

2015年4月21日 全7頁

# 進むアジアの統合と日本企業への影響

## ASEAN を生産拠点としたインド市場へのアクセス拡大が

経済調査部

エコノミスト 増川 智咲

### [要約]

- ASEAN 経済共同体の発足は、東アジア地域における経済統合の深化へと波及するものとして期待されている。その代表例が、RCEP である。東アジアにおけるサプライチェーンの拡大により、2 国間 FTA を超えた包括的な経済統合の必要性が高まっている。特に、日本、中国、韓国、ASEAN がつながることで現地調達率の基準を満たしやすくなるメリットは大きい。
- RCEP 主要国における日系現地法人の売上、経常利益、設備投資額は、ともに他の地域を上回る水準である。その中でも ASEAN4 は、巨大な販売市場としての魅力に加え、加工品や消費財を他のアジア諸国に輸出する、第 3 市場への生産拠点としての役割を果たしている。
- ASEAN を生産拠点として第 3 市場へアクセスする方法として、タイを経由したインド市場への参入が挙げられる。インドの自動車産業は発展しているが、国内調達・生産・販売という、比較的閉鎖的な中で育ってきている。その点で、サプライチェーンを駆使して原材料コストを引き下げ、市場開拓を積極的に行ってきたタイとは異なる。
- RCEP 発足で、インド・タイ・日本が同じ経済域として統合されれば、投資環境が未整備であるインドに投資しなくとも、産業が蓄積されたタイの日系現地法人からインドへ部品を輸出するシナリオも考えられる。インドでは、RCEP 加入が国内産業界による反発のきっかけとなるだろうが、痛みを覚悟した上で地域のバリューチェーンに組み込まれる方がメリットが大きいとみられる。また、日本企業にとっては中国・韓国との競争の高まりに注意が必要だ。

## ASEAN 統合の深化は東アジア経済統合の深化へと波及する見込み

2015 年、ASEAN 経済共同体 (AEC) が発足する見通しだ。これに先駆け 2010 年に打ち出された「ASEAN 連結性マスタープラン」では、「人」、「ハードインフラ (物理的)」および「ソフトインフラ (制度)」の連結が明記された。これにより、財・サービス貿易、投資、国境を越えた人

の移動、輸送が段階的に自由化される。日本企業の利用率が高いとされる、ASEAN 自由貿易地域 (ASEAN Free Trade Area, AFTA) も AEC 発足に向けたブループリントの一環で、これまで財・サービス貿易の促進に貢献してきた経緯がある。

AEC 発足による効果として一般的に指摘されているのは、通関手続きの簡素化や、二重課税の防止、原産地規制の統一化、非関税障壁の削減等である。またそれらに限らず、AEC を通した ASEAN における統合の深化は、現在交渉中の東アジア地域包括的経済連携 (RCEP) といった地域をベースとした経済統合の深化へと波及するものと期待されている。本稿では、アジアの統合が日本企業の投資動向に与える影響を考察したい。

## RCEP 妥結を求める声は大きい

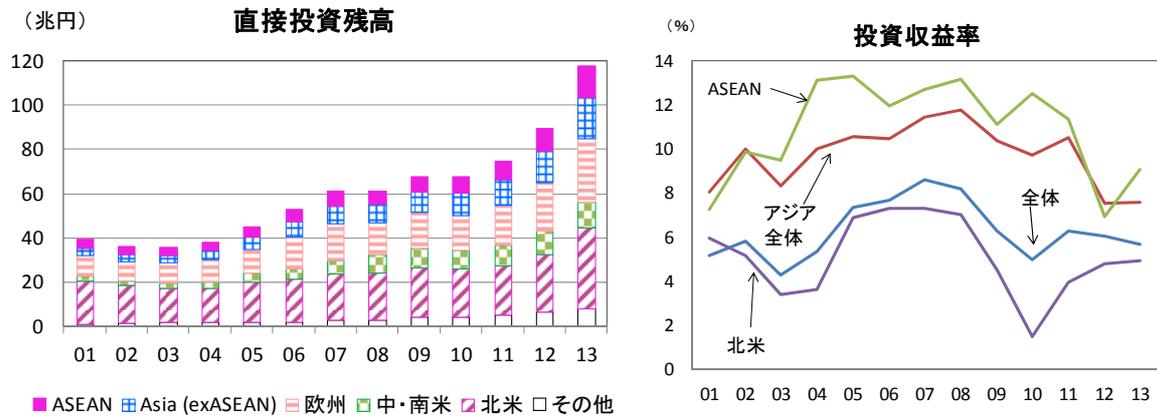
日本企業は、2000 年代を通して ASEAN への直接投資を積み増してきた。他の地域と比較して ASEAN への直接投資残高はそれほど大きくはないが、投資収益率を見ると平均を大きく上回っており、魅力的な投資先の一つであることが窺える (図表 1)。また、現在交渉中の RCEP は ASEAN という地域を超え加盟予定諸国の範囲が大きく広がることから、貿易・投資をさらに加速させるものと期待されている。

