

カンボジア国
国際物流機能強化のための
情報収集・確認調査
ファイナル・レポート

平成28年6月
(2016年)

独立行政法人
国際協力機構 (JICA)

株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル
一般財団法人 国際臨海開発研究センター
株式会社 日通総合研究所

カン事

JR

16-001

**カンボジア国
国際物流機能強化のための
情報収集・確認調査
ファイナル・レポート**

平成28年6月
(2016年)

**独立行政法人
国際協力機構 (JICA)**

株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル
一般財団法人 国際臨海開発研究センター
株式会社 日通総合研究所

〈略語集〉

No.	略語	名称
1.	AC	Asphalt Concrete
2.	ADB	Asian Development Bank
3.	AEC	ASEAN Economic Community
4.	ASEAN	Association of South - East Asian Nations
5.	ASYUCDA	Automated SYstem for CUsoms Data
6.	B/L	Bill of Lading
7.	BOT	Build Operate Transfer
8.	CAMFA	Cambodia Freight Forwarders Association
9.	CAMTA	Cambodia Trucking Association
10.	CBTA	Cross Border Transport Agreement
11.	CDC	Council for the Development of Cambodia
12.	CEFP	Committee for Economic and Financial Policy
13.	CEP	Comprehensive Economic Partnership
14.	CFS	Container Freight Station
15.	CIB	Cambodian Investment Board
16.	CIF	Cost, Insurance and Freight
17.	CIQ	Customs, Inspection and Quarantine
18.	COM	Cabinet of Cambodia
19.	CPC	Cambodia Productivity Committee
20.	CSEZB	Cambodian Special Economic Zone Board
21.	CY	Container Yard
22.	DBST	Double Bituminous Surface Treatment
23.	DTI	Direct Traders Input
24.	DWT	Dead Weight Tonnage
25.	EAC	Electricity Authority of Cambodia
26.	EBA	Everything but arms
27.	EDC	Electricité Du Cambodge

No.	略語	名称
28.	EDI	Electronic Data Interchange
29.	EIF	Enhanced Integrated Framework
30.	EPZ	Export Processing Zone
31.	EU	European Union
32.	FCL	Full Container Load
33.	FIATA	International Federation of Freight Forwarders Association
34.	FOB	Free On Board
35.	GDCE	General Department of Customs And Excise
36.	GIZ	General Industrial Zones
37.	GMS	Greater Mekong Sub regions
38.	GPS	Global Positioning System
39.	G-PSF	Government Private Sector Forum
40.	ICD	Inland Container Depot
41.	IDP	Industrial Development Policy
42.	IMO	International Maritime Organization
43.	IRRI	International Rice Research Institute
44.	JICA	Japan International Cooperation Agency
45.	JIFFA	Japan International Freight Forwarders Association
46.	KAMSAB	Kampuchea Shipping Agency and Brokers
47.	KOICA	Korea International Cooperation Agency
48.	LAC	Labor Advisory Committee
49.	LCL	Less than Container Load
50.	MAFF	Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries
51.	MEF	Ministry of Economy and Finance
52.	MIH	Ministry of Industry and Handicrafts
53.	MLMUPC	Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction
54.	MLVT	Ministry of Labour and Vocational Training
55.	MME	Ministry of Mines and Energy
56.	MOC	Ministry of Commerce
57.	MOE	Ministry of Environment

No.	略語	名称
58.	MOT	Ministry of Tourism
59.	MPWT	Ministry of Public Works and Transport
60.	NR	National Road
61.	NSDP	National Strategic Development Plan
62.	NVOCC	Non Vessel Ocean Commonn Carrier
63.	OD	Origin- Destination
64.	OEM	Original Equipment Manufacturer
65.	OPEC	Organization of the Petroleum Exporting Countries
66.	PAS	Sihanoukville Autonomous Port
67.	PPAP	Phnom Penh Autonomous Port
68.	PPP	Public Private Partership
69.	RCL	Regional Container Lines
70.	RR	Ring Road
71.	RRC	Royal Railways of Cambodia
72.	RTG	Rubber Tyred Gantry
73.	SAD	Single Administration Document
74.	SEZ	Special Economic Zone
75.	SME	Small & Medium Enterprise
76.	SRTO	Single Rail Transfer Operator
77.	SSCA	State Secretariat of Civil Aviation
78.	TA	Technical Assistance
79.	TDSP	Trade Development Support Program
80.	TEU	twenty-foot equivalent unit
81.	THC	Terminal Handling Charge
82.	TOS	Terminal Oparating Service
83.	Trade SWAp	Trade Sectoe Wide Approach
84.	UNIDO	United Nations Industrial Development Organization
85.	VAT	Value Added Tax
86.	VOSA	Vehicle and Operator Services Agency
87.	WB	World Bank

カンボジア国

国際物流機能強化のための情報収集・確認調査

ファイナル・レポート

<要約>

1. 調査の背景と目的

(1) 調査の背景

東南アジア諸国連合（ASEAN）では、2015年12月末に発足された ASEAN 経済共同体（AEC）、AEC ブループリント（2007年）や ASEAN 連結性マスタープラン（2010）に基づき、関税撤廃、貿易自由化、インフラ整備等の取組みが行われている。

ASEAN 諸国の中でカンボジアはアジア開発銀行（ADB）による GMS プログラムが定める 3 大回廊の一つ、南部経済回廊の要衝に位置している。内戦後主要インフラの復旧・整備が一巡した現在、引き続き高い経済成長を維持するため、南部経済回路を中心とした更なる ASEAN 地域との連結性向上、自国の競争力向上が求められている。

そのような状況下、カンボジア政府は 2015 年 3 月、「新しい成長戦略」としての産業開発政策（Industrial Development Policy）を定めた。ここでは、カンボジアの産業発展における 5 つの課題の一つとして、サプライチェーンを支える信頼あるインフラの整備と効率的な物流システムの構築が挙げられており、また 2018 年までに実施する具体的施策として、回廊強化のための運輸・物流マスタープランの策定が掲げられている。

今後の産業発展に資するために、国際輸送の主軸となる南部経済回廊及び、シハヌークビル港、プノンペン港、メコン河水運を利用した輸送に関し、現在の物流面での課題を把握し、物流高度化に向けた施策を検討・提言することが求められている。

(2) 業務目的

本業務は、カンボジアにおける南部経済回廊、シハヌークビル港、プノンペン港、メコン河水運を利用した国際物流の現状を整理し課題を分析することで、カンボジア政府や企業進出の今後の戦略策定に資し、またカンボジアの物流機能強化に向けた提言を行うことを目的とする。

2. 対象地域及び対象ルート

調査対象地域は、シハヌークビル港、プノンペン港、プノンペンからベトナム国境バベットに至る沿線地域（国道1号線沿線地域）、プノンペンからタイ国境に至る沿線地域（国道5号線）、プノンペン首都圏とシハヌークビル港間の沿線地域（国道4号線、国道3号線、鉄道南線沿線地域）とする。また、対象ルートとしては、カンボジアの国際物流の大半を担う以下の4つのルートに着目する。



出所: JICA Study Team.

図1 対象地域及び対象ルート

3. 国際物流に関する現状とカンボジア政府の取組

カンボジアではプノンペン港とシハヌークビル港の2港が主要港湾として利用されている。プノンペン港は2009年6月にベトナムのカイメップ港の運用が開始されてから、メコン川の水運を利用した輸送の利用が増加している。一方、シハヌークビル港は、プノンペンから国道4号線で南西に230km離れた場所に位置するカンボジア唯一の深水港であり、シハヌークビル港湾公社が運営している。

カンボジアの国道と州道は公共事業運輸省（Ministry of Public Works and Transport）が、地方道は農村開発省（Ministry of Rural Development）が管轄している。カンボジアには自動車専用道路がないため、産業道路と道路の区別がない。更に、片側2車線以上

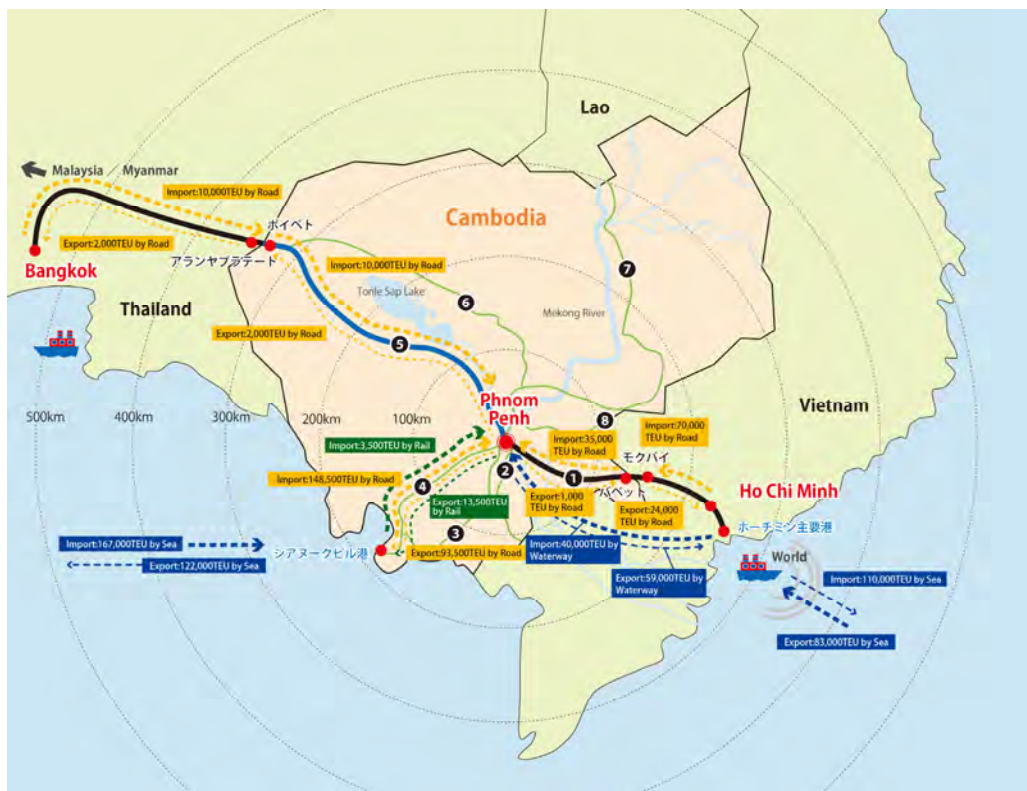
のレーンが整備されている道路も限られており、街灯の整備が遅れており、特に夜間走行は危険が伴っている。

カンボジアの国土は18万平方キロあるが、鉄道は2路線しかない。その全体延長は650 kmである。現在、鉄道の改修が行われている。政府と開発パートナーによる鉄道復活計画は、カンボジアの力強い経済成長と近隣国、世界との貿易緊密化促すと期待されている。

2015年に策定されたIndustrial Development Policy (IDP)では2025年までの新たな産業ビジョンと数値目標が掲げられている。これらを達成するための具体的なアプローチとしては、製造業と農産品加工業の開発を促進することが挙げられている。そのために、国際的・地域的サプライチェーンへの統合、産業ゾーンの開発、経済特区の運営手続きの効率化、新たな工業団地・産業クラスターの開発が挙げられている。

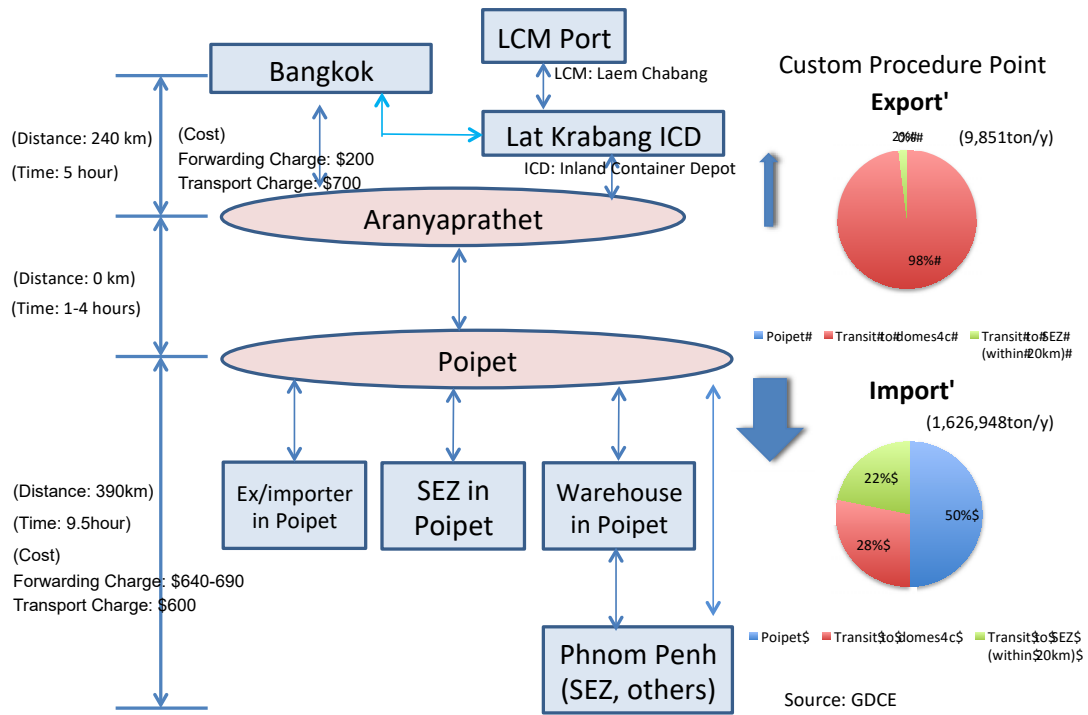
4. コンテナ流動の現状

図2に調査対象ルートにおけるコンテナ流動の現状を示す。また、図3～6に調査対象ルート毎の現状を示す。



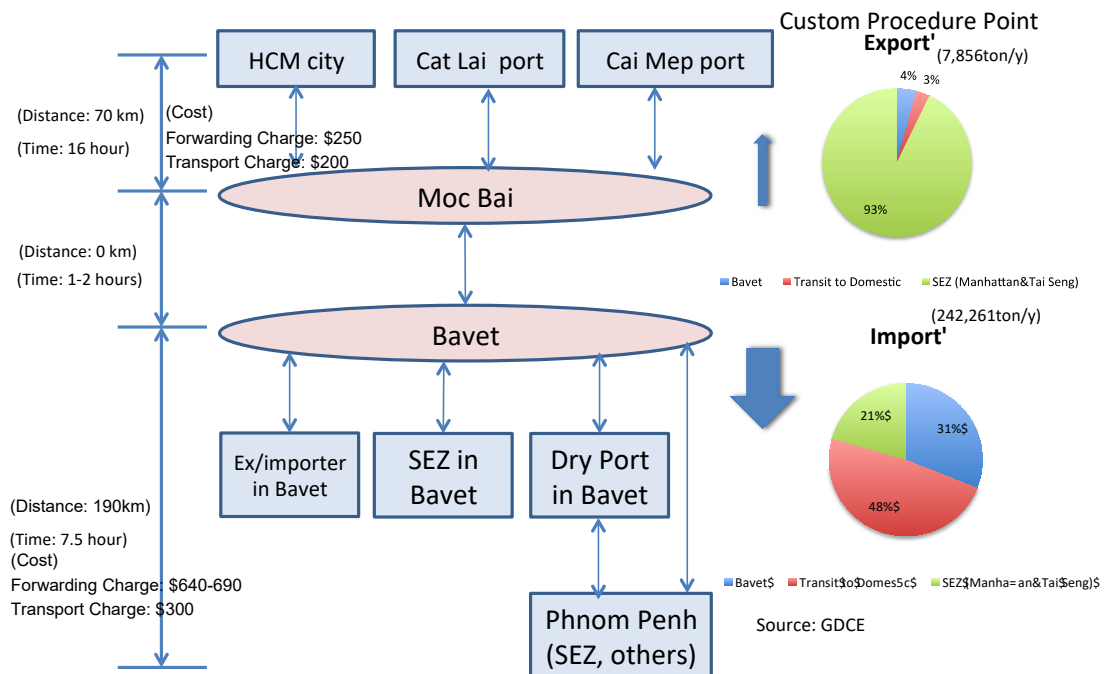
出所: JICA Study Team.

図3 実入り国際コンテナ流動



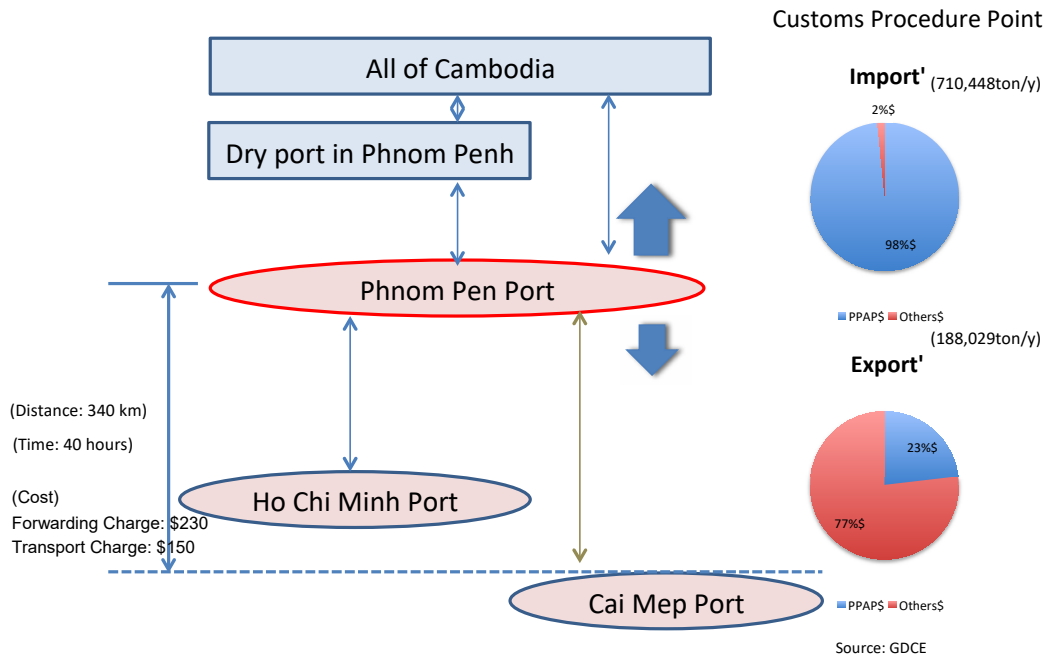
出所: JICA Study Team.

図3 バンコク-プノンペン・ルート (道路)



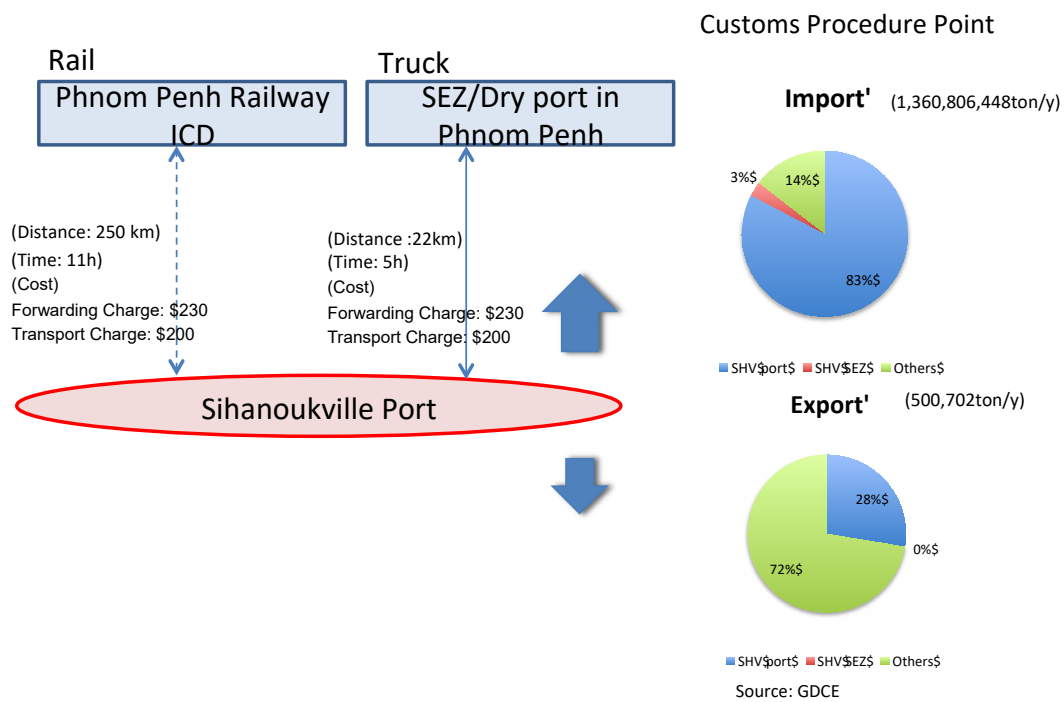
出所: JICA Study Team.

図4 ホーチミン-プノンペン・ルート (道路)



出所: JICA Study Team.

図5 ベトナム-プノンペン・ルート (内陸水運)



出所: JICA Study Team.

図6 プノンペン-シアヌークビル・ルート (鉄道・道路)

5. 国際コンテナ物流の課題

下表に対象ルート毎の物流課題を整理する。

表 1 輸送ルート毎の課題

		全体	プノンペンータイ ルート(道路)	プノンペンーベトナム ルート(道路)	プノンペンーベトナム ルート(内陸水 運)	プノンペンーシハヌークビ ルルート(道路及び鉄 道)	
ハ ド	輸送施設		✓道路幅が狭くて 道路状況が悪い 国道5号線(拡張 を計画中)	✓混雑及び道路状 況が悪い国道1 号線(高速道路 を計画中)	✓ベトナム側の浅い 水深と川幅が狭い 水路	✓混雑及び危険性がある 国道4号線(高速道路を 計画中) ✓混雑している港湾ゲー ト ✓遅い鉄道輸送	
	物流施設	✓輸送結節点 (ICD)開発の欠 如 ✓片荷	✓国境施設のキャ パシティ不足(新 たな国境建設が 計画中)	✓国境施設のキャ パシティ不足	✓港湾キャパシティ の不足(拡張工事 が進行中)	✓ICDキャパシティの不 足 ✓キャパシティ不足とアク セス未整備(拡張工事 が計画中)	
ソ フ ト	法律 /政 策/規制	✓貨物利用運送 業法の欠如 ✓トラック規制のネ ガティブ効果 ✓過積載のネガ ティブ効果	✓限定的なダブル ライセンス車両 の登録台数	✓限定的なダブル ライセンス車両 の登録台数			
	マスター プラン/戦略計 画	✓物流マスター プランの未整備					
	組織構造	✓官民及び省庁間 協力体制の欠如 ✓不明瞭な各省庁 の役割					
	オペレー ション/手続 き/ 情報	✓税関と港湾シス テムの未連携	✓国境の営業時間 (日中のみ営業)	✓国境の営業時間 (日中のみ営業)	✓港湾EDIの欠如 ✓国境の営業時間 (日中のみ営業) ✓書類の重複	✓港湾EDIの欠如 ✓ICDの実入りコンテナ 受取・配送サービスの 欠如	
	料金/関税	✓最低及び最高料 金制度の未整備	✓高いフォワー ダー料金	✓高いフォワー ダー料金	✓高いフォワード ー料金	✓高いフォワード ー料金 ✓高い港湾荷役料金 (LOLO)	
	人材開発	✓物流及び統計分 野での人材不足	✓ドライバーの技 術不足	✓ドライバーの技 術不足		✓ドライバーの技術不足 (危険を伴う運転),	

出所: JICA Study Team.

6. カンボジアの物流改善の方向性と提案プロジェクト

カンボジアの物流課題を解決するために、以下の3点に焦点を当てる必要がある。

- ・ 物流インフラの改善を実現する。
- ・ 地域における効率的な物流システムを目指した物流関連法規の改善を実現する。

- ・ 公共部門と民間部門で物流分野に従事している専門家のためのキャパシティ・ビルディングを実現する。

上記を踏まえて、カンボジア国の物流効率向上のボトルネックになっている物流インフラの主要項目について、具体的なハードインフラ項目毎に検討した。その概要を表 2 にまとめた。検討結果のまとめ表には、インフラ項目毎の重要度、緊急性を考慮して実施の必要性レベルを A（短期）、B（中期）、C（長期）の 3 段階で示した。

表 2 ハードインフラ施設検討結果のまとめ

モード	現状・問題点	対策	概要	必要性	関連記述 章節
鉄道	PNH-SHVの鉄道コンテナ輸送・PNH・ICD未整備がボトルネックとなっている。	ICD施設整備	PAS所有地のPNH/ICD 用地(16 ha)のうち、10 haを用いて鉄道側線、コンテナ蔵置ヤード、荷役機械などを整備し、将来SHV港コンテナ取扱量の15~20%程度を鉄道輸送とする。 概算事業費23億円	A	7.1.1
	PNH都心から空港へのアクセス確保	AGT デポ整備	同上、PAS所有地のうち、6haを割譲し、AGTデポ(操車場)として整備する。	A	
陸運	トンレサップ湖周辺農産物の出荷・輸出。重量コンテナ陸送による道路舗装損傷。	鉄道北線整備による重量コンテナ輸送	(鉄道北線整備進行中)	B	7.1.5
	ブンペン中心部の渋滞。トラックバンによる大型車両都心部乗入れ規制。	RR3、メコン架橋 ドライポート	PNH都心部トラックバンの圏外に整備されるRR3、NR1、PNH新コンテナターミナルj、メコン架橋によりこの区域が交通結節点として地域の物流ハブとなることを目標に計画する。 現況で空港周辺などに多い、既存ドライポートを補完して上記物流ハブのロジ・センターとして新ドライポートをこの地域に設ける。	A A	7.1.3
陸運		PP港SEZ	PNH 新コンテナターミナルの直近背後地にPPAPは、SEZ開発のための用地を取得開始している、第1期約200 haで将来民間デベロッパーも参加して、1,000 haの開発を計画している。上記交通結節点に位置するため、産業振興寄与が期待される。 官民合計第1期概算事業費 48億円	B	
	SHV港国道4号線の混雑	4車線化	4号線を4車線道路として拡充する。	B	-
港湾・ 内水運		アクセス迂回路の整備	(以下の、港湾セクター-SHV港アクセスと同じ)	B	7.1.4
	PNH港需要増大・(将来)港湾容量不足	PNH港新コンテナターミナル拡張	PNH港新コンテナターミナル既存施設(1期)の取扱容量は、15万TEU/年である。近年の急激な需要増により2015年の取扱量は14.7万TEUに達した。今後PPAPIは、自己資金で荷役機械の増強、ヤード拡張(2期)により、取扱い容量を17万TEU/年まで増加させる計画であるが、その後は、棧橋・ヤードを含んだ第2ターミナルを建設(3期)する必要がある。官民合計概算事業費 50億円	A	7.1.2
港湾・ 内水運	トンレサップ湖周辺農産物の出荷・輸出	Feeder Ports整備	トンレサップ湖周辺の穀倉地帯の米などの穀物は、内水運バージによりコンテナをホーチミン経由で輸出するのが輸送コストの面で最も有利である。しかし、乾期のトンレサップ湖の水深が浅いため、年のうち3か月間は上述、鉄道北線など他の輸送モードに頼る必要がある。乾期の3か月以外の高水期は、トンレサップ湖岸Battambang近傍のBak Prea、または、同北岸Siem Reab近傍のKampon Phlukに港湾施設を建設する案が有力である。	C	7.1.5
	SHV港新コンテナターミナル拡張に伴う4号線(NR4)へのアクセス道路	新CCターミナル拡張(準備調査実施中)に伴うアクセス迂回路の整備	SHV港のコンテナ貨物増大に対応するために、新コンテナターミナル建設計画がJICA準備調査で進行中である。この新ターミナルサイトからNR4に繋がる道路は、漁村・民家が密集しているため、密集地から距離をおいた迂回路 約3kmを新設して、将来の確実なアクセス道路を確保することが有効である。 概算事業費:6億円	B	7.1.4

出所: JICA Study Team.

表 3 ソフトインフラ検討結果のまとめ

	現状・問題点	対策	概要	必要性	関連記述 章節
事業者	混載サービスを提供できない業者が存在しない。	混載サービス提供	実証実験によるSEZ間の混載サービスの促進	A	7.3.1
	交通事故の多発、ひどい渋滞。	ドライバー教育制度	トラックドライバー教育体系の確立、及び教育施設の設置	A	7.3.2
法制度	物流の信頼性と物流活動の透明性を確保する。	貨物利用運送業法	貨物利用輸送業法の整備	A	7.4(1)
		倉庫業法	倉庫業法の整備	A	7.4.(2)
情報化	港湾手続が煩雑であり、港湾競争力が低い。	港湾EDI	入港手続きの電子化、及び簡素化に向けた法整備	A	7.2.1
マスター プラン	総合的に物流効率化を推進する仕組みがない。	技術移転プロジェクト	技術移転プロジェクトによるマスタープラン整備と実施組織、法制度、運用ノウハウの確立	A	7.5

出所: JICA Study Team.

