2020年11月4日(水)14:00-15:30

財務省財務総合政策研究所

於:第4会議室(西460)

新型コロナがASEANの日系企業・ サプライチェーンに与える影響

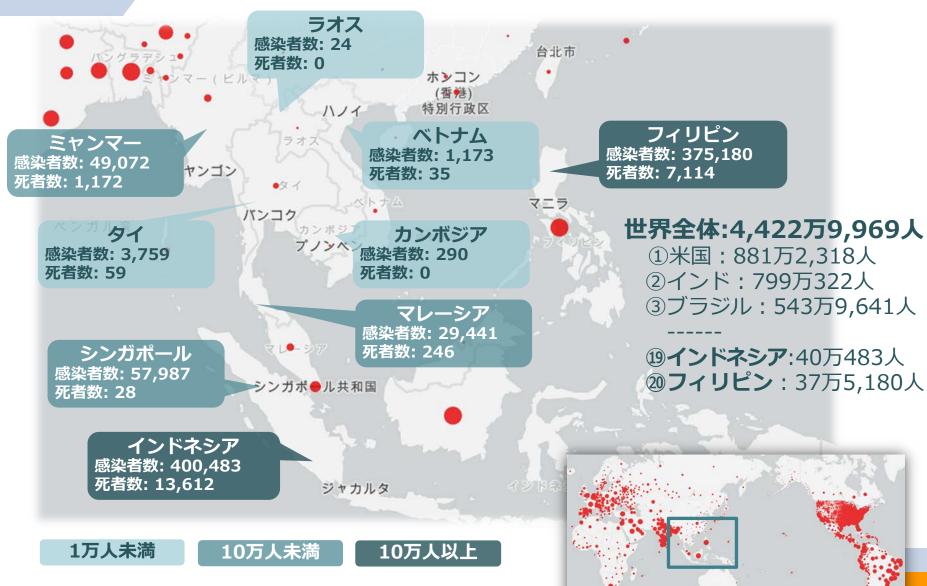
国士舘大学 政経学部 教授 助川成也



新型コロナがASEANの日系企業・ サプライチェーンに与える影響

- 1. 新型コロナ禍と米中貿易摩擦下のメコン
 - 経済への影響とサプライチェーン再構築
- 2. 経済回廊と最近導入された貿易円滑化措置
- 3. ミャンマーの新SEZ構想とダウェーSEZ

[新型コロナ感染拡大を抑え込むASEAN] (2020年10月29日時点)



(資料) Johns Hopkins Coronavirus Resource Center

[ASEANの経済と新型コロナの現状]

○ASEAN主要国の新型コロナ感染状況と実質GDP成長率

新型コロナ感染状況(10月29日時点) 経済成長見通し

国	感夠	杂者数
	累計	10万人当たり
ブルネイ	148	33.8
カンボジア	290	1.7
インドネシア	400,483	146.4
ラオス	24	0.3
マレーシア	29,441	91.0
ミャンマー	49,072	90.2
フィリピン	375,180	342.4
シンガポール	57,987	991.2
タイ	3,759	5.4
ベトナム	1,173	1.2

ADB	(9月)	IMF(10月)			
20年	21年	20年	21年		
1.4	3.0	0.1	3.2		
△4.0	5.9	△2.8	6.8		
△1.0	5.3	△1.5	6.1		
△2.5	4.5	0.2	4.8		
△5.0	6.5	△6.0	7.8		
1.8	6.0	2.0	5.7		
△7.3	6.5	△8.3	7.4		
△6.2	4.5	△6.0	5.0		
△8.0	4.5	△7.1	4.0		
1.8	6.3	1.6	6.7		

