

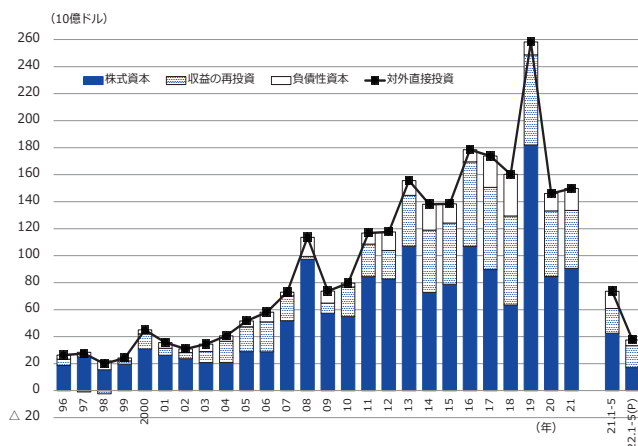
第3節 日本の直接投資と企業動向

(1) 日本の対外直接投資

■2021年の日本の対外直接投資は1,498億ドル

2021年の日本の対外直接投資は前年比2.6%増の1,498億ドル(国際収支ベース、ネット、フロー)であった(図表Ⅱ-30)。対外M&Aやグリーンフィールド投資などが含まれる「株式資本」は906億ドル(前年比7.1%増)、日本企業と海外子会社・関連会社間の資金貸借や債券の取得処分等を示す「負債性資本」は163億ドル(27.5%増)と前年を上回った。一方、日本企業の海外子会社の内部留保等にあたる「収益の再投資」は429億ドルと前年から11.8%減少した。新型コロナの感染拡大の影響は依然として継続しており、海外市場での収益確保は厳しい状況となった。

図表Ⅱ-30 日本の形態別対外直接投資の推移



〔注〕①円建て公表金額を四半期ごとに日銀インターバンク・期中平均レートでドル換算し、年計を算出。

②BPM 6 基準。

③2022年累計は速報値。

〔出所〕「国際収支統計」(財務省、日本銀行) から作成

主要地域別では、北米向けが7.8%減の628億ドル、うち米国は6.3%減の621億ドルであった。米国向けでは、セブン&アイ・ホールディングスが米国のガソリンスタンド併設型コンビニ大手スピードウェイを210億ドルで買収した。同案件は、一時、米連邦取引委員会(FTC)から反トラスト法違反の懸念があるとして承認が遅れていたが、一部の店舗を売却することで最終的には承認された。また、日立製作所(以下、日立)が、企業のDXを支援するソフトウェアを手掛けるIT企業、グローバルロジックを買収(96億ドル)、パナソニックが製品の需要や納期を予測するソフトウェア開発企業、ブルーオンダーを買収(71億ドル)するなど、非製造業分野に対して積極的な投資がみられた(図表Ⅱ-31、資料編表12)。

欧州は303億ドルと前年から59.9%増加した。低水準だった前年からは大幅増となったものの、コロナ禍前の水準には届いていない。2021年の欧州向け投資を国別にみると、英国が150億ドル(70.3%増)、ルクセンブルクが99億ドル(前年の約3倍)、ドイツが71億ドル(約2.6倍)となった。英国向けでは、半導体大手のルネサスエレクトロニクスが英同業のダイアログ・セミコンダクターを買収した(57億ドル)。ルネサスエレクトロニクスは、小型IoT機器などに組み込まれる電源ICに強いダイアログ社を取り込むことで、自動車、産業、インフラなど成長が見込める事業領域を強化したいとしている。

アジアは489億ドルと前年から32.0%増加した。主要国・地域では、中国が100億ドル(9.3%減)、ASEANが292億ドル(61.4%増)、インドが27億ドル(72.0%増)であった。対中投資は2年連続で減少となったものの、100億ドル台を維持した。ASEANでは、シンガポールが180億ドル(前年の約2.3倍)で最大、ベトナムが37億ドル(58.6%増)で続いた。シンガポールでは、日本ペイントホールディングスがシンガポールの塗料大手ウットラムグループとの事業統合にあたり、在シンガポール合弁事業を日本ペイント側の完全子会社化した案件などが増加に寄与した。ベトナムでは、みずほ銀行がベトナムのモバイル決済市場で過半のシェアを持つMサービスの株式7.5%相当を取得、また三菱UFJフィナンシャル・グループは、傘下のアユタヤ銀行(タイ)がベトナムの消費者ローンを手掛けるSHバンクファイナンス買収を公表(8月)するなど、金融分野での動きが目立つ。

業種別にみると、2021年の製造業向け投資は382億ドル

図表Ⅱ-31 日本の国・地域別対外直接投資

(100万ドル、%)

	2020年	2021年	伸び率	2022年	
				1~5月(P)	伸び率
アジア	37,013	48,864	32.0	9,077	△ 63.3
中国	11,043	10,020	△ 9.3	2,572	△ 33.9
ASEAN	18,118	29,238	61.4	3,523	△ 77.9
シンガポール	7,687	18,011	134.3	△ 263	-
タイ	3,683	2,951	△ 19.9	996	△ 36.6
ベトナム	2,364	3,748	58.6	1,339	44.9
北米	68,081	62,795	△ 7.8	13,874	△ 53.9
米国	66,252	62,094	△ 6.3	13,099	△ 55.6
中南米	12,894	7,444	△ 42.3	3,359	△ 42.2
大洋州	14,421	△ 167	-	1,581	-
欧州	18,931	30,268	59.9	9,183	△ 30.7
ドイツ	2,762	7,088	156.6	2,460	△ 59.9
英国	8,769	14,933	70.3	1,122	△ 69.9
世界	146,041	149,814	2.6	37,580	△ 48.9

〔注〕①円建てで公表された数値を四半期ごとに日銀インターバンク・期中平均レートによりドル換算。

②2022年累計は速報値。

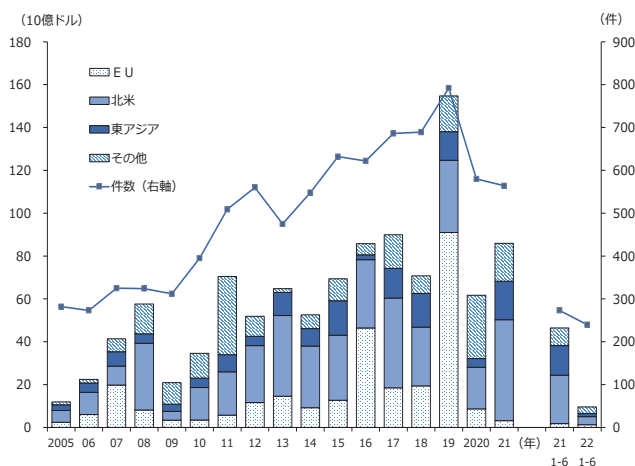
〔出所〕「国際収支統計」(財務省、日本銀行) から作成

と前年から増加したものの、コロナ禍以前（2014～2018年）の500～600億ドル台には届いておらず、弱含みの動きとなった。一方、非製造業は1,085億ドルとなり、以前の水準（600～1,000億ドル台）に回復した²⁴。

■ 対外M&Aの件数は横ばいで推移

リフィニティブのデータベースによれば、日本企業の2021年の対外M&A²⁵は859億ドルとなり、パンデミックの拡大により大きく落ち込んだ前年との比較で39.2%の増加となった。一方、件数ベースでは、前年（580件）から微減となる564件にとどまった。同件数は2013年以降、拡大基調が続き、14～19年には5年連続で600件を上回って推移していたが、2020年、2021年は2年連続で同水準を大きく下回った（図表Ⅱ-32）。世界全体のクロスボーダーM&Aが、2021年に入り、金額、件数ともに力強い回復を示す半面、日本企業による対外M&Aは、依然として停滞傾向が続いていることを示す。

図表Ⅱ-32 日本企業の対外M&A・主要地域別



〔注1〕 東アジアは中国、韓国、台湾、香港、ASEANの合計。
 〔注2〕 2020年以降のEUは27カ国ベース。
 〔出所〕 ワークスペース(Refinitiv)より作成（2022年7月4日時点）

被買収企業の業種別にみると、コンピューター関連サービスなどに代表されるビジネスサービス（104件）やソフトウェア（69件）の構成比が高い。ソフトウェアは金額ベースでも198億ドルと、2021年の対外M&A全体の23%を占めた。日立やパナソニックによる大型買収案件による寄与が大きい（後述）。また、ソフトバンクグループによるアジアや米国などのソフトウェア関連企業の買収が合計10件に上った。

主要国・地域別では、米国向けのM&Aが176件と、件

数ベースでは前年（192件）を下回ったものの、金額ベースでは前年比2.5倍の468億ドルとなり、2021年の対外M&A総額の55%を占めた。また東アジアが179億ドルとなり、前年の大幅な落ち込み（2019年134億ドル→2020年41億ドル）からのV字回復となった。東アジアの伸びを牽引したASEAN向けM&Aは150億ドルと、米国向けと同様に過去最高額を記録した。金額ベースでの大幅な伸びは日本ペイントによるシンガポールおよびインドネシアでの大型案件（後述）の寄与によるところが大きい。件数ベースでは、前年の98件から102件に増加したものの、新型コロナ禍前の2014～19年の各年の件数を下回る。

■ 大企業を中心に、企業買収を通じたDXが加速

2021年の最大案件は、セブン&アイ・ホールディングス（以下、セブン&アイ）子会社であるセブンイレブン（7-Eleven Inc.）による、米国の石油精製大手マラソン・ペトロリアムのガソリンスタンド併設型コンビニエンスストア事業（スピードウェイ）買収である。買収額は210億ドルに達した。全米最大のコンビニエンスストアチェーンを展開するセブンイレブンは、国内3,900店舗を運営（2019年末）していたスピードウェイの買収を通じ、全米主要50 都心部のうち47 地域に店舗網を拡大。2021年12月末時点の同社の店舗数は全米で1万3,200店舗を超えている²⁶。

なお、同案件に対しては、米連邦取引委員会（FTC）の一部の委員が、特定の地域における競争法上の懸念を表明。これに対し、セブンイレブンは、FTCとの間で、293 店舗のガソリン販売店を他社に売却することで、委員らが声明で言及している競争上の懸念を全て解消する和解契約を買収完了に先立って締結した経緯がある。その後、FTCは2021年6月25日付の決議により、セブンイレブンによるスピードウェイのコンビニエンスストア事業および燃料小売事業取得についての同意命令案を承認している²⁷。

また、同年のM&Aのうち、金額ベースの第2位および第7位は、それぞれ、日本ペイントホールディングス（以下、日本ペイント）によるシンガポール、インドネシアでの塗料事業の買収である。同社は2020年8月、筆頭株主であるシンガポール塗料大手ウットラムグループとの間で、①在シンガポールの両社合弁事業を日本ペイントが100%子会社化すること、②ウットラムグループの在インドネシア子会社を日本ペイントが買収すること、に

24 形態別、国・地域別の直接投資統計とは計上基準が異なる。なおコロナ禍前の水準は、同基準で比較可能、かつ過去最高額のM&Aが実施された2019年を除く2014～2018年。
 25 2021年に買収が完了した案件を計上（完了日ベース）。

26 2020年8月3日付セブン&アイ・ホールディングス発表資料および同社ウェブサイト情報（22年5月末時点）。
 27 2021年5月17日付、および6月26日付、セブン&アイ・ホールディングス発表資料などに基づく。

合意し、2021年1月に同取引がいずれも完了した。なお、日本ペイントの発表²⁸によれば、両案件の買収対価は、いずれもウットラムグループを割当先とする第三者割当増資によって支払われ、その結果、ウットラムグループによる日本ペイントの持ち株比率は、39.6%から2021年1月に58.7%まで拡大した。

ソフトウェア関連では、大手企業によるオープンイノベーション推進を意図した買収案件が目立つ。上位案件では、日立による米国子会社を通じた米グローバルロジックの買収が96億ドル、パナソニックによる米ブルーヨンダーグループの買収が71億ドルと、それぞれ同年のM&A全体の第3位、第4位の規模となった。当該買収に関する日立の発表によれば、グローバルロジックは世界各地のエンジニアリングセンターやデザインスタジオで働く2万1,000人以上のプロフェッショナル人材を擁する。日立の既存事業との融合により、「社会インフラのデジタルトランスフォーメーション(DX)を世界規模で加速することが可能になる」としている。なお、2022年4月には、グローバルロジックの人材とDXの実績、顧客対応力を日本市場向けにも展開すべく、グローバルロジックジャパンの設立を発表²⁹。国内のDXニーズの高まりに対応したサービス提供を強化する方針を示した。

また、パナソニックは前出の買収の狙いについて、同社が長年培ってきたインダストリアルエンジニアリングの技術とノウハウを、世界最大のサプライチェーン・ソフトウェア専門企業であるブルーヨンダーのソフトウェアプラットフォームに組み合わせることで、複雑化する需要・供給の変化をリアルタイムに把握し、顧客向けに、正確かつ迅速な意思決定を可能にするソリューションを提供する、としている³⁰。

■2022年上半期のM&Aは停滞

2022年上半期(1~6月)の対外M&A(金額ベース)は、前年同期比79%減の96億ドル、件数ベースは前年同期(273件)から12%減となる240件であった。金額ベースの大幅な減少は、前年同期に実行されたセブン&アイや日本ペイントなどの大型案件の反動減がある。世界経済の混乱による不確実性の高まりに伴い、大型M&A案件を中心に様子見姿勢が表れているものとみられる。

