

2014年5月7日

## グローバルレポート

## 見直し進むメコンデルタ経済圏～2.5 億人商圏のポテンシャルと競争優位性

コンサルティング・国際事業本部 国際本部 グローバルコンサルティング部 チーフコンサルタント 池上 一希

急速に進む物流網の整備に伴い、東南アジア諸国連合（ASEAN）の中核国であるベトナムとタイ、その中間のラオス、カンボジアの結びつきが強まっている。これに経済開放により開かれつつあるミャンマーが加わり、1つの巨大経済圏が形成されつつある。このエリアにおいて、日本企業も従来の国単位の「点」のオペレーションから、メコンエリアとしての「面」を意識した展開を積極的に進めている。グローバル製造業の生産拠点再編の舞台として、また、2.5 億人の有望商圏として、重要性を増しているメコン経済圏の戦略上の位置づけと、参入のポイントについて紹介する。

## ■インフラ整備と先行国のコスト増背景に見直し機運高まる

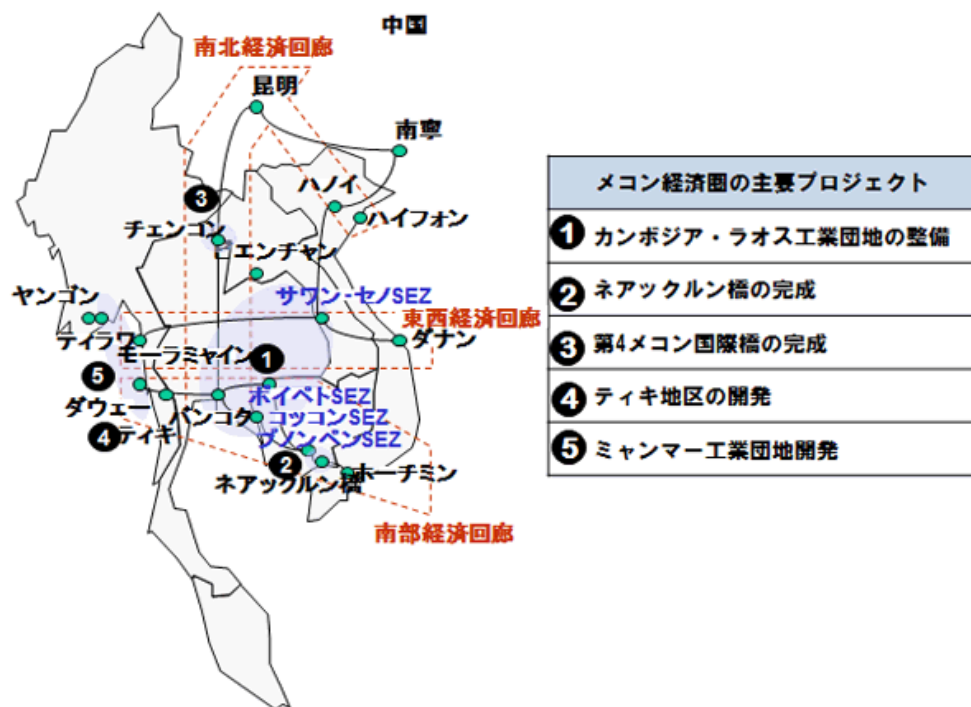
近年、メコンという言葉が頻繁に耳にするようになりました。メコン経済圏はベトナム、タイ、ラオス、カンボジア、ミャンマーの5カ国から構成されますが、近年注目を集めている背景としては、「インフラ整備の進展」「ASEAN 先行国のコスト増」の2点が挙げられます。

