

解説編

目次

はじめに.....	1
1 大メコン経済圏（GMS）の概要.....	1
2 GMS/CBTA の策定経緯.....	3
(1) 概況.....	3
(2) 協定策定経緯.....	4
(3) 批准状況.....	5
3 GMS/CBTA の全体構成.....	6
4 協定の概要.....	9
(1) 国際陸送に必要な法的枠組み.....	9
(2) 国際陸送機能と条文との関係.....	10
(3) 協定の概説.....	11
5 関連協定.....	20
(1) ASEAN 運輸協定.....	20
(2) アセアン・シングル・ウィンドウ（ASW）.....	23
(3) 既存の陸送に関わる二国間協定.....	24
付 JIFFA News 掲載資料との関係.....	26

はじめに

国際道路交通の円滑化に関する本協定は、アジア開発銀行の主導の下、大メコン経済圏の地域開発の一環として、メコン川周辺地域・諸国間の交通について策定された包括的な条約である。

他方、日中韓やASEANにおける日本企業の集積・活動の拡大・深化に伴って、日本の物流事業者は、広く国際社会の変化を先取りした市場展開が必要とされるようになっており、我が国にとっても、当該地域の輸送効率化が喫緊の課題となっている。

ここでは、本協定の制定経緯、類似法制度との関連、本協定の背景と規定の概要を紹介する。

1 大メコン経済圏（GMS）の概要

大メコン地域（GMS: Greater Mekong Subregion）開発計画は、カンボジア、中国、ラオス、ミャンマー、タイおよびベトナムの6ヶ国からなる地域である。

GMSは、ADB（アジア開発銀行：Asian Development Bank）の支援のもと、1992年に、関係諸国間の経済成長および生活水準の向上、貧困の削減を促進するために設けられた国際的な経済協力圏域である。

ADBのGMS開発プログラムは、開発機会の実現、貿易および投資の促進、国際輸送問題の改善および関係諸国に共通する資源および政策ニーズへの適合を意図している。ADBのGMS開発プログラムは、運輸（航空、鉄道、道路、水運）、エネルギー、通信、環境、人的資源開発、観光、貿易・投資を含む7分野から構成されている包括的な地域開発計画である。

このような国際的な地域開発計画は、環境、麻薬、HIV/AIDS等の国際問題の改善にとって有効であり、同様に、貿易の促進や労働流動性の向上に貢献する人や物の移動を促進するための道路などの物的基盤整備にも重要な役割を果たしている。

ADBのGMS開発プログラムの推進体制は、大臣級会議とその下の施策実現のための意見交換や勧告を行う作業グループ（Working groups）およびフォーラムから構成されており、ハード、ソフト両面の施策を検討している。

各国にはGMS開発プロジェクトに関する国内の調整委員会（National Coordinating Committee）が設けられている。ADBは、これらの作業グループおよびフォーラムへの技術的、政策的支援を行うとともに事務局機能を担っている。

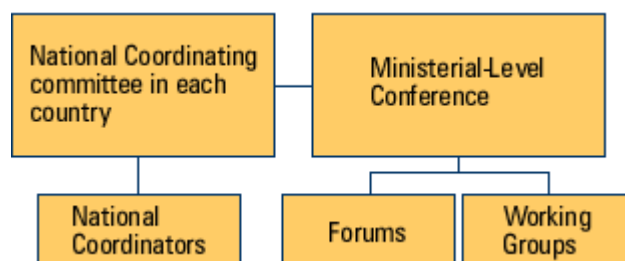


図 1.1 GMS の組織体制（Institutional Arrangements）

ADBは58ヶ国の出資をもとにした多国間にわたる開発金融組織であり、アジア太平洋諸国の経済的・社会的な開発促進に貢献しており、フィリピン、マニラに本社があり、1966年12月に運営を始めている。

ADBは、国際地域開発における「正直な仲介者 (honest broker)」および官民投資のファシリテーターとしての役割を果たしている。GMS/CBTAはADBの技術援助 (TA) による活動成果の一つである。

2 GMS/CBTA の策定経緯

(1) 概況

インドシナ半島の道路輸送に関わる包括的な法制度としては、隣接する二国間の協定が従前から締結されており、その枠組みを多国間で包括的に整備する枠組みとして GMS/CBTA (Cross-Border Transport Agreement) がある。

中国+1 としてのベトナムが注目されるようになり、日本の援助によるタイのムクダハンとラオスのサバナケット間の第二メコン橋整備、それに伴うバンコク・ハノイ間を連携する東西回廊の活用が話題になって、日本貿易振興機構 (JETRO) が先導的貿易投資環境整備実証事業 (略称 J-Front) 「メコン地域における陸路物流網構築に関わる実証実験」を実施したのは 2004 年度だった。2006 年 12 月には第二メコン橋が開通した。JETRO が、陸路輸送のコストや時間の実態調査を行った『ASEAN 物流ネットワークマップ』を出版したのは 2007 年と 2008 年であった。この間、2007 年 1 月 11 日にはベトナムが WTO に正式加盟した。

GMS は、ADB (アジア開発銀行 : Asian Development Bank、本部マニラ) の推進する地域開発プロジェクトである。

他方、国連/アジア太平洋経済社会委員会 (UN/ESCAP: Economic and Social Commission for Asia and the Pacific、本部バンコク) は、有名なアジアハイウェイプロジェクトを推進しており、フォーワーディング業務の人材育成についても FIATA と連携した活動を行っている。

GMS プロジェクトにおいて我が国企業の輸送サービスにも今後大きな影響があるとみられる法制度が、国際交通協定 (CBTA: Cross-Border Transport Agreement) である。その対象国は中国雲南省とメコン流域各国が含まれている意味でも注目される。

法制度の完全実施にはまだ長い期間を要すると見込まれる。タイ・カンボジア間の紛争による途絶もある一方で、2009 年にはタイ車両がラオスを経由してベトナム・ダナン港まで積み替えなしで直送する関税局ベースの輸送実験も実施され、一步一步改善に向けた努力が行われていることも事実である。

(2) 協定策定経緯

GMS/CBTA の正式名称は、「貨物と旅客の国際輸送を促進するための」協定であり、カンボジア王国、中華人民共和国、ラオス人民民主国、ミャンマー連邦、タイ王国およびベトナム社会主義共和国間の協定である。

GMS 国際道路輸送協定 (GMS Cross-Border Transport Agreement) は、国際輸送の促進に関わる多様な局面を一つの文書にとりまとめた包括的な多国間制度である。

GMS/CBTA は、大きく、以下の内容からなる。

① シングルウィンドウ・シングルストップ通関検査に関する規定

② 物（貨物）と人（旅客）の国際輸送に関する規定

その対象は、人（ビザ発給など）、通行権、通関の物的検査免除、預託金、護送、動植物検疫要件、商用交通権の交換要件、道路・橋梁設計基準、道路交通標識、信号等の運輸交通基盤整備などの規定を含む。

1) GMS/CBTA は、1999 年 11 月 26 日にビエンチャンで署名された三国間協定に始まる。

この三カ国は、ラオス民主共和国、タイ王国およびベトナム社会主義共和国である。

2) カンボジア王国が 2001 年 11 月 29 日にミャンマーのヤンゴンで同協定に加盟した。

3) 中国人民共和国が 2002 年 11 月 3 日にプノンペンで同協定に加盟した。

同時に覚え書 (A Memorandum of Understanding : MOU) が、CBTA とその付則・細則との関係を明確にするために署名され、あわせて CBTA 第 17 条（運転免許の相互承認）が修正された。

