



ISSN 0385-0838

第 144 号

発行所

亜細亜大学アジア研究所
東京都武蔵野
市境 5-24-10
電話 0422 (54) 3111
郵便番号 180-8629

GMS 南部経済回廊とカンボジア経済

—二〇一一年四〜五月現地調査から—

春日尚雄

一九九二年に始まったGMS開発プログラムによって、インドシナ半島において経済回廊と呼ばれる道路網が、クロスボーダー（越境）交通インフラとして整備されてきたことは良く知られている。三大経済回廊と言われる東西、南北、南部経済回廊が典型的なルートとして認知されている。このうち南部経済回廊は最も開発が遅れているルートであると言われてきた。しかしながら、この数年の傾向としてはバンコク、プノンペン、ホーチミンという人口の多い三都市を一、〇〇〇km以下で結ぶ南部経済回廊がより有望であることが認識され始めている。また同回廊の道路整備も近年急速に進んできている。今回二〇一一年四月から五月にかけて南部経済回廊や、そのサブ回廊である南部沿岸回廊を中心とした走行調査や企業調査をおこなってきたので、その内容について報告をおこないたい。

1. カンボジアの経済概況

ASEANにおいては二〇一五年のASEAN経済共同体の形成を目指している中で、先行加盟国と後発加盟国の経済格差是正に取り組んできた。ASEANと共に、GMSにおいても並行する形で格差問題の是正プログラムが進められている。これは長く国連の後発開発途上国(LDC)であったCLMV(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)の四カ国と、他の国との格差問題であるとされてきた。しかしながら二〇一〇年十二月にはベトナムが中進国と認定され、やや様相が変わってきている。残るLDCはCLM三カ国となったが、二〇一〇年の一人当たりGDP額の推定値からもカンボジア、ラオス二カ国については早くも中進国入りの水準が近づいてきている。

カンボジアへの累計FDI額では中国、韓国の存在が突出して大きいのに対して、日本からの直

目次

- GMS南部経済回廊とカンボジア経済
—二〇一一年四〜五月現地調査から—
……春日 尚雄…… (1)
- 「タクシン」に揺れた五年間を振り返る(1)
クエデター〜バンコク騒乱
……助川 成也…… (4)
- 「タクシン」に揺れた五年間を振り返る(続)
バンコク騒乱〜インラック政権誕生
……助川 成也…… (6)
- 台湾の幼児教育
……岡崎 幸司…… (8)
- 「国際中堅企業」の登場(30)
海外事業所の高度化〜野村ユニゾン〜
……西澤 正樹…… (10)
- 『アジアの窓』再評価されるASEAN
……石川 幸一…… (12)

接投資はごく僅かにとどまっている。日本からの積極的な対カンボジアODAに対して民間ベースの投資が行っていないと言える。投資の最も大きい中国に関しては、縫製工場、石油精製、医薬品供給等を中心におこなわれている傾向があるが、現在まで投資が実行に移されていないか、操業を停止している案件なども多いとされる。また韓国によるFDIは不動産開発分野を中心に目立つようになり、大規模な縫製工場建設などもあり、その存在感は首位の中国と変わらない。

また直近の状況としては、カンボジアへの日系企業の進出の機運が高まっており、二〇〇九年までの累計で二十八件の日系投資しかなかったものが、二〇一〇年に六件が進出済み、二〇一一年には五〇件の申請申し込みがおこなわれている。日本からの直接投資額としては二〇一〇年が三千五百万ドルにとどまったが、二〇一一年は約一億三千五百万ドルへ急増することが見込まれて

いる。企業としてはヤマハ、ミネベア、味の素、パナソニック（駐在事務所）などの大手企業の進出が決定もしくは進出済で、その他金融、サービスタとしてイオンクレジット、双日、SBI証券なども同様で、二〇一〇年を境に日系企業の進出が急激に始まっている。

2. カンボジア国内の道路整備について

カンボジア国内では国道一〜八号線の、一ヶタ台の番号が割り当てられている幹線道路が二一七kmあり、二〇〇九年によくこのカテゴリーの道路の舗装工事を終わらせたばかりである。これらの国道はメコン川やメコン川支流を跨ぐ橋の整備も並行しておこなわれてきた。日本の無償援助では、二〇〇一年完成の七号線の「きずな橋」や、ベトナムに向かう場合国道一號線が最大の難所になるネットクアン橋は二〇一五年の完成が予定されている。

