

アジアの原材料・部品の現地調達の 課題と展望

**2016 年 5 月
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 アジア大洋州課**

アジアの原材料・部品の現地調達課題と展望

2016年5月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

要 旨

アジア地域に進出した日系企業にとって現地従業員の賃金上昇は経営上の課題の中でも最も上位にくる問題となっている。賃金上昇は当該国が内需型の成長を遂げる上で重要な指標の1つであり、必ずしも悲観されるものではない。しかしながら想定を超える賃金上昇は、人件費を上回る経営効率向上を迫るものであり、進出企業はこの対応に苦慮していると思われる。生産効率向上の手段としては、(1) 原材料・部品の現地調達や設備の現地化、(2) 自動化などによる生産工程の省力化、(3) 生産ラインの省スペース化や省エネ化、といったものとなろう。こうした対応を同時に進めることが企業の生産効率を高めるのに不可欠であるものの、中でも現地調達率をどこまで高めることができるかが、コスト低減効果が大きく事業承継において重要なカギを握る。本特集では、各国の現地調達の最新状況やそれぞれの国における企業の取り組みなどを紹介する。全15回。

目 次

1. 現地調達率の向上には産業基盤の強化が重要	1
2. 日本の技術指導を受けた地場メーカーが成長（パキスタン）	4
3. 調達率は大きく低下、産業集積の薄さが壁に（マレーシア）	6
4. 生産効率改善は第三国からの調達がカギ（スリランカ）	9
5. 製造業のさらなる発展には人材育成が重要（インドネシア）	11
6. 近隣諸国向け輸出拠点として高い役割（シンガポール）	13
7. 日系企業の調達機能が他国に移管も（シンガポール）	16
8. 内需獲得を目指し、現地調達の兆しも（バングラデシュ）	18
9. 電気・電子産業や裾野産業の育成が急務（インド）	20
10. 地場メーカーの発掘や育成で現調率向上へ（インド）	22
11. 地場企業からの調達拡大に向けた新たな動きも（ベトナム）	24
12. 電気・電子部品の現地調達率は17.8%と低水準（ベトナム）	26
13. 現地調達率が向上、産業集積の厚みが寄与（タイ）	29
14. 製造基盤の強化と将来的な生産拡大に期待（フィリピン）	32
15. 産業基盤弱く、原材料・部品はほぼ全てを輸入（ミャンマー）	34

【免責条項】
本調査レポート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ください。
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、本調査レポート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、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

現地調達率の向上には産業基盤の強化が重要

アジア大洋州課 水谷俊博

IMF の報告によると、ASEAN5(インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナム)の 2014 年の GDP 成長率は 4.6%で、世界平均の 3.4%を 1.2 ポイント上回る。ASEAN をはじめ高成長が続くアジア諸国では、多くの日系企業から現地従業員の賃金高騰が経営上の問題点として指摘される。今後、企業はコスト低減に向け、現地調達率の引き上げや労働生産性の向上など、さらなる生産効率の改善が必要となる。本特集では、各国の現地調達の最新状況とそれぞれの国における企業の取り組みなどについて、15 回にわたり報告する。

■ 生産効率向上のカギは現地調達の拡大

ジェトロの「2015 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」(以下、ジェトロ調査)によると、営業利益の見通しで「黒字」と回答した ASEAN 進出企業は平均で 62.2%に上り、「均衡」(14.0%)、「赤字」(23.7%)を大きく上回る。今後 1~2 年の事業展開の方向性では、「拡大」と回答した企業の割合は、中国が 38.1%と 4 割を切る中、ASEAN は 54.2%と過半数を超え、引き続き旺盛な拡大意欲がみられる。南西アジアでも、パキスタン(76.7%)、インド(74.7%)、スリランカ(73.0%)と軒並み 7 割を超えている。このように拡大意欲が強い一方で課題も多く、その代表的なものが現地従業員の賃金上昇だ。ASEAN や南西アジア地域では日系企業の想定を上回るスピードで人件費が高騰している国もあり、これらの対応に苦慮する企業が少なくない。

生産効率向上の手段としては、(1) 原材料・部品の現地調達や設備の現地化、(2) 自動化などによる生産工程の省力化、(3) 生産ラインの省スペース化や省エネ化、といったものとなる。こうした対応を同時に進めることが肝要だが、中でも製造コストの 6 割に達する原材料・部品

を現地調達化できるかどうかコスト低減で重要なカギを握る。

■ 現地調達率向上が順調に進むタイ

現地調達率を引き上げるには地道な取り組みが必要で、多くの時間を要する。ジェトロ調査で進出日系企業の経営上の問題点として、「原材料・部品の現地調達の難しさ」を挙げた企業の割合は調査対象国・地域全体(注)で 43.5%となる。個別にみると、カンボジア(72.7%)、バングラデシュ(70.6%)が 7 割を超え、ベトナム(65.2%)、スリランカ(63.6%)、フィリピン(62.3%)、インドネシア(61.0%)も 6 割を上回る。一方、中国は 30.4%と、調査対象のアジア諸国の中で相対的に低く、各社の現地調達率向上の取り組みが一定程度進んで、現在は喫緊の経営課題となっていない様子が浮き彫りとなった。また、ASEAN の中で最も産業集積が進んでいるとされるタイは 39.0%と、4 割を切る水準にある。

タイでは日系各自動車メーカーのローカルサプライヤー育成への取り組みなどが進んでおり、1 次請け(Tier1)で 700 社以上、2 次・3 次請け(Tier2・3)で 1,700 社以上と自動車産業に集積の厚みがある。同国では日系製造業

の新規進出が近年も高水準で推移し、現地調達率の向上に寄与している。多くの日系企業がプレス部品や鍛造部品はもちろん、ネジ、バネ、化学品などの分野でさらなる現地調達先を探している。治具・機械などの設備、表面処理や研磨などの分野においても、現地での外注先を求める日系企業は多数存在しており、今後、汎用（はんよう）部品の現地調達化についても余地が残されているといえる。

■ 品質基準を満たせず国内調達できない事例も

ジェットロ調査による対象国・地域での製造業の現地調達率の現状をみると、ASEAN 地域ではタイ（55.5%）が最も高く、カンボジア（9.2%）が最も低い水準にある（表参照）。なお、ミャンマーは 5.0%とさらに低いが、回答企業数が 10 社未満のため、表には記載していない。また、表には示していないが、ASEAN 主要国の現地調達率を 2010 年と比較すると、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンで低下した。これらの国はいずれも中国からの調達比率が上昇しており、ASEAN で補えない部品などの調達先として、中国の役割が近年高まっていることがうかがわれる。

次回以降に詳報するが、幾つかの主要国について概観すると、現地調達率が ASEAN でタイに次いで高いインドネシア（40.5%）でも、原材料・部品のさらなる現地調達化に関心を寄せる企業が多い。ジェットロ調査でも 73.2%の日系企業が現地調達をさらに引き上げる方針と回答している。しかし、同国における現地調達率は 2012 年以降横ばいの状況が続く。納品先の品質基準に見合う原材料・部品が現地生産されておらず、国内調達ができないためとされる。また、原材料費の半分近くを占める基幹部品については納入先から指定があり、日本から調達せざるを得ないと回答する企業も多い。ただし、これらの課題はインドネシアに限らず、多くの国で聞かれるものだ。

マレーシアの現地調達率は 36.0%にとどまるが、自国の市場規模が小さく関連産業の厚みが薄い点が指摘されている。産業に広がりがないと優良品質を扱う企業の数が少なくなり、まとまった部材を効率的、柔軟に調達できず、結果的に現地調達率が思うように上がらない一因になるという。

国・地域名	回答企業数 （社）	現地	日本	ASEAN	中国	その他
総数／全体	2,198	46.5	31.0	7.5	6.8	8.2
中国	506	64.7	26.8	2.5	—	6.0
ニュージーランド	28	58.1	14.9	4.3	1.7	21.0
タイ	337	55.5	29.0	2.8	5.1	7.6
台湾	48	55.0	28.7	4.9	8.0	3.4
オーストラリア	50	49.0	16.3	8.5	6.2	20.0
インド	180	48.0	31.5	8.7	4.9	6.9
韓国	88	45.3	40.6	3.4	4.7	6.0
インドネシア	215	40.5	33.8	10.7	5.7	9.3
スリランカ	11	37.9	18.8	8.0	29.3	6.0
パキスタン	17	37.4	17.3	16.0	11.4	17.9
シンガポール	38	36.7	38.0	11.3	7.7	6.3
マレーシア	157	36.0	32.6	13.2	7.8	10.4
ベトナム	339	32.1	35.5	11.9	12.1	8.4
フィリピン	68	26.2	44.7	6.9	8.9	13.3
ラオス	11	23.2	14.3	37.7	19.1	5.7
バングラデシュ	32	22.5	25.9	9.2	32.0	10.4
香港・マカオ	39	17.2	38.5	7.3	27.9	9.1
カンボジア	33	9.2	26.9	26.5	28.3	9.1

（注）回答企業数が10社以上の国・地域。
（出所）ジェットロ調査

近年、産業集積が徐々に厚みを増しつつあるベトナムの現地調達率は 32.1%となった。同国の最低賃金は 2016 年 1 月から前年比 11.6%～12.9%上昇し、その伸び率がインフレ率を上回っており、進出日系企業にとって生産コストの削減が急務となっている。ある日系企業は、納品先からの指定などを除く大半の金型について、地場企業への技術指導などを通じて、地道に現地調達率を上げる事例を報告している。ジェットロ調査においても、ベトナムで

は今後 1～2 年で事業を「拡大」と回答した企業の割合が、鉄・非鉄・金属（64.1%）、化学・医薬（64.6%）、電気機械器具（62.2%）の 3 分野で、調査対象国・地域中の 1 位となった。今後もベトナムで、現地調達化に向けた取り組みが進むと予想される。

インドの現地調達率は 48.0%で南西アジア地域で最高水準だが、ある日系企業によると、特に素材系は地場企業の数に限られ寡占状態だという。このため、地場企業は輸入品の価格に合わせて自社製品の単価を設定する傾向にあり、仮に現地調達に切り替えても輸入品と価格があまり変わらないとする指摘もあった。ただ、輸入財を現地財に切り替えることは納期短縮や為替リスクの回避など、企業経営にとって多くの利点を有しており、生産コストの低減だけがその目的ではないといえるだろう。

カンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM）については、東西経済回廊や南部経済回廊の整備が進むカンボジアとラオスを中心に、主にタイのマザー工場から労働集約的な単純作業工程を引き受ける垂直分業型（工程間分業）の工場設立が注目されてきた。しかし、原材料・部品をほぼ全てマザー工場を含む周辺国からの支給に頼っており、現地調達率は低水準にとどまっている。またミャンマーは、タイとの国境を結ぶ経済回廊や電力などのインフラ整備が遅れているため、外資による本格的な工場進出はティラワ経済特別区の稼働を待つ必要がある。そのため、CLM の現地調達率の向上には国内産業の育成やさらなる外資誘致が必要で、本格化するまでにしばらく時間を要するとみられる。

■求められる裾野産業の基盤強化

このように、現地調達の進捗は国ごとに差があり、各国それぞれにおいて個別の課題を抱え

ている。現地調達率を引き上げるには、新規取引先の積極的な開拓や地場企業への個別の技術指導など、地道な取り組みが必要となるだろう。ジェトロでは、日本企業に対して原材料・部品の供給を希望する現地企業と、現地での調達を希望する日系企業とのマッチング商談会などを開催している。こうした機会を活用するなど、個別の企業単位での取り組みがもちろん重要ではあるものの、外資系企業や地場企業による産業集積がある程度進まない限り現地調達は難しく、企業単体の努力だけでは限界がある。各国政府は今後、外国企業をさらに誘致し裾野産業の基盤を厚くするための外資優遇政策や、地場企業への技術移転奨励策など、産業基盤強化に向けた努力が求められている。

（注）北東アジア 5 カ国・地域（中国、香港・マカオ、韓国、台湾）、ASEAN9 カ国（タイ、ベトナム、インドネシア、マレーシア、シンガポール、フィリピン、カンボジア、ミャンマー、ラオス）、南西アジア 4 カ国（インド、バングラデシュ、スリランカ、パキスタン）、オセアニア 2 カ国（オーストラリア、ニュージーランド）の計 20 カ国・地域。

