

アジアにおける新たな産業集積の動向

2013年9月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

アジアにおける新たな産業集積の動向

2013年9月10日

日本貿易振興機構（ジェトロ）

要 旨

日本のアジア地域への製造業の直接投資残高は2008年末の10兆円から2012年には16兆円へ、ここ5年間で1.6倍に拡大している。一方、アジア地域では、FTAの進展による域内関税の無税化、中国やタイの人件費上昇など投資環境が変容しつつあることに加え、2011年のタイ洪水以降、企業がサプライチェーンの災害への耐性強化を目指す動きも出ており、製造業の拠点分散化の動きが進んでいる。こうした動きは、アジア各国・地域で、新しい産業集積を生み出しつつある。本特集では、製造業を対象として、アジアにおける投資動向や投資環境を概観するとともに、アジア各国・地域でどのような産業で新しい集積の動きがでてきているのかを検証する。

目 次

1. 分散を促すアジアの投資環境の変化と広がるサプライチェーン（総論）	1
2. 中国での一極生産からASEANとの国際分業へ（中国）	14
3. エレクトロニクスなどの生産拠点として注目（フィリピン）	17
4. 製造業の進出先として地方にも関心高まる（ベトナム）	20
5. 製造業はジャカルタ東部への進出が加速（インドネシア）	23
6. 分散化する投資、太陽光発電分野に集積の芽（マレーシア）	26
7. 国境を越えてメコン圏に広がるタイのサプライチェーン・産業集積（タイ）	28
8. 縫製、製靴のほか新たに機械部品メーカーも進出（カンボジア）	31
9. 隣国タイのサプライチェーンの一翼に（ラオス）	33
10. 労働集約型の製造業が主役に（ミャンマー）	35
11. 縫製業の集積が厚み増す（バングラデシュ）	37
12. 市場ニーズに合わせた製品開発進める製造業（インド）	39
13. 直接投資は増加するも製造業分野は伸び悩む（スリランカ）	42
14. 安定政権誕生で高まる直接投資拡大（パキスタン）	45
15. 製造業の高付加価値化進み産業構造に変化（シンガポール）	47

分散を促すアジアの投資環境の変化と拡がるサプライチェーン（総論）

ジェトロ・シンガポール 椎野幸平

アジア地域では、中国に加え、製造業が集積してきたタイの人件費が大きく上昇、失業率も史上最低水準に低下するなど労働市場を中心に投資環境が変容しつつある。また、2011年のタイ洪水を受け、企業が災害に強いサプライチェーンを構築する動きも出ており、こうした要因は生産拠点の分散を促す力となっている。投資分散化の動きは、アジア各国で新たな産業集積の芽を生み出しつつあり、ベトナムやフィリピンでは近年、エレクトロニクス分野での集積が進み、巨大な内需を擁するインドネシアやインドでは自動車産業を中心に集積に深まりがみられている。メコン地域では、タイの賃金上昇等が要因となり、バンコクを中心としたサプライチェーンがカンボジアとラオスに本格的に拡大する動きがみられ、新たな産業集積をもたらす芽として注目される。一方、人件費が高水準にあるマレーシアでは再生可能エネルギーなど付加価値の高いエレクトロニクス分野で、シンガポールはバイオ・医療分野などで新たな集積を目指している。

■ 集約と分散、2つの流れが並存

アジアでは、これまでAFTA（ASEAN自由貿易地域）やASEANと周辺国（日本、中国、韓国、豪州、NZ、インド）との個別FTA、いわゆるASEAN+1のFTAによって、関税の撤廃による市場の一体化が進展し、製造拠点の集約化を促す力が働いてきた。以前は、アジア各国では、一般に部品の関税率に比べて完成品の関税率が高く設定されたため、完成品の高関税回避のために、組み立て工場を主要国に設置するビジネスモデルが成り立ったが、FTAの進展により、こうした関税回避型の直接投資を行うインセンティブは既に大きく後退、最も生産性の高い国で生産し、完成品を各国に輸出することが可能な投資環境となっている。特に、ASEAN域内ではCLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）を除くASEAN6（タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、シンガポール、ブルネイ）では、2010年から99%以上の品目で域内関税が無税化されており、集約化の動きが進んできた¹。

一方、ここに来て、アジアにおける各国の投資環境の変化をふまえ、企業行動に分散化の動きが目立ってきている。分散を促す力には、まず2011年に発生した東日本大震災とタイ洪水によって、一部部品の供給途絶によりサプライチェーンの寸断が発生したことで、集約化による効率化と分散によるリスク管理とのバランスが企業において強く意識されるようになったことが挙げられる。

次に、近年のアジアにおける投資環境の大きな変化に、従業員の賃金上昇がある。ジェトロが毎年、実施している「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」²では、経営上の課題認識について尋ねているが、2012年時点で従業員の賃金上昇を課題と回答した企業の比率は71%と他の項目（競合相手国の台頭、調達コストの上昇、現地調達の難しさなど）を大きく引き離し、経営上の最大の課題と認識されている。2010年時点で従業員の賃金上昇を課題と回答した企

¹ CLMVは2015年までに少なくとも品目総数の93%を無税化、2018年までにほぼ全ての域内関税を撤廃する予定。

² 在アジア・オセアニア日系企業に対して実施しているアンケート調査。アンケート対象地域は中国、香港・マカオ、韓国、台湾、ブルネイ除くASEAN9カ国、インド、バングラデシュ、スリランカ、パキスタン、豪州、NZ。2012年度調査の場合、有効回答数3819社、有効回答率有効回答率47.1%。

業の比率は60.5%で、2年前と比較して10.5%上昇している。

賃金上昇が特に顕著となっているのが中国とタイである。図表1は、「アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較」(ジェトロ)に基づき、2005年と2012年のアジア主要都市別賃金を比較したものである。2005年時点の中国・広州のワーカー賃金は月額146ドル、中間管理職は622ドルで、その他のアジア主要都市と比較すると、半数近くの都市でその他アジア主要都市の賃金よりも広州の賃金の下回っている状況にあった。一方、2012年には広州のワーカー賃金は396ドル、中間管理職は1274ドルに上昇するとともに、広州のワーカー賃金はその他いずれのアジア主要都市の賃金をも上回っている。過去7年間に中国の主要都市の賃金が急速に上昇した結果、相対的にASEAN主要都市の賃金水準の魅力が高まっていることがわかる。

中国に対するASEANの相対的な賃金水準の魅力が高まる一方、ASEANの中でも製造業が集積するタイの賃金上昇が顕著となっている。賃金上昇を促す要因には、最低賃金の引き上げと失業率の低下がある。最低賃金の引き上げは、インラック首相率いるタイ貢献党が、2011年7月の総選挙で「最低賃金の300バーツ引き上げ」を約束、その後、2012年4月に首都圏およびブーケットの7都県で、1日当たりの最低賃金を300バーツへ引き上げ、その他の70県については一律40%の引き上げを実施、さらに2013年1月にはその他の70県でも一律300バーツに引き上げられた。2012年3月時点と比較すると、最低賃金は低いところで36%、最も高いところ89%引き上げられている。加えて、タイの失業率は0.8%(2013年5月)と史上最低水準まで低下しており、タイの労働市場の需給逼迫も顕在化している。

図表1 アジア主要都市の賃金(2005年) (単位:US\$,%)

	ワーカー(一般工職)		中間管理職(課長クラス)	
	月額賃金	中国との賃金差	月額賃金	中国との賃金差
広州	146	100.0	622	100.0
ヤンゴン	25	17.1	139	22.4
ダッカ	45	31.1	420	67.5
ブノンペン	-	-	-	-
コロンボ	85	57.9	418	67.3
ハノイ	122	83.2	556	89.5
ジャカルタ	131	89.7	618	99.4
チェンナイ	-	-	-	-
ホーチミン	148	101.4	813	130.8
カラチ	173	118.5	907	145.9
バンコク	146	100.0	584	94.0
マニラ	182	124.7	649	104.4
ニューデリー	172	117.8	978	157.4
クアラルンプール	205	140.4	1,643	264.4

[資料]「アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較」(2006年5月、ジェトロ)から作成

アジア主要都市の賃金(2012年) (単位:US\$,%)

	ワーカー(一般工職)		中間管理職(課長クラス)	
	月額賃金	中国との賃金差	月額賃金	中国との賃金差
広州	395	100.0	1,274	100.0
ヤンゴン	53	13.4	433	34.0
ダッカ	74	18.7	484	38.0
ブノンペン	74	18.7	563	44.2
コロンボ	118	29.9	761	59.7
ビエンチャン	132	33.4	410	32.2
ハノイ	145	36.7	787	61.8
ホーチミン	148	37.5	653	51.3
カラチ	173	43.8	1,386	108.8
ジャカルタ	239	60.5	1,057	83.0
ニューデリー	276	69.9	1,395	109.5
マニラ	301	76.2	1,070	84.0
チェンナイ	324	82.0	1,236	97.0
クアラルンプール	344	87.1	1,966	154.3
バンコク	345	87.3	1,574	123.5

[資料]「アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較」(2013年4月、ジェトロ)から作成

中国とタイを含むアジア主要国の賃金上昇率をみたものが図表2である。実質賃金上昇率(名目賃金上昇率-消費者物価上昇率)をみると、中国は2010年以降、毎年、7~8%前後の実質賃金の上昇がみられ、タイも最低賃金が引き上げられた2012年に7.7%、2013年には3.2%上昇している。また、中国、タイのみならず、インドネシアやベトナムでも2012年以降、急速な実質賃金の上昇がみられている。一方、フィリピンでは、エレクトロニクス分野などで製造業の進出が相次いでいるものの、失業率が7.5%

(2013年4月)と依然として高水準で、労働供給余力があることなどから、実質賃金上昇率は1~2%前後にとどまっている。また、経済成長率の鈍化が鮮明となっているインドの実質賃金上昇率も、ここ2年間は2%前後にとどまるなど、賃金上昇率は各国でまだら模様となっている。

■ 縫製品、履物貿易に顕れ始めた変化

中国やタイの賃金上昇は、他のASEAN諸国への投資分散化の一因となっている。賃金上昇に最も敏感な産業の一つが、コストに占める人件費の割合が高い縫製や履物産業で、既に中国の賃金上昇によって、世界の縫製品・履物貿易で変化がみられはじめている。

日本、EU、米国の縫製品(HS61~62)の国別輸入先をみたものが図表3である。日本、米国、EUともに中国が縫製品の最大の輸入先となっているものの、2010年と2012年の中国のシェアを比較すると、3カ国・地域ともに、中国のシェアが減少していることがわかる。一方で、ASEANのシェアがいずれの国・地域においても上昇、特にベトナム、インドネシア、カンボジア、さらにバングラデシュからの輸入シェア上昇が目立っている。

履物の国別輸入をみても、同様の傾向がみられ、日本、米国では中国のシェアが2010年から顕著に低下している一方、ベトナムやインドネシアなどASEANからのシェアが上昇している(図表4)。

■ 分散投資に2つの形態

中国やタイの賃金上昇を受けた投資分散の動きは、チャイナ+1やタイ+1と呼ばれている。こうした分散投資の動きには、

図表2 アジア各国・地域における従業員の賃金上昇率 (単位:%)

	名目賃金上昇率				実質賃金上昇率			
	2010年	2011年	2012年	2013年	2010年	2011年	2012年	2013年
ベトナム	14.2	16.8	19.7	17.5	5.0	-1.9	11.6	11.3
中国	12.1	12.9	11.0	9.4	8.8	7.5	8.0	6.4
タイ	4.5	5.3	10.9	6.5	1.2	1.5	7.7	3.2
ミャンマー	13.0	9.9	13.3	11.4	4.8	5.9	7.5	4.9
ラオス	-	-	11.7	7.7	-	-	6.6	0.9
バングラデシュ	11.5	14.8	13.0	11.4	3.4	4.1	4.5	4.7
インドネシア	8.3	9.6	14.7	17.0	-3.7	0.7	4.5	7.4
スリランカ	9.4	9.5	11.3	9.6	3.2	2.8	3.4	1.6
マレーシア	5.0	4.7	4.7	5.3	3.3	1.5	2.7	2.9
パキスタン	12.1	13.8	13.6	11.8	2.0	0.1	2.6	1.4
韓国	5.0	4.9	4.7	4.2	2.1	0.9	2.5	1.5
フィリピン	5.0	5.6	5.9	5.2	1.2	0.9	2.4	0.7
インド	11.4	13.5	12.4	11.8	-0.6	4.6	2.2	2.2
カンボジア	6.0	7.8	5.1	5.9	2.0	2.3	1.5	1.5
豪州	3.2	3.8	3.1	2.9	0.4	0.4	1.1	0.3
香港	2.7	3.9	4.4	3.8	0.4	-1.4	0.6	0.8
NZ	2.3	2.8	2.3	2.0	-0.0	-1.2	0.4	-0.4
台湾	2.2	2.8	2.3	2.3	1.2	1.4	-0.2	0.3
シンガポール	3.5	4.1	4.0	3.4	0.7	-1.1	-0.5	-0.9

[注]実質賃金上昇率は消費者物価指数伸び率で実質化。2013年の賃金上昇率は見込み。
[資料]「アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」(ジェトロ)、WEOから作成

図表3 日本、米国、EUにおける縫製品の国別輸入の推移 (単位:%)

輸入国	輸入先国	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	増減 (2010年比)
日本	中国	84.2	84.2	83.6	81.1	78.3	-5.3
	ASEAN	6.2	7.2	8.0	10.3	12.4	4.5
	ベトナム	3.4	4.2	4.6	5.7	6.5	1.9
	インドネシア	0.6	0.6	0.7	1.3	2.0	1.2
	ミャンマー	0.5	0.6	0.7	1.1	1.3	0.5
	バングラデシュ	0.2	0.5	0.8	1.1	1.5	0.7
	輸入総額(100万ドル)	24,292	24,029	25,366	31,206	32,069	-
	米国	中国	32.8	37.9	39.7	38.2	38.1
ASEAN	21.2	21.2	21.2	21.8	22.2	1.0	
ベトナム	7.0	7.8	8.0	8.3	9.0	1.0	
インドネシア	5.5	6.0	6.1	6.4	6.4	0.2	
カンボジア	3.2	2.9	3.1	3.3	3.2	0.2	
バングラデシュ	4.6	5.2	5.3	5.6	5.6	0.3	
輸入総額(100万ドル)	73,099	64,289	72,520	78,768	77,922	-	
EU	中国	42.4	44.7	45.5	43.9	41.7	-3.8
	ASEAN	7.3	7.2	7.0	7.5	8.2	1.2
	ベトナム	2.1	2.1	2.2	2.5	2.7	0.5
	カンボジア	0.9	1.0	1.0	1.3	1.9	0.9
	インドネシア	1.9	1.9	1.7	1.8	1.8	0.1
	バングラデシュ	8.0	8.9	9.4	11.1	12.7	3.3
	輸入総額(100万ドル)	87,412	80,043	82,869	95,343	83,638	-

[注]縫製品のHSコードはHS61~62。
[資料]日本、米国、EU貿易統計から作成

図表4 日本、米国、EUにおける履物の国別輸入の推移 (単位:%)

輸入国	輸入先国	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	増減 (2010年比)
日本	中国	72.5	73.9	73.0	70.0	67.3	-5.7
	ASEAN	11.5	11.7	12.6	14.6	17.2	4.5
	ベトナム	4.4	4.5	5.2	6.3	7.7	2.4
	インドネシア	2.5	2.3	2.4	3.0	3.6	1.1
	カンボジア	2.2	2.2	2.5	2.7	3.1	0.6
	バングラデシュ	1.1	1.1	1.5	1.5	1.5	0.0
	輸入総額(100万ドル)	4,460	4,372	4,791	5,428	5,910	-
	米国	中国	74.1	76.1	76.1	73.8	71.8
ASEAN	9.6	10.8	11.3	13.2	14.7	3.4	
ベトナム	6.2	7.4	7.8	9.0	10.1	2.3	
インドネシア	2.1	2.5	2.8	3.4	3.9	1.1	
タイ	1.2	0.9	0.6	0.6	0.5	-0.1	
インド	1.0	0.9	0.9	0.9	1.1	0.3	
輸入総額(100万ドル)	19,545	17,523	20,903	22,654	23,886	-	
EU	中国	45.4	47.9	49.3	49.7	50.0	0.7
	ASEAN	26.1	24.7	23.8	22.3	24.7	0.9
	ベトナム	17.4	15.0	14.1	12.0	13.5	-0.6
	インドネシア	5.4	6.2	6.3	6.8	7.9	1.6
	カンボジア	0.9	1.1	1.5	1.8	1.9	0.5
	バングラデシュ	0.6	0.7	0.7	0.9	0.9	0.2
	輸入総額(100万ドル)	19,244	17,500	19,585	21,238	19,977	-

[注]履物のHSコードはHS64。
[資料]日本、米国、EU貿易統計から作成

大きく2つの形態がある。一つは、賃金上昇などを要因に既存進出国の生産拠点を閉鎖した上で、賃金の安い国へ移転するケースである。こうしたケースは、縫製業で実際にみられている。例えば、中国では賃金上昇に加え、職種に選択肢が増え、縫製業で勤務することを希望する人材そのものが減少した結果、人材採用難となり、既存の中国工場を閉鎖、ベトナムやミャンマーに工場を移転した企業の事例などがある。

もう一つは、既存進出国の生産拠点はそのままに、新規投資先を新たな国・地域に振り向けるケースである。アジア各国では市場規模そのものが右肩上がりに拡大しており、市場のパイが膨らむ中で、既存拠点はそのまま、もしくは生産品目を変更した上で、新規進出先を分散化するものである。中国やタイも賃金の上昇が顕著な一方で、国内需要は拡大を続けている。自動車やエレクトロニクスなど大半の工業製品では、この分散投資の形態が主流とみられる。自動車産業では ASEAN の市場規模が拡大する中、バンコクに加えて、ジャカルタに新たな生産拠点を設置する動きが顕在化しており、エレクトロニクスなどではマレーシアやタイでの生産を継続しながら、ベトナムやフィリピンなどに新たな生産拠点を設置する事例などがみられる。

■ エレクトロニクス産業の集積が進むベトナム、フィリピン

以下では、アジア各国における特徴的な産業集積の動きを概観していく。

いわゆるチャイナ+1の投資が顕在化しているのがベトナムとフィリピンで、ベトナム北部、マニラ周辺に新たにエレクトロニクス分野で産業集積がみられつつある点が注目される。

ベトナム北部では、2011年以降、エレクトロニクス分野で大型投資が相次いでいる。特に、ベトナム北部はスマートフォンを中心とする携

帯電話生産の一大集積地域になりつつある。特にサムソンは北部バクニン省の同社主力のスマートフォン工場を生産を開始しており、ベトナムの輸出増に大きく貢献している。同社は北部タイグエン省に第2工場を建設中で、今後、生産規模をさらに拡大する予定だ。また、ノキアも2013年にバクニン省に生産工場を新設しており、世界の主要企業が進出している。

また、京セラドキュメントテクノロジーが2012年10月、ベトナム北部のハイフォンで、プリンター、複合機の生産を開始、2013年4月にはトナー充填ラインの稼働を開始している。同社は中国と日本で生産を行ってきたが、ASEANにおける初の生産拠点としてベトナム北部を選択した。パナソニックはベトナム北部で、スマートフォン向け部品である樹脂多層基盤の生産に加え、冷蔵庫・洗濯機についてはタイの生産拠点に加え、新工場を新設している。富士ゼロックスはハイフォンにデジタルカラー複合機、小型LEDプリンターの生産工場を、2013年11月から操業開始する予定である。ベトナムに進出した理由として、同社は生産量の9割を担っている中国の2つの生産拠点への一極集中を避けること、同地域が中国・ASEAN各国と陸送網で結ばれ、サプライチェーンが組みやすい点を挙げている。

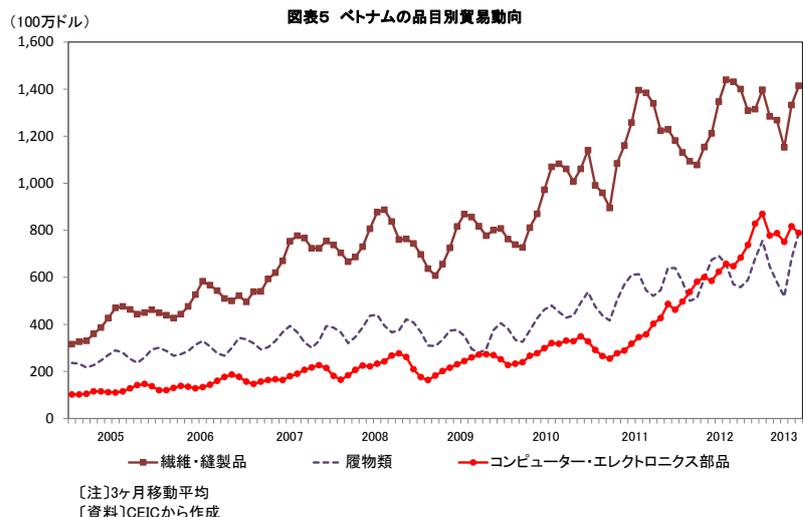
エレクトロニクス産業の集積は貿易面で顕著に効果をみせ始めている。ベトナムの品目別輸出動向をみると、2011年以降、コンピューター・エレクトロニクス部品の輸出が急増していることがわかる(図表5)。ベトナムでは、景気の過熱などから、経常収支の対GDP比が2008年に12.1%の赤字に落ち込み、外貨準備高も減少するなど、一時期、マクロ経済が不安定化していたが、その後の金融引き締め策による輸入減に加え、このエレクトロニクス製品の輸出増が寄与し、経常収支の対GDP比は2012年(1

