

## メコン地域の経済回廊について（後篇）

やすなが  
**安永**  
たけたに  
**武谷**

えいし  
**英資**  
ゆき  
**由紀**

一般財団法人日本経済研究所 国際局長

一般財団法人日本経済研究所 国際局 主任研究員

### カンボジア・ラオスの投資環境

前篇ではメコン流域諸国の経済開発動向を中心に現況を概観したが、後篇では注目を集めるカンボジアとラオスに焦点を当て、外国直接投資の動向や日系企業の進出状況、物流インフラと南部経済回廊<sup>1</sup>（カンボジア）／東西経済回廊（ラオス）の利用状況を中心にその概要をまとめるとともに、これらの経済回廊の潜在力と課題を述べる。

#### 1. カンボジアの投資環境

カンボジアは、タイ、ベトナム、ラオスと国境を接する面積約18万km<sup>2</sup>、人口約15百万人弱の立憲君主国である。1953年にフランスから独立を果たしたものの、1970年代以降、ポル・ポト政権による長期の内戦に見舞われ、過去に築き上げた経済社会体制は根底から壊された。しかし、パリ和平協定締結によ

る内戦終結に伴い、1993年に新生カンボジア王国として再スタートし、市場経済化の促進に着手、1999年に ASEAN に、また2004年に WTO に加盟し、現在に至っている。

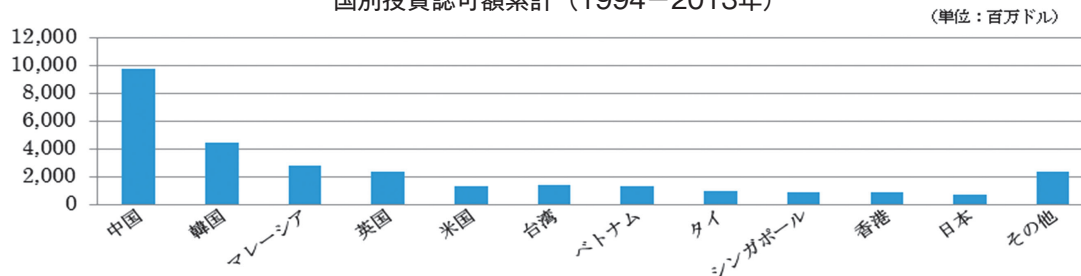
この10年間のカンボジアの実質 GDP 成長率は、縫製や製靴などの輸出型軽工業の発展で平均7.7%を達成<sup>2</sup>するとともに一人当たり GDP も2003年の最貧国レベルから2013年は1,000ドル（IMF 予測）を上回る水準まで増加している。こうした経済成長をもたらした大きな牽引力として、以下に述べる日本を含む外国直接投資の増加と経済特別区制度の導入、そして道路等の物流インフラ整備が挙げられよう。

#### (1) 外国直接投資の動向

カンボジアは市場経済化と工業化を同時に目指すべく国内資金不足を補うため、1994年に投資法を施

図表 1：国別投資認可額累計

国別投資認可額累計（1994－2013年）

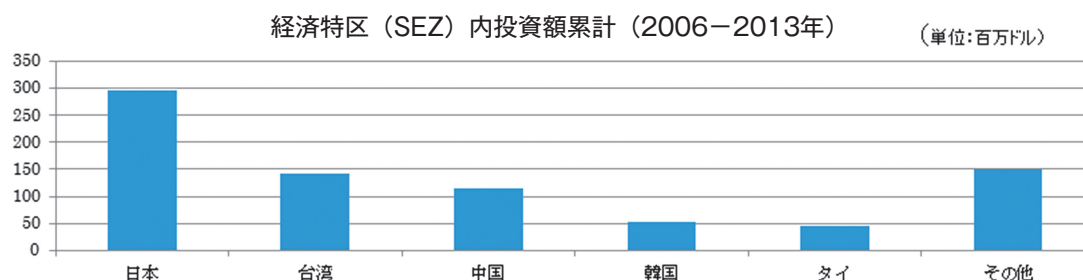


出所：カンボジア開発協議会（以下、CDC 資料）

<sup>1</sup> 本稿での南部経済回廊の定義は、南部経済回廊と、同回廊の副回廊として位置づけられている南部沿岸回廊を総称するものである。

<sup>2</sup> リーマンショックの影響で経済成長率は2009年に0.1%まで減速したが、その後は急回復し、2012年は7.3%を達成。また、2012年の一人当たり GDP は933ドル（IMF）。

