

など、ものすごくいろいろな政策が打ち出されています。

秋山：どうもありがとうございました。なにぶんにもちょっと時間が短かったのですが、これを機会にいろいろと考えていただきたいと思います。それでは、先生方どうもありがとうございました。

第二部：司会

田中 則仁（神奈川大学入試センター所長、神奈川大学経営学部教授）

学生の皆さん、こんにちは。それでは「東アジアビジネスの最新動向—中国・ASEAN・日本—」と題して、これからお二方の先生の講演と、さらにお二方のコメントということで、4時限目のセッションに入ります。

あらためて今いらした方もいらっしゃると思うので、皆さん方から向かって右側の4先生のご紹介をします。4人の先生の左側から、石原伸志先生です。石原先生は神奈川大学経済学部の非常勤講師で、また、東海大学海洋学部の客員教授でもいらっしゃいます。きょう火曜日のこの時限の先生でもいらっしゃいます。ですから、皆さん方は石原先生の、きょうの講義のこちらが振り替え授業で来ている方も大勢いると思います。

そのお隣です。範文勝先生です。範先生は、常熱グリーン智能製造技術イノベーションセンターの理事長でもいらっしゃって、常熱自動車産業園区管理公司社長もされていらっしゃいます。そして、3人目の先生です。魚住和宏先生です。魚住先生は、神奈川大学経済学部の非常勤講師でいらっしゃって、SCM ソリューションデザイン代表でもいらっしゃいます。4人目の先生です。グエン・ドゥック・ラップ先生、広島修道大学商学部の教授でいらっしゃいます。ありがとうございます。

それでは、先ほど3時限の時間では、石原先生、範先生の基調講演がありました。この後の4時限目では、魚住先生とグエン先生のほうからそれぞれ30分程度のお話をいただいて、そしてそのそれぞれのお話が済んだ後に、石原先生と範先生のお二方からそれぞれ、ご質問なりを含めた予定討論をさせていただこうと思います。

学生の皆さん方は、今手元にリアクションペーパーがおありでしょうか。ぜひいろいろな質問、感想、ご意見なども踏まえて書き込んでおいて、帰りがけにはそれぞれの先生方のもし授業振り替えであれば、何か印をして、そこの出口、右手斜め前の箱のほうにきちんと入れておいてください。先生方が後で必ず全部確認して読んでいただけたらと思います。

先生方、準備はよろしいでしょうか。先生方の講義が始まりますので、ご着席ください。申し遅れました、私は経営学部の国際経営論担当の田中と申します。それでは、まず魚住先生のからお話を30分程度でしていただこうと思います。よろしくをお願いします。

第二部：報告①

「ASEANの最新ビジネス動向—食品流通の視点より—」

魚住 和宏（神奈川大学経済学部非常勤講師、SCM ソリューションデザイン代表）

きょうの私のお題は、アジアの最新ビジネス動向ということで、ASEANに特化した話です。私はご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、味の素のOBで、今もASEANの食品流通をメインの研究



テーマとしていますので、食品流通の視点を色濃く入れたお話になります。よろしくお願いします。

I. ASEAN の概況：

1) ASEAN の地理的環境

ASEAN は、Association of South-East Asian Nations の略である。各国の位置関係は下記の図 1 の様になっている。



出所：日本アセアンセンターHP

6

図 1：ASEAN 各国の位置関係

フィリピン、インドネシア、ブルネイ、シンガポール、マレーシア、これらの 5 か国はいわゆる「海の ASEAN」と呼ばれている。四角で囲まれている国々は、ベトナム、カンボジア、ラオス、タイ、ミャンマー等で、これら 5 か国は「陸の ASEAN」と呼ばれている。北側が中国の雲南省、並びに広西チワン族自治区と接しており、「陸の ASEAN」に、この 2 つの地域を加えて、Greater Mekong Sub-Regions: GMS と呼ばれ、一つの経済圏を形成している。

2) GMS における物流インフラ整備とクロスボーダー輸送

現在、ASEAN 全体が経済的に発展を続け、大きく変貌しているが、GMS は、特にロジスティクスの面で、主に二つの要素で大きく変貌を遂げている。まず一つ目が経済回廊であり、二つ目はメコン川にかかる大橋である。各経済回廊と大橋の位置関係を下記の図 2 に示した。

