

プラスチック加工企業の最適進出国比較

長谷川国際技術仕 所長
NPO法人：アジア技術協力ネットワーク 理事長
長谷川 正 (Tadashi Hasegawa)

はじめに

これまでプラスチック成形加工、金型、コンパウンド企業は中国への進出が最も多く、全体の70%以上を占めている。

しかし、中国の人件費の上昇、抗日運動、政治的不安定不安、税制、政府規制の変化、利益率の低下と送金問題、企業撤退の困難さ等の理由で、超大手自動車企業や成長した中国市場での販売を目的とする大企業にとっては魅力が残るが、中小加工企業にとっては、現地企業とのコスト競争力と労働問題もあり、撤退も困難な状況に立たされている。

そこで、中国以外で最も注目されている国が、タイ、ベトナム、インドネシア、ミャンマーであろう。そこで今回はこれら4カ国の現状比較を纏めることにした。

検討項目として次の7項目について比較することにする。

- 【1】人件費の比較
- 【2】平均労働人口比較
- 【3】タイとインドネシアの自動車産業比較
- 【4】タイ、ベトナム、インドネシア、進出日系企業数
- 【5】タイ進出のメリットとデメリット
- 【6】ベトナム進出のメリットとデメリット
- 【7】インドネシア進出のメリットとデメリット
- 【8】ミャンマーの現状
- 【9】今後10年間での各国状況予想

記

【1】 人件費比較

	中国	タイ	ベトナム	インドネシア	ミャンマー
人口	13.4 億	6.4000 万	8.9000 万	2.4 億	6000 万
1人当たり GDP 名目	4400 ドル	5000 ドル	1200 ドル	3000 ドル	700 ドル
一般ワーカー 賃金月額	481 ドル	472 ドル	183 ドル	332 ドル	95 ドル
マネージャー	1100 ドル	1423 ドル	621 ドル	854 ドル	238 ドル

【2】 在留邦人数比較

- ・タイ(4.8万人)、ベトナム(6000人)
- ・インドネシア(1.2万人) ミャンマー(611人)

各国平均年齢比較

- ・タイ(33.2歳) ベトナム(28.5歳)
- ・日本(44.7歳) インドネシア(28.2歳)
- ・ミャンマー(27.9歳)

【3】 タイ、インドネシアの自動車産業比較

日系メーカーの自動車生産予測比

	2008年実績	2010年実績	2013年予測
タイ	129万台	152万台	186万台
インドネシア	60万台	69万台	89万台

タイ、インドネシアの自動車販売台数予測

- ・タイ(102万) インドネシア(95万台) / 2013年度

【4】進出日本企業比較

- ・ 2011年度
 - タイ（3133社 / 製造業 1735社）
 - ベトナム（1540社 / 社製造業 60%）
 - インドネシア（1266社 / 製造業 692社）
- ・ 2012年投資企業に積水化学、ニチリン、エンプラス、シロキ工業など自動車部品関連が多い。
 - ミャンマー（約59社、クボタ、スズキ、矢崎、味の素、縫製加工）

【5】タイ進出のメリットとデメリット

タイのプラスチック工業は政府の支援もあり、付加価値の向上と環境対策に重点を置き、アジアにおけるグローバルハブとしての役割を強めている。タイの食品、包装資材用途では31%のプラスチック輸出シェアを占めている。包装資材に使われるプラスチック製品の販売量は年間34.2億ドルに達している。

タイの自動車部門に使われるプラスチック部品は、897万ドルを達成している。タイの計画では2015年には300万台を達成目標にしており、その部品としてのプラスチックの需要は今後も堅調であろう。

一般的にタイ進出のメリットは

1. 国民のGDPも上がり、国内消費市場が確実に期待できる。
2. 第3国輸出拠点として、裾野産業が発達している。
3. 組み立てメーカーへの供給拠点として最も適している。（自動車部品）
4. インフラが整備されている。

これらのメリットが製造業拠点としての最大のメリットといえる。

一方、デメリットとしては

1. 他国と比較して労務費の上昇が激しい。
2. 労働力不足、特に技術系管理者が不足しているのが現状である。
3. 進出企業が多く他社との、コスト競争が激しい。
4. 政治的不安定。
5. 労働者のストライキ問題などが考えられる。

【6】ベトナムのメリットとデメリット

ベトナムにおけるプラスチック産業の発展は素晴らしいもので2006年当時160万トンであったが、2011年では420万トンにまで成長した。「NPO法人・アジア技術支援ネットワーク」では、ベトナムプラスチック技術者育成プロジェクトをJICAとホーチン政府と共に2011年から進めているが、現在問題になっているテーマは如何に付加価値を高め、労働生産性向上対策である。

