

中国「一帯一路」の裏庭

～中央経済回廊のケース～

藤村 学

Backyard of China's Belt and Road Initiative: the Case of Central Economic Corridor

Manabu FIJIMURA

はじめに

メコン地域において後発組に属し、技術力と資金力に乏しい CLM 諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー）がインフラ建設、工業団地開発、さらには農業開発などの分野で中国資本への依存度がとくに大きい。表 1、2 の通り、カンボジアについては道路建設、火力・水力発電、観光、不動産などが大きい。ラオスは 2021 年末に開業した中国ラオス鉄道、水力発電、農業開発が大きい。ミャンマーについては水力発電、鉱山開発、道路建設などが大きい。米中対立時代に入り、中国「一帯一路」の裏庭ともいえるこの 3 カ国は今後、ますます中国依存に傾斜することが予想される。

表 1 中国の対 CLM 分野別投資（2005 年～2023 年 6 月累計 100 万ドル、%）

	カンボジア		ラオス		ミャンマー	
	金額	シェア	金額	シェア	金額	シェア
エネルギー	6,280	31.2	19,420	61.0	4,900	48.0
輸送	7,940	39.4	7,470	23.5	1,700	16.7
金属	500	2.5	280	0.9	2,390	23.4
不動産	1,570	7.8	950	3.0	830	8.1
農業	680	3.4	1,500	4.7	-	-
観光	2,070	10.3	100	0.3	-	-
木材	-	-	1,270	4.0	-	-
技術	370	1.8	-	-	380	3.7
娯楽	560	2.8	-	-	-	-
化学	-	-	410	1.3	-	-
ガス・水道	-	-	340	1.1	-	-
金融	170	0.8	-	-	-	-
医療	-	-	110	0.3	-	-
計	20,140	100.0	31,850	100.0	10,200	100.0

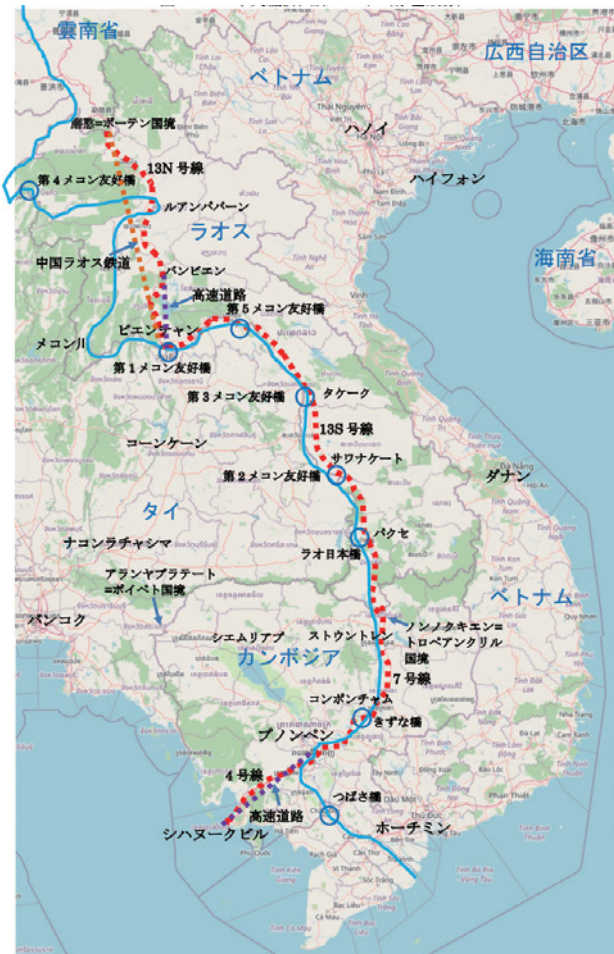
(資料) AEI China Global Investment Tracker サイト情報から作成

表 2 中国の対 CLM 投資（2005～23 年 6 月）金額上位 10 件（100 万ドル）

年	投資企業	金額	分野
カンボジア			
2018	China Communications Construction	2,080	道路
2008	Union Development	1,510	観光
2019	China Communications Construction	1,310	道路
2020	China Huadian Corporation	1,190	石炭火力発電
2020	Sinosteel	670	石炭火力発電
2020	China State Construction Engineering	600	空港
2008	China Huadian Corporation	580	水力発電
2017	Sino Great Wall	560	石油
2010	China National Machinery Industry (Sinomach)	540	水力発電
2018	Kunming Iron	500	空港
ラオス			
2018	China Railway Corp., China Railway Engineering	4,170	鉄道
2020	Southern Power Grid	2,400	電力
2016	China National Machinery Industry (Sinomach)	2,100	電力
2016	Power Construction Corp. (PowerChina)	2,030	水力発電
2010	China National Machinery Industry (Sinomach)	1,680	石炭火力発電
2016	China Railway Engineering	1,580	鉄道
2010	China North Industries (Norinco)	1,500	農業
2018	Yunnan Construction Engineering	1,230	道路
2015	Power Construction Corp. (PowerChina)	1,190	水力発電
2010	Sinohydro	1,030	水力発電
ミャンマー			
2016	Zhuhai Zhenrong	2,100	石油
2010	China North Industries (Norinco)	1,480	銅山
2009	China National Petroleum Corp. (CNPC)	1,020	パイプライン
2018	China International Trust and Investment (CITIC)-led consortium	910	海運
2008	China Nonferrous Metal Mining	810	非鉄金属
2009	Huaneng Power	430	水力発電
2018	China National Machinery Industry (Sinomach), Shanghai Electric	380	通信
2014	China National Offshore Oil (CNOOC)	370	石油
2020	China Energy Engineering	280	不動産
2011	China Communications Construction	210	海運