1つ目のインフラ整備ですが、メコンを横断する2つの回廊、東西経済回廊と南部経済回廊を中心とした物流網と、周辺の工業団地の整備が挙げられます。

東西回廊はミャンマーのモーラミヤインからはじまり、タイ、ラオスのサワナケットを抜けて、ベトナムのダナンをつなぐ約1500kmのルートです。近年はラオスのサワン・セノ経済特区（SEZ）などの回廊沿いの工業団地の整備も進み、投資を検討する企業には追い風となっています。労働集約型の製造業を中心に、中国華南地区やタイで活動していた企業が、顧客の価格要求に応じてラオスにシフトするパターンが増加しています。その多くは、中国やタイから部材を調達し、ラオスで組み立てた後、また本国に戻しグローバル市場に輸出しており、東西回廊がサプライチェーン上の要として有効活用されています。

もう1つの重要なインフラ、南部経済回廊は2015年以降、より日本企業にとり重要性を増すでしょう。同回廊はタイ・バンコクとカンボジア・プノンペン、ベトナム・ホーチミンを結んでいますが、現在ボトルネックとなっているカンボジアのメコン河の渡河は、混雑時には最大半日程度のフェリーの待ち時間が発生しています。2015年年央完成予定のネアックルン橋が完成すれば、輸送時間は大幅に短縮されます。すでに足元でカンボジアへの進出はタイ、ベトナム発のものが大半を占めます。橋の開通により、南部経済回廊に沿う形で、国境をまたいだ生産分業がより進展すると考えられます。

メコン経済圏の主要インフラと工業団地の分布



(出所)各種情報を基に MURC 作成

■タイやインドネシアでは人件費が急ピッチで上昇

メコンが注目を集める2つ目の背景は、ASEANの先行国の発展とそれに伴うコスト増です。特に、首都圏では既に1人当たりGDPが1万USDを超えたタイ、インドネシアでこの傾向は顕著です。タイでは2013年1月より法定最低賃金が一律300バーツに引き上げられ、月当たりにして60USDの上昇となりました。すでにワーカーレベルの賃金水準は中国沿岸部並みとなりつつあります。バンコクに出稼ぎに来ていた地方の労働者や、労働人口の5%を占めるといわれるミャンマー人の出稼ぎ労働者も、回帰する動きが鮮明で、人材確保は年々難しくなっています。

一方、インドネシアでも、人件費の上昇ペースは急速です。ジャカルタで2013年11月1日に最低賃金の引き上げが公表され、最低賃金は約5年間で3倍に急騰しました。以前からジャカルタ周辺の縫製産業では、韓国系企業などを中心に地方都市やバングラデシュなどの周辺国へのシフトの動きが見られましたが、近年は日系の消費財メーカーなども、生産拠点としての同国の位置づけについて再考する過渡期にさしかかっています。

国際協力銀行の「わが国製造企業の海外事業展開に関する調査報告」(2013年版)によれば、「日本企業の考える中長期の有望な事業展開先」として、上位20カ国に、今年初めてメコンの5カ国が同時にランクインしています。ここで留意すべきは、市場のボーダレス化とオペレーションの効率化の追求の中で、この5カ国を単体ではなく、面で攻略しようという意識が急速に高まっていることです。日本経済の更なるグローバル化の進展のためにも、従来以上に広い視野で市場環境を見極めていく必要性が高まっているといえます。

## ■国際分業の進展～グローバル製造業によるメコン域内での工程移管が活発化へ

グローバル製造業各社の近年の主要な経営課題の1つとして、国際分業、拠点再編が挙げられることが増えています。国境をまたいだ拠点再編の代表事例として、大きく3つのパターンが挙げられます。

