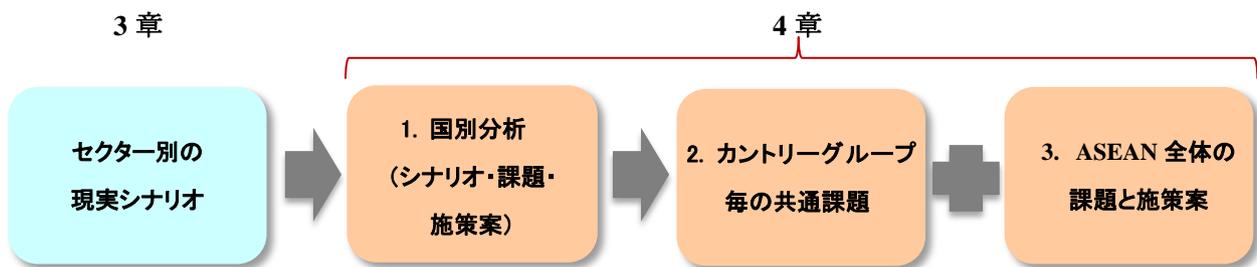


4章 ASEANの最も現実的なシナリオ及び課題と施策案

本章では、3章にてセクター別に作成した「現実的シナリオ」に基づき、国別の「最も現実的なシナリオ」と「課題及び施策案」を作成した（「1.国別分析」）。また、「1.国別分析」で挙げられた課題については、共通の課題を持つ国をグループ化し、共通課題に対する施策案を検討した（「2.カントリーグループ毎の共通課題」）。さらに、ASEAN全体として取り組むべき課題と施策の方向性を提示した（「3.ASEAN全体の課題と施策案」）。



1.国別分析

■2025年の最も現実的なシナリオ

- ・セクター別に作成した「現実的シナリオ」から、各国の経済成長を促すセクターやその特徴について過去からの傾向、政策や予測値等を基に各国の現実的シナリオを作成する。

■現実的なシナリオに対する課題と施策案

- ・各セクターの課題一覧表（3章）にて、「既に課題として顕在化しているもの、もしくは2025年の予測値から各国における成長の制約になり得るもの」として分類された課題を対象とし、その要因について言及の上、必要となる施策案を提示する。
- ・施策案は、各課題に対し以下の5つの観点を基に作成し、課題によっては複数の観点を組み合わせて作成する。従来の開発施策である「物理的インフラの整備」、「制度的インフラの整備」、「人的資源の開発」、「ファイナンスの活用」に加え、近年増加傾向にある「民間セクターの活用」の観点からも検討する。



2. カントリーグループ毎の共通課題

- ・国別分析に基づくマッピングにより共通の課題を持つ国をグループ化し、共通課題に対する施策案を検討する。国の分類に関しては、(1) 1人当たり GDP 水準によるカントリーグループと、(2) 人口ボーナスの終了時期によるカントリーグループの2つの方法を使用する。

3. ASEAN 全体で取り組むべき課題と施策案

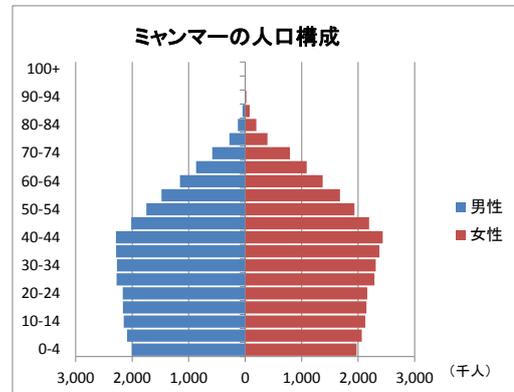
- ・カントリーグループ毎の共通課題分析を基に、ASEAN 全体で取り組むべき課題を抽出し、調査団が考える必要な施策案を検討する。
- ・課題抽出は、①ASEAN が経済共同体として取り組むことが求められるもの（地域統合の視点）と、②ASEAN が国際競争力を強化するために必要と考えられるもの（グローバル経済の視点）の2つの視点から行う。
- ・施策案の検討に際しては、2015 年以降の ASEAN を取り巻く外部環境の変化を考慮するとともに、AEC 戦略目標に資するものとなるよう留意する。

1. 国別分析

(1) CLMV:ミャンマー

【基礎情報（2025年予測値）】

- GDP 総額：1,043 億 700 万ドル（域内第 6 位）
- 一人当たり GDP：1,918 ドル（域内第 10 位）
- 総人口：5,765 万人（域内第 5 位）
- 生産年齢人口比率：71%
- 高齢化率：7.8%（高齢化社会）



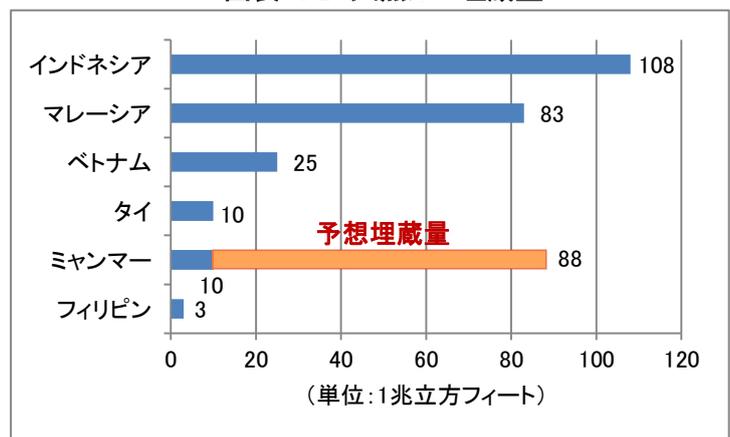
■ 2025 年の最も現実的なシナリオ

【資源産業の成長】

<豊富な天然資源>

ミャンマーの輸出は 2000 年代後半から急増しており、2005 年には 37 億ドルであった輸出額が、2011 年には約 2 倍の 81 億ドルに増加している¹。増加の要因は天然ガスであり、輸出全体の 41%（2012 年度）を占めている²。こうした天然ガスの輸出急増は、経済停滞の最大の要因だった外貨不足を解消し、為替レートの安定をもたらすなどマクロ経済の安定に寄与してきた。現在確認されているミャンマーの天然ガス埋蔵量は、インドネシアの 1/10 に満たないが、予想埋蔵量はその約 8 倍あるとされている（図表 4-1）。天然資源への投資国はこれまで中国やタイ等に限られていたが、2011 年 3 月のティンセイン政権の発足を機に民主化と経済改革が進み、米国や EU は経済制裁の大幅な緩和を行っている。今後同国の豊富な天然ガス資源への投資が急速に拡大し、輸出に占める比重も高まることが見込まれる。

図表 4-1 天然ガス埋蔵量



（出所：U.S Energy Information Administration Statistics, 東京海上日動リスクコンサルティング株式会社 “ミャンマーの最新状況とビジネスリスク” リスクマネジメント最前線 2013/No.40 より調査団作成）

¹ IMF Direction of Trade Statistics(DOTs)

² IMF Direction of Trade Statistics(DOTs)

【労働集約型の製造業が発展】

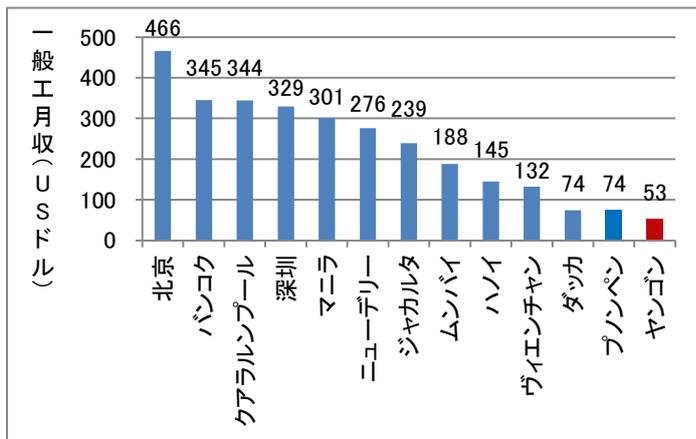
＜地理的優位性・安価で豊富な労働力＞

ミャンマーは、ASEAN 諸国、中国、インド、インド洋の結節点となる重要な位置にあり、その地理的好条件から生産拠点・輸出拠点として高い潜在性を有している。また賃金格差を利用した域内国際分業が進展する ASEAN において、賃金水準が域内で最も低いミャンマー（ヤンゴン）は、労働集約型の製造業の拠点として競争力を持つ。CLMV の日系企業の一般工の月収で見ると、ベトナム（ハノイ）が 145 ドル、ラオス（ビエンチャン）が 132 ドル、カンボジア（プノンペン）が 74 ドルであるのに対し、ミャンマー（ヤンゴン）は、53 ドルである（図表 4-2）。仮にベトナムで 100 名雇用した場合の賃金総額（145,000 ドル）では、ミャンマーで 273 名、カンボジアで 195 名、ラオスでは 109 名の雇用が可能であり、その差は大きい。

また、中国からの生産拠点の移転が進む縫製業においては、ミャンマーと同様にチャイナプラスワンの受け皿となるバングラデシュ（ダッカ）（74 ドル）よりも安い賃金であることも利点である。

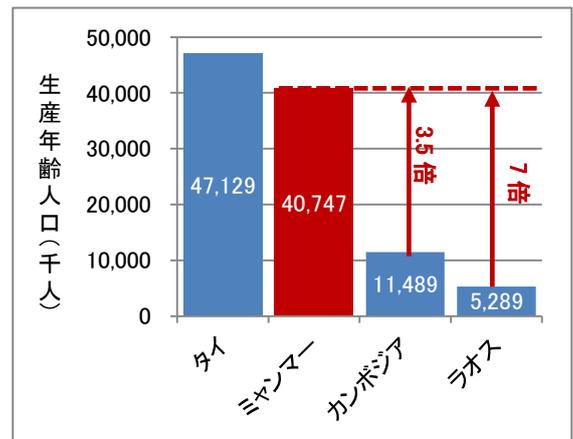
労働力の面においても、総人口約 5,700 万人の 7 割を生産年齢人口が占めており、タイの隣国であるカンボジア、ラオスより多い。その数は、タイの 4,700 万人に次ぐ 4,000 万人、カンボジアの 3.5 倍、ラオスの 7 倍と（図表 4-3）豊富な労働力を有していることが分かる。

図表 4-2 日系企業の賃金水準(2013)



(出所：JETRO「アジアにおける新しい産業集積の状況 2013 年 9 月」より調査団作成)

図表 4-3 各国生産年齢人口(2025)



(出所：国連経済社会局人口部(2012)“World Population Prospects: The 2012 Revision”より調査団作成)

<高い識字率>

ミャンマーは労働賃金水準が低だけでなく、識字率が周辺諸国よりも高い。ミャンマーの識字率は92.3%と、マレーシア（93.1%）とほぼ大差がない水準であり、タイプラスワンの受け皿であるカンボジア（73.7%）、ラオス（72.7%）より高いことも、労働集約型製造業の拠点として比較優位となる。

図表 4-4 各国成人の識字率(2011) (単位:%)

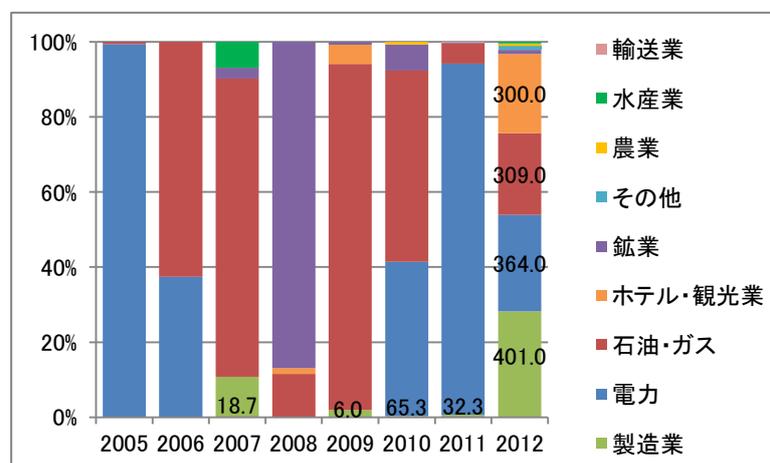
シンガポール	ブルネイ	タイ	フィリピン	マレーシア	ミャンマー	インドネシア	カンボジア	ラオス
95.9	95.0	94.1	93.6	93.1	92.3	90.4	73.7	72.7

(出所：ASEAN Secretariat(2012), “ASEAN Statistics Leaflet:Selected Key Indicators”より調査団作成)

<製造業への投資>

ミャンマーへの海外直接投資は、電力や石油・ガスへの投資が中心であったが、2012 年は製造業への投資が全体の 28.2%を占め（図表 4-5）、投資認可件数（78 件）、投資額（401 万ドル）共に一位となった³。中国の人件費の高騰を受け縫製業を中心に労働集約型産業の移転が進んでいることや、2012 年に EU による経済制裁撤廃、米国による経済制裁が解除されたことも、製造業への投資拡大を後押しする要因となっている。年によって金額の増減が大きいが、2012 年 11 月には新外国投資法が成立し、外資に対する優遇措置が拡大しており、ミャンマーの地理的優位性や安価で豊富な労働力、高い識字率は、労働集約型の中でも軽工業だけでなく、今後 2025 年に向けて自動車や二輪車といった製造業を発展させる原動力と成り得る。

図表 4-5 海外直接投資推移(2005・2012) (単位:100 万ドル)



(出所：JETRO「世界貿易投資報告-ミャンマー編」より調査団作成)

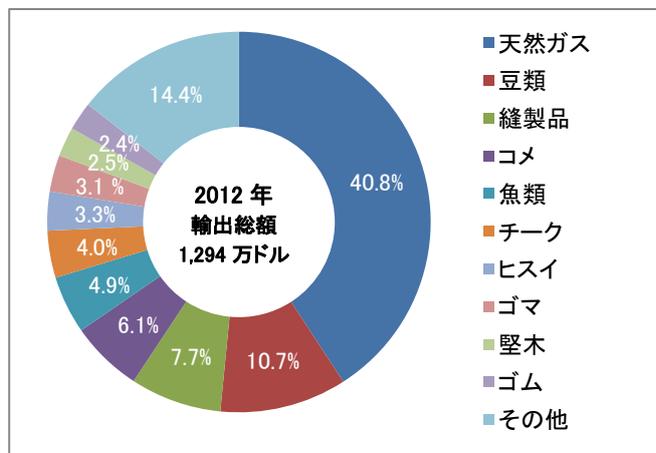
³ JETRO “世界貿易投資報告-ミャンマー編”

■現実的シナリオに対する課題と施策案

課題①：資源への輸出依存

天然ガスは輸出総額の4割を占めており（図表4-6）、過度の資源輸出依存は市況により輸出が大きく変動する可能性があり、近年オランダ病の兆候が指摘されている⁴。実際に2008年からチャットの為替レート（市場）は上昇し続け2011年には前年比30%のチャット高となり、工業品輸出に悪影響を与えている。こうした天然ガス輸出依存がもたらす負の影響を最小限に抑えるためにも、産業多角化を推進し、資源以外の輸出品の国際競争力を向上させる必要がある。

図表 4-6 主要輸出品目(2012)



（出所：JETRO（2013）、「世界貿易投資報告-ミャンマー編」より調査団作成）

施策案

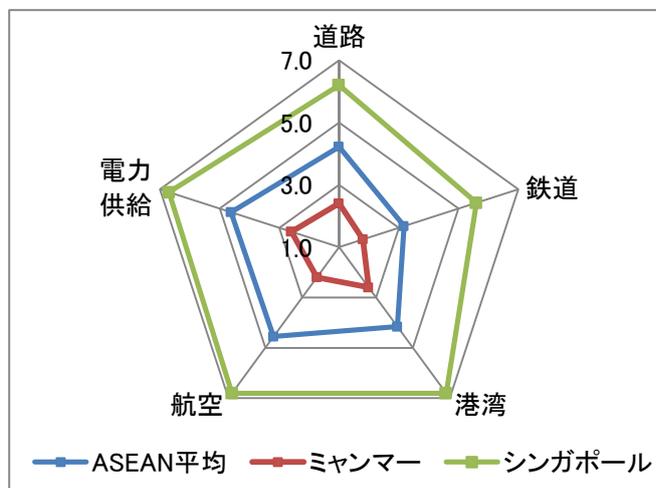
- 天然ガス資源輸出の収益を産業多角化のための予算として運用する。
- 産業多角化計画の作成及び当該分野への海外直接投資誘致のための法制度を整備する。

課題②：物理的・制度的インフラ整備の遅れ

ミャンマーは、今後豊富な資源や安価で豊富な労働力により製造業への投資を呼び込むことで、経済が発展していくことが想定されるが、そのためには、産業成長を支える物理的インフラ整備が必要となる。しかし、ミャンマーでは、物理的インフラ整備の遅れが目立っており、今後の経済成長の制約要因になりかねない。

図表4-7は、世界経済フォーラム⁵が、国際競争力指数（GCI）に基づき、インフラの競争力を評価したものである⁶。148ヶ国を対象に実施しており、内ASEANの中でも最も評価の高いシンガポールとASEANの平均値、及びミャンマーの物理的インフラの質について評価結果を表示している。スコアは1.0（最も発展が遅れている、または非効率）から7.0（最も発展している、または効率的）まで設定されており、ミャンマーはASEAN平均を大きく下回る。鉄道が最も低いスコアだが、ランキングで

図表 4-7 世界競争力指標(インフラの質)(2013-2014)



（出所：World Economic Forum (2013), “The Global Competitiveness Report 2013-2014”より調査団作成）

⁴ World Economic Forum(2013).”New Energy Architecture:Myanmar”

⁵ 1971年に設立された非営利国際機関。官民の協力を通し世界情勢を改善することを目的としており、スイス（ジュネーブ）に本部を置く。毎年1月末にダボスにて年次総会を開催。<<http://www.weforum.org/world-economic-forum>>

⁶ 競争力の指標は12の柱に分類されており、柱毎の指標（1.0-7.0）について160のパートナー機関と15,000人のビジネスリーダーに対し調査を実施。

は、航空（146位）、道路（138位）、港湾（136位）が148ヶ国中最下位に近い（図表4-8）。また、AHNプロジェクト対象地域の内、ミャンマー山間部を中心に、舗装レベルが最も低いクラスⅢの道路が長く続いており、予算確保や事業管理に困難が伴うと予想されている（「3章 運輸・交通」参照）。道路全般においても、ミャンマーの舗装率は21.5%とASEANの平均の1/3程度の舗装率に留まる（図表4-9）。

**図表 4-8 世界競争カスコア・ランキング
ミャンマー・インフラの質(2013-2014)**

	スコア	ランキング
道路	2.4	138位
鉄道	1.8	104位
港湾	2.6	136位
航空	2.2	146位
電力供給	2.6	118位

（出所：World Economic Forum (2013),
“The Global Competitiveness Report
2013-2014”より調査団作成

図表 4-9 道路舗装率(2012)

	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ベトナム
道路 舗装率	21.5%	10.7%	14.9%	66.3%
	フィリピン	インドネシア	タイ	マレーシア
	80.5%	57%	80.8%	78.3%
	ブルネイ	シンガポール	ASEAN	
	93%	100%	59.2%	

（出所：ASEAN-Japan Transport Partnership Information Center
Statistics, Road Transport 2012より
調査団作成

インフラ整備は、世界銀行やADB、海外政府機関等による融資や技術協力、民間企業による投資により多くのプロジェクトが実施されている。ミャンマー政府管轄の下、外資企業が参入するものだけでも計画・建設中のインフラプロジェクトは現在100件以上に上るが、財政面・技術面の問題で中断しているものも少なくない⁷。新興国におけるインフラセクターでは、近年PPP（Public Private Partnership）によるインフラ整備スキームに期待が集まっているが、ミャンマーではPPP関連法やガイドラインが未整備であり、明文化されたルールは存在しない⁸。財政面・技術面の問題を乗り越え、インフラ整備の遅延を解消するためにも、今後PPP関連法の制度整備や企業誘致を促進し、民間の設備投資や技術、運営手法を取り入れる機会を増やすことが必要である。また、制度整備と並行して、国内インフラの建設・管理における人材育成を進めることで、技術的な要因による遅延を回避することが望まれる。

施策案

- PPP関連法の制度整備及びガイドライン作成を目的とした海外専門家受入れを行う。
- 海外からの技術や人材を受け入れ、国内インフラの建設・運営・管理における人材育成を行う。

⁷ JETRO ヤンゴン事務所（2012）「ミャンマー・インフラマップ」

⁸ 経済産業省（2013年）「平成25年度 新興国市場獲得に向けた法制度等の基礎調査報告書」

課題③：賃金の急激な上昇

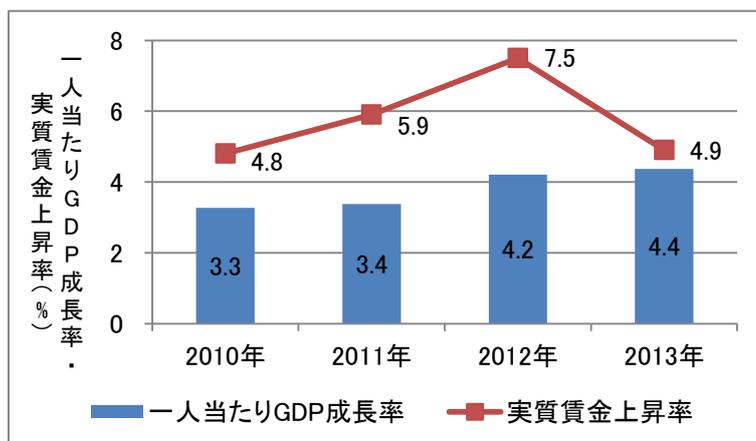
ミャンマーは、他 ASEAN 諸国と比較し賃金が安いことが利点であるが、賃金の急上昇は、労働集約型産業の生産拠点としての競争力を低下させるため、今後注意が必要である。ILO が試算する世界の賃金弾力性⁹によると、一人当たり GDP 成長率の 0.75 倍が平均的な賃金上昇率と捉えられている（詳細は「3 章（3）労働環境」を参照）。図表 4-10 を見るとミャンマーの場合、2012 年までは、賃金上昇率が経済成長のスピードを大幅に上回っていることが分かる。

同国では、2013 年に民間事業者を対象とした最低賃金法が制定され、政府は 2014 年内には最低賃金が確定する旨の発表をしている¹⁰。近年発生している労働争議や 2015 年に控えた次期総選挙を踏まえると、今後も最低賃金が引き上げられる可能性は高い。ミャンマーが生産拠点として競争力を維持するには、今後適切な賃金設定を考慮する必要がある。

施策案

- ▶ 周辺諸国の賃金や工場団地の入居する事業者、労働者の生活コストを踏まえた適切な賃金を設定する。

図表 4-10 実質賃金上昇率(日本企業)



(出所：IMF World Economic Outlook, JETRO「アジアにおける新しい産業集積の状況 2013 年 9 月」より調査団作成)

