

令和2年11月4日(水)

令和2年度第1回ASEANワークショップ議事録

於 財務省 第4会議室 (西460)

財務総合政策研究所 総務研究部国際交流課

午後 2 時04分開会

(前略)

○助川教授 第1回のASEANワークショップにお呼びいただき誠にありがとうございます。
います。

私でどの程度貢献できるか分かりませんが、40分ばかり、最近の話題も含めて
お話をさせていただきたいと思います。

今回、「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」とい
うテーマをいただいております。まさに、今日、アメリカ大統領選挙をやっていますけ
れども、それとも大きく絡んでくるかと思っております。米中摩擦が激化した2018年以降、日
本企業のサプライチェーンにも影響を及ぼしてきましたし、また、今年、パンデミック
化した新型コロナにつきましても、まさにそうかと思っております。

私が十分にASEANの動きをお話しできるか分かりませんが、ご紹介いただいたと
おり、私はジェトロに25年間勤務したのですが、そのうち20年間は東南アジアをウォッ
チしてきました。特にASEANの経済統合や、特にタイには10年駐在をしていました
ので、そのために少しタイのお話が多いかと思っておりますが、ご容赦いただければと思っ
ております。

では、本日、3つテーマをご用意させていただいております。

まず最初に、新型コロナ禍と米中貿易摩擦下のメコンということで、特に陸のASE
ANを中心にお話をしたいと思っております。これまで「陸のASEAN」というと、
タイ、そしてCLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）ですが、発展度
合い的には、タイを除き後発加盟国であり、途上国です。そこが少しずつ変わりつつあ
るという話をしたいと思っております。特に、米中貿易摩擦と新型コロナの経済への影響、サ
プライチェーンの再構築のお話を冒頭にさせていただきます。

2番目に、経済回廊と最近導入された貿易円滑化措置のお話をさせていただきます。
陸路での越境取引と言っていますが、これまで、例えば生活用品や食料、飲料などが中
心で、それらが国境を越えて運ばれてきていました。これが徐々に企業のサプライチェ
ーンの一環で使われるようになっていきます。そして、運ばれているものも、電気・電子
製品、PC関係の部品ですとか、進化を遂げており、外国企業も使えるようなサプライ

チェーンが徐々に構築されつつあります。その恐恐の中、どうこのメコン地域が役割を果たしていくのかという話をしたいと思います。

そして3番目に、7月末にアウン・サン・スー・チー氏が発表したミャンマーの新SEZ構想について、実は、これは後からお話をするダウエーとも関係しますけれども、ダウエーに比べると、日本企業にとっても非常に大きなメリットがあり、これを利用する価値はあるのではないかと考えています。これは後でお話ししますが、ミャンマーのモン州に新たにSEZを設置するお話ですが、実際のところ、タイから近接した場所であり、ここをサプライチェーンの一環で、もしくは経済回廊として開拓することには大きなポテンシャルがあると思っています。その辺りを少しご紹介したいと思います。

そして、ダウエーのSEZにつきましては、今年2月上旬に実際に訪問しました。そこでの状況をご説明するとともに、今月、また進捗状況を確認しましたので、そのお話をしたいと思っています。

ASEANの新型コロナの感染状況について、特に陸のASEANはしっかり抑え込んでいます。ASEANの中で感染者数が多いのはフィリピンとインドネシアです。これは、10月29日時点ではありますが、フィリピンで38万人程度、インドネシアで40万人、世界での感染者数では19番目と20番目です。

それに比べるまだ圧倒的に少ないですが、ここ3週間ぐらいミャンマーの感染者数が増えてきています。実際に検査件数や体制など国によって違いますので、単純に比較はできませんが、全般的に見て、ASEAN各国は感染拡大を非常によく抑え込んでいます。

国毎にみますと、感染者数で相当な差があるかと思っています。国毎に人口規模も違いますので、感染の広がりをイメージするには、10万人当たりの感染者数のほうが分かり易いと思います。

日本の場合、先月末、10万人当たりで78人です。それと同程度、もしくはそれより少し多いのがマレーシアとミャンマーです。フィリピン、シンガポール、インドネシアにつきましては、圧倒的に日本よりも感染割合が多いことが確認できるかと思っています。

