

平成 28 年 10 月 10 日
バンコク産業情報センター
中野 秀紀

一般調査報告書

「カンボジアへの投資可能性について」

カンボジアは、日系企業が集積しているタイ、とりわけ製造業の流れの中で申しますと、労働集約的なプロセスに取り組むタイプラスワンの位置づけ的なイメージが強くなっています。比較される国としてはラオスが多くなっています。

同国へは、愛知県からは 9 社が進出し、業種は繊維が 2 社、輸送機器が 3 社、その他製造業が 1 社、卸売が 3 社となっています。
内容を見ますと、ワイヤーハーネス、スポーツ用品の製造、繊維製品の製造といった、労働力が必要な業務が主です。

オールジャパンでの動向の参考として、カンボジア日本人商工会には、正会員で 176 社（2016 年 9 月 14 日現在）が加盟しています。

2010 年には、同 50 社であったものがここ 5～6 年で 3 倍以上に増えており、このことから、同国への投資が近年加速している旨が分かります。

いわゆるタイプラスワンとしての投資が主ですが、その要因としてタイにおける 2011 年の洪水、政局不安、2013 年に引き上げられた最低賃金が影響していると一般的には言われています。

カンボジアのアウトラインとしては、国土面積は、18.1 万 km² で日本の約半分。人口は 1,531 万人(2014 年)。国民の約 9 割が国教である上座仏教を信仰しています。

仏教である点は、日本人との近似性が高いポイントの一つです。

GDP は約 140 億ドルで、第一次産業が 35.9% で、製造業 16.3%、商業 9.6% となっています（2013 年）。1 人当たりの GDP は、2014 年に 1,000 ドルを超え、2020 年には、IMF 資料によれば 1,500 ドルを突破する見込みです。ほぼ、ミャンマー、ラオスと同程度となっています。

現在も第一次産業がメインですが、製造業は、繊維・縫製、履物・雑貨が主体であり、工業化がまさしく始まったところと言えます。

『2015 年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査 (ジェットロ)』によりますと、2016 年度の営業利益見込み (景況感) を示す DI 値* の 2016 年の値は、61.7 (n=81) であり、アセアンで 1 位、世界全地域では、バングラディッシュに次いで第 2 位と非常に良好な景況感となっています。

(注) DI 値とは、Diffusion Index の略で、「改善」すると回答した企業の割合から「悪

化」すると回答した企業の割合を差し引いた数値。景況感がどのように変化していくかを数値で示す指標。

また、同調査において、今後1～2年の事業展開の方向性については、「拡大」とする企業が66.7%あり、「拡大」の企業の割合は、東南アジアではミャンマーに次いで2位、世界全地域では第6位となっています。

今後1～2年で事業を「拡大」する理由としては、83.3%が売上の増加、48.2%が「成長性、潜在力の高さ」を挙げています。

具体的に拡大する機能としては、「販売機能」が53.1%、「汎用品の生産機能」が28.6%、「高付加価値品の生産」が24.5%となっています。一方で、「物流機能」も14.3%も存在します。こうしたことから、多面的な機能を同国に見込んでいることが分かります。（複数回答あり）

◇各国主要都市における月額基本給比較（ドル）

	バンコク	ヤンゴン	<u>プノンペン</u>	ビエンチャン
作業員（一般工職）	348	127	<u>162</u>	179
エンジニア（中堅技術者）	659	388	<u>323</u>	424
中間管理職（課長クラス）	1,401	951	<u>664</u>	1,005

（注1）金額は、USドル表記

（注2）価格に幅がある場合は、便宜的にその平均値を表記した。

（出所）ジェトロ『アジア・オセアニア主要都市・地域の投資関連コスト比較』（2016年6月）』

上記のように、各国の主要都市の賃金を比較すると、作業員、エンジニア、マネージャーいずれの給与にも競争力ががあります。採用の人数ボリュームが大きい作業員については、バンコクの半分以下、ビエンチャンより17ドル廉価となっています。

（*あくまで「主要都市」間の比較であるのには注意が必要）

同国への投資メリットは、低賃金以外には、「地の利」が挙げられます。

具体的には、賃金が相対的に高い隣国のタイ、ベトナムとの役割分担の構築が「南部経済回廊」等を利用して可能なことが挙げられます。

そして、国際港を通じたアジア、欧米へのアクセス容易性があります。

ソフト面では、外資100%の企業設立が認められていること、政府による最大9年の法人税免除等のインセンティブが挙げられます。

なお、「南部経済回廊」については、ダウエー（ミャンマー）、バンコク（タイ）、プ

ノンペン（カンボジア）、ホーチミン（ベトナム）といった主要な都市を東西に結んでおり、自動車部品の有力企業等もこの回廊の可能性に注視しています。

将来的には、東洋のデトロイトと言われるタイの賃金が上がり、陸のアセアンの中でも企業集積が進んだホーチミンを第二の自動車部品等生産の軸として、それらを更なる廉価な労働力で支えるカンボジア、西への海の玄関ダウエー（インド、アフリカへの玄関）という見方も有力です。

