

第4章

カンボジアの物流事情

初鹿野直美

要約： カンボジアの物流セクターは、今後の産業発展のために優先的に改善が進められている分野のひとつである。道路・港湾・鉄道などのハード・インフラは、物流需要の増加に対応すべく、改善・修復が進められてきており、近年もさらなる整備を進めている。通関手続きなどの手続き面での透明性や効率性の改善も、引き続き重要な課題である。カンボジアの主要輸出産業である縫製業の原材料は、シハヌークビル港もしくはベトナム経由プノンペン港からプノンペン周辺の工場へと供給され、完成品は i) プノンペン港経由もしくは ii) 陸路のバベット経由でベトナムの港から、 iii) シハヌークビル港から、場合によっては iv) 空路、タイ国境に近い地域だと v) ポイペト経由でタイから輸出されている。取扱貨物量は年々増加してはいるものの、カンボジア発の貨物は周辺のハブ港に頼らなければならないことから、貨物を輸送する際の金銭的なコストのみならず、シハヌークビル港やプノンペン港、ベトナムのカイメップ・ティバイ港の船のスケジュールも影響を及ぼす。その際、物流インフラ側のキャパシティに加え、縫製工場などの生産者側がしかるべきタイミングで一定レベルの製品を生産・提供する能力の有無も、物流の活用状況に関係してくる。効率的な物流を構築していくことは、カンボジアの産業全体の大きな課題である。

キーワード： カンボジア、物流、縫製業

はじめに

カンボジアでは、1990年代以来、多くの開発パートナーのサポートを得て、道路・港湾インフラの修復・開発が進められ、2000年代以降の大幅な経済成長と産業発展のなかで増え続ける物流を支えるべく、改善努力を積み重ねてきた。通関手続きなどでの不透明性や非効率性といったガバナンスの抱える課題はまだ多く残されており、またハード・インフラも大きな改善の余地を残す。国際社会からの厳しい評価の声もあるが、それでもカンボジア政府にとって、運輸・物流セクターのさらなる改善は今後の産業発展のために最もはやくに取り組むべき事項のひとつと認識されており、「産業開発政策 2015」でも 2018 年までに物流マスタープランを策定することを宣言し、主要国道の高速道路整備や港湾設備の拡張、物流

拠点の整備など、さらなる発展が計画されている。

本稿では、既存文献資料、各種統計、カンボジア政府資料などからカンボジアの物流を取り巻く状況について、何をどのルートでどこからどこへ運んでいるかという視点から紹介する。カンボジアの物流事情については、詳細を多角的に分析している JICA(2016)、運輸インフラの整備状況をまとめた IRITWG (2015) の情報を参考にしつつ、現地で活動する企業（現地企業および日系企業）への 2017 年 9 月および 11 月に行ったヒアリングを参考に、物流の実情について整理したい。

第1節 カンボジアの物流事情概観

1. 運ばれているモノ

カンボジア国内で運ばれているモノについて、国際的な流れは通関手続きを経るのである程度の量を把握することは可能であるが¹、国内物流を客観的な数値で紹介することは難しい。プノンペンや地方に向かう国道を走る車両を観察する限りでは、国内物流では農産物や建設資材が多く運ばれているようである。また、都市部で購入した日用品、バイク、家具を運ぶ車両も頻繁に見かける（写真1）。これらは、トラックで輸送されることもあるが、プノンペンでは日用品を山のように載せたバイク、トゥクトゥクが行き交う²。さらに、プノンペンから地方に向かうミニ・バスや大型バスの荷台には、大小の箱やカバンに詰められた荷物に加え、バイクがロープで括り付けられて運ばれる風景もよく見かける。このほかに、メコン川やトンレサップ湖を活用した水路による物流も、カンボジアの国内物流を支える。

国際越境物流については、主要な輸出産業である縫製業関連のモノの動きが中心となる。縫製品の原材料と完成品とが、コンテナを載せたトレーラーや船によって工場と港との間を運ばれる。そのほかに、輸出品としてのコメやその他の農産物、機械部品、輸入品として建設資材、各種日用品、バイク、車、石油関連製品など、多種多様な製品が運ばれている。農産物は輸出もしているが、国内で消費される野菜や果物のなかには、ベトナムやタイから輸入されているものも多く、例えば、プノンペンでの需要を支えるべく、ベトナムから毎日のように葉物野菜が輸送されている。

縫製品を含む製造業関連の輸出入は、通常、南部経済回廊を構成する国道1号線、4号線、5号線やプノンペン港、シハヌークビル港などの主要輸送インフラによって運ばれる。一方で、中古品・リサイクル品や農産物、または日用品のなかには、バベット国境やポイペト国

¹ JICA(2016)では、租税総局のデータをもとに実入りコンテナの往来量の数値を紹介しており、輸入後に国内で消費された製品や、輸入後に国内で加工され再度輸出される製品についてはコンテナの動きが参考になる。一方、国内で生産・発生して国内で消費されるもの、コンテナを使用しないような規模で輸送される製品については、把握が困難である。

² カンボジアでは、バイクの後方に人や荷物を載せるための荷台をつけたものをトゥクトゥクと呼ぶことが多い。

境以外の国境ゲートをつかって運ばれるものもある。たとえば、日本からの中古自転車の多くは、ポイペト国境ではなくオスマッチ国境からタイに運ばれている。また、キャッサバ、カシューナッツ、天然ゴムなどの農産品は、それぞれ産地に近い国境ゲートから隣国へと輸出される³。より小規模な国境ゲートを介しての日用品の往来も存在する。

写真1 カンボジア各地でモノを運ぶ様子



(出所) いずれもカンボジア各地にて筆者撮影 (2015-2017 年)。

(注) 左上：キャッサバを運ぶトラック，右上：米屋の前で米袋を積み下ろすトラック，左中：地方に向かうミニ・バスの後部に積まれた雑貨，右中：地方に向かう大型バスで荷物を運ぶ人々，左下：バイクの荷台に大量の野菜を載せて運ぶ様子，右下：トゥクトゥクで野菜を運ぶ様子。

