

# みずほアジア・オセアニアインサイト

2011年6月14日発行

## 東日本大震災のアジア経済への影響

～自動車・エレクトロニクス産業のサプライチェーンへの  
影響を中心とするタイ・シンガポール現地調査から

本誌に関する問合せ先  
みずほ総合研究所(株) 調査本部  
アジア調査部 シンガポール駐在 小林公司  
TEL +65-6304-1935  
E-mail [koji.kobayashi@mizuho-cb.com](mailto:koji.kobayashi@mizuho-cb.com)

みずほフィナンシャルグループは  
「お客様のより良い未来の創造に貢献するフィナンシャル・パートナー」  
をめざします。

**Channel to Discovery**

- \* 当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、商品の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容は、予告なしに変更されることもあります。

## < 要 旨 >

- ・ 東日本大震災が発生した後、アジア経済にも様々な経路で影響が及ぶとの見方が広がった。主なものを挙げれば、①日本からの部材輸入が途絶えることによるアジアでの生産減少（サプライチェーン問題）、②日本経済の悪化に伴うアジアの対日輸出落ち込み、③日本企業の対アジア投資・進出の見直し、④放射能汚染・風評被害による食品輸入停止や、日本食レストランの売上減少などである。
- ・ 以上に述べた影響のなかで、特に明瞭な動きとして確認されたのは、自動車およびエレクトロニクス産業のサプライチェーン寸断による生産減少だった。そこで本稿では、サプライチェーン問題について、日系自動車産業が集積するタイと、エレクトロニクスを主力産業とするシンガポールに焦点を当てて、震災直後の生産減少とその後の復旧状況、今後の見通しについて分析した。
- ・ タイの自動車産業では、震災直後に日本からの部材供給が滞り、4月の生産は前月比半減に陥った。しかし、5月には部材供給に目処が立ち、既に概ね通常操業に戻っている。今後については、タイおよび輸出先の新興国で自動車需要が強いことから、フル稼働で増産して前年並みの生産台数を確保する見込みだ。
- ・ シンガポールのエレクトロニクス産業でも、日本からの部材供給は滞ったが、4月の生産は前月比1割減とタイ自動車産業に比して小幅な落ち込みにとどまった。現状で部材供給は概ね復旧している一方、世界的にエレクトロニクス需要は漸く持ち直しの兆しをみせたばかりであることから、今後の生産は緩やかなペースで回復すると予想される。
- ・ 一方、アジア経済全体へのインパクトは小さいとみられるものの、日本食レストランにおける風評被害も幾つかの国・地域で即座に現れた。この点について、近年に日系外食産業の出店が増えているシンガポールのケースをみると、震災直後の売上は前年比▲30～50%のところが多かった。しかし、5月半ば以降にヒアリング調査したところ、日本産の鮮魚（刺身・すし）をメニューの中心とする店舗を除き、風評被害の緩和が確認された。
- ・ 結論として、震災直後に特に顕著となったサプライチェーン問題や風評被害は、タイとシンガポールのケースからは概ね終息に向かっていることがうかがわれる。
- ・ 今回、日本の震災がアジア経済に影響を及ぼしたことは、両者の経済関係が緊密化していることを再認識する機会にもなった。こうした認識が土壌となって、アジアでは日本と共に難局を克服していこうという連帯感が生じる動きもあるようだ。今後、連帯感で結ばれた日本とアジアが一体となって成長し、震災復興への後押しにも繋がることを期待したい。

## はじめに

3月11日に発生した東日本大震災は、日本だけにとどまらずアジアにも様々な経済的影響を及ぼしている。その中でも特に顕著だったのが、自動車やエレクトロニクス産業におけるサプライチェーン問題である。

みずほ総合研究所は、そのサプライチェーン問題について、日系自動車産業が集積するタイと、エレクトロニクスを主力産業とするシンガポールで現地ヒアリング調査を行った。本稿では、データによる分析に現地ヒアリング調査の成果を織り交ぜつつ、主に震災による現地自動車・エレクトロニクス産業への影響とその後の復旧状況、今後の見通しについて論じる。

また、サプライチェーン問題とは別に、現地の日本食レストランが、風評被害や食材輸入規制に直面しているという問題も指摘されている。これについても、シンガポールのケースを取り上げて現況を整理する。

