

カンボジアにおける交通インフラストラクチャーの現状と問題点——グローバル化と市場化

橋 谷 弘

1 はじめに

20世紀の後半に始まった東アジアの工業化は、日本、アジア NIES、ASEAN4、中国へと時代を追って拡大しながら、軽工業製品から ICT 機器まで生産する「世界の工場」としての地位を確立してきた。さらに 21 世紀にはいると、それまで取り残されていたインドシナ諸国からバングラデシュに至る地域にも工業化が拡大するようになり、GMS (Greater Mekong Subregion : 大メコン圏) や CLMB (Cambodia, Laos, Myanmar, Bangladesh) あるいは CLM (Cambodia, Laos, Myanmar) という言葉もニュースに頻繁に登場するようになった¹⁾。

この地域の工業化のカギを握るのは、交通や電力などのインフラストラクチャーの整備である²⁾。同時に、それは住民移転や自然破壊などをめぐる社会問題の原因にもなりうる。筆者は、以前に中国とラオスを結ぶ交通路について報告したが³⁾、その後 2013 年 3 月にアジア農村研究会の「カンボジア王国広域調査」に参加し、主要国道のかなりの部分を走破して鉄道や港湾も見学することができた。本稿は、その成果も含めて、カンボジアの交通インフラの現状や問題点について紹介したものである⁴⁾。

2 主要国道の改修工事とコンセッション

カンボジアでも、国道は等級に応じて番号の桁数を使い分けているが、このうち最も主要な 1 桁の番号を振られた国道は、表 1・図 1 のようにプノンペンを中心として、時計回りに 1 号線から 8 号線まで建設されている。今回のカンボジア広域調査では、このうち 3 号線から 7 号線までの国道を、ほとんど走破することができた。

これらの主要国道は、首都とベトナム・ラオス・タイの国境および海岸部とを結ぶルートを形成しており、それは前近代の王道とも重なる部分が多いといわれている⁵⁾。さらに、カンボジアの国内交通として重要なだけでなく、東南アジア全体の交通インフラストラクチャーの一環としても重要な意味を与えられている。

1992 年にアジア開発銀行 (ADB) の提唱で始まった大メコン圏 (GMS) 経済協力は、その後、交通ルートとしての経済回廊 (economic corridor) の形成へと向かった。GMS 全域の経

済回廊は図2に示したが、このうちカンボジアに関係があるルートは、第1にベトナムからストゥン・トラエンまたはプノンベンを通してタイに入り、ミャンマーのダウエーへ向かう南部回廊（Southern corridor）である。第2のルートは、ベトナムからシアヌークビルを通して、タイのバンコクへ向かう、南部沿岸回廊（Southern Coastal corridor）である。以上の2つが東西に通っているのに対して、南北に走っているのが、中国の昆明からラオスを通してプノンベン・シアヌークビルへ向かう中央回廊（Central corridor）である。このうち、南部回廊の一部がカンボジアの国道5号線・1号線と6号線の一部、南部沿岸回廊の一部が3号線と4号線、中央回廊の一部が7号線と4号線にあたる。

これらのルートのうち、東西に走る二つの回廊は、既存の工業国であるタイや、経済改革を進めるベトナム、経済開放を始めたミャンマーとの関係で注目されている。後述のように、現在のところカンボジアと世界市場とを結ぶ港湾の整備は、十分に進んでいるとはいえない。このため、カンボジアや周辺国の工業化が進展すれば、当面の海運ルートとして既存のタイやベトナムの港湾、新興市場のミャンマーの港湾との結びつきが必要になる。また、物流面で改善が見られれば、飽和状態になりつつあるバンコク周辺の工業地域をカンボジアが補完する役割も期待できる。

すでに始まった動きをいくつか紹介しておけば、日本電産はこれまでHDD主要部品であるベースプレートの自社工場をタイと中国に置いていたが、2012年6月にはカンボジアのポイペト、7月にはマレーシアに新工場を開設した⁶⁾。これは、前年10月に大きな被害を出したタイの水害を受け、生産拠点の分散を図る動きである。また、矢崎総業は2012年12月に、カンボジアのコクコンにワイヤハーネス工場を新設した⁷⁾。これは、日系自動車メーカーの世界戦略拠点としてのタイに対する部品供給などを見据えた動きで、同時に労働集約的なワイヤハーネス生産を低賃金のカンボジアに移転する意味もあると考えられる。ポイペトは南部回廊、コクコンは南部沿岸回廊の上であり、どちらも道路整備によって初めて可能になった立地である。

また、中央回廊はいうまでもなく中国との関係で重要である。すでに、プノンベンの市街地周縁部には中国資本の縫製工場が立ち並び、昼食時には揃いのスカーフをかぶった女性労働者で周辺の屋台があふれかえっている。中国の周辺国にとって、賃金上昇などのリスクを避けるために対中投資を他国へ振り向ける「チャイナ+1」が話題になっているが、これは労働集約的な中国国内企業にとっても同様であり、多くの縫製企業が豊富な低賃金労働力が得られるカンボジアへ進出している⁸⁾。近年のカンボジアへの投資累積額を示した図3からも明らかなように、中国は群を抜いて巨額の投資を行ってきた。後述のように、これからも大規模な工業団地の開発が予定されている。