～9月)には6.9%の黒字にまで回復している。エレクトロニクス産業の集積の動きは、縫製品や履物輸出を主体とするベトナムの輸出構造の多様化、マクロ経済の安定化に寄与しつつある。

フィリピンも、同様にマニラ近郊にプリンターなどのエレクトロニクス産業の集積がみられつつある。具体的な投資案件では、セイコーエプソン、ブラザー工業、キャノンが2011年以降、相次いでプリンターの生産拠点を新設した。また、村田製作所は、中国、タイの生産拠点に続き、フィリピンにスマートフォン用部品の生産拠点を設置している。さらに、2013年7月には富士フィルムが、光学レンズの加工・組立を行う新工場のフル稼働を開始している。これらの日系企業は進出理由として強調されている点が、労働力が豊富であることである。フィリピンは失業率が低下傾向にあるものの、2013年4月の失業率は7.5%と他のアジア諸国と比較して高水準にあり、アジア各国の中では相対的に労働力が確保しやすい状況にあること、また労働争議も少ないとされるなど労働市場の環境は同国の投資環境上の魅力となっている(図表6)。

一方、ベトナム、フィリピンともに自動車産業については、一定の集積があるものの、集積に深まりがみられていないのが実態だ。2012年のASEAN全体(タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナムの合計)の生産台数が424万台であるなか、フィリピンの生産台数は7.5万台、ベトナムは7.4万台にとどまっている。フィリピンでは、好調な景気を反映し、2012年の国内販売台数は15.7万台に拡

大しているが、国内販売台数に対する国内生産台数の構成比は48%と2006年の56%から低下し、輸入車のシェアが拡大している(図表7)。輸入車のシェア拡大の背景にはフィリピンではAFTA(ASEAN自由貿易地域)や韓国、日本とのFTAで自動車の関税削減・撤廃が進んでいることが影響しているとみられる。フィリピンの自動車輸入額(2012年、21億ドル)のうち、タイ、インドネシア、日本、韓国からの輸入が約9割を占めている。市場の一体化は、集約の力を持つが、現状、フィリピンではエレクトロニクス産業で新しい産業集積が進みつつある一方、自動車分野では集積が目立って進んでいない状況にある。こうした中、フォードはフィリピンの生産拠点を2012年末に閉鎖し、タイ南部ラヨンに新設した工場に生産を移管している。



図表6 アジア主要国の失業率の推移

(単位:%)

	2005年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
タイ	1.9	1.4	1.5	1.1	0.7	0.7	0.8 (5月)
マレーシア	3.5	3.3	3.6	3.2	3.1	3.0	3.0 (4月)
ベトナム	5.3	4.7	4.6	4.3	3.6	3.2	-
インドネシア	11.2	8.4	7.9	7.1	6.6	6.1	-
フィリピン	8.8	7.4	7.5	7.4	7.0	7.0	7.5 (4月)
シンガポール	3.1	2.3	3.0	2.2	2.0	1.9	1.9 (3月)
スリランカ	n.a.	5.4	5.8	5.0	4.1	4.0	-
中国	4.2	4.2	4.3	4.1	4.1	4.1	-
香港	5.7	3.5	5.2	4.4	3.5	3.3	3.4 (5月)
韓国	3.7	3.2	3.6	3.7	3.4	3.2	3.2 (5月)
日本	4.4	4.0	5.1	5.1	4.6	4.4	4.1 (5月)

[資料]CEIC、“ADB Key Indicators”から作成

ベトナムの国内販売台数に占める国内生産台数の構成比は91.5%とほぼ横ばいとなっているが、ベトナムはフィリピンと異なり、AFTAのもと緩やかな関税削減スケジュールが認められており、現時点では乗用車に対する域内関税として60%が課税されていることが輸入を抑える一つの要因となっている。しかし、ベトナムは

遅くとも2018年には乗用車のASEAN域内向け関税を無税化することが予定されている。特に、ベトナムは自動車関連税が高率で市場価格を押し上げていることなどから、乗用車の市場規模は2012年でわずかに8万台にとどまる一方、進出した自動車メーカーは約10社にのぼっており、国内の生産性を高める規模効果が低い点が課題とされている。

ベトナム、フィリピンともにエレクトロニクス産業の集積が進みつつある要因には、賃金水準が依然として魅力的であること、労働者の確保が比較的容易なこととともに、部品供給拠点である中国に近いことも寄与しているとみられる。特に、ベトナム北部（ハノイ）と中国・広州間は、距離にして1500キロ、トラック輸送で2日間³、海上輸送で1週間程度の距離で、中国とのロジスティクス面で優位な地理的位置にある。一方で、両国ともに港湾とアクセス道路の整備は今後の課題として残されている。ベトナム北部のハイフォン港は河川港（水深8メートル）であること、アクセス道路も1本しかなく渋滞が目立っており、2016年操業予定のラックフェン港（水深14メートル）の整備が待たれている⁴。また、マニラ港（水深最大10メートル）

図表7 アジア主要国の自動車生産・販売台数

(単位:万台、%)

	2006年			2012年		
	生産台数	国内販売台数	生産台数／国内販売台数	生産台数	国内販売台数	生産台数／国内販売台数
日本	1,148	574	200.1	994	537	185.2
中国	719	722	99.6	1,927	1,931	99.8
韓国	384	116	329.8	456	141	323.3
ASEAN	208	163	127.3	424	342	124.0
タイ	119	68	174.2	245	144	170.8
インドネシア	30	32	92.8	107	112	95.5
マレーシア	50	49	102.5	57	63	90.7
フィリピン	5.6	9.9	56.3	7.5	15.7	48.1
ベトナム	3.5	4.1	85.3	7.4	8.0	91.5
インド	196	175	111.8	418	359	116.5
パキスタン	19	19	103.0	16	16	100.0

【資料】JCEIC、ASEAN Automotive Federation、Malaysia Automotive Association、OICAから作成

は市内に隣接していること、アクセス道路が限定されていることなどの課題がある。

■ 自動車産業集積の厚み増すインドネシア、タイ

一方、自動車産業の集積に厚みを増しているのがインドネシアである。インドネシアはASEANの中でも以前からバンコクに次ぐ自動車産業の集積があったが、ここ数年、ジャカルタ東部を中心に大型投資が相次いでいる。2011年以降、ダイハツ、トヨタ、スズキ、ホンダ、日産が相次いで新規・追加投資を発表し、インドネシアで生産能力を大幅に引き上げている。

インドネシアで大型投資が相次ぐ背景には、好調な内需がある。インドネシアの一人当たりGDPは3592ドル（2012年）と、耐久消費財の普及期を迎えるとされる3000ドルを超え、加えて首都ジャカルタの一人当たりGDPは11507ドル（2011年）と既に1万ドルを超える水準にある。ジャカルタの人口だけで936万人（2011年）に達しており、巨大な消費市場を形成している。自動車販売も2010年の76万台から2012年には112万台に拡大し、併せて生産台数も同70万台から107万台へ急速に生産基盤を拡大して

³ 日本通運の輸送サービスに基づく。

⁴ ASEAN各国の港湾・物流事情については、「ASEAN・メコ

ン地域の最新物流・通関事情」（ジェトロ、2013年6月）を参照。

いる。

同様に、タイでも引き続き、自動車産業の集積が進んでいる。タイの自動車販売台数は2010年の80万台から2012年に144万台、生産台数は165万台から245万台に急拡大している。タイの自動車販売台数が急増した背景には、2011年9月から2012年12月に時限的に導入されたファーストカー・プログラム（21歳以上の購入者で、1500cc以下かつ100万バーツ以下のタイ生産車、5年間の転売禁止の条件を満たす場合、物品税を還付する措置）によって、需要が先行的に喚起された面がある点には留意が必要だが、需要の急拡大に対応して、生産規模も拡大させている。2011年のタイ洪水発生以降も、自動車メーカーの対タイ投資は、洪水被害の少なかったタイ南東部地域を中心に拡大を続けており、2012年には前述のフォードに加え、三菱自動車、スズキが新工場での生産を開始、トヨタと日産も追加投資を発表している。

タイとインドネシアの自動車生産台数（2012年）は合わせて352万台、ASEAN域内の総生産台数の83.0%を占め、2006年の71.4%と比較して上昇しており、両国で自動車産業の集積が他国と比して一段が進んでいることがわかる。

また、近年、インドネシアでは、拡大する内需獲得を目的に、消費財分野での生産拠点設置も目立っている。2012年には花王がジャカルタ東部で、界面活性剤や洗剤、生理用品などの生産能力を向上することを発表し、ユニチャームも紙おむつなどの製造分野で追加投資を行っている。一方で、エレクトロニクス産業については、一部家電製品の工場設置もみられるが、集積に厚みはみられていない。エレクトロニクス製品（HS85、2012年）の貿易をみても、インドネシアの輸出額は108億ドルとマレーシア

（594億ドル）、フィリピン（174億ドル）よりも低い水準にあり、両国が貿易黒字を拡大させ

ている一方、インドネシアは81億ドルの赤字となっている。

自動車分野を中心に投資ブームが続くインドネシアであるが、ボトルネックも顕在化している。ジャカルタ市内の恒常的な渋滞、タンジュン・プリオク港のキャパシテイ不足など国内物流面での課題に加え、ジャカルタ周辺での工業団地不足などインフラ面での課題が顕在化している。近年では労働争議も増加し、一部地域では賃金上昇も顕著となっている。また、インドネシアでは貿易政策などが突然変更されることも多く、法制度面での予見可能性が低いことも進出する企業にとっては留意点となっている。

■ 高付加価値産業の集積を目指すマレーシア、シンガポール

マレーシアは、これまで日系企業を中心にエアコンやテレビなどの生産拠点が集まり、エレクトロニクス産業の一大集積地域を形成してきた。マレーシアは一人当たりGDPが2012年に1万304ドルと初めて1万ドル台にのせ、既に中進国と呼ばれる所得水準に達している。その方で、賃金水準は高まり、ワーカー賃金は月額344ドル、中間管理職は同1966ドルと他のASEAN諸国と比較して相対的に高水準にある（図表1）。ベトナムやフィリピンでは、労働集約的なエレクトロニクス製品の製造拠点の集積が進む中、マレーシアはより付加価値の高い製品分野での新たな集積を目指している。新たな産業集積が進みつつあるのが太陽光パネルなど再生可能エネルギー分野である。マレーシア政府は、法人税免税などの優遇措置を時限的に導入し、誘致政策を展開している。具体的投資事例では、パナソニックが北部ケダ州で太陽電池生産の一貫生産工場を2012年12月から稼働させている他、日系、欧米系企業が生産拠点を相次いで設置しており、一定の集積基盤が出来上がりつつある。

また、シンガポールは一人当たり GDP が 5 万 1162 ドルと日本を超える水準にあり、また近年は外国人増加に対する国内の反発が強まる中、外国人就労査証の発給を抑制する政策が打たれている。一方で、シンガポールの GDP に占める製造業の構成比は約 2 割を占めているが、シンガポール政府は今後もこの製造業の比率を維持していく方針を掲げている。シンガポールにこれまで集積してきた産業はエレクトロニクスと石油化学産業である。エレクトロニクス分野では、過去、テレビなども生産されていたが、こうした労働集約的な製品の生産は 2000 年代に、他の ASEAN 諸国などへ相次いで移転され、現在は半導体などの IT 製品が主体となっている。石油化学製品については、シンガポール西部のジュロン島に集積をしており、世界の主要石油化学メーカーなど約 100 社が進出している。近年は、アジア地域での自動車需要拡大を受け、省エネタイヤなどの材料と合成ゴムなどで新規投資が相次いでいる。一方で、長期的にはジュロン島の土地が限定的となっており、拡大余地が限られている点は課題だ。シンガポールが新たに集積を目指している産業が医薬品と医療機器のバイオメディカル・サイエンスと呼ばれる分野である。「バイオポリス」など専用の団地を設けるとともに、各種の税制インセンティブを用い、高付加価値な製造業分野での新たな集積を目指している。

■ 拡がるバンコクを中心としたサプライチェーン

メコン地域では、タイの賃金上昇等が要因となり、バンコクを中心としたサプライチェーンが周辺国に本格的に拡大する動きがみられ、新たな産業集積をもたらす芽として注目される。カンボジアやラオスでは、一部の労働集約的な自動車部品などの製造拠点の新設も進んでいる。

こうした投資行動はタイ+1 と呼ばれて、両国はバンコクを中心とするタイのサプライチェーンの中に組み込まれつつある。

タイはこれまでアジア地域の中でも圧倒的な製造業の産業集積が進み、自動車やハードディスクなどに代表されるエレクトロニクス産業で、厚みのある産業集積を形成してきた。自動車の生産台数は 2012 年で 245 万台に達し、これは ASEAN の中では最大の生産国、アジア全体では中国 (1927 万台)、日本 (994 万台)、インド (418 万台) に次ぐ生産規模である。また、電気機器 (HS85) と一般機械 (HS84) の輸出総額は 658 億ドルにのぼり、アジアの中では、中国 (8633 億ドル)、日本 (2847 億ドル)、韓国 (1781 億ドル)、台湾 (1284 億ドル) と比較すると規模は小さいものの、ASEAN の中ではマレーシア (842 億ドル) に次ぐ輸出額を誇っている。特に、AFTA (ASEAN 自由貿易地域) や ASEAN+1 の FTA によって域内の関税撤廃が進み、生産性の高い国が一層競争力を増す集約の力が働く中で、これまでタイに生産拠点を集約、生産量を拡大する動きが相次ぎ、集積が集積を生む状況が続いてきた。

しかし、タイでは最低賃金の大幅引き上げ、史上最低水準まで低下した失業率から賃金上昇が続くとともに、労働者確保も厳しさを増すなど、労働市場面でその投資環境に変化が生じている。バンコクのワーカー賃金が 345 ドル (2012 年) である一方、プノンペンでは 80 ドル程度と約 4 分の 1 の水準、ビエンチャンも 132 ドルであり、タイの賃金上昇と労働市場の需給逼迫は、カンボジアとラオスに労働集約的な生産拠点を設置する分散投資の動きを促している。カンボジアとラオスでは、これまで韓国系や中国系企業などの投資によって、縫製業の集積が進んできたが、タイ+1 によるサプライチェーンの拡がりは、一部の労働集約的な自動車部品などの

分野でも生産拠点の立地をカンボジア、ラオスにもたらしめている。

バンコクを中心としたサプライチェーンは、カンボジアでは西部沿岸部のコッコンと西部内陸部のポイペト、首都プノンペンに、ラオスでは南部のサバナケット、首都ビエンチャンに拡がりを見せている。タイに隣接するコッコンでは矢崎総業がワイヤーハーネスの製造工場を2012年12月から稼働を開始、同様にタイに隣接するポイペトでは、日本電産がHDD用部品であるベースプレートの生産拠点の操業を2012年から段階的に開始している。また、プノンペンでは、大手メーカーでは初めてカンボジアへの進出を決定したミネベアが2011年からプノンペンSEZで小型モーターを生産している。同SEZでは、住友電装が2012年からワイヤーハーネスを生産、味の素など多数の日系企業が入居している他、2013年1月にはデンソーがマグネト（二輪車用発電機）用センサー部品の生産工場を設置することを発表している。カンボジアに進出した日系企業の多くは、労働集約的な部品を生産し、その多くもしくは全量をバンコクのマザー工場に輸出することである。また、プノンペンに進出した一部の企業では、プノンペンからホーチミン経由で日本へ輸出する企業もみられる。

図表8は日本とタイのワイヤーハーネスの対カンボジア輸入額の推移をみたものである。日本では、同製品の輸入総額に占める構成比はまだわずかであるが、2012年第3四半期から輸入が増加傾向を示している。また、タイでは、2012年から輸入が増加しており、2013年第1四半期には755万ドル、タイの同製品の輸入総額に占める構成比も11.2%を占めるなど、段階的に増加していることがわかる。

また、ラオスでは、ビエンチャンでマニーが2010年から歯科用治療器具の生産を行う他、アデランスがかつらのオーダーメイド品の工場を設置すると伝えられている。また、ニコンはラオス南部サバナケットのSEZで2013年10月からデジタル一眼レフカメラ用ユニットの組み立て工場の操業を開始する予定である。同社発表によると、ラオスに新設する工場では、同社タイ子会社で最終製品化するデジタル一眼レフカメラの製造工程の一部を担当するとしており、ラオスがバンコクのサプライチェーンに組み込まれる事例と言える。

■ タイと周辺国の連結性が段階的に改善

バンコクを中心としたサプライチェーンの拡大を支える背景には、タイの人件費上昇の他、メコン地域における物流インフラ整備が段階的に進み、タイと周辺諸国間のコネクティビティが少しずつ改善されていることも寄与している。メコン地域では、①タイ、カンボジア、ベトナム南部を結ぶ南部経済回廊、②タイ、ラオス、ベトナム中部を結ぶ東西経済回廊が広がるサプライチェーンを支える基盤となっている。但し、南部経済回廊ではタイとベトナム南部間、東西経済回廊ではタイとベトナム中部間を一貫輸送でサプライチェーンに組み込む動きはほとんどみられず、タイ・カンボジア間、タイ・ラオス間、カンボジア・ベトナム間など距離の短い

図表8 日本とタイのワイヤーハーネスの対カンボジア輸入額の推移

(単位:100万ドル、%)

		2012年				2013年
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
日本	輸入総額	1,102	1,080	1,070	996	953
	カンボジアからの輸入額	0	0	3	4	5
	輸入総額に占める構成比	0.0	0.0	0.3	0.4	0.6
タイ	輸入総額	42	52	62	67	67
	カンボジアからの輸入額	0	1	3	5	8
	輸入総額に占める構成比	0.0	1.4	5.5	8.0	11.2

[注]HSコードはHS854430

[資料]日本、タイ貿易統計から作成

部の区間をサプライチェーンに組み込む動きが中心である。

タイとカンボジア間では、南部経済回廊の内、バンコクとコッコン、バンコクとポイペト間は距離的にも近く、また大半のルートは道路の整備状況のいいタイ側の道路を利用できることから、サプライチェーンを組む上で利便性の高い物流ルートと言える。例えば、「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」(ジェトロ)⁵によると、バンコク(レムチャバン港)とコッコンに最も近いタイ側の国境の町であるハートレーク間が距離にして333km、車で4時間15分で移動できる距離にある(図表9)。実際には、タイとカンボジア間の通関手続きも必要になるため、より時間はかかるが、同ルートを使っている日系企業の事例では、バンコクとコッコンの同社工場間(440km)のトラック輸送を片道8~9時間で行っている。また、バンコクとポイペトに最も近いタイ側の町であるアランヤプラテートまでは254km、車の距離で3時間23分であり、コッコンと同様、バンコクとのサプライチェーンを組みやすい位置にある。加えて、ポイペトからプノンペンに距離にして396km、車で5時間43分

の距離にあり、バンコクとプノンペン間の合計で649km、9時間6分(通関手続きを含まない時間)の距離感にある。但し、物流企業からは、カンボジア国内

の国道は路面劣化が進んでおり、効率的なサプライチェーンを組む上で、改善が求められる点と指摘されている。

タイとラオス間については、タイ北部ノンカイとビエンチャン近郊を結ぶ第1メコン国際橋に加え、2006年にはタイのムクダハンとラオスのサバナケットを結ぶ第2メコン国際橋、さらに2012年にタイのナコンパノムとラオスのタケーウを結ぶ第3メコン国際橋も開通し、物流インフラが段階的に整備されている。「第3メコン友好橋を経由したルートにおける3国間輸送(バンコク-ハノイ間)調査」(ジェトロ)⁶によると、メコンが進出を決定したサバナケットに最も近いタイ側の国境の町であるムクダハンとバンコク間の距離は643km、トラックで11時間20分の距離にある。

なお、南部経済回廊ではプノンペンとホーチミン間の物流インフラの改善も今後、期待される。現在、プノンペンとホーチミン間では、プノンペン港からホーチミンに河川で輸送するルートとトラック輸送の2つがある。トラック輸送の場合は途中、メコン河をフェリーで輸送する箇所があるが、ここに現在、建設中のネアッ

