

□■カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム・タイのこれから■□

～CLMVT Forum 2019 : CLMVT as The New Value Chain of Asia～

2019年6月23～24日にタイ・バンコクでタイ商業省主催の CLMVT Forum 2019 : CLMVT as The New Value Chain of Asia が開催されました。

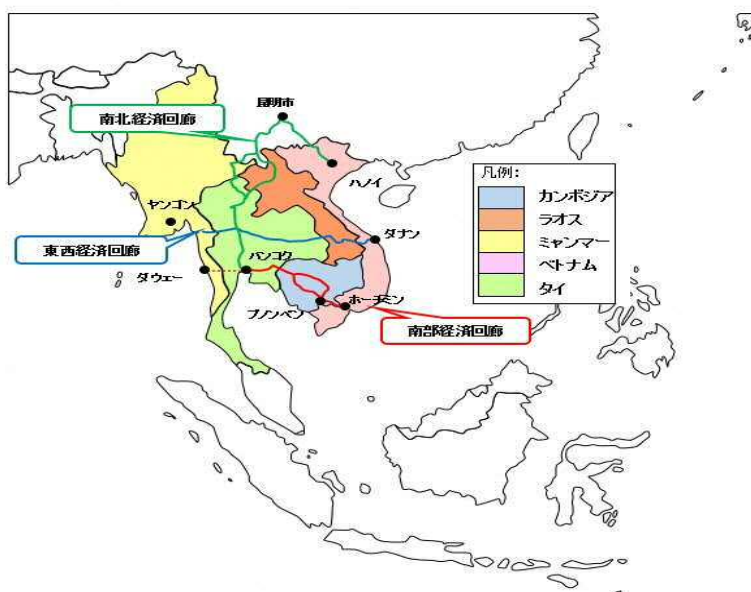
2016年、2018年に続き、3回目の開催となります。

フォーラムには5か国の経済閣僚を含む政府高官の他、ビジネス・学会関係者などがパネルディスカッションなどを通して、経済連携の強化等を協議しました。

<CLMVT とは>

カンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナム・タイの5か国、つまり ASEAN 諸国の中でも特にタイを中心に地続きになっている地域を指す言葉です。

図表1： CLMVT各国の位置と主要都市



出典：PwC <https://diamond.jp/articles/-/104716>

基調講演をされたタイのプラユット首相は「革新的な技術変化や米中貿易摩擦などで世界の経済構造が変化中、グローバルなサプライチェーン(個々の企業の役割分担にかかわらず、原料の段階から製品やサービスが消費者に届くまでの全プロセスの繋がり)としての存在感を高めるため、地域の連関性を高めていく必要がある。」と述べられました。



基調講演をするプラユット首相（商務省提供）

また、「第4次産業革命と呼ばれる技術革新の波が、請け負い・大量生産、ブローカ（仲買い）といった既存の生産方式を時代遅れにし、世界のバリューチェーン（供給網）を変えつつある」という認識を示し、CLMVTは変化に立ち向かい、アジアとグローバルのバリューチェーンのハブとしてそびえ立つ存在にならなければならない」と訴えました。地域の貿易障壁を取り除くため、東南アジア諸国連合(ASEAN)と日中韓など16か国の自由貿易の枠組み※「東アジア地域包括的経済連携(RCEP)」(次頁で説明あり)を年内に実現する意欲を改めて示しました。

<サプライチェーンに影響を与える4つの構造変化>

CLMVT時代の日本企業のサプライチェーンを考えるにあたっては、特に4つの大きな構造変化に着目したいと思います。

1. インフラ整備
2. 規制緩和
3. 市場としての発展
4. コストの上昇

1.インフラ整備

CLMVTを横断する経済回廊を中心とした物流インフラの整備の動向を注視する必要があります。例えば日本の経済産業省がCLMVTとの経済大臣会合において採択した「メコン産業開発ビジョン」によれば、2020年までに東西経済回廊・南部経済回廊の連結性、特にミャンマー国内および隣接地域を強化することが予定されています。また広い意味の物流インフラ整備としては、低温物流網の整備なども見逃せません。このような変化によって、これまで品質やコストの制約により輸送することができなかった原材料・中間品・製品を輸送することが可能になってきます。