図表2：経済特区内投資累計額推移



出所：CDC

行し、積極的に外資を導入してきた。カンボジア投資委員会の資料によれば、1994年～2013年の外国投資認可額累計は292億ドルであり、これを国別に見れば、図表1の通り中国や韓国、マレーシアなどアジア諸国が上位に名を連ねている。これらの国の投資は、成長セクターである観光業及び縫製等の軽工業が多い。

一方、日本は第11位と見劣りするが、その主な理由は、①道路、電力などのインフラの未整備、②割高な電力料金、③外国企業活動のための法律・制度の未整備に集約される。しかしながら、カンボジア政府が直接投資促進策として2005年に導入した経済特別区（Special Economic Zone：SEZ）内における投資認可額累計によれば、図表2の通り、日本は第1位である。日本の投資は、電気・機械・金属等の製造業が多い。

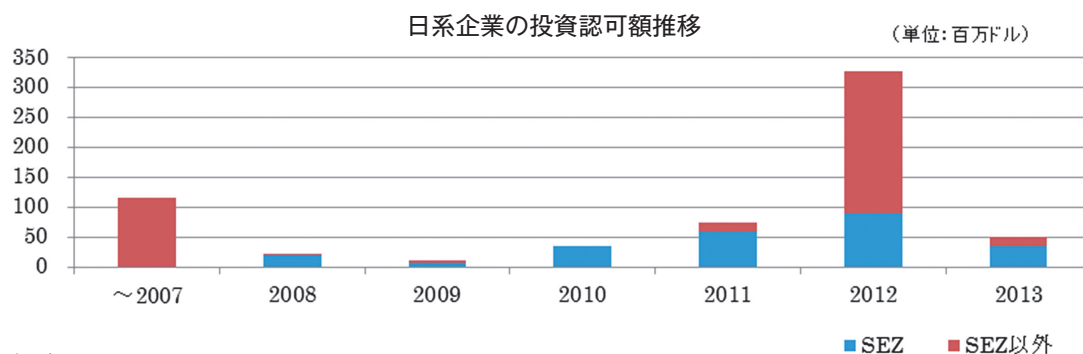
## (2) 日系企業の進出状況

図表3は近年の日系企業投資認可額の推移を示したものである。前篇で述べたタイにおける人件費の高騰や南部経済回廊をはじめとする物流インフラの整備等を背景に、カンボジアの地理的な優位性や低廉で豊富な労働力確保の魅力などを活かし、日系企業も2011年以降タイプラスワンの候補国としてカンボジアへの進出を積極化しつつある。

この中で2012年の投資額が突出しているが、これは小売業のイオンが首都プノンペン市内に建設中のショッピングセンター投資である。この大型投資を除けば、日系企業の多くは経済特区（SEZ）に進出しており、その金額は増加傾向にある。これに伴い、カンボジア日本人商工会の正会員企業数も2008年の35社から増加の一途を辿り、2012年には100社を超え、2013年現在122社に達する。

カンボジア政府は、23箇所の経済特区（SEZ）<sup>3</sup>を

図表3：日系企業投資認可額推移



出所：CDC

図表4：稼働中の経済特区（SEZ）別入居企業数

経済特区名	入居企業数 (うち日系)	主な日系企業
コックン	5 (2)	矢崎総業、ミカサ
タイセン	20 (10)	ドーコ、スワニー
マンハッタン	30 (1)	モロフジ
ドラゴンキング	- (2 予定)	
プノンペン	66 (37)	デンソー、住友電装
シアヌークビル	29 (2)	アスレ電器
シアヌークビル港	2 (2)	王子製紙
合計 7特区	152 (54)	