特にロシアによるウクライナ侵攻以降は、世界の主要投資先・地域におけるインフレの高進や金融引き締めに伴う金利の上昇などの条件悪化が重なっている。また

2022年3月以降の急速な円安の進行は、日本企業の対外M&Aにおける競争条件の悪化を招き、当面の買収計画の実行を見合わせる動きにつながる懸念もある。加えて、海外の被買収企業側でも、景気の減速や株式市場の低迷が、自社の事業売却の抑止要因となっている可能性がある。

■グリーンフィールド投資には回復の兆し見えず

一方、日本企業による対外グリーンフィールド投資は、新型コロナ禍での停滞が長引き、2021年~2022年前半も回復の兆しが見えない状態が続いている。国境を越えたグリーンフィールド投資を捕捉するフィナンシャル・タイムズのデータベース「fDi Markets」の集計によれば、2021年に捕捉された日本の対外グリーンフィールド投資件数は476件と、比較可能な2003年以降で初めて500件を下回り、2年連続で最少件数を更新した。また金額ベースでも239億ドルと過去最低額を更新した³¹。2022年に入っても、グリーンフィールド投資はさらに低調に推移しており、6月末時点で同データベースに登録されている1~4月の4カ月間の投資件数は89件、金額ベースで54億ドルにとどまっている。³²

2021年1月~22年4月末までの16カ月間に登録された新規投資案件のうち、金額ベースで最大となったのは、富士フイルムによる、米国ノースカロライナ州におけるバイオ医薬品の開発・製造拠点の新設である。グループの中核会社であるフジフイルム・ダイオシンス・バイオテクノロジーズ(以下、FDB)を通じた投資額は18億ドルを超える。新拠点は、同社が米国で展開するノースカロライナ州拠点の第2サイトとして、2025年春の稼働開始を見据えている。薬剤開発初期の細胞株開発から、生産プロセス開発、安定性試験、治験薬の開発・製造、市販薬の製造までを一括で担う医薬品受託製造(CDMO)拠点としては北米最大となる³³。富士フイルムは2021年12月にも、FDBから英国ビリンガム市の既存生産拠点に4億ポンドの追加投資を行い、規模を倍増させる計画を発表。細胞培養能力を拡大するほか、ウイルス遺伝子治療製品の製造施設も新設し、2023年後半の稼働を見込む。そのほか、FDBは米国テキサス州やデンマークでも積極的な設備投資を行っており、成長著しいバイオ医薬品のCDMO市場での地位固めを図っている。

そのほか、2021年以降の大規模投資案件では、トヨタが2021年12月、米国ノースカロライナ州で、約13億ドル

28 2020年8月21日付 日本ペイント発表資料に基づく。

29 2022年4月1日付 日立製作所発表「グローバルでの日立グループ全社のデジタル事業の加速に向け、体制を強化」。

30 2021年9月17日付 パナソニック発表「世界トップクラスのサプライチェーン・ソフトウェアの専門企業であるBlue Yonderの買収を完了」。

31 同データベースで捕足される案件情報は、投資企業によるプレスリリース、新聞報道などに基づく。日付や投資額は、原則、実行ではなく発表ベース。

32 2022年6月27日時点での登録情報に基づく。

33 2021年3月19日付 富士フイルム発表「バイオ医薬品の大型製造拠点の建設地を決定」

規模の車載用電池工場を新設すると発表。2025年の稼働開始時には、年間80万台分のリチウムイオン電池を生産する。また、将来的には、年間120万台分の電池を供給することを目指す³⁴。なおトヨタは2021年10月、米国での電池生産へ約3,800億円（約34億ドル、用地・建物の費用を除く）の投資を行うと発表しており、同プロジェクトはその一環となる。

■ 海外子会社からの配当金が大きく増加

2021年末時点の日本の海外直接投資残高は1兆9,872億ドルと、前年末から67億ドルの増加（0.3%増）となった³⁵。

残高の地域別の構成比では、北米が34.4%（うち米国が33.3%）、欧州が26.9%、アジアが28.3%と、同3地域で世界全体の約9割を占めた。またアジアの内訳では、ASEANが14.2%、中国が7.4%を占めた。

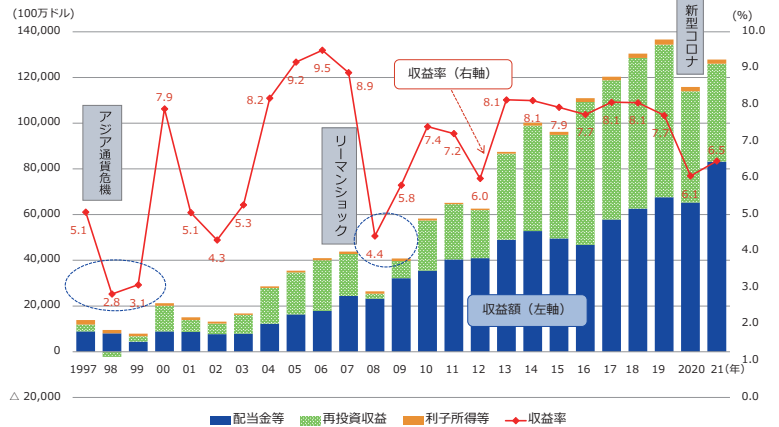
また、残高の業種別構成比では、製造業が36.5%、非製造業が63.5%となった。新型コロナ禍で、とりわけ製造業の直接投資の減速が際立つ中、製造業の構成比は2019年の41.0%から2年間で5%近く減少した。一方、非製造業は金融・保険業や卸売・小売業を中心に、残高が堅調に増加している。

2021年の海外直接投資収益（受取）は1,279億ドルと、前年の1,159億ドルから増加した（図表Ⅱ-33）。収益を構成する海外子会社からの配当金（海外支店の利益を含む）が、前年の653億ドルから832億ドルに増加したことが寄与した。一方、海外子会社の内部留保利益等に当たる再投資収益³⁶、子会社等との間の貸付利息などの受け取りはともに減少した。また、2021年の直接投資収益率は6.5%となり、前年の6.1%から回復した。直接投資収益率は、毎年の直接投資収益（受取）を同期の直接投資残高（期首・期末平均）で除して算出³⁷している。

■ 中国において高い直接投資収益率を実現

直接投資先の国・地域別に、2021年の収益率を見ると、中国における収益率が15.1%と高く、その他の主要投資先・地域における収益率を大きく上回った（図表Ⅱ-34）。中国における収益率は2015年頃を境に上昇し、2017年以降は15%前後で推移している。特に2020年および21年は北米やASEAN、中南米などの主要投資先における収益率が低下する中、中国における収益率の高さが際立っている。2021年の中国における収益率を業種別に見ると、

図表Ⅱ-33 海外直接投資収益（受取）および収益率



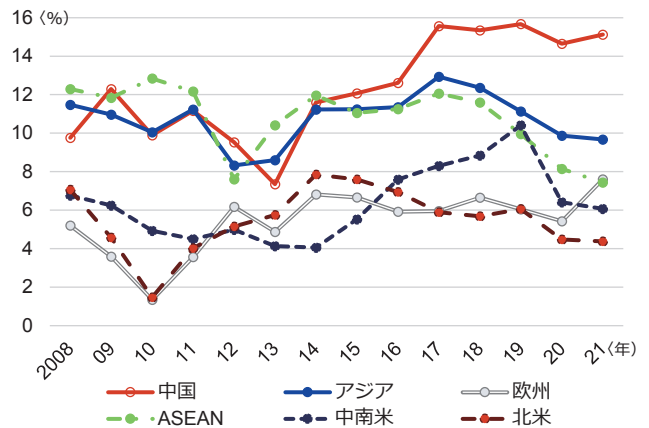
〔注〕直接投資収益率の計算：対外（対内）直接投資収益率＝当期直接投資収益受取（支払）／対外（対内）直接投資期首期末残高×100（%）

〔出所〕「本邦対外資産負債残高」（財務省、日本銀行）、「国際収支統計」（財務省、日本銀行）から作成

製造業では輸送機器の収益率が24.5%、非製造業では卸売・小売業が24.7%で、それぞれ最も高い。コロナ禍でも相対的に旺盛な国内需要に牽引された国内販売の好調が、高い収益率を支えた実態がうかがえる。

他方、中国の国内経済は2021年後半以降、新型コロナの感染再拡大を受けた一部地域での経済活動制限や電力不足の影響、不動産市況の悪化などを受け、減速に転じている。2022年に入ると、感染の広がりを受けた封鎖対象都市の増加、さらには3月後半以降の上海市の都市封鎖をはじめとするゼロコロナ政策の徹底は、国内の生産や物流機能を崩壊させ、個人消費をはじめとする国内経済の大幅な落ち込みを招いている。こうした事情から、

図表Ⅱ-34 投資先国・地域別の海外直接投資収益率



〔注〕直接投資収益率の計算：対外（対内）直接投資収益率＝当期直接投資収益受取（支払）／対外（対内）直接投資期首期末残高×100（%）

〔出所〕「業種別・地域別直接投資残高」（財務省、日本銀行）、「国際収支統計」（財務省、日本銀行）から作成

34 2021年12月7日 トヨタ発表「トヨタ、米国での車載用電池工場の建設地をノースカロライナ州に決定」。

35 財務省発表による日本円ベースの残高は前年末から11.2%（24兆円）増加。21年末は前年末時点との比較で円安が進行したため、ドルベースでは残高の増加幅が圧縮された。

36 企業の決算データをもとに集計する再投資収益は、決算終了後に改訂されるため、事後的に金額が大きく変動する可能性がある。

37 当年の直接投資収益受取 ÷ ((当年末の直接投資残高 + 前年末の直接投資残高) ÷ 2) × 100

2022年に日本企業が在中国子会社から受け取る収益は、現地内部留保利益に相当する再投資収益の収縮などにより、減少に転じる懸念もある。

(2) 日本の対内直接投資

■2021年の対日直接投資は273億ドル

2021年の日本の対内直接投資（国際収支ベース、ネット、フロー。以下、対日直接投資）は273億ドル、前年比55.6%減となった（図表Ⅱ-35）。前年からは大幅減少となったものの、投資形態別にみると様相が異なる。対日直接投資を縮小させた主因は、親子企業間の資金貸借や債券の取得処分等を示す「負債性資本」で、前年の475億ドルから2021年はマイナス47億ドルの流出超過に急減した。また、外資系企業の在日子会社の内部留保の増減に相当する「収益の再投資」が78億ドルと16.4%減少した。一方、外国資本による株式取得や資本拠出金を示す「株式資本」は242億ドルと前年の約5倍規模と過去最高水準を記録し、対日直接投資を下支えした。

2021年の対日直接投資を業種別にみると、製造業では、124億ドルと3年ぶりに100億ドルを超えた（資料編表13参照）³⁸。化学・医薬が前年の13億ドルから2021年は134億ドルへと大幅に増加、また電気機械も前年の15億ドルから21億ドルへと増加した。非製造業は、卸売・小売は引き上げ超過が続くものの、金融・保険が85億ドル、通信が39億ドルなど、非製造業全体では123億ドルとなった。

主要地域別にみると、アジアからの投資が204億ドルと前年からはほぼ倍増（97.0%増）した。日本ペイントの第三者割当増資をシンガポールの塗料大手ウットラムグ

図表Ⅱ-36 主要国・地域別対日直接投資の推移

(100万ドル、%)

	2020年	2021年	伸び率	2022年 1～5月(P)	
				伸び率	伸び率
アジア	10,341	20,371	97.0	4,885	△ 63.8
中国	1,459	813	△ 44.3	395	-
香港	1,944	12,354	535.5	869	△ 91.7
ASEAN	5,391	5,910	9.6	2,594	△ 10.2
シンガポール	4,522	5,918	30.9	2,465	△ 18.1
北米	15,609	8,940	△ 42.7	4,345	72.9
米国	15,525	8,474	△ 45.4	3,231	48.9
中南米	△ 1,293	4,798	-	△ 184	-
大洋州	△ 1,401	3,410	-	3,107	1800.7
欧州	38,177	△ 10,345	-	5,151	-
世界	61,509	27,315	△ 55.6	17,188	155.7

(注) ①円建てで公表された数値を四半期ごとに日銀インターバンク・期中平均レートによりドル換算。

②2022年累計は速報値。

(出所)「国際収支統計」(財務省、日本銀行) から作成

ループの香港関連会社などが引き受けたことなどにより、アジアからの投資額が大幅に増加した(図表Ⅱ-36)。北米からの投資は89億ドル(同42.7%減)であった。2019年、2020年と続いた100億ドル超には届かなかったものの、米大手決済サービス、ペイパルによるペイディ買収(27億ドル)などもあり一定の水準を維持した。一方、欧州からの投資は、EUのほか、スイスや英国からの投資も年間では引き上げ超過となり、マイナス103億ドルと前年の382億ドルから急減した。

2022年1～5月の対日直接投資は172億ドル(前年同期比2.6倍)となった。米投資ファンドのコールバーグ・クラビス・ロバーツ(KKR)による三菱商事などが保有する不動産運用会社買収(19億ドル)などが実施された。

■2021年末の対日直接投資残高は40兆円超

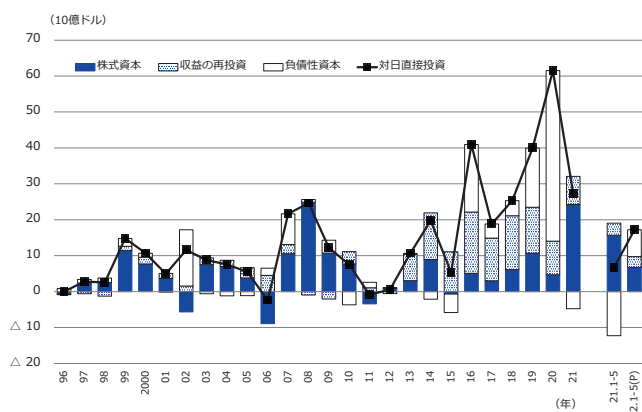
2021年末の対日直接投資残高は40兆5,044億円と、前年末から3,164億円増加した。増加を担ったのは株式資本で、前年末から2兆5,914億円増加した。一方、収益の再投資は前年末から4,367億円、負債性資本は1兆8,383億円縮小した。増加幅が最も大きかった国は香港で、前年末から1兆2,034億円増加、前述の日本ペイントに対する案件が増加に寄与した。