もともと、日本、中国、韓国、インド、オーストラリア/NZ<sup>1</sup>はそれぞれ ASEAN と個別に FTA (Free Trade Agreement) / EPA (Economic Partnership Agreement) を結んでおり、東アジア地域にはいくつもの 2 国間 FTA/EPA が蜘蛛の巣状に張り巡らされている (図表 2)。しかし、それぞれの FTA/EPA の自由化の程度やそれに係る規制が異なる他、現地調達率の基準を満たすことができない等、国境を越えた分業体制を敷いている企業からは、2 国間 FTA/EPA の使い勝手の悪さが指摘されてきた。その一例として、日中・日韓間の FTA が締結されていない点がしばしば指摘される。例えば、日本から供給された付加価値の高い部品を使って、ASEAN 諸国で加工・組立を行い、その製品を中国市場に輸出するケースである。ASEAN から中国に輸出する際、ASEAN-中国 FTA を用いるためには、ASEAN と中国の両方で調達した原材料、部品等の付加価値が全体の 40% 以上とならなくてはならない。しかし実際は、日本から輸入した付加価値の高い部品を使用していることから、それを除いた上で 40% という現地調達率を達成することができず、ASEAN-中国 FTA を使用することができない場合があった。

このように、東アジアにおけるサプライチェーンの拡大が、2 国間 FTA ではなく包括的な経済統合の必要性を高めてきた。特に、サプライチェーンのハブとなる ASEAN 経済が AEC 発足で結びつきを強める中、そこに日本、韓国、中国を取り込むことは必須という声は大きい。RCEP 発足が実現すれば、2 国間 FTA 以上に投資・貿易動向に大きな変化をもたらすだろう。

