

《ASEAN》

1. 対米輸出、台湾と越で急増 各地で輸出拠点の分散が加速か

台湾やベトナム、韓国といった中国の周辺国・地域で、米国向けの輸出拠点を分散する動きが顕著になっている。これら3カ国・地域の今年1～3月の輸出は中国向けが減速しているのと対照的に、米国向けが大幅に伸びた。品目によっては2倍以上に拡大しているものもあり、米中の貿易摩擦の影響が徐々に顕在化していることをうかがわせる。

2. 台湾のアパレル主要大手、東南アジアで生産拡充加速

アパレル受託製造主要メーカーは、最近のブランド顧客からの受注急増を受けて、東南アジアを中心に新たな生産拡充計画を加速させている。業界大手の儒鴻企業(エクラット・テクスタイル)は当初、向こう3年の生産拡充は計画していないと説明していたが、最近になって生産が受注に追いつかない状況が続いているため、計画を前倒して拡充に着手することを決めた。同社の主な海外拠点はベトナムにあるが、新工場の詳細については明らかにしていない。2019年下半期には縫製の外部委託で新たに60本の生産ラインが加わる予定。同じく大手の聚陽実業(マカロット・インダストリアル)は3月、840万米ドル(約9億4000万円)を投じてインドネシア中ジャワ州のデマック工場で第4期の生産能力拡充を行うことを表明した。20年6月の完成を予定している。ベトナムでは新規開設した工場が今年から稼働するほか、カンボジア工場では生産効率引き上げによる増産を図っている。

《タイ》

1. 自動車産業などのベトナム移転も=EVFTA発効で

タイ商業省のピムチャノック貿易政策・戦略事務局長は欧州連合(EU)とベトナムの自由貿易協定(EVFTA)が今年発効した場合、タイ国内にある自動車、コンピューター、衣料品などの産業がベトナムに移転する可能性があるかと警告した。ベトナムとEUは3年間の交渉を経て、2015年12月2日にEVFTAを締結。現在は両国・地域の批准待ちで、年内にも発効する予定だ。輸入関税は最終的に約99%以上の物品で撤廃される見込み。ピムチャノック事務局長は、調査の結果、ベトナムはEUとのFTA締結の結果、タイより優位に立つ可能性がある」と指摘。「われわれの調査では、自動車・同部品、アルコール類、飲料などタイの一部輸出品の競争力は大幅に低下するとの予測が示された」とした上で、一部輸出製品の工場のベトナム移転につながる可能性がある」と強調した。特に自動車メーカーは、電気自動車へのシフトなどを急ぐ必要があると訴えた。同事務局長はまた、EVFTAはベトナムの衣料品・繊維製品の欧州市場への輸出に大きな恩恵をもたらすとの認識を示した。

2. 高速鉄道接続の加速、中国・ラオス・タイと合意

ラオスのブンチャン・シンタウン公共事業相は、中国・雲南省昆明市を起点にラオスを経由してタイに接続する高速鉄道について、建設を加速することで3カ国が合意したと明らかにした。昆明市と首都ビエンチャンを結ぶ「ラオス・中国鉄道(中老鉄路)」の工事進捗率は、2月28日時点で61%。ラオスの46回目の建国記念日となる、2021年12月2日に合わせた完工を見込んでいる。ブンチャン氏は、3カ国は中国・北京で3月に開催した会合で「ラオスとタイを結ぶ友好橋を新設することで合意した」と説明。現在は新設する友好橋をラオス側の駅に結

ぶ路線の設計を進めていると述べた。同橋付近には物流センターを建設する計画で、事業化調査は既に中国の専門家に依頼したという。ラオス・中国鉄道が接続するラオス・タイ高速鉄道は、タイ政府が首都バンコクと東北部ナコンラチャシマ県を結ぶ第1期事業(総延長253 キロメートル)、ナコンラチャシマ県とハカイ県を結ぶ第2期事業(同355キロ)に分けて敷設する。第1期は今年半ばに完成する計画。タイの英字紙バンコクポストは先に、23年にタイ側の全路線が開通するとの見通しを報じている。

