

みずほレポート

ASEAN製造業ビジネスにおける競争環境の変化

みずほリサーチ&テクノロジーズ

2024年8月30日

ともに挑む。ともに実る。



問題意識と論点・結論

問題意識

- **日系製造業は、販売市場・生産拠点としての中国への関心を薄める一方、ASEANへの期待を拡大**
 - 中国に対する見方の変化は、米中摩擦、地政学的緊張、人口高齢化や経済成熟化などが背景
 - ASEANは、元々日系製造業の牙城である上、中立的な立ち位置で人口増加と経済成長が続く見込み
- **しかし、非日系もASEANに進出し、日系と競争を激化させているとの情報が目立つ**

論点・結論

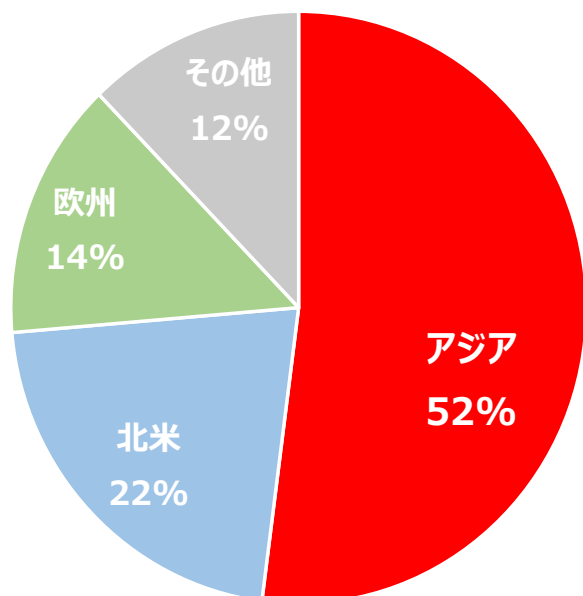
- **ASEANのどの国・業種で、どの相手と競争が激化しているのか？**
 - これまで日系が強みを発揮していたタイやインドネシアの自動車セクターにおいて、中国企業との競争が特に激化
 - 中国から両国への自動車輸出が近年急増。さらに、中国は両国への自動車関連の直接投資も拡大させており、今後、中国勢との競争は一段と激化する公算大
- **競争環境の変化を踏まえ、日系製造業が取りうる戦略は？**
 - 自動車セクターを守るには、電動化や知能化への対応が急務
 - 加えて、新ビジネスを開拓する攻めの戦略も重要。たとえば、火力発電の燃料としての利用拡大が期待され、日本企業が技術とノウハウを保持する水素・アンモニア関連のビジネスに伸びしろ

1. 日系製造業から見たASEAN競争環境の変化 ～統計データによる競争環境の可視化～

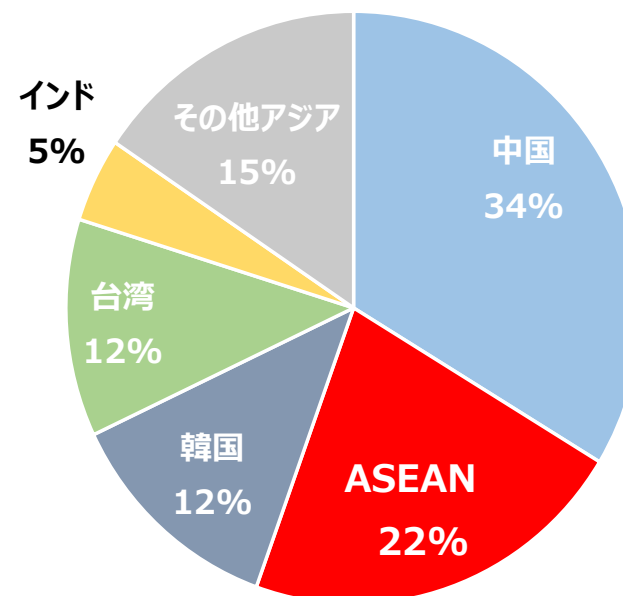
ASEAN向け輸出は中国に次ぐ重要な市場

- 日本の輸出はアジア（含む中国）向けが52兆円で、北米向け（22兆円）の倍以上と最大
- アジアの中では、中国に次いでASEANが日本にとって大きな輸出先
- インド向けは近年伸びが高まっているものの、水準としては依然として低い

日本：輸出先の内訳（2023年）



日本：アジア向け輸出の内訳（2023年）



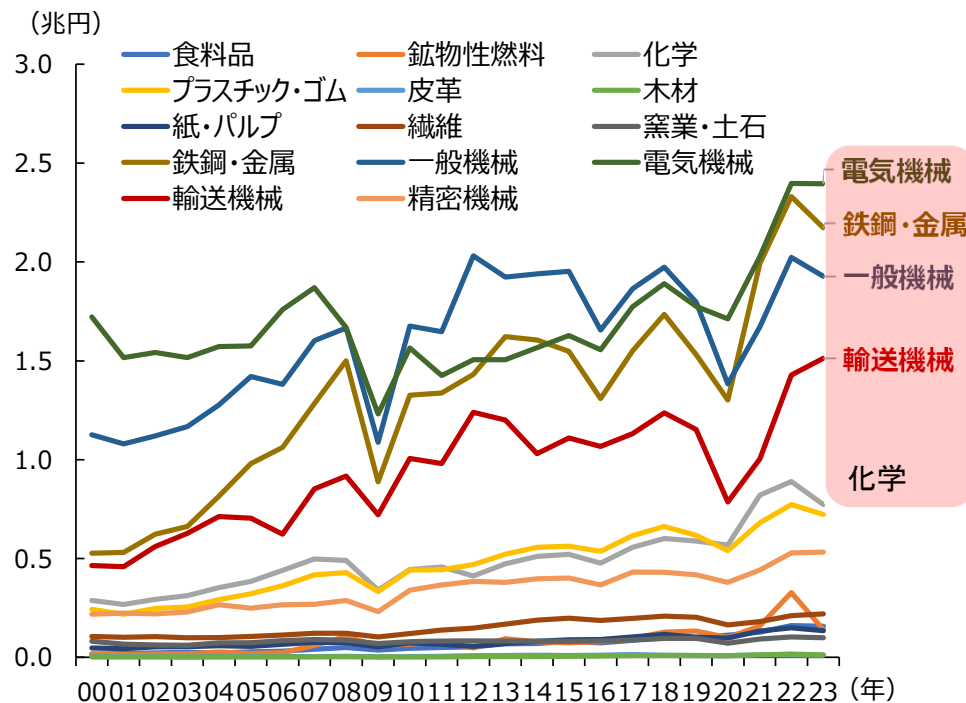
（出所）財務省より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

（注）ASEANは主要5カ国（インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、マレーシア）
（出所）財務省より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

