

第6章 ASEAN産業高度化への日本の支援

著者	石川 幸一
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジ研トピックリポート[緊急レポート]
シリーズ番号	49
雑誌名	日・ASEANの経済連携と競争力
ページ	115-137
発行年	2003
出版者	日本貿易振興会アジア経済研究所
URL	http://doi.org/10.20561/00028257

第6章

ASEAN産業高度化への日本の支援

はじめに

ASEANの産業高度化が産業政策の課題としてとりあげられたのは、1993年である。通商産業省（現経済産業省）は1993年に「ASEAN産業高度化に向けた課題と展望（ASEAN産業高度化ビジョン）」というレポートを作成し、同年の第3回日本ASEAN経済大臣会合（AEM MITI）で発表した。1980年代初めからASEANの輸出産業育成、中小企業育成に協力してきたジェトロも、1993年に輸出産業育成のための開発調査の成果をふまえ、「ASEAN工業化の新次元」を発表、産業高度化がASEAN経済の持続的発展の要件であることを強調した。

その背景には、プラザ合意以降の外国投資の急激な増加と工業製品輸出の急伸を2つのエンジンとして高い経済成長を1987年以降続けてきたASEAN各国が、労働生産性を上回る賃金の上昇、裾野産業の未発達による部材輸入の増加と貿易収支の悪化、技術者などの不足が表面化する一方で、労働集約的工業製品輸出で中国、ベトナムなどの追い上げに直面したことがある。

こうした提言を受けて、ASEANでは産業高度化実現に向けて裾野産業育成に焦点をあてた日本の支援が始められ、開発調査、地場支援指導、逆見本市、中小企業育成など様々な形の事業が現在も継続されている。

ASEANの経済は1997年に起きた通貨経済危機により大きな打撃を受け、日本の支援と米国向けのIT製品輸出により回復したものの、シンガポールを除き現在

でも危機前の水準に完全には回復してはいない。一方、中国はアジア通貨経済危機の時期を含め7 - 8%の経済成長を続け、プレゼンスを増大させた。特に、中国の製造業は米国や日本など主要市場でASEANのシェアを奪い、1999年以降は衣料品など軽工業品に加え、家電製品や二輪車のASEANへの輸出が急増した。また、外国投資受入れでは1993年以降中国がASEAN5合計額を超えた。その後、中国は順調に外国投資額を拡大し2002年には世界最大の対内投資国になったが、通貨経済危機以降ASEAN向け外国投資は低迷している。

中国とASEANは2001年に10年以内に自由貿易地域（FTA）を創設することに合意した。中国がFTAを作ろうとした誘因の一つには中国の製造業の市場としてASEANに着目したことがある。

ASEANは、このように中国製造業の台頭による第3国および自国での競争の激化と外国投資の中国へのシフトに直面しており、製造業の生き残りのためには競争力の強化と外国投資増加に向けた施策実施が急務となっている。産業高度化はそのための重要な課題である。本章では、産業高度化を中心にASEANの製造業育成への日本の支援の歴史をレビューするとともに現在の状況と新たな課題である経済連携について論及する。

第1節 輸出工業化から産業高度化支援へ

1. 輸出産業育成への支援 1980年代

ASEANの産業育成への日本の支援が本格化したのは1980年代はじめである。ASEANはアジアNIEsの輸出工業化の成功を受け、1970年代後半から輸出志向工業化に産業育成策を転換し始めていたことと、日本の戦後の産業政策が発展途上国の産業育成に応用できるのではないかという問題意識があった。1980年に田中通産大臣がASEANを歴訪し、中小企業育成、製品輸出開発、エネルギー問題の解決、人材育成を日本の支援の柱とする「田中ドクトリン」が発表された。田中ドクトリンを具体化するために1982年にタイとインドネシアを対象にジェット口のASEAN協力（AC）事業が開始され、翌年以降フィリピン、マレーシア、シンガポールにも拡大された。中小企業振興、製品輸出開発などの協力が行われ、繊維衣料品、家具、宝飾品、食品など伝統的製造業品に加え、電気機器や金型、鋳鍛造、

表1 AC事業の裾野産業関連対象業種例

金属加工技術	インドネシア、タイ、マレーシア、フィリピン、シンガポール
プラスチック成形	マレーシア、フィリピン、タイ
プラスチック金型	タイ、シンガポール
金型製造	インドネシア、シンガポール
鋳物製造	フィリピン
電気メッキ	フィリピン、シンガポール

(出所) 松本 [1994]

射出成形など裾野産業などを対象に地場企業への技術指導や展示会開催などが実施された(表1)。その結果、対日輸出や日系企業への納品、日系企業との合弁、業界団体の組織化や日本の業界団体との交流などが実現している(井上 [1995 2-5])。資金協力や技術協力の分野でも1980年代は貿易関連の協力が多くなっている(表2)。

1987年には、貿易、投資、経済協力を組み合わせた「三位一体型の経済協力」によりASEANの輸出産業を育成するというニューエイドプランが通産省により提唱され、JICAによる開発調査がASEAN4で実施された。ジェトロと民間コンサルタントが共同で行った調査では、各国6業種が選定され、陶磁器や家具、ハンディクラフトなどの輸出産業に加え、金型、アルミ製品、プラスチック製品など自動車や家電の部品産業である裾野産業も対象となった(表3)。調査に基づき策定された提言では、ジェトロのAC事業やプロジェクト技術協力などのツールを活用したプロジェクトが提案された。

ASEANは、1980年代後半からプラザ合意後の円高による日本からの輸出指向型投資の急増とドルにリンクした自国通貨安による製造業輸出の増加による輸出と投資の好循環による高い経済成長が始まり、通貨切り上げと労賃の上昇に直撃されたNIEs諸国からの労働集約型製造業の生産移転が加わり、成長は加速された。