2.規制緩和

具体的には越境交通協定や非関税障壁の動向のことを指します。ASEAN・CLMVT圏においては物理的に輸送を行う所要時間もさることながら、越境時の事務処理や積み替え等に要する所要時間もサプライチェーンを考慮するための重要な要素となるからです。今後は最も整備が立ち遅れていたタイ～ミャンマー間において様々な変化が見込まれており、通関手続きの改善による所要時間の短縮状況などを注視する必要があります。

3.市場としての発展

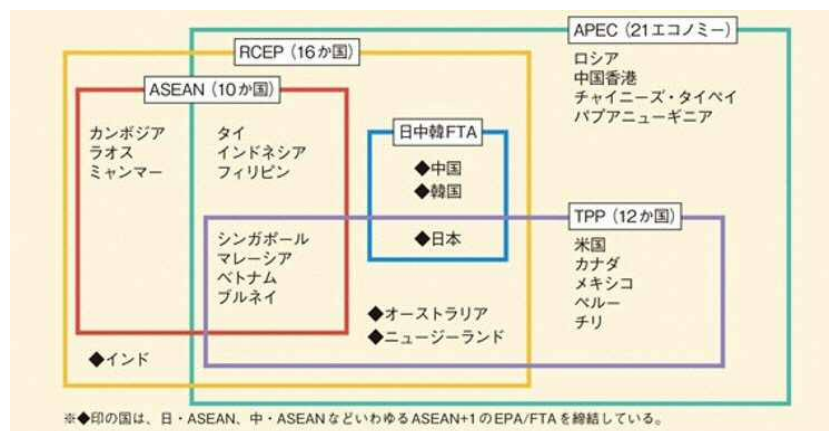
経済規模の拡大に伴う市場としての CLMVT の変化を指します。2020 年頃までにはカンボジアやミャンマーの大都市圏において家電・一般消費財市場が、ベトナムやラオスの大都市圏において四輪車市場が本格的に立ち上がる可能性が見込まれています。つまり今後は“生産・物流の拠点”としてだけでなく“市場”としての CLMVT の位置づけを考慮してサプライチェーンを構築することが重要となってきます。

4.コストの上昇

特に変化の幅が大きい CLMVT 各国の労務コストに着目をすべきであると考えます。単純に労務コストなどを踏まえたコストの優位性を志向するのか、または前述の市場発展を見据えた市場攻略を志向するのかによって、整備すべきサプライチェーンのデザインが異なってくるため、その点を留意すべきです。

<RCEP とは>

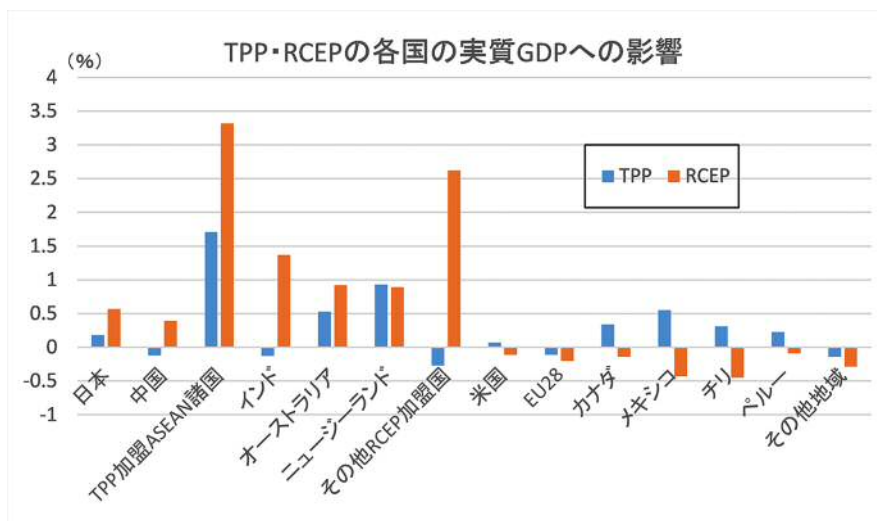
この経済連携協定の協議は、2011 年 11 月に ASEAN の提唱により始まっており、実現すれば世界の人口の約半分である 34 億人、世界の GDP の 3 割にあたる 20 兆ドル、世界の貿易総額の約 3 割に当たる 10 兆ドルを占める広域経済圏が実現することになります。そのため、広域的経済連携協定としては、現在、世界で最も注目すべき項目の一つであると考えられます。



