

カンボジア王国
公共事業運輸省
シハヌークビル自治港

カンボジア国
シハヌークビル港
競争力強化調査プロジェクト
ファイナルレポート
(本編)

平成 24 年 7 月

独立行政法人国際協力機構 (JICA)

シハヌークビル港競争力強化調査プロジェクト共同企業体
一般財団法人 国際臨海開発研究センター
株式会社 オリエンタルコンサルタンツ
日本工営 株式会社
株式会社 Ides

基盤

JR

12-158

外貨交換率

1 USD = 80.25 円 (2012 年 2 月 16 日-29 日平均)

1 USD = 4,094 リエル (2012 年 1 月 10 日-17 日平均)

略語一覧

| | | | |
|---|----------|--|-------------------|
| A | AASHTO | American Association of State Highway and Transportation Officials | 米国全州道路交通運輸行政官協会 |
| | AC | Asphalt concrete | アスファルト・コンクリート |
| | ACI | American Concrete Institute | 米国コンクリート協会 |
| | ADB | Asian Development Bank | アジア開発銀行 |
| | AFTA | ASEAN Free Trade Area | アセアン自由貿易地域 |
| | AHTN | ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature | ASEAN 統一関税コード |
| | APM | APM Terminals | APM ターミナルズ |
| | ASEAN | Association of South - East Asian Nations | 東南アジア諸国連合 |
| | ASYCUDA | Automated System for Customs Data | 関税データ自動化システム |
| | ASW | ASEAN Single Window | ASEAN シングルウィンドウ |
| B | BL | Bill of Lading | 船荷証券 |
| | BPR | Business Process Re-engineering | 業務改革 |
| | BSAA | Bangkok Shipowners and Agents Association | バンコク船主・代理店協会 |
| | BSC | Balanced Scorecard | バランススコアカード |
| C | CBT | Cross Border Transport | 越境輸送 |
| | CBTA | Cross-border Transport Agreement | 越境交通協定 |
| | CCTV | Closed Circuit Television | 映像転送処理・表示監視システム |
| | CD | Capacity Development | 人材開発 |
| | CDC | Council for the Development of Cambodia | カンボジア開発協議会 |
| | CDIT | Coastal Development Institute of Technology | 一般財団法人 沿岸技術研究センター |
| | CDL | Chart Datum Level | 基本水準面 |
| | CEPT | Common Effective Preferential Tariff | 共通実効特惠関税 |
| | CFS | Container Freight Station | コンテナ・フレイト・ステーション |
| | CHE | Container Handling Equipment | コンテナ荷役機器 |
| | CIECC | China International Electronic Commerce Center | 中国国際電子商務センター |
| | CIQ | Customs, Immigration, Quarantine | 通関・入国管理・検疫 |
| | CLM | Cambodia, Lao PDR and Myanmar | カンボジア、ラオス及びミャンマー |
| | CP | Counterpart | カウンターパート |
| | CSF | Critical Success Factor | 重要成功要因 |
| | CT | Container Terminal | コンテナターミナル |
| | CTIC | Chao Phaya Terminal International Co., Ltd. | |
| | CTO Dept | Container Terminal Operation Department | コンテナターミナル運営部 |
| | CY | Container Yard | コンテナヤード |
| D | DBST | Double Bituminous Surface Treatment | 二層瀝青表面処理 |
| | DD | Detailed Design | 詳細設計 |
| | DDT | Dichloro-diphenyl-trichloroethane | ジクロロジフェニルトリクロロエタン |
| | DPW | DP World | DP ワールド |

| | | | |
|------|-------|---|---|
| | DWT | Dead Weight Ton | 重量トン |
| E | ECD | Empty Container Depot | 空コンテナ貯蔵場 |
| | EDI | Electronic Data Interchange | 電子情報交換 |
| | EIA | Environmental Impact Assessment | 環境影響評価 |
| | EIRR | Economic Internal Rate of Return | 経済的内部収益率 |
| | EPZ | Export Processing Zone | 輸出加工区 |
| | ESCAC | Environmental and Social Consideration Advisory Council | 環境社会配慮助言委員会(JICA) |
| | ESDC | Eastern Seaboard Development Committee | 東部臨海開発委員会 |
| | ETA | Estimated Time of Arrival | 入港予定日 |
| | ETD | Estimated Time of Departure | 出航予定日 |
| | EU | European Union | 欧州連合 |
| F | FAO | Food and Agriculture Organization | 国際連合食糧農業機関 |
| | FCL | Full Container Load | コンテナ単位の貨物 |
| | FDI | Foreign Direct Investment | 海外直接投資 |
| | FIRR | Financial Internal Rate of Return | 財務的内部収益率 |
| | FOB | Free on Board | 本船甲板渡し条件 |
| | FOC | Flag of Convenience | 便宜船籍 |
| | F/S | Feasibility Study | フィージビリティスタディ |
| | FT | Freight Ton | フレート・トン |
| | FZ | Free Zone | 自由地区 |
| | G | GCHO Dept. | General Cargo Handling Operation Department |
| GDCE | | General Department of Customs and Excise | 関税局 |
| GDP | | Gross Domestic Product | 国内総生産 |
| GDT | | General Department of Transport | 運輸総局 |
| GMAC | | Garment Manufacturers Association in Cambodia | カンボジア縫製業協会 |
| GMS | | Greater Mekong Sub-region | 大メコン圏 |
| GOJ | | Government of Japan | 日本政府 |
| GSP | | Generalized System of Preferences | 一般特恵 |
| GT | | Gross Tonnage | 総トン数 |
| H | | HP | Horse Power |
| | HPH | Hutchison Port Holdings | ハッチソン・ポート・ホールディングズ |
| | HWL | Highest Water Level | 朔望平均満潮位 |
| I | ICD | Inland Container Depot | 内陸コンテナデポ |
| | IEA | International Energy Agency | 国際エネルギー機関 |
| | IEE | Initial Environmental Evaluation | 初期環境評価 |
| | IMF | International Monetary Fund | 国際通貨基金 |
| | IMO | International Maritime Organization | 国際海事機関 |
| | ISO | International Organization for Standardization | 国際標準化機構 |
| | ISPS | International Ship and Port Facility Security Code | 国際船舶港湾安全規則 |

| | | | |
|---|----------|--|----------------------|
| | IT | Information Technology | 情報技術 |
| | IUCN | International Union for Conservation of Nature | 国際自然保護連合 |
| | IWD | Inland Waterway Department | 内陸水運局 |
| J | JASTPRO | Japan Association for Simplification of International Trade Procedures | 日本貿易関係手続簡易化協会 |
| | JETRO | Japan External Trade Organization | 日本貿易振興機構 |
| | JICA | Japan International Cooperation Agency | 国際協力機構 |
| | JPY | Japanese Yen | 日本円 |
| | JSCE | Japan Society of Civil Engineers | 土木学会（日本） |
| K | KAMSAB | Kampuchea Shipping Agency & Brokers | カンボジア海運代理公社 |
| L | LA | Los Angeles | ロスアンゼルス |
| | LCL | Less than Container Load | 小口混載貨物 |
| | LDC | Low Developed Country | 低所得国 |
| | LLWT | Lowest Low Water Level | 最低低水位 |
| | LM Dept. | Labor Management Department | 作業員管理部 |
| | LoLo | Lift-on Lift-off | 垂直型荷役方式 |
| | LOA | Length Overall | 全船長 |
| | LPI | Logistic Performance Index | ロジスティック・パフォーマンス指数 |
| | LSCI | Liner Shipping Connectivity Index | 定期航路接続指標 |
| | LWL | Lowest Water Level | 朔望平均低潮位 |
| M | M/M | Minutes of Meeting | 協議議事録 |
| | MAFF | Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries | 農林水産省 |
| | MEF | Ministry of Economy and Finance | 経済財務省 |
| | MFN | Most-Favored-Nation | 最恵国 |
| | MIC | Ministry of Internal Affairs and Communications | 総務省（日本） |
| | MLIT | Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism | 国土交通省（日本） |
| | MMD | Marchant Marine Department | 海事局 |
| | MOC | Ministry of Commerce | 商業省 |
| | MOE | Ministry of Environment | 環境省 |
| | MOU | Memorandum of Understanding | 覚書 |
| | MoEYS | Ministry of Education, Youth and Sport | 教育・青年・スポーツ省 |
| | M/P | Master Plan | マスタープラン |
| | MPH | Movement Per Hour | 時間当たり積揚個数 |
| | MPWT | Ministry of Public Works and Transport | 公共事業運輸省 |
| | M&R | Maintenance and Repair | 維持・修理 |
| | MSL | Mean Sea Level | 平均海水面 |
| | MT | Metric Ton | メトリックトン |
| | MTSA | Maritime Transportation Security Act | 海事保安法 |
| | NACCS | Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System | 輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社 |

| | | | |
|---|---------|---|--------------------------|
| N | NIS | National Institute of Statistics | 国家統計局 |
| | NPM | Net Profit Margin | 売上純利益率 |
| | NR | National Road | 国道 |
| | NSDP | National Strategic Development Plan | 国際戦略開発計画 |
| | NSW | National Single Window | ナショナル・シングルウィンドウ |
| O | O/D | Origin and destination | 起終点 |
| | OCDI | Overseas Coastal Area Development Institute of Japan | 一般財団法人国際臨海開発研究センター |
| | ODA | Official Development Assistance | 政府開発援助 |
| | OKM | Oknha Mong Port | オクニャモン港 |
| | OSB | Oil (Offshore) Supply Base | 石油開発供給基地 |
| P | PAA | The Pan-Asian e-Commerce Alliance | 環アジア電子商取引アライアンス |
| | P2M | Project & Program Management | プロジェクト・プログラム管理 |
| | PARIS | Port and Airport Research Institute | 独立行政法人 港湾空港技術研究所 |
| | PAS | Sihanoukville Autonomous Port | シハヌークビル自治港 |
| | PAT | Port Authority of Thailand | タイ港務局 |
| | P/C | Pre-stressed Concrete | プレストレストコンクリート |
| | PCA | Post Clearance Audit | 通関後評価 |
| | PCB | Polychlorinated biphenyl | ポリ塩化ビフェニル |
| | PCC | Port Clearance Committee | 港湾委員会 |
| | PCU | Passenger Car Unit | 乗用車換算単位 |
| | PDR | People's Democratic Republic | 民主主義人民共和国 |
| | PENPPAS | Project for Establishment of National Port Policy and Administration System | 港湾政策管理システム構築プログラム (JICA) |
| | PFSP | Port Facilities Security Plan | 港湾施設保安計画 |
| | PFSO | Port Facility Security Officer | 港湾施設保安職員 |
| | PIANC | World Association for Waterborne Transport Infrastructure | 国際航路協会 |
| | PMB | Port Management Body | 港湾管理者 |
| | PPAP | Phnom Penh Autonomous Port | プノンペン自治港 |
| | PPP | Public Private Partnership | 官民連携 |
| | PR | Provincial Road | 州道 |
| | PRC | People's Republic of China | 中華人民共和国 |
| | PSC | Port Security Committee | 港湾保安委員会 |
| Q | QGC | Quayside Gantry Crane | 岸壁設置荷役クレーン |
| R | RC | Reinforced Concrete | 鉄筋コンクリート |
| | RGC | Royal Government of Cambodia | カンボジア王国政府 |
| | ROE | Return of Equity | 自己資本利益率 |
| | RORO | Roll-on Roll-off | 水平積下ろし |
| | RRC | Royal Railway of Cambodia | カンボジア王立鉄道 |
| | RTG | Rubber Tyred Gantry Crane | ゴムタイヤ式門型クレーン |

| | | | |
|---|--------|--|---------------------------|
| S | SCOPE | Service Center of Port Engineering | 財団法人 港湾空港建設サービスセンター |
| | S/W | Scope of Work | 実施細則 |
| | SEA | Strategic Environmental Assessment | 戦略的環境評価 |
| | SEZ | Special Economic Zone | 経済特区 |
| | SHM | Stakeholder Meeting | 利害関係者会議 |
| | SHV | Sihanoukville | シハヌークビル |
| | SLS | Serviceability Limit State | 使用限界状態 |
| | Smax | Spreading Parameter | 方向集中度パラメーター |
| | SMB | Sverdrup, Munk, Bretschneider | SMB |
| | SME | Small and Medium Enterprise | 中小企業 |
| | SPI | Structural Performance Index | 構造性能指標 |
| | SPZ | Special Promotion Zone | 特別振興区 |
| | SRT | State Railway of Thailand | タイ国鉄 |
| | SWOT | Strength, Weakness, Opportunity and Threat | SWOT 分析 |
| T | TBT | Tributyltin | トリブチルスズ |
| | TC | Technical Committee | 技術委員会 |
| | T&G | Textile and Garment | 繊維衣料 |
| | TEDMEV | Transferência Electrónica de Dados - Macau EDI VAN, S.A. | マカオ電貿股份有限公司 |
| | TEU | Twenty-foot Equivalent Unit | 20 フィート換算個数 |
| | THC | Terminal Handling Charge | ターミナル・ハンドリング・チャージ |
| | TOC | Total Organic Carbon | 全有機炭素 |
| | TPT | Thai Prosperity Terminal | タイ・プロスパリティ・ターミナル |
| | TR | Tomnop Rolo Port | トムノップロック港 |
| | TRR | TOLL Royal Railway Cambodia | トール・ローヤル・レイルウェイ・カンボジア |
| | TSA | Transportation Security Administration | 米国運輸保安庁 |
| | TWIC | Transport Workers Identification Credential | 運輸労働者保安証明 |
| U | UN | United Nations | 国際連合 |
| | UNCTAD | United Nations Conference on Trade and Development | 国際連合貿易開発会議 |
| | UNEP | United Nations Environment Programme | 国連環境計画 |
| | US | United States | 米国 |
| | USA | United States of America | アメリカ合衆国 |
| | UTCT | Unithai Container Terminal | ユニタイ・コンテナ・ターミナル |
| | ULS | Ultimate Limit State | 終局限界状態 |
| V | VAT | Value Added Tax | 付加価値税 |
| | VICT | Viet Nam International Container Terminals | ベトナム・インターナショナル・コンテナ・ターミナル |
| | VIWA | Vietnam Inland Waterway Administration | ベトナム内陸水路管理局 |
| | VTMS | Vessel Traffic Management System | 船舶交通管理システム |

| | | | |
|---|-----|--------------------------|--------|
| W | WB | World Bank | 世界銀行 |
| | WBS | Work Breakdown Structure | 作業構成明細 |
| | WTO | World Trade Organization | 世界貿易機關 |

目 次

| | |
|---|------------|
| 1. プロジェクトの概要 | 1-1 |
| 1.1. プロジェクトの背景..... | 1-1 |
| 1.2. プロジェクトの目的..... | 1-1 |
| 1.3. 対象地域..... | 1-1 |
| 1.4. プロジェクト実施の枠組..... | 1-2 |
| 1.5. 既往プロジェクト及び既往調査..... | 1-4 |
| | |
| 2. シハヌークビル港競争力の現況及び将来動向 | 2-1 |
| 2.1. 社会経済動向..... | 2-1 |
| 2.1.1 「カ」国..... | 2-1 |
| 2.1.2 アセアン..... | 2-21 |
| 2.2. シハヌークビル港の政策的位置づけ..... | 2-25 |
| 2.2.1 港湾セクターに係る政策的・制度的枠組..... | 2-25 |
| 2.2.2 公共港湾間の役割分担に関する政策..... | 2-31 |
| 2.2.3 国家開発目標の実現に向けたシハヌークビル港の役割 | 2-32 |
| 2.3. シハヌークビル港及びプノンペン港の背後圏における物流動向 | 2-35 |
| 2.3.1 主要荷主の生産・物流動向..... | 2-35 |
| 2.3.2 SEZ の現況及び開発動向..... | 2-40 |
| 2.3.3 物流関係事業者の活動状況..... | 2-45 |
| 2.3.4 港湾貨物の背後流動..... | 2-50 |
| 2.3.5 クロスボーダー貨物流動..... | 2-52 |
| 2.3.6 「カ」国における海上貨物の発生集中..... | 2-55 |
| 2.4. 道路及び鉄道ネットワークの現状及び整備動向..... | 2-63 |
| 2.4.1 「カ」国に關係する国際道路の現況..... | 2-63 |
| 2.4.2 「カ」国内の道路ネットワーク..... | 2-64 |
| 2.4.3 隣国港湾から「カ」国までの道路アクセス..... | 2-81 |
| 2.4.4 「カ」国内の鉄道ネットワーク..... | 2-86 |
| 2.4.5 目標年次における陸上輸送ネットワーク..... | 2-91 |
| 2.5. インドシナ南東部における港湾の現況及び開発動向..... | 2-97 |
| 2.5.1 プノンペン港..... | 2-97 |
| 2.5.2 「カ」国の州営港及び民間港..... | 2-102 |
| 2.5.3 シャム湾及びベトナム南部の港湾..... | 2-106 |
| 2.6. 海上輸送の現況及び将来動向..... | 2-128 |
| 2.6.1 海上コンテナネットワーク..... | 2-128 |
| 2.6.2 非コンテナ貨物輸送..... | 2-153 |
| 2.6.3 旅客輸送..... | 2-153 |
| 2.7. シハヌークビル港の競争力..... | 2-160 |
| 2.7.1 国内主要都市発着海上貨物の輸送コスト及び所要時間の現況及び将来推計 | 2-160 |

| | | |
|-----------|-----------------------------------|------------|
| 2.7.2 | プノンペン発着物流ルートのコスト及びリードタイムの現況及び将来推計 | 2-176 |
| 2.7.3 | プノンペン発着物流ルートの容量の現況及び将来推計 | 2-187 |
| 2.7.4 | シハヌークビル港の比較優位 | 2-201 |
| 3. | シハヌークビル港の将来ビジョン | 3-1 |
| 3.1. | 社会経済フレーム | 3-1 |
| 3.2. | 貨物需要予測 | 3-2 |
| 3.2.1 | コンテナ | 3-2 |
| 3.2.2 | 非コンテナ貨物 | 3-12 |
| 3.3. | 旅客需要予測 | 3-17 |
| 3.4. | ビジョンの策定 | 3-19 |
| 3.4.1 | 方法 | 3-19 |
| 3.4.2 | PASの企業理念 | 3-19 |
| 3.4.3 | 挑戦目標 | 3-20 |
| 3.4.4 | 事業環境分析 | 3-20 |
| 3.4.5 | ビジョンと戦略目標の設定 | 3-22 |
| 3.4.6 | 戦略目標及び重要成功要因 | 3-25 |
| 4. | 港湾競争力強化戦略 | 4-1 |
| 4.1. | 港湾サービス改善戦略 | 4-1 |
| 4.1.1 | コンテナオペレーションの改善 | 4-1 |
| 4.1.2 | 港湾手続の改善 | 4-48 |
| 4.1.3 | 港湾周辺道路の混雑緩和 | 4-68 |
| 4.1.4 | 鉄道利用の拡大 | 4-88 |
| 4.1.5 | SEZとの連携 | 4-95 |
| 4.1.6 | ポートセールスの強化 | 4-96 |
| 4.2. | 港湾経営・財務戦略 | 4-108 |
| 4.2.1 | PASの財務状況 | 4-108 |
| 4.2.2 | 港湾諸料金 | 4-122 |
| 4.2.3 | 港湾運営・港湾整備における官民分担 | 4-130 |
| 4.2.4 | 経営・財務改善計画 | 4-132 |
| 4.3. | 組織戦略 | 4-138 |
| 4.3.1 | プレキャパシティアセスメント | 4-138 |
| 4.3.2 | ポストキャパシティアセスメント | 4-160 |
| 4.3.3 | ギャップフィリング | 4-166 |
| 5. | 港湾整備基本戦略 | 5-1 |
| 5. | 港湾整備基本戦略 | 5-1 |
| 5.1. | 港湾整備基本戦略策定の流れ | 5-1 |
| 5.1.1 | 全般 | 5-1 |

| | | |
|-------|----------------------|-------|
| 5.1.2 | 戦略的環境アセスメントの手順 | 5-1 |
| 5.2. | 港湾施設の能力の現況 | 5-4 |
| 5.2.1 | 港湾施設・設備の概況 | 5-4 |
| 5.2.2 | 旧栈橋の劣化状況 | 5-9 |
| 5.2.3 | 既存港湾施設の取扱容量 | 5-51 |
| 5.3. | 要整備施設 | 5-52 |
| 5.3.1 | 「カ」国のコンテナターミナル需給 | 5-52 |
| 5.3.2 | 整備を要する港湾施設量 | 5-52 |
| 5.3.3 | 改良を要する既存港湾施設 | 5-54 |
| 5.3.4 | 整備を要する物流・産業用地の規模 | 5-66 |
| 5.4. | 港湾開発空間 | 5-68 |
| 5.4.1 | 港湾周辺の陸域・水域の利用の現況 | 5-68 |
| 5.4.2 | 港湾周辺の陸域・水域の利用に係る既定計画 | 5-72 |
| 5.4.3 | 港湾開発の候補地 | 5-74 |
| 5.5. | 自然条件 | 5-77 |
| 5.5.1 | 地形 | 5-77 |
| 5.5.2 | 深浅及び航路・泊地の埋没 | 5-77 |
| 5.5.3 | 気象 | 5-79 |
| 5.5.4 | 海象 | 5-81 |
| 5.5.5 | 土質 | 5-83 |
| 5.6. | 自然環境ベースライン | 5-87 |
| 5.6.1 | 沿岸域の概要 | 5-87 |
| 5.6.2 | 生態系 | 5-87 |
| 5.6.3 | 大気質 | 5-93 |
| 5.6.4 | 水質 | 5-94 |
| 5.6.5 | 廃棄物 | 5-97 |
| 5.6.6 | 騒音 | 5-97 |
| 5.6.7 | 底質 | 5-98 |
| 5.7. | 社会環境現況 | 5-102 |
| 5.7.1 | PAS 管理地内における非正規居住者 | 5-102 |
| 5.7.2 | 地元経済 | 5-104 |
| 5.7.3 | 漁業 | 5-106 |
| 5.7.4 | 感染症 | 5-106 |
| 5.7.5 | 事故 | 5-107 |
| 5.7.6 | 観光 | 5-108 |
| 5.8. | 港湾開発代替案 | 5-111 |
| 5.8.1 | 基本施設配置計画 | 5-111 |
| 5.8.2 | 泊地の静穏度 | 5-128 |
| 5.8.3 | 物流用地・産業用地造成計画 | 5-133 |
| 5.8.4 | アクセス計画 | 5-134 |

| | | |
|-----------|-------------------------------|------------|
| 5.8.5 | 代替案策定にあたっての環境配慮 | 5-135 |
| 5.8.6 | 静穏水域の利用・管理計画 | 5-136 |
| 5.8.7 | 概略設計 | 5-137 |
| 5.8.8 | 施工計画及び事業スケジュール | 5-161 |
| 5.8.9 | 概算事業費 | 5-168 |
| 5.8.10 | 経済分析・財務分析 | 5-175 |
| 5.8.11 | 事業運営スキーム | 5-178 |
| 5.8.12 | 漁村地区の取り扱い | 5-179 |
| 5.9. | 代替案の環境影響の比較 | 5-181 |
| 5.9.1 | ゼロオプション | 5-181 |
| 5.9.2 | 各代替案の初期環境影響評価 | 5-181 |
| 5.10. | 優先実施プロジェクト | 5-190 |
| 5.10.1 | 港湾開発代替案評価 | 5-190 |
| 5.10.2 | EIA の TOR 案 | 5-194 |
| 5.11. | 港湾環境の改善 | 5-209 |
| 5.11.1 | 課題および改善策 | 5-209 |
| 5.11.2 | 港湾環境改善計画 | 5-212 |
| 5.12. | 港湾保安と航行安全の強化 | 5-213 |
| 5.12.1 | 港湾保安の現状と課題 | 5-213 |
| 5.12.2 | 港湾保安強化計画 | 5-218 |
| 5.12.3 | 港湾保安強化の技術移転 | 5-220 |
| 5.12.4 | 航行の安全 | 5-226 |
| 5.13. | 港湾施設・荷役機械の維持管理の改善 | 5-229 |
| 5.13.1 | 維持管理改善計画 | 5-229 |
| 5.14. | 港湾整備基本戦略の策定 | 5-240 |
| 5.14.1 | 港湾整備における官民連携 | 5-240 |
| 5.14.2 | 国際開発パートナーとの連携 | 5-240 |
| 5.14.3 | 港湾整備戦略の体系化 | 5-241 |
| 6. | 結論および提言 | 6-1 |
| 6.1. | 結論 | 6-1 |
| 6.1.1 | シハヌークビル港の Mission と Vision | 6-1 |
| 6.1.2 | シハヌークビル港の比較優位 | 6-1 |
| 6.1.3 | シハヌークビル港の役割分担 | 6-2 |
| 6.1.4 | 渋滞緩和等のパイロットプロジェクト | 6-2 |
| 6.1.5 | シハヌークビル港の戦略目標と重要成功要因とアクションプラン | 6-2 |
| 6.1.6 | シハヌークビル港の改善と改革 | 6-6 |
| 6.1.7 | シハヌークビル港の将来計画 | 6-7 |
| 6.2. | 戦略のプログラム化 | 6-12 |
| 6.3. | 提言 | 6-13 |

| | | |
|--------|-------------------|-------|
| 付属資料-1 | 実施細則・協議議事録 | A-1 |
| 付属資料-2 | ステアリングコミッティー議事録 | A-17 |
| 付属資料-3 | ワーキンググループ組織 | A-27 |
| 付属資料-4 | ステークホルダーミーティング議事録 | A-29 |
| 付属資料-5 | 経済財務分析 | A-65 |
| 付属資料-6 | 港内波浪静穏度検討結果 | A-83 |
| 付属資料-7 | 土質調査 | A-115 |

1. プロジェクトの概要

1.1. プロジェクトの背景

カンボジア国（以下、「カ」国）で唯一の大水深港として同国の経済・産業活動を支えているシハヌークビル港においては、その競争力が持続的に強化された場合、コンテナ取扱量が2015年には取扱能力を超え、その後もさらに需要が伸び続けることが見込まれている。また、シハヌークビル港周辺において経済特別区(SEZ)をはじめとする産業開発が進められる中、同港はこれを支える物流拠点として機能していくことが求められている。

一方、河川港であるプノンペン港において、ベトナムのカイメップ・チーバイ港等を基点とするフィーダー航路の貨物需要が増大しており、取扱貨物量が港湾容量をすでに超過している。今後とも首都圏の貨物需要の増大が見込まれることから、プノンペン自治港（PPAP）は新コンテナターミナルの整備を進めている。

このように、「カ」国では2つの公共港湾間でプノンペンの貨物を分担し合う状況となっているが、その役割分担は明確になっていない。

このような状況の下、国際物流を巡る環境、及び「カ」国の社会経済状況の変化に応じたシハヌークビル港の新たなマスタープランを策定する必要があることから、「シハヌークビル港競争力強化プロジェクト」の実施につき「カ」国政府から日本国政府に要請があった。

これを受けて、国際協力機構（以下、「JICA」）は、2011年2月21日、「カ」国政府との協議を終了し、シハヌークビル港の競争力強化の必要性を強調しつつ、実施細則(S/W)及び協議議事録(M/M)を作成し、これらに署名を行った（付属資料1参照）。本プロジェクトはこれに基づき実施されたものである。

1.2. プロジェクトの目的

本プロジェクトの目的は、シハヌークビル港とプノンペン港の役割分担等を明確化し、これを踏まえてシハヌークビル港の将来ビジョン（目標年次2030年、中間目標年次2020年）を作成するとともに、その実現のためのシハヌークビル港競争力強化戦略（ソフト戦略、目標年次2020年）、及び港湾整備基本戦略（ハード戦略、目標年次2030年）を策定し、それらをプログラム化することである。

1.3. 対象地域

本プロジェクトの基本的な対象地域はシハヌークビル港である。ただし、同港に係る戦略の作成のためには、プノンペン港等との役割分担や、国土全体の産業動向等の分析が不可欠であることから、調査対象地域は「カ」国全域に及ぶ。また、ベトナム・カイメップチーバイ港やシャム湾各港等との競合・連担関係の分析が不可欠であることから、周辺諸国の港湾についても調査対象とした。

1.4. プロジェクト実施の枠組

(1) カウンターパート

本プロジェクトのカウンターパートは、公共事業運輸省（以下、「MPWT」）及びシハヌークビル自治港（以下、「PAS」）である。プロジェクトの実施方針その他の重要事項については、カウンターパート及び関係機関によって構成されるステアリングコミッティ（表 1.4-1 参照）において協議された。プロジェクト期間中、4 回のステアリングコミッティ会合（議長 MPWT 大臣）が開催され、JICA カンボジア事務所及びプロジェクトチームはこれに参加した。議事概要は付属資料 2 に示すとおりである。

また、PAS は、港湾サービス向上に係るパイロット事業の計画・実施・評価を含む本プロジェクトの実施に当たり、付属資料 3 に示すとおり、カウンターパートチーム、ワーキンググループ、及びコンテナターミナル・オペレーションに係るサブワーキンググループを組織した。

表 1.4-1 ステアリングコミッティ構成メンバー

| |
|------------------|
| 公共事業運輸省 (MPWT) |
| シハヌークビル自治港 (PAS) |
| カンボジア開発評議会 (CDC) |
| 経済財務省 (MEF) |
| 商務省 (MOC) |
| プノンペン自治港 (PPAP) |
| プレア・シハヌーク州 |

(2) ステークホルダー

プロジェクトチームは、シハヌークビル港の広範にわたる関係者（近隣国における関係者も含む）から聞き取り調査を実施した。

プロジェクト期間中において 3 回のステークホルダー会議が開催された。これは、シハヌークビル港が果たしていくべき役割とその開発の方向性に関し、地域住民との間で基本的な認識を共有することを主たる目的とするものである。同会議の議事概要は、付属資料 4 に示すとおりである。

(3) プロジェクトチーム

プロジェクトチームは、下表に示すとおり、財団法人国際臨海開発研究センター (OCDI、6 名)、株式会社オリエンタルコンサルタンツ (OC、3 名)、日本工営株式会社 (NK、3 名)、及び株式会社 Ides (Ides、3 名) で構成される。

表 1.4-2 プロジェクトチーム構成員

| | | |
|-------|-----------------------|----------|
| 柳生 忠彦 | 総括/港湾政策/組織戦略 | OCDI |
| 角野 隆 | 副総括/港湾計画(1)/需要予測/市場調査 | OCDI |
| 小舟 浩治 | 港湾計画(2) | Ides |
| 鈴木 純夫 | 経済分析/港湾経営/財務 | Ides |
| 建部 直也 | キャパシティ・アセスメント | OC(IDCJ) |
| 中島 潔 | 港湾振興/ポートセールス | OCDI |
| 江藤 輝記 | コンテナオペレーション | OCDI |
| 工藤 直樹 | 交通計画（道路） | NK |
| 横田 誠 | 交通計画（鉄道） | NK |
| 川田 忠彦 | 港湾維持管理/港湾保安 | OCDI |
| 下平 敏嗣 | 設計/事業費積算 | OC |
| 白取 進吾 | 自然条件調査 | OC |
| 佐藤 剛 | 環境配慮 | Ides |
| 斉藤 公美 | 社会配慮 | NK |
| 小寺 一宗 | 業務調整/港湾計画補助 | OCDI |

(4) 実施スケジュール

本プロジェクトは、2011年6月に開始され、2012年6月に終了した。

1.5. 既往プロジェクト及び既往調査

シハヌークビル港のキャパシティ向上に係る主要な既往プロジェクト及び既往調査の概要は、以下に示すとおりである。

(1) 首都圏・シハヌークビル成長回廊地域開発調査

当該調査は JICA によって実施され、2003 年に最終報告書が取りまとめられた。調査の目的は 2015 年を目標年次として産業開発に主眼をおいてにプノンペン・シハヌークビル成長回廊に係る地域開発のマスタープランを策定するとともに、回廊開発の重点要素として考えられているシハヌークビル輸出加工区（EPZ）に関するフィージビリティ・スタディを実施するものである。

調査の結果、2015 年までの成長回廊地域における産業用地需要が、2,100ha から 2,500ha に上ることが明らかになった。このうち、プレア・シハヌーク州における産業用地需要は約 250ha であるとされているが、現在、同州においては、これを大きく上回る規模の産業要地の開発が進められている。

表 1.5-1 に示すとおり、調査において 2005 年までに着手すべきとされた 25 の優先プロジェクトのうち、8 件がシハヌークビル特別振興区（SPZ）を含む経済開発プロジェクト、7 件が社会開発プロジェクト、10 件がインフラ開発プロジェクトである。なお、これらプロジェクトのうち、国際物流等、シハヌークビル港の競争力強化に関係が深い 13 件のプロジェクトの進捗状況については、表 1.5-2 に示すとおりである。

