

第 2 章 地域開発に係る現状と留意事項

2 - 1 カンボディアのマクロ経済概要

2 - 1 - 1 経済構造

カンボディアは、内戦が終結した1991年以来、国際社会の援助を受け、ようやく計画経済から市場経済への体制移行を本格的に開始した。1993年の選挙を経て政治的安定を得てからは経済も落ち着き、1994年以降は政変の発生した1997年を除き、比較的安定した経済成長を続けている。しかしながら、1人当たりGDPは300米ドルに達せず、いまだ最貧国の1つである。そのため、貧困削減がカンボディアの最優先の国家目標になっている。

カンボディアの経済においては、農業が最重要な産業セクターであり、漁業、林業と合わせた第一次産業は、GDPの約4割、就業者のほぼ4分の3を占める。しかしながら農業生産は天候によって大きく左右されるため、年ごとの成長率は大きく変動する。第二次産業が経済に占める割合は2000年で19.4%といまだ低いものの、製造業は年々そのシェアを増し、経済成長のエンジンとなっている。なかでも縫製産業は急成長を遂げている。一方、商業等のサービス業をはじめとした第三次産業のシェアは横ばいもしくは若干の低下を示している。今後も経済成長に伴い、短・中期的には経常赤字の拡大が予想されており、海外資金、特にFDIの果たす役割は更に大きくなる。

2 - 1 - 2 経済動向

2000年の実質経済成長率は6.1%と推計され、1999年の5.4%を上回った。洪水被害による農業部門がマイナス成長であったにもかかわらず比コメ等、物価指数の大部分を占める食品の価格が安定していたことが主な要因である。また、この間、為替レートが比較的安定し、輸入物価が上昇しなかったことも、低インフレに貢献した。

表 2 - 1 主要経済指標

	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年
人口(百万人)	11.1	11.4	11.7	12.0	12.3
就業人口(千人)	4,456.2	4,429.7	4,845.7	5,519.0	5,275.0
産業部門別就業者内訳(%)					
第一次産業	78.1	78.8	77.2	76.3	73.7
第二次産業	3.8	3.4	3.2	4.8	7.0
第三次産業	18.0	17.7	19.6	18.9	19.2
名目GDP(百万ドル)	3,059	2,794	3,054	3,090	3,570
1人当たりGDP(ドル)	263	228	241	238	289
実質GDP成長率(%)	3.7	1.5	6.9	5.4	6.1
産業部門別成長率(%)					
第一次産業	- 0.7	5.8	2.5	4.8	- 2.7
第二次産業	11.1	20.4	7.7	12.0	29.0
第三次産業	3.1	- 3.7	- 0.6	5.8	3.1
産業部門別GDPシェア(%)					
第一次産業	42.5	43.2	43.3	42.6	39.1
第二次産業	15.7	18.1	19.1	20.0	24.4
第三次産業	41.8	38.7	37.6	37.4	36.4
消費者物価上昇率(%)	9.2	13.3	- 0.5	- 0.8	3.8
為替レート(リエル/ドル)	3,000	3,800	3,819	3,880	3,900
財政収支(対GDP比、%)	0.7	- 0.3	1.8	1.6	1.4
経常収支(贈与含む)(対GDP比、%)	- 1.4	- 1.3	- 4.1	- 5.7	- 5.9
経常収支(贈与除く)(対GDP比、%)	- 8.2	- 8.2	- 11.3	- 12.5	- 12.2

2 - 2 対象地域の現況

2 - 2 - 1 社会経済開発計画(SED P)における位置づけ

カンボディアにおいて、新政権発足後策定された「第1次社会経済開発5カ年計画・1996 - 2000」(SED P1)は、市場経済化の方向性を明確にした初めての開発計画であり、1993年に実施された総選挙とともに、国家の象徴的な開発計画として、経済開発と貧困削減を達成することを目標に掲げて進められてきた。この計画目標については、政治的摩擦やアジアの経済危機などのあおりを受けて目標経済成長率の7.5%に反して実際には4%程度であったが、GDPの伸びは7%に達した。しかし、市場経済化のための経済自由化、これまで低水準にあった農村基盤向上への公共投資の過程において、政府の活動や政策が十分効果を発揮しなかったのではないかと評価されている。

現在、その後に続くものとして、2005年までを目標年次とした「第2次社会経済5カ年計画・2001 - 2005」(SED P2)案が完成し、議会において審議中である。2001年9月に計画省により発表された「概要」によれば、経済開発と貧困削減が政府の中心的開発目標として掲げられてお

り、そのための目標達成は、まず以下の3項目の目標を達成することにより実現されるとしている。

貧困層が生計を営んでいけるような幅広いセクターを含めた経済発展を図ること：そのためには、司法・立法、財政、行政の改革、公務員の腐敗防止、性差別の撤廃、軍隊の武装解除や自然保護等に関する行政行動計画（GAP - RGC - 2001）に基づく改革が必要とされている。

社会的文化的発展を促進すること：経済発展を確かなものにするために、社会サービスの享受を広く行きわたらせ、国民の健康水準を引き上げること、女性の地位向上と教育機会の均等、貧困者に対する保護などを強化することが必要とされている。

持続的な、自然の資源の利用と環境管理を図ること：資源の有効活用と自然環境の保全のために、木材の不法伐採防止、漁業資源の保護、動植物など生態系の保護を強調している。

第2次計画では、開発の目標値を以下のように設定している。

- ・実質 GDP 成長率：6 ～ 7 %
- ・貧困層人口指標：31 %
- ・乳幼児死亡率：65 人 / 1,000 人出生当たり
- ・妊産婦死亡率：200 人 / 100,000 人当たり
- ・安全な飲料水供給：都市部 87 %
農村部 40 %
- ・下水道整備：都市部 90 %
農村部 20 %
- ・教育機会：小学校への入学者数を 240 万人とし、そして、その 90 % に 6 学年までを修了させ、実生活に必要な文字及び数字の知識をもたせる。中学校への進学者数を 80 万人、高校への進学者数を 30 万人にする。

以上のような開発目標値が達成され、さらに人口比の大きな農村部での農業の発展と農村開発との相乗効果が生じることにより、個人所得は年 3.5 % の上昇が見込まれ、貧困削減には極めて大きな効果が期待できるものと考えられている。

2 - 2 - 2 地域開発計画にかかわる組織・制度

(1) 中央政府組織

カンボディアにおける行政組織は中央政府行政組織と地方行政組織がある。中央政府は首相を長とする内閣を構成しており、その下に各大臣が統括する 24 の省と中央銀行を置いている。カンボディア中央政府の組織を図 2 - 1 に示す。

現在カンボディア政府は、地方分権を広く普及させるために、1996 年以来 SEILA プログラムを進めている。当初は 5 州で開始されたものが現在 12 州について定着しているが、さらに今後 2006 年までには全国的に展開させたいとの意向をもっている。

