

# アジア経済圏の成長と 中小企業のグローバル化

## 1. はじめに

～アジアでの裾野産業立地～

アジア地域への進出において、裾野産業（サポーティングインダストリー）の未発達、海外進出企業の制約要因の一つとなっている。

そして、国内に立地するサプライヤーは、その多くは中小企業であるが、輸出により供給することで、海外進出のリスクを取ることなく国内での立地が可能となった。

しかし、現地地場企業の技術力の向上により、ある程度の品質水準の部材・部品は生産が可能となった他、中国、韓国、台湾の現地企業も有力なサプライヤーとして競争力を強めてきた。

そして、ここに来て、円高の定着で日本からの調達、採算上の限界に近付き始めている。

これまでの、日本から原材料、部品、部材、さらには資本財を送り、低人件費・低コストのアジア地域で加工しさらに他国に輸出する日本の三角貿易、あるいは日本への還流は、徐々にサプライヤーの国内立地を難しくしている。

オンリーワン技術を持つ企業や、長年の経験により取引先との技術的な摺り合わせ能力を持つ企業は、依然として国内立地が可能と考えられる。

しかし、日本、欧・米の先進国の経済が不調になり、出口がなかなか見いだせない中、これまで

は、内需を始めとして、先進国向けに高品質製品を販売・輸出してきた日本にとっては、市場の縮小であり、ボリュームゾーンといわれる、新興国の中所得者層市場対応も強化する必要がある。

日本の輸出産業の凋落が言われるが、その先端的な研究開発力、技術力は多くの海外製品のコア部分として生きており、また、アジアの所得向上により、日本のハイエンド製品に対する根強いニーズも高まりを見せよう。

ただ、近年、アジア各国の経済的な連携が進み、EUや米国経済圏に匹敵する東アジアの自由経済圏が形作られつつあり、国内、海外という垣根が取り払われようとしているなか、ビジネスチャンスの発見に、アジア地域を、生産拠点あるいは市場として見直す必要性は高いと考えられる。

## 2. 東アジアの経済圏創出

### (1) 東アジアにおける経済連携

ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) は、東南アジアにおける自由貿易協定で、欧米で進む EU や北米自由貿易協定 (NAFTA) などの地域経済圏構築への対抗を図るものである。

1992 年、ASEAN 首脳会議において正式決定され、1993 年から 2008 年までの 15 年で、ほぼすべての品目の域内関税撤廃・貿易自由化を実現す

ASEAN・東アジア諸国の概要

(資料：JETRO, IMF)

	シンガポール	マレーシア	タイ	インドネシア	フィリピン	ベトナム	カンボジア	ミャンマー	ラオス	インド	中国	韓国	
面積(千km <sup>2</sup> )	0.7	330	513	1,860	299	332	181	677	237	3,287	9,600	100	
人口 (2010年、百万人)	5	28	64	238	94	87	13	62	6	1,210	1,340	50	
成人識字率 (2007年、%)	94	92	94	91	93	90('99)					93		
名目GDP (2011年・億ドル)	2,598	2,787	3,457	8,343	1,996	1,236	129	519	89	17,278	72,981	11,164	
1人当たり名目GDP (2011年・ドル)	49,271	9,700	5,394	3,508	2,223	1,374	852	832	1,204	1,389	5,414	22,778	
GDP成長率 (実質・%)	2009	▲ 1.0	▲ 1.7	▲ 2.3	4.5	1.1	5.3	0.1	10.6	7.3	8.0	9.2	0.3
	2010	14.8	7.2	7.8	6.1	7.6	6.8	6.0	10.4	7.5	8.4	10.4	6.3
	2011	4.9	5.1	0.1	6.5	3.7	5.9	6.9	N.A.	7.8	6.5	9.2	3.6
物価上昇率 (%)	2009	0.6	0.6	▲ 0.9	2.8	3.2	6.9	▲ 0.7	2.2	0.0	10.8	▲ 0.7	2.8
	2010	2.8	1.7	3.3	7.0	3.8	9.2	6.0	8.2	6.0	12.0	3.3	3.0
	2011	5.2	3.2		3.8	4.7	18.6	6.9	N.A.	7.6	8.9	5.4	4.0
外貨準備高 (2011年・億ドル)	2,377	1,318	1,674	1,065	673	135	36	N.A.	7	2,687	32,028	3,043	
貿易収支 (2011年・百万ドル)	67,453	39,313	N.A.	35,348	▲ 15,450	▲ 8,944	N.A.	N.A.	▲ 1,528	▲ 184,922	243,500	30,950	
輸出上位3品目	①機械・輸送機器 ②鉱物性燃料 ③化学製品	①電機・電子 ②パーム油 ③原油	①コンピューター・同部品 ②石化製品 ③自動車・同部品	①鉱物性燃料 ②工業製品 ③機械・輸送用機器	①エレクトロニクス製品 ②鉱物 ③機械・輸送機器	①原油 ②繊維製品 ③履物	①縫製品 ②天然ゴム ③木材	①天然ガス ②豆類 ③縫製品	①鉱物 ②電力 ③縫製品	①原油・石油製品 ②宝石・宝飾品 ③輸送機械	①機械・輸送機器 ②その他雑貨製品 ③化学工業製品	①機械類 ②電気・電子製品 ③化学工業製品	

ることとされた。当初、ASEAN 加盟国は 6 カ国（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ）であったが、その後ベトナム（1995 年）、ラオス、ミャンマー（1997 年）、カンボジア（1999 年）が ASEAN に加盟したことともない、東南アジア 10 カ国による、人口約 19 億人の世界最大の自由貿易圏が形成された。

域内関税の撤廃により域内での競争が促されることで、コストダウンと域内での貿易の拡大が見込まれている他、製造工場の統合が可能となれば、中国のような大国との競争力が高まり、また、FTA によって形成される広大な市場に外国資本が参入することなども期待されている。

さらに今期待されているのが、外国資本の参入である。生産者によるコストダウンが進み、域内の住民はその恩恵を受けることができると見られている。

日本も、シンガポール、マレーシア、タイ、インドネシア、ブルネイ、フィリピン、ベトナム、インドと 2 国間の経済連携協定を結んでいるが、ASEAN との多国間で「日本・ASEAN 包括的経済連携協定」を締結し、2008 年 12 月から発効している。

## （2）ASEAN プラス 1

### ～ASEAN の海外開放政策～

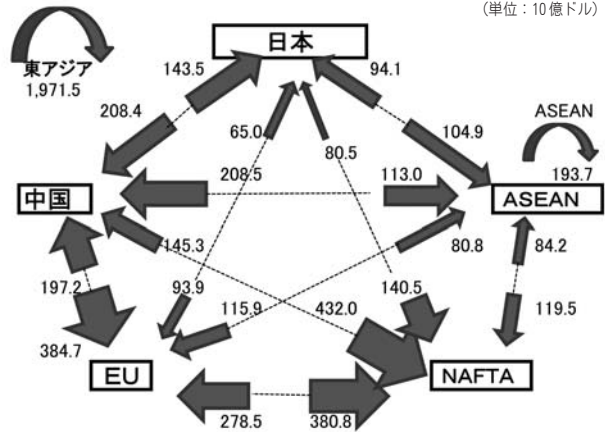
日本と ASEAN 全体との包括的連携協定（AJ CEP）が 2008 年に発効して以降、2010 年 1 月に ASEAN 6 と中国、ASEAN 6 と韓国の間で関税が撤廃され、さらに ASEAN とインド、ASEAN と豪州・ニュージーランドの FTA も発効した。

ASEAN と他の 1 国という意味で「ASEAN プラス 1」と表現されるが、この ASEAN をハブとする FTA 網は、東アジア全体、あるいは太平洋を挟んだ自由貿易圏創造の第一歩である。

近年、「チャイナ・プラス 1」として東南アジアやインドなどへの進出が注目されてきているが、特に東南アジアの国々は、インドネシアなどを除いて比較的小人口であることから、経済発展と共に人件費の上昇や、環境の破壊といった制約要因が生じかねない。

世界の主要地域間の貿易フロー図（2010）（資料：通商白書 2012）

（単位：10 億ドル）



そのため、様々な発展段階の国々が加盟し、活発な連携による経済圏化が進むアジアへの進出においては、ASEAN 自由貿易地域（AFTA）の存在は大きく、今後のさらなる拡充が期待される。

広大な自由貿易圏が形成されるようになり、先進諸国からの投資と技術の導入も一層進み、引き続いての、資本と技術の自立による輸出主導型の経済発展と自国市場の発展が進んでいる。

