

AFTA等の貿易・投資の自由化を睨んだアジア主要業界の動向

タイ、インドネシア、韓国の日系企業の動きを中心に

〔要 旨〕

1. アジア危機から3年が経過しようとしているが、タイ、インドネシア、韓国の3国はIMF等の国際支援を受け、構造改革に取り組んでいるものの改革は未だ途上であり、進捗に格差も出てきている。しかし、大方の予想を上回って足下で景気回復の兆しを強めているが、これは日系企業等の輸出等に牽引されたものである。危機が各国主要業界、日系企業に与えた影響は様々（ヘッジなしの外貨借入に伴う為替損によるB/Sの毀損等）であり、また各国は構造改革の実現、次なる成長のためAFTA等の貿易・投資自由化の地域スキーム等で欧米企業等外資の取り込みを図っており、アジアの事業環境は大きく変化しようとしている。
2. タイではコンピュータ周辺機器等を中心に輸出好調で危機の影響が軽微であった電子電気、市況悪化で伸び悩む繊維と内販主体であったため最も影響を受け輸出シフトで回復を目指す自動車と明暗が分かれた。AFTAを睨み自動車業界中心に欧米企業進出で地殻変動をおこしつつある。
3. インドネシアは危機に伴う政治社会情勢不安から回復が最も遅れている。業種別では繊維の影響が軽微で、電子電気も危機前水準を回復しているが、自動車は未だ回復途上である。同国の場合、政治社会情勢の安定と金融改革の相応の進展を受けた外資等の活用が景気の持続的拡大の前提条件であり不可欠である。
4. 韓国は政府主導の構造改革への取り組み、外資の積極的参入や輸出牽引で危機前水準をほぼ回復している。しかし、業種別にはIT革命進展で急成長する電子電気、輸出主導で回復した自動車、回復の鈍い繊維と格差は大きい。99年6月末の輸入多角化制度廃止による今後の日系企業の動向や世界的再編のなかでの自動車業界再編の動向が注目される。
5. AFTAの2002年繰り上げ実施、欧米企業のアジア企業とのアライアンス(アウトソーシング等)を活かしたアジア戦略の強化や中国のWTO加盟等で、アジアの事業環境は大きな転換期にさしかかっている。アジアに歴史的にも深くコミットしている日系企業は、欧米・アジア企業との戦略的連携を組み一層の事業再編・見直しを急ぎコアビジネスへの特化・差別化を図っていく必要がある。さらに、日本はアジア地域の貿易・投資の自由化に中長期的視点から粘り強く指導的役割を果たすことが望まれる。

目次

はじめに

1. WTO, AFTA等の世界的・地域的自由化の動き

2. アジア危機の日系企業への影響

3. 輸出シフトで生産回復を図るタイ日系企業

(1) 市況悪化で伸び悩み繊維業界

(2) 事業再編を急ぐ電子電気業界

(3) 地殻変動をおこしつつある自動車業界

4. 政治社会情勢の安定をまず望むインドネシア

日系企業

(1) 輸出競争力強める繊維業界

(2) 危機前の水準に回復する電子電気業界

(3) 今後の戦略が注目される回復途上の自動車業界

5. 危機前水準をほぼクリアしている韓国(日系)企業

(1) 二極化進み回復鈍い繊維業界

(2) 半導体, 携帯電話等で急成長する電子電気業界

(3) 世界的潮流のなか業界再編が進む自動車業界

6. 日系企業の今後のアジアでの事業展開の方向

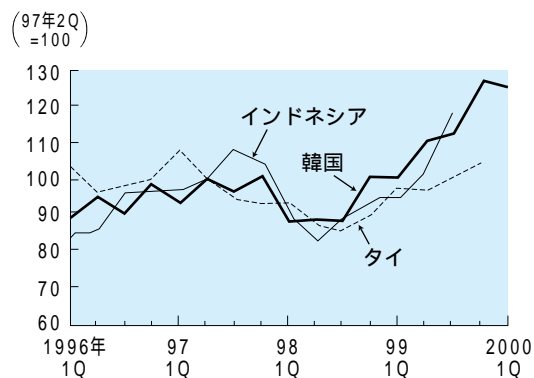
おわりに

はじめに

1997年7月のタイバース暴落から始まったアジアの経済金融危機から3年が経過しようとしている。タイ, インドネシア, 韓国ではIMF等の国際支援を受け, その指導により金融財政両面の引締め政策が採られたこともあり, 内需の悪化, 金融仲介機能の低下による信用収縮等で98年には大幅なマイナス成長を記録した。しかし, 98年半ばから金融財政政策を緩和策に転換したこともありアジア経済は大方の予想を上回って回復の兆しを強めてきており, その動きは現在も続いている。景気回復の牽引役となっているのは, 国により差はあるものの輸出主導による生産回復である(第1図)。

また, 各国は危機からの回復と合わせ, AFTA(ASEAN自由貿易地域)の前倒し実施や韓国での輸入多角化品目制度(事実上の対日輸入制限措置)の廃止等, WTO等の世界的な貿易・投資等の自由化の流れを先取りした動きを強めており, アジア各国規制の

第1図 タイ インドネシア 韓国の生産指数推移



資料 各国中銀, Datastream

緩和をとらえ欧米企業等のアジア進出が積極化してきている。

こうしたなかで、アジアの事業環境はどう変わろうとしているのか、従来からアジアで事業展開を行ってきた日系企業は、長引く日本経済の停滞とアジア危機の影響を受けながらどのように事業展開を行おうとしているのか。本稿では危機の影響を強く受けたタイ、インドネシア、韓国の主要産業 繊維、電子電気、自動車業界における事業環境の変化と主として日系企業の近況・今後の事業展開の方向性を概観してみたい。

1. WTO, AFTA等の世界的・地域的自由化の動き

WTO(国際貿易機関)の次期交渉がいつスタートするかは、現状不透明であるが、今

回の交渉では、従来GATT(関税貿易一般協定)で取り扱われた財の貿易だけでなく、農業・サービス貿易、知的所有権、貿易関連投資措置(TRIM)等の新分野を含めた国際ルールの策定を目標としている。こうしたなかで従来アジアでは自動車部品の国産化義務付け(ローカルコンテンツ要求)等の国産化優遇措置を採ってきていたが、WTOは貿易関連投資措置の一環として、上記措置の撤廃を求めている。さらに、アジア各国にとっても、90年代から規制緩和を進めてきていたが、危機を契機として金融システムやアジア的なコーポレートガバナンスの見直し等の構造改革を進める上で、外資の資金力・ノウハウの活用が不可欠との認識が高まり、WTO等世界的な自由化の動きを先取りしてAFTA(アセアン自由貿易地域)、AICO(アセアン産業協力計画)やAIA(アセアン投資地域)の貿易・投資の地域ス

第1表 世界的及びアジア地域の貿易・投資自由化スキーム

スキーム名称	発足年月	参加国・地域	内容
WTO World Trade Organization 世界貿易機関	1995年1月	134か国・地域	貿易に関する種々の国際ルールの策定。既存及び新規分野のルール策定。紛争解決手続き強化。
AFTA ASEAN Free Trade Area アセアン自由貿易地域	93.1	アセアン諸国	共通効果特惠関税(CEPT)という域内関税制度で2002年までに関税引下げ対象品目の関税を0~5%へ。アセアン主要6か国は2015年までに関税引下げ品目関税を0%へ。新規加盟国には適用日程は段階的適用。
AICO ASEAN Industrial Cooperation アセアン産業協力計画	96.11	アセアンの現地資本比率30%以上の企業(2000年までは出資比率条件を免除)	域内輸出入工業品に対し、認可ベースで0~5%の特惠関税を適用。AFTAの関税引下げ措置の前倒し。
AIA ASEAN Investment Area アセアン投資地域	98.10	アセアン諸国	アセアン主要6か国からの投資は2003年まで、他加盟国は2010年まで、域外からの投資は2020年以前までに前倒しして、内国民待遇を付与し自由投資地域創設。

資料 各種報道等から作成

(注) アセアン主要6か国とは、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、シンガポール、ブルネイ。