2021年末の対日直接投資残高を地域別にみると、欧州の比率が最も大きく44.0%を占める。次いでアジア(24.0%)、北米(23.4%)となった。近年は対日直接投資におけるアジアの存在感が増しており、北米のシェアに迫っていたが、2021年末には初めてアジアのシェアが北米を上回った。

■対日M&Aは2年連続で増加

2021年の対日M&A(完了ベース)は141億ドル(前年比36.5%増)と2年連続で増加した(図表Ⅱ-37)。件数

図表Ⅱ-35 形態別対日直接投資の推移



(注) ①円建て公表金額を四半期ごとに日銀インターバンク・期中平均レートでドル換算し、年計を算出。

②BPM 6基準。

③2022年累計は速報値。

(資料)「国際収支統計」(財務省、日本銀行) から作成

38 形態別、国・地域別の直接投資統計とは計上基準が異なる。

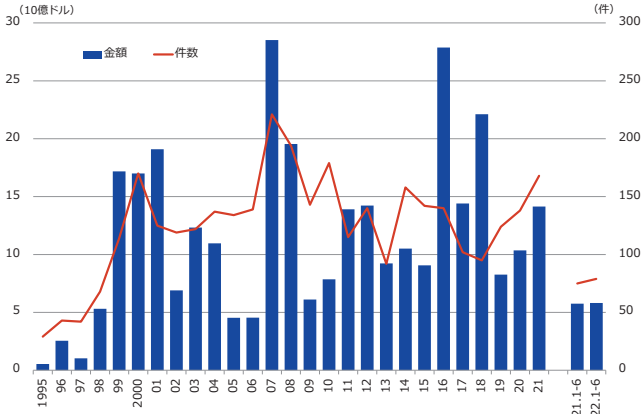
は168件と、過去10年で最も多い案件数となった。業種別では、前年に低調だった製造業向けのM&Aが63億ドルと前年の2.5倍に増加した。特に化学では、米投資ファンドのブラックストーンがビタミン剤など大衆薬を手掛ける武田コンシューマーヘルスケアを23億ドルで買収(2020年8月公表)、また英投資ファンドのCVCキャピタルパートナーズが資生堂の日用品事業を15億ドルで買収、などの案件があった。

金額ベースで2021年最大となったのは、米決済サービス大手のペイパルが、後払い決済サービスを手掛ける日本のスタートアップ企業、ペイディを27億ドルで買収した案件である。越境EC決済に強みを持つペイパルは、ペイディを傘下に収めることにより日本でのビジネス展開をさらに加速させたいとしている。

2022年1～6月の対日M&Aは前年同期比1.0%増の58億ドル(79件)であった。先行指標となる公表ベースでも、124億ドル(同0.1%減)と前年同期と同水準であった。

一方、英フィナンシャル・タイムズのデータベースによれば、2021年に公表された対日グリーンフィールド投資は172件であった。業種別ではソフトウェア・ITサービスが50件と最多、次いで通信(20件)、ビジネスサービス(17件)と続いている。投資金額が最大の案件は、2021年11月に発表された半導体の受託生産で世界最大手の台湾積体回路製造(TSMC)がソニーグループと共同建設する半導体工場である。同プロジェクトには自動車部品大手のデンソーも出資、投資総額は約86億ドルとされ、2022年4月に着工、2024年の出荷を目指すとしている。なお、これに先立ちTSMCは、半導体生産の「後工程」の本格的な研究開発拠点を茨城県つくば市に設立した。開発拠点でのプロジェクトには、日本の企業や研究機関、大学などとも連携するとしている。半導体不足は長期化しており、また経済安全保障上の観点もあり、日本政府は半導体産業の基盤強化に向けて積極的な支援策を打ち

図表Ⅱ-37 対日M&Aの件数・金額の推移



〔出所〕ワークスペース(Refinitiv)から作成(2022年7月4日時点)

出している(本章第1節(3))。

■対日直接投資促進に向けて

2021年11月、政府は「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」を閣議決定、ウイズコロナの下で経済を自立的な成長軌道に乗せるべく、さまざまな施策を発表した。外資系企業が利用可能な施策も多く、これら施策の活用により、対日直接投資促進が期待される(図表Ⅱ-38)。

さらに2022年5月には対日直接投資の推進に向けて、有識者による作業部会を設置、世界で活躍できるグローバル人材の育成や外国人が生活しやすい環境の整備、またスタートアップ企業などへの海外からの投資喚起への支援策などを重点事項として、具体策を取りまとめている。

図表Ⅱ-38 「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」において、外資系企業が利用可能な主な支援策

創業ベンチャーエコシステム強化事業
●実用化開発を行う創業ベンチャーに対する支援(創業に特化したハズオンによる事業化のサポートを行うことができると認定されたVCによる出資が要件)。
Beyond 5G研究開発促進事業
●Beyond 5Gの実現に必要な要素技術の確立に向けた、民間企業や大学等への公募型研究開発。
地域の技術シーズ等を活用した研究開発型スタートアップ支援事業
●地域の技術シーズの発掘・実用化に取り組むスタートアップに対する支援。
●ミドル・レイター期への移行に向けたビジネスモデル構築に取り組むスタートアップに対する支援。
グリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金
●電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池自動車を購入する個人、法人、地方公共団体等に対する支援。
●充電、水素充てんインフラを整備する法人、地方公共団体等に対する支援。
蓄電池の国内生産基盤確保のための先端生産技術導入・開発促進事業
●国内で大規模な先端蓄電池・材料の生産技術、リサイクル技術を導入する企業等に対する支援。
再生可能エネルギー導入加速化に向けた系統用蓄電池等導入支援事業
●電力系統に直接接続する大規模蓄電池(系統用蓄電池)等を導入する企業等に対する支援。
データセンターの地方拠点整備
●複数のデータセンターが集積する中核拠点を既存のデータセンター集積地域以外に設置する企業等に対する支援。
データセンター、海底ケーブル等の地方分散によるデジタルインフラ強化事業
●東京圏以外にデータセンター、海底ケーブル、インターネット接続点等のデジタルインフラを設置する事業者に対する支援。
先端半導体の国内生産拠点の確保
●先端半導体の国内生産拠点を整備する企業等に対する支援(5G促進法に基づいて計画認定を受ける必要)。
ワクチン生産体制強化のためのバイオ医薬品製造拠点等整備事業
●平時は企業のニーズに応じたバイオ医薬品を製造し、有事にはワクチン製造へ切り替えられるデュアルユース設備を導入する企業等に対する支援。
●ワクチン製造に不可欠な製剤化・充填設備や、医薬品製造に必要な部素材等の製造設備を導入する企業等への支援。
サプライチェーン上不可欠性の高い半導体の生産設備の脱炭素化・刷新事業
●国民生活への影響や経済的な損失が大きく公益性が高い半導体(マイコン、パワー半導体、アナログ半導体)を安定的に供給するための製造設備の入れ替え・増設を行う企業等に対する支援。

〔出所〕「対日直接投資の現状」(第10回対日直接投資推進会議配布資料)(内閣府)から作成

(3) 各地域の日系企業の活動状況とサプライチェーンの変化

1. 日系企業の業績回復は道半ば

■感染拡大の「波」が企業活動に影響

2021年以降も、世界各地で新型コロナウイルスの感染拡大が断続的に発生し、それに対する各国・地域の感染対策が海外進出日系企業のビジネスに深刻な影響を及ぼしている。

2020年に未曾有のダメージを受けた日系企業の業績は、世界的な需要回復を受け、2021年は全体的に回復基調にあったが、感染拡大を背景に厳しい操業規制が敷かれた2021年7～9月のベトナムや、2022年3～5月の中国など、ビジネス環境が再び悪化した国・地域も確認された。本節(3)では、新型コロナや国際輸送の混乱、供給制約などが海外進出日系企業の業績とグローバル・サプライチェーン(販売、調達、生産)に与えた影響を概観する。

ジェトロが2021年8月末～9月に海外に進出する日系企業を対象に実施した「2021年度海外進出日系企業実態調査(全世界編)」³⁹⁾によれば、世界全体で7,267社の日系企業のうち、2021年に黒字を見込む企業の割合は62.6%となった(図表Ⅱ-39)。前年比14.6ポイント上昇したが、過去10年間では前年に次ぐ2番目に低い水準を記録した。

また、赤字の割合(21.2%)は2割を超え、過去3番目に高い水準となった。リーマンショックに端を発した2009年の世界金融危機では、翌年には同調査の黒字企業の割合が前年比19.2ポイント上昇していた。新型コロナの翌年の2021年はそれほどの回復には至っておらず、日系企業の業績により長期にわたって影響を及ぼし続けている。

■ASEAN、欧州、北米で黒字比率、コロナ前に届かず

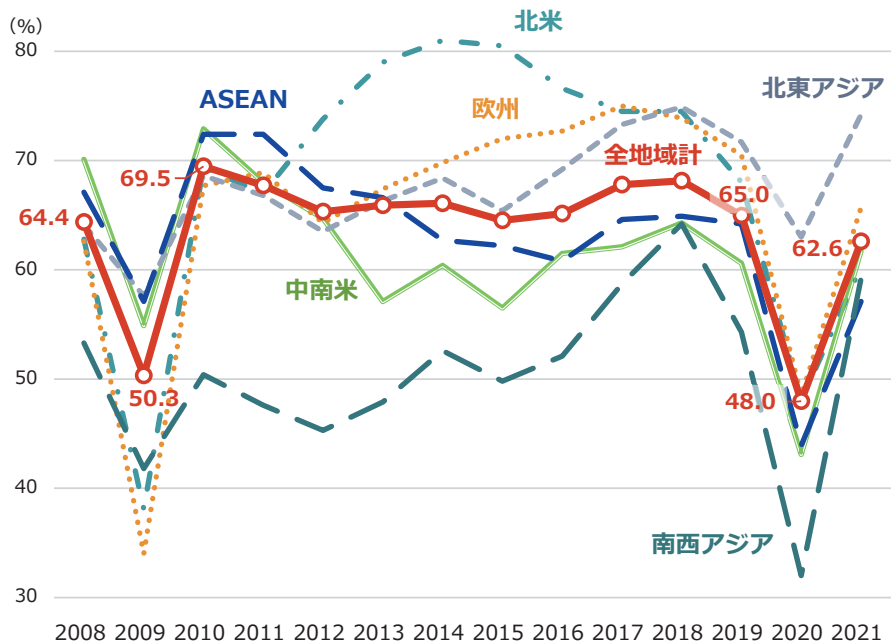
地域別にみた黒字企業の割合はASEANで57.1%と低く、欧州、北米も新型コロナ禍前(2019年)の水準までは回復していない。調査時点で新型コロナ感染が急速に再拡大したベトナムでは、「赤字」の割合が3割近かった。2021年2月

に国軍が権力を掌握したミャンマーでは、「赤字」企業の割合は7割を超えた。

業種別にみると、需要回復を受けて8割前後が黒字を見込む「銀行」や「精密機器」、「販売会社」に対し、新型コロナ禍の行動制限の影響が続く「ホテル・旅行」では前年に続き85%超が赤字を見込むなど、業種間の格差が一段と拡大した。

2021年の営業利益が前年比で「改善」する企業の割合は5割近く、その最大の要因は「前年の新型コロナによる売り上げ減の反動増」である。景況感を示すDI値⁴⁰⁾(前年比で「改善」する企業の割合から「悪化」する企業の割合を差し引いた値)を国別にみると、新型コロナによって落ち込んだ経済が回復し、需要増が見込まれたロシア、ブラジル、オランダ、インドで50ポイント前後と大幅に改善した。他方、ベトナムではマイナス5.1ポイント、中国では14.7ポイントにとどまった。ベトナムでは2021年夏に新型コロナ感染が急速に再拡大したことから、稼働率の低下や現地市場での売上減少を理由として、「悪化」(36.5%)と回答した企業の割合が「改善」(31.4%)を上回った。また、中国では、いち早く新型コロナ禍から回復に向かい、相対的に景況感がよかった前年と比べ、各地で行われた移動・操業制限や電力制限を受け、輸送機器・同部品をはじめとする複数の業種で景況感の悪化がみられた。