経済回廊は、三つの経済回廊が、外国の ODA（Official Development Assistance: 政府開発援助）中心に整備されてきている。



出典：NNA ASIA 2013/12/25

8

図 2：GMS における各経済回廊と大橋

まず、南北経済回廊は、北の中国の昆明から南のタイのバンコクまで、東西経済回廊は、東のベトナム

ムのダナンから西はミャンマーのモーラミヤインまで、南部経済回廊は、バンコクを起点としてプノンベンを経由してベトナムのホーチミンまでを結んでいる。

一方、ラオスとタイの国境を中心にメコン川が流れており、かつてはこれが特にタイ・ラオス間の交通を阻んでいたが、1994年以降、第1友好橋から始まり数々の大橋が建設されている。第1友好橋から第4友好橋はタイ・ラオス国境に、5番目のラオ・日本大橋というのは、唯一ラオス国内の橋で、南部のパクセという町にある。6番目はネアックルン橋、別名つばさ橋で、プノンベンからホーチミンを結ぶ国境に架かっている。

これらの経済回廊や大橋が整備されたことにより、GMS域内の国境を超える陸上輸送、いわゆるクロスボーダー輸送が活発化し始めている。ただ、課題は山積している。GMSの国々の間ではクロスボーダー輸送の円滑化を目的に越境交通協定(Cross Border Transport Agreement: CBTA)が締結されている。具体的には、①輸入手続きと手続きの際の検査を一本化する「シングルストップ」、②通関手続きと検疫窓口を1つにする「シングルウィンドウ」化による手続の簡素化、③車両の相互乗り入れの承認等である。しかし、残念ながら今のところ期待した程の前進は見られていない。特に「シングルストップ」「シングルウィンドウ」が実現しているのはラオス・ベトナム国境の「ラオバオ・デンサワン」国境一か所のみである。GMSのエリアでは、タイは日本と同じ右ハンドル、左側通行で、他の周辺国は全て逆である。また、言葉の壁もあり、交通ルールも微妙に違う。結局、これらがネックとなり相互通行はさほど広がりを見せておらず、国境でそれぞれの国から来たトラック同士が手作業で貨物を積み替えたり、粗末なクレーンで危険を伴う作業でコンテナを積み替えたり、等が発生している。

私は、その積み替えの効率性、荷痛みを防止、また作業の安全性と言う観点で、クロスボーダー輸送は、コンテナ輸送を原則として、国境付近にインランドコンテナデポを設けて、きちんとしたクレーンで効率的で安全な積み替えを行うべきと考えている。私は2017年4月にタイとの国境にあるラオスのサワナケットを訪れ、そこにあるサワン・ロジスティックス・パークというインランドコンテナデポを視察した。ここは将来的に「シングルストップ」「シングルウィンドウ」も行える仕様になっている。荷量はまだ、月間で500コンテナ(40ftコンテナ換算)程度と少ないが、このような施設をもっと広げべきと私は考えている。

3) ASEAN 経済の概況

ASEANの経済について述べる。まず、名目GDPだが、これは、それぞれの国の総生産高を年平均の為替レートを使ってUSドルに換算したものである。2016年のIMFのデータによるとASEAN全体の名目GDPは、およそ2.5兆ドルという規模で、日本の約半分、中国の5分の1である。一方、一人当たり名目GDP、これは国民の豊かさを図る指標と言われているが、ASEAN全体の一人当たり名目GDPは、3,884ドルで、日本の約10分の1程度である。また、最低レベルのミャンマー、カンボジアと最高のシンガポールでは約50倍もの差があり、国間の経済力の格差が著しく大きいのがASEANの大きな特徴であり、いかにこの格差を縮小させながらASEAN全体として発展していくかというのがASEANの最も大きな課題である。

シンガポールの一人当たり名目GDPは52,961ドルと日本の38,917ドルをはるかに上回っている。一方で、タイは5,742ドル、マレーシアは9,340ドルである。これらの数字を見ると本当にこんなに低いのだろうかというのが、私のそれらの国々を訪問しての印象である。