図表9 バンコクとカンボジア、ラオス国境沿いの町との距離

	距離	時間	平均時速
バンコク(レムチャバン港)→ハートレーク (カンボジア・コッコンに最も近いタイ側の国境の町)	333km	4時間15分	78.4km
バンコク(レムチャバン港)→アランヤプラテート (カンボジア・ポイペトに最も近いタイ側の国境の町)	254km	3時間23分	74.9km
バンコク(レムチャバン港)→プノンペン (ポイペト経由、通関時間を除く)	649km	9時間6分	71.4km
バンコク(市内)→ムクダハン (ラオス・サバナケットに最も近いタイ側の国境の町)	643km	11時間20分	56.9km

〔注〕バンコクとハートレーク、アランヤプラテート、プノンペンは乗用車を利用、バンコク・ムクダハンはトラックを利用。
〔資料〕「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」(ジェトロ)、「第3メコン友好橋を経由したルートにおける3国間輸送(バンコク-ハノイ間)調査」(ジェトロ)から作成

⁵ 「ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情」(ジェトロ)は以下のウェブサイト参照。
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/reports/07001403>。

⁶ 「第3メコン友好橋を経由したルートにおける3国間輸送(バンコク-ハノイ間)調査」(ジェトロ)は以下のウェブサイト参照。
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/th/reports/07001154>

クルン橋が2015年に開通する予定で、一貫したトラック輸送による物流の改善が期待されている。ホーチミンでは、大型コンテナ港であるカイメップ・チーバイ港（水深14m）の運用も開始されるなど、南部経済回廊の出口としての役割を増している。

ハード・インフラの整備に加え、部分的にはあるが、メコン地域の一部の国間ではトラックの相互乗り入れも開始され、制度面の整備も少しずつ改善されている。しかし、台数や相互乗り入れ区間が制限されるなど、今後、制度面の改善が期待されている。

一方、コネクティビティの面で課題が残っているのが、タイ・ミャンマー間の物流である。タイとミャンマー間の国境貿易は、タイ側のメソット、ミャンマー側のミャワディを經由するルートが主力となっている。ミャワディはヤンゴンから425kmの位置にあるが、未舗装の道路も多く、特に雨季は道路の状況が大きく悪化すること、途中に山岳地帯があり、外国人の立ち入り禁止区域もある。加えて、メーソート、ミャンマー間の橋は強度の問題（最大重量総計25トンに制限）を抱え、大型車両が通行できないなど、サプライチェーンを支える物流インフラとして活用しにくい状況にある。ヤンゴンとバンコク（アユタヤ）間のトラック実走調査では、計68時間25分（タイ側：25時間43分、ミャンマー側：42時間42分、平均時速47.6km、計869.7km）かかっており、カンボジアとラオス間と比較すると、コネクティビティ面では大きな差があるのが現状だ⁷。そのため、タイのサプライチェーンがカンボジア、ラオスに拮抗をみせる一方で、ミャンマーでは、縫製業などの投資はみられるものの、バンコクのサプライチェーンに組み込

む形の投資はみられないのが実態である。

長期的には、タイとミャンマー間のコネクティビティを大幅に改善すると期待されているのがミャンマー南部ダウエイにおける経済特区

（SEZ）構想である。ミャンマー政府は、同地域に深海港を建設し、港を核に経済特区を整備する方針を示しており、開発計画が検討されている段階にある。同地域は、バンコクから西へ約350kmの位置にあり、アクセス道路が整備されれば、タイ・ミャンマー間のロジスティクスのみならず、メコン地域からインドなど南アジアや中東などへのロジスティクスも大きく短縮する可能性を秘めているプロジェクトである。なお、ダウエイ構想に先行して、ヤンゴンから南東23キロに位置する地域で、ティラワ工業団地の開発が進められている。ティラワには既に港（河川港、水深10メートル、5バース）がある点も魅力となっている⁸。

■ CLMの投資環境には課題も

新たな投資先として関心を集めるカンボジア、ラオス、ミャンマーについては、投資環境面でそれぞれ異なる要素もあり、進出する際に留意が必要な点がある。ミャンマーについては、良質で豊富な労働力は魅力である一方、バンコクとのコネクティビティに課題がある他、電力不足や工業団地不足などハード・インフラ面でのボトルネックは、現段階では他のASEAN各国として依然として大きく、本格的な製造業の進出には、ティラワ工業団地やヤンゴン周辺の電力インフラの改善などが待たれるところである。

カンボジアについては、外資規制もゆるやかで、法人税減免などの投資インセンティブが充実していることに加え、預金の96%がドル預金で

7. 「東西回廊・西側ルートを経由したバンコクーヤンゴン間陸路輸送調査（2013年4月）」（ジェトロ）を参照。
<http://www.jetro.go.jp/world/asia/reports/07001395>

8. ティラワ工業団地の開発については、2012年11月1日付通商弘報参照
(<http://www.jetro.go.jp/world/asia/mm/biznews/5090a4d2f0b90>)。

あるなどドル化した市場で国内販売でもドルによる回収が可能なこと、海外送金も10万ドル以上の送金は中央銀行への申告義務がある他は外為規制が比較的自由であるなど、投資環境上の魅力は多い。一方で、突然の法制度の変更や近年の最低賃金の引き上げ、さらには各種の手数料が割高であるなどの課題がある。例えば、FTAを利用するための原産地証明書の取得費用は、他のASEAN諸国が1件10ドル～無料程度である中、カンボジアでは1件50ドルも課せられている。また、電力料金は、電力を輸入に依存、小型発電所に依存した電力インフラなどの影響により、1kwh当たり0.2ドルと、アジアの中ではシンガポール(0.13～0.21ドル)と並び、最も高い電力料金体系になっていることも課題の一つである。一方、ラオスについては、「アジアのバッテリー」と呼ばれる程、水力発電が豊富で、電力料金が1kwh当たり0.08-0.09ドルと割安である点は魅力の一つである⁹。一方、ラオスの総人口は638万人(2012年)にとどまり、長期的には労働力の供給面で制約があることは課題である。

加えて、CLMを含め、後発開発途上国(LDC)からの輸出には、先進国の特惠関税(GSP)を利用して、輸出をすることも多いが、米国、EUのGSPでは国によってはGSPを非適用としている国もあり、先進国への輸出を念頭に置く場合は留意も必要だ¹⁰。

■ 自動車産業の集積進むインド、縫製業の集積進むバングラデシュでは課題も

南アジアをみると、インドでは、引き続き、

自動車産業の集積が進んでいる。インドの自動車生産台数(2012年)は418万台と、ASEAN全体の生産台数(424万台)に匹敵する規模で、アジアの一大自動車の集積地域となっている。インドの自動車産業は北部デリー近郊を中心とした地域、南部チェンナイとバンガロールを中心とした地域、西部のマハラシュトラ州プネを中心とした地域で集積が進んできた。ここにきて、新たな集積地域として注目を集めるのが、西部グジャラート州である。インドで最大の自動車メーカーであるマルチ・スズキが同州アーメダバード近郊に、北部ハリヤナ州の2工場に続き、第3工場を建設することを発表、2015年もしくは2016年に稼働が開始する予定である。同地域では、日本専用工業団地の開発も進むなど、新たな自動車産業の集積地域となることが期待されている。一方、インドのエレクトロニクス産業については、電気機器(HS85)と一般機械(HS84)の貿易赤字は2007年の302億ドルから、2012年には438億ドルに拡大するなど、輸入に大きく依存する構造に変化はみられていない。インド政府は、2012年に国家電子産業政策(NPE)を発表するなど、産業育成に力を入れており、今後、そうした政策効果が出てくるのか注目される所だ。

バングラデシュは引き続き、近年、縫製業で活発な投資が相次ぎ、集積が進み、日本、米国、EUの先進国・地域ではバングラデシュ産の縫製製品のシェアが近年、拡大を続けてきた(図表3)。しかし、2013年4月には縫製工場が入居するビルが崩落し、多数の死者を出す事故が発生し、バングラデシュの労働者保護の実態が疑問視される事態が生じている。本事故を受け、6月には米国がバングラデシュへの一般特惠関税(GSP)の適用を停止する措置を発表した。EUもGSP適用停止を検討しており、仮に実行された場合には、バングラデシュの輸出環境に多大

9. 「23回アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較(2013年5月)」(ジェトロ)を参照。
http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001392/investment_cost_no23.pdf

10. 米国、EU、日本のGSPの概要については、ジェトロ・ウェブサイトを(<http://www.jetro.go.jp/world/asia/reports/07001433>)参照。

な影響を及ぼす可能性もある点には留意が必要だ。

パキスタン、スリランカについては縫製業など軽工業分野で一定の産業集積はみられているものの、近年、新たに製造業の分野で産業集積の芽が生まれつつあるという状況はみられない。一方で、パキスタンは2013年の総選挙で下院議席の過半数を獲得したシャリフ政権が誕生、スリランカも2009年の内戦終結後、ラージャパクサ政権のもと安定的な政治情勢にあるなど、政治面での投資環境は以前より改善している。

■ 産業集積でコスト低下が期待

アジアでは、自動車産業が中国、タイ、インドネシア、インドで産業集積の厚みを増し、エレクトロニクス分野では、プリンターや携帯電話など労働集約的な製品の集積がベトナム北部やフィリピンのマニラ近郊で形成されつつある。タイ+1の投資動向を受け、カンボジアとラオスでは、バンコクを中心とするサプライチェーンに組み込まれつつあり、これまでの縫製品の生産拠点のみならず、一部の自動車部品などの生産拠点の立地も進みつつある。また、マレーシアは再生可能エネルギー分野で新たな産業集積を探り、シンガポールも医薬品や医療機器など新しい分野での産業集積を形成しつつある。こうした産業集積は、中国やタイでの賃金上昇、災害に強いサプライチェーン形成のための分散投資、また中間層の拡大など内需拡大による市場規模の拡大、メコン地域を中心とした一定のインフラ整備などが寄与していると考えられる。

こうした産業集積が進むと、産業全体でコスト低下をもたらすことが知られている。具体的には、同一産業の関連企業が多数集まることで、同地域において部品調達が容易になり、調達面でのコストが低下すること、貨物が大量に集まることで物流サービス企業が提供する物流費用

が低下したり、船の便数の増加などによりリードタイムも短縮する可能性もある。こうしたプロセスによって、投資が投資を呼ぶ好循環をもたらす可能性があることが集積効果である。進出企業にとっては、進出先の集積の有無によって、進出後の操業コストが変化する可能性がある点には留意が必要であろう。一方で、一部の国では賃金上昇が顕著となり、労働争議も活発化するなどの課題を抱えている。また、インフラへの負担が増しており、インドネシアのタンジュン・プリオク港に代表されるように投資増にインフラ整備が追いつかない状況もみられており、こうした新しい産業集積の動きに連動して、インフラ整備を進められるかどうかは各国の課題となっている。

中国での一極生産から ASEAN との国際分業へ（中国）

ジェトロ・広州 森路未央

1980年代以降、珠江デルタ地域は製造業を中心とした外資の誘致に成功し、「世界の工場」に成長した。しかし、2000年代中ごろから、ワーカー不足、賃金や部材コストの上昇、地域集中生産リスクが生じた結果、ベトナムやフィリピンなどでの製造拠点の増設が本格的に始まった。珠江デルタ地域から ASEAN の新拠点に部品を供給するという国際分業が進んでいる。

■ 珠江デルタの強みは厚いサプライチェーンによる調達コスト低減

珠江デルタ地域に集積する産業には、複合機やプリンターなどの事務用機器のメーカーがある。この地域に形成された厚いサプライチェーン、つまり調達のスピード・量・品質・価格・緊急対応力・輸出入アクセス・納入先のボリュームといった条件が備わっているからだ。同地域に製造拠点を置く日系事務用機器メーカーにとっては、約1時間圏内で必要な部品のほぼ全量調達できることが最大の強みとなっている。

珠江デルタ地域の日系A社は、日本から輸入する部品以外の全部品の調達を同地域の1~2時間圏内で可能としており、調達の低コスト化を実現できる世界随一の地域だと評価する。A社が製造する複写機の部品は補修部品を含め約150社から調達しているが、珠江デルタ域内各都市（東莞、深セン、惠州、中山）の企業でほぼ全量調達し、同地域外の企業は5社にすぎない。また、非日系（中国、台湾、香港系）からの調達が社の数では日系よりも多く、価格と技術面で競争力がある非日系サプライヤーの存在が同地域の厚いサプライチェーンを支えている。他方、日系サプライヤーの競争力がある部品は顧客ニーズに応じたカスタム仕様の電気部品など、日本からの輸入部品はレーザー発振器、ドラムカートリッジなど複写機のキーとなる部品だ。

しかし近年、珠江デルタ地域での生産コストの上昇や一極集中生産リスクにより、ASEANに製

造拠点を増設する動きが顕著になってきた。日系事務用機器メーカーの珠江デルタ地域とASEANの製造拠点の設立状況をまとめたのが図表10だ。珠江デルタ地域での同産業の製造拠点の設立は1980年代に始まり、ベトナム、フィリピン、タイでの製造拠点の増設は2000年代後半に急増していることが分かる。

■ ASEAN増設は生産コストとカントリーリスクの低さで勝負

近年のASEANでの増設は、ベトナム（ハノイ近郊）とフィリピン（バタンガス州）が目立つ。ベトナムでは2002年にキヤノン・ハノイがタンロン工業団地に工場を設立、2007年にブラザー工業がハイズオン省のフックディエン工業団地で新興国向けのモノクロレーザープリンターの製造を開始した。キヤノンが初めてベトナムに進出してから10年が経過した2012年には、京セラドキュメントソリューションズ、2013年には富士ゼロックスがともにハイフォンのベトナム・シンガポール工業団地（VSIP）に製造拠点を増設した。いずれも珠江デルタ地域の工場を閉鎖せず、ベトナムに増設している。また、フィリピンでは、2011年にセイコーエプソン、2013年にキヤノンとブラザー工業がともにバタンガス州に工場を増設している。

B社はベトナム工場の増設に伴い、珠江デルタをデジタルカラープリンター、複合機、複写機など高価格製品の製造に特化し、モノクロレー

ザープリンターなど低価格製品はベトナム工場でも製造する。これにより珠江デルタでのモノクロレーザープリンターの生産量は約半減し、減産分の生産余力を高価格製品の製造に移行した。珠江デルタ地域は賃金上昇などにより製造コストが高くなっていることや、低価格製品の国内需要が激減していることが、ベトナム工場での生産が増えた主因だ。

C社は、珠江デルタの工場で製造していたモノクロレーザープリンターの中でも、最も低価格な製品を2012年10月に稼働したベトナム工場に移管、新興国向けに輸出する。モノクロレーザープリンターなどの低価格製品は、低利益製品と位置付けられており、利幅を広げるには生産コストの削減が必須となる。これまで珠江デルタの工場では生産の効率化で低価格製品の製造が維持できたが、止まらない賃金上昇により、低い生産コストを達成できる地域への製造移管を模索してきた。ASEANでの製造拠点の増設の最大の理由は低い生産コストの実現だが、同域内

で部品を調達するには珠江デルタ地域からの調達が必要だ。ベトナムやフィリピンでは輸出型製品にかかる部材の輸入税が無税であることも、両国への増設の大きな理由だ。

また、C社の製造拠点の増設先がベトナムである理由は、モノづくりの環境が整備されてきたこと、ハイフォンの税関が日系部品の輸入手続きに慣れてきたこと、関連の販売会社（ベンダー）が増えたこと、および政府の支援体制が整備されたことが指摘される。しかし、ベトナム工場の部品の現地調達は、大型の樹脂成型部品、板金、機能性部品に限られ、ドラムやICなど特殊部品は日本から輸入、その他の多くを占める部品は珠江デルタの工場から輸入調達しており、珠江デルタの工場の部品調達力に依存したかたちだ。今後、ベトナムでの現地調達率を高めていく計画だが、現状では一括調達機能を擁する珠江デルタの工場からの調達が低コストで済むという。

図表10 珠江デルタ地域に進出する日系事務用機器セットメーカーのアセアンへの製造拠点の増設

企業名	珠江デルタ地域製造拠点			ASEAN製造拠点		
	所在地	年	製品	所在地	年	製品
キヤノン	広東省珠海市	1994年10月 (稼働)	カラーレーザープリンタ	タイ・アユタヤ	1990年8月 (設立)	インクジェットプリンタ
	広東省深圳市	1993年2月 (設立)	レーザープリンタ 複合機など	ベトナム・ハノイ (タンロン工業団地)	2002年5月 (稼働)	インクジェットプリンタ レーザープリンタ
	広東省中山市	2001年6月 (設立)	モノクロ・カラーレーザープリンタ	タイ・プラチンプリ	2011年9月 (設立)	デジタル複合機
				フィリピン・バタンガス州	2013年4月 (稼働)	モノクロレーザープリンタ 付属品・部品製造
セイコーエプソン	広東省深圳市	1985年	レーザープリンタ	フィリピン・バタンガス州(リマテックロジセンター)	2011年10月 (稼働)	インクジェットプリンタ プロジェクタ
ブラザー工業	広東省深圳市	1994年	レーザープリンタ	ベトナム・ハイズン省(フックディエン工業団地)	2007年4月 (稼働)	モノクロレーザープリンタ(単機能機、複合機)
	広東省深圳市	2002年	インクジェットプリンタ、複合機	フィリピン・バタンガス州(FPIP)	2013年4月 (稼働)	インクジェットプリンタ
富士ゼロックス	広東省深圳市	1995年 (設立)	複写機・複合機 レーザープリンタ	ベトナム・ハイフォン(VSIPハイフォン)	2013年11月 (稼働予定)	デジタルカラー複合機 小型LEDプリンター プリント基板
京セラドキュメントソリューションズ	広東省東莞市	2002年 (設立)	複写機・複合機 レーザープリンタ	ベトナム・ハイフォン(VSIPハイフォン)	2012年10月 (稼働)	(低価格帯)小型モノクロレーザープリンター
リコー	広東省深圳市	1991年 (設立)	複写機・複合機 レーザープリンタ	タイ・ラヨーン県(アマタシティ工業団地)	2009年9月 (稼働)	モノクロ・カラーレーザープリンタ、カラー複合機、関連部品

[注1]珠江デルタ地域には、コニカミノルタ、東芝テックも複写機などの製造拠点を擁する。

[注2]インドネシア、マレーシアの製造拠点は除く。

[資料]各社プレスリリース等から作成

■「顧客への接近」も ASEAN 増設の理由

ASEAN への製造拠点の増設は事務用機器以外の分野にも広がっている。東莞市で携帯電話と自動車電子部品を製造する日系 D 社は、2013 年にホーチミンに工場を新設した。これまで東莞工場からベトナムに携帯電話部品を輸出していたが、ホーチミン工場での生産も同時に行う。携帯電話部品事業の最大の顧客であるサムスン電子が、ベトナム北部のタイグエン省とバクニン省に工場を新設したことを受けて増設した。また、D 社東莞工場のもう 1 つの主力事業である自動車部品もタイに輸出していたが、タイの日系完成車メーカーの増産を受け、ASEAN での生産を模索していた。D 社の携帯電話部品の顧客は、中国以外ではベトナム北部、自動車部品の顧客はバンコク近郊にあり、両顧客の中間に位置し、両地域へのアクセスが良いことがホーチミンに新工場を設立した理由だ。また、顧客により近い場所で製造することは価格優位性だけでなく、顧客からの技術的要求に即応できる体制をアピールできることもホーチミンに増設した狙いだ。そして、ベトナムを選んだ理由は、携帯電話部品も自動車部品も最終製品は輸出向けであるため、東莞からの原料や部品の輸出供給が免税となる優遇策の存在も大きかったという。

その調達ルートについては、プレス品が「東莞→ホーチミン」、メーカー指定部品が「日本→ホーチミン」、その他の部品は東莞工場で 1 次加工後、ホーチミン工場に輸出しており、東莞工場の調達力を生かし、ホーチミンとの分業体制を構築したかたちだ。東莞とホーチミンの製造コストは同程度だという。東莞の人件費はホーチミンより高いが、部品調達コストが低いので、相殺されるという。

これまで珠江デルタ地域に製造拠点を一極集中していた日系事務用機器メーカーが ASEAN に増設した背景には、①中国経済の成長に伴う生

産コストの上昇と内需構造の変化、②カントリーリスクの顕在化、③部品供給アクセスの良さ、④顧客の近くにいることで技術開発に即応しやすい、といったことがある。ASEAN 拠点での部品は、珠江デルタ地域から輸入調達しており、珠江デルタ発の国際分業が形成されているといえる。

珠江デルタ地域の企業は今後、ASEAN でも労働コストの上昇が生じることを想定している。ベトナムやフィリピンの今後の課題はサプライチェーンの構築で、それが一定レベルに達したら「世界の第 2 工場」になる可能性も秘めているといえよう。

