

第53回貿易記念日講演会について

ジェトロ山口では、2015年7月27日、海峡メッセ下関において、「第53回貿易記念日講演会」を開催しました。今回のテーマはASEAN（東南アジア）です。日本とASEANの経済関係は日本企業による工場進出が加速した80年代後半より深化を続け、日本企業にとっては戦略的に欠くことができない重要な地域となっています。また、近年は、経済発展が目覚ましいラオス、カンボジア、ミャンマーといった、新たな生産拠点としての可能性が期待される域内新興国の躍進も加わり、再びASEANに注目が集まっています。山口県においても、近年、ASEANへの販路開拓や現地進出に対する関心が高まっています。

講演会は二部構成とし、第一部では、ジェトロ海外調査部アジア大洋州課長の池部亮が講師となり、「多様性のアジアと日本企業にとってのビジネスチャンス」と題して講演をしました。日本の製造業にとって、現在のASEANはどのように位置付けられているのか……。生産拠点として成熟化・高度化しつつある国、新たな生産拠点として脚光を浴びる国が混在するASEAN地域において、日本の中堅・中小製造業企業にとってのビジネスチャンスを紹介することを目的としたものです。

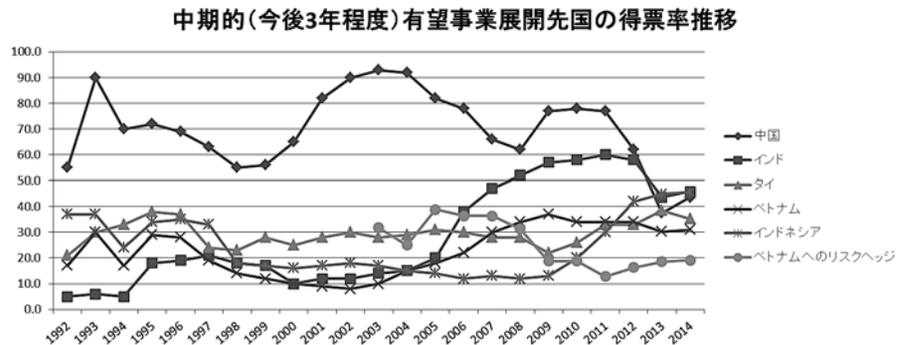
一方、ASEANは良好な経済発展に伴う国民所得の増加によって、首都圏を中心に中間層、富裕層が増加、日本企業にとって重要となる購買層の厚みが増しつつあります。日本企業は世界における重要な生産・輸出拠点としてASEANに進出してきましたが、現在は、家電製品や自動車といった耐久消費財の消費市場（販売市場）という位置づけも高まっています。近年は、都市部の中間層・富裕層を中心に、ライフスタイルの多様化や高級志向のニーズを満たす外食、美容、教育、健康などのサービス分野の展開先としても注目されています。第二部では、ASEANを「新たな消費市場」と位置づけ、ジェトロサービス産業部サービス産業課長代理の下笠哲太郎が、日本のサービス産業による進出事例について、統計や写真を見ていただきながら紹介しました。

