



「2013年度 調査統計委員会 海外現地調査」 報告

電子部品部

背景および目的

電子部品部会／調査統計委員会（旧統計・予測委員会）では委員会活動の一環として、毎年、海外注目地域に調査団を派遣しており、本年度は、6月2日～6月8日に中国リスクヘッジとしてのASEANの位置付け、インフラの現状と問題点、現地調達と部品需要、外資進出の優遇政策、日系企業のASEAN進出の目的、労働力確保と質、現場の生の声を聞きにバングラデシュ（ダッカ、チッタゴン）および東ASEAN [マニラ（フィリピン）、ジャカルタ（インドネシア）、マラッカ（マレーシア）] の現地調査を行いました。

調査概要

調査日程：2013年6月2日（日）～6月8日（土）

訪問先：＜東ASEAN班＞

フィリピン：Continental TEMIC AUTOMOTIVE (PHILS.), INC.
SIIX Logistics Phils, Inc.
Pricon Micro Electronics, Inc.
Mitsuba Philippines Corporation
JETRO MANILA

インドネシア：Toshiba Consumer Products Indonesia
P.T. Keihin Indonesia
The Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, Ltd(INDONESIA)

マレーシア：HONDA MALAYSIA SDN.BHD

＜バングラデシュ班＞

ダッカ：JETRO DHAKA
三菱東京 UFJ 銀行
バングラデシュ日本通運株式会社

チッタゴン：BEPZ Authority
LUNA LITE CO.,(BD)LTD.
CBC OPTRONICS(BD)CO.,LTD.
OP-SEED CO.,(BD)LTD

タイ：JETRO BANGKOK

フィリピンの基本構造及び投資状況

フィリピン経済は消費主導型（GDPの70%が個人消費）であり、貯蓄率は低くなっておりませんが、海外就労者からの送金がGDPの10%以上に達しております。

アジア通貨危機やIT不況で2000年代の投資は伸び悩みましたが、昨今はASEANの注目三カ国『VIP』（ベトナム、インドネシア、フィリピン）の一角として注目を集めており、中国リスクから輸出加工としての位置付けの意味合いが強くなっております。

フィリピンの投資状況

金額単位：百万ペソ	2010年	2011年			2012年（1-6月）		
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	構成比	伸び率 (同期比)
日本	58,333	77,360	30.2	32.6	22,346	35.7	0.4
オランダ	36,784	28,303	11.1	▲23.1	12,124	19.4	49.4
米国	13,144	70,397	27.5	435.6	6,382	10.2	▲57.4
韓国	31,132	14,146	5.5	▲54.6	4,853	7.8	13.9
タイ	—	—	—	—	4,167	6.7	—
合計（他国含む）	196,064	256,113	100.0	30.6	62,574	100.0	0.4

出所：フィリピン国家統計調整局

好調なフィリピンですが、通貨高により海外出稼ぎ労働者からの送金が目減りしており（GDPの7割が海外送金⇒個人消費低迷）、輸出が落ち込み企業の競争力も低下しております。送金に頼っている経済構造の変革、国内産業と雇用の創出が必要となっております（国内の製造業従事者は8.3%に過ぎず、マレーシア16.4%、タイ14.7%と比べ突出して少ない）。

フィリピンの魅力

投資先としてのフィリピンの魅力としては、労働者供給が十分であること、人件費上昇が緩やかでほぼ最低賃金からの雇用が可能であること、対日感情の良さ、明るく楽観的・ホスピタリティーのある気質、英語人材が豊富といった労働市場・労働力であること、法人税の免除等手厚い投資優遇措置があること、英語でのビジネスが可能であること、消費市場としての魅力や日本やASEAN各国からのアクセスの良さなどが挙げられます。

インドネシア投資状況及びインドネシアの評価

インドネシアでは、海外直接投資額は増加傾向にあり、特に二次産業の割合が増加しております。これは、進出企業の多様化（職種、企業の大小）と内需をターゲットとした投資が理由であると思われます。