カンボジアにおける運輸交通セクターでは、いわゆる援助協調がおこなわれている。この目的のために二〇〇四年以来、インフラセクターのテクニカル・ワーキング・グループ（IRITWG）が編成され、最大ドナーの日本からはJICA、およびADBが調整役となり、世界銀行の他、中国、韓国、タイ、マレーシア、ベトナムが参加している。中国は国道八号線から六A号線をつなぐプレックダム橋を完成させており、韓国は三号線のリハビリティション工事などで、カンボジアにおける存在感を示している。

カンボジアにおける道路整備については、多くのドナーからの支援を中心に幹線、地方道路の整備がおこなわれている。幹線については現在の物流量を前提にするとき大きな問題にはなっていないが、企業進出が進みつつあることを考えると、拡幅などが早晚必要となるであろう。プノンペン市内ではすでに一部渋滞も見られ、渋滞する市内を迂回するアウター・リングロード（環状道路）の建設や、将来はプノンペン市内移動のための高架式などの鉄道システム交通網の整備が望まれる。

3. 南部経済回廊の整備と越境交通

GMSPプログラムのフラッグシップ・プロジェクトである、二〇〇六年に全面開通した東西経済回廊に比較して、南部経済回廊は整備の遅れが指摘されていた。しかしこの整備が近年大きく進んだことがタイ、カンボジア、ベトナムの「コネクティブティ」を高め、さらにはカンボジアへの外国投資の急増を受けて南部経済回廊の重要性が急速に増している。これによって三方国の進出企業による、陸路によるサプライチェーンの構築が視野に入ってきている。確かに道路整備については、ネットクアン橋の完成によってバンコクからホーチミンまでのルートが完成することになる。しかし南部経済回廊については、正確にはいくつかのルートがある。ADBの定義によればバンコクからホイペトを経由しベトナムに抜けるには南北ルート（中央サブ回廊、北部サブ回廊）があり、またバンコクから海岸線沿いに進み、カンボジア経由でベトナムまで達するルートを南部沿岸回廊と呼称している。これらを総称して南部経済回廊としている。ダウエー港に抜けるミャンマー側はタイの援助でおこなわれているが整備が遅れている。

今回の走行ルートとその概要としては次の通りである。バンコクからハートレックのタイ区間における東部臨海工業地帯までの高速道路は極めて高いレベルで完成されている。GMS経済回廊としては最も交通量が多い区間であろう。カンボジア国境に近づくと道幅が狭くなってくる。コックンからシハヌークビルまでは沿岸ではあるが最大標高約三五〇mの山がちな地形となる。さらにシハヌークビルからプノンペンを経由してホーチミンへの移動は全体としてほぼ問題のないレベルまで来ていることが確かめられた。問題点としてあげられるのは、ネットクアンでは今しばらくフェリーを使用する必要があること、シハヌークビルからプノンペン間の四号線が首都に通じる幹線として交通量に応じて拡幅されるべき、などであろう。数年前までの走行調査報告書などに

見られた、ネットとなるような道路未整備区間はこのルートで見ると問題はいはほ解消されたと考えて良い。むしろベトナム区間における道路渋滞あるいは走行速度制限が、カンボジアからベトナム間の物流の阻害要因になる可能性がある。現状においてタイからカンボジア間の交通量、通関量は、コックン経由よりホイペト経由のルートによるものが圧倒的に大きい。しかし将来においてカンボジアにとって、タイの産業集積とシハヌークビル開発との連携が必要になった場合には、コックン経由の南部沿岸回廊ルートは大きな意味をもつ可能性がある。



カンボジア・コックン国境の朝の様子



コックンにあるカジノホテル

国境は極めて簡素な作りで、朝七時の開門を待つ人々の長い列ができる。タイから多くのフルーツ類、雑貨などがリヤカーに積まれて持ち込まれている。カジノホテルの客はほとんどがタイ人富裕層である。コックン周辺ではタイバーツが通用する。またバンコク市内数か所からは、コックンのホテルまで無料バスがカジノ客のために提供されているという念の入れ様だ。コックンからシハヌークビルに向かう途中、クラタ



クラタベッパー農園

ペッパー社の農園を訪問した。

約 7ha の敷地で胡椒のプランテーションが行われている。年間生産量は約 3 トン。カンボジア人現場監督から過去からの経緯や栽培、収穫などの状況、収穫などができた。収穫は三月