表 1.5-1 成長回廊における優先プロジェクト

| タイプ | セクター | プロジェクト名 | 目的 |
|---------|-------------------------------|--|--|
| 経済開発 | 第 1 次産業 | A-4 郊外における農業振興プログラム | 作物の多様化及び農業の近代化により郊外における農民所得の向上を図る。 |
| | | A-7 野菜・果実加工プロジェクト | 加工により野菜・果実の付加価値を高める。 |
| | 第 2 次産業 | B-4 小規模零細産業の強化 | 小規模ビジネスのインキュベーションを通じて伝統的及び新規の小規模零細企業家を育成し、国内資本及び企業家精神を培い、市場と技術情報へのアクセスを支援する。 |
| | | B-6 衣料製造・製靴産業の復興プロジェクト | 米国以外の市場への流通を促進し、職業訓練を将来および現在の労働者に施し、より高度な技術を提供する。 |
| 第 3 次産業 | C-4 首都圏における観光マスタープラン | プノンペン地区において国際観光を振興し、より良いネットワークと質を求め、既存および潜在する観光資源を資本化する。 | |
| 輸出振興 | D-1 シアヌークビルにおける産業振興特区（SPZ）の設立 | FDI にとってより魅力的になるようにシアヌークビルに産業振興特区を設け、後方連関を活性化させ、現地で入手可能な自然資源を有効活用する。 | |

| タイプ | セクター | プロジェクト名 | 目的 |
|----------------------|--------|--|--|
| | 法制度 | E-1 通関手続きの電子化 | 通関貨物報告を改善し、通関手続き時間を短縮し、また課税審査過程を改善し、さらに通関後検査(PAS)の導入に資するために通関システムを電子化する。 |
| | | E-2 SPZ の法制度を促進するための日本からの専門家派遣 | 投資家の信頼および特区の透明な監理を醸成するために、提案された SPZ の法的・制度的な枠組みを確立する |
| 社会開発環境 | 都市計画 | F-3 シアヌークビル都市計画マスタープラン | 都市開発管理の持続可能性を増強し、様々な経済活動の適切なバランスを図る。 |
| | | F-1 都市計画のための計画・施行メカニズムの強化 | 総合開発計画および土地利用計画策定のガイドラインを作成し、建設許認可を下すにあたっての基準を設定する。 |
| | 人的資源開発 | G-6 地方企業家養成支援 | 商品開発、女性の企業家訓練及び市場開拓等の活動を通じて、地方政府及び MoEYS 職員のキャパシティを強化する。 |
| | | G-3 シアヌークビル地区職業訓練センターの強化 | 衣料製造の実践的な職業訓練を提供し、徐々に新規産業へ訓練対象を拡大していく。 |
| | 農村開発 | H-2 カンダル県における農民の所得創出活動 | 所得創出活動を通じて地方の低所得人口を対象に生活改善を図る。 |
| | | I-1 環境法規の効果的施行のためのキャパシティ強化 | 環境法規の効果的施行のために制度的キャパシティの強化を図る。 |
| I-3 制御式埋め立てゴミ処理地区の建設 | | 固形廃棄物の適切な処理のため、シアヌークビル地区に制御式埋め立てゴミ処理施設を配置する。 | |
| インフラ開発 | 運輸・交通 | J-2 コンテナ流通センタープロジェクト | コンテナの往来を改善し合理化を図る。 |
| | | J-6 プンペン都市交通プロジェクト | 交通渋滞の軽減を図る。 |
| | | J-9 国道 48 号線改修プロジェクト | 4 つの橋梁を含む国道 48 号線を全天候型道路に改修する。 |
| 水資源 | | K-1 全国水資源開発・管理マスタープラン調査 | すべての河川水系及び地下水系について水利用者インベントリーを作成し、全国を対象とした総合水資源開発マスタープランを策定する。 |
| | | K-4 シアヌークビル都市給水改善 | 給水容量及び普及率を高めるために水源を確保し、既存給水システムの維持管理体制を改善する。 |
| 電力 | | L-5 カンボート-シアヌークビル間送電線配置に係わるフィ | カンボート-シアヌークビル間に 220kV の送電線を配置するためのフィージビリティ調査を実施する。 |

| タイプ | セクター | プロジェクト名 | 目的 |
|-----|----------------|------------------------------------|---|
| | | レジビリティ調査 | |
| | 通信 | M-1 IT 関連の適正人材の育成 | IT エンジニア 1,000 人の訓練と育成 |
| | | M-2 プンペン-シアヌークビル間の光ファイバーケーブル網の敷設 | プンペン-シアヌークビル間に光ファイバーケーブル網を敷設し、高速・大容量通信を実現させる。 |
| | シアヌークビルの FZ 開発 | N-1 シアヌークビル港の FZ 開発に伴う汚水処理プラントの整備 | シアヌークビル港の FZ 開発に伴い、汚水処理プラントの計画、設計および建設を行うもの。本プロジェクトは、FZ 開発が商業ベースのファイナンスで行われる場合には実施が望ましいものである。 |
| | | N-2 シアヌークビル港の FZ 開発に伴う廃棄物埋め立て処分場整備 | シアヌークビル港の FZ 開発に伴い、廃棄物埋め立て処分場の計画、設計および建設を行うもの。本プロジェクトは、FZ 開発が商業ベースのファイナンスで行われる場合には実施が望ましいものである。 |

注：表中の記号は、首都圏・シハヌークビル成長回廊地域開発調査において割り当てられたものである。

出典：JICA

表 1.5-2 成長回廊における優先プロジェクトの実施状況

| A-7 野菜・果実加工プロジェクト |
|--|
| 当該調査の提案は農産品の輸出拡大を直接的に意図したものではないが、農産加工の質の向上は農産品の輸出拡大にも大きく貢献するものであるため、ここでの評価対象に加える。「カ」国政府は、精米輸出を 2015 年までに百万トンに拡大する基本戦略を策定し、その実現に向けて、あらゆる努力が傾注されており、民間投資も進展している。精米以外についても、JICA を含むドナーの支援を受け、農産品加工技術の向上に取り組まれている。このように、提案プロジェクトが目標とした農産品加工の振興については、様々な主体が実現に向け取り組んでいる。 |
| B-6 衣料製造・製靴産業の復興プロジェクト |
| このプロジェクトは、「カ」国の縫製・製靴産業に有利に作用した輸出割当の撤廃が撤廃された 2005 年以降においても、同国での縫製・製靴産業の操業継続を可能とすることが目的であった。同国においては GMAC がドナーの支援を受けつつ縫製産業の技術向上に関し重要な役割を果たしてきた。GMAC や個々の縫製・製靴事業者の品質向上に向けた努力によって 2005 年以降も縫製・製靴産業は国際市場において競争力を保ち続け、米国や EU への輸出も増加し続けている。このようにこのプロジェクトが設定した目的は達成された。 |
| D-1 シアヌークビルにおける産業振興特区 (SPZ) の設立 |
| シハヌークビル SPZ は、外国投資 (FDI) を拡大するとともに、国内資源活用を活性化することを目的としたものである。SPZ は、域外とは異なる経済政策、徴税システム、FDI の取扱いや手続きが適用される経済開発特区 (SEZ) である。シハヌークビル SPZ の範囲としては、プレア・シハヌーク州の行政区域から、二つの国立公園と森林保護区及び水源保護区を除いた全区域とすることが提案されている。 また、輸出加工区と物流事業者が立地する自由貿易区からなるシハヌークビル港自由地区の開発についても提案がなされている。提案された自由地区は 43ha の独立した保税区域で、高架道路によって港湾と結ばれている。 プレア・シハヌークにおける SPZ の設置はこの調査における最も重要な提案であったが、現在のところ、SPZ に関する制度整備もなされていない。これに代わって、個々の工業団地を対象とした経 |

| |
|---|
| <p>済特区 (SEZ) (この調査においては自由地区と呼称)に係る制度が創設され、プレア・シハヌークにおいても複数の SEZ が承認されている。このうち、二箇所の SEZ においては既に工場が進出している。このうちの一つは、この調査において提案されたシハヌークビル港自由地区を基本として開発されたものである。ただし、提案された自由地区は規模が非常に小さく、また工費がかさむ高架道路を含んでいたため、PAS は財務的なフィージビリティが確保されるよう、計画区域を 70ha に拡大し、シハヌークビル港湾 SEZ として、新たに計画を策定した。新計画においては、高架道路を削除し、シハヌークビル港と SEZ を直結させた。シハヌークビル港湾 SEZ は円借款を活用して整備された。</p> <p>なお、政府部内においては、SPZ の設置について具体的検討を行うべきとの意見もある。</p> |
| <p style="text-align: center;">E-1 通関手続きの電子化</p> |
| <p>世銀及び UNCTAD の支援を受けて通関手続きの電子化が進められている。現在のところ税関の内部手続きの電子化にとどまっており、通関業者等港湾利用者と税関との間の手続きは電子化されていない。</p> |
| <p style="text-align: center;">E-2 SPZ の制度化を促進するための日本からの専門家派遣</p> |
| <p>上述の通り SPZ に係る制度は整備されていない。なお、SEZ については日本から専門家が派遣され、制度が整備された。</p> |
| <p style="text-align: center;">F-3 シアヌークビル都市計画マスタープラン</p> |
| <p>シハヌークビル都市計画マスタープランが策定された。しかしながら、同マスタープランは、プレア・シハヌークが同国唯一の港湾都市として成長回廊地域の成長を牽引していくべきとの認識を示しながら、これを具現化するための土地利用計画を示していない。港湾物流や臨海産業のための用地は既往の計画と比較して大幅に縮小されている。本プロジェクトの結果も踏まえ、今後、真に成長回廊地域の発展を牽引していくことができるような計画に見直していくことが必要であると考えられる。</p> |
| <p style="text-align: center;">G-3 シアヌークビル地区職業訓練センターの強化</p> |
| <p>これまでのところ、職業訓練センターの機能強化に向けた動きに特筆すべきものはないが、今後、プレア・シハヌークへの企業進出が拡大する中、SEZ と連携して職業訓練センターの機能が強化されていくことが期待されている。</p> |
| <p style="text-align: center;">J-2 コンテナ流通センタープロジェクト</p> |
| <p>このプロジェクトは、シングル・ウィンドの EDI システムを備えた保税の ICD をプノンペン及びプレア・シハヌークに整備するものである。</p> <p>プノンペンにおいては国道 4 号線沿線を中心に民間の ICD が整備されている。シハヌークビルには LCL のコンソリデーションが可能な ICD は存在しないが、港湾 SEZ プロジェクトの一環として LCL のコンソリデーションが可能な CFS が整備されている。輸出入手続きに関するシングル・ウィンド・システムは存在しないが、通関手続きの EDI 化は進められている。</p> |
| <p style="text-align: center;">J-9 国道 48 号線改修プロジェクト</p> |
| <p>中断していたタイ政府の支援による 48 号線改修プロジェクトが再開され、完了した。貨物自動車の円滑な通行のためには山間部の道路法線のさらなる改良が必要である。</p> |
| <p style="text-align: center;">L-5 カンポート-シアヌークビル間送電線配置に係わるフィージビリティ調査</p> |
| <p>2013 年の供用開始に向けて、日本及び ADB の協調によって送電線整備事業が進められている。また、これに関連してプレア・シハヌークにおいて石炭火力発電所の整備が民間事業者によって進められており、これらの完成によって成長回廊地域の電力事情は大幅に改善されることが期待される。</p> |
| <p style="text-align: center;">M-2 プノンペン-シアヌークビル間の光ファイバーケーブル網の敷設</p> |
| <p>日本の ODA によって光ファイバー網整備事業が実施され、成長回廊地域の通信事情が改善された。</p> |
| <p style="text-align: center;">N-1 シアヌークビル港の FZ 開発に伴う汚水処理プラントの整備</p> |
| <p>シハヌークビル港湾 SEZ の整備が ODA ローンを活用して整備されたため、民間事業として SEZ 整備がなされた場合との優先プロジェクト選定にあたっての前提条件が崩れている。なお、港湾 SEZ の汚水処理設備の整備は ODA ローンプロジェクトの一環として実施された。</p> |

N-2 シアヌークビル港の FZ 開発に伴う廃棄物埋め立て処分場整備

シハヌークビル港湾 SEZ の整備が ODA ローンを活用して整備されたため、民間事業として SEZ 整備がなされた場合との優先プロジェクト選定にあたっての前提条件が崩れている。なお、港湾 SEZ のために専用の廃棄物処分場を整備することは不経済であるので、港湾 SEZ で発生する廃棄物は、民間事業者が運営する既設の埋立処分場において処分されている。

プロジェクトチーム作成

当該調査においては、成長回路の開発に向け、「カ」国政府が実施すべき施策として、以下の事項が提案されている。これらについては、上述のとおり、SPZ に関する施策を除き、既に実施に移されている。

- ・ 輸出促進、及び産業振興のツールとしてシハヌークビル SPZ の設立に係る決定を行うこと。
- ・ SPZ の権限、機能及び運営システムを規定するとともに、改正投資法を含む関係法令との調整を行うための法律を施行すること。
- ・ SPZ に係る行政事務と、それからの腐敗撲滅に関し政府の委任を受けた自治的な独立組織を設立し、SPZ を管理運営すること。
- ・ インフラ整備に要する資金の手当てや住民移転に係る調整を行い、シハヌークビル港自由地区の設置を実現すること。
- ・ 新産業に関する投資促進を開始すること。
- ・ 「カ」国の競争力強化に向け、首尾一貫した経済開発政策を実施すること。
- ・ 持続的発展を担保するための社会開発政策を実施すること。
- ・ 運輸、上水道、電力及び通信に関するインフラの効果的で経済的な整備を計画・実施すること。
- ・ 外国の支援を得て、緊急性の高いプロジェクトを推進すること。

(2) その他の調査及びプロジェクト

1) シハヌークビル港整備計画調査

当該調査は JICA によって実施され、1997 年に最終報告書が取りまとめられた。調査の目的は 2015 年を目標年次として港湾開発に係るマスタープランを策定するとともに、2005 年を目標年次とする短期開発計画を策定するものである。このマスタープランは、内戦後初めての同港のマスタープランである。

需要予測の中位シナリオにおいては、2010 年のコンテナ取扱量が 130 万トン、2015 年のコンテナ取扱量が 200 万トンであると予測された。2010 年の予測値は基準年である 1995 年の 3.8 倍と大きなものであったが、同港の 2010 年のコンテナ取扱実績は 120 万トンであり、概ね予測どおりの伸びを示している。

長期計画には、第三上屋前面の護岸の改良による延長 400m の一般貨物バースの整備、延長 400m のコンテナバース、及び延長 300m のバルクバースの整備が含まれている。この計画に基づき、円借款を活用してコンテナ埠頭が既に整備されており、バルク埠頭と一般貨物埠頭の機能を併せ持つ多目的埠頭についても、円借款によって整備が進められている。ただし、多目的埠頭は長期計画の提案とは異なる位置において整備が進められている。このように長期計画で提案された主

要機能は既に導入されているか、又は導入が進められている。

2) 海運・港湾セクター・マスタープラン調査

当該調査は JICA によって実施され、2007 年に最終報告書が取りまとめられた。調査の目的は、「カ」国の海運港湾セクターの競争力強化に向けたマスタープランを策定することである。マスタープランには、海運セクター及び港湾セクターに係る開発戦略、並びに管理能力の強化に係る戦略が含まれており、計画の目標年次は 2020 年である。また、2010 年を目標とする優先プロジェクトの実施に係る短期アクションプランについても策定されている。

当該調査は、シハヌークビル港が「カ」国における唯一の大水深海港として、引き続き港湾セクターにおける主導的な役割を果たし続けるべきであるとの認識に立ち、その適切な開発が「カ」国の貿易・産業の発展のために不可欠であり、また、シハヌークビル港が港湾に直結した産業用地を提供し、輸出型産業の立地を促進していくことが重要であると結論付けている。

短期アクションプランとしては、「カ」国の港湾・海運サービスの国際競争力強化、及び海事関係の国際的な枠組への適合の観点から緊急に対応が必要な課題が以下のとおり抽出されている。

- ・ シアヌークビル港をゲートウェイ港の水準に強化すること
 - コンテナ船就航を増加させること、及び SEZ 立地企業のシアヌークビル港利用を促進すること
 - コンテナ埠頭のオペレーションを効率化すること
 - 多目的埠頭を整備すること
 - 内陸のドライポートの利用を促進し、シアヌークビル港の利便性を向上させること
 - 港湾保安のための荷主及び荷受人の負担を軽減すること
- ・ プノンペン港のコンテナ取扱容量を増加させること
 - 新ターミナルを整備すること、及び ICD を拡大すること
 - メコン川を利用するコンテナ輸送の利便性を向上させること
- ・ 港湾保安の確保
- ・ 国の港湾政策の策定、港湾法の制定、及び民間港の開発・管理に関する行政的対応
- ・ 海事・港湾行政組織の改組

国の港湾政策の目的は、以下のとおりとすべきであると提案されている。

- ・ 貿易の要衝としての港湾の機能強化
- ・ 効率的な港湾サービスの提供
- ・ 国家開発計画、地方開発計画を支える港湾開発
- ・ 港湾の保安・安全の確保、及び環境保全
- ・ 沿岸域の適正な管理
- ・ 効果的・効率的な港湾開発投資
- ・ 官民連携の推進
- ・ 主要港湾の戦略的開発

3) 港湾管理運営能力強化プロジェクト

当該プロジェクトは、2007 年から 2009 年にかけて、以下の目的で実施された。

- ・ シハヌークビル港の港湾運営及びコンテナ荷役の改善

- ・ シハヌークビル港において新たに整備されたコンテナ・オペレーション・システム及び港湾保安システムの機能強化
- ・ 海運港湾セクター・マスタープラン調査の提言の実現

当該プロジェクトにおいては、長期専門家 1 名及び短期専門家 3 名が PAS に派遣され、技術移転が行われた。

4) シハヌークビル開発基本計画及び沿岸地域開発基本構想策定プロジェクト

当該調査は JICA によって実施され、2010 年に最終報告書が取りまとめられた。調査の目的は、沿岸域開発国家戦略、及び 2030 年を目標年次とするプレア・シハヌークその他の沿岸都市の持続的発展のためのマスタープランの策定である。

沿岸域の開発課題を踏まえ、開発目標は以下のとおり提案された。

- ・ 国家の発展のための先進的なゲートウェイの強化
- ・ 沿岸域における地域産業の振興
- ・ 安全で快適な生活環境の保全
- ・ 沿岸域の資源の適正な管理と次世代への継承

同調査においては、シハヌークビル港の拡張、及びスタンハブ経由で港湾と国道 4 号線を結ぶ臨海部幹線道路の整備を含む 2030 年を目標年次とするインフラ開発計画が提案された。

プレア・シハヌークのマスタープランにおいては、開発目標は以下のとおり設定された。

- ・ 国際貿易、経済、人材及び技術に関するゲートウェイとして機能すること。
- ・ 多様化した経済活動や都市サービスの分野における成長センターとして機能すること。
- ・ 世界市場と直結する物流ハブとして機能すること。
- ・ 近代的な製造業及び農産加工業の産業の核として機能すること。
- ・ 良好な自然環境と調和した国際的な海洋リゾートとして機能すること。

これらの開発目標を達成するため、自然環境との調和に留意しつつ、港湾開発を推進していくことの重要性が指摘されている。ただし、従前の計画と比較すると、当該計画においては港湾周辺の産業、物流空間が大幅に縮小されている。計画において大規模な工業用地が配置されているのはスタンハブ地区のみであるが、当該地域前面の海域の水深が浅いことから、海運港湾セクター・マスタープランにおいて、この地域は港湾開発に不向きであると評価されているところである。

5) 港湾政策・行政システム構築プロジェクト

当該プロジェクトは、海運港湾セクター・マスタープラン調査に基づき 2009 年から 2011 年にかけて JICA によって実施された。プロジェクトのアウトプットは以下のとおりである。

- ・ 国家港湾政策案の起草及び政策策定プロセスの確立
- ・ 国家港湾政策、及び国家港湾計画の策定に必要な統計データ収集のための枠組の整備
- ・ 港湾関連法令の策定に向けたロードマップ、及び法令の要綱の作成

6) 総合物流システム情報収集・確認調査

当該調査は JICA によって実施され、2011 年に最終報告書が取りまとめられた。調査の目的は、アセアン及び大メコン圏における経済環境が急激に変化する中、持続可能な経済成長の実現を図

るために必要な効率的な物流システムを確立していく上での問題点を明らかにすることである。調査内容は以下のとおりである。

- ・ 物流に係るインフラ、制度的枠組及び人材に関するボトルネックの明確化
- ・ 当該分野における ODA プロジェクトの形成

調査によって明らかにされた「カ」国の物流ボトルネックは以下のとおりである。

- ・ 構造的問題
「カ」国経済の主要な問題のいくつかは、高額で不透明な物流システムのコスト構造に起因している。輸送モード間には多数の断面が存在し、物流を分断している。公的機関の間の役割分担が不明確であり、その結果、必要以上の公的機関の介入が存在する。これが「カ」国の物流を高コストで不透明なものとしている。
- ・ 個別問題
高額な通関コスト
コンピュータ化された通関システムが利用できないこと
プノンペン及び港湾における二段階の複雑な通関手続
保管、積替、混載等の物流サービスの質の低さ
州境における警察及び軍による道路料金の徴収
公的機関が実施する非効率なトラック重量計測システム
港湾における高額で非効率な荷役

7) メコン川水運システムマスタープラン

当該プロジェクトはベルギー政府の支援によって 2005 年に実施された。プロジェクトの目的は、メコン川を活用した地域・国内・国際ネットワークの再生と改良である。

メコン川水運マスタープランに係る行動計画として、21 のクロスボーダー水運に関する行動、25 の国内水運に関する行動、及び 14 の制度面・キャパシティビルディング面の行動が選定された。

2. シハヌークビル港競争力の現況及び将来動向

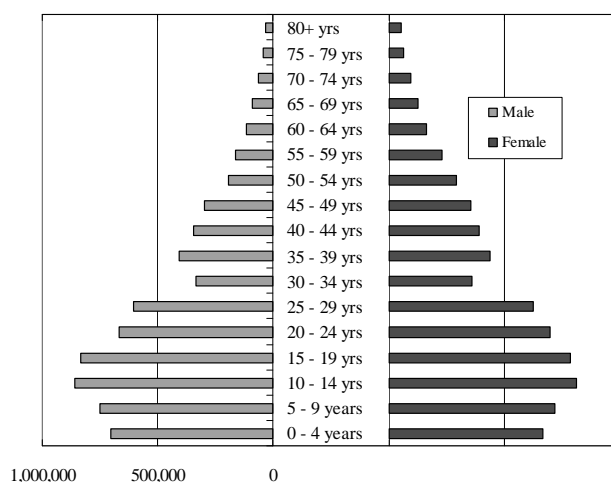
2.1. 社会経済動向

2.1.1 「カ」国

(1) 全国動向

1) 人口

2008年の人口センサスによれば、「カ」国の総人口は、1,340万人である。図2.2-1に示すとおり、近年の出生率低下に伴い、人口ピラミッドは安定型から釣鐘型への遷移段階にある。30歳から34歳の階層は、内戦の影響を大きく受け人口が前後の階層よりも少なくなっている。表2.1-1に示すとおり、都市人口の割合が2004年の23.2%から2009年には24.2%と増加しているものの、依然として地方部の人口が多数を占めている。



出典：INE

図 2.1-1 「カ」国の人口ピラミッド

表 2.1-1 都市部と地方部の人口比率

| | (unit: 1000 people) | | | |
|-------|---------------------|--------|--------|--------|
| | 2009 | 2008 | 2007 | 2004 |
| Total | 13,966 | 13,389 | 13,230 | 12,657 |
| Urban | 2,722 | 2,692 | 2,583 | 2,387 |
| Rural | 11,243 | 10,697 | 10,647 | 10,269 |

出典：INE

表2.1-1に示すとおり、国連経済社会局によれば、過去10年間の「カ」国の人口増加率が1.4%であったのに対し、2030年までの人口増加率は1.1%になると予測されている。

表 2.1-2 「カ」国の人口推移および人口予測

| Year | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 | 2025 | 2030 |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Population (thousands) | 12,447 | 13,358 | 14,138 | 15,015 | 15,893 | 16,687 | 17,363 |

出典：国連

2) 経済

表 2.1-3 は、「カ」国の主要経済指標である。「カ」国の経済動向に関する IMF の評価は、以下に示すとおり要約される。

- ・ 世界経済危機以前の 2000 年から 2007 年の間、「カ」国はアジアの低所得国の中では最高となる年率 9% 以上の実質 GDP の成長を実現し、これによって生活水準の大幅な向上と貧困削減を実現してきた。この間、慎重な財政政策によってインフレ率を途上国の中では低い水準に押さえ込み、マクロ経済の安定性を支えてきた。
- ・ しかしながら、世界経済危機によって「カ」国の根深い構造的脆弱性があらわになり、「カ」国経済は他の途上国よりも大きく失速した。政府の歳入が周辺国と比較して少ないことから、優先開発分野への対応が不十分なものとならざるを得なかった。経済成長と輸出は狭い分野に限られており、カンボジア人の大部分を占める地方の貧困層には十分な恩恵が及んでいない。その結果、過去において着実に減少していた貧困に関する指数が、増加に転じる傾向を示している。
- ・ 経済刺激策の一環として、政府は 2009 年の財政赤字の幅を前年よりも 5% 以上大きい GDP の 8% まで許容し、給与引上げ及び開発投資拡大を実施した。歳出拡大分の多くは ODA ローンや無償資金によって賄われたが、GDP の 2% 近くに上る「カ」国資金も投入された。
- ・ 2010 年には輸出主導の回復が本格化した。第二四半期には縫製品の輸出と外国人観光客数の伸びが年率 10~20% を示した。世界経済の回復とともに「カ」国の主要輸出品の輸出が回復したことは、同国の国際競争力が失われていないことを証明した。
- ・ 短期的なリスクとしては、米国と欧州に強く依存した輸出基盤及び弱い財政基盤や金融システムが外的ショックへの抵抗力を低下させることが考えられる。
- ・ 中長期的には、「カ」国経済の構造的脆弱性改善に向けた取組がリスクバランスを改善させていくものと期待される。一方で、ビジネス環境改善や公的セクターの収入拡大とサービス改善に向けた努力が停滞するといった下振れリスクも懸念される。また、電力セクターや地方インフラ分野における想定以上の投資といったプラスのポテンシャルも想定される。中位シナリオとしては、経済成長が中長期的に「カ」国の潜在成長率である 6~7% に回復していくことが想定される。

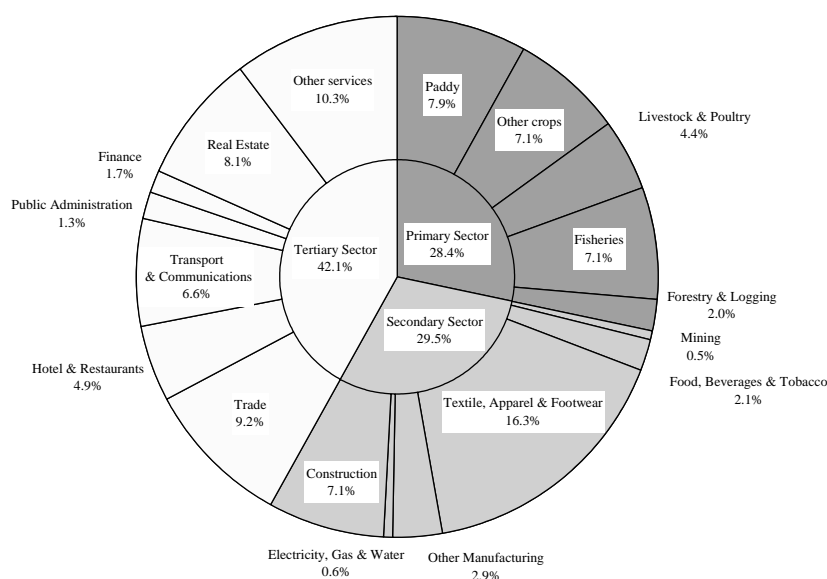
表 2.1-3 「カ」国の主要経済指標

| Economic Indicator | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------------------------------|------|------|-------|-------|-------|
| Per capita GNI, Atlas method (\$) | 500 | 560 | 630 | 650 | |
| GDP growth (% change per year) | 10.8 | 10.2 | 6.7 | 0.1 | 6.3 |
| CPI (% change per year) | 6.1 | 7.7 | 25.0 | -0.7 | 4.0 |
| Fiscal balance (% of GDP) | -2.7 | -2.9 | -2.8 | -6.4 | -6.0 |
| Export growth (% change per year) | 26.9 | 10.7 | 15.1 | -0.9 | 20.8 |
| Import growth (% change per year) | 21.8 | 13.8 | 19.8 | -10.4 | 15.9 |
| Current account balance (% of GDP) | -7.9 | -8.0 | -13.4 | -11.6 | -11.0 |
| External debt (% of GNI) | 31.5 | 32.0 | 31.8 | 33.6 | |

出典：ADB

3) 産業

国家統計局のデータによれば、図 2.1-2 に示すとおり、第三次産業が「カ」国の最大産業セクターであり、第二次産業がこれに次いでいる。農業セクターは最大の就業人口を有しているが、これを含む第一次産業の付加価値額は全セクターの中で最も少ない。総付加価値額の 16.3% を占める繊維・縫製、製靴産業は、商業に次ぐ第二位のサブセクターである。ただし、いくつかのサブセクターにおいては、付加価値額が必ずしも正確には計算されていないことに注意が必要である。例えば、漁業は稲作や建設業、運輸業等と同等の規模の産業であると評価されているが、これは過大評価である可能性が高い。農林水産省の説明によれば、漁業分野の付加価値額は、一隻当たりの漁獲高を仮定し、漁船の数にこれに乗じて計算している。表 2.1-4 及び図 2.1-3 は、各セクターの付加価値額の推移を示すものである。第一次産業のシェアが減少し、第二次産業のシェアが増大している。第三次産業については、シェアがほぼ一定している。なお、表 2.1-4 に示すとおり、第一次産業についても、付加価値額の絶対値は、経年的に増大している。最も成長が著しいサブセクターは、ともに絶対値そのものは小さいが、金融と、これに次ぐ鉱業である。



出典：国家統計局

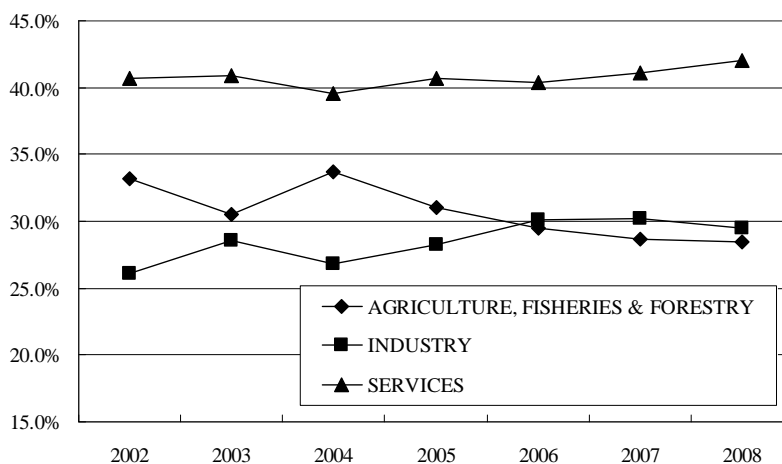
図 2.1-2 各セクターの付加価値額の割合

表 2.1-4 各セクターの付加価値額の変遷

(million Riel)

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| AGRICULTURE, FISHERIES & FORESTRY | 5,107,955 | 5,595,857 | 5,644,731 | 6,475,526 | 6,830,328 | 7,173,807 | 7,583,772 |
| Crops | 2,168,091 | 2,582,246 | 2,642,823 | 3,294,823 | 3,469,713 | 3,753,339 | 4,000,119 |
| Paddy | 1,175,626 | 1,261,645 | 1,436,911 | 1,812,535 | 1,891,428 | 2,033,094 | 2,116,451 |
| Other crops | 992,464 | 1,320,601 | 1,205,912 | 1,482,288 | 1,578,285 | 1,720,245 | 1,883,668 |
| Livestock & Poultry | 860,560 | 945,174 | 909,709 | 998,263 | 1,080,184 | 1,120,334 | 1,162,907 |
| Fisheries | 1,614,953 | 1,614,377 | 1,641,943 | 1,705,294 | 1,769,880 | 1,784,130 | 1,900,098 |
| Forestry & Logging | 464,351 | 454,060 | 450,256 | 477,146 | 510,551 | 516,004 | 520,648 |
| INDUSTRY | 4,006,900 | 5,235,077 | 4,489,595 | 5,899,651 | 6,977,461 | 7,563,899 | 7,869,800 |
| Mining | 46,951 | 68,890 | 55,462 | 87,039 | 100,908 | 108,715 | 125,892 |
| Manufacturing | 2,971,730 | 3,926,749 | 3,337,371 | 4,308,563 | 5,059,756 | 5,509,294 | 5,681,074 |
| Food, Beverages & Tobacco | 448,944 | 445,229 | 469,838 | 485,427 | 501,552 | 517,272 | 547,791 |
| Textile, Wearing Apparel & Footwear | 2,021,409 | 2,946,789 | 2,360,255 | 3,216,776 | 3,873,066 | 4,260,845 | 4,354,584 |
| Wood, Paper & Publishing | 93,830 | 83,783 | 80,418 | 92,188 | 99,923 | 104,835 | 110,077 |
| Rubber Manufacturing | 69,191 | 57,029 | 62,427 | 51,908 | 53,626 | 58,758 | 64,163 |
| Other Manufacturing | 338,356 | 393,919 | 364,432 | 462,264 | 531,590 | 567,583 | 604,458 |
| Electricity, Gas & Water | 75,462 | 91,535 | 82,348 | 102,951 | 135,550 | 151,199 | 164,050 |
| Construction | 912,756 | 1,147,903 | 1,014,415 | 1,401,099 | 1,681,246 | 1,794,692 | 1,898,784 |
| SERVICES | 6,258,841 | 7,501,639 | 6,627,184 | 8,483,531 | 9,341,482 | 10,288,846 | 11,217,428 |
| Trade | 1,606,083 | 1,762,622 | 1,665,314 | 1,912,764 | 2,049,231 | 2,243,952 | 2,454,883 |
| Hotel & Restaurants | 758,603 | 779,467 | 631,532 | 953,144 | 1,083,689 | 1,194,565 | 1,311,632 |
| Transport & Communications | 1,151,994 | 1,302,584 | 1,188,931 | 1,491,115 | 1,523,039 | 1,632,725 | 1,748,649 |
| Finance | 163,812 | 210,276 | 174,544 | 251,457 | 311,698 | 380,900 | 454,033 |
| Public Administration | 357,246 | 318,474 | 341,168 | 337,141 | 333,167 | 333,586 | 348,597 |
| Real Estate & Business | 1,046,465 | 1,552,722 | 1,290,714 | 1,673,457 | 1,855,977 | 2,055,112 | 2,157,868 |
| Other services | 1,174,638 | 1,575,494 | 1,334,981 | 1,864,453 | 2,184,681 | 2,448,006 | 2,741,767 |
| Taxes on Products less Subsidies | 1,004,247 | 1,288,112 | 1,009,795 | 1,366,629 | 1,470,228 | 2,142,773 | 2,338,291 |
| Taxes on Products | 1,053,473 | 1,345,968 | 1,066,742 | 1,438,750 | 1,582,556 | 2,178,353 | 2,374,405 |
| Less: Subsidies | 49,226 | 57,856 | 56,947 | 72,121 | 112,329 | 35,580 | 36,114 |
| Less: FISIM | 145,816 | 186,610 | 158,490 | 216,231 | 239,773 | 299,802 | 341,774 |
| GROSS DOMESTIC PRODUCT | 16,232,128 | 19,434,074 | 17,612,816 | 22,009,106 | 24,379,726 | 26,869,523 | 28,667,518 |

