

カンボジアの港湾事情と GMS 南部経済回廊の機能

The Present Situation of Cambodian Ports and the Expectant Function of
GMS Economic Corridor

名 和 聖 高

NAWA Kiyotaka

愛知大学国際コミュニケーション学部

Faculty of International Communication, Aichi University

E-mail: nawa@aichi-u.ac.jp

Abstract

One of the major projects under Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation Plan for developing the relevant area is the rehabilitation and improvement of a core road infrastructure element of land transportation network therein and this project has been proposed by and mainly practiced under the auspices of the Asian Development Bank. Among those projects, the most significant one from the view-point of expansion of trade and direct investment is Bangkok-Phnom Penh-Ho Chi Minh City-Vung Tau Road Improvement Project, "Southern Economic Corridor".

In this connection, this paper purports to discuss some issues on the present circumstances and problems to be solved for considering the function of two leading ports in Cambodia, Phnom Penh Port and Sihanoukville Port which will be tremendously affected by the Corridor in distribution of cargo. A further aim, is to analyze the interrelation of those issues and the operation of the Corridor within Cambodia and Vietnam, especially the considerable merits and demerits concerning these two countries from the view-point of expanding trade and direct investment. The final aim of this paper is to examine the necessary measures to some issues with reference to their expected effects on the Corridor.

I. はじめに

インドシナ半島を縦断して南シナ海に注ぐメコン河の流域に位置するカンボジア、ミャンマー、ラオス、タイ、ベトナム及び中国雲南省で形成されるメコン地域は、カンボジア

の内戦終結を告げる1991年末の和平協定成立を通じた中越関係の修復を踏まえて、本格的な開発の時代を迎えた。その中核となるのが、1992年10月のメコン地域6カ国代表による第1回マニラ会議においてADB（アジア開発銀行）主導の基に立ち上げられた、域内交通網整備や貿易・投資の促進等を企図するGMS（Greater Mekong Sub-region）経済協力計画であり、その一環として当該地域における物流の活性化と地域住民の経済的厚生向上を図る為の道路整備が着実に進行している¹⁾。その代表的な建設整備計画が1998年10月のGMS首脳会議で承認された、ADB提案に掛かる東西経済回廊及び南北経済回廊並びに南部経済回廊の各構想であり、従来の国民国家単位で構築されたルートに基づく人やモノの移動を多極化する役割を担うものとして、各基点とルートとの相関で多種多様な機能と効果が期待されている²⁾。

東西経済回廊は、ベトナムのダナン・ラオパオ、ラオスのサバナケット、タイのムクダハンを経由してミャンマーのモーラマインに至る半島横断道路であり、2005年6月のベトナムにおけるハイバン・トンネル開通と2006年12月のラオス・タイ国境における第2メコン国際架橋完工に伴い、特に内陸貨物に関して、欧州向けには西側基点のモーラマイン港、また米国及び中国等のアジア向けには東側基点のダナン港の利用を通じた効率的物流という期待のみならず、ベトナム中部、ラオス中部及びタイ東北部の開発や活性化に結実するものと認識されている³⁾。

南北経済回廊は、バンコクからチェンライを経由してラオス・ルートとミャンマー・ルートに分岐し、昆明及びハノイを経てハイフォンに至る半島縦断道路であり、中国の南下政策との相関でその意味を捉える向きも少なくないが、特に中国・タイ間の物流の迅速化という視点から注目されている⁴⁾。

南部経済回廊は、バンコクからポイペトでカンボジア領に入り、シソポンからトンレサップ湖を挟む形で二股に分かれて、国道6号線でシェムリアップ又は5号線でバタンを経てプノンペンに至り、そこからは1号線でベトナム国境のバベット・モクバイを経てホーチミン・ブンタウに至る本線と、プノンペンから7号線を北上し、スタントレンを経

1) GMS プログラムにおける開発戦略は、①複合的セクター・アプローチによってインフラの連携を強化する、②国境貿易や投資を活発化する、③民間セクターの競争力や開発への参加を促進する、④人材及び専門技術の開発を促進する、⑤環境を保全し当該地域の天然資源の持続可能な利用を促進する、である（ADB ホームページ <http://www.adb.org/> 参照）。

2) 白石昌也「メコン地域協力の展開」白石昌也編著『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』早稲田大学大学院アジア太平洋研究科、2006年、9-21頁参照。

3) 拙著「東西経済回廊への期待とベトナム・ダナン港の役割」『港湾経済研究』、No. 44、日本港湾経済学会、2006年、205-214頁参照。

4) 本回廊に関してはタイ・ラオス間の第3メコン国際架橋（仮称）の建設が最大課題であったが、ADBによる調整によって中国とタイがその資金を拠出することでラオスを含む3カ国が合意し、2011年にも全面開通される予定である旨の報道が為されている（朝日新聞2007年6月22日付け12面参照）。

てベトナムのレタイン国境ゲートから国道19号線で中部ベトナムのクイニョンに至る支線から成る半島横断道路であり⁵⁾、物流の迅速化と貿易・投資の拡大によるタイ・ベトナム間における分業関係の深化等を通じた多大な経済効果が期待されている。