こうした「ブーム」の結果、ASEANでは賃金上昇、技術者の不足、貿易収支悪化、外国投資伸び悩みなどの問題が1991年から顕在化し始めた。さらに、ベトナム、中国、南西アジア諸国が労働集約型製造業の輸出で急速に追い上げてきたことから、輸出加工区に典型的にみられる部材と技術を輸入し低コスト労働力に依存し

表2 産業育成分野の主な経済協力事例

インドネシア	<p>無償資金協力 1983年 職業訓練指導員・小規模工業普及員訓練センター建設計画 1988年 貿易研修センター設立計画 1997年 貿易研修センター人材育成計画 技術協力 1995 - 1997年 工業分野振興開発計画（裾野産業） 1996 - 2000年 貿易セクター人材育成計画 1998 - 1999年 工業分野振興開発計画（裾野産業）フォローアップ調査 1999 - 2003年 鑄造技術分野裾野産業育成計画 1999 - 2002年 工業分野振興開発計画（裾野産業）フォローアップ調査</p>
マレーシア	<p>無償資金協力 1982年 職業訓練指導員・上級技能訓練センター建設計画 1996年 金属加工職業訓練向上計画（草の根無償資金協力） 有償資金協力 1988年 ASEAN日本開発ファンド資金協力（AJDF）カテゴリ-B（ツーステップローン） 技術協力 1993 - 1995年 工業分野振興開発計画（裾野産業） 1994 - 1999年 貿易開発公社</p>
フィリピン	<p>無償資金協力 1986年 貿易研修センター建設計画 1990年 職業訓練センター開発計画 有償資金協力 1980年 輸出産業近代化事業 1986年 輸出産業近代化事業 1990年 AJDFカテゴリ-B 1994年 工業支援産業拡充事業 技術協力 1997 - 2002年 金型技術向上</p>
タイ	<p>無償資金協力 1982年 貿易研修センター建設計画 1985年 金属加工機械工業開発研修所建設計画 1986年 工業標準化、工業計量試験センター建設計画 有償資金協力 1974年 タイ産業金融公社（IFCT）借款 1985年 IFCT借款 1987年 輸出産業近代化（IFCTローン） 1987年 小規模企業育成計画 1990年 小規模企業育成計画 1996年 小規模企業育成計画 1996年 産業人材育成センター計画 技術協力 1993 - 1995年 工業分野振興開発計画（裾野産業） 1998 - 1999年 工業分野振興開発計画（裾野産業）フォローアップ調査 1999 - 2004年 金型技術向上</p>

(表2 続き)

ベトナム	無償資金協力
	1996年 溶接・切断技能訓練計画
	有償資金協力
	1999年 中小企業支援事業
	技術協力
	1996 - 1997年 鉄鋼産業支援マスタープラン調査
	1996 - 1997年 市場経済化支援開発調査
	1996 - 1998年 標準化計量検査品質管理強化計画
1998 - 1999年 中小企業振興計画	

(出所) 経済産業省 [2000]

表3 ニューエイドプランの対象業種

タイ (1987 - 1990年)
第1年次 金型 玩具
第2年次 テキスタイル・ガーメント、木製家具
第3年次 プラスチック加工、陶磁器
マレーシア (1987 - 1990年)
第1年次 金型、金属製自動車部品、陶磁器、ガラス製品
第2年次 オフィス用電子機器CRT、セラミックICパッケージ、ゴム履物
第3年次 鋳造品、コンピューターおよび周辺機器
インドネシア (1989 - 1991年)
第1年次 ハンディクラフト、ゴム製品、電気機械
第2年次 セラミック製品、アルミニウム製品、プラスチック製品
フィリピン (1989 - 1991年)
第1年次 金型、木製家具、コンピューター・ソフトウエア
第2年次 めいぐるみ、コスチューム・ジュエリー、油脂化学

(出所) 井上 [1996]

た輸出工業化が転機を迎えたとし、産業高度化がASEAN経済の持続的発展に必要なであるとの認識が1993年ころからASEANと日本の産業政策関係者に共有されるようになった。

通産省が1993年に提言した「ASEAN産業高度化ビジョン」では、ASEAN諸国が輸出製品の優位性を維持、強化するには産業構造全体の高度化を通じた国際競争力の強化が不可欠として、今後の課題と協力の方向として 産業インフラの整

備、人材の育成、裾野産業の育成、技術移転の基盤整備、環境問題への対応、貿易投資の自由化と手続きの円滑化、などを指摘している（通商産業省 [1993 ,15-18]）

また、ジェットロは、ASEANでの輸出産業育成のための調査を総括した報告書を発表し、ASEANの産業高度化のために国際競争力のある裾野産業の育成が不可欠であり、そのために 地場民間企業の高付加価値化、技術高度化を生産設備近代化支援、専門家による指導などにより実現する、政策アドバイザー派遣、試験や標準化などの公的機関強化など政府を支援する、日系企業と現地企業のリンケージ強化、外国投資と技術提携を促進する、ことなどを提言している（山崎ほか [1993 ,162-169]）

2 . 裾野産業育成支援への転換 1990年代前半

こうした提言を受けてASEANの産業育成に対する日本の支援は裾野産業分野に重点を移していった。資金協力、技術協力でもこうした傾向は明らかである（表 2 ）。ニューエイドプランでも金型など裾野産業が対象とされていたが、1993年からJICAにより裾野産業育成のための開発調査がタイ、インドネシア、マレーシアで実施された。裾野産業分野の開発調査はアジア通貨経済危機後にもインドネシアとタイでフォローアップ調査が実施されている。

筆者も調査団員として参加したタイの裾野産業開発調査では、自動車部品、電気電子部品を対象に地場企業、アSEMBラー、政府機関など163の民間企業と関係機関を訪問するなど包括的な調査を行い、次のような提言を行った。

政策と法制	中小企業基本法の制定、工業振興局の組織再編、商業統計の整備など
市場確保	BUILD（BOI's Unit of Industrial Linkage Development）スキームの強化など、
技術向上	技術振興サービスプログラムの実施、技能検定制度の拡充、公的技術サービスプログラムの実施など
資金調達	中小企業向け金融・信用保証制度の改善など
経営向上	企業家向け教育プログラムの実施など
投資奨励	インキュベーションプログラムの実施など

