



ASEAN 地域における グローバル・バリュー・チェーン

山口 綾子

公益財団法人 国際通貨研究所 経済調査部 上席研究員

グローバル・バリュー・チェーン（GVC）とは、生産プロセスを細分化し、様々な国で行い、部品や中間製品、サービスを輸出入しあうことで、生産プロセスの最適化を図る国際分業の一形態である。GVCは、主として多国籍企業によって行われ、情報通信技術の発展を背景に、1990年代以降、東アジア、北米、欧州を中心に発展してきた。製造業におけるGVCは、北米では米国とメキシコ、欧州では西欧と中東欧の間での、労働コスト格差を利用した形態が代表的である。東アジアでは、日本から高付加価値の部品を輸出し、労働コストの低いASEAN（東南アジア諸国連合）で組み立てを行うという従来型の垂直分業のみならず、部品生産も含め、様々な生産工程をいくつかの国に分けて行い、部品・中間製品を相互に輸出入しあうことで、生産を集中し、規模のメリットを享受できるような形でのGVC展開が増えてきており、より高度化、複雑化している。関与する企業も多国籍企業の現地子会社のみならず、製造委託、ライセンス契約など、多国籍企業から直接出資を受けない地場の協力企業も増えてきている。

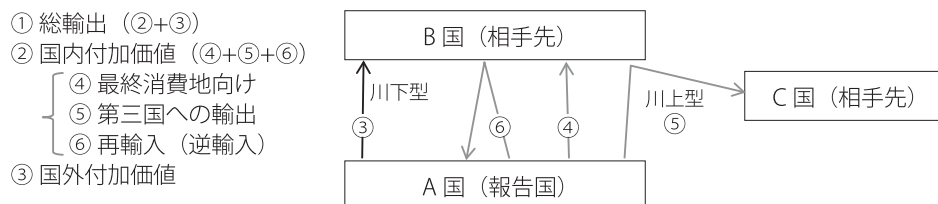
1. 付加価値ベース貿易統計でみる 各国のGVCへの関与

(1) 付加価値ベース貿易統計

GVCの発展は、生産地と最終消費地の関係があいまいとなることで、従来の貿易統計の意味を変化させた。従来の貿易統計では、中間製品や部品の輸出入が重複計算されることになる。その重複計算を排除して、GVCの活動を貿易統計に反映させようとする試みが付加価値ベースの貿易統計である。OECD（経済開発協力機構）とWTO（世界貿易機関）が国際産業連関表と貿易統計をもとに作成している。ここでは付加価値輸出は国内で生み出されたもの（以下国内付加価値）と外国において創出されたもの（輸入された部品や中間製品、デザインなど。以下では国外付加価値）に分けられる^①。

付加価値ベースの貿易統計では、①総輸出（従来の貿易統計）は、②国内付加価値と③国外付加価値に分けられる。②の国内付加価値は、④最終消費地向け輸出、⑤相手先の第三国向け輸出となるもの、⑥再輸入されるものに分けられる（図表1）。国外付加価値は、当該国（図

図表1 付加価値ベース貿易統計の考え方

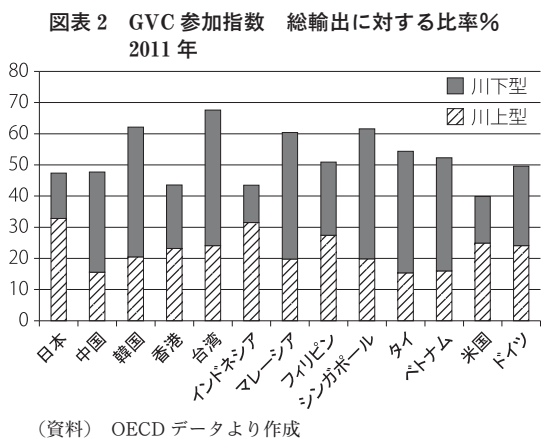


（資料） OECD 資料をもとに作成

表1のA国)に輸入された外国で創出された付加価値である。このうちGVCの活動に関連が深いのは③と⑤である。

OECDでは、部品・中間製品輸入者としてのGVCへの関与を川下型参加(Backward participation)と定義している。国外付加価値輸出の総輸出に占めるシェア(図の③÷①)を川下型参加の指数としている。川上型参加(Forward participation)は部品・中間製品サプライヤーとしてのGVC参加パターンである。A国の国内付加価値輸出のうち、相手先B国の第三国への輸出となったものの、A国総輸出に占めるシェア(図の⑤÷①)が川上型参加の指数である。OECDではこの双方を足したものをGVCへの参加度としている(図表2)。