日本の技術指導を受けた地場メーカーが成長

ジェトロ・カラチ 北見創

進出日系自動車メーカーは、パキスタン政府の政策に従い、自動車の国産化と原料・部品の現地調達を進めている。しかし、自動車の販売台数は年 20 万台にとどまっており、日系部品サプライヤーにとって製造拠点を設立するのは採算が合わない。今後 5 年で市場が 30 万台に拡大することが期待される中、資金力のある地場財閥系の部品サプライヤーが日本企業との技術指導契約を活用し、ビジネスを拡大することが想定される。

■ 製造原価に占める材料費は 8 割超

パキスタンに進出している日系メーカーの業種は、主に自動車、自動二輪、化学、鉄鋼などだが、こうしたメーカーに原材料・部品を納める日系サプライヤーは数社しか進出していない。一方、政府は完成品や組み立て部品に対して高関税を課し、国内生産や現地調達を促す政策を取っている。日系企業は、裾野産業が脆弱（ぜいじゃく）なパキスタンで原材料・部品の現地調達や完成品の製造に取り組んでいる。

ジェトロが行った「2015 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」（以下、ジェトロ調査）によると、パキスタン進出日系製造業の製造原価に占める材料費の割合は平均で 83.4%と、調査対象の 18 カ国・地域の中で最も高い。途上国にもかかわらず、労働集約的な産業の進出が少ないからだ。高関税が課された輸入材や技術指導契約に基づいた高コストの現地生産材を使用するため、材料費の割合が高くなる傾向にある。

日系製造業の現地調達率（金額ベース）の平均は 37.4%だが、国外の調達先をみると日本や ASEAN からが 16~17%程度と低い。隣国インドからも輸入規制の部品調達は困難で、中東や欧

州からの調達が比較的多い。

■ 自動車部品の国産化は市場次第

日系製造業の現地調達先は地場企業が 74.1%を占める。日系がほぼ 100%のシェアを占める自動車産業では、自動車メーカーは 40~110 社ある部品サプライヤーから調達しているが、日系の部品サプライヤーが少ないため、日本の部品製造企業と技術指導契約を結んだ地場企業からの調達が多い。

地場部品メーカー最大手アグリオート・インドアストリーズの取締役会長で、パキスタン駐在が通算 20 年間に及ぶ荒栄豊氏は「5 年後にパキスタンの自動車市場は 30 万台に拡大することが予想される。裾野産業が未熟だからこそ、サプライヤーにとってのチャンスは大きい」と語る。同社はハビブ財閥傘下で、1981 年の設立。日本企業 6 社と技術指導契約を締結しており、主に、ショックアブソーバー、ウインドレギュレーター、フロントフォークなどを製造する。パキスタンでショックアブソーバーを生産している会社はほかにないという。

パキスタン工業開発庁（EDB）は、部品ごとに付加価値の指標であるインプット・アウトプット比率（IOR）を計算し、国産化されている

かどうかを判定する。それに基づいて関税率が決定される。自動車部品会社の場合、法令SR0655（2006年）に基づき輸入関税率は原材料が0%、サブコンポーネントが5%、構成部品が10%、部分組み立て品が20%と定められている。

「自動車の販売台数が増えなければ、国産化や現地調達が進まないだろう」と荒栄会長は指摘する。国産化には金型への設備投資が伴うが、少量生産では採算が合わない。現状では市場規模が小さいため、自動車メーカーではモデルを絞って長期間生産するなどの対応が必要になる。しかし、近年は全世界での一斉モデルチェンジなどがあり、モデルを長期間切り替えないことは難しいという。

■ 技術指導契約は日本側にもメリット

同社は2012年、プレス部品を製造するアグリオート・スタンプングを新たに設立した。従来は納入されたプレス部品の寸法が合わないなど低品質のものがあり、現場で検査し手直しが必要だった。同社は検査不要のプレス部品をジャスト・イン・タイム方式で1日20回納入する体制を整え、自動車メーカーの生産がスムーズになった。

「品質に問題があるため、当社ではオイルなどを除きパキスタンの部材は使用していない」と荒栄会長は話す。使用する鋼材の約6割は高張力鋼板（ハイテン材）で日本製、残りは韓国製だ。車両の安全性向上や軽量化を目指し、近年では高硬度のハイテン材を使用することが多くなっており、在タイ日系企業からタイ人の技術者2人を派遣してもらい、技術指導を受けている。

技術指導契約には、指導を受けるパキスタン側企業に一定の資金が必要となる。体力に劣る小規模な部品サプライヤーは、コピー品や低品質のものしか製造できない。こうした企業は淘汰（とうた）されるか、2～3次下請けになっていく傾向にある。

「技術指導契約は日本企業にもメリットがある。リスクが低いにもかかわらず、一定の収益を得ることができる」と荒栄会長。今後も技術指導ベースで部品生産が拡大していくことが予想される。

調達率は大きく低下、産業集積の薄さが壁に

ジェトロ・クアラルンプール 新田浩之

在マレーシア日系企業の現地調達率は、周辺の ASEAN 諸国と比べて低い。現地調達の拡大は製造コストの低下に寄与するはずだが、ここ数年、その傾向はみられない。最大の理由は、国内市場が小さいため産業集積が薄いことにありそうだ。

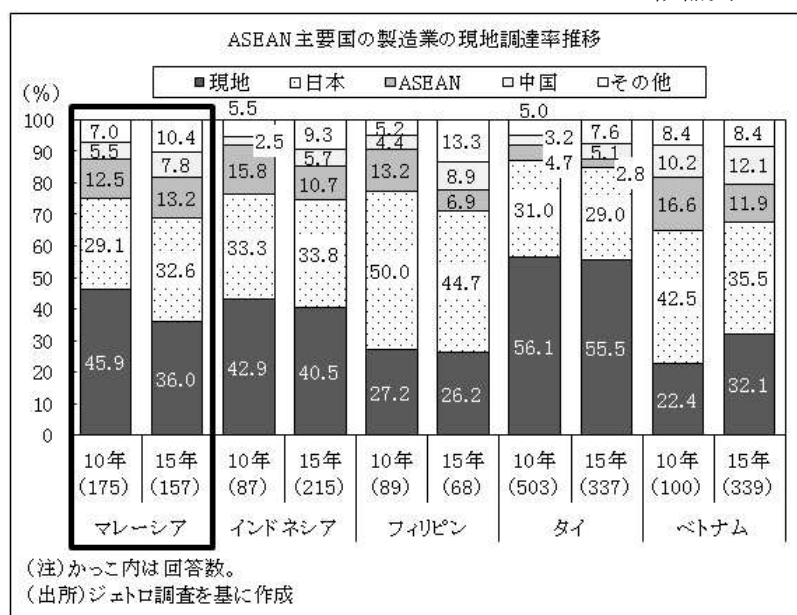
■ 電気機器や鉄などは製造業平均を下回る

マレーシアにおける製造業の現地調達率は高くない。ジェトロの「2015 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」（以下、ジェトロ調査）によると、2010 年時点では 45.9%の企業が原材料・部品を現地調達していると回答したが、2015 年は 36.0%と調達率が 10 ポイントほど低下している（図参照）。逆に日本（2015 年時点の調達率：32.6%）、ASEAN（13.2%）、中国（7.8%）からの調達率が上昇した。タイ、インドネシア、ベトナム、フィリピンなど他の ASEAN 主要国と比較しても、現地調達率が 2010 年時点からこれほど大きく低下しているのはマレーシアのみだ。

ジェトロ調査では、日本の製造原価を 100 とした場合の現地での製造原価についても聞いている。マレーシア進出日系企業の回答の平均は 80.5 と、日本で製造するよりも 2 割弱低く抑えられている。他のアジア諸国と比較すると、中国（81.9）、タイ（81.7）より低く、インドネシア（80.3）とはほぼ同じ、フィリピン（76.3）、ベトナム（73.0）よりは高い。電力やガソリンなど製造コスト面におけるマレーシアの競争力は、他の ASEAN 主要国に引けをとらない。それにもかかわらず現地調達率は低いという特徴がマレーシアにはある。

現地調達率を主要業種別にみると、輸送用機械器具が 43.0%と全体平均（36.0%）を上回る

（表参照）。これはマレーシア政府が自動車産業に、各種優遇政策を織り交ぜながら現地調達を求めていることに起因する。また、化学・医薬も 40.5%と 4 割を超える。一方、電気機械器具は 32.3%、鉄・非鉄・金属は 30.4%と全体平均を下回った。以上は回答数が 10 社以上の業種の調達状況だが、回答数が少ない業種でみても、5 割を超えたのは木材・パルプのみだ。なぜ、マレーシアでは現地調達率が上



がらないのか。

業種別現地調達率の現況 (単位:社、%)		
	回答数	回答率
製造業全体	157	36.0
化学・医薬	17	40.5
鉄・非鉄・金属	34	30.4
電気機械器具	50	32.3
輸送用機械器具	11	43.0
その他製造業	16	33.5
大企業	94	32.1
中小企業	63	41.8
(注) 回答数が10社以上の業種を取り上げた。		
(出所) 図に同じ		

■ 現地の有力部品企業は輸出を優先

ある大手電機メーカーによると、マレーシアでの現地調達は部材によって異なる。電子部品の調達は、自社製品に適合する高品質な部品を製造している地場企業はほとんどないことから、他国に依存している。一方で、樹脂や金属の成型品などの外装品については国内から調達している。別の大手電機メーカーは、外装品のマレーシアの水準はタイよりも高いと評価している。そのため、外装品の現地調達率は高いものの、多くの高品質な電子部品については、現地メーカーが輸出優遇税制取得の条件に基づいて製品を輸出に振り向けているために、日系企業の現地調達率が必然的に低くなるのではないかと推察される。

中小電子部品メーカーにも、現地調達率がゼロに近い例がある。この企業は100%近い部材を日本やドイツなどから輸入している。これら部材からコネクター部品を製造し、これを在マレーシアの日系企業や海外メーカーに販売する。部材を海外に頼る理由は、マレーシアではまとまった量を調達できないことにある。同社の現地調達率は10年前からほとんど増えてお

らず、今後も比率を増やす予定はないとの回答だった。

■ 市場規模小さく、広がりやを欠く産業の裾野

進出日系企業へのヒアリングによると、マレーシアで現地調達が進まない要因は3点に集約される。1つ目は、市場規模が小さく産業の裾野が薄い点だ。産業に広がりがないと優良品を扱う企業の数も少ない。ある企業は代表的な例として、タイやベトナムには産業の核となる高炉が建設されるが、マレーシアには高炉がない点を指摘する。鉄鋼メーカーは、鉄鋼部材を使用する産業がマレーシアでは発展しにくいとみている。産業の集積が少ないことは、まとまった部材を効率的・柔軟に調達できないことにつながり、進出日系企業の現地調達率を年々低下させる一因になっている。

2つ目の要因はマレーシアの制度だ。ある企業は、ブミプトラ（マレー系と先住民族の総称）優遇政策を挙げた。優良企業が進出を検討しても、政府に技術移転を要求される可能性から、進出計画を取りやめることもある。さらに、外国人労働者の採用が難しくなっていることも企業の進出意欲には逆風だ。実際ここ数年、製造業の進出数はそれほど増えていない。また、優遇税制の適用には製品の80%近くを輸出することを求められるため、日系部品メーカーがマレーシア国内での調達に貢献しにくくなっている。

3つ目の要因は、各種コストの上昇だ。マレーシアの製造コストは中国やタイよりも低いですが、ASEANの中では高い方に入る。財政赤字を削減するために、政府は今後、各種補助金を段階的に削減する方向だ。今はASEANの中でも比較的安価な電気代などのインフラコストが上昇する懸念がある。既に公共インフラの一部は

値上がりし始めている。こうしたコストの上昇を受けて、日系企業がより産業が集積し製造コストの安いタイやインドネシアなどから部材を調達する結果、年々、現地調達率が低下しているとみられる。一部の日系企業にはコスト削減のため、マレーシア企業への技術指導を行うことで現地調達率を引き上げる動きもみられる。しかしマレーシア全体でみると、上記の理由から低下傾向が続いており、構造的な問題を抱えているため、今後も大幅な改善は見込みにくそうだ。