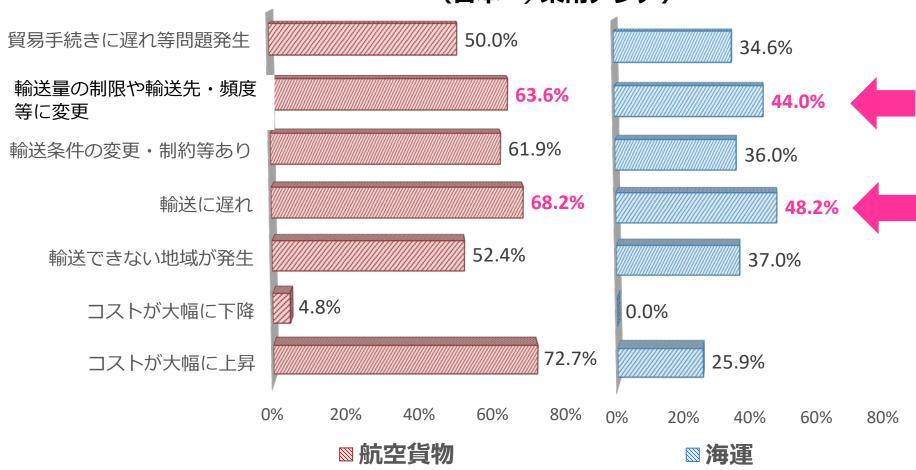
(参考)

日本	98,877	78.6	4
インド	7,990,322	583.4	



○新型コロナの物流・サプライチェーンにおける影響





(資料) 「新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の拡大による物流・サプライチェーンへの影響について」(2020年6月30日)日本ロジスティクス・システム協会(JILS)

○日本企業のサプライチェーン見直しの方向性

サプライチェーンの見直しを検討しているか否か(有効回答109社)

対策を決めて具体的に動き出した : 28.4%

対策を検討中 : 43.1%

• これから検討する : <u>9.2%</u>

• 検討予定なし : 16.5%

• わからない : 2.8%

80.7% (88社)が 新型コロナを受け て見直しを検討。

具体的な対策(有効回答88社)

①複数の企業から材料・部品を調達63.6%②複数拠点での生産48.9%③調達先を遡って情報を把握47.7%④材料・部品の在庫積み増し34.1%⑤人が少なくても稼働できる工場に25.0%

- ・**6割超は調達先を多元 化**の方向で見直し。
- ・2社に1社は集中生産体 制を見直し ■

「Just in Time」から 「Just in Case」 へのマインドセット

(資料) 日経ビジネス(2020年8月17日号) をもとに作成

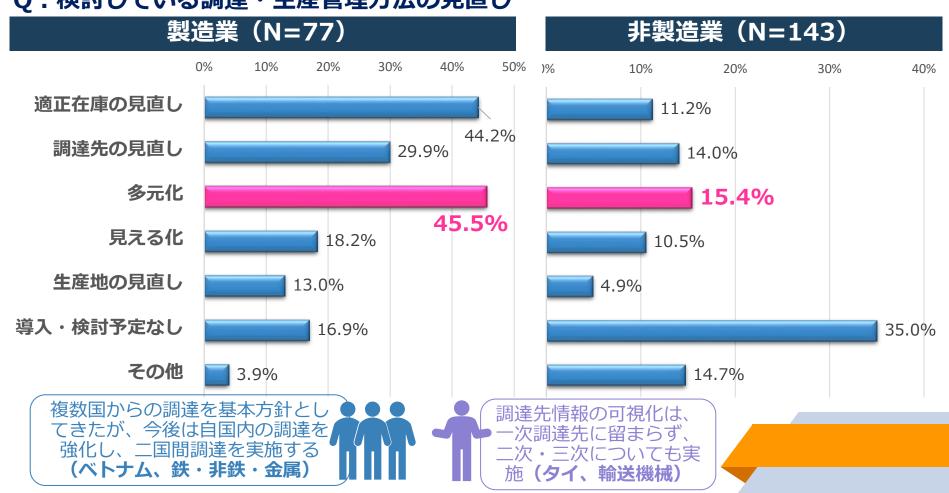
在ASEAN日系企業もサプライチェーン見直しの動き

(調査国) ASEAN日本人商工会議所連合会(FJCCIA)に参加する各国商工会理事会社220社

(調査期間) 2020年7月15日~24日

(資料)ASEAN日本人商工会議所連合会(FJCCIA)

Q:検討している調達·生産管理方法の見直し





米中対立で中国からASEANに生産・調達をシフト

■ ジェトロが海外ビジネスに関心が高い日本企業にアンケート調査を実施。

1.調査期間:19年11月5日~12月23日

2.対象企業:海外ビジネスに関心が高い日本企業9975社(うち回答企業数3563社)