出典：『外交青書・白書』（外務省）

<想定される経済連携>

ASEAN はすでに、日本、中国、韓国、インド、オーストラリア、ニュージーランドの 6 か国と個別に FTA(自由貿易協定)を結んでおり、関税障壁の撤廃に動いています。RCEP は、こうした個別の FTA を包括的に束ねることで、広域的な経済連携を実現しようという構想です。この構想では関税の自由化を実現するだけに留まらず、サービス分野における規制緩和や投資障壁の除外が含まれています。これが締結されれば、たとえば国を跨いだ広域的なサプライチェーンの実現・拡大や通関コストの大幅な低減などが現実のものとなります。自由貿易という観点では非常にメリットが大きくなります。



(資料) 三菱総合研究所による試算 https://www.mri.co.jp/opinion/column/trend/trend_20170123.html

加えて今回のフォーラムの議題の中で以下2つのテーマに関してご紹介したいと思います。

1. Ministerial Conversation-CLMVT : Region of Endless Opportunities.
(CLMVT 各国の今後の展望を含めた成長可能性の有無)
2. Panel Discussion : Trade and Investment Linkage-CLMVT and Beyond
(CLMVT 各国が今後、世界と戦っていくためには)

1. Ministerial Conversation-CLMVT : Region of Endless Opportunities.

<参加者>

H. E. Mr. Pan Sorasak, Minister of Commerce, Cambodia

H. E. Mrs. Khemmani Pholsena

H. E. Dr. Than Myint, Minister of Commerce, Myanmar

H. E. Ms. Chautima Bunyapraphasara, Deputy Minister of Commerce, Thailand (TBC)



ThaiPublica より引用 <https://thaipublica.org/2019/06/clmvt-forum-5th-value-chain-hub-of-asia/>

<各スピーカーからの意見>

カンボジアのパン・ソラサック商業相は地域の経済交流を増やすため、特別経済区を設置し、交易への優遇措置を付与することを提案しました。

ラオスのケンマニ・ポンセナ工業・商業相はインフラ開発と人材確保での協力強化を呼び掛けました。

ミャンマーのタン・ミント商業相はASEANの一部でもあるCLMVTは中国・アメリカ・日本そして韓国とも協力関係の強化を図っていくべきだと呼び掛けました。また、同相はミャンマー国内において2つの変革があったとも述べられました。1つは投資を促す法の整備、もう1つは投資法・企業法の改善や修正です。

タイのシュティマー・ブンヤブラパット副商業相はCLMVT全体の対世界取引高が2016年には951億ドルまで上った一方で、CLMVT内での取引高は75億ドルしかないと述べ、更なるCLMVT内での取引が増えることを期待したいと考えておられました。また、2016年度のCLMVTに対する海外資本流入額は31.9億ドルとなり、海外資本を受け入れている国の成長率は実に28%にも上昇。ASEAN各国に流入した海外資本総額の23%を占めると述べられ、CLMVTの市場の成長性の高さを表す数字であるとの考えを示しました。

<今後の展望>

今後、さらなる規制緩和や東西経済回廊、南部経済回廊をはじめとするインフラ開発が進んでいけば、さらなる海外資本の流入、CLMVT内での取引高の上昇が期待されるため、前述の3.市場としての発展でも触れましたが、CLMVTを“生産・物流の拠点”としてだけでなく、“市場として位置づけ”してビジネスを考えていくことが今後海外販路拡大を計画される際に必要になってくるかと思われます。



Thailand Co., Ltd.

ThaiPublica より引用 <https://thaipublica.org/2019/06/clmvt-forum-5th-value-chain-hub-of-asia/>

<内容>

今回のパネルディスカッションでは各業界の第一線で活躍されている方々のご意見をうかがえました。

CLMVT をどのような市場と捉えているかの問いに関して、

-CLMVT 市場は貿易や投資先のハブとして大変重要な地位を占めている。

-長年、CLMVT の生産部門は生産性が低いとみられている。また、付加価値の創造ができていない。

2. Panel Discussion : Trade and Investment Linkage-CLMVT and Beyond

<参加者> ※写真左から

Mr. Chetan Arun Narake, CEO, Chandragan Group, India

Mr. Douglas Foo, President, Singapore Manufacturing Federation, Singapore

Mr. Benoit Marie, VP Asia Operations, Essilor Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

