

大メコン圏 (GMS) 経済回廊： 進展する道路網整備

カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、中国（雲南省／広西チワン族自治区）の6カ国は、ADB等の支援を得て、大メコン圏（GMS：Greater Mekong Subregion）経済協力開発プログラムを進めている。分野は運輸、エネルギー、通信、観光、貿易、投資など多岐にわたり、なかでもメコン河流域諸国を縦横に貫く幹線道路インフラ「経済回廊」は、完成すればメコン河流域諸国に、いっそうの投資拡大、域内貿易の進展をもたらすと期待されている（2006年12月に開通した東西経済回廊のほか、建設中の南北経済回廊、南部経済回廊、南部海岸経済回廊などがある）。今回の特別講座は2部構成で、これらGMS諸国の大動脈となる経済回廊にスポットを当て、本格稼働を前にした現地の最新状況を紹介する。



Part 1

カンボジアにおける外資導入と GMS南部経済回廊・ シハヌークビル港との関連

名和 聖高

なわ・きよたか

愛知大学 国際コミュニケーション学部 教授

在日マレーシア大使館、国際商事仲裁協会（現・日本商事仲裁協会）、名和国際コンサルタンツを経て、1998年4月より現職。著書：『国際契約ハンドブック』『国際ビジネスと異文化コミュニケーション』『貿易と港』（共著）、等。論文：国際商事仲裁と対中取引、日本型国際商事紛争解決システムの輸出可能性、FTAに関する企業の意識と対応、東西経済回廊への期待とベトナム・ダナン港の役割、カンボジアの港湾事情とGMS南部経済回廊の機能、GMS南部経済回廊とカンボジア・ベトナムの港湾事情に関する一考察、等。

はじめに

カンボジアの内戦終結を告げる1991年末の和平協定締結を通じた中越関係の修復を踏まえてメコン地域は本格的な開発の時代を迎え、アジア開発銀行（ADB）主導で立ち上げられたGMS（Greater Mekong Sub-region）経済協力計画の一環として、同地域における物流の活性化と周辺住民の経済的厚生の上をを図るための交通網整備が進行している。その代表的な道路整備計画が1998年のGMS首脳会議で承認されたADB提案にかかる東西・南北・南部の各経済回廊構想であり、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が期待されている。

これらに加えて、バンコクからタイ湾に沿ってカンボジア領を通過し、ベトナムのカーマウ／ナムカンに至る第2南部回廊ともいえる南部海岸経済回廊計画に関しても、ADBや韓・豪によるベトナム・カンボジアに対する総額1.6億ドルにのぼる借款や無償支援が2007年末に決定され、関連する架橋建設や道路整備等が両国において進行している。

東西経済回廊はベトナムのダナン／ラオバオ、ラオスのサバナケット、タイのムクダハンを經由してミャンマーのモーラマインに至るインドシナ半島横断道

路であり、2005年6月のベトナム国道1号線のハイバントネル開通と2006年12月のラオス・タイ間の第2メコン国際架橋完工に伴って、東側基点のダナン港を利用した物流とともに、タイ・北部ベトナム・華南地域を結ぶ陸上輸送ルートの中核を担う機能が期待されている。わが国ODAが当該回廊整備に多大な貢献をしたことや、殊にバンコク・ハノイ・華南地域におけるわが国企業の事業活動との関連で、大手総合商社および物流企業によって実施された実走調査や輸送ルート確立に関する報道が頻繁に行われたことも、わが国における高い関心の背景になっている。

南北経済回廊はバンコクから昆明・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関連で当該回廊の意味をとらえる向きも少なくないが、殊に中国・タイ間における物流の迅速化の視点から注目を集めている。当該回廊の最大課題はタイ・



カンボジア国道1号線：2車線ながら
高規格舗装がされている



ラオス間の第3メコン国際架橋（仮称）の建設であったが、ADBの調整によって中国とタイの資金拠出が合意され、2011～2012年の全面開通への期待が高まっている。しかしながら、効率的物流という視点からは、山岳道路としての宿命的問題や当該回廊の道路規格に対する問題等も指摘されている。

