

インドシナ新経済圏
～経済成長の可能性～

古農 幸江さん



SACHIE ● KONOU

所 属：経済学部国際経済学科4年
出身高校：福島県立原町高等学校
趣 味：旅行
愛 読 書：女性の品格



論文要旨

1990年代の後半以降から今日に至るまで、東アジアにおける経済成長という点では、中国の著しい成長が続いた。しかし、その中国も、高成長によって労働コストが上昇に始めている。今や中国は「世界の工場」としての投資先というよりも、高所得者向けの「市場」の投資先として注目を集めている。これによって、新たな生産拠点として期待が集まっているのが、インドシナ地域である。

この論文では、インドシナ地域が新経済圏として注目を集めるに至った経緯や、今後予測される経済成長の可能性を考察していく。また、インドシナ新経済圏における日本のビジネスチャンスについても、いくつかの視点から述べていきたい。

以下、第1章では、同地域が経済圏として注目を集めることになった経緯について、インフラ開発からみていく。インフラ開発が、経済にどのような影響を与えるのかについて考えるのと同時に、日本の関わりについても言及する。第2章では、近年のインドシナ諸国の経済動向をみることによって、各国が経済成長のチャンスを活かすことができる能力があるのかを考察する。第3章では、外国からの視点でみた場合、同地域がどのような経済的メリットを有するのかについて探る。第

4章では、同じアジアの中でも、すでに巨大市場を有する中国とインドとの比較によって、同経済圏の優位性をみていく。そして第5章では、同地域への中心的投資国になるであろう日本と中国の動きと、同地域が抱える問題をみることによって、インドシナ新経済圏の未来を考察していきたい。

目次

第1章 はじめに

第2章 インドシナ地域の開発

- 1 大メコン圏として
- 2 日本の関わり
- 3 経済回廊の形成

第3章 インドシナ各国の動向

- 1 タイ
- 2 ベトナム
- 3 ラオス・カンボジア

第4章 経済圏としての魅力

- 1 東西回廊
- 2 経済連帯の強化

第5章 インドシナ新経済圏の優位性

- 1 中国のリスク
- 2 インドのリスク

第6章 インドシナ新経済圏の未来

- 1 日本企業の動き
- 2 中国の南進
- 3 課題

第7章 おわりに

第1章 はじめに

インドシナ半島とは、アジア南東部の大半島のことである。そこには、タイ、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーの5カ国が含まれる。これらの諸国の名前を聞いて、我々が想像することは何であろうか。戦争や内戦による疲弊、発展途上国、貧困、困窮、支援、援助といった言葉ではないだろうか。確かに、現在の同地域は、表1の各国の基礎データの通り、まだまだ発展途上国であり、発展の度合いや経済・市場規模においても大きな格差を抱える、援助を必要とする国である。

また過去には、同地域において1991年のパリ和平協定¹が結ばれるまで数々の戦闘が繰り返されてきた。しかし、安定を取り戻した社会主義の国々は次々と市場経済路線を打ち出し、「メコンを戦場から市場へ」の合い言葉のもと、地域が一体となって発展していくというリージョナル化の動きが生まれた。

同地域では、交通インフラの開発が進み、日系企業の集積が進むタイとベトナムが1本の高速道路で結ばれるなど、急速に発展している。この両国にラオス、カンボジア、ミャンマーを加えた、「インドシナ新経済圏」という新たな市場が出現し、脚光を浴びているのである。

今後、同地域は、さらなる交通インフラの

開発による物流網の拡充によって市場統合が進み、より発展に加速度がつけば、中国、インドに次ぐ有力な投資先となりうる可能性を秘めているのである。そして、このような発展を踏まえて、同経済圏には、日本企業の進出が相次いでいる。その数は現在、約8,000社に達しているという²。

第2章 インドシナ地域の開発

1 大メコン圏として

インドシナ地域の開発は、1992年にアジア開発銀行（ADB：Asian Development Bank）が同地域を「GMS：Greater Mekong Sub region（大メコン圏）」と再定義し、GMS開発プログラムを実施したことに始まる。尚、GMSはインドシナ半島地域の5カ国の他、中国（雲南省）を包含し、面積約230平方キロメートル、人口約2億5,000万人³を擁する。

GMS開発プログラムとは、同地域諸国間の経済関係強化を目的とした経済協力プログラムのことである。同プログラムの内容は、GMSの資源を開発・共有し、物と人の自由な流れを推進することに寄与することである。また、国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP：United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific）は2000年～2009年を「メコン地域開発協力の10年」と決議し、同プログラムを後押しして