そして、タイとベトナムは、10万人当たり、タイで5.4人、ベトナムで1.2人で、中国ほどではありませんが、抑え込みに成功していることが分かります。

経済成長見通しでは、例えば新型コロナを抑え込んでいるベトナムについては、ADBでは1.8%、IMFでも1.6%の成長を見込んでいます。多分ミャンマーは見通しより下がるのではないかと思います。これら機関の推計は、ここ3週間でのコロナ感染拡大前の推計です。それでもASEAN全体としては3%ちょっとのマイナス成長で収まる見通しです。

IMFによれば、世界経済成長率はマイナス4.4%であり、ASEANのうちベトナムとミャンマー、ブルネイがプラス成長の維持が見込まれています。ただ、タイにつきましては、GDPの2割が観光業に由来するというので、IMFはASEANの中ではフィリピンに次いで大きな影響を被っていることが確認できるかと思います。

では、感染状況と経済への影響を見ましたが、新型コロナの物流・サプライチェーンにおける影響をみたいと思います。最初はJILS（日本ロジスティクス・システム協会）が会員企業（物流企業）に聞いたもので、6月末に発表されました。図は日本と東南アジア間での物流・サプライチェーンにおける影響を見たものです。

左が航空貨物、右が海運ですが、輸送量の制限・輸送先の頻度等に変更があるという回答、そして、輸送に遅れが出ているという回答が、特に航空貨物で多いことが分かります。また海運でも影響があることが確認できます。

このように物流面での影響が出ていますが、企業への影響が出ているのか、サプライチェーンの見直しが検討されているのかを、これもアンケートベースですが、日本経済新聞と日経ビジネスが8月の半ばに発表したものです。日本企業のサプライチェーンの見直しの方向性について、サプライチェーンの見直しを検討しているかどうかを約110社に聞いたものです。

こちらを見ると、色をつけてありますが、対策を決めて具体的に動き出したというのが約3割、対策検討中が4割ちょっと、これから検討するが1割、合計で8割の企業が新型コロナ拡大の影響を受けて見直しを検討しています。

では、どのような対策を検討しているかについて、大きく2つに分かれています。まず1つは、2011年のタイ大洪水のときも問題になりましたが、複数の企業から材料・部品を調達する「調達先の複線化」が大体65%程度、そして、複数拠点で生産をする。これまで多くの企業は、1か所で集中生産・輸出をするパターンでしたが、それはリスク

が伴います。それは、2011年の東日本大震災、そしてタイ大洪水、そして熊本地震など、何度も明らかになったことです。

そして、今回、以前と違い、局地的な事象・影響ではなく、今回は新型コロナの感染拡大で、全世界的に影響が出てしまいました。それでも複数拠点での生産でリスク分散をすべきだとの考えが2社に1社、5割ぐらいになっています。

そのために、徐々にではありますが、Just in Timeを最優先していた企業についても、Just in Caseのマインドをもって対応を取るように、少しずつ変わってきました。

しかし、2011年でアンケートを取ったときには、大体2社に1社程度はそれら対策を考えねばならないと言っていました。数年たっても、その比率はなかなか上昇しませんでした。やはり大企業は可能でも、中小企業は資金力の兼ね合いもあり、なかなか取り組むことは難しいかと思います。今回、経産省が予算措置を行っていますが、リスク分散もしくは中国からのチャイナ・プラスワンという形での拠点分散支援は、ニーズに適ったものであることが改めて示されたと思います。

では、在ASEAN日系企業については、ASEAN日本人商工会議所連合会（FJCCIA）が調査を行っています。FJCCIAは、2008年に設立され、ASEAN10か国のうち（ブルネイを除く）9か国の日本人商工会議所が年に1度集まり、ASEAN事務局、事務総長と対話をし、ASEAN側に日本企業の要望を毎年伝えています。

要望を伝えるに際し、予め今回のコロナ禍での在ASEAN日系企業のサプライチェーンの見直しの動きに関するアンケート調査を実施しました。調査対象は幹事会社だけでしたので大企業ばかりではありますがけれども、製造業を見ていただくと、「多元化」ということで、複数拠点での生産を考えなければいけないというのが2社に1社ぐらいです。調達先の見直しも3割ぐらいです。日本本社だけではなく、現地も今そういった見直しムードになっています。