4) ミャンマー連合は、2003 年 9 月 19 日に中国大理（ダリ）で同協定に加盟した。

この際に、GMS/CBTA を非商用車にも適用するための段階的アプローチに関する MOU が署名された。

5) 2004 年 4 月 30 日に、CBTA 第 17 条に関する修正が署名されるとともに、付則・細則における付則第 16 条の追加が行われた。

(3) 批准状況

GMS/CBTA は、2003 年 12 月に GMS 加盟 6 ヶ国による批准が終了している。その後、20 の付則および詳細資料に関する署名が進められた。

その署名経緯は、以下のとおりである。

- 1) 2004 年 4 月 : Annex2、Annex4、Annex7、Annex11、Annex12、Annex13a、Annex15 および Protocol1 署名
- 2) 2004 年 12 月 : Annex1、Annex9、Annex13b、Annex16 署名
- 3) 2005 年 7 月 : Annex3、Annex5、Annex10、Protocol 2 署名
- 4) 2007 年 3 月 : Annex6、Annex8、Annex14、Protocol 3 署名
- 5) 2007 年 3 月に全ての署名が終了した。

現在、各国の国内議会等で批准作業が進められているが、2007 年 8 月時点では、ラオス 8 項目 (Annex 6 件、Protocol 2 件) 批准、ベトナム 16 の項目 (全 Annex) 批准、カンボジア 12 項目批准、他の 3 カ国 (タイ、ミャンマー、中国) は未批准の状況にとどまっている。

3 GMS/CBTA の全体構成

GMS/CBTA の全体構成は、以下のとおりである。10 部 (Part) 44 条からなる本文、17 条からなる付則 (Annex)、そして3つのプロトコル (詳細仕様) から構成される。付則毎に詳細かつ膨大な細則がある。付則や詳細仕様には本文と同等の効力がある。

実務的には、3つのプロトコルが重要であり、本協定が対象とする輸送経路および国境等が特定されている。また、これらの協定の適用を促進するために別途定められた二国間協定があり、その枠内での早期実行内容およびその適用期限も注目する必要がある。

1) 協定本文

前文 (1999 年基本協定)

第1部 総則

第1条 目的と目標

第2条 適用範囲

第3条 用語の定義

第2部 国際道路輸送手続きの促進

第4条 国際道路輸送手続きの促進措置

第3部 国際旅客交通

第5条 査証 (VISA) 発行

第6条 旅客交通

第4部 国際貨物交通

第7条 通関の物的貨物検査、関税預託及び護送の免除

第8条 中継輸送

第9条 動植物検疫

第10条 特殊貨物輸送に関する特例規定

第5部 道路車両運行に関する認可要件

第11条 他の協定当事国における道路車両の認可

第12条 車両登録

第13条 車両の技術的要件

第14条 車両検査証明書の承認

第15条 道路交通規制・信号標識

第16条 車両の第三者賠償責任保険

第17条 運転免許 (2004 年改正)

第18条 車両の一時的輸入

第6部 商業的交通権の交換

第19条 交通権

第20条 輸送経路及び出入国箇所指定

第21条 運送事業者の免許

第22条 市場参入

第23条 輸送サービスのための自由市場

第 24 条 運送の価格設定と条件

第 7 部 基盤整備

第 25 条 道路・橋梁の設計仕様

第 26 条 道路標識・信号標識

第 27 条 越境施設

第 8 部 協議調整機構

第 28 条 国家交通促進委員会

第 29 条 合同委員会 (Joint Committee)

第 9 部 付則

第 30 条 国内法規の遵守

第 31 条 法制度・基盤整備状況の透明性

第 32 条 無差別待遇

第 33 条 交通事故発生時の対応に係る支援

第 34 条 複合一貫運送業

第 35 条 書類・手続き

第 10 部 最終規定

第 36 条 追認または承諾

第 37 条 対応する国内法規

第 38 条 保留

第 39 条 発効日

第 40 条 本協定の停止

第 41 条 他の国際協定との関係

第 42 条 紛争の解決

第 43 条 修正

第 44 条 廃棄通告

2) 付則 (Annex)

- Annex 1 危険物の運送
- Annex 2 国際交通における車両登録
- Annex 3 生鮮品の運送
- Annex 4 国際道路輸送手続きの促進
- Annex 5 国際道路交通：旅客
- Annex 6 通過および内陸通関手続きに関する制度
- Annex 7 道路交通規制・信号
- Annex 8 車両の一時入国
- Annex 9 国際道路輸送の運送人の免許基準
- Annex 10 輸送条件
- Annex 11 道路・橋梁の設計、建設基準・仕様
- Annex 12 国境出入および通過施設・サービス
- Annex 13a 国際複合一貫輸送運送人責務制度
- Annex 13b 国際複合一貫輸送運送人免許基準
- Annex 14 コンテナ通関
- Annex 15 物品分類システム
- Annex 16 運転免許基準

3) 技術的細則 (Protocol)

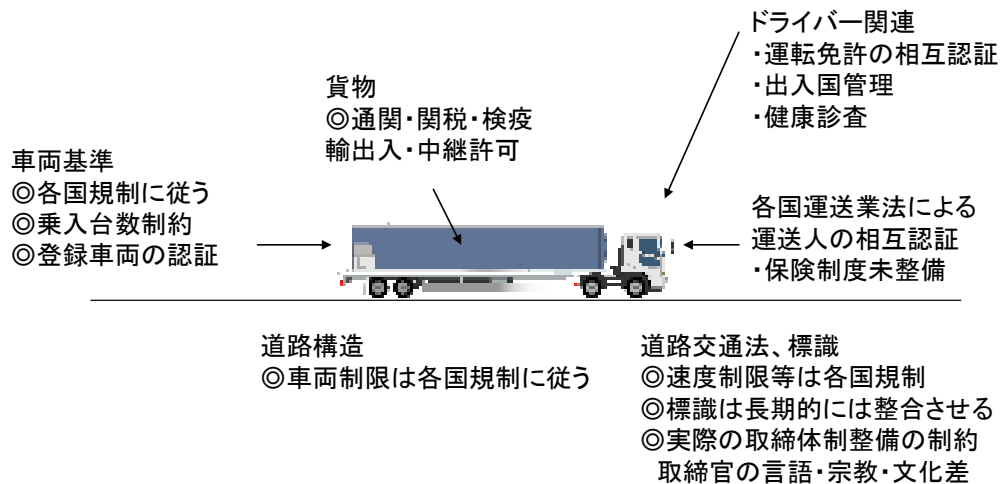
- Protocol 1 国際道路輸送経路、出入国地点
- Protocol 2 通過交通に関する課金
- Protocol 3 輸送サービスの頻度・容量、割当や認可の発行

4 協定の概要

(1) 国際陸送に必要な法的枠組み

国際道路貨物輸送においては、図 4.1 のように、貨物の輸送に関する規定だけでなく、運転者および運転免許、車両の技術基準および車検証、運送事業者の相互認証、道路交通規制および道路構造基準に関する整合性の確保が必要になる。

日本の法律でいえば、関税法、出入国管理法、動植物検疫その他輸出入関連法規をはじめ、道路運送事業法、道路運送車両法、道路交通法および道路法を一本の法律にまとめたような内容になっている。これは陸送に関わる制度を一元的に把握できる点で、トップダウンアプローチとしてのメリットもあるが、各国が批准作業に入るために必要な関連国内法規が多くの省庁・部局にまたがり調整に時間がかかり、簡単な条項だけでも部分適用することが難しいという実行面のデメリットにもなっている。このため優先的適用のための箇所や適用条項をステップ・バイ・ステップに実現しようとしており、そのためのインフラ整備を含めた取り組みが積極的に進められている。