日本は部品サプライヤーとしての川上型参加が主体である。日本から部品を輸出して、ASEANなど相対的に労働コストの安い国で組み立て工程を行い、最終消費地である欧米諸国などに輸出するという工程間分業が反映されている。

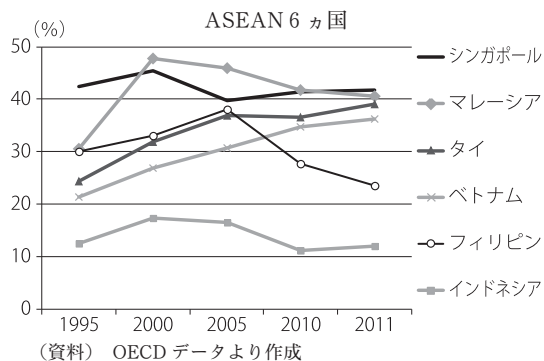
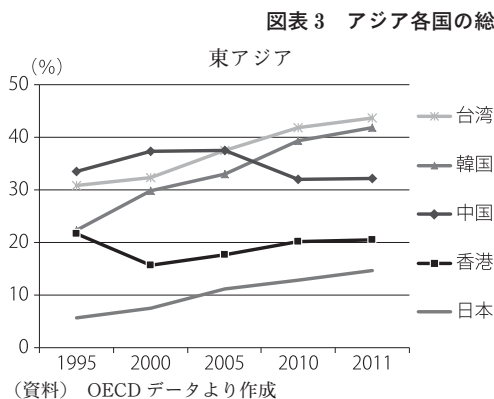


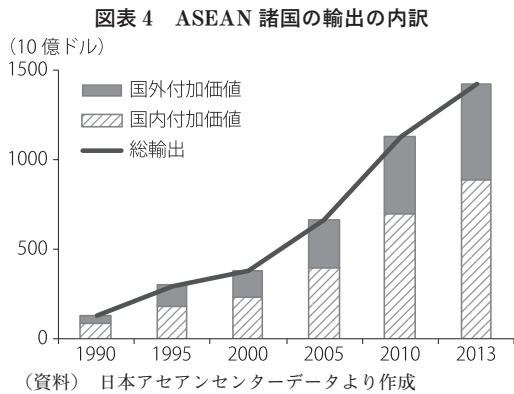
アジア新興工業国・地域(NIEs)、ASEANは概ね川下型参加の度合いが強い。輸入した部品や中間製品を使って作った製品を輸出するというパターンである。例外はインドネシアだが、インドネシアは石油関連輸出の占めるシェアが大きいことによるとみられる。なお、米国は日本に近い形、ドイツは川上、川下双方バランスがとれた形になっている。米国は自動車を中心に北米自由貿易地域(NAFTA)での工程間分業が盛んであり、賃金コストの低いメキシコで最終組み立てを行っている。ドイツは水平分業が盛んなEU(欧州連合)の貿易パターンを表しているとみられる。

総輸出に占める国外付加価値の比率(図表2の川下型参加の指数)の国別推移をみると、NIEsの台湾、韓国、シンガポールではこの比率が高く、早くからGVCに参画してきた姿が窺われる(図表3)。中国もこの比率は高いが、2000年代後半以降は低下しており、部品産業の育成などにより国内調達比率を高めてきた姿がわかる。日本はこの比率は上昇しているが、東アジアのなかでは最も低い。タイ、ベトナムは急速にこの比率を高めており、近年GVCに組み込まれている様子が見られる。フィリピンは95年時点ではそれなりに高かったが、足下では低下が見られる。インドネシアは他のASEANの国と比べ、低水準である。