Mr. Christian Wiedmann, Chairman and CEO, BMW Group

-米中貿易戦争のような世界規模の貿易摩擦が与える打撃は計り知れない。

など、成長性の高い市場として CLMVT を好意的に捉えている意見がある中で、世界規模の緊張感の高まりや生産性の低さなどといった国内外を問わず、課題があることも示されました。

また、CLMVT が世界で競争力を持って戦うために必要なこととして、

- 生産・サービスの分野での効率化
- 世界規模の生産ネットワークにつながる事
- 労働者の技術力を高めること
- デジタルリテラシーを身につけていくこと
- 政府が支援していくこと、またその環境づくりに努めること
- 各国の核となるインフラ・テクノロジー分野への投資

など、ハード面・ソフト面への投資が今後競争力を持って世界と戦っていくために必要だと述べられていました。

その中で今後伸びていく分野として各スピーカーが期待しているのが、以下の4点でした。

1. 物流業界
2. 工業団地
3. 再生可能エネルギー
4. デジタル分野・テクノロジー分野

BMW タイ支社長のクリスチャン氏は、「既にタイで展開している BMW には一部電気のみで走れる車を販売している。今後もそのようなエコフレンドリーな車が好まれていくだろう。そして将来的には電気のみで走る車だけをラインナップにそろえる予定でもある。そのような車に搭載される高性能のバッテリーなどの開発・発展に期待している。」と述べられ、テクノロジーの分野での期待が高いことが伺えました。

<日本はどう動くべきか>

タイにおいてはこの CLMVT をつなぐ東西経済回廊、南北経済回廊や南部経済回廊は製造業の高度化に向けた重要な政策であると考え、急速に進行する少子高齢化や高度人材の不足など「中進国」特有の問題を打開するために政府として積極的に関わっていく方針を示しています。また、2017 年には東京都内で開催された「タイ投資シンポジウム」でウッタマ工業相は「タイランド 4.0」の実現に向けて EEC は重要な役割を果たすとし、「5 年間で投資総額約 430 億ドル、15 の主要プロジェクトを計画している」と述べました。計画されている主な事業は、ウタパオ空港の拡張(57 億ドル)、レムチャバン港とマプタプット港の増強(28 億ドル)、高速道路の整備・鉄道の複線化(28 億ドル)、チョンブリー県シラチャに建設予定の「タイランドデジタルパーク」(115 億ドル)などです。また、ヒランヤーB01 長官は「EEC 進出企業に対して最大 15 年間

の法人税免除の恩恵を付与する」「研究開発(R&D)関連設備の輸入関税を免除する」などと、税制上の投資優遇措置をアピールし海外からの投資を促しています。BOI が2009年に開設した、タイで起業する際の窓口となる「ワンスタートワンストップ投資センター」と併せて、タイ政府として円滑な事業運営を支援する考えを示しています。

では、このダイナミックに変化しつつある CLMVT 進出に対して何から着手すればいいのでしょうか？

これについては、タイ国裾野産業連合会顧問(金型技術協会 元会長)工学博士 前川氏のお言葉を借りて紹介します。前川氏は日本物流新聞の中で「タイ+1CLMVT での金型市場の成長性」(引用元: <https://www.nb-shinbun.co.jp/17420/>) について以下のように述べられています。

「ミャンマーでは金型産業は存在しないとされる。しかし、金型の簡単な補修(溶接肉盛りと磨き)は成形メーカーの自社内で、先進国で経験してきた技能者が行っていた。ブロー成形などの簡単な金型は、成形品サンプルの寸法を測り、旋盤等を使って製作していた。また2社では CAD/CAM で設計し、CNC マシンで型製作していた。1社はマレーシアで技術を習得してきた技術者がやっており、他の1社はシンガポールで学んで来た技術者が、中古ではあるが金型製作に必要な設備をすべて揃えてやっていた。いずれも、技術を習得している人材を多く確保できず、生産量として対応が困難となっている。しかしタイと提携し、またタイで技術を習得しているミャンマー人を自国へ迎えるシステムができれば、将来金型産業がミャンマーで成長する可能性は有している。

最後に、日本のモノづくりにとって ASEAN との連携は最重要であるが、タイやミャンマーにいと中国の進出の勢いを強く感じる。日本企業ももっと進出していただきたいと願うものである。」

