

## 第3章 「カ」国への海外直接投資

### 3.1 「カ」国への海外直接投資と日本企業

#### 3.1.1 海外直接投資（FDI）の役割

資本形成は経済発展の重要な要件である。東アジアの発展は、高投資と高貯蓄に支えられたものであった。しかし、経済発展の初期段階では資本蓄積に乏しく、投資を賄う貯蓄も不足している。そこで、国内の投資力不足を補うものとして、海外直接投資(FDI)が重要な役割を果たしてきた。「カ」国もその例外ではない。

投資国は、低コストの生産の場を求め、また市場を求めて FDI を行う。他方、FDI の受け入れ国にとっては、FDI をテコとして資本形成が進み、輸出の拡大や観光サービスの向上がもたらされる。それによって、雇用と所得が創出され、また技術移転の便益を受けることになる。FDI は、まさに東アジアの成長を牽引するエンジンの役割を果たしてきた。輸出加工区（EPZ）ないし経済特別区(SEZ)は、その入口であり有力な受け皿であった。

#### 3.1.2 「カ」国の貯蓄・投資及び国際収支と FDI

FDI は、最終的には、外資の投資判断に基づいて行われるものである。しかし、FDI が投資受入れ国のマクロ経済と無関係なわけではない。むしろ FDI は、受入れ国の貯蓄・投資や国際収支と裏表の関係にある。

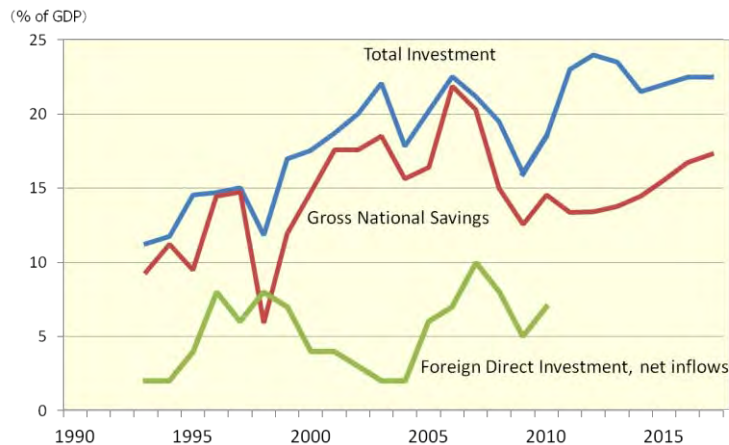
##### (1) 貯蓄・投資と FDI

「カ」国の投資率と貯蓄率は、アジア通貨危機や世界金融危機の影響を受けて変動したものの、長期のトレンドでは上昇してきた（図 3-1 参照）。特に、貯蓄率は 2001~05 年に対し 2006 年以降上昇しているように見受けられる。他方、IMF の予測では、投資率も 2010 年の 18.5%から 2012 年には 24.0%まで上昇する。その結果、経常収支赤字の GDP 比は、2010 年の 4.1%から 2012 年には 10.1%へと上昇するとしている<sup>57</sup>（表 3-1、表 3-2 参照）。

周知のように、貯蓄－投資の差額（投資超過）は経常収支の赤字額と表裏の関係にある。「カ」国は、輸入が輸出を大きく上回っている状況にある。このため、経常収支の赤字化が避けられず、それを資本収支の面で補っているのが政府開発援助（ODA）であり、FDI である。他方において、FDI は「カ」国の固定資本形成を増加させるため、貯蓄－投資ギャップを拡大させることになる。上記の IMF の予測は、「カ」国が FDI の流入増加の局面を迎えることにより、投資率の上昇と経常収支の赤字拡大がもたらされることを意味するものである。

---

<sup>57</sup> IMF “Cambodia; 2011 Article IV Consultation: Debt Sustainability Analysis”



Note: Three years moving average index (Estimation from 2010.)  
Source: Compiled by JICA Study Team based on <http://www.imf.org> and <http://data.worldbank.org/>

図 3-1 「カ」国の貯蓄—投資バランスと FDI

表 3-1 貯蓄—投資バランス (1)

(単位：GDP に占める割合%)

	2001-05	2006-10
Gross domestic saving (a)	9.5	15.4
Gross domestic investment (b)	18.3	20.3
(b—a)	-8.8	-4.9

出典：ADB「キー・インディケーターズ(主要指標集)2011年版」を  
基に JICA 調査団作成

表 3-2 貯蓄—投資バランス (2)

(単位：GDP に占める割合%)

	2008	2009	2010	2011	2012
Gross national saving (a)	15.0	12.8	14.4	13.5	13.9
Gross fixed investment (b)	19.5	16.0	18.5	23.0	24.0
Current account (b-a)	-4.5	-3.5	-4.1	-9.5	-10.1

出典：IMF“Cambodia – 2011 Article IV Consultation” (2012.2)を基に JICA 調査団作成

## (2) 国際収支と FDI

国際収支の発展段階説は、貯蓄—投資バランスが経済発展に伴って変化することに着目して、長期的視点から国際収支構造の変化を説明したものである(表 3-3 参照)。これと「カ」国の国際収支を重ねてみると、「カ」国が典型的な「未成熟な債権国」の段階にあることが分かる。すなわち、経済が発展途上にあるため、貿易・サービス収支と所得収支(投資収益収支)が赤字となり、資本収支が黒字となる資本流入国の状態にある(表 3-4 参照)。国内貯蓄を上回る投資需要を海外からの調達に依存しているのである。その主役が FDI であることはいうまでもない。

表 3-3 発展段階別の国際収支パターン

		経常収支	貿易・サービス 収支	所得収支	資本収支
I	未成熟な債務国	-	-	-	+
II	成熟した債務国	-	+	--	+
III	債務返済国	+	++	-	-
IV	未成熟な債権国	++	+	+	--
V	成熟した債権国	+	-	++	-
VI	債権取崩し国	-	--	+	+

(出所) 内閣府『日本21世紀ビジョン』2005年

今後、「カ」国が長期の経済発展を目指すためには、貯蓄率の向上を図り、貯蓄が有効に投資に結びつく仕組みをつくっていく必要がある。また、輸出振興と輸入代替による貿易収支の改善に加えて、観光によるサービス収支の黒字拡大を図っていくことが期待される。そのうえで、積極的に良質な FDI を受け入れていくことが求められる。仮に FDI の流入が大幅に鈍れば、総合収支が赤字になり、外貨準備が減少することに留意しなければならない。

表 3-4 「カ」国の国際収支

(単位:百万ドル)

	Current Account	Trade Balance & Services	Income Balance	Capital & Finance Account
2005	-307	-532	-295	393
2007	-481	-711	-364	940
2009	-931	-1028	-477	1027

出典：IMF “International Financial Statistics”

「カ」国の発展にとって、製造業への FDI を積極的に受け入れることが決定的に重要である。そのためには、持続的な経済成長を確保する健全な経済・財政の運営が不可欠である。

### 3.1.3 「カ」国への FDI の推移と特徴

「カ」国への FDI は、1994 年に適格投資プロジェクト (QIP) の認可が開始されてから、次第に増加してきた。1999 年から 2010 年までを前期と後期に分けると、後期 (2005-10 年) の年平均 FDI の承認額は 633 百万ドルにのびた。前期 (1999-04 年) の 4.5 倍である。1999 年からの 12 年間の累積承認額は、4,642 百万ドルに達した (表 3-5 参照)。

「カ」への FDI の特徴は、以下の 3 点に集約することができる。

第 1 に、FDI 流入額は年次により変動しているものの、大きなトレンドとしては、絶対額のみならず対 GDP 比でも上昇する傾向にあることである。FDI の流入には 2 つのサイクル

が認められる(図 3-1 参照)。第 1 のサイクルは、1993 年から 2003 年までである。この間、96~99 年の年平均 FDI 流入額は 227 百万ドルとなり、第 1 サイクルのピークを形成した。第 2 のサイクルは、2004 年から 2009 年までである。FDI 流入額は 2007 年には 866 百万ドルに達したが、アジア危機の影響を受けて、2009 年には 40%の減少をみた。第 1 サイクルにおける FDI の対 GDP 比は、3%~8%の幅であった。これに対し、第 2 サイクルの変動幅は 5%~10% である。すなわち、FDI の GDP 比のボトムとピークはともに上方にシフトした。そして、FDI の流入は、2010 年から第 3 のサイクルに入ったとみられる。IMF の予測によれば、FDI の GDP 比は 2009 年の 5.0%から 2011~13 年には年平均 9.6%へと高まるとされている<sup>58</sup>。「カ」国は、FDI 流入拡大の新たな局面を迎えたといえよう。

表 3-5 FDI の実績

(単位：百万ドル、倍)

期間	累積投資額	年平均投資額
1999-2004 年 (a)	842	140
2005-2010 年 (b)	3,800	633
b/a	4.52	4.52

出典：ADB “Cambodia; Key Indicators for Asia and the Pacific 2011” を基に JICA 調査団作成

第 2 は、「カ」国の場合には、FDI の主役が観光と製造の 2 つのセクターだということである。FDI のセクター別投資額を外資系企業が QIP の認定を受けた投資認可額でみてみよう。2000 年代を前期 (2001~05) と後期 (2006~2010) に分けると、製造業セクターの投資認可額シェアは前期には 42.7%であったのに対し、後期には 5.5%へと低下している。これは、縫製・製靴への投資が一段落し、次の製造業の多様化を担う FDI 業種が現れなかったことによるものであろう。それに代わって、後期には、観光セクターのシェアが 56.1%にまで高まった。しかし、2011 年になると、再び製造業シェアが 40.9%へと上昇している(表 3-6 参照)。このことは、第 3 サイクルの上昇局面を担う FDI の主役が製造業であることを示唆するものである。

第 3 は、新たな局面を迎えた FDI 流入の主役は、投資主体としての日本企業、セクターとしての組立加工型製造業、立地の場としての特別経済地区 (SEZ) だということである。

これまで「カ」国への FDI を担ってきた最大の投資国は中国であり、韓国、マレーシアがこれに続いた。その他の主要投資国は、英国、米国、台湾、ベトナム、ロシア、シンガポールなどであって、日本は 14 位に過ぎない<sup>59</sup>。しかし、近時、日系企業の対「カ」国投資が活発化してきた。例えば、2012 年 1 月~6 月にカンボジア開発評議会 (CDC) ジャパンデスクを訪問した製造業企業は 158 社にのぼり、うち 55 社が「カ」国への進出を決定し

<sup>58</sup> IMF “Cambodia; 2011 Article IV Consultation: Debt Sustainability Analysis”

<sup>59</sup> CIB (CDC) 認可の国別動向 (1994-2011 年 9 月) による (カンボジア開発協議会 (CDC) (2012) 『カンボジア投資ガイドブック』)

ている。55 社中 15 社は縫製関係であるが、その他では家電、自動車部品、電気・電子部品、精密機器・部品、照明機器、金型、工作機械など機械系企業が目立っている<sup>60</sup>。

このような最近の日系企業対「カ」国投資は、「カ」国の産業構造の多様化にその端緒を開くものである。繊維・縫製が中心であった従来の「カ」国の製造業は、加工組立型の機械系業種の進出によって、産業の分野を広げつつある。

さらに、日系企業が立地の場として SEZ を選択していることが注目される。もとより、プノンペン大都市圏で SEZ 以外に立地する企業も少なくないが、SEZ への投資では日本は中国、韓国、台湾をはるかに凌駕して、第 1 位となっている（次節 3.2 参照）。

以上から、新たな局面を迎えた「カ」国工業化の戦略は、日本企業—加工組立型産業—SEZ を軸に考えることが重要な視点となろう。

**表 3-6 外資系企業の QIP 認可額の産業別内訳**

(単位：%、百万ドル)

	2001~05	2006~10	2011
Agriculture	3.3	8.0	10.3
Industries	59.7	14.9	40.9
Energy	7.9	8.9	0.0
Mining	9.2	0.6	0.4
Manufacturing	42.7	5.5	40.5
Services	15.2	21.0	9.4
Tourism	21.8	56.1	39.4
合計	100.0	100.0	100.0
実額	1,986	26,535	7,012

注：200 万ドル以下の投資は含まれていない。  
出典：CIB(CDC)資料を基に JICA 調査団作成

### 3.1.4 日本の FDI の特徴と受入れ環境

「カ」国では、日本の FDI に対する期待が高まっている。日本の FDI は、「良質の FDI」だとのイメージがあるからでもある。

日本の FDI には、次のような 5 つの特徴がある<sup>61</sup>。

第 1 は、製造業の比率が高く、かつ輸出指向だということである。日本の製造業は、「加工貿易」といわれたように、もともと輸出指向型であった。その輸出型製造業が日本の FDI

<sup>60</sup> 今村祐二「カンボジア投資における三つの留意点(立地・物流・人材)(CDC, ASEAN-Japan Center, JICA, JETRO (2012)『カンボジア投資セミナー』)

<sup>61</sup> 青木健(2000)『アジア経済 持続的成長の途』日本評論社、北原淳・西沢信善(2004)『アジア経済論』ミネルバ書房、小野充人「日本の対外直接投資が投入構造に与えた影響」(長谷川稔哲(2011)『APEC の市場統合』中央大学出版会、内閣府(2010)『世界経済の潮流 2010 年 I』)ほか。

の主役である。日本の製造業が生産拠点を移すことで、FDI 受入れ国の輸出型工業化が促進されることになる。

第 2 は、機械加工を中心に域内分業を進展させていることである。特に、日本の機械産業は、多様で複雑な工程間分業を特徴としている。東アジアで製造業の域内貿易比率が高まっているのは、このような日本企業が培った産業内・企業内分業の深化を反映するものである。日本の FDI は、受入れ国がグローバル・バリュー・チェーン（GVC）に参画する契機となってきた。

第 3 は、受入れ国の生産能力、輸出能力を高め、また製品が日本にも還流していることである。日本の製造業の移転は、多くの場合、工場内で生産活動が完結するものではない。技術移転が行われ、生産の現地化が進められ、積極的に裾野産業を育てている<sup>62</sup>。さらに、受入れ国と日本との貿易関係の発展にも寄与している。

第 4 は、日本の産業の比較優位構造や技術力を、反映していることである。日本は、製造技術において卓越した技術力を持っている。生産分業の深化に伴って、次第に低位の技術から高次の技術への移管が行われている。最終的には、研究開発（R&D）機能の現地化まで進むことになる。これは、受入れ国の技術力向上に大きく寄与するものである。

第 5 は、円高による日本国内での競争力の劣化が、FDI を促していることである。製造業の海外移転は、1980 年代からの波動的な円高によって加速されてきた。日本国内に立地することによる競争の不利を克服する手段が、FDI である。製造業の海外移転の動きは、大企業のみならず、近時急速に中小企業にまで及んでいる。それだけに、現地の優れた産業人材へのニーズも強い。日本の FDI は、受入れ国の人的能力の向上に役立つものである。

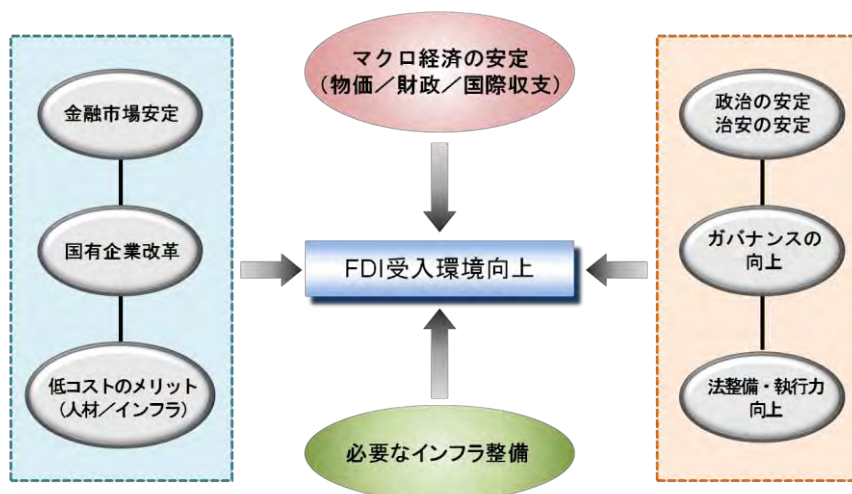
概して言えば、日本の FDI は「カ」国経済の健全な発展に寄与する「良質の FDI」である。そこで、日本をはじめ広く世界から「カ」国に FDI を呼び込むためには、FDI を支える条件を整備する必要がある。新興 ASEAN たる「カ」国、ラオス、ミャンマー及びベトナム（以下、CLMV）にとっては、マクロ経済の安定、必要なインフラ整備、経済システムの整備、ガバナンスなどの向上が不可欠だとされている(図 3-2 参照)。

「カ」国の現状に顧みれば、特に以下のような FDI 受入れ条件の整備が重要であろう。

第 1 は、産業活動の基盤となる物的インフラの整備である。特に、安定的な電力供給と円滑な物流・ロジスティックスを支える交通インフラは必須であろう。また、産業が集積する地域の基盤が整えられなければならない。

---

<sup>62</sup> 本報告書における「裾野産業」の定義については、第 2 章 2.2.3 を参照。



(出所) 伊藤隆敏編著『ASEANの経済発展と日本』（日本評論社、2010年）を参考にしてJICA調査団作成

図 3-2 FDIの受け入れを支える条件（CLMV）

第2は、産業人材である。労働コストが低だけでなく、生産活動を担うにふさわしい産業人材が育てられなければならない。

第3は、ガバナンスの向上であり、法整備と執行力の向上である。法令が制定されるだけでなく、その実効性が担保されていなければならない。特に、企業が安心して操業するためには、行政の執行における透明性の向上が求められる。

第4は、金融市場が安定していることである。この点で、「カ」国では通貨として米ドルが利用できるため為替リスクが小さいことは、FDIの流入を容易にする要因となっている。今後、FDIと国内中小企業との連携を促進していくうえでは、中小企業への資金供給メカニズムを整備することが必要になる。

第5は、マクロ経済の安定である。物価の安定と経済成長の両立をはかり、財政の規律を守り、総合収支が赤字になるような事態を回避することが、FDI流入の重要な要件である。

以上に述べたFDI受入れ条件の整備については、第2編の政策提言においてさらに具体的に言及されることになる。

### 3.1.5 日本企業の声と立地選択

以下、2012年7月に東京及び大阪で開催された投資セミナーにおけるアンケート調査結果を基に、「カ」国に対する日系企業の生の声をみることにする。

#### (1) 日本で開催されたセミナー参加企業の意向

2012年7月、大阪および東京において「カンボジア投資セミナー」が開催された。その際アンケートを行ったところ、大阪で79名、東京で224名の回答が寄せられた(合計303名)。

「カ」国への投資に関しては、1)「カ」国への関心がある投資分野(業種)、2)「カ」国

への投資計画の有無、3)「カ」国への投資を計画、もしくは検討する主な理由、4)「カ」国に対する投資の意思決定に際して懸念される点についての設問が設けられた。回答の結果は、以下のとおりである。なお、設問のうち、1) 2) 4) は複数回答可とされた。

### 1) 関心がある投資分野の業種

「カ」国への投資に関心がある上位 3 業種をみると、大阪では、①衣料、②機械加工、③電気通信となっており、東京では、①機械加工、②水産・農産業、③食品加工であった(図 3-3、図 3-4 参照)。大阪で衣料が第 1 位となったのは、関西地域が繊維の産地であることを反映している。他方、東京の場合には、投資に関心がある分野が多様化しているのが特徴である。

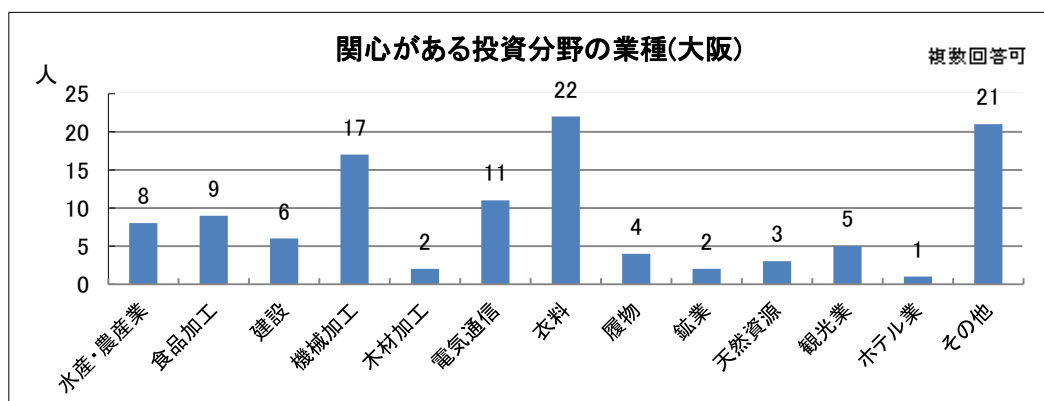
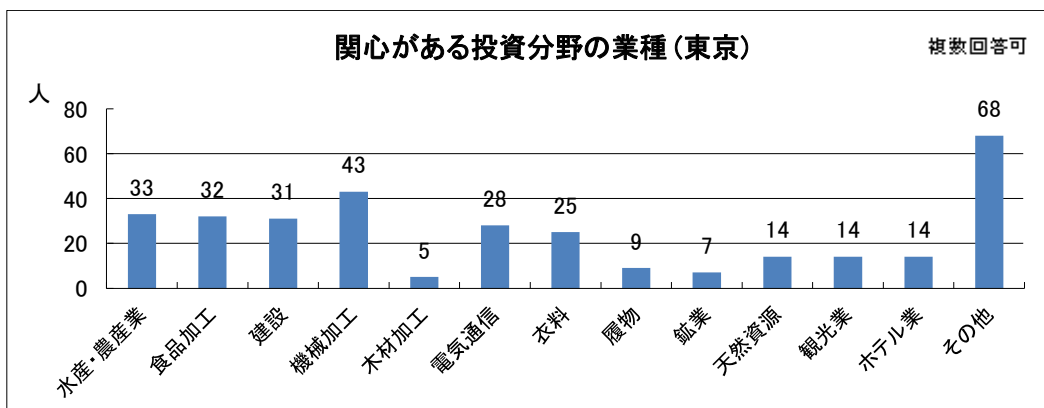


図 3-3 関心がある投資分野の業種(大阪)



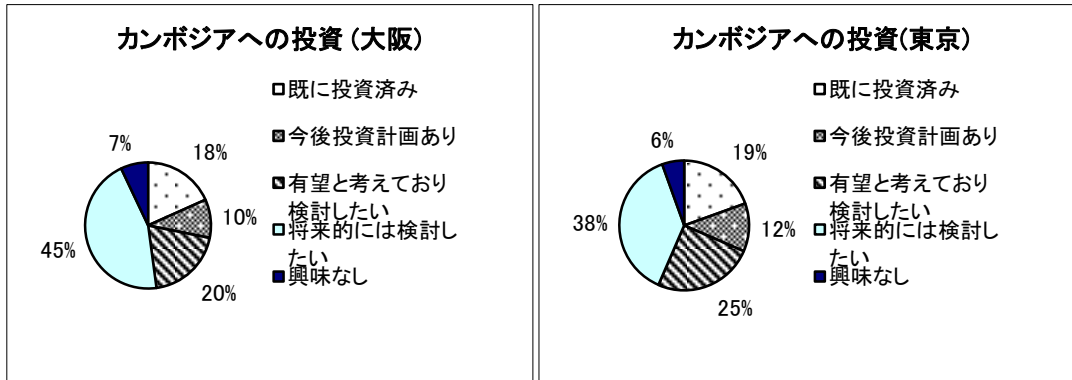
出典：JICA(2012)「カンボジア国投資関連サービス向上プロジェクト：2012 カンボジア投資セミナー実施報告書」(コーエイ総研)

図 3-4 関心がある投資分野の業種(東京)

### 2) 「カ」国への投資計画

既に「カ」国に投資済みの企業は大阪 18%、東京 19%でなっており、約 2 割が既進出企業であった。また、今後計画があるかまたは有望と考えて検討したいとの回答は、大阪で 30%、東京で 37%であった。他方、「カ」国への投資に興味がないとする企業は 6~7%に過ぎない。近年の対「カ」国投資への関心の高まりを物語るものである(図 3-5、図 3-6 参照)。





出典：上記 JICA(2012)

図 3-5 「カ」国への投資状況(大阪)

図 3-6 「カ」国への投資状況(東京)

3) 対「カ」国投資を実施し計画及び検討する主な理由

対「カ」国投資を実施し計画及び検討する主な理由をみると、大阪では、①生産拠点の設立、②生産コスト削減、③「カ」国国内の市場開拓、④海外事業リスクの分散及び第三国輸出の順であった。一方、東京では、①「カ」国国内の市場開拓、②生産拠点の設立、③生産コスト削減、④海外事業リスクの分散であった。全体としてみれば、「カ」国を市場としてよりも、生産拠点の分散対象として考えていることがうかがえる（図 3-7、図 3-8 参照）。

また、「第三国向け輸出」を理由として挙げた回答者の中で、輸出仕向け地の内容を会場別にみると、大阪はアジア諸国が多く、東京では日本と回答したものが多いたことが挙げられる<sup>63</sup>。

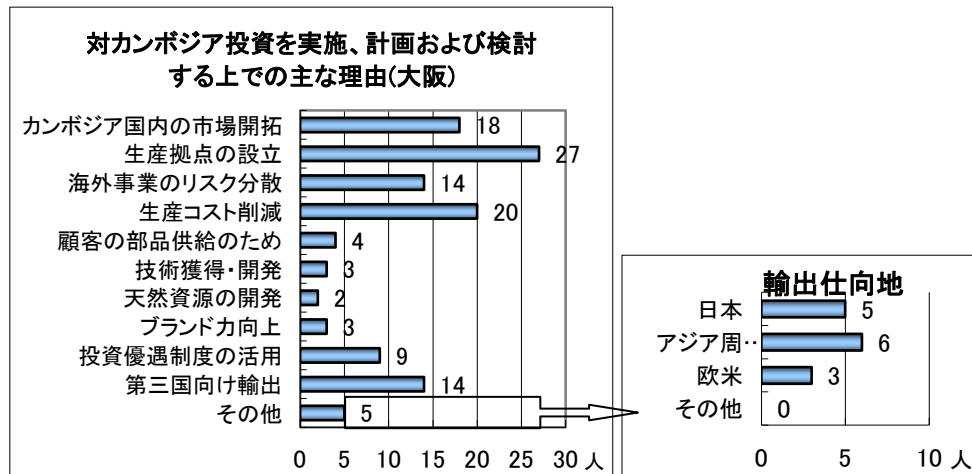
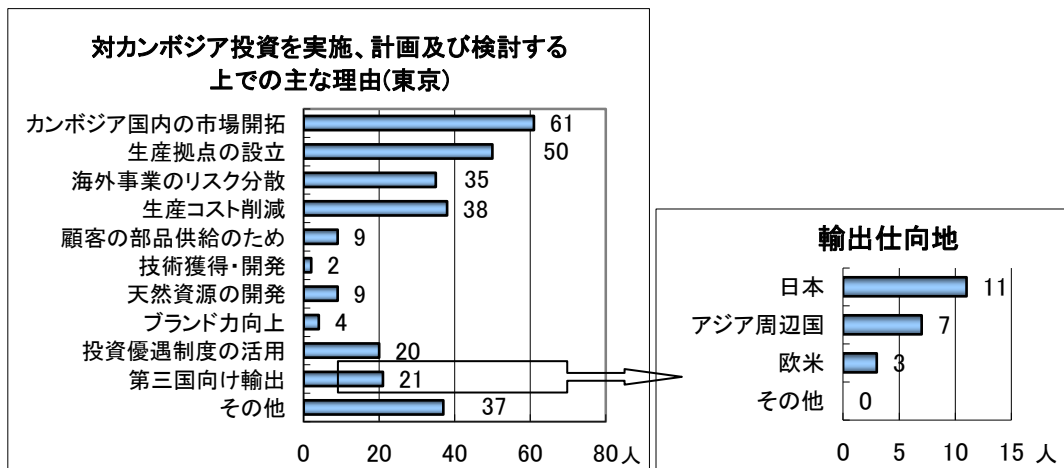


図 3-7 対「カ」国投資を実施、計画および検討する上での主な理由(大阪)

<sup>63</sup> 第2章 2.3.2において、ヒアリングを基に日系企業の GVC を4つのパターンに纏めたが、そのうちの3つのパターンでは、製品・部品の輸出先は主に日本およびタイであった。一方、2012年7月のセミナー参加者に対するアンケート調査では、輸出仕向け地として日本及びアジア諸国との回答が多かった。したがって、今後も「カ」国の生産拠点を、日本及びタイなどへの輸出基地と位置付ける企業の進出が続くことが予想される。



出典：上記 JICA(2012)

図 3-8 対「カ」国投資を実施、計画および検討する上での主な理由(東京)

4) 「カ」国に対する投資の意思決定に際して懸念される点

大阪・東京の両地域を通じて、下図のとおり、①現地人材の育成・確保、②物流（インフラ・コスト全般等）、③労務管理の3点が懸念事項の上位を占めた。これに続いて、免税・通関手続きの煩雑さ、電気・ガス等公共サービスの整備状況や料金、政府手続きの不透明性、原材料調達などさまざまな懸念事項が挙げられている（図 3-9、図 3-10 参照）。

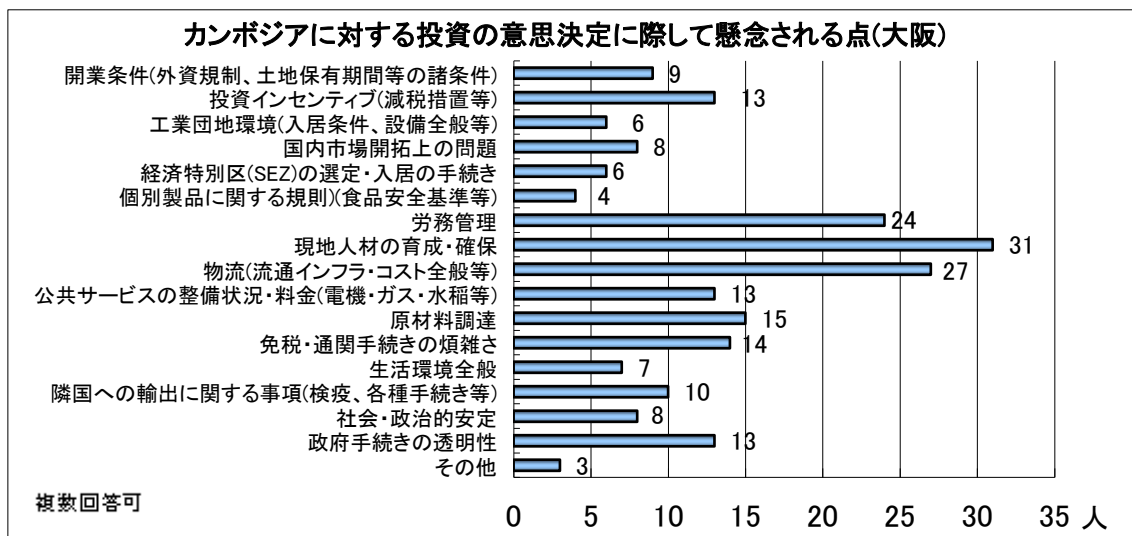
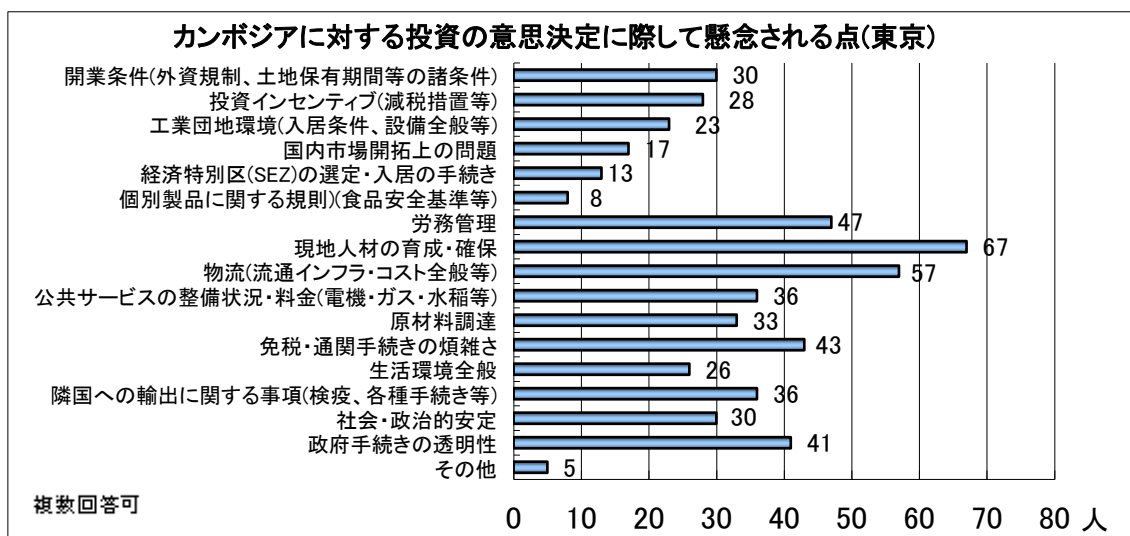


図 3-9 「カ」国に対する投資の意思決定に際して懸念される点(大阪)



出典：上記 JICA(2012)

図 3-10 「カ」国に対する投資の意思決定に際して懸念される点(東京)

## (2) 「カ」国に進出している日系企業の声

当調査では、限られた期間ではあったが、「カ」国で事業を展開している日系企業を訪問し、操業の現状等についてインタビュー調査を行った。企業の現地責任者から、「カ」国政府（RGC）に対して様々な要望が出された。その要点を上述の FDI 受入れ条件に従って整理すれば、以下のとおりである。

### 1) 物的インフラ整備

- 電力の安定供給と電気料金の引き下げ（輸送機器、電気・電子機器・部品、流通、運輸<sup>64</sup>）
- 道路等の交通インフラの整備、高速道路の建設（電気・電子機器・部品、流通）
- プノンペン港の利便性の向上（運輸）
- バスなど公共交通手段の整備（製靴）
- SEZ 地域における勤労者のための住環境の整備（電気・電子機器・部品）

### 2) 産業人材の育成と雇用

- 基礎教育の改善（製靴）
- 労働力確保の支援施策（繊維）
- 出勤率向上のための施策（繊維）
- 労働法の規制（8時間/日、残業2時間/日）の緩和（製靴）
- 外資系企業への就労を奨励するような啓蒙活動の実施（製靴）

### 3) ガバナンスの向上、法整備と執行力の向上

- 追加投資に対する優遇措置の検討（電気・電子機器・部品）

<sup>64</sup> 要望企業の属する産業セクター

- 現地調達に対する優遇措置に関する情報提供（輸送機器）
- 電子化による通関手続きの簡素化（輸送機械）
- 通関手続きの時間短縮（輸送機械）
- 通関手続き、関税に関する透明性の確保（流通）
- マスターリスト（ML）の認可期間の短縮（輸送機器）
- ML にない部品の輸入交渉の効率化（輸送機器）
- ML 登録の際の「原産国」記入方法の改善（繊維）
- 福祉厚生税、源泉徴収税での 20%課税は負担が大きく要撤廃（製靴）
- 非公式な手数料の撤廃（電気・電子機器・部品）
- 税制・許認可業務における不透明な部分の改善（繊維）
- 事前調査では分からなかった不明な費用（官憲・警察等）の撤廃（繊維）
- 偽物製品に対する規制措置（食品加工）
- 密輸の取締り強化（流通）
- 農産品に対する適正価格の設定（食品加工）
- 組合組織（社会保険提供、機械等の共同利用）の設立（食品加工）
- 農産物の取引市場の設立と SEZ との連結確保（食品加工）

### (3) 日本企業の立地選択

現在「カ」国で操業している日系企業の声は、今後「カ」国を FDI の対象国として検討しようとする日本企業の立地選択にも直接かかわる課題である。以下では、特に日本企業の立地選択に大きな影響を及ぼすと考えられる電力供給、道路交通、産業人材及び透明性確保について言及しておく。

#### 1) 電力供給

「カ」国の産業発展にとって、最大の問題は電力である。電力供給能力が不足しており、電力グリッドが統合されていない。そのうえ、電力料金は周辺諸国に比べて格段に高い。これが工場の安定的な操業の妨げ、FDI を躊躇させる大きな要因となる可能性が高い。

日本企業の声を聞いても、研究者の調査を見ても、電力供給力は FDI を決定する際の極めて重要な要因とされている。例えば、浦田秀次郎らは、日本企業による直接投資先の決定要因について、モデルを用いた統計的分析を行った<sup>65</sup>。それによれば、電力供給能力について推定された係数はすべての産業で統計的に有意であった（表 3-7 参照）。電力供給能力の高さは、賃金の安さや産業集積及び統治（ガバナンス）能力の高さと並ぶ日本企業の FDI に関する決定要因である。

---

<sup>65</sup> Urata Shujiro and Hiroki Kawai. “Intra-Firm Technology Transfer by Japanese Manufacturing Firms in Asia.” In Takatoshi Ito and Anne O. Krueger eds., *The Role of Foreign Direct Investment in Economic Development*, University of Chicago Press, 2000.

表 3-7 日本企業の途上国への FDI の決定要因

	Textile	General machine	Electric machine	Transportation machine
Exchange rate	+++	(-)	(-)	(+)
Wages	...	...	...	...
Market (GDP)	+	(-)	...	(-)
Inflation	(-)	(-)	(-)	.
Secondary education	...	...	...	...
Electric power	+++	+++	+++	+++
Industrial accumulation	+++	+++	+++	+++
Governance	+++	+++	+++	+++
Number of sample	13,630	9,968	28,299	12,909

出典：Shujiro Urata and Hiroki Kawai (2001) “The Determinants of the Location of Foreign Investment by Japanese Small and Medium-sized Enterprises.” *Small Business Economics*.