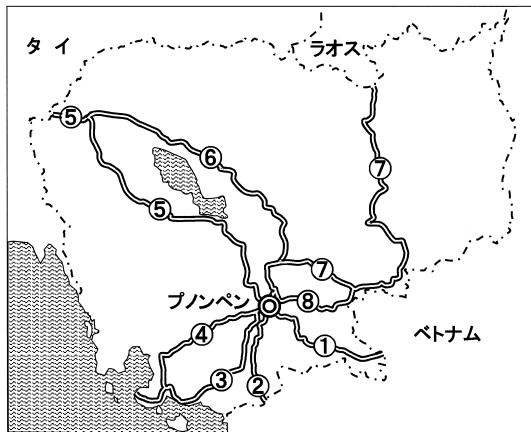
このように、主要国道はカンボジアの経済発展にとってもGMSの域内物流にとっても重要であるにもかかわらず、長期間の戦争による破壊や劣化が進んでいたため、近年になって

表 1 カンボジアの国道とその改修工事

| 国道 | 総延長 | 区間 | 最近の改修工事期間（援助国・機関） |
|---------|-----------|---------------------|---|
| 国道 1 号線 | 166.18 km | プノンベンーバベット | 1999-2004 (ADB) 2005- (日本) |
| 国道 2 号線 | 120.02 km | プノンベンープノンデン | 2001 (ADB) 2003-07 (日本) |
| 国道 3 号線 | 201.59 km | プノンベンーピールリン | 1999-2006 (世銀) 2004-11 (韓国) |
| 国道 4 号線 | 214.20 km | プノンベンーシアヌークビル | 1996 (アメリカ) |
| 国道 5 号線 | 405.40 km | プノンベンーポイバト | 2000-04・06-08 (ADB) 2012- (中国) |
| 国道 6 号線 | 415.48 km | プノンベンーバンテイメンチ エイ | 1993-2001 (日本) 1999-2006 (世銀) 2000-04・06-08 (ADB) 2013-17 (中国) |
| 国道 7 号線 | 442.06 km | スクーンドンクロロ | 1996-99・2001-03 (日本) 2000-04 (ADB) 2004-08 (中国) |
| 国道 8 号線 | 132.36 km | プレクタマクークレク | 2007-10 (中国) |

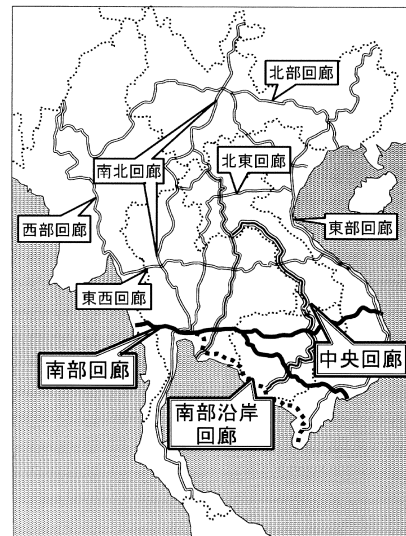
(出所) Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group [2009] などにより筆者作成

図 1 カンボジアの国道



(出所) Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group [2009] により作成

図 2 GMS の経済回廊



(出所) ADB [2008] により筆者作成

表1に示すように国際機関や外国の援助を受けながら急速に改修工事が進められてきた。とくに、2000年代に入ってから工事が急増していることと、以前から東南アジアへの援助額の多いアジア開発銀行（ADB）や日本に加えて、カンボジアへの投資額が1、2位の中国と韓国の存在が目立っている（写真1）。

もう一つ注目すべきなのが、改修工事が終了したあとのメンテナンスの手法である。今回の広域調査で辿ったルートのうちで、経済的に最も注目されるのが、プノンベンとシアヌークビルを結ぶ国道4号線と、それに関連する鉄道や港湾である。後述のようにシアヌークビル港はコンテナ埠頭を備えた貿易港として整備が進められ、さらにこのルートに沿って日本や中国が経済特区として大規模な工業団地を建設している。

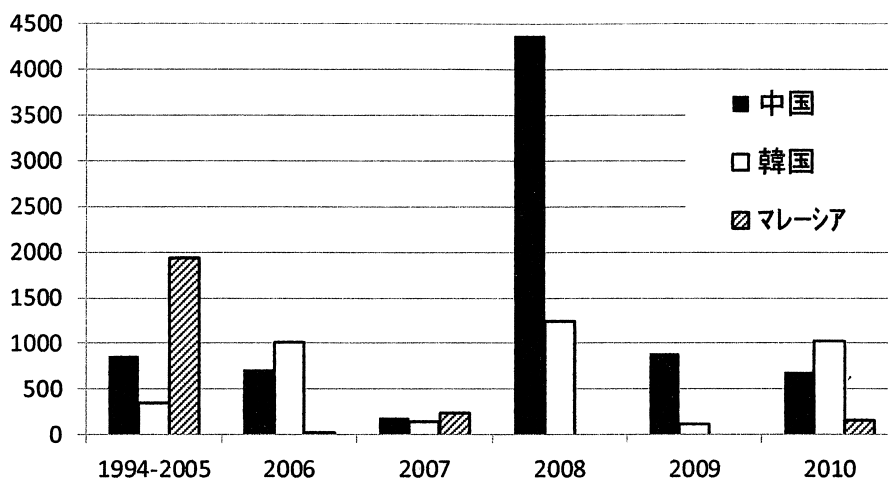
国道4号線は、歴史的な道路網の上に1950年代から近代的な道路として整備され、さらにベトナム戦争のときにアメリカによって改修が進められ、近年も1996年にアメリカによる改修工事が行われた。このように歴史的にも重視されてきた4号線は、今回の調査で通った主要国道の中でも最も整備が行き届いていた。

