

第5章

ASEAN域内の物流ネットワークーGMS経済回廊の現状と展望ー

石田 正美

- 経済回廊とは、幹線道路を中心軸に定義された地理的な地域で、ヒト、モノ、資本などの越境移動を促進するよう設計されている。道路に関しては、拡幅したり、谷間の区間に橋桁を設置したり、山にトンネルを掘ることで、カーブや傾斜ができるだけ少なくするよう開発が進められている。しかし、中国雲南省以外の GMS 地域ではまだトンネルの数が少なく、経済回廊上の険しい区間ではトンネル建設も視野に入れた開発が求められる。
- GMS 域内の越境道路で、数年前は路面が良好であったが、急速に悪化した区間がみられた。他方、カンボジアの国道 4 号線は、同国で最も交通量の多い国道のひとつであるにもかかわらず、有料道路のためか良好な路面が維持されていた。したがって、道路補修コストを国家ないし地方財政で負担するのか、それとも受益者負担制度を活用するのが良いのか、または民活を導入するのが良いのかは、今後の検討課題と言えよう。
- 大都市では、中心部の交通渋滞を避けるため、環状道路の整備が必要である。環状道路は、バンコクでは既に完成、これまで後発であったプノンペンでも整備が進んでいる。ハノイやホーチミンでも建設が進められているが、ホーチミンに関しては、複数の市や省にまたがる環状道路の建設が、市や各省の利害調整に時間がかかるためか進んでおらず、複数の市や省にまたがる道路の建設促進に向けた調整のメカニズムを考えていくことが求められる。
- カンボジアでは、2012 年以来労働運動が激化し、ベトナムとの国境地域であるバベットでは首都プノンペンより賃金水準が上昇した。しかし、他国と比べ労働者の教育水準は相対的に低く、今後外国企業の進出が加速すると、労働需給のバランスが崩れ、労働者の教育水準が低く、生産性の上昇がないまま賃金が高騰するという事態を招きかねない。その意味からも、中等・高等教育の充実は、カンボジアなど低開発国で急務である。
- タイの最低賃金引き上げで、CLM 諸国への生産拠点の移転が加速している。このため、タイ人技術者がカンボジア人やラオス人指導のため出向くケースが少くないが、タイ人技術者が安心して暮らすことができるよう、病院や子女の学校など公共施設の整備も課題であろうし、各企業にはタイ人とカンボジア人やラオス人との間でトラブルが起きないよう、タイ人技術者の行動規範の整備も求められる。

第1節 GMS 経済回廊開発のこれまでの経緯

1. GMS の概要

メコン川は中国青海省の源流から、チベットと雲南省を経て、ミャンマーとラオスの国境を分かち、タイとラオス国境と一部ラオス国内を流れた後、カンボジアを突っ切り、ベトナム南部のメコン・デルタから南シナ海に注ぐ全長 4,800km 余りに及ぶ国際河川である。このメコン川が流れる中国・雲南省、ミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナムの 5 カ国 1 地域がアジア開発銀行(Asian Development Bank: ADB)のイニシアティブでまとまり、大メコン圏(Greater Mekong Subregion: GMS)をサブ地域として、経済協力が進められている。2005 年にはメコン川流域ではないが、広西チワン族自治区が GMS に加わり、現在では 5 カ国 2 地域で経済協力が進められている。日本も、GMS のうち中国の 2 地域を除く ASEAN 加盟の 5 カ国とともに、2008 年から日メコンの枠組みで定期的に外相会議および首脳会議を開催している(石田 [2014])。本章では、これら 5 カ国を「メコン地域」と呼び、GMS と使い分けるとともに、全体の議論でもメコン地域を中心に述べていくが、必要に応じて雲南省並びに広西チワン族自治区についても言及していくこととする。

メコン地域は日本とどの程度離れているのであろうか。メコン地域の代表的な都市バンコクに成田から訪問する場合、往路に 7 時間 10~20 分、復路には 5 時間 40 分~55 分の時間を要する¹。したがって、飛行機で日本から 6~7 時間の位置にあるとの認識で大きな間違はない。なお、この区間の距離は 2,686 マイル(5,312km)となっている。

次に経済概況についてみるとこととしたい。表 5-1 は、GMS の 5 カ国 2 地域の面積、人口、GDP、1 人当たり GDP を示したものである。面積ではミャンマーが 68 万平方 km で最大の面積を誇り、日本 37 万平方 km の国土の約 1.8 倍で、このほかタイと雲南省の面積が日本よりも大きい。人口ではベトナムが 8,878 万人で、次いでタイが 6,791 万人、ミャンマーが 6,099 万人と続くが、ミャンマーでは 1983 年以来人口センサス調査が実施されておらず、その数字の信頼度はさほど高くはない。一方、面積と人口に関して、ラオスとカンボジアは下位にあり、他方で雲南省と広西チワン族自治区の人口と面積はこれら 2 カ国を上回っている。経済規模(名目 GDP)と1人当たり GDP に関してはタイがトップで、広西チワン族自治区、雲南省、ベトナムと続く。カンボジア、ラオス、ミャンマー(CLM 諸国)の1人当たり GDP は 800 米ドルから 1,400 米ドルの間で、これら 3 カ国は国連で低開発国(Least Developed Countries: LDC)に分類されている。なお、これら 3 カ国は GMS 域内で最も豊かなタイと国境と接しており、タイの 1 人当たり GDP はこれら 3 カ国の 5.5、3.9、6.1 倍であり、この所得格差ゆえにミャンマーをはじめこれら 3 カ国からタイへの移民労働者が近年増えている。

¹ 2013 年 11 月 21 日時点での日本航空並びに全日空のウェブサイトに基づく。なお、飛行に要する時間は、季節などによって異なる。

表 5-1. 大メコン圏(GMS)の経済概況(2012 年)

	面積 (km ²)	人口 (1,000 人)	人口密度 (人/km ²)	名目 GDP (100 万米ドル)	1 人当り GDP (米ドル)
カンボジア	181,035 (7.0)	14,741 (4.4)	81.4 (62.0)	14,411.2 (1.5)	977.6 (5.5)
ラオス	236,800 (9.2)	6,514 (1.9)	27.5 (21.0)	9,083.1 (1.0)	1,394.3 (3.9)
ミャンマー	676,577 (26.3)	60,994 (18.1)	90.2 (68.7)	53,998.7 (5.7)	885.3 (6.1)
ベトナム	330,958 (12.9)	88,773 (26.3)	268.2 (204.4)	141,669.1 (14.8)	1,595.9 (3.4)
タイ	513,120 (20.0)	67,912 (20.1)	132.4 (100.8)	366,126.6 (38.3)	5,391.2 (1.0)
雲南省	394,139 (15.3)	46,310 (13.7)	117.5 (89.5)	163,328.0 (17.1)	3,526.8 (1.5)
広西チワン族自治区	236,700 (9.2)	51,990 (15.4)	219.6 (167.3)	206,437.9 (21.6)	3,970.7 (1.4)
GMS 全体	2,569,328 (100.0)	337,235 (100.0)	131.3 (100.0)	955,054.6 (100.0)	2,706.2 (2.0)

(出所) ASEAN 事務局および雲南省と広西チワン族自治区のウェブサイトをもとに筆者作成。

- (注) 1) ASEAN5 カ国の名目 GDP の数値は1人当り GDP の数字と人口から逆算した値。
 2) 雲南省と広西チワン族自治区の人口は 2011 年の数字で、1人当り GDP は 2012 年の省内総生産(GPP)の総額を 2011 年の人口で除した値。
 3) GMS 全体の数字は、面積、人口、GDP が合計値、人口密度と1人当り GDP が平均値。
 4) 面積、人口、GDP の括弧内の数字は、GMS の平均値を 100 とした場合の数字。
 5) 1 人当り GDP 欄の括弧内の数値は、タイの値が当該国・地域の何倍であるかの比。

2. 経済回廊開発の歴史的経緯

1992 年にはじまった GMS 経済協力プログラムでは、輸送インフラ、とりわけ国境をまたぐ越境輸送インフラ(Cross-border Transport Infrastructure: CBTI)に重点が置かれた。というのも GMS 経済協力のプロジェクトは、国境の橋など少なくとも 2 カ国が関わること、もしくは 1 カ国内のプロジェクトでも空港建設のようにその便益が GMS 全域に及び得るという「ツー・プラス原則」に従わなければならなかったからである。他方、2 国間など関係国の同意があれば、全加盟国の同意なしにプロジェクトを進めることができるという条件もあり、こうした合理性がプロジェクトの実施を円滑にしていった。こうして、各国の提案に基づき、コンサルタントが提示した 9 つの優先道路プロジェクト(R1～R9)が 1994 年の第 4 回 GMS 閣僚会議で採択された(Ishida & Isono[2012:2-10])。

これらの優先道路プロジェクトのうち、一部のプロジェクトは実施に移されたが、1997 年にタイで始まったアジア通貨危機の影響で、プロジェクトの実施は停滞を余儀なくされた。1998 年に開催された第 8 回 GMS 閣僚会議は、会議の議事録をみる限り、出鼻をくじかれたある種

の敗北感が漂う雰囲気のなかで開催された。しかし、他方で後退するのではなく、何らかの起爆剤が必要であることも感じられた。こうしたなか ADB のスタッフによって起死回生のコンセプトとして提案されたのが「経済回廊」である(石田[2007:25])。経済回廊とは、モノ、サービス、資本、ヒト、情報の国境を越えた動きを促進する地理的に定義された地域で、貿易、投資やその他の経済活動を活性化・加速するものである。多くの場合、回廊は中心に道路や鉄道、運河などの輸送の軸を中央に据えている(ADB[2001:4])。また、経済回廊の便益は、都市間のみならず、生産活動を通じて遠隔農村にも及び、さらには南アジア、東南アジア、中国、東アジアへの潜在的な積み替え基地となることが期待された(石田[2007:25])。

2000 年の第 9 回 GMS 閣僚会議では、具体的なルートが決定された。GMS 経済回廊は、東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊の 3 つの経済回廊から構成される(図 5-1)。東西経済回廊は、ベトナムのダナンからドンハーアまで北上し、ドンハーアからラオスのサバナケットまで西に向かい、メコン川を渡った後タイのコンケン、ピサヌロークを超えて、ミャンマーのモーラミャインに至る。南北経済回廊は、バンコクからチェンライまでタイを北上し、その後ラオス・ルート(R3A)とミャンマー・ルート(R3B)に分かれ、R3A と R3B は雲南省南部の景洪近郊の小勐養で合流し、雲南省を昆明まで北上する。昆明からは雲南省の河口まで南東に下り、ベトナムのハノイを経て、港湾都市ハイフォンに至る。他方、2005 年に広西チワン族自治区が加盟したことに伴い、ハノイから南寧まで延長されている。南部経済回廊は 4 つのサブ回廊から構成される。中央サブ回廊は、バンコク、プノンペン、ホーチミンの三大都市を結び、カイマップ・ティーバイ港があるブンタウに至る。なお、カンボジア国内はトンレサップ湖の北側を通るルートと南側を通るルートとに分かれる。南部沿岸サブ回廊は、タイのトラートからカンボジアのコッコンに入り、港湾都市シハヌークビルを経て、ベトナムのハーティエンに入った後にベトナムの南端のナムカンに至る。北部サブ回廊は、中央サブ回廊のトンレサップ湖の北側のアンコール・ワットで名高いシェムリアップから東北東に上がり、メコン川を渡りストウントラエンを経て、ベトナムに入り、プレイクから港湾都市クイニョンに至るルートである。また、北部サブ回廊のストウントラエン、中央サブ回廊のプノンペン、南部沿岸サブ回廊のシハヌークビルを結ぶのが回廊間連結(Inter-corridor Link)サブ回廊である(石田[2007:25]および Shiraishi [2013:79])。

こうして 3 つの経済回廊に沿ったルートの道路改修、架橋などの建設プロジェクトが進められた。他方、これらの経済回廊の開発が進められるなかで、GMS 経済協力の分科会であるサブ地域交通フォーラム(Subregional Transport Forum: STF)は GMS 交通部門戦略研究を実施し、次なるステップとしての新回廊を含む最終報告が 2007 年の第 14 回 GMS 閣僚会議で採択された。新回廊は、東部、西部、南部、北部の 4 方向の回廊に加え、東西、南北北東回廊と、南部沿岸回廊と中央回廊の 9 つの回廊から成る(図 5-2)。新回廊は従来の 3 つの経済回廊が中心部に道路を据えた帯状であったのに対し、道路だけが指定されている。また、タイ南部のルート、昆明や南寧から北に向かうルートが点線で示されているなど GMS の外との結び付きを強化する方向性がみられる。こうした方向性は、南部経済回廊がバンコクからミ

ヤンマーのダウェイまで伸びている点、北部回廊と西部回廊の終点がミャンマーのインドとの国境のあるタムになっている点からも感じ取ることができる(Ishida & Isono[2012:14-17])。

