

特集／メコン地域開発の現状と展望

カンボジア―南部経済回廊と国境地域の経済開発

初鹿野直美

●はじめに

アジア開発銀行（ADB）が推進する大メコン圏開発のなかで、タイ・バンコク、カンボジア・プノンペン、ベトナム・ホーチミンを通過する経済回廊は、第二東西回廊もしくは南部経済回廊と呼ばれている。カンボジアと隣国とは、近年も二〇〇三年にプノンペンでタイ大使館襲撃事件が起きたり、二〇〇五年にベトナムとの国境確定問題が外交問題のみならず国内政治課題として大きく取り上げられるなど、微妙な国民感情のバランスのなかにある。一方、少なくとも経済的側面では、GMSや二国間ベースの取り組みによって、地域協力が具現化しつつあるといえる。

本稿では、カンボジア国内の南部経済回廊上に位置する道路・橋梁の交通インフラの整備とそのカンボジアにとっての意義を検討したうえで、その進展にもなっている画されている国境地域での特別経済区（Special Economic Zone = SEZ）計画の進捗について報告する。

●交通インフラの整備

①ルート

道路プロジェクトが計画されているルートはバンコクを起点に、以下のAもしくはBのルートを経由してプノンペンに至り、Cを通りホーチミンおよびプンタウに至るルートである（図1参照）。

(A) バンコク→カビンブリ→サゲーウ→アランヤプラテート/または、バンコク→レムチャバン→カビンブリ→サゲーウ→アランヤプラテート→(タイ・カンボジア国境)→ポイベト→シソポン→プルサット→プノンペン

(B) バンコク→トラート→ハートレック→(タイ・カンボジア国境)→コッコン→スレオンバル→プノンペン

(C) プノンペン→ネアックルン→バベット→(カンボジア・ベトナム国境)→モクバイ→ホーチミン→プンタウ

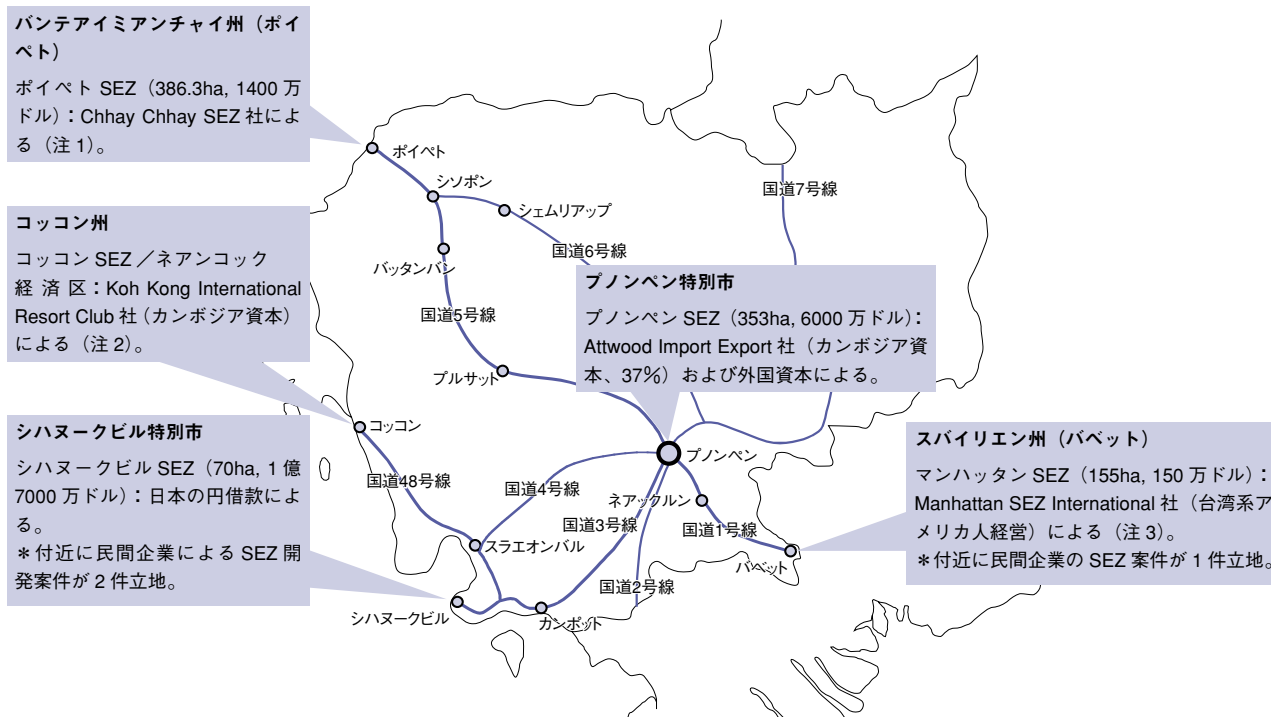
また、これらのルートのうちBのコッコン→プノンペン間では、フェリーによる渡河が必要な箇所が四カ所、Cのプノンペン→バベット間でも一カ所（ネアックルン）