2. 貿易品目からみるカンボジアの物流

本項では、カンボジアの輸出品の大半を占めるのが欧米市場向けの縫製・製靴品に関連した物流需要を整理する。縫製・製靴品の原材料を東アジアから輸入し、完成品を欧米市場に輸出することは、カンボジアのコンテナを用いた物流の大半を占めることが推察される。

³ 中古自転車は 2014 年および 2015 年に国境ゲート近辺での聞き取りおよび観察，中古品・リサイクル品については 2013 年に実施したリサイクル品業者への聞き取りによる。農産品については、2013 年、2015 年の国境ゲート近辺での聞き取り調査および観察による。

主要な貿易相手国との貿易内容は表1の通りである。中国との貿易では、縫製品の原材料の輸入（HSコード60, 52）が上位を占め、農産品（HSコード10）が近年多く輸出されるようになってきている。米国、EUに対しては、縫製・製靴の完成品（HSコード61, 62, 64）が多く輸出されている。日本市場に対しても、同様の輸出が行われている。なお、カンボジアの縫製品の輸出先は、2000年代は圧倒的にアメリカが第1位であったが、2010年代になると、特惠関税の適用条件が緩和されたEU向けの輸出が急増し、2014年以降はEUが第1位である。

表1 主要な貿易相手国との輸出・輸入上位3品目（2016年もしくは2017年、単位USD）

	カンボジアの輸入			カンボジアからの輸出		
中国	合計		4,813,552,877	合計		1,005,269,845
	HS 60	メリヤス編物・クロセ編物	1,268,247,712	HS 43	毛皮・毛皮製品	243,161,751
	52	綿及び綿織物	532,388,153	61	衣類・衣類附属品（メリヤス編み／クロセ編み）	222,381,890
	85	電気機器	392,350,056	10	穀類	101,125,208
米国	合計		363,470,974	合計		3,063,709,431
	87	鉄道以外の車両・部分品	224,816,980	61	衣類・衣類附属品（メリヤス編み／クロセ編み）	1,601,546,308
	23	食品工業残留物・調製飼料	31,388,364	62	衣類・衣類附属品（メリヤス編み／クロセ編み以外）	561,709,985
	84	機械類	19,404,455	64	履物	263,263,985
EU	合計		703,890,142	合計		5,073,549,990
	43	毛皮・毛皮製品	126,284,721	61	衣類・衣類附属品（メリヤス編み／クロセ編み）	2,620,533,980
	88	航空機・部分品	103,363,310	62	衣類・衣類附属品（メリヤス編み／クロセ編み以外）	1,146,271,799
	84	機械類	87,978,395	64	履物	580,397,654
日本	合計		358,175,662	合計		1,261,968,343
	84	機械類	74,699,914	62	衣類・衣類附属品（メリヤス編み／クロセ編み以外）	485,547,602
	87	鉄道以外の車両・部分品	66,189,742	61	衣類・衣類附属品（メリヤス編み／クロセ編み）	356,195,093
	02	肉及び食用のくず肉	45,101,990	64	履物	200,594,408

（出所）Global Trade Atlas の中国・米国・EU28・日本の貿易データにもとづき集計。

（注）EUは2016年、それ以外は2017年の数字である。

第2節 物流の拠点とルート

1. 物流需要の大きい都市

縫製工場をはじめ、カンボジアの製造業の多くはプノンペン近郊に立地していることから、そこに原料を供給すること、そしてこれらの工場から海外市場へと輸出することが、カンボジアの物流の主要な構成要素となっており、工場と港をつなぐ各ルートが主要な輸送ルートとなる。カンボジア国内で工場が多く立地する場所は、以下の4か所である。

- ① プノンペン： 縫製業協会に加盟する縫製工場の半数近くにあたる349社はプノンペン、96社がその周辺のカンダール州に立地する⁴。また、プノンペン経済特区（Special Economic Zone: SEZ）には82企業が入居しており⁵、カンボジアの産業が集中する地域である。人口も集中しており、消費の中心地でもある。
- ② バベット： マンハッタン SEZ、タイセン・バベット SEZ など9つの SEZ（承認ベース）が立地しており、約60社が入居している。ホーチミン市まで86 km、プノンペンまで160 km程度のところにある。
- ③ ポイペト： サンコー・ポイペト SEZ などに15社程度が入居している。プノンペンまで約400キロメートル、バンコクまで約3時間のところにある。2015年以降、電子・自動車部品産業など、タイにすでに進出している工場が労働集約的な工程をカンボジアに移管する動きのなかで、企業進出が増加している。
- ④ プレアシハヌーク（シハヌークビル）： シハヌークビル港が近く、シハヌークビル SEZ には100社以上が入居している。

近年、上記の工場が集積している地域のみならず地方にも縫製工場の進出が始まっているが、依然として物流の需要が集中しているのは、これらの4都市が中心であり、このほかに、ホテルなどの観光業が集積するシェムリアップ、農業が盛んなバタンバンやコンポンチャームなども、比較的大きな物流需要がある。

2. 主要ルート

カンボジアから直接世界市場に輸出するとき、通常は、より規模の大きい近隣諸国の港を経由する。主な輸送ルートは表2の通りであり（図1参照）、ベトナムの港に持ち込んでから世界各地に運ぶか（ルート1）、シハヌークビル港からシンガポールなどの近隣の大きな港を経由していくことが多い（ルート2）。さらに、近年、タイの工場との分業体制が成立しつつある部品産業では、タイの生産拠点とカンボジアの生産拠点との間での物流も発生している（ルート3）。そして、よりスピードが求められるようなモノについては飛行機を