表1 インドシナ5カ国経済基礎データ（2006年）

	タイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー
人口（万人）	6,423	8,424	592	1,407	5,052
1人当たりGDP（ドル）	3,136	723	583	503	230
名目GDP（億ドル）	2,063	610	35	71	130
GDP成長率（%）	5	8.2	7.3	13.4	13.2
日系企業進出数	約7,000	約800	18	31	64

出所：日本貿易振興機構、INFデータ、2007年。

きた。

GMS開発プログラムが開発されて以来、17のインフラ・プロジェクト（34億ドル）が80件の技術援助（約8,000万ドル）とともに実施されるか、実施中であるという。同プロジェクトが予定通り実施されれば、GMS諸国の大部分が2010年までに道路網により相互につながることになり、国境を越える物と人の流れが容易になり、同地域内諸国間の政策を調整するのに役立つと予測される。

2 日本の関わり

日本は、同地域への中心的援助国であると同時に、開発へ大きく貢献した。日本とインドシナ半島諸国とは、もともと政府開発援助（ODA：Official Development Assistance）の供与や民間企業の進出により結びつきが強かった。1992年のGMS開発プロジェクトを受け、日本政府もADBと協力し、ベトナムーラオスータイーミャンマーを横断する経済回路や橋梁、港などのインフラストラクチャーを改善する支援を強化してきた。

その後、1997年のアジア通貨危機により停滞期間の後、2001年11月にはASEAN（Association of South East Asian Nations）+3と日本・ASEAN特別首脳会談において、「ASEAN+3 イニシアチブ⁴」を発表した。また、2003年に開かれた日本・ASEAN特別首脳会議では、15億ドルの支援表明や「メコン地域開発の新たなコンセプト」を提唱した。さらに2007年1月に開かれた東アジアサミットで、安部晋三前首相が「日本・メコン地域パートナーシップ・プログラム⁵」を発表した。

産業界でも、メコン地域を対象とする動きが加速している。2006年8月に経済産業省・国土交通省の主導により、日本経済団体連合

会（経団連）なども参加する官民共同会議「国際物流競争力パートナーシップ会議」が発足した。2015年までにASEAN地域内での物流コストおよびリードタイム⁶を半減することを目指し、ASEAN市場での広域物流網の整備や、ICタグ導入など物流資材分野、輸出入通関手続、人材育成などに関する行動計画を策定した。今後はASEAN各国の関係部署との連携を深めていく見通しである。

この他にも、経済産業省と日本貿易振興機関（JETRO：JAPAN EXTERNAL TRADE ORGANIZATION）がアジア地域を対象として行った「先導的貿易投資環境整備実証事業（J-Front）」を受けて、同地域内での物流網構築など実証事業終了後に、実用化に向けて本格的に動き出す企業が出てきたことや、ASEAN地域各国との経済連携協定（EPA：Economic Partnership Agreement）交渉が進展中であるなど、今後もGMSへの官民あがでの取り組みはさらに拡大すると予測される。

3 経済回廊の形成

上記のインフラ開発により、様々な経済回廊が形成されてゆく。それにより、新たな物流網が生まれ、輸送期間の短縮とコスト削減を生み出し、市場統合の拡充が予測される。そこで、以下では、どのような経済回廊が形成されるのかをみていく。図1と表2を参照していただきたい。

まずは、東西回廊である。これは、ベトナム中部のダナン港からラオス、タイを通り、ミャンマーのモーラミヤインをつなぐ約1500 kmの国際道路である。タイとラオスの国境に架かる第2メコン国際橋が2006年12月に完成したことで、ミャンマー国内を除き、ほぼ



図1 インドシナ経済圏

出所：JICAホームページより

表2 経済回廊による輸送日数とコスト

	海上輸送		陸上輸送	
	日数	コスト (ドル)	日数	コスト (ドル)
バンコクーハノイ	10～15日	2,500	3～4日	1,000
ハノイー広州	4～6日	1,250	2日	1,800
バンコクーホーチミン	2～3日	580	2日	1,390
バンコクーヤンゴン	約1ヶ月	1,130	3日	730

出所：ジェトロセンサー 2006年2月号

全面開通した。これによって、太平洋からインド洋に抜ける輸送の大動脈が確率された。

次に、南北回廊である。これは、中国・雲南省の省都昆明からラオス、ミャンマーを経由してバンコクに至る、総延長2,000kmの国際道路である。2011年に全面開通を予定している。これにより、理論的には中国南部～北部ASEAN～インドまでを結んだ物流網ができ上がる。そして、第2東西回廊（南部回廊）である。これは、タイのバンコクからカンボジアのプノンペンを経由してベトナム・ホーチミンに至る、900kmの国際道路である。開