本稿では南部経済回廊を取り上げ、そのカンボジアにおける意義・評価について、同国における外資導入の視点から、シハヌークビル港の機能との相関とともに論じる。

カンボジアにおける外資導入の現状

カンボジアに対するわが国ODAが、同国の復興に向けた港湾や道路等ハードインフラの建設・整備のみならず、「法の支配」実現に向けた支援や法律家を含む人材養成等のソフトインフラ整備に関しても多大な貢献をしているという事実は広く知られているが、その一方でわが国企業による直接投資が僅少であるという事実が存在する。1994年の投資法制定以来、同国は直接投資に関して一貫した内外平等政策をとってきた。

カンボジア開発評議会（CDC）によれば、1994年から2007年までの国・地域別認可ベース投資残高は、マレーシア21.97億ドル、中国17.61億ドル、韓国15.09億ドル、EU8.83億ドル、台湾6.09億ドル、米国5.06億ドル、タイ4.96億ドル、シンガポール2.81億ドル、香港2.74億ドルであり、わが国からの直接投資はわずか1.35億ドルにすぎず、当該期間における同国の外資導入総額の0.1%にも満たない（2007昨年6月にはわが国とカンボジアとの間に投資協定が締結され、貿易・投資の拡大が期待されるが）。そのことが、わが国ODAは華人系企業のためであると揶揄する向きの背景にある。

初期段階では、天然ゴム等の資源関連や観光関連のマレーシアやシンガポールからの投資が過半を占めていたが、今日では縫製産業への華人系企業や韓国企業の投資が急増している。縫製産業の労働集約的性質や外国企業による中古生産設備の導入等のゆえに、縫製産業への投資は金額ベースではさほど多くないが件数では過半を占めており、殊に同国の雇用促進効果と輸出総額の8割以上を占める基幹産業化への貢献は大で

ある。しかしながら、同国の縫製産業の先行きは必ずしも明るいわけではない。けだし、同国の縫製企業の多くは欧米ブランドの低付加価値品製造に関する下請的な立場にあり、その取扱品は価格競争にさらされることが宿命のともいえる物品であること、中国における人件費高騰がカンボジア縫製業にとって有利に働く旨の指摘もあるが、殊に中国製品との欧米市場における競争という視点からは、2004年末のMFA^{注1}の失効、2008年末の対中選択的セーフガード措置許容期限の到来、米国における繊維製品に関するGSP^{注2}適用除外と2国間協定中における輸出クォータと労働基準遵守とのリンケージ、さらには反ダンピング措置やセーフガード発動問題等との相関である。同国政府も縫製産業をめぐるこのような環境を踏まえて、それに代替し得る労働集約的組立産業、アグリ分野における農水産業や食品加工業、外資誘致に不可欠なインフラとしての通信・物流・エネルギーや人材開発関連分野、観光業、鉱物資源採掘等への投資を期待している。

注1：多国間繊維協定（Multi Fiber Agreement）。

注2：一般特惠関税制度（Generalized System of Preferences：GSP）。

近時は、いわゆるチャイナリスクとの相関等に起因して注目を浴びつつあるカンボジアであるが、単一市場としての狭隘性のみならず（AFTA^{注3}やGMS経済回廊を踏まえた広域連携市場の中核になり得る潜在的可能性は有している）、常に引き合いに出される電力事情等のインフラや諸手続きの迅速性・透明性確保等を含む投資環境に対する危惧は根強く、長い内戦によって培われた悪いイメージとも相まって、わが国企業による投資拡大に向けた一朝一夕の道筋が開けているわけではない。しかしながら、今日では多くの投資ミッションが同国を訪れるようになり、その投資環境の実態に触れる機会が格段に増したことは間違いない。わが国企業には、それらを通じた一過性のブームに終わることのない着実な事業展開が望まれる。

