

一般調査報告書

「南部経済回廊の可能性について」

最新調査によれば、タイには、4,567 社の日系企業が立地しており、47.0%が製造業となっています。(出典(独)中小企業基盤整備機構「タイ日系企業進出動向調査 2014 年」) 愛知県の場合は、同年比較において製造業の比率が 67%と全国平均より大きくなっているのが特徴です。

現在タイで活動する日系企業の経営上の問題点としては、「2016 年上期バンコク日本人商工会議所「景気動向調査」(以下、同調査)」によると、①他社との競争激化②総人件費の上昇③国内需要の低迷④エンジニアの人材不足⑤為替変動への対応が挙げられています。

とりわけ、「総人件費の上昇」は、製造業への分散立地圧力として働き、タイの隣国である C L M (カンボジア、ラオス、ミャンマー) への第 2 工場等立地 (以下、タイ プラスワン) の動きへとつながります。

現時点、統計上では顕在化していませんが、「ワーカースタッフの不足」(同調査 12 位)、「(政治・災害上の) リスク分散」(圏外)も潜在的な課題としてしばしば指摘されます。

そのような、タイにおける懸念を解消できる可能性が南部経済回廊にはあります。具体的には、その沿線国の人件費、人口構成等の観点からタイの弱点をサポートできる可能性があります。

一方で、道路網等のインフラ、住環境もタイプラスワン国としては大切です。

「南部経済回廊」とは以下の経路を通る道路網のことを指します。

(経路)

ホーチミン (ベトナム) ⇒メコン河(ネアックルン橋・カンボジア) ⇒プノンペン (カンボジア) ⇒ポイペト (カンボジア) ⇒バンコク (タイ) ⇒ダウエイ (ミャンマー)

同経済回廊は、東南アジアの中で随一の産業集積を誇るタイ・バンコク (ほとんどの日系自動車メーカーもバンコク周辺県に立地) と陸のアセアンでバンコク周辺の次に産業集積が進んでいるホーチミンをつないでいます。

途中、それらの集積を有利な労務費等で支えるカンボジア・プノンペン、ポイペトを通過します。

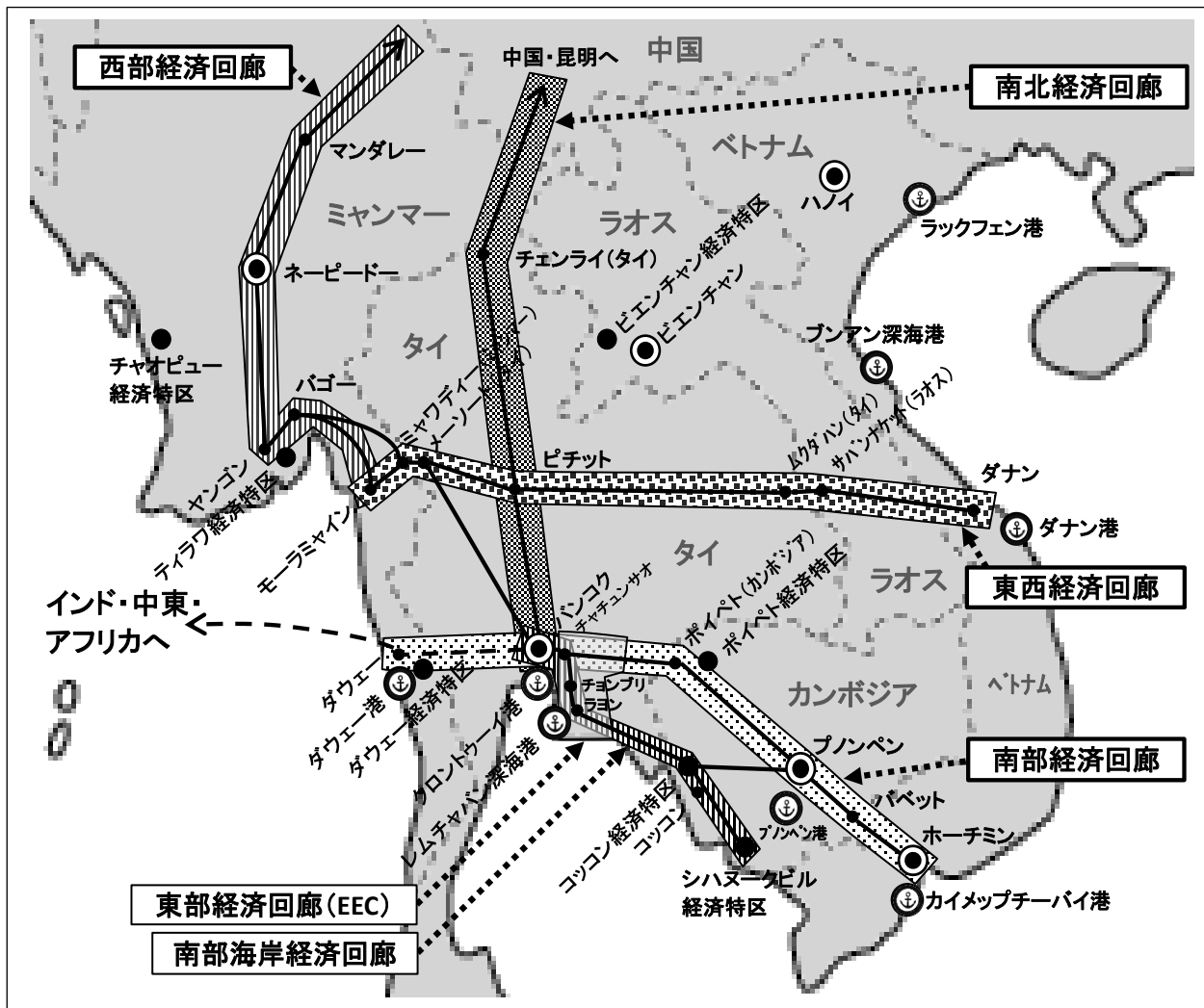
現在は、ミャンマー国内の道路インフラ整備状況、進捗に課題はありますが、日本・タイ主導で開発が進むミャンマー・ダウエイ深海港にもつながっています。