では、これはコロナの影響が中心ですけれども、コロナの影響の前に、もう一つアンケートをご紹介します。これは、私の元々の所属先のジェトロが、ちょうど1年前、最も米中貿易摩擦が激化していた時期に、日本企業本社にアンケート調査を実施しています。回答企業は3,500社ということで、ある程度は有意性がある調査です。

生産・調達の見直しを現地進出企業に聞く場合、「撤退」という話はなかなか聞きま

せん。それは、「撤退」を決断した企業は、もう既にそこには拠点がない場合も少なくありません。本社に聞くのが適切とのことで、本社に、中国で生産している企業、そして、中国から調達している企業のうち、生産地の変更、調達地の変更をどの程度の企業が考えているかを調査しています。

上図ですが、中国で生産をしている企業のうち、「生産の一部変更」も入っていますが、生産拠点の変更を考えている企業は約12%、一方、調達先の変更は8%ちょっと、そして、どこに生産・調達を移すかですが、両方とも上位2つはベトナムとタイで、東南アジアのこの2か国が注目をされています。ただ、この両国、コロナ禍前までは失業率が低く、人材の確保が大きな課題でした。その状況の中で、これら拠点をどう活かしていくか、私は地域全体で解決策を探る必要があると考えています。

では、ASEANにいる日本企業の調達行動の変遷を2004年から見ていきたいと思えます。これは、上の図はASEANにいる日本企業の現地調達率になります。現地調達率については、FTAの進展に応じて現地調達率も上がっていくと考えていました。しかし、ASEANの場合は、2010年ぐらいをピークに、徐々に下がっています。

要因として考えられるのは、ASEANのFTAでの原産地規則の規制緩和が大きな影響を与えているのではと思っています。以前、ASEANは、付加価値基準を用いており、その調達したものの価格のうち何%が現地調達したかが原産地規則では重要でしたが、2008年秋、関税番号変更基準との選択制になりました。規則緩和されて以降、現地で敢えて調達する必要性は薄くなりました。そして、より「グローバル調達」の意識が高まってきたのはこの頃かと思えます。

現地調達率が下落し、その一方で増えてきたのは中国からの調達です。下図は、輸入調達を100としたときに、中国とASEANからの調達比率の推移を見たものですが、ASEANと中国は、これまでは基本的にはサプライチェーンは別々に構築されていると見られていましたが、ASEANと中国とのFTAが発効して以降、各々別々だったサプライチェーンを1つにしていく動きが出てきた結果、在ASEAN日系企業の中国からの調達が増加、2019年には中国からの調達比率がASEANのそれを上回ってしまいました。

こちらにつきましても、今回のコロナ禍、そして、米中貿易戦争の影響から少し状況

は変わってくるのではと思っています。どちらかといえば現地調達率は増やしていく方向、そして中国からの調達は可能な限り減らし、域内調達を増やしていく方向に少しずつ見直しされるのではないかとと思っています。

そして、移転先の候補として挙がっているタイとベトナムですが、その2か国を比べたのが次の表です。ここで全部はご紹介しませんが、2020年のGDPの成長見込みではベトナムは2%で、ASEANの中でも最も高い成長率の一方、タイは9位ということで、新型コロナの影響が出ていることが確認できます。

貿易については2018年、ベトナムの輸出、輸入がタイを上回り、ベトナムがシンガポールに次ぐ2位になりました。ただ、実質的には1位です。シンガポールの貿易額は中継貿易などが含まれており、純粋な地場貿易では、東南アジアで最大はベトナムです。そして、それに応じて直接投資も増えています。

貿易額を増やすには、FTA締結が考えられますが、タイのFTAカバー率を見てみます。タイはCPTPPへの参加が期待されていましたが、なかなか国内の調整がつかず、まだ宣言できずにいます。実際、FTAのカバー率は64%ぐらいですが、今、トルコ、パキスタン、スリランカとFTA交渉中ですが、この3か国と仮に合意したとしても0.7%程度しかカバー率は上がりません。

では、交渉計画中のFTAの中で最もカバー率が上がるのは、EUです。EUとFTAが仮にできれば、約9%、カバー率が上がります。ただ、実際の交渉を再開出来る見通しは非常に暗いと思っています。ご存じのとおり、タイでは、2014年5月に、軍事クーデターが発生しました。それ以降、EUはタイとのFTA交渉を中断しています。