ASEAN向け輸出の柱は、品目別で電機や鉄鋼、国別ではタイやベトナム

- ASEAN向け輸出を品目別に見ると、電気機械、鉄鋼・金属、一般機械が大
 - ― 輸送機械は、後述のとおり直接投資による現地生産が進んだため、輸出はさほど大きくない
- 国別ではタイ、ベトナム向けが大
 - ― タイ向けは、鉄鋼、一般機械、電機が大きく、いずれも現地に集積した日系自動車工場に納める素材・部品を含む
 - ― ベトナム向けは電機が突出。部品となる半導体のほか、工場で使われる制御装置や変圧器などを含む

日本:ASEAN向け輸出(品目別)



(出所) UN Comtrade、CEICより、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

日本:ASEAN向け輸出(国別の内訳、2023年)

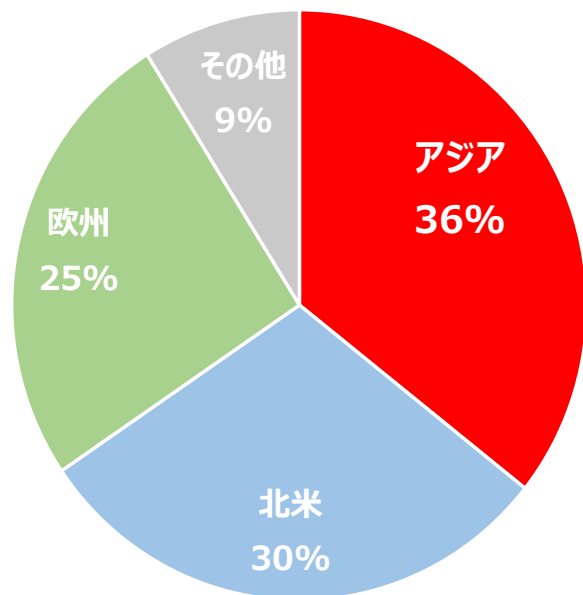
(10億円)	タイ	ベトナム	インドネシア	マレーシア	フィリピン
輸出計	4,115	2,417	2,025	1,958	1,423
化学	283	156	144	105	86
鉄鋼・金属	935	381	444	242	171
一般機械	723	294	458	250	202
電気機械	683	691	177	499	345
輸送機械	492	103	399	311	208

(出所) 財務省より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

直接投資ではASEAN向けが中国を上回り、厚みのある生産基盤を構築

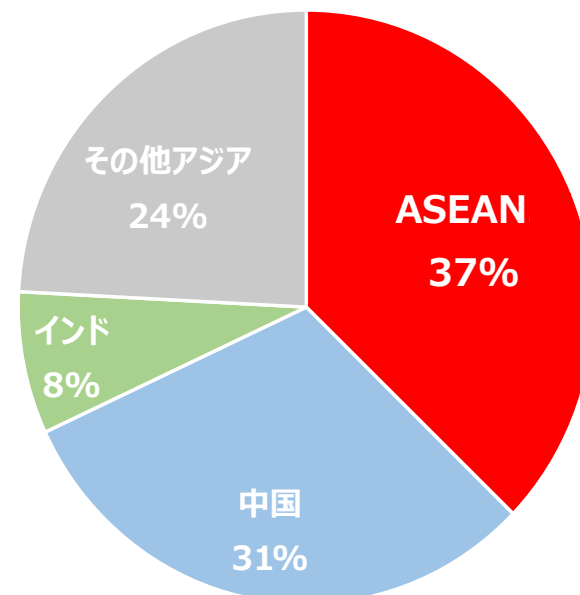
- 直接投資残高（製造業）でも、輸出と同様にアジア向けが38兆円と最大で、32兆円の北米を上回る
- アジアのなかでもASEAN向けが最大で、2010年代の半ばから中国との差を広げ、2020年代に増加ペースが加速
- なお、インド向けの直接投資残高は水準としてはまだ低い
 - ー 日系製造業によるインドへの関心は高いものの、実際のビジネスはこれから

日本：対外直接投資残高の内訳（製造業、2023年）



（出所）日本銀行より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

日本：アジア向け直接投資残高の内訳（製造業、2023年）

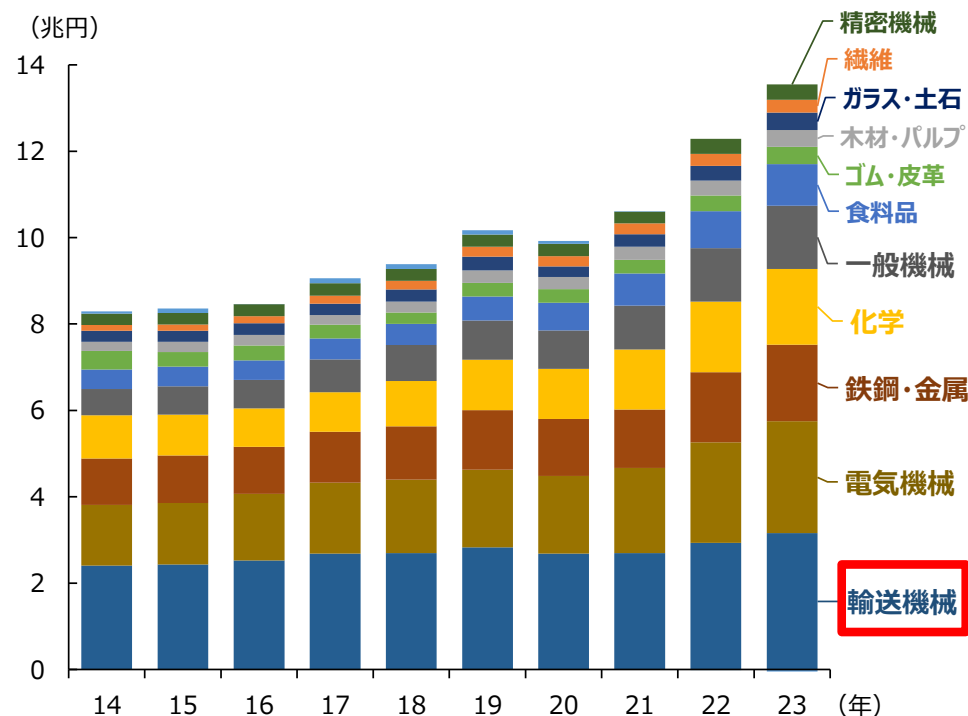


（注）ASEANは主要5カ国（インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、マレーシア）
（出所）日本銀行より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