ダウエイは、インド、中東との玄関としての可能性があります。

以上のことから、以下のように様々な経済回廊の中でも、タイプラスワンを語る

上で最も重要な道路網であると指摘する識者は多いです。

◇経済回廊地図（愛知県バンコク産業情報センター作成）



### 1 タイ周辺国の人件費

◇「アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較（2016年6月）」 ジェトロ  
単位：米ドル

		バンコク	ホーチミン	ヤンゴン	プノンベン
月間基本給	作業員（一般工職）	348 (100)	193 (55)	127 (36)	162 (47)
	エンジニア（中堅技術者）	659 (100)	349 (53)	388 (59)	323 (49)
	マネージャー （営業担当課長クラス）	1,401 (100)	736 (53)	951 (68)	664 (47)
産業用電気料金（kWh 当たり）		0.11 (100)	0.10 (91)	0.09 (82)	0.15 (136)
産業用水道料金（1 m <sup>3</sup> 当たり）		0.35 (100)	0.61 (174)	0.88 (251)	0.30 (86)

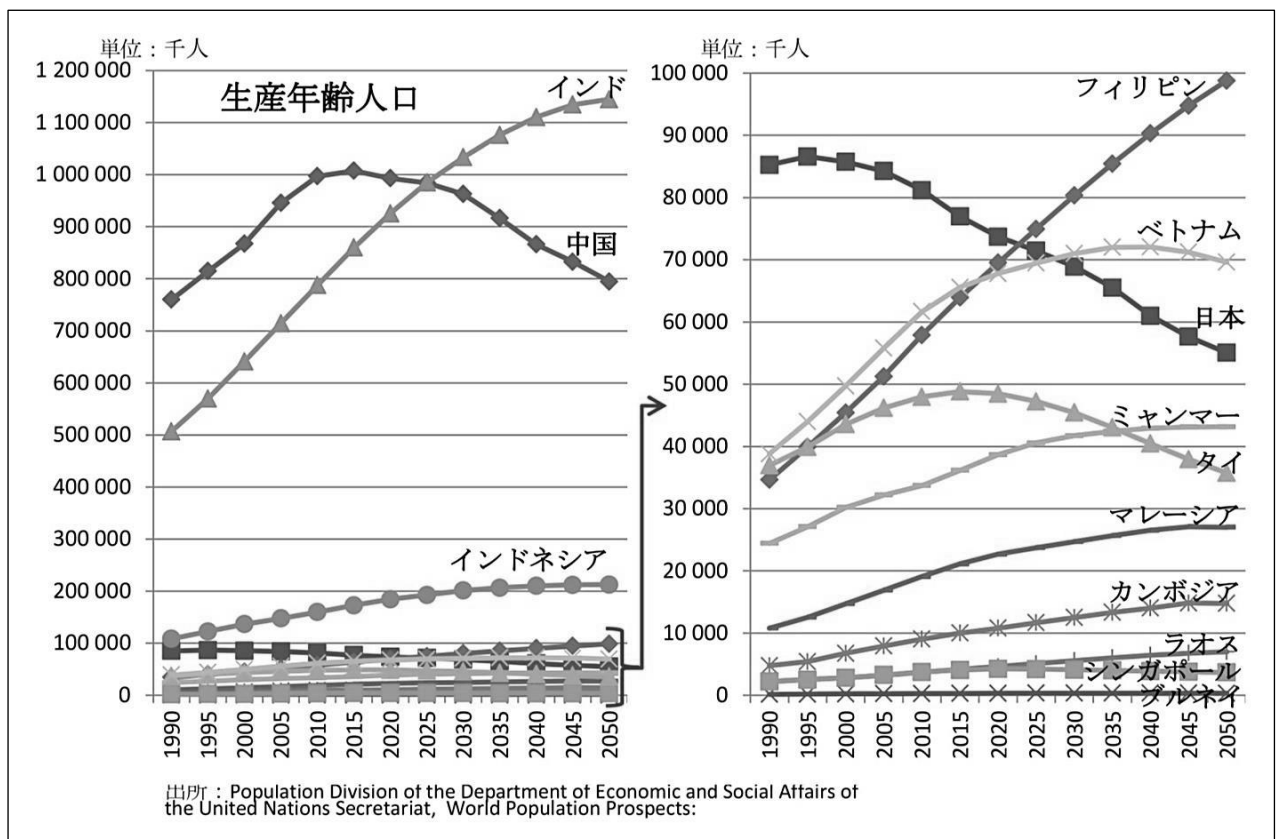
※カッコ内はバンコクを100とした比率

バンコクの賃金（作業員（一般工職））を 100%とした場合、南部経済回廊沿いの、ホーチミンは 55%、プノンペンが 47%となっています。また、ミャンマーは南部経済回廊沿いのダウエーではありませんが、主要都市ヤンゴンで 36%となっています。

