

2022 北東アジア経済発展国際会議 (NICE) in 新潟

Session: "Strategic Approaches toward Southeast Asia of Northeast Asian Countries"

日時: 2022年1月25日 (火) 13:30~15:30

場所: 朱鷺メッセ 4階「マリンホール」

1

危機下で不可欠な日本企業の サプライチェーン強靱化戦略

Strategies for Japanese Companies to Strengthen Supply Chains in Asia during the Crisis Era

国土舘大学 政経学部 助川成也

Seiya Sukegawa

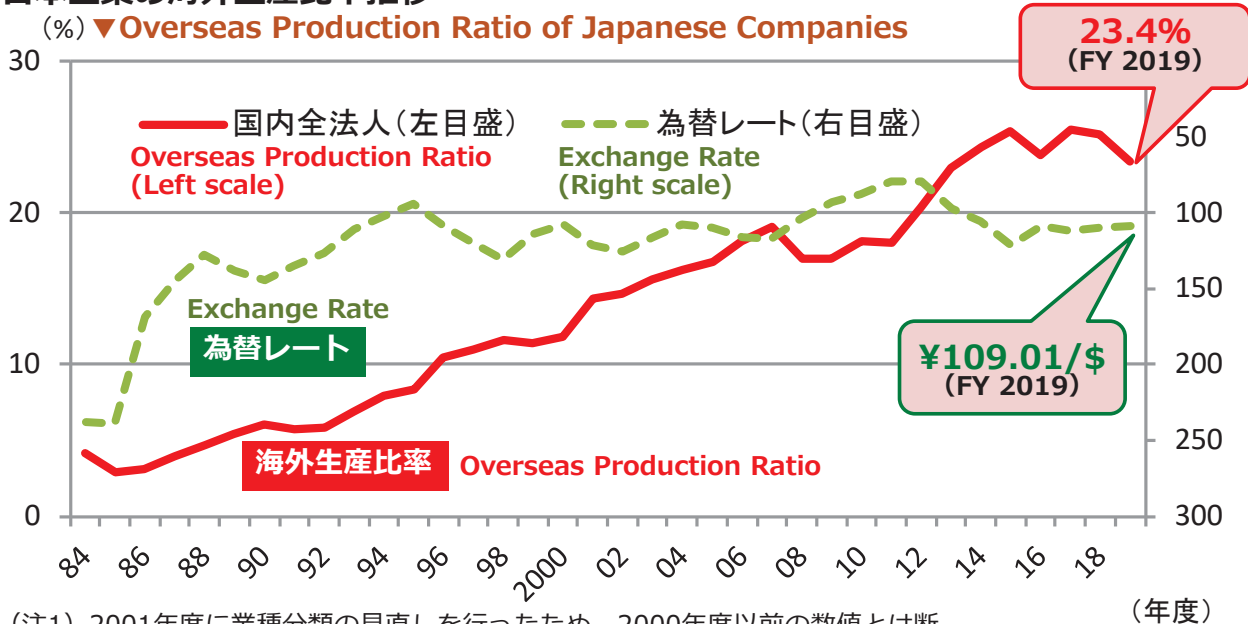
Professor, Faculty of Political Science and Economics
Kokushikan University

[生産の国際化が進む日本] Japanese companies promoting internationalization of production



2

▼日本企業の海外生産比率推移



(注1) 2001年度に業種分類の見直しを行ったため、2000年度以前の数値とは断層が生じている。

(注2) 「海外現地法人」とは、「海外子会社」(日本側出資比率が10%以上の外国法人)と「海外孫会社」(日本側出資比率50%以上の海外子会社が50%超の出資を行っている外国法人)の合計。

(資料) 海外事業活動基本調査(経済産業省)各年版

[日本企業の海外拠点の大半はアジア]

Most of the overseas base of Japanese companies are in Asia.