なお、本稿のヒアリング調査は、みずほコーポレート銀行バンコック支店、同シンガポール営業部の支援の下、5月16日から27日にかけて実施した。協力を頂いた日本政府・企業関係者の皆様にはこの場を借りて感謝申し上げる。

## 1. 東日本大震災のアジア経済への影響（概観）

東日本大震災が発生した後、アジア経済にも様々な経路で影響が及ぶとの見方が広がった。主なものを挙げれば、まず日本からの部材輸入が途絶えることによるアジアでの生産減少（サプライチェーン問題）がある。日本が付加価値の高い部品を生産してアジアに供給し、アジアは日本製の部品を用いて加工・組立を行うという国際的な工程分業が発展してきたからだ。この傾向は、日本からアジアへの輸出のうち、部材（中間財）の占める割合が1990年の62%から2009年は71%へ上昇したことからもうかがわれる<sup>1</sup>。

また、日本経済の悪化に伴う対日輸出の落ち込みも考えられる。日本では、震災が発生した3月11日以降、サプライチェーンが寸断されて生産が急激に落ち込んだことに加えて、国内で自粛ムードが高まり、不要不急の支出を控える動きが強まったことで、1～3月期の実質GDP成長率は前期比年率▲3.5%となった。こうした日本の景気悪化に伴い、アジアの対日輸出が減少することが懸念された。近年、アジアの輸出先として日本の存在感は低下しているものの、輸出に占める対日輸出の割合は依然として1割ほどあり<sup>2</sup>、対日輸出の落ち込みがアジア経済に及ぼす影響は小さくないとみられる。

当面、日本企業の対アジア投資・進出は停滞するとの懸念も指摘されている。現地では、「国内の復興投資に専念するため、日本企業の対外投資ペースは低下」（シンガポール主

---

<sup>1</sup> 独立行政法人 経済産業研究所のデータベース「RIETI-TID 2010」による。「アジア」の定義は、中国、香港、韓国、台湾、シンガポール、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ブルネイ、カンボジア、ベトナム、インド。

<sup>2</sup> 09年時点（RIETI-TID 2010）。

要経済紙ビジネスタイムス、3/22)、「日本企業の投資は短期的に低下の見込みと産業大臣が発言」(タイ主要紙バンコクポスト、3/15)との見方がある。地域別では、「日本からの主要な投資先である中国、シンガポール、インドについて、直接投資への悪影響が現れる可能性」(インド民間最大手 ICICI 銀行、3/16)と懸念されている<sup>3</sup>。

さらに、放射能汚染・風評被害による食品輸入停止や、日本食レストランの売上減少といった影響がある。福島第一原発事故を受けて日本産食品の禁輸措置をとった国があり<sup>4</sup>、各地では日本食レストランの客数が急減したとの報道もなされている。

以上に述べた震災の影響のなかで、特に明瞭な動きとして確認されるのは、サプライチェーンの寸断による生産の落ち込みであった。震災発生当初の情報を整理すると、特に自動車、次いでエレクトロニクス産業のサプライチェーンで顕著な影響が現れた(図表1)。

図表1 アジアにおけるサプライチェーン混乱の影響

中国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トヨタ、4月21日から6月3日にかけて生産を50~70%減産</li> <li>・日産は中国3工場土、日曜生産停止(4/21報道)</li> <li>・ホンダ、4月中旬から生産調整</li> <li>・マツダが減産を示唆(4/19報道)</li> <li>・フォード、4月24日から5月4日まで生産停止</li> <li>・iPadの生産に支障(3/31報道)</li> </ul>
韓国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルノーサムスン、3月18日から約1割、4月1日から2割減産</li> <li>・GM、3月20日の週から14~20%の減産</li> </ul>
台湾	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国瑞汽車(トヨタ)、50%減産(4/27報道)</li> <li>・中華汽車(三菱自工)、残業取りやめ</li> <li>・フォード、4月25日から2週間生産停止</li> </ul>
インドネシア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トヨタ、4月25日から6月4日にかけて生産を50%以上削減</li> <li>・ホンダ、生産台数が計画の5割にとどまる</li> </ul>
タイ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トヨタ、4月25日から6月4日にかけて生産を70%削減</li> <li>・ホンダ、4月19日から50%生産を削減</li> </ul>
マレーシア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トヨタ、4月25日から6月3日にかけて生産を70%削減</li> <li>・ダイハツ、4月から残業と休日出勤を中止</li> </ul>
フィリピン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホンダ、4月から50%減産</li> <li>・南部カラバルゾン地方で日系企業404社のうち20社が一時操業停止</li> </ul>
ベトナム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トヨタ、4月25日から6月4日にかけて生産を70%削減</li> <li>・電子電気メーカーで日本からの部材調達が出来なくなり困難が生じている</li> </ul>
シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日系製造業の中で、最も影響が出ている産業は電気電子機器産業</li> </ul>