次に実質GDP成長率だが、シンガポール、タイ、そしてブルネイは0~3%程度と先進国並みに成長率が鈍化しているが、それ以外の国は、押しなべて5%以上の経済成長を続けている。また、特徴的なのが、物価上昇率が非常に低くコントロールされているという点である。ミャンマーは7%と高水準だが、他は2%台である。これは新興国としては大変良い数字である。最低賃金の引き上げは、インドネシアでは8-11%、ベトナムで7%台、タイのバンコクで3.3%等、消費者物価上昇率を上回って実施されている為、可処分所得は年々増加し、これがASEANの旺盛な購買力につながっている。

また、ASEANは、非常にFTAの締結に熱心な地域である。中国、インド、日本、ニュージーランド・

オーストラリア等と締結済みで、最近では、香港との FTA が大筋合意に至ったというニュースが入っている。またラオス、ミャンマー、カンボジア以外の国々ではそれぞれ個別でも日本等と FTA を締結している。私は、ASEAN の主要国は FTA により安い輸入品が流入しやすい構造になっており、この点が ASEAN の消費者物価上昇率が低く抑えることが出来ている要因の一つであると考えている。

少し視点を変える。先程、タイ、マレーシア等の一人当たり名目 GDP の数字が、私の実感からすると少し低めであると述べたが、ここで購買力平価 GDP について述べる。購買力平価とは英語で Purchasing Power Parity: PPP と呼ばれ、言わば同じものをそれぞれの国にていくらかで買えるかということを目指して用いる。よく例えで使われるのが、ハンバーガーで、例えば、ハンバーガー 1 個の価格が、アメリカで 2 ドルとして、それが日本では 200 円だとすると、1 ドル 100 円が「PPP 換算レート」となる。現地通貨ベースの GDP をドル換算する際に、為替レートの代わりに「PPP 換算レート」を使用して計算したのが購買力平価 GDP である。

一人当たり購買力平価 GDP は、よりその国の購買力を表す数字と言われており、IMF、世界銀行がそれぞれ PPP 換算レートとそれを使って算出した購買力平価 GDP を発表している。現在の ASEAN の国々の購買力平価 GDP を名目 GDP と比較すると大きく乖離しており約 3 倍の規模となっている。タイの一人当たり購買力平価 GDP は 16,888 ドル、インドネシアでも 11,720 ドル、マレーシアに至っては 27,267 ドル、ASEAN 全体でも 11,594 ドルという水準になる。私は、この購買力平価 GDP の数字は非常に重要であると考えている。ともすると ASEAN と言うと、まだまだ新興国というイメージがあり、企業は所得の低い層をターゲットにしがちであるが、特に 1 人当たり購買力平価 GDP が 1 万ドルを超えているような国々には、生活に豊かさを求める分厚い中間層が存在し、それらの人々を満足させる商品を市場に投入していかないとこれからは成功出来ないとは私は考えている。名目 GDP だけ見ているとマーケティングや投資の判断を誤りかねず要注意である。

4) ASEAN にも忍び寄る少子高齢化

ASEAN の国々は経済規模だけでなく、人口の伸びや平均年齢も大きく異なる。そのベースになる特殊出生率に関して、ASEAN で最も高いのはフィリピンで 2.94、次いでインドネシアで 2.44 となっている。人口を維持できる出生率というのは、2.1 以上と言われており、ASEAN の国々とは言え、2.1 以上をキープしているのはこの 2 カ国だけなのである。

低いのはシンガポールで日本の 1.43 をも大きく下回る 1.24、そしてタイはほぼ日本と同水準の 1.50 である。これらは世界銀行のデータであるが、発表される数字によっては、タイの方が低く出ている。出生率も ASEAN の国々でこんなに差があるのだ。

次に平均年齢について述べる。日本の平均年齢は年々上昇しており、現在は 46 歳で世界一高いが、ASEAN の国々も上昇している国が多く、特にシンガポールやタイでその傾向は顕著でシンガポールでは既に 40 歳に到達しており、タイも 38 歳になっている。

一方、ラオスはまだ 21 歳、カンボジア、フィリピン等は 24 歳等、ASEAN 内の平均年齢の格差も非常に大きい。特に、今まで ASEAN の経済を牽引してきたタイの少子高齢化は、大変懸念されている。