出所：JETRO

認可しているが、実質稼働している SEZ は 7 箇所  
に過ぎない。図表 4 はこれら 7 つの SEZ 別の入居  
企業数を示しているが、合計で日系企業の割合は 4  
割弱を占める。なかでも最大のプノンペン SEZ は  
日系企業が半数以上入居している。SEZ は投資イ  
ンセンティブの強化に加え、ワンストップ・サービ

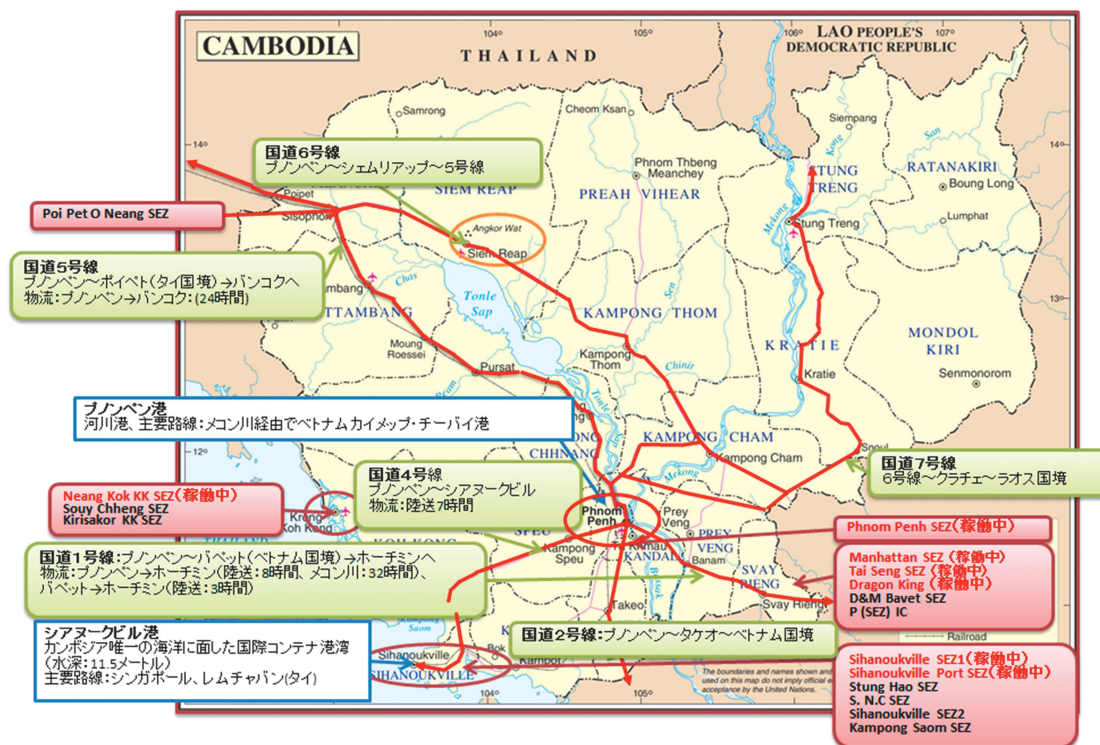
スの提供と通関業務の簡素化を特徴としているが、  
電気、水、通信等のインフラ整備や各種サービスの  
提供が不十分な SEZ が一部あることが指摘されて  
おり、その改善が急がれる。

### (3) 物流インフラと南部経済回廊の利用状況

#### 1) 物流ルート

図表 5 はカンボジア内における物流ルートと稼働  
中の 7 つの SEZ の位置をプロットしたものである。  
物流ルートは、隣接するタイ、ベトナム、ラオスを  
結ぶ幹線国道と主要港湾（シアヌークビル港、プノ  
ンペン河川港、プノンペン新河川港）が主力であ  
る。また、SEZ はタイとベトナムとの国境地域に  
集中して整備されている。