2011年3月の東日本大震災による原子力発電所事故以降、日本は厳しい電力事情に直面している。その結果、日系企業は電力の安定供給に極めて敏感になった。第1は、電力総量の供給不足である。第2は、日本国内における電力グリッドの分断である。周知のように、東日本は50Hz、西日本は60Hzであって、相互融通の変換能力は小さい。東日本大地震後、日本企業は、海外展開にあたって、電力供給力とグリッドの統一に一層厳しい目を向けるようになってきている。

ちなみに、日本は1950~60年代に世界銀行からの借款によって、大規模な水力発電ダムを建設した。また、1980~90年代の対中国円借款では、電力が最重要案件であった。1990年代末以降のベトナムも同様である。「カ」国もこのような先例に学び、大規模発電所の建設を検討する時期を迎えたのではなかろうか。

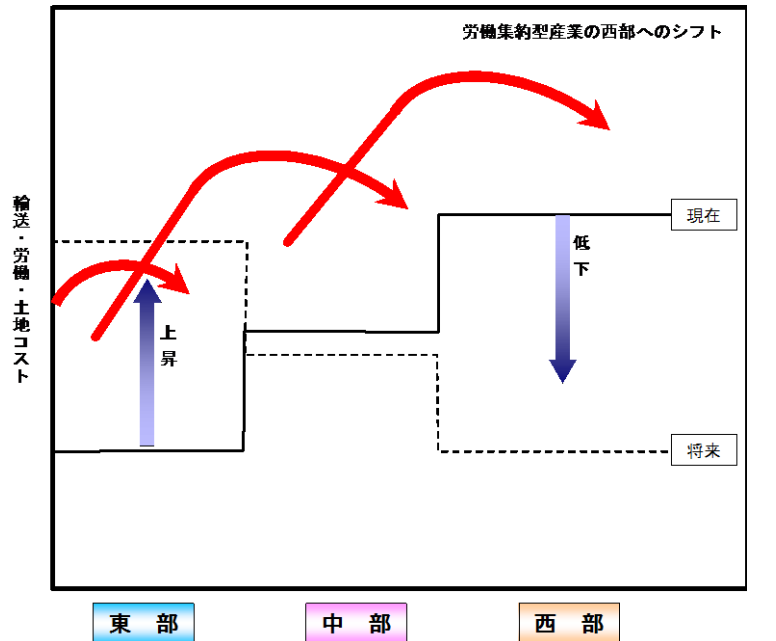
## 2) 道路交通

日本では、高度成長期以降、高速道路の建設が進められた。同時に、高速道路沿いに工業団地が相次いで造られた。そして、高速道路が整備されるにつれて、工業団地に工場が誘致されていった。東北地方を例にとれば、東北自動車道の沿線に自動車産業や電気・電子産業の工場が点在して、線的な産業集積が形成されていった。このような高速道路の工場誘致効果は、日本のみならず世界各地で観察される場所である。

JICA 調査 (2006)<sup>66</sup>において、中国のような広い国では高速道路の整備に応じて国内で労働集約型産業の雁行的展開が起こると指摘した。すなわち、内陸である西部地域の輸送コストが低下する一方、東部沿海地域の土地コストと労働コストが上昇すると、西部の総コストが東部を下回る。その結果、交通の利便性を活かして、東部から西部への生産拠点の移転が起こる。それゆえ、FDI が西部に向かうよう投資環境を整備する必要があるとした。

<sup>66</sup> JICA/コーエイ総研/OPMAC(2006) 『中華人民共和国西部開発金融制度改革調査』

当時、中国政府の西部開発の幹部は、西部地域に移転する前に生産拠点が東南アジアに移るのではないかと懸念していた。しかし現実には、日系企業も含めて西部地域への生産シフトが進んでいる。これも、高速道路の企業立地促進効果の例証である（図 3-11 参照）。



出典：JICA/コーエイ総研/OPMAC(2006) 『中華人民共和国西部開発金融制度改革調査』

図 3-11 道路整備と労働集約型産業の展開

日本企業は、立地地点の選択にあたって、特に物流・ロジスティックスの利便性を重視する。輸送時間が短く、港湾等との連結性が高く、安定走行によって製品の品質が保全されることは、立地選択の重要な要件である。「カ」国において、南部経済回廊（SEC）などの基幹道路の整備を加速することが、日本の FDI 誘致に欠かせない条件であろう。

### 3) 産業人材

産業発展の決め手は人材である<sup>67</sup>。今日、「カ」国で需要が高いのは、非熟練労働者である。しかし、現状では、その非熟練労働者についても、工場での日常作業に必要な基礎的学力が備わっていないとの指摘が、日系企業からなされている。日系企業のなかには、「ワーカーの 1~2 割程度は読み書きができないため、写真等で作業の説明をする」（製靴企業）ケースもある。また、企業内教育の一環として、クメール語教室を開設している日系企業も少なくない。したがって、基礎教育を早急に充実・強化することが求められている。

だが、長期の経済発展を支えるマンパワーは、非熟練労働者だけではない。今後 10 年の時間軸で考えれば、産業人材への需要は、将来のリーダー候補（3 年後）、技能工（5 年後）、

<sup>67</sup> 本報告書における「産業人材」の定義については、JICA（2012）『カンボジア国産業人材育成プログラム準備調査 ファイナル・レポート』第 2 章表 2-1 を参照。「エンジニア」は大学工学部卒業以上、テクニシャンは工学系の短期大学相当卒業生等、技能工は中学卒業後、3 年程度の技術訓練を修了した者、非熟練労働者は基礎教育修了者以下とする。詳細は同レポート参照。

中間管理職（7年後）、高度人材（10年後）へと高度化していこう（表 3-8 参照）。現在、日系企業は、「タイでの社内研修等を通じて、数値管理のできる人材や中間管理職を育成したい」（輸送機器企業）、「タイでの研修に加えて、自社内での研修により、原価計算・生産管理のできる人材を育成する」（電気・電子部品企業）としている。

表 3-8 産業人材育成の長期的戦略

	現在	3年後	5年後	7年後	10年後
製造業発展の経緯	単純な組み立て作業	第三人材が占めているポストの現地化	必要な技術レベルの高度化 品質チェックの現地化	生産ライン管理者の現地化	設計・開発部門の現地化 裾野産業の発展開始
需要が顕在化する人材	低廉な労働者	将来のリーダー候補	技能工 (Tradesman)	中間管理職 (Technician)	高度産業人材 (Engineer)
人材育成のための国際協力					

出典：JICA/コーエイ総研(2012) 『カンボジア国産業人材育成プログラム準備調査』

特に、東アジアの生産ネットワークの一翼を担うとなれば、技能工（産業用機械整備・組立工、溶接工、板金工、金属工作機械工、電気工事士等）やテクニシャン・レベルの人材、さらには設計・開発に携わる人材、裾野産業を担う人材が必要になる。それによって、製造業の現地化が進むことになる。このため、産業構造の多様化を見据えて、教育・訓練体制を整備するとともに、労働市場でのマッチング機能の強化や資格制度の整備を進めることが重要である<sup>68</sup>。

#### 4) 行政執行の透明性

「カ」国に進出した日系企業は、「カ」国の治安が安定していること、労働者が勤勉で視力が良く器用であること、外国人駐在員にとっても食生活に不安がないことなどを再認識している。これらは、FDIの対象国としての「カ」国の評価を高めるものである。

他方において、「事前調査ではわからなかった官憲や警察などに支払う内容不明な費用（縫製関係企業）」の存在に、多くの日系企業が困惑の声をあげている。SEZに立地する日

<sup>68</sup> JICA/コーエイ総研（2012）『カンボジア国産業人材育成プログラム準備調査』

系企業は、関税手続きや SEZ での操業に関連して、費用の支払いを求められている模様である。これらは、進出先としての「カ」国の評価を下げるものである。

日系企業の経理には、高い透明性と正確性が求められる。現地の経営責任者は、日本の本社に対して説明責任を果たさなければならず、不透明な経費の説明に苦慮することになる。それゆえ、「非公式な手数料の撤廃（電気・電子機器・部品関係の企業）」を求めているのであって、かかる習慣・慣行の早急な改善が図られなければならない。

すでに「カ」国が確立している評価の高い領域を拡げ、非公式な費用の徴収などをなくして、「カ」国の総合評価を高めていく必要がある。行政執行の透明性確保が、日本企業の立地選択にとって重要な要因であることが銘記されなければならない。

## 3.2 「カ」国への投資動向

本節では、適格投資プロジェクト（QIP）の動向および SEZ への投資の動向を概観する。いずれも CDC のデータに基づき、投資のセクター別、国別の動向を示している。

### 3.2.1 適格投資プロジェクト（QIP）の動向

#### (1) 概要

「カ」国への FDI の認可は増加傾向にある。2012 年の 1 月及び 2 月の適格投資プロジェクト（QIP）の認可件数は 28 件で、前年同期比で倍増している。CDC のデータによれば、2011 年の QIP の認可件数は 164 件で、金額ベース（総固定資産）で見ると約 70 億ドルであった。2010 年と比べると件数ベースで 29%、金額ベースで 160%それぞれ増加した。後述するように、投資国の構成は年々多様化している。従来、FDI の主役であった縫製および観光セクターも堅調であるが、アグロ産業および精密機器・部品、電気・電子部品などの製造業部門が新たに増加の兆しを見せている点が近年の特徴である。その背景には、タイ、ベトナムなど近隣諸国および中国における労働コストの増加及び人手不足があり<sup>69</sup>、「カ」国の労働コストが比較的低いためであるとみられる。

#### (2) 産業セクター別の動向

下表のとおり、QIP はサービス・セクターに集中している。2011 年の合計額は約 70 億ドルで、サービス・セクターはその内の約 48.7%を占めている。工業セクターが約 40.9%、残りの約 10%が農業セクターである。農業セクターの比率は相対的に小さいが、金額ベースで見ると 7 億 2,500 万ドルで、このうち、アグロ産業への投資額は 3,100 万ドルである。ゴム・セクターへの 2011 年の投資額は 6 億 7,500 万ドルで、前年比で 255%の増加であった。同セクターへの投資の増加の背景には、国際市場におけるゴム価格が継続的に上昇すると見通しがあるとみられる。

---

<sup>69</sup> 第 2 章の日系企業に対するヒアリングでも、タイ及び中国等の人件費の高騰を指摘する回答があった。



縫製セクターは、最も FDI が多いセクターの一つである。2011 年の投資額は約 3 億 6,000 万ドルで、2010 年の約 2.8 倍であった。相対的に低い労働コストが、依然として同セクターへの投資の決定要因となっているようだ。同様に、経済成長の柱の一つである観光セクターへの投資も多い。2010 年の投資額は、前年から大幅に減少して 1 億 2,800 万ドルとなったが、2011 年には約 24 億 7,700 万ドルと回復基調にある。

次に下表の 5 年間を、2007 年から 2009 年までの前半の 3 年間と、2010 年と 2011 年の後半の 2 年間の 2 つの期間に分けて総合計をみると、前半に比べて後半の期間では約 50%減少している。セクター別にみると、2008 年後半の世界金融危機（GFC）にも関わらず、農業セクターへの投資額は約 49%増加している。内訳をみると、アグロ産業は前半と後半で約 46%減少しているが、天然ゴム・セクターは約 7.5 倍の増加を示している。一方、工業セクターは前半の期間に比べて、後半の期間で約 50%以上増加している。エネルギー・セクターは約 48%減少、縫製は約 20%増加しているが、その他の工業（製薬など）が大きく伸びたことが最大の要因である。サービス・セクターは 70%を超える減少を見せており、観光セクターで約 80%の減少があったことが大きく響いている。

表 3-9 QIP の動向（セクター別）

（単位：百万ドル）

Sector	2007	2008	2009	Sub-Total	2010	2011	Sub-Total
				2007-09			2010-11
<b>Agriculture</b>	160	107	590	857	554	725	1,279
Agro-industry	160	94	457	711	353	31	384
Rubber	0	0	115	115	190	675	865
Other Agricultures	0	13	18	31	12	19	31
<b>Industries</b>	756	814	958	2,528	945	2,869	3,814
Energy	3	468	665	1,136	589	0	589
Garment	171	149	90	410	129	361	490
Mining	31	5	15	51	92	31	123
Construction	44	98	0	142	0	0	-
Other Industries	507	94	188	789	136	2,477	2,613
<b>Services</b>	1,751	9,970	4,311	16,032	1,191	3,418	4,609
Services	78	1,036	0	1,114	0	91	91
Telecommunication	471	87	235	793	0	567	567
Hotel	3	0	17	20	4	283	287
Tourism	1,098	8,776	3,884	13,758	128	2,477	2,605
Other Services	101	71	176	348	1,059	0	1,059
<b>Total</b>	<b>2,667</b>	<b>10,891</b>	<b>5,859</b>	<b>19,417</b>	<b>2,691</b>	<b>7,012</b>	<b>9,703</b>

出典：CDC（2012）

### (3) 国別の動向

「カ」国への FDI の国別の動向をみると、下表のとおり、中国およびベトナム等のアジア諸国が上位を占めている。2011 年の中国の投資額は、前年よりも約 72%増加して約 12 億ドルであった。ベトナムは、2010 年の 1 億 1,500 万ドルから、5 倍以上増加して、2011 年には 6 億 3,100 万ドルであった。

一方、注目すべきは、2011 年の英国の投資が大幅に増加した点である。投資額は約 22 億

4,000 万ドルで、前年の 1,100 万ドルから飛躍的に増加している。2011 年に限ってみると、結果的に英国が最大の投資国であり、2 位以下に中国、ベトナム、マレーシア、韓国などが続いている。もう一つの注目すべき点は日本の投資である。日本の投資は、2009 年の 500 万ドルから 2010 年には大きく減少したが、2011 年には 600 万ドルの水準にまで回復した<sup>70</sup>。

下表の 5 年間を 2007 年から 2009 年までの前半の 3 年間と、2010 年と 2011 年の後半の 2 年間の 2 つの期間に分けて、国別・地域別にみると、米国は、前半から後半の期間にかけて約 73%減少している。同様に、ASEAN は約 66%減少している。ただし、内訳をみるとマレーシア（約 60%）とベトナム（約 93%）はいずれも増加している。他のアジアも約 53%減少しているが、他方、ヨーロッパのみ 10 倍以上増加している。これは、上述のとおり、2011 年の英国の大型投資が原因である。

表 3-10 QIP の国別動向

(単位：百万ドル)

Country	2007	2008	2009	Sub-Total	2010	2011	Sub-Total
				2007-09			2010-11
<b>America</b>	3	688	4	695	43	144	187
Canada	0	16	2	18	7	0	7
United States	3	672	1	676	36	144	180
<b>ASEAN</b>	1,830	4,082	4,424	10,336	713	2,810	3,523
Cambodia	1,323	3,932	3,753	9,008	391	1,930	2,321
Malaysia	241	3	7	251	167	235	402
Singapore	2	52	272	326	37	14	51
Thailand	108	74	178	360	2	0	2
Vietnam	156	21	210	387	115	631	746
Other ASEAN	0	0	3	3	0	0	-
<b>Other Asia</b>	675	5,941	1,127	7,743	1,844	1,791	3,635
China (mainland)	180	4,371	893	5,444	694	1,193	1,887
Japan	113	8	5	126	0	6	6
Korea	148	1,240	121	1,509	1,027	146	1,173
Others	234	321	109	664	124	446	570
<b>Europe</b>	80	74	67	221	42	2,238	2,280
France	35	6	50	91	0	0	-
United Kingdom	26	6	5	37	11	2,238	2,249
Other EUROPE	19	62	12	93	31	0	31
<b>Rest of the World</b>	80	106	238	424	50	29	79
Australia	14	3	3	20	50	25	75
Russia	0	102	235	337	0	0	-
Other ROW	66	0	0	66	0	4	4
<b>Total</b>	2,667	10,891	5,859	19,417	2,691	7,012	9,703

出典：CDC (2012)

<sup>70</sup> 日本の QIP 投資額には、SEZ 内に立地している QIP の額は含まれていない。

### 3.2.2 SEZ への投資の動向

#### (1) 概要

「カ」国の経済特別区 (SEZ) は、日本企業の立地が進んでいることから、同国の産業構造の多様化を実現するうえで、重要な役割を果たすことが期待されている。SEZ への投資に関するインセンティブについては、財政面とそれ以外の 2 種類がある。財政的なインセンティブについては法人所得税 (Profit tax) と輸入税の免税があり、QIP と同条件である。加えて、輸出製品向け原材料に係る VAT が免除される。財政面以外のインセンティブについては、国境から 20km 以内に立地する SEZ に対する簡易通関制度および経済特区管理事務所が提供するワンストップ・サービス (OSS) が、各 SEZ 内で利用できる。

SEZ の早期設置を図るため、国民議会の承認を要する「法」とせず、2005 年 12 月に、SEZ の設立と運営に関する政令 148 号が発出された<sup>71</sup>。その後、22 の SEZ が承認されたが、下表のとおり、現在その内の 8 か所において、企業進出ないし立地承認されている。しかしながら、SEZ への投資は増加を続けており、2012 年 5 月時点で、SEZ で操業している企業による投資承認額は 7 億ドルを超えている。

下表のとおり、現在運営されている SEZ の中でも、2012 年 5 月の時点で、特にプノンペン SEZ (PPSEZ) では約 29,000 人 (投資規模は約 2 億ドル以上)、シハヌークビル SEZ (SSEZ) は約 19,000 人 (投資規模は約 5,600 万ドル) の雇用をそれぞれ生み出している。

表 3-11 主要な SEZ の概要

No.	SEZ Name	# of Company	Company's Invested Capital (US\$ million)	Areas (m <sup>2</sup> )	Labor
1	Manhattan SEZ (MSEZ)	15	69.4	529,127	7,124
2	Phnom Penh SEZ (PPSEZ)	34	207.6	853,452	28,820
3	Tai Seng Bavet SEZ (TSEZ)	13	86.0	340,594	5,042
4	Poi Pet O'Neang SEZ	1	0.8	12,385	635
5	Neang Kok Koh Kong SEZ (KKSEZ)	3	69.0	328,000	16,000
6	Goldfame Pak Shun SEZ	3	26.6	393,000	3,702
7	Sihanouk Ville SEZ (SSEZ)	20	56.3	157,590	18,537
8	Sihanouk Ville SEZ 1	1	195.4	200,000	130
Total		90	711.1	2,814,148	79,990

出典：CDC (2012)

#### (2) 産業セクター別の動向

SEZ への投資について、1) 2006 年から 2009 年まで、2) 2010 年から現在までの 2 つ

<sup>71</sup> 「カ」国の SEZ は、2005 年の政令 148 号 (Sub-Decree No. 148) に基づいて設立された。なお、その後 SEZ 法の起草作業が継続的に行われたが、未だ起草作業に至っていない。

の時期に分けて分析を行う（表 3-12 参照）。1) の時期、SEZ への投資はまだ多くはなく、セクター別に見ても縫製およびプラスチックバッグ製造業が主であった（2009 年の電力セクターへの投資を除く）。他方、SEZ への投資が増加し始めたのは、ここ数年である。依然として縫製セクターへの投資が多いが、下表からも明らかなように、2) の時期には SEZ への投資の対象となるセクターが、縫製およびプラスチックバッグ製造業以外でも増加しており、対象となるセクターが多様化していることが分かる。

2009 年の電力セクターへの大規模な投資を除くと、1) および 2) の時期の合計額のうち、約 3 分の 1 が縫製セクターへの投資である。2 番目が自動車の組立（約 15%）であり、3 番目が電子設備（約 12%）、4 番目がその他の製造業（約 6%）となっている。

表 3-12 SEZ へのセクター別投資動向

No.	Sector	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	Textile & Garment	13.4	-	23.6	8.4	36.9	38.0	33.5
2	Automobile Assembly	-	-	11.5	50.0	-	8.9	-
3	Electrical Equipment Manufacturing	-	-	-	-	24.2	32.2	-
4	Bicycle Manufacturing	2.0	-	-	-	9.5	1.0	15.0
5	Plastic Manufacturing	-	1.1	5.4	5.0	4.0	9.3	-
6	Wire Harness Manufacturing	-	-	-	-	-	22.7	-
7	Medical Product Manufacturing	-	-	-	-	-	-	15.0
8	Food processing	-	-	-	5.5	5.0	2.6	-
9	Wood Processing	-	-	-	-	-	12.7	-
10	Packaging	-	-	0.5	1.9	4.4	5.0	-
11	Dry Port	-	-	3.3	-	-	-	-
12	Steel Processing	-	-	1.0	-	1.9	-	-
13	Other Manufacturing	-	-	-	1.2	7.1	12.4	7.0
14	Electricity	-	-	-	249.1	-	-	-
15	Paper Processing	-	-	-	-	1.9	1.6	-
16	Ice Production	-	-	-	-	2.0	-	-
17	Animal Feed	-	-	-	-	5.0	-	-
18	Bio-energy Manufacturing	-	-	-	-	-	0.6	-
19	Electronics Assembly	-	-	-	-	-	2.5	0.9
20	Home Appliances	-	-	-	-	1.2	4.2	-
	Total	15.4	1.1	45.3	321.1	103.1	153.7	71.4

出典：CDC（2012）<sup>72</sup>（単位：百万ドル）

<sup>72</sup> 2012 年の数字は、1 月および 2 月分のみ。

### (3) 国別の動向

これまで SEZ への投資は、アジア諸国からの投資が大半であった。「カ」国における最初の SEZ への最初の進出は、2006 年の台湾であったが、その後、日本、中国、シンガポールなど他のアジア諸国からの投資は、最近数年で急増しているのが現状である(表 3-13 参照)。

日本からの FDI は、2010 年には約 2,600 万ドルであったが、2011 年にはおよそ 4 倍に急増して約 98 百万ドルとなった。SEZ への投資に限ってみると、日本の投資額 (9,800 万ドル) が 2011 年にトップになった。中国は、2010 年の約 1,720 万ドルから 87%以上増加して、2011 年には約 3,200 万ドルになった。一方、台湾からの FDI は、2010 年には約 1,720 万ドルであったが、およそ 42%減少して、2011 年には約 1 千万ドルになった。日本の FDI は、SEZ への投資比率が高いのが特徴である。

表 3-13 SEZ への国別投資動向

(単位：百万ドル)

No.	Country	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	Japan	-	-	13.4	13.9	26.0	98.0	22.7
2	China	-	-	6.8	1.2	17.2	32.1	15.0
3	Taiwan	15.4	-	12.8	5.0	17.2	10.0	15.0
4	Korea	-	-	3.0	50.0	-	-	-
5	Malaysia	-	-	1.0	195.4	2.0	-	-
6	Singapore	-	-	4.0	53.7	-	1.0	16.7
7	Philippines	-	-	-	-	5.0	-	-
8	Vietnam	-	-	-	-	5.4	-	-
9	Cambodia	-	-	-	-	-	0.6	-
10	Hong Kong	-	1.1	-	-	27.8	-	2.0
11	Ireland	-	-	-	-	1.7	-	-
12	USA	-	-	-	1.9	-	1.0	-
13	France	-	-	-	-	-	1.0	-
14	Thailand	-	-	-	-	0.8	10.0	-
15	Russia	-	-	4.3	-	-	-	-
Total		15.4	1.1	45.3	321.1	103.1	153.7	71.4

出典：CDC(2012)

### (4) 経済特区の現状

経済特区の現状は、下表のとおりである。

表 3-14 「カ」国の経済特区(2011 年 10 月)

1. Neang Kok Koh Kong SEZ	
1) 住所	Neang Kok Village, Pakkhlong Commune, Mundul Seyma District, Koh Kong Province (5km from Thai border)

2) 面積	335.43 ha
3) 実施状況	入口、道路、タイからの電力線の引込、給水：完了 フェンス、管理棟、排水処理：施行予定
4) 進出企業	1-Camko Motor Company Ltd. (Vehicle assembly and spare part) 2-Yazaki Cambodia Products Co., Ltd. (Wire harness)
<b>2. Suoy Chheng SEZ</b>	
1) 住所	Neang Kok Village, Pakkhleng Commune, Mundul Seyma District, Koh Kong Province
2) 面積	100 ha
3) 実施状況	未施行
4) 進出企業	None
<b>3. S.N.C SEZ</b>	
1) 住所	Sangkat Bet Trang, Khan Prey Nob, Preah Sihanouk Province
2) 面積	150 ha
3) 実施状況	未施行
4) 進出企業	None
<b>4. Stung Hav SEZ</b>	
1) 住所	Sangkat O Tres, Stung Hav District, Preah Sihanouk Province
2) 面積	196 ha
3) 実施状況	開発中
4) 進出企業	None
<b>5. N.L.C SEZ</b>	
1) 住所	Phum Prey Phdao Abd Phum Thlok, Khum Chrok Mtes, Srok Svay Teab, Sray Rieng Province
2) 面積	105 ha
3) 実施状況	未施行
4) 進出企業	None
<b>6. Manhattan (Svay Reing) SEZ</b>	
1) 住所	Bavet Commune, Chantrea District, Svay Rieng Province 6km from Vietnam border on National Road No.1
2) 面積	180 ha 1st phase: 20 ha (Commercial zone) 2nd phase: 60 ha (Manufacturing zone: completed) 3rd phase: 100 ha

3) 実施状況	第1期向けフェンス、入口、管理棟、ベトナムからの電力線引込、給水:完了 廃水処理：今後施行予定
4) 進出企業	1- Best Way Industry Co., Ltd. (Bicycle) 2- S.Y.G. Steel International Co., Ltd. (Bold-Nut) 3- Kingmaker Footwear Co., Ltd. (Footwear) 4- Galaxy Textile Co., Ltd. (Garment) 5- ARC Cambodia Corp. (Hi-tech equipment recycling) 6- MSEZ Comfort Hospital Co., Ltd. (Hospital) 7- Sheico (Cambodia) Co., Ltd. (Neoprene wet suits) 8- Forest Packing (Cambodia) Co., Ltd. (Packing bag) 9- Pique Garment Co., Ltd. (Garment) 10- Leegrow Plastic Packaging Co., Ltd. (Packaging bag) 11- Ampac Packaging (Cambodia) Ltd. (Packaging products) 12- Eastern Industrial Enterprise Inc. (Garment and textile) 13-Visca Plastics Joint Stock Company (Plastic) 14- Angkor Spring Co., Ltd. (Mattress products) 15- Kaoway Sports Ltd. (Sport shoes) 16- Morofuji (Cambodia) Co., Ltd. (Bags and package products) 17- Top Sports Textile Ltd. (Textile and garment) 18- Elite (Cambodia) Co., Ltd. (Garment)
<b>7. Poi Pet O'Neang SEZ</b>	
1) 住所	Poipet Commune and Nimit Commune, O' Chhrov District, Banteay Meanchey Province
2) 面積	467 ha
3) 実施状況	フェンス、入口、電柱：施行済
4) 進出企業	1- Campack Co., Ltd. (Jewelry packing manufacturing)
<b>8. Doung Chhiv Phnom Den SEZ</b>	
1) 住所	Kiri Vong District, Takeo Province
2) 面積	79 ha
3) 実施状況	土地造成、フェンス：施行中
4) 進出企業	None
<b>9. Phnom Penh SEZ</b>	
1) 住所	Khan Dangkao, Phnom Penh and Ang Snuol District, Kandal Province
2) 面積	360 ha 1st phase: 141 ha (Completed)
3) 実施状況	フェンス、道路、管理棟、入口、電力、給水、廃水処理、電気通信：完了

4) 進出企業	<ol style="list-style-type: none"><li>1- Navy Water Production Co., Ltd. (Drinking water)</li><li>2- Bok Seng PPSEZ Dry Port Co., Ltd. (Dry port)</li><li>3- Redial Industrial Co., Ltd. (Plastic)</li><li>4- Civil (CP) Construction Product Ltd. (Pole)</li><li>5- Tiger Wing Co., Ltd. (Footwear)</li><li>6- Evergreen Industrial Co., Ltd. (Garment)</li><li>7- Yamaha Motor Cambodia Co., Ltd. (Motorcycle assembly, accessories and spare parts)</li><li>8- Cambodia Success Industries Co., Ltd. (Steel processing for construction material)</li><li>9- Agricom (Cambodia) Co., Ltd. (Sugar packaging)</li><li>10- Cambox Private Limited. (Plastic)</li><li>11- Ji-Xiang Co., Ltd. (Processing cartons and papers production)</li><li>12- Colben Energy (Cambodia) PPSEZ Ltd. (Power plant)</li><li>13- Yi Xiang Co., Ltd. (Plastic)</li><li>14- Ajinomoto (Cambodia) Co., Ltd. (Seasoning and food processing)</li><li>15- Sin Chn Hong (Cambodia) Plastics Industry Co., Ltd. (Plastic)</li><li>16- Clean Circle Co., Ltd. (Leather shoes)</li><li>17- Cambodian Food Processing and Distribution Co., Ltd. (Food processing)</li><li>18- Sichuan New Hope Agribusiness (Cambodia) Co., Ltd. (Animal feed)</li><li>19- MKK Co., Ltd. (Cigarette and cigar)</li><li>20- Liwayway (Cambodia) Food Industries Co., Ltd. (Food processing)</li><li>21- Haru Phnom Penh Comic Center Co., Ltd. (Comic book assembly and authoring)</li><li>22- Dishells (Cambodia) Ltd. (Heat insulation and its products)</li><li>23- Proceeding (Phnom Penh) Co., Ltd. (Japanese traditional clothes)</li><li>24- FST PP Co., Ltd. (Japanese traditional clothes)</li><li>25- Shin Feng Paper Co., Ltd. (Carton box and paper processing)</li><li>26- Atlas Ice (Cambodia) Co., Ltd. (Ice manufacturing)</li><li>27- Thibidi (Cambodia) Co., Ltd. (Electrical equipment)</li><li>28- Minebea (Cambodia) Co., Ltd. (Small-size motor)</li><li>29- O and M (Cambodia) Co., Ltd. (Leather products)</li><li>30- Combi (Cambodia) Co., Ltd. (Baby goods and toy)</li><li>31- Marunix (Cambodia) Co., Ltd. (Wire harness assembly)</li><li>32- Sumi (Cambodia) Wiring Systems Co., Ltd. (Wiring harness)</li><li>33- Kyowaseikan (Cambodia) Co., Ltd. (Packaging materials)</li></ol>
---------	--



	34- Sunhsin Thread and String (Cambodia) Co., Ltd. (Shoulder pads) 35- Zion Label and Printing Co., Ltd. (Labels) 36- Daiwa Onkyo (Speaker) 37- Denso Electronics (Wiring harness)
<b>10.Kampot SEZ</b>	
1) 住所	Koh Toch commune, Kampot district, Kampot Province
2) 面積	145 ha
3) 実施状況	土地造成、カンポット港改良工事：施行中
4) 進出企業	None
<b>11. Sihanoukville SEZ 1</b>	
1) 住所	Stung Hav District, Preah Sihanouk Province
2) 面積	178 ha
3) 実施状況	開発中
4) 進出企業	1- Cambodian Energy Limited (To build, operate and own 100 MW coal-fired power generation plant) 2- C.I.I.D.G Erdos Hongjun Electric Power Co., Ltd. (Power plant of 3x135 MW by coal-fire)
<b>12. Tai Seng Bavet SEZ</b>	
1) 住所	Bavet District, Svay Rieng Province
2) 面積	125 ha Main phase: 77 ha. Sub phase: 48 ha. (5km form the main phase site toward Phnom Penh)
3) 実施状況	入口、管理棟、道路、ベトナムからの電力線引込、給水：完了 フェンス、排水処理：施行予定
4) 進出企業	1- Atlantic Cycle Co., Ltd. (Bicycle) 2- La More (Cambodia) Ltd. (Footwear) 3- DK Inc. (Garment) 4- Yorks (Cambodia) Co., Ltd. (Gloves) 5- Smart Tech (Cambodia) Co., Ltd. (Bicycle) 6- A and J (Cambodia) Co., Ltd. (Bicycle) 7- Swany (Cambodia) Corporation (Gloves) 8- Ronchester (Cambodia) Co., Ltd. (Lady's apparel) 9- Helsa South East Asia Co., Ltd. (Shoulder Pads) 10- Towa (Cambodia) Co., Ltd. (Men's Suits) 11- Nakayama Cambodia Co., Ltd. (Baby underwear)

<b>13. Oknha Mong SEZ</b>	
1) 住所	Srea Ambel District, Koh Kong Province
2) 面積	100 ha
3) 実施状況	開発予定
4) 進出企業	None
<b>14. Goldfame Pak Shun SEZ</b>	
1) 住所	Sa Ang District, Kandal Province
2) 面積	80 ha
3) 実施状況	フェンス：完了
4) 進出企業	1- Gold Dragon Printing & Carton Boxes Factory Co., Ltd. (Carton, Printing plastic label, Knitting) 2- Kingway Manufacturing Limited (Garment) 3- Good Ray Development Limited (Garment)
<b>15. Thary Kampong Cham SEZ</b>	
1) 住所	Da commune, Memot District, Kampong Cham Province
2) 面積	142.14 ha
3) 実施状況	未施行
4) 進出企業	None
<b>16. Sihanoukville SEZ 2</b>	
1) 住所	Pou Thoung Village, Betrang Commune and Smach deang Village, Ream Commune, Prey Nop District, Preah Sihanouk Province
2) 面積	1,688 ha
3) 実施状況	道路、管理棟、入口、電力、通信設備：完了 フェンス、給水、排水処理：開発予定
4) 進出企業	1- Nanguo Garment Co., Ltd (Garment) 2- Hongdou International Garment Co., Ltd. (Garment) 3- Qianlima Vehicle Co., Ltd. (Vehicle assembling) 4- Taihua Plastic Products Co., Ltd. (Plastics) 5- Huang Jia Arts and Crafts Co., Ltd. (Arts and crafts candle) 6- Wealth (Cambodia) Steel Industry Engineering Co., Ltd. (Steel processing for construction material) 7- Horseware Products Cambodia Co., Ltd. (Horse ware products) 8- Zhong Zheng (Cambodia) Co., Ltd. (Material for construction) 9- Keptop Sporting Goods (Cambodia) Co., Ltd. (Bags) 10- Brilliant Shoes Factory Co., Ltd. (Shoes)

	<p>11- Prosource Electronics (Cambodia) Co., Ltd. (Household appliances)</p> <p>12- Wan Hai Hanger (Cambodia) Co., Ltd. (Founded hanger)</p> <p>13- Continental Cycles Cam Co., Ltd. (Bicycles)</p> <p>14- Galey Global (Cambodia) Co., Ltd. (Garment)</p> <p>15- Oufeiya Leather (Cambodia) Co., Ltd. (Leather products)</p> <p>16- Asle Electronic (Cambodia) Co., Ltd. (Electronics parts)</p> <p>17- Shandong Forest Wood (Cambodia) Co., Ltd. (Floor and plywood)</p> <p>18- Izumi (Cambodia) Co., Ltd. (TV frame and electric parts)</p> <p>19- Rebecca Hair Products (Cambodia) Co., Ltd. (Hair products)</p> <p>20- Cambodian Gateway Underwear Co., Ltd. (Underwear garments)</p>
<b>17. D&amp;M Bavet SEZ</b>	
1) 住所	Bavet commune, Chantrea District, Svay Rieng Province
2) 面積	117.95 ha
3) 実施状況	未施行
4) 進出企業	None
<b>18. Kiri Sakor Koh Kong SEZ</b>	
1) 住所	Khum Prek Kasach, Srock Kirisakor, Koh Kong Province
2) 面積	1,750 ha
3) 実施状況	未施行
4) 進出企業	None
<b>19. Sihanoukville Port SEZ</b>	
1) 住所	Tomnop Rolok Area, Sangkat Lek1 and Lek3, Sihanoukville City, Preah Sihanouk Province
2) 面積	70 ha
3) 実施状況	土地造成、フェンス：完了 入口、道路、管理棟、電力、給水、排水処理、通信設備、作業員寮、職員アパート：施行中(2011 年末完成予定)
4) 進出企業	None
<b>20. Kampong Saom SEZ</b>	
1) 住所	Village 4, Ortres Commune, Stung Hav District, Preah Sihanouk Province
2) 面積	255 ha
3) 実施状況	未施行
4) 進出企業	None
<b>21. P (SEZ) I C</b>	
1) 住所	Salatean and Preytob Villages, Chhrokmates Commune, Svayteab District, Svay

	Rieng Province.
2) 面積	107.55 ha
3) 実施状況	未施行
4) 進出企業	None
<b>22. MDS THMORDA SEZ</b>	
1) 住所	Khum Thmorda, Srock Veal Veng, Pursat Province
2) 面積	2,265 ha
3) 実施状況	未施行
4) 進出企業	None

出典：カンボジア投資ガイドブック（2012）

### 3.3 海外直接投資導入による産業振興の促進措置にかかる比較分析

現在のカンボジア投資法及び関係する政令（Sub-Decree No.111）、QIPに係る奨励部分について規定しているが、その対象は国内外の企業であり、内外無差別の原則をとっている。外資規制についてはほぼ完全に自由化されており、政令で制限される投資禁止分野、優遇措置の対象にならないセクターについても内国民待遇を担保する形となっている。近隣諸国、特に、タイ、ベトナムと比較しても、制度的には最も自由化が進んでいるといえよう。（なお、これら3か国の投資制度・奨励措置等を比較した Annex 1 も参照のこと。）本節では、FDI 導入による産業振興の促進措置について、「カ」国とタイ、ベトナムの比較を行う。

#### 3.3.1 タイにおける外国直接投資導入による産業振興

##### (1) タイにおける投資奨励法の導入を巡る産業振興政策の変遷

タイの産業集積の発展段階と投資奨励法を巡る産業政策の変遷について、政策の目指す目的から大別して、次の3つの時期に分けて整理する。すなわち、世銀のコンディショナリティによって大きな転換を図った1960年代（第1期）、輸入代替と現地化が進行した1970年代から80年代前半（第2期）、国際収支改善のための輸出振興策と国際通貨調整が重なった1980年代後半から90年代後半（第3期）である。

##### 1) 政府主導から民間主導への政策転換

1950年代、タイ経済は消費財を中心とする工業製品の輸入の拡大によって大幅な貿易赤字を抱えていた。民間資本の蓄積がほとんどない当時、工業化は、政府による財政投資によって担われていた。工業化の推進は、財政支出の拡大と資本財の輸入を一層拡大させることとなり、財政赤字が拡大した。政府は、世銀による財政支援に踏み切り、世銀指導による経済開発計画を導入した。産業政策についても大きく方向転換をはかることとなり、現在の投資奨励法の原型となる1960年産業投資奨励法が制定された。