3. カンボジア行き鉄道路線の開設、閣議で承認

タイ政府は17日の閣議で、タイ国鉄による東部サケオ県アランヤプラテート郡のバンクロンルックとカンボジアのポイペトを結ぶ新路線の開設を承認した。鉄道の共同運行に関する合意書の調印式は今年22日に行われ、タイのプラユット、カンボジアのフンセン両首相が立ち会う予定。アーコム運輸相によると、この日の調印式に合わせてタイ・カンボジア友好橋(バンノンイアンーサトゥンボット間)の完工の記念式典やバンクロンルック駅の開設式、同駅周辺での税関・検問所関連施設建設の起工式なども行う。同相は、両国間の協力の象徴としてタイがカンボジアにディーゼル列車を提供するとし、この引き渡しの式典も開催すると述べた。また、バンクロンルックーポイペト間鉄道の本格運行について、タイ国鉄がカンボジア側と運行本数や運賃、諸経費、車両の維持管理などの詳細を調整した上で、開始することになると説明した。

《ベトナム》

1. 香港系紡織企業、ハイズオン省に第3工場＝雇用創出5千人－当局が認可

香港の紡織大手クリスタル・インターナショナル・グループ傘下のベトナム企業はこのほど、同国北部ハイズオン省人民委員会から第3工場の設立認可を受けた。新工場はグエンザップ工業団地に立地し、総投資額は3900万ドル(約43億円)。4900人の雇用を創出する。同社は2006年、ハイズオン省で最初の工場の操業を始め、14年には第2工場を稼働させた。輸出額は年1億7000万ドル(約190億円)。

2. メコンデルタ、数千世帯が水不足に直面＝干ばつと海水侵入で

ベトナム・メコンデルタ地域の数千世帯が、干ばつと海水侵入のダブルパンチで生活水不足に直面している。現在、一部の地域で、淡水が1立方メートル当たり20万ドン(約1000円)まで値上がりしており、地方自治体は給水タンク車で水を配っている。ロンアン省カンズオック県の住民によると、地域の貯水池はすべて干上がっており、淡水の値上がりで家族4～5人の水代だけで毎月約100万ドンに上っている。そのため、コメのとぎ汁を作物への散水や家畜の飲み水に使用したり、入浴は塩水で行ったあと最後に淡水で素早くすすいだりするなど、あらゆる方法で節水に努めている。こうした事態を受け、ロンアン省では軍が3台のトラックを使って1日約20立方メートルの淡水を毎日運んでいるという。一方、チャビン省は深刻な干ばつに見舞われており、農業用水の不足が心配されている。用水路の淡水は肥料や農薬による化学汚染や病原菌の残留があるため、雨期まであと1カ月以上、待たなければならない。地元当局によると、今年の海水侵入は昨年より深刻で、主要な運河は塩分濃度が10～30ppt(千分率＝パーミル)と高くなっている。ただ、カントー大学気候変動研究所のレ・アイン・トゥアン副所長による、今年の干ばつ・海水侵入は16年ほど深刻ではない。16年のメコンデルタ地域は、歴史的な干ばつと塩水の侵入に見舞われ、16万ヘクタールの土地が塩化し、5兆5000億ドンの損害が発生した。

