

上海 シンガポール・ベルト地帯 実現にむけての第一歩

石田 正美

今年の2月27日の日本経済新聞で、物流業者

大手の日本通運が、上海とシンガポール間(約6、300キロ)の6カ国を大型トラックで結ぶ輸送網を完成させるとのニュースが報道された。確かに2004年度に経済産業省の委託事業としてJETROがバンコク ハノイ間でのトラックの走行実験を実施したのを皮切りに、日系物流企業各社ではバンコク ハノイ間に加え、ハノイ 広州間などでテスト走行を繰り返し続けている。なお、マレーシアを経たシンガポール バンコク間のトラック輸送サービスはすでに行われており、中国国内でも上海を中心に、北京、天津、広州、深圳など主要都市をトラックで結ぶサービスが日系物流各社によって行われている。こうしたなか、昨年12月6日にタイとラオスの間で開通した第二メコン国際橋は、こうした動きに大きな弾みをつけた。

中国・ASEANの半分の

経済規模を誇る

冒頭で構想として掲げられている区間の国と中国国内の省・市・区の経済状況を概観してみたい(表)。なお、現時点でカンボジアはルート上にはないが、プノンペンからホーチミンに向かう国道一号線にあるメコン川の橋が計画されていることで、バンコク、プノンペン、ホーチミン、ハノイが結ばれる可能性が高いこと、また江蘇省は、浙江省とともに蘇州、無錫、南京など各都市が上海を竜の頭とする長江デルタの一角を占めること、香港も広州との間で高速輸送がすでに実現していることから、これらの国・地域を加えている。

まずASEAN6カ国は、シンガポール、マレーシア、タイとASEANでも経済発展の進

んだ上位3カ国に加え、インドネシアとフィリピンに追いつき、追い越す勢いを示すベトナムが含まれており、これら6カ国でASEAN全体のGDPの過半数を占める。一方、中国の6省・市・区のGDPは、中国国内の31省・市区の約四割を占める。なお、このように地域別にみると、広東省と江蘇省は、ASEANでもインドネシアに次いで第二位の規模を誇るタイの経済規模を凌いでいる。このほか、浙江省がマレーシアの経済規模をやや上回っている点、上海市の一人当りGDPがマレーシアのそれをわずかに凌駕している点など、中国の各省・市はASEANの1カ国と同等もしくはそれ以上の経済規模をもっている点は留意すべきであろう。そして、日系現地法人の数では、上海からシンガポールを結ぶベルト地帯は、中国とASEANの日系現地法人数のそれぞれ約七割を占めている。

ベルト地帯実現に向けての問題点

しかしながら、上海 シンガポールのベルト地帯実現に向けた課題は依然として多い。まず、バンコク ハノイ間、広州 ハノイ間の物流需要が高いのは、ハノイで必要とされる部品のバンコクや華南からのより迅速な調達が可能となるためである。ちなみに、ベトナムではまだ裾野産業が発展途上にあり、セット・メーカーなどは従来部品を海路による輸入に依存せざるを得なかった。しかし、トラック輸送が実

現することで、海路と比べバンコクからは10、15日が3日間に、広州からは4、6日が2日間にそれぞれ短縮される。しかし、バンコクからハノイへの輸送需要が高い一方で、ハノイからバンコクに運ぶものはほとんどなく、その区間は空のトラックを運ぶ「片荷」の問題が存在する。なお、タイの統計で2006年のベトナムとの輸入に対する輸出比は3・0倍である。その他の国・地域のベトナムとの輸出入比をみていくと、マレーシアで2・5倍、シンガポールで3・8倍、香港で3・1倍、深圳で2・6倍、上海に至っては20・1倍と、ベトナムの片荷問題は、タイに限った話ではない。しかし、39億ドルを記録した上海のベトナムへの輸出額は、