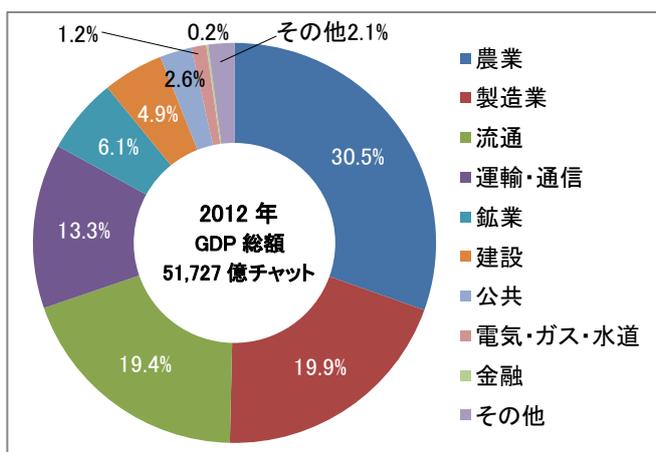
⁹ ILO(2008)「世界給与・賃金レポート」

¹⁰ JETRO 通商弘報 2014 年 3 月 25 日

課題④：農業生産性の低さ

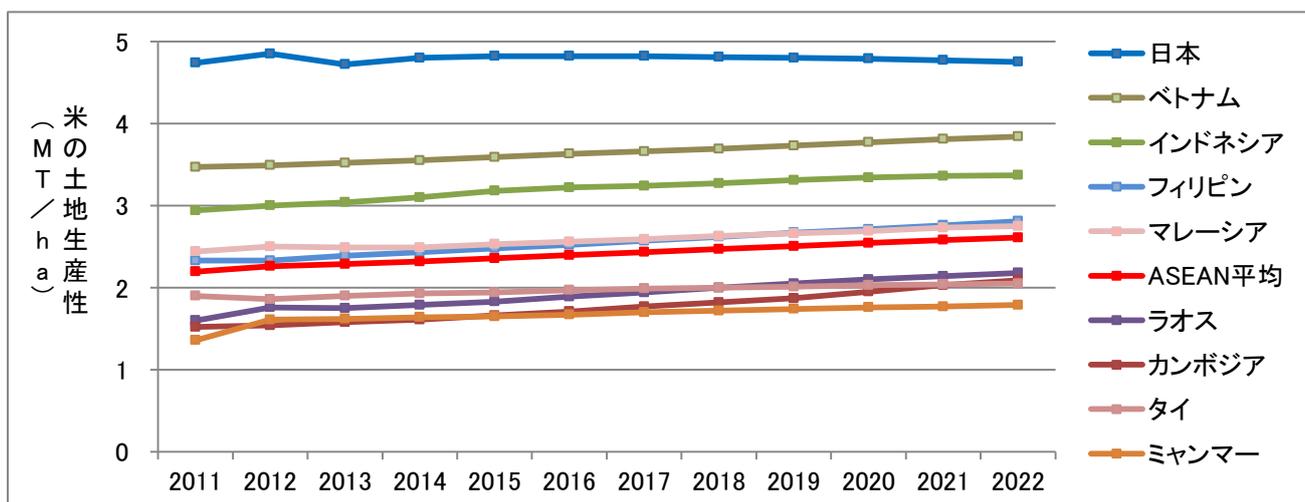
農業は同国の GDP 総額の 3 割を占め（図表 4-11）、主要農産品である米は全体の農産品生産量の 5 割、出荷額の 4 割¹¹に上る。人口の約 6 割が農業に従事しているが¹²、2012 年時点の 1 ヘクタール当たりの生産量を他米生産国と比較すると、ミャンマーは最も低い（図表 4-12）。また、2020 年の予測値によると、下位 2 位であるカンボジアとの差が拡大することが予測されている（図表 4-12）。

図表 4-11 産業別 GDP 構成比(2012)



(出所: ADB “Key Indicators 2013”より調査団作成)

図表 4-12 米の生産性予測(再掲)



(出所: ADB (2012), “ASEAN and Global Rice Situation and Outlook”)

米の生産性が低い要因として、物理的インフラ整備や制度・仕組みによる制約が挙げられる。ADB の報告によると、ミャンマーの農村部は、道路や橋梁等の交通インフラの質が低いいため、農家の市場へのアクセスが制限されているという¹³。また、農村部の電化率は 6 割の農業人口に対して非常に低く、グリッドベースの電力へのアクセスは農村世帯の 16%に留まる¹⁴。残り 84%の世帯はグリッドベースの電力へのアクセスがないため、農家の場合、不安定な電力供給、もしくは無電化により灌漑のための地下水汲み上げや、ポストハーベットの工程作業等が非効率になる。

¹¹ FAO Statistics

¹² FAO Statistics

¹³ ADB(2013), ” Myanmar Agriculture, Natural Resources, and Environment Initial Sector Assessment, Strategy, and Road Map”

¹⁴ World Bank, “Bringing more electricity for the people of Myanmar” Feature Story, September 24,

2013<<http://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/09/24/bringing-more-electricity-for-people-of-myanmar>> May 02, 2014 accessed

また制度面や仕組みによる制約については、農家の資金や技術・情報不足をサポートする制度や仕組みが十分でないことが挙げられている。

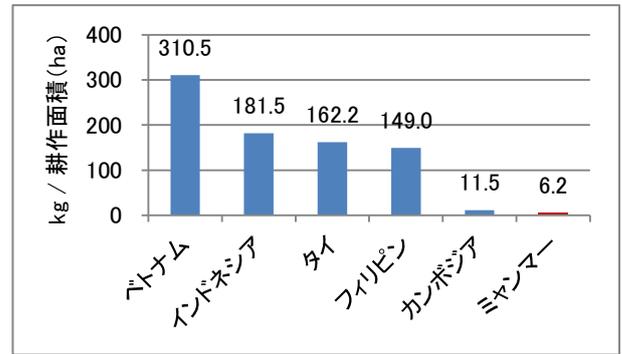
生産量を増大し、収穫ロスを減少させるには、肥料や農地や気候に適した種子の有効利用が望まれるが、多くの農家が資金不足により肥料や品質改良した種子を購入することができない¹⁵。実際に各国の1ヘクタールあたりの肥料使用量(kg)を見ると、ミャンマーはベトナムの1/50の量にすぎない(図表4-13)。ミャンマー農業開発銀行(The Myanmar Agricultural Development Bank : MADB)が融資プログラムを提供しているが、高い不良債権率を抱えている状況である¹⁶。農家は市場における農産品の需給動向や市場価格に対する知識を得る機会がないため、収穫期の安値をベースに販売価格が決まる傾向にある¹⁷。結果として、仲介業者や輸出業者に多くの利益が渡り、農家の取り分は少ないため、資金を借り入れても返済できないという状況が発生していることが考えられる。

農業セクターの成長は、農村部の所得水準の向上だけでなく、資源輸出依存構造を変化させるためにも重要な産業と位置付けられる。主要農産品である米をはじめ、農業全体の生産性を向上させ、一定の生産量を確保できれば、輸出拡大にも繋がる。国内消費だけではなく、国外販売を視野に入れ、生産性向上と並行し、域内で拡大する中所得層の安全・安心な農産品に対するニーズの高まりに対応することが、同国の農業セクターの成長に貢献できるものとする。

施策案

- 農村部と市場を繋ぐ道路・橋梁の質を強化し、農家の市場へのアクセスを向上させる。
- 市場価格や農産品の需給動向に関する情報を農家へ提供する機関や仕組み、体制を整備する。
- 農村部へ安定的な電力供給をするため、グリッドもしくはオフグリッド電力供給施設を整備する。
- 高付加価値農作物(無農薬作物や高糖度果実等)生産技術を海外から受け入れ、域内で拡大する中所得層向けに生産拡大を図る。
- 輸出拡大を目的とした、安全な米、その他農産品の出荷のための基準や体制の整備をする(植物検疫や残留農薬検査等)

図表 4-13 肥料使用量(2010)



(出所:世界銀行“WorldDevelopment Indicators”より調査団作成)

¹⁵ ADB(2013),” Myanmar Agriculture, Natural Resources, and Environment Initial Sector Assessment,Strategy, and Road Map”

¹⁶ ADB(2013),” Myanmar Agriculture, Natural Resources, and Environment Initial Sector Assessment,Strategy, and Road Map”

¹⁷ ADB(2013),” Myanmar Agriculture, Natural Resources, and Environment Initial Sector Assessment,Strategy, and Road Map”

課題⑤：少数民族居住地域における社会インフラ整備の遅れ

ミャンマーでは、国民の約3割が少数民族であり、主に国境沿いの山岳地帯に居住している。長年に渡る国軍と少数民族武装勢力との戦闘により、少数民族地域は社会・経済発展から取り残された状態になっている。ミャンマーが今後更に経済発展を遂げるにつれ、こうした地域の開発の遅れは国内格差拡大に繋がる。同国政府は民主化と並行して地方分権化を推進しており、少数民族地域における地方行政は、国内格差拡大を是正するためにも重要な役割を担うことになる。既に国際機関、海外政府機関により和平プロセス推進、農村開発、保健分野において支援が行われているが、今後更に強化すべき点として以下の施策が挙げられる。

施策案

- 地方行政能力向上のための地方行政官への研修プログラムの提供及び海外からの専門家受入れを推進する。
- 所得再分配のための社会保障制度整備を実施する。
- 少数民族居住地域の山岳道路及び首都圏への幹線道路を整備する。
- 少数民族に対する職業訓練、雇用支援を実施する。

図表 4-14 民族居住地域



(出所：外務省「2012年版 政府開発援助（ODA）白書」)

課題⑥：ビジネスに関する法規制、手続きの未整備

「DoingBusiness2014」によると、ビジネスのやり易さを示すほぼ全ての指標で、ミャンマーは下位に位置している。ビジネス開始手続きについては、189ヶ国中最下位にある（図表 4-15）。製造業の最後のフロンティアとして投資ブームに沸く一方で、ビジネスに関する手続きをはじめ、投資家保護、契約履行等における法規制が未整備であり、経済発展のスピードに法整備が追い付いていない状況といつてよい。

国境を越えた貿易の例として、通関手続きにおける書類枚数を見ると、ミャンマーは1位のシンガポールの3倍の書類枚数を必要とする（図表 4-16）。通関業務の遅れは、結果的に物流コストの増加に繋がり、貿易相手国としての競争力低下に繋がるため、輸出の資源依存から脱却するためにも、こうした通関業務をはじめとする貿易業務や投資環境整備のための法整備が必要である。

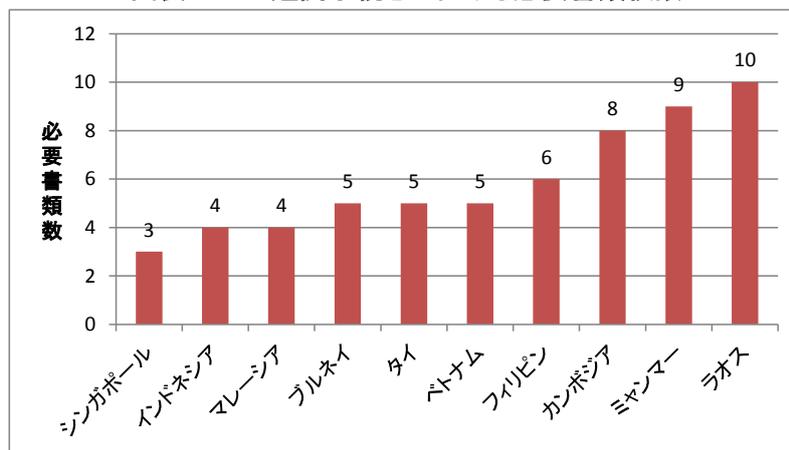
図表 4-15

Doing Business 総合ランキング

	評価項目	2014	2013
1	ビジネス開始手続き	189	189
2	建設許可の取得	150	140
3	電気の使用	126	123
4	財産登記	154	149
5	クレジットの利用	170	167
6	投資家保護	182	182
7	納税	107	113
8	国境を越えた貿易	113	114
9	契約履行	188	188
10	支払不能問題の解決	155	153

（出所：世界銀行・国際金融公社(2013)“Doing Business2014 Economy Profile Singapore”）

図表 4-16 通関手続きにおける必要書類枚数



（出所：世界銀行・国際金融公社(2013)“Doing Business2014 Economy Profile Indonesia”）

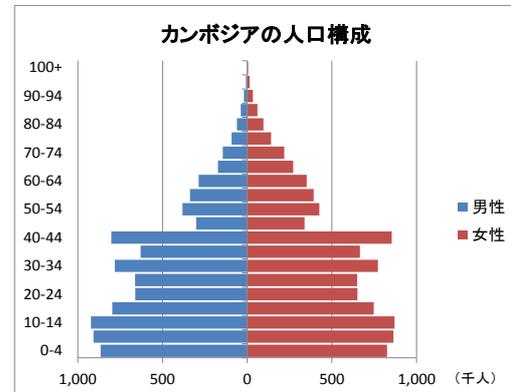
施策案

- 法務専門家による法整備支援の受入れを実施し、法務専門家の育成をする。
- 通関手続きの簡素化、業務効率向上に向けた業務改善及び職員への教育を行い、業務運用のモニタリング体制を構築する。

(2) CLMV : カンボジア

【基礎情報 (2025 年予測値)】

- GDP 総額 : 383 億 3,328 万ドル (域内第 8 位)
- 一人当たり GDP : 2,172 ドル (域内第 9 位)
- 総人口 : 1,800 万人 (域内第 7 位)
- 生産年齢人口比率 : 63%
- 高齢化率 : 7.6% (高齢化社会)



■ 2025 年の最も現実的なシナリオ

【周辺国の生産ネットワークへの参加】

< 地理的な優位性 >

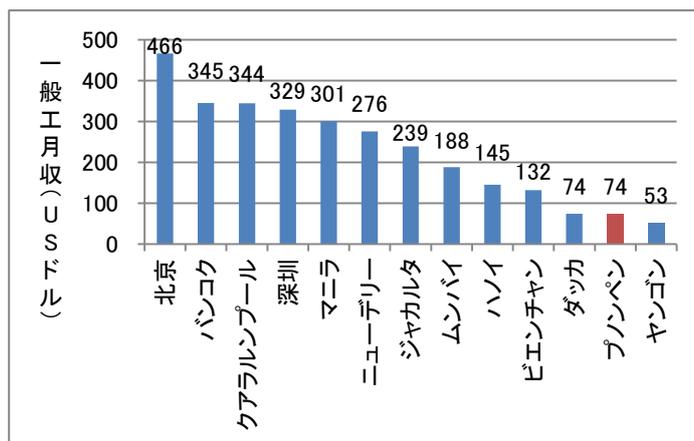
カンボジアはタイ・ラオス・ベトナムに隣接し好立地にある。タイのバンコクからカンボジアのプノンペンを経由し、ベトナムのホーチミンを結ぶ南部経済回廊が整備されており、2012 年にはタイ・カンボジア間で越境交通協定 (CBTA : Cross Border Transport Agreement) に基づく通関手続きが開始している¹。これにより、二国間における当該ルート (Bangkok (タイ) –Aranyaprathet (タイ) –Poipet (カンボジア) –Siem Reap (カンボジア) 間 と Bangkok (タイ) –Aranyaprathet (タイ) –Poipet (カンボジア) –Phnom Penh (カンボジア) 間) にて、トラック・バスの越境交通許可証が交付され、国境での荷物の積替え時間が短縮される。メコン圏 5 ヶ国 (カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム) と中国の計 6 ヶ国が署名する越境交通協定では、ヒト・モノの移動に対し、物理・制度面での整備が進められている。国境での手続き窓口を一元化するシングル・ウィンドウや、越境検査業務を 2 ヶ国共同で実施するシングル・ストップ等、ヒト・モノの移動に関する手続きが簡素化されることにより、カンボジアの地理的条件の良さが更に活かされ、生産拠点としての優位性が高まることが期待できる。

¹ The Greater Mekong Subregion Transport & Trade Facilitation (GMS TTF) <<http://www.gms-cbta.org/cambodia>> 2014 年 4 月 19 日アクセス

<安価な労働力>

タイでの賃金上昇を背景に、カンボジアではタイ輸出向けの自動車部品工場の新設が増加する傾向にあり、こうした動きはタイに限らず、中国等周辺国からも同様、今後も加速することが考えられる。カンボジア日本人商工会議所（JBAC）によると、近年会員数は飛躍的に伸びており 2007 年に 34 社だった日系企業は、2012 年には約 3 倍の 101 社まで達した。101 社中、製造業が 30% を占めており、以前は縫製業や製靴業が中心であったが、近年は小型モーター、ワイヤーハーネス製造業等、多様化の傾向にある。また、既にカンボジアに進出している日系企業の多くは、中国、タイ、ベトナムに製造拠点があり、それらの製造拠点の補完拠点として、カンボジアに進出している。

図表 4-17 日系企業の最低賃金(2013)



(出所：JETRO「アジアにおける新しい産業集積の状況 2013 年 9 月」より調査団作成)

<開発が進む経済特別区>

カンボジアは安価な労働力だけでなく、タイやベトナムの国境沿いに位置する経済特別区 (SEZ: Special Economic Zone) の整備がラオスやミャンマーよりも進んでおり、開発中の経済特別区を含めると 25 の特別区が存在する。経済特別区内での通関手続きが可能であることから利便性が高く、ベトナム国境地域に位置するタイセン経済特別区やマンハッタン経済特別区は、ホーチミンの港からの出荷が可能である。

なお、カンボジアと賃金水準に近いミャンマーは、2015 年にティラワ経済特区が完成する他、32 の工業団地²があるが、基盤設備が脆弱であり、投資手続きの整備が進んでいないのが現状である³。ラオスについては、首都ビエンチャンや西部にある既存の経済特別区⁴の他、現在 10 の経済特別区⁴の計画が承認されており、内 5 つは 2015 年までに完成させる予定である⁵。経済特別区の開発には時間を要するため、これから開発が進むミャンマーやラオスに対して、経済特別区が既に整備され今後も開発が計画されているカンボジアでは、生産拠点として優位性があり、2025 年に向け周辺国の生産ネットワークへ参加する重要拠点としての成長が見込まれる。また、経済特別区への入居企業が増加することにより雇用機会が拡大し、経済特別区開発地域の所得向上が期待できる。また農業から労働集約型産業への労働力のシフトが進み、これらの労働力を経済特別区で受容できれば、域内格差是正にも繋がることを期待できる。

² 日本アセアンセンター “ミャンマーの工業団地リスト”

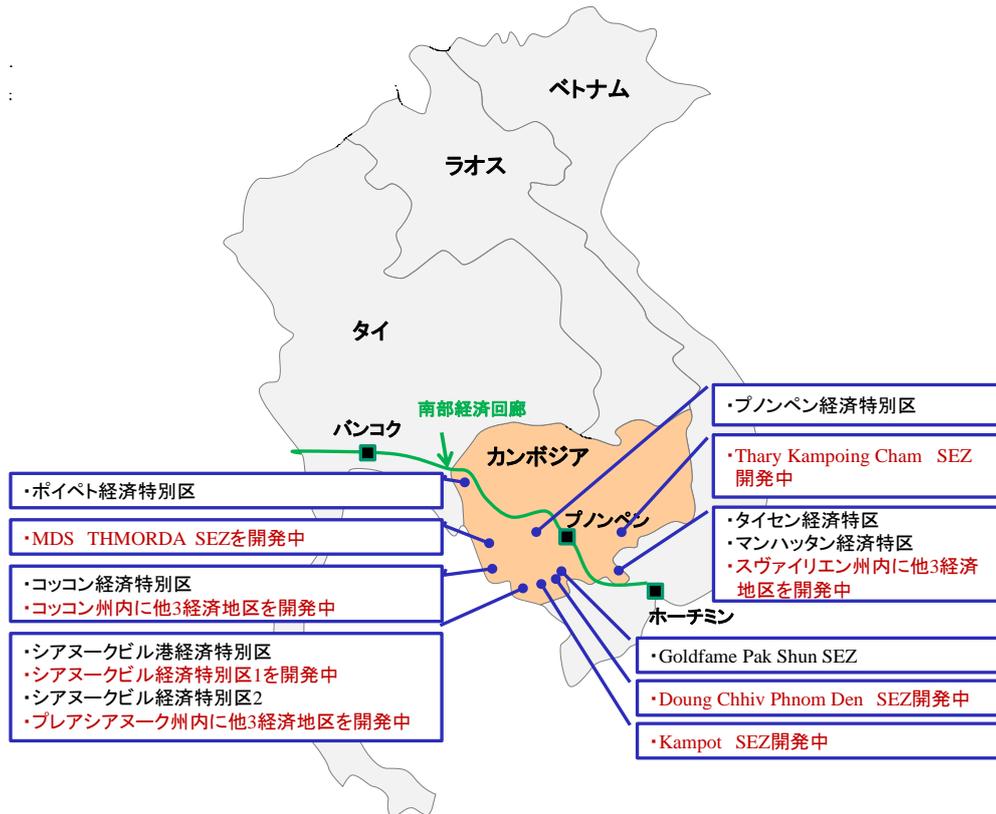
<http://www.asean.or.jp/ja/invest/about/country_info/myanmar/invest_info/industrialestate/>2014 年 4 月 21 日アクセス

³ JETRO (2013) 「ミャンマー工業団地調査報告書」

⁴ 経済特別区のタイプ：Industry based logistic, Tourism based, Agro-Forest Process, Border Trade-Service

⁵ Bouatha Khatthiya Director General, Lao National Committee for Special Economic Zone, Prime Minister's Office, Lao PDR(2011), “SPECIAL ECONOMIC ZONE (SEZ) DEVELOPMENT AND MANAGEMENT IN LAO PDR”

図表 4-18 カンボジアの主な経済特別区



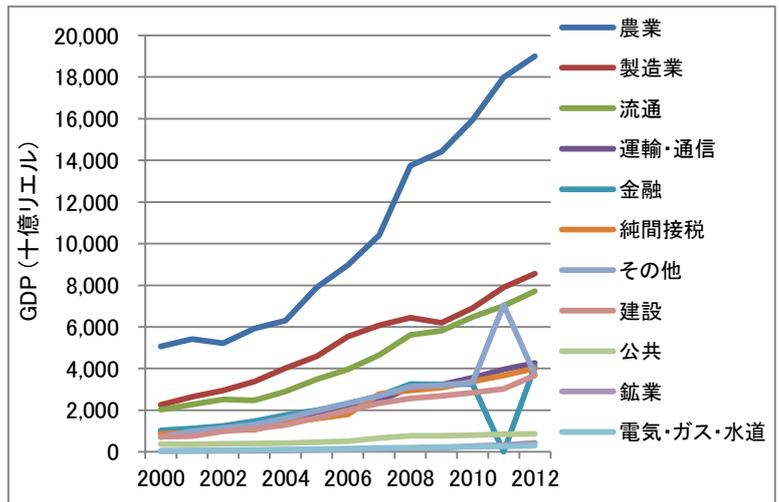
(出所:カンボジア開発評議会(CDC:Council for the Development of Cambodia)、JETRO カンボジア経済特区(SEZ)マップより調査団作成)

【高まる農業の成長性】

農業セクターはカンボジアの実質 GDP の 3 割を占める主要産業であり、2000 年から 2012 年までに 3.7 倍に成長している(図表 4-19)。

輸出額では主要産業である縫製業が全体(55 億 400 万ドル(2012 年時点))の 77%⁶を占めているが、今後近隣諸国との競争の激化が想定され、カンボジア政府は、輸出品目の多角化を進めている。その取組みの一環として、カンボジア政府は主要作物である米の生産・輸出を後押しする方針を 2010 年に決定し、2015 年までに精米の輸出量を 100 万トン、そのためには余剰米(水稻)が 400 万トンに達する事、また国際的認知度を向上させる事を目標として掲げている⁷。

図表 4-19 産業別実質 GDP の推移(2000-2012)



(出所:アジア開発銀行”Key Indicators2013”)

⁶ National Bank of Cambodia (2012). “Annual Report 2012”

⁷ The Royal Government of Cambodia (RGC) “Policy Document on Promotion of Paddy Rice Production and Export of Milled

本方針に沿い、同国政府は機械化や灌漑整備を進めており、2013年には余剰米が2015年の目標値を超える482万トン⁸に達した。一方、輸出量については、2012年に20万5,717トン（前年比1.9%増）と、2015年の輸出目標の100万トンからは大きくかけ離れており、目標達成は困難であるという同国農林水産省の見解が報じられている⁹。国際的な認知度としては、2012年、2013年には世界コメ会議（WRC：World Rice Conference¹⁰）にて、カンボジアの香米が最優秀賞を連続受賞していることから、カンボジア米の品質が世界的に認知されてきていることがわかる。