から六月まで。(季節)労働者の賃金は月 US 八〇ドルと驚く程好条件という。ちなみにオーナーの倉田浩伸氏は亜細亜大学経済学部卒業生である。

4. 道路整備とインターモーダル輸送

メコン地域における物流に関しては、JETRO などから調査報告が多く出されている。その主な内容は、経済回廊などの陸路による越境交通と海上輸送との比較を中心とした、企業物流に関するテーマのものである。カンボジアにおいてもタイ、カンボジア、ベトナム三方国の陸路による連携は高まりつつある。しかしプノンペンを中心とした海外への製品輸出を指向した場合、陸送、水運に海上輸送を組み合わせた、インターモーダルも含めた輸送ルートが現実的であり、以下のようなものがある。①プノンペン⇨シハヌークビル間の陸送(約二四〇km)と海上輸送の組み合わせ、②プノンペン⇨ホーチミン間の陸送(約二四〇km)と海上輸送の組み合わせ、③プノンペン⇨ホーチミン(カイメップ・チーバイ港)間のメコン川による内陸水運(約四三〇km)と海上輸送の組み合わせ、が主なものだろう。タイ・レムチャバン港への陸送(約七〇〇km)は現実的ではない。

このうち伝統的な方法であるのはメコン川利用の水運であり、一九九〇年代に日本は河川港である小規模なプノンペン港整備を支援した。しかし現在ののはるかに大きい需要に対応するため、約二十五km下流において大規模なコンテナターミナルが建設されているが、これは中国の支援によるものであり、日本政府にとっては機会を逸した失着とも思える。カンボジアにおいてはこの内陸水運の利用は非常にメリットが大きい。ホーチミンまで陸送する方法と比べても輸送コスト、輸送日数ともに水運が有利であると考えられている。その一因として、陸路特有の通関などに関わる越境抵抗が水運の場合には少ないことで、陸路の場合にはホーチミン市内からカイメップ・チーバイ港群まで、整備状況の悪い道路をさらに約七〇kmを輸送する必要がある。運搬する商品の特性によっても左右されるが、水運はカンボジアにとつての主要農産物であるコメなどの輸送には有利な輸送モードであろう。

一方、日本の援助を中心に長期に渡って整備が続けられてきているシハヌークビル港は、コンテナ船の便数が現状少ないことからプノンペン周辺の企業からは、使いたらないとの話が聞かれ、さらにプノンペン⇨シハヌークビル間の陸送にも懸念を示している。そのためプノンペン周辺の企業は、場合に依じて積み出し港と輸送モードを使い分けしている。すなわちコストの最も安いルートのみを選択している訳ではなく、同一企業においても便のアーバイルビリティに応じて都合の良いルートを使っている、との話が聞かれた。

5. 鉄道・港湾などのインフラ整備の方向

カンボジアにおいては、インフラ整備についてドナーが策定したものをセクター別開発計画としている。道路については主管官庁はMPWT(公共事業運輸)であるが、JICAがまとめた「カンボジア全国道路網調査」がマスタープランとなっている。同様に港湾についてはJICAによる「海

運・港湾セクターマスタープラン」がある。さらに鉄道については、韓国国際協力団(KOICA)にマスタープラン策定が現在依頼されている。

このうち鉄道については、既存鉄道である「北線」「南線」のうち、北線は改修工事が開始されており、トンレサップ湖の北側からポイペトまでが完成する予定になっている。またポイペトの国境地域ではカンボジア側に十五km、タイ側に六km鉄道が途切れている。「ミツシングリンク」があり、コネクティビティを復活させることが目標とされている。また南線も改修中であり、四つの新線も計画されている。これら鉄道計画についてはADBの関与が強くなってきている。MPWTによれば、カンボジアにおける鉄道利用率の大幅低下にも関わらず、ADBの鉄道への注力は、従来のADBによる経済回廊を含めた道路整備一辺倒からモーダルシフト型のインフラ整備への方向転換がされつつあると見られる。今後ADB主導のGMSプログラムについては、交通における重点分野が変わってゆくことが予想される。

一方、港湾については上記マスタープランには水運については検討されておらず、二〇〇七年にベルギーがおこなった調査があるのみである。日本を最大ドナーとしてに港湾整備をおこなっているのが、海港であるシハヌークビル港が唯一のものとなっている。シハヌークビル港が将来物流の有力な手段になるとの見通しから、整備を継続しており、新たに多目的ターミナルの併設をおこなっている。さらに港湾に隣接した地域にはSEZ(特別経済区)の造成をおこなっており、管理棟などが現在建設中となっている。しかし数km離れた地点には中国資本による大規模なSEZが完成に近づいており、価格設定の面からこちらを選択する日系企業もある。日本主導のシハヌークビル総合開発は解決すべき点が多々あると思われる。

(春日 尚雄)