カンボジア国

国際物流機能強化のための情報収集・確認調査

ファイナル・レポート

目次

第1章	はじめに	1-1
1.1	業務実施の基本方針.....	1-1
1.1.1	調査の背景.....	1-1
1.1.2	業務目的.....	1-2
1.1.3	対象地域及び対象ルート.....	1-2
1.2	業務実施のフローチャート.....	1-3
第2章	国際物流に関する取組の現状.....	2-1
2.1	産業政策・貿易政策.....	2-1
2.1.1	新たな産業ビジョン.....	2-2
2.2	国家開発戦略計画（NSDP）の運輸・物流政策.....	2-6
2.2.1	運輸及び都市インフラ整備（NSDP 2014-2018）.....	2-6
2.2.2	運輸・物流政策.....	2-8
2.3	運輸と物流に関する法的枠組み.....	2-9
2.3.1	運輸インフラ利用に関する諸制度・運用.....	2-9
2.3.2	輸出入通関手続きに係る諸制度・運用.....	2-29
2.3.3	越境手続きに関する諸制度・運用.....	2-38
2.4	運輸インフラと物流関連施設の現状と将来計画.....	2-44
2.4.1	港湾	2-44
2.4.2	水運	2-60
2.4.3	鉄道	2-66
2.4.4	道路	2-71
2.4.5	ドライポート.....	2-84
2.5	ドナーによる物流関連支援.....	2-86

2.5.1	世界銀行（WB）	2-86
2.5.2	アジア開発銀行（ADB）	2-87
2.5.3	韓国国際協力団（KOICA）	2-87
第3章	周辺国の物流状況の把握.....	3-1
3.1	カンボジアを巡る海上コンテナの動き	3-1
3.1.1	タイ経由輸出入トランジット	3-1
3.1.2	ベトナム経由の輸出入トランジット	3-5
3.2	タイ・ベトナムにおける物流施設	3-8
3.2.1	タイにおける物流施設	3-8
3.2.2	ベトナムにおける物流施設	3-20
3.3	マレーシアの物流	3-30
3.3.1	マレーシアの物流・貿易円滑化マスタープラン	3-30
3.3.2	マレーシアの港湾	3-32
3.3.3	鉄道コンテナ国際輸送(マレーシア - タイ)	3-35
3.3.4	マレーシアの物流の情報化への取り組み	3-37
第4章	国際コンテナ貨物流動と物流プロセス・コスト・時間	4-1
4.1	物流関係者	4-1
4.1.1	運送業者	4-1
4.1.2	倉庫業（ドライポート）	4-4
4.1.3	フォワーダー	4-6
4.1.4	荷主	4-9
4.2	輸出入、トラックデータから見る現状把握	4-17
4.3	カンボジア主要産業の貨物流動現状	4-20
4.3.1	米（精米）	4-20
4.3.2	繊維製品	4-22
4.3.3	靴製品	4-24
4.4	国際コンテナ貨物流動	4-24
4.4.1	国際コンテナ貨物流動の概況	4-24
4.4.2	国際コンテナの物流コスト	4-28
4.4.3	海上ルート	4-32
4.4.4	メコン河ルート	4-48

4.4.5	国道ルート.....	4-56
4.4.6	鉄道ルート.....	4-69
4.5	国際物流における物流プロセス.....	4-76
4.5.1	タイにおける物流プロセス.....	4-76
4.5.2	ベトナムにおける物流プロセス.....	4-78
4.5.3	輸入通関パターン.....	4-79
4.5.4	輸出通関パターン.....	4-85
4.5.5	ASYCUDA の運用状況.....	4-86
第5章	カンボジアの物流課題.....	5-1
5.1	国際コンテナ物流の現状と課題.....	5-1
5.1.1	政府の取り組み体制の課題.....	5-2
5.1.2	法制面の課題.....	5-2
5.1.3	情報化推進の課題.....	5-3
5.1.4	モード間連携の課題.....	5-3
5.2	物流インフラの課題.....	5-3
5.2.1	港湾.....	5-3
5.2.2	水運.....	5-8
5.2.3	陸路輸送.....	5-9
5.2.4	鉄道.....	5-13
5.3	ソフトインフラ.....	5-15
5.3.1	通関の事前許可手続き.....	5-15
5.3.2	通関書類の許可.....	5-15
5.3.3	物流手続き.....	5-16
5.3.4	運送責任保険.....	5-17
5.3.5	物流業関連法案.....	5-17
5.4	国際コンテナ物流の課題.....	5-18
第6章	カンボジアの物流改善の基本的方向性.....	6-1
6.1	物流パフォーマンス指標.....	6-1
6.2	物流の基準化.....	6-2
6.3	カンボジア物流の課題と方向.....	6-2
6.4	物流関係者のキャパシティ・ビルディング.....	6-3

6.4.1	政府（輸送・物流担当）	6-3
6.4.2	物流団体.....	6-3
6.4.3	物流会社の管理職（トラック、倉庫、フォワーディング等）	6-4
6.4.4	物流会社の営業職員の場合.....	6-4
第7章	提案プロジェクト.....	7-1
7.1	ハードインフラ.....	7-1
7.1.1	鉄道 ICD(Inland Container Depot (プノンペン).....	7-3
7.1.2	プノンペン港新コンテナ、ターミナル拡張、港湾 S E Z、メコン川水系航路 改修	7-10
7.1.3	プノンペン市リングロード(RR) 3、メコン架橋、ドライポート	7-12
7.1.4	シハヌークビル港アクセス道路改善.....	7-14
7.1.5	メコン川水系フィーダー港.....	7-16
7.2	情報インフラ.....	7-21
7.2.1	港湾 EDI の導入.....	7-21
7.3	物流事業者プロジェクト.....	7-24
7.3.1	複数の SEZ をまたぐ混載サービスの提供.....	7-24
7.3.2	トラックドライバーの教育制度と施設の導入.....	7-25
7.4	物流制度法整備プロジェクト.....	7-26
7.4.1	貨物利用運送事業法.....	7-27
7.4.2	倉庫業法（骨子案）	7-30
7.5	物流マスタープラン整備のための技術プロジェクト.....	7-31
7.5.1	物流システム整備のメカニズム.....	7-31
7.5.2	物流マスタープラン整備のための技術移転プロジェクト.....	7-32

表一覧

表 2.1	セクター別 GDP 構成比（目標値）	2-2
表 2.2	輸出構成比（目標値）	2-3
表 2.3	公式登録企業（貸借対照表付き）	2-3
表 2.4	戦略枠組みの一覧	2-4
表 2.5	2018 年までのアクションプラン	2-5
表 2.6	運転免許の分類	2-11
表 2.7	対象エリア内の規制道路	2-15
表 2.8	走行規制対象の橋梁一覧	2-16
表 2.9	プノンペン市内の通行規制対象車両	2-16
表 2.10	QIP 取得企業一覧	2-21
表 2.11	QIP の免税輸入	2-23
表 2.12	優遇措置付与に必要とされる投資条件	2-24
表 2.13	経済特区における優遇措置	2-25
表 2.14	経済特区開発申請のプロセス	2-28
表 2.15	水運による一般貨物の輸出入検査費用	2-33
表 2.16	陸送による一般貨物の輸出入検査費用	2-34
表 2.17	空路による一般貨物の輸出入検査費用	2-34
表 2.18	液体貨物の輸出入検査費用	2-34
表 2.19	ドライポートの政府間協定の状況	2-37
表 2.20	ドライポート一覧	2-37
表 2.21	CBTA の状況	2-40
表 2.22	2 国間協定の状況	2-41
表 2.23	投資分野（規制分野と奨励分野）	2-43
表 2.24	シハヌークビル港の各岸壁の概要	2-46
表 2.25	シハヌークビル港の取扱貨物量と寄港隻数の推移（2011～2015 年）	2-49
表 2.26	シハヌークビル港の取扱コンテナ数の推移（2011～2015 年）	2-50
表 2.27	シハヌークビル港のコンテナ貨物の種類（2015 年）	2-50
表 2.28	PPAP の運営するターミナル	2-53
表 2.29	プノンペン港の取扱貨物量と寄港隻数の推移	2-55
表 2.30	プノンペン港の取扱コンテナ数の推移（2010～2015 年）	2-56

表 2.31	カンボジアにおける最低航路諸元	2-62
表 2.32	南線コンテナ貨物輸送量 (2015 年)	2-68
表 2.33	鉄道マスタープランの路線一覧	2-69
表 2.34	道路ネットワークの現状	2-73
表 2.35	1号線の振動計測結果	2-74
表 2.36	5号線の振動計測結果	2-76
表 2.37	輸送業者のヒアリングによる道路整備状況	2-77
表 2.38	プノンペンの道路舗装状況	2-77
表 2.39	輸送業者のヒアリングによる RR No. 2 の整備状況	2-79
表 2.40	中国による高速道路の必要距離	2-81
表 2.41	日本による高速道路の必要距離	2-83
表 2.42	プノンペンのドライポート一覧	2-85
表 3.1	レムチャバン港に寄港するコンテナサービス (その 1)	3-2
表 3.2	レムチャバン港に寄港するコンテナサービス (その 2)	3-3
表 3.3	レムチャバン港に寄港するコンテナサービス (その 3)	3-4
表 3.4	カイメップ港に寄港するコンテナサービス	3-5
表 3.5	ホーチミン港に寄港するコンテナサービス (その 1)	3-6
表 3.6	Shipping Lines' Services Calling at ホーチミン港 (その 2)	3-7
表 3.7	レムチャバン港各バースの仕様、コンセンション一覧	3-10
表 3.8	レムチャバン港のバース別取扱コンテナ数 (2015)	3-10
表 3.9	レムチャバン港バース別取扱コンテナ数推移 (2010~2015 年)	3-11
表 3.10	ラッカバン ICD のモジュール別取扱コンテナ数 (2015)	3-14
表 3.11	ラッカバン ICD の輸送モード別取扱コンテナ数 (2015)	3-14
表 3.12	クロントイ港の施設・荷役機器	3-16
表 3.13	バンコク港民間ターミナルの主要施設	3-18
表 3.14	バンコク港コンテナ取扱量の推移	3-19
表 3.15	Operators and Investors of the Container Terminals in カイメップ港	3-23
表 3.16	カイメップ港のターミナル別取扱コンテナ数 (2014)	3-23
表 3.17	Operators and Foreign Investors of the Container Terminals in ホーチ ミン港	3-25
表 3.18	ホーチミン港のターミナル別取扱コンテナ数 (2014)	3-26

表 3.19 ICD2 社の年間取扱コンテナ数.....	3-28
表 3.20 マレーシアのコンテナ貨物取扱量 (2014 年)	3-32
表 3.21 西港でのコンテナ LORO 料金	3-34
表 4.1 CAMTA メンバー一覧	4-1
表 4.2 トラック運送業者の類型	4-3
表 4.3 ドライポート一覧	4-5
表 4.4 CAMFA メンバー一覧	4-6
表 4.5 日カンボジア間合同会議 日本からの要請	4-9
表 4.6 SEZ 一覧	4-12
表 4.7 国別輸出入順位	4-17
表 4.8 上位 3 カ国の輸出入の上位 3 位のセクション一覧	4-17
表 4.9 国境別セクション別輸出量 (2015 年度)	4-18
表 4.10 国境別セクション別輸入量 (2015 年度)	4-19
表 4.11 セクションの定義	4-19
表 4.12 カンボジアからの精米輸出先	4-21
表 4.13 バンコク・プノンペン (40 フィート) の物流コスト	4-29
表 4.14 ベトナム・プノンペン (40 フィート) の物流コスト	4-29
表 4.15 実入りコンテナの陸運市場運賃及び流動 (2015)	4-30
表 4.16 フォワーダー料金の比較	4-31
表 4.17 世界の地域間コンテナ荷動き (2014 年)	4-32
表 4.18 シハヌークビル港に寄港するコンテナサービス	4-37
表 4.19 プノンペン港に寄港するコンテナサービス	4-38
表 4.20 シハヌークビル港とプノンペン港の取扱いコンテナ数における地域シェア	4-41
表 4.21 インドシナ各港及び内陸 CY と世界の主要港間の航海日数 (Maersk Line の場合)	4-45
表 4.22 インドシナ各港及び内陸 CY と世界の主要港間の海上運賃	4-47
表 4.23 主要港のターミナル・ハンドリング・チャージ	4-47
表 4.24 国際海運基本運賃 (Jan. 2016)	4-48
表 4.25 メコン河バージ調査の実施ケース	4-49
表 4.26 ケース 1・タイムテーブル	4-50
表 4.27 ケース 2・タイムテーブル	4-51
表 4.28 ケース 3・タイムテーブル	4-53

表 4.29	国境手続必要書類	4-54
表 4.30	プノンペン-カイメップ間の水運料金	4-55
表 4.31	カンボジア企業のベトナムとのダブルライセンス保有状況	4-56
表 4.32	ドライポートの2015年の輸入のコンテナの数量	4-57
表 4.33	ドライポート別の調査日程、件数	4-58
表 4.34	簡易 OD 調査の結果(Unit:ton)	4-59
表 4.35	詳細 OD 表(Unit:ton)	4-59
表 4.36	簡易 OD の貨物タイプ	4-60
表 4.37	国境ポイントにおける実入りコンテナトラック通過台数(単位:台/年)	4-61
表 4.38	国境ポイントにおける輸入トラック構成比	4-62
表 4.39	国境ポイントにおける輸出トラック構成比	4-62
表 4.40	ポイペト国境でのトラック台数の推移(単位:台/年)	4-62
表 4.41	バベットを通過する通関ポイント毎の輸入トラック台数(単位:台/年)	4-63
表 4.42	バベットを通過する通関ポイント毎の輸出トラック台数	4-63
表 4.43	バベットを通過する通関ポイント毎のコンテナトラックの推移	4-64
表 4.44	新プノンペン港を利用する輸入コンテナトラック台数の推移(単位:台/年)	4-65
表 4.45	新プノンペン港を利用する輸出コンテナトラック台数の推移(単位:台/年)	4-65
表 4.46	シアヌークビル港を利用する輸入コンテナトラック台数の推移(単位:台/年)	4-65
表 4.47	シアヌークビル港を利用する輸出コンテナトラック台数の推移(単位:台/年)	4-66
表 4.48	実証実験における NR1 の主要都市間の平均時速	4-67
表 4.49	実証実験における NR5 の主要都市間の平均時速	4-67
表 4.50	アランヤプラテートの行列計測結果	4-68
表 4.51	アムルライス社の輸送コスト	4-69
表 4.52	クメールフード社の輸送コスト	4-70
表 4.53	鉄道南線のサービス	4-72
表 4.54	コンテナ輸送料金	4-72
表 4.55	タイ側の輸出に関わる書類の所要時間の計測結果	4-77
表 4.56	タイ側の輸出に関わるトラック所要時間の計測結果	4-77

表 4.57	ベトナム側の輸出に関わるトラック所要時間の計測結果	4-79
表 4.58	ベストトレーダー一覧	4-84
表 4.59	輸出ライセンス、証明等が必要な品目	4-86
表 4.60	TRS 調査概要	4-88
表 5.1	ASEAN 諸国の FAL 条約批准状況	5-5
表 5.2	国際コンテナ物流の課題	5-18
表 6.1	物流パフォーマンス指標	6-1
表 7.1	ハードインフラ施設検討結果のまとめ表	7-2
表 7.2	内水運自航バージ船サイズと積載数	7-20
表 7.3	FAL 条約が推奨する 7 種類の標準申請書式	7-21
表 7.4	フォワーダー業の監督機関	7-30

図一覧

図 1.1 対象地域及び対象ルート	1-2
図 1.2 作業フローチャート	1-3
図 2.1 プノンペン都の走行規制エリア	2-14
図 2.2 4つの行政地区の走行規制エリア	2-15
図 2.3 GMS の主な国際越境地点	2-39
図 2.4 カンボジア、ラオス、ベトナムの越境許可証	2-42
図 2.5 シハヌークビル港近況	2-45
図 2.6 シハヌークビル港拡張の推移	2-46
図 2.7 シハヌークビル港の施設配置	2-47
図 2.8 シハヌークビル港の取扱貨物量の推移（2000～2014年）	2-48
図 2.9 Port Commercial Zone と域内の既存河川港	2-52
図 2.10 新コンテナターミナル全景	2-53
図 2.11 プノンペン港の取扱コンテナ数の推移（2003～2015年）	2-56
図 2.12 ステュン・ハウ港とその周辺	2-58
図 2.13 ステュン・ハウ港の現況	2-58
図 2.14 カンポット州の開発箇所	2-59
図 2.15 Kampot SEZ 社による埋立て箇所	2-59
図 2.16 カンボジア・ベトナムの法定航路	2-60
図 2.17 メコン河・バサック河の港湾・航路	2-61
図 2.18 チョーガオ運河、ホーチミン、カイメップ航路	2-63
図 2.19 バン・ナオ水路	2-65
図 2.20 クアン・チャン・ボー運河	2-65
図 2.21 Railway Network in Cambodia	2-67
図 2.22 鉄道マスタープランによる鉄道ネットワーク	2-69
図 2.23 道路ネットワークの整備計画	2-72
図 2.24 既存道路の整備状況	2-73
図 2.25 振動計測のルートと主要都市	2-74
図 2.26 振動計測のルートと主要都市	2-76
図 2.27 プノンペンの環状道路計画	2-78
図 2.28 プノンペンの環状道路計画 (RR No.1 to No.3)	2-79

図 2.29 RR No.2 の整備状況.....	2-80
図 2.30 中国による高速鉄道開発計画.....	2-81
図 2.31 日本による優先すべき高速道路計画.....	2-83
図 2.32 重量検査所の位置.....	2-84
図 3.1 レムチャバン港の現況.....	3-8
図 3.2 レムチャバン港のバース・レイアウト.....	3-9
図 3.3 ラッカバン ICD とレムチャバン港の位置.....	3-12
図 3.4 ラッカバン ICD のモジュールのレイアウト.....	3-13
図 3.5 ラッカバン ICD のモジュール内荷役風景.....	3-13
図 3.6 バンコク港のバース配置（左）とアクセス航路（右）.....	3-15
図 3.7 クロントイ港ターミナル配置図.....	3-16
図 3.8 カイメップ港の現在稼働中のコンテナターミナル.....	3-22
図 3.9 TCIT のバージ専用バース.....	3-24
図 3.10 ホーチミン港のコンテナターミナルの位置.....	3-25
図 3.11 ICD の位置.....	3-27
図 3.12 ICD Transimex の荷役風景.....	3-28
図 3.13 マレーシア物流貿易円滑化マスタープラン実施体制.....	3-31
図 3.14 ポート克蘭.....	3-33
図 3.15 西港コンテナヤード.....	3-34
図 3.16 マレーシア鉄道路線図.....	3-36
図 3.17 マレーシア - タイ国際コンテナ列車.....	3-37
図 3.18 Port Klang Community System のシステム概要イメージ.....	3-38
図 4.1 SEZ の位置.....	4-12
図 4.2 実入りコンテナ流動（輸出）.....	4-25
図 4.3 実入りコンテナ流動（輸入）.....	4-25
図 4.4 バンコク-プノンペン・ルート（道路）.....	4-26
図 4.5 ホーチミン-プノンペン・ルート（道路）.....	4-26
図 4.6 ベトナム-プノンペン・ルート（内陸水運）.....	4-27
図 4.7 プノンペン-シアヌークビル・ルート（鉄道・道路）.....	4-27
図 4.8 コンテナ輸送時間・輸送コスト（通関時間及びフォワーディング・ コスト抜き）.....	4-30
図 4.9 物流コストの構造.....	4-31

図 4.10	輸送費用単価の比較	4-31
図 4.11	東西航路と主要ハブ港	4-33
図 4.12	カンボジア国周辺の航路ネットワーク	4-34
図 4.13	カンボジア国内陸と海運ネットワークの接続	4-35
図 4.14	寄港コンテナ船の年間キャパシティ（港別／航路別）	4-36
図 4.15	メコン川河口を航行するコンテナバージ	4-39
図 4.16	シハヌービル港とプノンペン港の方面別港間シェア	4-42
図 4.17	シハヌークビル港とプノンペン港の方面別コンテナ数	4-44
図 4.18	インドシナ主要港と世界主要4港との間のトランジットタイム比較	4-46
図 4.19	バージ航行のルート	4-49
図 4.20	ケース1ルート（Sovereign Barge）	4-51
図 4.21	ケース2ルート（Gemdept Barge）	4-52
図 4.22	チョーガオ運河上の電線（左）と低い桁下（右）	4-52
図 4.23	ケース3ルート（Cypress Barge）	4-53
図 4.24	カンボジア側必要書類	4-55
図 4.25	米の輸送経路	4-71
図 4.26	列車運行サービス・ダイヤ（up PNH ICD, below SHV port）	4-72
図 4.27	プノンペンの鉄道ICD	4-73
図 4.28	シハヌークビル港の鉄道貨物駅	4-73
図 4.29	コンテナ列車のGPS記録	4-75
図 4.30	コンテナ列車同乗写真	4-76
図 4.31	輸入通関の基本パターン	4-80
図 4.32	QIP 輸入通関の基本パターン	4-81
図 4.33	SEZ 輸入通関の基本パターン（20 km以内）	4-81
図 4.34	SEZ 輸入通関の基本パターン（20 km以遠）	4-82
図 4.35	ドライポートへのトランジット申請書（英語版）	4-83
図 4.36	ドライポート輸入通関の基本パターン	4-84
図 4.37	QIP 輸出通関の基本パターン	4-85
図 4.38	SEZ 輸出通関の基本パターン	4-86
図 4.39	Procedures of Customs Declaration in ASYCUDA	4-87
図 5.1	プノンペン内陸CY設定による物流の変化	5-6

図 5.2 望まれる混載パターン	5-10
図 5.3 国境での積替えパターン	5-11
図 5.4 コンテナ列車スキャニング・システム	5-15
図 7.1 プノンペン市 ICD 周辺状況マップ	7-3
図 7.2 ICD 現況平面図.....	7-3
図 7.4 想定ダイヤグラム	7-5
図 7.5 RS 平面配置図 (緊急)	7-7
図 7.6 RTG 平面配置図 (将来)	7-7
図 7.7 RS (リーチスタッカー) 方式ヤード横断図 (緊急)	7-7
図 7.8 RTG 方式ヤード横断図 (将来)	7-7
図 7.9 鉄道 (南線) ICD と AGT デポ (PAS/RRC) レイアウト案.....	7-9
図 7.10 プノンペン港 (PPAP) 新コンテナターミナル既存施設平面配置図	7-11
図 7.11 プノンペン港新コンテナターミナル (3 期計画) 拡張案平面配置図	7-11
図 7.12 プノンペン港新コンテナターミナル (NCT) と SEZ (計画) .	7-12
図 7.13 プノンペン市リングロード計画図	7-13
図 7.14 プノンペン港 (PPAP) 新コンテナターミナル、SEZ、RR3 (想定) 関 係位置図	7-14
図 7.15 シハヌークビル港北側迂回道路	7-15
図 7.16 カンボジアの米作地帯分布図	7-17
図 7.17 メコン水系フィーダー港の位置図	7-18
図 7.18 Battanmbang 近郊 Bak Prea.....	7-18
図 7.19 Bak Prea Feeder Poer の概念位置図	7-19
図 7.20 Kampong Phluk 位置図.....	7-19
図 7.21 トンレサップ川の年間水位変動 (Kampong Chnang)	7-20
図 7.22 大きな水位変化に対応したコンテナ用棧橋の例	7-21
図 7.23 港湾 EDI タスクフォースの概念図	7-23
図 7.24 制度上可能な混載パターン	7-25
図 7.25 物流サービスの定義	7-28

第1章 はじめに

1.1 業務実施の基本方針

1.1.1 調査の背景

東南アジア諸国連合（ASEAN）では、2015年12月末に発足されたASEAN経済共同体（AEC）、AECブループリント（2007年）やASEAN連結性マスタープラン（2010）に基づき、関税撤廃、貿易自由化、インフラ整備等の取組みが行われている。

ASEAN諸国の中でカンボジアはアジア開発銀行（ADB）によるGMSプログラムが定める3大回廊の一つ、南部経済回廊の要衝に位置している。内戦後主要インフラの復旧・整備が一巡した現在、引き続き高い経済成長を維持するため、南部経済回路を中心とした更なるASEAN地域との連結性向上、自国の競争力向上が求められている。

そのような状況下、カンボジア政府は2015年3月、「新しい成長戦略」としての産業政策を定めた。ここでは、カンボジアの産業発展における5つの課題の一つとして、サプライチェーンを支える信頼あるインフラの整備と効率的な物流システムの構築が挙げられており、また2018年までに実施する具体的施策として、回廊強化のための運輸・物流マスタープランの策定が掲げられている。

JICAは2010年の「カンボジア国総合物流システム情報収集・確認調査」において、当時の物流システムの状況を調査しボトルネックの洗い出しを行うことでカンボジア進出企業への情報提供や協力の方向性検討を行なった。その後5年が経過し、上述したAEC発足に向けた取組や、新たな産業集積地・SEZの展開、急増する外国投資等を受けて、物流を取巻く状況は一変している。

今後の産業発展に資するために、国際輸送の主軸となる南部経済回廊及び、シハヌークビル港、プノンペン港、メコン河水運を利用した輸送に関し、現在の物流面での課題を把握し、物流高度化に向けた施策を検討・提言することが求められている。公共運輸事業省（MPWT）では、2015年に組織改革を行い、運輸総局を陸運総局と水運港湾局と

に分け、それぞれの業務拡充に努めている。また、総務総局下に、物流局を設置し、総合的な物流近代化を目指している。

1.1.2 業務目的

本業務は、カンボジアにおける南部経済回廊、シハヌークビル港、プノンペン港、メコン河水運を利用した国際物流の現状を整理し課題を分析することで、カンボジア政府や企業進出の今後の戦略策定に資し、またカンボジアの物流機能強化に向けた提言・案件検討を行うことを目的とする。

1.1.3 対象地域及び対象ルート

シハヌークビル港、プノンペン港、プノンペンからベトナム国境バベットに至る沿線地域（国道1号線沿線地域）、プノンペンからタイ国境に至る沿線地域（国道5号線）、プノンペン首都圏とシハヌークビル港間の沿線地域（国道4号線、国道3号線、鉄道南線沿線地域）とする。また、対象ルートとしては、カンボジアの国際物流の大半を担う以下の4つのルートに着目する。図1.1に対象地域及び対象ルートを示す。



出所: JICA Study Team.