(資料) 表 1 に同じ

図1 GMS中央経済回廊ルート（赤色破線）



(出所) Open Street Map 上に筆者作成

以下、本稿では筆者が定点観測を続けている大メコン圏（GMS）の経済回廊群のなかで、2019年、2022年、2023年と3回に分けて現地調査を行った「中央経済回廊」（アジア開発銀行 [ADB] のGMS協力プログラムにおける2018年までの呼称をここでは使用する）について

表3 磨憨=ポーテン（中国・ラオス国境）～ビエンチャン～ノンクキエン=トロベアングリル（ラオス・カンボジア国境）～プノンペン～シハヌークビルの走行データ（2019年8月～2023年9月）

国	区間	距離	実質走行時間	平均速度
ラオス	ポーテン国境～ウドムサイ	107km	2時間30分	46km/h
	ウドムサイ～ルアンパバーン	190km	約5時間	38km/h
	ルアンパバーン～バンビエン	約240km	約6時間	40km/h
	バンビエン～ビエンチャン	156km	約4時間	39km/h
	（ポーテン～ビエンチャン：鉄道）	414km	約3時間半	118km/h
	ビエンチャン～バクサン	約150km	2時間30分	60km/h
	バクサン～タケーク	191km	3時間15分	60km/h
	タケーク～サワナケート	155km	約3時間	52km/h
	サワナケート～バクセ	240km	約5時間	48km/h
	バクセ～ノンクキエン国境	157km	2時間30分	63km/h
カンボジア	トロベアングリル国境～ストゥントレン	約80km	1時間20分	60km/h
	ストゥントレン～クラチェ	122km	2時間10分	54km/h
	クラチェ～コンボンチャム	126km	2時間30分	50km/h
	コンボンチャム～プノンペン	123km	2時間30分	50km/h
	プノンペン～シハヌークビル	243km	約5時間	48km/h
	（プノンペン～シハヌークビル：高速道路）	約190km	約2時間	95km/h

(注) 移動手段はすべて借り上げバン。中国ラオス鉄道と高速道路は未実走・推定
 (資料) 筆者現地調査より整理

報告する。図1が同回廊のルートを、表3が同ルートの走行データを示す。

ラオス北部の磨憨=ポーテン国境～ビエンチャンの区間については2019年現地調査に基づいて藤村（2020）で詳しく報告した。以下の本稿では、2023年9月に調査したビエンチャン～プノンペン区間と2022年8月に調査したプノンペン～シハヌークビル区間に絞って報告する。

第1節 ビエンチャン市とその郊外

1. 目立つ中国製EV販売店

市街中心部のサオ市場の1ブロック南東に、中国資本が12億ドルを投じて建設した複合商業施設「ビエンチャンセンター」がある。その入り口の展示スペースには上海汽車、長安汽車、東風汽車などの様々なブランドの中国製電気自動車（EV）が20台ほど並んでいた。さらにその手前にはBYD（比亞迪）の専用ショールームがあり、「HAN」モデル（販売価格約610万円）と「ATTO3」モデル（同350万円）が展示されていた。1人当たり国民所得が2,360米ドル（2022年）のラオスでこのようなEVがどれだけ売れるのか疑問だが、BYD販売スタッフによれば、月間平均20～30台売れているという。コロナ禍によってラオスの自動車販売は2022年に約1万台まで縮小したところ、EVの新規登録台数はそのうち14%を占めるという（現代文化研究所2023）。燃料価格の高騰を機に、「アジアのバッテリー」を標榜するラオスが、国内の送電線網と充電インフラを整備することができれば、EV市場拡大の可能性があるかもしれない。

2. ビエンチャン近郊の鉄道インフラ

ここ数年でビエンチャン近郊の鉄道インフラ整備が大きく進んだ。まずタイ国鉄については、第1メコン友好橋を渡った地点のタナレン駅が終点だったところ、2019年以降、メートル軌の線路が7.5km延伸した先に、旅客列車（ディーゼル車両）専用の新ビエンチャン（カムサワート）駅が2023年視察時に完成間近だった。延伸区間の線路と新駅舎はタイの周辺諸国経済開発協力機構（NEDA）の9.9億バーツ（約41億円）の支援（30%無償、70%有償）で2019年10月に着工し、2022年6月に完工予定だったが、コロナ禍のために工事が遅れていた。

2023年10月末に完成式典が行われ、カムサワート駅は12月初旬に開業した。これに伴い、これまでタナレン駅で行われていた国際旅客の入国検査はカムサワート駅に移管する。とはいえ、中国ラオス鉄道のビエンチャン駅はカムサワート駅から約10km離れているので、タ

図2 ビエンチャン近郊の鉄道インフラほか



出所：図1と同じ

イ・ラオス・中国の3カ国を鉄道で移動しようとする国際旅客にとっては不便さが残る。式典同日に行われたタイ・ラオス両国の首脳会談では、タナレンとタイのノンカイを結ぶメコン川に架かる鉄道専用橋（既存の第1メコン橋のすぐ南を予定、タイ高速道路局が設計作業中）を2026年までに建設開始することが合意された。¹

中国ラオス鉄道（21年12月開業）のビエンチャン駅は、駅舎も駐車場も、空港ターミナル並みに広い。駅舎内にはチケットを持った乗客以外は入れないが、レストランのある2階のスペースには入れ、駅舎内の様子を見下ろすことができる。

ビエンチャン～昆明間の国際便は双方向に1日1本ずつある。運賃は2023年9月時点の為替レートで片道約9,000円で、乗車切符はネット販売もしているが、対象列車発車時刻の3日前以降（中国側では10日前以降）でなければ購入できず、ビエンチャン駅に出向いて列に並び購入する人が多いようだ。キープ下落によってガソリン代が高騰しているため、バス運賃が値上がりし、ラオス国内はバス移動よりも鉄道移動のほうが安価になったため、鉄道旅客需要は高止まりしているという。² 2023年8月時点で、同鉄道を利用した旅客は両国あわせて2,009万人、うちラオス区間が300万人、中国区間が1,709万人だった。同年4月に運行を開始した国際便の利用者は5万3,000人とまだ少ない。³