2015年までの政府目標に関しては、余剰米は既に達成、認知度の面においても達成が見込まれるが、輸出量については残り2年間で輸出量を約80万トン増加させる必要がある。更にベトナム米との価格競争や生産性の低さ等課題は山積しており、2015年までの目標達成は現実的ではない。しかし、2025年を見据えれば、2013年に合意したフィリピン、タイとの二国間協定による輸出拡大や、農業分野への支援、投資増加による生産量の増加が今後期待される。カンボジア政府は、精米輸出国への転換を目指し「水稻生産の拡大」・「米の収穫・加工」・「物流」・「マーケティング」の4分野に主眼を置き、短期及び中長期的な戦略を立てている。投資面においても、農業は特定産業として投資優遇措置が導入されている。また、カンボジア政府系の金融機関であるRural Development Bank（RDB：地方開発銀行）は、2014年に6,400万ドルを農業セクターに融資し、その用途の大半を米分野に特定する等¹¹、生産高拡大のための措置が講じられている。仮に精米の輸出量が300万トンに達した場合、輸出総額は21億ドル（GDP総額の20%）、その経済効果は6億ドル（GDP総額の5%）と試算¹²されており、生産高・輸出拡大のための取組みが着実に実行されることにより、カンボジアの農業セクターは経済を牽引する主要産業として更に成長を遂げると考えられる。

Rice” <<http://www.foodsecurity.gov.kh/sites/default/files/Rice-Policy-Eng.pdf>>

⁸ Chea Vannak. “Cambodia Has Milled Rice Surplus of Three Million Tons in 2013.” *Agence Kampuchea Presse*. 31 March. 2014
<<http://www.akp.gov.kh/?p=43708>> 2014年4月19日アクセス

⁹ Rann Reuy. “Cambodian milled rice export rise slightly.” *The Phnom Penh Post*. 3 January. 2013
<<http://www.phnompenhpost.com/business/cambodian-milled-rice-exports-rise-slightly>> 2014年4月19日アクセス

¹⁰ 世界米市場の分析・レポートを発行する米国のThe Rice Trader (TRT)による米の国際品評会

¹¹ Alliance of Rice Producers & Exporters of Cambodia (ARPEC). “Rice sector credit boost.” 7 April. 2014
<<http://cambodiariceexporters.org/en/news/rice-news/1261/.html>> 2014年4月19日アクセス

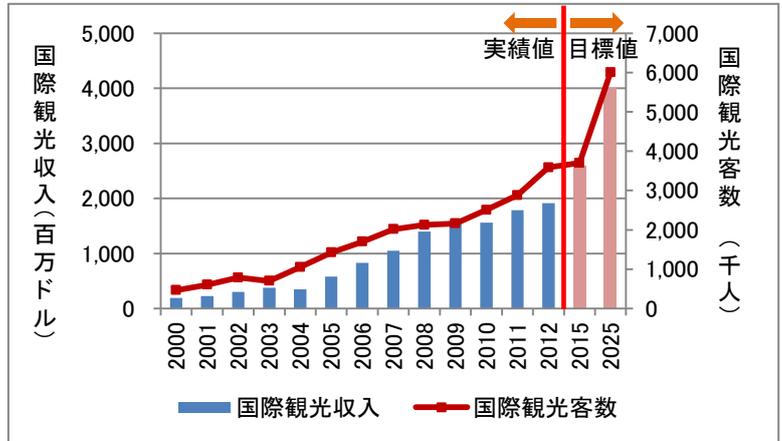
¹² The Royal Government of Cambodia (RGC) “Policy Document on Promotion of Paddy Rice Production and Export of Milled Rice” <<http://www.foodsecurity.gov.kh/sites/default/files/Rice-Policy-Eng.pdf>>

【サービス業の成長性】

<豊富な観光資源>

カンボジアは自然や歴史的観光資源に恵まれており、観光業は成長産業として位置づけられている。同国政府は観光産業を“Green Gold”とし、2020年までに、国際観光収入、観光客共に2012年の2倍の成長を目標としている。実際に2000年から2012年には、国際観光収入、観光客共に順調な伸びを見せ、観光収入は10倍、観光客数は7倍に増加している（図表4-20）。また、カンボジア政府は今後観光地の多様化を図る方針を掲げており、2011年時点の国際観光客の訪問先はプノンペン他（43%）、アンコールワット遺跡のあるシェムリアップ州（57%）が中心だが、今後は北東部や南西部を振興の対象としている。

図表 4-20 国際観光客数・収入推移



(出所: Statistics and Tourism Information Department, Ministry of Tourism)

豊富な観光資源や順調な観光客数の伸びに加え、今後観光地の多様化が進むことで、観光業の収益拡大が拡大し、観光業はカンボジアの経済を牽引する重要な産業として成長することが見込まれる。

<外資に開放された投資環境と若い人口構成>

カンボジアは他 ASEAN 諸国よりも外資規制が比較的緩やかであることが特徴であり、外資企業にとって参入障壁が低い。特にサービス業においては、他 ASEAN では規制が卸売業、小売業、運輸業に規制があるため、カンボジアに比較優位があると言える。また、カンボジアの消費市場は、他 ASEAN 諸国と比較すると規模は大きくはないが、市場規模は2010年の107億ドルから、2025年には440億ドルに拡大することが予測されている¹³。また、カンボジアの人口構成は若年層の比率が高く、2025年の予測では、10代、20代は全体の33%、30代、40代は28%となる¹⁴。これら働き盛りの年齢層は労働市場としてだけでなく、消費市場としても魅力的であり、今後外資企業の進出によるサービス産業の成長が期待できる。

図表 4-21 カンボジアの投資環境 (優遇措置・出資比率規制)

優遇措置	
1	法人税は利益が出るまでの期間免除される。その後も、3年間免除となり、さらに業種によって2年～5年間の免除期間が追加される。
2	利益の再投資は特別減価償却措置が与えられる。
3	輸入される資本財及び原材料の免税または減税
4	輸出関税を100%免除
5	許認可の申請の簡素化
出資比率規制	
1	100%外資保有可能

(出所：日本アセアンセンター)

¹³ Euromonitor Consumer Expenditure Data

¹⁴ 国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”

■現実的シナリオに対する課題と施策案

カンボジアが2025年に向け、農業セクターの成長、生産ネットワークへの参加、サービス業の拡大を実現するためには、生産性やインフラ（電力・道路網）や教育へのアクセシビリティ、制度整備といった課題に対する施策が必要となる。

課題①：農業生産性の低さ

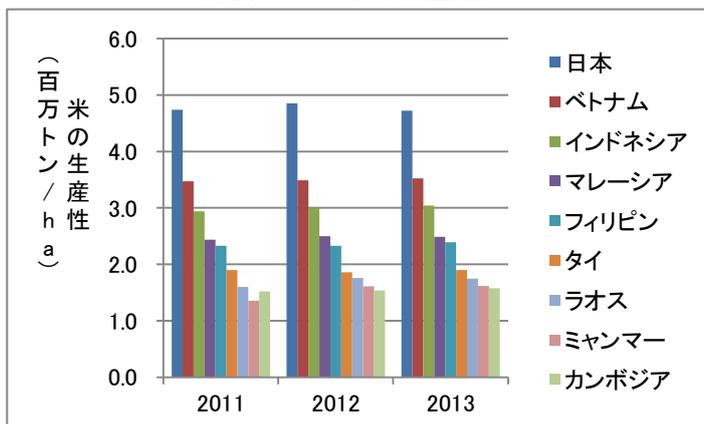
産業別就業人口で見ると農業従事者は全体の7割を占めるが、主要作物である米の生産性を見ると、2013年まではASEANの中で最も低い（図表4-22）。

ADBの予測では2022年までには、ベトナム、インドネシア、フィリピン、マレーシア、ラオスの次に高い生産性となり、タイ、ミャンマーを超えるが（「3章（6）食糧」を参照）、現時点で米の生産性が低い主要要因として灌漑率の低さやポストハーベスト（収穫後）工程における量的損失が挙げられている。

実際にカンボジアの灌漑率は、ASEAN諸国でも最も低く（図表4-23）、ベトナムの約1/7、タイの約1/5程度であり、洪水や干ばつの影響を受けやすい環境にあることが分かる。実際に2011年には干ばつ（168トン）や洪水被害（846,973トン）により、生産高の約10%が被害に遭っている¹⁵。

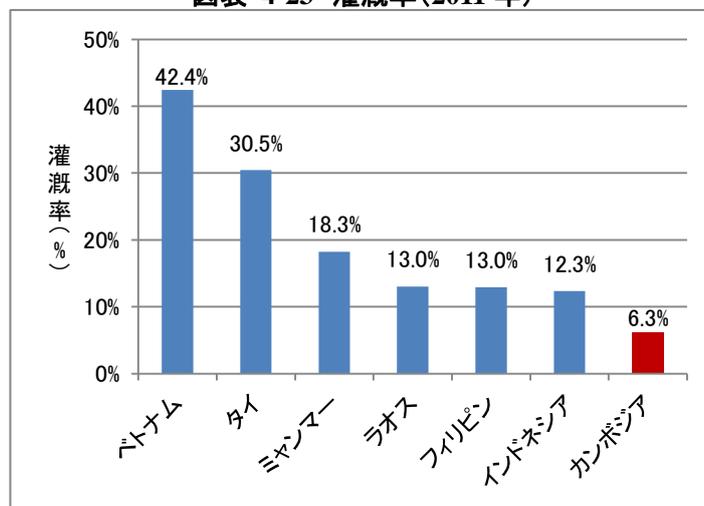
またポストハーベストにおける量的損失は、全ての工程を合算すると35.6%に達し¹⁶、特に保管・精米工程での損失が大きい（図表4-24）。保管・精米工程での損失が大きい背景としては、施設（資本）、各工程の技術不足によるものが挙げられている。それらは農家だけでなく、精米業者においても同様であり、保管技術や施設不足による米の劣化や、旧式もしくはメンテナンスの行き届いていない精米機の使用による砕け米の増量に繋がっているという¹⁷。

図表 4-22 米の生産性



(出所: ADB (2012), “ASEAN and Global Rice Situation and Outlook”)

図表 4-23 灌漑率(2011年)



(出所: FAO Statistics より調査団作成)

¹⁵ CARDI(Cambodian Agricultural Research and Development Institute)(2013), “Sustainable agricultural production - Focus on rice production in(Cambodia)”

¹⁶ ADB(2012), “Technical Assistance Consultant’s Report-Rice Situation in Cambodia”

¹⁷ ADB(2012), “Technical Assistance Consultant’s Report-Rice Situation in Cambodia”

就業人口の70%を農業セクターが占めており、農業セクターの更なる成長はカンボジア経済の発展の鍵となる。そのため、主要作物である米の生産性低下の要因として挙げられる「灌漑率の低さ」・「ポストハーベスト（収穫後）工程における量的損失」について、今後以下の施策が有効であると考えられる。

図表 4-24 収穫後の工程における米の量的損失 (2000-2009)

収穫後の工程	損失平均(%)	損失範囲(%)
収穫	3.0	2.2-3.8
輸送	3.6	2.0-5.2
脱穀	1.6	1.0-2.2
乾燥	2.0	1.0-2.0
保管	10.7	3.5-18.0
精米	14.7	7.5-22.0
合計	35.6	17.2-53.2

(出所:ADB(2012), “Technical Assistance Consultant’s Report- Rice Situation in Cambodia”より調査団作成)

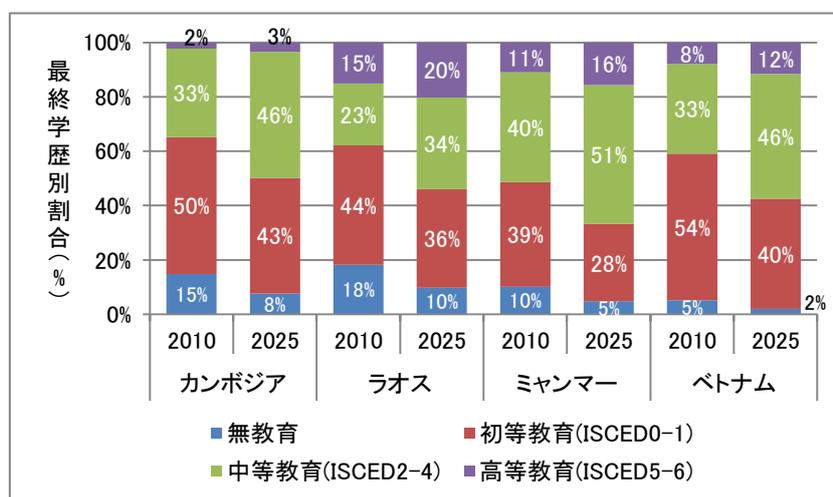
施策案

- ▶ 灌漑施設整備を進め、天水農業から灌漑農業中心の米生産に移行することで、気候条件による被害を低減する。
- ▶ ポストハーベスト工程（特に保管・精米）における技術向上及び資本取得のため、海外専門家や企業との連携を強化し、また海外直接投資を誘致する。

課題②：教育水準の低さ

カンボジアにおける25歳から29歳の最終学歴別構成比を見ると、2010年は5割が初等教育に留まっており、高等教育2%とCLMVグループの中でも最も低い(図表4-25)。識字率で見ても、カンボジアは2011年時点で73.7%と低い水準にある(図表4-26)。2025年の予測値では、最終学歴は全体的に底上げされ、無教育及び初等教育が減少し、中等教育が増加するがCLMVグループの中での位置づけは変わらない。

図表 4-25 25-29歳の人口における最終学歴別割合



(出所: IIASA “Projection of populations by level of educational attainment, and, age and sex for 120 countries for 2005-2050” 2010年9月より調査団作成)

図表 4-26 各国成人の識字率(2011)(単位: %)

シンガポール	ブルネイ	タイ	フィリピン	マレーシア	ミャンマー	インドネシア	カンボジア	ラオス
95.9	95.0	94.1	93.6	93.1	92.3	90.4	73.7	72.7

(出所: ASEAN Secretariat(2012), “ASEAN Statistics Leaflet: Selected Key Indicators”より調査団作成)

教育水準が低い背景として、特に歴史的背景及び農村部において教育へのアクセスが不十分であることが挙げられる。1999年に発表された世銀の貧困調査によると、農村人口の5割は、居住地に小学校がなく、約9割は、中学校、高校がない状態であった。また、貧困レベルを5つに分類した場合、最も貧しいレベルでは、子供一人が小学校へ通うコストは、食費以外の生活費の1/4を占め¹⁸、家計へ負担が大きいことより教育を受けられない、もしくは義務教育課程を修了できない要因となっていたと言える。当時は国民の5割以上が貧困状態にあったが、2011年時点では20.5%まで減少しているため¹⁹、学校数も教育コストの負担も、2025年の労働力の中心となる世代においては、改善の方向にあると考えられるが、農村部の子供は未だ貴重な労働力となっており²⁰、教育へのアクセスを阻む要因となっている。また、カンボジアの初等教育においては、午前と午後の二部制が主流となっているため、学習時間が十分でなく、授業の品質を維持するのは困難な仕組みとなっている。

カンボジアが今後、地理的優位性や安価な労働力、また整備が進む経済特区を活かして製造業拠点として成長し、そして国内のサービス産業を発展させるには、今後労働力の中心を担う世代の教育のアクセスや質を向上する必要がある。

施策案

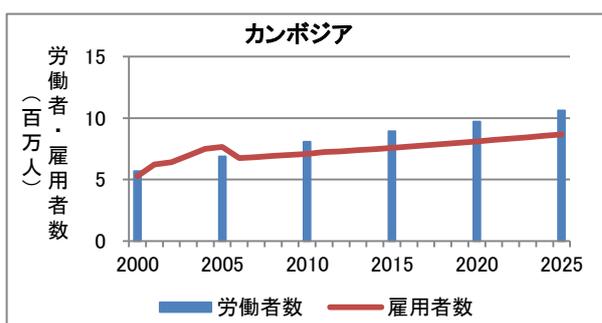
- ▶ 貧困層や農村部の教育アクセスを向上させるため、官だけでなく民間事業者の資金を利用した奨学金制度²¹を設立し、参画企業へのインセンティブ（減税等の税制優遇措置）を設ける。
- ▶ 限られた学習時間や内容を補完するため、教育サービス産業の誘致を促進し、教育の選択肢や機会を拡大する。また教育に用途と限定した助成プログラム（世界銀行による貧困農家に財政支援をするプログラム、「ボルサファミリア」に類似）を実施する。
- ▶ 教員数や教員の質を高めるための教員養成プログラムを拡充する。

課題③:雇用機会の不足

カンボジアは、2025年には人口の63%が生産年齢人口となり、豊富でかつ安価な労働力が競争力のひとつとなっている。一方、労働者数に対する雇用者数を見ると2010年は労働者数を下回り、数値上雇用不足と捉えられる（図表4-27）。また今後2025年までに、2008年から2012年と同様のペースで雇用が増加した場合、2025年も雇用不足となることが予測される。

現在は、就業人口の7割が農業に従事しているが、農業生産性の向上のために機械化が今後進めば、農業セ

図表 4-27 労働者数と雇用者数のバランス(再掲)



(出所：国連経済社会局人口部、ADB “Key Indicators for Asia and the Pacific 2013”, UN ESCAP database より調査団作成)

¹⁸ World Bank(1999), “Cambodia Poverty Assessment”

¹⁹ World Bank “World Development Indicators”

²⁰ 外務省 「諸外国・地域の学校情報（平成24年3月更新情報）」

<http://www.mofa.go.jp/mofaj/toko/world_school/01asia/infoC10300.html> 2014年5月2日アクセス

²¹ 民間企業の類似した取組みとして、イオンスカラシップがある。同奨学金制度は、国立大学の学生を対象として、4年間に渡り、経済的支援をするものとなっている。既に同国をはじめ、ASEANではタイ、ベトナム、インドネシアでも実施している。<<http://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000088.000007505.html>> 2013年11月13日

クターから他セクターへ労働人口のシフトが起こる。

豊富な労働人口の受け皿として、製造業を更に誘致するために、ビジネス環境整備を促進するだけでなく、地場企業と海外企業のマッチングや中小企業の育成、国際化等、雇用拡大に繋がる取組みを行う必要がある。

施策案

- ▶ 地場企業と海外企業のマッチングを推進する機関や組織体制を構築し、雇用拡大に繋げる。
- ▶ 経営手法、財務管理専門家を海外より受け入れ、カンボジアの中小企業育成、国際化を目指し、長期的な雇用創出を図る。

課題④：貿易・投資環境整備の遅れ

「DoingBusiness2014²²」によると、ビジネスし易さにおいてカンボジアは189ヶ国中137位に位置している。特に「ビジネス開始手続き（184位）」、「建設許可取得（161位）」、「契約履行（162位）」、「支払不能問題の解決（163位）」については取り組みが遅れている分野であると言える（図表 4-28）。最も順位が低い「ビジネス開始手続き」はプロセス数、時間とコストが主な評価項目となっており、プロセスの簡素化、作業の効率化が必要である。経済特区の整備は進んでいるが、これらのビジネス関連法規整備の遅れは、投資拠点としての優位性を損ない兼ねないため、早急の対応が求められる。

図表 4-28 Doing Business ランキング

評価項目	2014	2013
1 ビジネス開始手続き	184	181
2 建設許可の取得	161	157
3 電気の使用	134	134
4 財産登記	118	112
5 クレジットの利用	42	52
6 投資家保護	80	80
7 納税	65	65
8 国境を越えた貿易	114	115
9 契約履行	162	163
10 支払不能問題の解決	163	161

（出所：世界銀行・国際金融公社(2013)
“Doing Business2014 Economy Profile
Cambodia”）

施策案

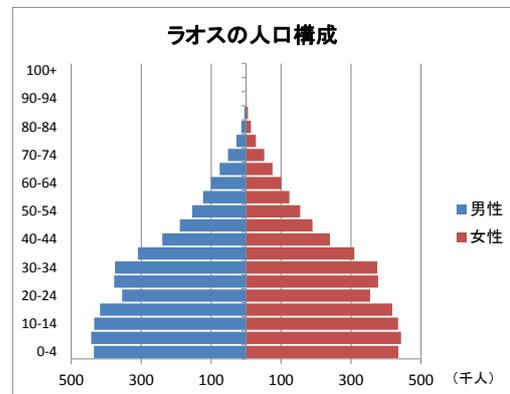
- ▶ ビジネス開始手続きをはじめとする、ビジネス関連手続きの簡素化を図るため、制度整備における専門家受入れ及び国内専門家の育成を行う。

²² 世界銀行（WB）と国際金融公社（IFC）による各国のビジネス環境における報告書

(3) CLMV: ラオス

【基礎情報（2025年予測値）】

- GDP 総額：245 億ドル（域内第 10 位）
- 一人当たり GDP：3,088 ドル（域内第 8 位）
- 総人口：約 825 万人（域内第 8 位）
- 生産年齢人口比率：64.1%
- 高齢化率：4.8%



■ 2025 年の最も現実的なシナリオ

【鉱物・電力輸出が経済を牽引】

ラオスは 2025 年時点においても ASEAN で最も人口が少なく、一人当たり GDP も 10 ヶ国中 8 位の状態にある。豊富な内需を強みに投資を呼び込み、経済成長することは難しく、外需を取り込むことで経済成長を実現する必要がある。

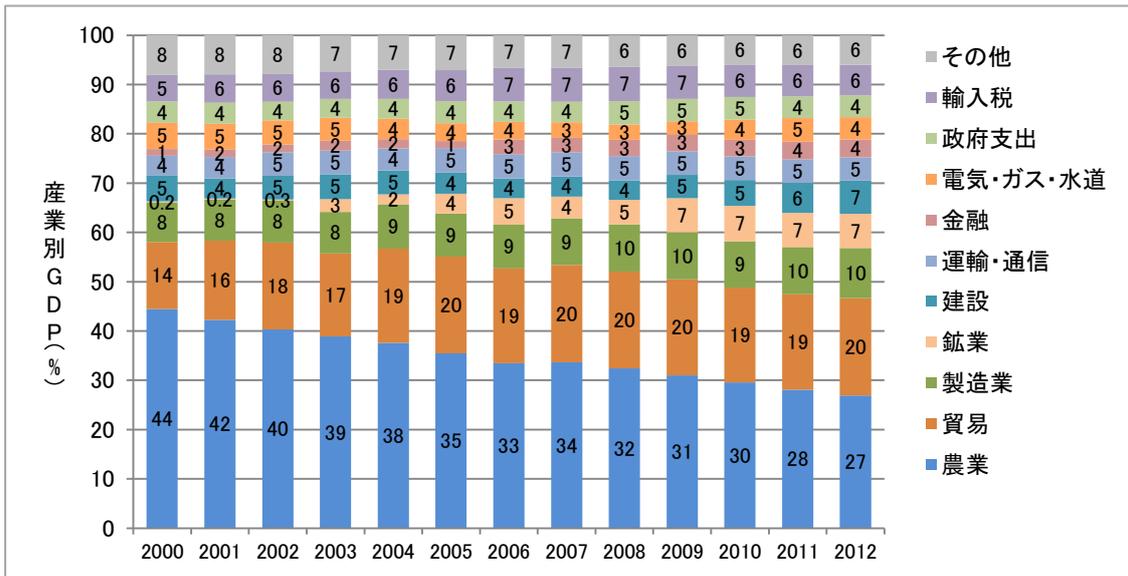
GDP に占める産業別の割合では、貿易や製造業、鉱業、金融の割合が増加している（図表 4-29）。輸出品目としては、2005 年頃から鉱物（精錬銅、銅鉱等）並びに電力が増加し、2012 年時点では輸出額の約 58% を鉱物・電力が占めている（図表 4-30）。今後も鉱物・電力については、ラオス政府が増産を目標に掲げており¹、成長が見込まれる。

縫製業は 1990 年代からラオスの一般特惠関税制度（GSP: General System of Preference）の輸出枠を活用するため、タイ企業により投資が進んだ²。既に北米や日本、EU への輸出が行われているが、鉱物・電力輸出の拡大により、輸出に占める割合は低下してきている。

¹ Ministry of Planning and Investment(2011) “The Seventh Five-year National Socio-Economic Development Plan”(2011-2015)