エレクトロニクスなどの生産拠点として注目（フィリピン）

ジェトロ・マニラ 鎌田桂輔

中国、タイ、ベトナムで賃金上昇、労働力の確保が困難になってきたと指摘される中、新たな生産拠点としてフィリピンが注目されている。2011年のタイの洪水被害などもリスク分散の重要性を突きつけた。こうしたことから、日系大手メーカーがフィリピンに製造拠点を相次いで設立している。今後、サプライヤーの進出も期待されている。

■ 2012年の対内直接投資額は過去最高

2011年のフィリピンの対内直接投資額（認可ベース）は前年比30.6%増の2561億1300万ペソ（約5788億1538万円、1ペソ＝約2.26円）で、過去最高を記録した。2012年は前年比12.0%増の2891億1760万ペソと、過去最高をさらに更新した。

2011年、2012年は日系製造業の大型投資が次々と発表された。販売会社を既に展開していたセイコーエプソンは2011年3月に、約90億円を投じてインクジェットプリンターの増産に向け新工場を設立することを発表した。続いて、村田製作所も同年9月に約30億円を投じてスマートフォン向けチップ積層セラミックコンデンサーの新工場建設を発表。さらに12月にはブラザー工業が約1,200万ドルを出資し、インクジェットプリンターと複合機の部品生産を行う子会社の設立を発表した。2012年に入ると1月に、販売会社と開発設計会社を既に運営していたキヤノンが、約180億円を投じてモノクロレーザープリンターなどの生産工場新設を発表、2012年7月にはバンダイが玩具商材を生産するバンダイグループ香港による100%出資（当初資本金4億ペソ）で自社工場建設を発表している。

■ PEZAが優遇措置を供与

フィリピンで事業を行う製造業は輸出志向型

が多く、前述の企業はフィリピン経済区庁（PEZA）に登録しており、PEZAの優遇措置を享受している。PEZAは雇用創出促進などを目的に、輸出加工区（エコゾーン）またはITパーク（ITビルディングを含む）を設け、同区域内で行われる該当プロジェクトに対し優遇措置を供与している。認可には総売り上げの7割以上をフィリピン国外で達成することが条件となる（フィリピン国内取引でも納入先がPEZA企業ならば間接輸出として認定）。優遇措置の具体的内容は、法人所得税の免除（ITH）を4年から最長8年まで供与、（ITHの後）国税および地方税に代わり総所得の5%の特別税率の適用、輸入税や付加価値税（VAT）の免除などがある。

2013年6月21日に取材したPEZA広報担当のエルマー・サンパスクアル氏によると、2012年のPEZA投資認可の内訳は電気機器・半導体が36%、経済特区開発が25%、一般製造関連が19.6%、観光関連が9.2%、IT関連が8.2%だった。2013年に入っても、PEZAの認可額は増加傾向を維持している。サンパスクアル氏によると、2013年1～5月末時点のPEZAの投資認可額は、前年同期比85.2%増の740億ペソとなった。2013年第1四半期（1～3月）の内訳は経済特区開発関連が39%、観光開発関連が36%、電気機器・半導体関連が11%、IT関連が6.5%、一般製造関連が5.7%と続く。第1四半期の国別では

英国が190億ペソ、日本が48億ペソ、オランダが21億6,000万ペソ、シンガポールが9億1,800万ペソだった。

■ 輸出企業が中国以外にも生産拠点を検討

PEZA 向けを中心とする進出製造業の操業支援を行う EMS コンポーネンツ・アセンブリーの社長で、フィリピン半導体・エレクトロニクス産業連盟 (SEIPI) 理事でもあるペリー・フェレル氏に、近年のフィリピンへの外資製造業の集積動向について聞いた (7月1日)。フェレル氏によると、2012年の下半期を境に、中国に進出している外資企業からフィリピンへの展開についての問い合わせが増加傾向にあるという。これは必ずしも中国の生産拠点を閉鎖・縮小してフィリピンにシフトするというのではなく、中国は内需型企業にとっては依然「消費市場」として重要との位置付けは変わらない。一方、輸出志向型企業が生産拠点の拡大先をフィリピンで検討する動きが2~3年前と比較して急増しているという。チャイナ+1の観点から、中国におけるビジネス拡大方針を見直している企業も一部あるとのことだ。その他の一問一答は以下のとおり。

問：近年の対フィリピンの投資動向、それに関わる周辺諸国との差別化をどう考えるか。

答：フィリピンは今まで、諸外国の企業から進出先候補としては見落とされがちだった。その主因は政治的不安定性を含むネガティブな各種イメージにあると考える。これまでタイやベトナムに多くの注目が集まっていたが、世界的なコスト上昇を受け、OEM (相手先ブランドによる生産) 系企業などがフィリピンにチャイナプラスワンを求めた結果とみている。例えば、中国でも深センは、かつてはフィリピンよりもコスト面で競争力があつた。ベトナムは現時点では

コスト面で競争力に秀でているが、人件費をはじめとするコストの上昇は相当な勢いで進んでいる。

ベトナムとインドネシアは注目される国だが、一般的に英語が通じないためコミュニケーションの問題が指摘されている。労働争議も毎月のように発生しているとの報告を受けている。その点、フィリピンは英語が公用語で英語を話す人口が世界3位だ。ストライキ件数も極めて少なく、労働環境の面で安定している。こういったところは他の2国 (ベトナム、インドネシア) と差別化が図れるのではと考える。今後は中国以外にも、例えばタイからのシフトも可能性があるかとみている。

■ エレクトロニクスに続く自動車産業の集積に期待

問：今後予想される投資案件は引き続きエレクトロニクス産業が中心となるか。

答：恐らくはそうなるだろう。フィリピンは今後3年から5年にかけて、エレクトロニクス産業の集積拠点として今まで以上に注目を集めると予想している。そして、その流れを受け、自動車産業においてもタイやインドネシアのように集積が進むことを期待している。それは夢物語とは思わない。多くの研究者は2015年ごろからフィリピンの中間層が拡大していくと予想しており (フィリピンの2012年の1人当たりGDPは2614ドル)、自動車の購買力も付いてくるのではないかとみている。

■ 情報発信を通じてイメージの改善を図りたい

問：さらなる投資誘致を実現させるため、フィリピンにとっての課題は。

答：フィリピンについて、一層適切な情報発信を行っていく必要がある。多くの日本の中小企業は、情報が限られていることが大きな理由と

考えるが、フィリピンへの展開については大変慎重だ。フィリピンは好ましいイメージを持たれないケースが往々にしてある。これは事実だ。それにより、多くの潜在的投資家を失ってきたのではないか。まずはネガティブなイメージの払拭に努めなければならない。これは逆に言えば、フィリピンでは完成度の高い民主主義が実現されているということだ。実際に進出すれば、フィリピンの投資環境がいかに優れているか実感できるはずだ。例えば、PEZA は優遇措置の供与のみならず、各種のフォローが徹底している。しかし、フィリピンにも克服すべき課題はある。密輸や汚職の取り締まりの徹底、インフラ整備の強化、高額な電力問題の解決などが必要だ。

製造業の進出先として地方にも関心高まる（ベトナム）

ジェトロ・ハノイ 藤森義人
ジェトロ・ホーチミン 近江健司

外国投資庁(FIA)によると、日本の対ベトナム直接投資(新規認可案件)は累計で1,900件、約318億ドルとなっている(2013年3月時点)。このうち、製造業は1,059件、約266億ドルに達する。日本からの新規投資案件全体に占める割合はそれぞれ55.7%、83.4%と高く、これまで日本企業が製造業を中心としてベトナムへ進出してきたことが分かる。対ベトナム直接投資のうち日本の製造業に焦点を当てて進出動向を分析し、生産拠点としてのベトナムの課題・魅力・将来性について解説する。

■ 着実に増加する日系製造業の新規投資

日系製造業によるベトナム投資は、主に北部への四輪車・二輪車産業の進出と南部への輸出加工型企业による進出から始まった。米国の経済制裁解除(1994年)、ASEAN加盟(1995年)などにより、ベトナムが世界的にも有望な投資先として注目を集めた時期だ。

南部において進出時の受け皿となったのが、タントゥアン輸出加工区(ホーチミン市)。ホーチミン市では1995~96年の2年間で36件の新規案件が認可されたが、うち28件はタントゥアン輸出加工区への投資だった。

輸出加工区や工業団地に入居するメリットは、開発会社によって土地使用にかかる複雑な権利関係が整理済みであること、電力や水道などの基礎インフラが整備されていることにある。また、当時は輸出加工区や工業団地に入居しさえすれば、法人税減税などの投資インセンティブが付与されるメリットもあった。

当時の投資形態に着目すると、南部進出企業の多くは外資100%だったが、北部地域では工業団地の整備が進んでおらず、トヨタ、ホンダ、ヤマハなどの輸送機器メーカーをはじめとして、地場企業との合弁(地場企業側が所有する土地を現物出資する)で進出するケースが多かった。

1997年のアジア通貨危機により新規投資の認

可件数は減少したものの、アジア経済が安定化するにつれて、ベトナムへの投資も回復し始めた(図表11)。日越投資協定の調印(2003年)と発効(2004年)、新たな工業団地の開発などにより、南部のみならずハノイ市やハイフォン市を中心とした北部への進出も増加した。追い風となったのが日系企業によるチャイナ+1の動きだ。中国進出日系企業が投資集中リスク分散のため、2000年代半ばからベトナムに新たな拠点を設けた。

北部ではタンロン工業団地(ハノイ市)や野村ハイフォン工業団地(ハイフォン市)、フックディエン工業団地(ハイズオン省)などへの進出が飛躍的に伸びた。また、南部においてはベトナム・シンガポール工業団地(ビンズオン省)、ロテコ工業団地(ドンナイ省)などへの投資が進み、2000年代後半になると人件費のメリットや労働力確保のため、ダナン市を中心とする中部地域への進出も増加した。

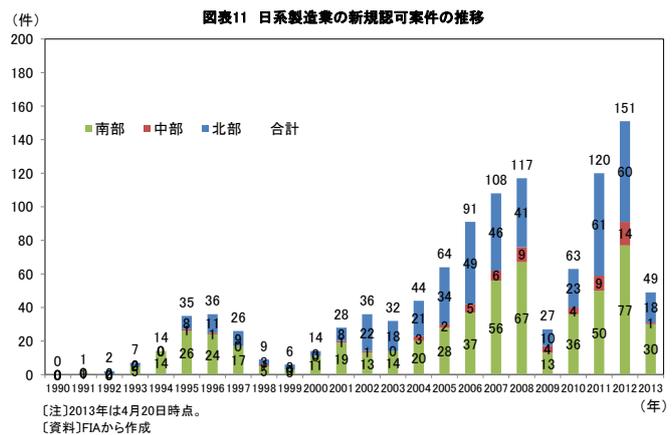
リーマン・ショックの影響により新規投資は一時的に落ち込んだが、円高の進行が日本企業によるさらなる海外投資を加速させた。日本の製造業における対ベトナム直接投資の新規認可件数は2011年、2012年と2年連続して過去最高を更新した。

近年の進出動向の特徴として、レンタル工場への進出増加や進出地域の拡大が挙げられる。南部ロンアン省への新規投資が、2010年の4件から2011年に24件、2012年に17件へ増加した要因は、同省の工業団地におけるレンタル工場の存在が大きい。レンタル工場は床面積が500～2,000平方メートル程度と小規模で、初期投資額を抑えることが可能なことから、中小企業とみられる投資が増加した。また、2002年の製造業の進出先はハノイ市やホーチミン市など8市・省にすぎなかったが、2012年には24市・省まで拡大している。

■ 労働力確保と安い賃金や工業団地価格が地方の魅力

転職が一般的なベトナムでは、労働力（ワーカー）の安定確保が課題となる。離職率は景気動向にも左右され、景気が低迷する現時点では労働力不足は顕在化していない。しかし、ハノイ市、ホーチミン市など主要都市周辺には外資企業の投資が進んでおり、景気が上向けば、労働力不足が再度顕在化する可能性が高い。

そうした中、労働集約型製造業においては、外資企業の進出が少ない地方に新たな拠点を設ける動きがみられる。ワイヤーハーネスを製造する矢崎総業グループ（北部ハイフォン市と南部ビンズオン省に2つの現地法人がある）は、北部ハイフォン市に隣接するタイビン省や南部チャビン省に分工場を設けたほか、同じく隣接する北部クアンニン省への工場建設も計画している。また、ヘッドフォンを製造するフォスターエレクトリック・ベトナム（本社：南部ビンズオン省）は、2006年の進出以降、中部ダナン市とクアンガイ省、南部キエンザン省、北部バクニン省に工場を設立・稼働している。日本電産トーソク・ベトナム（本社：ホーチミン市）は、南部ベンチャー省に追加工場の設立を決定



している。いずれも、数百～数千人規模の労働者を必要としており、安定的な労働力確保のため、労働市場で競合の少ない地方への投資である点が特徴だ。また、地方では、相対的に賃金水準が低くなることも背景にある。これら地域は、4段階ある最低賃金のうち、一番低い第4地域（約76ドル）やその次に低い第3地域（約84ドル）に属することが多く、メコン地域の他国と比較してもそれほど高くない水準にある。

都心部から地方への道路整備に伴い、投資環境も変わってきている。例えば、2013年2月、韓国のサムスン電子は北部タイグエン省（イエンビン工業団地）への進出を決めた。投資総額は20億ドルで、2013年上半期では最大規模の新規投資案件。同地進出の決め手の1つは、道路整備によってノイバイ空港やハイフォン港などへのアクセスが改善することにある。さらに、ハノイ市内から同工業団地までは60キロほどで、現在、国道3号線を利用して2時間以上かかるが、タイグエン省計画投資局によると、建設中の高速道路（ハノイ～タイグエン高速道路）が2013年末には全線開通となり、所要時間は約40分へと短縮される予定だ。

また、ホーチミン周辺の道路整備も改善がみられている。ホーチミン市からカントー市方面へは状態の良い高速道路が整備されている。例えば、ベンチャー省は、これまでホーチミン市

から3時間以上を要したが、現在では1時間半となっている。特にホーチミン市でも外国人居住の多い7区からは1時間10分で着くことになる。今後、水路で分断された土地に橋が幾つか開通する予定で、さらに物流インフラが改善される見込みだ。ビンフォック省は、ホーチミン市と隣接しないためあまり知られていないものの、省南部の工業団地には、ホーチミン市1区から2時間以内で行ける。途中のビンズオン省内に建設中の省道が完成すれば、今後、所要時間がさらに短縮されることが見込まれる。

日系製造業の進出数増減には工業団地の整備状況が大きく関わってくる。北部においては、日系工業団地の新設・拡張やレンタル工場新設と新規認可件数の伸びに関連性がみられる。日系企業が同じ工業団地内に進出することで、情報交換のみならず、営業面でも優位性が高まる。今後、北部ではタンロン II 工業団地（フンイェン省）の拡張、南部ではロンドウック工業団地（ドンナイ省）やキズナ工業団地（ロンアン省）の完成を控えており、2013～14年にかけて日系製造業による進出増加が予想される。

ハノイ市やホーチミン市からアクセスが改善された郊外地域においては、工業団地に入居する際の土地使用料が安い。ハノイ市やホーチミン市と隣接する省では、工業団地に入居する場合の土地使用料は、1平方メートル当たり50～100ドル超¹¹にまでなるのに、これら郊外地域では、20ドル台という場合がよくある。人件費と合わせて、これら郊外地域の大きなメリットとなっており、今後の進出増加が期待される。

さらに、減税・免税などの投資インセンティブは外資企業を呼び込む大きな要因となる。ベトナムにおいては、投資優遇地域（困難な経済・

社会条件を持つ地域）や経済特区（SEZ）・ハイテクパークへの進出などが条件となる。投資インセンティブの一例として、法人税率が10～20%（通常は25%）に減免されるほか、SEZやハイテクパークでは個人所得税の50%減税措置も適用される。SEZは沿岸部や山間部の国境周辺などの重点開発地域に設定されており、各SEZ周辺の道路や港湾施設などのインフラ整備が進むことで、日系企業の投資対象地となるだろう。

■ 部材調達は引き続き輸入に依存

ジェトロが毎年行う「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」では、ベトナムにおける現地調達の困難さが常に課題の上位となっている。部品や原材料の現地調達率は27.8%（2012年度調査）と低く、現地調達先に占める地場企業の割合も45%にとどまる。

困難な現地調達の一方で、進出日系企業に変化もみられる。中国とベトナムに生産拠点を有する事務機器メーカーへのヒアリングによると、ベトナム工場の生産台数が中国工場を上回り、海外生産における主力拠点となっている。特殊な部材は輸入に頼らざるを得ないが、その輸送コストなどを上回る人件費メリットが得られている。この背景には、中国やタイにおける部材調達のサプライチェーンが使えるベトナムの位置も強みとして機能しているともいえよう。将来的には、日系製造業の進出増加により、部品サプライヤーの層にさらに厚みが出てくると予測される。

依然として法制度が未整備などベトナムの投資環境における課題は多いものの、中国やタイ、インドネシアに比べて賃金水準は低く、またカンボジアやラオス、ミャンマーと比べて相対的にインフラ整備が進んでいる。今後も、中国やタイに次いで日系企業の有力な投資先となるだろう。

¹¹ 土地の使用は、土地使用権残存期間に限る。土地使用権期間は、外国人に対しては通常50年だが、テナントが入居する時点には既に数年経過しており、残り四十数年となっていることが多い。

製造業はジャカルタ東部への進出が加速（インドネシア）

ジェトロ・ジャカルタ 藤江秀樹

製造業はジャワ島、資源・プランテーション産業はジャワ以外の外島に主に集積している。製造業では、好調さを増す内需を背景に、自動車・二輪車を中心とした耐久消費財の生産に関わる業種が中心で、ジャカルタ東部の工業団地への進出が加速している。首都圏における最低賃金・工業用地価格の高騰などにより、労働集約型産業は東ジャワ、中部ジャワへの進出を検討する企業も多いが、インフラなどのビジネス環境は十分とはいえず、新規進出数は限られる状況だ。

■ 経済構造調整が進み製造業が成長を牽引

1980年代前半までの産業構造は、石油・ガスなどの占める割合が大きかった。1980年代前半の輸出総額に占める石油・ガスの割合は8割を超え、典型的な産油国型だった。しかし、1982年の国際原油価格下落に伴い、国内経済が減速すると、スハルト政権は外国直接投資の誘致や輸出志向工業化を推進して経済構造調整を進めた。それ以降、1998年の通貨危機まで、非石油・ガス分野における輸出品目の多様化が進み、製造業が高成長を牽引してきた。

広大な国土を持つインドネシアだが、総面積の7%にすぎないジャワ島に、総人口の6割弱に当たる1億4,000万人が集中している。豊富な労働力を当てに、製造業はジャワ島に集中している。ジャワ島以外の外島地域では、天然資源立地型産業、プランテーション産業が盛んだ。ジャワ島以外の製造業の集積としては、1980年代後半から開発が始まったバタム島の輸出志向型工業や造船業があるぐらいだ。同島はシンガポールとの地理的・経済的つながりが非常に強い。

■ 西ジャワ州ブカシ県・カラワン県への進出が増加

ジャワ島の産業集積は、古都ジョクジャカルタの伝統的手工業、インドネシア第2の都市ス

ラバヤの金属工業のほか、1970年代からは西ジャワ州の州都バンドンの繊維・衣服産業、1980年代中旬以降はバンテン州（アニェール、チレゴン、メラック地区）の石油化学産業などがある。しかし、産業集積の中心は何といても首都ジャカルタ周辺で、近年、ますますその傾向が強まっている。

1980年代末、首都ジャカルタから東へ延びるジャカルタ・チカンベック有料道路沿いに、日系商社をはじめとした内外企業が開発・運営する工業団地が次々とできた。さらに、1994年からは外資100%出資の企業設立が認められ、これら工業団地のある西ジャワ州ブカシ県・カラワン県に、日系を含む多くの企業が進出し、自動車・二輪車、電気・電子、金属、機械、化学産業の一大生産拠点となった。2010年以降の製造業進出ラッシュもあって、同地域への集中がますます顕著になっている。

■ 対内直接投資は日本企業が牽引

近年の対内直接投資の動向をみると、特に2010年以降、活発化している。2012年の対内直接投資額は、前年比24.6%増の約313兆ルピア（約3兆1300億円、1ルピア＝約0.01円）で、このうち、外国直接投資は前年比26.1%増、国内投資は21.3%増と、ともに過去最高を記録している。2013年に入ってから好調さを維持し、