図表Ⅱ-39 海外進出日系企業の黒字企業の割合



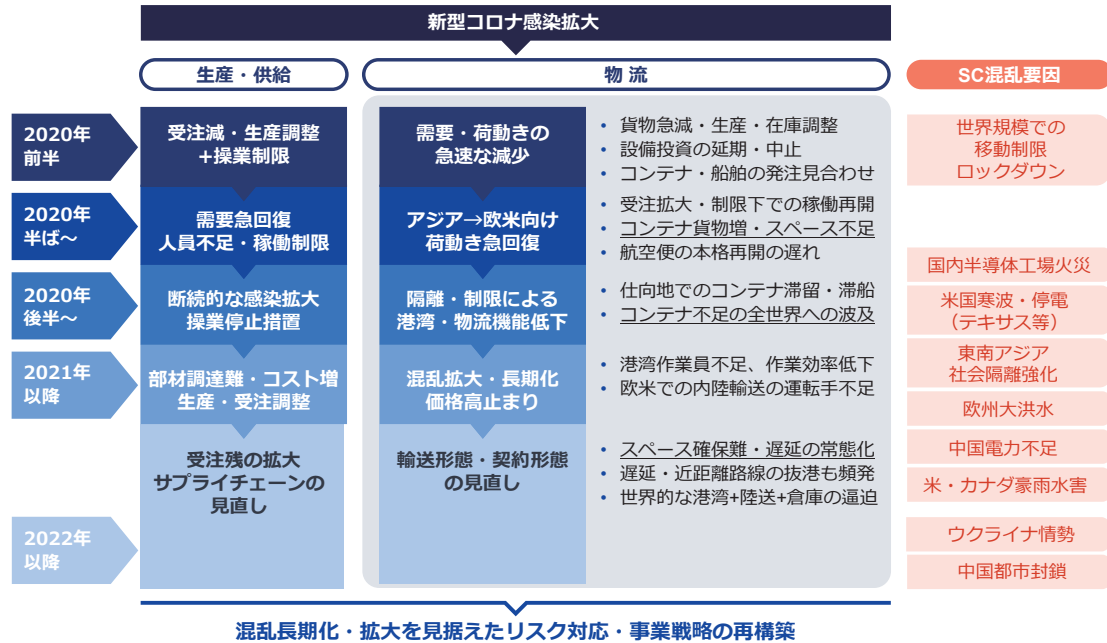
(注) 全地域計には、ロシア(2013, 2015-21)、オセアニア(2008-2021)、中東(2015-2021)、アフリカ(2013-2021)を含む。

(出所)「2021年度海外進出日系企業実態調査(全世界編)」(ジェトロ)

39 ジェトロ「2021年度海外進出日系企業実態調査(全世界編)」(回答企業数:7,575社)。

40 Diffusion Indexの略。

図表Ⅱ-40 新型コロナ後のサプライチェーン混乱の経緯



〔出所〕 企業インタビュー、ジェトロビジネス短信、各事務所報告等を基に作成

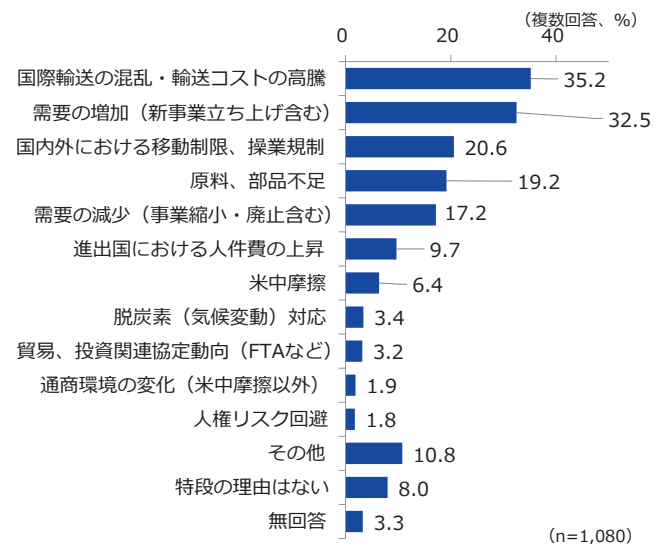
■ 物流の混乱や供給制約を受け、事業戦略を見直す動き

2020年半ば以降、世界各地で需要が急回復に向かった一方、移動制限・操業規制も地域ごとに断続的に発生し、地域によっては自然災害などの混乱要因も加わって、部材や輸送の需給が逼迫した。運航スケジュールの遅れやコンテナ船運賃の高騰、コンテナ船のスペース確保の困難など、国際輸送の混乱が続いている（図表Ⅱ-40）。また半導体をはじめとする原材料・部材の不足といった供給制約も重なった。ASEANに所在する日系現地法人などを対象に2022年2月上旬に実施した調査では267社のうち約6割が、「運航スケジュールの遅れ」「運賃高騰」による影響を受けていると回答した⁴¹。海上輸送から航空輸送への輸送モードの変更や、混雑地域を避ける輸送ルートの変更で対処している事例もみられるが、「対応の取りようがない」といったコメントも聞かれるなど、多くの日本企業が苦境に立たされている。また今後、いつ物流の混乱や運賃高騰といった問題が解決するのか、明確な見通しも立たない状況である。こうした混乱の長期化・拡大を受けて、日本企業が調達先の現地化・複線化、ニアショアリング、地産地消など、サプライチェーンを見直す各種の動きが加速している。

ジェトロが2021年11～12月に日本企業（本社）を対象に実施した「2021年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」によると、海外ビジネスを行う日本企

業にサプライチェーン（販売、調達、生産）の見直し（今後1年以内の着手予定を含む）の有無を尋ねたところ、何らかのかたちで見直す企業⁴²は全体の61.9%だった。見直しを行う項目としては「販売戦略」（45.0%）が最大であり、「調達」（23.4%）および「生産」（22.7%）を見直す企業の割合はいずれも前年度から約10ポイントと大幅に

図表Ⅱ-41 サプライチェーンの見直し理由



〔注〕① nは見直し内容で「販売戦略の見直し」「調達の見直し」「生産の見直し」のいずれかを選択した企業数。

② 選択できる見直し理由は各社最大3つまで。

〔出所〕 ジェトロ「2021年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」

41 在ASEANジェトロ事務所主催「RCEPセミナー」参加者（在ASEAN現地法人など）向け緊急アンケート結果（2022年2月9日）。回答企業267社中236社が在ASEAN現地法人。

42 「何らか見直す」企業は、回答企業総数から「何も見直さない」と無回答の企業を除いて算出。

上昇した。サプライチェーンを見直す理由としては、「国際輸送の混乱・輸送コストの高騰」「需要の増加」「国内外における移動制限、操業規制」「原料、部品不足」などが挙げられた（図表Ⅱ-41）。

■ウクライナ情勢、中国の都市封鎖が混乱に拍車

2022年に入ると、ウクライナ・ロシア情勢と中国の都市封鎖による影響が世界各地へ波及している。2月にロシアによるウクライナ侵攻が行われて以降、物流の混乱、エネルギー価格の高騰、原材料の不足などに拍車がかかった。また、エネルギー価格の高騰を引き金に各国・地域でインフレが加速しており、今後の経済減速も懸念されるなど、先行きの不確実性が一段と増している。

ジェットロが2022年4月下旬～5月上旬にかけて、対ロシアビジネスを手掛ける日本企業（有効回答1,142件）を対象に、今後1～2年の対ロシアビジネスの展望を尋ねたところ、「現状維持」は約1割にとどまり、「わからない」と「既に停止」がいずれも3割強と多数を占めた。ロシアでは2022年3月、撤退する外資系企業に対して国営銀行などによる外部管理を導入する法令を検討する動きもあり、撤退に伴うリスクが不透明であることも企業意思決定を妨げる一因となっている。

2022年3月以降、中国ではゼロコロナ政策により各地で再びロックダウン（都市封鎖）が行われた。なかでも

中国最大の経済都市、上海市で2カ月に及んだ操業停止や物流の停滞の影響は深刻であった。上海日本商工クラブの実態把握によると、4月末時点で9割の企業がほとんど稼働できていない。上海市と周辺地域との物流や国際物流についても全く（もしくは一部しか）手配できない企業が多くを占めた。段階的に規制緩和が進み、6月1日にロックダウンは解除されたが、事業の正常化は7～8月を見込む企業も多いなど、なお時間がかかる見込みである。経済産業省が実施する海外現地法人四半期調査によれば、中国に進出する日系製造業の現地法人による2022年1～3月期の売上高は前年同期比では6.1%増だったが、対前期（2021年10～12月）比では7.9%減へと落ち込んだ（図表Ⅱ-42）。業種別の寄与度をみると、在中国日系製造業のうち特に輸送機械、電気機械の減少が全体を押し下げた。

また、こうした影響は中国国内のみならず、日本国内および東南アジアなどに進出する日系企業にも波及し、部材の調達難など事業活動に支障をきたした。さらに、今後、上海市の国際貨物取扱量が急回復することで、世界の物流網に再び大きな混乱が生じることも懸念されている。

このほかにも国・地域別の要因として、アジアではミャンマー情勢の不安定化（2021年2月以降）、中国の電力制限（2021年春以降）、スリランカの経済危機・政情不安（2022年3月以降）、北米ではカナダの水害・寒波（2021年11月以降）、中東のスエズ運河座礁事故（2021年3月以降）、南アフリカ共和国の大規模な暴動（2021年7月）および洪水（2022年4月）などが周辺地域を含む日本企業の活動やサプライチェーンに影響を及ぼした。また、RCEP協定の発効に伴い、2022年1月以降、中国や韓国、東南アジアの日系企業でも同協定を利用し、関税の節減メリットを享受するケースも増えている。次にこれらも含めた日本企業への影響を、地域ごとに概観する。

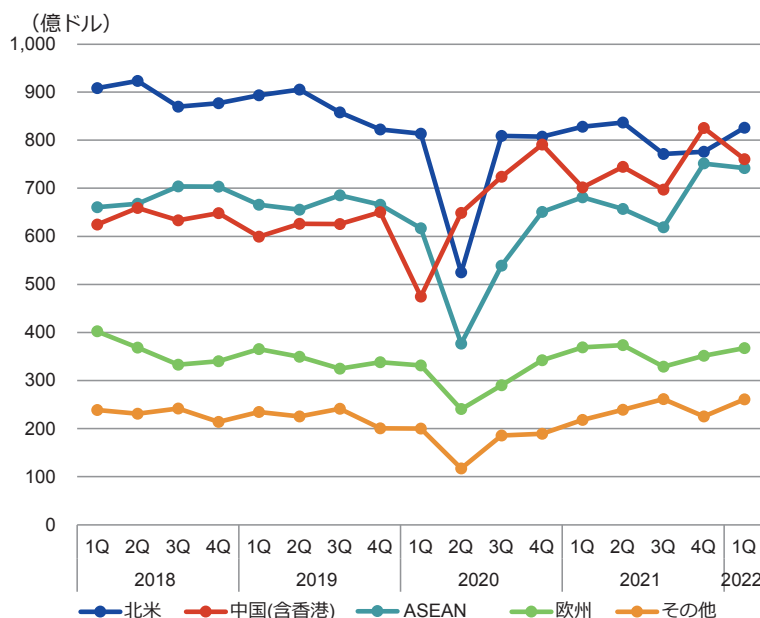
2. 北東アジア：2022年は中国の都市封鎖が影響

■業況改善も、上海の封鎖管理で大きな影響

中国政府は「動態（ダイナミック）ゼロコロナ」政策⁴³を堅持し、感染発生地域での厳格な防疫措置の実施により感染拡大を抑制してきた。

2021年通年の中国の実質GDP成長率は8.1%と、前年（2.2%）を大きく上回った（図表Ⅱ-43）。新型コロナ禍で世界各国の生産活動が影響を受ける一方、影響が相対的に小さかった中国は内需に加え外需も取り込む形とな

図表Ⅱ-42 海外現地法人の地域別売上高

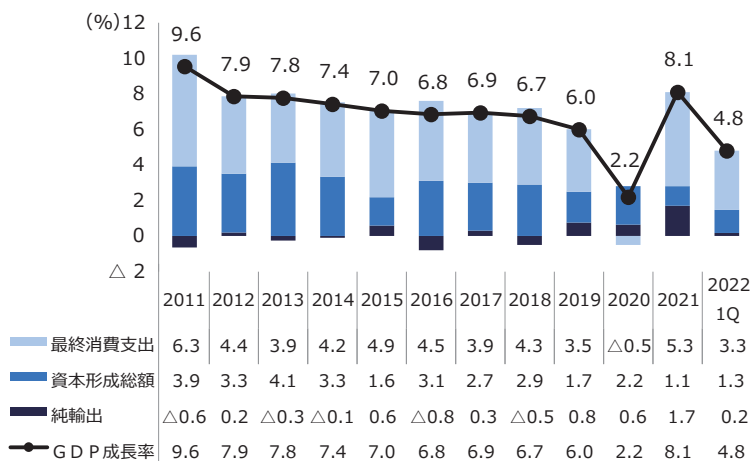


〔注〕未回答企業の売上高実績値は推計の上、調査対象全企業分を集計している（2022年1～3月期調査では、調査対象の現地法人5,444社中、回答企業は4,129社（回答率：75.8%））。

〔出所〕経済産業省「海外現地法人四半期調査」から作成

43 ダイナミックゼロコロナとは、感染者をゼロにすることではなく、防止抑制が常態化した状況において、迅速な発見、診断、隔離、治療を行い、感染のコミュニティ（社区：最も基礎的な行政区画単位）における持続的な伝播を防ぐという防疫措置。

図表Ⅱ-43 中国実質GDP成長率の推移（2011年～2022年第1四半期）



(出所) 国家統計局、CEICから作成

り、2021年の中国の実質GDP成長率における純輸出の寄与度は1.7に上昇。中国進出日系企業も、中国国内市場の回復、輸出増加の好影響を受けた。「2021年度海外進出日系企業実態調査中国編」⁴⁴によると、2021年の営業利益見込みを黒字と回答した在中国日系企業の割合は72.2%と過去最高水準となった。

しかし、2022年1月以降は、中国各地で感染力の強いオミクロン株の感染が拡大。特に3月以降は、吉林省や上海市などで、感染拡大や封鎖管理の長期化により、操業停止や物流の停滞が深刻化し、在中国日系企業の事業運営にも大きな影響をもたらした。

とりわけ中国最大の経済都市である上海市では、3月末からの封鎖管理措置が長期化。上海日本商工クラブが5月5日に発表した「上海市封鎖管理による事業への影響等に関する実態把握（第2回）」⁴⁵では、80%の上海の日系企業が封鎖に合わせ工場の操業を停止したと回答。