もっとも、ミャンマー国内のダウエーに至る道路の整備状況については、未完成な部分は多いですが、高い将来性は見込まれます。

一方でカンボジアでの事業展開の課題としては、「原材料・部品の現地調達の難しさ」、「賃金上昇」、「品質管理の難しさ」、「従業員の質」が課題となることもありますが、先述の観点から将来性があることは確かです。

ここで、2016年9月から、先述の「南部経済回廊」上のカンボジアポイペト市サンコー経済特区（SEZ）において、レンタル工場とアドミサービス（会社設立支援、従業員バス、給食、経理等）を提供する「テクノパーク事業」を展開する豊田通商タイランドの清水様（Senior Management Coordinator）に話を伺いました。

Q1：カンボジアテクノパーク事業について教えてください。

当社にとって、カンボジア・ポイペトでのテクノパーク事業は、インド（バンガロール、チェンナイ）、タイ（ラヨン）、インドネシア（カラワン）に次いで5か所目となります。

テクノパーク事業は、一般的な工業団地事業とは異なり、企業の進出、工場立地、進出後の操業・事業展開を総合的にサポートする事業です。

テクノパークが用意するアドミ関連サービスや各種インフラ・ファシリティ（通勤、バスキャンティーン等）を入居企業に共同で活用してもらうことで、入居企業個々の資金負担を軽減し、投資効率を上げることが可能となります。

Q2：ポイペトでの事業開始の背景について教えてください。

主な候補である、カンボジア、ラオス、ミャンマーのうち、100社以上の日系メーカーにヒアリング調査を行いました。

結果、①タイのインフラ活用②補完工場としての機能の最大化③物流面の利便性の観点から、バンコク近郊からの距離が相対的に近い国境沿いの立地が優先条件となり、そのなかで、総合的にポイペトの評価点が最も高くなりました。

また、カンボジアの賃金も大きく上がっていますが、タイとの賃金差はたとえ10年後でもそれほど縮小していない（2倍の開きがある）と見込んでいます。

特に賞与に関しては、タイの自動車関連メーカーは3~7か月を支払っているところ、カンボジアは1か月のみであり、この差は大きいと考えます。

稼働日（2015・16年）についても、タイでは平均20稼働日/月であるところ、カンボジアは24日稼働しています。（1.5時間/日の残業代に相当する違いが出る。）

さらには、労働力も豊富と判断しています。具体的には、プノンペンに次ぐ第2の都市であるバタンバンやシェムリアップにも近く、これらの地域のワーカーも含めれば300万人の雇用対象者がいると算定しています。

また、ラオスとカンボジアを比較して、タイ語への理解の観点からラオスの優位性が高いとの評価もありますが、ポイペト周辺のワーカーのタイ語能力は実は極めて高いのです。

また、ポイペトテクノパークの立地（サンコーSEZ内）は、タイ国境から20キロ以内のため、タイのトラックが（ヘッド付け替え不要で）工業団地までそのまま乗り入れが可能で効率的です。

また、SEZ内で通関ができ、入居企業がQIP（適格投資プロジェクト）企業であれば、基本的に輸出を前提とする原材料輸入への関税、VATは免除となります。

（※関税のみならずVATに関しても、いったん支払う「還付」方式ではなく、「免除」である点がポイントです。）

Q3：物流、インフラ状況について教えてください。

バンコク近郊の工業団地（例えばアマタナコン）から、ポイペトテクノパークまでのトラック輸送にかかる時間は、トータル6時間弱。

内訳は、カンボジア国境までの時間が5時間~5時間半程度。その後は通関に15分（すいている場合）、カンボジア側の輸送に10-15分のイメージです。

停電は、1週間に2~3回の瞬電が起こるレベルです。ここ数年で周囲の停電時間、瞬電回数は大きく改善しています。周囲の既立地企業についても、進出当時はジェネレーターを入れていましたが、現在はほとんど動かしていない状況です。

Q4：どのような企業に御活用いただきたいでしょうか。メッセージをお願いします。

カンボジア・テクノパークでは、特定業種に絞る事なく多方面の企業様にご利用頂きたいと考えております。

また、既にタイ工場をお持ちのお客様だけでなく、中国工場をお持ちのお客様や、将来的にタイ進出をご検討されているお客様にとってもご検討の意味が出てくると存じます。

特に、以下のようなご事情をお持ちのお客様におかれましては、より一層ご検討の意味合いが増すと思われまます。

・タイや中国の既存工場において、「ワーカー労務費の高騰」や「労使交渉の長期化」

「能増のための生産スペース不足」、「ワーカー確保の難しさや離職率の高さ」にお困りのお客様

- ・タイや中国への進出を計画しているが、現地の経営コストが高く、進出の高いハードルとなっているお客様

タイ市場での課題を緩和する存在として注目を浴びる「タイプラスワン」、その候補地はポイペト以外にもございますが、タイへのアクセスという点においてはポイペトが最も好条件です。

ぜひ、ご検討くださいますようお願い致します。

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じましても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。