しかしながら、東西経済回廊におけるラオスの位置付けと同様の問題が、南部経済回廊におけるカンボジアの位置付けとの相関で生じることを危惧する向きもある⁶⁾。即ち、タイとベトナムにあっては、同回廊に対する一定の期待が現実化する公算が大きいものの、両国を結ぶ同回廊が、その間に挟まる形のカンボジアに如何なる具体的利益を齎すか、カンボジアの経済発展や地域住民の経済的厚生向上等に実質的な貢献を為し得るか等に対する疑問である。更に、ヒト・モノ・カネの国境を跨ぐ活発な移動に結実すると思われる同回廊が、カンボジア国内における産業構造や社会・経済・環境等に如何なる影響を及ぼすことになるか、また特にモノの移動との相関で内陸水運や港湾物流に如何なる影響を及ぼすか、という視点からの検討も為されなければならない。

本稿の目的は、カンボジア国内の物流を担う代表的港湾であるプノンペン港とシアヌークビル港の現状と課題の分析を踏まえて、殊に貿易と投資の視点でそれらと南部経済回廊との相関を論じると共に、カンボジアとベトナムによる同回廊への期待の実現に向けた夫々の課題を明らかにし、もって同回廊の光と影を直視した施策の必要性を論じることである。斯かる問題意識に基づき、2005年1月以来2007年3月迄の間、数次に亘って両国における現地調査を実施し、その際に収集した資料と情報を本稿における論述の基礎にしている。

II. カンボジアの港湾事情

1. 概要

カンボジアにあっては、メコン河、トンレサップ河やその下流のバサック河が多くの支流を有しており、プノンペン港(写真1)を中心とした内陸水運が果たす役割は大きい。当該流域には7つの主要内陸港湾を含む多くの河川港が点在しているが、河川水位変化の影響を比較的受け難いプノン



写真1 プノンペン港 (2006年3月撮影)

5) シソボンからシェムリアップを経てプノンペンを通過することなくスタントレンに向かうルートも検討されている模様である。

6) 拙著「GMS 東西経済回廊・南部経済回廊とカンボジア・ベトナムの港湾事情」日本海事新聞2007年7月17日付け 海の日特集号5面参照。



写真2 シアヌークビル港 (2006年3月撮影)

ペン港を除けば、斯かる変化に伴う航行不能等、同国の内陸水運は宿命的とも言える問題を抱えており⁷⁾、鉄道・道路運送の拡充が期待されている。鉄道に関しては、現在はプノンペンからバットアンバンまで386キロメートルの北線とシアヌークビルまで264キロメートルの南線が細々と運行しているのみであり、殊に貨物運送手段としての位置付けは極めて低く、ADBが南線につき2000万ドルの予算で数年以内に鉄道改良を行うとも言われているが、少なくとも近い将来における飛躍的な鉄道網拡充は望めない状態である為に、道路運送への期待は大きい⁸⁾。しかしながら、同国の道路に関しては、貨物輸送手段としての位置付けが高いにも拘わらず、南部経済回廊を構成する道路や比較的整備状態が良い幹線国道を除けば、その状態は劣悪を極めて⁹⁾。斯かる状況にあっては、同国における貨物輸送手段としての水運の重要性は益々高まるものと予想され、プノンペン港は後述する諸問題を内包しつつも、プノンペン首都圏の一層の都市化、工業化を支援する物流の集散センターとして機能することが求められよう。また、米国の援助で整備された国道4号線(成長回廊と称される)の終点でプノンペンから南西方向約230キロメートルに位置するシアヌークビル港(写真2)は、同港唯一の外洋港であると共に国際貿易の窓口でもあり、同国経済成長の牽引役としての期待が大きく、殊に近年は我が国のODAによる港湾改良・機能拡充が図られると共にSEZ(Special Economic Zone)建設を含む近隣地域開発を通じた外資導入・企業誘致の動きが活発になっている。カンボ

7) プノンペン港の他、カンポンチャム(プノンペンからメコン上流105キロメートルに位置する)、クラティエ、スタントレン、ニークロアン、カンポンチュナン、チョンクニアの各港である。カンボジアの内陸水運網の総延長は、雨季にあっては1750キロメートルであるが、乾季にあっては運行可能距離が580キロメートルに減少する。また、カンポンチャムから上流のメコン河とトンレサップ河の水位が極端に低下する為に船の運航には適さない。一般に雨季と乾季の河川水位差は10メートルに達する為に、カンボジアの内陸水運は避け難い限界を抱えていると言える(“Cambodia Investment Guidebook,” The Council for the Development of Cambodia, 2006. 12, 29頁参照)。

8) JICAのカンボジア道路網開発調査によれば、貨物運送における道路輸送の割合は70%であり、内航輸送の20%、鉄道輸送の10%を大きく引き離している(同書、28頁参照)。

9) カンボジアの道路網の総延長は約30,268キロメートルで、道路密度自体は上記JICA調査でも他のアセアン諸国に匹敵しているが(カンボジア0.217、マレーシア0.210、インドネシア0.188、フィリピン0.598、タイ0.379、ベトナム0.283)、舗装道路密度は僅か0.011であり、マレーシア0.152、インドネシア0.087、フィリピン0.055、タイ0.084、ベトナム0.071に比べて非常に劣っているとされる(前掲書注7、28頁参照)。

ジア政府は、プノンベン港とシアヌークビル港の双方を国際港として維持することの重要性を認識しており、その整備拡充の積極的展開を企図しているが、後述の如く様々な問題が摘示される。