出典：国家統計局



出典：国家統計局のデータをもとにプロジェクトチームが作成

図 2.1-3 各セクターの付加価値額の割合の推移

4) 貿易

「カ」国は、2004年10月、世界で148ヶ国目、低所得国(LDC)の中では2番目にWTOに加盟を果たしている。同国の貿易収支は長年に亘り赤字を続けているものの、輸出については2010

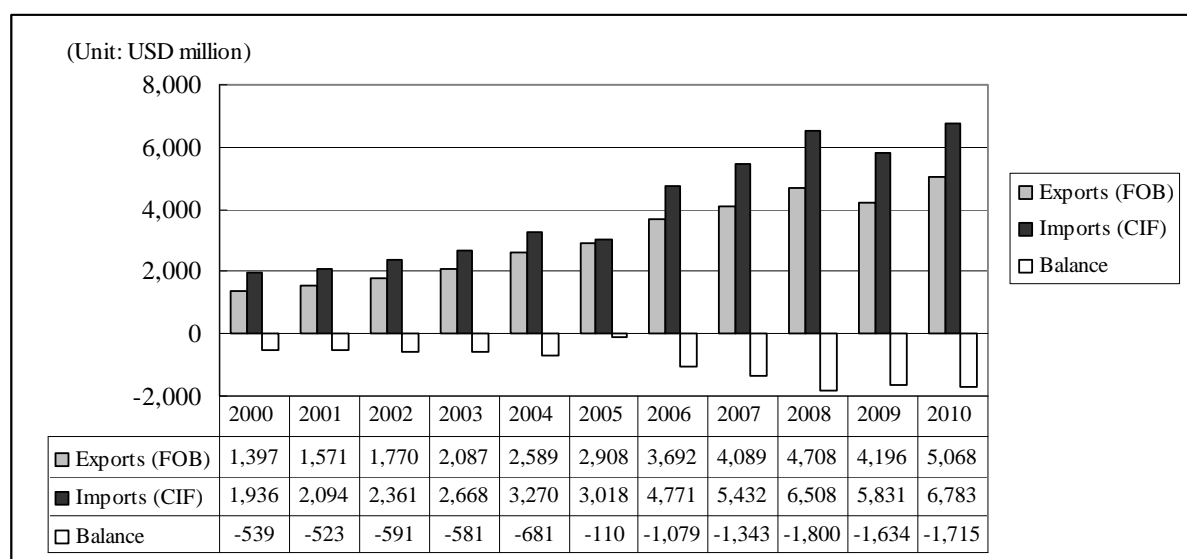
年に前年度の世界同時不況による落ち込みから回復し、2000年から2010年までの平均増加率が13.8%と順調な増加を見せている。この間の輸出入の実績は、表 2.1-5 及び図 2.1-4 に示すとおりである。

表 2.1-5 「カ」国の輸出入額の推移

(unit: USD million)

| Year | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Average growth rate |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| Exports (FOB) | 1,397 | 1,571 | 1,770 | 2,087 | 2,589 | 2,908 | 3,692 | 4,089 | 4,708 | 4,196 | 5,068 | 13.8% |
| Imports (CIF) | 1,936 | 2,094 | 2,361 | 2,668 | 3,270 | 3,018 | 4,771 | 5,432 | 6,508 | 5,831 | 6,783 | 13.4% |
| Balance | -539 | -523 | -591 | -581 | -681 | -110 | -1,079 | -1,343 | -1,800 | -1,634 | -1,715 | |

出典：ADB “Key Indicators for Asia and the Pacific 2011”



出典：ADB “Key Indicators for Asia and the Pacific 2011”

図 2.1-4 「カ」国の輸出入額の推移

表 2.1-6 は、インドシナ各国の貿易額とその増加率を比較したものである。「カ」国の輸出額の規模は工業化の進んだタイやベトナムに比べはるかに小さく、タイの 38 分の 1、ベトナムの 14 分の 1 に過ぎない。また、輸出の年平均成長率は、ベトナムや各種エネルギー資源に恵まれたミャンマーに比べ緩やかである。

表 2.1-6 インドシナ各国の輸出入額の推移

(unit: USD million)

| Year | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Average growth rate |
|--------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------|
| Export (FOB) | Thailand | 67,889 | 63,070 | 66,092 | 78,105 | 94,941 | 109,362 | 127,941 | 151,258 | 175,233 | 150,743 | 193,663 | 11.1% |
| | Vietnam | 14,448 | 15,027 | 16,706 | 20,149 | 26,485 | 32,447 | 39,826 | 48,561 | 62,685 | 57,096 | 72,192 | 17.5% |
| | Myanmar | 1,619 | 2,443 | 2,526 | 2,687 | 2,446 | 3,810 | 4,531 | 6,279 | 6,916 | 6,673 | 7,928 | 17.2% |
| | Cambodia | 1,397 | 1,571 | 1,770 | 2,087 | 2,589 | 2,908 | 3,692 | 4,089 | 4,708 | 4,196 | 5,068 | 13.8% |
| | Lao PDR | 330 | 320 | 301 | 336 | 363 | 553 | 882 | 923 | 1,092 | 1,053 | 1,746 | 18.1% |
| Import (CIF) | Thailand | 62,423 | 60,576 | 63,353 | 74,346 | 93,481 | 117,616 | 126,947 | 138,476 | 175,604 | 131,355 | 179,632 | 11.1% |
| | Vietnam | 15,637 | 16,218 | 19,746 | 25,256 | 31,969 | 36,761 | 44,891 | 62,765 | 80,714 | 69,949 | 84,801 | 18.4% |
| | Myanmar | 2,135 | 2,384 | 2,147 | 1,898 | 1,982 | 1,772 | 2,335 | 3,027 | 3,888 | 3,951 | 4,430 | 7.6% |
| | Cambodia | 1,936 | 2,094 | 2,361 | 2,668 | 3,270 | 3,018 | 4,771 | 5,432 | 6,508 | 5,831 | 6,783 | 13.4% |
| | Lao PDR | 535 | 510 | 447 | 462 | 713 | 882 | 1,060 | 1,065 | 1,403 | 1,461 | 2,060 | 14.4% |
| Balance | Thailand | 5,466 | 2,494 | 2,739 | 3,759 | 1,460 | -8,254 | 994 | 12,782 | -371 | 19,388 | 14,031 | |
| | Vietnam | -1,189 | -1,191 | -3,040 | -5,107 | -5,484 | -4,314 | -5,065 | -14,204 | -18,029 | -12,853 | -12,609 | |
| | Myanmar | -516 | 58 | 379 | 790 | 464 | 2,038 | 2,196 | 3,252 | 3,028 | 2,722 | 3,498 | |
| | Cambodia | -539 | -523 | -591 | -581 | -681 | -110 | -1,079 | -1,343 | -1,800 | -1,634 | -1,715 | |
| | Lao PDR | -205 | -191 | -146 | -127 | -350 | -329 | -178 | -142 | -311 | -408 | -314 | |

出典：ADB “Key Indicators for Asia and the Pacific 2011”

a) 通関統計に基づく分析（ネット重量）

輸出品目構成

ASEAN 統一関税コード（AHTN）に基づいて分類し重量でみた場合、「カ」国の 2010 年の主要輸出品目は「紡織用繊維及びその製品」（衣料品）、「植物性生産品」（米）、「車両・航空機・船舶及び輸送機器関連品」（自転車）、及び「木材及びその製品」である。表 2.1-7 は、2010 年の「カ」国通関統計に基づきネット重量の品目別構成比を示したものである。比率が最も大きいのは衣料品で 35.3%、これに次ぐのが米等の植物性生産品で 16.4%となっている。

輸入品目構成

2010 年の輸入では、「鉱物性生産品」（石油製品）、「紡織用繊維及びその製品」（衣料品の原料となる布地、糸などの繊維製品）、「石・セメント他これらに類する材料の製品」（セメント）等が主要品目である。表 2.1-8 は、輸入品目の重量構成比を示す。石油製品等の鉱物性生産品の比率は 52.4%にも上り、これに次ぐ衣料原料等の紡織用繊維及びその製品は 9.4%である。

年次別（輸出）

表 2.1-9 は、年次別にみた輸出の品目別重量を示す。衣料品は当該期間の年平均で 12.3%の増加を示している。米等の植物性生産品は年平均 29.7%増加し、特に 2009 年以降の伸びが大きい。自転車・木材は、2010 年に大きく伸びている。

年次別（輸入）

表 2.1-10 は、年次別にみた輸入の品目別重量を示す。

貿易相手地域（輸出）

表 2.1-11 は、年次別にみた輸出の仕向地域別重量を示す。東南アジアが、当該期間を通して最大の仕向地となっている。衣料品の仕向地である北米がこれに続く。中国の旺盛な購買力を反映

し、2010年は東アジアの伸びが大きくなっている。

貿易相手地域（輸入）

表 2.1-12 は、年次別にみた輸入の仕出地域別重量を示す。東南アジアが当該期間を通じて圧倒的に大きな仕出地となっており、2010年ではタイ・ベトナム・シンガポールから計 150 万トンの石油製品が、インドネシアから 10 百万トンの石炭が輸入されている。2 番目に大きい仕出地は当該期間を通じて東アジアとなっており、着実な伸びを示している。

表 2.1-7 2010 年の品目別輸出重量

(unit: '000 ton)

| Category | Description | Weight | Compos ition ratio |
|----------|--|--------|--------------------------|
| Sec.1 | Live animals; animal products | 2 | 0.2% |
| Sec.2 | Vegetable products | 130 | 16.4% |
| Sec.3 | Aminal or vegetable fats & oils | 15 | 1.9% |
| Sec.4 | Prepared food stuffs | 42 | 5.3% |
| Sec.5 | Mineral products | 0 | 0.0% |
| Sec.6 | Products of the chemical or allied industries | 4 | 0.5% |
| Sec.7 | Plastics & articles thereof | 33 | 4.2% |
| Sec.8 | Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereo | 2 | 0.2% |
| Sec.9 | Wood & articles of wood | 108 | 13.8% |
| Sec.10 | Pulp of wood | 7 | 0.9% |
| Sec.11 | Textiles & textile articles | 278 | 35.3% |
| Sec.12 | Footware, headgear, umbrellas | 25 | 3.1% |
| Sec.13 | Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass | 3 | 0.4% |
| Sec.14 | Precious stones | 0 | 0.0% |
| Sec.15 | Base metals & articles thereof | 6 | 0.8% |
| Sec.16 | Machinery & mechanical appliances; electrical equip | 10 | 1.2% |
| Sec.17 | Vehicles, aircraft, vessels | 117 | 14.8% |
| Sec.18 | Optical, medical & musical instruments | 0 | 0.0% |
| Sec.19 | Arms & ammunition | 0 | 0.0% |
| Sec.20 | Miscellaneous manufactured articles | 3 | 0.4% |
| Sec.21 | Works of art | 0 | 0.0% |
| | Others | 2 | 0.3% |
| | Total | 787 | 100.0% |

注: Sec.5の数値にはシンガポールとベトナムに輸出された 273,000 トンの natural sands は含まない。

出典: GDCE

表 2.1-8 2010年の品目別輸入重量

(unit: '000 ton)

| Category | Description | Weight | Composition ratio |
|----------|---|--------|-------------------|
| Sec.1 | Live animals; animal products | 12 | 0.3% |
| Sec.2 | Vegetable products | 87 | 1.9% |
| Sec.3 | Animal or vegetable fats & oils | 9 | 0.2% |
| Sec.4 | Prepared food stuffs | 266 | 5.9% |
| Sec.5 | Mineral products | 2,380 | 52.4% |
| Sec.6 | Products of the chemical or allied industries | 323 | 7.1% |
| Sec.7 | Plastics & articles thereof | 59 | 1.3% |
| Sec.8 | Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof | 6 | 0.1% |
| Sec.9 | Wood & articles of wood | 7 | 0.2% |
| Sec.10 | Pulp of wood | 88 | 1.9% |
| Sec.11 | Textiles & textile articles | 428 | 9.4% |
| Sec.12 | Footwear, headgear, umbrellas | 13 | 0.3% |
| Sec.13 | Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass | 406 | 8.9% |
| Sec.14 | Precious stones | 0 | 0.0% |
| Sec.15 | Base metals & articles thereof | 187 | 4.1% |
| Sec.16 | Machinery & mechanical appliances; electrical equipment | 125 | 2.8% |
| Sec.17 | Vehicles, aircraft, vessels | 126 | 2.8% |
| Sec.18 | Optical, medical & musical instruments | 3 | 0.1% |
| Sec.19 | Arms & ammunition | 0 | 0.0% |
| Sec.20 | Miscellaneous manufactured articles | 22 | 0.5% |
| Sec.21 | Works of art | 0 | 0.0% |
| | Others | 1 | 0.0% |
| | Total | 4,547 | 100.0% |

出典: GDCE

表 2.1-9 品目別輸出重量の推移

(unit: '000 ton)

| Category | Description | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Average Growth Rate |
|----------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|---------------------|
| Sec.1 | Live animals; animal products | 10 | 10 | 4 | 2 | 10 | 7 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | -16.5% |
| Sec.2 | Vegetable products | 10 | 10 | 19 | 10 | 102 | 45 | 57 | 93 | 87 | 133 | 130 | 29.7% |
| Sec.3 | Animal or vegetable fats & oils | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 4 | 6 | 4 | 10 | 13 | 15 | - |
| Sec.4 | Prepared food stuffs | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 4 | 4 | 4 | 10 | 22 | 42 | 34.3% |
| Sec.5 | Mineral products | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 18.4% |
| Sec.6 | Products of the chemical or allied industries | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 31.0% |
| Sec.7 | Plastics & articles thereof | 58 | 53 | 48 | 24 | 36 | 32 | 28 | 24 | 14 | 34 | 33 | -5.4% |
| Sec.8 | Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1.4% |
| Sec.9 | Wood & articles of wood | 86 | 75 | 91 | 50 | 64 | 56 | 57 | 55 | 36 | 26 | 108 | 2.3% |
| Sec.10 | Pulp of wood | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 3 | 3 | 5 | 3 | 7 | 45.0% |
| Sec.11 | Textiles & textile articles | 87 | 99 | 122 | 88 | 164 | 188 | 230 | 238 | 256 | 234 | 278 | 12.3% |
| Sec.12 | Footwear, headgear, umbrellas | 10 | 11 | 11 | 8 | 12 | 11 | 14 | 15 | 15 | 16 | 25 | 9.3% |
| Sec.13 | Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 5 | 4 | 2 | 3 | 43.7% |
| Sec.14 | Precious stones | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.0% |
| Sec.15 | Base metals & articles thereof | 2 | 1 | 1 | 1 | 5 | 4 | 7 | 13 | 13 | 13 | 6 | 12.8% |
| Sec.16 | Machinery & mechanical appliances; electrical equipment | 1 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 4 | 7 | 2 | 5 | 10 | 27.2% |
| Sec.17 | Vehicles, aircraft, vessels | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 11 | 30 | 58 | 78 | 117 | 49.4% |
| Sec.18 | Optical, medical & musical instruments | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -14.6% |
| Sec.19 | Arms & ammunition | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - |
| Sec.20 | Miscellaneous manufactured | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 4 | 3 | 31.2% |
| Sec.21 | Works of art | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -3.0% |
| | Others | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 | 8 | 2 | 2.0% |
| | Total | 273 | 267 | 306 | 192 | 406 | 371 | 431 | 498 | 524 | 599 | 787 | 11.2% |

注: Sec.5 の数値はベトナム・シンガポールに輸出された natural sands (2007年; 964、2008年; 5,468、2009年; 6,614、2010年; 273、単位; 千トン) を含まない。

出典: GDCE

表 2.1-10 品目別輸入重量の推移

(unit: '000 ton)

| Category | Description | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Average Growth Rate |
|----------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| Sec.1 | Live animals; animal products | 48 | 7 | 6 | 8 | 11 | 9 | 7 | 5 | 5 | 11 | 12 | -12.8% |
| Sec.2 | Vegetable products | 112 | 90 | 111 | 110 | 103 | 113 | 99 | 135 | 87 | 78 | 87 | -2.5% |
| Sec.3 | Animal or vegetable fats & oils | 13 | 14 | 15 | 19 | 16 | 20 | 12 | 11 | 9 | 9 | 9 | -4.1% |
| Sec.4 | Prepared food stuffs | 126 | 201 | 410 | 109 | 120 | 152 | 239 | 197 | 247 | 208 | 266 | 7.8% |
| Sec.5 | Mineral products | 1,416 | 1,628 | 1,690 | 1,759 | 2,587 | 1,931 | 2,398 | 2,665 | 2,663 | 2,545 | 2,380 | 5.3% |
| Sec.6 | Products of the chemical or allied industries | 100 | 116 | 148 | 133 | 152 | 207 | 226 | 304 | 486 | 306 | 323 | 12.4% |
| Sec.7 | Plastics & articles thereof | 33 | 30 | 41 | 29 | 35 | 60 | 91 | 80 | 57 | 46 | 59 | 6.1% |
| Sec.8 | Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 4 | 9 | 4 | 4 | 6 | 10.6% |
| Sec.9 | Wood & articles of wood | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 3 | 4 | 7 | 23.0% |
| Sec.10 | Pulp of wood | 74 | 44 | 41 | 50 | 45 | 130 | 172 | 100 | 314 | 405 | 88 | 1.7% |
| Sec.11 | Textiles & textile articles | 173 | 175 | 212 | 230 | 268 | 307 | 355 | 393 | 440 | 343 | 428 | 9.5% |
| Sec.12 | Footwear, headgear, umbrellas | 8 | 8 | 8 | 7 | 6 | 5 | 7 | 7 | 6 | 9 | 13 | 5.3% |
| Sec.13 | Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass | 277 | 105 | 99 | 103 | 134 | 216 | 280 | 285 | 373 | 306 | 406 | 3.9% |
| Sec.14 | Precious stones | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6.1% |
| Sec.15 | Base metals & articles thereof | 141 | 143 | 115 | 357 | 120 | 149 | 170 | 185 | 333 | 212 | 187 | 2.8% |
| Sec.16 | Machinery & mechanical appliances; electrical equipment | 62 | 126 | 49 | 45 | 48 | 77 | 93 | 97 | 470 | 137 | 125 | 7.2% |
| Sec.17 | Vehicles, aircraft, vessels | 33 | 32 | 57 | 48 | 66 | 67 | 394 | 275 | 984 | 346 | 126 | 14.3% |
| Sec.18 | Optical, medical & musical | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 8.1% |
| Sec.19 | Arms & ammunition | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 54.0% |
| Sec.20 | Miscellaneous manufactured | 9 | 12 | 10 | 10 | 12 | 10 | 11 | 18 | 17 | 13 | 22 | 9.2% |
| Sec.21 | Works of art | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -6.4% |
| | Others | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5.6% |
| | Total | 2,630 | 2,738 | 3,016 | 3,023 | 3,730 | 3,459 | 4,563 | 4,769 | 6,502 | 4,986 | 4,547 | 5.6% |

出典: GDCE

表 2.1-11 仕向地域別輸出重量の推移

(unit: '000 ton)

| Destination Region | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Average Growth Rate |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|---------------------|
| East Asia | 68 | 45 | 38 | 34 | 44 | 36 | 45 | 40 | 51 | 48 | 161 | 9.0% |
| Southeast Asia | 112 | 119 | 140 | 123 | 192 | 147 | 148 | 220 | 202 | 290 | 264 | 8.9% |
| Europe | 28 | 33 | 40 | 43 | 52 | 44 | 66 | 64 | 80 | 88 | 146 | 17.8% |
| North America | 63 | 68 | 86 | 96 | 116 | 141 | 166 | 168 | 180 | 157 | 191 | 11.8% |
| Central/South America | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 3 | 17.6% |
| Oceania | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 21.8% |
| South/Central Asia | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 4 | 9 | 13 | 32.9% |
| Middle East | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 38.3% |
| Africa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 37.1% |
| Total | 273 | 267 | 306 | 298 | 406 | 371 | 431 | 1,461 | 523 | 599 | 787 | 11.2% |

注: Southeast Asia の数値はベトナム・シンガポールに輸出された natural sands (2007年; 964、2008年; 5,468、2009年; 6,614、2010年; 273、単位; 千トン) を含まない。

出典: GDCE

表 2.1-12 仕出地域別輸入重量の推移

(unit: '000 ton)

| Origin Region | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Average Growth Rate |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| East Asia | 401 | 417 | 430 | 457 | 564 | 688 | 786 | 985 | 1,124 | 831 | 1,027 | 9.9% |
| Southeast Asia | 2,146 | 2,234 | 2,500 | 2,466 | 3,082 | 2,654 | 3,655 | 3,669 | 5,248 | 4,025 | 3,331 | 4.5% |
| Europe | 26 | 41 | 23 | 40 | 23 | 27 | 45 | 34 | 36 | 42 | 55 | 7.9% |
| North America | 26 | 15 | 21 | 21 | 21 | 28 | 18 | 23 | 46 | 34 | 43 | 5.3% |
| Central/South America | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 4 | 4 | 3 | 15 | 26.5% |
| Oceania | 24 | 18 | 20 | 27 | 25 | 44 | 29 | 29 | 17 | 26 | 29 | 1.8% |
| South/Central Asia | 5 | 9 | 20 | 9 | 11 | 11 | 20 | 19 | 21 | 17 | 33 | 20.5% |
| Middle East | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 9 | 4 | 4 | 6 | 11 | 28.9% |
| Africa | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 10.5% |
| Total | 2,630 | 2,738 | 3,016 | 3,023 | 3,730 | 3,459 | 4,563 | 4,769 | 6,502 | 4,986 | 4,547 | 5.6% |

出典：GDCE

b) 通関統計に基づく分析（貿易価格）

輸出品目構成

表 2.1-13 は、2010 年の FOB 価格による品目別構成比を示したものである。2010 年の輸出品目では衣料品が最も大きく、重量では 35.3% であった衣料品が価格では 54.7% を占めている。「木材パルプ」とあるのは実際には切手であり、航空貨物に該当する。第 3 位の「履物、帽子、傘」は、全体の 3.3% を占める。

輸入品目構成

表 2.1-14 は、CIF 価格でみた場合の輸入の品目別構成比を示したものである。繊維は 39.1% を占め、石油製品の 7.3% よりも大きくなっている。2 番目は、機械で 13.1% である。

年次別（輸出）

表 2.1-15 は、年次別にみた輸出の品目別 FOB 価格を示す。衣料品は当該期間の年平均で 13.0% の伸びを示している。靴は衣料品より伸びが大きく、平均増加率は 18.7% である。

年次別（輸入）

表 2.1-16 は、年次別にみた輸入の品目別 CIF 価格を示す。繊維は、当該期間の年平均で 15.3% の伸びを示している。

貿易相手地域（輸出）

表 2.1-17 は、年次別にみた輸出の仕向地域別 FOB 価格を示す。「カ」国の輸出先は、当該期間を通じ北米が最大である。東アジアは 2008 年までは第 2 位をめぐって欧州と抜きつ抜かれつの関係であったが、2009 年からは欧州を大きく引き離し第 2 位で安定している。

表 2.1-13 2010年の品目別輸出価格

(unit: KHR billion)

| Section, HS code | Description | Value (FOB) | Compos ition |
|---------------------|---|----------------|-----------------|
| Sec.1 | Live animals; animal products | 12 | 0.1% |
| 03 | Fish & seafood | 12 | 0.1% |
| | Others | 1 | 0.0% |
| Sec.2 | Vegetable products | 182 | 0.8% |
| 10 | Cereals | 156 | 0.7% |
| | Others | 26 | 0.1% |
| Sec.3 | Animal or vegetable fats & oils | 42 | 0.2% |
| Sec.4 | Prepared food stuffs | 148 | 0.6% |
| 17 | Sugars | 22 | 0.1% |
| 22 | Beverages | 52 | 0.2% |
| 23 | Food waste | 24 | 0.1% |
| 24 | Tobacco | 50 | 0.2% |
| | Others | 1 | 0.0% |
| Sec.5 | Mineral products | 3 | 0.0% |
| Sec.6 | Products of the chemical or allied industries | 16 | 0.1% |
| 30 | Pharmaceutical products | 13 | 0.1% |
| | Others | 3 | 0.0% |
| Sec.7 | Plastics & articles thereof | 398 | 1.7% |
| 39 | Plastic | 35 | 0.1% |
| 40 | Rubber | 363 | 1.6% |
| Sec.8 | Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof | 6 | 0.0% |
| Sec.9 | Wood & articles of wood | 160 | 0.7% |
| 44 | Wood | 159 | 0.7% |
| 46 | Straw, esparto | 2 | 0.0% |
| Sec.10 | Pulp of wood | 7,442 | 31.8% |
| 49 | Books, newspapers | 7,436 | 31.8% |
| | Others | 7 | 0.0% |
| Sec.11 | Textiles & textile articles | 12,789 | 54.7% |
| 55 | Manmade staple fibers | 15 | 0.1% |
| 60 | Knit, crocheted fabrics | 11 | 0.0% |
| 61 | Knit apparel | 12,323 | 52.7% |
| 62 | Woven apparel | 370 | 1.6% |
| 63 | Misc. textile articles | 65 | 0.3% |
| | Others | 7 | 0.0% |
| Sec.12 | Footwear, headgear, umbrellas | 770 | 3.3% |
| 64 | Footwear | 741 | 3.2% |
| 65 | Headgear | 29 | 0.1% |
| 67 | Artificial flowers | 1 | 0.0% |
| Sec.13 | Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass | 4 | 0.0% |
| Sec.14 | Precious stones | 16 | 0.1% |
| 71 | Precious stones | 16 | 0.1% |
| Sec.15 | Base metals & articles thereof | 79 | 0.3% |
| 72 | Iron & steel | 11 | 0.0% |
| 73 | Iron & steel products | 40 | 0.2% |
| 76 | Aluminium & articles thereof | 26 | 0.1% |
| | Others | 3 | 0.0% |
| Sec.16 | Machinery & mechanical appliances; electrical equipm | 625 | 2.7% |
| 84 | Machinery; reactor, boilers | 601 | 2.6% |
| 85 | Electrical machinery, etc. | 24 | 0.1% |
| Sec.17 | Vehicles, aircraft, vessels | 501 | 2.1% |
| 87 | Vehicles, not railway | 435 | 1.9% |
| 89 | Ships & boats | 57 | 0.2% |
| | Others | 9 | 0.0% |
| Sec.18 | Optical, medical & musical instruments | 22 | 0.1% |
| 90 | Optical, medical instruments | 21 | 0.1% |
| | Others | 1 | 0.0% |
| Sec.19 | Arms & ammunition | 1 | 0.0% |
| Sec.20 | Miscellaneous manufactured articles | 70 | 0.3% |
| 94 | Furniture & bedding | 56 | 0.2% |
| 95 | Toys & sports | 5 | 0.0% |
| 96 | Misc. manufacturing articles | 9 | 0.0% |
| Sec.21 | Works of art | 87 | 0.4% |
| 97 | Art & antiques | 87 | 0.4% |
| | Others | 15 | 0.1% |
| | Total | 23,391 | 100.0% |

出典: GDCE

表 2.1-14 2010年の品目別輸入価格

(unit: KHR billion)

| Section, HS | Description | Value (CIF) | Composition |
|-------------|---|-------------|-------------|
| Sec.1 | Live animals; animal products | 36 | 0.2% |
| Sec.2 | Vegetable products | 166 | 0.8% |
| Sec.3 | Animal or vegetable fats & oils | 26 | 0.1% |
| Sec.4 | Prepared food stuffs | 1,232 | 6.0% |
| 23 | Food waste | 230 | 1.1% |
| 24 | Tobacco | 668 | 3.3% |
| | Others | 334 | 1.6% |
| Sec.5 | Mineral products | 1,731 | 8.4% |
| 25 | Salt; sulphur; earths & stone | 218 | 1.1% |
| 26 | Ores, slag, ash | 20 | 0.1% |
| 27 | Mineral fuel, oil | 1,492 | 7.3% |
| Sec.6 | Products of the chemical or allied industries | 1,082 | 5.3% |
| 30 | Pharmaceutical products | 434 | 2.1% |
| 31 | Fertilizers | 161 | 0.8% |
| | Others | 487 | 2.4% |
| Sec.7 | Plastics & articles thereof | 676 | 3.3% |
| 39 | Plastic | 437 | 2.1% |
| 40 | Rubber | 238 | 1.2% |
| Sec.8 | Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof | 183 | 0.9% |
| 41 | Hides & skins | 164 | 0.8% |
| | Others | 19 | 0.1% |
| Sec.9 | Wood & articles of wood | 22 | 0.1% |
| Sec.10 | Pulp of wood | 556 | 2.7% |
| 48 | Paper, paperboard | 433 | 2.1% |
| 49 | Books, newspapers | 123 | 0.6% |
| Sec.11 | Textiles & textile articles | 8,013 | 39.1% |
| 52 | Cotton & yarn, fabric | 523 | 2.5% |
| 54 | Manmade filaments | 145 | 0.7% |
| 55 | Manmade staple fibers | 2,195 | 10.7% |
| 58 | Special woven fabrics | 273 | 1.3% |
| 59 | Impregnated text fabrics | 151 | 0.7% |
| 60 | Knit, crocheted fabrics | 4,190 | 20.4% |
| 63 | Misc. textile articles | 308 | 1.5% |
| | Others | 228 | 1.1% |
| Sec.12 | Footware, headgear, umbrellas | 176 | 0.9% |
| Sec.13 | Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass | 263 | 1.3% |
| 69 | Ceramic products | 136 | 0.7% |
| | Others | 127 | 0.6% |
| Sec.14 | Precious stones | 705 | 3.4% |
| 71 | Precias stones | 705 | 3.4% |
| Sec.15 | Base metals & articles thereof | 841 | 4.1% |
| 72 | Iron & steel | 266 | 1.3% |
| 73 | Iron & steel products | 253 | 1.2% |
| 76 | Aluminium & articles thereof | 223 | 1.1% |
| | Others | 98 | 0.5% |
| Sec.16 | Machinery & mechanical appliances; electrical equipm | 2,680 | 13.1% |
| 84 | Machinery; reactor, boilers | 1,757 | 8.6% |
| 85 | Electrical machinery, etc. | 923 | 4.5% |
| Sec.17 | Vehicles, aircraft, vessels | 1,580 | 7.7% |
| 87 | Vehicles, not railway | 1,479 | 7.2% |
| | Others | 101 | 0.5% |
| Sec.18 | Optical, medical & musical instruments | 165 | 0.8% |
| 90 | Optical, medical instruments | 159 | 0.8% |
| | Others | 7 | 0.0% |
| Sec.19 | Arms & ammunition | 29 | 0.1% |
| Sec.20 | Miscellaneous manufactured articles | 319 | 1.6% |
| 96 | Misc. manufacturing articles | 242 | 1.2% |
| | Others | 77 | 0.4% |
| Sec.21 | Works of art | 24 | 0.1% |
| | Others | 9 | 0.0% |
| | Total | 20,514 | 100.0% |