II. 各国トピックス

1. タイ

1) バンコク市内から消えゆく屋台

タイのバンコクでは、かつてはロードサイドにずらっと並んでいる屋台が言わばバンコクの文化の一つだったが、今はさほど目にしなくなっている。その背景は、現軍事政権が 1992 年に施行された国家清潔秩序法第 20 条と公衆衛生法の厳格運用に踏み切り、許可された限られた場所以外では屋台の営業を禁止していることによる。規制対象は大通り中心の為、私有地の軒下等では屋台の営業が可能で、完全に無くなったわけではなく、セブンイレブンの軒下で営業しているような屋台もある。タイの人々

はあまり家で調理しないと言われている。オフィスワーカーは、屋台で朝食を取って出勤してくるというのが日常的な光景だった為、屋台が無くなったら屋台で消費されていた食品の需要はどこへ行くのかと言うのが、私が屋台の無い風景を見た時に真っ先に浮かんだ疑問だった。私は、二つの可能性があると考えている。一つが肉食に向かう、いわば家で少しは調理をするようになるということである。もう一つはコンビニである。コンビニの場合には、すぐに食べられる商品、特に調理パンの需要が増えるのではないかと考えている。一方、肉食に関しては、簡単な調理で食べられる調理済み冷凍食品に期待したい。タイでは冷蔵庫普及率は既に 90% に達している割には、まだ冷凍食品の市場が小さいので、これを機会に、ブレイクするのではないかというのを、私は期待も込めて予想している。

2) 進むハラル対応

ハラルとはいわばイスラム教徒、ムスリムの人々が、食べること、使用することを許されているもののことである。ハラルには認証制度があり、マレーシアやインドネシア等ムスリムが多い国々では、食品メーカー、化粧品メーカー等はこのハラル認証を取得しないと事実上ビジネスが出来ない。何故ハラルが注目されるかと言うとイスラム人口は 18 億人にも達し、世界人口 70 億人に対し約 25% を占める。その内の約 6 割がアジアに住んでいるのだ。そのマーケットたるや、100 兆円とも 150 兆円とも言われていて巨大なマーケットなのである。

タイは、観光立国である。年間の訪問外国人数は 2016 年実績で 3,200 万人に達する。日本も急激に増えているもののまだ 2,400 万人に過ぎない。注目されるのは、Crescent Rating（クレセントレイティング）と言うムスリム観光客向けの情報発信をしている団体が毎年発表する Global Muslim Travel Index という国別人気ランキングである。その 2017 年度版によると 1 位はマレーシアなのだが、いわゆるノンイスラム圏でトップがシンガポールで、何と 2 位はタイである。日本は英国、南アフリカ、香港について 6 番目で、決して悪い評価ではないが、私は日本が訪日客の政府目標である 2020 年に 4,000 万人を達成するには、マレーシアやインドネシアだけでなく中東からの観光客をもっと誘致する必要がある、その為にハラルへの対応をより積極的に行うことが必要であると考えている。日本政府観光局のデータによるとマレーシア、インドネシアからの訪日観光客は急増しているものの 2016 年実績は約 67 万人で構成比は 2.7% に過ぎず、中東からはごく僅かである。ハラルジャパン協会によるとタイ政府はアセアン域内だけでなく中東の富裕層の観光客の誘致を目的に、食品企業向けにハラル食品製造のための勉強会を実施する等支援を行っており、タイでは 2,000 社以上の企業が約 4,500 もの商品についてハラル認証の申請をしているとのことである。私が 2017 年 7 月に現地を訪問した際にバンコク市内の Tops Market という地元のスーパーを視察したが、大きな「ハラルコーナー」を構えていて、菓子は冷菓も含めほとんどがハラル認証品だった。ムスリムの観光客を誘致するには食の不安を極力取り除いてあげることが重要で日本はタイの取り組みから学べる点が沢山あると考えている。