第2表 危機後のアジア各国の外資規制緩和の動き

	実施時期	主な内容
タイ	1997年11月	投資委員会(BOI)認可の既存奨励案件について、タイ側パートナーの同意があれば、外資過半数の出資が可能 金融機関への外部出資比率限度(25%)を10年間に限り撤廃 BOI認可未取得企業でも奨励業種の場合は土地所有等の恩典付与
	98.5	BOI認可取得の新規奨励案件について、99年末までの期限付きで外資出資比率規制を撤廃
	98.12	既進出の外資系小売業について、BOI認可を受けることにより、外資100%までの出資可能(2000年末までにBOIに要申請)
	99.10	改正外国人企業規制法が成立。規制業種を削減(63業種→43業種)
インドネシア	97.9	外国人投資家の株式購入規制(49%)の撤廃(銀行、保険業を除く)
	98.7	外資参入の規制業種を示すネガティブリストの縮小。卸売・小売業の100%外資参入が実質的に認められる
	98.10	外資の国内銀行への出資比率制限撤廃
	99.6	外資による持株会社の設立を認可
韓国	97.12	外国人投資家の銘柄別株式所有比率限度を55%に引上げ(旧26%)
	98.2	敵対的M&Aを株式の33%まで認める(旧10%)
	98.4	外国人によるM&Aの対象を防衛関連産業を除き自由化
	98.9	外国直接投資を原則制限しないとする外国人投資促進法を制定

資料 JETRO 2000年版ジェトロ投資白書

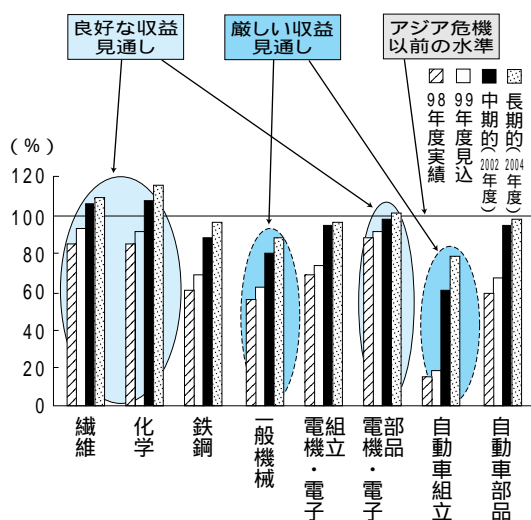
キームを進めている(第1表)。AFTAは発足当初の1993年には2010年に主要6加盟国の域内関税率を0~5%に引き下げるプログラムであったが、上記の理由から1998年には2002年に繰り上げている。また、韓国でも20年間続けてきた家電製品、自動車等の実質対日輸入制限措置の輸入多角化品目制度を1999年6月末に廃止するとともに日韓自由貿易圏、日韓投資協定締結へも韓国側は積極的な姿勢を示している。さらに、アジア各国ごとの外資受入の規制緩和も積極的に行われており(第2表)、これらの動きを受けて欧米企業がM&A等で化学、セメント、金融、小売業界等を中心に中長期的視点からアジアに進出してきている。

2. アジア危機の日系企業への影響

個別国の日系企業動向の前に、国際協力銀行が行った「1999年海外直接投資アンケート調査」によりアセアン4(タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン)や韓国に拠点を持つ日系企業(対象製造業786社、うち有効回答率60.1%)の危機以降の事業回復の見通しをみてみると、危機以前の水準に回復するのは、販売面では2002年ごろ、事業収益面では2004年ごろとの見通しで、国別にさほどの差異はみられない。

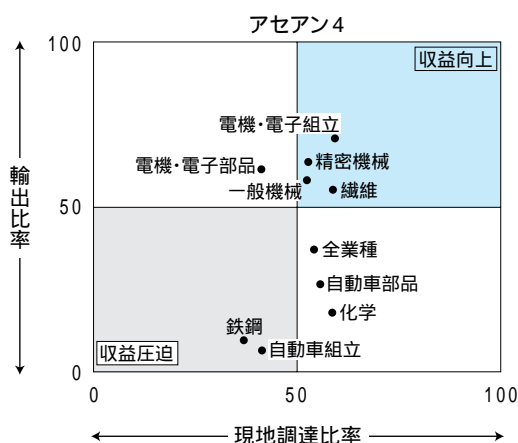
次に業種別では特に厳しい見通しを立てているのは自動車組立、一般機械で、他方、化学、繊維、電機・電子部品は比較的明るい見通しとなっている(第2図)。この業種

第2図 業種別の中長期的事業収益見通し
(5か国平均)



資料 国際協力銀行

第3図 現地調達・輸出比率と収益性



資料 国際協力銀行

別の差異についてアセアン4の企業につき現地調達比率と輸出比率との関係でみていくと、危機による為替相場の大幅な変動のなかで、輸出比率が低く(内販型)、現地調達比率が低い業種ほど収益面でマイナスの影響を受け(自動車組立, 鉄鋼), 輸出比率が高く(輸出型)、現地調達比率が高い業種ほど収益面でプラスの影響を受けている(電

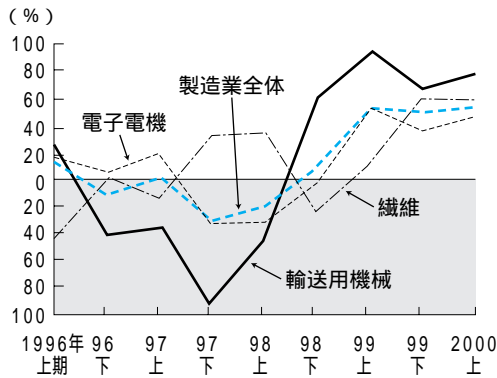
機・電子組立・部品, 繊維)とみられ, 日系企業の危機による影響も業種によりかなり跛行性がでていとみられる(第3図)。

3. 輸出シフトで生産回復を図るタイ日系企業

タイは1960年代の輸入代替型の産業育成策で日系の繊維, 家電, 自動車等の企業進出が始まり, 70年代に軽工業を主とする輸出志向型の産業政策へ方針転換し, 85年のプラザ合意以降日系企業中心に輸出志向型産業の投資ラッシュが起き, 日系企業の集積が進み外資主導の工業化が急速に進行した。しかし, アセアン周辺国や中国のキャッチアップのなかで産業の高度化が遅れ, 実質ドルペッグ制を採用していたなか95年以降のドル高で急速に輸出競争力を喪失する業種も出, 折からの外資の短期資金流入によるバブル状況のなか外資の急激な流出で危機を招いた。

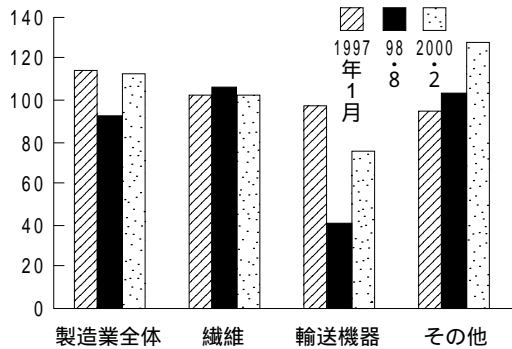
タイパーツの暴落により主にヘッジなしで外貨借入を行っていた企業は巨額の為替損を抱え, また内需の急速な低迷, 信用収縮, 輸入原材料の高騰等で企業活動全般に大きな影響を受けたが, 日系企業への危機の影響は大きく二分される。輸出志向型の業種(電子電気等)は為替下落による輸出競争力強化で全般的に影響は軽微または全く受けなかったが, 原材料輸入国内販売型の業種(自動車等)は最も影響を受け, 本社から増資等の支援を得ながら, 不振な内需をカバーするため輸出シフトで稼働率向上・

第4図 タイ日系企業業種別DIの推移



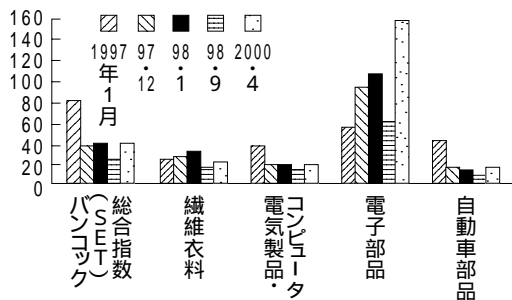
資料 ジェトロバンコックセンター

第5図 タイ主要業種の生産指数推移 (原数値)