（バンコクの賃金が他の地域より高いものの、バンコク周辺において特に自動車関係の産業が集積をしていることから、同地域をモデル的に取り挙げています。）

また、光熱水費については、産業用電気料金においてプノンペンがバンコクよりも唯一高くなっており、また、産業用水道料金では、ホーチミン、ヤンゴンがバンコクの水準よりも 1.7 倍から 2.5 倍程高くなっています。

## 2 タイ周辺国の生産年齢人口



15 歳から 64 歳の生産年齢人口のグラフを上記に示します。これによれば、2015 年頃をピークに生産年齢人口が低下するタイに比べて、2040 年頃まで増加を続けるベトナム、2050 年までは（少なくとも）増加を続けるミャンマー、カンボジアの事情が見て取れます。

## 3 回廊沿線国のトピック

### ベトナム

- ・ベトナムのホーチミン市は、同国全体の工業生産額で約 17%を占めており、近接の南東地域 5 省が 27.4%、メコンデルタの 13 省が 9.3%をそれぞれ占めています。つまりホーチミン周辺の南部全体で 53.7%を占めていることとなります。

愛知県では、ホーチミン市と 2016 年 9 月に、「友好交流及び相互協力に関する

覚書」を締結しました。

これを受け、愛知県知事は、「覚書の締結を契機に、愛知県とホーチミン市の双方が更に発展していけるよう、経済面に加え、文化、人的交流を含めた地域レベルの友好関係を構築し、関係の強化を図っていきたい。」と述べています。(本県HPより)