ASEAN向け直接投資の柱は、業種別で輸送機械、国別ではタイとインドネシア

- ASEAN向け直接投資残高を業種別に見ると、輸送機械が最大
 - 次いで電機や鉄鋼・金属などが大
- 国別にみると、タイ向けが最大
 - タイには輸送機械の日系企業が集積。次いで電機が多いが、電機には自動車部品関連も含まれる
 - インドネシアにも、自動車関連の日系企業が集積

日本:ASEAN向け直接投資残高(製造業)



(出所) 日本銀行より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

日本:ASEAN向け直接投資残高(国別の内訳、2023年)

(10億円)	タイ	インドネシア	ベトナム	マレーシア	フィリピン
製造業	6,242	2,803	1,966	1,712	1,569
化学	674	411	210	398	65
鉄鋼・金属	730	305	267	131	339
一般機械	647	258	345	152	60
電気機械	1,276	168	275	366	505
輸送機械	1,525	1,050	229	201	153

タイとインドネシアに自動車が集積

タイの電機は自動車部品も含む

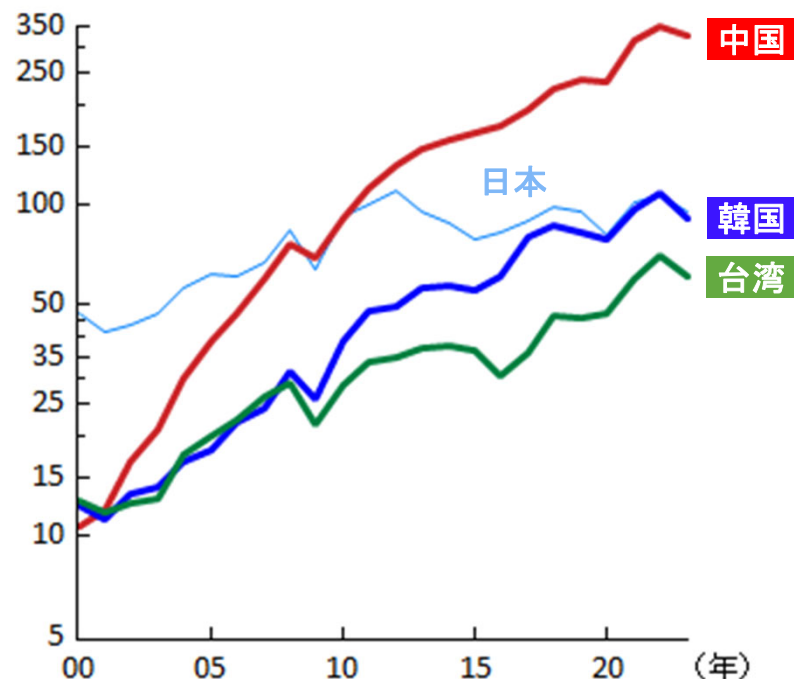
(出所) 日本銀行より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

ASEANへの輸出は中・韓・台から増加。特に中国が顕著

- 中国は2000年代初頭からASEAN向け輸出を急増させ、2010年代には日本を抜き去り、更にリードを拡大
 - 韓国と台湾も増加ペースが相対的に速く、日本に対して韓国はキャッチアップ、台湾も接近
- ASEANの主要国別では、日本からの輸出は過去5年で概ね減少したが、中国からは各国に向けて増加
 - 中国以外では、台湾からタイ向けとベトナム向けの輸出に勢い

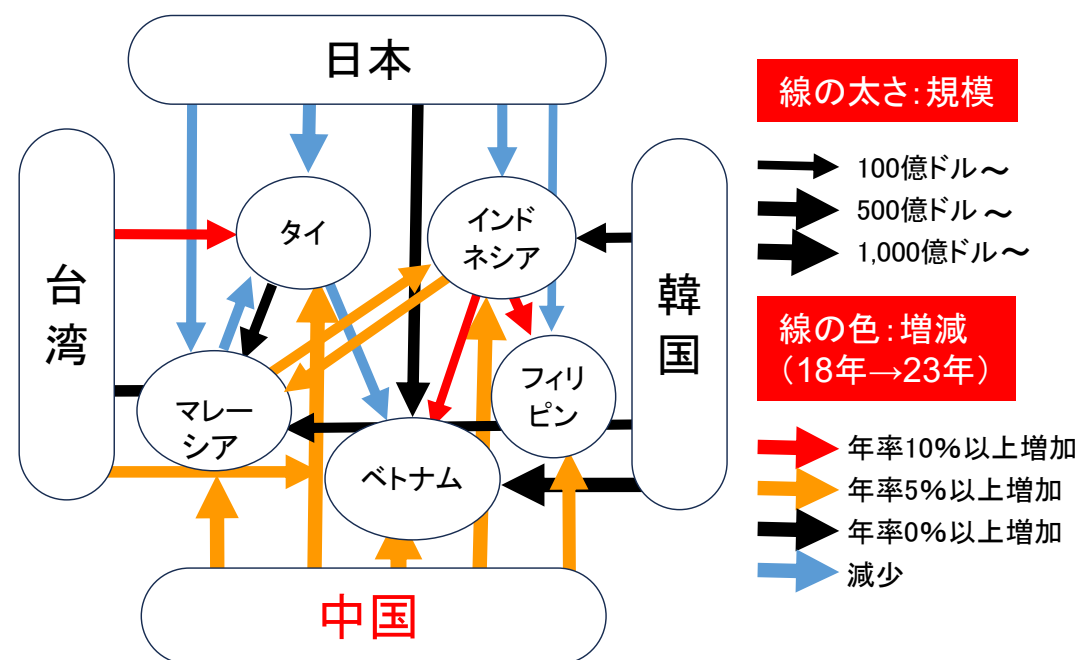
ASEAN向け輸出

(10億ドル、対数目盛)



(注) ASEANは主要5カ国(インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、マレーシア)
 (出所) UN Comtrade、各国統計より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

同左: 国別(2023年、100億ドル以上を図示)