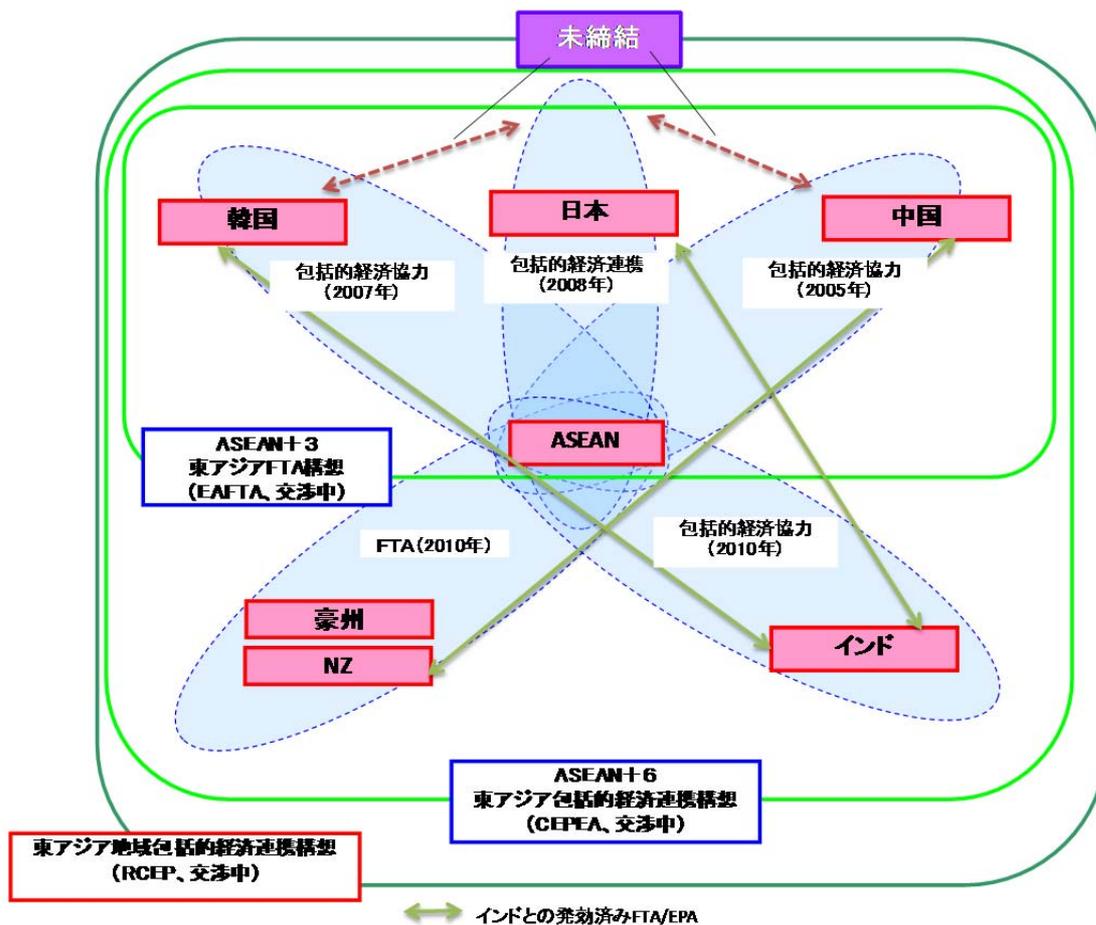
<sup>1</sup> オーストラリアと NZ はセットで ASEAN と FTA を締結した。

図表1 日本からの地域別直接投資残高と投資収益率



(出所) 日本銀行、財務省より大和総研作成

図表2 東アジアの経済統合



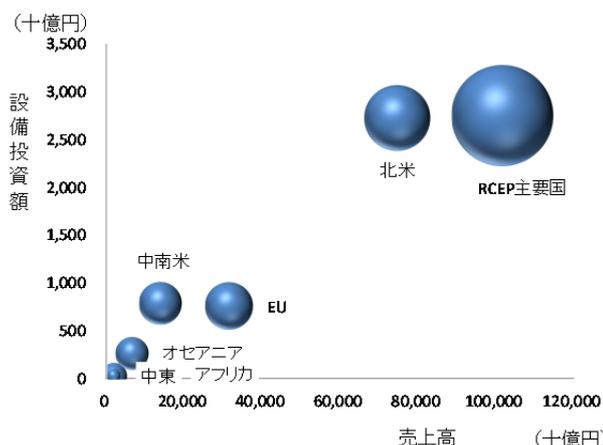
(出所) 各種資料より大和総研作成

### アジア地域における日系現地法人の動向

まず、日系海外進出法人の活動を確認すると、RCEP 主要国での売上高、経常利益、設備投資額の合計額はともに他地域の規模を上回っている (図表3)。これは、RCEP が日本の主要貿易・

投資相手国をカバーしているためである。2014年度の調査によると、RCEPの中心を成すASEAN<sup>2</sup>に進出している現地法人の約57%が「今後3年程度で販売機能を拡大する」と回答<sup>3</sup>している他、約24%の現地法人は「今後3年程度で汎用品生産機能を拡大する」と回答しており、それに併せて設備投資額も増やしている。