図 5-1. GMS の優先道路と 3 つの経済回廊



(出所) ADB の過去のウェブサイトなどをもとに筆者作成。

図 5-2. 第 14 回 GMS 閣僚会議で採択された新回廊



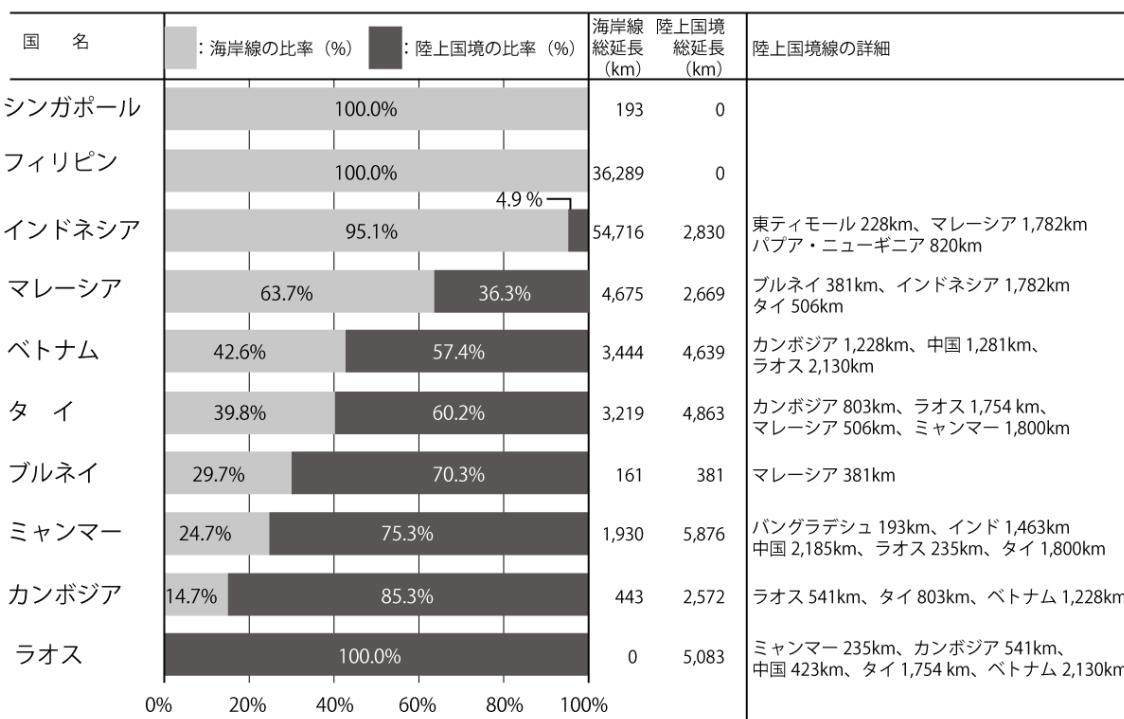
(出所) ADB の過去のウェブサイトなどをもとに、筆者作成。

3. 経済回廊開発がもたらす経済効果

GMSにおいて、なぜ越境輸送インフラ(CBTI)ないし経済回廊開発が有効な手段であったのであろうか。2011 年に EU インスティテュート関西が主催する会議で欧州連合(European Union: EU)の発表者が、GMS は陸上国境を道路が越境する意味でヨーロッパに似ていると

話していたことが、筆者には印象に残る。このことは、図 5-3 に示すように ASEAN10 カ国の大半に占める海岸線ないしは陸上国境の割合をみると、より一層明確になる。ASEAN10 カ国の中、シンガポールとフィリピンは外周の 100%が海岸線である一方、陸封国の大半は陸上国境が 100%となっている。しかしながら、興味深いことはラオスを筆頭に陸上国境の割合が多いのがブルネイを除けばいずれもメコン地域 5 カ国であり、しかも陸上国境の割合が 50%を超えており、なかでも陸上国境の割合で、ラオス、カンボジア、ミャンマーの順に CLM 諸国が上位を占めている。したがって、陸上国境の割合の多い国は、港湾を通じた回廊による貿易の可能性が閉ざされている。その点で、CBTI により隣国との貿易の可能性が広がれば、経済発展のチャンスは拡大する。

図 5-3. ASEAN10 カ国の大半に占める海岸線ないしは陸上国境の割合



(出所) CIA ウェブサイトに基づき筆者作成。

(注) 各国が公表している国境線の総延長とは必ずしも一致しない。

実際の道路の改修は、未舗装道路の舗装化、二車線道路の四車線化など道路の拡幅、橋桁やトンネルにより、カーブやアップダウンの少ない道路にする工事などが行われている。例えば、写真 5-1 は東西経済回廊のベトナム国道 9 号線の区間の改修工事の区間を撮影したものである。従来は山の斜面に沿って、斜面の上側を切り、切った土で斜面の下側を盛る(切り土と盛り土)工法で経済的に建設されていたが、斜面に沿う分カーブが多くなる。このため、谷間に橋桁を架けることでカーブが少なくなるだけでなく、ショート・カットが可能になる。ト

ンネルもアップダウンやカーブを少なくし、走行距離が短縮される。東南アジア地域では、写真 5-2 に示す日本の ODA で建設された東西経済回廊上のベトナム国道 1 号線のハイバン・トンネルにおいて、高低差 475m、全長 22km の山岳区間を 6.3km に短縮している²。しかしながら、東南アジア大陸部はまだトンネルの数は多くない。他方、中国の南北経済回廊の区間は、昆明と小勐養との間の 526km の区間で 44 カ所、小勐養とラオスとの国境である磨憨までの 153km の区間で 22 カ所のトンネルがあり、山河の多い区間は橋桁とトンネルで相当程度短縮されている。

写真 5-1.



写真 5-2.



写真 5-3.



写真 5-4.



写真 5-1. ベトナム国道 9 号線の改修工事(05 年 9 月 12 日筆者撮影)。

写真 5-2. ベトナム国道 1 号線のハイバン・トンネル(05 年 9 月 11 日筆者撮影)。

写真 5-3. カンボジアの国道 1 号線のネアックルンのフェリー(07 年 11 月 14 筆者撮影)。

写真 5-4. タイ・ラオス間サバナケットームクダハン国境の第2メコン国際橋(08 年 9 月 7 日筆者撮影)。

さらに重要なのが橋である。写真 5-3 は、南部経済回廊・中央サブ回廊のカンボジアのネアックルンにおけるメコン川のフェリーを撮影したものであるが、橋がないと、このようにフェリーに依存しなければならず、日本の ODA による 2015 年の橋の完成が待たれるところである。

² 公益社団法人土木学会のウェブサイト。

写真 5-4 は、2006 年 12 月 20 日に完成した東西経済回廊のタイのムクダハンとラオスのサバナケットとの間の第 2 メコン国際橋の写真であるが、同橋ができる前、両岸はフェリーで渡らなければならなかった。特に貨物の場合、フェリーは荷物が満載となった段階で出航するため、早めに貨物を持っていかないと出航し次の日まで待たなければならず、早めに持っていくと、満載になるまで待たなければならず、出航時間が読み難かったとの声が聞かれた³。橋の完成後は、こうした問題は解決されたとのことである。なお、経済回廊のメコン川架橋に関しては、南北経済回廊のタイのチェンコンとラオスのファイサイとの間の第 4 メコン友好橋は、タイと中国の経済協力により 2013 年 12 月 12 日に開通している。また、南部経済回廊の北部サブ回廊のストゥントラエンの架橋は中国の借款により現在工事中で、中央サブ回廊のネアックルン橋は先述の通り、2015 年に完成予定である。

第 2 節 大都市における企業立地動向

1. 大都市の生産拠点としての利点と課題

経済回廊の歴史的経緯とその経済効果は既にみてきたので、経済回廊上の生産拠点となる大都市についてここではみてみることしたい。大都市は人口が多い分市場の規模が大きいこと、他方労働力の調達が容易であるという点で、需要と供給の両面においてそのメリットは大きい。このため、とりわけ港湾に近接し、空港を整備した ASEAN 域内の大都市では、多国籍企業による直接投資が増大した(石田[2010:45])。

このように多国籍企業の直接投資が増加すると、労働需要が増え、地方から雇用を求めて人口移動が起こる。一方、経済発展による所得水準の向上は人々の消費を促し、バイクや自動車も当然のことながら増えていく。同時に、経済発展により製造業やサービス業では部材や製品を輸送するトラックや、営業用の自動車が増加し、それらは交通渋滞の悪化という状況をもたらす。交通渋滞が起こるのは、バイクや自動車の増加だけが原因ではない。例えば、外環道路がない場合で、大都市近郊の工場から、大都市を隔てて逆の位置にある市場や港湾に製品を輸送するような状況が頻繁に起こると、交通渋滞はさらに悪化する。加えて、メコン地域の主要都市のなかには、河川港として発展してきた都市が少なくない。そうすると、その河川の橋の数が十分ない場合は、既存の橋梁周辺では大渋滞が起こる(Ishida[2011:2-3])。

交通渋滞を緩和するには、大都市内主要交差点の立体交差化、橋梁の建設ないし拡幅、外環道路の建設などいくつかの解決策がある。しかし、こうしたハード・インフラの供給が、急速な経済発展に対応できない場合、将来の経済成長は交通渋滞がもたらす負の外部効果により、妨げられる可能性がある。以下では、南北経済回廊と南部経済回廊上のバンコク、南北経済回廊上のハノイとハイフォン、南部経済回廊上のホーチミン市近郊とプノンペンに

³ サバナケットで操業する日系メーカー社長からのヒアリング(2006 年 8 月 29 日)。

について、生産拠点としての利点と課題をみていくこととしたい。

2. バンコク近郊

メコン地域の国では唯一 ASEAN 先発国であるタイの首都バンコクは、人口が約 600 万人で、メコン地域域内で最大の都市である。図 5-4 に示すように、バンコク近郊をクローズ・アップしてみることとしたい。地図の中心より左を南北に流れるのがチャオプラヤー川で、チャオプラヤー川の西岸をトンブリー地区、東岸をプラナコン地区と呼んでいる。バンコクは、プラナコン地区並びにトンブリー地区の両岸が発展した都市であるが、港湾、空港、並びに工業団地のほとんどすべてはチャオプラヤー川の東側にある。

クロントイ港は鉄道よりも少し下のチャオプラヤー川の東岸にあり、またレムチャバン港は、タイ湾の東側の沿岸にある。クロントイ港は河川港ゆえ水深が 8.23m で、船本体の重量を除いた積載可能な重量を示す載貨トン数(Dead Weight Tonnage: DWT)で 1 万 2,000DWT、20 フィート・コンテナの個数(Twenty-foot Equivalent Unit: TEU)で 500～800TEU のクラスの貨物船の寄港が可能である。他方、レムチャバン港は深海港で、最大水深が 16.5m で、クロントイ港に入る船の 10 倍程度の規模の 12 万 DWT、コンテナ船の場合 7,000 TEU の大型コンテナ船の入港が可能である。スワンナプーム空港は、チャオプラヤー川より東に進んだ地域にある。

バンコク近郊の工業団地は、パトゥムタニ県に 1,037.6 ヘクタールに及ぶナワナコン工業団地(Nava Nakhon Industrial Zone: 図 5-4 の PT2、以下同様に示す)が 1971 年に設立されたことに始まる。日本で最初の工業団地が 1962 年に完成した富山機械工業センター協同組合であることを考えると(富山県[1987:1])、バンコクの工業団地の歴史も同様に長い。その後、1976 年にバンコク市内にラートクラバン工業団地(Ladkrabang Industrial Estate: BK3)、1977 年にサムットプラakan 県にバンプー工業団地(Bangpoo Industrial Estate: SP3)、1982 年にバンコク市内にバンチャン工業団地(Bangchan Industrial Estate: BK1)が設立された⁴。1980 年代半ばまでは、バンコク市内、パトゥムタニ県、サムットプラakan 県などバンコクに最も近いエリアの工業団地に企業が進出した。ところが、バンコク近郊一極集中を緩和するため、投資委員会(BOI)は、1987 年にゾーン制を導入、バンコクから離れるにしたがって、法人税の免税期間を長くするなどの優遇措置を導入し、ゾーン 1 となったバンコクとサムットプラakan

⁴ 設立年に関して、ナワナコン工業団地とラートクラバン工業団地は日本貿易振興機構[2011]、バンプー工業団地バンチャン工業団地は JBIC[2005]に基づく。

図 5-4. バンコク近郊の工業団地と港湾、空港の位置関係



AY1: バンパイン工業団地
 AY2: ハイテック工業団地
 AY3: ロジャナ工業団地(アユタヤ)
 AY4: サハラッタナナコーン工業団地
 AY5: フアクトリーランド工業団地
 BK1: バンチャン工業団地
 BK2: ジエモポリス工業団地
 BK3: ラートクラバン工業団地
 CS1: ゲートウェイシティ工業団地
 CS2: TFD 工業団地
 CS3: ウエルグロー工業団地
 CS4: 304 工業団地 2

CB1: アマタナコーン工業団地
 CB2: ヘマラート・チョンブリ工業団地
 CB3: レムチャバン工業団地
 CB4: ピントン工業団地(シラチャ)
 CB5: サハ・グループ工業団地
 PT1: バンカディ工業団地
 PT2: ナワコン工業団地
 PT3: チュムヌムサップ工業団地
 RY1: アマタシティ工業団地
 RY2: アジア工業団地
 RY3: イースタンシーボード工業団地

RY4: GK ランド工業団地
 RY5: ヘマラート・イースタン工業団地
 RY6: マプタット工業団地
 RY7: パデーン工業団地
 RY8: ヘマラート・イースタンシーボード工業団地
 RY9: ヘマラート・ラヨーン工業団地
 RY10: ロジャナ工業団地(ラヨーン)
 RY11: サイアム・イースタン工業団地
 SP1: バンコク・フリートレード・ゾーン
 SP2: バンブリー工業団地
 SP3: バンパー工業団地

(出所) 各種資料に基づき、筆者作成。

(注) サムットサコン県、サラブリー県、プラチンブリ県の工業団地名は直接地図に記してある。

の魅力は相対的に減退した⁵。1989年には、バンコク近郊のゾーン1とゾーン2のエリアがさらに拡大し⁶、パトゥムタニ県もゾーン2からゾーン1に繰り入れられた。

これにより、パトゥムタニ県より北側のアユタヤ県では 1,452 ヘクタールにも及ぶロジャナ工業団地(Rojana Industrial Park: AY3)が 1988 年に設立され、1989 年にバンパイン工業団地(Bangpa-In Industrial Estate:AY1)、ハイテク工業団地(Hi-Tech Industrial Estate:AY2)が設立される一方、1991 年にはサハラッタナナコーン工業団地(Saha Rattana Nakorn Industrial Estate:AY4)が設立された⁷。

