



南部経済回廊

——モクバイⅡバベット国境ゲート

白石昌也

●南部経済回廊

インドシナ半島南部を東西に横断する南部経済回廊は、①ベトナムの石油開発前線基地ウンタウ、商工業都市ホーチミン市から、カンボジアの首都プノンペンを経て、タイのバンコクへと至る中央サブ回廊、②ベトナム中部沿岸のクイニョンからカンボ



マンハッタン工業団地入口の看板

ジア領の北部を経て、シエムリアップで中央サブ回廊と合流する北部サブ回廊、③メコン・デルタ南端のカマウからタイ湾岸にほぼ沿って、ベトナム、カンボジア、タイ領を抜けてバンコクに至る南部湾岸サブ回廊から構成されている。

これらサブ回廊のうちで最も交通インフラの整備が進み、かつ注目を浴びているのは、①の中央サブ回廊である。同サブ回廊はベトナム、カンボジア、タイ三国の中心的な経済都市を結びつけるルートであり、最近ではその沿線に経済区、工業団地などの設立が始まっており、観光客の往来なども増加している。本章では、中央サブ回廊のうち、特にベトナム・カンボジア国境のモクバイⅡバベット地区に焦点を当てる。

●モクバイⅡバベット国境ゲート

カンボジアには主要な国際海港としてシアヌークビルがなく、またベトナムとカンボジアの間の航空路も限定されている。このために、両国間の物流や人的往来は、かなりの部分が陸路、そしてメコン川に沿っての水路によって担われている。

ベトナムとカンボジアは、一三七キロの陸上国境を共有し、そこに八つの国際級国境ゲート（水路ゲートを含む）が存在する。そのなかで最も主要なものが、モクバイⅡバベット国境ゲートである。ホーチミン市からベトナム国道二三号線で七〇キロ、プノンペンからカンボジア国道一号線で一七〇キロの地点に位置する。

表1によれば、国境ゲートを通じての貿易額、出入国者数、越境車両数ともに、急激な伸びを示している。ホーチミン市とプノンペンを結ぶ交通インフラが格段に整備され、後述のように、国境周辺に商業センターや工業団地が開設されるようになったからである。

人的往来に関して、ベトナムとカンボジアの国民は、一ヶ月以内の滞在であれば、相互に入国ビザが免除されている。それ以外の外国人についても、ベトナム側からバベット地区のカジノ（後述）を訪れる場合には、日帰り、もしくは一泊に限ってビザが免除される。

車両の往来に関して、二国間の相互乗り入れが法規上認められているが、トラック

表1 モクバイ国境ゲートを通じての貿易額、越境人数、車両台数

	単位	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年1-6月
輸出入	米ドル	32,106,000.0	52,384,541.0	94,305,366.0	112,752,871.0	92,984,290.6
正額貿易	米ドル		48,303,146.0	94,302,039.0	112,750,206.0	91,237,778.0
小額貿易	米ドル		4,081,395.0	3,327.0	2,665.0	1,746,512.6
輸出	米ドル		31,778,218.0	36,770,469.0	46,693,190.0	34,538,145.1
輸入	米ドル		20,606,323.0	57,534,897.0	66,059,681.0	59,391,720.2
往来人数	延べ人	403,765.0	601,752.0	850,367.0	1,427,028.0	1,286,151.0
入国者	延べ人		242,583.0	346,485.0	602,602.0	522,247.0
うち国境地帯入国	延べ人		62,606.0	87,179.0	108,113.0	115,165.0
出国者	延べ人		232,637.0	329,555.0	607,872.0	533,649.0
うち国境地帯出国	延べ人		63,926.0	87,148.0	108,441.0	115,090.0
越境車両	延べ台		5,697.0	9,950.0	11,368.0	8,648.0

(出所) Uy ban Nhan dan Tinh Tay Ninh (Ban quan ly Khu kinh te Cua khau Moc Bai), Bao cao ket qua thuc hien co che chinh sach phat trien Khu kinh te Cua khau Moc Bai-Tay Ninh, 2008年8月26日付け。数値合計の食い違いがあるが、原文のまま。