その後、操業再開に向けた動きもみられるが、4月末時点で操業許可を取得している企業は37%にとどまった。本実態把握時点における在上海日系企業の工場稼働状況は、未稼働（63%）、3割以下の生産水準（28%）とする回答を合わせると、91%が3月末以降の1カ月間ほとんど稼働できない状況となった。また、封鎖管理に伴う高速道路封鎖やトラック運転手の不足等は物流面に大きな影響を与えている。上海市外との中国国内物流について「必要量の3割以下しか手配できない」（42%）、「全く手配できない」（35%）との回答が8割近くに達した。また、上海市内の物流について、56%の企業が「全く手配でき

ない」と回答した。

中国共産党中央政治局常務委員会は5月上旬時点で、人口が多く、医療資源が不足している中国の国情に照らし、「ダイナミックゼロコロナ」政策を堅持する方針である。中国各地の感染も収束まで長期間を要する傾向がみられ、行動制限の期間も長期化しつつある。

新型コロナに伴う往來の制限措置は、香港の日系企業の活動にも大きな影響を与えた。ジェトロ香港事務所が2022年1月、在香港日本国総領事館、香港日本人商工会議所と共同で実施した「第9回香港を取り巻くビジネス環境にかかるアン

ケート調査」⁴⁶によると、2021年7～12月の業績について最も影響の大きかった要因について、全体の68.1%が「新型コロナ」と回答した。香港では2021年12月末にオミクロン株に起因して感染拡大第5波が到来したが、3月初旬以降、感染者数は減少傾向にあり、防疫措置も4月中旬以降段階的に規制が緩和されている。香港の日系企業は中国本土等との往來規制の早期の緩和を求めている。

台湾では厳しい防疫措置も奏功し、感染は低いレベルで抑えられてきた。加えて世界的な半導体不足の中、台湾製品への需要が高まったことなどから、2021年の台湾の輸出は過去最高となったほか、実質GDP成長率も6.57%と高い水準となっている。その勢いは2022年も継続しており、2022年第1四半期（1～3月）の輸出は前年同期比23.5%増となった。品目としては、電子部品（33.1%増）や情報通信機器（17.2%増）が寄与した。台湾では2022年3月末から感染者が増加し続けているが、当局は在宅隔離および入境後の検査規定を緩和するなど、「ウィズ・コロナ」へと政策を転換している。

韓国では、2022年2月以降オミクロン株の感染が急拡大し、3月17日には1日当たりの感染者数が62万人に達したが、韓国政府は行動制限や水際規制の緩和を進め、「ウィズ・コロナ」へと政策を転換させた。一方、最大の貿易相手国である中国における感染拡大は韓国企業にも影響を与えている。産業通商資源部は4月19日、「中国進出企業およびサプライチェーン点検会議」を開催し、3月以降の中国での都市封鎖による韓国の各産業への影響

44 ジェトロ「2021年度海外進出日系企業実態調査中国編」（調査期間：2021年8月25日～9月24日）。

45 上海日本商工クラブ「上海市封鎖管理による事業への影響等に関する実態把握（第2回）」（実態把握期間：2022年4月27～30日）。

46 ジェトロ、在香港日本国総領事館、香港日本人商工会議所「香港を取り巻くビジネス環境にかかるアンケート調査」の第9回（調査期間：2022年1月3～7日）

を確認した。例えば自動車関連産業では、特に上海での都市封鎖に伴う港湾・空港の物流機能低下により、中国からの部品供給に支障が生じ、サプライチェーン全体への打撃の広がり確認された。上海市は半導体や自動車など重点業種の操業再開を進めているものの、本格的な生産再開には時間がかかるとの見通しが示された。

■中国各地での電力制限、生産活動に影響も

中国では2021年の春頃から各地で断続的に電力制限が実施された。秋口には各地域で影響が深刻化し操業不安が発生した。電力制限の背景としては、①石炭不足と石炭価格の上昇、②降雨量減少による水力発電量の減少、③夏季・冬季の電力需要増などが挙げられている。また、中国政府の各地域政府に対するエネルギー消費削減目標の達成圧力が、供給制限につながった可能性も強く指摘された。在中日系企業では、自動車、電気電子、プラスチック、金属、化学関連の企業で電力制限の影響を受ける企業が多かった。

国家発展改革委員会は9月29日、一部地域での電力使用制限などの措置を踏まえ、対処方針を発表。具体的には石炭輸入の秩序ある増加、石炭生産能力の開放、天然ガス生産量の増加、石炭・天然ガス供給企業と発電企業との間での中長期契約締結による必要量事前確保の推進、地方における民生用電力の制限を避けるための科学的・合理的なエネルギー利用方策の制定のための指導などを挙げた。同時に、企業への電力制限・供給停止を負荷対応能力に応じた措置とすることや、実施にあたっては企業の十分な理解を得ること、予告なしの電力供給停止・制限措置を禁止する方針を示した。

こうした中国政府の対応も功を奏し、2021年12月以降、電力不足の状況は大幅に改善した。他方で、前述の通り、2022年上半期には、コロナ防疫措置による封鎖管理により、企業の生産活動を中心に経済に大きな影響が出ている。封鎖管理解除後に減少した生産や販売を取り戻すべく、下半期にかけて、急速に企業活動が再開し電力使用量が急増した場合、電力供給が再度逼迫する可能性も指摘されている。

■コスト高で在中国日系企業は現地調達を志向

2020年以降、コロナ禍での物流・調達コストの上昇が在中国の日系企業の大きな課題となっていた。「2021年度海外進出日系企業実態調査（中国編）」では、2021年の営業利益見込みを「悪化」と回答した企業は23.5%であり、そのうち、悪化理由を「調達コストの上昇」と回答（複数回答）した企業⁴⁷は49.0%（2020年調査対比37.6ポイン

ト上昇）に上った。対応策の一つとして調達先を現地調達にシフトする傾向がみられる。「2021年度海外進出日系企業実態調査中国編」では、約2～3割の企業が管理・経営体制およびサプライチェーン（販売戦略、調達、生産）の見直しを行うと回答（複数回答）した。見直しの内容として、「調達先の見直し」と回答した企業の割合は2020年度調査の2倍以上となる87.3%に上った。調達先の変更パターンについての設問では、日本から中国へ調達先を変更すると回答した企業は約4割に達した。

2022年以降、ウクライナ情勢を受けた世界的な資源・原材料価格のさらなる上昇は、在中国日系企業の調達戦略の見直しに拍車をかけるものとみられる。

■中韓ともRCEP利活用を積極的に推進

2022年1月1日に発効したRCEP協定は日本にとって中国・韓国との初めての経済連携協定（EPA）となる。中国政府は、協定発効初日からRCEP原産地証明書を積極的に発給するなど、同協定の利活用を積極的に推進している。税関総署によると、2022年第1四半期に中国の輸出企業が受領したRCEP原産地証明書は10万9,000件、関税減免対象となる貨物の価値総額は371億1,000万元、輸入国側で関税約2億5,000万元分の減免を受けた。中国商務部など6部門は1月に「RCEP協定の質の高い実施に関する指導意見」を発表、協定の活用、産業競争力の強化や政府による支援等について、各担当部門に取り組みを求めた。中国としては今後もRCEPのさらなる利活用に向けた対応を推進していくものとみられる。

韓国では2月1日にRCEPが発効した。発効に先駆け、韓国産業通商資源部は1月27日、韓国貿易協会が運営する「Trade NAVI」での情報検索データベースの構築、活用支援センターの設置、活用ガイドや詳細説明資料の配布などにより支援体制を構築したことを発表するなど、利活用を推進している。

3. 東南アジア・南西アジア：操業規制は緩和も、物価高や物流の乱れが影響

■各国の新型コロナ政策の違いにより経済回復に差

ASEAN主要6カ国（シンガポール、マレーシア、タイ、フィリピン、ベトナム、インドネシア）の2021年の実質GDP成長率は、いずれもプラスの伸びとなった。ベトナムを除く5カ国では、マイナス成長を記録した前年から回復。ただし、成長率には、各国の新型コロナ対策の違いによる差が表れた。2021年7～9月にかけて各国でデルタ変異株の感染が拡大する中、厳しく社会経済活動が制限され、企業の生産活動などにも影響が生じたマレーシアやベトナム、観光業がGDPに占める割合の高いタイで成長率が伸び悩んだ。一方、経済維持と感染抑制

47 nは2021年の営業利益見込みについて「悪化」と回答した企業数。

図表Ⅱ-44 ASEAN主要国実質GDP成長率の推移 (%)

	2020年	2021年				
	通年	通年	Q1	Q2	Q3	Q4
シンガポール	△ 4.1	7.6	2.0	15.8	7.5	6.1
フィリピン	△ 9.6	5.6	△ 4.0	12.1	7.1	7.3
インドネシア	△ 2.1	3.7	△ 0.7	7.1	3.5	5.0
マレーシア	△ 5.6	3.1	△ 0.5	16.1	△ 4.5	3.6
ベトナム	2.9	2.6	4.7	6.7	△ 6.0	5.2
タイ	△ 6.2	1.6	△ 2.4	7.7	△ 0.2	1.9

(出所) 各国統計、CEICから作成

の両立を目指す、いわゆる「ウィズ・コロナ」政策をとったシンガポール、フィリピン、インドネシアでは成長率が高かった(図表Ⅱ-44)。また、2021年2月までには一部の地域を除き厳しい経済活動への制限が解除されたインドにおいても、成長率は2020年のマイナス6.6%から、2021年には8.9%へ回復したと発表された⁴⁸。

こうした経済状況は、現地日系企業の業績にも影響を及ぼした。2021年8～9月に実施した「2021年度海外進出日系企業実態調査(アジア・オセアニア編)」(以下、アジア調査)によると、現地日系企業の黒字企業の割合は、インドでは61.5%と新型コロナ前(2019年度)の水準を上回った。一方、ASEANでは前述のデルタ型変異株などの拡大に伴い操業規制が強化され、稼働率が低下したことなどが影響した。ベトナムやマレーシアなどで同割合はそれぞれ5割台と2019年度(6割台)には及ばず、業績の回復が遅れる結果となった(図表Ⅱ-45)。

図表Ⅱ-45 現地日系企業の黒字企業の割合 (%)

	2019年	2020年	2021年
インド	54.3	32.2	61.5
ASEAN	64.2	43.9	57.1
シンガポール	64.6	50.5	66.4
フィリピン	69.2	42.9	65.5
タイ	64.7	40.7	62.6
インドネシア	69.1	37.1	63.4
マレーシア	65.7	50.0	59.7
ベトナム	65.8	49.6	54.3

(出所) ジェトロ「2021年度海外進出日系企業実態調査(アジア・オセアニア編)」

■ 厳しい制限措置が周辺国のサプライチェーンにも影響

特にベトナムでは、2021年7～9月にホーチミン市など南部地域を中心に発生した新型コロナの第4波⁴⁹の際に厳しい操業制限が実施された。政府は製造業の操業を再開する条件として、実質的に工場を従業員ごと隔離しながら生産を続けることが求められた⁵⁰。その結果、ホーチミン日本商工会議所とジェトロ・ホーチミン事務所が

11月に実施したアンケート調査によると、製造業(154社)の7～9月の稼働率は、約半数(76社)の回答企業で50%未満にまで落ち込んだ。日本への部品供給などにも問題が生じ、一部の自動車メーカーなどでは、日本国内の工場の生産が停止する事態となった。また、周辺のASEAN諸国の日系企業においても、ベトナムおよびマレーシアからの部品調達が停止し、生産活動に影響が生じるケースが発生した(図表Ⅱ-46)。

このように2021年第3四半期までは、ASEANの一部の国で厳しい措置がとられ、企業活動に影響が生じたが、その後、マレーシアでは2021年8月下旬からワクチン接種率に応じて製造業の操業を認める方針に転換。ベトナムも2021年10月以降、それまで全国に適用してきた厳格な社会隔離措置を見直し、「ウィズ・コロナ」を前提とした政策に転換し、徐々に通常の操業が再開された。両国経済も第4四半期(10～12月)にプラス成長に転じた。

■ 物流の混乱を背景に、調達の現地化や複線化が進行

2021年後半から2022年にかけては、各国のウィズ・コロナへのシフトに伴い、操業規制の影響による混乱は解消に向かうも、半導体などの原材料の不足、コンテナ不足による物流の乱れなどサプライチェーンの混乱により、調達コストの上昇や調達難などの問題が深刻化した。在インド・在タイ日系自動車メーカーなどでは、世界的な半導体不足に伴い、それぞれ現地工場の稼働を一時停止する事態となった。

アジア調査においても、6割強の日系製造業企業は「調達コストの上昇」を経営課題として認識しており、前年度調査(3割)から大幅に上昇する結果となっている。生産コスト適正化に向けて、「販売価格の引き上げ」などの販売戦略を見直すと回答した企業(27.5%)の割合も前年より増加した。また、調達を見直すと回答した企業は21.6%で、このうち見直しの内容としては、「調達先の見直し」が85.3%、「複数調達化の実施」が53.9%となった⁵¹。日本からの調達を現地調達へ切り替える動きや、中国からの調達を現地調達やASEANからの調達に切り替える動きが同時に進展した。なお、調達の現地化、複線化を進める理由としては、「生産コストの適正化」、「新型コロナの感染拡大」が挙げられた。実際にベトナムの日系アパレル商社では、前述の厳格な社会隔離規制の影響により、取引先が南部の工場から、北部のヴィンフック省やカンボジアに生産を移管した事例もみられた。