あり、それぞれにつき橋梁建設プロジェクトが計画されている。

②カンボジアにとっての意義

メコン地域全体にとってのメリットを考えた場合、これらのルートの交通インフラが整備されることでバンコク→ホーチミン間の物流コストが低減される点が挙げられる。現在、陸路・海路のいずれを使ったとしても、バンコクからカンボジアを通ってホーチミンに至るには二三日かかる。陸路では、カンボジアでトランジット運輸が認められていないためにさらに二回の越境で合計四回の通関手続きが必要となること、途中で積み替えてもカンボジアからタイ・ベトナムに戻る際の積荷が十分ではないことから輸送費が割高になること、ルート上にフェリーでの移動があるためにフェリーの運航状況に左右されること等が原因となっており、海路の二倍近いコストがかかるという（参考文献③）。これが、南部経済回廊の道路プロジェクトが完成すると、二日程度でつなぐことができ、また、これらのプロジェクトにあわせてトランジット運輸が認められたり、通関手続きの簡素化が実現

図1 南部経済回廊とカンボジアの主要特別経済区 (2006年)



(出所) カンボジア投資委員会資料 (2006年6月時点) 等より筆者作成。

(注) 図は全部のSEZ計画をカバーしたのではない。

- (1) ポイペトSEZは縫製・製靴・アグロインダストリーなどを中心に企業の誘致を目指している。現在造成中。
- (2) コックコンSEZは、IEATの協力を得て、開発調査を実施している。フェンスを設置し、現在造成中。
- (3) マンハッタンSEZでは、すでに台湾系企業2社(自転車、ねじ製造)の進出が決定しており、自転車企業は350人規模で操業を開始している模様である。

このような状況を踏まえたうえで、南部経済回廊を整備することの経済的な意味を検討する必要がある。まず、二〇〇五年以降世界の繊維製品貿易が自由化され、経済を支える縫製業がより激しい競争環境におかれているカンボジアとしては、ASEAN域内から調達する原材料の割合を増やしていくことで、GSP(途上国向けの関税

するなどのソフト面での整備が進行すれば、陸路での物流コストが大幅に低減するであろう。すなわち、日系企業も多く立地するバンコクやホーチミンの企業にとって大きな恩恵がもたらされることが期待されている。

一方、カンボジアにとっては南部経済回廊の整備を推進する動機が明確であるとは言い難い。無論、内戦で各種インフラが破壊されたカンボジアにとって、いかなるインフラ整備であっても何らかのメリットは期待しうる。ただし、隣国との経済関係は活発化しているとはいえ、最大の輸出産業である縫製業のマーケットは、七〇%以上がアメリカやヨーロッパであり、シハヌークビル港から輸出されている。また、その原材料は中国からの輸入が多い。回廊が整備されても、カンボジアはタイとベトナムを結ぶ道路を抱えつつも通過されるだけの存在となる可能性がある。また、場合によっては、これまで以上に隣国から安価な製品が流入してきて、国内産業の発展を阻害する恐れもある。

するなどのソフト面での整備が進行すれば、陸路での物流コストが大幅に低減するであろう。すなわち、日系企業も多く立地するバンコクやホーチミンの企業にとって大きな恩恵がもたらされることが期待されている。