(表) シンガポール - 上海間の国・地域の人口と経済規模

	人口 (千人)	GDP (100万ドル)	1人当りGDP (ドル)	日系現地法人 (件)
シンガポール	4,484	132,273.4	29,499.6	1,029
マレーシア	26,686	156,924.2	5,880.4	779
タイ	65,233	206,645.1	3,167.8	1,575
カンボジア	14,163	7,256.3	512.3	7
ラオス	6,135	3,521.8	574.0	4
ベトナム	84,222	60,965.2	723.9	286
ASEAN小計	200,923	567,586.0	2,824.9	3,680
(%)	35.4	52.9	149.4	76.3
ASEAN全体	567,557	1,072,824.7	1,890.3	4,820
広西壮族自治区	46,550	49,738.8	1,068.5	11
広東省	91,850	272,952.4	2,971.7	678
香港	6,857	189,537.0	27,641.0	1,129
浙江省	48,940	163,990.2	3,350.8	65
福建省	35,320	80,164.6	2,269.7	215
上海市	17,780	111,714.0	6,283.1	1,673
江蘇省	74,680	223,395.0	2,991.4	729
中国小計(香港除く)	315,120	901,955.1	2,862.3	3,371
(%)	24.1	40.4	167.5	70.3
中国全体(香港除く)	1,307,560	2,234,289.1	1,708.7	4,797
総計(香港含む)	522,901	1,659,078.1	33,328.1	8,180

(注)1) ASEAN諸国および香港の数字は2006年、中国の数字は2005年の数字。
2) 日系現地法人の数は、すべてをカバーしきれていないため、表中の数字よりは実際の数字は多いものと思われる。
(出所)ASEAN事務局、ADBなどのHP、『中国統計年鑑 2006年版』、東洋経済新報社『海外企業進出総覧2007 国別編』に基づき、筆者作成。

も思える。やや楽観的な見方ではあるが、ベトナムの片荷問題も時間が解決するものと考えられる。第二に、バンコクとハノイとの間をトラックで搬送する場合、現状ではタイとベトナムのトラックはラオスに入ることは可能であるが、直接ハノイとバンコクを結ぶことはできない。したがって、物流企業はラオスに現地法人を設立すれば、タイ、ラオスとラオス、ベトナムの国境での2回の積み替えを1回にすることが可能となる。しかしながら、日系現地法人の進出件数が四件と、ラオスの外国投資受け入れ経験はまだ浅く、進出企業にとっては予想外の事態に直面する可能性も高い。

タイやマレーシアへの輸出額のそれぞれ73・8%、53・6%であり、ベトナムは上海にとつて重要な輸出先である。特に工業化が進展するなかで輸入の急増はしばしばみられる現象であり、かつ昨今のベトナムへの投資ブームを考えると、裾野産業も進展するように

第三に、バンコク、ハノイ間は片側一車線の区間も多く、ベトナム九号線の区間はカーブが多いこと、またベトナムの区間の制限速度が厳しく、低速輸送を強いられるなどの問題点も存在する。第四に、完成した道路のメンテナンスも今後の課題であろう。このようなことから、バンコク、ハノイ間、広州、ハノイ間での輸送については、日系物流各社もテスト走行は繰り返すものの、慎重な姿勢を崩していなかった。実現に向けて踏み出された大きな一歩

しかしながら、ここに来てようやく突破口は開かれた。まず、住友商事の運営するドラゴン・ロジステック社が、8月よりハノイと広州を含む華南地域との間で週一便の定期便を運行、9月には週二便に増便している。ロジテム社は、ラオスのサワンナケートにトラックの積み替え拠点を設け、現地企業との合併企業を設立、10月1日に営業を開始している。

今後のこのルートの鍵はベトナムの裾野産業の発展にかかっていると見えよう。他方、ラオスではタイとベトナムとの通過点にしかならぬとの懸念も強い。しかし、輸送頻度が増加すれば、そのルートをどう活用するかはラオス次第でもある。そのために新たな産業と製品の開発がラオスにとつての今後の課題と見えよう。

(いしだまさみ・アジア経済研究所国際交流研究室・専任調査役)