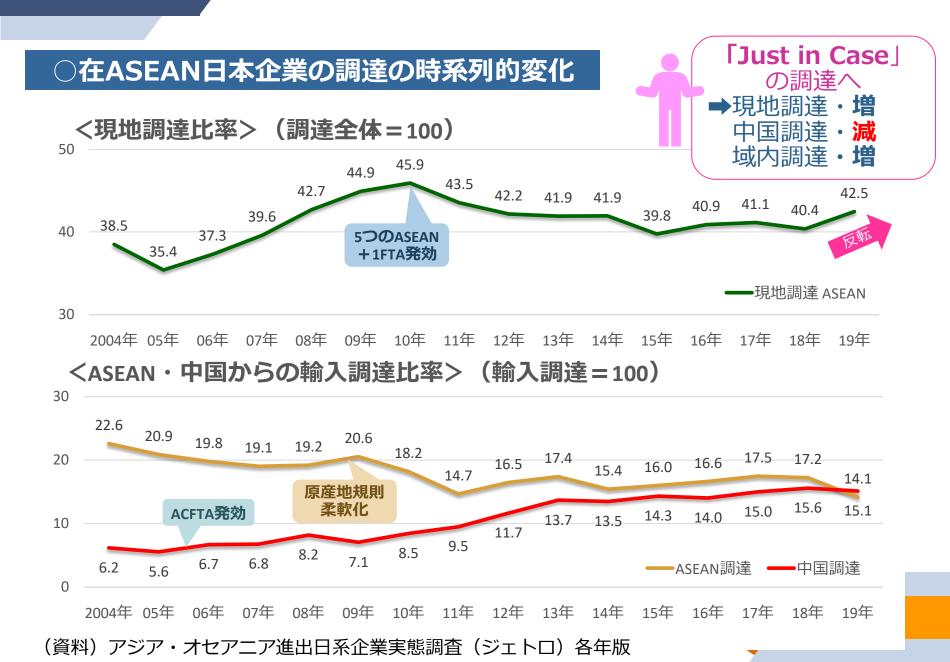
米中貿易戦争など保護貿易措置・主義の影響から、生産国の(一部)変更(生産移管)、 他社商品の調達国の(一部)変更を調査(既に実施または実施予定の案件数)。

▼保護貿易主義・措置を受けた生産・調達の見直し

タイプ	タイプ	変更割合	変更後	件数	比率
中国で生産			① ベトナム 🔭	39	35.5%
している企	うち生産	中国	② タイ 🔀	23	20.9%
業数	地変更	*:	③ 日本	11	10.0%
893社	110社	12.3%	④ フィリピン/ インドネシア	6	5.5%
中国から調			① ベトナム 🔭	38	35.8%
達している	うち調達	中国	② タイ 🔀	14	13.2%
企業数	先変更	×÷	③ 台湾/日本	10	9.4%
1265社	106社	8.4%		10	3.470

→生産・調達の一部をASEAN、中でもベトナム、タイに振り向ける動き。

(資料) 2019年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査(ジェトロ)



[生産・調達の有力移転先:タイとベトナム]

単位:100万 👢

▽タイとベトナムの経済指標比較とASEAN域内順位

(資料) 国連統計、 UNCTADSTAT、 IMF世界経済見通し (2020年10月)

				タイ		ベトナム		
					順位		順位	
	名目GDP		19年	5,436億ドル	2位	3,295億ドル	6位	
	GDP成長見辽	込み	20年	▲ 7.1	9位	2.0	1位	—
	一人当たりG	DP (ドル)	19年	7,807	4位	3,416	7位	
	人口		19年	6,963万人	4位	9,646万人	3位	
	貿易額	輸出	19年	246,245	3位	264,273	2位※	(※) 実質1位
J	貝勿识	輸入	194	236,640	3位	253,903	2位※	(※)同上
	直接投資額		19年	6,316	6位	16,120	3位	(—

▽タイのFTAカバー率(2019年)

<u>/ </u>	<u> </u>	_ 	
	輸出額	輸入額	往復 貿易額
発効済FTA計	62.1	65.0	63.5
交渉中FTA計	1.0	0.4	0.7
トルコ	0.4	0.3	0.3
パキスタン	0.5	0.1	0.3
スリランカ	0.2	0.0	0.1
交渉計画中FTA	11.8	9.6	10.7
CPTPP(メキシコ)	1.2	0.3	0.8
CPTPP(カナダ)	0.6	0.4	0.5
EU	9.6	8.8	9.2
バングラデシュ	0.4	0.0	0.2
合計	74.9	75.0	75.0

