

「一帯一路」の裏庭¹⁾

～カンボジアのケース～

藤 村 学

はじめに

対外インフラ協力の枠組みである「一帯一路」構想（Belt and Road Initiative, BRI）の下、中国は主要先進諸国を凌駕する規模の投融資を世界中で展開している。それに伴い、中国が関与する投融資案件の受け入れ国への影響について詳細な分析を行う研究が増えた（例えば Malik et al. 2021; AidData サイト; People's Map of Global China サイト）。

中国の裏庭ともいえるメコン地域においては、「一帯一路」宣言（2013 年）に先立つ「走出去」政策の下で、官民ともに中国のプレゼンスはすでに高まっていた。加えて 2016 年に創設された Lancang Mekong Cooperation（LMC, 中国語では「瀾滄江-湄公河合作」）という地域協力枠組みを通じ、中国はメコン諸国に対して 2 国間経済外交を活発化させている。表 1 に見るように、インフラや農業関連の投資に加え、コロナ禍においてワクチン、マスク、人工呼吸器などの供与、医療従事者の派遣など、「コロナ外交」を展開してきた。

メコン地域のなかで技術力と資金力に乏しいカンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM）の 3 カ国においてはインフラ建設、工業団地開発、さらには農業開発などの分野でとくに中国のプレゼンスが増してきた。分野別にみると（表 2）、カンボジアについては火力・水力発電、高速道路建設、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

1) 本稿は青山学院大学経済研究所からいただいた 2022 年度短期研究助成の成果物である。

表1 中国のメコン諸国に対する協力案件（件数）

	カンボジア	ラオス	ミャンマー	タイ	ベトナム
新型コロナ対応	35	22	23	4	6
鉄道関連	—	53	—	3	9
その他インフラ	12	12	7	5	3
農業関連	6	—	2	3	3
その他	21	25	18	6	14

注：2020年1月～2022年11月のエントリー記事から、広報記事を除き、実質的な協力案件の進捗を報じるものを拾った。新型コロナ対応にはワクチン・医療物資供与、人材協力などを含む。

出所：LMC サイトの情報より筆者まとめ

表2 中国のCLM 諸国に対する分野別投融資
(2005年1月～2022年6月累計, 100万ドル)

	カンボジア	ラオス	ミャンマー
農業	680	1,500	—
エネルギー	6,220	18,200	4,900
娯楽	560	—	—
金融	170	—	—
医療	—	110	—
金属	500	280	2,390
不動産	1,570	950	830
技術	200	—	380
木材	—	1,270	—
観光	1,900	100	—
輸送	7,430	7,470	1,700
ガス・水道	—	340	—
計	19,230	30,220	10,200

注：この表には含まれないが、筆者の視察から、ラオス・ミャンマーでは娯楽（カジノ等）分野、ミャンマーでは農業（バナナ、サトウキビなど）分野への民間投資も多い。

出所：China Global Investment Tracker サイト情報より筆者まとめ

業開発が大きい（藤村 2022a 参照）。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（藤村 2022b 参照）。

以下、本稿ではカンボジアに焦点を当て、同国のマクロ経済概況を押さえた

「一帯一路」の裏庭

うえで、筆者の現地調査（2022年8月16日～9月3日、図1）をベースに、同じルートを11年前に視察したときと比べつつ、中国の経済進出ぶりについて現状を整理し、「一帯一路」の文脈における考察を加える。

図1 カンボジア走行ルート（黒色破線）



注：赤丸・赤線が中国の官民による開発プロジェクト

出所：グーグルマップ上に筆者作成

カンボジアのマクロ経済概況

カンボジアの経済成長率はコロナ禍の影響を大きく受けた2020年のマイナス3.1%から21年は3.1%とプラスに回復し、22年は4.5%成長が予測されている（World Bank 2022）。こうした回復の背景には、中国支援によるワクチン接種の浸透による感染症拡大の抑制、観光業の底入れ、プノンペン～シハヌークビル高速道路の開通（後述）に加え、対中輸出の増加による貢献が見込まれる。