(注)震災発生から当初の情報を整理。

(資料)各種報道、ジェトロ発表

そこで、以下では、日系自動車産業が集積するタイと、エレクトロニクスを主力産業とするシンガポールでのサプライチェーン問題の状況について、現地ヒアリング調査の成果

<sup>3</sup> 一方、日本企業は自然災害のリスクを分散するために、生産拠点のアジア移転を加速させるとの期待も現地では持たれている。

<sup>4</sup> 脚注1で挙げたアジア諸国のうち、カンボジア以外の全ての国において、①日本産食品の輸入禁止、もしくは②日本側に対する放射性物資検査証明書の添付要求、③自国側での通関時における検査といった何らかの輸入規制措置が採られている(6月9日現在、農林水産省「諸外国・地域の規制措置」)。

を踏まえながら分析する。

## 2. タイ自動車産業への影響

### (1) 震災後に日本からの部品供給が滞り、4月の生産は前月比半減

震災発生当時、タイ自動車産業はフル操業状態だった。2010年の生産台数は165万台と過去最高であり、11年は前年をも上回る180万台の生産計画が立てられていた。実際、2月までの生産台数は月間15万台で推移し、12倍して年換算すると計画の180万台に達するペースで生産が行われていた。3月11日の震災以降も、日系を中心とする各社は日本からの部品供給が滞るなかで、部品在庫を取り崩して操業を継続し、3月の生産台数を17万台に伸ばした。

しかし、震災発生当時に、各社の部品在庫は生産の2週間から1か月分だった模様だ。タイ自動車産業は電子部品等の主要部品を中心に日本製への依存度が高く、日本からの部品調達難が続くと4月下旬には部品在庫が底をつき、5月の生産は目処が立たなくなるという「5月危機」が懸念された。自動車の生産に必要な部品は1台につき2~3万点ともいわれるが、その1つでも欠けると完成車を組み立てることができなくなるからだ。

部品不足に対応し、4月に入ると生産台数は9万台まで絞り込まれ、前月比(季節調整前)で半減、前年同月比(同)では▲15%になった。例えば、タイのトヨタ工場は震災直後から残業と休日出勤を休止していたところ、4月25日からは月・金曜日の操業を停止し、火~木曜日についても稼働率を50%まで低下させた<sup>5</sup>。平日のうち2日を休みとし、残りの3日についても実質1.5日の稼働状況ということは、週当たりの稼働率は30%(=1.5日÷5日)まで低下したことになる。4月時点では、30%の稼働率が6月4日まで続くというのが同社の見通しだった。

### (2) 現状では概ね通常操業に復旧

5月に入ると状況は好転した。12日、タイのトヨタは通常操業を前倒しで23日から再開すると表明し<sup>6</sup>、6月4日まで30%の稼働率を続けるとの見通しを撤回したことが象徴的な動きとなった。また、タイにおける主要メーカーのなかで日産は、「4月に一時的な生産調整を行ったものの、トヨタより早く立ち直った模様」(現地の自動車業界関係者)である。ホンダについても、5月末の時点で20~30%程度の稼働率に落として生産調整を続けていたものの、7月からは段階的に生産を増やし、8~9月には通常操業に戻るとの見込みが示された<sup>7</sup>。このように、主要完成車メーカーごとにタイミングのバラつきはあるものの、日産→トヨタ→ホンダの順に通常操業に向けて復旧している。

タイで当初懸念されていた「5月危機」が回避され、逆に5月以降に状況が好転した背景

<sup>5</sup> NNA報道(4/25付)