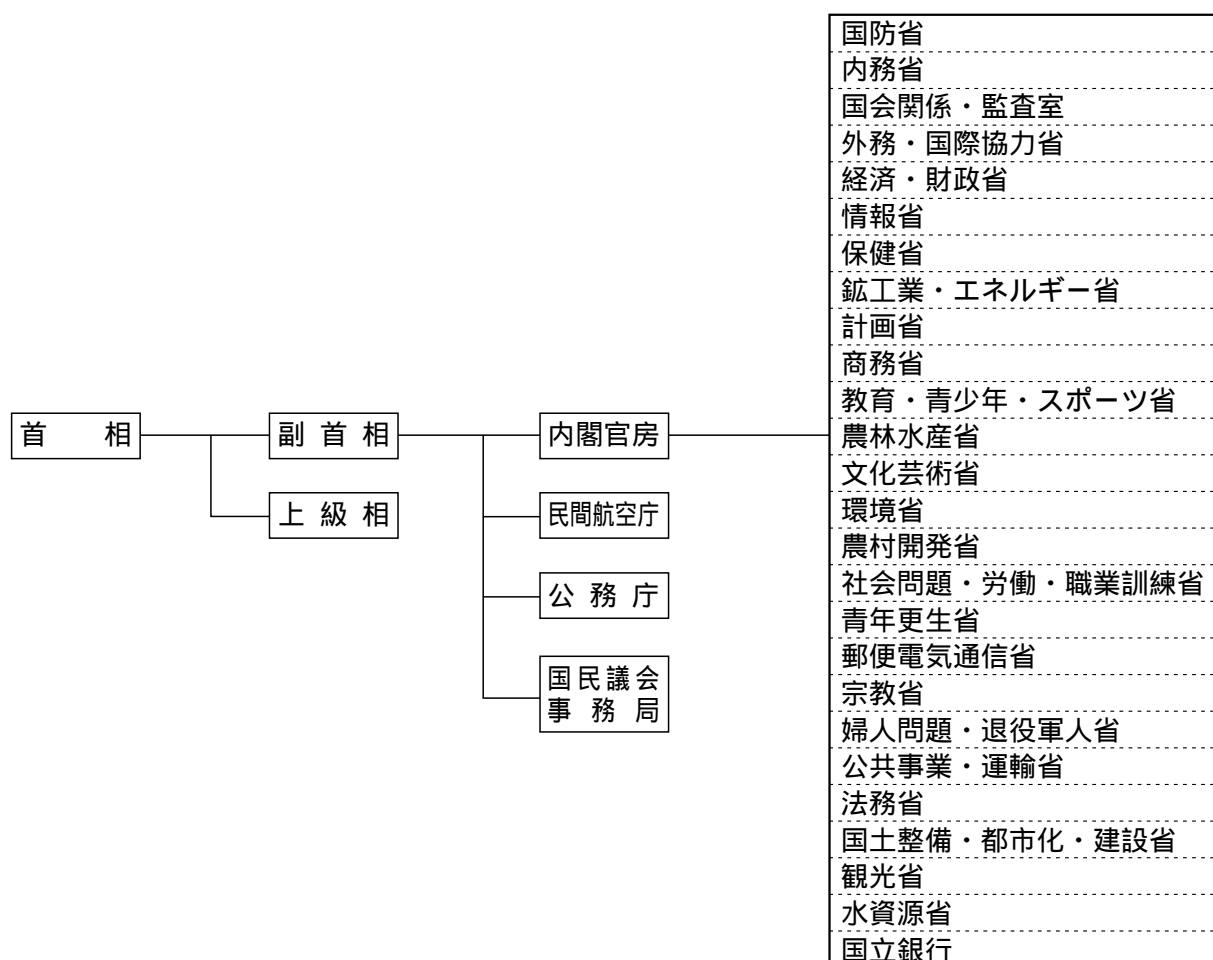


図 2 - 1 カンボディア政府 組織図

(2) 地方行政

カンボディアにおける地方行政組織は内務省が統括しており、20 の州 (Province) と 4 つの特別市から構成されている。そのなかには 171 の郡 (District) 、 1,621 のコミューン (Commune) 、 1 万 3,706 の村落 (Village) が含まれている。今回の調査対象地域に含まれる地方行政区は以下の 7 州 17 郡にまたがり、そのなかでプノンペン市とシハヌークヴィル市は、全国に 4 か所ある特別市のうちの 2 つである。

プノンペン市：チャムカーモン地区、トゥールコック地区

カンボンスプー州：サムラオントン郡、ブノウスルオチ郡

コーコン州：スレアンバル郡、カンボンセイラ郡

シハヌークヴィル市：ミッタークペップ地区、プレイノブ地区、スツェングハブ地区

カンポート州：カンポート郡、カンポンバイ郡、ダントン郡、チュック郡

クタケオ州：トラムカック郡、サムラオン郡、パティ郡

カンダール州：カンダールストゥエング郡

これらそれぞれの州、郡、コミューンなどの自治を拡大するにあたって、内務省地方行政局は、それぞれの首長は以下の手続きにより任命にすることとしている。

- ・ 州知事：首相の指名により、内務大臣が任命する。
- ・ 郡長：知事の指名により、内務大臣が任命する。
- ・ コミューン長：コミューンの選挙により選出され、内務大臣の承認を受ける。
- ・ 村長：村民の選挙により選出される。

その他、中央政府は、地方自治を推進するとともに、貧困層に裨益するプロジェクトの効率的な実施をめざして、首相府のなかに以下の組織を構成しその任にあたっている。

CDC : 地方分権を推進するための SEILA プロジェクトを統括している。かつて UNDP の主導で推進してきた農村開発プロジェクト、CARERE も農村の組織化に深くかかわっていたプロジェクトであったため、現在 SEILA プロジェクトのなかに組みこまれている。

NCSC : National Council for Supporting Commune、5 ないし 11 の村落が集まって構成されるコミューンの活動を支援する組織。

CAR : Council for Administration Reform

国際機関及びドナーが支援している地方開発、農村開発プログラムには以下のようなものがある。

SEILA : 地方分権に関する支援、UNDP、SIDA、DANIDA

CROSAC : EU により支援を受けて実施されている地方農村開発プログラム

GTZ : 内務省への支援を行っている。UNDP と協力して、地方行政法：Law on Administration and Management of Community Council のための sub-decree を策定中である。

現在のカンボディアの税収はワンバスケット方式で、すべての税金が財務省によりひとまとめに集められ、それが人口比に基づき地方に交付されている。このうち、地方分権促進のために SEILA プログラムに対しては財務省からの補助金が年間 \$ 10,000、コミューンの活動に対しては年間 \$ 7,500 の補助金が支給されている。

2 - 2 - 3 国際協力プロジェクトとの関連

カンボディアでは、国際機関をはじめ多くのドナー、NGO が活動中であるが、政府はこれら全体を把握しきれていない。そのため、各省の縦割り行政と相まって、似かよったプロジェクトが同一地区において実施されてしまう可能性がある。カンボディア全国で展開中の主な国際協力プロジェクトを ANNEX 2-2-1 に示す。

現在、調査対象地区で計画中、又は実施中の主な国際協力プロジェクトは以下のものが分かっている。

シハヌークヴィル港緊急整備事業（日本の円借プロジェクト。実施中）

シハヌークヴィル、コンバインドサイクル発電所計画（JICA の開発調査が終了）

キリロム水力発電及び送電プロジェクト（中国による BOT）

国道 3 号線、4 号線との分岐点からカンポート州境までの整備（世銀のローン、建設中）

国道 3 号線、カンポート州境からカンポート市まで（韓国、KOICA が無償資金協力を予定）

国道 3 号線、カンポート市からブノンペンまで（韓国、KOICA が開発調査の意向）

ブノンペン・シハヌーク間鉄道運行施設改善計画（日本のコンサルが F/S を実施）

カムチャイ水力発電開発計画（カナダ、CIDA が F/S を実施中）

沿岸環境管理計画（デンマーク、DANIDA の技術協力）

国道 4 号線 1 区沿い地区 GIS 及び土地利用図作成（ドイツ、GTZ の技術協力）

シハヌークヴィル市地下水資源開発（世銀、中断中）

民間企業による、国道 4 号線有料高速道路化（マレーシアの民間、BOT）

民間企業による、行動 48 号線道路整備計画（タイの民間長期ローンで検討中）

民間企業による、リゾートコンプレックス開発計画（マレーシアの民間、BOT）

本格調査においては、これらのプロジェクトをレビューすると同時に、まだ、CDC に登録されていないプロジェクト、また、縦割り行政のために各省内のみにおいて検討中の関連プロジェクトをできるだけ洗い出し、それらの整合性、優先度などについて検討した結果をマスタープランに反映することが望まれる。

2 - 3 調査対象地域の主要な産業の現状と開発の可能性

2 - 3 - 1 農林水産業

カンボディアにおいては全人口の 84.3% が農村人口であり、農林水産業の振興は政府の最重要課題の 1 つとなっている。2001 - 2005 の SEDP2 においても「国内における食料安全保障の達成と公正な配分」を第 1 の目的として、

米の増産と余剰米の輸出振興

農産物の多角化と品質向上

家畜生産の振興による農家の収入増大

主遺産資源の管理、保全、開発

森林法適用の徹底化と資源の持続的管理、輸出の適正化

農業の機械化促進

人的資源の向上と普及

等を施策の骨子としている。

(1) 農 業

カンボディアにおける主要な農産物は、米、メイズ、キャッサバ、野菜、大豆、ごま、タバコ等で、特に米の生産高はそのうちの約 61.1% を占め(1998 年)であり、カンボディアの農業における柱となっている。

表 2 - 2 カンボディアにおける主要農産物の耕作面積 (単位: ha)

農産物	1994	1995	1996	1997	1998	1999
米	1,924.00	2,085.99	2,153.00	2,076.01	2,094.69	2,157.59
メイズ	52.00	51.58	49.46	49.45	44.92	59.85
キャッサバ	11.00	14.19	14.00	10.51	8.79	14.04
いも類	11.00	10.25	11.00	9.32	9.34	9.34
野菜	35.00	41.65	46.01	36.50	37.75	31.50
豆類	60.00	51.99	68.91	70.00	65.84	72.51
ごま	11.00	8.66	12.20	16.37	14.79	16.50
タバコ	15.00	13.57	13.82	14.95	13.79	8.30

出典: Statistics yearbook 2000

調査対象地区である国道 4 号線沿線は、カンボンスプー以西は山間地で、プヌンブークコウ国立公園が大きな面積を占めている。Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction では、国立公園周辺の地域に農業開発と林業のコンセッションのための地区を指定しており、現在、その一部ではオイル椰子のプランテーションが展開中である。しかし、その他には現在は見るとべき農業活動は行われていない。

また、3 号線沿線は農村がほとんど切れ目無く続いており、米の耕作が盛んに行われている。しかし、そのほとんどは自家消費で、主な商業作物は現在においてはサトウキビのみである。一方で、近年 3 号線の東側では果物の栽培が奨励され、温暖な気候と季節風によるバナナ、マンゴー、カシューナッツ、ドリアン等が栽培されるようになり、その品質と味

