> 日本がRKCを受諾したのは、2001年6月26日であった。

[http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/About%20Us/legal\\_instru/PG0182E1b.pdf](http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/About%20Us/legal_instru/PG0182E1b.pdf) 参照。

<sup>6</sup> <http://www.wcoomd.org/hsharmonizedsystem.htm> 等参照。

<sup>7</sup> 加盟国政府による改定アルーシャ宣言の規定実施を支援すべく、WCOは、インテグリティ構築の手引

このほか、同機構は、「税関に係る事項における相互行政支援に関する条約（ヨハネスブルグ条約）」、「一時入国に関する条約（イスタンブール条約）」、国連条約に関する項で後述する「コンテナに関する関税条約」を定めている。

### 3.1.2 世界貿易機関

メコン地域各国の世界貿易機関 (WTO) 加盟状況は、① カンボジアは 2004 年 10 月 13 日に加盟、② ラオスは 1997 年 7 月 16 日オブザーバー加盟を申請、③ ミャンマーは 1995 年 1 月 1 日に加盟、④ タイは 1995 年 1 月 1 日に加盟、⑤ ベトナムは 2007 年 1 月 11 日に加盟、となっている。

関税および関連する貿易円滑化についての WTO 協定には、以下の注目すべき事項がある。

- (i) 「関税および貿易に関する一般協定 (GATT、1994年) 第6条に関する協定」は、**関税評価に関するWTO協定 (ACV)** とも呼ばれる。ACVは、24の条項と3つの付属書で構成されており、このうち第1条から第8条には、関税評価の専門規定を記している<sup>8</sup>。規定を支える理念は規範的というよりも現実的である。つまり、物品の金額を幾らに設定すべきかではなく、物品の金額が実際に幾らに設定されているかによって、課税価格を決定するアプローチを採用している。同協定で、第1に関税評価の対象と規定している価格は「実際の取引価格」であり、買主の「実際に支払う金額または支払うべき金額」で輸入品の課税価格が定められる。自由な協議に基づく売買が行われている場合（また、協議されない売買分は、既に同協定で評価が定められている場合）は、買主が売主に支払う対価が製品の市場価格を最適に反映するものと考えられるので、この価格を関税の対象価格として用いるべきであるとしている。同手法の特徴は、① 透明性や予測可能性があって裁量の余地が少ない、② 現実の商習慣に適合する、③ 貿易業者に関税用の記録の作成・維持を義務付けることなく、輸入国側で入手可能な一般的な商業記録に基づいて管理できる、ことである<sup>9</sup>。同協定ではさらに、実際の取引価格以外の関税評価の対象について、① 同一品目の取引価格（第2条）、② 類似品目の取引価格（第3条）、③ 逆算方式による取引価格（第5条）、④ 積算方式による取引価格（第6条）、⑤ 残留法もしくは代替法（第7条）、などを定めている。
- (ii) **出荷前検査に関するWTO協定**（1995年）では、出荷前検査<sup>10</sup>の過程で、不必要な遅延や不平等な取扱いが生じてはならないと定めている。また、輸入業者と検査会

---

きを作成し、インテグリティセンターを設置し、倫理・行動規範のモデルを作成し、一連の全国的・地域的インテグリティに関するセミナー、研修会、研修計画を実施した。Gerald McLinden, "Integrity in Customs", in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, pp. 72-74 参照。

<sup>8</sup> 残りの条項は、（控訴権と公開要件、通知事項への輸入者権利、ならびに評価待機物品の放出等）国の法律・慣習実施ならびに WTO 加盟国と WTO 評価委員会・技術委員会による協定の管理および見直しとの間の評価における対立解消がその主な内容である。

<sup>9</sup> Sheri Rosenow and Brian J. O'Shea (World Trade Organization), *Handbook on WTO Customs Valuation Agreement*, December 2010, Chapter 1 (Introduction), pp. 1-26 参照。

<sup>10</sup> 出荷前検査は、海外から受注した物品の出荷の詳細（価格、品質、および数量）を専門業者に確認させることである。

社間の紛争を解決するために、公平な独立審査機関の設立を定めている。出荷前検査は、概ね貿易円滑化に資するが、場合によっては、輸出業者側の出荷遅延、受注品の数量や品質の相違、業務における信用失墜、占有情報の漏洩といった問題をもたらすことになりかねない。同WTO協定は、これらの問題へ対処するものである<sup>11</sup>。

- (iii) **原産地規則に関するWTO協定**（1995年）は、特惠賦与に係るものを除き、原産地規則の長期調和化を図り、また同規定自体が貿易の障害とならないよう保証するものである。同協定は、WTO加盟国がその原産地規則の適用を公平かつ透明で、一貫性のあるものとするよう求めている<sup>12</sup>。
- (iv) GATTの新たな関連条項には、① 通過に関する第V条「他の締約国の領土を発着地とした通過輸送の際に、最も便利なルートを経由して締約各国の領土を通過する自由」、ならびに ② 貿易規制の公布と管理に関する第X条、が含まれる。

### 3.1.3 国際連合

国際連合、特に、アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP) は、決議 48/11（1992年）に基づき、アジア地域で以下の陸上輸送の円滑化条約を推進している。

- (i) **TIR Carnets** の国際物品輸送に関する関税条約（TIR条約、1975年）<sup>13</sup>。輸送品の通過国での国境検査を受けずに複数の国を経由して、出発地の税関から到着地の税関に至る物品の国際道路輸送を認めている。
- (ii) 商業用道路車両の一時輸入に関する条約（1956年、貨物用道路車両（トラック）の一時的輸入円滑化）。
- (iii) コンテナに関する関税条約（1972年）。コンテナ機材の一時輸入円滑化を図る。
- (iv) 物品の国境管理円滑化に関する国際条約（1982年）。国際交通における国境管理策の簡素化や、検査要件の調和化、合同検査場所の提示を目的とした当該業務の調和化に向けた法的枠組みを定めている<sup>14</sup>。

カンボジアは商業用道路車両の一時輸入に関する条約に、ラオスは物品の国境管理調和化に関する条約に加盟しているが、メコン地域諸国はこれらの条約には加盟していない。

<sup>11</sup> ① [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/ursum\\_e.htm#g1Agreement](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/ursum_e.htm#g1Agreement)、および ② [http://tcc.export.gov/Trade\\_Agreements/Exporters\\_Guides/List\\_All\\_Guides/exp\\_005555.asp](http://tcc.export.gov/Trade_Agreements/Exporters_Guides/List_All_Guides/exp_005555.asp) 等参照。

<sup>12</sup> 原産地規則とは、政府が輸入製品の原産国を決めるのに用いる法律、規則、ならびに行政指針をいう。製品の原料、製造、加工、または組み立てが異なる数カ国での提供が考えられる場合、判定は必ずしも容易ではない。原産地規則には、税率設定（ダンピング防止税、相殺関税等）、特惠賦与、政府調達政策管理、ならびに保障措置適用におけるものを含め、多くの用途がある。① [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/ursum\\_e.htm#g1Agreement](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/ursum_e.htm#g1Agreement)、および ② [http://tcc.export.gov/Trade\\_Agreements/Exporters\\_Guides/List\\_All\\_Guides/exp\\_005553.asp](http://tcc.export.gov/Trade_Agreements/Exporters_Guides/List_All_Guides/exp_005553.asp) 等参照。

<sup>13</sup> TIR (transit international routier, or international road transit in English) は自動車の国境通過許可証。

<sup>14</sup> 円滑化策に関連した道路・鉄道交通機関に関する ESCAP 決議第 48/11 号、1992年4月23日。

## 3.2 通関に関する地域的枠組み

### 3.2.1 東南アジア諸国連合

メコン地域各国は全て東南アジア諸国連合（ASEAN）の加盟国であるが、このうちタイは設立時からの加盟国で、残るカンボジア（1999年）、ラオス（1997年）、ミャンマー（1997年）、ベトナム（1995年）は、1990年代後半に加盟を果たしている<sup>15</sup>。

ASEANの枠組みによる、通関および輸送・貿易円滑化に関連する協定を以下に示す。

- (i) ASEAN関税協定（1997年）：WTO関税評価協定（GATTの第VII条）に基づく関税評価、ASEANにおける通関手続きの簡素化と調和化、民間との協力、ASEAN関税局長による協定監視への義務付けなどを規定している<sup>16</sup>。
- (ii) 国際通過貨物輸送の円滑化を図るASEAN枠組み（1998年）：国境施設の整備や通関手続きの調和化と簡素化（第17条）、保税運送制度の確立（第18条と議定書7）、国境における貨物管理の調和化に関する国際条約の規定（第7条と議定書2）を規定している<sup>17</sup>。
- (iii) ASEANシングルウィンドウ設立・実施協定（2005年）：議定書（2006年）に沿ったASEANシングルウィンドウの導入のための法的枠組みを規定している。
- (iv) ASEAN関税ビジョン2015（2008年）：関税部局設立綱領や業務実績指標の確立、透明性と関税法規制全般へのアクセス、関税改革や関税の近代化および公的説明責任の促進、持続可能なASEAN関税機関向け人材開発、国際基準・慣行に沿った統一関税品目分類、国際条約に基づく統一関税評価法、規則や慣行に基づく統一原産地判定、国際優良事例に即した通関手続きの標準化および能率化、通関時間短縮を目的とした関税の規制・管理における情報・通信技術の促進、リスクマネジメントによる税関の近代化、ASEAN保税運送システムの構築を提唱している。
- (v) ASEAN物品貿易協定（2009年）：ASEAN統一関税品目分類表（2003年）に関する実施規定プロトコルを記載している。また、加盟国全ての貿易と関税に係る法律・手順をまとめたASEAN貿易レポジトリの構築とインターネットによる公開を求めている。さらに、同協定第6章では、到着前の文書作成（事前通知）、リスクマネジメント、関税評価、情報技術の利用、認定業者制度、事後調査、事前教示制度、仮通関<sup>18</sup>に関連する規定が設けられている。

<sup>15</sup> 他のASEAN加盟国は、ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポールである。

<sup>16</sup> 同文書は、まず、ASEANでの見直しがなされる。

<sup>17</sup> 国家間輸送の円滑化に関するASEAN枠組み協定（2009年）は、多くの類似規定を含んでいる。他の関連ASEAN輸送協定としては、ASEAN諸国発行国内自動車運転免許証認識協定（1985年）、ASEAN加盟諸国発行の物品車両・公共サービス車両向け商業車検査証明書認識協定（1998年）、複合一貫輸送に関するASEAN枠組み協定（2005年）が含まれる。

<sup>18</sup> 「仮通関（temporary admission）」とは条件つきで輸入関税などの納付を免除され、特定の品物を税関管轄領域に持ち込むことのできる通関手続を意味する。そのような品物は特定の目的のために輸入され、その品物が正常な利用による償却以外の変化を加えずに指定された期間内に再輸出する必要がある。



関連分野におけるASEANの計画としては、① 関税発展戦略計画（SPCD、2005～2010年）<sup>19</sup>、② ASEAN貿易円滑化作業計画（2007～2015年）<sup>20</sup>、③ 物流セクター向けセクター別統合化プロトコルが挙げられる<sup>21</sup>。ASEAN財務大臣やASEAN関税長官が統括する組織には、① 関税に関する調整委員会（CCC）、② 関税実施・コンプライアンス作業グループ（CECWG）、③ 通関手続き・貿易円滑化作業グループ（CPTFWG）、④ 税関能力強化作業グループ（CCBWG）、⑤ ASEANシングルウィンドウ運営委員会、が含まれる。

「ASEAN連結性に関するマスタープラン」には、① 輸送円滑化の枠組みに関する3つ協定を完全に運用可能にする、② ASEAN初期加盟6カ国（タイを含む）は、可能な限り速やかに、また、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムは2012年までに、ナショナル・シングルウィンドウの完全な実用化など、地域の貿易円滑化を大幅に推進し<sup>22</sup>、処理コストを2013年までに20%、2015年までに50%削減することを目標として、加盟国全ての通関手続き・慣習を簡素化する、③ 2013年を目処として、手続きの調和化ならびに共同国境管理（単一の検査・処理地点）促進を含めた国境管理能力を強化する、などを目的とした戦略が含まれている<sup>23</sup>。

### 3.2.2 大メコン圏<sup>24</sup>

大メコン圏（GMS）は、メコン地域5カ国と中華人民共和国（雲南省と広西チワン族自治区）により構成されており、GMSの枠組み<sup>25</sup>において「越境交通協定（CBTA）<sup>26</sup>」が合

<sup>19</sup> 主な目的には、SPCD 1：関税分類、SPCD 2：関税評価、SPCD 3 (1)：物品および商品の原産地決定-原産地の優先規定、SPCD 3 (2)：物品および商品の原産地決定2-原産地の非優先規定、SPCD 4：貿易円滑化ならびに税関用 ASEAN 電子通関・ICT 用途の確立、SPCD 5：通関、SPCD 6：保税トランジット輸送、SPCD 7：仮通関、SPCD 8：事後調査、SPCD 9：関税の執行と相互支援、SPCD 10：関税の改革と近代化、SPCD 11：税関の人材開発・管理、SPCD 12：国際パートナーシップとASEAN 関税、SPCD 13：関税利害関係者および貿易会社との協力関係、SPCD 14：開発格差の是正、ならびにSPCD 15：公安と社会の保護が含まれる。

<sup>20</sup> ① 税率分類：統一品目分類、② 税関申告書類：簡素化・調和化税関申告書の作製と利用、③ 関税評価に関するWTO協定実施のためのASEAN関税評価手引書の作製による調和の取れた関税評価、④ 国際条約・慣行に照らし合わせた通関手続きの標準化：調和化、⑤ 事前教示：効果的関税事前教示方式の構築、⑥ 認定貿易業者：企業や業界との協力による貿易円滑化に向けた統一性と透明性のある認定貿易業者基準の導入、⑦ リスクマネジメント：リスクマネジメント適用による適法物品の流通を円滑にする税関検査、⑧ 事後調査：PCA マニュアル、⑨ 保税トランジット：ASEAN 地域通過中となる輸送手段や物品の自由な移動を確保に向けたASEAN輸送システムの開発、⑩ ASEAN電子通関の確立：2010年を目処とするASEAN電子通関に関するSPCD特定プログラムの実施とASEANシングルウィンドウ整備計画への本特定プログラム協調を含む。

<sup>21</sup> ① 通関業務、② WTO関税評価協定の実施、③ WCO即時リリース指針の実施、④ WCO世界貿易確保・円滑化基準枠組みの実施、⑤ 関税管轄内貿易円滑化における相互接続性および相互運用性の確保に適した基準の把握、⑥ WCOデータモデルの導入、⑦ 認可クライアント業務の導入、⑧ 24時間365日税関業務の実現、⑨ 政府機関、荷送人、および業界間共有の先進情報システムの推進、⑩ シングルウィンドウの構築、⑪ 無線周波数識別（RFID）の利用推進、⑫ 関税、商業部門間の協力強化、および⑬ 効果的関税管理維持の傍ら、貿易の円滑化に向けたリスクマネジメント実施を網羅する。

<sup>22</sup> 最初のASEAN6カ国（タイを含む）は、2012年を目処に、また全て（カンボジア、ラオス、ミャンマー、およびベトナムを含む）が当初の予定より幾分遅れて2015年にナショナル・シングルウィンドウを実現すると非公式に伝えられている。ASEAN経済共同体担当ASEAN事務次官S. Pushpanthan氏との2009年4月21日付面談。

<sup>23</sup> 東南アジア諸国連合、「ASEAN連結性に関するマスタープラン」、2010年、pp. 47、52-54。

<sup>24</sup> 本項は、2011年に出版予定のAsian Development Bank, *Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: Instruments and Drafting History*, to be published in 2011から引用する。同書には本調査団員も大きく関与している。

意されている。1999年にはラオス、タイ、ベトナムがCBTAに署名し、2003年までには全てのGMS諸国がCBTAの署名および批准もしくは受諾を完了して、協定が発効した。また、2004年から2007年にかけて、全てのGMS諸国がCBTA実施に係る付属書、議定書、指針に署名している<sup>27</sup><sup>28</sup>。このうち、カンボジア、ラオス、ベトナム、中国は、全ての付属書と議定書を批准ないし受諾している<sup>29</sup>。

CBTAは、越境陸上交通の効率化に関連するソフト面の重要政策を単一の法律文書で統一的に管理する先駆的で画期的な協定である。CBTAには、① GMS道路交通権に基づいて、指定路線での車両、(両国側で有効である運転免許証および必要ならばビザを所有する)運転者、生鮮食料品制度に則した物品の国境通過を可能にする、② 保税運送・一時輸入制度や物品、車両、コンテナ保証制度を通じ、高額の費用が発生する積み替え作業を削減する、③ シングルウィンドウ検査、シングルストップ検査<sup>30</sup>、情報交換のための通信機器・装置、リスクマネジメント、通関事前情報などを利用して国境通過時間を短縮する、④ CBTAを実施する国境検問所数を増やし、そのネットワーク効果ならびに規模の経済を最大化する、などを目的とした制度が含まれている。CBTAを完全に実施すれば、① 越境交通の円滑化による輸送サービスの改善、② 経済回廊、物理的インフラ、投資の補完、③ 越境貿易、投資、観光への好ましい環境の創出、を期待することができる。

CBTA 発展の重要な側面に関して、Box 3-1 に記述する。

<sup>25</sup> 1992年、メコン川沿岸6カ国はアジア開発銀行(ADB)の援助を得てGMS経済協力計画を立案した。

<sup>26</sup> GMS CBTAは、1999年11月26日、ラオス、タイ、ベトナムが署名する3国間協定としてスタートし、その後、2001年11月29日にカンボジア、2002年11月3日に中国、2003年9月19日にミャンマーが加盟した。

<sup>27</sup> 署名は、閣僚レベルでの合意を意味するが、通常、国際条約への加盟には、それに先立つ批准(受諾)が必要となる。

<sup>28</sup> CBTAには、技術的詳細を記載する付属書が添付されている。プロトコルに特定の時間・場所に関する可変要素が記載されている。

<sup>29</sup> タイは、危険性物品の輸送に関する付属書1、越境手続き円滑化に関する付属書4、通過および内陸通関制度に関する付属書6、自動車の一時輸入に関する付属書8、輸送の条件に関する付属書10、およびコンテナ関税制度に関する付属書14について、未だ批准していない。ミャンマーでは、国内プロセスは始まっているものの、付属書およびプロトコル一切の批准が未了となっている。

<sup>30</sup> CBTAの第4(a)条に定めるように、シングルウィンドウとは、各関係所轄当局(税関、警察、出入国管理事務所、通商・農業・保健省等)により、人間(旅券・査証、自動車運転免許証、外国為替、関税、健康・疫学的)、車両(登録、路上走行性、保険)、および物品(関税、品質、植物衛生・植物防疫、獣医学)、などの検査と管理を合同で一斉に行うことである。CBTAの第4(b)条に定めるように、シングルストップ検査は、「両国の職員が、その任務遂行時に、可能な限りの相互支援を行う。隣接する両国の職員が検査を合同で一斉に行う」ことである。シングルストップ検査を行えば、越境に要する時間と費用が半減すると言われている。たとえば、2009年12月、アフリカの南北回廊であるザンビア、ジンバブエ間のOSBPを開設したことで、国境での待ち時間が30~50%短縮されるとした東・南アフリカ共同市場(COMESA)による試算がある。“COMESA, EAC and SADC regions to have its first-ever One Stop Border Post”, in e-COMESA Newsletter, Issue #230, 4 December 2009, p. 3参照。しかしながら、世界銀行は、2008年の第4四半期におけるDMSへの貿易・輸送円滑化ミッション報告書で、輸出検査は輸入検査と異なることから、これらを組み合わせることで待ち時間が短縮されると考えるのは間違いかもしれないと指摘している。すなわち管理体制が組み合わせられることで、税関職員が本来行わなかった検査まで行うようになる可能性があるためである。

### Box 3-1 : CBTA 発展の重要な側面

- (i) CBTA には、加盟国が外国からの人、車、および物の交通にその国土を開く一方で、関係当局がかかる交通を規制し取り締まる能力との間にバランスを取る狙いがあった。CBTA は可能な限り、加盟国における現行国内法規制への影響を抑えるよう努力しているが、協定文書では、国内法に一定の譲歩と適合化を求めている。
- (ii) 加盟国は、円滑化の過程における地域的統合化によって、各国下の管轄事項に関する見直しをしなければならない可能性がある。例えば、他の加盟国が実施する許認可、規制、検査に依拠することもある。加盟国間における相互認証を促進するため、CBTA では、十分な相互信頼性の確保を目的として必要最低限度の基準調和化を図っている。
- (iii) CBTA は、国際条約の規定を広範に適用するように設計・策定されているが、同時に、GMS 諸国の特有の実情を反映する試みがなされている。
- (iv) CBTA の交渉会議での付属書・議定書の検討の際、当時 GMS 諸国の一部が世界貿易機関 (WTO) に非加盟ではあったが、CBTA の付属書・議定書の WTO 枠組みへの適合性を確認する継続的な努力がなされている。
- (v) CBTA は、大メコン圏のニーズや要求の変化に柔軟に適応できるよう考案されている。CBTA は、① システムの理念を掲げる協定本文、② 技術的詳細を記載する付属書と、時間や場所に関連した事項を記載する議定書という一連の補足文書、それに ③ 詳細な実施契約を定める 2 国間および 3 国間の覚書 (MOUs) の 3 層構造になっている。
- (vi) CBTA の付属書・議定書の起草時、GMS 諸国は、円滑な交渉や CBTA 運用の法的効力を確保することを目的として、CBTA の運営管理制度を構築した。各国レベルでは交通円滑化委員会を、地域レベルでは CBTA 合同委員会が設立された。同合同委員会は法人格をもたない常設機関で、ADB は、GMS 経済協力計画におけるその役割に即して、同合同委員会とその小委員会の事務局を務める。

出典：アジア開発銀行、「*Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: Instruments and Drafting History*」(2011年に出版予定)。

しかしながら、CBTAの初期・試験実施には遅延・停滞が生じている。パイロット事業は、1カ所の越境検問所を除いて導入が進んでいない。GMS地域におけるほとんどの国境検問所では、依然として、規制機関による多段階かつ冗長な手続きが当然のように行われている。また、国境検問所でのリスクマネジメントは、タイを除いては部分的な実施までに留まっており、さらに、ほとんどの国境検問所では、情報・通信技術 (ICT) の利用はごく限られ、ネットワーク接続のない独立型の情報機器が使用されている<sup>31</sup>。

<sup>31</sup> 最近の研究により、CBTA の実施が行われなかったり、実施が遅れたりした場合のコスト実証分析がなされている。たとえば、東西経済回廊の Da Nang (ベトナム)、Tak (タイ) 間の貿易コスト・時間分析により、回廊時間の半分近くと貿易コストの 43%は、通関と越境に伴うものであることが分かった。Asian Development Bank, Independent Evaluation Department, *Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion – Time to Shift Gears*, December 2008, pp. 36-37 (citing *The GMS East-West Corridor Logistics Benchmark Study and Logistics Development Study of the North-South Economic Corridor* (draft reports) by the Center for Logistics in Bangkok (these studies were undertaken as part of ADB TA 6262-REG: Enhancing the Development Effectiveness of the Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program 参照。カンボジア

### 3.3 通関に関する国際的・地域的枠組みのまとめ

通関に関する国際的および地域的枠組みへのメコン地域各国の参加状況を表 3-1 に示す。なお、各国における個別項目の実施状況は、第5章で記述する。

表 3-1 通関に関する国際的・地域的枠組みへのメコン地域各国の参加状況

枠組み名称	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム
<b>WCO</b>					
✓ 改正京都規約					X
✓ 商品の名称および分類についての統一システムに関する国際条約 (HS 条約)	X		X	X	X
✓ 改正アルーシャ宣言	X	X	X	X	X
<b>WTO</b>					
✓ 関税評価に関する協定	X		X	X	X
✓ 出荷前検査に関する協定	X		X	X	X
✓ 原産地規則に関する協定	X		X	X	X
<b>国連</b>					
✓ TIR カルネ下での国際物品輸送に関する関税協定					
✓ 商業用道路車両の一時輸入に関する協定	X				
✓ コンテナに関する関税条約					
✓ 物品の国境管理調和化に関する国際条約		X			
<b>ASEAN</b>					
✓ 関税に関する ASEAN 協定	X	X	X	X	X
✓ 物品輸送の円滑化に関する ASEAN 枠組み	X	X	X	X	X
✓ ASEAN シングルウィンドウ構築・実施協定 (およびプロトコル)	X	X	X	X	X
✓ ASEAN 関税ビジョン 2015	X	X	X	X	X
✓ ASEAN 物品貿易協定	X	X	X	X	X
<b>GMS</b>					
✓ 越境交通協定 (CBTA)	X	X	X	X	X

注：ラオスは、HS 条約を受諾していないが、その内容を適用している。タイは越境交通協定 (CBTA) の付録のうちの6項目を、ミャンマーは議定書と付録の全てを、まだ批准していない。

出典：JICA 調査団

(およびその他) で業務を行う国際物流企業が ADB に、保税中の移動に向けた事前出荷承認に必要な時間、地方から通過承認を得る必要性、輸出認可事前申請の必要性、ならびに「賄賂」支払いの必要性に関連した問題を伝えた。

## 第4章 各国の法的・制度的枠組み

### 4.1 序論

本章では、メコン地域の各国の通関に関する法的・制度的な枠組みの現状と課題を分析する。通関の法規制に関しては4.2節で、組織とマネジメントに関しては4.3節、人材育成とマネジメントに関しては4.4節でそれぞれ検討する。最後に、本章のまとめを4.5節に記述する。

### 4.2 通関に関する法規制

通関に関する法的枠組みは、貿易関連の歳入確保や社会の安定に寄与する通関の役割に鑑み、通関手続きの透明性、予測可能性、迅速性を保証するものであることが求められる。関税法の近代化の遅れは非関税障壁であり、効果的な歳入確保を阻害し、対外貿易や投資を萎縮させて、さらには社会や国家の安全に対する脅威の遠因となる可能性もある<sup>1</sup>。各国は、① 国際基準に基づく安定的、包括的、近代的な法的枠組みの確立、② 税関組織や権限の近代化のための開発支援およびアカウンタビリティ（説明責任）と責任の明確化、③ 国際的なベストプラクティス（優良事例）や基準に準拠した通関関連法の施行と効果的運用のための税関職員に対する権限付与、④ 公正な貿易円滑化のための環境整備、⑤ 関係国税関との相互支援を可能にする法的基盤の構築、を戦略的目標に掲げるべきである<sup>2</sup>。

#### (1) カンボジア

カンボジアが2007年7月20日に新たに制定した関税法は、国際基準に準拠したものになっている。例えば、同法第21条では、輸入品の取引価格における関税課税価格は、関税評価に関するWTO協定に従うものと定められている。ただし、電子通関(e-Customs)は対象外であるなどの適用範囲の制限が設けられている。

同法は、一連の閣僚会議令(*anukret*)、大臣令(*parkas*)、通達によって補完されている(例えば、税関申告の規定と手続きに関する「大臣令第1147号」、通関業者の設立と機能に関する「大臣令第115号」、税関保税倉庫に関する「大臣令第116号」、輸入品関税評価に関する「大臣令第387号」、税関による事後調査に関する「大臣令第388号」、通過通関に関する「大臣令第508号」、税関と民間部門の協力関係に関するシステムの設立と実施に関する「大臣令第906号」)。特に、リスクマネジメントによる貿易の環境改善に関する「閣僚会議令第21号」(2006年3月1日)では、リスクに基づき業務手順を効率的に実施する際の省庁間の協力関係(税関総局、カンボジア輸出入検査局(CamControl)<sup>3</sup>、商業省、工業・鉱

<sup>1</sup> Kunio Mikuriya, "Legal Framework for Customs Operations and Enforcement Issues", in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, pp. 51–52.

<sup>2</sup> European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 13 を参照。

<sup>3</sup> 「税関の他に、CamControl は物品が国内および国内市場に入ってくるときに検査を行う役割を担っている。税関が歳入確保、経済の保護、および貿易の円滑化を担当する一方、CamControl は法律により検査と管理権限を付与されている。国境において CamControl が行う管理業務と税関業務との調整が図られるべきであるが、2つの機関が行う手続きは重複し統一性がない。」World Bank, *Cambodia, Seizing the Global Opportunity: Investment Climate Assessment and Reform Strategy for Cambodia*, Report No. 27925-KH, August

業・エネルギー省、衛生省、農業漁業省)を規定していることが注目される<sup>4</sup>。また、改正京都規約、評価に関するWTO協定などの国際的および地域的な枠組みを実践するには、追加的な法規制が必要である。

なお、同国関税局では、新関税法、閣僚会議令 (*anukret*)、大臣令 (*prakas*)、通達の内容を網羅した、2カ国語(クメール語と英語)の「関税法と関連規定に関するマニュアル」をJICA支援により作成し、2009年に発行している<sup>5</sup>。

## (2) ラオス

ラオスの関税法は、1994年7月18日に制定されたものであり、2005年5月25日に一部修正されて近代化が図られている<sup>6</sup>。例えば、同法第3条では「製造やサービスの促進・推進を目的とする通関関連政策」を定めている。同法第13条(輸入品の申告価格)では、「輸入品の申告価格は、1994年の世界貿易機関による関税と貿易に関する一般協定(GATT)に示された原則に従って判断しなければならない」と定めている。また、同法第33条では、同国を通過する物品に対する免税措置、同法第34条から第36条は、保税倉庫のシステムについてそれぞれ規定している。さらに、同法第70条から第73条までは、県職員に政府職員としての権限を付与して、税関業務の管理を中央政府に集中する近代的な税関体制について規定している。これに加えて、PMO通達406(2007年3月13日付)により、国境に設置されていた約10の政府機関を税関、出入国管理、検疫の3機関に縮小した。

しかしながら、同国の改正関税法は以下の点において近代化が十分でないと言える。

- (i) 貨物検査について規定している同法第24条では、「税関申告の登録後、税関職員は貨物のすべてまたは一部について物理的な検査を適宜実施する」とあるなど、通関手続き円滑化実施が制約されている側面が見られる。実際は部分的な検査のみの対象となる貨物がある一方で、同条による規定ではすべての貨物について検査を行うことを求めているものと思われる。以上のことから、同国の税関が輸入品と輸出品について物理的な検査を実施する場合は多い理由を説明できる<sup>7</sup>。
- (ii) また、貨物到着前の税関申告に関する規定がない点も問題である。同法第19条(税関申告の時期)では、「税関申告は、貨物登録および倉庫移送後30日以内に税関に提出しなければならない…」と規定している。このため、税関は梱包状態の貨物が通関施設または一時保管施設に到着しなければ、申告書を受け取ることができない<sup>8</sup>。

---

2004, p. 19. 2004年以降の取り組みは認められるが、大きな進展はない。

<sup>4</sup> 第15条では、文書は当局の業務遂行上必要となる最低限とし、1度の提出に限定すべきとしている。

<sup>5</sup> <http://www.customs.gov.kh/lawoncustoms.html> も参照。4.3で指摘されるように、2009年7月にJICAはGDCEに専門家の長期派遣により関税政策/運営顧問サービスを開始した。この専門家派遣は、関税法(2007年)の実施と能力強化をつうじて通関政策と運営の近代化を図ることが主な目的である。

<sup>6</sup> [http://laocustoms.laopdr.net/laws\\_and\\_regulations\\_view\\_all.htm](http://laocustoms.laopdr.net/laws_and_regulations_view_all.htm) と <http://www.mfa.gov.sg/vientiane/Laws/Customs%20Law%20&%20Decree%20FINAL%2020-03-06.pdf> を参照。

<sup>7</sup> Asian Development Bank, *SFA-TFI Action Plan Technical Report on Customs*, TA 6328-REG, August 2007, p. 35.

<sup>8</sup> 前の脚注、pp. 35-36に示す出典を参照。

(iii) 国際（および国内）貨物のトランジット手続きや、保税貨物の国内輸送（県外への）作業について定めた規定が存在しない<sup>9</sup>。このため、国際通過貨物の手続きの効率が悪い<sup>10</sup>。

同国は、関税法の修正、リスクに基づく検査方法の導入、事前申告手続き、および「例外時介入」の規定の整備をすることを優先すべきと思われる。ADBが最近実施した調査では、これらの対策をASYCUDAの運用開始に先立ち実施すべきであり、そうでなければASYCUDAが「申告書類を扱う巨大な計算機であり単純なデータベースに過ぎなくなるであろう」と指摘している<sup>11</sup>。

### (3) ミャンマー

ミャンマーには、① 1878年の海上関税法、② 1924年の陸上関税法という近代化には程遠い関税関連法が存在している<sup>12</sup>。一方、市場経済システムへの移行と貿易円滑化のために、関税法が1992年3月12日に制定された。そして、同法に従って輸入品の分類や関税評価の規定に関する通達が発行された。さらに、国際的慣習に従ったシステムに移行するため、国際統一商品分類(HS)が1992年4月1日に導入されている。

海上関税法第30条(b)には、輸入時期および場所での貨物の正常価格または輸入価格である「実価」に基づく関税評価が規定されている。ここでは、自由市場における独立した買手と売手間での売買を前提としており、価格とは同様の種類や量の貨物の輸入場所への納入時の価格を指す<sup>13</sup>。すなわち、評価対象となる価格には、輸入港におけるCIF価格と荷揚げ料が含まれることになる<sup>14</sup>。現在、関税評価に関するWTO協定に定めた評価方法を導入するため、第30条の修正案が内閣に提出されている。

また、改正京都規約および同附属書に準拠するためには、同国の関税法の大幅な改正が必要である。

<sup>9</sup> 前の脚注、p. 38を参照。

<sup>10</sup> 第33条は、タイからベトナムへ、またはベトナムからタイへの貨物輸送に伴うラオス国内の通過に関する事項である。この場合、貨物の通過輸送許可証が入国と出国時に税関検問所や、ルート上の税関係官（移動式検問所）に提示されなければならない。前の脚注、p. 39を参照。

<sup>11</sup> 前の脚注、p. 36を参照。

<sup>12</sup> これらの法律は英国統治時代に制定されたものである。英国の統治下、ミャンマーはインドの一部と見なされており、税関体制は今もインドの法律と手続きを追従している。<http://mmcustoms.org/>、[http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Myanmar/MM\\_Land\\_Customs\\_Act.pdf](http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Myanmar/MM_Land_Customs_Act.pdf) には陸上関税法の内容が記載されている。

<sup>13</sup> 例えば、<http://www.aseansec.org/14294.htm> を参照。[インドの] 1878年の海上関税法では、「実価」とは①「輸出入時に値下げなしで売買される、または売買できる同様の種類と質の物品の卸売り現金価格から業者間割引を減じた価格で、(輸入品の場合) 輸入の際に支払われるべき [販売税および] 関税の額を除く」、または②「こうした価格を確かめることができない場合は、上記以外の場合に同様の種類と質の物品が納入される際の費用」と定義されている。

<sup>14</sup> [http://www.asosai.org/asosai\\_old/R\\_P\\_government-revenues/chapter\\_16\\_myanmar.htm](http://www.asosai.org/asosai_old/R_P_government-revenues/chapter_16_myanmar.htm).

#### (4) タイ

タイ関税法 (1926、B.E. 2469)<sup>15</sup>は、近代化のために多くの修正が行われてきている。例えば、同法第 17 号 (2000、B.E. 2543) では、関税評価に関するWTO協定に準拠すべく、「関税課税価格」や「価格」などの用語の定義を改めている。同法改正以前は、「適正な市場価格」に基づいて輸入品の関税評価が行われていた。つまり、貨物価格は同法第 2 節の「関税課税価格」に関する定義に従うことになっていたが、関税局長官は貨物価格が明らかに低い場合や、または適正な価格が正確に反映されていないと思われる場合には、自らの判断に基づいて貨物価格を設定する権限を持っていた<sup>16</sup>。

また、事前教示に関する税関通達第 54 号/2551 (2008 年 7 月 1 日) が発行、実施されているが、Bryan Cave International Trade (関税と貿易に関するコンサルタント会社)<sup>17</sup>によれば、同国の事前教示サービスはより完全なシステムを構築するためのパイロットプロジェクトの位置づけであると指摘している。一方、税関通達第 67 号/2552 (2009 年) は、情報と裏付け資料を含む申請のプロセスに適用される。関税評価・手続基準事務局 (Customs Valuation and Procedure Standard Bureau) は、申告後 30 日以内に関税の確定を行う責任を有している。このプロセスには、申告者に関税の確定の内容や取消しに関して伝達することを含む。

同国では、通関制度のさらなる近代化のため、改正京都規約に定める優良事例手法を多数取り入れた通関規則を新たに起草した。しかし、タイ商工会議所は、同規則の草案については、次の通り懸念を示している。① 関税に関する処罰規定が、依然として、国際的な優良事例や、国内の税務部門 (すなわち、タイ歳入局およびタイ物品税庁) の事例と乖離している、② 徴収した罰金が職員報奨金<sup>18</sup>の原資となることを定めた現規定の存続により、利害関係が生じて税関職員の客観性を損なう結果となる、③ 評価手法リストの記載を、法本文ではなく省令とした場合、解釈・適用上の混乱を招く危険がある<sup>19</sup>。

タイ関税法は数度にわたる改正を経ているが、さらに改正京都規約および附属書の規定への準拠を促進するためには、総合的に見直すことが必要である。しかし、関税局、財務

<sup>15</sup> 英語版は [http://thailaws.com/law/t\\_laws/tlaw0421.pdf](http://thailaws.com/law/t_laws/tlaw0421.pdf)、および <http://www.thailawforum.com/database1/customs-act.html> で閲覧することができる。B.E.とは仏教徒の年号を使用して示された日付を意味する。

<sup>16</sup> [http://www.tillekeandgibbins.com/publications/pdf/customs\\_law.pdf](http://www.tillekeandgibbins.com/publications/pdf/customs_law.pdf) を参照。The United States Department's *Foreign Trade Barriers Report* (2008) には、「タイは WTO 関税評価協定の完全なる実施を約束しているが、関税局長官は輸入品の関税課税価格を独断で引き上げる権限を保持している。米国はタイに対し、この権限を廃止するための法律を施行するように働きかけている」と報告している。[http://www.ustr.gov/sites/default/files/uploads/reports/2008/NTE/asset\\_upload\\_file823\\_14611.pdf](http://www.ustr.gov/sites/default/files/uploads/reports/2008/NTE/asset_upload_file823_14611.pdf)。2006 年 10 月 6 日と 2007 年 5 月 8 日に、関税評価に関する WTO 委員会はタイの関税評価に関する法律を検証した際、タイは参考価格の利用などに関する質問に回答した。2006 年 10 月に米国の質問状に対する回答の中で、タイ当局は、申告された価格が内閣と国家評議会により承認された価格と異なる場合、関税局長官は関税課税価格を決めることができると定めた関税法 (1926 年) 第 11 節の 2 の廃止について、流動的な政治情勢を考慮しつつ新国会においても廃止の努力をすると表明した。当局は、第 11 節の 2 は行使されていないことを示唆している (www.ncc.gov.tw WT/TPR/S/191/Rev.1 Trade Policy Review Section 17、p. 46 を参照)。

<sup>17</sup> <http://www.bryancavetrade.com>。

<sup>18</sup> タイで定められている税関の規則および規定に違反すると、課税後の輸入価格の 4 倍の罰金と 1 カ月につき 1% の追徴金、懲役 10 年、または両方の処罰が科されるなど、重い刑罰の適用対象となる。KPMG International, *Adding Value to the Asia-Pacific Trade & Customs Environment*, 2009, p. 39 [downloaded from <http://www.kpmg.com/NZ/Lists/Copied%20Documents/Adding-Value-to-your-trade.pdf>].

<sup>19</sup> *Draft Amendment of the Customs Act B.E. 2469 (1926), Summary of Opinions and Comments Provided by Joint Foreign Chambers of Commerce in Thailand*, August 2010.



省、内閣、国務院を経て、最終的には国会承認も必要となることから、同法改正には相当の時間を要する。

このほか、関連資料の保存期間について、民法では5年間、刑法では10年間を求めており、これら一般的な法規も事後調査などの通関関連業務に影響している。

## (5) ベトナム

世界銀行によれば、ベトナム関税法 (No. 29/2001/QH10)<sup>20</sup> (2001年6月29日)には改正前後の京都規約の規定の多くを含んでいないとしている。また、同法はWTO規則にも準拠しておらず、実施規定の効力が弱い。さらに、成長する経済状況下で必要な近代的手法に関しての規定がないことが指摘されていた<sup>21</sup>。これを受けて、同法の近代化に向けた一歩として、「関税法の多数の条項の改正および追加に関する法律」(2005年6月14日)が定められた<sup>22</sup>。同改正法では、税関の運営体制の近代化や、取引ベースの税関手続きを規定している。しかし、ADBによる調査で指摘されている通り、同国関税法は管理指向が強いものであった<sup>23</sup>。また、同国の関税規則は度重なる改正を経ていることから、その解釈が複雑になっている<sup>24</sup>。

首相決定第10号/2006/CT-TTgでは、行政機関業務における使用書類の削減を命じている。また、法令第40号(2007年)および通達第40号(2008年)は関税評価について規定している。

ベトナム税関総局(GDVC)では、①セキュリティ向上と貿易円滑化を目的とした枠組みであるWCO SAFE<sup>25</sup>の2011年実施、電子通関(e-Customs)・ITアプリケーション・リスク管理アプリケーション・コンテナスキャナーなどの近代化の装備の利用、AEO制度に相当する「トラステッドトレーダー・プログラム(trusted-trader program)」の導入促進に関する行動計画を示した、第2425号/QD-TCHQ(2008年11月27日)、②ASEANの構想に基づきシングルウィンドウを実施するための運営委員会の設立を図る、第2599号/QD-BCDSW(2009年10月21日)などの決定を発表している。

同国の関税関連法を国際的な枠組みに準拠させるためには、①評価・関税分類・原産地、②通関業者の業務知識、③より広範囲な執行権限、④電子取引、⑤リスク管理、⑥事後調査、に関する条項についてさらに整備する必要がある<sup>26</sup>。

## 4.3 組織とマネジメント

税関職員や部門に適切な職務権限、機能、責任を付与するため、税関の組織構造を検討することは重要である。各国の関税局は、日本と同様に財務省の管理下にある場合が多

<sup>20</sup> [http://www.dncustoms.gov.vn/web\\_english/english/luat\\_pl/CUSTOMS\\_LAW.htm](http://www.dncustoms.gov.vn/web_english/english/luat_pl/CUSTOMS_LAW.htm).

<sup>21</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed Credit to the Socialist Republic of Vietnam for a Customs Modernization Project*, October 17, 2005, p. 17.

<sup>22</sup> <http://www.vietnamlaws.com/freelaws/Lw42na14Jun05Customs%5BVII921%5D.pdf>.

<sup>23</sup> Asian Development Bank, *SFA-TFI Action Plan Technical Report on Customs*, TA 6328-REG, August 2007, p. 49.

<sup>24</sup> KPMG International, *Adding Value to the Asia-Pacific Trade & Customs Environment*, 2009, p. 41.

<sup>25</sup> SAFEは頭字語ではない。

<sup>26</sup> 例えば前の脚注に示す出典、Asian Development Bank, *SFA-TFI Action Plan Technical Report on Customs*, TA 6328-REG, August 2007, p. 49; World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed Credit to the Socialist Republic of Vietnam for a Customs Modernization Project*, October 17, 2005, p. 30を参照。

い<sup>27</sup>。税関当局は、組織構造を最適化することで戦略的目標の設定、実施、モニタリングが可能となり、例えば、過度の物理的検査の排除や認定輸入者・輸出者に対するファーストトラック制度の導入のような貿易円滑化策を積極的に推進することができる。組織構造にはリスク管理センターや、低リスクの貿易業者向けプログラム（AEOなど）の実施部門が含まれる。

組織管理に関する優良事例としては、EU税制・関税同盟総局の「関係者のニーズと国際基準に対応する効果的な業務計画や管理および外部との情報共有を柱とする近代的税関制度の確立」が挙げられる<sup>28</sup>。これは、カンボジアやタイの関税局の戦略にも一致している（「世界水準の税関能力の確立」など）<sup>29</sup>。カンボジアやタイの関税局の戦略には、税関制度の改革と近代化に対する決意と意志が表明されている。

旧来の税関組織では、法務、原産地規則、関税分類、人事、IT、業務執行などの部門別に構成された労働集約的なものであったが、近年では貿易業者の自主性に配慮した組織構造へと移行しつつある。例えば、タイでは AEO に関する責任部門があり、また、カンボジアでは渉外事務、IT、税関改革管理および計画に関する責任者と管理者によるチームが組織された。しかし、各国の税関当局の中には、「フロントオフィス」への権限委譲が進まずに、中央集権的な意思決定と手続きを保持しているケースも見られる。例えば、ラオスでは、関税評価に関する決定は、国境通過地点に配属された管理者ではなく、首都 Vientiane でなされている。

また、あらゆる税関組織にとって、歳入確保は重要な役割の 1 つである。メコン地域諸国の中でカンボジアやラオスなどは、関税が主要な歳入源となっている。カンボジア政府の歳入の 60～70%は関税であるが<sup>30</sup>、一方、タイでは関税収入は歳入の約 13%に過ぎない。

## (1) カンボジア

カンボジア税関総局 (GDCE) の現在の組織構造は、経済財務省 (MEF) の大臣令 (Prakas) (2004 年 7 月 19 日) で規定したものである。同大臣令は、① 中央本省、② 各都市レベルの部局、③ 州・地域レベルの税関支局、④ 税関検問所、を設置することを規定している。GDCEには副局長が 5 名おり、それぞれ複数部門、事務所、支局を管理下に置く<sup>31</sup>。また、GDCEには、① 行政管理部門、② 計画・技術・国際部門、③ 物品税部門、④ 関税制度部門、⑤ 免税地区管理部門、⑥ 法務・事後調査・渉外担当部門、⑦ 密輸取締・防止部門、

<sup>27</sup> 英国などでは、Autonomous Revenue Authorities (ARA) が設立されている。これらの機関は財務省からは独立した専任機関となっており、日常の業務を遂行する際に政治的な干渉を受けない。世界銀行、国際通貨基金、および英国国際開発省 (DFID) の支援を受けて、ARA は中南米とアフリカの数多くの国々（コロンビア、エチオピア、ガーナ、ケニア、レソト、マラウイ、メキシコ、ペルー、ルワンダ、南アフリカ、タンザニア、ウガンダ、ベネズエラ、ザンビア、およびジンバブエ）に同様な機関が設立されている。Luc De Wulf, "Human Resources and Organizational Issues in Customs", in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, pp. 40-41.

<sup>28</sup> European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 17 を参照。

<sup>29</sup> タイ税関が JICA の調査チームに提供した 2010 年 12 月 8 日付の見通しと戦略に関するステートメント。

<sup>30</sup> JICA 協力で発行された General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, 2008, p. 76.

<sup>31</sup> <http://www.customs.gov.kh/GDCEOrgChart.html>.

⑧ 事務局の計 8 部門がある<sup>32</sup>。このうち、計画・技術・外務部門は、2 国間および多国間の協定に関する戦略、義務、責務の検討を行っている。

GDCEでは、増加の一途である業務量や改革と近代化に関する計画を見据えて、現在の組織構造を見直すための戦略的目標を定めている。「関税・物品税局の推進に関する閣僚会議令 (Anukret) 第 134 号」(2008 年 9 月 15 日)では、組織構造改革の必要性を明示している。組織構造の見直しは段階的に実施され、中央本部の各部門、州や地域の関税や物品税を扱う支局、その他の支局の順に評価が行われる。この取り組みは、2003～2008 年の改革構想に基づいて実施されている。同構想は、行政分権化の促進や、管理者決定に関する説明責任保証のためのモニタリングと管理手法の実施の必要性を、GDCEが認識したことを示すものである<sup>33</sup>。

将来の組織改革では、GDCE が関税分類、評価、原産地規則、およびリスク管理の責任をどこに割り当てるのかを検討する必要がある。

## (2) ラオス

ラオスの税関当局について、関税法第 99 条では、同局が財務省の管理下にあり、本局および各部門、県・都・特別区の税関支局、国境税関所、税関詰所、移動部隊で構成すると規定している<sup>34</sup>。同国では税関改革と近代化計画を推進しており、貿易円滑化のニーズへの対応などの近代化計画を踏まえた組織構造の現状を検証する意義は大きい(例えば、新たなリスク管理計画のために、リスク管理部門を新設する等)。

## (3) ミャンマー

ミャンマーの財務・歳入関税局には、長官と副長官が各 1 名配置されている。また、同局の 7 部門は各責任者が統括し、さらに、全国 6 地域に 29 の税関事務所が配置されている<sup>35</sup>。同局の綱領では、「歳入の適切な確保という通関管理の目標を果たしつつ、税関手続き簡略化による貿易円滑化に努力する」と明記されており、税関本来の役割を強調している<sup>36</sup>。

## (4) タイ

タイ関税局<sup>37</sup>では、近代的体制への展望、任務、戦略を定めている<sup>38</sup>。これらの展望や任務、および税関と民間双方の利益保全に配慮した戦略を策定し、実施するための組織構造が必要である。

<sup>32</sup> JICA 協力で発行された General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, 2008, p. 114.

<sup>33</sup> JICA の協力で発行された General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, 2008, pp. 114-15.

<sup>34</sup> [http://laocustoms.laopdr.net/laws\\_and\\_regulations\\_part11.htm](http://laocustoms.laopdr.net/laws_and_regulations_part11.htm).

<sup>35</sup> Patheingyi 市は本部による直接の管理下にある。

<sup>36</sup> 2010 年 11 月 29 日にミャンマー税関が JICA の調査チームに対して行ったプレゼンテーションの資料、*Myanmar Customs Human Resources Management*, p. 2

<sup>37</sup> タイ王国関税局 (Royal Thai Customs) としても知られる。

<sup>38</sup> ビジョンは、「国の競争力と社会の安全を確保する国際水準の税関の実現」である。ミッションは、

同局の機能と責任は 2008 年 (B.E. 2551) 省令で規定されており、執行権、租税政策、輸出入の向上、および検査と予防措置について定められている。

同局は、① 戦略部門、② 管理部門、③ 税金・インセンティブ部門、④ 執行部門の 4 部門で構成されている。各部門には複数の事務局と事務所が設置されている。例えば、戦略部門には計画・国際局、管理部門には人材管理事務局、税金・インセンティブ部門には関税評価事務局と関税事務局、執行部門には事後調査局が置かれている。各部門は担当副長官の統轄による。

また、税関改革と近代化計画については、計画・国際局と、長官直属の税関管理担当首席顧問が策定支援を行う<sup>39</sup>。

## (5) ベトナム

ベトナム税関総局 (GDVC) の現在の組織構造は、「首相決定第 2 号/2010/QD-TTg」(2010 年 1 月 15 日) に基づいている<sup>40</sup>。これは公共部門の改革の一環として官僚体制の縮小を目的とした「首相決定第 192 号/2001/QD-TTg」(2001 年 12 月 17 日) に呼応したものとなっている。また GDVC は、「法令第 10 号/2020/ND-CP」に基づき、予算費目間流用の権限を有している。GDVC は、公共部門の改革以前と同じく 4 つの部門により構成されており、各担当の副長官が統轄している<sup>41</sup>。2010 年に実施された組織変更では、国際協力部門の新設と物品分類 3 部門 (北、中央、および南) の統合が行われているが、それ以外は、2005 年時点の組織体制とほぼ同様である。

2005 年時点の GDVC の分析では、戦略計画、変動管理、財務計画、リスク管理、情報、調停、および調達と設備管理に関わる部門などの新設が検討されたが、4 つの部門を設ける案は採用されなかった<sup>42</sup>。同分析では、省事務所等の縮小が提案された。しかし、33 カ所の省事務所、185 カ所の税関検問所、35 カ所の監視ユニットは依然として残されている。GDVC の組織改革・近代化戦略では 2010~2020 年の長期的展望は描かれてはいるものの、具体的名な方向性が明確にはなっていない。また、改革と近代化推進のために、政策実施状況を監視して GDVC の管理部門に対し情報を提供するベンチマーク制度<sup>43</sup>が整備されていない。

---

① 近代的手法で国際水準のサービスを提供すること、② 税関業務の改善により経済の発展と国際的な競争力を促進すること、③ 税関管理の効率性を高め社会の安全に寄与すること、④ 公正で透明性のある、効率的な歳入確保につとめる、ことである。戦略として、① 国の競争力強化を目指した通関業務改善方策の導入、② 国際水準の税関管理能力の確保、③ グッドガバナンスに基づいた歳入確保システムの確立にある。Thai Customs Department, *Snapshot of Thai Customs*, June 2010, p. 8.

<sup>39</sup> 前の脚注、pp. 10-11 に示す出典を参照。

<sup>40</sup> <http://www.thuvienphapluat.vn/archive/Quy-dinh/02-2010-QD-TTG-vb102703t17.aspx>.

<sup>41</sup> Scott Wilson in association with PADECO, *Organizational Restructuring, Technical Assistance for Preparation of the Viet Nam Customs Modernization Project*, [World Bank] PHRD Grant No. TF053144, prepared for General Department of Customs of the Ministry of Finance, Viet Nam, April 2005, p. 28 を参照。

<sup>42</sup> 前の脚注、p. 37 に示す出典を参照。4 つの部門に関する提案には、7 つの部署が含まれる。部署 A では財務、税金、および会計に関する業務が扱われる。部署 B では国際協力を含む法務的な業務が扱われる。部署 C は職員、研修、検査、および出版物による最新の関税情報とデータの配信など、人的資源管理の機能を持つ。部署 D は調達と設備管理の部署である。提案には、評価、関税、原産地規則などの記載はないが、これらの機能は別の業務部署 (部署 E) の管理下に置くことが可能であった。戦略的な計画と近代化は部署 F (計画担当) で扱われ、情報技術と統計は部署 G (IT 担当) で扱われる。

<sup>43</sup> ベトナム財務省の税関総局のために発行された次の報告書を参照、Scott Wilson and PADECO, *Technical*

組織構造の見直しは、業務内容の見直しさらには雇用問題や不安が誘発される可能性がある。この問題の緩和策として、2005年の調査報告書<sup>44</sup>にはメコン地域の税関当局に対するガイドラインが示されている。

#### 4.4 人材育成

税関当局は、スキルと経験を具備した管理者と職員が日常職務を遂行する一方で、他国の優良事例を参考にしながら運営体制を継続的に発展させることが求められる。効率的な税関業務の実現のためには、適切な人材管理を行うことが最も重要であり<sup>45</sup>、各国の法規制や国際基準に即した人材管理を導入することで、税関当局の戦略や目標達成にもつながる<sup>46</sup>。また、税関業務全般において近代的な情報技術 (IT) システムを効率的に運用するため、業務プロセスの改善や技術の導入を担当する職員が必要である。税関職員は、① 国境地帯における国内の法規制の適用、② 近代的な通関手続きの実施、③ 貿易会社との間で円滑に情報共有できる体制の維持、④ (麻薬の密輸などに関する) 法律の執行、⑤ 貿易統計データの収集と伝達、といった権限を付与される必要がある<sup>47</sup>。具体的には、税関職員は、優良事例に基づいて、評価、分類、原産地規則に関する事前教示などの税関手続きを円滑に実施することが求められる。メコン地域の税関当局は、管理者と職員の日常業務および管理業務スキル向上のための研修実施の意向を示している。

##### (1) カンボジア

GDCEが策定した「人材育成に関する戦略・作業計画 (2009～2013年)」によれば、管理者と職員合わせて1,000人以上を対象とした研修実施を計画している。しかし、同計画には、各部門、支局、国境検問所における管理者と職員の役割、機能、職務分掌に関して明確な記述がされていない。また、同計画では、GDCEがマネジメントの変革や、税関本部・支局・地方事務所の役割・機能・責任の見直しが記されているが、その実施には困難が伴う。GDCEは、人材管理 (HRM) 部門によって、業務内容の見直し、HRM戦略策定、研修計画 (年間予定、カリキュラムなど) 策定などが行えるように、マネジメント体制の見直しと機能や責任の明確化を図る必要がある<sup>48</sup>。

GDCEの研修計画によれば、25種類の職員研修コースが実施されている。研修コースの中には、新入職員に対する3カ月間の研修のほか、約1週間の短期基礎研修 (WTO関税評価協定、HSコード分類、原産地規則、リスク管理、カンボジア関税関連法、罰則関連法、

---

Assistance for Preparation of Customs Modernization Project, Diagnostic Report, [World Bank] PHRD Grant No.TF053144, Viet Nam, January 2005, p. 22.

<sup>44</sup> ベトナム財務省の税関総局のために発行された Scott Wilson と PADECO, *Technical Assistance for Preparation of Customs Modernization Project, Project Implementation Plan*, [World Bank] PHRD Grant No.TF053144, Viet Nam, March 2005, p. 22.

<sup>45</sup> Luc De Wulf, “Human Resources and Organizational Issues in Customs”, in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, pp. 32-33.

<sup>46</sup> European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 21 を参照。

<sup>47</sup> Luc De Wulf, “Human Resources and Organizational Issues in Customs”, in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, pp. 32-33.

<sup>48</sup> JICA 協力で発行された General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, 2008, pp. 103-05.

事後調査など)<sup>49</sup>が設定されている。また、既存の研修コースには、WTO関税評価協定、事前教示、原産地規則などの特定分野に関する上級者研修は設定されていない。

税関改革に関する GDCE の作業計画によれば、① 管理能力および技術力強化のための総合的な研修計画、② 国際的な技術支援を受けた研修計画を実施するための税関職員研修センターの設立、③ 公務員試験を通じた年 30～50 人程度の適正な職員確保など、1,000 人以上の管理者と職員を育成するための新しいアプローチが求められている。

2009～2013 年の戦略目標達成のためには、既存の税関研修では十分とは言えない。なぜなら、① 税関職員研修を目的とする専用施設がなく、既存施設では複数の研修コースを並行して実施できない、② 税関職員研修への評価が行われていない、③ 研修の使用教材が十分に整備されていない、④ 研修カリキュラムや要綱が定められていない、⑤ 研修計画が詳細化されていない、⑥ 教官育成研修の計画や要綱が定められていない、といった課題があるからである。また、教官育成研修を受けた職員が、税関職員研修センターから本部や国境検問所に異動してしまう現状についても、対策を検討する必要がある。教官育成研修を受けた職員が研修センターに最低 4 年程度は留まって、管理者や職員を対象に研修を行うとともに、その間に別の職員を教官として育成するような体制にすることが将来的には望ましい。

## (2) ラオス

ラオス関税局では、Vientiane に数十名の受講者を収容可能な講義室を持つ職員研修施設を有する。また、教官が国境検問所を訪問して基礎研修コースを実施する場合もある（評価、HSコード分類、原産地規則、リスク管理、物理的な検査法など）。国境検問所では、シングルストップ検査に関する基礎研修が実施されている<sup>50</sup>。しかし、講義形式よりも効果が高いとされる対話形式の研修実施のために、施設には収容人数 10～15 人程度の小講義室を備えるのが理想的である。施設改善策としては、目的に応じた研修備品（例えば、U 字型の机など）や関連機材（コピー機、プリンター、コンピューター、ホワイトボード、ビデオカメラ、教材のライブラリー）を整備して持続可能性のある研修センター設置が望まれる。

同国の工業・商業省<sup>51</sup>が最近発行した輸出入に関する報告書によれば、同国が貿易円滑化に関する WTO の措置<sup>52</sup>に準拠しない理由として、専門知識の不足、人材不足、モチベーションや研修の不足といった、人的資源に対する制約を挙げている。これらの制約の要因として、研修への予算が限定的であることも指摘されている。また、同報告書では、特に

<sup>49</sup> 2010 年 11 月 26 日に Bavet で行われたインタビュー相手：① Mr. Ying Sam An, Chief of Customs, Bavet、② Mr. Huy Sineth, Deputy Chief of Customs, Bavet、③ Mr. Nhem Parthora, Bavet Customs Excise Official、および④ Mr. Khov Kyan, Bavet Customs Excise Official。

<sup>50</sup> 2010 年 11 月 22 日に行われたインタビュー先：① Mr. Soksavanh Bouapha, Deputy Director, Thanaleng Checkpoint, Lao PDR Customs, Thanaleng (First Friendship/Mittaphab Bridge)、および② Mr. Thanomsith Khaophibane, 多国間協力部門責任者、国際協力部、ラオス人民民主共和国関税局

<sup>51</sup> ラオス人民民主共和国、工業・商業省、輸出入庁、*Technical Report: Lao PDR WTO Trade Facilitation National Self-Assessment of Needs and Priorities*, February 2010, pp. 5-6

<sup>52</sup> 例えば、世界貿易機関、関税と貿易に関する一般協定 (GATT)、第 VIII 条 (1) (c)、原産地規則に関する協定、貿易の技術的障害に関する協定、衛生植物検疫措置の適用に関する協定 (SPS 協定)。

GATTの第V条（移動の自由）、第VIII条、第X条に関連した法的枠組みの構築を進めるため、同国で全国的・地域的な研修を実施し、人材育成を支援する必要があると結論付けている。

### (3) ミャンマー

ミャンマー財務・歳入関税局には 2,387 人の職員が在籍しているが、その多くは密輸防止業務に従事している。今後より多くの税関職員を貿易円滑化や通関時間削減のための業務に従事させることで、将来的には同国の輸出増加にもつながる可能性が残されている。

同局では、人材管理 (HRM) 関連の職務が整理されており、① 人材計画、② 業務設計および分析、③ 職員配置、④ 人材育成と能力開発、⑤ 実績評価および検証、⑥ 報酬と報奨金制度、⑦ 職員の保護と代弁、⑧ 組織改善がその内容として含まれている。

また、同局の HRM 計画には、外的要因（政府、税関活動、立法、技術など）に関する分析など、ニーズを予測するための作業が含まれている。人的資源に関するニーズ予測を行うためには、将来的な人的資源に関する要件や供給可能性を考慮する必要がある。HRM 計画には、実績やキャリア管理、業務内容と組織の責任も含まれている。職員のローテーション、昇進、降格といった事項も含まれている。

税関職員研修や能力開発を目的として 1981 年に研修センターが設立されており、10 種類の研修コースを提供している。研修コースには、税関職員を対象とする基礎研修、上級者研修、基礎 WTO 評価、上級 WTO 評価、ASEAN 統一関税体系 (AHTN)、事後調査、地方（タウンシップ）職員向け研修、基礎コンピューター研修、基礎英語の各コースが用意されている。これらに加えて、HS コード分類、原産地規則、事前教示制度、税関技術英語、リスク管理などに関する、研修コースの新設が望まれる。

研修実施のプロセスには、ニーズ評価、目標設定、予算策定、研修生選定、教官選定、教官研修、成績評価といった事項が含まれる。また、HRM に関しては、組織の効果・効率性・将来計画など、組織的対応についての評価なども含まれる。

### (4) タイ

タイ関税局は、4,347 人の職員<sup>53</sup>（2010 年 6 月現在）を擁しており、このうち 887 人が 45 ある施設に配属されている。積極的な貿易円滑化の推進という戦略目標は、同局の組織構造にも反映されており、職員の中には貿易円滑化の推進への役割と責任を担っているものもいる（例えば、事後調査など）。

同局の研修センターには、30 人の職員が従事しており、WTO 評価の基礎、関税分類、ASEAN 関税課税価格、原産地規則、GMS CBTA、GMS 保税トランジット輸送などのテーマについて、16 種類の研修コースを開講している。同センターは、また、国境検問所の職員を対象とした研修へのニーズ評価も実施している。ニーズ評価に基づき、豊富な職務経験を有する職員を教官として研修を実施しているが、必ずしも教官育成研修を受けた職員とは限らない<sup>54</sup>。研修センターの職員に対して、関税評価、HS コード分類、原産地規則、

<sup>53</sup> さらに政府の職員が 602 人、常勤の職員が 688 人、非常勤の職員が 296 人在籍していた。タイ関税局、*Snapshot of Thai Customs, June 2010*, p. 13.

<sup>54</sup> 2010 年 12 月 8 日に行われたタイ関税局の研修センター責任者 Ms. Wasana Chasaenm とのインタビュー。

AEOシステムなど、新たな上級研修のシラバスを作成・実施するためのスキル向上を支援する意義は大きいと言える<sup>55</sup>。また、研修資料室を整備すると同時に、各県と陸海空の各国境検問所に駐在する職員に対してもインターネット経由による資料アクセスを可能にする機材導入も望んでいる<sup>56</sup>。また、管理者や職員は、英語記載の積荷目録、納品書、内容明細書の理解を求められる場合もあるため、技術英語研修を新規に提供する必要もある。この他にも、改正京都規約とその附属書に定められる教官育成研修 (training trainers) が必要である<sup>57</sup>。

研修センターで教官育成研修を開講することが効果的であると考えられる。同様なコースは5年前にJICAの支援により実施されているが、教官養成研修を受講した税関職員は間もなく他部門へ配置転換となることも多い。このような配置転換は組織における通常の人事異動にあたるものであるが、代わりとなる教官が育成されるまでの期間は、経験を有する教官を研修機関に留まらせることが望ましい。また、開発パートナーの支援を受けて、シラバス・教官手引書・教材の作成や、将来計画を盛り込んだ持続可能な教官育成計画を策定することも検討すべきである。

実際の前算額が要求から60%減額されたこともあり、研修センターの年間予算は300万タイバツにとどまり、予算の追加措置を得ることも困難な状況である。このため、研修センターが、研修コースや持続可能な教官要請計画を新規に策定する財政的状況にない。

なお、同国関税局では、今回の調査結果に基づき、評価、HSコード分類体系、原産地規則の手順など様々なテーマに関して議論を展開するための地域セミナーの開催を提案している<sup>58</sup>。

## (5) ベトナム

GDVCは、管理者や職員合わせて約9,000人を擁しており、メコン地域5カ国の税関当局の中で最も多くなっている。Hanoiにある11部門には計700人の職員が配置されている。この他に、Ho Chi Minh City (1,800人)、Hai Phong (700人)にも相当数の職員が配置されている。

Hanoiに拠点を置く世界経済政治研究所 (Institute of World Economic and Politics) が2008年に実施した調査によれば、同国では税関分野（および他の国境管理分野）の人材不足の事実が明らかになった。同調査では、効率的かつ長期的な人材確保のメカニズムの欠如も指摘している。さらに、近代的な技術を導入する必要性（検疫と入国管理に従事する職員も最新の業務知識や技能を必要とする）や、外国語（英語と近隣諸国の言語）とコンピューターへの習熟度が十分でない職員が多いことも指摘している。業務経験が豊富な上級職員であっても外国語会話やコンピューターシステムの利用が十分でない場合もあるし、反対に英語を使える下級職員は経験と業務上の技能が不足している状況となっている。結びと

<sup>55</sup> JICA Study Team meeting note with Thai Customs, 8 December 2010

<sup>56</sup> JICA Study Team meeting note with Thai Customs, 8 December 2010

<sup>57</sup> 拘束力を持つ関税確定の実施準備と管理に関する研修も、税関、貿易業者、および外国からの直接的な投資者に利益をもたらすことから、有益な研修上の目標となり得る。

<sup>58</sup> 2010年12月8日に行われたタイ税関との会議。



して同研究所は、職員の教育・再教育を実施するための総合的な戦略が必要であると述べている<sup>59</sup>。

世界銀行が支援する税関近代化計画には、①人材開発戦略の策定、②コンピューター化した人材システムとデータベースの提供、③職員要件に関する詳細評価の実施、④人材確保や、流動性・報酬・実績管理・分離／冗長性を踏まえた人事システムの刷新と政策形成、⑤ Ho Chi Minh City を拠点とする国際認証を受けた税関カレッジの長期的な発展と職業訓練講師との協力関係構築、人材管理・開発、に関する目的が含まれている。しかし、この計画の目標はいまだ達成されていない。

JICAは過去約 10 年間にわたり、GDVCに対し研修関連の支援を実施している。「税関行政近代化のための指導者養成プロジェクト」（2004年8月～2007年7月）では、教官養成、研修シラバスおよび教材の開発に重点が置かれた。具体的には、関税評価、HSコード分類、事後調査に関する育成能力を養うために、教官育成研修が行われた。また、2009年9月からは3年間の予定で「税関行政能力向上のための研修制度強化プロジェクト」が行われており、国境検問所の職員を対象とする研修計画、シラバス作成、研修センター設立を支援している<sup>60</sup>。なお、JICAはタイを拠点としてリスクマネジメントプロジェクトを実施しているが、同プロジェクトはベトナム（およびカンボジア）でも実施している<sup>61</sup>。このプロジェクトでは、2011年3月までの予定で派遣されている長期専門家である我が国関税局の担当官2名が活動している。

GDVCでは税関職員研修センターに関する支援のニーズがある<sup>62</sup>。具体的には、①研修の基本計画策定、②教育方針策定、③教官育成計画の見直し（日本、マレーシア、およびその他の国の税関職員研修センターや調査機関で行われる教官育成研修を含む）、④新入職員や現役職員に対する研修、⑤改革・近代化計画の実施に関わる職員を対象にした基礎コースの立ち上げ支援、が挙げられている。また、税関職員研修センターの施設の更新についても要望が確認された。

## (6) メコン地域全体

各国で実施する研修に加えて、メコン地域全体で実施する研修も必要である。例えば、2007年4～5月のADBとAusAIDの共同ミッションでは、CBTAに関する人材・スキルを提供するための持続可能な研修管理モデルとして、①メコン地域の研修と能力開発のコーディネーター、②メコン地域のCBTAの研修と能力開発のコーディネーター、③CBTAの対象国境機関の教官、④国際的な研修と能力開発の専門家、⑤GMSにおける国境管理など<sup>63</sup>

<sup>59</sup> Dr. Bui Quang Tuan, Institute of World Economics and Politics, Vietnamese Academy of Social Sciences, Hanoi, “Trade Facilitation Policy Analysis in the Greater Mekong Subregion: A Case from Viet Nam”, at the *Regional Policy Dialogue on Trade Facilitation Policy Gap Analysis on Cross Border Transport Agreement (CBTA) in the Greater Mekong Sub-Region, GMS Regional Policy Dialogue*, Mekong Institute, April 2008, p. 63.