図表3 日系現地法人の地域別活動状況（2013年度、速報値）



(注) バブルの大きさは経常利益額。RCEP 主要国は、中国本土、香港、ASEAN4、NIEs3（シンガポール、台湾、韓国）が含まれる。

(出所) 経済産業省「海外事業活動基本調査」より大和総研作成

次に、RCEP 主要国の中でも特に、その成長性から日本企業の期待が大きい ASEAN4（インドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン）が果たす役割を確認したい。図表4は、ASEAN4と中国における日系法人企業の売上内訳である。これを見ると、中国では年々現地販売率が上昇し、2012年度には売上の約6割に上昇している。そして、残りの大半は日本向け輸出に充てられている。これに対し、ASEAN4では現地販売率が5割程度であり、残りの輸出については日本以外のアジアに向けられる比率が高い。これはASEAN4が、加工品や消費財を他のASEAN諸国や、インド、中国へ輸出する拠点となっていることを示唆している。つまり、ASEAN4は巨大な市場としての魅力だけでなく、サプライチェーンにおけるハブとしての優位性を有しているようだ。これは低労働コスト、インフラ整備に加え、アジア地域のコアな位置にある点も影響しているだろう。日本企業にとって、ASEAN4はRCEP地域における第3市場にアクセスする生産拠点として重要な役割を果たしていると言えるだろう。

<sup>2</sup> 比較可能なシンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナムの6カ国の合計。

<sup>3</sup> JETRO「2014年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査」（2015年3月11日）

図表4 日系法人企業のパフォーマンス

製造業(ASEAN4) (実額、兆円)	FY 2001	FY 2006	FY 2012	製造業(中国本土) (実額、兆円)	FY 2001	FY 2006	FY 2012
現地法人の売上額	8.72	15.97	20.89	現地法人の売上額	5.25	12.29	19.25
現地販売額	3.54	7.34	11.92	現地販売額	2.43	6.93	12.02
日本向け輸出額	2.18	3.87	3.02	日本向け輸出額	1.82	3.19	4.40
第三国向け輸出額	3.00	4.77	5.95	第三国向け輸出額	0.99	2.16	2.83
北米	0.47	0.53	0.40	北米	0.25	0.46	0.66
アジア	1.97	3.13	4.66	アジア	0.61	1.45	1.77
欧州	0.32	0.61	0.39	欧州	0.08	0.21	0.29
その他地域	0.23	0.50	0.51	その他地域	0.05	0.05	0.11
輸出比率(%)	59%	54%	43%	輸出比率(%)	54%	44%	38%
(割合)				(割合)			
現地法人の売上額	100%	100%	100%	現地法人の売上額	100%	100%	100%
現地販売額	41%	46%	57%	現地販売額	46%	56%	62%
日本向け輸出額	25%	24%	14%	日本向け輸出額	35%	26%	23%
第三国向け輸出額	34%	30%	28%	第三国向け輸出額	19%	18%	15%
北米	5%	3%	2%	北米	5%	4%	3%
アジア	23%	20%	22%	アジア	12%	12%	9%
欧州	4%	4%	2%	欧州	2%	2%	1%
その他地域	3%	3%	2%	その他地域	1%	0%	1%

