

# AECで実現する世界

texted by 滋賀銀行 バンコク駐在員事務所長 河村 正弘

2015年末に加盟10カ国のASEAN経済共同体(AEC: ASEAN Economic Community)が発足し、総人口が約6億人の巨大市場が誕生する。AECとは何か、そして発足に向けてどのような変化が起こっているのか、現地よりレポートする。

## 工場進出が相次ぐ ラオス・サワンナケート

サワンナケート県。人口約630万人の小さな国・ラオスの地方都市に、今年3月以降、大手日系企業の進出が相次いで決定した。デジタル一眼レフカメラ組立工場、自動車シート工場、アルミダイカスト部品工場といった製造業が中心である。

サワンナケート県は、2006年に日本の円借款で建設された第2メコン友好橋でタイとつながる国境貿易の拠点だ。また、ベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーを結ぶ東西経済回廊の一翼を担っている。しかし友好橋が完成後も、ラオスにとって長らくその経済効果はほとんどなかった。ラオスからタイへの輸出品がなく貨物は通過するだけであること、また国境

での手続きの煩雑さで、東西経済回廊そのものが物流網として機能していなかったためである。

状況を変えたのが、タイでの深刻な労働者不足と賃金上昇だ。サワンナケートに進出を決定した日系企業の共通点はタイの補完工場としてであり、労働集約型の工程をタイからラオスに移管し、国境をまたいで製造を行う。サワンナケートの活況は、AECが目指す「単一の市場と生産基地」の象徴である。

## AECとEUの違い

地域経済連合でイメージされるのは欧州連合(EU)であるが、AECはそれと大きく異なる。EUの加盟国は主権の一部が制限され、通貨も共通化された

完全な市場統合を目指している。一方AECは、優先するもの、合意できるものから進めようという緩やかな経済統合であり、加盟国の国内法が優先され、AECによる拘束力はない。

例えば、ベトナムからラオス・サワンナケートを経由してタイまで運ぶ3国間物流の場合、隣り合う2国間では車の相互乗り入れが可能だが、ベトナムの車両がタイを走行することはできないため、ラオスで貨物を積み替えなければならない。また、越境の際は通関手続きをその都度行う必要があり、煩雑である。

実は越境交通協定(CBTA)がGMS 6カ国(大メコン圏=中国、ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマー)で締結されており、そこには通関手続きの一本化や車両の積み替えを省略し相互乗り



東西経済回廊の第2メコン友好橋

入れを認める手段が明記されているが、これを活用した物流は各国の国内法の存在により実際は不可能である。AECを有効なものとするためには国内法を共通化させなければならないが、これには個別案件ごとに各国で利害関係者の調整など労力と時間を要する作業だ。

## AECをスローガンに

しかしAEC発足を旗頭に、加盟国が相互補完しつつ競争力のある経済連合体を築こうとする意識は強い。ゆっくりであるが国内法の改定も進んでいる。一例だが、これまで車両の積載可能重量はラオスが9.1t、タイ・ベトナムが11tと異なっていたため、貨物コンテナがラオスで重量超過となり、積み替えや追加車両の手配による輸送コスト増や国境トラブルの要因となっていた。これをラオスの国内法を11tに改定することで共通規格化した。

このようなAEC発足に向け越境物流の規格を統一しようとする各国の動きが、国をまたいだ生産を可能にし、サワンナケートにおける日系企業の進出を後押ししている。ビジネスマンの増加から、ラオス航空は8月1日、サワンナケートーバンコク間の毎日運航を開始した。以前

に比べ第2メコン友好橋の交通も増加している。

サワンナケート県は、ラオス独立の指導者で初代首相のカイソーンが出生した地。政府有力者は多いが賄賂が横行し、インフラ整備が進まず道路の舗装もままならない状況だ。メコン川の対岸にあるムクダハン(タイ)との生活格差は如実で、日用品や食材もほとんどがタイからの輸入品だが品数は限られており、定期的にタイに買い出しに行かなければならない。サワンナケート県の今後はAEC成功の試金石の一つといえる。

AECとEUの比較		
	AEC	EU
加盟国数	10カ国	28カ国
人口	約6億人	約5億人
共通通貨	なし	ユーロ
域内議会	なし	あり
基本憲章の法的拘束力	なし	あり
司法裁判所	なし	あり



## 「伝える」という気持ち

ミニバスの車内で、欧米からと思われる外国人観光客が運賃の支払いで右往左往している。そこで席をばっと立ち「May I help you?」と話しかけたのは、60歳台とおぼしき香港人の男性である。彼は運賃の支払い方や目的地への行き方をぶっきらぼうな口調ながら親切に教えていた。英語が話せる香港人は男女とも人口の45%を超えており、中国返還前よりも高く、年々上昇している。

一方、日本人はどうだろうか。外国人に道を尋ねられた時、笑顔で逃げてはいないだろうか。これはコミュニケーション能力の問題であり、語学力の問題ではない。言葉が分からなくとも、地図を一緒に覗きこみ、身振り手振りで行き方を伝え、時間が許すなら自ら案内することもできる。言葉の流暢さのみにとらわれていないだろうか。

元来、日本人は積極的に自分の意見を表現することに長けておらず、直接的な表現を好まない文化的背景もある。しかし、多くの外国人は意見を出し合い、議論することを好む。相手を論破することをよしとするように見えるかもしれないが、その本質は、議論の先に自分一人では到達できない考えが生まれるかもしれないという期待である。社内会議も本来はそういった効果が期待され、特に複数以上の社員が心を合わせ、同じ目標に向かわなければならない時、その効果への期待はより高まることとなる。

とはいえ、異文化・異言語の相手と仕事をする際にはやはり最低限の語学力は必要となる。ただし、ビジネス上で話されるものは単語も文法も限定されており、まずはそれらをしっかりと覚え、怖気づくことなく伝えることだ。

「伝えなければ伝わらない」いつでもこの気持ちを忘れず、そこから始めていきたい。

(しがきんアジア月報9月号より 香港支店)

ビジネス英語指数国別ランキング(アジア地域)			
国・地域	スコア	国・地域	スコア
1	フィリピン 7.95	7	韓国 5.28
2	インド 6.32	8	台湾 5.08
3	シンガポール 6.28	9	中国 5.03
4	マレーシア 5.84	10	タイ 4.62
5	インドネシア 5.57	11	ベトナム 4.61
6	香港 5.39	12	日本 4.29

(出典)GlobalEnglish[2013 Business English Index]



工場建設がスタートしたサワンナケート県



タイの車両からラオスの車両への貨物の積み替え