の減免措置)の適用可能性を拡大することができ、周辺国とのリンクージュにより縫製業の可能性を広げる意味を持っているといえる。また、十分に育っていないその他の産業にとっては、輸人品・密輸品との競合が必ずあるが、この現象自体は今に始まったことではない。内戦終了と同時に常に隣国からの製品流入のなかで産業発展を目指すしかなかったカンボジアにとっては、これまでと大きく状況が変わるわけではない。タイ・ベトナムとのリンクージュが深まることで得られる便益をどのように自国の産業発展に生かしていくのかを前向きに検討していくべきであり、後述の国境地域のSEZに関する動きもその一例であろう。

南部経済回廊の整備はカンボジア経済を直接的に裨益させるものというよりも、国境でのSEZ主導の発展を目指したり、より容易になるであろう原材料の調達を活用しての国内産業の発展を喚起することを目指したプロジェクトであると位置づけるべきである。

③ インフラ整備への支援

南部経済回廊に対しては、さまざまなナードからの援助が行われている。AのルートはADB、Bのルートのうちタイ側国境に近い国道四八号線部分についてはタイ、Cのルートでは国道一号线のうちプノンペンからネアッタクルンに至る部分の改修およびネアッタクルンのメコン川への架橋を日本が、ネアッタクルンからバベットまでの改修

をADBが支援している。

カンボジア政府は四車線かつ一〇〇キロ走行が可能な体裁を整えた道路の建設を望んでいるというが、実際の需要の大きさと沿線住民の社会環境への配慮などから、二車線での整備が現実的な選択と判断されている。

④ソフト面での動き

また、交通インフラの整備にあわせて、隣接する国とのあいだで越境交通協定およびそれに関する合意・覚書を締結することで、越境する物流を容易にするソフト面での取り組みが進められている。カンボジアはGMSの越境交通協定(CBTA)に二〇〇一年一月に加盟した。CBTAや協定の付属書、議定書が発効するために必要とされる批准のプロセスにはかなりの時間を要することから、実際には国境ゲートごとに覚書もしくは二国間協定を合意・締結し、通関手続きの簡素化が目指されている。カンボジアではこれまでに、アランヤプラテート/ポイペトおよび、バベット/モクバイの国境について二〇〇五年七月に覚書への署名が行われ、バベット/モクバイについては二〇〇六年七月に二国間協定が締結されており、通関システムの共通化に向けた初期段階の取り組みやトラックの相互乗り入れに向けた取り組みが進められている模様である。

●国境地域の経済活動とSEZ計画

①SEZ計画

南部経済回廊上に位置するタイおよびベトナムとの国境では、SEZを設置する計画が多数ある(図1参照)。いずれも相対的に安価な労働力を用いることやカンボジアで生産をすることでGSPでの先進国への輸出が可能となること、比較的開発が進んでいるタイやベトナムの道路や電力インフラを活用することを目指している。

国境地域を含めて国内に一〇前後あるSEZ計画のうち、実際に計画が施行される見通しが確認されているのは、少数である(三〜五件のみ)が実際に動き出しているものと思われる。特に国境地域ではカジノ開発が行われていたり、土地投機が生じるなどしており、計画を見越しての非生産的投資のみが先行していることが懸念されてきた。

二〇〇五年一二月にSEZに関する大臣会議令が策定された。これは、SEZ内での投資プロジェクトへの免税措置などを定め、投資委員会などを擁するカンボジア開発評議会(CDC)内にSEZを管理するカンボジアSEZ委員会(CSEZB)を設置することを定めたものである。カンボジアではすでに投資法(一九九四年制定、二〇〇三年改正)によって、輸出産業や雇用創出に資する産業を対象とする投資適格

プロジェクトには、利益が出る年までの免税に加えて三年以上の免税(業種により異なり、最長八年まで認められる)など、数多くの優遇措置が取られていることから、実際のところこの大臣会議令が持つビジネス上の意義は不明である。しかし、このような動きが、これまで机上の計画でしかなかった施策を現実化させようという姿勢のあらわれであることは指摘できよう。

以下では南部経済回廊沿いのタイおよびベトナムとの国境地域の経済活動の一端とSEZの開発状況とをあわせて紹介する。

②タイ側国境

タイにとってカンボジアとの国境開発は、タイ政府の地方開発政策の延長上に位置づけられると同時に、カンボジアからの不法移民を防ぐための産業開発につながるような施策として、二〇〇三年ごろから積極的に取り組みが進められてきた(参考文献②)。また、近年では、タイ国境に近いエリア等に大規模なプランテーションへの投資案件も見られる。