タイは2019年に選挙を行い、その年、民政移管を一応は果たしました。交渉再開の機運も盛り上がりましたが、しかし、以降、憲法裁判所が野党党首の議員資格取り消し、及び同党解党した問題、そして、ここ最近では、今年7日、ドイツの連邦議会で、マース外相がタイでの若者による民主化デモを受けて、FTAの中止について選択肢を除外しないと答弁をしました。今この状況ではタイは、対EUとのFTAも、CPTPPも、それぞれ前に進めることが難しい状況です。タイの通商環境という意味では、打開策がない状況です。

そして、近年、中国からASEAN向けの投資の流れも出てきています。もちろん、

この中には中国にいる日本企業も入っていると思いますが、徐々に中国からの投資の存在感が上げられています。従来、貿易に関しては中国の存在感は高まっておりましたが、ベトナム、タイ両国において、投資面でも中国の存在感は高まっています。例えばタイにおきましては、私が統計を持っている1985年から国別の投資について、日本がずっと1位でした。しかし、今年は順位に変動がある可能性があります。今年の上半期では、日本を抜いて、中国が認可ベースで第1位に躍り出ています。貿易だけではなくて、投資も、中国の存在感が高まっています。

では、続いて経済回廊と、最近導入された貿易円滑化措置についてお話いたします。

こちらはASEANの中でメコン地域と呼ばれています。このメコン地域、縦横、そして斜めに、東西経済回廊、南部経済回廊等経済回廊が走っています。これは別に高速道路が走っているわけではなく、ただ単にアスファルトの道路、もしくはコンクリートの道路で結ばれているだけです。ただ所得水準の違う国々が1つの道路で結ばれるというのは、それはインパクトがあり、国境を中心に新たな経済圏ができたり、また、企業にとっては、このルートを使ってサプライチェーンを構築することも考えられます。

実際に、この陸路物流について、実は私は「コロナ禍でも止まらない」と言ってきたのですが、3週間前にこの東西経済回廊のミャンマーとタイの国境が閉鎖され、行き来が出来なくなりました。ミャンマーで今、急激に新型コロナ感染者数が増えており、10月中旬から下旬まで1週間、物流も物理的に止まってしまいました。これを受け、物流ルートは複数持つ必要があるということを改めて認識しました。

こちらは、タイの賃金を100としたときに、ほかの国・地域の賃金水準を見たものです。先ほどタイとベトナムなど、失業率が低い国での労働力の確保についてお話させていただきましたが、中国から、もしくは日本から新たな投資を受け入れるということであれば、労働集約的な分野を中心に、周辺国を活用していかなければなりません。それら産業をいかに周辺国に移転していくか。そして、その際にはこの陸路を活用していくことが期待されます。

ここ最近大きく3つの動きがありました。上の2つの事項は、陸路だけではなく、海上でも使えるものですが、まず一番上は、ASEANシングル・ウィンドウとe-ATIGAフォームDについてです。ASEANシングル・ウィンドウは、貿易関連書類で

すとか情報を一元的に受け付けて相手国に電送する。そして、通関手続の時間が短くなるというのですが、これを用いて電子版の原産地証明書のやり取りが今年8月から全ての10か国で利用が可能になりました。

そして、2番目のASEAN物品貿易協定（ATIGA）の認定輸出者自己証明制度も9月から使えるようになりました。日本もスイスやメキシコなどとのEPAでは自己証明制度が使えますが、それとは少しタイプが異なります。ASEANの自己証明制度は、原産地の判定自身は従来どおり管轄官庁が行います。そして、発給の部分だけを自分で行います。その意味では、日本ではコンプライアンス面を含めて自社で対応できるよう環境整備が出来た企業はそれほど多くはないと思いますが、ASEANの自己証明制度はコンプラ上のリスクが変わらないまま、自己証明制度が利用できるのは大きな制度改善です。

そして、3番目が越境交通協定、これはCFTAといいますが、このアーリーハーベストです。これは、タイ、ラオス、カンボジア、ベトナム、中国、そして遅れてミャンマーも入る予定ですが、2018年8月以降、各国500台に設定されています。その500台については国境を越えて物を運べるようになったということです。タイのトラックがラオスを越えて中国まで運んだり、また、ベトナムのトラックはカンボジアを越えてタイに入ったりなど、越境輸送を可能にするものです。