カンボジアでは、いったん建設工事や改修工事が終了しても、そのあとの補修工事が十分に行われていない道路が多く、たとえばプノンベン郊外でドライポート（後述）に面した道路は重量車のために穴だらけの状態だったし、シアヌークビルから3号線に向かう部分はオーストラリアの援助で大規模な補修工事が行われていた（写真2）。

こうした補修工事などの運営を、4号線では政府ではなくAZ investmentという民間企業が請け負っている。つまり、一般的にはコンセッション、あるいはPFI（Private Finance Initiative）などと呼ばれている方式が導入され⁹⁾、今回見たかぎりでも4号線には3か所の

図3 カンボジアへの投資額（フローベース）

単位：100万



（出所）Council for the Development of Cambodia [2012]: II-5 頁により作成



写真1 韓国のODAで建設された国道3号線のコンポ
ンバイ橋（コンポート市内）



写真2 舗装が陥没してADBとオース
トラリアの援助で改修の続く3号線



写真3 AZ社の運営する国道4号線の料金所



写真4 AZ社の社名の入ったチケット



写真5 改修の終わった南部線（コンポート郊
外）



写真6 改修によって撤去された木製枕木と古
いレール

料金所が設けられ、AZ社が料金を徴収していた（写真3・4）¹⁰⁾。

こうした交通インフラのコンセッションは、後述の鉄道でも見られるが、当面の整備や運営にはかなりの効果をあげている一方で、長期的に見た民間資本導入の成否は今後の課題であろう。

3 鉄道の改修とトールロイヤルによるコンセッション

プノンベンとシアヌークビルを結ぶもう一つのルートとして、国道4号線の東側の3号線に並行して走る鉄道がある。

カンボジアの鉄道は、フランス植民地時代の1930・40年代に、トンレサップ湖の南を通過してプノンベンとポイペトを結ぶメーターゲージ（軌間1m）の単線（北部線）が敷設されたのが始まりである。さらに、1960年代にフランス・ドイツ・中国の援助でプノンベンとシアヌークビルを結ぶメーターゲージの単線（南部線）が開通し、車両もオーストラリアから供与された¹¹⁾。

その後、戦争による破壊などで輸送の混乱が続いたが、現在は南部線も北部線も運行を休止して、大規模な改修工事が進められている。今回の調査で見たかぎりでは、南部線では枕木が木製からコンクリートのPC枕木になり、レールも継ぎ目を溶接した重量のあるロングレールに交換されていた（写真7・8）。インドシナから中国雲南省にかけてフランスが敷設したメーターゲージの鉄道は、本来は植民地規格の軽便鉄道だが、日本のJR在来線に比べてもゲージがわずかに67ミリ狭いだけであり、カンボジアのように曲線や勾配の少ないところでは、路盤・レール・車両などの強化によって輸送力を増強することが可能である。改修工事は、ADBの援助によってカンボジア政府が進めていたが、さらに2010年からオーストラリアのODAも加わった¹²⁾。

そして、2013年中に改修工事が完成すると、トンレサップ沿岸の北部線を含めて、鉄道の運営は民間企業のトールロイヤル（Toll Royal Railways）が30年間のコンセッションで担当することになっている¹³⁾。独立後のカンボジア鉄道は国営だったが、その組織はすでに2009年に廃止され、従業員の一部はトールロイヤルに移籍している。トールロイヤルは、オーストラリアのトールホールディングス Toll Holdings が55%、カンボジアのロイヤルグループ The Royal Group が45%出資する合弁の民間企業である。ここでも、先ほどの国道4号線と同様にコンセッションによる民営化・市場化の手法が取り入れられている。

