

<国際物流事情>

カンボジアのクロスボーダー貨物輸送

森木 亮

インドシナ半島南西に位置するカンボジア（以下「カ」国）は、三方をタイ、ラオス及びベトナムに囲まれ、南西部がタイランド湾に開けている。従来、「カ」国の輸出入はこの湾に面する唯一の大水深港湾シアヌークビル港に依存していたが、最近ではメコン川を利用した内陸水運による首都プノンペン～ベトナム・ホーチミン間のコンテナ及び石油製品輸送が拡大している。また、主要国道の整備により、タイ、ラオス及びベトナムとの間の陸上輸送も拡大している。本稿においては、内陸水運及び陸上輸送によるクロスボーダー輸送の現況と今後の展望を概説する。



図-1 カンボジアの主な国際輸送ルート

の「カ」国西部主要都市へ輸入されるルートである。

1. 主要なクロスボーダールート

「カ」国の主要な国際輸送ルートを図-1に示す。大半は、首都であり、かつ産業の集積地であるプノンペン周辺と他国を結ぶルートである。

- (1) プノンペン～シアヌークビル港間の国道4号線（約230 km）を陸送し、同港と近隣諸港（タイ・レムチャバン港及びシンガポール港等）の間で海上輸送を行うルート
- (2) プノンペン～ホーチミン間のメコン川を利用する内陸水運ルート（約430 km）
- (3) プノンペン～ホーチミン間の国道1号線を利用する陸上輸送ルート（246 km）
- (4) 「カ」国西部～タイ間の国道5号線及び6号線を利用する陸上輸送ルート（プノンペン～レムチャバン間で約690 km）
- (5) プノンペン～ラオス間の国道7号線を利用する陸上輸送ルート（プノンペン～ラオス国境間で539 km）

(1)は従来の海運ルートであり、また(5)の利用は現時点では少ないので、本稿では(2)～(4)を取り上げる。なお、(2)及び(3)は主にプノンペンと他国を結ぶルートであるが、(4)はタイからのセメント等の消費財が主にシェムリアップ及びバタンバン等

2. プノンペン～ホーチミン間の内陸水運ルート

メコン川を利用してプノンペン～ホーチミン間を結ぶルートである。ただし、メコン川とホーチミン港湾群（サイゴン川に面する）を結ぶ内陸水路は小規模で、現在このルートで主に利用されている船舶では通航できないため、メコン川河口から海洋を経由して、サイゴン川河口からホーチミンまで遡航する。

シアヌークビル港整備前は、プノンペン港が「カ」国外航定期海運の拠点であり、在来船の定期航路が就航していた。しかし、シアヌークビル港が整備され、また外航定期船の大型化が進むと、河川航路との関係で水深が制限されるプノンペン港（乾期で岸壁水深約4.5m）には外航定期船は寄港しなくなった。

一方、ベトナムからプノンペン向けに輸入する石油製品に関しては、河川経由の輸送が継続された。シアヌークビル港経由の輸入では同港～プノンペン間でタンクローリー輸送（積載重量約20

トン)が必要となるため、特に発電燃料等ロットの大きい製品に関して、タンクローリーより積載量の大きい河川タンカー(最大で積載重量約1,000トン)で直接プノンペンに輸送されるものが多い。2005年のプノンペン港の石油製品輸入量は約46万トンで、これは同年のシアヌークビル港の輸入量約25万トンを上回る。

1996年にプノンペン港で我が国の無償資金協力によって栈橋式の岸壁が整備され、2002年以降この岸壁を使用して、小型コンテナ船(最大で約160TEU積)によるプノンペン港～ホーチミン港湾群間の定期フィーダー航路が運営されている。2005年には取扱量が30,281TEU(全国比約13%)に達している。

太宗貨物は中国・ベトナムから輸入される陶器、タイル、布等であり、輸出されるコンテナはほとんど空である。後述する様にプノンペン～ホーチミン間は陸路もあるが、陶器及びタイルのような重量貨物が多いこと、また陸路国境通過の手続きの問題等から、現時点では内陸水運のシェアの方が大きい。