図 1.1 対象地域及び対象ルート

1.2 業務実施のフローチャート

調査全体の業務実施フローチャートを以下の表に示す。

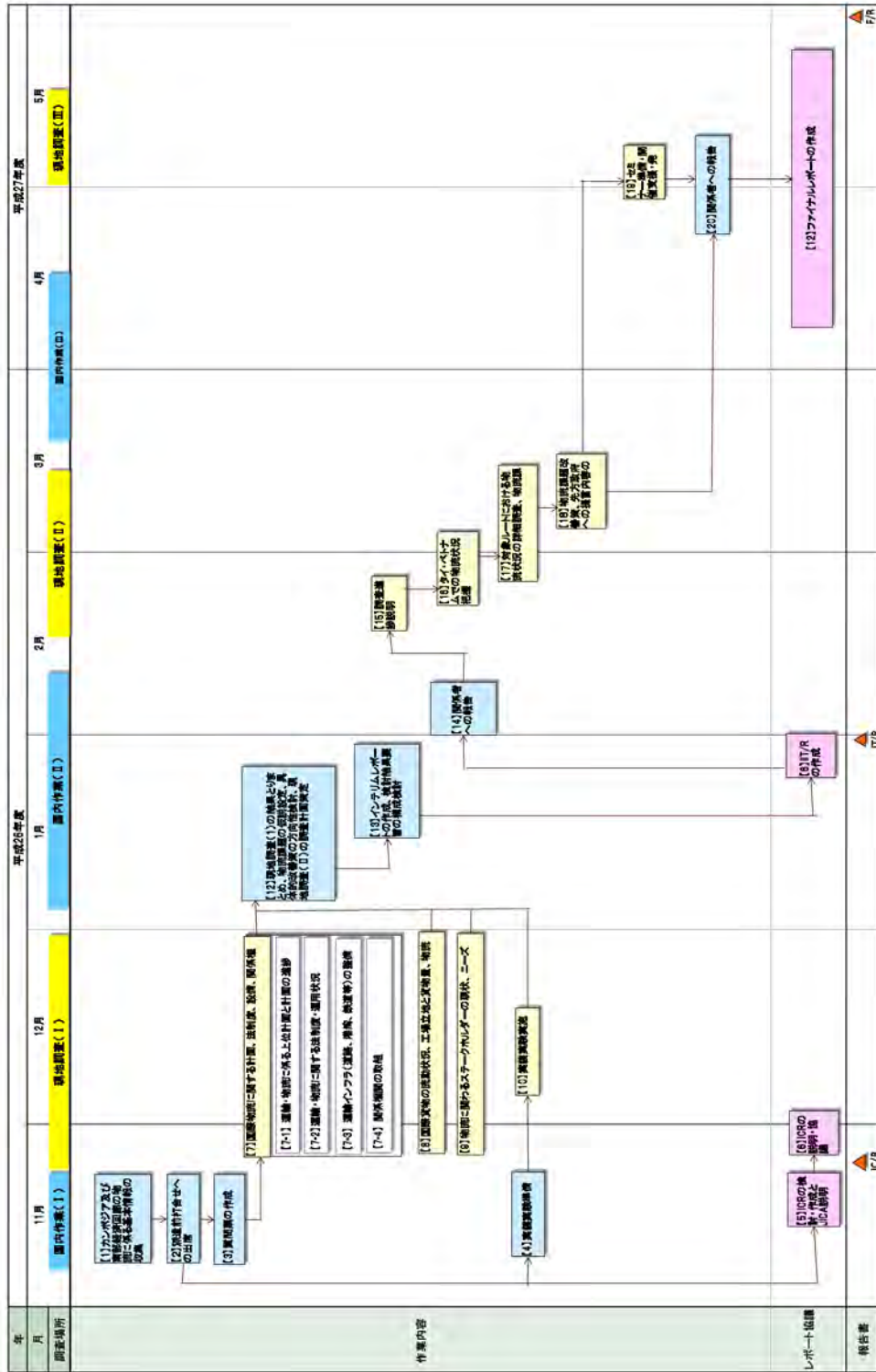


図 1.2 作業フローチャート

第2章 国際物流に関する取組の現状

2.1 産業政策・貿易政策

2015年3月6日、カンボジア政府閣僚評議会は、国内、地域及びASEAN地域の経済環境に対応し、新たな成長戦略としての長期的（2015年から2025年）産業政策であるIndustrial Development Plan(IDP)を承認した。

IDPは特定の省庁が実施する産業政策ではなく、首相・副首相を産業政策の実施責任者とし、関係する全ての省庁が連携して実施していくものとされている。また、IDP実施の予算措置としては、2016年からMinistry of Economy and Finance (MEF)が毎年、IDPに特化した予算を提供するとしている。

IDP策定の背景は、ASEAN経済統合ASEAN Economic Community(AEC)や地域的経済パートナーシップ(Comprehensive Economic Partnership)の進捗が挙げられる。また、IDPは東アジアの中国、韓国及び日本等の先進国との産業連携、同諸国の市場への近接性を利用するための産業政策ビジョンとして捉えることが特徴的である。

また、IDPは開放的な経済システム、人口ボーナス¹を背景とする経済成長と雇用創出の機会を活用していくとし、「中進国トラップ」²に陥ること無く、生産性向上のための産業構造改革とガバナンス改革を焦点として、産業改革の重要目標としてかかげている。

これらのビジョンを実現させることにより、持続可能で包括的な高度成長、雇用創出、付加価値の向上、所得向上等を達成していくことが目的とされている。

まず、IDPは現在のカンボジアの産業にかかる状況について、以下の課題点を明記している。

¹子どもと高齢者の数に比べ、働く世代の割合が増えていくことによって、経済成長が後押しされること。

²低賃金の労働力等を原動力として経済成長し、中所得国の仲間入りを果たした後、自国の人件費の上昇や後発新興国の追い上げ、先進国の先端イノベーション（技術力等）の格差などに遭って競争力を失い、経済成長が停滞する現象。

- ・ 脆弱な産業基盤（電力、輸送インフラ等）
- ・ 小規模且つインフォーマルな産業主体への依存
- ・ 乏しい起業意識
- ・ 付加価値生産のノウハウやテクノロジーの欠如
- ・ 具体的な産業政策上の障害としては、以下の5つの項目が認識されている
- ・ 電力供給、輸送インフラ・物流、人材・スキル育成等、あらゆる重要事項におけるリーダーシップ、組織間調整、効率的な意思決定の欠如
- ・ ハイレベル技能を有する労働者を育成するための基礎的知識、スキル不足
- ・ 産業インフラの未整備（電力、通信、上下水等、ハードインフラ投資における関係者間の調整不足
- ・ 金融市場の未整備
- ・ 安定的な労働供給、労働生産性、労働者の生活保障に係る労働市場・労使関係の問題

2.1.1 新たな産業ビジョン

産業発展に必要な技術や知識ベースを培い、国内産業の競争力・生産性を向上させるとともに地域・グローバル経済・産業サプライチェーンとの連結をすすめてくことにより、カンボジアの産業を近代化し、2025年までに労働集約型産業から高スキルの技術駆動型の産業形態に移行させる。

2025年までに、GDPにおける製造業セクターのシェアを30%（2013年は24.1%）、内製造業のシェアを20%（2013年は15.5%）に引き上げることを目標とする。

表 2.1 セクター別 GDP 構成比（目標値）

Sector	2013	2015	2020	2025
Agriculture	36.1%	29.0%	25%	23%
Industry	24.1%	26.2%	28%	30%
Manufacturing	15.5%	16.0%	18%	20%
Service	38.5%	34.9%	40%	40%

出所: Cambodia Industrial Development Policy (2015-2025), Royal Government of Cambodia, March 2015

2025年までに、縫製品以外の製造業の輸出割合を15%に引き上げ、輸出品の多様化を図る。また、農産加工品の輸出割合を12%に引き上げることとしている（表 2.2 参照）。

表 2.2 輸出構成比（目標値）

Sector	2013	2015	2020	2025
Processed agro-products	7.9%	8%	10%	12%
Manufacturing				
- Garment and footwear	77%	60%	55%	50%
- Non-garment and footwear	1%	5%	10%	15%

出所: Cambodia Industrial Development Policy (2015-2025), Royal Government of Cambodia, March 2015

小規模企業の 80%、中規模企業の 95%が商業登記し、更に、小規模企業の 50%、中規模企業の 70%が国際標準の会計システムを導入することを目標としている。

表 2.3 公式登録企業（貸借対照表付き）

	Officially Registered			Having Balance Sheet		
	2010	2020	2025	2010	2020	2025
Small	37%	70%	80%	4%	30%	50%
Medium	72%	80%	95%	24%	50%	70%
Large	93%	100%	100%	66%	100%	100%

出所: Cambodia Industrial Development Policy (2015-2025), Royal Government of Cambodia, March 2015

上記の産業ビジョンと数値目標を達成するための具体的なアプローチとしては、製造業と農産品加工業の開発を促進することが挙げられている。そのために、国際的・地域的サプライチェーンへの統合、産業ゾーンの開発、経済特区の運営手続きの効率化、新たな工業団地・産業クラスターの開発が挙げられている。

更に、上記戦略を具体化した政策手段と責任官庁を明確化したアクションプランが策定されている。

- ・ 外国直接投資の誘致（投資環境整備、経済特区開発、産業ゾーンの準備）
- ・ 中小企業の強化と近代化（商業登記促進、インセンティブ供与、正しい記帳と会計の奨励、農産品加工業の促進）

- ・ 法規制環境の改善（貿易促進と輸出振興、鉱業基準と知的財産の強化、納税奨励、労働市場改善）
- ・ 支援政策の調和（人作りと技術開発、科学技術・イノベーションの促進、産業基盤インフラの改善、金融改善）等についての詳細なアクションプランとなっている。

戦略的枠組みは、6つの項目に分かれており、その詳細は表 2.4 の通りとなる。

表 2.4 戦略枠組みの一覧

戦略枠組み	アプローチ
1) 外国投資の誘致、国内投資促進・近代化	大規模産業促進、市場開拓、外国からの技術移転を促進し、Special Economic Zone (SEZ) や工業ゾーンを開発する。外国投資や貿易においては、これまでの縫製業を中心とした EU 及び米国との貿易に加えて、中国、韓国、日本等の投資誘致を積極的に推進する。
2) Small and Medium Enterprise (SME)の促進と近代化	中小企業における製造業基盤の拡張と強化、企業登録制度の拡充、技術移転と産業間の連携促進、SME の経理機能整備支援、SME 支援体制の強化とインセンティブ整備
3) 競争力強化に繋がるような関連規制の見直し	投資・商業環境の整備、貿易円滑化の促進、市場情報の共有化の促進、インフォーマル・フィーの削減
4) 関連政策の実施・調整	人材育成・技術研修の促進、労使関係の改善、関連インフラである運輸・物流、ICT、電力・水供給、公共サービス、金融サービス等の整備を促進する。特に、日本、韓国、シンガポール等の先進国と連携して研修センターを構築する。
5) 製造業・農産品加工産業の輸出促進	付加価値の高い新たな産業・製造業の育成、国内市場及び外国輸出としての農業生産の育成、域内及びグローバルサプライチェーンへの連携・参入を促進する。
6) 関連規制整備	輸出促進、工業品質基準、徴税等に係る産業関連法規を整備する。

出所: JICA Study Team.

更に、2018年までに実施すべきアクションプラン、及び実施機関が明記されている。例えば、電力料金の引き下げ、南部経済回廊等のロジスティクス改善、労働市場の改善、シアヌークビル州の開発の4本柱が示されている。

表 2.5 2018 年までのアクションプラン

2018 年までのアクションプラン	実施機関
1) 特定の工業ゾーンへの電力供給価格削減、及び電力供給地域拡大と電力供給の安定性の確保	MME, MEF, CDC, EAC, EDC
2) 各種運輸・物流システム開発に係るマスタープラン策定及び実施	CEFP (Committee for Economic and Financial Policy), MPWT, MEF, MOC, CDC
3) 労働市場整備、労働スキル育成とそれに係る管理メカニズムや労働者の待遇改善	MLVT, MIH, CDC, LAC (Labor Advisory Committee), CPC (Cambodia Productivity Committee)
4) 特別行政地域としてシハヌークビル市全域の多目的 SEZ 開発を目指す。そのためのマスタープラン、及び関連する法法的な枠組みを整備する。将来、同市が ASEAN Green Industry and Metropolitan City として認定されることを目指す。	CDC (Coordinator), MIH, MLMUPC, MEF, MOT, MOC, MOE, MPWT, COM, SSCA, etc.

出所: JICA Study Team.

更に、2018 年までに実施すべき施策の全に関与するカンボジア開発評議会 (CDC) の組織改革を行ない、上記表で示した施策推進のための推進役としての役割を担っていくことが明記されている。以下、CDC 組織改革の内容を示す。

- ・ CDC の主導権を強化するために、「経済財政委員会 (Economic and Financial Policy Committee)」、「民間セクター開発運営委員会 (Private Sector Development Steering Committee)」、その他関連組織との連携を強化する。更に、新たに「カンボジア産業開発諮問委員会 (Advisory Board for Cambodia Industrial Development)」を設置する。
- ・ 産業開発に資するべく、カンボジア投資委員会 (CIB) の機能改革、及び能力強化
- ・ 産業開発に資するべく公共投資計画の管理、及び調整機能を担うべくカンボジア復興開発委員会 (Cambodian Rehabilitation and Development Board) の機能改革を行う。
- ・ 「政府・民間セクターフォーラム (G-PSF)」の強化、及び活用する。
- ・ また、上記の政策実施におけるモニタリング及び評価を行うために、以下の内容を実施する。
- ・ 閣僚評議会への 3 ヶ月毎の報告書提出及び年次報告書を提出する。
- ・ 産業紛争解決メカニズムを構築する。

- ・ 2018年までの具体的施策の進捗レビュー、及び2020年に中間レビューを実施する。また、2025年までに5年毎に見直し作業を実施する。

2.2 国家開発戦略計画（NSDP）の運輸・物流政策

2.2.1 運輸及び都市インフラ整備（NSDP 2014-2018）

(1) 第5政権の優先政策

より高いレベルの開発ニーズに対応するため、第5政権の政策目標は、全ての運輸インフラ・モードのさらなる整備を行うと共に、活気にあふれた都市インフラ整備、安全で効率的な物流システムの構築などを通じ、国家競争力と国民の福祉の向上に貢献する。運輸インフラ優先政策は以下のとおりである。

- ・ アスファルト、コンクリート舗装により、年間300～400キロの国道、地方道、町道の舗装を実施する。
- ・ 輸送システムの補修、維持により留意する。特に道路については、舗装構造の強化及び道路補修、維持システムの拡充、過積載に対する効果的かつ厳格処罰等をもって取り組む。
- ・ 交通安全に対しては、陸上運送法の制定と厳格な執行を通じ、いっそう重点的に取り組む。具体的には、交通違反取締、車検の強化、保険加入促進、運転免許交付システム、交通標識の設置、交通の円滑化、執行官の職業倫理・能力の向上、ならびにスローガンに応じた交通安全に関する情報の国民の意識と普及の促進：「今日も、明日も無事故!」。などに取り組む。
- ・ 国内及び近隣国との連結性を高めるためのマスタープランを策定する。これらを通じ、マルチモーダル輸送、越境交通を発展させ、投資、貿易、観光、過疎地開発を促進する。さらに、鉄道のリハビリの完成、空港、港湾の整備、内陸水運開発ポテンシャルの見極め、独占運輸サービスに対する代替案、カンボジアが署名した越境交通協定の実施などを行う。
- ・ 道路及び港湾整備に関する政策及び法律整備を行う。道路法に関しては、道路規格や品質に対処する道路基準など関連法規整備を行う。
- ・ 都市開発計画の整備を行う。特に、都市での公共交通手段の整備、渋滞緩和のために、郊外都市に、主要経済拠点、工業生産拠点、SEZを結ぶ、結節拠点の整備を行う。これにより、国家の経済効率化、競争力の向上、人々の福祉の向上、環

境の持続可能性を確保する。また、土地の管理、住宅政策、固体液体廃棄物処理システム、防火の観点から、土地利用計画の整備を行う。

- ・ さらに、民間活量と導入を促進し、PPPによる交通インフラの整備を促進する。このため、PPPメカニズムの改善を行う。

(2) 優先政策の実施計画

公共事業運輸省（MPWT）は、すべての公共工事に関する国家政策を実施する責任がある。その実施内容は次のとおりである。

- ・ 法的小よび規制の枠組み整備を関係省庁と協力して行う。
- ・ 道路、橋梁、港湾、鉄道、水路整備・維持管理を行う。
- ・ 道路、橋梁、港湾、鉄道、水路整備・維持管理を行うための規則を整備する。
- ・ 運輸インフラ建設や交通の建設に関連する法律や規制の参画調整を行う。
- ・ 政府から割り当てられた建設工事を実施する。
- ・ 民間航空庁の空港建設工事に協力する。
- ・ 男女共同参画を推進する。

(3) 交通計画

MPWTは、以下を実施する。

- ・ 各運輸部門の運輸政策と計画を策定する。
- ・ 全国高速道路マスタープランを策定し、優先プロジェクトを実施する。
- ・ 全国鉄道マスタープランを策定し、優先プロジェクトを実施する。
- ・ 全国港湾ポートマスタープランを策定し、港湾への民間投資を促進する。
- ・ 環境的に持続可能な運輸計画を推進する。
- ・ 総合交通政策と計画を策定する。

(4) 貨物サービス、マルチモーダル輸送、物流、および海運サービス

MPWTは、以下を実施する。

- ・ 関係省庁と連携し、貿易円滑化を可能とする、物流とマルチモーダル輸送のマスタープランを策定する。

- ・ 貨物輸送サービス、マルチモーダル輸送、物流、カンボジア海運サービス会社（KAMSAB）の効率化を図る。
- ・ 船主、船舶チャーター主、荷主を代表する KAMSAB の、貨物配送、サービス提供者としての活動を支援し、同時に、効率的で、安全で、高品質で、合理的なコストで、目的地にタイムリー輸送を確保する。
- ・ シアヌークビル港とプノンペン港の貨物容量を増加させる。

2.2.2 運輸・物流政策

(1) 工業開発政策と物流

運輸・物流システムの発展と近代化は、工業セクターの持続的発展にとって重要なファクターであり、経済の効率化、成長、競争力強化、多様化を促す。特に運輸・物流システムの発展・近代化は、政府ビジョンであるカンボジアの産業構造を 2025 年までに高度化するために重要である。

運輸・物流の必要性と重要性を認識することにより、カンボジア政府は、カンボジア産業発展政策 2015 - 2025 を通じ、物流システムに関連する様々な政策手段を展開する。さらに、産業開発政策は、重要な 4 つの課題を提言しているが、運輸・物流政策の策定と実施は、その 1 つとなっている。

(2) 運輸・物流の概観

国際競争力レポート 2014 年では、カンボジアの一般インフラ・レベルは、世界で 104 位であり、ベトナムの 81 位、タイの 48 位に大きく後れを取っている。レベルをあげるためには、カンボジアは、道路、橋梁、鉄道、港湾、空港、都市交通システムのようなインフラ整備にさらに投資を行う必要がある。これらインフラ整備は、全体として、生産場所から、主要港湾への、また、地方から大都市への連結性を改善する。

道路、鉄道、港湾、水路、航空インフラを含む運輸・物流システムと、貨物の輸送、積み込み、保管、配送、保険を含む物流サービスは、経済と効率化と競争力強化にとって重要な要素である。

運輸・物流の質と広域性は、地域間の距離の短縮、ビジネスコストの縮減に貢献する。さらに、運輸・物流の質は、投資、工業化、輸出に非常に重要な役割を果たす。この 20 年間、カンボジアは、インフラ整備、貿易の円滑化に多くの努力を重ねてきたにもかかわらず、カンボジアの運輸ネットワークと物流サービスは、いまだ、質的に量的にも不十分である。

2.3 運輸と物流に関する法的枠組み

2.3.1 運輸インフラ利用に関する諸制度・運用

公共事業運輸省（MPWT）関連では、2014年に道路法、2015年に道路交通法が制定された。現在、内陸水運法がMPWTでの審議を終え、閣僚評議会で審議されている。次いで、港湾法、海運法のMPWT内での検討を進めている。

現在のところ、鉄道整備・運営にかかる法令は存在していない。鉄道法は、港湾法、海運法に次いでMPWTによる法令を整備することが予定されている。鉄道軌道の両側30mをライト・オブ・ウェイとして公共管理することを法令で取り決めるよう検討している。現在、素案を作成中である。鉄道の安全確保のためのガイドライン案をMPWTとして作成し、現在、その案をローヤル・レール社に示しており、内容については調整中である。

(1) NSDP（2014-2018）における関連法案の取り扱い

カンボジア政府は、運輸法令整備に関して、次の点に重点を置いている。すなわち、分野毎に必要な政策整備とインフラ整備と運用に関する法令の枠組みを作成する。重点法令とは、例えば、道路法と関連する技術基準、インフラ整備、管理運営を促進するための港湾法、道路運送法の整備等である。重要な法令及び法案の抜粋は以下のとおりである。

(2) 道路法（2014年4月制定）

道路法は、道路インフラの管理と整備及び道路交通安全のために整備されたものである。この法律の目的は以下のとおりである。

- ・ 公的資産の保護、道路品質の向上、補修順序、円滑な交通の確保
- ・ 道路政策、戦略、整備・補修計画、それを実現するための技術基準
- ・ 道路整備、維持、管理分野への民間セクター参入の促進
- ・ 道路インフラ部門における内外の協力・統合の促進
- ・ 道路の最新技術導入のための研究開発の促進
- ・ 道路インフラ分野の人材開発

道路整備に監督官庁は以下のとおりである。MPWTは、高速道路、国道、地方道、その他指定された道路、整備の管理を行う。農村整備省は、町村道の整備及びその他指定

された道路の整備、管理を行う。地方政府は、地方政府予算、あるいはその他の予算を用い、首都、市、地方都市の道路の整備、補修、維持を行う。

カンボジアにおける道路の格付けは、高速道路、国道、地方道、僻地道、首都街路、都市街路、地方街路、その他国が決めた道路に区分される。道路管理・整備に充てられる予算は、国の予算、海外ドナー資金、民間資金、NGO などによる寄付金、その他、料金、取引利益、罰金などがあてられる。プノンペン市など大都市は、国家予算に頼らずに道路整備、維持管理を行っている。

道路法 26 条では、道路における最大荷重は以下のように決められている。

1) 高速道路、国道、地方道、首都街路、都市街路、僻地道路では次のように決められている。

- a 自動車、トレーラー、セミトレーラーの最大許容軸重量は、以下の通りとする。
 - ・ 運転席下 1 軸 2 輪車は 6 トン、運転席下 2 軸 4 輪車は 11 トン、1 軸 4 輪車は 10 トン、2 軸 8 輪車は、19 トン、 3 軸 12 輪車は 24 トン、
- b 自動車の最大許容重量は以下のとおりとする。
 - ・ 2 軸車で、前が 1 軸 2 輪で、後が 1 軸 4 輪の場合は 16 トン
 - ・ 3 軸車で、前が 1 軸 2 輪、後ろが 2 軸 8 輪の場合は、25 トン
 - ・ 4 軸車で、前が 2 軸 4 輪、後ろが 2 軸 8 輪の場合は、30 トン
- c トレーラーつき自動車に関する最大許容重量は以下のとおりとする。
 - ・ 4 軸車で、前が 1 軸 2 輪、後ろが 3 軸 12 輪の場合は、35 トン
 - ・ 5 軸車の場合は、40 トン
- d セミトレーラーに関する許容重量は以下のとおりとする。
 - ・ 4 軸車で、前が 1 軸 2 輪、後ろが 3 軸 12 輪の場合は、35 トン
 - ・ 5 軸以上は、40 トン

自動車、トレーラー、セミトレーラーで重量が上記に当てはまらない場合は道路管理者の許可証が必要となる。

2) 上に示す全ての車軸重量の道路接地圧は、5kg/cm 以下となるようにする。

(3) 道路交通法（2015年1月制定）

1) 目的

この法律は、道路交通の安全の確保と人間、動物、生物、資産、環境保護を目的としている。この法律は、道路交通安全の喚起、道路交通安全の制御、道路交秩序の維持、交通違反の取り締まりを実施するためのものである。

2) 運転免許

運転免許に関しては、次のような多くの条件がある。車を運転するものは、MPWT 発行の運転免許を1つ持たなければならない。運転免許は車種によって分かれている。取得のための手続きは MPWT 省令に規定される。身体障害者は、専用に設計された特別の車を運転することができる。免許年齢は免許種別により規定されている。全ての運転免許は、当初12点あり、交通違反により減点される。運転免許の分類は以下のとおりである。A1のモーターバイクに関しては、2016年1月から首相により廃止が決定し、不必要となった。免許が必要なのは、100cc以上のモーターバイクからとなった。現在、法律の改正作業が行われている。

表 2.6 運転免許の分類

分類	内容
A1	総排気量 49cc 以上 100cc 未満の自動二輪車
A2	総排気量 100cc 以上の自動二輪車
B	最大積載量 3,500kg 未満、乗車定員 9 名までの自動四輪車
C	最大積載量 3,500kg 以上の自動四輪車
D1	乗車定員 10-19 名までの自動四輪車及び、車両総重 50kg 未満のけん引
D2	乗車定員 20 名以上の自動四輪車及び、車両総重量 750kg 未満のけん引
E	A-D2 の全てを含む

出所: JICA Study Team..

- ・ 分類 A1 –16 歳以上
- ・ 分類 A2、B –18 歳以上
- ・ 分類 C、D1、B –22 歳以上

- ・ 分類 D2、E、 B-24 歳以上

3) 車検

道路を走行する全ての自動車、トレーラー、セミトレーラーは、MPWT が実施する車検を受けなければならない。車検の有効期間は以下のとおりである。

- ・ 家族用新車の車検有効期間は、初期登録時は 4 年、それ以降は 2 年ごとに車検を受ける。家族用中古車両は、2 年毎に車検を受ける。
- ・ 旅客、貨物用新車は、初期登録時は 2 年、それ以降は毎年車検を受ける。同中古については、毎年受ける。
- ・ 新車のトレーラー、セミトレーラーは、初期登録時 2 年、それ以降毎年車検を受ける。同中古に関しては、毎年受ける。
- ・ 3 輪車、オードバイは、毎年車検を受ける。
- ・ 現地生産された、自動車、トレーラー、セミトレーラーについては、登録前に検査を受けること。その後車検受け、毎年更新を行う。車検の詳細については、MPWT 省令で規定する。また、車検を実施するセンターは MPWT のライセンスを取得すること。制度はできたものの現在は、民間車検場は、いまだ認可されていない。

4) 保険

公道を走る全ての車両保有者は、関連規則に基づいて、保険に加入する。日本人向け解説書では任意と書かれているものもあるが、法律では全ての車両について適用される。実態的には、モーターバイク、自家用車では、未加入車も多々存在する。

5) 自動車運送のための必要書類

運送に係る全ての自動車、トレーラーは次の書類を所持する必要がある。ナンバープレート、分類に適合した運転免許、車検証、自動車運送業免許、保険証、その他法令に基づく免許がある。

6) 交通安全対策

増加する交通事故に対応して、国家道路交通安全委員会が、設置されている。運営は、内務大臣が座長、副座長が MPWT 大臣で行われている。事務局長は MPWT 長官が行っており、飲酒運転防止、モーターバイク運転者のヘルメット着用などの交通安全対策を議論している。

7) 橋梁通過制限

橋梁を通過するには、その手前にある最大重量の表示に基づくとともに、以下の制限もある。

- ・ トラックの幅が 2.5m を超えないもの、車載設備幅が 3m を超えないもの
- ・ 高さが 4.2m を超えないもの
- ・ 自動車長が 12.2m を超えないもの
- ・ セミトレーラー長が 16m を超えないもの
- ・ トレーラー長が 18m を超えないもの

(4) プノンペン市内走行規制

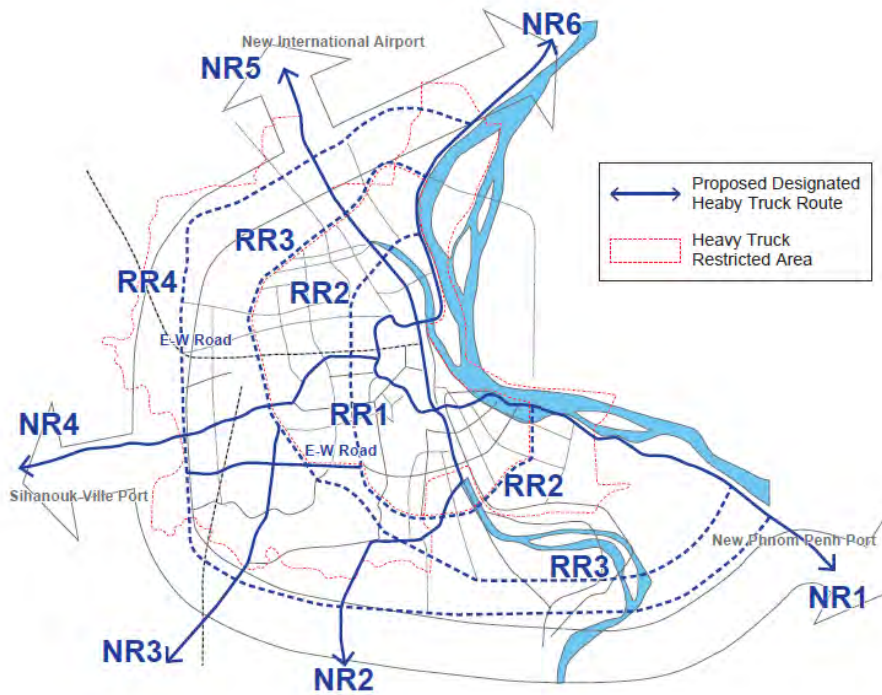
プノンペン都は、道路混雑や、交通事故の低減のため、プノンペンエリア内において、トラックの車種に応じて走行できる時間帯や対象となる道路の規制を行う。その規制は、以下に基づく。

- ・ Instruction on Public Orders of Traffics of All Types of Cargo Trucks Entering and Existing Phnom Penh (Phnom Penh Municipality, No. 19 INS.RK, 16 December 2013)
- ・ Notification dated 16 October 2013 on Banning the Heavy Cargo Trucks to Travel in and out of Phnom Penh City, Instruction/ Guideline no. 19 INS.RK dated 16 December 2013 on Banning Heavy Cargo Trucks to Travel in and out of Phnom Penh City.

また、その規制内容は以下の通りとなる。

1) 規制エリア

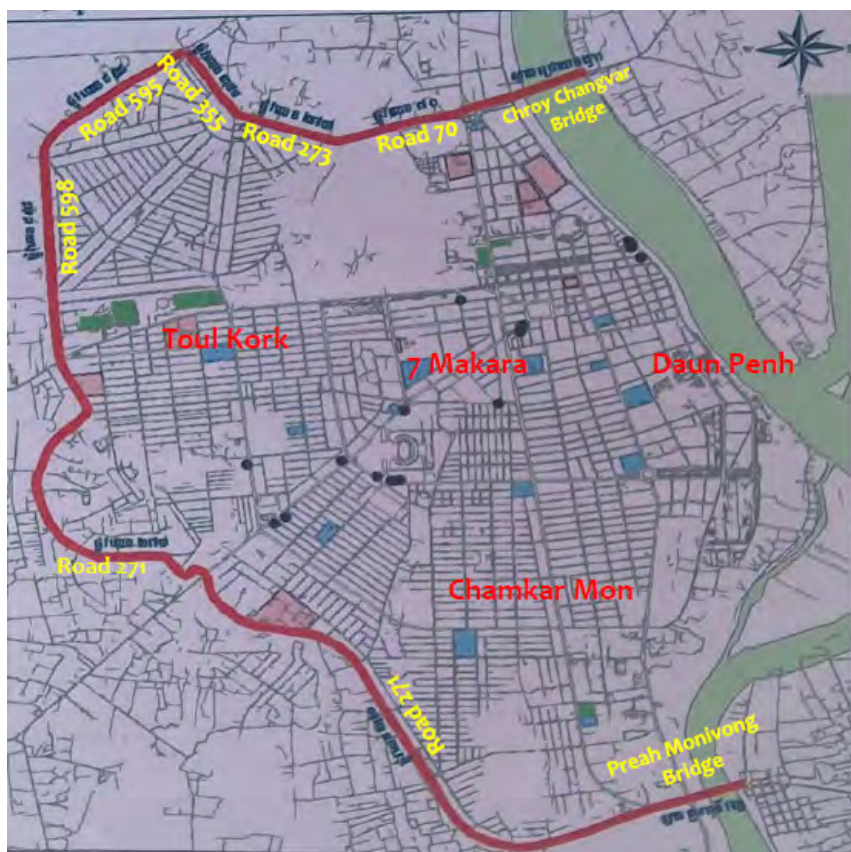
プノンペン都の行政区域はすべて対象となる（図 2-1 参照）。



出所: JICA, " Project for Comprehensive Urban Transport Planning in Phnom Penh Capital City", 2014

図 2.1 プノンペン都の走行規制エリア

4つの行政地区である、Chamkar Mon、Doun Penh、Prampir Makara、Tuol Kouk においては、それを取り巻く環状線と、その中の大通りも対象となる（図 2.2 参照）。



出所: Department of Public Works and Transport of Phnom Penh Municipality, "Banning Heavy Trucks from Traveling in and out of Phnom Penh City", 2014.

図 2.2 4つの行政地区の走行規制エリア

表 2.7 対象エリア内の規制道路

Road name	Range scale
Russian Confederation Blvd:	from Preah Norodom to the airport;
Preah Norodom Blvd:	from Wat Phnom to Kbal Thnal Skybridge;
Preah Sisowath Quay:	from Chuon Nath Statue roundabout to CDC;
Preah Sihanouk, Jawaharlal Nerhru, Charles de Gaulle and Kampuchea Krom Blvds;	
Preah Monivong Blvd:	from Old Stadium roundabout to Bokor traffic - light checkpoint;
Mao Tse Toung section:	from Tep Phan traffic - light checkpoint to Daeum Kor market;

出所: JICA Study Team.