注3：ASEAN自由貿易地域。

GMS南部経済回廊の現状

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、プノンペンからホーチミンに至る本線と、プノンペンから7号線を北上し、スタントレンを経てベトナムのレタインから中部ベトナムのクイニョンに至る支線からなる。その本線はタイ・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かたちで設定されているために第2東西経済回廊とも称される。すでにタイ国内ではカンボジア国境までの完全舗装・複線化工事が完了しており、カンボジア国内でもポイペトからプノンペンまでの道路補修工事はADB借款等によって進行している。プノンペン市内における交通渋滞等、物流機能向上との相関で解決されるべき課題もあるが、プノンペンからベトナム国境に向かう1号線数キロの道路整備拡張工事と、現時点ではフェリーによる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が解決することで、本回廊は実質的な機能を発揮し得る状態になる。

ネアックルン架橋に関しては円借款を前提としたJICAの事前調査は終了しているが、2007年9月のベトナムにおけるわが国ODAによるカントー橋崩落事故がカンボジア国内の政治情勢等と相まって、その工事開始遅延の遠因になっているともいわれている。しかしながら、信頼できる筋によれば2009年中の工事開始も十分に期待できるとのことである。通関手続きの簡素化・透明化・迅速化、車両の相互自由通行等のカンボジア・ベトナム国境における諸問題や、ホーチミン市内における交通渋滞等、物流機能向上との相関で解決されるべき課題は少なくないが、カンボジア国境のモクバイからの22号線、ホーチミンから本回廊本線の実質的な東側基点になるカイメップ・チバイに至る1号線および51号線には陸上輸送ルートとしての問題はほとんど見受けられない。本回廊はメコンデルタ地域の開発や、カイメップ・チバイとともにサイゴン港に代替する港湾として期待されるヒエップフオックの機能強化に結実することも期待される。

また本回廊には、ベトナム・カンボジア・ラオスにまたがる、いわゆるCLV^{注4}開発の三角地帯プロジェクトとの相関で認知されるに至った支線があり、その東側基点がダナンの南約300km、ニャチャンの北約150kmに位置するクイニョンである。クイニョン港はダナン港（ティエンサ港）と比肩し得る天然の良港であり、現時点における主たる輸出入貨物との相関でコンテナ取扱用の大型荷役機器は設置されていないも

の、JBIC中堅・中小企業支援室発行の「ベトナムの投資環境」でも紹介されているように、2004年からは同港の取扱貨物量はダナン港を上回っている。同港は周辺地域における国内物流のみならず、19号線を通じたラオス南部およびカンボジア東北部との物流拠点としての機能を担っており、特に雨季のカンボジア領域における道路事情や本回廊建設に関する問題は指摘されているが、本回廊支線と同港との結節が貿易・投資の拡大のみならず上記三角地帯の経済的厚生の向上に資するものであることに疑いの余地はなからう。

本回廊に対するわが国企業の注目度は東西経済回廊に比して一般に低いといえるが、今後その認識が深まることを期待したい。

注4：カンボジア、ラオス、ベトナム。

シハヌークビル港の現状

プノンペンの南西約240kmに位置し、竜にたとえられる成長回廊（4号線）の頭部に当たるのが同国唯一の海港であるシハヌークビル港である。同国の国際貿易港としては、同港に加えて首都中心部のプノンペン港があげられ、殊にわが国ODAに基づく1996年の修復工事完了に伴って港湾機能の飛躍的發展が図られた。プノンペン港は首都圏物流を担う重要な機能を果たしているが、河口から約300kmという位置関係、河川港特有の浚渫やメコン・トンレサップ河の水位差等の宿命的問題のみならず、港湾スペース拡大や大型荷役機器導入を含む増加する貨物への対応が都市型港湾としての性格上きわめて困難な状況にある。同国政府は両港を国際貿易港として位置づけさらなる発展を企図しているが、いたずらに独立性を前提にした港



シハヌークビル港



湾機能の整備拡充を図るのではなく、両港の位置、性格、機能等の相違を踏まえた棲み分けを促進する施策が求められよう。かかる認識に基づけば、今日でも相当レベルの港湾機能を有し、またその拡充余力を有するシハヌークビル港の利用促進に向けた諸施策と同港のさらなる整備拡充に向けた諸資源の傾注が図られてしかるべきであろう。