生産効率改善は第三国からの調達がかギ

ジェトロ・コロンボ 小濱和彦

スリランカにおける原材料・部品の現地調達率は低く、向上の余地はいまのところ限定的だ。現地調達率を引き上げて生産効率を改善するには、日本から調達している原材料や部品を、自由貿易協定(FTA)締結国を含めて第三国からの調達に切り替えられるかどうかがかギとなるだろう。

■ 現地調達率の向上には限界

ジェトロの「2015年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」(以下、ジェトロ調査)によると、スリランカの現地調達率は37.9%と調査対象国の中でも中位にあり、一見すると、それほど低い数値ではない。しかし、回答企業の中には、ココナツなどスリランカ産の一次産品を主原料とする資源立地型企業が含まれていることを考慮しなければならない。機械部品や電気機械などの分野に限れば、この数値が大きく下がるため、経営上の問題点に「原材料・部品の現地調達の難しさ」を挙げる進出日系製造業は63.6%に及ぶ(図1参照)。

これは、カンボジア(72.7%)、バングラデシュ(70.6%)、ベトナム(65.2%)に次ぎ調査対象国で4番目に高い数値だ。20年以上にわたり機械部品を現地で製造している日系企業によると、スリランカで調達可能なものは段ボールや緩衝材などの梱包(こんぼう)品などに限られ、現地調達率は5%にも達しておらず、さらにこの割合は創業当時からほとんど変わっていない、とのことだ。

この理由は明らかで、機械部品関連の日系製造業が、スリランカでは入手困難な付加価値の高い原材料・部品はその多くを輸入に頼ってい

るからだ。加えてスリランカでは1983年から26年に及ぶ内戦が続いたため、その間は外資系製造業の進出が限られ、国内の裾野産業が十分育たなかったことも大きな要因になっている。2015年1月に誕生したシリセナ政権は輸出拡大に向け、製造業の育成を経済政策の中心に据えているものの、短期間で状況が大きく変化するとは考えにくい。

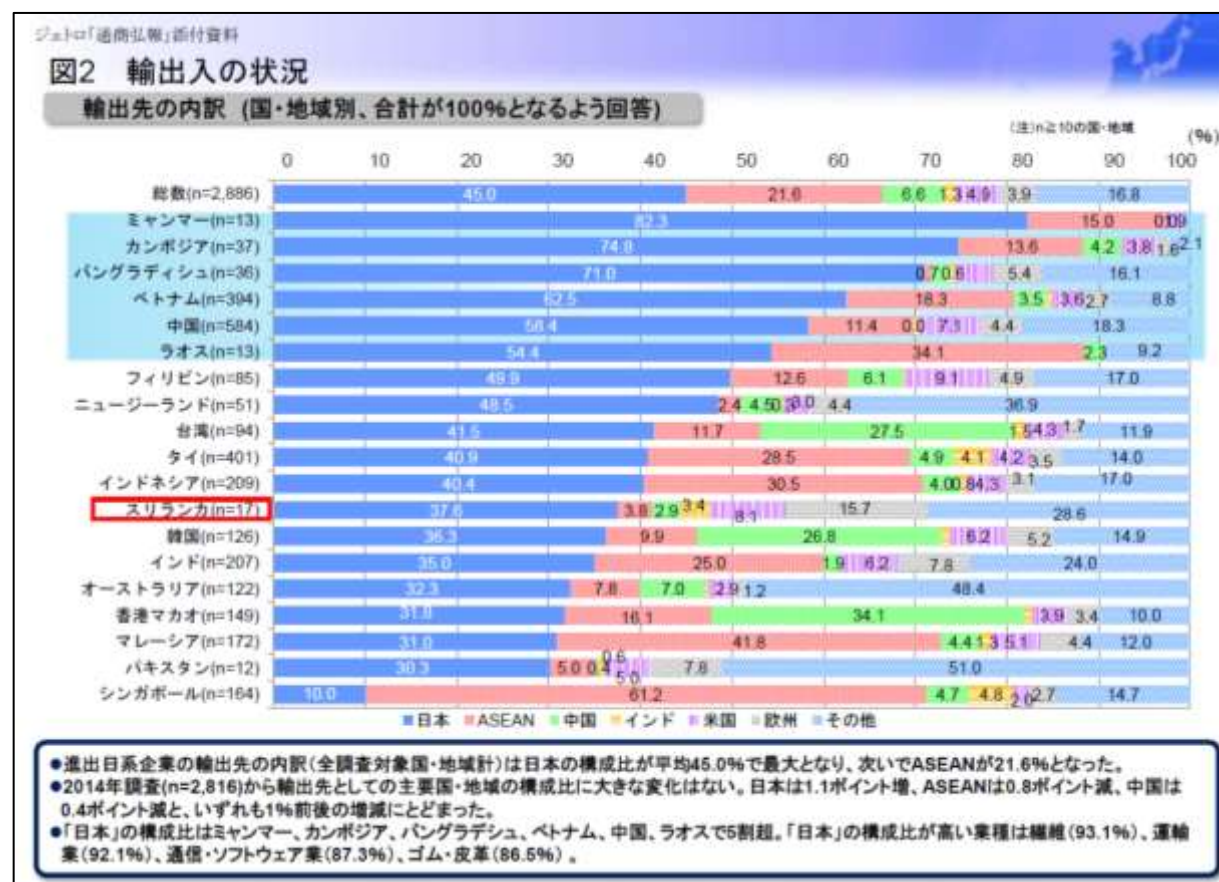


(出所) ジェトロ「2015年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」

■ FTA を活用して「準・現地調達」を模索

ただし、スリランカの製造拠点としての将来性が乏しいわけでは決していない。ジェトロ調査によると、スリランカの「輸出先の内訳」としては欧州が 15.7% を占め、調査対象国の中で欧州向けの割合が最も高い (図 2 参照)。つまり、スリランカは日系企業にとって、欧州など、アジアから西方への輸出拠点としての役割を担っているとみることができる。欧州とスリランカの間には中東や東アフリカといった新興地域があり、インド洋におけるハブ港であるコロンボ港の利用によって、これらの地域に容易にアクセスすることができる。スリランカはこのように地理的優位性を有し、中継加工貿易などで重要な製造拠点になる可能性を秘めているといえる。

スリランカは 1998 年にインドと FTA を締結 (発効は 2000 年) しており、中国との FTA も 2016 年中に交渉が妥結するとみられている。ジェトロ調査によると、インド、中国での日系製造業の現地調達率はそれぞれ 48.0%、64.7% とスリランカより高く、両国には日本企業の求める基準に合致した原材料・部品を調達できる裾野産業がある程度存在している。従って現在、日本から調達している付加価値の高い原材料や部品のうち、両国で製造しているものを、FTA を活用して無税もしくは低税率でスリランカに仕入れる「準・現地調達」のモデルを確立できる可能性がある。



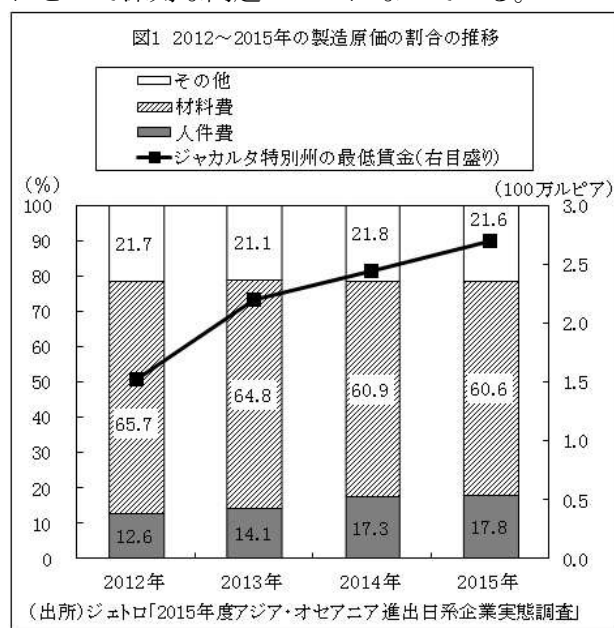
製造業のさらなる発展には人材育成が重要

ジェトロ・ジャカルタ 山城武伸

ジェトロが毎年行っている「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」によると、インドネシアにおける製造原価は年々上昇している。毎年引き上げられる最低賃金に加え、現地通貨ルピアの対ドル安が原材料・部品の輸入コストを押し上げている。生産コスト削減のため、原材料・部品の現地調達を検討する企業は多いが、納品先が指定する品質・仕様に合致しないケースが少なくない。そうした中で、現地調達率が向上しているのが金型産業だ。技術移転に時間がかかる同産業では、人材の育成が急務だ。

■ 賃金高騰に伴い製造原価が上昇

ジェトロの「2015 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」（以下、ジェトロ調査）によると、日本を 100 とした場合の製造原価は、2013 年の 76.5 から、2014 年は 78.5、2015 年には 80.3 となり、年々上昇している。製造原価上昇の一因は人件費の高騰にある。ジェトロ調査によると、製造原価に占める人件費の割合は 2012 年に 12.6% だったが、2015 年は 17.8% と 5.2 ポイント増加した（図 1 参照）。ジャカルタの最低賃金は同期間で 1.77 倍に高騰し、賃金上昇に伴う製造コストの増大は、日系企業にとって深刻な問題の 1 つになっている。

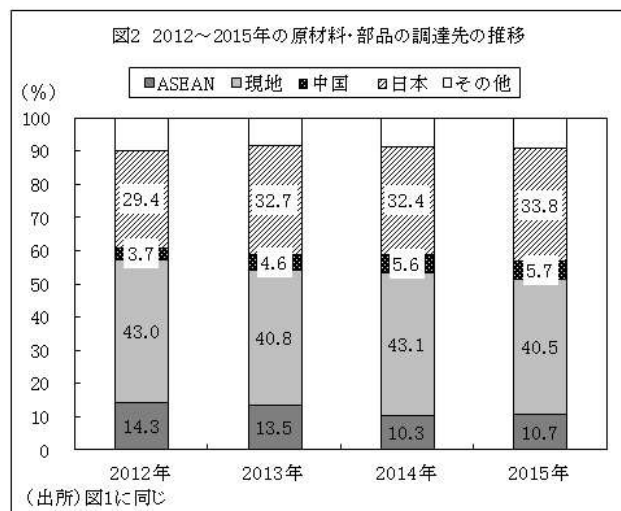


人件費増大への対策として、省人化のための機械の導入や作業効率の向上が挙げられる。しかし、自動車・二輪車をはじめとする消費が落ち込む中、追加の設備投資を行っていくのが実情だ。自動車関係の工場設備を手掛ける日系企業によると、新規設備導入の動きは鈍く、他業種への販路開拓を行わなければならないという。他方、最低賃金は勤続 1 年未満の従業員にしか適用できない上、2 年を超えて継続勤務する契約社員は正規雇用することが義務付けられている。二輪車部品を製造する日系中小企業によると、繁忙度に応じて人員調整を行うため、従業員の多くが作業を十分習熟していない契約社員となり、作業効率がなかなか上がらないという。

■ 原材料・部品の現地調達には限界も

こうした中、部品調達の現地化に関心を寄せる企業は多い。ジェトロ調査では、73.2%の企業が、今後は部品の現地調達率を引き上げる方針と回答した。他方で、インドネシアにおける現地調達率は 2012 年以降、横ばいの状況が続く（図 2 参照）。インドネシアでは納品先の品質基準に見合う原材料・部品が生産されていないため、国内調達できないことが多い。ジェトロ調査では 2012 年以降、日本と中国からの

調達率が漸増し、ASEAN からが漸減した。自動車部品を製造する日系企業によると、従来はタイから原材料や部品を調達していたが、円安が進み、日本からの調達コストが相対的に安くなった結果、現在は日本からの調達を増やしているという。



二輪部品を製造する日系企業は、部品調達の現地化には限界があると指摘する。原材料費の半分近くを占める基幹部品は、納入先からの指定品で日本から調達している。自社で現地調達できるのはそれ以外の部品だが、インドネシアでは供給元が限られているため、どのサプライヤーから調達しても費用はさほど変わらないという。同社によると、完成車の設計が日本で行われるため、基幹部品は日本製が指定されるケースが多い。自動車部品を製造する日系企業も、同様に日本、中国、タイなどから原材料を輸入せざるを得ない状況だ。インドネシアの現在の市場規模では、原料を生産するプラント企業の進出はなかなか難しい。