第1四半期の外国・国内投資の合計は前年同期比30.6%増だった。

2012年の外国直接投資を国・地域別にみると、シンガポールの48億ドルが最も多く、日本、韓国、米国が続いている（図表12）。

2013年第1四半期では、日本が11億ドルとシンガポールを抜き、初めて首位に立った点が注目される。日本の第1四半期の投資額は、前年同期比で倍増、2012年実績の約半分を占める規模で、直近の外国投資は日本企業が牽引している。インドネシア投資調整庁（BKPM）は国・業種別の詳細情報を公表していないため正確なデータは入手できないが、BKPMのハティブ・バスリ前長官が「日本からの投資はトヨタ、ダイハツ、日産などによる大型追加投資が貢献した」と言うように、自動車・二輪車産業の投資が中心だ。加えて生活用品、食品・飲料などの一般消費財関連の投資拡大、さらに件数ベースでは、IT関連、ロジスティクス、小売り、飲食業、コンサルタントなどの非製造業の投資も目立っており、いずれも1990年代にみられたような輸出志向型企業よりも、好調な内需を狙う事業投資がほとんどだ。

欧米企業は資源・鉱業関連分野への投資、韓国は鉄鋼業のポスコ、ロッテグループ（大型スーパーマーケット）の進出が代表的だ。他方、中国の製造業はあまりない。

■ 内需型の自動車・二輪車は首都圏に集中

2013年以降も、自動車・二輪車分野を中心とした日系企業の進出意欲は高いとみられる。2012年の国内自動車販売台数は初めて100万台を突破し、インドネシア自動車工業会（GAIKINDO）は2013年には120万台を超えると予測している。さらに、2013年5月末にインドネシア工業省が発表した、燃費が良く価格が安い「低価格エコカー」優遇策により、さらなる市場拡大が期待される。日系メーカー各社は、旺盛な需要に対応するため、相次いで増産投資をしている。トヨタは2013年3月、西ジャワ州カラワン第2工場の開所式を、ダイハツも同年4月、同県の第2工場開所式を行っている。その他のメーカーも新工場建設を進めており、こういった大型投資が対内直接投資を牽引している。さらに、部品需要の拡大、現地生産部品の調達ニーズの高まりにより、日系2次、3次サプライヤーなど部品関連産業の進出も活発化しており、そのほとんどがジャカルタから東側30キロから70キロにある工業団地への進出だ。

しかし、①最低賃金の急上昇、②首都ジャカルタに隣接するブカシ・カラワン地域における工業団地用地の不足・価格高騰、③インフラ不足による道路、港湾の混雑と機能低下、④タイなどと比較すると不足している裾野産業などがさらなる製造業発展のために課題として残る。

図表12 国別対内直接投資額の推移

（単位：100万ドル）

2007年		2008年		2009年		2010年		2011年		2012年		2013年Q1	
国名	金額	国名	金額										
シンガポール	3,748	モーリシャス	6,478	シンガポール	4,341	シンガポール	5,006	シンガポール	5,123	シンガポール	4,856	日本	1,152
英国	1,686	シンガポール	1,487	オランダ	1,199	英国	1,892	日本	1,516	日本	2,457	米国	886
韓国	628	日本	1,365	日本	679	米国	931	米国	1,488	韓国	1,950	韓国	775
日本	618	英国	513	韓国	625	日本	713	オランダ	1,199	米国	1,238	シンガポール	616
台湾	470	マレーシア	363	英国	588	オランダ	608	韓国	1,219	モーリシャス	1,059	英国	544
総額	10,341	総額	14,871	総額	10,815	総額	16,215	総額	19,475	総額	24,565	総額	7,048

〔資料〕インドネシア投資調整庁（BKPM）から作成

■ 労働集約型は首都圏外への進出も模索

一方、首都圏以外の地域への進出を検討する企業もある。輸出志向型産業のうち、縫製業、履物製造業などの労働集約型産業は、これまで西ジャワ州バンドンやジャカルタ西部のバンテン州タンゲラン県に集積してきた。これは、2000年代前半、日系、欧米系の繊維業（特に縫製業）がインドネシアから中国やバングラデシュへ生産拠点を移転したが、2000年代後半から、中国での人件費上昇の影響を受け、台湾、韓国、中国系企業が再びインドネシアへ生産拠点を移転させたことによる。ところが、2011年以降、これらの地域でも最低賃金が急上昇しているため、首都圏の最低賃金の半額以下で採用が可能な中部ジャワ州スマラン県やボヨラリ県に、日系、韓国系の縫製工場の進出案件が数件ある。

また、ジャカルタに次ぐ第2の消費市場として期待されている東ジャワ州スラバヤ市に近いパスルアン、グレシック、モジョケルトなどは、これまでは保税地域における輸出加工型の製造拠点の進出が主だった。しかし、ここ数年、食品・消費財関連企業が東ジャワに加えカリマンタン、スラウェシ、パプアなどのインドネシア東部市場向けの生産拠点を設立するようになった。日系では、味の素、大塚製薬、ヤクルト、ユニ・チャームなどだ。

但し、ジャカルタ以外の地方都市は、人件費、土地ともに比較的安価だが、インフラ不足や各種手続き代行を依頼するコンサルタントなどが不足しており、特に中小企業にとって進出のハードルは高いと言わざるを得ない。

分散化する投資、太陽光発電分野に集積の芽（マレーシア）

アジア大洋州課 手島恵美

政府は電気・電子産業を税制優遇する外資導入政策をとり、1970年代から家電を中心とした同産業が集積してきた。現在も、外国直接投資は電気・電子産業が件数ベースでは1位、金額ベースでは2位と上位を占める。しかし、構成比は低くなってきており、外国企業の投資業種は分散化の傾向がみられる。そのような中で、太陽光発電への投資が伸びている。

■ 2012年の電気・電子分野の投資額は大幅減

国内では、日系の家電メーカーが1970年代からマレーシア市場向けの製品を製造するために工場を設立、1987年からはプラザ合意後の円高を背景に欧米などへの輸出を主目的とした大規模な拠点工場を設立した。こうしたことから裾野産業としての電子部品産業も集積し、マレーシアは電気・電子産業の一大集積拠点に成長した。日系企業では、パナソニック、ソニー、日立、東芝などの主要家電メーカーが古くから進出している。

2012年の製造業における外国直接投資件数をみると、電気・電子製品の認可件数は112件（構成比13.9%）と、依然として件数ベースでは最大の投資業種となっている（図表13）。しかし、近年の構成比の傾向をみると、輸送機器（10.6%）、機械製造（10.4%）、化学・同製品（9.1%）、食品製造（8.3%）への投資が増加するなど、投資分野の分散化が進んでいる。

金額ベースでみると、電気・電子製品は近年の家電業界を取り巻く厳しい環境を反映し、2012年は前年比82.6%減の32億5200万リンギ（約976億円、1リンギ＝約30円）に減少した（図表14）。電気・電子製品の投資案件は多いものの、

1件当たりの投資額は小規模にとどまっている。

外国直接投資額全体についても、2012年は前年比39.0%減の208億4,540万リンギへ大幅

図表13 マレーシアの製造業における外国直接投資件数(認可ベース) (単位:件、%)

	2010年		2011年		2012年		
	件数	件数	伸び率	件数	伸び率	構成比	
電気・電子製品	85	129	51.8	112	△ 13.2	13.9	
輸送機器	34	110	223.5	85	△ 22.7	10.6	
機械製造	47	74	57.4	84	13.5	10.4	
化学・同製品	46	69	50.0	73	5.8	9.1	
食品製造	33	64	93.9	67	4.7	8.3	
金属加工品	26	63	142.3	61	△ 3.2	7.6	
プラスチック製品	37	55	48.6	57	3.6	7.1	
家具・家具類	12	60	400.0	53	△ 11.7	6.6	
基礎金属製品	22	38	72.7	37	△ 2.6	4.6	
木材・同製品	13	45	246.2	34	△ 24.4	4.2	
繊維・同製品	16	14	△ 12.5	31	121.4	3.9	
紙・印刷・出版	10	37	270.0	27	△ 27.0	3.4	
非金属鉱物製品	18	25	38.9	21	△ 16.0	2.6	
ゴム製品	20	19	△ 5.0	20	5.3	2.5	
科学・計測機器	26	11	△ 57.7	16	45.5	2.0	
石油・石油化学	9	15	66.7	14	△ 6.7	1.7	
その他	9	14	55.6	5	△ 64.3	0.6	
飲料・たばこ	2	4	100.0	4	0.0	0.5	
革・革製品	-	-	-	3	-	0.4	
合計	465	846	81.9	804	△ 5.0	100.0	

〔注〕四捨五入により合計値は一致しない。
〔資料〕マレーシア投資開発庁(MIDA)から作成

図表14 マレーシアの製造業における外国直接投資額(認可ベース) (単位:100万リンギ、%)

	2010年		2011年		2012年		
	金額	金額	伸び率	金額	伸び率	構成比	
化学・同製品	1,735.6	3,220.6	85.6	5,671.2	76.1	27.2	
電気・電子製品	11,842.3	18,703.7	57.9	3,252.0	△ 82.6	15.6	
基礎金属製品	3,595.5	3,587.4	△ 0.2	1,934.0	△ 46.1	9.3	
輸送機器	745.4	1,066.3	43.1	1,848.7	73.4	8.9	
石油・石油化学	1,089.4	968.5	△ 11.1	1,376.8	42.2	6.6	
機械製造	1,019.4	251.4	△ 75.3	1,243.1	394.5	6.0	
ゴム製品	172.7	91.2	△ 47.2	1,218.6	1,236.2	5.8	
食品製造	1,215.5	2,567.9	111.3	1,118.0	△ 56.5	5.4	
プラスチック製品	255.8	271.0	5.9	707.3	161.0	3.4	
金属加工品	1,524.3	804.7	△ 47.2	605.4	△ 24.8	2.9	
紙・印刷・出版	70.0	318.7	353.3	597.4	87.4	2.9	
繊維・同製品	500.5	236.1	△ 52.8	328.0	38.9	1.6	
非金属鉱物製品	2,237.4	1,464.0	△ 34.6	310.0	△ 78.8	1.5	
飲料・たばこ	2.1	25.4	1,109.5	220.6	768.5	1.1	
科学・計測機器	2,179.8	356.4	△ 83.6	177.1	△ 50.3	0.8	
木材・同製品	49.3	83.4	69.2	149.8	79.6	0.7	
家具・家具類	241.2	54.6	△ 77.4	81.4	49.1	0.4	
その他	580.5	77.7	△ 86.6	5.7	△ 92.7	0.0	
革・革製品	-	-	-	0.3	-	0.0	
合計	29,056.7	34,149.0	17.5	20,845.4	△ 39.0	100.0	

〔注〕四捨五入により合計値は一致しない。
〔資料〕マレーシア投資開発庁(MIDA)から作成

に減少した。その要因についてムスタパ国際貿易産業相は、マレーシアへの投資が労働集約型産業や組み立てなどの低付加価値産業から、新成長分野となる高付加価値産業へと転換する過程にあるからだとコメントしている。中進国であるマレーシアの投資コストは、他のASEAN 諸国と比較すると相対的に安いとはいえず、労働集約的な製造業の新規進出がペースダウンする中で、次の新たな製造業の方向性がいまひとつみえていない。

■ 税制優遇受け増加する太陽光発電投資

このような転換期にあるマレーシアで、新たな産業集積の芽が出始めているのが太陽光発電の分野だ。政府が、太陽光発電などの再生可能エネルギーを重要産業分野の1つと指定し、期限付きで税制優遇措置を与えていることがその背景にある（図表 15）。

最近の外国企業投資では、Qセル（ドイツ）、AUO サンパワー（台湾、米国）、サンパワー（米国）などの大手欧米系企業

をはじめ、日系企業ではパナソニックエナジーマレーシア〔太陽電池の生産：基板（ウエハー）、単体の太陽電池（セル）、セルを数十枚まとめたもの（モジュール）の一貫生産〕、トクヤママレーシア（多結晶シリコン製造）、ケムニン・スミキンブッサン（太陽光発電による電力販売）が進出している（図表 16）。2013 年には、中国のコムテックソーラーが12億リンギを投資し、同年内に太陽光発電用ウエハーの工場を完成させると報道されている。一方で、欧州市場の不況の影響を受けて、米国のファストソーラーは工場生産を一時休止するなど、市場の動きが早い太陽光発電ビジネスの厳しさもみられる。

図表 15 再生可能エネルギーに関する税制優遇措置

優遇対象	優遇措置	期限
再生可能資源からのエネルギー生産を行う会社	バイオニアステータス(法定所得100%を10年間免除)またはITA(5年間の適格資本支出100%を法定所得100%と相殺する投資控除) その事業に使用する設備で国内調達可能なものについて、輸入税・売上税免除、および国内メーカーから購入した設備の売上税免除	2015年12月31日受理分まで
自社消費目的で再生可能資源からエネルギー生産を行う会社	ITA(5年間の適格資本支出100%を、法定所得100%と相殺する投資控除) その事業に使用する設備で国内調達可能なものについて、輸入税・売上税免除、および国内メーカーから購入した設備の売上税免除	

〔資料〕首相府から作成

図表 16 マレーシアにおける太陽光関連ビジネスの企業

企業名	事業内容	国	進出先
ファストソーラーマレーシア	ソーラーセル、モジュール	米国	ケダ
パナソニックエナジーマレーシア	ソーラーウエハー、セル、モジュール	日本	ケダ
AU オプトロニクス	太陽光起電	台湾	ラブアン
AUOサンパワー	ソーラーセル	台湾、米国	マラッカ
サンパワーマレーシアマニュファクチャリング	ソーラーセル	米国	マラッカ
レッドソーラー(M)	ソーラーセル、モジュール	米国	ペラ
ツインクリークスマレーシア	ソーラーセル	米国	ペラ
TSソーラーテック	ソーラーセル、モジュール	ドイツ	ペナン
トクヤママレーシア	多結晶質シリコン	日本	サラワク
コムテックソーラーインターナショナル	ソーラーウエハー、ソーラーインゴット	中国	サラワク
MEMCクチン	多結晶ソーラーウエハー	米国	サラワク
ケムニン・スミキンブッサン	太陽光発電による電力の発売	日本	セランゴール
Qセルマレーシア	シリコン光起電インゴット、ウエハー、セル	ドイツ	セランゴール

〔資料〕新聞報道などから作成

国境を越えてメコン圏に広がるタイのサプライチェーン・産業集積（タイ）

ジェトロ・バンコク 助川成也

2011年の大洪水で、バンコク北部の産業集積は大きく損なわれた。さらに全国一律最低賃金制度の導入、労働力確保難が生産・調達網の変化を後押しする。洪水で直接的に被災した企業は、リスク分散のため、国内外複数拠点での生産に踏み切った企業も多い。日系企業はこれまでカンボジア、ラオスなど後発ASEAN加盟国への進出には、インフラ未整備を理由にためらってきた。しかし、現在ではタイ進出企業の中に周辺国に衛星工場・分工場を設置する動きが出るなど、サプライチェーン・産業集積が国境を越えてメコン圏に広がりつつある。

■ 大洪水で損なわれた産業集積

2011年と2012年は、タイが誇る産業集積に少なからず外的変化を与えた年だった。最も大きな要因は、2011年10月の大洪水、そしてインラック政権が導入した全国一律最低賃金300バーツ（約930円、1バーツ＝約3.1円）だ。

2011年10月にタイ中部アユタヤ県、パトムタニ県の7つの工業団地を襲った大洪水は、タイの産業競争力の源泉で「ASEAN随一」といわれてきた産業集積に打撃を与えた。これら地域は、電気・電子部品産業の集積地であり、その影響はサプライチェーンを通じてタイ全体に波及した。大洪水の被害を受けた7つの工業団地の企業数は、ジェトロが確認しただけで804社、うち日系企業は449社（55.8%）を占める。また、工業団地外に立地する企業もあり、洪水の被害を受けた日系企業数は工業団地内外を合わせ少なくとも550社は超えたとみられる。

直接的に被災した企業では、リスク分散を考え、複数拠点での生産に踏み切った企業も多い。バンコク日本人商工会議所が実施した2012年上半期の景気動向調査において、直接被災企業54社に事業所移転の可能性を聞いたところ、8割に上る43社が「既存事業所で事業継続」と回答した。その多くは、工場を移転した場

合、これまで長年育成し企業の競争力を支えてきたタイ人従業員・技術者の多くを失う可能性があるとして、移転には踏み切らず、既存事業所で洪水対策や万が一に備えた代替生産体制の構築といった事業継続計画（BCP）策定に注力した。一方、「タイ国内に移転」とした企業は21社（38.9%）、「海外に一部を移管」とする企業も8社（14.8%）を数えた。国内移転と海外への一部移管とを合わせると29社（53.7%）に達する。

また、このアンケートによると、被災企業のうち20.4%は既存事業所から洪水のリスクが少ない国内または海外への完全移転を決断、また33.3%はリスク分散のため国内外の他拠点での重複生産を決断した。

国内の移転先としては自動車分野を中心に産業集積が構築されている一方で、洪水の被害を免れたタイ東南部チョンブリ県やラヨン県、そしてプラチンブリ県などタイ東部に集中している。新規投資についても、バンコク北部の工業団地の将来的な洪水リスクを考慮して、タイ東南部や東部に集中する傾向が出ている。

■ 選挙公約の最低賃金全国一律化を強行導入

また、2011年の大洪水が発生したわずか2カ月前に発足したインラック政権は、「全国一

律最低賃金300バーツ」を掲げて選挙戦に臨み、地滑りの勝利を収めた。大洪水の影響から、導入時期を当初の2012年1月から先送りし、2012年4月1日からバンコク都およびその周辺県とプーケットの7都県で実施、残る70県は同日に一律40%引き上げた上で、2013年1月に300バーツまで引き上げた。このため、これまで安価な賃金と、地方に厚いタイ投資委員会(BOI)の投資恩典を求め遠方に立地を決めた企業にとって、「地方進出によるコスト低減化」モデルが崩壊するという大きな衝撃を与えた。

ジェトロがバンコクなど7都県での最低賃金300バーツ導入直前に実施した営業利益に対する影響について尋ねたアンケート¹²によると、製造業70社のうち「マイナスに影響する」と回答したのは実に94.3%(66社)に達した。「営業利益にマイナスに影響する」とした企業の平均営業利益減少率は15.2%に上った。

人件費上昇に耐えられない地方部の地場中小企業や国際競争力を喪失する懸念がある輸出志向型企業を中心に、廃業を余儀なくされた事例や周辺国への事業移管を図る事例がみられる。日系企業の中には、タイ国境をわずかに越えた周辺国の国境近隣に衛星工場・分工場を設置し、既存工場の生産ラインの労働集約的な部分を切り出し、これら衛星工場での労働集約的工程を担う動きがある。

■ 周辺国に拡大する生産ネットワーク

日系企業は、これまでラオス、カンボジア、ミャンマーについて、「極端なインフラ不足」を理由に、投資先として考えるには「時期尚早」とする 경우가多かった。しかし、全国一律最低賃金制度による地方進出の魅力低減、失業率が

1%を割り込むなど労働力確保の難しさなど、タイの投資環境は著しく変化している。一方、カンボジアとラオスは、国境地帯を中心に経済特区(SEZ)をはじめとした工業団地の整備を進め、通関手続きの円滑化を図ってきた。東西経済回廊や南部経済回廊整備の進展、賃金上昇の傾向はあるものの依然として競争力のある労働コストに着目する動きが、少しずつではあるが始まっている。

日本電産グループのSCワドーは、タイ・サケオ県アランヤプラテート国境にあるカンボジア・ポイペト市郊外にハードディスク駆動装置(HDD)用筐体(きょうたい)部品ベースプレートの生産拠点を設け、2013年2月に本格稼働した。同社がカンボジアに進出したのは、2011年のタイ洪水で調達が一時困難になったことを受けて安定調達を図るためだ。同工場は、2014年には5,000人の雇用を計画している。

アユタヤ県ロジャナ工業団地で被災したニコンは、タイ東北部ムクダハンから第2メコン国際橋を超えたラオス・サバナケート県サワンセノSEZにニコンタイランドの分工場を、2013年10月稼働を目指し急ピッチで建設している。ニコンはタイで一眼レフカメラの約95%を集中生産していたが、2011年大洪水で生産停止を余儀なくされた。その経験から生産工程の同時停止リスクを避けるための工場分散、ラオス生産によるコスト削減、およびタイ国内協力工場などでの労働力確保難の顕在化で今後の増産可能性は早晚限界を迎えるという見方から、主力普及機の一部工程移管を決めた。従業員は当初800人を計画している。今後、サプライヤー・協力会社など20社程度がニコン・ラオス工場の近隣に進出する予定だ。

これらタイでのリスク分散や労働賃金高騰の解決策としてカンボジア、ラオスに生産拠点を求める企業の多くは、これまでのサプライチェーンを維持しつつ、原材料・部材をタイから

¹² 2012年3月13日にジェトロ・バンコク事務所主催の「最低賃金セミナー」で調査を実施。アンケート配布数は186社、うち回答数117社(製造業70社、非製造業44社、その他3社)、回答率は62.9%だった。