3. ホーチミン市、大気汚染の主因はバイクの排ガス

ベトナムのホーチミン市国家大学環境・天然資源研究所のホー・クオック・バン氏はこのほど、「ベトナムの大気汚染」をテーマとするフォーラムで、同市の大気汚染の主因はオートバイによる排ガスだとする調査結果を報告した。フォーラムでバン氏は、「2017年初めから実施した調査で、ホーチミン市の大気汚染の主因はオートバイであることが分かった。一酸化炭素の90%、非メタン揮発性有機化合物の65.4%、粉じんの37.7%がオートバイによるものだった」と報告。排ガス検査を義務付けるバイクをエンジン排気量175cc以上に限るのではなく、すべてのバイクを対象に、より厳しく行うべきだと提言した。また、25年には道路交通が大気汚染を49%悪化させ、30年までに79%悪化させるだろうと警告した。ただし、建設中の地下鉄が操業を開始すればオートバイの排ガス量は3%減少するとの見通しも示した。環境総局の元副局長のホアン・ズオン・トゥン博士は、ベトナムの大気汚染は危険なレベルに達しており、特に大都市ではPM2.5(微小粒子状物質)濃度が上昇していると指摘。政府は大気の質を改善するための政策を講じてはいるが、効果は限定的だと述べた。専門家らは、公共交通機関の整備や大気汚染に対する市民の認識向上、大気の自動観測システムへの投資を主張した。

《カンボジア》

1. EU向けコメ輸出33%減 1～3月、関税導入が重し

カンボジアから欧州連合(EU)へのコメ輸出が急減している。2019年1～3月は前年同期比32.8%減の5万1,552トンだった。主要仕向先のEUが1月、カンボジアに緊急輸入制限(セーフガード)措置を発動し、関税が課されるようになったことが響いた。一方、中国向けが急増するなど、輸出業者はEU以外に余剰米を振り回しているようだ。

2. 首都のごみ収集料金、2倍以上に値上げ

プノンペン政府は4月1日から、市内のごみ収集料金を2倍以上に値上げした。人口増加と経済成長に伴って、ごみの量が増えているため、収集と清掃サービスを向上させる狙いがある。標準料金となるアパートの1階居住者は、月額4,000リエル(約110円)から2.7倍の1万600リエルに上がった。戸建て住宅は1万4,100リエル。庭付き住宅は、敷地300平方メートルまでなら3万1,000リエル、301～600平方メートルは6万400リエルとなる。プノンペン政府は値上げについて、昨年6月に財務経済省、内務省、環境省が出した、各種公共サービスの最大料金表に従った措置としている。首都唯一のゴミ収集業者シントリの関係者は「旧標準料金ではコストと合わなかった。これでサービスを改善できる」と話す。一方、シントリの収集サービスは滞りがちになっていることから、政府のフェイスブックのページには「値上げに見合うサービス改善がなされるのか」といった書き込みが相次いでいる。

3. 中国大使館、賭博虚偽求人に注意呼び掛け

在カンボジア中国大使館は16日、中国人が虚偽の求人広告にだまされ、カンボジアで賭博関連の仕事に就くケースが目立つとして注意を呼び掛けた。中国大使館によると、数多くの中国人がカンボジア南部の港湾都市シアヌークビルやタイ国境のポイペト(北西部バンテイメンチェイ州)、ベトナム国境のバベット(南東部スバイリエン州)などにだまされて送り込まれている。インターネット賭博に関連する仕事に就いた結果、金銭トラブルに巻き込まれたり、身分証明書を奪われたりしているほか、不当に監禁される例も報告されているという。中国大使館は「カンボジアで働く場合には正規のルートを通じてほしい。賭博など自身の安全を脅かすリスクがある行為には参加、従事しないであらう」と呼び掛けた。ネット賭博業者は、オンラインゲーム会社などを装い、緩い応募条件

と高待遇をうたって従業員を募集しているという。

4. 中国系ホテルが垂れ流しか、南部リゾートで

カンボジア南部シアヌークビル州で、中国企業が所有するホテルが排水をビーチに垂れ流しているとして、環境保護団体が政府に同ホテルを閉鎖させるよう求めている。環境保護団体マザー・ネイチャーのメン・ヘン氏は、同州の「サンシャインベイ・ホテル・アンド・カジノ」から変色した大量の水がビーチを通過して海に排出される様子を、上空からビデオ撮影し、フェイスブック上で公開した。「ホテル周辺の海水からは悪臭がただよっている」とも報告した。シアヌークビル州のロンサンルーム島では、3月中旬に同じく中国系の「ジンディン・ホテル・アンド・カジノ」が閉鎖処分を受けたばかり。処分の理由はカジノ関連法の違反などだが、排水が垂れ流されているとの苦情が周辺住民から出ていた。チア・ソパラ建設相は、ジンディンの閉鎖で「シアヌークビル州のビーチへの汚水垂れ流しはなくなった」と宣言したが、メン・ヘン氏は建設省は現場を調査していないのではないかと指摘。フン・セン首相にサンシャインベイの排水問題への対処を求めている。