そして、ミャンマーはこれまで「ミッシング・リンク」でしたが、ミャンマーもタイも、1年前におおの100台限定で、1年限定ではありましたが、越境輸送を許可しています。メコン地域では、もちろん依然として国境はありますが、可能な限り国境障壁を低くする取り組みがここ数年間で出てきているところです。

そして、ミャンマーの新SEZ構想とダウエーのSEZということで最後にお話を申し上げます。

今年の7月末、日・ミャンマー投資ダイアログが行われ、そこでアウン・サン・スー・チー国家顧問が2つのイニシアチブを発表しました。これは、日本の関係者に聞いても、事前にそのような話は聞かされていなかったということで、サプライズ発表です。日本とのダイアログで初めて発表したということは、それだけ日本に期待をしているということかと思います。

まず1つが、ヤンゴン西部の工業団地の開発計画、そして2番目が、モン州の経済特区（SEZ）の開発計画です。ここには深海港も併設されます。こちらは、日本が強力に支援をしているティラワSEZ、そしてダウエー、チャオピューに次いで4番目のSEZになる予定です。そして、新SEZはヤンゴン近郊のティラワSEZと東西経済回廊との連結性を重視するということです。

そして、現地も含め様々な情報源によれば、モン州は、右の地図を見ていただくと、モーラマインが東西経済回廊のももとの西の出口、なおかつモン州の州都です。そして、ここから南に約50キロの地点にチャイカミというところがあります。もしくは、モーラマイン南25キロのところにムドンがあります。この2か所がSEZの有力候補地とされています。

理由としては、この州都モーラマインに近いこと、そして、特にチャイカミは水深10メートルから12メートル程度と国際港の建設も可能な水深が確保できるということです。過去にJICAがFS調査をやっている、このチャイカミ近郊の港湾候補地を3か所提示しています。

そして、その部分を拡大した図ですが、右の地図の真ん中ぐらいにモーラマインがあるかと思いますが、そのモーラマインの北に東西経済回廊が走っています。この東西経済回廊の現状について、ベトナムーミャンマー間は1,500キロありますが、ちょうどこの北側のパアンと、東側にタイ方面が現在のボトルネックです。

どのようなボトルネックかという、まず1つが、路面状態の悪さ（表面剥離・陥没等）、そして、狭い集落を抜ける箇所があること（生活道路）、そして、今現在この回廊での架橋部分、①のジャイン・コーカレイ橋は交通荷重20トン規制があり、大型トラックは走行できません。大型トラックは、橋の横に仮設の浮き橋があり、そこを通行することになります。しかし雨季になると、その橋自身も橋の入口と出口が水没をしてしまい、実質上使えない状況でした。それを現在、JICAが有償資金協力で架け替えを行っています。先ほど問題となった①番のジャイン・コーカレイ橋は2021年6月、そして、モーラマインにつながる橋は、2023年に完成をする予定です。これらが完成すれば、東西経済回廊とこのモーラマイン、そして、さらに南のチャイカミ周辺のアクセスは一気に改善すると思います。

そしてもう1つは、ムドンです。ムドンの下に道があるかと思います。2つ道が描かれてあり、下がタンビュザヤに、右がタイ国境につながる道路です。このタンビュザヤは、泰緬鉄道のミャンマー側の起点です。

こちらの地図を見ていただくと、これまでバンコクからヤンゴンまで、またはヤンゴン近郊のティラワまで物を運ぶのであれば、バンコクからまず北に上って東西経済回廊で西に左折、そして、国境を越えてヤンゴン方面を目指すわけですが、この山越えルートは非常に急峻な山越えです。また先ほどの東西経済回廊のボトルネックのところを通過しなければならず、物流的にはあまりベストなルートではないと考えます。そして、今現在、この旧泰緬鉄道ルートが有望視されており、ご紹介だけしたいと思っています。

旧泰緬鉄道は、第2次世界大戦の終わりぐらいに、日本軍が1年3か月で造ったバンコクとタンビュザヤを結ぶ鉄道になります。鉄道は急勾配には非常に弱いという特徴があります。その時代にトンネルを一つも掘らずに旧泰緬鉄道が実際に動いていたということは、実際に急勾配はほとんど見当たらないことを意味します。