注：運輸協定は既存の輸出入制度や各国法規の適用を妨げない
◎輸出入管理や法規は各国の国内法規に従う
◎運輸協定の適用は特定地点・特定経路のみ

図 4.1 GMS/CBTA の全体像

(2) 国際陸送機能と条文との関係

国際陸送機能別に協定本文と付則の関係をみると表 4.1 のように整理できる。

国際陸送機能別にみる各規定は、運転者、貨物、車両、運送人、道路交通および道路条件に分けられる。

運転者には、旅客輸送の一環としての査証の発給や出入国管理に関連する健康検査、所持品の免税措置等が関連規定として適用される。なお、バス・タクシーの場合には、運転者だけでなく、旅客に関する関連条文の適用が加わる。

分野	協定本文	付則 (Annex)
運転者	2 国際道路輸送手続きの促進 (シングル・ウィンドウ及びシングル・ストップ) 3 国際道路輸送 (旅客) 5 道路車両運行に関する規制 (運転免許)	5 国際道路交通：旅客 16 運転免許基準
貨物	2 国際道路輸送手続きの促進 (シングル・ウィンドウ及びシングル・ストップ) 4 国際道路交通 (貨物) (輸送、動植物検疫、特殊貨物) 5 道路車両運行に関する規制 (車両の一時入国)	1 危険物の運送 3 生鮮品の運送 4 国際道路輸送手続きの促進 6 通過および内陸通関手続きに関する制度 8 車両の一時入国 14 コンテナ通関 15 物品分類システム
車両	5 道路車両運行に関する規制 (車両相互運行許可、車両登録、技術的要件、車検、保険)	2 国際交通における車両登録
運送人	6 商用車交通権の交換 (相互乗入権、運送業者免許、市場開放、価格設定)	9 国際道路輸送の運送人の免許基準 10 輸送条件 13a 国際複合一貫輸送運送人責務制度 13b 国際複合一貫輸送運送人免許基準
道路交通	5 道路車両運行に関する規制 (道路交通規制) 7 基盤整備 (交通標識)	7 道路交通規制・信号 16 運転免許基準
道路	7 基盤整備 (道路・橋梁設計仕様、道路標識、国境施設)	11 道路・橋梁の設計、建設基準・仕様 12 国境出入および通過施設・サービス

表 4.1 GMS/CBTA 協定本文と関連条文の基本構成 (貨物輸送関連)

(3) 協定の概説

GMS/CBTA の協定本文を条項毎に紹介しておく。

協定本文は、10 部（パート）からなり、各部通し番号で 44 条構成となっている。以下に各部、各条文骨子とその意義を紹介する。

なお、GMS/CBTA の概要については、ジェトロ（日本貿易開発機構）アジア経済研究所調査報告書、石田正美編『メコン地域開発研究～動き出す国境経済圏～』（2008 年 3 月刊）の第 2 章、石田正美著「越境交通協定（CBTA）とは何か」に紹介されている内容が最も詳しい。同報告書は下記 URL から無料ダウンロードできる。

http://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Report/2007_04_23.html (2/6)

第 1 部 総則

第 1 条 目的と目標

本協定の目的は、以下の 3 点にあり、貨物だけでなく旅客交通の円滑化を含んでいる。

- 1) **GMS** 域内における貨物や旅客の国際交通の活性化
- 2) 貨物や旅客の国際交通に関する法制度、規制、手続き、要件の簡素化・調整
- 3) 複合一貫輸送の促進

第 2 条 適用範囲

本協定の適用範囲は、**GMS** 諸国の輸出入・入出国及び通過交通とされており、フェリーによる渡河を含む道路上の全ての国際交通となっている。このため、自動車交通だけでなくフェリーや徒歩も含まれる。なお、第二項として、別途明記しない限り、関係国の輸出入許可や出入国管理に関する各国権益を侵害するものではないという適用除外項目が明記されている。

第 3 条 用語の定義

用語の定義は、国際社会における専門用語の語義を理解する上で非常に重要である。用語の定義に掲載されている内容は、22 項目であり、協定相互の関係を示すための、協定、付則、技術的細則の定義のほか、所管庁、母国、実施国、内陸国、第三国、中継国の定義、道路交通（フェリーを含む）、人、車両、中継交通、定期輸送事業、運送人、自家用輸送等の定義が掲載されている。

第 2 部 国際道路輸送手続きの促進

第 4 条 シングル・ウィンドウ及びシングル・ストップ

第 4 条では、本協定で国境通関を円滑化する制度として、最も注目されたシングル・ウィンドウ・インスペクション（SWI）とシングル・ストップ・インスペクション（SSI）の制度が規定されている。

シングル・ウィンドウ・インスペクション（SWI）は、旅客・貨物、車両の出入国に必要となる検査・手続きを、関連機関が「一箇所で」「同時に」行う制度であり、詳細は、国境地点に関する覚書（Memorandum of Understanding：MOU）に規定している。ここでの事務処理は電子化を意味しないが、国際輸送手続きを一つの窓口で集中処理する仕組みであり、事務手続きの迅速化に貢献することが期待されている。

シングルストップインスペクション（SSI）は、輸出入それぞれで合計 2 回必要となる税関、警

察、出入国管理、貿易管理、動植物検疫手続きを、共同管理区域（Common Control Area：CCA）で、両国の関係機関が同時に行うことで、1回の手続きとする制度である。

あわせて、運営時間については、当該2カ国で、国境ゲートの開門時間、運営時間の整合性を確保することと、情報の事前通知により当該国は、越境する旅客・貨物に関する情報の事前交換を推進することが規定されている。

該当条文は、国際道路輸送手続きの促進に関わる協定本文第2部第4条、付則第4条である。

シングル・ウィンドウ及びシングル・ストップの制度は、貨物の積替えを改善する制度ではない。関係資料には、車両の相互進入が可能になるかのような説明もみられるが、本制度は、あくまでも、越境事務処理手続きの簡素化・円滑化に関わる措置であって、積替えや車両の進入は、商用車交通権の交換に関わる措置である。

GMS/CBTA 条約本文第2条(b)では、条約の適用範囲について「別途明確に規定されない限り、本協定は、貿易と出入国管理の問題を直接に取り扱わない。この結果、本協定は、契約当事者国が、物の輸入・輸出・中継および人の入国・出国・通過にあたって各国の法律および規制に従って、各国領土内において許認可を行う権利に影響を与えない」としている。

このように、本条約のシングル・ウィンドウ及びシングル・ストップの制度は、既存の通関、検疫及び出入国制度の改訂を意味するものではなく、その運用上の改善措置であることに留意する必要がある。

参考までに、現状の国際貨物輸送における車両および貨物輸送の動きを示すと、一般的には、図4.2のような方法で行われている。通常、輸入貨物の引取車両は、輸入国側の車両が、輸出国側のバッファゾーンに入って荷積みし、輸入国に戻っている。この間に、出国・入国、出国・入国の4回の事務処理を行う必要がある。今回紹介した改善措置の適用によって、手続きの場所が入国側施設1箇所で実施できることとなり、2回の停止で終了する点が改善のポイントとなる。

