

メコン地域における経済回廊と日系企業の展開

藤村 学 *Manabu Fujimura*
(一財)国際貿易投資研究所 客員研究員
青山学院大学 教授

要約

本稿は大メコン圏に (GMS) おいて日系企業がどのような海外戦略を展開してきたのかを考察する。国別に見ると、1960～70年代はタイへ進出が先行し、80年代末から90年代は中国、そしてベトナムへと投資対象が広がった。さらに2011年のバンコク近郊における大洪水以降は「タイ・プラスワン」戦略との受け皿としてカンボジアとラオスへの進出が伸びた。2013年以後は民主化・開放路線に舵を切ったミャンマーへの進出が伸びている。

次に経済回廊別に整理すると、GMSにおける日系製造企業はまずバンコク、ホーチミン、ハノイの順に3大都市圏に集積し、次いでハイフォン、ダナン、プノンペン、ビエンチャン、そしてヤンゴンといった新興都市圏へ分散してきた。南部回廊、東部回廊の一部、中央回廊の一部、東西回廊、南部沿岸回廊という順に、複数拠点進出と越境サプライチェーン構築の動きが見られる。最後に複数国に広く展開する日系製造企業の個別動向について整理すると、現地市場開拓型、輸出加工型、工程間分業型の3タイプもしくはそれらの組み合わせに分類できる。

発展段階が異なる諸国が陸続きとなっているGMSを1つの経済圏と捉える視点からは、工程間分業型が最も興味深いのが、このパターンに入る事例はまだ思ったより少ない。越境インフラ整備のソフト面がハード面に後れをとっている証左であろう。

1. はじめに

カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム、タイおよび中国の雲南省と広西チワン族自治区の5ヵ国・2省から成る大メコン圏（Greater Mekong Subregion、以下GMS）において、いわゆる「経済回廊」の整備が進んでいる（図1）。この経済回廊の意義は、地理的に近接する諸国が一体として輸送・物流の円滑化に協力することにより、個々の国や地方がそれぞれ独力でインフラ整備を行うよりも効率的に経済発展を促進することができるという点にある。

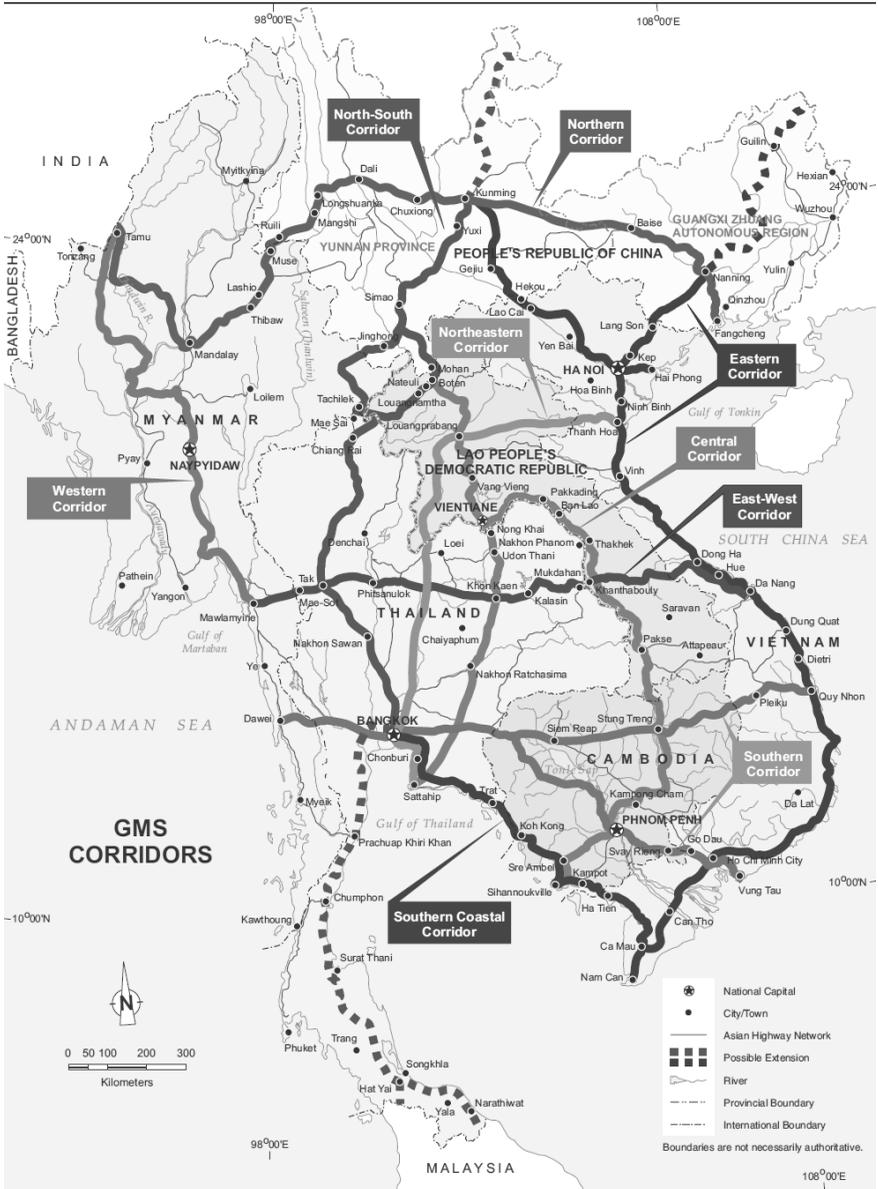
藤村（2014a、2014b、2014c、2015）では、主要な経済回廊ごとに越境輸送インフラ整備や国境地帯の現状を報告するとともに、輸送インフラ整備の部分的な便益対費用比率の試算を行った。その結果、南部回廊における輸送インフラの経済性が最も優れており、次いで南北回廊、そして東西回廊という試算が得られた。GMS域内では港湾整備や架橋の整備が続々と進行しており、より長期的かつ包括的データによる再評価が必要であろう。

