

■□南部経済回廊 Vo.4(物流・道路網)について■□

こんにちは。

島根・ビジネスサポート・オフィス担当の藤井邦夫です。

今回は、2月の南部経済回廊の投資環境調査で走破した南部経済回廊の道路や物流の報告をさせていただきます。

南部経済回廊：ミャンマー・タイ・カンボジア・ベトナムと4カ国を横断する経済道路
(ミャンマー・ダウエイ～ベトナム・ホーチミン)

南部経済回廊は、メコンエリアの物流の大動脈の一つとなると目されています。(右図)ミャンマー・タイ・カンボジア・ベトナムと4カ国を横断する経済道路(ナショナルハイウェイ)です。

右図で、点線となっている事から分かるように、タイのバンコクからミャンマーのダウエイまでの道路は舗装されておりません。また、現状ダウエイへの陸路での越境には、許可が必要です。

その為、今回の投資環境調査では、タイのバンコクからベトナムのホーチミンまでを陸路で走破いたしました。

バンコク⇒ポイペト(タイ-カンボジア国境) 約250キロ 約3時間



タイの道路(左車線)は、片側2車線以上の舗装道路が整備されており、物流や人の移動について特段問題を感じませんでした。先月号でも記載しましたが、簡易通関の制度を利用する事で、国境から20キロ圏内まではタイの車両がカンボジアへ入国する事が可能となっております。その為、国境付近では多くのトラックを見かけ国境を越えた物流の流れを体感出来ました。



ポイペト⇒プノンペン（カンボジア首都） 約 420 キロ

プノンペン⇒バベット（カンボジア-ベトナム国境）約 170 キロ



タイの道路とは異なり、カンボジアの道路（右車線）は舗装はされているものの、原則片側1車線の道路が延々と続きます。道中、シソポンなど複数の町を越えてゆくのですが、街中は現地住民の生活道路となっているため巡航速度が落ちてしまいます。その為、南部経済回廊と言われるナショナルハイウェイと呼ぶには似つかわしくないような状況でした。また、首都であるプノンペン近郊は現在道路整備中で一部が舗装されていません。

反対に道路網の整備が進んでいる例として、プノンペン～ホーチミン間のルート（国道1号線）のネアックルン橋（通称：つばさ橋）が挙げられます。昨年の橋開通までは、フェリーでメコン川を渡って移動しなければならず、長時間のフェリーの待ち時間が発生するなど交通のボトルネックになっていました。今回は、橋を使いスムーズにメコン川を横断する事が出来ました。日本のODAが遠いメコン地域で活かしている事を実感いたしました。

カンボジア国内の南部経済回廊は、現時点ではナショナルハイウェイではないが、十分車で移動出来る事を実感いたしました。

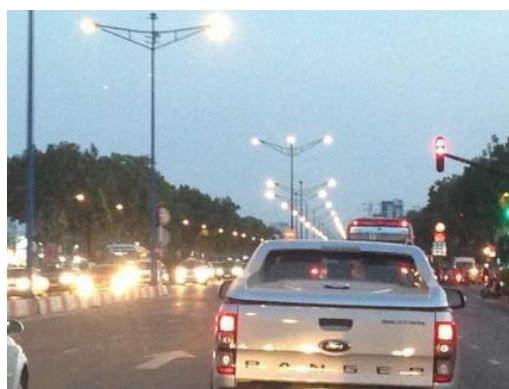


バベット⇒ホーチミン 約 100 キロ



2016年5月

タイ・カンボジアの国境とは異なり、カンボジア・ベトナム国境に多くのトラックを見る事は出来ませんでしたが、ベトナム人が乗った観光バスの往来を目にしました。道路事情は（右車線）タイと同じく片側2車線の道路が整備されています。ほぼストレスなく移動する事が出来ました。



南部経済回廊を走破して

タイ・バンコクからベトナム・ホーチミンまでを走破して、想像以上に容易に陸路移動できる環境となっている事を感じました。また、タイ・カンボジア間ではすでに物流が動いている事を実感できました。ホーチミンとプノンペンとの距離が近い事を改めて実感し、ホーチミンの企業がプノンペンにも進出している事の必然性を肌で感じました。

しかしながら国境を越える際には、原則として自動車・トラックの乗換えが必要となること、航路（船便）とのコスト比較や必要性を鑑みると、南部経済回廊が開通したとはいえ、タイからベトナムへカンボジアを経由して陸路での物流が盛んになる事は難しいと感じました。

現時点での南部経済回廊の効果は、タイ・カンボジア間やカンボジア・ベトナム間の国境付近のサプライチェーンの構築が進む事と考えています。カンボジアは国境付近にSEZ(経済特区)を複数設置しています。タイ・ベトナムから材料を運び、人件費の低いカンボジア国内で加工した後、戻すという賃加工ビジネスモデルを容易に出来るような物流体制が構築されていく事を感じました。

南部経済回廊の真の効果は、タイとミャンマー・ダウエーがつながる事でマラッカ海峡を経由せずにメコン地域とインド洋と太平洋が結ばれる事です。インド洋アクセスが可能となる事で、インドはもちろん、ヨーロッパやアフリカなど西側諸国に向けた進出が活発化する事が期待されます。このタイとミャンマー・ダウエーのアクセス・物流網については、現状は不十分な状況（ミャンマー側は、未舗装の曲がりくねった山道）ですが、当該地域のインフラはかなりのスピードで整備が進められており、数年後には状況が一変していることも十分予測されるため、定期的に道路網の整備状況について確認する必要があると考えております。