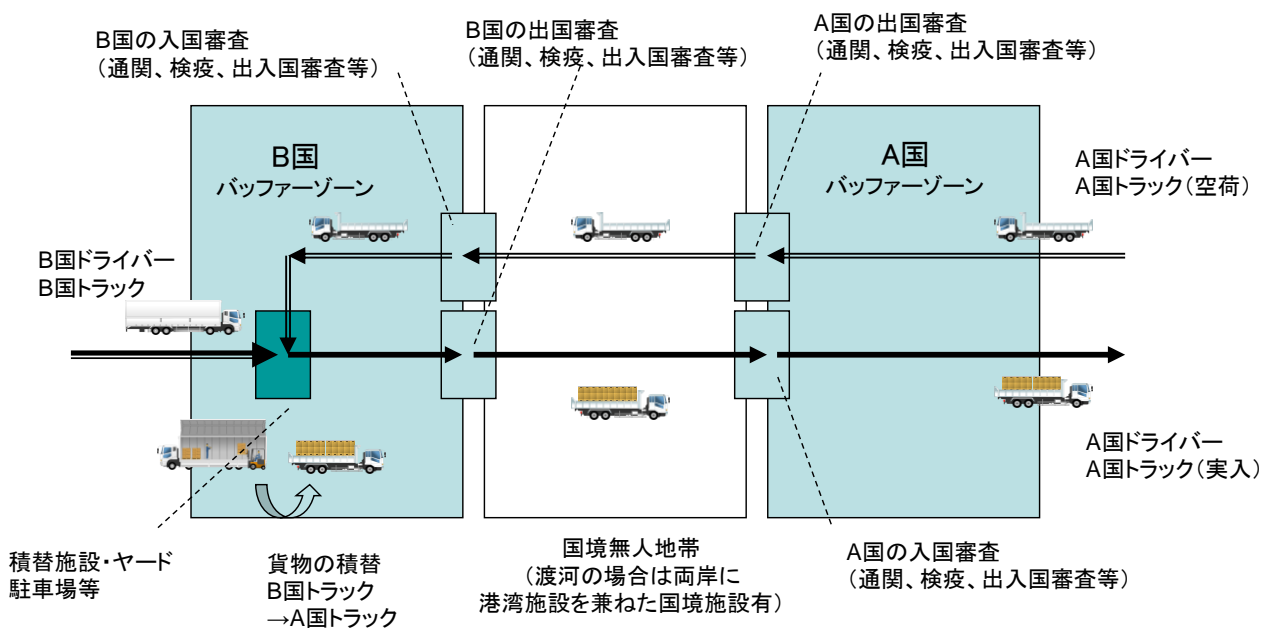


図 4.2 現状の一般的な国際陸送方法

第3部 国際道路交通（旅客）

第5条 査証（VISA）発行

第5条は、運送業者の従事者へのマルチビザの発行や、一般の人へのビザ発行を規定している。

関連付則では、査証発行の所要時間（10日以内）、有効期限、免除規定、申請に必要な書類等が規定されている。健康診断は世界保健機関（WHO）のルールに準拠している。

第6条 国際旅客交通

出入国管理（VISA発行、健康検査、所持品に関する免税処置）、輸送条件（定期便・非定期便の料金設定、手荷物、別送手荷物）、旅客運送業（輸送契約、輸送車責務、等）など、国際旅客交通に関する取り決めは、Annex5（国際旅客交通）、Protocol1（国際交通経路及び出入国地点）に詳述する。

第4部 国際道路交通（貨物）

旅客および貨物の輸送に関する規定は、運転者および乗客に関する出入国手続きを含む。

該当条文は、査証（VISA）の発行（協定本文第3部第5条）、国際旅客交通（協定本文第3部第6条）、国際貨物輸送（協定本文第4部第7条）、通過貨物輸送（協定本文第4部第8条）、動植物検疫（協定本文第4部第9条）、特殊貨物（危険物、生鮮品等）の扱い（協定本文第4部第10条）である。

第7条 国際貨物輸送

本条は、国境での貨物検査、関税預託、通過貨物料免除（Annex6：通過貨物・内陸通関手続き制度）等を規定している。

第8条 通過貨物輸送

本条は、域内通過交通の承認、通過交通への関税・税金免除に関する規定である。通過交通への課金（Transit Charge）は、長期的には交通費用に関連するもののみとする。短期的な取り決めは、Protocol2（通過交通に関する課金）に記載している。なお、通過交通に関する料金徴収は、不当に高額にならないように、カバー可能な費目が付則で列挙されている。

第9条 動植物検疫

動植物検疫に関する規定は、世界保健機構（World Health Organization）、Food and Agriculture Organization 規則と、整合したものとすると規定されている。

第10条 特殊貨物の取り扱い

危険物輸送、生鮮食品輸送は特別の扱いとし、Annex（Annex1：危険物の輸送、Annex3：腐敗しやすい商品の運送）に記載されている。危険物輸送は原則としてGMS/CBTAの適用対象外であるが、例外的に認可する場合について付則で規定している。危険物の定義は国連勧告に準拠している。他方、生鮮品は生活必需品でもあるので、衛生上の管理をふまえて、優先的輸送物資として扱われている。

第5部 道路車両運行に関する規制

協定本文第5部の道路車両通行に関する規則、主として道路交通法関係条項は、車両相互運行の許可（協定本文第5部第11条）、本国での車両登録（協定本文第5部第12条）、車両技術要件（協定本文第5部第13条）、車両検査（協定本文第5部第14条）、道路交通規制（協定本文第5部第15条）、車両の第三者賠償責任（協定本文第5部第16条）、運転免許（付則第16条）である。

なお、第5部に関連する協定本文は比較的簡単な条文からなるが、付則第7条の道路交通規制・信号には2つの別紙があり、別紙1は、道路交通規則（20ページ）、別紙2は、道路交通標識等を規定し、さらに付則1と2に分けられ、付則1は交通標識等（43ページ）、付則2は、道路標示を中心に定めている（7ページ）。その上に、道路交通標識の図が24枚（238の標識図）追加されている。付則の中で最も分量が多いので、ここでは骨子と一部例示の紹介にとどめることをご了承願いたい。

第11条 車両相互運行の許可

本条は、条件を満たした車両については、右ハンドル・左ハンドルに関わらず相互運行を認める規定である。

第12条 本国での車両登録

本条は車両登録に関する規定であり、国際交通を行う車両は、本国にて車両登録を行い、登録証を常に携帯することを規定している。詳細の登録規則は、Annex2（国際交通における車両登録）に記載している。

一般に、車両の相互乗り入れ制度は、「トラック・パスポート」と呼ばれたりするが、GMS/CBTAにそういった規定はない。具体的には本条の車両登録証明書と後述する一時輸入許可、通関書類、運転免許などの複数許可の複合的な運用になると考えられる。

また、本条に基づき、国際輸送車両のナンバープレートの様式、国コード等が付則に定められている。

第13条 車両技術要件

国際交通を行う車両は、本国が定める車両要件に従う。ただし、車両重量、軸重・寸法については、受入国の基準に従う。

第14条 車両検査

国際交通を行う車両は、本国にて車両検査を行い、受入国はこれを認める。この規定は車検証の技術基準及び検査結果に関する相互認証に関する規定である。

第15条 道路交通規制

本規定は、Protocol 1 に定められた経路沿道の道路交通規制の統一を徐々に図る（Annex7：道路交通規制・信号）ことを規定している。「徐々に」の文言は、実際の交通標識整備の時間を考慮したものである。

第16条 車両の第三者賠償責任保険

本規定は、越境交通を行う車両は、走行国の第三者強制賠償責任保険に加入することを規定している。

第 17 条 運転免許

運転免許は、Annex16(ドライバー免許基準)に従って各国が発行し、他国はそれを認証する(2004年改訂規定)。運転免許証に関しては、1985年7月9日にクアラルンプールでASEAN諸国によって署名された各国国内の自動車免許証の承認に関する合意に基づき、各国は域内他国によって発行された運転免許証を承認しなければならない。