出典: GDCE

表 2.1-15 品目別輸出価格の推移

(unit: KHR billion)

| Category | Description | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Average Growth Rate |
|----------|---|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| Sec.1 | Live animals; animal products | 34 | 46 | 22 | 11 | 58 | 42 | 21 | 12 | 10 | 17 | 12 | -9.5% |
| Sec.2 | Vegetable products | 7 | 14 | 22 | 10 | 52 | 38 | 46 | 63 | 39 | 88 | 182 | 38.2% |
| Sec.3 | Animal or vegetable fats & oils | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 3 | 5 | 6 | 36 | 29 | 42 | - |
| Sec.4 | Prepared food stuffs | 11 | 12 | 16 | 7 | 18 | 36 | 38 | 41 | 38 | 105 | 148 | 29.6% |
| Sec.5 | Mineral products | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 478 | 144 | 3 | 45.0% |
| Sec.6 | Products of the chemical or allied industries | 1 | 1 | 2 | 2 | 7 | 5 | 6 | 8 | 4 | 15 | 16 | 37.6% |
| Sec.7 | Plastics & articles thereof | 126 | 103 | 119 | 84 | 162 | 156 | 205 | 186 | 140 | 223 | 398 | 12.2% |
| Sec.8 | Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof | 10 | 7 | 6 | 1 | 2 | 2 | 10 | 3 | 4 | 5 | 6 | -5.2% |
| Sec.9 | Wood & articles of wood | 133 | 91 | 64 | 27 | 38 | 39 | 41 | 38 | 14 | 23 | 160 | 1.9% |
| Sec.10 | Pulp of wood | 1,046 | 800 | 1,693 | 740 | 2,462 | 2,379 | 2,683 | 2,291 | 3,669 | 8,287 | 7,442 | 21.7% |
| Sec.11 | Textiles & textile articles | 3,751 | 4,514 | 5,207 | 4,090 | 8,038 | 9,155 | 10,937 | 10,881 | 12,280 | 10,151 | 12,789 | 13.0% |
| Sec.12 | Footwear, headgear, umbrellas | 139 | 162 | 168 | 113 | 195 | 189 | 274 | 340 | 381 | 466 | 770 | 18.7% |
| Sec.13 | Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | 39.9% |
| Sec.14 | Precious stones | 23 | 50 | 66 | 41 | 1 | 59 | 64 | 76 | 46 | 323 | 16 | -3.4% |
| Sec.15 | Base metals & articles thereof | 8 | 7 | 5 | 8 | 11 | 10 | 17 | 68 | 67 | 54 | 79 | 26.3% |
| Sec.16 | Machinery & mechanical appliances; electrical equipment | 18 | 27 | 61 | 35 | 30 | 24 | 74 | 29 | 28 | 71 | 625 | 42.9% |
| Sec.17 | Vehicles, aircraft, vessels | 19 | 25 | 48 | 25 | 24 | 26 | 179 | 210 | 398 | 394 | 501 | 38.8% |
| Sec.18 | Optical, medical & musical instruments | 4 | 1 | 4 | 18 | 5 | 12 | 4 | 6 | 12 | 18 | 22 | 19.9% |
| Sec.19 | Arms & ammunition | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | - |
| Sec.20 | Miscellaneous manufactured | 2 | 7 | 13 | 8 | 29 | 25 | 19 | 21 | 28 | 66 | 70 | 43.7% |
| Sec.21 | Works of art | 0 | 1 | 1 | 1 | 94 | 145 | 2 | 18 | 1 | 131 | 87 | 70.7% |
| | Others | 4 | 4 | 3 | 3 | 7 | 4 | 5 | 10 | 16 | 49 | 15 | 13.6% |
| | Total | 5,335 | 5,872 | 7,523 | 5,222 | 11,236 | 12,351 | 14,633 | 14,323 | 17,694 | 20,662 | 23,391 | 15.9% |

出典: GDCE

表 2.1-16 品目別輸入価格の推移

(unit: KHR billion)

| Category | Description | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Average Growth Rate |
|----------|---|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| Sec.1 | Live animals; animal products | 13 | 22 | 19 | 24 | 53 | 44 | 30 | 16 | 25 | 33 | 36 | 10.7% |
| Sec.2 | Vegetable products | 74 | 54 | 72 | 73 | 86 | 83 | 87 | 118 | 152 | 148 | 166 | 8.4% |
| Sec.3 | Animal or vegetable fats & oils | 26 | 29 | 29 | 36 | 32 | 37 | 27 | 30 | 28 | 25 | 26 | 0.1% |
| Sec.4 | Prepared food stuffs | 427 | 481 | 474 | 408 | 480 | 615 | 711 | 733 | 1,048 | 1,099 | 1,232 | 11.2% |
| Sec.5 | Mineral products | 822 | 953 | 894 | 967 | 997 | 978 | 1,255 | 1,494 | 1,846 | 1,838 | 1,731 | 7.7% |
| Sec.6 | Products of the chemical or allied industries | 337 | 360 | 329 | 361 | 460 | 549 | 664 | 745 | 820 | 990 | 1,082 | 12.4% |
| Sec.7 | Plastics & articles thereof | 134 | 155 | 167 | 173 | 204 | 257 | 334 | 413 | 505 | 537 | 676 | 17.5% |
| Sec.8 | Raw hides & skins; leather, furskins & articles thereof | 50 | 43 | 49 | 66 | 86 | 75 | 121 | 121 | 121 | 143 | 183 | 13.8% |
| Sec.9 | Wood & articles of wood | 2 | 4 | 2 | 5 | 4 | 4 | 5 | 7 | 10 | 18 | 22 | 26.4% |
| Sec.10 | Pulp of wood | 188 | 169 | 165 | 183 | 183 | 256 | 302 | 775 | 871 | 498 | 556 | 11.5% |
| Sec.11 | Textiles & textile articles | 1,925 | 2,287 | 2,841 | 3,179 | 3,869 | 4,415 | 5,255 | 5,787 | 6,346 | 5,789 | 8,013 | 15.3% |
| Sec.12 | Footwear, headgear, umbrellas | 36 | 28 | 29 | 23 | 21 | 18 | 23 | 33 | 48 | 63 | 176 | 17.0% |
| Sec.13 | Articles of stone, plaster, cement, ceramic, glass | 66 | 72 | 71 | 67 | 68 | 131 | 156 | 187 | 242 | 231 | 263 | 14.8% |
| Sec.14 | Precious stones | 133 | 49 | 31 | 68 | 66 | 20 | 11 | 17 | 146 | 220 | 705 | 18.2% |
| Sec.15 | Base metals & articles thereof | 215 | 242 | 264 | 230 | 295 | 427 | 483 | 557 | 879 | 709 | 841 | 14.6% |
| Sec.16 | Machinery & mechanical appliances; electrical equipment | 612 | 490 | 509 | 583 | 644 | 1,026 | 1,215 | 1,473 | 2,051 | 2,020 | 2,680 | 15.9% |
| Sec.17 | Vehicles, aircraft, vessels | 290 | 267 | 373 | 394 | 503 | 655 | 959 | 1,517 | 2,345 | 1,320 | 1,580 | 18.5% |
| Sec.18 | Optical, medical & musical instruments | 46 | 59 | 46 | 45 | 36 | 542 | 91 | 117 | 173 | 153 | 165 | 13.6% |
| Sec.19 | Arms & ammunition | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 86 | 29 | 149.3% |
| Sec.20 | Miscellaneous manufactured articles | 122 | 132 | 153 | 174 | 191 | 211 | 244 | 268 | 268 | 240 | 319 | 10.1% |
| Sec.21 | Works of art | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 94 | 161 | 1 | 1 | 1 | 24 | 38.0% |
| | Others | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 4 | 131 | 7 | 6 | 8 | 9 | 6.5% |
| | Total | 5,525 | 5,901 | 6,523 | 7,065 | 8,289 | 10,442 | 12,265 | 14,418 | 17,931 | 16,166 | 20,514 | 14.0% |

出典: GDCE

表 2.1-17 仕向地域別輸出価格の推移

(unit: KHR billion)

| Destination Region | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Average Growth Rate |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| East Asia | 1,199 | 958 | 1,841 | 1,517 | 2,741 | 2,561 | 2,468 | 2,109 | 3,651 | 7,305 | 6,604 | 18.6% |
| Southeast Asia | 298 | 286 | 372 | 405 | 335 | 585 | 987 | 980 | 1,280 | 2,672 | 2,943 | 25.8% |
| Europe | 920 | 1,299 | 1,478 | 1,743 | 2,450 | 2,147 | 2,758 | 2,822 | 3,216 | 3,087 | 4,100 | 16.1% |
| North America | 2,901 | 3,306 | 3,803 | 4,722 | 5,647 | 6,976 | 8,275 | 8,200 | 9,182 | 7,248 | 9,122 | 12.1% |
| Central/South America | 4 | 10 | 9 | 10 | 19 | 34 | 70 | 95 | 174 | 151 | 258 | 53.2% |
| Oceania | 7 | 7 | 7 | 9 | 16 | 23 | 29 | 43 | 48 | 79 | 101 | 29.9% |
| South/Central Asia | 4 | 2 | 1 | 1 | 6 | 5 | 5 | 7 | 26 | 36 | 110 | 39.5% |
| Middle East | 2 | 3 | 10 | 3 | 14 | 16 | 28 | 44 | 80 | 62 | 97 | 47.3% |
| Africa | 1 | 1 | 3 | 4 | 7 | 5 | 14 | 23 | 36 | 23 | 57 | 47.7% |
| Total | 5,335 | 5,872 | 7,523 | 8,415 | 11,236 | 12,351 | 14,633 | 14,323 | 17,694 | 20,662 | 23,391 | 15.9% |

出典: GDCE

貿易相手地域（輸入）

表 2.1-18 は、年次別にみた輸入の仕出地域別 CIF 価格を示す。東アジアと東南アジアが、当該期間を通じて圧倒的に大きな仕出地となっている。

表 2.1-18 仕出地域別輸入価格の推移

(unit: KHR billion)

| Origin Region | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Average Growth Rate |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|
| East Asia | 2,654 | 2,989 | 3,598 | 3,934 | 4,735 | 5,818 | 7,092 | 8,241 | 9,066 | 8,448 | 11,036 | 15.3% |
| Southeast Asia | 2,159 | 2,294 | 2,343 | 2,586 | 2,824 | 3,239 | 4,211 | 5,052 | 6,884 | 6,021 | 7,046 | 12.6% |
| Europe | 442 | 430 | 398 | 319 | 434 | 982 | 548 | 628 | 492 | 822 | 1,375 | 12.0% |
| North America | 154 | 84 | 64 | 69 | 98 | 155 | 115 | 155 | 902 | 387 | 561 | 13.8% |
| South/Central Asia | 45 | 68 | 82 | 94 | 127 | 116 | 188 | 217 | 447 | 247 | 316 | 21.7% |
| Oceania | 53 | 26 | 25 | 48 | 43 | 76 | 56 | 62 | 80 | 132 | 79 | 4.1% |
| Central/South America | 5 | 3 | 5 | 5 | 9 | 24 | 12 | 27 | 19 | 29 | 40 | 23.5% |
| Middle East | 10 | 4 | 6 | 5 | 9 | 18 | 36 | 28 | 27 | 48 | 46 | 16.5% |
| Africa | 3 | 2 | 3 | 4 | 9 | 13 | 8 | 7 | 15 | 34 | 14 | 16.1% |
| Total | 5,525 | 5,901 | 6,523 | 7,065 | 8,289 | 10,442 | 12,265 | 14,418 | 17,931 | 16,166 | 20,514 | 14.0% |

出典: GDCE

5) 投資

表 2.1-19 は、国別及びセクター別の対「カ」国投資を示す。なお、この表に示されるデータには、対内投資額も含まれている。国別では、中国が第二位の韓国の 3.5 倍と圧倒的なシェアを占める。投資額全体の約 70%は観光セクターへの投資であり、他セクターを圧倒している。これと比較すれば、製造業への投資は非常に少ないといえる。

表 2.1-19 対「カ」国投資

| (1) Source countries/regions (million USD) | | | | | | (2) Sectors (million USD) | | | | | |
|--|---------|----------|---------|---------|------------|---------------------------|---------|----------|---------|---------|------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | Average | Percentage | | 2007 | 2008 | 2009 | Average | Percentage |
| China | 180.3 | 4,371.3 | 892.7 | 1,814.8 | 28.0% | Tourism | 1,098.3 | 8,776.3 | 3,980.0 | 4,618.2 | 71.3% |
| Korea | 148.1 | 1,240.1 | 120.6 | 502.9 | 7.8% | Service | 77.5 | 1,036.4 | 96.7 | 403.5 | 6.2% |
| USA | 2.9 | 671.7 | 1.2 | 225.3 | 3.5% | Energy | 3.1 | 468.0 | 664.7 | 378.6 | 5.8% |
| Vietnam | 155.8 | 20.9 | 210.0 | 128.9 | 2.0% | Communication | 471.2 | 87.1 | 234.7 | 264.3 | 4.1% |
| Thailand | 107.7 | 73.9 | 178.1 | 119.9 | 1.9% | Agriculture | 159.9 | 106.7 | 589.9 | 285.5 | 4.4% |
| Russia | | 102.4 | 234.7 | 112.4 | 1.7% | Garment | 170.7 | 148.8 | 90.1 | 136.5 | 2.1% |
| Singapore | 2.0 | 52.5 | 272.5 | 109.0 | 1.7% | Food Processing | 207.9 | 3.7 | 11.9 | 74.5 | 1.2% |
| Israel | 1.7 | 300.0 | | 100.6 | 1.6% | Construction | 44.3 | 98.2 | | 47.5 | 0.7% |
| Malaysia | 241.4 | 2.7 | 7.1 | 83.7 | 1.3% | Health Service | 13.0 | 65.0 | | 26.0 | 0.4% |
| Japan | 113.1 | 7.8 | 4.8 | 41.9 | 0.6% | Fertilizer | | | 65.0 | 21.7 | 0.3% |
| France | 35.0 | 6.2 | 49.7 | 30.3 | 0.5% | Footwear | 9.6 | 11.8 | 28.1 | 16.5 | 0.3% |
| Taiwan | 39.9 | 21.4 | 27.2 | 29.5 | 0.5% | Mining | 30.8 | 4.7 | 11.9 | 15.8 | 0.2% |
| Others | 1,639.4 | 4,020.2 | 3,860.8 | 3,173.5 | 49.0% | Others | 381.0 | 84.4 | 86.4 | 183.9 | 2.8% |
| TOTAL | 2,667.3 | 10,891.1 | 5,859.4 | 6,472.6 | 100.0% | TOTAL | 2,667.3 | 10,891.1 | 5,859.4 | 6,472.6 | 100.0% |

Note: Domestic investment is included.

出典: JETRO

6) 食料及びエネルギー

表 2.1-20 に示すとおり、「カ」国においては、再生可能燃料を除けば、実質的に全てのエネルギー源は輸入の石油製品である。少量の電気は、ベトナムから輸入されている。石油製品の約 1/3 は火力発電に用いられており、残りは運輸セクターと民生用に用いられている。産業セクターにおけるエネルギー消費は少ない。

表 2.1-20 2008 年の「カ」国のエネルギーバランス

| (in thousand tonnes of oil equivalent (ktoe) on a net calorific value basis) | | | | | | | | | | |
|--|---------------|-----------|--------------|-----|-------|-------------------------|----------------------------------|-------------|------|-------|
| SUPPLY and CONSUMPTION | Coal and Peat | Crude Oil | Oil Products | Gas | Hydro | Geothermal, Solar, etc. | Combustible Renewables and Waste | Electricity | Heat | Total |
| Production | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 3,634 | 0 | 0 | 3,638 |
| Imports | 0 | 0 | 1,580 | 0 | 0 | 0 | 0 | 32 | 0 | 1,612 |
| Exports | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| International Aviation/Marine Bunkers | 0 | 0 | -31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -31 |
| Stock Changes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL PRIMARY ENERGY SUPPLY | 0 | 0 | 1,549 | 0 | 4 | 0 | 3,634 | 32 | 0 | 5,220 |
| Transfers | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Statistical Differences | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 6 |
| Electricity Plants | 0 | 0 | -540 | 0 | -4 | 0 | -2 | 126 | 0 | -420 |
| Other Transformation | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -146 | 0 | 0 | -146 |
| Energy Industry Own Use | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -6 | 0 | -6 |
| Losses | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -17 | 0 | -17 |
| TOTAL FINAL CONSUMPTION | 0 | 0 | 1,009 | 0 | 0 | 0 | 3,486 | 141 | 0 | 4,637 |
| Industry | 0 | 0 | 54 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 | 0 | 83 |
| Transport | 0 | 0 | 385 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 385 |
| Other | 0 | 0 | 570 | 0 | 0 | 0 | 3,486 | 111 | 0 | 4,168 |
| Residential | 0 | 0 | 452 | 0 | 0 | 0 | 3,486 | 64 | 0 | 4,002 |
| Commercial and Public Services | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 48 | 0 | 48 |
| Agriculture / Forestry | 0 | 0 | 118 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 118 |
| Fishing | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Non-Specified | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

出典: IEA

表 2.1-21 は、2007 年の「カ」国の食料バランスを示す。「カ」国は、主要食料品のほとんど全

てを自給している。例外は砂糖で、これについては国内生産が国内供給量の6%に過ぎない。小麦も全てが輸入されているが、消費量はいまだ非常に少ない。この表で大量の米とキャッサバが「Other Util」に整理されていることに留意する必要がある。これには、本章の後段で述べる非公式の輸出が相当量含まれていると考えられる。このように、「カ」国は潜在的な食料輸出国であると言える。

表 2.1-21 2007年の「カ」国の食料バランス

(1000 tons)

| item | Production | Import | Stock Variation | Export | Domestic Supply | Feed | Seed | Processing | Other Util | Food |
|--------------------------|------------|--------|-----------------|--------|-----------------|------|------|------------|------------|-------|
| Cereals - Excluding Beer | 5,010 | 82 | -289 | 83 | 4,720 | 142 | 94 | 20 | 2,012 | 2,451 |
| Wheat | | 43 | 0 | 0 | 43 | | | | 0 | 43 |
| Rice (Milled Equivalent) | 4,487 | 13 | -129 | 2 | 4,368 | 90 | 86 | | 2,012 | 2,180 |
| Maize | 523 | 6 | -160 | 80 | 288 | 53 | 8 | | | 228 |
| Cereals, Other | | 20 | 0 | 0 | 20 | | | 20 | | 0 |
| Starchy Roots | 2,281 | 1 | 0 | 12 | 2,270 | 0 | | | 1,842 | 428 |
| Cassava | 2,215 | | 0 | 12 | 2,203 | 0 | | | 1,838 | 364 |
| Roots, Other | 66 | 1 | | 0 | 67 | | | | 3 | 64 |
| Sugarcrops | 287 | | | | 287 | 6 | 16 | 90 | 117 | 57 |
| Sugar & Sweeteners | 9 | 234 | -87 | 0 | 157 | | | 32 | | 125 |
| Pulses | 54 | 3 | -25 | 0 | 32 | | 3 | | 1 | 28 |
| Treenuts | 3 | 1 | | 0 | 3 | | | | | 3 |
| Oilcrops | 242 | 2 | 5 | 22 | 227 | | 5 | 89 | 5 | 128 |
| Soyabeans | 117 | 2 | 0 | 22 | 97 | | 3 | 42 | 2 | 49 |
| Coconuts - Incl Copra | 71 | 0 | | 0 | 71 | | | 45 | | 26 |
| Oilcrops, Other | 54 | 1 | 5 | 0 | 60 | | 2 | 3 | 2 | 53 |
| Vegetable Oils | 24 | 18 | 7 | 3 | 47 | | | | 10 | 37 |
| Vegetables | 487 | 3 | 0 | 0 | 490 | | | | 49 | 441 |
| Fruits - Excluding Wine | 307 | 57 | 0 | 0 | 364 | | | | 25 | 339 |
| Stimulants | 0 | 7 | | 0 | 8 | | | | | 8 |
| Spices | 13 | 0 | 0 | 1 | 12 | | | | 0 | 12 |
| Alcoholic Beverages | 121 | 67 | | 0 | 189 | | | | 0 | 188 |
| Meat | 218 | 0 | 13 | 0 | 231 | | | | | 231 |
| Offals | 22 | 0 | | 0 | 22 | | | | | 22 |
| Animal Fats | 12 | 0 | | 0 | 12 | 0 | | | 0 | 12 |
| Eggs | 17 | 0 | | | 17 | | 1 | | | 16 |
| Milk - Excluding Butter | 23 | 53 | 6 | 0 | 82 | | | | 1 | 80 |
| Fish, Seafood | 410 | 3 | 0 | 55 | 358 | | | | 0 | 358 |
| Aquatic Products, Other | 16 | 0 | | 1 | 15 | | | | 15 | 0 |

出典: FAO

7) 運輸

i) 道路輸送

「カ」国の道路ネットワークは、5,205kmの国道(2,119kmは一桁国道、3,086kmは二桁国道)、6,413kmの州道、及び33,005kmの地方道で構成される(2010年9月現在)。国道は、主としてプノンペンと州都を結ぶ主要道であり、そのうち2,000kmは舗装されている。政府は、2015年までに舗装道路の延長を4,100kmにまで拡大していく計画を有している。道路を通行可能な最大総重量は、20トンである。国道一号線のNeak Loengを含め、主要な渡河地点においてはMPWTがフェリーを運航している。

「カ」国の登録車両数は年率19%で増加しており、2009年には約140万台に達した。

旅客輸送については適切な車両が不足しており、バイクやトレーラー付バイクが自動車やピックアップアップよりも多く用いられている。ただし、これらは近距離輸送用であり、人・キロベースでは乗合タクシーが主たる輸送機関であり、約50%のシェアを有している。

貨物輸送用車両については、主要道路ネットワークにおける平均で二軸のトラックが全体の約半分を占め、トンキロベースの貨物量の約 1/3 を輸送している。プノンペンとシハヌークビル港を結ぶ国道 4 号線においては、3 軸のトラックやそれよりも容量が 10 トン大きいトレーラーが多数通行している。トラックの公式の最大総重量は 20 トンであり、橋梁についてはこれに加え個別に制限を設けている。

ii) 鉄道輸送

鉄道はプノンペンとタイ国境のポイペトを結ぶ北線(386km)及びプノンペンとシハヌークビル港を結ぶ南線 (264km) から構成される。「カ」国の鉄道は、GMS の南回廊を構成するものである。現在、鉄道のリハビリ及び運営の民間委託を含む改革が進められているところである。2010 年 10 月に、貨物輸送が一部再開された。

iii) 海運・水運

「カ」国の港湾の中ではシハヌークビル港とプノンペン港において、国際海上コンテナが取り扱われている。これ以外の港湾は、小規模な港湾である。また、二港の民間によって整備・運営されている港湾が存在する。

可航水路の総延長は 1,750km で、メコン本流が 30%、サップ川が 15%、バサック川が 5%を占める。このうち、通年航行が可能なものは 580km で、河川幅の約 1/3 が低水期においても通航可能である。不十分な浚渫と航路標識の不備が、水運発展の阻害要因となっている。

(2) 地域動向

「カ」国は、図 2.1-5 に示すとおり、23 の州と 1 つの特別市（プノンペン）で構成される。各州等の面積・人口は、表 2.1-22 に示すとおりである。人口の 80.5%は地方部に居住し、主として農業に従事しているため、同国の人口分布は伝統的に耕作の可否、土壌の質、水源の有無、気象条件、地形、及び輸送施設の有無によって決定されている。平野部は国土の 14%であるが、平野部人口は全体の 49%を占める。プレア・シハヌークを含む臨海部にも、人口の集積が見られる。高原地帯及び山間部は、人口が疎らである。

「カ」国の人口分布は、内戦やクメールルージュによる支配によっても影響を受けている。さらに、90 年代以降、平和構築、自由主義経済の進展、観光振興、地雷の段階的除去、縫製産業の成長、及び都市化の進展等に伴い大規模な人口の分布の変動が見られる。図 2.1-6 は、1998 年と 2008 年の各州等における人口の比較を示す。人口規模は、コンポンチャムが引き続き最大であるが、同州の人口シェアは減少傾向にある。プノンペンは、人口順位を第二位に上げている。プレア・シハヌークは、約 30%の人口増加を記録している。



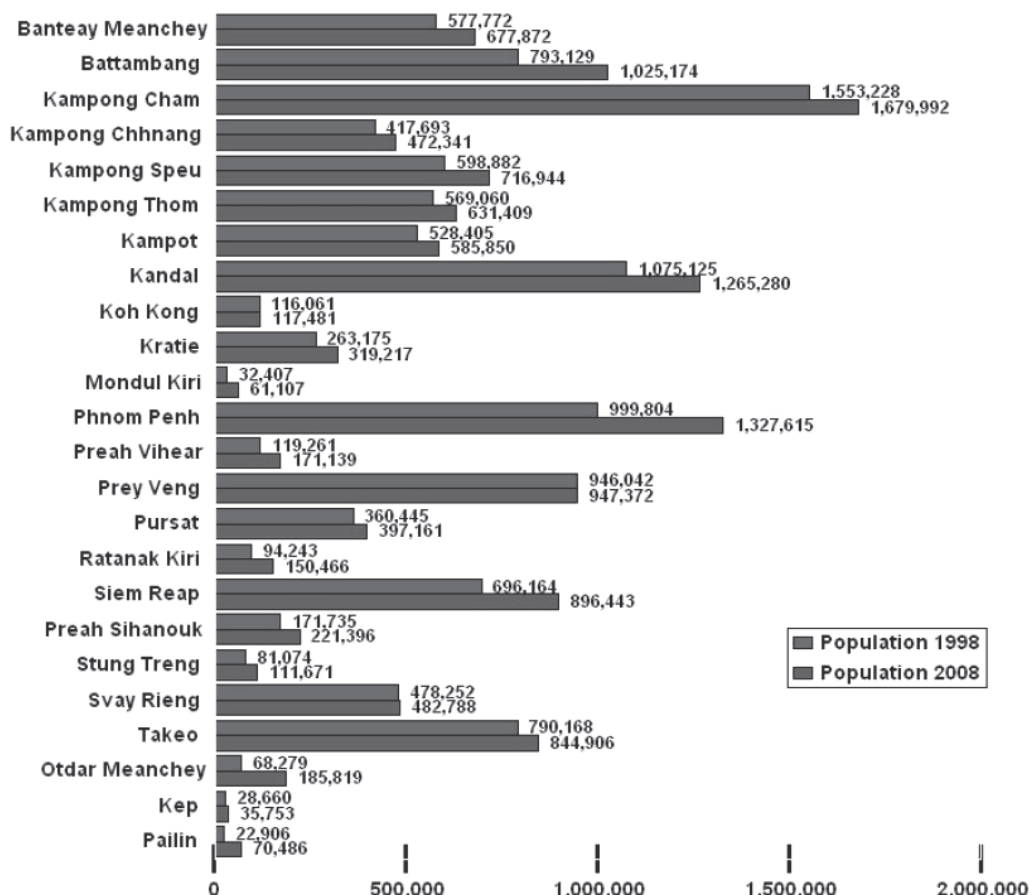
出典：MIC (GOJ)

図 2.1-5 「カ」国全図

表 2.1-22 「カ」国各州の面積及び人口

| | Area (km ²) | Population in 2008 | Population density in 2008 |
|-----------------------------|-------------------------|--------------------|----------------------------|
| Cambodia | 181,035 | 13,395,682 | 75 |
| Plain Region | 25,069 | 6,547,953 | 261 |
| Kampong Cham | 9,799 | 1,679,992 | 171 |
| Kandal | 3,564 | 1,265,280 | 355 |
| Phnom Penh | 294 | 1,327,615 | 4,516 |
| Prey Veng | 4,883 | 947,372 | 194 |
| Svay Rieng | 2,966 | 482,788 | 163 |
| Takeo | 3,563 | 844,906 | 237 |
| Tonle Sap Region | 67,668 | 4,356,705 | 64 |
| Banteay Meanchey | 6,679 | 677,872 | 101 |
| Battambang | 11,702 | 1,025,174 | 88 |
| Kampong Chhnang | 5,521 | 472,341 | 86 |
| Kampong Thom | 13,814 | 631,409 | 46 |
| Pursat | 12,692 | 397,161 | 31 |
| Siem Reap | 10,299 | 896,443 | 87 |
| Otdar Meanchey | 6,158 | 185,819 | 30 |
| Pailin | 803 | 70,486 | 88 |
| Coastal Region | 17,237 | 960,480 | 56 |
| Kampot | 4,873 | 585,850 | 120 |
| Koh Kong | 10,090 | 117,481 | 12 |
| Preah Sihanouk | 1,938 | 221,396 | 114 |
| Kep | 336 | 35,753 | 106 |
| Plateau and Mountain Region | 68,061 | 1,530,544 | 22 |
| Kampong Speu | 7,017 | 716,944 | 102 |
| Kratie | 11,094 | 319,217 | 29 |
| Mondul Kiri | 14,288 | 61,107 | 4 |
| Preah Vihear | 13,788 | 171,139 | 12 |
| Ratanak Kiri | 10,782 | 150,466 | 14 |
| Stung Treng | 11,092 | 111,671 | 10 |

出典：MIC (GOJ)



出典: MIC (GOJ)

図 2.1-6 「カ」国各州の人口の変動

2011年3月、「カ」国における事業所の活動状況に関する基礎的なデータを得ることを目的として、国家統計局が、JICAの協力の下、経済センサスを実施した。センサスは、以下の業種を除く国内の全ての事業所を対象として実施された。

- ・ 農林水産
- ・ 公務及び防衛
- ・ 家事労働及び自給のための財・サービスの生産
- ・ 外国機関

事業所数は、表 2.1-23 に示すとおり、95,467 事業所を有するプノンペンが最も多く、コンポンチャム (55,903 事業所)、カンダル (40,359 事業所)、バットアンバン (33,982 事業所)、シェムリアップ (32,034 事業所) がこれに次いでいる。101 人以上の従業員を有する大規模な事業所についても、プノンペンが最も多く、プレア・シハヌーク、パイリン、スパイリエンがこれに次いでいる。表 2.1-24 は、各州における事業所の概況に関する国家統計局の分析を示す。製造業は、主として、プノンペン及びその周辺、プレア・シハヌーク、並びに隣国からの電力供給が可能な主要国境が位置する州に立地している。

表 2.1-23 「カ」国各州の事業所数

| Province | Total | Size of Persons Engaged | | | | Percentage of establishments with 101 or more workers |
|------------------|---------|-------------------------|---------|----------|-------------|---|
| | | 1 - 10 persons | 11 - 50 | 51 - 100 | 101 or more | |
| Banteay Meanchey | 21,619 | 21,252 | 325 | 29 | 13 | 0.06% |
| Battambang | 33,982 | 33,424 | 489 | 46 | 23 | 0.07% |
| Kampong Cham | 55,903 | 54,968 | 833 | 73 | 29 | 0.05% |
| Kampong Chhnang | 19,655 | 19,475 | 171 | 4 | 5 | 0.03% |
| Kampong Speu | 22,415 | 22,078 | 287 | 32 | 18 | 0.08% |
| Kampong Thom | 22,256 | 21,970 | 270 | 11 | 5 | 0.02% |
| Kampot | 16,900 | 16,443 | 423 | 22 | 12 | 0.07% |
| Kandal | 40,359 | 39,667 | 571 | 72 | 49 | 0.12% |
| Koh Kong | 5,014 | 4,945 | 64 | 3 | 2 | 0.04% |
| Kratie | 11,038 | 10,915 | 119 | 1 | 3 | 0.03% |
| Mondul Kiri | 2,221 | 2,206 | 12 | 2 | 1 | 0.05% |
| Phnom Penh | 95,467 | 92,233 | 2,589 | 297 | 348 | 0.36% |
| Preah Vihear | 5,310 | 5,192 | 104 | 12 | 2 | 0.04% |
| Prey Veng | 29,863 | 29,434 | 398 | 22 | 9 | 0.03% |
| Pursat | 12,007 | 11,773 | 217 | 14 | 3 | 0.02% |
| Ratanak Kiri | 5,466 | 5,404 | 56 | 5 | 1 | 0.02% |
| Siemreap | 32,034 | 31,304 | 627 | 64 | 39 | 0.12% |
| Sihanoukville | 10,649 | 10,424 | 177 | 19 | 29 | 0.27% |
| Stung Treng | 4,596 | 4,568 | 23 | 5 | | 0.00% |
| Svay Rieng | 15,054 | 14,750 | 248 | 24 | 32 | 0.21% |
| Takeo | 31,802 | 31,459 | 319 | 18 | 6 | 0.02% |
| Oddar Meanchey | 4,896 | 4,837 | 57 | 2 | | 0.00% |
| Kep | 1,634 | 1,574 | 59 | 1 | | 0.00% |
| Pailin | 2,868 | 2,822 | 38 | 1 | 7 | 0.24% |
| Total | 503,008 | 493,117 | 8,476 | 779 | 636 | 0.13% |

出典：MIC (GOJ)