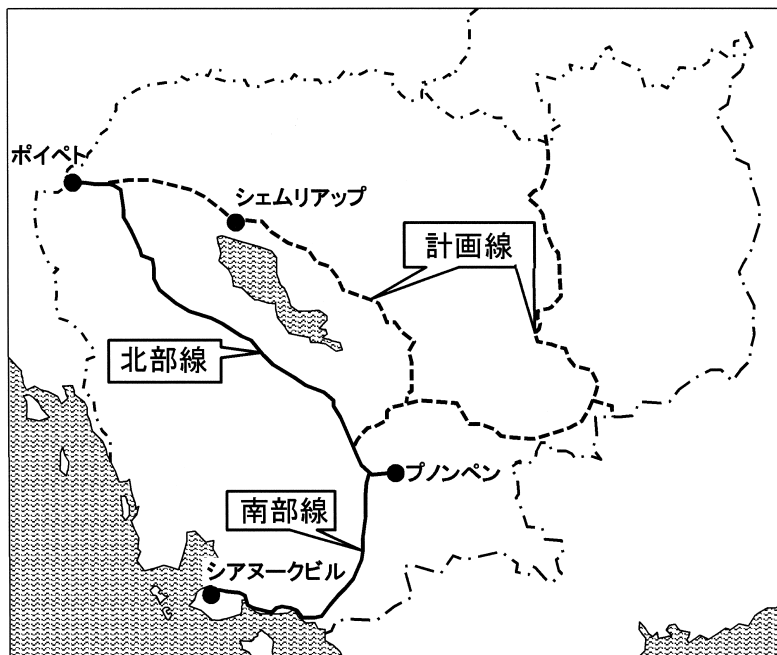
物流企業グループのトールホールディングスは、すでにオーストラリアとニュージーランドで鉄道輸送の受託を経験している。しかし、ニュージーランドでは鉄道民営化と国有化の政策が目まぐるしく動いており、このような民間企業による受託経営の成否の評価は定まっていない。

南部線の改修工事の最大の目的は、シアヌークビル港とプノンベンを結ぶコンテナ輸送である。後述のように、物流のグローバル化に伴って従来のプノンベン港の機能は低下し、かわってコンテナ埠頭を持つシアヌークビル港が輸出入の拠点となりつつある。しかし、同港は縫製工場などの集中するプノンベン周辺から200 km以上離れており、国道4号線を使ったトレーラーだけでは明らかに輸送力不足である。そこで、鉄道による貨物輸送が重視されることになった。

トールロイヤルの最新のWebサイトによれば、貨物輸送は2012年末から再開されていて、20両編成（将来は60両編成）のコンテナ列車が、プノンベン－シアヌークビル間を週3往復するといわれている。機関車は1200馬力の仏アルストム製ディーゼル機関車10両と、1300馬力の新しい中国製ディーゼル機関車2両があると説明されているが、おそらくアルストムのものは以前から在籍する1960年代製造の老朽化したもので、中国製もWebサイトの写真を見るかぎり2004年に導入された車両と思われる¹⁴⁾。したがって、トールロイヤルによる新車両の増強は行われておらず、輸送力が十分といえるかどうかかわからない。

実際にどの程度の貨物輸送が行われているのかも不明で、今回の短期間の調査では鉄道沿線で工事用以外の車両を見かけることはなかったが、2013年8月には100個のコンテナで2,400トンのコメを輸送するデモンストレーションが行われたようである¹⁵⁾。

図4 改修中の既存鉄道路線と計画線



(出所) Tollroyal 公式 Web サイトにより筆者作成。

このほか、詳細は不明だが、中国やベトナムによる鉄道建設の動きも報道されている。

中国によるカンボジア国内の鉄道敷設計画としては、2012年12月に中国中鉄集団 China Railway Group がカンボジア鉄鋼鉱業グループ Cambodia Iron and Steel Mining Industry Group と契約を結び、北部タイ国境のプレアビヒア州ロビエン Rovieng に建設される製鉄所と南部コックコンの港湾を結ぶ416 kmの鉄道を建設することになった。費用は鉄道網と港湾で96億ドル、鉄鋼工場で16億ドルとされている¹⁶⁾。このプロジェクトの総額はカンボジアでも過去最大といわれる巨大なもので、ロイターや中国の公的なメディアも報道している¹⁷⁾。ところがロイターの続報ではこのプロジェクトの疑問点が詳細に指摘され、カンボジア鉄鋼鉱業グループが実質的には中国企業で、しかも営業の実態がほとんどみられないこと、カンボジア政府がプロジェクトを公認しながら反対運動を牽制していることなどを指摘している¹⁸⁾。この鉄道に限らず、最近の中国の大メコン圏への援助や投資には、経済的な目的だけでなく、政治的・戦略的な目的をうかがわせるケースが少なくない。

また、ベトナムとの鉄道の連絡は、カンボジア側がプノンペンからベトナム国境のロクニン Loc Ninh まで全長275 km・総工費5.5億ドルの鉄道を建設し、ベトナム側がホーチミンからロクニンまで全長130 km・総工費4.38億ドルの鉄道を、ベトナム鉄路局・中国機器設備進出口公司 (CMC)・中国鉄路建設総公司 (SRCC) の合弁で建設するというものである¹⁹⁾。

先ほどのトルロイヤルによって運営される路線と、これら中国と関わる路線の計画の整合性は不明で、今後に大きな課題が残されているようだ。

4 コンテナ港としてのシアヌークビル港改修と経済特区

もう一つ、カンボジアの工業化を支える交通インフラとして重要なのが、タイ湾に面したシアヌークビル港である (写真7)。

カンボジアでは、メコン川に面したプノンペン港が、長い歴史を持っていた²⁰⁾。プノンペン港は、ベトナムのメコン川河口から332 km上流にあり、雨季なら8,000 t、乾季でも5,000 tクラスの貨物船が海から直接入れるので、近代になってからも港としての機能を失うことはなかった。