資料 Bank of Thailand

第6図 タイ業種別株価推移 (原数値)



資料 Datastream

生産回復を図っている(第4図)。この業種別の危機の影響度の差異はタイの製造業生産指数(第5図)、株価(第6図)の業種別推移をみても明らかである(なお、第5図の業

種区分の「その他」はタイ中銀の分類であるが、ここでは最大の産業である電子電気の代替として採用したものを)。

タイは金融システム改革、企業債務問題等構造改革に漸進的手法を採っており、失業者増加懸念も払拭できず当面内需の回復には限界があるとみられ、輸出主導による生産拡大を日系企業は図っていくであろう。

(1) 市況悪化で伸び悩む繊維業界

アジアの繊維業界は雁行型発展の代表例で、70年代まで日本の比較優位産業の一つであったが、衣類等完成品の川下段階は50年代、加工系・織物の川中段階は60年代からNIEs、アセアン諸国で急発展し、70年代には日本の中小企業がアジアへの直接投資を本格化させた。川上の合繊業界でも60年代末以降アジア諸国の輸入代替政策に沿い日系合繊企業が進出し合繊技術がアジアへ伝播していき、東アジアは中国向け需要等を見込み90年代半ばに台湾、韓国が大型設備投資をしたことで、現在世界合繊生産の約6割を占める最大供給基地となった。他方で世界最大のポリエステルメーカーであったヘキスト(独)等の撤退やデュポン(米)がアジアに積極的に進出する等ダイナミックに変化している(第3表)。

タイの繊維業界は94年の中国人民元切下げ、95年のドル高で競争力を失いつつあったが、危機によるパーツ急落で輸出型産業であるため競争力を回復した。しかし、98年夏に中国が密輸対策で輸入を一時中断し

第3表 世界のポリエステル繊維生産能力ランク

(単位 年産千トン)

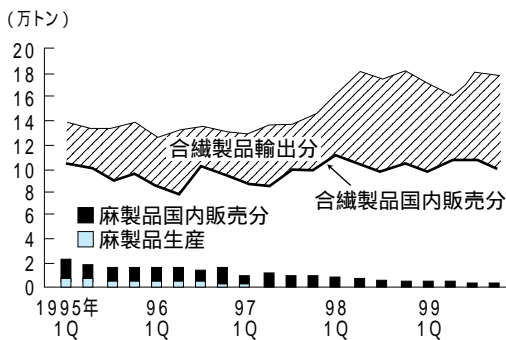
		1980年		90		99	
第1位	デュボン	841	ヘキスト	943	南亜	1,087	
2	セラニーズ	605	デュボン	759	東帝士	852	
3	ヘキスト	395	南亜	398	デュボン	850	
4	アクソノーベル	316	ウエルマン	391	コーサ	744	
5	イーストマン	302	帝人	370	帝人	740	
6	ローヌブーラン	248	遠東紡	339	遠東紡	693	
7	帝人	219	東レ	274	華隆	654	
8	東レ	172	儀征	260	リライアンス	638	
9	ICI	155	ローヌブーラン	251	ウエルマン	496	
10	モンサント	146	三養社	232	インドマラ	483	

資料 織研新聞(2000年4月18日)

(注) 子会社は50%以上を保有しているところのみ参入。

たことを契機に国際的な需給ギャップが拡大し市況が大幅に悪化し、またタイバーツの戻りで98年下期業績が悪化し、大幅減産、人員削減や川上・川中段階のローカル企業の倒産も増加した。99年第1四半期には市況も底入れし粗原料価格の上昇もあり値戻しを行っているところであるが、全般的には川上の業績が厳しく川中・川下段階は改善しつつあり、99年には台湾企業の操業開始や東レの設備拡張もあり企業間格差が拡大してきている。また中国、(AFTAに先行し繊維製品が共通効果特惠関税《CEPT》対象で関税が引き下げられたこと等による)インドネシアからの低価格品輸入が増加傾

第7図 タイ繊維製品の生産・国内販売の推移



資料 Bank of Thailand

向にある(第7図)。

需給ギャップが依然大きく、またデュボンや台湾企業等との競争が激化するなかでの日系企業の戦略を東レのケースでみてみよう。東レはアセアン域内ではタイ、インドネシア、マレーシアで従

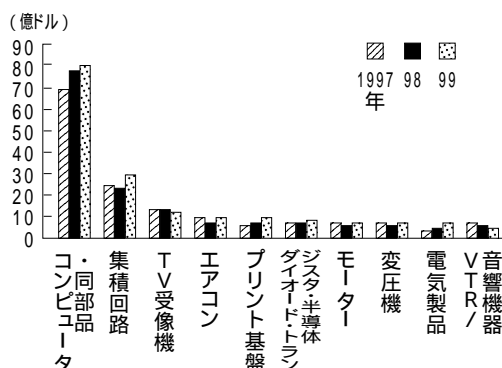
来、紡績、織布、染色の川上・川中の一貫生産をほぼ同規模で(リスク回避のため)ほぼ同内容の事業を行っていたが、これをグローバル・オペレーションによる適地生産、適地販売を目指し、生産・顧客の棲み分けを見直し利益を最大化する戦略を進めている。生産の棲み分けとしては、第一にアセアン拠点での生産の集約化でポリエステルフィルム、縫い糸はマレーシアに、ポリプロピレンフィルムはタイに集約し、関税引下げもあり規模の利益、コスト削減を図る。第二に従来タイでタフタ織物(裏地)を生産し欧州に輸出していたが、コスト面、納期面からチェコにタフタ織物会社を設立し商権を移管し、その穴埋めとしてタイは香港、中国向け輸出を開拓し、世界的な生産アロケーションの見直しを行っている。次に顧客の棲み分けとして、アセアン3拠点で生産しているシャツ生地の輸出先をタイは欧州、マレーシアは米国、インドネシアは人手のかかる高付加価値品を欧米へと棲み分けをし、コスト競争力維持、高付加価値化のための事業再編を進めている。

(2) 事業再編を急ぐ電子電気業界

アジアの電子電気業界は1960年代に各国の輸入代替政策に沿って日系企業が主に進出し、85年以降低労働コストをねらってマレーシア、タイ等のオフショア生産拠点に投資を本格化し、90年代には中国向けの投資が増加する、等でアジア全域で家電産業が発達した。また80年代以降は情報機器産業(パソコン及びその周辺機器・部品)の成長と日系企業による家電製品のアジアへの生産シフト等による半導体需要の増加で、韓国、台湾を中心に電子デバイス産業(IC含む半導体、液晶表示装置LCD)も急発展している。96年からの半導体不況は99年半ばからパソコン需要の急拡大等で回復してきているが、米国企業を中心にパソコンのOEM生産、半導体の台湾等のファウンドリ^(注1)を活用したアウトソーシングが進んでおり、アジアは情報機器、電子デバイスの一大生産地となり、日系企業もパソコン周辺機器、ICを含む半導体等を主にアジアでの生産を強化している。

タイの電子電気業界も日系企業を中心とした進出で同国最大の産業となっており、歴史の古い白物家電だけでなくHDD、FDD、キーボード等のパソコン周辺機器やIC等の情報機器、電子デバイスも急拡大し生産規模で既に家電製品を上回ってきている。危機の日系企業への影響については家電製品の国内販売は内需の低迷で影響を受け、99年に回復傾向にあるが製品により跛行性がある(冷蔵庫、エアコン好調、扇風機は低価格のローカル・韓国製品等の攻勢で不

第8図 タイ電子電気製品部品の輸出推移



資料 ジェトロバンコックセンター

振)。輸出向け家電製品、情報機器、電子デバイスはほとんど影響を受けず好調で、むしろ98年には富士通のHDD、ソニーのIC、99年も沖電気のIC、フジクラ、セイコーエプソンのHDD部品製造の拡張投資案件がタイ投資委員会の認可を受けている(第8図)。

