

越境輸送インフラにより 変貌するメコン経済圏

ジェトロ・アジア経済研究所
石田正美

今日お話しする内容

- 1. メコン経済圏の経済概況
- 2. 越境輸送インフラ(CBTI)整備:事実上完成間近の3つの経済回廊
- 3. メコン経済圏想定される5つのビジネス・モデル
 - (1) 輸出加工型モデル
 - (2) 国内向けビジネス
 - (3) 資源立地型ビジネス
 - (4) 重工業モデル
 - (5) 工程間分業モデル
- 4. 経済回廊の活用と課題

・本発表は 筆者の個人的な見解に基づくものであり、筆者が所属するアジア経済研究所およびJETROの公式見解を示すものではありません。

・資料のなかで具体的な企業名を特に参照文献を示さずに用いている箇所については、新聞や企業のプレス・リリースなどを通じて、発表されたものを用いております。

1. メコン経済圏・大メコン圏 の経済概況

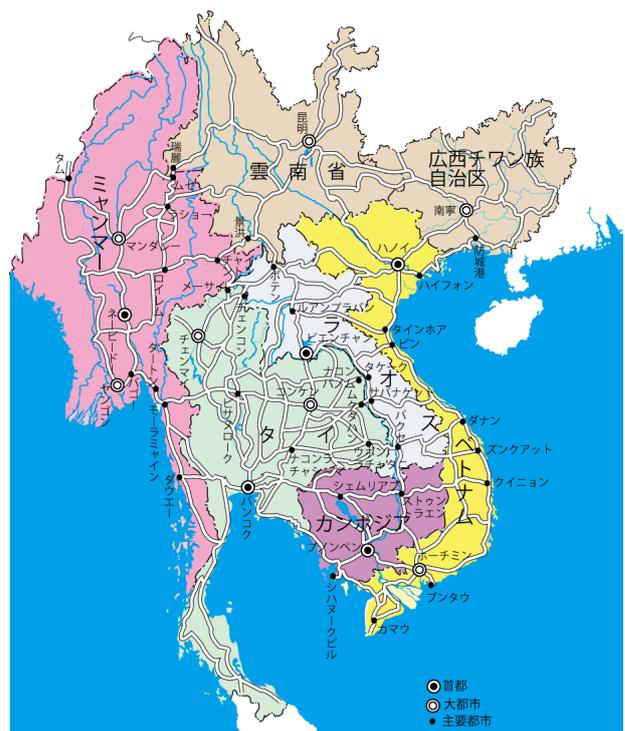
メコン経済圏・大メコン圏(GMS)の位置



出所: 過去のCIAウェブサイト。

メコン経済圏: カンボジア、ラオス、ミャンマー
ベトナム、タイ

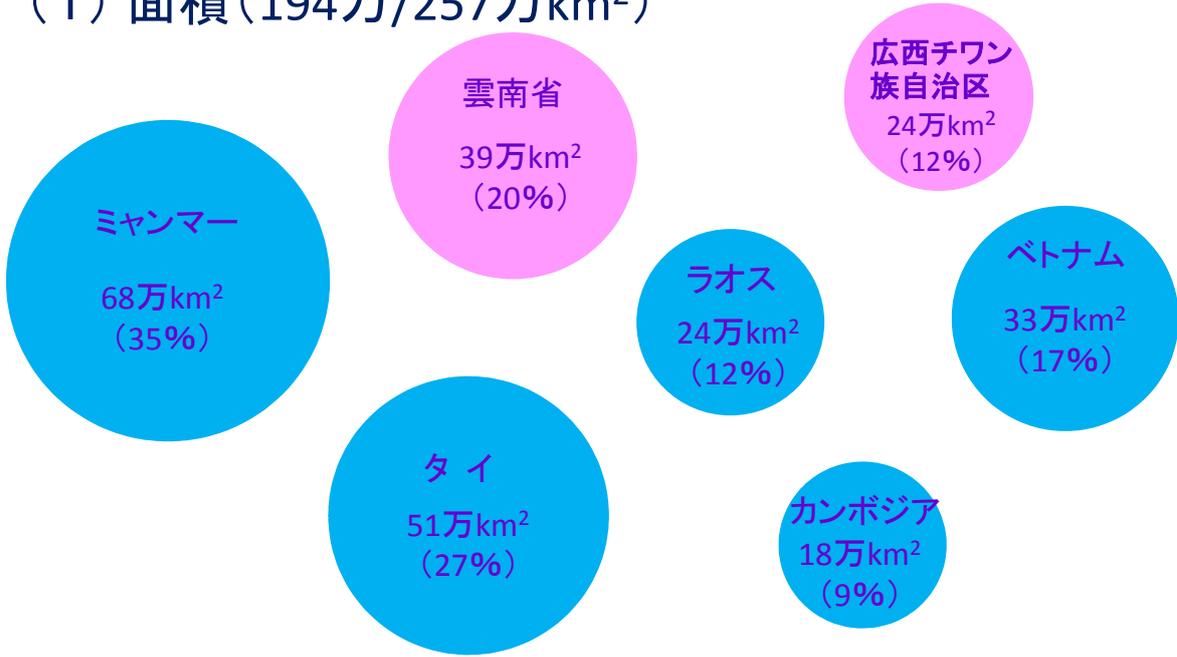
大メコン圏: メコン経済圏 + 雲南省 +
広西チワン族自治区



出所: 報告者作成。

メコン経済圏・GMSの面積

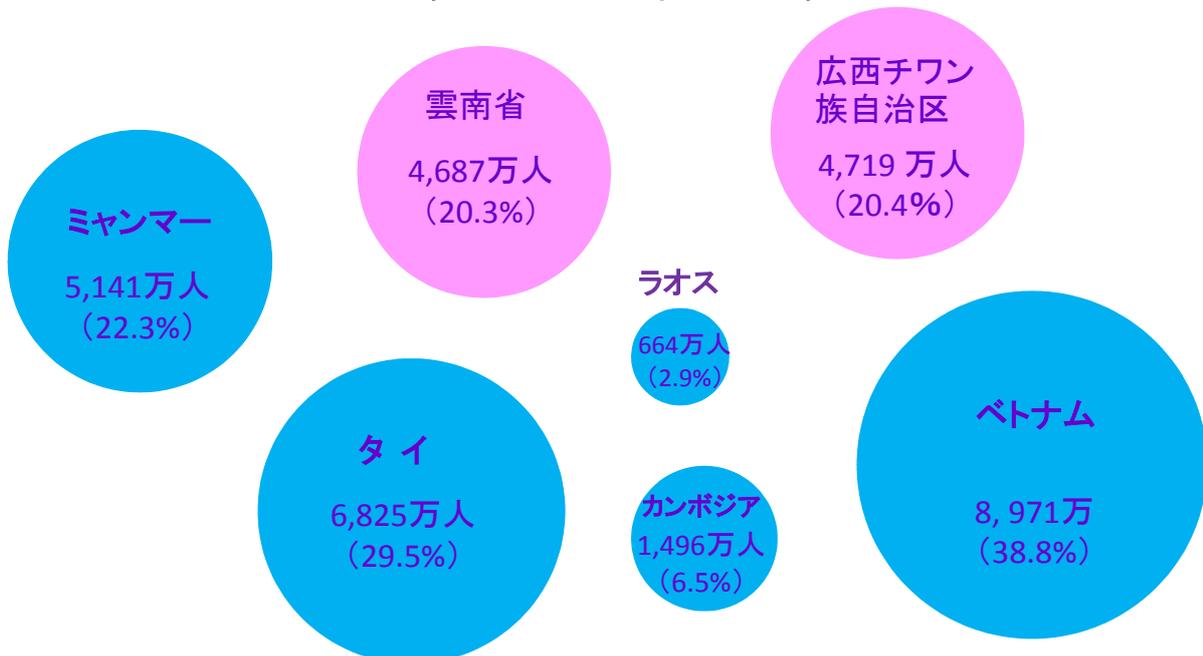
- (1) 面積(194万/257万km²)



注: 括弧内はメコン経済圏を1とした場合のパーセンテージを示す。
出所: ASEAN事務局及び中国の統計。

メコン経済圏・GMSの人口(2013年)

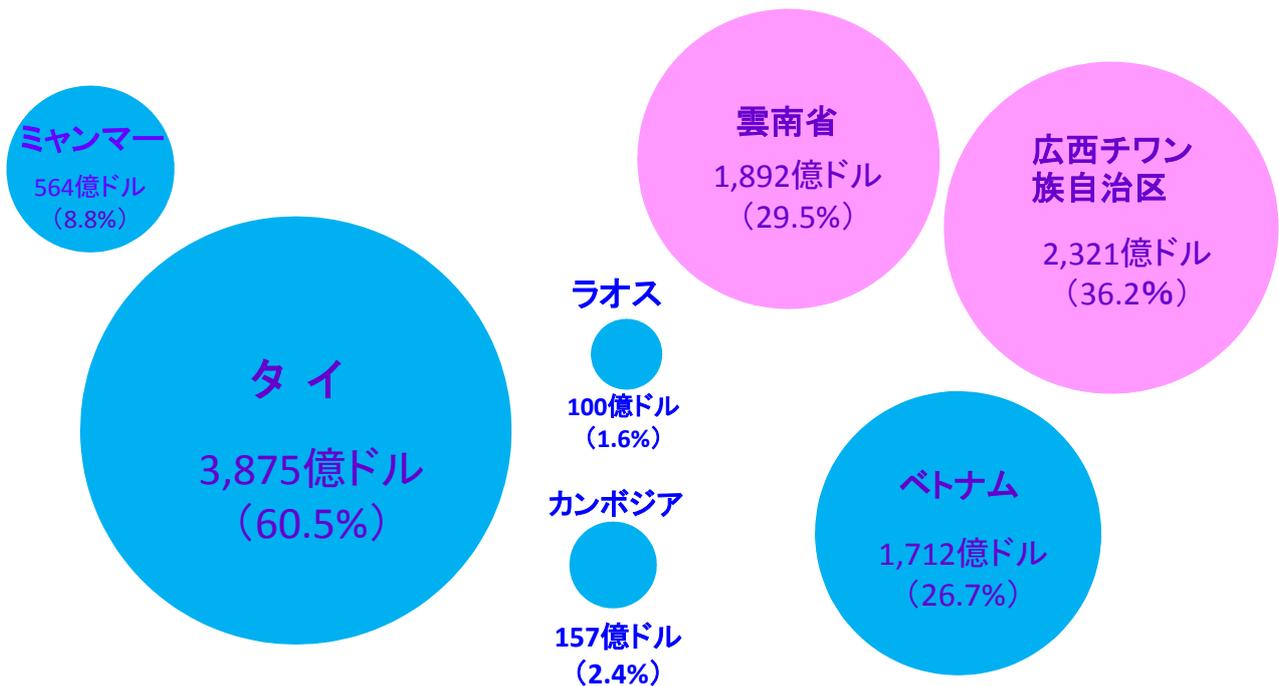
- (2) 人口(2億4,114万人/3億3,520万人)



注: 括弧内はメコン経済圏を1とした場合のパーセンテージを示す。
出所: ASEAN事務局および中国の統計(ミャンマーの人口は2014年国勢調査)。

メコン経済圏・GMSのGDP(2013年)