カンボジアの対中輸出額は 2010 年の 6.5 億ドルから 21 年には 15 億ドルへと 2.3 倍増した。とくに農産物の輸出が増加した。さらに 2022 年 1 月に発効したカンボジア中国自由貿易協定（CCFTA）により、既存の ASEAN 中国 FTA（ACFTA）による関税削減品目に 340 品目が加わり、対中輸出品目の 95% の関税がゼロになる。これによりマンゴやバナナなどの農産物を中心に対中輸出が年率 25% のペースで増加すると予測されている。カンボジアの貿易相手として、中国はすでに最大の輸入相手国（21 年でシェア 34%）だが、輸出側でも、トップの米国（同 39%）は超えないだろうが、近いうちにベトナム（同 10%）をしのいで第 2 の相手国になると予想される（ジェトロ 2022 参照）。

外国直接投資（FDI）の面でも、中国は最大の投資国である。コロナ禍によって FDI の流入額合計は 2019 年から 2021 年にかけて 3 分の 1 に縮小した一方、中国の FDI シェアは 61% に拡大した。2022 年はさらに同シェアが 68% にまで拡大すると予想されている（World Bank 2022）。

カンボジアの国内債券市場はまだ発展途上であり、同国の公的債務は現在のところそのほぼすべてが対外債務である。そのなかで中国が対外借り入れのトップを占めている（表 3）。公的債務残高の対 GDP 比は 20 年末の 28.2% から 21 年末に 35% へ上昇し、今後 10 年間で同比率は 5 ポイント程度上昇する見込みとされる。

2021 年に世界銀行・IMF が共同で実施した債務維持可能性分析（debt sustainability analysis, DSA）では、カンボジアの対外債務リスクは“low”のままである。対外債務は米ドル建てが 43.5%、SDR 建てが 22.9%、人民元建てが 14.5% と、ドル建てが半分近くを占めるためカンボジアへドル建ての資金が安定的に流入している限りはマクロ経済は危機に陥ることはない。2022 年時点で外貨準備は輸入の約 8 カ月分あり、当面心配する水準ではない。経常収支は構造的に赤字だが、それを相殺する資本流入があるため、外貨準備は安定している。

ただし、債務維持可能性は輸出パフォーマンス、FDI 流入の急激な悪化などのショックに対して脆弱なため、マクロ経済運営は注意深く見守る必要はある。

「一帯一路」の裏庭

表3 カンボジアの公的借入の推移（100万ドル）

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	債務残高	シェア
中国	432	367	328	393	232	322	357	285	4050	44.3%
ADB	72	98	143	137	101	159	422	185	1940	20.5%
日本	22	28	24	49	73	84	145	382	832	9.1%
世界銀行	34	2	7	16	24	62	92	85	704	7.7%
韓国	37	32	20	39	34	45	67	72	475	5.2%
フランス	27	38	0	73	47	147	47	101	1207	13.2%
その他	24	30	21	16	88	46	79	48		
合計	684	595	543	722	598	867	1213	1158	9142	100%

出所：World Bank（2021; 2022）のデータより筆者整理

タイ・カンボジア沿岸国境地域

11年前からあまり変化が見られなかった点は、タイ側の3号線とカンボジア側の48号線でつながる「南部沿岸経済回廊」と呼ばれる陸路ルートの物流が低調であることだ。この回廊での越境物流は、内陸に立地するアランヤプラテート国境経由の「南部経済回廊」と比べ、陸路物流の優位性がないと考えられる。ハートレック国境からカンボジアに入国したが、国境イミグレ施設の規模は以前と変わらず、この国境は、歩行者、乗用車、トラックと渾然一体となって通過していることを再確認した。物流が少ないため、アランヤプラテート国境で建設中のような貨物専用ゲートを設置する必要はないのだろう。