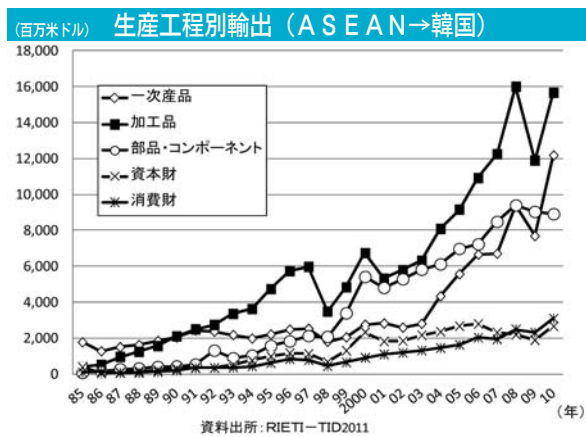
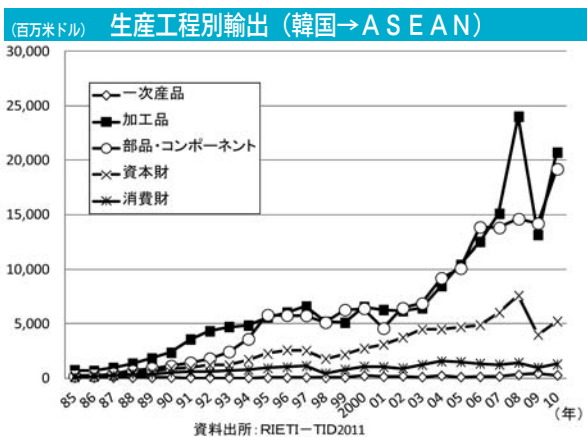
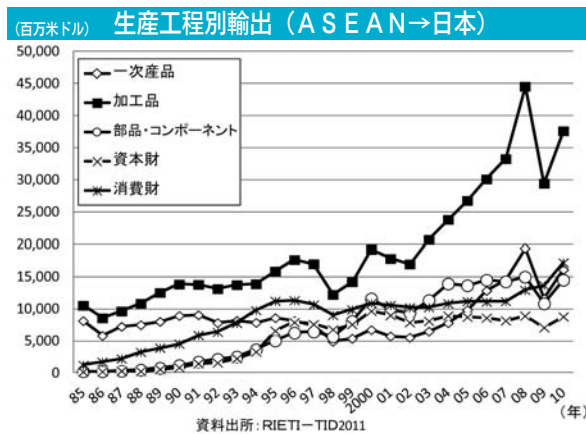
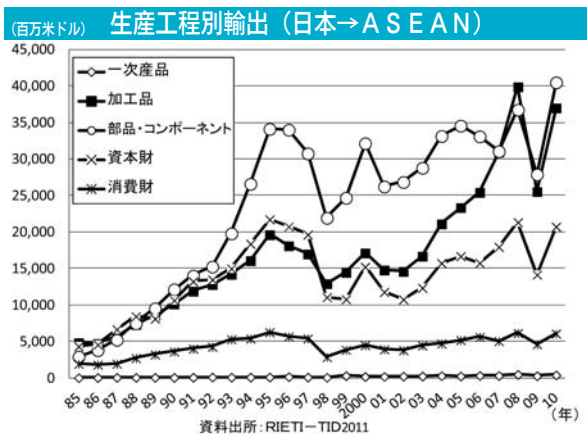
また、1990 年代後半は、未熟な資本市場から来るアジア金融危機に見舞われたものの、その後の金融、産業面の諸システムの近代化により、足腰の強い経済になっている。

以前から、低コストの生産拠点として、日欧米の先進諸国、さらには中国、NIEs（シンガポール、香港、台湾、韓国）諸国からの進出が相次いでいたが、広大な自由経済圏の創出により、生産拠点として、さらに多様な分業体制が可能となり、巨大な人口を有した将来性の高い市場が生まれたといえる。

## （3）中国脅威論と ASEAN の連携強化

1990 年代以降の中国における経済開放政策の本格化により、同国の貿易額拡大は著しく、2010 年の NAFTA（アメリカ合衆国、カナダ、メキシコ）への輸出額をみても、EU27 か国の NAFTA への輸出額合計を上回る規模にまで成長している。

同時に、ASEAN においても、海外からの直接投資の受け入れ、技術の導入が進み、特に、中国



向けの輸出が急拡大した。

2010年の貿易動向については次のような特徴がうかがえる。

- ①中国の、日本やASEANからの輸入は中間財が多い。
- ②中国の、NAFTA、EUに対する輸出は最終財が中心である。
- ③中国-ASEAN間の貿易については、双方とも中間財が多い。

これを見ると、東アジア域内では貿易を通じて生産拠点間で必要な中間財の移動が行われ、国際的な生産分業が発達していると考えられる。

廉価な製品の輸出によって、中国が「世界の工場」と呼ばれるまでに急成長する過程では、ASEANにおいては、自国産業が中国にとって代わられ壊滅するのではないかという「中国脅威論」が唱えられた。

しかし、東アジアにおける基本的な産業・貿易

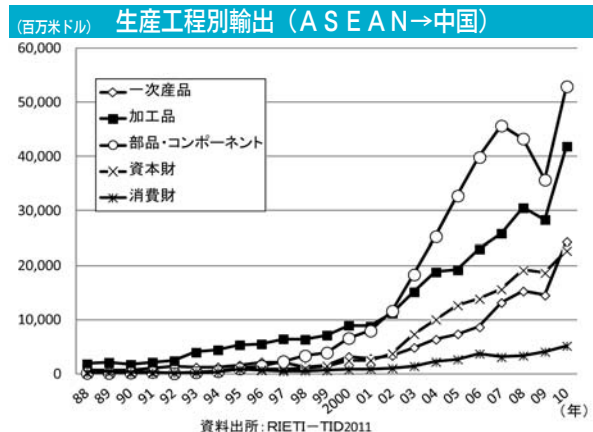
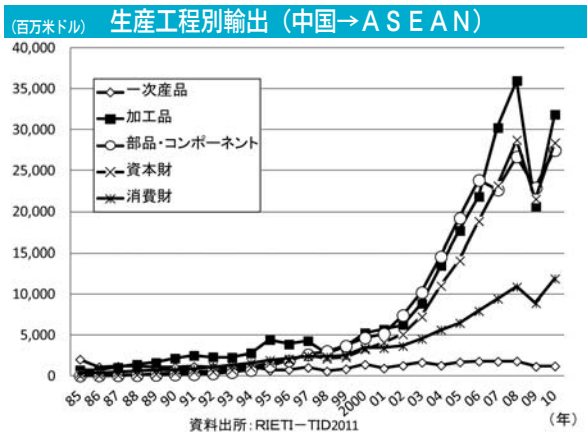
構造は、日本や韓国、台湾、さらにASEAN等が基幹部品を中心とした中間財を輸出し、比較的労働コストの低い中国等で組立てが行われ、最終需要地としての欧米へ輸出される、いわゆる「三角貿易」が行われ、エリアとして共存共栄の形で、経済発展が進んだことが示唆される。

#### (4) 東アジアの生産工程別貿易構造

ASEANを中心とした東アジアの経済・産業の結び付きの高度化は、これまで、日本から原材料、部品、部材、さらには資本財を送り、低人件費・低コストのアジア地域で加工しさらに他国に輸出する三角貿易、あるいは日本への還流を促進し、徐々にサプライヤーの国内立地を難しくしている。

90年代以降、日本では、電気機械分野を始めとした多くの産業において、低コスト生産のためアジア諸国への進出が活発化。それに伴いアジア向けの加工品、部品・コンポーネント、さらには





### 東アジア諸国・地域と日本の都市化率の推移

(単位: %)

国/年	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
日本	59.6	60.6	63.1	64.6	65.2	66.0	66.8	68.0	69.4	71.1	73.0
韓国	56.9	64.9	73.8	78.2	79.6	81.3	83.0	84.4	85.6	86.7	87.7
中国	19.6	23.0	27.4	31.4	35.8	42.5	47.0	51.1	55.0	58.6	61.9
インドネシア	22.1	26.1	30.6	35.6	42.0	43.1	44.3	46.0	48.1	50.7	53.7
カンボジア	12.4	12.6	12.6	14.2	16.9	18.8	20.1	21.8	23.8	26.3	29.2
タイ	26.8	28.1	29.4	30.3	31.1	32.3	34.0	36.2	38.9	42.2	45.8
フィリピン	37.5	43.0	48.8	54.0	58.5	48.1	48.9	50.4	52.6	55.4	58.3
ブルネイ	59.9	62.3	65.8	68.6	71.1	73.5	75.7	77.6	79.3	80.9	82.3
ベトナム	19.4	19.6	20.3	22.2	24.5	27.3	30.4	33.6	37.0	40.5	44.2
マレーシア	42.0	45.9	49.8	55.7	62.0	67.6	72.2	75.7	78.5	80.5	82.2
ミャンマー	24.0	24.1	24.7	25.9	27.8	30.4	33.6	37.1	40.7	44.4	48.1
ラオス	12.4	13.8	15.4	17.4	22.0	27.4	33.2	38.9	44.2	49.0	53.1
インド	23.1	24.3	25.5	26.6	27.7	28.7	30.0	31.7	33.9	36.6	39.7

(注) 都市化率=(都市居住者数)÷(総人口)

※ 都市居住者数とは、各国の国勢調査において定義されている「都市」の居住者数である。

(資料) 国連「WORLD URBANIZATION PROSPECTS THE 2009 REVISION」

資本財の輸出が増加した。

一方、輸入面では、円高の進行と共に、大量生産の汎用部材・部品は東アジアで生産し、日本へ逆輸入するケースが特に電気機械や一般機械用で増加した。また、東アジアへ高品質の部品を日本から輸出し、現地で組み立てられた中間財が逆輸入されるという棲み分け面もある。

つまり、成長市場の取り込みやコストダウンは海外生産を活用し、グローバルな視点で生産拠点の棲み分けが進んでいたことを示す。

これについては韓国も似た動きがみられるが、産業の発展段階の関係で、活発化するのは2000年以降である。それまでは、日本が最も存在感を示していたが、韓国産業が急速にキャッチアップしてきた。

中国についても同様で、活発化するのは2000年以降であるが、特に注目されるのは、資本財の輸出が双方から起きている点である。産業の発展段階が似通っており、汎用資本財を中心に相互で補完的な貿易であったといえる。

2000年頃を境に、各国とも大きく取引高を伸ばしているが、相互の棲み分け関係が、産業の発展を促したといえる。

### 3. 工業化の段階的発展と所得格差

#### (1) インフラ整備と都市化の拡大・伝播

都市化は一国経済の成長のエンジンと言われるように、都市化と経済成長の間には明らかな正の相関関係がある。これは、集積の経済による高い生産性や人口集中による巨大な消費市場の形成が、