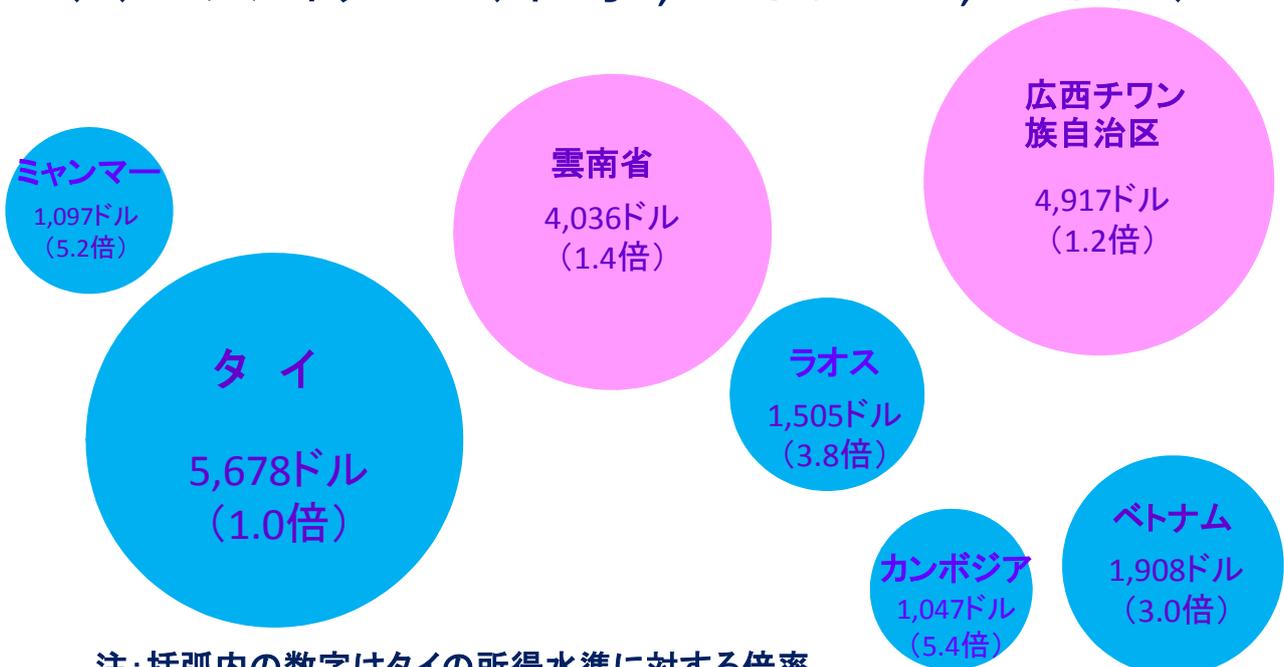
- (3) GDP (6,408億ドル／1兆620億ドル)



注: 括弧内はメコン経済圏を1とした場合のパーセンテージを示す。
出所: ASEAN事務局、中国の統計に基づき、作成。

メコン経済圏・GMSの1人当りGDP(2013年)

- (4) 1人当りGDP (平均2,658ドル／3,161ドル)



注: 括弧内の数字はタイの所得水準に対する倍率。
ミャンマーは人口5,141万人を前提に計算。
出所: ASEAN事務局、中国の統計の統計に基づき、作成。

メコン地域各国の主要産品

- カンボジア 縫製品、ゴム、コメ
- ラオス 縫製品、電力、木工品、コーヒー、金・銅
- ミャンマー 天然ガス、チーク材、縫製品、豆類、海産物
- ベトナム 縫製品、履物、電子・電機製品、海産物、木工品、コメ、鉱物資源、ゴム
- タイ 自動車・同部品、電子・電機製品、コメ、食料品
- 雲南省 タバコ、黄燐、ゴム、切り花、きのこ
- 広西 製糖、医薬品、化学肥料、植物油、魚介類

各国の日系企業数・在留邦人数など

	日系企業 ¹⁾	日本商工会等組織	会員数		在留邦人 ⁹⁾
タイ	1,956	盤谷日本人商工会議所	1,546 ⁴⁾	14'/2/1現在	59,270
バンコク周囲・アユタヤ ²⁾	1,411				
東部臨海工業地帯 ³⁾	435				
その他	110				
ベトナム	679	[以下3商工会の合計値]	1,310		12,254
ハノイ及び北部	322	ベトナム日本商工会 ⁵⁾	555	14年4月現在	
ホーチミン市及び南部	335	ホーチミン日本商工会 ⁶⁾	690	14年4月現在	
ダナン市及び中部	22	ダナン日本商工会 ⁷⁾	65	14年4月現在	
カンボジア	43	カンボジア日本人商工会 ⁸⁾	145		1,793
ラオス	11	[進出日系企業数]	83	12'/10/1現在	636
ミャンマー	33	ヤンゴン日本人商工会議所	200	14'/10/31現在	891

(注) 1) 週刊東洋経済臨時増刊『2014【国別編】海外進出企業総覧』(東洋経済新報社)をもとに、筆者集計。

2) バンコク、サムットプラカン、ノンタブリ、パトゥムタニ、サムットサコーン、アユタヤ県への進出企業の合計。

3) チョーンブリ県、ラヨン県、チャチュンサオ県の3件への日系進出企業の合計。

4) タイ商業省の登録日系企業は、休業中や撤退した企業を含むものの累計で7,739社(2013年8月時点)に上る(JETROウェブサイト)。

5) ベトナム日本商工会はハノイ、ハイフォン、北部ベトナムの日系企業を対象にした組織である(JETROウェブサイト)。

6) ホーチミン商工会のみ同商工会ウェブサイトの数字を採用、ベトナム日本商工会とダナン日本商工会の数字はJETROのウェブサイトに基づく。

7) ダナン駐日代表部作成資料によると、2013年12月末現在の日系進出企業数は72社を数える。

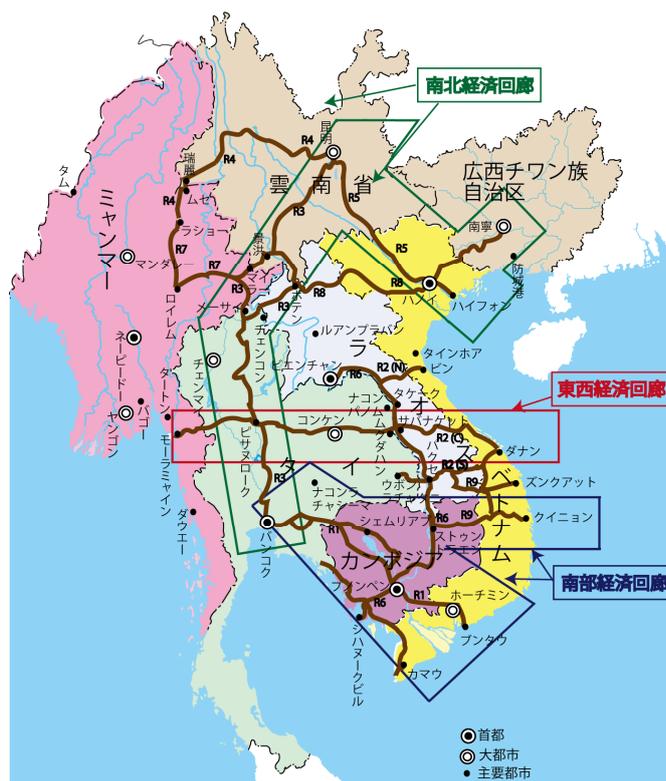
8) CLM諸国の日系企業数並びに商工会、商工会議所関連情報はJETROウェブサイトに基づく。

9) 外務省の『2014年海外在留邦人数調査統計』(2013年10月1日の数字)に基づく。

2. 越境輸送インフラ(CBTI)整備: 事実上の完成間近の3つの 経済回廊

3つの経済回廊

- 1992年 GMS経済協力
プログラムの開始
(ADBのイニシアティブ)
- 1994年 優先道路の指定
R1~R8
- 1998年 経済危機の中で
起死回生のコンセプト
として「経済回廊」誕生
- 2000年 3経済回廊の指定
- 経済回廊とは
特定の地理的枠組みで、生
産、貿易、インフラを結び付
けるコネクター(道路)



出所:過去のADBのウェブをもとに報告者作成。

進む3つの経済回廊開発



東西経済回廊・第2メコン
友好橋(08年)



南北経済回廊・建設中の第
4メコン友好橋(13年)



2015年に橋梁が完成予定の
南部回廊ネアツクルン(06年)



建設が進む南部経済回廊の
ネアツクルン橋(14年)

東西経済回廊ミャンマー区間



セキユリティ検査を待つ
二〇一三年二月一日



ドーナ山脈の険しい崖
二〇一三年二月一日



険しいヘアピンカーブ
二〇一三年二月一日



タイの援助で建設中の道路
二〇一三年二月一日

メコン川に架かる橋

メコン川にかかる橋

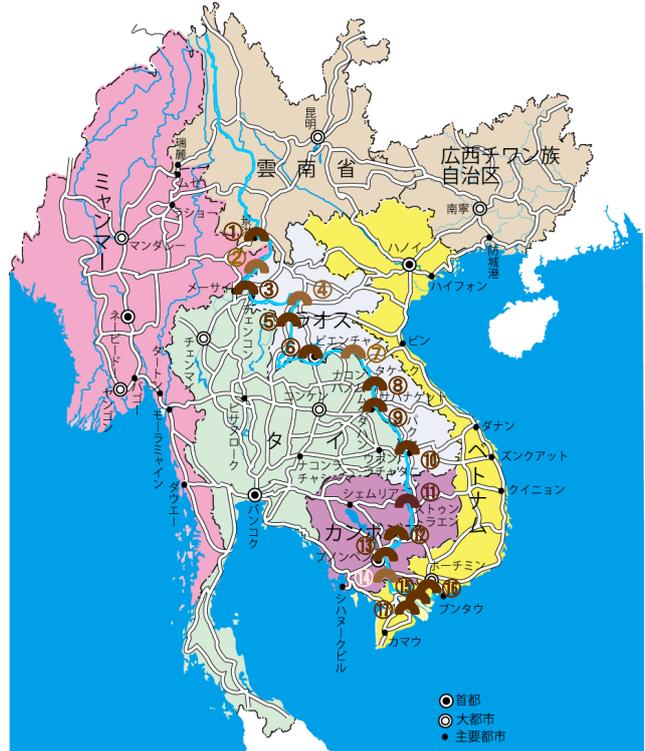
- ① 景洪(シーサンパンナ大橋)
- ③ チェンコン-ファイサイ(第4メコン)
- ⑤ パクコン-タードゥア橋
- ⑥ ビエンチャン-ノンカイ(第1メコン)
- ⑦ ナコンパヌム-タケーク(第3メコン)
- ⑧ サバナケット-ムクダハン(第2メコン)
- ⑨ パクセ橋
- ⑩ ストゥンラエン橋
- ⑪ コンボンチャム(きずな橋)
- ⑫ プレック-ターメアク
- ⑭ ミト(ラックミエウ橋)
- ⑯ ミートウアン橋
- ⑰ カントー橋

建設中の橋

- ② ミャンマー-ラオス友好橋
- ④ パクベン橋
- ⑦ ブンカン-パクサン(第5メコン)
- ⑬ ネアックルン橋

赤字: 日本のODAで建設された(る)橋

青:オーストラリア 茶:中国 緑:タイ 黄色:韓国



経済回廊のその他の課題 その1

車線とハンドル

- 左車線右ハンドル:タイ
- 右車線左ハンドル:カンボジア、ラオス、ベトナム、中国
- 右車線左右ハンドル:ミャンマー

国による道路の違い

- 中国: **高速道路**はトンネルと立体化により山間部でもカーブが少ない
- タイ: 4車線化は進み、メンテナンスも良好であるが、トンネルがなく、山間部はカーブが多い
- カンボジアとラオス: 幹線は2車線舗装化が進むが、メンテナンスに課題
- ベトナム: 既に2車線舗装済みも、メンテナンスに課題、速度制限厳しい
- ミャンマー: 舗装はされている区間でも振動は大きく、改善の余地あり



東西経済回廊のタイ-ミャンマー国境(2012年7月19日) トレーラー牽引車(サバナケット) 2010年11月26日)

国による道路の違い(山岳区間)



南北経済回廊・雲南省寧洱
(2006年10月31日)



南部沿岸サブ回廊・カンボ
ジア(2013年11月4日)



東西経済回廊のタイ国内峠
越え(2012年2月8日)



ベトナム国道14号線ザーライ
省南部(2012年8月19日)

経済回廊その他の課題 その3

• 輸送権の交換

ラオス・タイ:タイ政府によると20,000
台トラック、2,000台バスに発行

ラオス:ベトナム、中国、カンボジアで
の協定にクォータ制限はない

カンボジア・タイ:各国ともトラックとバ
ス合わせて40台のクォータ
(クォータ外の車両も事実上越境)

カンボジア・ベトナム:各国ともトラック
とバスを含め150台のクォータ

ミャンマー:二国間覚書を結んでない

• その他の課題

現地語のみの標識・表示が残る

洪水・土砂崩れ

牛や水牛の横断



南部経済回廊ベトナム・カンボ
ジア国境(2007年11月14日)