しかし、最近の海上貨物輸送に対応するための港としては、もはやプノンペン港に大きな期待を持つことはできない。その理由は、1970年代から始まった海上貨物輸送の変化である。現在では、世界の海上貨物の3割が石油、3割がバルク (石炭・鉄鉱石・穀物)、そして残り4割の一般貨物のうち半分が海上コンテナによって輸送されている。とくに、カンボジアの貿易品目のように製造業で使う部品・原材料や、出来上がった衣類などの工業製品は、コンテナで運ばれることが多い。このような国際海上輸送の動向は、カンボジアの港湾にも波及している。

コンテナ港には、ガントリークレーンや、貨物を保管するコンテナヤードなどの設備が必要になる。また、コンテナ船は喫水（水面下に沈んでいる部分）が深いので、港も深く掘らなければならない。このような条件は、河港であるプノンベン港で満たすことは難しい。2013年1月には、中国のODAでプノンベン港の30km下流に新しいコンテナ埠頭が完成したが、当面の取扱能力は年間12万TEU、将来の拡張計画でも30万TEUにとどまる²¹⁾。また、メコン川をさかのぼってくるコンテナ船は、積載量120TEU程度のバージ（はしけ）である。現在のところ、バージをフィーダー船として使いながらホーチミン港経由で日本向けの輸出に使われているが、後述のシアヌークビル港はすでに2011年に23.8万TEU、2012年に25.5万TEUの取扱実績をあげており、コンテナ取扱量の主流はシアヌークビルに移りつつある。カンボジアの輸出額の9割近くを占める縫製品や靴などは、その9割ほどが欧米に向けてシアヌークビルから輸出されている²²⁾。

シアヌークビル（コンボンサオム）²³⁾港は、周辺の遠浅の海岸の中でここだけ水深が深いため、長い歴史を持つ港として使われてきた。そして長さ290m・幅28mの埠頭が1956年から建設され、60年から使用が開始された。さらに1966年には、長さ350mの新埠頭が建設された。その背景には、1960年代にフランスの援助があり、80年代にはソ連によって港が運営された。

そして2007年には、日本のODAによって岸壁延長400m・水深10.5mのコンテナ埠頭が完成した。すでに日本製の2基のガントリークレーンが稼働し、トランステナーや6.5haのコンテナヤードなどの設備も整備が終わっている（写真8）。現在は、近隣のハブ港であるシンガポールへ向けて1500TEUクラスのフィーダー船が往復しており、欧米向けの貿易港として十分な機能を果たしている。今後、コンテナ埠頭をさらに拡張する計画があり、その余地も十分にあると思われる。

シアヌークビル港と、工場の集中しているプノンベン周辺との間では、前述の鉄道と国道4号線を使ってコンテナの大量輸送を行うことが可能である。そのために、プノンベン郊外には新しいタイプのドライポート（dry port）が開設されている。

ドライポートは、税関機能を有する内陸の船舶貨物取扱施設のことで、インランド・デポ（Inland Depot）とも呼ばれる。もともとプノンベン港はメコン川沿いの河港で市街地内にあり、保税地区や倉庫を港の中に作ることが困難なため、ドライポートが市内や近郊に作られていた。現在、カンボジア全土で10か所あるドライポートのうち、7か所がプノンベンにあるが、このうち注目すべきなのが1999年に開設されたSo Nguon Dry Portである（写真9）²⁴⁾。ここはSo Nguon Group（蘇源集团有限公司）のグループ企業によって運営され、10haの敷地にコンテナの取り扱いが可能なクレーンなどの設備と、7,000TEUのコンテナデポ、税関などを備え、国道4号線でシアヌークビル港と結ぶ多数のコンテナトレーラーを受け入れている。また、これとは別に鉄道用のドライポートの建設も進んでいる。

さらに、将来 ICT 産業などが進出すれば航空貨物による輸送が不可欠になるが、すでにシアヌークビル空港は整備が終わって 2500 m の滑走路を持ち、ボーイング 737 クラスのジェット機が発着できる設備を完成させている。ここを含めてカンボジアの空港の運営は、フランスとマレーシアの合弁企業である SCA が請け負っている。

このような交通インフラの整備によって、これまで工場の集中していたプノンベン周辺だけでなく、新たにシアヌークビル周辺にも日本や中国の投資による大規模な経済特区建設が開始された (図 5)²⁵⁾。

日本が援助しているシアヌークビル港経済特区 (Sihanoukeville Port SEZ) は、港の敷地に隣接した場所にあり、前述の貨物鉄道も乗り入れている (写真 10)。運営主体は公共セクターのシアヌークビル港湾公社 (PAS) だが、36 億円の円借款が供与され、JICA は『『日本ブランド』の工業団地』と説明している²⁶⁾。総面積は 70 ha で、2009 年に着工され、2012 年 3 月に造成が完了した。今のところ、カンボジア国内市場向けに段ボール箱・シートを生産する王子製紙グループの現地法人 Ojitex Harta Packaging (Sihanoukville) Ltd. などの進出が決定している。