■ 裾野産業の人材育成に取り組む金型産業

こうした状況ではあるが、ジェトロ調査によると、現地調達率の引き上げを検討する企業

のうち、77.9%は地場企業からの調達が重要と回答しており、日系企業からの調達を重視する企業 (66.2) を上回っている。そうした中、現地調達化が進む分野の1つが金型産業だ。裾野産業の競争力強化と人材育成に取り組んでいるインドネシア金型工業会 (IMDIA) によると、2006年に23%にすぎなかった金型の現地調達率が年々向上し、2014年には52%に達した。

IMDIA はプレスやモールド、キャスティング技術習得のためのワークショップを2014年までに累計249回開催し、関連技術を獲得した348人がインストラクターとして認定されている。2006年の設立当初、79会員でスタートしたが、現在は449会員に増加している。

インドネシアの裾野産業育成に取り組む、日本工業大学専門職大学院の横田悦二郎教授は、2015年11月にジェトロが主催した経済連携促進セミナーにおいて、インドネシアでは40年足らずの間に繊維から電気電子、二輪・四輪車に至る産業移転が進んできたが、今は踊り場にある、と述べた。金型産業などの高度な技術・技能が求められる裾野産業は、技術移転に時間がかかる上、生産額が少なく、投資効率が良いとはいえない。これまで金型は輸入されるケースが多かったが、ルピアの対ドル安の進行で輸入コストが上昇している現在こそ、裾野産業の育成と活性化にとっては重要な時期、だとしている。賃金上昇やルピア安によって生産コストが上昇し、インドネシアはますます労働生産性が問われる段階に入ってきた。同国の製造業がさらに発展するためには、官民を挙げて技術人材の育成に取り組むことが重要となっている。

近隣諸国向け輸出拠点として高い役割

ジェトロ・シンガポール 小島英太郎

近年、ASEAN や中国向けに電気・電子部品を保管、輸出する物流拠点としてシンガポールの役割が高まっている。同国に調達拠点を置く電気機械メーカーや電気・電子部品製造・販売企業、商社などへのヒアリング調査を踏まえ、調達・供給ハブとしてのシンガポールの動向を、2回に分けて報告する。

■ 部品サプライヤーが集積、域内の部品ニーズに対応

シンガポールにとって、エレクトロニクス産業は製造業生産高のうち3割強を占める重要な産業だ。半導体、集積回路、記録用媒体などの電気・電子部品（以下、便宜的に「IT 部品」と呼ぶ、注1）のメーカーに加え、専門商社、電子機器受託製造（EMS）サービス事業者が同国に集積してきた。こうした IT 部品サプライヤーとの商談、調達（購買）をスムーズに進めるため、電気機械のセットメーカーなどはシンガポールに調達拠点を置いてきた。これらは、近隣の ASEAN 諸国や中国などに立地する工場向けの調達場所にもなっている。

一方、IT 部品サプライヤーはシンガポールに製造工場を持ち、輸出する場合もある（以下、地場輸出）。シンガポールの物流ハブ機能を生かし、同国内または他国で生産・調達した部品をいったんシンガポールに保管し、必要に応じ「（再）輸出」も行ってきた。IT 部品サプライヤーがシンガポールから他国に製造工場を移管する場合、販売店（商社機能）のみをシンガポールに残し、例えばマレーシアからタイに送られる IT 部品の代金決済（オフショア取引）だけをシンガポールで行うことなどもある。こうしたオフショア取引を促す制度を、シンガポ

ールは有している（注2）。加えて、シンガポールでは非居住者在庫制度が整っていることも、物流上のメリットとなっている（注3）。

■ IT 部品輸出の7割強が再輸出

シンガポールの IT 部品輸出は、2014 年には7割強が再輸出で占められている（表1参照）。2014 年の輸出額は2000 年の2倍超になり、このうち半導体など電子部品類が8割を超えている。注目すべきは、再輸出と地場輸出の推移だ。2000 年ごろは、金額ベースでどちらもほぼ同額だったが、現在では再輸出が全輸出の7割を超える。記録用媒体など品目によっては再輸出比率が低い（地場輸出比率が高い）ものもあるが、総じて再輸出比率は高まる傾向にある（表2参照）。シンガポールは自国内で製造した IT 部品を輸出しているが、近年は取引や物流を中心に行う性格をより強めているといえる。

地場輸出額は2010 年ごろまでは伸びていたが、その後は減少に転じ、2015 年1～10 月実績も同様の傾向となっている。コスト高を背景にシンガポールの製造拠点としての役割が薄らいでいることに加え、近隣諸国の工場からの現地調達ニーズ（在庫削減、リードタイム短縮など）に対応するため、IT 部品サプライヤーが他国に製造拠点を移管し、各地で部品供給ができる体制を整えてきたことがある。IT 部品サプラ

イヤーが取引・物流機能をシンガポールに残し、輸出額が伸び悩む中で、再輸出比率が高まってきたといえる。

■ 国・地域別では中国・香港向けが45%

IT 部品の輸出先を国・地域別にみると、中国・香港向けが44.8%を占める（図参照）。台湾と韓国を含めると、北東アジア向けが約6割だ。ASEAN 向けは、2000年に約3割を占めたが、現在は2割にとどまっている。IT サプライヤーの域内への分散が、背景にあるとみられる。日本向けは近年減少傾向だが、円安が IT 部品の取引にも影響していると推測される。2015年1～10月の輸出額をみると、シンガポール近隣でプラスになっているのはベトナム向けのみだ（表3参照）。同国において、通信機器産業の集積が進んでいるためとみられる。

なお再輸出比率は、2015年1～10月で国・地域ごとにおおむね6～8割強となっている。そうした中で、香港は80.9%、中国も77.1%と8割前後の高い比率を示している。

（注1）IT 部品の分類は、[ジェトロ「世界貿易投資報告2015年版」資料](#)を参照。

（注2）シンガポールは、オフショア取引を促すため、同取引の収益に対する課税を軽減するための「[グローバル・トレーダー・プログラム（GTP）](#)」を用意するなど、制度的な環境を整えている。

（注3）シンガポールにおける非居住者在庫の扱いについては、[ジェトロのウェブサイト](#)を参照。

表1 シンガポールのIT部品の品目別輸出 （単位：100万米ドル、%）

	2000年	2005年	2010年	2013年	2014年	2014年 1～10月	2015年 1～10月	構成比	前年 同期比
半導体など電子部品類	34,413	53,846	86,183	89,941	91,682	76,778	71,269	82.8	△ 7.2
電子管・半導体など	5,601	5,293	9,101	6,874	8,004	6,695	7,006	8.1	4.6
集積回路など	28,812	48,553	77,082	83,067	83,678	70,083	64,263	74.7	△ 8.3
その他の電気・電子部品	9,407	11,875	14,453	13,741	12,493	10,405	9,807	11.4	△ 5.7
記録用媒体	601	1,286	4,991	4,571	4,447	3,628	3,861	4.5	6.4
コンピュータ部品	11,048	16,209	11,320	7,156	6,376	5,435	4,086	4.8	△ 24.8
半導体製造機器部分品および付属品	0	0	571	778	707	587	861	1.0	46.8
IT部品・輸出合計	54,869	81,930	112,527	111,616	111,258	93,204	86,024	100.0	△ 7.7
再輸出	27,395	48,795	69,066	76,144	79,431	66,317	62,362	72.5	△ 6.0
地場輸出	27,474	33,135	43,461	35,472	31,827	26,887	23,663	27.5	△ 12.0

（注）IT部品分類は、ジェトロ「世界貿易投資報告2015年版」参照。
（出所）シンガポール国際企業庁の統計を基に作成

表2 シンガポールのIT部品の品目別再輸出比率 （単位：%）

	2000年	2005年	2010年	2013年	2014年	2014年 1～10月	2015年 1～10月
半導体など電子部品類	55.3	68.4	67.3	73.3	75.7	75.4	76.3
電子管・半導体など	56.2	70.6	71.0	61.7	66.2	66.2	65.3
集積回路など	55.2	68.1	66.9	74.2	76.6	76.3	77.5
その他の電気・電子部品	53.3	47.4	43.0	48.6	51.7	51.9	53.7
記録用媒体	37.9	18.4	10.3	23.4	25.5	25.4	31.6
コンピュータ部品	30.2	39.1	41.5	46.4	52.0	51.5	57.6
半導体製造機器部分品および付属品	-	-	24.3	32.0	36.2	37.1	40.4
再輸出比率	49.9	59.6	61.4	68.2	71.4	71.2	72.5

（注）IT部品分類は、ジェトロ「世界貿易投資報告2015年版」参照。
（出所）表1に同じ

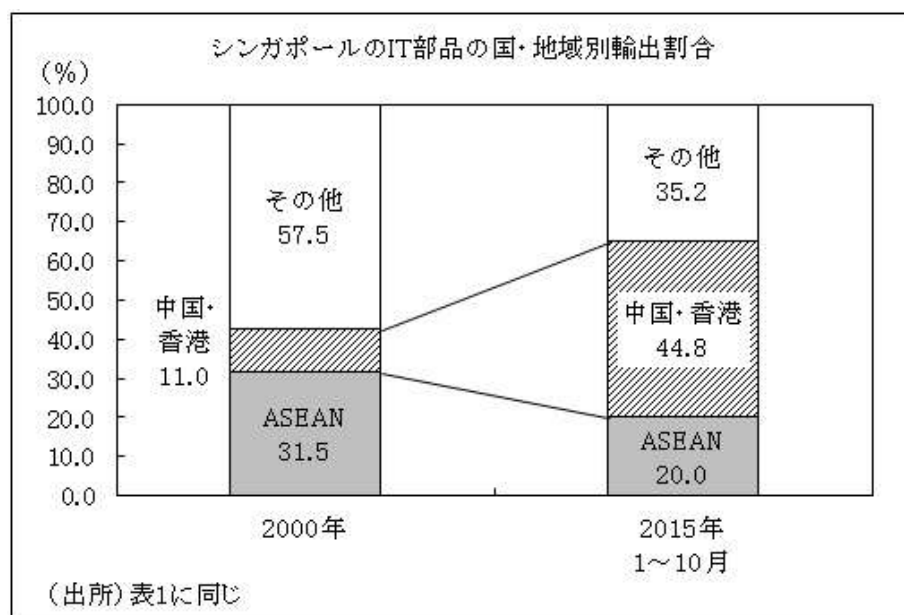


表3 シンガポールのIT部品の国・地域別輸出

(単位:100万米ドル、%)

	2000年	2005年	2010年	2013年	2014年	2014年 1～10月	2015年 1～10月	構成比	前年 同期比
香港	4,075	9,714	22,924	25,240	27,094	22,645	21,148	24.6	△ 6.6
中国	1,956	9,268	15,915	21,063	21,924	17,987	17,400	20.2	△ 3.3
ASEAN	17,297	23,853	25,519	22,942	22,004	18,414	17,200	20.0	△ 6.6
マレーシア	13,242	13,815	14,115	10,580	9,712	8,215	7,393	8.6	△ 10.0
タイ	2,591	3,713	4,941	4,863	4,550	3,807	3,787	4.4	△ 0.5
ベトナム	234	325	512	2,440	2,973	2,362	2,485	2.9	5.2
インドネシア	0	4,520	3,614	3,270	2,936	2,500	2,169	2.5	△ 13.3
フィリピン	1,184	1,412	2,237	1,651	1,725	1,438	1,289	1.5	△ 10.4
台湾	4,174	5,208	7,199	8,440	9,044	7,659	6,728	7.8	△ 12.2
韓国	2,230	5,128	7,576	7,840	7,538	6,430	5,686	6.6	△ 11.6
米国	10,385	9,587	8,183	6,269	5,925	4,942	4,817	5.6	△ 2.5
日本	3,305	5,129	7,740	7,161	6,335	5,430	4,520	5.3	△ 16.8
ドイツ	2,186	3,284	3,210	2,339	2,370	1,971	2,288	2.7	16.1
インド	572	1,270	2,885	1,732	1,509	1,277	1,162	1.4	△ 9.0
オランダ	1,621	2,803	2,117	1,593	1,892	1,667	1,102	1.3	△ 33.9
その他	7,068	6,687	9,259	6,997	5,621	4,783	3,975	4.6	△ 16.9
合計	54,869	81,930	112,527	111,616	111,258	93,204	86,024	100.0	△ 7.7