東西経済回廊ベトナム・ラオス
国境(2010年11月25日)

国による道路の違い(山岳区間)



タイーカンボジア国境を超える(2014年11月25日)



南北経済回廊ラオス区間(2008年9月1日)



東西経済回廊タイ・ムクダハン(2010年8月29日)



牛も歩くラオス国道13号線(2010年9月3日)

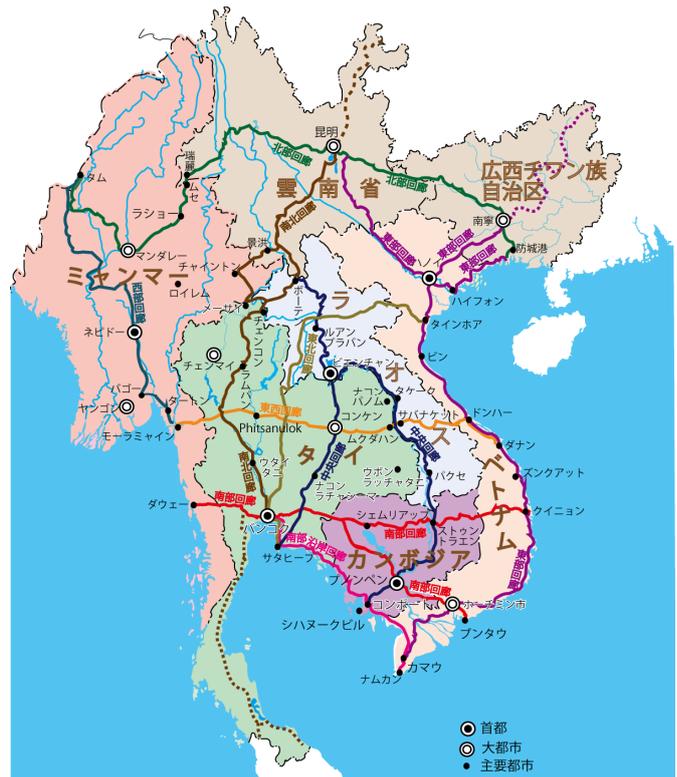
新回廊の特定(2004年GMS交通戦略研究)

- 東部回廊
- 西部回廊
- 南部回廊
- 北部回廊
- 東西回廊
- 南北回廊
- 北東回廊
- 南部沿岸回廊
- 中央回廊

東西南北
四方向

南西がない

その他



過去のADBのウェブサイトに基づき、筆者作成。

シンガポール・昆明鉄道リンク(SKRL)

- ASEANメコン流域開発協力 (AMBDC) ルート

東線: プンペンーホーチミン間Missing Link

西線: ナムトゥータンビューザヤ間

ラショーー大理間Missing Link

- 中国・ラオス・タイ間ルート

2010年7月 中国・ラオス間 越境鉄道建設覚書

2010年7月 タイ政府SKRL中線開発の意向

2012年11月 温家宝首相のラオス訪問

昆明までの鉄道建設計画に調印

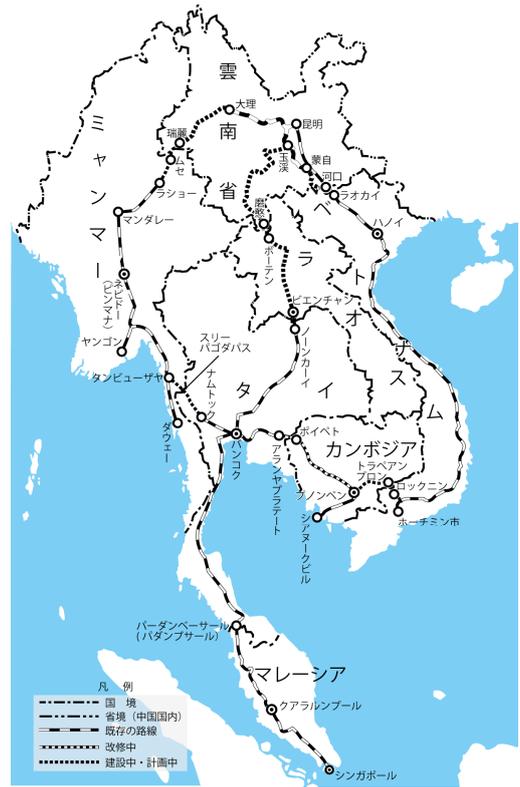
70億ドルの資金協力約束

2013年4月 ラオス副首相のバンコク訪問

タイの高速鉄道建設に支持表明

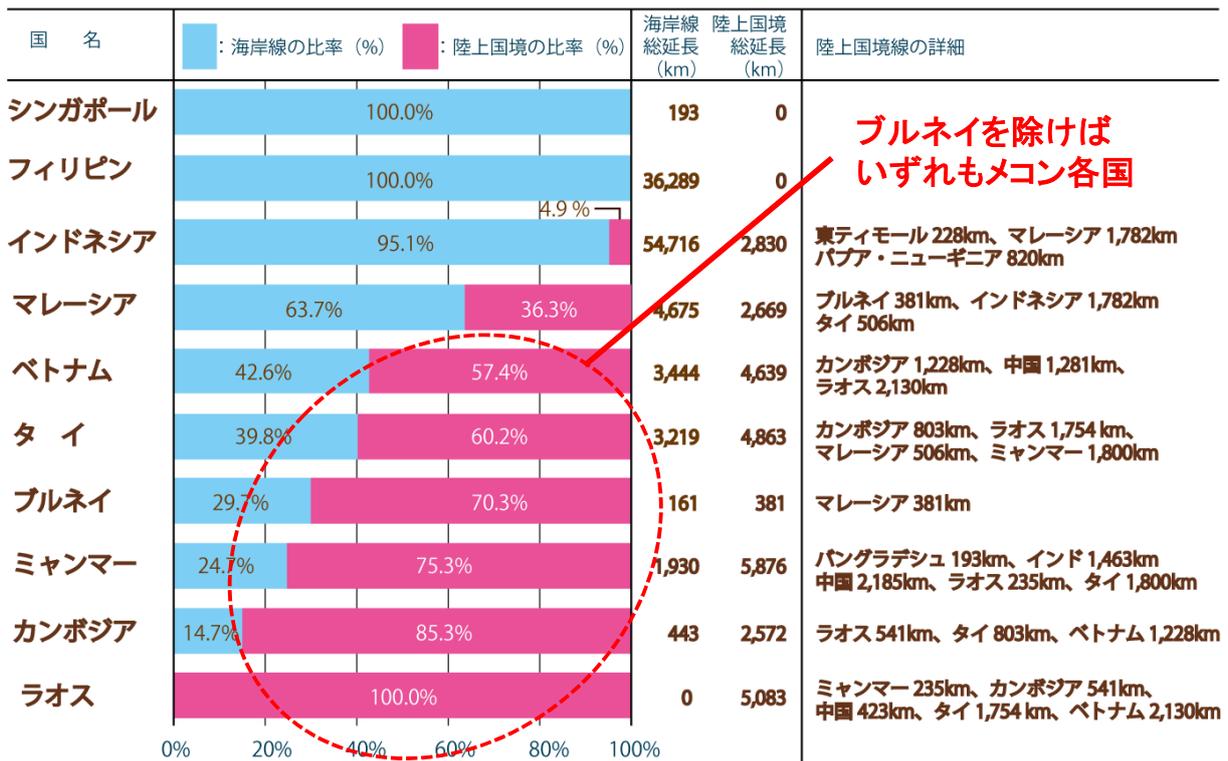
2013年10月 李克強首相のタイ訪問

鉄道協力強化の覚書締結



出所: 各種地図に基づき筆者作成。

なぜ、越境輸送インフラが重要か？



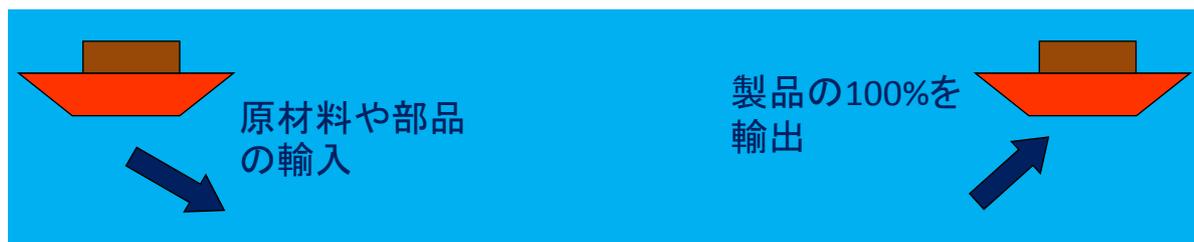
ブルネイを除けば
いずれもメコン各国

出所: CIAのデータに基づき筆者作成。

3. メコン経済圏：想定される 5つのビジネス・モデル

(1) 輸出加工型モデル

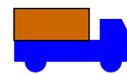
◆ 保税區もしくは輸出加工区



国内市場に供給しない限り関税ゼロ

国産原材料や部品も可能

◆ 保税工場もしくは保税倉庫



関税ゼロ
税関職員
のチェックを受ける

◆ 保税區以外でも輸出製品用の部材はドローバック可能

輸出加工を支える投資環境・制度

1. 低賃金のメリット

	ワーカー賃金	バンコクとの格差	最低賃金
プノンペン	US\$ 101	3.6	US\$ 128
ビエンチャン	US\$ 137	2.7	US\$ 78
ヤンゴン	US\$ 71	5.2	-
ハノイ	US\$ 155	2.4	US\$ 147
ホーチミン市	US\$ 173	2.1	US\$ 147
ダナン	US\$ 121	3.0	US\$ 131
ベトナム第3			US\$ 114
ベトナム第4			US\$ 102
バンコク	US\$ 366	1.0	US\$ 236

注1) ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイの通貨は、それぞれ1ドル8,026キップ、986チャット、21,036ドン、33.105バーツで換算。
 注2) プノンペンとベトナムの最低賃金は2015年1月1日から実施されたもの。平均賃金は2013年10～11月時点のもの。
 出所: プノンペン、ベトナム最低賃金を除きJETROの調査。

2. 一般特惠関税制度 (GSP)

GSP-LDC: 所得の低い後発途上国 (LDC) からの輸入に対し、ほとんどの品目で関税が免除される。

一般GSP: 限定された品目 (日本とEUで6～7割) を対象に輸入関税が免除ないし削減される。

	米国	EU	日本
カンボジア	GSP-LDC	GSP-LDC	GSP-LDC
ラオス	なし	GSP-LDC	GSP-LDC
ミャンマー	供与検討中	GSP-LDC再開	GSP-LDC
ベトナム	なし	一般GSP	FTA・一般GSPの併用
タイ	一般GSP	2015年卒業	FTA・一般GSPの併用

出所: 椎野(2013)。

3. CLMV諸国の電力およびその他のコスト

	電力 (/kwh)	停電	その他
カンボジア	19-20セント	停電あり	
ラオス	8セント	停電あり	
ミャンマー	12セント	SEZ除き停電多い	駐在員住居費高い
ベトナム	4-11セント	工業団地外停電	
タイ	14セント	電力安定	