は両国間の中立地帯もしくは相手国側のドライ・ポートまで進入し、そこで相手国側のトラックに貨物を積み替える形態が多い。ホーチミン市とブノンペン（もしくはシェムリアップ）の間の長距離バスについては、最大限四〇往復の合意が成立しているが、

現在定期運行しているのは二二便に留まる。

国境ゲートにおける諸手続きのシングル・ストップ化は、両国政府間で合意されているものの、具体的な実施には至っておらず、同制度の適用に必要な共同検査場（CCA）もまだ着工されていない。さらには、タイとベトナムの間の車両相互乗り入れや、両国間の搬送貨物がカンボジア領をトランジット扱いで通過する制度も実現していない。

ベトナムからカンボジアへの主要輸出品は、家庭用品、加工食品、洗濯用粉石鹼、飼料、肥料、建設用資材などであり、カンボジア側からベトナムへの主要輸出品はマニオック麵、生麵、原料用種子、各種豆類、米などである。また、タイからカンボジアを経てベトナム側に再輸出されるものとして、家電製品、雑貨などがある。さらに最近では、バベットのマンハッタン経済特区（後述）で必要な中間財が、サイゴン港を経てベトナムからカンボジアへ搬入され、同経済特区で生産された製

品が、カンボジアからベトナムに搬出されて、サイゴン港経由で第三国へ輸出されている。

●モクバイ国境ゲート経済区（BEZ）

BEZは、一九九八年一〇月首相決定二一〇号によって設立が認可された。その範囲は、タイニン省のベンカウ県とチャンバン県に属する合計七行政村の全域（総面積二万二八三ヘクタール）で、住民数は六万五〇〇〇人である。同BEZはカンボジアと三四キロの国境線を有し、モクバイ国際級国境ゲートのほか、フォックチャー、ロントウアン、の二つの省級国境ゲートを擁する。当該地区はもともと寒村地帯であったが、近年になって急速に変貌しつつある。モクバイBEZ管理委員会の計画によれば、保税倉庫、国境マーケット、国際商業・サービス区域、工業区域、河川港、住宅区域などを整備する。しかし、工業区域の整備などは立ち遅れており、圧倒的に先行しているのは商業区域の隆盛である。二〇〇八年九月時点で、国境マーケットや商業センターにテナントとして店舗五六軒が進出し、さらに「免税スーパー・マーケット」が四軒営業している。訪問客数は平日で平均六〇七〇〇〇人、週末や祭日には二万人、売上高は全店舗合計で、二〇〇六年の五三三五億ドンから二〇〇八年前半六ヵ月には七七三一億ドンへと急増している（年

換算で三年間に二・九倍）。

客の大半はベトナム人およびベトナム国内在住者であり（売り上げ全体の約八割）、免税で購入した商品をそのまま持ち帰る。法規上、一人あたり五〇万ドン／日（二〇〇八年七月以降は五〇万ドン／週）まで免税品をBEZから持ち出せるからである。免税スーパーには、サイゴン港経由で搬入された外国製の酒類や化粧品などが所狭しと並べられている。

モクバイはホーチミン市から車で二時間程度の移動距離にある。そして、タイニン省域には、バーデン山やカオダイ教総本山、そしてクーチー・ゲリラ・トンネルといった著名な観光、巡礼スポットがある。このために、自家用車やバスで同省を訪れた観光客や巡礼者が、モクバイBEZに立ち寄って免税品などを購入するのである。

●バベットのカジノとマンハッタン工業団地

以上のように、ベトナム側の国境経済区では、目下のところ商業分野を中心とした発展が見られる。これに対して、カンボジアのパベット側では、国道一号線沿いにカジノが林立し始めている（多くはホテルを兼ねる）。二〇〇七年時点で七軒のカジノが開店しており、さらに続々と新たな店が建設中である。対象とする顧客はパスポート所持者、すなわち国境ゲートの向こう側からやって来るベトナム人、および外国か