本稿では、第一部の講演要旨の要約をお伝えします。

多様性のアジアと日本企業にとってのビジネスチャンス （ジェトロ海外調査部アジア大洋州課長 池部 亮）

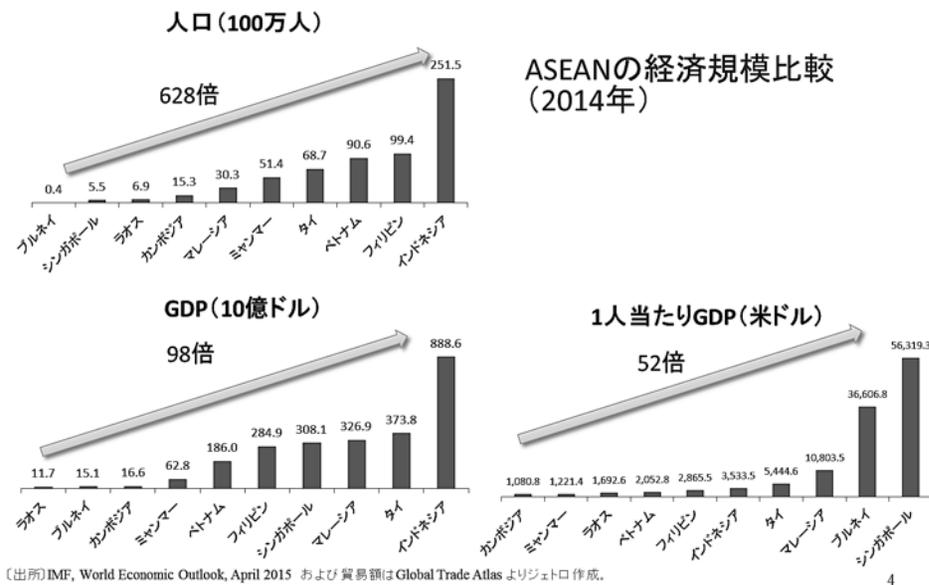
国際協力銀行の調査によれば、日本の製造業企業にとって、中長期的（今後3年程度）に有望な事業展開先国として、圧倒的な人気を博した中国が、2013年に、調査開始以来はじめて第1位の座を失い、インドネシア、インド、タイに次ぐ第4位に転落しました。中国を中長期的に有望と考える企業の割合も初めて50%を割り込んでいます。2014年には持ち直したものの、かつてのように、中国だけが「群を抜いていた状況」は大きく変わりました。しかしながら、中国の「得票率」（人気度合い）がデータとしては低落したとはいえ、同国での人件費の上昇などのビジネス環境（経済コスト）が他の国・地域と比べて、短期間で大きく劣化した訳ではなく、2012年に中国各地で発生した大規模な反日デモによる、日本企業のセンチメント（情緒）が低下したことによるものと考えられます。中国の

「得票率」が相対的に低下したとはいえ、中国に変わって抜き出る生産立地国は見当たらず、「団子状態」の様相となっているのも、こうした感覚を裏付けています。



ASEANは、もともと共産主義の台頭に抗していくという政治的な動機に基づき創設された地域共同体でしたが、冷戦の終結とともに、加盟国間での貿易自由化（関税撤廃・削減）の推進など、域内でのより円滑な経済活動の実現に向けて歩みを進める「連合体」へと姿を変えました。1967年の創設時には5カ国（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）だった加盟国も、84年にブルネイ、95年にベトナム、97年にラオスおよびミャンマー、99年にカンボジアがそれぞれ加盟し、現在10カ国を数えます。

ASEANは多様性に富む地域です。人口では、最大のインドネシアが2億5,150万人であるのに対して、最小のブルネイは40万人と、その差は628倍。国内総生産（GDP）でも、最大のインドネシアと最小のラオスとの較差は98倍に上ります。人口1人当たりのGDPでは、シンガポールが5万6,000ドル（約700万円）を超えるのに対して、最低のカンボジアは1,081ドル（約13万円）と50倍以上の開きがあります。



こうした経済規模や人口規模の域内格差以上に、この地域の複雑さを現しているのが、宗教上の多様性で、これが各国における価値観や労働倫理に大きく影響していると考えられています。東南アジア

アは、かつて中国とインドの巨大文明圏の挟間というロケーションにあり、交易を通じたヒト、モノ、文化の移動によって、民族の重層化、文化の受容と融合が進みました。宗教に根ざした人々の精神的な「軸」、価値観の複雑さは、キリスト教による価値観が底流にある欧州圏とは異なります。

ASEAN経済共同体（AEC）とは？

2015年、ASEAN加盟国間での貿易自由化がほぼ完成しました。もともとASEANは、北米自由貿易圏（NAFTA：米国、カナダ、メキシコ）による自由貿易協定の締結、EUの経済統合といった経済圏形成の動きを意識し、1992年、当時の加盟国6カ国（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）によって、ASEAN自由貿易協定（AFTA）を創設するための協定が締結され、翌93年から域内加盟国間での関税を段階的に撤廃・削減する取り組みが始まりました。当初は2008年までの15年間をかけて、域内関税を0～5％に引き下げるという目標が立てられていましたが、自国の産業競争力向上に向けて競合関係にもある各国の思惑もあり、予定通りAFTAが実現されるのかどうか、懐疑的に見る声も聞かれました。

その後、ASEANは、1997年7月のタイ・バートの暴落に端を発して、東南アジア、東アジアに拡大していった「アジア金融・経済危機」の発生によって、主要な加盟国において深刻な経済・金融・政治システムの混乱が生じました。また、2000年12月、中国の世界貿易機関（WTO）加盟によって、中国が世界の直接投資を吸収し、一躍、世界の生産・輸出拠点としての経済的プレゼンスを高めていたこともあり、ASEANは域内貿易自由化の目標年限を順次前倒しし、その着実な実施に努力してきました。