通時期は未定である。

その他、中国－ASEAN横断鉄道網がある。これは、マレー半島の南端のシンガポールかたタイやベトナムなどを経て中国・雲南省の昆明までの、約5,500kmの鉄道網を連結するもので、総事業費20億ドルで2015年の完成予定である。また、ASEAN航空市場統合によって、2015年までにASEANの航空市場を統合する。さらに、2008年末をめどにASEANの首都間航路の開放や燃料供給、航空サービスの自由化を進める計画がある。

第3章 インドシナ各国の動向

この章では、インドシナ地域の各国が、前章で述べたインフラなどの開発によって、発展に加速度をつける能力があるのか否かについて、現在の経済動向からみていく。しかし、軍事政権であるミャンマーについては、言及を避けることにする。なぜなら、同国政府の反軍政デモに対する武力弾圧は、ミャンマーを国際社会から孤立させ、民主化や経済の自由化で経済を発展させていく道を狭めてしまったため、今後の行き先が不透明であるからである。

1 タイ

タイでは、自動車産業の集積が急速に進んでいる。2006年の生産台数は約120万台、タイ国内の販売は68万台に達し、いすゞ、トヨタ自動車、ホンダなど、日系メーカーの国内販売シェアは9割以上を占める。2007年1月にトヨタの第3工場が完成し、ホンダは2008年10月に低燃費車の第2工場を稼働させ、マツダは2009年に、米フォード・マツダと合併で10万台の工場を稼働させる予定であるという。

自動車の増産は、部品産業の集積も加速させる。2007年3月、タイのラヨン県でタイヤ工場を稼働させた住友ゴムは、将来的に10万本と世界最大規模のタイヤ工場を目指すという。加えて、自動車部品は、新たな産業を呼び寄せることになる。クボタは総額70億円を投じ、2009年3月までにタイで年産2万5,000台のトラクター工場を稼働させる。トラクターと自動車は構造が似ているため、部品の6割を現地調達ができるのも、タイを選んだ理由であるという。

このように、タイには日本を中心とした多

くの外国投資を獲得し、順調に経済成長をしている。インフラ開発によって、物流網の活性化で更なる成長が期待できる。

2 ベトナム

ベトナムの発展は、タイ以上といえるかもしれない。日系企業の第1次ベトナム進出ブームは1986年のドイモイ（刷新）政策⁷による経済自由化で始まり、2003年初めのSARS（Severe Acute Respiratory Syndrome、重症急性呼吸器症候群）騒動などをきっかけに、進出はさらに加速した。最大の魅力は、中国の半分の人件費である。2006年の日本企業の対ベトナム投資は、前年比5割増の13億ドルに達した。対中国投資には及ばないものの、中国の人件費高騰や一極集中リスクを回避したい日本企業のベトナムシフトは、確実に進んでいる。

また、市場としての存在感も増してきている。ベトナムは、世界第4位の2輪車市場のバイク王国である。2006年の市場規模は、前年比3割増の230万台を超え、ホンダは85万台、ヤマハは35万台を販売した。2社だけで、そのシェアは50%を超えているという。そして、ホンダは2008年後半をめどに2輪車の第2工場を建設し、年産150万台を生産し、ヤマハも2008年10月の稼働を目指して、現在よりも5割増産となる年産70万台体制にするという。両社を合わせた生産台数は、日本の市場規模の3倍強に匹敵するであろう。

以上より、生産拠点としても市場としても、ベトナムは魅力をもっており、今後の更なる成長が期待できる。

3 ラオス・カンボジア

ラオスとカンボジアは、タイ、ベトナムに

比べると、人口や経済規模では劣る面はあることはいなめない。しかし、ラオスは安い人件費を武器に、タイの労働集約型産業を補完する投資先として注目されており、またカンボジアは、鉱物、石油資源に着目した外資が触手を伸ばし始めている。

ラオスの人件費は、タイ・バンコクの3分の1から6分の1である。これを利用し、労働集約的な工程を人件費の安いラオスに移転し、比較的高度な技術を要する工程をタイに残す戦略をとる外資企業も現れている。また、ラオスではタイ語が通じるため、在タイ日系企業ではラオスに人材を活用できる。さらに、ラオスには鉱物・森林資源が豊富であることも魅力である。そして、チベット高原に源を發するメコン川を利用した、水力発電の建設も進んでいる。これらの特性をフルに活かせば、早く、安く、確実な技術移転が可能になると予測され、今後の成長が期待される。