2. プノンベン港の現状と課題

プノンベン港は、メコン、トンレサップ、バサックの各河川と主要国道1号線乃至7号線との結節点であると共に同国最大の産業・人口等の集積地であり、プノンベン港は同国経済にとって極めて重要な役割を担っている。同港の原形は1950年代に建設された長さ180メートル・幅12メートルの簡易栈橋であり、物流基地としての役割や水運と陸運との結節機能を十分に果たし得るような港ではなかった。内戦終結後は、河川交通こそが同国経済成長の鍵である旨の認識に基づく復興計画が世銀融資等を通じて実行され、ハード・ソフト両面での同港の改良・拡充が図られた。殊に、我が国 ODA に基づく1996年の修復工事完了に伴って同港の機能は飛躍的な向上を遂げた¹⁰⁾。

現在では、岸壁延長300メートル・幅30メートルのバースに、乾季にあっては3000DWTの、また雨季にあっては5000DWTの外航船の接岸が可能である。港湾スペース約2万7000平方メートルのうちコンテナヤードは約6000平方メートルに過ぎないが、殊に近年のコンテナ貨物増（2002年の746TEUから、2003年の7630TEU、2004年の1万5526TEU、2005年の3万0281TEU、2006年第1四半期の5903TEUへ増加）に対応すべく、9000平方メートルの新コンテナヤードを建設中（2006年3月現在）であり、コンテナ保管能力は現在の500TEUから1500TEUに拡大することになる。また、約3500平方メートルの倉庫（平屋11棟）に関しては、単なる貨物保管機能に留まることなく、梱包・仕分け・ラベル貼付・検査・保守等の流通加工対応が可能な機能を有するスペースとして、殊に外資による整備・拡充が期待されている。

プノンベン港は同国における交通の要衝であるが、その一翼を担うプノンベン港はメコン・バサック河の河口から上流約300キロメートルに位置し、両河川の安全航行の確保はもとより、約200キロメートルに及ぶベトナム領域の通過を余儀なくされる為に、ベトナム当局との国境通過や通関手続きの簡素化・円滑化に関する合意なくしては、国際的ゲートウェイとしての十分な機能を果たすことが出来ない¹¹⁾。更に、河川港特有とも言える

10) 同港の修復工事に関しては『カンボディア国 プノンベン港改修計画事前調査報告書』（国際協力事業団、平成4年12月）及び『カンボディア国 プノンベン港改修計画基本設計調査報告書』（パンフィックコンサルタンツ、平成5年5月）を参照。

11) 両国間で Smooth Cross-Border Navigation に関する協議が進められた結果、カンボジアへの輸入貨物に関しては、従前の両国における都合4回の国境措置から、ベトナム入国時とプノンベン入港時の2回の措置に改められた。

浚渫問題や、貨物取扱数量増加に伴うクレーン等の大型機器の導入整備を中心とした荷役能力の拡充も必要だが、同港が抱える最も深刻な問題は、プノンペン市中心部に位置する為に、都市型港湾の宿命とも言えるが、今後の港湾地域の拡張が極めて困難な状況にあるということである。その打開策として、プノンペン港周辺の道路付けの良さを利用したICD (inland container depot) や陸港 (land port) の設置の積極的展開が企図されているが、住民の立退き問題等との相関で計画通りの進捗は見受けられない。同国における行政機能のプノンペン一極集中や地方とのインフラ・生活格差等との相関もあるが、政府の経済特区等の全国分散方針にも拘わらず、内外資企業の活動拠点がプノンペン及びその周辺地域に集中しており、斯かる実状に鑑みれば、南部経済回廊の全面開通に伴う貨物の一層のプノンペン集中は不可避と思われ、同港の機能拡充に向けた諸施策の立案・実施が喫緊の課題と言えよう。

3. シアヌークビル港の現状と課題

シアヌークビル港の1960年に供用開始された岸壁延長290メートル・水深11.5メートルの旧埠頭は一般貨物中心、1970年に供用開始された岸壁延長350メートル・水深10.5メートルの新埠頭はコンテナ貨物中心に機能していたが、旧埠頭の老朽化と貨物増加への対応措置として、我が国ODAを利用した新埠頭の拡張及びコンテナ埠頭新設が1999年以降実施されて来た。今日では、旧埠頭は旅客ターミナルに改修され、新埠頭が一般貨物専用とされると共に、我が国ODA緊急拡張工事第1期分として2005年に完成した岸壁延長240メートル・水深9.5メートルのコンテナ埠頭が稼動している。2006年3月現在、第2期工事分として岸壁延長160メートル・水深11.5メートルのコンテナ埠頭も建設中であり、2007年中の供用開始が予定される。第2期工事完成に伴い、ガントリークレーン2基の導入を含む荷役機器の整備拡充や先進的な港湾管理システムの導入も計画されており、それによって同港は国際港湾としての一定レベルのハード・ソフトを具有することになる¹²⁾。

しかしながら、同港の貨物取扱総量に占める輸入割合が90%近くに上ること、輸入貨物に占めるコンテナ貨物の割合が近年では50%を超え、輸出に関するコンテナ率が95%を超えるにも拘わらず、コンテナ取扱高に占める輸出コンテナの50%以上が空であり、所謂片荷率が極めて高いことが同港を取り巻く環境を如実に示している。同港の近年の貨物取扱量減少がプノンペン港との競合に起因するものであること、南部経済回廊利用のプノンペン・ホーチミン間の距離とプノンペン・シアヌークビル間の距離が殆ど変わらない