現在、ASEAN域内貿易自由化の達成度合いを見ると、当初の加盟国6カ国については、2010年までに原則すべての品目（99％超）において域内関税が撤廃されました。一方、90年代後半に順次新たに加盟してきた新興国（ベトナム、ミャンマー、ラオス、カンボジア）については、2015年から原則

表：ASEAN（AEC）とEUの違い

	EC	AEC
関税撤廃	○	○
非関税障壁撤廃	○	○
共通域外関税	○	×
サービス貿易自由化	○	△
規格相互承認	○	△
貿易円滑化	○	○
投資自由化	○	○
人の移動	○	△
知的所有権保護	○	○
政府調達開放	○	×
競争政策	○	△
域内協力	○	○
共通通貨	○	×

(注)「○」は実現している（あるいは目指している）、「△」は対象としているが実現は不十分、「×」は実現していない、あるいは対象としていないことを示しています。

すべての品目において域内関税の撤廃を約束してきましたが、同年1月、これら4カ国は新たな関税撤廃措置を実施、いずれも全体の約90％の品目で域内関税を撤廃しました。5％以下の低税率にまで引き下げた品目を合わせると、全体の約99％が0％または5％以下の低税率となりました（新興国4カ国は2018年までにすべての関税をゼロにする予定）。つまり、ASEAN域内においては、相互のモノの貿易については、一定のルールを満たした製品については関税がかからない状態で取引ができる状態になりました。

このように、ASEANでは関税撤廃・削減を通じたモノの貿易自由化は進展しましたが、一方で、各国独自の規制や通関手続き等、関税以外で自由な貿

易を阻害する要因（非関税障壁）の削減・撤廃、サービス分野での自由化、投資の自由化（外資規制等の撤廃・緩和等）、ヒトの移動の自由化など、あらゆる域内経済活動が自由化された地域共同体を目指す「ASEAN経済共同体（AEC）」の実現に向けて努力を重ねています。しかしながら、サービス、投資、ヒトの移動などについては、加盟国内の企業、産業、労働者の保護という色彩がより強く滲み出る分野であることから、その進展のスピードは遅いのが実態です。共通通貨（ユーロ）の導入やヒトの移動の自由化など地域共同体として成熟したEUと比べると、ASEANは地域経済共同体としての初期段階にすぎず、EU型の経済統合の実現は現時点では困難との見方が一般的とされています。

メコン諸国について

メコン地域とは、かつてインドシナ諸国と呼ばれた地域で、インド（India）と中国（China）の英単語を合体させた、両国の狭間にある地域です。ASEANの「大陸部」と位置づけられる地域ですが、近年は、ベトナムからラオス、タイを通過してミャンマーに抜ける「東西経済回廊」、ベトナムからカンボジア、タイを横断してミャンマーに通じる「南部経済回廊」など、中核拠点を結ぶ内陸輸送網が急速に整備・発達してきたことから、ASEANにおける新たな事業展開先として、日系企業の関心を惹きつけています。以下、メコン地域を活用した進出事例をいくつか紹介します。

<タイからの二次展開 ～ タイで蓄積したノウハウや人材を活用>

ある精密機器メーカー A社は、タイでの労働者確保、賃金上昇などによって労働集約的なオペレーションが困難となったことを受けて、隣国のラオスに同部門を移管。タイ拠点で経験を積んだタイ人スタッフが幹部社員として現地工場の運営を任されています。タイとラオスは言語的にも近い関係にあることも、経験豊富なタイ人スタッフを戦略的に活用できるメリットにつながっています。タイを軸に、一部の労働集約部門を他の拠点に移管して工程間の分業を進めることを、「タイ・プラス・ワン（タイ+1）」と呼ぶこともあります。

一方、自動車部品メーカー B社は、中国に偏った生産を見直すとともに、タイ、ベトナムなどで飽和状態となった生産を削減するため、カンボジアに新工場を展開。タイやベトナムの拠点からの生産支援を受けながら、現地の安価な労働力や現地での法人税減免措置などのメリットも享受。原材料はほぼすべて日本、タイ、ベトナムから調達しており、例えばタイから調達する部品は、同国のレムチャバン港からベトナムのホーチミンに海上輸送され、その後、メコン川の水運を使ってカンボジアに配送されています。