カンボジアでは、外資による資源開発がすでに始まっている。カンボジアの沖合で、三井石油開発が米メジャーのシェブロンと共同開発で石油・ガスの試掘を進めている。三井石油開発は1982年、タイのシャム湾沖で原油・ガスの生産を始め、これが石油化学業の原料などに活用され、タイの産業発展の土台となった。この三井石油開発の親会社である三井物産では、将来の開発も視野に入れて、カンボジア石油公社と合弁会社を設立し、プロジェクトの事業化調査などを実施し、ビジネス獲得を狙っている。

また、首都プノンペンでは、今日、日系企業の工業団地が立ち上がりつつある。シアヌークビルは、日本のODAで港湾インフラが整備された。プノンペンーシアヌークビル間の道路も舗装が完了し、コンテナを積んだ

トラックが行き交っている。さらに、2009年には、東西経済第2回廊が開通するため、日系工業団地も完成する予定であるという。このように、豊富な天然資源とインフラを武器に、今後の成長が期待される。

第4章 経済圏としての魅力

この章では、2006年に完成した東西回廊を例に挙げて、実際にインフラ開発によって形成された経済回廊がどのようなメリットを生み出し、今後、インドシナ経済圏にどのような経済効果を及ぼすのかについて述べる。さらに、それによって変化する経済連帯協定と、日本企業の動きについてみていく。

1 東西回廊

東西回廊とは、先ほども述べた通り、ベトナム中部のダナン港からラオス、タイを通り、ミャンマーのモーラマインをつなぐ約1,500kmのルートである。これは、タイとラオスの国境に架かる第2国際メコン橋が2006年12月に完成したことで、開通した。

第2国際メコン橋は、タイ東北部のムクバダンとラオス中南部のサバナケットを結ぶ全長約1,600km、幅12mの(2車線)の国際橋で、日本の円借款がタイ、ラオスそれぞれに約40億円供与され、建設された。東西回廊の整備では、ベトナムのダナン港の改良やタイ国内の地方道路の整備でも円借款が供与され、ラオス国内の国道整備には、日本の無償援助が供与されている。

従来は、タイのムクバダンとラオスのサバナケットのメコン川国境は、フェリーによる通行を余儀なくされ、物流のボトルネックとなっていたが、この橋の完成により、陸内に位置するタイ東北部やラオスは、ベトナムの

港を利用することが可能になった。

そして、ベトナムの場合、経済発展の度合いがタイと比べ後発であるため、部品産業の集積がまだ十分ではない。そのため、バンコクから海上輸送でハノイに部品を取り寄せた場合、直行便がなく、ホーチミンか香港、またはシンガポールでのトランジットとなり、10日～15日程度かかっていた。しかし、東西回廊を利用した陸上輸送が可能になると、バンコク－ハノイ間の1,500kmの道のりを、2つの国境の通関手続きを含めても3日で届けることができるようになるという（表2参照）。

これによって物流網が拡充し、活性化すれば、中国、インドに次ぐ有力な投資先になっていくだろう。また、タイやベトナムだけでなく、内陸国のラオスにもビジネスチャンスを与える。東西回廊のラオスの区間は約240km、約3～4時間で通り抜けが可能である。そこで、内陸コンテナ基地の立地が期待

される他、ガソリンスタンドの需要が増えることも予測される。また、隣国ベトナムなどの賃金上昇などにより、ラオスに立地する企業がでてくる可能性もある。いずれにしても人件費の安さは武器である。

このように、本来メコン地域のインフラ開発には、従来沿岸地域中心であったASEAN・中国の経済発展の波を、内陸部にも波及させる効果も期待される。今後は、それぞれの国や地域が特徴を活かしつつ、互いに連携しながら成長していく必要がある。

2 経済連帯の強化

今後の成長モデルを後押しするのが、アジアにおける経済連帯の動きである。図2にみられるように、これから2015年に向けて、アジア地域内では幾重ものFTA（Free Trade Agreement、自由貿易協定）、EPA（Economic Partnership Agreement、経済連帯協定）が締結せれる。1つ1つのFTAは交渉ごとで

●AFTA（ASEAN自由貿易地域）	ゼロ関税目標年
原加盟5カ国	2010年
新規加盟国	2015年
●中・アセアンFTA	実現目標年
原加盟5カ国	2010年
新規加盟国	2015年
●インド・アセアンFTA	実現目標年
原加盟国（フィリピン以外）	2010年
その他	2016年
●日・アセアンFTA	実現目標年
原加盟5カ国	2012年
新規加盟国	2017年