⁴ カンボジア縫製業協会ウェブサイトの加盟企業リストを参照。

⁵ カンボジア SEZ マップ（JETRO プノンペン事務所作成・同ウェブサイト）参照。

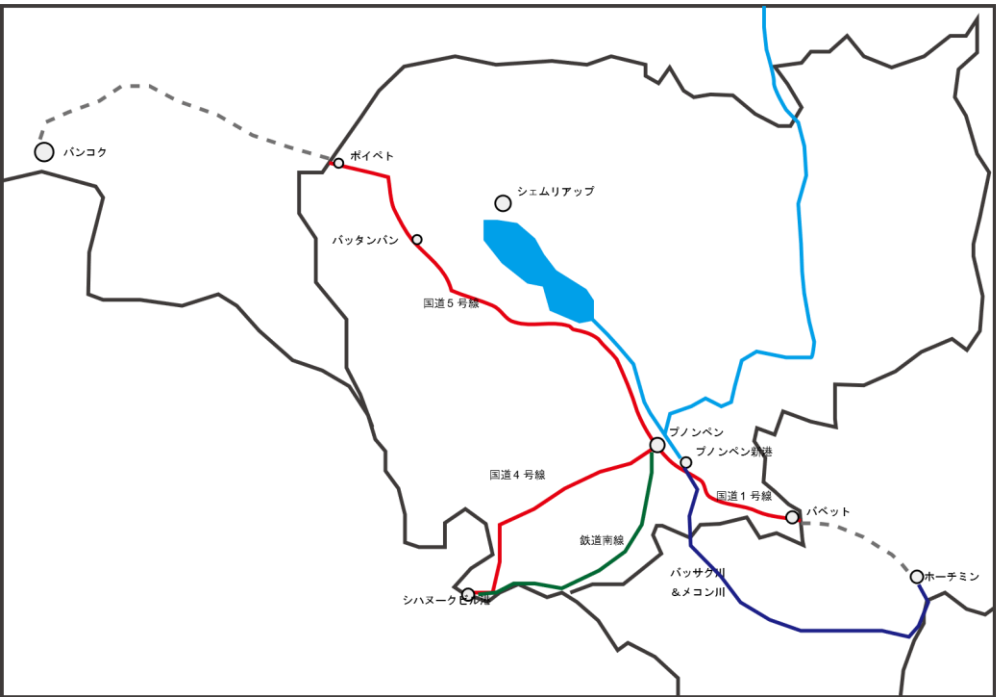
使用するようなルートも選択しうる（ルート4）。

表2 カンボジアの主要物流ルート

1. プノンペン⇄〔バベット⇄〕ベトナム・ホーチミン市⇄各国 (A) 国道1号線（トラック） (B) プノンペン港（船）	ベトナムのカイメップ・ティバイ港等経由で各国と繋がる。
2. プノンペン⇄シハヌークビル港⇄（経由地）⇄各国 (A) 国道4号線（トラック） (B) 鉄道南線	唯一の外港。シンガポール等，近隣のハブ港を経由し各国と繋がる。
3. プノンペン⇄ポイペト⇄タイ各地 (A) 国道5号線（トラック）	タイからの日用品や産業関連の輸出入拠点。タイの生産拠点とカンボジアとを結ぶ例も。
4. プノンペン国際空港⇄（経由地）⇄各国	香港・バンコク等を経由して各国と繋がる。
5. 国内物流	

（出所）各種資料より筆者作成。

図1 カンボジアの主要な物流需要のある都市とルート



（出所）筆者作成。

3. 主要道路・港湾・空港

カンボジアの物流の鍵となる運輸インフラは以下の通りである。

【道路】

主要な道路インフラとしては、国道1号線、4号線、5号線がプノンペンと隣国やシハヌークビル港を通じて国際市場とをつなぐための重要なルートをなしている。また、近年混雑の激しいプノンペン周辺を取り囲むかたちでの環状道路の整備も進んでいる。交通量の増加とともに、渋滞や交通事故、過積載による道路の傷み等は大きな問題となっており、道路の修復・拡幅のための工事や、主要ルート的高速道路化に向けた準備が進められている。

国道1号線（プノンペン―バベット：167 km）は、ベトナム・ホーチミン市やその郊外の港湾とをつなぐルートである。日本およびアジア開発銀行の支援により整備されてきた。2015年にはつばさ橋（ネアックルン橋）が完成し、フェリーをつかわずにメコン川を渡ることができるようになった。プノンペン―ホーチミン市間を結ぶルートについては、高速道路化の計画が進められている⁶。

国道4号線（プノンペン―シハヌークビル）は、シハヌークビル港とプノンペンとをつなぐルートである。1990年代にいち早く整備され、多くの大型車両が行き交う。有料道路であったが、2016年に料金所が撤廃された。中国の支援により、プノンペン―シハヌークビル間をつなぐ高速道路の建設が計画されている（2017年12月現在）。

国道5号線（プノンペン―シソポーン・ポイペト：400キロメートル）は、タイとカンボジアをつなぐ重要なルートである。タイからの日用品やプノンペン SEZ に立地する部品産業の原材料を輸入したり、カンボジアからの輸出にも使用される。日本は円借款で国道5号線の拡幅や主要都市のバイパス建設を支援している。また、タイ・カンボジア両国は、ポイペト国境ゲートの混雑緩和のために、ポイペトの南側に位置するストゥンボットに新たに国境ゲートを開くことに合意しており、物流専用設備の準備が進められている（2017年12月現在）。