供給し、完成品は全てタイに持ち帰るモデルを検討している。これを後押しするのは、国境を越えて同じトラックで輸送する「越境一貫輸送」だ。これまで産業集積が進んでいるタイと周辺国との越境輸送は「片荷」のため輸送コストが高く、緊急時にのみ利用する企業が多かったが、自社内で原材料・部材を供給し、完成品をタイ工場に持ち帰る場合、片荷問題はもはや大きな問題とは見なされない。こうした動きはまだ一部の企業が行っているにすぎないが、今後、陸上輸送で国境の双方の税関が協力して通関検査を行う「シングルストップ・インスペクション」(SSI)がメコン圏で拡大していくことが見込まれることから、タイと周辺国を結んだ生産・供給体制構築の動きは加速していくことが予想される。タイのサプライチェーン・産業集積が国境を越えてメコン圏に徐々に広がりつつある。

縫製、製靴のほか新たに機械部品メーカーも進出（カンボジア）

ジェトロ・プノンペン 道法清隆

従来の縫製、製靴のほか、機械部品など新たな業種の製造業が進出している。中国やタイなどで人件費が上昇し、労働者の確保が困難になってきたこともあり、カンボジアも投資先になりつつある。

■ 縫製・製靴業への投資が依然多い

カンボジア縫製業協会の加盟社数（2013年6月時点）は、縫製（衣料品）が420社、製靴が46社で、ほとんどが外資系だ。日系の大手流通・小売業は、委託加工をこうした外資系企業に対して発注しており、委託加工を通じて対日輸出額は増加している。

カンボジア投資委員会（CIB）によると、2012年の外国直接投資額（認可ベース）¹³は1億3713万ドルで、業種別では、工業が9846万ドルで全体の投資額の68.8%を占め、中でも衣料品分野が全体の39.3%（5627万ドル）で最も大きい。また、製靴も全体の20.5%（2937万ドル）を占め、縫製・製靴への投資が引き続き好調なことが分かる。

カンボジアは先進ASEAN諸国と比較し、①賃金が安く、製造業はまだ縫製・製靴業がほとんどのため、軽工業でも労働者が比較的集まりやすいこと、②軽工業でも投資優遇措置の認可を享受できること、③EUや日本向けの場合、原産地規則を満たせば後発開発途上国（LDC）向けの特恵関税を享受できること、などにより、縫製・製靴業の産業集積が進んでいる。

■ 日系の部品メーカーの進出増える

一方、日系企業を中心に新たな業種の製造業

が進出している。2010年に進出を決定し現在は第2工場の建設が進んでいる部品メーカーのミネベアは、タイなどから部材を輸入、プノンペン郊外のプノンペン経済特区で小型モーターの組み立てを行い、タイの同社工場に戻し、その後、顧客へ納品している。また、2012年12月にタイ・カンボジア国境沿いのコッコンの経済特区で工場稼働した電気機器メーカーの矢崎総業は、自動車用ワイヤーハーネスを組み立て、同様に在タイ日系企業へ納品している。

2013年には自動車部品のデンソーもプノンペン経済特区に進出を決定。二輪車用発電機（マグネトー）用センサー部品の生産を開始し、生産品目を順次拡大していく予定だ。他にも鋳造成型品や金属加工関連企業も進出し始めており、バンコクとホーチミン間を結ぶ南部経済回廊のさらなる開発を見据え、メコンを面として捉え、カンボジアへの進出、進出検討をする企業が増えている。

■ 最低賃金の上昇が投資には冷や水

自動車を中心とした産業集積が進むタイとベトナム最大の商業都市ホーチミン市との間にあるカンボジアは、ワーカーの平均賃金がジェトロの投資コスト比較調査（2012年10～11月）によると月額74ドルで、タイやベトナムと比較して相対的に安価といえる。しかし、2013年5月に縫製・製靴企業が、最低賃金を80ドルへ引き上げ、他産業の工場もこれに続い

¹³ カンボジア投資委員会の統計数値には、カンボジア国内の経済特区内の投資認可額は含まれていないので、必ずしも投資認可額全てではない。

ている。

今まで日系製造業では月額基本給を最低賃金の 61 ドルとし、その基本給を残業や休日出勤の算出根拠としているところが多かった。今回、最低賃金が 80 ドルに引き上げられることで、残業代や休日出勤手当にも少なからず影響する。「既に 2011 年から手当制度を各種設定し、実質の賃上げを行っている中で、残業代や休日出勤手当などにも影響する最低賃金（基本給）の引き上げは、外資誘致、追加投資には冷や水となる」（当地日系企業）との声もある。

社会問題・退役軍人・青少年更生省や労働・職業訓練省などは「国民の所得向上、雇用を生む製造業の誘致などのバランスをみながら、周辺諸国とも比較し、賃金を徐々に上げていく予定」と述べており、政府は周辺諸国より安価な賃金を保ちながら、タイ、ベトナムとの中間的な立地を生かして、サプライチェーン形式を目指そうとしているようだ。

ただ、①電力料金が東南アジアの中では高額な部類に入る、②全電力の約 6 割をタイ、ベトナムから輸入していて電力供給に不安定なところがある、③外資系企業に対し賃上げ要求ストライキが多発しているなど投資環境には厳しい面がある。

しかし、①土地の所有以外は外資規制に関する投資制限がない、②外貨に対する規制が緩く、米ドルを活用できる、③タイ、ベトナムと比較して相対的にまだ賃金が低いなどのメリットもある。今後も引き続き外資系企業の進出が進むものと考えられる。

隣国タイのサプライチェーンの一翼に（ラオス）

ジェトロ・バンコク 山田健一郎

内陸国ラオスでは経済特区の設置や法整備が進みつつあり、主にタイで操業する日系製造業の一部生産ラインの移転が開始されている。これはタイとは言語や文化の類似性が高いことからタイ人技術者の派遣が容易で、スムーズな立ち上げが期待できる点や安価な労働力も大きな魅力となっているためだ。

■ 資源中心から多様化する投資分野

ラオスにおける 2000～2011 年の累積投資額（認可ベース）では鉱山開発と水力発電を中心とした電源開発が突出しており、この 2 大資源セクターで全体の半分以上を占める（図表 17）。特に鉱業では既に開発が進んでいる金、銀、銅のほかにも、石炭、褐炭、カリウム、ボーキサイトなどの大型プロジェクトが進んでおり、ここ数年は水力発電とともにラオス経済を牽引する両輪となっている。

2012 年の外国直接投資は発表されていないが、14 億～16 億ドル程度とみられている。投資国としてはベトナム、中国、タイの近隣 3 カ国が中心で、電力分野への投資が 10 億ドルに達したとみられる。ベトナムの投資によるセコン 3 ダム（2 億 8,000 万ドル）、セカマン 4 ダム（1 億 3,000 万ドル）、中国投資によるナムウー 2、5、6 ダムなどの大規模ダムが認可されている。また、鉱山分野についてもベトナムの化学薬品総公社（VINACHEM）によるカリウム鉱山開発などの大型案件（4 億 5000 万ドル）が承認された。また、不動産分野では首都を中心にショッピングモールや住宅地などの大型開発事業がスタートしている。

一方、建設業、農林業、製造業、観光業、金融業などへの投資も増加しており、これまでの資源分野に強く依存していた状況から徐々に多様化が進みつつある。

■ 日系企業による製造業への投資が増加

近年はタイを中心とした周辺国からの製造業の一部移転の動きが活発化しており、その中心的な役割を担っているのが日系企業だ。従来、縫製業が中心だった投資が、農業分野、自動車部品やケーブルハーネス、工具製造などの製造業に広がってきている。

2013 年前半には、ラオス中部のサワンナケート県にあるサワン・セノ経済特区に日系企業が立て続けに進出を決定している。ニコンは、タイ工場で最終製品化するデジタル一眼レフカメラの製造工程の一部を担う製造拠点を、資本金 600 億キープ（約 6 億円、1 キープ＝約 0.01 円）で新設することを発表した。旭テックは地場企業との合弁で、アルミダイカスト部品製造

図表 17 2000年から2011年末までの累積投資額（認可ベース）

（単位：100万ドル、％）

順位	分野	金額	構成比
1	鉱業	5,123	27.6
2	電源開発	4,604	24.8
3	農林業	2,368	12.8
4	サービス業	2,282	12.3
5	工業・手工業	1,911	10.3
6	建設業	658	3.6
7	ホテル・レストラン業	563	3.0
8	銀行業	241	1.3
9	貿易	231	1.2
10	木材業	227	1.2
11	通信	134	0.7
12	医療	63	0.3
13	コンサルタント	60	0.3
14	縫製業	41	0.2
15	教育	27	0.1
	合計	18,532.0	100.0

〔資料〕ラオス計画投資省から作成

会社〔資本金 16 億バーツ（約 50 億円、1 バーツ＝約 3.1 円）〕を設立、トヨタ紡織は地場企業との合弁会社（資本金約 560 万ドル）を立ち上げ、自動車用内装部品を製造する。製造した製品は全量タイの工場に納品される点が共通点だ。

このようにタイ工場を補完するための進出形態が加速している理由としては、①タイにおける賃金の上昇、②タイにおける人材確保の困難化、③自然災害や政治的混乱などリスク分散、④ラオス語とタイ語の類似性によるタイ人技術者の派遣の容易さを挙げることができる。加えて、ラオスにおける経済特区や道路・電気などハード・インフラや、法律などのソフトインフラの両方の整備が進み、投資環境が改善していること、10 年間の法人税免除など周辺国と比較しても魅力的な投資優遇措置が与えられること、タイとベトナムをつなぐルート上に位置している地理的な優位性があること、なども指摘できるだろう。

その他の興味深い動きとしては、現地韓国系企業が現代と提携しての投資でトラック組立工場をサワンナケートに建設（投資額 4,500 万ドル）しており、2014 年には年間 1 万台を生産し、ミャンマーなど周辺国へも輸出を行う計画だという。

このように、製造業への投資は活発化しているが、ラオスは人口が 638 万人と少なく、また都市化が進んでおらず都市部の人口密度も低いことから、大量に人員を必要とする事業には適していないことや、現地技術者や中間管理職が不足していることには留意する必要がある。一方、比較的安く安定している電力やタイ、ベトナム、中国などと国境を接している地理的な優位性などをうまく生かすことが投資のカギといえる。

労働集約型の製造業が主役に（ミャンマー）

ジェトロ・ヤンゴン 水谷俊博

かつては中国による資源分野への投資が直接投資を牽引してきたが、ここ数年、縫製業、履物業などを中心とする労働集約型の製造業への投資が増加している。製造業では、韓国系企業とともに日系企業が徐々に進出している。一方、恒常的な電力や工業団地の不足など、基礎的インフラには大きな課題が残されている。

■ 縫製業中心に増える日本からの直接投資

2012年度（2012年4月～2013年3月）の対内直接投資（認可ベース）は94件、14億1950万ドル（前年度比69.4%減）と、過去最大規模だった2010年度から2年連続で大幅減となった（図表18）。これまでミャンマーへの直接投資は中国によるインフラ、エネルギー開発が圧倒的だったが、北部カチン州で進められてきたミソソダムを開発を2011年9月にテインセイン大統領が突然凍結するなど、政府は中国一辺倒の外交政策を見直しており、それに呼応するかたちで中国からの投資も停滞している。

金額ベースでは、ミャンマーへの投資は大きく停滞しているように見えるが、2012年度の認可件数は94件と、2011年度（13件）から7倍強に伸びている。そのうち78件は製造業による投資で、金額ベースでも4億ドルと全体の3割近くを占めている。これら製造業の投資を支えているのは主に日本と韓国だ。日本は11件、5,410万ドル、韓国は28件、3,790万ドル（図表19）。日本の対ミャンマー投資は、金額ベースでは前年度から12.5倍に拡大しており、2011年度に約10年ぶりとなる新規投資が認可されて以降、投資額、認可件数ともに増加傾向にある。

日本からの投資を支えるのは、主に縫製業、製靴業を中心とする労働集約型の軽工業だ。ミャンマーの縫製業は1990年代半ばに欧米諸国

向けの輸出により成長を遂げてきたが、2003年の米国の追加経済制裁でミャンマー製品の全面禁輸措置が取られて以降大きな影響を受け、2004年度には輸出額が2億1610万ドルと2002年度（4億5856万ドル）の半分以下に落ち込んだ。しかし、主に中国の人件費上昇による生産拠点シフトの流れを受けるかたちで、2000年代後半から徐々に日本向け商品の生産が増加し、現在ではミャンマーからの縫製品輸

図表18 ミャンマーの業種別対内直接投資（認可ベース）

（単位：100万ドル、%）

	2011年度		2012年度			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率
製造業	5	32	78	401	28.2	1142.4
電力	1	4,344	1	364	25.7	△ 91.6
石油・ガス	5	248	6	309	21.8	24.8
ホテル・観光業	—	—	1	300	21.1	—
鉱業	2	20	1	15	1.1	△ 22.9
その他	—	—	4	15	1.0	—
農業	—	—	2	10	0.7	—
水産業	—	—	1	6	0.4	—
輸送業	—	1	—	—	—	—
建設業	—	—	—	—	—	—
不動産開発	—	—	—	—	—	—
工業団地	—	—	—	—	—	—
外国投資計	13	4,644	94	1,419	100.0	△ 69.4

【資料】ミャンマー中央統計局から作成

図表19 ミャンマーの国別対内直接投資（認可ベース）

（単位：100万ドル、%）

	2011年度		2012年度			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率
中国	2	4,346	14	407	28.7	△ 90.6
ベトナム	1	18	3	329	23.2	—
シンガポール	—	—	14	248	17.5	—
英国	1	100	5	233	16.4	—
香港	—	—	9	81	5.7	—
日本	2	4	11	54	3.8	1,152.0
韓国	2	26	28	38	2.7	48.4
インド	1	73	2	12	0.8	—
オランダ	—	—	2	10	0.7	—
マレーシア	3	52	2	4	0.3	△ 91.7
タイ	—	—	2	1	0.1	—
カナダ	—	—	1	1	0.1	—
ブルネイ	—	—	1	1	0.1	—
パナマ	1	26	—	—	—	—
外国投資計	13	4,644	94	1,419	100.0	△ 69.4

【資料】ミャンマー中央統計局から作成

出の半分近くを日本向けが占めている。生産品目もこれまでの作業着、ダウンジャケット、ワイシャツ、スーツといった定番商品に加え、女性用チノパン、メンズジャケット、ウェディングドレス、ゴルフ手袋などの生産も進んでいる。

■ リスクの多い工場設立

中国からの生産拠点シフトの要因は、主に安価なワーカー賃金にある。2012年度にジェトロが実施した在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査によると、ミャンマーの製造業（作業員）の月額基本給は53ドルと、ラオス132ドル、カンボジア74ドルと比べても低い水準にある。人口6000万人を擁し、親日的で真面目な国民性も多く、日本企業に知られるようになり、そうしたメリットを生かして労働集約型分野で競争力ある工場を設立しようとする動きが進んでいる。

しかし、電力を中心とする基礎インフラの未整備、廉価とはいえ年々上昇し続ける人件費、2012年4月に発生したストライキ、慢性的に不足している工業団地など、課題も山積みだ。特に電力不足は深刻で、増え続ける電力需要に対し、現政権は民生用を優先して電気を配分している。民主化が進んで以降、国民生活の向上を目指す政府は、電力を大量消費する工業団地への電力供給を大幅に絞っている。2013年5月には1ヵ月近く工業団地では全く電気が通じない状態が続き、6月に入ってようやく1日5時間の通電が行われているが、日本企業をはじめとする外資系工場は自家発電によるコスト増で収益悪化に苦しんでいる。しかし、電力不足に対する政府の説明は不十分で、これからミャンマーに工場設立を検討する日本企業にとっても大きなリスクとなっている。

■ 内需型投資の増加に期待

これら労働集約型産業はCMP（Cutting,

Making, Packing：委託加工生産）と呼ばれるモデルが主流で、原料を無税で輸入できる一方、生産した商品は原則100%再輸出する必要がある。一方、今後期待される投資分野は6000万人の消費市場を見込んだ内販型製造だ。米国コカ・コーラは2013年、60年ぶりにミャンマー国内で清涼飲料水の生産を再開、ヤンゴン市内のスーパーでは既に300チャット（約30円、1チャット=約0.1円、425ミリリットル入り）で販売されている。また、ロート製薬はスキンケア製品の包装をする仕上げ工場を建設し、近くミャンマーでの生産を開始し同国内での販売を行う予定だ。これら内販型のビジネスモデルは輸出外貨を稼がないため、かつては原料の輸入において厳しい制限が課されてきたが、輸出第一主義政策は事実上廃止され、輸入規制も大幅に緩和された結果、内販型製造業はこれまでより進出しやすい環境になりつつある。

但し、注意が必要なのは、貿易業そのものは外国企業にまだ開放されておらず、前述のように製造を伴い、かつミャンマー投資委員会（MIC）が認可する投資案件にしか輸出入のライセンスが与えられない点だ。製造を伴わない単純な輸出入業は外国企業には禁止されている。また、ミャンマーでは輸出入の度に事前ライセンスが必要で、原則インボイス単位での取得が求められる。2013年7月現在、輸出152品目、輸入593品目については同ライセンスがなくても貿易が認められるように緩和されているが、今後の政府の方針には要注意だ。

民主化の進展とともに世界各国から注目を集めるミャンマー。本格的な製造業投資には課題も多いが、日本政府は円借款510億円、無償資金・技術協力400億円の合計910億円をインフラ整備を優先分野として順次支援する方針を正式に表明した。電力をはじめとする基礎インフラ整備が進めば、ミャンマーにおける製造業投資はより魅力的なものになるだろう。

縫製業の集積が厚み増す（バングラデシュ）

ジェトロ・ダッカ 酒向奈穂子

縫製品の輸出拠点としての発展が続いている。輸出加工区（EPZ）における縫製業への投資は、2008年からの5年間で71%の増加となり、集積が進んでいる。また、衣料品の製造だけでなく、それを支える副資材分野への投資も増えており、裾野産業も拡大している。

■ 既製服、副資材分野への投資が増加

EPZ への累積投資額（27 億 5433 万ドル、2013 年 6 月時点）のうち、73%を占めているのが繊維業だ。最も多いのが既製服（衣料品）で33%、次いで繊維が18%、衣料品の副資材・アクセサリーが12%、ニット製品が8%、タオルが2%となっている（図表20）。輸出の8割を衣料品が占めている。

また、縫製業を支える裾野産業が広がっている。2013 年は、既製服分野への投資額は前年比12.7%増の9億982万ドルだったが、副資材への投資額も10.9%増の3億2549万ドルに伸びている。副資材関連の企業の業界団体であるバングラデシュ・段ボール・副資材製造業輸出業協会（BCCAMEA：Bangladesh Corrugated Carton & Accessories Manufactures & Exporters Association）の2012年の会員加盟数は1155社で、2007年（799社）から顕著に増加している。段ボール箱、ポリエステル、ゴムひも、糸、ラベル、パッケージ、ジッパー、ボタン、ハンガー、パッドなどの製造業者が、縫製業の裾野産業を支えている。

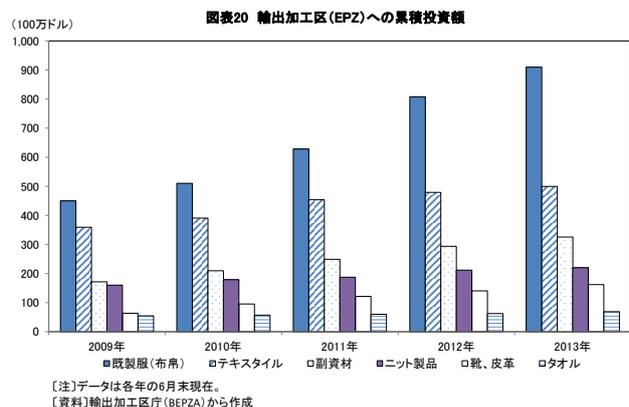
裾野産業も含めた縫製業が集まる地域は、ダッカ近郊が半数を占め、次いでチッタゴン、カジプール、ナラヤンゴンジが続く。主要な縫製工場が集まる地区の近郊に副資材製造拠点を設け、迅速に供給できる体制を整えている。

EPZ への投資額に占める割合は縫製業が高いが、靴・皮革、電気・電子部品への投資も顕

著な伸びを示した。2013 年 6 月末現在の累積で、靴・皮革は前年度比15.3%増の1億6191万ドル、電気・電子部品は21.2%増の1100万ドルだった。靴は、グッチ、ナイキ、ティンバーランド、リーボック、ABC マートなどの著名な海外ブランドやショップがバングラデシュから調達している。

■ ビル倒壊事件後も欧米企業は生産拠点として重視

2013 年 4 月に縫製工場が多数入居するビルの倒壊事件が発生し、多数の死傷者を出したことで、バングラデシュの労働環境が悪い状態にあるとの批判を各国から招いた。2013 年 6 月に米国政府は、労働者の人権と安全性に問題があるとして、バングラデシュへの特惠関税の供与を停止すると発表した。衣料品はもともと特惠関税対象外で、一部の対象製品は対米輸出額の1%に満たないことから、実質的な影響は限定的とみられるが、イメージが悪くなったこと