¹ ジェトロビジネス短信 2023年11月8日「ビエンチャン（カムサワート）駅が完成」

² 2023年10月ジェトロビエンチャン事務所ヒアリング（オンライン）

3. タナレン国境のビエンチャン・ロジスティクス・パーク（VLP）

もともとVLPは2011年に日本の国際協力機構（JICA）が作成した「ラオス国全国物流網整備計画」に盛り込まれた構想で、その事業化調査は日通グループが実施した。開発当初の資本の出し手はマレーシアとタイの民間資本だった。その後、NEDAによる支援で2016年までにはコンテナヤードと税関ビルは完成した（同年8月筆者視察時）。さらにその後2020年、VLPの開発・運営はラオス政府と地場民間シティロジスティクス社（石油輸入販売会社大手Petroleum Trading Lao社の子会社）との合弁事業となり、タナレン駅周辺の200haの開発権を得た。21年12月に7億2,700万ドル（約900億円）を投じたVLPを正式開業した。今後、VLP敷地内は保税地域に指定され、生産、加工、組み立て、貨物保管、集配やトランジット輸送などを行う企業を誘致していくものと思われる。

第1メコン友好橋から北へ約5kmにあるVLP内のドライポートへつながる高架のアクセス道路には「中国水電」という表示がある。この部分は中国支援による建設のようだ。ゲート奥の税関ビルに入ると、保税措置や税関審査のための手続き窓口が多数あり、トラック運転手や輸送業者が積み荷書類を持ちこんでいた。電光掲示板には輸送会社と積み荷の位置や状況が表示されている。税関ビルのさらに先にはVLPの管理棟がある。展示模型と現状を比べると、VLPの西側はまだ手付かずの状態だが、東側についてはコンテナヤードと各種建屋がほぼ完成している。2019年視察時（藤村2020）と比べて、コロナ禍にもかかわらず、予想以上に整備が進展していた。

ドライポートには線路が3本入っている。1本は旅客をタイ国鉄ビエンチャン駅（カムサワート駅）へ運ぶメートル軌、1本はタイからの貨物列車が到着するメートル軌、もう1本は中国からの貨物列車が到着する標準軌である。2022年7月、標準軌線路がビエンチャン南駅（貨物専用駅）から2.8km延伸され、タイ国鉄と中国ラオス鉄道間のコンテナ積み替えをドライポートで行うことが可能となった。ただし、2023年9月の視察時はドライポートでの貨物の積み替え作業は見られない一方、ビエンチャン南駅ではタイから来たと思われる冷蔵コンテナや、中国から来たと思われる漢字表記のコンテナが山積みになっていた。ビエンチャン南駅の役割は依然大きい印象だった。

中国ラオス鉄道の貨物輸送量は開通から2023年5月

³ NNA Asia 2023年8月25日「中老鉄道、総利用者数が2000万人突破」

までの約1年半で累計2,000万トンを超え、うち越境貨物の輸送量は約400万トン、取引額は177億元（約3,540億円、1元＝約20円）となった。22年12月に磨憨口岸に「出入境果物指定監督場」が開設され、果物の輸送能力が向上した。現地報道によると、ラオス国内の貨物輸送コストは鉄道により20～40%減、ビエンチャン～昆明間は40～50%減となったという。⁴

4. タートルアン（That Luang）経済特区

この住宅中心の特区はビエンチャン市街中心部から東方向約5kmに立地する。上海万峰企業集団がラオス政府から365haのコンセッションを得て開発してきた。2009年にラオスがホスト国となった東南アジア競技大会（SEA Games）のメインスタジアムを中国が援助で建設・寄付した見返りとして、この湿地帯の開発権利を中国企業に与えたとするエピソードが過去の報道では定着している。

同区の中央を走る大通りは「塔壘大道」という中国名がついており、その沿線には今回視察の直前に完成した天井の高いショールームがある。その向かいに2019年と比べて新たに2棟がほぼ完成し、その隣にもう1棟建設中だった。2019年視察時に整備中だったQ Mallというショッピングモールが開業していたが、人の気配はなかった。人工湖を囲む道路が整備され、生活感はまったくないものの、朝夕のジョギングにはよさそうなコースだ。

主に中国人の需要を当て込んでいるようだが、売れ行きは悪そうだ。コンドミニアム棟は計画9棟のうち、入居可能なのが5棟という状況は4年前と変わっていない。40m²ほどのスタジオ部屋を除くタイプは100～220m²と、日本の核家族が暮らす標準と比べて数倍の広さだ。対応してくれた営業スタッフは販売価格の相場を教えてください。まだ需要が少なく、値崩れを警戒しているのだろう。

5. サイセタ（Saysettha）経済特区

この特区はビエンチャン市街中心部から北東方向に約15km（直線距離）に立地する。敷地は1,149haと広大で、雲南省海外投資有限公司が75%、ビエンチャン特別市政府が25%出資するラオ中国総合投資有限会社（老中聯合投資有限公司）が開発している。2012～15年に基礎インフラを整備した。

2019年8月時点で入居企業の国籍別内訳は中国51社、

⁴ ジェトロビジネス短信 2023年6月8日「中国ラオス鉄道の累計旅客数が1600万人に」

ラオス6社、タイ4社、日本3社、マレーシア3社、香港3社、アメリカ1社となっていた。⁵今回調査時点では131社が進出し、計15億ドルを投資し、6,000人の雇用を創出したとされる。また同区内には通関手続きのできる拠点が設けられており、同区で生産された製品は中国向けに輸出することができるという。⁶