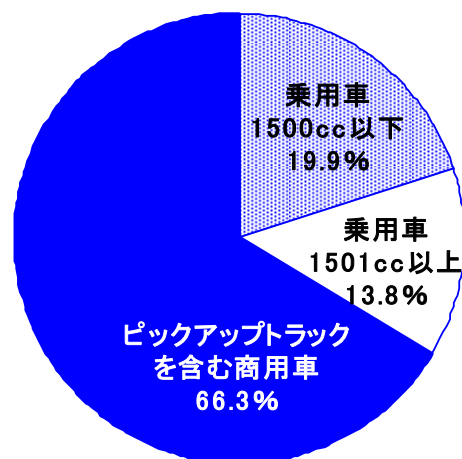
<sup>6</sup> 時事報道(5/13付)

<sup>7</sup> 日本経済新聞(5/27付)

は何か。現地でのヒアリング情報を総合すると、以下に述べる三つの理由があったと考えられる。第一に、震災当時に抱えていた 2 週間から 1 か月分の部品在庫で生産を維持するうちに、日本の部品生産が予想より早く回復してきた。現地ヒアリングでは、結果的に部品調達には大きな問題は生じなかったとの声が複数の日系企業から聞かれた。

第二に、ルネサス エレクトロニクス社のマイコンのように、日本国内の生産回復が遅れている特殊な部品もあるが、そのような部品はタイでの生産車種に多用されないというのが現地の共通した見方だ。ルネサス社の自動車用マイコンは世界シェアの 4 割を占めるとされ、カーナビやエアコン、エンジン・ギア制御装置等に用いられる。一方、タイにおける自動車生産の 3 分の 2 はピックアップトラックを中心とする商用車で、残りの乗用車についても安価な小型車（排気量 1500cc 以下）が主力であり（図表 2）、カーナビやエアコン、高度な駆動系制御装置は搭載しないものが太宗だ。

図表2 タイ自動車生産の車種別構成



(注)2010 年。四捨五入。  
(資料)CEIC

上述のように主要完成車メーカーごとに復旧のタイミングにバラつきがあることに関しては、日本製の特殊な部品への依存度の違いを反映している可能性がある。例えば、比較的復旧が早かった日産のタイでの主力生産車種に「マーチ」があるが、そのタイにおける現地部品調達比率は 90%以上<sup>8</sup>と日本製部品への依存度は低い。同車はグローバルコンパクトカーとの位置づけであり、世界各地の工場生産されている。タイでの生産車は日本にも輸出されている。

もちろん、タイでの自動車生産において特殊な日本製部品を全く必要としない訳ではない。第三の要因は、タイで特殊な部品を必要とする場合でも、そもそも日本で完成車生産が大幅に減少したため、日本では使われない部品をタイに優先的に融通できたということだ。現地ヒアリングでは、「日本の本社からだけでなく、タイの現場からも日本国内の部品メーカーに対して連絡をとり、宝物を探すかのように調達に努めた」「日本では使われない部品を、臨機応変にグローバルに融通することができた」とのコメントがあった。

なお、震災の影響で入手困難となった部品の代替については、出来たものと出来なかったものがあったようだ。具体的には、基礎的な素材や加工度の低い部品については代替が容易だった模様だ。これに対し、安全に関わる部品（エンジンやブレーキ等）は、代替品を使用した場合の安全検査に時間がかかるため、早期の代替は困難というのが現場の一致

<sup>8</sup> 日産自動車プレスリリース資料（2010 年 6 月 30 日）

した見方だ。結果的にタイの自動車生産が早期に回復していることは、慎重な安全検査を要する部品については上記の三要因で対応がなされ、「さほど代替がなかったことを示唆している」（現地の日系企業動向に詳しい専門家）。

