

# World Watching 165

ワールド・ウォッチング



飯塚 知浩

在カンボジア日本国大使館  
二等書記官



はじめに

インドシナ半島にある二つの大国であるタイとベトナムを結ぶ要衝に位置し、ラオスやミャンマーと並び、ASEAN地域の新たな投資先として注目を浴びるカンボジア。産業の世界的な水平分業とリスク分散が志向される中、カンボジアの安価な労働力が魅力となり、特に2010年以降、日本からの投資が急増している。一方、物流インフラ整備が未発達であることや、電力料金が高価格であるという問題も抱える。

2015年にはASEAN統合を迎え、ASEAN諸国の地域的な結びつきが一層強まることが予想される中、これまでカンボジアの港湾が果たしてきた役割を踏まえ、今後どのような方向に発展しようとしているのか、その展望について紹介する。



カンボジアの基幹物流インフラ

カンボジアでは、外国からの投資を呼び込むため、経済特区の整備が進められており、2013年までに23箇所（計画・整備段階のものを含む）存在している。立地傾向は、タイやベトナムへの輸送に有利な国境付近、港湾を介した国際海運の利用に着目した海岸付近、及び首都プノンペン近郊に分類される。そのため、カンボジアの基幹物流は、各地の経済特区や最大消費地である首都プノンペンから、国境までの陸路、国土を縦断するメコン川を利用した水運、もしくは海港経由の国際海運が主体となって形成されている。

## 外国からの投資を呼び込む カンボジアの港湾



図1 基幹物流インフラ配置図

具体的には、首都プノンペンを中心に、ベトナムに通じる国道1号線とタイに通じる5号線が配置され、南部経済回廊の一翼を構成している。国際河川であるメコン川にはプノンペン港が、さらに同港から約30km下流にメコン川唯一のコンテナターミナルを有するプノンペン新港があり、首都プノンペンから南部ベトナムに至る水運の大動脈としての役割を担っている。南西部には、唯一の深海港のコンテナターミナルであるシアヌークビル港がタイランド湾に面して整備されており、国道4号線によって首都プノンペンと接続されている。鉄道輸送については、プノンペンを起点としてタイ国境、シアヌークビル港までそれぞれ鉄道が整備されていたが、20世紀後半に長く続いた内戦の影響によって寸断された。内戦の終結後、シアヌークビル港への路線については、2013年に南区間のリハビリが完了し、貨物鉄道の営業が再開されたところである。



カンボジアにおける港湾の進展状況

カンボジア初のコンテナ専用ターミナルは、円借款による支援により、2007年にシアヌークビル港で営業を開始している。需要に応えるべく順次拡張され、水深10m、延長400mの岸壁が整備されるに至っ

ている。取扱量は、2009年にリーマンショックの影響で一時的に落ち込んだものの、それ以降は着実に増加しており、2012年で年間25.5万TEUの取扱量となっている。現在の取扱容量は36万TEU/年で、荷役機械の追加配備によって45万TEU/年まで対応可能である。しかしながら、2021年には限界に達すると予想されている。

日本はこの他にも積極的な支援を行っており、2012年5月には、シアヌークビル港に隣接した経済特区（面積70ha）が円借款の支援により完成した。上下水や電力の供給能力等で、他の経済特区に比べ充実したインフラ施設が備わっていることが特徴であり、2013年12月までに2社が入居を決めている。また、近い将来、オイルサプライベース\*やウッドチップの取扱い需要が見込まれることから、多目的ターミナルの整備も予定されており、円借款を活用し2016年の完成が目指されている。

一方プノンペンでは、これまで、内戦終結直後に日本による無償資金協力支援で整備されたプノンペン港でコンテナ貨物が取扱われていたが、2012年の取扱量は9.5万TEUと、取扱容量の10万TEU/年に迫っていた。そのためカンボジア政府は、2013年に、中国からの借款により取扱容量12万TEU/年のプノンペン新港を開港させ、逼迫する需給に対応した。同港の貨物需要は今後も続伸することが予想されている。なお、プノンペン市内の交通緩和の観点から、コンテナの25%をプノンペン港、75%をプノンペン新港で取扱う計画となっている。また新港には、2030年までに42万TEU/年まで取扱容量を拡張する計画がある。

\*沖合いの油田近くに日本企業も参画して整備される予定の石油プラットフォームに向けて、油田開発に必要な掘削資機材や、労働者の生活用品を管理、発送するターミナル。

## World Watching 今後の物流機能強化

昨今のカンボジアの順調な発展に鑑みると、今後も外国企業の投資の増加が予想される。また、経済発展を持続するためにも、継続的な投資の呼び込みが必要であることは言うまでもない。

今後の基幹物流インフラの整備拡充策として、国道5号線の改良、プノンペンと南部ベトナムを結ぶ高速道路網の整備や、首都プノンペンの都市交通、特に、放射道路整備による交通網強化が必須である。海運に関しては、昨年JICAにより、シアヌークビル港競争力強化調査プロジェクトが実施されたところであるが、加えて、メコン川を活用した首都プノンペンとベトナム南部、特にカイメップ・チャーバイ港とを結ぶ物流機能の強化にも注目が集まっている。これらの整備拡充策は、増加する貨物需要に



図2 シアヌークビル港開発イメージ図



写真1 プノンペン新港コンテナターミナル

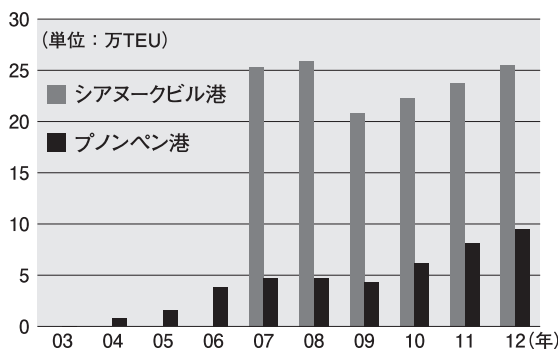


図3 主要2港のコンテナ取扱量

対応するのみならず、輸送モードの選択肢の拡大を図ることが可能となることから、カンボジアの国際競争力の向上に繋がっていくものと考えられる。

一方で、適切な施設供給を図るためには、ハードのみならず、計画論に係るソフトに関する支援も重要である。そのため、JICAの支援により立案された港湾政策が閣議決定されたところであり、現在、港湾法としての法制化についても手続き中である。

## World Watching おわりに

高まる日本企業のニーズを踏まえ、2014年2月には、プノンペンにおいて海外港湾物流プロジェクト協議会（事務局：国土交通省港湾局産業港湾課）によるセミナーの開催が予定がされている。国際物流の効率化のため、カイメップ・チャーバイ港とも適宜連携しつつ、シアヌークビル港とプノンペン港のポテンシャルを最大限に引き出し、陸送、鉄道輸送との適度な競争力を保つことで、日本企業のさらなる進出を図り、カンボジアの経済発展に寄与するよう注力していきたい。