(出所) IMFより、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

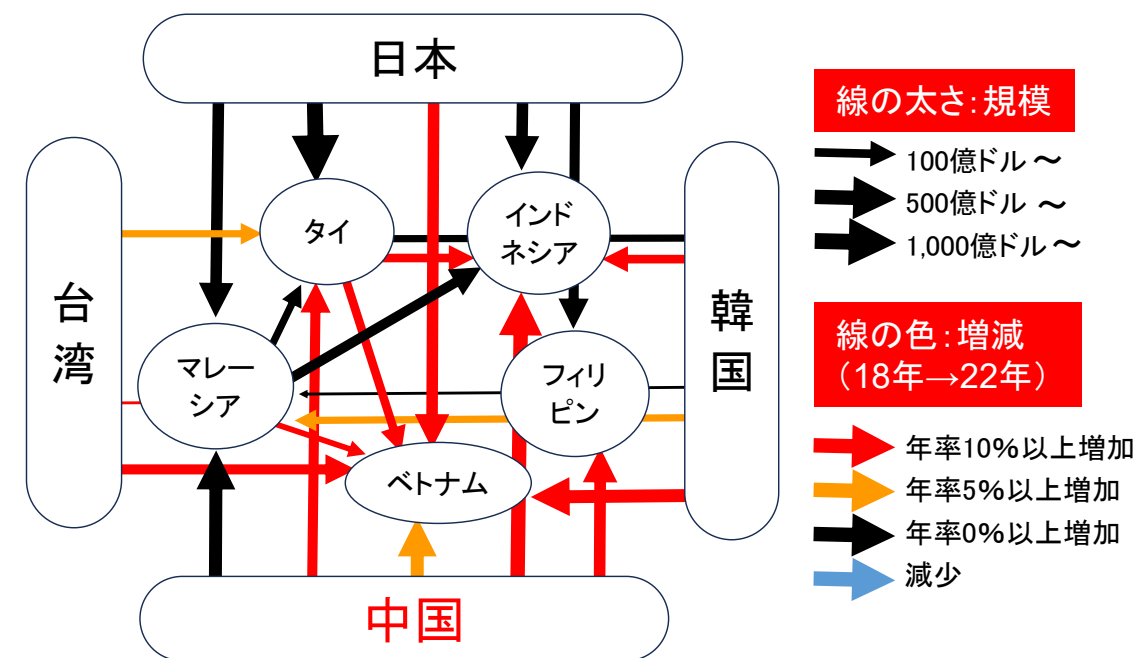
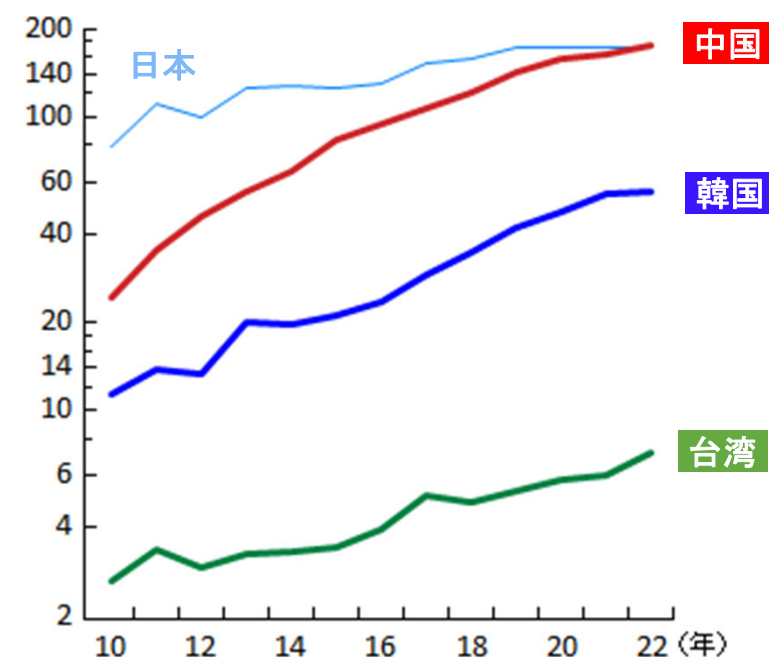
ASEANへの直接投資でも中国の規模感が拡大。韓台も増勢

- 中国はASEAN向けの直接投資残高でも規模感を高め、日本にキャッチアップ
 - 韓国と台湾の直接投資残高は、相対的に水準は低いものの、日本に比べて増勢が顕著
- 国別では、日本の投資残高は過去5年にベトナムを除き横ばいだが、中国は各国へ向けて急増
 - 中国以外では、韓国からベトナム(スマホ)とインドネシア(バッテリー)、台湾からベトナム(スマホ関連)向けに勢い

ASEAN向け直接投資残高(製造業)

同左: 国別(2022年末、10億ドル以上を図示)

(10億ドル、対数目盛)



(注) ASEANは主要5カ国(インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、マレーシア)。

データ制約のため、台湾→ベトナム、インドネシア→ベトナムの直接投資については、2013~22年の累積認可額を2022年の残高とし、また2013~18年の累積許可額を2018年の残高として使用。中国からの直接投資は、2005~22年の累積投資額を2022年の残高とし、また2005~18年の累積投資額を2018年の残高として使用

(出所) IMF、ASEANSTATS、ベトナム計画省、AEIより、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

ASEANへの輸出では、日本が主力とする電機や鉄鋼で中国が圧倒的存在感

- 中国は、日本がASEAN向け輸出の主力とする電機や鉄鋼、およびそれ以外の幅広い品目で、日本を大差でリード
 - 日本が現地化を進めて輸出の主力とはしない輸送機械では、中国と例外的に拮抗。ただし、近年は中国が電気自動車(BEV)の輸出で勢い
- 中国以外では、韓国がベトナムへ電機分野で集中的に輸出
 - 韓国の対ベトナム輸出はスマホ関連部品が中心で、中国の自動車輸出に比べ、日本との競合度合は低いと推察

日中台韓によるASEAN主要国向け輸出の比較(2023年)

(USD mn)	タイ				インドネシア				ベトナム			
	日本	中国	台湾	韓国	日本	中国	台湾	韓国	日本	中国	台湾	韓国
輸出計	29,288	75,733	10,823	7,535	14,414	65,196	2,991	9,113	17,205	137,607	11,675	53,473
化学	2,011	6,298	476	977	1,028	5,430	357	833	1,114	8,021	1,190	2,116
鉄鋼・金属	6,653	10,831	1,044	1,911	3,160	8,611	408	1,469	2,711	13,999	977	3,212
一般機械	5,145	10,543	4,531	627	3,259	13,181	433	1,569	2,092	14,574	723	3,180
電気機械	4,863	16,081	3,326	1,405	1,262	11,934	552	1,075	4,920	45,654	4,069	31,752
輸送機械	3,501	5,190	122	253	2,839	3,238	67	654	736	2,541	145	968

中国は日本を圧倒

日中は輸送機械では競合、ただし中国に勢い

スマホ部品が多い

(出所) UN Comtrade、各国統計より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

直接投資でも、ASEANの輸送機械分野で中国との競合が顕著

- 日本の立ち位置と最も重なるのは、中国による各国への輸送機械分野での投資
 - ― 中国は、インドネシアの鉄鋼・金属向けにも巨額投資。4割弱が電気自動車（BEV）バッテリー原料のニッケル関連
- ASEAN側もバッテリーを含むBEVサプライチェーンを誘致
 - ― 自国の産業高度化のため、ASEANは中国のBEV工場投資を前向きに受け入れ
 - ― 中国によるASEANでのBEV工場投資の多くは、2024年以降に稼働を始めるスケジュール
- 韓国のベトナム向け投資は大宗が電気機械（スマホ関連）とみられ、日本との直接の重なりは薄い

