

海外レポート

シンガポール

～カンボジア投資環境視察ミッションに参加～

(財)自治体国際化協会シンガポール事務所 有満 みゆき



2006年にミャンマーからベトナムにつながる東西経済回廊が開通し、さらにタイからカンボジアを通りベトナムへつながる南部経済回廊や南部海岸経済回廊の整備が行われているなか、メコン川流域諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム）ではGMS(Greater Mekong Subregion：大メコン経済圏)経済協力開発プログラムが進められている。

そのような状況の中、今回、2月1日(日)から7日(土)にかけて、国際機関日本アセアンセンター、カンボジア開発評議会共催のカンボジア投資環境視察ミッションが実施され、参加する機会を得たので、その様子を少し紹介したい。

カンボジアは近年目覚ましい経済成長を続けており、カンボジア政府は高い経済成長率を維持するため、電力、水、道路、橋梁等のインフラ整備を進めている。

南部経済回廊や南部海岸経済回廊の整備により、レムチャバン港（タイ）やホーチミン港（ベトナム）へのアクセスが改善され、今後のカンボジア経済の更なる飛躍が期待されている。今回のミッションでは、タイ・バンコクから海岸沿いにカンボジア・シアヌークビル、プノンペンを通り、ベトナム・ホーチミンへ抜ける南部海岸経済回廊及び南部経済回廊約1,150kmを陸路で走破した。



【1日目】バンコク(タイ) - レムチャバン(タイ) - トラート(タイ) - コッコン(カンボジア)

(走行距離 455km、所要時間約 7 時間)

視察先：レムチャバン港(タイ南部)



タイ・バンコクから約 125km の場所にある、自動車を中心とするタイ工業生産品の輸出拠点となっているレムチャバン港を視察。1年半前にも視察する機会があったが、その時と比べると港内は大幅に貨物量が減少し、世界経済悪化の影響を感じる。

視察先：タイとカンボジアの国境



私たちがタイで使用したバスは直接カンボジアに乗り入れることができないため、タイ側でバスを降り、出入国手続きを行い、徒歩で国境を越え、カンボジア側で新しいバスに乗り換えた。国境といっても可動式の柵があるのみで、通行量はあまり多くはないようであった。

【2日目】コッコン(カンボジア) - シハヌークビル(カンボジア)

(走行距離 225km、所要時間約 4 時間)

訪問先：コッコン州庁舎(カンボジア)



首都プノンペンから最も遠い州であるコッコン州を訪問。人口は約 14 万人で、西側はタイと接している国境の州である。

現在、基幹産業は漁業、農業などの第一次産業中心であるが、州内には水力発電所建設に適した場所も多くあり、中国が発電所を建設する計画が進行中とのことである。

同州への投資外国企業は現在、サトウキビとヤシ油を製造する 2 社のみであるが、関心を示して視察に訪

れる外国企業は多く、韓国、中国、日本、中東の企業も視察に訪れている。投資視察等の受入はコッコン州地方投資委員会が行っている。

同州はマングローブなどの自然が豊かで、最近は自然を利用したエコツーリズムに力を入れており、中国企業が同州内で観光開発を計画中である。

視察先：コッコン経済特区



タイ国境からわずか 2 km の場所にあるコッコン経済特区 (SEZ: Special Economic Zone) を視察。カンボジアの 5 大財閥の 1 つである LYP グループが開発した総面積約 350ha の経済特区で、レムチャバン港まで約 330km、シハヌークビルまで約 225km、プノンペンまで約 280km の距離にある。

グループ幹部によると、インフラは全て自社で開発しているため、他の経済特区に比して安く土地を提供できる場所が強みであり、現在、経済特区には韓国の「現代自動車」が入居することが予定されている。「現代自動車」にとって初の東南アジア拠点工場 (組み立て) となるべく 2008 年末着工予定であったが、不況のあおりを受け延期されている。現在は、インセンティブの詳細について調整中であり、初年度は生産台数 1,000 台/月を目標にしており、その後増産を目指す予定である。

経済特区にはまだ広大な更地であり、「現代自動車」以外の入居企業は決まっていないが、ヨーロッパやアメリカの企業も関心を示している模様。

【3日目】シハヌークビル(カボジア) - プノンペン(カボジア) (走行距離 230km、所要時間約 4 時間)

視察先：シハヌークビル港



タイ国境から約 4 時間のところにあるシハヌークビル港を視察。同港はカンボジア唯一の海港であり、プノンペン港とともにカンボジアの輸出入拠点となっている。同港は岸壁延長 160m、水深 11.5m で、年間コンテナ取扱量は約 25 万 TEU に及ぶ。

港に隣接するシハヌークビル港経済特区は、日本の ODA により建設され、約 70ha と規模は大きくないが、港と直結していること、インフラ基盤が整備されていることを売りに、海外からの投資を呼び込む予定である。

【4日目】プノンペン(カボジア) 訪問先：カンボジア開発評議会



カンボジアへの外国投資に対する許可やインセンティブを与える役割を担うカンボジア開発評議会を訪問。カンボジアは 1990 年代後半以降政治が安定し、2004 年からは 10% 前後の経済成長が続き、投資先として注目を浴びるようになった。

最近の金融危機の影響はさほど受けていないとのことであったが、繊維製品の EU やアメリカへの輸出減少や、活発であった韓国からの投資の減少などの影響が出ているようである。経済特区制度が 2005 年 12 月に導入されて以降、同国の SEZ 委員会はこれまでに 21 の SEZ の認定を行っている。カンボジアに対して、日本は ODA によりインフラ整備などの支援において大きな貢献をしてきたが、投資については極めて少ない状況である。1994 の投資法制定以降、国別投資額で見るとマレーシア、中国、韓国が上

位に来るが、日本は全体の約0.1%を占めるにすぎない。

【5日目】プノンペン(カンボジア) - バベット(カンボジア) - ホーチミン(ベトナム)

(走行距離 233km、所要時間 6 時間)

視察先：ネアックルン



プノンペンから国境の町バベットまで行くには途中ネアックルンにおいてメコン川を渡らなければならないが、まだ橋が架かっておらず、フェリーで渡河する必要がある。フェリー乗り場にはフェリーに乗るための車両の長い列ができていた。ネアックルンにおける架橋については、日本の支援による計画があるが、完成までにはまだ時間がかかりそうである。

視察先：カンボジアとベトナムの国境



カンボジアとベトナムの国境間においてもバスの乗り入れができなかったため、カンボジア側で一旦バスを降り、歩いてベトナムに入国し、ベトナム側で新しいバスに乗り換えた。ホーチミンまでは約2時間で到着した。

カンボジアの経済特区は、タイ・ベトナムの工業団地と比べると、まだ入居企業も少ない。しかし、今後新しい経済回廊や物流ルートを活用し、電力事情を改善するとともに、諸法手続きの明確化、迅速化をはかることにより今後の躍進が期待される。

【(財)自治体国際化協会シンガポール事務所のご案内】

住所：CLAIR SINGAPORE, 6 BATTERY ROAD, # 31-02, Singapore 049909

電話：(65)6224-7927 FAX：(65)6224-8376

このコーナーでは、鹿児島県の海外駐在員や海外派遣職員の方々のご協力をいただき、毎月海外からのフレッシュなレポートを掲載しています。
レポートに関する皆様からのご意見・ご質問・ご要望等をおまちしております。