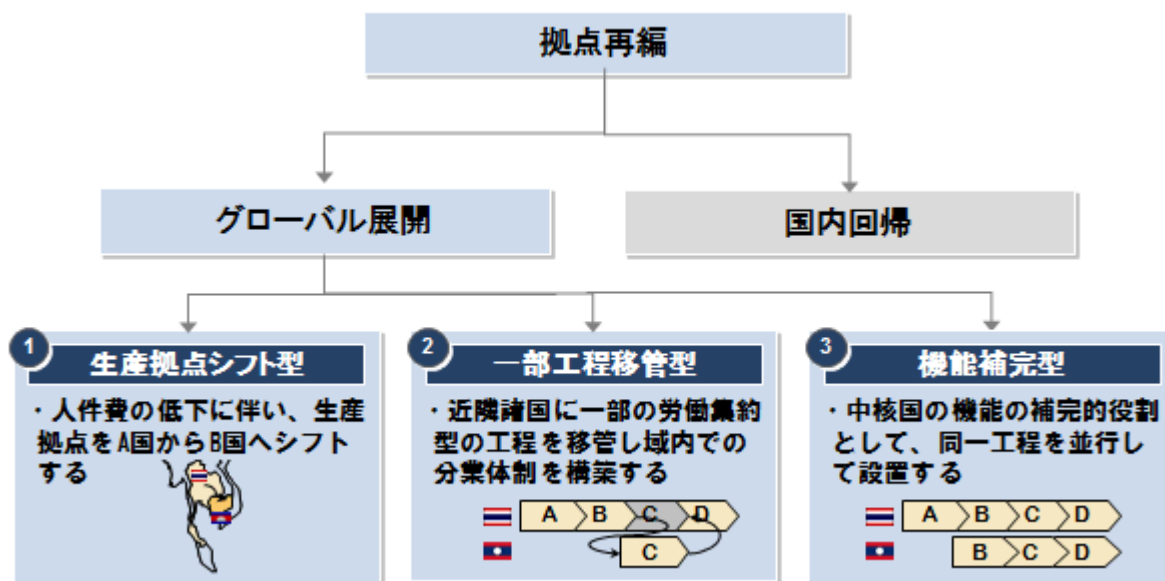
1つ目は、「生産拠点シフト型」です。2000年代に中国華南地方の労働集約型の製造業が、人件費の高騰に伴い、ベトナムやカンボジアなどに一部シフトしました。このように、コスト増を要因に、生産拠点をA国からB国へ完全にシフトするパターンです。

2つ目は、「一部工程移管型」です。人件費の安価な近隣諸国に労働集約型の一部工程を切り出し、域内で分業体制を構築します。ラオスにおいて、シートカバーの作業工程を移管したトヨタ紡織も、タイ工場発のものです。一部の生産工程をタイや中国からカンボジア、ラオスに移し、最終組み立てを再び本国で実施します。

3番目のパターンとして「機能補完型」の分業が挙げられます。2番目の一部工程切り出しよりも、生産拠点として一段踏み込んだ投資形態といえます。ミャンマーのような内需が一定程度見込めるエリアでは、この形態の進出が進む可能性が高いといえるでしょう。

現時点では2番目の「一部工程移管型」の投資形態が、メコン経済圏では主流といえます。現状、人件費が高騰したタイからカンボジア、ラオスへのシフトが主流です。しかし、最近になって事例こそ少ないものの、インドネシアからカンボジア、タイからミャンマーへのシフトを模索する企業も出始めており、メコンにおける分業形態も多様化する兆しを見せています。自動車関連では、たとえばワイヤーハーネスのような、形状が大きく輸送コストがかさむ部品や、労働集約的な生産工程の割合が高い製品において、このような動きがさらに顕著になると見込んでいます。

拠点再編の類型化(一例)



■高まる生産拠点としての位置づけ～ミャンマーは2015年以降か

従来は、カンボジア、ラオスともに、メコンデルタの国々の中でも人口規模が小さく、産業も脆弱で、投資先としての優先順位は必ずしも高いものではありませんでした。

カンボジアについては、転機となったのは2011年のミネベアの進出です。同社がタイからの一部工程の移管という位置づけで、同国で工場を稼働したことで、住友電装や矢崎総業、デンソーグループなど、製造業大手の進出が一気に進みました。従来は縫製分野を中心に、中国南部やベトナムから安価な人件費を理由とした生産拠点のシフトが主流でしたが、日本企業の進出数も急増しており、2010年からほぼ倍増となる約100社がすでに進出しています。