図2 東アジア市場統合の見通し

出所：野村総合研究所

表3 インドシナ各国の域内関税引き下げ状況（2007年5月時点）

	総品目数	平均 最恵国 待遇税率	AFTA（ASEAN自由貿易地域）			
			関税率	5%以下	関税率	0%
				シェア		シェア
タイ	8,301	10%	8,301	100%	4,513	54.4%
カンボジア	10,689	14.3%	6,638	62.1%	603	5.6%
ラオス	10,690	9.7%	9,960	93.2%	629	5.9%
ミャンマー	10,689	5.6%	9,325	87.2%	365	3.4%
ベトナム	10,689	16.8%	10,285	96.2%	5,478	51.2%

出所：ASEAN事務局（2007 CETP Package）

あるため、目標通りに実現できるかどうかは不確定なところもあるが、相互に連結しながら成長することの効果が現実のものになり始めている以上、市場統合の動きは止めることができない。

そしてこれは、日系企業のインドシナ各国へのアクセスを強化することになる。より具体的にみていくと、2007年11月1日に、日本・タイEPAが発効したことにより、日本は輸入額の92%に相当する品目で、タイは97%の品目で、関税を10年以内に撤廃することとなった。これにより、在タイ日系企業は、低関税もしくは無関税で日本から原材料や部材などの供給を受けられるようになり、競争力の強化が期待される。

また、日本・ASEAN包括的経済連携協定（AJCEP：ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership）が締結されれば、タイだけでなく、インドシナ全体が日本の経済連帯の傘の下に入ることになる。ベトナムは15年以内に品目の90%、カンボジア、ラオス、ミャンマーは18年以内に同85%で関税を撤廃する。これによって、日本企業は、インドシナ新経済圏へのアクセス権を手に入れることになる。

さらに、短期的に見て、在タイ日系企業にとってインドシナ市場開拓の有力なツールと

なるのは、ASEAN自由貿易地域（AFTA：ASEAN Free Trade Agreement）である。表3をみての通り、タイを除く4カ国の平均最恵国待遇率は11.6%であるが、AFTAによって、ベトナムが96.2%の品目、カンボジア、ラオス、ミャンマーはそれぞれ62.1%、93.2%、87.2%の品目が、関税5%以下に引き下げられる。その結果、ASEANから課せられる平均関税率は4.24%に下がる。そして2015年までには、この関税も撤廃される見通しである。

また、予測されるのは域内物流の活性化だけではない。今後のASEANの中国、インドとのFTAを加え、両国との貿易も活性化すると考えられる。すでに、中国とASEANの貿易額は2006年に1,600億ドルを越え、5年で約4倍に増加した。そして、インドとASEANの貿易額も2005年度の前年費で約2割増の210億ドルとなっている。

第5章 インドシナ新経済圏の優位性

インドシナ新経済圏は、表4の通り、人口規模では中国とインドに及ばないが、安い人件費、コスト面、物流や地理的条件で両国より優位であると考えられる。そこでこの章では、中国とインドのマイナス面をみていくことにより、両国にはない優位性を探ってみた

表4 中国・インドとインドシナ5カ国の比較

	中国	インド	5カ国合計	タイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー
人口(万人)	130760	110700	21898	6423	8424	592	1407	5052
1人当たりGDP(ドル)	2001	796	1299	3136	723	583	503	230
GDP成長率(%)	11	9	6	5	8	7	13	13
経常収支(億ドル)	2498	▲119.3	-	32	▲12.5	▲4.8	▲5.5	4.4億チャット
直接投資受入額(億ドル)	781	111	299	95	114	27	30	61
日系企業進出数	19779	457	約7,900	約7000	約800	18	31	64
自動車生産台数(万台)	724	196	123	119	4	-	-	-
株式市場の時価総額(億ドル)	45137	16144	2341	2083	258	-	-	-
労働者の人件費月額(ドル)	172~301	105~239	30~163	146	80~163	30~40	45*	N.A
工業用地の購入価格(ドル/㎡)	50~78	16~21	30~60	50~60	25~40	30~50	35~50	N.A

(注) データは2006年、人口は中国・インドが05年、その他は06年。時価総額は07年11月時点、中国は香港市場を除く。
*は最低賃金。▲はマイナス。1ドル=1273チャット(06年)。