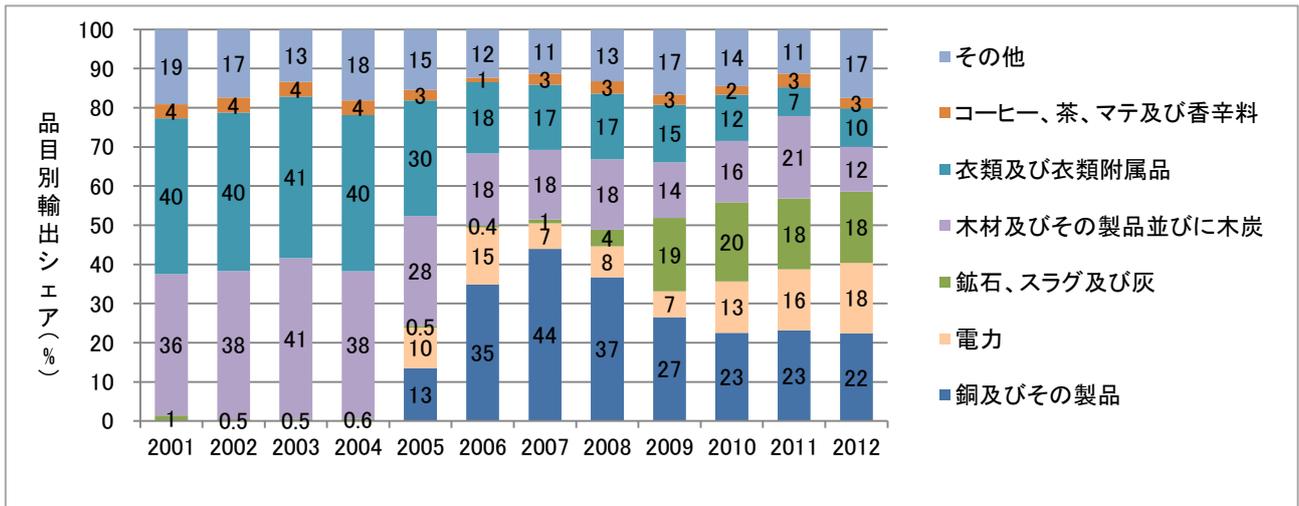
² アジア経済研究所 ケオラ・スックニラン (2010) 「メコン地域国境経済をみる 第 6 章ラオスの貿易赤字は制御可能か」

図表 4-29 産業別 GDP のシェア



(出所： ADB(2013)“Key Indicators for Asia and the Pacific 2013”)

図表 4-30 品目別輸出シェアの推移



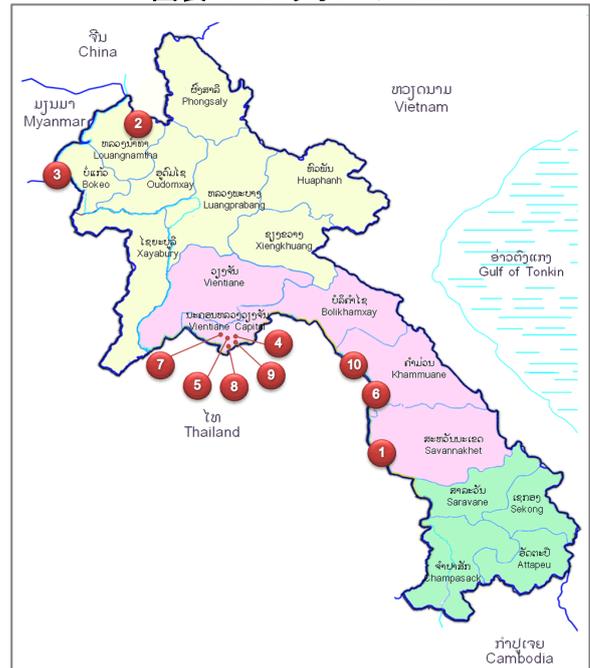
(出所： International Trade Centre “International trade in goods - Exports 2001-2013”より調査団作成)

【SEZの存在する都市部を中心に製造業・サービス業が発展】

2025年に向けて、電気・電子部品や自動車部品などの製造拠点がラオス国内に増加すると見込まれる。タイにおける産業集積は引き続き拡大が見込まれるが、労働者が不足し、賃金水準が急速に増加している（3章「労働環境」参照）。そのため、経済回廊整備により輸送コストが減少し、且つタイに比べて安価な労働力が存在するラオスの経済特別区（以下 SEZ）に製造拠点が増加している（日本企業ではニコンやトヨタ紡績、旭テックなど）³。ラオス政府は2020年に向けてSEZを10箇所（2013年1月時点）⁴から25か所に増設する計画を示しており⁵、今後も企業の進出が進むと予想される（図表4-31）。短期的には鉱物・電力が経済成長を牽引するが、中長期的には電気・電子部品や自動車部品などの製造業も経済成長を牽引する産業になると考えられる。

また、ラオスでは一人当たりGDPが2012年の1,366ドルから2025年には3,088ドルまで高まると予測される⁶。企業の進出が続くビエンチャンやサワンナケートでは、所得が全国平均を大きく上回るようになり、耐久消費財の購入やサービス消費が増加する。

図表 4-31 ラオスのSEZ



（出所：Lao National Committee for Special Economic Zone “Boten turns focus from casino to commerce” <<http://www.sncsez.gov.la/index.php/ja/12-news/23-boten-turns-focus-from-casino-to-commerce>>, (2014年4月15日アクセス)

■現実的シナリオに対する課題と施策案

2025年において、ラオスが鉱物・電力、電気・電子製品、輸送機器及び部品などの製造・輸出を増加させ、更なる経済成長を遂げるには、「貿易・投資環境整備の遅れ」、「農業生産性の低さ」、「国内所得格差」、「国内教育格差」といった課題に対する施策が必要となる。

課題①：貿易・投資環境整備の遅れ

近年、ラオスではタイやベトナムと繋がる経済回廊が整備され、ラオス国籍のトラックであれば両国内を走行できる利点を生かした輸送サービスの拠点となっている。しかし、政策策定能力や中央政府と地方自治体との連携不足等から⁷、国境での貿易手続きの煩雑さが課題となっている⁸。世界銀行によると、

³ JETRO (2013) 「アジアにおける新たな産業集積の動向」

⁴ Ministry of Planning and Investment, <http://www.investlaos.gov.la/show_encontent.php?contID=27> (2014年4月15日アクセス)

⁵ Lao National Committee for Special Economic Zone “Boten turns focus from casino to commerce” <<http://www.sncsez.gov.la/index.php/ja/12-news/23-boten-turns-focus-from-casino-to-commerce>> (2014年4月15日アクセス)

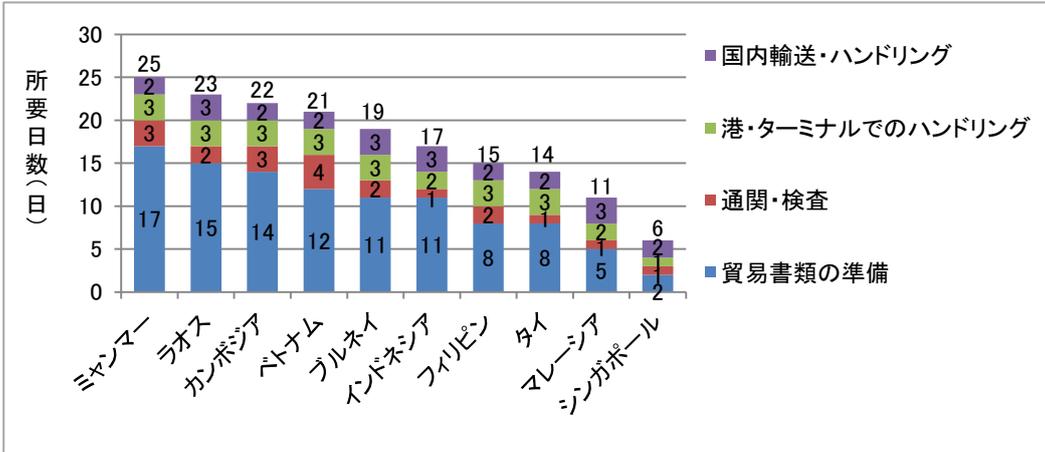
⁶ 調査団-植村モデルによる予測

⁷ 世界銀行 (2012) “Country Partnership Strategy for Lao Peoples Democratic Republic FY12-16”

⁸ JETRO (2012) 「メコンビジネス・ニューズ調査 2012」

ラオスの輸出時に要する日数は23日と、ASEAN 域内ではミャンマーに次いで長い（図表 4-32）。貿易手続きの煩雑さや所要日数の多さは企業のビジネスにおける障壁となるため、改善が必要となる。

図表 4-32 貿易(輸出時)に要する日数(再掲)



(出所：世界銀行 “Doing Business 2014”)

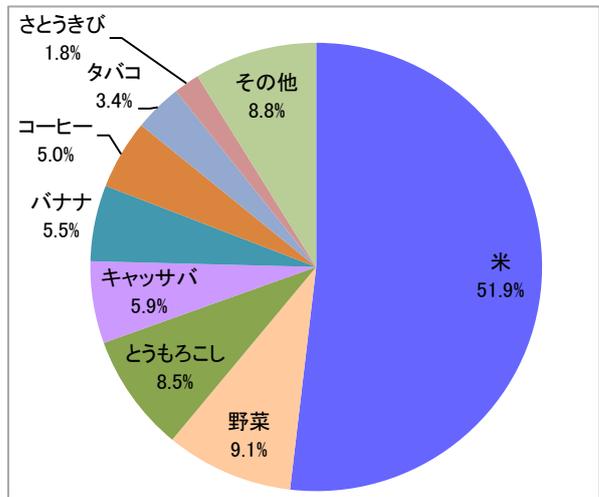
施策案

- ▶ 国境におけるシングルストップ・シングルウィンドウ化・NSW 整備を統括する専門組織を創設する。
- ▶ 国境における貿易手続き受付窓口の時間延長・24 時間化を実現する。

課題②：農業生産性の低さ

ラオスでは、米が農作物生産額の約 52%を占め、主要作物となっている（図表 4-33）。しかし、2022 年における米の生産性予測値を ASEAN 各国と比較すると ASEAN の平均を下回っている（図表 4-34）。また、農産物のサプライチェーン構築も必要とされており⁹、生産・流通両面において生産性の向上が課題となっている。

図表 4-33 農作物の生産額シェア(2012 年)



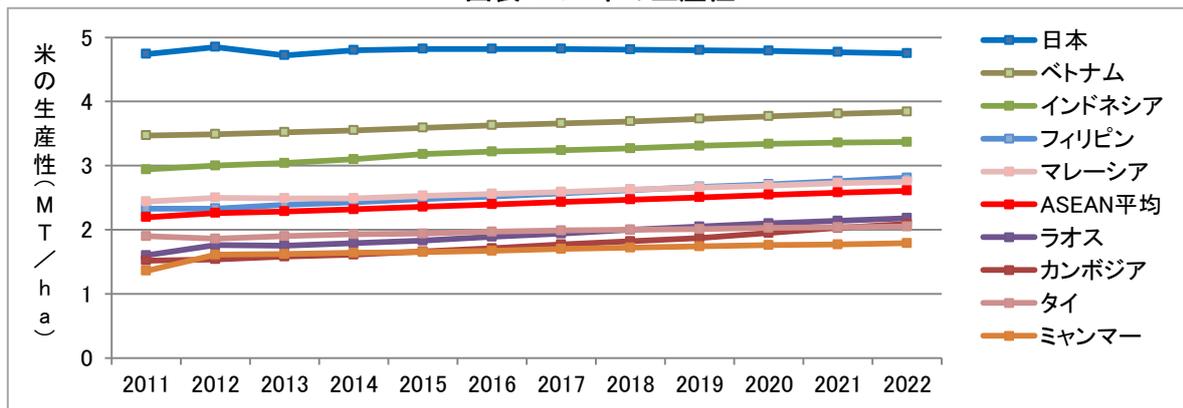
(出所：FAOSTATより調査団作成)

施策案

- ▶ 農村から消費市場へと繋がる道路環境を改善する。
- ▶ 農産物が効率的に集荷・取引され、流通・輸出される仕組み（卸売市場、IT システムなど）の構築を行う。
- ▶ 有力品種の栽培方法の普及、種子の購入等に必要なファイナンス支援を行う。
- ▶ 農地集約、灌漑整備により機械化に対応した農地整備を行う。
- ▶ 民間企業（食品加工・小売・外食等）と農家の契約栽培を促進する。

⁹ 世界銀行（2012）“Country Partnership Strategy for Lao Peoples Democratic Republic FY12-16”

図表 4-34 米の生産性



(出所:ADB (2012) “ASEAN and Global Rice Situation and Outlook”)

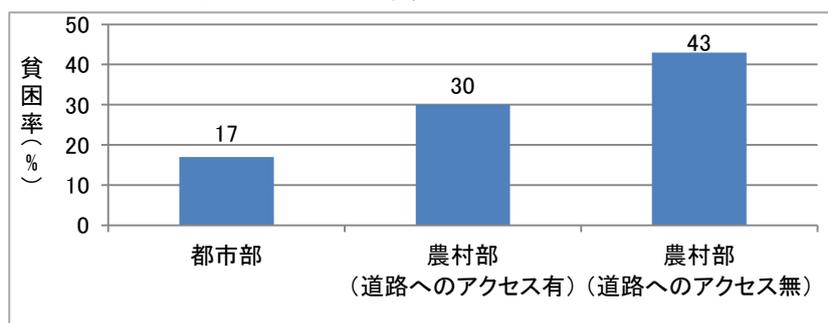
課題③：国内所得格差・国内教育格差

都市と農村間では賃金格差が生じているが、農村でも年間を通じて道路へのアクセスが可能な村（雨期でも道路が通行可能）と不可能な村で格差が生じている（図表 4-35）。道路へのアクセスが可能な農村では、消費地との取引が容易である一方、アクセスが不可能な農村では取引ができないか、追加の時間やコストが必要となる¹⁰。そのため、物理的インフラの整備状況によって国内の地域間格差が生じる可能性がある。

また、2025 年に向けて教育水準が向上するものの、最終学歴が初等教育以下である層は依然として 40% 以上存在すると予測されている。一方で、最終学歴が高等教育である層の割合は約 20% 存在し、ASEAN の中では教育格差が相対的に大きい（図表 4-36）。2012-2013 年のデータでは、中等教育進学率はビエンチャンが位置する中部で高く南部で低い傾向が見られ、中部を中心に高等教育に進学する学生が多いと考えられる（図表 4-37, 4-38）。

今後、SEZ や都市部を中心に産業が発展した場合、国内における所得や教育の格差が拡大する恐れがある。

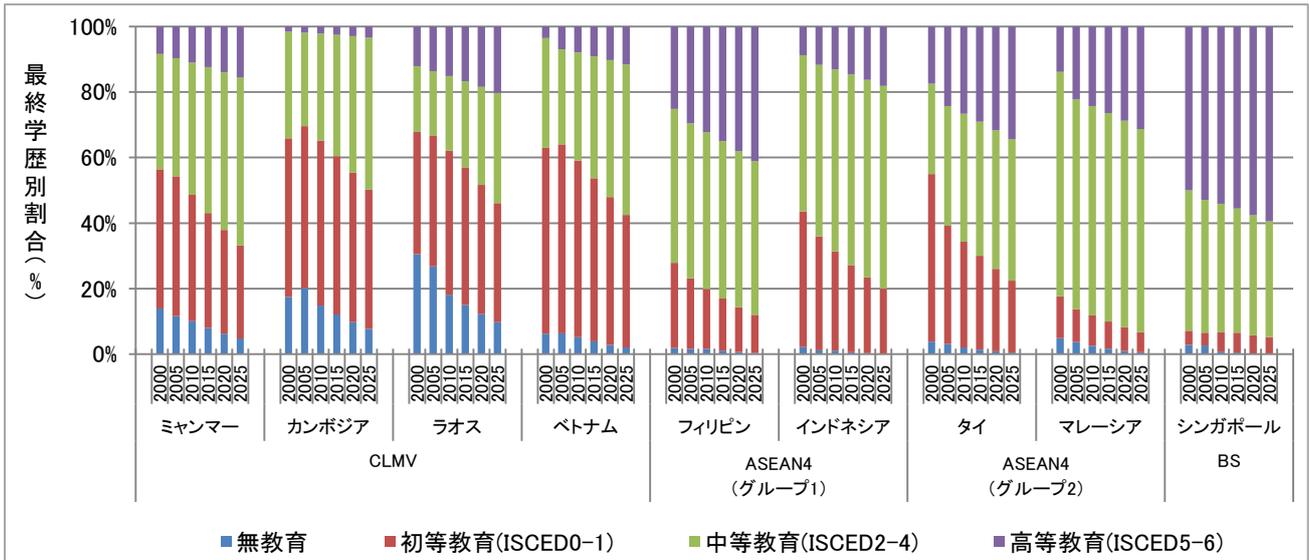
図表 4-35 地域別貧困率(2007-2008 年)



(出所: Kyophilavong, P. (2011), ‘Impact of Cash Transfer on Poverty and Income Distribution’, in Oum, S., T. L. Giang, V. Sann and P. Kyophilavong (eds.), Impacts of Conditional Cash Transfers on Growth, Income Distribution and Poverty in Selected ASEAN countries. ERIA Research Project Report 2010-13, Jakarta: ERIA. pp.55-76.)

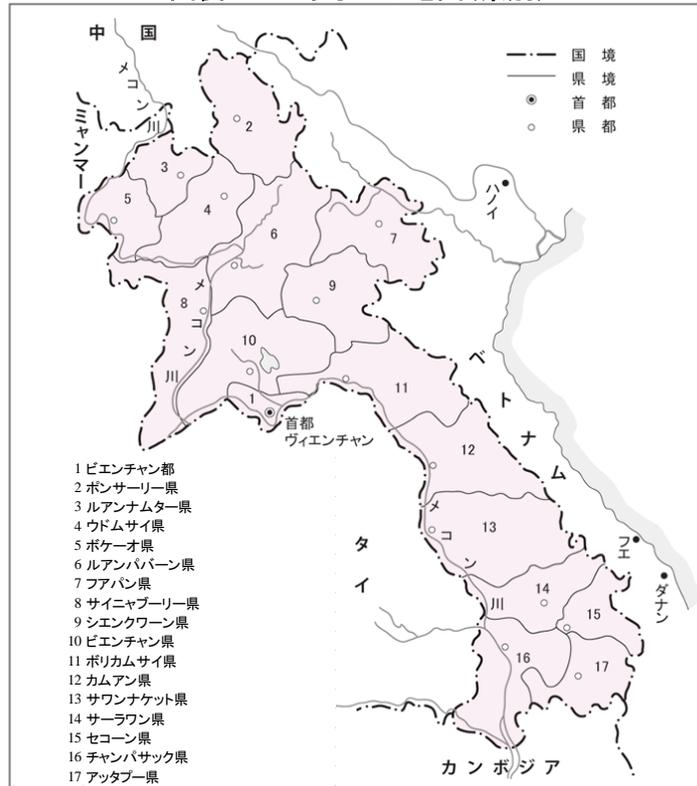
¹⁰ Nina Fenton, Jutta Krahn, Bjorn Larsen, and Magnus Lindelow (2010年) “Lao PDR Development Report 2010”

図表 4-36 25-29 歳の人口における最終学歴別割合(再掲)



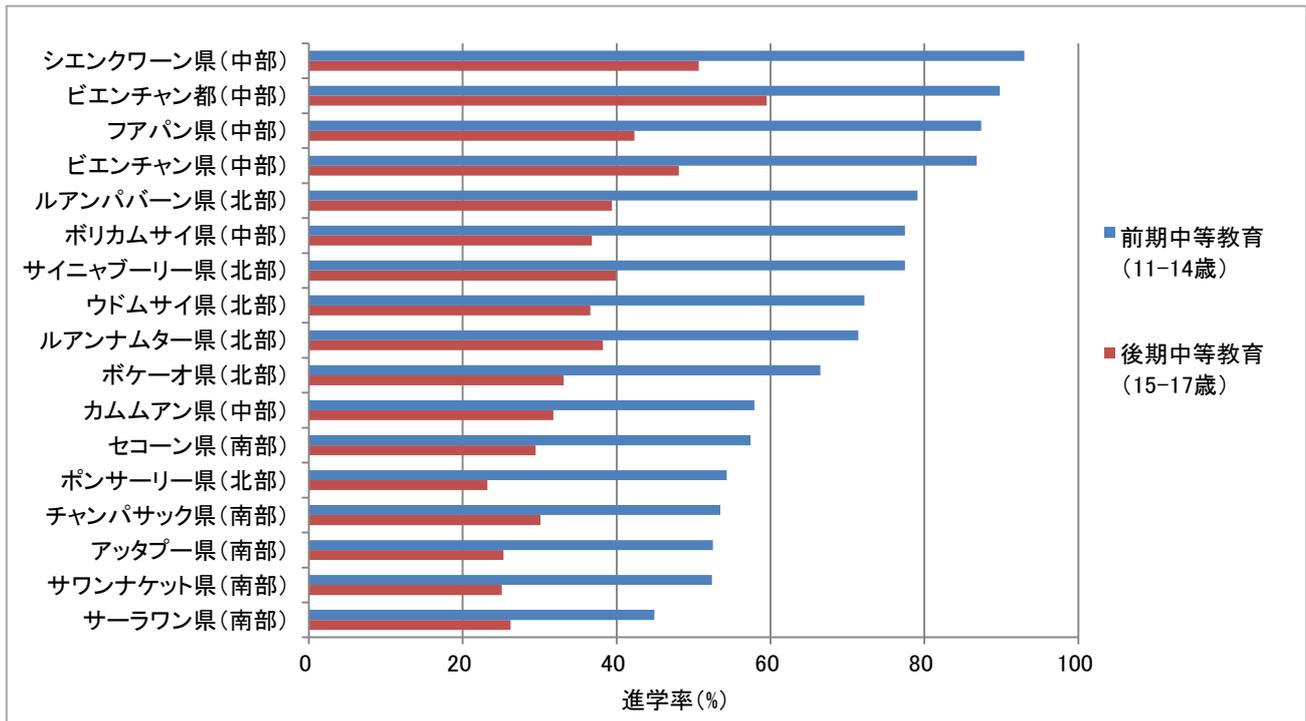
(出所：IIASA(2010)“Projection of populations by level of educational attainment, and, age and sex for 120 countries for 2005-2050”より調査団作成)

図表 4-37 ラオスの地図(県別)



(出所:アジア経済研究所
<<http://www.ide.go.jp/Japanese/Research/Region/Asia/Laos/>>
(2014年4月11日アクセス))

図表 4-38 中等教育進学率(2012-2013年)



(出所：ラオス教育・スポーツ省(2012) “Educational Statistics 2012-13”より調査団作成)

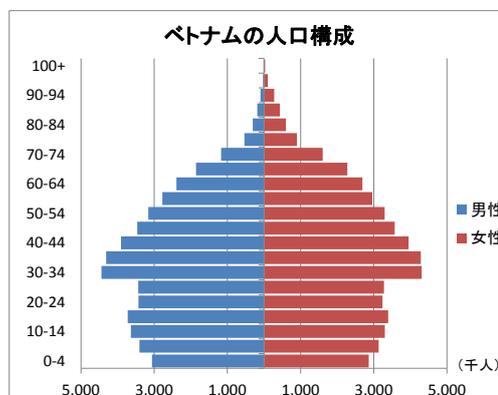
施策案

- 経済回廊と周辺の農村を結ぶ道路の整備を行う。
- 農林水産業、食品加工業における生産効率化のための大規模化、機械化を進める。
- ラオス南部・北部における観光資源の開発、交通網の改善を行う。
- 農村部における教育機関の整備を実施する。
- 中等教育機関へのアクセスが難しい地域の初等教育機関において IT 環境を整備し、オンラインによる受講・卒業を可能とする。

