

タイ・カンボジア国境

矢倉研二郎

●はじめに

これまで、カンボジアのタイ国境地域で目立つものといえばカジノくらいしかなかった。しかし一方で、タイ国境地域では、タイの整ったインフラと、カンボジアのもつ低賃金労働力や（一般特恵関税の後発途上国特恵措置による）先進国市場への無税アクセスとを同時に活用した工業開発も可能である。また購買力の高いタイ人を顧客としたビジネスも発展しやすいであろう。

こうした国境地域の経済開発のポテンシャルは、大メコン経済圏における経済回廊の整備や越境交通協定（以下、CBTA）に基づく越境の自由化や円滑化によってさらに高まるのであろうか。そこで本稿は、カンボジア側国境地域の経済開発の可能性という観点から、タイとの国境ゲートのうち、南部経済回廊が通るポイペト（バンティアイミアンチエイ州）と、南部サブ回廊が通り海に面したチャムジアム（コックコン州）に焦点をあてる。以下、国境地域の概況、国境を出入りする人とモノの動きと、CBTAの実施状況について述べた後、各地域

の経済開発の状況を示す。

●チャムジアム―ハットレック国境ゲート

チャムジアムはコックコン州の州都から八キロの位置にある。同州を縦断する国道四八号線はかつて未舗装で、また途中の川を渡る橋も架かっていなかったが、タイ政府の贈与とローン資金によって二〇〇七年末に四八号線の舗装と四つの橋の建設が完了し、州都からプノンペンまでの約二八〇キロは四時間で行けるようになった。

国境から約二〇〇メートルの場所にはカジノ・ホテルがひとつ、その並びには各種動物ショーが催される「サファリ・ワールド」がある（図1）。ともにカンボジア上院議員のリー・ヨン・パット氏が代表を務めるL. Y. P. グループが経営している。またカジノの向かいには同グループが設置した商店街があり、四〇軒ほどの店が入居している。しかしそのほかに商業施設は少なく、人家もまばらである。ただし、L. Y. P. グループは、国境と州都を結ぶ道路の舗装と途中に架かる橋の建設の資金も提供

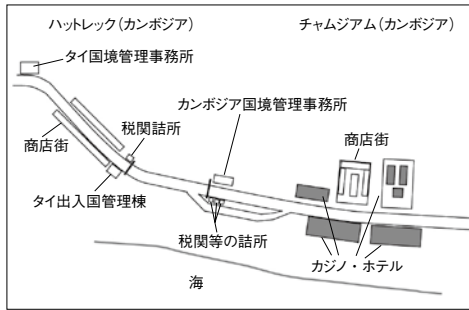
しており、この地域の開発の主役である。タイ側のハットレックはトラート県に位置し、バンコクから約四〇〇キロ、所要時間は六時間程度である。トラート県は海に面していることから漁業と水産加工業が盛んである。ハットレックも漁村で、国境ゲート付近には商店が並ぶ程度である。

●ポイペト―アランヤプラテート国境ゲート

ポイペトは、プノンペンから国道五号線を伝って四〇七キロ、約六時間の場所に位置する。五号線沿いには小規模なホテルやゲストハウス、各種店舗が並び、五号線の北側には住宅や商店が密集している（図2）。タイ人を主な客としたカジノが国境に沿って林立し、その周りにも商店が並んでいる。これらの雇用機会と各種のビジネス・チャンスが多くの人々を国内各地から引きつけており、一九九八年に四万人余りだったポイペト・コミュニティの人口は、二〇〇三年には一〇万人以上にまで増加している。