▼日本企業の海外進出製造法人数（2019年度）

順位 Rank	国名	Country Name	企業数 Number of Companies	シェア Share
1位	中国本土	China	3,744	33.4%
2位	タイ	Thailand	1,331	11.9%
3位	米国	United State	1,074	9.6%
4位	インドネシア	Indonesia	669	6.0%
5位	ベトナム	Vietnam	663	5.9%
6位	マレーシア	Malaysia	410	3.7%
7位	台湾	Chinese Taipei	390	3.5%
8位	韓国	South Korea	339	3.0%
9位	フィリピン	Philippines	318	2.8%
10位	インド	India	294	2.6%
11位	メキシコ	Mexico	214	1.9%
12位	香港	Hong Kong	207	1.8%
13位	シンガポール	Singapore	180	1.6%
14位	イギリス	United Kingdom	159	1.4%
15位	ドイツ	Germany	146	1.3%
-	世界全体	World	11,199	100.0%
-	ASEAN		3,635	32.5%

▼Number of Japanese companies overseas in the manufacturing sector

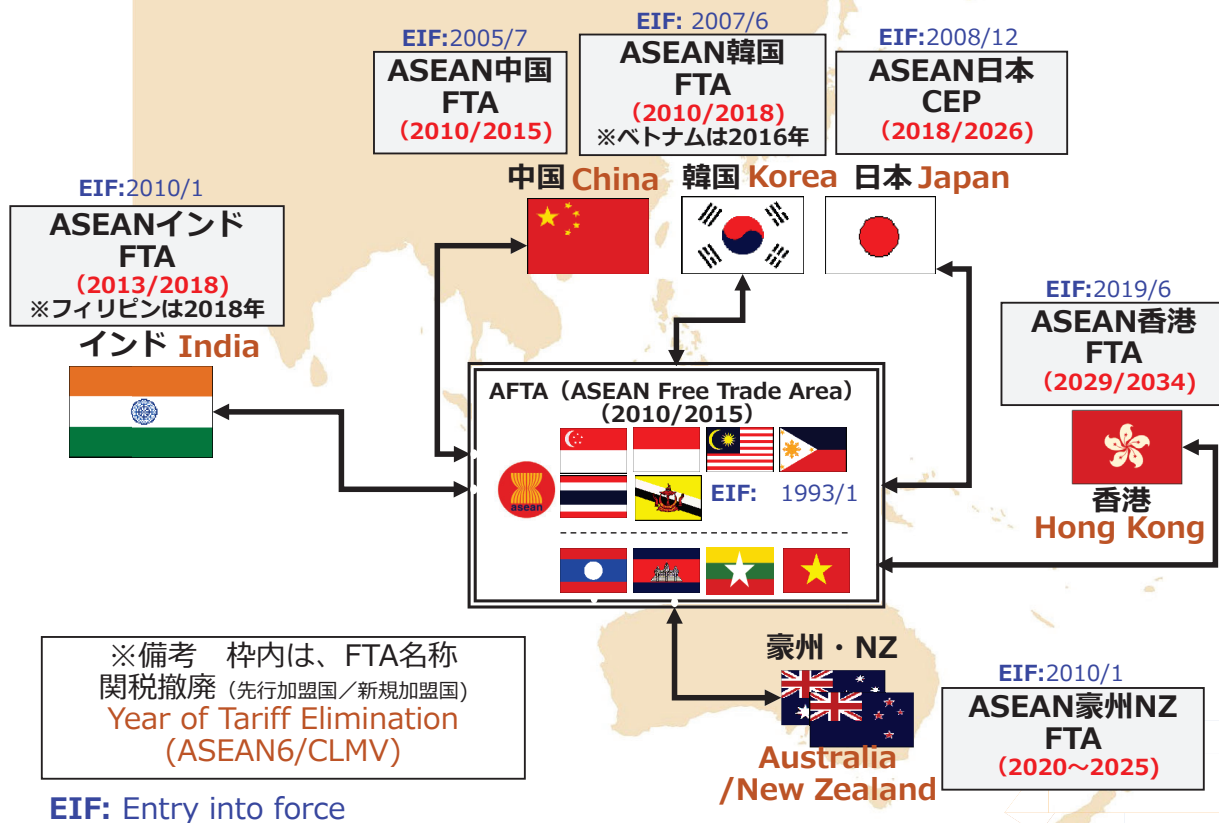


・製造分野の日本企業の海外進出先の上位15カ国・地域のうち、北東・東南アジアは**10カ国・地域**を占める。（北東アジア・東南アジアは製造業で**74%**を占める）。