5. シアヌークビル、国有地不法占拠が頻発

カンボジア南部の港湾都市シアヌークビルで、民衆が国有地や空き地を勝手に占拠するケースが相次いでいる。シアヌークビル州当局は、不法占拠中の民衆に立ち退きを求める緊急命令を出した。シアヌークビルではカジノなど観光業の発展に伴い、地価が急騰している。不法占拠に及ぶ人たちはタケオ、プレイベンなど他州の出身者が多く、「貧しくて帰る家がない」ことを理由にブローカーの手引きで土地を占拠しているもようだ。当局の調査報告は「住民には明確な目的がある。占拠に成功すれば土地が手に入り、失敗しても政府の賠償が得られると考えている」と指摘している。実際に警察が排除に乗り出すケースも出ている。18日には国道4号線沿いの土地を不法占拠し、違法建築物を建てている50世帯が撤去対象となり、住民が激しく抵抗。翌日には100人余りが国道4号線を封鎖し、警官隊と衝突。警察車両3台が破壊され、住民8人が逮捕された。シアヌークビル州のユン・ミン知事は「一般市民は無知で誘惑されやすい。不法占拠中の民衆に対する教育を行い、法律に触れることを知ってもらい、自主的に立ち退かせたい」と述べた。

6. 宜佳旅遊と中国中信、リゾート開発で提携

中国系不動産デベロッパーの宜佳旅遊発展（イージア）は24日、カンボジア南部シアヌークビル州で推進するリゾート開発事業に関連し、中国国有企業である中国中信集団（CITIC）系の金融サービス会社、中信国通投資管理と提携した。開発事業の名称は「ゴールデンシルバークラフ（金銀湾）国際観光リゾート開発区」。中信国通は金銀湾開発区のインフラ整備向けの開発費などを資金面で支援する。宜佳旅遊発展は中国北京国際友好連絡会がカンボジアに設立した複合企業、共発国際カンボジア投資集団の傘下企業。ゴールデンシルバークラフは、一大リゾート地になる見込み。将来的には会議施設、健康保養センター、インターネット診療や介護の訓練拠点、国際的な職業技能教育拠点、スマートホテル、人民元のオフショア清算拠点などを備える。

7. ケップ州の観光開発推進、カジノは認めず

カンボジアのタオン・コン観光相は22日、南部ケップ州を「高級リゾート観光区」として開発していくとした上で、カジノや工業団地の開発は認めない方針を明らかにした。同相によると、カンボジア政府は18日に開いた財政経済委員会で、観光省がケップ州の発展に関する全体計画の立案を担当することを決めた。ケップ州では今後

さまざまなインフラや観光資源の開発が進められる。同相は「**ケップ州では定年退職した外国人の高齢観光客に、セカンドホームとして訪れてもらうプロジェクトを奨励する**」と述べた。

8. 対カンボジア貿易巡り対立 米中、「貢献度」互いに譲らず

対カンボジア貿易を巡り、米中が互いに批判合戦を繰り広げている。米国は一般特惠関税制度(GSP)を活用した縫製品の輸入を例に、カンボジア経済に貢献していると主張。中国はカンボジアへの輸出が多く、雇用や産業の支援になっていないと批判した。これに対し、中国は水力発電所や道路などインフラ整備を通じて貢献していると反論。米中貿易摩擦が続く中、カンボジアで両国の対立が鮮明になっている。