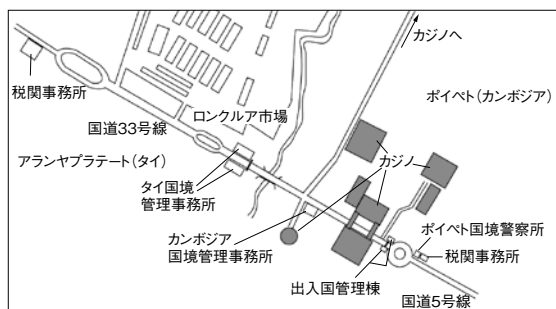
対するアランヤプラテートはサゲウ県に

図1 ハットレック―チャムジアム国境ゲート



（出所）筆者作成。

図2 アランヤプラテートポイペト国境ゲート



(出所) 筆者作成。

属する。バンコクまでの距離は二五〇キロ程度で、所要時間は三時間半前後である。国境のすぐ近くにはロンクルア市場という大型市場があるが、それ以外の商工業施設は存在しない。

●越境貿易

カンボジア商務省の統計によれば、二〇〇七年のポイペトを通じたタイへの輸出額は二二六万米ドル、輸入額は二億五〇〇〇万米ドル、同じくチャムジアムからは輸出が二六万米ドル、輸入が五三五〇万米ドルで、カンボジアの大幅な入超である。ポイペトを通じた貿易がタイとの貿易全体に占める金額シェアは、輸出で一四％、輸入で四五％であり、貿易ゲートとしてのポイペトの重要性がわかる。

タイからの主な輸入品は、ポイペトでは工業製品（オートバイ、自動車、セメント、建設資材など）、チャムジアムでは食料品・日用品である。カンボジアからの輸出品は、ポイペトでは水産物、衣類・布地、チャムジアムでは木材である。

いずれの国境でも貨物の越境はタイ側のトラックによって行われている。すなわちタイのトラックがカンボジア側にある荷物積替場まで入り、タイからの荷物はそこでカンボジアのトラックへと積み替えられてカンボジア国内各地へ運ばれる。貿易の不均衡ゆえ、荷物を下ろしたタイのトラックの多くは空荷で帰っている。タイの税関に

よれば、制度上はカンボジアのトラックもタイ側へ入れるというが、実際にはそのようなトラックはほとんど見られなかった。

カンボジアのトラックがタイへ入れないため、両国境地域では、荷物を運ぶリアカーを多数目にする。カンボジアの商人や労働者が、タイ側の市場や商店で海水魚や青果物、日用品等を仕入れ、リアカーでカンボジア側まで運んでいるのだ。それらの商品は小型トラック等に積み替えられ、カンボジアの国内各地へ送られている。ポイペトのリアカーは、カンボジア側からタイ側の市場（ロンクルア市場）へも商品（主に淡水魚や衣類）を運んでいる。

●人の出入り

人の出入りもポイペト―アランヤプラテート間が圧倒的に多い。タイ出入国管理局のデータによると、二〇〇七年のタイ人出国者は、ハットレックで約五万人なのに、対しアランヤプラテートでは一二三万人にのぼる。また、カンボジア人を含む外国人のパスポートを用いたタイ人入国者はハットレックで三万人ほどなのに対し、アランヤプラテートでは約二五万人である。

ただしポイペトでのタイ人入国者の大半はカジノのみに訪れていると推察される。なぜなら（タイ側からカンボジアのカジノへはカンボジア側入国ゲートを通らずに行けるようになっていたために）カジノのみを訪れたタイ人が含まれないカンボジア側

の統計では、タイ人入国者は約五万人しかないからだ。したがって、ポイペトのカジノへのタイ人訪問者は年間一二〇万人近いことになる。

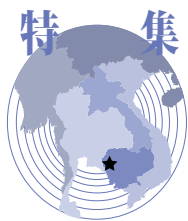
通常、カンボジア人のタイ入国にはバスポートとビザが必要であるが、国境のタイ側にある市場まで一日に限って入国するだけならば、一日通行証を購入すればよい。前述のリアカーで荷物を運ぶ商人や労働者はこれを使用している。

そのほか、チャムジアムではクロンヤイ郡にだけ三日間入れる通行証が、ポイペトではサゲウ県とその西隣のプラチンブリ県内に限って七日間入国できる通行証がある。ただし前者はコックコン州民のみ、後者はポイペトが属するオーチュルウ郡の住民だけが取得できる。同等の通行証はタイ側の住民にも発行されている。