表4 ジェトロのSI事業対象業種事例

タイ	鋳物、金型、プレス加工、精密機械加工、機械加工、塗装
マレーシア	金型、プレス加工、産業用ゴム製品
インドネシア	プレス加工、プラスチック成形
フィリピン	プレス加工、プラスチック成形、鋳造

(出所) 日本貿易振興会 [2001a] より筆者作成。

金属機械加工センター (MIDI) の裾野産業振興部 (BSID) への組織改編などなどこうした提言のいくつかはタイ政府により実現されている。

ジェトロはアセンブラーが調達したい部品を展示し、部品メーカーと商談を行う逆見本市を核とするアジア広域産業ネットワーク事業を1996年にスタートさせ、ASEANでは1996年のシンガポール(電気電子) タイ(自動車)を起点に、以降毎年、広域産業交流会を開催、自動車、電気電子の組み立て企業と地場企業を含む多くの部品メーカーが参加している。また、ジェトロは裾野産業育成支援(SI)事業を1994年から実施しており、金型、鋳造、プレス加工、プラスチック成形などの要素技術分野のASEAN地場企業への指導、協力を専門家派遣や技術者招聘などにより実施している(表4)

タイでは、タイ政府の積極的な取り組みと日本の支援が相乗的な効果をあげ、自動車産業や白物家電分野で裾野産業が着実に育成されつつあり、特に自動車はASEANにおける生産拠点になることが確実視されている。タイ政府は、1992年の裾野産業分野での外資誘致を行うBUILDスキームの創設、1994年の裾野産業育成プログラム(NSDP)開始など自主努力に加え、金型工業会の創設や中小企業基本法の制定など開発調査の提言も実施に移している。また、ジェトロもタイでは、逆見本市やSI事業を初め、AC事業や中小企業の海外進出支援事業(JOIN事業)でもSI分野を支援の対象としてきた。海外貿易開発協会(JODC)の専門家派遣でもSI分野に重点を置くなどタイ側、日本側が一体となって裾野産業の育成強化に資源を集中してきたことが裾野産業が発展し始めた大きな要因である。

3. 中小企業支援を重視 通貨経済危機後

(1) AMEICCによるASEAN総体への支援

ASEANに対しては、以上のような二国間ベースの協力に加え、ASEAN総体への協力として日本・ASEAN経済産業協力委員会（AMEICC）による協力が1998年以降展開されている。AMEICCは新規加盟国の市場経済への円滑な移行の支援などのために1994年のAEM-METIで設置が決まったインドシナワーキンググループ（後にCLM-WGに略称変更）を通貨経済危機発生後に発展的に改組した日本・ASEANの産業協力の枠組みである（大辻 [2000 333-335]）。

AMEICCは人材育成、西東回廊開発、中小企業・裾野産業・地場産業、統計、自動車、化学、家電、繊維・被服の8ワーキンググループが設置されており、研修やセミナー、巡回指導などの事業が実施され、日本側は専門家派遣や機材供与などの協力を行っている。AMEICCを通じて、人材育成と技術協力面で、日本ではなく現地での研修「1万人研修」、各国ごとに中核的な研修機関を選定し、強化する「Centre of Excellence 構想」、より多くの企業を指導し裾野産業を育成する「巡回指導」という3つの新たな動きが生まれている（大辻 [2000 336-343]）。例えば、自動車ワーキンググループの最近の活動では、2000年10月からASEAN 4で合計122社の自動車部品企業への専門家による巡回指導、2002年7月にマニラで第4回自動車裾野産業コンファレンス開催、2001年12月にカンボジアで自動車修理技術者研修などが実施されている。

(2) 着実に実施されるタイへの支援

アジア通貨経済危機以降の二国間ベースでのASEANの産業育成支援は、タイとインドネシアを対象としたJICAによる裾野産業開発調査のフォローアップ、タイへの中小企業振興支援、インドネシアへの中小企業振興のための政策提言、JODCによるASEAN 4カ国での自動車分野の裾野産業支援、前述のジェットロによるSI事業や広域産業交流事業などにより進められている（経済産業省アジア大洋州課 [2002]）。

着実に政策が実施されているタイへの主な支援の事例は次のようなものである。裾野産業開発調査のフォローアップ調査では、自動車インスティテュートと電気・電子産業インスティテュートの設立が提案された。

中小企業振興支援のために通産省から1998年に谷川企画官が産業構造ワーキン

表5 タイの中小企業・裾野産業育成に対する近年の日本の支援

政策支援	水谷政策アドバイザー派遣（JICA）
中小企業診断士育成	専門家1名派遣（JICA） 長期専門家24名、短期専門家60名派遣（JODC）
裾野産業育成	自動車インスティテュートへの専門家2名、シニアボランティア5名派遣（JICA） 自動車インスティテュートへの長期専門家25名派遣（JODC） 自動車インスティテュートへの短期専門家（毎年10-15名）派遣（ジェットロ） 裾野産業育成支援（鋳造、プレス加工など）専門家（毎年10名程度）派遣（ジェットロ） 工業省裾野産業振興部（BSID）支援 金型製造技術を対象にプロジェクト技術協力（JICA）
中小企業金融	工業省への専門家1名派遣（JICA） 小規模企業金融公庫（SIFC）への専門家3名派遣（JICA） 信用保証制度に関する短期専門家1名派遣（ジェットロ） 中小企業支援に関する専門家の日本への受入れ（ジェットロ） タイ産業金融公社（IFCT）向け金融支援円借款120億円（JBIC） SIFC向け金融支援円借款35億円（JBIC）

（出所）各種資料により筆者作成。

ググループ顧問として、1999年に水谷前生活産業局長が工業大臣、大蔵大臣顧問として派遣された。水谷顧問は中小企業振興マスタープランを提出し、中小企業診断士制度の創設、中小企業金融機能の強化、信用保証制度の構築などを提案した。