また5トン以上の貨物を積載したトラックは車種に関係なく、走行規制時間帯において、5つの橋梁を渡ることはできない。

表 2.8 走行規制対象の橋梁一覧

Bridge name
Cambodian - Japanese Friendship bridge (Chroy Changvar)
New Preah Monivong bridge
Old Preah Monivong bridge
Kbal Thnal Skybridge
7 - January Skybridge

出所: JICA Study Team.

2) Trucking Permit

貨物トラックの所有者は、プノンペンエリアを走行するための”Trucking Permit”を得るために、プノンペン都の DPWT へトラックを登録する必要がある。登録を簡素化するために、プノンペン都は車両 ID により”Trucking Permit”を 4 分類し、DPWT により車両検査が実施される。

3) トラックタイプ

規制を受ける貨物トラックは、10 トン以上 (Type D) と 10 トン未満 (Type-A, B, C) の 4 つに大別でき、それぞれに走行禁止時間や走行エリアが異なる。基本的に輸送業者はその車種に応じてプノンペン市に登録しなければならない。その登録車両は 2015 年 9 月時点で 13,000 台となっている。

コンテナトレーラーはタイプ D に分類されており、プノンペン市街地には 20 時から 6 時までしか走行できない。そのためプノンペン市を通過するトラックは、この走行規制から外れる時間帯まで、プノンペン近郊等にて待機する必要がある。

表 2.9 プノンペン市内の通行規制対象車両

Type	Vehicle cargo type	Prohibition times	Validity	Remarks
Type A	<ul style="list-style-type: none"> • Small-size truck with the overall load between 3.5 to 6 tons (Number plate from 3A); • Truck carrying suppliers for the local markets, depots, factories, enterprises...; • Truck carrying small-size oil tank for supply to the retailed gas stations in 	<ul style="list-style-type: none"> • 6:00 to 9:00 • 16:00 to 20:00 	3 months	<ul style="list-style-type: none"> • As confirmed by Mr. Prom Kampoul of DPWT PPM, the prohibition times for Vehicle Type A are the same to Type C. The prohibition times are set for morning and evening rush hours in order to reduce the traffic congestions in the city center;

Type	Vehicle cargo type	Prohibition times	Validity	Remarks
	Phnom Penh;			
Type B	<ul style="list-style-type: none"> Truck carrying materials and equipment for constructions and road repair and maintenance in Phnom Penh city, including Benz truck, concrete truck, cement – mixing truck, dump truck and craing truck; 	<ul style="list-style-type: none"> 6:00 to 9:00 16:00 to 20:00 	3 months	<ul style="list-style-type: none"> As explained and confirmed by Mr. Prom Kampoul of DPWT PPM, the prohibition times for Vehicle Type B are the same to Types A and C especially in the rush hours. However, Vehicle Type B is the project truck consisting of dump truck, cement/concrete mixing truck, water-tank truck, craning truck...etc. used for project implementations on the public roads and constructions by the public or private organziations. The trucks are not casually used but only in the event and during the period of certain project implementations. So, the project owner of public or private organization shall register his trucks at DPWT PPM to apply the prohibition regulations
Type C	<ul style="list-style-type: none"> Medium-size truck with the overall load between 7 to 15 tons; Truck carrying suppliers for the local markets, depots, factories, enterprises...; Truck carrying medium-size oil tank (of the net weight from 8,000 to 14,000 liters) for supplies to the retailed gas stations in Phnom Penh; Pipe-pumping truck; 	<ul style="list-style-type: none"> 6:00 to 9:00 16:00 to 20:00 	3 months	<ul style="list-style-type: none"> Priority-1 to apply the Prohibition Regulations: This could be considered as a project truck, for instance, dump truck from 5 to 10 ton and pipe-pumping truck, regular trucks carrying supplies for the local markets, depots, factories and enterprises and regular medium-size oil tankers.
Type D	<ul style="list-style-type: none"> Heavy truck with the overall load of more than 15 tons; Container truck; Trailer trucks; Bulky trucks (Benz and cargo truck); Truck of big weight and long oil tank (more than 15,000 liters); Cement truck; 	<ul style="list-style-type: none"> 20:00pm to 6:00am 	3 months	<ul style="list-style-type: none"> Priority-2 to apply the Prohibition Regulations: container trucks, trailer trucks, dump trucks of more than 10 ton and big-size oil tankers;

出所: CAMTA.

4) その他

- ・ プノンペンとは輸送する貨物に応じて” **Trucking Permit**”を区分しており、道路工事の材料や道路補修、下水システムの補修部材である砂や砂利、石、コンクリートを輸送する場合は、別途優先される。
- ・ バスは走行規制を受けない。
- ・ ट्रাকは、走行規制時間中、規制エリアの周辺の駐車場等で待機しなければならない。
- ・ 上記事項を守れなかった場合、トラックオーナーにペナルティが課され、そのトラックは無期限で拘束される。

(5) 水運法（審議中）

1) 船舶ライセンス

船舶の登録、保険、免許、船腹量、分類などについては、MPWT が責任を持つ。船舶ライセンスは、永久と1年未満の臨時免許の2種類がある。船舶ライセンスは船舶諸元、船名、分類、所有者に変更があった場合には、変更しなければならない。船舶ライセンスは、所有者の住所が変更になった場合には、MPWT に15日以内に届け出を出さなければならない。船舶形状、タイプの変更には、MPWT の承認が必要となる。

2) 船舶検査

全ての船舶は、MPWT の船舶検査を受ける必要がある。有効期間は1年である。また、船舶検査のための技術基準も MPWT 省令で決める。船舶検査は、資格を持った検査官が行う。MPWT は、船舶検査権限を民間に委託することができる。

3) 船舶輸送免許

河川運送を行う全ての種類の船舶は、MPWT 発行の河川運送免許が必要である。免許は、合法的河川運送に限られる。水運輸送を行う者は、MPWT が発給する永久船舶ライセンスと2年間有効な河川運送免許を持ってなければならない。船会社は、安全運行を確保するため、観光船としての最低顔の技術水準と財務レベル持たなければならない。

4) 免許料

保険証、船舶検査証、運送免許、事業者免許、その他サービスについての料金は、MEF と MPWT の省令で規定される。

(6) 港湾法（審議中）

この法律は、カンボジア国の合理的な港湾システムを確立するために策定され、具体的には、秩序ある港湾整備の行い、ユーザーへ利便を提供する、港湾の安全と保安を確保する、環境を保全することを目標としている。

1) 港格

カンボジアの港湾は、クラス、I、II、IIIの下に分類される。クラスI港湾とは、国際貿易にとって重要な港湾であり、国の経済発展に資する。クラスII港湾は、近隣国との貿易に重要な港湾であり、主に国内輸送の役割を担う。クラスIII港湾は、地方港湾であり、沿岸海運、水運に資する。あるいは、特定企業活動に資する。

2) 港湾管理者の役割

港湾管理者は次のような役割を果たす。

- ・ 港湾管理者は、港湾管理者が保有する港湾施設、航路などの施設の維持を行う
- ・ 港湾需要に対応するため港湾開発計画を策定する
- ・ 埋め立て、港湾施設、その他港湾関連産業が活用する施設の整備を行う
- ・ 港湾計画に基づき、航路浚渫、回頭泊地、泊地を整備する
- ・ 消防施設、救難業務、港湾保安業務、オイルフェンスの準備、その他港湾管理に必要な施設の整備を行う
- ・ 船舶入港隻数、港湾貨物統計整理し、MPWT 及び関係省庁に報告をする
- ・ 港湾入港、港湾サービス、港湾使用料の公表を行う
- ・ 港湾施設の概要、規則、港湾統計、その他ユーザーに有用な情報の提供を行う
- ・ 水の供給、着岸離岸補助、固形液体廃棄物処理、ゴミ処理などのサービスを行う
- ・ 港湾区域内の搜索救難活動を行い、そのために全ての人的資源・設備を活用する
- ・ 港湾区域内の油流出を除去し、陸域への被害を食い止める
- ・ 港湾管理者としてその他必要な業務を行う

3) 港湾行政に関する MPWT の義務と権限

港湾行政に関する MPWT と義務と権限には以下のとおりである。

- ・ 国家港湾マスタープランの策定を行う

- ・ 安全航行、安全荷役、港湾保安、環境保全の観点から、港湾施設の使用、水域、陸域の利用に必要な規則の決定を行う
- ・ 入出港届の受理を行う（ハーバーマスター業務）
- ・ 安全、保安、環境保全の観点から、航行に適さない船舶入出港を拒否する
- ・ 安全管理の観点から、港湾管理業務、ターミナル、港湾施設設計、施設整備者、他の施設所有者の管理監督を行う
- ・ 港湾管理者、施設運営者から船舶、港湾貨物、その他 MPWT が必要とする統計が提出され、国の統計として取りまとめる（国家統計事務所）
- ・ 法律、規則に基づき、船舶の入出港を指揮する
- ・ 港湾水域への流出油やその他障害物の除去を調整する
- ・ 港湾管理者、施設運営者の安全対策に関する検査を行う
- ・ カンボジアに入港する船舶の検査を MPWT に任命された船舶検査官が実施する
- ・ その他必要な業務を実施する（ポート・ステイト・コントロール）

4) 港湾計画

港格 I、又は II に属する港湾管理者は、港湾管理、開発のための港湾計画を策定し、MPWT に提出し、承認を得る。港湾区域の変更や、港湾計画変更を行うときも同様に提出し、承認を得る。港格 III に属する港湾管理者もまた、同様に港湾計画を MPWT に提出し、承認を得る。

MPWT 大臣は、港湾計画受理したら、国の港湾マスタープラン、技術基準、環境基準に照らし合わせ審査を行い、不適切な場合、大臣は港湾管理者に変更を求めることができる。

5) 港湾運送業・港湾検数事業

港湾管理者、港湾施設所有者の除く、以下に示す港湾運送業を携わる全ての個人・法人は、MPWT から、それぞれの事業分類に応じて免許を取得しなければならない。港湾運送事業の分類は、次のとおりである。①港湾荷役事業、②はしけ運送事業、③いかだ運送事業、④タグ事業ボート、⑤MPWT が指定する他の事業。

港湾管理者、カンボジア国営船舶代理店（KMSAB）以外の個人、法人が、港湾検数事業に従事しようとする場合は、MPWT から、免許を取得する。

6) 民間港湾管理委員会省令変更 (2013年6月)

民間港湾管理委員会は、次の役割と責任を果たす。

- ・ 民間港湾運営開発に必要な政策を立案する。
- ・ 民間港湾運営開発が、安全、保安、環境保全など国の港湾システムに合致するよう、法律、規則を立案し、省令、通達を承認する。
- ・ 個人、法人から要求のあった港湾開発計画あるいは、民間港湾促進計画について審査を行い決定する。
- ・ 輸入貨物の数量、入港隻数、その他情報を通じて、民間港湾の管理運営を監督する。民間港湾の運営・サービスがスムーズ、効率的に行われるよう関連する全ての機関の指導を行う。
- ・ 港湾開発、運営、管理、監督、投資に関する研究及び民間港湾に関する情報収集に努める。

(7) 改正投資法

投資プロジェクトを体操とした投資ライセンスを受けたプロジェクトは、適格投資プロジェクト(QIP: Qualified Investment Project)と認定され、投資優遇措置が付与されることになる。QIPを取得している企業は下表 2.10 の通りとなる。

表 2.10 QIP 取得企業一覧

No.	Company	Project	Location
1	Asia Motors Co., Ltd.	Yamaha motorcycle assembly plant	Kandal
2	Bigiimexo Sothy Development	Rubber & cashew nut plantation	Kampong Cham
3	CamEnergy Investment Group Co., Ltd.	Investment agro-industry plantation, tapioca	Battambang
4	Cammafra	N/A	Koh Kong
5	Chea Kao Investment Co., Ltd.	Agro-processing factory, corn, beans, sesame	Battambang
6	Diamond Sun Co., Ltd.	Sand & gravel business along Mekong & Bassac rivers	Kandal
7	Euro Gates Garment	Garment & textile	Sihanoukville
8	Golden Centry Import-Export Co., Ltd.	Construction & operation of commercial building	Battambang
9	GreenFeed (Cambodia) Co., Ltd.	Animal feed	Kampong Cham
10	Greenrich Group Co., Ltd.	N/A	Koh Kong
11	Green Tech-Eco Pak (Cambodia) Co., Ltd.	Plastic bag manufacturing plant	Kandal
12	Joy J World Pte Ltd.	Animal food plant for exporting (Korean)	Kampot

No.	Company	Project	Location
13	Kampong Soam Tech-Tai Garment	Garment & textile	Sihanoukville
14	Khmer Latex	Rubber production factory	Kampong Cham
15	Koh Kong Plantation Co., Ltd.	N/A	Koh Kong
16	Koh Kong Sugar Industry Co., Ltd.	N/A	Koh Kong
17	Heng Chay Gnim Development	Rubber and other crops	Kampong Cham
18	Heng Sok Ngoun Investment	Rubber plantation	Kampong Cham
19	Pactics Cambodia Co., Ltd.	Producing glasses cover and cleaning fabric	Siem Reap
20	San Fong Development Agriculture	Tapioca starch factory	Kampong Cham
21	Sary Paper	Producing tissues	Sihanoukville
22	Seladamex Co., Ltd.	Investment plantation and processing curtain	Battambang
23	Srun At Development	Tapioca starch factory	Kampong Cham
24	Stung Sangke Co., Ltd.	3 start hotel, construction & operation	Battambang
25	Thary Development	Rubber plantation	Kampong Cham
26	Tian Yee Industrial Development Co., Ltd.	Animal food plant & pig farm	Kandal
27	Young Poong Fishery Development Co., Ltd.	Marine product processing plant for exporting (Korean)	Kampot
28	Unknown	Nautical frozen seafood manufacturing company	Sihanoukville

Remark: Approved QIP by Provinces-Municipalities Investment Sub-committees (PMIS) under Sub-Decree No. 17 ANK/BK on the Establishment of the Sub-Committee on Investment of the Provinces-Municipalities

出所: CDC.

QIP は、カンボジア開発協議会（CDC：Council for the Development of Cambodia）のホームページにて、詳細に記載されている。概要は以下の通り。

1) 適格投資プロジェクト（Qualified Investment Project：QIP）に付与される投資優遇措置

改正投資法により、QIP は下記の投資優遇措置の対象となる。

- ・ QIP は法人税の免税ないしは特別償却の適用を選択できる
- ・ 法人税免税制度（選択制）：タックス・ホリデーの期間は、「始動期間（Trigger period）」+3年間+「優先期間（Priority Period）」（合計最長9年間）で構成される
- ・ 始動期間（Trigger Period）：「最終登録証明書」発行の日から最初に利益を計上する年、または最初に売上げを計上してから3年間のどちらか短い期間
- ・ 優先期間（Priority Period）：最長3年間。プロジェクト内容（業種と投下資本額）に基づき予算法によって定められる

- ・ QIP が法人税免税を認められるには、年度ごとの「義務履行証明書 (Certificate of Obligation Satisfaction) 」を取得しなければならない
- ・ 法人税の免税期間後においては、QIP は税法に定める税率に従い法人税を支払わなければならない
- ・ 特別償却 (選択制) : 製造・加工工程において使用される新品又は中古の有形固定資産価格の 40% にあたる特別償却制度
- ・ 表 2.11 に示す生産設備及び建設材料等の免税輸入制度

表 2.11 QIP の免税輸入

QIP の種類	免税輸入可能な物資
国内志向型 QIP (Domestically oriented QIPs)	生産設備、建設資材及び輸出品生産のための生産投入材
輸出志向型 QIP (Export oriented QIPs) (製造保税倉庫制度を選択するか、既に選択しているものを除く)	生産設備、建設資材、原材料、中間財、副資材
裾野産業 QIPs (Supporting Industry QIPs)	生産設備、建設資材、原材料、中間財、生産投入用副資材。但し裾野産業 QIP が製品を 100% 輸出企業に提供しなかった場合や直接輸出しなかった場合においては、その部分について輸入関税及びその他の税金を支払うことを要する。

出所: CDC HP.

- ・ 指定された特別奨励区 (Special Promotion Zone: SPZ) または輸出加工区 (Export Processing Zone : EPZ) に立地する QIP : 改正投資法に規定される、他の QIP に対するものと同様の優遇措置及び特典である
- ・ QIP は、現行法に規定される場合を除き、輸出税を 100% 免税される
- ・ CDC または PMIS の認可を受けた場合には、QIP の権利・特典を、QIP を取得または吸収した者に移転ないしは譲渡できる

a. 優遇措置非適格プロジェクト

「改正投資法施行に関する政令 No.111」の付属文書 1、Section 2 「優遇措置非適格の投資行為」に記載されている投資プロジェクトには、投資優遇措置は適用されない。優遇措置非適格プロジェクトには下記のようなプロジェクトが含まれる。

- ・ 全ての商業活動、輸入、輸出、卸、小売、免税店
- ・ 水路、道路、空路による運輸サービス。但し鉄道分野への投資を除く

- ・ レストラン、カラオケ、バー、ナイトクラブ、マッサージ店、フィットネスセンター
- ・ 観光サービス
- ・ カジノ、賭博ビジネス
- ・ 銀行、金融機関、保険会社等の通貨・金融サービス
- ・ ラジオ、テレビ、新聞、雑誌等を含む報道・放送ビジネス
- ・ 専門的サービス
- ・ 合法的な国内供給源である自然林の木を原料として使用する木材製品の製造・加工
- ・ 50ヘクタール以下のホテル、テーマパーク、スポーツ施設、動物園等を含む複合娯楽施設
- ・ 3星級以下のホテル
- ・ 不動産開発、倉庫業

b. 優遇措置適格プロジェクト

「改正投資法施行に関する政令 No.111」の付属文書 1、Section 2「優遇措置非適格の投資行為」は、優遇措置を付与する条件となる様々な分野における投資最小限度額や条件を定めている。これらの内、幾つかの例を表 2.12 に示す。

表 2.12 優遇措置付与に必要とされる投資条件

投資分野	投資条件
輸出産業に全て(100%)の製品を供給する裾野産業	10 万米ドル以上
動物の餌の製造	20 万米ドル以上
皮革製品及び関連製品の製造 金属製品製造 電気・電子器具と事務用品の製造 玩具・スポーツ用品の製造 自動2輪車及びその部品・アクセサリーの製造 陶磁器の製造	30 万米ドル以上
食品・飲料の生産 繊維産業のための製品製造 衣類縫製、繊維、履物、帽子の製造 木を使用しない家具・備品の製造 紙及び紙製品の製造 ゴム製品及びプラスチック製品の製造 上水道の供給 伝統薬の製造	50 万米ドル以上

投資分野	投資条件
輸出向け水産物の冷凍及び加工 輸出向け穀類、作物の加工	
化学品、セメント、農業用肥料、石油化学製品の製造。現代薬の製造。	100 万米ドル以上
近代的なマーケットや貿易センターの建設	200 万米ドル以上 1 万ヘクタール以上 十分な駐車場用地
工業、農業、観光、インフラ、環境、工学、科学その他の産業向けに用いられる技能開発、技術向上のための訓練を実施する訓練・教育機関	400 万米ドル以上
国際貿易展示センターと会議ホール	800 万米ドル以上

出所: CDC HP.

2) 経済特別区 (SEZ) への投資に対する優遇措置 (経済特区政令第 4 章)

経済特区政令は、カンボジア経済特区委員会 (CSEZB) が、全ての経済特区に対する優遇措置を検討して供与すると定めており、また全ての優遇措置は最終登録証明書に明記されることとなっている。

2003 年の改正投資法第 14.9 条が定めるように、指定された特別奨励区 (Special Promotion Zone: SPZ) または輸出加工区 (Export Processing Zone : EPZ) に立地する QIP は、改正投資法に規定される、他の QIP に対するものと同様の優遇措置及び特典を付与されることになっている。特区開発業者や特区内投資家に付与される優遇措置は、表 2-13 に記載されている通りである。

表 2.13 経済特区における優遇措置

受益者	優遇措置
特区開発業者	<ul style="list-style-type: none"> 法人税の免税期間は、改正投資法の第 14.1 条により最長 9 年間とする。 特区におけるインフラ建設のために輸入される設備や建設資材は輸入税とその他の税を免除される。 特区開発業者は土地法に従い、国境付近ないしは遠隔地において、経済特区設立のために、政府から土地のコンセッションを受け、それを特区への投資家に対し転貸することが出来る。
特区内投資家	<ul style="list-style-type: none"> 関税その他の税に関し、他の QIP と同様の優遇措置の対象となる。 付加価値税を 0% とする優遇措置対象の特区内投資家については、生産投入財輸入時において免除される付加価値税の額が記録され、製品として輸出された時に記録が消去される。製品を国内に出荷した場合には、記録に従い、その量に応じた付加価値税を支払うことを要する。
共通	<ul style="list-style-type: none"> 特区開発業者、特区内投資家または外国人従業員は、特区における全ての投資収益や特区内で受領する給与を国外の銀行へ送金できる権利を有する。 外国人としての非差別的取り扱い、非国有化、自由価格の保証が与えられる。

出所: CDC HP.

3) 特定分野に対する投資優遇措置

改正投資法第5章のQIPに対する投資優遇措置の規程に拘わらず、特定の産業を対象にした、あるいは追加的な投資優遇措置が省令や他の規程の形で導入されている。

- ・ 輸入関税の減免やVTAの政府負担制度（VATの免税）が、種、繁殖種、残渣、トラクター等の農業用機器など、農業用原材料・機器を対象に導入されている：Prakas No.390 (MEF) on Adjustment to Customs Duty and Imposition of VAT borne by the State.
- ・ 農業や農産加工分野におけるQIPは、法人税免税制度（タックス・ホリデー）において3年間の優先期間（Priority Period）が認められる：Royal Kram NS/RKM/0609/009 on Promulgation of the Law on the Adjustment to the Law on Financial Management for the Year 2009 of June 20, 2009
- ・ 縫製業における輸入生産資機材は、最終製品が輸出される場合においてはVATが免除される：The Letter No.110 SCN.CS of the Council of Ministers of January 27, 1999
- ・ 縫製製品・繊維製品・履物の輸出を支援する裾野産業における輸入生産資機材に対するVATは免除される。また縫製製品の輸出のために提供される裾野産業やコントラクターの製品やサービスに対するVATも免除対象となっている：Prakas No.298 (MEF) on the Implementation of VAT for Supporting Industry or Contractor who Supplies Products for the Exports of Garment, Textile and Footwear.

(8) SEZ法

SEZに関する法令は、カンボジア開発協議会（CDC：Council for the Development of Cambodia）のホームページにある経済特別区制度にて、詳細に記載されている。概要は以下の通り。

1) 法制度

2005年12月に経済特別区（経済特区）制度が導入されることになった。2005年12月29日付け「CDCの組織と機能に関する政令No.147（Sub-Decree No.147 on the Organization and Functioning of the CDC）」によってCDCの組織が改組され、経済特区制度を運用管理するためのカンボジア経済特別区委員会（Cambodian Special Economic Zone Board：CSEZB）」と称される新しい組織が誕生した。さらに同日付け

で、経済特区制度の詳細を定めた「経済特区の設置と運営に関する政令 No.148 (Sub-Decree No. 148 on the Establishment and Management of the Special Economic Zone) (経済特区政令)」が發布された。

2) 基本概念と条件

経済特区の基本概念と条件について、経済特区政令は次のように定めている（第2条及び3.1.1条）。

- ・ 経済特区とは、全ての産業とそれに関連する活動を集積するための経済セクター開発を目的とする特別な地域であり、一般工業区 (General Industrial Zones) 及び/または輸出加工区 (Export Processing Zone : EPZ) を有する。各経済特区は生産地域 (Production Area) を有し、自由商業地域 (Free Trade Area)、サービス地域 (Service Area)、住居地域 (Residential Area) 及び観光地域 (Tourist Area) が設置されることもある
- ・ 明確な位置と地理的な境界を有する 50 ヘクタール以上の土地を有すること
- ・ 「輸出加工区」、「自由商業地域」及び特区内の各工場をフェンスで囲うこと
- ・ 管理事務所、特区管理事務所を設置し、必要な全てのインフラが供給されること
- ・ 下水施設、排水処理施設、固形廃棄物の貯蔵・管理所、環境保護施設、その他必要と考えられる関連インフラが備わっていること

3) 経済特区開発の申請手続き

経済特区は政府、民間業者、またはそれらの合弁企業のいずれによっても開発することができる（経済特区政令第3.1.2条）。特区開発業者は以下の資格が必要とされ、また義務を負う（経済特区政令第4.4条）。

- ・ 特区内においてインフラを開発するための十分な資金と手段を有し、特区を運営する人材を有していること
- ・ 経済特区設立のための土地を所有する合法的権利を有すること
- ・ 特区内においてインフラを建設すること
- ・ 特区内に立地する投資家に土地を賃貸し、サービスを提供すること
- ・ 治安担当者を準備し、常に公共の秩序を維持すること、等

経済特区開発申請のプロセスの概要は表 2.14 に示す通りである（経済特区政令第3.2条）。

表 2.14 経済特区開発申請のプロセス

Item	Description
1. Application for the development of the SEZ	Zone Developer submits a request for approval for the development of a Special Economic Zone to the CSEZ and applies for the QIP (Application fee: 7 million Riels).
2. Examination of an application	The CSEZB shall notify whether to approve or reject the request to the Zone Developer within 28 working days. When it is approved, a CRC shall be issued.
3. Feasibility study	The Zone Developer conducts the detailed economic feasibility study, infrastructure master plan and other certified documents as stipulated in the CRC within 180 working days.
4. A Final Registration Certificate (FRC)	Within 100 working days after it receives the above project materials, the CSEZ obtains all necessary approvals and authorization from the government and issues the FRC.
5. Declaration of the establishment of the SEZ	Upon issuance of the FRC by the CSEZB, the Sub-Decree is issued to define the establishment of the SEZ and its boundaries.
6. Withdrawal of the approval	The CSEZB has the right to withdraw the approval on the establishment of the zone and incentives which were granted through the FRC on the basis that the Zone Developer has not implemented at least 30% of the total investment capital of the project within 365 working days after receiving the FRC.

出所: Council for the Development of Cambodia, HP.