1999年以降実施されてきたわが国ODAによる既設埠頭の整備に続くかたちで実施された、緊急拡張工事第Ⅰ期分として2005年に完成した岸壁延長240m、水深9.5mのコンテナ埠頭はすでに稼働しており、また2009年2月には第Ⅱ期工事分としての岸壁延長160m、水深11.5mのコンテナ埠頭の完成が予定されている。当該岸壁の供用開始に際しては、ガントリークレーン2基を含む大型荷役機器の整備拡充や先進的な港湾管理電子化システムの導入も図られることになっている。

同港では、セメント等の復興資材の輸入減少およびプノンペン港との貨物獲得競争の影響を受けて一時的に輸入貨物量の減少がみられたが、近年ではカンボジア国内経済の活性化に伴う輸出入量の増加が顕著である。同港の貨物取り扱い総量（石油等の燃料を除く）に占める輸入貨物の割合は、2003年までは9割近くの数値を示していたが、今日では7割台前半となっており、同港を利用した輸出が特に2005年以降急激な伸びを示していることがわかる。その最大の理由は2004年末のMFA期限切れに伴う縫製品の輸出増である。

同港における輸入貨物のコンテナ化率は2004年以降6割前後で推移しているが、縫製品を中心とした輸出貨物のコンテナ化率は100%近い数値を示している。数年前まではコンテナ取扱高に占める輸出コンテナの5割以上が空であり、きわめて高い片荷率が同港の機能との相関で問題視されていたが、2006年度以降は4割台半ばまで低減しておりコンテナ貨物の輸出増加が顕著である。縫製品や履物等の輸出増は、その原材料の輸入増に連動するために、同港の活性化という視点からは好ましい現象といえるが、①南部経済回廊利用のプノンペン・ホーチミン間の距離と4号線利用のプノンペン・シハヌークビル間の距離がほとんど変わらないこと、②運搬機器や電気・電子機器等に関する本回廊利用による部品や素材の相互供給によるタイ・ベトナム間の分業体制が予想されること、③シンガポールや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、などが今後の同港の機能や位置

づ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の取扱貨物量は伸びているものの、現時点における輸出港としての機能はきわめて限定的といわざるを得ず、縫製品や履物等といった輸入原材料の労働集約的加工を通じた製品以外に国際競争力を有する物品が存在しないこと、当該産業はプノンペン周辺に集積していること等の実状に鑑みて、シハヌークビル港経済特別区（SEZ）への輸出指向型企業誘致のみが同港の活性化を図る道と判断されていたことは無理なからぬところである。しかしながら、近時の隣接地域における中国企業による後述の大規模SEZ開発計画は、同港の国際貿易港としての地位向上を期待させるものといえ、同港をめぐる諸環境のうちの前述影の部分との相関を踏まえて、同港の機能・位置づけに関する今後の動向と評価に注目したい。

カンボジアにおける経済特別区の現状

主として外資導入の受け皿としての機能に期待し、また縫製業中心の産業構造の多様化等を企図して、カンボジアでも近隣諸国の成功例にならい経済特別区（SEZ）の設置が急速に進んでいる。プノンペンからシハヌークビルに至る成長回廊沿いのプレイノップにおける同国最大規模の1100haの敷地面積を有する中国・カンボジア合弁のSEZや、同国唯一の公的实施主体の事業であり、かつわが国ODAに基づく開発が進められている敷地面積70haのシハヌークビル港SEZを含み、2008年3月現在で18カ所のSEZの設置が承認されている。しかしながら、実際に稼働しているものはベトナム国境に近接するマンハッタンSEZのみであり、首都圏のプノンペンSEZやシハヌークビル港SEZも、その本格的稼働は数年先になるものと推測される。同国におけるSEZ立地という視点からは、タイ国境またはベトナム国境に近接することで、かかる企業との協働・分業やそれらの市場ならびに港湾および空港へのアクセス等をうたい文句に誘致を企図するもの、各種行政対応や労働力確保の容易性をアピールするもの、タイとベトナムを結ぶ南部経済回廊または南部海岸経済回廊利用による物流上の優位性をうたうもの、海港としての整備拡充が進むシハヌークビル港の利用による輸出入の利便性をうたうものに大別される。