図表5：カンボジアにおける物流ルート及び経済特区立地



出所：JETRO カンボジア王国インフラマップ、アセアン事務局セミナー資料等より作成

<sup>3</sup> 2005年12月29日付「経済特別区の設置及び管理に関する政令148号によれば、①面積50ヘクタール以上、②経済特別区管理事務所の設置、③すべてのインフラ（電力、給水、下水、排水処理、固形廃棄物、環境保護等）を供給するもの、と定義（JETRO 資料引用）。

図表6：主な経済特区别回廊利用事例

経済特区	概要
タイ国境 コックン地域 経済特区	タイプラスワン型事業としてタイ・バンコクに立地するマザー工場に製品・部品を納入。南部沿岸回廊（副回廊）を利用し、コックンからタイ国境を経てバンコクまでトラック輸送。
プノンベン地域 経済特区	①プノンベンで生産した製品・部品を南部経済回廊（国道1号線）を利用し、ベトナム国境を経てベトナム・ホーチミンまでトラック輸送し、ホーチミン港から日本へ海上輸送。 ②タイプラスワン型事業としてタイ・バンコクに立地するマザー工場に製品・部品を納入。南部経済回廊（国道5号線）を利用し、プノンベンからタイ国境を経てバンコクまでトラック輸送。
ベトナム国境 バベット地域 経済特区	カンボジアで生産した製品・部品を南部経済回廊（国道1号線）を利用し、バベットからベトナム国境を経てベトナム・ホーチミンまでトラック輸送し、ホーチミン港から日本へ海上輸送。

出所：日経研（日系企業ヒアリング）

幹線道路については、国道1号線及び5号線が南部経済回廊に該当し、陸上トラック輸送で現在プノンベン～バンコクに24時間、プノンベン～ホーチミンに8時間要するところ、2015年に開通予定のメコン川・ネアックルン架橋が完成すれば、プノンベン～ホーチミン間の輸送時間はさらに短縮される。

一方、港湾については、カンボジア南西部のシアヌークビル港における今後の取扱貨物の需要増に対応し、日本の支援で整備が進む多目的コンテナターミナルが2016年に最終完成予定である。また、首都プノンペンでは従来の河川港に加えて新港が2012年に開港され、メコン河による船上輸送（プノンベン～ホーチミン間32時間）が行われている。

## 2) カンボジア進出日系企業の南部経済回廊利用状況

進出日系企業の多くはタイ国境、プノンベン、ベトナム国境に立地する経済特区（SEZ）に入居し、当該SEZに近接する南部経済回廊またはその副回廊である南部沿岸回廊の一部を利用して陸上輸送を行っている。主なSEZが立地するコックン、プノンベン、バベットにおける南部経済回廊利用事例を

示せば、図表6の通りである。

## 2. ラオスの投資環境

### (1) ラオス概況

ラオスは、GMS国内で唯一、GMS各国に国境を接する内陸国である。国土の大半が山岳地帯であるため、2013年の人口は約680万人と、タイの約10%、中国を除くGMS諸国の約2.8%、ASEAN全体の1.1%を占めるに過ぎない<sup>4</sup>。

ラオスは現在、後発開発途上国に区分されている。ラオス政府は国家目標として、2020年までに後発開発途上国から脱却することを掲げ、成長・貧困削減戦略を策定し、国際機関や日本等のドナーの支援により、広範囲な政策・制度改革を進めてきた。具体的には、資源開発（鉱物、電力輸出<sup>5</sup>の推進）による外貨獲得政策を進める一方で、資源以外の産業振興策、具体的には、観光業を中心とするサービスセクターの拡大と、製造業（農産加工業、木材加工、繊維・縫製業、建設資材製造）の振興等を通じ、近代工業化を目指している。