日中台韓のASEAN主要国向け直接投資（2017～2023年のフローの累計）

(USD mn)	タイ				インドネシア				ベトナム			
	日本	中国	台湾	韓国	日本	中国	台湾	韓国	日本	中国	台湾	韓国
製造業	17,571	3,680	1,586	358	10,206	20,900	1,317	8,679	7,702	3,150	4,083	13,057
化学	2,708	0	67		1,785	290	7	1,039	901	0	141	
鉄鋼・金属	2,086	130	61		1,415	12,440	125	605	1,174	260	1,150	
一般機械	1,487	0	56		1,052	150	7	1,718	1,514	0	97	
電気機械	3,998	200	1,018		931	100	277		1,322	970	1,484	
輸送機械	3,613	3,350	213		3,065	7,680	39	1,812	1,514	1,240	109	

日中は輸送機械で競合

4割はBEVバッテリー原料のニッケル関連

大宗が電機（スマホ関連）

（注）中国の計数は一部、企業名をもとにChatGPTで業種を分類させた

（出所）日本銀行、AEI、台湾投資審議委員会、韓国輸出入銀行、インドネシア投資調整庁より、みずほサーチ&テクノロジーズ作成

(参考)ASEANに進出した日系製造業からは「競争激化」の声

- 日本企業のASEAN事業検討においては、市場参入(内需狙い)や半導体/電子電機のスプライチェーン見直し等が増加
- 一方、海外企業の新規参入等で、一部の国・産業では競争環境の悪化を懸念する声も(撤退事例も散見)
- 自動車では中資系の電気自動車(BEV)参入が顕著で過当競争に陥る恐れがある中で、現時点では日系企業はBEVの将来性について慎重に見極めている段階

現地日系企業へのヒアリング(抜粋)

タイ



- ・ 市況の悪化と競争激化の中で、撤退や他国への移管を検討、実施する例が、自動車を含め複数の業界で散見
- ・ 自動車は中資系のBEVの参入で過当競争を懸念。しかし、充電インフラ拡充等の課題を抱えるBEVの持続可能性について日系企業は懐疑的な見方
- ・ 新規領域開拓を企図し、中資系を含む非日系との取引を模索する動き。価格や納期面の理由で断念事例あり

インドネシア



- ・ 新規・追加投資の動きが旺盛。事業ポートフォリオの見直しによる撤退の事例が一部見られるが、現時点では縮退は大きな動き[流れ]にはなっていない
- ・ 中資系が自動車、重機などの分野で日系企業と競合関係にある一方、取引条件の厳しさから、日系各社との取引はあまり進んでいない模様

ベトナム



- ・ OA、電子部品、鉄鋼、物流などで中資系企業の進出に直面。鉄鋼では、中資系の廉価な鉄鋼部材流入に伴い、反ダンピングの動きもでる中、影響を受ける可能性も
- ・ 一方、中資系向けの営業体制を構築する動きもあり、新規・追加投資を検討する日系企業は依然多い

マレーシア



- ・ 自動車では現地企業のシェア高く、EV化も遅れていること等から、競争環境の大きな変化はない
- ・ 競争激化による化学(高吸水性樹脂)からの撤退事例はあるが、足元、半導体分野での各国からの投資が旺盛

シンガポール



- ・ グループの経営体制や経営資源配分の見直しの一環で撤退する事例あり
- ・ 自動車、電気・電子、鉄鋼関連全般で中資系進出による事業環境悪化に直面

(参考)ASEANで競争激化の中、日系製造業は今のところ見極めのスタンス

- ASEAN現地の生の声としては、中資系の参入をポジティブに捉えるものもあるが、ネガティブ意見が現状多数
 — 中資系との取引を模索する動きはあるが、価格競争力や技術力などの違いから必ずしも成功せず
- 最も多い意見は①「現状維持・見極め」で、少ないながらも②「縮退」、③「新ビジネス模索」といった声も

現地の日系企業の生の声

【販売・供給サイド】

<ネガティブ>

- 中資系からの見積もり打診は増加(全地域・全業種共通)
- 中資・韓国系自動車OEMとの取引
 - ・商習慣についていけない
 仕様書が固まる前にコミット(大ロットの供給責任)
 納期スピード・価格・回収条件等
 - ・取引しても、早晚、中資系等に奪われる
価格競争力、技術力も向上し勝てなくなる
 いずれ中資系のサプライヤーを連れてくる
 - ・技術流出懸念
→特にコモディティ領域では顕著な傾向
- 採用環境悪化・優秀な人材が高給で引き抜かれる

<ポジティブ>

- 現地中資系との取引、セールスを見込み中国語人材を採用
 (越、物流・鉄鋼関連・サービス関連等)

【購入・調達サイド】

<ポジティブ>

- 中資系サプライヤーの進出で安価で品質のいい材料、製品が調達できるようになった(越)

①現状維持・見極め

- 自動車を中心に競争環境を見極め
 BEVの普及動向見極め(泰/尼、BYD販売価格、特にピックアップトラック領域等)
- ASEAN内外での生産・販売戦略の見直し
⇒情報収集・地域事業戦略の見直し

②縮退

- グローバルな生産体制の見直し
- 複数現法の合併等の事業効率化(泰)
- 競争環境の激化、もとの業績不振
 ・製品競争力・技術・販売網 等起因
⇒迅速且つ果断な意思決定が必要

③新ビジネス模索

- 進出する中資・韓国系とのビジネス模索
- 代替不可の事業領域、技術優位新領域(水素等)
 に新たなビジネス機会
- 当地域では現状を維持しつつ他地域開拓
⇒外資ビジネスで時間を稼ぎ、新領域を立ち上げ