本稿はGMSへの日系企業の進出動向を追うことにより、このような経済回廊効果にどのように関わっているのかを考察する。とくに現地での雇用創出にも大きく貢献している製造企業に注目する。以下、まず進出トレンドを概観し、次に経済回廊を基準に考察し、最後に主要企業別に整理・考察する。

2. 進出トレンド

週刊東洋経済（2015a）に掲載されている海外の現地日系法人数は、1位の中国6,707社、2位の米国3,579社について、3位はタイの2,178社（実際は4,000社超といわれる）である。その他トップ12までが米英を除いてすべてアジアである。GMSへの進出ではタイが突出している。「東洋のデトロイト」とまで呼ばれるようになったタイには自動車関連産業が集積しており、二輪車を含む輸送機器とその部品企業を数えると、同資料に掲載されている従業員500人超の規模のものだけで100社近い。日本企業のGMS進出はタイが先導し、それ以外の諸国への進出が本格

図1：大メコン圏（GMS）における経済回廊



(出所) ADB (2012) p.11

化したのは 1990 年代に入ってからである。

中国が 1970 年代末に改革開放路線へ転じる以前の 60~70 年代は、日本企業のアジア進出は NIES および先発 ASEAN 諸国が先行した。まだ東西冷戦期でもあり、GMS においては日本企業にとってタイが自然な進出先であり、輸入代替工業化政策による関税障壁を飛び越え、タイの現地市場を開拓する目的の製造業進出が主流であった。プラザ合意後は、タイにおける出資比率規制などの緩和もあり、生産拠点を移す輸出志向型の製造業進出が急増するとともに、電気・電子機器や輸送機器の裾野を形成するサプライヤー企業のタイ進出が進行した。在タイ日系現地法人 2,178 社（前掲資料）のうち 9 割超がバンコク首都圏（バンコク市、チョンブリ県、サムトプラカン県、ラヨン県、アユタヤ県、パトムタニ県、チャチュンサオ県）に立地し、産業集積の主役となっている。バンコク近郊の工業地域は、裾野の広い日本の製造業がそのまま移植された縮小版の様相を呈している。

80 年代末からは中国の投資環境

が整い、安価で豊富な労働力を利用する形の輸出志向型とともに、急激に拡大する現地市場を開拓する形の対中国進出が加速した。進出先上位は上海市 2,317 社、江蘇省 1,065 社、広東省 1,038 社、北京市 425 社、遼寧省 400 社などと、主要省・市はそれぞれが中規模以上の国に匹敵するほどの進出先となっている。一方、GMS の一画を成す雲南省と広西チワン族自治区については、日本企業進出は今のところ乏しい。

90 年代後半以降は中国における人件費上昇、労務問題、外交摩擦などの影響で、多くの日本企業が「チャイナ・リスク」を認識するようになった。この時期から、「チャイナ・プラスワン」戦略として、GMS ではとくに投資環境が整い始めたベトナムが新規進出先として注目され、日系製造企業の進出が急増した。在ベトナム日系現地法人 804 社（前掲資料）のうち、その約 9 割が GMS 経済回廊上に立地する。主な立地は、ハノイ市、ホーチミン市、ビンズオン省、ハイフォン市、ドンナイ省、バクニン省、フンイェン省、ハイズオン省、ダナン市、バリアブントウ

省などとなっている。

2000年代に入ると、チャイナ・リスクがさらに高まったことと、経済回廊ルートの輸送インフラが整い始めたことにより、ベトナムへの投資がさらに伸びるとともに、カンボジアやラオスへの分散投資も見られ始めた。さらにタイにおける賃金上昇に2011年のバンコク近郊における大洪水が追い打ちをかける形で、日系企業の間で「タイ・プラスワン」の動きが活発となり、この受け皿としてカンボジアとラオスへの日系製造業の進出が伸びた。在カンボジア日系現地法人61社（前掲資料）のうち50社がプノンペンに立地する。ラオスについても日系現地法人17社（前掲資料）のうち12社がビエンチャン特別市に立地する。

2013年以後は民主化・開放政策に舵を切ったミャンマーがアジア最後のフロンティアとして脚光を浴び、電力や通信などのインフラ不足にもかかわらず、進出が加速している。日系現地法人58社（前掲資料）のすべてがヤンゴンに立地する。90年代からミャンマーへ進出した企業もいくつかあるが、大半は2012年以降の

進出である。日本の3社とJICAが合同で整備しているティラワ工業団地の第1期区画が2015年9月に開業し、ワコール、王子製紙（第2拠点）、フォスター電機（第2拠点）、エースコックなどが操業に向かう。

3. 経済回廊別動向

GMSにおける各経済回廊のルートと輸送インフラの整備状況を表1に整理した。これらのほかに、図1には西部回廊（ヤンゴンからネピドー経由でインド国境へ至るルート）や南部サブ回廊（バンコクからトンレサップ湖の北側を経てベトナム南部のクイニョンへ至るルート）も含まれるが、現状の未確認箇所が多く、本稿の考察対象から除外した。また、図1には東部回廊の一部としてベトナム沿岸を縦断するルートもあるが、この部分は純粋な国内回廊とみなして対象から除外した。