しかし、韓国企業やアジア企業と戦略的アライアンスで品質・コスト競争力を強める欧米企業等の台頭で、日系企業の競争力はアジアで全般的に落ちてきている。そのため、AFTAに先行して電子製品等の多くが共通効果特惠関税(CEPT)対象として5%まで関税が引き下げられていることもあり、日系企業は生産アロケーションの見直しによる事業再編や最新製品のアジアでの生産立ち上げ、為替変動リスク軽減、コスト競争力強化のための現地調達比率の引上げ等を進めている。具体的には松下電器が従来複数製品生産を行っていた拠点をテレビ、ビデオ等の製造部門を分離独立させるとともにデジタル放送等で今後需要が見込まれる平面ブラウン管テレビの内需向け

生産を開始し、三菱電機は小型冷蔵庫生産をタイに全面移管し、テレビ生産をマレーシアに集約する等の動きでコスト削減を図っている。タイは危機の反省からも今後情報機器、電子デバイス関連企業の投資の安定的な流入を目指す、それは人的資本の質に依存するとみられ人材育成が最大の課題である。

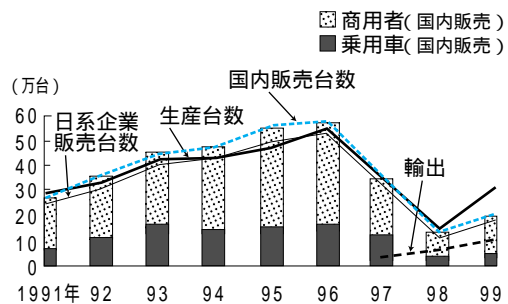
(注1) ファウンドリとは多額の設備投資を要する半導体前工程の稼働率を高めるため、複数企業から半導体前工程の生産委託を受ける企業。

(3) 地殻変動をおこしつつある自動車業界

アセアン各国はシンガポール等を除き1960～70年代に資本技術集約産業である自動車産業を誘致し他産業へのシナジー効果や雇用効果を期待して、完成車の輸入禁止、部品等への高率関税適用による外資誘致策を採用した。これを受けて主に日系自動車組立メーカー、部品メーカーが進出したが、アセアン各国での自動車生産は狭小な国内市場と部品の国産化義務付け(ローカルコンテンツ要求)のため生産コストが割高とならざるを得ない。これを解消し競争力を確保するためAICO(アセアン産業協力計画)やAFTA(アセアン自由貿易地域)のスキームが出てきたのである。さらにWTOから部品の国産化義務付けの撤廃を求められてもいる。他方、世界の自動車メーカーの間では資本提携等の世界的再編が進んでおり、アジア戦略を巡り熾烈な競争が始まりつつある。

タイの自動車業界はアセアンのなかで外

第9図 タイ自動車産業生産販売等推移



資料 FOURIN「1999アジア自動車産業」

資系自動車組立メーカー、部品メーカーが最も多く集積しているが、三菱自工と98年に生産開始したフォードとマツダの合弁企業オート・アライアンス・タイランド以外は国内販売主体であったため、危機による内需低迷の影響を一部工場閉鎖等最も受けた業界である(ボトムの設定稼働率は97年12月の16.1%、98年国内販売14万台)。危機以降稼働率向上のため豪州、アジア等へ1tピックアップトラック主体に輸出を拡大し、また99年になり内需の底打ちと金利低下による割賦販売回復等で、輸出12万台、内販22万台と回復傾向にあるが(第9図)、現状生産能力が100万台といわれ本年3月の稼働率は47.3%にとどまっている。さらに今年GMとBMWの生産拠点が稼働予定で、タイへの自動車生産の集中傾向を強めているが内需の急速な回復が見込めないなか、各企業とも完成車輸出に重点をおいた戦略に転換しており今年約18万台の輸出を計画している。このため、従来高関税等のため内販目的で各国で生産せざるを得なかったが、WTO(タイは今年1月から部品の現地調達義務を撤廃済)やAFTAを睨んだAICOを活用

第4表 タイの自動車販売・輸出実績（1999年）

（単位 台）

	国内販売	輸出	資本提携
トヨタ	74,619	12,151	ルノーが36.8%出資 ダイムラークライスラーが33.4%出資予定 フォードが33.3%出資 GMが49%へ出資引上げ トヨタ出資比率50%超とする方針 ルノーが22.5%出資
日産	21,671	1,912	
三菱	19,172	60,988	
本田	24,595	6,682	
マツダ	3,859	-	
いすゞ	52,110	519	
日野	2,200	469	
日産ディーゼル	289	135	
その他日本車	1,142	-	
日本車計	199,657	82,856	
GM	247	-	スズキ、富士重工と資本提携 三菱と5%ずつ持合(トラック、バス)
フォード	7,749	42,785	
ダイムラークライスラー	2,141	-	
ボルボ	1,002	-	
フォルクスワーゲン	592	-	
BMW	1,840	-	
プジョー	1,327	-	
欧米車計	14,898	42,785	
起亜	463	-	現代が出資 売却交渉中
現代	1,615	-	
大宇	637	-	
韓国計	2,715	-	
その他	1,060	61	
合計	218,330	125,702	

資料 FOURIN「1999アジア自動車産業」,各種報道

し関税引下げ効果と集中生産による量産効果により国際競争力を高めるよう、各企業の域内拠点間の事業の見直しを行うとともに欧米企業と日系企業等との資本提携等による世界的再編を活かした動きが強まり、アジア戦略を巡りタイでの競争が一層激化してくると思われる(第4表)。なお、AICOの申請件数は87件、うち認可件数は43件(今年2月現在)で、ほとんどが自動車関連メーカーである。

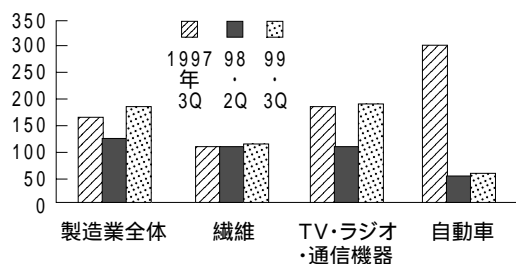
具体的に日系企業ではトヨタ、いすゞ、本田の上位3社の販売シェアが近年高まる傾向にあるが、いすゞは主力の1tピックアップトラックの生産をタイに集約し世界への輸出拠点とする方針で、さらにGMと次世代アセアンカーの共同開発を行う構想

もある。トヨタはタイの販売網の強化やローカル部品メーカーへの出資比率引上げ等で現地調達比率の引上げによる為替リスク軽減等を図るとともに、ダイハツ、日野と調達・生産・販売面で連携を強めている。他方三菱自工はアジアでの次期乗用車生産をタイと台湾に集約する方針である等、各日系企業は事業の見直しを急速に進めているが、欧米の有力企業とアジア戦略を巡り生き残りを賭けていくにはなお一層の取組が必要になるとみられる。

4. 政治社会情勢の安定をま 望むインドネシア日系企業

インドネシアは1970年代に輸入代替工業

第10図 インドネシア主要業種の生産指数推移
(原数値)



資料 インドネシア中央統計局

化政策で日系の繊維、自動車等の企業進出がはじまり、80年代に脱石油依存を強め86年のルピア切下げ以降輸出志向の労働集約型の投資が急増し、90年代にはアセアン他国の人件費上昇等を受け家電メーカー等も進出してきた。

ところが、危機とそれに続く政治社会不安により、食品、繊維、紙パルプ、家電等を除き厳しい状況が続いている。特に危機で大きく傷んだ国内銀行は公的資金の注入等も行われているが信用創造機能は依然回復しておらず、ローカル企業はキャッシュベースでしか事業ができない状況といわれ、また直接投資も減少傾向が続いている。業種別の危機の影響度の差異はインドネシアの製造業生産指数(第10図)のとおりであるが、個別企業レベルではタイの場合と同様に外貨借入に伴う為替損等の問題を抱えている。

インドネシア産業の本格回復、景気の持続的拡大のためには、まず金融システムの再生が不可欠である。そのためには公的資金で不良債権を相応に処分した上で(後述する自動車のアストラのように)外資等に売却し、外資の力を使って再生するのが最良