<sup>60</sup> いくつかの計画は中央で行われ、他の計画は地域単位で行われるため、研修計画の内容に一貫性が見られない。

<sup>61</sup> JICA が支援する「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 (*Project on Risk Management for Customs in Mekong Region*)」の詳細については、4.3を参照。

<sup>62</sup> JICA Study Team meeting note with GDVC, 11 November 2010

<sup>63</sup> 国連機関である欧州安全保障協力機構 (OSCE) は現在、税関職員研修センターで使用できる教材となる新しい「Best Practices at Border Crossing Handbook」を作成している。

に関する研修計画の開発、が提案されている。同ミッションでは、21 カ月間にわたり、税関（289 人）、入国管理（327 人）、検疫／衛生および植物検疫（97 人）、国境警備に携わるその他の機関（86 人）からの受講者延べ 799 人を対象とする、90 回の講座を、国境検問所や税関職員研修センターなど 10 カ所で提供する必要があると指摘している。CBTA研修に関する提言事項の要旨を表 4-1 に示す。今後実施予定のADBの地域政策アドバイザー型技術協力(C-R-PATA)には、研修ワークショップ／会議に関する期待する成果が含まれているが、1,210 万豪ドル（2007 年見積）の予算では十分な対応ができない。

**表 4-1 2007 年の研修と設備の費用を国別とカテゴリー別にまとめた  
ADB-AusAID ミッションレポート**

単位：豪ドル（2007 年）と%

国名	研修	設備	インフラ	研修計画の 管理	国別の 合計額	全体に 占める 割合
カンボジア	403,213	449,800	0	231,000	<b>1,084,013</b>	9%
中国 (PRC)	272,171	449,800	0	231,000	<b>952,971</b>	8%
ラオス	872,062	1,799,200	3,979,000	231,000	<b>6,881,262</b>	57%
タイ	469,398	899,600	0	231,000	<b>1,599,998</b>	13%
ベトナム	416,756	899,600	6,000	231,000	<b>1,553,356</b>	13%
カテゴリー						
別合計	<b>2,433,600</b>	<b>4,498,000</b>	<b>3,985,000</b>	<b>1,155,000</b>	<b>12,071,600</b>	
%	20%	37%	33%	10%		100%

注：豪州ドルの価値は、ADB-AusAID のミッションが行なわれた時点から 2011 年 1 月までの間に約 21% 上昇している。

出典：2007 年 4 月から 5 月までの ADB-AusAID ミッションからの抜粋

## 4.5 まとめ

### (1) 通関関連法規

表 4-2 に、各国の通関関連法規の概要を示す。

表 4-2 メコン地域各国の通関関連法規の概要

国名	通関関連の基本法規	主な特徴
カンボジア	諸規定、大臣令、通達によって補完された関税法（2007年）（リスク管理による貿易の円滑化に関する閣僚会議令第21号など）	基本法は総じて国際基準に合致しているが、適用範囲が限られており、国際的および地域的な基準を実行するには追加的な規定が必要となる。
ラオス	関税法（1994年、2005年改正）	2005年改正事項により部分的に基本法の近代化が図られたが、依然として近代化されていない措置も残っている（例えば、物理的な検査の100%実施に関する第24条、通過に関する不適切な条項など）。
ミャンマー	海上関税法（1878年）、陸上関税法（1924年）、関税法（1992年）	基本法は近代化されていない部分が多数ある。海上関税法第30条は、関税評価に関するWTO協定に定められる評価の方法論が採用に関する改正案を内閣が審議中である。また、関税法の内容を改正京都規約に合致させるため、大規模な改定が求められる。
タイ	数度の改正を経ているタイ関税法（1926年、B.E. 2469）、および関税に関する複数の通達	近年、進展のある事項がある（事前教示制度など）。改正京都規約の内容により合致させる上では、国会承認のための長い準備期間が必要となるが、基本法の詳細な見直しが役立つと考えられる。
ベトナム	関税法（2001年）、関税法（2005年）の様々な条項の改正事項および追加事項に関する法律	2005年改正は、過度に「管理指向」であった関税法の近代化に貢献した。しかし、国際協定をより有効に実施するには、さらなる規定が必要である。

出典：JICA 調査団

## (2) 組織とマネジメント

税関の組織構造は各国でそれぞれ異なっている。カンボジア、ミャンマー、ベトナムの組織構造は旧来型に近い構造であるが、一方、タイ税関の組織構造には、国際的な優良事例を踏まえた税関改革と近代化への道筋を見て取ることができる（例えば、事務局が管理、歳入確保、執行、戦略的責任などの部門に分類されている）。

この他、ベトナム税関にも改革と近代化の計画・実行に関する部門が設置されているが<sup>64</sup>、他国の税関当局の組織構造については、機能的な管理と業務上の責任に基づく部門分けによる改善の余地が残されている。

<sup>64</sup> 一方で、ベトナム税関総局には近代化を担当する機関が2つ存在すると報告されている。1つは世界銀行のプロジェクトで設立された機関で、もう1つは国内で独自に設立された機関である。William LeDrew

### (3) 人材育成

各国の税関では、それぞれの業務内容に合わせた人材管理を実施している。例えば、タイ税関局では、歳入確保や管理という本来の目的を両立させつつ、貿易円滑化を積極的に推進するアプローチを採用する一方、ミャンマーやベトナムでは、歳入確保や管理指向の強い人材管理手法が採用されている。また、カンボジア、ラオス、ベトナムの税関では、優良事例に基づく人材管理方法を導入し、貿易円滑化に必要な高い専門的スキルを有する管理者や職員育成のための改革・近代化に取り組んでいる。各国の税関は、人材管理体制を改革し、必要条件を満たす管理者や職員を適切に教育するという強い信念と決意を持っている。メコン地域近隣諸国の税関体制の優良事例となりうるタイの電子通関 (e-Customs) や AEO 計画、ベトナムの指導員養成計画など、各国の税関局は相互の経験に学ぶことも可能である。また、税関組織の人材管理構造・技能・研修計画・シラバス・教材に基づく教育方法や教育センターが多岐にわたっており、CBTA などの地域構想に着手するためには、人材管理・教育の面においても地域的な調和を図ることが課題である。統一のとれた CBTA の運用マニュアルや、統合的人材管理体制は、シングルウィンドウ、シングルストップ検査、関税トランジットシステムの実施における、税関業務の共通化に貢献できると考えられる。

人材管理部門と研修センターに関する課題として、① 研修コースを追加開発するための十分な予算が確保できない、② 関税評価に関する WTO 協定、WCO 関税評価、HS コード分類、原産地規則、拘束力のある事前教示、事前通知、シングルウィンドウ・シングルストップ検査の実行などの共同国境管理の方法に関する、2～3 週間にわたる上級研修コースに必要な教官や教材を十分に準備できない、③ 税関関連の技術英語を教えるスキルが十分でない、④ 統一的で包括的な CBTA 研修が行われていない、⑤ アルーシャ宣言に基づいた税関倫理に関する研修コースが行われていない、⑥ 研修に関するニーズ評価が不足している、⑦ 教官育成研修を受けた職員がいる持続性の高い研修センター、研修計画の策定能力、その場限りとなりがちな「フライ・イン・フライ・アウト」の研修を回避するためのシラバスの改訂が必要である、⑧ (各国言語での) 受講者向け教材や研修用資料を開発する能力を持つ管理者や職員の不足、⑨ 改正京都規約に関する研修コースが存在しない、⑩ 責任者とマネージャーを対象にした関税戦略、人事異動管理、プロジェクト管理、ビジネススキルに関する研修が行われていない、などを挙げる事ができる。

---

氏、関税コンサルタント、欧州技術支援チーム、地域の統合支援に向けた ASEAN-EU プログラム (ASEAN-EU Programme for Regional Integration Support) (APRIS) フェーズ II、2009 年 4 月 21 日

## 第5章 通関業務および手続き上の問題

### 5.1 序

現在のメコン地域諸国の税関当局は、発展レベルに開きがあり、改革や近代化へのアプローチも異なっている。一方、通関業務改善のためには、国際基準に沿った業務管理手法・手続き・技術の導入に向けた包括的な行動計画が必要である<sup>1</sup>。

カンボジア、タイ、ベトナム各国の税関当局<sup>2</sup>は、通関手続き改善を目的とした戦略を策定しており、改革と近代化ニーズ、計画と達成指標などを文書化している。国際基準としては、WCOの「21世紀の新たな戦略的方向性 (21st Century New Strategic Direction)」<sup>3</sup>には、改革と近代化のためのチェックリストが用意されている。先進的かつ貿易指向型の手続きとイニシアティブを実施するための比較的進んだ事例としては、英国の「税関ブループリント (Customs Blueprint)」およびオーストラリアの「税関サービスビジョン 2015 (Customs Service's Vision 2015)」がある。メコン地域の全ての国の通関行政において、改革と近代化への取り組みは見られるが、その変化の経路と速度は異なっている。

第4章での組織・人的資源に関する議論に続き、本章では、メコン地域の通関行政における中央レベルでの通関業務・手続きに関して、① 関税評価、② リスクマネジメント、③ 事前教示制度、④ 原産地規則、⑤ 拘束力のある関税の確定、⑥ インテグリティ、⑦ 税関と民間部門の協力、⑧ 情報技術、⑨ トランジットの各テーマについて取り上げる。なお、国境レベルにおける課題は第6章で検討する。

### 5.2 関税評価

海外投資家や各国の貿易業者は、関税の確定手法の一貫性、透明性および予測可能性を期待している。これらは、市場での商品価格とビジネス対価としての利潤予測の判断要素となる<sup>4</sup>。関税評価の目的は、① 適切で一律な評価の実施と、② 国内法と国際的規則（特に関税評価に関するWTO合意、ACV）を遵守することにある。これらの目的を達成するた

<sup>1</sup> 包括的な貿易促進と物流施策に関する7項目から構成されるリストは、日本外務省ウェブサイトの日メコン経済産業協力イニシアティブ (MJ-CI) 行動計画に示されている：① 税関の24時間対応、② 書類の統一・簡略化、③ ファースト・レーンの導入、④ IT技術の導入・利用、⑤ 人材育成、⑥ CBTAに関する課題、⑦ 国境施設の整備（例えば、共通コントロールエリア）。  
<http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/mekong/summit02/mjciap.html>、MJ-CI 行動計画、2010年10月29日、pp. 4-6

<sup>2</sup> ベトナムはメコン地域で唯一、改正京都規約に参加している国で、2008年1月8日に加盟している。しかし、WTO加盟以降もベトナム税関総局は、従来からの統制志向から抜け出すことが困難であり、協約の遵守は概して期待通りには進んでいない。

<sup>3</sup> 2008年6月に、WCOは加盟国の通関行政が手続き及び業務慣習を改革・近代化するための刺激策として、“*Customs in the 21<sup>st</sup> Century: Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security*”を発表した。これは、世界の貿易環境の中での新たな戦略的方向性を記した10ページからなる文書であり、貿易円滑化とセキュリティを両立させながら、起点から終点までをつなぐサプライチェーンを可能にすることを指向している。同文書には、戦略的方向性として① 通関のグローバルなネットワーク化、② 国境管理の連係改善、③ 知見に基づくリスク管理、④ 通関と貿易の連携、⑤ 近代的な業務手法・手続き・技術の導入、⑥ 機材、⑦ 権限、⑧ 知識に基づく専門的サービス提供の文化、⑨ 能力強化、⑩ 統合性の10項目を提示している。

<sup>4</sup> Jones, Day, Reavis & Pogue, “Non-tariff Trade Barriers: Customs Valuation and the WTO, in *China Law & Practice*, January 2003, p. 2.などを参照。

めには、税関当局が、① ACVにもとづく取引価格<sup>5</sup>の全国的適用、② 関税評価の透明性の確保と客観的かつ明確な手続きの整備、③ ACV規定適用のための体制整備、④ リスク分析を適用した効率的な事後調査のための体制強化、⑤ WTO規則による関税評価に関する税関研修制度の整備と実施<sup>6</sup>、といった戦略的目標を有していることが必要である。

関税評価に関する主な検討事項は、法制度および政策と手続きである。法制度としては、例えば、① WTO規則による関税評価を確実に実施するための法整備、② 関税評価に必要な情報が全て揃わない段階でも申告書類を受理し、貨物通過後に適正課税額を決定できる法整備等がある。一方、政策と手続きでは、① リスク分析に基づく効果的な事後調査手続き、② 不服申し立て手続き、③ 関税課税価格に関するデータ保護と国際協定に基づく情報交換、④ 国際貿易業者への関税関連法規に関する最新情報の提供などがある<sup>7</sup>。

上記の背景として、ACV で定められている評価方法を Box 5-1 に述べる。

#### Box 5-1 : 関税評価に関する WTO 合意 (ACV) による評価方法

ACVには、代表的な評価手法と5つの代替的な評価手法が定められており、各手法は以下の順序で適用される：

- ① 第1条に記されている代表的な評価方法では、評価は取引額に基づくべきと規定している。つまり、価格は、実際の支払い金額または商品の輸入国への販売時の支払い金額となる。評価実施の際には、ACVの第8条に従って、手数料、コンテナ、包装、特定の商品とサービス、使用料およびライセンス料等の特定費用について調整する。購入手数料は含まず、代理店等に対する合法的割引は認められることになっている。また、同条項では、買い手と売り手間のビジネス上の関係の存在は、取引価格を拒絶する根拠に足らないと規定している。つまり、相互の関係が影響しない価格であれば、それは受け入れられなければならないことになる。
- ② 第2条では、第1の代替手法（同一商品の取引価格の適用）を規定している。
- ③ 第3条では、第2の代替手法（類似商品の取引価格の適用）を規定している。
- ④ 第5条では、第3の代替手法（逆算方法）を規定している。
- ⑤ 第6条では、第4の代替手法（積算方法）を規定している。
- ⑥ 第7条では、予備的な代替手法を規定している。同条項は、(a) 輸入国における商品の販売価格、(b) 2種類の価格のうち高い方を採用するシステム、(c) 輸出国の国内市場における商品価格、(d) 第6条に沿って計算された価格以外の生産費用、(e) 当該輸入国以外への商品輸出価格、(f) 最低価格、および、(g) 恣意的あるいは仮想的な価格、に基づく関税額の決定を禁止している。

ACVは、輸送・保険費用の扱い、通貨の変換、不服申し立ての権利、関税評価についての法律と規則の公表、および迅速な通関手続き等に関する対処を記述している。

出典：Adrien Goorman and Luc De Wulf, “Customs Valuation in Developing Countries and the World Trade Organization Valuation Rules”, in Luc de Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, pp. 158–59.

<sup>5</sup> 「取引価格」とは実際に支払ったか、あるいは支払わなければならない価格。

<sup>6</sup> European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 57.

<sup>7</sup> 前の脚注を参照

## (1) カンボジア

カンボジアは WTO 加盟国である。ACV 適用猶予期間の 5 年を既に経過しているが、同国では、まだ ACV を適用していない。

1993 年の輸出入法改正の後、税関総局 (General Department of Customs and Excise: GDCE) では課税価格基準値データベースを使用して、輸入 CIF (cost, insurance, and freight) 価格を決定している。課税価格基準値は、検査報告書とカタログ価格表を参考に設定しており、ACV による取引価格は用いていない。また、4,500 米ドルを超える輸入商品に対しては、中央関税評価事務所 (Customs Valuation Office) が確認をする。

GDCE の関税評価の運営グループは、日本の関税局の支援を受けて、2 カ年行動計画を作成している。同計画では、GDCE 人材のスキルギャップや、取引価格導入および申告価格と確定課税価格の不一致、といった課題が特定されている。

## (2) ラオス

ラオス関税局では、商品価格について規定した通関法第 3 章による「申告価格<sup>8</sup>」を適用している。同章第 8 条は商品の輸出価格、同じく第 9 条は申告輸入価格（すなわち、取引価格）に触れている<sup>9</sup>。取引価格を用いる場合に通関価格に含まれる費用は、① ラオスまでの輸送費用、② 保険費用、③ 包装と特別荷役費用、④ 使用料およびライセンス料の名目による輸出者への支払料金、⑤ 保管費用、⑥ 物価上昇に係る費用、⑦ 手数料を含む全ての販売費用、⑧ 生産過程で無料または割引価格にて輸入者から輸出者へ供給された商品またはサービス料金、である。

## (3) ミャンマー

ミャンマー財務・歳入関税局では、「実勢価格」による算定方法を用いており、ACV で定める取引価格を利用していない。4.2 節 (3) で述べた通り、1878 年の海上関税法第 30 (b) 条では、輸入時点および場所での商品価格あるいは通常価格と考えられる「実勢価格」に基づく関税評価を定めている。これは売買の自由な市場で独立した買い手と売り手の間で行われると仮定し、同種同量の商品がその輸入地に届けられた価格であると定義している<sup>10</sup>。したがって、評価可能な商品価格は、通常輸入港における CIF 価格と陸揚げ料を含むものとなる。ミャンマーでは、ACV による評価方法を採用するために、現在、同第 30 条の修正に関する内閣の承認を待っている。

<sup>8</sup> 「申告価格」とは関税課税価格を決めるために荷主が申告した価格。

<sup>9</sup> [http://laocustoms.laopdr.net/laws\\_and\\_regulations\\_part1.htm](http://laocustoms.laopdr.net/laws_and_regulations_part1.htm)、[http://laocustoms.laopdr.net/import\\_and\\_export\\_information\\_value.htm](http://laocustoms.laopdr.net/import_and_export_information_value.htm)。

<sup>10</sup> <http://www.aseansec.org/14294.htm> 参照。1878 年の海上関税法では、「実勢価格」は①同種の輸出入商品がその輸出入の時点及び地点で販売される現金卸売価格で、輸入に支払う税金以外で業者間割引を受けず、割引のない価格、②そのような価格が定かでない場合、同種の商品が上記と同様な条件で配達される価格と、定められている。

#### (4) タイ

タイ財務省関税局では、ACV関税評価のための多様な法的整備を実施しており<sup>11</sup>、「取引価格」を用いている。また、税関申告様式が採用され、評価に対する不服申し立て手続きも可能である。

しかし、タイ関税局は、恣意的に輸入の通関価格を上げる権限および決定権を留保しており、取引評価方法の適用には一貫性がなく、予測が難しいと言える<sup>12</sup>。例えば、タイの関税局はフィリピンからの輸入商品に対する輸入業者の申告取引価格を採用せず、ACVの評価手法に準じない関税額を課したことがある。この件に関して、WTO小委員会は、2010年11月15日付で、取引価格は輸入品の関税額を評価する重要な基礎であり、単に買い手と売り手が親戚関係にあるといった理由で、申告価格を却下できない、という判断を示した。その一方で、親戚関係以外の根拠がある場合には、申告による取引価格却下を正当化できるとの判断も示した<sup>13</sup>。

#### (5) ベトナム

ベトナム税関総局 (General of Vietnam Customs: GDVC) はACVを適用しており、取引価格を主要な方法として採用している。GDVCは、ACVを適用することの利点として、①客観性と透明性、②企業責任の向上、③リスクマネジメント、④物理検査の削減、⑤通関の一層の迅速化、を挙げている。同時に、ACV適用過程における誤評価、虚偽申告、歳入減少等もあり得ることから<sup>14</sup>、GDVCでは①疑義のある伝票を検査するための適正価格データベースの整備、②事後調査の適用、などの対応策を検討している。また、歳入を確保するため、関税評価に関する、継続的な職員研修が必要となっている。

#### (6) 調査結果のまとめ

メコン地域各国うち、ラオス、タイ、ベトナムの3カ国は関税評価に関するWTO合意 (ACV) を適用しているが、残るカンボジアとミャンマーでは未だこれに沿った取り組みを進めつつあるところである。また、市販の価格データベースを利用して、メコン地域各国の課税価格データベースを構築する取り組みも考えられる<sup>15</sup>。さらに、関税評価担当のマネージャーや職員に対する研修実施も重要である。研修内容には、①貿易促進とACV、

<sup>11</sup> 例えば、タイは2003と2004年に法律改正を行い、ACVの実施強化、透明度の拡大、関税評価実務の水準の引き上げを図っている。改正法では、輸入業者は、取引価格が適用できない場合に関税価格を決定する方法の協議と理由を、文書による通知として求めることができることになった。また、「現実支払い価格」の定義見直し、1994年GATTの第VII条の実施合意実現に関する付属書Iと付録IIIの解説書を採用している。

<sup>12</sup> United States Trade Representative Report in Thailand in 2010, 9 April 2010 (see <http://chiangmai2.mofcom.gov.cn/aarticle/lawsofhostcountry/investmenthost/201004/20100406860632.html>).

<sup>13</sup> Sidley Austin LLP, WTO Panel Clarifies Key Principles in Customs Valuation, International Trade Update, 16 November 2010 (see <http://www.sidley.com/files/News/8d8a3fd2-d4d7-4c00-bd39-055ebd40ed8f/Presentation/NewsAttachment/080a2899-476e-4e03-bff5-08b001faa68d/International%20Trade%202011.16.10%20WTO%20Panel%20Clarifies.pdf>).

<sup>14</sup> Quang Tri 地方税関による PowerPoint プレゼンテーション資料 (2010年12月3日)

<sup>15</sup> 例えば、World Customs Organization, A National Valuation Database as a Risk Management Tool, 2004等を参照。



② 透明性と情報共有、③ 関税確定前の貨物の通過、④ 不服申し立て方法の再検討、⑤ 輸出版売、⑥ 支払価格あるいは支払い予定の価格、⑦ 手数料、補助および使用料、⑧ 親戚関係の取引、⑨ 同一あるいは類似商品の価格、⑩ 演繹的・合成・予備的手法、⑪ 立証責任と訴訟管理、などが考えられる<sup>16</sup>。ただし、抜本的な通関近代化を伴わない断片的な技術支援のみでは、各国の税関当局の期待に応えられない可能性もあり、留意する必要がある<sup>17</sup>。

### 5.3 リスクマネジメント

効果的なリスクマネジメントは、通関業務の近代化に不可欠な要素であり、貿易促進と規制のバランスを取るための手段でもある<sup>18</sup>。リスクマネジメントは、リスク特定方法の体系化とリスク脅威の抑制を目的とする。また、関連法規に準拠しつつ、手続き円滑化のためのデータ収集、リスク分析・評価、対応策の検討、成果のモニタリング等に関する国際戦略および国家戦略を実施することも、リスクマネジメントの目的である<sup>19</sup>。

メコン地域におけるリスクマネジメント・プログラムは、日本、オーストラリア、英国、ニュージーランドなどの先進国と比較するとまだ初期段階にあると言える<sup>20</sup>。カンボジア、タイ、ベトナムの各国では、一定のリスクマネジメントを実施しており、貿易促進と歳入確保、安全とのバランスに関する重要な手段となっている。

税関当局のリスクマネジメントでは、旧来からある国境の「水際管理」アプローチから脱却し、税関自体や民間からの入手情報を用いて、リスクレベルに応じた予防的な管理手法に移行することが重要である<sup>21</sup>。

<sup>16</sup> <http://www.cclec.net/en/directorylistings/profiles/132-valuation-training-for-oecs-customs-officers> [Canadian Border Services valuation training] 等を参照。

<sup>17</sup> Adrien Goorman and Luc De Wulf, “Customs Valuation in Developing Countries and the World Trade Organization Valuation Rules”, in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, p. 174 [“It would be illusory to expect good valuation practices in an administrative and technically ill-equipped customs department”].

<sup>18</sup> David Widdowson, “Managing Risk in the Customs Context”, in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, pp. 98–99.

<sup>19</sup> 特定の要件には以下のものがある。① リスク評価・分析と適切な情報の普及のために、税関当局にデータ及び情報を集めるための必要な権限を与える包括的な法的基礎の整備、② 通関関連の法令遵守を目的とし、商用の動きを対象としリスク分析の効果をテストするための、リスク管理に関する調和のとれたモデルの確立、③ 最もリスクの脅威となっている分野を特定し、限られた資源の効果的な割り当てを検討する上で参考となる適切な施策の確立、④ 国内機関および国際機関との間で政策上および運営上の協力関係の構築、および情報の効率的かつ安全な交換のための他機関との関係構築、⑤ 全国における税関サービスの効率性を維持し、すべての職員がリスク管理の責任を認識できるような環境をつくるため、国家の情報機関をつなぐ効果的な内部コミュニケーション及び協力の確立、⑥ データ収集、分析、評価と情報の普及を支援するため、適当な設備、機材、及びコンピューター化を行うための資源の割り当て。European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 45.

<sup>20</sup> リスクマネジメントの初期段階にある税関当局は、先進段階にある税関当局に比べ、国際開発パートナーからの支援を受け入れることに対する抵抗が少ない傾向がある。これは、リスクマネジメント・システムの発展が進むにつれ、外国とのシステム関連の情報の共有に対する抵抗が増していく傾向にあるからである。

<sup>21</sup> David Widdowson, “Managing Risk in the Customs Context”, in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, p. 91.

## (1) カンボジア

GDCEでは、カンボジア政府が2006年3月1日に発令したリスクマネジメントによる貿易円滑化に関する閣僚会議令第21号に基づき、リスクマネジメント・プログラムを開始した。同令第21号は、サービスレベルの協定(MOU)を通して、税関総局、CamControl、商業省、工鉱業省、保健省、農林水産省などの諸機関の、リスクマネジメントに基づいた業務手続きの効率的実施に関する協調を図るものである。JICA支援による現在のリスクマネジメント・プログラムでは、リスク評価とリスクプロファイリングを用いて通関方法の決定を行っている<sup>22</sup>。

カンボジアでは、キャンベラ大学の関税研究センターが開発した、リスクに基づく法令遵守管理ピラミッドを用いたリスクマネジメント手法を採用している。この管理手法は、法的基盤、顧客サービス、法令遵守評価、監視・取り締まりなどの要素を考慮したものである<sup>23</sup>。同モデルを適用するために、商業省および貿易促進に関する下部運営委員会の議長が代表を務める幹部チームは、GDCEや関係各省庁と協力のもと、リスクマネジメント戦略を作成した。また、さらなる活動として、① 貿易業者の信用度管理システムの実用化、② リスクマネジメント・システムとASYCUDAの間のネットワークの構築、③ GDCEと他の関係省庁間でのリスクマネジメントネットワークの展開、④ データを収集、整理、分析して、リスクを特定するための地方税関事務所におけるリスクマネジメントグループの設置、⑤ 通関インテリジェンスプログラムの実施、⑥ 税関職員に対する合同研修の継続的实施、を予定している<sup>24</sup>。

例えば、GDCEによるリスクマネジメント・データベース整備では、JICAによる継続的支援により、より効果的なリスクマネジメントが可能となる。低リスク貿易に関する法令遵守プログラムのような「例外時介入 (intervention by exception)<sup>25</sup>」は、スキル向上やAEO制度を整備した上で実施されるものである。GDCEや他の国境管理機関、民間部門のマネージャー、スタッフに対する研修実施は、これらのプログラムの効果促進に寄与する。例えば、Bavetでは通行する全トラックが物理的検査の対象となるが、これらの国境通過地点でのIT活用能力を高めることにより、GDCE内部およびGDCEと他の国境管理機関の間でのリスクマネジメント情報の交換を促進することができる。現在、隣国の税関当局とのITネットワークの接続が実現されていないが、ネットワーク接続が実現されればCBTA実施を促進し、リスクマネジメント情報の交換機能を高めると考えられる。

<sup>22</sup> 第8章に示す通り、WCOへの加盟に続き税関リスク管理システム整備のための「通関リスク管理計画」を実行するため、JICAは2005年12月から2007年10月まで、短期及び長期のアドバイザーを派遣した。ここで行われる活動とは、① ローカル言語(クメール語)へのWCOリスク管理原則の翻訳、② リスク管理プロセスの定義、及び③ リスク管理システムの整備、である。

<sup>23</sup> Dr. Cheaseth Seng (Official in Cabinet of H. E. Deputy Prime Minister, Minister in Charge of Council of Ministers, Kingdom of Cambodia, Associate Dean, Faculty of Business and Economics, Pannasatra University of Cambodia), *Toward Risk Based Compliance Management: A Case of Cambodia General Department of Customs and Excise*, 2010, p. 1 [based on David Widdowson, "Managing Risk in the Customs Context", in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, p. 96.

<sup>24</sup> General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2008, p. 96.

<sup>25</sup> リスクの高い貨物を中心に検査を行う方法。

## (2) ラオス

ラオス関税局では、リスクマネジメント・プログラムが未整備である。税関職員による商品の検査に関する通関法第24条においては、「詳細な通関申告の登録完了後、税関職員が適切であると考えられるかもしれない全てまたは一部の商品は、それがふさわしいものかどうか税関職員による実物検査を受ける」と定めている。同条項は、積荷の部分的検査と解釈できると同時に、全ての商品の物理的検査を義務付けているとも理解できる。つまり、同条項が、ほとんどの商品が輸出・輸入時にラオス税関によって物理検査を受けている理由となっている可能性がある<sup>26</sup>。

ラオス関税局がASYCUDA導入のためのパイロット・プロジェクトを現在準備していることを考えると、リスクマネジメントの導入は時期尚早とも言える。しかし、ある程度の範囲では、「法令遵守管理にリスクマネジメントの主要事項を反映した戦略を採用するのであれば、システムがマニュアルであるか自動であるかを問わず、リスクマネジメントの原則は全ての関税局に適用可能である」と考えることもできる<sup>27</sup>。しかし、ラオス関税局は、民間企業にあわせて、ASYCUDAのトランジット・輸出入モジュール利用の定着化後に、ASYCUDAのリスクマネジメントモジュールの導入を検討することも可能である。その際、関税局は輸出入事前通知に関する優良事例を用い、事前申告制を導入することも可能である。また、リスクマネジメント・データベースを整備し、WCO税関監視・取締ネットワーク (CEN) へ加入することも考えられる。

## (3) ミャンマー

ミャンマー財務・歳入関税局はリスクマネジメント・プログラムを有していない。現在は麻薬密輸を摘発するために、厳しい物理検査を実施している。しかし、国境通過地点の通関リスクマネジメントでは、それとは異なる貿易業者法令遵守プログラムや通関リスクマネジメント・データベースを使用したリスクマネジメント手法が求められる<sup>28</sup>。このデータベースは、他の国境通過地点管理機関のデータベースと接続していなければならない。ミャンマー関税局がWCO税関監視・取締ネットワーク (CEN) を使用して、データベースを開発することも可能である。本格的な国家通関リスクマネジメント・プログラムの実施のためには、コンピューター設備、インターネット光ファイバーケーブルと通信回線・手段を改善する必要がある。全ての国境通過地点の管理機関および民間利用者のための研修も、マネージャーとスタッフの能力を高めるために必要である。

<sup>26</sup> Asian Development Bank, SFA-TFI Action Plan Technical Report on Customs, TA 6328-REG, August 2007, p. 35.

<sup>27</sup> David Widdowson, "Managing Risk in the Customs Context", in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, p. 99.

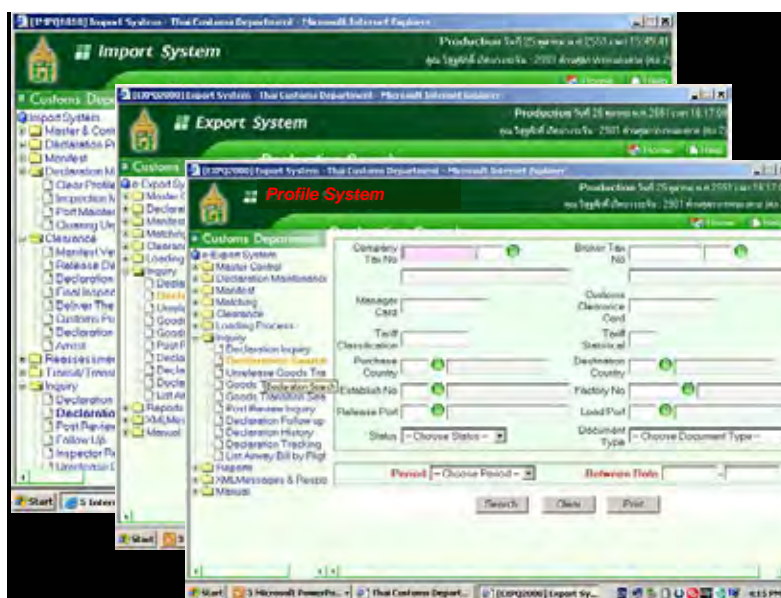
<sup>28</sup> 麻薬密輸の探知に必要な技術は、国境通過点で税関管理者・職員が輸出入及びトランジット貨物の処理に使用する。麻薬対策プログラムでは、熟練職員によって使われる専用リスク管理データベースが必要とされる。

#### (4) タイ

タイ関税局は、全ての道路、港湾、空港で、WCOに適合した秩序だったリスクマネジメント手続きを採用しており、リスクマネジメントの目的と管理されるべきリスクに関する明確な記述がなされている。同国のリスクマネジメント方針は、WCOリスクマネジメント技術に対応し、貿易促進に必要な安全面と通関業務とのバランスを保つとされている<sup>29</sup>。関税局は、比較的進んだITシステムを有しており、本部と地方税関事務所、国境通過地点との間で、リスクマネジメント情報の交換が可能である。

中央と地方のリスクプロファイルは主要な税関エリアに関するもので、例えば輸出入品目、倉庫とフリーゾーン、知的所有権、原料用化学製品、および有害物質等が対象となっている<sup>30</sup>。事後調査局は、捜査・抑制局 (Investigation and Suppression Bureau) の協力を得て、中央におけるリスクプロファイルを作成している。一方、地方のリスクプロファイルは、Laem Chabang港税関事務所やSuvarnabhumi空港の貨物管理・税関事務所などの、地方税関事務所にあるリスクマネジメント作業チームが作成している<sup>31</sup>。

中央および地方のリスクプロファイルは、ターゲット方式を利用することで文書と商品のランダムな物理検査を排しており、人員配置の効率化に役立っている。リスクプロファイルには、会社名、高リスク貨物、原産国（例えば、ミャンマーから Mae Sai 国境を通過する貨物は全検査）、積込・積降国といった情報が含まれている。リスクプロファイルは自動化されており、迅速な分析が可能である。図 5-1 は、Nong Khai で利用されているタイ関税局のリスクマネジメント・プログラムの画面である。



出典：Nong Khai 税関

図 5-1 Nong Khai におけるタイ税関のリスクマネジメント・プログラムの画面

<sup>29</sup> Thai Customs Department, *Snapshot of Thai Customs*, June 2010, p. 35.

<sup>30</sup> Asian Development Bank, *SFA-TFI Action Plan Technical Report on Customs*, TA 6328-REG, August 2007, p. 52-53.

<sup>31</sup> Thai Customs Department, *Snapshot of Thai Customs*, June 2010, p. 35.

タイ関税局は、月次または必要に応じ評価を実施して、リスクマネジメント・プログラムの弱点の特定と改善を図っている。リスクプロファイルは、安全と危機管理の観点だけでなく、最近の市場状況を的確に反映するために定期的に見直される。

## (5) ベトナム

ベトナム財務省税関総局 (GDVC) は、JICAの支援を受けリスクマネジメントを実施している。税関検査には次の3つのレベルがある。① 緑色は、関係書類の詳細検査および商品の物理検査の両方を免除、② 黄色は、関係書類の詳細検査は実施し、商品の物理検査は免除、③ 赤色は、関係書類の詳細検査および商品の物理検査の両方を実施 (5%、10%、あるいは最大 100%の割合で)。各レベルの分類は、① 通関法、輸出入関税に関する法律、その他関連法規制、② リスクマネジメント・システムの結果、③ 通関手続きのプロセスにおいて得られるその他の情報、に従っている。また、税関職員の裁量によって検査レベルが変わる可能性もある<sup>32</sup>。

GDVCは、低リスク税関精査プログラムを開始し、提示されたリスクによって企業を分類している。事後調査がリスクマネジメント・プログラムの特徴であるのは必然と言えるが<sup>33</sup>、貿易事業者からは、GDVCの精査を疑義的とする不満の声もある。

タイの場合と同様に、GDVC は、WCO 税関監視・取締ネットワーク (CEN) と連携したリスクマネジメント・データベースをより精緻化するような支援、を歓迎するものと考えられる。

## (6) 調査結果のまとめ

メコン地域諸国において、税関当局のリスクマネジメントレベルは異なっている。いくつかの国の貿易業者は、疑義的な事後調査に不満を持っている。税関と貿易業者間のより広範な対話と連携や、ヨルダンのゴールドンリスト・プログラム<sup>34</sup>のような低リスク税関精査プログラム<sup>35</sup>を実施すれば、歳入確保と貿易促進のバランスがとれ、利用者志向が高まる可能性がある。地域内の税関当局は、リスクマネジメントへの広範囲で統合されたアプローチを指向し、リスクマネジメント・データベースの開発と、他国の国境管理機関が使用しているデータベースとのリンクも検討することが望まれる。

<sup>32</sup> 2010年12月3日に行ったLao Bao現地訪問調査、および入手したQuang Tri地方税関によるPowerPoint資料による。以前は、手続きには以下のようなものがあった：① 会社に1～2年以内に違反がなく、品目が①「検査なし」のリストにある場合、検査免除、② 最大10%までの無作為検査、③ 会社に多くの違反があるか積載品に違反の証拠が見られる場合、一連の検査実施。

<sup>33</sup> KPMG International, *Adding Value to the Asia-Pacific Trade & Customs Environment*, 2009, p. 41 [downloaded from <http://www.kpmg.com/NZ/Lists/Copied%20Documents/Adding-Value-to-your-trade.pdf>] 等を参照。

<sup>34</sup> [http://www.bizclir.com/galleries/bestpractices/01.128.08BP1\\_%20Jordan.pdf](http://www.bizclir.com/galleries/bestpractices/01.128.08BP1_%20Jordan.pdf) を参照。

<sup>35</sup> 低リスク税関精査は「例外時介入」プログラムと類似しており、記録上より高いリスクのある積載品と貿易業者に資源を振り分けることで、合法性の高い貿易業者を助けるものである。リスク管理プログラムの目的の1つは、法令を守らない貿易業者及び仲介者の数を減らすことである。貿易業者と仲介人のコンプライアンスを高めるためには、単に罰則・罰金（行政措置）に依るのではなく、政策に依る予防的な支援がなされなければならない。

## 5.4 拘束力のある事前教示制度

輸出入に係る関税課税価格、税率、原産地に関する事前教示制度の活用は、税関当局と貿易事業者双方にとって利益をもたらす貿易円滑化の優良事例である。事前教示制度によって、税関当局側は、国境通過地点のマネージャーやスタッフによる文書確認の正確性が向上し、国境通過地点に商品が到着する前にリスクを判断することが可能となる。これにより、歳入確保の改善や、一層の安全・危機管理を保證することができる。他方、輸出入業者側には拘束力のある事前教示制度は、通関の迅速化による時間短縮、また、輸入業者側には輸入商品の工場・小売店への到着時間短縮による、サプライチェーンの予測可能性向上といった便益がある。その結果、輸入業者の保管在庫は減少するため、在庫費用の低下、輸入製品の消費者価格低下を可能にする<sup>36</sup>。事前教示制度を拘束力のあるものとすることは、輸入の予測容易化とともに、貿易業者にとっての安全性を高めることにもなる<sup>37</sup>。

現時点では、いずれのメコン地域諸国の税関当局においても、拘束力のある事前教示は行われていない。タイ関税局は関連法案を内閣に提出しており、今後、承認のために国家安全委員会および国会に上程されると考えられる。ただし、このプロセスに見込まれる期間は不明確である<sup>38</sup>。

国際的な通関行政においては、拘束力のある関税の確定 (BTRs) は事前教示の申請を受けて発行されている。税関当局は、決定を下すための検討に必要な文書をリスト化している。全ての申請が通るとは限らず、BTR 申請が拒否される場合には当局は理由を示さなければならない。例えば EU では、事業者からの要請に応じ、加盟国の税関当局が (電子的媒体を用いて) 拘束力のある関税の確定情報 (eBTI) を発行する。これは発行国に関係なく欧州共同体全体にわたって有効である。保有者は、関税分類に関する法的な確実性の利便を享受することができる。関税分類は、関税額、輸出払戻し、その他の関連法的措置 (例えば、輸出入証明書) の適用を決定するための基礎となることから、重要である。BTI は通常 6 年間有効であるが、特定のケースでは BTI が失効する場合もある (例えば、分類規制の公表、国際的なレベルにおける体系の解釈変更、関税コードの実施に関するさまざまな可能性)。日本の場合、有効期限は最大で3年間である。

関税規則の適用における不整合を回避するためには、国内における関税規則の適正かつ統一的な適用を担保する制度体系を含め、高度に専門的なインフラを整備することも極めて重要である。

<sup>36</sup> サプライチェーンの予測性は、外国の直接的な輸入者にとって特に重要な考慮事項であろう。例えば、最近フランスの玩具メーカーであるメカノ社は、中国とヨーロッパの市場間のサプライチェーンにおける予測可能性の低さのため、最近中国からフランスに製造拠点を戻した。

<sup>37</sup> 関税品目分類では一般的に 10 桁品目コードが付与され、これにより商品の輸出入時に関税及びその他諸税の正しい額が徴収できる。

<sup>38</sup> 前の脚注で言及されたように、現在タイ関税局は、事後調査で関税徴収額が不十分であると判明した場合、異なる通関分類が適用されるべきと判断し、課税後の輸入価格の最大 4 倍の罰金ないし 10 年の懲役を課す可能性がある。KPMG International, *Adding Value to the Asia-Pacific Trade & Customs Environment*, 2009, p. 39 [downloaded from <http://www.kpmg.com/NZ/Lists/Copied%20Documents/Adding-Value-to-your-trade.pdf>].

## (1) カンボジア

カンボジア税関総局 (GDCE) は現時点で、事前教示制度を未採用である。カンボジアは ASEAN 統一関税分類表 (AHTN) 2007 を適用しているが、これには WCO による統一システム (HS) の 2007 年改正が含まれている。2002 年には、商品の名称および分類についての統一システムに関する国際条約 (HS 条約、3.1.1 節参照) に参加している。また、日本関税局が 2007 年に実施した 144 人のカンボジア税関職員に対する研修の項目には、HS および AHTN が含まれている。

## (2) ラオス

ラオス関税局は、現時点では事前教示制度を取り入れていない。ラオスの輸出入局および商工業省から最近発表された WTO 貿易促進ニーズの自己評価によると、事前教示制度の実施等に関し、WTO 基準に一致しない点が見られた (到着前処理、リスクマネジメントおよび平均的通関時間の公表等についても同様である)<sup>39</sup>。

## (3) ミャンマー

ミャンマー財務・歳入関税局は、現在、事前教示制度を行っていない。ミャンマーは関税評価に関する WTO 合意に対応するために、19 世紀に制定した海上関税法を近代化する必要があると言われている。

## (4) タイ

タイ関税局は、貿易業者に事前教示を行うための方法を定めている。4.2 節に記述した通り、2008 年 7 月 1 日に事前教示制度に関する税関通達 No. 54/2551 が発行され、施行されている<sup>40</sup>。しかし、Bryan Cave International Trade (通関と貿易に関するコンサルタント企業) のレポートによれば、同国の事前教示のサービスは「パイロット・プロジェクト」の段階にあるとされている。

税関通達 No. 67/2552 (2009) では、事前教示の必要情報や補助的文書の申請プロセスを規定している。それによると、関税局は申請処理と教示の役割を負っている。事前教示の申請は商品が到着する少なくとも 30 日前に行われる必要があり、タイ関税局は 30 日以内に基準に照らして回答する。事前教示には、再検討と撤回の手続きが存在する<sup>41</sup>。しかし、現在では、タイ関税局による事前教示は法的な拘束力を有していない。予測可能な拘束力のある関税額が得られない場合、輸入業者や外国の直接投資家は、貿易プロセスにおける確実性と信頼性を欠くことになる<sup>42</sup>。

<sup>39</sup> Lao PDR Department of Imports and Exports of the Ministry of Industry and Commerce, *Technical Report: Lao PDR WTO Trade Facilitation National Self-Assessment of Needs and Priorities*, February 2010, pp. 5-6

<sup>40</sup> <http://www.bryancavetrade.com>.

<sup>41</sup> Thai Customs Department, *Snapshot of Thai Customs*, June 2010, p. 38.

<sup>42</sup> [http://www.customsclinic.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=279&Itemid=314&lang=en](http://www.customsclinic.org/index.php?option=com_content&view=article&id=279&Itemid=314&lang=en) 等を参照。

## (5) ベトナム

ベトナム税関総局 (GDVC) は現在事前教示を行っていないが、将来の実施を計画している。ASEANが支援して 2007 年 7 月 24～26 日にHanoiで開催された予備審査に関するワークショップには、オーストラリアおよびニュージーランド関税局が参加し、事前教示を予備審査の一部として利用した経験の説明を行った<sup>43</sup>。2010 年 12 月 7 日には、GDVCは「米国、シンガポール、日本、ニュージーランド、オーストラリアで用いられているように、商品分類、原産地規則、課税価格評価のために」事前教示制度を利用する予定であると発表した。GDVCは 800 の企業を対象としたe-Customsのテストを完了させる予定である。ベトナムでの事前教示制度は 2011 年に実施が開始され、インターネット上で利用可能となる見込みである<sup>44</sup>。

## (6) 調査結果のまとめ

拘束力のある事前教示制度は、世界的に（例えば、日本、オーストラリア、ニュージーランド、シンガポール、米国などで）最も洗練された通関行政手続きである。しかし、メコン地域では少なくともタイにおいてパイロット・プロジェクトベースで行われており、2011 年にベトナムで導入が予定されているという段階である。一方、カンボジア、ラオス、ミャンマーでは現在、事前教示制度は実施されておらず、また実施計画もない。しかし、関連する政策および法制度の変化が伴うのであれば、税関当局や通関ブローカー、貿易会社のスタッフを対象に、事前教示制度の手続きに関する研修プログラムを実施することは必要であると考えられる。

## 5.5 原産地規則

輸入品の原産地や国籍の決定は、基本的な貿易上の施策（例えば、関税、数量規制、ダンピング防止および相殺関税、セーフガード措置等）を適用するために必要となる。また、生産地の記載や公共調達、統計目的のためにも必要である。原産地規則およびその申請の性質からは、税関業務への重要な示唆が得られる。原産地規則が複雑で各国間で異なると、重大な貿易障壁となり、税関当局による貿易促進の点でも負担となる<sup>45</sup>。改正京都規約（付属書D.1 からD.3）には、原産地規則のガイドラインや管理上の問題への対処が述べられている。また、原産地規則に関するWTO合意は、関税の特典付与よりも、原産地規則の貿易障壁化の回避および長期的調和化を目的としたものである。同合意ではWTO加盟国に公平で、最新かつ一貫した方法で原産地規則を適用することを求めている。

原産地規則に関してメコン地域が抱える具体的な問題点は以下の通りである。

<sup>43</sup> ASEAN, New Zealand Customs Service, and Australian Customs service, *Summary Record of the ASEAN — CER Pre-arrival Processing Procedures Workshop*, Hanoi, 24–26 July 2007. オーストラリアとニュージーランドにおける最も一般的な事前教示は関税品目分類についての教示であり、その他 2 つとして原産地の決定及び課税額の評価がある。

<sup>44</sup> <http://www.saigonmoney.com/2010/12/07/vietnam-customs-set-to-further-reform/>.

<sup>45</sup> Paul Brenton and Hiroshi Imagawa, “Rules of Origin, Trade, and Customs”, in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, pp. 183-84, 204



- (i) メコン地域各国にはそれぞれ独自の原産地規則と原産地証明書の作成ルールがあり、原産地規則の調和化のために時間を要する。
- (ii) メコン地域各国のほとんどは、FTA原産地規則ガイドラインを詳細に作成・適用・解釈できておらず、優遇税率の完全利用に至っていない。例えば、UNDPが最近ラオスで実施した技術協力プロジェクトでは、原産地規則に関する解釈・適用の能力が中央と地方の両方のレベルで不足しており、ビジネス発展の阻害要因となっていることが明らかになった<sup>46</sup>。
- (iii) 日本の産業界からは、原産地証明書の取得にあたり（FOB価格は貿易業者のマージンを算出可能であり、取引上の秘密に属するため）FOB価格の明記を義務化すべきではないが、メコン地域ではFOB価格の明記が義務づけられている場合が多いとの指摘がある<sup>47</sup>。
- (iv) タイ-オーストラリア FTA には詳細な原産地ガイドラインが定められており、先行事例として参考になる可能性がある。

## 5.6 インテグリティ

通関におけるインテグリティの目的は、通関業務に従事する全ての職員が法の支配を守り、公正・公平かつ偽りがなく、信頼や品行、専門性を保持しつつ、確実な方法で任務を果たすようにすることである<sup>48</sup>。通関行政は腐敗の温床となりやすいが、それは若手レベルの職員でも強い権限と責任を付与されやすい業務の性質や、綿密な監督と説明責任を果たすことが困難であることに起因する。さらに、税関職員と対峙する民間セクターには、税関職員の決定に影響を及ぼすよう働きかける強いインセンティブが存在する。例えば、高い関税率や複雑な規則があると、公にできない金銭授受によって輸入料金の減額や取引の迅速化を図ろうとするインセンティブが顕著に生じる<sup>49</sup>。2.4 節では、公にできない金銭授受に関するインタビュー先企業の指摘や、開発パートナー支援による調査での報告について言及した<sup>50</sup>。「カンボジア投資環境調査」によると、回答した会社の 71%は手続き円滑化のための金銭授受を行うと報告し、大企業の 71%がそのような金銭授受は頻繁に行われていると回答している<sup>51</sup>。この問題は、発展途上国の税関職員の公式の給料が低いこと

<sup>46</sup> Project ID: 00056640, Project Title: Capacity Building for MOIC's Department of Import and Export on Rules of Origin (ROO), Operational Certification Procedures (OPR) and Product Specific Rules (PSR), UNDP

<sup>47</sup> 日本商工会議所 ASEAN, *Requests from Japanese Business Community in ASEAN*, 6 July 2010, p. 3.

<sup>48</sup> European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 23. 参照

<sup>49</sup> Gerald McLinden, "Integrity in Customs", in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, p. 70.

<sup>50</sup> European Union, World Bank, UNIDO, and DANIDA, *Trade Development Support Program, Mapping Of Trade Processes – Cambodia*, prepared by Emerging Markets Consulting, March 2010。この調査では非公式の支払いの重大さについて、今回の研究で一部の民間セクターへのインタビューで聞かれたものよりも小さく報告されている。

<sup>51</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Kingdom of Cambodia for a Cambodia Trade Facilitation and Competiveness Project*, 4 May 2005, p. 2, [citing World Bank, Cambodia, *Seizing the Global Opportunity: Investment Climate Assessment and Reform Strategy for Cambodia*, Report No. 27925-KH, August 2004].

により助長されている<sup>52</sup>。例えば、カンボジア関税局の給料平均は、1 カ月 23 米ドルであると報告されている<sup>53</sup>。

表 5-1 で示すように、税関においては汚職リスクが多く存在する：

**表 5-1 汚職が行われやすい通関業務**

通関機能	不正行為の例
輸出入およびトランジット 申告の処理	以下を目的とした金銭授受の要求および行為 ① 文書処理の迅速化 ② マニフェスト記載貨物の未申告の指摘回避 ③ 架空輸出ないしHS分類誤認に対する認証 ④ 国内消費向け商品へのトランジット許可発行
原産地、価格、および商品 分類の評価	以下を目的とした金銭授受の要求および行為① 過少請求 商品に対する許可 ② 低関税率が適用される異なるHSコードでの申告 ③ 虚偽の原産国申告の受容および、特恵通関による輸入 業者への便益
貨物の物理検査および引き 渡し	以下の事項の要求や受容 ① 検査時に融通の利く検査官の指定 ② 検査の回避 ③ 検査結果への影響 ④ 単純な検査速度の向上
値引き、保留、免除、および 払戻しスキームの管理	以下を目的とした金銭授受の要求及び行為 ① 輸入関税未払い状況での、保税制度の特典付き輸入商 品を国内消費向けとして貿易業者へ引き渡すこと ② 一時的な輸入許可の際に関税収入を確保するための保 証金に関し、適切な書類手続きを省略した引き渡し ③ 輸出貨物に対し保税制度より得た特典の過剰な割合に 関する、貿易業者の主張の容認 ④ 架空の輸出に対する払戻しに関する、貿易業者の主張 の容認 ⑤ 輸入業者が関税軽減の利益を未認可事業者に対し、あ るいは目的外に流用するか、あるいはそのような商品 を同意された額以上輸入することに対する許可

<sup>52</sup> 通関行政は間接税への広い裁量を伴う独占的管理によって特徴づけられる。特に、適切な統制とアカウントビリティが欠如している業務環境においてこれが当てはまり、またそれに伴って汚職がしばしば問題になる。Jouko Lempiainen (Director, Compliance and Facilitation, World Customs Organization), *Integrity in Customs*, ICAC [Independent Commission Against Corruption]-Interpol Conference, undated.

<sup>53</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Kingdom of Cambodia for a Cambodia Trade Facilitation and Competitiveness Project*, 4 May 2005, p. 2. 低賃金が本当に汚職を説明する要因であるかという点については、議論の余地もある。タンザニアとウガンダにおける調査では、比較的高い給料と良い労働条件であっても、給料は賄賂を受けとることから得られる額には決して等しくならないので、汚職は残るかもしれないと述べられている。Odd-Helge Fjelstad, Ivar Kolstad, and Siri Lange, *Autonomy, Incentives, and Patronage: A Study in the Tanzania and Uganda Revenue Authorities*, published by the Michelsen Institute 2003 [cited by Gerald McLinden, "Integrity in Customs", in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, p. 82].

通関機能	不正行為の例
事後調査の実施	監査の結果に影響を与えるための金銭授受の要求および行為
輸入許可、倉庫の承認、および認定貿易事業者の承認	正当化を受けずにこれらの許可または証明の取得を目的とした金銭授受の要求および行為
緊急の貨物譲渡の処理	優先処置享受や通関迅速化のための金銭授受の要求および行為

出典：Gerald McLinden, “Integrity in Customs”, in Luc de Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, p. 69

メコン地域諸国で、比較的高い割合でインテグリティの問題を引き起こしている課題には以下のようなものがある<sup>54</sup>：

- i) 異なる解釈が可能となる、複雑で重複した法規制
- ii) 税関職員と貿易業者が直接接触することになるマニュアル手続きおよび日常の確認作業
- iii) 補助的な文書作成業務に対する高い水準の要求
- iv) 通関ブローカーに対する限定的な規制
- v) 違法な支払いを増やしてしまう日常的な内部承認手続き
- vi) 不十分な内部統制
- vii) 中小企業 (SME) セクターの育成に内在するインテグリティとガバナンスの問題
- viii) 税関職員に対する低い賃金と乏しいキャリア育成機会<sup>55</sup>

メコン地域諸国はすべて WCO の加盟国であるため、税関のインテグリティに関する改正アルーシャ宣言の当事者である。この課題に対する、各国による最近の取り組み例を示す。

- i) **カンボジア**において、GDCEは職員に対する行動・倫理規範<sup>56</sup>を実践に移したが、関連する指令およびガイドラインの実践は限定的である。世界銀行は貿易促進・競争力強化プロジェクトを実施し、GDCEに対し税関の戦略的目標としてインテグリティ行動計画の作成と、行動・倫理規範の改訂を支援している<sup>57</sup>。
- ii) **ラオス**で行われている「通関と貿易円滑化プロジェクト」の通関近代化支援コンポーネントには、6 万米ドルのインテグリティ・反汚職支援活動が含まれている。具

<sup>54</sup> トランスペアレンシー・インターナショナルの「汚職度指数 2010」によると、179 ヶ国中の順位はタイ 78 位、ベトナム 116、カンボジアとラオスがともに 154 位、ミャンマーが 176 位（同率最下位）となっている。一方、参考までにニュージーランドとシンガポールは同率 1 位、日本は 5 位、アメリカ合衆国は 22 位にランクされている。 [http://www.transparency.org/policy\\_research/surveys\\_indices/cpi/2010](http://www.transparency.org/policy_research/surveys_indices/cpi/2010).

<sup>55</sup> P Scott Wilson in association with PADECO and BFC, *Technical Assistance for Preparation of the Vietnam Customs Modernization Project, Integrity Report*, prepared for the General Department of Customs, March 2005, p. 3.

<sup>56</sup> しかし、行動規範とポスターから得られる利益がその費用を上回るという証拠はほとんどないに等しい。Bryane Michael and Nigel Moore, “What Do We Know About Corruption (and Anti-Corruption) in Customs?”, in *World Customs Journal*, Volume 4, Number 1, March 2010, p. 57. 参照。

<sup>57</sup> General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009–2013)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2008, pp. 105, 196.

体的には、① ラオス税関職員に対し、彼らが改正アルーシャ宣言に照らした現在の関税局の法令遵守レベルを評価し理解するための、コンサルティング支援資金を提供する、② 関税局における国の関税制度および反汚職戦略の設計、立ち上げを支援する、③ 実施が成功するための支援およびモニタリングを行う<sup>58</sup>、といったことである。

- iii) タイでは、2005年より関税局は透明性パートナーシッププロジェクトを実施しており、汚職根絶に取り組むため100社以上の企業との間でMOUを結んでいる。また、市民が不正行為、汚職ならびにその他の報告することができる電話ホットラインを設置している<sup>59</sup>。
- iv) ベトナムの通関近代化プロジェクトは世界銀行の支援の下で実施されており、コンポーネントとして改正アルーシャ宣言に基づく包括的なインテグリティ／反汚職プログラムの開発と実施が含まれている<sup>60</sup>。

さらなる施策としては、メコン地域諸国の税関におけるより高いインテグリティを達成するための、以下の戦略的な目標を考える必要がある。① インテグリティに係る政策を完全に実施し、全ての税関職員に対し個人およびプロフェッショナルとしてのサービスの基準と行動について特定を行うとともに、管理者による完全な保証、監視、支援を受けるようにする、② インテグリティに係る政策についての情報と、すべての職員に対する適切な研修の提供、③ インテグリティに係る政策を適用するための、管理・制御システムの整備、④ 不正行為と汚職発生の機会を最小化するための管理・調整システムの整備と実施、⑤ インテグリティに関する条件に合致する職員の確保のための、求人システム整備と実施、⑥ 職員の不正行為に対する懲戒システムの導入、⑦ 職業倫理に従った行動を推奨するための、十分なレベルの報酬システムの整備<sup>61</sup>。

## 5.7 情報技術

あらゆる国における他の政府機関と同様、税関当局にとってシステムの自動化・コンピューター化は、交通および貿易手続きの単純化、標準化、円滑化を進めるための重要なツールである。情報技術 (IT) は税関改革・近代化の柱であることが多く、IT技術の活用を通じて税関当局は透明性、効率性、セキュリティの向上という恩恵を受けることができる。

通関ITの高度化は他の政府機関のIT活用を推進するだけでなく、① 出入国管理、検疫、交通、セキュリティに関する政府機関、② 輸出入業者、③ 物流業者、④ 貨物運搬業者、⑤ 通関ブローカー、⑥ 金融機関、など民間セクターのステークホルダー<sup>62</sup>の活用も推進

<sup>58</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Lao People's Democratic Republic for a Customs and Trade Facilitation Project*, 15 May 2008, p. 39.

<sup>59</sup> Thai Customs Department, *Snapshot of Thai Customs*, June 2010, p. 40.

<sup>60</sup> (i) World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed Credit to the Socialist Republic of Vietnam for a Customs Modernization Project*, 17 October 2005, Annex 4, p. 36, and (ii) Scott Wilson in association with PADECO and BFC, *Technical Assistance for Preparation of the Vietnam Customs Modernization Project, Integrity Report*, prepared for the General Department of Customs, March 2005.

<sup>61</sup> European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 23. 参照

<sup>62</sup> 同時に税関当局に対しては、システム及び手続きを国際輸送・貿易オペレーターグローバル物流ネ

する。通関ITは通常、ナショナル・シングルウィンドウの中核をなすと見なされる。ASEANではナショナル・シングルウィンドウを、① データおよび情報の提出が1度で完了可能であり、② データおよび情報を一括かつ同期して処理でき、③ 通関許可・通関の意思決定の一本化が可能なシステム<sup>63</sup>と定義している。ASEANはナショナル・シングルウィンドウの完全導入を呼びかけている。導入時期は、先発ASEAN諸国6カ国（タイを含む）はできるだけ早く、またカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムは2012年までとしている。なお、現時点では先発ASEAN諸国6カ国（タイを含む）は2012年までに、また全加盟国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムを含む）も2015年までに、当初予定より遅れつつも、それぞれナショナル・シングルウィンドウを導入予定であると非公式に報告されている<sup>64</sup>。

通関ITアプリケーションを用いたシステムソリューションは数多くある。発展途上国を含め世界90カ国以上が既にASYCUDA（UNCTADが開発した税関データ管理自動システム）を導入し、通関の電子化を図っている。ASYCUDAは通関に係る主な要件を満たす通関データ自動管理システムであり、申告、リスクマネジメント、トランジット業務の電子化、商品の迅速な通関、財政政策・貿易政策における目標策定のために、正確な統計データを適時に収集することができる<sup>65</sup>。

## (1) カンボジア

カンボジア税関総局（GDCE）は「通関改革ワークプログラム 2003–2008」<sup>66</sup>の策定後、世界銀行が2005年に開始した貿易円滑化・競争力強化プロジェクトにおいて210万米ドルの支援を受け、ASYCUDAの最新バージョンであるASYCUDA Worldの導入を進めている。ASYCUDA Worldは主要なデータベース管理/運用システムと互換性を持ち、XML形式の許可証、多言語、インターネット経由での情報の取り扱いに対応する<sup>67</sup>。導入は、① 導入国の通関手続きを調査するプロトタイプフェーズ、② Sihanoukville港の15台をはじめ、Phnom Penh空港、Tech SrunおよびTeng LayのドライポートにPCを導入し、電子申告の試験運用を行うパイロットフェーズ（2007年7月開始）、③ タイ国境Poipet、ベトナム国境Bavet等、南部経済回廊（整備優先回廊）沿いに位置する税関を含む、国内全域の税関にシステムを一斉展開する現行フェーズ、および④ ナショナル・シングルウィンドウ構築に向け、他の政府機関と連携を強化する最終フェーズ、からなる4段階で実施されている。

カンボジアにおけるASYCUDA Worldの導入に伴う現時点での問題点は次の通りである。

- i) プロジェクト導入に遅れが見られる。計画では導入期間は24カ月であったが、パイロットサイトでの導入完了に42カ月を要している。GDCEはプロジェクトマネジメ

---

ットワークと統合することがますます求められている。出典は前の脚注の参考文献 p. 285 参照。

<sup>63</sup> Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window, 9 December 2005, Article 1. 意思決定の一本化とは、税関当局による貨物引き渡しの決定を1カ所で行うこと（必要なら関係官庁・当局の決定に基づき、税関当局に適時に通知される）と一律に解釈すべきである。

<sup>64</sup> 2009年4月21日、S. Pushpanthan（ASEAN 副事務総長 [ASEAN 経済共同体担当]）氏への聞き取り調査での発言。

<sup>65</sup> UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 21, January 2008, p. 1.

<sup>66</sup> Cambodia General Department of Customs and Excise, *Work Program for Customs Reform 2003–2008*, 2003.

<sup>67</sup> 上記参照。

- ントへの強力なサポート（パフォーマンス監視ネットワークの設定管理、品質管理の仕組み整備）を必要としている。
- ii) プロジェクト導入初期において、カンボジア政府はASEANのコミットメントに反し、シングルウィンドウ構築のための制度モデルを推進しないとの決定をした。
  - iii) ASYCUDAシステムの持続可能性は GDCEのIT 能力に依存するが、最新バージョンである ASYCUDA World には最新技術が採用されている。このため、ASYCUDA の技術設計を適切に行うに当たって、カンボジア側の能力に限界があった（例えば、広域ネットワーク向けの費用対効果の高い施策提案に時間がかかる等）。また、ASYCUDAシステムの運用・保守管理にあたり、GDCEはその多くを外部リソースに頼らざるを得ない状況が続いている。調査団がカンボジアの国境通過地点 (Bavet, Poipet) を訪れた際の分析では、ITインフラと人的資源の不足が課題である。インフラが整備され職員が訓練を受けたとしても、国境通過地点での日常業務を支援するためGDCE本部にヘルプデスクを開設しなければならない。
  - iv) カンボジア国内のIT産業は台頭しつつあるがまだ十分に成熟しておらず、調達パッケージの内容もそうしたIT産業の状況に適合していなかった。ソフトウェア契約とハードウェア契約を統合すると、コストに見合った価値が得られないというリスクが高い。また、こうした複雑なプロジェクトにおいては、契約作成段階で遅延リスクを考慮に入れたパフォーマンス管理を検討すべきである。
  - v) ASYCUDAシステムは通関手続きの円滑化を進めるが、貿易手続きを改善する必要もある。例えば、現行の通関手続きでは通関にあたって書類の原本が必要である。また、Sihanoukville港のASYCUDAパイロットサイトでは、GDCE本部とのネットワークの相互接続が行われていない。手続きやネットワーク構築の見直し、通関手続きの効率化のためには必要不可欠である。さらに、ASYCUDAシステムの持続可能性を強化する必要がある。GDCEは今なお、ASYCUDAシステムの運用・メンテナンスの大半を外部リソースに依存せざるを得ない状況にある。調査チームが訪れた国境通過地点 (Bavet, Poipet) ではITインフラの未整備や人材不足が見られるのが現状であり、これは予想以上に深刻であった。こうした点を鑑み、GDCEのヘルプデスク機能を構築強化し、国境通過地点での日常業務の支援を行う必要がある<sup>68</sup>。

## (2) ラオス

ラオス関税局は手続きの電子化に「C2000 システム」を使用している。C2000 はラオス国内の多数の国境通過地点に導入されており、19カ所の国境ゲートウェイのうち9カ所が光ファイバーで本部と直接接続している。

<sup>68</sup> 出典は次の通り① General Department Customs and Excise, *Briefly Progress of ASYCUDA Implementation (July 2006-July 2010)*, August 2010、② World Bank, *Project Paper Supporting the Restructuring of the Grant H-165KH, Cambodia: Trade Facilitation and Competiveness Project (TFCP)*, 12 November 2009、③ World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Kingdom of Cambodia for a Cambodia Trade Facilitation and Competiveness Project*, 4 May 2005、④ 調査団による訪問。Poipetは2010年11月15日、Bavetは2010年11月26日に実施。

ラオス関税局は通関・貿易円滑化プロジェクト（2008年7月）の一環として、214万米ドルを投じてASYCUDA Worldの導入を開始した<sup>69</sup>。ASYCUDA導入を通じ、通関手続きの単純化、重複手続き・冗長性の排除、通関手続きの費用節減・時間短縮、透明性とアカウントビリティの向上を目指している。導入は3フェーズに分けて行い、ASEANが定めたナショナル・シングルウィンドウ導入の当初期限である2012年までに完了するよう、全27カ月前後を見込んでいる<sup>70</sup>（なお一部レポートによると、その後カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムについては導入期限が2015年まで延長されたとも言われる）。

ラオスで興味深いことは、WTOに適合した使用手数料を導入することでITシステムの持続可能な導入を図る計画となっている点である。プロジェクトが効果的であるには、手数料収入の全額をASYCUDAシステム支援専用の口座に入金することが必要である。手数料は輸出入および税関申告の費用をカバーする水準に設定され、高額にはならないものと見込まれる<sup>71</sup>。

ASYCUDA WorldはUNCTADから直接契約方式で調達される。ただし、UNCTADから技術・財政面の詳細なプロポーザルを受けて交渉を行った結果、交渉に使用された契約書のドラフトはIDAのレビューを受けることとなった<sup>72</sup>。

ラオスにおけるASYCUDA Worldシステム導入開始、およびプロトタイプの作成に向けた国際コンサルタントの採用からはまだ日が浅く、その詳細な仕様についてはさらに検討を進める必要がある。同国（およびその他のメコン諸国）では通関書類作成に比較的長い時間を要することを考えると、プロトタイプの作成はビジネスに関する手続きの改革と関連付けて行われるべきである。世界銀行によると、ASYCUDA導入は通関手続きの円滑化・合理化につながり、また国際的に合意された各種基準の導入に向けた健全なプラットフォームを提供する可能性が高い。一方、ASYCUDAが完全にそのポテンシャルを発揮するには、システム導入に合わせてこれを補完する各種の改革や運用面での変更も同時に行うことが不可欠だと示唆している。これに伴い、現行の世銀プロジェクトでは様々なキャパシティ・ビルディング活動、および通関改革・近代化に関する長期のインターナショナル・アドバイザーの派遣について、資金提供を行う予定である<sup>73</sup>。

<sup>69</sup> General Department Customs and Excise, *Briefly Progress of ASYCUDA Implementation (July 2006-July 2010)*, August 2010 [World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Kingdom of Cambodia for a Cambodia Trade Facilitation and Competiveness Project*, 4 May 2005 によると、総額 USD 4.22 million のうち USD 3.98million 世銀グループ機関である IDA（国際開発協会）からの出資を受ける予定]。

<sup>70</sup> フェーズ 1 では、ラオス関税局本部プロジェクトチームが完成度の高いプロトタイプを開発予定である。この前段階として、現在の輸入手続きのマッピングを行い、必要な文書化要件をすべて洗い出した。プロトタイプを評価後、フェーズ 2 ではシステムをパイロットサイトに導入する（2010年、Thanalengにて予定）。コンピューターシステム導入に際し、あわせて諸手続きやドキュメンテーションの適合化や導入を予定している。これを効率的に進め貿易手続き自由化という政府の優先政策を推進するには、貿易業界との密接な協力とトレーニングが必要となる。パイロット評価後、フェーズ 3 では国内全土の税関にシステムを一斉展開する。World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Lao People's Democratic Republic for a Customs and a Trade Facilitation Project*, 15 May 2008, pp. 6–7, 23–26.

<sup>71</sup> 前掲書 p. 9, paragraph 9

<sup>72</sup> 前掲書 Annex 6, p. 53, paragraph 2.

<sup>73</sup> アドバイザーのサポートを得て、技術援助のサブコンポーネント（WCO ACV の導入、通関後検査、リスクマネジメント、事前教示制度、汚職防止のための戦略構築などへの支援）を実施予定である。出典：World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Lao People's Democratic Republic for a Customs and Trade Facilitation Project*, 15 May 2008, pp. 7–8.

### (3) ミャンマー

ミャンマー財務・歳入関税局において自動化はまだ開始されておらず、現在同国の通関手続きは、統計目的のデータベース整備を除き人手により行われている。

しかし他のメコン諸国（および他のASEAN諸国）の例にもれず、ミャンマーも通関のIT化を貿易円滑化の重要な要素だと認識するに至っており、従って通関ITアプリケーションシステム導入の計画を進めている。2009年、ミャンマー財務・歳入関税局は① 220万米ドルでのUNCTADのASYCUDAシステムの初期導入、および② 990万ユーロでの韓国の電子通関協会（Customs UNI-PASS Information Association: CUIA）が開発したUNI-PASSの導入、という2つの選択肢について調査を実施した。CUIAプロポーザルがシングルウィンドウの導入につながることもあって推奨され、内閣の承認待ちである<sup>74</sup>。このUNI-PASSは、もともと韓国税関が開発・導入したシステムである<sup>75</sup>。CUIAは2000年代初頭よりUNI-PASSの輸出（ネパール、ドミニカ共和国など）を推進しており、パッケージは英語（およびスペイン語）に翻訳済みである。

ミャンマー財務・歳入関税局が通関ITの導入に成功するには、今後いくつかの課題を克服しなければならない。このことは、2012年または2015年までにナショナル・シングルウィンドウの導入が求められていることや、ミャンマーがメコン諸国において通関ITプロジェクトに着手していない唯一の国であることを考慮しても明らかである。ミャンマー財務・歳入関税局がパッケージ化された既製のソリューションを導入しようとしているとはいえ、通関ソフトウェアの導入にはかなりの時間がかかる。ミャンマーでの現在の通関手続きは中央に集約化されているため、通関手続き全体の見直しを行い、システム導入にあわせて一部機能を国境地帯に移すことも必要と考えられる。

### (4) タイ

タイ関税局は1998年の輸出用電子通関システムの導入を皮切りに、全ての通関業務の管理のため電子データ化を進めた。同システムはその後拡張され輸入もカバーするようになり、2000年には国内全域の港湾および空港で完全導入された。その後タイ税関当局はオープンシステム理念を取り入れ、アプリケーションシステムをWebベースの「e-Customs」にアップグレードした。これは他の政府機関、運送業者、銀行、自由貿易区域、倉庫業者などとリンクしており、電子情報を交換できるシステムである。e-Customsシステムの導入は2007年1月1日で、e-Import、e-Export、e-Manifest、e-Payment、およびe-Warehouseというサブシステムからなり、通関手続きのペーパーレス化を実現した。システム管理はタイ関税局が行い、テクニカルサポートおよびメンテナンスは民間業者が担当している。

<sup>74</sup> ミャンマー財務・歳入関税局への聞き取り調査、2010年11月29～30日。

<sup>75</sup> [http://www.unipass.or.kr/eng/ds2\\_2\\_2.html](http://www.unipass.or.kr/eng/ds2_2_2.html). UNIPASSは韓国税関の全サービス（通関、貨物管理、関税徴収）を包括的に指す。そのほかミャンマー等メコン地域諸国の税関当局の検討に値するモデルとしては日本の新たなシングルウィンドウ（NACCS [輸出入・港湾関連情報処理システム]、以前の通関情報処理システム）がある。Takashi Matsumoto (Director for International Affairs, Japan Customs and Tariff Bureau), *Recent Development[s] in Japan on Trade and Customs Facilitation Matters*, PowerPoint presentation to the 12<sup>th</sup> Meeting of the ASEAN Coordinating Committee on Customs, November 2010 参照。



民間業者はまた国境通過地点へのホットラインによるサポートを行い、ハードウェア、ソフトウェア、ネットワーク障害のトラブルシューティングを行っている。

タイでは2008年7月、ナショナル・シングルウィンドウ構築のフェーズ1が正式に動き出した。首相が委員長を務める国家ロジスティクス委員会の勧告、および2005年12月9日締結の「ASEANシングルウィンドウの構築および導入に関する合意」と歩調を合わせる形で、タイ関税局および12省の34部門がデータの調和化および書類の単純化／標準化を進めるMOUに署名した。なお、2010年6月にはナショナル・シングルウィンドウ導入フェーズ2に入っている。同プロジェクトの完了は2011年11月を予定しているものの、遅延の可能性が高い<sup>76</sup>。

## (5) ベトナム

1993年、UNDPとフランス政府は、(UNCTADの提供する)ASYCUDA v2.7導入に関する通関電子化プロジェクトに200万米ドルを出資した。ASYCUDA v2.7は数年間にわたり導入が進められたが、2000年にはプロジェクトが中断された。以来、ベトナム税関は税関サイトに対し、コンピューター機器の導入および通信環境の構築を段階的に進めている<sup>77</sup>。

ベトナム産業貿易省による電子商取引プロジェクトの一環として、通関手続きを全土で標準化・円滑化することを目的に、ASYCUDAシステムに代わる電子通関プログラムが導入された。電子商取引プロジェクトのパイロット運用は2005年10月、HaiphongおよびHo Chi Minh Cityで開始された。この新たな電子通関システムではペーパーレス化は実現しないものの、パイロット運用の結果、データが検問所に電子的に送信され通関手続きを効率化できることを証明した。その後、ベトナム税関総局(GDVC)は通関電子化を他の検問所でも一斉に展開し、2009年までにはベトナム全土の税関の約7割にあたる36カ所で、電子通関システムが運用されている。GDVCは各税関にテクニカルサポートを行っており、例えばLao Bao税関には同システムの持続可能な運用のためテクニカルスタッフ2名が配属されている<sup>78</sup>。

2005年には世銀の援助を受けた通関近代化プロジェクトが開始された。その一部である4,140万米ドル規模の情報通信技術のコンポーネントは、通関再編の支援を目的とした、包括的・近代的な管理が可能な情報システムの開発と導入を目指すものであった<sup>79</sup>。だが最近実施された中間レビューによると、実施は大幅に遅れており(プロジェクト予算の3%

<sup>76</sup> この節は以下に基づいている：① タイ関税局への聞き取り調査(2010年11月11日、12月9日)、② Thai Customs Department, *Snapshot of Thai Customs*, June 2010, pp. 14-17、及び③ <http://www.customs.go.th/Customs-Eng/indexEng.jsp>。

<sup>77</sup> Scott Wilson in association with PADECO, Information and Communications Technical Audit, Technical Assistance for Preparation of the Viet Nam Customs Modernization Project,[World Bank] PHRD Grant No. TF053144, prepared for General Department of Customs of the Ministry of Finance, Viet Nam, April 2005, p. 5.

