

世界 World

アジアの産業集積が変容

ジェトロ海外調査部国際経済課長 椎野 幸平

近年、アジアの産業集積に変容が見られる。縫製産業では中国に続いてベトナムを中心とする東南アジア諸国で集積が進む。電気機器でもベトナムやフィリピンなどに集積が広がり、輸送機器ではタイとならんでインドネシアでの集積の厚みが着実に増している。本稿では、アジアにおける主要産業である縫製品、IT製品、輸送機器を題材に、産業集積の現状を紹介し、展望を試みる。

縫製品：ベトナムを中心に集積のシフト進む

「顕示貿易統合比較優位指数 (RTA)」^注とは、ある産業の競争力を貿易統計から算出して示す指標である。この指数は同時に産業集積の代替的指標としても有意である。まず、縫製品 (HS61~63) についての RTA を見ると、これまで圧倒的な集積を誇ってきた中国は、高い競争力を維持しつつもその水準を低下させており、タイも同様に一貫して水準を低下させている。一方、ベトナムが RTA を大きく上昇させていることが分かる。インドネシアも大きな変化は見られないものの高い水準を維持している。

こうした変化の一因として、中国やタイでの人件費上昇によりベトナムの競争力が相対的に高まっている

ことが挙げられる。この点は、主要国の輸入統計からもうかがえる。日本における縫製品の国別輸入額を見ると、中国の構成比は2010年の83.7%から15年には69.1%に低下した一方、ベトナムは4.6%から10.4%へと増加した。同様に、米国では中国の構成比が同41.4%から38.6%に低下、ベトナムは7.0%から10.6%に増加。EUでも中国は同45.0%から37.4%に低下し、ベトナムは逆に2.1%から3.3%に増加している。低下する中国のシェアをベトナムが補っている構図だ。その他、日本市場ではインドネシア、カンボジア、ミャンマーなどの構成比が上昇している。

なお、中国については縫製品の RTA は低下しているものの繊維製品 (HS50~60) では上昇しており (15年は0.9)、労働集約的な財から資本集約的な財へと産業集積を転換しつつあることがうかがえる。

IT製品：ベトナムとフィリピンに広がる

IT製品 (HS84、HS85、HS90 に占める一部製品) は近年、アジアで産業集積に広がりが見られる産業である。中国やタイなどでの人件費上昇を受け、ベトナムやフィリピンに新規投資を振り向ける動きが顕在化している。

表 ASEAN 主要国と中国の縫製品・IT製品・輸送機器の RTA

| | 縫製品 | | | | IT製品 | | | | 輸送機器 | | | |
|--------|-------|-----|-----|-------------------|-------|------|------|-------------------|-------|------|------|--------------------|
| | 2000年 | 05年 | 10年 | 15年 | 2000年 | 05年 | 10年 | 15年 | 2000年 | 05年 | 10年 | 15年 |
| 中国 | 4.1 | 3.3 | 3.3 | 2.5 | ▲0.2 | 0.3 | 0.6 | 0.2 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | ▲0.2 |
| タイ | 1.4 | 1.1 | 0.6 | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 0.2 | 0.1 | ▲0.1 | 0.3 | 0.4 | 0.6 |
| インドネシア | 2.2 | 2.0 | 1.5 | 1.5 | 0.5 | 0.3 | ▲0.3 | ▲0.3 | ▲0.7 | ▲0.5 | ▲0.7 | ▲0.2 |
| マレーシア | 0.3 | 0.2 | 0.1 | ▲0.2 | 0.4 | 0.3 | 0.4 | 0.6 | ▲0.2 | ▲0.3 | ▲0.5 | ▲0.4 |
| フィリピン | 1.9 | 1.8 | 0.7 | 0.6 | 1.4 | 1.1 | 1.2 | 2.3 | ▲0.1 | 0.1 | ▲0.3 | ▲0.4 |
| ベトナム | 3.0 | 4.7 | 5.5 | 4.7 ^{注2} | ▲0.1 | ▲0.2 | ▲0.1 | 0.4 ^{注2} | ▲0.7 | ▲0.3 | ▲0.3 | ▲0.1 ^{注2} |

注1：縫製品の HS コードは61~63、IT製品の定義は「ジェトロ世界貿易投資報告」参照 (HS84、HS85、HS90それぞれに占める一部製品)、輸送機器の HS コードは86~89