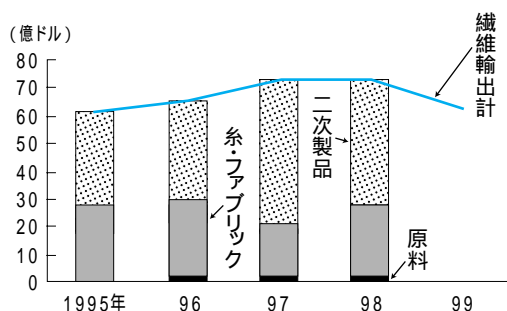
の方法であり、その前提条件として政治社会情勢の安定が欠かせないと思われる。他方で危機以降の民主化の動きのなかでILO条約を批准し労働組合の設立が自由化され、一般民衆は民主化を十分に理解せず会社内にいくつも組合が設立され賃上げ交渉等で混乱を呈する等、労務問題が難しくなっている面もあり先行きに楽観はできない。

(1) 輸出競争力強める繊維業界

インドネシアの繊維業界は70年代の輸入代替政策で日系企業が進出し、80年代以降輸出産業へと転換した。さらに韓国、台湾企業等の進出もあり、現在世界でも有数の生産国となり、同国工業製品輸出額のトップを占めている。しかし90年代半ばから世界的な供給過剰のなか中国等との単価切下げ競争が激化し輸出の伸びを鈍化させている。

97年の危機発生でインドネシアルピアが急落したが、その影響は輸出主体の日系企業では加工コストの低下(労働コストがドルベースで危機前のほぼ半分になった)で他国に比し競争力を高め、輸出で利益を上げ影響は軽微であった。他方、国内販売を主体とするローカル企業では輸入繊維原料価格の高騰、原料輸入のための地場銀行発行のL/Cの受取拒否等が発生し、さらに国内販売では内需不振による原料コスト上昇の製品価格への転嫁困難、政治社会不安による海外バイヤーからのキャンセル等で川下企業ほど生産減少や操業停止に追い込まれる

第11図 インドネシアの繊維輸出の推移



資料 ジェトロジャカルタセンター、各種報道

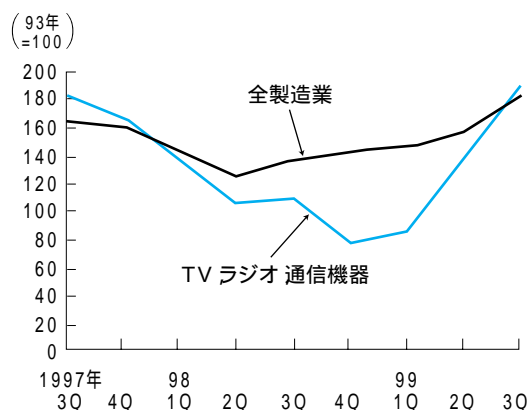
企業が出る等、二極分化が進んだ。ローカル企業のなかでも華僑系、インド系企業のなかには輸出にシフトするところもあり、98年は輸出が増加したが、99年はルピアの強含み推移、国際市況低迷や政情不安が払拭できないこと等から減少した(第11図)。

日系企業の例として三菱レイヨンは危機による加工コスト低下を活かし、同社主力のアクリル原料を日本から輸入して(日系企業等と組んで最終製品に)加工して輸出しているが、今年第4工場を増設して増産している。同国繊維業界にとっては政治社会情勢の安定が前提であるが、競争力を活かすための一層の設備拡大、高付加価値化が必要であろう。

(2) 危機前の水準に回復する電子電気業界

インドネシアの電子電気業界は一部日系家電メーカー等が1970年代に国内市場志向型で進出したが、マレーシア、タイへの集中進出に比べ出遅れていた。90年代に入りマレーシア、タイの労働力不足、生産コスト上昇から輸出品生産用保税倉庫制度

第12図 インドネシアの電子電気関係生産指数推移(原数値)



資料 インドネシア中央統計局

(注2)
(EPTE)を利用し同国へ主要日系企業や韓国企業が進出、設備拡張が相次ぎ生産が拡大してきているが、家電主体で情報機器や電子デバイス、部品メーカーの集積は依然相対的に少ない。

ところが、危機による影響は内需低迷や治安悪化で物流に支障をきたし一部の工場運営に悪影響が発生する等で、主に国内向け家電販売が大幅に落ち込んだが、コスト競争力を活かした輸出へのシフトと99年後半に小型冷蔵庫等の需要が回復して生産が間に合わない状況も出て回復してきている。また、輸出向け家電、情報機器や電子デバイス関係は危機でも好調を維持したため、電子電気業界全体としては危機前の水準を回復している(第12図)。欧米企業もM&Aで進出しようという動きはあるが銀行再建庁(IBRA)が管理している企業株式(建設、不動産、セメント、自動車等が主)には電子電気関連企業が少ないこともあり具体的な大型案件はない。AFTAについても

一般向け低価格家電のローエンド製品中心ではあるがアセアン他国からインドネシアへシフトする動きが危機前から既に出ており、同国としてはプラスに作用するとみられる。

日系企業の動きとしては韓国、欧州、ローカルブランド製品や中国、AFTAに先行する輸入関税引下げでアセアンからの輸入品との価格面で厳しい競争を展開しているが、松下電器は輸出主体のラジカセ製造のための新規投資を行い、セイコーエプソンがプリンタ、JVCがオーディオにインドネシアで生産集約をする等の動きがある一方、同国の政治社会情勢が不透明であることから更なる投資に躊躇する動きもある。インドネシアの電子電気業界の更なる発展のためには、現在日本や近隣国からの輸入に主に依存している部品調達について、サポーターインダストリーの誘致と育成による産業集積で現地調達率の向上を図る必要がある。

(注2) 輸出品生産用保税倉庫制度(EPTE)とは主として輸出入物資を生産するための場所または建物で、EPTEの認可を得ると輸出品生産用部品、原材料の輸入関税、輸入付加税、前払い法人税、付加価値税、奢侈品販売税が免除されるオフショア生産制度の一種。

(3) 今後の戦略が注目される回復途上の自動車業界

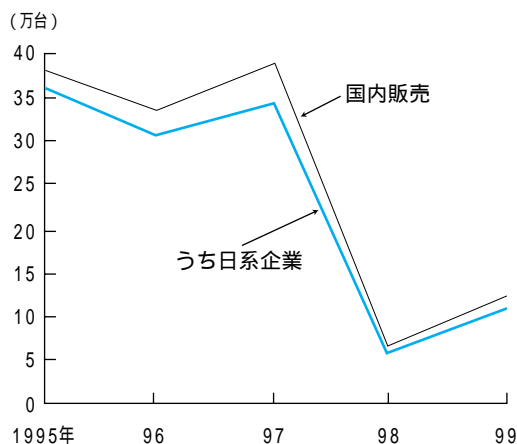
1970年代の完成車輸入禁止、ノックダウン組立開始、国産化政策等で始まった自動車生産は、主要日系企業の進出がその原動力となって発展してきたが、タイ等に比して生産規模は小さく部品メーカーの集積も

遅れていた。輸入部品依存体質から脱却するため94年に新自動車国産化法の施行で各企業は国産化比率40%を達成し輸入関税率を0%とすべく努力していたが、96年の国民車計画^(注3)の発表と、それへの反発の強さから国民車以外でも60%以上の国産化比率を達成すれば奢侈税を0%とする政策が同年出され、各企業は国産化対応を図ってきた。ところが、自由化を推進するWTOの裁定で国民車計画の撤廃を義務付けられ、99年7月の新自動車政策で国産化比率による輸入関税、奢侈税を撤廃したため、輸入車と現地生産車との価格差が縮小した。

危機により国内販売向けの自動車業界は、内需の低迷で減産(人員解雇、操業短縮等)に追い込まれ大幅に販売が落ち込み最も影響を受けた。99年半ば以降総選挙、新大統領誕生を無事に乗り切ったことで政治情勢が多少安定し、金利低下のなかで富裕層が預金を取り崩したり自営業者が営業用に、ドルに実質ペッグしている自動車(部品輸入依存度が高いことによる)を購入する動きや一部車種の輸出シフトもあり生産が間に合わない状況で回復基調にある(第13図)。

