

とよしん

海外貿易投資ニュース

アジアの労務コスト比較、意外に大きい賃金水準の地域差

マレーシアの賃金水準は、インドネシアよりも低い？

ジェットロは2019年8～9月、アジア・オセアニア(北東アジア、東南アジア、南西アジア、オセアニアの計20カ国・地域)に進出する日系企業に対し、現地での活動実態に関するアンケート調査を実施した。同調査には、職種別の賃金(2019年8月時点)についての設問項目がある。日系製造業の作業員(正規雇用の実務経験3年程度の一般工と定義)の月額基本給の平均値をみると、中国では493ドル、タイでは446ドル、マレーシアでは414ドルという順であった。インドネシアでは348ドルと同3カ国より一段階低く、フィリピンとベトナムはともに236ドルでさらに低い水準という結果となった。

この作業員の月額基本給データについて、中央値(データを低い順に並べた場合に中央に位置する値)で比較すると、異なる結果が見えてくる。中央値は、集団の中で中間となる賃金水準で作業員を雇用している企業の水準であるため、感覚的には「一般的な水準」「普通的水準」に近くなることが期待できる。中央値を計算してドル換算した結果が図である。図をみると、中国、タイ、マレーシアの3カ国では、平均値と中央値の乖離が大きいことが見てとれる。反対に、インドネシアやフィリピン、ラオス、パキスタン、バングラデシュでは乖離が少ない。

あまりに平均値と中央値の乖離した国を、どのように捉えるべきであろうか。例えば、マレーシアとインドネシアを比べた場合、平均値でみるとマレーシア(414ドル)はインドネシア(348ドル)よりも高く、労賃でみると競争力はなさそうに見える。しかし、中央値ではマレーシア(331ドル)の水準はインドネシア(351ドル)よりも低いという結果になっており、この場合はインドネシアの方が高コストな印象を与える。データの分布を確認するため、マレーシアとインドネシアの作業員の月額基本給の個票データについて、分布(確率密度曲線)をプロットした。同分布をみると、インドネシアでは350ドル付近の企業が突出して多いことが分かる。他方、マレーシアは300ドル前後である企業が最も多いのだが、分布がまばらで個社によって差が大きく、300ドルの数倍の賃金を支払っている企業も少なくないことが分かる。

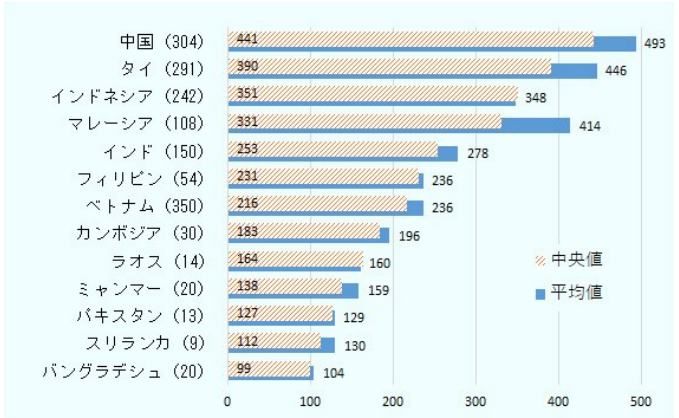
マレーシアの賃金データのばらつきが大きい原因としては、同国の製造現場では比較的賃金が低いとみられる外国人労働者を活用している企業が多いため、外国人労働者が中心か、マレーシア人従業員が中心かで、企業の労務コストは大きく異なる点が挙げられる。マレーシアの最低賃金は2019年で1,100リンギ(262ドル、調査時点レート1ドル=4.19リンギで換算)であった。300ドル付近の企業については、最低賃金に近い水準で外国人労働者を雇用していると考えられる。

他方、インドネシアでは日系製造業の進出先がジャカルタから東部へ伸びるチカンベック高速道路沿線(西ジャワ州ブカシ県、カラワン県など)に集中しており、雇用する従業員の同質性も高いことから、個社ごとの賃金のばらつきはマレーシアよりも少ない。ブカシ県、カラワン県では、法定最低賃金が2019年時点で約423万ルピア(297ドル、調査時点レートの1ドル=1万4,242ルピアで換算)前後であった。この水準はジャカルタ首都圏を上回っており、同国内の他地域よりも格段に高い。インドネシアは人口も多く、労働力が豊富な中で、ブカシ県、カラワン県では最低賃金であってもワーカーは十分に集まる状況といえよう。そのため、データ分布上は300ドル～350ドル付近に回答数が集中している。