の良さは評価されている。

しかし、これらも流通システム基盤の未整備から大消費地まで運ばれる量は少なく、そのほとんどが近隣地区のマーケットで売られる程度のスケールであることから耕作面積もいまだ少なく、これらが農家の現金収入を増大し、貧困の解消に貢献するところまでには至っていない。特に、農業経済基盤整備の遅れにより農作物の運搬、流通が極めて制限されており、全国的には農産物の収穫は増加しているにもかかわらず、それらが近隣地区でしか流通せず大消費地まで届ける手段をもたないために、農産物生産者の収入が増えないことが問題である。そのために、一部地方では豊作でありながら他の不作だった地方の不足を補うことができず、国内にストックがありながらタイやヴィエトナムから米や野菜を輸入するなどの現象があちこちで起きている。

一方、農民の土地所有の不安定な形態は未解決のまま、有力者による土地の強奪や借金等により土地を所有する自作農が小作農へ転落するなど、農村の貧富格差、貧困問題がそのまま政府の農業政策実施の阻害要件となっている。

農地の所有権の確立については、1992年に個人の土地所有を認める土地法が成立した。しかし、実際の運用にあたっては実効力が弱く、土地の不法所有や土地の強奪等、土地所有に関する係争が続出したため、2001年8月に新たな土地法が議会に提出され、現在国会で審議中である。このなかでは公正な土地所有形態をめざしてその実効性に力点が置かれている。

(2) 水産業

シハヌークヴィル周辺海域が豊かな漁場である。使用船舶も徐々にモーターボートへ移行しており、11～30馬力のモーターボートは1993年で1,800隻以上となっている。タイ、ヴィエトナム等の外国籍の漁船も操業を行っており、30～425馬力の船舶が200隻程度登録されている。

しかし、カンボディアの漁民は水揚げした魚の流通システムがないため、せいぜい地元のレストランやホテル、また、個人的にプノンペンから買い出しに来る仲買人のような小規模消費者にしか売ることができない。そのため、収穫を海上でタイやヴィエトナムの漁船に丸売りをしてしまい、カンボディアにおける水揚げ量が極めて限られているのが現状である。

以上のような状況から、農林水産業開発においては、既存の貧困解消をめざした農村開発計画と同時に、農民の自助努力を支援する形で、農作物の多様化、商業作物の振興、経済・社会基盤の整備を通して、農林水産業の確立のため流通システムまでも含めた総合的な開発計画を策定することが必要となる。

2 - 3 - 2 観光産業

カンボディアにおいては、観光産業は農業と製造業（輸出加工）に次いで重要な産業セクターと見なされており、SEDP2においても、観光産業の振興は経済社会開発における優先課題の1つとして扱われている。

カンボディアの観光産業は、事実上 UNESCO の世界文化遺産であるアンコール遺跡群及び首都プノンペンを主な観光資源として成り立っていると言っても過言ではない。現在、国際観光客のほとんどは首都プノンペンとアンコール遺跡のあるシェムリアップをゲートウェイとして入国しており、2000 年には 35 万人以上の観光客がカンボディアを訪れた。

観光客の入り込みは、1992 年に成立した和平合意の結果、1993 年から着実に増加しており、途中 1997 年における内紛により一時減少したが、1999 年には再び増加に転じており、全体的には 1994 年以来の増加傾向は続いている。2001 年には更に増加が見込まれている。

表 2 - 3 カンボディアへの入国者数

	1994	1995	1996	1997
観光客数	176,617	219,680	260,489	218,843
前年比(%)	+49.44	+24.38	+18.58	- 15.99

1998	1999	2000	2001
186,333	262,907	351,661	245,410 *
- 14.86	+41.10	+33.76	

出典：Ministry of Tourism, Planning Department

注：2001 年の数値は 1 月から 7 月までの合計（2000 年の同期の数値は 195,893）

観光客の平均滞在日数は約 5.5 日で、1 人当たりの消費額は約 \$ 500.00 である（2001 年の観光客調査）。主たる観光目的地は言うまでも無くアンコール遺跡群で、プノンペンにおける旅行代理店への聞き取り調査の結果でも、代理店が 2000 年中に扱った国際観光客の 95 %以上がアンコール遺跡を目的地としていたとのことであった。2001 年 1 月から 7 月の期間には 14 万 2,751 人の外国人観光客がシェムリアップを訪れており、このうち 51.7 %はホーチミンシティ、バンコク、シンガポールなどから直接シェムリアップに乗り入れた観光客で、シェムリアップがアジア・インドシナ地域においても重要な観光目的地であることを示している。しかし、首都プノンペン以外の観光地に関しては、いまだに治安の悪さ、交通インフラ、アクセス等の問題が観光産業の発展にとって大きな障害となっている。今回の調査においては、これらの障害を取り除く方策についても提言のなかに含めることが必要とされる。

調査対象地域における観光資源は、シハヌークヴィルと周辺地域のビーチ、キリロム、プナムブークコウ、レアム等の国立公園、カンポートから 40km ほど東にある昔のフランス植民地時代のリゾート地ケップ、国道 2 号線と 3 号線の間にある古代クメール帝国のモニュメントなどが主なもので、自然観光、文化観光、レジャー観光等のポテンシャルはあるものと判断される。しかし、現在までのところは、観光地としては国際的に知られていないこと、国立公園内の整備、遺跡へのアクセス道路の整備等が行われていないこと、レジャー施設がなく、ビーチ客の夕方からのレジャー活動の可能性が全く無いことなどが観光客誘致のうえでの障害になっており、施設、アメニティなど民間の開発努力と同時に、公共側によるマーケティングへの強力な支援が必要とされている。

上記の旅行代理店によれば、現在、シハヌークヴィル観光を目的地とする観光客取扱い数の統計はないが、推定によれば全体の 5% 以下で、シハヌークヴィルは国際観光客市場では観光地としていまだ集客力が弱いことが分かる。現在シハヌークヴィルを訪れる国際観光客のほとんどは、ホテルに設置されているカジノ目当てのタイからのギャンブルツーリストと、週末を過ごすために訪れる中国人ビジネスマンである。

一方、近年周辺地区の海岸がリゾートビーチとして開発されつつあり、ホテル建設、海岸地区の景観の美化などが進んで、シハヌークヴィルは海浜リゾート地区としての姿を整えつつある。観光省の開発計画は、シハヌークヴィルをシェムリアップ、プノンペンを結ぶ三角地域(トライアングル)の 1 つとしている。カンボディアにおける唯一の、そして首都プノンペンから近距離でアクセスの容易なビーチリゾートとしてシハヌークヴィルを位置づけ、首都に在住する外国人、周辺地域に居住する国内客向けの整備を出発点に、将来的には、全国的なネットワーク、さらには周辺国も含めた観光ネットワークに取り込んでいくことが求められている。

シハヌークヴィルの観光・リゾート開発に関しては、現在、マレーシア資本の「アリストン社」が Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction からの開発のコンセプションを取得し、独自の財源で開発計画を進めており、現在コンセプトデザインが完了し、開発許可申請を提出しようとしている。このなかには、空港滑走路の延長、空港ターミナルビルの建設、ホテル、ゴルフ場、その他のリゾート施設開発計画等が含まれており、2003 年のフェーズ I、39.5 ha の完成をめざしている。

カンボディアにおける観光セクターの開発は、今後民間の投資を軸として進められていくことになるものと考えられる。今後はこのような民間投資を継続的に誘致することにより中長期的な国内産業の育成へと波及させる必要があり、FDI 事業を健全に育てていくための振興策、企業の利益の保護等に関する法制度の整備を確立するなど、継続的な事業展開を可能にする環境づくりに取り組むことが不可欠である。

2 - 4 インフラ整備状況

2 - 4 - 1 道 路

カンボディアの道路の総延長は 7,720.18km で、その内訳は、番号が 1 桁の数字の一級国道が 1,988.14km、2 桁の二級国道が 2,177.31km、三桁の州道が 3,554.73 km である(図 2 - 2 / 表 2 - 4)。これらの国道のうち、一級国道については、ほとんどの部分が世銀や ADB のローン、日本や米国、韓国等による無償供与により整備が既に計画又は実施されている。しかし、7 号線のクラチエからラオス国境までの 210km の部分については、現在までのところ手当ての目途が全くついておらず、整備計画は無い(図 2 - 3)。

また、二級国道については、公共事業省がドナーによる財源援助を求めているが、これまでのところ、国道 4 号線のスレアンバルからコーコンに至る国道 48 号線 151km についてタイの財閥による民間長期ローンが提案されている以外、各ドナーの援助対象には取り上げられておらず、当分の間、整備が行われる見込みはない。