出所: エコノミスト 2007.11.20 26ページ

い。

1 中国のリスク

中国は、改革開放の進む沿海部に、内陸から出てくる廉価な労働力によって、低コスト生産を実現して日本をはじめとした投資を集め、「世界の工場」としての地位を確立してきた。しかし現在は、人件費が高騰しており、ある経済特区では、最低賃金が2004年から2007年までの間に70%以上跳ね上がったという。これは、ベトナムの2倍以上のペースである。人民元の対米ドル為替レートも、2005年半ばから年換算で3.5%程度上昇している。中国企業と外資の所得税率も2008年初頭より一本化され、外資の優遇税制が撤廃される。さらに、労働契約法が制定され、2008年度から雇用者の権利が強化される。これにより、繁忙期と閑散期で自由な人員の増減が不可能となり、製造業の競争力が低下する可能性がでてくる。

また、増値税(付加価値税)輸出還付率も、2007年の7月に引き下げられた。中国では輸入時に関税と増値税を納付し、輸出により増

値税部分は還付を受ける。通常、17%を支払い、約13%の還付を受けるが、この還付率が3~4%引き下げられる品目が増加しているのである。これは、輸出産業の生産コストの増加に直結する。

このような変化は、「世界の工場」としての輸出競争にマイナス影響を与えることになる。しかし、部品など裾野広い産業が集積し、保税加工チェーンで結ばれた沿海地域を抜け出すことは容易ではない。つまり、将来を見越した受け皿を作り、過渡期のリスクをうまく回避するためには、新たな進出拠点が必要になってくるのである。そこで、改めて注目されているのがインドシナ新経済圏である。

2 インドのリスク

インドは、近年中国に次ぐ巨大市場として注目されている。インドは、日系企業が進出するうえで、英語が通じ、優秀な人材が多く、日系企業がまだ未開拓の西アジアや中近東、アフリカなどへのアクセスが良く、契約会社で民主主義国家であるといった利点がある。また、現地での上場など、資金調達手法も選

択肢が多い。

しかしインドは、工業用地の供給が不足しており、税制が複雑である。また訴訟社会であって、労務訴訟などが頻繁に起こる。議論好きで自己主張の強いインド人気質に、日本人は対応しにくい。日本人向けの娯楽施設やレストランが少なく、駐在員にとって厳しい生活環境であるなどといった、マイナス要素もある。さらに、日本から遠く、物流コストがかかる上、リードタイムが長いというデメリットもある。これに対し、アジアの中心にあるインドシナ新経済圏は、物流の拡充や関税撤廃によって、今後、インドや中国との貿易はさらに活性化すると予測される。

第6章 インドシナ新経済圏の未来

1 日本企業の動き

インドシナ各国は、周辺国との連携でさらなる発展の可能性を持っている。そして、この可能性をビジネスチャンスにしようと、日本企業は動き出している。以下、具体的な企業名をあげながら、日本企業の物流発展への貢献や、最新の動きをみていく。

1998年に、日本通運はタイ・バンコクとマレーシア・クアラルンプールを結ぶトラック輸送ルートを開始した。現在は、両国国境に税関担当者を常駐させ、海路で5日間程かかっていたバンコク・クアラルンプール間を最短2泊3日で輸送を可能にした。1999年には20フィートコンテナ換算で2,200本だった物流量は、2005年に1万3,000本を超えるまでに拡大した。

ベトナム・ハノイと中国・華南地域を結ぶ物流網も動き始め、2007年9月中旬から住友商事が両区間を定期便トラックで陸上輸送を始めた。輸送日数は海上輸送の約半分の3日

で、40フィートコンテナ3本の定期便を週2便運行している。この輸送は、キャノンが華南で製造したプリンターの部品をハノイの工場に輸送、組み立てた完成品を中国へ輸送するルートとして活用されている。

東西回廊においても、複数の日系物流企業が試験輸送を行い、定期便の運行を狙っている。住友商事が57%出資するタイのナワナコン・ディストリビューション・センター(NNDC)では、2007年1月末に東西回廊で試験輸送を行い、バンコクの北55kmにあるナワナコン工場団地からハノイまで、62時間で輸送が可能になったことを確かめた。これは、航空輸送と比較すると、集積所や空港などで計6回の積み替えがあるのに対し、東西回廊なら1回で済みという。つまり、工場から工場までの輸送時間も含めると、航空便と時間差はないといった、陸路輸送のメリットがある。

このような物流網の発展を踏まえて、この地域には日本企業の進出が相次いでいる。地域そのものの発展と同時に、中国だけに進出するリスクを避ける意味や、発展著しいインドまでの進出には二足を踏んでいる企業が、インドシナ新経済圏を目指している。

