



とよしん 海外貿易投資ニュース

ミルクティーがブーム、参入相次ぎ競争は激化(ベトナム)

タピオカ入りの台湾式ミルクティーをはじめミルクティーの店舗が消費者の支持を集め、増加している。それだけに競争は激化しており、各社とも差別化や営業促進の強化などにより生き残りを図っている。

〈ハノイでは30以上のブランドが出店〉

ベトナムではコーヒー、ティーなどを気軽に屋外で楽しむ文化が根付いており、ジェトロが2016年にハノイ在住者を対象に行った調査でも、対象者の9割以上がカフェを利用し、うち約5割が週1回以上利用していると回答した(図参照)。こうした消費者の好みを背景に、2013年ごろから台湾などのミルクティーブランドがハノイ市内で次々に開業している。台湾系の「ディンティー」(Ding Tea)、「ゴンチャー」(Gong Cha)、「ココ」(Coco)をはじめ、中国系の「ロイヤルティー」(Royal Tea)、地場系の「トココ」(TocoToco)など、30以上のブランドがチェーン展開しており、「おいしい」「リラックスできる」といった理由で若者やオフィスで働く女性を中心に支持を得ている。現地報道によると、ベトナム全土でミルクティーの店舗は約1,500あり、ハノイ市では2017年上半年は月平均8店舗増加している。また、2016年のベトナムのミルクティー市場の規模は2億8,200万ドルで、成長率は年20%とする報道もある。提供されているミルクティーの種類は豊富で、各社ともタピオカミルクティーをはじめ、フルーツティー、アイススモージーなど40種類前後をそろえる。価格はおおむね1杯3万5,000~5万ドン(約175~250円、1ドン=約0.005円)程度だ。カップは各社の独自デザインで、テークアウトもでき、宅配サービスを行っている店舗も多い。多くの店舗は明るく清潔感があり、若者も入りやすい雰囲気だ。ある10代の利用者は来店の理由を、「若者向けの娯楽はあまりないので、友人と過ごすために利用している」と語る。価格は既存のコーヒーチェーン店と同程度だが、ミルクティーという甘めのメニューであることや、店舗内がコーヒーチェーンよりも明るめであることなど、若い世代が利用しやすい雰囲気にするなどで、新たな需要を掘り起こし、急速に支持を拡大していると考えられる。

〈出店場所が事業に最も重要〉

現在、ベトナム北部で最大手とされるのが、2013年に設立されハノイを中心に約200店舗をフランチャイズ展開するディンティーだ。同社は原料を全て台湾から輸入することで、国内産品に懐疑的な消費者に安心感を与えている。ハノイ市内で9店舗を経営しているフランチャイズのオーナーは、当地で展開する理由として市場の成長可能性を挙げるほか、「簡単に持ち帰りや配達ができ、利便性を求めるベトナム人のニーズに合うからだ」と語る。一方、地場ブランドの大手としては、同じく2013年に設立され全土に約140店舗を直営とフランチャイズを展開するトココが挙げられる。同社は自社工場でタピオカを製造することでコストを抑えているほか、店舗によってはたこ焼きなどの軽食を出している。同社幹部は「ベトナム人は海外ブランドを好む傾向があることから、地場ブランドという不利な条件を克服するために、各種プロモーションなどを積極的に行う必要がある」と説明する。また、両社とも事業の成否に関わる最大の要因として立地を挙げ、「人口密度などの諸条件を考慮し、慎重に出店先を検討している」と強調する。

〈日本風を打ち出すブランドも登場〉

8月以降も、地場外食大手「ゴールデンゲート」(Golden Gate)が台湾風の「ユータン」(Yu Tang)ブランドでミルクティー市場に参入するなど、人気の上昇につれて競争は激しさを増している。「ディンティー」のフランチャイズの店舗では、1店舗当たり1日平均450杯あった売り上げが、平均300杯程度に減少しているとのことだ。このため、多くの企業はPOS(販売時点情報管理システム)を導入し業務効率の向上を図るとともに、SNSやスマートフォン用アプリを活用し、割引などのプロモーション情報を直接顧客に提供するなどして営業促進に努めている。一部のチェーンでは、ノートパソコンなどの高額商品が当たるキャンペーンを実施している。中国・広州に本社を置くロイヤルティーは、中国大陸への嫌悪感が根強いベトナム人消費者に配慮して、同じ広東語圏である香港風のブランドイメージを打ち出すなど、当地ならではの工夫をしている。このほか、ハノイを中心に約40店舗を展開する「ゴキヤ」(Goky)のように、日本をイメージした内装で「日本風ミルクティー」をうたい、日本文化を好む若者をターゲットとするブランドも登場しており、競争激化に伴う差別化が一層進みそうだ。