主要拠点を港湾と日米への輸送コスト

ビエンチャン	
横浜	US\$ 2,680
LA	US\$ 3,530

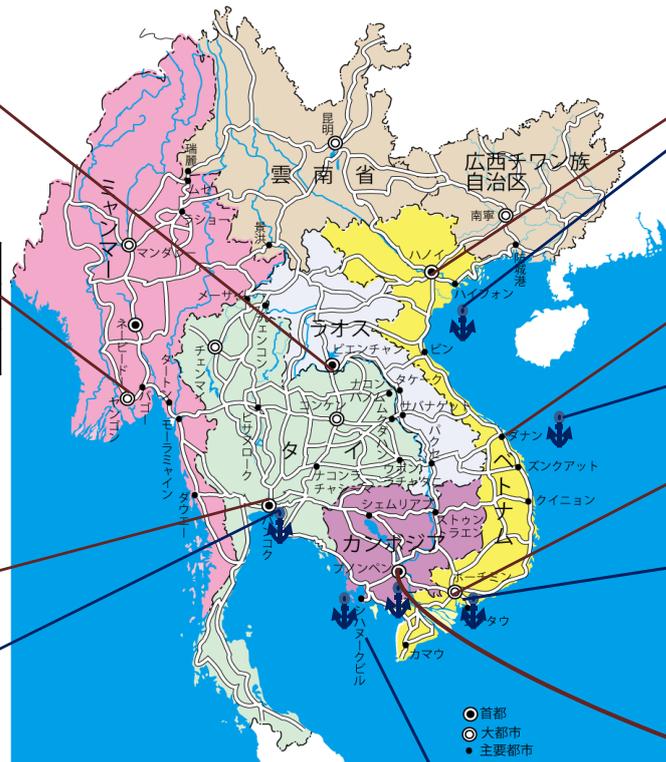
・クロントイ港まで650km、40ftコンテナ輸送費はUS\$1,830

ヤンゴン	
横浜	US\$ 1,100-1,300
LA	US\$ 2,600-2,800

・ヤンゴン港
 潮位に左右される
 ・ティラワ港 (9.0m)
 ヤンゴンから28km

バンコク	
横浜	US\$ 1,127
LA	US\$ 3,433

・クロントイ港 (8.2m)
 ・レムチャバン港 (14.0～16.5m)
 バンコクから118km



ハノイ	
横浜	US\$ 1,800
LA	US\$ 4,050

・ハイフォン港 (8.4～10.2m)
 ・ラクフェン港 (14.0m)
 ハノイから110～120km

ダナン	
横浜	US\$ 2,250
LA	US\$ 4,500

・ダナン港 (11.0～12.0m)

ホーチミン市	
横浜	US\$ 446
LA	US\$ 1,966

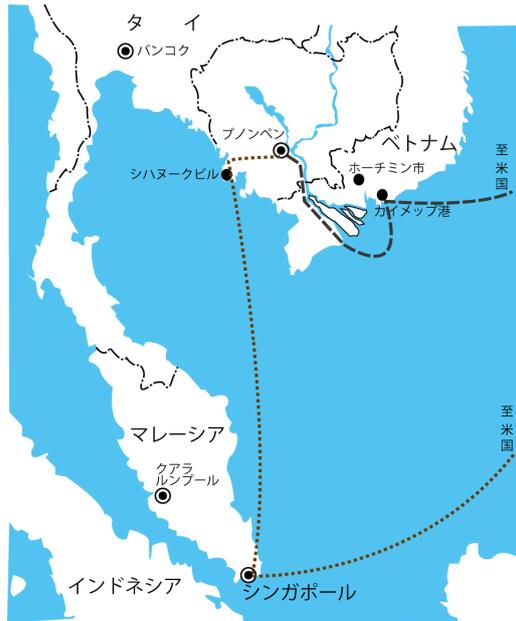
・カイメップ港 (14.0～20.0m)
 ホーチミン市から
 ・カットライ港 (12.0m)

プノンペン	
横浜	US\$ 1,100
LA	US\$ 2,900

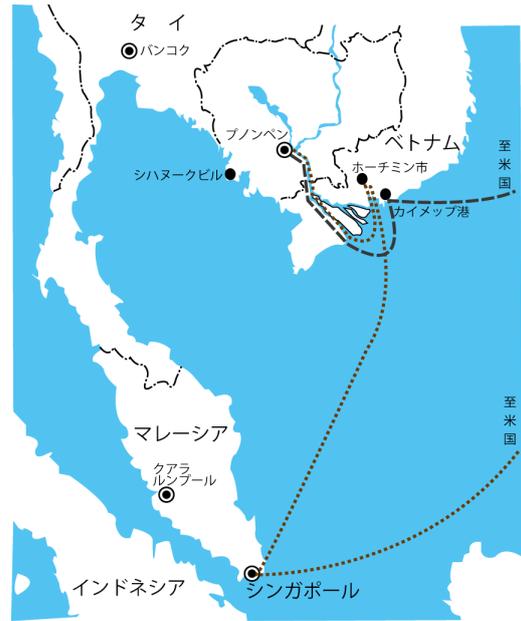
・プノンペン港
 プノンペン市から27km

注: 輸送コストは40ftコンテナを想定、港湾の括弧内数字は水深。
 ・シハヌークビル港 (8.0～10.5m)
 プノンペンから230km
 出所: 『ジェトロセンサー』などをもとに筆者作成。

プノンペン→カイメップ→米ルート of 効率性



..... プノンペン-シハヌークビル-シンガポール-米国
 ----- プノンペン港-カイメップ港-米国



..... プノンペン港-ホーチミン港-シンガポール-米国
 ----- プノンペン港-カイメップ港-米国

■ シハヌークビル→シンガポール
 経由に比べ3日間短縮

■ ホーチミン→シンガポール
 経由に比べ5日間短縮

高まる電子産業のハノイ近郊への集積

・ キヤノンの事例 (●)

- 2002年 タンロン工業団地でプリンタ生産開始
- 2005年 バクニン省クエボ工業団地でも生産
- 2007年 同省ティエンソン工業団地でも生産

・ サムソンの事例 (●)

- 2009年 イエンフォン工業団地で携帯電話などの生産開始
- 2013年 タイグエン工場起工式
- 2013年 ホアラック・ハイテクパークで
 研究開発拠点計画

・ その他の日系企業の事例 (●)

- 2007年 ブラザーハイズオン省でプリンタ生産
- 2012年 京セラがハイフオンのベトナム・シンガ
 ポール工業団地 (VSIP) でプリンタと複
 合機の生産開始
- 2013年 富士ゼロックスがVSIPで複合機生産開
 始



出所: 筆者作成。

CLMV諸国の縫製業

• 発展の経緯

① 生産国の低所得国化の流れ

1950～60年代 日本

1970～80年代 アジアNIEs

1980年代～ 中国・ASEAN先発国

1990年代～ CLMV+バングラ

② 多国間繊維取り決め(MFA)の影響

1974-2004 途上国の縫製品の大量輸入を未然に防ぐために認められていた措置で、中国などにクォータが課せられるなか、クォータの少ないCLMV諸国が輸出拠点として選ばれた。

③ 2005年MFA廃止後

中国の賃金上昇、CLMV諸国輸出規模拡大
ミャンマーは経済制裁下で欧米向けから日本、韓国向けに転換

• 生産拠点

プノンペン、ヤンゴン、ビエンチャン、ホーチミン市など大都市近郊と国境地域



ミャンマー・パパンの縫製工場
(2013年12月2日)

• CMP or CMTビジネス・モデル

① バイヤー

- 1) マーケティング、2) 製品のデザイン、3) 原料調達を行う

② 委託工場

- 1) 裁断、2) 縫製、3) 仕上げ(梱包)

③ 原料の輸入元と輸出先

カンボジアとベトナムは米欧、ラオスは欧州、ミャンマーは日韓に輸出、原料輸入元は中国、香港、台湾、韓国、タイなど。

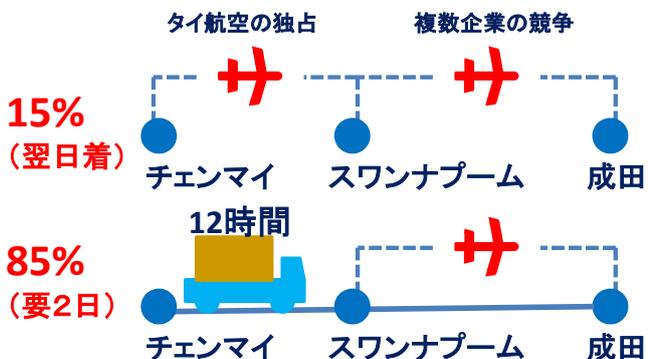
内陸都市チェンマイ近郊での製造業

• チェンマイ(166万人)

• 進出企業にとっての戦略

a) 空路: 良好な空港

b) バンコクへの国道も良好



高付加価値製品・部品の製造

- 1) クリスタル・デバイス
- 2) 光学機器
- 3) 半導体
- 4) 精密部品
- 5) その他

+

果物・野菜・茶などの栽培

Bangkok

(2) 国内市場向けビジネス

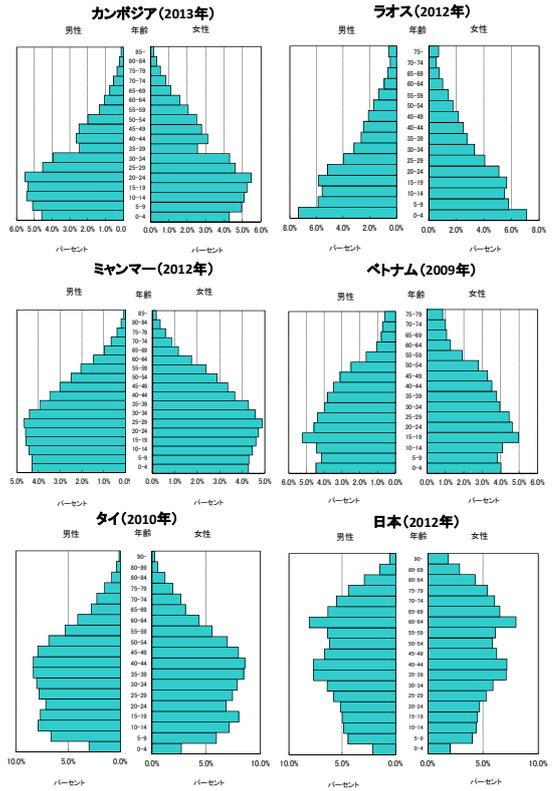
持続的に高成長を続けるCLMV諸国

	1995-2000	2000-2005	2005-2010	2010-2013
カンボジア	6.0	9.3	6.7	7.0
ラオス	6.2	6.3	7.5	8.1
ミャンマー	8.5	12.2	11.9	7.6
ベトナム	6.9	7.5	7.0	5.6
タイ	0.4	5.1	3.6	3.1
ブルネイ	1.2	2.1	0.8	0.8
インドネシア	0.7	4.7	5.7	6.2
マレーシア	4.7	8.8	4.5	5.2
フィリピン	3.6	4.6	4.9	5.9
シンガポール	6.2	4.9	6.7	4.1

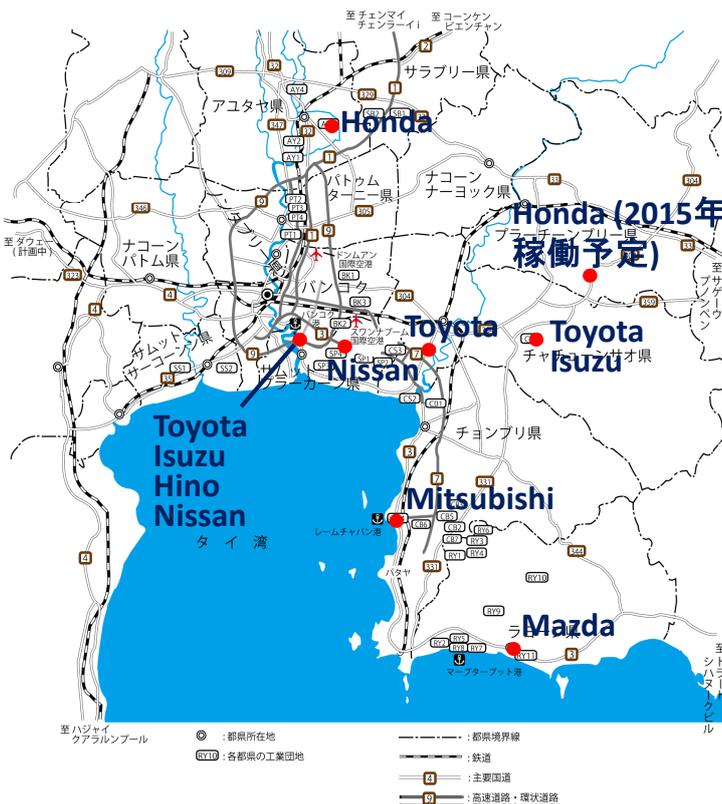
出所:ASEAN事務局統計に基づき筆者作成。



日本と比べ裾野がまだ広い人口構成



バンコク近郊の自動車産業



- タイの生産台数は世界第10位
- トヨタ(年産能力76万台)
- 三菱自動車(年産能力51万台)
- いすゞ(年産能力40万台)
- ホンダ(年産能力30万台)
- 日産(年産能力37万台)
- Ford/マツダ(年産能力28万台)
- 2012年の生産台数は245.3万台(うち輸出は102.6万台)
- バンコク近郊のサプライヤー
 - Tier 1およびTier 2 外資299社、タイ系合併190社、タイ100%146社 計 635社
 - Tier 3(1,700社以上)
- 今後のアジア戦略
 - 企業によって国、タイ、インドネシア、インドの4極体制が進みつつある。