表 2.1-24 「カ」国各州の事業所の特徴

| 州等 | 事業所の特徴 |
|------------------|--|
| Kampong Cham | 主な事業所の事業内容はゴム製造、澱粉製造、飼料製造、履物製造、製材及び縫製である。ベトナムからの給電によって州内各地域での事業所立地が可能である。 |
| Kandal | 州の面積は減少したが、二箇所の架橋によって事業所数はわずかながら増加している。 |
| Phnom Penh | SEZ の建設のほか、首都圏の発展により小売店やレストラン等が大幅に増加している。 |
| Prey Veng | 縫製が主な事業所の事業内容である。 |
| Svay Rieng | カジノ及びホテルが主な事業所である。その他パームシュガー製造業が成長している。最近、履物、縫製、塗料、自転車組立といった産業が SEZ 内で増加している。 |
| Takeo | 精米、飲料水製造、縫製、レンガ製造及び給水事業が主な事業所の事業内容である。また、建設資材センターも特徴的な事業所である。国道 2 号線及び 3 号線の改良によって事業所数が増大した。 |
| Banteay Meanchey | 主な事業所の事業内容は、精米、商業、ホテル、レストラン及びカジノである。道路の改良によって事業所数が大幅に増大した。ポイペトにおいて SEZ が開業している。 |
| Battambang | 精米、長距離バス事業及びホテルが主な事業所の事業内容である。 |

| 州等 | 事業所の特徴 |
|-----------------|---|
| Kampong Chhnang | 主な事業所の事業内容は縫製、履物製造、醸造及び医療機器製造である。精米業の件数は減少している。 |
| Pursat | 主な事業所の事業内容は精米、銀行及びマイクロファイナンスである。 |
| Siem Reap | 主な事業所の事業内容は観光業である。観光の振興によって農民が農産品や手工業品を販売する機会が拡大している。 |
| Oddar Meanchey | タイ国境に、カジノ、ホテル及びゲストハウスが立地している。 |
| Pailin | 主な事業所の事業内容は、カジノ、ゲストハウス、レストラン、砕石及び建設資材販売である。タイからの電力供給事業も特徴的な事業である。 |
| Kampot | 主な事業所の事業内容は、セメント製造、レンガ製造、漁醬製造、家具製造、飼料製造及び農業機器供給である。道路の改良に伴い観光業の事業所が増加している。 |
| Koh Kong | 主な事業所の事業内容は、サトウキビ加工、観光、及び海運である。国道 48 号線の改良によって事業所数が大幅に増加している。また、水力発電所及び SEZ が既に事業を開始しており、リゾート開発も進められている。 |
| Preah Sihanouk | 3 箇所の大規模な公営の事業所（港湾、給水、給電）、及び 4 箇所の民間事業所（縫製、履物製造、ビール醸造、石油ターミナル）が立地している。観光の振興によって飲食業の件数が増加している。複数の SEZ が運営され、又は建設されている。 |
| Kep | ホテル、製塩及び魚醤製造が立地事業所の主な事業内容である。観光の振興が地元での事業機会を拡大させている。 |
| Mondul Kiri | 主な事業所の事業内容は、金採掘である。その他水力発電所が既に稼動しており、リゾート開発も進められている。家具製造業は、件数が減少している。 |
| Preah Vihear | 2008 年以來の国境紛争にもかかわらず、道路建設に伴う労働者流入によって事業所数は若干増加している。 |
| Stung Treng | 主な事業所の事業内容は、ホテル、ゲストハウス及び小売である。最近、農業分野及び観光分野において民間会社に対する土地の貸借契約が締結されたところである。 |

出典: MIC (GOJ)

2.1.2 アセアン

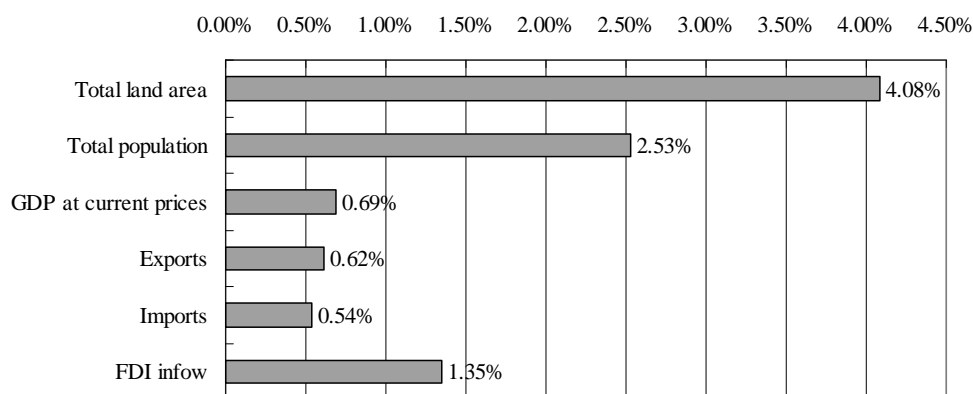
(1) アセアンにおける「カ」国の位置づけ

表 2.1-25 には、アセアン諸国の主要な社会経済指標を示す。「カ」国、ラオス及びミャンマーの CLM 諸国は依然としてアセアン諸国の中では経済発展が遅れているが、「カ」国及びラオスにおいては近年急速な経済成長が見られる。図 2.1-7 に示すとおり、「カ」国は面積がアセアン全面積の 4%、人口がアセアン総人口の 2.5% であるのに対し、GDP や貿易額及び対外直接投資 (FDI) の受入れ額のシェアは面積等のシェアに比べると非常に小さい。経済指標の中では FDI が相対的に大きい、人口一人当たりの FDI 受入れ額はアセアンの平均を下回っている。

表 2.1-25 アセアン諸国の社会経済指標

| Country | Total land area | Total population | Annual population growth | GDP at current prices | GDP per capita at current prices | International merchandise trade | | | FDI infow |
|-----------------|-----------------|------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------------------|-----------|-------------|--------------|
| | km ² | thousand | percent | US\$ million | US\$ ²⁷ | Exports | Imports | Total trade | US\$ million |
| | 2009 | 2009 | 2009 | 2009 | 2009 | 2009 | 2009 | 2009 | 2009 |
| Brunei | 5,765 | 406.2 | 2.1 | 10,758.6 | 26,486.0 | 7,168.6 | 2,399.6 | 9,568.2 | 369.7 |
| Cambodia | 181,035 | 14,957.8 | 2.1 | 10,359.2 | 692.6 | 4,985.8 | 3,900.9 | 8,886.7 | 530.2 |
| Indonesia | 1,860,360 | 231,369.5 | 1.2 | 546,864.6 | 2,363.6 | 116,510.0 | 96,829.2 | 213,339.2 | 4,876.8 |
| Lao PDR | 236,800 | 5,922.1 | 2.8 | 5,579.2 | 910.5 | 1,237.2 | 1,725.0 | 2,962.1 | 318.6 |
| Malaysia | 330,252 | 28,306.0 | 2.1 | 193,107.7 | 6,822.0 | 156,890.9 | 123,330.5 | 280,221.4 | 1,381.0 |
| Myanmar | 676,577 | 59,534.3 | 1.8 | 24,972.8 | 419.5 | 6,341.5 | 3,849.9 | 10,191.3 | 578.6 |
| The Philippines | 300,000 | 92,226.6 | 2.0 | 161,357.6 | 1,749.6 | 38,334.7 | 45,533.9 | 83,868.6 | 1,948.0 |
| Singapore | 710 | 4,987.6 | 3.1 | 182,701.7 | 36,631.2 | 269,832.5 | 245,784.7 | 515,617.1 | 16,808.9 |
| Thailand | 513,120 | 66,903.0 | 0.6 | 264,322.8 | 3,950.8 | 152,497.2 | 133,769.6 | 286,266.8 | 4,975.6 |
| Viet Nam | 331,212 | 87,228.4 | 1.2 | 96,317.1 | 1,119.6 | 56,691.0 | 69,230.9 | 125,921.9 | 7,600.0 |
| ASEAN | 4,435,830 | 591,841.0 | 1.4 | 1,496,341.3 | 2,532.5 | 810,489.2 | 726,354.1 | 1,536,843.3 | 39,387.3 |

出典：ASEAN



出典：ASEAN のデータをもとにプロジェクトチームが作成

図 2.1-7 アセアン地域における「カ」国のシェア

表 2.1-26 に示すとおり、アセアン諸国におけるアセアン域内貿易の占める割合は、輸出入とも約 25%である。「カ」国は輸出について域内貿易の割合が平均よりも少なく、輸入について域内貿易の割合が平均よりも大きい。これは、欧米向けの縫製品の輸出が多いこと、また、ベトナム及びタイからの石油製品の輸入が多いことが原因している。

表 2.1-26 アセアン域内貿易の国別比率

| Country | Intra-ASEAN exports | | Intra-ASEAN imports | |
|-----------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|
| | Value | Share to total exports | Value | Share to total imports |
| | US\$ million | percent | US\$ million | percent |
| Brunei | 1,229 | 17.1 | 1,243 | 51.8 |
| Cambodia | 645 | 12.9 | 1,453 | 37.3 |
| Indonesia | 24,624 | 21.1 | 27,742 | 28.7 |
| Lao PDR | 997 | 80.6 | 1,481 | 85.8 |
| Malaysia | 40,365 | 25.7 | 31,700 | 25.7 |
| Myanmar | 3,197 | 50.4 | 2,066 | 53.7 |
| The Philippines | 5,838 | 15.2 | 11,561 | 25.4 |
| Singapore | 81,646 | 30.3 | 59,048 | 24.0 |
| Thailand | 32,491 | 21.3 | 26,760 | 20.0 |
| Viet Nam | 8,555 | 15.1 | 13,567 | 19.6 |
| ASEAN | 199,587 | 24.6 | 176,620 | 24.3 |

出典：ASEAN

(2) アセアン自由貿易地域

アセアン自由貿易地域（AFTA）は、一体的な生産拠点と5億人の地域市場を形成していくことを見据え、加盟国間の関税障壁を撤廃していくことを目的に1992年1月に設立された。共通実効特惠関税（CEPT）の枠組に関する合意文書は、域内相互の広範な貿易品目について関税率を5%以下とするよう求めている。また、量的制限やその他の非関税障壁も撤廃していくこととしている。

AFTAに関する合意がなされた当初、アセアンはブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール及びタイの6カ国で構成されていたが、その後1995年にベトナムが、1997年にラオス及びミャンマーが、1999年に「カ」国がアセアンに加盟した。AFTA加盟が新加盟国のアセアン加盟の条件であったため、原加盟国以外もAFTAに加盟し、AFTAは10カ国で構成されることになった。ただし、原加盟国以外については関税引き下げに時間的猶予が与えられている。原加盟国の関税引き下げの当初の期限は2008年であったが、これが2003年に前倒しで実施された。

アセアン加盟国は、次の3つの品目についてCEPTの例外を設ける権利を有している。

- ・ 臨時的例外品目
- ・ 留意を要する農産品
- ・ 一般的例外品目

臨時的例外品目は将来的に関税率を5%以下に引き下げる予定であるが一時的に保護措置を要する品目であり、留意を要する農産品には米等が該当する。一般的例外品目は、国家安全保障、公衆道徳、人・動植物の保護、芸術品や歴史的考古学的価値を有する物品の保護の観点から規制を設ける必要がある品目である。

また、CEPTはアセアン域内で製造された物品のみが対象となることに留意が必要である。FOB価格の40%以上がアセアン域内において生み出された価値である必要があるということが、一般的なルールである。なお、アセアン域内での付加価値は複数の国における生産分を足し合わせて計上することが可能である。

アセアン加盟国は、原加盟国の輸入関税を 2010 年までに実質的にゼロにすることについて合意している。後発の CLMV 諸国については、2015 年までの猶予が認められている。

タイに進出している自動車産業からの聞取りによれば、AFTA の進展に伴いアセアンの産業配置に大きな変化が予想されるとのことである。既存の大規模生産拠点は、その規模をより拡大させ、中小規模の生産拠点はその存立が困難になることが見込まれている。AFTA の先行きにはなお不透明な部分が存在するが、アセアンにおける産業の再配置が進展していくことは間違いないものと考えられている。

「カ」国に関しては、他のアセアン諸国と比較すると AFTA による影響は限定的であると考えられる。これは、先述のとおり、「カ」国が他のアセアン諸国と比較すると域内輸出が少なく、アセアンからの輸入品によって代替されるような国内産業も限定的であるためである。全般的には AFTA がもたらす地域の経済成長を通じ、「カ」国経済にプラスのインパクトが生じるものと考えられる。AFTA の効果について、「カ」国商業大臣は次のとおり述べている。

「私は、わが国が AFTA に参加することによって最大限の恩恵を享受することが可能になるものと信じている。まず、わが国は AFTA への速やかな参加によって、他のアセアン諸国から多くの教訓を学び取りながら、自由で開放的な貿易環境を構築することが可能になる。第二に、わが国は AFTA に参加し、共通の優遇関税率を採用することによって、長期的には行政コストを節減していくことが可能になる。第三に、わが国は 5 億人の市場という規模の経済の恩恵を享受することが可能になる。第四に、AFTA 加盟によってわが国の資源の最適配分が可能になる。第五に AFTA はわが国に対する FDI と観光客の増大に寄与する。」

2.2. シハヌークビル港の政策的位置づけ

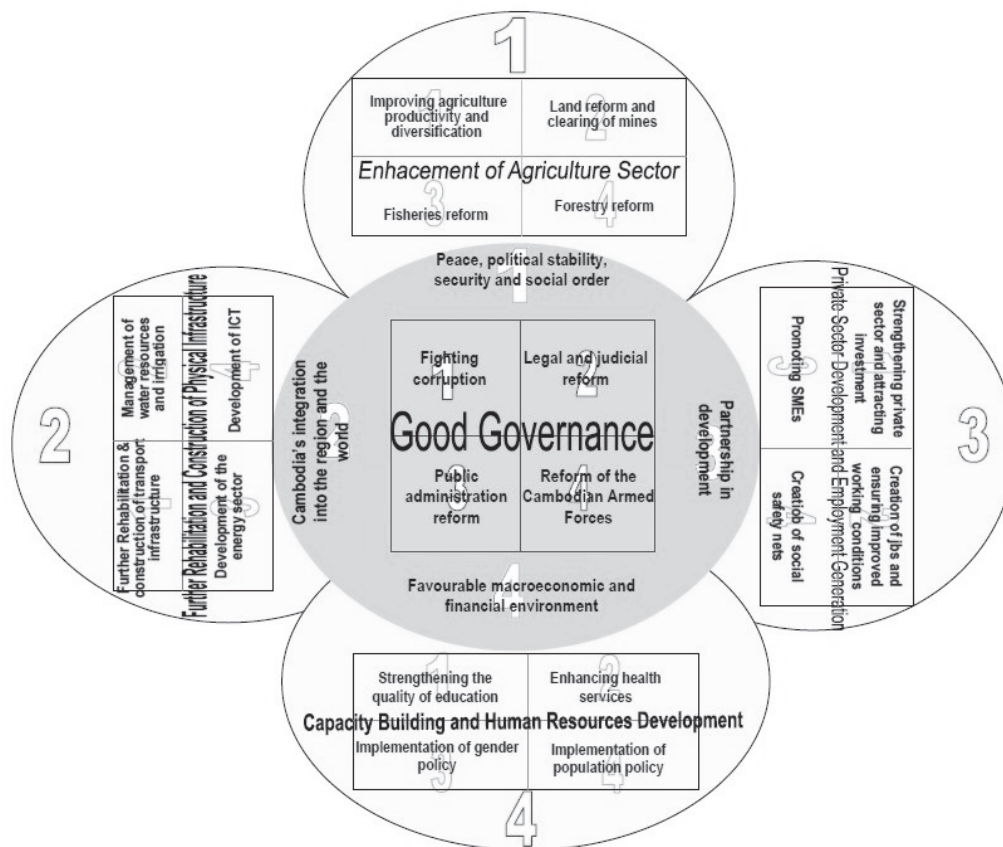
2.2.1 港湾セクターに係る政策的・制度的枠組

(1) 四辺形戦略Ⅱ

以下の国家目標を達成することを目的として 2008 年の総選挙後に策定された「成長と雇用、公平、効率のための四辺形戦略Ⅱ」が、「カ」国の基本政策である。

- ・ 法の支配の促進と人権保護及び複数政党による民主主義のための持続性、平和、政治的安定、安全保障及び社会秩序
- ・ 広範な基盤に支えられた年率 7%の持続可能な長期経済成長及び一桁台のインフレ率に起因する競争力
- ・ 年率 1%以上の貧困削減、教育や保健、ジェンダー等に係る主要社会指標の改善
- ・ きめ細やかで効率的、信頼性のある公共サービス

四辺形戦略の四つの成長の断面は、図 2.2-1 に示すとおり、(1) 農業セクターの強化、(2) 社会資本の更なる復興と建設、(3) 民間セクターの開発と雇用、及び (4) 人材開発である。四辺形戦略Ⅱは旧来の四辺形戦略の基本的構造を踏襲し、環境変化に応じて優先政策を深化させたものとなっている。



出典：計画省

図 2.2-1 四辺形政策Ⅱの概念図

シハヌークビル港については、四辺形政策の中において個別に言及はされていないが、運輸ネットワークは経済成長の主要な牽引力であるとの認識の下、以下に示すとおり、港湾開発を含む社会資本整備には高い政策的プライオリティが付されている。また、政策においては運輸サービス分野における民間参画の重要性についても指摘がなされている。

The Royal Government will continue to accord high priority to the maintenance of national roads, the reconstruction of provincial and rural roads, the expansion of ports and the rehabilitation of railways. The Royal Government will encourage private sector participation in the rehabilitation of infrastructure and in transportation services.

また、次に示すとおり、民間セクター開発の観点からも、公共投資の拡大を通じて港湾を含む社会資本の改良に重点的に取り組んでいくこととされている。

To facilitate private sector development, the Royal Government will continue to accord priority to improve physical infrastructure through increased public investment in transportation networks, including roads, railways, waterways (river, sea), and air routes.

さらに、以下に示すとおり運輸インフラ分野における法的枠組みの整備の重要性が指摘されている。港湾セクターにおいては、港湾政策技プロにおいて制度的枠組みの整備が検討されたところである。

The Royal Government will speed up the adoption of the Law on Roads as well as supporting legal and regulatory framework for efficient management of transport infrastructure

以上のような港湾等の運輸インフラに直接的な言及がある部分以外にも、シハヌークビル港に関係する多くの施策が示されている。

下に示すとおり、「カ」国政府は、貿易の自由化、産業の多様化、精米輸出の大幅な拡大等に取り組んでいくものとされているところであるが、これらは同国の港湾セクターの重要性を増大させるものである。

Since trade is a major source for economic growth and poverty reduction, the Royal Government will make further strides on the path of trade liberalization aimed at free movement of goods and services within the country and between Cambodia and her trade partners. The Royal Government will continue to create access for Cambodian products, without barriers and obstacles, to extensive regional and world markets. This will create opportunity to avail of economies of scales and bring other benefits to Cambodian economy in terms of increase in investment, jobs, income and economic growth as a whole. All these are critical to reduce poverty among our people.

The Royal Government continues to place priority on increasing agricultural productivity and diversification as well as promoting agro-industries. This is to increase production, employment, and rural income, and ensure food security as well as to increase export of agricultural products, especially finished goods, in particular rice.

As an important part of the policy for diversifying the economic base, the Royal Government will promote a favorable climate for developing the agro-processing industry, and assembling industry including electronic and machinery assembly. In addition, the Royal Government will continue enhancing necessary legal framework, especially creating the law for the efficient operations of Special Economic Zones.

汚職の撲滅は、シハヌークビル港の競争力強化に向けての極めて重要な課題である。残念ながら、一部の PAS 職員及び港湾物流に関係する官吏は、汚職に深く関与していると言われている。汚職による直接的な金銭的な損失に加え、多くの主体による賄賂收受の過程において生じる交通

流の非効率性に伴う間接的な経済的損失が非常に大きい。四辺形戦略は、政府として汚職の撲滅に向けて取り組んでいくことを以下のとおり記述している。

The Royal Government will continue to raise awareness about all aspects of corruption, including its causes, impacts and consequences to encourage public participation in preventing and fighting corruption. Concrete measures will be pursued to encourage all levels of government officials to adhere to dignity, mortality, professionalism and responsibility in fulfilling their duties.

「カ」国の産業開発における最大の問題点は、高額で不十分な電力供給であり、これが臨海部の産業開発の阻害要因となり、シハヌークビル港の取扱貨物量の伸びを鈍化させている。この困難な課題について、四辺形戦略は以下のとおり取り組んでいくこととしている。

In the fourth legislature, the Royal Government will attach priority to increase electricity supply capacity and reduce tariff to an appropriate level while strengthening institutional mechanism and management capability. To this end, the Royal Government will encourage the construction of low cost electricity generating plants by using local energy sources such as hydro power, natural gas, and coal.

現在のところ、「カ」国の漁民は一般に経済的に困難な状況にあり、漁村の空間利用も無秩序である。これについては、シハヌークビルも例外ではない。港湾施設周辺の漁民の集落の存在が港湾空間の適正な管理を困難にしている。以下に記述する水産市場の構造改善と漁民の貧困解消は、港湾の空間管理の正常化を通じて、シハヌークビル港の競争力強化にも資するものであると考えることができる。

In order to ensure that the price of the fish reflects true economic value, the Royal Government will establish an effective fish market mechanism as fish is either income or expense for the poor.

(2) 改訂版 NSDP (2009-2013)

改訂版国家戦略開発計画 NSDP (2009-2013) は、四辺形戦略の優先政策の実施主体、具体的な行動計画及び予算計画を明確するために策定された。

同改訂計画における水運・港湾分野の記述は、以下のとおりである。

- ・ 航海・水運に関する教育機関設立による人材育成
- ・ 水運・港湾分野における民間参画の促進及び官民連携に係る環境整備
- ・ 国際条約に適合した海運・水運・港湾分野における法令の施行
- ・ 海運・水運・港湾分野における法令の起草
- ・ 海運・水運・港湾分野における管理システムの導入と強化
- ・ 船舶及び港湾の安全確保・保安並びに海運及び港湾からの二酸化炭素排出抑制を含む環境対策の促進
- ・ 管理手続きの円滑化のための新技術の適時・効率的な開発・活用
- ・ プノンペンからのメコン川経由の輸送ルートの一層の活用
- ・ 水運マスタープランの完成と計画の実施準備
- ・ JICA によるシハヌークビル港二期事業の継続及び 70 ヘクタールのシハヌークビル港湾 SEZ の建設
- ・ 沖合石油開発支援及びバルク貨物輸送のための多目的ターミナルの整備

シハヌークビル港については NSDP においてインフラプロジェクトの継続及び開始が記載されているのみで、その競争力強化やプノンペン港とのシナジー効果の発揮については記載が見られ

ない。

また、特に目新しいものはないが、NSDPには物流に関して以下の記載がなされている。

- ・ 貿易円滑化を目的とし、他省庁と連携して物流及びマルチモーダル輸送に関するマスタープランを作成する。
- ・ 物流サービス、マルチモーダル輸送及び KAMSAB の効率を改善する。
- ・ 船主、荷主等の代理店、及び物流事業者として KAMSAB がその役割を果たしていくことができるよう、KAMSAB の活動を支援していくとともに、そのサービスの効率性、安全性及び迅速性を担保していくとともに、競争力のある合理的な料金を実現していく。

(3) 首相のスピーチ

首相のスピーチは直近の「カ」国政府の政策を反映するものであり、その分析は重要である。シハヌークビル港や港湾セクター全般に関する首相のスピーチの抜粋は、以下に示すとおりである。

シハヌークビル港は内外貿にかかる活動を支え、常にわが国経済の戦略的ゲートウェイとして機能している。また、同港はシハヌークビル産業地帯の中心施設として機能し、西部地方のゲートウェイとして物資の配送・貯蔵の円滑化に寄与している。さらに、同港は多額の収入を生み出し、国庫に納入している。直接的には 1,273 人の雇用を生み出し、シハヌークビルに居住する 16 万 9 千人の雇用を支えている。

政府も私自身も、これまでシハヌークビル港の開発計画を全面的に支援してきた。これは、将来においても変わらない。

シハヌークビル港を含む社会基盤の継続的な修復と開発については、国の政治的安定と調和を確固たるものとし、また、経済成長の加速、雇用創出、社会的公平の実現、公共部門の効率改善等の各分野における政府の四辺形戦略の目標の達成していくための努力と並行して実施していくこととしているところである。

私は、運輸社会基盤の開発を支援し、これに高いプライオリティを付与していくべきであるとの信念を持っている。これは、四辺形戦略の第二番目の目標である国内外の接続の改善及び拡張に資するものである。特に、わが国と地域及び世界とを迅速に一体化していくために、東北地方及び南東地方とシハヌークビル港とのアクセスを確保していくことが重要である。このため、政府は、相当規模の官民の資金及び海外の援助・借金を活用して、シハヌークビル港に至る国道を始め、全土の道路及び橋梁の整備を進めてきた。私は、MPWT が進める南北両線の鉄道の復興を全面的に支援したい。特に、プノンペンとシハヌークビル港を直結する鉄道を可及的速やかに整備することを支援したい。

我々の国家の再建及び開発に向けた約束に対する顧客、内外の投資家及びドナーの信頼が得られるよう、関係各機関が相互の連携の強化しつつ、港湾サービス及びマネージメントの改善によって透明性と効率性を確保していくよう要請したい。

(2006 年 5 月 1 日、シハヌークビル港ワンストップサービス管理棟起工式において)

私は、これまでシハヌークビル港の再生と開発に向け努力と関与を続けてきたので、今日のシハヌークビル港の生みの親のように思われている。29年前、私は運輸委員会の議長として、シハヌークビル港から内陸部への補給路の確保に取り組んでいた。これが、私のシハヌークビル港の開発・管理への関与の始まりである。

シハヌークビル港は、わが国の中心的な港湾であり門戸である。シハヌークビルは、わが国の「龍の頭」である。龍の尾はストゥントレンであり、胴体はその間のあらゆる場所である。

私たちはここに経済開発特区を開発する計画を有している。また、JICAからは多目的ターミナルとサプライベースの整備について良いアイデアをいただいている。私たちは、国内の港湾間の競争におけるイコール・フィティングに留意しなければならないが、近隣国の港湾との競争にも備えていかなければならない。

(2008年5月、シハヌークビル港での世界労働の日の式典において)

どのような環境下にあっても、シハヌークビル港は国内外の商取引を支えるわが国の戦略的な経済ゾーンであり、産業地帯の中心である。プレア・シハヌーク州は西部回廊に位置し、わが国の7つの経済拠点の一つである。シハヌークビル港は、国内外に向けた様々な物資の輸送及び保管を円滑化してきた。また、これを通じ、国家財政に貢献し、1,068人の直接の雇用をはじめとして地域における雇用の創出に貢献してきた。

シハヌークビル港を含む社会資本の継続的な復興と開発は、政治的安定と安全保障、ガバナンスの強化のための各セクターの改革及び成長と社会開発の加速を目指す政府のビジョンと行動に組み込まれている。政府は運輸ネットワークの復旧と開発を全面的に支援し、これに高い優先順位を与えている。輸送網の強化は四辺形戦略の要素であり、孤立した東北部及び南東部とシハヌークビル港とのアクセスの改善することは、わが国と地域・世界との統合を加速する上で特に重要である。これを実現していくためには、政府予算、民間資本並びにドナーからの無償資金及び借款などのあらゆるリソースを活用していく必要がある。

私は、コンテナターミナルの拡張、近代的な荷役システムの導入、ワンストップサービスビルにおけるコンピューターの活用、EDIシステムの導入、港湾保安施設の活用等、シハヌークビル港のサービス強化に向けた取組を引き続き支援していく所存である。

PASは、ILO条約に適合した労働条件のもと、管理、統率、団結力、鍛錬及び秩序の面でその責務を全うしている先駆的な公営企業である。

国際的・地域的な枠組みの構成員であるわが国が、その能力を以って市場経済における競争に勝ち残るため、臨席の各位には最大限の努力を要請したい。また、全ての民間港湾には、港湾セクターにおける公正・透明・衡平な競争を担保するとともに、国家の発展・繁栄及び早急な貧困撲滅という目標を共有しつつ、経済危機と世界不況に協働して対処していくため、国家の原則の遵守と義務の遂行を徹底するよう要請したい。

(2009年、シハヌークビル港コンテナ荷役施設供用開始式典、及び世界労働の日記念式典にて)

私は、新コンテナターミナルがプノンペン港の能力を増大させるものであると信ずる。新ター

ミナルは国内の統合、国際貿易及び地域内貿易を促進する物流ハブとなるであろう。特に 100 万トンの精米輸出計画の実現に向け、重要な役割を果たしていくものと期待している。

全ての輸送手段の中で水運は最も経済的であり、河川港はドライポート、空港及び鉄道駅を地域及び世界と結びつける役割を果たしていくものと考えている。河川港は市場アクセスの拡大と自由貿易地域の設立を通じて地域統合に貢献することによって、世界経済の発展に重要な役割を果たしてきたところである。

政府は、地域市場及び世界市場におけるわが国の競争力を向上させ、輸出を促進していく観点から、海港及び河川港の整備を重視してきた。

メコン川を介して新港が海と結びつくことによって、石油価格の低下が期待される。大量・長距離輸送において水運は最も経済的な輸送手段であり、その振興は二酸化炭素や温暖化ガスの排出削減にも貢献するものである。さらに、水運の振興によって、過積載車による道路の損壊が減少するため道路の維持費用の節減が可能となるほか、交通事故の減少も期待されることである。

(2011 年 3 月、プノンペン港新コンテナターミナル起工式典にて)

(4) 港湾セクターの政策及び制度的枠組みに関する港湾政策技プロの提言

港湾政策技プロは、海運港湾セクター・マスタープラン調査に基づき 2009 年から 2011 年にかけて JICA によって実施された。プロジェクトのアウトプットは、以下のとおりである。

- ・ 国家港湾政策草案の起草及び政策策定プロセスの確立
- ・ 国家港湾政策及び国家港湾計画の策定に必要な統計データ収集のための枠組みの整備
- ・ 港湾関連法令の策定に向けたロードマップ及び法令の要綱の作成

港湾セクターの政策及び制度的枠組みに関する港湾政策技プロの提言は、以下のとおり要約される。

➤ 港湾政策の目標・目的

(ア) 貿易振興による経済開発及び外国投資の促進

- ・ 港湾の競争力の強化
- ・ 国際ゲートウェイ港湾の振興
- ・ 荷主、荷受人等港湾利用者の利便の向上
- ・ 将来の輸送需要増大に対応するための港湾容量の拡大
- ・ 港湾施設の近代化

(イ) 合理的な港湾システムの構築

- ・ 秩序ある港湾開発の維持
- ・ 適切な官民連携
- ・ 民間港湾運営及び民間港湾サービスの導入
- ・ 港湾運営及び船舶航行に係る安全の確保
- ・ 港湾保安の確保
- ・ 港湾環境の保全

➤ 港湾システム改革の基本理念

- ・ 個別港湾に係る開発計画の調整における基準となる国家港湾基本計画の策定
- ・ 港湾開発への民間投資の促進

- ・ 港湾の開発・建設・運営に係る規則の策定
 - ・ 政策担当者、投資家、港湾利用者及び研究者のための港湾統計の刊行
 - ・ 規制緩和と港湾諸料金の低減
 - ・ 民間港湾運送事業の導入
 - ・ 民間港湾運営事業者間の公正な競争の確保
 - ・ 港湾運営における港湾利用者、船社との連携強化
 - ・ 港湾管理経営主体の設立及び明確化
 - ・ 港湾海運行政組織の設立
 - ・ 国際港湾への港長の配置
 - ・ 港湾における安全・保安に係る適切な監督・検査の実施
 - ・ 船舶からの汚濁物質の排出規制及び港湾の水質・大気質の検査
 - ・ 事故対策のための緊急対応計画の策定及び必要な機材の配備
- 優先行動計画
- (ア) 港湾管理経営主体の設立
 - ・ 公的港湾管理経営主体：自治港及び州営・市営港
 - ・ 民間港湾管理経営主体：民間事業者
 - (イ) 国際港湾への港長の配置
 - ・ 自治港：当該港湾の港長
 - ・ その他：MPWT が任命する港長
 - (ウ) 港湾・海運行政組織の設立
 - ・ 港湾・海運行政組織の MPWT への設置
 - (エ) 市場を踏まえた港湾料金の決定
 - ・ 一定の枠内での港湾料金決定の自由化
 - ・ 港湾利用者へのインセンティブの付与
 - ・ 行政費用を賄うための政府による入港料の徴収
 - ・ 税ではなく必要経費を賄うための料金としての、港湾管理経営主体によるトン税の徴収
 - (オ) 港湾運営及び港湾運送事業への民間参入
 - ・ 船内荷役作業、沿岸荷役作業等への民間参入の推進
 - ・ 民間によるターミナル運営の推進
 - ・ 民間サービスの質を担保するための免許制度の導入
 - (カ) 港湾開発・整備計画の管理
 - ・ 港湾計画の技術面での審査
 - ・ 港湾工事の検査
 - ・ 供用開始の承認
 - (キ) 港湾運営の監督

2.2.2 公共港湾間の役割分担に関する政策

「カ」国の基本的な港湾政策は、港湾の開発及び運営への参画の自由を謳うオープン・シー政

策である。この政策は四辺形戦略の中では言及されていないが、NSDP において既存の政策として紹介されている。オープン・シー政策は、商務省によって民間投資促進の観点からオープン・スカイ政策の類推で提唱されたものである。

均一な基盤における公平な競争がオープン・シー政策の基本的考え方であるため、国の競争力確保の観点から必要と考えられる場合であっても、「カ」国政府は、公営、民営にかかわらず特定の港湾に政策的重点を置くことに消極的であった。このため、シハヌークビル港とプノンペン港の役割分担について明確に記述された政策文書は存在しない。