（出所）第50回 海外事業活動基本調査結果（2019年度実績）経済産業省

[ASEANをハブとしたASEAN+1FTA]

ASEAN+1 FTAs with ASEAN as a hub

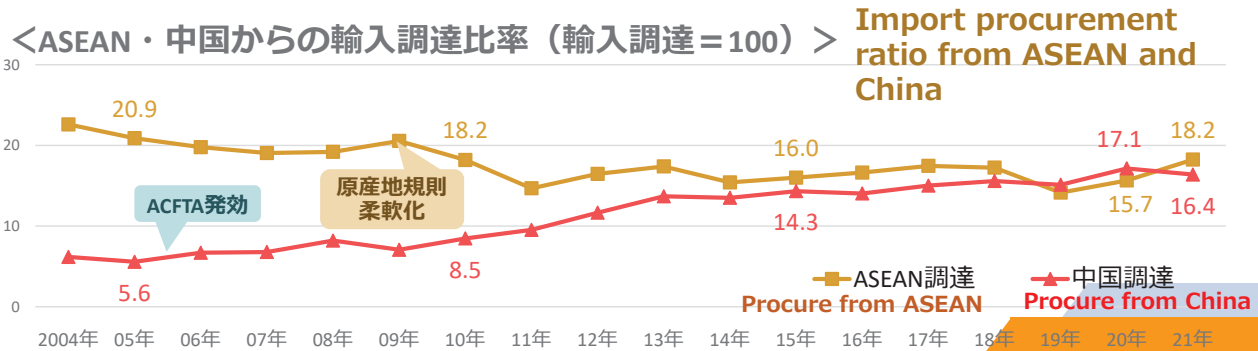
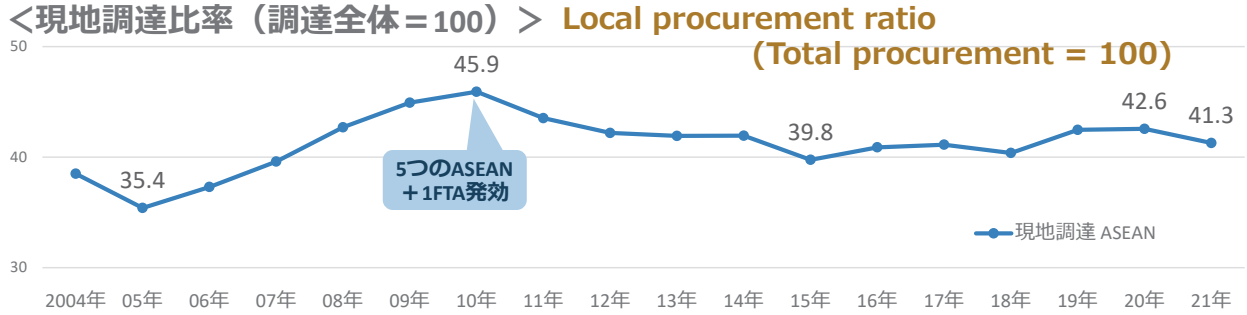


[ASEANを取り巻く国際環境]