ASEAN諸国における交通インフラ整備プロジェクト

国	種別	事業	スケジュール
タイ	空港	スワンナプール国際空港建設	開港：2006年9月
	港湾	レムチャバン港拡張	完成：2012年
		ソクラー港拡張	—
		ランン港拡張	完成：2007年
	鉄道	ナムトク～スリーバゴダバス間鉄道建設	—
		マブタブット港～ラヨン港間鉄道建設	未定
チャチュンソー～レムチャバン間鉄道複線化		完成：2009年	
ベトナム	道路	ノイバイ空港～カイラン港間高速道路建設	未定
		ハノイ～ハイフォン間高速道路建設	2015年
	空港	ホーチミン新空港建設	2015年
	港湾	新サイゴン港カトライ・コンテナターミナル拡張	完成：2010年
		ハイフォン港リハビリ・拡張	完成年不明(実施中)
		カイメップ・チーバイ国際港開発事業	完成：2011年
		ヴァン・フォン国際運輸港建設	第1段階終了2010年 最終段階：2020年
	鉄道	ホーチミン～ロクニン間鉄道建設	完成：2010年
		ラオカイ～イエンビエン間鉄道複線化	完成年不明
		ハノイ～カイラン港ショートカット路線建設	完成：2008年
ハノイ～ホーチミン間高速鉄道建設		完成：2020年	
ミャンマー	空港	ハンタワディ国際空港建設	不明
	港湾	ティラワ港開発プロジェクト	不明
		イラワジ川コンテナ輸送計画	未定
	鉄道	タンビザヤ～タイ国境間鉄道建設	未定
		ランオ～中国国境間鉄道建設	未定
	道路	タト～ミャワディー間道路建設	未定
		ムセ～バモ間道路建設	不明
		メイクティラ～キャントン間道路建設	未定
		ロイレン～チバウ間道路整備	未定
			ダウエイ～タイ国境間道路建設

インドネシア	道路	ジャワ北幹線道路渋滞緩和事業	完成：2008年
		サマリタ～バリクパバン間道路・橋梁建設	未定
		タンジェン・プリオク港アクセス道路建設	完成：2008年
	鉄道	ジャワ北幹線鉄道複線化事業	完成年不明(実施中)
		ジャワ南線鉄道複線化事業	完成：2009年
	港湾	タンジェン・プリオク港緊急リハビリ事業	完成：2011年
タンジェン・ベラク港拡張		不明	
ホジェネガラ港開発第一期		完成：2013年	
空港	新メダン空港建設事業	不明	
フィリピン	空港	ニノ・アキノ空港拡張	完成済
		新パコロド空港建設	完成：2007年
		新イロイロ空港開発事業	完成：2006年
	港湾	バダガス港開発事業Ⅱ期	完成：2007年
		スービック港開発事業	完成：2007年
	道路	スービック～クラーク高速道路建設事業	完成：2011年
鉄道	国有鉄道改修・新設	完成	
カンボジア	空港	プノンペン国際空港拡張	完成：2006年
	港湾	シハヌークヴィル緊急拡張事業	完成：2007年
	鉄道	プノンペン～シアヌークビル間鉄道路線緊急復旧	完成：2008年
		ポイペット～シソフォン間鉄道路線緊急復旧	2004年～2008年
道路	パットアン～ベトナム国境鉄道路線	不明	
ラオス	道路	国道1号ネクルン橋建設事業	完成：2010年
		国道5号ポイペット～シソフォン間建設事業	完成：2008年
		国道7号リハビリテーション事業	完成：2007年
	鉄道	ピエンチャン1号線整備計画	完成：2007年
		第2メコン国際橋建設	完成：2006年
		第3メコン国際橋建設	未定
	第4メコン国際橋建設	未定	
	国道建設事業	2004年～2007年	
鉄道	フレンドシップブリッジ付近鉄道建設	完成：2009年	

資料：「ASEAN物流ネットワークマップ」JETRO

高い経済成長を実現しているものと考えられる。

一定の地域に一つの産業が集まる産業集積によって、関連産業が成長し、人材が集まり、企業間の多様な分業関係が生まれて、その産業の競争力がますます強くなる。

さらに、技術を身につけた人材が自ら起業したり、現地で生産されるようになった材料や部品を利用して現地国内向けの生産を行うなど組立以外を担う企業も誕生してくる。こうして関連産業の発展と人材の集中はますますその地域の魅力を高め、新たな外資系企業の進出を拡大させ、一層の産業集積が形成されることとなる。

そして、農村地域への積極的な公共インフラ投資が地方の生活水準を向上させ、都市と地方の均衡ある発展を支えてきたと言われている。

アジアの都市化率を見た場合、ASEAN 先行国、NIEs 諸国の都市化は進んでいるものの、その他の地域では、ちょうど高度成長期を迎える日本のように、これからインフラ整備ニーズが高まり、

それと共に経済が成長する伸びしろは大きい。

もちろん、都市への人口の流出が地方（農村）の生産力を奪い、疲弊に導く懸念もあるが、本来、地方の都市化を促すことによる都市との格差の是正が主眼である。

ただ、都市自体が成長力を無くし疲弊が進むことで、都市に集中する人口の雇用能力が無くなった場合、もはや、修復は困難である。

## (2) ASEAN の人口ボーナス・オーナス

人口ボーナスと人口オーナスの議論は、中国において、1980年代からの一人っ子政策の影響で2015年以降生産年齢人口の割合が減少に転じ、経済成長に陰りが生じるのではないかという危惧から始まった。

人口ボーナスとは、総人口に占める15～64歳の人口（生産年齢人口）、すなわち労働力人口比率が高いと、生産に多くの労働力を投入でき、一方で、相対的に扶養人口比率は低く、高い貯蓄率が可能となり、経済成長を促進する状況である。

反対に、人口オーナス（英語で「重荷」の意味）は、生産年齢人口の減少と同時に高齢人口が急増し、社会保障負担の比率が急上昇する状況を言う。

日本においては、ちょうどバブル経済崩壊後が転換時期に当たっており、なかなか立ち直れない遠因ともなったと言われ、労働生産性の向上が叫ばれる要因ともなっている。

その点について、ASEAN各国を始めとしたアジア諸国の状況をみると、韓国、シンガポール、タイ、中国が2015年頃を境に人口オーナス期に入り、さらにタイを除くASEAN、また、インドでも2020年以降には人口オーナス期に入ることが予測されている。

ただ、アジアの経済連携の進展により移民や出稼ぎによる人口の移動が促されたり、技術革新による労働生産性向上が図られた場合には、人口オーナスの影響も緩和されるものと考えられる。

### （3）中進国の罍

工業化が進み中進国・中所得国となったものの、徐々に競争力を失い長期停滞に陥る国もみられるが、これは「中進国の罍」と呼ばれている。

生産コストでは、さらに所得が低い開発途上国に負け、技術力では先進国に勝てず産業の高度化が進まないという板挟み状態となり、貧富差拡大、汚職、都市のスラム化などの難題に直面するというものである。

この議論においては、チリ、アルゼンチンなどの中南米諸国や南アフリカが典型例とされるが、東南アジアにおいてもマレーシア、タイ、インドネシアなどでもその傾向がみられるとされる。

一方、「中進国の罍」を克服した例として、韓国や台湾が挙げられ、特に、典型例とされるのが、近年、エレクトロニクスや自動車関連産業で世界シェアを伸ばしている韓国である。

韓国では、80年代後半以降、繊維製品、雑貨などの軽工業品の国際競争力が低下する中、電気機械、輸送機械など高付加価値品の分野に投資を集中し育成することで競争力を高め、産業構造が高度化している。

そのため、「中進国の罍」に陥らないために、

近年、工業化がある程度進んだ国々では、研究開発の重視と共に、海外企業の進出においては、先端的な高付加価値品の業種を優遇しているところが増え、軽工業等については、例えば「CLM（カンボジア・ラオス・ミャンマー）」やバングラデシュといった、技術発展段階がより低い国々が分担するという構図ができてきた。

## 4. 新しい発展段階にある東アジア

東アジア経済圏の連携と経済の自由化が進む中、資本移動の自由化・活発化、企業進出の円滑化により、アジアの新興工業国群、また、工業化が始まって間もない国々でも毎年5%~10%超の高度成長期に入った。

そのため、かつては低コストの生産拠点という位置づけから、パートナーとしての分業国、さらには、所得向上による有望な市場として位置づけられるようになっており、日本にとって、東アジアとの新たな関係づくりが迫られるようになった。