9. タイ国境の友好橋完成 新検問所に接続、生産分業加速も

カンボジアとタイの両国政府は22日、カンボジアの北西部バンテイメンチェイ州とタイの東部サケオ県を結ぶ友好橋の完成式典を開いた。タイの支援で建設し、主にトラック専用ゲートとなる同州と同県を結ぶ新たな国境検問所に接続する。カンボジア側では新ゲートの起工式も開催。2022年にも開通が見込まれ、州内にある既存検問所で発生する混雑の緩和が期待される。タイからの生産分業を進める日系企業の動きが活発になりそうだ。

10. IMF、カンボジア経済のリスク指摘

国際通貨基金(IMF)は、カンボジア経済のリスクとして、欧州連合(EU)の関税優遇措置の停止手続きの開始など外的要因を指摘している。IMFの調査団は、カンボジアでオウン・ポンモニラット財務経済相と会談。リスク要因としては、EUが、武器以外の全品目を数量制限なしに無関税でEUに輸出できるEBA協定を一時停止する可能性や、米中貿易摩擦、英国のEU離脱などの影響を挙げた。不動産・建設業への融資の拡大なども、金融部門のリスクとして指摘した。一方でIMFは、電気料金の引き下げや最低賃金の調整、祝日の削減などの政府の取り組みを評価した。「カンボジア経済の成長率は、中短期的には6.5~7.0%で推移する」との見通しを示している。オウン・ポンモニラット財務経済相は調査団に「EBA協定の停止のリスクは織り込み済みで、経済成長率を6.5%以上で維持するために経済改革を進めている」と語った。

《ラオス》

1. 塩害対策で地下工事中断、ラオス中国鉄道

ラオスの首都ビエンチャンと中国国境を結ぶ「ラオス・中国鉄道(中老鉄路)」の敷設事業で、国境をまたぐ地下部分(友好トンネル)の掘削作業が約3カ月間、中断している。ラオス側で大型の岩塩鉱床が確認されたことを受け、線路など資材の塩害対策を講じているためだ。中老鉄路の技術者によると、岩塩鉱床はルアンナムター県の2カ所で見つかった。工事開始前に存在は把握していたが、実際の掘削で想定以上に大きいことが分かったという。この地下部分は、ラオス側が2キロメートル、中国側が7キロで、2017年5月に着工した。工事は6月に再開を予定し、今年中の開通を見込んでいる。中老鉄路の総工費は59億6,800万米ドル(約6,680億円)。雲南省昆明市を起点にルアンナムター、ウドムサイ、ルアンパバーン、ビエンチャンの4県と首都ビエンチャンを連結する。現時点の工事進捗率は、地上部分が87%、トンネルが54%、橋梁が43%。全線開通は21年12月を予定。

《マレーシア》

1. マレーシア首相、経済利益を強調＝中国と鉄道計画継続

マハティール首相は15日、中国の政府系企業と建設継続で合意した「東海岸鉄道計画」について「コスト削減に成功し、地元企業の参加など経済的利益も獲得した」と強調、中国との交渉結果を評価し、政府の方針転換に理解を求めた。近く工事を再開し、2026年の完成を目指す。鉄道計画は16年に始動したマレー半島を横断する大型事業で、マラッカ海峡と南シナ海の間を陸路による物流が可能になる。中国はシルクロード経済圏構想「一帯一路」で計画を重要視している。マレーシアのナジブ前政権は中国から事業費を高利で借りていた。昨年5月に首相返り咲きを果たしたマハティール氏は就任早々の7月、工事を中断。計画自体の中止を検討した。しかし、中国側の譲歩を受け、一転して12日に継続を決めた。新たな事業費は440億リンギ(約1兆2000億円)で当初より3割以上安くなった。事業費の借入金利についてマハティール氏は「以前より低くなる」と説明。建設工事に参加するマレーシア企業の割合も「従来の3割から4割へ見直す」と述べた。今回の合意には、鉄道とは関係なく、中国がマレーシア産パーム油の購入量を増やす経済支援も盛り込まれた。「一帯一路」への打撃を避けたい中国に対し、徹底してマレーシアの利益を追求した姿勢を強調した。