ベトナムの地方省の魅力

2019年度調査では、従前よりも細かい地域分類でアンケートを実施したため、より細分化して賃金水準を求めることが可能となった。同調査における最も細かい地域分類を用い、作業員の月額基本給の中央値を計算した結果が表である。アジアで最も労働コストが低廉だとみられるのはバングラデシュ(99ドル、ダッカ周辺)、続いてパキスタン南部のシンド州(127ドル)、ミャンマー(138ドル、ヤンゴン周辺)といった順となった(注)。特に縫製業から注目されている地域が軒を連ねる。(裏面に続く)

図: 在アジア日系製造業の作業員・月額基本給
(中央値と平均値の比較、単位:ドル)



注: カッコ内は有効回答企業数
出所: 2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査の個票データより集計

表: 作業員の月額基本給 地域別比較
(中央値、省・州・都市圏別、単位:ドル)

順	国・地域	地域(省・州・都市圏)	月額	有効
1	バングラデシュ	バングラデシュ全体	99	20
2	パキスタン	シンド州	127	10
3	ミャンマー	ミャンマー全体	138	20
4	ラオス	ラオス全体	164	14
5	ベトナム	ハナム省	173	18
6	ベトナム	ハイズオン省	181	14
7	インド	ラジャスタン州	183	23
8	カンボジア	カンボジア全体	183	30
9	ベトナム	バクニン省	185	17
10	フィリピン	セブ	204	10
11	ベトナム	フンエオン省	208	33
12	フィリピン	カラバルソソ	211	25
13	インド	タミル・ナドゥ州	213	19
14	ベトナム	ダナン市	213	12
15	ベトナム	ドンナイ省	225	47
16	ベトナム	ビンズオン省	235	55
17	ベトナム	ハイフォン市	238	37
18	ベトナム	コンアン省	238	14
19	ベトナム	ハノイ市	240	44
20	フィリピン	マニラ首都圏	252	12
21	インド	カルナータカ州	253	29
22	ベトナム	ホーチミン市	257	29
23	インド	マハーラーシュトラ州	281	17
24	インド	ハリヤナ州	301	34
25	インドネシア	バンテン州	316	17
26	マレーシア	ペナン州	322	17
27	中国	中山市	326	11
28	インドネシア	西ジャワ州	351	162
29	インドネシア	ジャカルタ首都圏	351	34
30	中国	東莞市	354	17

注: 有効回答数10社以上の地域のみ。
出所: 2019年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査の個票データより集計

ベトナム北部のハナム省(173ドル)やハイズオン省(181ドル)は5位と6位にランクインした。両省は同国のハノイ市(240ドル)やホーチミン市(257ドル)に比べて賃金水準が2割～3割ほど低い。昨今の拠点立地の際には「カンボジアやラオスを選択すべきか、ベトナムの地方省を選ぶべきか」という議論になるが、賃金水準だけに関して言えばベトナムの地方省はカンボジアやラオスと同水準か、それ以下の水準で雇用できる可能性がある。

また、インドについても州ごとの差がかなり激しい。ラジャスタン州(183ドル)とハリヤナ州(301ドル)は、同じインド北部であっても、カンボジアとマレーシアのペナン州ほど賃金水準が異なるので、進出計画を立てる際は、立地をより厳密に想定する必要があるだろう。

(注)バングラデシュはダッカ周辺、ミャンマーはヤンゴン周辺に日系企業が集中しているため、両国では細かい地域区分をしていない、また、回答数が少ない国・地域は細かい都市区分をしていない。

(出所:ジェトロ 地域分析レポート 2020年4月15日「アジアの労務コスト比較、意外に大きい賃金水準の地域差」より抜粋)

国家発展改革委員会など11部門が連名で自動車消費拡大策を発表(中国)

2020年4月28日、国家発展改革委員会など11部門が連名で「自動車消費の穏やかな拡大のための若干の措置に関する通知(主な内容)」

「自動車消費の穏やかな拡大のための若干の措置に関する通知」[発改産業(2020)684号](以下、通知)を発表した。

通知では、排ガス基準の「国6」(注)の実施時期を当初予定していた2020年7月1日から2021年

1 「国6」排出基準の実施時期にかかると調整	実施時期を当初の2020年7月1日から2021年1月1日延長。2020年7月1日までに生産、輸入した「国5」排出基準の対応車については、「国6」未実施地域において2021年1月1日まで販売・登録が可能。
2 新エネ車購入に関する財政支援措置を補完	新エネ車購入補助金および購入時の税優遇を2022年末まで延長。都市交通領域における新エネ車利用を促進。
3 老朽ディーゼルトラックの廃車促進	重点地域における「国3」以下の排ガス規制ディーゼルトラックについて100万台の淘汰目標を完成させる。経済措置は追って発表。
4 中古車流通の円滑化	中古車販売に関する制限政策を無くし、関連制度を整備し、輸出拡大を進める。2020年5月1日から2023年末まで、購入時の税金を0.5%に下げる(現行2%)。
5 自動車ローン金融の利用促進	金融機関が自動車ローン業務を行うことを奨励。頭金要件および金利の引き下げ、返済期間の延長などにより自動車販売の潜在力を開放する。