(4) CLMV：ベトナム

【基礎情報（2025年予測値）】

- GDP 総額：3,464 億ドル（域内第 6 位）
- 一人当たり GDP：3,509 ドル（域内第 7 位）
- 総人口：9,980 万人（域内第 3 位）
- 生産年齢人口比率：70%
- 高齢化率：10.4%（高齢化社会）

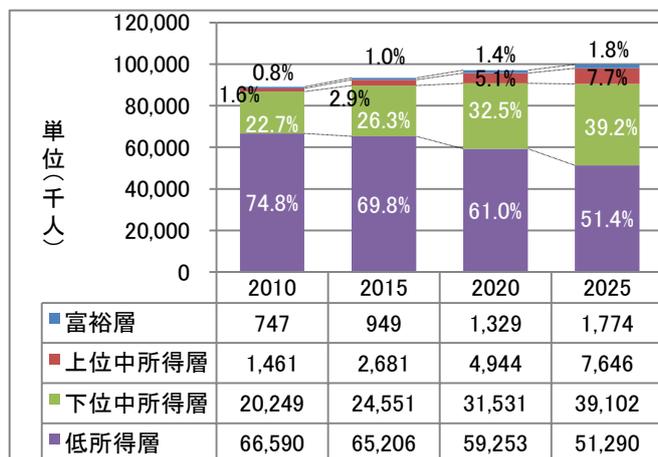


■2025年の最も現実的なシナリオ

【中所得層の増加、購買力の向上による消費市場の拡大】

ベトナムの一人当たり GDP は、一般的に耐久消費財の需要が拡大するといわれる 3,000 ドルを 2023 年に超え、2025 年には 3,509 ドルに達する¹。低所得者層からの中所得者層への移行が進み、2010 年には全体の 2 割であった中所得層（上位・中位中所得層）が 2025 年には全体の約 5 割を占める（図表 4-39）。また 2025 年の世帯可処分所得は 2010 年の 8 倍に増加することが予測されており、消費市場の拡大が見込まれる（図表 4-40）。

図表 4-39 所得階層別人口の推移(2010-2025)



(注：以下各所得層の世帯可処分所得となる。)

富裕層：年間 35,000 ドル以上

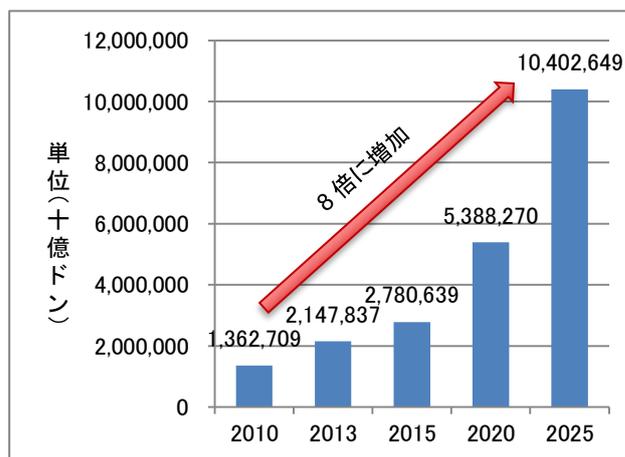
上位中所得層：年間 15,000 ドル以上 34,999 ドル以下

下位中所得層：年間 5,000 ドル以上 14,999 ドル以下

低所得層：年間 4,999 ドル以下

(出所：Euromonitor International 2014 より調査団作成)

図表 4-40 世帯可処分所得(2010-2025)



(出所：Euromonitor International 2014 より調査団作成)

¹ 調査団・植村モデルによる予測（「3章（1）経済」）

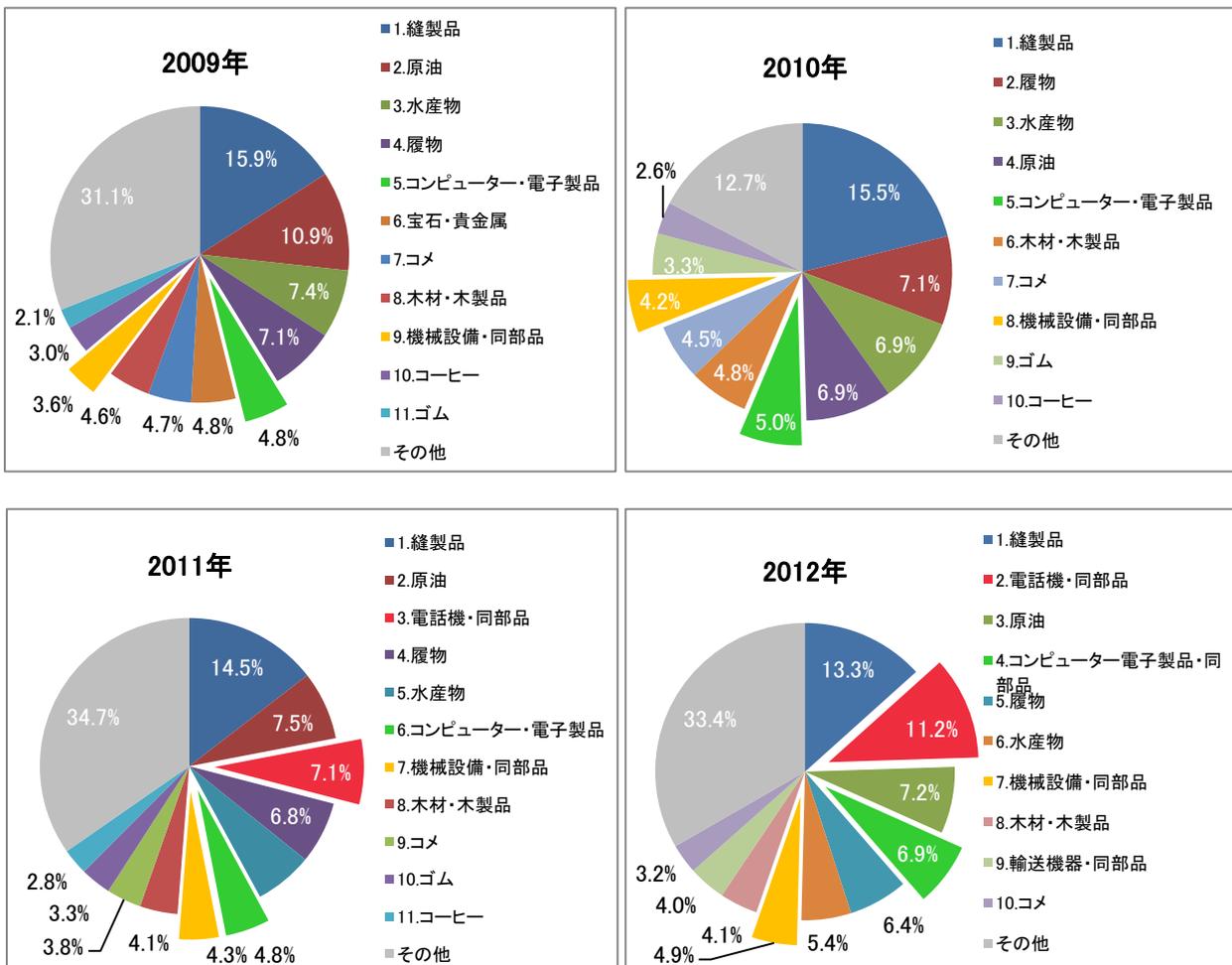
また 2009 年以降、外資資本 100%の小売業進出が解禁され、日系企業をはじめとする外資系コンビニ、百貨店、外食チェーンの進出が続いている。中所得者層の拡大に加え、規制緩和や購買力の向上を背景に、今後も消費市場の成長が期待できる。

【電気・電子機械産業の発展】

＜電気機械輸出の拡大＞

ベトナムの輸出品目は縫製品、履物など軽工業品、鉱物燃料、水産物、コメ、ゴムなど農水産品のシェアが大きいですが、電気製品・部品、機械のシェアが徐々に増加している（図表 4-41）。近年の輸出費目の変化として、電話機・部品の輸出が挙げられる。2009 年以降、韓国企業がスマートフォンの輸出拠点としてベトナムでの生産を開始したことにより、2011 年からは電話機・部品が第 3 位の輸出品として登場した。これらは輸出志向型外国投資による生産であり、中国に比べてコストが安く、FTA（ACFTA、AKFTA、AFTA）により関税障壁が削減され、物流がハードソフト両面で整備されつつあるという状況が進展を促している。

図表 4-41 主要輸出品目別構成比(2009-2012)



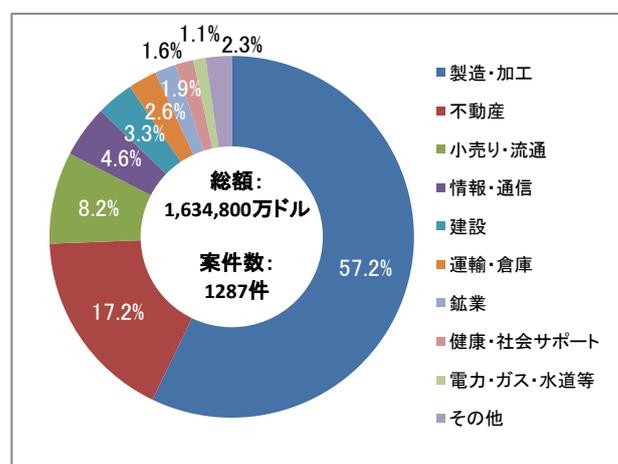
(出所：JETRO (2013) , 「世界貿易投資報告-ベトナム編」より調査団作成)

またベトナムの主要輸出国である中国との貿易は、一次産品を輸出し工業製品を輸入する典型的な垂直分業であったが、2010年以降このパターンは減少傾向にあり水平型への変化が見られる。輸出に占める鉱物性燃料のシェアは65.2%（2005年）から12.3%（2010年）に低下し、電気機械のシェアは4.0%から40.0%に急拡大しており²、電気機械輸出は今後も拡大することが見込まれる。なお、電気機械のみをみると、2010年はベトナムの対中輸出は66億ドル、輸入は60億ドルと黒字化している。その背景には広東省でのコスト増による競争力低下によりベトナムでの生産が増加したことがある。ACFTA、輸送インフラ整備などによりベトナムと中国（特に広東省など華南経済圏）の間の産業ネットワークが形成されつつある。今後も引き続き貿易障壁やサービスリンクコストを抑えることで、中国の華南経済圏に隣接する地理的優位性や輸送インフラを活かし、中国との産業ネットワーク形成が進むと考えられる。

<輸出志向型投資の拡大>

製造・加工業への投資は、2012年時点で全体の約57%占め（図表 4-42）、近年は韓国グループ企業の進出が電気機械分野にて加速している。韓国グループ企業は、2013年に電子機器製造に12億ドルの投資許可を取得し、4年後にはベトナムで通信機器・モバイル機器用部品の生産計画を発表しており、将来的には世界生産量の半数をベトナムで生産する方針を示している。さらに20億ドルを投じて、スマートフォンなどの電子機器を生産する複合施設の建設を開始し、それらの産業を支えるインフラについても、関連企業がインフラ・プロジェクトへの投資に関する覚書をベトナム政府と交わしている³。また韓国大手エレクトロニクス企業は、同年に今後10年で最大15億ドルを投じ、ベトナムでの家電製品生産を拡大すると発表している。また2012年以降、欧州や日本の電気機械メーカーの工場新設も相次いでおり⁴、こうした生産設備や周辺インフラへの大規模投資は、電気・電子機械産業の発展だけでなく、同国政府が目標とする工業化⁵の推進力になると考えられる。

図表 4-42 業種別対内直接投資(新規・認可済)(2012)



(出所: General Statistics Office of Vietnam FDI data より調査団作成)

² IMF(2012), Direction of Trade Statistics Yearbook

³ THE WALL STREET JOURNAL “サムスン電機、ベトナムに12億ドル投資へ” 2013年10月3日

<<http://jp.wsj.com/article/SB10001424052702304676604579112563258075186.html>> (2013年10月4日アクセス)

⁴ ジェトロ (2013) 「アジアにおける新たな産業集積の動向」

⁵ ベトナム政府は「社会経済開発10ヵ年戦略2011-2020」にて、2020年までに工業化を達成することを掲げている。

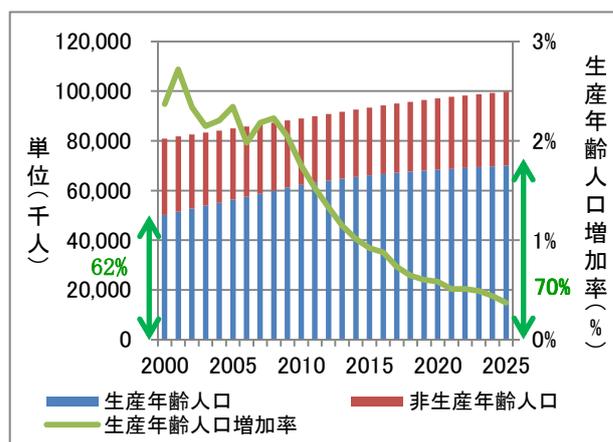
■現実的シナリオに対する課題と施策案

ベトナムが2025年において消費市場、生産拠点としての競争力を活かし成長を遂げるためには、「労働者の不足」、「雇用機会の不足」、「少子高齢化の進展による経済成長の鈍化」、「エネルギー源開発のための資金確保」いった課題に対し施策を講じることが必要である。

課題①：労働者の不足

ベトナムの総人口に占める生産年齢人口の割合は2025年に70%に達し、域内ではミャンマーに次いで高い割合となる（図表4-43）。またその規模は、インドネシア（約1億9,000万人）、フィリピン（約7,600万人）に次ぐ7,000万人に成長することが予測されている⁶。豊富な労働力は今後の経済成長を牽引することが期待される一方で、ベトナムの生産年齢人口増加率は2009年以降減少傾向にあり、2035年には生産年齢人口が減少に転じることが予測されている（図表4-44）。そのため、生産年齢人口の減少による労働力需給の不均衡が懸念される。図表4-45は、2000年から2025年の労働者数⁷と雇用者数の実績及び予測値を示したものである。2012年までは実績値、2013年以降は予測値であり、雇用者数については2008年から2012年と同様のペースで雇用が増加した場合の数を試算している。試算結果によると、2025年には雇用者数が労働者数を上回り、労働者数が不足する数値となっており、生産年齢人口数増加率の大幅な減少が背景にあると考えられる。そのため、労働力を大量に必要とする製造業の機械化を促進し、生産効率を向上させる必要がある。

図表 4-43 生産・非生産年齢人口と増加率推移



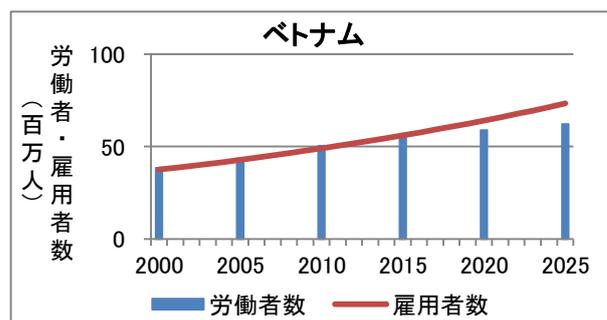
（出所：国連経済社会局人口部，“World Population Prospects: The 2012 Revision”より調査団作成）

図表 4-44 生産年齢人口（単位：千人）

	2025	2026	2027	2028
ベトナム	70,001	70,236	70,419	70,559
	2029	2030	2031	2032
	70,674	70,767	70,827	70,866
	2033	2034	2035	2036
	70,872	70,827	70,724	70,580
	2037	2038	2039	2040
	70,386	70,145	69,862	69,540

（出所：国連経済社会局人口部(2012)，“World Population Prospects: The 2012 Revision”より調査団作成）

図表 4-45 労働者数と雇用者数のバランス



（出所：国連経済社会局人口部、ADB “Key Indicators for Asia and the Pacific 2013”, UN ESCAP database より調査団作成）

施策案

- 製造業における機械化を促進するため、機械化導入企業に対する優遇制度を整備する。
- 女性や高齢者の労働支援制度整備や民間企業へのインセンティブ付与

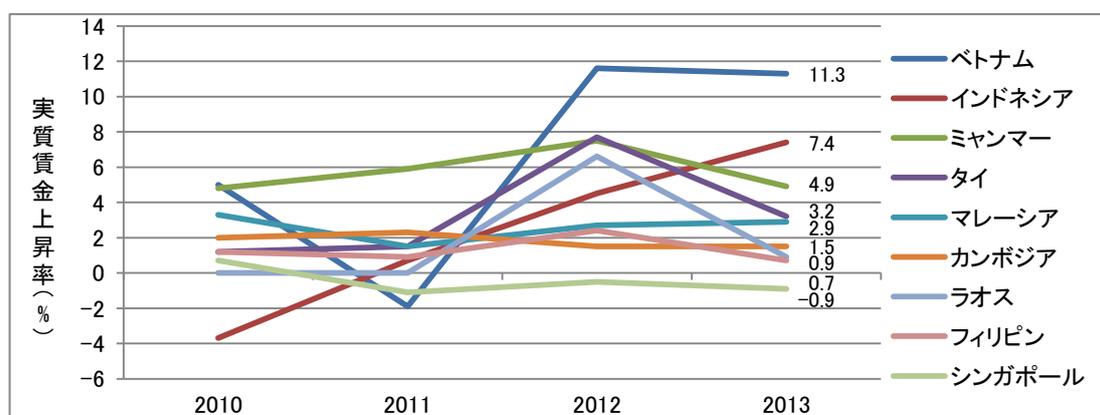
⁶ 国連経済社会局人口部，“World Population Prospects: The 2012 Revision”

⁷ 15歳以上人口（国連人口部中位推計値）に2012年の労働参加率（ADB Key Indicator）を積算した。

課題②：急激な賃金上昇と教育水準の低さ

日系製造業作業員の場合、ベトナム（ハノイ）の賃金は月額 145 ドル⁸と、ASEAN9 都市⁹の平均賃金 318 ドルの半分程度であり比較的安い水準にある。一方で、賃金上昇率は周辺地域の中で最も高く（図表 4-46）、労働集約型の製造業にとってはコスト増に繋がるため、懸念材料の一つとなる。ベトナム共産党は 2015 年までに最低賃金を 310 万ドン（155US ドル¹⁰）まで引き上げる目標を掲げており、今後も賃金引上げは続くものとみられる。ベトナムが今後賃金引き上げを実施しながら、労働市場競争力を維持するには、賃金に見合う人材が必要となるため、2025 年に向けて労働力の中心となる世代の教育が重要といえる。

図表 4-46 ASEAN の賃金上昇率推移（日本企業）（2010-2013）（再掲）



（出所：JETRO (2013)「アジアにおける新しい産業集積の状況」より調査団作成）

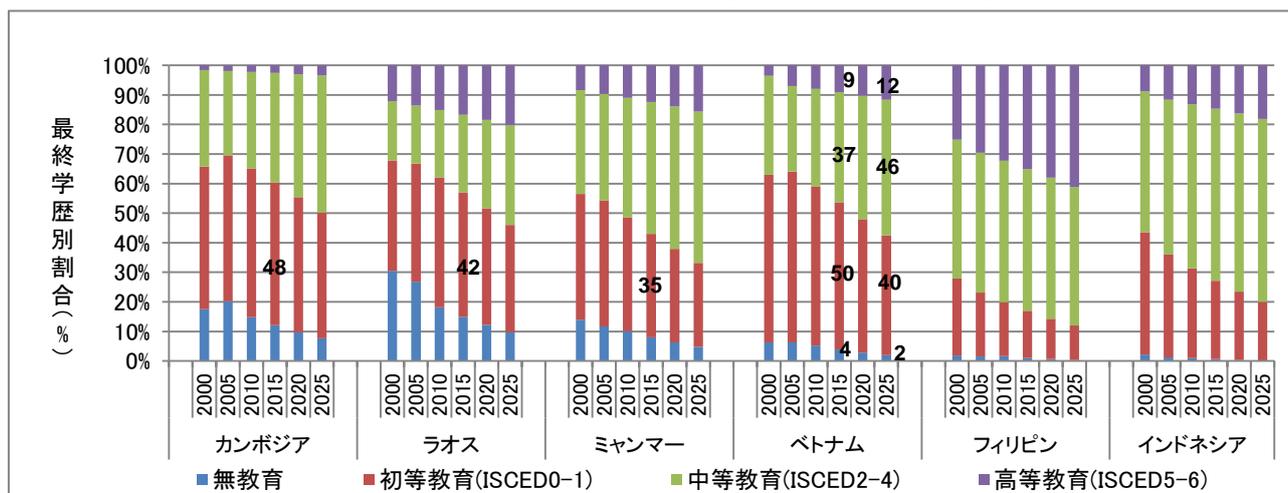
図表 4-47 は、25 歳から 29 歳を対象に、2025 年までの教育水準を最終学歴別に予測をしたものである（2000 年までは実績値）。ベトナムの特徴として、ASEAN 全体、CLMV グループの中でも、高等教育修了者の割合が低く、初等教育の割合が高いことが挙げられる。賃金引き上げが計画されている 2015 年では、25 歳から 29 歳の 50%の最終学歴が初等教育であり、これは同年の他 CLM 諸国よりも高く、ベトナムより賃金の安い国よりも低い教育水準となっている。仮に 10 年後も対象者の教育水準に変化がなく、他 CLM 諸国の賃金がベトナムより安い場合、ベトナムの労働市場の比較優位が損なわれる可能性がある。

⁸ JETRO (2013)「アジアにおける新しい産業集積の状況」

⁹ シンガポール・バンコク・クアラルンプール・マニラ・ジャカルタ・ハノイ・ヴィエンチャン・プノンペン・ヤンゴン

¹⁰ 1 ドン=0.00005US ドルで計算（2013 年 11 月時点）

図表 4-47 25-29 歳の人口における最終学歴別割合(再掲)



(出所：IIASA(2010)，“Projection of populations by level of educational attainment, and, age and sex for 120 countries for 2005-2050”より調査団作成)

施策案

- ASEAN 域内外との連携を図り、大学教育の質の向上、世界トップレベルの教育機関育成を目指す。
- 自国の競争力と労働者の生活を維持できる賃金水準の設定を目指す。

課題③：雇用機会の不足

<労働市場と産業ニーズのミスマッチ>

近年、ベトナムでは都市部の大学卒業生の失業率が増加している。ベトナム統計局によると、2010年時点で21歳から29歳の大学卒業生の内、約6万人が失業者で¹¹、これは同年の都市部の失業者130万人¹²の約5%にあたる。

ホーチミン市では、2010年の求人募集の新規雇用枠が、26万5,000人分提供されたが、その内大学卒業生枠は3万4,540人のみであり、競争が激化している(図表4-48)。一方、作業員(一般工)は容易に職が見つかるという実態が明らかになっており、産業ニーズとして労働集約型の需要が高いことが分かる。同時に、高学歴者を受容する産業が十分に発展していないことが考えられる。

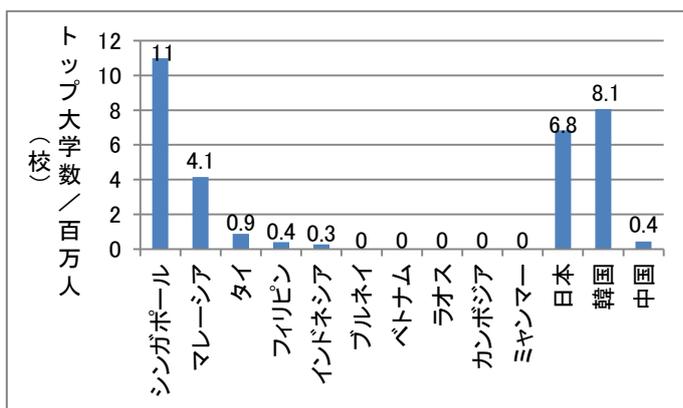
また、知識集約型産業を発展させるための人

図表 4-48 ホーチミン市の新規雇用枠(2010年)(人)

新規雇用枠	大学卒業生枠	大学卒業生	大卒失業者
265,000	34,450	70,000	35,550

(出所：Thanhniem News “One in 10 Vietnamese university graduates jobless”より調査団作成)