注2：ベトナムの2015年欄のデータは2014年

資料：各国貿易統計を基に作成

IT製品のRTAを見ると、フィリピンは10年の1.2から15年には2.3に、ベトナムは10年の▲0.1から14年には0.4へと、ともに10年以降大きく上昇している。また、フィリピンにおける15年の輸出額287億ドルは10年の1.5倍、ベトナムにおける14年の輸出額383億ドルは、10年比で6.6倍に拡大。フィリピンではIT部品の輸出が拡大し、ベトナムでは携帯電話などのIT最終財の輸出が大きく拡大している。こうしたデータから、IT製品の産業集積は中国、ベトナム、フィリピンなどの東部アジア地域で広がりが見られることがうかがえる。

縫製品とIT製品に共通する点は、労働集約的な財であることと、人件費の影響が大きいと考えられる産業であることだ。ジェットロが実施した投資コストに関する調査によると、中国の代表的な製造業集積地域でもある広州の一般工職賃金は、05年の146ドルから15年には561ドルに上昇し、東南アジア主要国との賃金差が拡大している。例えば「広州の一般工職賃金／ベトナムの一般工職賃金」は、05年の1.2倍から15年には3.1倍に拡大しており、相対的な賃金格差がこれらの産業で集積の変容を生み出す力となったと考えられる。

輸送機器：インドネシアでの集積に厚み

自動車・自動車部品をはじめとする輸送機器産業では近年、新規投資が相次いだインドネシアのRTAが、10年の▲0.7から15年には▲0.2となった。依然としてマイナス圏内にあるものの、着実に上昇していることが分かる。インドネシアの乗用車・商用車市場は、足元では鈍化傾向も見られるが、10年の70万台から15年の101万台へと急速に拡大した。以前から一定の産業集積が存在していたことが、近年の相次ぐ投資に結びついたと考えられる。また、タイは東南アジア主要国の中では唯一、輸送機器のRTAがプラスとなっており、東南アジアの中では圧倒的な集積地域であることに変わりはない。

フィリピンは、RTA水準を大きく低下させている。ASEAN経済共同体（AEC）の下、自動車を含む工業製品に対する関税がほぼ撤廃されたことによって同国の輸入が拡大したことがその主因である。フィリピンでは、10年から自動車に対する域内関税が撤廃さ

れた。その結果、タイやインドネシアからの輸入が拡大し、国内販売台数に占める国内生産の比率も、07年の52.6%から15年には34.2%まで低下したのである。

また、ベトナムにおいてはRTAが一見上昇しているが、これは同国の厳しい輸入規制が輸入抑制効果を生んでいると考えられる。現在、多くの乗用車に課せられる同国の一般関税は70%、AEC下でのASEAN域内関税は40%だが、18年にはASEAN域内関税の無税化が約束されている。そのため18年以降、RTAは一定程度、低下するものと考えられる。

ベトナムの産業集積深化の可能性

東南アジアにおける産業集積の今後を展望すると、どのようなことが考えられるか。注目されるのがベトナムだ。その理由は、第1に今後もいわゆるチャイナ・プラス・ワンの受け皿であり続けると考えられ、繊維製品やIT製品分野での集積が一段と進むと考えられる。中国の人件費が上昇していることや中国からの部品調達が可能であることもその背景要因といえる。第2に、ベトナムが他のASEAN諸国や中国、インドなどに先駆け、環太平洋パートナーシップ（TPP）協定とEU・ベトナム間の自由貿易協定（FTA）に合意したことである。米国、EUともに繊維製品には高関税を課しており、FTAによる関税削減効果は大きく、ベトナムにおける繊維製品の産業集積を押し上げるものと考えられる。第3に、物流インフラの整備の進展で、物流コスト低下が期待されることである。ベトナム北部では現在、河川港であるハイフォン港が主力港だが、18年ごろには深海港であるラックフェン港が操業する見込みだ。この深海港が完成すると、大型コンテナ船が寄港する可能性が見込まれ、輸送コストの低下につながるとみられる。

一方、輸送機器については、タイとインドネシアを中心に集積が進んでいくものと考えられる。特に、ASEAN域内では完成車の関税がほぼ撤廃されており、既に一定の産業集積を保有するタイやインドネシアからの輸出を下支えするからである。



注：顕示比較優位指数（RCA、対象国におけるある財の輸出額の同国・地域の輸出総額に対する比率／同財の世界の輸出総額に占める比率－1で算出）から顕示比較劣位指数（RCDA、対象国におけるある財の輸入額の同国・地域の輸入総額に対する比率／同財の世界の輸入総額に占める比率－1で算出）を減算したものを、同指数がプラスだと比較優位に、マイナスだと比較劣位にある。