〈地場コーヒーチェーン店も参入〉

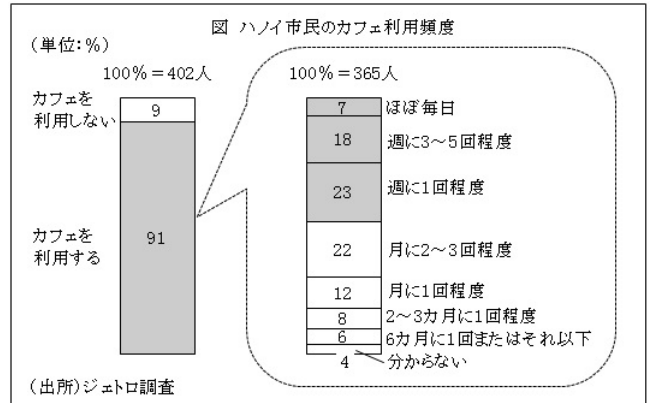
ミルクティー市場の成長は、コーヒーチェーン店にとっては脅威である一方、好機と捉える向きもあるようだ。オーストラリア系の「グロリア・ジーンズ・コーヒー」(Gloria Jean's Coffees)や地場の「ザ・カフェ」(The KAfe)といったコーヒーチェーンが閉店するなど淘汰(とうた)が進む中、地場の「ザ・コーヒー・ハウス」(The Coffee House)は100万ドルを投資して台湾ブランドの「テンレン」(Ten Ren)をフランチャイズ形式で立ち上げ、2018年末までに約40店舗を展開すると発表した。同社のゲン・ハイ・ニン最高経営責任者(CEO)は、当地メディアの取材に対し、「ベトナムのミルクティー市場はまだ潜在力がある。コーヒーチェーン店の運営経験を生かしてブランド構築ができる」と述べ、同業種ならではの強みがあるとの自信を示している。



「ゴキヤ」店内(ジェトロ撮影)



複数のミルクティー店が並ぶ(ジェトロ撮影)



西ジャワ州の製造業、プルワカルタ以東へも進出の可能性－インドネシアの投資環境の現状と課題－(インドネシア)

首都ジャカルタから東部の地域では、高速道路や新港湾の建設計画が進められている。これにより西ジャワ州プカシ県、カラワン県に集積している製造業がさらに東へと移行していくことが予想される。ジェトロは、ジャカルタから東部につながる高速道路、建設が予定される新港湾パティンバン地区など周辺地域を訪問し、調査した。

＜ジャカルタ東側の高速道路は渋滞が恒常化＞

チカンベック高速道路は、1988年に開通した全長73キロの高速道路だ。首都ジャカルタから西ジャワ州チカンベックを結ぶもので、沿線には、日系、地場企業が開発・運営する工業団地が多数あり、近年は自動車、二輪車、家電メーカーが集積している。物流面では当該地域とジャカルタ・タンジュンプリオク港、ジャカルタ中心部間の交通量としては、平日は1日8万台、週末・休日は10万台が利用するなど、モータリゼーション到来や貨物の増加にインフラ供給が追いついておらず、渋滞が恒常化している。ジャカルタ東部のチカラン地区とジャカルタのタンジュンプリオク港を結ぶ道路はわずか30～40キロの距離だが、道路と港湾の混雑により「同区間のトラックの回転率は1日当たり0.6～0.7回にとどまる」(日系物流A社)という。また、ラッシュアワーの時間帯には、ジャカルタ中心部から工業団地まで50～60キロの距離の移動に2～3時間を要するため「朝5時前に家を出る」とするなどの日本人駐在員が多く、生活面でも頭の痛い問題になっている。

＜インフラ工事が渋滞悪化の要因に＞

ジェトロは11月1日と3日に同区間を実走したところ、結果は表のとおりだった。11月1日は、ジャカルタ中心部から目的地の東カラワン・インターチェンジ(IC)に近接するスルヤチプタ工業団地まで(54キロ)に2時間を要した。3日は、ジャカルタから西チカランICが最寄りのEJIP工業団地まで(31キロ)に1時間10分要した。いずれも、ジャカルタ市内のスマンガ差点から高速に入り、数キロはスムーズだったが、10キロ地点(チクニルIC)で渋滞が始まり、約10キロの距離を時速15～20キロのゆっくりとした速度での走行時間が約40～60分続いた。その後、21キロ地点(タンブンIC)からは、両日ともにスムーズに走行できた。A社は「チカンベック高速道路は1本だけで逃げ道がない」と指摘する。2017年7月、こうした渋滞解消を目的として、同路線の一部区間では高架道路の建設が始まった。西ジャワ州プカシ市からチカンベック間(約37キロ)の区間で、2019年の開通が予定されている。さらに、2017年6月には首都第2高速道路(全長約64キロ)の建設事業について入札が開始されており、2019年の着工を目指している。これらの新規道路が早期に建設されれば、渋滞の緩和と円滑化が期待される。ただし、こうしたインフラ工事が、かえって一時的な渋滞悪化の要因となっている。前述のチクニルIC近くから始まる渋滞ゾーンの側道では高架型のLRT(次世代型路面電車システム)の建設工事が、中央分離帯では高速道路の高架化工事が開始され、そのために車線がつぶされ、渋滞が悪化している。

表 ジャカルタ中心部から東部工業団地地区までの実走結果 (2017年11月1、3日)