<sup>78</sup> 以下などを参照：① ベトナム税関総局への聞き取り調査(2010年11月16日)、② Moc Bai 国境検問所(2010年11月25日)およびLao Bao 国境検問所(2010年12月3日)における聞き取り調査、③ 2010年12月3日実施、Quang Tri Provincial CustomsによるPowerPointプレゼンテーション、及び④ Scott Wilson in association with PADECO, Information and Communications Technical Audit, Technical Assistance for Preparation of the Viet Nam Customs Modernization Project,[World Bank] PHRD Grant No. TF053144, prepared for General Department of Customs of the Ministry of Finance, Viet Nam, April 2005.

<sup>79</sup> World Bank, Project Appraisal Document on a Proposed Credit to the Socialist Republic of Vietnam for a Customs Modernization Project, 17 October 2005, p. 6.

しか実際に支出されていない)、政府はプロジェクトの中止を検討していることが明らかになった(なお現在のところ同プロジェクトは2011年6月完了予定)。プロジェクトの審査時点ではベトナムはWTO加盟実現に向けて動いていたが、2007年1月の正式加盟後は税関の改革プログラムへの抵抗があり、進展がほとんど見られない状況となっている<sup>80</sup>。

ベトナムはASEANイニシアティブのもと、ナショナル・シングルウィンドウ開発を進めている。8.6節で述べたようにUSAIDからの支援もある。2009年10月21日、ベトナム議会決定第2599号/QD-BCDASWによりASEANシングルウィンドウに関する運営委員会が設立された。しかし、①各省庁のITシステムの互換性はない、②政府機関と民間セクターとの情報共有の仕組みも存在しない、③人材・予算が不足している、などの課題が残されている<sup>81</sup>。

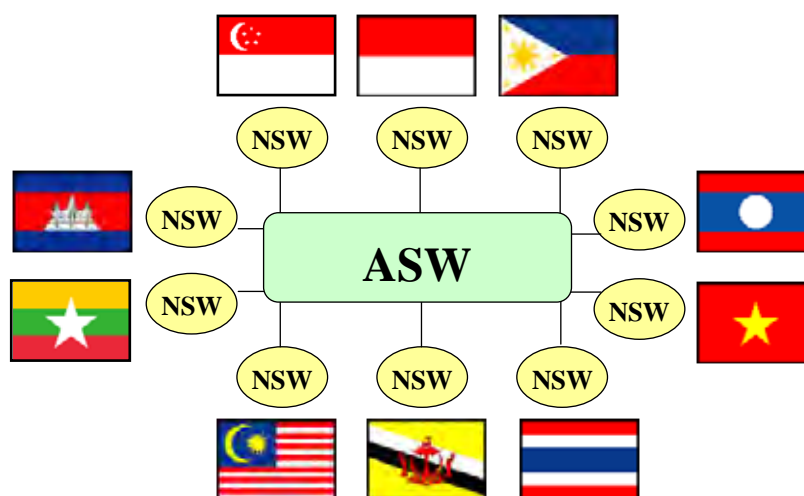
## (6) 広域

前述の通り、ASEANは先発ASEAN諸国6カ国(タイ含む)に対し、できる限り早期にシングルウィンドウを完全導入するよう呼びかけている。ただし少なくとも非公式には、先発ASEAN諸国6カ国(タイ含む)は2012年までに、全加盟国(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)は2015年までと、それぞれ当初予定より幾分遅れてナショナル・シングルウィンドウを導入予定である<sup>82</sup>。8.6節で述べた通り、ASEAN-EU地域統合支援プログラムフェーズ2(APRIS II)とUSAIDのASEANシングルウィンドウ(ASW)プログラムの両者が、ナショナル・シングルウィンドウ整備を支援している。各国でナショナル・シングルウィンドウが構築されたのち、ASEANシングルウィンドウが構築される予定である(図5-2参照)。

<sup>80</sup> 1つの問題点として、ベトナム税関総局には世銀プロジェクトの下に位置する近代化推進のための組織と局内で編成した同目的の組織の2つが存在する点が挙げられる。

<sup>81</sup> The Implementation of National Single Window and ASEAN Single Window in Viet Nam, Asia-Pacific Economic Cooperation, presentation by Viet Nam at Single Window Working Group Capacity Building Workshop 4 (2009/SCCP/SWWG/WKSP4/011), Singapore, 6-8 April 2009 [ダウンロード先: [http://www.wcoomd.org/files/6.SW\\_Files/SW%20Initiatives/APEC/APEC%20-%20Viet%20Nam%20Implementation%20of%20NSW%20-%20April%202009.pdf](http://www.wcoomd.org/files/6.SW_Files/SW%20Initiatives/APEC/APEC%20-%20Viet%20Nam%20Implementation%20of%20NSW%20-%20April%202009.pdf)].

<sup>82</sup> ナショナル・シングルウィンドウの開発はさらに長くかかりそうである。たとえば、前述したようにカンボジアでは、世界銀行支援の「貿易円滑化と競争力プロジェクト(Trade Facilitation and Competiveness Project)」の初期段階で、政府は、ASEANコミットメントがあるにもかかわらず、シングルウィンドウ開発のために必要な組織変革を実施しないことを決定した。



注：ASW = ASEAN シングルウィンドウ、NSW = ナショナル・シングルウィンドウ  
出典：ASEAN

図 5-2 ASEAN シングルウィンドウ概念図

## (7) 調査結果のまとめ

メコン諸国のうち、通関の電子化が最も進んでいるのはタイおよびベトナムである。既に独自の通関 IT システムを導入済みの両国は、ナショナル・シングルウィンドウ構築に向けて動いている。カンボジアとラオスは、現在 ASYCUDA World の導入段階である。カンボジアがラオスより数年先を行っているが、両国ともナショナル・シングルウィンドウ導入にはかなり遠い。ミャンマーは、電子化に向けてようやく動き出したばかりである。

## 5.8 税関当局と民間セクターの協力

税関当局の目標の 1 つに、透明性と効率性の高い手続きを通じ、貿易業界との緊密な関係を追求することが挙げられる。戦略的目標としては、① 新たな協定や関税法、政策、手続きの策定導入にあたり貿易業界に発生する正当なニーズに応えるための、法的前提の確立、② 税関当局の組織・業務手法が、正当な貿易のニーズを確実に考慮できるようにするための貿易パートナーシップの策定、③ 税関内と他の政府機関、貿易業界との間での協力を通じた、貿易フローの円滑化と二重の作業を回避するための戦略・手続き・手法の形成、④ 透明性が高く予測可能な手続き、規制、および管理手法を用いた、貿易に対する業務志向型アプローチの確立、さらには貿易業界に権利と義務を完全に伝えると同時に、税関当局と貿易業界との間で情報開示、相互信頼および尊重を保つ<sup>83</sup>ことなどが考えられる。

メコン川流域における最近の官民パートナーシップ進展の例を以下に挙げる。

<sup>83</sup> European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 31 参照。

- i) 2009年10月9日、カンボジアは民間セクターとのパートナーシップのメカニズムの確立および機能に関する閣僚会議令第906号を発令した。これは通関一輸出志向型衣料産業ワーキンググループ、通関一輸出非衣料産業ワーキンググループ、および通関一国内市場志向ワーキンググループからなる（第2条）。同メカニズムの目的は、① カンボジア税関総局（GDCE）および民間セクターが「財政倫理の強化および貿易の最大限の円滑化」（特に、法令遵守のレベル強化、通関手続きの単純化等の現行規制の理解に対するニーズ）の観点から協働し、相互理解を追求すること、② 政府の貿易円滑化政策の効果的な導入に関し、全ての問題と誤解を解決すること、および③ 通関に関する諸規則の策定・改定への民間セクターの関与をコーディネートすること（第6条）、の3点である。四半期ミーティングの結果を踏まえ、関連当局の対応が要請され、あわせて関連文書が提出される場合もある（第7条）<sup>84</sup>。また特筆すべき点として、2009年以来カンボジアが登録型（免許制）の通関士制度を導入していることが挙げられる。これは通関士の設置および機能促進に関する大臣令（Prakas）第115号に即したものである。
- ii) タイにおける税関と民間セクターの長期的協力には以下のものがある。① 税関と民間セクターによる合同委員会において、物流業者、海運業者、通関ブローカー、商工会議所との正式なコンサルテーションの場として、通関サービス・監視や通関のパフォーマンス評価について話し合うほか、通関業務の円滑化に関するアドバイスを提供、② 透明性パートナーシッププロジェクトの一環として、タイ関税局と100社以上の企業が、汚職撲滅運動に協力する内容のMOUを締結（前述）、③ 通関ホットラインを開設し、汚職および職権濫用に対するクレームに対応するほか、企業全般が貨物通関の際に直面する問題を解決（前述）、④ 免許制通関士制度の設立（1998年以来施行しており、現在は300社以上の登録通関士が存在）、⑤ 過去3年以上、通関の記録が良好等の条件を満たした輸入業者に交付されるゴールドカード制度の創設、⑥ 通関に関するあらゆる問題に対処する通関クリニックの創設、⑦ 地方民間協力センターの設立、⑧ CSR（企業の社会的責任）に関するプロジェクトの実施<sup>85</sup>。
- iii) ベトナムでは、最近WCOの民間セクター諮問グループ（private sector consultative group: PSCG）が、ベトナム税関総局（GDVC）にキャパシティ・ビルディングの支援を行う協力イニシアティブを開始した。協力の第1段階ではAEO制度と同等である「トラステッドトレーダー・プログラム（trusted-trader program）」の策定・導入に焦点が当てられた。同制度は2011年にパイロット段階に入る予定であり、貿易円滑化の推進と自発的な法令遵守、GDVCと地元民間セクターのステークホルダーとの間のより密接な協力を目指す。2010年12月には初のワークショップが開催され、全ての関係者から情報や提案を収集した。トラステッドトレーダー・プログラ

<sup>84</sup> Ministry of Economy and Finance, General Department of Cambodia Customs and Excise, Cambodia Chamber of Commerce, and Japan International Cooperation Agency, *Customs-Private Sector Partnership Mechanism (CPPM)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2009.

<sup>85</sup> Thai Customs Department, *Snapshot of Thai Customs*, June 2010, pp. 40–41.

ムとは、法令を遵守する貿易業者を認証し、通関の迅速化、検査率の低減、サービス内容の向上等の便宜を図る一方で、法令遵守の徹底、電子通関の使用、透明性の高い会計慣行の維持が貿易業者に対して求める。同制度は当初、複数のメーカー・貿易業者を対象とするものとみられる<sup>86</sup>。

各国の税関・民間セクター間の現時点での協力レベルに応じ、今後の対策には、① 税関当局と貿易業界との間でのMOUの締結、② 税関・貿易振興機関・民間セクターを代表するその他のグループ・関連省庁の代表者からなる協力フォーラム（通関諮問委員会など）の創設、③ 税関当局と貿易業界の協力のもと、税関の業務手法とITシステムが開発されるようなメカニズム<sup>87</sup>、④ AEOまたは認定事業者制度の策定、が考えられる。

## 5.9 保稅運送（トランジット）

保稅運送とは、関税、国内消費税、輸入時に通常課せられるその他の税・料金を徴収することなく、税関から国を超えて他の税関へと貨物を輸送するような通関手続きを指す<sup>88</sup>。保稅運送手続きは、国内市場への商品流出を避けることで輸送国の歳入を守りつつ、遅延や費用の発生を防ぐことができるよう単純化されたものとなっている。保稅運送は施封（保稅運送中の商品を物理的に確保しておくため）、保証金（当該商品が保稅運送手続きを申請したにもかかわらず輸出されない場合、関税、税金、およびその他料金に充当）、一連の書類提出（保稅運送手続きを監視するため）等の要素からなる<sup>89</sup>。国際的には1950年代よりTIRに基づく運送システムが利用されているほか、1980年代よりEU域内の保稅運送システムも運用されている。

メコン地域では以下に示す通り、保稅運送手続きは十分に発達していない。

- i) **カンボジア**では、現在に至るまで越境の保稅運送制度がなく、国内で港から内陸のドライポートへの商品の輸送用に行われているのみである。GDCEはこうした国内輸送への保証金を義務付けていない。
- ii) **ラオス**では、貨物輸送の安全保障が要求されるが、ラオス国際物流業者協会（Lao International Freight Forwarders Association: LIFFA）に対しては免除される。また銀行保証で受諾できるが、貿易業者には利用されていない。
- iii) **ミャンマー**には、単純化された保稅運送手続きが導入されていない。

<sup>86</sup> 円卓会議の参加団体は、国際通関ブローカー協会（PSCG チェア）、IBM、Hutchison Port Holdings, Limited Brands、日産自動車、Samsung Electronics 等であった。

[http://www.wcoomd.org/home\\_cboverviewboxes\\_cbnews1\\_cbarwcopscgvietnamcustoms.htm](http://www.wcoomd.org/home_cboverviewboxes_cbnews1_cbarwcopscgvietnamcustoms.htm)

<sup>87</sup> European Commission, Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs, 2007, p. 32などを参照。

<sup>88</sup> CBTA 第3 (u) 項の定義の通り、保稅通過は「請負当事者の領土における商品の輸送のうち、かかる領土内の通行が、請負当事者の領土外から始まり終わる完全な移動の一部に過ぎないような輸送」を指す。

<sup>89</sup> Jean-François Arvis, “Transit and the Special Case of Landlocked Countries”, in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, pp. 243–45. 国際保稅運送（国境を越える場合）と内国保稅運送（品物が国内輸入地点から通関手続実施場所へ国内を輸送される場合）がある。前脚注 p. 244 参照。なお本項は国際保稅運送を扱う。

- iv) タイの保税運送申告は手作業で処理されており、裏付け書類（インボイス、船荷証券）の提出は必須とされる。法で定められた保税運送手続きの枠組みが存在し、税関のウェブサイトに関連情報が掲載されている。しかし、手続きの単純化はなされていない。保税運送保証金は取引量に関わらず 100 万タイバーツ（有効期間は通常 1 年）である。
- v) ベトナムは、保税運送の簡素化を実施していない。トランジット業者の登録は義務付けられておらず、貿易省から保税運送ライセンスが交付される。カンボジアと同様、輸送保障は義務付けられていない<sup>90</sup>。

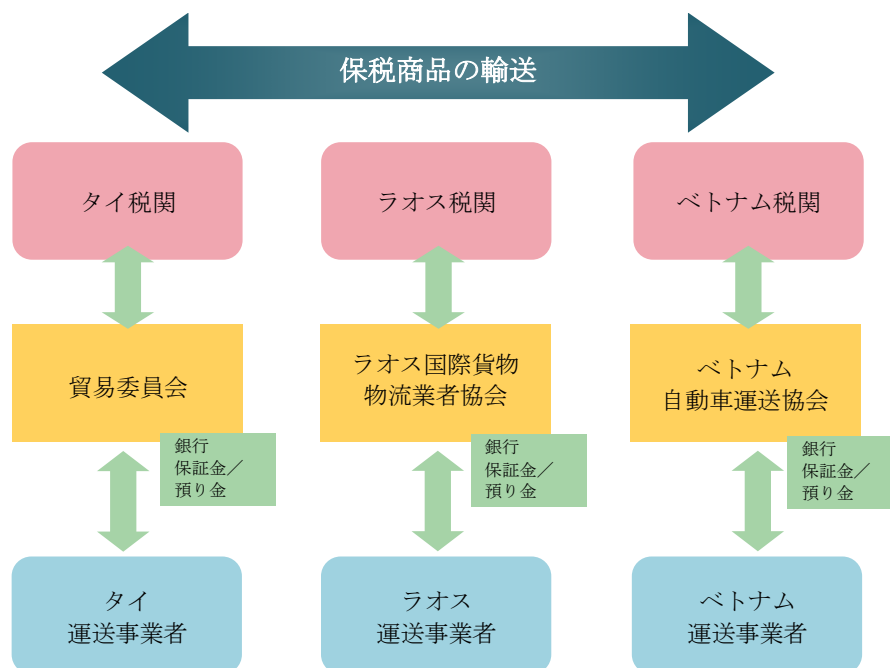
越境輸送の円滑化のため、メコン地域各国は近年、大メコン圏（GMS：全 6 カ国のうちメコン地域各国が 5 カ国を占める）および ASEAN（加盟 10 カ国のうちメコン地域各国が 5 カ国を占める）を通じ越境輸送システムの開発を決定し、GMS 越境交通協定（CBTA）および ASEAN 貨物輸送の円滑化についての枠組み協定を締結した<sup>91</sup>。この詳細は以下の通りである。

GMS 通関トランジットシステム（CTS）は、以下の 3 点につき付属書で定められている。① 付属書 6：TIR 条約（1975 年）をモデルに保税運送および内陸貨物通関制度を定めるほか、商業貨物の保税運送に関連している。② 付属書 8：「商用自動車の一時的輸入に関する通関条約」をモデルに自動車一時的輸入について定めている。③ 付属書 14：「コンテナに関する通関条約」（1976 年）をモデルにコンテナ通関制度について定めている。同制度は 2000 年代初頭に形成・協議、2007 年に署名が行われ、GMS 全 6 カ国中、ミャンマーとタイを除く 4 カ国が批准している。CTS は、認定道路運送業者に対し保税運送に必要な書類を交付する権限を持つ国家的組織・機関の設置を、各国に義務付けている。この団体が保税運送書類を交付した道路運送業者に代わり、関税・税金に関して税関当局に対し保証を行い、税関当局と道路運送業者の仲介役として、保税運送の正しい運用を図る役割を担う。こうしたいわゆる「交付・保証団体」は、通常は業界団体（道路輸送者協会、商工会議所など）であることが多い。運用規則は当事者間の正式な契約で定められ、① 国家政府と交付・保証団体、② 交付・保証団体と税関当局、および ③ 交付・保証団体と道路運送業者の 3 つの関係について規定している。2009 年 6 月に東西経済回廊でパイロット提案・導入された GMS 通関運送システムの構造を図 5-3 に示す<sup>92</sup>。

<sup>90</sup> ① ASEAN-EU Programme for Regional Integration Support – Phase II (APRIS II) and The European Commission, Technical Assistance Project, *Sub-project Number 2.c.1, ASEAN Customs Transit System (ACTS), ICT Feasibility Study Report*, 11 November 2008, pp. 23-3 および ② 2010 年 11 月 29～30 日、ミャンマー財務・歳入関税局への聞き取り調査。

<sup>91</sup> メコン地域各国は TIR 条約加盟について、複雑であり条件が面倒であることから加盟は非現実とした経緯がある。

<sup>92</sup> Asian Development Bank, *Greater Mekong Subregion Customs Transit System*, 2009, p. 2.



注：税関、交付・保証団体、認定運送業者の間の矢印は、諸条件や権利、義務など正式な協定の存在を示す。

出典：Asian Development Bank, *Greater Mekong Subregion Customs Transit System*, 2009, p. 4

図 5-3 GMS保税運送制度（東西経済回廊におけるパイロット導入）

「ASEAN貨物輸送の円滑化についての枠組み協定」（1998年）の議定書7（保税運送システム）は、保税運送制度の制定を求めている。ASEANの「1999～2004年・ハノイ行動計画」によると2000年までに運用開始予定であったが、実際にASEAN保税運送制度の細部の策定が行われたのは2008年のAPRIS IIプロジェクトの際であった。新興のASEAN保税運送システムは、TIR制度ではなくEUの共通通関システム（Common Transit System）、およびシンガポールの国家通関システムを基にしている。このシステムは、完全にコンピューター化され、貿易業者と税関、および税関当局間の通信が電子化されていることが大きな特徴である<sup>93</sup>。議定書7は2010年6月、ASEAN関税局長会議で改訂が承認されており、2011年にはAPRIS IIIプロジェクト（2011年中盤開始予定）の支援を受けてタイ、マレーシア、シンガポールを結ぶ回廊でパイロット・プロジェクトの完全導入が見込まれている<sup>94</sup>。

<sup>93</sup> ASEAN-EU Programme for Regional Integration Support – Phase II (APRIS II) and The European Commission, *1998 ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit (AFAFGT): Realisation of the ASEAN Customs Transit System*, October 2008. 各国境では、運送中の商品が通関したことを示す伝達書が作成され、次の保税区域へと転送される。書類を待つことなく即時に商品を引き取ることができる。域内の銀行が本システムの競争価格での引き受けに興味を示している。2009年4月21日（ASEAN-EU Programme for Regional Integration Support (APRIS) – Phase II 欧州技術協力チーム、David Martin チームリーダーへの聞き取り調査による）

<sup>94</sup> カンボジア、ラオス、ベトナムは持続可能な国内通信環境への完全な国家通関申告システムの導入に関し、他のASEAN諸国に遅れをとっているため、ASEAN通関システムプロジェクトはフェーズ方式で進めるのが適切と判断され、まずタイーシンガポール間（マレーシア経由）の経済回廊で導入を進めるこ

ASEAN保税運送システムの支持者が、同システムがGMS保税運送システムに勝ると考える理由は以下の通りである。① GMSシステムはTIRシステムを基盤としているが、TIRシステムが既に陳腐化している。② GMSシステムは紙をベースにしているため、不正やミスの温床となりやすく、また時代遅れのものとなりつつある。③ GMSの保証制度は必要以上に煩雑であり、組織的不正を防ぎにくい<sup>95</sup>。一方、GMSシステムの支持者は、これがTIRシステムに「触発」されていることから、GMS諸国が将来的に目標とするTIRシステムへのシームレスな全面移行が容易である点を挙げる（GMS諸国としては、アジア各国さらには世界との物流・貿易の強化を模索しており、世界各国ではTIRシステムを採用している）。さらには、GMSシステムでは全国のオペレーターの保証金の一括支払が可能で、有効期間は無期限であるという単純性も、支持理由として挙げられる<sup>96</sup>。加えて、GMSの保税運送システムの完全コンピューター化を進めた場合、運用開始がさらに10～15年遅れるとも指摘されている<sup>97</sup>。

実際には、GMS保税運送システムとASEAN保税運送システムは必ずしも相互排他的とは限らない。欧州では歴史的・実地的な理由から、域内トランジットシステム（Community Transit System）とTIRシステムが併存している<sup>98</sup>。そのことを認識した上で、近々実施されるADB C-R-PATAでは、GMS保税運送およびASEAN保税運送システムを導入した場合の課題（保証金など）を包括的に評価しつつ、両者の共通性を評価する。GMS/ASEAN保税運送システムのいずれか、または両方を完全に導入するには、各国の法制度、管理計画、指導書、ガイドラインを広域システムと一致するよう改正する必要がある<sup>99</sup>。加えて、RFID（電波による個体識別）やGPSによる追跡システムを導入することで、保税運送における通関業務が改善され、ひいては保税運送システムが円滑に導入される可能性もある。

---

ととなった。ASEAN-EU Programme for Regional Integration Support – Phase II (APRIS II) and The European Commission, Technical Assistance Project, *Sub-project Number 2.c.1, ASEAN Customs Transit System (ACTS), ICT Feasibility Study Report*, 11 November 2008, p. 33.

<sup>95</sup> 出典は前脚注参照。

<sup>96</sup> こうした保証金の提供の仕方は現実的と考えられる。広域型・超国家型の制度を設け、運用を保証するため各国の団体が互いの代表を務めるという形は近い将来理想論になってしまうかもしれない。保証金の額を運送業者種別・個々の輸送案件の種類と価格によって変えるとその都度保証を与える必要が出てくる。こうしたアドホック型の制度は事務作業の手間が膨大になるため、円滑化に逆行する。

<sup>97</sup> CBTA 文書では ICT 化も視野に入っている（Article 3(c) of CBTA Annex 4, Article 1(b) (xii) of CBTA Annex 6 参照）。CBTA システムの強みは、① 紙ベースの制度（すぐに運用可能）と、② ICT システム（機が熟したのちに導入）の両方に同時対応可能な点であろう。すでに何十年も運用されている TIR システムも、最近になってようやく電子化の計画が出てきた。

<sup>98</sup> ASEAN-EU Programme for Regional Integration Support – Phase II (APRIS II) and The European Commission, *1998 ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit (AFAFGT): Realisation of the ASEAN Customs Transit System*, October 2008, p. 14.

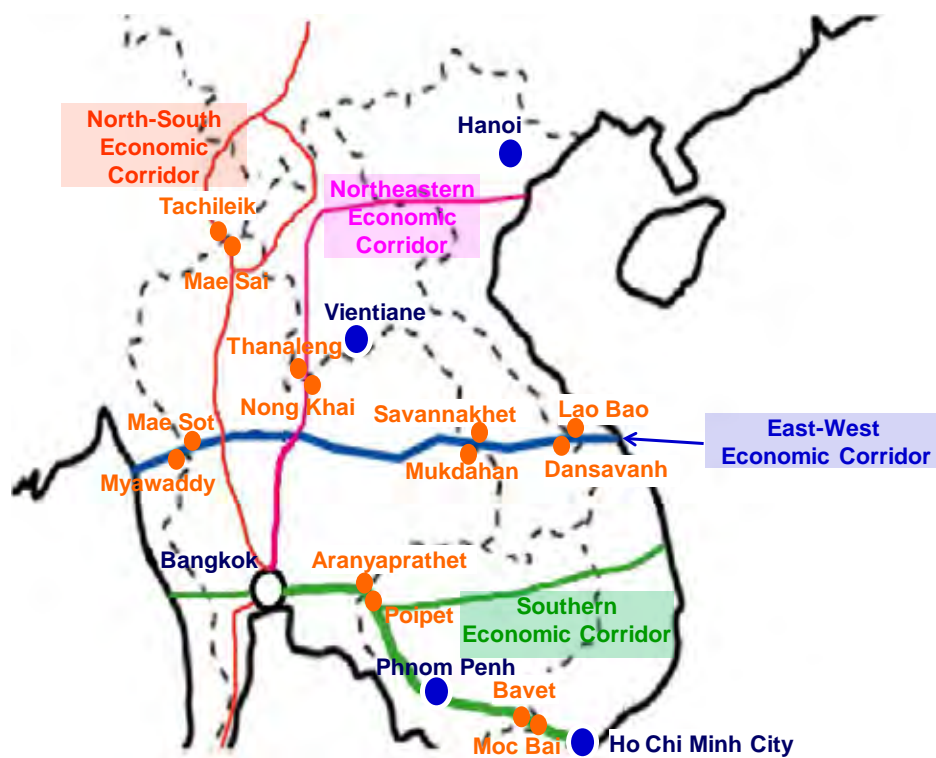
<sup>99</sup> 例えば 4 章 4.2 節(2)で述べた通り、ラオス税関法は国際保税輸送に関する規定が不十分である。第 33 条ではラオスを通過する輸送について定めている（例：タイ製品のベトナムへの輸送、ベトナム製品のタイへの輸送）が、こうした作業については、保税保証許可書を税関チェックポイントの入出国事務所に提出するのに加え、輸送ルート沿いの税関職員にもこれを提示しなければならない（モバイルチェックポイント）。Asian Development Bank, *SFA-TFI Action Plan Technical Report on Customs*, TA 6328-REG, August 2007, p. 39.



## 第6章 国境手続きの課題（国境6地点）

### 6.1 概要

本章では、現地調査による国境視察の結果を分析し、国境手続きに関する課題を検証する。本調査の対象の国境通過地点は、① Poipet（カンボジア）－Aranyaprathet（タイ）、② Bavet（カンボジア）－Moc Bai（ベトナム）、③ Thanaleng（ラオス）－Nong Khai（タイ）、④ Mukdahan（タイ）－Savannakhet/Kaysone Phomvihane（ラオス）、⑤ Dansavanh（ラオス）－Lao Bao（ベトナム）と⑥ Mae Sai（タイ）－Tachileik（ミャンマー）<sup>1</sup>の6地点である。①と②は南部経済回廊、④と⑤は東西経済回廊、⑥は南北経済回廊、③はCBTAの議定書1で「他の回廊／ルート」に指定され2006年GMS交通セクター戦略調査で「北東経済回廊」と命名された回廊沿いにある。各国境通過地点の位置を図6-1に示す。



出典：JICA Study Team

図 6-1 調査対象の国境通過地点

<sup>1</sup>当初予定していた Mae Sot/Myawaddy 国境視察は、安全上の問題により実施を見合わせた。

表 6-1 各国境通過地点の特徴と状況

国境	状況	交通量	待機時間
Poipet (カンボジア) - Aranyaprathet (タイ)	同地点は、1994年GMS交通セクター調査で優先開発対象とされた <b>南部経済回廊</b> 沿いにある国境通過地点である。	<b>中程度</b> (1日あたりトラック 110台(2010年)) 国際通過貨物は少ない。	<b>中程度</b> (国境通過の両側と もに6.7時間(2005 年))
Bavet (カンボジア) - Moc Bai (ベトナム)	同地点は、1994年GMS交通セクター調査で優先開発対象とされた <b>南部経済回廊</b> 沿いにある国境通過地点である。	<b>中程度</b> (1日あたりトラック 120台(2010年))	<b>中程度</b> (2.4～3.0時間 (2005年)) ベトナム側の通関手 続きはトラック約20 台をまとめて処理し ていた。この方法は 大変非効率である。
Thanaleng (ラオス) - Nong Khai (タイ)	同地点は、ラオスの首都 Vientiane から約25km離れた場 所に位置し、オーストラリアの 資金協力を受けて1994年に開 通した全長1,174mの友好橋が 建設されている。 同地点は、北東回廊沿いにある。 同回廊はCBTA議定書1で は「他の回廊/ルート」となっ ていたが、2006年GMS交通セ クター調査では、Nanning、 Hanoi、Vientiane と Bangkok/ Laem Chabang を結ぶルートと して指定されている。	<b>多い</b> (1日あたりトラック 195台(2010年)) 国際通過貨物は少な い。	<b>長い</b> (ラオス側19時間 (2009年))
Mukdahan (タイ) - Savannakhet/ Kaysone Phomvihane (ラオス)	同地点は、ミャンマー、タイ、 ラオスとベトナムを接続してい る <b>東西経済回廊</b> 沿いにある。 また、日本の支援によって 2006年に開通した全長1,600m の第2メコン国際橋が建設され ている。	<b>中程度</b> (1日あたりトラック 150台(2010年))	<b>中程度</b> (ラオス側3.4時間 (2009年))
Dansavanh (ラオス) - Lao Bao (ベトナム)	同地点は、ミャンマー、タイ、 ラオスとベトナムを連絡してい る <b>東西経済回廊</b> 沿いにあり、同 回廊の最東端の国境地点であ る。	<b>少ない</b> (1日あたりトラック 80台(2010年))	<b>中程度</b> (ラオス側2.3時間 (2009年))
Mae Sai (タイ) - Tachileik (ミャンマー)	同地点は、タイ、ミャンマーと 中国を接続している南北経済回 廊沿いにある。	<b>多い</b> (1日あたり車両240 台(2010年))	データなし

注記:

① 交通量: 100台以下=少ない、100～190台=中程度、190台以上=多い として表示

② 待機時間: 両側とも、0～2時間未満 = 短い、4～8時間 = 中程度、8時間以上 = 長い として表示

出典: JICA Study Team

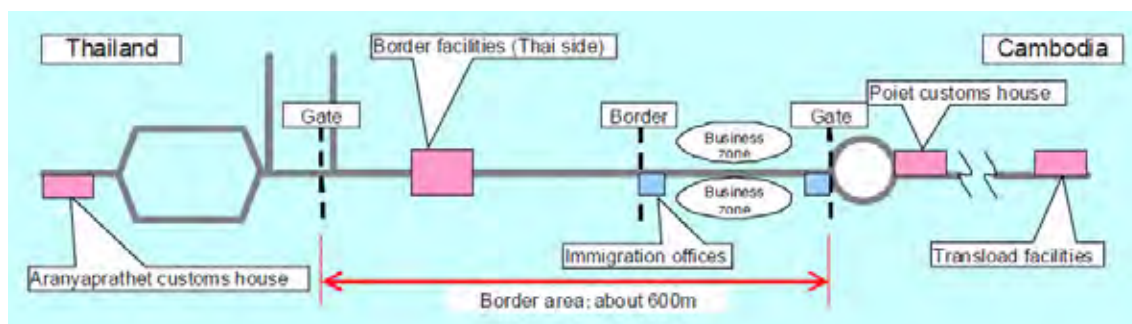
各国境通過地点の現状概要、インフラ、運営に関する状況を、次節以降で分析する。

## 6.2 Poipet (カンボジア) – Aranyaprathet (タイ) <sup>2</sup>

Poipet–Aranyaprathetの国境通過地点は、タイ、カンボジア、ベトナムを結ぶ南部経済回廊（CBTA議定書1で指定された優先開発ルート）沿いの2カ所の国境通過地点のうちの1つである。同回廊はR1とも称され、1994年の第1次GMS交通セクター調査で最優先の開発ルートに指定された<sup>3</sup>。同地点の交通量は、両方向を合わせて1日あたり平均トラック約110台である<sup>4</sup>。輸送コスト面では海上ルートが勝ることや、複雑で煩雑なカンボジア側での手続きが敬遠され、陸上ルートの貨物量はごくわずかに留まっている<sup>5</sup>。

Poipet–Aranyaprathet 地点のインフラの現状を以下に記述する。

- (i) 同地点の見取図を図6-2に示す。



出典：JICA

図6-2 Poipet–Aranyaprathet 地点の見取図

- (ii) カンボジア側には、主にタイ側旅行者が利用するホテル数カ所やカジノ7カ所が立地している。一方、タイ側には、工業団地が立地している。同地点の主な国境通過貨物は、衣料品や一般消費財である。

<sup>2</sup> この節に関する出典は、以下の通りである：① 2010年11月15日国境訪問／面談相手方、(a) Mr.Ratchapol Ornnim、Aranyaprathet 税関事務所税関検査官、(b) Ms. Savika Nak-on、Aranyaprathet 税関事務所税関検査官、(c) Mr. Choup En、Poipet 税関チーフ、(d) Mr. Norng Sokhom、Poipet 税関副主任、(e) Mr. Pol Ratanek、Poipet 税関副主任、(f) Mr. Muy Pagnarith、Poipet 税関職員、(g) Mr. Chey Sokchea、Poipet 税関職員、(h) Mr. Lv Bunson、Poipet 税関職員、② Aranyaprathet 税関による2010年11月15日のPowerPointプレゼンテーション、③ 欧州連合、世界銀行、UNIDODANIDA' Trade Development Support Program' 'Mapping of Trade Process—Cambodia, prepared by Emering Markets Consulting, March 2010、④ Asian Development Bank, Time Release "Before" Study for the Poipet–Aranyaprathet Border Crossing Points, 2005。

<sup>3</sup> PADECO Co., Ltd., GMS Subregional Transport Sector Study, prepared for the Asian Development Bank, 1994. The Phnom Penh to Ho Chi Minh City Highway Project was the first cross-border transport project assisted by ADB.

<sup>4</sup> タイからカンボジアへの主な輸送貨物は、建設資材、セメント、鋼、オートバイ、古着。また、カンボジアからタイへの主な輸送貨物は、手工芸品、衣類、手工業製家具である。

<sup>5</sup> 民間物流企業が指摘した問題点は次の通り：① 国境から Phnom Penh へ保税輸送する場合は、少なくとも48時間前に申告する必要がある。また通関書類を Phnom Penh から国境に配送する必要もある。これらが原因で、余計に時間とコストを要している、② 貨物が通過する各行政区毎に通過許可の承認を得なければならない。このこともまた所要時間を延ばし、輸送経費も増やす原因となる、③ 輸出についても、48時間前に輸出許可を申請する必要がある。許可証承認のタイミングが不明確で、かつその承認に対する保証もないことが、輸出商品の競争力を下げている、④ 正当な理由のない金銭授受、それも相当な金額の支払いが必要となる。

- (iii) 両国側ともに、同地点付近のアクセス道路の幅が狭く、トラック待機場所や運転手向けの休憩施設も整備されていない。通関待機中のトラックが路上駐車しており、道路混雑や交通安全上の問題を招いている。カンボジア側には、同地点から 2 km の場所に、民営の貨物積替所が数カ所立地している。
- (iv) タイ側には、車両用検査レーンのほか、歩行者用検査レーンがあり、バックパッカー、観光客、国境付近の労働者などが利用している。車両用検査レーンは、乗用車、バス、貨物トラックで区別されておらず、通関手続きでは異なる車種が同じレーンを利用する。また、優良業者として登録された利用者向けに、ゴールド・カード・ファスト・トラックレーンと呼ばれる優先レーンがある。各ゲートの入り口には入場用ゲートがある。
- (v) 両国側ともに、車両ナンバープレート読み取り用スキャナー、トラック貨物検査用の X 線スキャナー、感熱スキャナー、パスポート・ビザスキャナー等の最新機器は配備されていない。
- (vi) 両国側ともに、越境手続きを 1 カ所で完了できる施設がなく、複数の事務所施設に分かれて手続きを行う。
- (vii) タイ側では、コンピューター設備やインターネット／構内ネットワーク、電気設備は十分に整備されている。一方、カンボジア側では、4 台あるコンピューターはもっぱら報告書作成に利用するのみで、ローカルエリア・ネットワーク (LAN) やインターネットにも接続されていない。また、電気供給が不安定であり平均で週 1 回 20～30 分程度の停電が発生するが、停電時の予備発電装置も配備されていない。同地点での両国間の情報交換も行われていない。
- (viii) タイ税関では電子通関システムを採用しているが、同地点の Aranyaprathet での輸入通関は書類による手続きである。一方、カンボジア側では、2011 年 7 月に ASYCUDA を導入する予定である。

Poipet－Aranyaprathet 地点の運営の現状を以下に示す。

- (i) 同地点の税関業務時間は、午前 7 時～午後 7 時である。メコン地域の他の国境通過地点と同様に、1～2 時間の昼食時休憩時間がある（民間企業の報告による）。
- (ii) タイ側には、税関、出入国管理、食料薬品局、動物検疫局、保健局、農業省、対外貿易局と計 7 つの政府機関が常駐している。ワンストップサービスのために、机やコンピューター等のオフィス環境は用意されているが、サービス自体はまだ実施されていない。関係省庁会議では、2011 年にワンストップサービスを導入する計画を立てている。
- (iii) カンボジア側は、地方自治体、税関、CamControl（商業省管轄機関だが、税関と重複する機能が多い）、警察、出入国管理、検疫（保健省、農業省）の各政府機関が

常駐している。カンボジア側では、現在、ワンストップサービスの施設や計画はない<sup>6</sup>。

- (iv) 輸入貨物の通関は、カンボジア国内において実施する液化天然ガスを除いて、すべて同地点で実施している。
- (v) 両国側とも、貨物到着前に申告手続きを行う予備審査制度を適用していない。また、タイ側では、事前通知制度も採用していない。一方、カンボジア側では、利用頻度の高い輸入者を対象とした事前通知制度があるものの、これら業者の貨物もレッドレーンでの検査対象となっている。
- (vi) タイ側では、地方版・中央版のリスクプロファイルと IT を活用したリスクマネジメントを実施している。タイ側は、リスクプロファイルを利用しており、貨物検査実施率は40%となっている。一方、カンボジア側では Bangkok ベースの JICA 専門家が訪問しているが、まだ、リスクマネジメントは導入していない。カンボジア側の一般の輸入貨物の検査実施率は、指定品目に対する全量検査を除けば 10~15%となっている。
- (vii) カンボジア側では、通関業者が正確な関税率を把握することに課題がある。関税率の誤りは再申告対象となり、再申告手続きのために通関時間の遅延を招く。また、通関業者は、例えば ASEAN 地域のセメントの関税率が 5~15%減少されたことのような、関税率の変動に関する最新情報を常に入手する必要があり、関税制度に関する知識も求められる。同地点での主要貨物となるセメントや鉄材の通関手続きの簡素化が望ましい。
- (viii) 税関職員数は、タイ側は計 69 名、うち 10 名は臨時職員である。一方、カンボジア側は計 35 名である。
- (ix) カンボジア側では、英語による通関書類を理解するために、税関職員が英語の専門用語を習得することが必要である。
- (x) 2005 年に ADB が実施した調査によれば、タイからカンボジアへの輸出貨物の通関時間について、通関手続きの所要時間はタイ側 12 分、カンボジア側 55 分であった。また、待ち時間はタイ側 150 分、カンボジア側 255 分であった。つまり、両国側の待ち時間を合わせると 6 時間 45 分になる<sup>7</sup>。
- (xi) 最近の調査では、カンボジア側での通関所要時間は 2~3 時間で、4 種類の通関書類と 1,000 タイバツ の規定外の金銭授受が必要であると報告されている。具体的な課題として、① 煩雑な通関手続き、② 形式的で無駄な手続き、③ 規定外の金銭授受

<sup>6</sup> European Union, World Bank, UNIDO, and DANIDA, *Trade Development Support Program, Mapping of Trade Processes – Cambodia*, prepared by Emerging Markets Consulting, March 2010, Figure 12, p. 29.

<sup>7</sup> Asian Development Bank, *Time Release “Before” Study for the Poipet-Aranyaprathet Border Crossing Points*, 2005, paragraphs 8-9.

の要求、④ 通関業者の能力不足と情報不足、⑤ リスクマネジメントの未実施<sup>8</sup>、が挙げられている。

(xii) Poipet-Aranyaprathet 間のCBTAに関する覚書は、2005年7月4日に最初に締結された。同覚書は、シングルストップ、シングルウィンドウ、24時間体制への移行の準備等を含む、50以上の項目で構成されている<sup>9</sup>。しかし、現在までにこれらの項目は実施に移されていない。

(xiii) 同時点の2国間道路輸送協定<sup>10</sup>はないが、40台の車両交通権の交換を含む覚書が2010年5月に締結されている。しかし、タイ議会では、両国間の政治的な問題を理由に未批准の状況である<sup>11</sup>。

両国の合同委員会による2010年8月の共同声明において、両政府は貨物輸送のために国境付近に新たな施設を整備することに合意したと発表した<sup>12</sup>。候補地としては、現在の国境通過地点から南へ12 km離れた、Nong Auen (タイ側) – Stoung Bot (カンボジア側) が検討されている。施設整備に関する予備調査は、タイの商工会議所大学 (The University of the Thai Chamber of Commerce) が実施した<sup>13</sup>。両国間には河床での境界線が不明確であることに起因する国境問題が存在する。国境問題が大きな課題ではあるが、新しい国境通過地点における効率的な業務実施と効果的な施設活用のためには、フィージビリティ調査、国境地域の設計、職員研修、両国とメコン地域用の施設開発とメンテナンス基準の策定、ワンストップサービスの導入、ITによる情報ネットワークの導入、最新の国境施設運営のための研修、などの事前準備を進める必要がある。

また、両国側とも、新しい国境通過地点へのアクセス道路を整備する必要がある。カンボジア側では、新しい国境通過地点から10~12 km 離れている5号線からの分岐するアクセス道路が必要となる。

運転手が運転席を動かずに通関業務が受けられる施設の整備は、改正京都規約 (付属書) でも推奨しているが、レーン沿いの税関職員用ブースの窓口を運転手席の高さに合わせて設計することが必要である (優良事例であるトルコ・グルジア国境通過地点の例と、

<sup>8</sup> European Union, World Bank, UNIDO, and DANIDA, *Trade Development Support Program, Mapping of Trade Processes – Cambodia*, prepared by Emerging Markets Consulting, March 2010, pp. 3-4, 28.

<sup>9</sup> CBTA の付属書 4 (a) によると、シングルウィンドウは人 (パスポート/ビザ、運転免許証、外国為替、税関、健康・伝染病)、車両 (登録、車検、保険) と商品 (税関、品質、植物検疫、動物検疫) の検査と管理を各所管官庁 (例えば、税関、警察、出入国管理、貿易、農業、保健) が共同で同時に実施することである。CBTA 付属書の第 4 (b) 条によると、シングルストップ・システムは、隣接国の所管官庁が、2 国の検査を共同でかつ同時に行うことである。

<sup>10</sup> メコン地域の 2 国間道路輸送協定には、①ラオス・カンボジア (1999 年の合意、2001 年の補足協定)、②カンボジア・ベトナム (1998 年の合意、2005 年の補足協定)、③ラオス・ベトナム (1994 年の合意、2000 年改正) 間などの協定がある。こうした協定は主に相互通行権や、適用路線、自動車保険の必要性などを定めているが、取り決めの範囲は CBTA ほど包括的ではない。この他にも、Lao Bao-Dansavanh (2005)、Poipet-Aranyaprathet (2005)、Mukdahan-Savannakhet (2005)、and Bavet-Moc Bai (2006) での、初期 CBTA の実施に伴う MOU も署名されているが、これらの MOU は関連する 2 国間協定を引用している。

<sup>11</sup> 現在のタイ憲法 (2007 年 8 月 19 日承認、2007 年 8 月 24 日発効) 第 190 条では、タイ国の社会、経済または領土に関する国際合意は、署名する前に議会に承認されることを義務づけている。

<sup>12</sup> 新しい国境施設は、コンテナ貨物の通行を想定して計画されている。最終的な計画の詳細は未定である。

<sup>13</sup> タイ商業省は、物流センターとコンテナデポを備えた経済特区を、新たな国境通過地点より 30 km 離れた内陸に設置することを要望している。

現在の Aranyaprathet の状況を図 6-3 で比較する)。また、両国の関係省庁と登録確認用のデータベースをリンクすることや、主要なレーンに車両登録番号の読み取りスキャナーを配備することが望ましい。さらに、GMS/ASEAN 国際通過貨物や優良利用者のためのファストトラックレーンの整備も必要である。

同地点は、CBTA が指定した優先開発回廊上の国境通過地点の 1 つである。つまり、GMS 交通・貿易円滑化のための行動計画実施に向けた支援を目的とした ADB によるクラスター地域政策アドバイザー技術協力(C-R-PATA)の一環として、連携のとれた管理を行うために特定された国境通過地点として想定される。具体的な計画では、国境管理の機能を強化し、近代化を促進することを目的とする。例えば、既存機器の合理的かつ効果的な活用、文書や調査結果の相互理解、貨物輸送のためのペーパーレス・シングルウィンドウの実施、統合リスクマネジメントの実施が必要である。



担当官がそれぞれ配置されているブースが複数ある。運転手は、各ブースでの手続きのため、トラックから下車することになる。また、駐車のために、レーンが塞がれている。



トラックの運転席とブースの窓口が同じ高さに配置されている。運転手は、運転席にいたままでパスポート提示や通関関連手続きを完了することができる。

図 6-3 国境施設の比較 Aranyaprathet (左) とトルコ-グルジア国境 (右)

### 6.3 Bavet (カンボジア) – Moc Bai (ベトナム) <sup>14</sup>

Bavet – Moc Bai の国境通過地点は、タイ、カンボジア、ベトナムをつなぐ南部経済回廊上にある。同回廊は R1 と呼ばれており、1994 年の第 1 次 GMS 交通セクター調査で最優先度の開発ルートに指定された<sup>15</sup>。同地点の交通量は、両方向合計で 1 日あたりトラック 120

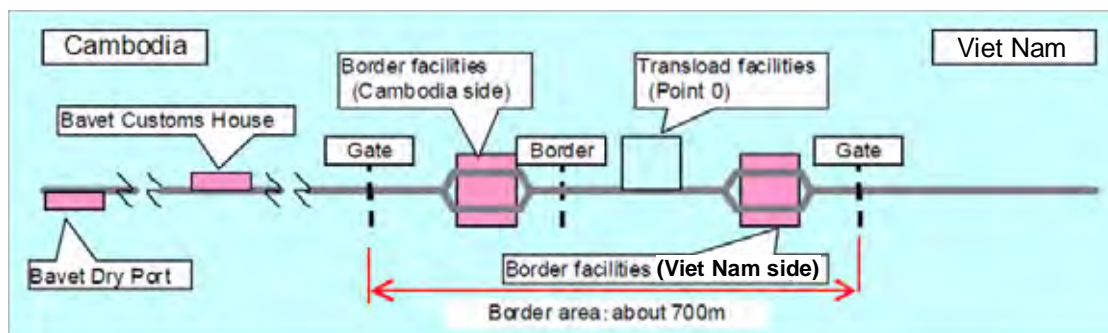
<sup>14</sup> この節の出典は次の通り。① 2010 年 11 月 26 日に行われた国境訪問での面談：(a) Mr. Ying Sam An、Bavet 税関チーフ、(b) Mr. Huy Sineth、Bavet 税関副主任、(c) Mr. Nhem Parthora、Bavet 税関物品税担当者、(d) Mr. Khov Kyan、Bavet 税関物品税担当者、(e) Mr. Nguyen Du Duc、税関副主任、(f) Mr. Dong Van Thong Moc Bai 税関職員、② European Union, World Bank, UNIDO, and DANIDA, *Trade Development Support Program, Mapping of Trade Processes – Cambodia*, prepared by Emerging Markets Consulting, March 2010、③ Asian Development Bank, *Time Release “Before” Study for the Bavet-Moc Bai Border Crossing Points*, 2005; ④ Asian Development Bank, *Kingdom of Cambodia and Socialist Republic of Viet Nam: Greater Mekong Subregion: Phnom Penh to Ho Chi Minh City Highway Project, Completion Report*, December 2007、⑤ Asian Development Bank, Operations Evaluation Department, *Kingdom of Cambodia and Socialist Republic of Viet Nam: Greater Mekong Subregion: Phnom Penh to Ho Chi Minh City Highway Project, Performance Evaluation Report*, December 2008.

<sup>15</sup> PADECO Co., Ltd., *GMS Subregional Transport Sector Study*, prepared for the Asian Development Bank, 1994. The Phnom Penh to Ho Chi Minh City Highway Project was the first cross-border transport project assisted by ADB.

台である<sup>16</sup>。前述のPoipet/Aranyaprathet国境と同様に、国際通過貨物は少量である。陸路ルート<sup>17</sup>の輸送費用の高さやカンボジア国内での通過手続きが敬遠され、貨物輸送にはもっぱら海上ルートが利用されている<sup>17</sup>。

Bavet-Moc Bai 地点のインフラの現状を以下に記述する。

- (i) 同地点の見取図を図 6-4 に示す。



出典：JICA

図 6-4 Bavet-Moc Bai 地点の見取図

- (ii) カンボジア側は、2005 年 12 月に ADB の「Phnom Penh / Ho Chi Minh City 道路開発プロジェクト」で整備した施設が基本となっており、当時の交通量に見合った規模となっている。一方、ベトナム側は、2003 年 4 月に政府資金によって整備した施設が完成している<sup>18</sup>。Bavet と Moc Bai の施設の写真を図 6-5 に示す。
- (iii) カンボジア側の Bavet の郊外には、Manhattan 工業団地があり、工場がいくつか点在する。また、市街地にはカジノも立地している。
- (iv) 両国国境間には 100 m の「無人地帯」がある。
- (v) 両国側とも、ファストトラックレーンの設備はない。
- (vi) カンボジア側には、シングルストップサービス用の小規模な共通スペースがあるが、2011 年にはより大規模な施設の建設を開始する見込みである。
- (vii) カンボジア側では、4 台ある貨物検査用の X 線機器がいずれも故障中で保証期間も終了している。機器は 2005 年にポーランドから導入したものである。一方、ベトナム側には、手荷物検査用のスキャナーが配備されている。

<sup>16</sup> カンボジアからベトナムへの主な輸送貨物は、自転車、電子アイテム、衣類（完成品）、アルコール飲料（ビール）、ベトナムからカンボジアへの主な輸送貨物は、農産品（野菜）と日常雑貨品。

<sup>17</sup> 民間物流企業によって指摘される問題点は、Poipet-Aranyaprathet の節の脚注でも記載した（例えば、国境から Phnom Penh へ保税輸送する場合は、少なくとも 48 時間前に申告する必要がある、このことが余計に時間とコストを要している等である）。

<sup>18</sup> Asian Development Bank, *Kingdom of Cambodia and Socialist Republic of Viet Nam: Greater Mekong Subregion: Phnom Penh to Ho Chi Minh City Highway Project, Completion Report*, December 2007, pp. 8-14; and Asian Development Bank, Operations Evaluation Department, *Kingdom of Cambodia and Socialist Republic of Viet Nam: Greater Mekong Subregion: Phnom Penh to Ho Chi Minh City Highway Project, Performance Evaluation Report*, December 2008, p. 14.



- (viii) カンボジア側には、10 台のコンピューターがあるが、インターネットには接続されていない。一方、ベトナム側には、15 台のコンピューターがあり、インターネットに接続されている。
- (ix) カンボジア側では、世界銀行の「貿易促進・競争力強化プロジェクト」の支援により、2011 年末までに ASYCUDA を導入する予定である。



Bavet



Moc Bai

図 6-5 Bavet と Moc Bai の写真

Bavet－Moc Bai 地点の運営の現状を以下に記述する。

- (i) 同地点の税関業務時間は、午前 6 時～午後 10 時である（2005 年には、午前 7 時～午後 6 時であった）。メコン地域の他の国境通過地点と同様に、1～2 時間の昼食休憩時間がある。24 時間通関については、現場の税関職員に強い懸念が見られる。
- (ii) カンボジア側には、地方政府が同地の主導機関として法で定められているほか、税関、CamControl、警察、出入国管理、検疫局（保健省、農業省）の各政府機関が常駐している。各機関は、毎月課題解決のための会合を開催している。
- (iii) ベトナム側には、税関、出入国管理、検疫局（保健省、動物・植物検疫）、警察の各政府機関が常駐している。主導的役割を担う機関は定められていない。
- (iv) カンボジア側では、通関手続きを同地点から約 2 km 離れた ICD (Inland Container Depot) で行う。ICD には、税関と CamControl の事務所があり、共同で貨物検査を実施する。Bavet の輸出入手続きの 55% は、税関事務所内で行われている<sup>19</sup>。
- (v) ベトナム側では、同地点ですべての輸入通関業務を行う。
- (vi) カンボジア側では、規則によりすべての貨物の物理的検査を実施する。また、マニュアル処理によるリスクマネジメントに基づいて、コンテナの内容物のうち 10～15% 程度を検査する。一方、ベトナム側では IT 化されたリスクマネジメント・システムがあるが、すべての貨物に対して検査を実施する。

<sup>19</sup> European Union, World Bank, UNIDO, and DANIDA, *Trade Development Support Program, Mapping of Trade Processes – Cambodia*, prepared by Emerging Markets Consulting, March 2010, Figure 12, p. 29.

- (vii) 税関職員数は、カンボジア側 37 名、ベトナム側 36 名である。カンボジア側では、職員研修を Phnom Penh で定期的に行っている。一方、ベトナム側は Ho Chi Minh City にある税関当局が運営する「税関大学」で職員研修を実施している。なお、2006 年 7 月には、Bavet-Moc Bai で WCO 地域事務所が ADB と共同で人材育成を目的とした研修を実施した実績がある。
- (viii) 両国側とも、英語による通関書類を理解するために、税関職員が英語の専門用語を習得することが必要である。
- (ix) 両国間の税関当局の合同会議は、年 1 回開催される。
- (x) 2005 年の ADB 調査によれば、カンボジアからベトナムへの輸出通関の所要時間は平均 101 分、待機時間は平均 143 分であった。また、ベトナム側からカンボジア側への輸出通関の所要時間は、平均 120 分、待機時間は平均 181 分であった。同調査では、ベトナム側の所要時間は既に最短の水準にあることや、国境付近の施設で貨物の積み替えのために 3~4 時間がかかることが明らかになっている。この積み替え時間にかかる時間は、上記の待機時間に含まれていない<sup>20</sup>。
- (xi) 最近の調査では、Bavet での通関に要する時間は 1~2 時間であり、少なくとも 5 種類の通関書類と 100~300 米ドルの規定外の金銭授受が必要であることが報告されている。前節に記述の通り、具体的な課題として、① 煩雑な通関手続き、② 形式的で無駄な手続き、③ 規定外の金銭授受の要求、④ 通関業者の能力不足と情報不足、⑤ リスクマネジメントの未実施<sup>21</sup>、が挙げられている。
- (xii) 午後の時間帯に調査団が国境視察を実施した際に、ベトナム側では、約 20 台のトラックを待機させてまとめて通関業務を行う非効率な処理が行われていることを発見した。
- (xiii) Bavet-Moc Bai 間の越境輸送協定に関する覚書は、2006 年 3 月 6 日に最初に署名された。同覚書は、シングルストップ、シングルウィンドウ、24 時間体制への移行の準備等を含む、50 以上の項目で構成されているが、事実上実行に移されていない。また、同地点のシングルストップサービス導入の取り決めは、両国税関当局間で 2009 年 6 月 2 日に署名されているが、こちらもまだ実施されていない。
- (xiv) 同地点の 2 国間道路輸送協定は、1998 年 6 月 1 日に署名されている。協定を具体化するための細則は 2005 年 10 月 10 日に署名され、2006 年 9 月 30 日に発効した。最近（2010 年）の覚書により、相互の車両交通権が拡大し、最大 300 台のトラックとバスとなっている（2006 年は 40 台、2009 年は 150 台であった）<sup>22</sup>。

<sup>20</sup> Asian Development Bank, *Time Release "Before" Study for the Bavet-Moc Bai Crossing Points*, 2005, paragraphs 7-8.

<sup>21</sup> European Union, World Bank, UNIDO, and DANIDA, *Trade Development Support Program, Mapping of Trade Processes – Cambodia*, prepared by Emerging Markets Consulting, March 2010, pp. 3-4, 25.

<sup>22</sup> ベトナム側からバス 300 台、カンボジア側からはバス 150 台とトラック 150 台となっている。しかし、実際に申請したのは 1 社だけで、その内容はトラックが 20~30 台であった。

同地点は、CBTA が指定した優先開発回廊上の国境通過地点の 1 つである。つまり、GMS 交通・貿易円滑化のための行動計画実施に向けた支援を目的とした ADB によるクラスター地域政策アドバイザー技術協力 (C-R-PATA) の一環として、連携のとれた管理を行うために特定された国境通過地点として想定される。具体的な計画では、国境管理の機能を強化し、近代化を促進することを目的とする。例えば、既存機器の合理的かつ効果的な活用、文書や調査結果の相互理解、貨物輸送のためのペーパーレス・シングルウィンドウの実施、統合リスクマネジメントの実施が必要である。

#### 6.4 Thanaleng (ラオス) –Nong Khai (タイ)<sup>23</sup>

Thanaleng–Nong Khaiの国境通過地点は、オーストラリアの資金協力を受けて、メコン川で初となる全長 1,174 mの国際友好橋が 1994 年に整備された。1 日あたりの平均交通量は、貨物用トラック 195 台、バス 20 台、乗用車 1,550 台であり、他に比べて交通量が多い国境であると言える<sup>24</sup>。同地点の国際通過貨物は、タイから中国へ輸出する季節果物が主であるが、本調査で国境訪問した時期 (2010 年 11 月) は、閑散期に当たり貨物量は少なかった。

同地点は、CBTA付属書 1 で「他の回廊/ルート」とされた回廊沿いにあり<sup>25</sup>、かつて開発対象としては大きな注目はされていなかった。ただし、2006 年のGMS交通セクター調査では、Nanning、Hanoi、Vientiane、Bangkok/Laem Chabangを結ぶルート (2.3.1 節を参照) としてこの北東回廊を指定している。

Thanaleng–Nong Khai 地点のインフラの現状を以下に記述する。

- (i) 同地点の計 6 レーンの車両通行路があるが、乗用車と貨物トラックでレーン利用の区別はされていない。主要なレーン沿いに、通関業務用のブースが配置されているが、ブースの窓口の高さとトラック運転手席の高さに差があり、運転手は手続きのためにトラックを下車しなければならない。
- (ii) 友好橋上では、タイ側は左側通行、ラオス側は右側通行となっている。左側通行から右側通行へ切り替わるのはラオス国境の直前であり、交通信号で制御している。
- (iii) ラオス側には、果物や野菜の輸送のためのファストトラックレーンがある。CBTA 付属書 3 の腐敗しやすい商品の運搬に関する取り決めにしたがっている。
- (iv) 国境地域の広さは、ラオス側が 15 ヘクタール、タイ側は 80 ヘクタールである。

<sup>23</sup> この節の出典は次の通りである：① 2010 年 11 月 19 日国境訪問時面談相手：Mr. Soksavanh Bouapha, 副局長、Thanaleng 国境/ラオス税関副所長、Mr. Thanomsith Khaophibane、ラオス税関、Mr. Noppadol Saekrungsak, タイ税関アシスタントチーフ、Mr. Jarin Limpakarn、タイ税関チーフ、Mr. Wisutthasak Kerdbangrachan、タイ税関職員、Ms. Orawan Boonsrang、タイ税関、② 2010 年 11 月 25 日、Nong Khai 税関/PowerPoint プレゼンテーション、③ Japan Bank for International Cooperation, *Special Assistance for Project Implementation for Second Mekong International Bridge Construction Project in Thailand and Lao PDR, Final Report*, March 2004.

<sup>24</sup> タイからラオスへの主な輸送貨物は、建設資材、ガソリンと車両、ラオスからタイへの主な輸送貨物は、自動車用電気ケーブル、衣類、木製品である。

<sup>25</sup> GMSCBTA、議定書 1 (4)。その後、ADB 「GMS 交通セクター戦略」 (株式会社パデコ、2006 年) により新北東回廊と指定された。

- (v) 両国側とも、車両用の X 線スキャナーを配備している。タイ側の設備は図 6-6 の通りである。
- (vi) コンピューターは、タイ側の税関に約 60 台、ラオス側の税関に約 30 台配置されている。
- (vii) ラオス側では、世界銀行の支援のパイロット・プロジェクトで、ASYCUDA が 2011 年に導入される予定である。
- (viii) Thanaleng と Nong Khai の写真を、図 6-6 に示す。



出典：JICA Study Team と Nong Khai 税関

図 6-6 Thanaleng と Nong Khai の写真

Thanaleng—Nong Khai 地点の運営の現状を以下に示す。

- (i) 同地点の税関業務時間は、午前 6 時～午後 10 時までが原則であるが、実際のところ午前 6 時～午後 8 時で運用されている。24 時間通関について、タイ側の Nong Khai 税関では意欲的な姿勢があるものの、実現には両国側税関ともに現在の職員数では不足しているとの意見があった。
- (ii) ラオス側は、2007 年 3 月 13 日の総理府通知第 406 号に則り、税関、入国管理局、検疫所の各政府機関が常駐している。一方、タイ側は、Nong Khai 地方政府、税関、出入国管理、軍、海軍、警察犬部隊、警察、鉄道警察、麻薬撲滅委員会の各政府機関と、地元任意団体が常駐している。Nong Khai は、タイが実施しているシングルストップサービス地点の 1 つである。<sup>26</sup>
- (iii) 両国側とも、同地点で輸入通関業務を実施している。
- (iv) タイ側では、貨物検査実施率は 10% である。また、図 5-1 (5 章) に示す通り、地方と中央のリスクプロファイルを利用したリスクマネジメントを行っている。

<sup>26</sup> ワンストップサービスは、アセアン傘下でタイのナショナル・シングルウィンドウの導入の一部として Ayeyawady-Chao Phraya-Mekon Economic Cooperation Strategy (ACMECS) に従って開発されてきた。

- (v) 一方、ラオス側では、優良輸入企業に対する貨物検査実施率は10%である。また、法律では貨物検査の実施を定めているが、運用上は一部貨物の検査となっている。
- (vi) マネージャーを含めた税関職員数は、ラオス側145名、タイ側60名である。
- (vii) タイ側の税関では、事前申告制度を採用している。一方、ラオス側の税関では、事前申告制度に適合する企業に関する調査を実施している段階である。
- (viii) 2009年に世界銀行とWCOが支援した調査によれば、ラオス側Thanalengにおける通関所要時間について、同地点への貨物到着から出発までにかかる時間は平均1日16時間29分(標準偏差:3日4時間32分)、貨物到着から荷卸までにかかる時間は平均19時間57分(標準偏差:1日11時間46分)、通関書類の申請から承認までにかかる時間は平均19時間(標準偏差:2日3時間3分)であった。第2友好橋(Mukdahan-Savannakhet)の所要時間に比較すると大幅に遅くなっている<sup>27</sup>。
- (ix) 両国間の国際道路交通は2国間協定に基づいて取り決められている。1999年に両国間で合意した道路輸送協定の細則2により、運転手と車両が他国で走行する権利が認められている。また、2001年の補足協定細則2と8において、同協定が有効となる具体的な国境(第2友好橋)とルートを定めている。

ラオス側にとってはNong Khai-Thanaleng地点が最も交通量が多く拠点であり、また、重要なルート沿いに立地しているとの認識に立てば、いずれは同地点がCBTA輸送・通関促進プロジェクトの枠組みに組み込まれることが望ましい。低予算で簡単なインフラの整備であっても、国境通過地点の通関業務の生産性や効率性を向上させること可能であると想定される。

## 6.5 Mukdahan(タイ)-Savannakhet/Kaysone Phomvihane(ラオス)間ルート<sup>28</sup>

Mukdahan-Savannakhet/Kaysone Phomvihaneの国境通過地点は、日本政府資金を受けて、全長1,600mの第2メコン国際橋(第2タイ・ラオス友好橋/友好橋2)が2006年に開通した<sup>29</sup>。同地点は、越境交通協定(CBTA)の議定書1で示すミャンマー、タイ、ラオス、ベトナムを結ぶ優先開発対象である東西経済回廊沿いの3カ所の国境通過地点のうちの1つである。2010年のタイ税関の統計によれば、越境交通量は、両方向合わせて1日あたり平均トラック約150台であり、Nong Khai-Thanaleng間に比べて約20~25%少ない<sup>30</sup>。大メコ

<sup>27</sup> TRS Task Force, *Time Release Study, Lao PDR*, December 2009, p. 17.

<sup>28</sup> 本項作成は以下に基づき行われた。① 2010年12月2日、3日両日に行われた現地視察。その中には、(a) Mukdahan 税関長 Paunpimon Sattayapinanth 氏、(b) Mukdahan 税関技術責任者 Charin Thainpermool 氏、(c) Mukdahan 税関職員 Kiatchai Bmongpaapai 氏、(d) Thanaleng 友好橋2国際通関チェックポイント広域税関副長 Keosomboun Duangphothisanh 氏、へのインタビューを含む、② 2010年12月2日、Mukdahan 税関により行われたパワーポイント・プレゼンテーション、③ Japan Bank for International Cooperation, *Special Assistance for Project Implementation for Second Mekong International Bridge Construction Project in Thailand and Lao PDR, Final Report* (2004年3月)

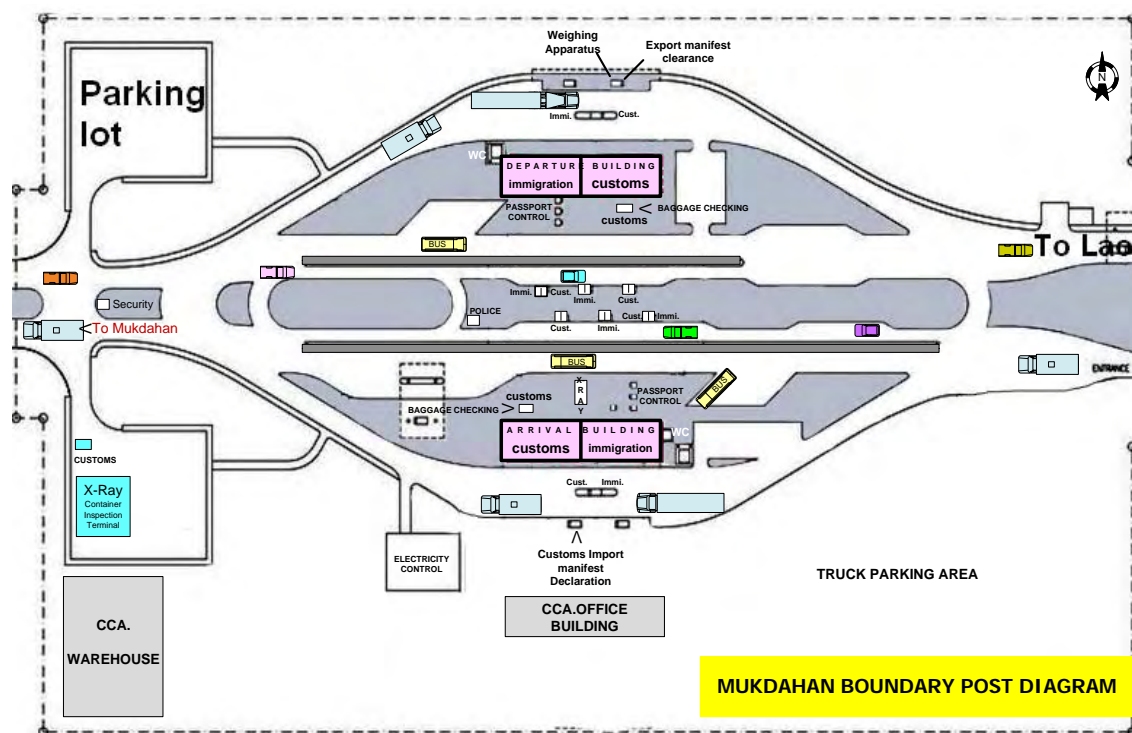
<sup>29</sup> 開通式は2006年12月20日に行われ、同橋は2007年1月に正式に開通した。

<sup>30</sup> 本国境通過地点におけるタイからラオスへの主な輸送貨物には、自動車および予備部品、Sepon 金鉱で

ン圏 (GMS: Greater Mekong Subregion) 域内の輸送貨物の中には、タイ – ベトナム間およびタイ – 中国間 (タイから中国への食品輸送など) の通行をはじめとする国際通過貨物も含まれ、輸出申告の約 2 割が通過貨物である。

Mukdahan-Savannakhet/Kaysone Phomvihane 地点のインフラの現状を以下に記述する。

- (i) 両国側とも、入国用、出国用としてそれぞれ 4 レーンが整備されており、各車線とも 2 台の車が並走して通過できるほどの道路幅を確保している。同地点が混雑した場合でも 2 台のトラックが同時に通過可能なレーン幅が既に整備されており、これ以上のレーン拡大の必要性はないと考えられる。車線により分離された交通管理が適切に行われており、「CBTA ファストトラックレーン」も設けられている。各政府機関はそれぞれのブースにおいて業務を実施している。Mukdahan 側の国境検問所の見取図を図 6-7 に示す。



出典：Mukdahan 税関事務所

図 6-7 Mukdahan 国境検問所の見取図

- (ii) 友好橋上の通行は、ラオス側と同じ右側通行によるが、タイ国内では左側通行となるため、国境で通行区分の切り替えを行う。

使用される化学製品、電気製品 (テレビ、冷蔵庫、パソコン、建設機械など)、燃料などがある。本国境通過地点におけるラオスからタイへの主な輸送貨物には、材木、銅鑄塊、完成衣料品などがある。

- (iii) タイ側の国境から Mukdahan 市内方向へ 2 km 地点の ICD と、ラオス側の共通コントロールエリア (CCA、シングルストップで最終的な検査を行う場所)<sup>31</sup>には、それぞれ 1 基ずつのコンテナ吊り上げ用ガントリー (橋形) クレーンがある。
- (iv) 両国側とも、同地点施設には車両用 X 線スキャナーが設置されている。
- (v) 両国間の情報共有のために、無線通信装置の導入が有益であると考えられる。
- (vi) 税関のコンピューターの台数は、タイ側は約 12 台、ラオス側は約 20 台である。
- (vii) ラオス側では、インターネット接続速度が非常に遅く、文書データの読み込みに数分かかる場合がしばしばある。
- (viii) タイ側の Mukdahan では電子通関が導入されている。一方、ラオス側では、世界銀行の援助による通関・貿易円滑化プロジェクトの一環として、Thanaleng での税関データ管理自動システム (ASYCUDA) のパイロット導入後に、Savannakhet でも導入する計画である。導入は、2011 年または 2012 年となる見通しである。
- (ix) 同地点では、インターネットを利用した事前輸出申告の実施が合意されたが、IT ハードウェアおよびソフトウェアの導入が必要である。同地点間の ICT 接続コストについては、アジア開発銀行 (ADB) が調査を実施している。

Mukdahan-Savannakhet/Kaysone Phomvihane 地点の運営の現状を以下に記述する。

- (i) 同地点の税関業務時間は、午前 6 時～午後 10 時であるが、ラオス歳入局の国境業務は午後 4 時に終了するため、それ以降の時間帯は輸入関税の納付を行えず、輸入許可は得られない。この場合には、トラックを駐車して翌朝まで待機しなければならない。
- (ii) ラオス側は、2007 年 3 月 13 日の総理府通知第 406 号に則り、税関、入国管理局、検疫所の各政府機関が常駐している。各政府機関は、シングルウィンドウの原則に従い、協力して業務を行う<sup>32</sup>。一方、タイ側は、税関、入国管理局、植物検疫、食品・薬品局、畜産局、水産局、資源・環境局 (CITES)<sup>33</sup>、衛生管理局の各政府機関が常駐している。Mukdahan は、タイが実施しているシングルストップサービス地点の 1 つである。<sup>34</sup>
- (iii) タイ側では、すべての輸入貨物の通関手続きや関税・手数料支払い処理を同地点から約 2 km の場所にある ICD で実施する。一方、ラオス側では、すべてのトラックは入国時に同地点のトラック専用車線で入国および通関に必要な書類による基本事項

<sup>31</sup> 政府は、CCA の構築がシングルストップ検査導入の前提条件であると考えている。しかし、2008 年第 4 四半期の GMS における貿易・交通円滑化に関する世界銀行のミッションでは、各国境通過地点で既に国家機関に利用されている検査地域が存在し、また CBTA 導入とともに検査回数が減少しているため、ほとんどの場合、CCA 構築のための十分なスペースが既に得られるはずであると判明した。

<sup>32</sup> CBTA によるシングルウィンドウ (この章の脚注 9 を参照)。

<sup>33</sup> CITES = 絶滅のおそれのある野生動植物の種の国際取引に関する条約 (通称「ワシントン条約」)

<sup>34</sup> この章の脚注 26 を参照。

の入念な検査を受けた後、CCA での通関手続きを行う。ラオス側では、タイ税関による CCA でのシングルストップ検査（CCA に「ラオス-タイ税関」の表示がある）のため待機することとなるが、この問題を解決するためにはまずタイ国関税法の改正が必要といえる。

- (iv) タイ側では、すべての出荷貨物輸送車両の計量を行う。タイ側で発行された重量証明書は、ラオス側でも利用できる。
- (v) タイ側では、トラックの輸入貨物検査実施率は約 80%であるが、この際、検査対象となるトラックの貨物内容をすべて検査する訳ではなく、例えば、同一品目が 10 ケースあればそのうち 1 ケースを検査する。税関では、複数の荷受人名義のある中国からの輸送貨物等の場合や、貨物に禁制品や偽造品の疑義がある場合には検査を実施する。
- (vi) ラオス側では、経験や常識に基づいて、1 日あたり 10 台程度のトラックについては簡易な方法であるスキャナー検査を行う。例えば、荷受人が単数のコンテナは検査するが、荷受人が複数となるコンテナの場合には、リスクがより高いとみなされるため簡易なスキャナー検査は採用しない。
- (vii) タイ側では、地方と中央のリスクプロファイル（5章の図 5-1 の Nong Khai の例に相当）を利用し、IT を利用したリスクマネジメントを導入している。一方、ラオス側ではリスクマネジメントは導入されていない。検査相当の事由が場合や、時として無作為に、トラックを停止させて検査する。
- (viii) 税関職員数は、タイ側約 18 名、ラオス側 60 名である。（ただし、ラオス側の職員 60 名の中には、管轄内の他の国境通過地点の業務従事者を含む）
- (ix) ラオス側では、特に、申告書、積荷目録、パッキングリストなどの通関書類の理解やコンピューターシステム利用のために、税関職員が英語の専門用語を習得することが必要である。しかし、同地点の友好橋開通以降、税関職員やマネージャーを対象とした英語に関する研修は行われていない。
- (x) 2009 年に世界銀行と WCO が支援した調査によれば、ラオス側 Savannakhet における通関所要時間について、同地点への貨物到着から出発までにかかる時間は平均 5 時間 3 分（標準偏差：11 時間 52 分）、貨物到着から荷卸までにかかる時間は平均 6 時間 26 分（標準偏差：12 時間 54 分）、通関書類の申請から承認までにかかる時間は平均 3 時間 21 分（標準偏差：11 時間 37 分）であり、Nong Khai - Thanaleng の所要時間に比較すると、大幅な時間の短縮が見られる<sup>35</sup>。
- (xi) 同地点における 2 国間道路輸送については、① 道路輸送に関する両政府間協定 (1999 年)、② 同協定の詳細を規定するための両政府間補足協定 (2001 年) と、2 つの 2 国間

<sup>35</sup> TRS Task Force, *Time Release Study, Lao PDR*, December 2009, p. 17.