48 世界経済見通し(2022年4月、IMF)。インドの会計年度は4月～翌年3月で、ASEAN主要6カ国(1～12月)とは異なる。

49 当初北部バクザン省を中心に感染拡大が発生、その後南部で感染が急拡大

50 政府は操業継続の要件として、(1)敷地内に従業員が宿泊できる

施設(シャワー、食事などを含む)を用意すること、(2)外部に宿泊場所を確保し、従業員の移動を宿泊場所と工場間の往復のみに限定すること、のいずれかの措置を要請。

51 ジェトロ「2021年度海外進出日系企業実態調査(全世界編)」

日本やASEAN諸国など15カ国が参加する「メガFTA」のRCEP協定が2022年1月1日、10カ国で発効。同協定の活用をめぐっては、東南アジアの日系企業の間でも、既存のASEANプラス1FTAとの比較において、原産地規則の使いやすさ、原産地証明の発給負担、累積規定の観点から、サプライチェーン構築で有利になるケースが報告される等、今後の活用に期待が広がる。

■インフレや中国経済の減速がリスク要因

今後の見通しについて、世界銀行やアジア開発銀行（ADB）は2022年4月に発表した経済見通しで、アジア地域の抱えるリスクとして、（1）ウクライナ情勢を背景としたインフレの加速、（2）米国の利上げによる金融不安や通貨安、（3）中国のいわゆるゼロコロナ政策の影響による地域経済の減速やサプライチェーンへの影響の3点を指摘している。実際に、上海市のロックダウンにより、東南アジアの進出日系企業の間でも部品の調達に遅れが生じている。また、金融不安や通貨安などを抱えるミャンマーとスリランカでは企業活動にも支障が生じている。

■ミャンマーでは政変後の混乱と金融規制が影響

2021年2月に国軍による権力掌握が発生したミャンマーでは、外国民間投資や輸出の減少、海外・国際機関からの経済援助停止により国内に流入する外貨が減少し、対ドル・チャット安が進行。通貨安定のため、ドル売り・チャット買いの為替介入などの金融施策のほか、外貨流出を抑制する目的での輸入規制措置などさまざまな規制措置が実施された。こうした国内のビジネス環境の悪化を背景に、2021年のアジア調査では、現地日系企業の今後1～2年の事業展開の方向性について、「拡大」とする割合が13.5%と前年から33.8ポイント低下。一方、「縮小」は27.5%、「移転・撤退」は6.7%にとどまり、「現状維持」(52.3%)が最多で、多くの企業がミャンマーの状況の推移をみる姿勢である。ただし、2022年4月3日には中央

図表Ⅱ-46 日系企業のサプライチェーンへの影響事例

1. コロナによる自国の操業制限	
在マレーシア製造業	ロックダウンにより、製造業では出勤率が原則60%に制限（一部業種は10%）。安定的な生産活動が困難に（21年6月）。
在タイ自動車	新型コロナの影響を受け、部品調達が困難となり、工場の操業を一時停止（21年7月）。※8～9月に入り、部品調達が可能となり、徐々に再開。
在ベトナム電子部品	南部の工場施設内に約1,000人の従業員を隔離し操業を継続。企業側負担で仮設シャワーや食事を提供（21年7月）。
在ベトナムアパレル系商社	21年は厳格な社会隔離措置の影響により、南部の工場から北部の省やカンボジアなどに生産が移管され、取扱高が減少（22年1月）。
2. 周辺国・地域の操業制限の影響	
在ベトナム日系電気機器	南部サプライヤーの操業停止、マレーシアでの操業規制により、一部部品の調達停止（21年8月）。
在インドネシア輸送用機器	マレーシアでの操業規制により同国からの部品納入が一時期停止。現在は回復（21年10月）。
在カンボジアアパレル	上海のロックダウンにより、部品の調達に遅れが生じている（22年4月）。
3. 半導体不足の影響	
在インド自動車	世界的な半導体不足に伴い生産を一時見合わせ、工場のラインも縮小（22年8月）。
在タイ自動車	世界的な半導体不足に伴い、11月にタイ工場の稼働を一時停止（21年11月）。
4. 調達コストの上昇	
在インドネシア電気機器製造	アルミや銅を含む部品の調達価格が高騰（21年10月）。
在インドネシア輸送用機器製造	中国の石炭価格高騰や停電問題を受け、中国産の原材料価格が高騰（21年10月）。
5. 物流問題	
在タイ物流	コンテナ不足が継続し、日本向けは11月以降スペースが取れない状況。海上運賃は以前の2～3倍（21年11月）。
在フィリピン製造業	物流の乱れが原因で生産に必要な部品が調達できず、操業ラインを一時停止（21年12月）。
在バングラデシュ物流	日本との海上輸送について、経由する港で貨物が2～4週間留め置かれるケースもあり、平常時より大幅な時間増（21年12月）。アジア域内の運賃は12月以降、さらに高騰（22年3月）。
6. ウクライナ情勢	
在インドネシア商社	例年ロシアとウクライナから小麦を調達も、価格高騰により輸入を停止。手元の在庫で調整（22年3月）。
7. その他	
在スリランカ部品	輸出で得た外貨の自国通貨への強制兌換措置や、外貨送金制限措置の施行を受け、日本本社から操業継続に懸念の声が上がり、一部受注枠を中国に移管（21年4月）。
在スリランカ部品	ディーゼル燃料不足により、従業員用バス運行に支障が生じ、従業員の出勤率が低下。工場稼働率に影響が出ることが想定されたため、一部受注枠を中国に移管（22年2月）。

〔出所〕各国日系企業へのヒアリング、プレスリリースにより作成

銀行が獲得した外貨に関して1営業日以内のチャットへの両替を義務付け、国外送金について外国為替監督委員会の事前許可を必要とする通達を发出⁵²。同措置の運用を巡って混乱が生じており、ビジネス環境のさらなる悪化による進出企業の撤退の加速が懸念される。

■経済危機のスリランカで社会の混乱が続く

スリランカでは、新型コロナが経済危機、政治不安を引き起こした。感染抑止のための入国規制によって、経済成長を支えてきた外国人観光客が大幅に減少。外貨準

52 ミャンマー中央銀行は4月20日付で、獲得した外貨の現地通貨チャットへの両替義務の免除対象を発表した。ミャンマー投資委員会（MIC）の認可した事業や経済特別区（SEZ）内の投資

事業は対象外とされたが、運用面で混乱が続いている。また、免除対象とならない企業のビジネスに大きな影響を及ぼしている。

備が減少するなか、これまでの経常収支赤字や財政問題もあり、為替も急落した。これらの問題に対応すべく、政府は各種輸入制限措置や輸出企業の輸出収入のスリランカ・ルピーへの換金義務などの保護主義的な通商・為替管理政策を打ち出した。こうしたスリランカの投資環境の悪化を背景に他国に生産を移管する企業もみられた。これらの政策による輸入物資不足から、インフレ率が上昇を続け、2022年3月末からは国民が政権への大規模な抗議活動を展開し、5月にはマヒンダ・ラージャパクサ首相が辞任に追い込まれるなど、日系企業のビジネス環境も不透明感を増している。

4. 北米：海運停滞、ウクライナ問題でインフレ加速

■新型コロナ禍で、米国西海岸の港湾混雑が深刻化

新型コロナの流行に伴って発生した米国西海岸の港湾混雑は、長期的な影響を及ぼした。消費者の巣ごもり需要が高まり、中国などアジア発米国向けの海上コンテナ輸送が大幅に増加。米国内陸上運送の中核を担う鉄道網が混雑したことに加え、トラック運転手や荷役労働者の人員不足も重なり、ロサンゼルス港とロングビーチ港で大量のコンテナが滞留する事態となった。進出日系企業は、コンテナ船を予約できず運航スケジュールを確定しづらい状況に直面し、輸送費の高騰や納期の遅れにも悩まされた。そうした中で、在庫の積み増しや販売価格の引き上げなどで対応している日系企業がみられたが、「有効な対応策はない」といった声も聞かれた。日系物流会社の中には、鉄道網の混雑を避けるために急きょトラック輸送に切り替え、カリフォルニア州の港湾ではなくワシントン州のシアトル港やタコマ港を利用するところもあった。2022年6月現在、中国・上海市の都市封鎖は実質的に解除されたが、輸送再開により同年夏に米国へ流入する輸入コンテナ量が急増し、再び米国の港湾に混乱を招く恐れがある。

■西海岸の労使交渉は2022年最大のリスク

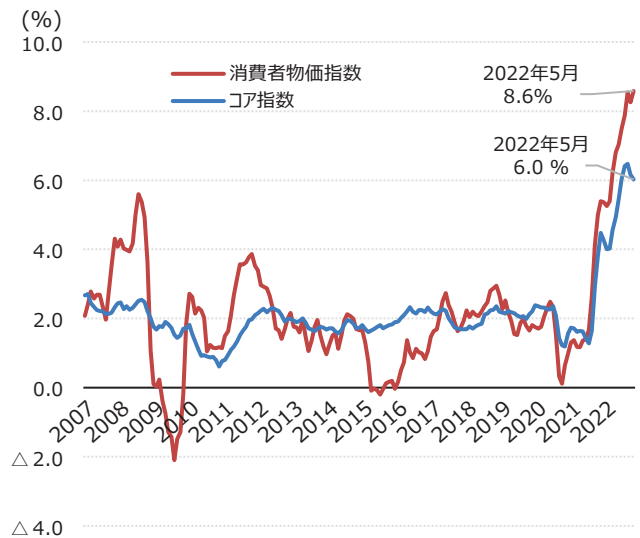
米国西海岸の港湾では、現労使協定が2022年6月末に失効したことに伴い、5月10日から使用者側の太平洋海事協会（PMA）と労働者側の国際港湾倉庫労働協会（ILWU）による労使交渉が行われている。全米49の業界団体は3月1日、ジョー・バイデン大統領へ書簡を送り、契約の早期締結のための積極関与を要請したが、前回は妥結に至るまで7カ月間（2014年7月～2015年2月）を要し、原材料の調達困難により、生産や販売の計画を見直す日系企業もみられた。現労使協定失効直前の6月中旬～下旬にかけて、ILWU加盟者が意図的に業務を遅らせる可能性も指摘されており、労使交渉が長期化すれば、米国と他国をつなぐサプライチェーンの停滞は避けられ

ず、進出企業の供給網にとっては2022年最大のリスクになるとみられる。

■原材料価格が高騰し、米国のインフレ加速

米国の消費者物価指数（CPI）は1981年12月以来の伸びを記録している。CPIは2021年6月以降、5%を超える上昇が続いており、2022年5月のCPIは前年同月比8.6%、変動費の大きいエネルギーと食料品を除いたコア指数は同6.0%上昇した（図表Ⅱ-47）。

図Ⅱ-47 米国の消費者物価の推移（前年同月比）



（出所）米国労働省の発表を基に作成

ジェトロの「2021年度海外進出日系企業実態調査（北米編）」によると、米国進出日系企業が抱える経営上の課題として「従業員の賃金上昇」（57.9%）や「調達コストの上昇」（52.2%）を挙げた日系企業は過半数を占め、インフレを理由にコストの適正化を図るところも出てきている。2021年9月調査時点で、調達を見直す予定と回答した進出日系企業は23.2%に上り、業種別にみると自動車等部品（36.7%）が最も高い割合となった。調達を見直す予定と回答した企業に見直し内容を尋ねたところ、「調達先の見直し」（82.3%）が最も多く、「複数調達化の実施」（62.0%）が続いた。

石油輸出国機構（OPEC）とロシアなどの産油国からなるOPECプラスが6月2日の閣僚級会合で原油の追加増産に合意したものの、米国のガソリン価格は2020年5月以降上昇傾向にあり、2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻とそれに伴う米国の対ロシア制裁がこれに拍車をかけている。

■カナダでは米国境の橋封鎖、記録的な水害と寒波

米国とカナダを往来するトラックの輸送に関して、カナダ政府が2022年1月、これらの運転手を対象に新型コロナウイルスワクチンの接種を義務化したことで、同規

制に反対する人々がカナダ国内で全国的な抗議活動を展開した。カナダと米国をつなぐ国境の橋は一時封鎖され、カナダのジャスティン・トルドー首相は1988年の制定以来初めてとなる非常事態法の発動を宣言した。抗議活動は裁判所や警察の介入により沈静化されたが、北米進出日系自動車メーカーなども部品の不足により生産停止に追い込まれ、農産品などその他の物流にも影響が生じた。

また、カナダは水害および寒波によるサプライチェーン被害に悩まされた。2021年11月中旬には、同国西部のバンクーバー周辺で、2日間で平年の1カ月分の降水量に相当する豪雨が発生。国内最大の港であるバンクーバー港発着の鉄道貨物輸送が全面停止し、住宅用木材や菜種などの原材料価格を押し上げた。さらに12月以降は、寒波の影響で同港から内陸に向かう貨物が滞留した。2022年5月時点で、同港のオペレーションは正常化しつつあるが、今後もこうした気象・自然災害に起因する物流途絶リスクには留意が必要である。

■米国の課題は重要製品のサプライチェーン強化

バイデン政権は2022年2月24日、国内製造業の活性化と重要製品のサプライチェーン強化に向けた計画を発表した。バイデン大統領は、前年の同日に重要製品および原材料の強靱なサプライチェーンを構築するための大統領令に署名しており、同計画の発表は関連省庁から具体的な施策が挙がってきたことを示している。米国はエネルギー、運輸、農産物・食料生産、公衆衛生、情報通信技術（ICT）、防衛の6分野で国内産業を活性化し、政府調達を通じて重要製品の需要を安定的に創出することで、サプライチェーンの強靱化を図っている。今後、バイ・アメリカン法の運用が強化されれば、日系企業の調達方針の見直しを迫られる恐れがある。