日系企業の立地する行政単位がどのこれらの経済回廊上に位置するか基準として整理すると表2の通りである。複数の回廊が交差する結節点となる都市の立地はそのまま重複

表 1：各経済回廊ルートと輸送インフラ整備状況（2015 年末時点）

回廊名	通過ルート	輸送インフラの整備状況
東部回廊 1	昆明～河口・ラオカイ国境～ハノイ	雲南省側の高速道路は 2008 年までに整備され、2013 年に昆明・河口間の新鉄道が完成。2014 年にラオカイ～ノイバイ高速道路が完成。
東部回廊 2	南寧～友谊関～ヒューギ国境～ランソン～ハノイ	南寧と友谊関を結ぶ南友高速が 2005 年 12 月に完成。ベトナム側もハノイ～ランソン間道路はほぼ整備済み。
東部回廊 3	防城港～東興～モンカイ国境～ハロン湾～ハイフォン～ハノイ	2006 年にハロン湾を渡すバイチャイ橋が完成。2015 年末にハノイ～ハイフォン高速道路が完成し、ハイフォン～ハロン湾高速道路と連結。
中央回廊 1	磨憨・ポーテン国境～ビエンチャン～タイ東北部～サタヒップ	ラオス北部を縦断するルートは山岳地帯で起伏が激しい難路だが、舗装はほぼ完成し、ポーテン～ビエンチャンの陸路輸送は可能。タイ国内は問題なし。このルート上に国際高速鉄道計画あり。
中央回廊 2	ビエンチャン～ラオス 13 号線を縦断～カンボジア縦断～シハヌークビル	ラオスを縦断する国道 13 号線は 2001 年に舗装整備、カンボジアを縦断する国道 7 号線は 2007 年までにほぼ舗装が完成したが、その後痛みが激しく補修が必要。プノンペン～シハヌークビル間はとくに問題なし。
南北回廊	昆明～磨憨・ポーテン国境～ラオス北西部またはミャンマー北東部～チェンライ～バンコク	昆明～普洱は 2004 年までに高速道路が完成、その先は 2008 年までにラオス国境までの道路舗装が完成、ラオスルートの 3 号線は 2009 年までに拡幅・舗装道路が完成。2013 年に第 4 メコン友好橋が開通し、陸路の一貫ルートが完成。
北部回廊	インド国境のタムー～マンダレー～ムセ・瑞徳国境～雲南省横断～広西チワン族自治区の防城港	瑞麗・ムセ国境における貿易区が 2005 年までに設定され、そこに至るシャン州および雲南省の道路がある程度整備された。マンダレー以西の状況は未確認。雲南省・広西自治区内の高速道路は問題なしと思われる。
東西回廊	ミャンマーのモラミヤイン～ミャワディ・メーソート国境～タイ中部～ムクダハン・サワナケート国境～ラオス中南部～デンサワン・ラオパオ国境～ダナン	ベトナム中部におけるハイバン・トンネル建設およびダナン港改修が 2006 年に、タイのムクダハンとラオスのサワナケートを結ぶ第 2 メコン友好橋架橋が 2008 年に、それぞれ完了。ラオス区間の 9 号線の痛みが激しく補修中で通行困難だったが、2015 年 3 月までに補修完了。ミャワディ～コーカレイ間の新道路が 2015 年 8 月に完成し、ボルトネックが解消。
南部回廊	ミャンマーのダウエイ～カンチャナブリ新国境～バンコク～アランヤプラテート・ボーイペト国境～プノンペン～パベット・モクバイ国境～ホーチミン～ブンタウ	プノンペン～パベット国境間のネアックルンでのメコン架橋（つばさ橋）が 2015 年 4 月に完成。カンボジア国道 1 号線を改修中で、2017 年に完了予定。2015 年 7 月、カンチャナブリ新国境～ダウエイの道路整備とダウエイ港整備に日本政府が協力することで 3 ヵ国合意。
南部沿岸回廊	バンコク～ハートレック・チャンジラム国境～カンボジア沿岸経由～ベトナム最南端のカマウ	タイ国内は問題なし。チャンジラム国境～シハヌークビルの道路舗装および河川架橋が 2008 年までに完成。ベトナムのメコンデルタ～ハーティエン国境間の道路はとくに問題なし。シハヌークビル～ハーティエン国境の道路状況は未確認

（出所）各種資料、報道および現地視察に基づき筆者作成

表2：経済回廊別にみた日系企業立地（件）

	カンボジア	ラオス	ベトナム	タイ	雲南省	広西 自治区	合計
東部回廊1	-	-	240	-	4	-	244
東部回廊2	-	-	265	-	-	7	272
東部回廊3	-	-	327	-	-	-	327
中央回廊1	-	14	-	367	-	-	381
中央回廊2	49	17	-	-	-	-	66
南北回廊	-	-	-	1,296	4	-	1,300
北部回廊	-	-	-	-	4	6	10
東西回廊	-	3	16	3	-	-	22
南部回廊	54	-	333	1,144	-	-	1,531
南部沿岸 回廊	3	-	-	1,738	-	-	1,741

（出所）週刊東洋経済（2015a）データより筆者作成

してカウントした。ビンズオン省とドンナイ省はホーチミン経済圏の一部として南部回廊に含めた。ミャンマー進出の日系企業は現在のところすべてヤンゴン立地で本表には含まれない。

日系企業が最も集積しているのは南部回廊沿いである。バンコク、ホーチミン、プノンペンの3都市圏に立地が集中しているためである。バンコクとホーチミンにまず集積が進み、2010年代に入ってから「タイ・プラスワン」の対象地としてプノンペンに進出がラッシュし、サプライチェーンの構築が進んできた。しかし、近年は国境近くにも進出が拡散して