ただし、国境からコックン橋に至る約8kmの区間は、地元財閥のLYP（Ly Yong Phat）グループが以前から観光開発に投資してきた結果、沿線住民が増え、新たなマーケットもできていた。11年たって再訪すると発展のあとは確かに確認できる。それでもコロナ禍でとくに中国人観光客が途絶えているこの数年間は逆風が吹いたようで、国境のカジノホテルは閑散とし、その周辺に建設中の諸施設も一時休止しているようだった。国境から2.5km地点にあるコックン経済特区（SEZ）もLYPグループが開発したものだが、代表的な入居企業は日系企業の矢崎総業とタイ系のKNN Apparelという縫製企業だが、その

ほかに大規模な企業進出はなく、ポイペト国境と比べると、コックコン国境における「タイ・プラスワン」（タイに立地する製造業が周辺諸国にも分散投資し、最適なサプライチェーンを構築しようとする動き）の投資は低調だ。

コックコン橋（下写真）は2002年にタイの資金援助を得て、LYPグループがBOT方式で完成させた。全長1.9kmで国内最長である。国境からここに至る道路の拡幅・舗装の資金もLYPグループが提供した。この橋の通過は当初有料だったが、約10年を経過して無料となっている。



出所：筆者撮影（以下すべての写真も同様）

コックコン橋から最初の約2kmのみ道路舗装が真新しいが、その後、4号線と合流するまでの48号線は、痛みが激しい箇所が非常に多い。48号線の舗装と途中の4カ所の架橋はタイ政府が援助し、2008年に建設された。14年を経て明らかに道路補修が必要だが、カンボジア政府が補修を行う予定。

ダラサコール地区開発

11年前から大きな変化が見られた点として、まず48号線沿いにコックコンからシハヌークビルへ約250kmのちょうど中間点からアクセスできるリゾート開発がある。その分岐点には「七星海旅游度假区（英文名：ダラサコール・リゾート）特区へようこそ」と謳う中国語表示付きの大きな看板があり（下写真左）、沿岸リゾート開発地まで伸びる約60kmのアクセス道路が完成している。開発主体である、天津拠点の中国企業が現地登記したユニオングループ（Union

Development Group, UDG) の社名にちなんで「ユニオン・ロード」と呼ばれている。道路幅が広く、80～90km/h で走行である（下写真右）。沿線には森林を伐採して禿げ地にした広大な土地がみられる。現地報道では 1100 世帯以上の住民立ち退きが生じたという。



UDG 社は半島地形の広大なトタムサコール国立公園の一部を含む 360km² の土地（90km にわたる海岸線が含まれる）に 2008 年から 99 年間のコンセッションを得て、事業費総額 38 億ドル超の見込みで、まず 60km² 規模のリゾート都市を建設中である。半島地形の突端部分にはホテル、カジノ施設、ゴルフ場、ビーチ、観光桟橋などが完成している。しかし、今回視察した限りでは、リゾートホテルは閑散としており、その周辺にもゴーストビルがみられる（下写真）など、コロナ禍によって観光誘致は一時頓挫したもようである。その一方で開発地の南東部にはカンボジア最長である 3,2km の新空港の滑走路が 2020 年までに完成した。しかし、コロナ禍の影響で現在民需が少ないため、カンボジア



国軍が当面使用している。カンボジア政府は否定するが、米国政府は新空港を中国が軍事利用することを懸念している。国内主要都市からのアクセスが良くないこの地に道路や空港インフラ開発で民間資本が先行投資するというのは、純粋な事業採算性では説明がつきにくいのは確かだ。

チャイナシティと化したシハヌークビル

港湾都市のシハヌークビルも11年前から激変している。報道から知っていたものの、百聞は一見に如かずであった。シハヌークビル市内には2010年代半ばからオンラインカジノ施設を含む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。建設労働者のほか、飲食店経営や不動産開発などを目当てに中国人がシアヌークビルに集まった。政府は当初、これらの流れを歓迎していたが、じきに犯罪の多発や家賃の高騰で地元住民が街を追われるなど社会問題が深刻になった。そこで19年後半から政府は規制・取り締まりに転じ、フン・セン首相はシハヌークビル州知事をすげ替え、現在は街のイメージ回復を図っている。しかし、カジノバブル崩壊にコロナ禍が重なり、シハヌークビル市の地価や住宅賃料が急落した。報道によれば、規制前に70超あったカジノのうち、現在残っているのは20前後だといわれる。シハヌークビル州の人口30万人のうちピーク時に中国人が約10万人、そのうち約3万人が去ったといわれる。2022年秋以降からはゴーストビルの一部は建設を再開しつつあるところもある。