(注) IT部品分類は、ジェトロ「世界貿易投資報告2015年版」参照。

(出所) 表1に同じ

日系企業の調達機能が他国に移管も

ジェトロ・シンガポール 小島英太郎

日系企業にとって、シンガポールにおける調達機能の役割は近年、変化している。各国工場での現地調達ニーズが高まる中、IT 部品サプライヤーも、国内だけでなく各国で取引や部品供給ができる体制を整え始めている。シンガポールの後編。

■ 周辺各国の製造拠点が自立、現地調達を進める傾向に

ジェトロ・シンガポール事務所が 2015 年 8 ～9 月に実施した「第 4 回在シンガポール日系企業の地域統括機能に関するアンケート調査（注 1）」によると、地域統括機能を持つと回答した 90 社のうち、21 社（23.3%）が「調達」機能を有すると回答した（うち 8 社が電気機器・機械メーカー、注 2）。同機能を持つ企業の割合は、2011 年に実施した前回調査と比べ 5.3 ポイント低下した。現在もシンガポールで ASEAN など周辺国の製造拠点のための調達を行う企業がある一方で、各国工場が自ら調達するようになり、調達機能が他国に移管されてきたことが背景にあるとみられる。

車載用電子機器を製造する日系メーカー A 社の場合、ある商品を製造するために 90 社以上から IT 部品を調達しているが、ほぼ全ての IT 部品サプライヤーがシンガポールにあるという。同社は「LED をシンガポールで調達したいとなれば、すぐに 5 社ほどの見積もりが比較できる」と、同国での調達メリットを説明する。同社はタイやインドネシアなどに工場を有しており、調達はシンガポール向けではなく、こうした海外工場のためだ。調達は各国工場でも行っており、例えばタイで調達できない IT 部

品をシンガポールで調達したり、あるいは複数工場ですべて調達した方がコストメリットを生かせる場合にシンガポールですべて調達したりしている。同社によると、シンガポールで調達した部品であっても実際の輸出元は中国が中心で、近年ではフィリピン製も増加傾向にあるという。

車載用電子機器を製造する日系メーカー B 社は、タイ、インドネシア、フィリピン工場向け部品の国際調達拠点（IPO）をシンガポールに設置しているが、各国工場では「在庫をより一層絞りたい」「現地で購入したい」意向が強まっており、それに呼応して IT 部品メーカーも各国に進出するなど、商流自体が変わりつつあるという。同社の場合、インドネシア工場に関しては現地で調達できる部品に限られるため、シンガポールが調達を担当しているという。しかし、為替の影響で円高時にはシンガポールで域内一括購買していたが、最近の円安で部品によっては日本で調達する方が割安になり、「1 米ドル＝120 円台で、その傾向が顕著になった（2015 年 12 月現在）」と指摘する。こうした状況から、B 社のシンガポール IPO 拠点の役割も変化し、新規サプライヤーの開拓など、ASEAN 域内各国工場が行う調達の支援業務が中心になっている。

■ IT 部品サプライヤーも現地調達ニーズに対応

一方、IT 部品サプライヤーも、調達ニーズの変化に対応している。ある日系の IT 部品サプライヤー（専門商社）は、1970 年代からシンガポールを IT 部品の調達、保管、販売を行う ASEAN の拠点としてきた。しかし、域内各国にある顧客工場が地場企業から調達する傾向をより強める中、同社グループ会社の中で最も販売量の多い拠点は、車載機器向け製品の製造が多いタイになったという。シンガポールでは、タイで調達できないものを一部調達して販売することはあるが、タイは自国内で多くの部品を調達・販売できるようになっている。ただ、事業継続計画（BCP）対応として、シンガポールが一定の在庫を抱えることで、仮にタイの部品メーカーが被災しても、シンガポールから納品できるという役割も担っているという。

■ シンガポールの取引は欧米向け中心に

シンガポールに製造拠点を置く日系 IT 部品サプライヤーは、最近ではシンガポールでの取引は欧米企業向けが中心となっているという。IPO をシンガポールに設置している欧米企業と同国内で取引を行っているが、実際に製品が使われるのはフィリピン、ベトナム、インドネシアの工場で、各国向けに輸出している。また、タイでの取引は自動車や家電などの日系企業が中心になっている。タイ工場が自立し、新商品開発や部品調達などを工場自身が行えるようになったため、同国内で取引が進められるという。

ある IT 部品の輸送業者によると、タイでの IT 部品サプライヤーの集積は 2011 年の洪水以降に急速に進んだ。洪水により、自動車メーカーなどのサプライチェーンに甚大な影響が及んだことから、製造地の近くに部品をある程度

保管し、供給する体制を整える必要性が高まったことがある。現在、タイでは非居住者在庫制度が十分に整備されていない（注 3）こともあり、IT 部品サプライヤー自身がタイにも進出する必要があったという。一方、フィリピンでは非居住者在庫制度が整備されている（注 4）ことから、IT 部品の在庫を域内に供給する動きが出ているという。

（注 1）「第 4 回在シンガポール日系企業の地域統括機能に関するアンケート調査」は、[ジェトロのウェブサイト](#)参照。

（注 2）電気機器・機械とは、電子部品・デバイス、電気機械、一般機械、精密機械、情報通信機械器具を含む。

（注 3）タイにおける非居住者在庫については、[ジェトロのウェブサイト](#)を参照。

（注 4）フィリピンにおける非居住者在庫については、[ジェトロのウェブサイト](#)を参照。

内需獲得を目指し、現地調達への兆しも

ジェトロ・ダッカ 古賀大幹

将来的な内需拡大への期待が高まるバングラデシュだが、同国内で価格競争力を高め、さらなるシェアを獲得するには、原材料・部品の現地調達は重要な課題だ。現時点では二輪車や自動車（新車）のマーケットは小さく、裾野産業の集積も薄い。政府は製造業誘致を強調しているものの、政策は流動的だ。そのような中、現地調達を見据えた事業展開を進める企業の取り組みを紹介する。

■ 未熟な裾野産業とマーケット

バングラデシュは1億6,000万の人口を擁し、近年は6%超の安定した経済成長を続けていることから、同国の内需を取り込みたいとする企業は増加傾向にある。こうした中、地場企業の活躍は目覚ましく、家電（特に冷蔵庫）のウォルトン、自動二輪車のランナーは同国を代表する地場メーカーになっている。しかし、こうした企業も多く、原材料・部品を海外調達に頼る。外資企業ならば、現地調達のハードルはさらに高い。ジェトロが行った「2015年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」（以下、ジェトロ調査）によると、バングラデシュにおける経営上の課題として「原材料・部品の現地調達の難しさ」を挙げる企業が70.6%と、1位だった。主力産業である縫製業は裾野が広がりつつあるが、他の製造業は苦戦を強いられている。

国内マーケットが未成熟な点も、原材料・部品を現地調達できない理由の1つだ。現時点では、バングラデシュで小ロットの部品生産をするより、ASEAN地域やインドで大量生産した原材料・部品や完成品の一部を国内輸入の方が現実的だ。

■ 見通しが立たない産業政策

高付加価値産業を呼び込みたいバングラデシュ政府だが、地場企業によるロビー活動や税

収不足から、その方針は定まらない。二輪車メーカーのホンダやインドのバジャージなどは、完成車を輸入するよりも15ポイント関税が安くなるCKD（コンプリートノックダウン）方式を採用している。2015年7月に2015/2016年度の予算案が発表された際、国内産業保護を目的とする補足税（6種の関税のうちの1つ）の税率が、従来の30%から完成車と同じ45%に引き上げられた。CKDの優位性がなくなるこの決定に対し、外資系企業が撤回を求めたところ、政府は完成車の税率を60%に引き上げることでCKDの優位性を保つという結論を下した。結局、外資系は値上げを余儀なくされ、投資環境は以前より厳しくなったといえるだろう。

■ 部品の現地調達を拡大する日系企業も

輸入販売やCKDが主流の日系メーカーだが、現地調達を模索する企業もある。電気三輪車を販売しているテラモーターズは、既にバッテリーを自社と地場企業の合弁工場から現地調達している。その他の部品は全て中国から輸入しているが、1年以内に電装系以外のボディーやシャーシなどの部品は現地調達に切り替える予定とのことだ。また2015年12月、ダッカ南部のアダムジー輸出加工区（EPZ）内に、自動車シートメーカーのTSテックが進出した。縫製業の強みを生かす同社の進出は、バングラデシュ政府からも歓迎されている。当面は日本や

東南アジア向け輸出がメインとなるが、将来的にはインドやバングラデシュ国内への供給も視野に入れている。

今後も堅調な経済成長が予想されるバングラデシュでは、高品質の外国ブランドが地場ブランドよりも好まれる傾向にある。高関税の下、価格競争力を高めるためにも現地調達は重要だが、マーケット規模や投資規制などから、段階的に進んでいくものとみられる。

電気・電子産業や裾野産業の育成が急務

ジェトロ・ニューデリー、ムンバイ、バンガロール
古屋礼子、朝倉啓介、ディーパク・アーナンド

インド政府は「メイク・イン・インド」のスローガンの下、電気・電子産業の投資誘致に積極的だ。同分野は裾野産業が未発達で、多くの部材が輸入によって賄われているため、同産業の育成は急務だ。インドに進出している日系電気・電子関連企業の調達状況を分析するとともに、各社にインタビューした。インドの前編。

■ 現地調達率の向上に高い関心と問題意識

インド市場では、ボリュームゾーンへの製品投入で地場企業などとの価格競争が激烈さを極めている。安価な製品価格の実現には製造コストの削減が急務で、とりわけ原材料・部品の調達コスト削減が課題だ。ジェトロが行った「2015 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」（以下、ジェトロ調査）によると、インド進出日系企業の現地調達拡大に対する意識は高く、業種によっては既に高い次元での現地調達ができている。

全業種のインド進出日系企業の調達先内訳をみると、インド（48.0%）、日本（31.5%）、ASEAN（8.7%）、中国（4.9%）となっている。2010 年時の調査結果と比較してみると、インド国内からの調達割合は 2010 年の 45.2%から 2015 年には 48.0%へ上昇したのに対し、日本からの調達は 31.1%から 31.5%へとほぼ横ばい、ASEAN からの調達は 14.8%から 8.7%に低下している。進出企業に聞いた「今後の原材料・部品調達の方針」では、「インドにおける現地調達率を引き上げる」との回答が 89.3%に上った。しかも、インド進出日系企業からの調達ではなく、「地場企業からの調達が重要」との回答が 93.3%に達しており、現地調達への関

心と問題意識は極めて高い。

日本からしか調達できない原材料・部品について、日本以外の調達が困難な理由として、回答企業の 87.2%は「品質・技術面の理由から、日本でしか生産できない」としている。これは、製品納入先の指定により現地調達に切り替えることができないため、納品先の方針が変わらない限り、日本からの調達比率は引き続き高率で推移する、とみられる。

■ 電気・電子部品の多くは日本から

電気・電子産業における調達状況について平均値をみると、最も割合が大きいのは日本からの 42.6%で、続いてインド 38.7%、ASEAN 30.9%、欧州 21.5%と続いている（図参照）。回答の中で、「日本でしか調達できない部品がある」とした企業は 6 割あり、鋼材、シリコン関係、塩化ビフェニル、継電器などが挙げられた。生産面での課題として「原材料・部品の現地調達の難しさ」を挙げた企業は全体の 5 割で、現地調達の困難度は業界や企業によって異なる。