このようななかで、調査対象地区の北西側の境界とされている国道 4 号線は、ヴェトナム戦争時代にプノンペンを戦略的前線基地として使用することを望んだ米国により整備が行われていたが、新たに USAID の無償供与により整備が行われ、カンボディアにおける唯一の国際規格の道路となっている。4 号線沿いはプノンペンからカンボンスプーまでは沿道には集落が続いているが、その先シハヌークヴィルまでは山間部となる。人家がなく近隣交通のバイクや農作業車が通らないため、4 号線は主にシハヌークヴィル港とプノンペン間の物資輸送のための主幹線道路として大きな役割を果たしている。現在では維持管理のために一部有料化が行われているが、将来的には現在の道路の両側にある路肩それぞれ 1.5m を舗装して、有料自動車専用高速道路として運営する民間企業による BOT 事業が検討されている。

一方、調査対象地区の東南側の境界となる国道 3 号線は、4 号線との分岐点からカンポート州境までの約 20 km の部分が世銀のローンにより工事が開始されており、2003 年に完了予定である。また、その先カンポートまでの約 34 km は韓国が開発調査を終了し、やはり 2003 年をめざして韓国の無償供与による整備を行うことが決定しており、さらに、カンポートからプノンペンまでの 159 km に関しては、現在韓国が道路整備のための開発調査を提案している。国道 3 号線は、これまでのところ緊急リハビリ工事以外はほとんど手が付けられていない。1993 年から 1994 年にかけて、和平後の PKO により、クメール・ルージュにより爆破された橋の修理が行われて、一応は通行可能となったものの、そのほとんどが戦場の仮設橋であるところから、大型車両が通ることができず、経済基盤としての機能が十分に発揮されているとは言えない。一方、3 号線沿線は平坦地形で、周辺地区は農業地帯として良く開発されており、沿道には田園風景が広がり、米やサトウ椰子が多く栽培されており、多くの集落や町が形成されている。3 号線はその中を貫通している部分が多く、地元の人々の生活道路として重要な役割を果たしている

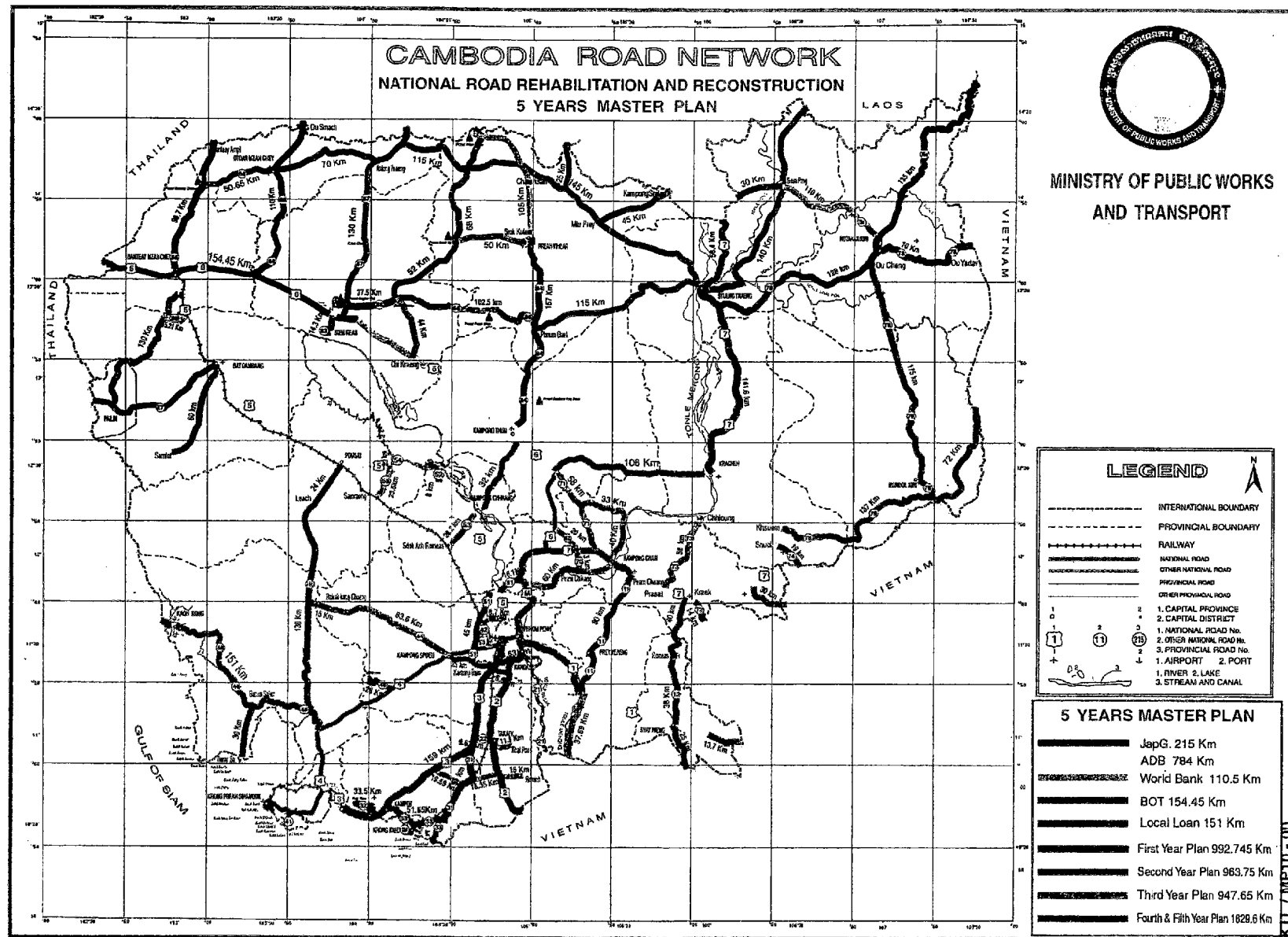


図2-2 カンボディア全国道路網整備5年計画とドナー

表2-4 カンボディアの道路インベントリー

NATIONAL ROADS

Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal
1	166.850	Phnom Penh - Svay Rieng - Bavet (VN Border)
2	120.695	Ta Khmau - Takeav - Phnum Den (VN Border)
3	201.740	Phnom Penh - Kampot - Veal Pinh
4	214.175	Chaom Chau - Kampong Spueu - Krong Preah Sihanouk
5	407.450	Phnom Penh - Bat Dambang - Serei Saophoan - Poipat (Thailand Border)
6	416.400	Phnom Penh - Kampong Thum - Siem Reab - Serei Saophoan
7	460.830	Stun - Kampong Cham - Kracheh - Stueng Treang - Voeng Kham (Laos Border)

TOTAL 1988.140 Km

OTHER NATIONAL ROADS

Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal	Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal	Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal
11	90.275	Neak Loasang - Peam Cheang	48	138.000	PK 142 + 350 - kaoh kong	64	157.000	Kg. Thum - Tbaeng m.chey
13	38.080	S. Rieng - Kg. Trach	51	44.730	Odongk - Kg. Trach	65	139.920	Siem Reab - Phnum daek
21	74.900	Ta Khmau - Chrey Thum	52	7.980	Wat Ponley - Chhnok Tru	66a	20.590	Angkor Wat - PK321 690
22	9.520	Takeav - Angk Tasaom	53	28.180	Kg. Chhnung - S.ach Pomeas	65b	6.200	PK5 + 480 - PK19 + 620
31	55.080	Kus - Kg. Trach	54	5.300	Krakor - Tonlesab	65	78.850	Kralanh - Samraong
32	33.500	Rolousia - Bokou	55	23.540	Krakor - St. Samraong	70	13.350	Pt. Totueng - Peam chi kang
33	51.650	Kampot - Luxonn	56	114.000	Serei Saophoan - Samraong	71	57.595	Treang - Kampong Thma
33a	18.300	PK163+090-Dn.chang oeur	57	97.250	Bat dambang - Paiyokha	72	13.670	Krakor - VN Border
41	10.300	Kangkeng - Ream	59	15.210	Toul Samraong - Lvea	73	58.000	Prasat - Chhnoung
42	22.000	PK14+000 - Batdoeng	61	16.100	Thnaikaeng - Preaek khdam	74	18.950	Snuol - VN Border
44	83.600	Kg.Spuu-Roleak Kangcheung	62	20.210	Sampaeng Chey - Prey Tulueng	76	335.000	PK266 (7) - Ou Chaeng
46	28.000	PK87 + 877 - Kr. kirirou	63	14.300	Siem Reab - Tonlesab	78	198.000	PK458 + 700 - VN Border
						78a	40.000	PK584 + 170(78)Veun Sai

TOTAL 2177.312 Km

PROVINCIAL ROADS

REGION 1 PART SOUTH WEST (Region between Mekong downstream and Tonlesab)

Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal	Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal	Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal	Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal
101	37.390	PK59 + 140 (RN1) - Kg kong	115	4.220	PK 126 + 500 - Pr. Tuk Meas	131	46.000	PK 58 + 800 (RN4) - ph. Kantuot	148	183.000	Pousat - Srae Ambei
102	12.450	PP PK1 + 400 - St. Preaek Thnot	117	10.950	PK 134 + 00 - Tonn Honn	132	38.000	Ph. Krang Chek - PK42 + 500(RN44)	147	26.120	Pousat - Kanh Onor
103	11.160	Wat Slaeng - PK8+300 (Pv 102)	118	11.000	Kampong Trach - Srae Chea	133	35.000	PK162 + 000 - Ph. Ta Sel	148	157.000	Pousat - Peam Prous
104	9.630	Kg. Tuol - PK20 + 120 (RN2)	119	2.000	PK153+200(RN33) - P.B. Romeas	134	7.700	PK36 + 680 - Phnum Odongk	149	13.800	Moung - Dondry
105	6.800	Kg. Kantuot - Siem Reab	120	6.560	PK153+200(RN33) - Phn. Pau(Kp)	135	11.425	PK29 + 020 (RN5) - P. Longveaek	150	12.000	PK 259 + 340 - Thima Patel
106	23.240	Tram Khnar - Kg. Chamlang	121	8.400	Kampong Chrey - Rominh	136	61.000	Odongk - Chreav Kampong Spueu	151	8.500	PK 271 + 142 - Raing Kesel
107	5.560	Wat Prasat - Trepeang Srang	122	4.200	PK 7 + 00 (Pv21) - Kampot	137	15.000	Tbaeng kpous - PK6 + 0 (Pv135)	152	5.538	PK 284 669 (RN5) - Ou Sralau
108	26.000	Thnal Totueng - Kampong Chak	123	25.200	PK 148 + 720 (RN3) - Kampot	138	47.701	Kampong Tralach - Tang Klauch	153	3.350	PK290+860(5) - R. Bang River
109	0.990	PK 75 + 460 (RN2) - Takeav	124	85.270	Kg. Trach - PK 127 + 00 (RN3)	139	6.250	PK61+616(RN5) - Kampong Tachas	154	7.250	PK290+860(5) - Wat Kaev(BB)
110	11.800	Takeav - Takeav	125	33.980	Tram Khnar(RN3)-Kampong Spueu	140	4.800	PK 87+50(RN5) - Kampong Prasat	155	19.278	PK 281 + 01 (5) - Banan (BB)
111	15.000	Kg. Chrey - Rominh (Takeav)	126	24.500	PK46+470(RN3)-PK3+00(Pv127)	141	17.710	Kouk Banteay - PK17 + 890 (RN53)	156	5.020	PK 292 + 850 (5) - Doun Teav
112	17.000	Tonloab - Bapol (Takeav)	127	31.000	Kampong Spueu - Wat Prey Tulueng	142	13.657	Sd. Ach Romeas - PK40+787(Pv138)	157	24.528	Chun Doeava (5) - Bavel
113	15.800	Pratheal-Ph. Pa Ta Suy	128	4.000	PK36+00(RN4) - PK5+00(Pv127)	143	7.080	PK 84 + 220 (RN5) - Tonlesab	158	9.200	Mongkol Borel - Koy Mang
114	16.350	Tany(RN31)-PK97+250(RN2)	129	30.590	PK2 + 250 (RN44) - Bat doeng	144	15.000	PK 100 + 300 (5) - Prasneb	159	1.563	PK350+833(5)-PK351+852(5)
115	19.590	Chnok-PK108+800(RN31)	130	18.700	PK18 + 650 (RN51) - Preaek Phinov	145	23.000	PK 99 + 00 (RN5) - Krang Skaer	160	130.000	Chamkar Chek (5) - Pailin
									161	5.000	Chreav (RN48) - Srae Ambei

TOTAL 1469.518 Km

REGION 2 PART NORTH - WEST (Region between Tonlesab and Mekong upstream)

Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal	Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal	Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal
201	18.000	PK 336 + 352 - Tasaom	209	44.000	Kampong Kdei - Boeng Mealea	217	55.000	Rovieng Pteavihear - Spong
202	40.000	Puok (RN6) - Moung (RN68)	210	52.000	Boeng Mealea - Koke	218	22.000	Rum Chek - Rovieng
203	25.500	PK 13.000 - PK 23.000	211	103.000	PK 82.280 - Preah Vihear	219	52.450	PK189.910 - Kampong Trabaek
204	25.000	PK 16.350 - Phnum Kuleaan	212	30.000	Chaeum Kaan - Ta Trev	220	13.600	PK 186.270 (RN64) - Sambour Prey Kub
205	3.850	PK322 + 350(RN63) - Phnum Krom	213	144.200	Phnum Daek (Pv64) - Kampong Kralau	221	32.000	Kampong Boeng (Kg. Chhnang) - Sala Kok Tra
206	16.000	PK 297 + 100 (RN6) - Tonlesab	214	99.000	Thalabarivat - Mt. Prey	222	32.622	Bos Chek Prey - Preaek Kok (Kg. Cham)
207	15.768	PK 277+ 330 (RN6) - Kg Kleang	215	12.000	PK 72 + 2Pv 213 Chhaeb (Pr. Vihear)	223	56.000	Pearm Chikang (Kg. Cham) - Preaek Kak (kg. Cham)
208	13.000	Kampong Kdei(S.Reap)-Labk(S.Reap)	216	34.000	Kampong Putrea - Thalabarivat	224	16.200	PK 83 + 352 (RN6) - Skon (Kg. Cham)

REGION 3 PART EAST (Region between upstream and downstream Mekong River)

TOTAL 955.190 Km

Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal	Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal	Road No.	Total Length Km	Origin - Terminal
301	94.000	PK 458 + 700 (RN7) - Veun Say (F.Kin)	311	70.000	PK 201.050 (RN7) - Chhnoung	321	11.110	Sala Kachou (RN1) - PK 20.200
302	-	Boeng Thum (RN30) - PK 11 + 0 (RN78a)	312	14.000	Memot - Kampong Dornel	322	9.285	PK 34.385 (Pv318) - Kampong Trach
303	26.000	Andoung Pech - Andoung Meas (F.Kin)	313	30.000	Memot - Vietnam Border	323	12.095	PK 28.575 (RN13) - Peam Metrel
304	40.000	Pakthangbakeav - Lumphat (P.Kin)	314	21.330	Canch Chom (Pv315) - Prey Sanchek	324	8.420	PK 18 + 520 (RN13) - VN. Border
305	135.000	Sambour - PK 475.000 (RN78)	315	36.800	Thmar Kor (RN11) - Peareang	325	7.580	PK 18 + 540 (Pv.324) - VN. Border
306	11.268	Sandann-Sambour (Kracheh)	316	35.880	Svay Antor - Kanchay Meav	326	22.170	Kampong Chak (RN13) - VN. Border
307	94.000	Kracheh - PK 381 (RN78 Mondol Kin)	317	40.885	Prasat (RN1) - Preaek Kandeang	327	15.800	Chl Phou (RN1) - PK18 + 0 (Pv.32)
308	107.000	Kracheh - Tonle Bet (Kg. Cham)	318	9.400	PK 70 + 02 (RN11) - Chheu Kach	328	10.600	Prasoth (RN1) - Bana (Pv.327)
309	51.000	Svay Chreah - Chhnoung Kracheh	319	58.860	Svay Rieng - Kanchay Meav	329	19.500	PK 127 + 820 (RN1) - Salalanou
310	12.000	Sruol (Kracheh) - Nel (Kracheh)	320	11.800	Phum Thlok - Prey Veasing	330	5.840	PK 8 + 080 (Pv.328) - Kampong Chrey

ROAD NUMBER LIST
2-12

図2-3 道路改善計画とドナー

ために、シハヌークヴィル港とプノンペン間の貨物輸送のための幹線道路としては不適當であると考えられる。

上記の二級国道 48 号線に関しては、タイの財閥がコーコンにおいて投資する事業のために、タイからの顧客の誘致、さらには将来的なカンボディアでの市場を目当てに、タイ国境からコーコンを通りシハヌークヴィルまでの 151km の道路建設に関する長期ローンを提供する申し出を行っており、公共事業省はこの申し出を歓迎している。特に 48 号線は、タイのチャンタブリから国道 4 号線を通り、プノンペンから国道 7 号線でラオス、国道 1 号線でヴィエトナムに至る「アジアハイウェイ」の一部として位置づけられており、タイのライオン工業団地、マプタプット港に接続するカンボディアの臨海地域との間の重要な物流幹線道路になるものとされている。

2 - 4 - 2 運 輸

カンボディアの陸上運輸は主に道路運輸と鉄道、水運によっている。そのうち、道路は国際機関の支援を得て整備が行われつつあるものの、鉄道は潜在能力がありながら、軌道や運行施設の未整備のためにその機能を十分に発揮していない状況にある。Ministry of Public Works and Transport によれば、現在、道路と鉄道の運送負担の比率は全国平均でおよそ道路が 80%、鉄道が 20% となっており、道路輸送の比率が高い。