では、どうしてこれまで物流ルートとして使われてこなかったのかというと、カレン族やモン族など少数民族勢力地域を通り、政府と少数民族との戦闘状態が長らく続いていたこと、しかし、今現在では停戦協定を締結し、この地域の環境が改善しています。また、この国境部分について、物流施設など整備されていません。3番目に、「死の鉄道」とも呼ばれ、イメージが悪く、これをどう克服していくかということがこれからの課題です。実際にこのルートを走行した人によれば、ほぼ山越えのないルートで、今後このルートを通じて新SEZに短距離でつながれば、このルートは非常に期待出来ると考えられます。

そして、最後ですが、ダウエーに今年の2月に行ってまいりました。実際、こちらはバンコクの西に位置しますが、この点線が整備されていないルートです。ここにはSEZが整備される予定ですが、総工費は1兆円とも言われます。

実際、これは2月に撮影をしたものですが、見てのとおり、何もありません。コンクリート工場はありますが、実際にほぼ動いていません。

もともとこのダウエーのSEZはアジア通貨危機の前にタイのイタリアン・タイ・デベロップメント社がミャンマー政府に輸出指向型の工業団地をつくるということで合意

を得たのですが、アジア通貨危機で頓挫しました。2008年にそれを再開するという話があったのですが、イタリアン・タイ・デベロップメントは自社だけで1兆円のプロジェクトをやるのは到底無理な話で、内外から出資者を集めたのですが、出資者がなく、結局は契約破棄という結果になりました。

そこで、ミャンマー、タイも日本の支援を受けながら、ダウエープロジェクトを推進しようということで、2015年に日・タイ・緬3か国で開発することになり、JBICが2016年に出資をしました。

そして、最近の状況について直接聞いてきました。3つの課題があるそうです。

まず1つとしては、マスタープランの見直しです。今現在、日本が入ってマスタープランの見直しを行いました。しかし、このコロナ禍の影響から、日・タイ・ミャンマー3か国で協議はまだ行われていません。今後オンラインで協議をする予定ですが、まだ進んでいません。

2番目は、国境からの接続道路、こちらはタイのNEDAが固定金利0.1%で融資をすることで調整していますが、まだ正式決定には至っていないようです。

そして最後に、土地賃貸合意書発行に向けた交渉ですが、これがないとイタリアン・タイ・デベロップメントは開発を進めることができません。こちらについても、コロナ禍で交渉が遅延をしています。そのために、実際には全く動いていない状況です。

本当は映像を見ていただきたいのですが、この右のプーナムロンという国境から赤い線の道路を通過してミッタまでは舗装されていません。ミッタから南のほうのダウエーの市街への道路は舗装されていますが、SEZ方面は舗装されていません。

そして、ここの道路ですけれども、最大勾配が18%の箇所があります。右の写真は島根、鳥取を結ぶ通称「ベタ踏み坂」が6.1%の斜度ですので、これの3倍の勾配を持っています。ここを抜けてまでダウエーに運ぶものがあるかどうかも含めて、検討事項です。

下はその走行記録ですが、実際にこの道路が整備されれば、バンコクからダウエーまで約五、六時間で結ばれます。しかし、それをどう活用していくかを考えねばなりません。

今日3つお話いたしました。まず、新型コロナ禍と米中貿易摩擦下のメコンのお話と、2番目に、経済回廊と最近導入された貿易円滑化措置、そして、この陸上交通を使って

いくという話、そして最後に、ミャンマーのS E Zの可能性などをお話しさせていただきました。以上です。

○浦田座長 どうもありがとうございました。質疑応答に入りたいと思います。コメントというよりは、ご質問をいただいたほうがいいかなと思います。会場にいらっしゃる皆様方、オンラインで参加されている方々、いかがでしょうか。質問を集めて、その後で助川さんのほうからお答えいただきたいと思います。

○宮原所長 非常に多岐にわたって興味深いプレゼンをいただきましてありがとうございます。

発表いただきました 이슈が、新型コロナとサプライチェーンへの影響ということですが、今至るところでサプライチェーンを再編すべき、どう再編するかという話がいろいろなところでされています。全く個人的な印象として、サプライチェーンを再編する必要性、潜在的な動機というのは2つ、ほかにもあるかもしれませんが、世に広く言われているのは結局2つなのではないかと思います。