1960年産業投資奨励法（Act for the Promotion of Industrial Investment, BE2503）は、

それまでの政府主導の 1954 年産業奨励法及び関連命令を廃止し、民間セクター主導の政策スキームを規定した。基本的な思想は、i)民間企業の振興、ii)政府介入の限定、iii)幼稚産業の保護であった。これに伴い、それまで工業省の下に置かれていた投資委員会を、内閣が任命した委員長と委員からなる独立した機関として位置づけることとなった。

#### <1960 年産業投資奨励法>

- 1) 奨励企業と競合する新たな事業に政府は従事しない。民間企業を国有化しない。
- 2) 外国人に対して投資委員会が認めた事業用土地の取得を認める。
- 3) 国内調達が不可能な機械及び部品の輸入税免除。
- 4) 投資奨励認可証受領後 5 年以内の課税所得が生じた 2 年の法人所得税免除。
- 5) 投資資金・利益の国外持ち出し・送金の権利を認める。
- 6) 投資委員会が認めた外国人技術者・専門家及びその家族の滞在を認める。
- 7) 国家安全・経済の必要性のある場合を除き奨励企業の輸出を認める。
- 8) 奨励企業の輸出税の一定期間免除・減額。
- 9) 工場設立に必要な資機材で国内調達のできないものの輸入税の一定期間免除・減額。
- 10) 奨励企業の製品と同種の製品の一定期間の輸入禁止。
- 11) 奨励企業の製品と同種の製品の一定期間の輸入税の引き上げ。

上記奨励法は、1 年間の運用の経験を踏まえて、1962 年に改正されている。改正の主要なポイントは、i)投資奨励対象産業をそれまでの一律ではなく、経済的重要度を考慮して A、B、C の 3 段階にクラス分けをして奨励策に差をつけた、ii)輸入税の優遇に加え取引税の減免を加えた、iii)所得税の免税期間を 5 会計年度に拡大、iv)法施行後 5 年を経過した場合の優遇措置の縮小などとした。全般に奨励措置の幅を広げた点と、早期の投資申請を歓迎する傾向が示された。

1960 年代のタイの産業政策は、貿易収支改善の一環としての役割を担っていた。すなわち、輸入消費財の国内生産、輸入代替工業化の推進である。これは、外国資本のタイ市場への開放と 1960 年法による輸入規制・関税障壁によって促進されることとなった。1960 年法制定後 1962 年までの産業投資奨励企業数は 64 社（うち外資系 35 社）、1960 年代合計では 896 社の投資奨励が認められている。ベトナム特需の影響もあり、タイでは国内需要・消費も拡大し、1960 年代の平均実質経済成長率 8.1%の経済成長を助けることとなった。

#### 2) 輸入代替と現地化政策の進展

タイ政府は 1960 年代輸入代替工業化を推進してきたが、ベトナム特需の影響もあり国内消費が急速に拡大、それに伴う輸入も輸入代替を上回る規模で大幅に拡大していった。貿易赤字に加え、1969 年には総合収支においても赤字に転落した。1960 年後半は 1968 年の輸入関税の大幅引き上げ、中古自動車の輸入禁止、外資系輸入代替産業の原材料・中間財の輸入制限などが導入された。また、輸入代替に加え、この頃から顕著に産業の現地化政策

が実施されてきた。

上記を受け、1972年産業投資奨励法は、輸出企業の輸入税・取引税の減免、地方立地企業への優遇、委員会の認可条項増加等による権限の強化を盛りこんで改正が行われた。これは、輸入代替から輸出産業育成（輸出転換）への移行の先駆けとなるものであった。

しかし、この時期、タイを輸出基地として位置づけるには、産業インフラ、流通、金融、技術水準等、多くの面で企業にとって課題があり、税の減免措置だけでは、輸出企業の進出を拡大させるには至らなかった。むしろ、この時期に功を奏したのは現地化政策であった。すなわち、関税障壁と部品の国産化率規制の拡大である。インフラ、流通等の未整備に加えて、この現地化政策はこれから進出する企業に更なるマイナス要因となったが、既進出企業の現地化には重要な成果をもたらすこととなった。

1970年代後半からは、第1次オイルショック以降引き続く石油輸入代金の支払いの負担などに加えて、ベトナム戦争の終戦（1976年）による特需の終了、軍部による反革命クーデター、1979年の第2次オイルショックとタイ経済は低迷時期を迎える。しかし、1977年に投資奨励法が改正された以外、1970年代後半からの目立った産業政策の変更は見られない。なお、1977年の改正では、首相が委員長を務めることによって権限を強化した点が重要なポイントではあるが、それ以外の主要な変更はない。

### 3) 輸出振興策と国際通貨調整

タイ政府は、1970年代から進めてきた企業の現地化政策を、輸出企業に対しては緩和する方向で舵を切った。これは、投資奨励税制の奨励措置認可基準を変更して定められた。特に、1983年1月の投資委員会発表 No.1/2526 の基準は、輸入代替型企业については原則として奨励措置を認めないこととした上で、輸出企業については製品の輸出割合に応じて外資の100%出資まで認め、輸出を目的とした製品のための原材料・中間財の輸入自由化、生産された製品の20%までを実質的に国内販売も可能とする奨励措置をとった。しかし、当時、実際にはこうした奨励措置に対する外国投資家の関心は、冷ややかなものであった。

のちの「東アジアの奇跡」につながる日系企業の投資ブームの実質的な引き金となったのは、国際通貨調整による円高によるものであった。この時期、円高を背景として日系の繊維、電気・電子機器、輸送用機器等の輸出産業と関連する部品産業はタイを中心としてアジアへの進出を拡大した。同時に、台湾、香港、欧米諸国からも投資が拡大したことで、雇用・国内消費も大きく拡大した。タイ政府は、この時期、産業投資を一気に奨励し、アユタヤ、ラヨン、チャチェンサオ等、1990年代まで工業団地等の設置等、産業インフラについても急速な整備を進めた。これ以降、1990年代後半まで、輸出産業育成政策を進め、減免税を中心とした投資奨励措置、工業団地建設等のインフラ整備、資本財、原材料・中間財の輸入自由化を進める一方で、引き続き、主要産業については現地化政策を進めることで、産業集積の形成を推進してきたのである。

## (2) タイ投資奨励法等による現地化政策

タイにおける FDI 導入による産業振興の最も重要なポイントの一つは、投資奨励法に基づく外資系企業の現地化政策の推進にあるといえよう。内外の経済・政治環境そして市場の変遷による外部的な要因がタイにおける外資系企業の現地化を進めてきた部分も大きい。こうした潮流に呼応して、現地化政策が展開されて来たことにも着目する必要がある。当然のことながら、実施機関としての BOI 機能の整備・高度化が、こうした政策実施に貢献してきたことはいうまでもない。

1962 年タイ投資奨励法以降、奨励法に基づく BOI 発表 (Announcement) だけでなく、それ以前に投資に関する管轄官庁であった工業省 (Ministry of Industry) の通達 (Notification) という形で、様々な現地化措置が講じられてきた。下表は、自動車 (四輪) および二輪車産業分野の裾野産業の育成について、影響を与えた主要な現地化措置の例を取り纏めた一覧表である。

現地化措置によって、進出企業では、規制された現地調達比率を達成するために多くの努力を強いられることとなった。例えば、乗用車の分野では、1970 年代に入って、国産化率 15% で始まった規制は、1975 年には 25%、1978 年には 50%、1986 年には 54% に引き上げられている。この時期、日系企業では、できる限り現地企業からの調達で対応したものの、これだけで 50% 以上を確保するのは困難であった。このため、この時期に、日系部品メーカーの現地進出が進むこととなった。また、日系企業の現地企業への技術指導による現地企業育成や、技術を習得した従業員が起業・独立して、日系企業に対して現地企業として部材・部品を供給するといった派生効果もみられた。

表 3-15 自動車・二輪車産業に対する主要現地化措置

年	自動車	自動二輪車
1964		投資委員会(BOI):輸入代替工業型事業に税制上の恩典付与
1971		工業省:2年以内に二輪車部品国産化率 50%の義務づけ、5年間組立事業への新規参入禁止
1972	自動車メーカーに対して部品国産化義務を導入	
1975	最低国産化率 25%を義務化。ただし、トラックとバスの最低国産化は、シャーシ/エンジン付き 15%、シャーシ/ウインドシールド付き 20%	
1977		部品国産化率 70%、算定方法は部品点数制に移行
1978	乗用車の最低国産化率を5年以内に25%から50%に引き上げる国産化政策を発表。完成車輸入の禁止。79年を初年度として毎年5%ずつ引き上げ	完成車輸入を原則禁止
1980	トラック部品7品目(ラジエーター、マフラーを含むエキゾーストパイプ、バッテリー、リーフスプリング、タイヤ、インナーチューブ、安全ガラス、ドラムブレーキ)の現地調達を義務化	
1982	5年以内に乗用車の最低国産化率を45%に引下げ	
1984	組立乗用車のモデル数規制を導入	部品の強制調達品目を指定
1985	1986~88年に組み立てるピックアップトラックに対して、毎年国産化する部品リストを作成	完成車に輸入課徴金20%、部品輸入関税30%から40%へ
1986	乗用車メーカーに対する国産化部品リストを改定。部品	BOI:150cc以下の二輪車エンジン国産化

	リスト A と B の 2 つで構成され、リスト A の部品はすべて組立メーカーに国産化を義務付け。リスト A と B の部品全体で国産化率を 54%	
1987	乗用車組立メーカーに対してエンジン国産化を義務付け	
1989	2300cc までのピックアップトラック組立メーカーに対してエンジン国産化を義務付け	エンジン部品国産化率 30%、1993 年 80%へ段階的引き上げ。二輪車を価格監視の対象製品に指定
1990	乗用車組立モデル数の規制を撤廃	
1991	新ピックアップトラック政策を導入。1000cc 以上のピックアップトラックメーカーに対して部品リスト A と B のすべての品目とエンジン国産化を義務付け。乗用車の輸入解禁、輸入関税率を改定。2300cc 以下は 189%から 60%へ、2300cc 超は 300%から 100%へ引き下げ	
1993		BOI : 4 ストローク車生産を投資奨励事業に指定、組立事業への参入制限を撤廃
1994	乗用車組立事業の新規参入規制を撤廃。Brand-to-Brand Complementation (BBC) Scheme 開始。自動車メーカーによる ASEAN 域内の部品相互供給に対して、輸入関税の 50%減免。ただし、ASEAN コンテント 50%の部品に限る	
1996		完成車の輸入解禁、エンジン以外の部品国産化規制撤廃
1997	7 月パーツ切り下げで金融危機。乗用車の輸入関税 42~62.5%を一律 80%に引上げ	
2000		部品国産化規制、完全撤廃
2002		BOI:4 ストローク車生産を投資奨励事業から除外、ASEAN 域内輸入税 5%
2004		BOI : 4 ストローク車生産の投資奨励事業を再開

出典：東茂樹「タイの二輪車産業」佐藤・大原編『アジアの二輪車産業—各国二輪車産業の概要—』(2004)、アジア経済研究所、『FOURIN 2002 アジア自動車産業』を基に JICA 調査団作成

現地化政策は、投資インセンティブとは逆に、多くの場合規制的性格を有するが、タイの場合は、自動車(四輪)・二輪車分野に限らず、前述の繊維分野等の重要な製造業分野で、いわゆる裾野産業(部材・部品メーカーなど)の更なる進出による産業の集積推進、直接・間接の技術移転による参入・起業推進に貢献してきたといえる。

パフォーマンス規制が禁止された世界貿易機関(WTO)体制においては、貿易に関連する投資措置に関する協定(TRIM)との整合を図るため、国内農産品の50%以上の利用規制(BOI 発表 No.1/2526)、国内自動車部品の54%以上の利用規制(工業省通達 No.1)といった規制を撤廃してきた。しかし、これらを代替するための代替措置を講じていることにも、着目することが重要である。

- 1) 材料・部品・完成品別に輸入関税率に差を設けて誘導。
- 2) 資奨励業種の認可要件として、付加価値率 20%を求める。
- 3) BOI は、国内産業保護の目的で、輸入課徴金の設定または輸入制限ができる。
- 4) BOI は、投資奨励恩典を付与するに際し、原材料および部品等の可能な限りの国産品使用を求める。
- 5) 政府の行政指導ベースで現地調達比率の達成状況によって特典が区分される。
- 6) 政府調達に当たって国産品の調達を促進する。



また、国内産業とのリンケージを促進するための取組として、BOI では、「BOI 産業連携促進ユニット」(BUILD) という部署を運営しており、主にタイにおける部品・原材料調達に関する支援・サービス、タイ側のサプライヤーを外資系企業(大企業)に紹介してビジネス・リンケージを推進するベンダー紹介プログラム(VMC)といったサービスを提供している。その他にも、マッチメーカー・サービス等で合弁のパートナーを紹介するサービスなども展開しており、今日では、奨励条件とする現地化促進という側面ではなく、よりプロアクティブなサービスが推進されている。当然のことであるが、こうした取組が日常の投資家との密接な関係の維持(アフターサービス)、加えて、国内産業に関する情報収集といった活動の積み重ねの上に成立していることにも着目する必要がある。

### 3.3.2 ベトナムにおける海外直接投資導入による産業振興

ベトナムは、1986年からのドイモイ政策推進の中で、1988年から積極的な外資導入政策を展開してきた。また、世界的な通商・投資等の枠組にも積極的に参加を開始し、グローバル化の中での外資導入の基盤を整備してきた。96年にはアジア自由貿易地域(AFTA)に参画、2007年には世界貿易機構(WTO)への加盟、近年2010年には環太平洋戦略的経済連携協定(TPP)協議への参加を明らかにしている。

#### (1) ベトナムにおける海外直接投資関係法(共通投資法及び統一企業法)

ベトナム外国投資法は、2000年に改正され、それまでの外資系企業の国有化、外国投資家の資産没収の条項、役員会における全会一致原則等が削除され、外国投資の保全が担保された。更に、WTOへの加盟を踏まえて、投資分野での内外無差別を確保するため、2006年、外資系企業と国内資本企業を同一の規定の下におく、外国投資法に代わる「共通投資法(Law on Investment)」が制定された。また、これに伴い、企業法も内外企業を同一ルールの下におくため「統一企業法(Law on Enterprises)」が制定された。

共通投資法では、資本と財産の保障に加え、投資・経営、投資資金源へのアクセス、輸出入・マーケティング等、外貨購入、投資プロジェクトの譲渡、土地使用などに関するより自由度の高い権利が認められるようになった。また、出資比率についても禁止・条件付投資分野以外は100%出資が可能となり、企業形態も株式会社の設立も可能となった。

更に、共通投資法施行細則 No.108 (Decree No.108/2006/ND-CP)では、投資案件の管轄区分がそれまでの2系統のカテゴリー・4管轄案件を廃止、首相・省レベル人民委員会・工業区管理委員会の3管轄案件に整理し、簡略化を図った。また、投資証明書の発行などの手続きが省レベル人民委員会または工業区管理委員会に移管され、それまでの計画投資省(MPI)による煩雑な手続きのスピードアップを図り、MPIが、投資促進にかかる政策面での役割及び投資誘致活動により重点を置くことができるようにした。また、奨励投資分野については、2007年4月23日付けの首相決定(Decision No.55/2007/QD-TTg)において、2020年までを展望した優先業種(priority sector)と先端業種(spearhead industry)が以下の

とおりに示されている。

<優先業種・先端業種>

2011～2015年

優先業種 : 繊維・縫製、皮革・靴、農林水産加工、鉄鋼、アルミボーキサイトの採掘・加工、化学品

先端業種 : 機械工学（自動車、造船等）、電子・通信・情報技術、新技術関連製品

2015～2020年

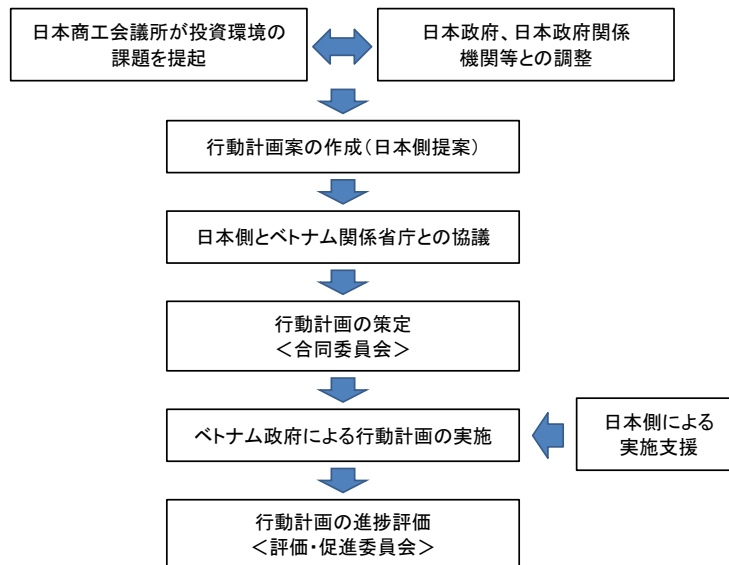
優先業種 : 繊維・縫製、皮革・靴、農林水産加工、化学品

先端業種 : 機械工学（自動車、造船等）、電子・通信・情報技術、新技術関連製品

**(2) 日越共同イニシアティブとその意義**

2006年からの投資環境の改善に加え、FDI導入による産業振興の側面からは、2003年からベトナムと日本の間で開始された「競争力強化のための投資環境改善に関する日越共同イニシアティブ（通称：“日越共同イニシアティブ”）」に着目することが重要である。これは、特に日本企業の投資促進を目的とした二国間の取組ではあったが、ベトナム全体の投資環境改善のためにも大きな成果をもたらした取組といえる。

本取組は、当時ベトナムに進出していた日系企業（ベトナム日本商工会）が、投資環境の課題を提起し、日本政府・大使館等政府関係機関との協議調整を経て行動計画案を策定し、ベトナム政府側に対して日本側から提起し、日越合同委員会の協議を通して正式な行動計画としてベトナム政府が計画を実施するというものであった。特に重要な点は、民間企業の課題提起を直接取り上げている点と、日越合同委員会が政府だけではなく、民間企業の参画を得たことである。同会議では、ベトナム側計画投資大臣、日本側駐越日本大使、日本経団連日越経済委員長が共同議長にあたっている。

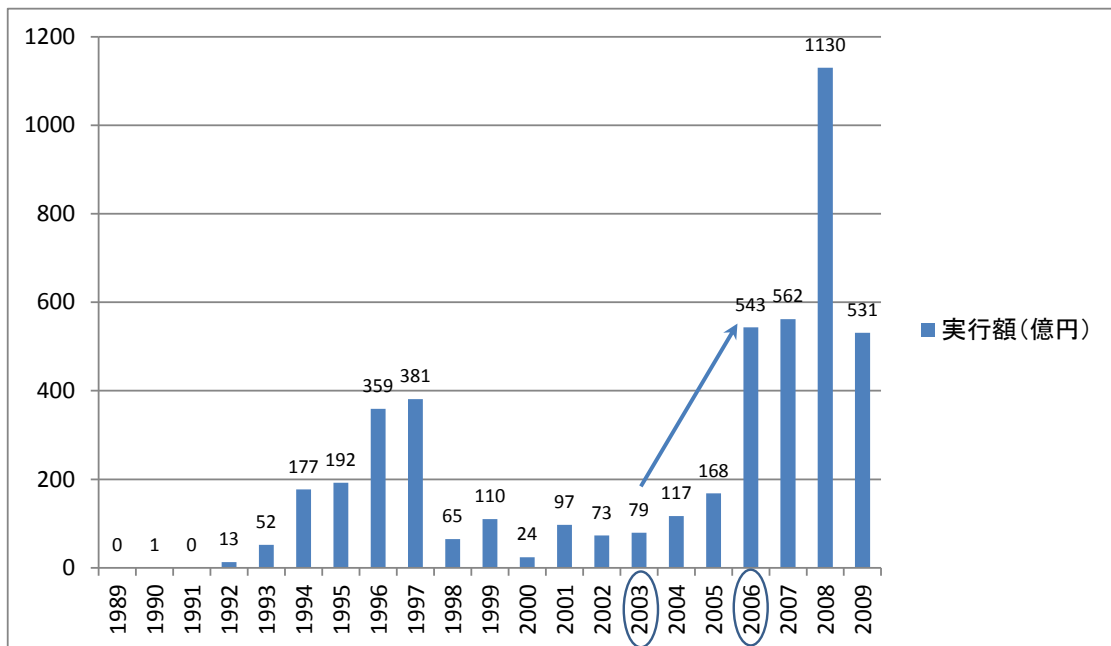


出典：『日越共同イニシアティブ及び日越経済連携協定（日越EPA）について』（2008.11.25）、在ベトナム日本大使館

図 3-12 日越共同イニシアティブの実施フロー

行動計画は、2003年12月に第1フェーズとして44項目（細目125項目）の投資環境改善項目が取りまとめられ、改善の実施が行われた。2006年7月の評価委員会では、85%の達成が確認された。続いて2006年7月からの第2フェーズ要求7分野46項目は、2007年11月には93%の達成、2008年11月からの第3フェーズでは37項目（細目62項目）が提起され2010年12月時点で81%の達成が認められている。これまでの成果としては、日本からの短期滞在ビザの免除、個人所得税の最高税率50%から40%への引き下げ、電源開発への民間参入、陸路輸送の24時間通関体制、PPPスキーム導入等々、FDI企業（日系企業）の課題となっていた点が、改善要請の形で取り上げられ実現している。

こうした取組の成果を現す様に、日本からの対ベトナム直接投資は、本取組の成果が出始めた2006年からの、日本企業のいわゆる“China+1”（チャイナ・プラス・ワン）のトレンドと相まって、急拡大していることが分かる（図 3-13 参照）。



出典：『ベトナムの投資環境』（2011）、国際協力銀行

図 3-13 日本からのベトナム向け FDI 動向（実行額ベース）

### 3.3.3 「カ」国にとっての教訓

タイにおいて、1980 年代中盤の投資ブームを誘発し産業集積を拡大させたのは、その当時の産業政策だけによるものではなかった。その引き金となったのは、国際通貨調整という外的要因であったことは間違いない。しかし、1960 年代から 1970 年代にかけての現地化政策があったからこそ、ある程度の産業基盤が整っており、投資家にとって、他国と比べて期待感を抱かせるだけの受け皿となっていた点は重視すべきである。

1960 年代における日本の繊維産業、自動車産業の進出も、実は、外的要因によるところが大きい。一部の繊維産業にあっては、いわゆる合繊不況によって市場開拓のため海外での生産拠点を確保しなければならなかったことに呼応し、また、自動車産業では、高度経済成長の中、新たな市場拡大のためにアジアに組立拠点の確保が重要であったことに由来する。タイへの進出を決めた要素は、労働コストの安さ、部品供給・流通ルートを含めたインフラの整備状況、法整備状況・政治的安定性等を他国と比較しての結果であったと考えられる。投資政策などの優遇措置も当然考慮したと考えられるが、それが最も重要な要素ではなかったことは間違いない。

日系企業の進出が直接的に投資政策によるものでなかったとしても、こうした先駆け的投資を、国内産業育成に活用するべく現地化政策展開があったということが、政策論としては重要である。幸運であったのは、この時期の日系企業の進出の多くが、自社製造・組立を前提としての投資であった点である。また、上流部分の装置産業を筆頭に進出が多かった点も、それ以降のタイの工業化を支える大きな要因の一つといえる。これらタイに進出した組立メーカーが、タイの現地化政策によって、現地産業の振興に寄与し、裾野産業の

先駆け的な産業基盤を構築してきたことが、1980年代において、“労働コストの安さ、部品供給・流通ルートを含めたインフラの整備状況、法整備状況・政治的安定性”にプラスアルファとして、タイを進出先として選定する重要な要素になったといえる。

このように、様々な外部要因を除けば、FDIによる産業集積には、投資奨励によるインセンティブだけでなく、現地化政策に係る規制とのバランスが極めて重要であり、どちらか片方では国内の工業化を推進する大きな力とするのは難しいといえる。

タイ政府が当時とってきたローカルコンテンツ規制といった現地化政策は、現在では、WTO/TRIM 協定に抵触するパフォーマンス規制となるので、採用することができない。残念ながら、現在では、WTO 整合を確保する観点からは、本来、途上国として産業振興のための政策手段である、i)産業保護のための輸入数量規制、ii)産業育成のためのローカルコンテンツ規制、iii)輸出振興のための補助金、のいずれもとることはできない。これに代替する WTO と整合的な政策を検討することで、自由競争の中での産業保護・育成、輸出振興を実現していくことがこれからの課題となる。WTO 整合的な措置として、関税、投資、R&D に対する財政的支援、セーフガードの範囲での対応が必要となる。

しかしながら、そうした環境にあっても、「投資奨励恩典を付与するに際し、原材料および部品等の可能な限りの国産品使用を“求める”」等、WTO に反する“規制”ではないが、いわば“奨励”し協力を求める措置を講じている姿勢には参考にする点があるのではないか。また、BUILD の取組に見られるよう、現地化を奨励するだけでなく、プロアクティブに国内のサプライヤー（Vendors）を売り込む姿勢、また、外資系のニーズを把握して国内製造業との接点を創出していく取組は、これからの外資導入を産業振興につなげていく有効な手段であることに着目するべきであろう。当然のことながら、こうした取組は、きめ細かいアフターサービスを通して、進出した外資系企業のニーズ把握とそれに対応するサービス提供の積み重ねによってのみ有効な成果を得ることができるのであり、その意味でアフターサービスの重要性についても認識を高く持つ必要がある。

ベトナムの事例では、外資系企業の課題を端的に把握し投資環境改善につなげる仕組みが整備されることの効果を示している。例えば、アフターサービスの結果、企業からの改善要望が得られたとしても、それを現実的に実施していく枠組が用意されていなければ、実効性を確保することはできない。2 国間の関係、例えば日本・「カ」国間では、2008 年 8 月発効の日・カンボジア投資協定を受け、2009 年より既に 5 回の日・カンボジア官民合同会議が開催される等の取組が行われているが、今後、官民が合同で協議し、計画と実施期限を策定し、政府が関係当局と共に改善実施に取り組むという一連の仕組みが強化されることが極めて重要である。これらは、直接的に投資環境を改善するというだけでなく、企業からの要請が受け入れられ改善をみるというだけでも、「カ」国の「評判」の大きな向上につながるという点も見落としてはならない。

### 3.4 小 括

東アジアの発展を顧みると、国内の投資力不足を補うものとして、FDI が重要な役割を果たしてきた。「カ」国の場合も同様である。「カ」国への FDI 流入額は、大きなトレンドとしては上昇傾向にある。従来、「カ」国への FDI の主役は観光と繊維・製靴であったが、近年、日本企業の組立加工企業などが SEZ に進出する動きをみせている。「カ」国では、日本の FDI に対する期待が高まってしる。日本の FDI は、輸出指向型製造業、域内分業指向、技術移転重視などの特徴を備えており、「良質の FDI」である。したがって、日本企業の声を重視し、物的インフラ整備、産業人材育成、ガバナンス/法整備/執行力向上などに努め、FDI の受入れ条件を整備していくことが強く求められている（本章 3.1）。

FDI の認可は、総じて増加傾向にある。表 3-9 のとおり、QIP の認可件数は、金融危機の影響から 2010 年の実績は減少したが基本的に増加傾向にある。この背景には、タイ・中国等における労働コストの増加があり、従来の縫製および観光セクターに加えて、近年ではアグロ産業および電気・電子部品セクター等への投資が増加してきていることが特徴である。国別の構成は多様化してきているが、近年は中国及びベトナム、マレーシア、韓国などアジア諸国が上位を占めている。2011 年には英国からの大型投資があった。一方、SEZ についてみると、2005 年 12 月に SEZ の設立と運営に関する政令 148 号が承認され、その後 22 の SEZ が承認されたが、現在、その内の 8 つが運営されているに過ぎない。しかしながら、SEZ への投資自体は 2006 年以降、増加傾向にある。産業セクター別では 2006 年から 2009 年までの間、SEZ への投資自体は比較的少なかったが、縫製およびプラスチック製造セクターへの投資が当時は主流であった。2010 年以降は、これら 2 セクター以外（自動車関連、電子設備等）への投資が増加しており、対象となるセクターが多様化している。国（地域）別にみると、2009 年までは台湾、日本、中国、シンガポール、マレーシアなどの投資が多かったが、2010 年以降、タイ、香港、フィリピン、アイルランド、米国など投資国（地域）の構成にも多様化の傾向がみられる。（本章 3.2）。

FDI 導入によって産業を振興する上で、有効な投資誘致は必要不可欠である。投資環境の整備と改善・高度化はその基本であり、多くの場合、これらは投資受け入れ国側のインフラ整備、法制度整備、そして投資インセンティブの提起といった形で実現される。しかし、これらはあくまで投資環境の基礎ではあるものの、個々の優位性が必ずしも企業の最終的な投資先決定の基準になるとは限らない。なぜなら、投資の目的や判断基準は、それぞれの企業の事業内容とその時点での企業戦略の位置づけによって一様ではなく、多くの要因が複合的かつ包括的に投資家（企業）の意思決定に影響を及ぼすからである。その中で、重要な位置づけを占めているのが、投資先における“good reputation”（良い評判）であり、その背景にあるソフトインフラではないだろうか。特に、既存の投資家の間での評判・評価が重要である点を強調しておきたい。特に、投資関係当局におけるサービスの質は極めて重要なソフトインフラであり、タイにおけるきめ細かい対投資家サービス、ベトナムに

おける外資系企業の声を実際の投資環境改善につなげる仕組みといった、運営面でのソフトインフラの充実が期待される場所である。同様に、「カ」国においても、法的制度運用、インフラ整備、そしてインセンティブの付与に加えて、これらを有機的に結びつけ、投資家の“good reputation”を醸成するための当局によるサービスの充実が期待される。まずは、第2章2.3の日系企業へのヒアリングの結果および本章3.1.5で先述した日系企業の声を踏まえて、“good reputation”の醸成に努めるべきである（本章3.3）

## 第4章 「カ」国の投資環境

### 4.1 ASEAN 統合と ASEAN+1 による経済構造の変化と「カ」国競争力へのインパクト

#### 4.1.1 ASEAN における貿易構造

「カ」国を含む東アジア諸国と ASEAN の貿易構造について概観する。ASEAN 全体で見ると、域内及び域外の貿易額は 2001 年に落ち込んだ後、2008 年までは増加基調で推移していた。しかし、2008 年末のリーマンショックによる需要の落ち込みから、大きく落ち込んだ。特に域内貿易額の落ち込み度合いがより大きかったが、2010 年には著しい回復を見せている。ASEAN 全体としては、域外諸国との貿易が引き続き高い比重を占めている。2010 年の品目別データを見ると、以下の点が挙げられる（Annex 2 を参照）。

- ▶ 石油を中心とすると考えられる鉱物燃料及び鉱物油、瀝青物質、機械類、電気・電子機器、車輛については、域外、域内輸出入いずれも高い割合を占めていて、貿易額規模が大きい。
- ▶ 縫製、履物等の原材料となるものの域外からの輸入が多い。

ASEAN における機械、電気・電子機器、自動車の分野においての地域内、東アジア地域、その他地域との原材料、部品の調達ネットワークと域内、東アジア、欧州、アメリカも含む各最終市場への輸出という双方の物流の流れが貿易量全体に反映されていると考えられる。

他方、縫製、製靴の分野では、原材料が中国など地域外から輸入されるため、原材料の域外からの輸入が多くなると考えられる。

HS コード 2 桁でみた 2011 年の機械、電気・電子機器、自動車のベトナム、タイと中国、日本の貿易額は表 4-1 の通りである。このほか、メジャーな貿易相手国として、韓国、台湾、シンガポール、マレーシアなどの国々が挙げられるため、実際には更に複雑なシステムであるが、簡略化すると下表のような位置づけとなっている傾向がうかがえる。ベトナムについては、対日で電気・電子機器で黒字となっているが、その他は中国、タイを含め輸入超過である。他方、タイについては、対中国では機械、自動車で黒字、対ベトナムでは機械、自動車の分野で貿易黒字となっている。

表 4-1 ベトナム及びタイの東アジア諸国との機械、電気・電子機器、自動車の貿易額(2010 年)

(単位：百万ドル)

	HS 2digit Commodities	Vietnam			Thailand		
		China	Japan	Thailand	China	Japan	Vietnam
Import	Machinery and parts (HS84)	3,663.63	2,134.78	979.31	5,444.59	7,429.45	141.80
	Electrical Machinery and parts	3,925.97	1,407.50	384.96	7,224.70	7,992.65	343.55
	Vehicle and parts (HS87)	376.79	383.88	337.01	341.36	4,700.44	57.08
Export	Machinery and parts (HS84)	362.77	417.57	159.00	5,586.41	3,097.44	898.89
	Electrical Machinery and parts	638.49	1,825.95	228.88	2,570.03	4,089.76	349.68
	Vehicle and parts (HS87)	46.36	227.33	55.63	70.93	1,091.83	379.21

出典：UN-COMTRADE を基に JICA 調査団作成。各国の輸出額を利用しているため、ベトナム・タイの輸出・輸入額はそれぞれの国の対応する数字に必ずしも一致しない。

また、自動車に関して、日本、中国、タイの貿易の方向について下表のように纏めた。一見し



て、日本から中国への貿易額が群を抜いているほか、タイの輸出額がベトナムのそれを大きく上回っていることやベトナムが大きな輸入超過にあることがわかる。

表 4-2 自動車(鉄道用及び起動用以外の車輛)とその部品、付属品の輸出入・先の関係

(単位:百万ドル)

To		Japan	China	Thailand	Vietnam
From	Japan		15,032.7	4,394.7	348.8
	China	2,854.7		428.7	629.5
	Thailand	1,221.8	163.5		475.8
	Vietnam	227.3	46.4	55.6	

出典: UN-COMTRADE を基に JICA 調査団作成

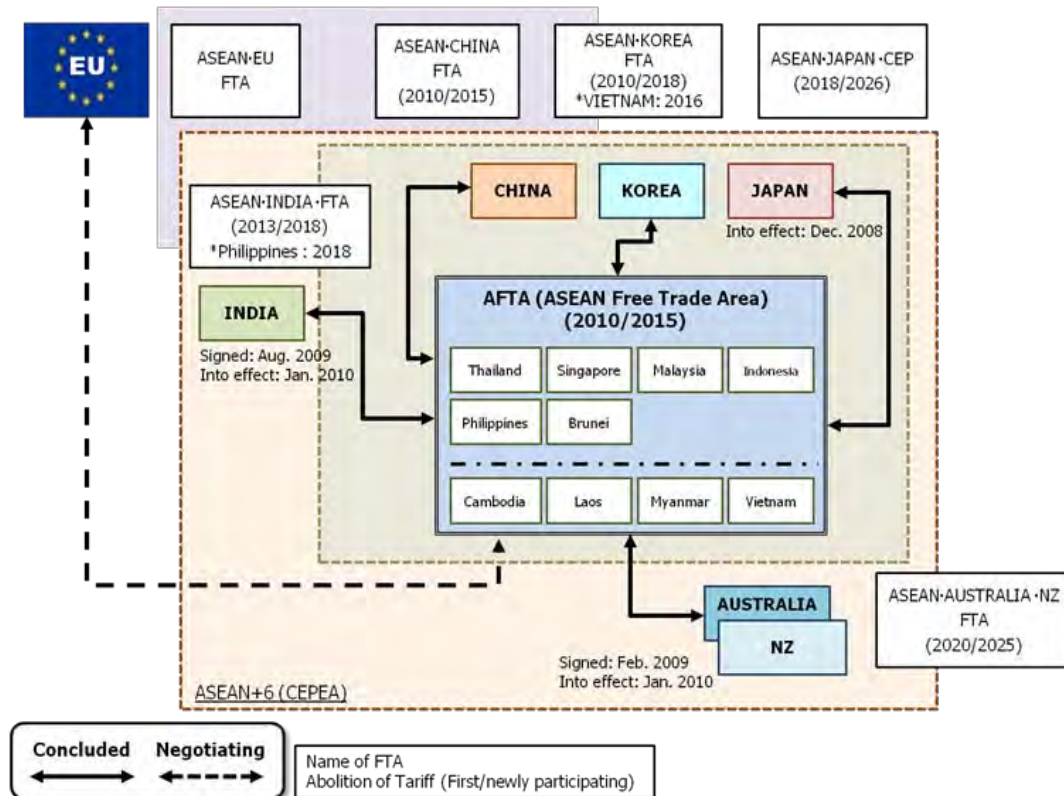
部品レベルまで見た貿易の方向については、タイではある程度の部品輸出が可能である一方で、ベトナムは二輪車の輸出が大部分を占める状況となっている<sup>73</sup>。このように、これまでの ASEAN 域内と域外での貿易構造は、中国、日本からの部品の供給、一部タイほか域内での生産、そして域内での組み立て、域外への輸出という図式であった。

#### 4.1.2 ASEAN プラス 1 による自由貿易圏、経済連携協定の影響

本報告書では ASEAN 経済統合の概要と、「カ」国を含む後発 ASEAN 諸国への予想されるインパクトについて纏める。ASEAN 経済統合の政策方針を纏めたブループリントで挙げられている政策項目は、①単一の市場と生産基地、②競争力ある地域、③公平な経済発展、④グローバルな経済への統合の 4 つの要素の下、自由貿易圏の形成、貿易・投資の促進、資本、技術人材の交流、技術面での貿易障壁の低減、インフラ整備を含む幅広い分野の政策が挙げられている。

ASEAN 経済共同体 (AEC) の枠組みに基づいて、単一市場地域内統合とキーとなる国々との自由貿易協定が締結され、貿易障壁の低減が進んでいる。ASEAN が進める経済統合の流れに加え、ASEAN 全体としての特定国・地域との自由貿易協定 (FTA)、経済連携協定 (EPA) と、各国が二国間の枠組みで結ぶ協定の締結が同時に進められている。本節では、特に地域経済連携の状況について概観する。既に ASEAN では現在発効済みまたは交渉中の FTA、EPA の枠組みは下図の通りである。こうした国々のうち、中国、インド、日本を含む ASEAN プラス 1 の経済規模は Annex 3 の通りである。