並びに、1997年に加盟したASEANの一員とし

<sup>4</sup> 出所：World Economic Outlook Database, IMF（2014年4月）

<sup>5</sup> ラオス政府は、外貨獲得手段として、豊富な水資源を利用した電源開発を推進している。2013年には、2020年に同国の水力発電所の発電能力を12,500MWまで増強する計画を発表している（2013年の年間発電能力は3,200MW）。なお、2013年現在、年間総発電量の約8割はタイ等の近隣諸国に輸出されている。



て、2015年の ASEAN 共同体発足に向け、特に貿易に関する各種法制的整備を進めており、2013年には WTO 加盟を果たした。

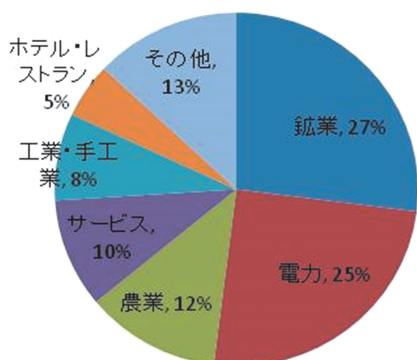
なお、経済成長率は、鉱物資源開発や水力を発電源とする電力輸出、農業輸出や都市部における商業・サービス業の発展等により、2013年は8.2%、過去10年間の平均でも7.8%と、安定的に推移している。

### 1) 外国直接投資の動向

ラオスの外国直接投資（FDI）は、鉱業、電力といった資源関係の開発投資が大半となっている。その他、タイやベトナム等周辺国による農業関連事業<sup>6</sup>、好調な観光セクター向け、また、中国やタイでの賃金水準の上昇、労働力不足等を背景に、低廉な労働コストを活用した労働集約的な製造業への投資が増加している。

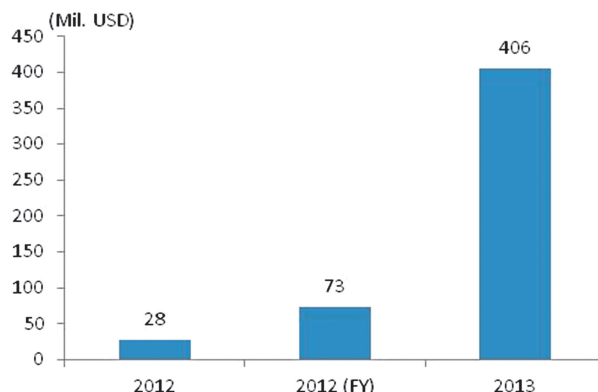
日本からの FDI 受入額は、2012年後半から増加しており、2013年には、前年比14.5倍の406百万 USD となった。大幅な増加の主な理由は、水力発電事業の承認によるものであるが、製造業の立地、特に、

図表7：対ラオス外国直接投資業種別比率



注：1989～2012年、認可額ベース  
出所：ラオス計画投資省

図表8：日本からの FDI



注：FY：日本の財政年度。その他は暦年。  
出所：ラオス計画投資省（鈴木上級顧問）

サバナケットの経済特区（SEZ）への企業進出が進んだことも重要な要因となっている（詳細後述）。

### 2) 日系企業の進出状況

ラオスに進出する日系企業のうち、特に労働集約的な製造業・縫製業については、ビエンチャン周辺に立地する企業が大半であった。その理由としては、国内での原材料調達が困難であるため、原材料・素材を輸入し、ラオス国内で加工・生産したものを全量輸出する企業がほとんどであることから、これらの物流を支える道路等のインフラ整備状況や、主要輸出入港であるバンコクへのアクセス道路の連結性が比較的高いこと、また、許認可取得等のために定期的な訪問が必要となる中央省庁に近いこと、等が挙げられる。なお、ビエンチャン近郊の SEZ（ビタパーク）の造成・整備が進んできたこともあり、同 SEZ への入居企業も漸増している結果、ビエンチャン日本人商工会議所の正会員は、2012年末の48社から、2014年2月には54社となっている。