一方、中国が投資しているシアヌークビル経済特区 (Sihanoukeville SEZ) は、シアヌークビル港から国道 4 号線を 12 km 進んだ所にある。港からはやや離れるが、前述の空港に隣接している。運営主体は民間の Sihanoukeville Special Economy Zone Co., Ltd. で、無錫の紅豆集団を中心とする中国江蘇省の企業が出資している²⁷⁾。2008 年に着工され、総面積は 1,113 ha と日本の経済特区よりかなり大規模で、第一期工事だけでも 528 ha にのぼっている。ここには、2012 年現在で衣服・靴・かばん・金属加工などの分野で 20 社の企業が進出しており、そのうち 14 社は中国企業である。

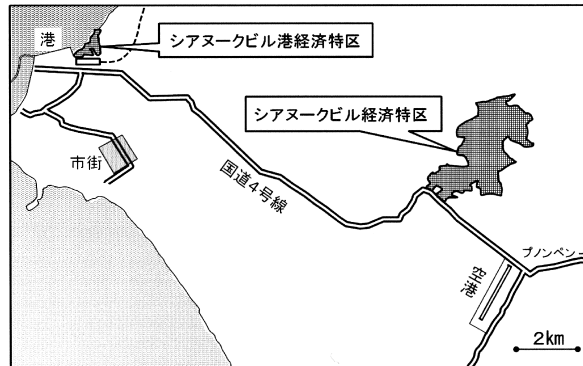
前述のように、これまでは経済特区をはじめとする工業団地がプノンベン周辺に集中していて、国道 4 号線や鉄道による長距離の輸送が不可欠だったが、今後は国際港のシアヌークビルに近接した工場が増加していくものと思われる。

5 おわりに

カンボジアでも、近代に入ってから国道・鉄道・港といった交通インフラの建設が進みつつあった。しかし、それが戦争による破壊や運営組織の崩壊で荒廃したため、フンセン政権のもとで ADB や各国の ODA を使って改修工事が行われることになった。

ちょうどその時、カンボジアを取り巻く国際環境に大きな変化が起こった。これらの変化は、本稿で述べたようなカンボジアの工業化や経済成長を後押しする要因になると同時に、新たな問題も生み出している。本稿では十分に触れることのできなかつた問題点を中心に、これを指摘しておきたい。

図5 シアヌークビル港と経済特区



(出所) 各種資料により筆者作成。



写真7 シアヌークビル港入口ゲート



写真8 2基のガントリークレーン



写真9 So Nguon Dry Port のゲート (上) と構内 (下) (同社 Web サイトより)



写真10 中央から左がシアヌーク港コンテナ埠頭、右が経済特区で、横に広がる屋根が経済特区の工場建屋、その手前が旧鉄道駅舎 (画像を修正して前景の木の枝を消去してある)

国際環境の変化の一つは、冒頭に述べたような、GMSあるいはCLMBへの投資やODAの集中である。しかし、カンボジアには海外進出の歴史の浅い中国や韓国などの新興国が進出しているため、経済発展への寄与と同時に軋轢も生まれている。たとえば、最近も中国資本の靴工場の4千人の労働者が国道6号線を占拠するなど²⁸⁾、労働争議の報道は後を絶たないし、5月には台湾資本の靴工場で屋根が崩落して死者が出た²⁹⁾。これらの工場は先進国の多国籍企業の製品を生産しており、しかも経営は新興国の企業で、バングラデシュとともにコスト削減のための過酷な労働条件が今後も議論を呼ぶことだろう。また、韓国に関しては、世界金融危機による韓国国内不動産市場の不振とともに、カンボジアに対する不動産開発投資がバブルの様相を呈し、詐欺事件や開発地区の住民との土地紛争も増加していた。ところが最近では、このバブルが収縮して「カンボジア・エクソダス」が始まったといわれている³⁰⁾。このように、新興国企業の不安定な投資の増加によって、カンボジアの経済や社会に深刻な影響が生まれる懸念も払拭できない。

もう一つの変化は、世界経済に広がる構造的な変化、すなわちグローバル化と市場化である。本稿で紹介したように、カンボジアの交通インフラの改修や運営にも、コンセッションという民営化の手法と、その担い手としてのグローバル企業の参入がみられた。このような動向が、インフラの基盤強化や運営の円滑化など多くの利点を生み出しているのも確かである。しかし、営利企業に公共事業を担当させることに対する不安もぬぐえない。たとえば、国際的な観光地アンコールワットの管理が石油資本ソキメックス・グループ Sokimex Investment Group のソカ・ホテルグループ Sokha Hotel Group に委託されていることはよく知られているが、植民地時代にフランスが開発したボコール高原のカジノ開発で大規模な自然破壊を行って問題になっているのが同じソカ・グループである³¹⁾。この二つのコンセッションに直接の関係があるわけではないが、遺跡保護と自然破壊を同時に進めるといっても奇妙な話である。

さらに、土地収用の手段にもなるランド・コンセッションに関しては、これまでも様々な問題点が指摘されてきた³²⁾。また、本稿で取り上げた交通インフラ整備の際に必ず生じる、住民の移転など社会的軋轢の解決にも、十分に留意する必要がある³³⁾。