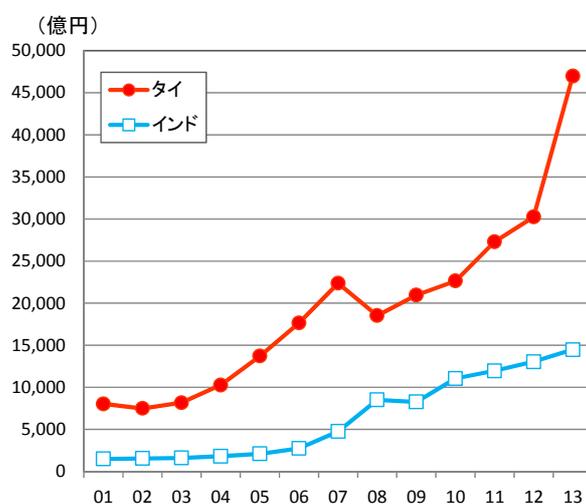
(注) 2001年度のみ、中国全体。着色は、本文で指摘した箇所。

(出所) 経済産業省「海外事業活動基本調査」より大和総研作成

## ASEAN4を生産拠点とした貿易の拡大へ

今後、ASEANを生産拠点とした第3市場へのアクセスは増加するものと予想される。その最大の理由は、制度や規制が統一されること、現地調達率のハードルが低くなることである。その一例として注目したいのが、インドの自動車関連産業である。日本からインドへの直接投資残高は、同様に大規模な自動車産業を有するタイと比較して小さい(図表5)。そのボトルネックとして頻繁に指摘されるのは、インフラの未整備、法制度の未整備、行政手続きの煩雑さ、税制・税務手続きの煩雑さ、代金回収上のリスクである。RCEPによる制度・規制の統一は、インドへの投資をある程度促進するだろうが、インフラや行政側の問題などインド政府に残される課題は大きい。

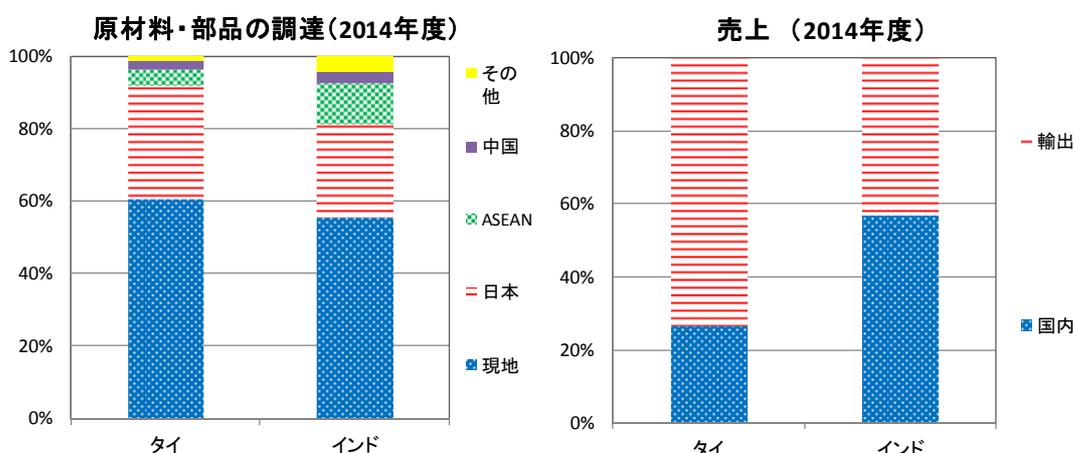
図表5 日本からの直接投資残高



(出所) 日本銀行より大和総研作成

インドとタイに進出した日系自動車法人企業の売上、仕入の内訳が図表 6 である。これによると、インドで生産された自動車の約 6 割が国内で販売されている。また、部品の調達においては現地と日本からの輸入が合計で約 8 割を占めている。現地調達は日系と地場サプライヤーからで、日本からの輸入は付加価値が高いため現地で生産できない部品が含まれる。つまり、インドの自動車産業は 2 国間の EPA/FTA が次々と結ばれる中にもあっても、国内生産・国内販売という国内マーケットを基盤とした産業として発展してきた。対照的に、タイは部品の調達を現地の日系企業や日本からの輸入に頼り、売上の大半を輸出に回すなど、グローバル戦略の拠点として捉えられている。