ただし、2.3.1 において議論する精米輸出に係る政策においては、例外的に、プノンペン港の利用について以下の記述がある。

「潜在的な精米輸出市場を多様化、明確化することを目的とし、米の生産地との地理的關係、輸送方法及び輸出先を考慮して、政府は米の輸出拠点としてプノンペン港の利用を促進する。この場合、フィーダー船を利用し、シハヌークビル港や第三国の港湾で積み替えを行うこととする。」

上記のような記述が見られるが、プノンペン港の選定理由について合理的な説明がなく、また、プノンペン出しの貨物のシハヌークビルでの積み替えについても全く現実性がない。

2.2.3 国家開発目標の実現に向けたシハヌークビル港の役割

ここでは、四辺形政策Ⅱに記述された国家開発目標の実現に向けてシハヌークビル港が果たしていくべき役割について考察する。シハヌークビル港は以下に示すとおり、四辺形戦略の中心戦略及び四辺の各戦略の実現に向け、極めて大きな役割を有している。

- 四辺形戦略の中心課題：グッド・ガバナンス
 - ・ PAS 及び関係官署の努力によってシハヌークビル港を舞台とした汚職を撲滅し、汚職撲滅による経済的繁栄の成功事例を示していくことが必要である。
 - ・ 港湾政策技プロによって提案された国家港湾政策の枠組みの下、国際条約や国内の法令（港湾政策技プロで提案された港湾法を含む。）を遵守しつつ、シハヌークビル港が「カ」国港湾セクターの相乗的で秩序ある発展に貢献し、国の利益を最大化していくことが必要である。
 - ・ 港湾保安を強化していくことによって、シハヌークビル港が社会の安全の向上に貢献していくことが必要である。
 - ・ 港湾運営の効率改善やコスト削減を通じた貿易円滑化によって、シハヌークビル港は、「カ」国と地域や世界との一体化を支えていく必要がある。
 - ・ 港湾運営の効率改善やコスト削減、SEZ の整備を通じた輸出振興及びクルーズ船寄航の拡大を通じた観光振興によって、シハヌークビル港は「カ」国と良好なマクロ経済を支えていく必要がある。
- 四辺形Ⅰ：農業セクターの強化
 - ・ 効率的で低コストの港湾サービスの提供を通じ、シハヌークビル港は米等の農産品の輸出拡大に貢献していく必要がある。
 - ・ 港湾と漁業の調和した空間利用を実現していくことにより、シハヌークビル港は漁業の生産性向上及び漁業セクターの改革に貢献していく必要がある。
- 四辺形Ⅱ：社会資本の改修及び整備

- ・ 貿易円滑化、観光振興、地方振興、地域経済統合及び国際経済統合を目指した利便性、安定性、安全性、効率性及び経済性の高い交通・物流ネットワークを実現していくため、社会・環境への影響に留意しつつ、輸送需要に応じ、シハヌークビル港を拡張していく必要がある
- ・ シハヌークビル港での社会資本の改修や輸送サービスの提供において、国民経済上の便益の最大化に十分留意しつつ、民間参画の促進について研究していく必要がある。
- ・ 効率的な石炭受入れ施設を整備することによって、シハヌークビル港は電力供給能力の拡大、電気料金の引き下げ及びエネルギー源の多様化のための火力発電の推進に貢献していくことができる。
- ・ 信頼性が高く効率的なサプライベースを提供していくことによって、シハヌークビル港は、環境負荷を最小化しながら、沖合の石油・ガス開発に貢献していく必要がある。
- ・ 四辺形Ⅲ：民間セクターの開発及び雇用
 - ・ 港湾の運営効率の改善、港湾諸手続きの簡素化及び港湾インフラの改良を通じ、シハヌークビル港は、商取引コストの削減及び市場アクセスの改善に貢献していく必要がある。
 - ・ 経済基盤を多様化するため、シハヌークビル港は、その効率改善やコスト引き下げ及び SEZ の整備を通じ、農産加工業及び電機等の組立加工業の振興に貢献していく必要がある。
 - ・ シハヌークビル港は SEZ の整備や物流産業の振興を通じ、雇用創出に貢献していく必要がある。
- ・ 四辺形Ⅳ：キャパシティビルディング・人材開発
 - ・ シハヌークビル港は、技術教育・職業訓練を継続的に向上させていくことが必要である。
 - ・ シハヌークビル港は女性職員の割合を増加させ、また女性の管理職への登用を推進することによって、政府のジェンダー政策に協力していく必要がある。

四辺形Ⅰに関し、政府は2010年に新たな米政策を策定し、その中で米の輸出におけるインフラ関係コストの縮減に関し、以下のとおり記述されている。

「MPWT 及び関係省庁は、インフラ、輸送及び港湾施設への投資の可能性を評価しつつ、輸送コスト、港湾荷役、保管等のサービスに係る料金を含む米の輸出に係るインフラ関係コストの縮減のためのアクションプランを策定するものとする。」

将来に向けた「カ」国の港湾の役割を議論する際には、産業開発政策に言及した四辺形Ⅱ及びⅢの理念についての深い理解が不可欠である。シハヌークビル港については四辺形戦略において個別には言及されていないが、それを以って政策上の位置づけが低いと考えるのは正しくない。先述のとおり、「カ」国首相は演説においてプレア・シハヌークを同国の「龍の頭」と表現している。「龍の頭」は、1990年代、中国政府が上海を形容する際に用いていたもので、上海が世界経済と結びつき、長江デルタ地域、長江流域、そして中国全体の成長を先導する重大な役割を果たしていることを意味している。首相はプレア・シハヌークをこれに準え、「カ」国の「龍の頭」として国の経済発展を強力に牽引していくことの必要性を訴えたものである。

植民地時代、現在の「カ」国の領土を含む仏領インドシナの国際ゲートウェイはサイゴン港であった。1949年、「カ」国は独立を回復するが、それは同時に、自国領内から国際ゲートウェイを失うことを意味した。当時から、カンポットには小規模な海港が存在したが、沖合海域の水深が浅いため、同地域は国際ゲートウェイにはなり得なかった。このため、政府は自国領内に新たな国際ゲートウェイを確保することを決意した。国内の海岸線をくまなく踏査し、政府は、首都から遠く離れた未開のジャングルを唯一の港湾開発の適地として選定し、そこに港湾と臨海産業都市を開発することを決定した。新港の建設は1956年に開始され、1961年に竣工した。これが、シハヌークビル港とシハヌークビル市（現プレアシハヌーク州）である。シハヌークビル港は内戦時代には荒廃したが、政府は国際社会の支援も得つつ、その復興と開発に最大限の努力を傾注した。

このような政府の不断の努力の結果、今日、「カ」国は自国領内において国際ゲートウェイを確保している。しかしながら、「カ」国経済を牽引する龍の頭であるべきプレア・シハヌークのゲートウェイ機能は、いまだ極めて弱い。龍の頭であるプレア・シハヌークは、龍の胴体であるプノンペンと比較して、非常に貧弱である。この状況は、中国の上海、ベトナムのホーチミン、インドのムンバイといった世界の龍の頭とは大きく異なる。

世界各国の龍の頭は、古くから人口が稠密な地域において、海上ネットワークとの接続の容易性や沿岸域空間の土地利用の自由度の高さといった利点を生かしながら、国の発展とともに発達してきた。一方、プレア・シハヌークは、自国が内陸国となってしまうことを回避するために政策的に開発された港湾都市である。プレア・シハヌークは自然発生的に発達してきた龍の頭ではないので、これが真の龍の頭として国の経済を牽引し、自立発展的な成長を始めるまでの間は、政府の継続的な政策的・財政的支援が不可欠である。

イコール・フットィングは多くの行政分野で重要な考え方ではあるが、限られた財源のもとでは、成長に向けた政府の強い意志を前面に出し、政治的な困難を乗り越えつつ、「選択と集中」を進めていくことが、より重要であると考えられる。

このため、**Sihanoukville Special Promotion Zone (SPZ)**の実現が極めて重要であると考えられる。**SPZ**はJICAの「プノンペン・シハヌークビル成長回廊開発調査」において提言されている概念であり、区域外とは異なる経済政策、課税システム、FDIの取扱及び諸手続きのルールが適用される区域を指すものである。シハヌークビル**SPZ**として提案されている範囲は、2つの国立公園、森林管理区域及び水源保護地区を除くプレア・シハヌーク州全域である。

シハヌークビル港は、海上幹線ネットワークに直結し、競争力のある最先端の物流サービスを提供していくことによって、シハヌークビル**SPZ**の中心的社会基盤として機能していくことが必要である。このような競争力のあるシハヌークビル港の存在があって初めてシハヌークビル**SPZ**が真の龍の頭として機能していくことが可能になる。

2.3. シハヌークビル港及びプノンペン港の背後圏における物流動向

2.3.1 主要荷主の生産・物流動向

(1) 縫製業及び製靴業

内戦後、最初に「カ」国に投資したのは縫製業者であり、それ以来、同国において、縫製業の活況を呈している。1996年に米国及びEUによって、最恵国待遇・一般特惠関税制度(MFN/GSP)といった貿易上の特権が与えられ、縫製業は「カ」国最大の産業となった。1999年の米国による縫製品の輸出割当の設定も、同国における縫製業の成長を阻害することはなかった。逆に、「カ」国に課せられた人口一人当たり輸出割当は、同国が基本的な労働基準を担保することを確約したため、輸出割当の対象となる国の中で最も緩いものであり、これによって同国における縫製業の投資が一層増大した。「カ」国に有利な輸出割当の見返りとして、米国は同国における基本的なILO協定の遵守状況の改善ベンチマークを評価することを求めた。

投資家は1994年に制定された投資法のもと良好なビジネス環境を享受し、インフラや人材面での「カ」国の不利な点を克服することが可能であった。特に、技術者や管理監督職員を海外から調達することが可能であったことは、投資家にとって重要であった。

1994年の繊維及び衣類に関するWTO合意に基づき、2005年から開始された全輸出国を対象とする繊維及び縫製品の輸出割当の撤廃は、「カ」国に機会と脅威の双方をもたらした。旧来の割当量を超えて自由に輸出量を拡大することが可能になった反面、中国など従前厳しい輸出割当に苦しんできた国との競争が激化した。

輸出割当の撤廃前には撤廃後の「カ」国における縫製業の存続の可能性についてさまざまな議論があったが、2.1.1(1)において述べたとおり、2005年の輸出割当撤廃後も「カ」国の縫製品の輸出は拡大を続けてきた。2009年の世界経済危機による落ち込みの後も、輸出量は再び拡大をはじめた。このことから、「カ」国の縫製業は同国に有利な輸出割当制度が存在しなくても、十分な競争力を有しているものと考えられる。

表2.3-1に示すとおり、輸出縫製品の大部分はニット製品であり、全体の85%を占める。「ぼろ布」も、量的な面では重要な輸出産品である。製靴産業も「カ」国における重要な輸出産品であるが、輸出貨物量・輸出金額の面では縫製品と比較すれば非常に少ない。

表2.3-2は「カ」国の縫製業及び製靴業の輸出相手先を示す。50%以上の縫製品は米国に輸出されている。これは、上述の同国における縫製業の発展の歴史が大きく影響している。欧州も重要な輸出相手先である。国別では、中国が米国に次ぐ第二の輸出先である。これは大量の「ぼろ布」が中国に輸出されていることによる。

製靴業の主要な輸出相手先は日本及び欧州である。これは、「カ」国の製靴業が主として高級な革靴やスポーツシューズを生産していることによるものであると考えられる。

図2.3-1は、プノンペン所在の縫製業・製靴業の典型的な国際物流ルートを示すものである。布地等の原材料の大部分は中国、香港、台湾等の東アジアの国・地域から輸入されている。2010年には合計12万トンの布地が輸入されているが、このうち83%がこれら三つの国・地域から輸入されている。これら原材料は、多様な東アジア航が高頻度で発着し、その経済的な利用が可能なホーチミン港において主に荷揚げされている。ホーチミン港とプノンペンの間は、水運よりも運賃

の高い陸送が選択されることが多い。これは、縫製業者・製靴業者が労働者の残業を抑制しながらバイヤーが設定する厳しい納期を守るため、できるだけ早く生産を開始することを望むことが原因している。また、表 2.3-3 に示すとおり、シハヌークビル港においても、東アジア主要港と直結された航路ネットワークの利点を活かし、縫製品・履物の原材料が相当量取り扱われている。

表 2.3-4 に示すとおり、縫製品・履物の輸出については、シハヌークビル港が全ての方面に向けた主要なゲートウェイで、その取扱シェアは 5 割を上回っている。プノンペン港においても、ホーチミン港積替のアジア向け輸出貨物及びカイメップ港積替の米国向け輸出貨物が取り扱われている。「カ」国からの縫製品・履物の輸出は、本船渡し契約が一般的で、積出港は生産者ではなくバイヤーが指定する。もし、生産者が生産の遅れ等によってバイヤーの指定した船に商品を積込むことができなかった場合、バイヤーは航空便で輸送するよう要求するが、このようなとき、生産者はトラックでベトナムの港湾まで輸送することによって、高額な航空輸送を利用することなく当初の期日どおり最終目的地に届けるよう交渉する。こういったことから、クロスボーダー輸送も一定のシェアを確保している。

表 2.3-1 2010 年の「カ」国からの縫製品及び靴の輸出

| | Exported Volume (ton) | Exported Value (1,000 USD) |
|---|-----------------------|----------------------------|
| Articles of apparel and clothing accessories, knitted or crocheted | 230,238 | 2,941,703 |
| Articles of apparel and clothing accessories, not knitted or crocheted | 6,907 | 88,220 |
| Other made up textile articles; sets; worn clothing and worn textile articles; rags | 38,121 | 15,453 |
| Footwear, gaiters and the like; parts of such articles | 24,152 | 176,908 |

「Other made up textile articles; sets; worn clothing and worn textile articles; rags」の内訳

| | (ton) |
|--|--------|
| Blankets and travelling rugs. | 293 |
| Bed linen, table linen, toilet linen and kitchen linen | 1,333 |
| Curtains and interior blinds; curtain or bed valances. | 2 |
| Other furnishing articles | 24 |
| Sacks and bags, of a kind used for the packing of goods | 912 |
| Other made up articles, including dress patterns. | 42 |
| Worn clothing and other worn articles. | 2,809 |
| Used or new rags, scrap twine, cordage, rope and cables and worn out articles of twine, cordage, rope or cables, of textile materials. | 32,705 |

出典：通関統計を用いてプロジェクトチームが作成

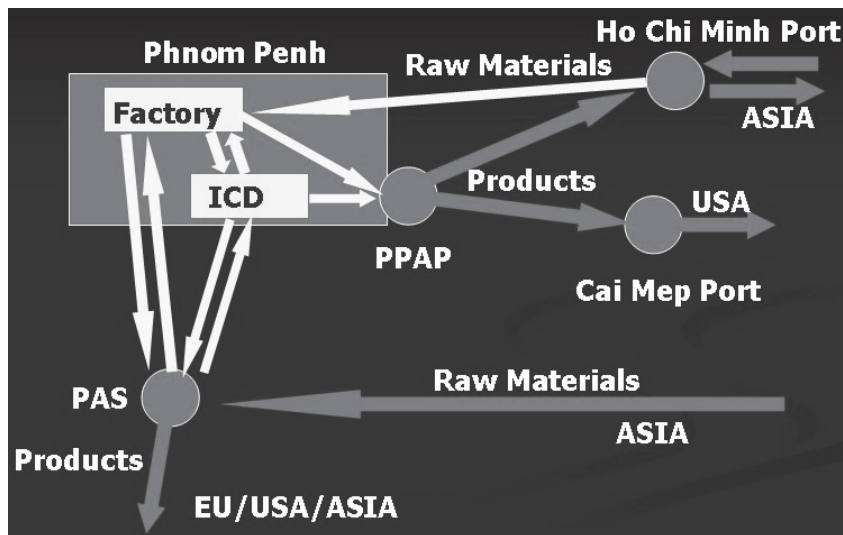
表 2.3-2 2010年の「カ」国の縫製品及び靴の輸出先

| | Articles of apparel and clothing accessories, knitted or crocheted | Articles of apparel and clothing accessories, not knitted or crocheted | Other made up textile articles; sets; worn clothing and worn textile articles; rags | Footwear, gaiters and the like; parts of such articles | TOTAL |
|---------|--|--|---|--|---------|
| Europe | 47,117 | 604 | 89 | 16,765 | 64,575 |
| Africa | 245 | 142 | 279 | 91 | 757 |
| America | 174,211 | 5,140 | 2,195 | 2,480 | 184,026 |
| Asia | 7,599 | 902 | 35,336 | 4,721 | 48,558 |
| Oceania | 1,066 | 119 | 221 | 94 | 1,500 |
| Total | 230,238 | 6,907 | 38,120 | 24,151 | 299,416 |

(ton)

| Top 10 Countries | | | | | | | | | | |
|------------------|------------|---------|------------|-------|-----------|--------|------------|-------|------------|---------|
| 1 | USA | 153,903 | USA | 4,708 | CHINA | 28,059 | UK | 6,969 | USA | 161,734 |
| 2 | CANADA | 17,923 | JAPAN | 464 | MALAYSIA | 2,470 | GERMANY | 5,024 | CHINA | 29,059 |
| 3 | NETHERLAND | 12,629 | CANADA | 311 | THAILAND | 2,442 | JAPAN | 3,972 | CANADA | 19,089 |
| 4 | UK | 11,650 | UK | 170 | VIETNAM | 2,040 | ITALY | 1,510 | UK | 18,863 |
| 5 | GERMANY | 5,780 | AUSTRALIA | 118 | USA | 1,992 | USA | 1,131 | NETHERLAND | 13,383 |
| 6 | SPAIN | 4,615 | NETHERLAND | 113 | SINGAPORE | 229 | FRANCE | 861 | GERMANY | 10,831 |
| 7 | JAPAN | 3,395 | JORDAN | 101 | AUSTRALIA | 221 | CANADA | 656 | JAPAN | 7,832 |
| 8 | BELGIUM | 2,343 | FRANCE | 101 | CANADA | 200 | NETHERLAND | 640 | SPAIN | 5,175 |
| 9 | ITALY | 1,844 | SINGAPORE | 98 | KENYA | 123 | SPAIN | 499 | ITALY | 3,415 |
| 10 | LUXEMBURG | 1,783 | BENIN | 74 | CONGO | 74 | BELGIUM | 291 | BELGIUM | 2,640 |

出典：通関統計を用いてプロジェクトチームが作成



プロジェクトチーム作成

図 2.3-1 プノンペンの縫製産業の主要な物流ルート

表 2.3-3 縫製・製靴産業の原料輸入におけるゲートウェイ

| | Gateway | Percentage |
|----------------|--------------------|------------|
| Seaborne Trade | Sihanoukville Port | 41.0% |
| | Phnom Penh Port | 2.6% |
| | CBT | 51.3% |
| Regional Trade | Phnom Penh Port | 1.3% |
| | CBT | 3.8% |

プロジェクトチーム作成

表 2.3-4 「カ」国からの輸出縫製品・輸出履物のゲートウェイ

| | Gateway | Percentage |
|----------------|--------------------|------------|
| Seaborne Trade | Sihanoukville Port | 53.1% |
| | Phnom Penh Port | 28.9% |
| | CBT | 16.4% |
| Regional Trade | | 1.5% |

プロジェクトチーム作成

(2) 精米事業

2010年の世界の精米市場の規模は約3,100万トンであると見込まれおり、タイ及びベトナムが市場における主要な供給国となっている。近い将来には「カ」国及びミャンマーが重要な供給国になると見込まれている。また、フィリピン、インドネシア、マレーシアやアフリカ諸国などのように、新たに米の輸入国となる国が増加しつつある。世界市場の大部分は、長粒米で占められている。香米の市場シェアは10%程度である。

米は、「カ」国の農産品生産額の約5割を占める主要農産品であり、GDPの7~8%を産出している。表2.3-5及び図2.3-2に示すとおり、米の生産は過去10年間で倍増している。これは、耕地面積の拡大及び生産性の向上によるものである。「カ」国東南部のメコン川下流域においては主に長粒米が生産され、トンレサップ湖周辺においては主として香米が生産されている。

2.1.1(1)において示したとおり、「カ」国では消費量を上回る米が生産されており、現在、「カ」国は米を輸出している。表2.3-6は、「カ」国の通関統計に記録されている公式の米の輸出の内訳を示す。公式に輸出されている米の大部分は香米の精米で、最大の仕向地はフランス、第2位はポーランドである。輸出米のほぼ全ては、欧州向けである。

国内消費と収穫後の歩留まりを考慮すれば、3百万トン程度の米の輸出が可能であると考えられるが、表2.3-6に示した通関統計では5万トンの輸出にとどまっている。これは、隣国への非公式の輸出が存在することを暗示している。

「米は白い金」とのスローガンを掲げる政府の新たな米に関する五カ年計画が、2010年に採択された。同計画は、米の生産及び輸出の拡大を主眼とするものである。この計画では「カ」国を世界市場における主要な精米輸出国としていくことを目標として掲げており、政府は、(1)米の余剰量を4百万トン以上とし、輸出量を最低100万トンとすること、及び(2)「カ」国米を国際市場において認知されるようにすることについて、目標年次を2015年に設定している。

「カ」国の米政策は、バリューチェーン全体を対象としており、以下の主要施策を掲げている。

貿易円滑化：非公式な課金の縮減、不正な検問所の撤廃、精米能力・貯蔵能力の拡大、輸出手続きにかかるワンストップサービスの創設、及び輸入国の基準に適合するよう米の検査・等級付けを行う独立機関の創設を行う。

生産性向上：現状では「カ」国の米の収量は1ヘクタール当たり2.9トンであるが、これはベトナムの1ヘクタール当たり4.9トンと比較すると非常に少ない。カンボジアの多くの水田は一期作であるが、ベトナムのメコン地域の平均は3.5期作である。このため、短期的には、収量の多い種子の導入、灌漑施設の拡張、資機材輸入のための通関手続きの円滑化を行う。中長期的には、農

業技術の近代化を目指す。これらによって 2015 年には、24%増の 910 万トンとする目標である。

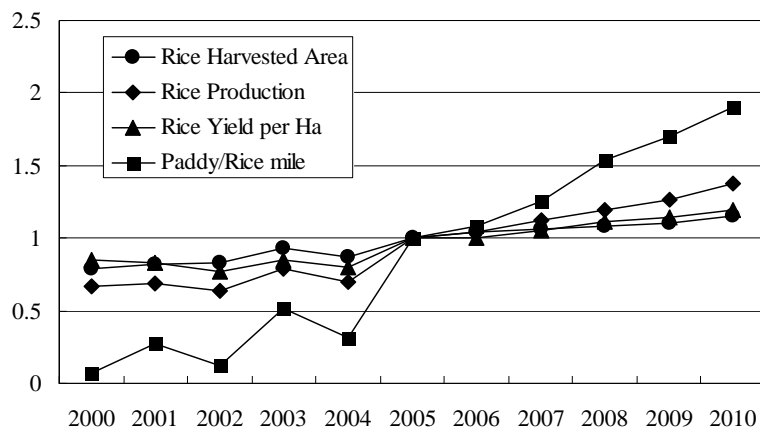
土地問題への対応： 土地に関し権原を有している農民は全体の約 10%に過ぎない。このため、ため土地のゾーニングを行い、農業用地の範囲を明確化するとともに、農民が土地を担保として投資資金や運転資金の借入が可能となるよう、土地に係る権原を改善する

エネルギーコストの縮減等のための社会資本の改善： 重油による発電に依存しているため「カ」国のエネルギー価格は近隣国の概ね 2 倍であり、エネルギーコストは米の生産コストの 25%を占める。このため、中長期的にはドナーの支援を得て水力発電所を整備し、エネルギー源の転換によるコスト縮減を図る。

表 2.3-5 「カ」国の米の生産高の推移

| Year | Rice Harvested Area (ha) | Rice Production (MT) | Rice Yield (MT/ha) | Paddy/Rice mile (MT) |
|------|--------------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
| 2000 | 1,903,159 | 4,026,092 | 2.12 | 91,185 |
| 2001 | 1,980,295 | 4,099,015 | 2.07 | 364,148 |
| 2002 | 1,994,645 | 3,822,509 | 1.92 | 156,006 |
| 2003 | 2,242,036 | 4,710,957 | 2.10 | 686,496 |
| 2004 | 2,109,050 | 4,170,284 | 1.98 | 416,118 |
| 2005 | 2,414,455 | 5,986,179 | 2.48 | 1,319,571 |
| 2006 | 2,516,415 | 6,264,123 | 2.49 | 1,433,880 |
| 2007 | 2,566,952 | 6,727,127 | 2.62 | 1,649,640 |
| 2008 | 2,613,363 | 7,175,473 | 2.75 | 2,025,033 |
| 2009 | 2,674,603 | 7,585,870 | 2.84 | 2,244,598 |
| 2010 | 2,777,323 | 8,249,452 | 2.97 | 2,516,752 |

出典：MAFF



出典：MAFF 資料をもとにプロジェクトチームが作成

図 2.3-2 「カ」国における米の生産に係る指数（基準年：2005年）

表 2.3-6 「カ」国からの米の輸出(2010年)

| | (ton) | | | | |
|------------------|---------------------|-----------------------------|----------------------|-------------|--------|
| | Husked (Brown) Rice | Milled Rice (Fragrant Rice) | Milled Rice (Others) | Broken Rice | TOTAL |
| TOTAL | 33 | 29,087 | 19,115 | 2,946 | 51,181 |
| Europe | 0 | 27,710 | 15,790 | 2,946 | 46,446 |
| Asia | 33 | 847 | 974 | 0 | 1,854 |
| Oceania | 0 | 210 | 1,084 | 0 | 1,294 |
| America | 0 | 320 | 506 | 0 | 827 |
| Africa | 0 | 0 | 760 | 0 | 760 |
| Top 10 Countries | | | | | |
| FRANCE | 0 | 20,491 | 5,363 | 2,667 | 28,520 |
| POLAND | 0 | 1,200 | 2,928 | 0 | 4,128 |
| LITHUANIA | 0 | 0 | 3,768 | 0 | 3,768 |
| PORTUGAL | 0 | 1,324 | 1,055 | 0 | 2,379 |
| RUSSIA | 0 | 480 | 1,272 | 0 | 1,752 |
| AUSTRALIA | 0 | 210 | 1,052 | 0 | 1,262 |
| NETHERLAND | 0 | 1,127 | 0 | 0 | 1,127 |
| MALAYSIA | 0 | 572 | 503 | 0 | 1,075 |
| USA | 0 | 320 | 506 | 0 | 827 |
| GERMANY | 0 | 582 | 158 | 0 | 740 |

出典：通関統計をもとにプロジェクトチームが作成

2.3.2 SEZの現況及び開発動向

経済開発特区（SEZ）の設置及び管理に関する政令は 2005 年に制定された。それ以来、「カ」国政府は 21 箇所の SEZ を承認している。表 2.3-7 及び図 2.3-3 に示すとおり、それらは主として、タイ・ベトナムとの国境地帯や、港湾都市であるプレア・シハヌークに位置している。

SEZ において、投資家は、9 年間の所得税免除、付加価値税の免除、原料・機材に対する輸入関税の完全免除、輸出関税免除、全労働者数の 10% までの外国人労働者の就労許可、投資家の家族に対する永久ビザ発行、99 年間の土地の貸借、収益の本国送金の自由といった優遇制度を活用することができる。

さらに、国際港湾を含む正規の国境から 20km 以内に位置する SEZ については、2008 年 9 月 11 日の経済財務省令第 3841 号に規定する Special Customs Procedures が適用される。同制度の概要は以下に示すとおりである。

(輸入)

- ・ 国境では輸入品の内容のコピーのみを提示（通関書類の提出が不要）
- ・ 税関の封印が不要
- ・ 輸入品が海上ルートを経由している場合、SEZ ゲートでは、Customs Summarized Declaration のみを提出
- ・ 税関職員が、事前に、輸入品の輸送に関係する職員、輸送手段、及び関係書類を確認した場合、輸入品を事業所の区画内に持ち込むことが可能
- ・ 輸入者は税関の立会いなしに輸入品の使用が可能

(輸出)

- ・ SEZ 内での通関手続きにおいて違反が発見されなかった場合、国境検問所では輸出書類

のコピーの提出で即時に搬出を許可

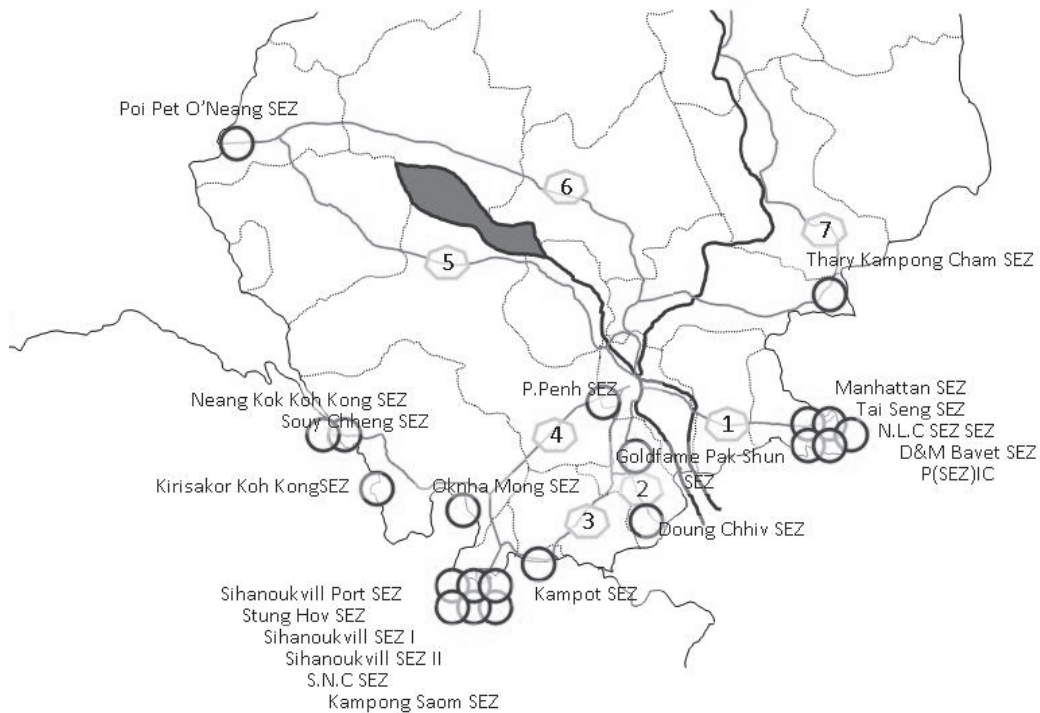
- ・ 国境検問所では税関の輸出書類の確認を受け、違反が発見されなかった場合、搬出を許可

SEZ には、輸出入に係る関係官署の職員が派遣され、諸手続きのワンストップサービスが提供されている。また、SEZ 内の工場建設申請、法人の登記、投資免許、投資承認、就労許可・就労登録（「カ」国人及び外国人）、法的事項に関する援助についても SEZ 内で行うことが可能であるとされている。ただし、これらは全ての SEZ において実施されているわけではないので、留意が必要である。

表 2.3-7 「カ」国の SEZ の一覧

| No. | 名称 | 開発事業者 | 面積(ha) | 整備状況 | 位置 |
|-----|----------------------------|---|--------|------|---|
| 1 | Sihanoukville Port SEZ | Sihanoukville Autonomous Port | 70 | 運営中 | Khan Meattapheap, Sihanoukville |
| 2 | Sihanoukville SEZ 2 | Cambodia International Investment Development Group Co., Ltd | 1,114 | 運営中 | Ream Commune, Prey Nop District, Sihanoukville |
| 3 | Neang Kok Koh Kong SEZ | Koh Kong SEZ Co.,Ltd. | 336 | 運営中 | Mundul Seyma District, Koh Kong |
| 4 | Suoy Chheng SEZ | Suoy Chheng Investment Co., Ltd. | 100 | | Mundul Seyma District, Koh Kong |
| 5 | S.N.C SEZ | SNC Lavalin (Cambodia) Holding Ltd. | 150 | | Sangkat Bet Trang, Khan Prey Nob, Sihanoukville |
| 6 | Stung Hav SEZ | Attwood Investment Group Co., Ltd. | 192 | 建設中 | Stung Hav District, Sihanoukville |
| 7 | N.L.C SEZ | N.L.C. Import Export Co., Ltd. | 105 | | Srok Svay Teab, Sray Rieng |
| 8 | Manhattan (Svay Reing) SEZ | Manhattan International Co., Ltd. | 157 | 運営中 | Bavet Commune, Chantrea District, Svay Rieng |
| 9 | Poipet O'Neang SEZ | Chhay Chhay Investment Ltd | 467 | 運営中 | Poipet Commune, O' Chhrov District, Banteay Meanchey |
| 10 | Doung Chhiv Phnom Den SEZ | Doung Chhiv Special Economic Zone Ltd. | 79 | | Kiri Vong District, Takeo |
| 11 | Phnom Penh SEZ | Phnom Penh SEZ Co., Ltd. | 350 | 運営中 | Khan Dangkao, Phnom Penh and Ang Snuol District, Kandal |
| 12 | Kampot SEZ | Kampot SEZ Co., Ltd. | 145 | 建設中 | Kampot district, Kampot |
| 13 | Sihanoukville SEZ 1 | Cambodia International Investment Development Group Co., Ltd. | 178 | | Stung Hav District, Sihanoukville |
| 14 | Tai Seng Bavet SEZ | Tai Seng Bavet SEZ Co., Ltd | 99 | 運営中 | Bavet District, Svay Rieng |
| 15 | Oknha Mong SEZ | Oknha Mong Port Co., Ltd | 100 | | Srea Ambel District, Koh Kong |
| 16 | Goldfame Pak Shun SEZ | Goldfame Pak Shun SEZ Co., Ltd | 80 | 運営中 | Sa Ang District, Kandal |
| 17 | Thary Kampong Cham SEZ | Thary Investment Co., Ltd | 142 | 運営中 | Da Commune, Memot District, Kampong Cham |
| 18 | D&M Bavet SEZ | D&M Bavet SEZ Co., Ltd | 118 | | Bavet commune, Chantrea District, Svay Rieng |
| 19 | Kiri Sakor Koh Kong SEZ | Koh Kong SEZ Co., Ltd | 1,750 | | Srock Kirisakor, Koh Kong |
| 20 | Kampong Saom SEZ | Cambodia Catering and Supply Co., Ltd. | 255 | | Sangkat Ortres, Khan Stung Hav, Sihanoukville |
| 21 | Pacific SEZ | Pacific (SEZ) Investment Co., Ltd. | 107 | | Svayteab District, Svay Rieng |