2 中国の南進

インドシナ新経済圏に関心を示しているのは、日本だけではない。中国は、GMSである雲南省とタイ、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーとの関係強化が、第11次5ヵ年計画(2006~10年)の重点施策として挙げられ、国家としてインドシナ新経済圏を狙っている。

もともと、華僑・華人⁸が同地域の経済に大きな影響力を持っており、同地域には700

図3 GMS域内貿易構造からみる補完関係

輸出国	輸入国			
	中国	ミャンマー	ラオス	タイ
中国	—	食品、タバコ、 機械整備、 黒色金属など	鉄鋼材料、建設材料、 軽工業材料、 薬品、日用品	鉄鋼材料、 セメント、繊維、 金属製品、電気機器
ミャンマー	木材、鉱業原料、 水産品、工芸品、 家畜など	—	亜鉛、銅、水産物	木材、鉱業原料、 水産物、家畜など
ラオス	木材、鉱業材料、 コーヒー、皮革製品、 香辛料	コーヒー、 石膏、電力	—	石膏、ゴム、電力
タイ	米、とうもろこし、 ゴム、砂糖キビ、 タバコ、化学繊維	繊維・服飾、化粧品、 金属製品、家電製品、 プラスチック製品、缶詰	織物・服飾、 家電製品、自動車、 プラスチック製品	—

出所：「ホスト2010年の中国とアジア」中国北京・清華大学報告書2006年3月

万人近い華僑・華人が居住している。東南アジアにも、強力な華僑の商業ネットワークが存在する。これらのネットワークを活用することで、同経済圏への進出を図ると考えている。特に、農業の共同開発、医療衛生への支援、林業や鉱物資源の共同開発、交通物流インフラの共同開発を重点分野として指定している。

また、中国は雲南省が持つ養殖、害虫退治、農産物加工などの面で地域協力を進める方針である。そして、中国国内でのゴムなど、プランテーションで生産される原材料の開発輸入に力を入れることも提唱している（図3参照）。

同経済地域に対して、日本はODAや企業を中心となった関与であるが、中国は国家や地方政府が全面に出た関与を繰り返しており、現地でのプレゼンスという点では、日本を上回りつつある。中国にとって、地続きとなる同経済圏は、地政学的な重要さがあることも確かである。

3 課題

これまで述べてきた通り、インドシナ新経済圏は新たな可能性を秘めている。しかし、まだまだ解決しなければならない問題も抱えている。ここでは、この課題についてみたい。まずは、現在のインドシナ経済圏のサプライチェーン⁹の貧弱さと、懐の浅さである（表4参照）。例えば、ベトナムに進出した日系企業は、日本や華南からの部品の調達に頼らざるを得ない。今後は、香港系・台湾系企業の集積や日系部品メーカーの集積が進まなければ、サプライチェーンは太くならないだろう。

次に、人口規模の問題である。表4の通り、人口規模では中国、インドにはとうてい及ばない。ベトナムでは、日系企業が一気に進出したため、人材が追いつかず、人の採用が難しくなっているという現象がある。また、すでに日系企業などの進出が進んでいるタイでは、労働コストが年々上昇している。そこで、人件費の安い他のインドシナ諸国への工場設置を検討する動きが出てきている。日本

貿易振興機構の投資コストによると、タイの労働者の月給が164ドルなのに対し、ラオスは69ドル、ミャンマーは19～31ドルと労働コストを抑えることができる。これらの国はタイとの間を結ぶ東西回廊と南北回廊の整備進展に伴い、生産コストが低減化できる衛星工場の役割が期待できる。しかし問題になるのが、人口の少ない同国にベトナム同様の投資ブームが訪れれば、労働不足とそれに伴う賃金上昇が顕在化する懸念がある。

他方、関税と輸送コストの問題もある。例えば、現在ラオスで加工された部品は、タイのマザー工場を経由して最終組み立て企業に納入されるか、ラオスから保税扱いでタイの港から第3国へ輸出されるが、ラオスからの輸入された商品には5%の関税がかかる。さらに、タイのマザー工場からタイ国内の組み立て企業に販売する際に、7%の付加価値税がかかってしまう。最終製品が輸出されれば税金が還付されるが、手続きは煩雑で、還付される税金よりも、手続きや管理にコストがかかりすぎるケースもある。