また、連邦議会は海運改革に着手している。外国籍の海上輸送業者による超過保管料や返却延滞料の不当な高額請求など国際海上輸送のサプライチェーン問題に対処するため、下院が2021年12月8日に改正海運法を可決し、上院も2022年3月31日に関連法案を可決した。法案はその後両院協議会で調整され、6月16日にバイデン大統領の署名をもって成立した。法案の成立によって今後、米国発の海上輸送を利用する企業への不当な請求が減り、米国製品をより適正な価格で入手可能となるなど、日本の輸入企業にとってもメリットが期待される。

5. 中南米：混乱回復の兆し見えず、生産移管検討も ■現地需要回復も、半導体不足や輸送費上昇等が足枷に

国際輸送の混乱や部材供給不足などによるサプライチェーンの混乱は、中南米で製造を行う日系企業にも影響を与えている。メキシコに進出する日系完成車メーカーの2021年の自動車生産台数は、その多くが前年比で回復したものの、新型コロナ感染拡大前の2019年の水準には戻っていない。新型コロナ感染拡大に起因する半導体不足といった、部材の供給難等に見舞われたためである。ブラジル進出日系完成車メーカーの生産も同様に、2019年比では引き続き停滞している。ブラジル電気電子産業協会（Abinee）によれば、国内80社の会員企業のうち7割弱が、半導体の原材料の一部をロシアやウクライナに依存している背景から、2022年下半年以降も世界的な半導体不足が続く事を懸念している。

海上コンテナ輸送は、コンテナ船の回転効率が改善せず、輸送スケジュールの遅延、主要港湾での混雑等を引き起こしている。ブラジルではさらに、コロナ感染者が出勤できず従業員不足に陥り、国内最大級の荷揚げ量を誇るサンパウロ州内のサントス港等のオペレーションに支障をきたす状態が2022年6月時点でも続いている。解消の目途ははまだ立っていない。コンテナ輸送コストの上昇も深刻だ。輸送運賃の高止まりは、ウクライナ情勢等による原油価格の上昇により、今後も続く懸念される。

■メキシコでは、地産地消や長距離輸送回避の検討進む

メキシコでは、進出日系企業が現地調達を強化する動きや、他国・地域の日系企業がメキシコへ生産移転を検討する動きがみられる。在メキシコ進出日系企業の多くは自動車産業に従事しているが、「2021年度海外進出日系企業実態調査」⁵³によれば、在メキシコ進出日系輸送機器・同部品製造業（63社）の部品・原材料の平均現地調達率は25.8%にとどまった。他方、中国では76.0%（回答企業：87社）タイでは62.5%（同48社）、インドネシアでは46.6%（同51社）といずれもメキシコを大幅に上回っている。これは、メキシコにおけるティア2やティア3のサプライヤー数が他の自動車生産国と比較して少ないためだが、昨今のサプライチェーンの混乱等を背景に、ティア1も含め現地調達の拡大を検討する傾向がみられる。また、新型コロナを契機に広がった国際的なサプライチェーンの分断と海上輸送コストの高騰は、ニアショアリング⁵⁴の重要性を再認識する動きにつながった。日系企業の間では、米国向け製造拠点としてのメキシコの存在感が、このような状況下で改めて再評価されている。ジェットロに寄せられる相談の中には、米国からメキシコへの生産移管についての相談も散見される。生産移管を

53 「2021年度海外進出日系企業実態調査（中南米編）」および「2021年度海外進出日系企業実態調査（アジア・オセアニア編）」

54 地理的に近い国・地域へ既存事業を移管すること。

検討する理由としては、米国とメキシコ間の賃金格差に加え、米国で単純労働者の確保が難しいことを挙げる声が多く、特に、製造工程で多くの単純労働者を必要とする製品分野においては、豊富な労働力が存在するメキシコでの生産を検討するケースがみられる。その他、生産拠点の多角化を目指して、アジアからメキシコへ生産移管を検討するケースもみられる。

6. 欧州：ウクライナ情勢が日系企業活動に影響も

■製造業では調達コストと納期が新たな経営課題に

欧州では新型コロナの感染拡大防止措置をロックダウンからブースター接種の加速やワクチン未接種者への行動制限に切り替えたことにより、2022年1月までの経済活動は正常化に向かっていった。ジェットロが2021年9月、欧州の日系企業を対象に実施した調査⁵⁵でも、経営上の課題（複数回答）として「人材の確保」が43.1%で最も多い回答となり、前年調査から9.1ポイント増加、順位を3つ上げた。経済活動の再開に伴い、雇用の回復が進んだとみられる。一方、前年調査で最大の課題となった「新型コロナの感染拡大」は42.8%で2位に転落し、前年調査から14.4ポイント減と大幅に低下した。また、製造業では「調達コスト」(37.7%)と「納期」(29.8%)を選んだ企業が前年調査からそれぞれ20.3ポイント増、17.6ポイント増と大幅に上昇し、サプライチェーンの混乱などが企業活動に影響を及ぼしたとみられる。調達先にも影響が表れており、在EU日系製造業では所在国およびEU域内での調達を拡大する動きがみられた。

■新型コロナ拡大、コンテナ不足、半導体不足がリスク

同調査で、サプライチェーンにおけるリスク（複数回答）を聞いたところ、回答企業の6割が「新型コロナの拡大」と「コンテナ不足」を、4割が「世界的な半導体不足」を挙げた。具体的なリスクとして、「アジアでの工場閉鎖や稼働率低下」「各種規制による需要減」「渡航制限」「人手不足による港湾・空港・トラック輸送の混乱」「輸送費の高騰」「納期遅延」といったコメントがあった。対応策には「複数調達化」「在庫の積み増し」「生産場所の分散」「代替輸送手段の利用」「デジタルマーケティング強化」などが挙げられた。

欧州自動車工業会（ACEA）の発表によると、世界的な半導体不足を受けて、2021年のEUの乗用車生産台数は前年比7.7%減の994万6,696台にとどまった。日系自動車メーカーの完成車工場でも半導体不足を理由に生産調整や生産停止が続いた。欧州委員会（以下、欧州委）は、「グリーン」と「デジタル」を成長戦略に掲げているが、

「デジタル」については世界的な半導体不足や、半導体の供給面でアジアへの依存が大きいことを背景に、欧州のこの分野での自立が重要とされている。欧州委は2022年2月、域内での半導体の研究開発・生産の強化と安定供給を目指す「欧州半導体法案」を発表した。2030年までに次世代半導体の域内生産の世界シェア20%以上を目標に掲げ、新設する半導体施設への補助金の支給や審査の迅速化などの支援を提供する。これを受けて、米インテルは3月、ドイツ東部ザクセン・アンハルト州のマグデブルクに半導体工場を建設すると発表。同社は今後10年間、EU域内において総額800億ユーロを投じ、研究開発から、製造、最新のパッケージング技術までの半導体バリューチェーンの構築を計画している。

■ウクライナ情勢、サプライチェーン混乱に追い打ち

2021年第3四半期（7～9月）以降、経済活動の再開による需要拡大や天候不順による風力発電の電力供給減少、さらには2022年2月のロシアによるウクライナ軍事侵攻などによりエネルギー価格が上昇した。EUは2021年、天然ガス輸入量の45%、原油輸入量の27%をロシアに依存しており、その割合が非常に高い。3月8日にはロシア産化石燃料への依存からの脱却を目指す計画「リパワーEU」が欧州委によって発表され、同計画で2022年末にはロシア産天然ガスの域内需要を3分の2程度減らすことができるとしている。エネルギー価格の高騰により、5月のユーロ圏の消費者物価指数（改訂値）は前年同月比で8.1%上昇、過去最高を記録した。欧州委が5月16日に発表した「春季経済予測」でも、2022年のEUの実質GDP成長率を2月予測の4.0%から2.7%に下方修正、消費者物価上昇率を3.9%から6.8%に引き上げた。回復基調にあった欧州経済にブレーキをかける格好となった。ウクライナ情勢は物流の混乱、エネルギー価格の高騰、原材料の不足など、在欧日系企業のサプライチェーンにも影響をもたらしている（図表Ⅱ-48）。報道によると、ウクライナから他国へ生産移管し、サプライチェーンの再構築を図る日系企業も現れている。また、ポーランド

図表Ⅱ-48 ウクライナ情勢が及ぼす欧州進出日系企業への影響

影響	日系企業のコメント
物流の混乱	<ul style="list-style-type: none"> EUとロシアが相互に航空機発着を禁止したことを受け、欧州とアジアを結ぶ航空便はロシア上空を避けて、迂回するルートに変更。日本からの原材料調達でも、当該ルート変更による追加コストが発生。 ウクライナ人のトラック運転手の不足により陸上輸送費が高騰。
エネルギー価格の上昇	<ul style="list-style-type: none"> 工場で使用するガスと電気の価格高騰が懸念材料。ガスや電気を長期契約に変更し、料金の変動を抑えられないか検討。
原材料や資源の不足	<ul style="list-style-type: none"> 触媒に使用する鉱物資源の価格が高騰。自社ビジネスにも影響が出てくると予想。

〔出所〕ジェットロによる個社ヒアリング（2022年3月2～18日実施）から作成

55 ジェトロ「2021年度海外進出日系企業実態調査（欧州編）」

やチェコの日系企業の間では、ウクライナからの出稼ぎ労働者がウクライナで緊急徴兵されたことによる人手不足といった懸念も指摘された。

7. ロシア：ウクライナ侵攻を受け物流各社が輸送を停止

■ 日系各社は調達難で操業停止

2020年後半以降、世界的なコンテナ不足やそれに伴う物流コストの高騰はロシア進出日系企業の活動にも影響を与えた。そこへ、2022年2月24日、ロシアのウクライナ侵攻が起き、ロシアをめぐる物流環境はあっという間に悪化した。

侵攻を受け、日系大手の日本郵船、商船三井、川崎汽船が出資し、外航コンテナ定期船事業を運営するオーシャンネットワーク エクスプレス ジャパンがロシア向け輸送受け付けを順次停止したほか、A.P.モラー・マースク（デンマーク）、MSC（スイス）、CMA CGM（フランス）など海運世界大手各社も3月に入り相次いでロシア向け輸送サービスを停止した。英国、EU、米国は3月から4月にかけてロシア船舶の入港禁止、陸続きのEUはロシアの道路輸送業者のアクセスも4月に禁止して、ロシアとの物流ルートを遮断した。日ロ間の物流はロシア極東との海上輸送ルートが一部稼働しているのみである（2022年7月時点）。日系企業の中には同ルートや、中国経由のルートにシフトする動きがあるが輸送容量は極めて限られる。

また、ロンドン保険市場の戦争委員会連合が4月にロシアの全海域を高リスク地域に追加したことを受け、日系損保各社が同海域を通る船舶の保険料を値上げしたこ

とでロシア向け物流コストが上昇した。

ジェットロが3月に実施したロシア進出日系企業向けアンケートでは、ロシアの侵攻を受けた対ロ制裁およびロシア政府の対抗措置について、全体の99.0%の企業が「すでに事業に悪影響がある、または予想される」と回答し、その最大の要因として80.2%の企業が「物流の混乱・停滞」を挙げた（複数回答）。ジェットロが年に3回程度実施している「在ロシア日系企業景況感調査」によると、製品在庫DIが2020年10月調査から在庫不足を示すプラスに転じ、6期連続で不足が続いている。2022年5月調査では、2009年4月の調査開始以降で最も厳しい不足状態となった（図表Ⅱ-49）。日系企業からは、「輸入品が着荷せず、現地生産も停止」（製造業）、「メーカーが対ロシア輸出を控え、輸送コストも上昇し、在庫補充が困難」（商社）という声が寄せられた。

ロシアに生産拠点を置く日系自動車メーカーは部品調達ができなくなり、3～4月に相次いで現地の生産活動を停止した。4月にジェットロが実施したロシア進出日系企業アンケート調査では55.8%の企業が「撤退済み／撤退を決定」、もしくは「全面的な事業（操業）停止」や「一部事業（操業）の停止」をしており、経済制裁とともに物流遮断が事業の継続を困難にしている。事態収束にはまず早期の停戦合意が求められるが、物流を含むビジネス環境の改善は西側諸国、ウクライナ、ロシアのそれぞれの出方にも左右される。今後の見通しが立たず、撤退を打ち出す日系企業が出始めているのが現状である。

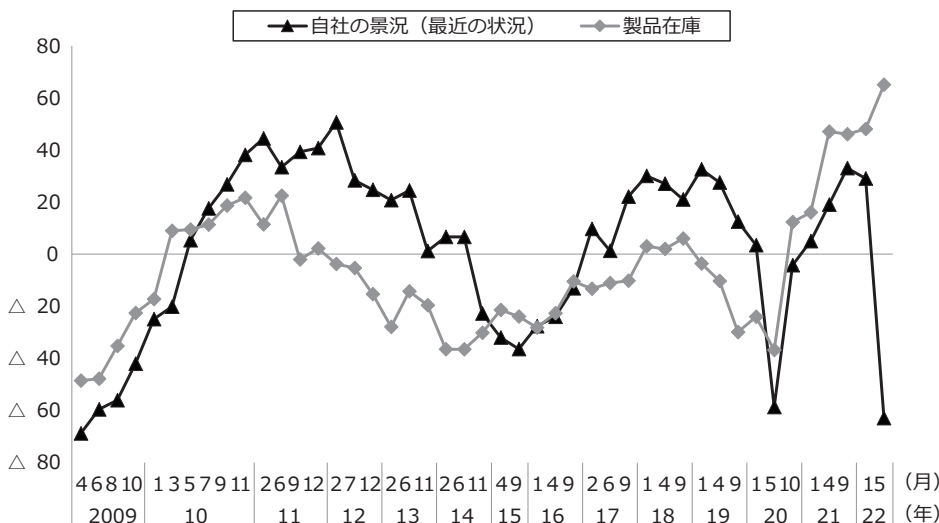
8. 中東：企業の業績は回復も輸送費の高騰が継続

■ 業績は回復も、調達コストの上昇が課題

2021年の中東経済は、2020年の新型コロナウイルス感染拡大による低迷から回復傾向となった。現地日系企業の業績を、ジェットロの「2021年度海外進出日系企業実態調査（中東編）」で見ると、黒字企業の割合が前年度より大きく増加し、過去5年間で最も高い65.2%（前年度比20.1ポイント増）となった。進出企業は、業績改善の主な理由として、現地需要の回復や原油価格の上昇を挙げた。