同特区に立地する日系企業としては、HOYAが300億円規模を投資し、2019年から西松建設が工場を建設し、2020年前後、IT大手が運営するデータセンターなど向けにハードディスクドライブ（HDD）用ガラス基板を生産開始した。HOYAの奥に、2019年視察時、中国国営企業による石油精製所（社名はLaos Petrochemical Co. Ltd.）が建設中だったが、今回完成しており、多数の石油タンクが並んでいた。28haの敷地に、約15億ドルを投じ、年間200万トンのガソリンとディーゼル油の生産を見込む。

このほか、中国資本の進出で目立ったのは老中鉄路有限公司（LCRC）の本社ビル、中潤光能科技（老挝）独资有限公司（本社は江蘇省徐州市。500億円規模を投資して太陽電池および太陽光パネルを生産）、Best Garment（2021年に進出、本社は江蘇省。従業員約2,000人）などだった。

第2節 ビエンチャン～タケーク～サワナケート

1. 第5および第3メコン友好橋

ボリカムサイ県パクサン郡の中心地から西方向約7km地点に第5メコン友好橋へのアクセス道路があり、右折して突き当りに国境ゲートがある。友好橋と国境施設の総工費は約1.3億ドルで、うち35%がラオス政府の負担、残りはタイのNEDAによる融資で賄う。今回視察時、国境ゲート施設はほぼ完成していたが、その周囲の駐車場などは未整備だった。また、ゲートから奥の道路クロス部分（ラオスとタイは通行車線が反対のため、奇数番号の友好橋はラオス側で、偶数番号の友好橋はタイ側で交差する）が整備中なのに加え、橋自体も中間部分が橋桁のみが完成している状況だった。現地報道では2023年6月時点で工事進捗は7割で24年初旬に開通するというが、予定通りに進むのか不確かな印象だった。国境ゲート手前の国道13S号線沿いに開発中のパクサン経済特区は、上述ビエンチャンのVLP開発に関わる

⁵ ジェトロサイト「サイセタ総合開発区」<https://www.jetro.go.jp/world/asia/la/sezinfo/saysettha.html>

⁶ The Korea Post, 18 September 2023. “China-Laos co operation bears fruit in Vientiane Saysettha Development Zone”

Petroleum Trading Lao 社が開発を担うが、まだ整地段階だった。

タケーク市街の北 14km 地点に架かる第 3 メコン友好橋は、タイ政府の援助によって 2011 年 11 月に開通した。国境施設は中央に歩行者用の出入国ゲート、右外側に車両用出国ゲート、左外側に車両用入国ゲートがある。車両ゲートは内側から乗用車、バス、トラックの 3 レーンがある。国境ゲートに至るアクセス道路の左右がタケーク SEZ に指定されているはずだが、2013 年視察時とさほど変わっておらず、学校の運動場規模の赤土の駐車スペースに空コンテナが多数放置されていた。

タケーク SEZ の敷地はタケーク県が管理しているもよう。2023 年 7 月の現地報道によれば、タケーク SEZ 管理委員会へは、合計 35 社（国内 17 社、外国 10 社、合弁 8 社）が 1,000ha 超の土地を対象に、総額 27.4 億ドルの投資申請をしているという。そのなかの 1 社で地場のパッターパランガカーン社は投資計画省（MPI）から 23ha の土地に 30 年間のコンセッションを得て外資との合弁により原油備蓄倉庫を建設している。第 1 フェーズでは 3ha の土地に原油倉庫を 2023 年 11 月までに完成、第 2 フェーズでは 2024 年 1 月までに精油を開始するという。⁷

2. タケーク南郊：中国資本による新工業団地

タケーク市街から南方向へ、13S 号線の西側に並行するローカル道路を約 20km 走ると、中国資本が開発する新しい工業団地が現れる。敷地 1,000ha 超に対して 2022 年前後にコンセッションを得たもようだ。まだ経済特区には指定されていない。「亜 [金甲] 国際投資（広州）股份有限公司甘蒙省智慧型循環工業園区」と記す赤い門構えを見た。コンクリート舗装のメインストリート沿線には中華料理店、散髪屋、カラオケ、スロットマシン屋など、中国人労働者向けのさまざまな生活サービス店舗が並ぶ。詳細は不明だが、通訳氏の推測では、2,000～3,000 人規模の中国人作業員がこの辺りの地下を掘って鉱物資源を採集しており、採掘物を堆積した醜いボタ山が連なる。その手前のため池の色がよどんでいる。付近で聞き取りしたところでは、池の水を飲んだ牛が死んだことがあるという。事前に環境社会影響評価などを行っていないものと推測する。

3. 第 2 メコン友好橋とサワン・セノ経済特区

サワナケート市街中心部から北へ約 6km の地点に第

2 メコン友好橋が架かる。2008 年に日本の援助で建設された。「東西経済回廊」ルート上にある物流の要衝だ。ここの国境施設はタケーク国境と比べ、「空のトラック」の専用レーンを含み車両用出入国ゲートが 4 レーンずつある。2013 年視察時と比較して国境付近の様子は変わらないが、ゲート手前に立派な免税店施設が新しくできている。タイ～ラオス～ベトナムを往復する国際観光客が増えたのだと推測する。

第 2 友好橋から国道 9 号線を東へ走ると、13S 号線との交差点までの沿線にサワン・セノ経済特区の 4 ゾーンが散在する。ゾーン A はショッピングモールや展示場など、ゾーン B はドライポートのある物流基地、ゾーン C は工業団地機能、ゾーン D は住宅機能と、棲み分けている。ゾーン B のドライポートを運営するのは Savan Logistics というラオスの物流企業だ。同社のヤードに保管されているコンテナは同社所有のもの以外に、「EUROASIA Total Logistics」（本社タイか）「KART China-ASEAN Road Freight 中港東盟陸運」（本社香港か）、「TIONG NAM Logistics」（本社マレーシア）、「Overland Total Logistics Services」（本社マレーシア）など多様だ。