図表 4-49 世界トップ450に入る大学数(2013)(再掲)



(出所：Quacquarelli Symonds Limited, UNESCAPより調査団作成)

¹¹ “One in 10 Vietnamese university graduates jobless” *Thanhniem News*, 26 Dec, 2013
 <<http://www.thanhniemnews.com/index/pages/20131226-one-in-10-university-graduates-jobless-in-vietnam-statistics.aspx>> (2014年2月8日アクセス)

¹² ADB “Key Indicators for Asia and the Pacific 2013”

材が十分でないことも考えられる。人口 100 万人（15-19 歳）に対する世界トップ大学 450¹³に選出された大学数を他アジア諸国と比較すると、ベトナムにはまだ国際的にトップ大学と認知される大学機関がない（図表 4-49）。そのため、高学歴者を受容する知識集約型産業を育成する一方で、大学の質を向上させ、高い能力や資質を有する高度人材を育成することも必要である。

施策案

- ▶ 高学歴者を受容する知識集約型産業の誘致促進、育成を行う。

課題④：貿易・投資環境整備の遅れ

<ビジネスに関する手続きの未整備>

ビジネスを新規に開始する際のやり易さを評価したランキングにおいて、近年ベトナムの順位は下降傾向にあり、2008 年は 87 位¹⁴、2011 年は 90 位¹⁵、2014 年は 99 位¹⁶に位置している（図表 4-50）。2014 年の評価では、特に「電気の使用（156 位）」「投資家保護（157 位）」、「納税（149 位）」、「支払不能問題の解決（149 位）」の順位が低く、手続きに要する時間が長い点やコスト高、制度整備の遅れが低い評価に繋がっている。今後消費市場や生産拠点としての成長が見込まれる一方、同分野への取組みの遅れは成長の制約要因と成りかねない。CLM、ASEAN（グループ 1）においても同分野での順位が低く（3 章「(1) 経済」参照）、投資先としての競争力を高めるためにも、これらの分野における改善が求められる。

図表 4-50 Doing Business ランキング

評価項目	2014	2013
1 ビジネス開始手続き	109	107
2 建設許可の取得	29	29
3 電気の使用	156	155
4 財産登記	51	48
5 クレジットの利用	42	40
6 投資家保護	157	169
7 納税	149	145
8 越境貿易	65	66
9 契約履行	46	46
10 支払不能問題の解決	149	150

（出所：世界銀行・国際金融公社（2013）
“Doing Business 2014 Economy Profile Vietnam”）

¹³ Quacquarelli Symonds Limited, “QS World University Rankings 2012/2013”

¹⁴ 181 ケ国中の順位

¹⁵ 183 ケ国中の順位

¹⁶ 189 ケ国中の順位

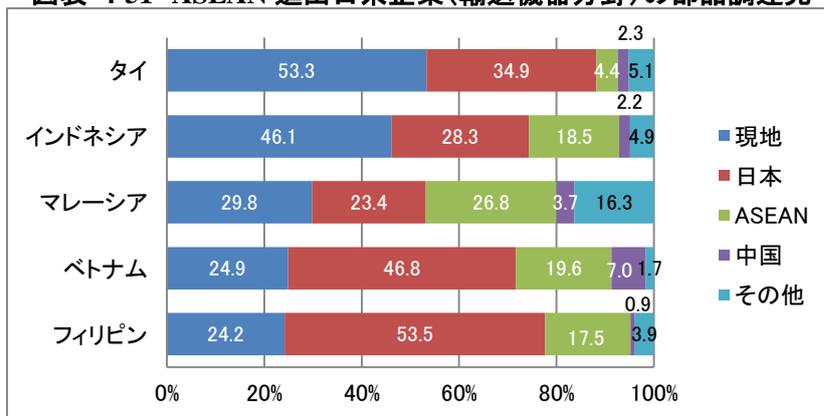
＜裾野産業が未発達＞

裾野産業の発展は、生産拠点、投資先としての優位性維持のため必要となる。しかし、ASEAN 進出日系企業（輸送機器分野）の現地調達率は、5ヶ国中（タイ・インドネシア・マレーシア・フィリピン・ベトナム）ベトナムが最も低い（図表4-51）。1位のタイが調達率53.3%のところ、ベトナムは24.9%¹⁷と低い水準にある。

自動車産業を例にとると、現在ベトナムは域内から輸入される乗用車

に対し60%の関税を課しており、自動車産業が保護されている。しかし、2018年にはASEAN自由貿易地域（AFTA）協定により関税が撤廃される予定であり、このまま裾野産業が発達せず、低い現地調達率が継続すれば、価格競争力が低いまま市場開放を迎え、国産車がタイやインドネシアからの輸入車に取って代わることが予想される。また、ベトナムは賃金上昇率が高いため、安価な労働力といった優位性が低下する可能性があり、今後生産拠点、投資先としての優位性を維持するためには、裾野産業の育成に取り組む必要がある。なお、ベトナムの国有企業はGDPの33.1%、投資の37.8%と大きな比重を占めており、市場競争が発生しづらい環境にある。しかし、今後AECの設立、FTAの締結等で市場が自由化されるつれ、競争力を持たない産業は比較優位を維持できなくなる可能性が高く、ベトナム経済が今後国際競争力を育成するためにも、国内の市場競争を活発化させる必要がある。その際に注目されるのはベトナムが参加しているTPPである。TPPでは競争分野で「民間企業と国有企業の対等な競争条件」が論点となっており、TPPを梃子として、国有企業と民間企業が対等に競争できる環境構築を進めることが期待される。また、比較優位産業の発掘、育成を促進することで、自由化の拡大に備え競争力強化を図ることが重要である。

図表 4-51 ASEAN 進出日系企業(輸送機器分野)の部品調達先



(出所：JETRO「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」より調査団作成)

施策案

- ビジネスに関する手続き業務の簡素化による業務効率化及び当該人材の育成
- 裾野産業を育成する産業の優先順位づけ、開発地域の選択を行い、投資誘致のための優遇措置を図る。
- 外資系企業と地場企業との連携強化により、裾野産業を担う地場企業の育成、製造・経営の自立促進を図る。
- TPP参加により、国内産業の自由化、国有企業の改革を推進し、民間企業と国有企業の対等な競争環境を構築する。
- 潜在的な比較優位産業の発掘、育成を促進し、工業品の国際競争力強化を図る。

¹⁷ JETRO(2012).「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査」

課題⑤：少子高齢化の進展による経済成長の鈍化

ベトナムはシンガポール、タイに次いで出生率が低く、2000年-2005年間に既に人口置換水準である2.1を下回っており、2025年まで2.1以上に増加する見込みは立っていない。2015年から2025年の間に高齢化社会へ移行し、2025年には国民の10人に1人が65歳以上の高齢者となることが予測されている¹⁸。ベトナムの高齢化は進速度が早いことが特徴であり、日本が高齢化社会¹⁹から高齢社会²⁰へ移行するまで25年間を要したのに対し、ベトナムの場合、日本よりも8年早いスピードで高齢化を迎えることになる(図表4-52)。

高齢化社会に備え、国民皆保険制度が整備されていることが望ましいが、ベトナムの社会保障制度は現在発展段階にある。今後保障対象者の拡大や財源確保のための制度整備を進める必要があるが、制度整備には時間を要するため、高齢者の貧困深刻化を防ぐ政策や仕組みを早急に整備することが重要と考えられる。

図表 4-52
高齢化社会から高齢社会への移行期間(倍加年数)

	(A)高齢化社会	(B)高齢社会	倍加年数 (B)-(A)
日本	1970	1995	25
シンガポール	1999	2021	22
タイ	2002	2022	20
中国	2001	2026	25
ベトナム	2016	2033	17
ブルネイ	2020	2032	12
マレーシア	2021	2045	24
ミャンマー	2022	2046	24
インドネシア	2023	2045	22
カンボジア	2022	2048	26
インド	2024	2055	31
フィリピン	2035	2070	35
ラオス	2038	2057	19

(出所：国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision” 中位推計より調査団作成)

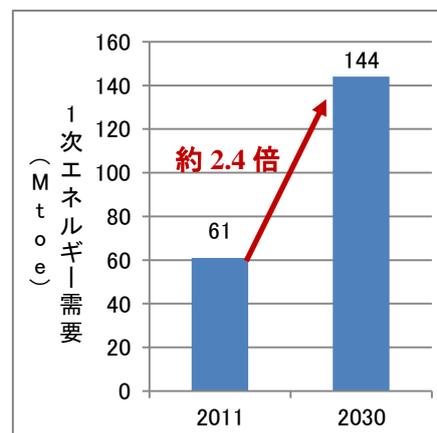
施策案

- ▶ 無保険、無保障の高齢人口に対する保護政策を策定し、高齢者の貧困化を防ぐ。
- ▶ 女性や高齢者の雇用支援を促進し、労働力としての活用、所得の向上を図る。

課題⑥：エネルギー補助金による財政負担

ベトナムのエネルギー需要は、2011年から2030年にかけて、2.4倍に増加することが予測されている(図表4-53)。ベトナム政府は今後増加する電力需要に対し、十分な供給を確保するため、「第7次国家電力開発マスタープラン(PDP7: Power Development Master Plan)」を発効し、再生可能エネルギー開発の推進、火力発電所、送電線網開発を計画している。マスタープランでは、2011年から2030年までに必要な投資総額は12,380億USドルと推定しているが、実際はハノイ市、ホーチミン市の電力需要の拡大や賠償金の増額等を背景に当初の計画以上の資金が必要になっているという²¹。Viet Nam Electricity Associationによれば、ベトナム電力公社(EVN: Electricity of Viet Nam)が負担できるのは、推定

図表 4-53 1次エネルギー消費量予測



(出所：日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトック 2013より調査団作成」)

¹⁸ 国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision” 中位推計より調査団試算

¹⁹ 高齢化率 7%以上

²⁰ 高齢化率 14%以上

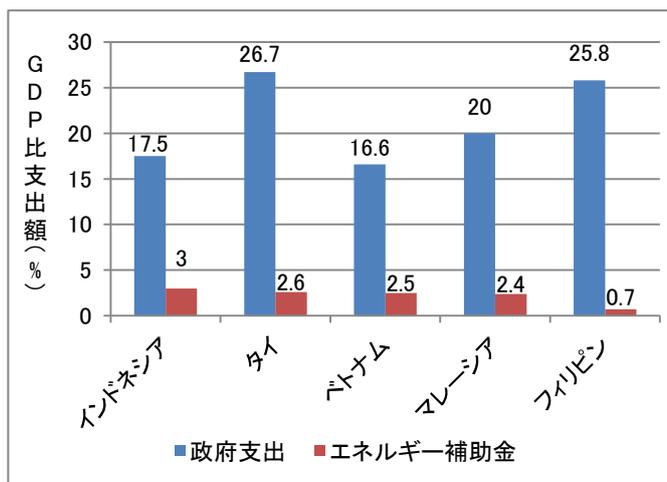
²¹ Trinh Thanh Thuy. “Electricity industry seeks more investment capital” Viet Nam News. 21 Jan. 2014

<<http://vietnamnews.vn/economy/250430/electricity-industry-seeks-more-investment-capital.html>> 2014年5月7日アクセス

額の 20-30%程度²²であるため、残りは国内外からの投資、発電コストの削減、電力料金の値上げに頼る必要がある。電力料金については、2011 年以降 5 回の値上げが行われており、2014 年の値上げについても政府は既に承認している。しかし、電力料金の値上げは、製造業のコスト増に繋がるだけでなく、国民の生活負担が増加し、社会不安の拡大を招く可能性もあるため、慎重かつ透明性の高い説明が必要となる。

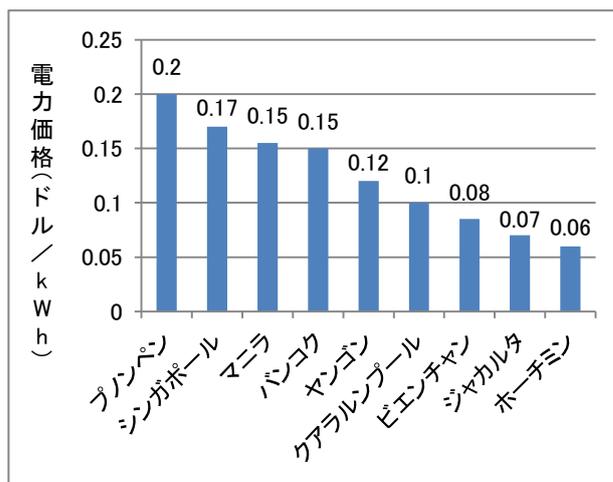
ベトナム政府はエネルギー補助金を導入しており、その額は GDP 支出額の 2.5%を占めている（図表 4-54）。こうした補助金により電力価格は低価格に抑えられ、2013 年時点の業務用出電力価格では、ASEAN 域内でも最も安い（図表 4-55）が、電力需要増加に伴い財政負担の圧迫が懸念される。

図表 4-54 エネルギー補助金の現状(2012)(再掲)



(出所: IEA(International Energy Agency) “World Energy Outlook”, ADB Database より調査団作成)

図表 4-55 業務用電力価格(2013)(再掲)



(出所: JETRO 国・地域別情報(J-FILE)より調査団作成)

施策案

- 「第7次国家電力開発マスタープラン(PDP7:Power Development Master Plan)」を着実に実行するため、電源開発分野における投資誘致促進、及び計画的な電力料金の改定を実施する。
- 電力多消費産業において、省エネルギー機械設備の導入の奨励、優遇措置を適用する。
- 発電・送電・配電分野におけるコスト削減を図るため、設備の近代化、改善を促進し、技術者や管理者の育成を行う。

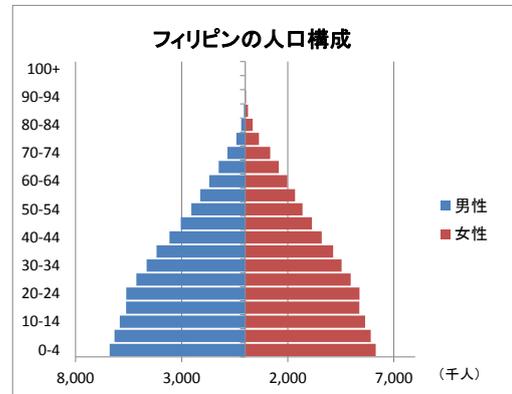
²² Trinh Thanh Thuy. “Electricity industry seeks more investment capital” Viet Nam News. 21 Jan.2014

<<http://vietnamnews.vn/economy/250430/electricity-industry-seeks-more-investment-capital.html>> 2014 年 5 月 7 日アクセス

(5) ASEAN4 (グループ 1) : フィリピン

【基礎情報 (2025 年予測値)】

- GDP 総額 : 5,352 億ドル (域内第 3 位)
- 一人当たり GDP : 4,493 ドル (域内第 6 位)
- 総人口 : 1 億 1,922 万人 (域内第 2 位)
- 生産年齢人口比率 : 64.0%
- 高齢化率 : 5.6%



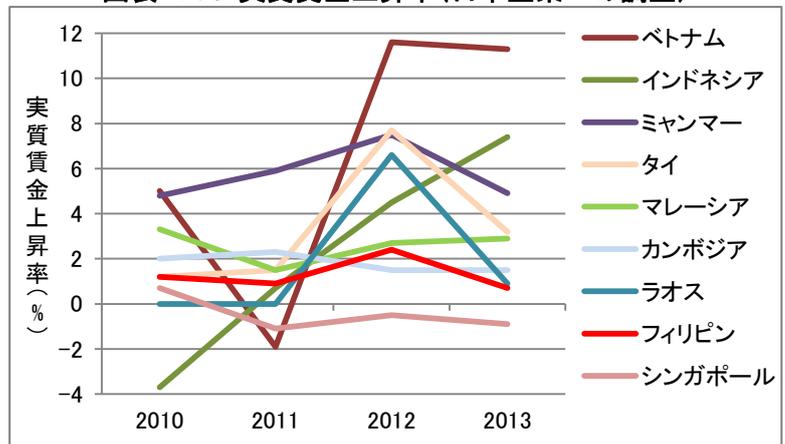
■ 2025 年の最も現実的なシナリオ

【電気・電子産業が集積拡大】

フィリピンでは、2049 年まで人口ボーナスの状態が続くと予測されており¹、労働力が豊富な状態が継続する。加えて失業率が 7% (2012 年)²と高いこともあり、フィリピンでは実質賃金上昇率が低い値で推移している (図表 4-56)。また、英語が公用語として使われているためコミュニケーションが取り易く、企業の投資先として魅力が高まっている。

実際に、フィリピンへの海外直接投資 (以下 FDI) は、年により差はあるものの、増加傾向にある (図表 4-57)。中でも、フィリピン経済区庁 (Philippine Economic Zone Authority (以下 PEZA)) が投資受入機関である、輸出加工区に進出する企業による投資額が多く、2013 年では約 54.4%を占める (図表 5-58)。最近では、セイコーエプソン (2011 年)、キャノン (2011 年)、ブラザー工業 (2011 年) などが生産拠点の増強、新設を行っており、電気・電子産業は全輸出額の約 6 割を占める重要産業となっている。また、2012 年からは投資委員会 (Board of Investment

図表 4-56 実質賃金上昇率(日本企業への調査)



(出所 : JETRO (2013) 「アジアにおける新しい産業集積の状況」より調査団作成)

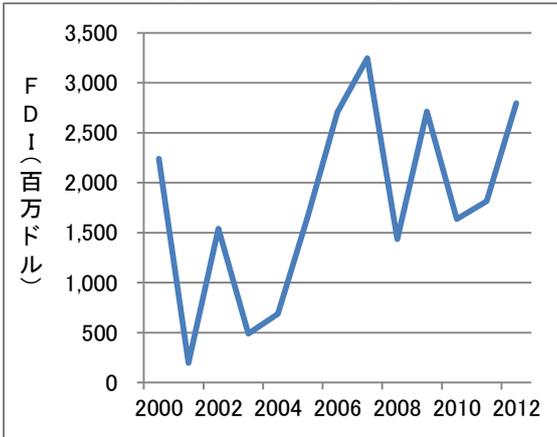
(以下 BOI)) が投資受け入れ機関となる、投資優先分野³への投資も増加傾向にあり、投資環境にさらに改善が見られれば FDI の流入は継続すると考えられる。

¹ 国連経済社会局人口部“World Population Prospects: The 2012 Revision”中位推計より調査団推計

² ADB(2013) “Key Indicators for Asia and the Pacific 2013”

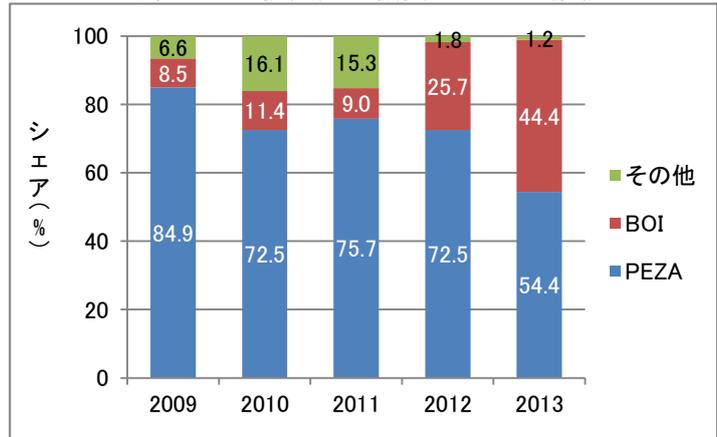
³ BOI が毎年“Investment Priorities Plan”の中で優先分野を定めており、2013 年は 13 分野が対象

図表 4-57 FDI の推移



(出所：世界銀行 “World Development Indicators”)

図表 4-58 投資受入機関別 FDI の推移



(出所：フィリピン国家統計調整委員会統計より調査団作成
<<http://www.nscb.gov.ph/fiis/DataCharts.asp>>
(2014年4月25日アクセス))

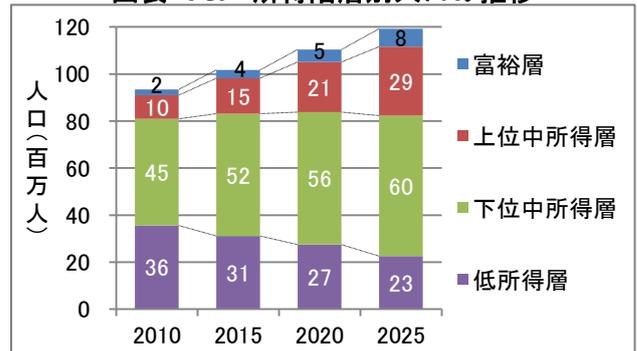
【IT/BPO 産業が拡大】

近年、母国語が英語である強みを活かし、フィリピンでは IT/BPO (Business Process Outsourcing) 関連産業⁴の急成長が見込まれる。BOI の投資優先分野でもある IT/BPO 関連産業の収益は、2010 年時点の 90 億ドルから 2016 年には 250 億ドル (GDP の約 9%) に成長し、130 万人を雇用する産業へと成長する可能性がある⁵。同産業の成長の背景には、コア業務以外を外注し、コストダウンを図る企業のニーズがあり、受託範囲はコア業務に近い領域へと拡大する傾向にあることから、2025 年に向けて市場が縮小することはないと考えられる。フィリピンにおいて、より高付加価値な IT/BPO 関連産業に従事できる人材の育成が進展した場合、同産業の成長は持続する可能性がある。

【消費市場が約 2.7 倍に拡大】

2025 年におけるフィリピンの中産層は、2010 年の約 5,500 万人から 2025 年には約 8,900 万人に増加し (図表 4-59)、消費市場の規模は 2013 年比、2.7 倍に成長する (図表 4-60)。これは、タイを抜き、インドネシアに次いで ASEAN で第 2 位の規模になることを意味する。耐久消費財の市場としても拡大が予想され、2025 年の自動車保有世帯割合は 2013 年の 11.4% から 2025 年には 14.1% になると予測される。

図表 4-59 所得階層別人口の推移

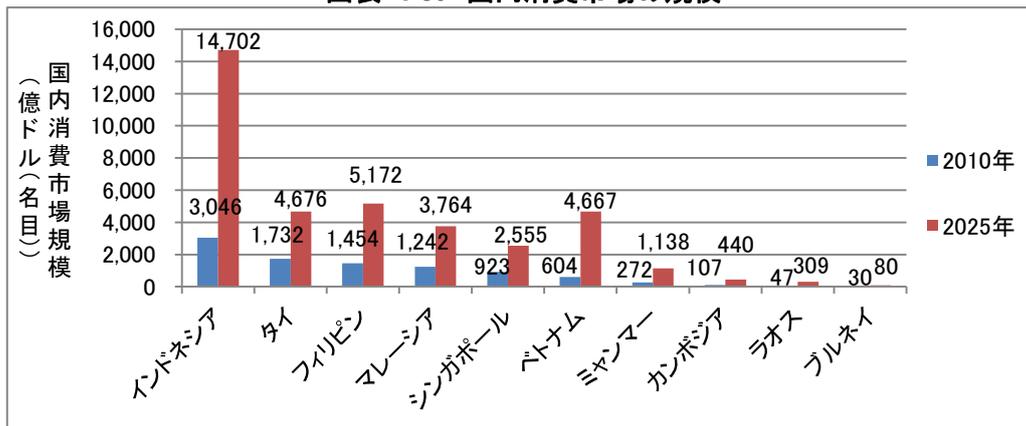


(出所：Euromonitor International 2014 より調査団作成)

⁴ 企業の業務の一部を代行する業態で、例としてはコールセンターやソフトウェア開発など

⁵ BPAP (2011) “The Philippine IT/BPO Road Map 2011-2016”

図表 4-60 国内消費市場の規模



(出所：Euromonitor より調査団作成)