4) 経済特区の運営組織

CDC 管轄下にある「カンボジア経済特区委員会」は、経済特区の開発・管理・運営指導を担当する「ワンストップ・サービス」機関であり、「経済特区管理事務所 (The SEZ Administration)」は各経済特区内に設置される「ワンストップ・サービス」機構であり、経済特区内に常駐させるためにカンボジア経済特区委員会によって設置される国家行政機構である（経済特区政令第 2 条、第 4.2 及び 4.3 条）。

5) その他の規則

a. 「輸出加工区 (Export Processing Zone : EPZ)」に関する規則

輸出加工区では次のような特別規則が適用となる（経済特区政令第 5 章）。

- ・ カンボジア経済特区委員会が定める特別の出入り口を設けること
- ・ 経済特区管理事務所の許可を受けた守衛その他の者を除き、通常の作業時間後に区域内に立ち入らないこと

- ・ 区域内への輸出入貨物及び許可を受けた者の通常の立ち入り時間は、特区開発業者と経済特区管理事務所間の合議に従って作成される経済特区管理事務所の内部規則によって定める
- ・ 輸出加工区への貨物の輸入・輸出は、カンボジアとの輸出入と見做され、貨物の所有者は輸出入に先立ち、輸出加工区内の所管部門で定められた手続きを行わなければならない
- ・ 上記の所管部門は簡素で透明性のある書式を準備し、貨物管理において困難を来たさないようにしなければならない
- ・ 輸出入の前に、貨物は税関職員により適正に封印されるものとする
- ・ 輸出加工区では、公共または社会に資するものであっても、小売業は認めない
- ・ 特区内投資家は輸出加工区で製造された製品の所有者であっても、経済特区管理事務所の許可を得ないでそれら製品を使用することはできない

b. 外国人雇用

総従業員数の10%まで外国人管理者、技術者または専門家を雇用することができる（経済特区政令第11条）。

c. 職業訓練

特区開発業者は労働・職業訓練省と協力し、カンボジア人作業員及び職員の訓練を促進し、新規の知識や技能を向上させる義務を負う（経済特区政令第12条）。

2.3.2 輸出入通関手続きに係る諸制度・運用

貿易に関する諸制度は管轄する省庁により分かれており、申告前手続きとして輸出入ライセンスの承認業務は商業省、農林水産省等、投資優遇制度の輸入関税免除の認可はカンボジア開発協議会がある。また、申告手続きとしては関税消費税総局（経済財政省）に申告を行い書類審査、必要に応じ貨物検査を受けることとなっている。なお、輸出入の検査についてはカムコントロール（商業省）も貨物の品質管理の目的貨物検査を実施している一方で、動物検疫、植物検疫について検疫業務を専門とする農水省の職員が検査をしていないなど、他の国に見られないカンボジア国独特の制度となる。商標権侵害物品等コピー商品の国境での取締りは主として税関であり、輸入時の取締りを強化している。なお日本の場合のコピー商品防止は税関の管轄となる。

(1) 関税法

カンボジア国において国際貿易を行うに当たっての通関手続き等に関する法令は関税法となり、すべての輸入及び輸出貨物はこの法律の規定の対象に含まれる。

関税法の目的は、以下の通りとなり、関税消費税総局が所管し、執行する責任を有する。また、同総局は、経済財政省の直接の監督の下でその任に当たると規定されている。

- ・ 輸入及び輸出貨物に係る管理並びに関税、内国税及び手数料を徴収すること
- ・ 輸入及び輸出貨物の運送、蔵置並びに積替えに係る管理を行うこと
- ・ 不正行為及び密輸を防止並びに摘発すること
- ・ カンボジア王国政府の国際通商政策に寄与すること
- ・ 税関の管理及び貿易円滑化に係る国際標準並びにベスト・プラクティスの適用を促進すること

また本調査に特記すべき重要項目を以下に示す。

- ・ 輸入及び輸出される貨物の課税価格は、リエル通貨で申告しなければならない（第 23 条）
- ・ 一時蔵置とは、税関手続きを完結するまでの間、承認された施設において税関の管理の下で貨物を蔵置することであり、一時蔵置施設の運営を行うための承認は、経済財務大臣が付与する（第 43 条）
- ・ 保税倉庫とは、貨物を税関の管理下において一定期間蔵置する施設をいう。保税倉庫に貨物を蔵置することで、貨物に係る関税、内国税及び制限の適用が一時的に停止される。保税倉庫は、公営倉庫、私営倉庫、特別倉庫の 3 種類に大別される。経済財政大臣は省令により、保税倉庫に係るすべての事項（手続、担保、情報要件、蔵置期間及び蔵置を認める貨物の指定を含む。）を定める（第 44 条）
- ・ 経済財政大臣は省令により、通関業者としての権限を付与し、又は取り消すことができる。また、当該権限が行使できる場所及び権限行使の要件又は資格要件を定める。経済財政大臣は、通関業者に係る権限及びその他事項について助言を行う委員会を設置する。通関業者としての権限は、個人を基準として付与する。一企業が通関業を営む場合、当該企業及びその代表者それぞれに当該権限を付与する（第 32 条）

- ・ 貨物は、届け出が登録された日から 2 年間を限度として保税倉庫に蔵置することができる（第 46 条）。ただし空港の場合 30 日間、それ以外は 45 日間を超えると保管費用が発生する
- ・ 営利目的又は非営利目的を問わず、貨物を輸入又は輸出に従事する者は、輸入及び輸出に係る正確な書類、帳簿、記録並びにその他情報（電子情報を含む。）を 10 年間、保管しなければならない（第 51 条）

(2) 輸出入に関連する省令

輸出入通関手続きに関する省令は、以下の通りとなる。

1) 事前教示の実施に関する通達（関税消費税総局、第 002、345、346、2175 号）

事前教示とは、輸入されようとする貨物に関し、文書により照会を行った者に対し、関税消費税総局により交付される回答書を意味する。関税分類、関税評価、貨物の原産地の 3 つに分類され、事前教示を要求する場合は 1 つの HS コード、もしくは 1 回の輸入に制限される。主要な項目は以下の通りとなる。

- ・ 関税消費税総局は、関税分類と原産地証明に関して、全ての必要な情報を受領した日から 30 開庁日以内に、関税評価は 90 開庁日以内に事前教示を交付するとの基準を設定している
- ・ 事前教示は、その交付の日から 3 年間有効である。但し、法律及び規則の改正により影響を受ける場合、関税消費税総局が事前教示について変更又は無効を出した場合、当該事前教示が再検討の結果として修正された場合は、当該事前教示は、その効力を失う
- ・ 事前教示の、輸入時における恩恵の受領を確実なものとするため、輸入者は、事前教示のコピーを単一管理書類（SAD）に添付することが必要である
- ・ 関税消費税総局は、全ての必要な情報及び書類を受領した日から 90 開庁日以内に事前教示を交付するとの基準を設定しており、できる限り短い期間で事前教示を交付するよう努めるものとする

2) 税関申告手続と規程に関する省令（経済財政省、第 1447 号）

税関申告書に関する規定は以下の通りとなる（第 1 条）。

- ・ 全ての輸出品と輸入品は、関税及び消費税が免除されているかにかかわらず、税関申告を行わなければならない。税関申告書様式は、本省令の別添 A の説明に定める単一管理書類（Single Administration Document: SAD）とする

輸出入貨物の申告者に関しては、貨物の所有者または所有者に代わって通関手続を委任された者により申告されなければならないとなっており、通関手続を委任された者とは、次に掲げる者を含むとなる（第 3 条）。

- ・ 経済財政省省令により通関業者として承認を受けた者
- ・ 通関を業としてなす者でないが、税関申告書作成を自己の業務となす者。この種の者は、特定品目につき一時的に他者に代わって通関手続を執行するために経済財政省より認可される場合がある

申告手段に関しては第 4 条により、税関申告書は、手書きの書面または電子的手段で作成されなければならない。申告の際に添付する書類は、商業インボイス、パッキングリスト、運送関連書類であり、必要な場合にはマニフェスト、ライセンス、パーミット、原産地証明書、運送保険証書その他の書類を添付しなければならない。申告書は申告者によってサインされなければならない。電子的手段による税関申告書及び関連書類の提出のための規定と条件は、別添 B に定めるところによるとある。別添 B は税関申告書（単一管理書類：SAD）の電子的提出のための規定と条件である。一般的な申告手続の流れとしては、1. 単一管理書類の準備と印刷、2. 税関申告書（単一管理書類）の窓口への提出、3. 税関による単一管理書類の登録（緑、青、黄、赤の処理区分決定）（即時審査終了扱い、書類検査扱い、貨物検査扱い）、4. 質問デスク（書類不備等が認められた場合）、5. コンテナスキャン検査、6. 税額確定通知、7. 会計手続、8. 貨物の引取許可と規定している。

3) 通関業者の制度に関する省令（経済財政省、115 号）

2008 年より通関業ライセンスに向けての新枠組みが開始された。概要は以下の通り。

- ・ 通関業者になるためにはこの資格審査が必要であり審査の後経済財政省からライセンスが授与される
- ・ 関税消費税総局は 1 年に最低一回の研修を通関士試験の前に実施する
- ・ 通関業ライセンスの有効期限は 2 年
- ・ 年間 200 万レアルのライセンス費用が必要でありこの費用は返金されない
- ・ 関税保全等の徴収漏れを防ぐための預け金制度を導入
- ・ 通関業者として承認を受けた企業は少なくとも 1 人の通関士を雇用しなければならない

4) コンテナスキャン手数料に関する省令（経済財政省、316号）

コンテナスキャンシステムによる貨物取扱手数料は以下の通りと規定されており、2014年4月1日より施行されている。

- ・ 40フィートおよびそれ以上のコンテナ 32ドル
- ・ 40フィート未満のコンテナ 20ドル

5) カムコントロールの輸出入貨物の検査手数料に関する省令（経済財政省、商業省、第200号）

カムコントロールによって決定された検査手数料は本省令のアネックスに記載されており、2011年12月より施行されているが、以下の条件は対象外としている。

- ・ 業務時間外の費用
- ・ 他の機関の検査料
- ・ 貨物スキャンといった検査に関連するその他費用。

検査手数料は一般貨物と液体貨物に分かれており、表2.15の通りとなる。なお国境通過時の検査費用として、2万5千リエルが必要となる。

表 2.15 水運による一般貨物の輸出入検査費用

Inspection Service	Types of Loading	Description	Quantities (unit)	Fee (in riel)
Goods Inspection	Container	1 st full container	01	200,000
		2 nd full container and subsequent		100,000
		Not full container	01	100,000
	Ship cabin	1 st cabin	01	400,000
		2 nd cabin and subsequent	01	200,000
	Boat loaded	Boat with the capacity of more than 20 tons	01	180,000
		Boat with the capacity of equal to or less than 20 tons	01	80,000

出所; CAMCONTROL HP.

表 2.16 陸送による一般貨物の輸出入検査費用

Inspection service	Types of Loading	Description	Quantities (unit)	Fee (in riel)
Goods Inspection	Container	1 st full container	01	200,000
		2 nd full container and subsequent		100,000
		Not full container	01	100,000
	Truck loaded	With the capacity of more than 10 tons	01	60,000
		With the capacity of equal to or less than 10 tons	01	40,000

出所; CAMCONTROL HP.

表 2.17 空路による一般貨物の輸出入検査費用

Inspection service	Types of Loading	Description	Quantities (unit)	Fee (in riel)
Goods Inspection	Pallet	1 st pallet	01	160,000
		2 nd pallet and subsequent	01	80,000
	Goods as retail packages	Quantities more than 05 packages	01	80,000
		Quantities equal to or less than 05 packages	01	60,000

出所; CAMCONTROL HP.

表 2.18 液体貨物の輸出入検査費用

Inspection service	Types of Loading	Description	Quantities (unit)	Fee (in riel)
Goods Inspection	Ship loaded	Liquid goods loaded in 1 st cabin	01	160,000
		Liquid goods loaded in 2 nd cabin and subsequent	01	80,000
	Truck loaded (tank)	Liquid goods loaded in 1 st tank	01	60,000
		Liquid goods loaded in 2 st tank and subsequent		30,000

出所; CAMCONTROL HP.

6) 輸出入貨物の通関手続手数料に関する省令（経済財政省、989号）

第1条にて輸出入貨物の通関手続手数料を以下の通り決定し、2012年7月1日より施行している。

- ・ 輸出入貨物で 20 フィート又はそれ以上のコンテナ 1 本（コンテナ満載：FCL）、又は輸出入される貨物については、通関申告（単一管理書類）当たり 6 万リエル相当額
- ・ コンテナを使用していない輸出入貨物、又は 20 フィート未満又は上記以外の大きさのコンテナに積まれた輸出入貨物については、通関申告（単一管理書類）当たり 4 万リエル相当額
- ・ また第 4 条にて、この手数料は以下の手数料又はその他の経費を含まないと規定されている
- ・ 税関事務所外で勤務する場合の税関担当職員の費用又は超過勤務料金。特に、上記の税関事務所外での通関手続実施に係る権限委譲に関する経済財政省令第 3 条に定める旅費及び宿泊費
- ・ 規程に定めるその他の担当機関の検査サービス手数料
- ・ 印刷費、積込・保管・輸送等の費用、スキャニング検査手数料を含む、その他の経費

7) 輸出品及び輸入品並びに運輸手段の検査に関する省令（経済財政省、第 569 号）

貨物の検査の目的は、実際の貨物が、種類、数量、原産地、その他の性質等に関して、税関申告と整合しているかを検証することである。検査はまた、違法又は無申告物品を検証する目的のためにも実施される（第 3 条）。

検査場所は第 6 条に規定されており、以下の通りとなる。

- ・ 輸入品及び輸出品の検査は、一時保管施設、保税倉庫を含む認可税関域内でのみ実施されなければならない
- ・ 輸入者又は貨物の管理者からの求めがある場合、税関は、所有者又は輸入者の敷地内又は他の場所等、この目的のために税関が指定した場所での検査を認めることができる

8) 検疫に関連する省令

検疫に関する法令として、“Law on Plant Protection and Quarantine”が 2011 年より整備中であり、畜産物や植物、それに伴う害虫等の省令は以下の通りとなる。

- ・ Subdecree no.16 on Sanitary Inspection of Animals & Products (RGC, 13 March 2003).

- ・ Subdecree no.209 on List of Prohibited & Restricted Goods (RGC, 31 Dec 2007)
- ・ Prakas no.100 on Cam-Quarantine-Pest List (MEFF, 10 May 2010).
- ・ Prakas no.346 on Procedure-Plant Quarantine Insption-(MAFF, 10 May 2010).
- ・ Subdecree no.15 on Phytosanitary Inspection-(RGC,-13 March 2003).
- ・ List of Legislation-rules-CAM Plant Quarantine (MAFF, July 2011)

輸出入、トランジットの検疫の手続きにおいて、畜産物、農林水産物、それに伴う害虫等を規定するものとなる。

(3) ドライポートにかかる政府間協定

この政府間協定は、国連のアジア太平洋経済社会委員会により 2010 年に提唱され、アジアや隣国の貿易活発化による国際一貫輸送を開発、促進することで、隣国との連結、シームレスな物流を効率的かつ低コストで運用するための結節点としてドライポートを整備することを目的とする。アセアンハイウェイネットワークやトランスアジアン鉄道ネットワークを促進するものでもある。なおドライポートとは、複数の輸送モードや貨物の取り扱い保管、検査、通関手続き等を連結する内陸のロジスティクスセンターと定義しており、機能を以下に示す。

- ・ 貨物の積み下ろし機能
- ・ 貨物の集中と分散機能
- ・ 貨物の保管機能
- ・ 貨物の積み替え機能

また以下のような整備を推奨している。

- ・ セキュリティの確保
- ・ 輸出入、積み替え貨物の保管区分の明確化
- ・ 保税倉庫の整備
- ・ 税関管理下の検査や保管用の施設の整備
- ・ 車両待機場の整備
- ・ オフィス棟の整備
- ・ 情報システム（EDI、貨物スキャン、重量計測）の連携

カンボジア国は、上記の内容を網羅した本協定の署名を 2013 年 11 月 7 日に行っている（表 2.19 参照）。

表 2.19 ドライポートの政府間協定の状況

Participant	Signature	Approval(AA), Acceptance(A), Accession(a), Ratification
Armenia	7 Nov 2013	
Bangladesh	25 Sep 2014	
Cambodia	7 Nov 2013	
China	7 Nov 2013	
India		17 Dec 2015 a
Indonesia	7 Nov 2013	
Iran (Islamic Republic of)	7 Nov 2013	
Lao People's Democratic Republic	7 Nov 2013	
Mongolia	7 Nov 2013	
Myanmar	7 Nov 2013	
Nepal	7 Nov 2013	
Republic of Korea	7 Nov 2013	22 Apr 2014
Russian Federation	7 Nov 2013	30 Dec 2015 AA
Sri Lanka	16 May 2014	
Tajikistan	7 Nov 2013	20 Nov 2015 AA
<u>Thailand</u>	7 Nov 2013	7 Nov 2013
<u>Turkey</u>	15 Dec 2014	
Viet Nam	7 Nov 2013	29 Oct 2014 AA

出所: UN, ESCAP, “Intergovernmental Agreement on Dry Ports”.

ドライポートは国際道路や鉄道に即した内陸や国境に位置し、他のドライポートや国境、港湾、空港を連結するものである。本協定でのカンボジア国のドライポートは表 2.20 の通りとなる。

表 2.20 ドライポート一覧

Name of Dry Port
1. So Nguon Dry Port
2. TOLL Dry Port
3. Tech Srun Dry Port

Name of Dry Port
4. Bok Seng Dry Port
5. Olair World Wide Dry Port
6. Union Dry Port
7. Sokan Transport Dry Port
8. Hong Leng Huor Dry Port
9. Teng Lay Dry Port.

出所: UN, ESCAP, "Intergovernmental Agreement on Dry Ports".

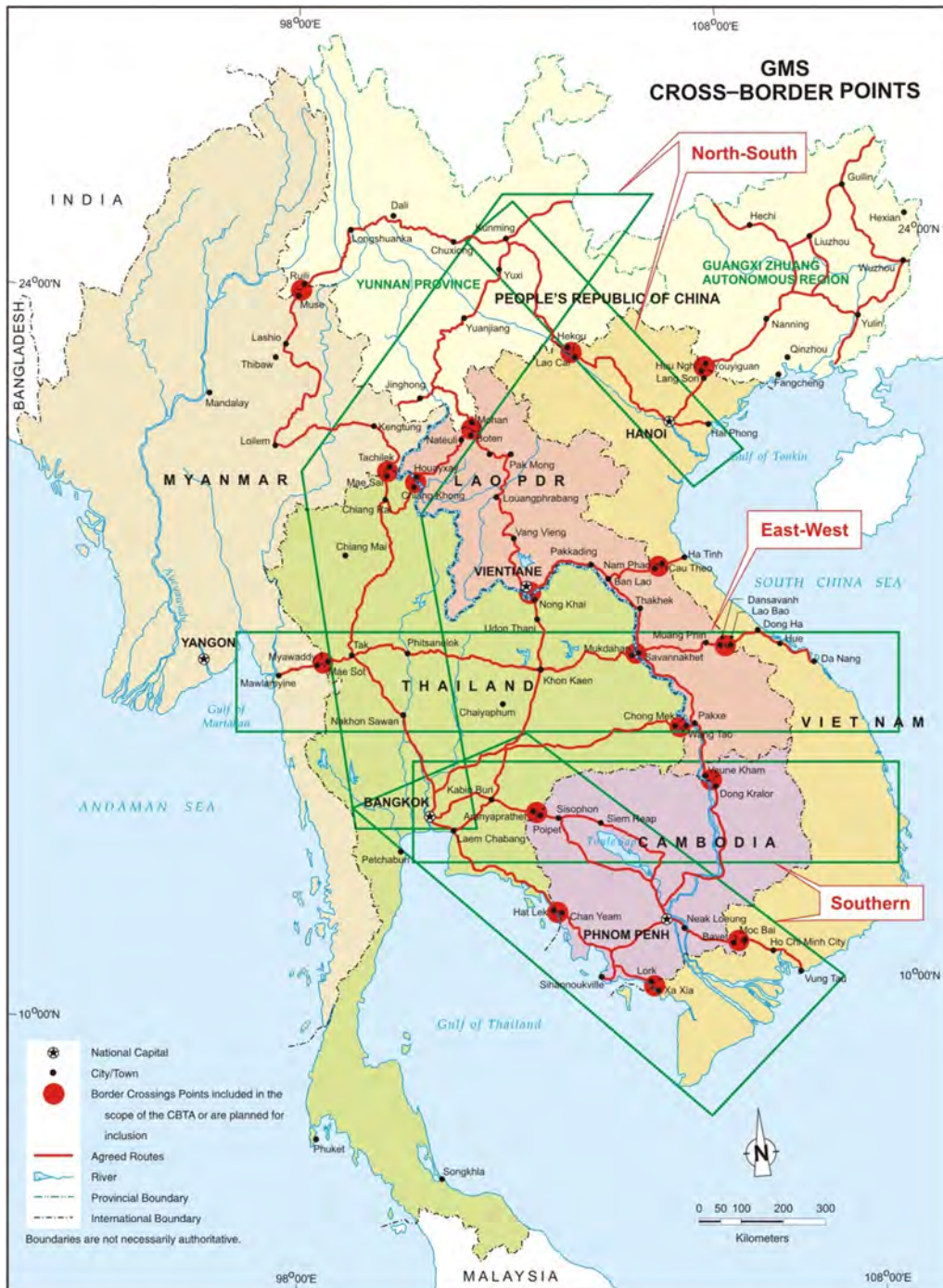
2.3.3 越境手続きに関する諸制度・運用

(1) CBTA

越境手続きに関する諸制度として、越境交通協定（CBTA: Cross Border Transport Agreement）があげられる。ADB の GMS（大メコン圏: Greater Mekong Sub-regions）経済協力プログラムのもと、カンボジア、ミャンマー、タイ、ベトナム、ラオス、中国雲南省、広西チワン族自治区からなる GMS の多国間協定に含まれており、越境交通に関する障壁の撤廃を目指すものである。CBTA の主な目的は、以下の 4 点である。

- ・ 越境手続の簡易化（シングルウィンドウ/シングルストップ、通関検査、開境時間、事前情報の交換と通関）
- ・ 物品の越境の簡素化（複次ビザ、運転免許証の認証）
- ・ 交通ルールの共通化（域内のトランジットレジメ、動植物検査）
- ・ 車両乗り入れの許可

CBTA は 17 のプロトコルと 3 つのアネックスから構成され、上記のような目的を達成するためのアクションが示されている。また CBTA では、域内 17 ヶ所の国際越境ポイントが第 1 ステージとして示されている。カンボジア国においては 17 か所のうち、5 ヶ所が対象となっている（図 2.3 参照）。



出所: ADB.

図 2.3 GMS の主な国際越境地点

CBTA では、調印国が相互に合意した国境地点やルートに適用されることとなっている。またタイの外務省を除く公務員は、タイの国家公務員法により外国にて従事することはできなかったが、2015年に改正されたことで外国での活動が認められ、ワンストップサービスの進展が期待できる。

カンボジア国はすべてのアネックスとプロトコルに関し署名、批准しているが、各国の足並みはまだそろっていない（表 2.21 参照）。

表 2.21 CBTA の状況

item	Description / Title	Countries						
		Cam	PRC	Lao	Mya	Thai	VN	
Annex 1	Carriage of Dangerous Goods	R	R	R	S	S	R	TQ
Annex 2	Registration of Vehicles in International Goods	R	R	R	S	R	R	TI
Annex 3	Carriage of Perishable Goods	R	R	R	S	R	R	TQ
Annex 4	Facilitation of Frontier-Crossing Formalities	R	R	R	S	S	R	C
Annex 5	Cross-Border Movement of People	R	R	R	S	R*	R	I
Annex 6	Transit and Inland Clearance Customs Regime	R	R	R	S	S	S	C
Annex 7	Road Traffic Regulation and Signage	R	R	R	S	R	R	T
Annex 8	Temporary Importation of Motor Vehicles	R	R	R	S	S	R	C
Annex 9	Criteria for Licensing of Transport Operator for Cross-Border	R	R	R	S	R	R	T
Annex 10	Conditions of Transport	R	R	R	S	S	R	T
Annex 11	Road and Bridge Design and Construction Standards & Specifications	R	R	R	S	R	R	T
Annex 12	Border Crossing and Transit Facilities and Services	R	R	R	S	R	R	T
Annex 13a	Multimodal Carrier Liability Regime	R	R	R	S	R	R	T
Annex 13b	Criteria for Licensing of Multimodal Transport Operators for Cross-Border Transport Operations	R	R	R	S	R	R	T
Annex 14	Container Customs Regime	R	R	R	S	S	S	C
Annex 15	Commodity Classifications Systems	R	R	R	S	R	R	C
Annex 16	Criteria for Driving Licenses	R	R	R	S	R	R	TI
Protocol 1	Designation of Corridors, Routes and Points of Entry & Exit Border Crossing	R	R	R	S	R	R	TI
Protocol 2	Charges Concerning Transit Traffic	R	R	R	S	R	R	T
Protocol 3	Frequency and Capacity of Services and Issuance of Quotas and Permits	R	R	R	S	R	R	TI

Note: * Ratified part 1 – 4

Legend:

R: Ratification has completed and finished

T: Transport, C: Customs, I: Immigration, Q: Quarantine

S: Signed but Ratification still pending

出所: JICA, “Data Collection Survey on the Trunk Road Network Planning for Strengthening of Connectivity through the SOUTHERN Economic Corridor”, 2013.

IRITWG (Infrastructure and Regional Integration Technical Working Group)のレポートによると、カンボジア国の隣国であるベトナム国、ラオス国、タイ国での CBTA に関する 2 国間協定においては、カンボジアは 3 か国と締結しているが、その条件は国によって異なる（2.22 参照）。

表 2.22 2 国間協定の状況

Bilateral agreement	Cambodia	Counterpart countries	Remark
With Lao	- Quotas allow 40 trucks(now 40 vehicles) - Registered 17 buses (Implemented only 2 buses from PP to Parkse)	- Quotas allow 40 vehicles - Registered 16 vehicles (2 buses, 14 trucks)	- Started from 9 April 2009 through Trapeang Kreal international border. - Passenger only. Goods transport to be implemented later.
With Vietnam	- Quotas allow 500 vehicles - Registered 460 (360 buses, 100 trucks)	Quotas allow 500 vehicles - Registered 500 (Breakdown is unknown)	Started since 30 September 2006 - 44 companies in Cambodia (13 passenger transport companies)
With Thailand	Quotas allow 40 vehicles(Non schedule) - Registered 40 vehicles (36 buses, 10 trucks)	Quotas allow 40 vehicles - Registered 40 vehicles(10 buses, 30 trucks)	Started from 14 June 2012. - Not under the agreement, but by the partner contract, 4 buses (schedule) of each country are operated. (PHN-BKK,SRB-BKK) - In the future, it will be implemented under the framework of agreement as had been implemented with Vietnam and Lao.

出所: IRITWG, "Overview of the Transport Infrastructure Sector in Kingdom of Cambodia (5th Edition)", 2015.

現在、2 国間ライセンスを用い、ベトナムをカンボジア籍のまま走行できる車両は、ヒアリングによると登録は 460 台となっているが、カンボジアはバスが優先されていることからトラックの台数は少ない。今後 500 台に増える計画がある。現在、カンボジアでは 2 国間ライセンスは登録制である。カンボジアでの事業登録を行っている事業者は、MPWT に申請すれば取得することが可能である。



出所: MPWT, "Memorandum of Understanding on Type and Quantity of Commercial Motor Vehicle for Implementation of The agreement and The Protocol Between The Government of The Kingdom Of Cambodia and The Socialist Republic of Vietnam on Road Transport".

図 2.4 カンボジア、ラオス、ベトナムの越境許可証

(2) メコン河内陸水運輸送迅速化協定

ベトナムとカンボジアの2国間協定であり、国際貿易において両国の平等かつ共通利益を基本とし、2国間、もしくは第3国への貨物や旅客の水上輸送を促進する取り組みである。本協定の目的は以下の通りとなる。

- ・ メコン河システムにおける効率的な運航実現のための法的枠組みの確立

- ・ 規制航路の越境運航のための有利な条件の設定

また、物流事業者からの要請があれば、国境の越境手続行政機関は業務時間外であっても、事前の要請に応じて対応すべきことを両国で取り決めている。

ベトナム側では同協定に基づく輸送迅速化協議会を 2013 年に組織しており、カンボジア側でも現在同協議会の組織化に向けて最終段階になっている。

カンボジアの投資関連法は、以下の 3 つの法及び政令が存在する。

- ・ カンボジア王国投資法（1994 年 8 月 4 日発令
- ・ カンボジア開発評議会の組織および機能に関する政令（1995 年 6 月 26 日、1999 年 5 月 21 日改正）
- ・ カンボジア王国投資法の実施に関する副行政令（1997 年 12 月 29 日発令、1999 年 6 月 11 日改正）

また、最低投資額としては、内国及び外国投資プロジェクトの投資資本は 50 万米ドル以上であるが、一部の分野については 100 万米ドル以上となっている。これは ASEAN 諸国 10 カ国では最も低い水準に定められている。

投資に対する恩典や優遇措置を得ることを希望する場合、カンボジア開発協議会 (CDC) から事前の承認を受けるために申請することが義務付けられている。

また、上記法令において、カンボジアでの投資は規制分野と奨励分野が規定されており、輸出志向型産業、農業及び加工産業は奨励分野として定められている。

表 2.23 投資分野（規制分野と奨励分野）

規制分野	電気通信セクター、天然資源開発
奨励分野	1) パイオニア産業及びハイテク産業 2) 雇用の創出 3) <u>輸出志向型産業</u> 4) 観光産業 5) <u>農業および加工産業</u> 6) インフラストラクチャーおよびエネルギー 7) 地方の開発 8) 環境保護 9) 特別奨励地域への投資

出所: JICA Study Team.

奨励分野における優遇措置の内容は、以下の恩典を受けることが出来る。

- ・ 法人税は利益が出るまでの期間免除される。単年度黒字が計上された後も 3 年間の免税となる。更に、業種(奨励分野)によっては、2~5 年間の免除期間が追加される場合もあり、最長 9 年間にわたる法人税免除など投資優遇策が実施されている
- ・ 利益の再投資は特別減価償却措置が与えられる
- ・ 輸入される資本財及び原材料の関税は免税または減税される (VAT については免税又は製品輸出後還付され)
- ・ 輸出関税が 100%面免除される
- ・ 許認可申請が簡素化される

外資への優遇措置として、投資奨励分野以外の外資にも 100%外資による資本保有、外資設立が認められている。また、外貨建て預金や送金についても自由が保障されている

ただし、現在日本とは二重課税防止のための条約 (租税条約) は締結されていない。日系企業からは二重課税防止条約のカンボジアと日本との締結が求められている。

土地所有に関しては、憲法第 44 条によって、外国人を除く個人及び法人の土地所有が認められている。国投資家は最長 70 年まで土地を賃借することができ、その後も更新可能となっている。しかし、内戦中にカンボジアの土地制度は崩壊し、土地所有権の権利書と登記簿の多くが失われたため、土地所有権を巡る紛争が依然として多発している。そのため、日系企業は土地所有権に係るリスク回避のために、SEZ に進出する傾向にある。

2.4 運輸インフラと物流関連施設の現状と将来計画

2.4.1 港湾

(1) シハヌークビル港

1) 管理運営主体

シハヌークビル港はカンボジア国唯一の海洋に面したコンテナターミナルを有する国際貿易港湾である。管理・運営主体はシハヌークビル自治港 (PAS) であり、約 900 名の職員を雇用する。プノンペン自治港が 2015 年 12 月に実施したのと同様に、PAS も 2016 年央を目標に持ち株の 20%をカンボジア証券取引所に上場すべく準備中である。



出所: Toyo Construction.

図 2.5 シハヌークビル港近況

2) 施設

我が国の円借款で2007年にコンテナターミナル、2012年に背後地のSEZが整備され、現在は2017年7月の完工に向け多目的ターミナルと石油補給基地の建設が進行中である。また、2012年12月アジア開発銀行、オーストラリア国際開発庁等の支援による鉄道南線全線のリハビリが完了したが、これに合わせシハヌークビル港敷地内山側に引込み線とレールヤードが整備され、2014年から同港とPASがプノンペン郊外に所有するドライポートとの間でコンテナ輸送が開始された。



出所: PAS.

図 2.6 シハヌークビル港拡張の推移

表 2.24 シハヌークビル港の各岸壁の概要

		Year Operational	Berth Length (m)	Berth Depth (m)
Old Port	Passenger	1960	290	8.4
	General Cargo		290	9.0
New Quay		1969	350	9.0
Container Terminal		2007	400	10.5
Multi-Purpose Terminal		2017	260	13.5
Oil Supply Base		2017	200	7.5

出所: PAS.



出所: JICA Study Team.