他方、サムットプラakan県の東のチョンブリ県では、ヘマラート・チョンブリ工業団地(Hemaraj Chonburi Industrial Estate:CB3)が 1988 年、総面積 2,560 ヘクタールのアマタナコーン工業団地(Amata Nakorn Industrial Estate:CB1)が 1989 年、レムチャバン工業団地(Laem Chabang Industrial Estate:CB4)が 1992 年に設立された。さらにチョンブリ県の南のラヨーン県では、最も恩典の大きなゾーン 3 であったことから、ロジャナ工業団地ラヨーン(Rojana Industrial Park, Rayong:RY10)とヘマラート・イースタン工業団地(Hemaraj Eastern Industrial Estate, Map Ta Phut:RY5)が 1988 年に、イースタンシーボード(ラヨーン)工業団地(Eastern Seaboard Industrial Estate, Rayong:RY3)とアマタシティ工業団地(Amata City Industrial Estate:RY1)が 1995 年に設立される一方、チョンブリ県の東のチャチュンサオ県では 1990 年にゲートシティ工業団地(Gate City Industrial Estate:CS1)が設立された⁸。こうして図 5-4 が示すように、パトゥムタニ県からアユタヤ県、サラブリ県にかけての地域と、サムットプラakan県、チョンブリ県、ラヨーン県とタイ湾沿岸地域に帯状に工業団地が立地するようになった。

バンコク近郊では、とりわけ自動車産業および電子・電機とそれらの部品産業が発展した。このため、レムチャバン港近郊の工業団地でつくった部品を、バンコクの北側のアユタヤの工場に運ぶと言ったケースも少なからずある。もしくはアユタヤで製造した製品をレムチャバンから出すためには、高速道路がないと不便である。こうしたニーズに応じるべく環状高速道路の国道 9 号線が 2010 年に完成した。これにより、アユタヤやラヨーンの工業団地から、市街地を通らずに港湾や空港に輸送することができる。同時に、タイ北部や、南部、東北部にモノを運ぶ場合も、環状の高速道路を使って、放射線状の高速道路に移動すれば、市内

⁵ バンコクとサムットプラakan県をゾーン1、バンコクを囲むナコン・パトム、ノンタブリ、パトゥムタニ、サムットサコンの 4 県をゾーン 2、その他 67 県をゾーン 3とした(日本貿易振興機構[1989:312])。

⁶ ゾーン1 従来のゾーン2の四県もまとめてゾーン1に繰り入れられ、ゾーン2としてサムット・ソンクラ、ラチャブリ、カンチャナブリ、スパンブリ、アントーン、アユタヤ、サラブリ、ナコン・ナヨク、チャチュンサオ、チョンブリー県が指定され、その他 57 県がゾーン 3 となった(日本貿易振興機構[1989:312])。

⁷ 設立年に関して、ロジャナ工業団地とサハラッタナナコーン工業団地は日本貿易振興機構[2011]、バンパイン工業団地とハイテク工業団地は日本貿易振興機構[2006]に基づく。

⁸ 設立年に関して、ヘマラート・チョンブリ工業団地、アマタナコーン工業団地、アマタシティ工業団地、ロジャナ工業団地ラヨーンとヘマラート・イースタン工業団地、イースタンシーボード(ラヨーン)工業団地、ゲートシティ工業団地は日本貿易振興機構[2011]に、レムチャバン工業団地は日本貿易振興機構[2006]に基づく。

の交通渋滞は避けられる。加えて、工業団地や空港、港湾がすべてチャオプラヤー川より東側にあるため、少なくとも工業団地間ないしは工業団地と港湾や空港間での部品や製品のやり取りで、橋を渡る必要性がないというのも重要なポイントである。ただ、工業団地や港湾、空港を結ぶ道路が高速道路であっても、市街地の一般道の通勤時などの渋滞はまだ改善されているわけではない(石田[2012:11-13])。

3. ハノイ近郊

このようにバンコクは環状線と放射線の道路網がすでに開発されているが、ベトナムは、現在都市内輸送インフラがまさに開発中という段階にある。最近ニュースなどでベトナムが目覚ましい経済発展を遂げているということは衆知のことであるが、現在のバンコクのように「道路が良く整備されている」と企業担当者に思われるには、まだ時間が必要に思える。

図5-5は、ハノイ並びにその郊外の地図を示したものである。バンコクにはチャオプラヤー川が流れているように、ハノイには紅河が流れている。歴史的には、この紅河の南西岸から南西方向に市街地が拡大している。ダウンタウンは、紅河の南西岸より少し内側に入った地域で、地図には書かれていないがホアンキエム湖周辺に史跡が多い。ところが、工業団地はどうかというと、紅河の東岸地域がほとんどである。工業団地が市街地の反対側にあるのは、港湾が、市街地の紅河対岸から始まる国道5号線の先にあり、仮に市街地と同じ側に立地すれば、紅河の橋がハイフォン港への輸送のボトルネックになるからである(石田[2012])。

ハノイ近郊およびハイフォンの工業団地の歴史は、ハノイ市内のタンロン工業団地(Thang Long Industrial Park: 図5-5の⑯、以下同様)とノイバイ工業団地(Noi Bai Industrial Zone: ⑧)、ハイフォン市の野村ハイフォン工業団地(Nomura Hai Phong Industrial Zone: 図5-6)が、1997年に開業した頃に始まる⁹。この点で、後述するホーチミン市の萌芽期が1990年代前半であったのと比べると約5年遅い。

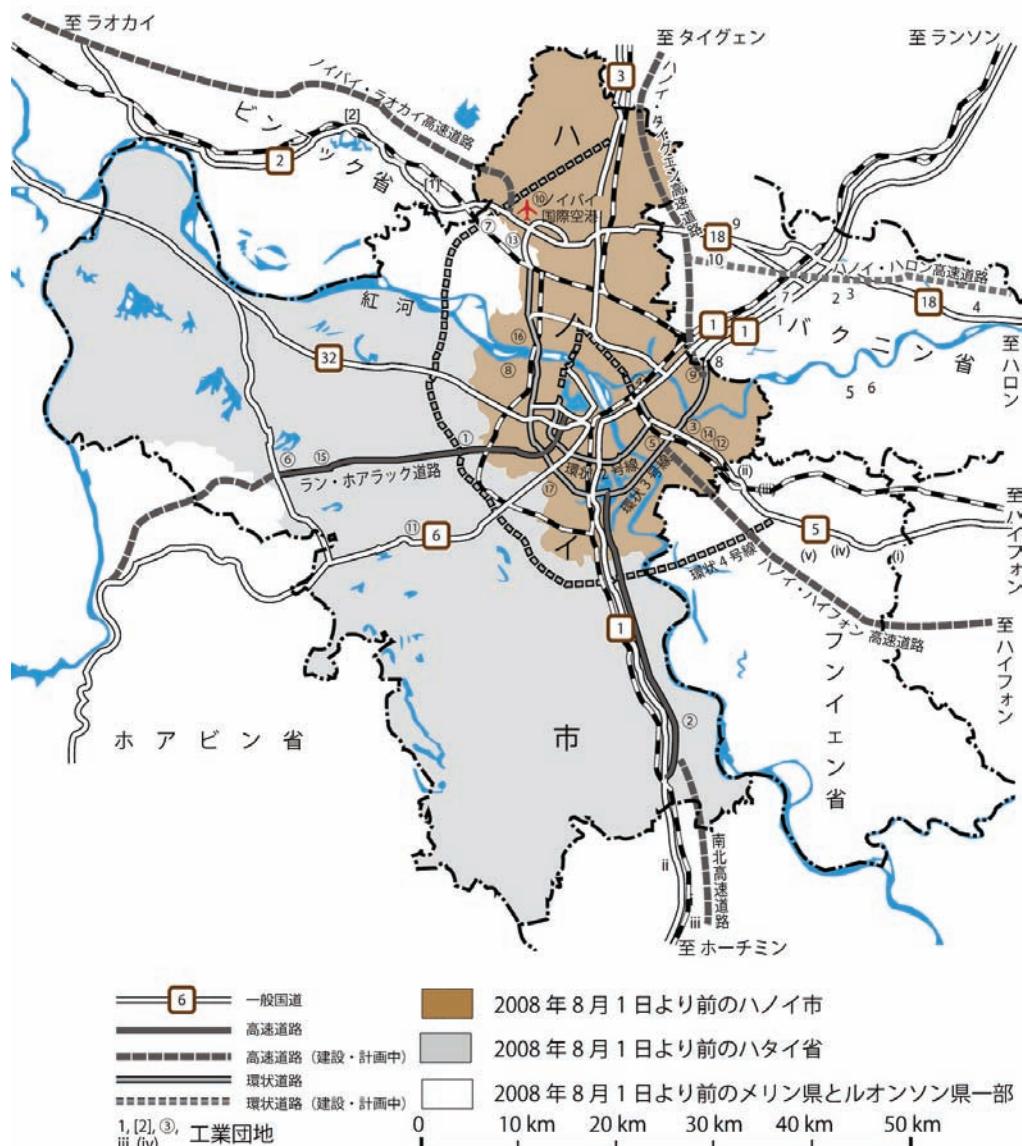
その後、国道1号線のハノイより北側の中国との国境に向かうバクニン省で、ノイバイ国際空港に比較的近接した地域で、2000年にティエンソン工業団地(Tien Son Industrial Zone、図5の7)、2002年にクエボ工業団地(Que Vo Industrial Zone: 3)、2005年にイエンフォン工業団地(Yen Phong Industrial Estate: 9)、2007年にダイドン・ホアンソン工業団地(1)、2008年にベトナム・シンガポール工業団地(VSIP)バクニン(VSIP Bac Ninh: 8)が操業を開始している¹⁰。

ハノイの紅河東岸からハイフォン港に向かう国道5号線沿いでは、ハイズオン省で2003年にフックディエン工業団地(Phuc Dien Industrial Zone: 図5-6)とナムサック工業団地(Nam

⁹ 開業年については、タンロン工業団地は住友商事株式会社のウェブサイト、ノイバイ工業団地は2010年10月11日、野村ハイフォン工業団地は2008年8月26日のそれぞれヒアリングに基づく。

¹⁰ 開業年に関して、クエボ工業団地、イエンフォン工業団地、ダイドン・ホアンソン工業団地は2010年10月12日のダイドン・ホアンソン工業団地(Khinbac City Group)でのヒアリング、ティエンソン工業団地は2010年10月12日の同工業団地でのヒアリングに基づく。

図 5-5. ハノイ近郊の工業団地と港湾、空港の位置関係



1: ダイポン・ホアンソン工業団地
2: ナムソン・ハップリン工業団地
3: クエボ I 工業団地
4: クエボ II 工業団地
5: トゥアンタイン工業団地
6: トゥアンタイン工業団地 II・III
7: テイエンソン工業団地
8: VSIP バクニン工業団地
9: イエンフォン工業団地
10: イエンフォン II 工業団地

I: チャウソン工業団地
II: ドンバン I 工業団地
III: ドンバン II 工業団地
① アンカイン工業団地
② ダイスエン工業団地
③ ダイトウ・ハノイ工業団地
④ ドゥクザン工業団地
⑤ デウ・ハネル工業団地
⑥ ホアラック・ハテクパーク
⑦ キムホア工業団地
⑧ ナムタンロン工業団地
⑨ ニンヒエップ工業団地
⑩ ノイバイ工業団地
⑪ フーギア工業団地
⑫ フーティ工業団地
⑬ クアンミン工業団地
⑭ サイドン B 工業団地
⑮ タックタット・コックオアイ工業団地
⑯ タンロン工業団地
⑰ トゥオンディン工業団地
[1] ビンスウエン工業団地
[2] カイクワン工業団地
(i) ミンドウック工業団地
(ii) ニュークイン工業団地
(iii) フォーノイ A 工業団地
(iv) フォーノイ B 工業団地
(v) 第 2 タンロン工業団地

(出所) 各種資料に基づき、筆者作成。

(注) 算用数字バクニン省、大ローマ数字ハナム省、丸数字ハノイ市、角括弧ビンフック省、括弧小ローマ数字フンイエン省。

Sach Industrial Zone: 図 5-6)、2005 年にタンチュオン工業団地(Tan Truong Industrial Zone)が設立され¹¹、ハイズオン省の手前のフンイエン省では 2006 年に第 2 タンロン工業団地(Thang Long Industrial Park II: v)、2007 年にフォーノイ A 工業団地(Pho Noi A Industrial Zone: iii)がそれぞれ操業を開始している¹²。また、ハイフォン市では、ディンブー工業団地(Dinh Vu Industrial Zone)が 2001 年に、ドソン工業団地(Do Son Industrial Zone)が 2004 年に、チャンズエ工業団地が 2007 年に、ナムカウキエン工業団地が 2008 年に、VSIP ハイフォン工業団地が現在造成をしながら既に入居企業が徐々に増え始めている(いずれも図 5-6)¹³。

紅河の西岸では後の 2009 年に日越間で戦略的パートナーシップを締結するうえで三大案件のひとつとなったホアラック・ハイテクパーク(Hoa Lac Hi-Thch Park: ⑥)が 1998 年に第 1 フェーズをスタートさせる一方、ハナム省では 2000 年にドンバン第 1 工業団地(Dong Van I Industrial Zone: II)、2004 年にチャウソン工業団地(Chau Son Industrial Zone: I)、2006 年にドンバン第 2 工業団地(Dong Van II Industrial Zone: III)が営業を開始している¹⁴。