### （3） 今後はフル稼働で増産し、前年並みの生産台数を確保の見通し

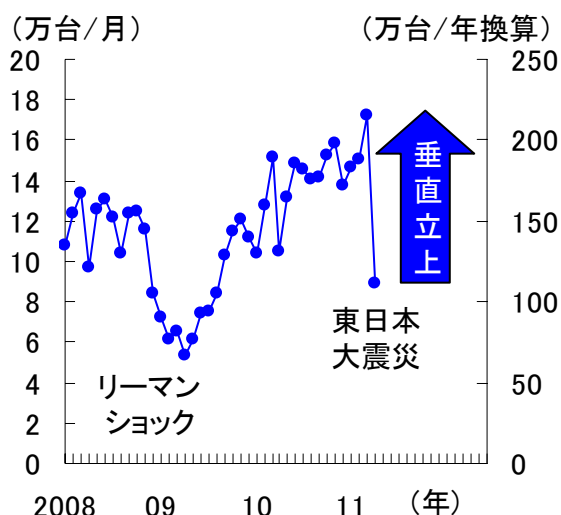
現地ヒアリング結果を総合すると、タイ自動車産業全体として、震災前に設定された年間 180 万台の生産目標は維持されている模様だ。今後、震災の影響で落ち込んだ分を挽回すべく、稼働率は「垂直立上」「ロケットスタート」のように高める動きがあるとの見方がある（図表 3）。具体的には、「“フル稼働” といっても通常は 2 割程度の余力を残しており、今後は余力も使いきって文字通りのフル稼働とする」「（稼働時間を伸ばすだけでなく）時間当たりの作業スピードもアップしようという動きがある」という見方だ。いわゆる「V 字」回復となったリーマンショック後に比べても、より鋭角的な立ち直りが目指されているようだ。

需要が急速に冷え込んだリーマンショック後とは異なり、今回は供給要因による生産の減少であり、タイ国内および輸出先の新興国市場では需要が強いとの認識があるからだ。

とはいえ、当初目標の 180 万台は年間を通じたフル稼働生産を前提としており、既に 4 月の生産は前月比半減したことから、今後に稼働率を急上昇させても 180 万台に到達するのは容易でない。タイ自動車工業会のアディサック名誉会長も、現時点では前年並みの 165 万台程度の生産台数を見込み、最終的には 180 万台の目標値に近づくことを期待していると発言している<sup>9</sup>。

一方、タイ自動車産業を挙げて稼働率を高め、当初目標の 180 万台に迫ろうとする見通しに対しては、抑制要因を指摘する現場の見方もある。第一の抑制要因は、日本国内の自動車生産も前倒しで回復しており、日本国内の部品需要も高まっていることだ。例えば、トヨタは 6 月の国内生産量が震災前に想定した水準の 7 割に落ち込むとの従来見通しに対し、9 割まで戻すと上方修正している<sup>10</sup>。これまでは、日本国内の完成車生産が落ち込んでいたために、特殊な部品を中心にタイへの優先的な部品融通が可能だった。今後、日本国

図表 3 タイ自動車生産台数



(注)季節調整前。年換算は月間台数を 12 倍した値。  
(資料)CEIC、新聞報道を基にみずほ総合研究所作成

<sup>9</sup> NNA 報道、6/3 付

<sup>10</sup> 日本経済新聞、5/25 付



内でも部品需要が高まると、タイへの融通は後回しになるとの懸念がある。

第二の抑制要因は、タイ自動車産業が全体的に「垂直立上」「ロケットスタート」のイメージで稼働率を引き上げる方針なのに対し、タイの一部の部品メーカーからは部品供給が追いつかない恐れがあるとの声が聞かれた。ある部品メーカーは、自動車産業以外との取引もあり、他産業向けの生産に支えられて全体の稼働率はさほど落ちなかった。また、タイの失業率は4月に0.8%とほぼ完全雇用状態にあり、解雇すると再び採用するのは困難と見込まれることから、雇用維持の観点からも稼働率は下げられなかったという。このような場合、自動車産業向けに稼働率を現在よりも引き上げる余地は乏しい。

以上を踏まえると、180万台の当初目標達成は難しく、前年並みの165万台程度に落ち着くとみるのが現実的と思われる。

#### **(4) 日本からの投資への影響については、今のところ大きな変化はみえず**

今回の震災を契機として、日本企業は国内の復興に専念し、国外への進出は停滞すると懸念がある。これに対し、自然災害のリスクを軽減するために、生産拠点の国外移管を加速させるという逆の見方も存在する。後者の見方に関しては、タイ投資委員会（BOI）からも「震災で影響を受けた日系企業のタイ進出を支援するため、免税など優遇措置を準備している」とのコメントが出されており<sup>11</sup>、日本企業の誘致が積極化している。

この点について、ジェトロ・バンコク事務所、およびタイ進出を支援する現地コンサル会社に聴取したところ、震災を理由とするタイへの投資の見直しや、生産移管の相談は、現状で目立った動きではないという。むしろ、震災以前からの流れとして、世界的な最適生産拠点を求める観点や、中国でのコスト上昇リスクを回避する観点からタイへの投資相談件数が増えていたところであり、現状もその流れが続いているとのことだった。