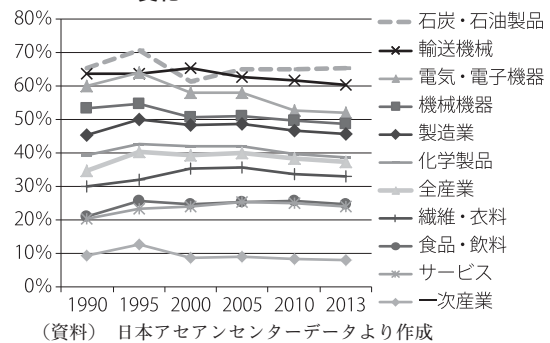
(2) 付加価値ベース貿易統計でみる ASEANのGVCへの関与

ASEAN全体の付加価値輸出をみると、国外付加価値は1990年から2013年の間に12倍となり、国内付加価値は同時期に10倍となった。





図表6 ASEAN 総輸出に占める国外付加価値比率の変化

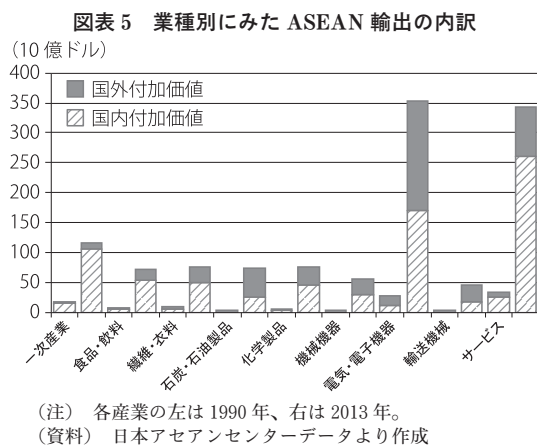


総輸出に占める比率で見ると、国外付加価値は1990年から95年の間に上昇したが、その後は4割程度で横ばいである。

ASEANの輸出を業種別にみると(図表5)、統計が入手可能な1990年から2013年の間に、製造業では電気・電子機器が大きくけん引役となり、サービス輸出も拡大したことがわかる。

ASEAN総輸出に占める国外付加価値比率をみると、製造業全体で概ね5割程度とこの比率が高い(図表6)。特にこの地域の輸出のけん引役である電気・電子機器については、半分以上が国外付加価値である。また、機械機器、輸送機械など、多くの部品を要し、関連産業の裾野が広い業種において、国外付加価値のシェアが高いことがわかる。ASEAN地域全体としてみると、サポート産業が十分に育っておらず、地場企業の競争力がまだ弱く、外国からの部品・中間製品の輸入に頼らざるを得ないものとみられる。サービス業の国外付加価値の比率は概ね4割程度となっている。

1990年から2013年の間の輸出の国外付加価値

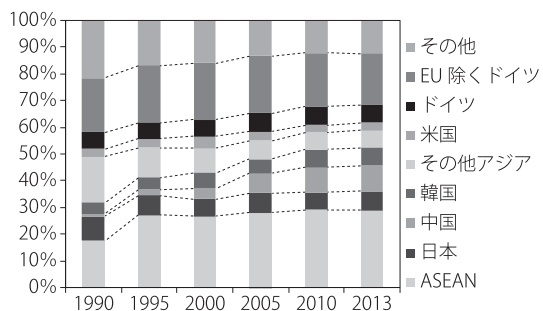


値比率の変化をみると、食品・飲料、繊維・衣料など、国外付加価値比率が従来から低かった産業では、この比率は上昇している(図表6)。これは従来地場産業が担っていた事業についてもGVCに参加するケースがみられるようになったことを示している。特にこれらの輸出のウェイトが高いASEAN後発国のCLMV(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)でも、近年、日本や韓国、ASEAN近隣国などからの直接投資を受け入れ、GVCに参加するケースがみられるようになってきている(後掲図表15)。

他方で、機械機器、電気・電子機器、輸送機械など、従来から国内付加価値比率が低く、外国で生み出された付加価値比率が高かった産業については(部品を輸入し、現地では単純な組み立て作業を行っていた)、国外付加価値比率が低下している。これらの産業において、サポート産業の地場企業や、外資企業の現地法人の成長に伴い、現地での調達比率が高まったことを示すとみられる。

なお、これらのASEAN輸出の国外付加価値がどこの国で創出されたかをみると、先進国では、日本のシェア(ASEANの総輸出に占める比率)は1990年の8%から2013年には4%まで低下し、米国も5%から4%に低下したが、この間、ドイツは2%、ドイツを除くEUは5%でほぼ横ばいであった(図表7)。代わって拡大したのが、中国(1%⇒5%)、韓国(1%⇒2%)、ASEAN(3%⇒8%)であった。なお、日本のシェアが低下したのは、この地域での日本企業のGVC展開が足踏みしていたというよりも、日系部品メーカーなどサポート産業の直接投資が進み、日本からの部品輸出が、日系部