水谷提言、裾野産業開発調査フォローアップ調査の提言の多くはすでに次のような形で実現、実施されており、日本から専門家派遣などの多様な支援が行われている（表5）。

中小企業振興政策の枠組みの整備 中小企業振興法の制定（2000年1月） 中小企業マスタープラン策定（2000年4月閣議承認） 中小企業庁（振興オフィス）設置（2001年11月）

中小企業金融支援 小規模企業金融公社（SIFC）の強化（JICA専門家派遣） SIFCを中小企業開発銀行に改組（2001年6月閣議決定） 中小企業信用保証公社（SICGC）の機能強化（ジェットロ、JODC専門家派遣、2000年40億パーツ注

入) 中小企業向けベンチャーキャピタルファンド創設(2000年7月、政府出資1億バーツ)

中小企業経営支援 中小企業診断士制度の構築と診断士養成事業の実施(JICA、JODC専門家派遣、第1期研修で30名、第2期研修で98名の診断士補を養成)

中小企業診断の実施(第1フェーズ171社、第2フェーズ320社)

裾野産業育成 自動車インスティテュート、電気電子インスティテュート、中小企業開発インスティテュートの創設(1999年事業開始) 専門家による巡回指導(JICA, JODC専門家派遣)

このうち、自動車分野の裾野産業育成を事業目的のひとつとするタイ自動車インスティテュートは工業省により1998年7月に設立が決定され、1999年4月から事業が開始された。タイをアジアにおける自動車生産拠点とするための体制整備を行うことを目標としており、情報発信、裾野産業育成支援、人材育成、製品開発能力育成、試験・検査・認証、自動車産業育成政策提案の6つの機能を有している。日本の支援は裾野産業育成、人づくり、国産化推進、などに焦点をあてており、JICAとJODCの専門家、JICAのシニアボランティアなど17名(2002年7月時点)が派遣され、運営、地場企業指導に当たっている。地場部品企業の巡回指導は、アSEMBラーの推薦のあった147社を対象として2000年10月より始められており、JODCおよびJICAシニアボランティア専門家が従事し、地場部品企業の不良や在庫の大幅削減、生産性向上などの具体的成果をあげている(Automotive technology Buildup Program [2002])

インドネシアには、2000年1月から浦田秀次郎早稲田大学教授を団長とする中小企業政策立案、整備を支援する調査チームを派遣し、同年7月に政策提言(浦田レポート)を提出した。レポートでは、信用保証機関の整備など中小企業金融の改善、中小企業訓練センター設立など技術、経営面の改善、輸出拡大、中小企業診断事業の構築、中小企業振興法整備など政策コーディネーションの強化などとともに総合的な裾野産業振興策の展開が提言されている。日本側は地方貿易研修・振興センターなどの協力を開始しているが、インドネシアの政権交代などにより浦田レポート提言を総合的に実現、実施する体制とはなっていない(Urata [2000 40-65])

第2節 中国の台頭と経済連携の推進

1. 輸出と外国投資両面での中国との競合

(1) 2000年前後に顕著になった中国の台頭

ASEANの産業高度化が再度重要な課題として認識されるようになった理由は、中国製造業の急速な台頭である。

第2章の分析で示されているように、世界市場ではASEANの製造業は雑貨など軽工業品ではインドネシアを除いて中国に対し競争力を失ってきているが、電機電子産業では中国とともに競争力を90年代に強めている。次に、中国とASEAN間の貿易をみると、労働集約的製品では中国の競争力が強く、資源加工型製品ではASEANが強い競争力を持っている（丸屋、石川〔2001 2-16〕）。また、ASEANと中国の間の貿易額の大きなシェアを占め、両国・地域の成長産業である電気機械および機械機器では、中国の対ASEAN貿易特化係数は0に近く、産業内分業が行われていることが示されている（表6）

しかし、中国のASEAN向け製造業製品の輸出急増は1999年以降であり、時間の経過とともに加速されている。タイを例にとると、中国からの輸入は2000年、2001年に急増している（表7, 8）。特に、家電や二輪車に代表される特定品目では1999年以降ASEAN向けの輸出が急増した。例えば、二輪車のASEAN向け輸出は中国の通関統計によると、1999年には前年比26倍、2000年には11倍の大幅増となった（表9）。中国製家電と二輪車は、圧倒的な価格競争力を武器にASEANの中でも比較的所得の低い国でシェアを大幅に増加させ、すでに現地生産も開始されている（丸屋、石川〔2001〕）。

このうち、二輪車は2001年以降日本メーカーが中国製部品を組み込むとともに現地調達率を引き上げた低価格車を投入し、シェアを回復させている。しかし、家電では中国製品の輸入増加が続き、例えばマレーシアのテレビ市場における中国製品のシェアは2001年上期の17%から2002年同期には30%に上昇した¹。ASEANでの中国製品の進出は、密輸が大きいため貿易統計だけでは過小評価することに

¹ 2002年10月に実施したマレーシアの日系家電メーカーからのヒアリングによる。

表6 中国の主要貿易製品の対ASEAN貿易特化係数の推移

(往復貿易額は100万米ドル、カッコ内はシェアで%)

電気機器

	1996年	2001年	2001年往復貿易額
タイ	0.17	-0.19	1,483 (21.0)
マレーシア	0.01	-0.38	3,982 (42.2)
フィリピン	0.29	-0.44	565 (15.8)
シンガポール	0.05	0.27	3,348 (30.6)
インドネシア	0.82	0.27	825 (12.3)

機械類

	1996年	2001年	2001年往復貿易額
タイ	-0.12	-0.21	1,597 (22.6)
マレーシア	-0.03	-0.25	1,484 (15.7)
フィリピン	0.29	-0.44	1,459 (40.9)
シンガポール	0.07	-0.07	2,298 (21.0)
インドネシア	0.82	0.27	925 (13.8)