他方、輸入大型高級乗用車価格の低下で輸入増加の兆しが出てきたので国内生産の回復確保等のため一時的に輸入禁止措置もとられている。現在同国の生産能力は約50万台といわれているが、政治情勢が安定してきているとはいえ当面国内販売の急回復は望めないとみられる。さらに、今年3月には日系企業等(トヨタ、いすゞ、ダイハ

第13図 インドネシアの自動車国内販売推移



資料 FOURIN「1999アジア自動車産業」各種報道

ツ、BMW等)との合併会社を傘下に持ち国内販売シェア40%超の持株会社アストラインターナショナルの銀行再建庁が接收していた約40%の株式がシンガポールの自動車販売会社C&Cを中心とするコンソーシアムに売却されることになった。国民車計画で韓国起亜自動車と組んだティモール・プトラ・ナショナルは多額の負債を抱え返済不可能で銀行再建庁の管理下にあるが、AFTAを睨みこれらの今後の動向も注目される。

日系企業はアストラ等現地資本と組んで90%超のマーケットシェアを握っているが、AFTAのアセアン実質単一市場化でタイへの生産集中化の動きのなか、欧米企業との連携を含めたアセアン等他拠点との事業見直しを図っている。トヨタはインドネシアで生産しているキジャンのアジアネットワークを活用した輸出拡大や新型セダンのソルーナ生産のための新工場建設を行っている一方、日産はインドネシアの生産ラ

インを停止する等の動きもでており、今後のアセアン内での生産等の棲み分けが強まっていくとみられる。

(注3) 国民車計画は96年2月に発表され、内容は国民車の認定を受けた企業は最高65%の輸入関税と最高35%の奢侈税の免除を、国内部品調達率を認定1年後に20%、2年後40%、3年後60%以上にすることを条件の下で認められるもので、この認定を受けたのはスハルト元大統領の三男が経営するティモール・プトラ・ナショナルのみであった。

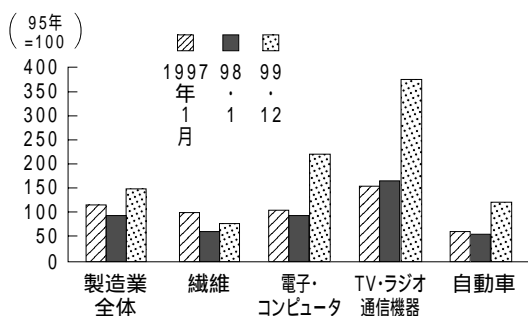
5. 危機前水準をほぼクリアしている韓国(日系)企業

韓国は1960年代に輸入代替型産業育成策を、外資に頼らず政府主導で進めたが資金面等で行き詰まり、60年代半ばから繊維等労働集約産業を主とする輸出志向型へと転換を図った。70年代になり重工業化推進のため直接投資の受入を強化するとともに種々の優遇策を採用したが、その対象は限定された少数の財閥であった。86年の工業発展法施行で自由化に向けた産業政策の転換を図り半導体等電子電気や自動車産業等が目覚ましい発展を遂げたが、工業発展法により投資が自由化され財閥が多角化を目指し過剰投資を行った要因にもなっている。また、同国の場合政府主導による財閥中心の発展で、さらに1980年以来輸入多角化^(注4)品目制度による対日輸入制限等もあったため、タイ、インドネシアと比べ同国産業での日系企業の占めるウェイトは格段に低い。

危機の伝播で97年末韓国は外貨流動性危

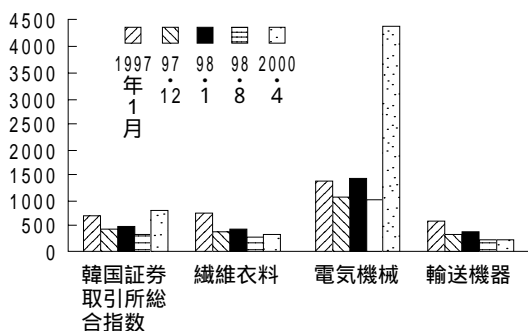
機に陥ったが、韓国で外資の急流出が発生した要因は外貨調達に銀行部門に偏っていたことによる脆弱な金融システム問題と財閥の過剰設備・過剰債務問題であった。緊縮政策の採用による内需低迷、金融機能マヒによる信用収縮、輸入原材料の高騰やストライキの発生等で生産活動に影響し、過剰債務を抱えた財閥の倒産が相次いだ。これに対し政府は公的資金注入、外資を活用した再編等の金融改革、債務比率引下げやビッグディール(事業交換)、外資への事業売却等による経営体質強化を図る財閥改革を積極的に押し進め、また輸出の牽引もあり、生産は急回復し現在は危機前の水準を

第14図 韓国主要業種の生産指数推移(原数値)



資料 Bank of Korea

第15図 韓国業種別株価推移(原数値)



資料 Datastream

突破している。しかし、これを業種別にみると、危機の影響を受けなかった電子電気、危機前水準をクリアした自動車、回復の鈍い繊維と業種による格差が明確である(第14図)。この傾向は株価でも大宇等の特殊要因はあるがみてとれる(第15図)。

しかし、韓国経済には未だ景気急回復による構造改革頓挫のリスク、ワークアウト(注5)企業再生滞りの場合の銀行経営への影響、輸入急増による貿易黒字縮小やインフレ懸念等があり、危機から完全に脱却したとはいえず留意が必要であろう。

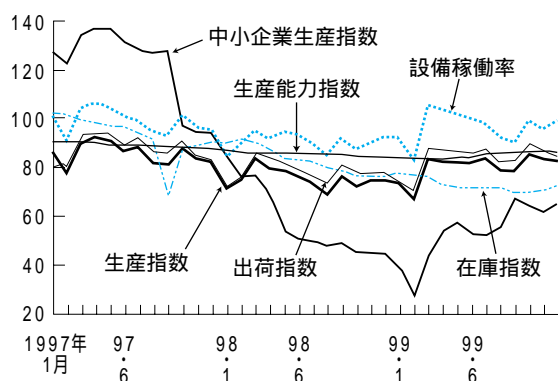
(注4) 輸入多角化品目制度とは1980年に対日貿易不均衡を解消する目的で導入された制度で、過去5年間の各国向け輸出入実績額で最大の貿易赤字国(常に日本)を対象に、韓国政府が指定する品目の輸入を制限するもの(99年6月末撤廃時点では中大型乗用車、大型カラーテレビ、携帯電話等16品目)。WTOのルールに従い99年6月末に撤廃。

(注5) ワークアウト企業とは過剰債務、業績不振企業に対し長時間を要する法定管理(会社更正法適用)ではなく債権銀行団との合意で債務繰上げ、軽減をし企業の再生を図ろうという政府による企業構造改善命令。

(1) 二極化進み回復鈍い繊維業界

韓国の繊維業界は1960年代に輸出志向型として財閥中心に発展しはじめ、日韓国交回復後の70年代には日系大手繊維メーカーが進出した(その後東レ以外は労働問題等で撤退)。日系企業の技術移転で韓国は日本を急速に追い上げ、90年代半ばには中国向けの需要を見込み台湾企業と競い合って大幅に設備拡張を行った結果合繊の生産能力で日本を追い抜き、中国、台湾、日本を含む東アジアが世界最大の合繊生産基地となった。

第16図 韓国の繊維生産関係指数の推移(原数値)



資料 Bank of Korea

ところが、危機と98年夏からの市況悪化で、積極的に設備増設を行った韓国企業のなかには経営悪化に陥るところが相次いだ。アクリル中心の韓一合繊は法定管理(会社更正法)を申請し会社存続に向けた経営見直しを進めており、高麗合繊はワークアウト企業に指定され、高合テキスタイル、新韓絹織は清算の見込みである。さらに中小企業でも過当競争で淘汰の動きが続いており、他業界で回復色を強めているなか、繊維生産はポリエステル関係を中心に危機前の水準で停滞している(第16図)。こうしたなかで中国がアジア太平洋地域の途上国の関税優遇協定であるバンコック協定に加入し今年5月から発効する予定で、関税引下げで価格競争力のある中国製繊維製品の韓国向け輸出の急増が懸念され、今後韓国企業へ与える影響は大きいとみられる。他方、米国企業デュポンは90年代後半からアジア戦略を強化している。95年に台湾の大手遠東紡績と内需向け合併会社を設立、中国でもポリエステルチップ量産を発表し、99年には韓国の財閥セハンと弾性繊維の合