図表7 ASEAN 輸出の国外付加価値：創出国別内訳



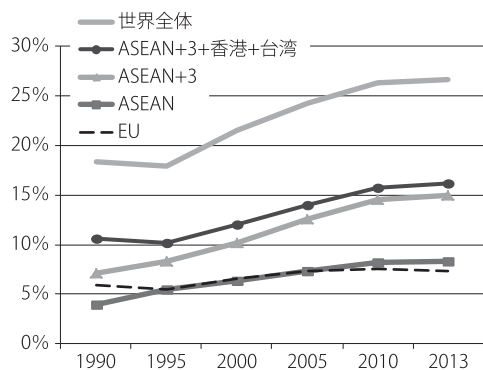
(資料) 日本アセアンセンターデータより作成

品メーカーの現地法人からの現地調達に置き換わったことを示すものとみられる。

ASEAN の川上型 GVC 参加度合い (図表 1 の⑤÷①) をみると、1990 年から 2013 年の間に 18% から 27% へと着実に増加してきた (図表 8)。相手先 (図表 1 の B 国) 別にみると、ASEAN は 4% から 8% に、ASEAN+3 (日中韓) は 7% が 15% に、ASEAN+3 に香港、台

図表 8 ASEAN の川上型 GVC 参加

(輸出国内付加価値のうち相手先の第三国への輸出となったものの対総輸出比率)



(資料) 日本アセアンセンターデータより作成

図表 9 ASEAN 諸国のバリュー・チェーンへの参加状況 (総輸出に占める比率、%)

	外国付加価値			他国の輸出となった国内付加価値			バリューチェーンへの参加		
	合計	ASEAN 域外 で産出	ASEAN 域内 で産出	合計	ASEAN 域外 国の輸出	ASEAN 域内 国の輸出	GVC	RVC	GVC のうち RVC の寄与
	A=B+C	B	C	D=E+F	E	F	G=A+D	H=C+F	H/G ^(注)
1990	34.6	31.3	3.3	18.4	14.5	3.9	53.0	7.2	13.6
1995	40.3	35.4	4.9	17.9	12.4	5.5	58.2	10.4	17.9
2000	39.4	33.9	5.6	21.6	15.2	6.3	61.0	11.9	19.5
2005	40.1	33.4	6.7	24.3	16.9	7.3	64.4	14.0	21.7
2010	38.2	30.8	7.5	26.3	18.1	8.2	64.5	15.7	24.3
2013	37.5	29.9	7.6	26.7	18.4	8.3	64.2	15.9	24.8

(注) この項目は RVC が GVC に占めるシェアであり、グロス輸出合計に占めるシェアではない。

(資料) 日本アセアンセンターデータより作成

湾を加えたシェアは 11% が 16% に、それぞれ増加しており、東アジア・東南アジア域内での GVC 展開の拡充が窺える。この間、日本のシェアは 2% で横ばい、中国 0% ⇒ 3%、韓国 1% ⇒ 2% と拡大している。ASEAN の中では古くから中継貿易のハブであったシンガポールが 2% ⇒ 4% と存在感が目立つ。

このように ASEAN の GVC への参加は着実に進展してきたが、さらに、ASEAN 域内でのリージョナル・バリュー・チェーン (RVC) への参加も進展してきた (図表 9)。この背景には日本企業による ASEAN 全体を見すえた GVC 展開が重要な役割をはたしてきたことがある。また、ASEAN 各国の経済発展にともない、ASEAN 先発国から後発国と位置付けられる CLMV への直接投資が増加していることも RVC の発展に寄与しているとみられる (後掲図表 15)。

2. ASEAN 主要産業の動向

【自動車・輸送機械】

自動車産業は GVC 展開がもっとも進んだ産業の一つである。自動車産業については、その裾野の広さから ASEAN 各国政府は日系企業を中心とした外国資本を受け入れつつ、保護育成を図ってきた。ASEAN 域内協力の一環としてブランド別自動車部品相互補完流通計画 (BBC スキーム)⁽²⁾ や ASEAN 産業協力スキーム (AICO) により域内での部品の相互流通がしやすくなったことも、日系自動車メーカーの GVC 構築の追い風となった。特にタイは日系

メーカーを中心とした自動車関連産業の一大集積地となっている。2016年のタイの年間自動車生産台数は194万台、輸出は119万台と、ASEAN一の自動車輸出国に成長した（タイ工業連盟データ）。

ASEANの輸送機械輸出は2013年に450億ドルと1990年比10倍以上に拡大した。このうちタイは290億ドルとASEAN内で圧倒的なシェアを誇るが、輸出額の70-75%が国外付加価値の寄与によるものであり、この比率は過去20年間ほとんど変わっていない。その国外付加価値の創出国をみると、90年代までは圧倒的に日本のシェアが大きかったが（1990年自動車総輸出の27%⇒2013年8%）、2000年以降は中国のシェアが拡大し、2013年には23%と日本を大きく凌駕している。この間EU（主にドイツ）は12-3%のシェアを維持し、米国はシェアが低下（9%⇒4%）、ASEANがシェアを伸ばし10%となった。