●CBTAの実施状況

二〇〇八年九月に筆者が現地を訪れた時点では、両国境ともCBTAに基づく人やモノ、車両の越境に関する制度変更は具体化していなかった。

車両の越境については、前述のような貨物車両やタイからカンボジアのカジノに向かう車は一定の範囲内で国境を越えることができるが、それ以外の車両は基本的に出入国が許されていない状況であった。しかし、その後、二〇〇九年九月に両国間で覚書が交わされ、相手国のトラックの入国を



一日につき四〇台まで、入国範囲を限定せず許可することとなった(新華社通信、英文電子版、二〇〇九年九月一七日付)。

●カジノ・リゾート

チャムジアム、ポイペトとも、カジノが最初にオープンしたのは一九九〇年代末である。カンボジア人自身は自国のカジノでプレイすることは禁じられており、カジノのターゲットは、自国内ではカジノが非法なタイ人である。

ポイペトはまさにカジノによって「繁栄」しており、前述した人口の急増がそれを物語っている。二〇〇八年九月現在、ポイペトにはカンボジア国内で最も多い八カ所のカジノが営業し、前述のように年間一二〇万人ものタイ人が訪れている。そしておそらく一万人以上がカジノで働いていると推察される。さらに、後述するように、カジノ客がタイ側のロンクラア市場でお金を使うことによる効果も存在する。

一方、カジノがひとつしかないチャムジアムでは、カジノの経済効果は小さいといえる。閑散とした風景や、チャムジアムの属するコミュニティの人口が過去一〇年間でさほど増えていないことがそれを物語る。カジノとサファリパークで約一〇〇〇人が働いているものの、カジノ客は(タイ人の出入国者数におけるタイ側統計とカンボジア側統計の差から)年間約五万人程度と推測される。また、隣接するサファリパーク

以外にカジノ客が訪れる場所もなく、リゾート施設内にしかお金が落ちていない。

●ポイペトの「田舎」な市場 クラア市場

ロンクラア市場は巨大な市場で、約二五ヘクタールの敷地に細長い平屋の建物が一〇〇棟近くあり、おそらくは合計で一〇〇〇以上の店舗が入居している。タイ側にあるにもかかわらず、入居する店の経営者や店員の多くがカンボジア人で、彼らの多くは毎日カンボジア側から通っている模様である。

この市場には日用雑貨を扱う店が多いが、特に目立つのは衣料品店である。売られている衣類にはバンコク方面から来るものと、カンボジア側からリアカーで運ばれてくるものとがあり、後者には、第三国から来た中古服やブノンペンの縫製工場から流れてきた新品のほか、ポイペトで作られた商品(粗雑な作りではあるが)もある。ポイペトには零細な縫製業者が多数存在し、タイ側から仕入れた布地を用いて服を生産し、それをロンクラア市場で販売しているという(参考文献①)。

こうした衣類を除けば、市場で売られている商品の大半はタイ側から仕入れられたものとみられるが、ロンクラア市場はカジノと並んでポイペト住民の大きな雇用の場となっている。前述の一日通行証でポイペトから出国したカンボジア人は年間約

一八五万人にのぼるが、一日通行証ではロンクラア市場にしか行くことができないので、そのほとんどは同市場で働いているとみられる(買物のためには同市場へ行くカンボジア人は少ない模様である)。したがって、各自が市場へ毎日行くとすれば、約五〇〇〇人がロンクラア市場へ通勤していることになる。このなかにはポイペトと同市場の間をリアカーで往復して荷物を運ぶ労働者も含まれるが、彼らの仕事もこの市場あつてのものである。

ロンクラア市場は卸売市場の機能も果たしているが、人口の少ないアランヤプラテートでこのような大型市場が成立するのはカジノのおかげといえる。カジノから帰る客を乗せた大型バスが次々と市場へと入ってくる光景からすると、この市場の客の多くはカジノ帰りのタイ人とみられるからだ。タイ人カジノ客が市場で買物をするのでそこで働くカンボジア人が潤う、という構図が見て取れる。