そこで、東アジア各国の産業・経済についての動向をまとめてみる。

### （1）インド

#### ■経済

内需が強い一方、輸出が伸びないため貿易赤字が巨額に上っている、その好調な消費を支えているのは所得水準の向上による中間層の拡大である。

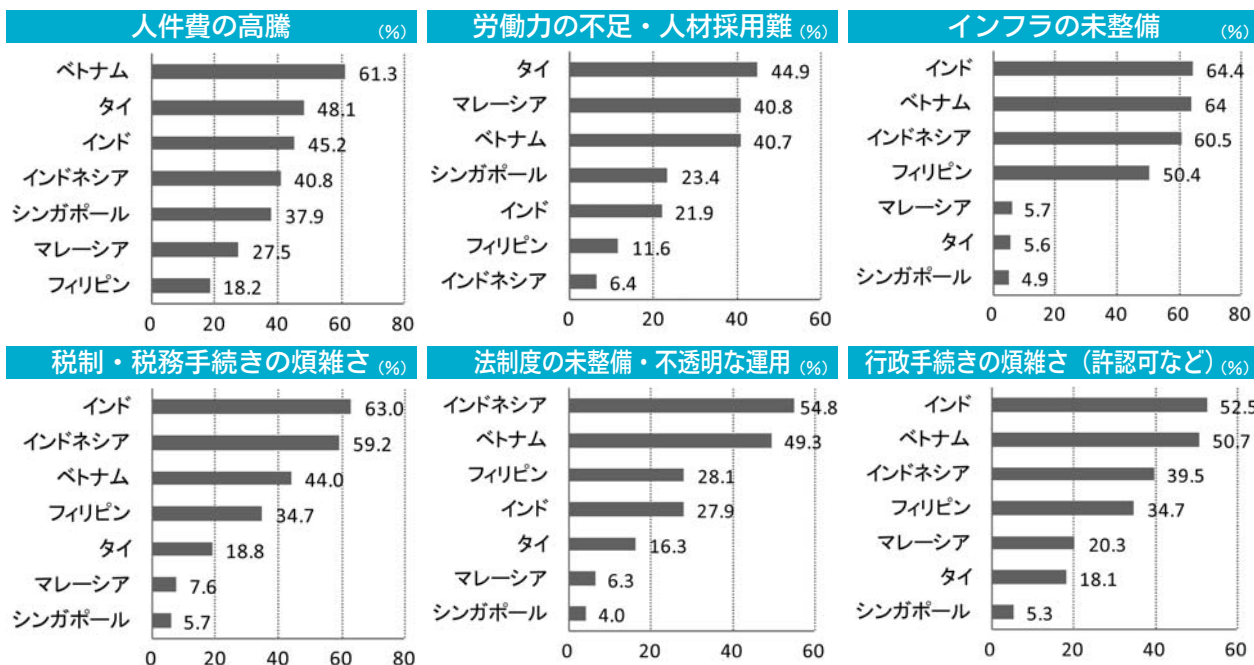
また、多くの新興工業国で高齢化による経済の活力低下が懸念されているが、インドは2025年もピラミッド型の人口構成を維持し、当面は堅調な経済成長が見込まれる。

人口1億人を超える州や5~8千万人の州が点在し、州や地域によって言語、文化、生活習慣、諸制度が異なっているため、市場が分散し効率化の点ではマイナスで、海外企業の参入においても困難な点である。

#### ■インド進出と投資制度

2010年1月にASEANとのFTAが発効し、また、11年8月には日印包括的経済連携協定(EPA)も発効し、アジア、日本との連携が深まり始めた。





資料出所「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査 2011 年度調査」JETRO

外資規制は低く、製造、化学、貿易・卸売、物流、電力などへの参入は事前認可不要で100%出資が可能である。

製造業振興のために経済特区（SEZ）を開発したが、サービス産業とIT産業が入居企業の8割を占め、製造業振興にはならなかった。そこで2014年を目処にSEZを終息させ、製造業に特化した新たな製造特区（NMIZ）導入の動きがある。

2012年からの第12次5カ年計画については、現在、パブリックコメント中であるが、「エネルギー」、「水」、「環境」の3分野を重視している。

インド企業は中国と並び海外投資（M&A）が盛んで、海外の市場や技術を買収し、時間とお金で買う感覚がある。金融危機後、ややスローダウンしていたが、最近、タタ・グループがジャガー（自動車）やコーラス（鉄鋼）を買収するなど、小が大を呑むような買収が活発化している。ベトナムやインドネシア、シンガポール、マレーシアの企業を買収するケースも多い。

インド政府としては、製造業振興のために経済特区（SEZ）を開発の方向性で、また、デリー・ムンバイ間産業大動脈構想などが打ち出されている

が、進捗状況は遅々としており、インドでは州を跨いだプロジェクトはなかなか前に進まない。

### ■インドビジネスの留意点

インド政府は輸出には消極的で、初めから内需向けのビジネス展開を図らねばならず、ハードルが高い。

また、賃金も上昇しており、人件費は決して安くはない。ワーカーレベルではタイを超え、スタッフレベルではマレーシアに近い。

しかし、インドネシアやベトナムと競争するのであれば賃金が重要な要素になるが、インドは内需向けなので競争相手は国内企業になる。従って国内企業が払っているレベルの賃金は払わないと人材確保は難しい。

ビジネス相手が日本企業であるタイやインドネシアと異なり、現地企業を相手にしなければならず、助けてくれる人も少ない。ベトナムやタイでは工場建設も求人も日本語でできたが、インドは日本語のサポートも少なく、経験値も少なく、生活も厳しい。これはとりわけ中小企業にとってハードルが高い。

ただ、近年、外需の位置づけも少しずつ高まっ

投資コスト比較 (概略)

(資料: J E T R O)

比較項目	バンコク(タイ)		ジャカルタ(インドネシア)		マニラ(フィリピン)		
	米ドル	(注)	米ドル	(注)	米ドル	(注)	
製造業	ワーカー(一般工職)	286(月額)	5,662 (年間総額 米ドル)	209(月額)	4,092 (年間総額 米ドル)	325(月額)	5,047 (年間総額 米ドル)
	エンジニア(中堅技術者)	641(月額)	11,464 (年間総額 米ドル)	414(月額)	7,289 (年間総額 米ドル)	403(月額)	6,220 (年間総額 米ドル)
	中間管理職(課長クラス)	1,565(月額)	26,580 (年間総額 米ドル)	995(月額)	16,980 (年間総額 米ドル)	1,069(月額)	17,987 (年間総額 米ドル)
	スタッフ(一般職)	617(月額)	10,379 (年間総額 米ドル)	409(月額)	6,963 (年間総額 米ドル)	455(月額)	7,283 (年間総額 米ドル)
	マネージャー(課長クラス)	1,597(月額)	25,842 (年間総額 米ドル)	1,448(月額)	23,404 (年間総額 米ドル)	1,197(月額)	19,197 (年間総額 米ドル)
	賃金	店舗スタッフ・レジ係(アパレル)	255(月額)	注:卸・小売・修理業の月額平均賃金(賞与、残業含まず)	162(月額)	ジャカルタ特別州の小売業	231(月額)
店舗スタッフ・ウェ이터(飲食)		218(月額)	注:ホテル・レストランの月額平均賃金(賞与、残業含まず)	162(月額)	ジャカルタ特別州のホテル・飲食業	231(月額)	13ヵ月給与(12ヵ月+賞与1ヵ月含む)の月割
法定最低賃金		6.8(日額)	バンコク都及びその周辺5県、12年4月1日よりバンコク等で10米ドル程度に引き上げ	167(月額)	改定日:2012年1月1日 ジャカルタ特別州	7.67(日額)	改定日:2011年1月15日 ラグナ州サンタロサ市
社会保険負担率		雇用者負担率:5% 被雇用者負担率:5% 政府:2.75%	「傷病」「出産」「障害」「死亡」「老齢年金」「子女扶養」「失業」の7種の給付項目 被保険者は従業員数1人以上を使用する民間企業の15歳以上60歳未満の従業員(家事労働者等は含まず)	事業主負担率:7.24~11.74% 従業員(本人)負担率:2.00% 事業主負担率の内訳: 労災保険:0.24~1.74% 死亡保険:0.30% 年金:3.70% 健康保険:3.00~6.00% 従業員(本人)負担率の内訳:年金:2.00%	雇用者負担率:9.54% 被雇用者負担率:5.65% 雇用者負担率の内訳: 健康保険:1.20% SSS:7.27% HDMF:1.07%	SSS:社会保障制度 HDMF:住宅開発互助基金	
名目賃金上昇率	2008年:10.2% 2010年:6.5%	2009年:△2.5%	2009年:10.0% 2011年:15.4%	2010年:4.5%	2009年:0.00% 2011年:5.45%	2010年:5.76%	
地価・事務所賃料等	工業団地(土地)購入価格(㎡当り)	119/m2	アマタナコン工業団地一般工業区 価格は応相談可	(1)191/m2 (2)164/m2	(1)ジャバベカ工業団地 管理費(0.0745ドル/m2/月)、付加価値税、土地収用税含まず (2)GIC工業団地 付加価値税、土地収用税含まず	52~102/m2	カラバルソン地方の工業団地 付加価値税(VAT)12%を含む
	工業団地借料(㎡当り)	6.95/m2(月額)	アマタナコン工業団地一般工業区、工場賃賃料	土地・建物 価格の10% (年額)	ジャバベカ工業団地 管理費、セキュリティーデポジット含まず	2.00~ 6.00/m2(月額)	同上
	事務所賃料(㎡当り)	20/m2(月額)	税・諸経費含まず	20/m2(月額)	ステルマン地区 管理費含む、税金含まず	18/m2(月額)	マニラ首都圏マカティ市 付加価値税12%、管理費等含む
	駐在員用住宅借上料	(1)1,580 (2)2,687 (月額)	(1)サービスアパート(メイドサービス付)、86m2 (2)アパート、160m2 税・諸経費含まず	1,700~ 2,500 (月額)	90~200m2、コンドミニアム(2~3ベッドルーム、プール付き) 管理費含む、諸税含まず	2,618(月額)	コンドミニアム(2ベッドルーム)、108m2、プール・駐車場・ジム有り 付加価値税12%、管理費を含む
輸送	コンテナ輸送(40ftコンテナ)	(1)1,120 (2)3,849 (3)840	最寄り港:レムチャパン港 (1)最寄り港→横浜港 (2)最寄り港→ロサンゼルス港 (3)横浜港→最寄り港 算定方法:陸上輸送含む	(1)800 (2)2,600 (3)1,200	2012年1月現在、諸費用込、ローカルチャージ含まず。 最寄り港:タンジュンプリオク港 (1)最寄り港→横浜港 (2)最寄り港→ロサンゼルス港 (3)横浜港→最寄り港	(1)830 (2)3,100 (3)825	最寄り港:マニラ港 第3国仕向け港:ロサンゼルス港 (1)最寄り港→横浜港 (2)最寄り港→第3国仕向け港 (3)横浜港→最寄り港
	法人所得税(%)	23%		25%	所得税法。但し、上場企業で株式の40%以上公開等の条件を満たす場合は20%を適用	30%	2009年1月1日より35%から引き下げられた。純利益に対して課税される。地方税(事業税)として売上高に対して0.75%が課税さ
税制	個人所得税(%)	37%(最高税率)	0~37%の5段階累進課税	30%(最高税率)	所得税法	32%(最高税率)	5~32%の累進税率
	付加価値税:VAT(%)	7%(標準税率)	物品・サービス税	10%(標準税率)	付加価値税法	12%(標準税率)	
	日本への利子送金課税(%)	15%(最高税率)	日タイ租税条約第11条	10%(最高税率)	日本インドネシア租税条約第11条	10%(最高税率)	事前に適用申請書の提出が必要
	日本への配当送金課税(%)	10%(最高税率)	日タイ租税条約第10条	出資比率25%以上:10% 出資比率25%未満:15% (最高税率)	15%(最高税率)	事前に適用申請書の提出が必要	
	日本へのロイヤリティ送金課税(%)	15%(最高税率)	日タイ租税条約第12条	10%(最高税率)	日本インドネシア租税条約第12条	10%(最高税率)	事前に適用申請書の提出が必要