ベトナムにはまだまだインフラ整備事業が必要であり、中国華南地域からの高速道路の発展普及で、今後とも事務機器。家電。自動車部品用途でのプラスチック部品用途は発展する可能性は高い。

ベトナムのメリットとしては

1. 優秀な人材が多い。
2. タイ、中国と比較して労働者賃金が安い。
3. 生活レベルも上昇し、住宅産業、インフラ事業、食品包装。日用品のレベルアップでの国内市場が活発化。
4. 地域的にもアセアンの中心であり、中国 インドへの中間地域としての輸出産業も発展する可能性。

一方、デメリットとしては

1. インフラ整備がタイ、と比較しても遅れている。現在ホーチミン市では地下鉄工事が始まり、2020年までには地下鉄6号線まで、高架鉄道、モノレール、東西ハイウェイ計画が作成されルートも決まっている。
2. ここ2 - 3年労働賃金が高くなってきている。しかしタイの半額。
3. 政府の法制が不透明で、法律、が頻繁に改正される。中国よりもソフトであるが、やはり共産党が強い力を持っている。
4. ベトナム現地企業の技術力も向上してきており、今後、日系進出企業との競争相手になるであろう。

【7】インドネシア進出のメリットとデメリット

インドネシアの現状は自動車産業を中心に海外からの投資が活発で、2001年時点で投資額が30億USドル、200プロジェクト数が2010年時点では140億ドル、プロジェクト数も1200件以上に成長している。

過去のインドネシアは原油、LNG、木材、金属などの輸入を狙い多くの海外

投資がなされていたが、GDP に対する総負債額が膨大で、2001年時点では83%であったが、2009年時点では29%にまで減少し、健全な状況に改善されている。

インドネシアとベトナムとを比較すると、1人当たりのGDPが約3倍も高く、それだけ国内市場が活性化していると言える。GDPの成長率も過去10年間6%以上を保っている。

インドネシアのメリットとしては

1. 国内市場の成長性。
2. 人口が多い
3. 第3国への輸出拠点として。
4. 自動車を中心にセットメーカーへの部品供給拠点としての役割が大きい。

一方、デメリットとしては

1. 治安、社会情勢の不安。
2. インフラの不整備。
3. 労働コストの上昇。
4. 政府の法制運用が不透明。
5. 汚職、ワイロ。
6. 宗教など日本文化との違いなどがあげられる。

【8】ミャンマーの現状

昨今ミャンマーへの報道や視察団の案内が多くみられる。これまでの軍事政権から、民主政権への過渡期にある状態で、海外からの資金投資を求め、積極的な政府PRがなされているのが現状であるが、物づくり産業としては、電力、工業用水、インフラの観点より、現状では縫製事業と、インフラ工事事業用機器、バイク部品などが一部で行われているが、タイ、ベトナムと比較すれば20～30年は遅れていると言えよう。

進出のメリットとしては

1. もっとも安価な労働者（3253万人）が得られる。
2. 国民全体が仏教徒で親日感情を持っている。
3. 豊富な天然資源、広大な土地、豊かな農作物が魅力である。
4. 地理的に中国、インド、タイ、カンボジャ、ベトナムに隣接している。

5. 今後の国内市場としても6200万人口は期待できる。
6. 政府としても、特恵関税など優遇策を提示している。

一方、デメリットとしては、

1. インフラの未整備。
2. 労働者訓練が未熟。
3. 政府が用意する工業団地があっても、工場整備、電力、工業用水、運送、原材料入手、など問題は多い。

現在のところ、ミャンマーへの進出企業は約60社に過ぎない。
その中で物づくり企業は20社ほどであろう。

【9】今後10年間の予想

1. タイ

これまでの素材産業や低価格商品、部品の物づくり産業から、脱皮して、付加価値の一步進んだ、IT産業、自動車機能部品、医療分野の部品製造、組み立て産業への変身が進むであろう。

変身が可能な要素としては、確立した供給網、と知的財産保護体制の確立だ。

リスクとしては、政治的不安定が考えられる。

2. ベトナム

産業プロフィールとしてはまだ簡易な物作りと組み立て産業の確立状態にとどまるであろう。

優れた労働力と海外からの投資がメリットで、労働生産性の向上による輸出競争力の向上が期待される。

リスクとしては、国家主義体制は継続され、汚職、非効率な国政、が保たれる。

3. インドネシア

産業プロフィールとしてはベトナムと同じレベルの簡易な加工と組み立て加工が主体であろう。自動車部品、バイク部品製造には労働賃金がタイより安いメリットが生かされよう。

リスクとしては政治的問題やインフラの不十分が心配である。

以上