今後の事業展開も「拡大」と回答する企業が前年度比7.0ポイント増の40.2%となった。2021年の営業利益見込みを新

図表Ⅱ-49 在ロシア日系企業の景況DIと製品在庫DIの推移



〔注〕①2022年5月の調査は5月11日～18日に実施、対象は在ロシア日系企業（211社）で90社が回答。②景況感DIは「良い」と回答した企業の比率から「悪い」とした企業の比率を引いた数値で、製品在庫DIは「不足」から「過大」の比率を引いた数値。

〔出所〕ジェットロ「在ロシア日系企業景況感調査」（2022年5月）から作成

型コロナ拡大前（2019年）と比較すると、「横ばい」が約5割で最多だが、「改善」したとする企業も34.7%となった。

他方、中東のサプライチェーンについては、新型コロナがもたらした国際物流の混乱が2022年も続くと予想する企業が多かった。2022年の業績が「悪化」と見る企業は全体の7.2%にとどまったが、その最大の要因として「調達コストの上昇」を挙げる企業が、前年比13.6ポイント増の50.0%となった。

■輸送費の高騰は2022年も継続の見込み

中東の物流・サプライチェーンの状況について、2022年4月に中東の物流ハブであるドバイの日系物流企業にヒアリングしたところ、世界全体のコロナ拡大後の2020年半ばからの物流コストの上昇や港湾の混雑に加え、2021年3月のスエズ運河座礁事故なども受けて、中東地域の物流は輸送費の高騰などの甚大な影響を受けた。2022年6月時点でも混乱は収束せず、進出日系企業にも影響を及ぼしているとのことだった。

現地日系企業の間では、日本国内やアジア域内主要拠点発の貨物をシンガポールや中国のハブ港で積み替え、ドバイ経由で欧州に至る輸送ルートの利用が多いが、海上輸送ではコロナ禍によるシンガポールの港湾混雑や、中国の都市封鎖が影響を及ぼした。また、中国から米国西海岸向けの主要レーンに船が回され、中東向けの船便が不足する事態も発生した。航空輸送でも引き続きコロナによる航空便の減少、輸送スペース不足という問題が解消せず、輸送費の高騰が続いた。2022年3月以降は、ウクライナ情勢による日本から欧州向けの航空便等のキャンセルで、同航路を活用していた日本企業にとって、迂回による貨物の搭載可能総量の減少を受けたコスト上昇もみられた。

貨物や経路で異なるが、輸送費はコロナ前の平時の5倍ほどになるとみる日系企業もある。しかし、在ドバイ日系企業の多くは、原材料の調達先や生産拠点の変更が容易ではなく、業績も回復傾向にあることから、サプライチェーンの大きな変更までは行わず、販売価格への転嫁などでコスト増に対応しているとみられる。

前述の物流企業へのヒアリングによれば、今後の見通しは立てづらいものの、少なくとも2022年の年末ごろまでは、輸送費の高止まりが続く可能性があるとしている。

9. アフリカ：コロナ前に業績回復も物流の混乱が続く

■日系企業の業績は例年並みに、コロナの影響は減少

2021年のアフリカ経済は、新型コロナ感染拡大による落ち込みから着実に回復へ向かっており、それは日系企

業の業績にも表れている。ジェトロが2021年9月に実施した「2021年度海外進出日系企業実態調査(アフリカ編)」によると、2021年の現地日系企業の黒字企業の割合は49.2%となり、新型コロナ前の5割前後の水準に回復。特に日系企業が最も多く集積する南アフリカ共和国(以下、南ア)では68.1%と世界の日系企業の平均(62.6%)を上回った。黒字比率が増加した理由は「現地市場での売上増加」や「輸出拡大による売上増加」で、新型コロナの影響を受けた前年度の反動が背景だ。新型コロナからの経済回復が鮮明になった。

2021年末には南アを中心にオミクロン株が拡大したが、同国や一部のアフリカ諸国は厳しい制限措置を適用しなかった。結果として、南アは経済への影響を最小限にとどめた。アフリカ各国も新型コロナとの「共存」に向けて感染対策の緩和に乗り出しており、今後の新型コロナ対策による経済への影響は、以前に比べて限定的になるとみられる。

■輸送コストの高騰が続き、倉庫需要が高まる

経済の上向きに伴う企業活動の活発化は明るい先行きを予感させるが、2022年4月に阪急阪神エクスプレスが出資する南アの物流企業、イントラスピードの森河淳氏にヒアリングしたところ、輸送コストは高止まりしており、今後も当面その状況が続く見込みとしている。

2021年の世界的な物流の動向をみると、「感染拡大に伴う制限措置などによる影響はあまり受けなかったものの、海上輸送の混乱が依然として続いている」という。そのため、海上では輸送が間に合わない一部製品を航空輸送へ切り替えようとする動きが多いようだ。しかし、「ウクライナ情勢の緊迫化による原油高や、ロシア上空迂回に伴う燃料増で貨物用スペースは縮小し、輸送費は新型コロナ以前の3倍程度に膨れ上がっている」という。

アフリカでも、域内で圧倒的に輸送量が多い南アのダーバン港で、2021年7月にジェイコブ・ズマ前大統領の収監を受けて発生した暴動や2022年4に南ア東部を襲った洪水などの影響により、時間通り輸送ができないなど大きな混乱が続いている。ただし、日系企業は南ア各港の地理的条件を生かしてビジネスを展開している。インド洋側に位置するダーバン港は対アジア貿易、大西洋側に位置するケープタウン港は対西アフリカ諸国、欧州貿易の要所としての役割を持つ。「南アのハブ機能を維持するためにはダーバン港の役割が重要だが、今後もしダーバン港の停止が長期化する事態が引き起こされれば、同港の需要が減少する可能性もある」とした。

有事に備えて在庫を一定数確保する必要性から、ダーバン港を利用する日系企業では最近、追加で倉庫を求めるニーズが増えているようだ。

(4) 投資およびビジネス活動の見通し

■2021年夏時点での事業拡大意欲は、地域差があるも回復基調

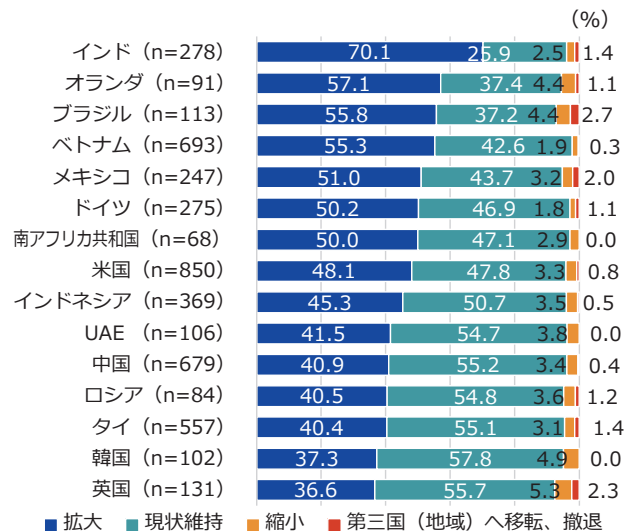
前出のジェトロ「海外進出日系企業実態調査」によれば、調査時点（2021年8～9月）において、日系企業の事業拡大意欲は前年から急回復したが、今後1～2年で「拡大」を見込む企業は44.9%で、コロナ前の水準（2019年は48.9%）に届かなかった。業種別では、製造業（45.8%）が非製造業（44.2%）をやや上回る。製造業のうち、医療機器（68.8%）および食品・農水産加工品（68.1%）で、事業拡大を見込む企業の割合が7割近くに達し、製造業全体に比べ2割超上回る。いずれも、新型コロナ禍で需要が底堅く、一部では新型コロナによる特需も報告されている。他方、外出自粛の余波で需要低迷が続いたアパレルや繊維製品（34.3%）、輸送用機器（船舶・航空等）（32.0%）や輸送用機器部品（船舶・航空等）（22.2%）などでは事業拡大意欲が依然として低い。また、非製造業では、ビジネス・プロセス・アウトソーシング（BPO）（65.5%）や人材紹介・人材派遣（64.5%）で高い一方、ホテル・旅行（19.8%）は唯一、事業拡大を見込む企業が2割を下回った。国別では、インド、ブラジル、ベトナムなど新興国を中心に拡大意欲が高い（図表Ⅱ-50）。また、新型コロナ発生前の2019年との比較では、南西アジア（64.8%→66.8%）、北米（45.4%→46.9%）、北東アジア（37.7%→38.2%）において、「拡大」する企業の割合が増加した。

サプライチェーン（販売、調達、生産）の見直しについては、調査時点で、販売戦略（27.2%）、調達（21.1%）、生産（16.3%）と、2割前後の企業がサプライチェーンの見直しを実施済み、もしくは予定していると回答していた。それぞれの見直し方針における見直し内容を、前年度調査と比べると、販売戦略の見直しでは「販売価格の引き上げ」（販売戦略の見直し内容を回答した企業の37.1%）、調達の見直しでは「調達先見直し」（調達の見直し内容を回答した企業の84.6%）や「複数調達化」（同54.2%）の回答比率が大幅増となった（複数回答）。新型コロナ感染再拡大と経済活動制限による先行きの不確実性が影響し内容、2020年後半から続くコンテナ不足やコンテナ価格高騰が日系企業にサプライチェーンの見直しを迫った。

■国際物流の混乱の解消、7割以上が2022年末までの解消を見込まず

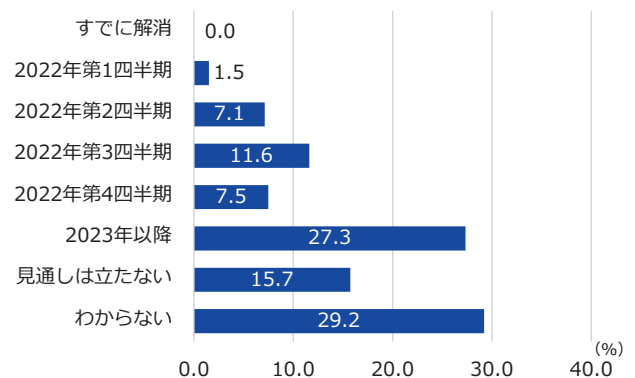
コンテナ不足やコンテナ価格高騰による国際物流の混乱が、2022年末までに解消されるとの見立ては少ない。在ASEAN日系企業など⁵⁶⁾に、混雑・輸送費高騰等の解消

図表Ⅱ-50 今後1～2年の事業展開の方向性（主要国）



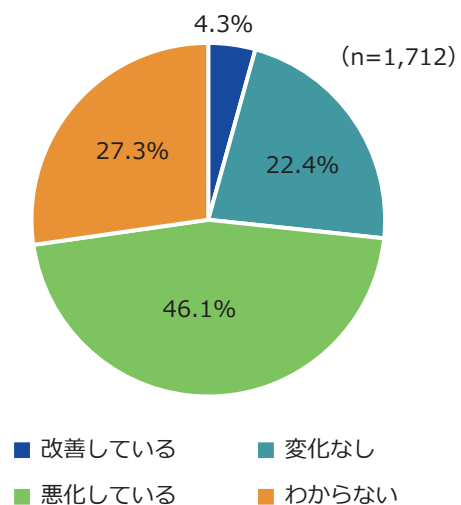
〔出所〕ジェトロ「2021年度海外進出日系企業実態調査（全世界編）」

図表Ⅱ-51 混雑・輸送費高騰等の解消時期の見通し



〔出所〕在ASEANジェトロ事務所主催「RCEPセミナー」（2022年2月9日）参加者向け緊急アンケート結果

図表Ⅱ-52 海上輸送の遅延やスペースの不足の変化（2022年4月下旬時点、2021年末との比較）



〔出所〕ジェトロ主催「ウクライナウエビナー」（2022年4月25日開催）参加者向けアンケート結果

時期の見通しについて尋ねたところ、調査時点（2022年2月9日）では、「2023年以降」が27.3%、「わからない」が29.2%、「見通しは立たない」が15.7%と、7割以上が2022年末までの解消は見込めないとしている（図表Ⅱ-51）。

ロシアのウクライナ侵攻（2022年2月24日）により、国際ビジネスの不透明感はさらに増した。海外ビジネスを行う日本企業⁵⁷に、海上輸送の遅延やスペースの不足の変化について尋ねたところ、「悪化している」との回答が46.1%に上り、「改善している」（4.3%）や「変化なし」（22.4%）を大きく上回った（図表Ⅱ-52）。

2019年の水準には及ばないものの、2021年後半には事業拡大意欲が大きく回復していた。ただ、その後も続く国際物流の混乱、ロシアによるウクライナ侵攻の影響、世界的なインフレなどにより、世界経済は大きく減速し、日本企業にとって、ビジネス活動の先行きが見通せない状況が続く。

56 在ASEANジェトロ事務所主催「RCEPセミナー」（2022年2月9日）参加者向け緊急アンケート結果。回答企業267社中236社が在ASEAN現地法人。

57 ジェトロ主催「【ウクライナウェビナー】在ロシア日系企業の最

新動向と貿易管理分野における日本及び米国の制裁措置について」（2022年4月25日開催）に参加した日本企業のうち、海外ビジネスを行っている企業（1,712社）を対象にアンケートを実施。