市内の道路はすっかり拡幅・整備された一方（左写真）、ゴーストビルがあちこちにみられる（右写真）

シハヌークビル SEZ（中国名は西哈努克港経済特区）

シハヌークビル SEZ（SSEZ）はシハヌークビル港から 12km と少し遠いが、シハヌークビル空港からは 3km の至近距離だ。そして今回開通した高速道路（後述）の入り口まで 4km と近いので、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、日本企業が出資して開発された首都圏にあるプノンペン SEZ（PPSEZ）をしのぐ、カンボジア国内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。総面積 11.13km² のうち第 1 期 5.28km² を完成済みで第 2 期 5.85km² を造成中である。4 号線に面するゲートから Hun Sen Avenue というメインストリートが北方向へ伸びている。SSEZ 開発の略歴は以下の通り。

- ・ 2008 年 2 月 工業団地設立。フン・セン首相が起工式に臨席
- ・ 2010 年 1 月 Hun Sen Avenue 完成
- ・ 2012 年 6 月 正式に SEZ として開業
- ・ 2013 年 シハヌークビル州の送電線網につながる
- ・ 2016 年 6 月 テナント 100 社到達
- ・ 2019 年 5 月 地熱発電所の建設開始

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、全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。習近平政権が



2022 年 8 月現在の SSEZ ゲート（左）と構内の模型（右）

2013年に一帯一路構想を宣言する前の「走出去」政策に乗って江蘇省という省単位で工業団地として開発されたもので、入居企業数が拡大したのちに、一帯一路事業に認定された。「あとづけ一帯一路モデル」の典型例である。

ちなみに、上述 CIIDG 社の創業者は中国系カンボジア人の Lau Meng Khin 氏で、与党カンボジア人民党（CPP）の有力議員としてフン・セン首相のアドバイザーおよびカンボジア商工会議所の副会長を務める。1990年代後半から森林伐採やプランテーション開発など環境面で問題のある投資を通じて蓄財したとされる。CIIDG 社は現在同氏夫人の Choeung Sopheap 女史が会長を務め、夫妻の子息が SSEZ の役員を務めるなど、同ファミリーは「中国資本の磁石」と描写されることもある（Bo and Loughlin, 2022）。

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、中国資本が浅瀬を埋め立て、計画人口 13.5 万人規模の「Ream City」を開発中である。認可時期や事業規模など詳細は不明だが、数十億ドル以上の投資規模だと推測される²⁾。

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、



出所：王子島リゾート発行リーフレット

2) 本計画のイメージをつかむには、不動産広告ではあるが、以下の動画が分かりやすい。<https://www.youtube.com/watch?v=mEfMuY-uULc>

北京拠点の中国資本による「金銀湾国際旅游度假区開発区 Golden Silver Bay International Tourism and Holiday Development Zone」というリゾート区を開発中だ（前頁図）。現在稼働しているのは王子島（Prince Island）というホテルなど一部だが、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6.5万人だという。シハヌークビル空港からのアクセス道路を含む総延長40km以上の道路網とリゾート施設群を建設する計画である。ただし、今回の視察では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小さくないと思われる。

カンボット港・SEZ 建設

シハヌークビルにおける日本のプレゼンスを代表するのは、1990年代後半からODAにより一貫して開発を支援してきたシハヌークビル港およびその隣接の同SEZである。今後の拡張工事を含めて累計1000億円（現時点の為替レートで約7億ドル）ほどを援助してきた。コンテナ輸送の需要増に対応して水深17.5mまでのヤードを造成する予定である。