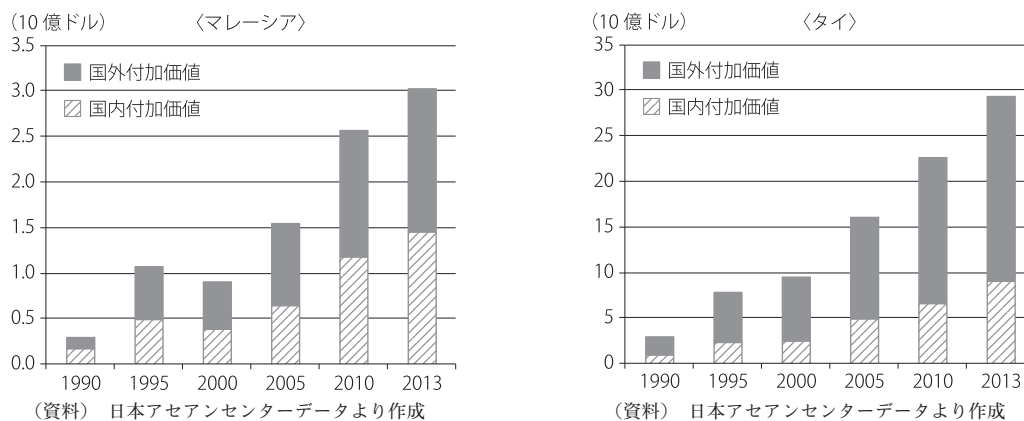
マレーシアの自動車輸出はタイの10分の1

程度の規模にすぎないが、国内付加価値の比率が比較的高く（5割弱）、マレーシア経済にとっては重要な意味を持つ。同国の自動車輸出の国外付加価値創出国をみると、日本のシェア低下、ドイツのシェア不変、中国、ASEANのシェア拡大というタイと共通の傾向がみられる。

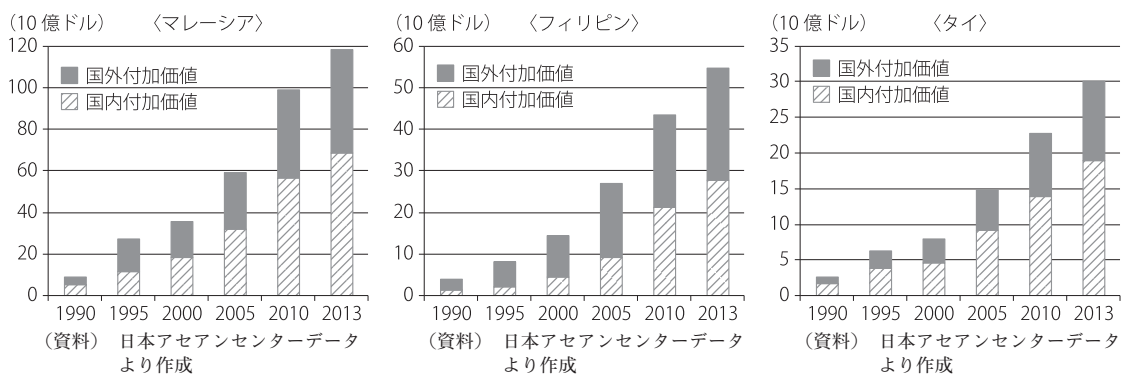
【電気・電子機器】

電気・電子機器産業はASEAN輸出のけん引役となってきた。2013年総輸出額は3,530億ドル、1990年比13倍にも達している。マレーシア、シンガポール、フィリピン、タイが電気・電子機器の主要輸出国である。自動車産業と違って、マレーシアとタイの国外付加価値比率は5-6割と概ね似たような推移をしてきた。国外付加価値創出国については、マレーシア、タイでは日米のシェア低下、EUのシェア不変、中国、ASEANのシェア拡大という傾向が共通にみられる。フィリピンでは日本、ASEANのシェアが大きい。

図表10 輸送機械総輸出の内訳



図表11 電気・電子機器輸出の内訳



【繊維・衣料】

衣料の GVC は国際的なブランド会社によって運営されるケースが多い。カンボジアでは、まだ小さいものの国外付加価値の比率は上昇傾向にある。繊維・衣料輸出のカンボジアの直接投資受け入れ残高の 1/5 が繊維・衣料関連である（図表 12）。