2. ラオス

1) 有機野菜生産のハブへ

ラオスはアセアン 10 カ国の中で、唯一海に面していない内陸国である。ラオス政府は、国内・隣国への交通インフラが、整備されてきたこともあり、製造業の誘致に熱心である。しかし、私が 2017 年 4 月に行った現地視察、また様々なデータや文献からすると、少なくともラオスを隣接国以外に輸出する拠点とするには、難しいと言うのが結論である。ビエンチャンやサワナケットを起点として最も近い港は、ベトナムのダナン港、最も利便性が高いのはタイのレムチャバン港だが、距離はそれぞれ 550 km、650 km もあり、コストとリードタイムの面で競争力に欠けるのは明らかである。一方で内需はと言うと人口が僅か 720 万人ではそもそも大きな市場は期待出来ない。

私は、ラオスが力を注ぐべき分野は農業と食品加工業であると考えている。ラオスは農業国だが、隣国のタイやベトナムから多くの農産物・食品が輸入されており、JETRO のデータによると 2016 年で 4.62 億ドルもの輸入超過になっている。まずは、農産物・食品を出来るだけ自給できる体制を目指すべきと

思う。一方、私が農業関連で注目しているのは有機野菜、いわゆる農薬や化学肥料を使わないで栽培する野菜である。実は有機栽培が今、タイ、ベトナム始めアセアン各国で非常に注目されているのだ。タイには有機野菜の国家認証がある。これ自体は日本でもマレーシアでもベトナムでも同様なのだが、他国で概ね年間 1,000 ドル程度の費用がかかるのに対し、タイは政府が有機栽培を支援する為、審査は厳しいものの費用がかからないようにしている。その背景には、健康志向の高まりで残留農薬に対する消費者の目が厳しくなっているということが挙げられる。タイの農地は化学肥料や農薬をふんだんに使用してきた農地が多いのに対し、ラオスの農民は貧しく、そもそも化学肥料や農薬をあまり使ってこなかったこともあり、土壌が有機農業に適している。ラオス南部パクセ郊外のボラベン高原では、既にタイ資本や日系企業等外資が入り、有機野菜の栽培が盛んになってきており、タイやベトナムなど周辺国に輸出されている。有機野菜は非常に付加価値が高い為、私は、ラオス政府はこのボラベン高原での成功例をモデルとして国内の有機農業を支援し、栽培面積を広げ、コールドチェーンを含めた輸送インフラも整備し、GMS エリアの有機野菜の一大ハブを目指すべきではないかと考えている。

2) 昆明（中国）⇒ビエンチャン（ラオス）間の鉄道建設開始

物流インフラのところで昆明からバンコクを結ぶ南北経済回廊の説明をしたが、昆明からラオスのビエンチャンまで新たに鉄道を建設する計画があり、遂に 2016 年の 12 月から工事が開始された。これは「パンアジア鉄道計画」と呼ばれているのだが、これが開通すると、中国の昆明からバンコク、それからクアラルンプール、シンガポールまでつながり、将来的には、旅客列車は時速 160 キロ、貨物列車は時速 120 キロでの高速運行を行うと発表されている。ただラオスの急峻な山岳地帯を通る為、約 60% がトンネルと橋である。実は日本のリニア新幹線の 87% はトンネルなので、それに比べればはるかにましではあるものの、かなりの難工事が予想される。また建設資金も約 60 億ドルと巨額で 70% が中国、30% をラオスが負担する。心配な点が多いが、南北経済回廊は現在でも比較的往復の荷量のバランスが取れており、私としては大変期待している。

3. ベトナム

1) 激しさを増すコンビニ戦争

ベトナムはかつて小売業に対する外資規制が一番厳しい国だった。それが 2009 年に外資 100 パーセントが認められるようになり、ただ 2 店舗目以降は、エコノミック・ニーズ・テスト（Economic Needs Test: ENT）という審査が課せられ、その審査に 2、3 年かかっていた。しかし、ENT も 2013 年から 500 m² 以下の店舗（日本の平均的な食品スーパーの店舗面積）については撤廃された。それによって外資系小売業が参入しやすくなり、2017 年 6 月、遂にセブンイレブン・ジャパンが進出を果たした。ただ、私が 2017 年 8 月に視察したところ、かなり苦戦を強いられている。その理由は、品揃えや店舗レイアウト等を含め、いくつか考えられるが、私が考えるに最大の要因は地元勢との競合である。最も激しくセブンイレブンを迎撃しているのが Vinmart Plus（ビンマートプラス）である。これは地元の大手不動産会社のビンググループが経営しており、2015 年にコンビニ事業に進出し、あっという間にこの 2 年で 950 店舗を出店した。2019 年に 1 万店を目指すと発表している。また国営スーパーのサイゴンコープも 2017 年から Coop Smile（コープスマイル）と言うコンビニ事業を始めている。更に現在 133 店を展開しているファミリーマートもビンググループ以外の地元の不動産会社と提携してこれから積極的に店舗を増やすと発表している。