【港湾】

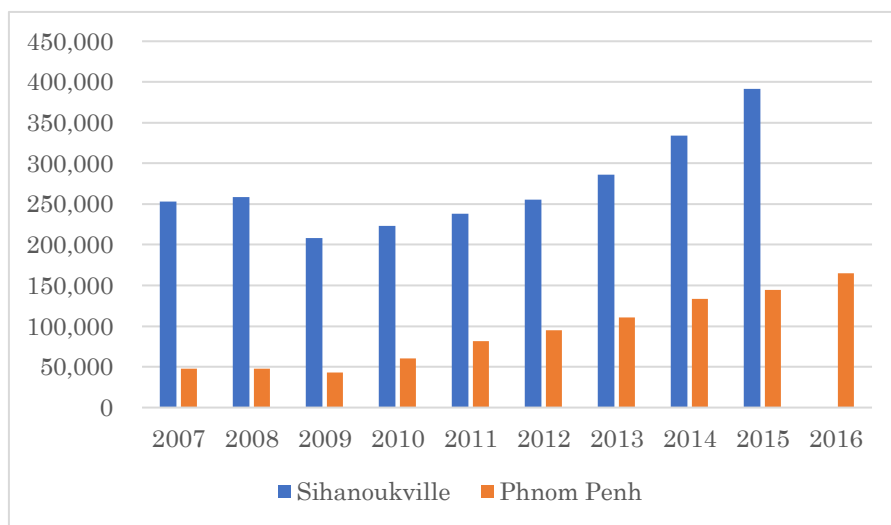
唯一の外港であるシハヌークビル港と、河川港でベトナムとをつなぐプノンペン港がおもな港としてカンボジアの物流を支えている。両者とも、年々取扱貨物量が増加しており、港湾設備の拡張が進められている（図2）。

シハヌークビル港は1960年につくられた港湾で、プノンペンと国道4号線で結ばれており、カンボジア唯一の深海港である。シハヌークビル港湾公社が管理・運営をしており、2007年以降は日本の円借款によって整備が進められてきた。シンガポールやホーチミン市を経

⁶ 2017年4月25日、ベトナムのチュオン・クアン・ギア交通運輸大臣とカンボジアのスン・チャントール公共事業運輸大臣の間でプノンペン―ホーチミン市間の高速道路建設促進に関する覚書が締結された。日本は、カンボジア区間（プノンペン―バベット）のフィージビリティ・スタディ（F/S）を支援している。

由して、週 14 便の定期便が世界の市場とカンボジアをつなぐ⁷。また、年間ではコンテナ船 504 隻、タンカー 292 隻、一般貨物船 282 隻、旅客船 25 隻が発着している（2014 年、IRITWG 2015）。取扱量は年々増加しており（図 3）、コンテナでの輸出入、燃料の輸入が多い（図 3、図 4）。輸入品の大半は縫製品関係を多く含むと推測されるコンテナ（49%）、燃料（42%）が占める。輸出品については、同じくカンボジア国内で加工された縫製品や精米などを含むコンテナが 9 割以上を占めている（表 3）。

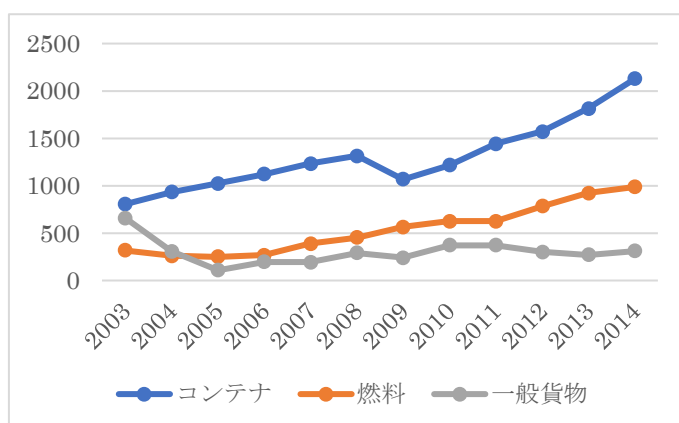
図 2 シハヌークビル港およびプノンペン港のコンテナ取扱量（TEU）



（出所）2014 年までは IRITWG(2015)，2015 年以降はシハヌークビル港湾公社ウェブサイト、プノンペン港湾公社ウェブサイトの統計資料による。

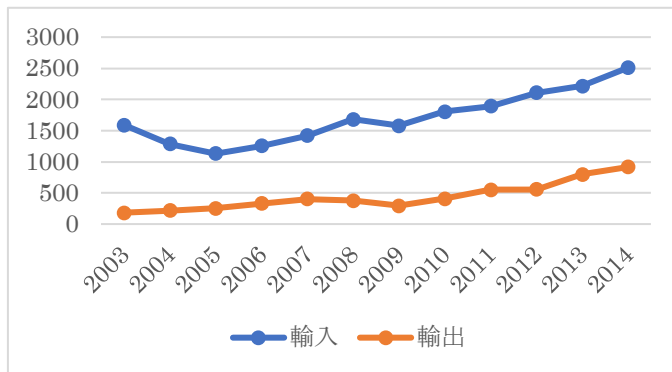
（注）シハヌークビル港の 2016 年の数値はウェブサイトに記載がない。

図 3 シハヌークビル港の種類別取扱貨物量（1000 トン）



⁷ シハヌークビル港湾公社ウェブサイト掲載の時刻表によると、1 週間当たりシンガポール経由 4 便、香港経由 2 便、その他 5 便が定期的に運行されている。JICA (2016) によると、マレーシアの港湾もカンボジアにとって重要なハブ港となっている。

図4 シハヌークビル港の輸出・輸入量の変化（1000 トン）



（出所）図2，3とも IRITWG(2015)より作成。

表3 シハヌークビル港での輸出入上位品目（2013年，重量ベース）

輸入品	重量割合	輸出品	重量割合
コンテナ	49%	コンテナ	93%
燃料	42%	タピオカチップ	4%
一般	3%	木材チップ	3%
その他	6%	その他	0%