主要アジア諸国の自動車生産・販売台数

	2013年		2014年	
	生産台数	販売台数	生産台数	販売台数
タイ	2,457,057	1,330,672	1,880,007	881,832
ベトナム	40,920	96,692	41,500	133,588
ラオス	-	9,000	-	14,700
カンボジア	-	3,400	-	4,100
ミャンマー	-	3,000	-	1,800
インドネシア	1,206,368	1,299,811	1,298,523	1,208,019
インド	3,898,425	3,241,302	3,840,160	3,176,763
中国	22,116,825	21,984,079	23,722,890	23,491,893
日本	9,630,181	5,375,513	9,774,558	5,562,887

出所: International Organization of Motor Vehicle Manufacturing (OICA) ウェブサイト。

ベトナムの二輪車産業

• 輸入二輪車の時代

- 1960年代 ベトナム戦争中、南ベトナムに大量の二輪車が西側から輸入
- 1980年代 東側諸国から公式・非公式に二輪車が輸入
- 1990年代 年間販売台数は30万台の規模に(ホンダC100が主流)

• 二輪車の国産化

- 1994年 二輪車および部品の生産についてのガイドライン
- 1995年 ベトナム・スズキが南部ドンナイ省の設立認可取得
- 1996年 ホンダ・ベトナムが北部ビンフック省で設立認可取得
- 1998年 ヤマハ・ベトナムがハノイ市で設立認可取得

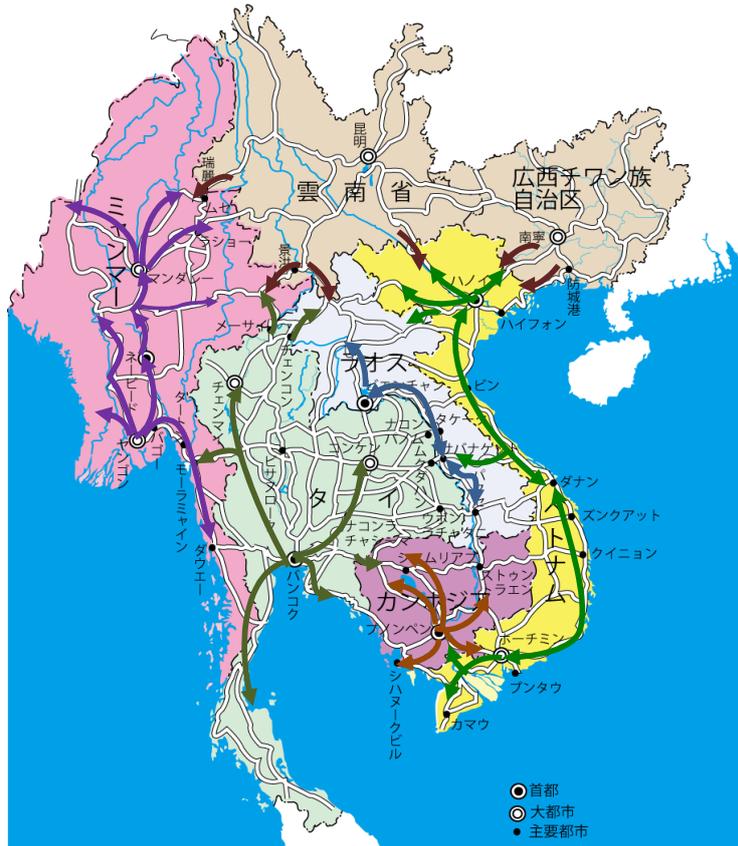
• 中国製二輪車増加の影響

- 1999~2001年 中国製の大量輸入(中国国内の過剰生産)、価格約3分の1
- 2002年 ホンダが従来価格の3分の1程度のWave aを販売、中国製減少
- 2000年代 二輪車の大衆化とともに、台湾・中国・日系と地場の部品産業も育つ
以上は藤田(2006)に基づく

• 現状

- 2014年現在 国内販売台数350万台、登録台数4,300万台

国別国内市場輸送モデル



出所:筆者作成。

3. 資源立地型ビジネス

- 消費地近接型産業
原料の重量・体積 < 製品重量・体積
例) シロモノ家電、ビール
- 原料近接型産業
原料重量・体積 > 製品重量・体積
例) セメント、天然ゴム
- 内陸部の優劣
 - 1) 労働コスト 優位性あり
 - 2) 土地コスト(追加) 優位性あり
 - 3) 輸送コスト 道路・地理的条件で異なる
 - 4) 集積 優位性なし



ラオス・タケーク近郊セメント工場(2010年12月20日)

天然ゴム・シートの生成過程



ミャンマー・モン州のゴム農園
(2010年7月25日)



固まったラテックスを伸ばしてシートにする



ラテックスに薬品を混ぜる



シート燻して、でき上がり

内陸部で可能な原材料

・ 食料

- 1) コメ,
- 2) キャッサバ,
- 3) メイズ,
- 4) サトウキビ,
- 5) コーヒー豆,
- 6) カシューナッツ,
- 7) 胡椒,
- 8) 大豆,
- 9) フルーツ,
- 10) ピーナッツ
- 11) 茶

・ 非食料商品作物

- 1) ゴム,
- 2) ユーカリ,
- 3) 木材,
- 4) 桑の葉,
- 5) 竹,

・ 家畜・水産物

・ 鉱物資源

- 1) セメント,
- 2) 鉄鉱石,
- 3) 石灰石,
- 4) ポーキサイト,
- 5) 金,
- 6) 石炭,
- 7) 大理石,
- 8) 花崗岩,
- 9) ニッケル

・ 水力発電

・ 観光

(4) 重工業モデル



・ 石油精製・化学産業

(1) マプタプット石化コンプレックス

1985年沖合産出の天然ガスからエタンとプロパンを分離し、エチレンとプロピレンの精製を皮切りに、石化コンプレックスが発展、近隣自動車産業に樹脂を供給。環境問題から2009年新規・増設プロジェクトの停止が命ぜられることがあった。

(2) ベトナム

- ① ズンクアット製油所(ガソリンが主)
- ② ギソン製油所(石化が主)
- ③ サイラム・セメント等石化プロジェクト

・ 鉄鋼産業

- ① フォルモサ・ハティン(オーストラリア産鉄鉱石を主に活用で建設が進んだが、反中デモで襲撃の対象となった。)
- ② グアンリアン製鉄所は薄板生産予定。

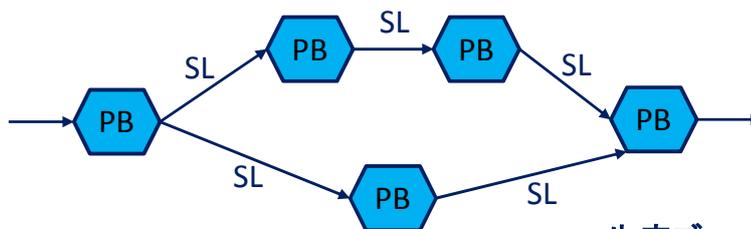
(5) 工程間分業モデル

1. 工程間分業(フラグメンテーション)

(1) すべての生産プロセスが大工場で行われる



(2) フラグメンテーション: 生産過程が複数の生産ブロックに分けられる



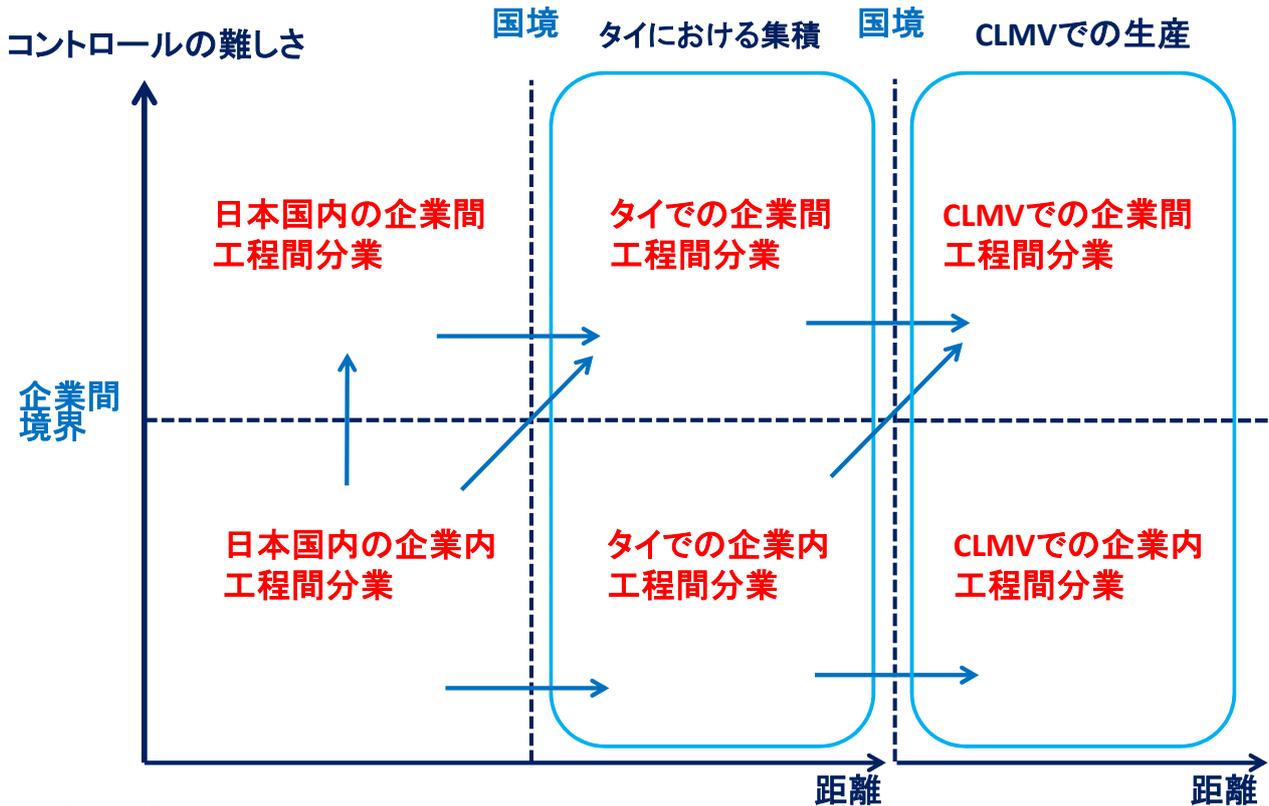
PB: 生産ブロック

SL: サービス・リンク・コスト

(物流コスト, 関税, 貿易手続きなど)

Source: Kimura (2009)