きた。カンボジアのポイペト国境地域では豊田通商が現地パートナーと合弁でサンコー経済特区（SEZ）を造成中で、タイからの供給で電力を安定確保できる強みを生かし、主にトヨタ系の自動車部品・素材メーカーを誘致している。すでに日本電産、ニッパツ（日本発条）などが進出している。同SEZの強みは、バンコクへの物理的な近さ（約310km）と安価な物流費にある。タイ側のトラックが直接SEZに出入りできるのもメリットだ¹。パベット国境付近のタイセンSEZにはホーチミンとの距離の近さに目を付けた日本、台湾、中国などの縫製メーカーが数多く進出

している。部材をホーチミン方向から輸入し、完成品が逆方向へ送られ、ベトナム南部の港や空港から仕向け先へ輸出されている。ただし、カンボジア進出の日系企業にとって賃金上昇が懸念材料となってきた。バベット進出日系企業では、縫製・製靴の工場作業員の最低賃金がここ2年ほどで2倍以上に上昇したという。人件費高騰に加え、十分な作業員数を確保できるかどうかを課題に挙げる企業もあるという²。

南部回廊において、バンコクから西方向へミャンマーのダウエイと結ぶ区間の道路や港湾整備に日本政府が協力することに合意しており、この区間のインフラ整備が完了すれば、東南アジアと南アジアの間の物流の要となることが期待されるが、具体的なサプライチェーン形成の姿が見えてくるまでにはまだ数年かかりそうだ。

南部沿岸回廊についてはバンコクから東部臨海工業地帯へ至るサムトプラカン県、チャチュンサオ県、チョンブリ県、ラヨン県に日系製造企業の立地が集中しているが、カンボジアを経てベトナム沿岸部までの

サプライチェーンは確認できない。ただし、カンボジア南西部のコックンSEZには数年前から動きが始め、韓国の現代自動車に続き、矢崎総業、ミカサなどが入居している。同SEZの電力はタイから輸入している。矢崎総業はタイの自動車メーカーにワイヤーハーネスを供給している³。

東部回廊については、ハノイとハイフォンを結ぶ東部回廊3の区間に日系企業が集積しており、両都市の中間に位置するフンイエン省とハイズオン省にも立地が多い。この区間がハノイ北部における日系企業にとって最重要の産業回廊へ発展している。ハイフォンでは日本や韓国の製造企業の進出が多い。このルートでの物流インフラ整備は着々と進む。日本のODAで2017年の供用開始をめざして建設中のラックフェン港は水深14mと大型船が入港できるようになる。香港やシンガポールで積み替えず欧米に直行できるようになれば輸送コストの大幅削減が見込める。2015年初めには、ハイフォン市とクアンニン省を結ぶバクダン橋の架橋工事が始まった。この橋が2015年末に完成したハイフォン～ハロン高速

道路と連結し、ハノイ～ハロン間の距離が180kmから115kmに短くなり、所要時間も3時間半から1時間半に短縮されるという⁴。

ハノイと南寧を結ぶ東部回廊2については、ハノイから南寧を越えて広東省と結びつくサプライチェーンの例がいくつか見られる。例えば、帝国通信工業はハノイの工場で製造したデジタルカメラの部品を広東省深圳の最終財メーカーに供給している⁵。フォスター電機が2007年に南寧市へ進出し、その後、2010年にベトナムのバクニン省、2011年に崇左市へ進出している。報道での確認はできないが、これら3工場間で何らかのサプライチェーン戦略が存在するものと推測する。韓国のサムスングループもバクニン省とタイグエン省でスマートフォン用の有機ELパネルに大規模投資を実施し、広東省東莞市の工場とサプライチェーンを構築しつつある。

ハノイと昆明を結ぶ東部回廊1については日本企業のプレゼンスは確認できない。河口・ラオカイ国境はハノイ市中心部から約340kmの距離があるが、ノイバイ・ラオカイ間の

高速道路が2014年9月に開通したのに伴い、ハノイからの移動時間が4～5時間へと大幅に短縮された。ラオカイ省人民委員会によると、同省に進出している外資系企業は30社程度で、中国企業が多く、主に水力発電や製鉄、農産物・林産物の生産などに携わっているという⁶。

南北回廊については、バンコクが同回廊の起点だが、日系企業の立地はほとんどがアユタヤ県までで、中国との陸路での結びつきは弱い。バンコク・昆明間の距離と山岳地帯を抜けなければならない地理的制約が大きい。現在のところ、この回廊沿いの主役は中国資本とタイ資本である⁷。

バンコクからタイ東北部を経由してビエンチャンと結ぶ中央回廊1には部分的にタイ・プラスワンのサプライチェーン構築が見られる。日系企業を含めビエンチャン圏で生産される製品の大部分は第1メコン友好橋を経由してタイのバンコク港から輸出されている。2014年8月に開所したビエンチャン中心部から22kmにある経済特区「ビエンチャン・ノントング商工業区（通称：ビタパー

ク)」では、同時点で日系製造業 3 社を含む 28 社が登録を完了し、うち三菱マテリアルなど 2 社が工場を稼働し、4 社が試験操業を始めたという⁸。

ちなみに中央回廊 1 のルート上で国際高速鉄道計画が動き始めた。これは中国が構想する昆明・シンガポール間の鉄道計画の一環である。他にカンボジア・ベトナム経由の東回りとミャンマー経由の西回りがある。昆明から玉溪までの 90km は既に完成し、景洪を経て磨憨に至る 504km も 7 年間の予定で 2015 年に建設を開始する予定である。ラオス区間のボーテンからビエンチャンまでの 417km についてはトンネルや架橋が大半を占める壮大な計画が 2015 年末に着工し、中国鉄路が 2020 年の運行を目指す。中国が総事業費の 7 割を負担し、残り 3 割の約 18 億ドルは中国による借款で対応する。タイ区間のノンカイからマプタプットまでの 874km については中国・タイ両国による詳細設計が開始され、2015 年末に着工し、2021 年竣工を予定していたが、事業費の見積額が上方修正されるなどで、着工が 2016 年に延び