輸出入という点を考えると、紅河を渡らずにハイフォン港へのアクセスが可能であるという点で、バクニン省方向の国道 1 号線沿い、国道 5 号線沿い、ノイバイ国際空港のアクセスが良いタンロン-ノイバイ道路沿いなどに工業団地が望ましい。しかしながら、ベトナム南部および中部の国内市場のほとんどはハノイの南側の国道 1 号線からの輸送が中心となる。ハノイでは、紅河の橋は長年国道 1 号線のロンビエン橋とその隣を繋ぐチュンズオン橋か、さらには市街地から空港に向かう環状 3 号線上のタンロン橋に依存せざるを得ず、紅河東岸の企業の製品を国内に輸送する場合は、紅河の橋を超え、さらに市街地を超えることにならなかった。ところが、最近になって環状道路を整備されている。実は 2010 年がハノイの町が誕生してから千年ということで、千年祭があった。この千年祭を迎えるに際して、橋の建設や環状道路が整備された。具体的には環状 3 号線にあるタインチ一橋、環状 2 号線のあるビントワイ橋などができる、少なくとも国道 5 号線から市街地を通らなくても、ベトナムの中部や南部に通じる国道 1 号線に入ることが可能になった。橋とともに、内側環状、中環状、外環状と、環状線道路が次第に整備されている。このように環状線が整備されると、その外側の放射線状の国道などに工業団地を立地しても、高速道路を通ったまま、港湾まで運ぶことが可能となる。その意味で、今後も工業団地が増えていく余地はある。加えて、大事なのは 2008 年 7 月まではハノイ

¹¹ 設立年に関して、フックディエン工業団地とナムサック工業団地、タンチュオン工業団地は Vietnam Investment Development Group(以下「VID 社」とする)のウェブサイトに基づく。

¹² 開業年に関して、第 2 タンロン工業団地は住友商事株式会社海外工業団地部[2012]、フォーノイ A 工業団地は IDE International 社のウェブサイトにそれぞれ基づく。

¹³ 開業年に関して、ドソン工業団地が同工業団地のウェブサイト、ディンブー工業団地がハイフォン市のウェブサイトの記事、チャンズエ工業団地はダイドン・ホアンソン工業団地(Kinhbac City Group)における 2010 年 10 月 12 日のヒアリング、ナムカウキエン工業団地は株式会社ケイ・イー・エス[2013:16]に基づく。

¹⁴ 設立年に関して、ホアラック・ハイテクパークが 2010 年 10 月 12 日におけるインタビュー、ドンバン第 2 工業団地は VID 社のウェブサイトに基づく。

市は濃い網掛けのしてある部分だけであった。外側の環状線はそのほとんどが旧ハノイ市の外側であったが、合併後は大部分がハノイ市に含まれるようになった。つまり、都市計画をつくるのに、隣の市、隣の省と調整する必要がないというのは、ベトナムの場合結構大きい(石田[2010])。

このようにハノイ市近郊に工業団地が多数建設されているが、輸出品のほとんどはハイフォン港で船積みされる(図 5-6)。ハイフォン港は、中央ターミナル並びにチュアベ・ターミナルに加え、2000 年代に入りディンブー港(ハイフォン新港)の建設がディンブー工業団地の開発とともに進められ¹⁵、その受け入れ能力は増大しているが、河川港ゆえにその水深は 10 メートル未満である。こうしたなか、これまで述べてきたようなハノイおよびベトナム北部の本格的な工業化の趨勢を受け、深水港のニーズが高まるなか、水深 14 メートルのラックフェン国際港とそのアクセス道路・橋梁が日本の ODA により進められている(2017 年完成予定)。このラックフェン港の建設とともに、ハノイ・ハイフォン高速道路の完成が 2015 年に予定されており、今後のベトナム北部の物流環境は、本格的な改善が見込まれる¹⁶。

図 5-6. ハイフォン市およびハイズオン省の工業団地と港湾、空港の位置関係



(出所) 筆者作成。

¹⁵ ディンブー港の港湾機能の拡大に際しては、周辺の道路整備の未整備や隣接するディンブー工業団地の工事により、同港に貨物を輸送する場合、場合によって 10 時間を超す渋滞が一時的に発生していたとの話を筆者が 2010 年に訪問した際聞いたが、2013 年現在渋滞は大幅に改善されている。

¹⁶ 本段落は前注釈を含め 2014 年 2 月 18 日におけるハイフォン市投資ビジネス環境アドバイザー並びに同年 2 月 25 日における港湾関連の前 JICA 専門家との電子メールを通じた事実確認に基づく。

4. ホーチミン市近郊

ホーチミン市は、サイゴン川西岸のベンタイン市場(図5-7の「ホーチミン」と書かれた小さな点の付近)とチョロン地区などを核に、サイゴン川西岸が発展してきた。サイゴン川西岸にはサイゴンポートやサイゴンニューポートなど複数の港湾ターミナルがあり、ベンタイン市場から7km離れた地点にはタンソンニヤット空港があり、市の中心部に主要な輸送インフラが整っている。しかし、その後サイゴンニューポート社はカットライ港、サイゴンポート社もヒエップフオック港を開発、なかでもカットライ港はコンテナ取扱量ではホーチミン市近郊で最も重要なターミナルとなっている(石田[2012:16])。

ホーチミン市の工業団地については、タンビン工業区(Tan Binh Industrial Park: 図5-7の⑥、以下同様)が1992年に設立される一方、台湾系の開発業者70%とホーチミン市人民委員会傘下のタントゥアン工業開発(Tan Thuan Industrial Promotion Company: IPC)30%の合弁で設立されたタントゥアン輸出加工区(Tan Thuan Export Processing Zone: ⑩)が1993年に操業を開始している¹⁷。その後、1995年にハノイ・ハイウェーと国道1Aが交わる付近でリンチュンI輸出加工区(Linh Trung Export Processing Zone I: ⑬)が、1997年にタンソンニヤット国際空港近郊でビンロック工業区(Vinh Loc Industrial Park: ⑤)が、それぞれスタートしており、2004年にサイゴン・ハイテクパーク(Saigon Hi-Tech Park: ⑫)が操業を開始している¹⁸。

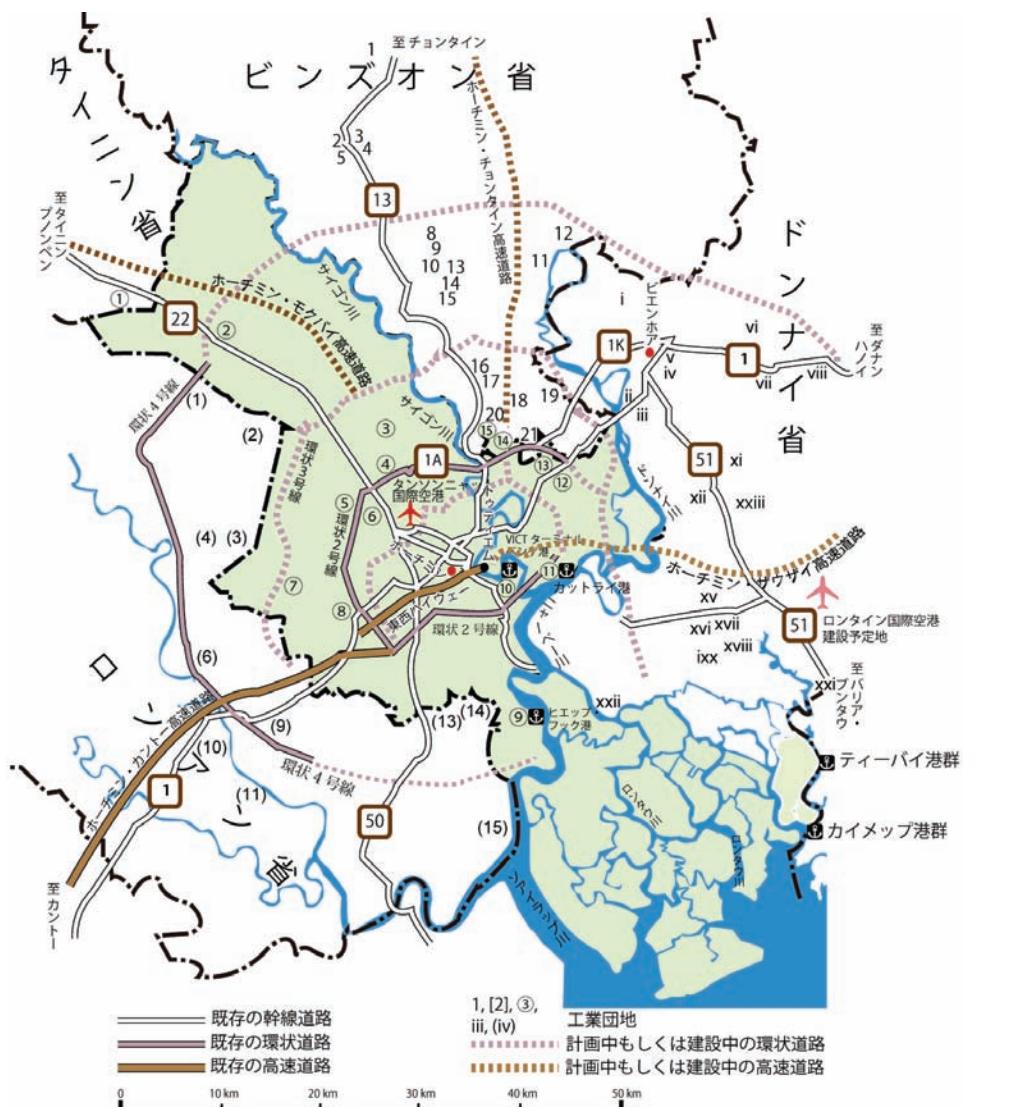
ドンナイ省では、同省の人民委員会傘下のソナデジ社(Sonadezi)が1995年にビエンホアII工業団地(Bien Hoa II Industrial Park: iii)の操業を開始するとともに、タイのアマタとの合弁のアマタ・ベトナム工業団地(Amata Vietnam Industrial Park: v)の開所式を1995年12月に行っている。また、双日とベトナムの合弁であるロンビン・テクノパーク(Long Binh Techno Park: iv)も1996年に操業を開始している。一方、ソナデジ社は南ベトナム統治時代に開発されたビエンホアI工業団地(Bien Hoa I Industrial Park: ii)の再開発を2001年に開始、2003年にはロンタイン工業区(Long Thanh Industrial Zone: xii)を開業している。最近では、新空港の建設が予定されているロンタイン地区に双日と大和ハウス工業、神鋼環境ソリューションの合弁によるロンドウック工業団地(Long Duc Industrial Park: xxiii)が2013年9月10日に開所式を行っている¹⁹。

¹⁷ タンビン工業区並びにタントゥアン輸出加工区の操業開始年(タントゥアンの開発は1992年にスタート)に関しては、それぞれ2010年9月20日と21日のヒアリングに基づく。

¹⁸ 操業開始年に関して、ビンロック工業区は2010年9月20日、リンチュン輸出加工区とサイゴン・ハイテクパークは2010年9月22日のヒアリングに基づく。一方、設立年は、リンチュン輸出加工区が1992年、サイゴン・ハイテクパークが2002年となっている。なお、リンチュン輸出加工区の合弁相手は当初は香港企業であったが、現在は中国企業となっている。

¹⁹ 開業年に関して、ソナデジ関連の企業に関しては同社のパンフレット並びに2009年12月7日の同社のヒアリング、アマタ工業団地については同日のヒアリング、ロンビン・テクノパークについては2009年12月4日のヒアリングと同社のパワーポイント資料、ロンドウック工業団地は2013年11月11日のヒアリングに基づく。

図 5-7. ホーチミン市近郊の工業団地と港湾、空港の位置関係



- | | | | |
|--------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|
| 1: バウバン工業団地 | 19: タン・トン・ヒエップ A・B 工業区 | xviii: ニョン・チャック V 工業区 | (13) サイゴン・ハイテクパーク |
| 2: ミーフック I 工業都市 | 20: ドンアン I・II 工業区 | xix: ゴー・ザウ工業区 | (14) リンチュン I 輸出加工区 |
| 3: ミーフック II 工業都市 | 21: ソン・タン I 工業区 | xxii: オン・ケオ工業団地 | (15) ビンチュウ工業区 |
| 4: ミーフック III 工業都市 | i: タインフー工業区 | xxiii: ロンドウック工業団地 | (16) リンチュン II 輸出加工・工業区 |
| 5: ミーフック IV 工業都市 | ii: ビエンホア I 工業団地 | ① リンチュン III 輸出加工・工業区 | (1) ドックホア III 工業団地 |
| 8: ドンアン I・II 工業区 | iii: ビエンホア II 工業団地 | ② タイバック・クチ工業区 | (2) シュエンア工業団地 |
| 9: フーザー工業区 | iv: ロンビン・テクノパーク | ③ タン・トイ・ヒエップ 工業団地 | (3) ドックホア I 工業団地 |
| 10: VSIP II | v: アマタ工業団地 | ④ ケアン・チュン・ソフトウェア・シティ | (4) タンドウック工業区 |
| 11: ナム・タン・ウェン工業区 | vi: ソン・マイ工業区 | ⑤ ビンロック工業区 | (6) バックアンタイン工業団地 |
| 12: ダット・クオック工業区 | vii: ホー・ナイ工業区 | ⑥ タンビン工業区 | (9) トゥアンダオ工業団地 |
| 13: キム・フィ工業団地 | viii: パウ・セオ工業区 | ⑦ レミニシュアン工業区 | (10) ニュト・チャイン工業区 |
| 14: ソン・タン III 工業区 | xi: タム・フォック工業区 | ⑧ タン・タオ工業区 | (11) アン・ニュト・タン工業区 |
| 15: ダー・デン工業区 | xii: ロンタイン工業区 | ⑨ ヒエップフック工業区 | (13) タン・キム工業区 |
| 16: ビエット・フン I 工業団地 | xv: ニョン・チャック I 工業区 | ⑩ タントゥアン・輸出加工区 | (14) ロンハウ工業区 |
| 17: VSIP I | xvi: ニョン・チャック II 工業区 | ⑫ カットライ II 工業区 | (15) ナム・タン・タップ 工業区 |
| 18: ソン・タン II 工業区 | xvii: ニョン・チャック III 工業区 | | |