企業の海外進出に関しては、進出コスト、現地の収益環境、インフラ整備状況等の様々な判断材料が考慮されるため、震災だけが原因となって日本企業の国外進出が即座に加速するとは考えにくい。これらの様々な要因や、今夏の電力供給も含めた国内の復旧状況を見極めながら、企業は慎重に生産拠点の最適ロケーションを判断していくのだろう。投資への影響は今のところ出ていないものの、中長期的に注視していく必要がある。

自然災害が企業活動に及ぼす影響に対しては、生産のロケーションを含めた事前の「防災」と、事後の「消火」の二つの対応があるとの話がタイ自動車産業関係者から聞かれた。今回の震災では、一部の工場だけで生産する特殊な部品に関して供給の回復が遅れ、リスク分散という意味での「防災」は後手に回っていたことが明らかになった。一方、それ以外の部品生産は比較的早期に立ち直り、特殊な部品についても臨機応変にグローバルな融通を行うなど、日本企業の「消火」能力の高さも実証されたと評価すべきだろう。

---

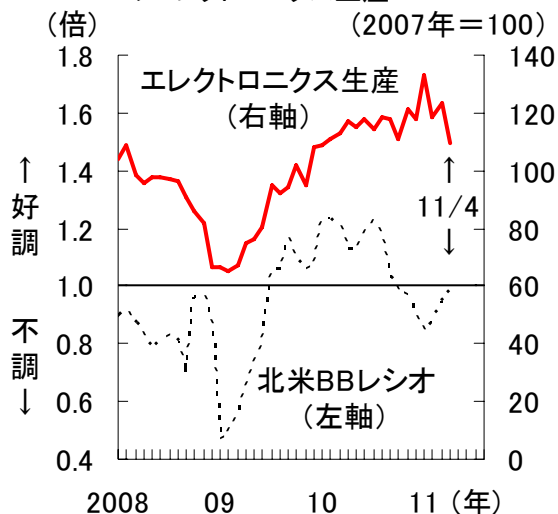
<sup>11</sup> NNA報道、6/3付

### 3. シンガポール エレクトロニクス産業への影響

#### (1) タイ自動車産業に比して影響は小さく、4月の生産は前月比1割減

震災前の状況を振り返ると、2010年半ば以降のIT産業では、リーマンショックからの回復局面が世界的に一巡し、需要が細っていた（シンガポール通貨庁）。世界的な半導体需給を反映するとされる北米BBレシオ（北米に本拠を置く半導体製造装置メーカーの全世界向け受注額/出荷額の比率）も、10年10月以降は好不調の境目となる1倍を割り込んだ。シンガポールのエレクトロニクス生産も、11年1月の生産が一時的に高まったことを除き<sup>12</sup>、10年秋以降は横ばいトレンドで推移していた（図表4）。震災前の市場環境は、フル操業だったタイ自動車産業とは異なっていたのである。

図表4 半導体需給関連指標とシンガポールのエレクトロニクス生産



(注)エレクトロニクス生産は季節調整値  
(資料)CEIC

こうしたところへ震災が発生し、日本からの部品調達難の影響が現れ、4月のエレクトロニクス生産は前月比（季節調整済）▲11.4%、前年同月比（季節調整前）▲8.0%と落ち込んだ。

もっとも、前月比で半減、前年同月比で▲15%となったタイ自動車産業と比較すると、シンガポールのエレクトロニクス産業の落ち込みは小さかった。その要因としては、「震災以前から最終需要が緩慢で稼働率は下がっていたため、震災による生産の落ち込みは目立たなかった」（コンピュータ関連企業）ということがある。また、部品在庫については3月後半時点で生産の1~2か月分を保有する企業が多く（シンガポール経済開発庁<sup>13</sup>）、2週間~1か月分の在庫しかなかったタイ自動車産業に比べて余裕があったことも幸いした。

#### (2) 現状で部品供給は概ね復旧、むしろ需要要因から今後の生産回復は緩やかな見通し

日本からの部品供給について現状を聴取したところ、「当社は一時的な影響があった程度で現状は復旧しているが、業界の一部には依然として調達に苦労しているところもあるようだ」との見方が多かった。タイ自動車産業のように、総じて復旧はしているものの、そのペースは企業・製品ごとにバラつきがある模様だ。