精密機器の部品メーカー C社は、90年代後半、製品の増産対応のためラオスに進出、タイ工場の女性管理職をラオスの工場長に起用しました。前出のB社と同様、導線や接着剤以外のほとんどの原料を海外（同社中国工場）から調達し、ラオスで組み立て生産を行っています。タイ工場がすべての工場の出荷管理を行っており、ラオス工場の製品の半分は香港経由（航空輸送）で中国へ、残り半分はタイに陸送した後、一部は日本や香港に出荷されています。

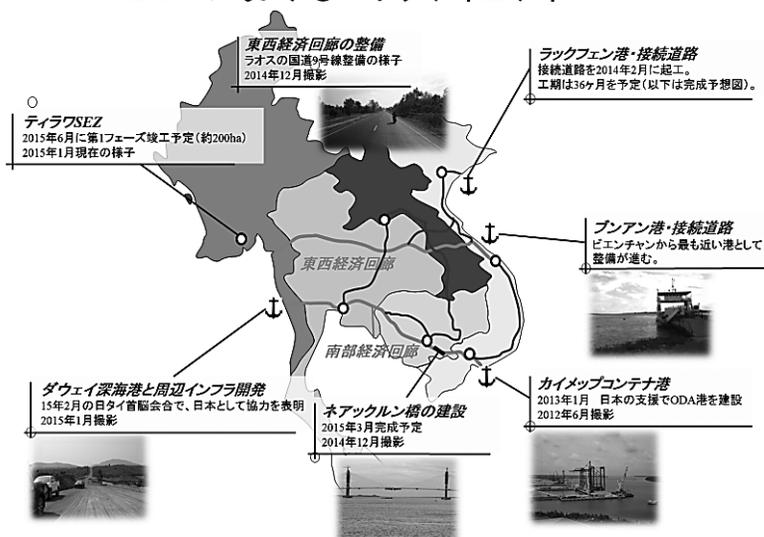
<チャイナ・プラス・ワン ～ 中国へのアクセスの良さを評価>

2012年にミャンマーに進出したカジュアル衣料品メーカーのD社は、中国での販売店の急増に対応するため、雲南省に隣接するミャンマーに進出しました。中国内陸部へのアクセスの良さを評価しての決定でした。生産に必要な原材料の大半が中国産で、上海からマレーシアまたはシンガポールを経由して配送されるなど、調達、生産、出荷のリードタイムが長いことから、ファッション性の高い製品の生産には不向きで、チノパン、スキニー、デニムなどの定番商品の生産に対応しています。日本に出荷する場合、「最貧国特惠関税」という制度による関税メリットを利用できるため、日本で中国からの商品を輸入するケースと比べて、全体で1割程度のコスト削減が可能となります。

<課題>

上述のとおり、メコン地域の新興国の活力を生かして生産体制を再構築している事例をいくつかご紹介しました。日本の産業界においてメコン地域の潜在力と可能性について高く評価する声が上がっています。内陸輸送網の整備が進み、また、ASEAN経済共同体の下でのヒト、モノの移動制限の一部緩和や、国境を越える際の「越境交通協定（CBTA）」によって制度の融和も図られつつあり、陸続きのメリットを活かしやすくなりました。その一方で、課題も浮き彫りになってきました。ハード、ソフト両面でのインフラ整備状況はなお不十分であるのが現実で、非関税障壁や輸送費など異なる拠点間を結ぶコスト（サービス・リンク・コスト）は非効率な物流サービス、通関手続きの煩雑さなどにより割高となる問題が存在します。

ASEANにおけるコネクティビティ



また、外国企業の進出加速によって、人材不足、とりわけ「経験者」の採用難が露呈しています。前出のD社では、サンプルの生産や工程分析などを行える人材はゼロだったようです。また、就業に対する考え方の違いも、経営において留意すべき点です。国によっては、歩合制という仕組みがまだ定着していない社会もあり、「皆が同じ待遇がよい」と考える従業員も多いそうです。また、工場、会社に勤務した経験がない従業員に対しては、手洗い励行、整理整頓などといった就業前教育を行わ

なければならぬケースもあり、安価な人件費というだけでビジネス環境を計れない事情もあります。

中国での人件費の上昇を受けて、新たな生産拠点として脚光を浴びているメコン地域ですが、生産・ビジネス拠点としての国際競争力を高めるためには、インフラの整備や人材育成、制度運用の透明性向上など解決を急がなければならぬ課題も山積しています。同地域の潜在力と可能性を活用するために、日本企業側も事前調査により最適地を分析する必要があります。

(ジェトロ山口貿易情報センター・岩上勝一)

