

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 26 年 5 月 26 日現在

機関番号：35402

研究種目：基盤研究(C)

研究期間：2011～2013

課題番号：23530350

研究課題名(和文)生産拠点としてのタイと日本の戦略 - アジアの大物流センター構想 -

研究課題名(英文)Thailand as the Production Base and the Strategies of Japanese Companies -the Vision of the Great Asian Distribution Center

研究代表者

野北 晴子 (NOKITA, Haruko)

広島経済大学・経済学部・教授

研究者番号：70228302

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,100,000円、(間接経費) 930,000円

研究成果の概要(和文)：日本の製造企業におけるタイの重要性を明らかにし、世界の部品供給基地であることを確認。インドシナ半島の東西回廊の整備とAFTAの促進がさらなる産業集積と物流コストの低下を促す一方、大洪水で明らかとなった課題を提示。さらに、タイで日本的ものづくりが進行すれば日本経済への生産波及効果を低下させるが、日本国内で独自の技術開発を続けることは世界的に重要な意味を持ち、それによる生産誘発効果は高いことを明らかにした。

研究成果の概要(英文)：We recognize the importance of Thailand as the production base to the Japanese manufacturers and as the worldwide supplier. While improving the East-West Economic Corridor in Indochina peninsula and AFTA accelerating industrial cluster and reducing the logistic cost, the flood in 2011 revealed Thailand still have the issues to be the great production-distribution center. If the Japanese-style manufacture has being established in Thailand, the multiplier effect on Japan would come down. However, we show that it must be significant for the manufacturers in the world to keep the original technological development in Japan, and that there are highly production inducement effects on Japanese economy by that.

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：経済学・経済政策

キーワード：社会資本 現地調達 産業の空洞化 日本企業 生産波及効果 ASEAN 東西回廊 AFTA

1. 研究開始当初の背景

1) 日本企業のアジア戦略

世界の生産拠点となったアジアは、リーマン・ショックを契機とした世界同時不況からいち早く離脱した。アメリカ、ヨーロッパへの輸出需要が急減し、アジア諸国もその影響が少なくなかった。しかし、アジアには世界人口の六割近くが住み、その潜在的市場は巨大である。その中で、タイは日本からの長年にわたる製造業投資の蓄積で、日本企業の市場シェアは非常に大きい。現地では高品質の部品調達ができることから、今では各企業の単なる生産拠点としてだけでなく、アジアの一大物流センターとしての役割を期待されている。既にインドシナ半島では、東西回廊、南部回廊といった太平洋とインド洋を結ぶ道路計画が次々に打ち出されている。

日本の主要物流企業は、既に日本まで含めたアジア全域の中心をタイと定めて、その物流網を築きつつある。現地の日系企業にとっては、輸送のリードタイムが短く、かつ低コストで行われることが、アジア各地のグループ企業、ローカル企業への販売を促進し、そのネットワークを広げることにつながる。

2) FTAと生産拠点の集約

このような物流センターの構想が生まれる背景には、ASEAN 諸国の他の地域に先んじた FTA (自由貿易協定) の推進がある。域内の関税率の低下は、ASEAN 各地に工場を置いていた日本企業にとって、規模の経済によるコストの低下を目的に生産拠点の再編・集約を促した。さらに、ASEAN 諸国はインドと中国とも FTA で結ばれた。そのことは、日本が直接 FTA を結んでいなくとも、日本企業にとって重要な製造拠点となった ASEAN を通じて、インド、中国と間接的に自由貿易圏になることを意味する。すなわち、日本企業は ASEAN の中心であるタイに生産拠点をさらに集約させ、そこに物流センターとしての機能をもたせれば、グローバル経済において、高品質・低価格で優位に立つことができるのである。