作業員:正規雇用の一般工職で実務経験3年程度の場合。請負労働者および試用期間中の作業員を除く。基本給:諸手当を除いた給与、2011年8月時点。  
 エンジニア:正規雇用の中堅技術者で専門学校もしくは大卒以上、かつ実務経験5年程度の場合。  
 マネージャー(製造業):正規雇用の営業担当課長クラスで大卒以上、かつ実務経験10年程度の場合。  
 スタッフ:正規雇用の一般職で実務経験3年程度の場合。ただし派遣社員および試用期間中の社員は除く。  
 マネージャー(非製造業):正規雇用の営業担当課長クラスで大卒以上、かつ実務経験10年程度の場合。  
 スタッフ:正規雇用の一般職で実務経験3年程度の場合。ただし派遣社員および試用期間中の社員は除く。



てきているのは事実で、経済成長における輸出の寄与も着実に上昇している。

2009年8月に発表された『外国貿易政策 2009-2014』では、①2011年3月までに2,000億ドルの輸出額（年率15%）の年間目標を達成する、②2012年から2014年までの3年間で年率25%の輸出増加を実現する、③2020年までに世界貿易に占めるシェアを2倍にする、などの目標が設定されている。

しかし、財政赤字の状況にあるため、実際上は、限られた財源を主に農村地域の保健、教育、インフラ整備に充てることが計画されている。

## （2）インドネシア

人口は世界第4位の約2.4億人で、ASEAN全体の約4割を占め、また、経済規模を見ても、GDPはASEANの約4割を占めている。

1人当たりGDPは2010年に3,000ドルを超え、11年約3,500ドル、そして、12年には4,000ドル台に乗るとみられ、生産拠点としてのみならず、今後の中間所得層の増大により、マーケットとしても魅力的である。

また、中東、オーストラリア等から日本への資源（天然ガス、石油など）は、海運なら必ずインドネシア領海を通るため、日本はインドネシアに累積で最大級の政府開発援助（ODA）をつぎ込んできており、関係は良好である。

また、人口が多いにも関わらず、高齢化のスピードが相対的に遅く、2020年代前半まで生産年齢人口（15～64歳）が増加し、人口ボーナス期間が続くと見られている。

そのため、中間層の厚みがこれから増してくるとみられ、現在、人口に占める中間層（年間所得5,000～35,000ドル）のシェアは約48%だが、20年には約75%になると予測されている。その速度は中国、インドを凌駕する。

### ■経済開発加速化・拡充マスタープラン（MP3EI）

政府は2011年5月、2010～2025年の長期計画の中心を占める「経済開発加速化・拡充マスタープラン（MP3EI）」を発表した。

その中において、長期開発目標として、2011～

2014年の間に年平均6.4～7.5%、2015～2025年の間には年平均8～9%の経済成長を達成し、2025年に一人当たり国民所得1万5,000ドル前後の高所得国となることを目指している。

インドネシアには、生産年齢人口増加による人口ボーナスに加え、世界有数の豊富な天然資源や、交通の要衝という地理的重要性などがあり、発展潜在性は高い。

この実現に向けて、「インドネシア経済回廊（IEDC）」として資源を生かした6つの経済回廊

1. スマトラ東部—ジャワ北西部
2. ジャワ北部
3. カリマンタン
4. スラウェシ西部
5. 東ジャワ、バリ、ヌサトゥンガラ
6. パプア

が設定され、うちスマトラ東部—ジャワ北西部、ジャワ北部の2つのエリアを優先的に推進していくことで方針を固めている。

このマスタープランは、アジア開発銀行と世界銀行から支持されているほか、日本、中国、韓国の協力・パートナーシップを取り付けている。

### ■克服すべき開発課題

過去7～8年は鉱産資源（石炭など）を切り売りして経済を支えてきたが、中国製品が大量に流入してきた関係もあって工業競争力を失い、非工業化が進んだ。

今、日本の製造業、特に自動車や二輪、関連の部品産業がインドネシアに立地し、工業化が再び動き出したが、今後、どのように産業構造を改革していくかのビジョンを早急に固めることが求められている。

さらに、もう1つの重要な課題は急速に進む都市化で、25年には全人口の65%が都市に住むことが予想されており、そのためのさまざまなインフラ整備が追いつかない状態になってきている。

### ■可能性が小さくなった金融リスク

90年代の終わり頃、通貨危機が金融市場の未発達なアジア地域を飲み込んだが、その頃と比べて資金調達リスクが低下した。

この10年で資金調達手段が多様化し、かつてはほとんどが銀行借入だったが、現在も主流は銀行借入とは言え、株式市場も拡大し、債券、投資信託、デリバティブ、イスラム金融が、資金調達手段として根付き始めている。

さらに、通貨危機の時は投機筋が動いても、金融市場はなすすべがなかったが、現在は、為替市場の近代化や外貨準備の備蓄、さらには、スワップ協定等の対処手段が整備されている。

### (3) タイ

タイは、「チャイナ・プラス1」の代表として期待される国である。

輸出では、中国、インドなど新興国向けが大幅に増加している他、日本向けも好調に推移しており、輸出品目では、自動車・同部品、コンピュータ・同部品も多く、今や完全に工業国となった。

2011年は洪水の影響や、日本の東日本大震災によるサプライチェーンの寸断で自動車生産は停滞したが、日本からの進出企業を中心に、自動車・同部品の輸出拠点になっており、今後の発展が予想される。

この背景には、タイ政府がエコカーという環境配慮型・低燃費小型車の優遇策を打ち出したことなどがある。ピックアップトラックが主軸だったタイの自動車マーケットにエコカーという新しい軸が加わり、日本の自動車メーカー各社は一斉にエコカーの生産に乗り出している。

### ■雇用

雇用については、失業率は極めて低く、ほぼ完全雇用に近い状況になっている。

農村の雇用吸収効果に加え、失業者にカウントされない「仕事をする意志のない人」が相対的に多いことも背景に挙げられるが、経済の好調を反映して実際の雇用も伸びている。

そのため、最低賃金が相次いで引き上げられるなど、賃金は上昇傾向にあり、中国沿海部の賃金までは至らないものの高水準であり、付加価値の低い労働集約的な業種の進出には向かなくなっている。

ただ、JETROのアンケート調査において、タ

イは、海外進出先や事業強化先として中国に次いで多い。中国は依然として非常に有望な投資先であるが、人件費高騰等でその位置づけは若干低下し、その分、ASEAN、とりわけタイの位置づけが上がっている。

### ■充実した裾野産業

タイが投資を集める背景には、ビジネス環境上の4つの優位点があるといわれている。

#### (a) 裾野産業の充実

タイの現地調達率はASEANの中で最も高い。特に自動車などの輸送機械器具では6割以上を現地調達しており中国より高い。

#### (b) 拡大する国内市場

1人当たりGDPを見ると、タイは5,000ドルを超え中国とほぼ同じ水準に達し、5年後には6,000ドルを超えると見られている。

ローワーミドル(5,000ドル超15,000ドル以下)といわれる層ながら中間層が厚く、今後、アッパーミドルへのシフトが進むほか、富裕層も徐々に増加し、2020年には700万人が富裕層になる見通しである。

そのため、消費者の成熟が進み、日本企業にとってもマーケティングし易くなってきている。

#### (c) FTA(自由貿易協定)のハブ

タイはFTAにおいても高い優位性を持っている。2010年にASEAN自由貿易地域(AFTA)は先行加盟6カ国で関税撤廃が実現し、地域内では完成車でさえフリーで輸出できる。これに伴い、自動車分野を中心にAFTAを利用した輸出が増えている。

さらに、「ASEANプラス1」FTA、すなわち、ASEANと日本、中国、インド、豪州・ニュージーランド、韓国との間でFTAが発効しており、それらの国向けに、ASEANで生産し輸出することが可能となっている。

#### (d) 地理的な優位性

タイは発展の後背地としてメコン地域を抱えている。タイでは賃金が上昇してきているが、周辺にはカンボジア、ラオス、ミャンマーなど賃金の安い国がある。

現在、中国とタイ、ベトナムを結ぶ幹線道路である東西経済回廊や、タイ、カンボジア、ベトナム南部を結ぶ南部経済回廊などの整備が進められており、今後、陸路輸送が物流の新たな選択肢に加わってくる。特にバンコク〜クアラルンプール間では、海よりも速く空よりも安い陸路輸送が主流になりつつある。