協定が定められている。2001年協定で特定されたルートには、Savannakhet—Dansavanh間およびMukdahan—Bangkok間のルートが含まれている。

- (xii) Mukdahan—Savannakhet間のCBTAの第1次導入に関する覚書は、2005年7月4日に署名されており、50以上の項目で構成されているが、事実上実行には至らなかった（シングルストップ、シングルウィンドウに関する規定、要望に基づく時間外業務の実施、24時間体制への移行を含む）。また、CBTAの第1次導入に関するラオス、タイ、ベトナム間の覚書も署名され、2007年8月23日をもって発効した<sup>36</sup>。同覚書に基づき、2009年6月には、東西経済回廊に沿ってGMS税関トランジットシステムの試験的運用が行われたが、試験当日のベトナムなど東方へ向かう通過貨物は4件、タイなど西方へ向かう通過貨物は2件にとどまった。

同地点は、CBTA議定書1で指定した優先開発回廊上の国境通過地点の1つであるつまり、GMS交通・貿易円滑化のための行動計画実施に向けた支援を目的としたADBによるクラスター地域政策アドバイザー技術協力(C-R-PATA)の一環として、連携のとれた管理を行うために特定された国境通過地点として想定される。具体的な計画では、国境管理の機能を強化し、近代化を促進することを目的とする。例えば、既存機器の合理的かつ効果的な活用、文書や調査結果の相互理解、貨物輸送のためのペーパーレス・シングルウィンドウの実施、統合リスクマネジメントの実施が必要である。

## 6.6 Dansavanh（ラオス）—Lao Bao（ベトナム）間ルート<sup>37</sup>

Dansavanh—Lao Baoの国境通過地点は、越境交通協定(CBTA)の議定書1で示すミャンマー、タイ、ラオス、ベトナムを結ぶ優先開発対象である東西経済回廊沿いの3カ所の国境通過地点のうち、最東端に位置する。越境交通量については、両方向に合わせて1日あたり平均トラック約80台であり(2010年10月)<sup>38</sup>、両国間の越境交通の約60%を占めている。GMS域内の輸送貨物の中には、タイからベトナムへの国際通過貨物もある(主に電気製品や衣料品輸送)。

Dansavanh—Lao Bao地点のインフラの現状を以下に示す。

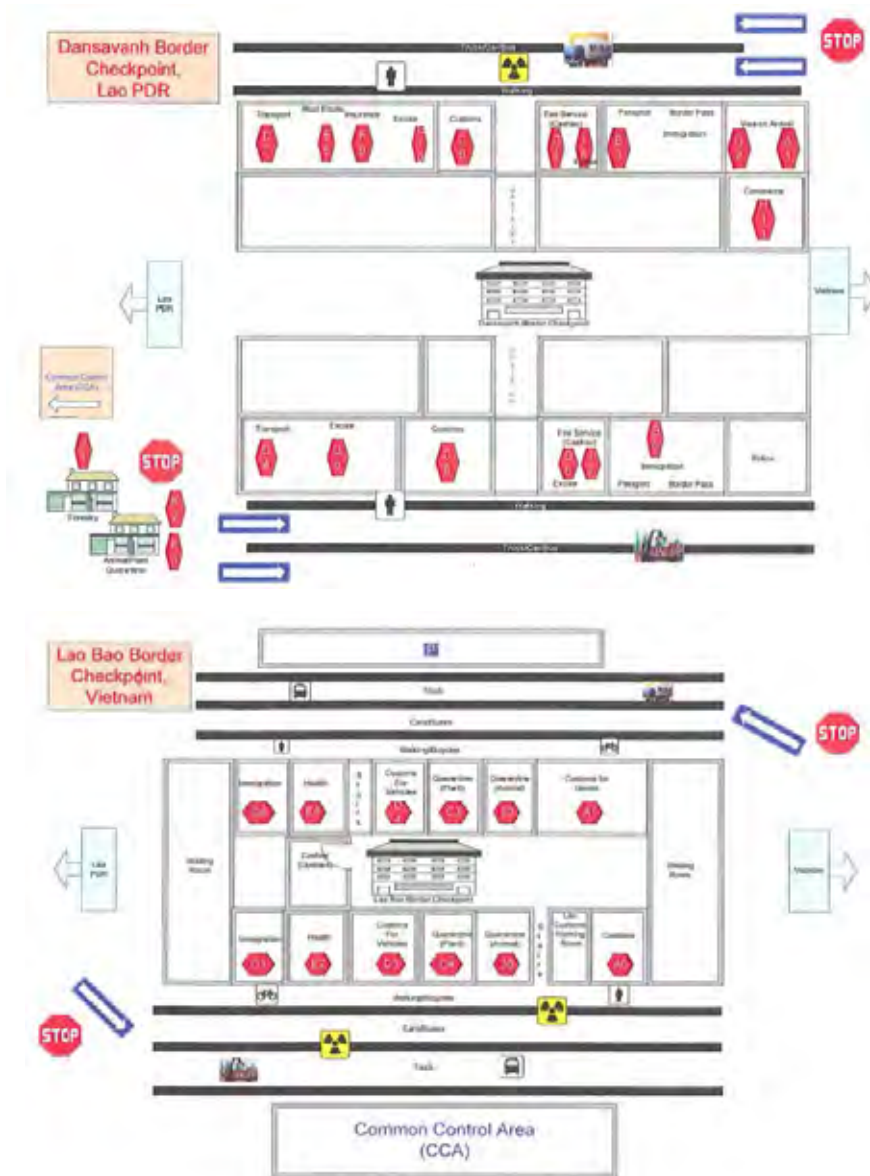
- (i) 同地点への付近のアクセス道路は整備が行き届いており、ラオス側ではかなり良好な状態にある。一方、ベトナム側でも良好な状態ではあるが、国境橋は架橋後30～40年経過しており、補修が必要になりやすい状態である。

<sup>36</sup> 前述のとおり、現在のタイ国憲法(2007年8月19日承認、同年同月24日発効)第190条では、タイの社会、経済、またはその国境の保全に影響を及ぼすあらゆる国際協定について、署名以前に議会による承認を必要としている。本覚書の署名日および発効日は、現タイ国憲法発効日の前日であった。

<sup>37</sup> 本項作成は以下に基づき行われた。①2010年12月3日に行われた現地視察。その中には(a) Dansavanh税関副局長 Bounleng Demouthoau氏、(b) Dansavanh 入国管理局副局長 Damlong Boudsakhone氏、(c) Dansavanh 税関検査官 Sengpasith Sonesamsack氏、(d) Quangtri 地方税関職員 Nguyen Ngoc Hai氏へのインタビューを含む、②2010年12月3日、Quangtri 地方税関により行われたパワーポイント・プレゼンテーション、③ Asian Development Bank, *Dansavanh, Lao PDR & Lao Bao, Vietnam Border Checkpoint, Operations Manual*, November 2006.

<sup>38</sup> ラオスからベトナムへの主な輸送貨物には、農産物(コーヒー、バナナなど)、製材、石膏、混合黒ビールなどが含まれる。ベトナムからラオスへの主な輸送貨物には、日常消耗品、プラスチック、衣料品、建築材料などが含まれる。

- (ii) 両国間の境界地域には、全長約 50 m の無人地帯が存在する。
- (iii) 同地点の見取図を図 6-8 に示す。ラオス側では、日・ASEAN 統合基金 (JAIF) の支援を受けて、一部改良工事の計画がある (例：管理棟建設、電力および水供給インフラの改良など)<sup>39</sup>。



Source: Asian Development Bank, Dansavanh, Lao PDR & Lao Bao, Vietnam Border Checkpoint, Operations Manual, November 2006, pp. 11, 65.

図 6-8 Dansavanh—Lao Bao 地点の見取図

<sup>39</sup> CTI Engineering International Co., Ltd., *Monthly Progress Report No. 5 for Improvement Project for Customs Facilities in Dansavanh*, CMLVT-L-09-01, prepared for Japan International Cooperation System and Ministry of Public Works and Transport (Lao PDR) (2010年5月)

- (iv) ベトナム側では、CCA が既に完成しており、さらに約 100 万米ドルの予算で 18,000 m<sup>2</sup> 用地拡張工事が行われているが（最終的にシングルストップ検査用に使用）、一方、ラオス側では、CCA の立地調査を実施している段階である（既存の CCA はあくまでも一時的なものである）。
- (v) ラオス側では、ADB 援助により税関上屋が整備された。
- (vi) ベトナム側では、コンテナ検査用スキャナーを配置する予定である。一方、ラオス側では既に配置済みである。
- (vii) ベトナム側では、水力発電により電力確保は安定していると考えられる。一方、ラオス側では時折停電が発生するが、予備用発電機が配置されている。
- (viii) コンピューター利用状況については、ラオス側は 6 台の導入、ベトナム側では全職員がコンピューターを利用している。また、ベトナム側では、職員がローカルネットワークを通じて、頻繁に Hanoi との通信を行っている。
- (ix) ラオス側では、世界銀行支援による通関・貿易円滑化プロジェクトの一環として、Thanaleng でのパイロット導入後、2012 年までに ASYCUDA が導入される計画である。

Dansavanh—Lao Bao 地点の運営の現状を以下に記述する。

- (i) 同地点でトラックの国境通過が認められる時間は、ラオス側は午前 7 時～午後 7 時、ベトナム側は午前 7 時～午後 7 時半である。ただし、貨物の滞留状況によっては柔軟な対応により、上記の時間外に乗客の出入国許可が与えられる場合もある。また、メコン地域の他の国境通過地点と同様に、1～2 時間の昼食休憩時間がある。
- (ii) ラオス側は、2007 年 3 月 13 日の総理府通知第 406 号に則り、税関、入国管理局、検疫所の各政府機関が常駐している。各政府機関は、シングルウィンドウの原則に従い、協力して業務を行う。Savannakhet 県知事が国境管理を行う。
- (iii) ベトナム側は、2005 年 3 月 14 日制定の法令 (No 32/2005/ND-CP) に則り、税関、入国管理局、検疫所（衛生・植物・動物）、警察の各政府機関が常駐している。幹事となる機関は定められていない。
- (iv) ラオス側では、通関手続きを同地点で行うが、一方、ベトナム側では事前に電子メールでの申請が可能であり、例えば Hanoi から Lao Bao における検査の申告を行うことができる。
- (v) ラオス側では、輸入貨物の検査実施率は 80～90% である。検査対象品目は、貨物の課税価格および適用すべき関税率を基に選定する。一方、ベトナム側では、貨物検査実施率は 5% 強である。これは、Hanoi のベトナム税関総局の中央リスクプロファイルと地方リスクプロファイルに利用して、効果的にリスクマネジメントを適用しているためである。

- (vi) 同地点は、シングルストップの効果的導入を図っているGMS国境通過地点の 1 つとしてしばしば報告されている。現在、シングルストップ導入の第 2 段階に入っており、両国間でCCAにおける合同税関検査および通関手続処理を行っているとされている。ただし、本調査団が同地点を視察中には、シングルストップ検査の実施状況は確認できなかった<sup>40</sup>。また、両国間のケーブル接続が整備されていないことが障害となり、ラオス側の税関職員はHanoiのリスクマネジメントデータベースにアクセスできない状況となっている。
- (vii) 税関職員数は、ラオス側 30 名、ベトナム側約 40 名である。税関職員はそれぞれ、Vientiane および Hanoi/Ho Chi Minh City で研修を受ける。
- (viii) 両国側とも、申告書、積荷目録、パッキングリストなどの通関書類の理解や、コンピューターシステム利用のために、税関職員が英語の専門用語を習得することが必要である。ベトナム側の税関職員 40 名のうち、英語を話すことができる者は 3~4 名のみである（また、ラオス語については 5~6 名である）。
- (ix) 2009 年に世界銀行とWCOが支援した調査によれば、ラオス側Dansavanhにおける通関所要時間について、同地点への貨物到着から出発までにかかる時間は平均 7 時間 54 分（標準偏差：7 時間 50 分）、貨物到着から荷卸までにかかる時間は適切な税関上屋が未整備であることも影響して平均 11 時間 28 分（標準偏差：7 時間 33 分）、通関書類の申請から承認までにかかる時間は平均 3 時間 14 分（標準偏差：5 時間 14 分）であった。同じ東西経済回廊沿いのラオスの国境通過地点であるSavannakhetと比較すると、大幅に処理時間がかかることが分かる<sup>41</sup>。
- (x) 両国間の道路輸送については、同地点の交通も含めて、1994 年に制定された道路輸送に関する 2 国間協定（2000 年に改正）に基づいて一般的対策が講じられている。同協定は、交通円滑化の観点から GMS 内で最も進歩的なものと言える。
- (xi) Dansavanh-Lao Bao間のCBTAの第 1 次導入に関する覚書は、2005 年 3 月 25 日に署名されており、CBTA の初期実施に関する他の覚書（例えば、Mukdahan - Savannakhet間覚書）と類似の内容であるが、事実上実行には至らなかった。前述の通り、CBTAの第 1 次導入に関するラオス、タイ、ベトナム間の覚書も署名され、2007 年 8 月 23 日をもって発効した<sup>42</sup>。同覚書に基づいて、2009 年 6 月には、東西経済回廊に沿ってGMS税関トランジットシステムの限定的な試験運用が行われた。

同地点は、CBTA 議定書 1 で指定した優先開発回廊上の国境通過地点の 1 つである。つまり、GMS 交通・貿易円滑化のための行動計画実施に向けた支援を目的とした ADB によるクラスター地域政策アドバイザー技術協力 (C-R-PATA) の一環として、連携のとれた管理を行うために特定された国境通過地点として想定される。具体的な計画では、国境管理

<sup>40</sup> 2008 年後半に、Dansavanh、Lao Bao 訪問した世界銀行視察団の調査結果も同様のものであった。

<sup>41</sup> TRS Task Force, Time Release Study, Lao PDR, December 2009, p. 17.

<sup>42</sup> 前述のとおり、現在のタイ国憲法（2007 年 8 月 19 日承認、同年同月 24 日発効）第 190 条では、タイの社会、経済、またはその国境の保全に影響を及ぼすあらゆる国際協定について、署名以前に議会による承認を必要としている。本覚書の署名日および発効日は、現タイ国憲法発効日の前日であった。

の機能を強化し、近代化を促進することを目的とする。例えば、既存機器の合理的かつ効果的な活用、文書や調査結果の相互理解、貨物輸送のためのペーパーレス・シングルウィンドウの実施、統合リスクマネジメントの実施が必要である。

本調査の現状調査の中で両地点の税関職員が提示した特定のプロジェクトに関する提案には、① 新しい国境橋梁の建設、② 車両および貨物の申告書類を含む通関手続きや、商業目的外車両の通関手続きの簡素化、③ リスクマネジメント、関税評価、税関の近代化など、最新で複雑な税関業務に関する研修、④ タイーミャンマー間、ラオスー中国（雲南省）間、シンガポールーマレーシア間の国境視察、⑤ タイの Kohn Kaen にあるメコン研究所 (the Mekong Institute) における研究、が含まれる。

## 6.7 Mae Sai (タイ) – Tachileik (ミャンマー) 間ルート<sup>43</sup>

Mae Sai – Tachileik の国境通過地点には、両国を結ぶ友好橋 1（旅客輸送）、友好橋 2（貨物輸送）の 2 つの橋があり、CBTA 議定書 1 のタイ、ミャンマー、中国（ただし中国は、本調査の対象たるメコン地域国には含まない）を結ぶ優先南北経済回廊の代替ルート沿いにある 2 カ所の国境通過地点のうちの 1 カ所である。越境交通については、両方向で 1 日あたり平均計約 240 台の車両の利用がある<sup>44</sup>。GMS 域内輸送は限定的ではあるが、中国からタイへの国際通過貨物も確認された。

Mae Sai – Tachileik 地点のインフラの現状を以下に記述する。

- (i) タイ側では、同地点へのアクセス道路は 2 車線あり、良好な状態である。一方、ミャンマー側では、同地点への進入路幅が狭く、また、Tachileik 市街地の郊外に位置して、自動車、トラック、オートバイ、自転車などの全ての車両が道路を利用するため、交通の流れが悪くなっている。
- (ii) 前述の通り、両国間には、友好橋 1（旅客輸送）、友好橋 2（貨物輸送）の 2 本の橋がある。
- (iii) ファストトラックレーンは設けていないが、タイ側にはトラック専用車線がある。
- (iv) タイ側では、入国・出国用にそれぞれ 7 車線あり、各車線には検査ブースが 2 カ所あるが、現在一部の施設のみが利用されている。ミャンマー側には入国・出国用に各 1 車線ずつあるのみだが、各車線とも 2 台のトラックが並走して通過できる程の十分な道路幅を確保している。

<sup>43</sup> 本項は、2010 年 12 月 7 日に行われた現地視察に基づき作成された。その中には ① Mae Sai 税関通関管理部長 Prayuth Punprasert 氏、② Mae Sai 税関職員 On Unth 氏、③ Tachileik 税関アシスタント・ディレクター U Mg Mg Kyan 氏、へのインタビューを含む。

<sup>44</sup> 同地点におけるタイからミャンマーへの主な輸送貨物には、燃料（ガソリン）、インスタントコーヒー、タイヤ、ビール、オープントラックで運搬を行うパレット上の袋詰めセメントを含む建築材料、亜鉛メッキ鋼板、潤滑油、再生中古車などがあり、ミャンマーからタイへの主な輸送貨物には、農産物や材木などがある。

- (v) タイ側では、国境管理機関が同じ建物内で業務を行う（「シングルストップ検査」）。一方、ミャンマー側では、各機関が「ポータキャビン（プレハブ式輸送可能な建物）」事務所で業務を行っている。
- (vi) タイ側の覆い屋根には車両用 X 線スキャナーが設置されている。一方、ミャンマー側には、同地点および 2 次検査所のいずれにも X 線スキャナーは設置されていない。
- (vii) 両国側とも、トラック用重量計が配置されている。
- (viii) 両国側とも、クレーン、フォークリフト等の荷役機器は配置されていない。
- (ix) タイ側では、税関職員の連絡手段として携帯用無線電話機を使用している。
- (x) タイ側には、ICD が設けられている。一方、ミャンマー側では、トラックは 4 km 離れた場所にある 2 次検査所で、築約 20 年の木製高架歩道式のガントリープラットフォームを用いて検査を受ける。
- (xi) タイ側では、輸出入手続きに電子通関を採用しているが、一方、ミャンマー側では輸出入手続きやトランジット申告処理用にコンピューターシステムを導入していない。ミャンマー側にあるコンピューター関連機器は、コンピューター、サーバー、プリンター、およびスキャナー各 1 台のみである。電力供給に関しては、両国側ともに問題はほとんど起きていない。
- (xii) ミャンマー側では、特別経済特区の開発を計画中である。
- (xiii) Mae Sai-Tachileik 間の写真を図 6-9 に示す。



図 6-9 Mae Sai-Tachileik 間ルートの写真

Mae Sai－Tachileik 地点の運用に現状を以下に記述する。

- (i) 同地点の税関業務時間は、タイ側が午前6時～午後6時、ミャンマー側が午前6時半～午後6時半までとなっている（これは時差の関係でミャンマー標準時がタイ標準時より30分遅れていることによる）。友好橋2（貨物輸送）の交通量がピークに達するのは、午前7時～午前10時および午後1時～午後5時である。
- (ii) タイ側は、税関、入国管理局、植物検疫、食品・薬品局、畜産、水産、衛生管理局の各政府機関があるが、幹事機関は定められていない。なお、Mae Saiはタイが実施しているシングルストップサービス地点の1つである<sup>45</sup>。また、税関と検疫所は共同で検査を行う。一方、ミャンマー側は、幹事機関である商業省対外貿易局のほか、税関、出入国管理および国民登録管理局、警察隊などの政府機関がある。各機関が協働で日々の業務調整にあたる。
- (iii) タイ側では、入国するトラックは税関事務所で登録を行った後、同地点から約300m離れた場所に位置するICDで、通関手続き（関税および評価額の決定、関税および手数料の支払いなど）のための輸入申告登録を行う。税関はトラックと貨物の検査前に、タイ税関の電子輸出システムを使用して輸出インボイスおよび輸出登録書をプリンターで印刷する。
- (iv) ミャンマー側では、輸入品はすべて友好橋1の国境通過地点で通関手続きが行われるが、その後トラックは4km離れた2次検査所へ向かう。
- (v) 両国側とも、輸入予備審査または輸出入に関する事前通知は受け付けていない。
- (vi) 両国側とも、貨物検査実施率はほぼ100%となっている。タイ側は、検査対象を選択する際に、商品の原産国を基準としている。例えば、ミャンマー産製品は薬物検出の危険性が高いと判断されて全量ハイリスク検査の対象となり、中国産製品はハイリスク検査またはローリスク検査のいずれかに分類される。一方、ミャンマー側では、全トラックの検査を行うが、貨物内容については約1,000カートンのうち30カートンにつき一部検査するといった措置がとられる場合がある。ミャンマー税関送金システムでの輸入品については、リスクマネジメント対象外となっている。
- (vii) タイ側では、リスクマネジメントの基本方針により、半年ごとにMae Sai税関委員会が決定する地方プロファイルの利用が認められている。リスクプロファイルは原産国のみに基づいており、状況の変化や新規情報により修正が加えられるため<sup>46</sup>、地方レベルで情報収集を行うのが効果的と言える。ただし、Bangkokの中央リスクプロファイルでは異なる基準を採用している。
- (viii) 一方、ミャンマー側では、リスクマネジメントシステムを適用していない。

<sup>45</sup> この章の脚注26を参照

<sup>46</sup> 最近、タイではより安価であることから砂糖の密輸の危険性が高かったが、これはリスクマネジメントの問題というより密輸摘発の問題である。

- (ix) 税関職員数は、タイ側 80 名、ミャンマー側 40 名（うち 20 名が友好橋 1、20 名が友好橋 2 に配属）である。タイ側では、主に任意で関税法、知的所有権、法執行、関税、評価、調査等に関する職員研修を受けている。研修では、主に教室での講義方式が採用されており、実用的なデモンストレーションやシナリオ方式が用いられることは少ない。一方、ミャンマー側では、税関研修課程（例：評価に関する講座）の履修が義務付けられているが、研修日程はいずれも長期にわたるものではない。
- (x) 同地点では、通関所要時間調査が実施されていない。両国の税関管理局による自己診断による通関所要時間は、タイ側平均 30 分、ミャンマー側平均 60 分であるが、自己診断の場合、厳密に実施する通関所要時間調査による算出時間よりも大幅に通関所要時間が短く報告されることが多い。
- (xi) 両国間では、道路輸送協定は締結されていない。
- (xii) Mae Sai-Tachileik 間における CBTA の第 1 次導入に関する覚書に関する協議が 2005 年に行われているが、署名には至らなかった。

同地点は、CBTA 議定書 1 で指定した優先開発回廊上の国境通過地点の 1 つであるつまり、GMS 交通・貿易円滑化のための行動計画実施に向けた支援を目的とした ADB によるクラスター地域政策アドバイザー技術協力 (C-R-PATA) の一環として、連携のとれた管理を行うために特定された国境通過地点として想定される（8.4 節に記述）。ADB の報告書によれば、ADB によるミャンマーへの支援の可能性について「オーストラリア政府は、法律その他の事項に支障がなければ、TA 実施により GMS 全 6 カ国における機能強化および技術援助活動の支援が可能となることを示した」ことが述べられている<sup>47</sup>。

## 6.8 課題のまとめ

CBTA の完全履行の目標であった 2010 年は既に経過しているが、本調査では、各国関連機関が、依然として、貨物、車両、利用者の国境通過に際して、関連機関相互の連携・調整が不十分なまま、複数の段階からなる無駄の多い手続を課しているという現状が明らかになった。タイの一部を除き、概して国境通過地点ではごく限られたリスクマネジメント手法が採用されているのみである。さらに、正式な業務時間は 1 日 12～16 時間であるが、実際は昼食休憩時間により稼働時間はそれよりも短くなっており、各地点の税関職員たちの間でも業務時間の延長に対する懸念が根強い<sup>48</sup>。さらに、ほとんどの国境通過地点で情報通信技術 (ICT) の利用は極めて限られており、タイやベトナムを除いて、国境通過地点では概して国内の他システムや隣国のシステムとは関係なく、独立してシステムが運用されている。しかし、今後 ADB の C-R-PATA のもと、またその他の開発パートナー支援によっ

<sup>47</sup> Asian Development Bank, *Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion*, Technical Assistance Report, Project No. 44174-01, November 2010, p. 5, footnote 6.

<sup>48</sup> 人材不足と安全面での課題は残っているが、2011 年 1 月にタイ副首相が国境の 24 時間体制のプラスとマイナス面について調査の実施を決定したことは評価すべきである。このような反対にもかかわらず、2008 年 5 月のケニア・ウガンダ国境にある Malaba の例や、その他の場所でも 24 時間体制の国境業務の導入がなされている。



て、さらに実用的なアプローチが採用され、国境通過地点での処理遅延の解決に向けて進展があるものと期待される<sup>49</sup>。メコン地域における課題の概要を表6-2に示す。

表6-2 メコン地域の国境通過地点における状況および問題の概要

国境通過ルート 2地点	現状/対処すべき問題	開発パートナー支援
Poipet (カンボジア) – Aranyaprathet (タイ)	<p><u>インフラ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>カンボジア側の区画が狭く、国境通過地点が混雑</li> <li>カンボジア側にIT導入の必要性</li> </ul> <p><u>運用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務時間：午前7時～午後7時（昼食休憩時間に業務が中断）</li> <li>貨物検査の実施率が高い、カンボジア側のリスクマネジメントの欠如</li> <li>カンボジア側で手続きが煩雑</li> <li>2国間道路輸送協定が未締結</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物輸送用の新国境通過地点開発援助の可能性（現在の場所の南方12km地点が最有力）</li> <li>今後のADBのC-R-PATAを基にした、連携のとれた国境管理実施の可能性</li> <li>世界銀行支援の貿易円滑化・競争力強化プロジェクトに基づく2011年のPoipetにおけるASYCUDA展開</li> </ul>
Bavet (カンボジア) – Moc Bai (ベトナム)	<p><u>インフラ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>インフラ完成（ベトナムでは2003年、カンボジアでは2005年）、CCAが必要</li> <li>カンボジア側にIT導入の必要性</li> </ul> <p><u>運用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務時間：午前6時～午後10時（昼食休憩時間に業務が中断）</li> <li>（ベトナム側ではリスクマネジメント導入済みであるにもかかわらず）貨物検査の実施率が高い</li> <li>カンボジア側で手続きが煩雑</li> <li>2006年のCBTAの初期実施に関する覚書が未完</li> <li>1998年の2国間道路輸送協定および2005年の同議定書が2006年に発効</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ADB支援により2005年にカンボジア側のインフラ完成</li> <li>2006年のWCOおよびADBによる研修実施</li> <li>今後のADBのC-R-PATAを基にした、連携のとれた国境管理実施の可能性</li> <li>世界銀行支援の貿易円滑化・競争力強化プロジェクトに基づく2011年末を期限としたBavetにおけるASYCUDA展開</li> </ul>

<sup>49</sup> 2010年から2015年の間に「国境における平均トランジット時間」を10%短縮するという、控えめな目標が設定された。Asian Development Bank, Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion, Technical Assistance Report, Project No. 44174-01, November 2010, p. 7, Appendix 1. 対照的に、ASEANは以下の2点につき2013年を期限として要請を行った。①業務処理コストを2013年までに20%、2015年までに50%削減することを目標とし、全加盟国が税関手続きおよび慣例の簡素化を図る、②手順、手続き、および慣例の同時進行、共同国境管理の推進など、国境管理能力を強化する（「単一の検査・処理拠点」）。Association of Southeast Asian Nations, Master Plan on ASEAN Connectivity, 2010, pp. 53–54.

国境通過ルート		
2 地点	現状／対処すべき問題	開発パートナー支援
Thanaleng (ラオス) – Nong Khai (タイ)	<p><u>インフラ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>良好な状態だがインフラが老朽化し、有効活用されていない状態</li> <li>ラオス側に高度 IT 導入の必要性</li> </ul> <p><u>運用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務時間：午前 6 時～午後 10 時</li> <li>ラオス側は、円滑化のために政府機関を 4 つに縮小</li> <li>2005 年の CBTA の初期実施に関する覚書が未導入</li> <li>2007 年のラオス、タイ、ベトナム間 CBTA の初期実施に関する覚書が 2009 年 6 月に試験的導入</li> <li>先進的な 2 国間道路輸送協定の実施 (1999 年、2001 年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の ADB の C-R-PATA を基にした、連携のとれた国境管理実施の可能性</li> <li>北東回廊は GMS 政府により CBTA 議定書 1 の主なルートの 1 つとしてリストアップされず CBTA の注目度は低い、ラオスにとっては最も往来がある重要なルート上にある</li> <li>世界銀行支援の貿易円滑化・競争力強化プロジェクトに基づく 2011 年の Thanaleng における試験的 ASYCUDA 展開</li> </ul>
Mukdahan (タイ) – Savannakhet/ Kaysone Phomvihane (ラオス)	<p><u>インフラ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CBTA ファストトラックレーン導入により良好な状態</li> <li>ラオス側に高度 IT 導入の必要性</li> </ul> <p><u>運用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務時間：午前 6 時～午後 10 時 (ただし、ラオス財務局は国境通過地点での業務を午後 4 時に終了するため、同時刻以降、輸入関税の納付を行えないことから輸入許可は取得できない)</li> <li>ラオス側は、円滑化のために政府機関を 4 つに縮小</li> <li>先進的な 2 国間道路輸送協定の実施 (1999 年、2001 年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日本の援助により 2006 年に架橋工事が完了</li> <li>今後の ADB の C-R-PATA を基にした、連携のとれた国境管理実施の可能性</li> <li>世界銀行支援の貿易円滑化・競争力強化プロジェクトに基づく、2011 年または 2012 年の Savannakhet における ASYCUDA 展開</li> </ul>
Dansavanh (ラオス) – Lao Bao (ベトナム)	<p><u>インフラ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>100 万米ドルをかけ、CCA 用地を 18,000 m<sup>2</sup> 拡張する工事がベトナム側で行われている。ラオス側では、CCA 位置選定に関し、調査段階である</li> <li>ラオス側に高度 IT 導入の必要性</li> </ul> <p><u>運用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務時間：午前 7 時～午後 7 時</li> <li>ラオス側は、円滑化のために政府機関を 4 つに縮小</li> <li>ラオス側の貨物検査の実施率が高い</li> <li>2005 年の CBTA の初期実施に関する覚書が未履行</li> <li>2007 年のラオス、タイ、ベトナム間 CBTA の初期実施に関する覚書が 2009 年 6 月ようやく試験的導入へ</li> <li>先進的な 2 国間道路輸送協定の実施 (1999 年、2001 年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dansavanh 税関施設では、日・ASEAN 統合基金 (JAIF) の支援を受け、一部改良工事が計画されている</li> <li>今後の ADB の C-R-PATA を基にした、連携のとれた国境管理実施の可能性</li> <li>世界銀行支援の貿易円滑化・競争力強化プロジェクトに基づく 2011 年または 2012 年の Dansavanh における ASYCUDA 展開</li> </ul>

国境通過ルート 2地点	現状／対処すべき問題	開発パートナー支援
Mae Sai (タイ) - Tachileik (ミャンマー)	<p><u>インフラ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 幅の狭い国境道路、ミャンマー側連絡道路には2車線のみ</li> <li>• ミャンマー側では各政府機関が1棟ずつプレハブ式輸送可能建物を使用</li> <li>• ミャンマー側で X 線スキャナー未設置</li> <li>• ミャンマー側に IT 導入の必要性</li> </ul> <p><u>運用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 業務時間：午前 6 時～午後 6 時／午前 6 時半～午後 6 時半</li> <li>• 貨物検査の実施率が高い、ミャンマー側のリスクマネジメントの欠如</li> <li>• CBTA の初期実施に関する覚書が協議されるも署名はされていない (2005 年)</li> <li>• 2 国間道路輸送協定が未締結</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 今後の ADB の C-R-PATA を基にした、連携のとれた国境管理実施の可能性</li> <li>• (ミャンマーへの支援提供の可能性あり)</li> </ul>

出典：JICA 調査団



## 第7章 通関業務改善における課題のまとめ

### 7.1 序

第3～6章では、メコン地域各国の通関業務の現状を考察した。本章では、通関の法的・制度的枠組みと運用・手続きの課題を整理する。7.2節は各国の現状、7.3節はメコン地域全体および国境通関通過地点の課題をとりまとめる。

### 7.2 国レベル

#### 7.2.1 カンボジア

カンボジアでは、同国政府の確固たる決意のもと、世界銀行による援助を受けて最近数年間で税関近代化を活発化してきた。しかし、現状においても同国の通関手続や関連実務は、メコン地域で最も課題が残されている国という指摘もある。

#### (1) 法的・制度的枠組み

- カンボジアでは、関税法（2007年）、諸規則、大臣決定および局長通達（例えば、閣僚会議令「リスクマネジメントを通じた貿易の促進」（2006年 No. 21））による枠組みがある。主要関係法は概ね国際標準と整合しているが、網羅性においては不十分である。よって、国際標準やメコン地域標準に合わせた規定を追加する必要がある。
- 同国関税局（GDCE）は、業務量の増加に対応して組織の変革・近代化プログラムを実現するために、組織構造を見直す戦略を発表している。これは、2003～2008年にGDCEが実施した決定権限の下部組織への移行による行政決定権の分散化や、アカウントビリティを確保するためのモニタリング手法導入の必要性を認識した改革イニシアティブに基づくものである。今後の組織改革において、同局は、関税分類、評価、原産地の裁定、リスクマネジメントの責任分担の方向性を検討する必要がある。
- 「カンボジア輸出入検査・不正行為対策局（CamControl）」は、同国独自の組織体制であるが、同機関による国境通過地点での検査は、しばしばGDCEが実施する検査内容と重複する。
- 既存の関税研修センターの設備は、同局の2009～2013年の戦略目的を達成するには不十分と思われる。
- 講師研修を履修した人材が、関税研修センターから本部や国境検問所の部署へ異動する事実を注視する必要がある。

## (2) 運用および手続き

- カンボジアは、WTO に加盟しており、加盟後 5 年間の関税評価協定 (ACV) 適用の猶予期間は既に経過している。しかし、同国ではまだ ACV を適用していない。
- GDCE では、同国政府の閣僚会議令「リスクマネジメントを通じた貿易促進」(No. 21、2006 年) の発令に合わせて、リスクマネジメント・プログラムを開始している。同プログラムでは、MOU に基づいて関連機関が協調して効率的な業務手続きを実現することを目的している。JICA 支援のリスクマネジメント・プロジェクトには、リスク評価やリスクプロファイリングを用いたチャネリゼーションの導入が含まれている。さらに、同局のリスクマネジメント・データベースの構築などについて、JICA の継続的支援によって一層効果的なリスクマネジメントの実現が可能となる。
- カンボジア関税局では、関税評価および原産地に関する貿易業者への事前教示制度を適用していない。同国は、2002 年には HS 条約に加盟し、また、WCO の「商品の名称および分類についての統一システム (HS)」の 2007 年改訂を含め、「ASEAN 統一関税品目分類表 (AHTN) 2007 年」も採用している。
- 同局は、税関行政官向けの行動規範や倫理規定を適用しているが、関連する指導通達やガイドライン実施は部分的なものに留まっている。こうした中で、行動規範や倫理規定の刷新を想定した行動計画の策定に向けて、世界銀行支援による「貿易円滑化および競争力強化のためのプロジェクト」が実施されている。
- 同局の関税改革のための 2003～2008 年の活動計画を踏まえて、前述の世界銀行プロジェクトでは、ASYCUDA World の導入を支援している。しかし、① プロジェクトの遅延、② シングルウィンドウ導入を想定した組織体制を採用しないことに関する政府決定、③ 同局職員の未成熟な IT スキル、④ 発展段階の同国 IT 産業の実情に整合しない調達方法、など多くの課題があった。また、ASYCUDA システムは通関手続きを簡素化するが、貿易促進のプロセスでも改善する余地が残されている。
- 同国政府は、閣僚会議令「関税機能の確立について—民間部門とのパートナーシップメカニズム」(No. 906、2009 年) を発表している。
- 同国政府は、「通関業者の確立および機能に関する大臣決定」(No. 115、2009 年) に基づき、登録制による認可通関業者プログラムを導入している。

### 7.2.2 ラオス

ラオスは、小規模国家でありかつ発展の初期段階にあったため、他のメコン地域諸国に比べて遅れを取ることが多かったが、近年は、税関近代化と国境管理の改善において大きな進捗が見られている。

## (1) 法的・制度的枠組み

- ラオスの関税法（1994年）は2005年に改訂されている。同改訂で主要法が近代化されたが、一部の行政手法には改善の余地がある。例えば、同法第24条は100%の現物検査を要求しているとも解釈可能であることや、トランジットに関する取り決め、貨物到着前に税関申告を受け付ける規定がない等の点である。
- 同国では、関税改革や近代化プログラムを実施しており、現状の組織構造の妥当性、とりわけ迅速な対応ができる組織体制（例えば、新しいリスクマネジメント・プログラムの導入は新しいリスクマネジメント部門を必要とすると想定される）に関する調査が必要である。
- 関税研修センターの設備は不足しているが、目的に適合した研修備品（例えば、U字型の机）や、研修用機材（例えば、コピー機、プリンタ、コンピューター、ホワイトボード、ビデオカメラ、研修資料の蔵書）の配備により対処できる。
- 最近の同国商務省輸出入局の報告書によれば、同国がWTO貿易促進施策に準拠していない理由として、専門知識の不足、不十分な人員数、モチベーションと研修不足による人的資源の制約が挙げられている。また、研修実施のための予算不足も指摘している。

## (2) 運用および手続き

- ラオス関税局では、「商品価値に係る関税法」第3章や、申告輸出課税価格に関する第8条および申告輸入額（取引額）に関する第9条に基づいて、申告課税価格を適用している。
- 同局では、リスクマネジメント・プログラムを導入していない。現在、ASYCUDAのパイロットプロジェクトを準備している段階であり、リスクマネジメントの導入は時期尚早であると考えられる。
- 同局は、貿易取引業者に関税課税価格、品目分類、原産地の事前教示を実施していない。同国商務省輸出入局のWTOニーズアセスメントに関する自己評価プレゼンテーションによれば、事前教示の実施、到着前処理、危機管理、通関手続き時間の測定と公表など、WTOに準拠していない項目が多数ある。
- 同局では、C2000システムにより一部手続きを自動化している。一方、2008年7月からの「関税および貿易円滑化プロジェクト」の下、ASYCUDA Worldの導入が開始されている。世界銀行は、ASYCUDA導入によって、洗練して合理化されたプロセスや手続きが実現し、国際基準に適合した安定した情報基盤が提供される可能性を示唆する一方、実現のためには、システム導入と並行して追加的改革や運用上の変更が必要であるとの見解を示している。

- 世界銀行支援の「関税および貿易円滑化プロジェクト」の中で税関近代化支援に関する部分には、不正防止活動への支援が含まれている。

### 7.2.3 ミャンマー

ミャンマーは、WCO や WTO に加盟しており、また、GMS や ASEAN にも積極的に参加しているが、古くからの法制度の継承や、IT 導入の遅れなど、同国の税関行政および手続きには多くの課題が残されている。

#### (1) 法的・制度的枠組み

- ミャンマーでは、1878 年制定の海洋関税法や 1924 年制定の陸上関税法など、古い時代の関税関連の基本法に基づいている。WTO 協定に明記された評価方法を採用するため、内閣では海洋関税法第 30 条の修正案が審議中である。また、改正京都規約に準拠するためには、同国の関税関連法の大規模な修正が必要となる。
- 同国は、WCO や WTO に加盟しており、また、GMS や ASEAN の場においても様々なコミットメントをしている。
- ミャンマー関税局は、職員 2,387 名を擁しているが、その多くは不正防止業務活動（つまり管理措置業務）に従事している。マネージャーや職員を再教育することにより、物流費用や時間を削減し、間接的に同国の輸出増加にも貢献できる可能性がある。いずれにせよ、人的資源管理の素地は既に備わっている。
- 同局の関税研修施設として、研修センターが 1981 年に設立されており 10 種類のコースを提供している。既存コースに加えて、HS コード分類、原産地の裁定、関税評価上級、関税の確定と事前教示、関税の技術英語、リスクマネジメントの研修コースを開発することは有用と考えられる（次項「運用および手続き」参照）。

#### (2) 運用および手続き

- ミャンマー関税局は、現在、ACV による「取引価格」ではなく「実質価格」手法を適用しているが、ACV の協定による評価方法の採用に向けて、内閣が 1878 年の海洋関税法第 30 条の修正を検討中である。
- 同局では、リスクマネジメント・プログラムを導入しておらず、麻薬密輸の摘発目的による物理的検査が綿密に実施されている。このため、国境検問所では、取引コンプライアンス・プログラムやリスクマネジメント・データベースを使用した、別の観点からの税関リスクマネジメントも必要である。また、データベースは取締機関および他の国境検問所のデータベースとリンクしていなければならない。
- 同局は、関税課税価格、品目分類、原産地裁定に関する貿易業者への事前教示を実施していない。



- 同局は、ほとんどの業務が自動化されていない。しかし、他のメコン地域や ASEAN 諸国と同様に、IT 導入による関税業務の円滑化が不可欠であることを認識しており、アプリケーションシステムの導入を計画中である。内閣では、韓国の関税 UNI-PASS 情報協会 (CUPIA) が開発した UNI-PASS パッケージを調達することを検討中である。また、同国の現在の通関手続きは過度に中央に集中しており、プロセス全般を見直して、システム導入に合わせて、業務の一部を国境通過地点へ分散する必要があると思われる。

#### 7.2.4 タイ

タイ政府は、WCO と WTO の推奨内容のほとんどを実践しており、税関近代化の分野ではメコン地域におけるリーダー的存在であるが、今後一層の開発を進めれば世界的水準の通関サービス提供が可能である。

##### (1) 法的・制度的枠組み

- タイは、世界でもトップクラスの通関サービスの提供を掲げており、メコン地域全体のリーダー的存在となっている。
- 同国の関税法（1926 年）は過去数回の修正を経ている。最近では事前教示制度などに関する改訂があったが、WCO の改正京都規約との広範な一貫性を具備するためには、現在実施中の修正を完了することが必要である。
- タイ関税局には、2010 年 6 月時点で 4,347 名の職員が在籍し、うち 887 名が 45 カ所の税関事務所で勤務している。同局の組織構造は、取引円滑化の推進という目的を反映したものであり、取引円滑化の役割および業務（例えば、事後調査）のために職員を配置している。
- 関税研修センターが直面する課題は、年間予算が 300 万タイバーツのみと十分でないことである。また、関税局による予算要求額から 6 割削減された予算となるなど、同国政府からの予算増を得ることは簡単ではない。しかし、通関に関する研修の改善措置は必要で、例えば評価、HS コード分類、原産地の確定や、AEO システム、その他上級者向け研修など、新しい研修コースの作成・実施支援が必要である。

##### (2) 運用および手続き

- タイでは、多くの関係法に基づく関税評価が行われ、ACV が踏襲されている。つまり、税関行政官は、「取引額」を用いる法的根拠を有している。評価申告が使用され、また、評価に関しての疑義や不服申立て手続きが存在する。しかし一方では、同国関税局は、輸入品の関税課税価格を上げる権限および裁量も保持している。このため、取引価格手法の実施は一貫性がなく、予測困難であるといえる。

- タイ関税局は、すべての道路、港湾および空港の国境検問所で WCO システムに則った高度かつ正式なリスクマネジメント手続きを適用している。同局は本部、地方税関事務所、および国境検問所の間でリスクマネジメント情報の交換が可能な比較的高度な IT システムを備えている。
- 同局は、貿易業者に対し関税課税価格および原産地を事前に裁定・教示できる管理手法を採用している。しかし、既存の事前教示制度はパイロットプロジェクト的位置づけであり、今後より体系的なシステムへの発展が望まれている。同局では法案を作成して内閣に諮っているおり、今後上下両院議会で審議されることになる。ただし、今後の日程の見通しは明らかではない。
- 同局では、2005 年から「透明性の推進パートナーシッププロジェクト」を実施している。100 社を超える民間企業との間で汚職追放に関する MOU を署名しており、また、一般国民が不正行為、腐敗等の問題を告発できるように電話ホットラインも設置している。
- 同国では、2008 年 7 月にナショナル・シングルウィンドウ計画の第 1 フェーズを正式に開始している。同国関税局や他の 12 省傘下の計 34 の行政部門が、首相を委員長とする国家共同委員会が提言した情報の調和化や文書の簡素化／標準化に合意した。また、2010 年 6 月には、「ASEAN シングルウィンドウの確立と実施に関する協定」（2005 年 12 月 9 日）に基づく、ナショナル・シングルウィンドウ計画の第 2 フェーズが開始され、2011 年 11 月には完了する予定である。ただし、同期間内に完了するのは困難という指摘もある。
- 同国では、長年にわたり税関行政と民間部門が協調関係を築いてきた。例えば、税関と民間部門との合同協議会では、輸送業者、海運業者、通関業者、商業会議所が参加して、税関サービス、モニタリング、税関パフォーマンスの評価について議論し、税関サービス合理化に関する提言を行っており、公式な諮問機能の役割を担っている。

## 7.2.5 ベトナム

ベトナムは、改正京都規約への合意など、税関業務の近代化に向けて多くの進展を遂げているが、一方で、WTO の加盟後に同国財務省関税局を管理指向の体制から脱却させる、という政府方針の進捗は遅れている。

### (1) 法的・制度的枠組み

- ベトナムの主要関連法は、関税法（2001 年）と同法改正および補足（2005 年）である。2005 年の改正は、過度に管理主義的であった関税法の近代化に大いに寄与したが、効果の実施のためには、さらなる条項の制定が必要となる。
- ベトナム関税局 (GDVC) の組織構造は、2010 年 1 月 15 日に公表された「首相決定 No. 02/2010/QĐ-TTg」によって定められている。現在の組織構造は、2005 年の構造と類似

しているが、国際協力部の追加や、品目分類部門（北部、中央部、南部の3部）の統合がされている。

- 2005年には同局の組織分析が実施されており、戦略計画、変革管理、財務および計画、リスクマネジメント、情報収集、不服申立て、調達、施設管理を担当する各部門の新設が検討された。しかしながら、組織を4部門に再編成する提案は採用されなかった。
- 同じく2005年の組織分析で、税関総局の部署数および地方事務所数を減らすことが推奨されたが、33の地方事務所、185の関税チェックポイント、35の取締部門はいずれも残されたままである。
- 同局では、明確なパフォーマンス指標がなく、上級管理者が、政策効果の分析、改革や近代化の戦略策定、行動計画をするために必要な情報が十分でない。
- Ha Noiに本拠を置く世界経済学・政治研究所が2008年に実施した調査では、同国税関（および国境通過地点）における人的資源不足が報告されている。同調査では、効率的かつ長期的な人材採用メカニズムの欠如が指摘されている。また、税関担当者（ならびに検疫と出入国業務の職員）が最新技術を有効活用するために必要となる高度な専門分野の知識が不十分であることを指摘している。さらに、職員が外国語（英語および近隣諸国の言語）ならびにコンピュータースキルの面で多くの問題があることも述べられている。結びとして、世界経済学・政治研究所の分析では、職員の研修・再研修のための包括的な戦略が必要であると指摘している。

## (2) 運用および手続き

- ベトナムは、2008年1月8日に改正京都規約に合意し、メコン地域では唯一の批准国となった。しかし、GDVCが旧来の管理志向から脱却するべく働きかけるという政府の約束がWTO加盟後遅延したように、総合的な評価結果は期待以下である。
- ベトナム関税局は、取引価格手法を主要な方法とするなどACVを適用している。実施状況を改善するために、同局は、①疑義のある伝票を発見するために適正数値のデータベース化、および②事後調査の導入、の2つの戦略を推進している。さらに、税収を確保するために、同局の担当官の関税評価に関する追加研修の必要性も考えられる。
- 同局は、リスクマネジメントを導入し、低リスクの関税精査プログラムの実施を開始した。一方で、貿易業者の間では同局が過度な事後調査を行っているという課題が挙げられており、リスクマネジメント・プログラムの重要事項となっている。
- 同局は、2010年12月7日、米国、シンガポール、日本、ニュージーランド、オーストラリアで実施されている、課税価格、品物分類、原産地の事前教示制度を同国でも実施する意向を示した。同局は、800社の企業との電子通関の試験実施をまず完了する予定である。同国の事前教示制度の実施は2011年に始まり、インターネット上での利用が可能となる。

- 世界銀行が支援した関税法近代化プロジェクトは、改訂アルーシャ宣言に基づいた包括的な反不正／反汚職プログラムの開発および実施の項目を含んでいた。
- ベトナムは、ASEAN イニシアティブの下でナショナル・シングルウィンドウ計画を続けている。「ベトナム決定 No. 2599/QD-BCDSW」（2009年10月21日）に基づいて、ASEAN シングルウィンドウに関する運営委員会が設立された。しかし、関連省庁間のIT システムの互換性、政府部門と民間部門の情報共有メカニズム、不十分な人材資源と財源といった多くの課題に直面している。
- 貿易促進、自発的な法令遵守、同局と地方の民間部門関係者との協力促進の目的で、トラステッドトレーダー・プログラム (Trusted Trader Program) の整備が開始されており、2011年からのパイロット運営を目指している。

### 7.3 メコン地域

ADB ではメコン地域全体や国境通過地点におけるプロジェクトを中心に支援を実施してきたが、同地域には税関業務に関する多くの改善課題が残されている。

- CBTA (2010年) の完全実施の目標年次は既に経過しているが、メコン地域の各国境検問所では、貨物、車両、通行者への対応において、業務処理の変革が中々進みにくく、重複業務があり、全体としての組織立った処理がなされていない。
- 国境検問所で用いられるリスク管理技術は、タイの一部を除いて、一般に不十分なものであるといえる。
- 国境通過地点における公式な業務時間は1日当たり12～16時間であるが、実際は昼食休憩時間などにより実働時間は短い。また、業務時間の延長は現場職員の間で根強い抵抗がある<sup>1</sup>。
- タイとベトナムの一部を除いて、ほとんどの場所で情報通信技術の応用は限定的である。国境通過地点の施設では、他のシステムに接続されていないコンピュータシステムが利用されていることも多い。
- ASEAN シングルウィンドウは2012年（あるいはその数年後）までに実施される計画となっている。一方で、メコン地域の各国では、ナショナル・シングルウィンドウの開発スケジュールには遅れが見られる、また、その内の1カ国（カンボジア）は事実上その導入を断念したようである。
- GMS と ASEAN ではどちらも保税トランジット輸送システムを開発しているが、いずれもまだ実現していない。ADB や EU は積極的にこれらのプログラムを支援している。
- 中央と国境レベルのCBTAに関連する研修については、AusAID からADB への資金提供があると考えられる。2007年4～5月のADB-AusAID 共同ミッションでは、必修の

<sup>1</sup> しかし、24時間国境対応はそうした反対にもかかわらず、例えばケニアとウガンダの間のMalaba 国境検問所での2008年5月の導入など、導入されている例もある。

研修コース、設備、インフラ、研修プログラム管理のために必要な予算額は1,210万豪ドルと見積もられた。

- 国境検問所の効率を改善するための、マスタープランとフィージビリティ調査の実施が必要である。例えば、Aranyaprathet—Poipet 国境検問所からの貨物運送を再配置するためのフィージビリティ調査が必要である。
- 以上の点を考慮し、今後、ADB の「クラスター地域政策アドバイザー技術協力 (C-R-PATA)」の下でのより実用的なアプローチにより「大メコン地域の輸送および貿易円滑化のための行動計画を実施するための支援」を行い、また他の開発パートナーによって、国境での遅延解消に向けて大きな進展が期待されている。



## 第8章 課題への対応状況

### 8.1 序

本章では、前章までで分析したメコン地域の税関が抱える課題に対する各施策について、その現状および計画を整理する。日メコン協力の概要に続き、国際協力機構 (JICA)、アジア開発銀行 (ADB)、世界銀行 (WB)、欧州連合 (EU)、オーストラリア国際開発庁 (AusAID)、米国国際開発庁 (USAID) 等の開発パートナーの活動経緯・内容について整理する。また、各開発パートナーの活動から得られた教訓を分析する。

### 8.2 日メコン協力

2005年12月に開催された日・ASEAN首脳会議において、日本政府は75億円を拠出してASEAN諸国の地域格差の低減と統合促進の支援を目的とした日・ASEAN統合基金(JAIF)を設立すると発表した。同基金は2006年3月に正式に設立された<sup>1</sup>。また、2007年の1月には、日本政府は日・メコン地域のパートナーシップの更なる強化と地域の持続可能な経済成長の実現をめざす「日本・メコン地域パートナーシップ・プログラム」を発表した。同プログラムでは、メコン地域への日本のODAの拡大と、目的達成に向けて一連の閣僚レベル会議開催を提唱している。表8-1に経済開発に向けた日・メコン地域諸国の最近の協力関係と、本調査への関連性についてまとめる。

表 8-1 経済開発のための日本とメコン諸国の最近の協力関係

年/月	会議	本調査との関連
2008年1月	日メコン外相会議	日本政府は、東西・南部経済回廊の物流の効率を改善するために、2,000万米ドルの日ASEAN統合基金の設立を発表した。
2009年10月	第2回日メコン外相会議	メコン地域での日本政府のODAの拡充が評価され、物流セクター改善の進展と、経済回廊の整備における継続的支援の重要性が確認された。
2009年10月	メコン経済大臣会合	日本の経済産業大臣は、「日メコン経済産業協力イニシアティブ (MJ-CI)」を提案し、通関および国際通過貨物の手続き簡素化などの支援を提案した。
2009年11月	日本・メコン地域諸国首脳会議	日本とメコン地域諸国間の初の首脳会議において「東京宣言」が採択された。参加各国は63項目からなる「日本・メコン行動計画63」に特定される具体的計画を支持し、地域横断的な経済制度整備が重点分野として確認された。

<sup>1</sup> Dansavanh (ラオス) の税関の管理棟の建設や、電気・給水基盤の整備などは、基金からの支援である。

年／月	会議	本調査との関連
2010年7月	第3回日メコン外相 会議	「日本メコン行動計画 63」および2009年11月の「東京宣言」において著しい進捗がみられていることを評価した。
2010年8月	第2回日メコン経済 大臣会合	「日メコン経済産業協力イニシアティブ (MJ-CI)」行動計画について産業界から、経済回廊上の通関業務の24時間化、申請様式の調和化、ファーストトラック・システム、電子通関技術の導入とこれに伴う税関職員の能力強化などの政策提言が提出された。
2010年9月	東西・南部経済回廊に 関する日メコン国際会 議	経済回廊の利益最大化の鍵として、税関手続きの合理化、調和化、産業開発と貿易円滑化の促進の必要性を確認した。
2010年10月	第2回日本・メコン 地域諸国首脳会議	これまでの日メコン協力を確認し、今後のさらなる支援と協力の重要性を確認した。
2010年11月	APEC 財務大臣 会合	日本の財務大臣は、ASEAN を中心とするアジア諸国の貿易円滑化推進のため、ADB を通じて5年間で最大 2,500 万米ドル規模の支援を行うことを発表した。
2010年12月	メコン地域における 官民協力・連携促進 フォーラム全体会合	2009年の日本・メコン諸国首脳会議で発表された「日メコン行動計画 63」のフォローアップの一環として開催。官民協力・連携について議論した。作業グループが形成され、物流セクターにおける能力強化の重要性や経済回廊のミャンマーを通る区間の更なる改善などが議論された。

出典：JICA調査団

上記のうち、2009年10月のメコン経済大臣会合では、産業界の意見をまとめた日本貿易振興会 (JETRO) の「メコン地域における企業ニーズ調査」に基づいて、税関手続きを含む貿易円滑化の促進のための協力について、日本政府からの提案があり、メコン地域諸国はこれを支持した。

また、2009年11月に東京で開催された日本・メコン諸国首脳会議では、「東京宣言」が採択された。「東京宣言」に添付された「日メコン行動計画 63」には、メコン地域の交通回廊を経済回廊へ発展させるために、様々な税関改善プログラムを民間と協力して実施することが提案されている。税関手続きや関連する輸送と貿易円滑化についての「東京宣言」の行動計画の項目は以下の通り。

- ① 通関におけるリスクマネジメント、能力強化に関する技術協力および必要な機材供与による支援
- ② 運送業者と貿易業者のためのワークショップの開催
- ③ 大メコン経済協力プログラム (GMS)、越境交通協定 (CBTA) に関連する能力強化支援



- ④ 法規制システム整備のための税関行政専門家の派遣
- ⑤ セミナーやワークショップを通じた税関職員と貨物運送業者に対する CBTA の理解促進

2010 年 8 月の第 2 回日メコン経済大臣会議では、「日メコン経済産業協カイニシアティブ (MJ-CI)」の行動計画に関する産業界からの意見が提出された。産業界からは、経済回廊上の通関業務の 24 時間化、申請様式の調和化、ファーストトラック・システムと電子通関技術の導入とこれに伴う税関職員の能力強化などの意見が示された。日メコン経済大臣会合を踏まえ、2010 年 10 月に開催された第 2 回日本・メコン諸国首脳会議は、「日メコン経済産業協カイニシアティブ (MJ-CI) 行動計画」を採択した。「MJ-CI 行動計画」は、① ハードインフラの整備、② 貿易円滑化・物流の改善、③ 中小企業および裾野産業育成・起業促進、④ サービス・新産業の育成、⑤ フォローアップ体制の構築、の 5 分野にわたる。

Box 8-1 に、貿易円滑化・物流の改善に関する MJ-CI 行動計画の内容を示す。

#### Box 8-1 : 貿易円滑化・物流の改善に関する MJ-CI 行動計画

##### 1. 24 時間税関業務

- 東西経済回廊および南部経済回廊沿いの税関において、メコン諸国の通関業務の現状を考慮に入れて段階的に、24 時間業務の実現、または運送業者・荷主が事前通告による時間外通関サービスを受けられるシステムの導入（事前通告システム） [メコン諸国（日本支援）]
- 東西経済回廊および南部経済回廊におけるパイロットプロジェクトの実施 [日本、メコン諸国]

##### 2. 書類の統一・簡素化

- 可能であれば 2012 年までに ASEAN 税関申告様式（英語版）または改定京都規約に則った通関の必要書類の様式の統一 [メコン諸国]
- 地域における原産地証明の調和化を実現するため、特に ASEAN+3 や ASEAN+6 の枠組みにおける ASEAN や対話パートナーとの原産地規則に関する議論への積極的参加 [メコン諸国]
- 人材育成やワークショップ、セミナーを通じたこれらの活動の促進 [日本、メコン諸国]

##### 3. ファーストレーン導入

- 貨物が 5 分以内に通過できるファーストレーンの詳細設計 [メコン諸国]
- 地域で運送回数の多い荷主・運送業者（上位 50 社）特定のためのデータ収集・分析 [メコン諸国（日本支援）]
- 国境税関にファーストレーンシステムを導入するために、効果的なシステムを、データを基に検証するための事前調査の 2011 年実施 [メコン諸国（日本支援）]

- 保税運送システムの改善のための事前調査の実施 [メコン諸国、(日本支援)]
- データ収集・分析および事前調査におけるメコン諸国支援 [日本]

#### 4. IT 技術の導入・改善

- 産業界から特定された国境税関に電子通関システムを導入するための事前調査の実施。適切なシステム仕様(機能・能力)を含む。過去に有用な調査が実施されていれば、活用する。[メコン諸国(日本支援)]
- 上記調査結果に基づき、メコン諸国に対して電子通関システムの導入・改善を支援 [日本]

#### 5. 人材育成

- ① HS コードの理解、② 密輸防止、③ 原産地証明の早期発行、④ 積替リスクの低減、⑤ 通関手続きの透明化を考慮して、これらの目的に合致したプロジェクトの実施(例: 税関職員の研修、ASEAN における物流企業の能力育成) [日本]
- メコン諸国からの要望を踏まえ、専門家派遣もしくは集合研修形式による税関や貿易管理機関向けの研修コースの拡充 [日本]
- JETRO やタイ荷主協議会(TNSC)と協力して、民間セクター能力強化に向けたメコン地域および ASEAN の物流ワークショップを 2010 年 8 月に開催する。ワークショップの結果を踏まえ、更に効果的な人材育成プログラムを検討 [日本]
- メコン諸国における輸出入統計のデータ収集・分析の能力向上 [カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、(日タイ支援)]

#### 6. CBTA 関連課題

- CBTA 規約や付属書批准の迅速化 [ミャンマー、タイ]
- CBTA の効果的実施 [メコン諸国(日本支援)]
- ラオス・タイ・ベトナム各国首都を連結する CBTA の初期導入に関する MOU の対象拡大の可能性の検討 [ラオス、タイ、ベトナム]
- 「MJ-CI 行動計画の産業界からの提言」に記された要望を、SPS/税関ワークショップ、GMS ビジネス・フォーラムと GMS 関係会議を含む GMS 枠組みでの議論で紹介 [メコン諸国]
- 必要に応じて、メコン地域の 2 国間での越境貿易や CBTA 導入の促進のために技術・財政支援の提供 [日本]

#### 7. その他

- 主要国境において、共同管理区域の設置などの必要なインフラ・設備の整備 [メコン諸国(日本支援)]

出典：<http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/mekong/summit02/mjciap.html>

今後予定されている日メコン協力に関する会合には、MJ-CI 経過報告を受けて今後の方向性を議論するための「日メコン産業・政府対話」(2011 年 4 月)や、日メコン経済大臣会合(2011 年 8 月)などがある。

日メコン協力は、以下の点で重要な役割を果たしていると言える。

- 産業界の提言を政策策定に取り入れるためのフレームワークの提供
- 経済回廊整備における日本支援の重要性の認識
- 課題取り組みに際し、開発パートナー間の協調促進
- ハード・ソフト両面のインフラ整備の重要性の認識
- 特に、スキル向上を最重要課題の1つとしての認識

### 8.3 国際協力機構 (JICA)

ASEAN／メコン地域諸国における通関業務の課題に対処するため、JICA は多数のプロジェクトを実施してきた。これらのプロジェクトには、関税評価、HS 分類、リスクマネジメントと事後調査など分野でのスキルの向上を目指しているものが多く含まれている。

カンボジアでは、同国の WCO 加盟を受けて、2005 年 12 月から 2007 年 10 月まで長期・短期のアドバイザーを派遣して、「税関リスクマネジメントプロジェクト（技プロ）」を実施した。同プロジェクトでは、① WCO リスクマネジメントプロトコルのクメール語への翻訳、② リスクマネジメントプロセスの定義、③ リスクマネジメントシステムの開発を実施した。また、2009 年 7 月には、同国税関総局に対して、長期専門家である関税政策・行政アドバイザーを派遣した。主として、関税法（2007 年）の施行に関する支援と、関税政策と関税行政近代化に伴う能力強化を目的とした。

ベトナムでは、2004 年 8 月から 2007 年 7 月まで、ベトナム関税局 (GDVC) に対して、長期専門家を派遣して、「税関行政近代化のための指導者養成プロジェクト（技プロ）」を実施した。同プロジェクトでは、GDVC の現場レベルでの関税評価、事後評価と HS 分類に関する講師研修を実施した。同プロジェクトに引き続き、JICA は国際標準に基づく関税評価と HS 分類を実施するための組織開発に焦点をあてて、2007 年 7 月に、税関業務改善にかかる専門家を派遣した。さらに、2009 年 9 月からは、関税評価や HS 分類等通関業務が現場レベルの税関において統一かつ効率的に実施されるような人材育成の制度づくり等を目指した「税関行政能力向上のための研修制度強化プロジェクト（技プロ）」を実施している。

タイでは、2008 年以降、地域レベルにおける税関業務の課題に対する取り組みとして長期専門家 3 名を派遣し、通関時間の短縮による国境通関の効率化やメコン地域の国境通過地点でのリスクマネジメントとモニタリングに関するスキルとシステム改善を目的とした「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（技プロ）」を実施している。同プロジェクトは、タイ（関税局）に拠点を置きつつ、カンボジアとベトナムの関税局（GDCE と GDVC）も参加して、対象国の多数の地域で研修プログラムを実施した。メコン地域諸国における援助に加え、JICA は、アフリカ、インドネシア、マレーシア、フィリピンにおいて税関と貿易円滑化促進の分野で同様なプロジェクトを実施している。税関分野における日本支援の優位性の分析を以下に示す。

- 受益国・地域内での能力強化プロジェクトの実施：JICA 技術協力プロジェクトの多くは、1～3 年間の長期専門家を派遣して実施する。このことから、実施機関と

のより緊密な協力関係構築が可能になる。また、地元関係者とも、持続可能な協調関係を構築して、効果的な能力強化が行われる。

- 産業界との協力：近年のJICA技術協力プロジェクトでは、ワーキンググループ活動を通して産業界の参加への動機づけを行いながら実施するものが多い。
- カウンターパート研修：カウンターパート研修では、研修生を一定期間、日本企業などへ派遣する場合もある。民間輸送会社の物流に関連する研修を同プログラムに適用することも可能である。
- 国境施設の開発（例：ワンストップボーダーポスト - OSBPs）：日本は、TICAD IVの下で 14 カ所の国境地点でOSBP開発支援を表明している。JICAは、アフリカ各地でハード・ソフト面を含むOSBP開発支援を率先して実施し、東アフリカではOSBP実施のためのモデル地域協定の策定を支援している。
- プロジェクト・オーナーシップ：特に技術協力プロジェクトにおいては、比較的多数の政府機関や民間部門を招待してセミナーまたはワークショップを開催することによって、プロジェクトに対するオーナーシップを高めている。

#### 8.4 アジア開発銀行

アジア開発銀行 (ADB) は CBTA の作成、各国との交渉、同協定の実施のために、1996 年以降、継続的に技術支援プロジェクトを実施している。CBTA の主な経緯は次のとおりである。

- (i) 1996 年：GMS 地域における人と物の越境交通へのソフト面での障壁を初めて確認する作業の段階であった。
- (ii) 1998～1999 年：ラオス、タイ、ベトナムの 3 カ国が合意文書として CBTA に署名した。
- (iii) 1999～2004 年：カンボジア（2001 年）、中国（2002 年）、ミャンマー（2003 年）が CBTA に参加した。20 の付帯規則 (Annexes & Protocols) を立案し、交渉を開始した。
- (iv) 2004～2006 年：CBTA の第 1 フェーズとして 7 カ所の国境地点でパイロットプロジェクトを開始した。
- (v) 2007～2010 年：東西経済回廊においてパイロットプロジェクトを実施した。例えば、車両の乗り入れ台数の計測や国際通過貨物と一時出入国システム等に関するパイロットプロジェクトなどがある。
- (vi) 2008～2010 年：同地域における輸送と貿易が促進され、同時に CBTA の実施もさらに進んだ。

また、ADBは、GMSの輸送部門の戦略に関する 2 つの調査を実施している。1 つは、南部、東西、南北の各経済回廊における改善事項の優先順位を提案した 1993～1995 年の調査であり、もう 1 つは 2005～2006 年に越境輸送インフラの改善のためのマスタープラン作成

調査である。越境交通の障壁となるソフト面においても数多くの技術支援プロジェクトが必要であることが再確認された<sup>2</sup>。

最近の動きとしては、2010 年 11 月の ADB 役員会において、GMS 新アクションプラン (Cluster Regional Policy and Advisory Technical Assistance: C-R-PATA) の実施が承認されている。同計画の予算は、第 1 段階 (2010～2012 年) は 200 万ドル、第 2 段階 (2012～2014 年) および第 3 段階 (2014～2016 年) は各 185 万ドルで、合計 570 万ドルの出資者は全てオーストラリア政府である。C-R-PATA には 10 の計画目標があり、それらは次の 3 つのグループに分かれる。<sup>3</sup>

- (i) 輸送円滑化 (4 つの期待される成果—通行権の相互認証、保税トランジットの改善・国境手続きの連携、GMS 貨物輸送協会の設立、カンボジアとラオスにおける道路輸送業界への支援)
- (ii) 貿易円滑化 (4 つの期待される成果—国境管理の連携、衛生・植物検疫 (SPS) 体制の強化、貿易円滑化のための国家とメコン地域の組織体制強化、地域の貿易物流戦略)
- (iii) その他 (2 つの期待される成果—能力強化、法規制整備)

表 8-2 は、C-R-PATA からの成果の種類を示す。

**表 8-2 GMS 新アクションプランの計画目標の詳細 (C-R-PATA)**

項目	アウト プット	Subproject 1 (2010～2012)	Subproject 2 (2012～2014)	Subproject 3 (2014～2016)
輸送促進	1	交通権の交換	交通権の交換	交通権の交換
	2	国際通過貨物／ 一時出入国システム (CTS) の改善	国際通過貨物／ 一時出入国システム (CTS) の改善	国際通過貨物／ 一時出入国システム (CTS) の改善
	3	—	—	GMS 地域業界組織 (FRETA) 設立 (輸送 業)
	4	—	—	陸運業の育成
貿易円滑化	5	国境手続きの他国 との協調	国境手続きの他国 との協調	国境手続きの他国 との協調
	6	検疫、動植物検疫体制 の強化	検疫、動植物検疫体制 の強化	検疫、動植物検疫体制 の強化
	7	国と地域の輸送、貿易 円滑化機関 (TTF) の 強化	国と地域の輸送、貿易 円滑化機関 (TTF) の 強化	国と地域の輸送、貿易 円滑化機関 (TTF) の 強化
	8	—	地域物流戦略の立案	地域物流戦略の立案

<sup>2</sup> また、ADB は貿易促進と投資についての戦略的枠組みを支援している。それは通関、検疫と衛生／植物検疫 (SPS) 検査、貿易・物流などを含んでいる。貿易円滑化と能力開発を支援する技術支援のもとに、計画と実施のギャップ分析を 4 つの領域で実施し、続けてさらに詳細な評価と行動計画の作成が行われた。  
<sup>3</sup> ADB がクラスターアプローチを採用した理由には、① 承認した枠組みには持続的な協力が必要であることを認識している一方で、効果的に課題対処のために必要となる柔軟な協調を組み込んでいること、② TTF プロジェクトが成果を上げるために必要な継続的な政治的コミットメントと各国のオーナーシップの確認ができること、③ 今後継続する計画がこれまで実施した実績と上手く協調できること、があげられる。アジア開発銀行、*Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion*, Technical Assistance Report, Project No. 44174-01, November 2010, p. 3, paragraph 11.

