

# CLMV諸国外国投資 誘致のための拠点開発の検討

石田正美

一九九〇年代に新たに東南アジア諸国連合（ASEAN）に加盟したベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアといったASEANの後発加盟国は、そのアルファベット順の頭文字を取ってCLMV諸国と呼ばれる。一九八〇年代後半以降、外国直接投資を受け入れることで急速な発展を遂げてきたマレーシアやタイ、インドネシア、フィリピンのASEAN原加盟国の国々（ASEAN4）と比べると、CLMV諸国は一人当たりGDPが低く、産業構造は農業の割合が高く、製造業の割合が高い傾向が認められる（表1）。

一九九〇年代に新たに東南アジア諸国連合（ASEAN）に加盟したベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアといったASEANの後発加盟国は、そのアルファベット順の頭文字を取ってCLMV諸国と呼ばれる。一九八〇年代後半以降、外国直接投資を受け入れることで急速な発展を遂げてきたマレーシアやタイ、インドネシア、フィリピンのASEAN原加盟国の国々（ASEAN4）と比べると、CLMV諸国は一人当たりGDPが低く、産業構造は農業の割合が高く、製造業の割合が高い傾向が認められる（表1）。CLMV諸国がASEANに加盟し、ASEANを中心に日中韓の三カ国を加えたASEAN+3ないしはそれにオーストラリア、ニュージーランド、インドを加えた一六カ国で東アジアの地域経済統合が進められるなか、ASEAN原加盟国とCLMV諸国との格

表1 CLMV諸国とASEAN4の経済指標

	面積 (Km <sup>2</sup> )	人口 (1,000人)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	GDP (100万US\$)	1人当りGDP (US\$)	農林漁業比 (%)	製造業比 (%)
カンボジア	181,035	14,958	82.6	10,368	693.2	30.5	14.5
ラオス	236,800	5,922	25.0	5,579	942.1	30.0	8.5
ミャンマー	676,577	59,534	88.0	24,973	419.5	43.5	14.1
ベトナム	331,212	87,228	263.4	96,317	1,104.2	22.1	21.1
フィリピン	300,000	92,227	307.4	161,358	1,749.6	14.9	21.0
インドネシア	1,860,360	231,370	124.4	546,527	2,362.1	14.4	27.9
タイ	513,120	66,903	130.4	264,323	3,950.8	8.9	40.1
マレーシア	330,252	28,306	85.7	193,108	6,822.1	10.2	26.3

(注) 1) 農林漁業比と製造業比はGDPに占める割合を示す。

2) 面積～1人当りGDPの列は2009年の数字、農林漁業比と製造業比は、ミャンマーの数字が2006年のものであるほかは、2008年の数字を用いている。

(出所) 面積～1人当りGDPの列はASEAN事務局、農林漁業比、製造業比はADBの各ウェブサイトを参照。



表2 拠点として紹介する地方自治体の主要経済指標と港湾との距離

国	面積 (1,000km <sup>2</sup> )	人口 (1,000人)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	1人当りGRP (US \$)	GRP (100万US \$)	主要利用港湾とその距離 (km)
プノンペン	C	290.0	1,325.7	4,571.3		シハヌークビル港 <sup>3)</sup> 230
シハヌークビル	C	868.0	199.9	230.3		市内
スパーイリアン <sup>4)</sup>	C	2966.0	482.8	162.8		サイゴン港等 80
サワンナケート	L	21,774.0	842.3	38.7	529.0	クロントイ港 <sup>5)</sup> 673
ピエンチャン	L	3,920.0	788.9	181.6	1,301.8	クロントイ港 <sup>5)</sup> 650
ヤンゴン	M	10,170.0	6,460.0	635.2	274.8	市内
マンダレー	M	37,021.3	7,739.0	209.0	169.3	ヤンゴン港 658
タニンダーイ <sup>4)</sup>	M	43,328.0	1,562.0	36.1	190.3	管内
ホーチミン	V	2,095.2	6,107.8	2,909.9	1,110.4	市内
ハノイ	V	921.0	3,236.4	3,510.2	787.8	ハイフォン港 100
ダナン	V	1,255.5	789.8	628.3	640.0	市内