### ■タイのリスク要因

#### (a)経済面のリスク

進出日系企業が最も懸念しているのは、賃金上昇と労働力不足である。投資ブームで進出企業が増える中、人材が確保できないと言う声が聞かれる。

これについては中国、ベトナムでも同じような現象が起きており、特に中国沿岸部の人手不足は深刻である。

「基本給・月額（図表）」は、製造業・作業員ではタイは中国より低いが、エンジニア、マネージャーなど管理職ではタイの方が中国より高く、人件費の上昇がリスクのトップとして認識されている。

#### (b)政治的リスク

近年、リスクとして注目されたのが、PAD（民主市民連合、通称「黄シャツ隊」）とUDD（反独裁民主戦線、通称「赤シャツ隊」）の政治的対立である。

PADは2006年春、反タクシン政権デモをバンコクで連続開催し、政治機能を麻痺させ、同年9月のクーデターによるタクシン政権追放を呼び込んだ。

クーデター後、今度はUDDが、政府批判を強めるなど、不安定な状況にあるが、最近では、両党の政策にも差がなくなっており、また、タイでは王室の権威が高いこともあって、両党どちらが政権を取っても、大きな混乱は避け得るとみられる。

## 5. 大メコン圏の形成とベトナム

ベトナムは、タイと並んで「チャイナ・プラス1」の有力先であり、また、タイほど産業が成長しておらず、諸コストが安いことから近年企業の進出が進んでいる。

さらに、「新・新興国」として位置づけられるカンボジア、ラオス、ミャンマーの3カ国（CL

M）に隣接し、それらの国々との「大メコン圏」の形成により大幅な発展の可能性を秘める。

### (1) ベトナム

ベトナムとラオス、カンボジア、タイ、ミャンマー、中国（雲南省、広西チワン族自治区）地域の中心部にメコン川が流れ、最近では『大メコン圏』と呼ばれており、ベトナムは、その中心として「チャイナ・プラス1」の投資先として注目され、さらに、近年は大メコン圏を一つの市場として見る企業も増えている。

その背景にはインドシナ半島を縦横断する多くの経済回廊構想がある。主要な回廊のひとつ「東西回廊」はベトナム（ダナン）からミャンマー（モーラミヤイン）に至る全長1,500km弱の高速道路である。ただ、ミャンマーが長年にわたり経済制裁下にあったため、現在はバンコク、ダナン及びハノイの企業や工場までの輸送に利用されている。

バンコク〜ダナン間は船では約10日間かかるが、陸路では3日間と約3分の1の時間短縮になる。しかしタイからの物流が圧倒的に多く、バンコクからベトナムへの片荷貿易のため高コストとなり、今のところあまり利用されていない。

最近注目を浴びている「第2東西回廊（南部回廊）」はベトナム（ホーチミン）からカンボジア（プノンペン）、タイ（バンコク）を經由してミャンマー（ダウェイ）に抜けるルートである。

### ■国内のインフラ整備

人口は8,600万人と、ASEANではインドネシア、フィリピンに次いで第3位だが、その約7割が地方の農村にいる。都市部の人口は増えているが、まだ農業主体の国である。

首都ハノイ、商都ホーチミン、ダナン、ハイフォン、カントが中央直轄の5大都市であり、近年、注目されているのが、ハイフォンである。

ハイフォンはハノイの西100kmに位置するベトナム第3の都市で、ハノイ〜ハイフォン間は工業団地が多く、その間を走る新5号線の高速道路を建設中である。

ハイフォン市及びその周辺の開発に力を入れて



## 投資コスト比較

比較項目		ブノンベン(カンボジア)		ヤンゴン(ミャンマー)		ビエンチャン(ラオス)	
		米ドル	(注)	米ドル	(注)	米ドル	(注)
賃金	製造業						
	ワーカー(一般工職)	82(月額)	1,438 (年間総額 米ドル)	68(月額)	1,137 (年間総額 米ドル)	117.6(月額)	
	エンジニア(中堅技術者)	204(月額)	3,000 (年間総額 米ドル)	176(月額)	2,623 (年間総額 米ドル)	217.7(月額)	
	中間管理職(課長クラス)	663(月額)	10,450 (年間総額 米ドル)	577(月額)	8,449 (年間総額 米ドル)	360.7(月額)	
	スタッフ(一般職)	266(月額)	4,342 (年間総額 米ドル)	173(月額)	2,466 (年間総額 米ドル)	166.8(月額)	
	マネージャー(課長クラス)	1,019(月額)	18,233 (年間総額 米ドル)	562(月額)	8,162 (年間総額 米ドル)	445.3(月額)	
	非製造業						
	店舗スタッフ・レジ係(アパレル)	50(月額)		62.1~87.0(月額)	交通費・食事代等の諸経費を含まない基本給	149.8(月額)	
	店舗スタッフ・ウェイター(飲食)	0.3(時間給)		80(月額)	食事代、交通費含まず	74.9(月額)	
	法定最低賃金	55(月額)	その他生活手当(6ドル/月額)、健康手当(5ドル)が追加	n.a.		78.2(月額)	改定日:2012年1月1日
社会保険負担率	基本給の0.8%が雇用主負担。		(1)ドル払い (2)チャット払い	雇用者負担率: (1)1.6~3.3% (2)2.5% 被雇用者負担率: (1)1.0%~2.0% (2)1.5%	事業主負担率:5% 従業員負担率:4% 雇用保険、医療保険、年金、出産給付、死亡給付、労災給付、障害年金を含む		
地価・事務所賃料等	工業団地(土地)購入価格(m <sup>2</sup> 当り)	100%外資系企業の土地購入は不可		外国人、外国企業の土地購入は不可		-	
	工業団地借料(m <sup>2</sup> 当り)	0.091	出所:ブノンベン特別経済区 50年間リースで55ドル/m <sup>2</sup> 月額、税等は別途	(1)0.255 (2)0.15 (月額)	(1)地場工業団地(建設省)、借地料、管理費含む、年更新 (2)ミンガドン工業団地(元日系と建設省の合併)借地料、管理費、税金含む	0.038/m <sup>2</sup> (月額、2ha未満) 0.033/m <sup>2</sup> (月額、2ha以上)	サウンセノ工業団地税・諸経費の内訳:75年リース
	事務所賃料(m <sup>2</sup> 当り)	(1)12 (2)22	月額、付加価値税10%は別途支払、サービス料金込み (1)2~5階 (2)1階	(1)45(月額) (2)1.86~3.11(月額)	(1)サクラタワー ダウタウン、日系・外資系が多い (2)Taw Win Center 2011年1月オープン、Pyay Rd.	15/m <sup>2</sup> (月額)	地区名:チャンタブリ郡 税・諸経費の内訳:電気代、水道代含む、インターネット利用料、管理費含まず
	駐在員住宅借上料	(1)1,000~1,200 (2)1,000~1,500 (3)500~600 (4)700~900	(1)タウンハウス1階(350~550m <sup>2</sup> ) (2)リンクハウス2・3階(450~550m <sup>2</sup> ) (3)アパート(単身向け、寝室1) (トゥールコーク地区) (4)同上(中心部(バンケンコン地区))	2,500~(月額)	地区名:ヤンゴン市バハン地区 住宅の種類:サービスアパートメント 占有面積:112平米(2LDK) 税・諸経費の内訳:光熱費、電気代等込み(電気代については上限あり)	1,500(月額)	地区名:シコタボン郡 住宅の種類:サービスアパートメント 占有面積:76.5m <sup>2</sup> 税・諸経費の内訳:水道代、付加価値税10%含む
輸送	コンテナ輸送(40ftコンテナ)	(1)1,350 (2)3,000 (3)1,350	最寄港:シアヌークビル港 (1)シアヌークビル港→横浜港 (2)シアヌークビル港→第3国仕向け港(ロサンゼルス港) (3)横浜港→シアヌークビル港	(1)1,400 (2)n.a. (3)1,700	日系輸送会社 最寄り港:ヤンゴン港 (1)ヤンゴン港→横浜港 (2)ヤンゴン港→ロサンゼルス港 米国禁輸措置(2003年7月~)のため、見積り不可。 (3)横浜港→ヤンゴン港	(1)陸上輸送1,264~1,359+海上輸送850~950 (2)陸上輸送1,264~1,359+海上輸送2,400~2,600 (3)海上輸送750~850+陸上輸送1,264~1,359	工場(都市名):ビエンチャン 最寄り港:クロントイ港(バンコク) (1)ビエンチャン→バンコク(クロントイ港)→横浜港 (2)ビエンチャン→バンコク(クロントイ港)→第3国 (3)横浜港→バンコク(クロントイ港)→ビエンチャン
	法人所得税(%)	国税:20% その他:石油、及び一部鉱物資源開発事業については税率30%、保険事業には表定保険料の5%が課税対象。	30%	*縫製業などの委託加工業で委託加工賃収入を得ている場合は、その2%が法人所得税として課税される。(本来10%だったが、2012年2月までの暫定措置で2%)	国税:28%	出所:2011年3月1日付 売上高税、法人税および個人所得税率改正に関する国家主席令(No.001/P)による暫定税率	
税制	個人所得税(%)	20%(最高税率) 5段階累進課税方式:0%~20%	(1)15% (2)30% (3)40%	(1)外国籍居住者の外資建て所得 (2)チャット建て給与所得 (3)チャット建てその他所得	最低0%から最高28%までの7段階		
	付加価値税:VAT(%)	10%(標準税率)	0~30%	付加価値税に準ずる税が存在する場合 (1)名称:商業税 (2)標準税率:品目やサービスにより異なり、奢侈品は30~200%。	10%(標準税率)	付加価値税に準ずる税が存在する場合 名称:売上高税 標準税率:10% 軽減税率:0%	
	日本への利子送金課税(%)	14%(源泉徴収税)	15%		10%(最高税率)	2005年税法	
	日本への配当送金課税(%)	20%(配当課税) ※QIPによる法人税免税期間中であれば、20%。QIP終了後、法人税20%課税企業に対しては、この配当課税は0%。 14%(源泉徴収税)	-	送金には投資委員会(MIC)の許可が必要	10%(最高税率)	2005年税法	
	日本へのロイヤリティ送金課税(%)	14%(源泉徴収税)	20%	同上	5%(最高税率)	2005年税法	