(出所)『ベトナム・ホーチミン市近郊工業団地データ集 2009 年版』、ジェトロホーチミン事務所。

(注) 算用数字ビンズオン省、小ローマ数字ドンナイ省、丸数字ホーチミン市、括弧数字ロンアン省。

ビンズオン省では、同省の開発業者であるベカメックス社とシンガポールのセムコープの合弁で1996年にVSIP I(Vietnam Singapore Industrial Park I: 17)が開業、その後 VSIP II(図5-7の10)が2006年に操業を開始する一方、2002年にはベカメックス社がミーフック工業団地I(My Phuoc 1 Industrial Park: 2)をスタートさせた後、ミーフックのII、III、IV(図5-7の2～5)を開発している。ロンアン省では、ドンナイ省やビンズオン省より遅れて、タントゥアン工業開発(IPC)がロンハウ工業団地(Long Hau Industrial Park: (14))を2007年にスタートするなど²⁰、近年工業団地と投資企業が増えている。ただ、ロンアン省とホーチミン市については、場所によっては軟地盤の地域もあり、重機を設置する企業などでは必要以上に杭を打たなければならないなど、工場の施工費が高くなる場合があると聞く。

先述の通り、ホーチミン市のタンソンニヤット空港は、市の中心部から7kmの場所にあり、滑走路も3,000mクラスの滑走路が2本ある。しかし、経済が発展してくると当然、航空機の便数が増え、2本の滑走路では対応が難しくなってきてている。しかし、空港の周辺は市の中心部に近く、住宅や商工業地域になっているので、滑走路を3本に増設することは難しい。となると、新しい空港を別のところにつくろうかということになる。そこで、地図の右端の方にロンタイン空港を建設する計画がある。港湾は先にも述べたように、ホーチミン市中心部より下流のサイゴン川東岸にいくつかのターミナルがあり、ドンナイ川とサイゴン川との合流点近くにカットライ港がある。さらに、ロンタイン新空港の建設予定地の周辺のティーバイ川およびその下流のカイメップ川の北岸を中心に、新しいターミナルが建設されている。この地域は河川港であるが、水深が深い所で20mもあり、バンコクのレムチャバン港と並んで水深が深い。水深が深いため、このティーバイ・カイメップ港から直接北米に向かう船が寄港しているほか、後述するプロンペンから5,000DWT未満の貨物船が来て、カイメップ・ティーバイ港で積み替えて、北米などに輸出されている(石田[2012:17])。

その意味で、ドンナイ省のロンタイン空港からカイメップ・ティーバイ港にかけての地域は、新都心となっていく可能性がある。このため、両地域のリンクエージを強化する必要がある。まず、ホーチミン市とドンナイ省との間には、サイゴン川とドンナイ川の2本の河川がある。従来は図5-7の⑫と⑬の工業団地に挟まれたハノイ・ハイウェー(高速道路ではない)のサイゴン橋、国道1A号線のビンフォック橋のどちらかを渡らなければならなかった。しかし、2009年9月2日に環状2号線のフーミー橋が完成し²¹、2011年11月20日に日本のODAでトゥーティエム・トンネルを含むサイゴン東西ハイウェーが完成したこと、国道51号線が4車線に拡幅されたことから、かなり改善されてきている。ただ、ホーチミンとビエンホアの両都市間の朝晩の交通渋滞はまだ解消されておらず、ホーチミン・ザウザイ高速道路のロンタインまでの区間の完成が待たれるところである。ビエンホアからビンズオン省、ヒエップフォック港やロンアン省の工業団地を結ぶべく、環状2号線、3号線、4号線の開発が今後は求められる。

環状線道路が整備されることに加えて、ホーチミン市近郊で製造したモノを国道1号線

²⁰ ロンハウ工業区のウェブサイト。

²¹ Viet Nam News, September 3, 2009.

で中部や北部やメコン・デルタに輸送するためにも、また国道 22 号線や 13 号線でカンボジア国境に輸送するためにも、ホーチミン・ザウザイ高速道路やホーチミン・カントー高速道路など主要な放射線状道路の完成が待たれる。

5. プノンペン

カンボジアでは低開発国向け一般特恵関税制度(Generalized System of Preference: GSP)を活用した輸出向けの縫製業や履物の生産が盛んである²²。GSP は、カンボジアの輸入関税ではなく、カンボジアの輸出先である米国や日本、EU の輸入関税が、カンボジアからの輸入品に対してほかの国よりもさらに低くなる仕組みである。この仕組みを活用すると、タイでつくるよりも、カンボジアでつくれば、日本の国内価格は特恵関税の分だけ安くなる。例えば、ユニクロが、タイでつくるよりカンボジアの企業に委託生産するのは、カンボジアでつくった方が、店頭価格が安くなるからである。どうして GSP があるのかというと、カンボジア、ラオス、ミャンマーは国連の定義で低開発国に該当する。こうした低開発国には恩恵を与えようということで一般特恵関税制度がある。カンボジアの製品に対して、ヨーロッパや日本が特恵関税を認めている²³。プノンペンおよびその近郊では、このように輸出向けの縫製品や履物の外資の委託加工工場が多数存在する。こうしたなか、工業団地に該当するのがプノンペン SEZ である(図 5-8)。プノンペン SEZ はカンボジアの華僑である林秋好女史が 78%、日系の不動産開発会社ゼファーが 22% の資本構成となっており、CEO も日本人である。同 SEZ は 2006 年に会社設立後、2008 年に日系の婦人靴メーカーが第 1 号として操業を開始、2009 年に 3 社、2010 年に 5 社、2011 年に 9 社、2012 年に 16 社が操業を開始しており、2013 年 9 月現在 38 社(うち 20 社が日系)が操業しており、生産開始準備中、工場建設中、工場建設準備中、投資申請中、投資申請準備中の企業が 24 社に上り、カンボジアの急成長振りを体現している。同 SEZ は、カンボジアの国内電力が kwh 当り 19.6 セントと高めであり、プノンペン港との新ターミナルとの間は市街地を経て約 44km 離れているものの、プノンペン国際空港からのアクセス条件約 8km と良好である。排水処理施設とバックアップ電源、ドライ・ポートを備えたカンボジアでは数少ない SEZ であり、また敷地内に日本食などのレストランもあることが、日系企業が集積する誘因になっていると思われる。

プノンペンでは、2013 年 1 月 22 日に中国の援助でコンテナ専用のプノンペン港第 2 ターミナルがオープンした。しかしながら、河川港であるため、船の規模は 5,000DWT 程度で、最大でコンテナを 300~500TEU 程度しか輸送することができず、100~200TEU 程度のバージ船が主力であるのが現状である。シハヌークビル港はどうかというと、水深は 11m とまずまず深い水準であるが、プノンペンからの距離が 230 km 程離れており、輸送するのに 6 時間から

²² The Phnom Penh Post, Jan. 23, 2013.

²³ 従来米国の低開発国向け特恵関税の恩恵が最も大きかったが、米国の特恵関税は 2013 年 7 月に失効した。

図 5-8. プノンペン近郊の道路と空港と港湾と SEZ の位置関係

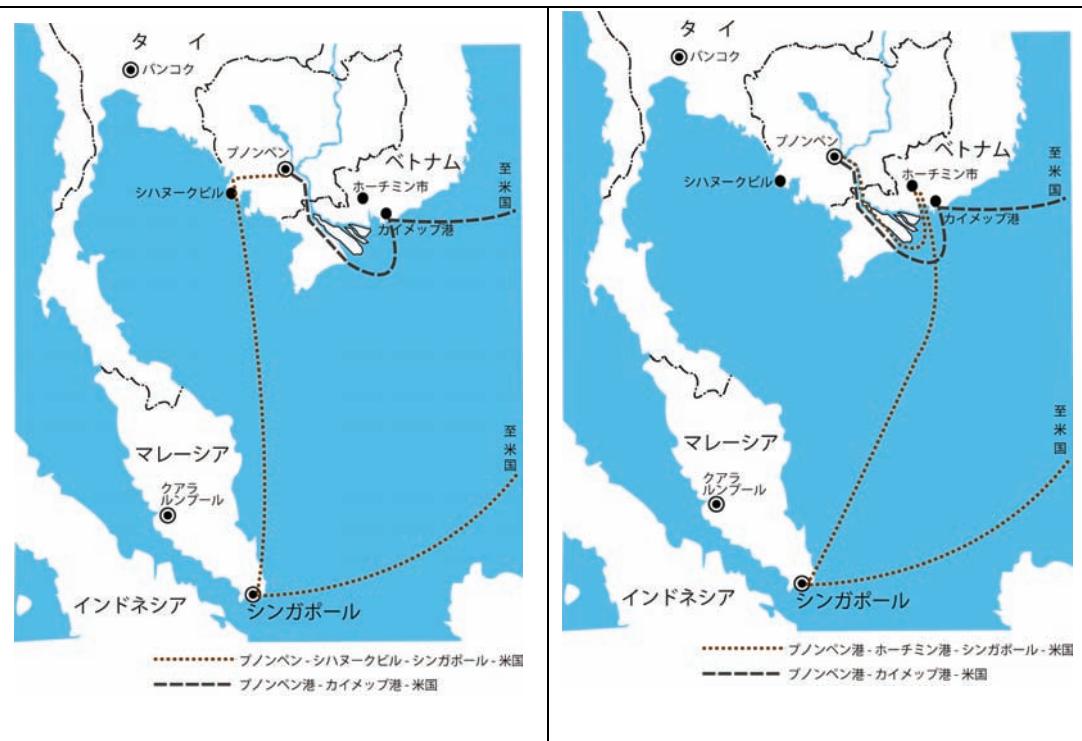


(出所) 筆者作成。

8 時間を要する。これに対し、ベトナムのカイマップ・ティーバイ港がオープンした 2009 年以降、
プノンペン港を利用する傾向が、顕著となった。従来は、プノンペンからシハヌークビルまで
230km の距離を陸路で運んで、そこから船で運んで、シンガポールに持っていくケースが圧
倒的に多かった。その後シンガポールで積み替えて北米に輸送される(図 5-9 の左の細かい
点線)。もしくは、プノンペンからホーチミンに輸送し、ティーバイ・カイマップ港がなかった頃は、
ホーチミンからシンガポールに運んで、シンガポールに積み替えてから米国に輸送されてい
た(同図、右の細かい点線)。ところが、ティーバイ・カイマップから直接北米向けの航路が出る
と、たとえ小規模なバージ船でも、メコン川で運んでいってカイマップ港で積み替えれば(同図、
左右の図の粗い点線)、シンガポールへ持っていく必要がなくなる。そうすると、北米まで要す
る時間が 2 日間ないし 3 日間短縮される。このため、プノンペン港とシハヌークビル港のコンテ
ナ取扱量の合計を 100%としたプノンペン港の利用率は表 5-2 に示す通り、2009 年は金融危

機の影響で双方とも減少したものの、一貫して上昇している。新しいコンテナ・ターミナルは、年産コンテナ取扱量が 15 万 TEU であるため、増加傾向はさらに続くものと思われる。他方、シハヌークビル港のコンテナ取扱量は TEU ベースで、2010 年から増加傾向にあるものの 2012 年の取扱量は過去最高を記録した 2008 年のそれをまだ上回ってはいない。ただ、コンテナ取扱量をトン・ベースでみると、2011 年に 2008 年の記録を上回っていること、シハヌークビル港のコンテナ以外も含む総取扱量をみる限り、一貫して増加しており、プノンペン港の盛況によりシハヌークビル港のコンテナ並びに総取扱量が悪影響を受けているとは言い切れない。

図 5-9. プノンペン港の利用が増える前と後のルートの変化



(出所)筆者作成。

表 5-2. シハヌークビル港とプノンペン港のコンテナ取扱量の比較

	2008	2009	2010	2011	2012
シハヌークビル港 総貨物取扱量(1,000トン)	2,058	1,874	2,217	2,439	2,660
シハヌークビル港 コンテナ取扱量(トン)	1,315	1,032	1,215	1,442	1,572
シハヌークビル港 コンテナ取扱量(TEU)	258,775	207,861	222,928	237,941	255,378
プノンペン港 コンテナ取扱量(TEU)	47,507	43,312	62,256	81,631	95,333
プノンペン港コンテナ利用率(%) ¹⁾	15.5	17.2	21.8	25.5	27.2

(出所) Sihanoukville Autonomous Port、Phnom Penh Autonomous Port での入手資料に基づき筆者作成。

(注) プノンペン港コンテナ利用率は、シハヌークビル港・プノンペン港の合計を 100%として算出。

第3節 国境・交差点での拠点開発

1. 国境地域・交差点での立地のメリット

世界銀行によると、GMS 諸国のうち、中国とタイは高位中所得経済、ベトナムは低位中所得経済、カンボジアとミャンマーは低所得経済に分類され²⁴、ラオスは 2011 年に低所得経済から低位中所得経済に格上げされた²⁵。したがって、タイと CLM 諸国、ベトナムとカンボジア、中国とラオス、ミャンマー、ベトナム、との間には所得格差が形成される。このため、これらの国間の国境では、国境を隔てて賃金の格差が存在する場合が少なくない。また、カンボジアとラオスとミャンマーは国連で低開発国に該当することから、貿易相手国によって低開発国向け一般特恵関税制度(GSP)が適用されるメリットがある。

中国やタイでは、CLMV 諸国と比べると、電力や輸送インフラが良好である。また、ベトナムもカンボジアと比べると、電力並びに輸送インフラが良好である。国境地域で相対的に所得水準の低い国に工場を立地すると、低賃金と GSP などの恩恵を受けることができる一方、越境すれば相対的に所得水準の高いインフラが利用できる。国境地域では、自国ではなく隣国の電力が送電線により供給される場合がメコン地域では少なくない。また、一度自国で通関手続きを終えると、隣国の港湾までコンテナの中身を空けられずに輸送し、第三国に輸出することが可能である。したがって、国境地域は相対的に所得水準の高い国と低い国の双方の利点の「良いとこ取り」が可能である。