(注) 1) カンボジアの面積～GRPの列の数字の観測年は、それぞれカンボジアが2008年、ラオスが2006年度、ミャンマーが2004年度、ベトナムが2006年となっている。  
 2) ミャンマーの1人当りGRPおよびGRPは家計調査の支出の数字から計算している。  
 3) プノンペン市内およびカンダール州の企業はプノンペン港も利用する。  
 4) スパーイリアン州はバベットの、タニンダーイ管区はダウエーがそれぞれ存在する。  
 5) クロントイ港はバンコク市内の港湾で、レムチャパン港までの距離はサワンナケートから725km、ピエンチャンから687kmである。  
 6) 港湾までの距離は地図など様々な情報に基づいて作成しており、厳密なものではない。  
 (出所) 各国の統計年報などをもとに筆者作成。

を囲むカンダール州を合わせると二六〇万人もの人口集積があり、日本や欧米向けの一般特恵関税(GSP)が適用されるとのことで、中国やアジアNIESからの縫製品や履物への外国投資が多い。ただし、カンボジア唯一の海港シハ

は労働者の教育水準もワーカーの四九%が中卒未満と周辺国と比べてもその教育水準は低い。電力については、ベトナムからの送電により停電は相当減少したとの声も聞かれる一方、電力価格が一六セントと周辺国の二倍前後の水準で

ヌークビル港とは三三〇キロ離れている点、市内のプノンペン港はメコン川の河川港であり、筏にコンテナを載せたバージ船が主体である点には留意が必要である。ただ、プノンペン港の第二ターミナルを中国政府が支援することも決まっております、同港の輸送力拡大も今後は見込まれる。最低賃金は生活手当を含め五六ドル(二〇一〇年一〇月から六ドルに引き上げ予定)と地域によって七四ドルにもなるベトナムよりは低いが、労働組合の賃上げ要求が活発であるほか、筆者らが東アジア・ASEAN経済研究センター(ERIA)の二〇〇八年のプロジェクトで行った調査で

ある。しかし、二〇一〇年三月一日よりジェトロのプノンペン事務所が開設される一方、SEZ内通関などワン・ストップ・サービスやバックアップ電力システムを兼ね備えたプノンペンSEZが二〇〇七年に竣工しているなど、投資環境も改善の方向にある。シハヌークビルは、カンボジアで最大の港湾を擁する都市で、水深一・五メートルのバースが日本からの援助で二〇〇七年から稼働している。また、中国が支援するシハヌークビル第二SEZがすでに操業を開始しているほか、港湾に隣接した地域にシハヌークビル港SEZが日本の援助で、港湾から二〇キロ程離れた地域にスタン・ハブSEZも建設されている。シハヌークビルは臨海部で鉄鋼や化学など重工業に適しているように思えるが、電力料金がプノンペンと同様に高いため、玩具・文房具組立機械部品などの労働集約的工業に適しているとシハヌークビル港SEZの担当者は話していた。また、シハヌークビル市は人口が二〇万人と必ずしも多い市ではなく、これらのSEZで企業が操業する場合は、他地域からの労働者の移住が必要となり、そのための

住宅供給が必要となつてこよう。カンボジアでは、前述のように電力料金が相対的に高いことから、タイやベトナムなど隣国の電力が使用できるタイとの国境のバベットやベトナムとの国境のバベットなどでSEZの開発が進められている。このうち、バベットではマンハッタンSEZとタイセン・バベットSEZがすでに稼働している。電力料金はそれぞれ二・六セントと一五セントとプノンペンより低くなつている。加えて、ホーチミンのタンソンニャット空港までが六五キロ、サイゴン港から八〇キロの距離で、越境による港湾アクセスがよい。つまり、国境に立地することで、カンボジアのGSP制度や安価な労働力など後発開発途上国の良い面と、相対的に安価な電力と良好な港湾など中進国に近づくベトナムの良好なインフラの「いいとこ取り」が可能となつている。さらに、SEZ内のワン・ストップ・サービスにより、ベトナム側の通関も行うため国境での検問もないほか、輸出入関連書類の提出などでプノンペンに向く必要もなく、手続きのほとんどをSEZ内で終わらせる。ただ、バベットのあるスパー