2. 研究の目的

中国・インドの巨大市場に対する期待が大きい半面、日本企業にとって中国一極集中を避けるという点から ASEAN に再び注目が集まっている。しかし、実際の生産現場では、ASEAN の中心的存在であるタイに生産拠点としてだけでなく、アジアの大物流センターとしての期待が非常に大きい。本研究では、アジア全体におけるタイの重要性を物流という視点で明らかにし、そのことが日本企業、そして日本にとって経済的効果のみならず安全保障の面からいかに大きな効果がもたらされるのか、そしてその実現のために日本政府が行うべき支援と今後提案すべきプロジェクトはどのようにあるべきか、を目的とした。

3. 研究の方法

現地調査については、民間企業で長年研究活動の実績のある研究協力者を通じてアポイントを取り、調査に同行してもらった。これにより、短期間に研究にとって非常に重要なインタビューが可能となった。また、現地では、この共同研究チームとは長年の交流があるタイ人のチュラルンコン大学研究員(民間企業役員兼務)に研究協力をお願いした。それにより、政府機関、ローカルの製造企業に対しスムーズにアポイントをとることができ、視察・インタビューに同行してもらうことで、微妙なニュアンスを含めた現地事情について理解を深めることができた。

研究グループでは、このような現地調査の結果から、現場感覚に基づいた理論分析・統計分析を行った。

4. 研究成果

1) 現地の急激な変化に伴う研究課題の変遷

3年という研究期間の間、以下のような大きな事件の発生や政策の推進によって、現地の投資環境が政治的環境も含めて劇的に変わった。

バンコク周辺での大洪水

ミャンマーへの新規投資解禁

ASEAN 自由貿易協定(AFTA)の推進

タイ全国の最低賃金大幅引き上げ

2011年、バンコク大都市と多くの日本企業が工場を構える周辺地域を襲った大洪水は、世界のサプライチェーンを麻痺させ、皮肉にもタイが既に ASEAN 全域、そして世界の生産拠点・輸出拠点としての役割を担っていたことを証明することとなった。それと同時に、タイの物流機能の脆弱性も露呈することになった。これは、2015年の ASEAN 完全統合をにらみ ASEAN 自由貿易協定(AFTA)による域内関税削減が進行し、タイ国内の労働力不足ならびに最低賃金の大幅引き上げられる中(結果、全てのクラスの賃金率上昇)、企業はタイ一極集中から多極分散へと次の戦略を模索している。既に、タイに隣接した国々への日本企業をはじめとする外国企業の進出ラッシュが起きている。さらに、日本の ODA で推進されているインドシナ半島の東西回廊、南部回廊は、太平洋側とインド洋側を短時間・低コストで結ぶ物流の大動脈と期待されていたが、資金面に加え政治的課題が大きかった。とりわけ、インド洋側の出口であるミャンマーは、日本を含む欧米諸国の新規投資ができなくなっていた。ところが 2011年のミャンマー民主化とそれに伴う経済制裁解除が、その実現可能性を加速させることとなったのである。そのことが、現地の状況をさらに早いスピードで変化させている。このような中で、当初の研究課題はその方向を修正せざるを得なくなった。いや、むしろ、どのような方向に展開するのか、そのこと自体が課題となった。

当初の研究目的の根底には、タイの経済発

展が ASEAN のさらなる発展につながり、そのことが日本に大きな生産波及効果としての経済的利益をもたらすという考えが前提にあった。すなわち、タイが世界的な生産・輸出拠点になり、その生産が増加すれば増加するほど、日本においてその製品に必要な部品の輸出需要が発生するとの考えに基づいていたのである。しかし、現地でのインタビューで見えてきたのは、その前提を覆すような現場の状況であった。

2) 日本的ものづくりと産業空洞化問題

ASEAN 地域における日本企業の期待と投資の増加は、一方で日本国内の深刻な産業空洞化を引き起こすのではないかと懸念を高めている。我々の過去の研究では、たとえ ASEAN が生産拠点となり、そこからインド、ヨーロッパ、アメリカへ輸出されようと、部品を日本から輸入する限り、ASEAN 地域の生産増加・経済発展が日本にもたらす生産波及効果は大きく、空洞化には至らないと結論付けた。しかし、日本企業は激しい世界競争の中で、コスト削減のために現地調達比率を高めることが急務である。そのことは将来、日本への波及効果が低下することを意味する。1997 年のアジア通貨危機以後、自動車産業を中心とする部品産業の育成を、タイ国政府、日本政府、そして日本企業が協力して推進した。また一方で、タイに進出していた製造企業が 100% 外国資本を認められたことにより、日本の投資はますます増加した。