インターチェンジ	距離	累計時間		主要工業団地
		11月1日	11月3日	
ジャワラン	0	0:00	0:00	
チクニル	10	0:07	0:08	
西プカシ	14	0:55	0:35	
東プカシ	16	1:00	0:40	
タンブン	21	1:17	0:45	
デビトワン	24	1:20	1:00	MM 2100
チカラン	29	1:27	1:07	
西チカラン	31	1:30	1:10	ジャバベカ、EJIP
チバトゥ	34	1:35	-	リッポーチカラン
東チカラン	37	1:40	-	GIIC
西カラワン	47	1:50	-	KIIC
東カラワン	54	2:00	-	スルヤチプタ、豊田通商テクノパーク、ミトラカラワン

(出所)ジェトロ実走(車種:7人乗りスポーツタイプ多目的車(MPV))

＜新港湾開発へ高まる期待＞

新港湾パティンバンの建設開発にも期待がかかる。同計画は、2016年5月の伊勢志摩サミットに合わせ、安倍晋三首相とジョコ大統領が日本の円借款による計画として協力関係を確立した。既存のタンジュンプリオク港では、近年の急激な経済成長に伴い港湾の取り扱い貨物量が急増していることや、交通渋滞悪化によりアクセスの悪さがビジネス展開上の障壁となっている。首都圏の貨物交通量の分散を図る目的で、西ジャワ州スバン県パティンバンに新港(コンテナターミナル、カーターミナルなど)を建設する。報道によると、インドネシア運輸省は2017年10月末、一部の建設工事について入札を開始した。ジェトロは11月4日、同港建設予定地周辺の海岸地区まで走行し、視察した。チカンベック高速道路の終点で降り、国道1号線(ジャワ島北岸道路)を約60キロ走行した。同路線は片側1～2車線の舗装道路で、トラック、二輪車、乗り合いバスなどが混在しているが、時速80～90キロでスムーズに走行できた。パティンバンの標識を左折し、海岸地区までのアクセス道路(約8キロ)については、民家、商店、学校などを通り抜け、最後の約1キロは未舗装道だった。海岸地区では、海水浴場があり、焼き魚を売る屋台や地元民が釣りを楽しむ光景がみられた。

＜ハード、ソフト両面での投資環境整備を＞

西ジャワ州ではこれまで、プカシ県、カラワン県などに集中していた製造業の進出先が、道路や港湾などインフラ開発の進展次第で、中長期的にはプルワカルタ以東へ移行することも想定される。とりわけ、パティンバン港建設により、スバン県内や周辺のチルボン県などが新たな候補地として注目される。2017年の最低賃金については、スバン県(230万ルピア(約1万8,860円、1ルピア=約0.008円))やチルボン県(172万ルピア)は、ジャカルタ特別州(336万ルピア)、プカシ県(353万ルピア)、カラワン県(361万ルピア)と比較すると5～7割と安価で、労働力も集めやすい。また、プカシ県、カラワン県からの近隣性や高速道路の整備などにより、コスト重視の縫製業など労働集約型産業のみならず、自動車産業向けのサプライヤー企業にとっても進出機会が増えるだろう。現時点では、日系企業は繊維、自動車部品メーカーが数社、韓国系は1万人規模の従業員を雇用する縫製、靴メーカーが数社程度進出するのみだ。進出に当たっては、地方ならではの苦勞も多く、ハードルは決して低くない。これらの地域では、日系や地場財閥が開発・運営する工業団地は現在のところ存在しない。また2017年4月に、スバン県が県内で5つの地区を工業地区とし開発することを表明しているものの、具体的な内容は明らかになっていない。さらに、地方政府を窓口とした各種許可・手続きは一般的に首都圏以上に複雑で時間を要することが多く、不透明な許可や運用がされることも指摘されている。ハード面のみならず、ソフト面での投資環境改善が求められる。(出所:ジェトロ通商弘報2017年12月12日 cb7b96118c034369 「西ジャワ州の製造業、プルワカルタ以東へも進出の可能性－インドネシアの投資環境の現状と課題(6)－(インドネシア)」)



高速道路の高架化が進む(チカンベック高速道路)(ジェトロ撮影)



長閑な海水浴場で地域住民が余暇を楽しむ(パティンバン新港建設予定地)(ジェトロ撮影)

！！外貨両替は弊庫へ 米ドルは全店で、17通貨は本店で取扱中！！

次のセミナー等をご案内させていただきました。

セミナー等名称	開催地	主催者
ミャンマー進出ビジネスセミナー	名古屋	(公財)あいち産業振興機構
日用品・雑貨海外販路開拓商談会	東京	信金中央金庫
輸出促進セミナー	名古屋	愛知県、ジェトロ
ジェトロ食品輸出商談会 in 愛知	名古屋	ジェトロ
第10回バンコク信金会	バンコク	信金中央金庫
第4回ジャカルタ信金会	ジャカルタ	信金中央金庫
海外環境ビジネスセミナー&海外環境担当行政官との面談会	名古屋	名古屋商工会議所、JICA中部、中部経済産業局

心と心のおつきあい
 **豊田信用金庫**
 国際業務部
 〒471-8601
 愛知県豊田市元城町1-48
 電話 0565-36-1381
 FAX 0565-36-1213