▽対EUとのFTAの交渉状況



10年3月 交渉開始で合意 12年6月 交渉開始 15年8月 大筋合意(12月最終合意) 19年6月 署名 20年6月 越国会可決。手続き完了 **20年8月 発効**



08年8月 個別交渉を要望 13年5月 交渉開始 **14年5月 交渉中断(クーデター) 19年6月 交渉再開を呼びかけ**

20年10月7日、トイッ 連邦議会でマース外相 「(FTA中止の)選択 肢を除外しない」と答弁 (民主化デモを受けて)



(単位:100万ドル)

[始まるサプライチェーンの再構築作業]

タイとベトナムで高まる中国の存在感

■ 対米輸出を行う中国操業企業が米中貿易摩擦を受けて、中国からの(一部)の生産を移管したことが背景と推測。

▼ベトナムおける投資国別対内直接投資額 (認可ベース) 単位:100万ドル)

	2018年			2019年		2020年1-6月			
国名	金額	構成比	国名	金額	構成比	国名	金額	構成比	
日本	8,343	31.8	韓国	5,647	24.1	シンガポール	4,826	39.7	
韓国	5,992	22.8	香港	3,715	15.9	タイ	1,501	12.3	
シンガポール	3,365	12.8	中国	3,048	13.0	中国	1,281	10.5	
香港	1,953	7.4	日本	2,923	12.5	台湾	1,036	8.5	
中国	1,728	6.6	シンガポール	1,820	7.8	香港	882	7.3	
全体	26,263	100.0	全体	23,385	100.0	全体	12,161	100.0	

⁽注) 20年1-6月のシンガポールはLNG発電所の新規投資(40億ドル)、タイは石油製品製造の拡張投資(約13億8,600万ドル)の 大型案件により大幅増。なお、日本は6億3,700万ドルで7位、韓国は8億8,100万ドルで6位。

▼タイおける投資国別対内直接投資額(認可ベース)

	2018年			2019年		2020年1-6月			
国名	金額	構成比	国名	金額	構成比	国名	金額	構成比	
日本	93,675	36.6	日本	88,067	31.2	中国	35,358	22.0	
シンガポール	37,650	14.7	中国	73,810	26.2	日本	34,361	21.4	
中国	32,811	12.8	台湾	28,382	10.1	台湾	13,439	8.4	
マレーシア	25,811	10.1	香港	16,771	5.9	シンガポール	11,868	7.4	
オランダ	20,175	7.9	シンガポール	15,313	5.4	香港	10,062	6.3	
全体	255,605	100.0	全体	281,873	100.0	全体	160,664	100.0	

(資料) ベトナム計画投資省、タイ投資委員会(BOI) 資料をジェトロがまとめ。



新型コロナがASEANの日系企業・サ プライチェーンに与える影響

- 1. 新型コロナ禍と米中貿易摩擦下のメコン
 - 経済への影響とサプライチェーン再構築
- 2.経済回廊と最近導入された貿易円滑化措置
- 3. ミャンマーの新SEZ構想とダウェーSEZ

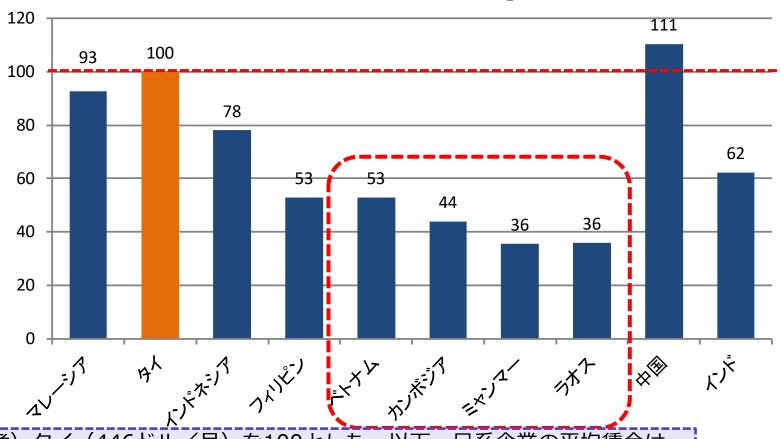
[メコンを走る経済回廊]



[アジア主要国における日系企業の賃金] (2019年10~11月調査)