物流の観点から考えると、主要幹線道路が交わる交差点も、ドライ・ポートなどの拠点と成り得る。図 5-10 に示されているように A 地点、B 地点、C 地点、D 地点があり、それぞれの地点からそれぞれの地点に物を運ぼうというとき、左図の場合であれば積み替え作業は不要

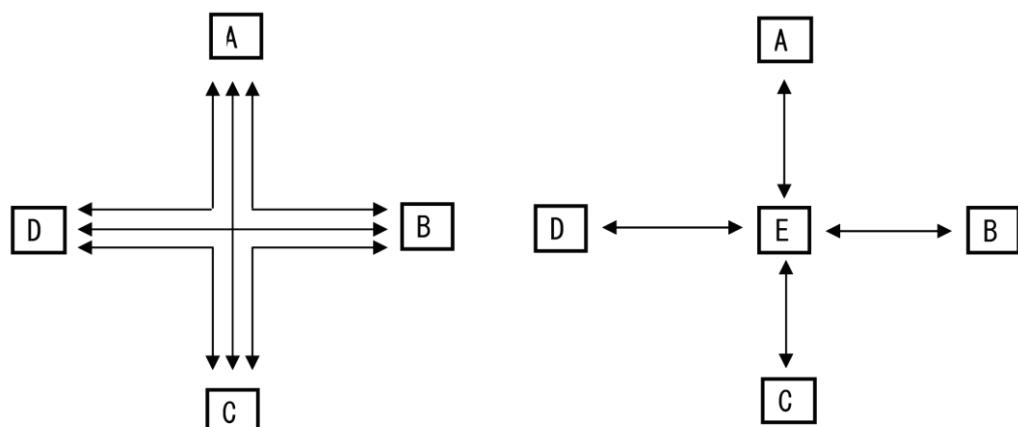
²⁴ 世界銀行のウェブサイト。

²⁵ 世界銀行の 2011 年 8 月 17 日付けプレス・リリース。

であるが、6本のトラックを走らせ、合計するとかなりの距離を走ることになる。しかし、右図のように交差点にドライ・ポートを置いて積み替えれば、4本のトラックを走らせれば済み、延べ走行距離も左図の場合の3分の1で済む。このため、主要幹線道路の交差点はドライ・ポート、いわゆるコンテナの積み替え場に適しているとされる(Ishida[2009: 16-17])。

以下では、南部経済回廊のカンボジアのベトナム国境があるバベット、同じく南部経済回廊のカンボジアのタイとの国境があるコッコンとポイペト、東西経済回廊上のラオスのタイとの国境があるサバナケットについて、現状と課題をみていくことしたい。

図 5-10. 主要国道交差点におけるドライ・ポート立地の合理性



(出所) 石田[2010:425]に基づく。

2. バベット：進出ブーム後の投資環境の悪化

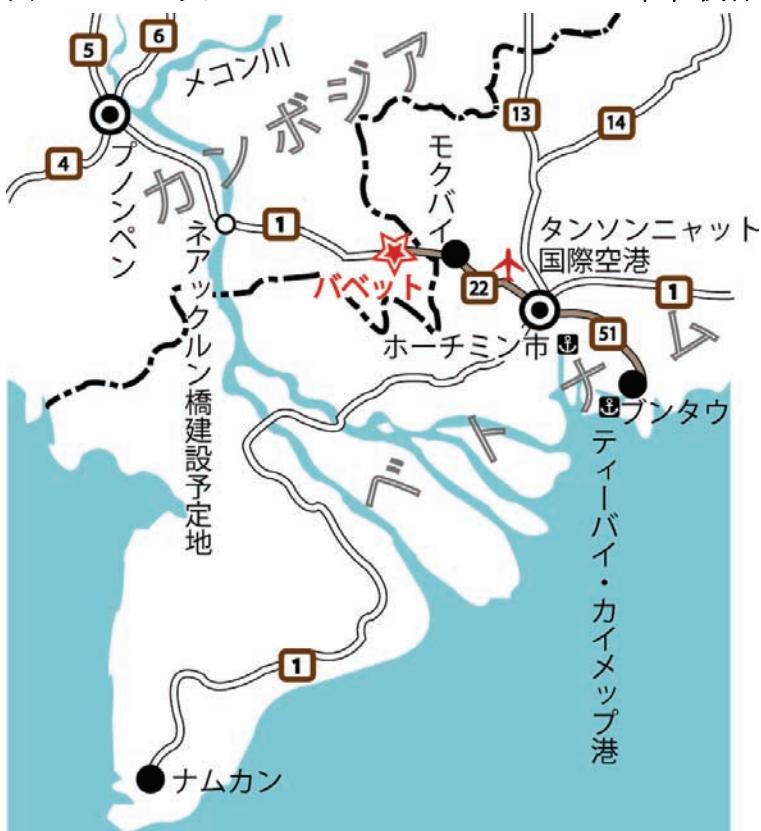
国境地域で外資の製造業企業が短期間に集積した地域として、南部経済回廊の中央サブ回廊上のカンボジアのベトナムとの国境の町バベットを紹介したい(図 5-11)。バベットは、カンボジアの首都プノンペンからの距離が 165km である一方、国境を隔てたホーチミン市までは 75km、タンソンニヤット空港までは 70km 弱で、ホーチミン市の方が近い。バベットでは、カンボジア国内であることから一般特恵関税制度(GSP)の恩恵を受けることができ、かつ 2010 年以前はベトナムと比べると、カンボジアの賃金の方が安い状況が続いていた。バベットの電力料金は、ベトナムのそれと比べると高いが、2009 年時点でプノンペンで 19.3 セント／KWh であるのに対し、12.65 セント／KWh と安く²⁶、土地代もプノンペンの 6 割程度であった(Ishida[2010:27])。

加えて、経済特別区(SEZ)内には関連行政機関のワンストップ・サービスが提供されており、ホーチミン市の港湾から第三国に輸出する場合、越境保税通関制度により、SEZ 内の税関検査を受けた後シールを貼って(コンテナの施錠)いれば、国境およびベトナム国内の

²⁶ 2013 年現在 14.95 セント／KWh に引き上げられている。

税関検査を受けずにかつ無税で貨物が港湾まで送られる。さらにバベットに勤務する外国人にはベトナム政府から査証が支給されることで、人によって休日をホーチミン市で過ごすことも可能となっていた。

図 5-11. バベットのプノンペン並びにホーチミンとの位置関係



(出所) 筆者作成。

特にホーチミン市の港湾へのアクセスが良いことから、北米、日本、香港、台湾、韓国、中国へのリード・タイムはバンコクなどよりも短くすることが可能であることで、バベットでは2006年2月にマンハッタン SEZ で台湾系の企業が操業を開始、2008年にはタイセン・バベット SEZ も操業を開始している。2012年9月現在でマンハッタン SEZ には20社が、タイセン・バベット SEZ では2013年10月現在日系企業11社を含む23工場がそれぞれ操業している²⁷。

しかしながら、2012年2月13日にマンハッタン SEZ の台湾系の自転車生産企業の労働者が、ヘルスケア費(15米ドル)、交通費(10米ドル)、毎月のボーナス(7米ドル)の賃上げを要求して、1,000人以上の労働者がストライキに入るなど労働環境が悪化した。2月20日には別の工場で労働運動をしている労働者が工場の窓ガラスに投石を始め、タイヤに火を付けるなど過激化した際、3名の労働者が銃撃されるという事件が発生、銃撃したのはバベット郡の

²⁷ マンハッタン SEZ およびタイセン・バベット SEZ のプレゼン用資料。

知事であったことが判明したが、2012年12月17日のスパーイリアン州の裁判所の判決は、同知事の無罪となつた²⁸。労働運動が激化するなか、2013年5月1日から最低賃金が61米ドルから75米ドルに引き上げられ、健康手当を含め事実上80米ドルに上昇した²⁹。ところが、バベットでは国レベルの労働組合関係者も入って相次ぐ賃上げ要求があり、就業日の半分出勤した場合に皆勤手当(10米ドル)、交通費(13米ドル)、技能手当(5米ドル)、昼食手当(13米ドル)が、最低賃金80米ドルに上乗せされ、労働者に121米ドルを支払わなければならなくなり、1~5歳の乳幼児のいる労働者には保育費として5ドルの賃上げを要求されていると話していた³⁰。労働運動に加え、ここ数年で急速に企業の数が増えたこともあり、2011年4月に進出した企業の話では進出当初はほとんどなかつたが停電が増加したと話しており、別の日系企業担当者によると、月当たりの停電時間が22時間にも及び、1~2秒の寸断は1日に252回に上る日もあったと話していた。なお、タイセン・バベットSEZ関係者によると、SEZ内の自家発電を現在検討しており、労働問題にも対処していきたいと話していた。

いずれにしても、2013年現在バベットは国境における低所得国の低賃金と高所得国の良好なインフラの「良いとこ取り」ができるという状況ではなくなつてきている。

3. ポイペトとコッコン：タイ+1の受け皿

同じカンボジア国内でも、南部経済回廊でタイと国境を接する南部沿岸サブ回廊上のネアンコック・コッコンSEZは2002年11月から開発が始まっていたが(恒石[2007:56])、入居第1号であった現代の自動車の組立生産をするカムコ・モーター社が生産を開始したのが2011年4月であった³¹。また、中央サブ回廊上のポイペトでチャイチャイ・インベストメント社が運営するポイペト・オーニアンSEZも、2005年1月18日に首相の承認を得ているが、最初に入居したタイ系の宝飾品の箱を生産するカムパック社は2008年9月の段階でまだ工事中であり(矢倉[2010:168])、開発が早期に始まっていたわりには、バベットのような投資ブームを迎えていたわけではなかつた。

ところが、2012年8月に始まったタイのインラック政権が最低賃金を1日300バーツにするとの政権公約を掲げ、2012年4月1日にバンコクと周辺5県とプーケット県で、2013年1月1日に全国で実施されるなかで(相沢・船津[2013:279])、コッコンやポイペトなどタイと国境を接するCLM諸国でにわかに投資ブームが始まろうとしている。カムコ・モーターに続き、タイ系の縫製企業であるKKNアパレル社が2002年4月に、矢崎総業が2012年12月17日に自動車用ワイヤーハーネスの工場をオープン、バレー・ボールなどスポーツ用品を生産する日系のミカサ・スポーツが2012年4月に現地法人を設立し、筆者が2013年11月に訪

²⁸ The Phnom Penh Post, Feb. 15, Feb. 21, Mar. 2, Mar. 16, Dec. 20, 初鹿野[2013:232]に基づく。

²⁹ 2013年3月23日付け『ニュースネットアジア』に基づく。

³⁰ 2013年11月8日のバベットの日系企業担当者からのヒアリングに基づく。

³¹ The Phnom Penh Post, Apr. 6, 2011によると、既に100台の自動車を生産するなか、公式な生産を1週間以内に行うと報道している。

問した折りには、本工場の完成を待ちながら、仮工場で生産を始めていた。このほか、タイの電子部品メーカーであるハナ・マイクロエレクトロニクス社も、工場建設中であった。ポイペト・オーニアン SEZ でも、カムパック社と同じ資本関係で宝飾品を生産する体系の Simmers Inter 社が進出したほか、カンボジア開発評議会(CDC)発行の『カンボジア投資ガイド』によれば、タイ系のハイテク・アパレル社と ML インティメート・アパレル社、インド系のタイ企業で電子部品を生産するワイヤーフォーム・プレシジョン・パート社が進出企業として挙げられている(カンボジア開発評議会[2013:IV16])。このほか日本電産がエス・シー・ワードー・コンポーネント(カンボジア)社を 2012 年 3 月に設立し、精密モーター用部品を製造、将来的には 8 ヘクタールの敷地で 5,000 人規模まで生産を拡大する予定であるとしている³²。

ネアンコック・コッコン SEZ は、バンコクまでの距離が 400km、プノンペンまでが 297km、タイのレムチャバン港まで 330km、カンボジアのシハヌークビル港までが 233km である。シハヌークビル港の方がレムチャバン港より近く、越境の必要がないものの、発着する貨物船の頻度や行先の多様性の面でレムチャバン港の方が、利便性が高い。また、シハヌークビルに向かうルートを 2010 年 9 月と 2013 年 11 月に走ったが、3 年間の間に相当程度道路の舗装が損傷していた。ただ企業にとって選択の幅が広がることは望ましいことで、同区間の道路改修とメンテナンスの強化は今後の課題である。矢崎総業は、材料、設備はタイの親工場(バングプリー工場およびチャチュエンサオ工場)で準備し供給、ワイヤーハーネスの組み立てをコッコンで行い、最終製品化したものをタイの完成品倉庫(バンナー KM36 およびレムチャバン)に輸送している。タイの工場を夜に出て、朝 9 時頃にはコッコン工場着、午後一番でコッコンを出て、その日の夜に完成品倉庫戻るサイクルで輸送している。なお、矢崎総業の場合はコッコン SEZ 内までは、SEZ の税関並びに関係機関が立ち会うことを条件にタイのトラックが入ることができるので、国境で貨物を積み替えてはいない³³。オーニアン・ポイペト SEZ は、プノンペンまで 230km、ポイペト国境まで約 20km で、タイ側のアランヤプラテートからバンコクまで 242km、レムチャバン港まで 250km で、コッコンと比べるとバンコクおよびレムチャバン港との距離はさらに近い。

