

メコン諸国

タイ+1をどう使うか

ジェトロ海外調査部アジア大洋州課 小野澤 麻衣

カンボジアやラオスなどタイ周辺国に生産網を拡大する進出日系企業が増えている。タイにおける労働者の賃金水準の高騰、労働力不足が主因だ。ところが実際には、大幅な生産コストの削減につながっているわけではないようだ。本稿では「タイ・プラス・ワン」を考える上での留意点を探ってみる。

進む「タイ・プラス・ワン」

タイのインラック政権は、内需拡大を目的に、2013年1月より、最低賃金を全ての県で一律300バーツ（日給）とした。アユタヤを例にとると、11年1月時点で190バーツだったが、2年で6割も上がった。この大幅な賃金水準の引き上げに、労働力不足も加わり、タイ国内の縫製業、食品産業などの労働集約型産業は苦境に陥った。その結果、国外への移転を余儀なくされるケースが増えている。タイに拠点を擁する日系企業も対応を迫られ、カンボジアやラオスに生産拠点を

拡大し、人件費が高騰するタイ拠点を補完する動きが出ている。いわゆる「タイ・プラス・ワン」だ。そんな中で、特に注目されているのが、タイとの国境にある経済

特区（SEZ）だ（図）。カンボジア北西部のタイとの国境地域にあるポイペト SEZ には、この1年間に5社が入居を決めた。その全てがタイに主力製造拠点をもち、うち3社が縫製業。日系の電気電子部品製造業も同 SEZ に近い場所に拠点を構えた。カンボジア沿岸部にあるコックコン SEZ にはこれまで現代自動車の組立工場が1社あるだけだった。今では日系、タイ系それぞれ2社が拠点設立を決め、日系1社は既に製造を開始している。両 SEZ には、在タイ製造業による視察が絶えないという。

一方、13年3月にはラオスとの国境、東西経済回廊沿いのサワン・セノ SEZ にニコンが進出を決めた。タイで全体の9割を生産するデジタル一眼レフカメラの製造工程の一部を担う。コスト削減のみならず、タイ洪水を踏まえたリスク分散の意味合いもあるという。

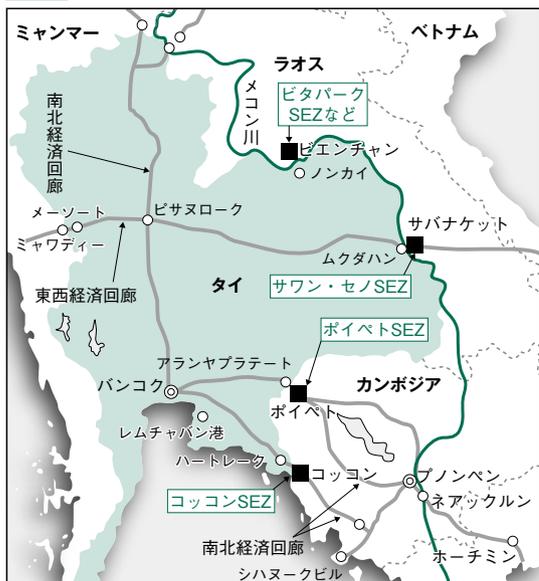
これら日系企業は、原則として原材料、部品の全てをタイから持ち込む。カンボジア国内で組み立て、製品化した全量をタイに輸出する。留意すべきは、これら拠点の移転が思ったほどコストの削減につながっていないことだ。

予想以上に低いコスト削減率

実際にタイ・プラス・ワンでカンボジアに進出した日系自動車部品製造業によると、「カンボジアでの生産コスト削減率は10%程度」だという。同様にカンボジアに進出した家電部品製造業は、「タイで生産した場合とほぼ同じコストがかかる。中国に比べると5~10%の削減」と話す。その削減率は思ったほど高くない。