このように、新興国カンボジアが開放政策とともに一気に国際経済の荒波にのみこまれている様子を、さまざまな事例からうかがい知ることができる。カンボジアの経済発展と国民生活の向上のためには、本稿で紹介したような交通インフラの整備は当然必要なプロセスである。そのためにも、さまざまな問題点を解決しながら政策を進めることができるかどうか、今後も注目していく必要があるだろう。

注

1) 最近のビジネス雑誌の特集の一例として、「特集：メコン2020年、新「世界の工場」へ」『日経

- ビジネス』2013年5月13日号。
- 2) カンボジアのインフラ整備についての概略は, Sum [2008], Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group [2009] を参照。
 - 3) 橋谷 [2011]。
 - 4) GMS 全体の交通インフラについては, 白石 [2008] がある。
 - 5) 北川 [2009]: 第3章・第7章。
 - 6) 日本電産ニュースリリース 2012年5月28日「ベースプレート製造子会社設立のお知らせ」
<http://www.nidec.com/ja-JP/corporate/news/2012/news0042/> (2013年9月1日閲覧, 以下同じ)。
 - 7) 「カンボジア工場, 15年2000人規模, 矢崎総業が開所」, 『日本経済新聞』2012年12月18日。
このほかの工場進出の紹介記事は, 「カンボジア工場不毛返上」, 『日本経済新聞』2013年11月5日。
 - 8) 1994年8月から2010年6月までにカンボジアに進出した中国企業357社のうち, 204社が縫製業(制衣業)である(郭[2011]:39頁)。進出時期は, 最近10年間に集中している(陈・洪[2012]:72頁)。
 - 9) カンボジアのインフラ整備に対する民間資金の導入に関しては, やや古いが The Public-Private Infrastructure Advisory Facility and the World Bank Group [2002] が概括的に紹介している。世界的に広がるコンセッションについての事例紹介は, 内閣府民間資金等活用事業推進室の委託調査(プライスウォーターハウスクーパース株式会社[2011])などを参照。
 - 10) AZ社との契約の詳細は不明だが, さしあたり The Public-Private Infrastructure Advisory Facility and the World Bank Group [2002]: P.51 を参照。
 - 11) カンボジアの鉄道の歴史については, Moly [2008] を参照。
 - 12) ADB のプロジェクトは, 37269-023: Greater Mekong Subregion: Rehabilitation of the Railway in Cambodia Project, <http://www.adb.org/projects/37269-023/main> のほか 37269-012, 37269-013。
オーストラリアのプロジェクトは, “The Railway Rehabilitation Project in Cambodia” <http://www.ausaid.gov.au/Publications/Documents/cambodia-railway-rehabilitation-factsheet.pdf#search=The+Railway+Rehabilitation+Project+in+Cambodia>。
 - 13) 鉄道の現況は, トールロイヤル公式 Web サイト <http://www.tollroyalrailway.com>, および ADB [2013] による。
 - 14) ‘Cambodia to buy more locomotives from China’ 『人民日報』英文電子版, 2004年12月21日 http://english.peopledaily.com.cn/200412/21/eng20041221_168103.html。
 - 15) ‘Rail gets rice exports on move’, “The Phnom Penh Post”, 2013.8.9。
 - 16) ‘Chinese firm plans \$11 bln rail, port, steel projects in Cambodia’ Reuters 電子版 2013.1.2。
<http://www.reuters.com/article/2013/01/02/cambodia-china-investment-idUSL4N0A71JL20130102>。
 - 17) 「柬埔寨钢铁矿业集团董事长张传利表示——柏威夏省至国公沙密港铁路2013年7月开工」, 人民網(『人民日報』電子版) 2013年2月9日 <http://world.people.com.cn/n/2013/0209/c1002-20472640.html>。
 - 18) ‘Insight: Cambodia’s \$11 billion mystery’ Reuters 電子版 2013.2.13. <http://www.reuters>.