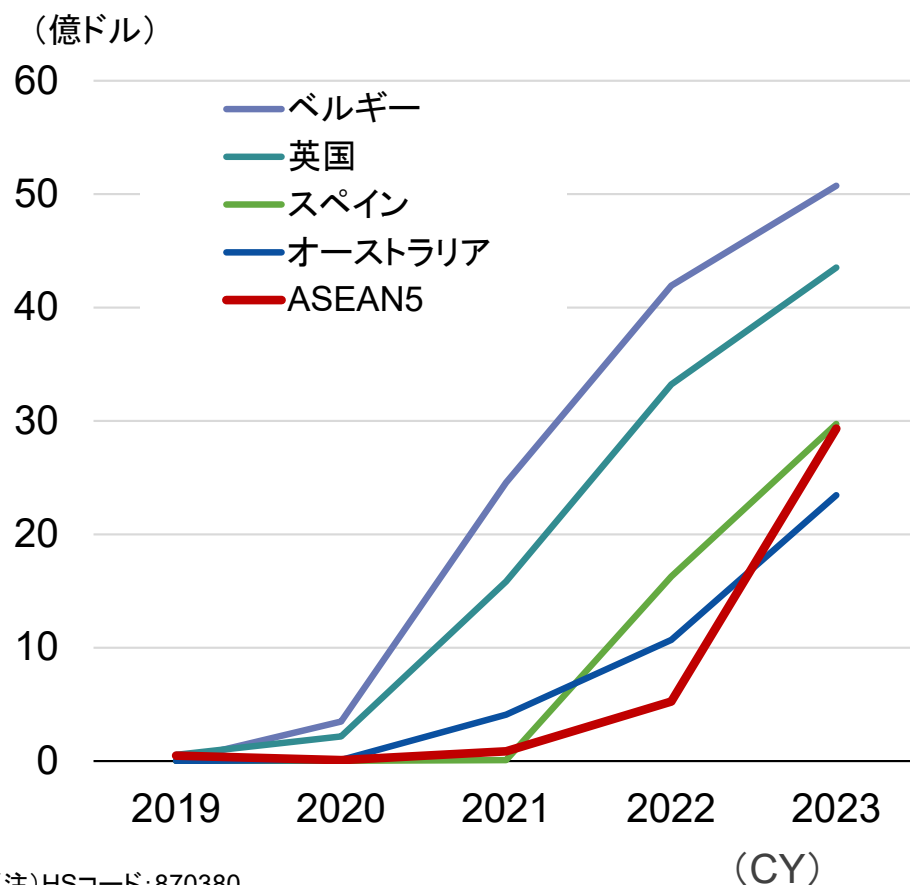
2. 競争激化するASEANでの日系製造業の行方

～既存分野の守り(自動車)と新分野の攻め(水素・アンモニア)の
ケーススタディを中心に～

中資系自動車メーカーによる販売・生産が拡大し、ASEANでの競争が更に激化へ

- 中国の新エネ車 (NEV) 市場の成長速度は鈍化。工場稼働率引き上げを企図して海外への販路拡大を志向
- 近年はタイ中心にASEANへの輸出が急拡大。今後は、中資系メーカー (OEM) が電気自動車 (BEV) の現地生産を本格化する予定。中国からの自動車輸出に現地生産も加わることで、ASEANでは競争が更に激化する想定

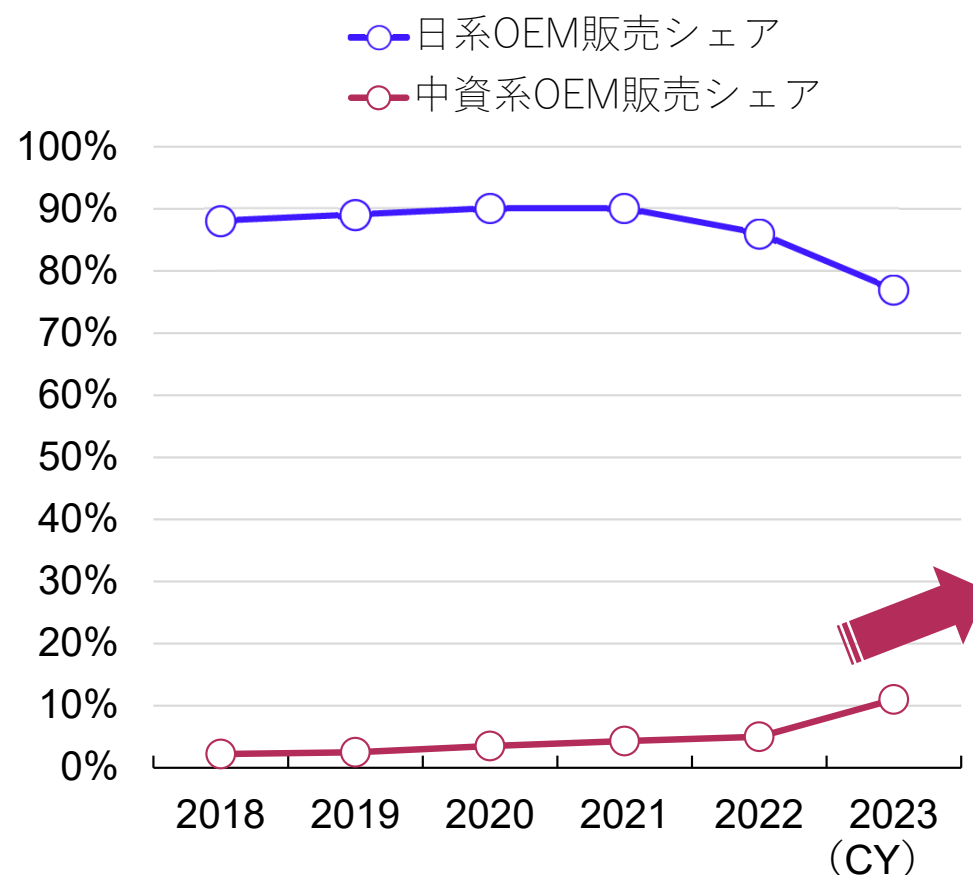
中国から海外へのBEV輸出金額



(注) HSコード: 870380

(出所) Global Trade Atlasより、みずほ銀行産業調査部作成

タイ: 日中OEM販売シェア



(出所) Marklinesより、みずほ銀行産業調査部作成

【OEM(ASEAN)】中資系が持ち込んだ電動化・智能化の両面での対応が必要

- 日系OEMのASEANにおける戦略オプションは、電動化対応(ハード面)、智能化対応(ソフト面)の両面で存在
- 電動化対応については、①自前での対応、②他社との連携で対応の選択肢あり。各社ケイパビリティに応じて判断
- 智能化対応については、中資系に対抗すべく早期にSDV(Software Defined Vehicle)※の投入が必要