12) 同港の港湾スペースは124.76ヘクタールであり、2006年3月現在では、コンテナ保管能力7,500TEUの96,000平方メートルのヤードと、冷凍コンテナ保管設備を有する保管能力64,000トンの5棟・36,000平方メートルの倉庫が主たる保管施設である。

こと、運搬機器や電気・電子機器等に関する同回廊を通じた部材や素材の相互供給によるタイ・ベトナム間分業体制構築乃至強化が予想されること¹³⁾、地政学的視点からもシンガポールやタイのレムチャバンと比肩し得るハブ港としての機能を期待し得ないこと等が、今後の同港の位置付けとの相関で認識されなければならない。国内経済の伸張に伴って同港経由の輸入は順調な伸びを示しているものの、縫製品や履物といった輸入原材料の労働集約的な加工を通じた製品以外に国際競争力を有する物が存在しないこと、斯かる産業集積はプノンペン周辺に見られること等の故に、同港の輸出機能が十分に発揮され得ない状況にある。即ち、同港の発展に不可欠な条件としては、同港周辺地域における輸出型産業集積と同国の実需増加が挙げられよう¹⁴⁾。同港周辺地域開発の中心的構想が同港隣接地における SEZ (Special Economic Zone) 設置である。難航していた住民立ち退き問題は殆ど解決し、当該特区サイトの更地化自体は概ね完了したものの、南部経済回廊との位置関係や電力供給を始めとするインフラに対する不安、ベトナム等と比較して必ずしも低廉とは言えない労務費等は、同国の直接投資に関する原則自由・内外平等の基本政策や当該特区における様々な恩典供与をもってしても、内外資展開にとって乗り越え難いハードルになっている¹⁵⁾。また、南部経済回廊開通に伴うバンコク・ホーチミン間の陸上輸送拡大との相関で、同港の輸入機能にも黄信号が灯る事態も危惧され¹⁶⁾、当該特区の成功が同港の命運を決するといっても過言では無かろう。同港公社にとって、また同港をプノンペン港と並ぶ国際ゲートウェイと位置付ける同国政府にとって、殊に官民挙げた当該特

13) タイで生産した二輪車用 KD 部品を以前は同港経由でプノンペンの組立工場に搬入していた日系企業が、輸送期間等との相関で、バンコクからの南部経済回廊利用の陸送に切り替えるという動きも、同港の位置付けに鑑みれば極めて憂慮すべき事実と言えよう。

14) シアヌークビル沖の海底油田・天然ガス開発の促進によって同港の位置付けは変化する旨の指摘もあるが、その商業的開発可能性如何を含む不透明な部分も少なくなく、またシアヌークビル周辺における精油所や貯蔵施設の建設に関する具体的な計画も策定されておらず、少なくとも現時点では当該 SEZ と連関するとは言い難い。

15) コスト競争上の優位性を通じた外資導入を実現すべく、夜間労働賃金引下げの動きもある旨の報道も為されている(「最貧国カンボジア 隣国と価格競争」朝日新聞2007年8月3日付け朝刊10面参照)。

16) 南部経済回廊はプノンペンを経由してバンコクとホーチミンを結ぶ形で計画されていること、及びプノンペン・ホーチミン間とプノンペン・シアヌークビル間は距離的に殆ど変わらないことから、国境措置の問題を別にすれば、シアヌークビル港が同回廊開通によって一層苦しい立場に追いやられる事態も想定される。同港公社のロウ・キム・チュン総裁も斯かる危惧を有しており(2005年1月及び2006年3月調査時のインタビュー)、現在予定されている回廊とは別に、バンコクからレムチャバン港を経て海岸沿いのカンボジアのコックコン及びスレイアンベル・カムボンソムを通してシアヌークビルに至り、更にベトナム南部のメコンデルタの中心地であるカントーよりも南西に位置するカーマウ及びナムカンまでを繋ぐ第2南部回廊とも言える道路の整備・建設を強く主張している。それが契機になったものか否かは定かでないが、その実現可能性や有用性には疑問が残るものの、現在では ADB のホームページ上でも計画道路として斯かる海岸沿いルートが明記されている。

区への外資誘致が喫緊の課題と言える¹⁷⁾。

III. GMS 南部経済回廊の現状と期待される機能

1. 概要

GMS 南部経済回廊はタイ・カンボジア・ベトナムの各中心都市を結ぶインドシナ半島における陸上輸送の大動脈であり、東西経済回廊と同じく半島を横断する形で設定されている為に第2東西経済回廊とも称される。本回廊計画の特徴は、他の回廊とは異なり古くからの幹線ルートを整備拡張が中心であることから、その復興が最も早く進められて来たことと、その一部が所謂アジアハイウェイ構想と重なり合うことである。斯かる事実との相関で、既にタイ国内にあつてはカンボジア国境のクローンルックまでの完全舗装・複線化工事が完了しており、カンボジア国内にあつてもタイ国境のポイペトからプノンペンまでの約450キロメートルの道路補修工事がADB 借款等によって進行している¹⁸⁾。しかしながら、国道6号線が観光都市シェムリアップの中心地を貫通していることによる渋滞や事故危険への対応問題、バイパス計画自体は存在するもののプノンペン市内における1号線の渋滞問題等、本回廊の物流機能向上との相関で解決されるべき問題が山積している。