タイの中小の製造業(多くは自動車や二輪関連の部品工場)を訪問すると、日本製の自動機や製造設備をいれ、ミャンマー人やカンボジア人が実際のオペレーションをしている場面によく遭遇します。企業によっては社員の50%~70%が外国人ということは珍しくありません。

ミャンマーの方もベトナムの方ももちろん最初はタイ語を話せません。それでも仕事に必要な分だけは覚え、技術を習得し、自国に帰ります。帰った先で学んだ技術を伝えたり、あるいはタイとの取引のハブ的な役割を果たしたりします。

このことはタイを日本に置き換えても同じことではないでしょうか。ラオスやミャンマー、カンボジア、ベトナムから人を雇用し、言葉と技術を伝え、ともに新しい市場に入っていく。

こうした取組は日本の企業の皆さんにとって、新しい市場での成功の確実性を高める方法と考えられます。

また先日お目にかかったタイの農業機械製造メーカーの方はマーケットとしてアフリカに注目していました。メインの事業は日本メーカーの部品のOEMですが、将来のマーケット開拓に備えてタイの大学とともに自社ブランドの農業機械を研究開発中でした。日本にいとアフリカははるか遠い場所に思えますが、タイの経営者にとっては近く魅力的に映る場所のようです。タイ企業とパートナーシップを組むということは CLMVT のみならず、その先の新たなマーケット開拓にチャレンジする機会にもなるかもしれません。このバイタリティや先見性は紙面だけではなかなかお伝えできないので、視察ミッションや海外企業が参加するセミナーをご活用いただき、是非生の声に触れていただきたいと思います。