第 18 条 車両の一時的輸入

通過車両(及びその他車両に付随する機材)に対しては、関税、輸入税を免除する(Annex8: 車両の一時的輸入)。本条は、域内各国間の相互乗り入れ促進のための規定の一つであり、いわゆる輸送手段としての車両(及び付属品)の一時的輸入(再輸出)に関する特例措置である。

本規定による関税免除が悪用されて国内市場に非課税のまま販売されることを防止する措置については付則に規定されている。なお、中継国となるラオスなどを通過する場合に発生する中継国市場への転売等を禁止するための封印措置等も付則に規定されている。

第 6 部 商用車交通権の交換

運送人に関わる協定本文第 6 部 商用車交通権の交換は、相互乗入権、運送業者免許、市場開放、価格設定等の規定からなる第 19 条から第 24 条と関連する付則第 9 条 国際道路輸送の運送人の免許基準、付則第 10 条 輸送条件からなる。

国際間の道路貨物輸送では、隣国との人件費差や燃料価格差等の要因によって、いずれかの国の運送業者が価格競争上圧倒的に優位となる場合が多い。このため、各国の道路運送事業者の権益を確保するために、国内輸送を自国内業者に限定するカボタージュ(Cabotage)といわれる制度が適用されることが一般的である。また、各国の道路運送車両法や道路運送事業法等の関連法規が異なるので、相互認証の前提となる許認可事項や機能保証をあわせて規定する必要がある。商用交通権の交換に関わる規定については、以上のような背景をふまえて理解することが重要である。

第 19 条 乗り入れ権の段階的な開放

商用車の乗入れ権の開放を段階的に行う。第一段階では、一定の条件に基づき、①第 3 国通過、②他国への入国、③ 他国への出国を行える。第二段階では、特定の制限なく他国への入国、出国、通過を行える。カボタージュに関しては、当該国の特権に基づいてのみ認可されるものとする。

第 20 条 運送経路及び出入国箇所の指定

国際旅客・貨物輸送は、指定経路、指定出入国地点で行うこととする(Protocol 1)。

つまり本協定による国際輸送の円滑性・迅速性の適用は、全ての国境で運用されるわけではなく、付属規定に指定された国境及び経路に限定されている。付則では、南北(中越)ルートで 3 ルート、4 拠点、東西ルートで 1 ルート、3 拠点、南部ルートで 2 ルート、3 拠点、その他 5 ルート、5 拠点が指定されている。

第 21 条 運送業者の免許

国際運送業に従事する運送業者は、本国において免許を取得し（Annex9：国際運送業者の免許規定）、他国はこれを認める。運送業免許の他人への譲渡や売買は認められない。付則では、具体の発行は、国家輸送促進委員会もしくは関連公認機関が行うことや許可基準を定めている。

ここでいう本国は、本協定締結国である。付則に規定されている免許基準の基本は、業者の専門的職業能力（法律、経営ノウハウ、市場参入条件、輸送技術、道路交通法規）、財務上の健全性・信頼性（遵法性）、資本構成（母国資本過半要件）などについて最低条件を充たしていることが必要とされる。旅客輸送については乗客の安全輸送に関する規定や免責要件、保険条項、料金規定が加わる。

第 22 条 市場開放

本国にて国際運送業免許（Annex9）を得た運送業者は、国際運送業に従事でき、受入国は運送業者の業務推進のための営業所設置を認可する。

第 23 条 運送業市場の自由化

運送業の認可を徐々に進める。第一段階では、運行できる車両は、Protocol 3（運輸サービスの頻度・容量、割当や認可の発行）に従って規定される。運送頻度、第 1 段階の猶予期間も、Protocol 3 にて規定される。第 2 段階では、全ての運送業の頻度、車両数に関する規制を撤廃する。

第 24 条 運送の価格設定と条件

Annex10（運送条件）に規定された運送条件に従う。価格設定は、自由競争に基づくが、過剰な価格設定を防ぐための独占禁止の規制を加えることも可能である。

第 7 部 基盤整備

協定本文第 7 部は道路構造規格に関する規定が中心である。

該当条文は、道路・橋梁の設計仕様（協定本文第 7 部第 25 条）、道路標識・信号（協定本文第 7 部第 26 条）、越境施設（協定本文第 7 部第 27 条）である。このうち道路標識・信号の内容は付則第 7 条の適用である。

参考までに、少し古い数値であるが、関係国の道路概況をみると表 6 のようになっている。

このうち、アジア・ハイウェイの部分が、CBTA に規定する道路構造基準で評価できる部分である。舗装状況および車線数の整備割合は、アジア・ハイウェイの延長に占める割合である。当該部分の延長が各国道路延長に占める割合はわずかであるが、舗装状況、車線数ともに条件が整っている国はタイのみである。ベトナムは道路の舗装が完了しているが車線の拡幅が必要とされている。その他の国は、舗装、拡幅ともにこれからの状態にある。

	タイ	カンボジア	ラオス	ベトナム	ミャンマー
道路総延長(km)	249,243	12,323	32,620	221,115	42,300
道路密度(m/km ²)	486	68	138	671	63
自動車登録台数(千台)	25,549	350	97	429	264
通行車線	左側通行	右側通行	右側通行	右側通行	右側通行
アジアハイウェイの道路実延長(km)	5,109	1,332	2,307	2,631	3,003
舗装状況(コンクリート割合)	96.9%	34.0%	0.0%	100.0%	4.8%
車線数(4車線以上割合)	63.3%	0.0%	0.0%	13.1%	5.7%

注: 原データは2000年~2004年当時の数値であり、ラオスの舗装率は現在では高くなっている。
資料: JETRO、「ASEAN物流ネットワークマップ」2008

表 4.2 GMS 諸国（中国を除く）の道路交通概況

第 25 条 道路・橋梁の設計仕様

国際交通経路に指定された道路路線（橋梁を含む）の建設・改良を、各国の公共事業プログラムとして行う。その他合意された道路区間についても、可能な財源の範囲で Annex11（道路・橋梁の設計、建設基準・仕様）に規定された水準に基づいた建設・改修を行う。安全性、治安、良好な道路条件を確保し、必要な維持管理を行う。

この付則は、道路工学にもとづく技術的基準（車線数、幅員、勾配、最小回転半径、舗装種別、橋梁等の設計荷重、照明等の道路付帯施設等）から構成され、おおむね、国連アジア太平洋経済社会理事会（UN/ESCAP）のアジアン・ハイウェイの基準に基づいている。

第 26 条 道路標識・信号

本条は、Annex7 に記載された水準の道路標識や信号を導入することを規定している。車両の国際的走行にあたっては、各国の運転手が共通の道路交通法規・標識や表示を認識・遵守することが求められる。

第 27 条 越境施設

本規定は、越境地点において必要となる施設整備や職員の配置を行う（Annex12：越境、通過施設・サービス）規定である。所要施設は付則で詳細に記述されており、単なる通関施設だけでなく、自動車修理・保守サービス、給油施設、駐停車施設、自動車消毒施設をはじめ、検査施設や通信設備を含む。

第 8 部 協議調整機構

第 28 条 国家交通促進委員会（NTFC）の設立

加盟国は、大臣あるいは副大臣級が委員長を勤める NTFC を設立し、CBTA 実施に関連する全ての関連機関の代表者を含むものとする。国家交通（運輸）促進委員会は、運送人の業者登録制度の有効性を保証する委員会でもあり、単なる協議調整にとどまらない役割を担っている。