プノンペンからベトナム国境に向かう1号線のうちプノンペン・ネアックルン間の約70キロメートルに関しては、円借款による道路整備拡張・架橋工事が順調に進行しており(写真3)、現在はフェリーでの渡河を余儀なくされているネアックルンにおける架橋問題に関しても、円借款を前提にしたJICAによる事前調査が終了している¹⁹⁾。また、ネアックルン・ベトナム国境のパベット間の約100キロメートルに関しては、ADB 借款による整備拡張工事が進捗している。カンボジア国内における斯かる工事の完了が本回廊の実質的開通を意味し、周辺地域への外国直接投資の呼び水になることも期待されている。

ベトナム国内にあつては、カンボジア国境のモクバイ・ホーチミン間の約80キロメートル及びホーチミン・プンタウ間の約120キロメートルは一部にバイク専用レーンも設置される2乃至4車線の完全舗装道路整備が既に完了している。多くの日系企業が所在する

17) 朝日新聞2006年3月22日付け朝刊8面には、同港に隣接する約70ヘクタールに造成される当該特区建設費用の一部として、約3億円の借款をJBICが行う旨の契約が締結されたこと、投資ミッション派遣などの企業誘致をJBICが支援すること等が報道されている。

18) 前掲『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』(注2)34-39頁参照。

19) 独立行政法人国際協力機構『カンボジア国第二メコン架橋建設計画調査 最終報告書(2006年3月)』参照。同報告書によれば当該架橋の工期は45ヶ月とされており、現時点での円借款契約未締結の実情に鑑みれば、ネアックルン架橋・供用開始は早くても2011年ということになる。尚、現在はフェリー3隻で1日平均2500台の車両を運んでおり、フェリー料金と同額以下の通行料金設定で当該架橋の維持管理費を賄うことが可能と言われている。



写真3 カンボジア国道1号線
(2007年3月撮影)



写真4 カイメップ・チバイ港建設現場
(2007年8月撮影)

ピエンホア工業団地・アマタ工業団地等の各製造事業拠点やドンナイ・フーミー等の河川交通拠点等、沿線に点在する工業団地や河川港等を結ぶ輸送網は、ホーチミン市内の道路・交通状況に関する問題を抱えつつも相当なレベルに達していると言える。更に、本格的開発が進行するカイメップ・チバイ港(写真4)は本回廊の実質的基点として位置付けられることとなり、斯かるインフラによって殊に南部ベトナムの物流は劇的な変化を遂げることとなろう。また、後述の所謂クイニョン・ルートに関しては、東西経済回廊の基点としてのダナン港に匹敵する外洋港であるクイニョン港を本回廊支線の基点として位置付けること、東西経済回廊と同様な視点から、殊に中部山岳地帯の開発促進・貧困撲滅・経済的厚生向上等に資するものとしての期待が大きい。しかしながら、道路整備拡充工事の段階にあっては、それが地域住民の雇用拡大等による貧困撲滅・経済的厚生向上に繋がるものの、完工後の内外資誘致等を通じた雇用の受け皿という視点からは全く不透明であり、その意味では上記期待に対する疑問を禁じ得ない。

2. カンボジアの期待と課題

カンボジアがタイとベトナムとの間に埋没し本回廊における単なる通過地域になってしまい、カンボジアにおける外国直接投資環境がベトナム等に比べて優位性が乏しいという実状²⁰⁾とも相俟って、本回廊自体を同国への外資誘致の直接的な誘引として位置付けることは難しいという指摘も為されている。同国政府は、市内中心部に位置するプノンベン港の国際港湾としての機能の強化拡充等を通じた貿易の拡大と、プノンベン及びその周辺地域への外国直接投資の誘致という従前の基本方針は維持しつつ、首都圏一極集中から本

20) カンボジアにおける外資導入に関する法規制は皆無に等しく、外資にとっては好都合であるにも拘わらず直接投資の増大が見られない。その理由としては、国内市場が狭隘であること、行政対応に問題があること、人件費・通信費・電気料金等がベトナム等の周辺国に比べて優位性が欠如していること等が挙げられている。

回廊沿線地域への分散投資の可能性を模索している。その代表例が、シアヌークビル港隣接の経済特区及びタイ・ベトナム国境における経済特区建設並びに第2メコン架橋と相関するネアックルン周辺整備計画である。しかしながら、シアヌークビル港隣接経済特区に関しては、成長回廊と称される整備された道路でプノンペンと結ばれているとは言え、その距離はプノンペン・ホーチミン間とほぼ同じである為に、カンボジア・ベトナム間の国境措置に関する問題は格別、シアヌークビル港に関してはホーチミン及びその周辺に位置する港湾との相関が、また当該経済特区に関しても同様に、南部ベトナムの工業区等との相関が問題となり、当該港湾のみならず経済特区に関しても、本回廊の直接的恩恵を享受することは難しいと考えざるを得ない。タイ国境付近に設置されるポイペト経済特区にあっては、タイからの安定的電力供給、タイ展開企業との分業システム構築、タイ市場展開可能性等を、またベトナム国境付近に設置されるマンハッタン経済特区にあっては、ベトナムからの安定的電力供給、ベトナム展開企業との分業システム構築、ベトナム市場展開可能性等を謳い文句にした内外資誘致が企図されている。しかしながら、電力供給はタイ・ベトナムに完全に依存し、カンボジアの産業構造乃至企業実態に鑑みれば、タイ・ベトナム企業との分業や協業のみならず、多くのカンボジア製品の両国における市場性にも疑問を禁じ得ないという状況にあっては、斯かる経済特区の思惑通りの実現には相当危ういものがある²¹⁾。