日本から見たインドネシアの評価として、日本企業へのアンケートでは、インドネシアは、現地マーケットの今後の成長性から2012年度は3位に浮上しております。

また、インドネシアにおける二輪車の日系企業のシェアは圧倒的で99.9%、四輪車の日系企業のシェアは95.3%となっております。

インドネシアの課題と留意点

インドネシアにおける課題及び留意点を以下にまとめました。

高止まりの燃料補助金と インフラ投資予算不足	<ul style="list-style-type: none"> ■不十分な税収水準、削減できない燃料補助金、インフラ投資予算の不足 ■燃料補助金を削減すると、物価が高騰しインフレが進むジレンマ。
未成熟なインフラ	<ul style="list-style-type: none"> ■遅れている電気・道路整備状況 ■首都圏の交通渋滞は社会問題 ■工業団地は不足、価格も高騰中（工業団地拡張の動きが活発化）
不動産価格の高騰	<ul style="list-style-type: none"> ■ジャカルタ首都圏の商業不動産の価格、賃料が高騰中。

インフレ進行懸念	<ul style="list-style-type: none"> ■インフレ要因目白押し：燃料補助金削減、電気料金値上げ、最低賃金引き上げ ■食料品価格の上昇：ニンニク、赤たまねぎは急騰中
悪化する経常収支	<ul style="list-style-type: none"> ■貿易収支悪化（資源価格下落の輸出減・内需拡大の輸入増）⇒経常収支悪化 ■製造業発展による輸出力強化が課題だが、直接投資・証券投資に依存。
進行するルピア安と中銀介入の限界	<ul style="list-style-type: none"> ■十分ではない外貨準備高⇒ルピア安を防ぐ中銀介入の限界 ■強い内需とルピア安を抑制するために金利引き締め政策へ。
労働問題	<ul style="list-style-type: none"> ■労働者寄りの労働法 ■未成熟な労働組合（1社に複数） ■契約、派遣社員問題（正社員化、待遇改善要求） ■人材確保（ワーカークラスは確保容易だがマネージャークラスは人材不足） ■高騰する最低賃金 ■労働争議の活発化（操業停止に追い込まれる企業も）
政治問題	<ul style="list-style-type: none"> ■ポスト・ユドヨノ問題：憲法で出馬できず有力候補もいない（2014年選挙） ■汚職問題：政党要人の汚職問題が続々判明

インドネシアの魅力

インドネシアは、人口世界4位の内需大国であり、豊富な労働力、中間層が今後拡大していくといった成長性と日本との親和性が魅力として挙げられます。年率6%を超え、リーマンショック時においてもプラス成長を維持した安定した経済成長がインドネシアの魅力であり、海外からの投資も更なる増加が予想されます。

東 ASEAN 班まとめ

フィリピンにおいて輸出加工型の労働集約産業を展開する場合のデメリットは、電気代が高いことが訪問各社より指摘されました。しかし、民間の参入も見込まれており現在の電気代がMAXと想定します。また、PEZAの優遇策などの活用やロジスティック面で見ても他のアセアン諸国より今後の投資は活発になると見込まれます。

インドネシアでは、現在も自動車関連企業の工場&工業団地視察が毎日ひっきりなしに来訪しているとのことで、タイの自動車拠点プラスワンの位置づけが加速しております。港湾の物流パワーも限界に来ておりジャカルタへの流入は上下線ともに大渋滞が日常化しているため、移動効率やロジスティックの効率改善が急務であり、賃金の高騰と労働争議が投資の足を引っ張っております。

マレーシアは中間層が充実してきており、乗用車の普及率はアセアンでNo.1、世帯1台から一人1台に上昇する可能性があります。

バングラデシュの主要指標

JETRO 資料より

	バングラデシュ	タイ	フィリピン	インドネシア	ベトナム	中国	インド	カンボジア	ミャンマー	日本
人口 (万人)	14,770 (2010/11 年度暫定)	6,408 (2011年)	9,586 (2011年)	23,764	8,784	133,972	121,019 (2011年)	1,340 (2011年)	6,062	12,730 (2013/5)
人口密度 (人/km ²)	1,001	125	320	124	265	140	368	74	90	337
一人あたり GDP US\$ (2011年)	767	5,395	2,345	3,515	1,374	5,417	1,514	853	824	45,870