<sup>73</sup> Techakamont (2012), “New Division of Labor Between Thailand and CLMV Countries: The case of Automotive Parts Industry” in Industrial readjustment in the Mekong River Basin Countries: Toward the AEC, Ueki and Bhongmakapat, ed., BRC Research Report No.7., Bangkok Research Center, IDE-JETRO, Bangkok Thailand



出典：JETRO ウェブサイトを基に JICA 調査団作成

図 4-1 ASEAN プラス 1 の自由貿易協定・経済連携協定締結状況

AFTA 及び対中国、インド、日本の FTA・EPA についてポイントを纏めると下表のとおりになる。また、それぞれの概要、運用については別途 Annex 3 に纏めた。

表 4-3 ASEAN プラス 1 FTA/EPA 概要と影響

概要	これまでの影響	「カ」国の動きと影響
<p><b>ASEAN 物品協定 (ATIGA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物品に関する関税撤廃</li> <li>優先分野で先行した関税撤廃、2010年に ASEAN6 におけるインクルージョン・リスト (IL) 品目関税撤廃。</li> <li>貿易円滑化、税関、任意規格、強制規格及び適合性評価措置、衛生植物検疫、貿易救済措置</li> <li>サービス貿易については、現在では対象に含まず。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業の利用状況は、手続きの簡素化、関税率の低下などから徐々に上昇<sup>74</sup>。</li> <li>経済効果としては、ASEAN6 の Schedule A 履行、対中 ACFTA の実質的な発効で 2012 年以降、大きな効果が考えられる。</li> <li>ASEAN プラス 1 の FTA・EPA の利用も踏まえて、企業配置の再編の動きあり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既に 2011 年から ICT に関連する優先分野の関税撤廃済み。</li> <li>2015 年に IL 関税撤廃予定。</li> </ul> <p>【影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>比較優位の低い工業製品の分野で不利。</li> <li>農産品加工等についても、品質管理・物流にかかるコスト低減と信頼感を保持するためのインフラ、法規制整備が不十分なため、十分な利益享受に向けた課題がある。</li> </ul>
<p><b>ASEAN 中国 FTA (ACFTA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アーリーハーベスト (EH) 品目の設定、ASEAN 6、中国双方の品目数 90%に当たるノ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>EH 品目で貿易額の増加が見られるものの、既存の輸出加工区等優遇関税等で関税率撤廃のメリットが薄く、効果は限定的。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NL の関税撤廃が 2015 年、SL の 20%以下レベルまでの引き下げが 2018 に予定されている。</li> </ul>

<sup>74</sup> 石川(2009)、ASEAN の FTA と日本企業－インドネシア、フィリピン、ベトナムの調査から－、「国際貿易と投資」、国際貿易投資研究所

<p>ーナル・トラック (NT) は既に関税撤廃済み。CLMV 諸国は 2015 年撤廃。センシティブ・ライン (SL) の関税率は ASEAN6 で 2012 年までに 20%以下、2018 年までに 5%以下に抑える。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ SL、高度センシティブ・ライン (HSL) の関税率低減による実質的なインパクトの発現が想定される。</li> </ul>	<p>【影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中国製品の ASEAN6 経由での流通拡大の可能性あり。</li> </ul>
<p><b>ASEAN インド FTA (AIFTA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2010 年発効。フィリピンを除いた ASEAN 5 は 2013 年までにノーマルトラック (品目数の 80%) の一部(総品目数の 71%)を 2013 年までに、残りを 2018 年までに関税撤廃。</li> <li>・ センシティブ・トラック、高度センシティブ・トラックは ASEAN5 で 2019 年末までに撤廃。</li> <li>・ インド側は高度センシティブ・トラック、特殊品目を設置、引き下げスケジュール、例外を設置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ インド側の関税撤廃品目に制限があるが、部品等の関税率が下がったところから ASEAN の対インド輸出が増加し、利用が進み始めている。</li> <li>・ ASEAN から部品輸出、インドで加工・組み立ての形態が見られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2018 年、2021 年と段階的にノーマルトラック関税撤廃。</li> <li>・ センシティブ・トラック 2021 年までに関税撤廃。</li> </ul> <p>【影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ インド向け製品で、労働コストに敏感な部品の製造に可能性があるとして想定される。</li> </ul>
<p><b>ASEAN 日本包括的連携 (AJCEP)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2008 年に署名、批准、発効。原産地証明の累積規定を付す。90%の品目を関税撤廃(即時又は 10 年以内)、ベトナムが 15 年以内、CLM 諸国が 18 年以内の撤廃。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 原産地証明の累進規定、ラインボイスを利用して、関税の影響を受けずに日本及び ASEAN 域内部品調達が可能となる。</li> <li>・ 日系企業に生産拠点再編等の動きが見られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2026 年までに関税撤廃。</li> </ul> <p>【影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本向け製品の ASEAN 域内への部品供給、又は ASEAN 諸国の部品調達による日本向け製品製造拡大の可能性。</li> </ul>

出典：JICA 調査団作成

一般的には、AFTA による影響については、「カ」国に限らず、先行 ASEAN 諸国に対して、十分な産業集積を有さず、多くの原材料・部品を他国に依存する工業化の不十分な後発 ASEAN 諸国では、国内での最終製品製造より完成品輸入に切り替える企業が増えるなど、不利であることが指摘されている<sup>75</sup>。

他方、AIFTA、AJCEP の発効により、域内及びプラス 1 諸国からの原材料の輸入にかかるコストの低減、域内のタイ、マレーシア等、最終製品の開発・生産・販売を行うメーカーの産業集積を持つ国々への輸出コストの低減、域内第三国 (プラス 1 諸国) への免税での輸出などの点から、労働集約型部品等の分野では競争力が向上しうると考えられる。

#### 4.1.3 認証等に関する共通制度の構築

上述のブループリントでは、貿易に係る基準、技術的障壁への対応として、基準、技術的規制、基準認証にかかる検査手順等の調和化、セクター別の基準認証検査に関する相互認証 (MRAs) を

<sup>75</sup> 助川 (2010) は、AFTA の発効と ASEAN における企業再編の動き、貿易特化係数の推移から、ASEAN6 及びベトナムの中でもすでに格差が現れていることを指摘している。助川 (2010)、FTA 時代を迎える ASEAN と変わる各国産業・企業の競争環境、環太平洋ビジネス情報 RIM, 2010Vol.10. No.38, pp.67-85。企業の調達、取引構造の変化については、石川 (2009) 参照。

挙げている。また、食品、農業、林業の貿易振興に向けて、農産品、水産加工品に関する加工、扱いや衛生・植物検疫（SPS）の分野での検査・措置の調和化を図っていくとしている。

基準認証に先立ち、工業化一般に重要な法定計量の分野についても、国際基準を満たした計量機器の校正(calibration)の仕組みの確立など、基本的な産業インフラの整備が必要である。

農産加工品については、もともと多くの農産品が密輸により国外に流出していると考えられるため、正規の貿易ルートに乗せることが必要であるが、農産品の多くが関税撤廃除外品目になり得ることも考えられる。また、「カ」国では、2004年のWTO加盟から5年の猶予付きでSPS等の法制度整備を進めているが、ASEAN域内統合の成果を十分に享受し、国内市場を保護するに足るような手続き法や規制遵守に向けた行政能力、インフラが十分に整っていないのが現状である<sup>76</sup>。国内の物流インフラの未整備等もあり、例えば、タイへの農産加工品輸出は、採油用種子（主に大豆、ゴマ）以外は、主に飼料用作物・製品であることなどに留まっている<sup>77</sup>。このような状況で、農産品の輸出は関税撤廃の特権を大きく享受することができない事態も想定される。国内の食品加工業が十分育っていない中で、加工品については、引き続き輸入超過が継続する可能性がある。

#### 4.1.4 ASEAN プラス 1 及び「カ」国国内の物流インフラ整備

##### (1) ASEAN 物流インフラの整備

2011年に採択された”Master Plan on ASEAN Connectivity”（MPAC）では、域内の接続性を高めるため、「物理的な接続性(physical connectivity)」（物流インフラ整備）、「制度の接続性（institutional connectivity）」、「人々の接続性(people-to-people connectivity)」の3つの戦略領域を挙げている。そのうち、前者2つの戦略領域に挙げられた戦略は下表の通りである。

表 4-4 “Master Plan on ASEAN Connectivity”に挙げられた重要戦略

Key Strategy to Enhance Physical Connectivity	
Strategy 1	Complete the ASEAN Highway Network
Strategy 2	Complete the implementation of Singapore Kunming Rail Link (SKRL) Project
Strategy 3	Establish an efficient and integrated inland waterways network
Strategy 4	Accomplish an integrated , efficient and competitive maritime transport system
Strategy 5	Establish integrated and seamless multimodal transport system to make ASEAN the transport hub in the East Asia region
Strategy 6	Accelerate the development of ICT infrastructure and services in each of the ASEAN

<sup>76</sup> 2008年に実施されたSPSの制度構築の現状と実施に向けた行政能力等に関する調査では、行政機構の手続き法の不備、監督機関のマネーとデマケーションの複雑さ、実施体制と実施に向けた実験施設等の施設の不備等が挙げられている。Parsons (2008), "Kingdom of Cambodia: Cambodia Sanitary and Phyto Sanitary Quality and Standards Report (Technical Report under Private Sector and Small and Medium-Sized Enterprise Development Program Technical Assistance No.7056-CAM), Technical Assistance Consultant's Report, ADB.

<sup>77</sup> JETRO (2011)、平成22年度タイと周辺国との農林水産物・食品の物流と今後の可能性調査、JETRO バンコク/センター農林水産部

	Member States
Strategy 7	Prioritise the processes to resolve institutional issues in ASEAN energy infrastructure
Key Strategy to Enhance Institutional Connectivity	
Strategy 1	Fully operationalise the three Framework Agreements on transport facilitation
Strategy 2	Implement initiatives to facilitate inter-state passenger land transportation
Strategy 3	Develop the ASEAN Single Aviation Market (ASAM)
Strategy 4	Develop an ASEAN Single Shipping Market
Strategy 5	Accelerate the free flow of an efficient and competitive logistics sector, in particular transport, telecommunication, and other connectivity-related services in the region
Strategy 7	Substantially improve trade facilitation in the region
Strategy 8	Enhance border management capabilities
Strategy 9	Accelerate further opening up of ASEAN Member States to investment from within and beyond the region under fair investment rules
Strategy 10	Strengthen institutional capacity in lagging areas in the region and improve regional-sub-regional coordination of policies, programmes and projects

出典：ASEAN Secretariat (2011), Master Plan on ASEAN Connectivity

物理的な接続性の向上としてインフラ整備戦略を挙げ、既存の取り組みである ASEAN ハイウェイ（AH）、シンガポールと昆明を繋ぐ鉄道網の整備を目指した Singapore-Kunming Railway Link (SKRL)プロジェクトの完成が第1に述べられている。さらに、Strategy 5 では南部経済回廊（SEC）の中央サブ回廊からミャンマーのダウエー、海路でインド・チェンナイに接続するメコン・インド経済回廊（MIEC）が言及されている。ダウエーでは港湾建設に向けた動きがあり、MPAC では2020年までの整備完了を目指すとしている<sup>78</sup>。ダウエーとインド/東海岸を結ぶ航路、ダウエーに至るアクセスが整備されれば、「カ」国を含めた SEC 周辺は大きな経済インパクトを得ることが予測されている<sup>79</sup>。

## (2) ASEAN Single Window

ASEAN Single Window (ASW) の取り組みは、2005年に加盟国間で設置が決まり、ASEAN 6 が2008年<sup>80</sup>、CLMV 諸国で2012年の設立を目指していた。現在、タイ、インドネシア、ミャンマー、フィリピン、マレーシア、ベトナムが各国の National Single Window 設置に向けたワーキンググループを設立している。しかし、設置に当たっては、国内の多岐にわたる機関の調整が必要であるため、ASEAN 6においても2008年の目標を既に過ぎているが、達成に至っていない。

<sup>78</sup> MPAC

<sup>79</sup> Kimura, Kudo, Umezaki (2010) “ASEAN-India Connectivity: A Regional Framework and Key Infrastructure Projects”, Chap.1.

<sup>80</sup> ASEAN6 とは、シンガポール、インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン、ブルネイの6カ国のこと。

### (3) 「カ」国国内におけるインフラ整備の動き

現在進行中のインフラ整備の動きとして、以下の点が挙げられる。

表 4-5 物流インフラの最近の整備動向

道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ SEC では、ホーチミン（HCMC）からプノンペンに至る途中のメコン川渡河橋（ネアックルン：Neak Loeung）の建設により、接続性がより向上する。</li> <li>・ 国内交通網の整備については、公共事業運輸省（MPWT）が 2020 年までの整備マスタープランを策定していて、SEC を含む一部一桁国道の 4 車線化などを盛り込んでおり、ADB などからの融資などがついている箇所もある。</li> </ul>
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「カ」国国内では、ADB とオーストラリア政府の支援により、リハビリが行われ、Toll Royal 社に運営についてのコンセッションが与えられている。しかし、タイ側との接続は見込みが立たず、ベトナム側の敷設は計画段階であり、国際的な物流ネットワークとしての効果が得られるには時間がかかると考えられる。</li> </ul>
海運	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ シハヌークビル港近接地にシハヌークビル港 SEZ 竣工。</li> <li>・ 多目的コンテナターミナル建設プロジェクトが進行中。</li> </ul>
内陸水運	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新ターミナルの建設。可能な取り扱い貨物量の大幅な増加（扱い量約 70,000TEU から最大 300,000TEU）を可能とする工事を進めている。</li> <li>・ メコン川河口付近、HCMC 近郊にカイメップ・チーバイ港整備が進み、これによりシンガポールでの積み替えなしで欧州、米国方面への輸出が可能となる。</li> </ul>

出典：JICA 調査団作成。

プノンペン近郊の企業にとっては、プノンペン港を利用すれば陸送がない分、輸出入のコストを低減できることもあり、プノンペン・シハヌーク両港の競争が起こっているとの指摘がなされてきた。他方、今後の経済発展に伴って物流が量的に拡大することを考慮すると、双方の拠点としての整備は引き続き必要である。内陸の産業拠点との接続性の向上、港湾施設の整備だけでなく、輸出入にかかる手続き、外資のみの海運、フォワーダー等の分野における国内資本の参加や船舶の修理機能等、幅広い分野での改善の余地がある<sup>81</sup>。

### (4) 越境交通協定の進捗状況

こうしたハードインフラの整備の一方で、越境する物流を迅速化するためには、各国境付近における手続きの共通化、簡素化等が必要となる。こうした認識の下で、メコン地域（GMS）諸国では越境交通協定（CBTA）による国境付近での手続き簡素化、相互車輛乗り入れ等の実現に向けた調整を図ってきた。しかし、細部にわたる調整においてはまだ作業が継続されていて、実効性のある運用には至っていない。「カ」国では、タイ、ベトナムとの国境において、SEZ 入居企業な

<sup>81</sup> Kimura, Kudo, Umezaki (2010) “ASEAN-India Connectivity: A Regional Framework and Key Infrastructure Projects”, Chap.1.

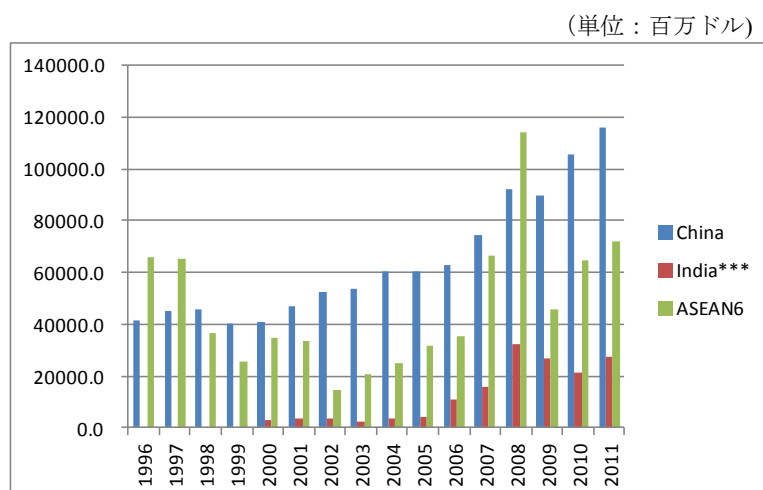
どに対するトラックの乗り入れ等が開始されているが、税関等検査一元化などについては、未だに協議と国内調整を継続している状況である<sup>82</sup>。

ベトナムとの間では、300 台の相互乗り入れが開始され、2012 年には、タイとの相互乗り入れが開始された。タイについては、「カ」国側が割り当てられたのは 40 台で、うち 35 台が旅客用バスであった。東西回廊におけるタイーラオス間（無制限）、タイーラオスーベトナム 3 カ国間輸送（400 台）と比較すると、物流の円滑化という点において、十分な効果を発揮する量であるとは言えない<sup>83</sup>。

#### 4.1.5 ASEAN プラス 1 と日系企業の立地

##### (1) ASEAN と中国・インドの海外直接投資実績

本報告書では、ASEAN プラス 1 における海外直接投資（FDI）について、ASEAN プラス 1 の経済統合にどのような変化が見られるかを検証する前に、日系企業の動向を把握する。ASEAN 諸国と中国、インドにおける対内直接投資額の推移は表の通りである。増加基調で推移する対中 FDI に対して、ASEAN6 カ国向けについては 1990 年代に一度ピークを迎えた後、2000 年代中盤から更に増加率が高まっている。特に 2008 年については、下記に述べるように対ベトナム投資の急増によるところが大きいと考えられる。



出典：JETRO 資料を基に JICA 調査団作成。

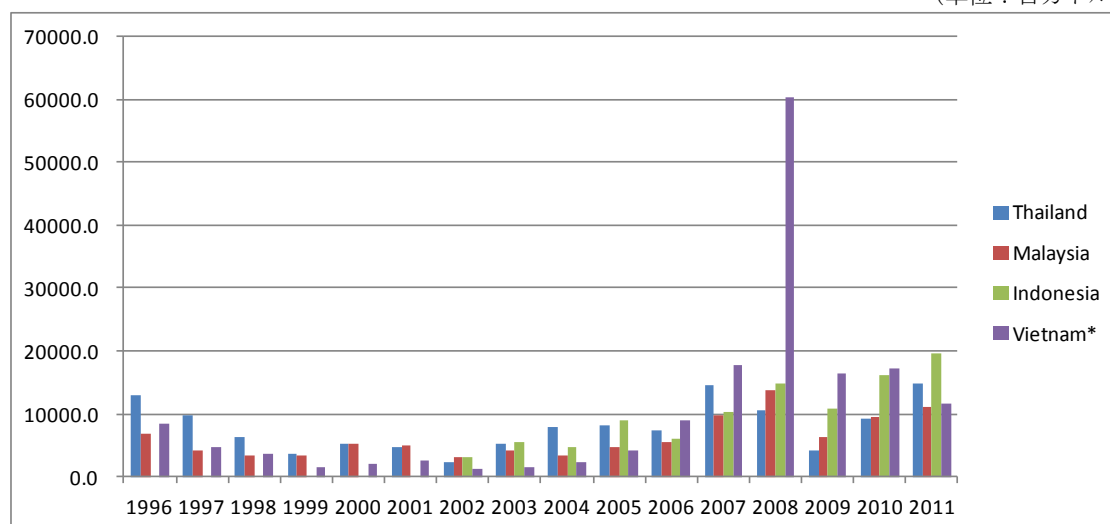
図 4-2 アジアにおける対内直接投資額の推移

ASEAN 4 カ国における FDI の推移では、下図のとおり、2008 年のベトナムにおける実績を除くと、2009 年のリーマンショックによる落ち込みの後、各国向け FDI 額が回復している。2011 年実績では、ベトナムで対前年比を下回っているが、タイ、インドネシアでは堅調な増加を記録している。

<sup>82</sup> 石田正美（2012）「越境交通協定と貿易円滑化」（石田正美編『メコン地域国境経済を見る』）アジア経済研究所

<sup>83</sup> JETRO「通商弘報」2012 年 7 月 24 日

(単位：百万ドル)

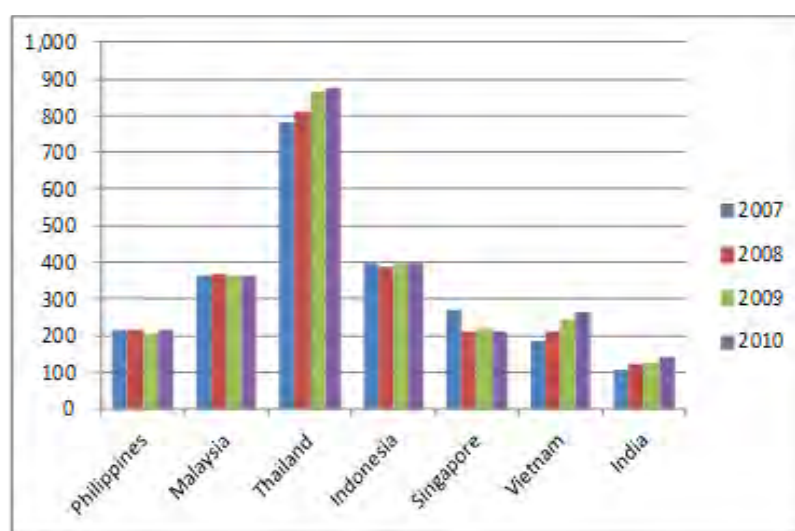


出典：JETRO 資料を基に JICA 調査団作成。

図 4-3 ASEAN 諸国における対内直接投資額の推移

ASEAN 地域における FDI を主導するのは、日本、欧米諸国に加え、新興国である。例えば、タイにおいては、日本からの FDI が 2004 年の認可投資額の 65% を占めていたが、2011 年には 35% にまで落ち込んでいる。対ベトナム FDI では、2011 年の日本のシェアは 16% に留まる<sup>84</sup>。

こうした FDI の結果、製造業の企業立地がどのように進んでいるか、主に日系企業について概観する。経済産業省の海外事業活動基本調査によれば、ASEAN における日系企業の製造業の海外事業所数の増減率推移は下図の通りである。タイ、ベトナム、インドにおける事業所数が増加している一方、フィリピン、マレーシア、シンガポールでの増加率は低迷している。



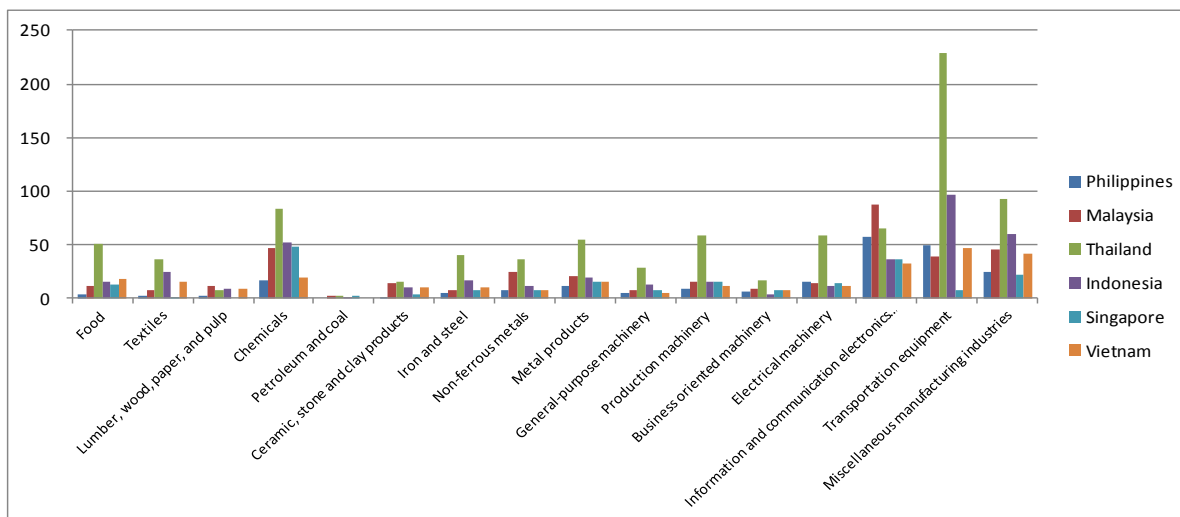
出典：海外事業活動基本調査 2007、2008、2009、2010 年を基に JICA 調査団作成。

図 4-4 海外における製造業事業所数推移

また、2010 年の業種別事業所立地の状況では、情報通信機械を除き、食品、繊維など軽工業も含む幅広い業種でタイにおける立地が顕著である（下図参照）。

<sup>84</sup> JETRO ウェブサイト対内直接投資額



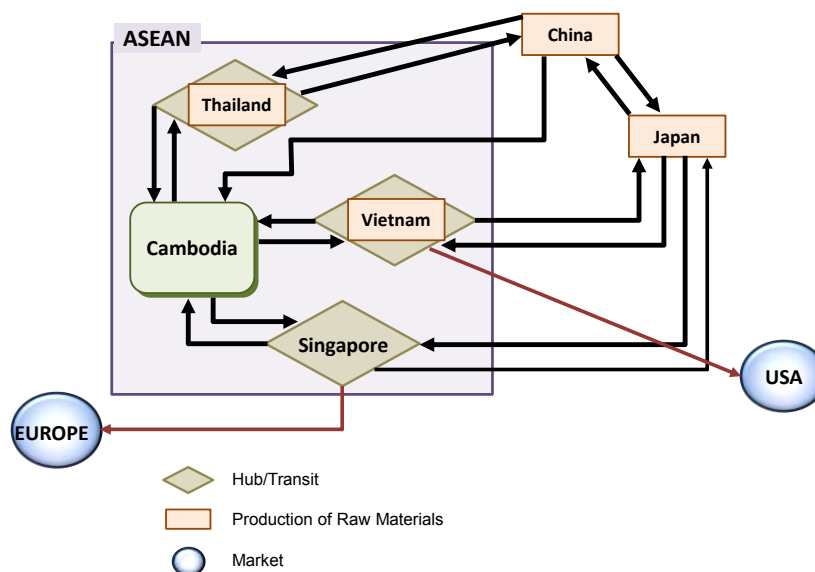


出典：経済産業省「海外事業活動基本調査」2010年を基に JICA 調査団作成

図 4-5 ASEAN 域内日本企業の製造業業種別事業所数

## (2) ASEAN プラス 1 と最近の日系企業進出の動きに見る「カ」国の位置

4.1.1 で述べた東アジアの貿易構造の中で現在の「カ」国はどのような位置を占めているのだろうか。日系企業の動きを中心に考察することとする。「カ」国では 2012 年に日本人商工会 (JBAC) の会員数が 100 社を突破した。JBAC の会員企業を中心に、2 章で詳細を述べた日系企業へのインタビューから得られた情報を、下記の構造に整理した。



出典：JICA 調査団作成

図 4-6 東アジアの貿易フロー

「カ」国では国内産業の発展が十分でなく、裾野産業が殆どないため<sup>85</sup>、日系企業は原材料の大部分を輸入していることは既に述べたとおりである。業種や企業の地域展開の戦略によって違いはあるが、次のような共通の構造を見いだすことができる。

<sup>85</sup> 本報告書における「裾野産業」の定義については、第 2 章 2.2.3 を参照。

- ・ 中国、日本、タイ、その他 ASEAN 諸国からの原材料・部品調達
- ・ 地域拠点としてシンガポール、タイなど産業集積と物流拠点が重なるような地点に設置し、拠点と「カ」国を通じた原材料・部品と ASEAN 域外への輸出
- ・ 交通のモードは多様で、輸入元、輸出先、地域拠点の有無と位置によって、陸送、内陸水運・海運（プノンペン-ホーチミン（HCMC）、カイメップ）、海運（シハヌークビル）を使い分けている。

## 4.2 ASEAN プラス 1 地域経済統合のインパクト

### 4.2.1 経済統合と越境的産業連関

#### (1) 貿易自由化のインパクト

前述の通り、ASEAN は、2015 年の共同体創設を目指して準備を加速している。その中核たる AEC は、ASEAN 自由貿易地域（AFTA）を基礎として、「単一の市場と生産拠点」をつくるとしている<sup>86</sup>。加えて、ASEAN を核として、多様な自由貿易協定（FTA）が結ばれている。このような貿易自由化の枠組みは、貿易促進効果や貿易転換効果を通じて、「カ」国経済に大きな影響を及ぼすであろう。

Kawasaki（2010）は、Global Trade Analysis Project (GTAP)モデル<sup>87</sup>を用いて貿易自由化のマクロ経済効果を分析した<sup>88</sup>。同試算によって地域的な貿易自由化の実質 GDP 効果をみると、ASEAN+3（日中韓）の自由化はラオス・カンボジア・ミャンマー（LCM）の GDP を 9.04%押し上げる。ただし、ベトナム（23.13%）及びタイ（16.31%）への効果に比べれば、その値は小さい（表 4-6 参照）。

表 4-6 地域的貿易自由化による実質 GDP 効果

(%)

	World	FTAAP	ASEAN+6	ASEAN+3	Korea, China, Japan	TPP
LCM	12.95	-1.78	9.21	9.04	-0.23	-0.35
Thailand	26.35	20.24	17.03	16.31	-1.19	-0.89
Vietnam	37.50	34.75	23.42	23.13	-0.50	12.81

Note 1: (21 APEC member countries). ASEAN+3 (ASEAN + China, Korea, & Japan). ASEAN+6 (ASEAN+3 + Australia, New Zealand & India). TPP (9 TPP participating countries + Japan. The countries from ASEAN are Brunei, Malaysia, Singapore and Vietnam.).

Note 2: Estimated by Kawasaki Kenichi based on GTAP (Global Trade Analysis Project) Model (2008 nominal GDP basis).

Source: Compiled by JICA Study Team based on the May 2011 data from Kawasaki Kenichi. "EPA no yusenjyuni: keizai kouka no okii boekiaite wa? (A Priority Order of EPA: Which trade partners will bring largest economic benefits?)." RIETI.

<sup>86</sup> The 13<sup>th</sup> ASEAN Summit "Declaration of AEC Blueprint" 2007

<sup>87</sup> GTAP モデルは、各国間の貿易政策のインパクトを数量的に把握するために構築された応用一般均衡モデルである。世界銀行、WTO をはじめ広く関係機関で活用されている。

<sup>88</sup> Kenichi Kawasaki (2010) "The Macro and Sectoral Significance of an FTAAP" ESRI, Cabinet Office、川崎研一(2011)「EPA の優先順位：経済効果の大きい貿易相手は？」経済産業研究所（RIETI）、内閣官房（2011）「EPA に関する各種試算」における「EPA のマクロ経済効果分析（川崎研一試算）」

そこで、「カ」国だけを取り出して地域的貿易自由化のインパクトを測定した結果が、表 4-7 である。ASEAN+3 および ASEAN+6 (ASEAN+3 に、更にインド、オーストラリア、ニュージーランドの 3 カ国を加えたもの) の実質 GDP 効果はともに 21%台で、ベトナムが享受する効果に較べればやや小さいものの、タイをかなり上回っている。また、世界全体の貿易自由化の実質 GDP 効果は 29.4%で、タイを上回る数値となっている。

表 4-7 地域的貿易自由化による「カ」国への実質 GDP 効果  
(単位：%)

World	FTAAP	ASEAN+6	ASEAN+3
29.4	3.6	21.1	21.4

出典：Kawasaki Kenichi (2010) “The Macro and Sectoral Significance of an FTAAP” Economic and Social Research Institute Cabinet Office, Japan.

なお、2 国間貿易自由化の効果を見ると、CLM の場合には米国、中国、タイ、EU の順で GDP 効果が大きく、日本は 10 位であった。他方、タイにとって最も GDP 効果が大きい貿易相手国は日本である。また、ベトナムにとっては、中国が第 1 位で、日本は第 6 位となっている。

この試算結果は、地域的貿易自由化が「カ」国の GDP を押し上げるかなり大きなプラス効果を持つこと、隣接するタイ及びベトナムとの経済連携強化が「カ」国に利益をもたらすだろうことを示唆している。

## (2) 南部経済回廊の集積/連結性と越境的産業連関

タイ及びベトナムとの経済連携強化には、空間経済的視点が不可欠である。

バンコク都市圏（市人口 8.3 百万人、都市圏人口 14.6 百万人）は、いまや GMS 最大の産業集積を形成するにいたった。バンコクが「扇の要」となって、GMS を統合する力を持ち、国境を越えて産業経済のネットワークを拡げている。他方、HCMC もまたベトナム最大の都市（人口 7.4 百万人）として、その経済圏を拡大しつつある。この 2 つの経済圏を連結するのが、プノンペンを通り「カ」国を横断する SEC（約 920Km）である。

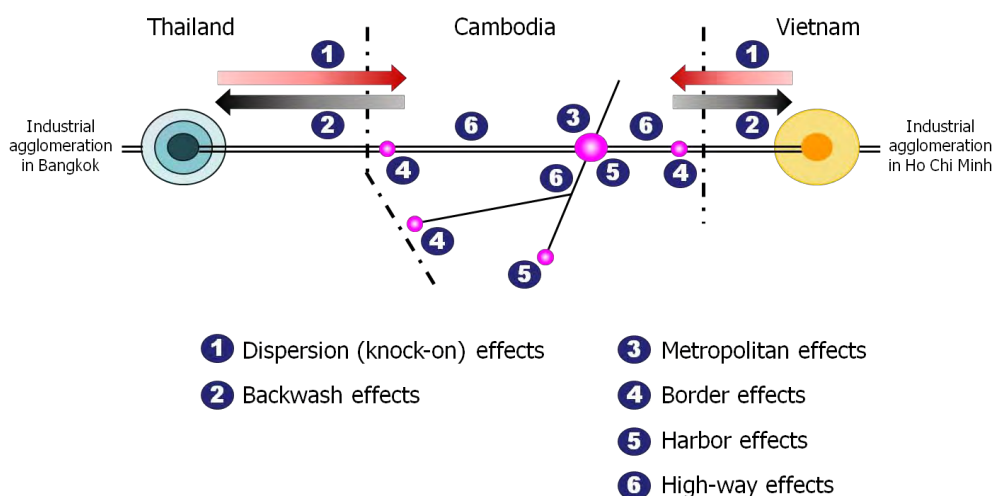
産業の集積は、国境を越えて自己増殖する累積過程（cumulative process）である。経済発展に伴って、産業活動の空間的集中を促進する集積力（centripetal forces）が働き、あるところまでくると、やがて集中に反発する分散力（centrifugal forces）が作用しだす<sup>89</sup>。回廊整備に伴って、輸送コストが低下し国境通過がスムーズになれば、電力の高コスト問題はあるものの、人件費コストの低さから、まず労働集約産業などの集積間分散（fragmentation）が「カ」国で拡がっていく可能性がある。

バンコク及び HCMC の両産業集積からの波及効果を受けながら、「カ」国内では次の 4 つの効果次第に顕在化しよう(図 4-7 参照)。

- ① プノンペンの都市集積が産業を呼び込み産業を創出する大都市効果

<sup>89</sup> 藤田昌久/ポール・クルーグマン/アンソニー・J・バナブルス著小出博之訳（2000）『空間経済学』東洋経済新報社（Masahisa Fujita, Paul Krugman, and Anthony J.Venables (1999) “The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade” MIT Press.

- ② 既に Koh Kong や Svay Rieng の SEZ への工場立地を促しつつある国境効果
- ③ プノンペン新港やシハヌークビル港の国際港が持つ港湾効果<sup>90</sup>
- ④ 輸送費用の最小化をもたらす高速道路効果

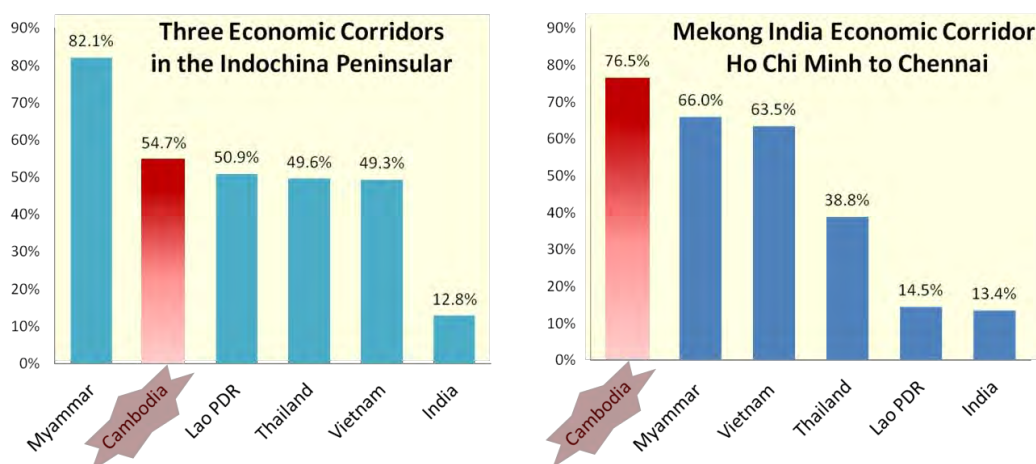


Source: JICA Study Team

図 4-7 「カ」国における産業集積と集積間分散の効果

東アジア・ASEAN 経済研究センター (ERIA) は、「東アジア総合開発計画 (CADP)」において、インフラの開発計画を立案し、回廊整備の経済効果を試算した。それによれば、南部経済回廊 (ホーチミン-チェンナイ間) が整備されれば、2011-2022 年間の「カ」国の GDP を 76.5%押し上げるとしている。その値は、ミャンマー、ベトナム、タイを上回る (図 4-8 参照)。

かくて、SEC の連結性 (connectivity) が向上するにつれて、越境的産業連関が形成され、カンボジア・タイ・ベトナム (CTV) 3 カ国の経済的な相互依存関係、相互補完関係が強まることが期待される。



Note: The economic effect of an infrastructure project is measured as the percentage ratio of cumulative gains in regional GDP over 10 years (2011 - 2022), vis-à-vis the baseline level of regional GDP in 2010.