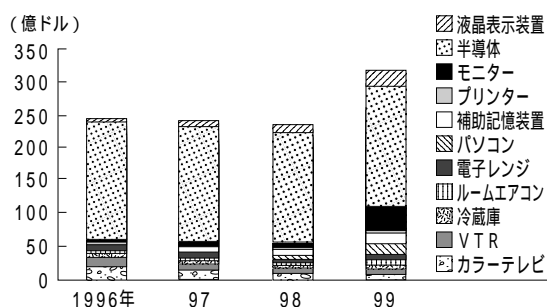
弁会社を設立する等、アジアをポリエステル川上分野の供給基地と位置づけ積極投資を行っている。また日系最大手帝人もデュポンとのポリエステルフィルムの全世界的レベルでの事業統合、ポリエステル生産のメキシコへの進出、東邦レーヨンを買収と相次いで戦略を打っているが、デュポンとのポリエステル合併等実らなかった案件もあるものの事業再編を迅速に進めつつある。

日系大手で唯一進出している東レは、進出当初から財閥コーロンと組み合成繊維、フィルム主体に輸出を行ってきた。さらに99年にセハンの低コスト良品量産可能な最新鋭のポリエステルフィルム工場を実質買収(東レ出資60%)したが、これは東レ東南アジア拠点で不足しているポリエステルチップを供給する(従来東南アジアに供給していた東レ中国拠点は需要が拡大する中国向けに特化)とともに、セハンの既存の販売ルートを活用すること等でグローバル戦略を強化し、デュポン、帝人、台湾大手等に対抗していくねらいである。

(2) 半導体、携帯電話等で急成長する 電子電気業界

前述の1986年の工業発展法施行で韓国の産業政策は自由化に方針転換したが、マイクロエレクトロニクス、メカトロニクス、自動車等のハイテク産業は例外で引き続き政府支援がなされた。その資金・税制面のバックアップを受けてサムソン電子、LG電子、現代電子といった財閥系総合メーカー

第17図 韓国の主要電子電気製品等の輸出推移



資料 韓国経済研究センター

は積極的な投資を行い、情報機器、電子デバイス等で世界的なシェアの拡大を図って成長してきた。

危機の際には内需の低迷等で家電製品販売に影響があり、また半導体の供給過剰で96年からの市況悪化ではサムソン電子、現代電子等が減産に追い込まれる局面もあったが、総じてほとんど危機の影響を受けずに輸出主導で急成長している（第17図）。

電子デバイス産業（IC含む半導体、液晶表示装置LCD）ではアジアは日本を上回る一大生産拠点であるが、そのなかでも韓国が突出している。アジアの半導体事業は60年代韓国、台湾の輸出加工区（オフショア生産拠点）での外資系企業の半導体後行程の組立から始まるが、80年代半ばに韓国では米国企業からの技術導入でDRAMの量産を開始し（台湾が官民共同で国産半導体を生産し90年代にOEMの発展型であるファンドリ事業として開花するのとは対照的）、折からの円高をテコにサムソン電子、LG電子、現代電子等が輸出拡大したことで92年には日本を抜き世界一のシェアを獲得し、96年から

3年半にわたる半導体不況のなかで世界のDRAM市場は4社（サムソン、現代、マイクロン、NEC - 日立）による寡占体制となった（99年に現代はLGの半導体部門吸収）。またサムソン、NEC、マイクロン等半導体大手5社がインテルと次世代DRAMを共同開発する等の国際的な提携の動きも広がっている。次に液晶表示装置のなかの薄型トランジスタ方式（TFT-LCD）では99年日本が世界シェアの約60%、韓国が約38%と両国が圧倒的シェアを有し、台湾も急迫しているが、オランダのフィリップがLGとLCD合弁事業の立ち上げやサムソン電子のデルコンピュータ、アップルの資金協力を得た新工場建設等で更なる生産の拡大が見込まれる。

サムソン電子は危機による構造改革で米フェアチャイルドへの工場売却等大幅なリストラを図ったことや本業DRAMの好調で99年最高益を記録したが、DRAMの利益を非メモリー向け（デジタル機器用のシステムLSI等）に注入する等、デジタル家電戦略も強めていく方針である。

一方、情報機器産業（パソコン及びその周辺機器・部品）ではOEM等でシェア拡大する台湾には及ばないが、基本自社ブランドで生産しており、周辺機器・部品も幅広く生産し特にCD-ROMのウェイトが高い。次に携帯電話事業では韓国は日本に先行してCDMA方式を採用し、現在世界の市場は日本、韓国、ノキア、エリクソン、モトローラによる激しい競争が展開されている。SKテレコムが日本の技術を導入するため京セラとの携帯電話端末機を生産する合併会社

を設立する等の動きがあり、サムソン電子では携帯電話事業が99年も好調で通信機器部門を第二の柱としている。

さらに、LG電子が中国でのモニター生産設備、インドでの携帯電話設備投資計画を発表している等、アジア戦略も積極化してきている。

韓国に進出している日系企業ソニー(DVD、音響機器)、三洋電気(携帯電話)、TDK、ローム(電子部品)等はいずれも好調で、TDKは韓国現法の子会社を中国に設立して需要に应付している状況である。また昨年6月末の輸入先多角化品目制度廃止で輸入自由化された日本製家電製品ではビデオカメラ、カラーテレビ等の輸入が急増している。韓国は加工組立技術は高いが、裾野産業の育成が遅れていることにより中核部品を日本からの輸入や日系企業に依存しており、人材、技術力の強化が課題で、日韓自由貿易圏・投資協定への前向きな姿勢の狙いはこの課題を日韓企業の提携等のなかで克服しようとするものとみられ、今後中長期的には日韓企業の提携の動きが強まってくるであろう。

(注6) DRAMとはDynamic Random Access Memoryの略で記憶保持動作が必要な随時書き込み・読み取りメモリー。

(注7) システムLSIとは多くのICで構成している機能を、大容量メモリーと大規模ロジックのワンチップ化等によって、専用機能を持つ少数のチップで実現したもの。

(3) 世界的潮流のなか業界再編が進む 自動車業界

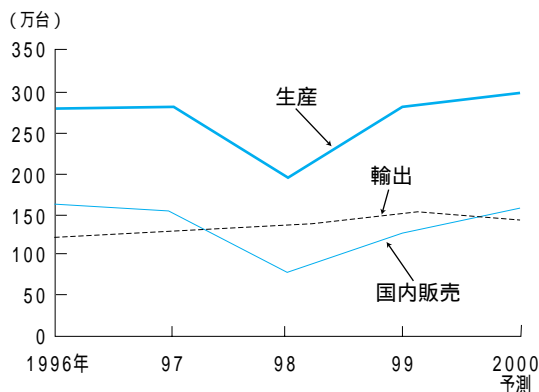
韓国の自動車業界は1960年代の直接投資

方式を避けて国産化を図ろうとした輸入代替政策でその基礎が築かれ、60年代後半以降外資との制限的な合併投資、技術提携や政府の強力な支援により、大規模な組立生産を開始し国産化比率を高めて国際競争力を向上させ、84年から輸出を開始し、90年代にはライバル日系企業の比較的手薄な東欧、中南米、ベトナム等海外への直接投資を急拡大させた。

しかし、同国の国内市場が飽和状態に近づきつつあったことによる過当競争と危機で、自動車・部品メーカーの経営が悪化し再編が進んでいる。97年起亜自動車が経営破綻し現代自動車の傘下に入り、大宇自動車が双竜自動車を買収したが大宇財閥自体が実質破綻し、売却予定で、現在GM、フォード等との間で売却交渉が行われている。また経営悪化したサムソン自動車は今年4月にルノー(仏)への売却が決定し、最大規模を誇る現代自動車も単独での生き残り懸念から提携を模索しているといわれ、自動車業界の世界的再編のなかでアジア戦略を強化しようとしている欧米企業を中心に韓国の新たな業界地図が描かれようとしている。部品メーカーでも危機後200社以上が倒産しており、欧米を中心とする外資を導入した企業は既に40社に上っている。