コッコンもポイペトも、通貨バーツが利用可能で、カンボジア側の住民もタイ語を話すことができる人も多く、タイ+1 の環境は整っている。ただ、コッコンの場合、元々トンレサップ湖周辺にいたイスラム教徒のチャム系住民が多く、工場に礼拝所を設けるなどの心遣いが求められる。また、今後はカンボジア工場を、タイ人技術者を中心に管理・運営をしていくうえでも、国境にあることは、すぐにタイ側に戻ることができるという意味でタイ人技術者に安心感を与える一方、カンボジア側の国境住民も歴史的にタイ人とは旨くやってきたということで³⁴、タイ+1 を考えるうえで好都合と言える。

³² 2012 年 5 月 28 日日本電産株式会社プレス・リリース。

³³ 2014 年 2 月 10 日矢崎総業のタイ現地法人である Thai Arrow Products の担当者との e-メールを通じての事実関係の確認。

³⁴ 2013 年 11 月 26 日の矢崎総業のタイ現地法人である Thai Arrow Products の担当者からのヒアリング。

4. サバナケット：東西経済回廊の要衝

ラオスでは、元々言語がタイの東北部の言葉とほぼ同じであること、日頃からタイのテレビ番組を見る機会が多いことから、タイ人の技術者を指導員として派遣することで、タイで操業する日系企業ならびにタイの地場の企業が労働集約部門をラオスに移転させている。サバナケットは、こうしたタイ+1の受け皿であることに加えて、東西経済回廊とラオスを縦断する国道 13 号線が交差するセノなどに、物流拠点が置かれている。

こうした傾向は、2006 年末にタイのムクダハンとの間に第 2 メコン国際橋が日本の援助で建設されるのと前後して顕著となっている。例えば、2008 年にタイのコンケーン・シュガー・インダストリー社とミトポン・シュガー社がサバナケットの郊外の東西経済回廊沿いと国道 13 号線沿いにそれぞれ砂糖工場を操業させており、後者の企業は一部ラオス国内に供給する一方で、タイのレムチャバン港からヨーロッパに輸出している³⁵。このほか、1997 年に設立された韓国資本のコラオ社は、サバナケットで韓国の中古車を新品同様に整備する一方、二輪車を組み立て、ともにラオス国内市場に販売している。

これらに加え、サバナケット県のサワン・セノ地区（第 2 メコン国際橋からセノ交差点にかけての地域）は、2002 年の首相令に基づきサワン・セノ SEZ に指定されている。このうち、サイト A はまだ開発がされていないが、サイト B には日系の物流企業との現地資本との合弁で設立されたロジテム・ラオス GLKP 社が、2008 年に東西経済回廊のタイのトラックとベトナムのトラックとの積み替え拠点を置いている（Ishida[2009]）。これは、タイのトラックは右ハンドル、ベトナムのトラックは左ハンドルで、ベトナムは右ハンドル車、タイは左ハンドル車の通行を認めていながら、ラオスはタイの車もベトナムの車も所定の手続きを経て承認された車はすべて通行が認められているため、設立された。他方、サイト C は、マレーシア資本のパシフィカ・ストリーム・ディベロップメント社がラオス政府と合弁で、工業団地であるサワン・パークを 2008 年から開発している。東大阪に本社のあるオーエム社がラオス国内の錫鉱山から採取した錫を精錬する工場を 2010 年に進出企業第 1 号として設立、操業している³⁶。このほか、オランダのエアロワークス社がエアバスのアクセサリーを生産しているほか、トヨタ紡織が 2014 年 4 月から自動車のシートカバーなどの内装部品を生産する予定である³⁷。さらに、サイト B にアユタヤのロジャナ工業団地にマザー工場を持つニコンが一眼レフ・カメラの製造工程の一部を生産する工場を設立³⁸、既に操業を開始している。また、ロジテムやニコンを含むサイト B のエリアのインフラを含む残る部分を、先述のプノンペン SEZ とラオスの合弁企業が工業団地として開発し、東西経済回廊の向かいのサイト B1 の 350 ヘクタールのエリアも将来的に開発する予定である。このほか、サイト D に労働者の宿泊施設が建設され、サイト E では、旭テックが 2014

³⁵ Ishida [2008] および筆者のミトポン・シュガー社の現地法人ミトラオ・シュガー社における 2010 年 9 月 1 日におけるヒアリング。

³⁶ 株式会社オーエムのウェブサイトおよび 2010 年 9 月 1 日における同社でのヒアリング。

³⁷ 2013 年 4 月 8 日付け同社プレス・リリース。

³⁸ 2013 年 3 月 11 日付け同社のプレス・リリース。

年からエンジン部品などのアルミ鋳造品を生産し、タイの現地法人に供給する予定である³⁹。

サワン・セノSEZからダナン港までは500km、バンコクまでが670km、レムチャバン港までが730kmでダナン港が最も近いが⁴⁰、空のコンテナを注文した場合に日数を要するため、ほとんどの企業がレムチャバン港ないしバンコクのクロントイ港を利用している。また、サワン・セノSEZの場合、製品の70%を輸出する製造業企業および投資額が200万米ドル以上のサービス業の企業には10年間の法人所得税免除が与えられるなど、ラオス国内でも手厚い優遇策が実施されている。

第4節 臨海型中規模都市

生産拠点として立地上最も恵まれた拠点は、港湾と空港のアクセスの良い大都市であることは既に述べた。ここでは、港湾のアクセスが良好であるものの、バンコクやホーチミン市などのような大都市ではないケースをみていくことしたい。臨海部の中規模都市の場合、鉄鉱石や石炭、原油や天然ガスなどを外国から輸入ないしは沖合の油田から直接タンカーなどで運ぶことで、沿岸地域に鉄工所や石油精製施設を立地する場合が少なくない。日本でも鉄鋼産業や石油化学産業は、京浜工業地帯や京葉工業地帯などに立地されている。また、石油化学産業の場合、四日市や水島にみられるように生産過程で生じる副産物を相互に利用する関係で、石油精製から様々な化学工場が集積するコンビナートが形成される。メコン地域では、タイのマプタット、ベトナム中部のクアンガイ省のズンクワット、タインホア省のギソン、ゲアン省などでは重工業地帯が形成され、今後開発が進むミャンマーでのダウェイでもこうした重工業産業の立地を想定している。

しかし、他方で臨海部に産業を立地する場合、周辺海域の沿岸部に漁業で生計を立てる人々の人口が多くたり、美しいビーチが存在し、ツーリズムの可能性が高い都市では、環境の負荷が大きい重工業を誘致しない場合もある。また、重工業は大量の電力を必要とするため、電力供給が十分でない場合、その誘致は難しく、その他の産業とならざるを得ない。以下では前者の事例に該当する港湾都市として東西経済回廊上のベトナム中部のダナン市、後者の事例に該当する港湾都市として南部沿岸サブ回廊沿道の港湾都市シアヌークビルの事例を紹介したい。

1. ダナン市

都市の規模からすると、南部の中心のホーチミン市や北部の中心のハノイ市には及ばないものの、中部の中心都市と聞かれると、まずダナン市が挙げられる。港湾の立地条件が良好であったことから、19世紀以降中部の代表的な港湾都市として発展してきた。

³⁹ 2013年4月25日付け『日本経済新聞』。

⁴⁰ 石田・工藤編[2007:183-184]に基づき試算。

植民地宗主国であったフランスは 1902 年にハン川沿いにソンハン港を建設、またベトナム戦争時に米軍は軍港としてティエンサ港を建設した(石田・工藤編[2007:78])。ソンハン港もティエンサ港も現在は商業用ターミナルとして活用され、ティエンサ・ターミナルは水深 12m で総延長 965m のバースが 5 つあり、45,000DWT の貨物船ないし 2,000TEU のコンテナ船の寄港が可能である。船便としては、ダナンから高雄と台中などを経由して、博多、水島、神戸、大阪に寄港し、釜山、基隆、高雄を経由して戻るルートがあるほか、ハイフォンとダナンとシンガポールおよびその対岸のマレーシアのタンジュンプレパスを回るルート、高雄と台中と香港、ハイフォンを回るルートなどがある。しかしながら、ホーチミン市やハイフォンと比べると 1 週間当たりの船便の数は少ない。

2000 年に入って、このティエンサ港を念頭に東西経済回廊の起点としてダナンが位置付けられ、1990 年代後半から外国投資が急増したホーチミン市近郊で賃金が上昇し始めるなか、2004 年頃からダナンが投資先として日系企業の間でも注目された⁴¹。マブチモーターと釣り具メーカーであるダイワ精工が 2006 年に進出するなど、日本企業の投資が増加した。2008 年 10 月 9 日にダナン市日本商工会の設立がダナン市人民委員会から認可され、当初は 37 社でスタートした(高野[2008])。同商工会も、2012 年 12 月末現在で商工会のウェブサイトの日系企業の数は 56 社を数える⁴²。工業団地もリエンチューア工業団地、拡張されているホアカイン工業団地、ホアカム工業団地、ダナン工業団地、ダナン・シーフード・サービス区と 5 カ所の工業団地が既に存在し、ダナン・ハイテクパークとダナン IT パークが現在計画されている。

ダナンは、世界遺産に指定されている古都フエ、かつての港町であるホイアン、古代チャンパ王国のミーソン遺跡へのアクセスも良く、ハン川の東岸を超えた海岸線はリゾート・ホテルが 20 軒以上も並ぶビーチが続く。他方、シーフード・サービス区があるように、沿岸漁業で生活を立てている人口も多い。ダナン市は観光資源と水産資源を保護する意味から 2008 年に環境都市宣言をしている。このため、ダナン市では環境汚染の原因となるような投資は受け容れられないこととなっている。

2. シハヌークビル

シハヌークビルは、カンボジア最大の海港が存在する。首都プノンペンからは 230km の距離にあり、国道 4 号線で結ばれている。

シハヌークビル港は、1956 年に 290m の桟橋が建設され、1960 年に運用されている。現在日本の援助によって建設された水深 10.5m の総延長 300m のコンテナ・ターミナルと、総延長 350m の一般貨物港、総延長 290m の旅客ターミナルから構成される。現在、タイのクロントイ港やレムチャバン港、ホーチミン市、シンガポール、香港向けなどアジア域内の定期船が週

⁴¹ 2006 年 8 月 30 日時点でのダナン市進出日系企業におけるヒアリング。

⁴² ダナン市日本商工会のウェブサイトに基づく。

10便程度寄港しており、船便数も徐々に増加している。また、シハヌークビル空港では、2011年12月14日にシハヌークビル、プノンペン、シェムリアップを回るルートで、カンボジア・アンコール航空が就航させている。さらに、プノンペンからタケオやコンポートを通る鉄道が既に貨物列車を走らせている。また、電力料金もKWh当たり19セントと周辺国と比べると高めではあるが、1年前の30セントからは値下がりしているとしており、近郊の発電所の操業で今後はさらに低廉化が見込まれると話していた⁴³。

工業団地は、シハヌークビルSEZとシハヌークビル港SEZが稼働している。シハヌークビルSEZは、シハヌークビル港から13km離れた国道4号線沿いにあり、カンボジア資本が51%、中国無錫にある红豆集団が49%の資本を有する工業団地で、2008年に入居企業第1号を迎えていた⁴⁴。2014年2月現在、日系企業2社、米系企業2社を含む26社が操業しており、そのほか既に契約を済ませている企業は28社存在する⁴⁵。シハヌークビル港SEZは、日本の円借款によりシハヌークビル自治港の傘下で2012年5月1日に完成されたSEZで⁴⁶、排水処理施設や工業用水など日本の基準のインフラを兼ね備えた工業団地である。現在、王子製紙の子会社がアンコール・ビール用ケースの段ボールをつくる工場を既に設立・操業させているほか、貸し工場に化粧品メーカーが第2号として11月に開所式を行っている。なお、土地の価格は1平米65米ドル(借地面積1平方メートル以下・借用期間50年)を基準価格として、面積と期間でそれぞれ価格設定して、最安値21米ドル最高値65米ドルとなっている。この価格設定は、シハヌークビルSEZの借用期間20年で26米ドル、同50年で30米ドルの価格設定と比べると⁴⁷、かなり割高となっている。しかし、港湾に隣接しているため、物流コストがほとんどかからない点を考えると、固定費である土地代を支払ってしまえば、変動費は低く抑えられ、原材料や部品を輸入し、製品を輸出する輸出志向型企業にとって、中長期的なコストを低く抑えることが可能になるものと思われる⁴⁸。

第5節 北陸地域とASEANとの関係と政策提言

1. 北陸地域からGMSへのアクセス

北陸地方からメコン地域に輸送する場合の港湾について、メコン地域内の北陸地方に

⁴³ 2013年11月5日のシハヌークビル港SEZにおけるヒアリング。

⁴⁴ シハヌークビル港SEZのパンフレットに基づく。

⁴⁵ 2013年11月5日における同SEZヒアリング並びに2014年2月20日における同SEZ担当者との電子メールを通じた確認に基づく。

⁴⁶ The Phnom Penh Post, May 24, 2012.