項目	アウト プット	Subproject 1 (2010～2012)	Subproject 2 (2012～2014)	Subproject 3 (2014～2016)
能力強化と 規制改革	9	人材育成	人材育成	人材育成
	10	法律・制度の改定と 各国との調和	法律・制度の改定と 各国との調和	法律・制度の改定と 各国との調和

CTS = customs transit and temporary admission system, FRETA = freight transport association, GMS = Greater Mekong Subregion, SPS = sanitary and phytosanitary system, TTF = transport and trade facilitation.

出典：アジア開発銀行、*Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion*, Technical Assistance Report, Project No. 44174-01, November 2010, p. 10.

前章で既述の通り、ADBによるミャンマーに対する支援について、ADB報告書では、「オーストラリア政府は、法律やその他関連事項への適切な対処を前提とすれば、技術協力の実施はメコン地域 6 カ国全ての能力強化および技術支援活動に役立つと思われるとの見解を示した<sup>4</sup>。」と脚注に記述されている。

## 8.5 世界銀行

ADBがGMSの地域単位や国境地点の税関に焦点を当てた輸送・貿易円滑化のためのプロジェクトに取り組む一方、世界銀行は、地域単位ではなく各国個別への支援に取り組んでいる。主な支援を以下に述べる<sup>5</sup>。

- (i) カンボジアでは、1,000 万米ドル相当の予算規模による「貿易の促進と貿易の競争力強化」プロジェクト支援を実施した。同プロジェクトは 2005 年に開始し、2009 年に見直しがなされている。同プロジェクトは 4 項目から構成される。そのうちの 1 項目は本調査と最も関連の深い「貿易円滑化」項目であり、615 万ドル相当の予算規模で、「適切な越境手続きのためのITの導入」、「税関等の省庁の説明責任と透明性のレベルの向上」、「越境手続きに関連した政府機関の課題の解決」を目的としている。同プロジェクトは、① 通関関連組織においてシステム・手続き・開発を補完しながら改善するようにリンクされており、貿易円滑化に関わる機関を集約する電子シングルウィンドウ、② 危険管理能力への適用を含めた改正京都規約の遵守、③ カンボジアの貿易規制機関を対象としたメリットベースの賃金制度の設計、④ 自己評価に基づく税関インテグリティ計画の作成、への融資である<sup>6</sup>。2009 年の見直し時も同様の内容であるが、当初の電子シングルウィンドウの構想から、より網羅的で持続可能なASYCUDAの導入や原産地証明の自動化に支援を移している。このうち、持続可能性の確保のために新たにIT技術サポートの支援が投入された。また、IT技術サポートでは、プロジェクト管理、品質保証、アウトプットベースの契約、プロジェクト管理を担当する税関総局の能力強化など、意欲的な配慮が随所になされていた。さらに、詳細調査の結果、プロジェクトの柱である税

<sup>4</sup> アジア開発銀行、*Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion*, Technical Assistance Report, Project No. 44174-01, November 2010, p. 3, paragraph 11.

<sup>5</sup> 世界銀行は 2008 年の第 4 四半期まで GMS レベルの支援を行っていたが、国単位での支援に焦点を絞ったため、ADB が実施している GMS 地域レベルと国境に於ける支援は取りやめた。

<sup>6</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Kingdom of Cambodia for a Cambodia Trade Facilitation and Competiveness Project*, 4 May 2005, pp. 8-9.

関システムの自動化について、ハードウェア開発とIT能力育成を分離することが提案された<sup>7</sup>。

- (ii) ラオスでは、2008年から600万米ドル相当の予算で、「通関と貿易円滑化プロジェクト」を実施している。その内容としては、① 広範な利用を目指した完全自動通関ITシステムの導入、② WTO関税評価協定に準拠するために必要な特定分野での技術支援、③ 開発パートナーと円滑に共同作業を行い、効果的な成果に結びつけるために詳細な配属マネジメント及びプロジェクトマネジメント支援、④ 正確な基礎データの提供、である<sup>8</sup>。具体的には、① ASYCUDA World<sup>9</sup>の導入、ラオス税関の導入準備支援およびITセンターの強化、② 通関システムの近代化への支援。これには、WTO関税評価協定に準拠するための支援、事後調査体制の確立、法令遵守の徹底と管理方針の策定、顧客サービス憲章の制定、事前教示システムの導入、行政不服審査制度の確立、インテリジェンスおよびリスクマネジメントの構築、汚職防止支援、人材育成と訓練の実施、が含まれている<sup>10</sup>。
- (iii) ベトナムでは、2005年から65.9百万米ドル相当の予算で、税関近代化プロジェクト支援を実施している。同プロジェクトの目的は、貿易円滑化と関税収入の増加であり、税関が有効性、効率性、説明責任、透明性等の課題に対応することによって目的達成が可能である。また、同プロジェクトはベトナムのWTO加盟を促進する際にも重要な役割を担っていた。同プロジェクトは、① 法的枠組み、「例外時介入」、調和・簡素化された手続き、透明性と一貫性、法令遵守などに関する通関システムと手続きの改善、② 組織強化、人的資源開発、資金管理、インフラ整備、管理のサポートとガバナンス、誠実さなどの組織改編および資源管理の改善、③ 経営情報システム、コンピューターおよび通信機器の全国規模での導入、人材育成<sup>11</sup>などの情報通信技術分野での支援、を内容としている。最近の中間評価ではプロジェクトに大幅な遅延があることが判明し（プロジェクト予算の3%しか支出されていない）、ベトナム政府では、2011年6月に終了を予定している同プロジェクトの中止も視野に入れている。プロジェクトの事業評価の時点では、WTO加盟の準備をしていたが、2007年1月の加盟後、税関内で改革に対する抵抗が生じ、関連プロジェクトがほとんど進展していない<sup>12</sup>。

なお、世界銀行グループの機関の1つであるIMFは、カンボジアとラオスに数回、税関アドバイザーを長期派遣している。

<sup>7</sup> World Bank, *Project Paper Supporting the Restructuring of the Grant H-165KH, Cambodia: Trade Facilitation and Competiveness Project (TFCP)*, 12 November 2009, p. 5, paragraph 12

<sup>8</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Lao People's Democratic Republic for a Customs and Trade Facilitation Project*, 15 May 2008, Annex 4, p. 32, paragraph 3.

<sup>9</sup> フランス政府は代替ITシステムの評価を行った結果、ラオス財務省はASYCUDAを選択した。ASYCUDAは80カ国以上で採用されており、そのなかにはラオスの近隣諸国も含んでいる。

<sup>10</sup> 世界銀行は2008年よりラオスに680万ドルを貿易発展促進プロジェクトに支援しており、税関業務よりむしろ、主に検疫・動植物検疫、輸出促進、人材教育と貿易契約と政策を対象としている。

<sup>11</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed Credit to the Socialist Republic of Vietnam for a Customs Modernization Project*, 17 October 2005, Annex 4, pp. 30-38.

<sup>12</sup> ベトナム税関総局内には、近代化の推進のための2つの組織があり、一つは世界銀行プロジェクトの実施のために設立された組織であり、もう一つはこれとは別に内部で編成された組織である。

## 8.6 その他の開発パートナー

メコン地域で、通関および輸送と貿易円滑化を支援している援助機関は多数あるが、特に、EU、オーストラリア、米国が活発に支援している。

- (i) 地域統合型支援であるASEAN-EU Programme for Regional Integration Support—Phase II (APRIS II) は、ASEAN委員会と欧州委員会共同事務局との8.4万ユーロの協調融資に基づく。最近、3年間の技術支援が完了した<sup>13</sup>。5部門から構成されており、このうち部門Ⅱが、通関と貿易円滑化に最も関連が深い。具体的な内容は、(A) 通関、(B) ASEANシングルウィンドウ、(C) 国際通過貨物、(D) 通関の能率向上ための戦略的な計画の支援、である。

内容の詳細をBox 8-2に示す。

### Box 8-2 : 税関と貿易円滑化に関連する APRIS II プロジェクトの詳細内容について

#### A. 通関手続き

- 自己評価システムとプリペイドシステムの立案と開発
- リスクマネジメントの技術とシステムの開発、電子税関の実施と開発
- 通関手続きと通関書類の各国共通規格の設定 (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD)
- 関税専門用語の各国共通認識への予備調査 (ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature: AHTN)
- 関税専門用語用ウェブサイトの作成計画 (AHTN)
- ASEAN リスクマネジメントの枠組みの開発
- ASEAN シングルウィンドウの技術ワーキンググループへのデータ調和化に関する支援
- 自己評価と前払いに関する設計と開発

#### B. ASEAN シングルウィンドウ (ASW)

- ASEAN シングルウィンドウ (国家と地域レベル) の開発のための支援
- ASEAN シングルウィンドウの技術ワーキンググループへのデータ調和化に関する支援

#### C. 国際通過貨物

- ASEAN/GMS 地域における国際通過貨物の通関システムの立案と開発
- ASEAN 各国共通の通関申告書類作成への支援

#### D. その他、円滑なる税関業務への支援

- 研修案作成、必要事項の抽出、支援プログラムの作成
- ASEAN 人材トレーニング案作成、トレーニングの必要性の評価、人材登用案の作成と開発そして (インテグリティプログラム) の実施

出典：ASEAN 事務局

<sup>13</sup> APRIS I は 2003 年から 2006 年まで実施された。その内容には、2004 年から 2010 年に実施される ASEAN 統合のためのプログラム文書準備支援、タイとフィリピンでのシングルウィンドウのパイロットプロジェクトが含まれており、ASEAN シングルウィンドウの立案と発展にも寄与した。



その他のEUによる主な支援として、ベトナム税関へのナショナル・シングルウィンドウの導入がある。2006年にワーキンググループを立ち上げ、2009年にシングルウィンドウへの行動計画を作成し、法的枠組みの見直しを行い、同時にAEOスキームの手続きとガイドラインの準備を行い、また税関に対して啓発活動を行った<sup>14</sup>。

- (ii) オーストラリア政府とAusAIDによるメコン地域の輸送と貿易の円滑化促進に向けた主要な支援は、8.4節で示したADBのGMS新アクションプランである「C-R-PARA」への複数年数にわたる資金提供である。また、中国の地域協力と貧困基金への援助と協調して、25万米ドル相当の支援を行った。オーストラリア政府のMekong Connectivity: Development Cooperation Statement (2009–2010)によると、同地域プログラムの明確な評価はできないとの指摘がある（たとえば評価得点では、CBTAへの関連性には4点、有効性、モニタリング、評価、男女共同参画に3点を、計画の進捗度には2点とされている）。既存の計画が終了後、中期的には、オーストラリア政府は小規模プロジェクトにより多くの予算を配分する方針に転換することで管理費用を削減し、AusAIDが優先度の高い支援に集中できるようにする方針である<sup>15</sup>。
- (iii) 国際援助における米国の主要な支援対象はASEANシングルウィンドウ・プログラム (ASW) である。この支援はADVANCE (ASEAN Development Vision to Advance National Cooperation for Economic Integration) のプロジェクトのもとで運営されており、2010～2011年の5年間のプロジェクト目標は、① ASEANシングルウィンドウパイロットプロジェクトの設計、テストおよびその評価、② 地域データモデルの開発、③ 貨物通関データの電子情報による交換を促進するためのアプリケーションの開発、④ 国境を越えた電子データ交換を可能にするための法的枠組みの整備、⑤ 技術的および法的な能力向上とナショナル・シングルウィンドウ開発のサポート、⑥ ASEANシングルウィンドウ開発に民間および市民の参加を促進する、としている。さらに、法的ギャップ分析とシングルウィンドウのフレームワーク開発は現在進行中（2010～2011年）であり、同様にASEANシングルウィンドウのパイロットプロジェクトの開発も進行中である。それにはシステム構成のデザイン、試作版のテスト、およびパイロットプロジェクトの評価なども含まれている<sup>16</sup>。

## 8.7 これまでの支援の教訓

各国政府、日本、ADB、世界銀行およびその他の国際開発機関に実施された近年及び現在進行中の税関関連プロジェクトから、以下の教訓が得られる。

<sup>14</sup> European Technical Assistance Programme for Viet Nam – ETV 2, 2010, p. 7.

<sup>15</sup> Australian Government and AusAID, *Mekong Connectivity: Development Cooperation Statement 2009–2010*, November 2010 (downloaded from <http://www.ausaid.gov.au/publications/pdf/2009dcrmekongconnectivity.pdf>)

<sup>16</sup> USAID, *What You Need to Know About the ASEAN Single Window*, October 2010; USAID, *Draft Viet Nam National Single Window Master Plan Template*, July 2009.

- (i) **政治的意思とオーナーシップの重要性**：カンボジアにおける世界銀行の「貿易円滑化と競争力強化プロジェクト」では、プロジェクト導入により、例えば公務員による公共施設の個人的利用を禁止することなどに配慮して、当初より政治的意思を重視した。プロジェクトには、関連法規の制定、税関検査からのCamControlの除外といった強い政治的意思を表明する取り組みが含まれていた<sup>17</sup>。しかし、こうした取り組みの多くは、非現実的で実現不可能であることが明らかになった<sup>18</sup>。世界銀行のベトナム関税近代化プロジェクトは、同国がWTOに加盟した時から改革への抵抗に遭った。同様に、CBTAの実施についても、税関当局が、国境通過手続の簡素化や商品・コンテナ貨物・車両の円滑な保税輸送のための保証システムの設立と実施において鍵を握るにもかかわらず、十分なオーナーシップを発揮していないため、遅れている。世界銀行のラオスの「通関と貿易円滑化プロジェクト」は、この教訓を活かし、首相の直接の指示による財務大臣の要請を取り付けた上で、ラオス税関機関長官を責任者として実施している<sup>19</sup>。
- (ii) **組織横断的な取り組みの必要性**：貿易円滑化の問題は、一見、高額な賄賂などに象徴される税関の問題と捉えられがちだが、世界銀行のカンボジアにおけるプロジェクトのバリューチェーン分析では、問題はむしろ、組織全体を通じた役割分担の不明確さや、組織内および関連機関相互、そして民間セクターとの間での情報共有と協調にあることがわかった<sup>20</sup>。
- (iii) **通関と輸送・貿易円滑化イニシアティブの協調の必要性**：CBTAは各国運輸省の管轄とされたため、関税局が「国家交通円滑化委員会 (NTFCs)」やCBTAとその附属書やプロトコルのすべての交渉会議に参加したにも関わらず、CBTAの実施に向けて関税局および他の関連機関から協力を得るのは非常に困難であった<sup>21</sup>。
- (iv) **現実的なスコープとスケジュールの必要性**：世界銀行はカンボジアにおける貿易円滑化と競争力強化プロジェクトを再構築する際に新しいアプローチを採用し、到達目標はほぼ同様にしながらも、ゆとりのあるスケジュールと持続可能な方法を採用した<sup>22</sup>。この結果、プロジェクトの成果は当初想定よりも少なめ目であったものの、業務と手続き改善は関税局内に定着することが見込まれる。CBTAの場合、Lao Bao-Dansavanhにおける実施の初期段階では、期限までに55の行動計画の完成を目

<sup>17</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Kingdom of Cambodia for a Cambodia Trade Facilitation and Competiveness Project*, 4 May 2005, p. 10.

<sup>18</sup> World Bank, *Project Paper Supporting the Restructuring of the Grant H-165KH, Cambodia: Trade Facilitation and Competiveness Project (TFCP)*, 12 November 2009, p. 3, paragraph 6.

<sup>19</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Lao People's Democratic Republic for a Customs and Trade Facilitation Project*, 15 May 2008, p. 8, paragraph 29.

<sup>20</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Kingdom of Cambodia for a Cambodia Trade Facilitation and Competiveness Project*, 4 May 2005, p.10.

<sup>21</sup> GMS と ASEAN には、シングルウィンドウと税関トランジット・イニシアティブがあるが、今日まで各々の比較優位性に集中する2機関間の協調は限定的であった。しかし、ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit のプロトコル7 (税関トランジット・システム) を最終化する段階で、平行した ASEAN イニシアティブと一般のトランジット制度に到達する観点から、GMS Customs Transit and Temporary Admission System (CTS) の開発実施を調整することが重要となった。

<sup>22</sup> World Bank, *Project Paper Supporting the Restructuring of the Grant H-165KH, Cambodia: Trade Facilitation and Competiveness Project (TFCP)*, 12 November 2009, p. 4, paragraph 10.

標としていた。しかし、CBTAの現場で実施の責任を負う担当者には大きな負担となった。関税専門家のLuc De Wulf氏は、2010年6月のビエンチャンのCBTAの出入国管理小委員会で、「完全主義は善の敵であり、実用主義こそが勝利する」と述べた。

- (v) **プロジェクト実施のための人材と財源の必要性**：関税による国家収入は高水準に上ることから（カンボジアでは国家収入の60～70%）、税関当局は歳入確保のための大きな圧力がかかっており、通関を遅延させる頻繁な物理的検査や、法令遵守の徹底を阻み汚職を誘発する環境の遠因となっている。大部分のメコン地域諸国において改善すべき課題は規模と範囲の両面で膨大であり、必要とされる改善を持続可能な形で実現するために、適切な資源の投入が必要である<sup>23</sup>。
- (vi) **受益諸国と地域に根付いた能力強化プロジェクトの必要性**：JICA 技術協力プロジェクトでは、1～3年間にわたって長期専門家の派遣を伴って実施される。このことで、実施機関およびその他の関連機関との間で、より効果的で持続可能な協力関係を築くことが可能となる。特に、税関技術の向上に関するプロジェクトでは、実施機関の内側からの支援が有効である。この結果として、効果的な能力強化が可能となる。
- (vii) **短期間での課題達成の有効性**：この点については、比較的対応が容易な課題に対応を集中させることで可能となる。短期的な成果と長期的な問題解決との間には距離があるが、短期的な成果は、政治的な意思を醸成することなどを通じ、より困難だが意義の大きい課題の解決に波及していく可能性もある<sup>24</sup>。世界銀行によるラオスでの「通関と貿易円滑化プロジェクト」は、税関改革の重要性を認識させつつ、ラオス関税局の実施能力に見合い、また、将来の変化に対応できる能力を獲得できるように短期的な成果を模索している<sup>25</sup>。
- (viii) **関係諸国すべてが通関と輸送・貿易円滑化の取り組みの恩恵を得る必要性**：例えば、内陸国であるラオスの国境は他のGMS国に接しており、ラオスの協力なくしては取り組みによる十分な効果を期待できない。これに関連する懸念材料の1つに、ラオスの軸重制限の問題がある。現在、ラオスの制限加重は9.1トンであるが、近隣国に比べて軽くなっている。この問題は過去何度も取り上げられているが、いまだ各国が満足できる解決策が見つかっていない。また、ラオスの発展途上のトラック輸送業界から利益を見出せないCBTAへの参加に反対する可能性があることも懸念される。
- (ix) **通関と輸送・貿易円滑化に関する民間セクターの参加の重要性**：税関近代化における民間セクターの長期に渡る関与と参加を確保することの重要性は経験的に理解

<sup>23</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed Credit to the Socialist Republic of Vietnam for a Customs Modernization Project*, 17 October 2005, p. 8

<sup>24</sup> 例えば、Mark E. Van Buren and Todd Saffner, “The Quick Wins Paradox”, *Harvard Business Review*, January 2009

<sup>25</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Lao People’s Democratic Republic for a Customs and Trade Facilitation Project*, 15 May 2008, p. 8, paragraph 29

されている<sup>26</sup>。例えば、近年のJICAの技術協力プロジェクトの多くは、ワーキンググループ活動を通じ、産業界の参加を促進している。また、「市民スコアカード手法」の導入により、サービス利用者への説明責任を強化することができる<sup>27</sup>。例えば、輸送と貿易に関係する貨物運送業者間ではCBTAに関する知識が希薄である。ADBは民間部門との連携を強調しており、民間部門の代表が全国輸送促進委員会の委員となるケースもあるが、必要なときだけ招待するケースもある。

- (x) **IT導入に合わせた通関業務プロセスの改善の必要性**：IT投資によって得られる便益は、技術自体の導入よりも、対象となる業務プロセスの簡略化と合理化によってもたらされるものである<sup>28</sup>。旧来のマニュアルベースの業務を単に自動化するのではなく、プロセス改善を伴う自動化が重要なのである<sup>29</sup>。カンボジアのASYCUDA Worldのパイロット実施では、文書の簡略化と物理的検査率の減少が効果的であることが指摘された<sup>30</sup>。
- (xi) **税関IT実施のための効率的なプロジェクト管理メカニズムの必要性**：カンボジアでは、UNCTADのASYCUDA Worldが、税関の国境管理を自動化するために採用され、実施支援と活動のモニタリングのために、2006年11月に自動通関に関するプロジェクト運営委員会が設置された<sup>31</sup>。プロジェクトの3つのフェーズの実施に24カ月から27カ月がかかることが予想されたが、実際は終了まで42カ月かかった。このため、2009年6月に、世界銀行のプロジェクト運営指導ミッションを派遣しプロジェクト推進の方法について改善の提言を行っている<sup>32</sup>。
- (xii) **ソフトウェアのパッケージまたは新規開発の長所・短所の比較の必要性**：利用者のニーズに合わせて新規開発するソフトウェアは、関税局とステークホルダーのニーズに最も適切に対応できる一方で、システム開発や維持管理のための財政的・人的資源が、既製のパッケージソフトウェアよりも高くなる。したがって、資源が十分でない場合には、ソフトウェアの新規開発よりも既製のパッケージソフトウェアを調達することが望ましい。ラオスでは、人材不足が厳しい中で国際基準に調和した手続きに改善する必要があると、ソフトウェアの新規開発には大きなリスクを伴う<sup>33</sup>。

<sup>26</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed Credit to the Socialist Republic of Vietnam for a Customs Modernization Project*, 17 October 2005, p. 9

<sup>27</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Kingdom of Cambodia for a Cambodia Trade Facilitation and Competitiveness Project*, 4 May 2005, p.10

<sup>28</sup> 前の脚注（10 ページ）の出典を参照。

<sup>29</sup> Scott Wilson in association with PADECO and BFC, *Technical Assistance for Preparation of the Vietnam Customs Modernization Project, Project Implementation Plan*, prepared for the General Department of Customs, March 2005, p. 14.

<sup>30</sup> Dr. Kun Nhem, Deputy Director General of Customs, *Status and Challenges of Single Window and Paperless Trade Implementation in Cambodia*, p. 2.

<sup>31</sup> 前の脚注で示された出典 1 ページを参照

<sup>32</sup> World Bank, *Follow-up Supervision Mission, Trade Facilitation and Competitiveness Project*, June 2009.

<sup>33</sup> World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Lao People's Democratic Republic for a Customs and Trade Facilitation Project*, 15 May 2008, p. 9, paragraph 29.

- (xiii) **支援資金支出の単純化の必要性**：世界銀行によるラオス「通関と貿易円滑化プロジェクト」については、その大半の活動を1つの契約に集約することでこの目的を達成できる<sup>34</sup>。
- (xiv) **ITシステムの持続性のための利用料金の徴収**：世界銀行のラオスにおける「通関と貿易円滑化プロジェクト」では、ASYCUDA実施に伴う利用者からの収益をエスクロー勘定として、システム維持改善のために使用するという前提条件がついている。徴収する料金は、輸出入と通過貨物の書類処理をカバーするための、わずかな費用のみであることになっている<sup>35</sup>。

---

<sup>34</sup> 前の脚注を参照。

<sup>35</sup> 前の脚注と World Bank, *Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Kingdom of Cambodia for a Cambodia Trade Facilitation and Competiveness Project*, 4 May 2005, p. 10 を参照。



## 第9章 通関業務改善に向けた日本支援の方向性

### 9.1 序

ここまでの各章で、メコン地域の通関業務改善の現状と課題や、各国政府施策および開発パートナー支援の現状と計画を分析した。本章では、今後の通関業務改善に向けた支援の方向性について、我が国の開発援助の特徴を踏まえて、プロジェクト案の候補リスト（ロングリスト）を作成し、今後の我が国が支援する優先プロジェクト案を検討する。

### 9.2 優先プロジェクトの選定

#### (1) 支援プロジェクト案の候補リスト（ロングリスト）

本節では、通関業務の現状と課題分析に基づき、① 法的・制度的枠組み、② 通関手続き、③ IT、④ 人的資源管理、⑤ インテグリティ、⑥ 国境通過地点の各分野について、各国別およびメコン地域全体への支援プロジェクト案の候補リストを作成した。トランジット管理のようにADBやEUの他の開発パートナーが既に大規模な支援が実施している分野のプロジェクトは、候補リストに含まれていない。また、各国別の候補リストの中には、類似する名称のプロジェクトが複数国に提示される場合もあるが、各プロジェクト案の内容は各国個別の状況により異なる。各国別および地域全体の候補リストに含まれる分野別のプロジェクト数を表 9-1 に、各プロジェクト案評価の詳細を付録Aにそれぞれ示す。

表 9-1 各国別および地域全体の候補リスト（ロングリスト）の  
分野別支援プロジェクト数

分野	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム	地域全体
法的・制度的枠組み	3	3	3	2	3	2
通関手続き	5	5	5	4	5	3
IT	3	3	3	1	1	3
人的資源管理	4	4	4	4	4	2
インテグリティ	1	1	1	0	0	0
国境通過地点	3	2	2	3	2	4
合計	19	18	18	14	15	14

各プロジェクト案は以下の選定基準と方法により評価した。

#### (2) 優先プロジェクトの選定基準と方法

以下の4項目を優先プロジェクトの選定基準としている。

<sup>1</sup> 各プロジェクト案の詳細に関する各国政府との議論は、本調査の時間的制約上実施項目外となっている。

- A. **貨物輸送の円滑化へのインパクト**：本調査の目的がメコン地域における貿易円滑化および税関手続きの改善にあることに関連し、各プロジェクト案について、貨物輸送の円滑化への直接的なインパクトなどの期待される効果を評価した。
- B. **我が国の支援との適合性**：各プロジェクト案について、我が国の支援スキームである開発調査・技術協力方式プロジェクト・有償資金協力・無償資金協力などとの適合性を評価した。また、メコン地域やその他地域で我が国が支援する類似プロジェクト経験も勘案して、他の開発パートナーの支援と比較した我が国の比較優位性も考慮に入れた。
- C. **他の開発パートナーによる支援との協調性**：各プロジェクト案について、ADBや世界銀行をはじめとする他の開発パートナーが既に実施中または計画中である支援との協調性を評価する。また、援助国間の調整にかかる裨益国側の負担や援助資源の重複を回避する観点から、特定の開発パートナーによる支援が目立つ場合、我が国を含めた他の開発パートナーが関与する余地があるかについても検討した<sup>2</sup>。
- D. **各国政府および地域全体によるコミットメント**：各プロジェクト案について、各国政府や地域全体（GMSまたはASEAN）による協力姿勢を評価する。プロジェクト案に支援が明文化されている場合には、高い評点を与えた<sup>3</sup>。

上記4項目につき、候補リストの各プロジェクト案を定性的に5段階評価した。そのうえで、4項目の評点を合計した。なお、評価基準の4項目は同等の比重により計算した。

### (3) 優先プロジェクト案

上記の方法による評点の高いプロジェクト案を、各国別および地域全体の優先プロジェクト案として選定した。なお、得点自体はプロジェクト案の候補リストの相対的基準による評価のために便宜的に適用したものであり、各優先プロジェクト案の得点の高低がプロジェクトの優先順位を示すとは限らない。よって、以下の各節では各国別および地域全体の優先プロジェクト案の一覧を示すにとどめている。また、優先プロジェクト案の中には他の優先プロジェクト案への波及効果（例えば、RFID/GPSによるトラッキングシステム導入によって、保税トランジットシステムの導入も促進される）が期待できる場合もあるが、全ての優先プロジェクト案は単独で実施することができる。しかし、研修は特定のプロジェクトについては重要な要素となる。

なお、各節においては国毎の優先支援プロジェクトの案を提案しているが、各国で共通する課題については、国毎の個別の協力の代わりに広域協力を通じて対処することがより効果的・効率的な場合が多いと想定される。

<sup>2</sup> 2010年12月9日のJICA調査団とのテレビ会議上、ADBのMr. Pradeep Srivastava氏（Senior Regional Cooperation Specialist, Regional Cooperation and Integration Group, Southeast Asia Regional Department (SERD)）は“donor arbitrage”という語を用いた。

<sup>3</sup> 例、カンボジア税関総局、Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise, 2009-2013、2010年11月22日から25日にBangkokで開催された第12回ASEAN税関協力委員会において、日本支援とすることが表明され、ASEANの暫定リストに含まれた。



## 9.3 優先プロジェクト案

### 9.3.1 カンボジア

カンボジアの優先プロジェクト案を表 9-2 に示す。また、各プロジェクトの評点の明細と説明を付録 B に示す。本節では、プロジェクトの背景・目的・構成のみを記述し、各プロジェクトの期待される効果、各国政府および地域全体によるコミットメント、開発パートナーによる関連活動、想定される日本側の投入、カウンターパート（実施）機関については、付録 B のプロジェクトプロファイルに示す。

表 9-2 カンボジアの優先プロジェクト案

優先プロジェクト案	評点	付録 A 参照
C1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力	19	C2.1
C2. AEO 制度と関連研修に関する技術協力	18	C2.3
C3. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力	18	C2.2
C4. Bavet および新設国境通過地点における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力	17	C6.2.1
C5. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力	17	C6.3
C6. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力	16	C1.3
C7. 改正京都規約の加盟と実施に関する技術協力	16	C2.4
C8. 持続可能な税関研修に関する技術協力	16	C4.3
C9. Poipet (-Aranyaprathet) 国境における貨物通過地点移転に関するフィージビリティ調査	16	C 6.1

#### (1) C1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：**カンボジアの通関手続きについて、民間企業からは、取引価格に基づかない関税課税価格の査定、品目分類に関する税関本局と国境事務所の見解不一致、輸出入申請書類の Phnom Penh での申請と国境での提示義務、原産地証明に関連する ASEAN フォーム D についても税関職員の知識不足に起因する待機時間の増加など、数多くの問題が指摘されている。また、貿易マッピング調査を支援した開発パートナーからも、輸出入に伴う複雑な手続き、意義の少ないと思われる複数担当者による承認手続きなどの問題が指摘されている。

**プロジェクトの目的：**通関手続きおよびプロセスを簡素化・標準化する。

**プロジェクトの構成：**① 通関文書の簡素化、事前教示制度（税率、課税価格評価、原産地規則）、関税評価に関する WTO 協定の規定による手法導入などの事項を含めた、通関手続きの簡素化・標準化ガイドラインの策定、② 研修プログラムの計画と実施。

## (2) C2. AEO制度と関連研修に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**長時間かかる通関手続きは民間企業にとっては問題である。ADBが2005年にPoipet (-Aranyaprathet) で実施した、タイからカンボジアへの輸出の通関時間にかかる調査によれば、カンボジア側では、通関手続き時間は55分、滞留時間合計は255分であった。こうした問題へはWCOの概念に基づく認定通関業者 (AEO) 制度による対応がある。この制度は大企業などの法令を遵守する輸送業者 (オペレーター<sup>4</sup>) へ、例えば、簡素化された手続きや、国境での優先レーンの利用、優良業者リストへの登録などの特権とインセンティブの付与を行う。優遇策が実施されない場合、地元企業の貿易・物流サービス業の成長の阻害要因となる。

**プロジェクトの目的：**診断目的のフィービリティ調査・実施計画策定・研修を通じて、法令遵守への優遇策試行による課題解決を検討する。プロジェクトでは、WCO<sup>5</sup>開発のAEO制度により、法令遵守業者 (貿易業者および関連サービス業者) に対する優遇策制度を企画する。カンボジアにおいて、早期にAEO制度の設計と導入を実施するためには、特に人材スキルの課題に取り組む必要がある。よって、税関総局 (GDCE) が実情に応じたAEO制度の準備ができるスキル基盤を築くことが重要となってくる。

**プロジェクトの構成：**① AEO 制度の定義、優遇措置の定義 (例えば、優遇策の適用範囲、優遇策の内容、優遇策導入による業者側の期待利益の予測)、リスクアセスメント (税関職員が制度実施への阻害要因となる可能性とリスク、および同リスクの回避策やインセンティブ)、AEO 認定 (認定基準、罰則、資格停止の規約)、パイロットプロジェクトの実施等の項目を含めた、診断目的のフィービリティ調査に関する助言、② AEO 制度および手続きの見直し、③ AEO 制度の関連研修の計画と実施、④ 他国類似制度との相互認証協定の可能性の検討。

## (3) C3. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：**リスクベースの効率的な運営手続きの実現を目的としてサービスレベル協定に基づく省庁間協力を定めた「閣僚会議令第21号」(2006年3月1日)の公布を受けて、GDCEではリスクマネジメント・プログラムを開始した。既に、リスク評価とリスクプロファイルを利用したチャネル選択方式によるリスクマネジメント・プログラムがJICA支援により導入されている。また、世界銀行の「貿易円滑化と競争力強化に関するプロジェクト」の支援にも、リスクマネジメントの要素が含まれている。しかし、本調査の国境訪問先であるPoipetではリスクマネジメントは実施されておらず、また、Bavetでも文書ベースでのリスクマネジメントのみが実施されていた。GDCEの2009~2013年の戦略文書には目的4.1として、「CED (Customs and Excise Department) のリスクマネジメント戦略の継続実施」が記されており、これには、閣僚会議令第21号などのリスクマネジメント

<sup>4</sup> WCOのAEOの定義によると、オペレーターとは「国内外の貨物輸送等に従事する団体」と定義されている。

<sup>5</sup> 他の地域における類似プロジェクト及び問題点の記述については、World Bank, “West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference”, 2010を参照のこと。

ト関連法規の実施や、税関高度情報の利用を含めたリスクマネジメントの枠組みの策定を含んでいる<sup>6</sup>。

**プロジェクトの目的：**体系的なリスク特定方法およびリスク低減策の実施に資する手法の開発や、データ・情報収集、リスク分析・評価、活動計画策定、円滑で合理的な通関手続き改善のための成果モニタリング、など関連法規に沿った国際・国家戦略事項の実施を促進する。

**プロジェクトの構成：**① リスクマネジメント指標とプロフィール（中央および地方）、リスクマネジメント・データベース、高度情報ネットワークの構築、輸出入貨物の事前通知を可能にする電子リスクマネジメント等のさらなる開発に関する助言、② 研修プログラムの計画および実施。

#### **(4) C4. Bavetおよび新設国境通過地点における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力**

**プロジェクトの背景：**前述の通り、長時間かかる通関手続きが民間企業にとって問題となっている。カンボジアの国境通過地点には、州事務所を統括機関として、税関、CamControl（商業省管轄下にあり、税関業務と同種の機能も多い）、警察、出入国管理、検疫（保健省および農業省）の各政府機関がある。しかし、各機関が共同で検査を実施できる場所が整備されていない。一方、Poipet から南に 12 km 離れた Nong Auen（タイ）－Stoung Bot（カンボジア）間で、貨物通過のための常設国境通過地点を新規に開発する計画がある。同計画の詳細は、プロジェクト C9 のプロフィールとして示す。

MJ-CI 行動計画では、越境貿易円滑化と CBTA 実施促進のため必要に応じて、メコン地域諸国への技術的・資金的な支援の必要性を述べている。また、今後実施予定の ADB C-R-PATA は、大メコン圏における交通・貿易促進行動計画の実施支援を行うものであり、共同国境管理もプロジェクト成果として含まれている。

**プロジェクトの目的：**手続きおよび必要書類の簡素化・調和化や、国境通過地点の常駐政府機関の協力促進を通じて、越境交通を円滑化すると同時に、法令遵守と施行にかかるコストを削減して、効率向上と運営費用削減を目指す。

**プロジェクトの構成：**本プロジェクトは、ADB C-R-PATA と協調して、Bavet および Poipet 近郊の新設国境通過地点での能力向上や国境管理の近代化の取り組みを支援する。例えば、既存機材の利用方法や利用対象の改善、政府機関間での資料や調査結果に対する相互認証、貨物に対するペーパーレスのシングルウィンドウ処理、リスクマネジメント手続きの統合等が挙げられる。リスクマネジメントやデータ共通化などの簡素化や国際基準への準拠のために、国境関連機関すべてを対象として運営手続きを刷新する。

<sup>6</sup> General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2008, p. 193.

#### (5) C5. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：**カンボジアと隣国との関係では、Poipet（-Aranyaprathet：タイ）、Bavet（-Moc Bai：ベトナム）のいずれにおいても、越境関連機関間での交流が十分でない。このため、2国間における意思疎通やデータベース共有がされず、2国合同でのシングルストップ検査導入への障壁となっている。

**プロジェクトの目的：**カンボジアと近隣諸国の税関（および他の越境関連機関）の間での接続性を改善し、シングルストップ検査などの実施の前提条件を整備する。

**プロジェクトの構成：**① ICT 設備および有線・無線ネットワーク接続を導入するための計画策定、② ソフトウェアの接続性改善のためのプログラム開発。

また、関係国の税関（および他の越境関連機関）が共有する情報の種類について、関連2国間（カンボジア-タイ、カンボジア-ベトナム）での合意が必要となる可能性がある。

#### (6) C6. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**カンボジアでは、「税関行政と民間セクターの協働メカニズムの構築と機能に関する閣僚会議令第906号」（2009年10月9日）によって、① 現行法規の理解の必要性を中心とする財政倫理向上と貿易促進（例えば、法令遵守の強化、通関手続きの簡素化）に向けた GDCE と民間の協働と相互理解、② 貿易円滑化政策の効果的実施のための課題解決と意識統一、③ 通関規則（第6条）改正にかかる民間セクター関与の調整が定められている。また、同国では、「通関士の設置と機能に関する大臣決定第115号」に従って、2009年から通関士登録（免許）制度が導入されたことも注目に値する。

**プロジェクトの目的：**① 貿易関連ニーズに対応した税関行政の組織と業務手法確立に向けて貿易パートナーシップの促進、② 貿易円滑化と重複業務の解消を目的として、税関行政・他政府機関・貿易業者の間の協力戦略・手順・方法の策定、③ 税関行政と貿易業界の間で開放的かつ相互信頼可能な関係を維持しつつ、透明で予測可能な手続き・規則・統制手法の適用や、貿易業界への権利および義務の認知の浸透を通じた、貿易に関するサービス志向アプローチの構築を行う。

**プロジェクトの構成：**① 一層の協力・支援に関する MOU の署名や貿易関連の官民協議パートナーシップメカニズム開発に関する助言、② 研修プログラムの計画および実施。

#### (7) C7. 改正京都規約の加盟と実施に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**改正京都規約では、予測可能性、透明性、適正手続き、情報技術の最大活用、近代的な通関手法（例えば、リスクマネジメント、事前到着情報、事後調査）など、通関手続きの簡素化・調和化を規定している。メコン地域で現在までに同規約を受諾しているのはベトナムのみである。カンボジア税関総局の改革戦略と活動計画（2009～2013年）には、ADB 技術協力による同規約受諾に向けた行動計画が示されているが、同計画実施の動きはまだ見られていない。

**プロジェクトの目的：**改正京都規約への受諾と実施の支援を通じて、同国通関業務の国際基準適用と、通関の迅速化、物流費用の削減、歳入の増加、外国直接投資 (FDI) や経済競争力の拡大を目指す。

**プロジェクトの構成：**① 改正京都規約に関する包括的なギャップ分析の実施、② 同規約の適用と受諾のための国家戦略と行動計画の策定支援、③ 行動計画の実施支援。

## **(8) C8. 持続可能な税関研修に関する技術協力**

**プロジェクトの背景：**GDCE の戦略・活動計画 (2009～2013 年) には、人材開発として、1,000 人以上の管理職と職員に対する研修の実施が挙げられている。現在の GDCE の研修プログラムには 25 種類のコースがある。しかし、特定テーマ (例えば、WTO 関税評価協定、事前教示制度、原産地規則) に関する高度な研修は用意されていない。また、既存の研修センターのインフラでは、2009～2013 年戦略の目的達成のためには十分でない可能性がある。

**プロジェクトの目的：**通関手続き円滑化の実施支援のため、研修講師の育成や研修センター運営改善を含めた持続可能な税関研修を提供する。

**プロジェクトの構成：**① 税関研修プログラム・研修計画・カリキュラム・教材・研修講師育成等を策定するスキル開発に関する助言、② 研修教材準備と研修プログラムの実施。

## **(9) C9. Poipet (–Aranyaprathet) 国境における貨物通過地点移転に関するフィージビリティ調査**

**プロジェクトの背景：**2010 年 8 月に開催されたタイ・カンボジア両国間の関係者会議後の共同声明において、両国政府は、既存の国境通過地点から 12 km 南に離れた場所にある Stoung Bot (カンボジア) と Nong Auen (タイ) の間に、貨物専用の常設国境通過地点を新設することに合意したことを表明している。新規の国境通過地点 (BCP) の開発のためには、フィージビリティ調査、BCP 施設の設計とレイアウトに関する研修、BCP 施設の建築・メンテナンスに関する各国および地域基準の策定、国境常駐各政府機関の事務所の集約化、各機関間の IT 接続、BCP 施設を有効かつ最大限に活用した先端国境管理に関する研修、等の支援が必要となる。また、BCP 建設予定地は、カンボジア国道 5 号線から 10～12 km 離れているため、両国側から新設国境通過地点へのアクセス道路も必要になる。

**プロジェクトの目的：**Stoung Bot (カンボジア) –Nong Auen (タイ) 間の新設国境通過地点において、国境管理の効率化と通関時間の削減を実現し、メコン地域の他の国境通過地点のモデルとなるように、最先端の国境施設の整備・運用に向けた支援を行う。

**プロジェクトの構成：**① 設計ガイドライン、レイアウト、整備基準、機材リストの作成を含む BCP フィージビリティ調査、② 効果的・効率的な通関手続きの検討、③ 合同国境通過地点管理の検討、④ 新設国境通過地点周辺の駐車・交通管理の検討、⑤ BCP 管理に関する関連研修の実施。

### 9.3.2 ラオス

ラオスの優先プロジェクト案を表 9-3 に示す。また、各プロジェクトの項目別評点の明細と、評価の根拠を付録 A に示す。本節では、プロジェクトの背景・目的・構成のみを記述し、各プロジェクトの期待される効果、各国政府および地域全体によるコミットメント、開発パートナーによる関連活動、想定される日本側の投入、カウンターパート（実施）機関については、付録 B のプロジェクトプロファイルに示す。

表 9-3 ラオスにおける優先プロジェクト案

優先プロジェクト案	評点	付録 A 参照
L1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力	19	L2.1
L2. AEO 制度と関連研修に関する技術協力	17	L2.3
L3. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力	17	L2.2
L4. Savannakhet (Kaysone Phomvihane)、Dansavanh（および Thanaleng）における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力	17	L6.1.1
L5. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力	17	L6.2
L6. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力	16	L1.3
L7. 改正京都規約の加盟と実施に関する技術協力	15	L4.4
L8. 持続可能な税関研修に関する技術協力	16	L4.3

#### (1) L1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：**ラオスの通関手続きについて、民間企業からは、国境通関時の申請書類原本提出の必要性、紙ベースで手作業の通関申告手続き、地方事務所間の手続きや見解の不統一、通関手続きの遅延、昼食時の長い業務休止時間、事前教示制度の未導入、税関本部のデータベースに基づく関税課税価格の決定方法、など数多くの問題が指摘されている。WCO と世界銀行が 2009 年 12 月に実施した通関時間にかかる厳密な調査では、相対的に長い通関時間や、主要なチェックポイント間では税関や他の行政機関の手続き時間の差異が大きいことが指摘されている。

**プロジェクトの目的：**通関手続きおよびプロセスを簡素化・標準化する。

**プロジェクトの構成：**① 通関文書の簡素化、事前教示制度、品目分類を含めた通関手続きの簡素化・標準化ガイドラインの策定、② 研修プログラムの計画と実施。

#### (2) L2. AEO制度と関連研修に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**国内外の民間企業はいくつもの運輸・貿易円滑化に関連した問題に直面する。これらの問題へはWCOの概念に基づく認定通関業者（AEO）制度による対応が

ある。この制度は大企業などの法令を遵守する輸送業者（オペレーター<sup>7</sup>）へ、例えば、簡素化された手続きや、国境での優先レーンの利用、優良業者リストへの登録などの特権とインセンティブの付与を行う。優遇策が実施されない場合、地元企業の貿易・物流サービス業の成長の阻害要因となる。

**プロジェクトの目的：**診断目的のフィージビリティ調査・実施計画策定・研修を通じて、法令遵守への優遇策試行による課題解決を検討する。プロジェクトでは、WCO 開発の AEO 制度により、法令遵守業者（貿易業者および関連サービス業者）に対する優遇策制度を企画する。ラオスにおいて、早期に AEO 制度の設計と導入を実施するためには、特に人材スキルの課題に取り組むことが必要である。よって、ラオス税関局が実情に応じた AEO 制度の準備ができるスキル基盤を築くことが重要となってくる。

**プロジェクトの構成：**① AEO 制度の定義、優遇措置の定義（例えば、優遇策の適用範囲、優遇策の内容、優遇策導入による業者側の期待利益の予測）、リスクアセスメント（税関職員が制度実施への阻害要因となる可能性とリスク、および同リスクの回避策やインセンティブ）、AEO 認定（認定基準、罰則、資格停止の規約）、パイロットプロジェクトの実施等の項目を含めた、診断目的のフィージビリティ調査に関する助言、② AEO 制度および手続きの見直し、③ AEO 制度の関連研修の計画と実施、④ 他国類似制度との相互認証協定の可能性の検討。

### (3) L3. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：**ラオス関税局ではまだリスクマネジメント・プログラム開発を実施していない。世界銀行が実施中の「通関および貿易円滑化プロジェクト」にはリスクマネジメントに関する支援が含まれている。

**プロジェクトの目的：**体系的なリスク特定方法およびリスク低減策の実施に資する手法の開発や、データ・情報収集、リスク分析・評価、活動計画策定、円滑で合理的な通関手続き改善のための成果モニタリング、など関連法規に沿った国際・国家戦略事項の実施を一層推進する。

**プロジェクトの構成：**実施中の世界銀行プロジェクトのリスクマネジメントに関する支援の補完として、① リスクマネジメント指標とプロファイル（中央および地方）、リスクマネジメント・データベース、高度情報ネットワークの構築、輸出入貨物の事前通知を可能にする電子リスクマネジメント等のさらなる開発に関する助言、② 研修プログラムの計画および実施。

ASYCUDA に含まれるリスクマネジメントモジュールの導入については、国境通過および輸出入に関する ASYCUDA モジュールをラオス関税局や民間企業が習熟し、輸出入に関する事前通知の優良事例に倣って税関局が事前申告制度の整備を決定すれば、可能性があ

<sup>7</sup> WCO の AEO の定義によると、オペレーターとは「国内外の貨物輸送等に従事する団体」と定義されている。

ると考えられる。また、リスクマネジメント・データベース開発や、税関局の WCO 税関監視・取締ネットワーク (CEN) への加入も考えられる。

#### **(4) L4. Savannakhet (Kaysone Phomvihane)、Dansavanh (およびThanaleng) における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力**

**プロジェクトの背景：**前述の通り、長時間かかる通関手続きが民間企業にとって問題となっている。「総理府 (PMO) 通達 406 号」(2007 年 3 月 13 日)により、国境に常駐する行政機関は税関、出入国管理、検疫のみに縮小された。また、国境管理は州知事が統括する。今後、各行政機関の間で共同国境管理を一層発展させる余地はあるものと考えられる。

MJ-CI 行動計画では、越境貿易円滑化と CBTA 実施促進のため必要に応じて、メコン地域諸国への技術的・資金的な支援の必要性を述べている。また、今後実施予定の ADB C-R-PATA は、大メコン圏における交通・貿易促進行動計画の実施支援を行うものであり、共同国境管理もプロジェクト成果として含まれている。

**プロジェクトの目的：**手続きおよび必要書類の簡素化・調和化や、国境通過地点の常駐政府機関の協力促進を通じて、越境交通を円滑化すると同時に、法令遵守と施行にかかるコストを削減して、効率向上と運営費用削減を目指す。

**プロジェクトの構成：**本プロジェクトは、ADB C-R-PATA と協調して、Savannakhet (Kaysone Phomvihane) および Dansavanh (CBTA の交通・通関円滑化の対象となれば Thanaleng も含む) での能力向上や国境管理の近代化の取り組みを支援する。例えば、既存機材の利用方法や検査対象の見直し、政府機関間での資料や調査結果に対する相互認証、貨物に対するペーパーレスのシングルウィンドウ処理、リスクマネジメント手続きの統合等が挙げられる。リスクマネジメントやデータ共通化などの簡素化や国際基準への準拠のために、国境関連機関すべてを対象として運営手続きを刷新する。

#### **(5) L5. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力**

**プロジェクトの背景：**ラオスと隣国との関係では、Savannakhet (Kaysone Phomvihane) (タイとの国境)、Dansavanh (ベトナムとの国境) のいずれにおいても、越境関連機関間での交流が十分でない。このため、2 国間における意思疎通やデータベース共有がされず、2 国合同でのシングルストップ検査導入への障壁となっている。

**プロジェクトの目的：**ラオスと近隣諸国の税関 (および他の越境関連機関) の間での接続性を改善し、シングルストップ検査などの実施の前提条件を整備する。

**プロジェクトの構成：**① ICT 設備と有線・無線インターネット接続を導入するための計画策定、② ソフトウェアの連結性を向上させるプログラムの開発。

また、関係国の税関 (および他の越境関連機関) が共有する情報の種類について、関連 2 国間 (ラオス・タイ<sup>8</sup>、ラオス・ベトナム) での合意が必要となる可能性がある。

<sup>8</sup> 例えば、現在ラオス税関は自国の様式で事前情報共有を行うことができるが、タイ側ではこの情報をラオスに提供できない。タイ関税法における価格の守秘義務により、タイ税関がラオス側に出せるのは、商



## (6) L6. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**ラオスの民間セクターは発展初期段階にあることも影響し、他のメコン地域諸国に比較すると、ラオスの税関行政と民間セクター間の協力体制の整備は進んでいない。

**プロジェクトの目的：**① 関税法規・政策・手順の草案の際に貿易業界のニーズが反映されるような法的前提条件の整備、② 貿易関連ニーズに対応した税関行政の組織と業務手法確立に向けて貿易パートナーシップの促進、③ 貿易円滑化と重複業務の解消を目的として、税関行政・他政府機関・貿易業者の間の協力戦略・手順・方法の策定、④ 税関行政と貿易業界の間で開放的かつ相互信頼可能な関係を維持しつつ、透明で予測可能な手続き・規則・統制手法の適用や、貿易業界への権利および義務の認知の浸透を通じた、貿易に関するサービス志向アプローチの構築を行う。

**プロジェクトの構成：**① 一層の協力・支援に関する MOU の署名や貿易関連の官民協議パートナーシップメカニズム開発に関する助言、② 研修プログラムの計画および実施。

## (7) L7. 改正京都規約の加盟と実施に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**改正京都規約では、予測可能性、透明性、適正手続き、情報技術の最大活用、近代的な通関手法（例えば、リスクマネジメント、事前到着情報、事後調査）など、通関手続きの簡素化・調和化を規定している。メコン地域で現在までに同規約を受諾しているのはベトナムのみである。ラオス税関局によれば、税関職員は改正京都規約の受諾により期待できる効果に関して限定的な知識しか有していない。

**プロジェクトの目的：**改正京都規約への受諾と実施の支援を通じて、同国通関業務の国際基準適用と、通関の迅速化、物流費用の削減、歳入の増加、外国直接投資 (FDI) や経済競争力の拡大を目指す。

**プロジェクトの構成：**① 改正京都規約に関する包括的なギャップ分析の実施、② 同規約の適用と受諾のための国家戦略と行動計画の策定支援、③ 行動計画の実施支援。

## (8) L8. 持続可能な税関研修に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**ラオス工業省輸出入局の最近の報告書によれば、同国が WTO 貿易促進施策を実施しない理由として、経験不足、要員不足、動機付けの欠如、研修の不足が挙げられている。また、限定的な研修予算も制約要因として示されている。

**プロジェクトの目的：**通関手続き円滑化の実施支援のため、研修講師の育成や研修センター運営改善を含めた持続可能な税関研修を提供する。

**プロジェクトの構成：**① 税関研修プログラム・研修計画・カリキュラム・教材・研修講師育成等を策定するスキル開発に関する助言、② 研修教材準備と研修プログラムの実施。

---

品価格について十分な情報が記載されていない通関ブローカーの様式のみである。

### 9.3.3 ミャンマー

ミャンマーの優先プロジェクト案を表 9-4 に示す。また、各プロジェクトの項目別評点の明細と、評価の根拠を付録 A に示す。本節では、プロジェクトの背景・目的・構成のみを記述し、各プロジェクトの期待される効果、各国政府および地域全体によるコミットメント、開発パートナーによる関連活動、想定される日本側の投入、カウンターパート（実施）機関については、付録 B のプロジェクトプロファイルに示す。

表 9-4 ミャンマーにおける優先プロジェクト案

優先プロジェクト案	評点	付録 A 参照
M1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力	18	M2.1
M2. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力	18	M2.2
M3. AEO 制度と関連研修に関する技術協力	18	M2.3
M4. Tachileik、Myawaddy における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力	17	M6.1.1
M5. 持続可能な税関研修に関する技術協力	16	M4.3
M6. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力	16	M6.2

ミャンマーにおける優先支援プロジェクト実施の順番としては以下が考えられる：① M1、② M2、③ M5、④ M4、⑤ M6、⑥ M3。

#### (1) M1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：**ミャンマーの通関手続きについて、民間企業からは、商務省発行の輸出入許可証や Naypyidaw にある他省庁発行の許可証を取得する必要性、内陸の保税倉庫やドライポートの不足、などの数多くの問題が指摘されている。また、ミャンマー税関当局では、関税評価に関する WTO 協定で定められた取引価格ではなく、独自の「実価格」を適用している。ミャンマーは WTO 発足当初以来の加盟国であるが、関税評価に関する WTO 協定に定められた評価方法を採用するための法第 30 条の改正は、内閣の審議待ちとなっている。また、ミャンマー税務当局は貿易業者に対する価値、税率、原産地証明などの事前教示を行っていない。

**プロジェクトの目的：**通関手続きおよびプロセスを簡素化・標準化する。

**プロジェクトの構成：**① 通関文書の簡素化、事前教示制度（税率、課税価格評価、原産地）、WTO の関税評価協定上必要とされる取引価格手法についての簡素化・標準化されたガイドラインの作成、② 対象グループのための研修プログラムの計画と実施。

## (2) M2. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：**ミャンマー税関当局はリスクマネジメント・プログラムを有していない。麻薬の密輸防止のために物理的な検査を高い確率で実施している一方で、国境通過地点の税関リスクマネジメントの観点からはそれとは異なるリスクマネジメント手法が必要であり、貿易業者に対する法令遵守プログラムや、高度情報機関・執行行政機関・国境管理機関のデータベースと連携した税関リスクマネジメント・データベース等の利用が必要である。

**プロジェクトの目的：**体系的なリスク特定方法およびリスク低減策の実施に資する手法の開発や、データ・情報収集、リスク分析・評価、活動計画策定、円滑で合理的な通関手続き改善のための成果モニタリング、など関連法規に沿った国際・国家戦略事項の実施を一層推進する。

**プロジェクトの構成：**① リスクマネジメント指標とプロファイル（中央および地方）、リスクマネジメント・データベース、高度情報ネットワークの構築、輸出入貨物の事前通知を可能にする電子リスクマネジメント等のさらなる開発に関する助言、② 研修プログラムの計画および実施。

ミャンマーでのプロジェクトは、JICA がカンボジアやベトナムで実施中のリスクマネジメント支援よりも基礎的なレベルになる可能性が考えられる。同プロジェクトによってミャンマー関税局は、手続き円滑化と管理統制の間で適切なバランスを保持しつつ、リスクに関する理解を深め対処法を検討することが可能となる。将来的には、ミャンマー税関当局が WCO の税関監視・取締ネットワーク (CEN) の利用やリスクマネジメント・データベース開発を検討する可能性もあると考えられる。リスクマネジメント・プログラムの本格的な実施には、コンピューター機器、光ファイバーケーブルなどによるインターネット接続、その他通信機器などの導入が必要となる。また、リスクマネジメントによる効果を発揮するためには、国境管理機関や民間企業に対する研修を通じてリスクマネジメントに関わる管理職や職員の能力強化が必要である。

## (3) M3. AEO制度と関連研修に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**国内外の民間企業はいくつもの運輸・貿易円滑化に関連した問題に直面する。これらの問題へはWCOの概念に基づく認定通関業者 (AEO) 制度による対応がある。この制度は大企業などの法令を遵守する輸送業者（オペレーター<sup>9</sup>）へ、例えば、簡素化された手続きや、国境での優先レーンの利用、優良業者リストへの登録などの特権とインセンティブの付与を行う。優遇策が実施されない場合、地元企業の貿易・物流サービスの成長の阻害要因となる。

**プロジェクトの目的：**診断目的のフィージビリティ調査・実施計画策定・研修を通じて、法令遵守への優遇策試行による課題解決を検討する。プロジェクトでは、WCO 開発の

<sup>9</sup> WCO の AEO の定義によると、オペレーターとは「国内外の貨物輸送等に従事する団体」と定義されている。

AEO 制度により、法令遵守業者（貿易業者および関連サービス業者）に対する優遇策制度を企画する。ミャンマーにおいて、早期に AEO 制度の設計と導入を実施するためには、特に人材スキルの課題に取り組むことが必要である。よって、ミャンマー税関当局が実情に応じた AEO 制度の準備ができるスキル基盤を築くことが重要となる。

**プロジェクトの構成：**① AEO 制度の定義、優遇措置の定義（例えば、優遇策の適用範囲、優遇策の内容、優遇策導入による業者側の期待利益の予測）、リスクアセスメント（税関職員が制度実施への阻害要因となる可能性とリスク、および同リスクの回避策やインセンティブ）、AEO 認定（認定基準、罰則、資格停止の規約）、パイロットプロジェクトの実施等の項目を含めた、診断目的のフィービリティ調査に関する助言、② AEO 制度および手続きの見直し、③ AEO 制度の関連研修の計画と実施、④ 他国類似制度との相互認証協定の可能性の検討。

#### **(4) M4. Tachileik、Myawaddyにおける共同国境管理の導入に関する調査・技術協力**

**プロジェクトの背景：**長時間かかる通関手続きが民間企業にとって問題となっている。ミャンマー側の国境には、商務省国境貿易局 (Department of Border Trade) を統括機関として、税関当局、出入国登録局、警察の各行政機関が常駐している。日常業務における各機関の間での調整は共同チームによって実施されているが、今後、各行政機関の間で共同国境管理を一層発展させる余地はあるものと考えられる。

MJ-CI 行動計画では、越境貿易円滑化と CBTA 実施促進のため必要に応じて、メコン地域諸国への技術的・資金的な支援の必要性を述べている。また、今後実施予定の ADB C-R-PATA は、大メコン圏における交通・貿易促進行動計画の実施支援を行うものであり、共同国境管理もプロジェクト成果として含まれている。

**プロジェクトの目的：**手続きおよび必要書類の簡素化・調和化や、国境通過地点の常駐政府機関の協力促進を通じて、越境交通を円滑化すると同時に、法令遵守と施行にかかるコストを削減して、効率向上と運営費用削減を目指す。

**プロジェクトの構成：**本プロジェクトは、ADB C-R-PATA と協調して、Tachileik および Myawaddy での能力向上や国境管理の近代化の取り組みを支援する。例えば、既存機材の利用方法や検査対象の見直し、政府機関間での資料や調査結果に対する相互認証、貨物に対するペーパーレスのシングルウィンドウ処理、リスクマネジメント手続きの統合等が挙げられる。リスクマネジメントやデータ共通化などの簡素化や国際基準への準拠のために、国境関連機関すべてを対象として運営手続きを刷新する。

#### **(5) M5. 持続可能な税関研修に関する技術協力**

**プロジェクトの背景：**ミャンマーの税関研修センターは 1981 年に設立されており、10 種類のコースを提供している（初級向け税関職員研修、上級向け税関職員研修、WTO 評価基礎編、WTO 評価上級編、ASEAN 統一関税品目、事後調査、地方行政区の税関職員向け研修、コンピューター基礎編、英語基礎編など）。しかし、HS コード分類、原産地証明、

事前教示、税関技術英語、リスクマネジメントのルールなどの研修コースを追加するのが望ましい。

**プロジェクトの目的：**通関手続き円滑化の実施支援のため、研修講師の育成や研修センター運営改善を含めた持続可能な税関研修を提供する。

**プロジェクトの構成：**① 税関研修プログラム・研修計画・カリキュラム・教材・研修講師育成等を策定するスキル開発に関する助言、② 研修教材準備と研修プログラムの実施。

#### (6) M6. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：**ミャンマーと隣国タイとの関係では、Tachileik (-Mai Sai)、Myawaddy (-Mae Sot) のいずれにおいても、越境関連機関間での交流が十分でない。このため、2 国間における意思疎通やデータベース共有がされず、2 国合同でのシングルストップ検査導入への障壁となっている。

**プロジェクトの目的：**ミャンマーと近隣諸国の税関（および他の越境関連機関）の間での接続性を改善し、事前の情報共有による通関手続き円滑化を図り、シングルストップ検査などの実施の前提条件を整備する。

**プロジェクトの構成：**① ICT 設備と有線・無線インターネット接続を導入するための計画策定、② ソフトウェアの連結性を向上させるプログラムの開発。

また、関係国の税関（および他の越境関連機関）が共有する情報の種類について、関連2 国間（ミャンマー-タイ）での合意が必要となる可能性がある。

### 9.3.4 タイ

タイの優先プロジェクト案を表 9-5 に示す。また、各プロジェクトの項目別評点の明細と、評価の根拠を付録 A に示す。本節では、プロジェクトの背景・目的・構成のみを記述し、各プロジェクトの期待される効果、各国政府および地域全体によるコミットメント、開発パートナーによる関連活動、想定される日本側の投入、カウンターパート（実施）機関については、付録 B のプロジェクトプロファイルに示す。

表 9-5 タイにおける優先プロジェクト案

優先プロジェクト案	評点	付録 A 参照
T1. AEO 制度と関連研修に関する技術協力	18	T2.3
T2. Aranyaprathet、Mae Sai（および Nong Khai）における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力	17	T5.2.1
T3. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力	17	T5.3
T4. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力	16	T1.2
T5. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力	16	T2.1
T6. 持続可能な税関研修に関する技術協力	16	T4.3

優先プロジェクト案	評点	付録 A 参照
T7. Aranyaprathet (-Poipet) 国境における貨物通過地点移転に関するフィージビリティ調査	16	T5.1

### (1) T1. AEO制度と関連研修に関する技術協力

**プロジェクトの背景:** 国内外の民間企業はいくつもの運輸・貿易円滑化に関連した問題に直面する。これらの問題へはWCOの概念に基づく認定通関業者 (AEO) 制度による対応がある。この制度は大企業などの法令を遵守する輸送業者 (オペレーター<sup>10</sup>) へ、例えば、簡素化された手続きや、国境での優先レーンの利用、優良業者リストへの登録などの特権とインセンティブの付与を行う。これを受けて、タイ関税局は民間 2 社と共同でAEO制度の小規模なパイロット導入を2年前から開始している。

**プロジェクトの目的:** 診断目的のフィージビリティ調査・実施計画策定・研修を通じて、法令遵守への優遇策試行による課題解決を検討する。プロジェクトでは、WCO 開発のAEO 制度により、法令遵守業者 (貿易業者および関連サービス業者) に対する優遇策制度を企画する。

**プロジェクトの構成:** ① AEO制度の定義、優遇措置の定義 (例えば、優遇策の適用範囲、優遇策の内容、優遇策導入による業者側の期待利益の予測)、リスクアセスメント (税関職員が制度実施への阻害要因となる可能性とリスク、および同リスクの回避策やインセンティブ)、AEO認定 (認定基準、罰則、資格停止の規約)、パイロットプロジェクトの実施等の項目を含めた、診断目的のフィージビリティ調査に関する助言、② AEO制度および手続きの見直し、③ AEO制度の関連研修の計画と実施、④ 他国類似制度との相互認証協定の可能性の検討<sup>11</sup>。

### (2) T2. Aranyaprathet、Mae Sai (およびNong Khai) における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景:** 比較的時間を要する通関手続きは民間企業にとって課題となっている。この課題は、国境または通関手続き所で貨物の物理的引渡しをはじめとして、貨物輸送に関連する各国境行政機関の間での調整を改善することで対処できる。MJ-CI 行動計画では、越境貿易円滑化と CBTA 実施促進のため必要に応じて、メコン地域諸国への技術的・資金的な支援の必要性を述べている。また、今後実施予定の ADB C-R-PATA は、大メコン圏における交通・貿易促進行動計画の実施支援を行うものであり、共同国境管理もプロジェクト成果として含まれている。

<sup>10</sup> WCO の AEO の定義によると、オペレーターとは「国内外の貨物輸送等に従事する団体」と定義されている。

<sup>11</sup> USAID “Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs” (2010年3月) および World Bank “West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference” (2010年) を参照

**プロジェクトの目的：**手続きおよび必要書類の簡素化・調和化や、国境通過地点の常駐政府機関の協力促進を通じて、越境交通を円滑化すると同時に、法令遵守と施行にかかるコストを削減して、効率向上と運営費用削減を目指す。

**プロジェクトの構成：**本プロジェクトは、ADB C-R-PATA と協調して、Aranyaprathet、Mukdahan、Mae Sai (CBTA の交通・通関円滑化の対象となれば Nong Khai も含む) での能力向上や国境管理の近代化の取り組みを支援する。例えば、既存機材の利用方法や検査対象の見直し、政府機関間での資料や調査結果に対する相互認証、貨物に対するペーパーレスのシングルウィンドウ処理、リスクマネジメント手続きの統合等が挙げられる。リスクマネジメントやデータ共通化などの簡素化や国際基準への準拠のために、国境関連機関すべてを対象として運営手続きを刷新する。

### (3) T3. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：**タイと隣国との関係では、Aranyaprathet (-Poipet)、Mukdahan (-Savannakhet/Kaysone Phomvihane)、Nong Khai (-Thanaleng)、Mae Sai (-Tachileik)、Mae Sot (-Myawaddy) のいずれにおいても、越境関連機関間での交流が十分でない。このため、2 国間における意思疎通やデータベース共有がされず、2 国合同でのシングルストップ検査導入への障壁となっている。

**プロジェクトの目的：**シングルストップ検査実施の前提条件として、タイ税関（他の越境関連機関）、およびタイと隣国の税関（他の越境関連機関）間の相互連結性を高める。

**プロジェクトの構成：**① ICT 設備と有線・無線インターネット接続を導入するための計画策定、② ソフトウェアの連結性を向上させるプログラムの開発。

なお、本プロジェクトでは両国（タイとカンボジア、タイとラオス、タイとミャンマー）の税関間で交換される情報の種類に関して、両国間の合意文書が必要となる可能性がある。

### (4) T4. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**タイでは税関行政と民間の協力が長年にわたっており、① 税関と民間企業との公式協議の場である共同委員会において、貨物流通・運送業者・通関ブローカー・商工会との間で、税関サービスの改革や税関のモニタリングと評価に関する討議と税関サービスの合理化に関する助言を実施、② 透明化連携プロジェクトによる、タイ税関と 100 社以上の企業の間での汚職防止の協力に関する覚書署名、などの取り組みが行われている。

**プロジェクトの目的：**① 貿易関連ニーズに対応した税関行政の組織と業務手法確立に向けた貿易パートナーシップの促進、② 貿易円滑化と重複業務の解消を目的として、税関行政・他政府機関・貿易業者の間の協力戦略・手順・方法の策定の拡大、③ 税関行政と貿易業界の間で開放的かつ相互信頼可能な関係を維持しつつ、透明で予測可能な手続き・

規則・統制手法の適用や、貿易業界への権利および義務の認知の浸透を通じた、貿易に関するサービス志向アプローチの構築を行う。

**プロジェクトの構成：**① 一層の協力・支援に関する MOU の署名や貿易関連の官民協議パートナーシップメカニズム開発に関する助言、② 研修プログラムの計画および実施。

#### **(5) T5. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力**

**プロジェクトの背景：**タイの通関手続きについて、民間企業からは、品目分類に関する税関職員間での見解不統一、HS 分類決定の遅延、拘束力のある事前教示制度がない、頻繁な事後調査および申告書不備による高額な追徴課税、国境税関の印刷書類提出と物理的検査への立会いの必要性、など数多くの問題が指摘されている。

**プロジェクトの目的：**通関手続きおよびプロセスを簡素化・標準化する。

**プロジェクトの構成：**① 通関文書の簡素化、拘束力のある事前教示制度（税率、課税価格評価、原産地規則）、関税評価に関する WTO 協定による手法導入などの事項を含めた、通関手続きの簡素化・標準化ガイドラインの策定、② 研修プログラムの計画と実施。

#### **(6) T6. 持続可能な税関研修に関する技術協力**

**プロジェクトの背景：**タイ関税局研修センターが直面する課題は、年間予算が 300 万バーツのみと不十分であり、かつ関税局の予算が要求額よりも 60%削減されており追加予算の確保が困難であることが挙げられる。よって、新たな研修コースや持続可能な研修講師育成プログラムを企画しても、同研修センターが実施に移すための予算状況ではなく、開発パートナーが同研修センターの企画する研修コースに対して支援する余地がある。

**プロジェクトの目的：**通関手続き円滑化の実施支援のため、研修講師の育成や研修センター運営改善を含めた持続可能な税関研修を提供する。

**プロジェクトの構成：**① 税関研修プログラム・研修計画・カリキュラム・教材・研修講師育成等を策定するスキル開発に関する助言、② 研修教材準備と研修プログラムの実施。中長期的な持続可能性の観点からは、タイ関税局が必要な研修予算を確保し、研修センターに経験のある講師を一定期間在籍させる措置が必要である。