(出所) 中国海関統計により筆者作成。

表7 タイの中国からの輸入の推移

年	輸入額 (10億バーツ)	総輸入額に占めるシェア (%)
1998	74.8	4.2
1999	94.6	4.9
2000	135.7	5.4
2001	165.0	5.9

(出所) Foreign Trade Statistics of Thailand 2001 より筆者作成。

なる。繊維衣料品、家電製品などの密輸はシンガポールとマレーシアを除き各国のビジネス関係者が大きな問題として指摘している²。

² 中国からの密輸は国境での税関を経由しない持込に加え、インボイスのアンダーバリュー、関税番号変更、税関検査前に部品を外し完成品ではなく部品として輸入する、などの例があるという。

表8 タイの電気機械輸入額の推移

(単位: 10億パーツ、%)

	1998年		1999年		2000年		2001年	
	額	シェア	額	シェア	額	シェア	額	シェア
日本	69.5	28.9	66.0	32.0	88.1	31.9	83.7	25.8
中国	12.2	5.1	15.0	7.3	23.5	8.5	36.8	11.3
シンガポール	27.5	11.4	27.5	13.3	32.5	11.8	27.5	8.5
米国	34.1	14.2	20.0	9.8	22.4	8.1	23.8	7.4
韓国	6.5	2.7	6.8	3.3	15.8	5.7	22.6	7.0

(出所) 表7と同じ。

表9 中国の対ASEAN10カラーテレビ、オートバイ輸出の伸び率推移

(単位: %)

	1999年	2000年	2001年	2002年
テレビ受像機	138.5	356.8	-6.5	8.0
オートバイ	2,531.6	1,024.2	-14.4	19.7

(出所) World Trade Atlasにより筆者作成。

こうした「中国の台頭」に直面して、ASEANでは労働集約的産業は中国、ASEANはR&Dやハイテクという分業体制という見方が出ている。しかし、中国は労働集約型産業で競争力を維持したまま、中国はハイテク産業でもASEANより強い競争力を持ちつつあるのが実態である。電気電子や通信産業の急激な発展、部品産業の分厚い集積、R&Dの発展、ASEANに比べ圧倒的に多い技術者数などがその背景にある(黒田[2001 A4-54])

(2) 中国に集中する外国投資

外国投資でも中国は93年にASEANの対内投資合計額を超えて以降、ASEANが低迷している中、400億ドル前後という高いレベル受入れ額を維持しており、2002年は500億ドルを超え、世界最大の対内投資国になった(表10)。一方、ASEANは新規投資が中国にシフトしていることに加え、シンガポールやマレーシ

表10 中国、ASEAN 5 の対内直接投資額の推移 (単位：10億ドル)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
中国	4.3	11.2	27.5	33.8	35.8	40.2	44.2	43.7	40.3	40.7	46.8
ASEAN	12.9	12.0	15.5	18.1	20.8	25.9	26.6	16.6	17.1	8.7	11.4

(出所) UNCTAD, *World Investment Report* 各年版より筆者作成。

表11 中国、ASEANの対内投資伸び率 (単位：%)

	1996 - 2001年の1991 - 1995年に対する 伸び率	1998 - 2001年の1994 - 1997年に対する 伸び率
中国	120.5	9.6
ASEAN	12.7	-41.1
タイ	77.3	63.7
マレーシア	-12.0	-54.4
フィリピン	31.8	-7.8
シンガポール	48.6	-12.2
インドネシア	流出超過	流出超過

(出所) 表10に同じ。

アでは中国への生産拠点のシフト、インドネシアでは撤退や他地域への移転が懸念されており、外資受入れは中国への集中色が強くなっている。

通貨経済危機前は各国一様に外国投資を受入れてきたが、近年は外資受入れ額に差が明瞭に出てきている。90年代前半と後半および通貨経済危機前後での外資受入れ額を比較すると、インドネシアなどの減少に対し、タイの増加ぶりが突出している(表11)。また、日本の企業による中国と比較したASEANの投資環境の評価では、日本企業のアジア投資の2大目的である市場成長性、生産コストでは、中国がASEANより高く評価されている。(表12)。国際開発銀行のアンケート調査でも将来の投資先として中国が圧倒的に高い評価を得ている(表13)。2002年の投資動向をみると、大幅増の中国に比べASEANは全般に低迷している(表14)。特に、インドネシアはソニーが撤退を発表したのをはじめ、日系企業10社が撤退を決定しており、韓国企業も過去1年間に42社が撤退するなど外国投資の減少に拍

表12 中国と比較したASEAN4の投資環境評価

	タイ	マレーシア	フィリピン	インドネシア
総合評価	0.29	0.26	-0.35	-0.27
政治的安定	0.82	0.79	-0.68	-1.03
経済の安定性	0.29	0.46	-0.67	-0.93
市場成長性	-0.33	-0.37	-0.65	-0.55
投資関連法制整備	0.66	0.66	0.04	-0.11
投資関連法制の透明性	0.68	0.72	0.07	-0.13
税制面の問題	0.68	0.57	0.07	-0.05
インフラ整備	0.60	0.76	-0.15	-0.10
生産コスト	-0.37	-0.69	-0.41	-0.13
労働供給	-0.10	-0.44	-0.17	-0.06
労働者の質	0.32	0.19	-0.22	-0.32
技術者の質	0.10	0.04	-0.23	-0.36
技術者の供給	-0.14	0.19	-0.23	-0.28
部品産業の発展	0.42	0.38	-0.31	-0.28
技術レベル	0.31	0.38	-0.21	-0.32

(注) ジェトロが2001年11月に実施したアンケート結果で、海外直接投資を行っている企業720社が回答した。中国と比べたASEANの投資環境を、優れている1、非常に優れている2、同じ0、劣る-1、非常に劣る-2と評価。

(出所) 日本貿易振興会 [2001b]