以下では、筆者が本年2月に訪問した、ベトナム国

境のバベットに近接し南部経済回廊との相関が強いマンハッタンSEZ、および首都圏の優位性を前面に押し出しているプノンペンSEZ、ならびに同国唯一の海港との一体的展開が期待されるシハヌークビル港SEZを取り上げ、同国におけるSEZの現状を概観するとともに、その基本課題の抽出を試みる。

マンハッタンSEZはベトナム国境から約6kmに位置する敷地面積約160haの特区であり、台湾企業とカンボジアの有力企業集団との合弁会社によって開発・運営されている。2008年2月現在では、自転車組み立て・スクリー製造・製靴・縫製に従事する台湾系4社が操業している。その最大のうたい文句は、南部経済回廊を通じたホーチミンへの交通アクセスのよさである。また、現時点では国営企業EDCを通じて購入している電力を運営会社がベトナムから直接購入し、SEZ内企業に対する低廉な電力供給を図ることで企業誘致に結びつけることを企図している。マンハッタンSEZは南部経済回廊の開通に伴って同国首都圏を市場とする物品供給基地になり得る可能性を有しているが、基本的に当該企業の事業活動はベトナムとの地理的接近性を最大限に利用したものに限定されるのではなからうか。

プノンペンSEZはプノンペン市内から18kmの4号線沿いに位置する敷地面積350haの特区であり、わが国の不動産開発業者とカンボジアの有力企業集団との合弁会社によって開発・運営されている。電力供給・給排水施設等のハードインフラのみならず、管理運営に関するソフトインフラに関しても高レベルのものが用意され、10万人の雇用と工業・商業・住宅の三位一体のニュータウン建設をめざすとす。その本格稼働は数年後となろうが、2008年7月には貸し工場利用による製靴企業の操業開始が予定されるとのことで、首都圏における希少な本格的SEZとしての期待が大きい。首都圏に対する物品供給基地機能に加えて、プノンペン空港利用の航空輸送やシハヌークビル港利用の海上輸送にも無理のない立地といえるが、都市型SEZとしての人件費を含むコスト増のリスクは否めないのではなからうか。

シハヌークビル港SEZは同港公社（PAS）とCDCという公的实施主体が開発・運営するカンボジア唯一の特区であるとともに、ワンストップサービスの提供のみならず、輸出入手続きの簡素化等に関するパイロット的位置づけの特区でもある。プノンペンの南西約

240kmに位置し、敷地面積70haという同国最小の部類に属する特区であるが、シハヌークビル港に隣接するという絶好の立地とPASによる港湾との一体運営、公的实施主体ゆえのODAによる各種支援の享受というきわめて有利な状況にある。ちなみに、本SEZのインフラ整備に関しては約36億円のわが国のODAが供与されている。電力の安定供給と料金の低廉化に関しても同国政府の支援が受けやすい立場にあるといわれている。このように非常に魅力的なSEZといえるが、プノンペンまでの距離は首都圏への物品供給基地機能の観点からはいささか問題であり、シハヌークビル港SEZには輸出指向型企業の集積が期待されよう。

本SEZへのしかるべき企業誘致が成功した場合に危惧されるのは雇用問題である。本SEZの完成で1万5000人の雇用創出効果が期待されているが、約3000人の従業員を抱えて同市内で操業中の台湾系製靴企業の関係者によれば、本SEZの供用開始に伴う当該地域における労働市場は現在操業中の企業側にとってきわめて深刻なものになるという。さらに、シハヌークビル港から約20kmの4号線沿いに計画される1100haの前述SEZへの労働力供給が、当該地域における雇用問題に与える影響は計り知れない。