図 2.7 シハヌークビル港の施設配置

3) オペレーション

a. 本船荷役作業

コンテナターミナルのオペレーションはガントリークレーン 2 基と RTG7 基で行われている。輸出縫製品の出荷に合わせ寄港船のバース・ウィンドウと荷役作業が週末（毎週金曜夕方から月曜朝）に集中しているため、このピーク時にはガントリークレーン 2 基のみでは対応できず本船ギアを併せて使用し荷役を行っている。「シハヌークビル港コンテナターミナル経営・技術向上プロジェクト」によれば、2015 年の荷役能率はクロスで平均 25.3 moves/hour/crane である。

b. レイルヤードでの荷役作業

レイルヤードでのコンテナ荷役作業はリーチスタッカー 2 基とトラクター 6 台で行われている。1 列車当たりのコンテナ数は週末（金、土、日曜）に 80TEU、週日に 60TEU

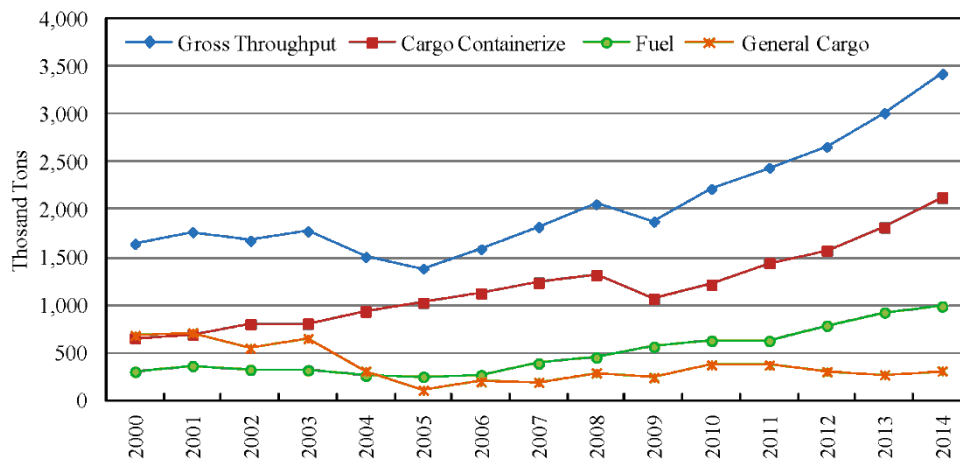
で、週末は2列車で対応する。現在のところ貨物は空コンテナ（プノンペン向けポジショニング）のみである。輸出コンテナの鉄道輸送を誘致するため、貨車からの荷降ろしからヤード内でのRTGによるLift-Offまでを含め1回分のLift-Off Charge（USD 40）でカバーする料金を設定している。

c. 外来トラックの滞留時間

「シハヌークビル港コンテナターミナル経営・技術向上プロジェクト」によれば、外来トラックのターミナル内滞留時間は2013年12月時点で平均55分であり、2016年1月時点でも55分と改善が見られなかったとのことである。主な原因は輸出コンテナの搬入に来たトラックが復荷（輸入コンテナの搬出）を載せてもらえるまでターミナル内で待っていることにあるとされており、この状況はPASが追加のRTGを投入するまで続くと考えられる。

4) 取扱貨物量

シハヌークビル港の2000年から現在までの取扱貨物量の推移は図2.8のとおりである。雑貨はほぼ横ばいで推移しているが、コンテナは大きな伸びが見られる。



出所: PAS.

図 2.8 シハヌークビル港の取扱貨物量の推移（2000～2014年）

近年の貨種別取扱量と寄港隻数の推移は表 2.25 のとおりである。

表 2.25 シハヌークビル港の取扱貨物量と寄港隻数の推移（2011～2015 年）

			('000 tons)					
			2011	2012	2013	2014	2015	
Imports	Containers	Rice			1	5	4	
		Others	944	1,045	1,071	1,295	1,403	
		Sub Total	944	1,045	1,072	1,300	1,407	
	Break Bulk, Dry Bulk	Steam Coal	161	68	54	91	100	
		Machinery	65	57	54	50	62	
		General Cargoes	41	70	70	51	41	
		Steel	35	62	39	26	10	
		Cement	16	18				
		Sugar	3					
		Rice				4		
	Sub Total	321	275	217	222	213		
	Liquid Bulk	Fuel	625	785	924	987	1,125	
		Sub Total	625	785	924	987	1,125	
	Imports Total			1,890	2,105	2,213	2,509	2,745
	Exports	Containers	Rice	148	179	318	184	392
Others			350	348	426	643	581	
Sub Total			498	527	744	827	973	
Break Bulk, Dry Bulk		Tapioka Chips			34	87	39	
		Wood Chips	50	19	19			
		Sugar					6	
		Machinery			1	1		
		General Cargoes	1		1			
		Steam Coal		8				
Dry Bulk Sub Total		51	28	55	88	45		
Exports Total			549	555	799	915	1,018	
Total			2,439	2,660	3,012	3,424	3,763	

			(unit)				
			2011	2012	2013	2014	2015
Ship Calls	Container Ship		400	443	506	504	650
	General Cargo /Bulk Ship		230	198	178	282	277
	Tanker		232	266	283	292	329
	Passenger Ship		15	34	21	25	36
	Total			877	941	988	1,103

注：2015 年は 12 ヶ月間の合計。

出所: PAS.

近年の取扱コンテナ数は表 2.26 のとおり。2015 年の取扱数は 39 万 TEU に達している。

表 2.26 シハヌークビル港の取扱コンテナ数の推移（2011～2015 年）

		(TEUs)				
		2011	2012	2013	2014	2015
Import	Full	106,364	121,023	128,688	152,640	167,125
	Empty	19,158	13,695	19,388	20,399	28,729
	Sub Total	125,522	134,718	148,076	173,039	195,854
Export	Full	70,163	69,607	89,802	103,074	121,463
	Empty	42,266	51,053	48,572	57,791	74,502
	Sub Total	112,429	120,660	138,374	160,865	195,965
Total		237,951	255,378	286,450	333,904	391,819

出所: PAS.

コンテナの貨種別取扱量は表 2.27 のとおり。輸入は織物等の繊維製品（縫製品の材料）が多く、輸出ではコメと縫製品が大宗を占めている。

表 2.27 シハヌークビル港のコンテナ貨物の種類（2015 年）

		('000 tons)	
Import	Fabric		230
	Machinery		48
	Garment		45
	Rice		4
	Others		1,080
	Sub Total		1,407
Export	Rice		392
	Garment		378
	Others		203
	Sub Total		973
Total			2,380

出所: PAS.

(2) プノンペン港

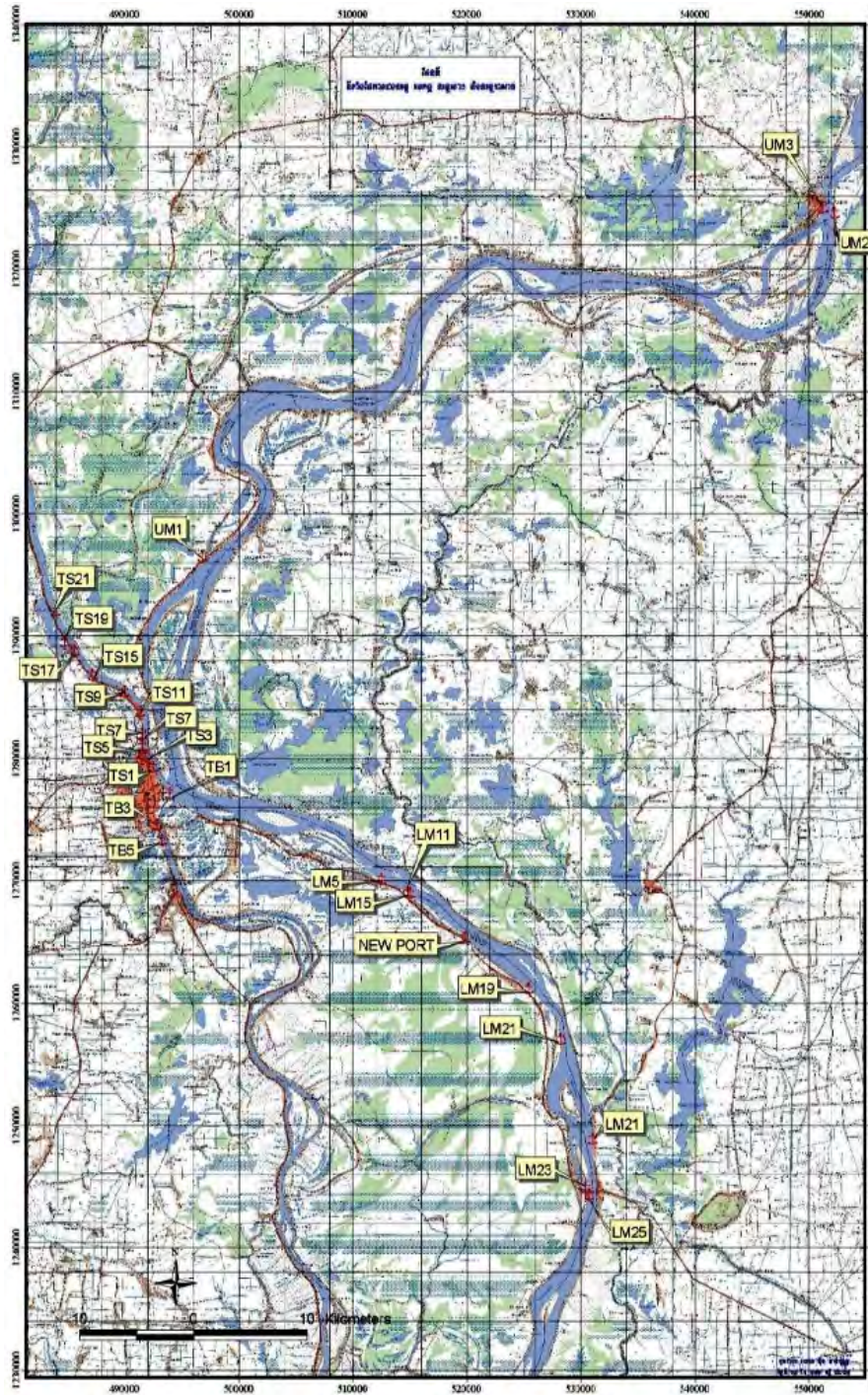
1) 管理運営主体

プノンペン港はカ国第 2 の港湾であり、カ国最大の河川港である。開港は 1905 年で、1998 年に管理運営主体として MEF100%出資の国営企業体であるプノンペン自治港（PPAP）が設立された。PPAP は 2015 年 12 月 9 日に持ち株の 20%をカンボジア証券取引所に上場し、5.2 百万ドルを調達した。

PPAP はカ国政府から以下の「Port Commercial Zone」において河川港を独占的に運営できるライセンスを付与されており、この区域で港湾開発を行おうとする者は PPAP と事前協議を行うことが義務付けられている。

- ・ プノンペンからプレイヴェン州 Neak Leung までのメコン川下流域 (56km)
- ・ プノンペンからコンポンチャム州 Tonle Bet までのメコン川上流域 (105km)
- ・ プノンペンからトンレサップ川上・下流域 (7km)

図 2.9 に上記 Port Commercial Zone を示す。



出典：PPAP "Disclosure Document for initial Public Offering of Equity Securities"

図 2.9 Port Commercial Zone と域内の既存河川港

2) 施設

PPAP は現在、表 2.28 に示す 4 つのターミナルを直接運営している。コード番号は上記の Port Commercial Zone の図 2.9 に対応している。

表 2.28 PPAP の運営するターミナル

No.	Terminals	Code	Rivers	Type of cargo	Berth Specifications		
					Length (m)	Width (m)	Depth (m)
1	Passenger Terminal	TS 1	Tonle Sap	Passenger	45	15	5.3
2	Multipurpose Terminal	TS 3	Tonle Sap	General Cargo / Container	300	20	6.3
3	New Container Terminal	LM 17	Lower Mekong	Container Terminal	300	22	10
4	Tonle Bet Terminal	UM 2	Upper Mekong	General Cargo	N/A	N/A	5

出所: PPAP, "Disclosure Document for Initial Public Offering of Equity Securities"

3) 新コンテナターミナル (LM17) のオペレーション現況

新コンテナターミナルは 2013 年 1 月に供用を開始した。それまで旧港に寄港していたコンテナバージは全て新ターミナルに寄港することとなり、現在旧港では在来貨物のみ取扱っている。



出所: PPAP

図 2.10 新コンテナターミナル全景

新コンテナターミナルの年間取扱能力は 15 万 TEU で、荷役機器は以下のとおり。

-
- ・ レール式モバイルクレーン：3基（うち2基はKAMSAB所有）
 - ・ フローティングクレーン：2基（Sovereign社所有、自社バージ荷役にのみ使用）
 - ・ RTG（7段+1）：4基
 - ・ リーチスタッカー：3基

ほとんどのバージが金曜夕方から日曜朝にかけて出航する。現在の平均NET荷役能率は18 moves per hourと、モバイルクレーン方式としては比較的高い水準に達している。ゲートは24時間オープンしており、カットオフは特に設定していない。TOSは「Phaeros」を使用している。税関用スキャナーは2基備えている。

4) 取扱貨物量

プノンペン港の取扱貨物量と寄港隻数の推移は表 2.29 のとおりである。

表 2.29 プノンペン港の取扱貨物量と寄港隻数の推移

			('000 tons)					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015 (9 months)
Imports	Containers	Laden	258	308	379	396	572	529
		Empty	10	21	25	36	44	43
		Sub Total	268	329	404	431	615	572
	Break Bulk, Dry Bulk	Fertilizer		3	17	45	7	50
		Coal	18	40	29	25	43	30
		Steel products	13	13	23	22	1	23
		Wheat	8	6		11	26	23
		Animal food			7	3	4	19
		Soy bean						19
		Others	18	23	27	25	127	18
	Sub Total	57	84	102	132	209	182	
	Liquid Bulk	Fuel	868	853	825	631	605	507
	Sub Total	868	853	825	631	605	507	
	Imports Total			1,194	1,266	1,331	1,195	1,429
Exports	Containers	Laden	141	211	247	324	380	291
		Empty	34	23	23	18	26	19
		Sub Total	175	234	270	342	407	310
	Break Bulk, Dry Bulk	Molasses					28	26
		Sugar				25	22	
		Dry Cassava			13	4	2	6
		Rice		10	1	1		
		Others	8	0	0	3	9	0
	Sub Total	0	10	14	30	53	32	
	Exports Total			182	244	284	374	468
Total			1,376	1,510	1,615	1,569	1,897	1,604

			(unit)					
			2010	2011	2012	2013	2014	2015 (9 months)
Ship Calls	Container Ship (Barge)		451	581	634	670	714	672
	General Cargo Ship		106	109	163	207	264	333
	Product Tanker		878	885	787	527	447	423
	LPG Tanker		1	8	46	50	36	34
	Passenger Ship		129	159	236	259	283	304
	Total			1,565	1,742	1,866	1,713	1,744

注：2015年は1月～9月の9ヵ月間の合計。

出所: PPAP

プノンペン港の取扱いコンテナ数推移は表 2.30 のとおりである。表 2.30 では 2015 年の数値は 1～9 月の累計を示しているが、PPAP の 2016 年 1 月の発表によれば、2015 年通年の取扱いコンテナ数は 144,813 TEU とのことであった。

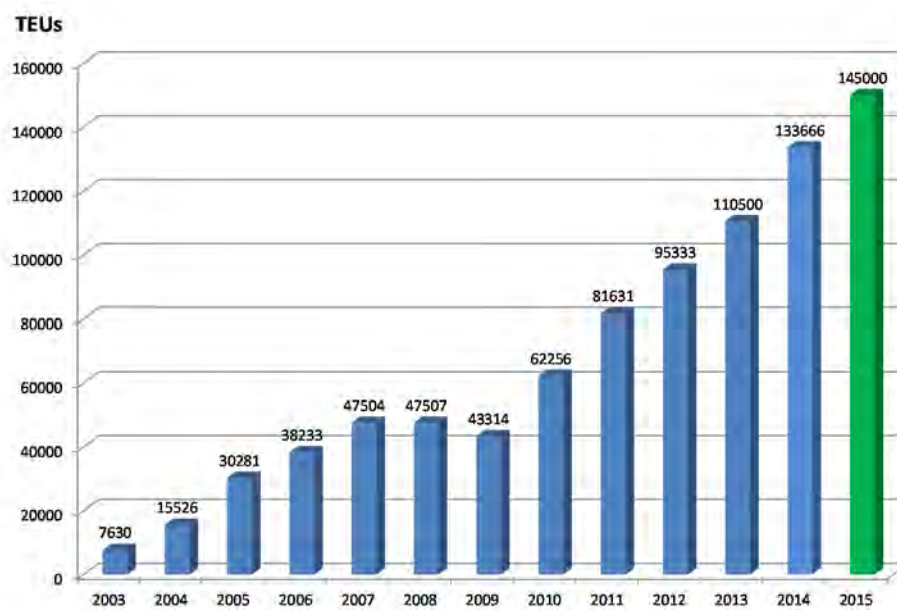
表 2.30 プノンペン港の取扱コンテナ数の推移（2010～2015年）

		2010	2011	2012	2013	2014	2015 (9 months)
Imports	Laden	21,369	25,344	29,627	28,924	39,412	33,726
	Empty	5,940	10,124	12,877	22,068	22,693	22,042
	Sub Total	27,309	35,468	42,504	50,992	62,105	55,768
Exports	Laden	24,276	35,696	41,961	49,501	59,003	44,261
	Empty	10,671	10,467	10,868	10,007	12,558	8,731
	Sub Total	34,947	46,163	52,829	59,508	71,561	52,992
Total		62,256	81,631	95,333	110,500	133,666	108,760

注：2015年は1月～9月の9ヵ月間の合計。

出所: PPAP

さらに、2003年からの取扱コンテナ数を見ると、船社による定期バース輸送が始まった2009年から取扱いが急増しているのがわかる。2015年まで6年間の年平均増加率は22.3%に及ぶ。



Remark: 2015年は予想値。

出所: PPAP.

図 2.11 プノンペン港の取扱コンテナ数の推移（2003～2015年）

(3) ステュン・ハウ港

1) 現況

プレアシハヌーク州ステュン・ハウ郡、シハヌークビル港の北東約 20km の地点に、プノンペン SEZ のデベロッパーである華僑系財閥 LCH Investment Group が開発を進めている。事業は 4 期に分けて実施されることとされており、2009 年に起工式が行われた。現在第 1 期で整備された小規模の在来船岸壁（水深 12m）、ゲート、管理棟と岸壁へ至る道路が供用されている。陸側には 192 ha のステュン・ハウ SEZ を造成する計画であり、CDC の認可も受けているが、整地が完了しておらず、入居企業も決まっていない。

なお、ステュン・ハウ港の西側には、カンボジア初の石炭火力発電所（100 MW）が 2014 年 2 月に操業を開始、マレーシア企業 Leader Universal 社の子会社 Cambodian Energy Limited が BOT で運営している。港湾設備としては、石炭輸送船用の栈橋、揚荷設備、発電所までのコンベアが整備されている。さらに隣接地には中国・カンボジア合弁 CIIDG Erdos Hongjun Electric Power 社による石炭火力発電所（120 MW×2 基）の建設が進められている。

2) 将来計画

LCH 社によれば、ステュン・ハウ港の沖合いに防波堤を伸ばしコンテナターミナルを建設する事業について、海外の大手ターミナルオペレーターから提案が出ているとのことであり、シハヌークビル港の拡張計画との競合が懸念される。また、当該海外ターミナルオペレーターはステュン・ハウ港における多額の投資を避け、シハヌークビル港の拡張部分にオペレーターとして参画することを狙っていることも考えられる。

なお、ステュン・ハウ港の陸側にはシンガポールの Kris Energy 社による石油探査事業のためのサプライベースや原油タンクの設置などの引合いがきているとのことである。



出所: JICA Study Team, Google Inc.

図 2.12 ステュン・ハウ港とその周辺



出所: JICA Study Team.

図 2.13 ステュン・ハウ港の現況

(4) カンポット港

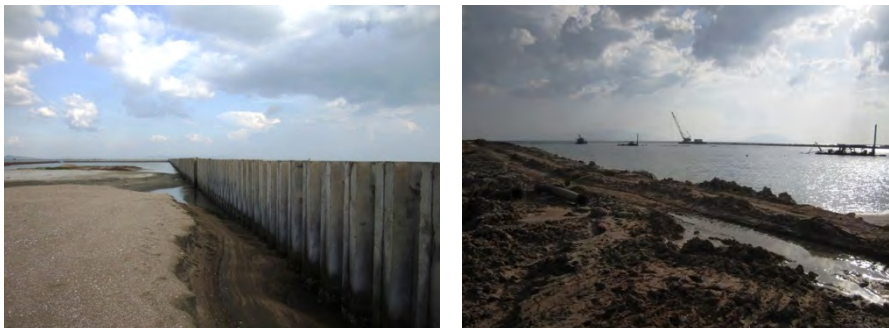
カンポット川河口西側で民間企業 2 社による大規模開発が行われている。1 つは Kampot SEZ Co., Ltd. による、カンポット SEZ とカンポット新港の建設である。埋立て

総面積は約 1,000 ha と言われており、そのうち 145 ha について CDC から認可を受けている。水深が浅く大規模な港湾開発が難しいため、中規模港湾を伴う工業用地・発電所の開発と推定される。もう 1 つは Keo Chea Property Development 社によるリゾート・住宅開発（埋立て総面積約 200 ha）である。いずれも沿岸漁業権の保全を巡り地元住民と係争中と報道されており、建設に長期間を要している模様である。



出所: JICA Study Team, Google Inc.

図 2.14 カンポット州の開発箇所



出所: JICA Study Team.

図 2.15 Kampot SEZ 社による埋立て箇所

2.4.2 水運

(1) 河川輸送の現況

カンボジアにおける航行可能な内陸水路の総延長は、1750 kmである。メコン河主川には、全体の30%の港湾が、トンレサップ河には、全体の15%、バサック河には、全体の5%の港湾が存在する。年間を通じて航行可能な河川は、580 kmである。

プノンペンから、カンボジア・ベトナム国境までは、102 kmであり、河川の屈曲から、船長110m以上の船舶の航行はできない。プノンペンから、南シナ海までは、現在のところカンボジア側も、ベトナム側もメコンルートを利用している。メコン河口は、浅いため満潮を待って通行しなければならない。



出所: Mekong River Commission (MCR)

図 2.16 カンボジア・ベトナムの法定航路



出所: JICA Study Team

図 2.17 メコン河・バサック河の港湾・航路

表 2.31 カンボジアにおける最低航路諸元

Class	Tonnage DWT (T)	Minimum navigation channel dimensions					
		Depth T (m) (a)	Width B (m)	Bent Radius R (m)	Bridge span (m)	Bridge Height H (m)	Electric wires height
0a (b)	7,000-10,000	8.8	66-88 (c)	960	88-132 (d)	37.00	39.00
0b	5,000- 7,000	8.0	57-76	840	76-114	32.00	34.00
0c	3,000- 5,000	7.0	48-64	750	64- 96	26.50	28.50
0d	1,000- 3,000	6.2	42-56	660	56- 84	21.00	23.00
1a	(e) 800- 1,000	4.5	36-48	600	48- 72	15.50	17.50
1b	600- 800	4.0	33-44	540	44- 66	14.00	16.00
1c	400- 600	3.4	30-40	480	40- 60	12.50	14.50
II	100- 400	2.9	27-36	420	36- 54	10.50	12.50
III	70- 100	1.9	20-26	168	26- 39	4.00	6.00
IV	30- 70	1.4	11-14	90	14- 21	3.00	5.00
V	10- 30	1.1	8-10	78	10- 15	2.00	5.00
VI	< 10	< 0.9	6- 8	66	8- 12	1.50	5.00

(a) $T (m) = T_s (m) + DT (m)$ with $DT (m) = 10\% T_s (m)$

(b) Class 0 for river navigating sea-going vessels

(c) Narrow (3 x Bs)-normal (4 x Bs)

(d) One way traffic (4 x Bs)-two way traffic (6 x Bs)

(e) Container feeder barges up to 2000 DWT

出所: Water Transportation Facilitation Committee in Cambodia

(2) メコン河

1) プノンペン新港から、カンボジア・ベトナム国境まで

河道は、一般的には深く、真っ直ぐであるが、数か所（3ヶ所、年により変化）浅瀬がある。区間 307-314 km（河口からの距離）では、河岸が大きく浸食されており、河岸保全が行われているが、LPG タンクは浸食影響を受けている。ベトナム国境は、河口から、251 kmに位置する。国境から、プノンペン新港までの航行に大きな支障はなく、喫水 7m 船舶の航行が可能である。

2) ベトナム国境から、チョーガオ運河入口まで

メコン河は全体的に深く、蛇行は海上船舶が航行できる程度に大きく、浅瀬はほとんどない。全区間において、ブイ、浅瀬標識、誘導灯などの航行支援施設はよく整備されている。ところどころ、船舶で混雑する場所があり、これらは、浅瀬と、前方の見通しの悪い急な屈曲部である。

メコン河主航路はミトーまで、一部浅瀬を除き最低 8m の喫水を確保している。しかしながら、この区間の船舶密度は高く、海上航行用の船舶は、ブイにより航路を指定されている。

3) チョーガオ運河、ホーチミン・カイメップまで

バージによりカイメップに行く航路は、運河とサイゴン河デルタの川によりさながら迷路のようになっている。全ての区間において、混雑しており、非常に多くの小舟と地域

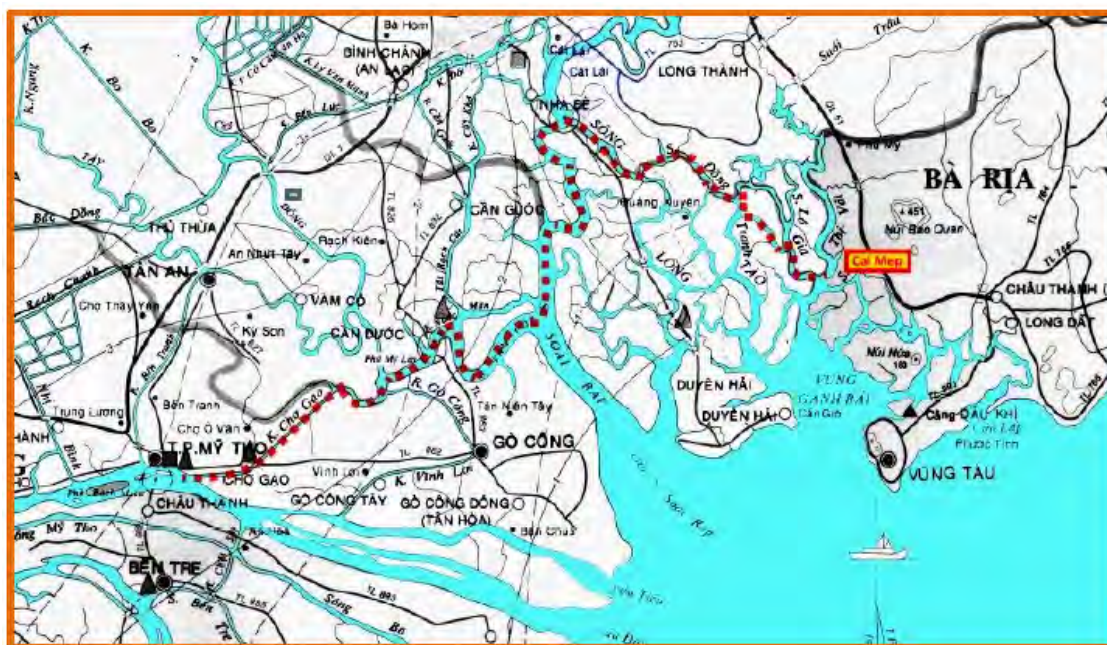
の旅客船が航行しており、大型のバージが運河を通行するの難しくなっている。従って、速度を落とし、屈曲部では、最新の注意を払う必要がある。運河の全延長は、28.6 kmであり、次の3区間に、分かれている。① Rach La 区間 10.2 Km、② Cho Gao 区間 11.6 Km、③ Rach Ky Gon 区間 6.8 km。

VIWAによると200DWT-1000DWT船舶が1日、1400航行している。ピーク日には、日1800隻が、航行している。したがって、航路での混雑、事故は、日常茶飯事に起きている。船舶の航跡波により、河岸の浸食も増加している。

運河の改良計画が段階整備で行われている。浚渫による増進と拡幅、河岸の補強がおこなわれており、第1フェーズの半分が、2014年に完成している。残りの半分は、2015年終わりから、開始されている。

4) メコン河口

南シナ海への出口、メコン河口は、満潮時の時にのみ、商船の航行が可能となる。干潮時のテウ河の砂州の水深は、1.2mより浅く河口から11マイルも沖に続く。河口の潮流と波浪が砂の堆積を促進するため、航路を維持するのが難しい。ブンタオの検潮所の春分最高高潮位で水深4mである。



出所; Mekong River Commission

図 2.18 チョーガオ運河、ホーチミン、カイメップ航路

(3) バサック河

1) バム・ナオ水路

バサック河に向かい西航路からバン・ナオ水路までの区間は 8m 以上の水深がある。バム・ナオ水路は、メコン河とバサック河を繋ぐ、長さ 6 km、幅 490m の天然の水路である。バム・ナオ水路は、バサック河の結節ヶ所で、半径 1050m の急カーブとなっており、5000DWT-10000DWT の大型船舶航行の障害となっておる。洪水期には、さらに問題があり、特に河川を下る船舶に対する屈曲部の流速が問題となる。

2) ハウ河河口のクアン・チャン・ボー運河

クアン・チャン・ボー運河、2007 年の運輸省令 No.3744/QD-BGTVT で承認された、プロジェクト実施は、2013 年の運輸省令 No. 2368/QD-BGTVT で承認されている。プロジェクト構成要素は、次のとおりである。

- ・ 44 km航路整備 (12 kmハウ河、19 kmクアン・チャン・ボー運河、8 kmタット運河、5 km海域)
- ・ 南防波堤 2.4 km
- ・ タット運河に沿った河川堤防
- ・ タット運河南側に住民用の道路 5 km
- ・ 新たなフェリーサービス
- ・ 500DWT バージ用岸壁
- ・ 航路管理事務所
- ・ 航路支援システム

前プロジェクトコストは、9.781 兆 VN ドン (4.5 億 US ドル)、運輸省の財源で 2017 年完成を目指している。これに 10000DWT の満載船、20000DWT の非満載船がハウ河に入ることが可能となる。