表13 日本企業の有望投資国

1999年度		2000年度		2001年度		2002年度	
中国	55%	中国	65%	中国	82%	中国	89%
米国	39%	米国	41%	米国	32%	タイ	28%
タイ	27%	タイ	24%	タイ	25%	米国	26%
インド	15%	インドネシア	15%	インドネシア	14%	インドネシア	15%
インドネシア	15%	マレーシア	12%	インド	13%	ベトナム	15%
ベトナム	11%	台湾	11%	ベトナム	12%	インド	13%
フィリピン	9%	インド	10%	台湾	11%	韓国	8%
マレーシア	9%	ベトナム	9%	韓国	8%	台湾	8%
英国	9%	韓国	9%	マレーシア	8%	マレーシア	8%
ブラジル	8%	フィリピン	8%	シンガポール	6%	ブラジル	5%

(出所) 国際開発銀行 [2002]

表14 2002年の対内外国投資認可額と前年比伸び率

(100万米ドル、%)

国名	認可額	伸び率	国名	認可額	伸び率
インドネシア	9,744	-35.3	タイ	2,319	-50.8
マレーシア	2,948	-40.5	ベトナム	1,333	-46.7
フィリピン	705	-25.2	中国	82,768	19.6
シンガポール	3,932	6.8			

(注) フィリピンは1 - 9月。

(出所) ジェトロアジア大洋州課作成内部資料より筆者作成。

車がかかっている³。

(3) ASEANの産業高度化に向けての支援

ASEANは、製造業輸出と製造業分野への外国投資受入れの2つの分野で中国との競合に直面しており、両分野とも中国の優位が強まりつつある。ASEANは製造業の国際競争力と外資誘致競争での国の競争力強化という2つの競争力の強化が必要である。両分野の競争力は相互に関連しており、相乗効果が期待できる。例えば、AFTAをより実効あるものにすることにより、ASEANに進出している多国籍企業は規模の経済と最適地生産を実現でき、人口5億人のより統合された市場が出来ることにより外資誘致の面でも魅力が高まる。また、競争力のある裾野産業の育成は現地調達率の引き上げにより製造業のコスト競争力を強化するとともに、中国華南地域の電子産業やタイの自動車産業にみられるように外資の立地先決定の大きな誘因となる。

産業高度化はASEAN製造業の競争力強化と持続的発展に不可欠である。その実現のための効果的な支援のための条件を整理してみる。

ASEANの民間企業の自主的努力と政府の支援、海外からの協力とともに新たな技術や経営手法など経営資源を導入する外国投資が依然として重要である。

³ 2002年12月に開催された日韓米の外資企業とインドネシアの労組幹部との意見交換会での外資企業の発言。

日本の支援は国内外の環境の変化とASEANの産業発展状況に応じて変化してきた。ASEAN各国の状況は通貨経済危機以降多様化しており、国により課題やプライオリティが異なってきている。従って、ASEAN総体との連携と協力の強化に加え、各国に状況に応じた協力、支援が必要である。例えば、タイでは自動車産業分野の裾野産業の育成、外国投資促進、中小企業育成支援に優先度が置かれているが、インドネシアでは投資環境の改善により外資の撤退に歯止めをかけることが優先課題であろう。フィリピンでは電力料金引き下げやインフラの整備がまず取り組むべき課題である。

ASEANの研究機関の報告に示されているように、ASEAN各国政府は産業高度化に向けて様々な政策展開を行ってきている。しかし、同報告をみても政策の実施状況や効果は判らない。政策および日本の支援の実施状況と効果を評価することが必要である。

こうした評価には調査が必要だが、例えば、近年タイで部品を含む自動車産業の集積が急速に進展しており、この分野への外国投資が増加している。第1節でみてきたように日本はタイの裾野産業育成への支援を継続してきており、タイの自動車分野の裾野産業発展には日本の支援が貢献しているといえよう（井上〔2002〕）

こうした評価を踏まえ、政策対話を重ねながら、実態とニーズに応じた木目細かな支援が求められる。その点でタイの中小企業と裾野産業支援に関わる水谷提言はひとつのモデルといえる。

いうまでもなく、日本の支援は投入できる資源が限定されており、タイの中小企業支援や自動車分野の裾野産業育成に示されるように重点課題への集中的な資源投入と支援が効果的である。

こうした条件を踏まえ、ASEANの産業高度化のための課題と日本の支援について以下にまとめてみた。カッコ内が日本の支援分野である。

裾野産業を中心とする製造業への外国投資の促進

外国投資促進には魅力的な投資環境、政策の整備が重要であり、ASEANの政府は進出外資との対話などにより、実態と問題点を把握し、着実に改善を行うべきである。ジェトロの日系製造業を対象としたアンケート調査によると、

表15 ASEAN進出日系製造業の直面する主要な問題

(括弧内は回答企業数)

国名	インドネシア	マレーシア	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム
1位	賃金上昇 (138)	労働者の質 (133)	不十分なインフラ整備 (113)	限界に近づくコスト削減 (87)	値下げ要請 (164)	不十分なインフラ整備(49)
2位	不安定な政治社会情勢 (124)	値下げ要請 (121)	不安定な政治社会情勢 (105)	販売市場低迷 (72)	労働者の質 (162)	中間管理職、技術者などの人材採用難 (42)
3位	労働者の質 (115)	限界に近づくコスト削減 (100)	賃金上昇(89)	賃金上昇(70)	中間管理職、技術者などの人材採用難 (131)	現地調達が困難 (42)
4位	不透明な政策運営 (101)	販売市場低迷 (90)	労働者の質 (92)	値下げ要請 (69)	現地通貨の対ドル為替変動 (111)	経済法制未整備 (34)
5位	現地通貨の対ドル為替変動 (109)	QCの難しさ (84)	値下げ要請 (89)	現地通貨の対ドル為替変動 (49)	QCの難しさ (110)	値下げ要請 (34)