は否めない。

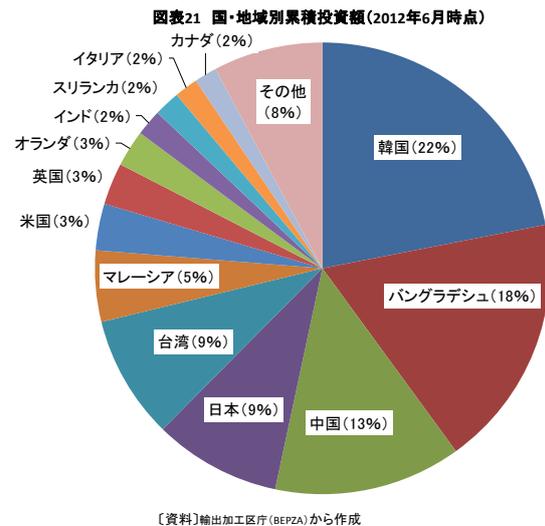
一方で、EU や欧米の企業はバングラデシュを生産拠点として重視する姿勢を変えていない。最大の輸出先である EU は、バングラデシュを引き続き調達拠点として位置付ける意向で、バングラデシュ政府、ILO とともに、労働法の改正により労働者の権利の強化、建築物の改良と火災予防による防災、工場監査の検査官の増加などに取り組むと共同発表した。2013年7月8日にジュネーブで「バングラデシュの既製服・ニットウェア産業における労働者の権利および工場の安全性の継続的改善のための持続可能性協定」を発表している。

また、政府だけでなく、H&M、ザラ (ZARA)、ベネトン、カルフルなど欧州を中心とした企業約 70 社が、縫製工場の安全性強化に取り組む協定に署名し、安全対策に取り組む姿勢を示している。また、同協定に参加していない米国のウォルマート、ターゲット (TARGET)、ギャップ (GAP) など各社は独自に改善に取り組むとしている。労働環境の不備をリスクとしてバングラデシュを去るのではなく、今後も生産拠点として重要視していると言える。

■ 日本企業の投資も活発

EPZ への国・地域別投資動向では、2012 年の最大の投資国は韓国で、バングラデシュ、中国、日本、台湾が続いている。2012 年 6 月時点の累積投資額に占める各国・地域の構成比は、韓国が 21.9%、バングラデシュが 18.1%、中国が 13.3%、日本が 9.0%、台湾が 8.8% (図表 21)。EPZ への投資額は、5 年間で 41.7% の伸びを示している。日本からの投資額は、2011/12 年度は前年度比で約 3.9 倍となった。

2012 年の縫製業における日系企業の投資では、5 月にグンゼがダッカ EPZ に、縫製用ミシン糸、衣料用アクセサリー (ボタン、ジッパー、腰ゴムなど) の生産・販売のため合弁企業を設



立すると発表した。また、9 月に東和コーポレーションが作業用ゴム手袋の生産拠点としてイシュワルディ EPZ に、新工場を設立すると発表している。

■ 工業団地不足に対応して SEZ 構想

バングラデシュへの投資における課題は、暴力行為を伴った抗議ゼネスト (ハルタル) の頻発など総選挙を控えた治安の不安定化、工業団地の不足、労働争議などだ。

特に工業団地不足は、一層の投資誘致を行う上で障害となっている。工業団地不足の問題を深刻視した政府は、2010 年に経済特区 (SEZ) 構想を発表している。今後の工業団地開発については、EPZ から SEZ に移行することが決まり、新たな投資促進機関としてバングラデシュ経済特区庁 (BEZA : Bangladesh Economic Zones Authority) が組織され、現在約 80 人の人員が配置されている。

発表では、SEZ には輸出加工用の区域だけでなく、国内市場向けの製造業、銀行・倉庫・事務所などの商業区域、住居・教育・娯楽・公共施設などの非加工区域も入居可能で、優遇措置は EPZ と同様とする計画だ。2013 年 6 月時点で、5 ヲ所の用地を選定し、フィジビリティ・スタディ (F/S) を実施している段階だ。

市場ニーズに合わせた製品開発を進める製造業（インド）

ジェトロ・ニューデリー 西澤知史

政府はインフレ要因の 1 つでもある国内の需給ギャップ解消に向けて、製造業政策、電子産業政策などを矢継ぎ早に導入、外資を活用した産業の育成に力を入れている。日本企業はインドの拠点を活用し、現地のニーズに見合った製品の開発および製造を加速する方針だ。

■ インドのモノづくり強化へ振興策

インド経済は近年、金融や IT ビジネスに代表されるサービス産業に牽引されるかたちで成長を遂げてきた。一方、足元の経済では、増え続ける人口を背景として国内需要の拡大に供給が追い付かないことがインフレの要因の 1 つになっていると指摘されている。こうした需給ギャップを解消するため、製造業の強化が喫緊の課題となっている。

こうした背景の下、政府は 2011 年 11 月に国家製造業政策（NMP）を発表した。インドでは GDP に占める製造業の割合が 16%にとどまり、政府は NMP を通じて、2022 年までにこの割合を最低 25%まで引き上げたいとしている。また、今後 10 年で製造業において 1 億人の雇用創出を目指すことも盛り込まれており、製造業が農業部門で生じた余剰労働力の受け皿となることが期待される。そのため、自動車や工作機械、医薬品、繊維などインドが優位性を有する産業 5 分野で重点的に振興策を策定する。さらに、各種優遇税制を適用する国家投資・工業地区（NIMZ）を全国で整備する。既にグジャラート州、マハラシュトラ州、ハリヤナ州、ラジャスタン州、マディヤ・プラデシュ州、ウッタル・プラデシュ州、カルナタカ州などの主要州で NIMZ が選定された。

■ グジャラート州で自動車産業集積の動き

インドの製造業で最も集積が進んでいるの

は自動車産業だ。北部のハリヤナ州やラジャスタン州、南部のタミル・ナドゥ州に大手自動車メーカーが生産拠点を設置し、集積が進んできた。今後、新たな自動車産業の集積が進むことが期待されているのが西部グジャラート州だ。同州には、インドの自動車最大手マルチ・スズキが第 3 工場の設置を発表している。また、タタ・モーターズや米ゼネラルモーターズ（GM）が工場を有し、米フォードも工場を建設中で、新たな自動車産業の集積が見込まれる。

グジャラート州では州政府が日本専用工業団地の整備を進めている。2013 年 9 月中に分譲を開始する予定で、今後、日本企業の投資の受け皿となることが期待されている。日本専用工業団地についてはこれまでも、ラジャスタン州政府が 2006 年にニムラナ日本専用工業団地を整備した実績があり、ジェトロは同工業団地のプロモーションを支援し、既に 43 社の日系企業が進出を決めている。同州政府では、ニムラナ近郊のギロットにも 2013 年中に新たな日本専用工業団地を整備する予定だ。また、2013 年に入り、欧州系の自動車会社が工場を構えるマハラシュトラ州でも州政府とジェトロが協力覚書を交わし、日本専用工業団地整備に向けた取り組みを始めている。日本専用工業団地は、日本企業を中心とする製造業の集積を生み出す基盤になっている。

■ 電子産業政策で国産体制の構築図る

電気・電子産業は一定の産業基盤はあるものの、産業集積が進む自動車と異なり、貿易赤字の拡大要因とされている。インドでは近年の経済発展に伴い、パソコンや携帯電話などの電子機器の需要が年々高まっており、その多くを中国などからの輸入に頼っている。これが対中国貿易赤字の根源だという警戒感が政府内に根強い。

その解決方法として2012年10月に導入されたのが国家電子産業政策（NPE）だ。2020年には4000億ドル規模に成長するとみられる電子機器市場の需給ギャップを埋めるため、政府は2800万人の雇用の確保と国内生産体制の構築を目指している。こうした目標達成のため、インドでの製造を検討する電子機器メーカー向けには、設備投資補助や減税などを盛り込んだインセンティブが用意されている。また、電子産業のクラスターを形成する事業者向けには、条件付きではあるが当該プロジェクトの投資額の一定割合まで政府の補助金が支払われることになっている。さらに、NPEを所管する通信IT省には日本からの投資促進を図るためのジャパンデスクが設置されるなど、日本企業による電子機器分野への投資に期待する部分が多い。

■ ボリュームゾーンを狙った製造業投資が増加

インドでは内需開拓を目的に、低価格帯商品などいわゆるボリュームゾーンをターゲットとした製造業投資が増加しており、インド市場攻略のカギともなっている。2012年度に実施したジェトロの「在アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」によると、アンケートに回答した在印日系企業の69.1%が「現地市場開拓を（輸出よりも）優先する」と答えている。この数値は国別ではどの国よりも高く、インドに進

出する日系企業の現地市場攻略に対する意気込みの強さが表れている。

進出日系企業が力を入れているのが、製品の現地化だ。インドは複雑な税制と昨今の通貨ルピー安の影響で輸入コストが大きく、地場で製造された製品に対して競争力がない。さらに、中国や東南アジアで売れた製品であっても、インドでは必ずしも受け入れられないことが多い。市場で好評を博す外国企業の製品の多くが、インド市場向けに開発された製品か、もしくは既存モデルの仕様を一部ダウングレードするなどして現地のニーズに合わせて改良された製品だ。

こうした動きは、マルチ・スズキが「アルト」や「スイフト」などの低価格車を市場に投入し、そのラインアップの多さと品質の高さで市場シェア4割を確保している姿をみれば一目瞭然と言える。トヨタも2011年にインド市場向けに開発した新興国戦略車「エティオス」を投入、市場でニーズの高いハッチバックタイプの「エティオス・リーバ」も好評だ。また、ホンダは2013年6月に低価格スクーター「アクティバ・アイ」を発表。価格を4万4000ルピー（約7万円、1ルピー＝約1.6円）という低水準に設定し、20代後半の若者の需要を見込む。同社現地法人の村松慶太・最高経営責任者（CEO）は「こうした低価格スクーターの投入は、今後、市場で主導権を握っていくために必要不可欠なステップだ」と話す。一方、ヤマハは6億人というインドの女性人口に注目、スクーター「シグナスレイ」を2012年9月に発売した。ピンクなどの女性が好む色も用意し、工場にも女性を起用したラインを稼働させた。2013年4月までに既に7万台を売り上げているという。

電機業界でも地場化が進む。ダイキンは2012年7月からインド専用開発した家庭用エアコンの生産を開始した。これまではタイからの輸入で対応してきたが、ニムラナにある工場に設

置した年産 50 万台の能力を持つ専用ラインを使用し、家庭用エアコンの国内シェアを 2012 年度の 5%から 2013 年度には約 10%に伸ばすことを目指す。また、シャープも家庭用エアコンの製造を開始した。ムンバイ近郊の工場で、稼働していなかったビデオ機器生産ラインを改修した。同社もエアコンはタイからの輸入に頼ってきたが、現地生産に切り替えてコスト削減を進めるといふ。さらに、パナソニックはハリヤナ州グルガオンにポリウムゾーン・マーケティング研究所を設け、拡大する中間層のニーズを調査して製品開発に生かす方針だ。また 2012 年 12 月には、同州ジャジャールの新工場の一部が稼働。全面完成時にはエアコン 100 万台、洗濯機 40 万台、産業用溶接機など 2 万 5000 台という大規模な生産能力を有する工場になる予定だ。

■ 経済改革で外貨規制を大幅見直し

外資の積極的な導入を図るため、チダンバラム財務相は 2012 年 9 月、景気再浮上のための経済改革の一環として、サービス業を対象に外国直接投資規制の大幅な見直しを行った。

その最大の目玉が、小売業の外資規制緩和だ。単一ブランドの小売業は、2012 年 1 月の外国直接投資政策の見直しで外資出資上限が 51%から 100%に引き上げられていたが、小売店で販売する製品の現地調達率 30%以上の達成という条件の計算の根拠を、製品の売上額から調達額にするなどの変更が行われた。既に 63 社（2013 年 6 月時点）の外国企業が同分野での投資を申請している。一方、総合小売業については、51%を外資出資上限として開放したものの、製品調達額の 30%を地場の小規模産業から調達する義務があること、最低投資額が 1 億ドル以上でかつその半額をインフラ投資に投入しなければならないことなどの条件が、外国企業の投資のボトルネックとなっている。政府は

2013 年に入り、外国企業が求める条件の明確化を行ったが、その内容を不十分とする声が多く、商工省が追加の対応を協議中だ。依然として、総合小売業の分野に投資を申請する外国企業は 1 社もないのが現状だ。

一方、保険業については外資出資制限を 26%から 49%に緩和する方針が示された。2012 年には、三井住友海上火災保険が生命保険大手マックス・ニューヨークの株式の 26%を取得した案件（3 億 6130 万ドル）や、日本生命保険が保険大手リライアンス・キャピタル・アセットマネジメントの株式の 26%を取得した案件（2 億 6100 万ドル）など大型投資が相次いだ。出資比率制限の緩和を受け、保険各社の戦略にどのような変化が出るか注目される。

さらに、外国の航空会社がインドの航空会社に 49%まで出資できるようになったことを受けた動きも出始めている。規制緩和後初の認可案件となったのは、マレーシアのエアアジアによる投資だ。設立される会社はエアアジアとインド財閥タタなどとの合弁会社で、本拠地をチェンナイに置き、初期投資額は 8 億ルピー（約 12 億 8000 万円）を予定している。さらに、アラブ首長国連邦のアブダビを拠点とするエティハド航空が、インド航空業界 2 位のジェットエアウェイズの株式の 24%を取得することを発表している。

こうした外資規制緩和の動きは 2013 年度に入っても続いており、チダンバラム財務相は 2013 年 7 月までに、出資上限を 49%、74%、100%の 3 種類で構成される新たな枠組み（現行は 26%も含む 4 種類）を導入する方針を示している。どのような業種にこうした出資制限が適用されるのか、外国企業の市場参入動向を探る上で注目される。

直接投資は増加するも製造業分野は伸び悩む（スリランカ）

ジェトロ・コロombo 崎重雅英

スリランカへの直接投資はインフラ関連やホテル開発、資源開発が中心で、製造業分野ではまだ積極的な投資はみられない。情報不足、製造業振興策の欠如などの要因が考えられる。生産拠点としての魅力もあり、製造業振興を意識した政策が期待されるところだ。

■ 対内直接投資は通信やホテル開発が牽引

2010～2012年のスリランカの業種別対内直接投資（FDI）の動向は、2010年の5億1600万ドルから、2011年には初めて10億ドルを突破、2012年も当初目標の20億ドルには届かなかったものの、13億3800万ドルに達した（図表22）。内戦終結後の好調な経済を反映し、大幅に増加している。

直接投資の増加を牽引しているのはインフラ関連の電話・通信ネットワーク分野だ。スリランカは人口2,000万人余りの島国だが、ここに複数の外資系通信キャリアが参入し、しのぎを削っている。具体的には、ダイアログ・アクシアタ（Dialog Axiata、マレーシア）、ハチソン（Hutchison、香港）、エティサラット（Etisalat、アラブ首長国連邦）、バーティ・エアテル（Bharti Airtel、インド）などで、2011年、2012年の直接投資案件トップ10にそろって名を連ねている（エアテルは2011年のみ）。実際、国際空港の到着ロビーには旅行者用のプリペイドSIMを販売する各社のブースが軒を連ね、コロombo市内でも広告看板スペースに各社の宣伝が競い合うようになっている。その他、シャングリホテル建設に代表されるホテル開発、スリランカ北西部のマナー沖でのガス田掘削、拡張工事中のコロンボ港内でのコンテナターミナル建設

などが近年の主要案件となっている。

一方、製造業については、食品・飲料・たばこ、繊維・衣料・皮革製品を中心に一定の投資はあるものの、進出企業の拡張投資が主体とみられ、新しい産業集積が生まれているという状況ではない。むしろ、内戦後の経済発展に伴うインフラ関連投資に加え、観光分野の急速な伸びに伴う積極的なホテル開発が対内直接投資を牽引しているといえる。

■ 製造業投資不振の一因に競争条件の見劣り

では、なぜ製造業への新規投資が進まないのか。第1に、そもそもスリランカが製造業の進出先として海外企業の検討対象に入っていないと考えられる。4年前まで26年に及ぶ内戦の治安リスクを抱えていたことに加え、①国内市

図表22 スリランカの業種別対内直接投資（FDI）（スリランカ投資庁認可企業ベース・実行額）
（単位：100万ドル、%）

業種	2010年	2011年	2012年		
	投資額	投資額	投資額	構成比	
製造業	160	322	308	23	△ 4.6
食品・飲料・たばこ	18	42	76	6	81.5
繊維・衣料・皮革製品	38	95	87	7	△ 8.7
木材・木製品	1	2	2	0	16.8
紙・紙製品・印刷・出版	9	4	4	0	3.2
化学・炭・石油	44	66	16	1	△ 76.4
非金属・鉱物製品	11	17	18	1	3.2
金属加工・機械・輸送機械	15	68	39	3	△ 43.2
その他製造業	25	28	23	2	△ 18.1
ゴム製品	-	-	44	3	-
農業	6	18	7	1	△ 60.1
サービス業	30	271	427	32	57.7
ホテル・レストラン	6	216	117	9	△ 45.6
IT・BPO	12	14	26	2	83.5
その他サービス	12	41	284	21	592.7
インフラ関連	321	455	597	45	31.1
住宅物件開発・店舗・オフィス	42	92	56	4	△ 39.1
電話・通信ネットワーク	205	197	242	18	23.0
発電	58	58	30	2	△ 47.5
燃料・ガス・石油・その他	15	109	66	5	△ 39.2
港湾コンテナ・ターミナル	-	-	202	-	-
合計	516	1,066	1,338	100	25.5

〔注〕「化学・炭・石油」の2010年、2011年は「化学・石油・炭・ゴム・プラスチック」。
〔資料〕スリランカ投資庁（BOI）から作成

場規模が小さい、②労働者の賃金が必ずしも安いわけではない（ミャンマー、バングラデシュ、カンボジアよりは高い）など、投資環境が他のアジア諸国に比べ見劣りしているといわざるを得ない。また日本の場合、ASEAN 諸国と比較してスリランカに関する情報自体が不足していることも事実だ。

第2に、政府がインフラ開発、観光促進に力を入れる一方で、製造業振興のための具体的な政策を打ち出せていないことが挙げられる。現政権のマニフェストともいえる「マヒンダ・チンタナ」（2016年までの将来ビジョン・政策枠組みをまとめたもの）では、「投資戦略」の中で投資を重点的に呼び込む分野として、IT-BPO 分野、都市開発、レジャー・観光、輸入代替産業（繊維、皮革、医薬品、肥料、セメント、再生可能エネルギー、食品加工など）、高付加価値産業（紅茶、ゴム製品、シナモン・スパイス、宝石・宝飾品、セラミック）、農業、工業団地開発（IT パーク、知識集約型サービスセンターなど）が列挙されているが、総花的な感は否めない。むしろ最近では、一部業種における最低賃金の引き上げ提案（2013年4月11日記事参照）、電力料金の引き上げ（後述）など、製造業誘致にマイナスとなる動きも出てきており、進出企業も苦境に立たされている状況だ。

第3に、在スリランカ製造業の構造的な問題として、裾野産業が育っていないため、原材料・部品の多くを輸入に頼らざるを得ないという制約がある。2012年の「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（2012年度調査）」でも、「原材料・部品の現地調達の高コスト」は在スリランカ日系製造業の経営上の問題点として、「従業員の賃金上昇」に次いで2番目に高い回答率（58.8%）となった。GDP の構成比でもサービス産業が58.5%を占める一方、製造業を含む

工業は30.4%にとどまっており、こうした制約も製造業の進出、産業集積が進まない要因といえよう。

■ 直面する課題は電力料金の高騰と人手不足

進出製造業が抱える課題もある。上記の日系企業調査で明らかになった問題のほか、最近、在スリランカ日系企業が直面しているのは、電力料金の高騰と人手不足だ。

もともと電力料金はアジア諸国の中でも割高な方だが、2013年4月からは、日系企業も含めて製造業が多く属する産業用IP2、産業用IP3 という分類の「ピーク」時間帯において、それぞれ54%、79%の大幅な電力料金引き上げが実施された（図表23）。

この結果、2交代・3交代で操業する企業に大幅なコスト増を強いる事態となっており、このままでは、精密電子部品など2交代・3交代が前提となる製造業の誘致も困難となるだろう。石油による発電から石炭火力発電への切り替えを進めるなど、政府も電力料金引き下げへの取り組みを行っているが、製造業誘致の観点から早急な緩和措置が求められる。

もう1つの課題は、労働力不足だ。これは2011年ごろに製造業で顕在化し、その後やや緩和された感があったが、最近になって再び深刻化している。多くの日系製造企業から「従業員を増やしたいが、募集してもなかなか人が集まらない」「採用しても1ヵ月経たないうちにほとんどが辞めてしまう」といった声が聞かれ、

図表23 スリランカの電力料金 (単位:ルピー/キロワット時、%)