出所: Mekong River Commission

図 2.19 バン・ナオ水路



出所: Vinamarine

図 2.20 クアン・チャン・ボー運河

(4) 将来計画

1) メコン河

現在 1000DWT の河川用バージが使われている。2020 年を目標に 2000DWT の河川用バージの導入が検討されている。現在、世界銀行プロジェクトで、チョーガオ運河の拡幅と増進プロジェクトが実施されており、これにより、カイメップ港、チーバイ港へのショートカットが完成する。カンボジア側のメコン河の大規模浚渫の計画の必要はなく、タンチョウの下流 234 kmポイント近傍で維持浚渫が必要となる。メコン河河口の浅瀬では、満潮を待つ船舶の出入りが行われている。河口のサンドバーの浚渫は現実的でなく大型バージ時は満潮を待つ入出港となる。

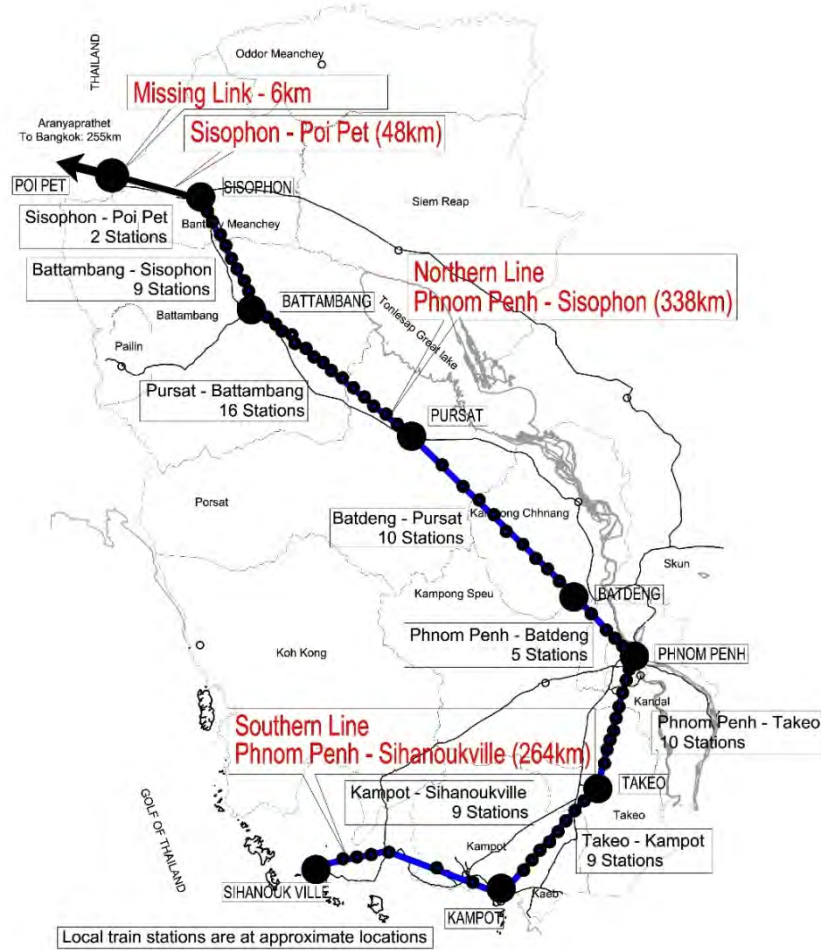
2) バサック（ハウ）河

2020 年を目標に 5000DWT の河川用バージと、外洋航海用船舶の導入が検討されている。カンボジア側でと、バン・ナオ・パスでの浚渫が必要となる。2040 年にはクワン・チャン・ボー運河が完成し、外洋航海船舶は、なんら問題なく出入りできるようになる。

2.4.3 鉄道

(1) カンボジアの鉄道システム

カンボジアの国土は 18 万平方キロあるが、鉄道は 2 路線しかない。その全体延長は 650 kmであるが、1990 年代後半まで、内戦と放置により、カンボジアの鉄道ネットワークは、非常に悪い状態に置かれていた。現在、鉄道の改修が行われている。政府と開発パートナーによる鉄道復興計画は、カンボジアの力強い経済成長と近隣国、世界との貿易緊密化促すと期待されている。



出所:MPWT

図 2.21 Railway Network in Cambodia

(2) カンボジア鉄道

1969年まで、カンボジア鉄道システムは、良い状態にあった。鉄道輸送のピークは内戦が始まる1970年にピークに達した。内戦は、鉄道輸送を妨害しただけでなく、鉄道ネットワーク自身にダメージを与えた。シソポンと、タイ国境を結ぶ区間48kmが内戦中に完全に破壊された。そして、その後10年間鉄道は放棄された。

(3) カンボジア鉄道システムの組織体制

当初、カンボジア鉄道に対して、主たる責任を持つ組織は、2002年に設立された国有企業であるカンボジア王国鉄道（RRC）であった。資金不足、鉄道の貧弱は維持管理、列車の遅れ・キャンセルなどが重なり、政府は、オーストラリアのトール社に30年間の

権限移譲を行い、2009年までに、全ての鉄道ネットワークを補修することにした。この時点で、国営企業である RRC は廃止され、MPWT 内に新しく鉄道局が設立された。

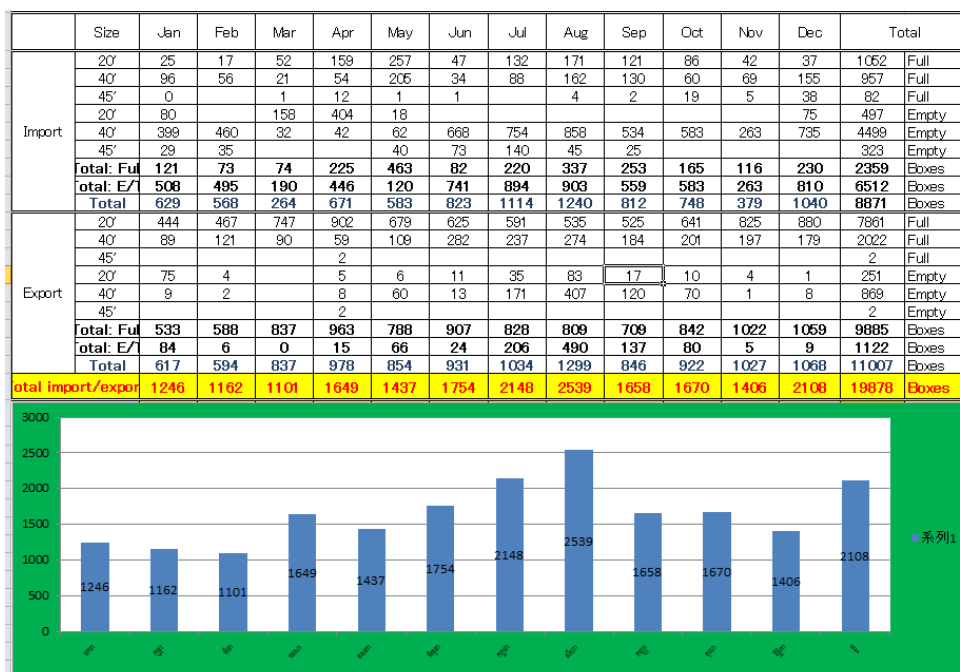
(4) カンボジア鉄道の復旧工事

2006年、破壊された鉄道の復旧プロジェクトが開始された。全予算は、1億4026万ドル強と想定された。予算は、ADB、8400万ドル、AUS aid、2296万ドル、OPEC、1300万ドルで分担された。カンボジア政府は、2030万ドルを用意した。プロジェクトは650kmの線路の補修、タイとの鉄道ネットワーク結合、プノンペンの鉄道施設整備が、目標であった。TSO-AS & Nawarath、仏タイの企業体が復旧工事を請け負った。

2013年に工事は完了する予定であったが、コストは大幅にオーバーし、移転問題から、プロジェクトとの進捗は大幅に遅れた30年間の鉄道運営権を持つトール・ロイヤル鉄道は、南線の完成を発表し、2013年8月から、運行を開始し、主にコンテナで米（精米）がプノンペンからシアヌークビルに運ばれた。

北線の復旧工事は大幅に遅れた。たった63kmの路線が2013年8月に完成した。この63kmには、シソポンーポイペトの復旧41kmも含まれている。

表 2.32 南線コンテナ貨物輸送量（2015年）



出所: PAS.

(5) マスタープラン

2011年12月、KOICA と MPWT は、カンボジア鉄道マスタープランを 2800 千ドルの予算で、2年で実施することに調印した。プロジェクトの目的は、効率的で、システムティックな国家鉄道計画を作成することと、プライオリティ区間の実現性調査を行うことであった。最終報告書によれば、鉄道マスタープランは、国土の均衡ある持続発展を促すとし、4つ目標と7つの戦略を提案している。マスタープランでは、8つの支線、4つ高速鉄道線、5つの工業鉄道線、4つのアクセス鉄道を提案している。



出所; KOICA

図 2.22 鉄道マスタープランによる鉄道ネットワーク

表 2.33 鉄道マスタープランの路線一覧

	Section	L(km)		Section	L(km)
Main Line	A PHNOM PENH ~ SISOPHON ~POIPET ~ THAILAND	384	High Speed Line	A PHNOM PENH ~ SISOPHON ~POIPET ~ THAILAND	400
	B PHNOM PENH ~ SIHANOUK VILLE	260		B PHNOM PENH ~ SIHANOUK VILLE	243
	C SISOPHON ~ SIEM REAP ~CHEUNG PREY	326		C SISOPHON ~ SIEM REAP ~CHEUNG PREY	314
	D BAT DOENG ~ KAMPONG CHAM ~ SNUOL ~ VIETNAM	249		D BAT DOENG ~ KAMPONG CHAM ~ SNUOL ~ VIETNAM	236
	E SNUOL ~ KRATIE ~ STUNG TRENG ~ LAOS	249		A OTDAR MEANCHEY ~ PRAEH VIHEAR	181

	Section	L(km)		Section	L(km)
Branch Line	① PREY CHRUK ~ OTDAR MEANCHEY	74	Airport & Port Line	▲ PREAH VIHEAR ~ STUNG TRENG	113
	② KAMPONG THOM ~ PREAH VIHEAR	139		▲ MONDUL KIRI ~ RATANAK KIRI	151
	③ STUNG TRENG ~ RATANAK KIRI	158		▲ KAMPONG SEILA ~ VEAL RING	48
	④ KAMPONG CHAM ~ KRATIE	115		▲ SVAY RIENG ~ SUONG	90
	⑤ SNUOL ~ MONDUL KIRI	101		▲ PHNOM PENH NEW PORT LINE	42
	⑥ BATTAMBANG ~ PAILIN	75		▲ KAMPONG CHHNANG AIRPORT LINE	21
	⑦ PHNOM PENH ~ KOH KONG	248		▲ KAMPOT PORT LINE	4
	⑧ PROTEAS LANG ~ SVAY RIENG	170		▲ SIEM REAP NEW AIRPORT LINE	3

出所; KOICA

(6) 将来展望

1) 北線のリハビリ

2015年12月、カンボジアとタイ両国首相は、署名して、バンコクからプノンペンへの鉄道線の完了を推進することで合意した。カンボジア政府（MPWT）は、2016年の半ば（6-7月）までにポイペトとシソポン間の6.5キロメートルの鉄道延伸を完了させる予定である。カンボジア側が、タイ国境までのミッシングラインを完成させ、タイ側が国境に流れる河川に鉄橋を完成させるというものである。2016年7月頃までにタイ側から、シソポンまでの鉄道を開通させ、その後2016年末までに、プノンペンまでの接続を完成させる計画である。当面速度は、時速15km程度を予定しており、鉄橋、カルバート上では、強度不足から速度を時速5km落として運行する予定である。工事は既に始まっているが、一度補償した土地に住民が戻って来るなど、問題を抱えている。工事は中国のチャイナハイドロが受注した。

両国政府はまた、バンテイメンチェイに2つの新しい国境チェックポイントを開くだけでなく、バンテイメンチェイ-サケオとコッコン・トラートの境界線に沿って経済特区を開発する契約を締結した。

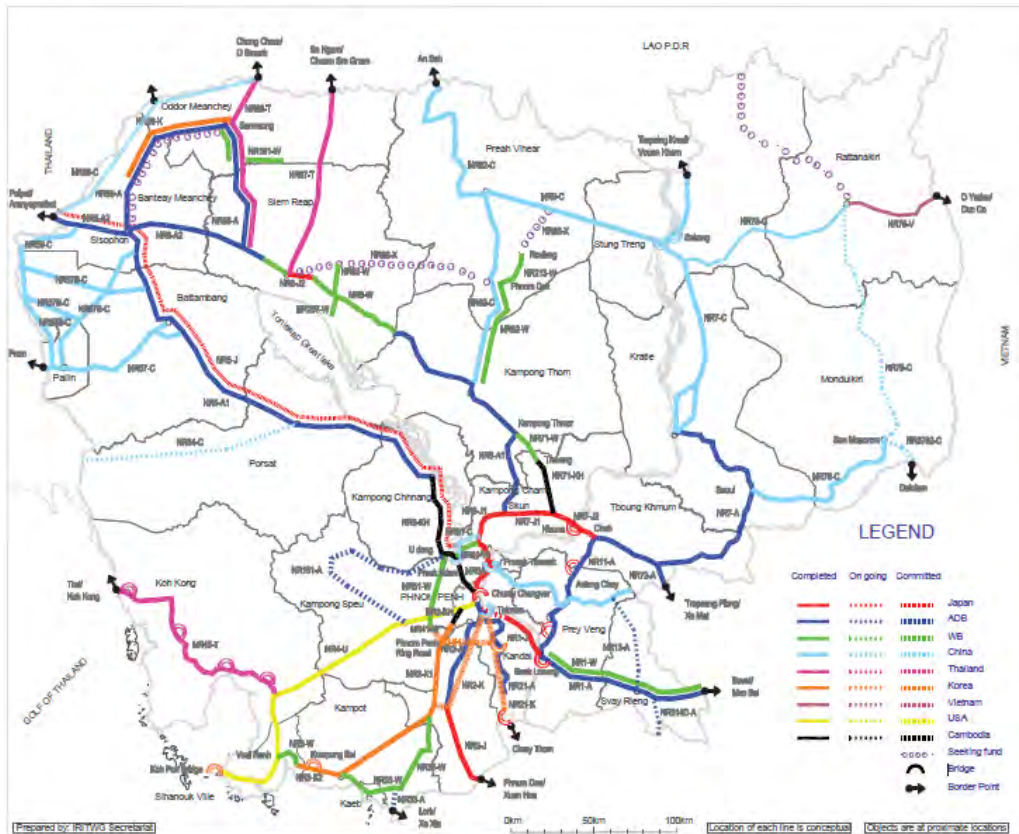
2) ベトナムへの鉄道連絡

2012年6月、カンボジア政府は中国政府とプノンペンとベトナムのホーチミン市を結ぶ鉄道整備について議論した。中国は、標準軌道による整備を主張したが、ベトナム南部、カンボジアの鉄道はメーターゲージであるため、協議は結論に至らなかった。また、2014年 KOICA は鉄道マスタープラン計画策定の調査を行い、その中でホーチミン-プノンペン間の高速列車の整備の提案を行ったが、その後、進展は見られていない。カンボジア政府は、かつてプノンペン市のサムラオでベトナム方面への列車の接続を検討していたが、用地買収が難航したため、現在は、少し北のウドンあたりを鉄道接続の候補地として考えている。

2.4.4 道路

(1) 主要道路整備の現状

1990年代から2000年代にかけて世界各国から道路整備、改修の支援を受け入れており、その主な支援先は日本、アジア開発銀行、世界銀行、オーストラリア、中国、タイ、韓国、ベトナム、USA等となる。支援別に分けられた道路ネットワーク図は図2.23の通り。



出所: IRITWG, “Overview of the Transport Infrastructure Sector in Kingdom of Cambodia (5th Edition)”, 2015.

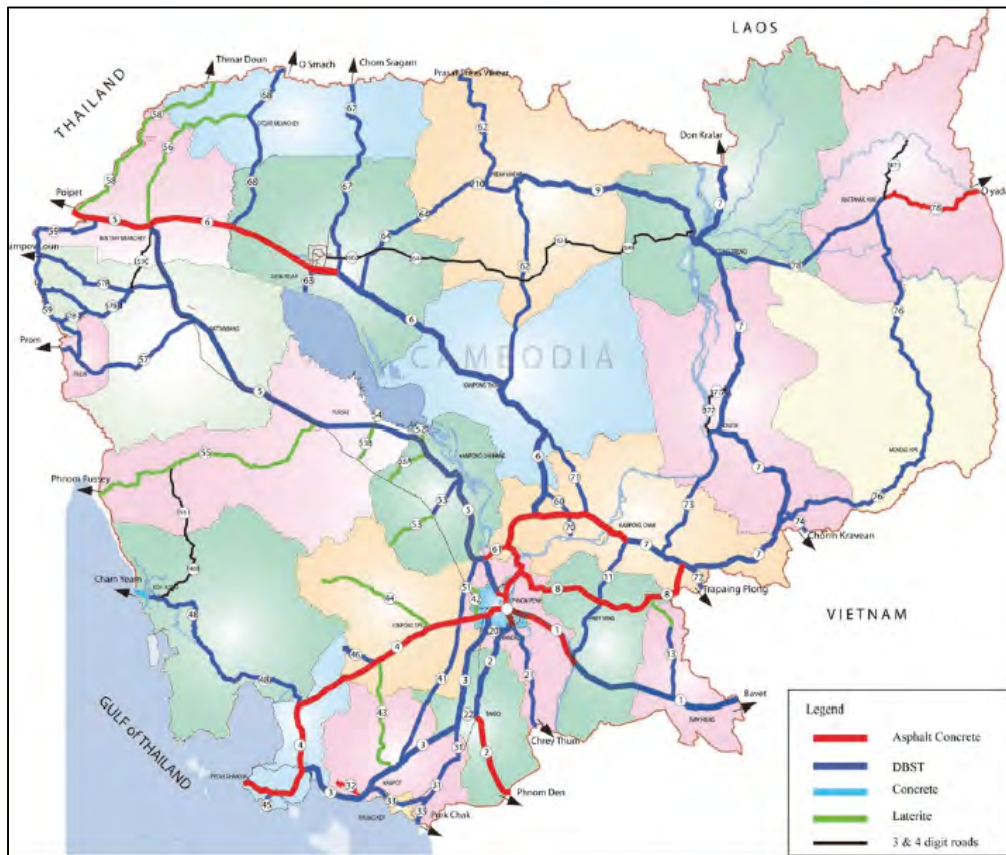
図 2.23 道路ネットワークの整備計画

2014年9月時点での国道1桁、2桁の道路の距離はカンボジア国全体の約20%を占めており、橋梁は同、44%の整備が行われている状況にある(2.34参照)。またJICAは「全国道路網調査(2006年)」、「全国道路網マスタープラン作成にかかるフォローアップ協力(2009年)」、「全国道路網整備計画に係る基礎情報調査(2013年)」を行っており、その調査において1桁国道の整備については、DBSTによる整備も含め、ほぼ終了、1桁国道の全線アスファルト舗装化や都市周辺地域及び主要国道の4車線化が計画されている(図2.34参照)。

表 2.34 道路ネットワークの現状

Road Classification	Length (km)	Road Percentage	Number of Road Network	Number of Bridge	Bridge Percentage	Bridge Length (m)	Bridge Length Percentage	Management Authority
NR (1-digit)	2,243	4.1%	9	589	14.5%	17,643	23.1%	MPWT
NR (2-digit)	8,864	16.0%	146	698	17.2%	15,710	20.6%	MPWT
Provincial Road (3-4 digit)	4,407	8.0%	236	904	22.3%	16,309	21.4%	Under discussion
Rural Road	39,728	71.9%	13,355	1,869	46.0%	26,559	34.8%	MRD
Total length	55,242	100.0%	13,746	4,060	100.0%	76,221	100.0%	

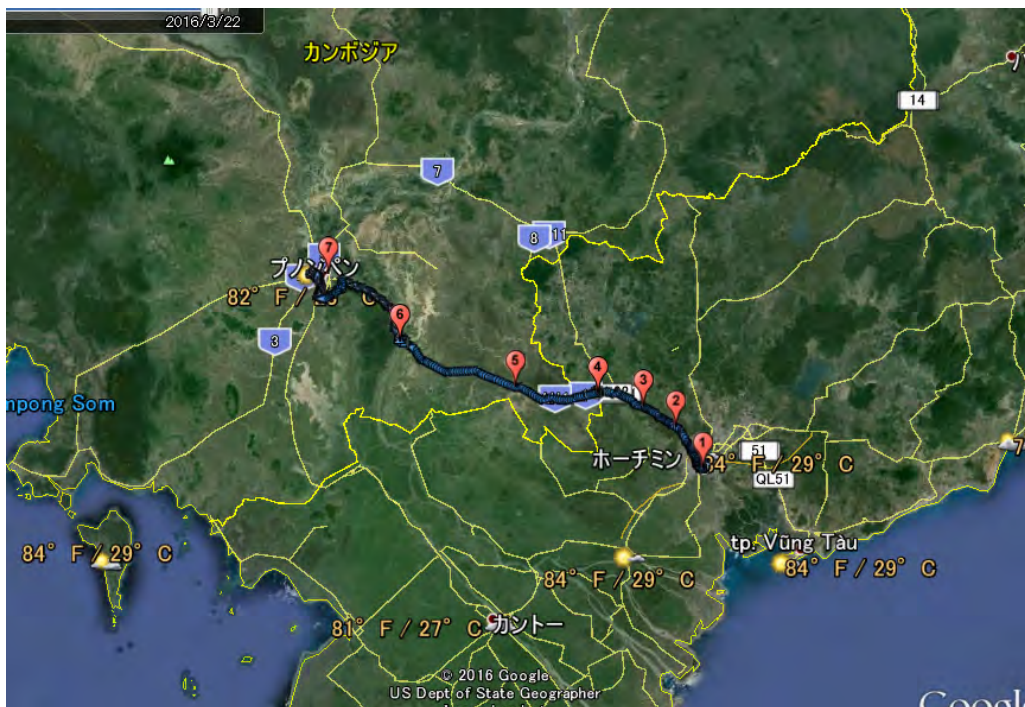
出所: IRITWG, "Overview of the Transport Infrastructure Sector in Kingdom of Cambodia (5th Edition)", 2015.



出所: JICA, "Data Collection Survey on the Trunk Road Network Planning for Strengthening of Connectivity through the SOUTHERN Economic Corridor", 2013.

図 2.24 既存道路の整備状況

本調査では1号線、5号線を走行するトレーラーに振動計を装着し、主要都市間のトラックの進行方向、横揺れ、縦揺れの振動を計測し、その路面状況を確認した。1号線においては、ホーチミンからプノンペン間、5号線においてはポイペトからプノンペンまでとなる。1号線では、進行方向において、バベットからスパイリエンにかけて4G、横方向で-3Gが計測された。進行方向でそのような値が発生する要因は、追い越しによる急加速が原因とみられ、横方向はカーブ等に入る前の減速ができなかった可能性が高い。しかし、貨物に影響を与える5G以下にすべて収まっていることから、路面状況に問題は無い。1号線の振動結果は図2.25、表2.55の通りとなる。



出所: JICA Study Team.

図 2.25 振動計測のルートと主要都市

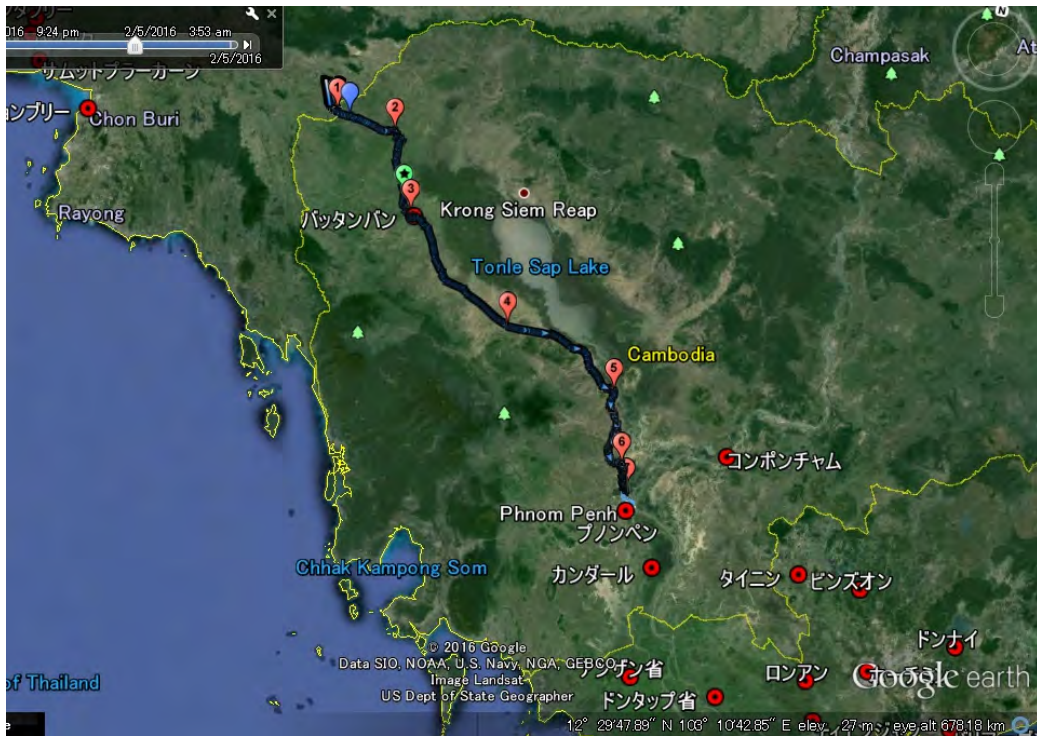
表 2.35 1号線の振動計測結果

no.	Departure Place	Arrival Place	X			Y			Z		
			Ave	Max	Min	Ave	Max	Min	Ave	Max	Min
1	Ho Chi Minh	Tan Phu Trung	0.1	1.0	-1.0	0.8	1.0	-2.0	-0.3	1.0	-1.0
2	Tan Phu Trung	An Tinh	0.3	1.0	-1.0	0.7	1.0	-2.0	-0.1	1.0	-1.0
3	An Tinh	Bavet	0.4	1.0	-1.0	0.9	1.0	-1.0	-0.1	1.0	-1.0
4	Bavet	Svay Rieng	0.8	4.0	-1.0	0.7	2.0	-3.0	0.4	2.0	-1.0

no.	Departure Place	Arrival Place	X			Y			Z		
			Ave	Max	Min	Ave	Max	Min	Ave	Max	Min
5	Svay Rieng	Tsubasa Bridge	0.6	2.0	-2.0	0.9	2.0	-1.0	0.4	2.0	-1.0
6	Tsubasa Bridge	Pnom Penh City	0.6	2.0	-1.0	0.7	2.0	-1.0	-0.1	1.0	-1.0
7	Pnom Penh City	Pnom Penh City	0.5	2.0	-2.0	0.9	2.0	-1.0	-0.2	1.0	-2.0
Average			0.5			0.8			-0.0		

出所: JICA Study Team.

5号線では、進行方向では、すべて約1G以下となっており、急加速、急減速の傾向はみられない。これはドライバーが意識した安全運転というよりも、片側1車線という道路状況によるところが大きいと思われる。横方向は最大4Gを計測しており、カーブ等に入る前、減速ができなかった可能性が高いが、貨物へのダメージには影響を与えないといわれる5G内に収まっていることから問題はない。縦方向は他の方向に比べて高い値となっている。これは路面状況が悪いことを意味しており、シソポンからバタンバンにかけて、9Gが計測された。アスファルト舗装の一部が割れて、そこを通過したものとと思われる。今回の調査はカンボジアへの輸入にかかるトラックを対象としており、機械の部品等の輸送においては、このような衝撃は貨物ダメージに直結するため、道路舗装のメンテナンスだけでなく、ドライバーへの安全教育の徹底、防振パレットや緩衝材の導入も必要となる。5号線の振動結果は図2.36、表2.36の通りとなる。図2.26の緑の星印が9Gを計測したポイントとなる。



出所: JICA Study Team.

図 2.26 振動計測のルートと主要都市

表 2.36 5号線の振動計測結果

no	Departure Place	Arrival Place	X			Y			Z		
			Ave	Max	Min	Ave	Max	Min	Ave	Max	Min
1	Poi Pet	Sidophon	-0.5	1.0	-1.0	0.1	1.0	-1.0	1.0	2.0	0.0
2	Sisophon	Battambang	-0.6	1.0	-1.0	0.3	1.0	-1.0	1.1	9.0	-1.0
3	Battambang	Pursat	-0.5	1.0	-1.0	0.6	4.0	-1.0	1.1	3.0	-1.0
4	Pursat	Kampong Chhnang	-0.3	1.0	-1.0	0.7	2.0	-4.0	1.5	4.0	-2.0
5	Kampong Chhnang	Road improvement	-0.2	1.0	-1.0	0.7	2.0	-2.0	1.4	4.0	-2.0
6	Road improvement	Phnom Penh	-0.5	1.0	-1.0	0.5	4.0	-1.0	1.1	4.0	-2.0
Average			-0.4			0.5			1.2		

出所: JICA Study Team.

輸送業者に使用する道路の整備状況をヒアリングした内容は、表 2.37 の通りとなる。

表 2.37 輸送業者のヒアリングによる道路整備状況

Major Road Name	Contents of interview
RN 1	<ul style="list-style-type: none"> ・ アスファルト舗装により路面状況はよい。 ・ TSUBASA 橋が完成したことにより、夜間走行が可能となった。 ・ ラッシュアワー以外に突発的な渋滞が発生しやすい。 ・ 一部拡張工事による渋滞が発生しやすい。
RN 2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国の援助で橋が架かった。 ・ ラッシュアワー以外に突発的な渋滞が発生しやすい。
RN 4	<ul style="list-style-type: none"> ・ アスファルト舗装により路面状況はよいものの、空港から西に 30 分くらいのところから舗装がなくなり、荷崩れが多発している状況にある。 ・ 一部 2 車線化が整備されている。 ・ ラッシュアワー以外に突発的な渋滞が発生しやすい。
RN 5	<ul style="list-style-type: none"> ・ 5 号線は簡易舗装のため起伏があり、貨物のダメージに直結する状況にある。 ・ 重量貨物のトラックが増加しており、路面状況が悪化している。 ・ ラッシュアワー以外に突発的な渋滞が発生しやすい。 ・ 一部改修中。
RN 6	<ul style="list-style-type: none"> ・ 6 号線はポイペトからシムリアップまでしか路面がよくないため、貨物輸送には適さない。

出所: JICA Study Team.