(注) 回答企業数はインドネシア160社、マレーシア175社、フィリピン150社、シンガポール119社、タイ233社、ベトナム70社。

(出所) ジェトロ「2002年度在アジア日系製造業活動実態調査」事業調査結果より筆者作成。
(調査結果概要については <http://www.jetro.go.jp/ged/j/press/2002/pdf> で公開されているので参照されたい。)

ASEANに進出した日系製造業が直面する投資環境上の問題点は国により異なっており、日系企業誘致を進める上での課題を示している(表15)(投資環境の改善を進めるために、ジェトロなど公的機関が民間企業の指摘する問題や改善点をASEAN各国の政府に要望することも有効である。また、中国は市や開発区が日本企業を競争して誘致しようとしており、ASEANもジェトロなどと協力して投資誘致努力を強化すべきである。)

競争力を有する地場裾野産業の育成

ジェトロの日系製造業調査によると、ASEAN進出日系企業の9割は競争、特に価格競争が激化したと回答し、約8割が競争力強化の最大の課題をコスト削減としており、6割の企業が現地調達の拡大を最も有効な対応策としてあげてい

る⁴。

中国の華南地方や華東に外資が集中的に進出した大きな理由の一つは、部品産業の集積である。裾野産業の集積は、外資を誘致する強い誘因となるとともに、機械産業では部材費が生産コストの7/8割を占めることから組立て産業の競争力を強化する。例えば、タイにはHDD製造の有力企業であるウエスタン・デジタルが近年進出したが、その大きな理由は富士通が製造を行ってきた過程で裾野産業が育ってきたことである。また、外貨節約や雇用創出だけでなく、人材の育成などにも裾野産業の発展は貢献する。WTOのTRIMs協定により国産品使用義務化により裾野産業育成は出来なくなっており、地場民間企業の技術向上のための支援が求められる。(自動車や電気電子部品製造企業など裾野産業分野の外資誘致に加え、タイの自動車インスティテュートが行っているような地場企業への継続的技術指導や逆見本市などによるリンケージ形成支援が効果的である。)

AFTAの推進

AFTAは2002年時点で一応の制度的完成をみており、適用対象品目のうち関税率5%以下の品目の割合はシンガポールの100%を筆頭にブルネイを含むASEAN6平均で96%に達している。しかし、域内貿易に占めるAFTAを利用した貿易量は10%以下と低い水準である(川田[2002, 89-92])。その背景には、輸出加工区に立地している場合など関税率ゼロとなるケースが多い、40%の原産地比率という条件を満たせないケースがある、手続きが複雑で時間がかかる、などの要因が指摘されている。また、物流の面でも改善の余地は大きい。例えば、電子部品産業の集積地であるマレーシアと自動車部品産業の集積が進んでいるタイの間には直行船がなく、海上輸送の場合シンガポール経由で10日程度要するが、陸送だと3日で輸送が可能となる。しかし、国境でトラックからコンテナまで交換する必要があり、同一トラック、コンテナでの輸送が可能になればさらに時間は短縮される。香港と華南では香港返還前からトラックの直行輸送が可能であり、華南地域の製造業の競争力の源泉の一つとなっていた。物流の円滑化のための制度のハーモナイゼーションが望まれる。

また、域内の貿易障壁が低減されることにより、民間企業は競争力強化に向け

⁴ ジェトロ「2002年度在アジア日系製造業活動実態調査」。

て生産拠点の集約などより効率的な域内生産体制を構築出来る。(現地で操業している日本企業が指摘する障壁や問題点の改善をASEAN側に要望する。)

産業分野の人材育成

ASEAN各国では、教育が拡充されレベルが向上しているが、要求される技術水準の向上などから、製造業の現場では人材育成の必要性が痛感されている。最新のジェットロの日系企業調査(2002年)によると、労働者の質、教育レベルを問題と回答した企業の比率はASEAN平均で65%と依然として高い。また、理工系の大学卒業生は中国の32万人(2000年)に対し、ASEANは最大のフィリピンが8万2000人と小さく、R&D従事者数も中国の320万人に対して、ASEAN各国は10万人以下であり、技術関連の人材の少なさは明らかである。産業分野の人材育成に向けて政府の教育システム拡充と企業内教育に加え、地場中小企業の人材育成を支援する必要がある。(自動車インスティテュートなどでの公的機関での教育、訓練とともに専門家が企業への巡回技術指導を行う。日本の経験を踏まえ、現地事情に適した資格制度の開発に協力する。)

政策支援

上記の支援分野を含め、各国の実情に即した実行可能で、日本の経験や人材などの資源を効率的に活用できる産業高度化に向けての総合的な支援策を策定するために、政策支援を行うべきである。特に中小企業(裾野産業を含む)政策は日本の制度、政策面の経験、人材の蓄積が活用できる分野であり、継続的支援が必要である。(ハイレベルの専門家を派遣し、日本とASEANの官民との実態調査と徹底した政策対話を通じて政策立案を支援する。)

2. 経済連携の推進と東アジア自由ビジネス圏の形成

現在、日本政府がASEANとの間で推進しているのは経済連携である。その背景には、世界の自由貿易協定が90年代に入り急増し、147件(2003年1月)に達し、FTAの空白地帯といわれた東アジアでもFTA締結の動きが急速に活発化したことがある。特に、2001年11月に発表されたASEANと中国との10年以内にFTA締結するという合意は大きな衝撃を日本に与えた。日本は、シンガポールとの間で2001年1月からFTA交渉を開始し、翌2002年1月に「日本・シンガポー

ル新時代経済連携協定（JSEPA）」に調印したが、ASEAN・中国のFTAの動きを受けて、同年1月に小泉総理がシンガポールで日本・ASEAN経済連携構想（CEP）を提言した。2002年11月の日・ASEAN首脳会議ではFTAの要素を含め10年以内の出来るだけ早い時期に日・ASEANの経済連携を実現することが首脳会議の共同宣言で明らかにされた。世紀の転換に符合する形でGATT、WTOを中心とした政策からWTOに加え、地域協力と経済連携を柱とする多層的アプローチに日本の通商政策が転換したわけである。