#### **(7) T7. Aranyaprathet (-Poipet) 国境における貨物通過地点移転に関するフィージビリティ調査**

**プロジェクトの背景：**2010 年 8 月に開催されたタイ・カンボジア両国間の関係者会議後の共同声明において、両国政府は、既存の国境通過地点から 12 km 南に離れた場所にある Nong Auen (タイ) と Stoung Bot (カンボジア) の間に、貨物専用の常設国境通過地点を新設することに合意したことを表明している。新規の国境通過地点 (BCP) の開発のためには、フィージビリティ調査、施設の設計とレイアウトに関する研修、施設の建築・メンテナンスに関する各国および地域基準の策定、国境常駐各政府機関の事務所の集約化、各機



関間の IT 接続、施設を有効かつ最大限に活用した先端の国境管理に関する研修、等の支援が必要となる。また、両国側から新設国境通過地点へのアクセス道路も必要になる（例えば、BCP 建設予定地は、カンボジア国道 5 号線から 10～12 km 離れている）。

**プロジェクトの目的：** Nong Auen（タイ）と Stoung Bot（カンボジア）間の新設国境通過地点において、国境管理の効率化と通関時間の削減を実現し、メコン地域の他の国境通過地点のモデルとなるように、最先端の国境施設の整備・運用に向けた支援を行う。

**プロジェクトの構成：** ① 設計ガイドライン、レイアウト、整備基準、機材リストの作成を含む BCP フィージビリティ調査、② 効果的・効率的な通関手続きの検討、③ 合同国境通過地点管理の検討、④ 新設国境通過地点周辺の駐車・交通管理の検討、⑤ BCP 管理に関する関連研修の実施。

### 9.3.5 ベトナム

ベトナムの優先プロジェクト案を表 9-6 に示す。また、各プロジェクトの項目別評点の明細と、評価の根拠を付録 A に示す。本節では、プロジェクトの背景・目的・構成のみを記述し、各プロジェクトの期待される効果、各国政府および地域全体によるコミットメント、開発パートナーによる関連活動、想定される日本側の投入、カウンターパート（実施）機関については、付録 B のプロジェクトプロフィールに示す。

表 9-6 ベトナムにおける優先プロジェクト案

優先プロジェクト案	評点	付録 A 参照
V1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力	18	V2.1
V2. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力	18	V2.2
V3. AEO 制度と関連研修に関する技術協力	17	V2.3
V4. Moc Bai、Lao Bao における共同国境管理の導入に関する調査・技術協力	17	V5.1.1
V5. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力	17	V5.2
V6. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力	16	V1.3
V7. 持続可能な税関研修に関する技術協力	16	V4.3

#### (1) V1. 通関手続きの簡素化と標準化に関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：** 民間セクターとのインタビューを通じ、通関手続きに関する諸問題が明らかとなった（例えば、税関職員間で品目分類の判断が異なる、電子フォーマットの通関手続情報があまり活用されていない、e-Customs が申請プロセスのみに利用され承認プロセスで運用されていない、国境においても適切な署名および押印がなされた通関書類の原本が必要とされる、など）。現在、ベトナム税関総局（GDVC）は、税関手続きを 30%減らすための「プロジェクト 30」を実施している。

**プロジェクトの目的：**通関手続きおよびプロセスを簡素化・標準化する。

**プロジェクトの構成：**① 通関文書の簡素化、事前教示制度、品目分類を含めた、通関手続きの簡素化・標準化ガイドラインの策定、② 研修プログラムの計画と実施。

## (2) V2. リスクマネジメント・プロジェクトに関する調査・技術協力

**プロジェクトの背景：**GDVC はリスクマネジメントを導入している。JICA は 2008 年から「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」を実施し、長期専門家 3 名を派遣している。同プロジェクトは、税関手続きにかかる所要時間の減少や税関手続きの効率化のために、メコン地域の国境通過地点でのリスクマネジメントおよびモニタリングに関する技術とシステムの改善を目指すものである。同プロジェクトはタイに拠点を置いているが、GDVC もカンボジアやタイの税関当局と共にプロジェクトに参加しており、研修プログラムは複数地域に対して実施されている。

**プロジェクトの目的：**体系的なリスク特定方法およびリスク低減策の実施に資する手法の開発や、データ・情報収集、リスク分析・評価、活動計画策定、円滑で合理的な通関手続き改善のための成果モニタリングなど関連法規に沿って国際・国家戦略事項の実施を一層推進する。

**プロジェクトの構成：**① リスクマネジメント指標とプロファイル（中央および地方）、リスクマネジメント・データベース、高度情報ネットワークの構築、輸出入貨物の事前通知を可能にする電子リスクマネジメント等のさらなる開発に関する助言、② 研修プログラムの計画および実施。

## (3) V3. AEO制度と関連研修に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**国内外の民間企業はいくつもの運輸・貿易円滑化に関連した問題に直面する。これらの問題へはWCOの概念に基づく認定通関業者（AEO）制度による対応がある。この制度は大企業などの法令を遵守する輸送業者（オペレーター<sup>12</sup>）へ、例えば、簡素化された手続きや、国境での優先レーンの利用、優良業者リストへの登録などの特権とインセンティブの付与を行う。GDVCは、こうしたAEO制度に相当する「トラステッドトレーダー・プログラム (trusted-trader program)」を開始し、厳格な法令遵守、e-Customの使用、会計処理の透明性を貿易業者に課する一方で、これらを遵守する業者に対しては、迅速な通関、検査費用の削減、サービスの改善が受けられるように認証する。同プログラムは、まず数社の製造業者および貿易業者を対象として適用する予定である。

**プロジェクトの目的：**実施予定の WCO 支援の「トラステッドトレーダー・プログラム」を補完し、AEO アプローチに従って法令遵守業者（貿易業者および関連サービス）の優遇制度を規定する。このアプローチは検証可能な法令遵守基準の制定を通じた円滑化策である。

<sup>12</sup> WCO の AEO の定義によると、オペレーターとは「国内外の貨物輸送等に従事する団体」と定義されている。

**プロジェクトの構成：**実施予定の「トラステッドトレーダー・プログラム」に基づき、GDVC に対して、① 制度および AEO 手続きの改訂、② AEO 制度のための研修プログラムの計画と実施、③ 実施可能な相互認証協定の検討、の支援を実施。

#### **(4) V4. Moc Bai、Lao Baoにおける共同国境管理の導入に関する調査・技術協力**

**プロジェクトの背景：**長時間かかる通関手続きが民間企業にとって問題となっており、これは Moc Bai での所要時間調査でも確認されている。「法令 No 32/2005/ND-CP」（2005年3月14日）に従い、国境行政機関は税関、出入国管理事務所、検疫所（保健、植物・動物検査）、警察が設置されている。一方、これらを統括する機関は設置されていない。越境管理における調整が通関手続き時間の短縮につながると考えられる。

MJ-CI 行動計画では、越境貿易円滑化と CBTA 実施促進のため必要に応じて、メコン地域諸国への技術的・資金的な支援の必要性を述べている。また、今後実施予定の ADB C-R-PATA は、大メコン圏における交通・貿易促進行動計画の実施支援を行うものであり、共同国境管理もプロジェクト成果として含んでいる。

**プロジェクトの目的：**手続きおよび必要書類の簡素化・調和化や、国境通過地点の常駐政府機関の協力促進を通じて、越境交通を円滑化すると同時に、法令遵守や施行にかかるコストを削減して、効率向上と運営費用削減を目指す。

**プロジェクトの構成：**本プロジェクトは、ADB C-R-PATA と協調して、Moc Bai および Lao Bao での能力向上や国境管理の近代化の取り組みを支援する。例えば、既存機材の利用方法や検査対象の見直し、政府機関間での資料や調査結果に対する相互認証、貨物に対するペーパーレスのシングルウィンドウ処理、リスクマネジメント手続きの統合等が挙げられる。リスクマネジメントやデータ共通化などの簡素化や国際基準への準拠のために、国境関連機関すべてを対象として運営手続きを刷新する。

#### **(5) V5. 近隣諸国の越境関連機関との接続性改善に関する調査・技術協力**

**プロジェクトの背景：**ベトナムと隣国との関係では、Moc Bai（-Bavet カンボジアとの国境）、Lao Bao（-Dansavanh ラオスとの国境）のいずれにおいても、越境関連機関間での交流が十分でない。このため、2 国間における意思疎通やデータベース共有がされず、2 国合同でのシングルストップ検査導入への障壁となっている。

**プロジェクトの目的：**ベトナムと近隣諸国の税関（および他の越境関連機関）の間での接続性を改善し、シングルストップ検査などの実施の前提条件を整備する。

**プロジェクトの構成：**① ICT 設備と有線・無線インターネット接続を導入するための計画策定、② ソフトウェアの連結性を向上させるプログラムの開発。

また、関係国の税関（および他の越境関連機関）が共有する情報の種類について、関連 2 国間（ベトナム-カンボジア、ベトナム-ラオス）での合意が必要となる可能性がある。

## (6) V6. 税関行政と民間セクター協調の促進に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**ベトナム税関総局 (GDVC) は、これまで民間部門と積極的に協働してきた。例えば、上記プロジェクト V3 で述べた通り、GDVC では、貿易促進および自主的な法令遵守ならびに GDVC と各地の民間関係者との間での緊密な協力関係の促進を目的とする「トラステッドトレーダー・プログラム」を 2011 年から試験的に実施しようとしている。

**プロジェクトの目的：**① 関税法規・政策・手順の草案の際に貿易業界のニーズが反映されるような法的前提条件の整備、② 貿易関連ニーズに対応した税関行政の組織と業務手法確立に向けた貿易パートナーシップの促進、③ 貿易円滑化と重複業務の解消を目的として、税関行政・他政府機関・貿易業者の間の協力戦略・手順・方法の策定、④ 税関行政と貿易業界の間で開放的かつ相互信頼可能な関係を維持しつつ、透明で予測可能な手続き・規則・統制手法の適用や、貿易業界への権利および義務の認知の浸透を通じた、貿易に関するサービス志向アプローチの構築を行う。

**プロジェクトの構成：**① 一層の協力・支援に関する MOU の署名や貿易関連の官民協議パートナーシップメカニズム開発に関する助言、② 研修プログラムの計画および実施。

## (7) V7. 持続可能な税関研修に関する技術協力

**プロジェクトの背景：**GDVC は、管理職および一般職員合計約 9,000 人を擁しており、メコン地域 5 カ国の税関部門の中では最も多い。Hanoi に拠点を置く世界経済政治研究所 (Institute of World Economic and Politics) が 2008 年に実施した調査によれば、同国では税関分野（および他の国境管理分野）でのスキル不足など、人材の問題が明らかになった。同調査は、効率的かつ長期的な人材確保のメカニズムの欠如も指摘している。さらに、近代的な技術を導入する必要性（検疫と入国管理に従事する職員も最新の業務知識や技能を必要とする）や、外国語（英語と近隣諸国の言語）とコンピューターの習熟度が十分でない職員が多いことも指摘している。業務経験が豊富な上級職員にあっても外国語会話やコンピューターシステムの活用が十分でない場合もあるし、反対に英語を使える下級職員は経験と業務上の技能が十分でない状況となっている。結びとして同研究所は、職員の教育・再教育を実施するための総合的な戦略が必要であると結論付けている。

**プロジェクトの目的：**通関手続き円滑化の実施支援のため、研修講師の育成や研修センター運営改善を含めた持続可能な税関研修を提供する。

**プロジェクトの構成：**GDVC からの非公式の場における要望を踏まえて、① 研修マスタープランの策定、② 研修方針の策定、③ 研修講師育成プログラムの改善（日本、マレーシアなどの他国の税関研修施設および研究所への実地研修を含む）、④ 新規採用税関職員や改革・近代化プロジェクトを担当する既存の管理職および一般職員に対する導入研修コースの準備、⑤ 税関研修施設の設備の改善。

### 9.3.6 メコン地域全体

メコン地域全体の優先プロジェクト案を表 9-7 に示す。また、各プロジェクトの項目別評点の明細と、評価の根拠を付録 A に示す。本節では、プロジェクトの背景・目的・構成のみを記述し、各プロジェクトの期待される効果、各国政府および地域全体によるコミットメント、開発パートナーによる関連活動、想定される日本側の投入、カウンターパート（実施）機関については、付録 B のプロジェクトプロフィールに示す。

**表 9-7 メコン地域全体における優先プロジェクト案**

優先プロジェクト案	評点	付録 A 参照
R1. 効率的な国境施設のパイロット開発のためのマスタープラン策定およびフィージビリティ調査	17	R5.2
R2. メコン地域におけるリスクマネジメント支援	16	R2.1
R3. 回廊管理のための地域 RFID/GPS 追跡システムの導入	16	R2.2
R4. 中央および国境レベルでの協力による CBTA 関連研修による C-R-PATA への支援	16	R4.2
R5. 年次所要時間調査および指標測定の実施	16	R5.1
R6. Aranyaprathet-Poipet 間の国境通過地点からの貨物通関地点の移設に向けたフィージビリティ調査	16	R5.3

#### (1) R1. 効率的な国境施設のパイロット開発のためのマスタープラン策定およびフィージビリティ調査

**プロジェクトの背景：**CBTA の完全実施目標年（2010 年）は既に経過している一方、メコン地域の国境通過地点における貨物・車両・通行者に関する行政手続きは、いまだに多段階で逐次的・冗長的かつ協調性に欠けている。通関におけるリスクマネジメント手法の適用は、ある程度実施されているタイを除けば、一般に限定的なものに留まっている。また、公式な業務時間は 1 日につき 12～16 時間であるが、便宜上昼休みにより実質的には短くなっている。さらに、タイおよびベトナムを除く多くの国境通過地点では ICT の利用は非常に限定的であり、中央レベルのシステムとも接続されていない単体システムになっている。

一方、我が国は、アフリカのサブサハラ地域における 14 カ所のワンストップ通関所の設置への取り組みなど評価の高いプログラム支援の経験を有している。

**プロジェクトの目的：**国境通過地点を選定して、各地点における国境管理改善や通関手続き所要時間と費用の削減を図る。

**プロジェクトの構成：**① マスタープラン調査および選択地点における（予備）フィージビリティ調査の支援（ガイドライン、施設配置、機材、建物、維持管理基準の策定を含む）、② メコン地域全体のモデルとしての研修の計画策定および実施。

## (2) R2. メコン地域におけるリスクマネジメント支援

**プロジェクトの背景：**JICA は、2008 年から長期専門家 3 名を派遣して、メコン地域における税関に対するリスクマネジメント・プロジェクトを実施しており、税関手続きの効率化を通じて、所要時間の短縮やメコン地域の国境通過地点におけるリスクマネジメントおよびモニタリングのスキルとシステムの改善を図っている。プロジェクト拠点はタイに置いているが、カンボジア・タイ・ベトナムの税関当局がプロジェクトに参加しており、数多くの地域で研修プログラムを実施している。

**プロジェクトの目的：**体系的なリスク特定方法およびリスク低減策の実施に資する手法の開発や、データ・情報収集、リスク分析・評価、活動計画策定、円滑で合理的な通関手続き改善のための成果モニタリング、など関連法規に沿って国際・国家戦略事項の実施を一層推進する。

**プロジェクトの構成：**① リスクマネジメント指標とプロファイル（中央および地方）、リスクマネジメント・データベース、高度情報ネットワークの構築、輸出入貨物の事前通知を可能にする電子リスクマネジメント等のさらなる開発に関する助言、② 研修プログラムの計画および実施。

## (3) R3. 回廊管理のための地域RFID/GPS追跡システムの導入<sup>13</sup>

**プロジェクトの背景：**GMS の輸送回廊の整備はメコン地域の経済競争力強化のために極めて重要である。効果的な回廊運営を行うためには、荷主、海運業者、道路輸送業者、港湾局、税関当局のそれぞれの活動の調整が必要である。調整の成否は、貨物の物理的移動に関する信頼性の高い情報の入手可能性や、各関係者が運営するシステム間の融合に左右される。サプライチェーン上の重要拠点での遅延は、GMS 回廊の競争力低下の主たる要因となる。これらの遅延は、税関手続き・国境管理手続き、異なる輸送手段間での貨物移動、港内での貨物取り扱いの非効率性に起因している。サプライチェーン上の関係者にとって貨物の物理的移動をモニタリングする体制を整備することが不可欠となっている。

これに対して、大手の貨物業者では貨物追跡用に RFID 技術による電子タグを活用しており、また、JETRO 実証実験をはじめとして、RFID 技術の通関業務への利用の効果と課題の分析が行われている。JETRO 実証実験によれば、RFID 技術の導入で通関時間短縮が期待できるものの、導入効果を最大限発揮するためには、地域における RFID 規格の調和化、電子通関 (e-Customs) の導入、国境通過地点におけるインフラ整備、手続きの簡素化と標準化、人材育成などの課題への対応が必要である。

**プロジェクトの目的：**① 導入が容易で通関処理の安全性と迅速化を両立しつつ、あらゆる貨物に適用できる税関・港湾・道路当局の貨物取扱および法令手続きの提示、② 税関運営に関して、電子申告および免除手続きの提示、ファストトラックレーン手続きへの統

<sup>13</sup> プロジェクトは、idCommerce Technologies (Pty.) Ltd., AdExcel CC, Tenacent (Pty.) Ltd., Transport Logistics Consultants による *Proposal to JICA for the Implementation of a Trade Corridor Cargo Tracking System for Corridor Management around the Port of Walvis Bay* (2009 年 11 月) にならって策定された。

合、通関トランジットシステムの導入、③ 荷主や海運会社の効率改善に寄与する貨物追跡システムを実証的に導入することによる、貨物の現在位置および関係行政機関による作業状況の可視化。

**プロジェクトの構成：**① パイロットプロジェクトの策定および実施支援、② パイロットプロジェクト成果の評価、③ 地域全体での実施に向けた提言。本プロジェクトは、電子通関導入が前提であるため、より長期的な視野で実施する必要がある。

#### **(4) R4. 中央および国境レベルでの協力によるCBTA関連研修によるC-R-PATAへの支援**

**プロジェクトの背景：**2007年4～5月に派遣されたADBとAusAIDの合同ミッションは、CBTAの人材スキルの向上を目的とした持続可能な研修管理モデルを提言した。同ミッションの見積りでは、税関当局（289名）、出入国管理当局（327名）、検疫当局（97名）、その他国境管理行政当局（86名）の計799名を対象として、21カ月間にわたって約90回の研修を、税関国境通過地点や税関研修センターなどの10カ所で実施することが必要であるとしている。今後実施予定のADBによるクラスター地域政策アドバイザー技術協力（C-R-PATA）では、研修目的のワークショップや会議を掲げているが、割当予算額は、2007年の積算額である1,210万豪ドルを充足していない。

**プロジェクトの目的：**国境での税関やその他の行政サービスの持続可能な能力向上を目指し、究極的にはCBTA実施の促進、手続きの合理化、通関費用の削減を図る。

**プロジェクトの構成：**CBTAや国境管理の関連実務（例えば、リスクマネジメント、検査技術・情報技術の利用、税関の基礎機能）導入に向けた組織能力・職員能力の開発に関する、詳細計画の策定および実施を支援する。

プロジェクト実施にあたっては、① メコン地域および各国の取り組みと調和または補完するCBTA研修の実施、② 関連行政機関の能力の全般的な強化を目指した研修および開発プログラム、③ CBTAに関係するあらゆるレベルの政府機関を対象とした研修および人材開発、④ CBTAおよびその付属書に基づいて公式に承認されている実施マニュアルや手続きに基づいた現地研修コースの実施、⑤ 各国の開発レベルや行政機関の能力に基づく各国のニーズに合わせた研修内容の調整、⑥ 可能な範囲で、各国担当者が参加する現地語での研修の計画策定および実施、などの事項が重要である。

#### **(5) R5. 年次所要時間調査および指標測定の実施**

**プロジェクトの背景：**メコン地域の国境通過地点でこれまでに実施されている所要時間調査の中には、① Poipet-Aranyaprathet、Bavet-Moc Bai、Mukdahan-Savannakhetで2005年に実施したADBによる一連の所要時間調査、② ラオスの国境通過地点5カ所で実施した世界税関機構（WCO）および世界銀行の支援による所要時間調査、③ カンボジアの国境通過地点6地点で実施した複数の開発パートナーの支援による貿易マッピング調査がある。各

調査によって通関手続き時間に関する有用な情報が得られているが、一方で、より広い地域を対象とした定期的な調査が必要である。

**プロジェクトの目的：**国境関連行政機関の業務改善への動機付けを行い、貨物輸送に係る業務を円滑化する。

**プロジェクトの構成：**① 定期的な所要時間調査の実施への支援、② 合意指標に基づく定期的な税関行政の業務評価プログラムの開発。

所要時間調査の手法としては、データの作成（例えば、WCO の所要時間調査手法の適用）、または既存のデータの収集が考えられる。具体的には、① 税関およびその他国境管理機関からのデータ収集、② 貨物取扱業者へのインタビュー、③ 運転手の運行記録、④ 国境通過時間に注目した測定調査等が考えられる。

#### **(6) R6. Aranyaprathet–Poipet間の国境通過地点からの貨物通関地点の移設に向けた フィージビリティ調査**

**プロジェクトの背景：**2010年8月に開催されたタイ・カンボジア両国間の関係者会議後の共同声明において、両国政府は、既存の国境通過地点から12 km 南に離れた場所にある Stoung Bot（カンボジア）と Nong Auen（タイ）の間に、貨物専用の常設国境通過地点を新設することに合意したことを表明している。新規の国境通過地点（BCP）の開発のためには、フィージビリティ調査、施設の設計とレイアウトに関する研修、施設の建築・メンテナンスに関する各国および地域基準の策定、国境常駐各政府機関の事務所の集約化、各機関間のIT接続、施設を有効かつ最大限に活用した先端の国境管理に関する研修、等の支援が必要となる。また、両国側から新設国境通過地点へのアクセス道路も必要になる（例えば、BCP建設予定地は、カンボジア国道5号線から10～12 km 離れている）。

**プロジェクトの目的：**Nong Auen（タイ）– Stoung Bot（カンボジア）間の新設国境通過地点において、国境管理の効率化と通関時間の削減を実現し、メコン地域の他の国境通過地点のモデルとなるように、最先端の国境施設の整備・運用に向けた支援を行う。

**プロジェクトの構成：**① 設計ガイドライン、レイアウト、整備基準、機材リストの作成を含むBCPフィージビリティ調査、② 効果的・効率的な通関手続きの検討、③ 合同国境通過地点管理の検討、④ 新設国境通過地点周辺の駐車・交通管理の検討、⑤ BCP管理に関する関連研修の実施。

### **9.4 プロジェクト案実施の効果**

包括的な通関業務改善プログラムのインパクトは定量的に測定され则认为られる。例として、世界銀行がラオスで実施している通関・貿易円滑化プロジェクトで用いられている手法を適用し、メコン地域各国と地域全体について、事務管理費用、通関（法令遵守）費用、時間費用の削減による便益を表9-8に示す<sup>14</sup>。

<sup>14</sup> ここでの分析は、通関業務改善に伴う貨物増加の影響には様々な仮定が必要となるため、交通予測モデ



表 9-8 包括的な通関円滑化プログラム実施によるインパクト

単位：100 万米ドル相当額 (2009)

国	事務管理費用の 削減による便益	通関費用の 削減による便益	時間費用の 削減による便益	総便益
カンボジア	31.7	127.0	15.9	174.6
ラオス	12.7	50.6	6.3	69.6
ミャンマー	31.0	124.0	15.5	170.5
ベトナム	606.8	2,427.1	303.4	3,337.2
タイ	342.8	1,371.3	171.4	1,885.6
地域全体	1,025.0	4,100.0	512.5	5,637.5

注：上表は、World Bank “Project Appraisal Document on a Proposed IDA Grant to the Lao People’s Republic for a Customs and Trade Facilitation Project”, Annex 9, pp. 59–60, paragraph 7–8 (2009年5月15日)に基づき、事務管理費用の削減による便益は輸入貿易額の0.5%、通関費用の削減による便益は2.0%、時間費用の削減による便益は0.25%にそれぞれ相当するものとした。各比率は「下限」として考えられており、通関時間の変動幅の縮小による貿易業者の在庫減から生じる便益は含まれていない。また、2009年の輸入額については、Table 2-1, drawn from IMF, Direction of Trade Statistics, 2010を参照した。

出典：JICA Study Team

地域全体にわたる総便益の見積りは、56 億米ドルに相当する。このうち、タイは約 59%、ベトナムは約 33%を占めている。最大の効果が期待できる通関費用の削減（申告者負担による仲介料を含めた税関当局への申告費用）による便益は、総便益の約 73%を占めている。

各プロジェクトの期待されるインパクトの（定性的）評価を付録 B のプロジェクトプロファイルに示す。

ルを適用した物流促進（貨物の増加）効果は考慮せず、世銀による事務費用の削減や、通関（法令遵守）費用、時間費用の削減による便益の計算手法を用いた。



# 付 録

## 付録A：支援プロジェクト案の候補リストと評価

### Criteria and Methodology for Assessing Project Priorities

Criteria	Assigned Values
A. Expected Impact in Facilitating Freight Transport	1. Low 2. Medium Low 3. Medium 4. High 5. Very High
B. Degree of Harmonization with Japanese Assistance	1. Low 2. Medium Low 3. Medium 4. High 5. Very High
C. Degree of Harmonization with Assistance of Other Development Partners	1. Low 2. Medium Low 3. Medium 4. High 5. Very High
D. Degree of Government/Regional Commitment	1. Low 2. Medium Low 3. Medium 4. High 5. Very High

#### *Expected Schemes (Assistance Modalities)*

ST: Study (協力準備調査)

TCP: Technical Cooperation Project (技術協力プロジェクト)

YL: Yen Loan (円借款)

GR: Grant Aid (無償資金協力)

Potential Areas of Assistance and Priority Assessment—Cambodia (C)

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>C1. Legal/Institutional Framework</b>					
C1.1 (Further) improvement of organizational structure and management	3 Organizational improvements can improve the efficiency of customs department operations, but they may not be directly related to freight transport improvements.	3 TCP There is limited Japanese experience in assistance with organizational restructuring, both in general and in the customs sector. Also, Japanese assistance tends to avoid policy interventions.	2 Some organizational improvements are being assisted by the World Bank's Trade Facilitation and Competiveness Project (e.g., design of a merit-based pay system).	3 Some limited measures included in 2009-2013 action plan(s) (e.g., establishment of a more transparent appeals system), but progress less than envisaged.	11
C1.2 Assistance with (further) modernization of customs laws and implementing regulations	4 There is a need for additional regulations for the implementation of global and regional standards.	3 ST and/or TCP There is also limited Japanese experience in assistance with legal and regulatory reform. And, again, Japanese assistance tends to avoid policy interventions.	4 Further legal development will complement ADB's upcoming C-R-PATA, e.g., for implementation of coordinated border management and a customs transit system.	3 While a number of customs laws and regulations have been enacted in recent years in Cambodia, legislative and regulatory initiatives may be focused more in other areas in the coming years.	14
C1.3 Technical cooperation for further development of customs-private sector cooperation	3 Better public-private sector cooperation in customs can help ensure that the legitimate requirements of the private sector are taken into account, but they may not be directly related to freight transport improvements.	5 TCP JICA TCPs have increasingly supported public-private partnerships and other related activities in various fields, perhaps more than have other development partners. Also, the involvement of the private sector in JICA customs TCP projects has been successful.	4 Further developments in establishing public-private sector partnerships will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., development of customs transit system, in which the Cambodian Freight Forwarders' Association, CAMFFA, is likely to serve as an issuing and guaranteeing organization; establishment of the GMS freight transport association).	4 Prakas No. 906 on Establishment and Functioning of a Customs-Private Sector Partnership Mechanism was issued on 9 October 2009.	16

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>C2. Customs Procedures</b>					
C2.1 Study and technical cooperation for simplification/standardization of customs procedures/processes	5 Simplified/standardized procedures will directly improve freight transport by lowering clearance costs/times, e.g., by helping to eliminate the need to register documents with each provincial customs office.	4 ST and TCP Japan has some relevant experience in this field (but perhaps not much compared to other development partners). However, Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 Progress in simplifying/standardizing customs procedures/processes will greatly complement the aims of both ADB's upcoming C-R-PATA and the World Bank's ongoing Trade Facilitation and Competitiveness Project.	5 Training in various customs techniques (e.g., tariff classification, post clearance audit, valuation) was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	19
C2.2 Study and/or technical cooperation for risk management project	4 More widespread adoption of risk management will improve freight transport by lowering clearance costs/times, as customs interventions (e.g., physical inspection) become the exception rather than the norm.	4 ST and/or TCP Japan has some relevant experience in this field, but again perhaps not much compared to other development partners. Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 Progress in risk management will greatly complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a customs transit system), as well as World Bank's Trade Facilitation and Competitiveness Project, which is to develop risk management capability. It will also complement the ongoing World Bank assisted Trade Facilitation and Competitiveness Project, which includes an activity to promote adherence to the Revised Kyoto Convention specifically including the adoption of risk management	5 The General Department of Excise and Customs' Strategic Objective 4.1 for 2009-2013 is to "continue implementation of the CED risk management strategy", including implementation of Sub-Decree 21 and other legal instruments related to risk management, as well as development of a risk management framework including use of a customs intelligence program. <sup>1</sup> On the regional level, training in risk management was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from	18

<sup>1</sup> General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2008, p. 193.

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
			capability.	Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	
C2.3 Technical cooperation for the development of authorized economic operator system and associated training	4 The development of an AEO system would allow users including Japanese companies to qualify for faster clearance.	4 TCP The experience of the Japan Customs and Tariff Bureau is considered among the world leaders in the field. Moreover, Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 AEO implementation in Cambodia has not been addressed by other development partners.	5 AEO-related training was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	18
C2.4 Technical cooperation for accession to/implementation of the Revised Kyoto Convention	4 Implementation of the procedures and practices mandated by the Revised Kyoto Convention will directly improve freight transport by lowering clearance costs/times.	4 TCP The comments for C2.1 above also apply here.	4 This TA will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a coordinated border management), as well as World Bank's Trade Facilitation and Competitiveness Project, which is to assist "adherence" to the Revised Kyoto Convention.	4 Training in the Revised Kyoto Convention was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), although Cambodia has not yet moved forward with past plans to do so.	16
C2.5 (Further) development and training of customs brokers and freight forwarders	3 Better trained customs brokers and freight forwarders will result in fewer mistakes and lower clearance time.	3 TCP Japan has less experience in this field. JICA TCPs are difficult to be provided to only the private sector (although it is possible through freight forwarders'	3 Complementary, although in an indirect way, to ADB and World Bank customs initiatives.	4 Some measures included in 2009-2013 action plan(s).	13

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
		associations).			
<b>C3. Customs IT</b>					
C3.1 National single window system	4 Implementation of a national single window will reduce clearance time and costs for freight transporters.	4 ST and TCP Japan has no experience in this specific field (and neither do most development partners because this is a relatively recent field of assistance). JICA TCPs, which create ownership promote the activities of counterparts, are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations in one country.	4 Particularly complementary with the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA (although the World Bank's Trade Facilitation and Competiveness Project shifted from the original design of an electronic single window to a wider and more sustainable rollout of ASYCUDA and automation of certificates of origin).	2 While implementation of a national single window is an ASEAN target, Cambodia has apparently faced implementation bottlenecks and no longer assigns it a high priority.	14
C3.2 Improvement of customs IT infrastructure and equipment	4 Improved IT in customs will substantially increase department efficiency, which will benefit freight transport with lower clearance times, assuming that customs procedures are improved first.	4 GR Japan has considerable relevant experience with equipment provision through grants (considering the scale of budget and type of works). However, it has no specific preference or strength for this type of assistance.	3 The World Bank in assisting customs IT in Cambodia with its World Bank's Trade Facilitation and Competiveness Project.	3 Customs automation is included in the 2009-2013 action plan(s), although certain aspects have met with resistance (e.g., single window implementation).	14
C3.3 Improvement of IT skills and IT support functions for sustainable operations of customs	4 See comment directly above.	4 TCP JICA has considerable project experience with TCPs in the IT field although there has been no specific customs IT project. JICA TCPs are suitable for this type of assistance because	4 No development partner is specifically targeting the development of IT skills and IT support functions for customs in the country.	3 See comment directly above.	15



Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
		and monitoring over a relatively long term (2-3 years) is necessary for sustainable implementation of this type of project.			
<b>C4. Human Resources Management</b>					
C4.1. Modernization of human resources management	3 Improved human resources management will improve customs performance, which to some extent may improve the efficiency of freight transport (e.g., if compensation is linked to trade facilitation rather than revenue related objectives)	3 TCP Japanese assistance tends to avoid the types of policy intervention required for this type of project. Japan has no experience with such interventions for this reason.	3 No development partner is specifically targeting customs human resources development, although there is some indirect assistance in this respect under the World Bank's Trade Facilitation and Competiveness Project.	3 Human resources development is included in the 2009-2013 action plan(s), although progress has been limited.	12
C.4.2 Completion of a comprehensive customs training needs assessment and development of training strategy	3 Identification of customs training needs and development of a training strategy will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	4 ST Japan has considerable relevant experience both in general and the customs sector. However, there is no particular strength of JICA schemes for this type of project.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.	4 Support informally expressed in interview with the JICA study team on 24 November 2010.	15
C.4.3 Technical cooperation for sustainable customs training	3 Sustainable customs training strategy will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	5 TCP Japan has considerable relevant experience both in general and the customs sector. JICA TCPs are particularly suitable for sustainable training in one country. A previous train-the-trainers program was delivered during 2006-2009 by JICA trainers.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.	4 Support informally expressed in interview with the JICA study team on 24 November 2010.	16

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
C4.4 Development of new priority curricula on customs techniques including basic and advanced training in tariff classification, customs valuation, post clearance audit, risk management, and the Revised Kyoto Convention	3 More effective training in these areas will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	4 TCP See the above comment.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting development of these priority curricula.	4 Training in tariff classification, post clearance audit, risk management, the Revised Kyoto Convention, and valuation included on tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	15
<b>C5. Integrity</b>					
C5.1 Development and/or implementation of integrity plan	3 Improved integrity at the border will facilitate freight transport, but the link between adoption of an integrity plan and actual implementation may not be direct.	2 TCP This type of assistance requires considerable policy intervention, which Japanese assistance tends to avoid. Japan has no relevant assistance experience for this reason.	4 Other development partners in Cambodia are not directly addressing customs integrity.	3 Development and implementation of a customs integrity initiative based on the Revised Arusha Declaration included in 2009-2013 action plan(s), although interviews with the private sector and a <i>Mapping of Trade Processes</i> (March 2010) assisted by the EU, UNIDO, the World Bank, and DANIDA indicate that significant informal payments are required in Cambodia.	12

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>C6. Border Level</b>					
C6.1 Feasibility study of relocating freight traffic from the Poipet - (Aranyaprathet) border crossing point	4 Significant reduction in congestion and clearance times expected at newly relocated, state-of-the-art border crossing point, located along the GMS road originally designated as the having the highest priority.	4 ST Japan has many relevant experiences of assisting feasibility studies for border facilities and more than most other development partners. However, there may be no specific strength of JICA schemes for this kind of assistance compared to other development partners.	4 Particularly complementary with the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA, at least for this one border crossing point covered by CBTA Protocol 1	5 Support for the relocation of the border crossing point for freight traffic has been given by the prime minister, although there has been no specific request yet for Japanese or other foreign assistance.	16
C6.2 Coordinated (combined) and more efficient border management between/among agencies within one country and improved cooperation between countries at the same BCP  C6.2.1 Study and technical cooperation for Introducing coordinated border management at Bavet and/or new border crossing point	4 Coordinated border management will reduce freight transport costs and time.	5 TCP JICA TCPs, which create ownership promote the activities of counterparts, are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations at the border. (Such consensus building may be difficult to be realized through very short ADB training, for example.) JICA's attempt in this field in Africa (e.g., at Chirundu) was highly valued.	5 Strongly supportive of coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA	3 Anukret 21 on Facilitation of Trade through Risk provides for a degree of coordinated border management, but implementation has been difficult.	17

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
C6.2.2 Over the longer term, assist implementation of single-stop inspection at selected border crossing(s)	4 Single-stop inspection will reduce freight transport costs and time at each border crossing pair by about half.	5 ST, TCP, and GR See above comment. In addition, the combination of various schemes is another one of JICA's strengths.	3 Supportive of aims of ADB's upcoming C-R-PATA, although ADB seems to be backing away from achieving single-stop inspection in the short- to medium-term as it seems a "bridge too far" for many of the countries, including Cambodia.	3 Cambodia has ratified Annex 4 of the CBTA calling for single-stop inspection, but its commitment to implementation of this provision seems to be longer term.	15
C6.3 Study and technical cooperation to improve interconnectivity with border crossing agencies of neighboring countries	4 Improved interconnectivity with border control agencies of neighboring countries can substantially increase the efficiency of border clearance, which would benefit freight transport with lower clearance times	5 ST and TCP JICA TCPs are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations of two countries at one border. JICA's attempt in this field in Africa (e.g., at Chirundu) was highly valued. Assistance with IT aspects also a strength of Japanese assistance.	4 Supportive of aims of ADB's upcoming C-R-PATA	4 Support informally expressed in JICA study team visits to Poipet and Bavet in November 2010	17

Potential Areas of Assistance and Priority Assessment—Lao PDR (L)

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>L1. Legal/Institutional Framework</b>					
L1.1 (Further) improvement of organizational structure and management	3 Organizational improvements (especially centralization in the case of Lao PDR Customs) can improve the efficiency of customs department operations, but they may not be directly related to freight transport improvements.	3 TCP There is limited Japanese experience in assistance with legal and regulatory reform, both in general and in the customs sector. Also, Japanese assistance tends to avoid policy interventions.	3 Some limited organizational improvements are being assisted by the World Bank's Customs and Trade Facilitation Project (e.g., development of a system of administrative appeals).	3 The minister of finance requested and the prime minister supported the World Bank's Customs and Trade Facilitation Project, but more direct support of customs organizational change is required.	12
L1.2 Assistance with (further) modernization of customs laws and implementing regulations	5 Modernization of certain aspects of the 2005 Customs Law will provide substantial benefits to freight transport (e.g., amending Article 24, which requires 100% physical inspection)	3 ST and/or TCP There is also limited Japanese experience in assistance with legal and regulatory reform. And, again, Japanese assistance tends to avoid policy interventions.	4 Further legal development will complement ADB's upcoming C-R-PATA, e.g., for implementation of coordinated border management and a customs transit system	3 More direct support of customs legal/regulatory changes is required.	15
L1.3 Technical cooperation for further development of customs-private sector cooperation	3 Better public-private sector cooperation in customs can help ensure that the legitimate requirements of the private sector are taken into account, but they may not be directly related to freight transport improvements.	5 TCP JICA TCPs have increasingly supported public-private partnerships and other related activities in various fields, perhaps more than have other development partners. Also, the involvement of the private sector in JICA customs TCP projects has been successful.	4 Further developments in establishing public-private sector partnerships will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., development of customs transit system, in which the Lao International Freight Forwarders Association, LIFFA, is likely to serve as an issuing and guaranteeing organization; establishment of the GMS freight transport association).	4 Informal support expressed in a meeting with JICA study team on 12 November 2010.	16

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>L.2 Customs Procedures</b>					
L.2.1 Study and technical cooperation for simplification/standardization of customs procedures/processes	5 Simplified/standardized procedures will directly improve freight transport by lowering clearance costs/times, e.g., by reducing the wide latitude of discretion exercised by customs officers.	4 ST and TCP Japan has some relevant experience in this field (but perhaps not much compared to other development partners). However, Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 Progress in simplifying/standardizing customs procedures/processes will greatly complement the aims of both ADB's upcoming C-R-PATA and the World Bank's ongoing Customs and Trade Facilitation Project. While some areas such as advance ruling, valuation, and post clearance audit are being addressed in the World Bank project, other areas could be assisted in the proposed project (e.g., tariff classification).	5 Training in various customs techniques (e.g., tariff classification) was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	19
L.2.2 Study and/or technical cooperation for risk management project	4 Adoption of risk management will improve freight transport by lowering clearance costs/times, as customs interventions (e.g., physical inspection) become the exception rather than the norm. The scope of possible benefits in Lao PDR is significant to the extent that the country can move away from 100% physical customs inspection.	4 ST and/or TCP Japan has some relevant experience in this field, but again perhaps not much compared to other development partners. Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 Progress in risk management will greatly complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a customs transit system), as well as World Bank's Customs and Trade Facilitation Project, which is to develop risk management capability	4 Training in risk management was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010). However, the degree of commitment by Lao PDR may be less than in other ASEAN countries considering Article 24 of the Customs Law, which requires 100% physical inspection).	17

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
L.2.3 Technical cooperation for the development of Authorized Economic Operator system and associated training	3 Development of an AEO system would allow users including Japanese companies to qualify for faster clearance. However, there would be an enormous skills challenge to prepare and implement an AEO system in Lao PDR except in the longer term.	4 TCP The experience of the Japan Customs and Tariff Bureau is considered among the world leaders in the field. Moreover, Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 AEO implementation in Lao PDR has not been addressed by other development partners.	5 AEO-related training was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	18
L.2.4 Technical assistance for accession to/implementation of the Revised Kyoto Convention	4 Implementation of the procedures and practices mandated by the Revised Kyoto Convention would directly improve freight transport by lowering clearance costs/times.	4 TCP The comments for C2.1 above also apply here.	4 This TA would complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a coordinated border management).	3 While training related to the Revised Kyoto Convention was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), Lao PDR Customs does not seem to prioritize accession to or implementation of the Revised Kyoto Convention at present.	15
L.2.5 (Further) development and training of customs brokers and freight forwarders	3 Better trained customs brokers and freight forwarders will result in fewer mistakes and lower clearance time.	3 TCP Japan has less experience in this field. JICA TCPs are difficult to be provided to only the private sector (although it is possible through freight forwarders' associations).	3 Complementary, although in an indirect way, to ADB and World Bank customs initiatives.	4 LIFFA has indicated support.	13

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>L3. Customs IT</b>					
L3.1 National single window system	4 Implementation of a national single window will reduce clearance time and costs for freight transporters.	4 ST and TCP Japan has no experience in this specific field (and neither do most development partners because this is a relatively recent field of assistance). JICA TCPs, which create ownership promote the activities of counterparts, are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations in one country.	4 Particularly complementary with the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA.	2 While implementation of a national single window is an ASEAN target, Lao PDR has "not begun thinking about single window".	14
L3.2 Improvement of customs IT infrastructure and equipment	4 Improved IT in customs will substantially increase department efficiency, which will benefit freight transport with lower clearance times, assuming that customs procedures are improved first.	4 GR Japan has considerable relevant experience with equipment provision through grants (considering the scale of budget and type of works). However, it has no specific preference or strength for this type of assistance.	3 The World Bank in assisting customs IT in Lao PDR with its World Bank's Customs and Trade Facilitation Project.	4 Customs automation is the main component of the Customs and Trade Facilitation Project, requested by the Minister of Finance and supported by the prime minister, but it too early to assess and commitment during the implementation stage.	15
L3.3 Improvement of IT skills and IT support functions for sustainable operations of customs	3 See comment directly above, although limited numbers of people to be trained may keep benefits at a low level..	4 TCP JICA has considerable project experience with TCPs in the IT field although there has been no specific customs IT project. JICA TCPs are suitable for this type of assistance because and monitoring over a relatively long term (2-3 years) is	4 No development partner is specifically targeting the development of IT skills and IT support functions for customs in the country.	4 See comment directly above.	15



Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
		necessary for sustainable implementation of this type of project.			
<b>L4. Human Resources Management</b>					
L4.1 Modernization of human resources	3 Improved human resources management will improve customs performance, which to some extent may improve the efficiency of freight transport (e.g., if compensation is linked to trade facilitation rather than revenue-related objectives)	3 TCP Japanese assistance tends to avoid the types of policy intervention required for this type of project. Japan has no experience with such interventions for this reason.	3 No development partner is specifically targeting customs human resources development, although there is some indirect assistance in this respect under the World Bank's Customs and Trade Facilitation Project.	3 The Lao PDR Customs Administration has a commitment to modernizing human resources, but progress has been limited to date.	12
L4.2 Completion of a comprehensive customs training needs assessment and development of training strategy	3 Identification of customs training needs and development of a training strategy will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	4 ST Japan has considerable relevant experience both in general and the customs sector. However, there is no particular strength of JICA schemes for this type of project.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.	4 Support informally expressed in interview with the JICA study team on 10 November 2010.	15
L4.3 Technical cooperation for sustainable customs training	3 Sustainable customs training strategy will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	5 TCP Japan has considerable relevant experience both in general and in the customs sector. JICA TCPs are particularly suitable for sustainable training in one country.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.	4 Support informally expressed in interview with the JICA study team on 10 November 2010.	16
L4.4 Technical cooperation for accession to/implementation of the Revised Kyoto Convention	3 More effective training in these areas will ultimately improve customs performance and therefore	4 TCP See the above comment.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting development of these priority	4 Training in tariff classification, post clearance audit, risk management, the Revised Kyoto Convention,	15

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
	improve freight transport, but the effect is indirect.		curricula.	and valuation included on tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	
<b>L5. Integrity</b>					
L5.1 Development and/or implementation of integrity plan	3 Improved integrity at the border will facilitate freight transport, but the link between adoption of an integrity plan and actual implementation may not be direct.	2 TCP This type of assistance requires considerable policy intervention, which Japanese assistance tends to avoid. Japan has no relevant assistance experience for this reason.	4 Other development partners in Lao PDR are not directly addressing customs integrity.	3 Development and implementation of a customs integrity initiative based on the Revised Arusha Declaration included in 2009-2013 action plan(s), although interviews with the private sector indicate that some informal payments are required in Lao PDR.	12
<b>L6. Border Level</b>					
L6.1 Coordinated (combined) and more efficient border management between/among agencies within one country and improved cooperation between countries at the same BCP  L6.1.1 Technical cooperation for introducing coordinated border Management at Savannakhet (Kaysone Phomvihane) and/or Dansavanh (and possibly Thanaleng)	3 Coordinated border management will reduce freight transport costs and time, but benefits may be less in Lao PDR than other countries because PMO Notice 406, issued on 13	5 TCP JICA TCPs, which create ownership promote the activities of counterparts, are particularly suitable for consensus building/ coordination among various	4 Supportive of coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA, although less so in other countries because of the benefits already achieved	5 PMO Notice 406 is evidence of a strong governmental commitment.	17

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
	March 2007, reduced the number of agencies at the border from about ten to three.	organizations at the border. (Such consensus building may be difficult to be realized through very short ADB training, for example). JICA's attempt in this field in Africa (e.g., at Chirundu) was highly valued.	with PMO Notice 406.		
L6.1.2 Over the longer term, assist implementation of single-stop inspection at selected border crossing(s)	4 Single-stop inspection will reduce freight and time at each border crossing pair by about half.	5 ST, TCP, and GR See above comment. In addition, the combination of various schemes is another one of JICA's strengths.	3 Supportive of aims of ADB's upcoming C-R-PATA, although ADB seems to be backing away from achieving single-stop inspection in the short- to medium-term as it seems a "bridge too far" for many of the countries.	3 Lao PDR is ostensibly implementing single-stop inspection at Dansavanh (-Lao Bao), but in fact little evidence of implementation can be observed.	15
L6.2 Study and technical cooperation to improve interconnectivity with border crossing agencies of neighboring countries	4 Improved interconnectivity with border control agencies of neighboring countries can substantially increase the efficiency of border clearance, which would benefit freight transport with lower clearance times	5 ST and TCP JICA TCPs are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations of two countries at one border. JICA's attempt in this field in Africa (e.g., at Chirundu) was highly valued. Assistance with IT aspects also a strength of Japanese assistance.	4 Supportive of aims of ADB's upcoming C-R-PATA	4 Support informally expressed in JICA study team visits to Dansavanh and Savannakhet (Kaysone Phomvihane) in December 2010.	17

Potential Areas of Assistance and Priority Assessment—Myanmar (M)

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>M1. Legal/Institutional Framework</b>					
M1.1 (Further) improvement of organizational structure and management	3 Organizational improvements can improve the efficiency of customs department operations, but they may not be directly related to freight transport improvements	3 TCP There is limited Japanese experience in assistance with organizational restructuring, both in general and in the customs sector. Also, Japanese assistance tends to avoid policy interventions.	4 There is no development partner active in this area, so the field is open.	2 There has been limited government initiative in this area to date.	12
M1.2 Assistance with (further) modernization of customs laws and implementing regulations	5 The basic Myanmar Customs legislation is quite dated: (i) the [India] Sea Customs Act of 1878 and (ii) the [India] Land Customs Act of 1924. Accordingly, modernization will provide substantial benefits to freight transport.	3 ST and/or TCP There is also limited Japanese experience in assistance with legal and regulatory reform. And, again, Japanese assistance tends to avoid policy interventions.	4 Further legal development will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of coordinated border management and a customs transit system); no other development partners are pursuing this activity in Myanmar.	3 Evidence of government commitment may be found in the proposed amendments to Article 30 of the Sea Customs Act, now before the Cabinet, which would introduce the transaction valuation method required by the WTO Customs Valuation Agreement. However, further significant revision of Myanmar's customs laws are required (e.g., to bring them in line with the Revised Kyoto Convention).	15

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
M1.3 (Further) development of customs-private sector cooperation	3 Better public-private sector cooperation in customs can help ensure that the legitimate requirements of the private sector are taken into account, but they may not be directly related to freight transport improvements.	5 TCP JICA TCPs have increasingly supported public-private partnerships and other related activities in various fields, perhaps more than have other development partners. Also, the involvement of the private sector in JICA customs TCP projects has been successful.	4 Further developments in establishing public-private sector partnerships will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., development of customs transit system, in which the Myanmar International Freight Forwarders Association), MIFFA, is likely to serve as an issuing and guaranteeing organization; establishment of the GMS freight transport association).	3 Some evidence of Myanmar's support for private sector involvement is found in its participation in public-private consultations within ASEAN customs cooperation.	15
<b>M2. Customs Procedures</b>					
M2.1 Study and technical cooperation for simplification/standardization of customs procedures/processes	5 Simplified/standardized procedures will directly improve freight transport by lowering clearance costs/times, e.g., by reducing the wide latitude of discretion exercised by customs officers.	4 ST and TCP Japan has some relevant experience in this field (but perhaps not much compared to other development partners). However, Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	4 Progress in simplifying/standardizing customs procedures/processes will complement the aims of ADB's upcoming C-R-PATA; no other development partners are pursuing this activity in Myanmar.	5 Training in various customs techniques (e.g., tariff classification, post clearance audit, valuation) was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010) and which was presented to the JICA study team during interviews with the Myanmar Customs Administration on 29-30 November 2010.	18

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
M2.2 Study and/or technical cooperation for risk management project	4 Adoption of risk management will improve freight transport by lowering clearance costs/times, as customs interventions (e.g., physical inspection) become the exception rather than the norm. The scope of possible benefits in Myanmar is significant to the extent that the country can move away from its reliance on physical customs inspection.	4 ST and/or TCP Japan has some relevant experience in this field, but again perhaps not much compared to other development partners. Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 Progress in risk management will greatly complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a customs transit system); no other development partners are pursuing this activity in Myanmar.	5 Training in risk management was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010) and which was presented to the JICA study team during interviews with the Myanmar Customs Administration on 29-30 November 2010.	18
M2.3 Technical cooperation for the development of Authorized Economic Operator System and associated training	4 Development of an AEO system would allow users including Japanese companies to qualify for faster clearance.	4 TCP The experience of the Japan Customs and Tariff Bureau is considered among the world leaders in the field. Moreover, Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 AEO implementation in Cambodia has not been addressed by other development partners.	5 AEO-related training was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010) and which was presented to the JICA study team during interviews with the Myanmar Customs Administration on 29-30 November 2010.	18

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
M2.4 Technical assistance for accession to/implementation of the Revised Kyoto Convention	4 Implementation of the procedures and practices mandated by the Revised Kyoto Convention would directly improve freight transport by lowering clearance costs/times.	4 TCP The comments for C2.1 above also apply here.	4 This TA would complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a coordinated border management); no other development partners are pursuing this activity in Myanmar.	3 Training related to the Revised Kyoto Convention was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010) and which was presented to the JICA study team during interviews with the Myanmar Customs Administration on 29-30 November 2010. However, Myanmar Customs does not seem to prioritize accession to or implementation of the Revised Kyoto Convention at present ("they would like to consider accession to the Revised Kyoto Convention, but it is a very complicated accession process involving other government agencies").	15
M2.5 (Further) development and training of customs brokers and freight forwarders	3 Better trained customs brokers and freight forwarders will result in fewer mistakes and lower clearance time.	3 TCP Japan has less experience in this field. JICA TCPs are difficult to be provided to only the private sector (although it is possible through freight forwarders' associations).	3 Complementary, although in an indirect way, to the ADB C-R-PATA; no other development partners are pursuing this activity in Myanmar.	4 MIFFA supports this initiative.	13

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>M3. Customs IT</b>					
M3.1 National single window system	4 Implementation of a national single window will reduce clearance time and costs for freight transporters.	4 ST and TCP Japan has no experience in this specific field (and neither do most development partners because this is a relatively recent field of assistance). JICA TCPs, which create ownership promote the activities of counterparts, are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations in one country.	4 Particularly complementary with the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA.	2 While implementation of a national single window is an ASEAN target, Myanmar lags far behind in its implementation. Procurement of the Korean Customs UNI-PASS Information Association (CUPIA) system is considered a step in this direction, however.	14
M3.2 Improvement of customs IT infrastructure and equipment	4 Improved IT in customs will substantially increase department efficiency, which will benefit freight transport with lower clearance times, assuming that customs procedures are improved first.	4 GR Japan has considerable relevant experience with equipment provision through grants (considering the scale of budget and type of works). However, it has no specific preference or strength for this type of assistance.	3 Procurement of the Korean Customs UNI-PASS Information Association (CUPIA) is underway, but there may still be scope for Japanese involvement.	3 The government has demonstrated some commitment to customs automation but considering ASCYCUDA and CUPIA proposals.	14
M3.3 Improvement of IT skills and IT support functions for sustainable operations of customs	4 See comment directly above.	4 TCP JICA has considerable project experience with TCPs in the IT field although there has been no specific customs IT project. JICA TCPs are suitable for this type of assistance because and monitoring over a	4 No development partner is specifically targeting the development of IT skills and IT support functions for customs in the country.	3 The government has demonstrated some commitment in its recent consideration of proposals for customs automation.	15



Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
		relatively long term (2-3 years) is necessary for sustainable implementation of this type of project.			
<b>M4. Human Resources Management</b>					
M4.1 Modernization of human resources management	3 Improved human resources management will improve customs performance, which to some extent may improve the efficiency of freight transport (e.g., if compensation is linked to trade facilitation rather than revenue related objectives)	3 TCP Japanese assistance tends to avoid the types of policy intervention required for this type of project. Japan has no experience with such interventions for this reason.	4 No development partner is specifically targeting customs human resources management.	3 The Myanmar PDR Customs Administration has a commitment to modernizing human resources, including implementation of annual training plan supplemented by training assisted by external parties (e.g., the World Customs Organization) but progress has been limited to date.	13
M4.2 Completion of a comprehensive customs training needs assessment and development of training strategy	3 Identification of customs training needs and development of a training strategy will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	4 ST Japan has considerable relevant experience both in general and the customs sector. However, there is no particular strength of JICA schemes for this type of project.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.	4 Support informally expressed in interviews with the JICA study team on 29-30 November 2010.	15
M4.3 Technical cooperation for sustainable customs training	3 Sustainable customs training strategy will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	5 TCP Japan has considerable relevant experience both in general and in the customs sector. JICA TCPs are particularly suitable for sustainable training in one country.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.	4 Support informally expressed in interviews with the JICA study team on 29-30 November 2010. Their current customs training school is very small and poorly equipped; they have no specific trainers.	16

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
M4.4 Development of new priority curricula on customs techniques including basic and advanced training in tariff classification, customs valuation, post clearance audit, risk management, and the Revised Kyoto Convention	3 More effective training in these areas will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	4 TCP See the above comment.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting development of these priority curricula.	4 Training in tariff classification, post clearance audit, risk management, the Revised Kyoto Convention, and valuation included on tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010) and which was presented to the JICA study team during interviews with the Myanmar Customs Administration on 29-30 November 2010.	15
<b>M5. Integrity</b>					
M5.1 Development and/or implementation of integrity plan	3 Improved integrity at the border will facilitate freight transport, but the link between adoption of an integrity plan and actual implementation may not be direct.	2 TCP This type of assistance requires considerable policy intervention, which Japanese assistance tends to avoid. Japan has no relevant assistance experience for this reason.	4 Other development partners in Myanmar are not significantly addressing the customs integrity issue.	2 The Myanmar Customs Administration recognizes the importance of customs integrity and the Revised Arusha Declaration, the main principles of which are prominently displayed at its headquarters. However, the private sector indicates that some informal payments are required in Myanmar.	11

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>M6. Border Level</b>					
<p>M6.1 Coordinated (combined) and more efficient border management between/among agencies within one country and improved cooperation between countries at the same BCP</p> <p>M6.1.1 Technical cooperation for introducing coordinated border management at Tachileik and/or Myawaddy</p>	<p>4 Coordinated border management will reduce freight transport costs and time.</p>	<p>5 TCP JICA TCPs, which create ownership promote the activities of counterparts, are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations at the border. (Such consensus building may be difficult to be realized through very short ADB training, for example.) JICA's attempt in this field in Africa (e.g., at Chirundu) was highly valued.</p>	<p>4 Supportive of coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA.</p>	<p>4 Some evidence of governmental commitment with at least nominal implementation of "one stop service" at border points with Border Trade, Customs, Immigration, Police, Internal Revenue Department, and Myanmar Economic Bank.</p>	17
<p>M6.1.2 Over the longer term, assist implementation of single-stop inspection at selected border crossing(s)</p>	<p>4 Single-stop inspection will reduce freight and time at each border crossing pair by about half.</p>	<p>5 ST, TCP, and GR See above comment. In addition, the combination of various schemes is another one of JICA's strengths.</p>	<p>3 Supportive of aims of ADB's upcoming C-R-PATA, although ADB seems to be backing away from achieving single-stop inspection in the short- to medium-term as it seems a "bridge too far" for many of the countries, including Myanmar.</p>	<p>2 Myanmar has yet to ratify Annex 4 of the CBTA, which provides for single-stop inspection.</p>	14

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
M6.2 Study and technical cooperation to improve interconnectivity with border crossing agencies of neighboring countries	4 Improved interconnectivity with border control agencies of neighboring countries can substantially increase the efficiency of border clearance, which would benefit freight transport with lower clearance times	5 ST and TCP JICA TCPs are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations of two countries at one border. JICA's attempt in this field in Africa (e.g., at Chirundu) was highly valued. Assistance with IT aspects also a strength of Japanese assistance.	4 Supportive of aims of ADB's upcoming C-R-PATA	3 The state of IT development at Myanmar's borders makes the task of establishing such interconnections challenging.	16

Potential Areas of Assistance and Priority Assessment—Thailand (T)

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>T1. Legal/Institutional Framework</b>					
T1.1 Assistance with (further) modernization of Customs Act and implementing regulations	5 The Thai Customs Act (1926, B.E. 2639) has been amended several times but further amendments are required for full modernization, which would provide substantial benefits to freight transport.	3 ST and/or TCP There is limited Japanese experience in assistance with legal and regulatory reform. Also, Japanese assistance tends to avoid policy interventions.	4 Further legal development will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of coordinated border management and a customs transit system); it is understood that no other development partners are pursuing this activity in Thailand.	3 Evidence of government commitment may be found in various recent and pending amendments to the Customs Act. However, enactment of such amendments is time consuming as it requires approval of the Cabinet, the Council of State, and ultimately the Parliament.	15
T1.2 Technical cooperation for further development of customs-private sector cooperation	3 Better public-private sector cooperation in customs can help ensure that the legitimate requirements of the private sector are taken into account, but they may not be directly related to freight transport improvements.	5 TCP JICA TCPs have increasingly supported public-private partnerships and other related activities in various fields, perhaps more than have other development partners. Also, the involvement of the private sector in JICA customs TCP projects has been successful.	4 Further developments in establishing public-private sector partnerships will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., development of customs transit system, in which the Thai Board of Trade is likely to serve as an issuing and guaranteeing organization; establishment of the GMS freight transport association).	4 A number of Customs-Business partnerships have been initiated in Thailand to date.	16
<b>T2. Customs Procedures</b>					
T2.1 Study and technical cooperation for simplification/standardization of customs procedures/processes	4 Simplified/standardized procedures will directly improve freight transport by lowering clearance costs/times, although the scope for benefit may be less in Thailand than in other	4 ST and TCP Japan has some relevant experience in this field (but perhaps not much compared to other development partners). However, Japanese assistance schemes are	4 Progress in simplifying/standardizing customs procedures/processes will complement the aims of ADB's upcoming C-R-PATA. While some areas are being addressed, other	4 Training in various customs techniques (e.g., valuation) was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating	16.

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
	Mekong Region countries.	relatively suitable for this type of assistance.	areas could be assisted in the proposed project (e.g., valuation).	Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), although these requests may have been intended more for less advanced customs administrations in ASEAN.	
T2.2 Study and/or technical cooperation for risk management project	3 More widespread adoption of risk management will improve freight transport by lowering clearance costs/times, as customs interventions (e.g., physical inspection) become the exception rather than the norm. However, since Thailand is already relatively advanced in the field the benefits would be modest.	4 ST and/or TCP Japan has some relevant experience in this field, but again perhaps not much compared to other development partners. Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	3 Progress in risk management will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a customs transit system), although Thailand is already relatively advanced in the field.	4 Training in risk management was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), although these requests may have been intended more for less advanced customs administrations in ASEAN.	14
T2.3 TA for the development of Authorized Economic Operator system and associated training	4 The development of an AEO system would allow users including Japanese companies to qualify for faster clearance.	4 TCP The experience of the Japan Customs and Tariff Bureau is considered among the world leaders in the field. Moreover, Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 AEO implementation in Thailand has not been addressed by other development partners (although APEC, of which Thailand as well as Viet Nam are members) has established a working group on the subject.	5 AEO-related training was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010). Staff of the Thai Customs Department specially expressed interest in Japan's AEO experience in a meeting with the JICA study team on 8 December 2010.	18

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
T.2.4 Technical assistance for accession to/implementation of the Revised Kyoto Convention	4 Implementation of the procedures and practices mandated by the Revised Kyoto Convention will directly improve freight transport by lowering clearance costs/times.	4 TCP The comments for T2.1 above also apply here.	4  This TA will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a coordinated border management).	4 Training in the Revised Kyoto Convention was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), although these requests may have been intended more for less advanced customs administrations in ASEAN.	16
<b>T3. Customs IT</b>					
T3.1 National single window system	4 Implementation of a national single window will reduce clearance time and costs for freight transporters.	4 ST and TCP Japan has no experience in this specific field (and neither do most development partners because this is a relatively recent field of assistance). JICA TCPs, which create ownership promote the activities of counterparts, are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations in one country.	4 Particularly complementary with the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA.	2 While implementation of a national single window is an ASEAN target, and Thailand is at Phase 2 of development is ahead of its Mekong Region partner countries, it still lags behind the implementation targets set by ASEAN. About three-quarters of the about two dozen other government agencies are not yet ready for paperless transactions.	14

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>T4. Human Resources Management</b>					
T4.1 Modernization of human resources management	3 Improved human resources management will improve customs performance, which to some extent may improve the efficiency of freight transport (e.g., if compensation is linked to trade facilitation rather than revenue related objectives)	3 TCP Japanese assistance tends to avoid the types of policy intervention sometimes required for this type of project. Japan has no experience with such interventions for this reason.	3 No development partner is specifically targeting customs human resources management.	3 The Thai Customs Department has a commitment to modernizing human resources, but the allocation of resources for customs human resources development to date has been insufficient to meet requirements (e.g., with an annual budgetary allocation of only THB 3 for the customs academy).	12
T4.2 Completion of a comprehensive customs training needs assessment and development of training strategy	3 Identification of customs training needs and development of a training strategy will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	4 ST Japan has considerable relevant experience both in general and in the customs sector. However, there is no particular strength of JICA schemes for this type of project.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.	3 Support informally expressed in meeting with the JICA study team on 8 December 2010, but see above comment.	14
T4.3 Technical cooperation for sustainable customs training	3 Sustainable customs training strategy will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	5 TCP Japan has considerable relevant experience both in general and in the customs sector. JICA TCPs are particularly suitable for sustainable training in one country.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.	3 See above comment.	16



Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
T4.4 Development of new priority curricula on customs techniques including advanced training in tariff classification, customs valuation, post clearance audit, risk management, and the Revised Kyoto Convention	3 More effective training in these areas will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	4 TCP See the above comment.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting development of these priority curricula.	3 Training in tariff classification, post clearance audit, risk management, the Revised Kyoto Convention, and valuation included on tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), although these requests may have been intended more for less advanced customs administrations in ASEAN.	14
<b>T5. Border Level</b>					
T5.1 Feasibility study of relocating freight traffic from the Aranyaprathet-(Poipet) Border Crossing Point	4 Significant reduction in congestion and clearance times expected at newly relocated, state-of-the-art border crossing point, located along the GMS road originally designated as the having the highest priority.	4 ST Japan has many relevant experiences of assisting feasibility studies for border facilities and more than most other development partners. However, there may be no specific strength of JICA schemes for this kind of assistance compared to other development partners.	4 Particularly complementary with the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA, at least for this one border crossing point covered by CBTA Protocol 1.	4 Support for the relocation of the border crossing point for freight traffic has received support from Thai governmental authorities and a preliminary study by the University of the Thai Chamber of Commerce, although there has been no specific request yet for Japanese or other foreign assistance.	16

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<p>T5.2 Coordinated (combined) and more efficient border management between/among agencies within one country and improved cooperation between countries at the same BCP</p> <p>T5.2.1 Study and technical cooperation for introducing coordinated border management at Aranyaprathet, Mukdahan, and Mae Sai (and possibly Nong Khai)</p>	<p>4 Coordinated border management will reduce freight transport costs and time.</p>	<p>5 TCP JICA TCPs, which create ownership promote the activities of counterparts, are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations at the border. (Such consensus building may be difficult to be realized through very short ADB training, for example.) JICA's attempt in this field in Africa (e.g., at Chirundu) was highly valued.</p>	<p>5 Strongly supportive of coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA</p>	<p>3 The Royal Thai Government sees benefits of more efficient border management in the region, but measures to make necessary amendments to existing laws to achieve more efficient border management have been difficult to enact due to lengthy legislative procedures.</p>	<p>17</p>
<p>T5.2.2 Over the longer term, assist implementation of single-stop inspection at selected border crossing(s)</p>	<p>4 Single-stop inspection will reduce freight transport costs and time at each border crossing pair by about half.</p>	<p>5 ST, TCP, and GR See above comment. In addition, the combination of various schemes is another one of JICA's strengths.</p>	<p>3 Supportive of aims of ADB's upcoming C-R-PATA, although ADB seems to be backing away from achieving single-stop inspection in the short- to medium-term as it seems a "bridge too far" for many of the countries.</p>	<p>3 Movement to amend the Thai Customs Act to allow Thai Customs officers to exercise their duties outside of Thai territory, but most neighboring countries appear reluctant to proceed with single-stop inspection.</p>	<p>15</p>

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
T5.3 Study and technical cooperation to improve interconnectivity with border crossing agencies of neighboring countries	4 Improved interconnectivity with border control agencies of neighboring countries can substantially increase the efficiency of border clearance, which would benefit freight transport with lower clearance times	5 ST and TCP JICA TCPs are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations of two countries at one border. JICA's attempt in this field in Africa was highly valued. Assistance with IT aspects also a strength of Japanese assistance.	4 Supportive of aims of ADB's upcoming C-R-PATA	4 Support informally expressed in JICA study team visits to Aranyaprathet, Nong Khai, Mukdahan, and Mae Sai in November-December 2010	17

Potential Areas of Assistance and Priority Assessment—Viet Nam (V)

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>V1. Legal/Institutional Framework</b>					
V1.1 (Further) improvement of organizational structure and management	3 Organizational improvements (especially centralization in the case of the General Department of Vietnam Customs) can improve the efficiency of department operations, but they may not be directly related to freight transport improvements.	3 TCP There is limited Japanese experience in assistance with legal and regulatory reform, both in general and in the customs sector. Also, Japanese assistance tends to avoid policy interventions.	4 Some organizational improvements were to be assisted by the World Bank's Customs Modernization Project, but the project has not met its targets and may be canceled.	2 After accession by Viet Nam to the WTO in 2007, the governmental commitment to move the General Department of Vietnam Customs away from its traditional control orientation has lagged.	12
V1.2 Assistance with (further) modernization of customs laws and implementing regulations	4 While the Law on Amendment of and Addition to a Number of Articles of the Law on Customs (2005) was a step toward modernization of the administration of customs and provided for transaction-based customs procedures, further modernization will facilitate freight transport.	3 ST and/or TCP There is also limited Japanese experience in assistance with legal and regulatory reform. And, again, Japanese assistance tends to avoid policy interventions.	4 Further legal development will complement ADB's upcoming C-R-PATA, e.g., for implementation of coordinated border management and a customs transit system	2 See above comment.	13
V1.3 Technical cooperation for further development of customs-private sector cooperation	3 Better public-private sector cooperation in customs can help ensure that the legitimate requirements of the private sector are taken into account, but they may not be directly related to freight transport improvements.	5 TCP JICA TCPs have increasingly supported public-private partnerships and other related activities in various fields, perhaps more than have other development partners. Also, the involvement of the private	4 Further developments in establishing public-private sector partnerships will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., development of customs transit system, in which the Vietnam Automobile Transport Association, VATA,	4 GDVC has been working actively with the private sector. For example, GDVC is seeking to implement a trusted-trader program, to be piloted in 2011, with the aim of promoting greater trade facilitation and voluntary compliance, as well as closer	16

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
		sector in JICA customs TCP projects has been successful.	is likely to serve as an issuing and guaranteeing organization; establishment of the GMS freight transport association).	cooperation between GDVC and the local private sector stakeholders.	
<b>V2. Customs Procedures</b>					
V2.1 Study and technical cooperation for simplification/standardization of customs procedures/processes	4 Simplified/standardized procedures will improve freight transport by lowering clearance costs/times.	4 ST and TCP Japan has some relevant experience in this field (but perhaps not much compared to other development partners). However, Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 Progress in simplifying/standardizing customs procedures/processes will greatly complement the aims of both ADB's upcoming C-R-PATA and the World Bank's ongoing Customs Modernization Project, although the latter project itself has not met its targets.	5 Training in various customs techniques (e.g., tariff classification, post clearance audit, valuation) was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	18
V2.2 Study and/or technical cooperation for risk management project	4 More widespread adoption of risk management will improve freight transport by lowering clearance costs/times, as customs interventions (e.g., physical inspection) become the exception rather than the norm.	4 ST and/or TCP Japan has some relevant experience in this field, but again perhaps not much compared to other development partners. Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	5 Progress in risk management will greatly complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a customs transit system), as well as World Bank's Customs Modernization Project, which included an intervention by exception component although the project itself has not met its targets.	5 Training in risk management was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	18
V2.3 Development of AEO system and associated training	4 The development of an AEO system would allow users including Japanese companies to qualify for	4 TCP The experience of the Japan Customs and Tariff Bureau is considered among the world	4 AEO implementation in Thailand has not been addressed by other development partners	5 GDVC has commenced implementation of a trusted-trader program. On the regional level,	18

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
	faster clearance.	leaders in the field. Moreover, Japanese assistance schemes are relatively suitable for this type of assistance.	(although APEC, of which Viet Nam as well as Thailand are members has established a working group on the subject).	AEO-related training was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12th ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	
V2.4 Technical assistance for implementation of the Revised Kyoto Convention	4 Implementation of the procedures and practices mandated by the Revised Kyoto Convention will directly improve freight transport by lowering clearance costs/times.	4 TCP The comments for V2.1 above also apply here.	4 This TA will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a coordinated border management).	4 Training in the Revised Kyoto Convention was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), although after accession by Viet Nam to the WTO in 2007, the governmental commitment to move the General Department of Vietnam Customs away from its traditional control orientation has lagged.	15
V2.5 (Further) development and training of customs brokers and freight forwarders	3 Better trained customs brokers and freight forwarders will result in fewer mistakes and lower clearance time.	3 TCP Japan has less experience in this field. JICA TCPs are difficult to be provided to only the private sector (although it is possible through freight forwarders' associations).	3 Complementary, although in an indirect way, to ADB and World Bank customs initiatives.	4 VATA has indicated support.	13

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>V3. Customs IT</b>					
V3.1 National single window system	4 Implementation of a national single window will reduce clearance time and costs for freight transporters.	4 ST and TCP Japan has no experience in this specific field (and neither do most development partners because this is a relatively recent field of assistance). JICA TCPs, which create ownership promote the activities of counterparts, are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations in one country.	2 USAID's Single Window Program has assisted the development of a Viet Nam National Single window Template. Also, the EU previously provided assistance for single window development in Viet Nam.	4 The government's active engagement with the EU and USAID to develop its National Single Window pursuant to ASEAN directives demonstrates comparatively greater commitment than shown by most other ASEAN countries.	14
<b>V4. Human Resources Management</b>					
V4.1 Modernization of human resources management	3 Improved human resources management will improve customs performance, which to some extent may improve the efficiency of freight transport (e.g., if compensation is linked to trade facilitation rather than revenue related objectives)	3 TCP Japanese assistance tends to avoid the types of policy intervention required for this type of project. Japan has no experience with such interventions for this reason.	4 Improvements in human resource management and development were to be assisted by the World Bank's Customs Modernization Project, but the project has not met its targets and may be canceled.	3 Human resources development has been included in the plans of the General Department on Vietnam Customs, but progress has been limited.	13
V4.2 Completion of a comprehensive customs training needs assessment and development of training strategy	3 Identification of customs training needs and development of a training strategy will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	4 ST Japan has considerable relevant experience both in general and the customs sector. However, there is no particular strength of JICA schemes for this type of project.	3 See above comment.	4 Support informally expressed in interview with the JICA study team on 16 November 2010.	15

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
V4.3 Technical Cooperation for Sustainable Customs Training	3 Sustainable customs training strategy will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	5 TCP Japan has considerable relevant experience both in general and the customs sector. JICA TCPs are particularly suitable for sustainable training in one country.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting development of these priority curricula.	4 Support informally expressed in interview with the JICA study team on 16 November 2010 and in an answer to a questionnaire received on 24 December 2010.	16
V4.4 Development of new priority curricula on customs techniques including basic and advanced training in tariff classification, customs valuation, post clearance audit, risk management, and the Revised Kyoto Convention	3 More effective training in these areas will ultimately improve customs performance and therefore improve freight transport, but the effect is indirect.	4 TCP See the above comment.	4 No development partner in the country is comprehensively targeting development of these priority curricula.	4 Training in tariff classification, post clearance audit, risk management, the Revised Kyoto Convention, and valuation included on tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	15
<b>V5. Border Level</b>					
V5.1 Coordinated (combined) and more efficient border management between/among agencies within one country and improved cooperation between countries at the same BCP					
V5.1.1 Study and technical cooperation for introducing coordinated border management at Moc Bai and/or Lao Bao	4 Coordinated border management will reduce freight transport costs and time.	5 TCP JICA TCPs, which create ownership promote the activities of counterparts, are particularly suitable for	5 Supportive of coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA.	3 Some evidence of governmental commitment with early ratification of CBTA Protocol 4 covering single-window (and	17



Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
		consensus building/ coordination among various organizations at the border. (Such consensus building may be difficult to be realized through very short ADB training, for example). JICA's attempt in this field in Africa (e.g., at Chirundu) was highly valued.		single-stop) inspection	
V5.1.2 Over the longer term, assist implementation of single-stop inspection at selected border crossing(s)	4 Single-stop inspection will reduce freight and time at each border crossing pair by about half.	5 ST, TCP, and GR See above comment. In addition, the combination of various schemes is another one of JICA's strengths.	3 Supportive of aims of ADB's upcoming C-R-PATA, although ADB seems to be backing away from achieving single-stop inspection in the short- to medium-term as it seems a "bridge too far" for many of the countries.	3 Viet Nam is ostensibly implementing single-stop inspection at Lao Bao(-Dansavanh), but in fact little evidence of implementation can be observed.	15
V5.2 Study and technical cooperation to improve interconnectivity with border crossing agencies of neighboring countries	4 Improved interconnectivity with border control agencies of neighboring countries can substantially increase the efficiency of border clearance, which would benefit freight transport with lower clearance times	5 ST and TCP JICA TCPs are particularly suitable for consensus building/ coordination among various organizations of two countries at one border. JICA's attempt in this field in Africa (e.g., at Chirundu) was highly valued. Assistance with IT aspects also a strength of Japanese assistance.	4 Supportive of aims of ADB's upcoming C-R-PATA	4 Support informally expressed in JICA study team visits to Moc Bai and Lao Bao in November and December 2010.	17

Potential Areas of Assistance and Priority Assessment—Regional (R)

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
<b>R1. Legal/Institutional Framework</b>					
R1.1 Creation of a Mekong Region Directors General Forum, with fully staffed subcommittees (commencing with a regional workshop)	3 Better regional coordination of customs policies will lead to improved customs performance, but may only indirectly benefit freight transport.	3 TCP JICA's schemes offer no particular strength for this potential area of assistance. JICA TCP would be more effective for projects with offices in each beneficiary country.	3 No other development partner is supporting such an initiative, although the overlap of with the ASEAN Directors General Meeting and other ASEAN institutional structures would have to be considered.	5 Strong support for at last a workshop supported by JICA as a means for at least increasing information exchange among the region's customs administrations was expressed to the JICA study team.	14
R1.2 Preparation of a trade rulebook to ensure that brokers and traders use the correct HS Tariff Code; combined information trade system (CITS)	4 Increased dissemination of trade rules will improve freight transport, e.g., due to increased transparency of trade rules.	4 ST While JICA's schemes offer no particular strength for this potential area of assistance, there are no negative considerations. The experience of the Japan Customs and Tariff Bureau with this type of rulebook would be adapted to the Mekong Region.	4 No other development partner is believed to be assisting such an initiative.	3 No specific support from the region's governments has been expressed.	15
<b>R2. Customs Procedures</b>					
R2.1 Regional assistance for risk management	4 Adoption of risk management will improve freight transport by lowering clearance costs/times, as customs interventions (e.g., physical inspection) become the exception rather than the norm.	3 TCP A score 1 lower than the for the national program for this project was given because JICA TCPs with project offices in the central government office are more effective at the national level.	5 Progress in risk management will greatly complement the aims of both ADB's upcoming C-R-PATA and the initiatives of other development partners (e.g., the World Bank). The project is a more advanced version of the regional "intervention by exception" program	4 As noted above, various governments in the region have demonstrated commitment toward improving customs procedures/processes	16

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
			identified by ADB's Strategic Framework for Action on Trade Facilitation and Investment (SFA-TFI) initiative. <sup>2</sup>		
R2.2 Introduction of a region-wide radio frequency identification (RFID)/global position system (GPS) tracking system for corridor management	4 Not only would such a tracking system improve customs cargo of cargo in transit and thereby facilitate implementation of a customs transit system, they will allow for streamlining of processes through automated data collection reflecting the movement of freight	4 ST and TCP Under the assumption that the ST would be undertaken in regionwide and the TCP would be conducted in each country individually, JICA schemes are relatively suitable for this type of assistance. The Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) of Japan has conducted a number of recent relevant studies in the Mekong Region for several years.	4 No other development partner is pursuing this technology in the Mekong Region, and there are complementarities with other initiatives, e.g., the upcoming C-R-PATA to be implemented by ADB.	4 There appears to be some level of governmental interest although the concept is relatively new.	16
<b>R3. Customs IT</b>					
R3.1 Regional (ASEAN) single window	4 Implementation of a national single window will reduce clearance time and costs for freight transporters.	3 ST and TCP See the explanation for R2.1 above	2 USAID has provided assistance for the development of national windows, especially in Viet Nam.	1 Although ASEAN has called for development of a regional single window, support from individual governments for implementation of national single windows, a necessary precursor to a regional single window, has been lagging.	10

<sup>2</sup> See Asian Development Bank, *SFA-TFI Action Plan Technical Report on Customs*, TA 6328-REG, August 2007, p. 16.