ネアックルン周辺整備計画との相関では、行政機能の移転・研究学園都市としての発展と共に、所謂ポスト・ガーメントの主導産業、輸入代替産業、農産品加工業等の農業関連産業の整備等を、本回廊によるプノンペンとの人・モノ・カネ等の活発な移動を通じて実現することが企図されている。カンボジアが本回廊開通に伴う確実な恩恵を享受する為には、タイやベトナムと同様・類似の電気電子機器・輸送機器の組立・部品製造業等の誘致を通じた産業展開の方向性を徒に追求するのではなく、某大手商社プノンペン事務所長も述べている如く、現在の主力商品である縫製品や履物等に代わる比較優位産業としての可能性が認められる、所謂アグリ・ビジネス等に対する官民挙げた諸資源の傾注が望まれる²²⁾。斯かる視点からは、農耕に適したネアックルン周辺の整備計画には大きな期待が寄せられる。

21) 所謂第2南部経済回廊におけるタイ国境のコックンにあっては、タイとの協働性を売り物にした経済特区計画がある（前掲“Cambodian Investment Guide”（注7）29頁及び40-43頁参照）。

22) 対カンボジア直接投資の可能性に関する調査が同国政府の要請に応える形で JICA によって実施され、その結果が、2006年11月の日本アセアンセンター主催のカンボジア投資セミナーの際に配布された「カンボジアでのビジネス可能性——カンボジアへの投資促進に関する調査結果を踏まえて——」において、縫製産業、履物産業、電気電子機器産業、農水産及び食品加工産業、機械産業の別に紹介されている。

3. ベトナムの期待と課題

(1) ホーチミン/プンタウ・ルート（本線）

カンボジア国境のモクバイからは、本回廊の一部を構成する2車線または4車線の国道22号線がホーチミンまで完全舗装の形で整備されており、ホーチミン市内の慢性的交通渋滞の解決乃至緩和に向けた然るべき施策は不可欠であるが、本回廊との相関では、市内中心部を貫通する1号線との合流地点における立体交差や迂回路の手法が採用されている為に、メコン地域やビエンホア・プンタウ等に通じる陸上輸送ルートとしての問題は殆ど見受けられない。

現時点では、両国間において輸送車両の相互乗り入れが認められておらず、両国境ゲートの中間地帯における相手国車両への積替えや両国税関個別の輸出入手続が迅速且つ円滑な2国間物流の阻害要因になっているが、東西経済回廊のベトナム・ラオス国境（ラオバオ・デンサバン）におけると同様の段階的通関事務簡素化がGMS越境交通協定に基づき両国間で合意済みであり、その効果的实施を通じた迅速且つ効果的な通関が期待される。

モノの移動の視点に限っても、ベトナムにとって本回廊は、タイ及びカンボジア市場への展開ルートという意味だけではなく、部品産業等サポーティング・インダストリーが未発達な同国における自動車や電気電子機器等に関するタイからの部材供給ルートとしての意味もある。即ち、本回廊は両国間の生産分業関係を強固なものにする陸上輸送ルートとしての効果も期待されるのであり、ホーチミンから国道1号線で繋がる同国政府が力を入れるメコンデルタ地域開発にも結実するものと言えよう。しかしながら、タイとの物流上の時間と距離が短縮されることによって、ベトナム経済や産業構造等に負の影響が生じることも十分に予想されるが故に、今後はAFTA完全実施との相関も視野に入れて、同国を巡る諸環境を踏まえた適切且つ効果的な国家政策と企業経営が強く求められる。

また、本回廊に接合する同地域における港湾の現状という視点からも解決されるべき課題が少なくない。海上・河川交通が盛んなベトナムには大小100を超える港があるが、代表的な港湾にあっても殊に施設・機能面で少なからず問題を抱えている²³⁾。例えば、ホーチミン市内の港は何れも河川港である為に、恒常的な浚渫によっても大型外洋船の接岸が難しく、VICTを除き市街地に隣接した非常に狭隘な位置に立地しており、その接合道路

23) ベトナム港湾の管理運営主体は一元化されておらず、VINAMARINEとVINALINESという交通省直轄の国営企業、交通省以外の中央官庁傘下国有企業、地方政府の関連部局、内外資合弁企業等が、それぞれの所管港湾を独自のシステムで管理運営している（合弁企業の事例としては、計画投資省の認可に基づく我が国総合商社が資本参加するホーチミン唯一のコンテナ専用港であるVICTと、フーミー工業団地に隣接する仏越合弁のフーミー港を挙げることが出来る）。その為に、運営システムの整合性欠如に伴う非効率な物流機能の問題のみならず、港湾整備拡充等に関する投資が偏在すると共に全体的な整合性に欠ける、各主体が独自の判断と固有の事情で行う為に、貨物の実需等とは合理的な関連性を見出し得ないような工事や機器導入が行われる傾向が強いという問題を指摘する向きもある。