ベトナムはこの産業においては最も GVC 参加が多い。国外付加価値創出国についてみると、日本と ASEAN、中国のシェアが拡大、欧米は不変である。直近 2013 年では日本、ASEAN、中国の順にシェアが大きい。

3. 日本企業の動向

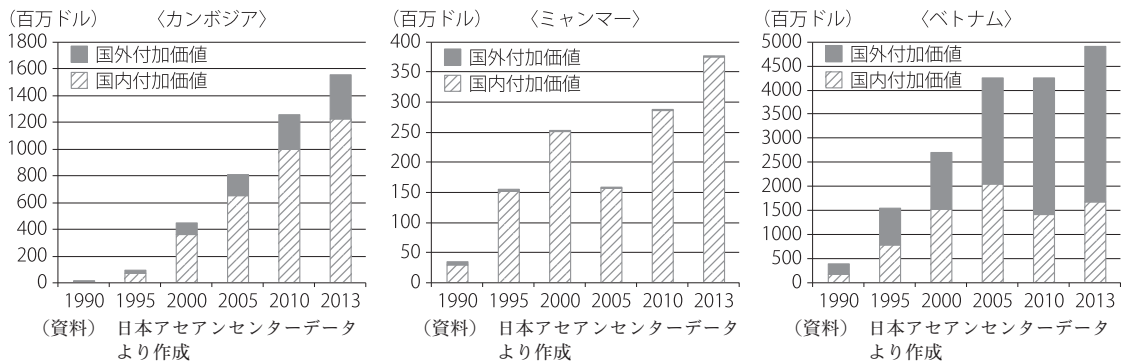
日系製造業では自動車および同部品、電気・電子機器等の産業において ASEAN を GVC の一環として位置付けるケースが多い。GVC 構築のために、日系製造業は ASEAN 地域に積

極的に直接投資を行ってきた。このため、日本企業の ASEAN 向け直接投資をみると、概ね製造業が中心となってきた（図表 13）。

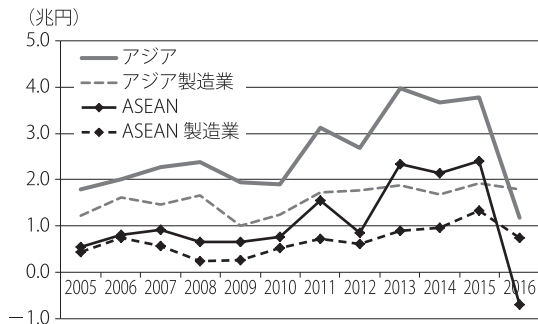
2010 年代に入ってから非製造業の進出も増えている。2016 年末現在、ASEAN への直接投資残高は 19 兆円、うち製造業は 11 兆円、非製造業が 8 兆円となっている。これは、ASEAN の所得水準の向上に伴い、卸小売、金融、不動産などのサービスのニーズが高まったことや、日本企業による GVC の発展に伴い、運輸、情報通信、金融など関連サービスのニーズが高まったことを反映したものとみることができよう。

国別にみると、アジアではタイが中国に次ぐ 2 番目の投資先であり、投資残高は 6 兆円に達している（図表 14）。トップの中国の半分ほどだが、中国の GDP がタイの 28 倍以上（2015 年 IMF データ）であることを勘案すると、タイにとって、日本企業の投資の重要度がわかる。

図表 12 繊維・衣料輸出の内訳



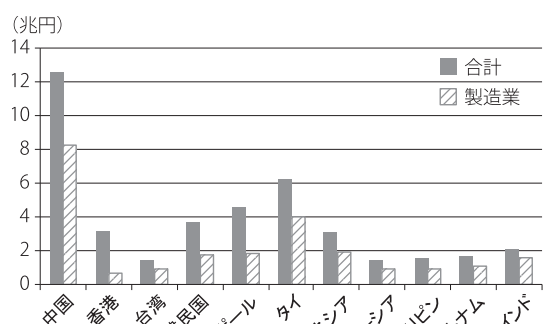
図表 13 日本のアジア向け直接投資（フロー）



（注） 2014 年からは関連会社から親会社への投資を「回収」として計上、2013 年以前の統計とは連続しない。2016 年には金融・保険業でシンガポールが 2.4 兆円のマイナス（回収超）となったため、ASEAN 全体でもマイナスとなった。