(出所)政府の発表を元にジェトロ作成

1月1日に延長するほか、新エネ車購入に関する財政支援措置の延長、老朽ディーゼルトラックの廃車促進、中古車流通の円滑化、自動車ローン金融の利用促進などの内容が含まれており、安定した自動車消費の拡大を目指すとしている(表参照)。今回、中古車流通を盛んにすることで新車販売増加を促し、自動車ローンを組みやすくするなど、より消費者の視点に立った販売拡大策となっている。

中国の3月の自動車販売台数は、新型コロナウイルスの影響で、前年同月比43.3%減の143万台、2020年第1四半期についても前年同期比42.4%減の367万2,000台と大幅な減少になっている。上海市で実施されているナンバープレート規制の緩和など、地方政府の販売拡大策との相乗効果で自動車販売市場の回復が図れるか、今後が注目される。

(注)中国が2020年7月1日から全国で実施予定(一部の都市は2019年7月から実施)の新しい排ガス規制基準。

(出所:ジェトロ ビジネス短信 2020年5月12日「国家発展改革委員会など11部門が連名で自動車消費拡大策を発表(中国)」)

第1四半期の自動車生産台数は大幅に減少、通期見通しの引き下げ検討も(タイ)

タイ工業連盟(FTI)自動車部会は4月23日、2020年第1四半期(1～3月)の自動車生産台数が前年同期比19.2%減の45万3,682台となったことを発表した(表参照)。内訳は輸出向けが全体の56%、前年同期比16.4%減の25万3,904台となり、国内販売向けが同44%、前年同期比22.5%減の19万9,778台となった。

車種別では、乗用車が前年同期比22.9%減の17万3,930台、商用車が前年同期比16.7%減の27万9,692台となった。3月下旬以降、トヨタ、いすゞ、ホンダ、三菱自動車、日産、マツダ、スズキの日系各社は工場の操業を一時停止しており、4月以降はその影響による減産傾向が一層顕著になると見込まれる。

FTIは3月に2020年通期の生産見通しを期初の200万台から190万台に下方修正していたが、今回の発表では、新型コロナウイルスの影響が9月まで長引けば、前年比半減の100万台(国内向け50万台、輸出向け50万台)に落ち込む恐れもあるとし、さらなる下方修正を検討するとした。

第1四半期の国内販売台数は、前年同期比24.1%減の20万64台と落ち込んだ。3月単月では前年同月比41.7%減の6万105台と、より減少幅を広げるかたちとなり、10カ月連続のマイナスとなった。昨年後半より、景気後退と金融機関による自動車ローン規制の強化により販売台数が減少傾向にあった中、2月以降の新型コロナウイルスの広がりが追い打ちをかけたかたちだ。

第1四半期の自動車輸出台数は、前年同期比16.5%減の25万281台にとどまった。仕向地別では、オセアニアが27.6%減、アジアが23.5%減、北米が28.0%減、中南米が2.1%減となり、全体を押し下げた。3月単月では前年同月比23.7%減の8万9,795台となり、9カ月連続のマイナスとなった。オセアニア向けが37.0%減、アジアが38.3%減と大きく落ち込んだ。

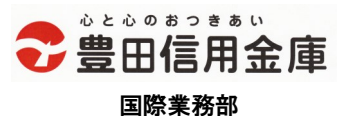
(出所:ジェトロ ビジネス短信 2020年5月1日「第1四半期の自動車生産台数は大幅に減少、通期見通しの引き下げ検討も(タイ)」)

表 2020年3月および2020年第1四半期の自動車生産、国内販売、輸出台数 (単位:台、%)

項目	2020年3月		2020年第1四半期	
	台数	前年同月比	台数	前年同期比
生産	146,812	△26.2	453,682	△19.2
うち国内販売向け	61,436	△35.3	199,778	△22.5
うち輸出向け	85,376	△17.8	253,904	△16.4
国内販売	60,105	△41.7	200,064	△24.1
輸出	89,795	△23.7	250,281	△16.5

(注)国内ディーラーの在庫などの関係から国内販売台数と輸出台数の合計は生産台数に一致しない。

(出所)タイ工業連盟(FTI)データからジェトロ作成



〒471-8601
愛知県豊田市元城町1-48
電話 0565-36-1381
FAX 0565-36-1213