

## 「南部経済回廊」～バンコク⇒ホーチミン陸路（カンボジア）編～

経営支援課 国際化支援 G 三井卓也

ダウエーからヤンゴン経由でバンコクまで空路で戻り、翌日の2月11日～13日にかけてバンコク～プノンペン～ホーチミンまでの南部経済回廊と言われる道約1,000kmを陸路で横断し、道路や国境にある経済特区の様子などを視察しました。

今回走った約1,000kmのうち7割がカンボジアということで、まずカンボジアの概要について、カンボジア王国はタイ、ベトナム、ラオスと国境を



接する面積181,035 km<sup>2</sup>（日本の約半分）、人口約1,500万人の国で、主な産業は農業、縫製業、建設業、観光業です。国土の中央に東南アジア最大の湖トンレサップ湖があり、湖の周辺にはカンボジア平原と呼ばれる平野が広がっています。有名な観光地としてはアンコール遺跡群があり、年間250万人の観光客が訪れるそうです。また、カンボジアの通貨はリエルですが、米ドルの方が多く流通しています。ほとんどのお店ではリエルと米ドル両方の値段が併記してありますが、米ドルの値段だけ出しているところもあります。1ドル≒4,000リエルくらいです。

それでは道路について、バンコクのスワンナプーム国際空港近くのホテルを出発して片側4車線の高速道路を東に向かいます。高速を降りて314号線に入っても片側3車線の大きな道路です。304号線から359号線、33号線は片側2車線になりましたが、そのまま国境まで片側2車線の道路が続いています。休憩したガソリンスタンドのトイレもきれいでバンコクからカンボジアとの国境まで260km、約3時間快適に移動できました。国境付近になると通関待ちのトラックの長い列ができており物流の大動脈という雰囲気があります。



(タイの高速道路)

カンボジア側に入ると国道5号線になり、国境から1kmほどは片側2車線くらいの幅は舗装されていましたが、それから先の道路は幅が片側1車線程度に狭くなります。国道と交差している道はほとんど舗装されていません。ちなみにタイは左側通行でカンボジア、ベトナム、ミャンマーは右側通行です。カンボジアとミャンマーでは大きな交差点はロータリーになっているところが多く、ロータリーの中央にいろいろな像が置いてあります。



(タイ-カンボジアの国境付近)

ポイペトからシソポンまで5号線、シソポンから宿泊地のシェムリアップまで6号線を走りましたが、ほとんどが片側1車線くらいの道路で中央線も引いてありません。市街地に入ると多少広くなる場所がありますが、生活道路としての側面が強い印象を受けます。しかし、土地が平坦で舗装されているところは凹凸も少なく道路も比較的直ぐなので長時間車に乗っているのがつらいというほどでもありません。翌日シェムリアップからシソポンまで戻り、5号線でプノンペンまで向かいましたが、同じような印象の道が続きます。休憩したガソリンスタンドのトイレは水を桶ですくって流すタイプのものできれいではありませんでした。

プノンペンに近づくとも道路の拡張工事が行われており、舗装されていないところでは土ぼこりで前が見えません。プノンペンの街に入ると道路は舗装され車の量も多くなります。プノンペンからホーチミンに向かう国道1号線でもプノンペンの近くは拡張工事が行われていました。5号線、1号線ともに片側3車線くらいの幅で工事をしていたので数年後には快適な道路になっているのではないのでしょうか。

国道1号線でホーチミンに向かう途中に2015年4月に開通したネアックルン橋（つばさ橋）があります。この橋が開通するまではフェリーでメコン川を渡るしかなく、1、2時間待ちは当たり前で帰省ラッシュのときなどは4、5時間待つこともあったそうです。橋の長さはアプローチの部分も合わせて約2.2kmで2分もあれば渡り切ってしまいます。これによりプノンペン～ホーチミン間の所要時間は大幅に短縮され物流事情は確実に良くなっています。橋の上にはバイクを止めて景色を眺める人たちもいて、新たな観光名所になっているそうです。

ベトナムに入ると22号線になります。国境から片側2車線あり、ホーチミンに近づくとも片側3車線になります。3車線のうち1車線はバイク専用レーンのところもありバイクの多いベトナムならではの感じですが、土曜日だったからかもしれませんが特に渋滞もなく国境から空港まで2時間弱で到着しました。

バンコクからホーチミンまでの道路の印象はタイ側・ベトナム側はしっかりした道路が整備されており、カンボジア国内は舗装されている道があるという感じです。カンボジア国内の整備が進めば、かなりの移動時間の短縮が図れるように感じました。



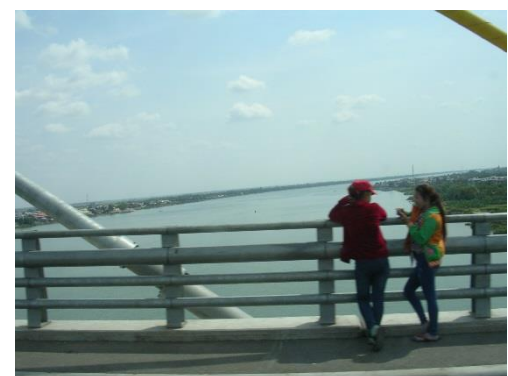
(カンボジア国道5号線)



(プノンペン付近の国道5号線)



(ネアックルン橋)



(ネアックルン橋上の観光客)

次に経済特区について、現在カンボジア国内に 34 の経済特区があり、その多くが港の近くかタイ・ベトナムとの国境付近に集まっています。日本からの投資案件を見ると縫製業やワイヤーハーネス製造業など労働集約的な製造業がほとんどです。国境付近の経済特区では既にタイ・ベトナムに進出している企業がいわゆる「プラスワン」としてタイ・ベトナムから材料を送り、最も人手のかかる工程だけをカンボジアで行い、タイ・ベトナムに部品・製品を送り返しているそうです。例えばホーチミンからカンボジア国境まで約 60km で 2 時間もあれば十分移動できる距離です。そう考えると、ベトナム国内に新しい工場を作るよりカンボジアに作った方が人件費などのメリットが大きい場合もあるように感じました。また、国境から 20 km 以内は許可証のあるタイ、ベトナムのトラックがそのまま走れるというルールがあり、タイ、ベトナムの運送会社のトラックがそのまま経済特区の工場まで入ることができます。

タイとの国境にあるカンボジアの町「ポイペト」にある経済特区でお話を伺いました。ポイペト市は人口約 10 万人でバンコクから 310km、プノンペンから 400km の街です。カンボジアでは外国人（企業）の土地所有が認められていないので、進出企業は土地の使用権を買うことになります。この経済特区の標準価格は 50 年使用権が 1 m<sup>2</sup>あたり 50 米ドルで、タイに進出している自動車部品関連企業をターゲットにして営業活動を行っているそうです。

相対的に安い人件費と整備された工業団地（経済特区）、物流に利用できる道路など生産拠点を置くには非常に良い条件のように思えます。もちろん周辺国より割高な電気料金や下請け企業の集積がないので調達関係がほぼ輸入になることなどデメリットも合わせて考える必要がありますが、既にタイ・ベトナムに進出している企業にとっては次の投資先として有力な候補になるのではないのでしょうか。



(ベトナムのバイク専用レーン)



(経済特区入口)



(経済特区周辺のアパート)

(了)