またプノンペンの道路舗装状況は 2.38 の通りとなる。また市内では 27 の橋梁があり、その総延長は 5,429m となる。

表 2.38 プノンペンの道路舗装状況

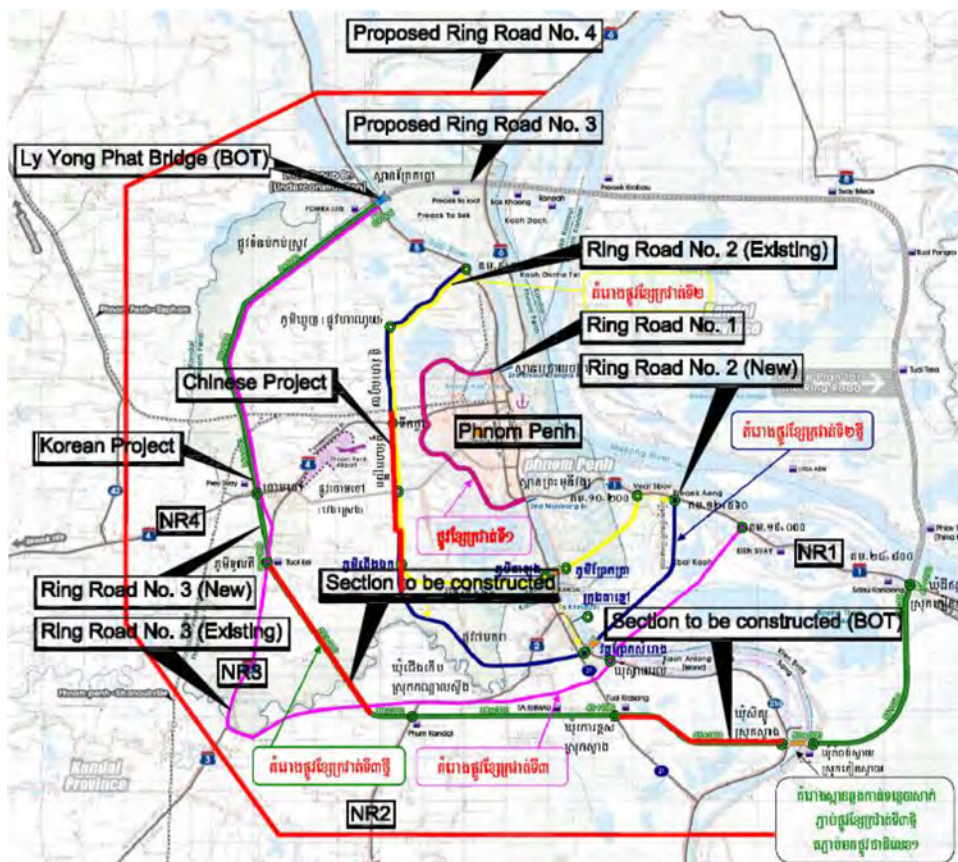
Description	Unit:m			
	AC Roads	DBST Roads	Concrete Roads	Total
Phnom Penh	215,286	279,753	206,730	1,379,487
Daun Penh	29,800	12,730	1,649	43,810
Chamkamon	29,521	53,646	21,377	105,528
7 Makara	29,800	12,730	1,649	22,264
Toul Kork	5,500	64,067	32,453	117,924
Mean Cheay	11,980	14,720	57,953	143,490
Dangkor	—	38,788	22,067	451,767
Sen Sok	—	3,860	7,710	105,528
Russey Keo	7,020	18,409	62,241	186,528

Total	328,907	498,703	413,829	2,556,326
Ratio	12.9%	19.5%	16.2%	100.0%

出所: Phnom Penh Capital Hall.

(2) 環状線の整備状況

プノンペンを中心地から放射線状に国道が走っており、コンテナトレーラーやトラックが他の国道を利用する場合、市内を通過する必要がある。そのため走行規制の影響を受けやすいことから、Ring Road No.1 から No.4 までの環状線の整備が始まっている(図 2.27 参照)。

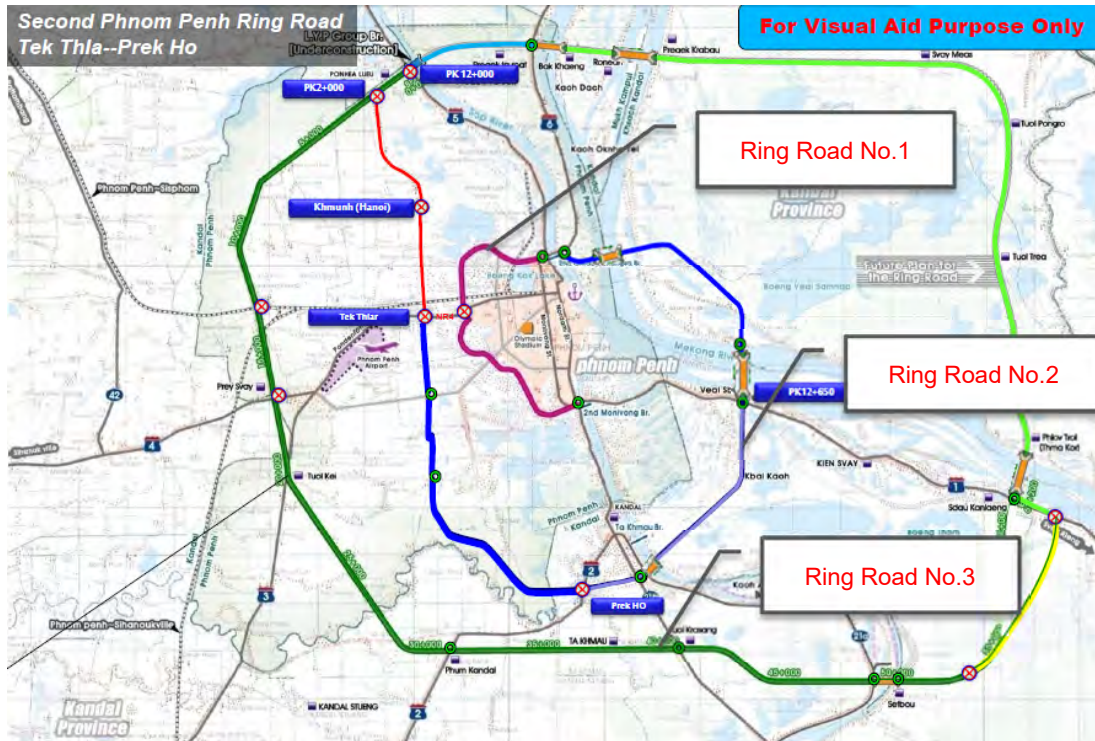


出所: IRITWG, “Overview of the Transport Infrastructure Sector in Kingdom of Cambodia (5th Edition)”, 2015.

図 2.27 プノンペンの環状道路計画

トラックが走行規制を回避する場合、主に既存の RR No.2 を利用するが、一部未舗装で路面が悪く、村落を通過する場所もある。また悪路のために貨物へ与える衝撃が高く、精密機械等の原材料や部品は利用できない状況にある。現時点では縫製品や機械の完成

品を積んだトラックしか利用できていない。2016年3月2日のIRITWGにて、RR No.2、3の線形が提示された(図 2.28 参照)。



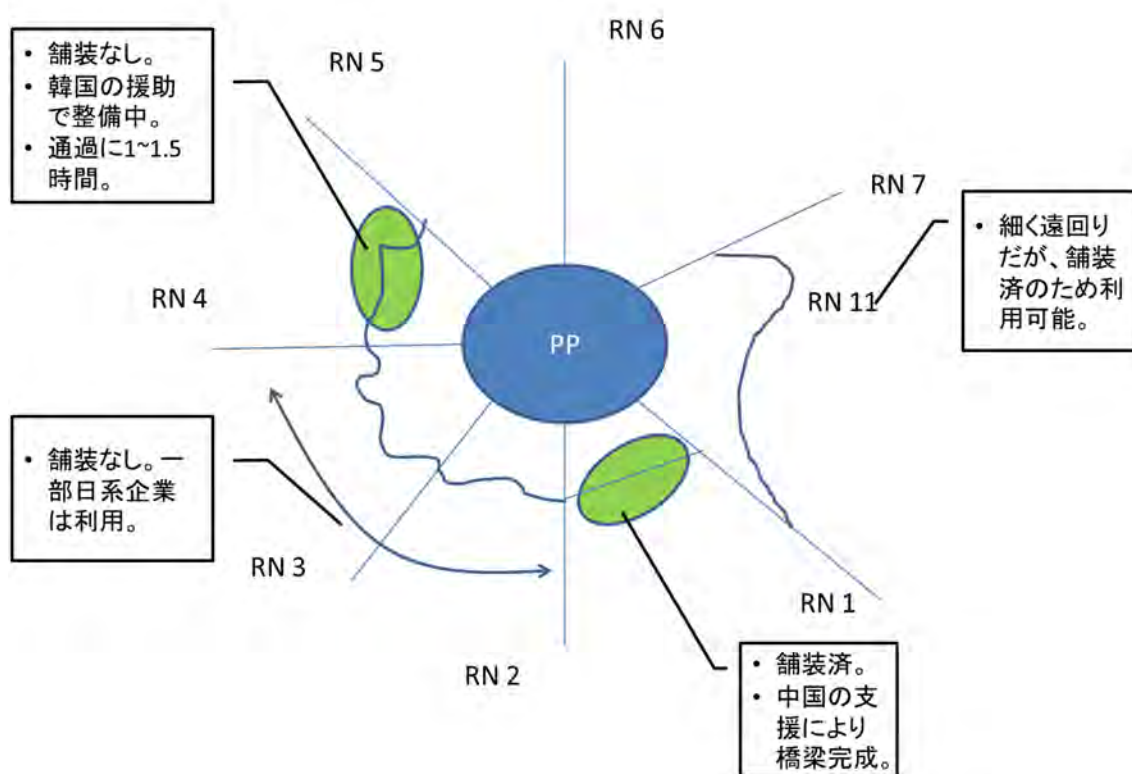
出所: IRITWG, 02 March 2016.

図 2.28 プノンペンの環状道路計画 (RR No. 1 to No. 3)

表 2.39 輸送業者のヒアリングによる RR No. 2 の整備状況

国道名	ヒアリング内容
RN 1 to 4	<ul style="list-style-type: none"> 中国も整備中。 一部、村落を通過する必要がある。
RN 4 to 5	<ul style="list-style-type: none"> タイから PPSEZ への輸入は、5 号線から夜間、市内を抜けて 4 号線を利用する場合と、環状道路を利用することにより、昼間のうちに PPSEZ まで輸送するパターンがあり、貨物の特性に応じて使い分けている。
RN 5 to 6	<ul style="list-style-type: none"> 昼間走行できず、夕方までトラックが待機している状況。 RR の対象外となる。

出所: JICA Study Team.



出所: JICA Study Team.

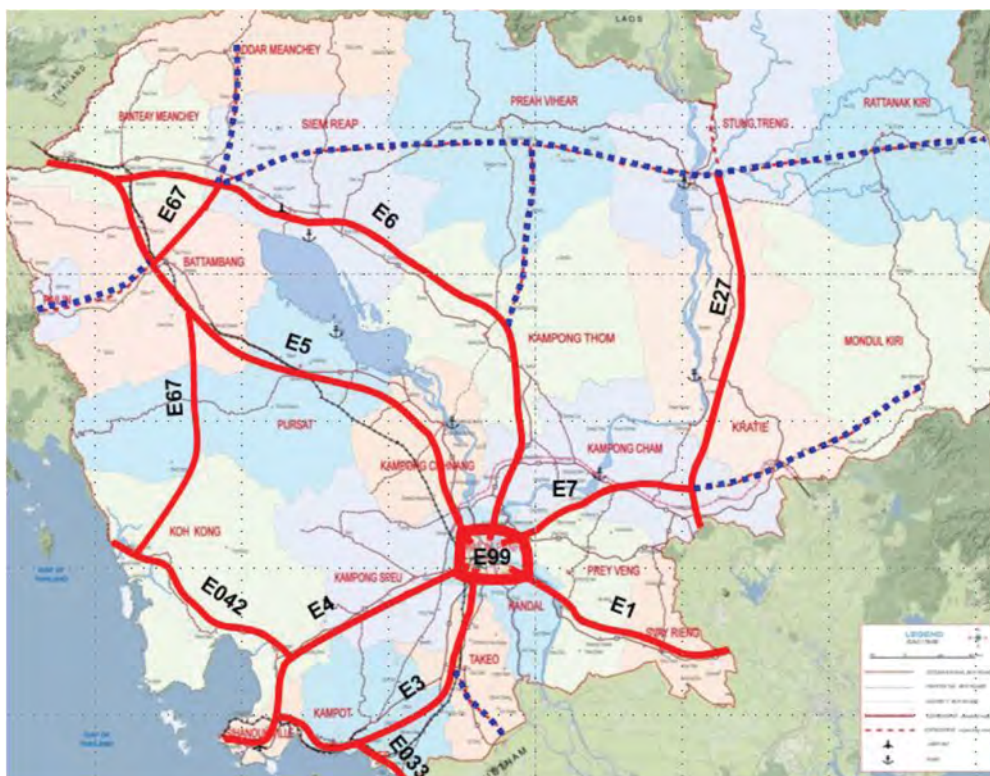
図 2.29 RR No. 2 の整備状況

(3) 高速道路整備

主要都市間において既存の道路を利用する場合、片側1車線や路面状況の未整備、生活道路の併用、街灯未整備等により高速走行ができず、通過に時間がかかっていることから日本政府、中国政府の支援により、高速道路の計画が進められている。その仕様は4車線以上、インターチェンジや休憩所の整備となる。高速道路の実現によって、以下のような裨益効果をもたらす。

- ・ 地域経済の成長促進
- ・ 交通安全の保証
- ・ 観光旅行の増加
- ・ 外国投資の増加
- ・ 農工用の市場拡大

中国による 2014 年度の高速度道路マスタープラン調査によると、2040 年までに 2,230 km、整備する必要がある、その事業費は 260 億ドルと試算している。ただし短期計画として 2020 年までに 850 km、事業費 90 億ドルの整備を提案している。



出所: IRITWG, "Overview of the Transport Infrastructure Sector in Kingdom of Cambodia (5th Edition)", 2015.

図 2.30 中国による高速鉄道開発計画

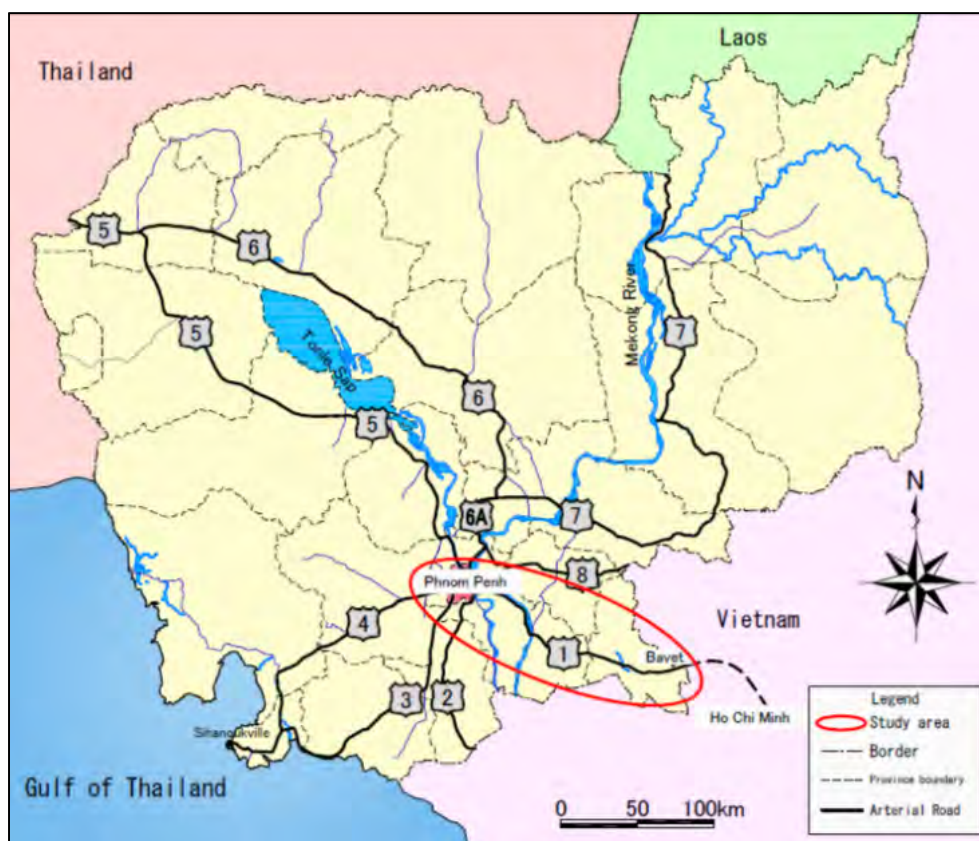
表 2.40 中国による高速道路の必要距離

No.	Route		Length, km	No. Lane	Investment Cost (million USD)	schedule
	from	To				
E99	PP Ring Road	-	145	8	25,500	Short term
E1	PP Ring Road No.3	Svay Rieng	150	4		Short term
E4	PP Ring Road No.3	Sihanoukville	205	4		Short term
E3	PP Ring Road No.3	Sihanoukville	195	4		Long term
E5	PP Ring Road No.3	Thailand Border	380	4		Short term Medium term
E6	PP Ring Road No.3	Banteay Meanchey	390	4		Short term

No.	Route		Length, km	No. Lane	Investment Cost (million USD)	schedule
	from	To				
						Medium term
E7	PP Ring Road No.3	Kampong Cham	130	4		Medium term
E27	Kg. Cham	Stung Treng	225	4		Long term
E67	Siem Reap	Koh Kong	230	4		Medium term Long term
E042	Koh Kong	Sihanoukville	145	4		Medium term
E033	Kamport	Kep	35	4		Medium term
Total			2,230		25,500	

出所: IRITWG, “Overview of the Transport Infrastructure Sector in Kingdom of Cambodia (5th Edition)”, 2015.

日本国政府からの支援として JICA は 2013 年、“Preliminary Data Collection Survey for Expressway Development in the Kingdom of Cambodia” を行い、2,200 km の整備が必要と提案した（図 2.31 参照）。しかし前述した中国政府によって高速道路マスタープラン調査が行われた。その後 2014 年には、JICA 支援によって優先度の高いホーチミン、プノンペン間を結ぶ 135 km の高速道路の情報収集・確認調査が行われた。



出所: JICA, “Data Collection Survey on Phnom Penh – Ho Chi Minh City Expressway Development Plan in the Kingdom of Cambodia”, 2014.

図 2.31 日本による優先すべき高速道路計画

表 2.41 日本による高速道路の必要距離

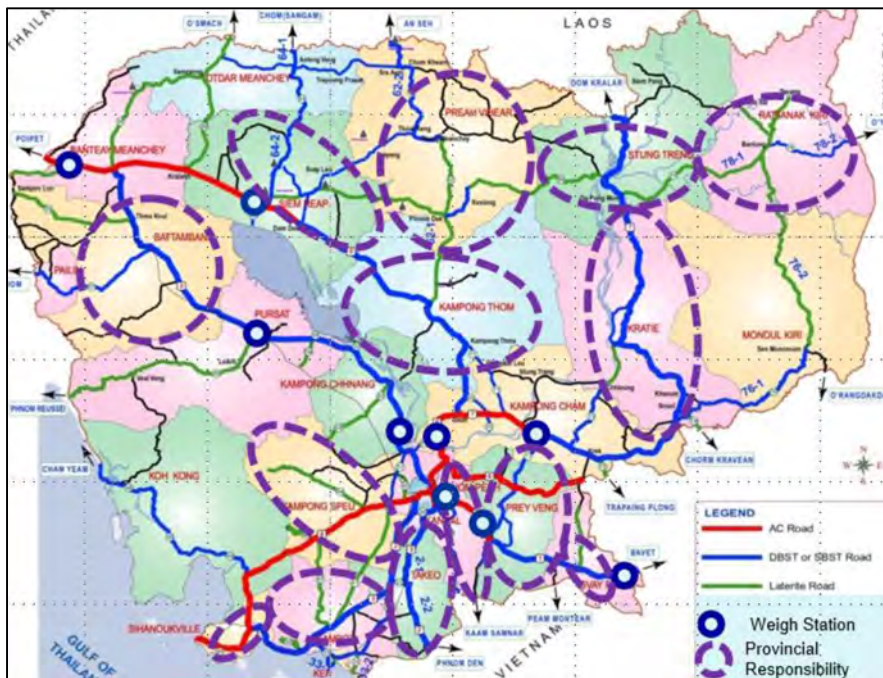
No.	Route		Pavement type	Length, km	schedule
	from	To			
E1	PP Ring Road No.3	Bavet (along NR1)	AC	135	Short term
E3	PP Ring Road No.3	Sihanoukville (along NR4)	AC	210	Short term
UE	PP Ring Road	-	AC	155	Medium term
E5	PP Ring Road No.3	Poi Pet	AC	355	Medium term
E6	PP Ring Road No.3	Sisophon	AC	400	Long term
E7	PP Ring Road No.3	Lao Border (along NR7)	AC	335	Long term
E9	Siem Reap	Vietnam Border (along NR9)	AC	390	Long term
E10	Kep	Koh Kong (along NR33 and NR44)	AC	220	Long term

No.	Route		Pavement type	Length, km	schedule
	from	To			
Total				2,200	

出所: IRITWG, “Overview of the Transport Infrastructure Sector in Kingdom of Cambodia (5th Edition)”, 2015.

(4) 道路輸送に関する環境

過積載による道路の損傷を防ぐために、国際ルートに 9 つの重量検査所が設置されている (図 2.32 参照)。また ADB の支援により 36 個のポータブル重量計が各県に配備されている状況にある。なお積載する貨物の重量はトラックやセミトレーラー、トレーラーと車種別に規定されている。



出所: IRITWG, “Overview of the Transport Infrastructure Sector in Kingdom of Cambodia (5th Edition)”, 2015.

図 2.32 重量検査所の位置

2.4.5 ドライポート

ドライポートとは、一時蔵置、CYやCFSの機能を持っており、保税地域でも保税倉庫でもなく、通関手続きができる場所となる。プノンペンに位置するドライポートは10ヶ所あり、ドライポートもSEZと同様、税関とカムコントロールが駐在している。2010年の調査では10ヶ所あったが、現在は1社が撤退、1社 (Chai Da Dry Port) が新たに

進出、もう1社が計画予定と、競争・投資が激しいことがうかがえる。またプノンペン以外のドライポートは、バベットに1社、存在する。プノンペンのドライポートの一覧は以下の通り。

表 2.42 プノンペンのドライポート一覧

No.	Description	Background	Services	Equipment/ Facilities
1	Bok Seng PPSEZ Dry Port Co., Ltd.	Another yard in Sihanoukville, located 3km from PAS	One-stop logistics, container Depot, container & conventional Trucking services, project cargo handling, custom clearance services	Lorry crane with capacity ranging 5t to 7t, trucks from 30t to 60t, 50t-crane with suitable lifting gears stacker and 3 warehouses
2	Hong Leng Huor (Transport Imp.Exp & Dry Port) Co., Ltd. (HLH)	Established in 1999 as logistics and transportation company, on 15ha of land, about 3km from PP Airport, branches in Bavet, PP	Logistics & freight forwarding, road transportation, warehousing and distribution, customs clearance, dry port services	Warehouses: 50,000 sqm, customs office, CAMControl office, CY, cargo-handling equipment, warehouses, CFS & repair workshop
3	Olair Dry Port Worldwide Logistics Co., Ltd.	Unknown	Unknown	Unknown
4	SBLL ICD & Transport Co., Ltd.	Unknown	Unknown	Unknown
5	Sokan Transport Co., Ltd.	Established in 2000, H/Q in PP, branches in SHV, Bavet, Smach and Poipet, regional offices in BKK and HCM and other countries	Customs clearance & documentation, trucking, sea-freight & forwarding, dry port, warehousing and distribution	Dry port: 29,855 sqm, warehouse: 4,000 sqm, 182 trailers, 6 lorries, 3 forklifts & 4 cranes, 114 truck drivers, 5 standby drivers, 6 lorry drivers and 6 co-drivers, 2 forklift drivers, 4 crane drivers & 4 co-drivers, 5 technicians, 10 technical clerks, 5 staff and 2 team leader and 27 admin staff
6	So Nguon Dry Port	Established in 1999, H/Q in PP, branches in SHV, Poipet, Bavet of Svay Rieng and Trapeang Plong of Kampong Cham	Import-export LCL & FCL cargo clearances, inland transports, warehousing & CY	Dry port in PP: 10ha, Customs office, CAMControl, CTN-handling equipment for 20' & 40' (6 cranes), CTN depot up to 7,000 CTN, warehouse: 25,000 sqm, 11 elevators, repairs workshop
7	Tec Srun Import Export Transport & Dry Port Co., Ltd.	Established in 1996, 15 years of trucking experience, 4 branches in SHV, PP, Bavet and Poipet	Customs clearance, depot container storage, sea-freight, transportation, cargo consolidation	5 warehouses: 15,000m ² , 1 dry port: 52,000m ² , 12 cranes & stacker: 25t to 50t, 12 forklifts: 0.2t to 3.5t, 160 modern trucks: 30t to 40t, 280 trailers, 180 staffs

No.	Description	Background	Services	Equipment/ Facilities
				and 170 drivers
8	Teng Lay Deport & Dry Port	Established in 1996	Customs clearance, documentation, ocean & air freight, land freight, open storage yard, dedicated container freight station, warehouse management & stock inventory control	Unknown
9	Toll Royal Railway Phnom Penh Dry Port/ Toll Cambodia Dry Port	Unknown	Unknown	Unknown
10	Union Imp Exp & Transport/ Dry Port	Established in 2012 on 05ha of land	CY, customs clearance and documentation, trucking, warehousing, shipping, transportation & logistics and bonded warehouse	Warehouses: 7,500 sqm (including bonded warehouse), CFS warehouse & general cargo warehouse, CY: 27,000 sqm (2,500TEUs),

Remark: as of 02 March 2016.

出所: JICA Study Team.

2.5 ドナーによる物流関連支援

以下、カンボジアにおける運輸インフラ及び物流関連プロジェクトに支援する主要な世界銀行、アジア開発銀行及び韓国国際協力団による物流関連支援について整理する。上記機関以外にも、中国政府は国道6号線の改修実施、国道4号線の改修事業が実施予定である。また、タイ国政府はポイペトに新たな国境施設整備（借款プロジェクト）などが実施される予定である。

2.5.1 世界銀行（WB）

世界銀行はEU、UNIDO等とともに貿易円滑化支援として、カンボジアの通関システムを含む貿易システムの効率化、情報化を推進するため Trade Development Support Program (TDSP) が2009年7月に開始され、2016年6月まで行われる予定である。また、物流改善に係るブループリントと言われるTA (Technical Assistance) のためのコンセプトペーパーを作成している。それら以外に、精米輸出に係る調査等を行なっている。

以下、TDSPプログラムにおける具体プロジェクトを列挙する。

- ・ ASYCUDA World System (GDEC-MEF)
- ・ ICT Master Plan – Automation of Certificate of Origin (MOC)

- ・ Automation of Business Registration
- ・ Automation of SPS Certification (GDA-MAFF)
- ・ Trade Training and Research Institute (TTRI-MOC)
- ・ Draft of Rice Standard – Certification Scheme for Rice (Accreditation System) (ISC- MIH)
- ・ Development of a stronger National System for IP generation, protection, administration and enforcement (DIPR)
- ・ Support for the Arbitration Council and Dispute Resolution in Cambodia
- ・ Strengthening the Operation Capacity of the National Commercial Arbitration Center

2.5.2 アジア開発銀行 (ADB)

ADB はメコン地域における越境交通円滑化に関する多国間協定である越境輸送協定 (CBTA: Cross Border Transportation Agreement) を支援し、2003年にメコン地域5カ国 (ベトナム、カンボジア、ラオス、タイ、ミャンマー) と中国が署名している。

また、ADB は地域連携の取り組みとしては、地域経済コリドー (回廊) の特定を行っており、バンコク-プノンペン-ホーチミンの南部経済回廊として位置付けられている。

最近の ADB によるカンボジア物流に関連する支援実績は、ホーチミンからバベットの道路整備、CBTA の一環として Poi Pet 国境のチェックポイント評価、ベトナムとカンボジア間の CBTA 推進のための2国間協定におけるプラットフォームの役割などが挙げられる。また、小規模プロジェクトとしての地方道路整備、バベットの道路拡張等が行われている。また、道路のアセットマネジメントプロジェクト (Phase2) も実施中である。

また、ポイペットのドライポート、バベットのドライポート、及び Neak Leoun 橋付近におけるドライポートについての PPP スキームでの FS 調査を実施している。

2.5.3 韓国国際協力団 (KOICA)

KOICA の輸送インフラ以外における物流関連支援としては、鉄道マスタープラン整備への支援や KSP (knowledge Sharing Program)を通じて、韓国の物流開発 (One-Stop Service、釜山港開発、インチョン空港開発等) の経験を通じて、カンボジアの物流イン

フラの開発戦略を検討している。また、輸送事業者への人材育成支援などへの取り組みが行われている。

道路整備のローンプロジェクトとしては、HIV/AIDS, Trafficking Awareness and Prevention Program の一環として NR31、NR33、NR117 及び Ka,pot Bypass が行われている。