⁴⁷ 2014年2月20日におけるシハヌークビルSEZ担当者との電子メールを通じた確認に基づく。

⁴⁸ このほかシハヌークビル港SEZでは、中小企業をはじめとする新規投資企業の進出を容易にするため、2014年2月から契約後18カ月以内に工場を稼働させることを条件に、土地リース代金を無利子で最長3年間6分割払いでの支払いを可能にするスキームを導入している(2014年2月18日のシハヌークビル港SEZ日本人アドバイザーとの電子メールによる事実確認)。

本社がある企業に尋ねたところ、本社は北陸地方にあるものの、必ずしも部品や製品の輸出入を本社でしているわけではないと答える企業もあった。以下、限られた事例ではあるが、筆者が聞いた話を述べていくことしたい。福井県に本社がある企業は、通常は大阪港および神戸港から出荷させている一方、一定重量を超える重機を輸送する場合は、金沢港から九州を経由して大阪港ないし神戸港で積み替えていると話していた⁴⁹。なお、中日本高速道路株式会社が運営する高速道路は、重量は 25 トンまでの車は自由に走行できるとされている⁵⁰。また、富山県の企業 2 社に尋ねたところ、どちらの企業も名古屋港を利用していると答えた。表 5-3 は、北陸 3 県の県庁所在地から名古屋港、大阪港、神戸港までの距離を示したものであるが、富山県に本社を置く 2 社が名古屋港を利用しているというのは明快であるが、福井から最も近接した港は名古屋港であり、本研究会で他の章で調べた事例と併せて実態把握を深めていく必要がある。他方、北陸地方の福井港、金沢港、富山県には伏木港・富山港・富山新港が存在するが、富山では平成 24(2012)年に上海便が週 1 便から 3 便に増便されたものの、現時点では ASEAN への直行便ではなく、上海ないしは釜山での積み替えを視野に入れた展開を考えていく必要があると話していた⁵¹。

表 5-3. 各県庁所在地から名古屋、大阪、神戸港への自動車走行距離

	名古屋港	大阪港	神戸港
福井	191.2	237.0	250.9
金沢	256.4	313.1	325.8
富山	264.9	374.8	388.7

(出所) Navitime のウェブサイトで、高速道路を前提に検索。

ヒトの移動に関して、富山空港と小松空港を利用し、羽田、成田、ソウルの仁川空港を経由した場合の 2013 年 12 月時点の乗換時間と所要時間を各航空会社のウェブサイトを参照して調査した。それによると、富山空港と小松空港を比べると、富山空港はエア・ドゥが札幌まで就航しているが、それ以外の国内便は 1 日 6 往復の全日空の羽田との間の航空便に限定されるのに対し、小松空港は 1 日 6 往復の全日空の羽田との航空便に加え、日本航空が 1 日 6 往復羽田との航空便を就航させているほか、全日空の成田への航空便が 2 往復就航していることから、その選択肢は明らかに多い。バンコクとの間の夜行便は羽田の発着であるため大きく変わらないが、バンコク並びにホーチミン市との間の日中の便は成田発着であり、さらにハノイは日本航空しか就航していないなど、小松空港の方が利便性は高い。羽田発着の成田との航空便を利用した場合、バンコクとの間の所要時間は 8 時間から 10 時間余りと、羽

⁴⁹ 2013 年 5 月 23 日付けヒアリングに基づく。

⁵⁰ 中日本高速道路株式会社のウェブサイト。

⁵¹ 2013 年 9 月 26 日付け富山県庁でのヒアリング。

田と成田を乗り継いだ場合より 2~3 時間程度節約される。

また、富山空港はアシアナ航空が週 3 便仁川との間で運行されているほか、小松空港には大韓航空が毎日 1 往復運航されている。アシアナ航空は、ヤンゴンに就航していないものの、バンコク、ホーチミン市、ハノイに加え、日本航空と全日空が就航していないプノンペン並びにダナンに就航している。日本航空や全日空を利用した場合、プノンペンには、バンコクでタイ国際航空と乗り継ぐか、ハノイもしくはホーチミン市でベトナム航空に乗り継がなければならず、ダナンもハノイもしくはホーチミン市でベトナム航空への乗り継ぎが必要となり、乗継回数は 2 度に増える。この点、仁川経由でアシアナ航空もしくは大韓航空に乗り継ぐ方が北陸企業にとって利便性は高い。2012 年 10 月 15 日に成田－ヤンゴン間の直行便が週 3 便全席ビジネス・クラスで就航が開始され⁵²、2013 年 9 月 30 日から同便にエコノミー・クラスも用意され、毎日運航されるようになった⁵³。今後、チャイナ+1 並びにタイ+1 で、CLMV 諸国への投資が盛んになるなかで、日本の航空会社のこうした国々への就航が拡張されることを期待したい。

2. 政策提言

ここでこれまで述べてきたことを振り返り、課題となる点を述べていきたいと思う。

まず、経済回廊の道路のハード面に関して、一部路面の悪化が著しい区間があったことを述べておきたい。具体的には南部沿岸サブ回廊のカンボジアのコッコンからシハヌークビルに向かう国道 48 号線の路面の悪化が著しかった。また、東西経済回廊のラオス国内の国道 9 号線の一部区間は 1999~2004 年に日本の無償資金協力で回収されたものの、第 2 メコン国際橋の完成に伴う交通量の増加などにより、2007 年以降から損傷が目立つようになり、部分的なアスファルトの貼り換えなどで対応したものの、損傷がさらに進み、新たにコンクリート舗装へのうち替えを実施することとなった⁵⁴。また、ベトナムのハノイとラオスのビエンチャンを結ぶ道として最短ルートとして位置付けられる国道 8 号線は、筆者が 2010 年 12 月に訪れた折りには、路面に特に支障はなかったものの、2013 年に訪れた青山学院大学の藤村教授の話によれば、相当路面が悪化しているとのことで、同様に 2011 年 11 月 11 日に開通した第 3 メコン友好橋の開通による交通量の増加が影響したものと思われる。なお、同じカンボジアでもプノンペンとシハヌークビルを結ぶ国道 4 号線は、筆者が 2013 年 11 月に訪れた際も、その交通量の多さにもかかわらず、路面の状況はきわめて良好であった。ただ、通行料としてセダンで 5,500 リエル (1.38 米ドル) が徴収されており、受益者負担制度を活用しているようであった。したがって、道路補修コストを国家ないし地方財政で負担するのか、それとも受益者負担制度を活用するのが良いのか、または民活を導入するのが良いのかは、今後の検討課題と

⁵² Aviation Wire ウェブサイト。

⁵³ 2013 年 7 月 24 日付け ANA のプレス・リリース。

⁵⁴ Devex 社のウェブサイトに基づく。

言えよう。

次に東西経済回廊並びにホーチミン市内でトンネルについて言及したが、ASEAN 地域はタイを含め、ほとんどトンネルがみられない。しかしながら、東西経済回廊のコンケンとピサヌロークの間のペッチャブーン県のカオコー・ナムナオ国立公園の区間、ミャンマーのミヤワディからコーカレイにかけてのドーナ山脈の区間、南部経済回廊の延長上のダウェイに向かうテナセリム山脈などは将来的にトンネルの活用も視野に入れても良いのではないかと思われる。

都市内インフラに関しては、ハノイ市とホーチミン市は現在解決にむけ整備が進んでいる段階にあることがわかった。しかし、ホーチミン市に関しては複数の市や省にまたがる環状道路に関しては、各市および各省の利害の調整に時間がかかるためか、あまり進んでいない。こうした複数の市や省にまたがる道路に関しては、建設促進に向けた調整のメカニズムを考えていくことが求められる。また、南部経済回廊のプノンペンに関しては、都市内輸送インフラの整備は立体交差がまだ 2 件と少なく、メコン川の対岸も含めた整備が必要である。

生産拠点となる大都市と国境地域、沿岸都市をみてきたが、カンボジアとラオスで、従来のチャイナ+1 に加えて、タイ+1 の動きがタイの最低賃金引き上げを契機にひとつの大きな潮流となってきている。しかしながら、カンボジアとラオスともに人口が決して多いわけではない(表 5-1 参照)。カンボジアに進出している企業によると、ワーカーの教育水準は中卒程度との話がしばしば聞かれる。その意味では、今後外国企業の進出が加速し、労働需給のバランスが崩れると、労働者の教育水準が低く、生産性の上昇がないまま賃金が高騰するという事態を招きかねない。その意味からも、中等・高等教育の充実は大きな課題である。加えて、タイ人技術者がカンボジア人やラオス人を指導するため出向くケースが少なくないが、タイ人技術者が安心して暮らすことができるよう、病院や子女教区の学校などの公共施設の整備も課題であろうし、各企業ともにタイ人とカンボジア人やラオスとの間でトラブルが起きないよう技術者の行動規範の整備も求められよう。

参考文献

<日本語文献>

- 相沢伸広・船津鶴代[2013]. 「2012 年のタイ:憲法改正をめぐる対立と市場介入型の経済政策」アジア経済研究所編『2013 アジア動向年報』、アジア経済研究所。
- 石田正美[2007]. 「大メコン圏経済協力と 3 つの経済回廊」、石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力—実現する 3 つの経済回廊』、アジア経済研究所。
- _____ [2010]. 「CLMV 諸国外国投資誘致のための拠点開発の検討」『アジ研ワールド・トレンド、No. 179』アジア経済研究所。

- _____ [2010]. 「国境経済圏の可能性と今後の展望」、石田正美編『メコン地域 国境経済をみる』アジア経済研究所。
- _____ [2012]. 「メコン地域:CLMV 諸国の拠点開発の取り組み」関西学院大学産業研究所 KG-Sanken Discussion Paper Series No. 10, 関西学院大学産業研究所。
- _____ [2014]. 「道路・港湾の開発」、鷲尾友春編『日本の国際開発援助事業』産研叢書 37、日本評論社、2014年2月刊行予定。
- 大里和彦 [2013]. 「工業団地の立地の強みと地盤の弱み:ヒエップフック港と工業団地整備の現状(2)」、『通商弘報』2013年4月4日、日本貿易振興機構。
- 日本貿易振興機構 [1989]. 『世界と日本の海外直接投資:直接投資の新局面と戦略的提携』日本貿易振興機構。
- _____ [2006]. 『タイ工業団地調査報告書』日本貿易振興機構(ジェトロ)バンコクセンター。
- _____ [2011]. 『タイ工業団地調査報告書』日本貿易振興機構(ジェトロ)バンコクセンター。
- 住友商事株式会社海外工業団地部 [2012]. 「タンロン工業団地 第二タンロン工業団地のご案内」(パワーポイント資料)。
- 高野光一 [2008]. 「ダナン日本商工会が発足—ベトナム中部の投資環境(2)」、『通商弘報』、2008年12月1日、日本貿易振興機構。
- 恒石隆雄 [2007]. 「タイの近隣諸国への経済協力と国内地域開発の新展開」、石田正美・工藤年博編『大メコン圏経済協力—実現する3つの経済回廊』アジア経済研究所。
- 長崎利幸 [2004]. 「工業団地の展開と日本企業」、関満博・長崎利幸編『ベトナム／市場経済化と日本企業』新評論、pp.84-125。
- 富山県 [1987]. 『団地の歩み:富山県の高度化事業の足跡』。
- 初鹿野直美 [2013]. 「2012年のカンボジア:中国の影響が強まるなかでの ASEAN 議長国運営」、アジア経済研究所編『2013 アジア動向年報』アジア経済研究所。
- 矢倉研二郎 [2010]. 「カンボジア:タイ国境における経済開発の現状と課題」、石田正美編『メコン地域国境経済を見る』アジア経済研究所。

<外国語文献>

- ADB [2001]. Preinvestment Study for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor, Volume 1, Integrative Report, Manila: Asian Development Bank.
- Center for Logistics Research, Thammasat University [2013]. Industrial Estates, EPZ, Ports and City Transport: Joint Research Report FY 2010 (アジア経済研究所図書館所蔵).
- Institute of World Economic and Politics (IWEP) [2013]. Industrial Estates, EPZ, Ports, Airports in Hanoi and Its Surrounding Area: Joint Research Report FY2010 (アジア経済研究所図書館所蔵).
- Ishida, M [2009]. "Special Economic Zones and Economic Corridors," ERIA Discussion Paper, 2009-16, Jakarta: ERIA.

- Ishida, M [2010]. "Comparing Investment Climates Among Major Cities in CLMV Countries," Ishida, Masami ed., Investment Climate of Major Cities in CLMV Countries, BRC Research Report No. 4, Bangkok Research Center, IDE-JETRO.
- Ishida, M. [2011]. "Industrial Estates, Ports and Airports and Connectivity in the Mekong Region," Ishida, M. ed., Intra-and Inter-City Connectivity in the Mekong Region, BRC Research Report No. 6, Bangkok Research Center, IDE-JETRO.
- Ishida, M. and I. Isono [2012]. "Old, New and Potential Economic Corridors in the Mekong Region," Ishida, M. ed., Emerging Economic Corridors in the Mekong Region, BRC Research Report No. 8, Bangkok Research Center, IDE-JETRO.
- Shiraishi, M. [2013]. "Southern Economic Corridor: Moc Bai - Bavet Border," Ishida, M. ed., Border Economies in the Greater Mekong Subregion, London: Palgrave-Macmillan.

<ウェブサイト>

- ASEAN 事務局:<http://www.asean.org/>
- アシアナ航空:<http://ea.flyasiana.com/C/en/main.do>
- IDE International 社:<http://ideintl.com/>
- 雲南省:<http://www.yn.gov.cn/>
- Aviation Wire: <http://www.aviationwire.jp/>
- 公益社団法人土木学会:<http://www.jsce.or.jp/>
- 広西チワン族自治区:<http://www.gxzf.gov.cn/>
- 住友商事株式会社:<http://www.sumitomocorp.co.jp/>
- 世界銀行(データ):<http://data.worldbank.org/>
- 全日空:<http://www.ana.co.jp/>
- 大韓航空:http://www.koreanair.com/index_jp_jpn.jsp
- タントゥアン輸出加工区:<http://ttc-vn.com/about/>
- ダナン市日本商工会:<http://japan-danang.org/>
- Devex 社:<http://about.devex.com/>
- トヨタ紡織:<http://www.toyota-boshoku.com/>
- ドソン工業団地:<http://www.dosonindustrialzone.com.vn/>
- 中日本高速道路:<http://www.c-nexco.co.jp/>
- Navitime: <http://www.navitime.co.jp/>
- ニコン:<http://www.nikon.co.jp/>
- 日本航空:<http://www.jal.co.jp/>
- ハイフォン市:<http://haiphong.gov.vn/>
- Vietnam Investment Development Group:<http://www.vidgroup.com.vn/>
- リンチュン輸出加工区:<http://www.linhtrungepz.com/>