ところが、そのシハヌークビル港から東へ約90kmの地点に、中国民間資本が主体となってカンボット港・SEZの開発が進行中である。2022年5月、カンボジア政府の建設・運輸2閣僚が参加して盛大に同港・SEZの起工式が行われた³⁾。

総工費は15億ドル、3期に分けて開発される予定で、第1期は2億ドル（約260億円）が投下される計画だ。ロジスティックパーク開発のほか、2030年までに水深15mの大型コンテナ船が入港可能なヤードの供用開始を計画する。

開発事業者は中国のほかカナダ、マレーシアなど外資と地場の合弁のKampot Logistics and Port社で、工事を担当するのは後述の高速道路を建設したのと同じChina Road and Bridge Corporation（CRBC; 中国路橋工程）である。CRBCは海外で手広く建設工事を請け負っている中国交通建設（CCCC）の子

3) 同起工式の様子は以下の現地報道動画が視覚的に分かりやすい。<https://www.youtube.com/watch?v=aRrKyLCS58g>

会社で、CCCCは南シナ海の人工島建設に参画していることで、米国政府の制裁リストに載っている。

ちなみにカンボジア政府は日中双方の支援による港湾整備は補完関係にあるという立場だが、海運需要が十分に伸びなければ、シハヌークビル港とカンポット港が競合関係となるシナリオもあり得る。



カンポット港のゲート

シハヌークビル～プノンペン高速道路

高速道路の総工事費は19億ドルで、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ことで、シハヌークビルとプノンペンの間の距離が約190kmに縮まり、4号線で5時間前後かかる移動時間を半分ほどに短縮した。

カンボジア政府は中国政府に当初「元借款」の申請をしていたが、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、CRBC(中国路桥工程)が担っている。

この高速道路建設の経済性については、インフラ公共投資で必ず推計されるはずの経済収益率などの情報が公表されておらず、確固たる論評はできないが、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、不明である。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

という疑問が残る。

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。通行料金を高く設定すれば、物流・運輸業者は既存の4号線を利用し続けることになる。交通需要だけでこの高速道路の建設・維持費用を賄えないとすれば、カンボジア政府による暗黙の了解のもとに道路沿線での不動産開発などによる副収益を見込んだうえでの投資だという観測もある⁴⁾。



コンボンスプーの料金所

中国資本による建設ラッシュでプノンペンの街並みが激変

カンボジアの首都プノンペンでは中国資本が建設した高層ビルが林立し、街のスカイラインがすっかり変わった。筆者が2013年ごろまでの視察からプノンペンのランドマークとして覚えていたカナディア・ビルとワタナック・タワーの2本の高層ビルの影が薄くなった。

プノンペン市中心部における中国資本による不動産開発の目玉は「ダイヤモンド・アイランド」と呼ばれる、市の真ん中を流れるトンレサップ川の中州の島（正式名称 Koh Pich）の開発である。同島の開発構想は、地場の海外カンボジア投資会社（Overseas Cambodian Investment Corporation, OCIC）が中国資本

4) 日本経済新聞 2019.4.26「カンボジア初、高速道建設。中国国有企業が全額負担。通行料徴収で債務負わず」

のカンボジア投資会社、(BOCC Development Co Ltd.) と組んでフン・セン首相に提案した2004年に遡る。OCICの親会社は地場大手のカナディア銀行(Canadia Bank)で、そのCEOは中国系カンボジア人のPung Kheav Se氏が務める。同氏はクメール・ルージュ時代、難を逃れてカナダのモントリオールに移住し、海外の実業で財を成した後に帰国し、カナディア銀行を創設したとされる。中洲の島に住んでいた住民の移転問題をクリアして開発許可が下りた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(下写真)で、OCIC社の投下資本は20億ドル規模にのぼる。