しかし、道路輸送の問題点は、道路整備がまだ十分ではなく、輸送に時間がかかることと、橋梁の幅員が狭く、重量に耐えられないことである。そのためコンテナも TU-20 と TU-40 しか使用できず、それも、積荷によっては、半分だけしか積みなかったり、大型車両が使用できる範囲が限られたりと、効率的な輸送に支障を来す原因となっている。また、幹線道路であっても、橋が無いためにフェリーで渡河しなければならない場所があり、効率的な運送ができないことなど、今後の課題はいまだ多く残っている。

カンボディアの鉄道は、フランスの植民地時代に建設され、現在は国鉄 (Royal Railway of Cambodia) により運行されているが、プノンペンを起点にポイペトまでの 385km とシハヌークヴィルまでの 264km の 2 路線しか存在していない。現在はポイペトからタイ国境、シーソポンまでの 48km は軌道が無くなっているが、1996 年から 2001 年 7 月までに 33 万 8,000t の輸送を行った。現在でも国鉄は 21 両の機関車と 250 両の貨車と客車を所有しており、24 時間体制で、主としてコンテナ (65%) と石油・ガソリン (35%) の貨物輸送を行っている。そのうち、プノンペンとシハヌークヴィル間は、貨物列車を 1 日平均 2 ~ 3 往復、乗客列車を 1 往復程度運行しているとのことであった。しかし、これまで維持管理が行われてこなかったために、枕木と軌道の状況が悪く、最高時速が 30km 程度で、プノンペンとシハヌークヴィル間 264km を 10 時間以上かけて運行しており、運行施設も古く安全運行に問題があること等が障害となっている。このため、フランス政府は、かつて供与したフランス製の機関車 5 台のリハビリテーションを申

し出ており、EU もプノンペン、シハヌークヴィル間の軌道の改良への支援をすることとなっている。また、この区間の運行システム改善に関しては我が国のコンサルタントが既に F/S を行っている。

内陸水上交通は、メコン川、トンレサップ川など大河川をもつカンボディアにとって、重要な交通手段である。メコン川の水上交通については、プノンペンからカンポンチャム、クラチエ、カンダル、シェムリアップなどに定期船が運行されており、特に、シェムリアップには、7 社が毎日定期船を運行し、プノンペンからシェムリアップに行く観光客の 3 分の 1 を輸送している。このほか、メコン川を利用してヴィエトナムのホーチミン市までの間の水上航路は、現在ヴィエトナム側と輸送業務のプロトコルに関する協議が行われており、両国が了承すれば 2001 年中にも開始されることになっている。

海上輸送に関しては、シハヌークヴィルはプノンペンと並んでカンボディアにおける国際貿易の運輸拠点であり、現在カンボディアからの輸出の 80% 以上がシハヌークヴィルから積み出されている。しかし、近隣諸国の港と比較すると取扱量は多くはない。シハヌークヴィルは主にフィーダーポートとして利用されており、積み込まれたコンテナはバンコク、ラムチャバン、シンガポールなど地域のハブポートに送られ、そこで大型船に積みかえられてヨーロッパ、アメリカなどに輸送されている。また、現在タイのトラートからシハヌークヴィルまでは定期客船が毎日 1 往復運行されており、タイからのツーリストを輸送している。

2 - 4 - 3 電 力

カンボディアにおける電力供給は経済基盤としての機能がまだ弱く、電化率も都市部が 87% であるのに対して農村部は 25% と東南アジアで最低の水準にある。カンボディアにおける発電はそのほとんどがディーゼル発電によっており、都市、町ごとに自治体が発電を行い、地域内の需要家に供給する形態をとっていることから全国的な送電網は形成されていない。さらに、一部の都市では民間企業が発電を行って近隣に有料で送電している所もあり、公共側と民間企業による電力供給が入り乱れ全体像が把握し難い状況である。電気料金は非常に高い水準にあり、プノンペンでは 1kW 当たり 15 セントと、タイの 6 セント、ヴィエトナムの 7 セント、インドネシアの 7 セントなどと比較しても 2 倍の水準にある。

このように、カンボディアの電力供給は、EDC (Electric department of Cambodia : 工業省) によるものと、地方の民間企業によるもの、自家発電、バッテリーによるものなどがあり、実際の供給電力については把握が難しい。それでも、公共と民間企業による電力供給について見ると(自家発電を除く) プノンペンにおける電力供給は 112MW であるのに対しシハヌークヴィルにおいては 10MW であり、大きな地域格差が存在していることは明らかである。

水力発電開発については、国道 4 号線沿いのキリロム国立公園にある河川にダムを造って発

電するという、カンボディアにおける最初の水力発電が中国の BOT 事業として建設されており、発電所と送電線、変電所の建設が進められていて、2002 年には 12MW の発電が開始され、115kV の送電線によって首都プノンペンに送電されることになっている。また、プンブークコウ国立公園の東側、国道 3 号との間にあるカムチャイにダムを建設し、そこで水力発電をする計画があり、現在カナダが F/S を実施中で、2002 年 3 月に結論が出ることとなっている。この調査はかつて JICA に要請があがったことがあるが、治安の面から実施されなかった経緯がある。発電容量は 50 ～ 130MW と推定されている。

また、JICA により、シハヌークヴィルにおいてコンバインサイクル方式の発電所建設が計画されているが、これはシハヌークヴィル沖に天然ガスが出ることを想定しており、フェーズでは 180MW、将来は 400MW にまで増設が可能なものとなる予定である。この電力は国道 3 号線に沿って首都プノンペンに送電されることになっているが、これが完成すると、シハヌークヴィルにおける工業団地計画もより具体性をもってくるものと考えられている。

EDC は、現在 2006 年をめざして、現在行われている電力開発、タイとヴィエトナムからの電力輸入等を含めた全国送電線網構想を検討中である。この構想では、すべての電力をプノンペンに向けて送電することになっている(図 2 - 4)。

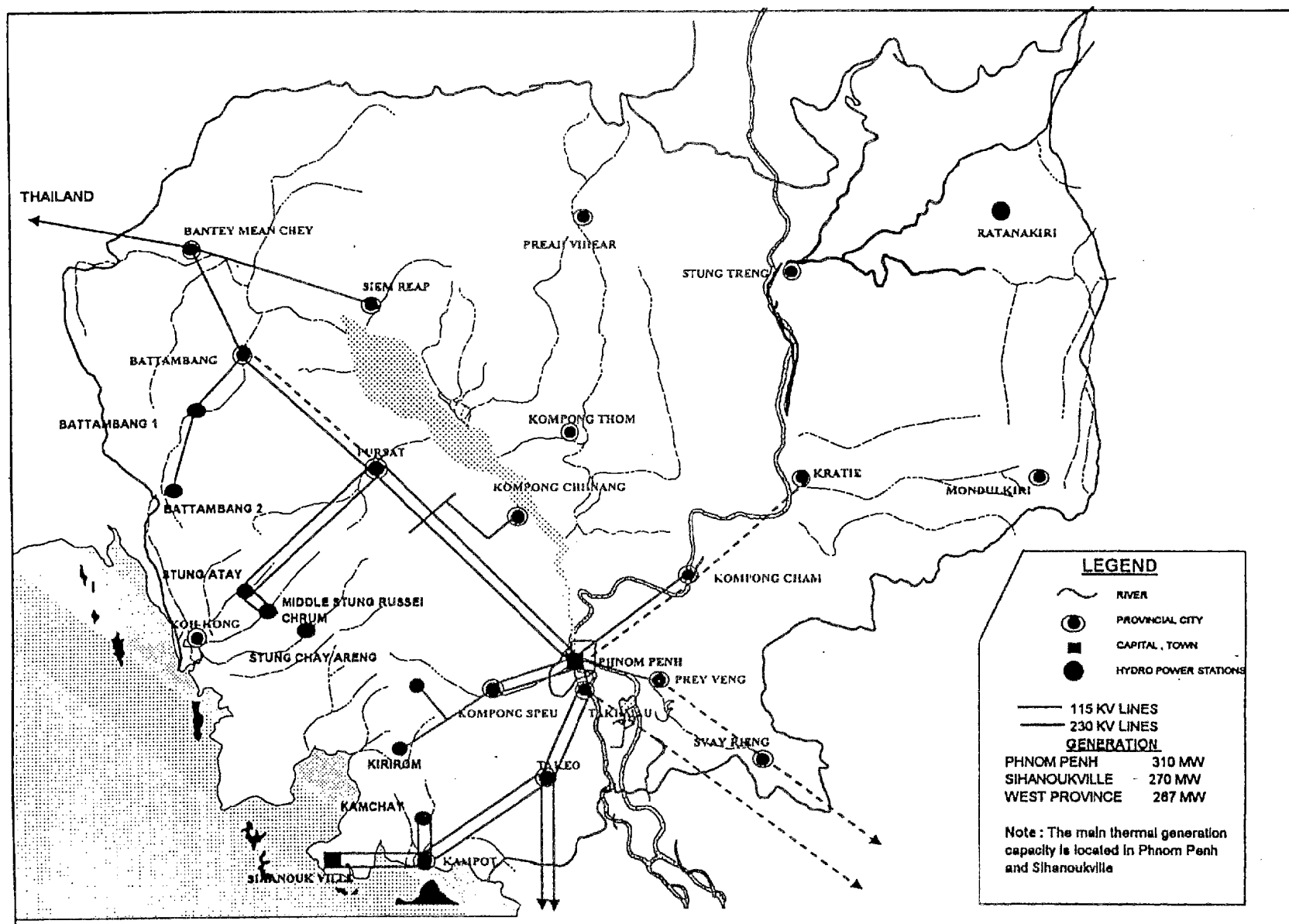


図 2-4 全国発電所及び送電網計画 (2006 年)