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
R3.2 Regional information sharing platform (including a common trade rulebook)	4 A quick and convenient source of information on the trade and regulatory environment and other informational needs for trade and investment will facilitate freight transport.	4 ST and TCP Under the assumption that ST would be undertaken regionwide and the TCP conducted in each country individually, JICA schemes would be suitable for this type of assistance.	4 No other development partner has provided support specifically for such a project, although it was The project was proposed in the ADB Strategic Framework for Action on Trade Facilitation and Investment (SFA-TFI) in 2006-07.	2 No specific support from the region's governments has been expressed.	14
R3.3 Data mining	3 Data mining will facilitate risk management, which as explained above will improve freight transport by lowering clearance costs/times, although the effect may be considered somewhat indirect.	4 TCP Under the assumption that one expert (or one project team) would be dispatched to each country in the region and they would cooperate with each other, JICA's assistance schemes would be is suitable for this type of project. However, implementation may be difficult because JICA does not have TCP experience under such a regional framework with offices in different countries.	3 See above comment.	2 See above comment.	12
<b>R4. Human Resources Management</b>					
R4.1 Development of a joint Mekong Region customs research and training center	3 Development of customs administration capacity will assist the governments in meeting international standards and recommendations, which will facilitate freight transport, although indirectly.	4 ST, TCP and GR Assuming that not only capacity building but also TCP would be provided (after the building is provided), JICA assistance has the strength of allowing a combination of its various	3 See above comment.	3 There was some interest indicated in discussions with one Mekong Region country, although there was also some concern about possibly duplicating the role of ASEAN in the customs field.	13

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
		schemes for implementation as a package (e.g., the facility and equipment should be designed based on the content/program of the research to be conducted).			
R4.2 Support of upcoming C-R-PATA by providing CBTA-related training at the central and border levels cooperation	3 Training of officials in implementation of the CBTA will improve freight transport as the CBTA is implemented, although the impact from the training in freight transport may be considered somewhat indirect.	4 TCP A JICA TCP would be suitable for this kind of assistance (training), although generally ADB has much more background in the CBTA.	5 This project would greatly complement the ADB's upcoming C-R-PATA to jumpstart implementation of the CBTA.	4 Government support has been expressed through their years of "investment" in the CBTA and indirectly through their approval of ADB's upcoming C-R-PATA.	16
<b>R5. Border Level Initiatives</b>					
R5.1 Annual time release surveys and measurement of performance indicators	4 Monitoring border crossing and border control agency performance will provide incentives for improvement, which will facilitate freight transport.	4 ST A JICA ST with a national office is suitable for monitoring and evaluation of performance and to advise on further developments although JICA does not have such experience in the Mekong Region.	5 Greatly supportive of ADB's upcoming C-R-PATA and other development partner initiatives; specifically mentioned in an interview with the ADB project officer for the C-R-PATA on 9 December 2010.	3 Government support indirectly expressed through their approval of ADB's upcoming C-R-PATA.	16
R5.2 Master plan and feasibility studies for development of efficient border crossing pairs on a pilot basis	4 Significant reduction in congestion and clearance times would be targeted at improved border crossing points.	4 ST Although of course ADB has major project experience in this field in the Mekong Region, JICA has relevant experience especially in Africa where more comprehensive border development projects have	5 Strongly supportive of ADB's upcoming C-R-PATA.	4 Government support has been expressed through their years of "investment" in the CBTA and indirectly through their approval of ADB's upcoming C-R-PATA.	17

Potential Areas of Assistance	A	B	C	D	Total
		been conducted than in the Mekong Region (e.g., at Chirundu). In addition, there are a few border crossings with high development demands that are not currently included in CBTA Protocol 1, although Protocol 1 could be amended (even initially by MOU) for them to be included..			
R5.3 Feasibility study of relocating freight traffic from the Aranyaprathet-Poipet border crossing point	4 Significant reduction in congestion and clearance times expected at newly relocated, state-of-the-art border crossing point, located along the GMS road originally designated as the having the highest priority.	4 ST JICA has comparatively more experience with border crossing development feasibility studies than other development partners. That said, there is no specific strength of JICA schemes for this kind of assistance compared to those of other major development partners.	4 Complementary with the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA, at least for this one border crossing point covered by CBTA Protocol 1	4 Support for the relocation of the border crossing point for freight traffic has been given by the Cambodian prime minister. Also, there has been support from Thai governmental authorities and a preliminary study by the University of the Thai Chamber of Commerce has been initiated. However, there has been no specific request yet for Japanese or other foreign assistance.	16
R5.4 Other BCP improvement projects	4 Reduction in congestion and clearance times would be targeted at improved border crossing points.	4 ST, TCP and/ or GR See the explanation for R2.1 above.	3 Perhaps less complementary with the ADB's upcoming C-R-PATA than the above projects to the extent that focus is on border crossing points not currently included in CBTA Protocol 1.	3 At this stage, perhaps less government than the above projects at least to the extent that focus is on border crossing points not currently included in CBTA Protocol 1.	14



## 付録 B プロジェクトプロファイル

### Project Profiles - Cambodia

Project Code	Project Title	Country
C1	Study and Technical Cooperation for Simplification/Standardization of Customs Procedures/Processes	Cambodia
<b>Project Background</b>	<p>A number of problems relating to customs clearance in Cambodia were identified during interviews with the private sector (e.g., customs valuations not based on transaction values; inconsistency regarding customs classifications by officials in the customs headquarters and border offices; the necessity to lodge import/export applications at Phnom Penh and to also show them at the border; insufficient knowledge by customs officers on ASEAN Form D (certificate of origins), which results in additional waiting time at the border).</p> <p>Specific problems cited in a development sponsor assisted trade mapping study included: (i) complicated processes, with a “designed from scratch” process to meet the range of import/export objectives likely to involve fewer process steps; and (ii) process steps not providing valued added, with some sub-processes requiring multiple approval from different officials and administrators.</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	Simplify/standardize customs procedures/processes	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Prepare guidelines for simplified/standardized procedures (manual), including document simplification, advance rulings (tariff, valuation, and rules of origin<sup>1</sup>), and implementation of the transaction method required by the WTO Agreement on Customs Valuation; and</p> <p>(ii) Design and implement training programs for targeted group(s)</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	<p>More transparent and predictable customs procedures, and reduced border clearance times and costs (relative to the baselines in (i) <i>Mapping of Trade Processes</i>, March 2010, assisted by the EU, UNIDO, the World Bank, and DANIDA; (ii) <i>Time Clearance “Before” Studies</i> conducted by ADB at Poipet and Bavet in 2007; and (iii) annual time release studies [see R5]); and therefore, more competitive exports.</p>	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	<p>The General Department of Excise and Customs’ Strategic Objective 3 for 2009-2013 covers “customs procedures and techniques” to “establish and implement standards, systems, procedures, and techniques in accordance with international best practices”. Activity 3.2 covers implementation of a customs policy and procedures manual with simplified/standardized procedures (e.g., tariff classification, valuation), and implementation of international obligations (e.g., the WTO Agreement on Customs Valuation).<sup>2</sup></p> <p>Training in various customs techniques (e.g., tariff classification, post clearance audit, valuation) was included on ASEAN’s tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12<sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010)</p>	

<sup>1</sup> E.g., covering methods for determining substantial transformation, definition of preferential rules of origin, duty drawback, definition of rules of origin in existing agreements.

<sup>2</sup> General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2008, pp. 191-92.



<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	Progress in simplifying/standardizing customs procedures/ processes will greatly complement the aims of both ADB's upcoming C-R-PATA and the World Bank's ongoing Trade Facilitation and Competiveness Project.  The ASEAN-China Cooperation Fund (ACCF) has proposed assistance for Strengthening Customs Reform and Modernization in CLMV [Cambodia, Lao PDR, Myanmar, and Viet Nam].
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration (Team Leader), 24 person-months (ii) Training Design and Implementation, 12 person-months (iii) Customs Valuation, 3 person-months (iv) HS Classification, 3 person-months (v) Rules of Origin, 3 person-months (vi) Training Guidelines, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Customs and Excise

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>C2</b>	Technical Cooperation for the Development of Authorized Economic Operator System and Associated Training	Cambodia
<b>Project Background</b>	Lengthy customs clearance is a problem for the private sector. For example, a time release study at Poipet(-Aranyaprathet) conducted by ADB in 2005 surveyed exports from Thailand to Cambodia and found processing time of 55 minutes and elapsed time of 255 minutes on the Cambodian side. <sup>3</sup>  Economic operators (including both local and international businesses) <sup>4</sup> face a number of challenges regarding transport and trade facilitation. One approach to addressing this issue is through authorized economic operator (AEO) programs, based on a concept developed by the WCO. These programs grant positive discrimination or incentives (e.g., streamlined procedures, fast-track lanes at borders, "white lists") for economic operators that comply with customs regulations such as large companies.	
<b>Project Objective(s)</b>	To explore a solution to pilot an incentive-based approach to compliance, including a diagnostic feasibility study and implementation plan, with associated training. The project will define a mechanism to provide positive discrimination to compliant operators (traders and related services), using the authorized economic operator (AEO) approach developed by the World Customs Organization (WCO). This approach implies facilitation measures in exchange for verifiable compliance standards. <sup>5</sup>	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Advise on a diagnostic feasibility study, including definition of the AEO requirements (targeting the scheme), definition of the preferential treatment (e.g., scope, nature of the preferential treatment, quantification of the economic impact of the preferential treatment for compliant operators versus fraudulent operators), risk assessment (e.g., possibility and risk for customs officers to interfere with the system, and measures/incentives to ensure that the risks are avoided), certification (definition of standards, mechanisms for	

<sup>3</sup> Asian Development Bank, *Time Release "Before" Study for the Poipet-Aranyaprathet Border Crossing Points*, 2005, paragraphs 8-9.

<sup>4</sup> Extracting from the WCO definition of an AEO, an operator is "a party [local or international] involved in the international movement of goods in whatever function".

<sup>5</sup> For reference and "inspiration", see (i) USAID, *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, March 2010; and (ii) World Bank, "West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference", 2010.

	<p>penalties and removal of certification), and implementation of a pilot project<sup>6</sup>;</p> <p>(ii) Revise definition and AEO system procedures;</p> <p>(iii) Design and implement training programs for the AEO system; and</p> <p>(iv) Explore possible mutual recognition arrangements.</p> <p>During implementation it will be especially important to recognize that there will be a skills challenge to prepare and implement an AEO system in Cambodia in the near term. Accordingly, the focus will be on providing a skills platform for GDCE to start preparing an AEO program at its own pace.</p>
<b>Expected Impact(s)</b>	Reduced border clearance time and costs for frequent users of customs services are expected. Consider, for example, that a time release study by the Japan Customs and Tariff Bureau found a reduction in clearance time for from 3.1 hours for general cargo to 0.1 hours for AEO cargo (2009). <sup>7</sup>
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	AEO-related training was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	AEO implementation in Cambodia has not been addressed yet by other development partners.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Technical Cooperation Project</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <p>(i) Customs Administration/AEO System (Team Leader), 24 person-months</p> <p>(ii) Risk Management, 3 person-months</p> <p>(iii) Company Rating, 3 person-months</p> <p>(iv) Training Design and Implementation, 6 person-months</p>
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Customs and Excise

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>C3</b>	Study and/or Technical Cooperation for Risk Management Project	Cambodia
<b>Project Background</b>	<p>GDCE initiated a risk management program when the Government issued Sub-decree No. 21 on Facilitation of Trade through Risk Management, issued on 1 March 2006, which provides for interagency cooperation (i.e., among the Customs and Excise Department, CamControl, Ministry of Commerce, Ministry of Industry Mines and Energy, Ministry of Health, Ministry of Agriculture and Fisheries) through service-level agreements (MOUs) in efficiently carrying out risk-based operating procedures. The current risk management program with assistance from JICA includes channel selectivity decisions using risk assessment and risk profiling.<sup>8</sup> However, no risk management is practiced at Poipet and only paper-based risk management is applied at Bavet.</p> <p>Planned activities now include: (i) putting into practice a traders' credibility management system; (ii) developing a network between the risk management</p>	

<sup>6</sup> See (i) USAID, *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, March 2010; and (ii) World Bank, "West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference", 2010.

<sup>7</sup> Takashi Matsumoto (Director for International Affairs, Japan Customs and Tariff Bureau), *Recent Development[s] in Japan on Trade and Customs Facilitation Matters*, PowerPoint presentation to the 12<sup>th</sup> Meeting of the ASEAN Coordinating Committee on Customs, November 2010, p. 7.

<sup>8</sup> The ongoing JICA-assisted Regional Cooperation Project on Risk Management for Customs in the Mekong Region, in Cambodia (February 2008-February 2011), Thailand (March 2008 to March 2011), and Viet Nam (January 2008 to January 2011) is: (i) carrying out a risk management action plan, (ii) setting the customs risk management procedures for central profiling, and (iii) developing the database for risk management.

	<p>system and ASYCUDA; (iii) developing risk management networking between GDCE and the risk management systems of other concerned ministries and agencies; (iv) setting up risk management groups at provincial customs offices, to collect data, profile, analyze, and identify risks; (v) implement a customs intelligence program; and (vi) continuing with associated training of customs officers.<sup>9</sup></p> <p>Since 2008, JICA has dispatched three long-term experts in its Project on Risk Management for Customs in Mekong Region to make border customs clearance procedures more efficient so as to reduce the required time, as well as to improve the skills and systems for risk management and monitoring at the border crossing points in the region. Although the base of the project is in Thailand, GDCE as well as the customs administrations of Thailand and Viet Nam has participated in the project, and training programs have been conducted covering a number of areas. Also, the World Bank assisted Trade Facilitation and Competiveness Project includes a risk management (sub)component.</p>
<b>Project Objective(s)</b>	Further development of appropriate techniques for systematic risk identification and implementing measures required to limit exposure to risk, and to implement international and national strategies, in accordance with the relevant legislation, for the collection of data and information, analyzing and assessing risks, prescribing action, and monitoring outcomes in order to facilitate, improve, and streamline control procedures. <sup>10</sup>
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Advise on further development of risk management indicators and profiles (central and local), risk management database, establishment of intelligence network, and electronic risk management enabling pre alert of export and import cargo; and</p> <p>(ii) Design and implement training programs for targeted group(s).</p>
<b>Expected Impact(s)</b>	Improved detection and compliance, as well as improved efficiency and reduced delays and cargo damage. Specific benefits of risk management include: (i) better human resource allocation since customs staff can concentrate efforts on fewer consignments, and staff can be deployed more efficiently; (ii) increased revenue, because despite fewer physical inspections, the improved efficiency and professionalism in customs control will lead to an increase in duty collection; (iii) improved compliance with laws and regulations, since improved efficiency in customs together with the traders' incentive to achieve faster release through a green channel will bring about increased compliance on the part of the traders; (iv) improved collaboration between customs and the trading community since increased interaction between customs and traders is part of the process to assess the risks related to goods transported; (v) reduced release time, since on average only 10-20% of the goods are examined under efficient, risk-based clearance; (vi) and lower transaction costs, since risk management techniques will release 80-90% of goods within a few hours. <sup>11</sup>
<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	<p>The General Department of Excise and Customs' Strategic Objective 4.1 for 2009-2013 is to "continue implementation of the CED risk management strategy", including implementation of Sub-Decree 21 and other legal instruments related to risk management, as well as development of a risk management framework including use of a customs intelligence program.<sup>12</sup></p> <p>On the regional level, training in risk management was included on ASEAN's</p>

<sup>9</sup> General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2008, p. 96.

<sup>10</sup> See European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 45.

<sup>11</sup> UNCTAD *Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 12*, November 2008, p. 2.

<sup>12</sup> General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2008, p. 193.

	tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	Progress in risk management will greatly complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a customs transit system), as well as World Bank's Trade Facilitation and Competiveness Project, which is to develop risk management capability.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/Risk Management (Team Leader), 24 person-months (ii) Customs Information Technology, 12 person-months (iii) Training Design, and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Customs and Excise

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>C4</b>	Study and Technical Cooperation for Introducing Coordinated Border Management at Bavet and/or New Border Crossing Point	Cambodia
<b>Project Background</b>	<p>Lengthy border clearance is a problem for the private sector. For example, a time release study at Poipet(-Aranyaprathet) conducted by ADB in 2005 surveyed exports from Thailand to Cambodia and found processing time of 55 minutes and elapsed time of 255 minutes on the Cambodian side.<sup>13</sup> Also, the recent development partner assisted [Cambodia] Trade Mapping Study found that the process at Poipet required 2-3 hours and up to a day, at least four different documents, and at least THB 1,000 in informal fees, while that at Bavet required 1-2 hours and up to a day, at least five different documents, and USD 100-300 in informal fees. Specific problems included: (a) complicated processes, (b) process steps not providing valued added, (c) institutionalized unofficial fees, (d) a lack of private sector understanding and information; and (e) a lack of differentiation and risk management implementation.<sup>14</sup></p> <p>Cambodian border agencies include the representative of the Provincial Governor (who plays the lead role), Customs, Camcontrol (under the Ministry of Commerce and which acts as a duplicate customs agency in many respects), Police, Immigration, and Quarantine (including the ministries of Health and Agriculture). There is no area for joint inspection by the Cambodian border control agencies. A total of 44% of the steps in both the import and export process at Poipet are at the customs house, while 55% of the steps are at the customs house at Bavet.<sup>15</sup></p> <p>There is a plan to develop a new permanent border crossing point for freight traffic, most likely 12 km south of Poipet, at Nong Auen (Thailand)-Stoung Bot (Cambodia). The profile of Project C9 provides more information.</p> <p>The MJ-CI Action Plan on Trade Facilitation/Logistics calls for providing technical and financial support to any two Mekong Region countries in order to facilitate cross-border trade and implementation of the CBTA when required. Also, an upcoming ADB-C-R-PATA to provide Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion includes an output on coordinated border management.</p>	

<sup>13</sup> Asian Development Bank, Time Release "Before" Study for the Poipet-Aranyaprathet Border Crossing Points, 2005, paragraphs 8-9.

<sup>14</sup> European Union, World Bank, UNIDO, and DANIDA, Trade Development Support Program, Mapping of Trade Processes – Cambodia, prepared by Emerging Markets Consulting, March 2010, pp. 3-4, 27-28.

<sup>15</sup> See source in previous footnote, Figure 12, p. 29.

<b>Project Objective(s)</b>	To facilitate cross-border transport through the simplification and harmonization of formalities and required documents, and enhanced cooperation among border agencies, while at the same time reducing compliance and enforcement costs, resulting in efficiency gains and lower operating costs.
<b>Indicative Project Component(s)</b>	In coordination with the ADB C-R-PATA, the project will support efforts at Bavet and/or the new border crossing point near Poipet to build capacity and modernize border management, e.g., sensible and targeted use of existing equipment, mutual recognition of documents and findings, paperless single window processing for freight, and integration of risk management processes. <sup>16</sup> New operational procedures for all border agencies will be designed, for simplification and alignment to international standards including risk management and joint data elements. <sup>17</sup>
<b>Expected Impact(s)</b>	Coordination/cooperation of border crossing agencies will reduce compliance and enforcement costs, and result in efficiency gains and lower operating costs. Perhaps more importantly, for the trading community gains will include simplified document requirements and time to prepare declarations, reduced time spent for border controls, and a more predictable process flow. Specific benefits will include: (i) simplification of document preparation, resulting in lower compliance costs for the declarant; (ii) faster border crossing resulting from harmonization of physical inspections of crossing cargo, vehicles, and drivers, and better flow management; (iii) reduce pressure on the infrastructure; (iv) costs savings in administration, and streamlined procedures, improved working conditions for government officials (e.g., due to the use of shared information); and (v) reduced staff needs due to task sharing among agencies, thus freeing up skilled human resources for other activities. <sup>18</sup>
<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	Sub-Decree 21 on Facilitation of Trade through Risk provides for a degree of coordinated border management, but implementation has been difficult.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project is strongly supportive of the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 18 person-months (ii) Risk Management, 3 person-months (iii) Single-Window/Single-Stop Inspection, 6 person-months (iv) Customs Laws and Regulations, 3 person-months (v) Human Resource Development, 3 person-months (vi) Customs Equipment Utilization, 3 person-months

<sup>16</sup> The source in the previous footnote called for the development and selective application of a “micro single window” concept. Sub-processes with numerous steps would use common documents, consolidate document processing, and payment within a micro single window in order to provide a single point of payment and documentation submission/sign-off for these groups of steps. The concept could be piloted with selected sub-processes identified through benchmarking and with performance targets applied. Evaluate and rollout would be based on private sector satisfaction and benchmark improvements. A sub-process would be developed for non-approved documents, to deal with exceptions, enabling default (i.e., approved) transactions clear passage (i.e., “no process”). Time stamps would be introduced to record official sub-process starting times. European Union, World Bank, UNIDO, and DANIDA, *Trade Development Support Program, Mapping of Trade Processes – Cambodia*, prepared by Emerging Markets Consulting, March 2010, pp. 6, 32-33.

<sup>17</sup> Operational procedures may allow for moving certain operations to inland destinations, pre-arrival declaration using electronic data interchange, and increased use of post-clearance audits, AEO programs, pre-arrival clearance, and modern risk management, as provided for by the WCO SAFE Framework. *UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 14*, July 2008, p. 4.

<sup>18</sup> See source in previous footnote, p. 3.

	(vii) Training Design, and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Customs and Excise (lead agency) in association with Camcontrol, Police, Immigration, and Quarantine (including the ministries of Health and Agriculture)

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>C5</b>	Study and Technical Cooperation to Improve Interconnectivity with Border Crossing Agencies of Neighboring Countries	Cambodia
<b>Project Background</b>	At neither Poipet(-Aranyaprathet) nor Bavet(-Moc Bai) is there interconnectivity between the border crossing agencies of Cambodia and the neighboring country, Thailand and Viet Nam, respectively. The lack of such interconnectivity, for example, constrains the operation of single-stop inspection jointly by the two country authorities because of the inability to communicate with each other and access databases on the other side of the border.	
<b>Project Objective(s)</b>	To establish interconnectivity between customs (and other border crossing agencies) of Cambodia and the neighboring country, e.g., to fulfill a precondition for implementation of single-stop inspection	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Prepare plan(s) for installing ICT equipment and a cable/wireless connection; and (ii) Develop a program to improve software interconnectivity.  There may also need to be an agreement between the two sides (Cambodia-Thailand, Cambodia-Viet Nam) on the type of information that can be exchanged between the customs (and other) agencies of the two countries.	
<b>Expected Impact(s)</b>	Improved border management efficiency and facilitated single-stop inspection, which will reduce clearance times and costs.	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Support informally expressed in JICA study team visits to Poipet and Bavet in November 2010.	
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project is supportive of the aims of ADB's upcoming C-R-PATA and specifically of its coordinated border management component.	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 12 person-months (ii) Customs Documentation, 6 person-months (iii) Customs Information Technology, 9 person-months (iv) Training Design and Implementation, 3 person-months	
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Customs and Excise possibly in association with Camcontrol, Police, Immigration, and Quarantine (including the ministries of Health and Agriculture)	

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>C6</b>	Technical Cooperation for Further Development of Customs-Private Sector Cooperation	Cambodia
<b>Project Background</b>	On 9 October 2009, Cambodia issued Sub-Decree No. 906 on Establishment and Functioning of a Customs-Private Sector Partnership Mechanism, which consists of a customs-export-oriented garment industry working group, a customs-export non-garment industry working group, and a customs-domestic market oriented working group (Article 2). The Mechanism is to: (i) collaborate and seek mutual understanding between GDCE and the private sector, in terms of "enhancing fiscal	

	ethics and maximum trade facilitation, in particular, the needs for understanding of existing regulations (e.g., enhancement of the level of legal compliance, simplification of customs procedures); (ii) resolve all issues and misunderstandings to effectively implement the government's trade facilitation policy; and (iii) coordinate the private sector's involvement in the development and revision of customs regulations (Article 6). Based on the results of quarterly meetings, requests for actions by competent authorities may be made, accompanied by relevant documentation (Article 7). <sup>19</sup> Also worth noting, since 2009 Cambodia has introduced a registered (licensed) customs broker program, in accordance with Ministerial Decision No. 115 on Establishing and Functioning of Customs Brokers.
<b>Project Objective(s)</b>	(i) Develop trade partnerships to ensure that the organization and working methods of customs administrations take into account the needs of legitimate trade; (ii) formulate strategies, procedures, and methods for cooperation between and among customs, other government agencies, and trade, to facilitate trade flows and avoid duplication of work; and (iii) establish of a service-oriented approach towards trade by way of transparent and predictable procedures, regulations, and control methods, fully informing the trading community of its rights and obligations, while ensuring openness, mutual trust, and respect between the customs administration and the trading community. <sup>20</sup>
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Advise on further signing of cooperation and assistance MOUs and development of public and private industry user/trade consultative partnership mechanisms; and (ii) Design and implement training programs for targeted group(s).
<b>Expected Impact(s)</b>	Increased private sector participation in customs planning and policymaking, which will lead to trade facilitation mechanisms that minimize costs, data, and documentation requirements and the time necessary for customs and other border procedures for the trading community. <sup>21</sup>
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	As noted, Sub-Decree No. 906 on Establishment and Functioning of a Customs-Private Sector Partnership Mechanism was issued on 9 October 2009.
<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	Further developments in establishing public-private sector partnerships will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., development of customs transit system, in which the Cambodian Freight Forwarders' Association, CAMFFA, is likely to serve as an issuing and guaranteeing organization; the establishment of the GMS freight transport association).
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Administration (Team Leader), 12 person-months (ii) Customs-Private Sector Partnerships, 9 person-months (iii) Training Design and Implementation, 3 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Customs and Excise

<sup>19</sup> Ministry of Economy and Finance, General Department of Cambodia Customs and Excise, Cambodia Chamber of Commerce, and Japan International Cooperation Agency, *Customs-Private Sector Partnership Mechanism (CPPM)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2009.

<sup>20</sup> See European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 31.

<sup>21</sup> See previous footnote.

Project Code	Project Title	Country
C7	Technical Cooperation for Accession to/Implementation of the Revised Kyoto Convention	Cambodia
<b>Project Background</b>	The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (as amended)(Revised Kyoto Convention, entering into force on 3 February 2006), which includes one general annex and ten specific annexes <sup>22</sup> in addition to the main body, provides for simplified and harmonized customs procedures, such as predictability, transparency, due process, maximum use of information technology, modern customs techniques (e.g., risk management, pre-arrival information, post clearance audit). To date, Viet Nam is the only Mekong Region country to have acceded the RKC, having done so on 8 January 2008. The <i>Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)</i> includes an activity to prepare an action plan for accession to the Revised Kyoto Convention, including technical assistance from ADB, although Cambodia has not yet moved forward this plan. <sup>23</sup>	
<b>Project Objective(s)</b>	To prepare for accession and implementation of the Revised Kyoto Convention, so that Cambodia is certified as practicing international customs standards, and to assure faster release and lower trade costs, increased revenue, more foreign direct investment (FDI) and greater economic competitiveness (see expected impacts below).	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Conduct comprehensive Revised Kyoto Convention gap analysis; (ii) Assist in formulation of national strategy and action plan for compliance and accession; and (iii) Assist in implementation of the required actions	
<b>Expected Impact(s)</b>	Benefits from the Revised Kyoto Convention include an announcement effect, as a contracting party is certified as practicing international customs standards, as well as implementation effects, including faster release and lower trade costs, increased revenue, more foreign direct investment (FDI) and greater economic competitiveness. <sup>24</sup>	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Training in the Revised Kyoto Convention was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), although Cambodia has not yet moved forward with past plans to do so.	
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	This TA will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a coordinated border management), as well as World Bank's Trade Facilitation and Competiveness Project, which is to assist "adherence" to the Revised Kyoto Convention.	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Laws and Regulations (Team Leader), 12 person-months (ii) Training Design and Implementation, 12 person-months	
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Customs and Excise	

<sup>22</sup> Covering arrival of goods in a customs territory (A), importation (B), exportation (C), customs warehouses and free zones (D), transit (E), processing (F), temporary admission (G), offences (H), special procedures, and origin (I).

<sup>23</sup> General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2008, pp. 191-92.

<sup>24</sup> Tadashi Yasui, *Benefits of the Revised Kyoto Convention*, WCO Research Paper No. 6, February 2010.



Project Code	Project Title	Country
C8	Technical Cooperation for Sustainable Customs Training	Cambodia
<b>Project Background</b>	<p>The human resource development component of GDCE's <i>Strategy and Work Program (2009-2013)</i> calls for the training of over 1,000 managers and staff members.<sup>25</sup></p> <p>GDCE's current training program includes 25 different courses. The courses include a three-month induction course as well as several basic short courses lasting about a week (e.g., on the WTO Customs Valuation Agreement, HS code classification, rules of origin, risk management, Cambodian customs law and rules, penalty laws, and post clearance audit).<sup>26</sup> The current customs training courses do not include advanced training on certain topics (e.g., the WTO Customs Valuation Agreement, advance tariff rulings, rules of origin training).</p> <p>The GDCE work program for customs reform calls for a new approach to develop the 1,000+ staff members and managers, including the use of: (i) a comprehensive training program to strengthen management and technical customs skills; (ii) creation of a Customs Training Center with a training program requiring international technical assistance; and (iii) recruiting of 30-50 suitably qualified staff each year using a civil service open examination method.</p> <p>The current Customs Training Center infrastructure resources may be insufficient to fulfill the objectives of the 2009-2013 strategy because: (i) there is no dedicated customs training center and the current training room cannot accommodate more than one training session at a time; (ii) a comprehensive customs training assessment has not been carried out; (iii) there are no training texts; (iv) there are no training curricula and syllabuses; (v) there is no coordinated training program; and (vi) there is no train-the-trainers (TTT) program and syllabus.</p> <p>The current situation in which trained trainers are moved from the Customs Training Center to posts either in headquarters or at border crossing points needs to be addressed. In the future trained trainers might stay and commit to about four years in the Customs Training Center, providing sufficient time for another batch of experienced managers and staff to become trained trainers.</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	To provide sustainable customs training to support the implementation of customs procedures facilitation, complete with trained trainers and training center management	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Advise on development of skills to prepare new customs training programs, training plans, new training curricula, and training materials, including training of trainers; and</p> <p>(ii) Implement training programs based on the training materials.</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Enhanced customs human resources, which will ultimately improve customs performance	

<sup>25</sup> The roles, functions, and job descriptions of staffs and managers working in the departments, branches, and border crossing points are to be clarified and determined; this will be a challenge because the strategy calls for GDCE to change its management style and redefine the roles, functions, and responsibilities of customs headquarters, branches, and local offices. GDCE will need to determine a new management style and decide the functions and responsibilities before the human resource management (HRM) department can commence preparation of new job descriptions, a new HRM Strategy, and a new training program with new annual training plans and new training curricula. General Department of Cambodia Customs and Excise, *Strategy and Work Programs on Reform of the General Department of Cambodia Customs and Excise (2009-2013)*, published with assistance from the Japan International Cooperation Agency, 2008, pp. 103-05.

<sup>26</sup> Interview at Bavet on 26 November 2010 with (i) Mr. Ying Sam An, Chief of Customs, Bavet; (ii) Mr. Huy Sineth, Deputy Chief of Customs, Bavet; (iii) Mr. Nhem Parthora, Bavet Customs Excise Official; and (iv) Mr. Khov Kyan, Bavet Customs Excise Official.

<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Support informally expressed in interview with the JICA study team on 24 November 2010.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	No development partner in the country is comprehensively targeting customs training. A previous train-the-trainers program was delivered during 2006-2009 by JICA trainers.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Human Resource Development (Team Leader), 24 person-months (ii) Training Design and Implementation, 12 person-months (iii) Short-Term Experts (e.g., Customs Valuation, HS Classification, Rules of Origin, Advance Ruling, Customs IT, Customs Laws and Regulations), 12 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Customs and Excise

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>C9</b>	Feasibility Study of Relocating Freight Traffic from the Poipet-(Aranyaprathet) Border Crossing Point	Cambodia
<b>Project Background</b>	In a joint communiqué issued in August 2010 during a Thai-Cambodian joint commission meeting, the two governments announced an agreement to develop a new permanent border crossing point for freight traffic, <sup>27</sup> most likely 12 km south of the current location, at Stoung Bot (Cambodia)-Nong Auen (Thailand). The proposal was originally made by Cambodia. A potential obstacle is that the streambed border is not well defined. The University of the Thai Chamber of Commerce is undertaking a preliminary study of the border crossing point relocation. <sup>28</sup> If the border demarcation issue can be resolved, development of this new border crossing point (BCP) presents opportunities for a feasibility study, BCP design and layout training, development of national and regional BCP building and maintenance standards, the bringing of the different national BCP agencies under one roof, interagency IT connectivity, and training in state-of-the-art border management to maximize efficiency and the performance of the new building assets. Both sides of the new BCP will need new access roads, e.g., from Route 5 in Cambodia, which is 10-12 km away from the proposed new BCP site.	
<b>Project Objective(s)</b>	To prepare for the development and operation of a state-of-the-art border facility at the newly relocated border crossing point at Stoung Bot (Cambodia)-Nong Auen (Thailand), to increase border management efficiency and reduce clearance times, and to serve as a model for other border crossing points in the Mekong Region	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Conduct BCP feasibility study including preparation of design guidelines, layouts, standards, and equipment; (ii) Develop efficient and effective customs procedures; (iii) Assess approaches to coordinated border management; (iv) Improve traffic and parking management around the new BCP; and (v) Implement associated BCP management training.	
<b>Expected Impact(s)</b>	Significant reduction in congestion and clearance times expected at newly relocated, state-of-the-art border crossing point, located along the GMS road originally designated as the having the highest priority.	

<sup>27</sup> The new BCP may focus on containerized cargo traffic. The eventual operating practices have not yet been defined.

<sup>28</sup> The Thai Ministry of Commerce wishes to develop the new BCP with a special economic zone with an inland checkpoint 30 km away together with a logistics center and container terminal.

<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Support for the relocation of the border crossing point for freight traffic has been given by the prime minister, although there has been no specific request yet for Japanese or other foreign assistance.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project is particularly complementary with the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA, at least for this one border crossing point covered by CBTA Protocol 1.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Study</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Border Crossing Transport (Team Leader), 12 person-months</li> <li>(ii) BCP Operation/Management, 9 person-months</li> <li>(iii) Border Crossing Facility Design, 9 person-months</li> <li>(iv) Transport Demand Analysis, 3 person-months</li> <li>(v) Traffic Management, 3 person-months</li> <li>(vi) Customs Information Technology, 3 person-months</li> <li>(vii) Economics and Finance, 3 person-months</li> <li>(viii) Public-Private Partnerships, 1 person-month</li> </ul>
<b>Counterpart Agency</b>	Ministry of Public Works and Transport (Cambodia)

### Project Profiles – Lao PDR

Project Code	Project Title	Country
L1	Study and Technical Cooperation for Simplification/Standardization of Customs Procedures/Processes	Lao PDR
<b>Project Background</b>	<p>A number of problems relating to customs clearance were identified during interviews with the private sector (e.g., a requirement for original documents for customs clearance at the borders; application of manual, paper-based process, lacking in harmonization across provincial offices; slow clearance procedures; long closures at lunchtime; the lack of an advance tariff or customs valuations ruling regime; a method of deciding customs valuations in relation to a customs headquarters list).</p> <p>A rigorous assessment by a time release study assisted by WCO and the World Bank completed in December 2009 found moderately high clearance times and a high variation from the mean in all key steps of the clearance process at all major checkpoints and for all other government agencies in addition to customs was significant, which suggests that the actual time for releasing goods varies significantly from shipment to shipment.<sup>29</sup></p>	
<b>Project Objective(s)</b>	Simplify/standardize customs procedures/processes	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Prepare guidelines (manual) for simplified/standardized procedures, including document simplification, pre-arrival clearance, and tariff classification); and</p> <p>(ii) Design and implement training programs for targeted group(s)</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	More transparent and predictable customs procedures, and reduced border clearance times and costs (here and below, relative to the baselines in TRS Task Force, Time Release Study, December 2009, assisted by the World Bank, Time Clearance “Before” Study conducted by ADB at Savannakhet in 2005, and annual time release studies [see R5]; therefore, more competitive exports	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Training in various customs techniques (e.g., tariff classification, post clearance audit, valuation) was included on ASEAN’s tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010)	
<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	<p>Progress in simplifying/standardizing customs procedures/ processes will greatly complement the aims of both ADB’s upcoming C-R-PATA and the World Bank’s ongoing Customs and Trade Facilitation Project. While some areas such as advance ruling, valuation, and post clearance audit are being addressed in the World Bank project, other areas could be assisted in the proposed project (e.g., tariff classification).</p> <p>The ASEAN-China Cooperation Fund (ACCF) has proposed assistance for Strengthening Customs Reform and Modernization in CLMV [Cambodia, Lao PDR, Myanmar, and Viet Nam].</p>	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Study and Technical Cooperation Project</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <p>(i) Customs Administration (Team Leader), 24 person-months</p> <p>(ii) Training Design and Implementation, 12 person-months</p> <p>(iii) Customs Valuation, 3 person-months</p> <p>(iv) HS Classification, 3 person-months</p> <p>(v) Rules of Origin, 3 person-months</p> <p>(vi) Training Guidelines, 6 person-months</p>	
<b>Counterpart Agency</b>	Lao PDR Customs Department	

<sup>29</sup> TRS Task Force, *Time Release Study, Lao PDR*, December 2009, p. 15.

Project Code	Project Title	Country
L2	Technical Cooperation for the Development of Authorized Economic Operator System and Associated Training	Lao PDR
<b>Project Background</b>	Economic operators (including both local and international businesses) <sup>30</sup> face a number of challenges regarding transport and trade facilitation. One approach to addressing this issue is through authorized economic operator (AEO) programs, based on a concept developed by the WCO. These programs grant positive discrimination or incentives (e.g., streamlined procedures, fast-track lanes at borders, “white lists”) for economic operators that comply with customs regulations such as large companies.	
<b>Project Objective(s)</b>	To explore a solution to pilot an incentive-based approach to compliance, including a diagnostic feasibility study and implementation plan, with associated training. The project will define a mechanism to provide positive discrimination to compliant operators (traders and related services), using the authorized economic operator (AEO) approach developed by the World Customs Organization (WCO). This approach implies facilitation measures in exchange for verifiable compliance standards. <sup>31</sup>	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Advise on a diagnostic feasibility study, including definition of the AEO requirements (targeting the scheme), definition of the preferential treatment (e.g., scope, nature of the preferential treatment, quantification of the economic impact of the preferential treatment for compliant operators versus fraudulent operators), risk assessment (e.g., possibility and risk for customs officers to interfere with the system, and measures/incentives to ensure that the risks are avoided), certification (definition of standards, mechanisms for penalties and removal of certification), and implementation of a pilot project<sup>32</sup>;</p> <p>(ii) Revise definition and AEO system procedures;</p> <p>(iii) Design and implement training programs for the AEO system; and</p> <p>(iv) Explore possible mutual recognition arrangements.</p> <p>During implementation it will be especially important to recognize that there will be a skills challenge to prepare and implement an AEO system in Lao PDR in the near term. Accordingly, the focus will be on providing a skills platform for the Lao PDR Customs Department to start preparing an AEO program at its own pace.</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Reduced border clearance time and costs for frequent users of customs services are expected. Consider, for example, that a time release study by the Japan Customs and Tariff Bureau found a reduction in clearance time for from 3.1 hours for general cargo to 0.1 hours for AEO cargo (2009). <sup>33</sup>	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	AEO-related training was included on ASEAN’s tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	AEO implementation in Lao PDR has not yet been addressed by other development partners.	

<sup>30</sup> Extracting from the WCO definition of an AEO, an operator is “a party [local or international] involved in the international movement of goods in whatever function”.

<sup>31</sup> For reference and “inspiration”, see (i) USAID, *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, March 2010; and (ii) World Bank, “West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference”, 2010.

<sup>32</sup> See (i) USAID, *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, March 2010; and (ii) World Bank, “West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference”, 2010.

<sup>33</sup> Takashi Matsumoto (Director for International Affairs, Japan Customs and Tariff Bureau), *Recent Development[s] in Japan on Trade and Customs Facilitation Matters*, PowerPoint presentation to the 12<sup>th</sup> Meeting of the ASEAN Coordinating Committee on Customs, November 2010, p. 7.

<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/AEO System (Team Leader), 24 person-months (ii) Risk Management, 3 person-months (iii) Company Rating, 3 person-months (iv) Training Design and Implementation, 12 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Lao PDR Customs Department

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>L3</b>	Study and/or Technical Cooperation for Risk Management Project	Lao PDR
<b>Project Background</b>	The Lao PDR Customs Department has not yet developed a risk management program. Article 24 of the country's Customs Law on the Inspection of Goods by Customs Officers provides that "after the completion of registration of detailed customs declaration, all or some of the goods are subject to physical inspection conducted by customs officers as they may deem appropriate". This provision seems to require that all consignments must be physically inspected although some may be inspected only partially; it may explain why in most cases at least imports and exports are physically inspected by Lao PDR Customs. <sup>34</sup>	
<b>Project Objective(s)</b>	The project will assist development of appropriate techniques for systematic risk identification and implementing measures required to limit exposure to risk, and to implement international and national strategies, in accordance with the relevant legislation, for the collection of data and information, analyzing and assessing risks, prescribing action, and monitoring outcomes in order to facilitate, improve, and streamline control procedures. <sup>35</sup> The ongoing World Bank assisted Customs and Trade Facilitation Project is to include a risk management activity.	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>Complementing the risk management activity in the ongoing World Bank project:</p> <p>(i) Advise on development of risk management indicators and profiles (central and local), risk management database, establishment of intelligence network, and electronic risk management enabling pre alert of export and import cargo; and</p> <p>(ii) Design and implement training programs for targeted group(s).</p> <p>Considering that the Lao PDR Customs Department is currently preparing a pilot project for ASYCUDA, it may be too early to roll out risk management. However, to some extent, "the principles of risk management can be applied by all customs administrations, whether or not they operate manual or automated systems, if they adopt strategies that incorporate the key elements of a risk-based approach to compliance management".<sup>36</sup> In any case, the Lao PDR Customs Department may wish to consider the option of using the ASYCUDA risk management module after the Department as well as private industry users become acquainted with using the transit, import, and export modules of ASYCUDA, at which time the Department may decide to develop advance declarations using import and export pre-alert good-practice methods. A risk management database may be developed and the Department may consider joining the WCO Customs Enforcement Network (CEN).</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Improved detection and compliance, as well as improved efficiency and reduced delays and cargo damage. Specific benefits of risk management include: (i) better human resource allocation since customs staff can concentrate efforts on fewer consignments, and staff can be deployed more efficiently; (ii) increased revenue,	

<sup>34</sup> Asian Development Bank, *SFA-TFI Action Plan Technical Report on Customs*, TA 6328-REG, August 2007, p. 35.

<sup>35</sup> See European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 45.

<sup>36</sup> David Widdowson, "Managing Risk in the Customs Context", in Luc De Wulf and Jose Sokol (ed.), *Customs Modernization Handbook*, 2005, p. 99.

	because despite fewer physical inspections, the improved efficiency and professionalism in customs control will lead to an increase in duty collection; (iii) improved compliance with laws and regulations, since improved efficiency in customs together with the traders' incentive to achieve faster release through a green channel will bring about increased compliance on the part of the traders; (iv) improved collaboration between customs and the trading community since increased interaction between customs and traders is part of the process to assess the risks related to goods transported; (v) reduced release time, since on average only 10-20% of the goods are examined under efficient, risk-based clearance; (vi) and lower transaction costs, since risk management techniques will release 80-90% of goods within a few hours. <sup>37</sup>
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	On the regional level, training in risk management was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	Progress in risk management will greatly complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a customs transit system), as well as World Bank's Customs and Trade Facilitation Project, which is to develop risk management capability.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/Risk Management (Team Leader), 24 person-months (ii) Customs Information Technology, 12 person-months (iii) Training Design and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Lao PDR Customs Department

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>L4</b>	Technical Cooperation for Introducing Coordinated Border Management at Savannakhet (Kaysone Phomvihane) and/or Dansavanh (and possibly Thanaleng)	Lao PDR
<b>Project Background</b>	<p>Moderately long border clearance times are an issue for the private sector. For example, a time release study at Savannakhet assisted by the World Bank and WCO in 2009 found that the mean time from arrival to removal was 5 hours and 3 minutes (with a standard deviation of 11 hours and 52 minutes); the mean time from arrival to the end of unloading was 6 hours and 26 minutes (with a standard deviation of 12 hours and 54 minutes); and the mean time from submission to approval was 3 hours and 21 minutes (with a standard deviation of 11 hours and 37 minutes). Also, the time release study at Dansavanh found that the mean time from arrival to removal was 7 hours and 54 minutes (with a standard deviation of 7 hours and 50 minutes); the mean time from arrival to the end of unloading was 11 hours and 28 minutes (with a standard deviation of 7 hours and 33 minutes), partly due to the lack of a proper warehouse; and the mean time from submission to approval was 3 hours and 14 minutes (with a standard deviation of 5 hours and 14 minutes).<sup>38</sup></p> <p>Pursuant to PMO Notice 406, issued on 13 March 2007, the only central agencies at the border are Customs, Immigration, and Quarantine. Border management is led by the head of the province. That said, there is scope for further progress in achieving coordinated border management between and among the remaining agencies at the border.</p>	

<sup>37</sup> UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 12, November 2008, p. 2.

<sup>38</sup> TRS Task Force, *Time Release Study, Lao PDR*, December 2009, p. 17.

	The MJ-CI Action Plan on Trade Facilitation/Logistics calls for providing technical and financial support to any two Mekong Region countries in order to facilitate cross-border trade and implementation of the CBTA when required. Also, an upcoming ADB-C-R-PATA to provide Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion includes an output on coordinated border management.
<b>Project Objective(s)</b>	To facilitate cross-border transport through the simplification and harmonization of formalities and required documents, and enhanced cooperation among border agencies, while at the same time reducing compliance and enforcement costs, resulting in efficiency gains and lower operating costs.
<b>Indicative Project Component(s)</b>	In coordination with ADB's C-R-PATA, the project will support efforts at Savannakhet (Kaysone Phomvihane) and/or Dansavanh (as well as at Thanaleng if it is more actively included in the CBTA transport and customs facilitation regime) to build capacity and modernize border management, e.g., sensible and targeted use of existing equipment, mutual recognition of documents and findings, paperless single window processing for freight, and integration of risk management processes. New operational procedures for the border agencies will be designed, for simplification and alignment to international standards including risk management and joint data elements. <sup>39</sup>
<b>Expected Impact(s)</b>	Coordination/cooperation of border crossing agencies will reduce compliance and enforcement costs, and result in efficiency gains and lower operating costs. Perhaps more importantly, for the trading community gains will include simplified document requirements and time to prepare declarations, reduced time spent for border controls, and a more predictable process flow. Specific benefits will include: (i) simplification of document preparation, resulting in lower compliance costs for the declarant; (ii) faster border crossing resulting from harmonization of physical inspections of crossing cargo, vehicles, and drivers, and better flow management; (iii) reduce pressure on the infrastructure; (iv) costs savings in administration, and streamlined procedures, improved working conditions for government officials (e.g., due to the use of shared information); and (v) reduced staff needs due to task sharing among agencies, thus freeing up skilled human resources for other activities. <sup>40</sup>  However, while coordinated border management will reduce freight transport costs and time, the benefits may be less in Lao PDR than other countries because PMO Notice 406, issued on 13 March 2007, reduced the number of agencies at the border from about ten to three.
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	PMO Notice 406 is evidence of a strong governmental commitment.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	Supportive of coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA, although less so in other countries because of the benefits already achieved with PMO Notice 406.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 18 person-months (ii) Risk Management, 3 person-months (iii) Single-Window/Single-Stop Inspection, 6 person-months

<sup>39</sup> Operational procedures may allow for moving certain operations to inland destinations, pre-arrival declaration using electronic data interchange, and increased use of post-clearance audits, AEO programs, pre-arrival clearance, and modern risk management, as provided for by the WCO SAFE Framework. *UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 14*, July 2008, p. 4.

<sup>40</sup> See source in previous footnote, p. 3.



	(iv) Customs Laws and Regulations, 3 person-months (v) Human Resource Development, 3 person-months (vi) Customs Equipment Utilization, 3 person-months (vii) Training Design, and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Lao PDR Customs Department (lead agency) in association with Immigration, Quarantine, and the Governor of Savannakhet Province

Project Code	Project Title	Country
<b>L5</b>	Study and Technical Cooperation to Improve Interconnectivity with Border Crossing Agencies of Neighboring Countries	Lao PDR
<b>Project Background</b>	At neither Savannakhet (Kaysone Phomvihane) nor Dansavanh is there interconnectivity between the border crossing agencies of Lao PDR and the neighboring country, Thailand and Viet Nam, respectively. The lack of such interconnectivity, for example, prevents the advance exchange of customs clearance information and constrains the operation of single-stop inspection jointly by the two country authorities because of the inability to communicate with each other and access databases on the other side of the border.	
<b>Project Objective(s)</b>	To establish interconnectivity between customs (and other border crossing agencies) of Lao PDR and the neighboring country, e.g., to facilitate customs clearance with the advance exchange of information, and to fulfill a precondition for implementation of single-stop inspection.	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Prepare plan(s) for installing ICT equipment and a cable/wireless connection; and</p> <p>(ii) Develop a program to improve software interconnectivity.</p> <p>There may also need to be an agreement between the two sides (Lao PDR-Thailand, Lao PDR-Viet Nam) on the type of information that can be exchanged between the customs (and other) agencies of the two countries. For example, it is understood that at present while Lao PDR Customs can provide the Lao PDR customs form for advance information sharing, the Thai side cannot provide this information to Lao PDR. Due to a Thai customs law provision on price confidentiality, Thai Customs can provide Lao PDR Customs only with the customs broker form, which does not specify sufficiently detailed prices of goods.</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Improved border management efficiency and facilitated single-stop inspection, which will reduce clearance times and costs.	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Support informally expressed in JICA study team visits to Dansavanh and Savannakhet (Kaysone Phomvihane) in December 2010.	
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project is supportive of the aims of ADB's upcoming C-R-PATA and specifically of its coordinated border management component.	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Study and Technical Cooperation Project</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <p>(i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 12 person-months</p> <p>(ii) Customs Documentation, 6 person-months</p> <p>(iii) Customs Information Technology, 9 person-months</p> <p>(iv) Training Design and Implementation, 3 person-months</p>	
<b>Counterpart Agency</b>	Lao PDR Customs Department possibly in association with Customs, Immigration, and Quarantine)	

Project Code	Project Title	Country
L6	Technical Cooperation for Further Development of Customs-Private Sector Cooperation	Lao PDR
<b>Project Background</b>	Relative to other Mekong Region countries, mechanisms for customs-private sector cooperation are underdeveloped in Lao PDR, perhaps reflecting the early stage of the country's private sector.	
<b>Project Objective(s)</b>	(i) Establish the legal preconditions for consideration of the legitimate needs of the trading community when new customs laws, policies, and procedures are drafted; (ii) develop trade partnerships to ensure that the organization and working methods of customs administrations take into account the needs of legitimate trade; (iii) formulate strategies, procedures, and methods for cooperation between and among customs, other government agencies, and trade, to facilitate trade flows and avoid duplication of work; and (iv) establish of a service-oriented approach towards trade by way of transparent and predictable procedures, regulations, and control methods, fully informing the trading community of its rights and obligations, while ensuring openness, mutual trust, and respect between the customs administration and the trading community. <sup>41</sup>	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Advise on signing of cooperation and assistance MOUs and development of public and private industry user/trade consultative partnership mechanisms; and (ii) Design and implement training programs for targeted group(s).	
<b>Expected Impact(s)</b>	Increased private sector participation in customs planning and policymaking, which will lead to trade facilitation mechanisms that minimize costs, data, and documentation requirements and the time necessary for customs and other border procedures for the trading community. <sup>42</sup>	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Informal support expressed in a meeting with JICA study team on 12 November 2010.	
<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	Further developments in establishing public-private sector partnerships will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., development of customs transit system, in which the Lao International Freight Forwarders Association, LIFFA, is likely to serve as an issuing and guaranteeing organization; establishment of the GMS freight transport association).	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Administration (Team Leader), 12 person-months (ii) Customs-Private Sector Partnerships, 9 person-months (iii) Training Design and Implementation, 3 person-months	
<b>Counterpart Agency</b>	Lao PDR Customs Department	

<sup>41</sup> See European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 31.

<sup>42</sup> See previous footnote.

Project Code	Project Title	Country
L7	Technical Cooperation for Accession to/Implementation of the Revised Kyoto Convention	Lao PDR
<b>Project Background</b>	The International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (as amended)(Revised Kyoto Convention, entering into force on 3 February 2006), which includes one general annex and ten specific annexes <sup>43</sup> in addition to the main body, provides for simplified and harmonized customs procedures, such as predictability, transparency, due process, maximum use of information technology, modern customs techniques (e.g., risk management, pre-arrival information, post clearance audit). To date, Viet Nam is the only Mekong Region country to have acceded the RKC, having done so on 8 January 2008. However, Lao PDR Customs Department officials indicated that at this stage they have limited knowledge of the benefits of accession to the Revised Kyoto Convention.	
<b>Project Objective(s)</b>	To prepare for accession and implementation of the Revised Kyoto Convention, so that Lao PDR is certified as practicing international customs standards, and to assure faster release and lower trade costs, increased revenue, more foreign direct investment (FDI) and greater economic competitiveness (see expected impacts below).	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Conduct comprehensive Revised Kyoto Convention gap analysis; (ii) Assist in formulation of national strategy and action plan for compliance and accession; and (iii) Assist in implementation of the required actions	
<b>Expected Impact(s)</b>	Benefits from the Revised Kyoto Convention include an announcement effect, as a contracting party is certified as practicing international customs standards, as well as implementation effects, including faster release and lower trade costs, increased revenue, more foreign direct investment (FDI) and greater economic competitiveness. <sup>44</sup>	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Training in the Revised Kyoto Convention was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), although Lao PDR Customs Department officials indicated that at this stage they have limited knowledge of the benefits of accession to the Revised Kyoto Convention.	
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	This TA will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a coordinated border management), as well as World Bank's Customs and Trade Facilitation Project, which is to assist "adherence" to the Revised Kyoto Convention.	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Laws and Regulations (Team Leader), 12 person-months (ii) Training Design and Implementation, 12 person-months	
<b>Counterpart Agency</b>	Lao PDR Customs Department	

<sup>43</sup> Covering arrival of goods in a customs territory (A), importation (B), exportation (C), customs warehouses and free zones (D), transit (E), processing (F), temporary admission (G), offences (H), special procedures, and origin (I).

<sup>44</sup> Tadashi Yasui, *Benefits of the Revised Kyoto Convention*, WCO Research Paper No. 6, February 2010.

Project Code	Project Title	Country
L8	Technical Cooperation for Sustainable Customs Training	Lao PDR
<b>Project Background</b>	<p>Lao PDR Customs has a Customs Training Center in Vientiane that can accommodate 50-60 trainees. Trainers sometimes visit the border crossing points to deliver basic level courses, e.g., in valuation, HS code classification, rules of origin, risk management, and physical inspection methods. Border checkpoint staff members have received basic single-stop inspection training.<sup>45</sup> Ideally, customs training centers need smaller training rooms as well that can accommodate 10-15 trainees because training is best delivered using interactive rather than lecture methods. The lack of a suitably equipped Customs Training Center could be addressed by the development of a sustainable training center complete with fit-for-purpose training furniture (e.g., desks in a U-shaped configuration) and with training equipment (e.g., photocopiers, printers, computers, whiteboards, video camera, library of training materials).</p> <p>A recent report prepared by the Lao PDR Department of Imports and Exports of the Ministry of Industry and Commerce<sup>46</sup> found that the reason for the country's noncompliance with WTO trade facilitation measures<sup>47</sup> is human resource constraints including the lack of expertise, insufficient personnel, and a lack of motivation and training. The limited availability of funds for training was another factor indicated as a constraint. The report concluded that Lao PDR needs personnel training to assist the development of a legal framework particularly in relation to GATT Articles V (Freedom of Transit), VIII, and X, with the and training to be delivered nationally and regionally. The Lao PDR Customs Department has prepared a paper for the approval of the Minister of Finance requesting the creation of a separate training division. Training is now under the human resources management division, which uses meeting rooms, regional customs offices, and hotels for training.</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	To provide sustainable customs training to support the implementation of customs procedures facilitation, complete with trained trainers and training center management	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Advise on development of skills to prepare new customs training programs, training plans, new training curricula, and training materials, including training of trainers; and</p> <p>(ii) Implement training programs based on the training materials.</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Enhanced customs human resources, which will ultimately improve customs performance	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Support informally expressed in interview with the JICA study team on 10 November 2010.	
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.	

<sup>45</sup> Interview on 22 November 2010 with: (i) Mr. Soksavanh Bouapha, Deputy Director, Thanaleng Checkpoint, Lao PDR Customs, Thanaleng (First Friendship/Mittaphab Bridge), and (ii) Mr. Thanomsith Khaophibane, Chief of Multilateral Cooperation Unit, International Cooperation Division, Lao PDR Customs.

<sup>46</sup> Lao PDR Department of Imports and Exports of the Ministry of Industry and Commerce, *Technical Report: Lao PDR WTO Trade Facilitation National Self-Assessment of Needs and Priorities*, February 2010, pp. 5-6

<sup>47</sup> E.g., World Trade Organization, General Agreement on Tariffs and Trade, Article VIII (1)(c); Agreement on Rules of Origin; Technical Barriers to Trade Agreement; Sanitary and Phytosanitary Measures Agreement (SPS Agreement).

<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Human Resource Development (Team Leader), 24 person-months (ii) Training Design and Implementation, 12 person-months (iii) Short-Term Experts (e.g., Customs Valuation, HS Classification, Rules of Origin, Advance Ruling, Customs IT, Customs Laws and Regulations), 12 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Lao PDR Customs Department

### Project Profiles - Myanmar

Project Code	Project Title	Country
M1	Study and Technical Cooperation for Simplification/Standardization of Customs Procedures/Processes	Myanmar
<b>Project Background</b>	<p>A number of problems relating to customs clearance and related procedures were identified during interviews with the private sector (e.g., the need to obtain import/export licenses from Ministry of Commerce and licenses from other relevant ministries in Naypyidaw, the new national capital; the lack of inland customs bonded warehouses or dry ports).</p> <p>The Myanmar Customs Administration uses its “real value” method rather than the transaction value prescribed by the WTO Agreement on Customs Valuation. An amendment of Article 30 Myanmar is now before the country’s Cabinet to adopt the valuation methodology set out in the WTO Agreement on Customs Valuation, considering that Myanmar was an original member of the WTO.</p> <p>The Myanmar Customs Administration does not currently provide advance valuation, tariff, and origin rulings to traders.</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	Simplify/standardize customs procedures/processes	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Prepare guidelines (manual) for simplified/standardized procedures, including document simplification, advance rulings (tariff, valuation, and rules of origin<sup>48</sup>), and implementation of the transaction method required by the WTO Agreement on Customs Valuation; and</p> <p>(ii) Design and implement training programs for targeted group(s)</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	More transparent and predictable customs procedures, and reduced border clearance times and costs (relative to annual time release studies [see R5]); and therefore, more competitive exports	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Training in various customs techniques (e.g., tariff classification, post clearance audit, valuation) was included on ASEAN’s tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010)	
<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	<p>Progress in simplifying/standardizing customs procedures/ processes will complement the aims of ADB’s upcoming C-R-PATA; no other development partners are pursuing this activity in Myanmar.</p> <p>The ASEAN-China Cooperation Fund (ACCF) has proposed assistance for Strengthening Customs Reform and Modernization in CLMV [Cambodia, Lao PDR, Myanmar, and Viet Nam].</p>	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Study and Technical Cooperation Project</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <p>(i) Customs Administration (Team Leader), 24 person-months</p> <p>(i) Training Design and Implementation, 12 person-months</p> <p>(ii) Customs Valuation, 3 person-months</p> <p>(iii) HS Classification, 3 person-months</p> <p>(iv) Rules of Origin, 3 person-months</p> <p>(v) Training Guidelines, 6 person-months</p>	
<b>Counterpart Agency</b>	Myanmar Customs Administration	

<sup>48</sup> E.g., covering methods for determining substantial transformation, definition of preferential rules of origin, duty drawback, definition of rules of origin in existing agreements.

Project Code	Project Title	Country
M2	Study and/or Technical Cooperation for Risk Management Project	Myanmar
<b>Project Background</b>	The Myanmar Customs Administration does not have a risk management program. While it currently carries out a high level of customs physical inspections based on a perceived need to detect narcotics smuggling, customs risk management at border crossing points requires different risk management methods using trader compliance programs <sup>49</sup> and a customs risk management database, which should be linked to databases of intelligence agencies, enforcement agencies, and other border crossing point control agencies.	
<b>Project Objective(s)</b>	Development of appropriate techniques for systematic risk identification and implementing measures required to limit exposure to risk, and to implement international and national strategies, in accordance with the relevant legislation, for the collection of data and information, analyzing and assessing risks, prescribing action, and monitoring outcomes in order to facilitate, improve, and streamline control procedures. <sup>50</sup>	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Advise on development of risk management indicators and profiles (central and local), risk management database, establishment of intelligence network, and electronic risk management enabling pre alert of export and import cargo; and</p> <p>(ii) Design and implement training programs for targeted group(s).</p> <p>The project may be on a more basic level than the existing risk management assistance provided by JICA in Cambodia and Viet Nam. It will assist the Myanmar Customs Administration in achieving a more appropriate balance between facilitation and control, developing a clearer understanding of the nature of risks to the achievement of their objectives, and devising practical methods of mitigating those risks. Over time, the Myanmar Customs Administration may consider using the WCO Customs Enforcement Network (CEN) and developing a risk management database. For full-fledged implementation of a national customs risk management program, computer equipment, internet fiber optic cables and other communication lines and methods will need to be installed. Training for all border crossing point control agencies and for private industry users will also be required to develop the capacity of managers and staff before benefits from risk management can be achieved.</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Improved detection and compliance, as well as improved efficiency and reduced delays and cargo damage. Specific benefits of risk management include: (i) better human resource allocation since customs staff can concentrate efforts on fewer consignments, and staff can be deployed more efficiently; (ii) increased revenue, because despite fewer physical inspections, the improved efficiency and professionalism in customs control will lead to an increase in duty collection; (iii) improved compliance with laws and regulations, since improved efficiency in customs together with the traders' incentive to achieve faster release through a green channel will bring about increased compliance on the part of the traders; (iv) improved collaboration between customs and the trading community since increased interaction between customs and traders is part of the process to assess the risks related to goods transported; (v) reduced release time, since on average only 10-20% of the goods are examined under efficient, risk-based clearance; (vi) and lower transaction costs, since risk management techniques will release 80-90% of goods within a few hours. <sup>51</sup>	

<sup>49</sup> The detection of narcotics smuggling uses different techniques from those used by customs managers and staff members processing import, export, and transit cargo at border crossing points. Antinarcotics programs use specialized risk management databases that should be used by skilled antinarcotics officers.

<sup>50</sup> See European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 45.

<sup>51</sup> UNCTAD *Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 12*, November 2008, p. 2.

<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Training in risk management was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010) and which was presented to the JICA study team during interviews with the Myanmar Customs Administration on 29-30 November 2010.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	Progress in risk management will greatly complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a customs transit system); no other development partners are pursuing this activity in Myanmar.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/Risk Management (Team Leader), 24 person-months (ii) Customs Information Technology, 12 person-months (iii) Training Design and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Myanmar Customs Administration

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>M3</b>	Technical Cooperation for the Development of Authorized Economic Operator System and Associated Training	Myanmar
<b>Project Background</b>	Lengthy customs clearance is a problem for the private sector in Myanmar. An issues is that economic operators (including both local and international businesses) <sup>52</sup> face a number of challenges regarding transport and trade facilitation. One approach to addressing this issue is through authorized economic operator (AEO) programs, based on a concept developed by the WCO. These programs grant positive discrimination or incentives (e.g., streamlined procedures, fast-track lanes at borders, "white lists") for economic operators that comply with customs regulations such as large companies.	
<b>Project Objective(s)</b>	To explore a solution to pilot an incentive-based approach to compliance, including a diagnostic feasibility study and implementation plan, with associated training. The project will define a mechanism to provide positive discrimination to compliant operators (traders and related services), using the authorized economic operator (AEO) approach developed by the World Customs Organization (WCO). This approach implies facilitation measures in exchange for verifiable compliance standards. <sup>53</sup>	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Advise on a diagnostic feasibility study, including definition of the AEO requirements (targeting the scheme), definition of the preferential treatment (e.g., scope, nature of the preferential treatment, quantification of the economic impact of the preferential treatment for compliant operators versus fraudulent operators), risk assessment (e.g., possibility and risk for customs officers to interfere with the system, and measures/incentives to ensure that the risks are avoided), certification (definition of standards, certification mechanisms mechanisms for removal of certification/penalties), and implementation of a pilot project<sup>54</sup>;</li> <li>(ii) Revise definition and AEO system procedures;</li> <li>(iii) Design and implement training programs for the AEO system; and</li> <li>(iv) Explore possible mutual recognition arrangements.</li> </ul>	

<sup>52</sup> Extracting from the WCO definition of an AEO, an operator is "a party [local or international] involved in the international movement of goods in whatever function".