☆☆タイから便り☆☆

～徴兵制～

タイでは毎年4月になると18歳から21歳までの男性に対して徴兵が行われます。徴兵状が届いた男性は地域ごとに召集され、徴兵検査を受けた後、検査合格者の中から入隊者が選出されます。東南アジアではほとんどの国で徴兵制が導入されていますが、タイにおいては、箱に入った陸軍・海軍・空軍（3つをまとめて赤票）・徴兵免除（黒票）の4つのくじの中から、各自が引いたくじの結果によって徴兵されるかどうかが決まるとい、独特な選出方法がとられています。

自ら入隊を志願したものや身体や精神に障害がある場合を除いては、この抽選会（くじ引き）を免れることができません。何かしらの事情で徴兵検査を受けていない男性も、29歳までに徴兵検査を受け、抽選会（くじ引き）に参加しなければなりません。但し、士官学校や一般の高校で「軍事学科」を受講し単位を修得することで、徴兵制が免除になるという裏技もあり、タイ人男性の大半は、高校で軍事学科のカリキュラムを受講します。また、まとまった金銭を納めた場合も徴兵は免除されるとのこと。結果的に、くじ引きに参加する人の中には、経済的に恵まれない人や勉強する機会を得られなかった人達も多くいるようです。勿論、自ら志願して兵役に服するタイ人も大勢いますし、僅かながら給与が支給されるため、貧困から抜け出すために進んで志願したり、息子に規律を覚えさせるため、教育として服役を勧める親も少なくないそうです。

くじ引きの様子はタイ全土で生中継され、毎年の恒例行事となっています。徴兵される確率は約5分の1程度。陸軍・海軍・空軍の中でも海軍の訓練は特に厳しいそうで、くじ引きの結果海軍への入隊が決まった者が落胆したり号泣したりする様子がテレビで放送されます。

タイの南部では今でも紛争が続いており、くじ引きの結果によっては危険な地域に派遣される可能性もあります。人生が左右されかねない出来事がくじ引きで決まってしまうというのは、徴兵制の無い日本人から見ると、少し気の毒なようにも感じます。

島根・ビジネスサポート・オフィス Shimane Busuiness Support Office(Bangkok)

担当；藤井 邦夫 Kunio Fujii

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

Tel :+66-(0)-2-261-10588

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

Mail : shimane-bizsup@aapth.com



お気軽にご連絡ください。

当拠点の運営法人(島根県より業務委託)

■アジア・アライアンス・パートナー・ジャパン株式会社 <http://www.aapjp.com/index.html>

タイを中心に、ベトナム・インドネシア・インドにて主に日系中堅・中小企業様のアセアン進出や進出後の会計税務法務を中心とした運営支援業務を行っております。

ワンページタイ経済

| 項目 | 単位 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|----------------|-----------|-----------|---------|-------------|-------------|
| GDP 成長率 | 前年比(%) | 2.80 | 0.9 | 2.8 | 2.8(15年) |
| 人口* | 千人 | 68,382 | 67,065 | 67,277(11月) | 67,311(1月) |
| 労働者の数* | 千人 | 39,808 | 38,963 | 39,165 | 38,417(2年) |
| 失業率** | % | 0.72 | 0.84 | 0.89 | 0.89(2月) |
| 最低賃金* | バンコク | 300 | 300 | 300 | 300 |
| | チョンブリー | 300 | 300 | 300 | 300 |
| | アユタヤー | 300 | 300 | 300 | 300 |
| | ラヨー | 300 | 300 | 300 | 300 |
| 賃金:全国製造業の平均 | バーツ | 11,066 | 12,074 | 12,305 | 12,361(2月) |
| インフレ率** | 前年比(%) | 2.19 | 1.90 | ▲0.90 | ▲0.52(2月) |
| 中央銀行政策金利* | % | 2.25 | 2.00 | 1.50 | 1.50(3月) |
| 普通貯金率** | % | 0.68 | 0.59 | 0.56 | 0.47(3月) |
| ローン金利(MLR)** | % | 7.16 | 6.96 | 6.75 | 6.68(3月) |
| SET 指数* | 1975年:100 | 1,298.7 | 1,497.7 | 1,288.0 | 1,407.7(3月) |
| バーツ/100円** | バーツ | 31.53 | 30.77 | 28.31 | 30.93(3月) |
| バーツ/米ドル** | バーツ | 30.73 | 32.48 | 34.25 | 35.67(3月) |
| 円/米ドル** | 円 | 97.6 | 105.84 | 121.0 | 115.4(3月) |
| 車販売台数(1月からの累計) | 台数 | 1,337,631 | 884,346 | 795,905 | 119,523(2月) |
| BOI 認可プロジェクト | 件数 | 2,016 | 1,662 | 2,237 | 347(3月) |
| BOI 認可プロジェクト金額 | 10億バーツ | 1,027.3 | 729.4 | 809.4 | 92.2(3月) |

*期末、**平均