近年は、タイにおける慢性的な労働者確保難と賃金上昇による生産コストの上昇対策、また、2011年

<sup>6</sup> 南部を中心に、高原野菜（タイ資本が主。ラオスでの生産・加工に加え、加工用原料の安定供給のための契約栽培農場の経営等）、コーヒー農園（ベトナム資本が主）への投資が実施されている。

にバンコク近郊で発生した洪水や近年の政情不安等より、事業継続の観点から、タイでの生産工程のうち、特に労働集約的の工程については、生産コストの低い近接国に移管するモメンタムが高まっている。このうちラオスは、政治体制が安定しており、治安も良好であること、また、タイ語との近接性により、タイ人マネージャーや技術者を派遣することで、工場の立ち上げを円滑に実施することが出来ることや、電力供給が安定的かつ安価であること等から、タイプラスワンの展開先として、特に注目を集めている。

かかる状況の下、GMS プログラムにより、東西経済回廊の一部として整備されていた第二国際メコン橋が2006年に完成し、また、越境交通協定(CBTA)等により、通関手続きが改善され、通関

に係る時間が大幅に短縮されたことで、タイからのアクセスが大幅に改善していること、送電線整備等により、電力が安定的かつ廉価に利用できること、更には、日系を含むデベロッパーによる経済特区(SEZ)内の工場団地造成が進められていること等から、ラオス南部のサバナケットに労働集約的の工程を移管する企業も見られる。

また、ラオス中部から南部にかけては、農業や植林事業を展開する日系企業が進出している。

(2) ラオスの経済特区

2014年5月現在、ラオスではタイ・中国の国境沿いに、以下10の経済特区の設立を認可している。うち、現在入居可能な経済特区は、1) ビタ・パーク経済特区(ビエンチャン)、2) サワン・セノ経済

図表9：ラオスの経済特区<sup>7</sup>



出所：Laos Japan Research and Consulting (地図)、ラオス計画投資省(MPI)を基に日経研作成

<sup>7</sup> Special Economic Zone (特別経済区)は、独自の投資優遇策等の自治制度に基づき管理される、1000ha以上の小規模社会行政単位。区域内に特定経済区が立地することもある。Specific Economic Zone (特定経済区)は、政府により具体的に定められる区域(工業/輸出加工/免税/国境経済貿易ゾーン等)。同地域への居住は認められない。特別経済区、特定経済区を合わせて、「経済特区」と規定。

特区（サバナケット）のみであり、他の地区は現在造成中である。

### 1) ビタ・パーク経済特区（ビエンチャン近郊：図表9 地図④）

ビタ・パーク経済特区は、ビエンチャンから車で約1時間程度、タイ国境から約16kmの場所に位置する工業団地である。2014年4月現在、日系企業2社（第一電子（ワイヤーハーネス製造）、ツノダ（作業工具（ニッパー）製造））を含む23社が操業中である。2014年4月には、三菱マテリアルが同特区でのエアコン向け温度センサー製造のための新工場設立を発表したことから、同経済特区の運営主体であるLao VITA Development Co., Ltd（ラオス政府と台湾企業との合弁）は、同地への日系企業の進出が更に加速することを期待している。

なお、同社は、ラオス国内における同地区利用の将来的なメリットにつき、鉄道延伸や関連物流イン

フラの整備<sup>8</sup>により、タイ（バンコク）と同地の輸送手段として、トラックよりも廉価な貨物鉄道輸送の利用が可能となることを挙げている<sup>9</sup>。

### 2) サワン・セノ経済特区

サワン・セノ経済特区は、タイのムクダハンから第2国際メコン橋を渡ってすぐのサバナケット地域にサイトA、C、Dが、また、東西経済回廊とラオスを南北に走る国道13号線が交差するセノ地区に、日系企業が出資するサイトBが指定されている。サイトAは商業・サービス関連開発地区、サイトDは住宅団地地区であるところ、サイトB、Cでは工業団地開発が進められている。サイトB、Cの現状の開発状況と主な入居企業概要は以下の通り。

