

【カンボジア】 シハヌークビル港の現状と今後の見通し



高島 稔
運輸総合研究所
アセアン・インド地域事務所
研究員

2025年5月1日

1. はじめに

近年、ASEAN 諸国における物流インフラ整備は、経済統合の進展や国際競争力の向上に不可欠な政策課題となっている。その中で、後発ASEAN 諸国の一つであるカンボジアは、豊富な労働力と地政学的優位性を背景に急速な経済発展を遂げており、域内外の投資家から注目を集めている。

特に、カンボジア唯一の国際深海港であるシハヌークビル港は、同国の国際物流を担う中核拠点として発展してきた。2000年代初頭に日本のODAによる円借款を活用してコンテナターミナルの近代化が進み、以降、同港は縫製産業を中心とする輸出入を支える役割を担ってきた。

その後、2010年代に入ると、ASEAN 経済共同体（AEC）の成立、中国資本の積極的な投資拡大、そして日本を含む国際的な開発パートナーの関与を通じて、シハヌークビル港は再び成長軌道に乗りつつある。港湾能力の拡充と産業集積の進展は、カンボジア経済全体の競争力に直結する重要課題であり、今後も持続的に注視していく必要がある。

今般シハヌークビル港関係者との意見交換及び視察の機会を得たので、同港の現状と今後の見通しについて報告する。

2. カンボジアの物流事情

首都プノンペンには政治・経済・文化の中心であり、GDPの約40%を占めている。カンボジア経済は1990年代以降、内戦終結とともに市場経済への移行を進め、国際社会からの援助と外国直接投資によって急速な成長を遂げた。主要産業は縫製業、観光業、建設業、農業であり、特に縫製業は約100万人の雇用を支える国の基幹産業である。輸出額の約7割を縫製関連製品が占め、EU、米国、日本、中国が主要な輸出先である。一方で、農業は依然として人口の約30%の生計を支えるが、生産性は低く、経済の近代化に向けた課題が残っている。

1999年のASEAN加盟、2004年のWTO加盟を契機に、カンボジアは国際経済への統合を本格化させた。これにより、輸出志向型の経済構造が形成され、外国資本による製造業の進出が進んだ。特に中国、日本、韓国、タイからの投資が増加しており、中国は「一帯一路」構想の下で道路、鉄道、港湾などのインフラ整備を積極的に支援している。また、日本のODAによる支援も活発であり、4. で詳述するシハヌークビル港の拡張事業を含む物流インフラ整備、港湾人材の育成を支援している。