コックンSEZはタイ工業団地開発公社(IEAT)の協力を得て、調査・開発が進められている。ポイペトの国境でも、民間の開発業者によるSEZの開発計画が報告されている。

タイとの国境地域には、内戦時代に難民キャンプが多く存在した歴史的経緯があり、国境を挟んだの交易がフォーマルなものだけでなくインフォーマルなものも含めて活



特集／メコン地域開発の現状と展望

発に行われてきた。例えば、ポイペトのタイ側に位置するアランヤプラテートのマーケットでは、多くのカンボジア人が一日のみの越境が可能な通行許可証を使用して働きにきている。また、タイ側のトレーダー（タイ国籍のカンボジア人を含む）によって、タイ側から調達された布などの原材料を用いて、カンボジア側の小規模・零細企業のサブコントラクターがシャツやズボンなどを生産するビジネスが行われており、ポイペト付近では五〇〇〇〜六〇〇〇人の人々がかかわっていると推測される（参考文献④）。

③ ベトナム側国境

ベトナムにとつてのカンボジアは、ホーチミンを中心としたベトナム南部の「市場」のような位置づけで、ホーチミンからプノンペンに積極的なマーケティングが行われている模様である（参考文献①）。二〇〇六年三月にベトナム首相がプノンペンを訪問した際、両国間の貿易に関する免税措置にあわせて、SEZの開設と企業の進出についての覚書を締結している。

バベットでのSEZ（マンハッタンSEZ）建設は、二〇〇四年から始められており、台湾系企業やその他外資系企業が進出に応募しているという。現時点で、もっとも進捗が見られるSEZである。バベットでの生産は、労賃が上昇する傾向にあるベトナムより比較的安価な労働力を得られることに加え、近年欧州への輸出でアンチ・

ダンピング訴訟の対象とされる自転車や靴などの業種で摩擦を回避するためにカンボジアへの進出が選択肢として検討されており、カンボジア国境での生産が優位性を発揮する可能性があるといえよう。

なお、プノンペンからラオス側へと伸びている国道七号線が大きく湾曲しているルートでは、メコン川にかかるキズナ橋によってフェリーでの渡河なしでベトナム国境に至ることが可能であるため、ホーチミンとプノンペンを結ぶ物流のもう一つの拠点となつている（参考文献④）。

● おわりに

現時点では、南部経済回廊の整備も、SEZ構想も、動き始めたばかりで発展の確実な青写真を描くには時期尚早である。しかし、長年「計画」「構想」のままであったプロジェクトのいくつかは、実現に向けて動き始めていることは確かである。経済回廊とSEZの開発を梃子にして、これらの便益がカジノ産業や一部の土地投機ビジネスに関わる人たちのみへの裨益にとどまることなく、雇用の創出やそれに伴う貧困削減が期待されている。

もともと、これらの動きに合わせるかのように、近年開発予定地付近での土地価格の急騰やそれに伴う立ち退きや補償をめぐる土地紛争が頻発している。解決すべき国内的課題が少なくないことは明白である。また、域内での国家間・国民間の緊張感も

歴史的な関係に根ざしていることから、その解消は至難の業である。

このように、カンボジアが多くの課題を抱えているのは事実である。しかし、タイやベトナム、中国など、域内で比較的發展の進んでいる国々の主導で、メコン地域の協力体制が整いつつある現在、平和・安定の成果を享受するために「できるところから取り組み」ことがカンボジアにとつての現実的な選択肢となつている。

（はつかの なおみ／アジア経済研究所 新領域研究センター）

《参考文献》

- ① 石田暁恵「大メコン圏経済回廊とベトナム経済開発」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、二〇〇五年。
- ② 恒石隆雄「タイ地域開発政策と近隣諸国との経済関係」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、二〇〇五年。
- ③ 福田規保・竹本正史「バンコク―ホーチミン―商業化にはコスト低減などが課題」『ジェットロセンサー』二〇〇六年二月号。
- ④ Development Analysis Network with Funding from the Rockefeller Foundation, "The Cross Border Economies of Cambodia, Laos, Thailand and Vietnam," Cambodia Development Resource Institute, 2005.