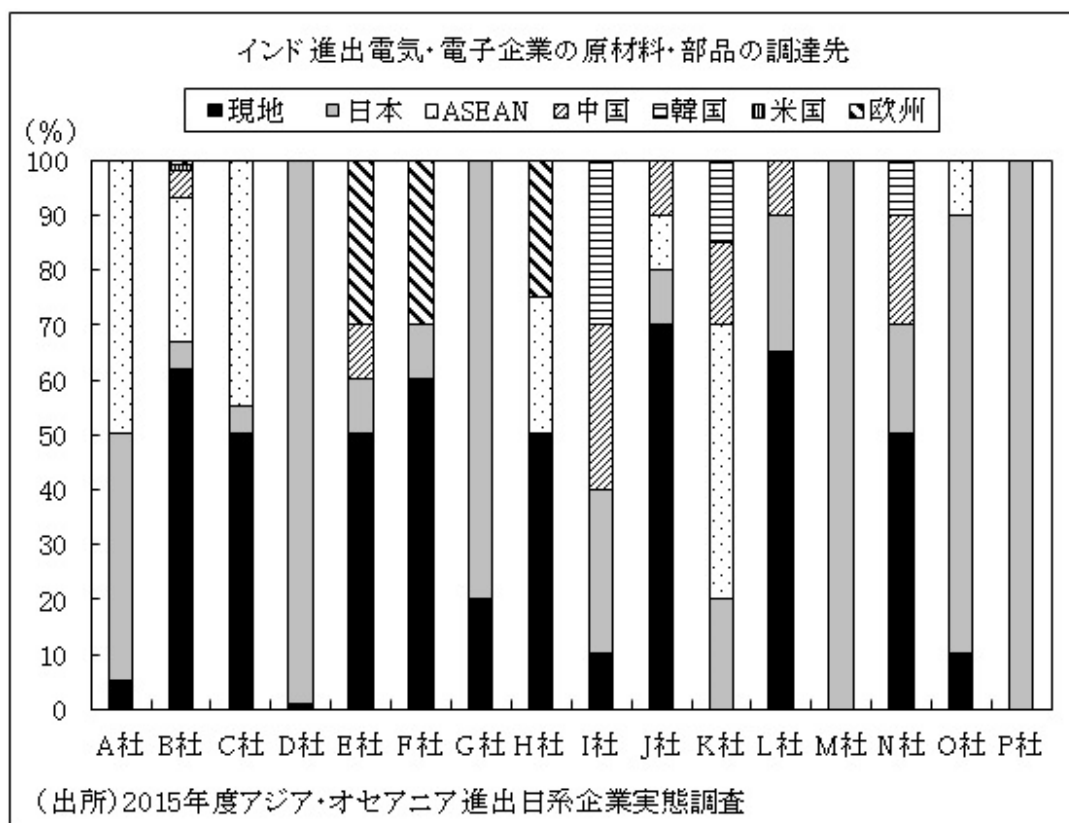
多くの日系企業が進出する輸送用機器・部品企業の場合は、インド国内での調達が 59.8%と最も高く、日本 30.8%、ASEAN 18.0%、中国 10.5%だった。広範な裾野産業を有する輸送機

器分野では、他産業と比べ地場での調達が比較的容易なことがうかがえる。さらに、地場調達の内訳をみると、インド進出日系企業からの調達が 58.9%、地場企業からが 28.9%となっており、進出日系企業が果たす役割が大きい。一方、大半の原材料・部品調達を輸入に依存する電気・電子産業の地場調達の内訳をみると、インド進出日系企業からの調達はわずか 11.2%にとどまり、地場企業からの調達が 81.4%と大半を占める（図参照）。

今後の調達方針について、電気・電子産業の回答企業の 8 割は「今後、現地調達を引き上げる」としている。地場からの調達比率を引き上げる理由としては、「低コスト化」が 100%、「納期の短縮」が 67%だった。

■ 政府も電子産業の振興を奨励

インド政府は 2012 年 10 月、電子機器の国産化を促進し、輸入依存からの脱却を図る「国家電子産業政策」を閣議決定（[2012 年 11 月 8 日 記事参照](#)）、インドでの製造を検討する電子機器メーカー向けに、設備投資の補助や税金の還付などのインセンティブを与える改定版「特別奨励パッケージスキーム」を発表した。これまでに、地場企業のほか、日系を含む外資系企業にも、同スキームを活用する企業が出ている。こうした政策に後押しされ、電気・電子分野の裾野が成長すれば、同業界における現地調達率の向上につながるのは間違いない。



地場メーカーの発掘や育成で現調率向上へ

ジェトロ・ニューデリー、ムンバイ、バンガロール
古屋礼子、朝倉啓介、ディーパク・アーナンド

インドに進出する日系電気・電子企業は、現地調達率の向上にたゆまぬ努力を続ける。インドをグローバルな調達の拠点とするために、地場の部品企業の発掘に取り組む企業、将来的な部品調達に向け地場企業の育成に乗り出す企業もみられる。インド編の後編は、進出企業の事例を基に、現地調達率向上へのヒントを探る。

■ 電子・電気企業でも向上する現地調達率

ジェトロがヒアリングしたインド進出日系電気・電子企業の大半が、現地調達率の向上に努めており、年々その成果を挙げている。家電メーカーA社は「2013年は現地調達率30～40%だったが、現時点では50%に上がった。毎年その比率を高めている」と語る。また、当初は高所得者層向け商品を輸入販売していた家電メーカーB社は、より幅広い国内市場を狙うため、「現地調達率を毎年数ポイント向上させている」という。電機メーカーC社も自社努力で、「2014年9月時点で15%だった現地調達率を2015年12月時点で65%まで引き上げた」と話す。家電メーカーD社は「自社商品はインド市場において、スペックが高過ぎる。現在輸入販売している製品を、数年で現地生産に切り替えたい。生産に際しては、コスト削減のため現地調達率を高める必要がある」とした。

■ 生産量増えれば現地生産も視野に

一方、現時点では輸入せざるを得ない原材料・部品が少なからずある。今回のヒアリングでは、半導体部品、液晶、基盤、コンプレッサ、銅、アルミ、鉄板などが挙げられた。その理由として、A社は「調達したい原材料と部品が現地にない。地場調達するよりも輸入した方が安い」と語った。C社は「特に素材系は、地

場メーカーの数が限られているため寡占状態だ。地場メーカーは輸入品の価格を考慮して、製品の価格設定をしている。そのため、現地調達しても輸入品とあまり価格が変わらず、自由貿易協定（FTA）などを活用し、関税がかからない国から調達する場合と、価格を比較する程度」という。B社は「調達したい製品を作る企業は存在するが、われわれが求めるスペックと合わないのが実情。自社の評価基準を下げる努力も必要と感じているが、そのためのプロセスは簡単ではなく、時間も必要」と話す。

また、電機メーカーE社は「プラスチック部品や射出成型金型などは現地調達も可能だが、生産ボリュームが少ないため、コスト面のメリットが得られない」とコメントした。B社は「必要な部品の委託製造も検討しているが、まだ自社の生産台数が少ないため対応してもらえない状況。生産量が増加すれば、状況が変わる可能性もある」とし、今後の市場の成長次第で、調達方法の選択肢が広がる可能性を示唆した。D社も「現在、近隣国から輸入している原材料や部品も、今後は委託生産するなどして、なるべく現地生産を進めていきたい」と語った。D社は、価格競争が厳しく、低コスト生産が求められる製品は委託生産で対応する方針で、「イ

ンドの場合、他国と比べて自社製品における委託生産製品の割合は大きい」としている。

■ インドでの最適調達を目指す

自社内の調達機能を統合し、グローバル調達に加え、インド国内での調達とを融通する体制を導入した企業もある。また、現地調達した競争力の高い部品などを世界各地の拠点や客先に輸出していく体制を取る企業もある。C社とE社からは「将来、インドをグローバル・ソーシング・ハブとて開発したい」との声も聞かれた。ただし、ヒアリングした複数の企業からは「こうした向きを強めすぎると、為替変動などでその瞬間に最も競争力のある拠点に生産が集中することになり、各拠点の安定経営を考えると、必ずしも得策とならない場合もある」との懸念も示された。

効率的な調達には、ある拠点に特定部品などの製造を集中させ、そこから各製造拠点に部品を供給するという方法が考えられる。しかし、国土が広く、州を越える輸送に中央販売税（CST）が発生するインドでは、必ずしもその方式が最適とは限らないようだ。D社は「高性能部品など、製造に多額の設備投資を伴うものは1ヵ所にまとめるが、技術がそれほど高くなく、かさばる部品などは各拠点で製造・調達しており、各州に倉庫を設置している。CSTなど、間接税の大半を包含する物品・サービス税（GST）の導入に期待している。インドは調達活動が難しい国だ」と話す。

さらなる現地調達率の向上について、B社は「日系サプライヤーからの調達では、コスト面で採算が合わないため、地場サプライヤーを探したい。インドは広く、今後も開拓の余地はある。技術力の高い地場メーカーの育成を通じ、現地調達を促進する取り組みも進めている。地

場企業の育成は課題だ」と語る。また、A社は「日系企業に限らず、輸入取引先に対して、インドでの生産を働き掛けている」という。D社は「電子機器製造のフォックスコンのインド進出に象徴されるような流れが進めば、調達先の幅が広がる」と話した。

地場企業からの調達拡大に向けた新たな動きも

ジェトロ・ハノイ 荒井拓也

ジェトロの「2015 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」(以下、ジェトロ調査)によると、ベトナムに進出する日系企業の現地調達率は 32.1%だ。裾野産業集積の遅れにより、現地調達率が思うように上昇しない中、生産性を向上させる企業の取り組みについて紹介する。ベトナム編の前編。

■ 現地調達は消耗品を除き低調

ジェトロ調査によると、ベトナムに進出している日系企業の原材料・部品の現地調達率は 32.1%で、前回調査(2014 年度)より 1.1 ポイント減少した。これは、中国(64.7%)、タイ(55.5%)、インドネシア(40.5%)と比べて低く、相対的に低水準にとどまっている。現地調達先の内訳は、地場企業(41.2%)、現地進出日系企業(45.1%)、その他外資企業(13.7%)となっており、その他外資企業からの調達割合が、中国(7.1%)、タイ(5.1%)、インドネシア(5.5%)と比較して高い。二輪車産業を中心に、台湾、韓国などの企業から調達が行われていることが、背景にあると考えられる。

一方、国内の地域ごとに4つに分類されている最低賃金は、2016 年 1 月 1 日から前年比で 11.6~12.9%上昇した([2015 年 12 月1 日記事参照](#))。2015 年平均のインフレ率 0.63% (ベトナム統計総局)を大きく上回っており、進出日系企業にとって製造コストの削減が急務になっている。

ある日系電機部品メーカーによると、現地調達率(価格ベース)は 12%で、内訳は地場企業 1%、現地日系企業 99%とのことだった。同社は米国、欧州、中国、東南アジアなど世界各地

に生産拠点を構えている。そのため基本的に、シンガポール、香港、日本の調達拠点から一括調達しており、これらと比較して安価な場合のみ現地調達部品を使用している。ベトナムは鉄鋼や樹脂原料などの工業製品の原材料の多くを輸入に頼っていることから、製造コストが中国やタイなどと比べて割高になる。現地調達する場合も、日系企業の現地工場からがほとんどで、地場企業から調達しているのは一部の消耗品のみという状況だ。コネクタなどの部品は、取引先による指定もあり、現地調達が難しいという。

■ 金型の大半は地場企業から調達

別の日系金属加工メーカーの現地調達率は約 20%で、内訳は地場企業が 10%、現地日系企業が 90%だった。現地調達できないものは、中国(85%)、ASEAN(10%)、日本(5%)から輸入しており、例えば塗料は取引先の指定もあり、現地の日系企業から調達している。一方、地場企業からは、主に紙やすりなどの消耗品や金型を調達している。同社は、地場企業の技術力向上に伴い、取引先からの指定や日本などから生産移管したものを除く、大半の金型を地場企業からの調達に切り替えている。他の日系企業からも、中国などから地場企業に調達を切り替えているといった話が複数、聞かれた。現地日系企業がベトナム企業に対し長年、技術協力

をしてきた成果といえる。

また同社は、金型以外の一部の部材について中国やマレーシアから、現地の非日系外資企業からの調達に切り替えることを検討している。輸入する場合は、関税や国内外でかかる輸送費を同社で負担する必要がある。一方、地場企業から調達する場合は、輸送費は自社工場までの国内輸送費のみとなるため、部材の価格が同一であればコストダウンにつながる。さらにオンタイムデリバリーも可能で、これまでのように自社で在庫保管する必要がないのも利点となるだろう。

■ 多能工化や自動化で生産効率の向上図る

ただ、輸入による部材調達を地場企業や非日系外資企業に切り替える動きがあるものの、全体としては現地調達率を大きく拡大させるまでには至っていない。ベトナム政府は 2015 年 11 月に裾野産業発展のための新たな政令を公布し、特に中小企業に対する優遇方針を示すなどしているが、現地調達率の向上につながるには相応の時間を要するとみられる（[2015 年 12 月 9 日記事参照](#)）。