部品供給が復旧している第一の理由として、タイ自動車産業と同様に、日本国内での生産が早期に立ち直ったとの指摘があった。第二に、自動車産業とは対照的な理由として、

<sup>12</sup> 11年の旧正月休みが2月3日からだったため、1月中に駆け込みの増産が行われた可能性が考えられる。

<sup>13</sup> NNA報道、4/7付

部品の代替が比較的容易だったとの声も聞かれた。一般に、コンピュータや通信機器の場合、自動車のように慎重な安全検査は求められないからである。また、自動車産業では設計段階から完成車メーカーと部品メーカーがすり合わせ型の部品開発を行うケースがあるのに対し、エレクトロニクス産業では部品のモジュール化（規格化）が進んでおり、調達経路は平素から「多用化（diversified）」（エレクトロニクス関連企業）されていることも代替に作用した。

今後の生産見通しについては、部品供給の制約が薄れていることから、需要次第ということになる。現地では、「昨年半ばから需要は弱まっていたが、1年ほど経過して川下の在庫調整は進んでおり、今年下期には需要が回復するとみている」（コンピュータ関連企業）との展望が聞かれた。実際に、世界的に緩んでいたエレクトロニクス需要は改善の兆しをみせており、4月の北米BBレシオは0.98倍と1倍が目前になったところである（前掲図表4）。市場環境が良好なタイ自動車産業の「垂直立上」には及ばないものの、シンガポールのエレクトロニクス生産も緩やかに回復すると予想される。

以上、みてきたように、日本からの部品供給は正常化しつつあり、タイ自動車産業、シンガポールエレクトロニクス産業のいずれも、生産は回復する見込みである。

一方、アジア経済全体へのインパクトは小さいとみられるものの、日本食レストランにおける風評被害も幾つかの国・地域で即座に現れている。この点について、以下では、近年に日系外食産業の出店が増えているシンガポールのケースを取り上げて、状況をみていく。

#### 4. シンガポール日本食レストランの風評被害

##### （1）風評被害は鮮魚を除き薄れている模様

震災直後、シンガポールの日本食レストランは風評被害による売上減少に見舞われた。ジェトロ・シンガポール事務所が4月1日にリリースした資料によると<sup>14</sup>、震災直後の売上は前年比▲30～50%のところが多かった。

その後、4月29日付の主要紙ストレーツ・タイムズによれば、日本食レストランへの客足は回復傾向にあり、落ち込み幅は前年比▲10～20%に縮まった。

今回、みずほ総合研究所が5月半ば以降にヒアリング調査した結果でも、概ね明るさを取り戻していることが確認できた。例えば、Aラーメン店では、3月こそ通常の月に比べて売上が▲10%ほど落ち込んだものの、4月以降は通常の水準に戻っている。当初は食材の安全性に対する顧客からの問い合わせが店頭・電話であったが、4月後半からはなくなった。また、B和食店では、売上の減少は3月末に底を打ち、直近の売上は前年比+10～12%とむしろ拡大している。ただし、メニュー別では刺身・すしの売上が落ち、肉・鍋料理が伸

<sup>14</sup> [http://www.jetro.go.jp/world/shinsai/20110401\\_02.html](http://www.jetro.go.jp/world/shinsai/20110401_02.html)

びている。一方、Cすし店は3月からの売上減少が5月になっても改善が遅れており、シンガポリアンの常連客も足が遠のいたままという。このように、鮮魚に限っては風評被害が尾を引いており、業態別ではメニューの中心が日本産鮮魚であるような高級店で影響が残っているとみられる。

## (2) 日本からの食品輸入制限は続く

日本食レストランへの影響は、日本産食品の輸入が制限されることによっても現れている。6月9日現在、シンガポール農食品・獣医庁(AVA)は、生鮮食品の輸入禁止を8都県(福島、茨城、栃木、群馬、千葉、神奈川、埼玉、東京)について実施している。その他の産地からの生鮮食品(牛乳・乳製品、肉、水産品、海草、果実、野菜(加工品含む))については、輸入に際して各都道府県(水産品は水産庁)による原産地証明書の添付を4月29日から義務付け、通関時には一時保留して検査も行っている<sup>15</sup>。こうした措置により、AVAは「シンガポールで販売されている日本産食品は安全」と宣言している。