イリアン州の人口が四八万人である点を考えると、大都市工業地域になるより、ある程度の規模を維持していくことが望ましいように思える。

### ●拠点開発にも棲み分けが必要

ラオスは、カンボジアと同様、欧州や日本などでGSPが適用され、最低賃金も約四五ドルと安価なため、小規模ながら縫製業や家具などの外国投資がビエンチャンなどで徐々に増えている。ただ、内陸国のため、輸出入にはタイなどの国際国境ゲートが重要拠点となる。

ラオスで最も人口の多い県はサワンナケート県で、その人口は八四万人である。同県のカイソン・ポムビハーン郡には、東西経済回廊のタイとの国境に架かる第二メコン国際橋があり、同地区をサワン地区と呼んでいる。また、国境ゲートから東西経済回廊を三〇キロ程行くと、ラオスをメコン河沿いに縦断する国道一三号線と交差し、同地区をセノー地区と呼んでいる。このサワン・セノー地区が二〇〇二年以降経済特別区に指定され、両地区を挟む三つのサイトで開発が進められている。

首都ビエンチャンでも、一九九〇年代から五〇〇〇ヘクタールの工業区を開発する計画が上がっている。首都ビエンチャンは、市街地から南東方向に三〇キロ程行くと、タイとの国境の第一メコン友好橋がある。一方、市街地から北東方向には国道一三号線が伸び、同国道はその後南東方向に向きを変え、南部のサワンナケートやパクセなどの都市と結ぶ。この国道一三号線と友好橋との間を未舗装の道路が繋いでいたが、その沿道は工業区として一部の企業がすでに立地を始めている。未舗装の道路も整備が進み、二〇一〇年がビエンチャン遷都から四五〇年になるとのことで、一三号線と友好橋を結ぶ「四五〇年道路」の開発がほぼ終わろうとしている。

ラオスは、国全体の人口が五九二万人と相対的に少なく、かつ人口が国全体で分散している傾向が強い。このため、拠点開発をしていく場合、複数箇所の設置により、労働力の集積をさらに分散させることは避けた方が良好との声が聞かれる。サワンナケートの人口規模は最大であるが、しかし人口密度でみると一キロ四方に三九人である。首都ビエンチャンは人口で

は七十一万人と国内で二位であるが、人口密度は同一八二人とサワンナケート県の四・七倍にもなる。したがって、ラオスの工業化を考えると、ラオスの工業化を考えると、サワンナケートに集中させ、サワンナケートは東西経済回廊と国道一三号線が交差することから物流拠点として整備する一方、豊富な土地資源を農業などの開発に利用していく、「棲み分け」が必要ではないかと思われる。実際、サワン・セノーSEZは土地の借用期間が最長の七五年が認められる一方、三〇年以上借用する投資家には一二年間土地代を免除するとの条項がSEZ特別法に盛り込まれている。

### ●望まれる大幅な投資環境改善

ミャンマーのヤンゴンとマンダレーは、人口がそれぞれ六四六万人、七七四万人とほかの地域と比べても高い水準にあり、大都市と位置付けられる。このうち、ヤンゴンにはヤンゴン港や近郊にはティラワ港があり、「港湾に近い大都市」というASEAN4の経験則の条件を満たしている。また、マンダレーは、ヤンゴンから約六六〇キロ離れているが、中国との国境のあるムセから約四〇〇キロ程

度の距離にあり、最大の貿易相手国である中国とヤンゴンとの間で物資を搬送する際の中継点と位置付けられる。さらに道路の状態こそわからないが、地図上でみれば、インドとの国境タムまでは四三三キロとのことで、将来的にはインドと中国との陸路の中継点になると話すミャンマー人もいる。

このほか、アンダマン海に面したダウエーが深海港になり得ること注目が集まっている。特に、タイからのダウエーへの越境輸送が実現すれば、バンコクから南アジア、中東、欧州向けの物資はマレー半島を回る時間的ロスを克服することができるため、タイの開発業者や工業団地などが強い関心を示している。

ミャンマーの賃金水準はカンボジアやラオスよりさらに安価とされ、欧米諸国は同国の一般特恵関税適用(GSP)を認めていないものの、日本や韓国など三〇カ国は適用している。しかし、インフラ整備状況に関しては、ヤンゴン近郊の工業団地で一日の停電時間が三時間から五時間で、自家発電機を稼働せざるを得ないとの声が聞かれる一方、携帯電話やインターネットの利用環境も、コスト