☆☆タイから便り☆☆

～2019年のバンコク首都圏の鉄道路線と10年後の姿～



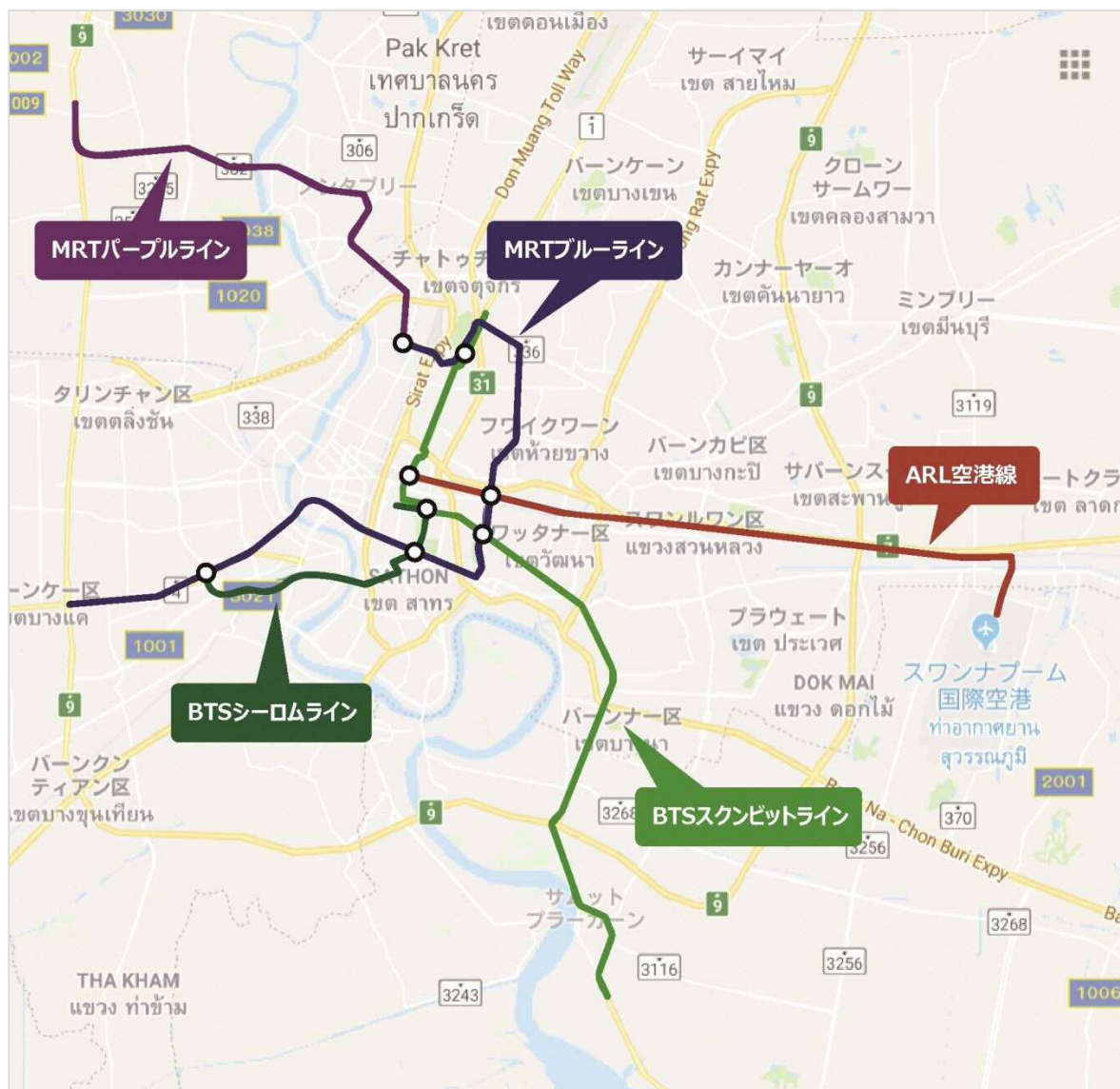
こんにちは。島根ビジネスサポートオフィスのタイ人スタッフ、グラフと申します。

バンコクにいらっしゃったことがある方はご存じだと思いますが、いらっしゃったことがない方はバンコクは渋滞がひどいという話を耳にされたことがあるでしょうか？

アメリカのニュース会社のCNNの調査によるとバンコクは世界3番目に渋滞がひどい都市だそうです（1番目：ロサンゼルス・2番目：モスクワ）。バンコクで車を使う人が多い一番の理由は、バンコク都内の電車の路線がまだ十分整備されていないからだと言われています。この問題を解決するために政府がバンコク都内の電車の路線網を広げるために新幹線の導入やASEANの中で一番大きいターミナル駅のことなどに力を入れてきました。

今回は現在のバンコク都の鉄道路線と、10年後にはどうなるかをご紹介しますと思います。

【現在（2019年8月時点）のバンコク首都圏の鉄道事業者の概要】



現在（2019年8月時点）のBTS、MRT、ARLの鉄道路線図

① BTS (Bangkok Mass Transit System)



BTS スクンビットライン アソーク駅

BTSはバンコク中心の高架鉄道です。サイアム駅、プロンポン駅、トンロー駅など多くの有名な繁華街を通る路線ですので、現在バンコクで一番利用者が多い路線だと言えます。

■路線図



■BTS 社が運営している路線

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
	スクンビットライン (Sukumvit Line)	38.12 Km	33 駅	Ha Yaek Lat Phrao 駅 ~ Khe Ha 駅
	シーロムライン (Silom Line)	14.67 Km	13 駅	National Stadium 駅 ~ Bang Wa 駅

② MRT (Metropolitan Rapid Transit)



MRT パープルライン タオープン駅

MRT はバンコク中心の地下鉄と高架鉄道です。バンコク都心エリアのスクンビット通りからラートプラオやラックソングなどの住宅エリアまで通るので、ラッシュ時間帯は満員電車になっています。

■路線図



■MRT 社が運営している路線

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
○	ブルーライン (Blue Line)	34.8 Km	39 駅	Lak Song 駅 ~ Tao Poon 駅
○	パープルライン (Purple Line)	23.6 Km	16 駅	Tao Poon 駅 ~ Khlong Bang Phai 駅

③ ARL (Airport Rail Link)



ART 空港線 マッカサン駅

ARLはスワンナプーム空港とバンコクの中心部を結ぶ高架鉄道です。乗車は観光客だけではなく、マッカサン、パヤタイ、ファマーク駅等ビジネス街と住宅街を通っていますので地元の人の乗車も多いです。