Source: Compiled by JICA Project Team based on Fukunari Kimura & So Umezaki. ERIA. (Oct 2010). Comprehensive Asia Development Plan.

図 4-8 インフラプロジェクトの経済効果の計測

<sup>90</sup> 「ほとんどの大都市は港湾都市である」 (藤田/クルーグマン/ベナブルス前掲)

## 4.2.2 日系企業の ASEAN 展開と投資先選定：現状と変化

### (1) 日系企業の ASEAN 展開の動向

こうした予測に対して、既に ASEAN 6 を中心に始まっている経済統合に対する日系企業の動きはどのようなものであろうか？アジアにおける FDI の動きの一端として、日系企業の動向について概観する。JETRO 調査によると、事業の縮小/撤退理由として、「FTA/EPA の進展による生産・販売ネットワーク見直し」を挙げた企業は、コストの上昇 (ASEAN で 35.7%)、売上の減少 (ASEAN で 73.8%) と比して比較的低いが (回答社全体で 6%)、その他の理由も含めた複合的な収益・コストの見直しの中で、より有利な立地に収斂していく動きが起こる可能性は否定できない<sup>91</sup>。

助川 (2010) は、AFTA の進展で、企業が効率的な生産供給体制の構築を進めていること、この中では「①生産品目の調整、操業継続を前提に相互供給を拠点間で図る企業」、「②生産拠点の統廃合を通じて規模の利益獲得/拠点全体の経営効率化を図る企業」の二つの流れがあることを指摘し、自動車では前者、電子・電気機器分野では後者が顕著であるとしている。こうした流れは、以下のとおり整理できる。

表 4-8 AFTA とプラス 1 による ASEAN 域内拠点再編の動き<sup>92</sup>

自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・部品ごとに、既存の拠点ごとに特定品目の集中生産を行い、相互供給。最終組み立て拠点の統廃合は進んでいない。</li> <li>・トヨタ IMV プロジェクト、日産マーチに見られるタイのマザー工場化、KD キットの輸出</li> </ul>
電気機器	<ul style="list-style-type: none"> <li>・テレビではマレーシアのプラズマ、液晶テレビ生産能力を拡大、ブラウン管生産を他国に移管するなど、技術的なレベルでの棲み分け開始。</li> <li>・R&amp;D 機能をマレーシアに集中。</li> <li>・フィリピン、ベトナム等で完成品輸入、小売り・卸売りによる対応の動き。</li> </ul>

出典：助川 (2010)、FTA 時代を迎える ASEAN と変わる各国産業・企業の競争環境、環太平洋ビジネス情報 RIM, 2010Vol.10. No.38, pp.67-85、石川(2009)、ASEAN の FTA と日本企業—インドネシア、フィリピン、ベトナムの調査から—、「国際貿易と投資」、国際貿易投資研究所を基に JICA 調査団作成。

下表は、2012 年上期における日系企業の AEC 実現後、生産拠点として検討する国について結果を纏めたものである。多くは特に変更なしとしながら、ミャンマーを挙げる企業が製造業全体で 29%となっている。「カ」国については、繊維・縫製セクターで検討している企業の数が比較的多いものの、製造業全体の 7%の企業が挙げるに留まった。

他方で、この結果は、様々なコストのファクターを総合してより低廉な場所が、生産工程の一部を担う動き、生産工程の分割 (Fragmentation) の可能性を示唆している。日系企業の立地選択の一般的な傾向と、分割した (Fragmentation) 機能の立地について、次項で分析する。

<sup>91</sup> JETRO、在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査 (2011 年度調査)、2011 年 11 月

<sup>92</sup> 助川 (2010)、石川 (2009) を参考にした。

表 4-9 タイにおける日系企業が AEC 実現後生産拠点として検討する国

(単位:企業数)

Sub-sector	Cambodia	No change	Myanmar	Vietnam	Total	Total Number of responding companies
Textile & garment	5	4	7	2	23	14
Iron and steel, non-ferrous metals	1	15	7	2	36	29
Electric and Electronic machinery	3	17	21	3	60	42
Transportation machinery	0	16	10	6	49	39
Total	15	108	64	33	299	222

出典: バンコク日本人商工会議所、「2012年上期タイ国日系企業景気動向調査」(2012年7月発表 4-7資料)を基に JICA 調査団作成。

備考: 業種は一部のみ列挙、複数回答。

## (2) 日系企業の FDI 立地選択要因

### 1) 日系企業の投資先選定の要件

本項では、主に日系企業による FDI 一般と、既にアジアに展開している企業のうち、現地、外資に関わらず、特定の業種の企業立地に関する要件について既存資料を中心に纏める。

日本企業の投資目的について、JBIC による「わが国製造業の海外事業展開に関する調査報告書」における中期的（今後3年程度）有望事業展開先国・地域で10位以内に入っているタイ、ベトナム、インドネシア、マレーシアについて、有望と考える理由を纏めたものである。これらの国々は2009年の調査でも10位以内にランクしている。「カ」国は2010年の同調査で初めて20位以内に入った（16位）。

理由として挙げられている項目の中で注目すべき点としては、①進出国のマーケットとしての潜在性、②低廉な労働力、③第三国への生産拠点が主な理由となっている。課題として、タイ、ベトナム双方で管理職クラスの人材確保や労働コストの上昇が問題として上げられている。災害、政治不安、中国における対日感情の悪化等による操業環境の悪化などに備えたリスク回避の受け皿としては、ベトナムが有望と回答した企業の18%が「リスク回避の受け皿」と回答しているのが顕著であった。

表 4-10 中期的有望事業展開先選択理由

(各国回答者全体に対する割合：%)

	Vietnam	Thailand	Indonesia	Malaysia
Rank 2011	3	4	6	10
Rank 2010	3	3	8	10
Availability of competent human resources	20.6	15.9	5.7	17.9
Availability of cheap labor force	61.2	44.7	51.4	39.3
To establish the hub for supplying parts/raw materials for assemblers	21.9	31.8	21	25
Risk hedge	18.8	7.6	5.7	7.1
To establish the hub for exporting to the third countries	16.4	27.3	13.3	21.4
Growth potentials of market	61.2	49.2	71.4	42.9

出典：JBIC「わが国製造業の海外事業展開に関する調査報告書－2010年度海外直接投資アンケート結果（第22回）」を基に JICA 調査団作成

## 2) 生産拠点の分割とその要件

生産工程の分割の際の立地選択では何が重視されるのか。タイ、マレーシア、ベトナムにおける事例を挙げる。

在マレーシアの電気・電子機器メーカーの CLMV 諸国への製造拠点の立地可能性、立地の必要条件について調査した研究では、立地に向けた条件について、企業側が強調している点は、次の項目である。

- ・ 賃金水準
- ・ 教育水準
- ・ インフラ
- ・ 手続き等の効率
- ・ インセンティブ

操業・生産工程における効率性(efficiency)に関する要件すべての重要性を強調している一方、現地市場の大きさについては、特に強調されていない<sup>93</sup>。このような産業において、コストを総合的に下げることが可能である立地に対して生産工程の分割が起こりうるということになる。

他方、タイにおける調査では、自動車及び電気・電子機器の外資、現地資本、業界団体へのヒアリングに基づく投資要件を以下のとおり纏めている。

<sup>93</sup> Chang Tii Tan (2009), Evaluation on fragmentation and relocation of electronics industries to CLMV countries: view points from Malaysia, in *Study on Upgrading Industrial Structure of CLMV Countries* (Edt.) Banomyong and Ishida, ERIA Research Project Report No.7-3: Ch3. Pp70-103

表 4-11 タイにおける電気・電子機器と自動車産業の企業立地で重要視する要件

電気・電子	自動車
1. 政治的安定性	1. 市場の規模
2. 市場規模	2. 政治的安定性
3. 港湾と市場へのアクセス	3. 港湾と市場へのアクセス
4. 労働者の教育レベル	4. インフラ
5. 税制等での優遇	5. 投資に係る法制度整備状況

出典：Sopadang and Yaibuathet (2010), Evaluation of the fragmentation and relocation of electronics and automotive and related industries to CLMV countries: view points of Thailand, in “Study on Upgrading Industrial Structure of CLMV Countries (Edt.) Banomyong and Ishida, ERIA Research Project Report No.7-3: Ch4. pp.104-157

双方とも、①市場規模、②政治的安定性、③港湾、④市場へのアクセスを挙げている。また、電気・電子機器産業における複雑で多機能にわたる作業を管理できる人材の必要性から、労働者の教育レベルを重視しているが、双方とも労働者の賃金自体はそれほど高いランクを付けていない（電気・電子機器で13要素中6位、自動車で9位）<sup>94</sup>。実際にはバリューチェーン（VC）上の位置の違いや、企業の戦略によりコスト構造が違うため、このような順位付けが一般化できるものではないが、FDIを検討する際の意思決定要因として示唆を与えるものである。

下図は電気製品について、その種類ごとの立地要件の重要度を纏めたものである。「カ」国の例を取ると、国内市場規模についてあまりセンシティブでなく、低賃金の労働者の存在を重要視し、安価で安定的な電力供給を必要とする生産設備の導入を必要としない産業について、既に投資実績ができつつある。同様の条件を持つ業種としては、コイル、変圧器などであり、こうした業種の進出の潜在可能性が現時点では一番高いと考えられる。

Product Group		Domestic Market	Labor	Component or Material	Production Facility	Remarks
Active Component	Semiconductor, Display Device	△	△	△	◎	-
	Register, Condenser	○	◎	△	○	-
Passive Component	Coil, Transformer	○	◎	△	△	Cheap labor is one of the most important factor.
	Wire Harness, High Frequency Module, Camera Module, Power Supply	△	◎	△	△	Investment occurred in wire harness. Infrastructure to support smooth and quick procurement from other countries and delivery to customer are required. The delivery of the product are often done using air cargo.

注：△重要度は低い、○重要、◎特に重要

出典：JICA/NRI/KRI (2007), “The Study on Economic Policy Support in the Kingdom of Cambodia”を基に JICA 調査団作成

図 4-9 電気・電子における立地要件と重要度

### 3) コスト構造

現在「カ」国に進出している企業は、低賃金労働力、「カ」国の市場潜在性に期待をしていることは前章にて述べた。こうした企業の誘致において、より魅力を見いだしてもらおうと共に、追加投資（再投資）を促進する要素について、FDI 企業のもつコスト構造から分析した。データの制約から「カ」国の産業発展段階に完全に合致し、網羅的で精度の高い情報を得ることはできな

<sup>94</sup> Sopadang and Yaibuathet (2010), Evaluation of the fragmentation and relocation of electronics and automotive and related industries to CLMV countries: view points of Thailand, in “Study on Upgrading Industrial Structure of CLMV Countries (Edt.) Banomyong and Ishida, ERIA Research Project Report No.7-3: Ch4. pp.104-157



ったが、「カ」国進出日系企業のうち、インタビューによりデータを得ることができた食品、電気・電子機器、輸送機械、皮革加工企業の例を中心にまとめる。こうした企業の生産にかかわるコストの構成では、材料/部品費と労務費は次のように整理できる。概ね原材料の割合が高く（多いケースで 80%以上）、人件費は全体の割合上（高いケースで 30%程度）は高くない。裾野産業がないため、原材料を国外から輸入するため、材料費がかさむことになる。

日本の中小企業の原価指標データを参照すると、食品や石油製品等については、原材料費の割合が非常に高く、労務費の割合が低い。他方、金属加工、電気・電子機器、輸送機械等は部品/材料費の割合が相対的に低く、労務費の割合が高い。これは組み立てや加工にかかる人件費と考えられ、この部分のコスト圧縮のために組み立て部分を海外の工場に移管する。しかし、競争力維持のためのコスト削減には、部品/材料費及びその調達コストの削減が重要な点となってくる。

現状の「カ」国の製造業の発展段階では、FDI の誘致としては、①組立系、②農産品加工など「カ」国にある資源を利用した産業などが想定されるが、最近 1~2 年で急速に伸びつつある前者についての誘致を進めるとすると、中長期的な競争力としては、現地調達を可能とする産業集積、加工度の高い工程を可能とする生産インフラの整備、人材育成が課題になる。既に述べたとおり、ASEAN プラス 1 の物流インフラや経済連携の促進により、アジアワイドの GVC に組み込まれることで、広域化している産業集積のメリットにアクセスできる可能性があるが、これに関しては、短期的な目標として、部品/材料調達を安価で効率的に行うことができる物流インフラの整備、ASEAN 域内で同様の条件を持つ国々との差別化を図ることが重要な点となることが考察される。

#### 4) タイ・ベトナムにおける状況の変化への対応

最近のタイ、ベトナムの動きに関して、「カ」国の投資環境に影響があると考えられる次の 3 点を挙げる。

第 1 点は、企業の災害等リスク回避と事業継続計画（BCP）を意識したタイから第三国への移動である。タイにおける洪水の後も、タイに進出している日系企業は生産設備の復旧・再開に向けた動きが中心とみられている。多くが一端は製造拠点をタイ国内及び国外（特に日本）に移管しているが、復旧の目処の立たないところは、タイ国内、第三国への移転もあり得る<sup>95</sup>。

第 2 点としては、タイにおける 2012 年、2013 年の段階的最低賃金引き上げの影響である。BOI のゾーン 3 地域も含め、2013 年には、現在既にバンコク周辺で実施されている水準までの引き上げが決定している。これを受けた労働集約型製造業拠点の国外移転の動きはあるのであろうか。バンコク日本人商工会議所による会員社へのアンケート調査では、最低賃金に対する「経営面」での対応を聞いたところ(複数回答)、製造業全体 181 社のうち、「一部ラインの他国への移転」を挙げた企業は全体の 4%の 7 社に留まった。また、労働力不足に対する対応については、回答企

<sup>95</sup> JETRO 「洪水後の在タイ日系企業の経営状況～バンコク日本人商工会議所「2011 年下期タイ国日系企業景気動向調査」(2012 年 3 月)。JETRO バンコク事務所によると、洪水後の事業再開についての設問に、48 社の回答を得て(複数回答)、「同じ場所」とする回答が全体の 85%であったが、同時にタイ国内の別の場所(25%)、国外(8%)、未定(6%)となっている。回答者数が少ないため、「国外」の回答は ASEAN、中国、日本に 2 社、1 社、1 社という内訳で、傾向を結論づけるのは困難である。

業 220 社のうち、他国への拠点移動を検討している企業は 9 社で 4% となった<sup>96</sup>。既存の進出企業については、タイの拠点維持の傾向が続くと考えられる結果であるが、新規に ASEAN 地域への投資を検討する際には、判断材料の一つとなることが考えられる。

第 3 点目として、ベトナムへの FDI の動きである。ベトナムでは、元々裾野産業が未発達で、多くの原材料を輸入に頼っていることは既に述べた。最近の日本における円高基調とコスト削減努力、製造拠点のリスク分散、新興国における市場開拓などの必要性から、大企業だけでなく、中堅・中小企業の海外拠点立地の動きが出ており、北部において加工、熱処理といった小規模のサプライヤーの進出が伝えられるなど、産業集積としての厚みを増す動きも見られる<sup>97</sup>。この場合、従来の取引先であった大企業頼りではなく、複数の受注先の取り纏めを目指した形での中小企業の進出の機運が高まっている状況であるといわれる<sup>98</sup>。中小企業の海外進出では、こうした複数の顧客の存在と内製化不可能な部分の外注の可能性があることが重要であると考えられる。他方で、労働賃金上昇や労働者確保の困難について伝えられることから、労働集約的で、既にベトナムに立地している企業との取引関係が薄い新規投資などがベトナムを回避する動きも見られる<sup>99</sup>。

### 4.3 「カ」国の競争力に関する分析

#### 4.3.1 「カ」国の投資環境に関する総合的な評価

##### (1) 経済の競争力に関する総合評価

世界経済フォーラムの作成する Global Competitiveness Index (GCI) で「カ」国とタイ、ベトナムを比較した際に、特に差が顕著な点としては、インフラ、高等教育と職業訓練、市場規模である。インフラについては、特に電力についての点数が著しく低いことが響いている。

---

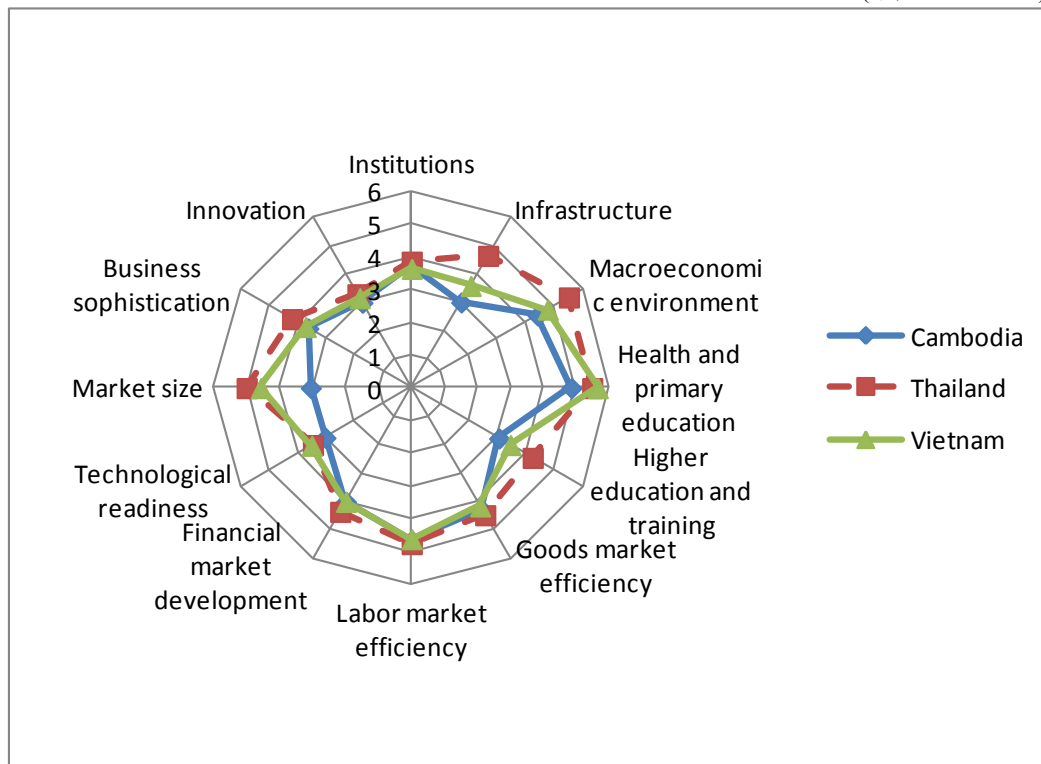
<sup>96</sup> バンコク日本人商工会議所(2012)

<sup>97</sup> JETRO、日系製造業のサプライチェーン構築進む (ベトナム)、通商弘報、2012 年 3 月 21 日

<sup>98</sup> JETRO (2012)、中小部品サプライヤーの経営実態とアジア展開の現状・課題、JETRO 海外調査部アジア大洋州課、ウェブサイト：<http://www.jetro.go.jp/news/releases/20120516125-news>

<sup>99</sup> 本調査における日系企業への質問でもタイ、ベトナムにおける競合の存在、人件費の上昇を理由に、進出先として検討しなかったという回答が複数あった。

(単位：ポイント)



出典：World Economic Forum, Global Competitiveness Index 2011

図 4-10 「カ」国の相対的な競争力 (GCI)

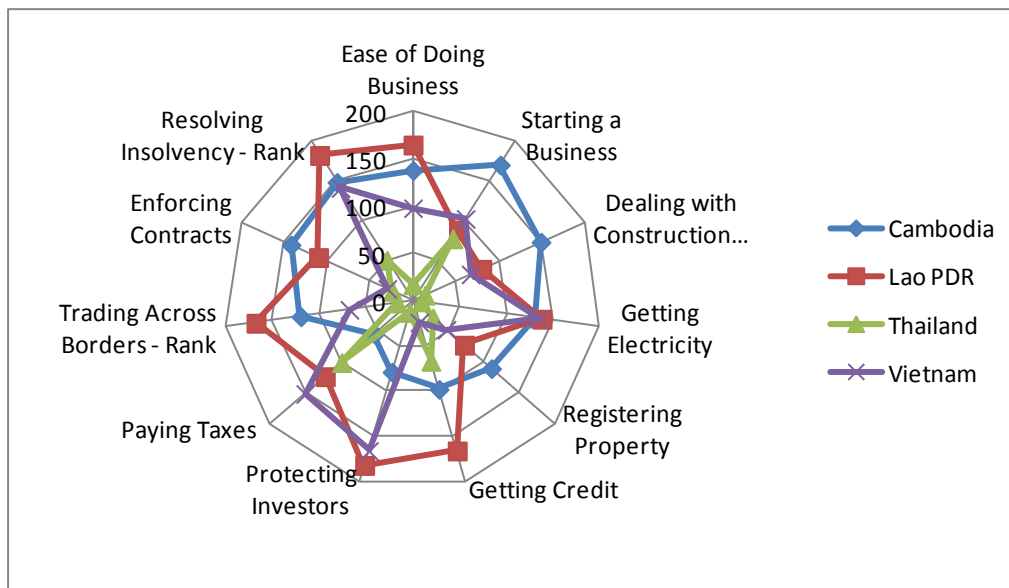
## (2) 操業環境に関する分析

世界銀行による Doing Business では、企業の経営・操業に関わる①起業、②建設許可取得、③電力使用、④不動産登記、⑤資金調達、⑥投資家保護、⑦納税、⑧輸出入、⑨契約遵守、⑩廃業の 10 の分野からビジネス環境を評価したものである。各種手続きに係る手続き段階数、時間、コストなどを総合した点数を総合して順位付けする。ランキングであるため、相対的な指標であり、質については個々の指標を見る必要がある。下図は「カ」国とタイ、ベトナム、ラオスを順位で比較したものである。

「カ」国は、投資家保護、納税で比較的順位が高く、特に納税では 4 カ国中最高位になっている。一方で、起業、建設許可取得、不動産登記、契約遵守などの点で順位が低い。

順位の低い項目を見ると、起業では起業に係る手続き、書類作成に係る費用、建築許可では許可取得に係る日数、不動産登記では登記に係る手続きの段階数と全体に係る日数等で点数が低い。

貿易に関しては、国内における諸手続きに要する時間、必要書類の数が他の ASEAN 諸国と比較して多いことと海上輸送分を除いた国内における諸手続き、国内物流等に係る費用が多い。

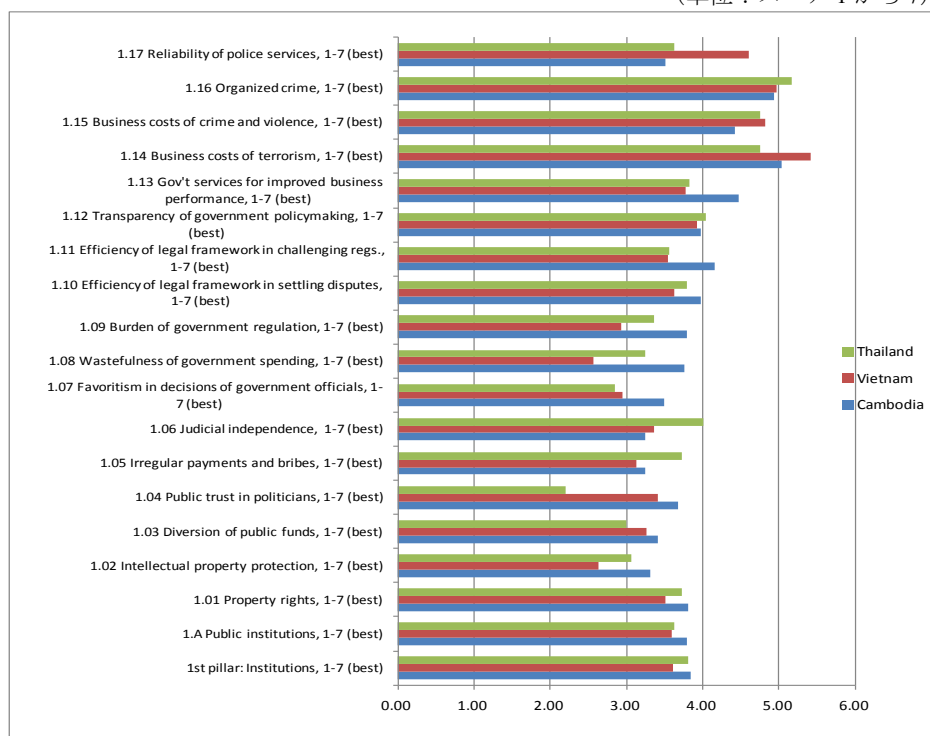


出典: World Bank, 『Doing Business 2012』を基に JICA 調査団作成

図 4-11 Doing Business 2012 におけるカンボジア、ラオス、タイ、ベトナム順位比較

GCI 2012-2013 では、「カ」国の公共セクターの現状を下図の通り評価している。タイ、ベトナムと比較しても、透明性、効率、公平性等の観点から、評価の高い項目も見られる。他方では、同時に実施されている経営者へのアンケートで指摘されるビジネス上の問題として、労働者の教育水準とともに、汚職、政府の官僚主義について、回答者の 10%以上が挙げている。

(単位: スコア 1 から 7)



出典: 世界経済フォーラム 『GCI 2012-2013』を基に JICA 調査団作成

図 4-12 Global Competitiveness Index (Institutions) カンボジア、ベトナム、タイの指標比較

1) 各種コスト比較

各種のコストと各主要都市の企業の操業にかかるコストを比較すると、労働者の賃金、工業団

地の借地料が比較的安価である。労働者の賃金は多くの国で大幅に上昇しており、相対的な優位がある。他方、電力料金が飛び抜けて高額となっている。

表 4-12 アジア各都市における各種コスト比較

		Phnom Penh	China (Shenzhen)	Kuala Lumpur	Bangkok	Jakarta	Manila	Hanoi	Ho Chi Minh City	Yangon	Vientiane	New Delhi	Dakha
Wage (Monthly, US\$)	Worker	82	317	344	286	209	325	111	130	68	117.8	264	78
	Engineer	204	619	973	641	414	403	297	286	176	217.7	807	251
	Middle-Management	663	1208	1926	1555	995	1069	731	704	577	360.7	1510	578
	Minimal Wage	55	237	-	136	167	153.4	95.05	95.05	-	78.2	98	39
Rent of the land in industrial estates (per sq.M, monthly, US\$)		0.091	4.75	n.a	0.95	191	8	0.188	0.25	0.255	0.038	6.01	0.18
Utilities	Electricity (Corporate, per kWh, US\$)*	0.216	0.12	0.09	0.14	0.08	0.16	0.11	0.11	0.12	0.063	0.08	0.09
	Water (Corporate, per cu.M, US\$)	0.359	2.69	0.72	0.51	1.37	2.01	0.57	0.73	0.88	0.337	1.86	0.31
Logistics cost	Container transportation (from the nearest port to Yokohama, per 40ft, US\$)	1350	480	888	1120	800	830	1100	500	1400	2309	1850	1290
Taxation	Corporate Tax (%)	20	25	25	23	25	30	25	25	30	28	30	37.5

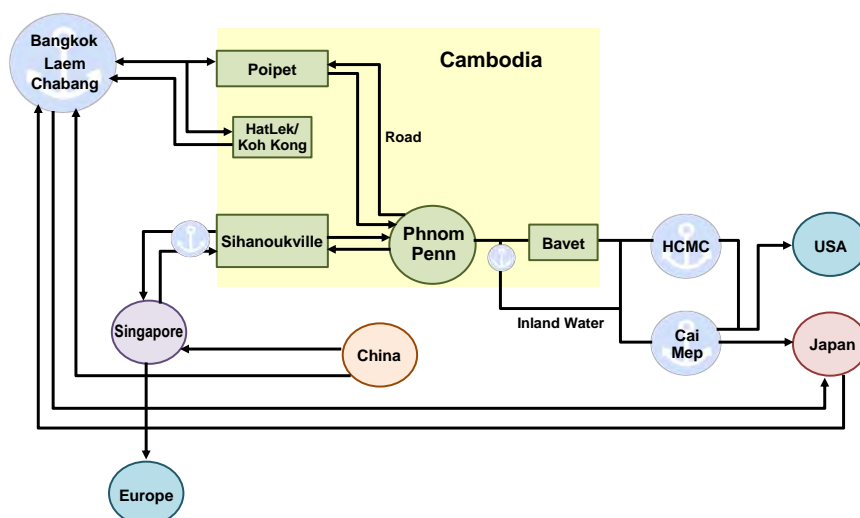
注1:電力、水道料金については、複数料金設定がある場合は一番高額なものを利用した。ベトナムについては、電気料金を2012年7月1日付の値上げ後の額を記載(\$ 1 = VND21,000で換算)。基本料金については、記載していない。貨物輸送料金については、最寄り港から横浜港を想定した。

注2:プノンペン及びバンコクの賃金レベルについては、最低賃金を2012年8月時点のものにJICA調査団が調整。その他の項目はJETRO調査時点のものになっている。

出典:JETRO(2012)「第22回アジア/オセアニア主要都市/地域の投資関連コスト比較」を基にJICA調査団作成。

### (3) 物流インフラに関する評価

企業へのヒアリング等から整理した「カ」国のFDIを中心とした製造業立地、市場、物流拠点の構造は、下図の通りである。一部の情報を省略して簡略化している。日本、中国及びASEAN域内のシンガポール、タイ、ベトナムなどから原材料が調達され、国内ではポイペト・アランヤプラテート、Hat Lek・コッコン、シアヌークビル、バベットで国境を通過し、国境付近もしくはプノンペンの生産拠点に搬入される。製品は東アジア、欧米諸国、ASEAN各地に、シハヌークビル港-シンガポール、HCMC、カイメップ港から日本、アメリカ方面に出荷される。このほか、国内物流について、各地の主要な農産品等産地との接続性等も考慮に入れる必要があるが、本報告書では主なFDI企業が集積する地域との国際物流について分析した。



出典: JICA 調査団作成

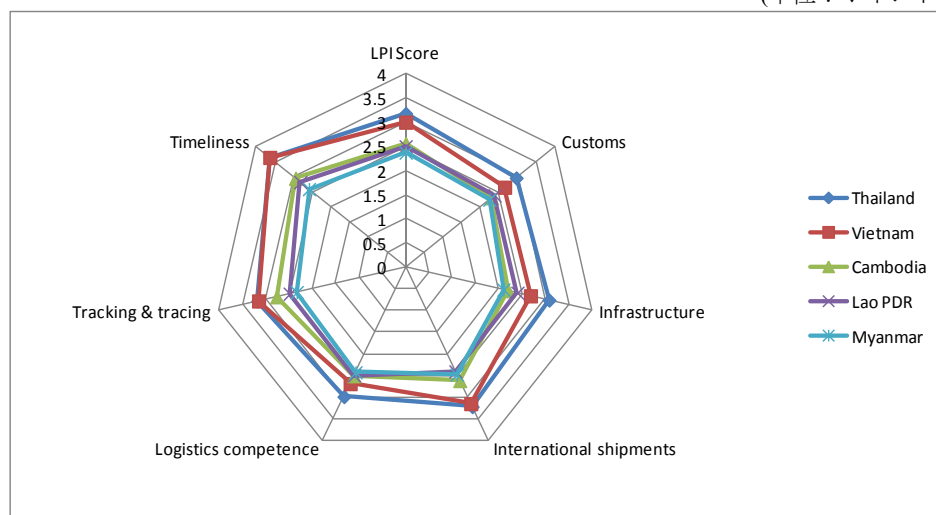
図 4-13 「カ」国の製造業拠点と物流の構造

この構造の中で、最終市場までのリードタイムに関わる「カ」国国内のハード、ソフト双方の

インフラの状況と運用がどのようになっているのか見てみることにする。

世銀による Logistical Performance Index (LPI) で周辺国と比較した現状は、下図の通りである。「カ」国は、ほとんどの項目でタイ、ベトナムを下回る結果となっているが、特に通関業務、国際物流、時間の厳守などの点で、ラオス、ミャンマーと同レベルの結果となっている。

(単位：ポイント)



出典：世銀、Logistics Performance Index<sup>100</sup>

図 4-14 物流のパフォーマンスに関する周辺国との比較

LPI では、当該国の物流に携わる第三国の専門家による物流制度・インフラについて評価も行っている (Annex 4 参照)。これによると、物流の面で特に遅延を生じる過程として、国境での一時搬入、積み替え、船積み前の検査を挙げている<sup>101</sup>。

③については、FDI 企業から、QIP を取得していても、無税で輸入できる品目と数量の管理を行うマスターリストの管理方法や免税/課税の解釈の不透明さ、ブレ、さらに、マスターリストに記載されていない品目についての輸入に際しての手続きにかかる時間等について課題があることが指摘されている。

表 4-12 のコスト比較に見るように、メインの航路から離れていることから、海外との物流コストは割高である。また、(2) の Doing Business 指標にも見られるが、企業に対するヒアリングによると、「カ」国国内の物流も、需要規模の小ささ、業者間の競争不足から、一般的に高額とのことである<sup>102</sup>。一定程度の産業振興、取り扱い物流の増加により、将来的には物流コストが低減することも期待できるが、上述した、国境における諸手続き簡素化、迅速化は短期的に取り組みが可能な分野であろう。

<sup>100</sup> LPI に関するウェブページ URL:

<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/TRADE/0,,contentMDK:23188613~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:239071,00.html>

<sup>101</sup> 物流専門家への質問で、「しばしば、又はほとんど常に遅れを起こす原因」としてあげた回答率で計測。国境での一時倉庫搬入/積み替え 70%、船積み前検査 60%が高く、そのほか犯罪行為 (積み荷の盗難など) も 40%となっている。(LPI(2012) の Domestic LPI Environment and Institution)

<sup>102</sup> 物流会社に対するインタビューによる。また、日系製造業者によると、タイとの比較で、同じ距離で 3 倍程度の輸送費がかかるとのことであった。

国境における諸手続のうち、CBTA 発効によるタイ、ベトナム双方との車輛乗り入れでは、前述の通り、対タイとの許可車輛増加など、今後も引き続き状況の改善を図るための働きかけが必要であると考えられる。SEZ 入居企業に対しては、SEZ 内でのワンストップサービス (OSS)、簡易通関制度の適用を通じた処理が可能で、投資家の一部には配慮している。他方、港湾における税関、入国管理、検疫 (CIQ) や船舶入港から積荷の管理などの電子化や一元化はされていない。

税関については、一般的には税関申告、審査、納税額の計算、通関統計の処理を一元して行う ASYCUDA (Automated System for Custom Data) の導入による電子化が、シハヌークビル港を皮切りに開始され、併せて関税に関する文書の一元化 (SAD) の導入も始まった。ASYCUDA は、現状では工場所在地などからのリモートエントリーができず、税関まで行って入力が必要である。またシハヌークビル港からの輸出許可はプノンペンで事前に取得する必要があることを始め、効率的な運用に向けたインターネット環境等のインフラや制度的な合理化が十分に進んでいない<sup>103</sup>。

また、国境における検査には、税関検査一部を ASYCUDA 導入時にリスクマネジメントに向けたシステムも盛り込み、物理的な検査の必要性を整理したが、実際の運用にはまだ改善の余地がある。例えば、輸入時には、リスク判定の結果に拘わらず、原則全ての輸入コンテナのスキャン検査を行い、検査費が輸入者に請求される。他方で、輸出コンテナについてはスキャンが行われていないことから、効率化に向けた措置が十分に活かされないだけでなく、本来の保安目的に対応できていない状況となっている<sup>104</sup>。

また、検疫については、国内における食品・衛生基準等に関わる法制度整備に合わせて、消費者保護や貿易品の国際的な食品等の衛生基準遵守について検査を行う商業省傘下の CAMCONTROL (Cambodia Import Export Inspection and Fraud Repression Directorate General) の役割や機能など、曖昧な部分があり、港湾、国境における手続きの合理化や迅速化には作業の余地があるといえる。

#### 4.3.2 タイ及びベトナムとの比較

既に見たように、日系企業の動きから見られる点としては、リスクの回避と東南アジアにおける生産拠点の確立、低コストの労働者の確保、国内市場の開拓が投資の主な動機である。「カ」国の裾野産業の未発達を補うためには、長期的には裾野産業となり得るような外資の誘致や国内産業育成を目標とすることもあり得るが、短期/中期的にはタイ、ベトナム、その他 ASEAN 諸国に展開されている産業集積を効率的に活用するのが現実的であろう。

他方で、ミャンマーに代表される、低廉な労働者供給、新規市場の提供といった企業の戦略に資する投資先との競争を勝ち抜く必要がある。そのため、本報告書では、タイ、ベトナムの産業集積地中心部から離れたフロンティアともいえる地域を中心とした企業の進出動向と投資環境を

<sup>103</sup> JICA/Overseas Coastal Area Development Institute of Japan/Oriental Consultants/Nippon Koei/Ides(2012), “Draft Final report for the Project for the Study on Strengthening Competitiveness and Development of Sihanoukville Port in the Kingdom of Cambodia”

<sup>104</sup> JETRO ウェブサイト、JICA/OCDI/JMS (2007)「カンボジア国海運/港湾セクターマスタープラン調査最終報告書 (要約編)」を参照

レビューし、集積の一端を担うために必要な投資環境整備の要件について考察する。

### (1) タイ東北部との投資環境比較

タイでは、①2012年バンコク周辺等から始まる最低賃金の大幅な上昇、②2011年の洪水による被災企業の復旧/復興など、企業の生産拠点再編の契機となるような出来事があったものの、全体的にはAEC下のASEAN域内産業のハブの一つとなっている。日系企業の投資動向としては、東部臨海地域などの産業集積に近い地域での投資が中心である。一方、東北部は、工業団地等の整備が十分でなく、バンコク、レムチャバン港などから遠隔地に位置し、これまでFDI企業の立地が進んでこなかった。他方、東部臨海地域などの産業集積地に東北部の労働者を斡旋する業者が存在して、労働者を供給してきている。こうした地域のうち、より東部地域に近いコンケン (Khon Kaen) とナコンラチャシマ (Nakhon Ratchashima) の2都市の投資環境を概観する。