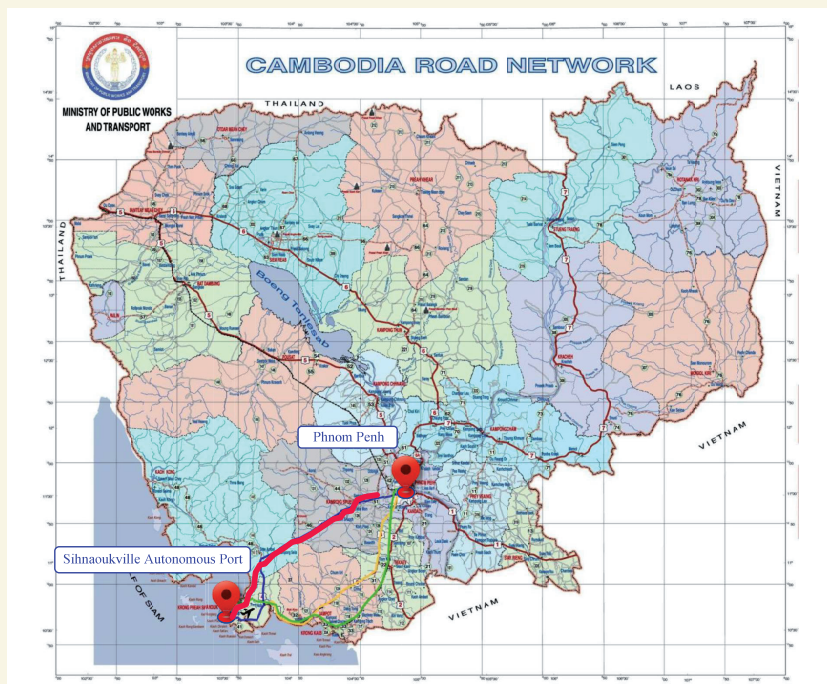


図1 カンボジア道路ネットワーク図（赤太線がプノンペン―シハヌークビル高速道路）

3. シハヌークビル港の概要

シハヌークビル港は、カンボジア南西部プレアシアヌーク州に位置し、同国唯一の深海港として国際貿易の要のインフラとなっている。当初はフランスの支援により1955年に建設が開始され、1960年に現在の棧橋部分が正式に開港した。1970年までに東側へ岸壁が拡張されたが、その後の内戦によりインフラや人材、制度等が大きく破壊され、経済が停滞した。1991年に和平が成立したものの、同港の港湾施設は老朽化し、貨物の重量制限も生じるなど貨物取扱業務に支障が生じていた。一方で、経済復興に伴い貨物取扱量が増加し、一般貨物用の岸壁でコンテナを取り扱うなど、非効率な運用となっていた。

このため1990年代後半から日本の技術協力によりリハビリ支援が開始され、以降今日に至るまで、マスタープランの策定や港湾施設の拡張、コンテナターミナルの整備、運営能力向上など、ほぼ全ての事業において日本の支援が行われてきた。

同港の運営は国営企業であるカンボジア港湾公社 (Sihanoukville Autonomous Port: PAS) が担っており、同社は2017年にカンボジア証券取引所に上場した。これにより、財務の透明性や経営効率が向上し、民間資金を活用した港湾運営の近代化が進んでいる。

現在のシハヌークビル港は主に三つの主要施設で構成されている。一つ目はコンテナターミナルで、年間100万TEUの取扱容量をもつ。二つ目は一般貨物ターミナルで、穀物、セメント、鉄鋼、建設資材などのバルク貨物を取り扱う。三つ目は石油及び液体貨物専用埠頭であり、カンボジア国内の燃料供給に不可欠な施設である。さらに、冷凍・冷蔵コンテナ向けの電源設備も整備され、農水産物や食品の輸出が拡大している。

さらに、シハヌークビル港はASEAN地域における国際物流網の一端を担っており、シンガポール港、タイのレムチャパン港、ベトナムのホーチミン港などと航路で結ばれている。これにより、地域サプライチェーンの中で中継拠点としての役割も果たしている。



図2 シハヌークビル港全体図



図3 コンテナターミナル (筆者撮影)



図4 コンテナヤード (筆者撮影)



図5 旧棧橋 (筆者撮影)



図6 SSEZの日系企業物流センター (筆者撮影)

4. シハヌークビル港整備の進展と運営改革

近年、シハヌークビル港では、貨物取扱量の急増と国際貿易の拡大に対応するため、さまざまな近代化プロジェクトと制度改革が進められている。その中心的な取り組みが、日本のODAによるJICA支援の「新コンテナターミナル建設プロジェクト」である。2024年のコンテナ取扱量は100万TEUに達し、同港の取扱能力が逼迫しており、これに対応するためのものとなる。

本プロジェクトは、総事業費約2億4,000万ドル、水深14.5メートル、岸壁延長350メートルの新ターミナルを建設するもので、2026年度の完成を目指して工事が進められている。この新ターミナルが稼働すれば、年間45万TEUの追加処理能力が確保される。また、大型コンテナ船の寄港が可能となることで、カンボジアは地域の海上輸送網における地位を一層高めることが期待されている。

港湾運営面では、PASが日本の港湾運営会社や大学と連携して人材育成プログラムを導入し、現場職員の技能向上を図っている。特に、クレーン操作やロジスティクス管理の分野で、日本の技術指導を受けた研修制度が機能しており、国際水準に対応できる人材の育成が進んでいる。