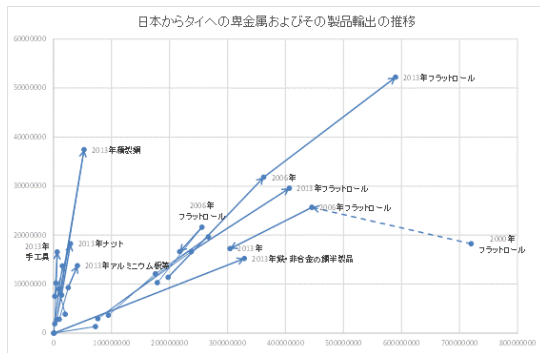
現地の日本企業にとって、コストを引き下げるために部品の現地調達率を引き上げることは今の最重要課題である。高度な自動車部品を高い品質で生産できるようになることは、あらゆる製品の部品生産が可能になることを意味する。タイでは、日本的ものづくりが可能な環境と労働者の技術が既に整っている。現在、日本では生産していない製品も少なくない。そのため、大洪水の際には、タイ人が日本へ派遣され、日本人を指導して代替生産を行うケースがみられたのである。

3) 日本から輸入される高付加価値製品

研究最終年度のタイ現地調査では、現地調達率が数値上 100% 近い自動車部品でも日本からの輸入そのものは減る傾向はみられず、常に以前より高付加価値のものが輸入されていることが確認された(図は卑金属製品についてのみ:縦軸:1000 円、横軸:kg)。現地での日本企業インタビューの中で、まだ日本ではできないものがあるという話は非常に興味深いものであった。それは、精密な機械や電子部品ではなく、ナットやボルトのような基本的な部品であり、用途に応じた金属加工製品である。このことは、今の日本経済再生の大きなヒントになるとの確信を得た。

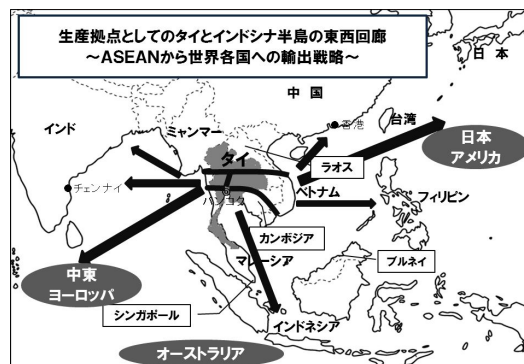
現在、現地インタビューの裏付けとなるデータの分析作業を行っている。また、経済大

国であるアメリカや中国に対して、ASEAN 全体が日本との経済関係でどのような位置にあるか、品目別に輸出入の状況を分析している段階である。



4) 東西回廊・南部回廊と日本の ODA

現在、太平洋側のベトナムからラオス、タイ、インド洋へつながるミャンマーをつなぐ東西回廊、およびベトナム、カンボジア、タイ南部をつなぐ南部回廊におけるインフラ整備は、トラックによる陸上輸送を前提とした道路整備が中心である。実際、円借款で国境となるメコン川に橋がかけられ、それを利用したインドシナ半島を横断する国際幹線道路の整備が進められている。



しかし、石油資源の節約、そして船に直接積み込むことができるコンテナの大量輸送という点からは、本来、鉄道による輸送が望ましい。タイでも、モーダルシフトのプロジェクトが進行している。