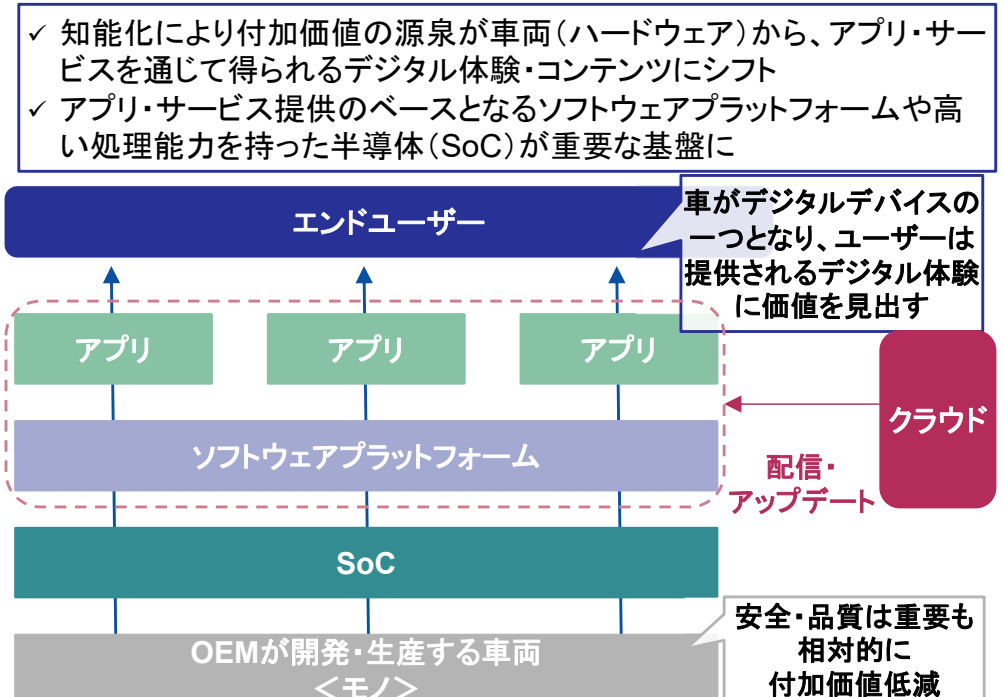
※車と外部の双方向通信機能を使って車を制御するソフトウェアを更新し、販売後も機能を増やしたり性能を高めたりできる自動車のこと

- アプリなどの提供基盤となるソフトウェアプラットフォームや高い処理能力を持つ半導体の重要性が高まる
- 半導体、ソフトウェアで台湾・インド企業との連携余地。BMWとTATAがSDVソフトウェア開発JVを立ち上げた例あり

電動化対応(ハード面)

1	自前でBEV化に対応	・ICE/HEVを軸に、マルチパスウェイ対応可能なBEV投資(生産切替え可能なラインの設置)
	他社とのパートナーシップ活用	・自社はICE/HEVに注力し「稼げるだけ稼ぐ」。低稼働工場は、他社との協業による地域間の最適生産体制
2	日系との連携	・地域でICE含めた最適な生産体制を構築。BEVは部品の共通化、共同生産
	地場との提携	・BEVバリューチェーンの新規参入企業と連携し共同開発、生産
	中資系との提携	・地域でのBEV製造JV設立(アセットは日系、製造は中資系) ・優位性のある日系サプライチェーン、販売網活用

智能化対応(ソフト面)



(出所)両図とも、みずほ銀行産業調査部作成

【サプライヤー(ASEAN)】中資系OEMとの取引余地。ただし条件は厳しくなる懸念

- 中資系はコア部品については輸入と現地生産が想定されるが、輸送コストがかかる大型部品で日系サプライヤー活用の余地あり
- 大型以外のその他部品は中国からの部品輸入と比較した際の価格、納期で優位性があるかどうか
- 日系サプライヤーにとって中資系との取引可能性がある一方で、短納期、低利幅等の懸念点あり

中資系OEMの部品調達方法(想定)と日系サプライヤーの取引余地

BEVシフトを契機に進出する中資系OEMは
ASEANにサプライチェーンを未保有

中資系OEMの部品調達方法(想定)

中国から輸入・
現地生産

中資系サプ
ライヤーの進出支援

現地日系サプ
ライヤー活用

コア部品

- バッテリー(BEVコストの約3割を占める)、モーター、インバーターなど

大型部品・その他

- 大型部品・・・シート、インパネ、ドアトリム、バッテリーケース、バンパー、HVAC(暖房、換気、空調)などの内外装品・電装品
- その他部品・・・基本ブレーキ、サスペンション部品、熱マネ部品、ワイヤーハーネス、パッシブセーフティ部品など

※日系サプライヤー活用に向けての部品ごとの論点

コア部品

- 中資系にとっての差別化要素となる重要部品。現地生産が補助金受給の要件となるコア部品も存在
- 輸入と現地生産が基本路線と想定

大型部品

- 輸送コストに鑑み、完成車工場の近くからの調達に優位性があるため、日系サプライヤーの活用余地あり
- 懸念点は、小ロット、短納期、低利幅。取引金額が大きいコア部品の取引可能性は低い

その他

- 中国からの輸入や既存中資系サプライヤーのASEAN進出との比較のうえ、日系サプライヤー活用の可能性。QCD(品質・価格・納期)の観点で、現地調達に優位性あれば日系活用
- 懸念点は、小ロット、短納期、低利幅。取引金額が大きいコア部品の取引可能性は低い