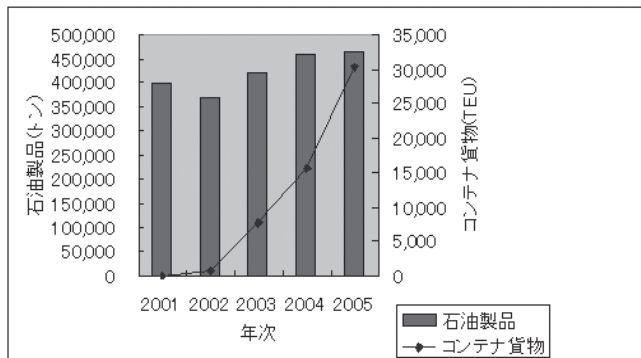


図-2 プノンペン港貨物取扱量

3. プノンペン～ホーチミン間の陸上輸送ルート

プノンペン～国境都市バベットを結ぶ国道1号線は概ね全線舗装済みである。ただしDBST等の簡易舗装区間もあり、ほぼ全線AC舗装された国道4号線に比べ舗装品質は高くない。ベトナム側の国境都市モックバイ～ホーチミン間は全線AC舗装である。

国道1号線がメコン川を渡河するニアックルン



図-3 プノンペン港コンテナ荷役



図-4 プノンペン港上流の石油基地



図-5 国道1号線メコン川渡河地点(ニアックルン)

には橋梁が無く、フェリーで通過する。フェリーは日中しか運航しておらず、夜間の渡河は不可能である。現在、ニアックルンに「第二メコン架橋」を整備することが検討されている。



図-6 バベット国境施設（カンボジア側ゲート）



図-7 バベット国境施設
（内部中間点からベトナム側ゲートを望む）



図-8 バベット国境施設での貨物積み替え



図-9 国道5号線の改良工事

国境地帯（バベット～モックバイ）にはADBの援助により国境手続きのための大規模な施設が整備されており、両国の税関、入出国管理等の出先事務所がある他、両国のトラック・トレーラが貨物を積み替えるスペースも確保されている。なお、2006年9月30日に発効した「カ」国・ベトナム間の二国間道路輸送協定には相手国領内も含めた一貫輸送を可能とする規定があるが、実際はその前提となる相手国領内での保険付与が行われておらず、実態としては国境での貨物積み替え等が必須となっている。

この国境を通過する貨物は、プノンペン向けの輸入貨物並びにバベットに位置するマンハッタン経済特区向けの部品輸入及び製品輸出であり、荷姿はコンテナが多い。バベットを通過するコンテナ数に関する正式な統計は入手できなかったが、関係者のヒアリングによれば、2006年時点で空

コンテナも含めて往復で年間約7,000個のコンテナが通過している模様である。

4. 「カ」国西部～タイの陸上輸送ルート

プノンペンと国境都市ポイペトの間はトンレサップ湖の南を通る国道5号線で結ばれている。プノンペン～シソポン間は路面状態が概ね良好だが、シソポン～ポイペト間は未舗装区間もあり、路面状況は良くない。またプノンペンからトンレサップ湖北方を通り、アンコールワットを擁する観光都市シェムリアップを経由して、シソポンで5号線と合流する国道6号線も重要な輸送ルートである。こちらはプノンペン～シェムリアップ間の路面状況は概ね良好だが、シェムリアップ～シソポン間は未舗装区間もあり、路面状況は良くない。



図-9 ポイペト国境通過地点
(タイ側からカンボジア側ゲートを望む)

現在、ADB やタイ等の援助により、シソポン～ポイペト間の道路の舗装改良等が実施されている。

国境通過地点（「カ」国側ポイペト～タイ側アランヤプラテート）は国境を形成する河川に架かる橋梁の上にあり、用地に乏しいので、ここで貨物を積み替えることはできない。タイ側輸送車両はポイペト市街内の倉庫までの走行が認められており、そこで積み替えが行われている。