大幅なコスト削減が実現できない理由は何か。カンボジア、ラオス、ミャンマーでは、原材料・部品のほとんどを海外から調達している。まずはその調達費が

図 タイ国境地域の経済特区（SEZ）



資料：各種資料を基に筆者作成

大きいことが挙げられよう。ジェットロが毎年実施しているアンケート調査「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」(12年10月～11月実施)の最新結果で製造業・作業員の賃金(12年、月額実負担額^注)を見ると、タイが557ドルであるのに対し、カンボジア119ドル、ラオス188ドル、ミャンマー92ドル。その水準はまだ低く、労働集約的な生産工程はコスト削減が期待できそうに見える。しかし、製造原価に占める人件費はカンボジア16%、ラオス28%、ミャンマー22%にすぎず、その削減には限界がある。プノンペン進出の日系製造業は「コストの7割は材料費で人件費は2割以下。賃金水準が低いところで生産しても、下げ幅は少ない」と語る。

第2に労働力確保の難しさ。数年前に比べ、今は特に都市部やタイ、ベトナムとの国境といった工場集積地では、地方の労働局、各種学校、周辺自治体に念入りに働きかける必要がある。また、生産性にも留意が必要だ。カンボジア進出日系企業によると「ワーカーの識字率は低い」。ラオス進出日系企業の中には、ワーカーの生産性は中国の5～7割という声もある。就業時間の1時間は読み書きを教えることに費やす日系工場も少なくない。この生産性の低さや労働力確保のために発生するコストも全体の生産コストをかさ上げしているといえよう。

第3は物流コストの高さだ。まだ物量が少ないこともあり、輸送費そのものが高い。通関、輸出入申告、検疫といった手続き時に、「手数料」などと称される領収書の無い費用を請求されることも多い。また、カンボジアで、輸出入時に受ける商業省輸出入検査局(CAMCONTROL)による検査の料金は、12年に少なくとも2回値上がりしている。

ただ、以前に比べるとタイと周辺国を結ぶ物流網は、少しずつだが整備されつつある。12年6月には、これまで積み替えが必要だったカンボジア(ポイペト)とタイ(アランヤプラテート)の国境において、相互の車両乗り入れが可能になった。プノンペンからホーチミンまでのルート上のネアックルンでは、メコン川を船で渡らなければならないが、15年3月には日本政府の支援により架橋される予定だ。このインフラ整備の進展を受けて、バンコク～プノンペン～ホーチミンを結ぶ3カ国間輸送サービスの提供準備を開始する

日系物流企業も出てきている。

生産拠点の立地場所によっても物流コストは変わってくる。カンボジアのポイペトSEZ、コックコンSEZ、ラオスのビタパークSEZ、サワン・セノSEZといった、タイとの国境に位置するSEZに拠点を置く場合は、輸送コストは原則としてタイ国内分のみと考えて良い。しかしそれら以外は、カンボジア、ラオスそれぞれの国内輸送費分が生産コストに加算される。電力料金も、特にカンボジアの場合は総需要の約6割をタイ、ベトナムから輸入していることもあり、タイの約1.6倍、ベトナムの約2倍となる。

戦略的な進出計画を

それでもタイから生産拠点の移転が増えているのはなぜか。一つはタイでの生産拡大が限界にきている現実だ。カンボジアへの進出企業によると、周辺国に生産拠点を拡大するのは「右肩上がりのタイでの需要に対し、工場の生産能力が限界に達しているため」。特に労働集約的な分野においては、急騰する賃金水準と労働力不足が、タイにおける生産拡大を阻み、これが周辺国への移転を促進しているようだ。

さらにはタイの生産拡大に安定的に対応できるサプライチェーンを構築する狙いもあるといえよう。縫製や製靴といった労働集約型産業に加え、自動車、電気・電子部品業界も、特に労働集約的な工程を中心に、タイから周辺国に生産拠点を拡大する動きはこの流れを端的に示す。今後は、鑄造・鍛造といった現地での事業分野を拡大させ、さらにはミャンマーなど周辺国との生産分業実現に動く流れである。

これに対し、小売り、外食などのサービス産業の場合は、コールドチェーンや法制度(食品安全基準など)が未整備のため、流通・販売網の拡大などにはもう少し時間がかかりそうだ。

安価な生産コストだけを求めてタイ周辺国に拠点を移すのは、前述したように思わぬ落とし穴がある。タイを軸にしてより効率的な生産と販売のネットワークを構築することを目的に、戦略的な進出計画が求められるのではないだろうか。



注：ジェットロ調査結果における「賃金(年間実負担額)」を月額にしたもの。基本給、諸手当、社会保障、残業、賞与などを含む。退職金は除く。