■現実的シナリオに対する課題と施策案

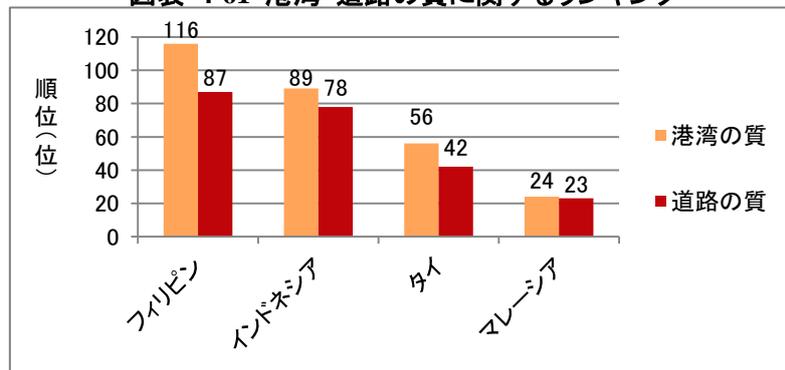
2025年において、フィリピンが製造業や IT/BPO 産業、消費関連産業を発展させ、さらに経済成長を遂げるには、「雇用機会の不足」、「都市部の交通渋滞」、「電力供給不足」、「国内所得格差」、「貿易・投資環境整備の遅れ」といった課題に対する施策が必要となる。

課題①：雇用機会の不足

仮に雇用者の増加率が 2008 年から 2012 年のペースで推移した場合、増加する労働者に対して雇用機会が不足し（3 章「労働環境」参照）、7.5%の高い失業率（2014 年 1 月時点）⁶がさらに高まる可能性がある。

雇用を増加させるには、企業の投資環境整備を進め、投資を促す必要があり、アキノ政権は政策の柱にインフラ整備を据えている⁷。しかし、世界経済フォーラムによるランキングでは特に港湾や道路インフラの質について評価が低く（図表 4-61）、GDP に占める政府のインフラ投資の割合は他の ASEAN 諸国よりも少ない状態にある⁸。さらに、実施計画の未整備、計画実行の遅延も指摘されており⁹、企業の投資環境整備を円滑に進めるハードルは高い。

図表 4-61 港湾・道路の質に関するランキング



(出所：World Economic Forum(2013)

“The Global Competitiveness Report 2013-2014”より調査団作成)

⁶ フィリピン統計機構 <<http://www.census.gov.ph/statistics/survey/labor-force>> (2014 年 4 月 18 日アクセス)

⁷ 国際協力銀行 (2012) 「インフラ海外展開⑥ 今年が正念場のフィリピン PPP」

⁸ IMF (2013) “STAFF REPORT FOR THE 2013 ARTICLE IV CONSULTATION”

⁹ 浦田秀次郎 他著 (2013) 『ASEAN 経済と中所得国の罅』公益社団法人 日本経済研究センター

施策案

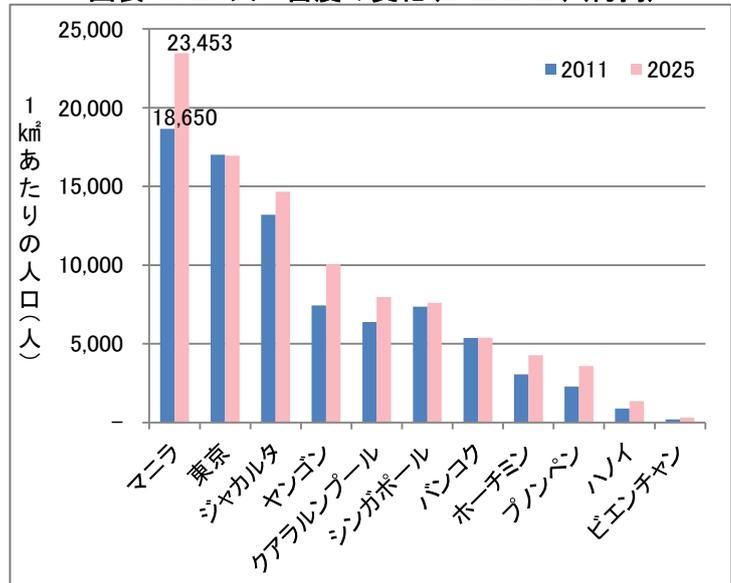
- ▶ 政府においてインフラ整備計画の立案や実行に移す能力のある人材を育成する。
- ▶ 民間資本を活用したインフラ整備（PPP スキームなど）を行うための制度改善を行う。

課題②：都市部の交通渋滞

2011 年時点でマニラの人口密度は、東京（17,010 人/km²）よりも高い 18,650 人/km²である。2025 年には 1.3 倍の 23,453 人/km²となり、ASEAN で最も人口密度の高い都市となる（図表 4-62）。

今後、中間層の増加に伴いさらに自動車が増加し、保有世帯の割合は 2013 年の 11.4% から 2025 年に 14.1% になる¹⁰。特にマニラ周辺に高所得者が多いため、マニラでは保有率の伸び以上に自動車の台数が増加する。そのため、都市における大量輸送機関の必要性が増す。しかし、マニラの LRT、MRT は 3 路線、総延長 48km¹¹（LRT・MRT 計）に留まる（図表 4-63）。

図表 4-62 人口密度の変化(2011-2025)(再掲)



(出所：UNHABITAT “State of the World’s Cities 2012/2013、各都市ホームページ”より調査団作成)

施策案

- ▶ マニラにおける大量輸送機関（LRT、モノレール、地下鉄）の整備を促進する。
- ▶ 郊外への鉄道延伸により、通勤圏を拡大させる。
- ▶ 駅を中心とする商業施設・住宅開発により大量輸送機関の利用を促進する。

図表 4-63 マニラの LRT, MRT 網



(出所：Philippine Maps <<http://www.maps.nfo.ph/manila-lrt-mrt-map-2/>> (2014 年 5 月 7 日アクセス))

¹⁰ Euromonitor

¹¹ JBIC (2013) 「フィリピンの投資環境」

課題③：電力供給不足

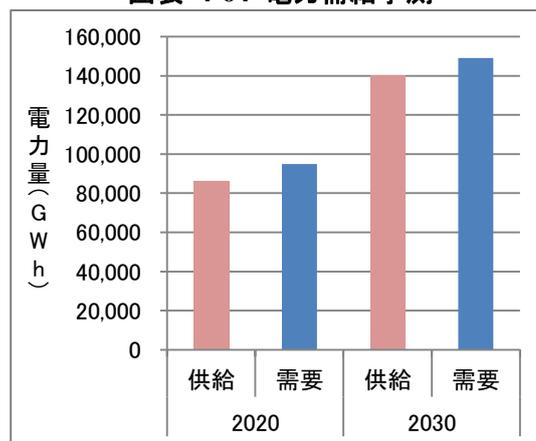
現在の発電能力では2016年以降、電力不足の状態に陥ると予測されている¹²。そのため、2030年までに7兆2,680億円（2013年の国家予算の約1.6倍）の投資が必要になる¹³。

また、ERIAの予測においても、2020年、2030年にかけて電力需要が供給を上回ると予測されている（図表4-64）。

施策案

- ▶ 高効率火力発電所の新設、改修によりエネルギー効率を高める。
- ▶ 競争環境の創出により、電力小売価格の値下げを促進する。

図表 4-64 電力需給予測



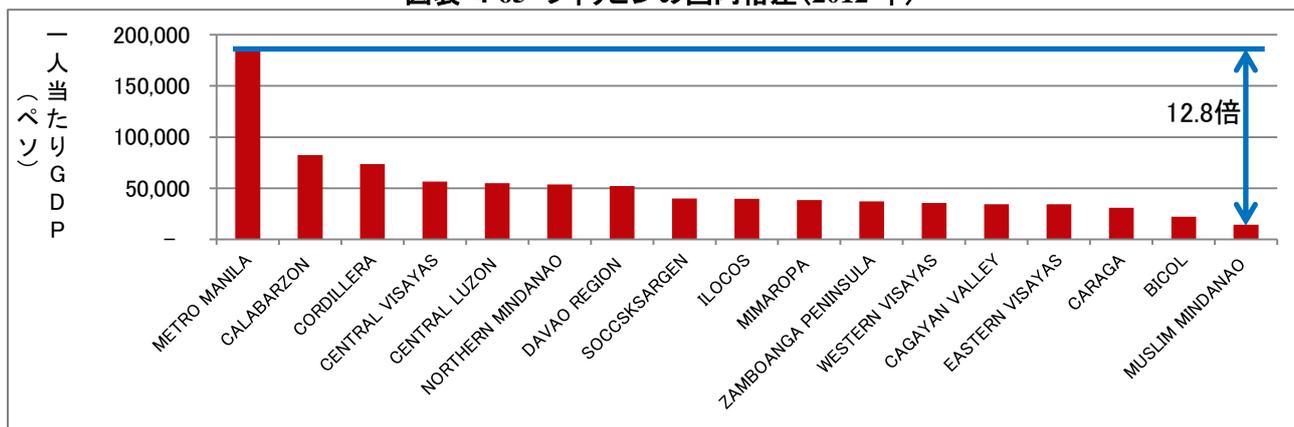
(出所:ERIA(2013),“Study on Effective Investment of Power Infrastructure in East Asia Through Power Grid Interconnection”より調査団作成)

課題④：国内所得格差

フィリピンでは国内格差が大きく、地域ごとのGDPであるGRDP(Gross Regional Domestic Product)は、最も高いマニラと最も低いミンダナオの間で約12.8倍の差がある（図表4-65）。さらに、2010年（11.8倍）からその倍率は拡大傾向にある（図表4-66）。相対的に所得が低い地域において、産業振興やセーフティネットを整備しなければ、さらに格差が拡大し、社会の不安定要素となりかねない。

ミンダナオでは、長年紛争による治安悪化が懸念され、企業による投資が低迷してきたが、2014年1月にフィリピン政府とモロ・イスラム解放戦線（MILF）との和平交渉が合意に達している。2016年にミンダナオに新自治政府が発足すると、投資環境整備が進み、地域格差は縮小に向かう可能性がある。

図表 4-65 フィリピンの国内格差(2012年)

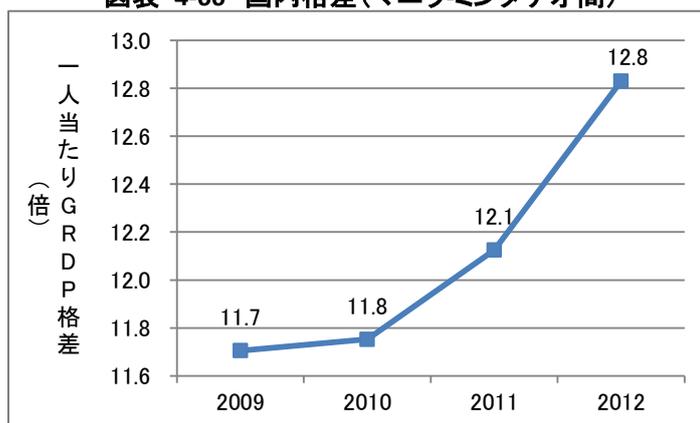


(出所：Philippine Statistics Authorityより調査団作成)

¹² Philippine Energy Plan 2012-2030

¹³ Sankei Biz 2013年3月7日、Department of Budget and Management「STATUS OF CY 2013 ALLOTMENT RELEASES As of August 31, 2013」より調査団算出

図表 4-66 国内格差(マニラ-ミンダナオ間)



(出所：フィリピン統計調整委員会“GRDP by region”より調査団作成)

施策案

- ▶ 中間層の増加により需要増加が見込まれる自動車や家電の生産拠点誘致により、農村部から都市部に流入する労働者を雇用する。
- ▶ 農村部での雇用を創出するため、需要の増加する農作物の栽培奨励や食品加工業の育成を行う。
- ▶ 和平合意内容を着実に実施し、ミンダナオ島における地域開発及び投資環境整備を行う。

課題⑤：貿易・投資環境整備の遅れ

「DoingBusiness2014」によると、フィリピンでは特に「ビジネス開始手続き」において評価が低く、189ヶ国中170位にある(図表 4-67)。フィリピンでは、「ビジネス開始手続き」として、15の手順に35日間を要する。3つの手順に2.5日しか要しないシンガポールと比べると、その煩雑さがわかる。

他にも、「納税」や「投資家保護」、「財産登記」などで評価が低く、雇用創出のために企業による投資を誘致するには、行政手続きの簡素化や制度整備が必要とされる。

図表 4-67 Doing Business ランキング

評価項目	2014	2013
1 ビジネス開始手続き	170	166
2 建設許可の取得	99	95
3 電気の使用	33	33
4 財産登記	121	119
5 クレジットの利用	86	126
6 投資家保護	128	127
7 納税	131	144
8 国境を越えた貿易	42	41
9 契約履行	114	112
10 支払不能問題の解決	100	164

(出所：世界銀行・国際金融公社(2013) “Doing Business2014 Economy Profile Philippines”)

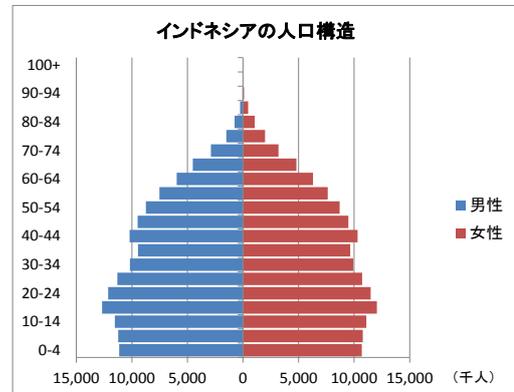
施策案

- ▶ 行政手続きや制度の簡素化・整備を実施できる人材の育成を行う。
- ▶ 行政機関における事務手続きの電子化を促進し、事務処理の効率化を図る。

(6) ASEAN4(グループ 1)：インドネシア

【基礎情報（2025年予測値）】

- GDP 総額：1兆8,823億ドル（域内第1位）
- 一人当たりGDP：6,713ドル（域内第5位）
- 総人口：2億82,011人（域内第1位）
- 生産年齢人口比率：69%
- 高齢化率：7.7%（高齢化社会）



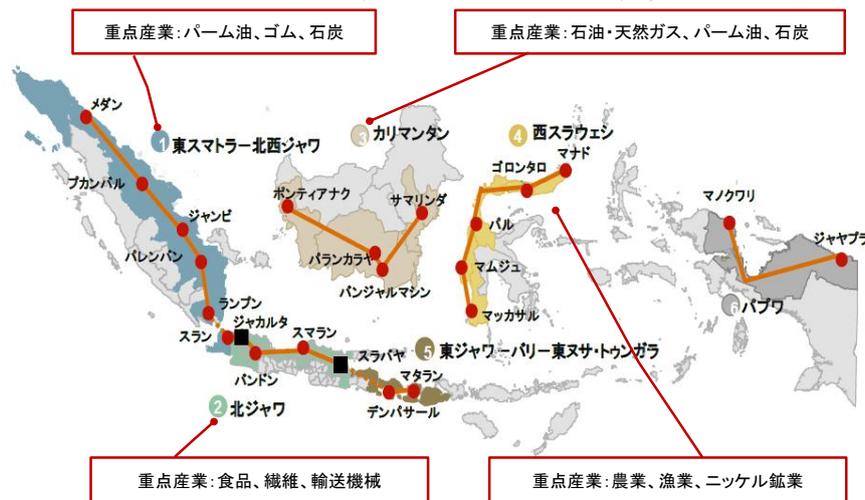
■2025年の最も現実的なシナリオ

【6つの経済回廊整備による地域経済の発展】

インドネシアは2025年に世界経済のトップ10入りを果たすことを掲げた長期成長プラン、「インドネシアの経済発展の加速・拡大のための基本計画（MP3E1）」を2011年に発表している。

本計画の中核を成すのは、世界的物流網への戦略的なアクセスの確立で、列島を走る6つの経済回廊（1.スマトラ、2.ジャワ、3.カリマンタン、4.スラウェシ、5.バリ-ヌサ・トゥンガラ、6.パプア-マルク）を整備し、地域経済発展へ向けたインフラ投資を行うことにある。2011年から2015年の15年間に想定されるインフラ・プロジェクトの投資額は最低4,000兆インドネシア・ルピア（4,350億ドル）と想定されている。これらの大規模なインフラ投資が計画通り実行されれば、豊富な生産年齢人口による生産能力と好調な内需を背景に、高い経済成長が達成されると見込まれる。

図表 4-68 インドネシア国内における6つの経済回廊の構想図



(出所：経済産業省「インドネシアの6つの国内経済回廊に関する長期発展計画」)

【サービス産業の成長】

＜消費規模の拡大、消費の高度化が進展＞

2025年には、全体の約7割強が中所得層（下位・上位中所得層）となり、特に上位中所得層の増加が顕著である（図表4-69）。低所得層から下位所得層への移行も進み、全体的に底上げされ消費規模が拡大することが見込まれる。

消費規模の拡大に加え、上位中所得層の増加に伴い、機能性に優れた高付加価値商品や高額耐久消費財、サービス市場も拡大することが期待される。図表4-70は、インドネシアの地域内総生産（GRDP：Growth Regional Domestic Product）の上位10地域を示している。人口集中が進み、かつ平均所得が最も高いジャカルタ特別州（DKI Jakarta）やジャワ島の主要都市部の成長が著しい。一般的に所得の増加は生活水準、購買力の向上だけでなく、消費者ニーズにも変化をもたらす。2010年には約4割いた低所得層は、2025年に半減し、1割に満たない上位中所得層は4.2倍に増加する。こうした所得の変化が、基本的な生活に必要な製品やサービス利便性、快適性を満たすものへ変化し、消費の高度化が進む。

図表 4-69 所得階層別人口の推移(2010-2025)



（注：以下各所得層の世帯可処分所得となる。

富裕層：年間 35,000 ドル以上

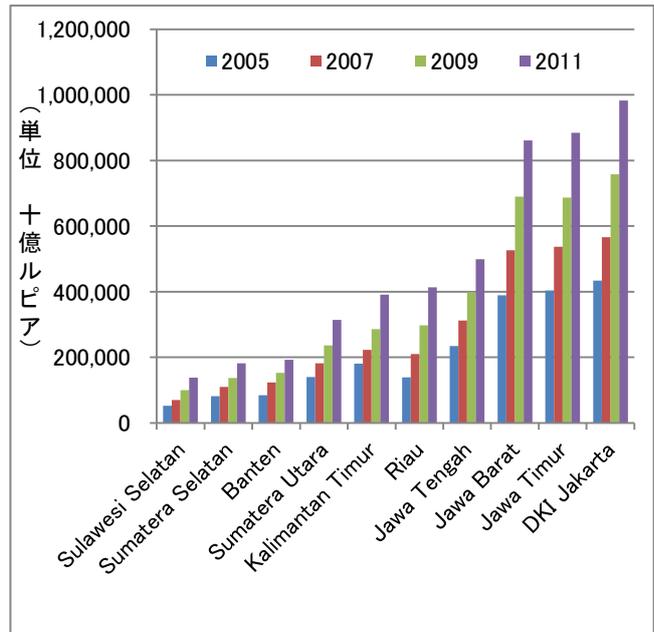
上位中所得層：年間 15,000 ドル以上 34,999 ドル以下

下位中所得層：年間 5,000 ドル以上 14,999 ドル以下

低所得層：年間 4,999 ドル以下

（出所：Euromonitor International 2014 より調査団作成）

図表 4-70 インドネシア地域内総生産(GRDP)



（注：GRDP 上位 10 地域を表示）

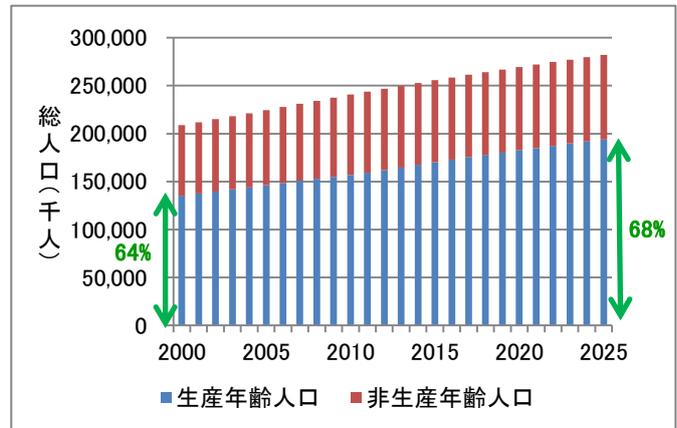
（出所：インドネシア統計局より調査団作成）

【自動車の生産・消費拠点として発展】

＜生産拠点を支える豊富な労働力＞

インドネシアの人口は2025年には約2億8,000万人に達し、ASEAN全体の約4割を占める。1970年から始まった人口ボーナス期は2026年まで持続するため、豊富な労働力が有効活用されることで経済を押し上げる期間が今後十数年は継続する。また、総人口の68%を生産年齢人口が占め、域内最大の生産年齢人口（約1億9,300万人）を擁することから、製造業の生産拠点としての優位性を高める（図表4-71）。

図表 4-71 生産年齢人口・非生産年齢人口の推移



(出所：国連経済社会局人口部(2012)。“World Population Prospects: The 2012 Revision”より調査団作成)

＜自動車市場の成長＞

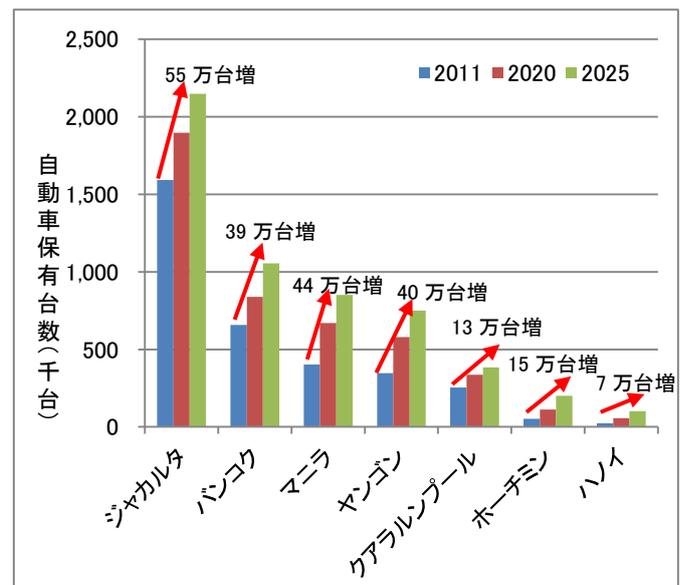
2025年には、インドネシアの総人口の約7割強が中所得層となることが予測されており、自動車購買層の増加による市場の拡大が見込まれる。ASEAN主要都市の自動車保有台数の予測値を見ると2011年から2025年にかけて、ジャカルタの自動車保有台数は55万台増加し、その数は2011年のマニラ1都市分に匹敵する（図表4-72）。

また、インドネシア政府は2013年より、低価格・低燃費車両に対する減税政策（LCGC政策）を実施しており、インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）は、LCGC（Low Cost Green Car）の販売台数が2013年の5万1,180台から2014年は10万台に拡大するとの見通しを示している¹。

各国自動車メーカーによる生産ラインの新規導入は既に始まっており、同国の自動車市場において95%のシェアを持つ日本車では、ホンダやスズキが2014年に新工場を稼働させるほか、

ダイハツは2015年に新ラインを工場に導入、トヨタも2016年にエンジン新工場を稼働させる計画である²。2025年に向けて拡大する中所得層やモータリゼーションの進展、減税政策等によりインドネシアの自動車市場は、消費・生産拠点として更に成長することが見込まれる。

図表 4-72 都市別自動車保有台数予測(再掲)



(出所：UNHABITAT “State of the World’s Cities 2012/2013”、国連経済社会局人口部 “World Population Prospects: The 2012 Revision”、日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトック 2013」より調査団作成)