（出所）IRITWG(2015)より作成。

プノンペン港（新港）は河川港であり，プノンペンとベトナム・ホーチミン市を結ぶ役割を担っている。とくに，ベトナムでカイメップ・ティバイ港が整備された2009年以降は，プノンペン港を使用する貨物が増えている。プノンペンの市街地にほど近いところにももとの港が立地していたが，用地が限られており拡張が困難であったことから，2013年に隣接するカンダール州にコンテナ・ターミナルをそなえた新港が中国の支援によって開港した。プノンペン新港からは，すべての船がベトナムのホーチミン市もしくはその郊外にある港湾に運ばれる。ほぼ毎日何らかの船が到着しているが，ベトナム向けにコンテナで貨物を輸出できる船の出発は週末に集中している⁸。また，ベトナム側の港を発着する大型船のスケジュールによって，カンボジア側でのスケジュールも決まってくる。縫製品の多くは，ベトナムのカイメップ・ティバイ港を経由して輸出されており，中国との貿易では，カッタライ港を使うこともある。

⁸ プノンペン港湾公社ウェブサイト掲載の船の到着状況を示す情報によると，ほぼ毎日1～4便の到着がある。ウェブサイトには出発情報の記載はないが，JICA（2016）によると，金曜夜から日曜にかけて船の出発が集中している。

表4 プノンペン港の輸出・輸入上位品目（2016年）

輸入品	割合	輸出品	割合
建設資材	62%	衣料品	63%
衣料品	14%	コメ	31%
食料・飲料	9%	農産品	2%
家庭用品	5%	その他*	14%
その他	10%		

（出所）プノンペン港湾公社資料より作成。

（注）元データでは、輸出品の合計値が90%となっていたため、「その他」の数値が4%となっていたものを、14%の誤記ではないかと考え、14%と記した。

表5 プノンペン港の貿易相手国（2016年）

輸入相手国	割合	輸出相手国	割合
中国	70.0%	アメリカ	35.0%
ベトナム	14.0%	中国	32.0%
マレーシア	4.7%	EU	7.6%
EU	3.8%	ベトナム	9.4%
韓国	1.2%	マレーシア	1.7%
その他	6.3%	その他	14.0%

（出所）プノンペン港湾公社資料より作成。

【空港】

プノンペン国際空港では、2016年、338万8553人の乗客が乗降し、貨物の取扱高は4万5655トンであった⁹。プノンペンに乗り入れている飛行機の主な行き先は、バンコク、ホーチミン市、クアラルンプール、広州、上海、香港、ソウル、成田等で、欧米への直行便はない。プノンペン国際空港を離発着する航空機の主力は中小規模の機体が多く、エアバス社A320もしくはボーイング社B738であり、大型機はエアバス社A330が1便（ホーチミン市経由ドーハ行き）のみである。また週2回の香港便の定期貨物便があるほかは¹⁰、旅客機の一部を使用して荷物を運ぶ。さまざまな経由地の選択肢がありうるが、その時々空席状況やフライトスケジュール等を勘案しながら、使用するルートを決定する。

【鉄道】

カンボジアの鉄道は、プノンペンを起点にシハヌークビル港へとつなぐ南線と、タイ国境

⁹ カンボジア空港会社ウェブサイト掲載の統計資料参照。

¹⁰ キャセイ・パシフィック航空社プレス・リリース「キャセイ・パシフィック航空 プノンペンへの定期貨物便を就航」（2014年11月06日）参照。

のポイペトとをつなぐ北線とがあり、全長は 650 キロメートルである。内戦以前に敷設されていたが、その後は内戦、地雷、洪水等によって長年十分なメンテナンスが行えずにおり、一時期運行していたこともあったが、物流の担い手として期待するには厳しい状況にあった。2009 年に運営をトール・ロイヤル・カンボジア社（トール社（オーストラリア）55%、ロイヤル社（カンボジア）45%）が担うコンセッション契約が締結され、整備作業が続けられてきたが、2014 年に採算が取れないとしてトール社が撤退し、その後はロイヤル社によって運営されている（鈴木 2017）。

シハヌークビループノンペン（264 キロメートル）を結ぶ南線は、2009 年以降、傷みが激しくて使用不可能になっていた 110 キロメートルを中心に整備が重ねられ、2014 年から貨物の輸送が再開された。コンテナの輸送のほか、セメント、石炭などが運ばれている。しかし、トラックでの輸送よりも時間がかかり¹¹、本数が少ないうえに¹²、たびたび事故も起きていることから¹³、十分に機能しているとはいえない。

北線は、プノンペンーポイペト（386 km）を結ぶ。ポイペトから先は、タイのアランヤプラテートを経由してバンコクへとつながる。2017 年までにポイペトーアランヤプラテート間の線路がつながり、将来的にプノンペンーバンコク間が鉄道でつながることが期待されている¹⁴。線路の傷みが激しく、さらなる整備に時間がかかる。2010 年までは主にセメントを運搬していた。

【ドライポート】

ドライポートは、貨物の保管や検査、通関手続き等を連結するための内陸の物流センターとしての役割を担う。カンボジアには、プノンペン近郊に多くのドライポートが集中しており、国境地域のバベットとポイペトにも主要なドライポートが設置されている（表 6）。プノンペン周辺では、首都プノンペンによる規制で市街地には大型車両が入れないこともあり¹⁵、シハヌークビルとプノンペンをつなぐ国道 4 号線がプノンペンの市街地に入る手前であり、工場の多くが集まる地域である国道 3 号線およびヴェンスレン通りと交差する地域

¹¹ プノンペンーシハヌークビル間は国道 4 号線で乗用車であれば 4 時間程度（212 キロメートル）かかるが、2017 年 9 月に筆者が乗車した旅客鉄道は 8 時間弱かかり、道路の約 2 倍の時間がかかった。

¹² 南線のプノンペン - シハヌークビル間の旅客用鉄道は週 8 本、貨物用は週 14 本（ロイヤル社ウェブサイトおよび JICA（2016）による）。

¹³ "Train hits cement truck in Kampot" (*The Phnom Penh Post*, 13 Jun. 2016), "Train derails, injuring operator and destroying two kitchens" (*The Phnom Penh Post*, 25 Jul. 2017), "Two killed and another injured in multiple train accidents" (*The Phnom Penh Post*, 15 Jan. 2018) などが報道されている。