- com/article/2013/02/13/us-cambodia-china-idUSBRE91C1N320130213。
- 19) 『広東交通』2008年4月:61頁。
 - 20) プノンペン港の概況については、Phnom Penh Autonomous Port (PPAP) 公式 Web サイトによる <http://www.ppap.com.kh/default.aspx>。
 - 21) ‘Phnom Penh Autonomous Port’s new cargo terminal opened’, “The Phnom Penh Post”, 2013. 1. 23。
 - 22) ‘Sihanoukville port cargo up’, “The Phnom Penh Post”, 2013. 7. 12。
 - 23) シアヌークビル港の概況については、Sihanoukville Autonomous Port (PAS) 公式 Web サイトによる <http://pas.gov.kh/index.html>。
 - 24) So Nguon Dry Port 公式 Web サイトによる <http://www.songuongroup.com/dryport/index.php>。
 - 25) カンボジア全体の経済特区については、カンボジア開発評議会 (Council for the Development of Cambodia) 公式 Web サイトにリストがある <http://www.cambodiainvestment.gov.kh/ja/list-of-sez.html>。また、概況は日本貿易振興機構カンボジア事務所 [2013] にも紹介されている。
 - 26) 「いよいよ始動、『日本ブランド』の工業団地」http://www.jica.go.jp/cambodia/english/office/others/c8h0vm00001o8y0-att/visit_27.pdf#search='%E3%82%B7%E3%82%A2%E3%83%8C%E3%83%BC%E3%82%AF%E3%83%93%E3%83%AB%E6%B8%AF%E7%B5%8C%E6%B8%88%E7%89%B9%E5%8C%BA'。
 - 27) 「西哈努克港経済特区：进军东盟市场的重要平台」『中国对外贸易』2012年8月号および赵毅 [2009]。
 - 28) ‘Angry factory workers block National Road 6’ “The Phnom Penh Post”, 2013. 8. 5。
 - 29) ‘Roof collapse at Cambodian shoe plant kills three’ Reuters 電子版 2013. 5. 16. <http://www.reuters.com/article/2013/05/16/cambodia-collapse-idUSL3N0DX0HZ20130516>。
 - 30) 「국내 건설업체 ‘캄보디아 엑소더스’ 시작」『한국부동산신문』 전자판 2012. 4. 4. <http://www.renews.co.kr/news/articleView.html?idxno=59338>。
 - 31) ‘City on a hill sparks little talk’ “The Phnom Penh Post”, 2012. 3. 16。
 - 32) United Nations [2007]。
 - 33) メコン・ウォッチ「カンボジアの開発問題」Web サイトが詳細にフォローしている。<http://www.mekongwatch.org/report/cambodia.html>。

参考文献

【日本語文献】 50音配列

- 北川香子 [2009] 『アンコール・ワットが眠る間に—カンボジア歴史の記憶を訪ねて—』 連合出版
白石昌也 [2008] 「GMS 南部経済回廊とカンボジア・ベトナム」 石田正美編『メコン地域開発研究—動き出す国境経済圏— アジア経済研究所
日本貿易振興機構カンボジア事務所 [2013] 「カンボジア経済特別区 (SEZ) マップ」
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/kh/pdf/sezmap2013.pdf#search='%E3%82%AB%E3%83%B3%E3%83%9C%E3%82%B8%E3%82%A2+%E7%B5%8C%E6%B8%88%E7%89%B9%E5%8C%BA'>

橋谷弘 [2011] 「中国雲南省と東南アジアを結ぶ交通ルートの現状—大メコン圏における水路と陸路—」『コミュニケーション科学』第 33 号
プライスウォーターハウスクーパース株式会社 [2011] 『諸外国における PFI・PPP 手法（コンセッション方式）に関する調査報告書』同社

【英語文献】 アルファベット配列

ADB [2008] “ADB’s GMS Economic Cooperation Program”
http://www.boi.go.th/tir/issue/200807_18_7/58.htm
ADB [2013] “Cambodia Railway Project Briefing Sheets”
<http://www.adb.org/projects/37269-013/background>
Council for the Development of Cambodia [2012] “Cambodia Investment Guidebook 2012”
Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group [2009] “Overview on Transport Infrastructure Sectors in the Kingdom of Cambodia”
<http://www.mpw.gov.kh/wp-content/uploads/2012/04/2009-Overview-on-Transport-Infrastructure-Sectors-in-Kingdom-of-Cambodia.pdf>
Moly, C [2008] “Infrastructure Development of Railway in Cambodia: A Long Term Strategy”, IDE Discussion Paper, No. 150.
The Public-Private Infrastructure Advisory Facility and the World Bank Group [2002] “Private Solutions for Infrastructure in Cambodia”
Sum, M. [2008] ‘Infrastructure Development in Cambodia’, in Kumar, N. (ed.) “International Infrastructure Development in East Asia – Towards Balanced Regional Development and Integration”, ERIA Research Project Report 2007-2, IDE-JETRO, pp. 32-84.
United Nations Cambodia Office of the High Commissioner for Human Rights [2007] “Economic land concessions in Cambodia—A human rights perspective”

【中国語文献】 ピンイン配列

陈隆伟・洪初日 [2012] 「中国企业对柬埔寨直接投资特点、趋势与绩效分析」『亚太经济』2012 年第 6 期 PP. 71-76。
赵毅 [2009] 「一次成功的境外城市规划实践——以柬埔寨西哈努克港经济特区控规为例」『华中建筑』第 27 卷 PP. 117-120。
郭继光 [2011] 「中国企业在柬埔寨的投资及其影响」『东南亚研究』2011 年第 4 期, PP. 37-44。
阳羨 [2008] 「打造江苏与东盟经济合作“直通”新模式——为江苏与柬埔寨共建西哈努克港经济特区鼓与呼」『东南亚之窗』2008 年第 1 期（总第 7 期） PP. 3-4。

【韓国語文献】

주캄보디아대사관 「캄보디아 도로 인프라 개선을 위한 한-캄보디아간 개발협력」韓國外交部公式 Web サイト 2011. 11. 14.
http://khm.mofat.go.kr/webmodule/htsboard/template/read/korboardread.jsp?typeID=15&boardid=3389&seqno=903487&c=&t=&pagenum=1&tableName=TYPE_LEGATION&pc=&dc=&wc=&lu=&vu=&iu=&du=