（資料） 財務省「財政金融統計月報」統計より作成

図表 14 日本のアジア向け直接投資残高（2016 年末）



（資料） 財務省統計より作成

日本製造業のタイ向け投資残高は4兆円に達し、業種別にみると、輸送機械が1兆2,347億円、電気機器が8,090億円と、この2つの産業で過半を占める。次いで大きいのがインドネシアであり、同国向け製造業の投資残高は2兆円弱、ここでも輸送機械が8,572億円と半分近くを占める。

また受け入れ側の統計から ASEAN への直接投資動向をみると、EU、米国からは相応の投資が継続しているうえ、ASEAN 域内、日本、中国、韓国、香港、台湾など東アジアからの投資が着実に増加している（図表 15）。業種別にみると、製造業が中心ではあるが、近年では卸・小売、金融・保険などの投資も増加している。

また、まだ規模は小さいながらも、ASEAN 後発国である CLMV への直接投資が増加している。資本の出し手を見ると、ASEAN 域内では特に、シンガポール、タイ、マレーシアから CLMV への投資が目立つ。また、CLMV のなかでは先発国であるベトナムからカンボジア、ミャンマーへの投資が拡大している。域内以外の資金の出し手は、韓国、中国、日本、香港、台湾といった東アジアの国が中心であり、「チャイナ・プラス・ワン」、「タイ・プラス・ワン」というトレンド⁽³⁾のなか、日系ばかりでなく、東アジア企業が地域全体を舞台とした GVC 構築を図っている姿がうかがえる。GVC への参画は開発途上国の工業化のスピードを上昇させる⁽⁴⁾。日系を含むアジア企業のグローバルな活動は CLMV の近年の急速なキャッチアップを

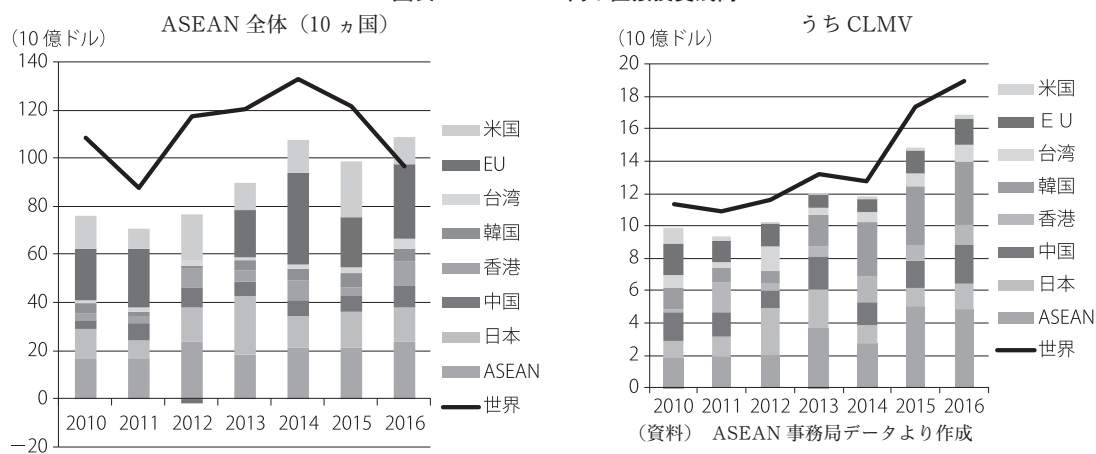
支えたものとみられる。

4. GVC の光と影： ASEAN にとっての課題

UNCTAD (2013) によれば、「GVC 参加と経済成長」「GVC 参加と直接投資受入残高」「GVC 参加と直接投資の利益率」には、先進国についても開発途上国についても正の相関がみられる。グローバルな競争激化のなかで、企業は生き残りをかけて、良質でコストの安い部品・中間製品をいかに調達するかが重要なポイントとなっている。多国籍企業にとって GVC 展開は、品質を確保しつつ、コストを下げ、競争力を維持するうえで重要な企業戦略の一つである。GVC 傘下に組み込まれる企業（その多くは開発途上国企業である）にとっても、世界市場へのアクセスが可能となり、技術移転などを通じた生産性向上が期待される。しかし、GVC についてはこうした明るい面ばかりでなく、影の部分も注目されている。

グローバル化が進み、輸出における国外付加価値の割合が高くなることは、総輸出がその数値が示すほど当該国の GDP 成長につながっていないことを示す。先進国側では、GVC に参加することによる国内空洞化や雇用機会喪失、開発途上国との競合による賃金下押しが懸念され、反グローバル化の動きが各国で高まっている。米国では白人低所得層の支持を得たトランプ大統領が、NAFTA を見直し、国内へ製造