ASEAN 諸国が推進しようとしているのは、広域鉄道ネットワークである。その一方で、中国が本土から南下して直接インドシナ半島の海に通じる鉄道ルート整備計画を、独自に推し進めようとしている。これは、日本企業の今後の事業活動のみならず、日本の安全保障という点から考えれば、日本が先にインシアティブを握って行うべき事業である。しかも、日本の鉄道産業は自動車にかわる新たな輸出産業としての可能性が非常に高い。さらにその技術力の高さは、単に装置産業としての高さではなく、鉄道システムそのものを維持するための労働集約的な技術の裏付けがあるからこそである。その意味では、このようなプロジェクトは、日本の国益のみならず、インドシナ半島諸国の地域格差・貧富の格差を縮小するには重要な技術移転になる

のである。

日本は資源を海外からの輸入に依存している。その輸送経路となる ASEAN 諸国の政治的、経済的な安定は、シーレーンの確保と安全保障という点で日本経済の安定にとって必要不可欠である。その意味でも、インドシナ半島の物流網の確立は、ASEAN 諸国の地域格差との縮小と経済的・政治的安定につながるだけでなく、日本の国益にかなうものである。

5) タイ現地調査から見える日本経済の問題

いまの日本経済は、他のアジア地域にみられるような 24 時間稼働の大規模な国際港湾や国際空港などの社会資本が整備されていない。しかもそれらの設備へのアクセスの不便さ混雑があり、費用も高い。これは、企業にとって国内で生産し、輸出するには物流コストが高すぎるということを意味する。社会資本の不足や社会的費用の高さは、企業が海外へ進出していった大きな要因である。

一方、バンコク周辺域の大洪水は、多くの日本企業に多大な影響を与えたにも関わらず、日本企業の多くは最も被害の大きかったアユタヤやバンコク周辺域から日本への撤退を考えなかった。むしろ、日本からのタイへの投資はその後、件数・額ともに急増している。その理由は、タイ国内の労働の質の良さである。日本に還って工場を再開し、日本人労働者を雇用するよりは、タイに留まってタイ人の労働者とともに、新しい資本設備を購入して生産を続行することを選択したのである。

日本経済の産業空洞化の原因は、海外の労働費用の安さに求められることが多いが、製品の付加価値の高さと賃金率は比例する。真の原因は、日本国内の社会資本の不整備であり、人材育成の問題である。

その一方で、「産業の空洞化」とは経済発展に伴う産業・就業構造のサービス化であると考えれば、現在の日本の状況は必然的な結果ということになる。しかし、製造技術・製品開発がその国の風土・歴史・文化に基づくならば、日本における製造業の役割は、日本のみならず世界的に特別な意味を持つのである。

6) 日本が行うべき政策

インフラという基盤整備と産業再配置

日本国内の港湾・空港そのためのアクセス整備、それによる地域の産業再配置により、物流コストは大幅に下がると期待される。これこそがパラダイムの転換であり、企業の国内投資の増加につながる。インフラ輸出の前に、我が国の地域再生につながる基盤整備の見直しが急務である(物流新幹線構想と地域への産業再配置)。

「ものづくり」で実現できる豊かさ

いま、日本政府によって成長戦略が議論されているが、産業としての比率が低下してい

る製造業はあまり考慮されていない。しかし、その製造業の波及効果こそが新たな産業・サービスを生み出す源泉である。重要なものは基本的なものづくりであり、伝統・文化に基づく日本的発想のものづくりである。そのために人を育て、技術を継承していくことである。

人材育成と技術の継承

現在のように非正規が 4 割に達する社会で、技術の継承は困難である。正規雇用の増加とそれによる人々の安定的な生活、そして長期的な視点での人材育成があってこそ可能となる。抜本的な教育改革には、グローバル社会にあるからこそ、独創的な考え方のもととなる日本の伝統文化を見直す視点が重要である。

「ものづくり」による安全保障

関税撤廃が進む ASEAN 諸国は、ヨーロッパのユーロ圏のように常に金融不安が付きまとう通貨ではなく、「ものづくり」の分業体制で結びつきつつある。その ASEAN 諸国はさらに日本と「ものづくり」によって結びついている。これは、この一帯の経済的な安全保障が確立されていることと同じである。その認識のもとに、現地への民間投資の支援と援助を行うことが重要である。