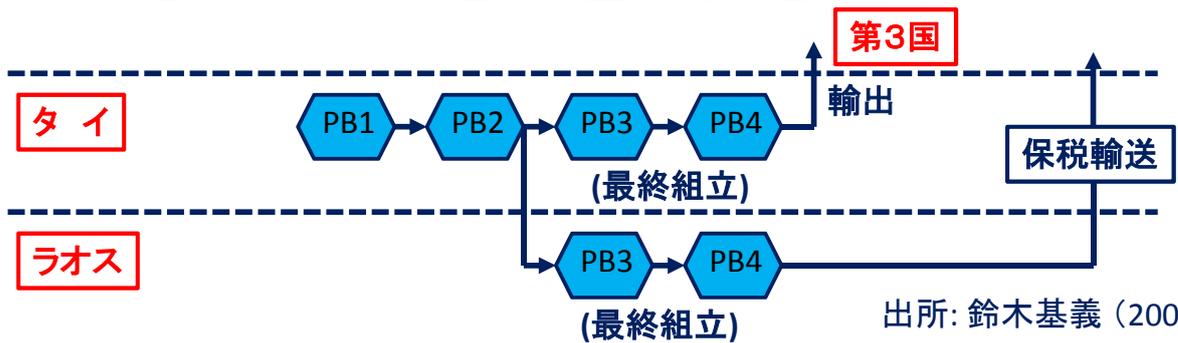
2次元の工程間分業



出所: 大泉啓一郎 (2013)。

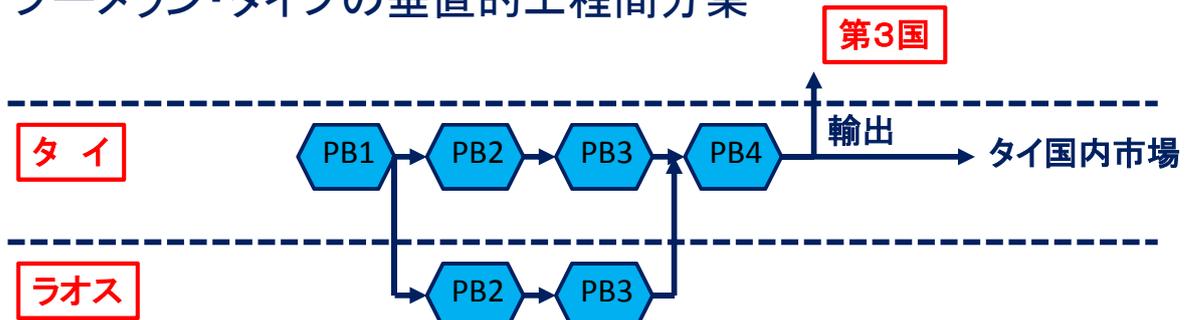
工程間分業のタイプ例

1. 川上工程と最終組立工程間の垂直的工程間分業



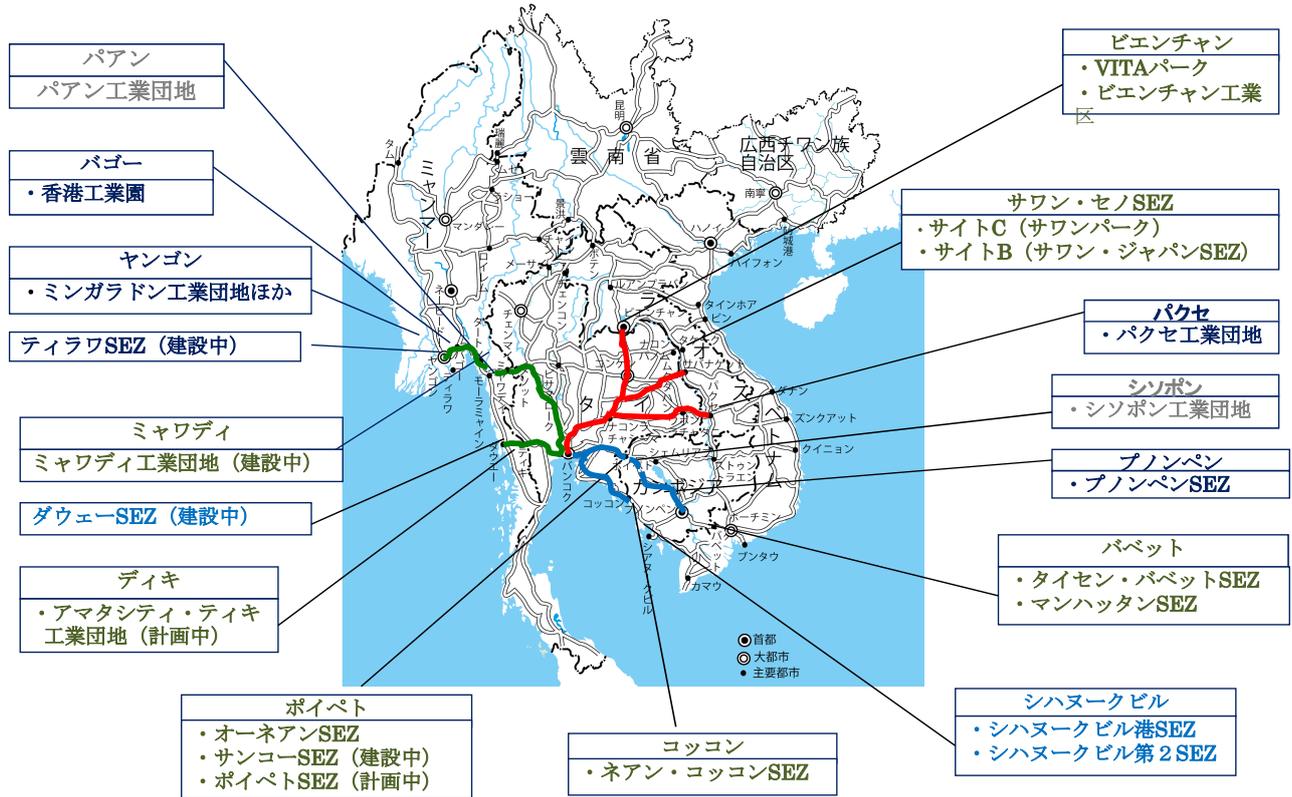
出所: 鈴木基義 (2009)。

2. ブーメラン・タイプの垂直的工程間分業



出所: 鈴木基義 (2014)。

CLM諸国の工業団地・SEZとタイプラスワン



出所: 筆者作成。

ラオスへのタイプラスワン(言葉の類似)



(出所) ADBウェブサイト。

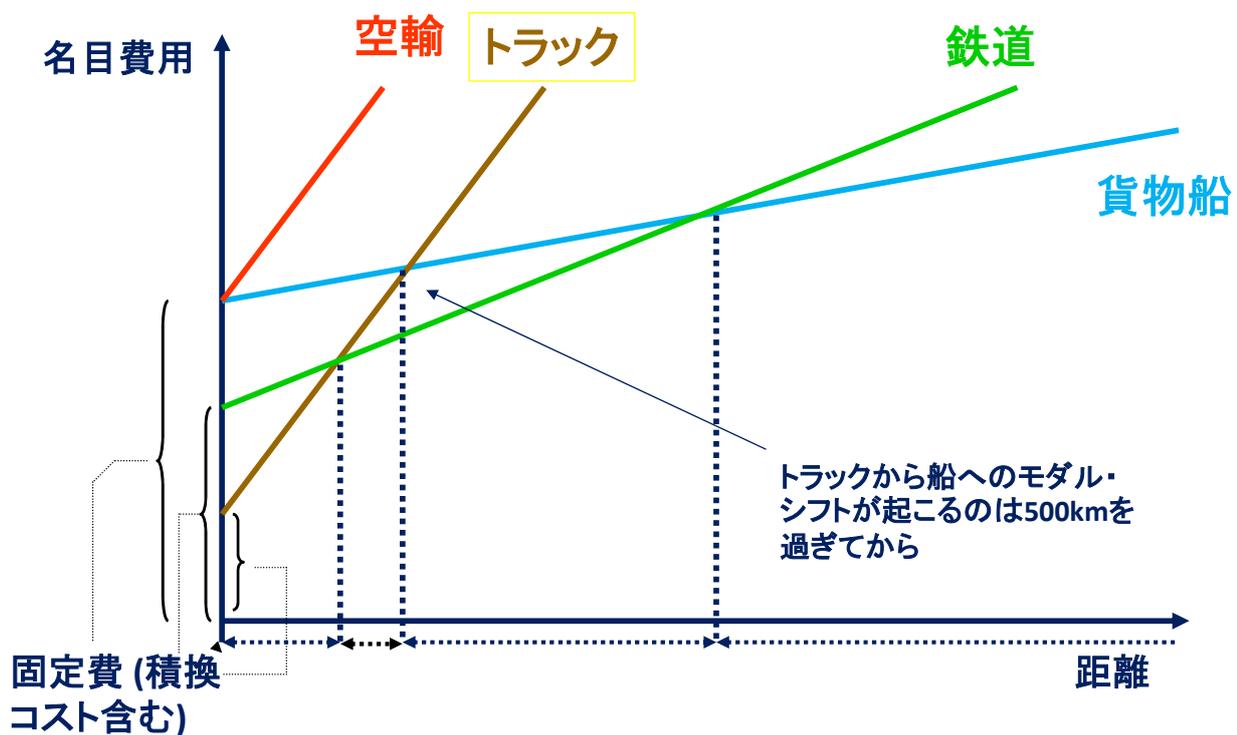
- サワン・セノー経済特別区
- 第2メコン国際橋
- 東西回廊と国道13号線の交差点 (ニコン、トヨタ紡織が操業、アデランスが進出)
- SEZの恩典
 - 優遇税制(製品70%輸出で10年間免税)
 - 借用30年以上で、12年の地代免除
- 港湾との距離
 - クロントイ港 673km
 - レムチャバン港 725km
- 人口 89万人・密度41人/km²

パクセ

日系では着物のアンドウ、レオニカ・ウィグ、電子コイルの企業などが進出。この地域は高原野菜やコーヒーでも有名。

4. 経済回廊の活用と課題

名目輸送コスト



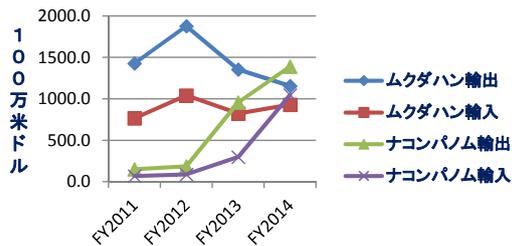
東西経済回廊(バンコクーハノイ間)

- ◆ バンコクーハノイ間
トラックで2.5日間、航路直行4日間
- ◆ バンコクーハノイ間の代替道路

ルート	距離	傾斜
国道9号(EWEC)	1,587km	より平坦
国道12号	1,429km	やや急
国道8号	1,412km	険しい

出所: Ishida.ed (2011)に基づく。

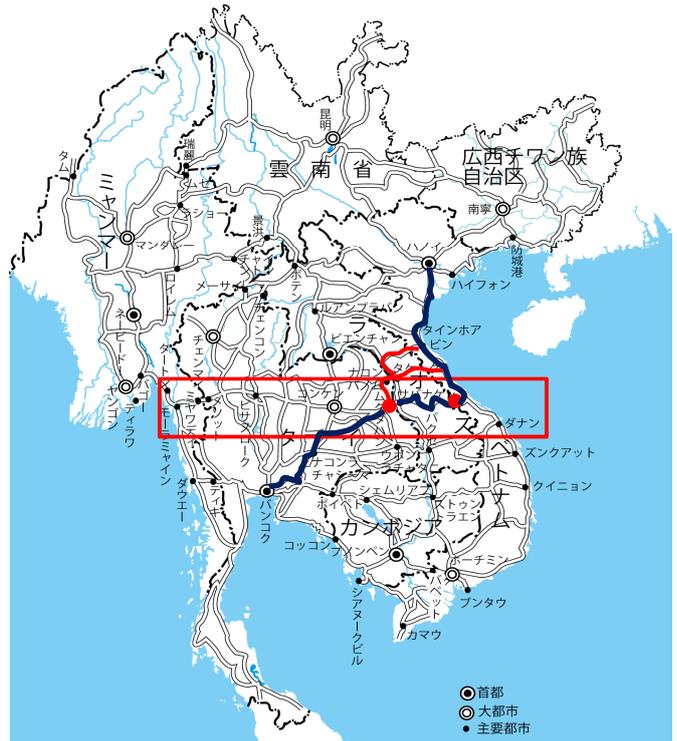
◆ 第2・第3メコン橋の輸出入額



出所: Miyoshi & Asano (2015)に基づく。

◆ 第2・第3メコン橋主要輸出入品目

輸出: HDD、コンピュータ記憶素子、果物
 輸入: 銅、モーター、通信電装装置



出所: 報告者作成。

東西経済回廊(バンコクーヤンゴン)

◆ タイ・メソットの通関統計

	輸出	輸入	格差
FY2011	562.6	27.5	20倍
FY2012	1,103.3	37.8	29倍
FY2013	1,341.7	81.2	17倍
FY2014	1,772.3	100.6	16倍
4年の伸び	3.1倍	4.0倍	