第 29 条 合同委員会

NTFC の代表による合同委員会を開催し、CBTA 実施のモニタリングや評価を担当する。紛争の平和的解決の場でもある。

第9部 付則

第30条 国内法律・制度の遵守

国際交通に従事する全ての人、運送業者、車両は当該国の法律・制度に従う。

国内法律・制度は、当該国の権限によって適用される。

国内法制度に違反した人、運転者、運送業者、車両については、入国を拒否することができる。

第31条 法制度・インフラ状況に関する情報開示

国際交通（旅客・貨物）に関する国内の法律、制度、手続き、技術に関わる総合的なカタログを英語で整備する。この規定は、我が国のように多言語文化になじみの少ないスタッフが、現地物流事情を把握する上で大変有効に機能することが期待できる。

第32条 無差別待遇

国際交通に従事する車両、旅客、貨物については、全ての国に対して同等の扱いを行うこととする。

第33条 交通事故発生時の対応に係る支援

第3国からの人、運送業者、車両、貨物が交通事故に巻き込まれた場合、可能な支援を提供し、本国への迅速な連絡を行う。

第34条 複合一貫運送業

本規定は、複合一貫運送業に関して、同一の責務規定を適用する（Annex13a：複合一貫運送人責務に関する制度）規定、複合一貫運送業に従事するための一定要件を課す（Annex13b：国際貨物運送業の複合一貫運送業者免許基準）規定。さらにコンテナの通関に関する規定を Annex14（コンテナ通関）に記す規定からなる。複合一貫運送に関する詳細は付則に規定されている。

第35条 書類・手続き

書類・手続きは、効率的な国際交通の上で重要な時間・費用的要素であることを共通の認識とし、これによる遅れを最小限に抑えることとする。このため以下のような方針が規定されている。

- ①国際交通に必要となる書類の数、手続きを可能な限り減らす。
- ②国際交通に関する全ての書類に英語の翻訳を行う。
- ③輸出入関連書類について、United Nations layout key と整合性を保つ。
- ④商品コードやその記述を可能な限り統一する（Annex15：商品分類システム）。
- ⑤書類や手続きの必要性について定期的な見直しを行う。
- ⑥不必要な書類や手続きを廃止する。
- ⑦全ての計測単位を国際 SI 単位 (the International System of Modern metric Units) にそろえる。
- ⑧国際交通に関する既存の書類や手続きについて新たな要件の追加や修正が行われた場合は、相手

国に事前に通知する。

これらの方針に基づく情報提供は、我が国の荷主・物流事業者が大メコン地域における輸送条件を確認する上で重要な情報源になることが期待される。

第 10 部 最終規則

第 36 条 追認または承諾

本協定は、契約当事者政府の批准または承認によって有効となる。

第 37 条 対応する国家法

本協定にもとづいて、関係各国は国内法規との整合性確保を必要とする。

第 38 条 保留

CBTA のいかなる留保も認められないと規定している。

第 39 条 発効日

法制度面の規定に関しては、CBTA が法的に効力を有するのは、域内のすべての国が批准し、合意を承認した日付と定めている。

第 40 条 合意の停止

国家の安全を脅かす緊急事態が発生した場合には、本協定の一時停止を行うことができる。

第 41 条 他の国際協定との関係

CBTA は、各国の加盟するその他の既存の合意や国際協定の下での関係国の権利や義務に何ら影響するものではない。

第 42 条 紛争の解決

本協定の解釈や運用を巡る各国間の紛争は、関係国間で直接ないしは合同委員会において友好的な交渉を通じて解決されなければならない。

第 43 条 修正

本協定の改定に関しては、合同委員会を通じて申請することができ、そうした改定が効力をもつ時期については、関係国の満場一致を必要とする。

第 44 条 廃棄通告

破棄に付いては、CBTA が効力を有するようになってから 2 年を満了した後に、他の 2 カ国に通知することで各国とも協定を破棄することができ、協定の破棄が効力を有するのは、破棄通告から 1 年を経過した時点とされている。

5 関連協定

(1) ASEAN 運輸協定

ここでは、GMS/CBTA と混同されやすい ASEAN 運輸協定と ASEAN アセアン・シングル・ウィンドウの概要や現在適用されている陸送の二国間協定の骨子を紹介し、GMS/CBTA との相違点を説明する。

GMS/CBTA と誤解される国際輸送の枠組みとして、ASEAN 運輸協定がある。対象国は、ASEAN10ヶ国であり、フィリピンやインドネシア、ブルネイのように海運を中心とした地域を含んでいる。GMS/CBTA は、陸送でもマレー半島部分に位置するマレーシアとシンガポールが対象外になっている。

また、ASEAN 運輸協定は、GMS/CBTA の前年に締結されたが、その内容は進展をみない状態にとどまっている。他方、現状の陸送を支えている法的枠組みは、二国間または三国間の個別運輸協定であり、現在のところ多国間協定の枠組みは、まだ適用に至っていない。

1) ASEAN における運輸関連協定

ハノイ行動計画に沿って ASEAN 加盟国の経済統合を促進するために、ASEAN 経済大臣はハノイで 1998 年 12 月に、3 つの協定にサインした。

この協定のうちの 2 つが、相互認証に関する枠組協定およびの貨物輸送の促進に関する枠組協定である。これらの協定によって、ASEAN 加盟国間の取引の円滑化・簡素化が進み、貿易の拡大が促進されると期待されている。

貿易円滑化に関する協定の主要な目的は、以下のとおりである。

- ① 貨物輸送の交通を円滑化するため、AFTA の適用を支援し、地域の経済を統合する。
- ② 貨物輸送を円滑化するために輸送、貿易、および関税の規則と要件を簡素化し、調和させる。
- ③ ASEAN に効果的で、効率的で、統合し、調和した貨物輸送システムを構築する。

その後、ビエンチャン行動計画 (VAP: Vientiane Action Programme) が、第 10 回 ASEAN 首脳会議 (ビエンチャン) において採択された。2020 年までに 3 つの ASEAN 共同体を形成していくための計画である。VAP は共同体実現に係る長期的目標「ASEAN ビジョン 2020」の第 1 次中期計画「ハノイ行動計画 (1999-2004)」を引き継ぐ第 2 次中期計画 (2004-2010) である。さらに、第 12 回 ASEAN 首脳会議 (2007 年 1 月 13 日、セブ) において、ASEAN 共同体形成の目標年を 2020 年から 2015 年に前倒しすることが合意された。

2) ASEAN における貿易協定

日系企業の ASEAN 地域への進出にとって、もっとも影響があった協定は、ASEAN 自由貿易地域 (AFTA : ASEAN Free Trade Area、1992 年 1 月合意) であり、1993 年 1 月、AFTA 実現のためのメカニズムである共通有効特惠関税 (CEPT : Common Effective Preferential Tariff) スキームが開始されたことである。その後、CEPT の最終関税率 (0~5%) 実現目標年は累次前倒しされ、原加盟国は 2002 年までに達成済み、新規加盟国は一番遅いカンボジアで 2007 年となっている。

AFTA では、関税率のほかに、関税面での協力 (関税分類及び関税評価の標準化、非関税障壁の撤

廃、CEPT 対象品目の迅速な通関のためのシステムの確立)、基準・認証の標準化等を促進することになっている。運用面では、この進捗状況が最大の関心事となっている。

3) ASEAN における運輸協定

国際輸送と関連している多くの ASEAN 協定がサインされている。最初の ASEAN 交通行動計画 (ASEAN Transport Action Plan 2005-2010) の下で、①貨物・旅客航空の増大、②域内オープンスカイ、③航空・海上交通の手続きや必要書類の標準化、④貨物安全及び⑤陸上交通法規の標準化などについて協力を進めている。