2 - 4 - 4 通 信

カンボディアにおける電話の普及は、2000 年 12 月現在、固定電話が 3 万台、携帯電話は 13 万台で、人口 1,200 万人から見ると、100 人当たりの固定電話普及率は 0.26、携帯電話を入れても 1.34 で、世界では最低の部類に属している。また、一般の固定電話のうち 85% は首都プノンペンに集中しており、地方では州都のみにサービスが行われていることを考えると、地方との格差は非常に大きいと言える。

カンボディアの通信施設の多くはポル・ポト時代に破壊され、技術者も多くは殺されてしまったために、内戦終了後の立ち直りは困難を極め、外国の援助に頼らざるを得なかった。1991 年に MPTC (Ministry of Post and Tele-Communication) は、オーストラリアのテレストラ社との業務提携を開始し、その他のドナーからの無償援助も取り入れて復旧を進めてきたが、それでも、普及率は上記のごとくいまだ最低レベルにとどまっている。2000 年 10 月にはテレストラ社との業務提携契約が終了し、MPTC は独自での業務運営となったが、MPTC のみでは自己資金での設備投資を行えないうえに、競争企業として RTI (Royal Telecom International) が創立され、競争会社が出てきたことにより、MPTC の加入者が伸びないのに較べて、フランスやオーストラリアとの業務提携で始まった携帯電話は順調に加入者を増やし、それまでの MPTC の固定電話の数を追い越してしまった。

市内電話サービスは、MPTC と海外の民間企業 5 社 (Camintel, Camtel, Casacom, Camshin, CamGSM) とが Joint Venture (JV) を組んでサービスが行われている。MPTC の交換機は、フランスの無償 (6,000 回線) オーストラリアとの業務提携 (5,000 回線) 日本の民間企業の寄贈 (800 回線) 日本の無償 (1 万 6,800 回線) 等で構成されており、プノンペン市内に設置されて運用されている。さらに、1998 年 4 月には日本の無償資金協力による「プノンペン市電気通信網整備プロジェクト」が完成し、市内の電話サービスは質・量ともに飛躍的に向上した。市内通話の電話料金は 1997 年 4 月以来、フラット制から 1 分ごとの料金制に移行し、この料金は毎年見なおされることになっている。2001 年 3 月に改定された料金は 1 分当たり MPTC が 1 セント、民間の電話会社は 2.5 セント、携帯電話は 15 セントとなっている。

国内の公衆電話は MPTC と CAMINTEL により運営されており、市内は MPTC と CAMINTEL、地方では CAMINTEL が設置している。これらの電話機はすべてプリペイドカード式で、米ドル払いとなっている。その他、公衆電話の不足を補っているのが民間の個人経営の公衆電話屋で、道路に各自ブースを出して、自分の個人用電話で営業を行っている。これらは登録制になっていて、5 ドルの登録料と免許証の提示が義務づけられているが、実際には徹底されておらず、闇営業を行っている所も多い。しかし、政府内部には電話不足を補うため黙認しておいた方がよいとの意見もあり、実際には厳しく取り締まっていない。

国際電話サービスは、2000 年に入って RTI (Royal Telecom International) 社の参入により、

MPTC の独占体制が崩れ、2 社による競争が始まった。MPTC の国際回線は、タイとヴェトナムには光ファイバーケーブル、その他の国にはインテルサット衛星を経由してサービスを行っているが、RTI 社の回線はすべて衛星を利用している。これらの 2 社の競争により、それ以前は非常に高いと悪評であった国際電話料金も下げられてきており、今後は、国内料金の値上げによりバランスをとる必要性が議論されているが、全体的には良識的な料金体系に近づきつつある。

地方における通信サービスは、MPTC、CAMINTEL、CAMSHIN の各社がサービスを行っているが、調査対象地区では CAMINTEL と CAMSHIN が主にサービスを行っており、それぞれの加入者数の推移は表 2 - 5 のとおりである。

表 2 - 5 調査対象地区における一般電話加入者数

	1996	1997	1998	1999	2000
プノンペン	13,289	18,200	21,615	24,253	24,448
カンボンスプー	0	38	43	86	114
シハヌークヴィル	0	174	441	561	585
カンポット	0	58	91	193	193
タケオ	0	117	128	177	286

出典：Ministry of Post and Tele-Communication

上記の表 2 - 5 から、首都プノンペンと地方の格差が極めて著しいことは明らかである。

インターネットのプロバイダーは、現在 MPTC による Camnet と民間会社の Bigpond の 2 社がある。MPTC はカナダの International Development Research (IDRC) の技術と資金援助を受けて 1997 年 5 月に、Bigpond はオーストラリアの Telestra International に接続して 1997 年 6 月にサービスを開始した。2000 年末までの加入者数は、Camnet が 1,543 加入、Bigpond が 1,852 加入となっており、1999 年末に比較して 83% の増加である。また、最近はインターネットカフェが市内のあちこちに開業し、その増加は著しい。

Transmission Plan (2001 - 2005) - Back Bone Network

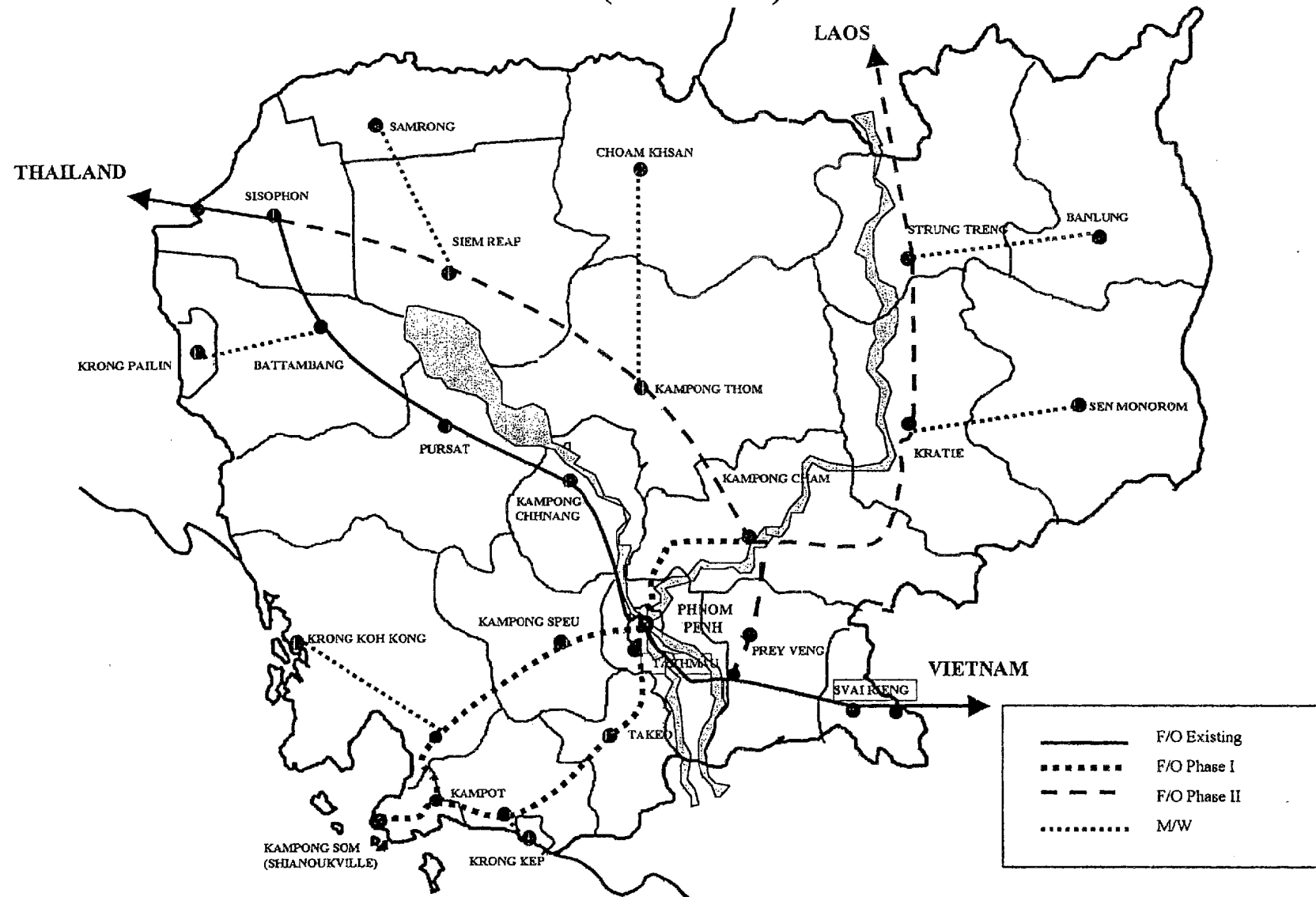


图 2 - 5 全国电话干线整備計画 (2001 ~ 2005 年)