投資コスト比較

比較項目		ハノイ(ベトナム)		ホーチミン(ベトナム)		広州(中国)		
		米ドル	(注)	米ドル	(注)	米ドル	(注)	
製造業	ワーカー(一般職)	111(月額)	2,025 (年間総額 米ドル)	130(月額)	2,302 (年間総額 米ドル)	352(月額)	6,466 (年間総額 米ドル)	
	エンジニア(中堅技術者)	297(月額)	4,855 (年間総額 米ドル)	286(月額)	4,780 (年間総額 米ドル)	650(月額)	11,209 (年間総額 米ドル)	
	中間管理職(課長クラス)	713(月額)	11,443 (年間総額 米ドル)	704(月額)	11,688 (年間総額 米ドル)	1,301(月額)	20,717 (年間総額 米ドル)	
	スタッフ(一般職)	369(月額)	5,521 (年間総額 米ドル)	320(月額)	4,892 (年間総額 米ドル)	739(月額)	13,646 (年間総額 米ドル)	
	マネージャー(課長クラス)	947(月額)	14,843 (年間総額 米ドル)	1,020(月額)	15,073 (年間総額 米ドル)	1,883(月額)	32,342 (年間総額 米ドル)	
	非製造業	店舗スタッフ・レジ係(アパレル)	n.a.		n.a.		466(月額)	基本給、社会保険、残業代、賞与を含む小売業の平均給与
		店舗スタッフ・ウェイター(飲食)	n.a.		n.a.		279(月額)	基本給、社会保険、残業代、賞与を含む飲食業の平均給与
	賃金	法定最低賃金	95.09/月	2011年10月1日より適用	ハノイと同じ		206/月	改定日: 2011年3月1日
		社会保険負担率	雇用者負担率:22% 被雇用者負担率:9.5% 雇用者負担率の内訳: 社会保険:17% 健康保険:3% 失業保険:1% 労組費:1% 被雇用者負担率の内訳: 社会保険:7% 健康保険:1.5% 失業保険:1%		ハノイと同じ		事業主負担率:28.35%~52.35% 従業員(本人)負担率:16%~31% 事業主負担率の内訳: 養老保険:12%(非広州市戸籍)、20%(広州市戸籍) 医療保険:8% 失業保険:2% 生育保険:0.85% 労災保険:0.5%、1%、1.5% 住宅積立金:5~20% 従業員(本人)負担率の内訳: 養老保険:8% 医療保険:2% 失業保険:1% 住宅積立金:5~20%	
		名目賃金上昇率	—		—		2008年:12.9% 2009年:8.5% 2010年:10.7%	
地価・事務所賃料等	工業団地(土地)購入価格(㎡当り)	土地購入は不可		土地購入は不可。		95(最低額)	広州開発区、羅崗区、中新知識区(税別、管理費別)	
	工業団地借料(㎡当り)	(1)0.166~0.177 (2)0.178~0.188 /m2(月額)	(1)フオーノイ工業団地、65~70ドル/43年+インフラ管理費0.3ドル/年+VAT(10%) (2)クエボ工業団地、65~70ドル/45年+インフラ管理費0.5ドル/年+VAT(10%)	0.25/m2(月額)	工業団地名:アマタ工業団地 ホーチミン市内から30キロ 土地レンタル費/m2/月、 管理費0.01ドル/m2/月、土 地使用料0.03~0.04ドル/m2 /月、VAT10%を含まず。	2.37~6.33(月額)	同上 税別、管理費別	
	事務所賃料(㎡当り)	(1)25 (2)62 /m2(月額)	(1)DMCタワーの7階、VAT(10%) 及び管理費含む (2)Pacific Place、VAT(10%)及び 諸経費含む	34~36/m2(月額)	建物の名前:Sun Wah Tower 管理費6ドル/m2/月を含ま ず。VAT10%を含まず。	27(月額)	中信広場 税込み 管理費別:1m2当たり29元/月	
	駐在員用住宅借上料	(1)3,581~3,600 (2)2,000~2,600 /月(月額)	(1)市内中心部のサービスアパート、82m2(2ベッドルーム、家具付き)、VAT及び諸経費含む (2)市内南部のサービスアパート、83.4~100.8m2(2ベッドルーム、家具付き)、VAT及び諸経費含む	2,600~2,700(月額)	Sales Dept. Saigon Sky Garden(ホーチミン市1区、サービスアパートメント、プール、駐車場、テニスコートあり)、VAT10%込み。	1,900(月額)	凱旋新世界(広州市珠江新城花城大道) 3LDK 156m2 税込み 管理費別:1m2当たり3.9元/月	
輸送	コンテナ輸送(40ftコンテナ)	(1)1,100 (2)3,000 (3)1,500	最寄り港:ハイフォン港 (1)最寄り港→横浜港 (2)最寄り港→ロサンゼルス港 (3)横浜港→最寄り港	(1)500 (2)1,385 (3)600	最寄り港:サイゴン港 運賃のみの価格 (1)最寄り港→横浜港 (2)最寄り港→ロサンゼルス港	(1)720 (2)2,200 (3)1,250	最寄り港:広州黄埔港 料金算定方法:海上運賃のみ (1)最寄り港→横浜港 (2)最寄り港→ロサンゼルス港 (3)横浜港→最寄り港	
	法人所得税(%)	25%	優遇税制は10~20%	ハノイと同じ		25%	(1)内外資統一税率。(2)実効税率がわかる場合は、省エネ、インフラ、ハイテク事業など、条件を満たす企業は優遇税率。5大経済特区と浦東新区の企業は1年ごとに税率を引上げる優遇策経過措置となる。	
税制	個人所得税(%)	35%(最高税率)	5~35%の7段階	ハノイと同じ		45%(最高税率)	最低3%~最高45%まで。	
	付加価値税:VAT(%)	0%、5%、10%(標準課税 税率は品目により異なる)		ハノイと同じ		17%(標準税率)		
	日本への利子送金課税(%)	5%(最高税率)	2012年3月1日から有効	ハノイと同じ		10%(最高税率)		
	日本への配当送金課税(%)	0%	2004年1月1日廃止	ハノイと同じ		10%(最高税率)	(日本との租税条約第10条)	
	日本へのロイヤリティ送金課税(%)	10%(最高税率)	出所:日越租税条約12条	ハノイと同じ		10%(最高税率)	ほかに営業税(無形資産の譲渡)5%が賦課される。	

いること、大型船も寄港可能な水深 15m を持つ港湾が建設されること、などから、工業団地や経済特区も開発されている。ベトナム・シンガポール工業団地（VSIP）がベトナムで4つ目となる団地を開発中で最近は日系企業の訪問が多くなってきている。

### ■経済状況

1人当たり GDP は 2008 年に 1,000 ドルを超えたが、都市部では、ホーチミンの 1人当たり GDP は 2001 年に既に 1,000 ドルを超え、2010 年には 2,855 ドルに達しており、ハノイ、ホーチミン、ハイフォンは今年も 10%前後の成長が見込まれており、全国平均と比べて著しく高い。

外貨準備高は現在 200 億ドルを割っており安全圏の目安とされる輸入（70 億ドル）の 3ヶ月分を下回っている。経済発展に伴う内需拡大、工業化の進展を背景に機械設備などの輸入が拡大する一方、輸出品は原油、食料品など一次産品と、繊維製品など低付加価値品に留まっているため、毎月、約 10 億ドルの貿易赤字となっている。

### ■賃金

ベトナムの賃金は 1,800 ドル、タイ 5,000 ドル強、インドネシア 3,500 ドルで、この人件費の低さがベトナム進出のメリットの一つである。

一方、中間管理職については、ベトナムが統一後 35~36 年しか経っていないことなどから人材の層が薄く、賃金は上昇傾向にある。

総じて、賃金は安い一方で、人材のひっ迫から上昇率は高く、日本企業も従来のような低賃金での雇用は次第に難しくなると思われる。

### ■裾野産業

ベトナムに進出している日系企業の現地調達率は 22.4%と非常に低く、タイ、インドネシアの半分以下の水準である。

ベトナムは裾野産業が発達していないため、日系企業は原材料や部品の調達に頭を痛めている。

これまでは主要な原材料や部品を日本からの輸入に頼っていたが、昨今の円高で日本からの調達をどこかに移転しなければならない状況に直面している。

### ■今後の展望

ベトナムには大規模なインフラ整備プロジェクトが目白押しで、日本が参入できるビジネスチャンスは多い。

但し、日本はハイスペック、高価格というのが現地の一般的な評価であり、価格競争で中国や韓国にシェアを奪われている。

主なプロジェクトには、南北高速鉄道（新幹線）、南北高速道路のほか、交通渋滞の激しいホーチミン、ハノイでは都市鉄道（地下鉄）整備計画が本格化している。また、拡大する電力需要に対応するために発電所（原子力、火力、水力）の建設も数多く計画されている。環境問題に対する意識も高まりつつあり、日本より環境基準が厳しい工業団地も出てきている。