ゾーン C（2008 年に開業、敷地 243ha）は、2019 年 8 月時点のジェットロ資料によれば、登録企業 68 社、うち進出日系企業 7 社だったが、その後、日系企業のうちトヨタ紡織は撤退し、アデランスはビエンチャン圏に生産拠点を移転しているもようだ。⁸

第 3 節 バクセ～ラオス・カンボジア国境～ストゥントレン

バクセからカンボジア国境へ向かう 13S 号線は片側 1 車線で中央線なしだが、路面は 2013 年視察時と変わらずスムーズだ。また、交通量が少ないので、ラオスを縦断する 13 号線のなかで、最もスピードが出せる区間だろう（表 3 参照）。

ラオス南端のメコン川周辺の 1 万 ha 近くに及ぶ広大な地域が 2018 年、「シーパンドーン経済特区」に指定されている。香港拠点の企業が 99 年の開発コンセッションを得ている。特区指定に先立つ 2011～14 年、中国湖南省企業がメコン川中洲最大のコーン（Kong）島への架橋を整備した。同島内の 43km の周縁道路の整備は別の中国企業が実施した。国境の手間約 5km 地点にコーンパベンの滝への入り口がある。ラオス南部の観光スポットの 1 つで、ここの運営は地場資本から経済特区に移管されている。今回視察時、同特区が狙っていると思

⁷ 2023 年 10 月ジェットロビエンチャン事務所ヒアリング（オンライン）

⁸ 2023 年 10 月ジェットロビエンチャン事務所ヒアリング（オンライン）

われる中国人観光客の団体は見かけなかった。

国境手前約 4km の地点を西へ折れると、カンボジアとメコン川が国境を成すドンサホン島の南端にドンサホン・ダムがある。マレーシア企業とラオス国営電力会社の合弁企業で、2019 年に完成し、カンボジア北部へ送電している。現地で見えた看板からは、ダム建設と送電線敷設を担ったのは中国電建設 (Power China) と中国水電 (Sinohydro) のグループだと思われる。ラオス国内ではメコン川本流に位置する 2 つ目のダムだ。計画時、北部で稼働したサイヤブリ・ダムとともに、生態系破壊を懸念する NGO などが建設計画に反対を表明していたが、ドンサホン・ダムは枝分かれした支流の一部を利用した「流れ込み式 (run-of-river)」水力発電であり、サイヤブリ・ダムほどの環境影響はないとの見方もあるようだ。

ノンノクキエン (ラオス) = トロペアンクリル (カンボジア) の国境は 2013 年訪問時の様子とあまり変わらない。2009 年に開設された比較的新しい国際国境だ。ラオスに 28 カ所ある国際国境のなかで、この国境を通る貿易額は最小 (2017 年時点のデータ) だが、そのわりにイミグレ施設は立派だ。

中国の支援で整備されたカンボジア国道 7 号線は、国境近くは路面の痛みが激しく、舗装が完全にはげている箇所がある。通訳氏によれば、ラオスやカンボジア北部で栽培するキャッサバなどの農産物を運ぶ重量トラックがベトナム向けにこの道路を使うため、痛みが速いのだという。国境から 20km あたりからは路面がよくなり、スピードを出せた。

ストゥントレンの市街は北側にセコン川、西側にメコン川が流れ、水運の要衝となっている。中国の援助で建設された橋がセコン川 (2007 年 7 月竣工) とメコン川 (2014 年 8 月竣工) のどちらにも架かっているおり、7 号線整備とともに、カンボジア北部に対する中国の手厚いインフラ支援を象徴している。

ストゥントレン市のメインストリートは夕方から出店が並び、ナイトマーケットになっている。ネオンの色が目立つ携帯ショップは ViVO や OPPO など中国製スマホの看板が多い。カンボジアに限らず、メコン地域の多くの地方都市で中国製スマホが幅を利かせている。

第 4 節 ストゥントレン～クラチェ～コンボン チャム～プノンベン

ストゥントレンから 7 号線を南下し、約 20km 地点に東方向のラタナキリ州バンルンへ至る 78 号線との分岐点を過ぎる。バンルンまでの 123km の 78 号線は 2012 年に中国の支援で舗装整備された。2013 年視察時に路面が真新しく、筆者が乗ったバスは 70～80km/h で飛ば

した。今回はそちらへ向かわなかったが、運転手氏によれば、バンルンまで 2 時間といから 60km/h の計算となり、穴があいた箇所もあるというが、利便性は落ちていないようだ。

クラチェまでの 7 号線は、3 分の 1 ほどが路面の傷んだ箇所、残り 3 分の 2 ほどはスムーズだった。2013 年視察時、クラチェからストゥントレンに向かったときは、舗装がはがれて大きな穴が多い悪路だったが、この 10 年間で部分的に補修をしてきたのであろう。

ラオスのメコン川沿いの地形はベトナムと共有する南北の山脈で東側は山岳風景が多いが、カンボジア北部のメコン川沿いの地形は左右とも平らで、見晴らしがよい。沿線農家の栽培物はカシューナッツ、バナナ、マンゴなど。

クラチェの市街はメコン川に面しており、河岸通り沿いには宿泊施設やレストランが多い。ラオス中南部のタケーク市街に雰囲気が似ており、外国人バックパッカーがのんびりと快適に過ごせそうな街だ。

クラチェからコンボンチャムへ向かう州道 73 号線をメコン川沿いに南下した。73 号線の路面はスムーズだが、交通量が比較的多く、片側 1 車線で追い越しが危険なため、スピードはあまり出ない。

この区間は低地で湖や沼地が多く、農家の住居は高床式だ。水かさが増すと浸水するリスクが大きいのだろう。実際、洪水被害の起きやすそうなメコン川にそそぐ支流に、日本の無償援助で架けられた小さい橋を 3 本通過した。