¹⁴ 2017 年 9 月 7 日、プノンペンで行われたタイ・カンボジア首脳会談でも、早期の鉄道連結が合意された。

¹⁵ プノンペンの中心部に位置するチャムカーモン、ドーンペン、プランピーマカラ、トゥールコーク地区とそれを囲む環状線や大通りが、大型車進入規制の対象となる。また、5 トン以上のトラックは、市内の 5 つの橋（日本友好橋、新モニボン橋、旧モニボン橋、クバルトゥノル陸橋、プランピーマカラ陸橋）を渡ることができない（JICA 2016 pp.2.11- 2.18）。

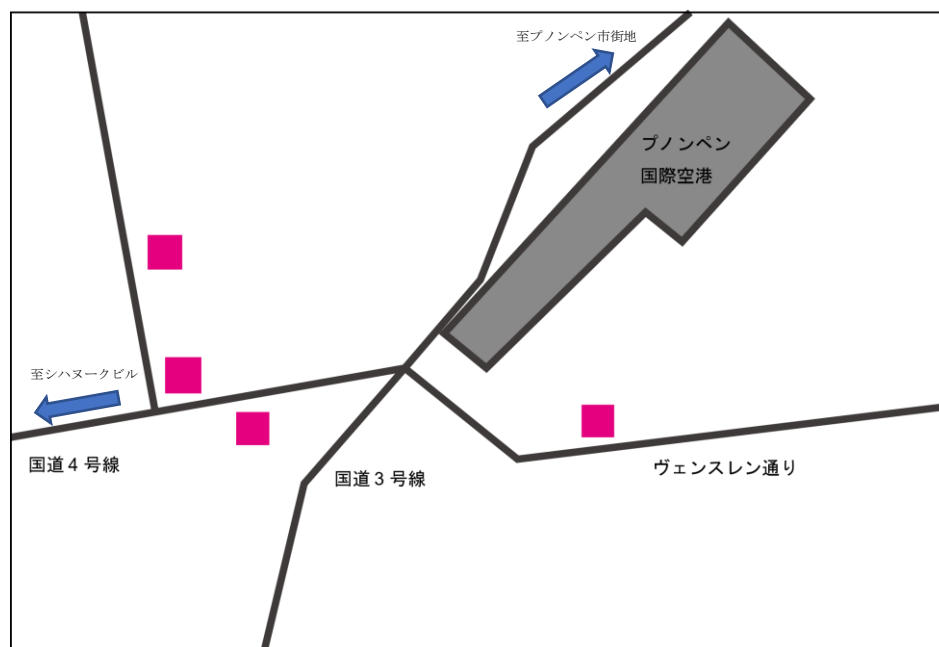
にドライポートが点在する（図5）。また、プノンペン SEZ 内にもドライポートが設置されている。

表6 主要なドライポート一覧

	ドライポート	設立年	場所
1	So Nguon	1999	バベット
2	Tech Srun	2006	プノンペン
3	So Nguon	2008	プノンペン
4	Teng Lay	2008	プノンペン
5	Olair Worldwide	2008	プノンペン
6	Bok Seng	2008	プノンペン
7	Sokan	2011	プノンペン
8	Union	2011	プノンペン
9	Hong Leng Huor	2013	プノンペン
10	Royal Railway	2013	プノンペン
11	Try Pheap	2014	コンボンスプー
12	Chhay Da	2016	プノンペン

（出所）JICA (2016), UN ESCAP 資料から作成。

図5 プノンペン近郊のドライポート



（出所）2017年9月の現地調査情報に基づき筆者作成。

（注）■がドライポートの立地場所。

第3節 カンボジアで活動する物流企業

物流に関する業界団体としては、カンボジア貨物フォワーダー協会（Cambodia Freight Forwarders Association: CAMFFA）とカンボジア・トラック協会（Cambodia Trucking Association: CAMTA）の2つがある。また、これらの団体に属さない中小規模の企業も大きな役割を担っている。

CAMFFA は 2000 年に設立された。2004 年の時点で加盟企業は 7 社のみであったのが、近年急増しており、2017 年末の時点で 69 社へと増加している。外資の物流産業への参入に関する規制はないため、地場企業、合弁企業、外資企業とが共存しているが、実際に長距離輸送を担うトラック／トレーラーを直接所有しているのは、地場企業というケースが多い。大半の日系企業は、これらの地場企業と協力して物流サービスを提供している¹⁶。

CAMTA は、比較的規模の大きい 17 社がメンバーとなっている協会であり（2015 年時点）、カンボジアの大型トラックの 17% がこれらの企業の所有であり、ドライポートを運営している。クロス・ボーダー輸送や通関手続きなど多様なサービスを提供しているのは、概ねこの協会に所属する企業である（JICA 2016, ADB 2014）。設立年が確認できる 10 社中 6 社は 1990 年代に設立されており、カンボジアの物流関連企業のなかでは早期に設立された企業であるといえる。

日系企業は、16 社（2017 年）がカンボジアに進出している¹⁷。もともと中国など別の国で取引関係のあった縫製工場が、投資環境の変化を受けてカンボジアに工場の移転を進めた 2010 年代以降、顧客にとまなうようにカンボジアに進出するようになった企業や、進出日系企業の工場建設にあわせた大型機材の輸送や、駐在日本人の引っ越し等のサービスを担うかたちで進出してきた物流企業もある。多くの企業が自前でのトレーラーは有しておらず、長距離の輸送は地場企業と協力して行っている。

第4節 越境物流の状況と課題

1. 縫製品関連の輸送

縫製品原材料は、シハヌークビル港もしくはベトナム経由でプノンペン港から国内工場へと運び込まれる。国境地域に立地する工場の場合は、陸路で直接ベトナムやタイから運び込まれる。一方、輸出は、主に①プノンペン港からベトナムの港湾へ（表2のルート1）、もしくは②陸路でバベットからベトナムの港湾へと運ぶ（同ルート1）、③陸路で運びシハヌークビル港を使用する（同ルート2）、④空路を使用する（同ルート4）、といった4つの