2都市ともBOIゾーン3に位置するが、ナコンラチャシマ (通称：コラート) はバンコクに比較的近く、日系企業の進出実績も Suranaree, Nava Nakorn の2つの工業団地だけで35社程ある<sup>105</sup>。東部臨海地域に比較的近いナコンラチャシマには、自動車、電気・電子関連部品の企業が進出し、鋳造、プラスチック成型、ゴム製品、プレス、切削等の金属加工等様々な工程が行われている。コンケンでは、全体的に進出企業数が限られるが、自動車用ブレーキシステム、電気・電子部品 (スイッチ、リレー、コイル製品)、機械部品の他、種苗会社の研究農場が立地している<sup>106</sup> (下表参照)。

表 4-13 タイ東北部(ナコンラチャシマ、コンケン)の立地の特徴と進出日系企業のセクター

都市名	特徴	セクター
Nakhon Ratchasima	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proximity both to the major labor source (the Northeast Region)</li> <li>Proximity to Bangkok (150 min via highway)</li> <li>Already operational industrial zones</li> <li>Relatively favorable FDI incentives (BOI Zone 3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Production and assembly of automotive and E&amp;E parts</li> <li>Various works done : casting, press work, cutting, grinding and so forth</li> <li>Production of die and molds</li> <li>Plastic and rubber products as parts</li> <li>Food processing</li> <li>Paper and packaging</li> </ul>
Khon Kaen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Remote from the major industrial sites (approx. 450km from Bangkok)</li> <li>Availability of cheap and abundant labor force (However, in 2013, the minimum wage will be increased to the level of Bangkok.)</li> <li>The limited number of Japanese FDI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Automotive parts (break system)</li> <li>Parts for electric appliances (switch and relay products, coil)</li> <li>Machinery parts</li> <li>Agribusiness (research farm for seeds)</li> </ul>

出典: JICA 調査団

<sup>105</sup> JETRO「タイ国工業団地調査報告書」(2011)及びJBIC「タイの投資環境」(2009)、その他ウェブサイト等の情報を参照。

<sup>106</sup> アセアンセンター「タイ投資情報ミッション報告書2010年」(Accessed from the ASEAN Center website: [www.asean.or.jp](http://www.asean.or.jp))、進出各社ウェブサイトを参照。



また、下表は、プノンペン、バンコク、ナコンラチャシマ、コンケンについて、生産、物流に関わるコスト等各種データを比較したものである。プノンペンとの比較の結果を下記に纏めた。

**表 4-14 プノンペンとタイ東北部諸都市との比較**

分析結果	
人口・労働力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タイ東北部は豊富な労働力を抱えていて、2都市には後背地を抱えている。市場規模が大きい。また、労働力供給面で優位。</li> <li>・ タイでは2013年1月に全国一律の最低賃金導入予定であり、大幅な賃金増圧力が生じるとの見通し。</li> <li>・ 低賃金労働者を要する産業では「カ」国が優位である。</li> <li>・ タイ東北部では既に東部臨海地域への労働力供給の人材斡旋業などもあり、動員の仕組みがある。「カ」国側の労働者確保という点で、何らかの措置が必要か。</li> </ul>
物流	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ナコンラチャシマーバンコク間は高速道路などの利用でアクセスが容易。</li> <li>・ コンケンーバンコク/レムチャバンではリードタイムに課題ありか。</li> <li>・ コンケンとの比較では、港湾等からの距離はあるものの、国内であることから、国境における手続き等での時間的なロス、比較的整備された国内の交通網の利用等可能等の点も考慮する必要がある。</li> <li>・ コンケンからバンコクまで車で5時間半。一方、アランヤプラテート・レムチャバンが3.8時間、Hat Lek・レムチャバン間が4.7時間であり、CBTAや既に実施されているSEZのインセンティブの1つである国境20キロ以内のSEZまでのトラック乗り入れ等のメリットを活かせば、東部臨海地域との連携という点では東北部中央部より有利であるともいえる。</li> </ul>
土地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タイではBOI承認投資の場合土地購入可。バンコクと比較すると割高だが、地方では安価。</li> <li>・ ナコンラチャシマには複数の工業団地が整備されているが、コンケンでは確認できず。</li> </ul>
エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電力料金がタイでは大幅に安価。工業団地によっては、掲載の電力公社料金より更に割引のサービスを実施するところもあり。</li> </ul>
税制	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タイでは2013年から法人税を20%に引き下げる予定。「カ」国とタイの差がなくなる。</li> </ul>
投資インセンティブ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「カ」国、タイ双方差はあまりない。</li> <li>・ タイではこのほか、持続的発展のための投資奨励（環境関連分野など対象）、地域統括事務所税制優遇等の措置あり。</li> </ul>

投資サービス
・ タイでは、BOI の地方事務所が東北部 2 都市にも設置されている。投資認可申請等手続き、情報収集等で地方における不利の解消に貢献。
FTA/EPA
・ タイは ASEAN の枠組み、及び単独で複数の国々との二国間 FTA・EPA を締結しているため、一部の国々で関税撤廃が進んでいるものについて優位の市場アクセス。

出典：JICA 調査団作成

表 4-15 プノンペンとタイ東北部諸都市（ナコンラチャシマ、コンケン）の投資環境比較 (1)

		Phnom Penh	Bangkok	Nakhon Ratchasima (Northeast Region, Thailand)	Khon Kaen (Northeast Region, Thailand)
Population (1000 persons)		1,328	8,200	2,522	1,735
Wage (US\$/month)	Worker	82	286	-	-
	Engineer	204	641	-	-
	Middle-Management	663	1555	-	-
	Minimal Wage*1	61	193	165	150
Rent/lease of the land in industrial estates (US\$/sq.M/month)		0.091/month	0.95/month	-	-
Price of the land (US\$/sq.M)		-	-	29	-
Utilities	Electricity (Corporate, per kWh, US\$)	0.216	0.14	0.09	0.09
	Water (Corporate, per cu.M, US\$)	0.359	0.51	0.59	-
Logistics cost	Container transportation (from the nearest port to Yokohama, per 40ft, US\$)	1350	1120	-	-
Distance from the nearest major ports (km)		Sihanoukville: 250 Caimep: 390	-	Laem Chabang: 275 Khlong Toei: 245	Laem Chabang: 500 Khlong Toei: 400
The nearest international airports (km)		Phom Penh International Airport	Suvarnabhumi International Airport	Suvarnabhumi International Airport: 270km, Nakhon Ratchashima Airport in the vicinity	Khon Kaen Airport in the vicinity
Other remarks on transportation		-	-	150min to Bangkok by road (via highway)	-

注1：ナコンラチャシマ、コンケンの人口は県全体の人口。

注2：ナコンラチャシマ、コンケンでは2013年1月から最低賃金がバンコク並みに引き上げられる予定。

出典：JETRO 第22回「アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較（2012年4月）」、JETRO（2011）、「タイ国工業団地調査報告書」、JBIC(2010)、「タイの投資環境」、BOI ウェブサイト他を基に JICA 調査団作成。土地価格については Nava Nakorn Nakhon Ratchashima 工業団地のデータを参照した。

表 4-16 プノンペンとタイ東北部諸都市（ナコンラチャシマ、コンケン）の投資環境比較 (2)

		Phnom Penh	Bangkok	Nakhon Ratchasima (Northeast Region, Thailand)	Khon Kaen (Northeast Region, Thailand)
Taxation	Corporate Tax (%)	20	23	23	23
Incentives		<p>QIP(depending on the category):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Corporate tax holiday up to 9 years</li> <li>- Duty-free import of production machinery and equipment</li> <li>- Duty-free import of raw materials for export use</li> </ul> <p>QIP in SEZ: VAT exception for imported materials and equipment for setting up the production fuctions, raw materials if for the exported goods.</p>	<p>(1) BOI Zoning: Zone 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Corporate tax exemption 8 years</li> <li>1) 50% reduction if located in Industrial Estates or BOI approved industrial zones/parks for 5 years after 8-year-exemption</li> <li>2) 25% of construction of infrastructure &amp; factories to be added to the depreciation in addition to the BOI 8-year exemption</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Duty-free import of machinery and facilities</li> <li>- Duty-free import of raw materials for 5 years (possibility of extension) for exported products (if located in the industrial estates, zones/parks approved by BOI, 75% duty reduction for raw materials not produced in Thailand for the product sold domestically)</li> </ul>	<p>(1) BOI Zoning: Zone 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Corporate tax exemption 8 years</li> <li>1) 50% reduction if located in Industrial Estates or BOI approved industrial zones/parks for 5 years after 8-year-exemption</li> <li>2) 25% of construction of infrastructure &amp; factories to be added to the depreciation in addition to the BOI 8-year exemption</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Duty-free import of machinery and facilities</li> <li>- Duty-free import of raw materials for 5 years (possibility of extension) for exported products (if located in the industrial estates, zones/parks approved by BOI, 75% duty reduction for raw materials not produced in Thailand for the product sold domestically)</li> </ul>	<p>(1) BOI Zoning: Zone 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Corporate tax exemption 8 years</li> <li>1) 50% reduction if located in Industrial Estates or BOI approved industrial zones/parks for 5 years after 8-year-exemption</li> <li>2) 25% of construction of infrastructure &amp; factories to be added to the depreciation in addition to the BOI 8-year exemption</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Duty-free import of machinery and facilities</li> <li>- Duty-free import of raw materials for 5 years (possibility of extension) for exported products (if located in the industrial estates, zones/parks approved by BOI, 75% duty reduction for raw materials not produced in Thailand for the product sold domestically)</li> </ul>
Remarks on Services for Investors		CDC	BOI, One Stop One Start Investment Center	BOI Regional Investment and Economic Center	BOI Regional Investment and Economic Center
FTA/EPA		Regional FTA/EPA: AFTA (ATIGA), AJCEP, ACFTA, AIFTA, ASEAN-Korea, ASEAN-Australia, New Zealand	<p>Regional: AFTA (ATIGA), AJCEP, ACFTA, AIFTA, ASEAN-Korea, ASEAN-Australia, New Zealand</p> <p>Bilateral EPA/FTA: Japan, India, Australia, New Zealand, Peru</p>	<p>Regional: AFTA (ATIGA), AJCEP, ACFTA, AIFTA, ASEAN-Korea, ASEAN-Australia, New Zealand</p> <p>Bilateral EPA/FTA: Japan, India, Australia, New Zealand, Peru</p>	<p>Regional: AFTA (ATIGA), AJCEP, ACFTA, AIFTA, ASEAN-Korea, ASEAN-Australia, New Zealand</p> <p>Bilateral EPA/FTA: Japan, India, Australia, New Zealand, Peru</p>
Custom Tariff		<p>Import: 0, 7, 15, 35%</p> <p>Export: 10-20% for agricultural products (lubber, timber), fishery products, and mineral and ors.</p>	<p>Categories: General, ASEAN (CEPT), FTA/EPA, GSP, GSTP</p>	<p>Categories: General, ASEAN (CEPT), FTA/EPA, GSP, GSTP</p>	<p>Categories: General, ASEAN (CEPT), FTA/EPA, GSP, GSTP</p>

出典：JETRO ウェブサイト、BOI ウェブサイト他を基に JICA 調査団作成。土地価格については Nava Nakorn Nakhon Ratchashima 工業団地のデータを参照した。

## (2) ベトナム中部及び南部との投資環境比較

ベトナム南部では、HCMC とその周辺（ドンナイ、ロンアン、ビンズオン各省）、開発が進むカイメップ・チーバイ港のあるバリアブントウ省を中心に工業団地が次々と造成され、日系企業の進出も多くがこの地域に集中している。HCMC 周辺及び後背地であるメコンデルタを合わせると人口 3,100 万人の市場を形成していて、他方では労働力の供給源となってきた。

しかし、近年では、労働賃金の上昇が顕在化している。2011 年には、高いインフレ率に合わせて 2 度の最低賃金改正を行っている。また、インフラ面では、国営企業のベトナム電力公社 (EVN) の採算が悪く、2011 年から段階的に大幅な電力料金の値上げを行ってきた。

限られた情報を利用して、HCMC とその周辺から離れた地域での投資動向について概観すると、橋梁開通で HCMC から陸路で接続したメコンデルタ中心都市のカントー市を中心に、工業団地へ立地を探る動きがあるが、実績としては限られているようである<sup>107</sup>。中部地域では、ダラットにおける高原野菜を利用した農産加工、沿岸部における海産物加工、木材加工などの例が見られるが、HCMC の産業集積とのリンケージを強く持つものというより、資源依存型といえる。こうした企業の立地する地域では、日系企業の進出は非常に限られるが、農産加工、農業資材（肥料など）、縫製などのベトナム企業は立地している。

表 4-17 ベトナム南部・中部(カントー、クイニョン)の立地の特徴と進出日系企業セクター

都市名	特徴	セクター
Can Tho	<ul style="list-style-type: none"> <li>5 hours from HCMC. Accessible by road via a newly constructed bridge</li> <li>Abundant labor force</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leather products</li> </ul>
Qui Nhon	<ul style="list-style-type: none"> <li>Remote from HCMC (625km)</li> <li>Relatively cheap labor force</li> <li>Deepwater port and airport connecting major locations in Vietnam</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garment</li> </ul>

出典: JICA 調査団

また下表は、プノンペン、バベットとベトナム南部及び中部について、生産、物流に関わるコスト等各種データを比較したものである。これを基にプノンペンとの比較の結果を下記に纏めた。

表 4-18 プノンペン・バベットとベトナム南部及び中部の比較

分析結果
人口・労働力
<ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナム南部にはメコンデルタも合わせて豊富な労働力がある。市場規模も大きい。</li> <li>低賃金労働者を要する産業では「カ」国が優位であるが、地方に行くとあまり差がない。</li> </ul>
物流
<ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナム南部に立地する工業団地、FDI 企業は国道 1 号、13 号、22 号沿いに多く立地している。HCMC から「カ」国国境まで 70 キロであり、バリアブントウ州フーミーが HCMC 中心部から 75 キロとなっている。比較対象とした地方都市は遠方に立地しているため、「カ」国国境から比較するとリードタイムがかなり長くなる(カントーで 5 時間)。</li> </ul>

<sup>107</sup> JBIC 「ベトナムの投資」(2009)

<ul style="list-style-type: none"> <li>クイニョンは国内でも有数の港湾を有するが、ダナンでもサイゴン港と比較して船賃が割高であるため、コスト面からの比較優位は不明である。</li> <li>通関手続きはコンピューター化されているが、ホーチミン、ドンナイでも処理が遅い<sup>108</sup>。</li> </ul>
土地
<ul style="list-style-type: none"> <li>工業用地はプノンペンと同等か、多少割高。</li> </ul>
エネルギー
<ul style="list-style-type: none"> <li>EVN の経営状況の悪化などによりベトナムでは 2011 年から数回の値上げを実施。しかし依然「カ」国の電力料金は、プノンペンでは大幅に割高で、パベットでは、ベトナムからの売電となるため、差がなくなる</li> </ul>
税制
<ul style="list-style-type: none"> <li>企業の法人税率は、「カ」国の方が低い。</li> <li>納税にかかわる環境について、データ入手の制限から、Doing Business 2012 に基づいて、分析する。ベトナムにおいて企業の納税回数は「カ」国より少ないが（ベトナム 32 回、「カ」国 39 回）、法人税、雇用者の源泉徴収、付加価値税の 3 項目支払いに企業が納税準備から完了までに掛ける時間が 1 年間で 941 時間（「カ」国 173 時間）と圧倒的に多く、支払い業務の煩雑さ、効率性などに問題があることが示唆される。</li> <li>他方、「カ」国では、課税対象の曖昧さなど、下記に述べるインセンティブを相殺するような税制について、企業側から問題視する意見が出されている。</li> </ul>
投資インセンティブ
<ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナムでは、工業団地立地企業一律の法人税免税等の措置から、特定の地域や社会開発が遅れた地域への投資にのみ法人税額の低減措置をとる。</li> <li>他方、「カ」国の QIP 認定企業に対するインセンティブは比較的充実していると言える。</li> </ul>
投資サービス
<ul style="list-style-type: none"> <li>ベトナムでは地方の工業区(工業団地)管理委員会、各省人民委員会投資局に申請を行う。情報収集はこうした地方省・市の機関を通じて得ることができることもある<sup>109</sup>。しかし、日越共同イニシアティブでは、フェーズ 2 (2006～2007 年)、フェーズ 3(2008～2010 年)通じて外国投資家窓口機能強化を求めている。特に地方における投資窓口となる省政府各機関への意識啓発や機能強化を求めていることから、中心都市以外での投資サービスの質は高くないと想定される。</li> </ul>
FTA/EPA
<ul style="list-style-type: none"> <li>日本との二国間 FTA・EPA を締結、EU との交渉を開始。「カ」国の GSP のゼロレートに匹敵する免税となるため、対日貿易では優位性が同等となった。</li> </ul>

出典：JICA 調査団作成

<sup>108</sup> JBIC(2009)

<sup>109</sup> 同上

表 4-19 プノンペン・バベットとベトナム南部・中部諸都市(カントー、クイニョン)の投資環境比較

		Phnom Penh	Bavet (Svay Rieng)	Da Nang	Can Tho	Qui Nhon (Binh Dinh Province, Vietnam)
Population (1000 persons)		1,328	483	926	1,197	1,490
Wage (US\$/month)	Worker	82	82	200	-	-
	Engineer	204	204	250	-	-
	Middle-Management	663	663	400	-	-
	Minimal Wage*1	61	61	85	85	66
Rent/lease of the land in industrial estates (US\$/sq.M/month)		55 0.091/month	-	0.188/month	50	22 (lease until 2048)
Utilities	Electricity (Corporate, per kWh, US\$)	0.216	0.115	0.11	0.11	0.11
	Water (Corporate, per cu.M, US\$)	0.359	-	0.47	-	0.4
Logistics cost	Container transportation (from the nearest port to Yokohama, per 40ft, US\$)	1350	600 (from Bavet to HCMC)+500 (From HCMC to Yokohama)	1000	-	-
Distance from the nearest major ports (km)		Sihanoukville: 250 Caimep: 390	Saigon: 90 Caimep: 170	-	Saigon: 170	Caimep: 630(by road) Qui Nhon Port: in the vicinity
The nearest international airports (km)		Phnom Penh International Airport	Tan Son Nhat International Airport: 80	Da Nang	Tan Son Nhat International Airport: 175	Tan Son Nhat or Da Nang, Phu Cat Air port in the vicinity
Other remarks on transportation		-	Transportation from Bavet to HCMC: By Truck	-	-	Qui Nhon is one of the 10 largest ports in Vietnam.

出典：JETRO ウェブサイト、調査団による企業へのヒアリング、『カンボジア投資ガイドブック』JBIC(2009)「ベトナムの投資環境」、Viettrade (Vietnam Trade Promotion Agency)ウェブサイトを基に JICA 調査団作成。クイニョンのデータについては、Phu Tai Industrial Zone のデータを参照した。

表 4-20 「カ」国とベトナム南部・中部諸都市(カントー、クイニョン)の投資環境比較

		Phnom Penh	Da Nang	Can Tho	Qui Nhon (Binh Dinh Province, Vietnam)
Taxation	Corporate Tax (%)	20	25	25	25
Incentives		QIP: Corporate tax holiday up to 9 years, duty-free import of raw materials for export use QIP in SEZ: VAT exception for imported materials and equipment for setting up the production functions, raw materials if for the exported goods.	For Economic Zone and/or priority sectors: Corporate Tax deduction (10% for 15 years)	For Economic Zone and/or priority sectors: Corporate Tax deduction (10% for 15 years)	For Economic Zone and/or priority sectors: Corporate Tax deduction (10% for 15 years)
FTA/EPA		Regional FTA/EPA: AFTA (ATIGA), AJCEP, ACFTA, AIFTA, ASEAN-Korea, ASEAN-Australia, New Zealand	Regional FTA/EPA: AFTA (ATIGA), AJCEP, ACFTA, AIFTA, ASEAN-Korea, ASEAN-Australia, New Zealand  Bilateral EPA/FTA: Japan	Regional FTA/EPA: AFTA (ATIGA), AJCEP, ACFTA, AIFTA, ASEAN-Korea, ASEAN-Australia, New Zealand  Bilateral EPA/FTA: Japan	Regional FTA/EPA: AFTA (ATIGA), AJCEP, ACFTA, AIFTA, ASEAN-Korea, ASEAN-Australia, New Zealand  Bilateral EPA/FTA: Japan
Custom Tariff		Import: 0, 7, 15, 35% Export: 10-20% for agricultural products (lubber, timber), fishery products, and mineral and ors.	Import: 4 categories (normal tariffs are 50% higher than the priority tariffs.) The tariff rates are different depending on the commodities. Export: 5-20% mainly for mineral resources and agricultural unprocesses/semi-processed products	Import: 4 categories (normal tariffs are 50% higher than the priority tariffs.) The tariff rates are different depending on the commodities. Export: 5-21% mainly for mineral resources and agricultural unprocesses/semi-processed products	Import: 4 categories (normal tariffs are 50% higher than the priority tariffs.) The tariff rates are different depending on the commodities. Export: 5-22% mainly for mineral resources and agricultural unprocesses/semi-processed products
Other remarks		If the SEZ located within 20km from a border: No custom inspection at the border for imported goods. The truck can reach the factory directly. For exportation, complete custom procedures at SEZ.			

出典：JETRO ウェブサイト、JBIC(2009)「ベトナムの投資環境」、Viettrade (Vietnam Trade Promotion Agency)ウェブサイトを基に JICA 調査団作成。クイニョンのデータについては、Phu Tai Industrial Zone のデータを参照した。

## 4.4 工業用地の概要と SEZ に関する現状分析

### 4.4.1 SEZ 制度と「カ」国の SEZ の現状<sup>110</sup>

#### (1) 「カ」国の SEZ 制度

経済特別区 (SEZ) の概念については、様々な議論があり、特定地域における関税の撤廃、税制優遇などや、各種法規制の緩和・撤廃などを含む場合もある<sup>111</sup>。

「カ」国においては、現在 22 の SEZ が認可されている。このうち 1 件 (シハヌークビル港 SEZ) を除き全て民間の開発業者によるものである。政令 148 号によって規定された SEZ の定義及び設立条件は下記の通りである。

#### 定義

経済セクター開発を目的として、全ての産業と関連する全ての活動を集積する地域であり、一般工業区 (General Industrial Zones) 及び/又は輸出加工区 (Export Processing Zone) を有する。全ての SEZ は工業区 (Production Area) を有し、自由商業地域 (Free Trade Area)、サービス地域 (Service Area)、住居地域 (Residential Area) 及び観光地域 (Tourist Area) を設置することができる。

#### 設立条件

- ・面積 50ha 以上
- ・「輸出加工区」「自由商業地域」及び特区内の各工場をフェンスで囲うこと
- ・管理事務所棟、特区管理事務所 (ワンストップ・ショップ機能)、道路網、適切な給水、電力供給、情報通信網、防火及び保安システムの保有。状況に応じて、SEZ は従業員及びワーカー、経営者の住宅用地、医療機関、公共の公園、職業訓練校、ガソリンスタンド、レストラン、ショッピングセンターかマーケットなどの地域に当てることができる。
- ・下水道網及び下水処理施設、固形廃棄物集積場及び管理施設、環境保全措置やその他必要に応じたインフラの提供。
- ・建設、環境その他省庁もしくは機関によって制定されている関連する技術的な事項に関する要求事項、規則、原則等について、地理、規模等状況に応じて満たし、国内/国際的な基準に添っている。

出典：Sub-Decree No.148 ANKr.BK on the Establishment and Management of the Special Economic Zone、JICA (2012) 「カンボジア投資ガイドブック (2012)」

SEZ への立地は QIP として認定されている必要があり、申請は CDC 管轄下の経済特区管理委員会 (CSEZB: Cambodia Special Economic Zone Board) に対し行う。SEZ 外と SEZ 内の立地の差は次の通り整理される。

#### 【特区開発業者】

- ・ QIP と同様法人税免税 (最長 9 年間)
- ・ SEZ 内のインフラ整備にかかる設備、建設資材の輸入免税
- ・ 政府からの土地コンセッションを受け、特区投資家へ転貸できる

<sup>110</sup> SEZ への投資動向については、本報告書の第 3 章 3.2.2 を参照。

<sup>111</sup> 世界銀行の “Special Economic Zone: Performance Lesson Learned and Implications for Zone Development” (2008) では、1. 地理的に限られている、大抵物理的に確保されている、2. 単一の経営・管理、3. 物理的な位置による便益の供与、4. 分離された関税地域(非関税エリア)と手続きの合理化された地域を SEZ の基本的な属性として挙げている。具体的には、次のタイプも併せて挙げている。Free Trade Zone、Traditional Export Processing Zone (EPZ)、Hybrid EPZ、Free Port、Enterprise Zone/Empowerment Zone/Urban Free Zone、Single Factory EPZ、Specialized Zones。



## 【特区内投資家】

- ・ 生産設備及び輸出用原材料の付加価値税（VAT）免税（原材料輸入時に記録された VAT 免除額が輸出すると記録抹消となる）<sup>112</sup>
- ・ 国境から 20 キロ以内に立地する経済特区の場合、輸入時は国境検問所での貨物内容コピーのみの提示でシームレスルートを通して輸送、税関職員の事前確認があれば貨物の工場への直送を許可。税関職員立ち会いなしでの輸入貨物使用可。輸出は通関手続きを特区内で実施。国境より 20 キロ以上離れている場合は輸出のみ特区内での通関手続き可<sup>113</sup>。

また、SEZ における免税特権の行使には、CDC もしくは CSEZB に対して、使用する原材料の量、種類、価格等を含む年間輸入計画（マスターリスト）の提出、四半期ごとの輸入実績と実際に輸出に利用された生産原材料の数量、原価、総額、輸出実績（インボイス番号、船積日、原産地、税関申告輸出製品の詳細などの情報）を報告する義務がある。マスターリスト及び報告書は関税消費税総局（General Directorate of Customs and Excises: GDCE）、税務総局に回覧し、GDCE では輸入実績履歴を記録し、CDC/モニタリング部が税務当局と工場側の記録の照合を行う。マスターリスト変更には約 3 日かかるとしている<sup>114</sup>。

「カ」国の SEZ に関する課題として次の点が指摘される。

### 1) 認可済み SEZ の未施工

「カ」国においては、認可されている 22 の SEZ のうち、実質的に工場の入居が始まっているのは 7 つに過ぎず、政令で指定された認可後 365 日以内に 30%の施工完了の義務を履行できず、未施工のまま放置されている状況のものもある。既に、CIB による「Non Active Project」指定により S.N.C SEZ の SEZ が認可取り消しとなっている<sup>115</sup>。

### 2) 既存 SEZ におけるインフラ整備状況

SEZ 政令で電力、道路、静脈系インフラ等必要な関連インフラの整備が定められているが、こうした規則が守られず、設備の適切な提供/維持管理ができていない SEZ の例も報告されている<sup>116</sup>。また、OSS についても、限られた SEZ で稼働しているに過ぎないと報告がある<sup>117</sup>。

<sup>112</sup> 2010 年 3 月 2 日付首相宛経済財務省発書簡 No.2188 SHV に対する首相覚書（『カンボジア投資ガイドブック』より引用）

<sup>113</sup> 2008 年 9 月 11 日付経済財務省令 No.734（『カンボジア投資ガイドブック』より引用）

<sup>114</sup> 『カンボジア投資ガイドブック』より引用

<sup>115</sup> JICA/Nippon Koei/KRI/VPI(2010), “The Study on National Integrated Strategy of Coastal Area and Master Plan of Sihanouk-ville for Sustainable Development Final Report (Book II)”

<sup>116</sup> 2012 年バベット・タイセン SEZ におけるインフラの未整備や環境の悪化に対して、状況を問題視する日系企業により状況改善に向けた要望書が CDC におかれる「経済特区トラブル解決委員会（Special Economic Zone Trouble Shooting Committee: SEZ TSC）」に提出された。同 SEZ では、OSS の未設置、側溝のつまりや特区内道路のごみの散乱、電力供給等の問題（突然及び長時間の停電）など、政令で指定されている必要なインフラ整備が十分でなく、操業に支障をきたしている旨、企業インタビューにおいても聴取された。また、別の SEZ では、自家発電による電力供給を受けているが、突然の停電が頻発しているとのことであった。

<sup>117</sup> JICA/Nippon Koei/KRI/VPI(2010)では、プノンペン SEZ、マンハッタン SEZ のみで稼働としている。ヒアリングでは、Sihanoukville SEZ で税関業務については稼働しているとのことであったが、タイセン SEZ については上記のとおりである。

### 3) 土地所有権、リース権に関する課題

土地所有については、土地台帳の喪失により、所有根拠があいまいである。また、外国人には土地所有が認められていないため、リース契約となるが、不動産登記制度が確立していないので、リスクを負うことになる<sup>118</sup>。

### 4) 産業特性や投資家のニーズに合致しない制度設計

誘致を図りたい特定の産業やSEZ外企業に対して、SEZ入居企業が担う役割の認識が不明瞭で、制度や施設設計で、産業特性、投資家ニーズ等に十分に対応していない。例えば、SEZの当初の設計として、輸出加工型の産業誘致をターゲットとしていたにも関わらず、輸出加工に特化したインセンティブが特区外と比べて十分に手当てされているわけではない。関税については、マスターリストの提出により、免税措置が受けられるものの、マスターリストにない品目を輸入する場合に手続きに非常に時間がかかることが指摘されている。こうした点に配慮した制度設計がなされていない<sup>119</sup>。

## (2) タイとベトナムにおける地域を限定とした投資促進制度

タイ、ベトナムにおける地域を限定した投資促進に関する制度は、下記の通り整理できるが、「カ」国におけるSEZと必ずしも比較可能な制度の構造になっていない。両国とも、限定された地理的位置に基づく顕著なインセンティブ付与はなく、特定業種をターゲットにしたインセンティブ付与を行っている。

表 4-21 タイ・ベトナムにおける地域を限定した投資奨励内容

種類		優遇措置	優遇措置(法人税)	優遇措置(輸入関税)	
タイ	Industrial Estateの一般工業区		土地購買可能、外国人技術者採用可、外国人技術者、専門家、家族入国査証等容易、外国通貨送金	BOI認可BOIゾーン別措置	BOIゾーン別措置
	Industrial EstateのIEAT自由区		土地購買可能、外国人技術者採用可、外国人技術者、専門家、家族入国査証等容易、外国通貨送金、輸出に關わる限り、関税以外の他の輸入許可、品質認証等、国内法規制の制約をうけない	BOIゾーン別措置	BOIゾーン別措置 製品輸出に關わる限り、原材料の輸入に係る関税、VAT等の免税。
ベトナム	経済区・ハイテク区、社会経済状況が特に困窮している地域(特別奨励投資地域)	沿岸経済区(全国15カ所)、 国境経済区(28カ所) ハイテク区(3カ所)	土地利用税の免税(～11年)	新規投資プロジェクト:優遇税率(法人所得税率10%) 15年間 新規企業の設立:4年間免税、50%減税(税率:10%、9年間)	社会経済状況が特に困窮している地域(特別奨励投資地域)については、原材料、供給品、部品の輸入関税が5年間免税。
	社会経済状況が困窮している地域(奨励投資地域)、	2006年9月22日付Decree No. 108/ND-CPAppendix Bで指定	土地利用税の免税(～11年)	新規投資プロジェクト:優遇税率(法人所得税率20%)10年間 新規企業の設立:2年間免税、50%減税(税率:5%、4年間)	社会経済状況が困窮している地域(奨励投資地域)については、原材料、供給品、部品の輸入関税が6年間免税。

出典：JETRO ウェブサイトを基に JICA 調査団作成

ベトナムにおいては、法改正により、工業団地や輸出加工区も含めた法人所得税減免や関税に対する奨励恩典を廃止し、経済区・ハイテク区、「社会経済が困窮している地域」「社会経済が特に困窮している地域」に限定して付与している。併せて特定業種に対して、法人税減免や原材料に関する免税特権を与えている。

タイにおいては、上記にある、新タイ工業団地公社法で規定されている Industrial Estate 内における投資に対する恩典とは別に、全国を3ゾーンに分けて、BOIによる投資認可案件に対する優遇措置を分けている。また特定業種、事業目的(地域拠点設置など)に分けて、別途奨励措置を講じている。FDI企業は、通常 Industrial Estate に入居する際においても、法人税免税特権を得る

<sup>118</sup> JICA/Nippon Koei/KRI/VPI(2010), World Bank (2011), "Promoting Special Economic Zones for Export Development in Cambodia"

<sup>119</sup> 同上

ために、別途 BOI の投資許認可を受ける。

一企業が受けるインセンティブ、投資環境の概要については前項で比較した通りである。また、「カ」国においては、SEZ 内もしくは SEZ 外の立地によって、インセンティブの内容にそれほど差がない。そこで、下記では、「カ」国における SEZ を投資家のニーズに沿ったインフラ等設備を備えた実質的な工業団地としてとらえ、タイ・カンボジアの事例と比較した。

### (3) タイ・ベトナムの工業団地の概要と「カ」国との比較

タイでは、工業専用が開発されている「工業団地」に相当するものが現在約 60 ある<sup>120</sup>。Industrial Estate と Industrial Zone 又は Park があり、Industrial Estate はタイ工業団地公社(Industrial Estate Authority Thailand: IEAT)により直接開発されたか、民間によって開発されて IEAT によって運営されているものがある。民間によって開発されたものは Industrial Zone、Industrial Park と称される。

ベトナムの工業団地開発では、全国で既に 280 カ所以上の工業団地があり、運営中の工業団地 180、開発途上が 100 カ所あまりとなっている。2020 年までに総面積を現在の約 3 倍 (200,000ha) に拡張する予定であるが、他方では、企業の入居が進まず、整備状況を精査して、実質的な開発が進んでいない案件を、政府が認可取り消しにする処分を指示したという動きも伝えられている<sup>121</sup>。

前項で比較したタイ・ベトナムの地方における工業団地について、施設概要を表 4-22 の通り比較した。

---

<sup>120</sup> JBIC(2011)

<sup>121</sup> JIC/MRI(2012), 「アジア地域ベトナム及びインドネシア工業団地への本邦中堅/中小企業進出に係る基礎情報収集・確認調査」

表 4-22 「カ」国とタイ/ベトナムの地方に立地する工業団地の施設概要

	カンボジア	タイ 【東北部： ナコンラチャシマ】	ベトナム 【中部：クイニョン】
開発主体	民間	民間	民間
貸し工場	あり	あり	不明
許認可・輸出入に関する手続き	-輸出に関わる関税のOSSサービス -その他投資許可等の登録業務支援 -国境もしくは国際港湾20キロ圏内であれば、輸入時の税関等の検査が工場内で行うことができる。	不明 【参考：他地域の例】 -IEAT Industrial EstateのOSS：建築基準法に基づく建築許可、工場法に基づく工場設立・操業許可、都市計画法に基づく許可等の許可申請 -税関事務所	OSS(許認可前後のサービス)あり。 【参考：他地域の例】 税関事務所設置の団地もある。
物流	SEZ内ドライポート	不明 【参考：他地域の例】 日系物流会社拠点設置によるサービス提供。	不明
従業員住居	一部設置	工業団地内なし。 【参考：他地域の例】 外国人駐在、出張者向けサービスアパート	省、経済区、工業団地で従業員寮建設
労働者の雇用	SEZの人材斡旋サービスあり	掲示板 【参考：他地域の例】 工場内に職業訓練施設の併設。	公的機関による紹介
その他施設	レストラン、労働者用食堂	銀行ATM	商業施設、レストラン、バスあり
参考にしたSEZ	プノンベンSEZ	Nava NaKorn Nakornratchasima	Phu Tai Industrial Zone

出典：プノンベン SEZ、JETRO (2011)、「タイ国工業団地調査報告書」、JETRO (2011)、「ベトナム北部・中部工業団地データ集」を基に JICA 調査団作成

SEZの機能を見る際に留意すべき点は、「カ」国、ベトナムに関しては、工場団地の施設整備状況に差があるということである。

ベトナムにおいては、日系企業の集中が見られるのは、日系企業により開発された工業団地を中心としている。他方で、工業団地の開発が急速に進む中、雇用されているワーカーの生活環境が悪化し、こうした環境から来る不満などがストライキなどの行動に結びつくとして分析されている。そのため、日本政府とベトナム政府との間で進めてきた日越共同イニシアティブでは、「工業団地に隣接するワーカーの生活環境公共インフラ整備」をフェーズ3、フェーズ4と引き続いて課題としてあげ、日越双方での対応を進めてきた<sup>122</sup>。人件費の上昇や不足などにより、労働者を引き留めるために企業が独自に従業員寮の整備を進めるなどの例もあり、企業への負担となっているだけでなく、土地利用、廃棄物処理、その他都市施設の配置など、都市計画、地域開発も視野に入れた包括的な対応を迫られる段階にきている<sup>123</sup>。

<sup>122</sup> 在ベトナム日本大使館ホームページ資料参照

<sup>123</sup> JICA/日本工営「ベトナム国工業団地周辺の居住環境調査最終報告書」(2010)

ベトナムにおいては、日系企業による工業団地建設の実績があり、FDI 企業が信頼感を得られるレベルのインフラを提供していること、そうした工業団地への大手セットメーカーの入居に併せて、サプライヤーとなる日系企業立地も進んでいることを勘案すると、SEZ 開発における不動産事業という側面での良質な投資家の確保と、キーとなる企業の進出による効果が重要であると考えられる。

#### (4) 結論

タイ及びベトナムにおける比較によると、「カ」国の場合、質の高い工業用地についてはタイやベトナムの同様の施設と比較して、同等のものもある一方、同様の施設の供給は量的に十分でないことが指摘される。他方で、「カ」国の現状に照らすと、良質のインフラ整備を行う技術力と資金力を有した開発業者、案件が不足しているということになる。このような状況において、シハヌークビル港 SEZ を例外として、民間の資金にほぼ全面的に依存している SEZ 開発の政府と民間セクターの役割を整理し、政府による積極的でメリハリのある政策を展開することが必要である。

また、財政的に多くをドナー支援に負っている「カ」国において、直接税である法人税の減免インセンティブ・スキームの拡大や、2015 年以降の ATIGA による域内関税低減、撤廃、引き続いてのプラス 1 諸国との関税低減、撤廃による免税の効果減など、現在実施しているインセンティブ・スキームの限界も指摘される。