も2車線は確保されているものの所謂生活道路としての性格が強く、貨物運搬車両にとっては交通安全上の問題と共に効率的且つ円滑な移動を阻害する要因になっている。因みに、ホーチミンからドンナイ省やビンドウオン省へは陸路での移動を回避したバージ輸送が一般的である。殊にホーチミン市内の港湾が抱える諸問題を解決すべく、また斯かる港湾の機能を補完する役割を期待して、51号線のブンタウ市に至る途中のバリア・ブンタウ省カイメップ・チバイ地区において、我が国ODAによる港湾建設を含む大規模港湾開発が計画されている²⁴⁾。カイメップ・チバイ両港において2008年以降に稼働を計画中のコンテナターミナルの岸壁数は20を超え、年間処理能力は合計800万TEU以上に達する旨の報道も為されており²⁵⁾、当該地区が本回廊の実質的な東側基点と位置付けられることになる。このカイメップ・チバイ港は、ホーチミン及びその周辺地域の港湾の機能を補完するという効果にとどまらず、アジアと米州、欧州航路の分岐地点にあるという地理的条件とも相俟って、本回廊との接合を通じたシンガポールやレムチャバン等に対抗し得るハブ港としての機能を果たすことが期待されている。

(2) クイニョン・ルート（支線）

南部経済回廊の支線の基点は、東西経済回廊の東側基点であるダナンから約300キロメートル南、ホーチミンから約560キロメートル北に位置するクイニョンであり、東西経済回廊とダナン港との関係と同様に、物流の効率化・迅速化のみならず本回廊を通じた中部山岳地帯の活性化と地域住民の経済的厚生の向上が期待されている。現在でも、クイニョン港は周辺領域における国内物流のみならず、国道19号線を通じたラオス南部及びカンボジア東北部との物流拠点としての機能を営んでおり、ダナン港と並ぶ中部ベトナムの代表的な外洋港である。同港の近隣にはノンホイ経済区を始めとして多くの工業団地の設置が計画されており、今後の発展が十分に期待できる潜在的可能性を有している²⁶⁾。

24) 我が国ODAによる当該建設計画は、JICAの南部港湾開発計画調査（2001-2002年度）において優先プロジェクトとして選定され、その後JBIC円借款事業としての実現に向けてJICAによる詳細設計の為の事前調査を経て、2005年3月に総額364億の円借款契約が調印されたものである（カイメップ港：コンテナ専用ターミナル、300メートル・2バース、チバイ港：一般貨物ターミナル、300メートル・2バース）。近隣には工業団地が整備されており、既に操業中の企業のほかに海外案件44、国内案件55が展開される運びになっている（国際臨海研究センターホームページ <http://www.ocdi.or.jp> 及び JICA ホームページ <http://www.jica.go.jp> 参照）。

25) 日本海事新聞2007年7月12日付け参照。尚、同紙では、カイメップ・チバイ港の建設・運営に関する適宜且つ詳細な報道が為されている。

26) ダナンとクイニョンが属するビンディン省との間には、観光地ホイアン、チュライ経済開発区やキーハ港が属するクアンナム省と、ベトナム初の本格的石油精製所建設で近年注目を浴びているズンクアット経済特区・工業団地が属するクワンガイ省が位置し、ダナンの北に位置する古都フエが属するトゥアティエンフエ省を含む4省1直轄市で形成される「中部ベトナム経済中核地域」として2004年8月13日付け首相決定第148号により指定を受け、中部ベトナムへの投資の受け皿となることが期待されている。

クイニョン港は交通省直轄の港湾であり、現時点では主要輸入品が丸太・肥料・セメント等、主要輸出品が木材チップ・石材・鉱物資源・乾燥芋等の一般貨物の取扱いが中心であるが、3万8000DWTの船舶の接岸も可能な水深7.5~12メートル・岸壁延長115~175メートルのバース6本を有する天然の良港であり、ダナン港と比べても遜色の無い1万7680平方メートルの倉庫及び20万1000平方メートルのオープン保管敷地を有する。コンテナ荷役対応機器が不十分であることもあって、コンテナ取扱数量（TEU）は2001年の1万2518、2002年の1万7781、2003年の2万5532、2004年の3万8751と近年は漸増しているものの、現時点の主力輸出入品構成及び周辺の産業集積の実状に鑑みれば、近い将来におけるコンテナ取扱数量の飛躍的伸張は期待出来ない。しかしながら、隣接する広大なスペースは同港の今後の拡充に向けた利活用を期待させるものであり、ダナン港と比肩し得る水深と天然の地形は国際レベルの外洋港としての基本条件を具備しているものと考えられ、港湾当局者が希求するハイテク産業誘致は難しいとしても、電気電子機器、機械類の組立産業、農林水産加工業等の内外資誘致が奏功するという条件付きではあるが、本回廊東側第2の基点としての機能を担い得る潜在的可能性が認められる。その顕現化の為に、中央政府の強力な後押し賜物とは言え、ダナンにおいて結実しつつある官民挙げた外国直接投資の誘致、内外貨物の集荷力向上や定期船招致と同様または類似の取組みが強く求められよう。