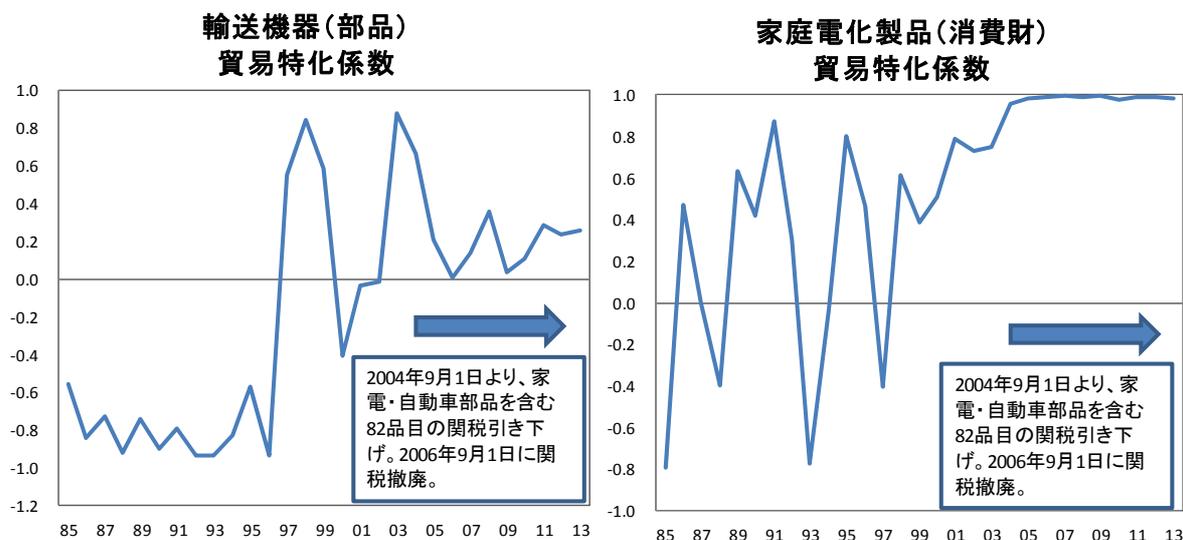
図表 6 タイ・インドにおける自動車の仕入・売上内訳



(出所) JETRO「在アジア・オセアニア日系企業実態調査 (2014 年度調査)」より大和総研作成

今後、RCEP 発足によりインド・ASEAN・日本が一本でつながれば、日本から供給された付加価値の高い部品も含め、域内の国・地域で調達した原材料、部品等の付加価値を現地調達分として幅広く加算できる可能性が高くなるため、現地調達率のハードルを越えやすくなる見込みだ。そうなれば、インフラや行政手続きに問題を抱えるインドに投資しなくとも、在 ASEAN 日系法人を經由して、低コストの部品をインド市場に送ることが可能となる。特に高度な自動車産業の基盤が整備されているタイからの部品輸出は増加するだろう。実際に、インド-タイ 2 国間 FTA において、家電製品・自動車部品の一部の関税が引き下げられて以降、タイのインドに対する輸送機器部品、家電消費財輸出の競争力は高まっている。それを示すものとして、図表 7 にある通り、この 2 つの産業においてタイの貿易特化指数はプラスの域で推移している。この傾向は、特に家電消費財で顕著である。このように、RCEP の発足はタイを含む ASEAN 諸国に進出した日系企業にとって、巨大なマーケットを抱えるインドへのアクセスを可能にするものと言える。

図表7 タイのインドに対する貿易特化係数



(注) 1に近づくほど、輸出競争力が高いことを意味する。

(出所) RIETI-TID より大和総研作成

## 日本・インド両方の課題は

インドでは、これまで EPA/FTA を締結しながら独自の複雑な制度・規制で実質的に国内産業を保護し、他国との競争を避けてきた経緯がある。そのため、RCEP 締結による競争の激化は懸念材料となる。特に、国内の反発は必至とみられ、インドが RCEP 交渉に消極的であるのもこれが原因の一つである。報道では、輸入関税を撤廃する品目比率（自由化率）を巡り交渉が難航しているとも言われており、インドが最も低い自由化率を求めているとされている。自由化率を低水準に留めたまま RCEP を締結することは、東アジア統合がもたらす効果を下げる。モデル政権に変わり、投資の呼び込みを加速させる意思が高まる中、RCEP 加入は痛みを伴うものの、地域のバリューチェーンに組み込まれる良い機会となるだろう。同時に、対外開放の恩恵を享受するには、インドの投資阻害要因を改善する必要がある。

翻って日本であるが、インド市場へのアクセスは新たな収益源となるとみられる。ただし、日本と同様、中国、韓国も同じ経路でインド市場に参入する可能性は高い。自動車産業においては、タイでの産業集積基盤や、早くからインド市場に参入した優位性を活かし、東アジアの投資戦略図の変化に対応していくことが必要となるだろう。