ている⁹。

ビエンチャンからラオスの国道 13 号線とカンボジアの国道 7 号線および 4 号線を縦断してシハヌークビルに至る中央回廊 2 については、プノンペン以外に日系企業のプレゼンスは確認できない。このルート上にはビエンチャン、サワナケート、パクセ、プノンペンといったそれぞれ別の経済回廊と交差する結節点が並ぶが、これらの都市間の経済統合はまだ不十分といえる。むしろタイ・ラオス間のメコン川架橋が進む中、川をはさんで局所的な経済統合が先行している（たとえばタイのウボンラチャタニとラオスのパクセ）。

ラオスとカンボジアを南北に縦断する陸路はここ数年で整備が進み、物流も増えてきた印象だが、流れる物資は農林産品が中心で、工業分野のサプライチェーンといった面は見られない。むしろ豊かな自然資源を利用した農業や観光の開発が先行している。ラオス南部ボラベン高原周辺は各種野菜の一大産地で、タイやベトナム向けに出荷されている。ノンノックキャン・トラペンリエル国境近くの「コーンパペンの滝」は

東南アジア最大の滝として以前から観光客の人气が高く、ラオス政府はこの付近約 7,000ha を、観光を目玉とした経済特区に指定した¹⁰。

東西回廊については、東西全長 1400km 超という距離のなかで、現在のところ日系企業の集積が見られるのはベトナムのダナンとラオスのサワナケートであり、チャイナ・プラスワンもしくはタイ・プラスワンの対象として注目され始めた。とくにダナンはベトナム中部における陸海空の物流ハブとなっており、日本はダナンでの最大の投資国である。日系企業は労働集約型企業や IT 関連企業の進出が顕著で、工業団地やレンタル工場の造成が進む。2005 年にマブチモーターやダイワ精工が進出して以降、2013 年までに東京計器（油圧バルブ）、日本精機（自動車・二輪車メーター用ソフトウェア開発）、丹羽鑄造（特殊合金鑄造、金型加工）などが投資認可を得た。タイでの生産工程の一部をダナンに移管し、ダナンからバンコクへ東西回廊の一部を利用して半製品を陸路で輸出しているメーカーもあるという¹¹。東西経済回廊上のサワン・セノ SEZ

にトヨタ紡織とニコンが進出したのは大きい。2015 年 7 月にはアデランスの新工場もサワナケート県で稼働した。

タイとラオスを隔てるメコン川の架橋は、ムクダハン・サワナケート間の第 2 友好橋（2006 年）、ナコンパノム・タケーク間の第 3 友好橋（2011 年）、チェンコーン・フェイサイ間の第 4 友好橋（2013 年）と建設が進んだ。さらにはラオスの中部ボリカムサイ県パクサン郡とタイ東北部ブンカーン県ブンカーン郡を結ぶ第 5 メコン友好橋の架橋が進んでいる。これらによって、タイ・ベトナム間を横断するルートはラオスの国道 9 号線を利用する東西回廊だけでなく、国道 12 号線もしくは 8 号線を利用する代替ルートが複数存在する。例えば、ジェトロ（2015, p.3）によれば、第 3 メコン友好橋を利用し、米系ハードディスクドライブ（HDD）製造企業が、タイの工場から部品を中国工場（珠光デルタと思われる）へ輸出し、完成品を中国からタイへ輸入しているという。バンコク圏に拠点をもつ日系企業にとっても、ラオスを横断するルートはハノイ圏とのサ

プライチェーン構築が主な関心であり、日系物流企業のサービスもタイ・ラオス・ベトナムの3国間物流はバンコク・ハノイ間を想定している。ラオス区間の9号線が補修を完了したことや、デンサワン・ラオバオ国境で2015年1月、シングルスストップ検査（SSI）が正式導入されたことなどで、再び9号線の利用が優位を回復したものと思われる。

東西回廊で長くボトルネックとされてきたミャンマーのミャワディ国境から西へカレン州コーカレイまでの区間の約50kmに、2015年8月、新道路が開通した。これでバンコク圏に拠点をもつ日系企業にとって、モーラマインを終点とするのではなく、パアン、バゴー経由でヤンゴン圏とのサプライチェーン構築の可能性も出てきた。

北部回廊については、日系企業のプレゼンスは確認できない。雲南省とインドを結ぶいわゆる「ビルマロード」は、その途中からチャオピユまで延びる石油・ガスパイプラインが象徴するように、外国資本のプレゼンスとしては中国の独壇場である。ラーショー、ティーボー、マンダレ

ーといった沿線の街には中国系の商業施設や飲食店が急増している¹²。ミャンマー進出の日系企業は今のところヤンゴンに集中しており、今後の製造業投資はまずヤンゴン近郊のティラワ工業団地に向かい、数年後、ダウエイまでの輸送インフラと港湾設備が整った後、そちらにも向かい始めるものと推測する。