経済産業省〔2002〕によると、ビジネスの実態を踏まえ、経済的な結びつきの深い国・地域との経済連携を推進するとしており、東アジアとメキシコが重点対象となっている。FTAを含む経済連携は東アジア自由ビジネス圏を実現するための重要なツールと位置付けられ、将来的に東アジア全体の経済連携を実現することを視野に入れ、まず、ASEANと中国との取組みを先行して進めるとしている。ASEANについては、ASEAN全体と二国間の取組みを併行して進める方針である。

ASEAN全体については、政府間の委員会を設置し、経済連携の枠組みを作り、2003年秋の首脳会議に提出することが決まっており、10年以内の出来るだけ早い時期にFTAを含め経済連携を実現することになっている。二国間ベースでは、タイとフィリピンとの経済連携に向けての動きが開始されている。タイとは2002年4月の小泉・タクシン会談で経済連携についての作業部会設置に合意し、7月の日タイ経済パートナーシップ協議で作業部会を立上げ、既に2回の会合を実施している。フィリピンとは、2002年5月の小泉・アロヨ会談で作業部会設置に合意し、8月に作業部会を設置、既に2回の会合を行った。

経済連携の対象は、物の貿易（関税撤廃）だけではなく、サービス貿易、投資、人の移動、などの自由化、税関手続き、政府調達、基準認証などの分野の円滑化とハーモナイゼーション、中小企業、貿易・投資促進、環境、情報通信技術などの分野での協力など包括的である。

東アジアでは、ASEAN、ASEANと日本、中国、韓国など東アジア域内国とのFTA、日韓や日比など2国間FTAなどの地域統合への動きが加速している。さらに、ASEANプラス3（日中韓）という東アジアのほぼ全域をカバーする地域統合も検討されている。

日本が成熟した経済であるのに対し、NIEsを除く東アジア各国は高成長を実現

し、世界経済、世界貿易に占める比重が高まってきたとはいえ、一人当たりGDPは依然として低く、また、人口構成も若いことから、今後も高い経済成長が期待出来る。また、貿易、投資、経済協力を通じて東アジア各国と日本の間には強い相互依存関係が成立している。こうした東アジア各国と経済連携により、経済的一体化を進め、その活力を取り込むことが日本経済の活性化にもつながる。経済連携を梃子に実現を目指している東アジア自由ビジネス圏の意義はこの点にある（経済産業省 [2002]）

東アジア自由ビジネス圏により期待される効果は、貿易投資の拡大、東アジア域内での効率的生産体制（最適地生産）や調達販売ネットワークの構築、市場拡大による経営効率化・収益改善、実力のあるアジア企業との連携、対日投資の拡大などである。

東アジア自由ビジネス圏構想の内容は、経済産業省 [2002] によると、物、サービス、人の自由な移動の実現（域内関税の撤廃、円滑な物の移動、サービス貿易自由化、人的交流の拡大） 域内における経済活動の円滑化（投資ルールの整備、制度の調和、透明化） 安定性、持続的発展性の確保（金融・為替の安定、自由化など）である。

東アジアでは、日系企業や華人企業の調達・販売などのネットワーク形成により、事実上の統合が実現していると言われてきた。しかし、農業や自動車産業などに代表されるセンシティブ産業では依然として障壁が高いし、サービス貿易、投資、人の移動、競争などの自由化は課題となっている。実態面で進展している自由化を経済連携による制度面での自由化、円滑化や制度の調和によりより拡大していくことが求められている。

（石川 幸一）

参考文献

日本語文献

井上隆一郎 [1995] 「東アジアの工業化とジェットロ事業」(『東アジアの工業化と国際分業』国際貿易投資研究所)。

[1996] 「ジェットロ調査の方向と重点的テーマ」(『アジア経済の調査研究のあり方に関する

る基礎研究』国際貿易投資研究所)。

[2003]「タイにおける裾野産業の発展と日本の貢献」(『産業と経済』奈良産業大学、第17巻第4号)。

大辻義弘 [2000]「アジア通商戦略の変化」(末廣昭・山影進編『アジア政治経済論』NTT出版)、Automotive Technology Buildup Program [2002]『タイの自動車産業支援』mimeo。

川田敦相 [2002]「ASEAN自由貿易地域(AFTA)の意義と課題」(木村福成他編著『東アジア国際分業と中国』日本貿易振興会)。

経済産業省 [2000]『経済協力の現状と問題点』平成12年版、経済産業省。

[2002]『経済連携の推進』(http://www.meti.go.jp/policy/trade_policy/epa/data/epa021216.pdf)。

経済産業省アジア大洋州課 [2002]『ASEANへの中小企業支援について』mimeo。

黒田篤朗 [2002]『メイドインチャイナ』東洋経済新報社。

国際開発銀行 [2002]『わが国製造業の海外事業展開に関する調査報告』国際開発銀行。

日本貿易振興会 [2001a]『ジェット口40年史』日本貿易振興会。

[2001b]『21世紀を迎えた日本企業の海外直接投資戦略の現状と見通し』日本貿易振興会。

通商産業省 [1993]『ASEAN産業高度化ビジョン』通商産業省。

松本玉一 [1994]「JetroのAC事業とその評価」(『東アジアの工業化と国際分業』国際貿易投資研究所)。

丸屋豊二郎、石川幸一編著 [2001]『メイドインチャイナの衝撃』日本貿易振興会。

森一道 [2002]「中国製造業の評価と経済リスク」(木村福成ほか編『東アジア国際分業と中国』日本貿易振興会)。

山崎恭平ほか [1993]「ASEAN工業化の新次元」(『ASEAN工業化の新次元』日本貿易振興会)。

外国語文献

Urata, Shujiro [2000] *Policy Recommendation for SME Promotion in the Republic of Indonesia*, Japan International Cooperation Agency.