一方、港湾地域の環境保全の取り組みも進められている。シハヌークビル市は急速な都市化により廃棄物や排水処理の問題を抱えているが、PASでは「グリーンポート構想」に基づき、太陽光発電設備の導入、エネルギー効率の高い荷役機械の採用、廃棄物削減などの環境配慮型施策を進めている。また、ASEAN諸国と連携して脱炭素化技術の共有を図り、環境に優しい港湾運営のモデルを目指している。さらに、港湾地域とシハヌークビル経済特区（SSEZ）を結ぶ物流ネットワークの整備も強化されている。道路改良や橋梁建設によって輸送時間が短縮され、港から工場までのサプライチェーンが効率化したことで、外国企業にとっての投資魅力が高まっている。このように、シハヌークビル港は単なる物流拠点から、デジタル化・環境対応・人材育成を兼ね備えた持続可能な港湾へと進化しつつある。これらの取り組みは、カンボジアがASEAN域内で競争力を持つ海上輸送ハブへと成長するための重要な転換点を形成している。

5. シハヌークビル港を巡る課題と今後の整備の方向性

このようにシハヌークビル港の発展には顕著な成果が見られる一方で、依然として多くの課題が残されている。まず第一に、港湾インフラの整備と輸送ネットワークの連携不足が挙げられる。シハヌークビル港はカンボジア唯一の深海港として重要な役割を果たしているが、港へのアクセス道路は慢性的な渋滞に悩まされており、特にコンテナ輸送トラックが集中する時間帯には物流の停滞が頻発する。鉄道輸送の効率も低く、プノンペンーシハヌークビル間の貨物列車は運行本数が限られており、輸送コスト削減の妨げとなっている。このため、政府は港湾アクセス道路の拡幅工事や鉄道貨物輸送力の強化を進めているが、予算・技術両面での制約が大きい。



図7 シハヌークビル港の航路ネットワーク

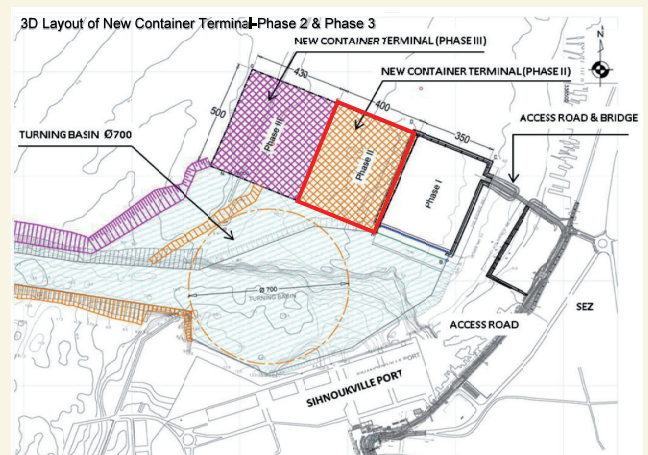


図8 新コンテナターミナル整備予定地区



図9 新コンテナターミナル完成予想図

第二に、人材育成と技術移転の不足がある。港湾運営の近代化やデジタル化が進む中で、情報技術、ロジスティクス、港湾管理の専門知識を有する人材の不足が課題となっている。このため、カンボジア港湾公社（PAS）は日本、シンガポール、タイの港湾機関と協力し、現場研修や専門家派遣を通じて人材のスキルアップを図っている。また、Gati Shakti Vishwavidyalaya（インド）など海外の教育機関との連携による港湾教育プログラムも検討されており、地域的な知識交流の促進が期待される。

第三に、環境問題への対応が急務である。シハヌークビル港周辺では急速な都市化に伴い、廃棄物処理や海洋汚染の問題が顕在化している。特に港湾開発に伴う埋立や浚渫によって生態系への影響が懸念されており、持続可能な港湾運営の実現には環境基準の強化と監視体制の整備が不可欠である。PASでは、環境影響評価を実施するとともに、再生可能エネルギーの活用、電動港湾車両の導入、省エネ照明の設置など、環境負荷低減策を進めている。さらに、「グリーンポート」認証取得を目指す取り組みも始まり、地域社会や国際機関と連携した環境管理体制の強化が進行中である。

第四に、外資依存構造のリスクも無視できない。港湾開発や周辺経済特区の整備は、中国や日本の支援に大きく依存しているが、国際情勢の変化や地政学的リスクによって投資が停滞する可能性がある。これに対し、カンボジア政府は投資先の多角化を模索しており、ASEAN諸国やインド、韓国との経済連携を強化している。