### (3) 物流インフラと東西経済回廊の利用状況

ラオスは内陸国であるため、港湾はなく、また現在は鉄道もタイ北部のノンカイ駅からラオス、ビエ

図表10：サワン・セノ経済特区と主な入居企業

	<p>サワン・ジャパンSEZ。(現状造成面積：20ha、295haに拡張予定) 物流・工業開発地区。サワン・ジャパン・ジョイントデベロップメント社(日系企業出資)により開発中。現在の入居企業は以下の通り。 ・日本ロジテム(トラック・ターミナル事業等) ・ニコン(タイ工場(アユタヤ)で最終製品化する一眼レフカメラの製造工程の一部を担当。ニコンの関連企業20社も進出予定。) ・光陽オリエント(精密機械部品販売、輸出入代行等)</p> <p>サワンパーク。造成面積234ha。商業・工業開発地区。 サワン・パシフィカ・デベロップメント株式会社(マレーシア企業出資)により開発・運営されている。現在の入居企業は以下の通り。 ・トヨタ紡織(自動車用シートカバー等内装部品を製造。タイの生産拠点を補完するサテライト工場) ・KP Beau Lao (日系、プラスチックのおもちゃ製造。ダナン経由で日本に輸出。) ・Lao Tin Smelting (日系。ラオス国内で採掘したスズの精錬。95%まで精錬。タイ等の工場で再精錬後、ハンダの原料としてメーカーに販売。) ・エシロール(フランスの大手メカニクスメーカー) ・エアロワークス(オランダの航空部品メーカー)</p> <p>サイトC隣接地 ・旭テック(アルミダイカスト(自動車部品)。全量タイへ納品) ・CRAFT Industry(靴下製造。タイ経由で日本に輸出)</p>
--	--

出所：Royal Thai Consulate-General, Savannakhet (地図)、各種報道等より日経研作成

<sup>8</sup> タイ政府は、周辺国へのアクセス改善・物流インフラ整備支援を進めており、ラオスにおいては、ビエンチャン近郊（タナレーン駅）のコンテナヤード整備、ビタ・パークに隣接する駅整備を含むビエンチャンへの延伸事業等を実施している。

<sup>9</sup> バンコクまでの貨物鉄道輸送のコストは、現状のトラック輸送コスト（コンテナあたり1400USD程度）に比べ高い価格優位性があると考えられる。また、ビエンチャンから貨物鉄道輸送のルートが出来ることによって、競争が発生し、トラック輸送のコストも下がることも期待されている。一方で、タイ国鉄の鉄道運行は定刻通りでないことが多いため、基幹的な輸送手段としての利用は難しいのではという意見も聞かれた。



ンチャン近郊のタナレーン駅（約3.5km）しかないため、陸路を利用したトラック輸送が主な手段となっている。

ビエンチャンに立地する日系企業は、主にタイ（バンコク、レムチャバン港）を仕出・仕向地とするか、或いは、タイプラスワン型事業として、タイ・バンコク周辺等に立地するマザー工場に製品・部品を納入している。バンコク・ビエンチャン間は、主に、バンコクからコンケン経由でビエンチャンを繋ぐルートが利用されているところ、東西経済回廊の利用は極めて限定的である。

東西経済回廊の整備や、タイからのアクセスが良好になったことで注目を集めているサバナケットの立地企業は、タイプラスワン型事業として、東西経済回廊を一部利用、タイ・バンコク近郊に立地するマザー工場に製品・部品を納入するか、タイ（バンコク、レムチャバン港）を仕出・仕向地とするものが主となっている。バンコク・サバナケット間は、コンケン経由で東西経済回廊を利用するルート、或いは、バンコクからムクダハンまで国道を利用し、それから東西経済回廊の一部を構成する第2国際メコン橋を利用するルートが利用されている。