2 - 4 - 5 水資源・排水

水資源と排水は Ministry of Water Supply and Meteorology が管轄しており、その業務のなかには都市排水も含まれている。現在、カンボディアにおいては、上水道が整備されているのは都市部に限られており、その他の地区では、戸別の浅井戸又は地区の共同井戸によっている。上水道による給水は、それぞれの自治体のほかに、民間企業が事業として行っている所があり、プノンペン市では、市当局による水道と、民間企業による水道が入り乱れている。

プノンペン市では、トンレサップ川を水源として取水を行っていたが、1997 年に JICA の無償資金協力により、メコン川からの取水とするよう、2010 年までのマスタープラン策定が行われた。

シハヌークヴィルの上水供給は、1994 年に掘削された井戸から取水した地下水により供給が行われているが、現在、周辺の湖を水源とした供給システムを建設中であり、2001 年末又は 2002 年には完成予定となっている。一方、Ministry of Industry は世銀の支援を受けて地下水開発を開始し、これまでに 3 本の試掘を行ったが、現在は中断しており、2004 年までは再開の予定は無い。

また、3 号線沿いの町では、地下水を利用した上水道が整備されており、塩素滅菌を行って地域に供給されている。

下水排水に関しては、Ministry of Public Works and Transport が担当している。プノンペン市では下水道が整備されており、下水は雨水とともに、市の北側のベンカク湖と南側のタンブー湖に集められ、自然曝気により一次浄化がなされた後にポンプでトンレサップ川に排水されている。

シハヌークヴィル市内でも下水道が整備されており、汚水は雨水と一緒に市内の小川に排水されて、そのまま海に流されている。現在までのところは、特に整備計画が示されていないが、Sanitation Program がドラフトの段階で、2002 年には閣僚評議会により承認される予定である。国道 3 号線沿いの地区では、マーケットにおける排水施設は整備されているが、下水道は未整備である。

2 - 5 本格調査で必要な調査・計画枠組みの提言

2 - 5 - 1 調査対象範囲の検討

(1) 広域的な視野をもつ必要性

これまでの調査において、調査対象地区はプノンペン市からシハヌーク市間の国道 4 号線と 3 号線に囲まれた範囲とされているが、開発計画の策定にあたっては、調査の対象を道路で囲まれた内部のみに限定することなく、周辺地区とその外側の広範囲に関連する地域の潜在性、開発計画等をも検討に含め、広域的な視点から計画策定を行うことが重要で

ある。特に、農産品等の流通システム、観光等のネットワーク、そして周辺地域との競合・補完関係の検討は不可欠であり、そのためには周辺国までも視野に入れた検討が含まれるべきであろう。

検討すべき対象としては、4号線の外側に広がる農業と林業用コンセッション地区、アリソン社のリゾート開発計画、海軍基地地区、国立公園等はもちろん、近隣のコーコンでの開発計画、カンボットから昔のリゾート地であるケップとその周辺での商業用果実・農作物の栽培、3号線と2号線の間に点在する古代クメール遺跡などがあげられよう。これらを計画の一要素として取り込み、有機的な開発計画を検討することが重要である。

一方、本件調査においては農業開発計画や観光開発計画そのものを策定することが必ずしも主たる目的ではないことから、既存の調査・研究結果報告書、開発計画等の情報をできるだけ利用して広く関連情報を網羅することが望ましい。

(2) プノンペンの検討範囲

本調査においては、プノンペンとシハヌークヴィルを両端にもつ経済開発回廊という視点から、常に両者を見据えながら対象地域の開発計画を検討することが重要である。その際、「プノンペン市首都圏」をどの部分まで検討範囲とするか、カウンターパートと良く協議を行い決定することが必要である。

現在、多くの輸出企業がプノンペン周辺地区に立地しており、さらに4号線に沿ってカンボンスプーの方面に向けて伸びている。この理由は、労働力の調達が容易であること、輸出に関する許可申請関係手続きはすべて首都プノンペンで行うことになっていること、産業基盤の集積とエネルギー供給が地方に比較して良くなされていること、地元産業の集積が周辺にあること、タイへの輸出の窓口としての可能性があることなどであると考えられる。一方、それらの企業が生産する製品の80%はシハヌークヴィルから輸出されていることから、国道4号線を通じてシハヌークヴィルとプノンペンとの機能的結びつきは強まていくものと考えられる。しかし、それらすべてを調査対象範囲に含めると調査範囲が膨大になるため、これら首都圏に立地する既存の輸出産業の集積をどのように成長回廊の要素として含めるかが本格調査における検討課題となる。

2 - 5 - 2 経済基盤整備の重要性

カンボディアの農業は非常に限られた範囲の地域的広がりの中で発展してきたことが分かるが、この原因として、地域間の交流、経済活動に必要な経済基盤が整備されてこなかったことが大きい。その結果、商業農産物も生産者の地元かごく限られた周辺地区のみの流通に限定されることから販売量自体が増えず、市場が小さいため農家も生産量を増やすことができず、経

済活動が活性化せず貧困から脱することができないという、鶏と卵の繰り返しになっている。

このような経済基盤整備に起因する問題は、カンボディアのすべての産業セクターにとって共通の問題と言える。インフラの整備水準の低さが農業の生産向上と収入向上、農村の近代化、社会・医療サービスの向上等を制約していると同時に、観光産業における旅行者受入数増加による経済的効果の発現をも阻害している。製造業においても、弱体なインフラが原料の調達、製品の運搬コストに反映され、国内生産物の競争力を弱める原因となっている。

以上のように、経済基盤の整備は、カンボディアの地域経済活動を活性化するためには不可欠であり、本格調査で検討すべき事項といえよう。その際、物理的、量的な検討による整備計画のみではなく、地元の経済活動・社会サービス提供等住民のニーズをよく調査したうえで、どここのどのインフラの不足が地域のポテンシャルを制約しているかを見極め、地元の経済的社会的向上の促進に資するような経済基盤整備計画を策定することが、極めて重要な課題となる。

2 - 5 - 3 シハヌークヴィルの都市化に対する対応

本件調査においては、その中心的課題がEPZの開発計画にあるとされているものの、EPZと工業団地開発、地元産業振興に付随して起きてくるシハヌークヴィルへの関連産業の集中及び人口集中と、それに伴うシハヌークヴィルの都市化への対応策の検討を含めることが不可欠となる。特に、シハヌークヴィルに展開される産業にとって、労働力を地元のみから調達することは不可能であることから、周辺地区を中心に、全国的な労働市場を対象として従業員の募集を行うことになると考えられる。それに伴って全国から従業員とその家族が押し寄せ、さらにそれを目当てに商業、サービス産業が集積することが予想され、このような都市人口の増加に対応できる都市整備は、調査のなかにおいて不可欠なテーマとなると考えられる。

2 - 5 - 4 農業開発

農業に関しては、国家の重要な開発目標である「貧困削減」の視点から、周辺地域の農民への経済効果を中心テーマとして取り組むべきである。現在指定されているコンセッションによる大規模農業に加え、個人農家も含めた産業全体の高度化と近代化について検討するとともに、工業都市シハヌークヴィルを消費市場とする近郊農業開発を考える必要がある。そのために、農業の商業化を助ける流通ネットワークの構築、基盤整備までを含んだホリスティックな視野に立った検討と、近代農業への脱皮への方策、都市生活へのアメニティや観光への利用の可能性、産業都市との有機的な連携をもつ農村開発等も視野に入れた調査が重要と考えられる。また、農産品の周辺諸国における価格競争は、国内の農業開発と農産品の貿易のうえで重要な条件となることから、カンボディア国内のみならず、周辺国における状況の調査を含めることが必要となるものと思われる。

2 - 5 - 5 観光開発

シハヌークヴィルにおける観光開発は、現在行われているビーチリゾート開発以外にも、国立公園における自然観光、3号線の外側に並ぶ古代クメール遺跡等対象地域とその周辺の観光資源の開発、シェムリアップとの連携、さらにはタイ、 베트남、フィリピン等競合する可能性のある周辺諸国の観光地との比較優位性の検討など、観光産業が直面するであろうすべての条件を広域的な視点から検討に含めることが必要とされる。

2 - 5 - 6 インフラ整備

インフラ整備に関しては、多くのドナーが名乗りをあげており、全体像がつかみきれていない。そのため、調査にあたっては、まずプロジェクト全体の状況と優先度を把握すると同時に、それぞれの計画との整合性のとれた計画策定を行うために関連プロジェクトとの調整を図ることが調査のなかで要求されることになるものと考えられる。