タイ側の統計によれば、通過貨物の中では「カ」国が輸入するセメントが最も多く、2006 年で年間約 100 万トンである。その他の輸入貨物は機械部品及び石油ガス等である。輸出貨物は鉄・アルミスクラップ及び古着等であるが、総じて量が少ない。

関係者ヒアリングによれば、コンテナはほとんど通過しない。また、プノンペン向け貨物は少なく、シェムリアップやバタンバン等、西部主要都市向けである。

5. 今後の展望

(1)カイメップ・チーバイ港の供用開始

2009 年以降、ホーチミン郊外のカイメップ・チーバイにおいて大水深コンテナターミナルの供用が予定されている。北米航路の直接寄港が実現した場合、相当量のカンボジア発着コンテナが輸送経路を同港経由に切り替えることも考えられ、「カ」国～ベトナム間のコンテナ輸送は増加する



図-10 ポイペト市内
(セメントを積載したトラック)

であろう。しかし、その場合はシアヌークビル港～カイメップ・チーバイ港のフィーダー航路が開設される可能性もあり、クロスボーダー輸送だけが増えるとは限らない。

(2)道路輸送

「カ」国～ベトナム間に関しては既に二国間協定が発効しているが、保険付与等、協定実施上で問題があり、トラック等の一貫輸送が実現しておらず、両国の調整が続いている。なお、これが解決しても、両国の輸出入がバランスしていないという実務上の問題がある。相手国領内深くまで一貫輸送して、帰り荷の確保ができなければ、不経済となる。その場合は国境で積み替える方が合理的な行動である。

「カ」国～タイ間に関しては、GMS 国境通過輸送協定（GMS-CBTA）に基づく交渉を実施中である。

各主要国道は様々なソースの ODA により改良工事が進められている。我が国は現在主に国道 1 号線の改良に集中している。その中でも、現在検討中の「第二メコン架橋」は、クロスボーダー輸送の動向に大きな影響を与えるであろう。

(3)内陸水運

「カ」国～ベトナム間に関しては二国間協定が締結されているが、実施細目を定める議定書に関して調整が続いている。関係者によれば、2008 年には決着を見るのではないかとのことである。

プノンペン港に関しては、岸壁背後のコンテナヤードが極めて狭く、このまま貨物増加傾向が続けば近々取扱能力の限界に達するのは明かである。このため、インランドデポの利用でこれを緩和しつつ、新たなコンテナターミナルの整備に関する検討が進められている。

また、内陸水運の安定した運用に向けては、水路の維持浚渫とともに、航路標識等の安全施設の整備が急務であり、メコン川委員会（MRC）を通じてベルギーが航路標識の整備を支援している。

(4)鉄道

「カ」国の国有鉄道は、プノンペン～ポイペト間を結ぶ北線と、プノンペン～シアヌークビル間を結ぶ南線からなる。以前は北線がポイペトでタイ国有鉄道と連結されていたが、内戦による破壊後、現在に至るまで国境区間は不通のままである。

内戦終結後、鉄道は応急復旧が行われたが、整備レベルが低いいため、列車の走行速度及び積載荷重を低く抑えざるを得ない状態である。このため、道路の整備が進むに連れて、乗客・貨物共に年々減少している。

現在、ADBの援助により、南北両線の改良が行われている。ADBとしては、クロスボーダー輸送促進のために北線に集中したい意向であったが、「カ」国政府は、現在の主要国際輸送ルートの一部であるプノンペン～シアヌークビル間の輸送コスト等の改善のため、南線を重視していた。このため、計画を全線の改良に変更したものである。これに関しては、隣国タイにおいて、バンコク市内～レムチャバン港のコンテナ輸送で鉄道が低コストの輸送手段として活用されている実例があり、妥当な判断と言えよう。

なお、本稿は独立法人国際協力機構（JICA）の開発調査「カンボジア国海運港湾セクターマスタープラン調査」における現地調査時に得た知見をまとめたものであり、JICAのご理解・ご協力に感謝申し上げます。

（もりき あきら 第二調査部長）