今回ヒアリングを行った企業における、その他のコスト削減の取り組みとしては、工員の多能工化、工程の見直し、自動化などが挙げられた。例えば、前述の日系金属加工部品メーカーでは、従業員がどのようなスキルを習得しているかを把握できる「スキルマップ」を作成するなど、多能工化を図っている。進出日系企業にとって、現地調達を取り巻く環境が大きく変わらない現状において、中長期的には地場企業の協力体制を構築しつつ、自社内で生産性向上を図り、コスト削減を進めていくことが重要になるだろう。

電気・電子部品の現地調達率は 17.8%と低水準

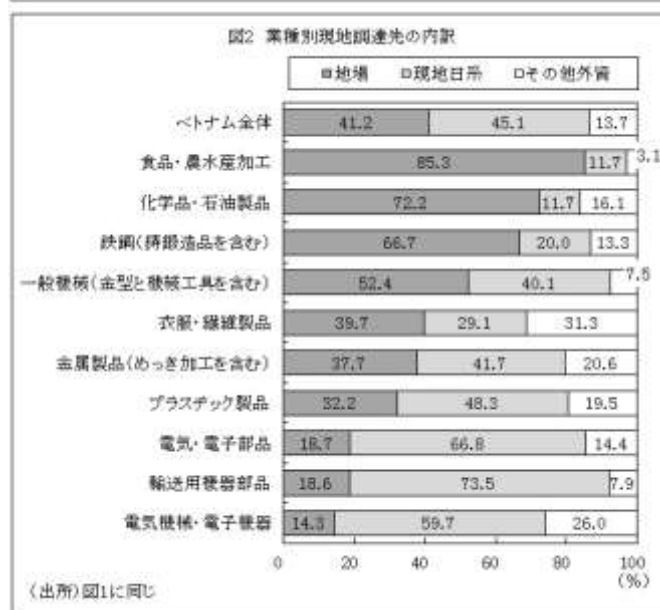
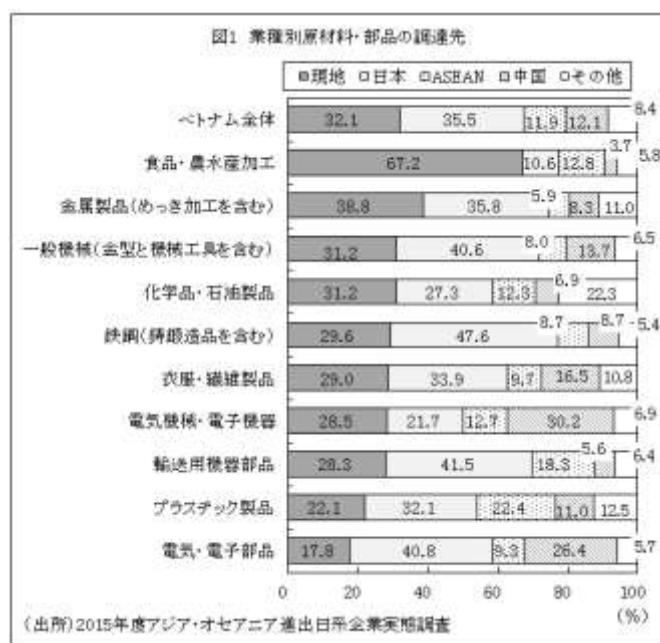
ジェトロ・ホーチミン 飯塚元人

ベトナム進出日系企業の現地調達率 32.1%は前年度の調査結果(33.2%)とほぼ同水準で、近隣の ASEAN 諸国であるタイ(55.5%)やインドネシア(40.5%)を下回っている。中でも電気・電子部品の現地調達率は 17.8%と低く、現地調達に苦慮していることが読み取れる。ベトナム編の後編は、その要因を探る。

■ 電気・電子関連の多くは輸出加工型

ジェトロの「2015 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」(以下、ジェトロ調査)によると、「原材料・部品の現地調達の難しさ」を経営上の問題点と回答した企業の割合は 65.2%に上った。調査対象 20 カ国・地域の中で、カンボジア(72.7%)、バングラデシュ(70.6%)に次いで 3 番目に高い。前年度の調査結果(70.3%)から 5.1 ポイント減少したものの、経営上の問題点としては「従業員の賃金上昇」に次ぐ上位項目となった。多くの進出日系企業は依然として、現地調達の難しさを経営課題として捉えていることがうかがえる。

また、ジェトロ調査で業種別原材料・部品の調達先をみると、現地企業からの調達は食品・農水産加工分野の 67.2%から、電気・電子部品分野の 17.8%まで大きな開きがある(図1 参照)。電気・電子部品は現地での調達率が低く、日本や中国からの輸入に頼っていることが分かる。また、業種別の現地調達先の内訳をみると、電気・電子部品は、地場 18.7%、現地日系 66.8%、その他外資系 14.4%と、地場企業からの調達割合が低い(図2 参照)。



パナソニック、東芝、キヤノン、ブラザーなど多くの日系大手電機メーカーは、1990年代から2000年代にかけてベトナム進出を果たしている。ベトナムに進出している電気・電子関連企業は、大別すると輸出加工型と内需型になるが、多くは輸出加工型だ。直近5年間におけるベトナムの主な家電製品の生産台数は増加傾向にある（表参照）。安価な労働力を生かした輸出加工型企業は、中国やタイなどからの生産移管やベトナム国内需要の伸びに合わせ、今後も増産が続くと予想される。その際、生産効率を向上させるためにも、現地調達は重要な要素となる。

主な家電製品の生産台数推移（単位：1,000台）					
	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
テレビ	2,800.3	3,099.2	2,600.4	3,112.3	3,666.1
冷蔵庫	1,540.9	1,507.1	1,632.2	1,734.9	1,766.1
エアコン	343.7	355.3	393.4	414.1	431.5
洗濯機	467.4	656.1	851.3	930.9	979.8
プリンター	14,561.9	15,467.9	15,721.7	17,297.7	16,058.5
（出所）ベトナム統計総局					

■ 軽量で高付加価値な部品は中国から調達

20年ほど前にベトナムに進出した白物家電メーカーのA社は、進出時5%だった現地調達率（価格ベース）が2015年には15%と10ポイント上昇したが、価格の高い電気・電子部品の大半は中国から輸入している。中央演算処理装置（CPU）については、中国から輸入する場合、海上輸送で10日前後かかる。一方、現地調達が可能な場合はどの地域からでも一般的に1～2日程度で、納期の観点からすれば、現地調達の方が有利だ。しかしCPUの発注は通常、約半年前に行うもので、物流で10日前後の差があっても大勢に影響はない、との意見も聞かれた。

別のメーカーB社は30%程度を現地調達しているが、CPUや電子基板、関連パーツの多くは

中国からの輸入で、軽量で高付加価値な部品を中国から調達している点はA社と同じだ。また両社ともに、現地で調達可能な部材としては、梱包（こんぼう）用のダンボールや製品に貼付するシール、取扱説明書などの印刷物、その他一部の部材に限られるようだ。

現地調達の内訳については、A社は現地に進出した日系からの調達が6割で、B社も大半が現地日系企業からの調達だ。地場企業からの調達については、各種部材において要求水準を満たすような技術を有するところがまだ多くないという。

ただA社は、鉄製品やモーターなど輸送コストがかかる、大きく重量のある部材は現地調達を将来的に目指していきたいという。一方、電気・電子部品に関しては購買単価に比べて輸送コストが低いこと、前述

のようにCPUの発注が日数に余裕を持って行われていることなどの理由から、品質レベルを保ちながら生産していくことを重視すれば、現地調達化を急ぐことはできないのが実情だ。

現地調達率を向上させる方法として、地場企業の育成も考えられるが、B社によると、電気・電子分野では部品変更のサイクルが速く、地場企業が対応することが難しいため、現実的ではないという。現在、非日系の外資企業からも調達しているが、今後は、サムスンやLGに代表される韓国系セットメーカーとともに、高い技術力を持つ韓国系サプライヤーの進出加速が予想されるため、これら韓国系企業からの調達を増やしたい、との意向を示している。

■ 中長期的には地場企業からの調達の必要性も

ジェトロ調査やヒアリング調査から明らかになったのは、現地調達によってコスト削減を行いたいものの、現時点の地場企業の技術水準では、品質面をクリアできない点が多いということだ。製品のライフサイクルの速度に対応できる技術を持った地場企業を育成していくことは短期的には難しい。進出企業の多くは、ベトナム国外、特に既に産業集積がある中国からの輸入、または別の日系企業から部材を調達している。また、近年の進出増加が著しい韓国企業からの調達も視野に入れるなど、現状ではこれらの方法に頼らざるを得ないと考えられる。ただ中長期的には、賃金上昇やリードタイムの短縮といった課題に直面することが予想され、ベトナム裾野産業の充実と発展は、今後の重要なテーマだ。

現地調達率が向上、産業集積の厚みが寄与

ジェトロ・バンコク 若松寛

タイでは日系企業の進出増加などで、裾野産業を含めた産業集積が厚みを増しており、日系企業の現地調達率が向上している。メコン地域のコネクティビティー強化に伴い、今後、周辺国からの調達も拡大することが予想される。

■ 2015 年に製造業全体で 59.7%に

バンコク日本人商工会議所が実施している日系企業景気動向調査によると、在タイ日系製造業の現地調達率は、右肩上がり推移している（表1参照）。製造業全体で2010年に49.0%だったタイ国内からの部品・原材料の調達率は、2015年には59.7%となり、5年間で10ポイント余り向上した。一方、日本からの調達率は31.7%から22.9%に低下している。

表1 部品・原材料の調達先の推移

【製造業】 (単位: %)					
	タイ国内	ASEAN	日本	中国	その他
2010年	49.0	7.0	31.7	4.5	7.9
2011年	51.1	7.8	30.3	4.1	6.7
2012年	50.7	7.5	31.3	5.1	5.4
2013年	53.8	5.9	29.3	4.6	6.3
2014年	58.3	5.4	24.2	5.0	7.1
2015年	59.7	5.8	22.9	5.0	6.7

【輸送用機械】

	タイ国内	ASEAN	日本	中国	その他
2010年	56.0	6.2	34.9	1.5	1.3
2011年	53.3	6.4	36.1	2.4	1.9
2012年	53.2	5.7	37.5	2.8	0.8
2013年	55.8	5.1	35.0	2.0	2.1
2014年	65.1	4.3	25.9	1.7	3.0
2015年	65.7	4.4	26.4	1.5	2.1

(注) ASEANはタイを除く。

(出所)バンコク日本人商工会議所の景気動向調査

業種別に在タイ日系企業の部品・原材料の現地調達率（2015年）をみると、食料品、繊維に次いで、輸送用機械が65.7%と高い（表2参照）。一方で、鉄鋼・非鉄（41.4%）、電気・電子機械（45.9%）などは、製造業全体（59.7%）より

り低くなっている。

表2 業種別の部品・原材料の調達先(2015年) (単位: %)					
	タイ国内	ASEAN	日本	中国	その他
食料品(3)	91.3	0.0	6.3	1.7	0.7
繊維(10)	69.9	6.4	7.1	9.7	7.0
化学(35)	51.6	10.5	25.4	3.4	9.1
鉄鋼・非鉄(20)	41.4	5.7	28.4	7.0	17.6
一般機械(12)	57.5	2.0	35.4	2.9	2.3
電気・電子機械(39)	45.9	8.3	31.6	10.2	3.9
輸送用機械(49)	65.7	4.4	26.4	1.5	2.1
その他(37)	54.0	8.9	22.6	3.5	11.0
製造業全体(205)	59.7	5.8	22.9	5.0	6.7

(注) ASEANはタイを除く。かつこ内は回答企業数。

(出所)表1に同じ

輸送用機械の現地調達率の高さについては、これまでの各自動車メーカーの現地調達率向上の取り組みや、ローカルサプライヤーの育成、その結果としての1次下請け（Tier1）で700社以上、2次・3次下請け（Tier2・3）で1,700社以上という自動車産業集積の厚みが背景にある。またサプライヤーだけでなく、鉄鋼や繊維など裾野産業の進出や生産能力の拡大が、現地調達率の向上に大きく寄与している。なお、ジェトロ・バンコク事務所が2014年11月に実施した「タイ日系企業進出動向調査」によると、2010年から2014年11月までの約5年間における日系製造業の新規進出数は334社と高水準で、そのことも現地調達率の向上に寄与したものとみられる。