International economic environment surrounding ASEAN

○在ASEAN日本企業の調達の時系列的変化

Procurement trends of Japanese companies in ASEAN



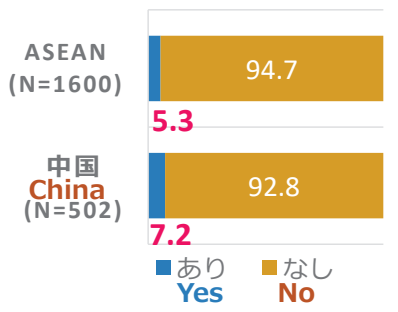
(資料) アジア・オセアニア進出日系企業実態調査 (ジェトロ) 各年版

[環境変化による在アジア日系企業の事業戦略見直し]
Review of business strategies of Japanese companies in Asia due to changes in the business environment

▼在ASEAN・在中国日系企業の「生産地の見直し」の予定

▼Plans for "Review of production sites" for Japanese companies in ASEAN and China

■ 予定の有無 Production sites Review Plan



■ 見直しの理由 Reasons for reviewing production sites

	新型コロナウイルス感染拡大 Spread of COVID 19 infection	通商環境の変化 (追加関税賦課など) Changes in the trade environment (e.g., imposition of additional tariffs)
ASEAN	27.5%	22.5%
中国(China)	22.2%	33.3%

■ 変更後の生産地 (上位5カ国)
Production areas after the review (top 5 countries)

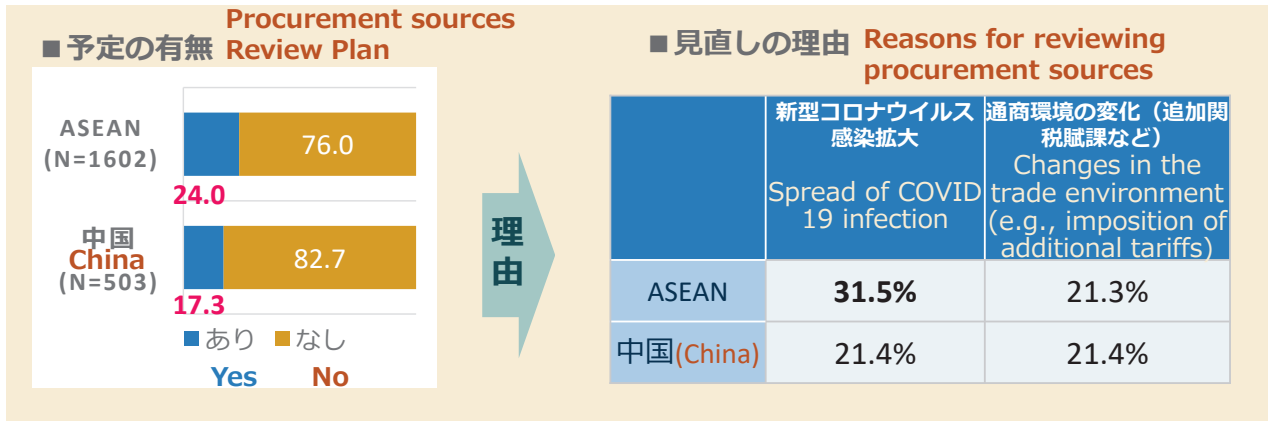
国名	Country	割合	Share
タイ	Thailand	20.0%	
ベトナム	Vietnam	18.1%	
マレーシア	Malaysia	6.7%	
中国	China	5.7%	
インド	India	5.7%	

(資料) アジア・オセアニア進出日系企業実態調査 (ジェトロ) 2020年版
Source : 2020 JETRO Survey on Business Conditions of Japanese Companies in Asia and Oceania

[環境変化による在アジア日系企業の事業戦略見直し]
Review of business strategies of Japanese companies in Asia due to changes in the business environment

▼在ASEAN・在中国の日系企業の「調達先の見直し」の予定

▼Plans for "Review of Sourcing" for Japanese companies in ASEAN and China



■ 変更後の調達先（上位5カ国）
 Procurement sources after the review (top 5 countries)

国名	Country	割合 Share
ベトナム	Vietnam	18.8%
中国	China	12.9%
タイ	Thailand	9.3%
インドネシア	Indonesia	8.3%
インド	India	6.0%

(資料) アジア・オセアニア進出日系企業実態調査 (ジェトロ) 2020年版
 Source : 2020 JETRO Survey on Business Conditions of Japanese Companies in Asia and Oceania

[事業継続計画 (BCP) の課題と今後の方向性]
Business Continuity Plan(BCP) issues and future directions

サプライチェーンを断絶させないために考えられる方策
 Possible measures to prevent supply chain disruptions



それでも新型コロナ危機でトヨタのサプライチェーンは度々「断絶」。

Still, the COVID-19 crisis has frequently "disrupted" Toyota's supply chain.