<sup>53</sup> For reference and "inspiration", see (i) USAID, *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, March 2010; and (ii) World Bank, "West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference", 2010.

<sup>54</sup> See (i) USAID, *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, March 2010; and (ii) World Bank, "West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference", 2010.



	During implementation it will be especially important to recognize that there will be a skills challenge to prepare and implement an AEO system in Myanmar in the near term. Accordingly, the focus will be on providing a skills platform for the Lao PDR Customs Department to start preparing an AEO program at its own pace.
<b>Expected Impact(s)</b>	Reduced border clearance time and costs for frequent users of customs services are expected. Consider, for example, that a time release study by the Japan Customs and Tariff Bureau found a reduction in clearance time for from 3.1 hours for general cargo to 0.1 hours for AEO cargo (2009). <sup>55</sup>
<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	AEO-related training was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010) and which was presented to the JICA study team during interviews with the Myanmar Customs Administration on 29-30 November 2010.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	AEO implementation in Myanmar has not yet addressed by other development partners.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/AEO System (Team Leader), 24 person-months (ii) Risk Management, 3 person-months (iii) Company Rating, 3 person-months (iv) Training Design and Implementation, 12 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Myanmar Customs Administration

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>M4</b>	Technical Cooperation for Introducing Coordinated Border Management at Tachileik and/or Myawaddy	Myanmar
<b>Project Background</b>	<p>Lengthy border clearance is a problem for the private sector. The MJ-CI Action Plan on Trade Facilitation/Logistics calls for providing technical and financial support to any two Mekong Region countries in order to facilitate cross-border trade and implementation of the CBTA when required. Also, an upcoming ADB-C-R-PATA to provide Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion includes an output on coordinated border management.</p> <p>Agencies on the Myanmar side of the border include the Department of Border Trade of the Ministry of Commerce, which is the lead agency, as well as the Customs Administration, Immigration and the National Registration Department, and the Police Force. Although daily coordination of activities is undertaken through joint agency teams, there is scope for further progress in achieving coordinated border management between and among the agencies.</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	To facilitate cross-border transport through the simplification and harmonization of formalities and required documents, and enhanced cooperation among border agencies, while at the same time reducing compliance and enforcement costs, resulting in efficiency gains and lower operating costs.	

<sup>55</sup> Takashi Matsumoto (Director for International Affairs, Japan Customs and Tariff Bureau), *Recent Development[s] in Japan on Trade and Customs Facilitation Matters*, PowerPoint presentation to the 12<sup>th</sup> Meeting of the ASEAN Coordinating Committee on Customs, November 2010, p. 7.

<b>Indicative Project Component(s)</b>	In coordination with the ADB-C-R-PATA, the project will support efforts at Tachileik and/or Myawaddy to build capacity and modernize border management, e.g., sensible and targeted use of existing equipment, mutual recognition of documents and findings, paperless single window processing for freight, and integration of risk management processes. New operational procedures for all border agencies will be designed, for simplification and alignment to international standards including risk management and joint data elements. <sup>56</sup>
<b>Expected Impact(s)</b>	Coordination/cooperation of border crossing agencies will reduce compliance and enforcement costs, and result in efficiency gains and lower operating costs. Perhaps more importantly, for the trading community gains will include simplified document requirements and time to prepare declarations, reduced time spent for border controls, and a more predictable process flow. Specific benefits will include: (i) simplification of document preparation, resulting in lower compliance costs for the declarant; (ii) faster border crossing resulting from harmonization of physical inspections of crossing cargo, vehicles, and drivers, and better flow management; (iii) reduce pressure on the infrastructure; (iv) costs savings in administration, and streamlined procedures, improved working conditions for government officials (e.g., due to the use of shared information); and (v) reduced staff needs due to task sharing among agencies, thus freeing up skilled human resources for other activities. <sup>57</sup>
<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	There has been some evidence of governmental commitment with at least nominal implementation of “one stop service” at border points with Border Trade, Customs, Immigration, Police, Internal Revenue Department, and Myanmar Economic Bank.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project would be supportive of coordinated border management component of ADB’s upcoming C-R-PATA. With respect to possible ADB support for Myanmar, a footnote in the ADB TA report for the C-R-PATA stated that “[t]he Government of Australia has indicated that TA implementation may support capacity building and technical advisory activities in all the six GMS countries subject to appropriate legal and other considerations.” <sup>58</sup>
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 18 person-months (ii) Risk Management, 3 person-months (iii) Single-Window/Single-Stop Inspection, 6 person-months (iv) Customs Laws and Regulations, 3 person-months (v) Human Resource Development, 3 person-months (vi) Customs Equipment Utilization, 3 person-months (vii) Training Design, and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Department of Border Trade the Ministry of Commerce (lead agency) in association with the Myanmar Customs Administration and other concerned agencies

<sup>56</sup> Operational procedures may allow for moving certain operations to inland destinations, pre-arrival declaration using electronic data interchange, and increased use of post-clearance audits, AEO programs, pre-arrival clearance, and modern risk management, as provided for by the WCO SAFE Framework. *UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 14*, July 2008, p. 4.

<sup>57</sup> See source in previous footnote, p. 3.

<sup>58</sup> Asian Development Bank, *Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion*, Technical Assistance Report, Project No. 44174-01, November 2010, p. 5, footnote 6.

Project Code	Project Title	Country
M5	Technical Cooperation for Sustainable Customs Training	Myanmar
<b>Project Background</b>	<p>The Myanmar Customs Administration has a staff of 2,387, a large portion of which are dedicated to preventative tasks and activities (i.e., control measures), which suggests an opportunity to retrain some managers and staff members in proactive trade facilitation measures to help increase Myanmar's exports by reducing transaction costs and reducing the time to market. That said, the fundamentals of human resource management are in place.<sup>59</sup></p> <p>The facilities for customs training and development in Myanmar include a training center created in 1981 that delivers ten courses (i.e., basic customs officer, advanced customs officer, basic WTO valuation, advanced WTO valuation, ASEAN harmonized tariff nomenclature, post clearance audit, township customs officer, basic computer, basic English language). However, it would be productive to develop additional training courses, e.g., HS code classification, rules of origin, advance tariff and valuation rulings, customs technical English, risk management.</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	To provide sustainable customs training to support the implementation of customs procedures facilitation, complete with trained trainers and training center management	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Advise on development of skills to prepare new customs training programs, training plans, new training curricula, and training materials, including training of trainers; and</p> <p>(ii) Implement training programs based on the training materials.</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Enhanced customs human resources, which will ultimately improve customs performance.	
<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	Support was informally expressed in interviews with the JICA study team on 29-30 November 2010. Their current customs training school is very small and poorly equipped; they have no specific trainers.	
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme:</u> Technical Cooperation Project</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s):</u></p> <p>(i) Customs Human Resource Development (Team Leader), 24 person-months</p> <p>(ii) Training Design and Implementation, 12 person-months</p> <p>(iii) Short-Term Experts (e.g., Customs Valuation, HS Classification, Rules of Origin, Advance Ruling, Customs IT, Customs Laws and Regulations), 12 person-months</p>	
<b>Counterpart Agency</b>	Myanmar Customs Administration	

<sup>59</sup> The HRM and personnel management process includes: (i) human resource planning, (ii) job and work design and analysis, (iii) staffing allocation, (iv) training and development; (v) performance appraisal and review; (vi) compensation and reward; (vii) employee protection and representation; and (viii) organizational improvement. The Myanmar Customs Administration's HRM planning includes a needs forecasting method involving the analysis of external conditions (e.g., Government, customs activity, legislation, technology). Future human resource requirements and availability enable the Myanmar Customs administration to forecast human resource needs. HRM planning includes performance management and career management. The HRM job design includes the job content and organizational responsibilities. The HRM internal staffing process includes staffing transfer (rotation), promotion, and demotion.

Project Code	Project Title	Country
M6	Study and Technical Cooperation to Improve Interconnectivity with Border Crossing Agencies of Neighboring Countries	Myanmar
<b>Project Background</b>	At neither Tachileik(-Mae Sai) nor Myawaddy(-Mae Sai) is there interconnectivity between the border crossing agencies of Myanmar and the neighboring country, Thailand. The lack of such interconnectivity, for example, prevents the advance exchange of customs clearance information and constrains the operation of single-stop inspection jointly by the two country authorities because of the inability to communicate with each other and access databases on the other side of the border.	
<b>Project Objective(s)</b>	To establish interconnectivity between customs (and other border crossing agencies) of Cambodia and the neighboring country, e.g., to facilitate customs clearance with the advance exchange of information, and to fulfill a precondition for implementation of single-stop inspection.	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Prepare plan(s) for installing ICT equipment and a cable/wireless connection; and (ii) Develop a program to improve software interconnectivity.  There may also need to be an agreement between the two sides (Myanmar-Thailand) on the type of information that can be exchanged between the customs (and other) agencies of the two countries.	
<b>Expected Impact(s)</b>	Improved border management efficiency and facilitated single-stop inspection, which will reduce clearance times and costs.	
<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	Support informally expressed in JICA study team visit to Tachileik in December 2010.	
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project is supportive of the aims of ADB's upcoming C-R-PATA and specifically of its coordinated border management component.	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 12 person-months (ii) Customs Documentation, 6 person-months (iii) Customs Information Technology, 9 person-months (iv) Training Design and Implementation, 3 person-months	
<b>Counterpart Agency</b>	Department of Border Trade the Ministry of Commerce (lead agency) in association with the Myanmar Customs Administration and other concerned agencies	

### Project Profiles - Thailand

Project Code	Project Title	Country
<b>T1</b>	Technical Cooperation for the Development of Authorized Economic Operator System and Associated Training	Thailand
<b>Project Background</b>	Economic operators (including both local and international businesses) <sup>60</sup> face a number of challenges regarding transport and trade facilitation. One approach to addressing this issue is through authorized economic operator (AEO) programs, based on a concept developed by the WCO. These programs grant positive discrimination or incentives (e.g., streamlined procedures, fast-track lanes at borders, “white lists”) for economic operators that comply with customs regulations such as large companies. The Thai Customs Department started a small pilot AEO project about two years ago that was joined by two companies.	
<b>Project Objective(s)</b>	To explore a solution to further develop an incentive-based approach to compliance, including a diagnostic feasibility study and implementation plan, with associated training. The project will define a mechanism to provide positive discrimination to compliant operators (traders and related services), using the authorized economic operator (AEO) approach developed by the World Customs Organization (WCO). This approach implies facilitation measures in exchange for verifiable compliance standards. <sup>61</sup>	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Advise on a diagnostic feasibility study, including definition of the AEO requirements (targeting the scheme), definition of the preferential treatment (e.g., scope, nature of the preferential treatment, quantification of the economic impact of the preferential treatment for compliant operators versus fraudulent operators), risk assessment (e.g., possibility and risk for customs officers to interfere with the system, and measures/incentives to ensure that the risks are avoided), certification (definition of standards, mechanisms for penalties and removal of certification), and implementation of a pilot project<sup>62</sup>;</p> <p>(ii) Revise definition and AEO system procedures;</p> <p>(iii) Design and implement training programs for the AEO system; and</p> <p>(iv) Explore possible mutual recognition arrangements.</p> <p>Specific components will be determined after an assessment of the ongoing, small pilot project.</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Reduced border clearance time and costs for frequent users of customs services are expected. Consider, for example, that a time release study by the Japan Customs and Tariff Bureau found a reduction in clearance time for from 3.1 hours for general cargo to 0.1 hours for AEO cargo (2009). <sup>63</sup>	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	AEO-related training was included on ASEAN’s tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010). Staff of the Thai Customs Department specially expressed interest in Japan’s AEO experience in a meeting with the JICA study team on 8 December 2010.	

<sup>60</sup> Extracting from the WCO definition of an AEO, an operator is “a party [local or international] involved in the international movement of goods in whatever function”.

<sup>61</sup> For reference and “inspiration”, see (i) USAID, *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, March 2010; and (ii) World Bank, “West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference”, 2010.

<sup>62</sup> See (i) USAID, *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, March 2010; and (ii) World Bank, “West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference”, 2010.

<sup>63</sup> Takashi Matsumoto (Director for International Affairs, Japan Customs and Tariff Bureau), *Recent Development[s] in Japan on Trade and Customs Facilitation Matters*, PowerPoint presentation to the 12<sup>th</sup> Meeting of the ASEAN Coordinating Committee on Customs, November 2010, p. 7.

<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	AEO implementation in Thailand has not been addressed by other development partners (although APEC, of which Thailand as well as Viet Nam are members) has established a working group on the subject.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Administration/AEO System Specialist (Team Leader), 24 person-months (ii) Risk Management, 3 person-months (iii) Company Rating, 3 person-months (iv) Training Design, and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Thai Customs Department (Royal Thai Customs)

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>T2</b>	Study and Technical Cooperation for Introducing Coordinated Border Management at Aranyaprathet, Mukdahan, and Mae Sai (and possibly Nong Khai)	Thailand
<b>Project Background</b>	Moderately long border clearance times are an issue for the private sector. <sup>64</sup> This problem may be addressed by improving coordination of border agencies concerned with the movement of goods, in particular the physical release of goods at border crossings or inland clearing facilities. The MJ-CI Action Plan on Trade Facilitation/Logistics calls for providing technical and financial support to any two Mekong Region countries in order to facilitate cross-border trade and implementation of the CBTA when required. Also, an upcoming ADB-C-R-PATA to provide Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion includes an output on coordinated border management.	
<b>Project Objective(s)</b>	To facilitate cross-border transport through the simplification and harmonization of formalities and required documents, and enhanced cooperation among border agencies, while at the same time reducing compliance and enforcement costs, resulting in efficiency gains and lower operating costs.	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	In coordination with the ADB C-R-PATA, the project will support efforts at Aranyaprathet, Mukdahan, and Mae Sai (as well as at Nong Khai if it is more actively included in the CBTA transport and customs facilitation regime) to build capacity and modernize border management, e.g., sensible and targeted use of existing equipment, mutual recognition of documents and findings, paperless single window processing for freight, and integration of risk management processes. New operational procedures for the border agencies will be designed, for simplification and alignment to international standards including risk management and joint data elements. <sup>65</sup>	

<sup>64</sup> Consider, for example, that a time release study at Aranyaprathet conducted by ADB in 2005 surveyed exports from Thailand to Cambodia and found processing time of 12 minutes and elapsed time of 150 minutes at Aranyaprathet. Asian Development Bank, *Time Release "Before" Study for the Poipet-Aranyaprathet Border Crossing Points*, 2005, paragraphs 8-9.

<sup>65</sup> Operational procedures may allow for moving certain operations to inland destinations, pre-arrival declaration using electronic data interchange, and increased use of post-clearance audits, AEO programs, pre-arrival clearance, and modern risk management, as provided for by the WCO SAFE Framework. *UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 14*, July 2008, p. 4.

<b>Expected Impact(s)</b>	Coordination/cooperation of border crossing agencies will reduce compliance and enforcement costs, and result in efficiency gains and lower operating costs. Perhaps more importantly, for the trading community gains will include simplified document requirements and time to prepare declarations, reduced time spent for border controls, and a more predictable process flow. Specific benefits will include: (i) simplification of document preparation, resulting in lower compliance costs for the declarant; (ii) faster border crossing resulting from harmonization of physical inspections of crossing cargo, vehicles, and drivers, and better flow management; (iii) reduce pressure on the infrastructure; (iv) costs savings in administration, and streamlined procedures, improved working conditions for government officials (e.g., due to the use of shared information); and (v) reduced staff needs due to task sharing among agencies, thus freeing up skilled human resources for other activities. <sup>66</sup>
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	The Royal Thai Government sees benefits of more efficient border management in the region, but measures to make necessary amendments to existing laws to achieve more efficient border management have been difficult to enact due to lengthy legislative procedures.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project is supportive of coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 18 person-months (ii) Risk Management, 3 person-months (iii) Single-Window/Single-Stop Inspection, 6 person-months (iv) Customs Laws and Regulations, 3 person-months (v) Human Resource Development, 3 person-months (vi) Customs Equipment Utilization, 3 person-months (vii) Training Design, and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Thai Customs Department (Royal Thai Customs) in with other border agencies

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>T3</b>	Study and Technical Cooperation to Improve Interconnectivity with Border Crossing Agencies of Neighboring Countries	Thailand
<b>Project Background</b>	At present, there is no interconnectivity with the border crossing agencies of the neighboring country at Aranyaprathet(-Poipet), Mukdahan(-Savannakhet/Kaysone Phomvihane), Nong Khai (-Thanaleng), Mae Sai(-Myanmar), or Mae Sot(-Myanmar). The lack of such interconnectivity, for example, prevents the advance exchange of customs clearance information and constrains the operation of single-stop inspection jointly by the two country authorities because of the inability to communicate with each other and access databases on the other side of the border.	
<b>Project Objective(s)</b>	To establish interconnectivity between customs (and other border crossing agencies) of Thailand and the neighboring country, e.g., to facilitate customs clearance with the advance exchange of information, and to fulfill a precondition for implementation of single-stop inspection.	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Prepare plan(s) for installing ICT equipment and a cable/wireless connection; and (ii) Develop a program to improve software interconnectivity.  There may also need to be an agreement between the two sides (Thailand-	

<sup>66</sup> See source in previous footnote, p. 3.

	Cambodia, Thailand-Myanmar, and Thailand-Myanmar on the type of information that can be exchanged between the customs (and other) agencies of the two countries. For example, it is understood that at present while Lao PDR Customs can provide the Lao PDR customs form for advance information sharing, the Thailand cannot provide this information to Lao PDR. Due to a Thai customs law provision on price confidentiality, Thai Customs can provide Lao PDR Customs only with the customs broker form, which does not specify sufficiently detailed prices of goods.
<b>Expected Impact(s)</b>	Improved border management efficiency and facilitated single-stop inspection, which will reduce clearance times and costs.
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Support was informally expressed in JICA study team visits to Aranyaprathet, Nong Khai, Mukdahan, and Mae Sai in November-December 2010
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project is supportive of the aims of ADB's upcoming C-R-PATA and specifically of its coordinated border management component.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 12 person-months (ii) Customs Documentation, 6 person-months (iii) Customs Information Technology, 9 person-months (iv) Training Design and Implementation, 3 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Thai Customs Department (Royal Thai Customs) possibly in association with other border crossing agencies

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>T4</b>	Technical Cooperation for Further Development of Customs-Private Sector Cooperation	Thailand
<b>Project Background</b>	Long-standing customs-private sector cooperation in Thailand includes: (i) a joint committee between customs and the private sector, which serves as a formal consultative mechanism with freight forwarders, shipping agents, customs brokers, and chambers of commerce, and which discusses changes in customs services, monitoring, and evaluation of customs performance, and provides advice on the streamlining of customs services; (ii) under a Transparency Partnership Project, the signing of an MOU between the Thai Customs Department and more than 100 companies to cooperate in the fight against corruption; (iii) the establishment of a customs hotline to handle complaints on corruption and misconduct and solve problems encountered by the business community during cargo clearance; (iv) establishment of a licensed customs broker scheme; (v) establishment of a gold card scheme, by which an importer with a good record with customs for at least the past three years and possesses other qualifications is eligible; (vi) establishment of a customs clinic, to address all customs-related problems; (vii) establishment of a local private sector cooperation center; and (viii) implementation of a corporate social responsibility (CSR) project. <sup>67</sup>	
<b>Project Objective(s)</b>	Further (i) develop trade partnerships to ensure that the organization and working methods of customs administrations take into account the needs of legitimate trade; (ii) formulate strategies, procedures, and methods for cooperation between and among customs, other government agencies, and trade, to facilitate trade flows and avoid duplication of work; and (iii) establish a service-oriented approach towards trade by way of transparent and predictable procedures, regulations, and control	

<sup>67</sup> Thai Customs Department, *Snapshot of Thai Customs*, June 2010, pp. 40-41.



	methods, fully informing the trading community of its rights and obligations, while ensuring openness, mutual trust, and respect between the customs administration and the trading community. <sup>68</sup>
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Advise on further signing of cooperation and assistance MOUs and development of public and private industry user/trade consultative partnership mechanisms; and (ii) Design and implement training programs for targeted group(s).
<b>Expected Impact(s)</b>	Increased private sector participation in customs planning and policymaking, which will lead to trade facilitation mechanisms that minimize costs, data, and documentation requirements and the time necessary for customs and other border procedures for the trading community. <sup>69</sup>
<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	As noted, a number of customs-business partnerships have been initiated in Thailand to date.
<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	Further developments in establishing public-private sector partnerships will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., development of customs transit system, in which the Board of Trade of Thailand is likely to serve as an issuing and guaranteeing organization; the establishment of the GMS freight transport association).
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Administration (Team Leader), 12 person-months (ii) Customs-Private Sector Partnerships, 9 person-months (iii) Training Design and Implementation, 3 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Thai Customs Department (Royal Thai Customs)

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>T5</b>	Study and Technical Cooperation for Simplification/Standardization of Customs Procedures/Processes	Thailand
<b>Project Background</b>	A number of problems relating to customs clearance were identified during interviews with the private sector (e.g., customs classification is not consistent among customs officials, rulings on HS classifications sometimes take too long, binding tariff rulings are not given and the staff reward system results too frequently in post-clearance audits and high additional duty payments in cases in which the declaration is judged to have been incorrect, printed documents and attendance at the physical inspection are required at the borders).	
<b>Project Objective(s)</b>	Simplify/standardize customs procedures/processes	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Prepare guidelines for simplified/standardized procedures (manual), including document simplification, advance rulings (tariff, valuation, and rules of origin <sup>70</sup> ), and implementation of the transaction method required by the WTO Agreement on Customs Valuation; and (ii) Design and implement training programs for targeted group(s)	
<b>Expected Impact(s)</b>	More transparent and predictable customs procedures, and reduced border clearance times and costs (relative to the baselines annual time release studies [see R5]); and therefore, more competitive exports	

<sup>68</sup> See European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 31.

<sup>69</sup> See previous footnote.

<sup>70</sup> E.g., covering methods for determining substantial transformation, definition of preferential rules of origin, duty drawback, definition of rules of origin in existing agreements.

<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Training in various customs techniques (e.g., tariff classification, post clearance audit, valuation) was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), although these requests may have been intended more for less advanced customs administrations in ASEAN.
<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	Progress in simplifying/standardizing customs procedures/processes will complement the aims of ADB's upcoming C-R-PATA. While some areas are being addressed, other areas could be assisted in the proposed project (e.g., valuation).
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration (Team Leader), 24 person-months (ii) Training Design and Implementation, 12 person-months (iii) Customs Valuation, 3 person-months (iv) HS Classification, 3 person-months (v) Rules of Origin, 3 person-months (vi) Training Guidelines, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Thai Customs Department (Royal Thai Customs)

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>T6</b>	Technical Cooperation for Sustainable Customs Training	Thailand
<b>Project Background</b>	<p>The Thai Customs Department had a staff of 4,347 government officials as of June 2010, with 887 deployed at the department's 45 customs houses. The department's organizational structure reflects proactive trade facilitation objectives, and accordingly it has allocated staff to trade facilitation functions and responsibilities (e.g., post clearance audit).</p> <p>The Thai Customs Department's training center with a staff of 30 arranges 16 different courses including basic WTO valuation, tariff classification, ASEAN customs value, rules of origin, GMS CBTA, and GMS customs transit system training courses. The customs training center also conducts training needs assessment for officers at border crossing points. Courses are then delivered by experienced officers who are not all trained customs trainers. Support to provide the training center staff with the skills to prepare and deliver new training syllabuses such as advanced valuation, advanced HS Code Classification, advanced rules of origin, AEO system, and other advanced training courses would be productive and was requested by the Thai Customs Department. A new customs training library with the equipment to provide officers in the provinces and at the land, sea, and air border crossing point distance access to the library using the internet was also requested. There is also an opportunity to prepare and deliver a new customs technical English language course because both managers and staff must be able to read manifests, invoices, and packing lists, which are often presented to them in the English language. Another training requirement involves training trainers in the provisions of the Revised Kyoto Convention and its Annexes so that customs managers and staffs.<sup>71</sup></p> <p>It may also be productive to carry out a train-the-trainer's course in the training center. The Thai Customs Department may consider how they to keep experienced trainers in the training center for a certain period of time before eventually allowing another group of trained trainers to take their places. The solution, which could be</p>	

<sup>71</sup> Training in the preparation and management of a binding tariff rule might also be another useful training objective with benefits for customs, traders, and foreign direct investors.

	<p>facilitated with development partner assistance, may involve having a sustainable train-the-trainers program complete with syllabus, trainers' handbook, and training materials, and development.</p> <p>A challenge facing the Thai Customs Training Center is that its annual budget of only THB 3 million is insufficient and it is difficult to obtain additional funds when the government has recently reduced the Customs Department's budget by 60% from its request. Therefore, after designing new training courses and carrying out a sustainable train-the-trainers program, the training center may not be in a financial position to deliver extra or new training courses, which may provide an opportunity for development partners to provide training courses within the Thai Customs Training Center training program.</p>
<b>Project Objective(s)</b>	To provide sustainable customs training to support the implementation of customs procedures facilitation, complete with trained trainers and training center management
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Advise on development of skills to prepare new customs training programs, training plans, new training curricula, and training materials, including training of trainers; and</p> <p>(ii) Implement training programs based on the training materials.</p>
<b>Expected Impact(s)</b>	Enhanced customs human resources, which will ultimately improve customs performance
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	The Thai Customs Department has a commitment to modernizing human resources and support for this project was informally expressed in interview with the JICA study team on 8 December 2010. However, as noted, the allocation of resources for customs human resources development to date has been insufficient to meet requirements (e.g., with an annual budgetary allocation of only THB 3 million for the customs academy). For sustainability in the medium to longer term, it will be important for the Thai Customs Department to find a way to allocate the budget for such necessary training, as well as to keep experienced trainers in the training center for a period of time.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	No development partner in the country is comprehensively targeting customs training.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Technical Cooperation Project</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <p>(i) Customs Human Resource Development (Team Leader), 24 person-months</p> <p>(ii) Training Design and Implementation, 12 person-months</p> <p>(iii) Short-Term Experts (e.g., Customs Valuation, HS Classification, Rules of Origin, Advance Ruling, Customs IT, Customs Laws and Regulations), 12 person-months</p>
<b>Counterpart Agency</b>	Thai Customs Department (Royal Thai Customs)

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>T7</b>	Feasibility Study of Relocating Freight Traffic from the Aranyaprathet-(Poipet) Border Crossing Point	Thailand
<b>Project Background</b>	<p>In a joint communiqué issued in August 2010 during a Thai-Cambodian joint commission meeting, the two governments announced an agreement to develop a new permanent border crossing point for freight traffic,<sup>72</sup> most likely 12 km south of the current location, at Nong Auen (Thailand)-Stoung Bot (Cambodia). The proposal was originally made by Cambodia. A potential obstacle is that the streambed border is not well defined. The University of the Thai Chamber of</p>	

<sup>72</sup> The new BCP may focus on containerized cargo traffic. The eventual operating practices have not yet been defined.

	Commerce is undertaking a preliminary study of the border crossing point relocation. <sup>73</sup> If the border demarcation issue can be resolved, development of this new border crossing point (BCP) presents opportunities for a feasibility study, BCP design and layout training, development of national and regional BCP building and maintenance standards, the bringing of the different national BCP agencies under one roof, interagency IT connectivity, and training in state-of-the-art border management to maximize efficiency and the performance of the new building assets. Both sides of the new BCP will need new access roads.
<b>Project Objective(s)</b>	To prepare for the development and operation of a state-of-the-art border facility based on international good practice at the newly relocated border crossing point at Nong Auen (Thailand)-Stoung Bot (Cambodia), to increase border management efficiency and reduce clearance times, and to serve as a model for other border crossing points in the Mekong Region.
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Conduct BCP feasibility study including preparation of design guidelines, layouts, standards, and equipment; (ii) Develop efficient and effective customs procedures; (iii) Assess approaches to coordinated border management; (iv) Improve traffic and parking management around the new BCP; and (v) Implement associated BCP management training.
<b>Expected Impact(s)</b>	Significant reduction in congestion and clearance times expected at newly relocated, state-of-the-art border crossing point, located along the GMS road originally designated as the having the highest priority.
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Support for the relocation of the border crossing point for freight traffic has received support from Thai governmental authorities and a preliminary study by the University of the Thai Chamber of Commerce, although there has been no specific request yet for Japanese or other foreign assistance.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project is particularly complementary with the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA, at least for this one border crossing point covered by CBTA Protocol 1.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Study <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Border Crossing Transport (Team Leader), 12 person-months (ii) BCP Operation/Management, 9 person-months (iii) Border Crossing Facility Design, 9 person-months (iv) Transport Demand Analysis, 3 person-months (v) Traffic Management, 3 person-months (vi) Customs Information Technology, 3 person-months (vii) Economics and Finance, 3 person-months (viii) Public-Private Partnerships, 1 person-month
<b>Counterpart Agency</b>	Not yet officially designated but possibly the Ministry of Transport

<sup>73</sup> The Thai Ministry of Commerce wishes to develop the new BCP with a special economic zone with an inland checkpoint 30 km away together with a logistics center and container terminal.

### Project Profiles – Viet Nam

Project Code	Project Title	Country
V1	Study and Technical Cooperation for Simplification/Standardization of Customs Procedures/Processes	Viet Nam
<b>Project Background</b>	<p>A number of problems relating to customs clearance were identified during interviews with the private sector (e.g., inconsistent customs classification among customs officials, customs clearance information in an electronic format not well utilized for establishing a consistent classification system, use of e-Customs only in the application process but not in the approval process, requirement for the original customs documents with appropriate signatures and seals still required at the border).</p> <p>A rigorous assessment by a time release study conducted by ADB at Moc Bai(-Bavet)) in 2005 surveyed exports from Cambodia to Viet Nam and found that total processing time averaged 101 minutes (total of Viet Nam export processing and Cambodia import processing), while total elapsed time averaged 143 minutes. The same study found that for exports from Viet Nam to Cambodia, the total processing time averaged 120 minutes (the total of Cambodia export processing and Viet Nam import processing), while total elapsed time averaged 181 minutes. A key finding was that while the entry and exit procedures on the Viet Nam side were already minimal, about 3-4 hours was required for the loading and unloading of cargo in the no-man’s land between the Cambodian and Viet Nam and Cambodia borders (and this was not included in the “total elapsed time”).<sup>74</sup></p> <p>The General Department of Viet Nam Customs is currently implementing “Project 30” to reduce [customs] administrative procedures by 30%.</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	Simplify/standardize customs procedures/processes	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Prepare guidelines for simplified/standardized procedures (manual), including document simplification and advance rulings (tariff, valuation, and rules of origin<sup>75</sup>); and</p> <p>(ii) Design and implement training programs for targeted group(s)</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	More transparent and predictable customs procedures, and reduced border clearance times and costs (relative to the baselines in annual time release studies [see R5]); and therefore, more competitive exports.	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Training in various customs techniques (e.g., tariff classification, post clearance audit, valuation) was included on ASEAN’s tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).	
<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	<p>Progress in simplifying/standardizing customs procedures/ processes will greatly complement the aims of both ADB’s upcoming C-R-PATA and the World Bank’s ongoing Customs Modernization Project, although the latter project itself has not met its targets.</p> <p>The ASEAN-China Cooperation Fund (ACCF) has proposed assistance for Strengthening Customs Reform and Modernization in CLMV [Cambodia, Lao PDR, Myanmar, and Viet Nam].</p>	

<sup>74</sup> Asian Development Bank, *Time Release “Before” Study for the Bavet-Moc Bai Crossing Points*, 2005, paragraphs 7-8.

<sup>75</sup> E.g., covering methods for determining substantial transformation, definition of preferential rules of origin, duty drawback, definition of rules of origin in existing agreements.

<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Study and Technical Cooperation Project</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <p>(i) Customs Administration (Team Leader), 24 person-months</p> <p>(ii) Training Design and Implementation, 12 person-months</p> <p>(iii) Customs Valuation, 3 person-months</p> <p>(iv) HS Classification, 3 person-months</p> <p>(v) Rules of Origin, 3 person-months</p> <p>(vi) Training Guidelines, 6 person-months</p>
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Vietnam Customs

Project Code	Project Title	Country
V2	Study and/or Technical Cooperation for Risk Management Project	Viet Nam
<b>Project Background</b>	<p>GDVC is implementing risk management. There are three levels of customs inspection: (i) a green stream exempted from detailed inspection of the dossier and physical inspection of the goods; (ii) a yellow stream in which detailed inspection of the dossier is made, but physical inspection of the goods is exempted; and (iii) a red stream in which detailed inspection of both the dossier and physical inspection of the goods is undertaken (5%, 10%, up to 100%). The classification into green, yellow, or red streams is implemented according to: (i) the Customs Law, the Law on Import and Export tariffs, and other related regulations; (ii) results of the risk management system, and (iii) other information available during the customs clearance process. The Customs Director may decide to change inspection levels; customs officers at steps 1, 2, or 3 may decide the clearance of consignments.<sup>76</sup></p> <p>GDCV has begun to carry out a low-risk customs due diligence program in which it is classifying businesses according to the risks they present. Post-entry audits are necessarily a feature of risk management programs although the trading community has complained that GDCV now aggressively conducts such audits “aggressively”.<sup>77</sup></p> <p>Since 2008, JICA has dispatched three long-term experts in its Project on Risk Management for Customs in Mekong Region to make border customs clearance procedures more efficient so as to reduce the required time, as well as to improve the skills and systems for risk management and monitoring at the border crossing points in the region. Although the base of the project is in Thailand, GDVC as well as the customs administrations of Cambodia and Thailand has participated in the project, and training programs have been conducted covering a number of areas.</p> <p>GDZC may welcome assistance in refining their risk management database in association with the WCO Customs Enforcement Network (CEN).</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	<p>Further development of appropriate techniques for systematic risk identification and implementing measures required to limit exposure to risk, and to implement international and national strategies, in accordance with the relevant legislation, for the collection of data and information, analyzing and assessing risks, prescribing action, and monitoring outcomes in order to facilitate, improve, and streamline control procedures.<sup>78</sup></p>	

<sup>76</sup> Site visit to Lao Bao undertaken on 3 December 2010, including an interview with Mr. Nguyen Ngoc Hai, Officer, Quangtri Provincial Customs, and a PowerPoint presentation by Quangtri Provincial Customs. Previously, the procedure involved: (i) no inspection if a company had no violation within 1-2 years and the commodity was on a “no inspection” list; (ii) random inspection up to 10%; and (iii) full inspection if the company had many violations or there was evidence of a violation regarding the consignment.

<sup>77</sup> See, e.g., KPMG International, *Adding Value to the Asia-Pacific Trade & Customs Environment*, 2009, p. 41 [downloaded from <http://www.kpmg.com/NZ/Lists/Copied%20Documents/Adding-Value-to-your-trade.pdf>].

<sup>78</sup> See European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 45.

<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Advise on further development of risk management indicators and profiles (central and local), risk management database, establishment of intelligence network, and electronic risk management enabling pre alert of export and import cargo; and (ii) Design and implement training programs for targeted group(s).
<b>Expected Impact(s)</b>	Improved detection and compliance, as well as improved efficiency and reduced delays and cargo damage. Specific benefits of risk management include: (i) better human resource allocation since customs staff can concentrate efforts on fewer consignments, and staff can be deployed more efficiently; (ii) increased revenue, because despite fewer physical inspections, the improved efficiency and professionalism in customs control will lead to an increase in duty collection; (iii) improved compliance with laws and regulations, since improved efficiency in customs together with the traders' incentive to achieve faster release through a green channel will bring about increased compliance on the part of the traders; (iv) improved collaboration between customs and the trading community since increased interaction between customs and traders is part of the process to assess the risks related to goods transported; (v) reduced release time, since on average only 10-20% of the goods are examined under efficient, risk-based clearance; (vi) and lower transaction costs, since risk management techniques will release 80-90% of goods within a few hours. <sup>79</sup>
<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	Training in risk management was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	Progress in risk management will greatly complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a customs transit system), as well as World Bank's Customs Modernization Project, which included an intervention by exception component although the latter project itself has not met its targets.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Customs Administration/Risk Management (Team Leader), 24 person-months (ii) Customs Information Technology, 12 person-months (iii) Training Design, and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Vietnam Customs

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>V3</b>	Technical Cooperation for the Development of Authorized Economic Operator System and Associated Training	Viet Nam
<b>Project Background</b>	Lengthy border clearance is a problem for the private sector. For example, the results of a time release study conducted at Moc Bai were reported in the project background section of the project profile for V1. Economic operators (including both local and international businesses) <sup>80</sup> face a number of challenges regarding transport and trade facilitation. One approach to addressing this issue is through authorized economic operator (AEO) programs, based on a concept developed by the WCO. These programs grant positive discrimination or incentives (e.g., streamlined procedures, fast-track lanes at borders, "white lists") for economic operators that comply with customs regulations such as large companies.	

<sup>79</sup> UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 12, November 2008, p. 2.

<sup>80</sup> Extracting from the WCO definition of an AEO, an operator is "a party [local or international] involved in the international movement of goods in whatever function".

	The private sector consultative group (PSCG) of the World Customs Organization recently launched a trilateral cooperation initiative to provide capacity building support to GDVC. The first area of cooperation focused on the development and implementation of a trusted-trader program, to be piloted in 2011, with the aim of promoting greater trade facilitation and voluntary compliance, as well as closer cooperation between GDVC and the local private sector stakeholders. A first work session, held in December 2010, focused on gathering input and recommendations from all concerned parties. The trusted-trader program, which is equivalent to an AEO program, is to authorize compliant traders to benefit from expedited clearance, reduced inspection rates, and improved services; in exchange, traders will be required to maintain a high level of compliance, use E-Customs, and maintain transparent accounting practices. Initially, the program is expected to be open to several manufacturing and trading enterprises. <sup>81</sup>
<b>Project Objective(s)</b>	To complement the ongoing WCO-assisted trusted-trader program, to define a mechanism to provide positive discrimination to compliant operators (traders and related services), using the authorized economic operator (AEO) approach. This approach implies facilitation measures in exchange for verifiable compliance standards. <sup>82</sup>
<b>Indicative Project Component(s)</b>	Building upon the ongoing trusted-trader program, assist GDVC in (i) revising definition and AEO system procedures; (ii) designing and implementing training programs for the AEO system; and (iii) exploring possible mutual recognition arrangements.
<b>Expected Impact(s)</b>	Reduced border clearance time and costs for frequent users of customs services are expected. Consider, for example, that a time release study by the Japan Customs and Tariff Bureau found a reduction in clearance time for from 3.1 hours for general cargo to 0.1 hours for AEO cargo (2009). <sup>83</sup>
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	As noted, GDVC has commenced implementation of a trusted-trader program. On the regional level, AEO-related training was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010).
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	As noted, WCO is assisting implementation of a trusted-trader program.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Administration/AEO System Specialist (Team Leader), 24 person-months (ii) Risk Management, 3 person-months (iii) Company Rating, 3 person-months (iv) Training Design, and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Customs and Excise

<sup>81</sup> Participants at roundtable meetings included the International Federation of Customs Brokers Association (PSCG Chair), IBM, Hutchison Port Holdings, Limited Brands, Nissan, and Samsung Electronics.  
[http://www.wcoomd.org/home\\_cboverviewboxes\\_cbnews1\\_cbarwcopscgvietnamcustoms.htm](http://www.wcoomd.org/home_cboverviewboxes_cbnews1_cbarwcopscgvietnamcustoms.htm).

<sup>82</sup> For reference and "inspiration", see (i) USAID, *Customs Modernization Handbook: Authorized Economic Operator Programs*, March 2010; and (ii) World Bank, "West Africa Authorized Economic Operator Mechanism, Terms of Reference", 2010.

<sup>83</sup> Takashi Matsumoto (Director for International Affairs, Japan Customs and Tariff Bureau), *Recent Development[s] in Japan on Trade and Customs Facilitation Matters*, PowerPoint presentation to the 12<sup>th</sup> Meeting of the ASEAN Coordinating Committee on Customs, November 2010, p. 7.



Project Code	Project Title	Country
V4	Study and Technical Cooperation for Introducing Coordinated Border Management at Moc Bai and/or Lao Bao	Viet Nam
<b>Project Background</b>	<p>Lengthy border clearance is a problem for the private sector. For example, the results of a time release study conducted at Moc Bai were reported in the project background section of the project profile for V1.</p> <p>Following Decree No 32/2005/ND-CP of 14 March 2005, agencies present at the border include Customs, Immigration, and Quarantine (Health, Plant, and Animal Inspection), and the Police. There is no lead agency.</p> <p>The MJ-CI Action Plan on Trade Facilitation/Logistics calls for providing technical and financial support to any two Mekong Region countries in order to facilitate cross-border trade and implementation of the CBTA when required. Also, an upcoming ADB-C-R-PATA to provide Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion includes an output on coordinated border management.</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	To facilitate cross-border transport through the simplification and harmonization of formalities and required documents, and enhanced cooperation among border agencies, while at the same time reducing compliance and enforcement costs, resulting in efficiency gains and lower operating costs.	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	In coordination with the ADB C-R-PATA, the project will support efforts at Moc Bai and/or Lao Bao to build capacity and modernize border management, e.g., sensible and targeted use of existing equipment, mutual recognition of documents and findings, paperless single window processing for freight, and integration of risk management processes. New operational procedures for all border agencies will be designed, for simplification and alignment to international standards including risk management and joint data elements. <sup>84</sup>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Coordination/cooperation of border crossing agencies will reduce compliance and enforcement costs, and result in efficiency gains and lower operating costs. Perhaps more importantly, for the trading community gains will include simplified document requirements and time to prepare declarations, reduced time spent for border controls, and a more predictable process flow. Specific benefits will include: (i) simplification of document preparation, resulting in lower compliance costs for the declarant; (ii) faster border crossing resulting from harmonization of physical inspections of crossing cargo, vehicles, and drivers, and better flow management; (iii) reduce pressure on the infrastructure; (iv) costs savings in administration, and streamlined procedures, improved working conditions for government officials (e.g., due to the use of shared information); and (v) reduced staff needs due to task sharing among agencies, thus freeing up skilled human resources for other activities. <sup>85</sup>	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	There is some evidence of governmental commitment with early ratification of CBTA Protocol 4 covering single-window (and single-stop) inspection.	
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	Strongly supportive of coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA.	

<sup>84</sup> Operational procedures may allow for moving certain operations to inland destinations, pre-arrival declaration using electronic data interchange, and increased use of post-clearance audits, AEO programs, pre-arrival clearance, and modern risk management, as provided for by the WCO SAFE Framework. *UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 14*, July 2008, p. 4.

<sup>85</sup> See source in previous footnote, p. 3.

<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Study and Technical Cooperation Project</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 18 person-months</li> <li>(ii) Risk Management, 3 person-months</li> <li>(iii) Single-Window/Single-Stop Inspection, 6 person-months</li> <li>(iv) Customs Laws and Regulations, 3 person-months</li> <li>(v) Human Resource Development, 3 person-months</li> <li>(vi) Customs Equipment Utilization, 3 person-months</li> <li>(vii) Training Design, and Implementation, 6 person-months</li> </ul>
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Vietnam Customs in association with Customs, Immigration, and Quarantine (Health, Plant, and Animal Inspection), and the Police

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>V5</b>	Study and Technical Cooperation to Improve Interconnectivity with Border Crossing Agencies of Neighboring Countries	Viet Nam
<b>Project Background</b>	At neither Moc Bai (-Bavet) nor Lao Bao(-Dansavanh) is there interconnectivity between the border crossing agencies of Viet Nam and the neighboring country, Cambodia and Lao PDR, respectively. The lack of such interconnectivity, for example, constrains the operation of single-stop inspection jointly by the two country authorities because of the inability to communicate with each other and access databases on the other side of the border.	
<b>Project Objective(s)</b>	To establish interconnectivity between customs (and other border crossing agencies) of Cambodia and the neighboring country, e.g., to fulfill a precondition for implementation of single-stop inspection	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Prepare plan(s) for installing ICT equipment and a cable/wireless connection; and</li> <li>(ii) Develop a program to improve software interconnectivity.</li> </ul> <p>There may also need to be an agreement between the two sides (Viet Nam-Cambodia, Viet Nam-Lao PDR) on the type of information that can be exchanged between the customs (and other) agencies of the two countries.</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Improved border management efficiency and facilitated single-stop inspection, which will reduce clearance times and costs.	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Support informally expressed in JICA study team visits to Moc Bai and Lao Bao in November and December 2010.	
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project is supportive of the aims of ADB's upcoming C-R-PATA and specifically of its coordinated border management component.	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Study and Technical Cooperation Project</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 12 person-months</li> <li>(ii) Customs Documentation, 6 person-months</li> <li>(iii) Customs Information Technology, 9 person-months</li> <li>(iv) Training Design and Implementation, 3 person-months</li> </ul>	
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Vietnam Customs possibly in association with Immigration, Quarantine (including the ministries of Health and Agriculture), and the Police	

Project Code	Project Title	Country
V6	Technical Cooperation for Further Development of Customs-Private Sector Cooperation	Viet Nam
<b>Project Background</b>	GDVC has been working actively with the private sector. For example, as set out in the profile of project V3, GDVC is seeking to implement a trusted-trader program, to be piloted in 2011, with the aim of promoting greater trade facilitation and voluntary compliance, as well as closer cooperation between GDVC and the local private sector stakeholders.	
<b>Project Objective(s)</b>	(i) Further develop trade partnerships to ensure that the organization and working methods of customs administrations take into account the needs of legitimate trade; (ii) formulate strategies, procedures, and methods for cooperation between and among customs, other government agencies, and trade, to facilitate trade flows and avoid duplication of work; and (iii) establish of a service-oriented approach towards trade by way of transparent and predictable procedures, regulations, and control methods, fully informing the trading community of its rights and obligations, while ensuring openness, mutual trust, and respect between the customs administration and the trading community. <sup>86</sup>	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Advise on further signing of cooperation and assistance MOUs and development of public and private industry user/trade consultative partnership mechanisms; and (ii) Design and implement training programs for targeted group(s).	
<b>Expected Impact(s)</b>	Increased private sector participation in customs planning and policymaking, which will lead to trade facilitation mechanisms that minimize costs, data, and documentation requirements and the time necessary for customs and other border procedures for the trading community. <sup>87</sup>	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	As noted, Sub-Decree No. 906 on Establishment and Functioning of a Customs-Private Sector Partnership Mechanism was issued on 9 October 2009.	
<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	Further developments in establishing public-private sector partnerships will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., development of customs transit system, in which the Cambodian Freight Forwarders' Association, CAMFFA, is likely to serve as an issuing and guaranteeing organization; the establishment of the GMS freight transport association).	
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Administration (Team Leader), 12 person-months (ii) Customs-Private Sector Partnerships, 9 person-months (iii) Training Design and Implementation, 3 person-months	
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Vietnam Customs	

<sup>86</sup> See European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 31.

<sup>87</sup> See previous footnote.

Project Code	Project Title	Country
V7	Technical Cooperation for Sustainable Customs Training	Viet Nam
<b>Project Background</b>	<p>GDVC has a total of 9,000 managers and staff, the largest personnel numbers of any customs department in the five-country Mekong Region. A total of 700 are located in Hanoi staffing 11 departments. Others are at Ho Chi Minh City (1,800) and Haiphong (700), among other locations.</p> <p>A 2008 assessment by the Hanoi-based Institute of World Economics and Politics found that Viet Nam there was a lack of human resources in customs (and other border control fields). It noted the lack of an efficient, long-term recruitment mechanism. It found that the current customs (as well as quarantine and immigration staff lack advanced professional knowledge and skills) to exploit modern technology. It also identified that these staff members are often weak in foreign languages (i.e., English and the languages of the neighboring countries) and computer skills. Senior staff members with professional experience are usually unable to speak foreign languages and use specialized computerization systems, while junior staff, which have these skills, often lack practical experience and professional skills. The Institute of World Economic and Politics assessment concluded that an overall strategy of staff training and re-training is needed.<sup>88</sup></p> <p>The World Bank Customs Modernization Project has included human resource management and development subcomponents, to: (i) develop a human resources strategic plan, (ii) provide a computerized human resource system and database, (iii) conduct a detailed staffing requirements assessment, (iv) develop new personnel practices and policies (e.g., recruitment selection, mobility, remuneration, performance management, separation/redundancy), and (v) establish of a twinning arrangement with an internationally recognized provider of relevant vocational education designed to support the long-term development of the Ho Chi Minh City-based Customs College. However, the project has not been meeting its targets.</p> <p>The GDVC has requested assistance for its Customs Training Center to assist its managers and staff in to designing a training master plan, formulating training policies, and improving its train-the-trainer program (including train-the-trainer study tours perhaps to Japan and Malaysia and other national customs training centers or academies), and preparing an induction training course for new customs officer recruits and for existing customs managers and staff tasked to carry out reform and modernization projects. Upgrading of the Customs Training Center facility was also requested.</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	To provide sustainable customs training to support the implementation of customs procedures facilitation, complete with trained trainers and training center management	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	Based on informal indications from GDVC, components include: (i) designing a training master plan, (ii) formulating training policies, (iii) improving its train-the-trainer program (including train-the-trainer study tours perhaps to Japan and Malaysia and other national customs training centers or academies), (iv) preparing an induction training course for new customs officer recruits and for existing customs managers and staff tasked to carry out reform and modernization projects, and (v) upgrading of the Customs Training Center facility.	
<b>Expected Impact(s)</b>	Enhanced customs human resources, which will ultimately improve customs performance	

<sup>88</sup> Dr. Bui Quang Tuan, Institute of World Economics and Politics, Vietnamese Academy of Social Sciences, Hanoi, "Trade Facilitation Policy Analysis in the Greater Mekong Subregion: A Case from Viet Nam", at the *Regional Policy Dialogue on Trade Facilitation Policy Gap Analysis on Cross Border Transport Agreement (CBTA) in the Greater Mekong Sub-Region, GMS Regional Policy Dialogue*, Mekong Institute, April 2008, p. 63.

<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	Support informally expressed in interview with the JICA study team on 16 November 2010 and in an answer to a questionnaire received on 24 December 2010.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	<p>No development partner in the country is comprehensively targeting development of priority curricula.</p> <p>JICA has provided training support to the GDVC for about a decade. The training program from August 2004 to July 2007 (Training of Trainers Project for Customs Administration Modernization) focused on training trainers and developing training syllabuses and new training materials. For example, ten trainers were trained to develop customs valuation, HS code classification, and post clearance audit training skills. A three-year Project on Strengthening of Training Systems for Skills Development of Customs Administration Officials commenced in September 2009 focusing on border crossing point officers and assisting the development of customs training centers by preparing and delivering training plans and syllabuses. In addition, JICA has a risk management program based in Thailand but also working in Viet Nam (as well as Cambodia). The outputs have been delivered by two long-term experts from the Japan Customs and Tariff Bureau whose assignments end in March 2011.</p>
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Technical Cooperation Project</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Customs Human Resource Development (Team Leader), 24 person-months</li> <li>(ii) Training Design and Implementation, 12 person-months</li> <li>(iii) Short-Term Experts (e.g., Customs Valuation, HS Classification, Rules of Origin, Advance Ruling, Customs IT, Customs</li> </ul>
<b>Counterpart Agency</b>	General Department of Vietnam Customs

### Project Profiles - Regional

Project Code	Project Title	Country
R1	Master Plan and Feasibility Studies for Development of Efficient Border Crossing Pairs on a Pilot Basis	Regional
<b>Project Background</b>	<p>A detailed assessment of border crossings in the Mekong Region was undertaken for the current study, including situational context, traffic, delay time, issues to be addressed, and development partner assistance. Although the target year for full implementation of the CBTA (2010) has now passed, this review confirmed that multi-step, sequential, redundant, and generally uncoordinated processing of goods, vehicles, and people by regulatory agencies remains the norm at border checkpoints in the Mekong Region. Generally, only limited risk management techniques are employed at border crossings, although Thailand is an exception to some extent. Official operating hours range from 12-16 hours per day, but are effectively and perhaps unofficially shortened by lunch breaks, and opposition to extended operating hours is strong among “frontline” officials. Also, at most locations the use of information and communication technology (ICT) is very limited, with the borders generally operating stand-alone systems unconnected to the national system, although Thailand and to some extent Viet Nam are exceptions.<sup>89</sup> That said, with a more pragmatic approach under the upcoming ADB C-R-PATA and by other development partners, measurable results in reducing delays at borders can be expected.</p> <p>Japan has considerable experience in addressing such issues with its well-regarded program to assist the establishment of 14 one-stop border posts in Sub-Saharan Africa, which has included comprehensive assistance for improving border management efficiency within and between countries at critical border crossing points on the continent.</p>	
<b>Project Objective(s)</b>	To improve border management and reduce clearance times and costs at selected border crossing points	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Assist preparation of master plan and implementation of selected (pre)feasibility studies, including design guidelines, layouts, equipment, building and maintenance standards; and</p> <p>(ii) Design/implement training, as models for the entire Mekong Region</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	<p>To help achieve either:</p> <p>(i) the modest target of reducing “average transit time at border crossings” by 10% between 2010 and 2015 set by ADB<sup>90</sup>; or</p> <p>(ii) the more ambitious objective called for by ASEAN of (a) simplifying customs procedures and practices of all member states with the target of reducing processing costs by 20% by 2013 and 50% by 2015; and (b) enhancing border management capabilities, including synchronizing procedures, formalities, and practices, and promoting joint border management (“One Single Inspection and Processing Point”), both by 2013.</p> <p>It may be that a more modest target is preferable. As stated by Customs Specialist Luc De Wulf at the Meeting of the Transport, Customs, and Immigration Subcommittees of the CBTA in Vientiane in June 2010, “pragmatism should prevail” since “the perfect is the enemy of the good”.</p>	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Government (and regional) support has been expressed through their years of “investment” in the CBTA and indirectly through their approval of ADB’s upcoming C-R-PATA.	

<sup>89</sup> Also see Asian Development Bank, *Strategy and Work Program for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion (Draft)*, June 2009.

<sup>90</sup> Asian Development Bank, *Support for Implementing the Action Plan for Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion*, Technical Assistance Report, Project No. 44174-01, November 2010, p. 7, Appendix 1.

<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	The project is strongly supportive of the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme: Study</u> <u>Expert(s)/Consultant(s):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Customs Administration/Cross-Border Transport (Team Leader), 12 person-months</li> <li>(ii) Single-Window/Single-Stop Inspection, 6 person-months</li> <li>(iii) Risk Management, 3 person-months</li> <li>(iv) Customs Laws and Regulations, 3 person-months</li> <li>(v) Human Resource Development, 3 person-months</li> <li>(vi) Customs Equipment Utilization, 3 person-months</li> <li>(vii) Training Design and Implementation, 6 person-months</li> </ul>
<b>Counterpart Agency</b>	Lead agencies for the CBTA National Transport Facilitation Committees in the five Mekong Region countries in association with the national customs administrations in each country

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>R2</b>	Regional Assistance for Risk Management	Regional
<b>Project Background</b>	Since 2008, JICA has dispatched three long-term experts in its Project on Risk Management for Customs in Mekong Region to make border customs clearance procedures more efficient so as to reduce the required time, as well as to improve the skills and systems for risk management and monitoring at the border crossing points in the region. Although the base of the project is in Thailand, the customs administrations of Cambodia, Thailand, and Viet Nam have participated in the project, and training programs have been conducted covering a number of areas.	
<b>Project Objective(s)</b>	Further development of appropriate techniques for systematic risk identification and implementing measures required to limit exposure to risk, and to implement international and national strategies, in accordance with the relevant legislation, for the collection of data and information, analyzing and assessing risks, prescribing action, and monitoring outcomes in order to facilitate, improve, and streamline control procedures. <sup>91</sup>	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Advise on further development of risk management indicators and profiles (central and local), risk management database, establishment of intelligence network, and electronic risk management enabling pre alert of export and import cargo; and</li> <li>(ii) Design and implement training programs for targeted group(s).</li> </ul>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Improved detection and compliance, as well as improved efficiency and reduced delays and cargo damage. Specific benefits of risk management include: (i) better human resource allocation since customs staff can concentrate efforts on fewer consignments, and staff can be deployed more efficiently; (ii) increased revenue, because despite fewer physical inspections, the improved efficiency and professionalism in customs control will lead to an increase in duty collection; (iii) improved compliance with laws and regulations, since improved efficiency in customs together with the traders' incentive to achieve faster release through a green channel will bring about increased compliance on the part of the traders; (iv) improved collaboration between customs and the trading community since increased interaction between customs and traders is part of the process to assess the risks related to goods transported; (v) reduced release time, since on average only 10-20% of the goods are examined under efficient, risk-based clearance; (vi)	

<sup>91</sup> See European Commission, *Customs Blueprints: Pathways to Modern Customs*, 2007, p. 45.

	and lower transaction costs, since risk management techniques will release 80-90% of goods within a few hours. <sup>92</sup>
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	On the regional level, training in risk management was included on ASEAN's tentative priority list for technical assistance from Japan presented at the 12 <sup>th</sup> ASEAN Coordinating Committee on Customs (CCC) meeting (Bangkok, 22-25 November 2010), although these requests may have been intended more for less advanced customs administrations in ASEAN.
<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	Progress in risk management will complement ADB's upcoming C-R-PATA (e.g., for implementation of a customs transit system) and the initiatives of other development partners (e.g., the World Bank). The project is a more advanced version of the regional "intervention by exception" program identified by ADB's Strategic Framework for Action on Trade Facilitation and Investment (SFA-TFI) initiative. <sup>93</sup>
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Customs Administration/Risk Management (Team Leader), 24 person-months (ii) Customs Information Technology, 12 person-months (iii) Training Design, and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Potentially all customs administrations in the Mekong Region

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>R3</b>	Introduction of a Region-wide Radio Frequency Identification (RFID)/Global Position System (GPS) Tracking System for Corridor Management <sup>94</sup>	Regional
<b>Project Background</b>	<p>The development of the GMS transport corridors is a key element in improving the economic competitiveness of the Mekong Region. An effective working corridor requires the coordination of the activities of cargo owners, shipping lines, road transport, ports, and customs authorities. The practical realization of such coordination is dependent on the availability of accurate and reliable information reflecting the physical movement of cargo, and also relies on the integration of the systems operated by these stakeholders.</p> <p>Delays at critical points along the supply chain have been identified as a key factor contributing to the lack of competitiveness of GMS corridors. Factors contributing to these delays include inefficient customs and border control processes, inefficient transfer of cargo between different modes of transport, and inefficient handling of cargo within ports. While most logistics service providers involved in the physical movement of cargo run relatively efficient operations when viewed in isolation, the factors mentioned above result in a low effective speed of movement of freight, which results in a high overall cost of doing business. It is therefore essential for the stakeholders along the supply chain to have a mechanism for monitoring the physical movement of cargo. In response, major freight forwarders have utilized electronic tags based on RFID technology for cargo tracking, and there have already been some attempts to examine the effectiveness and issues arising from the use of RFID technology for customs clearance including an experimental study conducted by the Japan External Trade Organization (JETRO). This study found that although introduction of RFID technology would contribute to reduced</p>	

<sup>92</sup> UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 12, November 2008, p. 2.

<sup>93</sup> See Asian Development Bank, *SFA-TFI Action Plan Technical Report on Customs*, TA 6328-REG, August 2007, p. 16.

<sup>94</sup> The project was modeled on: idCommerce Technologies (Pty.) Ltd., AdExcel CC, Tenacent (Pty.) Ltd., and Transport Logistics Consultants, *Proposal to JICA for the Implementation of a Trade Corridor Cargo Tracking System for Corridor Management around the Port of Walvis Bay*, November 2009.



	<p>clearance time some issues should be addressed to maximize its effectiveness, including harmonization of RFID standards in the region, installation of e-Customs, infrastructure development at border checkpoints, simplification and standardization of procedures, and capacity building.</p> <p>Adding to the overall challenge is the lack of efficient systems to enforce governance onto the management processes of the various authorities involved in controlling the movement of freight from source to destination. In at least some cases, underdeveloped human resources combined with corrupt practices result in delays in customs control, leaks in revenue collection, and inefficient protection of road infrastructure.<sup>95</sup></p>
<b>Project Objective(s)</b>	<p>(i) Demonstrate a set of cargo handling and law enforcement processes applicable to customs authorities, ports authorities, and road agencies that are simple to implement, that combine a high level of security with the fast processing of freight, and that are sufficiently affordable to enforce onto all types of cargo;</p> <p>(ii) For customs operations, demonstrate the implementation of electronic declaration and acquittal processes that can for example be integrated into fast-track lane processes, and which would include the application of a customs transit control system; and</p> <p>(iii) Demonstrate the application of cargo tracking to improve the efficiency of the operations of cargo owners and shipping lines by providing such stakeholders with end-to-end visibility regarding the current location and status of cargo, including processes handled by the respective authorities.</p>
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Assist in the design and implementation of pilot project;</p> <p>(ii) Evaluate the performance of pilot project; and</p> <p>(iii) Prepare recommendation for a region-wide implementation</p> <p>Key elements in (i) above will include (a) identification of the problem areas that can practically be improved through an electronic cargo identification and tracking system, (b) the definition of an operational management concept that can support all important processes related to the management of the corridor, and that will optimally harness currently available technology to address the identified problem areas; (c) evaluation of the most suitable technology alternatives (e.g., satellite-based vehicle tracking combined with active RFID electronic seals, passive RFID) on which such a cargo tracking system should be based, based on functionality, ease of use, practicality and cost, and the identification of the combination of technologies that will most effectively support the deployment of the system.</p>
<b>Expected Impact(s)</b>	<p>Benefits will include: (i) a reduction in cross-border delay times for consignments moving between countries or leaving port areas; and (ii) improvements in the efficiency and security of freight handling processes.</p>
<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	<p>There appears to be some level of governmental interest although the concept is relatively new.</p>
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	<p>No other development partner is pursuing this technology in the Mekong Region, and there are complementarities with other initiatives, e.g., the upcoming C-R-PATA to be implemented by ADB.</p>
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Study <u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <p>(i) RFIS/GPS Tracking Specialist (Team Leader), 12 person-months (ii) Customs IT Specialist, 6 person-months (iii) Evaluation Specialist, 3 person-months</p>

<sup>95</sup> The National Electronics and Computer Technology Center (NECTEC) of has a five-year RFID roadmap to promote the local RFID industry and to serve potential business sectors such as transport.

<b>Counterpart Agency</b>	Potentially all customs administrations in the Mekong Region as the lead agencies from the public sector since they will determine the extent to which the proposed concepts will be incorporated into future customs systems and procedures <sup>96</sup>
---------------------------	--

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>R4</b>	Support of Upcoming C-R-PATA by Providing CBTA-Related Training at the Central and Border Levels Cooperation	Regional
<b>Project Background</b>	A joint ADB-AusAID mission during April and May 2007 recommended a sustainable training management model to provide CBTA human resource skills, including: (i) a regional training and development coordinator, (ii) a local CBTA training and Development Coordinator, (iii) CBTA border agency training officers, (iv) international training and development experts, and (v) the development of vocational education and training programs in border management <sup>97</sup> within the GMS. The mission estimated a requirement for training for 799 trainees from Customs (289), Immigration (327), Sanitary and Phytosanitary/Quarantine (97), and other border crossing point control agencies (86) over 21 months with about 90 training sessions delivered at 10 locations either at border crossing points or at a customs training center. While an upcoming ADB cluster regional—policy and advisory technical assistance (C-R-PATA) includes an output for training workshops/meetings, the budget available is insufficient to meet the requirement of AUD 12.1 million estimated in 2007. <sup>98</sup>	
<b>Project Objective(s)</b>	Develop sustainable capacity in the customs and other services at the border, in order to ultimately improve implementation of the CBTA, streamline procedures, and reduce clearance costs.	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>Assist formulation and implementation of a clear plan to develop the organizational and staff capacity to implement the CBTA and related border management practices (e.g., risk management, use of inspection technology and information technology, as well as even basic customs functions) at various levels.</p> <p>In carrying out the project, it will be important to recognize that: (i) CBTA training needs to be coordinated with, and complementary to, other regional and national initiatives; (ii) training and development programs should be aimed at development of the overall capacity of the concerned administrations; (iii) training and capacity development need to be directed towards all levels of government involved in the CBTA; (iv) on-site training courses need to be based on officially approved operational manuals and procedures based on the CBTA and its annexes; (v) training needs to be tailored to member countries' needs based on their level of development and the capacity of the administrations; and (vi) to the extent possible, officials from member countries should take part in development and delivery of training courses in the local language.<sup>99</sup></p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Development of customs and other border agency human resources and ultimately reduce clearance time and costs	
<b>Status of Government/Regional Commitment</b>	Government/regional support has been expressed through their years of “investment” in the CBTA and indirectly through their approval of ADB’s upcoming C-R-PATA.	

<sup>96</sup> The benefits that will be passed on to cargo owners and transporters based on more efficient customs processes will determine the level of enthusiasm from private sector participants to become involved and bear the cost of compliance.

<sup>97</sup> The Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE) under the United Nations is currently preparing a new Best Practices at Border Crossing Handbook that might serve as a useful training tool for customs training centers.

<sup>98</sup> The AUD appreciated by about 21% from the time of the ADB-AusAID mission to January 2011.

<sup>99</sup> See report of joint ADB-AusAID mission during April and May 2007.

<b>Related Action(s) by Development Partners</b>	Greatly supportive of ADB's upcoming (AusAID-funded) C-R-PATA and other development partner initiatives; specifically mentioned in an interview with the ADB project officer for the C-R-PATA on 9 December 2010.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme</u> : Study and Technical Cooperation Project <u>Expert(s)/Consultant(s)</u> : (i) Cross-Border Transport Agreement (Team Leader), 12 person-months (ii) Coordinated Border Management, 3 person-months (iii) Customs Procedures, 3 person-months (iv) Traffic Rights, 3 person-months (v) Training Design and Implementation, 6 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Potentially all customs administrations in the Mekong Region and related border agencies in the respective countries

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>R5</b>	Annual Time Release Surveys and Measurement of Performance Indicators	Regional
<b>Project Background</b>	Some time release studies have been conducted to date at Mekong Region border crossing points, including: (i) a series of time releases studies in 2005 conducted by ADB at Poipet-Aranyaphet, Bavet-Moc Bai, and Mukdahan-Savannakhet; (ii) a time release study at conducted at five border crossings in Lao PDR, assisted by the World Customs Organization (WCO) and the World Bank; <sup>100</sup> and (iii) a multiple development partner assisted trade mapping study in Cambodia covering six locations. <sup>101</sup> These studies provide valuable information on clearance times, but need to be conducted on a regular basis and with wider geographic coverage.	
<b>Project Objective(s)</b>	To provide an incentive for improving border crossing agency performance, which will facilitate freight transport.	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	<p>(i) Assist in the development of regular time release studies; and (ii) Develop a program to measure customs administration performance using accepted indicators on a regular basis.</p> <p>Possible approaches rely on producing data (e.g., using WCO's Release Study Methodology) or the gathering of existing data. Specific methodologies may include: (i) data collection from customs and other border control authorities, (ii) interviews with freight forwarders, (iii) driver trip diaries, and (iv) surveys focusing on border crossing time. Specific indicators should be easy to measure and collect, based on consistent and defined parameters that are readily understood, capture excessive transport costs and/or time, and be as much as possible already measured by the main logistics stakeholders.<sup>102</sup> Periodic reporting should be undertaken at a frequency to be determined but reporting periods more frequent than quarterly are likely to be cost prohibitive given survey requirements. Target performance indicators should be identified at the outset; while targets can be adjusted at the beginning of each reporting period to reflect earlier experience and expectations, original targets should be maintained to provide continuity and an overview of implementation progress as compared with expectations.</p>	
<b>Expected Impact(s)</b>	Monitoring border crossing agency performance will provide incentives for improvement, which will facilitate freight transport.	

<sup>100</sup> TRS Task Force, *Time Release Study, Lao PDR*, December 2009.

<sup>101</sup> European Union, World Bank, UNIDO, and DANIDA, *Trade Development Support Program, Mapping of Trade Processes – Cambodia*, prepared by Emerging Markets Consulting, March 2010.

<sup>102</sup> See, for example, Gaël Raballand, Jean-François Marteau, Charles Kunaka, Jean-Kizito Kabanguka, Olivier Hartmann, Sub-Saharan Africa Transport Policy Program, *Lessons of Corridor Performance Measurement, World Bank*, May 2008.

<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	Government support indirectly expressed through their approval of ADB's upcoming C-R-PATA.
<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	This project is greatly supportive of ADB's upcoming C-R-PATA and other development partner initiatives; specifically mentioned in an interview with the ADB project officer for the C-R-PATA on 9 December 2010.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<u>Scheme:</u> Study <u>Expert(s)/Consultant(s):</u> (i) Time Release Study Specialist (Team Leader), 12 person-months (ii) Evaluation Specialist, 3 person-months
<b>Counterpart Agency</b>	Potentially all customs administrations and related border agencies in the respective countries

<b>Project Code</b>	<b>Project Title</b>	<b>Country</b>
<b>R6</b>	Feasibility Study of Relocating Freight Traffic from the Aranyaprathet-Poipet Border Crossing Point	Regional
<b>Project Background</b>	In a joint communiqué issued in August 2010 during a Thai-Cambodian joint commission meeting, the two governments announced an agreement to develop a new permanent border crossing point for freight traffic, <sup>103</sup> most likely 12 km south of the current location, at Nong Auen (Thailand)-Stoung Bot (Cambodia). The proposal was originally made by Cambodia. A potential obstacle is that the streambed border is not well defined. The University of the Thai Chamber of Commerce is undertaking a preliminary study of the border crossing point relocation. <sup>104</sup> If the border demarcation issue can be resolved, development of this new border crossing point (BCP) presents opportunities for a feasibility study, BCP design and layout training, development of national and regional BCP building and maintenance standards, the bringing of the different national BCP agencies under one roof, interagency IT connectivity, and training in state-of-the-art border management to maximize efficiency and the performance of the new building assets. Both sides of the new BCP will need new access roads.	
<b>Project Objective(s)</b>	To prepare for the development and operation of a state-of-the-art border facility at the newly relocated border crossing point at Nong Auen (Thailand)-Stoung Bot (Cambodia), to increase border management efficiency and reduce clearance times, and to serve as a model for other border crossing points in the Mekong Region.	
<b>Indicative Project Component(s)</b>	(i) Conduct BCP feasibility study including preparation of design guidelines, layouts, standards, and equipment; (ii) Develop efficient and effective customs procedures; (iii) Assess approaches to coordinated border management; (iv) Improve traffic and parking management around the new BCP; and (v) Implement associated BCP management training.	
<b>Expected Impact(s)</b>	Significant reduction in congestion and clearance times expected at newly relocated, state-of-the-art border crossing point, located along the GMS road originally designated as the having the highest priority.	
<b>Status of Government/ Regional Commitment</b>	Support for the relocation of the border crossing point for freight traffic has received support from Thai governmental authorities and a preliminary study by the University of the Thai Chamber of Commerce, although there has been no specific request yet for Japanese or other foreign assistance.	

<sup>103</sup> The new BCP may focus on containerized cargo traffic. The eventual operating practices have not yet been defined.

<sup>104</sup> The Thai Ministry of Commerce wishes to develop the new BCP with a special economic zone with an inland checkpoint 30 km away together with a logistics center and container terminal.

<b>Related Actions by Development Partner(s)</b>	The project is particularly complementary with the coordinated border management component of ADB's upcoming C-R-PATA, at least for this one border crossing point covered by CBTA Protocol 1.
<b>Indicative JICA Input(s)</b>	<p><u>Scheme</u>: Study</p> <p><u>Expert(s)/Consultant(s)</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Border Crossing Transport (Team Leader), 12 person-months</li> <li>(ii) BCP Operation/Management, 9 person-months</li> <li>(iii) Border Crossing Facility Design, 9 person-months</li> <li>(iv) Transport Demand Analysis, 3 person-months</li> <li>(v) Traffic Management, 3 person-months</li> <li>(vi) Customs Information Technology, 3 person-months</li> <li>(vii) Economics and Finance, 3 person-months</li> <li>(viii) Public-Private Partnerships, 1 person-month</li> </ul>
<b>Counterpart Agency</b>	Not yet officially designated but possibly the Ministry of Transport (Thailand) and Ministry of Public Works (Cambodia)