進出時のボトルネックといわれてきた電力供給については、インフラ整備の進展で需給ギャップが今後5年程度で大幅に改善される見込みです。また、タイの約4分の1の賃金水準はやはりカンボジア投資の最大のメリットの1つといえるでしょう。

一方で課題が無いわけではありません。2014年2月から最低賃金が80USDから95USDに切り上がりましたが、今後数年かけて、毎年15%程度の上昇が見込まれています。他国ほどの切り上がり幅ではないにしろ、今後の動向については注視していく必要があります。また、人口1400万人と小規模ゆえに、労働供給力には制約があります。すでにプノンペン周辺での人材確保に苦労している日系企業がここ数年で目立ち始めています。

一方のラオスも人件費の安さという魅力に加え、タイと地理・文化的に近いこと、電力が安価なこともメリットです。工業団地の集積は3つと限定的ですが、足元でニコンやトヨタ紡織などの大手メーカーも進出するなど、生産拠点としてクローズアップされつつあります。人口600万人と労働供給の課題はあり、カンボジアと比較して大規模投資には相対的に適さないという見方もあります。ただし、上記のような大手企業の一部生産工程のシフト・切り出しという側面での部分的な進出という意味では増加するとみています。

最後に、近年の経済開放により投資先として注目度が急速に高まっているミャンマーですが、人件費は確かに安価で縫製業の進出も足元で活発です。ただし、電力供給、物流網をはじめ、製造業に必要な基礎的なインフラ面の整備に依然かなりの課題が積み上がっています。足元では、生産拠点というよりも、6000万人を超える内需に着目した投資が目立っています。輸出拠点として同国を位置づけた展開は、将来的にはありえるかもしれませんが、本格的に製造業分野で投資が進むのは、早くてもティラワ工業団地が稼働予定の2015年以降と見込んでいます。

#### ■戦略性の高いメコン経済圏～各国の国策も注視しつつ検討を

ASEAN各国における日本企業の活動の長い歴史や、主要産業におけるプレゼンスの高さ、過渡期にある日本企業の中国市場での展開などを踏まえると、2.5億人の人口を抱えるメコン経済圏は日本企業にとり、重要な商圏といえます。

タイ政府の国策として、「中進国の罌」からの脱出を目的に、高付加価値産業やサービス産業に注力し、労働集約型産業を周辺国へシフトする政策が近年は主流になりつつあります。日本製造業の投資は自動車産業を中心にタイへの集積度合いが相対的に高いのが特徴です。タイにおける日本企業数は約8000社といわれますが、そのうち、自動車関連のサプライヤーは約2000社程度です。それ故に、南部経済回廊に沿い、タイからのサプライチェーンをどう延ばしていくか、という視点が特に日本企業にとって重要だと考えています。

もちろん、このエリアを狙うのは日本企業だけではありません。たとえば、中国・タイ合弁の捷豊(泰国)物流による2億USDの投資で物流センターや展示会場がチェンコンに建設され、将来的に雲南省から大量の消費財の流入が進むことが予想されます。また、各国の政府単位では、ラオス、カンボジア、ベトナムといった国々へのODA供与とセットで自国企業の進出を積極的に後押ししている点も注視していかなくてはならないでしょう。日本企業としてもこれらの各国政策の動向をフォローしつつ、メコンでいかに根を張るかを考えていくタイミングにさしかかっているといえるでしょう。



ラオス国境沿いタイ・ウボンラチャターニー中心街近辺

(本稿は日本経済新聞社が運営するWebサイト「日経 BizGate」に掲載された記事を抜粋し、抜き刷りにものです。禁無断転載。  
日本経済新聞社)

— ご利用に際して —

- 本資料は、信頼できると思われる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡下さい。