■路線図



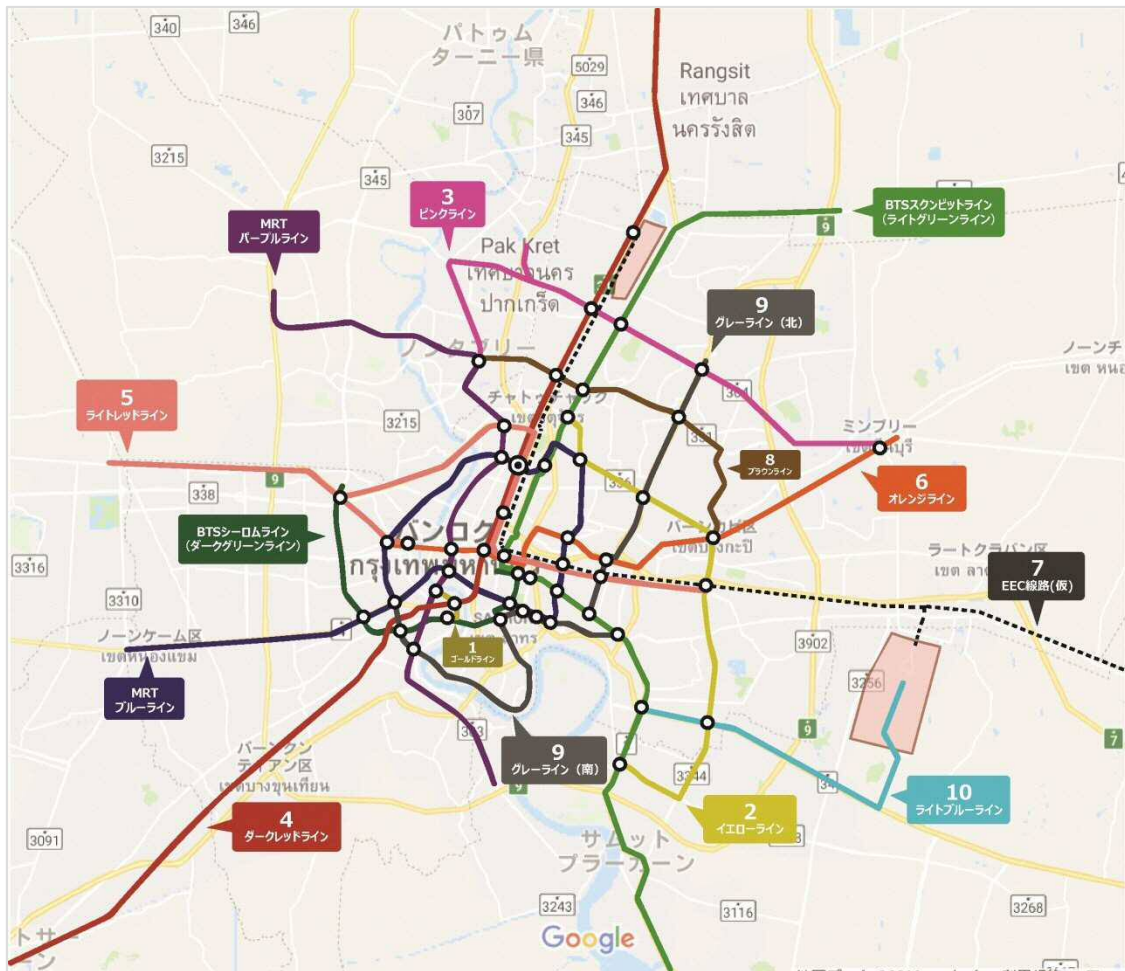
■ARL 社が運営している路線

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
-	空港線	28.6 Km	8 駅	Phaya Thai 駅 ~ Suwannabhummi 駅

【10年後（2029年まで）のバンコク首都圏の鉄道路線の姿】

続いて、バンコク首都圏の鉄道路線の10年後の姿はどうかをご紹介します。

■2029年のバンコク首都圏の鉄道路線（予想図）



バンコク都内では、今後10年間で新たに10の路線（上の地図の1～10番の路線）の整備を行うことが決定又は検討されています。

以下で、それぞれの路線について概要をご紹介します。

■新路線

①ゴールドライン（Gold Line）

開業予定：2020年

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
○	ゴールドライン (Gold Line)	2.7 Km	4 駅	Krung Thon Buri 駅 ~ Memorial Bridge 駅

島根・ビジネスサポート・オフィス便り vol.59

②イエローライン (Yellow Line)

開業予定：2021年

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
	ゴールドライン (Yellow Line)	23 Km	32 駅	Phahon Yothin 24 駅 ~ Samrong 駅

③ピンクライン (Pink Line)

開業予定：2021年

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
	ピンクライン (Pink Line)	34.5 Km	30 駅	Nonthaburi Civic Center 駅 ~ Minburi 駅

④ダークレッドライン (Dark Red Line)