業界再編が進むなかで98年の自動車生産は内需が急速に落ち込み前年比30.9%の大幅減となったが、輸出は東南アジア向けが急減したものの欧米向けが価格競争力の向上等で健闘したことで前年比3%増加した。99年は米国で(従来弱いといわれてい

第18図 韓国自動車の生産・販売・輸出の推移



資料 韓国自動車工業協会

た) エンジンに10年10万マイル保証をつけたこと等で輸出が引き続き好調を維持し、国内販売も回復したことで危機前の水準に回復している(第18図)。これを受けて法定管理(会社更正法)が適用されていた起亜自動車は99年度黒字に転じ今年2月に法定管理の解除が認められ、また大宇、現代・起亜は中国への進出を進める等アジアへの積極姿勢を強めている。

一方、韓国には日系組立メーカーの生産拠点は無いが、部品メーカーは10社程度進出し危機の影響をほとんど受けず好調を維持している。昨年6月末の輸入先多角化品目制度廃止で輸入自由化された日本製自動車については、トヨタでは豊田通商が直接販売に向けTTコリアの設立、SKエナジーがソウルとその周辺での輸入販売権の取得等、販売の準備を進めているが、国産車指向の強い国民性、関税や円高等による割高感、アフターサービス等のネットワーク網の弱さ等から、当面急拡大は難しいとみられるが、中長期的には韓国メーカーにとっ

て脅威になるであろう。韓国自動車業界には人材、資金はあるが、部品メーカーの育成が遅れているため技術面が課題であり、日系を含めた外資企業との今後の業界再編の動きが注目される。

6. 日系企業の今後のアジアでの事業展開の方向

日系企業は自動車業界に象徴されるようにAFTA等を睨みアジア戦略を強める欧米有力企業との競争が激化するなか、欧米企業等との提携を含めグローバルオペレーション下でのアジア事業の再編・見直しを急速に進めている。今後の日系企業のアジア戦略の方向性をみる上で、その前提となるアジアにおける事業環境の重要な変化を整理すると次のものが挙げられる。

第一は欧米企業は従来アジア各国をひとくくりでみる傾向があったが、危機以降より実態に即した見方に変わり各国をセグメント化し国ごとの強さ弱さをよりきめ細やかにとらえて事業展開を図る傾向が強まっている。このセグメント化を踏まえてアジアを生産拠点として、世界的なIT革命の進展のなかコンピュータ関連等で台頭する台湾企業等を活用したOEM生産等のように、現地の企業・人材によるアウトソーシングを活用しコスト削減と(大型設備投資リスクを回避し)柔軟性確保を図っている。またHDD生産をシンガポールから周辺国へ移管しシンガポール等を研究開発拠点とする動きもこの動きの一環であろう。さらに

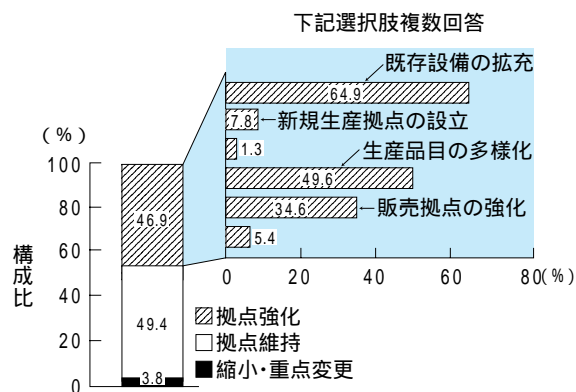
アジアを中長期的に有望な市場ととらえ低価格品・ローエンド製品(アジアカー等)の開発にも積極的である。これらの動きは歴史的にアジアへ深くコミットしてきている日系企業にとっても脅威となっている。

第二には中国のWTO加盟に伴う影響である。中国は国内市場の巨大さもあり、近年外資系企業の進出等で幅広い業界で生産拠点・市場としてのウェイトを急速に高めている。台湾のコンピュータ関連企業の広東省への進出は目覚ましく台湾のOEM生産の強さの原動力となっているが、これが象徴するように中国の追い上げは激しく今後アセアン諸国との競合が強まることが予想される。

また、前述の環境変化のなかで、本稿で取り上げた業界のAFTA後の鳥瞰図をラフに描くと(インドネシアの政治社会情勢は大きな混乱がなく安定することを前提)、日米欧企業と韓国等現地企業との提携等合従連衡が進み、繊維業界では中国、インドネシアが台頭し、韓国、タイはより高付加価値品へシフトし、電子電気業界では韓国が半導体、携帯電話、デジタル家電等で日本との競合を強め、タイは家電、コンピュータ関連機器等、インドネシアはローエンド製品等に大まかな特化が進んでいくであろう。自動車業界ではアセアンではタイの優位性が明確になってくるとみられる。

こうしたなかで日系企業は欧米企業に比べ相対的に遅れている技術移転、現地人材の活用の積極化による裾野産業・人材の育成・支援やアジア企業へのアウトソーシ

第19図 今後のアジア向け投資戦略



資料 国際協力銀行

グの活用等で、アジアとの相互依存関係をさらに深めていく必要がある。前述の海外協力銀行のアンケート調査のなかの今後のアジア向け投資戦略をみると今後の投資は既存設備の拡充が主で、その目的は生産品目の多様化、販売拠点の強化を挙げている企業が多い(第19図)が、アジアでの長年の蓄積を活かし、戦略的に欧米アジア企業とも提携し既存拠点の事業再編・見直し等によるコアビジネスへの特化・差別化の一層の強化がアジアでの生き残りのために望まれる。特に韓国については輸入多角化制度撤廃や日韓自由貿易圏構想等で、今後経済の緊密度が増してくるとみられ、競合関係の強い両国企業が生産体制の水平分業化、共同開発、部品の共有化等相互補完関係を強め相互のメリットを高めていくことが重要であると思われる。さらに、日本はアジアに一層魅力的な市場を開放することも重要で、これによりアジアとの共生関係を強められるであろう。

おわりに

日本は長らくアジアの高度成長に、投資および貿易国として重要な役割を果たしてきた。アジア危機のなかでは日本のアジア諸国への宮沢構想等の資金支援は相応の効果をもたらし、また日系企業は危機のなかでもほとんど撤退することなく景気回復を牽引してきている。さらに日本経済は現在アジア向け輸出の回復等を主因に長引く停滞から脱却しようとしている。このように日本経済はアジアと相互依存関係を強めている。世界をみれば北米にNAFTA(北米自由貿易協定)、欧州に統一市場ユーロが既に出現し、現在アジアで外資等を活用し構造改革を実現し次の成長を目指すAFTAが実現しようとしている。

ユーロの誕生やアジア通貨危機の発生で円の国際化が今日的課題として取り上げられ、現在大蔵省は「円の国際化推進協議会」を発足させて検討が行われているが、金融資本市場面の環境整備として既に一定の成果(FBの市中公募入札発行の開始、TB・FBの

償還差益にかかる源泉徴収の免除、国債利子について非居住者・外国法人を非課税とする措置等)を上げている。

AFTA等によって投資、貿易を軸とした日本とアジアの相互依存関係がさらに深化し、実態経済面からもアジア通貨と円との連動性が強まることで、円の国際化が進めば、日本経済へのメリットは大きい。アジアは多様であるので各国の発展段階の違いを踏まえた上で、アジア地域の貿易・投資の自由化に日本が中長期的視点から粘り強く指導的役割を果たすことが望まれる。

参考文献

- ・ さくら総合研究所環太平洋研究センター『1999/2000年アジア主要産業の回顧と展望』2000年3月
- ・ 日本経済研究センター『2020年アジアの産業競争力』報告書、2000年1月
- ・ 国際協力銀行『1999年度海外直接投資アンケート調査結果概要』1999年11月
- ・ ジェトロ『2000年版ジェトロ投資白書』2000年3月
- ・ 東京三菱銀行調査部『アジア経済・金融の再生』1999年11月
- ・ 環太平洋ビジネス情報RIM99Vo1.4「新世紀に向かうアジア経済と日系企業のアジア戦略」2000年1月
- ・ JCIF基礎レポート「産業構造」各国編
- ・ 韓国経済研究センター『韓国産業経済動向』各号

(千葉 進・ちばすすむ)