本節の考察を整理すると、GMSにおける日系製造企業はまずバンコク、ホーチミン、ハノイの順に3大都市圏に集積し、次いでハイフォン、ダナン、プノンペン、ビエンチャン、そしてヤンゴンといった新興都市圏へ分散してきたといえる。南部回廊、東部回廊3、中央回廊1、東西回廊、南部沿岸回廊という順に、複数拠点進出と越境サプライチェーン構築の動きが見られる。東部回廊2では韓国企業のサプライチェーン構築も見られる。ミャンマーでの輸送インフラや産業インフラが整うにつれ、タイに拠点をもつ多くの日系企業にとって、新たなビジネスチャンス開拓と、東西回廊と南部回廊沿い地域の経済発展との相乗効果をもつ可能性が出てきた。

表 3 : GMS における主要日系製造企業の展開

企業名	進出先国と 現地法人数	GMS 主要工場の 立地	操業年	従業員数 ()内日本人
大気社 (空調衛生設備の 製作・施工等)	17 カ国: 中国 5, タ イ 5, 米 3, マレー シア 2 など	バンコク(T)	1971	992(17)
		ハノイ(V)	1998	244(0)
		プノンペン(C)	2011	21(1)
		ヤンゴン(M)	2014	2(1)
味の素	23 カ国: 中国 11, タイ 8, 米 5, 仏 3 など	バンコク(T)	1961	n.a.
		アユタヤ(T)	1997	n.a.
		プノンペン(C)	2009	n.a.
ヤクルト	21 カ国: 中国 6 など	バンコク(T)	1971	1,314(..)
ワコール	14 カ国: 中国 4, 米 4, 香港 2, 台湾 2 な ど	バンコク(T)	2007	220(..)
		ドンナイ(V)	1970	2,435(2)
レンゴー (段ボール製造)	8 カ国: 中国 9, タ イ 6, ベトナム 5, インドネシア 2 など	バンコク(T)	1997	2,135(1)
		ヤンゴン(M)	2013	90(..)
		バンコク(T)	1990	1,670(6)
		サムトブラカン(T)	1991	225(0)
		サムトサコン(T)	1998	250(0)
		ホーチミン(V)	1999	380(1)
ブリヂストン	33 カ国: 米 11, 中 国 10, タイ 9, シン ガポール 3, 豪 3 な ど	ハイズオン(V)	2003	350(0)
		ハイフォン(V)	2004	586(6)
		ビンズオン(V)	2007	370(0)
		バトムタニ(T)	1969	n.a.
		チョンブリ(T)	2000	n.a.
ミカサ	3 カ国: タイ 1, カ ンボジア 1, 米 1	ラヨーン(T)	n.a.	n.a.
		ラヨーン(T)	2000	n.a.
		コッコン(C)	2012	n.a.
新日鐵住金 (鋼板・鋼管等製 造)	5 カ国: 米 13, 中国 9, ブラジル 7, タイ 6, インド 3, ベトナ ム 2	ラヨーン(T)	1992	535(4)
		ラヨーン(T)	1996	854(7)
		ラヨーン(T)	1998	840(..)
		バリアブンタウ(V)	2011	137(..)
		バリアブンタウ(V)	2013	851(..)
キヤノン	39 カ国: 米 7, 中国 6, タイ 4, 香港 3, 韓国 3, 台湾 3, フ ィリピン 3 など	ハイフォン(V)	2012	1,100(..)
		アユタヤ(T)	1990	7,823(..)
		バンコク(T)	1994	765(..)
		ハノイ(V)	2001	22,128(..)
		フンイエ(V)	2009	1,157(..)
住友電装 (ワイヤーハーネ ス製造)	34 カ国: 中国 25, フィリピン 8, ベト ナム 5, タイ 4, ポ ーランド 4 など	ブラチンブリ(T)	2011	2,167(..)
		バンコク(T)	1994	n.a.
		ハノイ(V)	1997	n.a.
		ラヨーン(T)	2002	n.a.
		ハイズオン(V)	2005	n.a.
		フンイエ(V)	2011	n.a.
プノンペン(C)	2012	n.a.		

東芝	23 カ国: 中国 19, 米 11, ブラジル 5, ベトナム 5, 台 5, シンガポール 4, 英 4, タイ 3 など	ノンタブリ(T)	1969	n.a.
		ブラチンブリ(T)	1990	515(10)
		ホーチミン(V)	1996	145(4)
		ハノイ(V)	2007	162(3)
		ドンナイ(V)	2008	373(6)
日本電産 (精密モーター等製造)	14 カ国: 中国 9, 米 6, ベトナム 4, タイ 3, フィリピン 3 など	パトムタニ(T)	1991	10,570(34)
		ホーチミン(V)	1999	1,523(0)
		アユタヤ(T)	1999	3,643(8)
		パトムタニ(T)	2000	5,867(27)
		ホーチミン(V)	2005	3,964(..)
		ホーチミン(V)	2006	3,198(17)
		ホーチミン(V)	2011	3,471(22)
パナソニック	44 カ国: 中国 76, タイ 24, 米 21, マレーシア 19, 独 13, インドネシア 12 など	バンコク(T)	1961	n.a.
		バンコク圏 10 社(T)	1987 ~98	n.a.
		ホーチミン(V)	1996	n.a.
		ハノイ圏 3 社(V)	2003 ~6	n.a.
		バンコク圏 3 社(T)	2006 ~7	n.a.
		ピンズオン(V)	2003	n.a.
		フォスター電機 (ヘッドホン、スピーカー等製造)	11 カ国: 中国 4, ベトナム 4, ミャンマー 2 など	南寧市(G)
サムトブラカン(T)	2008			6(1)
ダナン(V)	2009			9,828(2)
バクニン(V)	2010			5,104(5)
崇左市(G)	2011			1,043(0)
ヤンゴン(M)	2012			543(1)
富士通	21 カ国: 中国 12, ベトナム 4, インド 3, 米 3 など	バンコク(T)	1990	433(..)
		ドンナイ(V)	1996	2,108(..)
		ハノイ(V)	1999	103(..)
		バンコク(T)	2002	565(21)
ミネベア	17 カ国: 中国 8, 米 4, 独 5, 香港 3 など	アユタヤ(T)	2008	35,517(240)
		プノンベン(C)	2010	6,457(15)
合志技研工業 (二輪車部品)	3 カ国: タイ 1, ベトナム 1, インド 1	ラヨーン(T)	1994	969(8)
		ハノイ(V)	1997	1,068(7)
スズキ	28 カ国: 印 7, 中国 6, タイ 4, マレーシア 2, インドネシア 2 など	パトムタニ(T)	1968	1,325(18)
		ビエンチャン(L)	1992	34(1)
		ドンナイ(V)	1996	359(12)
		カンダル(C)	1999	73(2)
		ラヨーン(T)	2012	1,195(45)
デンソー (自動車関連部品等製造)	37 カ国: 中国 23, 米 16, タイ 9, インド 7, 英 5, ブラジル 5 など	サムトブラカン(V)	1974	3,373(..)
		ハノイ(V)	2001	2,757(..)
		チョンブリ(T)	2002	2,672(..)
		ラヨーン(T)	2003	917(3)
		チョンブリ(T)	2003	636(9)
		フンイェン(V)	2008	1,516(..)
		プノンベン(C)	2013	40(..)
ヤンゴン(M)	2013	29(..)		