出所: Miyoshi & Asano (2015)に基づく。

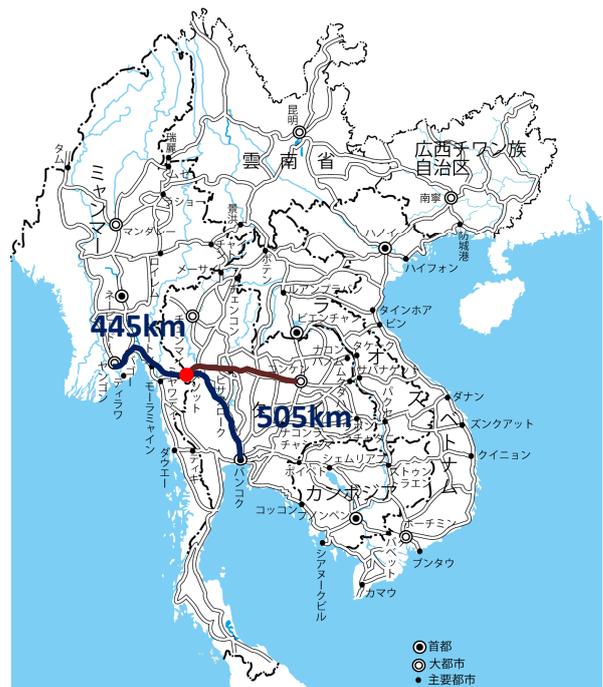
◆ 主要輸出入品目

輸出: ビール、携帯電話、ベンゼン、
 輸入: 牛、豆類、アンティモン

◆ 縫製品のバンコク経由輸送実験(2009年)

区間	日数	区間	日数
ヤンゴン→ミャワディ	2日	工場→ヤンゴン港	1日
ミャワディ→バンコク	1日	ヤンゴン→シンガポール	5日
バンコク港待機	1日	シンガポールでの積替	0-7日
バンコク→名古屋	10日	シンガポール→名古屋	9日
合計	13日	合計	15-22日

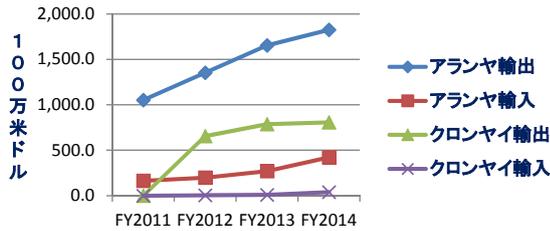
出所: 石田編 (2010)に基づく。



出所: 筆者作成。

南部経済回廊(タイ-カンボジア)

◆ アランヤプラテート、クロンヤイ輸出入



◆ アランヤプラテート、クロンヤイ輸出入

アランヤ輸出: 二輪車部品、自動車、飼料、セメント、デジカメ部品

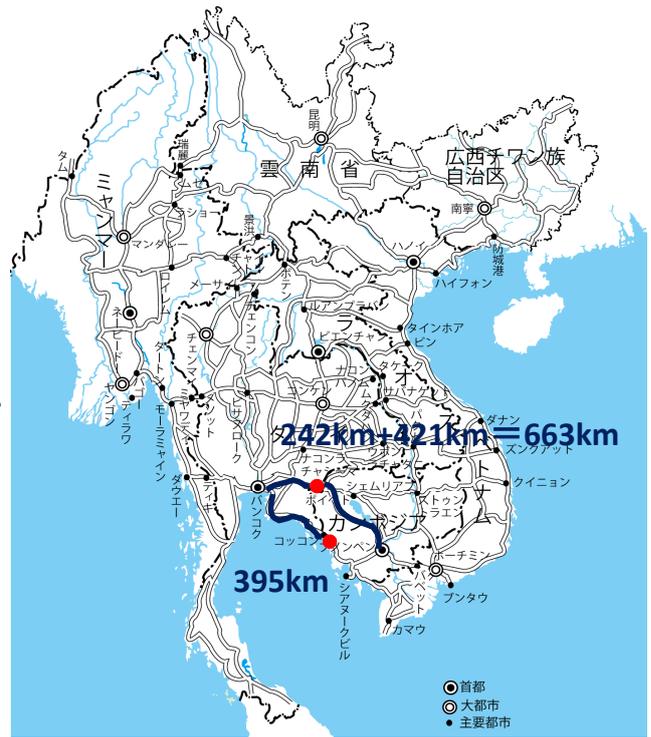
アランヤ輸入: デジカメ部品、キャッサバ、モーター

クロンヤイ輸出: 砂糖、ミルク、飲料、携帯電話

クロンヤイ輸入: ワイヤハーネス、糖蜜

◆ 今後の展開

- ・プノンペンのイオン・モールで消費財の輸出増
- ・ポイペトのSanco SEZでバンコクの自動車部品メーカーが進出の可能性。
- ・アランヤプラテート空港建設計画。



出所: 報告者作成。

プノンペンー第3国への輸出

◆ ホーチミンまで陸路ないし水路

プノンペン→ホーチミン市

トラック: 夕方出て未明着(1日)

バージ船: 2日間(20ftコンテナ US\$ 1,000)

月曜発・水曜着・金曜戻り

ホーチミン市→日本: 6日~13日間

(20ftコンテナ US\$ 500)

Total 8日~15日間

◆ シハヌークビル・シンガポール経由

プノンペン→シハヌークビル 230km 6時間

シハヌークビル→シンガポール(3日~4日間)

水曜・木曜・日曜発

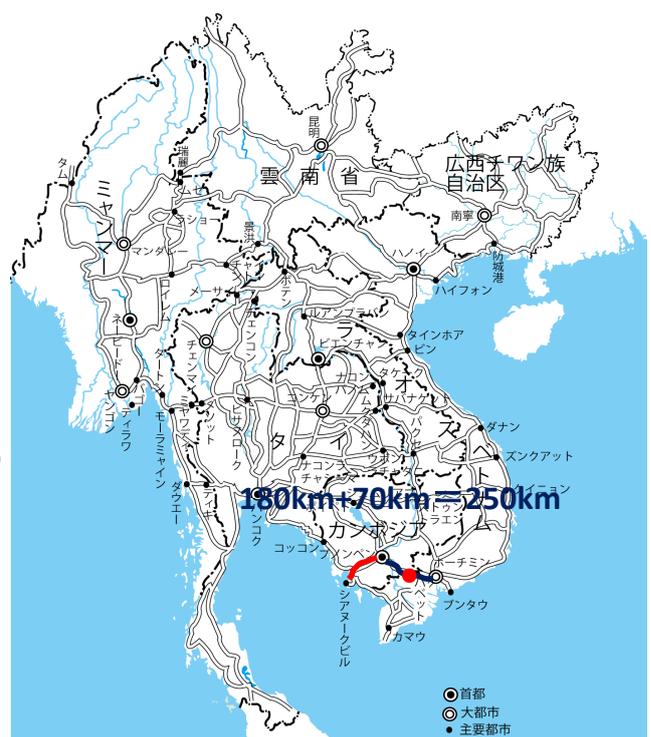
シンガポールの積替(0日~7日間)

シンガポール→日本(9日~10日間)

Total 13~27日間

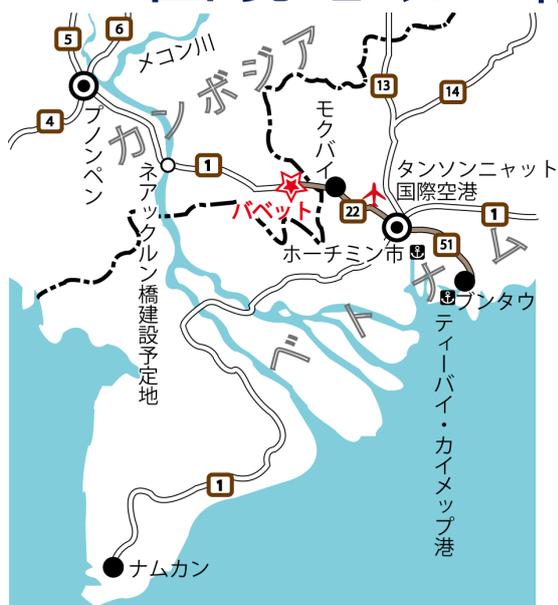


ホーチミンまで陸路だと、船のスケジュールに左右されない。



出所: 報告者作成。

国境地域の輸出加工モデル



出所: 報告者作成。

- カンボジア国道1号線
ベトナムとの国境地域
- 操業中の2経済特別区
 - ①マンハッタンSEZ
 - ②タイセン・バベットSEZ
- プノンペンより安価な電力
マンハッタンSEZ ㊦ 14.5
- サイゴン港まで80km、タンソンニャット空港まで65km

- 越境保税通関、輸出入手続き等ワンストップ・サービス
- スパーイリアン州の人口は48万人で多くはない
- 2012年2月以降、労働運動激化で、賃金上昇

ダウエー深海港の地理的重要性



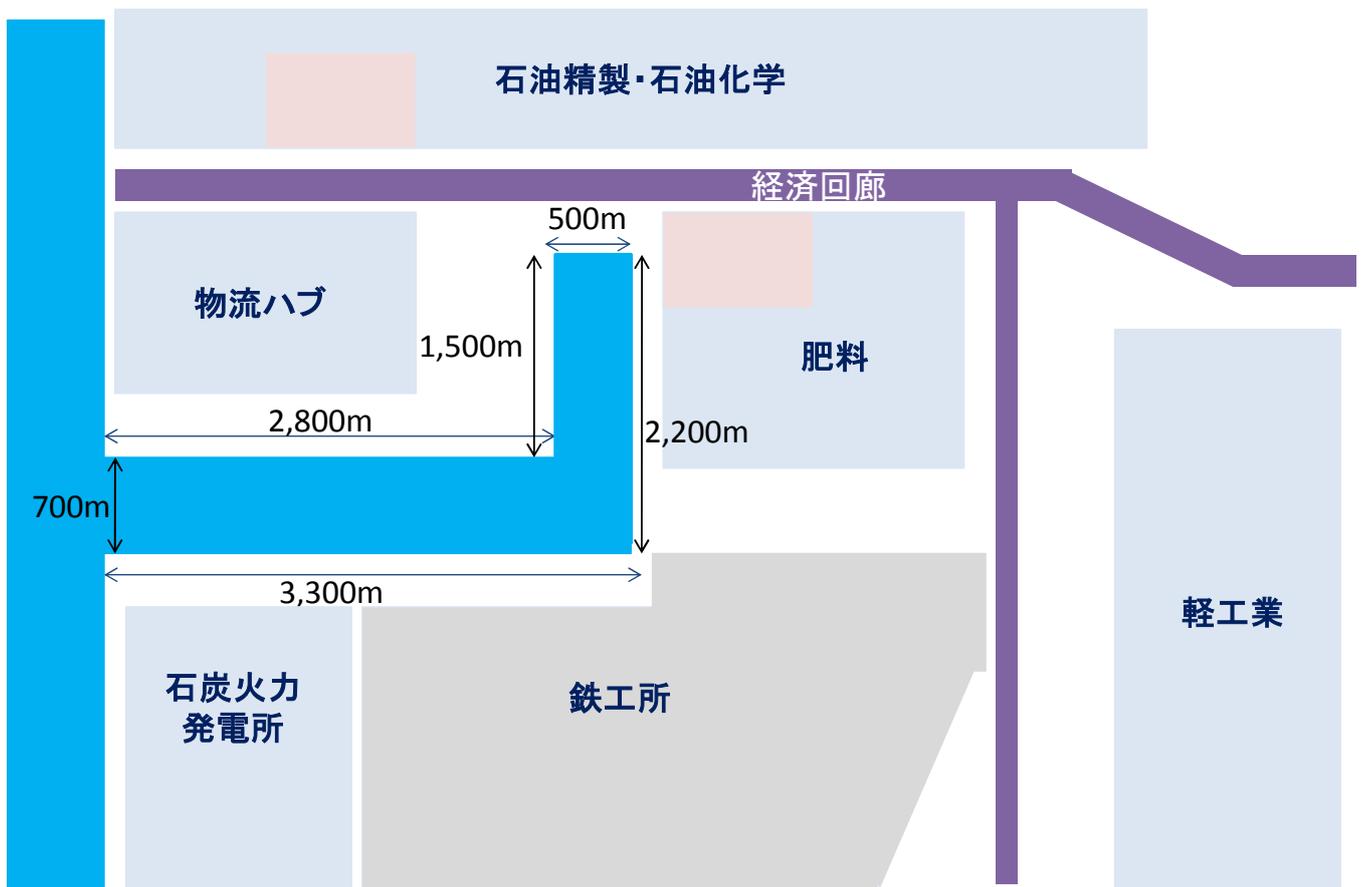
3600キロ
4〜6時間
約3000キロ
6〜10日

インド・中東・欧州への
時間短縮が期待される

ダウエイ開発の経緯

- 2008年 深海港とアクセス道路開発で泰緬政府間で覚書
- 2010年 イタリアン・タイ・デベロップメント (ITD) 社とミャンマー港湾公社 (MPA) との間で枠組み合意、ダウエイ開発社設立
ITD社によるマスター・プラン
- 2011年 ミャンマーでテイン・セイン政権成立
- 2012年 テイン・セイン大統領とインラック首相間で計4回の会談
 - ① ダウエイ深海港とSEZ開発包括的開発開始の覚書締結
 - ② ダウエイ開発に関する共同協力委員会 (JCC) 設置合意
- 2013年 JCCの場で、ITD社から特別目的会社 (SPV) に開発権移管
(一民間企業が実施するにはプロジェクトの規模が巨大)
- 2014年 SPV傘下のプロジェクトの指名競争入札 (参加企業なし)
5月のクーデタでダウエイ開発は一時中断
10月のプラユット・テインセイン会談でダウエイ開発再開
- 2015年 プラユット暫定首相の訪日、安倍首相SPVに参画の意向