一方で、日本からの食材調達には時間がかかり、鮮度への影響が懸念される。具体的には、日本国内の輸出業者は産地を証明できる資料を添えて申請書を作成し、各都道府県では申請書を精査して証明書を発行するという手間が増えた。水産庁は、「申請が混み合っている場合、受付から交付までに1~2週間程度かかる場合がある」としている<sup>16</sup>。

5月13日、日本大使館・ジェトロがシンガポールで開催した原発問題に関するセミナーでは、日本食レストラン関係者から、証明書発行の迅速化を求める発言があった。その後、同月27日にAVAが証明書発行機関として日本商工会議所も加わったとアナウンスしており<sup>17</sup>、手続きの迅速化につながることを期待される。

## (3) 業界は連携して風評被害に対応

風評被害への対応は、一企業だけでは限界がある。そこで、シンガポールの日本食レストラン・輸入業者10社は、シンガポール国内の100店舗以上で使用できる割引カード「フレンズ・オブ・ジャパン・カード」を発行した(図表5)。カードは1枚5シンガポールドル(以下Sドル、1Sドル=約65円)で販売され、5Sドルは赤十字社を通じ

図表5 フレンズ・オブ・ジャパン・カード



(資料)筆者購入

<sup>15</sup> 本パラグラフの記述は以下を参考にした。[http://www.jetro.go.jp/world/shinsai/20110518\\_01.html](http://www.jetro.go.jp/world/shinsai/20110518_01.html)

<sup>16</sup> <http://www.jfa.maff.go.jp/j/kakou/export/singapore.html>

<sup>17</sup> 下記リンク先参照

[http://www.ava.gov.sg/NR/rdonlyres/C88DB40D-C836-479A-A888-1D45460F08C5/19108/circular\\_C00\\_ChamberofCommerce\\_27May2011.pdf](http://www.ava.gov.sg/NR/rdonlyres/C88DB40D-C836-479A-A888-1D45460F08C5/19108/circular_C00_ChamberofCommerce_27May2011.pdf)

て「日本災害救済基金」に寄付される。カードを加盟店で提示すると、各店舗からは優待を受けられる(キャンペーン期間は4月30日～5月31日)。ある店舗の優待は飲食代金の50%に相当する食事券を提供するものであり、カードの販売で寄付を募るとともに、再度の来店を促す仕組みだった。

シンガポールには約500の日本食レストランがあるといわれ(筆者ヒアリング)、この取組に参加する100店舗は全体の2割に達する。主催者発表によると、カード販売による寄付金総額は約20万Sドル(カード発行枚数4万枚)を超え、一定のPR効果があったとみられる。また、来店客がカードを購入して寄付に応じてくれることは、風評被害に直面するレストランにとって励みになったという。

## おわりに

本稿では、震災によるアジア経済への影響として、サプライチェーン問題を中心に取り上げた。現地関係者へのヒアリング調査の結果、日本国内での部品生産の復旧努力や、臨機応変のグローバルな部品融通といった事後の「消火」活動が奏功し、既に部品供給は平時に近づいていることが確認できた。今後については、現地で得られた情報を基にすると、タイの自動車生産は急回復の見込みであり、シンガポールのエレクトロニクスについても緩やかな回復が予想される。また、日本食レストランへの影響についても、シンガポールの現地調査では風評被害の緩和がうかがわれた。

以上のように、日本の震災はアジア経済にも少なからず影響を及ぼした。日本がサプライチェーン等を通じてアジアとの経済関係を強めてきたことが、震災によって改めて確認されたといえよう。そして、強固な経済関係が土壌となって、アジアでは日本と共に難局を克服しようという連帯感も産み出されているようだ。シンガポール国際問題研究所のサイモン・テイ理事長は、「日本はアジアの一員であることを地震で再認識」と題する論文を現地紙Today(4月14日付)に寄稿し、「地震が日本との連帯感をかえって強めており、こうした感情は長年にわたり日本がアジアに経済的支援を行ってきた事実に基づいている」と分析している。さらに、中国経済が台頭するなかで、アジア全体の均衡的な発展にとって日本の存在が不可欠であると指摘し、中国とのバランスを取るためにも日本の復興に協力することが必要と論じている。

「日本がアジアの一員」として積極的に受容されることで、両者が一体となって成長していく上でプラスとなり、震災復興への後押しにも繋がることを期待したい。

以上