メコン地域における経済回廊と日系企業の展開

トヨタ自動車	37 カ国: 中国 15, 米 12, タイ 5 ほか	サムトブラカン(T)	1964	9,627(..)
		ビンフック(V)	1996	n.a.
トヨタ紡織 (自動車内装品等製造)	25 カ国: 中国 14, 米 9, タイ 6, ポーランド 3 など	チョンブリ(T)	1995	428(6)
		チャチュンサオ(T)	1996	399(3)
		ハノイ(V)	1997	791(5)
		チャチュンサオ(T)	1997	732(4)
		ラヨーン(T)	2003	917(3)
		チョンブリ(T)	2004	819(9)
		ハイフォン(V)	2005	490(3)
日産自動車	48 カ国: 中国 8, インド 7, 英 5, 米 4, タイ 4, UAE4, ベトナム 3, フィリピン 3, ロシア 3 など	サムトブラカン(T)	1977	4,430(..)
		ハノイ(V)	2001	1,680(..)
ホンダ	33 カ国: 米 22, 中国 14, タイ 13, インドネシア 10, ブラジル 8, 英 6, カナダ 5 など	ビエンチャン(L)	2010	n.a.
		ヤンゴン(M)	2013	n.a.
		ダナン(V)	2013	230(..)
		バンコク(T)	1964	n.a.
		アユタヤ(T)	1992	4,200(..)
ミツバ (自動車部品製造)	15 カ国: 中国 5, インドネシア 3, タイ 2, ベトナム 2, フィリピン 2 など	チョンブリ(T)	1996	n.a.
		ハノイ(V)	2006	258(3)
		アユタヤ(T)	2006	303(..)
		ラヨーン(T)	1993	895(3)
ヤマハ発動機	29 カ国: 中国 11, 台 5, インド 4, 米 4, ブラジル 4 など	ドンナイ(T)	1998	2,660(8)
		ホーチミン(V)	2005	76(2)
		サムトブラカン(T)	2006	31(5)
		サムトブラカン(T)	1996	2,662(..)
		ハノイ(V)	1998	6,421(..)
朝日インテック (医療機器製造)	4 カ国: 中国 1, 米 1, タイ 1, ベトナム 1	ハノイ(V)	2005	1,945(..)
		プノンペン(C)	2008	69(..)
		パトムタニ(T)	1989	1,850(24)
HOYA (眼鏡用レンズ等製造)	26 カ国: 中国 9, 米 6, タイ 4, フィリピン 4, シンガポール 4, オランダ 4, ベトナム 3 など	ハノイ(V)	2005	1,506(13)
		パトムタニ(T)	1974	3,699(..)
		ランブーン(T)	1986	n.a.
		ランブーン(T)	1991	4,064(..)
		ハノイ(V)	2004	6,219(..)
マニー (手術用針等製造)	4 カ国: ベトナム 2, 中国 1, ラオス 1, ミャンマー 1	フンイェン(V)	2010	2,867(..)
		ヤンゴン(M)	1999	284(1)
		タイグエン(V)	2003	2,171(5)
矢崎総業 (ワイヤーハーネス製造)	38 カ国: 中国 12, メキシコ 10, 米 8, フィリピン 6, インドネシア 6 など	ビエンチャン(L)	2009	56(1)
		バンコク(T)	1977	12,910(46)
		ビンスオン(V)	1996	10,761(14)
		ハイフォン(V)	2002	11,389(14)
		コッコン(C)	2012	1,772(1)

(注) 立地単位は市・県・省・州など各国・省の最大行政区。() 内に示した C, G, L, M, T, V, はそれぞれカンボジア、広西チワン族自治区、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムを指す。各社の製造拠点に焦点をあて、研究開発拠点や販売拠点はリストから除いた。

(出所) 週刊東洋経済 (2015b) データより筆者作成

4. 企業別動向

表2のベースとなった日本側出資企業のうち、GMSの複数国に広く展開し、総従業員数ベースで操業規模の大きい製造企業を下の表3に整理した。

製造企業の海外展開は一般的に現地市場開拓型、輸出加工型、工程間分業型の3タイプもしくはそれらの組み合わせに分類できよう。要素集約度、重量、劣化性などの製品特性、進出先諸国間の距離や地形などの地理的特性、さらには受入国の制度条件などによって、各企業の事業戦略は変わってこようが、表3の事例は以下のように分類できよう。