図表 15 ASEAN 向け直接投資残高



業回帰をさせようとしている。仮にトランプ大統領の思惑通りになれば、多少の国内雇用拡大につながるとしても、米国企業にとってはコスト高になるうえ、国内に回帰する製造業は低付加価値のものであり、労働者にとっても高賃金は期待できない。

新興工業国、開発途上国側では、GVCに参加することで、GVCの低付加価値部分に特化することになり、成長の機会を失ってしまうのではないかとの懸念がある。特に、ある程度経済が発展し、上位中所得国となったマレーシア、タイなどのASEAN加盟国にとっては、「中所得国の罠」から抜け出すのに必要不可欠な生産性向上をどのように図っていくかが重要な課題であり、課題解決に向けてGVCをどのように活用できるかが問われている。

CLMVなどようやく下位中所得国の仲間入りをした国々にとっては、GVCに参加し、前述のGVCの光の部分を楽しむように、インフラの整備、規制・制度の見直し・透明性向上などにより、外国企業のGVC展開のハードルを下げるのが喫緊の課題であろう。

UNCTAD (2013) は、GVCへの参加は開発途上国にとって、開発を加速する可能性があると同時に、様々なリスク（先進国の景気変動に影響されやすくなることや、国内での競争激化、環境問題・労働問題悪化の可能性など）をはらんでおり、各国はGVCを推進するか否か、またどの産業をターゲットとするかを戦略的に判断する必要があると指摘している。具体的政策としては、①貿易・投資政策および該当機関のシナジー、②域内産業開発協力、③持続可能な輸出加工区（EPZs）があげられている。

ASEANではASEAN経済共同体（AEC）が2015年末に発足したが、現在「AEC 2025ブルー・プリント」に基づき、AECをさらに深化させることをめざしている⁽⁵⁾。ブルー・プリントの中には「GVCへの参画強化」が5本柱の具体的項目として提唱されている。GVC参画強化には、サービス貿易の自由化なども含む経済連携の強化が不可欠であり、ASEANはUNCTADの提言に従い、地域全体としてGVC推進にむけて舵をきっている。

《注》

- (1) 例えば、米国の対中国貿易の赤字は政治問題にもなっているが、2011年の中国の総輸出のうち、国内付加価値の割合は7割弱であり、3割強が国外付加価値である。特に米国の対中輸入の多くを占める製造業でこの国外付加価値の割合が高く、コンピュータ・電子機器については、国外付加価値が55%を占める。このため付加価値ベースで米国の対中貿易赤字を見直すと、従来の貿易統計の数値から4割弱赤字額が縮小する。対中貿易赤字の政治的意味合いも変わってくる。
- (2) BBCスキームは1988年導入。それまでASEAN各国は関税によって分断されていたため、自動車メーカーは工程間分業によるスケールメリットを享受できず、一国内でのフルセット生産による高コストを余儀なくされていた。この問題を解決すべく、自動車部品に限定して、特定加盟国で集中生産された部品を他の加盟国に輸出する場合、関税削減恩典および現地調達部品として現地調達率にカウントできるなどの特別措置がとられた。このBBCスキームを他産業にも広げる形で、AICOが1996年に導入された。
- (3) 日本から中国への直接投資が1990年代以降に急増したが、中国での賃金上昇、経済減速、政治的なリスクの高まりなどを背景に、中国への投資の一極集中をビジネス・リスクととらえ、タイやベトナムなどへ直接投資を分散させる動き（チャイナ・プラス・ワン）が高まった。さらにタイでも人手不足、賃金上昇が懸念されるようになり、周辺CLM諸国への投資分散を図る動き（タイ・プラス・ワン）が出てきている。
- (4) World Bank Group 他（2017）
- (5) AECについては、山口（2017）参照。

参考文献

- ASEAN-Japan Centre, “Global Value Chains in ASEAN: A Regional Perspective”, Sept. 2017
- UNCTAD, “World Investment Report” 2011, 2013, 2017年版
- World bank group, JETRO, OECD, WTO, The Research Center of Global Value Chains, “Global Value Chain Development Report”, July 2017
- Ohno, Kenichi, “Avoiding the middle-income trap: Renovating industrial policy formulation in Vietnam”, Feb. 2017
- 木村福成、大久保敏弘、安藤光代、松浦寿幸、早川和伸「東アジア生産ネットワークと経済統合」2016年5月
- 山口綾子「50周年を迎えた東南アジア諸国連合：ASEAN経済統合の現状と課題」国際通貨研究所ニューズレターNO.26 2017年8月