このうち貨物輸送に関連の深い協定には、各国間輸送の円滑化に関する ASEAN 枠組協定と複合一貫輸送に関する ASEAN 枠組協定がある。後者の協定は運送事業者登録のための最低基準を定めている。

1998 年「運輸簡素化枠組み協定」

1998 年 12 月の第 6 回 ASEAN 公式首脳会議において、ASEAN 諸国間における物品の通関面での簡素化(税関検査、税金の免除)の促進を目的とする「運輸簡素化枠組み協定」が署名された。ASEAN の 1998 年運輸簡素化枠組み協定 (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) では、適用にあたって必要となる詳細規則を定めていないので、別途プロトコルといわれる細則が定められ、細則ごとに関係国間での協定の締結・批准作業が進められている。

ASEAN 運輸協定には 2002 年 12 月現在、表 5.1 に示す 9 つの細則 (Protocol) がある。全体に共通する課題としては、ASEAN には全体調整や合意形成を主導・調整できる国や組織・機関がないことにあり、実体上は個々の 2 国間調整の積み重ねに委ねている状況にあることにある。

また、2005 年 11 月の第 11 回 ASEAN 交通大臣会合 (ビエンチャン) においては、運送人の地位や必要な文書について統一・標準化を行うこと等を目的とする「国際複合一貫輸送に関する ASEAN 枠組み協定」が署名されている。

ASEAN 運輸協定の細則

ASEAN 運輸協定の細則は、表 2 のような構成になっている。ASEAN 諸国相互間の経済関係には、いまだに競争的要素が強く、相互の利害関係が一致する分野は少ない。また、自由貿易分野でも国家安全保障上に関連する財・サービスは除外されている。その後、2002 年 9 月の航空当局者間会合において、各国首脳間で、毎週 100 トンを上限として、航空貨物輸送を自由化 (便数や機種等) する覚書が署名された (2007 年 2 月には上限 250 トンに緩和)。

条項 (プロトコル)	備考
1 輸送経路の設定	本細則は完全合意にいたっていない。特にマレーシアとシンガポールの間の課題が残されており、両国間での協議は進められているが、合意にいたっていない。具体的輸送経路や中継施設の設定は未完了のままである。
2 国境地点の設定	本細則もプロトコル1と同様の問題がある。
3 車種および車両数	本細則に関する課題は少ない。陸路での国境がないフィリピンが最初に本細則に合意している。車両数は、主に生鮮品の輸出入量と各国の運送事業者及び車両保有台数を勘案して設定され、協定当初1ヶ国 60 台であったが現在では 500 台となっている。ただし、車両台数の設定根拠は明示されていない。また、民間企業にとっては台数の制約は實際上非常に重要な問題を生じさせており、協定当初に、ラオスの電力発電施設の建設だけでも最低 200 台の車両が必要とされていた。
4 車両の技術基準	本細則の課題もプロトコル3同様である。
5 強制車両保険	本細則は、当初、カンボジアとベトナムの間で合意された。ラオスでは保険サービスの民間事業が2社しかなく未成熟であり、本協定の締結の見通しが立っていない。
6 通関施設サービス	国境輸送のための通関制度は、単に、運輸部門だけではなく、各国の通関当局との連携が必要であり、各国通関制度全体の改正が必要とされている。特にシンガポール政府は、関連するサービス内容の分類・詳細設定を要求している。シンガポールの鉄道輸送条件はマレーシアの鉄道輸送条件に依存しているという制約もある。
7 貨物通関協定	本協定の課題もプロトコル6と同様であり、国境輸送のための通関制度は、単に、運輸部門だけではなく、各国の通関当局との連携が必要であり、各国通関制度全体の改正が必要とされている。
8 保健衛生規制	本細則も比較的問題の少ない分野であるが、ベトナムのみの合意にとどまっている。
9 危険物輸送	本細則は加盟国全ての合意を得ているが、実際の適用には至っていない。

表 5.1 ASEAN 運輸協定の細則

(2) アセアン・シングル・ウィンドウ (ASW)

1) 経緯

アセアンでは、運輸制度の改善とは別に、通関の電子化が促進されており、タイ、マレーシア、シンガポール等のアセアンの先進地域における通関の電子化が促進され、アセアン共通の枠組みの中で整備が進められれば、今後の輸出入業務の迅速化が期待できる。本プロジェクトは主として米国の援助で進められている。

アセアン・シングル・ウィンドウの目標値は、通関事務処理時間を現状の5日から30分以内にすることであり、アセアン・シングル・ウィンドウ整備の前提となるナショナル・シングル・ウィンドウの整備は、当初の2010年目標が2012年に更新されて現在に至っている。

2) 概要

ASWの目的は、以下の3点にある。

- a) データ及び情報の提出先の一元化
- b) データ及び情報の統一的な同期処理
- c) 通関処理の一元的な意志決定

アセアンでは、通関改善の方策として、通関処理の電子化を促進するためのシングル・ウィンドウ構築が進められている。GMS/CBTAのシングル・ウィンドウは、陸送国境でのワンストップサービスの意味で利用されており、必ずしも電子化を意味しないが、アセアン・シングル・ウィンドウは、電子化のプロジェクトである。

ただし、アセアン・シングル・ウィンドウは、アセアンにおいて統合された通関システムを構築するのではなく、アセアン共通の技術仕様にもとづく各国シングル・ウィンドウ (National Single Window : NSW) の構築をもってアセアン・シングル・ウィンドウと呼んでいる。

ASWはアセアン加盟国10ヶ国(タイ、マレーシア、シンガポール、フィリピン、ブルネイ、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、インドネシア)の間の共通の枠組みであり、各国の税関、貿易業者、銀行、運輸業者の間とその国際的リンクから構成されている。

アセアンにおけるシングル・ウィンドウの整備は2005年9月末にビエンチャンで開催されたアセアン経済相会議(AEM)で合意され、同年に首脳会議の合意を得た。ASW設立のために、世界関税機構(WCO)、WTOなどの国際ルールに沿って、アセアン各国の通関手続きの申告フォームを共通化した上で、各国のナショナル・シングル・ウィンドウを構築し、双方でデータ交換できるよう統合する予定である。これによって輸出手続きのデータが相手国の輸入手続きのデータとして利用でき、通関手続きの簡素化、迅速化が図れることになる。

技術仕様は国連規格に準拠しており、コードリストUNLOCODE、ISOコード、UNTDDED、アセアンCEPT Form D用のUNeDOC XML構造の作成、UNeDOC Interactive PDF文書の開発等が行われた。

資料 : Benediktus Jarot Jatmika, Custom Attache, Indonesian Embassy, Pilot Project, Indonesian Single Window, JASTPRO セミナー、2007/11/26

Dr. Somnuk Keretho, Director, Institute for IT Innovation, Kasetsart University, Bangkok,

“AEAN Single Window Initiative and Thailand’s Case Experience for Trade Facilitation Enhancement”, UNESCAP High-level Expert Meeting on “Reducing Poverty by Promoting Industrial Development through Trade Facilitation” 6–7 December 2007, Vientiane

(3) 既存の陸送に関わる二国間協定

GMS/CBTA が適用されていない現段階で国際陸送を支えている協定は、二国間または三国間協定である。筆者が英語版で確認できた主な協定には以下のものがある。ただし内容が古いものも混在しており現時点の適用状況については再確認が必要である。

1) ラオスとタイの間の協定

タイとラオスの間の貨物輸送に関する協定は、1978年6月にサインされた。協定の目的は、双方の国の輸出入を円滑化することにあった。協定のひな形は、バルセロナ条約 (the Convention and Statute of Freedom of Transit, Barcelona, 1921年4月20日) を用いている。