カテゴリー	時間帯	引き上げ前	引き上げ後	上昇率
産業用IP2	ピーク(18:30-22:30)	13.6	21	54.4%
	オフピーク(22:30-05:30)	7.35	7	△4.8%
	デー(05:30-18:30)	10.45	11.3	8.1%
産業用IP3	ピーク(18:30-22:30)	13.4	24	79.1%
	オフピーク(22:30-05:30)	7.15	6	△16.1%
	デー(05:30-18:30)	10.25	10.5	2.40%

〔資料〕スリランカ公共事業委員会の発表資料から作成

生産拡大の足かせになっている。背景には、内戦後の経済発展で地方でも雇用が生まれたために工業団地のあるコロンボ周辺部にまで働きに来る女性ワーカーが減少したこと、若者がデスクワーク主体のサービス業を志向するようになったこと、などがあるようだ。コロンボ周辺の工業団地に入居する日系企業は、これまでも地方でのリクルート活動など人材確保の取り組みを行ってきたが、今また新たな対策を迫られている。

■ 生産拠点としての潜在的な魅力も

但し、製造業の生産拠点としての魅力がない、というわけではない。数は限られるものの、スリランカで長く操業を続ける日系企業が存在することも事実だ。操業 40 年超の洋食器製造ノリタケをはじめ、電気・電子部品、宝飾品、エクステリアなど、さまざまな分野の製造業が進出している。そして、これら在スリランカ日系製造業の多くが共通して挙げる生産拠点としての最大の魅力が、「手先が器用」「真面目」「生産性が高い」といったスリランカ人（特に女性）ワーカーの質の高さだ。これを「20 年以上スリランカで操業を続けられた最大の要因」とする企業もあるほどで、実際、不良品率の低さなどでもこの点は立証されている。

巨大市場インドに近接し、同国と自由貿易協定（FTA）を締結していることから、スリランカに製造拠点を持ってインド市場を狙うという可能性も考えられる。インド・スリランカ FTA 原産地規則では、スリランカで 35%以上の付加価値を付けることが求められるが、原材料・部品の多くを輸入に頼らざるを得ない構造では達成が容易ではない。しかし、まだ事例は少ないものの、実際にインド・スリランカ FTA を活用してインド市場に製品を供給している在スリランカ日系企業もある。地理的優位性という点では、東西の主要航路の中間に位置し、

東（ASEAN・日本）・西（中東・欧州）の両方への製品輸出が容易という利点もある。

また、南アジアの中では日本人にとって暮らしやすい生活環境が整っている点も見逃せない。仏教国（人口の 70%が仏教徒）であり、国民は総じて温和で日本人には接しやすい。また宗教的な規制も厳しくなく、食肉やアルコールの消費も（一部祝日などでの販売規制を除けば）基本的に制約はない。「雰囲気は ASEAN に似ている」という感想を抱く人もいる。スリランカが持つ意外な優位点といえるだろう。

■ 製造業振興策を打ち出せるかどうかカギ

現在のスリランカは製造業への投資自体がまだ活発とはいえず、新たな産業集積が生まれる兆しは乏しい。むしろ製造業にとっては逆風が吹いている状況だ。生産拠点としての一定の魅力があることは確かだが、それを生かせるか否かは、政府が製造業振興策を打ち出せるかどうかにかかっているといえるだろう。

安定政権誕生で高まる直接投資拡大（パキスタン）

ジェトロ・カラチ 白石薫

ここ数年、実質経済成長率ではプラスを維持してきたものの、自然災害などにより経済の潜在力を十分に発揮できなかったパキスタン。しかし、2013年5月の政権交代を受けて、外資企業のみならず国内企業にも変化が起こっている。ナワーズ・シャリフ首相が民間企業の活性化を主軸に経済発展を目指しているためだ。シャリフ政権が9月をめどに国民、産業界を納得させる政策を実施できれば、民間投資が再活性化し産業集積度が高まると期待される。

■ 対内直接投資の減少続く

パキスタンのGDPは2008年のリーマン・ショック以降もプラス成長を続けてきたが、国民全体が生活の豊かさを感じるレベルには達していなかった。アフガニスタンおよびアフガニスタン国境で展開される「テロとの戦い」による負担に加えて、2010年、2011年と続いた大洪水により、社会インフラが被害を受け、難民の発生、失業者の増大などが重なった。政府の産業政策も場当たりの一貫性を欠いたため、民間企業の事業意欲は低迷し、財政赤字による政府借り入れの増大が物理的に民間分野への資金供給を妨げた。この結果、GDPに対する投資比率は、2007年度の19.2%から2010年度には14.1%まで下落した（図表24）。

対内直接投資も、2007年度の54億980万ドルから2011年度には8億1260万ドルに減少している（図表25）。

図表24 GDPに対する国内投資の推移（単位：％）

	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
総投資	19.2	17.6	15.8	14.1	14.9

〔注〕2011年度は暫定値。
〔資料〕パキスタン政府から作成

図表25 パキスタンに対する対内直接投資額（単位：100万ドル）

	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
対内直接投資額	5,410	3,720	2,151	1,635	813

〔資料〕パキスタン中央銀行から作成

■ シャリフ政権に各国が経済支援など表明

2013年5月の総選挙の結果、シャリフ首相が就任した後、経済面で変化が表れている。まず、同首相の正式就任前に中国の李克強首相が来訪、「パキスタン経済回廊」計画を打ち上げ、パキスタンを引き続き積極的に支援する姿勢を明確にした。これを受けて6月26日、パキスタンからイクバル計画相ら政権重要メンバーが訪中、また、7月4日にはシャリフ首相自らが訪中し、李首相と中パ国境からアラビア海につながるインフラプロジェクトについて会談した。また、中国経済界代表者とエネルギー問題などについて懇談し、エネルギー分野への投資を呼び掛けた。

英国のキャメロン首相は7月29日に来訪し、シャリフ首相と会談。2011年に合意した拡大戦略対話をさらに拡充し、経済関係の強化およびテロとの戦いに対する共闘を約束するとともに、EUのパキスタンに対する特別特惠関税（GSPプラス）供与への支援を確認した。

米国は、ケリー国務長官が来訪の意向を示しているが、特に注目されるのは安全保障面での協議の他にビジネス、経済面での事業を強調している点だ。6月25～26日にはドバイで米国・パキスタン・ビジネス会合を開催し、両国の経済関係強化を図った。同会合では、パキスタン代表団の団長をダール財務相が務めた。米国か

らは国務省、商業省、通商代表部、米国国際開発庁 (USAID)、海外民間投資会社などが参加、USAID がパキスタンへの民間投資を支援する「パキスタン民間投資イニシアチブ」の取り組みを発表した。

米国総領事館によると、米国は 2013 年内にもビジネスミッションの派遣を検討するという。

英国、米国がシャリフ政権と経済関係強化に向けて動いた理由としては、複数考えられる。第 1 に、世界各国が途上国の支援を実施する上で「民主主義」が必須条件となっている中、パキスタンが民主的な手続き（選挙）によって政権交代を実行し、民主主義の浸透が進んでいることを対外的にアピールできたことだ。第 2 に、2014 年のアフガニスタンからの国際治安支援部隊 (ISAF) 撤退を視野に、経済・ビジネス面での支援を通じたアフガニスタン復興策を強化するためにパキスタンの安定が望ましいと認識していること。第 3 に、パキスタン、アフガニスタンと中央アジア地域との結び付きが強まることを予測し、インド洋からの入り口となるパキスタンに布石を置くことの重要性を認識しているからだ。

■ 繊維産業以外の製造業の集積はこれから

パキスタンは、世界 4 位の綿花生産量を背景に、繊維産業（紡績、織布、染色仕上げ、縫製）が集積している。これらの繊維企業はほぼ国内資本によって運営されていて、今後、この分野で外資が参入できる余地は小さい。一方で、国内の関連企業は、独自ブランドを立ち上げることで、自ら小売り分野に参入しようとしている。

治安の問題がメディアによってクローズアップされているため、参入している外資企業は少なく、参入企業は国内市場での地位を優位にしている。アフガニスタン国境地帯の治安は不安定で、最大の商業都市カラチでも引き続き宗教間、政党間の対立が続いている。しかし、ビ

図表26 ネスレ・パキスタン社の業績

(単位:100万ルピー、%)

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
税引き後利益	1,363	1,805	1,553	3,005	4,113	4,668
配当率	0.5	1.0	4.2	6.0	7.5	6.5
固定資本支出	3,584	2,909	1,871	2,271	4,295	8,941

[資料]ネスレ・パキスタンから作成

ジネスができない状況ではない。独立直後から国際的に食料供給基地としての色彩が強かったパキスタンは、依然として製造業が十分発達しておらず、競合企業が少ない。

例えば、食品大手ネスレの過去 6 年の業績は図表 26 の通りで、同社は 2012 年にラホール近郊やカラチなどで工場拡張投資に 89 億ルピー（約 89 億円、1 ルピー＝約 1.0 円）を投入した。2012 年にはさらに 144 億ルピーの拡張投資を実施している。

また、テトラパック・パキスタンは 2011 年に 9200 万ユーロをかけて新工場を設立した。今後 6 年間、包装液体食品の成長率が 15%とみられることなどを新規投資の理由としている。

中国企業は、シャリフ政権誕生と前後して、医薬品の千山薬機が合弁企業を設立した他、北方工業がパンジャブ州政府と太陽光発電に関する覚書を締結、東方電気が一時停止していたナディプールの発電事業を再開、華為技術が中国・パキスタン間の光ケーブル網設置を検討している。また、シャリフ首相が中国南方電網に技術供与とパキスタンへの投資を直接依頼するなど、相次いで投資関連ニュースが発表されている。

日本企業は、パキスタン自動車市場のほぼ 100%を押さえている。2012 年 8 月にはデンソーが自動二輪車部品の合弁工場設立を発表した。2013 年 2 月にはヤマハ発動機が 100%単独資本での進出を発表、2013 年 5 月にはトヨタ紡織が自動車シート of 合弁工場設立を発表している。産業集積としてはまだ未熟だが、自動車市場が順調に拡大すれば、自動車部品産業の関心も高まるものと期待されている。

製造業の高付加価値化進み産業構造に変化（シンガポール）

ジェトロ・シンガポール 本田智津絵

製造活動の高付加価値化を政府の主導で推進するシンガポールでは、石油化学や半導体、医薬品など付加価値の高い産業の集積が進んでいる。近年では医薬品・医療機器の研究開発(R&D)や製造拠点としての存在感が高まっているほか、アジアの自動車市場の拡大で、タイヤ用ゴムの生産拠点設置や自動車関連製品の R&D 投資が相次ぐなど、アジアへの世界的なシフトの動きに呼応して、産業構造も変化している。

■ エレクトロニクスは外国直接投資、貿易ともに不振

シンガポールの製造業の中でも、エレクトロニクス産業の集積は早い段階から進んでいる。経済開発庁（EDB）によると、14 のシリコンウエハー工場が拠点を置き、約 40 の集積回路（IC）センターが集まる。EDB が管轄する内外企業による固定資産投資でも、エレクトロニクス産業は化学産業と並ぶ 2 大投資先だ。ただ、製造業の外国直接投資（FDI）残高に占めるコンピュータ・電子・光学品の割合は 2001 年末に 44% だったのが 2011 年末には 30% へと低下している（図表 27 参照）。

また、石油製品を除く地場輸出に占めるエレクトロニクス製品の割合は 2007 年の 41.6% から 2012 年には 33.6% へと縮小し、主要製品別でも集積回路とパソコンを除きほぼ全ての品目で貿易額が減少している（図表 28）。労働集約型から高付加価値化へと産業構造の転換を進めてきたシンガポールだが、エレクトロニクス不振の要因の一部として、スマートフォンやタブレット型パソコンのブームに対応した産業構造の転換が進んでいないとの指摘もある。

■ 高まる医薬品と医療機器の存在感

一方、国内経済における存在感が高ま

っているのが、医薬品と医療機器の分野だ。2013 年も、米バイオ医薬品製造大手アムジェンが 1 月 16 日、モノクローナル抗体医薬品工場を設置する計画を発表し、6 月に着工した（投資額約 2 億米ドル、2015 年完成予定）。また、スイスの製薬ノバルティスは 2 月、バイオ医薬品工場を着工している（投資額約 5 億米ドル、2016 年末稼働予定）。バイオ医薬品は細胞融合や遺伝子組み換え、クローニングなどバイオ技術を活用した医薬品で、アムジェンとノバルティスのバイオ医薬品工場が完成すれば、スイス・ロシュや英グラクソ・スミスクライン（GSK）などを合わせ同国のバイオ医薬品工場は 8 カ所となる。さらに、化学薬品や医療機器も含めたバイオメディカル・サイエンスの国内製造拠点は 50 カ所以上に上る。

同国が「アジアのバイオポリス」となる構想を掲げ、バイオメディカル・サイエンスを電子、化学、エンジニアリングに次ぐ製造業の 4 本目の柱として産業振興を本格化したのは 2000 年

図表27 対シンガポール製造業部門別外国直接投資残高の推移（単位：10億\$ドル）

	2007年末	2008年末	2009年末	2010年末	2011年末
対内直接投資残高	467	510	575	630	672
製造業	117	105	123	134	137
食品・飲料・たばこ	2	1	2	2	3
精製石油製品	14	15	20	21	21
化学・化学品	7	7	8	9	9
医薬品	48	31	40	42	45
コンピューター・電子・光学品	32	33	41	41	41

〔資料〕シンガポール統計庁（2013年5月3日）から作成

のことで、バイオメディカル・サイエンスの生産高は2000年の63億シンガポール・ドル（約4,800億円、Sドル、1Sドル=約76.4円）から、2012年に294億Sドルと約4倍に拡大。また、医薬品への外国直接投資残高は2011年時点で445億Sドルとコンピュータ・電子・光学品を上回った（表参照）。中間層が拡大するアジア新興国市場では医薬品や医療機器のニーズがますます拡大すると見込まれ、政府は専門人材の育成や、バイオ関連のR&D拠点「バイオポリス」の開発、知的財産権（IP）の法整備などビジネス環境を整えて、同部門への投資を積極的に呼び込んでいる。

■ 石油化学の大型プロジェクトが続々発表

2012年に大型投資が最も相次いだのが化学部門だ。同国南西部の沖合の7島を埋め立てたジュロン島（2000年完成）には約100社の石油化学関連企業が集積し、米ヒューストン、オランダのロッテルダムに次ぎ石油精製能力世界3位の石油化学生産拠点になっている。2012年には、ドイツ化学メーカーのエボニックが8月にジュロン島に飼料用栄養素メチオニンの製造プラントを着工したほか（投資額5億ユーロ、2014年完成予定）、9月にはドイツのランクセスが高性能ゴム（ネオジウム触媒ポリブタジェンゴム）の工場を着工し（投資額2億ユーロ、2015年上半期完成予定）、11月には三井化

学が食品包装向け特殊樹脂の工場を建設すると発表した（投資額1億1,500万米ドル、2014年末完成予定）。

また、化学部門への投資の中でも目立つのが低燃費タイヤを中心とする自動車関連材料への投資だ。2013年7月11日、旭化成ケミカルズが同社としては海外初となる低燃費タイヤの主原料〔溶液重合スチレンブタジエンゴム（S-SBR）〕の第1系列工場を完成した（投資額300億円）。同社は現在、ジュロン島に第2系列工場も建設中で、2015年の完成を予定している。低燃費タイヤ関連では、2013年6月にランクセスが低燃費タイヤの原材料ブチルゴムのプラントを開所（投資額4億ユーロ）、さらに2013年中には、住友化学と日本ゼオンもそれぞれS-SBRの工場の完成を予定している。このほか、三井化学は2012年8月、樹脂に混ぜる樹脂改質材タフマーの生産設備の増強を発表し（投資額25億円）、ジュロン島の同社工場敷地内で設備の増強工事を行っており、2013年10月に完成予定だ。タフマーは、バンパーなど自動車部品に使う特殊樹脂に対応する改質材だ。

自動車関連のR&Dでも、ドイツの自動車部品メーカーのコンチネンタルが2012年7月にR&Dセンターを開設（投資額3,600万Sドル）したほか、ドイツのBMWが2013年4月、地元国立大学との共同研究施設を開設（投資額

図表28 主要製品別非石油輸出の推移

（単位：100万Sドル、%）

	2007年		2008年		2009年		2010年		2011年		2012年	
	金額	構成比										
エレクトロニクス製品	71,378	41.6	63,057	39.9	51,733	36.6	70,780	40.8	62,545	35.3	60,004	33.6
集積回路(IC)	22,372	13.0	20,902	13.2	19,083	13.5	27,187	15.7	25,761	14.5	25,378	14.2
パソコン部品	15,506	9.0	14,536	9.2	11,881	8.4	12,885	7.4	11,051	6.2	9,643	5.4
ディスクドライブ	7,360	4.3	7,108	4.5	5,433	3.8	5,473	3.2	2,802	1.6	3,104	1.7
パソコン	1,328	0.8	1,335	0.8	1,220	0.9	1,658	1.0	2,337	1.3	2,461	1.4
通信機器	4,531	2.6	2,847	1.8	1,295	0.9	1,665	1.0	1,932	1.1	2,644	1.5
その他	20,283	11.8	16,328	10.3	12,822	9.1	21,913	12.6	18,661	10.5	16,773	9.4
非エレクトロニクス製品	100,254	58.4	95,035	60.1	89,615	63.4	102,818	59.2	114,851	64.7	118,329	66.4
非石油輸出合計	171,632	100.0	158,092	100.0	141,348	100.0	173,599	100.0	177,396	100.0	178,333	100.0

〔資料〕「エコミック・サーベイ」(貿易産業省)から作成

550万Sドル) するなど、拡大が見込まれる東南アジアの自動車市場を狙った関連産業の投資の動きが目立っている。

■ 労働コスト上昇で地場中小企業に隣国移転の動きも

しかし、同国での事業環境はコストの上昇など厳しさを増している。外国人の雇用規制が強化される中、低熟練外国人労働者向け就労パス「ワーク・パミット (WP)」保有者を採用する雇用主が月々負担する外国人雇用税が、2015年7月までに半年ごとに引き上げられるなど労働コストが上昇している。また、失業率は1.9% (2013年3月時点) と雇用市場は極めてタイトな状況にあり、人件費にますます上昇圧力がかかっている。地場中小企業の中には労働集約的な事業については、土地が豊富で、経営コストが比較的安い対岸のマレーシア・ジョホール州に移転する動きが増えており、政府も移転を奨励している。

統計庁の最新統計によると、2011年の対シンガポールの外国直接投資に占める製造業の割合は20%と、1995年の38%から低下傾向にある。製造業の同国のGDPに占める割合は21% (2012年、名目ベース) だが、官民合同の経済戦略委員会 (ESC) は2010年に発表した経済戦略提言で、「国内経済に占める製造業の割合を20~25%に維持する」との目標を掲げ、国内経済を支える基盤の1つとして製造業の競争力を高めていく方針を強調しており、製造業を重視していく政府の経済方針に変わりはないようだ¹⁴。

¹⁴ 2010年2月10日通商弘報記事参照

アンケート返送先 FAX：03-3582-5309
 e-mail：ORF@jetro.go.jp
 日本貿易振興機構 海外調査部 アジア大洋州課宛

● ジェトロアンケート ●

調査タイトル：アジアにおける新たな産業集積の動向

今般、ジェトロでは、標記調査を実施いたしました。報告書をお読みになった感想について、是非アンケートにご協力をお願い致します。今後の調査テーマ選定などの参考にさせていただきます。

■ 質問1：今回、本報告書での内容について、どのように思われましたでしょうか？（○をひとつ）

4：役に立った 3：まあ役に立った 2：あまり役に立たなかった 1：役に立たなかった

■ 質問2：①使用用途、②上記のように判断された理由、③その他、本報告書に関するご感想をご記入下さい。

--

■ 質問3：今後のジェトロの調査テーマについてご希望等がございましたら、ご記入願います。

--

■ お客様の会社名等をご記入ください。（任意記入）

ご所属	<input type="checkbox"/> 企業・団体	会社・団体名
	<input type="checkbox"/> 個人	部署名

※ご提供頂いたお客様の情報については、ジェトロ個人情報保護方針（<http://www.jetro.go.jp/privacy/>）に基づき、適正に管理運用させていただきます。また、上記のアンケートにご記載いただいた内容については、ジェトロの事業活動の評価及び業務改善、事業フォローアップのために利用いたします。

～ご協力有難うございました～

アジアにおける新たな産業集積の動向

作成者: 日本貿易振興機構(ジェトロ)

〒107-6006 東京都港区赤坂1-12-32
TEL: 03-3582-5179 (海外調査部アジア大洋州課)
<http://www.jetro.go.jp>

本原稿は 2013 年 8 月 2 日～8 月 26 日付け通商弘報に掲載された原稿です。

【免責事項】 本報告書で提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本報告書で提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載