73 号線と州道 308 号線の分岐点からメコン川沿いの 308 号線に入った。そのまま 73 号線を走行して幹線道路の 7 号線に出るほうが所要時間は短いと思うが、今回は中国支援のメコン川架橋のあるルートをとった。308 号線の道幅は狭く、農業用などの低速車両に行く手を阻まれると追い越しは難しい。一方通行の狭くて古い橋を何本も渡った。

クラチェからコンボンチャムへのほぼ中間点にメコン川を北西側に渡す真新しい橋がある。説明パネルには Cambodia-China Friendship Bridge Sueng Trang-Kroch Chhmar (2017 年 12 月着工、2021 年 3 月完成) とある。幹線道路から外れた場所に中国支援のメコン川架橋があるのには驚いた。

橋を渡った地点から州道 222 号線でメコン川西岸を南下した。308 号線も 222 号線も生活道路のレベルなので長距離物流にはとても使えない。立派な中国橋が架かっても、その前後の道路が貧弱なため、経済性は低いと思われる。

コンボンチャムは市街の東側がメコン川に面しており、風光明媚だ。河岸の遊歩道から日本の援助による「きずな橋」を一望できる。橋の取り付け地点のロータリー

にはナーガをかたどる記念碑があり、「日本国とカンボディア王国間の友好のしるしとして日本国から無償にて譲渡する 2001 年」(3 面あり、他の 2 面はクメール語と英語)と刻まれている。

コンボンチャムから 7 号線を西へ走った。路面は穴を修復したあとが多いが、走行には大きな問題はない。ただし、片側 1 車線のため、低速車両 (Bajaj のオート三輪など) が前を塞ぐとスピードが落ちる。物流効率化のためには拡幅が必要と思われる。

コンボンチャム〜プノンペンのほぼ中間点のスクンという町で 7 号線 (東西方向) が 6 号線 (南北方向) とぶつかり、7 号線が終了し 6 号線に変わる。ここからプノンペン市街までの 6 号線は終始片側 2 車線で非常にスムーズだ。

6 号線と 61 号線との分岐点を 61 号線 (片側 1 車線) に入り、西方向へ走る。路面はやや悪いが、走行に大きな支障はない。沿線の左右は湿地帯で大きな集落は見られない。途中でコンボンチャム州からカンダール州に入る。

61 号線の西端にトンレサップ川を渡すプレクダム Prek Kdam 橋 (中国の援助で 2010 年 5 月開通) がある。ちなみに、6 号線からメコン川を東方向へ渡し 8 号線 (東方向) へつながるプレクタモク Prek Ta Mak 橋も中国の援助によるものだ。

プレクダム橋を渡って 5 号線に突き当たって左折し、プノンペン方向へ南下する。トンレサップ湖の南側を走る 5 号線は南部経済回廊ルート上にあり、同湖の北側を走る 6 号線より交通量が多い。5 号線のプノンペン〜シソポン (6 号線との合流点) 間は JICA の円借款により片側 2 車線に拡幅工事が完了したが、シソポン〜ポイベト (タイとの国境) 間は工事中だ (2023 年 9 月時点)。

プノンペン市街まで 12km 地点あたりから交通量が急に増えて、スピードがガクンと落ちた。市街中心地に近いトンレサップ川沿いでは商業施設の開発が進む一方、その向こうに見える 6 号線沿いにはコロナ禍の爪痕であるゴースト高層ビルが散見される。

第 5 節 プノンペン首都圏

プノンペン首都圏は開発のスピードが速く、とくにこの 5 年間ほどで中国資本による不動産開発投資で高層ビルの数が急増した。

プノンペン市街で中国のプレゼンスを象徴する「老舗」は、香港上場企業の金界控股 (ナガコープ) が 1995 年から運営する「ナガワールド」というカジノホテルだ。シハヌーク通りとノロドム通りの交差点をまたぐようにして、ナガワールド I とナガワールド II がある。前者を視察したところ、1 階にスロットマシン、パカラ、

図 3 プノンペン市街南部の新興開発地



出所：図 1 に同じ

ポーカー、ルーレットなど各種ギャンブル場があり、オンラインカジノ専用のスペースもあった。2 階がレストラン街、3 階以上が宿泊施設となっている、地階がナガワールド II とつながるブランド免税品店回廊になっている。すべての空間に中国語のアナウンスと中国語の広告が交錯し、カンボジア人従業員は中国語で話しかけてくる。

ただし、コロナ禍を機にナガワールドの客入りが悪化し、コロナ禍が明けても低調のようだ。中国経済の減速が主要因だという報道が多い。宿泊施設の稼働率は 4 割程度で、35 億ドルを投じて準備していたナガワールド III の開業は 2029 年まで延期になったという報道もある。⁹

不動産開発で中国資本のプレゼンスが目立つのは「ダイヤモンド・アイランド」と呼ばれる、トンレサップ川の中州の島 (正式名称 Koh Pich) である。地場の海外カンボジア投資会社 (OCIC) が中国資本のカンボジア投資会社、(BOCC Development Co Ltd.) と組み、2006 年から 114ha を対象に 99 年の土地リース契約を得て開発を開始した。高層のコンドミニアム・商業ビル、インターナショナルスクールなどの大型案件 20 件以上が建設済みもしくは建設中で、OCIC 社の投下資本は 20 億ドル規模にのぼる。

島の中央部につながる Park Avenue 沿いには中国店舗だらけの「金街広場」という中華街が現れ、島に入る手前に並び建つ Peak というコンドミニアムとシャングリラホテル、さらにその向かいに建つ高層コンドミニアム群が現在プノンペン市内のスカイラインの中心を成す。ただし、島内の他の商業ビル群はコロナ禍の打撃を受けたためか、テナントの入りがほとんどない様子で、島全体がゴースト化し、生活感がほとんど感じられない