その後、新通過協定の締結に伴い、2004年3月から全ての運送事業者が相互に自由に走行できるようになっている。また、通関事務処理と貨物検査の簡素化が実施された。この結果、貨物輸送と事務手続きのために必要とされている1～2時間の処理時間が短縮され、中継輸送費は20～30%削減されたと報告されている。

2) ラオスとベトナムの間の協定

ラオスとベトナムの間の貿易は1991年の協定の下で明記された8つ国境を越えることができ、ベトナムを通るすべての中継輸送はこれらの公式な境界横断を通り抜けなければならない。その後、同協定は1996年、2001年に改訂されている。

なお、ラオスへの輸入貨物に関してベトナム側の利用港湾に関する制限は全くない。現在、ラオスへの輸入貨物はダナン、ハイフォン、ホーチミン、およびビンを利用している。さらに、ビンの近くの Vung Ang 港を利用できるようにする追加協定が、2001年に締結されている。ただし、個々の輸送に関する通過許可証が必要である。また、輸送品目の制限は当初限定的であったが、次第に緩和されている。2002年に、ベトナム当局によってそのような許可証を出されたトラックの数は2326台であった。

3) ラオスとカンボジアの間の協定

ラオスとカンボジアの間の協定案は1999年に策定され2002年から協議が進められ、近く協定の締結が予定されている。

4) ベトナムと中国

2007年5月末に中部フエ市で開催された中国とベトナムの運輸会議の結果、自動車の相互乗り入れ実現に向けて、「中越自動車運輸協定」「中国交通部とベトナム交通運輸省による両国政府の自動車運輸協定実施に関する議定書」の内容を改定・補足することが決定している。

現行の「両国の運輸車両は国境で乗り換え、貨物も積み替える」を「定期、不定期の旅客・貨物輸送について、国際貨物代理輸送の資格を持つ企業の車両は一定ルートでの乗り入れを認める」に改定

する方向である。

5) タイ・マレーシア間

タイ・マレーシア間のトラック輸送の根拠協定は確認できていない。実態としては、一般には、積替が必要であるが、両国のトラック輸送の許可を得て、2枚のナンバープレートを有したトラックの場合には、積替なしで輸送することができる。ただし、車両の登録・保有等に関わる税金等は、両国で課金される。輸出入通関（書類審査／貨物検査）は、原則として国境で行われている。このうち書類審査は、タイの場合、バンコクの税関本庁で行うか、電子送信で完了しておき、国境では貨物検査のみ行う方式も可能である。

同様に、輸出加工特区内のような税関で指定された工場やオフドック CY/CFS において輸出通関（書類審査及び貨物検査）を終了しておき、国境では簡易な貨物検査を行う方法も可能である。国境付近の上屋で積替が行われる。

6) マレーシア・シンガポール間

タイ・マレーシア間のトラック輸送の根拠協定は確認できていない。実態としては、マレーシア・シンガポール間の輸送は、マレーシアのトラック事業者のみが輸送可能である。なお、シンガポールはタイとの間で食料品の緊急輸送に関する協定を締結しており、緊急時にはタイからの食料供給のための輸送を可能としている。

付 JIFFA News 掲載資料との関係

CBTA の条文、付則順の掲載号は以下のとおりである。2010年7月から2012年1月まで掲載した。長大にわたる CBTA 紹介の機会を与えていただいた JIFFA に深く感謝する。また、関係各位が、本条約を基本として、国際道路輸送の制度的枠組みに関する理解を深めていただければ幸いである。

協定本文	付則等	掲載号
第1条 目的と目標		2010年9月号
第2条 適用範囲		2010年9月号
第3条 用語の定義		2010年9月号
第4条 シングル・ウィンドウ及びシングル・ストップ	Annex 4:SW及びSS	2010年9月号 2011年3月号
第5条 査証(VISA) 発行		2010年9月号 2011年5月号
第6条 国際旅客交通	Annex 5:国際旅客交通	2010年9月号 2011年5月号
	Protocol 1:国際交通経路及び出入国地点	2010年9月号 2011年5月号
第7条 国際貨物輸送	Annex 6:通過貨物・内陸通関手続き制度	2010年9月号 2011年5月号
第8条 通過貨物輸送	Protocol 2:通過交通に関する課金	2010年9月号 2011年5月号
第9条 動植物検疫		2010年9月号 2011年5月号
第10条 特殊貨物の取り扱い	Annex 1:危険物の輸送	2010年9月号 2011年5月号
	Annex 3:生鮮食品の運送(別紙有り)	2010年9月号 2011年5月号
第11条 車両相互運行の許可		2010年9月号 2011年9月号
第12条 本国での車両登録	Annex 2:国際交通における車両登録(別紙有り)	2010年9月号 2011年9月号
第13条 車両技術要件		2010年9月号 2011年9月号
第14条 車両検査		2010年9月号 2011年9月号
第15条 道路交通規制	Annex 7:道路交通規制・信号(別紙有り)	2010年9月号 2011年9月号
第16条 車両の第三者賠償責任保険		2010年9月号 2011年9月号
第17条 運転免許	Annex 16:運転免許基準	2010年9月号 2011年7月号
第18条 車両の一時入国	Annex 8:車両の一時入国	2010年9月号 2011年9月号
第19条 乗り入れ権の段階的な開放		2010年9月号 2011年1月号
第20条 運送経路及び出入国箇所の指定	Protocol 1:国際交通経路及び出入国地点(別紙有り)	2010年9月号 2011年1月号
第21条 運送業者の免許	Annex 9:国際運送業者の免許規定	2010年9月号 2011年1月号
第22条 市場開放	Annex 9:国際運送業者の免許規定	2010年9月号 2011年1月号
第23条 運送業市場の自由化	Protocol 3:運輸サービスの頻度・容量、割当や認可の発	2010年9月号 2011年1月号
第24条 運送の価格設定と条件	Annex 10:運送条件(別紙有り)	2010年9月号 2011年1月号
第25条 道路・橋梁の設計仕様	Annex 11:道路・橋梁の設計、建設基準・仕様	2010年9月号 2011年11月号
第26条 道路標識・信号	Annex 7:道路交通規制・信号	2010年9月号 2011年11月号
第27条 越境施設	Annex 12:越境、通過施設・サービス	2010年9月号 2011年11月号
第28条 国家交通促進委員会(NTFC)の設立		2010年9月号
第29条 合同委員会(NTFC)		2010年9月号
第30条 国内法律・制度の遵守		2010年9月号
第31条 法制度・インフラ状況に関する情報開示		2010年9月号
第32条 無差別待遇		2010年9月号
第33条 交通事故発生時の対応に係る支援		2010年9月号
第34条 複合一貫運送業	Annex 13a:複合一貫運送人の責務(別紙有り)	2010年9月号 2011年7月号
	Annex 13b:複合一貫運送人の許可基準	2011年7月号
	Annex 14:コンテナ通関	2012年1月号
第35条 書類・手続き	Annex 15:商品分類システム(別紙有り)	2010年9月号 2012年1月号
第36条 追認または承諾		2010年9月号
第37条 対応する国内法		2010年9月号
第38条 保留		2010年9月号
第39条 発効日		2010年9月号
第40条 合意の停止		2010年9月号
第41条 他の国際協定との関係		2010年9月号
第42条 紛争の解決		2010年9月号
第43条 修正		2010年9月号
第44条 廃棄通告		2010年9月号
全体構成		2010年7月号
関連協定		2010年11月号

表付. 1 CBTA 本文・付則と掲載号数

以上