【バンコク=100とした場合】



(参考) タイ(446ドル/月)を100とした。以下、日系企業の平均賃金は、 マレーシア(414ドル)、インドネシア(348ドル)、フィリピン(236ド ル)、ベトナム(236ドル)、カンボジア(196ドル)、ミャンマー(159 ドル)、ラオス(160ドル)、中国(493ドル)、インド(278ドル)。

(出所) 2019年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査(ジェトロ)

[近年導入されたASEANの貿易円滑化措置]

○ASEANシングル・ウインドウとe-ATIGAフォームD

概要: 貿易関連書類や情報を一元的に受け付け、それらが 瞬時に輸入相手国に転送されることで、通関手続きに 要する時間やコストを削減。

利用文書: e-ATIGAフォームD(電子版原産地証明書)

2020年8月28日 10カ国で利用可能に

以降、電子的植物検疫証明(e-Phyto)、税関申告書類(e-ACDD)などの交換も予定。

○ASEAN物品貿易協定(ATIGA)認定輸出者「自己証明制度」

対象者:輸出者のうち認定輸出者(CE)

利用可能取引:仲介貿易・連続する原産地証明も可能

署名人:10人まで登録可能。

その他: 従来の原産地証明方法も利用可能。

2020年9月20日開始

原産地判定自体は従 来通り当該管轄官庁 が実施

○越境交通協定(CBTA)アーリーハーベスト

対象国:タイ、ラオス、カンボジア、ベトナム、中国

(ミャンマーは2021年6月1日まで同措置導入猶予)

乗り入れ容認車両数: 各国500台

その他: ミッシング・リンク国ミャンマー

2018年8月開始

ー時的に輸入する車両・コンテナに輸入関税や税関へのデポジット、輸入禁止・ 制限措置を課さない



▼ | 各国100台、1年間限定で限り、越境通行許可

2019年9月開始



新型コロナがASEANの日系企業・ サプライチェーンに与える影響

- 1. 新型コロナ禍と米中貿易摩擦下のメコン
 - 経済への影響とサプライチェーン再構築
- 2. 経済回廊と最近導入された貿易円滑化措置
- 3. ミャンマーの新SEZ構想とダウェーSEZ

[東西経済回廊の整備とモン州の新SEZ構想]

[経緯]

▽**20年7月27日:** アウン・サン・スー・チー 国家顧問**「日・ミャンマー投資ダイアログ」** で2つのイニシアチブを発表。

- ①ヤンゴン西部の工業団地開発計画
- ②モン州での経済特区(SEZ)開発計画 (深海港も併設)
 - ・ティラワ、ダウェー、チャオピュー に次いで**4番目のSEZ**。
 - ・ヤンゴン近郊ティラワSEZや東西経済回廊との連結性を重視。

タンルウィン川河口の

「チャイカミ」(モーラミャインの南50Km) **または「ムドン**」 (モーラミャインの南25Km) **が有力**

- ・州都モーラミャインに近接
- ・水深10~12m程度と深く、 国際港建設可。
- (※) JICAは過去に港湾候補地を3 カ所提示。モーラミャイン自体は 河川港で航路水深が4.5m。



(出所) ジェトロ ビジネス短信



カレン州 モン州 タイ ダウェー タニンダーリ管区 (地図)三菱 UFJ銀行国際 業務部

(写真) チャイカミの岬に建つ寺院(2019年7月23日、 読売新聞元アジア総局長深沢淳一氏撮影・提供)

リーパゴダパス国境

[東西経済回廊の整備とモン州の新SEZ構想]

[東西経済回廊の現状]

・ベトナム〜ミャンマー間全 1,500kmのうち、ミャン マーのパアーン=コーカレ イ間約80kmの区間がボト ルネック。

- ・区間路面はほぼ剥離・陥没。
- ・狭い集落を抜ける箇所も。
- ・右図①の簡易吊り橋は**交通** 荷重20トン規制。



・JICAが有償資金協力事業として①~③の橋梁を整備中。

橋梁名

完成予定

ヤンゴ

①ジャイン・コーカレイ橋:2021年6月

②ジャイン・ザタピン橋:2023年7月

③アトラン橋: 2023年7月





(写真)地図①周辺(2018年8月19日助川成也撮影)。

[メコンの新たな物流ルート]