※BEV化にあたって不要になる部品

エンジン関連

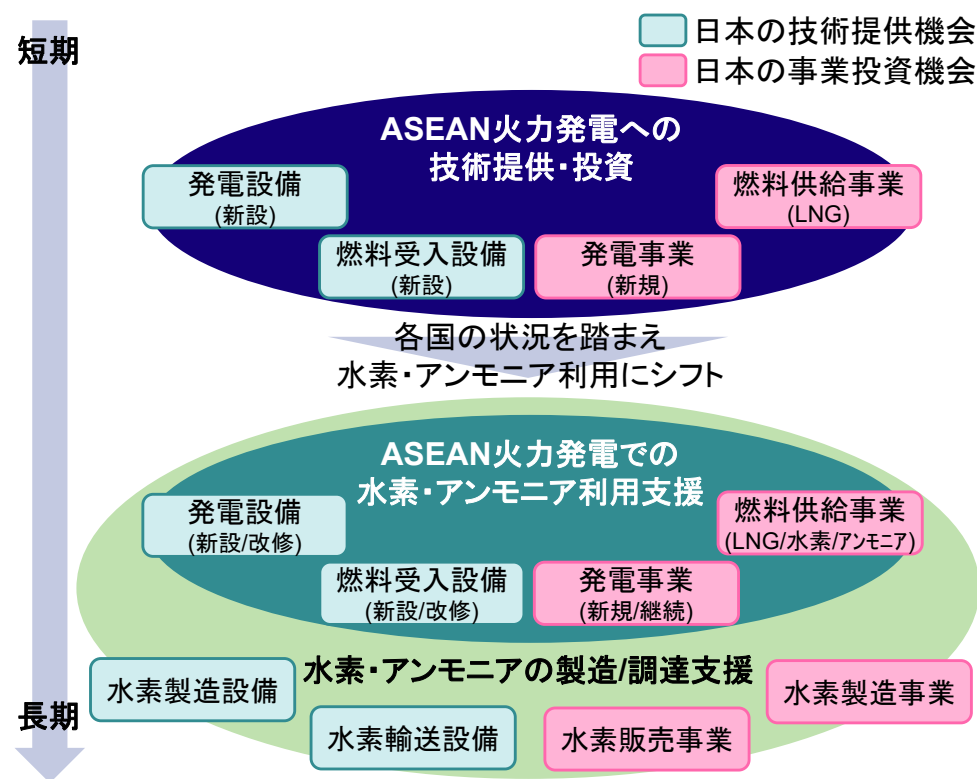
- ピストンリング、燃料タンク、マフラー など多数

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

ASEANでの火力発電拡大と水素・アンモニア利用は、日本の幅広い企業の機会に

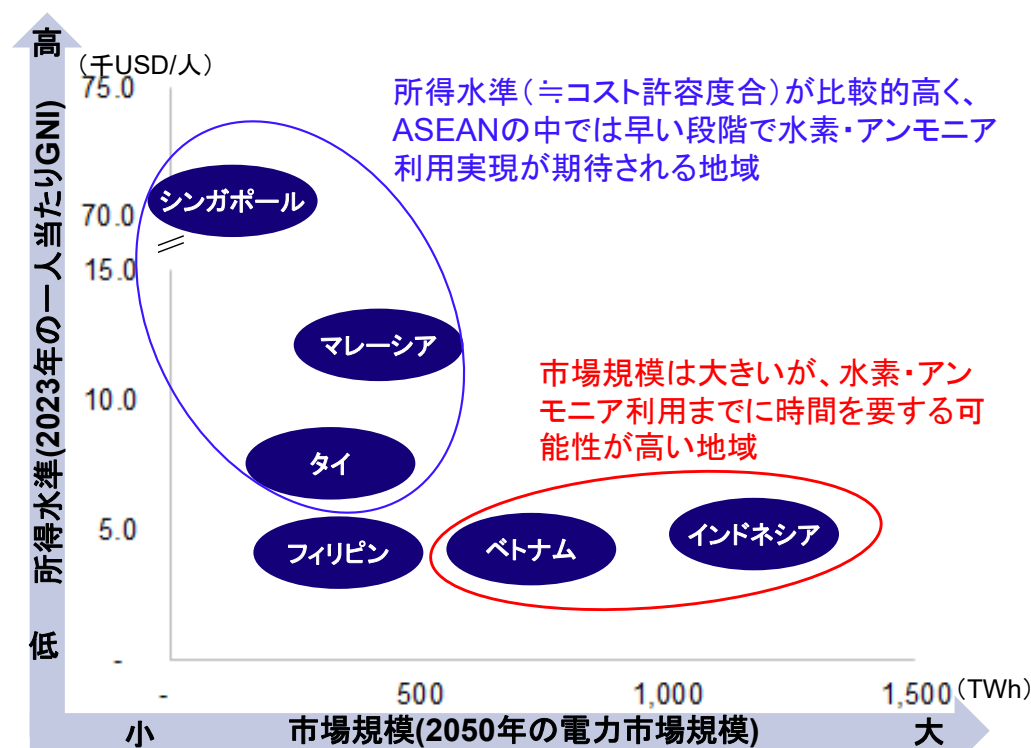
- ASEANでは、人口増加と経済成長で電力需要が増大へ。当面は安定供給のため、再エネに加え火力発電も不可欠。ASEANでの火力発電の導入拡大を支え、長期的に火力発電での水素・アンモニア利用への移行を支援することで、日本企業は火力発電関連のみならず水素・アンモニア関連の技術提供や事業投資機会を捕捉できる可能性
- ただし、当面は水素・アンモニアは既存燃料対比コスト高の状況が続く中、ASEAN域内でも水素・アンモニア利用への移行の時間軸はコスト許容度合(≒経済水準)によって異なる可能性。各国の市場規模、所得水準等を考慮した現実的な時間軸を踏まえ、地域戦略を描くことが肝要

ASEANの火力発電拡大と水素・アンモニア利用に伴う機会



(出所) みずほ銀行産業調査部作成

火力発電での水素・アンモニア利用に関する各国位置付け



(出所) World Bank Group公表データ、日本エネルギー経済研究所「IEEJ Outlook 2024」レファレンスシナリオより、みずほ銀行産業調査部作成

YouTube®動画「MHRT Eyes」を、より分かりやすくリニューアル！

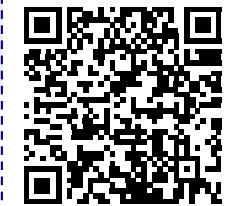
複雑さ、変化の激しさを増す経済・金融動向…
エコノミスト・コンサルタントが旬な情報を
5分程度の動画でクイックに解説

MHRT Eyes



リニューアルして配信中！！
より分かりやすく、クイックに。毎週金曜日定期配信(週次版)でお届け
(定期配信に加え、タイムリーな情報も随時配信)
多数のエコノミストが国内外の注目トピックスを網羅
YouTube®動画で手軽に素早くインプット

(QRコードはデンソーウェーブの登録商標です)



コンテンツ拡大中！>>>>
ご視聴・チャンネル登録お待ちしております！



YouTube

みずほリサーチ&テクノロジーズ
公式YouTube®にて配信中
(「YouTube」はGoogle LLCの登録商標です)



エコノミスト・研究員
30名以上で幅広い分野を網羅



<https://www.mizuho-rt.co.jp/solution/analysis/economist/index.html>



調査レポート（無料）
経済・金融動向を解説



<https://www.mizuho-rt.co.jp/publication/report/research/index.html>



メールマガジン（登録無料）
レポート・動画配信をいち早くお知らせ！



ご登録はQRコード®をスキャンして頂くか、
ブラウザから下記URLを入力してください。
<https://www.mizuho-rt.co.jp/publication/mailmagazine/research/index.html>

お問い合わせ：
みずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社
調査部 メールマガジン事務局
<03-6808-9022>
<chousa-mag@mizuho-rt.co.jp>

〔本資料に関する問い合わせ先〕

みずほリサーチ&テクノロジーズ 調査本部
調査部 アジア調査チーム

上席主任エコノミスト 江頭 勇太

TEL: 080-1069-4757

E-mail: yuta.egashira@mizuho-rt.co.jp

〔執筆者〕

みずほリサーチ&テクノロジーズ 調査本部 調査部
アジア調査チーム 上席主任エコノミスト

江頭 勇太

みずほ銀行 産業調査部

アジア室

野中 慎二

アジア室

奥谷 直樹

自動車・機械チーム

浜田 耕平

香港調査チーム

木村 祐太

みずほ銀行 国際戦略情報部

グローバルアドバイザリー第二チーム 次長

進藤 道央

グローバルアドバイザリー第二チーム ディレクター

松井 勇太

総括・グローバルインテリジェンスチーム シニアアナリスト

樋口 弘樹

Copyright © みずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。なお、当社は本情報を無償でのみ提供しております。当社からの無償の情報提供をお望みにならない場合には、配信停止を希望する旨をお知らせ願います。