[BCPの課題と今後の方向性]

BCP issues and future directions

個社BCPの課題（上位） Issues in individual company BCP

(通常の)
BCP

General BCP

・ 策定したBCPの構造的課題 Structural issues of the individual company BCP

- ▽ 「外部からの調達・供給ができなければ事業継続できない」 : **52.7%**
"External procurement and supply is essential for business continuity"
- ▽ 「単一拠点で事業を行っており、代替する自社拠点が無い」 : **38.5%**
"Operates from a single location and has no alternative location of its own"
- ▽ 「代替要員を配備するだけの余裕が無い」 : **33.5%**
"No room to deploy replacement employees"

(出所) 第4回東日本大震災発生後の企業の事業継続に係る意識調査 (2017年2月、NTTデータ研究所)

垂直連携
BCP

Subcontractor
collaborative BCP

→取引企業
間で連携し
て策定。

地域連携
BCP

Area Collaborative
BCP

→近隣企業・
自治体で連携
して策定。

水平連携
BCP

Intra-industry
collaborative BCP

→同業他社と連
携して策定。

補完
complement

RCEP

地域的な包括的
経済連携協定



課題の解決策: 「連携」 The solution: "Collaboration"

-危機発生時における情報の共有。
Information sharing in the event of a crisis.

-共同でBCPを策定 (策定ノウハウ不足や資金面等の負荷軽減)。
Jointly create a BCP.

[在アジア日系企業にとってのRCEPの意義]

Significance of RCEP for Japanese Companies in Asia

▽ 日系企業のRCEPの域内輸出入比率 (貿易額、2020年)

Intra-regional import/export ratio of Japanese companies in RCEP (trade value, 2020)

		域内輸出比率 Export ratio	域内輸入比率 Import ratio
ASEAN		83.3	89.6
カンボジア	Cambodia	90.7	93.7
インドネシア	Indonesia	82.1	90.3
ラオス	Lao PDR	99.3	86.8
マレーシア	Malaysia	82.5	88.0
ミャンマー	Myanmar	87.2	96.2
フィリピン	Philippines	84.6	89.8
シンガポール	Singapore	80.7	83.0
タイ	Thailand	80.4	92.0
ベトナム	Vietnam	86.2	89.2
オーストラリア	Australia	88.3	78.9
ニュージーランド	New Zealand	86.2	76.6
中国	China	75.2	86.2
韓国	South Korea	73.6	89.1
RCEP		81.6	88.9

(資料) アジア・オセアニア進出日系企業実態調査 (ジェットロ) 2020年版

[RCEPの意義] Significance of RCEP

▽RCEPの自由化率マトリクス RCEP Tariff Elimination Level Matrix

		輸出国(Exporting country)					ステージング (Staging period)		
		ASEAN	パートナー国(Partner Countries)						
			中国 China	日本 Japan	韓国 Korea	豪州 Australia		NZ	
輸入国 (Importing country)	ASEAN6	ブルネイ Burunei	97.8					25 years	
		インドネシア Indonesia	91.9	89.4	89.4	89.4	90.7	91.4	23 years
		マレーシア Malaysia	83.5					23 years	
		フィリピン Philippines	91.3	91.3	91.3	90.8	91.3	20 years	
		シンガポール Singapore	100.0					Effective date	
		タイ Thailand	91.3	85.2	88.5	90.3	91.3	20 years	
	CLMV	カンボジア Cambodia	87.1					20 years	
		ラオス Lao PDR	86.0					20 years	
		ミャンマー Myanmar	86.0					20 years	
		ベトナム Vietnam	91.1	86.4	87.5	87.5	90.4	90.4	25 years
	パートナー国	中国 China	90.5		86.0	86.0	90.0	90.0	21 years (*2)
		日本 Japan	87.8	85.5		80.7	87.8		21 years
		韓国 South Korea	90.7	86.0	83.0		90.5	90.6	20 years (*2)
		豪州 Australia	98.3					98.3	20 years
		NZ New Zealand	91.4						20 years