なお、サバナケット進出企業のうち、国内を含む近郊地より原材料を調達する一部の企業、また、中部で植林事業を展開する企業は、港への近接性から、東西経済回廊を経由し、ベトナム（ダナン港）を仕向地としている。しかしながら、現状、ダナン港発日本行きの定期便が週2回であることや、通関手続きの煩雑性等により、利用状況は多いとはいえない。

### 3. メコン地域における経済回廊の潜在力と課題

#### (1) 経済回廊の潜在力

以上、カンボジアとラオス各国の投資環境を述べ

たが、メコン地域を圏域全体で捉えると日系企業にとって大きな潜在力を秘めていることがわかる。具体的には、①5カ国合計で2億4千万人の有望マーケットであること、②大市場の中国・インドと近接する好ロケーションにあること、③豊富で低廉な労働力があること、④アセアン経済共同体発足により域内の一体化が進む見通しであること、⑤経済回廊整備に伴い物流が多様化すること、が挙げられる。

特に今回採り上げた東西／南部経済回廊は、カンボジア／ラオス国内において現状、部分利用ではあるものの、両国で生産活動を行う製造業にとってメコン地域内の重要な物流ルートであり、その役割は大きいことがわかる。具体的には、カンボジア／ラオスで製品・部品を生産し、タイのマザー工場へ納入するタイプラスワン型企業がある一方、カンボジア／ラオスで製品・部品を生産し、ベトナムから日本へ輸出する日系企業が見られる。

こうした現在の利用状況を踏まえ、メコン地域諸国が両経済回廊によってさらに一体化すれば、進出中もしくは今後進出を計画している日系企業のサプライチェーンを変える可能性がある。具体的には、次のような展開が考えられよう。

- 1) 一部製造業がタイ・ベトナム（ハノイ）間の製品・部品の搬送ルートとして、東西経済回廊を部分利用しており、今後、同様の活用方法が更に増加すると考えられる。
- 2) ベトナム・ホーチミンにおいて、裾野産業の集積を前提に今後予想される日系企業のマザー工場立地に伴い、一部製造業がカンボジアでベトナムプラスワン型事業を検討する可能性がある。
- 3) 一部製造業がタイ（設計・デザイン）⇒カンボジア／ラオス（組立）⇒ベトナム（手直し・検査・出荷）の3カ国分業体制を検討する可能性がある。



## (2) 経済回廊の課題

上述のメコン地域における東西／南部経済回廊の潜在力を引き出すために3つの課題が挙げられる。

第1はハードインフラの整備で、特に幹線改良やアクセス道路新設が重要である。また、電力の安定供給体制や経済特区の整備も欠かせない。第2はソフトインフラの強化で、前篇で述べた越境交通協定(CBTA)における運用面の一層の改善及び通関検査の人材育成が急務である。第3は官民連携による地域間協力の推進で、例えばタイ(洪水対策)やベトナム(工業化戦略策定)の経験をカンボジア／ラオスと共有することが挙げられる。特にベトナムでは日越で電気・電子、食品加工、農業機械等の優先業種を定め、その育成手段の整備を検討しているが、産業振興が経済回廊の利用促進に繋がる可能性がある観点から、その経験を共有することも有用であろう。

## おわりに

メコン経済圏は各国における政情の安定と様々な課題への取り組みを前提に今後も年率5～7%で経済成長すると予測され、それに伴い一人当たりGDPも増加し、分厚い中間所得層が形成され、内需旺盛な有望マーケットになる可能性が高い。こうした見通しを成り立たせる牽引力の一つがメコン圏域で計画されている9ルートの経済回廊であり、その中でも供用開始されている東西／南部経済回廊の果たす役割が大きいことは間違いない。そのためにもこれら経済回廊のハードインフラ及びソフトインフラを官民の協力・連携により一層整備・強化することが急がれる。