[バンコク~ヤンゴン間物流の現状]

▽東西経済回廊ルート

特徴:現在、最も主流のルート。バンコクから北上し西転、①で通関。

・距離:約900Km

・課題:東西経済回廊にボトルネックあり(山越え、橋梁荷重制限、道路破損)

▽旧泰緬鉄道ルート

・特徴緬国境まで道路整備済み。急勾配なし。国境~タンビュザヤ(約100km)を整備すれば、国際幹線道路として十分機能。新SEZとの連結性向上。

·距離:約800Km強

・課題:カレン族、モン族の勢力地域を通る。②は地方国境(要恒久国境への格上げ)。「死の鉄道」とも呼ばれた泰 編鉄道の負のイメージ。

「死の鉄道」から 「21世紀の平和と繁栄のルート」へ

ホーチミン〜ヤンゴン間 が繋がれば、**「メコン産 業ベルト」**の可能性



①ミャワディ=メーソット国境

②パヤートンズー=スリーパゴダパス国境

[メコンの新たな物流ルート]

[ダウェーSEZプロジェクト]

▽プロジェクト概要

- ・ミャンマー南部タニンダリー管区ダウェー市の北約30kmの沿岸部に位置。
- ・総面積196kmを経済特区(SEZ)と して深海港、工業団地とともに開発。
- ・タイ国境から、道路・鉄道、電力・ 送電線網を建設する計画。総工費約1 兆円とも。

▽戦略的立地

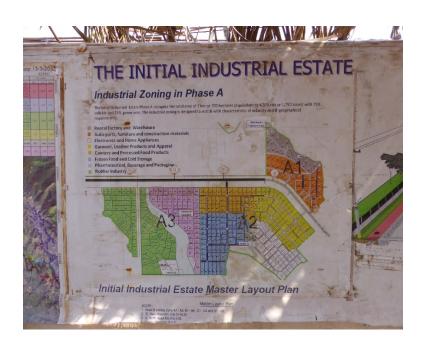
- ・距離:バンコクから約350Km(バ ンコク-国境200Km、残り150km)。
 - : ヤンゴンから約600Km
- ·時間(舗装道路整備後):5~6時間 (現在は、9~10時間)



[ダウェーSEZプロジェクト]



(写真) 高台から眺めたダウェーSEZ(中央にコンクリート工場) (20年2月7日撮影)





(左) ダウェーSEZ初 期開発計画 (右) ダウェーSEZの 起点ゼロキロメート ルポイント

(20年2月6~7日助 川成也が撮影)

DEVELOPMENT PCL.

[ダウェーSEZプロジェクト]

[ダウェーSEZプロジェクトのこれまで]

1996年:ITDと緬政府、輸出指向型工業団

地の設置で合意 🛑 97年のアジア通貨危機で頓挫

2008年5月:緬・タイ両政府が開発再開の覚書を締結(サマック政権)

2010年11月:ITDが200平方km超の開発権を緬政府より取得。

国境からの接続道路、SEZ内工業団地事務所、来客用宿泊 (国内外で共同出施設、スモールポート、従業員宿舎、コンクリート工場、資者を募るもの居住住民の移転先住居等の設置等で**70億バーツ以上を投資**。 の、出資者なし。

・2013年:ITDとの契約破棄。緬・タイ両政府の共同出資による特別目的会社(SPV)を設け、政府間で事業を推進することに。 → ITD撤退。 トップ外交で日本の参画を要請。

2015年7月:日タイ緬3カ国でダウェー開発協力に関する意図表明覚書署名。

2015年8月:27kmの初期開発権入札でITDのみ応札、開発権取得。

(2016年3月:ITDは開発権取得事業者として債務不履行状態に)。

· 2016年5月:国際協力銀行(JBIC)がSPVに出資。

[ダウェーSEZプロジェクト]

[ダウェーSEZプロジェクトの現在の状況]

▽マスタープランの見直し

- ・日本参画後、当初のマスタープラン(ローランド・ベルガー社作成)を見直し(19年11月完成)
- →ダウェーを軽工業とインドを睨んだ物流ハブに。

▽国境からの接続道路







▽タイ周辺諸国経済開発協力 機構(NEDA)、45億バー ツを固定金利0.1%で融資 する方向で最終調整中。

▽工期:3年。

現在の進捗(20年10月)