開業予定：2021年

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
	ダークレッドライン (Dark Red Line)	114.3 Km	36 駅	Thammasat Rangsit 駅 ~ Maha Chai 駅

⑤ライトレッドライン (Light Red Line)

開業予定：2021年

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
	ライトレッドライン (Light Red Line)	127.5 Km	22 駅	Sala Ya 駅 ~ Hua Mak 駅

⑥オレンジライン (Orange Line)

開業予定：2023年

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
	オレンジライン (Orange Line)	34.1 Km	29 駅	Bang Khun Non 駅 ~ Yaek Suwinthawong 駅

⑦EEC 路線 (仮) (The High-Speed Rail Linked 3 Airport Project)

- ドンムアン空港、スワンナプーム空港、ウタパオ空港を結ぶタイ東部高速鉄道企画

タイプ：高速鉄道

開業予定：2024年

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
-	EEC 路線 (仮)	220 Km	16 駅	Don Mueang Airport 駅 ~ Trad 駅

⑧ブラウンライン (Brown Line) *企画*

開業予定：未定

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
	グレーライン (Gray Line)	21 Km	20 駅	Lam Sali Junction 駅 ~ Nonthaburi Civic Center 駅

⑨グレーライン (Gray Line) *企画*

開業予定：未定

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
	グレーライン (Gray Line)	26 Km	未定	Watcharapong 駅 ~ Tha Phra 駅

⑩ライトブルーライン (Light Blue Line) *企画*

開業予定：未定

路線色	鉄道路線名	長さ	駅数	終着駅
	ライトブルーライン (Light Blue Line)	24 Km	14 駅	Bang Na 駅 ~ Suvarnabhumi South Terminal 駅

バンコクの渋滞問題を解消するためにタイの政府は積極的にバンコクの公共交通機関の発達やローカル路線の拡大に力を入れています。今年から毎年新しい路線や新しい駅がどんどん開業しますので、バンコク出張や旅行のご予定があれば是非、バンコクの公共交通機関の目覚ましい進歩をご覧ください。

※別紙に、年内に開催予定のタイ・インドネシア・ベトナムの展示会情報をまとめました。

サポートオフィスでは、現地で開催される展示会へのアテンドも行っております。

関心のある展示会がございましたら、お気軽にご連絡ください。

担当；神谷 靖子 Yasuko Kamiya

Address :1 Glas Haus Building, 12 FL., Room 1202/D,Soi Sukhumvit 25,
Sukhumvit Rd.,Klongtoey-Nua,Wattana,Bangkok 10110

Tel :+66-(0)-2-261-1058

Mobile :+66-(0)-89-200-7763

Mail : shimane-bizsup@aapth.com

▶ タイ経済指標

項目	単位	2016	2017	2018	2019
GDP 成長率	前年比ベ(%)	3.4	4.0	4.1	2.8(1~3月)
人口*	千人	67,506	67,697	67,869	67,936(5月)
労働者の数*	千人	37,792	37,716	38,353	38,824(6月)
失業率**	%	0.99	1.18	1.06	0.95(6月)
最低賃金*	バンコク	300	310	325	325(6月)
	チョンブリー	300	308	330	330(6月)
	アユタヤー	300	308	320	320(6月)
	ラヨーン	300	308	330	330(6月)
賃金:全国製造業の平均	バーツ	12,402	12,473	12,831	13,152(6月)
インフレ率**	前年比ベ(%)	0.19	0.67	1.06	0.92(6月)
中央銀行政策金利*	%	1.50	1.50	1.75	1.50(7月)
普通貯金率**	%	0.47	0.47	0.47	0.47(6月)
ローン金利(MLR) **	%	6.47	6.35	6.32	6.32(6月)
SET 指数*	1975年:100	1,542.9	1,753.71	1,563.8	1,711.97(7月)
バーツ/100円**	バーツ	32.53	30.27	29.26	28.69(7月)
バーツ/米ドル**	バーツ	35.30	33.9	32.31	31.48(7月)
円/米ドル**	円	108.8	112.2	110.4	109.7(7月)
車販売台数(1月からの累計)	台数	765,593	869,763	1,041,311	542,040(6月)
BOI 認可プロジェクト	件数	1,688	1,227	1,469	717(1~6月)
BOI 認可プロジェクト金額	10億バーツ	861.3	625.08	549.48	191.79(1~6月)

*期末、**平均