2. 東海岸鉄道、マレーシア政府が全資産を所有＝財務省傘下MRL

財務省傘下企業マレーシア・レール・リンク(MRL)は、中国の政府系企業と共同で進める「東海岸鉄道計画」について、東海岸鉄道の全ての資産はマレーシア政府がMRLを通じて100%保有すると明言した。MRLは、中国交通建設(CCCC)と50%ずつ出資して東海岸鉄道の維持管理を担う合弁会社を設立する予定だが、「どのような形であれCCCCに東海岸鉄道の所有権を譲渡することはない」と強調。鉄道運営の費用や技術的ノウハウを共有するだけだと指摘した。また、合弁会社の最高経営責任者(CEO)の任命権はマレーシア側が握っており、合弁会社が国家安全保障の脅威になることはないとした。一方、MRLは、東海岸鉄道の路線を変更することで、タイ国境近くのコタバルからクアラルンプールまでの所要時間が5～6時間に伸びるとの観測を否定。コタバル―クアラルンプール間の所要時間は実際には4時間程度になると指摘した。また、路線変更に伴いティティワング山脈でのトンネル工事が不要になったことや、駅の数を24駅から20駅に減らすことなどで、事業費を当初予定していた655億リンギから440億リンギに圧縮すると説明した。

《バングラデシュ》

1. 赤い屋根広がる10万居住区、難民待つ島

今にも海に沈みそうな平らな島に、約10万人を収容できる真新しい赤い屋根の建物が連なる。バングラデシュ沖のベンガル湾に浮かぶ島、バシヤン・チョール。隣国ミャンマーから逃れたイスラム教徒少数民族ロヒンギヤを難民キャンプから移すため、同島にバングラデシュ政府が建設した居住区を18日、外国メディアとして初めて取材した。だが住民となっているはずの難民の姿はなく、行き交うのは作業員ばかりだった。河口に位置する南部ノアカリの船着き場から約40キロ、モーターボートで約1時間走ると水平線の向こうに島が見えた。事業を管轄する海軍によると、面積は約53平方キロで伊豆諸島・三宅島より少し小さい。ベンガル湾の島々は低地のため高潮が起きると水に沈んで形を変えることがある。この島の名もベンガル語で「浮島」の意味。約30年前に島としての形を成した低い土地で、島の1割強に当たる居住区は、長さ約12キロの円形の堤防に守られている。見渡す限り、長屋のような平屋の赤い屋根が地面を覆う。建物は高床式で鉄骨やコンクリートでできている。計1,440棟がほぼ完成。各棟に8畳強の部屋が16室あり、1室に家族4人が暮らすことを想定している。「サイクロンの際の避難ビルも120棟ある。難民キャンプより、はるかに安全だ」。総括責任者マムン・チョードゥリー海軍准将が力説した。

100 万人超のロヒンギャ難民は現在、バングラデシュ南東部コックスバザールのキャンプで生活している。うち72万人超は2017 年8月以降、治安部隊との衝突を逃れてきた。丘陵地帯の森林を切り開いたキャンプは、竹で作られた簡素な住居で埋め尽くされ、雨期には崖崩れも起きる。

海軍によると、政府は17 年11 月、キャンプの人口密度を低くする目的で移住計画を作成。ほぼ無人島で居住区の造成に支障も少なく、国連や援助機関による支援物資搬送も可能としてこの島を選んだ。予算は2億7,200万ドル(約304 億円)に上る。しかしキャンプで暮らす女性タリミナさん(50)は「嵐になると島が沈むと聞いた。キャンプで満足」と難民の間の懸念を話す。コックスバザールは国境に接しており、故郷に近い場所から離れたくないと考える難民も多いという。昨年11 月にはミャンマーへの帰還計画が中止されており、バングラデシュ政府は今月に移住を始めたい方針だったが、めどが立たない状態。居住区の管轄権は11月、海軍から地元自治体に移される予定だ。複数の当局者は「それまでに移住できなければ、士官学校などに転用されるだろう」と話す。

以上