今後は水処理など環境案件も増えると思われる。また、ホアラック・ハイテクパークやニュータウンのような都市開発計画も多い。

### （2）CLM（カンボジア・ラオス・ミャンマー）

「新・新興国」として位置づけられるカンボジア、ラオス、ミャンマーの 3カ国（CLM）が、近年、新たに注目されている。①低廉な労働力の存在、②改革・開放政策の進展、③CLM が位置するインドシナ地域における輸送インフラ整備の進展を主な背景として、日本企業が投資や貿易などの新たな事業展開先として CLM への関心を高めていることが、その理由である。

### （3）ミャンマー

ミャンマーは、長年にわたる軍事政権の統治から閉ざされた国という印象が強かったが、20年ぶりの総選挙（2010年11月）、そして、22年半ぶりの民政移管（2011年3月）が行われ、政治・経済・社会が大きく改革された。

国土面積は 68 万平方キロメートルと東南アジアでは一番大きく、人口は 6 千 2 百万人を有する。

天然ガス、木材（チーク材）、鉱物資源、農作物、水産物などの天然資源にも恵まれているが、経済の発展段階は低く、GDP は 519 億ドル、1人当たり GDP も 832 ドルと、発展が始まったばかりという水準である。



これは、国内に少数民族を多く含んでおり、少数民族紛争が頻発したことや、軍事政権による民主化の運動の圧迫に対し、2003年に米国が経済制裁を発したことが大きな要因となっている。

かつては、アメリカが最も大きな輸出先であったが、経済制裁時にタイがとってかわり、現在、天然ガスを中心に輸出の約半分を占めている。

一方、輸入では、80年代は日本からがトップだったが、現在では、中国が入れ替わり、日本は大きく取引額を減らしている。

#### ■急増する外国直接投資と成長分野の動向

民主化後は海外からの投資が急速に伸び、中国（約140億ドル）、タイ（約30億ドル）、韓国（約24億ドル）から、石油・ガス、電力、鉱業分野への大型投資が相次いでいる。

産業面では、労働集約的な繊維産業が中心で、かつては米国向けに活発に輸出されていたが、経済制裁で半減した。しかし、最近、日本、韓国向けを中心に再び増加し始めている。

日本の繊維企業の海外生産拠点は、これまで中国が中心であったが、人件費の高騰や政府による保護政策の転換から、流出が相次いでおり、繊維産業における「チャイナ・プラス1」の生産拠点として注目されている。

今後、ベトナム等の近隣諸国と共に大メコン圏が形成されるとみられ、テインセイン大統領の下で、民主化と経済改革が急ピッチで進めば、国際社会からの支援も強まり投資環境も整っていくと考えられる。

また、西側の制裁下で、これまで中国との関係性を深めてきた経緯があるが、経済開放が着実に進む中、ポスト・ベトナムとしても注目が集まっている。

#### （4）カンボジア

発展が期待されるもう一つの国がカンボジアである。現在、南部のシアヌークビル港経済特別区では、日本の政府開発援助（ODA）で工業団地の建設が進められている（今年12月完成予定）。

タイに進出した日系企業がカンボジアに進出し、プノンペンからホーチミンやバンコクに輸出する

ケースが増えている。

カンボジア唯一の日系民間工業団地「プノンペン経済特区（PPSEZ）」も、第1期が完売し、第2期の着工時期を検討していると言われている。

カンボジアはベトナムやミャンマーに比べると労働人口は少ないが、人件費はベトナムより安く、南部回廊の建設によって投資が本格化しつつある。

バンコク-プノンペン間、ホーチミン-プノンペン間は大型のトラックが動いているが、メコン川を渡るフェリー待ちの渋滞が深刻化している。現在、ネアクルン橋が日本の無償資金援助で建設中であり、完成すればシアヌークビルも含めて文字通り南部の大動脈となるだろう。

## 6. まとめ（今後のアジア展開）

### （1）日本企業のアジア展開の特徴

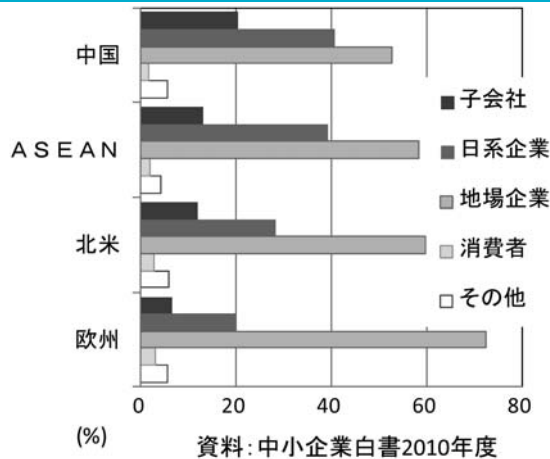
日本企業の、東アジア（中国・ASEAN）における直接投資及び輸出による海外展開と、欧米における展開の比較として、東アジアにおいては、地場企業との取引拡大、あるいは第三国への輸出開拓の動きがやや乏しく、日系企業へのサプライヤーとしての活動、あるいは、低コスト生産品の日本への持ち帰りが多いといえる。

直接投資企業の現地法人の販売先を見ると、中国とASEANでは「現地日系企業」及び「日本への輸出」の割合が高く、北米と欧州では「現地子会社」及び「地場企業」の割合が高い。

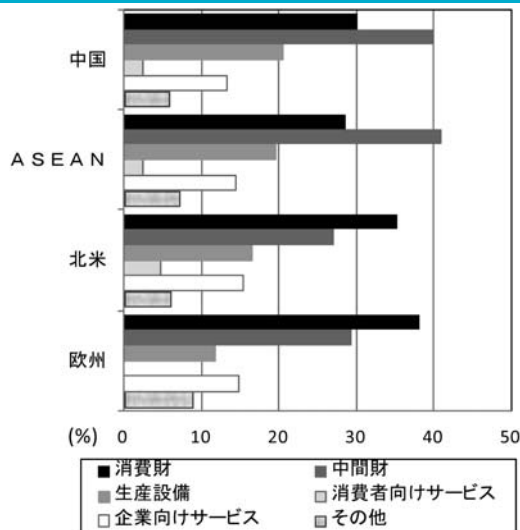
さらに、直接投資企業が現地法人で販売する財・サービスを見ると、中国とASEANでは「中間財」の割合が高く、北米と欧州では「消費財」の割合が高い。

また、中国やASEANへの輸出企業は、日系企業に中間財や生産設備を販売しているが、北米や欧州への輸出企業は、地場企業に消費財を販売している。中国やASEANへの直接投資企業は、現地を生産拠点として中間財を製造して日本に輸出する企業や現地の日系企業へ販売している一方、北米や欧州への直接投資企業は、現地を販売拠点として消費財を現地の地場企業に販売していることが分かる。

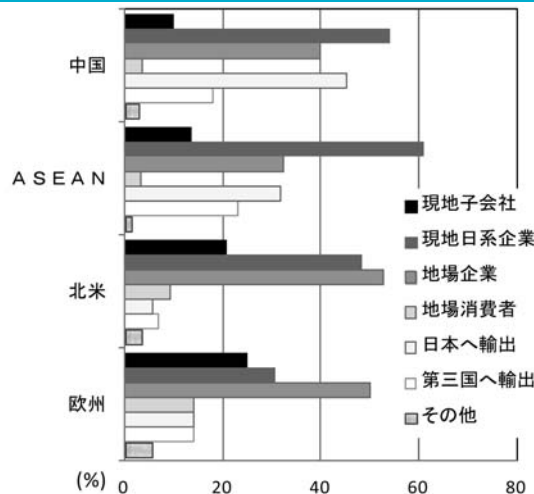
### 輸出企業の現地での販売先



### 直接投資企業が現地法人で販売する財・サービス



### 直接投資企業の現地現地法人の販売先



## (2) 今後の中小企業のアジア展開

2000年代に入り、中国、韓国、あるいはASEANの企業は、技術力の向上が顕著で、加工品、部品・コンポーネントの水平分業の時代に入った。

これらの製品は、中小企業に関わりの深い分野であるが、それまでは、技術力において、日本企業とアジア企業との技術力には格差があったと考えられるが、設備の進歩と技術力の育成により、汎用品分野ではその差は価格差と比して合理的ではなくなりつつあり、まさに、価格と顧客ニーズの把握力の競争となりつつある。

例えば、オーダーメイド性の強い部品やコンポーネント、あるいは安全性能要求の高い自動車部品等は、取引企業間の技術の摺り合わせという、一種のニーズ調査が行われ、当面は、競争力を維持できると考えられる。

ただ、汎用性の強いものは、ハイエンド品を好む国内需要者のニーズへの特化、あるいは、省エネ・新エネルギー、環境分野等々、新しい成長分野のニーズの開拓、また、優れた技術を武器に、海外の新しいマーケットでハイエンドニーズを開拓するなど、売り方の再構築の必要性が高まっていると言えよう。

モノづくりに徹してきた企業が売り方を考える、設備投資のリスクを取らなかった企業がリスクを取る。これらも立派なイノベーションといえるのではないだろうか。(山城 満)

#### 【参考文献】

- 「チャイナ・プラスワン」加藤治他 エヌ・エヌ・エー
- 「消費するアジア」大泉啓一郎著 中公新書
- 「変容するアジアと日米関係」吉野孝監修 東洋経済新報社
- 「グローバル化と中小企業」中沢孝夫著 筑摩書房
- 「東アジアの地域経済連携と日本」坂田幹男／唱新 編著 晃洋社
- 「ASEAN 経済共同体」石川幸一・清水一史・助川成也 JETRO
- 「中国-ASEAN の FTA と東アジア経済」 トラン・ヴァン・トゥ／松本邦愛 文眞堂
- 「通商白書 2012」 経済産業省
- 「中小企業白書 2010 年度版」 経済産業省
- 「CLM の経済」 公益社団法人日本経済研究センター