1つは、今回のコロナ、疫病の世界的蔓延で、物や人の移動が瞬時に制約される事態が来るということに改めて私たちは気づかされて、それで調達のルートの多様化、まさにプレゼンでご紹介いただいているとおり、多様化をして将来のリスクに備えなければいけないだろうという動機、あともう一つは、中国ファクターと申しますか、これも触れていただいているとおり、米中の摩擦を契機に、中国への調達の依存というのが、もしかしたら、ある日突然非常に大きな制約要因になってしまうかもしれない。そのリスクを避けるためのサプライチェーンの再編ということで、ご調査いただきましたASEANで活動されている日系企業の問題意識として、その辺というのは、考えと再編のプランがある場合、どういうふうに分岐しているのか、組み合わせられているのかということです。

抽象的で広範な質問になってしまって恐縮なのですが、何か先生がご調査をなさっている中で感じられたことなどがあれば、シェアいただけるとありがたいと思います。

○浦田座長 ありがとうございます。

私からも、今宮原所長の質問とも関係するのですがけれども、7ページを見ると、先ほどご説明がありました多元化というのが一番多くの企業が考えていることだと思います。

その下に、括弧のところに、ベトナムの例なのですけれども、「複数国からの調達を基本方針としてきたが、今後は自国内の調達を強化し、二国間調達を実施する」、多元化というよりは、こちらは逆の方向のような気がします。1つの対応の仕方としては、サプライチェーンが非常に複雑に構築されているのですけれども、それを単純化して、極端な言い方をすれば、消費地生産、そこでサプライチェーンを短縮するという考え方もあるように思います。

ですので、私の質問は、多元化と、今の一元化といいますか、短縮化、これは一見すると逆行するといいますか、反発するような感じがするのですけれども、そこをどう見たらいいのでしょうか。産業によって違うということもかもしれませんが、宮原所長の質問とも関連すると思うのですけれども、今後サプライチェーンはどのような方向に行くのかということで、多元化なのか、一元化、短縮化なのかということについて、助川さんのご意見を伺えればありがたいです。

まずは、今の2つの質問に対しましてお答えいただければありがたいです。

○助川教授 ありがとうございます。私では、なかなか回答できないところもありますが、実際には、現地調達は見直しをされていると思っています。実際に中国ファクターもそうですし、国境を越えることによるリスクは、今回の新型コロナでも出たと思います。そのために多元化ということでは、調達ルートを複数持つこと、もしくは生産を複数行うということではありますが、同時に、国内でも調達できる体制を可能な限りつくっていくことで、どちらか一方ではなくて、その両方をやらなければいけない、そういったルートを構築していく方向に今進んでいるのではないかと考えています。

○浦田座長 ほかにご質問がありましたら、もう1つぐらいお受けしたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○高見副所長 助川先生、大変興味深いプレゼンをいただきましてどうもありがとうございます。

中国からベトナム、タイへの直接投資のプレゼンスが上がっているという関係で、この3番目のミャンマーのヤンゴンから南部のほうにかけて新しいSEZの開発とかそういった点をご紹介いただいたところは非常に興味深く聞かせていただきました。

1つ中国の関係で、例えばカンボジアのシアヌークビルなんかは中国企業がかなり大

挙して出てきているような、日本が開発した工業団地としては別なところに中国の開発した工業団地があって、そちらのほうにたくさん中国企業が出ているみたいな話がありますがけれども、ミャンマーに関しては、中国企業の集中しているところというのは、むしろ中国との国境に近い方面が主流で、こういった南のほうにというのは特にまだ動きが出てきていないということなのではないでしょうか。実態、その辺りをもし何かご存じであればご紹介いただきたいと思うのですが、よろしく申し上げます。

○助川教授 私の知る限りではありますが、カンボジアで言うシハヌークビルみたいなところは、ミャンマーの中ではムセあたりの国境周辺にはもちろんあるとは思いますが、それ以外、ミャンマーの中ではあまり聞いてはいません。もちろん、繊維業ですとか、そういった分野で中国企業が進出をしているところはありますが、街自体に中国企業が大量に来ているというようなことは思い当たりません。

ただ、一部報道ではありますが、ダウエーの中での一部のプロジェクトを中国が今、化学関係のプロジェクトのようですが、参入しようとしているなど単発の話は幾つか聞いてはおります。

(後略)

午後 3 時 38 分閉会