こうした課題を踏まえた上で、シハヌークビル港の今後の展望としては、「ハード」と「ソフト」の両面からの港湾機能強化が不可欠である。インフラ整備だけでなく、港湾運営システムの高度化、人材育成、環境マネジメントの一体的推進が必要である。加えて、港湾を中心とした地域産業の高度化により、製造業と物流の連携を強化し、シハヌークビルを「製造・輸送・輸出」の一体型ハブとして発展させることも重要である。さらに、脱炭素化と持続可能な開発を視野に入れた港湾運営についても取り組みが求められる。国際基準を意識したESG経営を導入することで、海外投資家からの信頼を高めることができる。今後、これらの課題克服と構造改革が実現すれば、シハヌークビル港はカンボジアの経済発展のみならず、メコン地域全体の物流拠点として新たな役割を担うだろう。

6. おわりに

カンボジアにおける物流は、経済成長を支える基盤として重要性を増しており、とりわけ港湾インフラの整備は、国内外の貿易効率向上に直結する中核的な政策課題である。都市部と地方部の物流格差は依然として残るものの、近年の道路・鉄道・港湾整備や物流サービス産業の発展により、物流環境は着実に改善しつつある。

その中核を担うシハヌークビル港は、貨物取扱能力の拡大や港湾運営の高度化、デジタル化、環境対応などを通じて、

カンボジアの国際貿易を支える基幹インフラとしての機能を強化してきた。これらの取り組みは、港湾運営の効率化や国際基準への対応を可能とし、投資環境の改善にも寄与している。

一方で、近年の中国経済の減速、特に不動産市場の調整は、シハヌークビル市における中国資本主導の不動産・観光開発に一定の影響を及ぼしている。都市部では開発停滞や未稼働施設が見られるものの、港湾物流は縫製業や製造業を中心とする実体経済に支えられ、比較的安定的に推移している。この状況は、シハヌークビルが過度な不動産依存から脱却し、港湾・製造・輸出を軸とした産業構造へと転換する契機とも捉えられる。

加えて、筆者がシハヌークビル港を視察した2025年5月1日には、国際労働デーの式典が同港で開催されており、フン・マネット首相も出席していた。同首相は演説の中で、「シハヌークビル港は日本の支援により発展してきた港であり、日本の港といわれるほどカンボジアは感謝している」と述べ、日本の長年にわたる協力への謝意を示した。この発言は、港湾整備や運営能力向上において、日本の支援が引き続き重要な役割を期待されていることを象徴するものである。

このように、カンボジアの物流環境は改善途上にあるが、シハヌークビル港を中心とした港湾機能の強化は、今後も同国の経済成長とASEAN域内経済への統合を支える重要な要素である。外部経済環境の変動リスクを踏まえつつ、港湾の近代化と周辺物流機能の高度化、環境配慮型運営を一体的に進めることで、持続可能で競争力のある物流拠点としての発展が見込まれる。

【参考文献】

- 1) 東亜建設工業
<https://www.toa-const.co.jp/company/release/2023/231225.html>
- 2) Embassy of Japan in Cambodia
<https://www.kh.emb-japan.go.jp/economic/sez/sez.htm>
- 3) JETRO
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2022/11/5827c637a83a1cd9.html>
- 4) Port Autonome de Sihanoukville
<https://www.pas.gov.kh/en>
- 5) JICA[The Data Collection Survey on International Logistics Function Strengthening in the Kingdom of Cambodia Final Report]
<https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12340162.pdf>
- 6) ASEAN Briefing[Cambodia's 2025 Economic Outlook and Investment Opportunities for Foreign Investors]
[https://www.aseanbriefing.com/news/cambodias-2025-economic-outlook-and-investment-opportunities-for-foreign-investors/OECD\[OECD Competition Assessment Reviews CAMBODIA LOGISTICS SECTOR\]](https://www.aseanbriefing.com/news/cambodias-2025-economic-outlook-and-investment-opportunities-for-foreign-investors/OECD[OECD Competition Assessment Reviews CAMBODIA LOGISTICS SECTOR])
- 7) OECD[OECD Competition Assessment Reviews CAMBODIA LOGISTICS SECTOR]
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2021/07/oecd-competition-assessment-reviews-logistics-sector-in-cambodia_9b279418/8b2c48d0-en.pdf