結びにかえて—— GMS南部経済回廊とシハヌークビル港への期待

東西経済回廊におけるラオスと同様に、南部経済回廊の開通によって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点になってしまうことへの危惧、シハヌークビル港の活性化にとって本回廊の開通がむしろマイナス要因になることへの危惧等は認められるが、カンボジアにとって、かかるインフラは今後の経済成長の切り札ともいえるものであり、それへの期待と課題を略述することで本稿の結びとしたい。

本回廊は、地域物流の迅速化・効率化のみならず、関係港湾との結節を通じた貿易・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ている。しかしながら、そこには光と影の部分があり、それらの慎重な分析としかるべき対応が求められる。タイやベトナムにとっては、本回廊が迅速かつ効率的な物流を通じた事業展開上の相互補完や分業体制の確立、カンボジア市場への輸出増や人的交



流の拡大等の多くの利点が認められるが、カンボジアにとっては今回廊に何が期待できるのであろうか。

ネアックルン架橋を踏まえた、当該地域の開発を通じたプノンペンから周辺部への政治・経済・教育研究機能の移転、今回廊で結ばれるタイ・ベトナムとの国境地域における外資誘致の受け皿としてのSEZ設置等の利点は考えられるが、両国が享受し得るものに比して些少であることは否めず、ハード・ソフト両面でのインフラ整備、外資誘致に関するいっそうの優遇措置供与、行政諸手続きの簡素化・透明化、広域市場化に向けた主導性の発揮、ポスト・ガーマント産業の育成等が喫緊の課題といえる。

シハヌークビル港に関しては、カンボジア唯一の海港であるとともに、同港に隣接したPASとCDCが開発・運営するSEZとの一体性を前面に打ち出すことが必要である。また、同港とプノンペン港との機能分化を明確にし、国際貿易港としての発展余力が認められる同港の活性化を支援する施策が求められる。たとえば、プノンペン港が担っている輸出入機能のシハヌークビル港への移管を目的とした施策や、プノンペン周辺に集積する輸外型産業のシハヌークビル周辺への移転を支援する施策である。いずれも相当の困難を伴うものであるが、同港の活性化・機能強化という視点からは不可避であろう。

Part 2

大メコン圏南北経済回廊を行く

——日本・東京商工会議所主催「南北経済回廊視察ミッション」
(2月19日～2月29日)に参加して——

佐藤 敬
さとう・けい

ASEAN新加盟4カ国 (CLMV) を応援する会 代表

1976年日本輸出入銀行に入行。93～96年ジャカルタ駐在。2004年国際協力銀行退職。2003年国際協力銀行、UNCTADおよび国際商業会議所主催の投資フォーラム「ASEAN新メンバー国〔カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム〕向け投資の拡大」開催事務局を担当。以来CLMV 4カ国のビジネス環境、歴史・文化等の理解に努めている。

建設ラッシュの街、昆明

昆明は想像していた以上の大都会であった。昆明の人口は600万人であり、南北経済回廊（約1800km）は600万人の国ラオスを経由して、タイの首都で人口600万人のバンコクへ通じていく。昆明は1900mの高地にあり、気候が温暖で「春城」とも呼ばれ花の街で有名である。近年、日本のマラソン選手のトレーニング基地としても知られるようになった。

温暖な地とはいえ2月下旬はまだ冷え込む感じがあり、会議室内で昆明の人々はダウンジャケット等を着たままであった。昆明滞在2日目は春節の終わりの日

であった。夜の翠湖公園は大勢の人出で賑わい、子供に小さな提燈を買ってあげる家族連れの和やかな光景も見受けられた。夜遅くまで街のあちらこちらで花火が上がっていた。

1. 昆明新空港の建設

昆明での最初の訪問先は昆明空港経済区管理委員会であった。現在の空港が手狭になったことから、新たに4200m 2本、3600m 2本の合計4本の滑走路を有する中国国内で北京、上海、広州に次ぐ第4の大空港を、2011年の開港をめざし建設に着手している由。2007年の空港利用客は1500万人、貨物取扱量が21万トン、これを2015年には2700万人、60万トンに、2035年には、6000万人、210万トンに拡大させる計画