また、片荷の問題もある。保税扱いでラオスからタイを経由して第3国に輸出する場合、ラオスにはコンテナトラックがないため、タイから呼び寄せる必要がある。しかし、タイの国内法により、タイからのコンテナにラオス向けの荷物を積むことができない。本来なら、タイから原材料を積んだトラックがラオスに向かい、帰りのトラックで完成品や加工品をラオスからタイに出荷すればいいわけだが、法規制のために、空のトラックをタイから呼び寄せなければならない。これでは、物流コストが2倍かかってしまう。この問題については、経済連帯協定などでの、今後の変化が必要になってくるであろう。

第7章 おわりに

今、インドシナ地域は、物流網の拡充、連携した経済に向かって大きく変化し、新経済圏として脚光を浴びている。1965年に設立されたアジア開発銀行の趣意書には、“the harmonious economic growth of the region as a whole”（アジアは強調しながら地域全体として経済成長をしていくこと）を目指すべきだと書かれている。今のインドシナ新経済圏では、それぞれの国が個別ではなく、連携しながら全体として成長する、アジア開発銀行が見通した成長モデルができあがろうとしている。これは、発展途上国が経済成長を遂げるビックチャンスになるだろう。

そして、それは日本にとっても新たなビジネスチャンスである。インフラ面ではインドよりも高水準で整備が進み、賃金は中国より安く、対日感情も悪くない。日本のODAが有効活用され、日本政府の影響力もある。さらに、仏教国が多いという点も日本と相通じるものがあり、こうした点は強みである。中国一極集中からインドシナを視野に入れた日系企業の生産拠点の最適配置が進み、さらには香港・台湾系企業の進出で産業が集積していけば、インドシナに一大産業圏が浮かび上がる日も遠くはないだろう。

それと同時に、日本はアジアが期待する役割を果たしていかなければならないだろう。かつて、日本に期待されていたのは直接投資であったが、今後は技術移転や人材育成についての期待が高まっている。なぜなら、今後の中国は、投資と消費、市場においてはアジアの牽引役になれるものの、アジア諸国が直面する産業のレベルアップに対する貢献は期待できない。そこで、産業のレベルアップを熱望するアジア諸国は、技術と人材で最も発

展する日本に大きな期待を寄せているのである。日本にとって、アジアの問題に貢献すること自体がアジアの成長を持続的なものとし、結果的に日本に利益をもたらすことになる。これらの期待に対し、日本は官民あげてバックアップしていく必要があるだろう。

そして、今後の日本は、アジアの一員として、地域内の連携が進化することを後押しすること、つまり強調するアジアの先導役として汗をかき、その努力ゆえに周囲の国と地域から尊敬される存在となることを目指すべきである。

脚注

¹ 正式名は「カンボジア紛争の包括的政治解決に関する協定」。これによりカンボジアの内戦が終結した。

² 週刊エコノミスト、2007.11.20、毎日新聞社より引用。

³ 2000年10月、外務省ホームページより

⁴ 「東西回廊」を「経済回廊」に発展させると同時に、「第二東西回廊」の建設を目指すことを明らかにした。

⁵ 地域経済の統合と連携の促進、両地域の貿易・投資の拡大など3点を柱として、以後3年間でカンボジア・ラオス・ベトナム各国および地域全体へのODAを拡充することなどを決定。

⁶ 発注から納品されるまでの時間。

⁷ 1986年12月のベトナム共産党大会のスローガンとして掲げられた、(1)社会主義路線の変更、(2)産業政策の見直し、(3)市場経済の参入、(4)国際協力への参画を柱とした基本政策。

⁸ 華僑とは、長期的に海外に居住する中国人、およびその子孫のこと。華人とは、中国人の意。

⁹ 製造業において、原材料調達・生産管理・物流・販売までの1つの連続したシステム。

参考文献

- ・野村総合研究所『2010年のアジア 次世代の成長シナリオ』、東洋経済新報社、2007年。
- ・石田正美、工藤年博『大メコン圏経済協力 実現する3つの経済回廊（情勢分析レポートNo.4）』、日本貿易振興機構アジア経済研究所、2007年。
- ・日本政策投資銀行メコン経済研究会『メコン流域国の経済発展戦略—市場経済化の可能性と限界』、日本評論社、2005年。
- ・外務省ホームページ <http://www.mofa.go.jp/mofaj/>
- ・JETRO 日本貿易振興機構ホームページ <http://www.jetro.go.jp/indexj.html>
- ・日本アセアンセンターホームページ <http://www.asean.or.jp/>
- ・週刊エコノミスト 2007.11.20 毎日新聞社
- ・国際開発ジャーナル 2007.5 国際開発ジャーナル社