電気・電子機械は、中国やタイを除くASEAN諸国からの調達が多く、現地調達率は製造業全体に比べ低くなっている。これは部品・原材料

が比較的軽量なことから、生産ネットワークの範囲が広く、電子部品の産業集積が厚い中国またはタイ以外の ASEAN 地域からの調達、物流コストの面で可能になっているものとみられる。

ジェトロの「2015 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」（以下、ジェトロ調査）によると、タイの日系製造業の現地調達率は 55.5% で、ASEAN 諸国では 2 位のインドネシア（40.5%）を大きく引き離し、最も高い水準にある。

■ ローカル企業からの調達増やす動きも

タイ国内の一部企業の間では、現地で調達したい部品がなくなったとの声も聞くが、世界的に販売競争が激化する中、少しでも生産コストを削減しようとする現地調達ニーズは依然高い。在タイ日系企業に現地調達したい部品・原材料を聞くと、プレス部品や鍛造部品はもちろんのこと、ねじやばね、化学品なども現地調達できるところを探しているという企業が多い。また治具・機械などの設備、表面処理や研磨などの外注先を探しているとの企業も多数あり、汎用（はんよう）部品の現地調達化を進める余地はまだ残されているといえる。また進出日系企業のみならず、ローカル企業からの調達を増やすことで、さらなる費用削減を行おうとする動きも盛んだ。ジェトロ調査では、今後、現地調達率を引き上げるに当たり、進出日系企業が重要だと答えた企業が 73.6% だったのに対し、地場企業が重要だと答えた企業は 77.6% で上回った。

他方、一般に海外でベンダー（売り手）を探すことは難しい。ローカル企業であればなおさらで、安定供給や品質の問題、信用情報の把握が困難などの課題がある。中小企業などでは、

ベンダーの発掘に必要な技術的・専門的な知識を持つ営業・調達関連の人材が不足しているところが多い。また、外国語対応ができる社員不足の課題を挙げる企業も少なくない。

このような状況の下、日本政策金融公庫、バンコク日本人商工会議所などが 2015 年 12 月に、在タイ企業の新たな取引先の開拓を支援するための商談会（第 9 回日タイビジネス商談会）を開催した。商談会は、現地調達を行いたいバイヤー（買い手）企業がブースを構え、そのニーズに応じてベンダー企業が申し込みを行う逆マッチング方式で行われた。マッチングは専門の担当者が企業のニーズやベンダー企業の製品などを把握した上で行い、商談の効率も念頭に置かれた。この商談会には過去最多の 264 社（両国計）が参加し、事前マッチングのみで 863 件の商談が行われ、在タイ日系企業の現地調達や取引先発掘に対する関心の高さがうかがわれた。

■ 周辺国からの調達の動きが活発に

近年は人件費の上昇や労働力の制約から、タイからメコン地域の国に生産ネットワークを拡大する「タイプラスワン」の動きがみられる。最終的にタイで組み立てられる自動車や電気機器などの労働集約的な生産工程を、周辺国に移す相互補完的な分業体制だ。

他方、ジェトロ・バンコク事務所が 2015 年 12 月に実施した調査の結果によると、周辺国からの部品・原材料調達の課題について、物流・通関の問題やインフラ整備を挙げる企業が多く、周辺国の産業が未発展で、現地調達が難しいとの声もあった。

今後は ASEAN 自由貿易地域（AFTA）の取り組みで、遅れていた CLMV 諸国（カンボジア、ラ

オス、ミャンマー、ベトナム) の関税撤廃が、一部除外品目を除き 2018 年 1 月 1 日までに実施される予定になっている。また、メコン地域で道路・橋・港などハードインフラの整備が着実に進展しているのに加えて、トラックの相互乗り入れ、通関手続きと運用の簡素化、シングルストップ検査の促進などを含む越境交通協定 (CBTA) の付属書・議定書の批准が 2015 年 9 月に全加盟国で完了した。こうしたコネクティビティーの強化が、低水準にとどまっている周辺国からの調達動きを活発化させることが予想される。電機メーカーなどからは、将来的に「チャイナプラスワン」の受け皿でもあるベトナムからの部品調達を検討していかなければ、との声も聞かれるようになった。

製造基盤の強化と将来的な生産拡大に期待

ジェトロ・マニラ 石川雅啓、関悠里

フィリピンの主要輸出品目の1つである電機・電子機器の輸出入額は、10年ほど前はそれぞれ約200億ドルとほぼ同額だったが、近年は輸出額が多くなっている。生産性の向上や付加価値を高める企業努力などにより、輸出が堅調に推移している。一方、フィリピン国内の現地調達率は依然として低い。同国に進出した日系企業（電子部品、自動車）に現地調達の課題と今後の展望を聞いた。

■ 重要部品の現地サプライヤー不足を指摘

ジェトロの「2015年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」（以下、ジェトロ調査）によると、フィリピンの原材料・部品の現地調達率は26.2%（前年度調査比2.2ポイント減）となり、ASEANの中ではカンボジア（9.2%）、ラオス（23.2%）に次いで低い。内訳をみると、地場企業からの調達率は26.7%にとどまり、多くを現地進出日系企業から調達（61.4%）していることが分かる。

日系大手電子部品メーカーのA社は「携帯電話に組み込むICチップなど、重要部品は現地調達が困難で、日本からしか調達できない」と話す。日本側から納品先の指定があり、調達先が固定されている事情もあるが、フィリピン国内ではサプライヤーが不足している点を指摘する。ジェトロ調査においても、「品質・技術面の理由から日本でしか生産できない」とした企業の割合が、フィリピンでは88.7%に上り、アジア・オセアニア地域で最も高かった。

■ 自動車産業のてこ入れに動く政府

フィリピンに進出する日系自動車メーカー各社は、同国市場の成長に合わせて事業を拡大しているが、現在は国内販売台数の半分以上を完成車としてタイやその他ASEAN地域などから輸入している。現地調達が難しいことに加え、

ASEAN自由貿易地域（AFTA）を機に、完成車にかかっていた30%の関税が2010年から撤廃されたことも背景にある。

そうした中、フィリピン政府は2015年末に自動車生産を財政支援する「包括的自動車産業振興戦略（CARS）」の施行細則を発表した。政府は2013年から導入の意向を明らかにしていたが、法令の制定が遅れていた。2015年6月2日に大統領令が公布されたものの、施行細則の発表に手間取った経緯がある。6年間で新規に20万台の生産を計画し、1モデル当たり最大90億ペソ（約225億円、1ペソ＝約2.5円）、3モデル合計で最大270億ペソの支援を与える内容になっている。新規の投資を呼び込み、同時にサポーティングインダストリー（裾野産業）の育成・強化を促しながら、自動車産業部門全体の製造能力を底上げしたい政府の狙いがある。

現在、フィリピン政府は輸出指向型製造業の誘致を積極的に進めており、経済区庁（PEZA）に代表される投資誘致機関は、外資系企業に対する手厚いインセンティブを設けている。また、フィリピン政府は2014年度に「Manufacturing Resurgence Program（製造業復興プログラム）」を打ち出した。豊富な労働力を有効活用するためには、雇用機会の創出が課題で、製造業の誘

致が重要とあらためて強調している。CARS の施行細則も発表されたことから、これら政策が投資の呼び水となり、国内のサポーティングインダストリーが強化されることが望まれている。

産業基盤弱く、原材料・部品はほぼ全てを輸入

ジェトロ・ヤンゴン、アジア大洋州課 浜口聡、水谷俊博

ミャンマーは2011年の民政移管後、外資を積極的に導入する政策を打ち出しており、2014年度の直接投資額は80億ドルを超え、前年度(41億ドル)比で約2倍に増加した。ただし、製造業は15億ドルと全体の18.8%にとどまっており、業種もアパレルなどの縫製業が中心となっている。国軍による一党独裁が長年続いたミャンマーは産業基盤が脆弱(ぜいじゃく)で、現地調達はほとんど進んでいない。工場の品質管理の難しさを指摘する企業も多く、課題は山積みだ。特集の最終回。

■ 現地調達可能な原材料・部品はほぼ皆無の状態

ジェトロの「2015年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」(以下、ジェトロ調査)によると、ミャンマーの原材料・部品の現地調達比率は5.0%(ただし、回答数が1のため参考値)で、ミャンマー国内で調達できる原材料・部品はかなり限られる。ベトナム32.1%、ラオス23.2%、カンボジア9.2%と比較しても、ミャンマーの低さが際立っている。

ミャンマーに進出した製造業の多くは「CMP(Cutting、Making、Packing)」と呼ばれる委託加工の形態を取っている。アパレルや製靴などの縫製業が代表例だが、原材料・部品は中国、ASEAN、日本、EUなど国外から調達しており、国内で調達可能な原材料・部品はほとんどない。

安定的な電力供給が求められる金属加工や電気溶接、半導体などの企業進出はまだ進んでおらず、ミャンマーに移管される業種は、労働集約的な単純作業工程を行う垂直分業型(工程間分業)がメインで、タイやベトナムのような最終生産工程の大規模な投資はみられない。ミャンマー国内の市場をターゲットにした、大規模な生産立地の動きも今のところない。

ジェトロ調査では、進出日系企業に現地での経営上の問題点も聞いている。ミャンマーでは「品質管理の難しさ」と「原材料・部品の現地調達の難しさ」がそれぞれ100%で、「従業員の賃金上昇」(68.8%)を抑えトップとなっている(表参照)。製造コスト低減のためには、労働生産性の向上や現地調達率の引き上げを図ることが重要だが、ミャンマーはいずれにも課題を抱えているといえる。

■ ティラワ工業団地の開業で現地進出が加速

こうした状況下ではあるが、JFEエンジニアリングは2013年に同国建設省との合弁でJ&Mスチールソリューションズを設立し、2014年に鋼橋などを製作する工場を稼働させた。今後、建設需要の拡大が見込まれるミャンマー市場を取り込むため、同国内の道路橋や鉄道橋を受注している。ただし、原材料となる鋼材はもっぱら輸入に頼っており、橋、港湾構造物、ガードレール、その他鋼構造物製品などをミャンマーで加工生産している。ヤンゴン北部のミンガラドン工業団地に工場を設立し、2015年に操業を開始した王子GSパッキング・ヤンゴン(Oji GS Packing Yangon)は、国内マーケット向けに段ボールを製造・販売しているが、段ボール

原紙は全量輸入し、生産設備も全て国外から調達した。

これまでは、ミンガラドン工業団地を中心とした日系企業の工場進出が一部みられた。その後、2015 年 9 月にティラワ工業団地の第 1 期（211 ヘクタール）が開業し、2015 年 12 月時点で予約締結済み企業数は 52 社に上り、うち日系企業は 26 社となっている。業種も自動車部品、電子部品、カメラ三脚、梱包（こんぼう）資材、車椅子、農業機械、建材、塗料、製缶などと幅広く、縫製業以外も多数含まれている。今後、ミャンマーへの製造業進出が加速することは確実な状況だ。ただし、依然として労働集約型産業が中心で、ミャンマー国内で調達可能な原材料・部品の生産が急速に拡大する可能性は低い。ちなみに、ジェトロ調査によると、1990 年代前半から経済改革にかじを切ったベトナムでも、2015 年の現地調達率は 32.1%だ。ミャンマーでの現地調達が本格化するには、しばらく時間がかかるだろう。

ミャンマーにおける経営上の問題点(上位5項目、複数回答可)(単位:%)			
	内容	2014年調査	2015年調査
1	品質管理の難しさ	22.2	100.0
1	原材料・部品の現地調達の難しさ	55.6	100.0
3	従業員の賃金上昇	68.0	68.8
4	競合相手の台頭(コスト面で競合)	42.0	65.6
5	対外送金に関わる規制	62.0	56.3
(出所)2015年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査			

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約 1 分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20160020>

アジアの原材料・部品の現地調達の課題と展望（2016 年 5 月）

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部 アジア大洋州課

〒107-6006

東京都港区赤坂 1-12-32

TEL：03-3582-5179

<https://www.jetro.go.jp>