ホーチミン、ハノイではまだコンビニに適したオフィスビルが少なく、日本アセアンセンターの資料によるとオフィス賃料がマレーシアのクアラルンプールやタイのバンコクと比べても、はるかに高いと言う事情があり、良い場所に出店するには不動産会社の力が必要な様である。実はセブンイレブンの出店ペースは計画の半分程度に止まっており、出店場所が思うように確保出来ないのだと思われる。

2) 変貌するダナン - リゾートからロジスティクスハブへ

ダナンはリゾートとして発展してきた街で高級リゾートが沿岸に林立しているが、現在、港湾や高速道路の整備、工業団地やテクノパーク等の建設が盛んに行われている。私は、2017年8月にダナンを訪問し、ダナン市政府の投資促進委員会の方々と面談し、ダナン・クワンガイ間の約140kmで建設中の高速道路を視察してきた。既に途中のタムキーという街までは開通しており、2018年中には間違いなく全面開通する。一方でダナンから北の古都であるフエまでも既に開通しており、2018年にはフエ→ダナン→クワンガイの約200kmが高速道路でつながる。ハノイ側、ホーチミン側からも高速道路が徐々に伸びてきており、私は2030年ぐらいまでにはハノイからホーチミンまでの約1,800kmが高速道路でつながるのではと予想している。

ダナンの工業団地やテクノパークは高速道路とのアクセスを考慮して配置されており、一方で、まだ計画段階ではあるが、大型コンテナ船が接岸できる深海港のリエンチュウ新港も工業団地群からダナン市街を通過せずにアクセス出来るような位置に計画されている。このリエンチュウ新港が完成すると、いよいよダナンがロジスティクスハブに変貌するという期待感を抱かせてくれる。

私の発表は以上である。ASEANの国々は、これから更に注目されるはずである。治安が良く、親日でもある。また日本からの飛行機代も安いので、学生諸君もASEANを訪問し、自分の目でその活気を感じて欲しい。

田中：魚住先生、ありがとうございました。それでは、グエン先生、お願いします。

第二部：報告②

ベトナム経済成長と外国直接投資 —日系企業を焦点に—

グエン ドウック ラップ（広島修道大学商学部教授）

広島修道大学のグエンです。私はベトナム出身です。広島で仕事をしています、毎年日本の学生をベトナムに連れていきます。学生は実際にベトナムに行くと、日系企業などがたくさんありまして、ベトナム経済の活気を肌で感じるということでしたが、なぜそういうふうになっているのかは、なかなか分からない学生が多いです。

本日は、ベトナム経済成長と外国直接投資—日系企業を焦点に—というテーマを取り上げ、データを使いながら、解説していきたいと思います。



1. ベトナム経済改革のあゆみ

1986年末までのベトナム経済は、欧米諸国の経済に封鎖され、コスト感覚に乏しい計画経済政策が採用された。この方向は資源の著しく誤った配分をもたらし、非効率性と低生産性を生み出していた。それに労働者に対するインセンティブの全面的な欠如が伴って経済活動は深刻な状況までに縮小してきた。

その情勢のなかで、1986年12月の共産党大会にて「市場経済の導入」と「経済の対外開放」を2つの柱とするドイモイ政策が導入された。ドイモイ政策が生み出されてから重要な制度改革や法律改正が相次いで公布された。そのなか、ベトナム経済に大きな影響を及ぼしたのは、1987年12月に実施された外国直接投資法である。その後、1992年に日本、1993年に世界銀行・国際通貨基金（IMF）の援助