マンハッタン工業団地内の工場

らの観光客である。

それ以外にバベツ側での動きとして注目されるのが、国境ゲートから六キロの地点に位置するマンハッタン経済特区（SEZ）である。二〇〇五年八月に整備が始まった。開発業者はシンガポールと台湾の華人系企業集団が出資するマンハッタン国際有限公司（MIC）である。敷地面積一七九ヘクタールのうち第一期造成分については、二〇〇八年九月時点で、二区画を残して入居企業が決定している。契約済みの一〇社のうち、すでに四社が操業中であり、四〇〇〇人以上の雇用を創出している。

進出企業の大半は台湾系であり、かつ労働集約的な業種である。原材料を台湾、中国、タイなどから輸入し、完成品を主に欧米に輸出している。同SEZへの進出動機は、欧米諸国がカンボジアからの輸入品について種々の特典を与えていること（特惠関税、ノン・クォータ、アンチ・ダンピング税免除など）、カンボジアでの労働賃金が安いことに加えて、SEZ内に各種手続きのためのワン・ストップ・サービス事務所が設けられていること（関連官庁からの出向職員が常駐）、ホーチミン市のサイゴン港を利用して海外と貿易するのに便利なこと、ベトナムから安定的で割安な電力を調達できることなどである。さらに、カンボジア国内で調達が困難な中堅技術者としてベトナム人を雇い入れたり、ホーチミン市チョロン地区に拠点を持つ華人を経営幹

部として活用したりするうえでも、国境周辺に立地することのメリットが大きい。

事実、同SEZに入居する台湾系企業の多くは、すでに以前からベトナムに進出していた。ベトナム+ワンとしてカンボジアに展開する際に、両国の国境地帯バベツに立地することは、理に適った選択である。

●展望と課題

以上にみてきたように、南部経済回廊の交通インフラの整備に伴って、モクバイ＝バベツ国境の交通量や人的往来、国境貿易は拡大基調にある。さらに、モクバイ側には地方政府が管理する国境ゲート経済区（BEZ）が、バベツ側には民間業者によるカジノやマンハッタン経済特区（SEZ）が開設され、国境地帯は急速に変貌しつつある。

今のところ、モクバイBEZでは商業分野が急成長している。この動きは、バベツ側におけるカジノの急展開と軌を一にしている。両者ともその原動力は、ホーチミン市および周辺地区のベトナム人（もしくは在住外国人）の旺盛な財・サービス消費意欲にある。

ただし、モクバイBEZが工業生産基地として今後発展していくための可能性がないわけではない。そのための条件は、タイとの物流の円滑化を妨げている種々の制度的障害が除去されることや、カンボジアが消費市場として成長することにあるが、さ

らにいまひとつの展望がある。それは、ホーチミン市地区からのスピル・オーバーである。すなわち、労働賃金などの上昇や利用可能な用地の払底に伴って、労働集約的な業種を中心に、ホーチミン市からより遠方の地方に、同心円的に新規工場が立地していく現象が観察される。タイニン省についても、モクバイ近くに二つの工業団地が設立されて企業の入居が始まっており、さらに国有大手企業や外資系による新規工業団地の計画もある。

他方、カンボジアのバベツ側については、マンハッタンSEZがすでに開設されており、入居企業の出足も好調である。さらにその周辺では、ほかにふたつの経済特区の建設が計画されている。前述のように、サイゴン港への地理的近接性、および越境物流システムのもたらすメリットを最大限に享受する形で、製造、加工業分野での展開の可能性を秘めているのは、モクバイ側よりもむしろバベツ側であろう。

ただし、バベツの将来に課題がないわけではない。そのうちのひとつは、今後継続的に一定の質を持つ労働力を確保することが可能なかという点である。ベトナムから技術者や労働者を移入し続けるのもひとつの方法であろうが、やはりカンボジア国内での識字率や教育、技術水準の底上げに努力することが重要であろう。

（しらいし まさや／早稲田大学大学院アジア太平洋研究科教授）