¹⁶ 小規模な市内の配送用トラックやバイクは所有している。

¹⁷ 日本人商工会議所への加盟企業で運輸部会に所属している企業が 16 社となっている。JETRO プノンペン事務所資料（2017 年 9 月）による。

ルートから輸送される。タイ国境に近いポイペトやシソポンに立地する工場は、陸路（ルート3）を使用する。

JICA（2016）の情報に基づく、縫製品の輸出に主に使われるルートの40フィート・コンテナを輸送する際のコストは表7のようになる。

表7 ベトナム経由およびシハヌークビル港経由のコスト

ルート		費用	合計
ルート 1	プノンペン港経由	フォワーダー 230 ドル 輸送 150 ドル	380 ドル
	バベット経由	カンボジア： フォワーダー 640～690 ドル 輸送 300 ドル ベトナム： フォワーダー 250 ドル 輸送 250 ドル	1390～1440 ドル
ルート 2	シハヌークビル港経由	フォワーダー 230 ドル 輸送 200 ドル	430 ドル

（出所）JICA（2016）の情報にもとづき筆者作成。

ルート1： ベトナムに輸送する際、プノンペン港使用時とバベットを使用した場合を比較すると、金銭的コストのみを考えた場合は、プノンペン港から出すほうが安く抑えられる。プノンペンーホーチミン市間をプノンペン港経由で運んだ場合、380 ドル、バベット経由で運んだ場合は、1390～1440 ドルが輸送にかかる費用となる（表7、JICA2016）¹⁸。これらのほかに、港湾の使用料や最終仕向け地への運賃等がかかる。さらに、船のスケジュールも考慮しなければならない。プノンペン港からベトナムの港に出すには船がベトナムの港湾を出る4日前の船に載せる必要があるため、その船が出発する前日夕方までに港に持ち込む必要がある。一方で、2015年にネアックルン橋（つばさ橋）がオープンしたことで、陸路輸送の時間が短縮され規則的な輸送が可能になり、バベット経由で直接ベトナムの港に持ち込むことも容易となったことから、より短時間で運ぶ必要のある製品はバベット経由でトラック輸送される。とりわけ、縫製品の工場での作業がプノンペン港の船に載せるタイミングに間に合わなかったような場合は、陸路での輸送の可能性を探ることとなる。ベトナムを経由して輸出する場合、水路と陸路のどちらを利用するかは、金銭的コストを勘案しつつ、ベトナムの港のスケジュールに間に合う範囲内で最適解を探ることとなる。

ルート2： シハヌークビル港経由の場合は、輸送コストとしては430 ドル（フォワーダー

¹⁸ 2017 年 11 月の日系物流企業へのヒアリングでも、陸路と水路使用時では、陸路のほうが約1000 ドル高くなるとの指摘があった。

料金 230 ドル、輸送料金 200 ドル) にかかる (表 7)。これに港湾使用料や最終仕向け地までの費用も勘案すると、最終的にはプノンペン港経由の場合と大きく変わらなくなる。そのような条件下で、プノンペン港とシハヌークビル港のどちらのルートを選択するかについては、輸送にかかる総日数や船のスケジュール、荷主の意向などが関係する。シハヌークビル港は基幹航路から離れており、最終仕向け地に向かうためには、周辺のハブ港を経由することから、日本向けを考えた場合はホーチミン市経由よりも時間がかかる。

縫製品をプノンペンから輸出することを考えた場合、ルートの選択には船のスケジュールやタイミングが大きく影響をしている。カンボジアの縫製産業は、初期においては、季節変動が少なく、リード・タイムも長いものを中心として扱ってきたが、近年、より付加価値の高いものを製造するようになってきた。そのような変化のなかで、検品過程で不具合が発見されるなどして出荷が遅れるなど、十分余裕をもった出荷ができず、より短時間で出荷できるルートをさぐる。そのなかで、船で運ぶか陸路で運ぶか、場合によっては、空路も使用する。カンボジアの縫製業の技術不足ゆえに起きてしまう状況ではあるが、その背後には、それだけの技術を求めるような製品がつくられるようになってきたこと、縫製業そのものの成熟過程の 1 つの課題であるともいえる。

カンボジアのフォワーダー料金は、ベトナムの 250 ドル、タイの 200 ドルと比較して、割高であり、とりわけ、陸路では 600 ドル超となっている (JICA 2016)。フォワーダー料金には、フォワーダー業者の手数料、税関申告手数料、商業省・カムコントロール検査費用などが含まれる。とくに税関と商業省の手続きは重複したところが多いことから、日系企業のカンボジア政府との対話の場である官民会議の場においても、再三、改善について申し入れが行われている。また、港にて輸送コストに付加される港湾の使用料が、タイのレムチャバン港に比べて割高であることも、物流にかかる費用を押し上げている。

2. 越境輸送のためのダブル・ライセンス

縫製品関連の輸送で多く使われるカンボジア―ベトナム間の陸路での通行においては、国境で荷物を積み替えることなしに同じトラックで運ぶことができる越境ライセンスの仕組みがある。カンボジアは、メコン地域の越境交通協定 (CBTA) のすべての合意文書に署名・批准をしており、隣国タイ (2012 年施行)、ベトナム (2006 年施行)、ラオス (2009 年施行) とのあいだで 2 国間協定を締結し、それぞれの国とのあいだで合意された台数の車両 (バスおよびトラック) の乗り入れが制度上は可能となっている。

それぞれ 2 国間を通行可能なライセンスを取得した車両については、隣国にそのまま乗り入れることができる。ベトナムとのあいだではカンボジアの 460 台 (360 台がバス、100 台がトラック) が¹⁹、ベトナムの 500 台 (内訳不明) が、タイとのあいだでは、カンボジアの車両 40 台 (36 台のバス、10 台のトラック)、タイの車両 40 台 (10 台のバス、30 台のト