●工業開発: SEZ の設置

どちらの国境地域もこれまで目立った工業開発はなかったが、近年、経済特区が設置され、工場誘致が行われている。カンボジアの経済特区(SEZ)は、企業が開発する工業団地について、面積や設備等に関する基準を満たしたものを政府がSEZとして承認したものを指す。SEZ内へ投資する企業に独自のメリットは、SEZ内に

設置された政府関係事務所で事業上の手続き（税関検査、原産地証明、会社の登録など）を行うことができる点にある。

チャムジアムでは、カジノを経営するL.Y. P. グループが、国境から約二・五キロの地点に「コッコンSEZ」を設置した。韓国・現代自動車の組立工場の建設が予定されており、新華社通信（英文電子版、二〇〇九年二月二七日付）によれば、二〇一〇年半ばの稼動開始を目標とし、将来的には三〇〇〇人を雇用するという。また、シヨールームをブノンペンに設けると報じられていることから、カンボジア国内向けの自動車を生産する模様である。同記事では部品をどこから運び込むかについては触れられていないが、この近辺には貨物の港がないことから、タイから陸路で輸送するものと推察される。

ポイペトでも、街の中心部から北東へ直線距離で約一〇キロの場所に「ポイペト・オーニアンSEZ」が建設されている。そのデベロッパーは、華人系カンボジア人が創業したチャイチャイ・インベストメント社（以下、CCI社）である。二〇〇八年九月時点で、同SEZは宝飾品を入れる箱を生産するタイの企業二社と入居契約を結んでいた。両社とも原材料はタイ側から仕入れ、出来上がった製品もタイあるいは第三国へ輸出する計画である。

これら国境地域の工場用地としての利点は、タイへの近さである。国境に近いため、

タイ側の貨物車両は国境で貨物を積み替えることなくこれらのSEZまで直接行くことができる。またタイからは、原材料だけでなく安価で安定的な電力も調達できる（ちなみにカンボジアでは電気料金が高いことが問題となっている）。また、製品をタイの港から第三国へ輸出することもできる。例えばポイペトは、タイの主要輸出港であるレムチャバン港まで二五〇キロで、車で四時間もかからない。同港には大型コンテナ船が発着でき、カンボジアのシアヌークビル港発の船のようにシンガポール等で大型船に積み替えることなく、商品を先進国市場へ直接運ぶことができる。チャムジアムの場合、レムチャバン港へ通するトラート県内の道路が狭く、拡幅が求められるが、タイ政府はすでにそれを計画中である。ポイペトのオーニアンSEZも、国境ゲートまでの道は未舗装で、また混雑する街中は大型車の行き来には不都合である。そこで、それらを避けてポイペトの北東にあるオーニアン国境ゲートからタイへ抜けるルートが計画されており、CCI社の資金で道路整備が進められている。

●おわりに

最後に、これら国境地域の経済開発のポテンシャルは、経済回廊の整備やCBTA実施によって高まるのか、という問題について論じたい。

本稿でとりあげた二つの国境地域の経済

は、先に紹介した通り、タイと接することの利点を活かすことで成り立ってきており、またそれを活かす方向での開発が進められている。経済の主役であるカジノと（ポイペトの出島としての）ロンクアル市場はタイ人の購買力あつてのものであり、現在進められつつある工業開発はタイのインフラと原材料供給能力を活かそうとするものである。

しかし、経済回廊の整備やCBTAによって越境の自由化・円滑化が進むことで、（国境から遠い）カンボジア国内とタイとのアクセスが改善されたならば、国境地域の利点は相対的に小さくならざるを得ず、これらの国境地域は単なる通過地点と化する可能性がある。したがって、そうなる前に産業が十分に集積するか否かが、これら国境地域の経済の将来を大きく左右することになるだろう。現在進められているSEZでの工業開発がどの程度の速さと規模で前進するかが、ひとつの試金石になる。

（やぐら けんじろう／阪南大学経済学部准教授）

《参考文献》

- ①Murshid, K. A. S. & Tuot Sokphally [2005], The Cross Border Economy of Cambodia: An Exploratory Study, Working Paper 32, Phnom Penh, Cambodia Development Resource Institute.