が高く、繋がり難いとの声が聞かれる。さらに、水深九メートルの河川港であるヤンゴン港も、潮の干満で上流から潮流が発生する時間帯は、航行を半日程度待たなければならぬとの障害もある。加えて、輸入する際の外貨は輸出で得た外貨を用いなければならぬなどの規制も存在する。

SEZや工業団地は、こうした後発開発途上国の厳しい投資環境を、一定のエリアで区切ることで、エリアの外とは異なる良好な投資環境を供与することのできる仕組みであるが、ミャンマーではすでに工業団地が設置されているものの、バックアップの電力供給やワン・ストップ・サービスが行われているとの話はほとんど聞かれない。逆に、通常の地域とは異なったインセンティブとインフラを提供するSEZや工業団地ができれば、ミャンマーの投資環境は大幅に改善するといえよう。

### ●大都市インフラ・労働力確保が鍵

ベトナムは、人口八〇〇〇万人を越え、沿岸部の長い国であり、港湾に近い大都市という条件を兼ね備えた地域は北部と南部それぞれに存在する。ベトナムの首都ハ

ノイ市や港湾都市ハイフォン市、その間のハイズオン省やハノイの北のバクニン省などの北部地域、ホーチミン市やドンナイ省、ビンズオン省といった南部地域では、輸出加工区や工業団地が林立し、すでに多くの外国投資を受け入れている。むしろ、こうした都市では、集積した産業の需要に対し、労働力の供給や道路インフラ、外国人駐在員住宅などの供給が追いつかず、交通渋滞や労賃の高騰を招いているのが現状である。

しかし、ハノイおよびホーチミンとそれらの近郊都市のインフラ整備もここに至り進展されてきている。特に、これまで最大水深一〇メートル程のサイゴン港などホーチミンの港湾施設は、拡大する輸送需要に対応しきれないとの懸念がこれまでいわれていた。こうした懸念を払拭したのが、ホーチミンから一〇〇キロ程離れたバリア・ブンタウ省のティーバイ・カイメツプ港である。上流のティーバイ川と下流のカイメツプ川の水深は深いところで一九メートルもあり、大型貨物船の入港が可能で水深一四メートルの港湾建設が計画されていた。しかし、湾口に浅瀬があったため開発が進

まなかつたが、日本のODAで浚渫を行ったことで、シンガポールや香港など世界のコンテナ・ターミナル会社がベトナム企業と合併を組むことで投資が活発化し、二〇〇九年以降いくつかのターミナルが操業を開始している。ティー

バイ・カイメツプ港は、香港とシンガポールを直線で結んだ際の線上に位置しており、その立地条件の良さからASEANの新たなハブ港としても期待されている。他方、水深が八メートルとのことでは小型貨物船に依存せざるを得ないハイフォン港も輸送需要の増加に対応できなくなっているとの声が聞かれ、現在ラクフェン港の開発が案件として挙がっている。このほか、ホーチミンとハノイでは外環道路の建設、地下鉄や高架鉄道など都市鉄道の建設も進められている。ただ、労働力の確保は依然として困難なようである。

ハノイやホーチミン近郊で労働力の確保が困難とされるなか、ベトナム中部の都市ダナン市が外国企業の投資受け入れに熱心である。ティエンサ港は水深一二メートルの海港で、港湾アクセス道路も日本のODAで整備されている。市内には工業団地が六カ所程

立地され、そのうち数カ所はすでに売却が済んでいるものもある。ただ、同市はリゾート開発にも力を入れており、環境汚染の原因となる企業の投資はできない。

### ●おわりに

CLMV諸国は、インフラが十分整備されていない、輸出入や投資認可手続きに多くの時間とコストがかかるなど、投資環境はまだ万全とはいえない。工業団地やSEZは、そのエリアを区切った限られた地域で、インフラ整備状況を改善する、インセンティブを強化する、ないしは諸手続きの簡素化を可能にもする。その意味で、カンボジアのSEZがある程度成功を収めつつあると評価できる。ベトナムも、これまで触れなかったが、工業団地には病院などともに優先的に電力供給することとなっており、工業団地の内と外で停電に対する評価も異なっている。今後は、こうした取り組みがCLMV諸国全体で進み、さらなる外国投資の受け入れが進むことが望まれよう。

(いしだ まさみ/ジェトロ・バンコク研究センター)