- →日本・タイ・ミャンマー3カ 国で協議予定も、コロナ禍で 協議出来ず。今後、オンライ ン方式での協議再開模索中。
- ➡正式決定(LA締結)までは至っていないが、検討継続中。

▽土地賃貸合意書(LLA)発行に向けた交渉





- ▽ (19年11月) DSEZ-MCは 契約条件等内容を変更、**最終 案をITD側に提示**(下)。
- **→20年3月27日**までに意思表示求める。
- ➡コロナ禍で交渉遅延。

▶緬側提示最終案

- ①土地稼働率30~65%
- ②雇用者数2~6万人、の2年以内の実現。
- ③LLA発給後の5年間で初期開発事業の完了。

[タイ国境からダウェーSEZまでの道路]

タイ国境~ダウェーSEZ入口:138Km



(出所) www.neda-daweiroad.comを一部加工

島根・鳥取を結ぶ江 島大橋(通称「ベタ 踏み坂」)の**勾配で 6.1%**(2019年12月 筆者撮影)

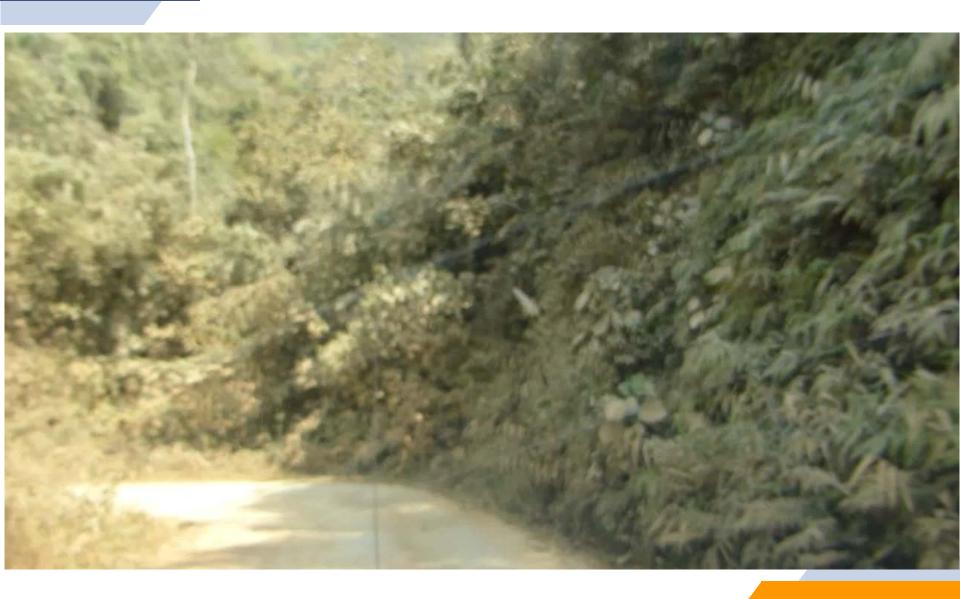


▽バンコク~ダウェーSEZまでの走行記録

走行区間	移動手段	走行時間			累計走行距離 (Km)		平均時 速
た1」 企画	夕到于 校		実質走 行時間	停止他		区間距離	(Km/h)
バンコク〜プーナムロン	バス	3:52	3:34	0:18	204	204	57.1
プーナムロン~ミッタ	4輪駆動車	3:38	3:03	0:35	298	94	30.8
ミッタ~ダウェーSEZ	4輪駆動車	3:24	2:42	0:42	416	118	43.7
バンコク~ダウェーSEZ		10:54	9:19	1:35	416	416	40.7

(出所) 2020年2月6日筆者実走記録

[タイ国境からダウェーSEZまでの道路]



(出所)助川成也が撮影(2020年2月6日)



新型コロナがASEANの日系企業・ サプライチェーンに与える影響

本日お話したこと

- 1. 新型コロナ禍と米中貿易摩擦下のメコン
 - 経済への影響とサプライチェーン再構築
- 2. 経済回廊と最近導入された貿易円滑化措置
- 3. ミャンマーの新SEZ構想とダウェーSEZ



新型コロナがASEANの日系企業・サ プライチェーンに与える影響

ご清聴 ありがとうございました。

お問い合わせは以下まで。 国士舘大学 政経学部 助川成也

E-mail: ssukegawa@kokushikan.ac.jp