	バングラデシュ	タイ	フィリピン	インドネシア	ベトナム	中国	インド	カンボジア	ミャンマー	日本
名目 GDP 億 US\$ (2011年)	1,156	3,457	2,248	8,343	1,236	73,185	17,179	125		58,665
GDP 成長率 (%) (2011年)	6.3	0.1	3.9	6.5	5.9	9.3	6.5	6.0		-0.8
消費者物価上昇率 (%) (2011年)	10.6		4.6	3.79	18.6	3.79	8.4	5.48	2.76	-0.3
失業率 (%) (2011年)		0.68	7.1	6.6	3.6	4.1	3.1 (2005年)			4.6
作業員賃金 US\$ (2012年)	74	345	253	229	145	328	290	74	52	

バングラデシュの魅力

投資先としてのバングラデシュの最大の魅力は、現在1億6000万人と言われている人口を抱え、とくに若年人口が豊富であるため、人材の確保が比較的容易であることです。ワーカーの生産性はそれほど高くないものの、一般的に人件費は中国の1/4といわれています。これは、ミャンマー、カンボジアと同程度です。

高卒以上の学歴を持つ人には英語を話せる人が多く、IT 関連等での採用や、営業職で雇う日系企業もあります。

単一言語（ベンガル語）で、穏健なイスラム教国であるため、宗教より言語等の文化的共通性で結びついた温かな国民性であり、世界でも有数の親日国家でもあります。

また、輸出産業では特別特惠関税（LDC）を利用することができます。将来的には、人口の多さから、有望なマーケットとしても期待されています。

日系企業の進出状況

2010年の70社から急増し、2013年時点では日系162社がバングラデシュへ進出しています。人口比30%の中間層、2~3%いるといわれる富裕層の購買力も期待されます。

バングラデシュの課題と留意点

バングラデシュにおける課題及び留意点を以下にまとめました。

政策	<ul style="list-style-type: none"> ■5年毎に政権が変わるため、長期的な視点での産業育成が出来ない。経済政策に対して明確な長期的ビジョンがない ■ハルタル*など政府与党への妨害工作が頻発するため、交通がマヒする。 ※いわゆる「ゼネラル・ストライキ」に当たる活動で、南アジアで行われる政治活動
貿易取引	<ul style="list-style-type: none"> ■輸入品の代金（L/C 決済）は送金可能 ただし、L/C の遅延が多い ■配当、ロイヤリティの送金、駐在員の人件費の送金が難しい
インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ■市内の慢性的な大渋滞と、貧弱な道路設備 ■電力不足により頻発する停電 ■EPZ 以外では困難な土地の確保（EPZ は現在8カ所。ダッカ、チッタゴンには既に空きがなく、空きがあるのは遠い地域）

輸送	<ul style="list-style-type: none"> ■貧弱な港湾設備（EPZ 近くの港にも大型船が入れない） ■鉄道貨物輸送は人気があるが、荷物が滞留し時間がかかる（ダッカーチャタゴンで約2週間） ■保税輸送制度がない。港湾に出荷待ち以外の保税倉庫の保有は認められていない。
国内サプライヤ	<ul style="list-style-type: none"> ■国内に裾野産業がないため、原材料はほぼ100%海外からの輸入に頼っている

バングラデシュ班まとめ

電子部品が進出するためには

<マーケットとして>

近い将来に渡っては電子部品の需要は望めないと思われます。

たとえ、輸出目的の生産であっても、低賃金、特恵関税だけでは、電子機器にとっては魅力が少ないといえます。今後、国民の所得が増加し、国内向け電子機器の生産が始まるのが条件となるでしょう。

<製造拠点として>

土地の確保が難しいことや、電力事情がよくないことなどから、工業団地に入る必要があります。しかし、利便性の高い工業団地は空きがない状況ですので、今後の整備が待たれます。

また、慢性的に発生する交通渋滞は、物流コストや通勤等に影響を与えておりますので、インフラ整備に加えて交通ルール遵守の徹底も不可欠です。

金融等の決済システムや、保税倉庫・保税輸送等の制度の整備も、製造業の進出の為に求められています。

人件費は安いのですが、その他のコストが高つくため、トータルコストでの削減は難しいかもしれません。

物理的や制度的なインフラに不便、不満は多いのですが、政治の介入や反日暴動などのリスクがあるわけではなく、企業がコントロールできる範囲であるという言葉が印象的でした。

JEITA REPORT vol.07



Activity Report