更に、現状の SEZ に関する法制度は政令によっているもので、許認可及び法的規制の執行などの強制力を持たせ、既存の投資法やその他国際的なルール等との整合性を確保した SEZ 法の制定が必要となっている。同法制定の動きは CDC 内にあるとされるが、投資に関わる法の支配の強化において必要な措置であると考えられる<sup>124</sup>

この流れに基づき、次の点に考慮した SEZ 制度の見直しが必要であると考えられる。

##### 1) SEZ 制度管理・運営に向けた枠組みの構築と行政の能力向上

SEZ 法の必要性については既に述べたが、SEZ の認可及び案件実施に関わるモニタリング、必要な是正措置の実施に向けた制度構築、能力強化が求められる<sup>125</sup>。

- ・ SEZ の操業実態の把握と必要な指導・法的措置の実施
- ・ 有効な土地利用の観点からの問題

土地を無用に取得し、認可後開発が行われない事態が増えると、必要な工業用地が提供されないだけでなく、その他の都市施設建設の弊害、土地価格の無用な高騰に結びつく。現在、比較的安価である土地価格の競争力を阻害しかねない。未施工への対応を強化する必要がある。

このような措置は、投資家の信頼感を得るために重要であると考えられる。タイにみられるように、第 2、第 3 工場への展開が同じ国内に起こる。これは、VC の構造、地理的要因や関税、企業の組織体系（地域統括の所在地や現地の法人格取得状況）など、様々な要因によるものである

<sup>124</sup> 『カンボジア投資ガイドブック』、JICA/Nippon Koei/KRI/VPI(2010)、World Bank (2011) を参照した。

<sup>125</sup> World Bank (2011)では、Special Operating Agency の設置を提案している。

が、他方では、投資に係るイメージの問題もありうる。インフラや政府のサポートに対する信頼感を与えられることは、投資の決定にとって重要な要素であると考えられる。従って、市場のメカニズムによる自律的な質の確保が難しい状況なのであれば、政府によるサポート、モニタリングを必要に応じて実施することで、立地地点としての信頼感を醸成することが必要である。

## 2) SEZ と周辺地域におけるインフラ整備の在り方

民間資本による SEZ 開発に対して、SEZ 内のインフラの不備を補うために、周辺の地域開発、都市計画も視野に入れつつ、公共セクターとの分担について検討する必要がある。

ベトナムにおける例にもみられるように、工業地域に集まる労働者の住環境や福祉は工場の運営において重要な要素となる。新しく流入する人口に対応する都市基盤の整備も重要な課題となる。

他方で、将来的には、SEZ に立地する比較的規模の大きな企業に対する周辺のサービス産業、裾野産業を担う中小企業の集積が起こってくることも考えられる。こうした企業立地を都市内のどこに誘導して、典型的にインフラ整備能力のないこうした企業の操業環境をどのように整えるのか、都市計画等も踏まえて検討する必要も生じるであろう。

## 3) 産業のニーズに見合った制度設計

当面の FDI ターゲットが組立加工型であると仮定すると、輸出入に伴うリードタイムの短縮やコスト削減に向けて、マスターリストによる煩雑な手続きを簡素化する必要もあると考えられる。このようなニーズと地域限定措置を兼ね合わせ、2006 年の世界関税機関の改訂京都規約に基づく Free Zone 制度導入、税関業務近代化、迅速化、透明化の取り組みに参加するなどの措置も検討できる<sup>126</sup>。

また、日本の特区制度が試みたような特定の産業に対する行政サービス、規制緩和等の導入も考えられる。

## 4.5 小括

### 4.5.1 タイとベトナムとの投資環境比較と延伸の可能性

これまでの分析を基に以下では、①タイ東北部とベトナム南部/中部における投資環境に対する「カ」国の比較優位、②タイ及びベトナムにおける産業集積の延伸可能性に関する考察を纏めた。

#### (1) タイとの比較

タイにおける産業集積の延伸や国内における産業立地においても、物流面でのアクセスが一つのキーとなっている。タイ東北部では、産業集積の進むバンコク、東部臨海地域との接続性が高く、距離もそれほど離れていないナコンラチャシマにおいて、工業団地開発とある程度の日系企業の進出が見られた。他方、コンケンでは、進出企業数が限られている。バンコクからの距離で、コンケンとほぼ同程度に位置するチェンマイ（バンコクより約 700 キロ）には、40 社程度進出し

<sup>126</sup> World Bank (2011)。「カ」国の Law of Customs では、Free Zone 制度についての導入を許容している。

ているが、空港に隣接した工業団地に入居し、製品はバンコク等への便数の多いチェンマイ空港から出荷するところが多い<sup>127</sup>。

プノンペン、シハヌークビルとの比較では、こうした地方都市における労働賃金が 2013 年 1 月に現在のバンコク並みに上昇することから、労働集約的で、リードタイム短縮について比較的要求が高くなく、電力の使用量が少ない製品の製造に係る企業の立地については、比較的優位であると考えられる。また AEC により、域内関税が撤廃されると、「カ」国にとって、域内プラス 1 で調達可能な部品への関税が低減・撤廃されるため、タイなど部品供給国の国内との部品供給にかかる費用の低減、市場アクセスの拡大などが期待される。

一方で、労働者確保については、東部の産業集積地に人材を供給してきたのが東北部であり、人口規模では圧倒的であること、賃金格差がプル要因になり、「カ」国、ラオスからの出稼ぎ労働者もいて、労働供給の持続性という点では、タイ東北部に潜在性があるともいえる。「カ」国において、安価とはいえ、タイ国境周辺州においてどのくらいの人材を確保できるか、工業用地、電力、労働者の住戸及び都市基盤整備など、産業振興に向けた基盤をどの程度早期に整備できるかが重要な課題となる。

## (2) ベトナムとの比較と延伸の可能性

ベトナムの投資環境としては、プノンペンより労働賃金が高いが、産業集積地の形成、高速道路建設、国際港の整備などのインフラ整備が同時に進み、企業立地が加速されてきた。また EVN の経営状況にもかかわらず電力料金はプノンペンの半分である。裾野産業が形成の途上にあるベトナムでは原材料の輸入量が多い。一方、原材料等を効率よく中国、日本、他の ASEAN 諸国から輸入する上で重要となる物流ネットワークについては、メインの航路に近く、カイメップ・チャーバイ港の整備と併せて、「カ」国に比して優位の立地であるといえる。

他方、ベトナムのビジネスに関する行政手続き等については、必ずしも「カ」国に比して優位であるとはいえない。投資許認可申請に関する手続き窓口が、省レベルの人民委員会や工業区管理委員会で、外国投資に関する最近の法改正等に関して十分理解していないなどの問題が指摘されている。日越共同イニシアティブでも外国投資窓口機関の強化はフェーズ 2 (2006~2007 年)、フェーズ 3 (2008~2010 年) で共通の課題として取り上げられてきた。また、投資許認可に関する、特に地方における啓蒙活動に対して、日本の ODA も含めて支援を進めてきた。他方、「カ」国の投資に関する許認可手続きは、日系企業に対するインタビューでは評価する声も聞かれた。

ベトナムでは、2008 年に大幅な FDI 流入が起こったが、FDI 企業の企業活動をサポートし、コストを削減するための行政手続きの簡素化や合理化は十分に進んでいないと言える。例えば、関税処理の電子化が導入されたが、入力が追いつかず、処理が遅れるなどの報告はそのような発展上の状況を表している<sup>128</sup>。また、日越共同イニシアティブにおいても投資法、税制等の解釈などの明確化と行政担当窓口の理解の徹底や、投資家の質問に対して早期に確実な回答を提供できる

<sup>127</sup> チェンマイ-バンコク間の航空便便数は非常に多いが、貨物便がないため、陸送による輸送を行っている会社も多い。レムチャバン港まで約 7~8 時間 (JBIC (2011) 『タイの投資環境』を参照)。

<sup>128</sup> JBIC(2009)

組織強化等の課題が取り上げられている<sup>129</sup>。

ただし、投資案件数、輸出入額/量がベトナムと比して大幅に少ない「カ」国と行政手続きの状況を単純に比較することは、必ずしも適切でないと考えられる。ベトナムの状況は、「カ」国の産業発展に伴い、投資案件数や輸出入が増大した際に、行政サービスや許認可・手続きを、透明性を確保しつつ、迅速に進めるための制度、行政機能の整備に向けた課題と捉える方が適切であると考えられる。

ベトナム南部においては、新たな工業団地がバリアブントウ省等で建設中である。他方、良質な労働者の確保が課題として浮上している。そのため、労働者賃金と若年層の厚さが「カ」国の大きな競争優位であるとする、この点において、競争優位を十分に発揮できる環境が求められる。更に、HCMCの産業集積との接続性を高めるためには、国境付近のバベットなどの競争環境を整える必要がある。ベトナム国境付近の投資環境とバベットについての状況を簡単に比較すると次の点が指摘される。バベットから至近のタイニン省のLinh Trung Export Processing Zoneを例にとると、モクバイ-バベット国境ゲートより28キロで、HCMC中心部から43キロ程度に位置していて、土地リース代はプノンペンとあまり変わらない（40年リースで55ドル/平方メートル）。日系企業では、縫製（軍手製造）、家具製造、機械組み立て、金型、電線/ケーブル、ワイヤーハーネス等の製造企業が進出している。ベトナム南部では、メコンデルタを含めて3000万人の人口を擁していて、こうした人口が都市部とその近郊の工業団地周辺に流入し、住環境の悪化、社会インフラや工業以外の商業等の施設整備の必要性も指摘されている。「カ」国南東部はプノンペンから続く比較的人口の集中した地域ではあるが、スヴァイリエン州だけでは人口が48万人と、ベトナム南東部の規模に比して小さい。従って、インフラや社会的な変化をベトナムが経験している間に常に安価で十分な労働力を提供し続ける仕組みと、ベトナムと変わらない水準の工業用地等インフラの整備、「カ」国に現在優位性のある行政手続きの相対的な迅速さの保持などを目指す必要がある。

東アジアの物流ネットワークの点からも、市場規模でも優位にあるベトナムからの産業延伸という利益を十分に得るためには、こうした「カ」国の操業環境の水準向上、投資家からの信頼の確保が必要である。そのため、SEZの建設にとどまらず、継続した操業環境の改善と質の維持を可能とする仕組みが必要である。例えば、ベトナムにおける各省レベルの投資許認可にかかわる混乱等に対して、地方においても十分な投資家サービスを可能とする仕組みの構築などが検討できる。

#### 4.5.2 「カ」国の投資環境の纏め

以上の「カ」国を取り巻く競争環境について、SWOTで纏めると次の通りになる。

---

<sup>129</sup> 投資に関しては、「投資に関する制限の明確化」、税制に関しては、「優遇税制改正時の意見聴取」（以上フェーズ2）、「法人税の損金項目の明確化・詳細化」（フェーズ3）、「税務相談の拡充」（フェーズ4）などがこれに当たる。



表 4-23 「カ」国を取り巻く競争環境に関する SWOT 分析

Strengths (強み)	Weaknesses (弱み)
<p>低廉な労働賃金 投資に関する許認可の手続きの容易さ 比較的良好的な優遇措置制度</p>	<p><b>【人材】</b> 労働生産性の低さ マネージメントクラスの不在 地域によっては十分な労働力確保の困難</p> <p><b>【インフラ】</b> 質の確保された工業用地供給の不足 高額な電力料金 物流コストの高さ</p> <p><b>【市場規模】</b> 国内市場の規模が限定的</p> <p><b>【行政手続き】</b> ビジネスに関する制度の未整備、手続き等行政の煩雑さ 関税にかかわる手続きの透明性の課題、煩雑さ</p> <p><b>【産業基盤インフラ】</b> 基準認証、法定計量等基礎的な産業インフラの未整備 食品安全など AEC による要求事項の未達成</p> <p><b>【国内産業】</b> 国内産業の未発達</p>
Opportunities (機会)	Threats (脅威)
<p><b>【ASEAN プラス 1 による市場の統合】</b> 域内における原産地証明の扱いやリインボイス等の制度利用により、より確立した産業集積を有する地域（タイなど）や販売・物流拠点（シンガポールなど）から派生、経由した形で生産の一角を担うことが可能となる。 ASEAN の市場としての魅力が向上し、地域全体的な企業立地が進む。 ASEAN 域内の原材料を加工・組み立てする際の関税等コストが低減し、プラス 1 の自由貿易圏内 ASEAN 域外国への市場アクセスが容易になる。</p> <p><b>【南部経済回廊 (SEC) の整備】</b> タイ、ベトナム等の既存及び成長中の産業集積</p>	<p><b>【ASEAN プラス 1 による市場統合】</b> 域内及びプラス 1 諸国からより価格/品質競争力の強い産品が流入する可能性。ただし、これまでの ASEAN 6 を中心とした AFTA、ACFTA の実施状況からは、関税撤廃の幅が一部限定されていることもあり、影響は未だ限定的。</p> <p><b>【南部経済回廊の整備】</b> 貿易手続き面での円滑化が進まず、物流にかかる時間短縮が進まないため、効果が限定的になる。 国際的な整備であるため、資金の制約、周辺国の優先度の付け方の度合いにより、計画通りの実施については不透明な部分がある。</p> <p><b>【周辺国の産業集積・形成】</b></p>

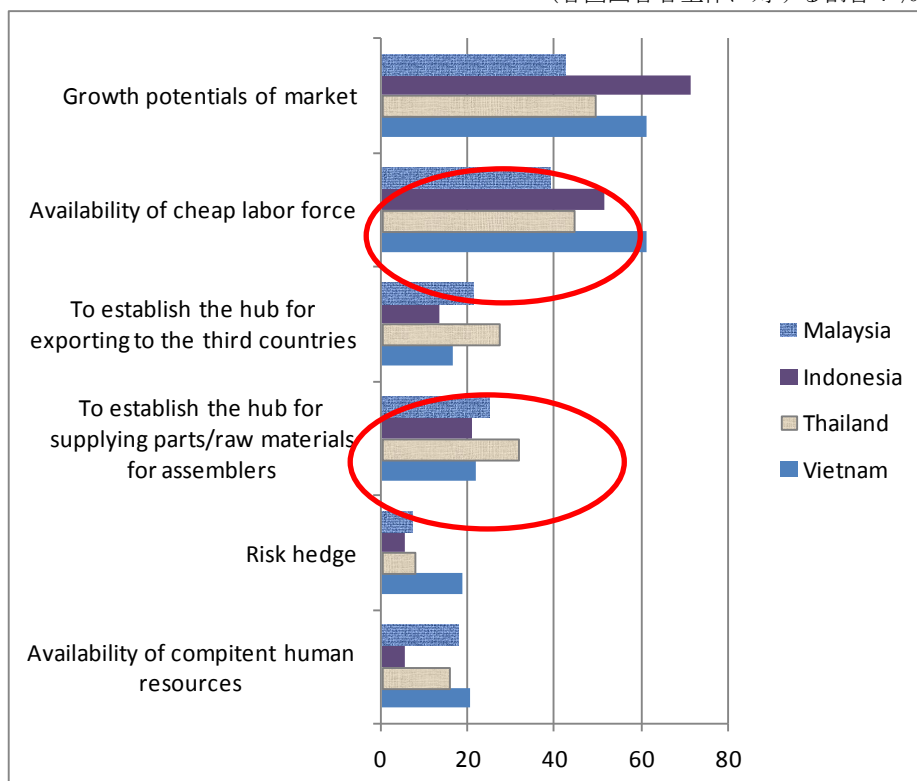
<p>との原材料調達等サプライチェーンへの編入が容易になる。</p> <p>回廊周辺国のインフラ整備のインパクト。複数の市場へのアクセスが容易になる（例：カイメップ・チーバイ経由で欧米、日本など、ダウエー等インド洋沿い港湾開発によるインド市場へのアクセス向上など）</p> <p>【周辺国の産業集積形成・発展】</p> <p>タイ、ベトナムにおける製造業拠点の確立により、国境地域への生産機能波及や部品供給、加工への需要が増す。</p> <p>周辺国の労働賃金上昇により、より優位性を増す。</p> <p>【企業投資行動】</p> <p>中国、タイなどへの一極集中に対するリスク分散。</p> <p>日系については、国内の円高の影響で、海外進出の動きが活発化。</p> <p>【周辺国の投資環境変化】</p> <p>タイ、ベトナムにおける労働賃金の上昇、労働者不足</p>	<p>タイにおける拠点形成、ベトナムの産業集積形成。「カ」国における裾野産業の不在による原材料の輸入依存体質の膠着。</p> <p>【周辺国の投資環境の変化】</p> <p>ミャンマーの政治経済情勢の変化と同国へのFDIの増加</p>
--	---

出典：JICA 調査団作成

#### 4.5.3 「カ」国製造業のポジショニングと競争力強化についての方向性

下記は4.4.2 (2) で示した表を加工したものである。「カ」国の現在の競争優位は、日系企業の求める低廉な労働者の存在と部品供給の拠点形成に対して、有効であると考えられる。特に部品供給に関しては、タイ及び基盤の形成途上にあるベトナム、更にはシハヌークビルの機能強化によるシンガポールとの接続性強化によって、ハブへの部品供給を行う衛星拠点となりうる。

(各国回答者全体に対する割合：%)



出典：JBIC「わが国製造業の海外事業展開に関する調査報告書－2010年度海外直接投資アンケート結果（第22回）」を基に JICA 調査団作成

図 4-15 日系企業の中期的有望事業展開先選択理由

FDI の誘致においては、短期的には、産業界のニーズに応える政策・制度の強化を行う必要がある。例えば、リードタイムの短縮に向けた行政及び税務（通関業務も含む）の合理化、簡素化、迅速化などである。また、投資家の信頼を得るため、SEZ など特定の地域における良質の投資環境を整備することも喫緊の課題である。他方では、地域の特性に応じた産業の構築に向けて包括的な開発戦略を構想することや、産業高度化のボトルネックとなっている電力供給力の増強、基準認証等への対応も避けて通れない課題である。

## 第5章 むすび—新たな段階に向かう「カ」国産業

### 5.1 1,000ドル段階を迎える「カ」国

#### (1) 成長の成果と課題

「カ」国が再生と近代化の道を歩みだしてから、20年。この間、「カ」国は高い経済成長を持続し、2008年の世界金融危機を乗り越えて、1人当たりGDPが1,000ドルの段階を迎えようとしている。1,000ドル段階に入る含意は、「カ」国が後発開発途上国(LLDC)を卒業して、低所得国(LMIC)の仲間入りをするということである。国際援助の領域でも、無償資金協力(grant)への依存を引き下げていくことが求められていくことになるだろう。それだけに、自助・自立の力を強めていかなければならない。

「カ」国経済の自助・自立の基盤は、いまだ脆弱である。「カ」国の経済は、農業、縫製業、観光業、建設業の4つのセクターの発展を牽引役としている。他の東アジア諸国の発展が幅広い製造業によって支えられてきたことを考えると、「カ」国製造業の主体が縫製業・製靴業であることは、「カ」国経済の脆弱さを物語るものである。「カ」国製造業の多様化と高度化が求められる所以である。

#### (2) 「カ」国が直面する3つのワナ

「カ」国は、現在、短中期、長期の3つのワナに直面している。すなわち、現に存在する「過剰就業のワナ」、短中期的に克服すべき「自由貿易のワナ」、そして長期的課題としての「中所得国のワナ」である。

##### 1) 過剰就業のワナ

「カ」国々民の80.5%は農村に住んでいる(2008年)。年々増加する農村の若年層は、非農業セクターでの雇用機会が乏しいため家業の農業に従事することとなり、農業の過剰就業人口は増加の一途をたどっている(第2章2.1.2参照)。また都市では、ストリートビジネスやインフォーマルセクターで働く人々が増加しており、近隣諸国への出稼ぎも増えている。「カ」国では、急増する若年層(特に男子若年層)のため近代フォーマルセクターにおける雇用機会を創出していかなければならない。「過剰就業のワナ」から抜け出す道は、農村から工業や都市のフォーマルセクターへの労働力移動を促進することである。

##### 2) 自由貿易のワナ

ASEANの統合とASEANを核とする地域的貿易自由化は、「カ」国に正負両様のインパクトを及ぼす。応用一般均衡モデルを用いた試算によれば、地域的貿易自由化が「カ」国の実質GDPに与える効果は21%程度で、「カ」国は貿易自由化の利益を享受できる可能性がある。また、南部経済回廊の連結性が向上すれば、2011-2022年間の「カ」国のGDPを76.5%

押し上げるとの試算もある（第4章 4.2.1 参照）。しかし、ここで注意しなければならないのは、貿易自由化に潜むワナである。「カ」国は貿易収支/経常収支の大幅な赤字を抱えているなかで、輸出の主力は縫製・製靴に限られている。労働集約的な分野ではあれ、東アジアの生産分業において主流となっている機械系加工組立分野に参画すべく、早期に製造業の多様化をはかる必要がある。今のうちに国際競争力を強化しなければ、完成品がますます国内に流れ込んで、現在の生産構造が固定化してしまう可能性がある。このような「自由貿易のワナ<sup>130</sup>」に陥ることを避けなければならない。

### 3) 中所得国のワナ

SNECの文書<sup>131</sup>では、「カ」国が「(低)中所得国のワナ ((lower) Middle-income trap)」に陥らず長期の成長を達成するためには、「カ」国の労働者に技能と技術を一体化させることが重要だと指摘している。まさにその通りである。「カ」国が技能・技術力を培い発展の質を高めることができないならば、中所得国に到達した後、中所得国のまま長期的に停滞するおそれなしとしない（「中所得国のワナ<sup>132</sup>」）。したがって、国内で価値を創造し、労働集約産業の高度化と技術・知識集約度の向上を図り、経済・産業構造の転換を進める必要がある。そのポイントは、単純な加工組立分野の集積を厚くし、現地の人材による技能・技術の吸収を進め、創造力を涵養することにある<sup>133</sup>。

## 5.2 カギとなる工業化と FDI

### (1) 工業化と FDI

「カ」国が上述の3つのワナを回避する唯一の道は、技能と技術に裏打ちされた工業化である。製造業の多様化と高度化によって、①工業セクターへの労働力移動を促進し現下の過剰就業を改善すること、②輸出競争力を高め新たな比較優位を獲得して自由貿易のワナを回避すること、③逐次技能・技術力を高めて中所得国のカベを乗り越えることである。そのためには、長期にわたる持続的な経済発展を視野において、実効性の高い工業化戦略を展開する必要がある。すなわち、低付加価値型の生産・輸出構造を高付加価値型のそれへと転換し、「カ」国経済を牽引する中核産業群を確立して、貿易収支の黒字化を目指さなければならない。

---

<sup>130</sup> トラン・ヴァン・トゥ (Tran Van Tho) (2010) 『ベトナム経済発展論 (Development and Transition in the Vietnamese Economy)』 勁草書房

<sup>131</sup> SNEC (04 November 2011) “Outline for Industrial Development Policy (IDP) Report – Priority sectors and Issues”, SNEC (25 June 2012) “The Concept Note for Industrial Development Policy in Cambodia” ほか。

<sup>132</sup> トラン・ヴァン・トゥ(2010)、大野健一(2009)「ベトナムの裾野産業」、末広昭(2009)『タイ中進国の模索』岩波書店ほか参照。

<sup>133</sup> 大野健一 (2006) 「ベトナムの工業戦略策定支援：インテグラル型製造業のパートナーになるために」 PPT資料 <[http://www.grips.ac.jp/vietnam/KOarchives/doc/JS01\\_COESympo.pdf](http://www.grips.ac.jp/vietnam/KOarchives/doc/JS01_COESympo.pdf)>

本調査分析の基本的視点を FDI においたように、工業化戦略のカギとなるのは、「FDI」である。「カ」国製造業の支柱をなしてきた縫製業・製靴業は、いずれも FDI によって「カ」国に生産移管されたものである。今後については、単純労働集約的な領域においても、縫製・製靴のほか、電気・電子機器・部品、輸送機器の部品、精密機械・部品など加工組立型業種の立地拡大が期待される。そのうえで、徐々にそれらの業種において技術・労働集約的な工程の拡大が図られていかなければならないであろう。さらに、将来「カ」国が「中所得国のワナ」に陥らないためには、加工型のモジュール製造業から徐々に脱却し、国内で付加価値のより高い製品を製造し輸出できるようにすることが必要である。そのような工業発展プロセスを主導できるのは、日本の FDI であろう。

## (2) 日本企業と「良質の FDI」

近時、「カ」国では日本の FDI に対する期待が高まっている。日本の FDI には、①製造業の比率が高く輸出指向型であること、②機械加工を中心に域内分業を進展させていること、③受け入れ国の生産能力を高め技術移転を行っていること、④日本企業の高い技術力と比較優位構造を現地化させること、④円高などにより大企業のみならず中小企業の生産移管が行われていること、といった特徴がある（第 3 章 3.1.2 参照）。このような、日本企業が持つ輸出指向性、グローバル・バリューチェーン（GVC）への参画、積極的な技術移転と現地化、中小企業の生産移管などは、概して「良質の FDI」の要件を満たすものといえよう。

このような「良質の FDI」は、単に雇用の創出と所得の向上によって「過剰就業のワナ」の克服に資するにとどまらず、「自由貿易のワナ」の回避や「中所得国のワナ」の突破に役立つものである。それゆえ、「カ」国においても、日系企業の声に耳を傾け「カ」国に対する現実的関心とその企業戦略を十分見極めることが求められる。その意味で、「カ」国において開催されている官民フォーラム（PSF）や日カ官民合同会議の機能を強化・充実していくことは重要である。日系企業等の「良質の FDI」と呼応しながら、①インフラの整備、②産業人材の育成、③製品の質の向上、④技術・経営能力の向上、⑤裾野産業の形成など進めることが必要であり、それを支える政策の形成・実施能力の向上が求められる。

## (3) 産業連関の形成と中小企業の近代化

FDI をテコとする工業化戦略は、決して国内中小企業を軽視してのものではない。むしろ逆に、FDI の流入が契機となり刺激となって、国内中小企業の近代化を促すことを意図している。なぜならば、産業・経済の土台をなす中小企業の近代化は、中長期的な「カ」国産業政策の基礎的課題だからである。FDI 企業は「カ」国経済の“出島”であってはならない。FDI 企業と「カ」国産業経済の土台たる中小企業との谷間を埋め、両者の間に良好な産業連関を形成していくことが肝要であろう。

「カ」国の製造業中小企業は、食品工業が主体である。加工・機械関連の中小企業は、近年高い伸びを示しているとはいえ、製造業に占めるウエイトは極めて小さい。しかし、

包装（段ボール等）、プラスチック製品のように FDI 企業との連関を形成し始めている裾野産業もないわけでない。今後、先進 ASEAN 諸国にみられるように、時間はかかるにせよ、「カ」国に進出する外資系企業が前方連関効果や後方連関効果を発揮し、地場企業が裾野産業へと成長することに期待を寄せなければならない。そのためにも、FDI マネジメントの観点から、1 次・2 次のサプライヤーを誘致するとともに、現地メーカーを 3 次以下の協力企業群として育成することである（第 2 章 2.2 参照）。このようにさまざまな形態やルートで、FDI 企業から国内中小企業に技術移転が行われるならば、「カ」国が「中所得国のワナ」を克服する力強い基盤となるであろう。

さらに、中小企業が持つ零細性の不利を補うため、本来の中小企業政策として組織化を促し、生産工程の標準化を促進し、技術や金融へのアクセスを改善することが必要である。

### 5.3 投資環境の総合整備

「カ」国の産業政策の策定にあたっては以上のような認識に立ち、「良質の FDI」誘致の視座から政策を総点検し、FDI の拡大に沿う統合的な政策体系を構築することが重要である。産業政策は直接的な政策と間接的でセクター横断的な支援政策とに大別することができる。

#### (1) 直接的な産業政策

産業振興のエンジンを FDI の誘致に求めるならば、その基本は、投資環境の整備とその高度化におかれることになる。FDI 企業の要請に応えるためには、SEZ が集中する地域について、地域計画的な手法をも活用して、SEZ 単体の整備にとどまらず、周辺地区を包含した一体的整備が求められよう。また、投資家の”good reputation”を醸成するための投資促進機関（CDC）によるサービスの質の向上も欠かせない。

特に、制度・行政執行面では、通関業務等の手続きの効率化だけでなく、非公式な費用の徴収などをなくし透明性を確保することが、企業の立地促進の重要な要件となっている。また、投資促進の見地からは、FDI 認可と産業政策との連携を密にし、投資家との意見交換を活発化することなどが求められる。

さらに、企業内訓練が FDI 企業の枠を超えて水平的・垂直的な技能・技術の伝搬に結びつく環境を醸成するとともに、裾野産業として育つ潜在的な可能性を有する国内中小企業への技術移転が促進されるならば、国内産業の基盤強化に大きく寄与することになるであろう。

また、「良質の FDI」を導入する積極的な産業政策と相携えて、組織・生産・技術・金融の各施策領域における総合的な中小企業振興策が推進されることが求められている。

#### (2) 間接的な支援基盤

「良質の FDI」の誘致は、直接的な産業政策だけで達成されるものではない。総合国力と

でもいべき広範な発展基盤条件の整備が伴わなければ、FDI企業の効率的な操業は期待できないからである。

日系企業の声を聴けば、産業人材の育成・確保は最も重要な要件である。国を挙げて基礎教育を充実し、技能・技術の高度化を支える人材が供給されていかなければ、「中所得国のワナ」は突破できない。また、電力供給能力を格段に高め、電気料金の低廉化を進めなければ、製品単位当たり電力消費量が大きく、高品質の製品の製造工程が「カ」国に生産拠点を移すことは困難であろう。さらに、日系企業が物流・ロジスティクスの利便性を重視することを考えれば、南部経済回廊などの基幹道路の整備を加速することは、FDI誘致の欠かせない条件である。

他方において、経済システムが産業の成長と発展を促進するように整備されなければならない。金融についていえば、国内中小企業の自律的発展のためには、国内貯蓄が間接金融を通じて産業セクターに投資される仕組みを構築していくことが不可欠である。

### (3) 長期の経済発展

「カ」国は、若い人口構成と国民の高い潜在能力、平坦な国土条件、社会的な安定性などからみて、21世紀半までの長期にわたる経済発展の力を秘めている。その発展ビジョンを描く時期を迎えた。

石井（2003）<sup>134</sup>は、途上国の長期的発展を構成する6つの要因を挙げている。6つの要因とは、①人的資本（近代的発展を支える労働者を育成するシステム）、②インフラ整備（市場アクセスと生産性向上）、③技術革新力（技術を選択・吸収・開発する能力）、④経済制度（健全な取引や投資を保証する制度整備）、⑤社会的結合度（国民全体の参加を促す制度や仕組み）、⑥ガバナンス（政府の適切な制度整備・運用能力）である。そして、途上国の横断的な実証分析を通じて、この6つの条件がバランスよく整備されることが、長期経済発展の基盤だとしている。

そのなかで、特に経済発展段階に応じて重視すべき制度は、低所得段階では人的資本とインフラ整備、中所得段階では技術革新力、高所得国では人的資本と経済制度であると指摘している。「カ」国は、いま人的資本とインフラ整備に特段の努力を傾ける時期にあるのではなかろうか。その基礎に立って技術革新力を強めることが、「中所得国のワナ」を乗り越える方途だということを重ねて強調しておきたい。

## 5.4 2010年代への挑戦

### (1) 「カ」国の優位性を活かす

近年、日本企業をはじめとして投資先としての「カ」国への関心が高まっている。それ

---

<sup>134</sup> 石井菜穂子（2003）『長期経済発展の実証分析』日本経済新聞社



には、大別して3つの理由があろう。第1は、地政学的にみて、「カ」国がバンコク大都市圏とホーチミン大都市圏とを結ぶ南部経済回廊の中間に位置し、港湾と内航水運を擁していることである。すなわち、バンコク/ホーチミンの2大産業集積の外延的拡大が、「カ」国への集積間分散（fragmentation）効果をもたらす可能性である。ただし、タイ及びベトナムの集積からの分散が簡単に起こるわけでもないことには、留意が必要である（第4章4.4参照）。第2は、企業の「中国プラス・ワン」戦略や、中国やタイへの生産拠点の過度の集中からのリスク分散、さらには日本国内における円高の不利や電力事情などによる生産シフトである。企業は、国際競争に勝つべく経営の命運をかけていることから、投資候補国・候補地を多面的に比較考量している。だから、FDI受入れ条件の整備が不可欠である。第3は、「カ」国の優位性への評価である。①労働コストが低いこと、②目が良く手先が器用なこと、③為替リスクが小さいこと、④政治と社会が安定していること、⑤慎重なマクロ経済運営がなされていることなどである。

「カ」国は、既述のさまざまな阻害要因を取り除く努力を重ねつつ、これらの優位性をさらに伸ばしていくことが求められる。

## (2) 時間との競争に勝つ

日本企業が立地先として関心を抱いているのは、「カ」国だけではない。「カ」国以上にベトナムやインドネシアへの関心が高く、その視線の先にはミャンマーが控えている。FDI誘致のための抜本的な対応を急がなければ、FDIのうねりは「カ」国を乗り越えてミャンマーに向かってしまうことが懸念される。「カ」国に残された時間は少ない。

特に、加工組立型業種は foot-loose 的で、立地移動の足が速い。そのうえ、労働コストの低さという現在の「カ」国の利点が長続きするわけでもない。だから、端的にいえば、2015年のASEAN経済共同体（AEC）移行までにFDI誘致の基盤を整え、良質のFDI企業が着実に増加する実績をあげておく必要がある。これからの2~3年は、「カ」国にとってかけがえのない貴重な期間である。

## (3) 政策パッケージの立案

2013年は、「カ」国にとって、長期経済発展に筋道をつける重要な節目の年となる。2013年夏の総選挙後には、Vision 2030、新四辺形戦略（Rectangular Strategy）、国家戦略開発計画（National Strategic Development Plan: NSDP）が相次いで発表されるとされている。これらとあわせて、SNECが策定する産業政策が公表されよう。これらは、ASEAN統合を見据えて、「カ」国がグローバル化の進展する2010年代にいかなる経済産業政策を講ずるのか、その目標、戦略、政策を示すものとなる。SENCが策定する初めての産業政策を中心に、これらの基本政策パッケージにおいて、FDIをテコとする総合的な産業発展の方向づけがなされることに、大きな期待を寄せる次第である。

# 付属資料

## 付属資料 1

カンボジア、タイ、ベトナムにおける  
投資制度・奨励措置等の比較

付属資料 1: カンボジア、タイ、ベトナムにおける投資制度・奨励措置等の比較<sup>1</sup>

	タイ	カンボジア	ベトナム
投資促進機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>・投資委員会 (BOI)</li> <li>- ワンストップサービスセンター (ビザ・労働許可証)</li> <li>- ワンスタートワンストップ投資センター (OSOS)</li> <li>- ジャパンデスク</li> <li>- 7 地方事務所 (チェンマイ、ナコンラチャシマー、コンケン、チョンブリー、ソクラ、スラターニー、ピサヌローク)</li> <li>- 東京・大阪</li> <li>・タイ工業団地公社 (IEAT)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カンボジア開発評議会 (CDC: Council for the Development of Cambodia)</li> <li>- ジャパンデスク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画投資省</li> <li>- 南部計画投資局</li> <li>- ハノイ計画投資局</li> <li>- ホーチミン計画投資局</li> <li>・商工省</li> <li>- ホーチミン商工局</li> <li>- ベトナム商工会議所 (VCCI)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本代表事務所</li> </ul> </li> <li>- ジャパンデスク</li> <li>・ハノイ輸出加工区および工業団地当局</li> <li>・ホーチミン市輸出加工区および工業団地当局 (HEPZA)</li> <li>・ハノイ商務代表事務所東京支所</li> <li>・ダナン市日本代表事務所</li> </ul>
投資関連法	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1977 年投資促進法(1992 年改訂)</li> <li>- 1972 年外国人事業規制法 (外国人の事業活動を制限する業種を定める。→2000 年、外国人事業法施行)</li> <li>- 投資委員会布告</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1994 年投資法 (Law on Investment) (2003 年改正)</li> <li>- 州・特別市投資小委員会の設立に関する政令 (Sub-Decree on the Establishment of the Sub-Committee on Investment of the Provinces-Municipalities of the Kingdom of Cambodia)</li> <li>- 2005 年改正定投資法施行に関する政令 No.111 (Sub-Decree No. 111 on the Implementation of the Law on the Amendment to the Law on Investment)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2006 年共通投資法及び統一会社法 (Law on Investment, Enterprise Law)</li> </ul> <p>(1996 年ベトナム外国投資法 1998 年内国投資奨励法 2000 年ベトナム外国投資法の一部条項の修正及び補足に関する改正法)</p>

<sup>1</sup> 本表は、JETRO ホームページ、JBIC 各国の投資環境報告を中心に、関係資料から抜粋整理したもの。

<p>外 資 比 率 等</p>	<p>3 部門 43 業種について外資比率 51%以上を規制（外国人事業法 99 年改正法）以外は 100% 出資可</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 農林水産業</li> <li>・ 国家安全・文化等に影響ある産業<sup>2</sup></li> <li>・ 外国人に対して競争力が不十分な産業（21 業種）<sup>3</sup></li> </ul>	<p>・ 禁止投資分野（Sub-Decree No. 111）以外は 100%出資可</p> <p>禁止分野</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 向精神剤、麻酔・麻薬製造・加工</li> <li>・ 有毒化学物質、防虫剤、WHO 等で禁じられた化学物質を含む製品</li> <li>・ 廃棄物輸入による発電</li> <li>・ 森林法（Forestry Law）で禁止された森林開拓事業</li> <li>・ その他法律で禁じられた投資</li> </ul>	<p>禁止・条件付投資分野以外は 100%出資可（2006 年 9 月 22 日 Decree No.108/ND-CP, Appendix C)</p> <p>1)禁止分野</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国防国家安全</li> <li>・ 歴史文化遺産等</li> <li>・ 国民の健康・環境</li> <li>・ 有害廃棄物処理</li> </ul> <p>2)条件付投資分野</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国防・国家安全</li> <li>・ 金融・銀行</li> <li>・ 国民の健康</li> <li>・ 文化・情報・新聞・出版</li> <li>・ 娯楽</li> <li>・ 不動産</li> <li>・ 天然資源・環境</li> <li>・ 教育訓練</li> <li>・ 特別法に該当する分野</li> </ul>
<p>土 地 所 有</p>	<p>土地取得不可<sup>4</sup></p>	<p>土地取得不可</p>	<p>土地取得不可（国に対して賃貸料を支払う）</p>