⁹ 日本経済新聞 2023 年 10 月 13 日「東南ア、戻らぬ中国人客。景気減速で旅行手控え。タイのホテル大手 デュシット、業績改善遅れ」

い。島外の金街広場のほうは賑わっていて生活感がある。

ダイヤモンドアイランド (Koh Pich) の対岸に埋め立て・開発中の Koh Norea は上述 OCIC によるものだ。埋め立て工事は完了しているが、上物 (うわもの) はまだこれからという印象だ。一方、Koh Pich とつなぐ架橋の工事は順調に進んでいるもようで、橋が完成すれば Koh Norea 側の不動産開発が加速するかもしれない。ただし、その資金源はほぼすべて中国だろう。

プノンペン市街の南東に位置する「ボンケンコン・エリア」は比較的所得の高い外国人世帯が住むコンドミニアムが建ち並ぶ住宅街だ。「三好寿司」「Genki 寿司」「Ichiban」「しゃぶしゃぶ温野菜」といった日本食店、Crystal Jade という名の広東料理店、「門陣」という台湾料理店、さらには KFC、Burger King といった米系ファストフード店もある。日本人起業家がベトナムで立ち上げた人気ピザ店の Pizza 4P's も出店している。

ボンケンコン・エリアにはこうした外食店のほかにも高所得層にとって便利な様々なサービスを提供する商店が多い。コロナ禍を反映してか、Grab の料理宅配サービスのトクトクを多く見かけた。

プノンペン市街の南には 2022 年 9 月に開業した地場大手資本による Chip Mong 271 Megamall がある。敷地面積は約 15ha で、2023 年 4 月にオープンしたイオンモール 3 号店「イオンモール・ミエンチェイ」(さらに南方郊外) の約 17ha に匹敵する。地階がスーパー、1 階と 2 階がブランドショップ街、3 階がレストラン街となっている。モールの一方の端にシネマコンプレックスとゲームセンター、反対の端にスーパーがもう 1 店ある。

筆者が視察した平日午前はモール内はガラガラだった。市街中心部から約 5km 離れており、主な顧客はボンケンコンエリアの住民だと推測される。テナントはほぼ埋まっているもようだ。日系では三菱自動車のショールーム、Kohan Japan (各種日用品、中国系 Miniso がその隣)、カシオ (時計)、ヤマハ楽器、アシックス、他国ブランドではデロンギ (コーヒーマーカー) や多国籍の家電 (サムスンやソニー) を扱う K Four という店舗がある。3 階のテラスに出ると、西・南・東方向が一望できる。周囲はまだ荒れた湿地帯で、このモールが湿地帯の開発第 1 号のような位置づけだ。

第 6 節 プノンペン～シハヌークビル

シハヌークビル・プノンペン間の高速道路は総工費約 20 億ドルで、2019 年 3 月に起工し、予定工期の 48 カ月より 4 カ月前倒しで、22 年 11 月に正式開業した。既存の 4 号線と比べて直線的ルートをとるため、4 号線沿いの約 240km から約 190km に距離が縮まり、4 号線では

2 都市間に 5 時間前後かかっていたところ、約 2 時間に短縮した。

カンボジア政府はこの高速道路建設に関して当初、中国政府に「元借款」を申請していたが、予定建設費が膨らんだことで BOT (build, operate, transfer) 方式 (50 年間に切り替えた。建設・運営は中国銀行 (中国四大商業銀行の 1 つ) の部分融資を受け、中国路橋工程 (CRBC) が担った。この高速道路建設の経済性については、経済収益率などの情報が公表されておらず、確固たる評価はできないが、直感的には、プノンペン・シハヌークビル間の走行時間が半減されるプラスの経済効果に対し、巨額投資が割に合うものなのか、既存の 4 号線を補修および拡幅することのほうが公共投資としては優れた経済性をもつのではないかとといった疑問が残る。財務採算性についても、通行料収入をベースに採算性を確保したうえで運営を安定させ、カンボジア政府に引き渡すというのが BOT 方式の要件だが、採算性を確保できるかどうかの情報も不明だ。

同高速道路のプノンペンの起点は、現プノンペン国際空港とプノンペン経済特区 (PPSEZ) の中間からプノンペン環状 3 号線を北方向へ約 3km の地点にある。環状 3 号線は総延長約 53km で、プノンペン市内の交通渋滞を緩和することが期待され、総工費約 2.7 億ドルでその大部分は中国政府の借款で賄われる見込みだ。

国道 4 号線はプノンペン市街まで 60km 前後あたりまで、路面の痛みが激しい。通訳氏の話では、4 号線は修復費用捻出のため 2019 年までは通行料を取っていたが、フン・セン前首相が総選挙前に無料化を指示したため、修復が進まなくなったという。

コンポンスプー州に入った地点では、4 号線と高速道路の入り口が接近している。高速道路の料金所は広く、ETC レーンもある。その後、高速道路は既存の 4 号線と高架で何度か交差する。

図 4 シハヌークビル近郊



出所：図 1 に同じ

図 4 のとおり、高速道路 (E4 線) のシハヌークビルの起点は市街中心部から約 8km、シハヌークビル港か

らは約10km離れており、プノンペンから終点まで高速道路を利用しても最後の8~10kmは既存の4号線の渋滞に遭ってしまう。その一方、中国資本の開発によるシハヌークビル経済特区（SSEZ）はシハヌークビル港から12kmと少し遠いが、高速道路の入り口まで4kmと近く、シハヌークビル空港も3kmの至近距離にある。空路に加えて陸路の連結性が増したことになる。高速道路が中国の援助案件であることと無関係ではないだろう。

SSEZは、首都圏にあるプノンペンSEZ（PPSEZ）をしのぐカンボジア最大の工業団地である。開発・運営は、江蘇太湖カンボジア国際経済協力投資社と地場のカンボジア国際投資グループ（CIIDG）の合弁会社が担う。総投資額は現時点で約10億ドルにのぼり、入居企業は150社を超える。敷地内を一周したところでは、木材加工、革製品、家具、フローリングなど、一般的に軽工業分野の中堅企業が集結しているという印象だ。習政権が2013年に一帯一路構想を宣言する前の「走出去」政策に乗って工業団地として開発されたもので、「あとづけ一帯一路モデル」の典型例である。