ダウエイ新港・工業団地の新計画



ダウエーおよび途中のルート



プーナムロン国境(2013年12月20日)



ダウエーに向かう建設用道路(2013年12月20日)



ダウエー海岸(2013年12月20日)



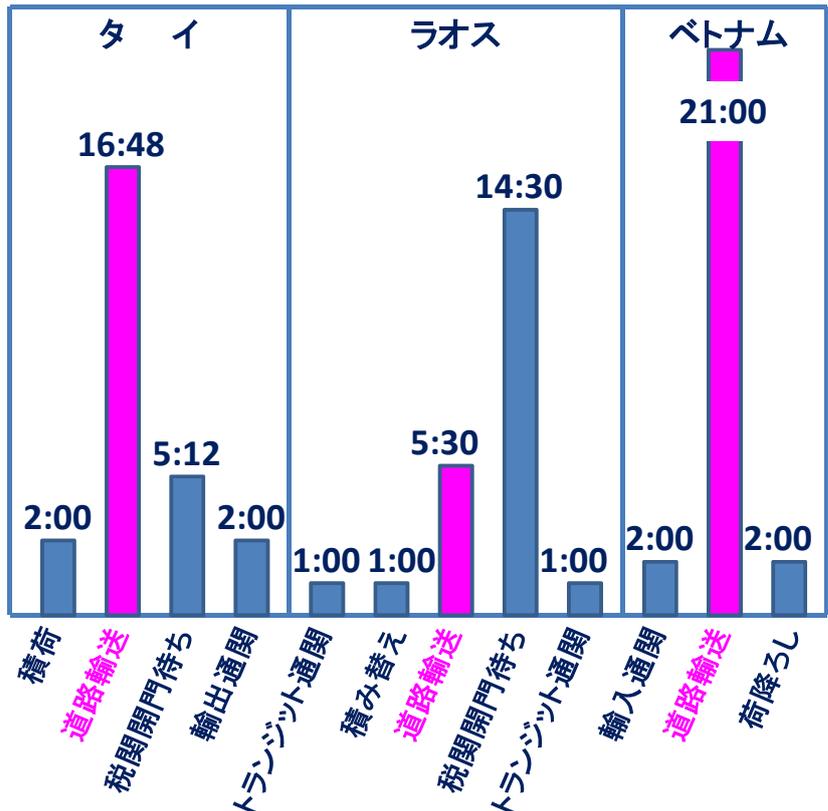
初期工業団地用地(2013年12月21日)

バンコクーハノイ間の輸送

	時間	%
積荷・荷降ろし	4:00	5.4
道路輸送	43:18	58.5
税関開門待ち	19:42	26.6
通関手続き	6:00	8.1
積み替え手続き	1:00	1.4
計	74:00	

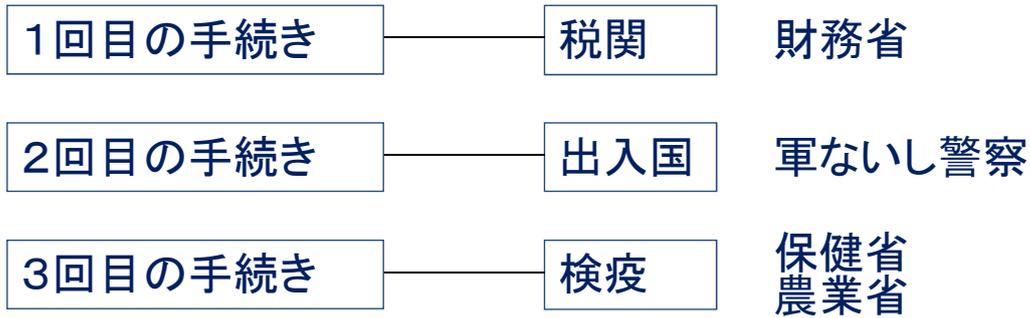


バンコクーハノイ間の輸送に必要な時間の36.1%は、国境の税関開門待ち、通関、積み替えに費やされていた
 (現在約2日半に改善するものの、依然として課題)

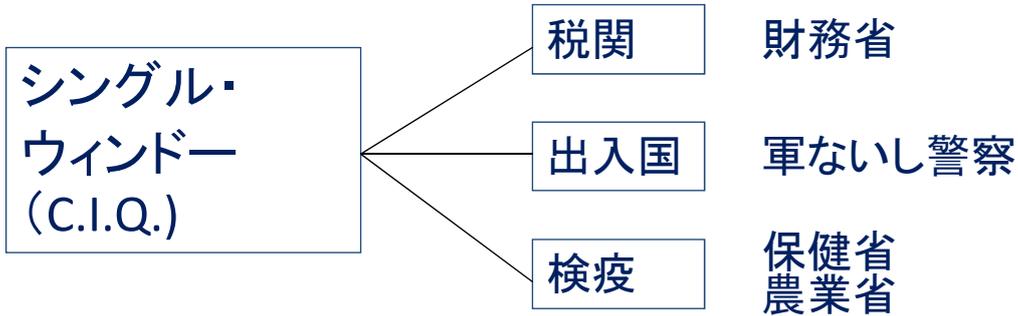


シングル・ウィンドー検査

■ 既存の仕組み

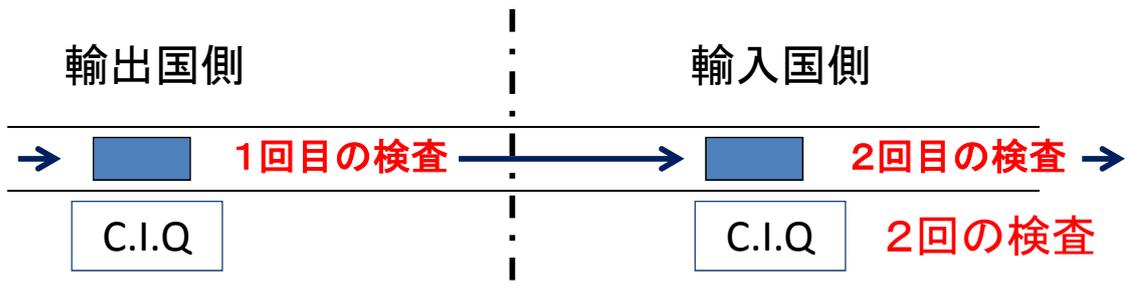


■ シングル・ウィンドー検査

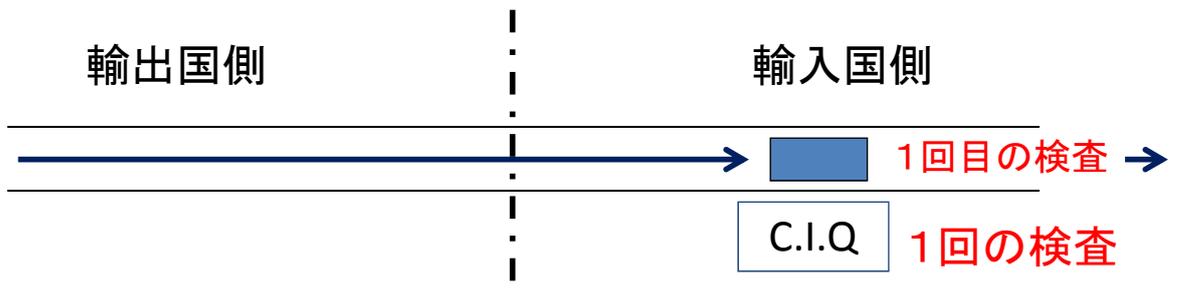


シングル・ストップ検査構想

■ 既存の仕組み



■ シングル・ストップ検査



共通制度化の難しさ

中央政府

財務省
警察・国軍
保健省
農業省(植物・動物)

州・省・県政府

国境ゲート

税関
出入国管理
検疫(保健・植物・動物)

中央政府

財務省
警察・国軍
保健省
農業省(植物・動物)

州・省・県政府

国境ゲート

税関
出入国管理
検疫(保健・植物・動物)

タイとミャンマーの批准の目途、すべての機関の合意が必要！

ご清聴有難うございます。

参考文献

- Ishida, Masami ed. (2011) *Emerging Economic Corridors in the Mekong Region, International*, Bangkok: Bangkok Research Center.
- 石田正美(2014)「ASEAN域内物流ネットワーク:GMS経済回廊の現状と展望」(北陸環日本海経済交流促進協議会・アジア経済研究所編『ASEAN経済の動向と北陸企業の適応戦略』、千葉:アジア経済研究所)。
- 石田正美編(2010)『メコン地域 国境経済をみる』、千葉:アジア経済研究所。
- 大泉啓一郎(2013)「タイプラスワンの可能性を考える:東アジアにおける新しい工程間分業」(『環太平洋ビジネス情報 RIM』、Vol. 13, No. 51、日本総合研究所)
- Kagami, M. ed. (2011) *Intermediate Goods Trade in East Asia: Economic Deepening Through FTAs/EPAs*, Bangkok: Bangkok Research Center.
- Kimura, F. (2009)“Expansion of the Production Networks into the Less Developed ASEAN Region: Implications for Development Strategy,” Kuroiwa, K. ed. *Plugging into Production Networks*, Singapore: ISEAS.
- 春日尚雄(2014)『ASEANシフトが進む日系企業:統合一体化するメコン地域』、東京:文眞堂。
- 椎野幸平(2013)「GSPのアジア各国適用で日米EUに差異:新新興国への進出とGSPの活用(1)」(『通商弘報』、JETRO)
- 鈴木基義(2009)『ラオス経済の基礎知識』、JETRO。
- 鈴木基義(2014)、「ラオス経済とタイプラスワン、チャイナプラスワンの最新情報」(2014年8月20日バンラック幼稚園での発表)

参考文献

- Fukunishi, T. and T. Yamagata (2014) *The Garment Industries in Low-income Countries: An Entry Point of Industrialization*, London: Palgrave-Macmillan.
- 藤田麻衣(2006)「ベトナムの二輪車産業:新興市場における地場企業の参入と産業発展」(佐藤百合・大原盛樹編『アジアの二輪車産業:地場企業の勃興と産業発展ダイナミズム』、千葉:アジア経済研究所)
- Miyoshi, K. and Y. Asano (2015) “Current Border Development and Challenges, Ishida, M. and Y. Yamada ed. *Thailand plus One Corporate Strategy and Its Supporting Policies*, Jakarta: ERIA (Forth Coming).
- 山内弘隆・竹内健蔵(2002)『交通経済学』、東京:有斐閣。