<sup>2</sup> 内閣の承認による商業大臣の許可がある場合は可。

<sup>3</sup> 外国事業委員会の承認による局長の許可がある場合は可。

<sup>4</sup> 1999 改正土地法：4,000 パーツ以上の投資を条件に 1 ライ（1,600 平方メートル）以下の住居用土地取得可。

<p>規制措置</p>	<p>1) 外資系は最低資本金 200 万バーツ (外国人事業法特別認可業種は 300 万バーツ) (タイ企業に最低資本金制限なし)                  2) 投資委員会の奨励を受ける場合：                  ・最低 100 万バーツ(土地及び運転資金を除く)の投資金額が必要                  ・投資額 5 億バーツ未満(土地及び運転資金を除く)のプロジェクトは、売上収入の 20%以上の付加価値が必要</p>	<p>外資に対する規制措置は、Sub-Decree No.111 による上記“禁止分野”以外に特に制限なし (優遇措置非適格規定があるのみ)</p>	<p>各事業法により個別に規制 (“外資”としての規制無し)                   事業条件遵守、金融機関の最低資本金要件、国内供給過多に対する緊急措置的規制等、外資規制的色彩は特にない。</p>
<p>現地化政策</p>	<p>1) 輸入関税を原材料、部品、完成品で差をつける。                  2) 投資奨励業種認可要件：付加価値率 20%                  3) BOI によるセーフガード目的の輸入課徴金・制限                  4) BOI 認可に伴う国産品使用の要請(義務ではない)                  5) 国産化達成率に応じた特典                  6) 政府調達の際の国産品調達促進</p>		
<p>奨励対象業種</p>	<p>7 分野 129 業種 (2009 年時点)                  1) 農業・農産品                  2) 鉱業、セラミクス、基本材料                  3) 軽工業                  4) 金属製品、機械、運輸機器                  5) 電子・電気部品                  6) 化学、紙、プラスチック                  7) サービス・公共施設</p>	<p>優遇措置に係る投資許可は、投資家または投資企業に対して発行されるのではなく、投資プロジェクトを対象に発行される。(投資ライセンスを受領したプロジェクトは「適格投資プロジェクト (Qualified Investment Project: QIP)」)                   ・QIP は法人税の免税ないしは特別償却の適用を選択できる。</p>	<p>8 分野：特別投資優遇分野 26 業種、投資優遇分野 53 業種 (2006 年共通投資法) (2006 年 9 月 22 日 Decree No.108/ND-CP, Appendix A)                   1) 素材・新エネルギー、ハイテク・バイオ、IT                  2) 水産品養殖・加工、食塩                  3) 技術、科学 R&amp;D                  4) 労働集約産業                  5) インフラ・大規模プロジェクト                  6) 教育・訓練、医療</p>

<p>奨励措置</p>	<p>1. 機械輸入税免除 2. 法人税免除（8年間、投資資金の100%の上限あり） 2-1. 国益誘導事業(特別重要業種)は上限無し 3. その他 3 ゾーン割り優遇措置（輸出のための原材料・資材の輸入税免除等を含む）</p> <p>最近の傾向としては、省エネ・代替エネルギー、環境、新商品開発技術・生産性向上に対して、法人税・輸送/電力コストに係る税控除など。（「持続的発展のための投資奨励（2010年4月23日布告 2/2553号）」Investment Promotion for Sustainable Development, BoI Announcement as of April 23, 2010）</p> <p>地域統括事務所（ROH: Regional Operating Headquarter）税制優遇（2010年11月5日勅令 508版）（「2010-Royal Decree No. 508」）</p> <p>投資奨励法（Investment Promotion Act）による奨励措置</p> <p>タイ工業団地公社法（Industrial Estate Authority Act）による奨励措置</p>	<p>・法人税免税制度（選択制）：タックス・ホリデーの期間は、「始動期間（Trigger period）」+3年間+「優先期間（Priority Period）」（合計最長9年間）で構成される。 ・優先期間は以下の5分野を対象として規定される。</p> <p>1) 軽工業プロジェクト 2) 重工業プロジェクト 3) 観光業プロジェクト 4) 農業・農産業プロジェクト 5) 基幹インフラ・プロジェクト</p> <p>・産設備及び建設材料等の免税輸入制度</p> <p>1) 国内志向型 QIP（Domestically oriented QIPs）：生産設備、建設資材及び輸出品生産のための生産投入材 2) 輸出志向型 QIP（Export oriented QIPs）（製造保税倉庫制度を選択するか、既に選択しているものを除く）：生産設備、建設資材、原材料、中間財、副資材 3) 裾野産業 QIPs（Supporting Industry QIPs）：生産設備、建設資材、原材料、中間財、生産投入用副資材。但し裾野産業 QIP が製品を 100%輸出企業に提供しなかった場合や直接輸出しなかった場合においては、その部分について輸入関税及びその他の税金を支払うことを要する。</p>	<p>7) 伝統工芸 8) その他奨励産業</p> <p>法人税優遇（特別奨励投資地域：10%15年、奨励投資地域 20%10年）（通達 Circular 130/2008/TT-BTC）</p> <p>要件により、免税4年その後減税50%9年（通達 Circular 130/2008/TT-BTC）、免税4年、減税（50%）5年</p> <p>科学技術分野、環境保護分野で、法人税、付加価値税、土地使用権等の登録の印税免除、土地賃貸料・使用料免除等の優遇措置あり</p> <p>奨励投資地域（2006年共通投資法 28条）（2006年9月22日 Decree No.108/ND-CP, Appendix B）</p> <p>・社会経済状況が困窮している地域（奨励地域） ・社会経済状態が特に困窮している地域（特別奨励地域） ・工業団地・ハイテク区・輸出加工区・経済区</p> <p>内外を問わず奨励業種に固定資産及び国内で製造されていない特定の物品の輸入については、輸入関税は免除</p> <p>奨励地域に投資する企業は土地使用料の優遇措置、特別優遇業種に属する案件については土</p>
-------------	---	--	--

奨励措置	<p>BOI ゾーン（地域）別投資優遇措置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第 1 ゾーン：バンコク首都圏 6 県</li> <li>・第 2 ゾーン：首都圏周辺 11 県＋プーケット</li> <li>・第 3 ゾーン：低所得とインフラ開発の低い他の 59 県</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行法に規定される場合を除き、輸出税を 100%免税される。</li> <li>・CDC または PMIS の認可を受けた場合には、QIP の権利・特典を、QIP を取得または吸収した者に移転ないしは譲渡できる。</li> </ul>	<p>地使用料が免除</p> <p>付加価値税 10% (外国パートナーからの輸出を前提とした委託加工の輸入は付加価値税免税)</p>
法人税	<p>通常 30% (申告納税年 2 回)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規上場企業は 25%、2 部上場 20% (3 年間) 等の各種特例あり</li> </ul>	<p>法人所得税：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・20% (投資優遇措置として 9%ないし 0%税率が適用される場合を除く)</li> <li>・30% (天然資源開発の場合)</li> <li>・配当に対する追加所得税</li> </ul> <p>20% : QIP 税率 0%法人 12.08% : QIP 税率 9%法人 0% : 税率 20%法人</p>	<p>通常 25% (石油・ガスはプロジェクト毎に 32～50%の範囲) 原則暦年を課税年度</p>
その他税	<p>付加価値税 7%</p> <p>個人所得税 (0～37%の累進課税)</p> <p>特定事業税 (0.11～3.4%)</p>	<p>付加価値税：標準税率 5%</p> <p>登録税 (Patent Tax)：約 300 ドル</p>	<p>付加価値税：標準税率 10%、政策的見地から一部取引に 0%と 5%が適用、(一部の財・サービスは付加価値税の課税対象から外されている。通達 Circular 129/2008/TT-BTC)</p> <p>外国契約者税</p> <p>環境保護税</p>
関税	<p>一般関税</p> <p>CEPT：0%</p> <p>EPA/FTA</p>	<p>輸入税：4 区分 (0,7,15,35%)</p> <p>輸出税：主として 10%</p>	<p>輸入関税：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・標準関税率：優遇輸入関税率一覧に定められている優遇関税率より 50%高く設定</li> <li>・優遇関税率：優遇税率は、ベトナムとの間で互惠関税協定を締結している通商国からの輸入物品に適用される。国内法により物品毎に規定される。</li> <li>・特別優遇関税率：特別優遇税率は、自由貿易地域や共通関税制度の一環として、国際貿易</li> </ul>



<p>関税</p>			<p>の連携強化に向けて、またはその他特別優遇措置の対象となる場合において、ベトナムとの間で特別優遇輸入関税に関する協定を締結している通商国または国家連合からの輸入物品に対し適用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・その他：国内の関税法令により、個別に優遇税率が適用：国内の関税法令により、個別に優遇税率が適用（電子部品、自動車部品等）</li> </ul> <p>輸出関税：ココナッツ、鉱物資源、木材など 3～30%</p>
<p>経済特区・工業団地</p>	<p>1. 新タイ工業団地公社法 タイにおける工業団地に関しては、タイ工業団地公社法 (Industrial Estate Authority Act) に基づいて、タイ工業団地公社 (IEAT: Industrial Estate Authority Thailand)が実施運営する投資奨励制度がある。 タイ工業団地公社法では、工業団地を使用する企業の競争条件を強化することを目的に 2007年に改正が行われ、2008年1月8日に新タイ工業団地公社法として施行された。IEATの工業団地には BOI のように奨励対象業種というものはなく、外国企業の場合には、タイの工業、技術、産業発展に貢献する企業で、工業団地の環境を阻害するものでなければ、原則として工業団地への入居が認められる。同法では工業団地を以下の二つのゾーンに区分して、以下の特典を規定している。</p>	<p>1. カンボジア経済特別区委員会 (Cambodian Special Economic Zone Board: CSEZB) カンボジアにおいては、経済特別区(経済特区)の促進を図るために、カンボジア開発評議会 (Council for the Development of Cambodia: CDC)内に、カンボジア経済特別区委員会 (CSEZB)を設置し、各経済特区には、その下部組織である経済特区管理委員会を配置し、投資プロジェクトの登録から貿易手続きに係る許可等を一括して提供している。2012年5月現在、21カ所の経済特区(SEZ)が、カンボジア開発評議会によって認可されている。  経済特区の基本概念と条件について、経済特区政令は次のように定めている (第 2 条及び 3.1.1 条)。 ・ 経済特区とは、全ての産業とそれに関連す</p>	<p>奨励投資地域(2006年共通投資法 28 条) (2006年 9 月 22 日 Decree No.108/ND-CP, Appendix B) に該当する優遇措置に準拠する。</p> <p>ベトナム全土には、150以上の工業団地が設立されている。各工業団地では、管理委員会によって、制度的にワンストップサービスが提供されている。北部約 50カ所以上、中部ダナンに 5カ所及びハイテクパーク 1カ所、南部にハイテクパークを含めて約 90カ所以上。土地は使用権。</p>

<p>経済特区・工業団地</p>	<p>なお、民間企業が造成・運営・管理する工業団地 (Industrial Park、Industrial Zone と称されている) については、基本的に IEAT の工業団地と同様の特典は無いが、BOI の認可を得ている場合は、相応の特典が享受できる場合がある。</p> <p>2. 新タイ工業団地公社法による特典</p> <p>(1) 一般工業区(GIZ: General Industrial Zone)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工業地域で土地を所有することができる</li> <li>・工業地域で働く目的のために外国の技術者及び専門家を採用できる。</li> <li>・上記の外国人技術者・専門家・家族の入国査証、あるいは外国人労働許可証の取得が容易になる</li> <li>・外国通貨の送金を行うことができる</li> </ul> <p>上記の一般的な特典の他に、GIZ では輸送、倉庫、トレーニングセンター、クリニックなどのサービス事業を行うことができる。又これらの事業者は事業を行うために必要な土地を所有することができる。</p> <p>(2) 自由事業区 (IEAT Free Zone)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商品の生産に使用される機械、設備、機材、原料等にかかる輸出税、輸入関税、付加価値税 (VAT)、物品税について免税を含む税特典がある。</li> </ul>	<p>る活動を集積するための経済セクター開発を目的とする特別な地域であり、一般工業区 (General Industrial Zones) 及び/または輸出加工区(Export Processing Zone : EPZ)を有する。各経済特区は生産地域 (Production Area) を有し、自由商業地域 (Free Trade Area)、サービス地域 (Service Area)、住居地域 (Residential Area) 及び観光地域 (Tourist Area) が設置されることもある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・明確な位置と地理的な境界を有する 50 ヘクタール以上の土地を有すること</li> <li>・「輸出加工区」、「自由商業地域」及び特区内の各工場をフェンスで囲うこと</li> <li>・管理事務所、特区管理事務所を設置し、必要な全てのインフラが供給されること</li> <li>・下水施設、排水処理施設、固形廃棄物の貯蔵・管理所、環境保護施設、その他必要と考えられる関連インフラが備わっていること</li> </ul> <p>なお、経済特区は政府、民間業者、またはそれらの合弁企業のいずれによっても開発することができる (経済特区政令第 3.1.2 条)。</p> <p>2. 2003 年の改正投資法による優遇措置</p> <p>経済特区に立地する QIP は、改正投資法に規定される、他の QIP に対するのと同様の優遇措置及び特典を付与される。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関税その他の税に関し、他の QIP と同様の優遇措置の対象となる。</li> </ul>	
------------------	--	---	--

<p>経済特区・工業団地</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工業地域で土地を所有することができる。</li> <li>・工業地域で働く目的のために外国の技術者及び専門家を採用できる。</li> <li>・上記の外国人技術者・専門家・家族の入国査証、あるいは外国人労働許可証の取得が容易になる</li> <li>・外国通貨の送金を行うことができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・付加価値税を 0%とする優遇措置対象の特区内投資家については、生産投入財輸入時において免除される付加価値税の額が記録され、製品として輸出された時に記録が消去される。製品を国内に出荷した場合には、記録に従い、その量に応じた付加価値税を支払うことを要する。</li> <li>・特区開発業者、特区内投資家または外国人従業員は、特区における全ての投資収益や特区内で受領する給与を国外の銀行へ送金できる権利を有する。</li> <li>・外国人としての非差別的取り扱い、非国有化、自由価格の保証が与えられる。</li> <li>・総従業員の 10%まで外国人管理者、技術者または専門家を雇用することができる（経済特区政令第 11 条）。</li> <li>・特定輸入物資に関する VAT 課税停止措置</li> <li>・国境から 20km 以内に立地する経済特区の場合、輸出入の通関手続きが簡素化されている（2008 年 9 月 11 日付け経済財務省省令 No. 734）</li> </ul> <p>義務として以下が規定されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特区開発業者は労働・職業訓練省と協力し、カンボジア人作業員及び職員の訓練を促進し、新規の知識や技能を向上させる義務を負う（経済特区政令第 12 条）。</li> </ul>	
------------------	---	--	--

注：上記業種・分野・対象等に関しては表比較のために正式名称を一部省略して記載している場合がある。

## 付属資料 2

貿易総額に対する ASEAN 域内外  
貿易額の割合(2010年)

付属資料2 The Share of Intra/Extra ASEAN Trade to the Total Value to Trade (2010)

HS code	Description	Share of the Commodities in the Intra/Extra Trade (%)				Share to the Total Export/Import (%)			
		Intra-ASEAN		Extra-ASEAN		Intra-ASEAN		Extra-ASEAN	
		Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports
01	Live animals	0.12	0.15	0.14	0.00	90.66	40.36	9.34	59.64
02	Meat and edible meat offal	0.04	0.03	0.04	0.01	52.98	3.94	47.02	96.06
03	Fish, crustaceans & aquatic invertebrates	0.37	0.40	0.39	1.05	10.61	23.62	89.39	76.38
04	Dairy produce; birds eggs; honey and other edible animal products	0.27	0.28	0.28	0.06	59.83	17.27	40.17	82.73
05	Other products of animal origin	0.00	0.01	0.01	0.01	15.94	8.79	84.06	91.21
06	Live trees, plants; bulbs, roots; cut flowers & ornamental foliage	0.02	0.03	0.02	0.03	17.03	38.55	82.97	61.45
07	Edible vegetables & certain roots & Tubers	0.18	0.20	0.19	0.24	19.83	18.60	80.17	81.40
08	Edible fruit & nuts; citrus fruit or melon peel	0.16	0.22	0.19	0.28	16.55	23.72	83.45	76.28
09	Coffee, tea, mate & spices	0.19	0.17	0.18	0.36	14.81	48.54	85.19	51.46
10	Cereals	1.03	1.35	1.19	0.62	35.63	32.47	64.37	67.53
11	Milling products; malt; starch; inulin; wheat gluten	0.16	0.24	0.20	0.13	29.03	28.98	70.97	71.02
12	Oil seeds & oleaginous fruits; miscellaneous grains, seeds & fruit; industrial or medicinal plants; straw & fodder	0.07	0.09	0.08	0.05	30.45	9.00	69.55	91.00
13	Lac; gums, resins & other vegetable sap & extracts	0.01	0.01	0.01	0.02	15.15	12.62	84.85	87.38
14	Vegetable plaiting materials & other vegetable products	0.02	0.01	0.01	0.01	31.38	50.06	68.62	49.94
15	Animal or vegetable fats and oils and their cleavage products; prepared edible fats; animal or vegetable waxes	1.78	1.47	1.63	3.70	13.84	85.85	86.16	14.15
16	Edible preparations of meat, fish, crustaceans, mollusks or other aquatic invertebrates	0.11	0.13	0.12	0.94	3.68	7.81	96.32	92.19
17	Sugars and sugar confectionary	0.66	0.97	0.81	0.18	54.73	46.65	45.27	53.35
18	Cocoa and cocoa preparations	0.43	0.46	0.45	0.31	31.62	60.12	68.38	39.88
19	Preparations of cereals, flour, starch or milk; bakers wares	0.55	0.51	0.53	0.22	45.57	55.81	54.43	44.19
20	Preparations of vegetables, fruit, nuts or other plant parts	0.10	0.09	0.10	0.29	10.71	12.44	89.29	87.56
21	Miscellaneous edible preparations	0.57	0.57	0.57	0.19	50.45	42.83	49.55	57.17
22	Beverages, spirits and vinegar	0.73	0.34	0.54	0.12	66.28	28.01	33.72	71.99
23	Food industry residues & waste; prepared animal	0.21	0.30	0.25	0.19	27.36	13.15	72.64	86.85
24	Tobacco and manufactured tobacco substitutes	0.50	0.33	0.42	0.08	68.28	46.39	31.72	53.61
25	Salt; sulfur; earth & stone; lime & cement plaster	0.37	0.63	0.49	0.10	56.26	48.36	43.74	51.64
26	Ores, slag and ash	0.23	0.14	0.19	1.16	6.27	12.07	93.73	87.93
27	Mineral fuels, mineral oils & products of their distillation; bitumin substances; mineral wax	21.36	21.79	21.57	11.54	38.20	44.36	61.80	55.64
28	Inorganic chemicals; organic or inorganic compounds of precious metals, of rare-earth metals, of radioactive elements or of isotopes	0.29	0.28	0.28	0.19	33.41	12.86	66.59	87.14
29	Organic chemicals	2.25	2.19	2.22	2.14	25.95	29.71	74.05	70.29
30	Pharmaceutical products	0.29	0.27	0.28	0.65	13.02	11.06	86.98	88.94
31	Fertilizers	0.32	0.27	0.29	0.04	72.10	13.37	27.90	86.63
32	Tanning or dyeing extracts; tannins & derivatives; dyes, pigments & coloring matter; paint & varnish; putty & other mastics; inks	0.42	0.33	0.38	0.15	48.09	20.45	51.91	79.55
33	Essential oils and resinoids; perfumery, cosmetic or toilet preparations	0.81	0.71	0.76	0.39	41.33	33.96	58.67	66.04
34	Soap; waxes; polish; candles; modeling pastes; dental preparations with basis of plaster	0.37	0.36	0.37	0.23	35.49	37.73	64.51	62.27
35	Albuminoidal substances; modified starch; glues; enzymes	0.13	0.15	0.14	0.08	35.54	24.52	64.46	75.48
36	Explosives; pyrotechnic products; matches; pyrophoric alloys; certain combustible	0.01	0.02	0.02	0.00	49.89	28.80	50.11	71.20
37	Photographic or cinematographic goods	0.08	0.04	0.07	0.02	56.01	11.89	43.99	88.11
38	Miscellaneous chemical products	0.92	0.75	0.84	0.81	27.47	21.55	72.53	78.45
39	Plastics and articles thereof	3.60	3.66	3.63	2.41	33.28	32.33	66.72	67.67
40	Rubber and articles thereof	1.76	2.22	1.98	3.91	13.06	31.80	86.94	68.20
41	Raw hides and skins (other than furskins) and	0.12	0.14	0.13	0.07	36.64	21.79	63.36	78.21
42	Leather articles; saddlery and harness; travel goods, handbags & similar; articles of animal gut [not silkworm gut]	0.12	0.06	0.10	0.19	17.89	11.28	82.11	88.72
43	Furskins and artificial fur; manufactures thereof	0.00	0.00	0.00	0.00	27.92	4.08	72.08	95.92
44	Wood and articles of wood; wood charcoal	0.45	0.61	0.53	1.28	10.54	43.09	89.46	56.91
45	Cork and articles of cork	0.00	0.00	0.00	0.00	48.46	30.01	51.54	69.99
46	Manufactures of straw, esparto or other plaiting materials; basketware & wickerwork	0.00	0.00	0.00	0.03	4.35	25.78	95.65	74.22
47	Wood pulp and waste of paper or paperboard	0.09	0.11	0.10	0.20	13.19	11.54	86.81	88.46
48	Paper and paperboard, articles of paper pulp	1.11	1.17	1.14	0.62	37.39	38.87	62.61	61.13
49	Printed books, newspapers, manuscripts, etc.	0.29	0.15	0.22	0.56	14.65	15.62	85.35	84.38
50	Silk, including yarns and woven fabric thereof	0.01	0.00	0.00	0.01	28.31	5.61	71.69	94.39
51	Wool & animal hair, including yarn & woven	0.00	0.00	0.00	0.01	5.11	4.76	94.89	95.24
52	Cotton, including yarn and woven fabric thereof	0.18	0.21	0.20	0.23	21.40	10.33	78.60	89.67
53	Other vegetable textile fibers; paper yarn and woven fabrics of paper yarn	0.00	0.00	0.00	0.01	2.63	2.56	97.37	97.44

HS code	Description	Share of the Commodities in the Intra/Extra Trade (%)				Share to the Total Export/Import (%)			
		Intra-ASEAN		Extra-ASEAN		Intra-ASEAN		Extra-ASEAN	
		Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports
54	Manmade filaments, including yarns & woven	0.25	0.21	0.23	0.29	22.00	19.50	78.00	80.50
55	Manmade staple fibres, including yarns & woven fabrics	0.27	0.32	0.30	0.43	17.52	18.34	82.48	81.66
56	Wadding, felt and nonwovens; special yarns; twine, cordage, ropes and cables and articles	0.10	0.10	0.10	0.07	34.63	23.53	65.37	76.47
57	Carpets and other textile floor coverings	0.02	0.02	0.02	0.03	19.74	19.89	80.26	80.11
58	Special woven fabrics; tufted textile fabrics; lace; tapestries; trimmings; embroidery	0.04	0.05	0.05	0.03	30.81	11.61	69.19	88.39
59	Impregnated, coated, covered or laminated textile fabrics; textile articles for industrial use	0.07	0.06	0.06	0.07	24.86	10.69	75.14	89.31
60	Knitted or crocheted fabrics	0.20	0.19	0.19	0.03	71.90	12.45	28.10	87.55
61	Apparel articles and accessories, knitted or	0.14	0.22	0.18	1.77	2.60	20.47	97.40	79.53
62	Apparel articles and accessories, not knitted or crocheted	0.15	0.12	0.14	1.41	3.52	13.58	96.48	86.42
63	Other textile articles; needlecraft sets; worn clothing and worn textile articles; rags	0.10	0.07	0.08	0.14	18.41	19.61	81.59	80.39
64	Footwear, gaiters and the like and parts thereof	0.17	0.15	0.16	0.97	5.39	19.42	94.61	80.58
65	Headgear and parts thereof	0.01	0.00	0.01	0.03	5.96	10.23	94.04	89.77
66	Umbrellas, walking-sticks, seat-sticks, riding-crops, whips, and parts thereof	0.00	0.00	0.00	0.00	19.15	8.28	80.85	91.72
67	Prepared feathers, down and articles thereof; artificial flowers; articles of human hair	0.00	0.00	0.00	0.04	1.33	4.80	98.67	95.20
68	Articles of stone, plaster, cement, asbestos, mica or similar materials	0.17	0.19	0.18	0.07	45.54	33.36	54.46	66.64
69	Ceramic products	0.13	0.13	0.13	0.15	23.00	20.25	77.00	79.75
70	Glass and glassware	0.36	0.43	0.40	0.26	32.00	36.14	68.00	63.86
71	Natural or cultured pearls, precious or semiprecious stones, precious metals and metals clad therewith and articles thereof; imitation	1.52	1.52	1.52	2.39	17.55	17.05	82.45	82.95
72	Iron and steel	1.44	1.43	1.44	0.42	53.45	13.88	46.55	86.12
73	Articles of iron or steel	1.68	1.73	1.70	0.78	41.61	26.29	58.39	73.71
74	Copper and articles thereof	1.51	1.16	1.34	0.56	47.22	34.31	52.78	65.69
75	Nickel and articles thereof	0.02	0.01	0.02	0.25	3.12	5.12	96.88	94.88
76	Aluminum and articles thereof	0.55	0.53	0.54	0.31	36.92	18.09	63.08	81.91
78	Lead and articles thereof	0.05	0.04	0.04	0.01	61.85	13.37	38.15	86.63
79	Zinc and articles thereof	0.04	0.04	0.04	0.03	34.75	11.63	65.25	88.37
80	Tin and articles thereof	0.59	0.44	0.52	0.24	44.91	71.94	55.09	28.06
81	Other base metals; cermets; articles thereof	0.01	0.02	0.01	0.03	11.23	10.87	88.77	89.13
82	Tools, implements, cutlery, spoons & forks of base metal & parts thereof	0.24	0.15	0.20	0.16	33.68	13.34	66.32	86.66
83	Miscellaneous articles of base metal	0.27	0.26	0.26	0.13	40.85	28.74	59.15	71.26
84	Nuclear reactors, boilers, machinery and mechanical appliances; parts thereof	13.41	12.00	12.72	11.33	28.32	22.45	71.68	77.55
85	Electric machinery, equipment and parts; sound equipment; television equipment	22.20	21.92	22.06	18.45	28.66	28.46	71.34	71.54
86	Railway or tramway. Locomotives, rolling stock, track fixtures and parts thereof; mechanical & electro-mechanical traffic signal equipment	0.03	0.04	0.03	0.01	44.71	17.84	55.29	82.16
87	Vehicles, (not railway, tramway, rolling stock); parts and accessories	3.67	4.75	4.19	2.38	33.96	32.60	66.04	67.40
88	Aircraft, spacecraft, and parts thereof	0.52	0.33	0.43	0.56	23.71	6.54	76.29	93.46
89	Ships, boats and floating structures	0.80	0.92	0.86	0.30	47.22	42.63	52.78	57.37
90	Optical, photographic, cinematographic, measuring, checking, precision, medical or surgical instruments/apparatus; parts & accessories	1.84	1.41	1.63	1.89	24.59	17.47	75.41	82.53
91	Clocks and watches and parts thereof	0.35	0.27	0.31	0.09	55.87	39.85	44.13	60.15
92	Musical instruments; parts and accessories thereof	0.03	0.03	0.03	0.06	13.01	19.78	86.99	80.22
93	Arms and ammunition; parts and accessories	0.01	0.01	0.01	0.00	36.63	7.71	63.37	92.29
94	Furniture; bedding, mattresses, cushions etc; other lamps & light fitting, illuminated signs and nameplates, prefabricated buildings	0.32	0.33	0.33	1.05	9.31	24.33	90.69	75.67
95	Toys, games & sports equipment; parts &	0.16	0.09	0.12	0.23	18.73	11.25	81.27	88.75
96	Miscellaneous manufactured articles	0.10	0.10	0.10	0.11	23.95	17.80	76.05	82.20
97	Works of art, collectors' pieces and antiques	0.01	0.01	0.01	0.01	26.70	14.43	73.30	85.57
98-99	Others	2.54	3.56	3.04	16.33	4.93	7.70	95.07	92.30
	Unallocated2/	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Total		100.00	100.00	100.00	100.00	25.02	25.83	74.98	74.17

Top 10 commodities in each category (intra/extra import/export)  
Over 85%

## 付属資料 3

### ASEAN プラス 1 の経済規模

付属資料 3 Economic Size of ASEAN Plus 1

Country Name	GDP (current US\$)	GDP per capita (current US\$)	GDP growth (annual %)	Exports of goods and services (BoP, current)	Imports of goods and services (BoP, current US\$)	Population (Total)	Population Ages 15-64 (% of total)	Population Age16-64
Brunei Darussalam	-	-	-	-	-	399,000	70.24	280,259
Cambodia	11,242,266,334	795	5.96	6,887,146,977	7,878,770,444	14,139,000	64.30	9,090,749
Indonesia	706,558,240,892	2,946	6.10	174,840,271,967	153,536,870,550	239,870,000	67.41	161,698,532
Lao PDR	7,296,361,374	1,177	8.45	2,257,398,891	2,323,546,717	6,201,000	61.62	3,821,014
Malaysia	237,796,914,597	8,373	7.19	231,714,166,030	189,498,832,712	28,401,000	64.89	18,430,500
Myanmar			10.42	8,197,939,424	5,172,575,227	47,963,000	69.23	33,206,312
Philippines	199,589,447,424	2,140	7.63	65,106,000,000	73,133,000,000	93,261,000	60.92	56,816,582
Singapore	208,765,019,308	41,120	14.47	470,792,640,356	408,189,832,721	5,077,000	73.59	3,736,160
Thailand	318,522,264,429	4,608	7.81	227,908,498,139	206,780,101,385	69,122,000	70.58	48,784,804
Vietnam	106,426,845,157	1,224	6.78	79,652,000,000	87,260,000,000	86,928,000	70.40	61,194,013
ASEAN	1,796,197,359,514	7,798	8.31	1,267,356,061,785	1,133,773,529,756	591,361,000	67.32	398,091,975
India	1,727,111,096,363	1,410	8.81	349,264,115,546	440,277,101,472	1,224,615,000	64.49	789,750,052
China	5,926,612,009,750	4,428	10.40	1,752,620,763,162	1,520,558,682,932	1,338,300,000	72.36	968,335,960
Japan	5,458,836,663,871	42,831	4.00	871,533,004,040	796,674,005,091	127,451,000	63.95	81,511,251

出典: World Development Indicator 2010



## 付属資料 4

ASEAN における自由貿易圏、  
経済連携協定の概要と運用状況

## 付属資料4 ASEANにおける自由貿易圏、経済連携協定の概要と運用状況

### (1) ASEAN 自由貿易圏 (AFTA) の概要と運用状況

#### 1) ASEAN 経済協同体 (AEC)と自由貿易協定概要

ASEANは、2003年のバリにおけるASEANサミットにおいて、ASEAN経済共同体(ASEAN Economic Community : AEC)の形成が地域統合のゴールであることを決定した。2007年には、2015年までのAEC実現に向けて、「ASEAN経済共同体ブループリント」(ASEAN Economic Community Blueprint)を作成した。モノの移動だけでなく、サービス、財の移動自由化、規格の相互承認、シングル・ウィンドウの創設、税関統合、投資、技術人材の移動の自由等を挙げた、より深化した統合に向けた制度の整備を目指した内容となっている。また、優先統合分野として、農業食品分野での協力、物流インフラ整備、消費者保護などを挙げている。加えて、地域としての競争力向上に向けた制度整備と統合について、競争政策、知的財産権、税制等に関する制度の統合についても方向性を示している<sup>1</sup>。

ASEANでは既に1992年からASEAN自由貿易地域のための共通効果特惠関税協定(Agreement on the Common Effective Preferential Tariff Scheme for the ASEAN Free Trade Area: ASEAN-CEPT)が調印されているが、経済統合促進に向けてASEAN-CEPTから包括的で、ASEAN-CEPTで指摘されていた課題を改善するように策定されているASEAN物品貿易協定(ASEAN Trade in Goods Agreement: ATIGA)が2008年12月に調印されている。

ASEAN-CEPTの枠組みでは1999年にASEAN6で2010年、新規加盟国では2015年をめどに関税を撤廃すること、2004年には、優先統合分野<sup>2</sup>ではASEAN6が2007年、CLMVで2012年1月までにCEPT関税を撤廃することが決められていた。ATIGAでは、更に、貿易円滑化、税関、任意規格、強制規格及び適合性評価措置、衛生植物検疫、貿易救済措置が新たに加えられた<sup>3</sup>。

### (2) ASEAN・中国FTA(ACFTA)の概要と運用状況

ACFTAではアーリーハーベスト(EH)品目を設定し、関税削減を行っている。こうした産品では早い段階で貿易量拡大の動きを見せる産品もあった。しかし、全体的には、①ASEAN・中国間の貿易額の多くを中間財が占めていて、こうした品目は既に輸出加工区等の制度によりASEAN・中国双方において無関税であったことなどから、効果が出にくい、②繊維、履物、輸送機械、一般機械、電気・電子機器などの主要な製品がSLもしくはHSL

<sup>1</sup> ASEAN, “ASEAN Economic Policy Blue Print”

<sup>2</sup> 農産物加工、自動車、エレクトロニクス、漁業、ゴム製品、繊維・衣類、木製品、航空、e-ASEAN、ヘルスケア、観光の11分野。石川(2009)による。

<sup>3</sup> 石川(2009)

に指定されており、関税の低減が進んでいないこと——などの理由から、未だに大きな影響は出ていないと考えられる<sup>4</sup>。

2012年以降 ASEAN6 と中国の間で SL 品目の関税低減・撤廃が行われることになり、2015年には CLMV では AFTA と共に ACFTA でもノーマルトラック品目の関税撤廃が行われるため、本格的な影響/効果について順次拡大していくものと考えられる。

### (3) ASEAN・インド FTA(AIFTA)の概要と運用状況

AIFTA は 2000 年代初頭から交渉が始まり、タイ・インド間で二国間のアーリーハーベストの枠組みが 2004 年に発効したが、その後交渉が難航し、2010 年に ASEAN・インド間の FTA が発効し、順次開始されている。総品目数の 80%に当たるノーマルトラックの一部(総品目数の 71%)を ASEAN5(フィリピンを除く)で 2013 年までに関税撤廃、残る 9%を 18 年までに撤廃する。CLMV 諸国に対してはインド側のスケジュールは変わらず、ノーマルトラックを 2018 年、2021 年に段階的に撤廃する。他方、自動車、繊維、化学品などのセンシティブトラック、高度センシティブトラックは削減スケジュールが前者で ASEAN5 が 2019 年年末(ただし、現在関税率 5%超のものは 16 年までに 5%まで引き下げ)、CLMV 諸国で 21 年までに関税撤廃する。インド側のみが高度センシティブトラック、特殊品目を設置し、税率引き下げ幅や引き下げそのもの、スケジュールに特別なカテゴリーを設けている。

インドの工業品に対する通常関税率では通常関税率 10%で、2011 年 1 月には ASEAN 5 に対して 5%まで引き下げられていることから、この優位を利用して既に東南アジアにおいて既に集積を有する産業から部品を中心とした輸出が増加し、インドにおいて加工組立て等を行っているという形態が見られる<sup>5</sup>。

インド側では多くの品目を例外品目としている一方で、ノーマルトラックの関税が引き下げられている品目では輸出額が増加している点を考慮すると、品目によってはインドにおける生産・物流等のネットワークと ASEAN 諸国での製品の競争力を組み合わせたインド市場への展開を模索する動きがはじまっていると考えられる。

### (4) 日アセアン包括的経済連携 (AJCEP)

AJCEP は 2008 年に署名、批准され、発効している。日本は東南アジア諸国と 2 国間での EPA を締結しているが、AJCEP では原産地証明に関して、累積規定を付して、日本、及び ASEAN 域内における付加価値率をもって原産地証明の規定を満たすとするため、域内での原材料・部品、加工/組み立て等の分業で成り立っている製品製造工程の状況に対して、最

<sup>4</sup> 福地亜希、BTMU ASEAN TOPICS (No.2010/7) 2010 年 12 月 16 日、東京三菱 UFJ 銀行、菅原淳一 (2006)、「開始語 1 年の ASEAN-中国 FTA (ACFTA) -ACFTA の効果と我が国企業による活用」、『みずほレポート』2006 年 8 月、みずほ総合研究所

<sup>5</sup> JETRO 海外調査部(2011)、「インド・ASEAN 流通ネットワーク調査」を参照。

終的に関税特権を得ることができる。関税削減・撤廃では、日本、ASEAN6、ベトナム CLM 諸国でそれぞれスケジュールを設定し、日本が品目の 90%を即時撤廃するほか、ASEAN6 が 90%の品目を即時撤廃または 10 年以内の撤廃、ベトナムが 15 年以内、CLM 諸国が 18 年以内の撤廃となっている。

AJCEP の効果については、2 国間での EPA による関税低減幅より更に有利になる場合もあり、一部効果が発現しつつある。例えば、ベトナムにおいては日本との2国間EPAにAJCEPが発効したことにより、ASEAN 諸国からの生地を輸入し、縫製を行った製品に対してもゼロ関税となるため、縫製品の輸出が増えている。2010 年では対日輸出が 21%増を記録している<sup>6</sup>。こうした経済連携協定による特権は、「カ」国の持つ GSP による免税特権に匹敵するものとなっており、競争力として大きな要素となっていることがわかる。

---

<sup>6</sup> JETRO(2012)、世界貿易投資報告 2011 年度