1. チャイナシティー化したシハヌークビル

港湾都市のシハヌークビルは2011年の訪問時から激変していた。市内には2010年代半ばからカジノホテルやアパートを営業する中国系資本が次々と進出した。移入する中国人をターゲットに医療、飲食などの中国系サービス業もシハヌークビルに集まった。フン・セン前政権は当初、これらの流れを歓迎していたが、次第に犯罪が多発したり、家賃の高騰で地元住民が街を追われたりなど、社会問題が深刻になった。そこで2019年後半から政府は規制・取り締まりに転じたため、カジノバブルがはじけた。そこにコロナ禍が追い打ちをかけ、シハヌークビル市の地価や住宅賃貸料が急落した。報道によれば、規制前に70超あったカジノのうち、残ったのは20前後だといわれる。

中国人客を対象にしたカジノビジネスの進出はラオスやミャンマーの国境地帯（とくに国家当局の監視が緩い経済特区）で数多く見られるが、シハヌークビルについてはカンボジア政府が中国の深圳市をモデルとした「多目的経済特区」として発展させようという構想を持っており、街全体がカジノビジネスの受け皿になったため、その悪影響が甚大となった。カジノバブルの崩壊後も街に残る反社会的勢力が詐欺・監禁まがいの地下ビジネスを続けていることが2022年後半に各メディアで報道され、話題になった。

2. リアム湾周辺開発

シハヌークビル市の南東郊外に位置するリアム湾では、地場複合企業Princeグループ傘下で、シンガポールのSurbana Jurongグループと提携するCanopy Sands Development社が中国資本の支援を得て、「Ream City」を開発中である。推定総額160億ドルを投じ、海岸線6km超、面積834haにおよぶ浅瀬を埋め立て、人口13万人規模の新都市を、20年以上の年月をかけて開発するという計画である。¹⁰ 2022年視察時は、この壮大な事業のほんの片鱗しかうかがえず、コロナ禍の逆風もあり、先行きは不透明だと感じた。

リアム湾からリアム海軍基地をはさんで東側に広がるリアム国立公園では、中国中信集団（CITIC）系の金融会社、中信国通投資管理（中信国通）と提携した中国系不動産デベロッパーのYeeji Tourism Development Co. Ltd.（宜佳旅游発展）が「金銀湾国際旅游開発区」というリゾートを開発中だ。同社は、中国北京国際聯絡会がカンボジアに設立した複合企業で、「共発国際カンボジア投資集団」の傘下企業で、フン・セン前首相との太いパイプがあるようだ。2010年に33km²の開発について99年間のコンセッションを得て、総事業費は50億ドル規模、計画人口は6.5万人となっている。¹¹ 2022年視察時、アクセス道路は完成していたが、リゾートとして稼働していたのは、欧州系所有者から既存施設を買収した「王子島」というバンガロー風ホテルなど、一部だけだった。アクセス道路沿いに建設を中断したホテルも散見した。ここもコロナ禍の影響は大きいようだ。

おわりに

ここ10年ほど、CLM諸国に対する中国経済の浸透ぶりは加速してきた。コロナ禍によって貿易や物流の停滞が起きたり、中国資本が開発した経済特区などで人流が一時途絶えたりしたもの、中国とその「裏庭」経済との統合は今後も進むだろう。

ラオスに関しては、2022年後半からマクロ経済の脆弱性があらわになった。インフレと通貨（キープ）安の悪循環に陥っており、公的債務残高の対GDP比が2022年末までに120%超へと一気に高まった。中国融資による大型インフラ案件が近年に集中しているため、今後の

¹⁰ “Ream City - Cambodia's New Mega City” 2021年9月13日掲載情報参照：<https://reamcity.wixsite.com/website/post/ream-city-cambodia-s-new-mega-city>

¹¹ NNA Asia 2019年4月26日「宜佳旅游と中国中信、リゾート開発で提携」

対外債務返済の過半は中国向けとなる見込みだ。IMF (2023) はラオス経済が債務持続不可能な状態にあると診断している。拙稿 (藤村 2022) で表明した懸念が、外的ショックによって早期に現実化してしまった感がある。引き続きインフラ整備で中国資金に依存し続けられ、事前に意図していなかったとしても、事後的に「債務のわな」と同じ状況に陥るシナリオもあり得る。

カンボジアは公的債務状況がラオスと比べれば懸念する段階にはないが、中国資本による各種インフラ整備に加え、不動産や観光開発でのプレゼンスが過剰に大きく、中国経済由来のマクロ経済ショックに対する脆弱性が増していくことが懸念される。

参考文献・ウェブサイト

(文献)

現代文化研究所 2023 「コロナ禍で静かに進んでいた中国による東南アジア電動化」9月8日。 <https://www.gendai.co.jp/report/post-7015/>

藤村学 2020. 「第5章 タイおよびラオス北部の陸路連結性と中国経済の浸潤」『タイ経済とメコン』国際貿易投資研究所 (ITI) 調査研究シリーズ No.100, pp.76-99. https://www.iti.or.jp/report_100.pdf

_____ 2022. 「経済小国が「一帯一路」にコミットすることの含意：ラオスの場合」国際貿易投資研究所『国際貿易と投資』No.128, pp.1-12.

<https://iti.or.jp/kikan128/128fujimura.pdf>

International Monetary Fund (IMF). 2023. *Lao People's Democratic Republic 2023 Article IV Consultation Staff Report*. <https://www.imf.org/en/Countries/LAO>

(ウェブサイト)

American Enterprise Institute (AEI): China Global Investment Tracker

<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Open Street Map <https://www.openstreetmap.org/>