IV. おわりに

本稿で取り上げた南部経済回廊は、既述の如く東西・南北経済回廊との所謂インドシナ複合回廊の構成要素として位置付けられるものである²⁷⁾。斯かる道路網整備に伴う陸上トラック輸送と海上輸送（中心は企業集積と物流の現状を踏まえたバンコク・レムチャバン、シンガポール、ホーチミン、ハノイ・ハイフォン間海上輸送）との所要日数乃至時間及び輸入手続等との相関を実証調査する官民の各種プロジェクトが、メコン地域と華南地域の間における人・モノ・カネの国際移動との相関をも視野に入れた日系物流企業等を中心に進行しており、享受し得る恩恵の関係国格差問題や輸入手続等国境措置問題を抱えながらも、殊にメコン地域及びその周辺諸国における相互補完的・分業的ビジネスを展

27) この点に関しては、前掲『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』（注2）に加えて、石田正美編『メコン地域開発——残された東アジアのフロンティア——』（アジア経済研究所、2005年）に詳細な記述が為されている。

開する日系企業にとって、当該複合回廊は極めて重要な機能を有する旨思料される²⁸⁾。

本回廊は、地域物流の迅速化・効率化のみならず、関係港湾との機能的接合を通じた貿易・投資の拡大、人・モノ・カネの移動に伴う経済振興や地域開発等への貢献が期待されるものであるが、その光と影に関する慎重な分析と然るべき対応が求められる。即ち、本回廊が齎す恩恵や影響に対する関係3カ国間の基本的認識・期待の温度差や、同一国内にあっても本回廊に対して為される区々の評価の分析を踏まえた各種施策の必要性である。本回廊の直接的効果として、ベトナムにとっては、①カンボジア市場への輸出拡大、②観光旅行者の往来拡大、③カンボジアへの熟練工など出稼ぎ者の増加などを挙げ、タイにとっては、①素材・部材の相互輸送によるベトナムとの分業体制の構築、②カンボジアにおける所謂第2工場の設置、③カンボジア市場への輸出拡大などを挙げる一方で、カンボジアにとっては、貿易面ではタイ・ベトナム企業からの輸入増大を通じた厚生向上という一定のメリットは認められるものの、得意とする縫製品や履物に関してはベトナムからの、また農産物に関しては両国からの攻勢に晒される、国境での貨物のトラック積替えが不要になれば同国運送業者のビジネスさえ期待できなくなる、国内が保税輸送になれば関税及びVATの税収増も見込めなくなる、両国に比べて必ずしも低廉とは言えない労務費や慢性的電力不足等が原因で外国直接投資誘致に関するカンボジアの優位性は乏しいな

28) 南部経済回廊に関しては、経済産業省の平成16年度「アジア産業基盤整備強化事業」の一環として、我が国の総合商社系総合研究所が受託する形で実施された「第二東西回廊を利用したバンコク～ホーチミン間貨物陸上輸送実証調査」におけるトラック実送調査（前掲『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』第4章「インドシナに於ける物流インフラの現状と将来の展望について」参照）が、南北経済回廊と東西経済回廊に関しては、JETROの平成16年度「先導的貿易投資環境整備実証事業——メコン地域における陸路物流網構築に関わる実証事業」に基づいて実施されたハノイ・バンコク間のトラック実送調査（2006年2月の日本アセアンセンター主催のメコン・ビジネス投資セミナーにおける提供資料参照）がある。また、2007年3月には日本郵船がバンコク・ハノイ間のトラック実送調査を行い、「船で10日かかったベトナムからタイへの移動が、陸上だとラオスを挟んでわずか2～3日ですむことが分かった。問題はコスト」という報道（日本経済新聞2007年5月1日付け朝刊7面参照）や、日進がバンコク・ハノイ間を66時間で繋ぐコンテナの陸上輸送ルートをラオス政府からの保税輸送ライセンス取得によって開発し、輸送料金を船便の1.7～2倍に抑える形で、船便で10日前後かかる輸送期間を四分の一近くに短縮できることになる旨の報道も為されている（日本経済新聞2007年6月25日付け9面、The Daily NNA (Vietnam Edition) 2007年7月6日付け1乃至2面参照）。

ど、現状では同国にとって悲観的な分析が主流になっている²⁹⁾。それら個々の問題に関する実証的検討も必要であるが、カンボジアが期待する本回廊の機能を同国の港湾事情との相関で考える際の基本は、周辺国の産業政策の後追いではない独自の政策の下で同国が比較優位を保持し得る産業構造を追求することであり、その上で各港湾の特徴及び位置付けを客観的に評価し、それに応じた効果的な施策を打ち出すことである。本回廊が、プノンペン港への過剰集中と共にシアヌークビル港の中抜き効果を齎すものであることは十分想定される事態であり、両港の異質性を踏まえた施策が望まれる。

29) 前掲『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』(注2) 81-82頁参照。尚、近時のカンボジアに対する外国直接投資は、業種別では観光を含むサービス業が金額ベースで6割を占める一方で(件数では2割弱)、製造業では縫製業が件数ベースで4割以上(金額では1割程度)となっており(一時期多かった木材加工やセメント製造は2000年以来皆無に等しい)、同国政府が渴望する電気電子機器・機械組立産業の展開は僅かである(前掲“Cambodian Investment Guide”(注7) 7頁参照)。同国のフン・セン首相の訪日に合わせて我が国とカンボジアとの間に投資協定が締結され、今後は官民代表団を派遣して石油・天然ガスやボーキサイト等の天然資源開発に協力する旨を盛り込んだ共同声明が発表されたが、同国青年の招聘や洪水対策用の数十億円の無償資金協力は格別、民間レベルでの資本展開に関する我が国企業の腰は重い。