7) 今後の研究課題

今回のタイを中心とした現地調査研究から、今の日本経済の問題が浮かび上がってきたことは、予想外の成果だったといえる。今後、次のような視点を持って、日本経済の政策議論を進めることが重要と考える。

金融ではなく「ものづくり」

アジア通貨危機から復活した ASEAN 諸国が、リーマン・ショック以後も高い成長率を維持できるのは、世界の「ものづくり」を担っているからである。巨大な欧米諸国の金融部門は巨額の利益を稼ぐが、その利益の本質は、本来、実物経済が生み出した生産物の存在があってこそその役割である。

ローカルな発想

グローバル社会の中であって、「ものづくり」の発想の原点、技術開発はその国独自の風土・文化・歴史に基づく。

フラットではない世界

TPP への参加が決まり、日本経済のグローバル化はさらに加速すると考えられる。しかし、国によって気候が違えば、その国の人の考えや習慣も異なるはずであり、その必要性(需要)の違いから、内外格差が生じるのは当然であり、生産される財も本来異なっているはずである。

歴史、伝統・文化を考慮した政策の適用

異なる風土・文化・歴史を土台とする国のシステムは必然的に他の国と異なる。従って、同じ目的であっても国によって経済社会政策は異なり、その適用方法・手段も異なるはずである。

⑤製造業が新たなサービス産業の源泉

経済発展とともに産業構造はサービス部

門が拡大し、製造業の比率は低下する傾向にある。しかし、製造業の生産波及効果は非常に大きく、それゆえ雇用の創出力が大きい。しかも、製造業がさらに多くの新たなサービス産業を生み出すと考えられる。そして日本は、先進国でありながら世界の需要に応えるべく、日本国内において日本的発想のものづくりを生み出していく必要がある。

地方の豊かさと産業の再配置

世界一ビジネスがしやすい国ではなく、人々が豊かに人間らしく生活できる経済社会を目指すべきである。そのためには地方でも十分な雇用が必要である。一方、企業は物流コストが低く、高い技術力をもつ人材を採用できる場所に行くはずである。物流新幹線構想に基づいた物流コストの大幅な低下による産業の再配置は、企業の回帰を促し、地方に回帰する人々を増やすはずである。

一方、おなじく日本企業が集中し、タイに続く急速な経済発展をみせるインドネシア、そして関税撤廃と物流の改善で分業体制が進むと考えられるタイ周辺国への調査が不十分である。日本企業をはじめとする世界の企業の動きで、この地域の変化はすさまじい。間断無い現地調査が同時に重要である。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文](計3件)

大矢野 栄次、経済格差と経済開発、久留米大学経済社会研究所紀要、査読無、第3輯、2013、pp.87-101

大矢野 栄次、物流新幹線構想と地域経済の開発、経済社会研究、査読無、第53巻第4号、久留米大学経済社会研究会、2013、pp.307-331

野北 晴子、日本企業におけるタイの重要性 - その戦略と日本経済への影響 -、広島経済大学経済研究論集、査読無、第35巻2号、2012、pp.21-41

[図書](計2件)

大矢野 栄次、創成社、日本経済再生のための戦略-安倍政権の経済政策を考える-、2013、224

大矢野 栄次、創成社、東日本大震災からの復興戦略-復興に増税はいらない-、2013、205

6. 研究組織

(1)研究代表者

野北 晴子 (NOKITA, Haruko)
広島経済大学・経済学部・教授
研究者番号：70228302

(2)研究分担者

大矢野 栄次 (OHYANO, Eiji)
久留米大学・経済学部・教授
研究者番号：00152265

益村 眞知子 (MASUMURA, Machiko)
九州産業大学・経済学部・教授
研究者番号：80199710

矢野 生子 (YANO, Ikuko)
長崎県立大学・経済学部・教授
研究者番号：00268781