- ・ベトナムは、ASEAN において唯一、完成車へのアセアン域内関税が残る国です。2018年1月には、域内からの自動車および部品の関税撤廃が完了することが予定されており、この影響については様々な見方があります。  
1つはベトナム国内市場でタイやインドネシアからの輸入車のコスト競争力が現地生産車を大きく上回る事態も予想されるとするもの。  
もう1つが、完成車メーカーと部品メーカーの立地は別に考える必要があるとした上で、ベトナムは9千万人の人口を擁し、賃金もタイ等に比べて廉価である。また、物流上、南部経済回廊（ホーチミン、プノンペン、バンコク）で要所がつながっており、今後部品産業の立地場所としての魅力は増す。現在、タイの賃金が上昇した際に前工程で本格的な受け皿となりうるのは当面、ホーチミン周辺が有力であるという意見もあります。
  - ・最近、ホーチミン市計画投資局は、現在の同市内の企業数30万社を2020年までには企業数を50万社に増やす計画があるとした上で、この目的を達成するため、少なくとも毎年5万企業の新規誘致を行う必要があるとしています。このことから、同市周辺の産業集積の増大が期待できそうです。また、ベトナム政府としてもタイに立地する日系企業に向けた投資セミナーを開催するなど同国への誘致は活発化しています。
- 一方で中古機械の輸入が2016年7月を境に厳しくなるなど、本県の製造業にとって、利便性の高いソフトインフラであるかといった点においては課題もあります。

## カンボジア

- ・カンボジア開発評議会によれば、2016年1月～6月までの日本企業によるカンボジア投資のうち、投資適格事業として認可された新規事業総額は、日系大手グループの大規模追加投資が含まれているものの、タイプラスワンとしての投資も加わり、上半期として過去最高を記録しています。  
日系企業の集まりである、カンボジア日本人商工会は、合計236社・6団体から構成されるに至っています。(同会HPより)
- ・ポイペト市サンコー経済特区（SEZ）において、レンタル工場とアドミサービス（会社設立支援、従業員バス、給食、経理等）を提供する「テクノパーク事業」が豊田通商タイランドにより2016年9月から展開されています。  
カンボジアの中でも当該地域の立地、人員の採用可能性に着目し、タイや中国の既存工場における、「ワーカー労務費の高騰」、「ワーカー確保の難しさや離職率の高さ」等の諸課題に対応できうる旨、平成28年10月10日付の当レポートのとおりです。
- ・外資100%で行うことができる事業が、タイのように規制されていないことが特

- 徴です。(サービス業の外資 100%はタイは不可能。(B O I 制度除く))  
(インフラ・ファシリティピック)
- ・2015年6月に、カンボジアのネアックルン橋(つばさ橋)が日本の政府開発援助により完成し、このことにより昼間に渡し船で車両が往来していたボトルネックが解消されています。
  - ・カンボジア国内の道路事情は、タイに比べて車線数(片側1車線)、振動を生じる点が課題となっています。
  - ・プノンペンでは日本人学校も2015年4月に開校。2016年9月には日系病院がオープンするなど日本人が住みやすい環境が徐々に整備されつつあります。

#### 4 タイ国内における南部経済回廊周辺のインフラプロジェクト

バンコク都東部の「東部経済回廊」プロジェクトでは重要産業の投資促進のため、経済特区の設置や鉄道・大型路など開発投資が計画されています。

同プロジェクトでは、バンコク東側のチョンブリ県、チャチュンサオ県、ラヨン県の東部3県を東部経済回廊(E E C)の指定区域としています。

2016年10月に設置法案をタイ政府は閣議決定しており、当該地域を高度先端産業の集積地にすることを目指しています。

##### 【ターゲット産業分野】

- ①次世代自動車②スマート・エレクトロニクス③メディカル&ウェルネス・ツーリズム④農業・生物工学⑤食品⑥産業用ロボット⑦ロジスティクス・航空関連産業⑧バイオ燃料・バイオケミカル⑨デジタル⑩医療サービス

上記の産業クラスターの創生のため、空輸、道路、鉄道輸送網、水運の運輸インフラを重点的に整備する方針です。

また、東南アジアの海上輸送のハブになるよう、南部経済回廊の西端のミャンマーのダウエー港、同回廊近隣のカンボジアのシハヌークビル港等との連結も強化することとされています。

上記のことから、南部経済回廊からは目が離せません。

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。