さらにOCIC社はダイヤモンド・アイランドの南東方向の向かいに125haを埋め立て人口島「Koh Norea サテライトシティ」を造成中である。投資規模25億ドルで、商業・金融区、エンターテインメント区、住宅区、学校、病院等を建設している。2020年月中旬に工事を開始し。2022年7月時点で30%完了している。工事完成時には新住民5万人、雇用創出1万人を見込むという。ダイヤモンド・アイランドの東側からこの造成中の新都市に向けて、4000万ドルを投じて架橋も工事中である。この橋が開通すれば、プノンペン市内の交通渋滞を避け、ベトナム方向へつながる「南部経済回廊」を成す国道1号線へのバイパスルートとしても利用可能になりそうだ⁵⁾。

プノンペン郊外北方向約10km、トンレサップ川とメコン川にはさまれた広

大な土地では、上述の LYP グループが中国民生投資集団（China Minsheng Investment Group, CMIG）と連携して「ガーデンシティー」という郊外都市を建設中である。両河川に架かる橋を渡り、国道 5 号線、6 号線のどちらからもアクセスできる。

2000ha 規模の広大な土地を確保し、当面 15 億ドル規模の資金を投じ、2017 年から開発を開始した。新スタジアム、展示場、物流センター、河川港、ゴルフ場、工業団地、娯楽施設、学校、住宅等の建設を計画している。

2022 年 8 月の視察時点では、敷地内を北東方向に約 3km 延びる道路沿いに稼働済みの主要施設は以下の 2 件だった。

- ・ Mordoc Techo National Stadium と名付けられた新スタジアム（下写真）：Mordoc は「宝物」、Techo は「大將軍」を意味し、フン・セン氏を指す。中国の無償援助で 23 年の SEA Games（東南アジア競技大会）に間に合うように建設された。
- ・ LYP Garden City Hotel：高級ホテル、ゴルフ場、サファリランド、ウォーターパークのコンプレックス。サファリランドは LYP がコックコンにあったものを移管したもので、象、トラ、猿などのショーを見せるという。ただし、コロナ禍の影響もあるのか、視察時点では宿泊客の気配はほとんどなかった。現時点でプノンペン市内から人がやってくるとすればゴルフ客くらいではないか。新都市が栄えているイメージはまだ描けない。



5) Koh Norea については以下の民間広報サイト参照：<https://www.realestate.com.kh/news/koh-norea-30-percent-complete-july-2021/>

プノンペン近郊の最新のインフラ建設事業としては、市中心部から南へ約30km, Hun Sen Boulevard（南北を貫く真新しい道路）の先、フン・セン首相の住居（市内中心部の住居と比べて巨大という）があるタクマウ地区、湿地帯の多い2600haの土地に建設中のプノンペン新国際空港である（下写真）。

総工費約15億ドル、中国資本によるBOT方式で、市内からのLRT（light rail transit）建設計画もセットだという。建設は地場大手 Overseas Cambodia Investment Corp（OCIC）とカンボジア民間航空局（SSCA）との共同出資会社が担う。3期に分け、第1期は2023年までに供用を開始予定だが、視察の限りでは遅れそうな印象だった。2050年には5000万人の利用客を見込むという。2022年8月現在で工事進捗は3分の1程度である⁶⁾。



在プノンペン日系機関ヒアリングまとめ

今回の現地調査中にプノンペンで日系の公的諸機関にヒアリングした結果から、対中経済関係を中心に特筆すべき点を以下の通り整理しておく。

- ・カンボジアはLDC（後発途上国）ステータスを利用して対米輸出ができるため、中国資本による対米摩擦回避の労働集約型投資が増えるだろう。縫製品輸出に関しては欧米諸国による対ミャンマー経済制裁がカンボジアにとっては有利に働く。
- ・カンボジアの1人当たりGDPは1735ドル（世界銀行2022年予測値）だが、