市場開拓型には大気社、味の素、ヤクルト、レンゴー、新日鐵住金、東芝、トヨタ自動車、パナソニック、フォスター電機、富士通、合志技研工業、スズキ、日産自動車、ホンダ、ミツバ、ヤマハ発動機などが含まれるだろう。最終財メーカーが必然的に多く含まれる。なかには日産自動車のようにGMS以外の海外のパートナーと提携する形で進出するケースも見られる。同社の2010年代に入

ってからのラオスやミャンマーへの進出はその現地法人の社名から明らかのように、同社のマレーシアでの提携相手であるタンチョン・グループ（華人系財閥）が主導したと思われる。

輸出加工型にはブリヂストン、キヤノン、住友電装、デンソー、朝日インテック、HOYA、マニー、デンソーなどが含まれるだろう。なかでもデンソーはASEAN諸国のほとんどへ進出しており、相互補完体制を構築している。プノンペンSEZに進出してワイヤーハーネスを生産する住友電装は日本から部材を輸入し、プノンペン港からメコン川を経由してサイゴン港から日本へ製品を輸出している。輸出加工型の進出は、GMS域内の複数国に拠点をもつ必然性はない。労働集約型の最適生産拠点を探して選択的に進出する傾向が強い縫製業や製靴などはそのほとんどが輸出加工型に入るだろう。ワコールのケースは進出当初は先進国向けの輸出加工型であったが、タイやベトナムの経済発展に伴って現地市場開拓も兼ねる混合型であろう。

工程間分業型にはミネベア、矢崎

総業、ミカサなどが含まれるだろう。この3社はいずれもタイ・プラスワン戦略としてカンボジアへ進出したケースである。プノンペン SEZ に進出したミネベアはデジタルカメラ用のマイクロモーターなどを製造しているが、その部材はすべて同社のタイ工場から陸送でプノンペンへ運ばれ、製品も同じルートでタイ工場へ出荷されている。コックン SEZ 区に進出した矢崎総業はワイヤーハーネスを生産し、タイに集積する日系自動車メーカーへ供給している。同じくコックン SEZ に進出したミカサは球技用ボールのチューブを生産し、自社のタイ工場へ供給している。日本電産の場合はタイやベトナムへの進出は現地日系最終財メーカー向けの市場開拓型だと思われるが、ポイペトのサンコー SEZ への進出は、タイで生産するハードディスクドライブ向けアルミ鋳造部品の生産を一部タイ工場から移管するという工程間分業型である。トヨタ紡織の場合はタイへの進出は現地日系最終財メーカー向けの市場開拓型、ベトナムへの進出は輸出加工型だと思われるが、ラオスのサワン・セノ SEZ への進出

は、自動車用シートカバーなどの内装部品（半製品）を生産し、タイのシート生産拠点へ供給するという工程間分業型である。

発展段階が異なる諸国が陸続きとなっている GMS を 1 つの経済圏と捉える視点からは、進出パターンのなかで工程間分業型が最も興味深いですが、このパターンに入る事例はまだ思ったより少ない。越境インフラ整備のソフト面がハード面に後れをとっている証左でもあろう。

注

- 1 日本経済新聞 2015 年 3 月 31 日付およびジェトロ通商弘報 2015 年 4 月 21 日付
- 2 通商弘報 2015 年 1 月 28 日付
- 3 通商弘報 2014 年 1 月 29 日付
- 4 通商弘報 2015 年 2 月 17 日付および 2016 年 1 月 11 日付
- 5 日本経済新聞 2014 年 6 月 3 日付
- 6 通商弘報 2015 年 2 月 3 日付
- 7 藤村 (2014a) を参照
- 8 通商弘報 2014 年 8 月 25 日付および 2015 年 4 月 10 日付
- 9 通商弘報 2014 年 10 月 2 日付および日本経済新聞 2015 年 12 月 3 日付
- 10 Vientiane Times 紙 2015 年 8 月 3 日付

11 通商弘報 2014年8月8日付

12 「ビルマロード」やシャン州の少数民族武装勢力の歴史と現状についてはウ・タント (2013) が活写している。

参考文献

ADB (Asian Development Bank) 2012. GMS Economic Cooperation Program: Overview. Manila.

ジェトロ (日本貿易振興機構) 2015 「特集 覚醒! メコン」 ジェトロセンサー2015年9月号 2-29頁

週刊東洋経済 2015a 『海外進出企業総覧 2015年版 国別編』 東洋経済新報社

_____ 2015b 『海外進出企業総覧 2015年版 会社別編』 東洋経済新報社

藤村学 2014a 「大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果: その1 南北回廊および北部回廊」 青

山経済論集 第66巻1号 71-95頁

_____ 2014b 「大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果: その2 東西回廊とその関連ルート」 青山経済論集 第66巻2号 91-113頁

_____ 2014c 「大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果: その3 南部回廊および南部沿岸回廊とその関連ルート」 青山経済論集 第66巻3号 71-92頁

_____ 2015 「大メコン圏における経済回廊の現状と越境輸送インフラの経済効果: その4 東部回廊とその関連ルート」 青山経済論集 第66巻4号 193-209頁

ミン・ウ・タント (Thant, Myint-U) 2013 『ビルマハイウェイ: 中国とインドをつなぐ十字路』 (原題 Where China meets India, 2011年刊) 白水社