出典：CDC、プロジェクトチーム作成



出典：PAS

図 2.3-3 「カ」国における SEZ の分布

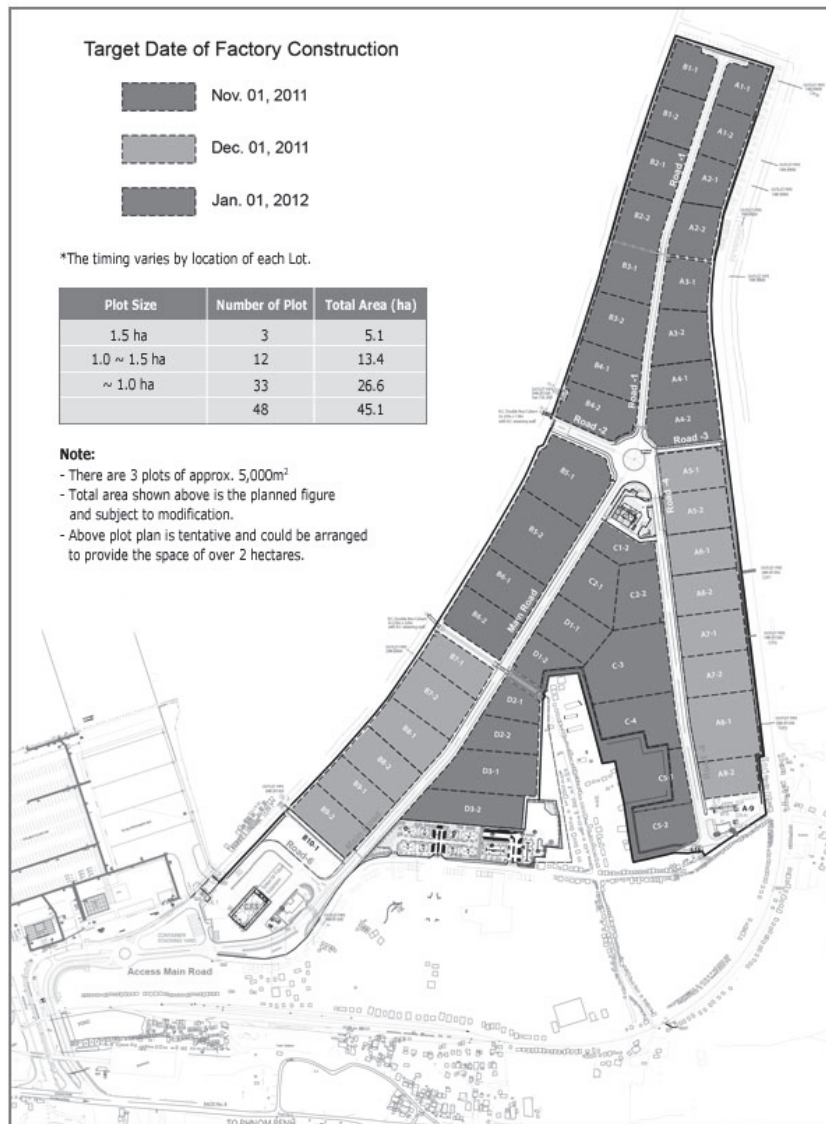
シハヌークビル港の利用者となることが期待されるプノンペン・シハヌークビル間の成長回廊に位置する主要な SEZ の概要は、以下に示すとおりである。Bavet、Poipet、Koh Kong といった国境都市に位置する SEZ には既に多くの製造業が立地しているが、隣国の港湾からの近接性を考えると、シハヌークビル港の安定的なユーザーとして見込むことは困難である。

(1) シハヌークビル港湾 SEZ

シハヌークビル港湾 SEZ は、2003 年に JICA によって実施されたプノンペン・シハヌークビル成長回廊マスタープラン調査の提言の具現化を目的として整備された SEZ である。同調査においては、「カ」国の輸出製品の多様化、及びプレア・シハヌークへの FDI の促進による新技術の蓄積を目的とし、新たな産業空間である special promotion zone (SPZ)の開発を提言しているところである。

シハヌークビル港湾 SEZ は、PAS が日本の ODA ローンを活用して整備したもので、運営も PAS が直営で実施している。同 SEZ は大水深の国際港湾と一体的に整備されたもので、このような SEZ は「カ」国では他に例を見ない。ターゲットインダストリーは、輸外型産業及び非伝統的産業である。同 SEZ は 2011 年に完成した。

敷地面積は 70ha であり、ワンストップサービスステーション、コンテナフレートステーション、SEZ 管理センター（銀行、郵便局、職業訓練室）、修理センター、及びサービスアパートメント・寄宿舎を備えている。給水システムの容量は一日あたり 2,000 立方メートルで、排水システムの容量も同量である。給電システムも有している。道路は重量物積載トラックを対象に設計されており、設計速度は時速 35km である。



出典：PAS

図 2.3-4 シハヌークビル港湾 SEZ のレイアウト

(2) シハヌークビル SEZ 1

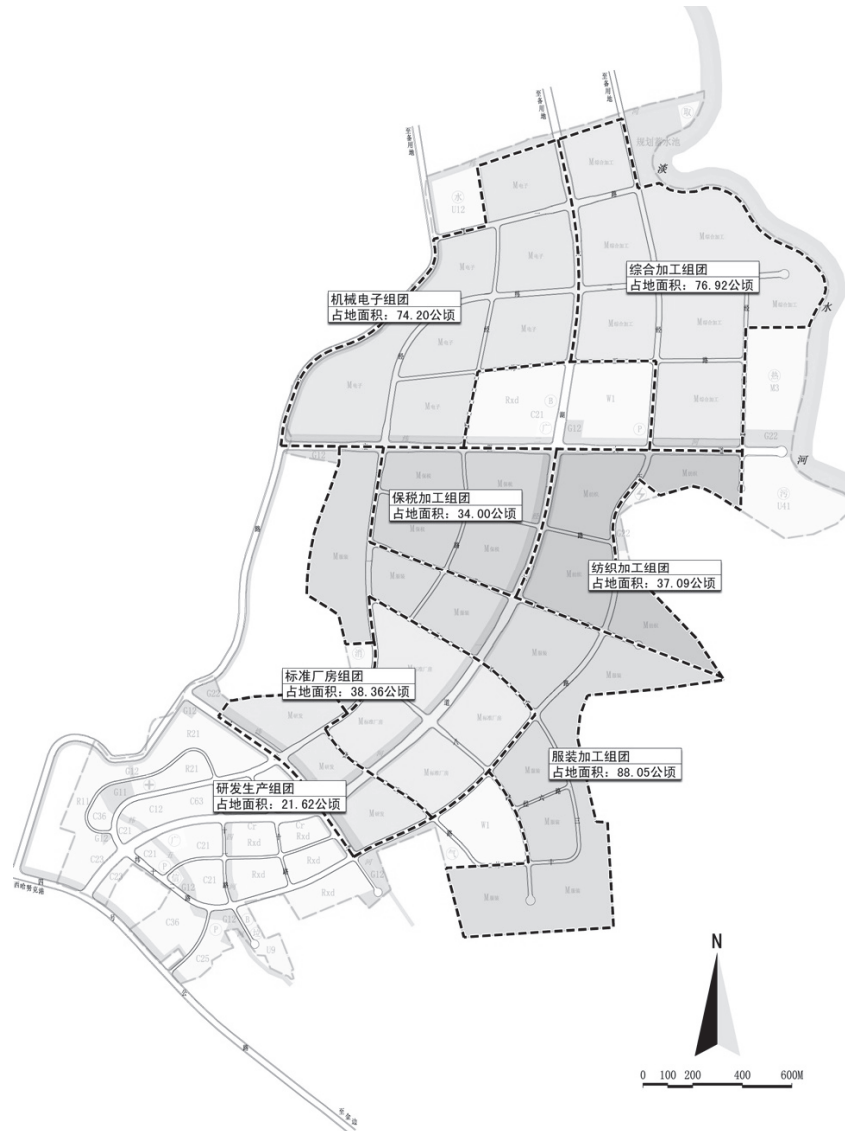
シハヌークビル SEZ 1 は、中国商務省に承認された海外における経済特区の第一号案件の一つである。同 SEZ に立地する中国企業は中国政府の低利融資や、事業の初期段階における補助金を受給することができる。

SEZ は国道 4 号線に面して立地しており、シハヌークビル港から 20km 以内に位置するため、上述の簡素化された通関手続きが適用される。敷地面積の合計は 1,114 ヘクタールであり、このうち 528 ヘクタールが第 1 期事業として開発が進められている。約 100 ヘクタールが分譲済みで、9 件の事業所が操業中又は操業準備中である。立地業種は縫製業、製靴業、自転車組立業等である。第 2 期事業の着工時期は現在のところ未定である。

SEZ はワンストップサービスビル及び 1,000 人分の寄宿舎を有している。同 SEZ は工場の賃貸

も行っている。

立地企業は、通常シハヌークビル港を利用しているが、稀にプノンペン港を用いることもある。



出典：Sihanoukville SEZ

図 2.3-5 シハヌークビル SEZ のレイアウト（フェーズ1）

(3) プノンペン SEZ

プノンペン SEZ は 2006 年に日本と「カ」国の民間事業者による合弁事業として設立された。資本構成は「カ」国が 78% で、日本が 22% である。同 SEZ はプノンペン空港から 8km の国道 4 号線及び国鉄南線に面して立地している。

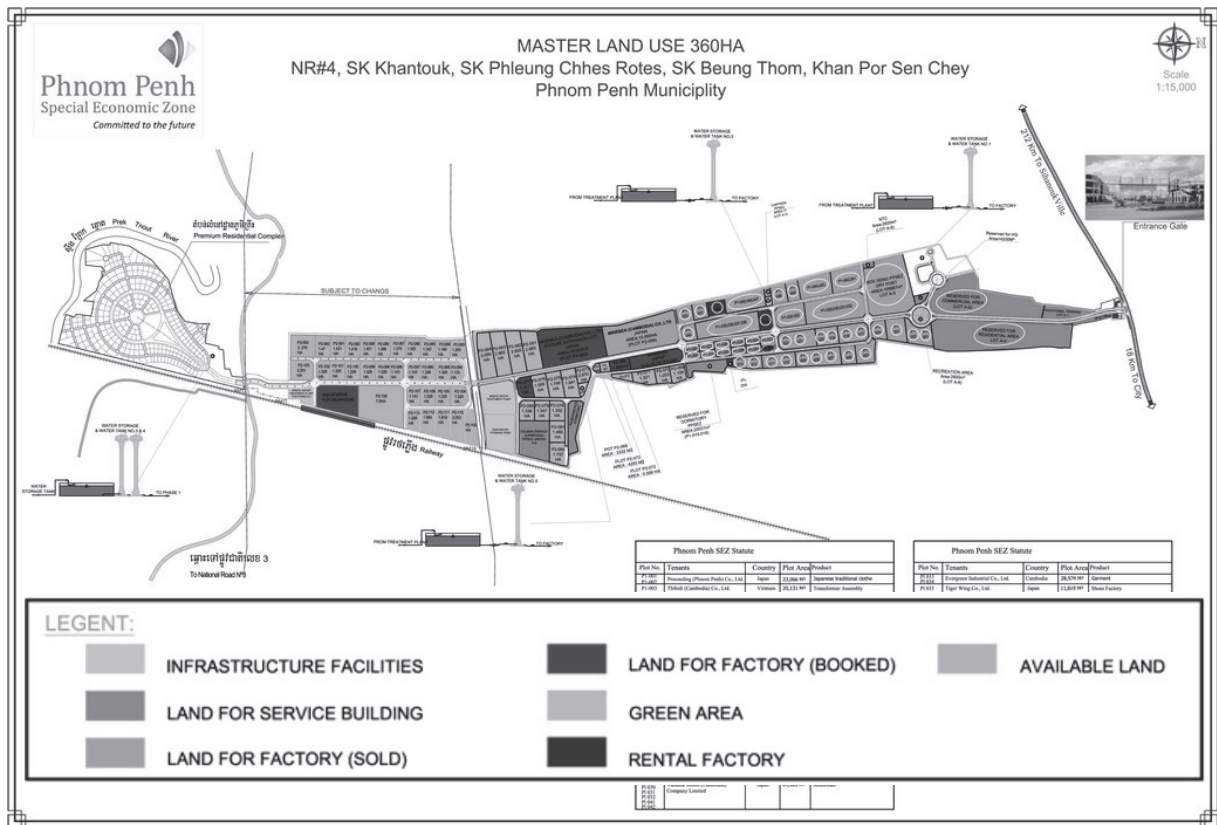
敷地面積の合計は 365ha で、3 期に分けて整備が進められている。第 1 期事業においては 58 区画の工場用地と 20ha の住宅用地及び業務用地が開発された。分譲中の工場用地の面積は 1 区画あたり 0.4ha から 1.6ha である。SEZ 全域は堤防によって洪水から防御されており、排水設備も備えられている。SEZ は独自の給電、給水システムを有している。

外国法人・個人に対して 99 年間の土地の貸与及びその 99 年間の延長、並びに権利の移転が可

能である。プノンペン SEZ は敷地内に独自のドライポートを有している。

同 SEZ には日本、韓国、シンガポール、マレーシア、台湾等の企業が合計 26 社が立地している。立地している業種は、縫製業、製靴業、バイク部品産業、食品産業等である。

第 1 期の開発が完了し、全ての区画が売約済みとなったため、当初の予定よりも早く 2011 年 2 月に第 2 期事業が開始された。プノンペン SEZ は 2010 年に ISO9001 及び ISO14001 の認証を取得している。



出典：PPSEZ

図 2.3-6 プノンペン SEZ のレイアウト

2.3.3 物流関係事業者の活動状況

(1) 陸運事業者・フォワダー

1) トラック会社

「カ」国のトラック業界は、以前は個人オーナーによるものが殆どであった。「カ」国の経済発展に伴うシハヌークビル港の貨物増大により、トラックオーナー協会に対して、荷主/荷受主からサービスレベルの向上が求められるようになった。このような背景から、カンボジアトラック協会(CAMTA)が設立された。現在、同協会は、以下に示す 7 会社より構成され、そのうちの 5 社が自社のドライポートを保有している。

- So NGUON Group
- Sokorn

- UNION
- TEC SRUN
- TENG LAY
- BOK SENG
- OL AIR

このうち、So NGUON Group が最大手で約 200 台のトラックと 3,000m² の倉庫を保有している。TENG LAY が 2 番手で約 150 台のトラックを保有している。

コンテナ輸送には、コンテナを車体に固定する締結装置（ツイストロックピン）の付いたトラック及びトレーラーが用いられている。しかしながら、中には締結装置の付いていない平ボディのトラックでコンテナが輸送される場合が散見される（下図参照）。



プロジェクトチーム作成

図 2.3-7 締結装置の付いていない平ボディトラック

本調査において、シハヌークビル港周辺に駐車されている平ボディのトラック数を計測したところ、大型車両の 1 割が締結装置の付いていない平ボディのトラックであることが明らかになった。平ボディのトラックではチェーン等によりコンテナが車体に固定されている場合も見られるが、この場合でも固縛強度の不足による落下事故発生の危険性が懸念される。また、中には何ら固定処置もされていない極めて危険な状態で走行しているものも確認された。

一方、締結装置が付いているトレーラーにおいても、締結装置によるロックが不十分であるとコンテナの落下事故につながるということが知られている。コンテナの固定不足によるコンテナ落下事故の危険性とは別に、カーブ等での速度超過により横転事故及びコンテナ落下事故の可能性もある。コンテナの輸送中におけるコンテナ落下事故及び横転事故を防ぐには、トレーラーにおけるコンテナの固定及び安全速度の遵守が重要となる。

2) フレートフォワダー

「カ」国においては、フレートフォワダーとフォワードエージェントは、個人あるいは会社単位で、個人や会社顧客に対して、荷物発送業務を担っている。NVOCC としての業務形態と同様である。

カンボジア・フレート・フォワダー協会（CAMFFA）は 2001 年に設立され、「カ」におけるフレートファワダーの公的代表の役割を担っている。現在、25 社が同協会に加盟している。協会設立の主な目的は、以下に示すとおりである。

- ・ 鉄道輸送、道路輸送及び海上輸送に係るフォワーディング事業者（通関事業者及び倉庫

事業者を含む)の業務促進

- ・ 会員企業の業務上の諸課題や障害の解決（非会員企業との交渉の支援を含む。）
- ・ 貿易、産業、財務及び経済面における利益を追求することを目的とした「カ」国内外の貿易とフォワーディング事業に関わるマーケットの発展状況のモニター
- ・ フォワーディング事業に係る技術的実務的事項、一般情報や研究情報の交換と共有。
- ・ 政府機関とのフォワーディング事業に係る統計、文書及び情報の交換
- ・ 国際フォワーディング事業の振興と国内フォワーディング事業の国際標準への引き上げの促進

(2) 水運事業者

1) メコン川の船輸送

メコン川のバージ輸送は、現在プノンペン港とカイメップ・チーバイ港及びホーチミン港を結ぶフィーダーとして多くのコンテナ船社に利用されている。当該水域におけるコンテナ輸送用としてのバージは、台湾系のソブリン・ベース・ロジスティックス社により 2002 年に運航が開始されたが、その後しばらく定期航路の船社には利用されてこなかった。2009 年 11 月に商船三井がプノンペンの衣料品メーカーの輸出貨物向けに同バージを利用したウィークリーのフィーダーサービスの提供を開始した。以降、当輸送ルート信頼性・費用効率の良さがプノンペン地域の多くの衣料品・靴の輸出者に知られるようになり、バージ運航会社もこれら輸出者の需要に対応すべくバージの投入隻数を増やしてきた。その結果、カイメップ・チーバイ港又はホーチミン港でトランシップされる貨物について、この輸送モードはシハヌークビル港積下ろしの従来ルートやホーチミン港へのトラック輸送に比肩する競争力を獲得するに至っている。

2) バージ運航会社

現在、プノンペン港とカイメップ・チーバイ港及びホーチミン港の間のメコン川水運において 4 社が自航型のコンテナ・バージを運航している。配船とサービスの内容は、表 2.3-8 に示すとおりである。

表 2.3-8 プノンペン港に寄港するバージ・サービス

| Shipping line | Frequency | Turnround | Interval (days) | Vessels deployed | Fleet capacity (TEU/service) | Average capacity/vessel (TEU) | Number of voyages/year | Fleet capacity/year (TEU) | Calling ports | Vessel name (capacity; TEU) | Departure day |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------------|------------------|------------------------------|-------------------------------|------------------------|---------------------------|--|--|------------------|
| Gemadep | weekly | 7 | 0.8 | 9 | 728 | 81 | 469 | 37,960 | Phnom Penh-Cai Mep-Ho Chi Minh-Phnom Penh | Gemadep 18 (112) Song Xanh 18 (112) Phuoc Long 16 (72) Phuoc Long 18 (72) Phuoc Long 20 (72) Phuoc Long 22 (72) Phuoc Long 24 (72) Phuoc Long 26 (72) Phuoc Long 28 (72) | Mon, Fri, Sat |
| Sovereign Base Logistics | weekly | 7 | 2.3 | 3 | 312 | 104 | 156 | 16,269 | Phnom Penh-Cai Mep-Ho Chi Minh-Phnom Penh | Golden Fortune 1 (96) Golden Fortune 2 (96) Golden Fortune 8 (120) | Thu, Sat |
| SNP-Cypress | weekly | 7 | 3.5 | 2 | 168 | 84 | 104 | 8,760 | Phnom Penh-Cai Mep-Ho Chi Minh-Phnom Penh | Tay Nam 08 (84) Cai Mep 06 (84) | Tue, Sat |
| Hai Minh | weekly | 7 | 7.0 | 1 | 72 | 72 | 52 | 3,754 | Phnom Penh-Cai Mep-Ho Chi Minh-Phnom Penh | Hai Minh 08 (72) | n/a |
| Mekong River Waterway Total | | | | 15 | 1,280 | 85 | 782 | 66,743 | | | |

プロジェクトチーム作成

これら 4 社の中で、ソブリン・ベース・ロジスティックス社のみが「カ」国に登記している企業で「カ」国籍のバージを運航しており、他の 3 社はベトナムに登記している企業でベトナム籍のバージを運航している。

4 社で合計 15 隻のバージが投入されている。彼らのサービス内容はいずれも 1 航海の所要日数が 7 日で、ルート、寄港ローテーションともほぼ同一のサービスである。大半のバージは金曜日又は土曜日にプノンペン港を出航するが、これはバイヤーからのウィークリー・オーダーに合わせ工場出しを木曜日から土曜日に設定している衣料品メーカーの出荷パターンに合わせたものとなっている。

注：2011 年 11 月、プロジェクトチームによるヒアリングにより、4 社のうちの 1 社である Hai Minh が同区間のバージ輸送から撤退したことが明らかになった。詳細は 2.7.2 (3)-3) で述べる。

4 社で合計 15 隻のバージが投入されている。彼らのサービス内容はいずれも 1 航海の所要日数が 7 日（今航海の出航から次航海の出航まで）で、ルート、寄港ローテーションともほぼ同一のサービスである。大半のバージは金曜日から日曜未明にかけてプノンペン港を出航するが、これはバイヤーからのウィークリー・オーダーに合わせ工場出しを木曜日から土曜日に設定している衣料品メーカーの出荷パターンに合わせたものとなっている。

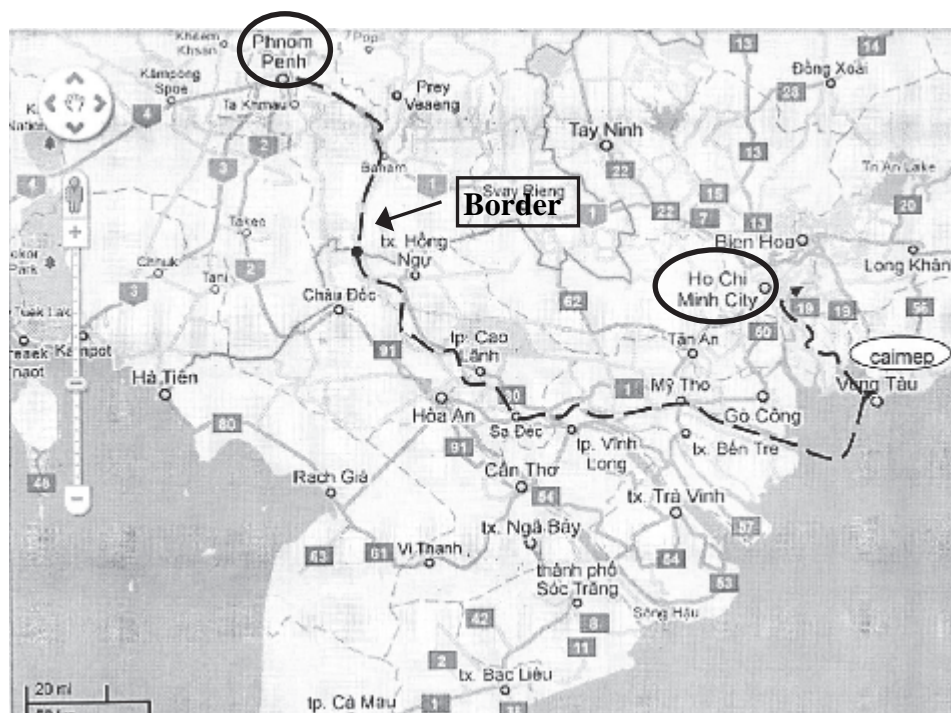
3) バージの諸元

バージの積載コンテナ数は 72TEU から 120TEU である。下表はソブリン・ベース・ロジスティックス社のバージの諸元である。各バージは、乾季のメコン川航行にも対応できるよう浅い喫水を有している。

| Name | Capacity (TEUs) | Loading plan | DWT | LOA (m) | Width (m) | Draft (m) | Number of crew |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------------|-------|---------|-----------|-----------|----------------|
| Golden Fortune 1 Golden Fortune 2 | 96 | 6 (L) x 4 (W) x 4 (H) | 1,500 | 49.82 | 12.98 | 3.60 | 8 |
| Golden Fortune 8 | 120 | 6 (L) x 5 (W) x 4 (H) | 1,854 | 49.82 | 15.60 | 3.60 | 8 |

4) 航行ルートと所要時間

バージの航行ルートを図 2.3-8 に示す。メコン川河口に出たバージは、カイメップ川河口まで外洋を航行する。1 航海の寄港ローテーションはプノンペンーカイメップーホーチミンープノンペンで、航海の所要日数は 6 日である。



出典: Google, Sovereign Base Logistics Holdings Co., Ltd.

図 2.3-8 バージの航行ルート

カイメップ港・ホーチミン港のどのターミナルに寄港するかは積荷次第で航海ごとに異なる。プノンペンからカイメップまでの所要時間は約 25 時間、ホーチミンまでは（カイメップの寄港ターミナル数により変わるが）およそ 33 時間である。典型的なバージの運航スケジュールを下表に示す。

| | | | |
|-----------|-------|-----|-------------|
| Sunday | 01:00 | ETD | Phnom Penh |
| Sunday | 07:00 | ETA | Border |
| | 09:00 | ETD | Border |
| Monday | 02:00 | ETA | Cai Mep |
| | 05:00 | ETD | Cai Mep |
| Monday | 10:00 | ETA | Ho Chi Minh |
| Wednesday | 24:00 | ETD | Ho Chi Minh |
| Friday | 07:00 | ETA | Border |
| | 09:00 | ETD | Border |
| Friday | 20:00 | ETA | Phnom Penh |

メコン川のカンボジア／ベトナム国境での手続きには、現在往航／復航それぞれに2時間を要している。国境では各寄港地で提出するものと同様の積荷マニフェストを提出する必要があり、バージ運航会社がこの手続きを行っている。

「カ」国とベトナム国は2009年12月に両国間の水運に関する2国間協定を締結したが、これによりバージの国境におけるCIQ手続きが2ヶ所から1ヶ所へと簡略化された。しかしながら、国境の税関の業務時間は08:00から17:00に限られているため、業務終了後に到着したバージは翌朝まで待機せねばならない。

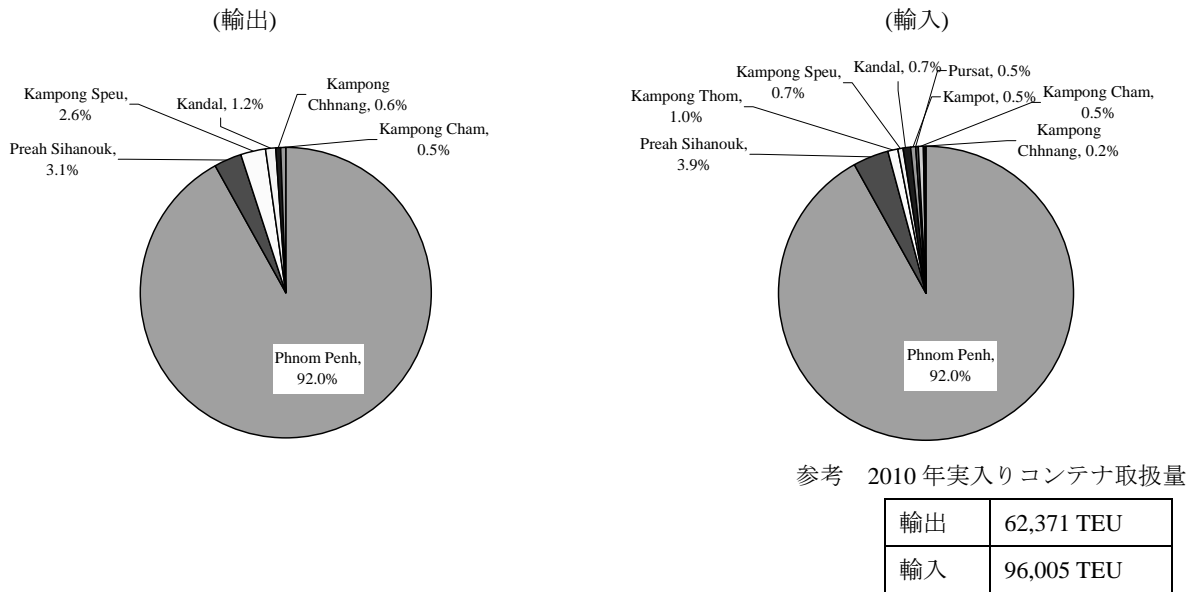
国境手続きのさらなる簡略化は、上記2国間協定の第4章に規定され2012年中に設立が予定されている、「Mekong Navigation Facilitation Committee」の場で協議されることになっており、これの事務局2名のうち1名を派遣するPPAPが当該協議において重要な役割を果たすことが期待されている。

2.3.4 港湾貨物の背後流動

(1) シハヌークビル港の背後流動

PAS、PPAP及びプロジェクトチームは、シハヌークビル港及びプノンペン港で取扱われているコンテナ貨物の背後流動に関する聞き取り調査を実施した。

図2.3-9は、シハヌークビル港における調査結果である。輸出入とも90%以上が、プノンペン発着となっている。プノンペンには多数の縫製工場が立地し原料を東アジアから輸入し、製品を米国及びEUに輸出している。シハヌークビル港が大きな競争なしに獲得可能なプレアシハヌーク州発着の貨物は、全体の4%以下に過ぎない。

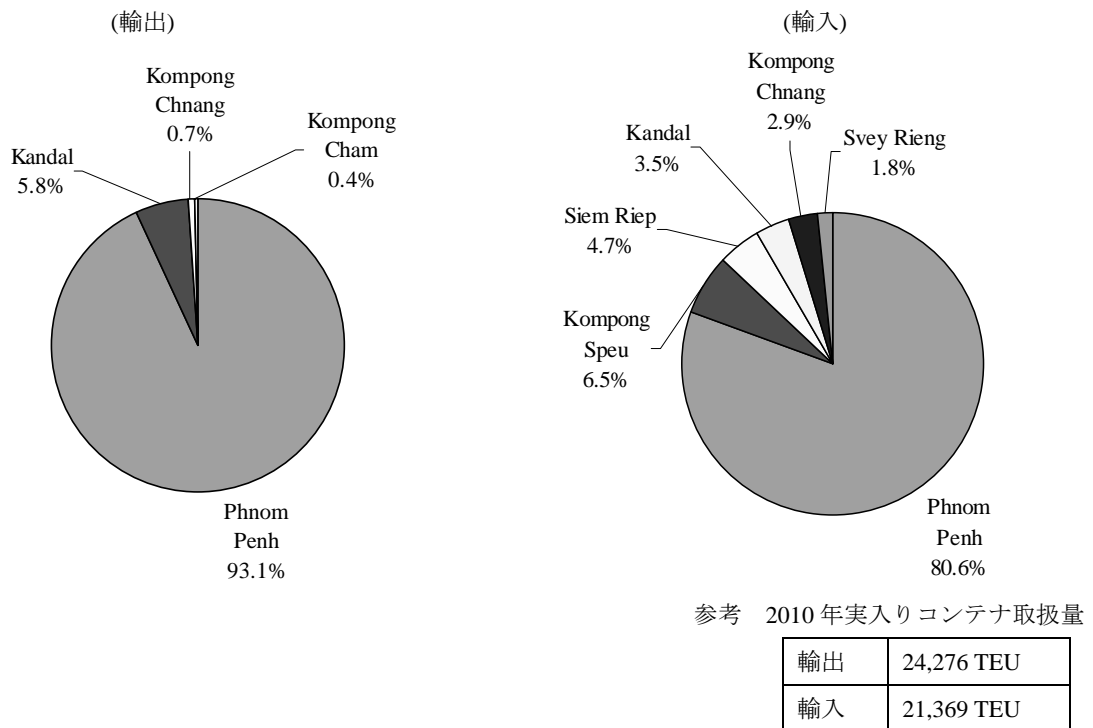


プロジェクトチーム作成

図 2.3-9 シハヌークビル港取扱コンテナの州別発生集中割合

(2) プノンペン港の背後流動

図 2.3-10 はプノンペン港における調査結果である。輸出についてはシハヌークビル港と同様に90%以上がプノンペン発であるが、輸入貨物の着地はシハヌークビル港よりもやや分散する傾向にあることがわかる。