6) 以下の動画から、新空港が湿地帯を埋め立てて造成していることがよくわかる。

<https://www.youtube.com/watch?v=x4iVZjgWZnc>

プノンペンに限れば、約 4000 ドルともいわれ、首都圏の購買力は高まっている。

- ・カンボジア経済のデジタル化は速い。固定電話が約 4 万件程度に減る一方、携帯電話の契約数は 1900 万件（人口の約 1.2 倍）を超える。通信 5 社はすでに 5G を試験中である。
- ・中国の公的インフラ融資の条件は金利 2%、満期 20 年といったもので、さほど悪条件ではないが、カンボジア政府は財政負担を警戒しており、対外債務を避けようとしている。中国からの無理難題な要求は拒否している。
- ・カンボジア政府はインフラ建設に関して、①対外借入れを最小限に抑える、②工事のスピード重視、③経済社会影響評価（ESIA）を含む時間のかかる手続きを省略したい、という嗜好性がある。
- ・中国資本が主導する BOT 方式のインフラ事業の財務リスクは表面上さほど問題がないようだが、いざ採算悪化が表面化して事業が破綻した場合、偶発債務が生じる可能性は残る。
- ・官民連携（PPP）ベースのインフラ案件は、収益率（FIRR, EIRR）や ESIA などの情報が公表されず、外部からの評価が難しい。政府開発援助（ODA）案件でさえも、収益率などの情報は公表されていない。
- ・中国資本による投資額は日本などと比べて桁違いに大きく、とくに建設事業は中国のプレゼンスが圧倒的だ。その反面、コロナ禍の影響で、プノンペンでは中国資本が建設した高層ビルは賃貸料の上下が激しい。市内中心部のコンドミニアムの世帯部屋の平均的な賃料はピーク時の月 1500 ドルから 600 ドル程度に落ちた。
- ・中国資本による不動産投資は、土地だけカンボジア人パートナーが提供し、上物はすべて中国資本が持ち込む。中国国内の不動産投資の延長上で不動産開発・投機資金がカンボジアに漏れ出ているという印象だ。ガーデンシティのような大型の長期投資において収益率計算はあまり関係ないのではないか。

おわりに

カンボジア経済は公的債務という面では今のところ、スリランカなどが経験し、ラオスが直面する可能性が懸念される「債務のわな」には当てはまらない。しかしその半面、リゾートや不動産開発のみならず、インフラ建設にも中国の民間資本をこれだけ大規模に取り入れていることの含意は、中国経済の成長が大きく鈍化したり金融部門が不安定化したりしたとき、その余波に巻き込まれるという別種のリスクを抱えているということではないだろうか。

参考文献・ウェブサイト

(文献)

- ・ Bo, Mark, and Neil Loughlin. 2022. "Overlapping Agendas on the Belt and Road: The Case of the Sihanoukville Special Economic Zone" *Global China Pulse* 1(1): 85-97.
<https://thepeoplesmap.net/globalchinapulse/global-china-pulse-1-2022/>
- ・ 藤村学 2022a 「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>
- ・ 藤村学 2022b 「第 5 章 メコン地域における「一帯一路」投資の現状と展望：CLM を中心に（続編）」『チャイナ＋1 としてのメコン』国際貿易投資研究所（ITI）調査研究シリーズ No.129, pp.84-109. https://iti.or.jp/report_129.pdf
- ・ ジェトロ（日本貿易振興機構）2022. 「世界貿易投資動向シリーズ：カンボジア」
<https://www.jetro.go.jp/world/asia/kh/gtir.html>
- ・ Malik, Ammar A. Bradley Parks, Brooke Russel, Joyce Jiahui Lin, Katherine Walsh, Kyra Solomon, Sheng Zhang, Thai-Binh Elston, and Seth Goodman. 2021. *Banking on the Belt and Road: Insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development Projects*. Research Lab at Williams and Mary.
- ・ World Bank. 2021. "Road to Recovery" *Cambodia Economic Update* June 2021.
- ・ _____. 2022 "Weathering the Oil Price Shock" *Cambodia Economic Update*. June 2022.

(ウェブサイト)

- ・ AidData <https://www.aiddata.org/>
- ・ American Enterprise Institute: China Global Investment Tracker
<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- ・ Belt and Road Initiative (BRI) <https://www.beltroad-initiative.com/projects>
- ・ Lancang Mekong Cooperation (LMC) <http://www.lmcchina.org/eng/>
- ・ People's Map of Global China <https://thepeoplesmap.net/>