¹⁹ ベトナムとの合意 (2012 年 9 月 15 日覚書改定) では、カンボジアの車両もベトナムと同数の 500 台まで登録が可能となっている (IRITWG 2015)。

トラック)が²⁰、それぞれ登録ライセンスを取得して、越境運行している(JICA2016, ITIRWG 2015)。カンボジアに関しては、トラックよりもバスの越境運行が活発に行われており、ライセンスも大半がバスに割り当てられている。ベトナムとのあいだでは、10ドル前後の値段のバスがプノンペン―ホーチミン市間を結んでいる。ベトナム向けのトラックについては、ローカルの企業が数社ライセンスを取得しているが、通常は国境での積み替え(後述)で対処している²¹。

CBTAでは、このようなダブル・ライセンスを利用することで、越境にかかるコストを最小化して、メコン地域の物流をより活性化することが目指されてきた。実際に、ライセンスを活用した物流を展開している企業もある一方で、国境地域では積み替え作業をしている風景が見られる。ライセンスなしでも、国境から20キロメートルまでならベトナムの車両でカンボジア国内に乗り入れることができるため、バベットの工場への原材料の供給や完成品の引き取りであれば、十分に対応できる。また、プノンペン―ホーチミン市間を運ぶべき製品についても、相対的に安価な人件費、ライセンスのためのさまざまな行政手続きコスト、他国の道路を運転する運転手への負担などを考慮すると、国境地域に点在するデポやドライポートにて人海戦術的に積み替え作業を行ったほうが合理的な選択となっている実態がうかがえる。ベトナム側で越境ライセンスを所持している企業では、ホーチミン市からプノンペンへの物流が非常に限られていること、プノンペンまで運べたとしても片荷の可能性が高いこと、カンボジアのバベットの経済特区への原材料や完成品を運ぶための物流需要は少なくないが、現状では越境ライセンスを使用するまでもなく対応できてしまうことが多いのも実情である²²。両国間の物流は近年急激に増加してはいるものの、まだその絶対量が十分な量に達していないことから、このような状況が生じていることが推察される。

むすび

第5次フンセン政権発足時に発表された「国家戦略的開発計画 2014―2018 (NSDP)」では、国内および近隣諸国と連結性改善のためのマスタープラン策定と実行を目指す旨が明記されていた。さらに、2025年までにカンボジアの産業の近代化すること、すなわち労働集約産業から知識集約産業へと移行することを目指して策定された「カンボジア産業開発政策 2015」では、まず取り組むべき4つのアクション・プランの1つとして、3つの回廊(プノンペン―シハヌークビル、プノンペン―バベット、プノンペン―ポイペト)が国の基幹となる回廊として機能するように、効率的な運輸・物流システムの構築を目標としたマス

²⁰ タイとの間では、別途個別の合意により、バンコク―プノンペン、バンコク―シェムリアップ間を結ぶバスも4路線運航されている(IRITWG 2015)。

²¹ ベトナム側でダブル・ライセンスを取得してカンボジアに入国してくるトラックは別に存在する。

²² 2018年9月、ベトナム・ホーチミン市でのヒアリング。

タープランをつくることを掲げた。その実現に向けて、カンボジア公共事業・交通省と関連省庁が協力しつつ、JICA・世界銀行の支援を受けて、2018年1月現在、マスタープラン作成に向けた議論が進んでいる²³。

ハード・インフラについては、主要ルートのさらなる整備を進めつつ、増加する物流に対応して高速道路建設に向けた準備が進められており、港湾も年々拡張作業が重ねられている。ソフト面での課題について、フォワーダー料金や港湾使用料などが他国よりも高いということは、企業側から何度も指摘されてきたものであるが、解決にはいたっていないが、今後諸手続きの電子化を進めていくなかで、不透明さや非効率さが改善されていくことが期待される。産業構造の移行を目指しながら発展していくうえで、物流システムの改善が必要不可欠であることは共有されていることから、改善が待たれる。

²³ JICAは2017年11月14日、カンボジア政府との間で、技術協力プロジェクト「物流システム改善プロジェクト」に関する討議議事録に署名した。2018年3月～2023年2月に、物流マスタープランの策定や実施枠組みの整備などに向けた支援が行われる(https://www.jica.go.jp/press/2017/20171114_02.html)。

＜参考文献＞

【日本語文献】

池部亮（2017）「ベトナムの視点から考える南部経済回廊：ベトナム企業の対カンボジア投資を促進」，浦田秀次郎・牛山隆一編著『躍動・陸の ASEAN，南部経済回廊の潜在力：メコン経済圏の新展開』，文眞堂。

国際協力機構（JICA）（2016）「カンボジア国 国際物流機能強化のための情報収集・確認調査：ファイナルレポート」国際協力機構。

鈴木博（2017）「存在感高まるカンボジア：南部経済回廊を活用して国際的サプライチェーンの一環へ」，浦田秀次郎・牛山隆一編著『躍動・陸の ASEAN，南部経済回廊の潜在力：メコン経済圏の新展開』，文眞堂。

【外国語文献】

ADB（2014）“Green Freight in Cambodia: Opportunities for Market-Based Interventions.”

Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group (IRITWG)（2015）“Overview of the Transport Infrastructure Sector in the Kingdom of Cambodia (5th Edition)”.

【ウェブサイト，統計】

カンボジア縫製業協会：<https://www.gmac-cambodia.org/>

カンボジア SEZ マップ（JETRO プノンペン事務所）：

https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/asia/kh/pdf/sezmap201703.pdf

プノンペン港湾公社：<http://www.ppap.com.kh/>

カンボジア空港会社（統計資料）：

<http://www.cambodia-airports.aero/en/our-business/traffic-data#anchor>

キャセイ・パシフィック航空社プレス・リリース：

https://www.cathaypacific.com/cx/ja_JP/about-us/press-room/press-release/2014/Cathay-Pacific-adds-Phnom-Penh-to-growing-freighter-network.html