プロジェクトチーム作成

図 2.3-10 プノンペン港取扱コンテナの州別発生集中割合

2.3.5 クロスボーダー貨物流動

(1) 主要国境におけるクロスボーダー貨物流動

「カ」国の主要クロスボーダー貿易ルートは、1) バベット - モックバイルート、2) ポイペト - アランヤプラテートルート、3) コッコン - ハートレックルートである。これら 3 ルートの 2009/2010 年の品目別貿易量を以下に述べる。なお、ここでは各国境税関の通関統計を用いて分析を行っているため、プノンペン等内陸の税関で通関し、国境に保税輸送された貨物は分析対象に含まれていない。このため、実際の越境貨物量は、ここで示した値よりも大きなものとなる。

1) バベット - モックバイルート

2010 年の合計輸出量は 4,106 トンであった。そのうち、3,392 トン (83%) が紡織用繊維(衣服)、311 トン (8%) が植物性生産品(ナタネ油等)であった。一方、2010 年の合計輸入量は 32,540 トンであった、そのうち、18,358 トン (56%) が紡織用繊維(綿等)、2,873 トン (9%) が植物性生産品(キャベツ類等)、2,795 トン (9%) が化学工業生産品(炭酸塩等)、2,571 トン (8%) が機械類及び関連部品(蓄電装置等)であった。

表 2.3-9 バベット - モックバイルートの品目別貿易量(2009/2010)

単位: トン

| 年 貨物品目 | 2009 | | 2010 | |
|--|--------|--------|-------|--------|
| | 輸出 | 輸入 | 輸出 | 輸入 |
| 動物(生きているもの) | 9 | 0 | 0 | 0 |
| 植物性生産品 | 0 | 4,341 | 311 | 2,873 |
| 動物性又は植物性の油脂及びその分解生産物、調製食用脂並びに動物性又は植物性のろう | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 調製食料品、飲料、アルコール、食酢、たばこ及び製造たばこ代用品 | 0 | 478 | 0 | 68 |
| 鉱物性生産品 | 0 | 529 | 28 | 482 |
| 化学工業(類似の工業を含む)の生産品 | 3 | 3,979 | 2 | 2,795 |
| プラスチック及びゴム並びにこれらの製品 | 411 | 1,864 | 1 | 1,188 |
| 皮革及び毛皮並びにこれらの製品、動物用装着具並びに旅行用具、ハンドバッグその他これらに類する容器並びに腸の製品 | 110 | 182 | 0 | 45 |
| 木材及びその製品、木炭、コルク及びその製品並びにわら、エスパルトその他の組物材料の製品並びにかご細工物及び枝条細工物 | 0 | 83 | 0 | 114 |
| 木材パルプ、繊維素繊維を原料とするその他のパルプ、古紙並びに紙及び板紙並びにこれらの製品 | 6 | 2,228 | 6 | 794 |
| 紡織用繊維及びその製品 | 1,624 | 11,954 | 3,392 | 18,358 |
| 履物、帽子、傘、つえ、シートステッキ及びむち並びにこれらの部分品、調製羽毛、羽毛製品、造花並びに人髪製品 | 577 | 583 | 0 | 370 |
| 石、プラスター、セメント、石綿、雲母その他これらに類する材料の製品、陶磁製品並びにガラス及びその製品 | 0 | 368 | 0 | 499 |
| 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 卑金属及びその製品 | 860 | 2,249 | 0 | 431 |
| 機械類及び電気機器並びにこれらの部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品 | 456 | 66,025 | 123 | 2,571 |
| 車両、航空機、船舶及び輸送機器関連品 | 6,324 | 3,787 | 237 | 980 |
| 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器、医療用機器、時計及び楽器並びにこれらの部分品及び附属品 | 3 | 139 | 4 | 115 |
| 武器及び銃砲弾並びにこれらの部分品及び附属品 | 0 | 7 | 0 | 0 |
| 雑品 | 29 | 687 | 0 | 857 |
| 美術品、収集品及びこつとう | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 上記分類外 | 0 | 4 | 2 | 0 |
| (合計) | 10,413 | 99,488 | 4,106 | 32,540 |

出典: GDCE

2) ポイペト - アランヤプラテートルート

2010年の合計輸出量は、11,490トンであった。そのうち、3,302トン(29%)が石/プラスター/セメント製品(セラミック製品)、3,097トン(27%)が化学工業生産品(肥料)、2,439トン(21%)が紡織用繊維(中古衣服)、684トン(6%)が車両及び輸送機器関連品(特殊車両等)であった。一方、2010年の合計輸入量は781,898トンであった。そのうち、456,707トン(58%)が鉱物性生産品(セメント)、91,131トン(12%)が化学工業生産品(肥料等)、77,105トン(10%)が調整食料品、飲料

(家畜飼料等)、65,674 トン (8%) が石/プラスター/セメント製品(セラミック製品)であった。

表 2.3-10 ポイペト - アランヤプラテートルートの品目別貿易量 (2009/2010)

単位: トン

| 年 貨物品目 | 2009 | | 2010 | |
|--|--------|---------|--------|---------|
| | 輸出 | 輸入 | 輸出 | 輸入 |
| 動物(生きているもの) | 193 | 90 | 0 | 3,809 |
| 植物性生産品 | 50 | 15,072 | 50 | 9,716 |
| 動物性又は植物性の油脂及びその分解生産物、調製食用脂並びに動物性又は植物性のろう | 0 | 332 | 0 | 140 |
| 調製食料品、飲料、アルコール、食酢、たばこ及び製造たばこ代用品 | 0 | 83,537 | 1 | 77,105 |
| 鉱物性生産品 | 0 | 505,089 | 0 | 456,707 |
| 化学工業(類似の工業を含む)の生産品 | 1,905 | 74,601 | 3,097 | 91,131 |
| プラスチック及びゴム並びにこれらの製品 | 5 | 2,846 | 6 | 4,230 |
| 皮革及び毛皮並びにこれらの製品、動物用装着具並びに旅行用具、ハンドバッグその他これらに類する容器並びに腸の製品 | 165 | 83 | 194 | 254 |
| 木材及びその製品、木炭、コルク及びその製品並びにわら、エスパルトその他の組物材料の製品並びにかご細工物及び枝条細工物 | 0 | 331 | 0 | 708 |
| 木材パルプ、繊維素繊維を原料とするその他のパルプ、古紙並びに紙及び板紙並びにこれらの製品 | 1,000 | 16,565 | 1,100 | 20,707 |
| 紡織用繊維及びその製品 | 2,349 | 6,702 | 2,439 | 10,614 |
| 履物、帽子、傘、つえ、シートステッキ及びむち並びにこれらの部分品、調製羽毛、羽毛製品、造花並びに人髪製品 | 0 | 22 | 0 | 29 |
| 石、プラスター、セメント、石綿、雲母その他これらに類する材料の製品、陶磁製品並びにガラス及びその製品 | 1,753 | 76,600 | 3,302 | 65,674 |
| 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 卑金属及びその製品 | 346 | 17,660 | 284 | 5,008 |
| 機械類及び電気機器並びにこれらの部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品 | 1,485 | 8,367 | 331 | 18,386 |
| 車両、航空機、船舶及び輸送機器関連品 | 1,277 | 11,632 | 684 | 17,122 |
| 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器、医療用機器、時計及び楽器並びにこれらの部分品及び附属品 | 12 | 25 | 0 | 47 |
| 武器及び銃砲弾並びにこれらの部分品及び附属品 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 雑品 | 0 | 2,304 | 0 | 508 |
| 美術品、収集品及びこつとう | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 上記分類外 | 0 | 23 | 0 | 0 |
| (合計) | 10,541 | 821,881 | 11,490 | 781,898 |

出典: GDCE

3) コッコン - ハートレックルート

2010年の合計輸出量は、379,803 トンであった。そのうち、269,600 トン (71%) が鉱物性生産品(天然砂)、95,019 トン (25%) が車両及び輸送機器関連品(船舶、ボート)であった。一方、2010年の合計輸入量は131,480 トンであった。そのうち、106,830 トン (81%) が鉱物性生産品(セメント)、8,802 トン (7%) が化学工業生産品(肥料等)であった。

表 2.3-11 コッコン - ハートレックルートの品目別貿易量 (2009/2010)

単位: トン

| 年 貨物品目 | 2009 | | 2010 | |
|--|-----------|---------|---------|---------|
| | 輸出 | 輸入 | 輸出 | 輸入 |
| 動物(生きているもの) | 0 | 1,025 | 0 | 1,150 |
| 植物性生産品 | 0 | 0 | 0 | 100 |
| 動物性又は植物性の油脂及びその分解生産物、調製食用脂並びに動物性又は植物性のろう | 0 | 195 | 0 | 84 |
| 調製食料品、飲料、アルコール、食酢、たばこ及び製造たばこ代用品 | 0 | 3,281 | 14,000 | 4,753 |
| 鉱物性生産品 | 940,800 | 64,913 | 269,600 | 106,830 |
| 化学工業(類似の工業を含む)の生産品 | 0 | 31,082 | 0 | 8,802 |
| プラスチック及びゴム並びにこれらの製品 | 509 | 154 | 0 | 296 |
| 皮革及び毛皮並びにこれらの製品、動物用装着具並びに旅行用具、ハンドバッグその他これらに類する容器並びに腸の製品 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 木材及びその製品、木炭、コルク及びその製品並びにわら、エスパルトその他の組物材料の製品並びにかご細工物及び枝条細工物 | 1,900 | 0 | 0 | 0 |
| 木材パルプ、繊維素繊維を原料とするその他のパルプ、古紙並びに紙及び板紙並びにこれらの製品 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 紡織用繊維及びその製品 | 0 | 3 | 0 | 21 |
| 履物、帽子、傘、つえ、シートステッキ及びむち並びにこれらの部分品、調製羽毛、羽毛製品、造花並びに人髪製品 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 石、プラスター、セメント、石綿、雲母その他これらに類する材料の製品、陶磁製品並びにガラス及びその製品 | 0 | 1 | 0 | 1,311 |
| 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 卑金属及びその製品 | 0 | 64,206 | 128 | 2,621 |
| 機械類及び電気機器並びにこれらの部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品 | 780 | 1,395 | 1,056 | 935 |
| 車両、航空機、船舶及び輸送機器関連品 | 60,631 | 110,470 | 95,019 | 4,416 |
| 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器、医療用機器、時計及び楽器並びにこれらの部分品及び附属品 | 0 | 2 | 0 | 31 |
| 武器及び銃砲弾並びにこれらの部分品及び附属品 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 雑品 | 0 | 0 | 0 | 130 |
| 美術品、収集品及びこつとう | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 上記分類外 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| (合計) | 1,004,619 | 276,728 | 379,803 | 131,480 |

出典: GDCE

2.3.6 「カ」国における海上貨物の発生集中

(1) 「カ」国発着の海上貨物

ここでは、「カ」国を発着する海上貨物量を推計することとする。本報告書において「海上貨物」とは、「貨物の起終点間の輸送において少なくとも一回以上海上輸送されるもの」と定義する。したがって、例えば、「カ」国、中国間を国道1号線、ホーチミン港経由で輸送される貨物や、「カ」

国の海港とホーチミン間を輸送される貨物は海上貨物となり、プノンペン港からメコン水運によってホーチミン港に輸送される貨物のうちホーチミンが最終目的地であるものは海上貨物には該当しない。海上貨物量は、以下の手順に従って計算した。

- ・ 通関統計を用いて輸出入貨物の純重量の合計を求める。
- ・ トラック又はバージで越境する地域内貨物が含まれているタイ及びベトナム発着の輸出入貨物の重量を差し引く。
- ・ 純重量ベースのデータを総重量ベースのデータに変換する。
- ・ タイ及びベトナム発着の輸出入貨物のうち、海上貨物として「カ」国との間を輸送される貨物量を足し合わせる。

表 2.3-12 及び表 2.3-13 の A 列は、2010 年通関統計に記載された貿易量である。この値から海上貨物量を求めるのに先立ち、以下のとおりデータを補正した（各表の B 列参照）。

- ・ 2010 年の通関統計上では「カ」国の輸入量全体の 8 割に上る約 2,000 万トンもの「うわぐすりを施した陶磁製の舗装用品及び炉用又は壁用のタイル並びにうわぐすりを施した陶磁製のモザイクキューブその他これに類する物品」が中国から輸入されているが、このフローは過年度の通関統計には見られず、一時的な需要又は統計上の過誤によるものと考えられるため、ここではこれを取り除くこととする（表 2.3-12 code 13）。
- ・ 通関統計には 10 万 3 千トンの輸出船舶及び 2 万 2 千トンの輸入船舶が計上されているが、これは「カ」国発着の物流とは無関係な便宜置籍船の取引であると考えられるため、これを取り除くこととする（表 2.3-12 及び表 2.3-13 code 17）。
- ・ 「カ」国は、大量の砂をシンガポール及びベトナムに輸出している。砂の輸出量は減少傾向にあるが、2010 年においても、依然として 27 万 3 千トンもの砂が輸出されている。砂については一般に河川や沿岸の採取上から港湾を経由することなく直接海外の需要地に輸送されているため、ここではこれをデータから除外することとする（表 2.3-13 code 05）。

次に、通関統計データを用いて、非海上貨物が含まれているタイ及びベトナム発着の貿易量を求める（各表の C 列、D 列参照）。ここでも、便宜置籍船の貿易や砂の輸出の影響を取り除いている。なお、「カ」国とラオスとの間の貿易量は非常に少ないので（2010 年の輸入量は 500 トンで、輸出量は 400 トン。）、その影響を無視している。

通関データにおいて用いられている純重量から容器等の重量を含む総重量に変換するため、主としてコンテナ輸送されることが想定される品目については変換係数として 1.3、主としてバルク輸送されることが想定される品目については 1.0 を用いることとした。このようにして求めたタイ・ベトナム発着貨物以外の輸出入貨物の総重量は、各表の G 列に示すとおりである。

表 2.3-14 は、2010 年の「カ」国とタイ及びベトナムとの間の海上貨物量である。この値は港湾政策技プロにおいて整備したシハヌークビル港、オクニャモン港及び Tomnop Rolok 港の港湾統計をもとに計算している。タイからの輸出貨物については、コッコン港、スレアンベル港及びカンポット港においても取り扱われているが、これらについては取扱量が少ないため、ここでの計算では無視している。

表 2.3-15 は、以上の計算によって求められた「カ」国発着の海上貨物量の推定値である。輸入貨物量の量は輸出貨物量の 4.7 倍に上るが、これは、大量の石油製品、建設資材及び消費物資の輸入が原因となっている。

表 2.3-12 タイ・ベトナム発貨物を除く「カ」国の輸入貨物（2010年）

| IMPORT | | (1000 tons) | | | | | | |
|--------|-------------------------------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|-------|-------------------------------------|--|
| code | Commodity | A | B | C | D | E | F | G |
| | | Customs Statistics | Modified Customs Statistics | Cargoes from Viet Nam | Cargoes from Thailand | B-C-D | Conversion Factor from Net to Gross | Total Imported Cargoes except Those from Viet Nam and Thailand (E x F) |
| 01 | Animal Products | 12 | 12 | 4 | 5 | 3 | 1.3 | 4 |
| 02 | Vegetable Products | 87 | 87 | 17 | 14 | 56 | 1.3 | 72 |
| 03 | Fats and oils | 9 | 9 | 2 | 1 | 6 | 1.3 | 8 |
| 04 | Foodstuffs | 266 | 266 | 35 | 119 | 112 | 1.3 | 146 |
| 05 | Mineral products | 2,380 | 2,380 | 775 | 1,189 | 416 | 1.0 | 416 |
| 06 | Chemical products | 323 | 323 | 126 | 126 | 71 | 1.0 | 71 |
| 07 | Plastics, rubber articles | 59 | 59 | 8 | 9 | 42 | 1.3 | 54 |
| 08 | Raw hides, skins, leather | 6 | 6 | 0 | 1 | 5 | 1.0 | 5 |
| 09 | Wood | 7 | 7 | 1 | 1 | 5 | 1.3 | 7 |
| 10 | Pulp, paper | 88 | 88 | 7 | 22 | 59 | 1.3 | 77 |
| 11 | Textiles, textile articles | 428 | 428 | 14 | 12 | 402 | 1.3 | 522 |
| 12 | Footwear, headgear, umbrellas | 13 | 13 | 4 | 0 | 8 | 1.3 | 10 |
| 13 | Stone, plaster, ceramic, glass | 19,937 | 235 | 37 | 107 | 91 | 1.0 | 91 |
| 14 | Pearls, precious stones | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.3 | 0 |
| 15 | Base metals | 187 | 187 | 71 | 16 | 99 | 1.0 | 99 |
| 16 | Machinery, electrical equipment | 125 | 125 | 18 | 27 | 80 | 1.3 | 104 |
| 17 | Vehicles, transport equipment | 126 | 104 | 15 | 20 | 69 | 1.0 | 69 |
| 18 | Optical, medical instruments, etc. | 3 | 3 | 0 | 0 | 2 | 1.3 | 3 |
| 19 | Arms, ammunition | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.3 | 0 |
| 20 | Miscellaneous manufactured articles | 22 | 22 | 2 | 11 | 8 | 1.3 | 10 |
| 21 | Works of art, antiques | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.3 | 0 |
| 22 | Others | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1.3 | 1 |
| | TOTAL | 24,078 | 4,354 | 1,138 | 1,681 | 1,535 | | 1,770 |

出典：通関統計をもとにプロジェクトチームが作成

表 2.3-13 タイ・ベトナム向貨物を除く「カ」国の輸出貨物（2010年）

| EXPORT | | (1000 tons) | | | | | | |
|--------|-------------------------------------|--------------------|-----------------------------|---------------------|---------------------|-------|-------------------------------------|--|
| code | Commodity | A | B | C | D | E | F | G |
| | | Customs Statistics | Modified Customs Statistics | Cargoes to Viet Nam | Cargoes to Thailand | B-C-D | Conversion Factor from Net to Gross | Total Exported Cargoes except Those to Viet Nam and Thailand (E x F) |
| 01 | Animal Products | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1.3 | 2 |
| 02 | Vegetable Products | 130 | 130 | 18 | 57 | 55 | 1.3 | 71 |
| 03 | Fats and oils | 15 | 15 | 0 | 0 | 15 | 1.3 | 19 |
| 04 | Foodstuffs | 42 | 42 | 11 | 4 | 27 | 1.3 | 35 |
| 05 | Mineral products | 273 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.0 | 0 |
| 06 | Chemical products | 4 | 4 | 0 | 3 | 1 | 1.0 | 1 |
| 07 | Plastics, rubber articles | 33 | 33 | 22 | 1 | 10 | 1.3 | 13 |
| 08 | Raw hides, skins, leather | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1.0 | 1 |
| 09 | Wood | 108 | 108 | 17 | 0 | 92 | 1.0 | 92 |
| 10 | Pulp, paper | 7 | 7 | 6 | 1 | 0 | 1.3 | 0 |
| 11 | Textiles, textile articles | 278 | 278 | 2 | 2 | 273 | 1.3 | 355 |
| 12 | Footwear, headgear, umbrellas | 25 | 25 | 0 | 0 | 25 | 1.3 | 32 |
| 13 | Stone, plaster, ceramic, glass | 3 | 3 | 0 | 3 | 0 | 1.0 | 0 |
| 14 | Pearls, precious stones | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.3 | 0 |
| 15 | Base metals | 6 | 6 | 1 | 0 | 5 | 1.0 | 5 |
| 16 | Machinery, electrical equipment | 10 | 10 | 0 | 7 | 3 | 1.3 | 4 |
| 17 | Vehicles, transport equipment | 117 | 14 | 3 | 2 | 9 | 1.0 | 9 |
| 18 | Optical, medical instruments, etc. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.3 | 0 |
| 19 | Arms, ammunition | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.3 | 0 |
| 20 | Miscellaneous manufactured articles | 3 | 3 | 0 | 0 | 3 | 1.3 | 4 |
| 21 | Works of art, antiques | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.3 | 0 |
| 22 | Others | 2 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1.3 | 2 |
| | TOTAL | 1,060 | 684 | 82 | 81 | 521 | | 646 |

出典：通関統計をもとにプロジェクトチームが作成

表 2.3-14 タイ・ベトナムと「カ」国間の海上貨物（2010年）

| Import (1000 tons) | | | | | |
|--------------------------------|---------------|------------|------------|--------------|--------------|
| | From Thailand | | | | From Vietnam |
| | via SNV | via OKM | via TR | Sub Total | via SNV |
| Containers and General Cargoes | 63 | 740 | 161 | 964 | 20 |
| Liquid Bulk | 240 | 0 | 0 | 240 | 59 |
| Total | 303 | 740 | 161 | 1,204 | 79 |

| Export (1000 tons) | | | | | |
|--------------------------------|-------------|----------|----------|-----------|------------|
| | To Thailand | | | | To Vietnam |
| | via SNV | via OKM | via TR | Sub Total | via SNV |
| Containers and General Cargoes | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Liquid Bulk | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |

出典：港湾政策技プロ作成データをもとにプロジェクトチームが作成

表 2.3-15 「カ」国発着の海上貨物の推計値（2010年）

| | | | (1,000tons) | |
|----------|-----------------------------|--------------|-------------|--|
| | | Import | Export | |
| A | Except Thailand or Viet Nam | 1,770 | 646 | |
| B | Thailand or Viet Nam | 1,283 | 2 | |
| C | Total (A+B) | 3,053 | 648 | |

プロジェクトチーム作成

(2) 「カ」国の各州発着の海上貨物

本プロジェクトの分析時点において、「カ」国の各州における海上貨物の発生集中に関する適切な統計データが存在しないため、ここでは、次の二つのシナリオを仮定して、これを推計することとする。

- ・ シナリオ A：各州の発生集中海上貨物量の分布形は、2.3.4 で述べた本プロジェクトのコンテナ流動調査において得られたコンテナの州別発生集中分布と相似形である。
- ・ シナリオ B：各州の発生集中海上貨物量の分布形は、2.1.3 で述べた従業員数 101 人以上の大規模事業所の分布と相似形である。

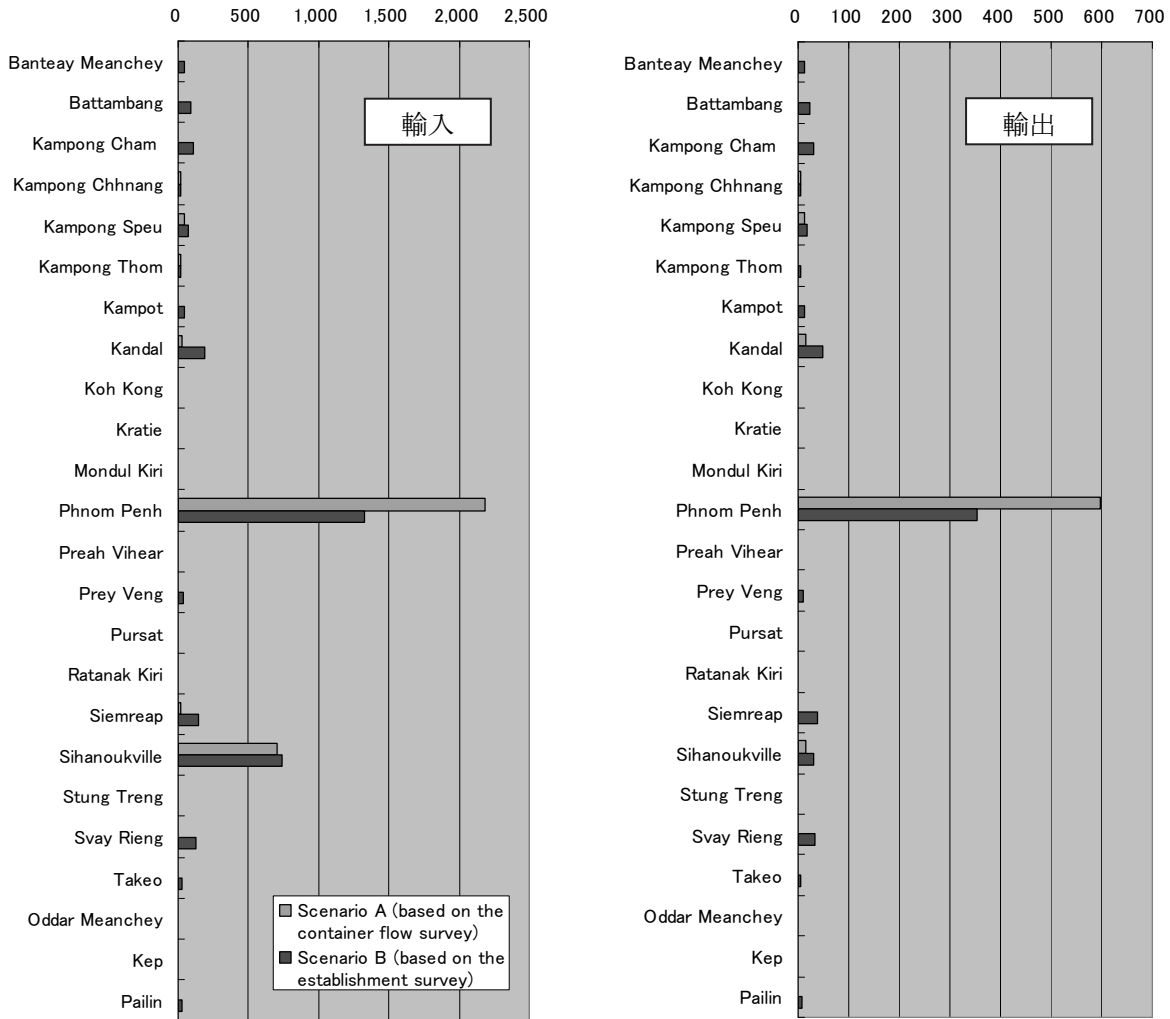
石油製品の輸入先については、石油製品輸入港湾の直背後に位置する貯蔵施設であることから、上記のシナリオとは別個に取り扱った。

図 2.3-11 は、二つのシナリオに基づく推計結果を比較するものである。

このうち、シナリオ A は、コンテナのみを対象とし、計測期間も 4 日間と短い、現実の海上貨物の流動をもとに推計したものである。やや信頼性が高いと考えることができる。このシナリオの問題点は、シハヌークビル港及びプノンペン港のゲートで計測されたデータのみをもとに貨物の発生集中分布を推計しているため、これら港湾を利用しない海上貨物の発生集中が反映されていない点である。例えば Svay Rieng 州には多数の工場が立地し、ベトナムの港湾を利用し

て輸出入を行っているが、シナリオ A によればこれが考慮されないため、同州の発生集中貨物量は非常に小さく見積もられてしまう。

「カ」国各州の輸出入に関するデータが極めて限られているため、大規模事業所数と発生集中貨物量との相関は検証されていないが、シナリオ B による推計値も参考値として活用することが可能であると考えられる。



プロジェクトチーム作成

図 2.3-11 州別の発生集中海上貨物量の推計値 (単位：千トン)

(3) 各ゲートウェイの取扱シェア

ここでは、「カ」国発着の海上貨物について、各ゲートウェイのシェアを計算する。計算結果は表 2.3-16 に示す。シハヌークビル港の取扱量は、港湾統計から求めた。プノンペン港の港湾統計については、非海上貨物、すなわちプノンペン、ホーチミン間の地域内流動も含まれるため、表 2.3-17 に示すとおり、港湾政策技プロの仕向地・仕出地調査の結果を用いて、港湾統計の値を補正した。最大の州営港湾である Tomnop Rolok 港の取扱量及び最大の民間港であるオクニャモン港

の取扱量については、港湾政策技プロによって収集されたデータを用いて推計した。他の公営港湾及び民間港湾については十分なデータが整備されていないため、Tomnop Rolok 港及びオクニャモン港の取扱量を参考にし、各港の港湾施設の規模を勘案して取扱量を推計した。最後にベトナムの港湾で取り扱われ、「カ」国との間を陸上輸送される貨物を、全海上貨物量から「カ」国各港湾の取扱量を引き去ることにより計算した。この方法によれば、陸上越境貨物量の推計値に誤差が蓄積してしまうことに留意が必要である。

図 2.3-12 は、各ゲートウェイの取扱シェアを示すものである。海上貨物の取扱について、シハヌークビル港は約 6 割のシェアを有している。輸入貨物については、民間港湾も想定以上に大きなシェアを有している。プノンペン港は大量の貨物を取り扱っているが、そのうち 3/4 がプノンペン、ホーチミン間の地域内貨物であるため、海上貨物の取扱シェアはそれほど大きくない。陸上越境の海上貨物については、推定誤差が大きいため注意が必要であるが、プノンペン港経由のメコン川水運貨物よりも少ないものと見積もられた。

表 2.3-16 各ゲートウェイ港湾における海上貨物取扱量の推定値（2010 年）

| | | (1000 tons) | | | | | |
|--------|---------------------------------|------------------------|---------------|------------|------------------|---------------|----------------------------|
| | | Total Seaborne Cargoes | Sihanoukville | Phnom Penh | Provincial Ports | Private Ports | Vietnamese Ports via Roads |
| Import | Container, Dry Bulk, Break Bulk | 2,424 | 1,176 | 183 | 160 | 686 | 219 |
| | Liquid Bulk | 629 | 627 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | Total | 3,053 | 1,803 | 185 | 160 | 686 | 219 |
| Export | | 648 | 415 | 130 | 0 | 8 | 95 |
| Total | | 3,701 | 2,218 | 315 | 160 | 694 | 314 |

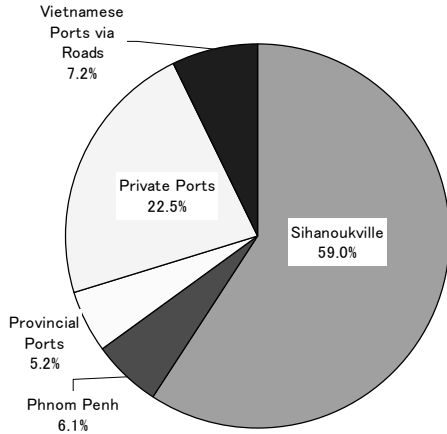
プロジェクトチーム作成

表 2.3-17 プノンペン港における海上貨物取扱量の推定値（2010 年）

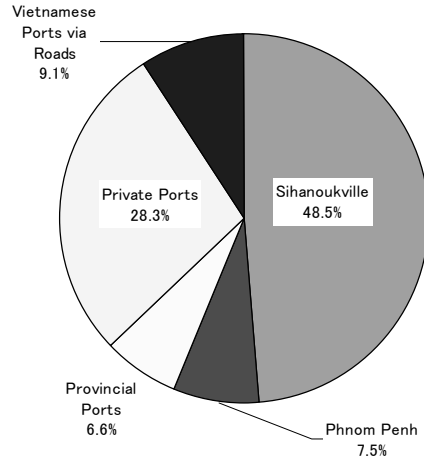
| | | Total Cargo Volume in 2010 (tons) | Ratio of Seaborne Cargoes (%) | Estimated Total Seaborne Cargo Volume in 2010 (tons) |
|--------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|--|
| Import | Containers | 255,035 | 70.0% | 178,413 |
| | Break Bulk and Dry Bulk | 67,324 | 7.2% | 4,816 |
| | Liquid | 777,868 | 0.2% | 1,921 |
| Export | Containers | 151,401 | 85.5% | 129,521 |
| Total | | 1,251,628 | | 314,671 |

プロジェクトチーム作成

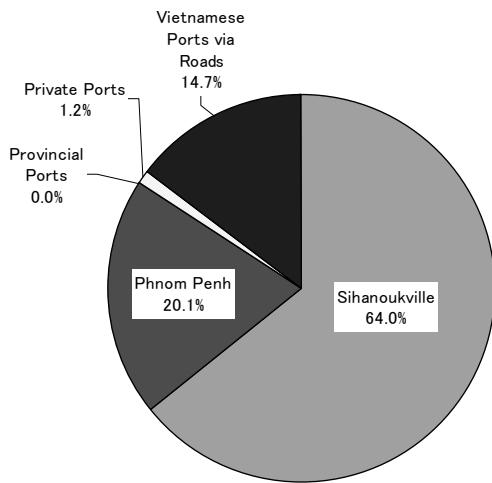
輸入
 <合計 : 3,053,000 ton>



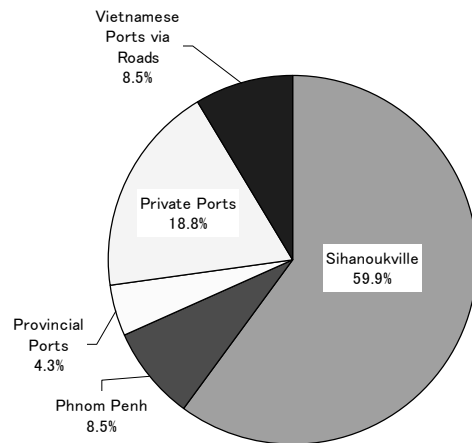
輸入 (液体バルクを除く)
 <合計 : 2,424,000 ton>



輸出
 <合計 : 648,000 ton>



輸出入合計
 <合計 : 3,701,000 ton>



プロジェクトチーム作成

図 2.3-12 「カ」国発着の海上貨物のゲートウェイ別シェア