(*1) 国ごとに品目数は異なる(The number of items varies by country)。

(*2) 中国は対韓国のみ36年、韓国も対中国のみ35年(China applies 36 years only to Korea, and Korea also applies 35 years only to China)

(資料) RCEP協定書をもとに助川が作成(Prepared by Sukegawa based on the RCEP agreement)。

[RCEPの税関手続き・貿易円滑化] Customs Procedures and Trade Facilitation under RCEP

→WTO貿易円滑化協定やCTPPPを上回る項目も。

Some of the items in the RCEP are at a higher level than the WTO Trade Facilitation Agreement and the CTPP.



		WTO貿易円滑化協定 WTO TFA	CPTPP	RCEP
貨物 引取り	急送貨物	可能な限り速やかに (到着前に必要情報提出)	税関書類の提出後、 6時間 以内。	物品到着・必要情報 の提出後、 6時間 以内。
	一般貨物	可能な限り 最短の時間内 で の引き取り (ただし腐敗し やすいもの)	可能な限り、到着後、 48時間 以内。	物品到着・必要情報の 提出後、 48時間 以内 (ただし、腐敗しやすい ものは6時間未満)
Release of Goods	Expedited Shipments	to be released as rapidly as possible (submit the information in advance of the arrival)	within 6 hours (after submission of the necessary customs documents, provided the shipment has arrived).	less than 6 hours (after the arrival of the goods and submission of the information required for release)
	General Shipments (and perishable goods)	with a view to expediting the release of goods within the shortest possible time (for perishable goods)	extent possible, within 48 hours of the arrival of the goods	within 48 hours of the arrival of goods and lodgment of all the necessary information for customs clearance.

(資料) 各種協定をもとに作成。Source: Prepared based on TFA, CPTPP, and RCEP agreements.

[RCEPの税関手続き・貿易円滑化]

Customs Procedures and Trade Facilitation under RCEP

▼RCEPで高まる事業環境改善の期待

Increasing Expectations for Improved Business Environment with RCEP

通関許可

Release of Good

・可能な限り、物品の到着後「**48時間以内**」に引取り許可を義務付け。

less than 6 hours(after the arrival of the goods and submission of the information required for release)

急送貨物

Expedited Shipments

・可能な限り、「**6時間以内**」の引き取りを明記

within 48 hours of the arrival of goods and lodgment of all the necessary information for customs clearance.

▼輸入にかかる平均通関日数 Average import customs clearance days

輸送モード Mode of transport	ASEAN6					CLMV				パートナー国	
	インドネシア Indonesia	マレーシア Malaysia	フィリピン Philippines	シンガポール Singapore	タイ Thailand	カンボジア Cambodia	ラオス Lao PDR	ミャンマー Myanmar	ベトナム Vietnam	豪州 Australia	NZ NZ
海上輸送 Ocean	4.7	3.7	4.8	2.9	4.3	3.7	2.5	6.8	3.8	4.7	4.0
航空輸送 Air	3.4	1.7	1.7	1.8	2.1	-	-	-	2.5	2.3	1.7

(注) ラオスは港湾がなく、周辺国の港湾で荷揚げ、保税陸路輸送するため、海上輸送日数も少なくなると見られる。

(資料) 2019年度アジア・オセアニア日系企業実態調査 (ジェットロ)

Source : 2019 JETRO Survey on Business Conditions of Japanese Companies in Asia and Oceania

ご清聴
ありがとうございました。

Thank you