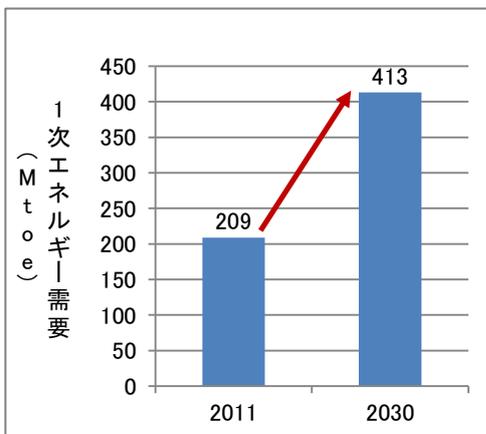
¹ <http://www.gaikindo.or.id/> (2014/2/6 アクセス)

² 各種報道資料を参照

【低環境負荷を重視したエネルギー構造へ変化】

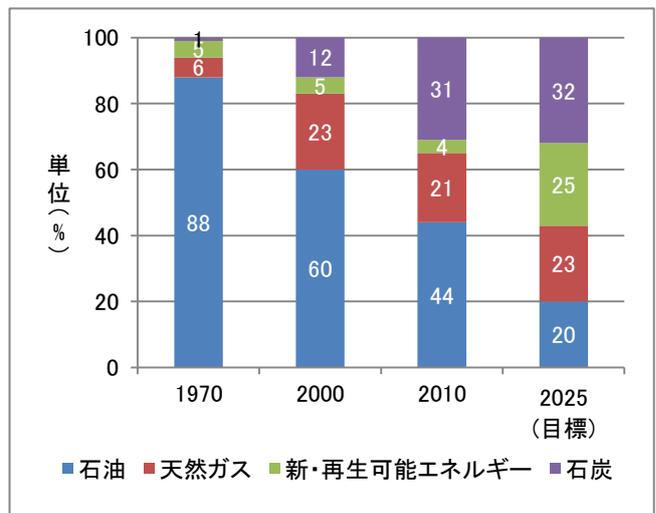
内需の拡大に伴い、インドネシアのエネルギー需要は今後 2030 年までに約 2 倍に増加することが予測されている（図表 4-73）。また、同国政府は、ヴィジョン 25/25 にて、輸入に転じた石油からの依存脱却、新・再生エネルギーの拡大を図る方針を掲げている。具体的には、2010 年に全体の 4%であった新・再生可能エネルギーを 2025 年までに 25%に、60%であった石油を 1/3 の 20%に削減する数値目標を設定している（図表 4-74）。特に再生可能エネルギーの中でも地熱に関しては、海外からの資金と技術を積極的に受け入れる姿勢を示しており、世界銀行のクリーンテクノロジー基金からの 4 億ドルの支援基金³を獲得している。2025 年に向け今後も投資誘致が促進されることにより、低環境負荷重視型のエネルギー源構造への変革が進むと考えられる。

図表 4-73 インドネシアエネルギー需要の推移(2011年-2030年予測)



(出所：日本エネルギー経済研究所「Asia/World Energy Outlook2013」より作成)

図表 4-74 インドネシアの1次エネルギー源の推移及び2025年の目標



(出所：Energy Efficiency and Conservation Clearing House Indonesia, Vision25/25 より調査団作成)

³ Climate Investment Funds(2010). Clean Technology Fund Investment Plan for Indonesia

■現実的シナリオに対する課題と施策案

インドネシアが今後安定的な成長を遂げるためには、国内所得格差、都市部の交通渋滞、急激な賃金水準・教育水準の低さ、物理的・制度的インフラ整備の遅れといった課題に対する施策が必要となる。

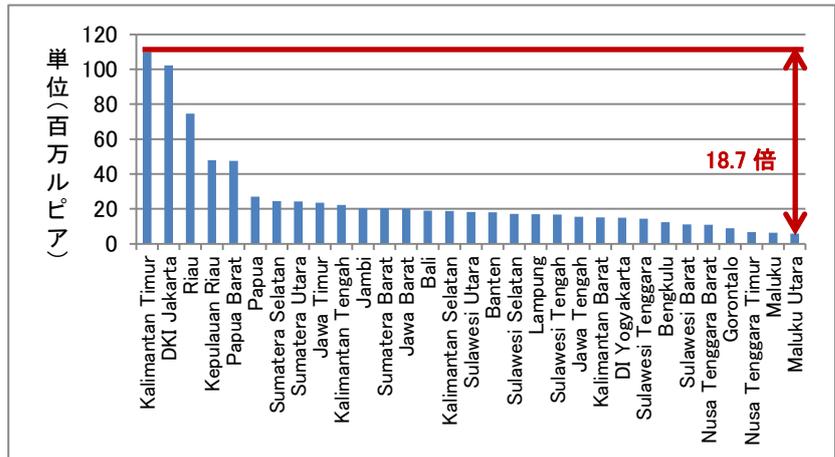
課題①： 国内所得格差

旺盛な内需がインドネシア経済を牽引する一方、国内格差は拡大傾向にあり、社会不安の醸成に繋がる可能性がある。地域別の一人当たり GRDP で比較すると、Kalimantan Timur と Maluku Utara を比較するとその差は 18.7 倍に及ぶ（図表 4-75）。

また、インドネシア国内のジニ係数は 2008 年から上昇傾向にあり、耐久消費財が売れる 3,000 ドルを超えた 2011 年を境に 40 を上回っている（図表 4-76）。

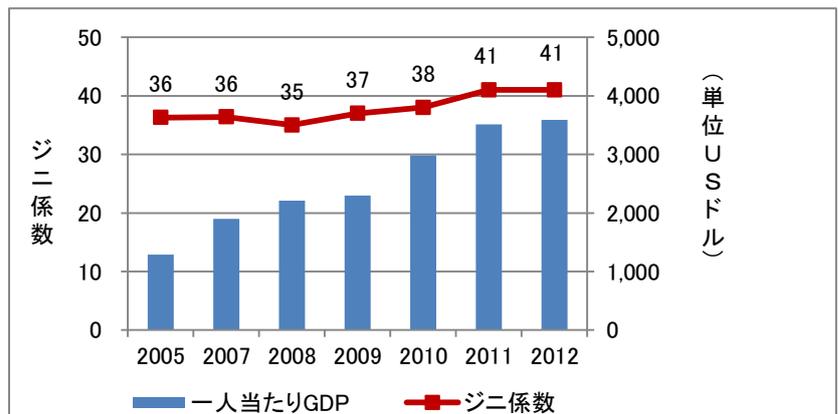
一般的にジニ係数が 40 を上回ると社会騒乱が起きる警戒ラインであると認識されている。今後インドネシア国内において格差が拡大した場合、抗議デモやストライキ、暴動に発展する可能性もあるため地方が国の経済発展から取り残されることのないよう、都市-地方間のコネクティビティの強化、産業振興などの格差是正対策を図る必要がある。

図表 4-75 インドネシア域内総生産（一人当たり GRDP）（2012）



（出所：インドネシア統計局より調査団作成）

図表 4-76 一人当たり GDP・国内ジニ係数推移



（出所：インドネシア統計局（ジニ係数）、IMF（一人当たり GDP）より調査団作成）

施策案

- 都市部と地方のコネクティビティを強化する。都市-地方間の基幹道路の整備や地方のインフラ整備（電力インフラ・工業団地誘致等）により、地方を都市部の生産ネットワークに取り込む。
- 一人当たり GRDP が低い地域の産業振興、インフラ整備を実施するため、エネルギー補助金で削減された費用を活用する。

課題②:都市部の交通渋滞

ジャカルタをはじめとする都市部では交通渋滞が慢性化しており、現在都市交通整備計画が進められているが、都市交通整備が都市化の進展や自動車の増加に間に合わない可能性がある。

インドネシアでは2025年には都市化率が58%となり、地方人口を上回り都市部への人口集中が予測されている。また、インドネシアの一人当たりGDPは耐久消費財の売れ行きが加速するとされる3,000ドルを2011年から超えているため、所得の上昇に伴い自動車保有率は2011年時点の4人に1台⁴から更に増加することが見込まれる。

しかし、増加する交通需要に対し、交通需要マネジメントのノウハウや人材が不足⁵していることも交通渋滞を慢性化させる一因となっており、交通渋滞による都市の物流機能の低下が、産業発展の阻害要因となりかねない。

また都市部における物流機能の未整備は、消費者にとっても消費やサービスへの妨げになる。サービス業では日本企業を含む外食サービスやコンビニエンスストアの進出が目立つが、要冷施設をはじめとするコールドチェーンの普及の遅れが深刻な課題として挙げられている⁶。都市部を中心に食の多様化、高度化は既に進んでおり、今後生鮮食品、食の安全に対する需要は所得水準の上昇に伴い更に進むと考えられる。現在インドネシア全域で展開するコールドチェーン物流企業は存在せず、各社とも独自のコールドチェーンを構築する必要があるため⁷、外資系小売企業の現地参入の足枷になるだけでなく、消費者の高まる需要も満たすことも困難になると言える。

インドネシアが内需を活かして更に成長するためには、「都市部の交通渋滞」に対する施策を講じる必要があるとなる。

施策案

- ▶ 交通需要マネジメントの導入・定着化及び人事育成を推進する。
- ▶ 公共交通の拡充による代替交通を整備する。

⁴ 一般社団法人 日本自動車工業会

⁵ 経済産業省(2011年)「平成23年度 民活インフラ案件形成等調査」

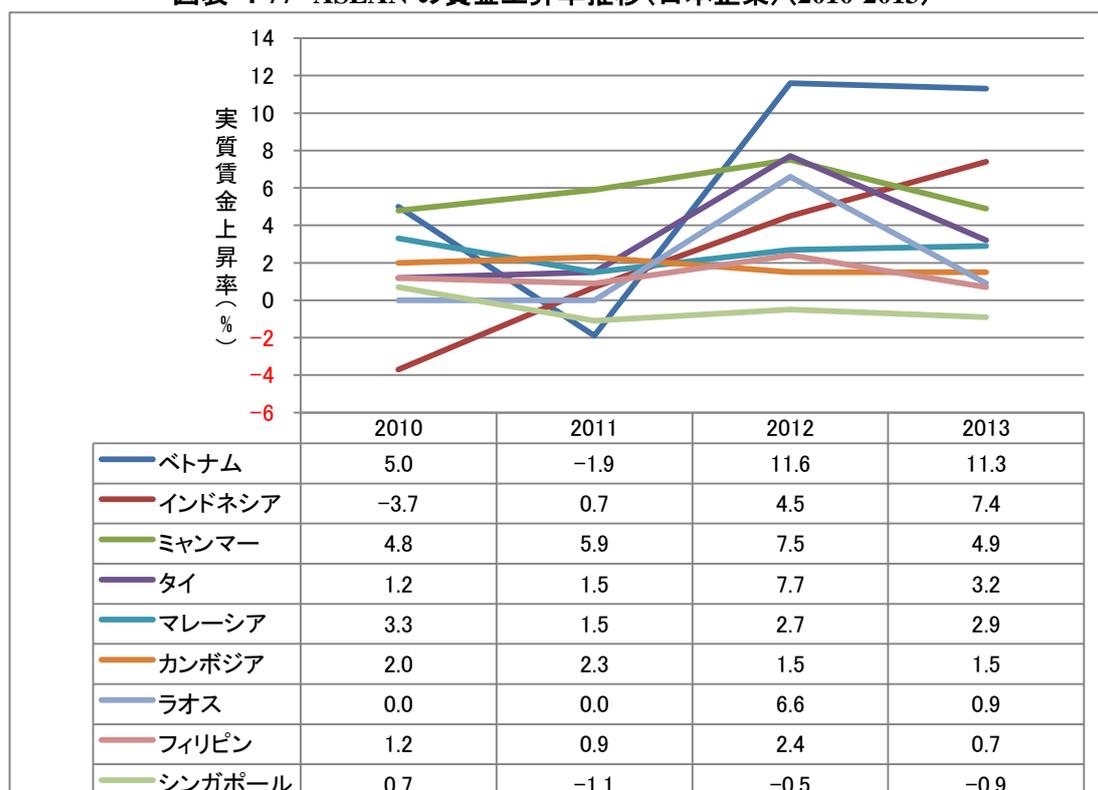
⁶ 有識者ヒアリング：大手コンビニエンスストア役員 2013年10月23日実施

⁷ JETRO 「流通外観・インドネシアの物流事情レポート」

課題③：急激な賃金水準・教育水準の低さ

ASEAN 域内では、タイプラスワンのように賃金格差を利用した生産工程の国際分業が進展しており、賃金水準の低さは、生産拠点、輸出拠点としての競争力となる。図表 4-77 は ASEAN に進出する日本企業の最低賃金をまとめたものである。インドネシアは 2012 年以降上昇傾向にあり、2014 年も引き上げられることが既に決定している。最低賃金が最も高いジャカルタ特別州においては、2013 年の約 220 万ルピアから 2014 年には約 240 万ルピアに引き上げられ、前年比は 11% 増となる⁸。2013 年には、労働組合連合が主導し、前年比 50% 引き上げを求め大規模デモが全国で実施されており、こうした動きは今後も賃金上昇圧力になりうる。

図表 4-77 ASEAN の賃金上昇率推移(日本企業)(2010-2013)



(出所:JETRO「アジアにおける新しい産業集積の状況 2013 年 9 月」より調査団作成)

賃金上昇は今後も避けられないものであり、賃金上昇に見合うこと労働力の質を確保することが、同国の労働市場における国際競争力を維持するためにも重要となる。しかし、インドネシアの特徴として、高等教育の割合が ASEAN4 の中で最も低い水準であり、将来的にマネージャークラスや上流工程部門の人材が不足することが、国際応用システム分析研究所 (IIASA : International Institute for Applied Systems Analysis) の予測データ⁹から想定される。

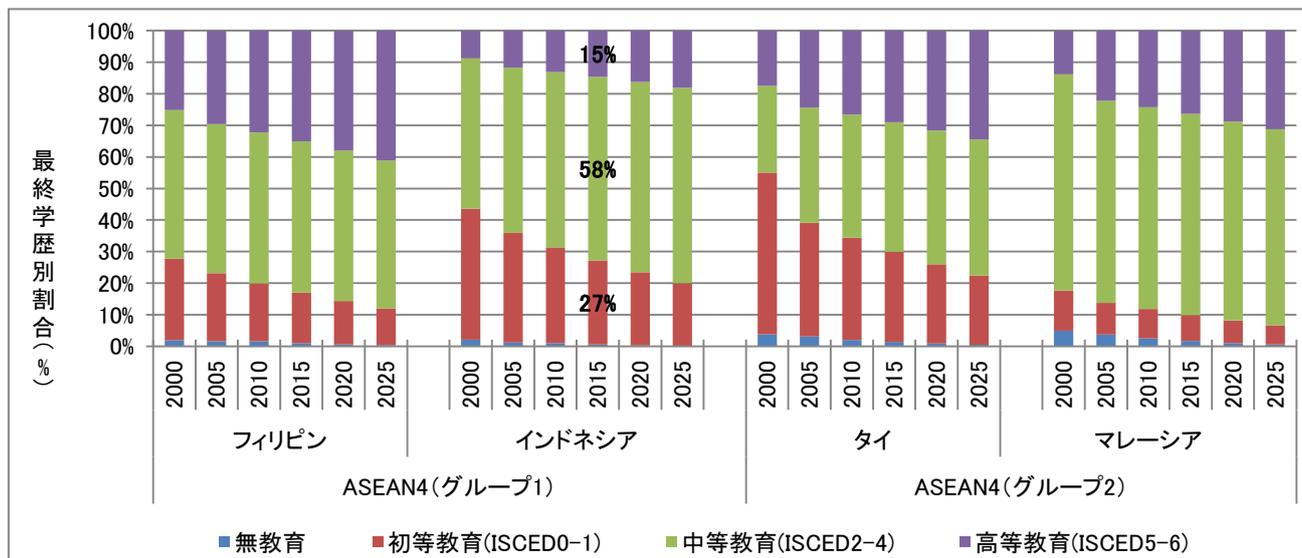
2015 年時点で 25 歳から 29 歳に占める高等教育修了者の割合は 15% であり (図表 4-78)、彼らが 35 歳から 39 歳になる 10 年後の 2025 年には、マネージャークラスや上流工程部門の人材が全体の 15% に満たないということが予測データから言える。初中等教育を見ると、2015 年時点で全体の約 85% を占めるため、

⁸ JETRO 藤江秀樹「通商弘報」2013 年 11 月 12 日

⁹ 25 歳から 29 歳を対象に、2025 年までの教育水準を最終学歴別に試算 (2000 年までは実績値)

2025年の労働市場における35歳から39歳人材の85%は、最終学歴が初中等教育修了者と言える。本予測データは世界の平均的な学力水準の向上スピードを基に試算されているため、インドネシアの今後の学力水準の向上スピードとは多少の乖離があることを踏まえる必要があるが、賃金は今後も上昇することが予測されていることから、生産・輸出拠点としての競争力を維持するためにも、教育へのアクセス、質の向上を図り、質の高い人材を育成する必要がある。

図表 4-78 25-29歳の人口における最終学歴別割合



(出所：IIASA “Projection of populations by level of educational attainment, and, age and sex for 120 countries for 2005-2050” 2010年9月より調査団作成)

施策案

- 貧困層や農村部、島嶼部の教育アクセスを向上させるため、ITを利用した遠隔教育の普及及びそのためのICTインフラ整備を促進する。
- 基礎教育レベルの底上げのための内外教育専門家による基礎教育向上プログラムの作成及び導入促進を行う。
- 高等教育機関の質の向上のための海外教育機関との連携を推進する。

課題④：貿易・投資環境整備の遅れ

貿易政策面では、2010年以降、輸入の増加に直面した産業界の要望を受けて、貿易救済措置（冷延鋼板など）、輸入ライセンス再取得による輸入規制の強化、強制規格の導入など保護主義的な措置が導入されている。FTAについても慎重論が高まっており、他のASEAN主要国と異なりTPPへの参加を明確に否定している。こうした貿易自由化への慎重な姿勢は、企業の投資意欲を減退させる要因となり、インドネシアが今後生産拠点・輸出拠点として成長する上の足枷と成りかねない。また、インドネシアにおける貿易手続き上の問題点として、「通関手続きにおける作業の遅れ」や「属人的な業務」が課題として挙げられている¹⁰。通関業務の遅れは、結果的に物流コストの増加に繋がり、貿易相手国としての競争力の低下に繋がる。

施策案

- ▶ 他TPP加盟国よりも魅力的な投資優遇制度の整備をすることで、企業の投資誘致を促進する
- ▶ 通関手続きの効率化に向けた業務改善及び職員への教育を行い、業務運用のモニタリング体制を構築する。

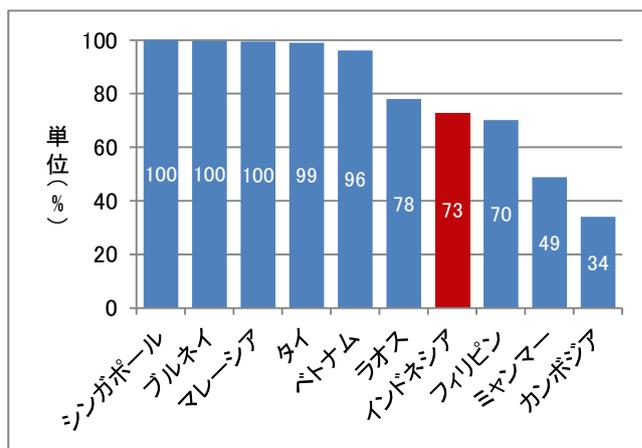
課題⑤：物理的インフラの未整備

インフラ整備の遅延は、物流コストを引き上げる要因となるため、企業の投資意欲の低下に繋がりがかねない。今後インドネシアが生産・輸出拠点としてさらに発展するためには、電化率の低さ、電力契約の手続き（電力の契約手続きに時間がかかり、DoingBusiness2014では、189ヶ国中121位）、道路インフラ、港湾設備の未整備といった課題が経済発展の障壁となる。

インドネシアの電化率は、一人当たりGDPがインドネシアよりも低いラオス、ベトナムよりも低く、2011年時点では73%に留まっている（図表4-79）。

また、主要都市を結ぶ高速道路が限られているため、物流トラックやバス、一般車両が特定の道路に集中するといった問題を抱えている。道路整備が進まない背景には、道路建設に必要な土地収用が法律上困難であることや、住民への補償金支払い交渉の難航といった事が挙げられる。ジャカルタ郊外のスカルノ・ハッタ国際空港と住宅地を結ぶ6兆ルピア（約500億円）規模の高速道路の建設計画においても、渋滞解消が期待される一方で、土地収用が難航している事例もある¹¹。また、6つの経済回廊の開発計画については、第1期投資額4,000兆ルピアの6割が外資を含む民間投資となっているが、投資優遇制度は依然乏しいため、民間投資を動員できるだけの投資計画や環境の構築が進まず、開発計画が遅延す

図表 4-79 各国の電化率(2011)



（出所：世界銀行“World Development Indicators”より調査団作成）

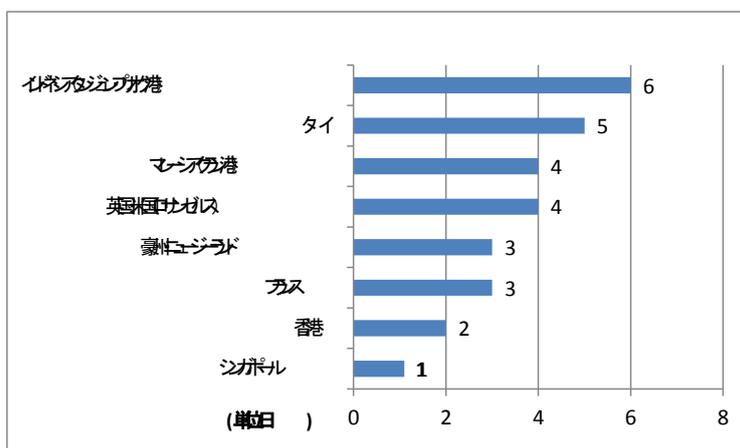
¹⁰ JETRO (2013) “ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情”

¹¹ 日本経済新聞 2012年10月29日記事より

る可能性がある。

なお、港湾施設においては、インドネシア最大の国際港であるタンジュン・プリオク港の整備不足が課題として挙げられる。インドネシアの貨物滞留時間は平均 6 日であり、他国と比較しても滞留時間が長い（図表 4-80）。また港湾深度不足、埠頭施設や荷役設備の未整備、不規則な配線計画による港湾渋滞の慢性化等¹²の課題が挙げられ、港湾設備が現状のままでは、経済成長の足枷となることが明らかである。

図表 4-80 貨物の滞留時間比較(2011)



(出所:Prakarsa, No10, April 2012)

こうした状況を踏まえ、今後インドネシアが内需の拡大や豊富な労働力を活かし更に成長するためには、以下の施策を講じることが必要となる。

施策案

- 土地収用に関する法制度の整備・見直しを推進する。
- 民間投資を動員できる投資計画の策定、投資優遇制度を拡充し投資環境を整備する。
- PPP を活用した持続可能な資金源確保、運用面でのガイドライン、標準化書類の整備を推進する。

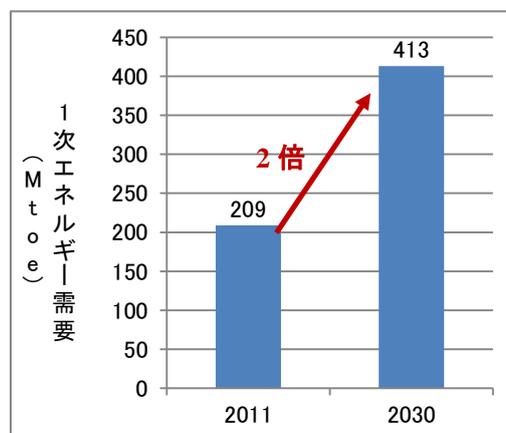
課題⑥：エネルギー補助金による財政負担

インドネシアのエネルギー需要は 2011 年から 2013 年にかけて、約 2 倍に増加することが予測されている（図表 4-81）。

こうしたエネルギー需要の増加に対し、増産だけでなく、エネルギー効率を向上させる必要があるが、省エネルギーに対する技術不足や推進のための優遇措置、補助制度等が未整備である。

また、インドネシアでは、これまで燃料の実際のコストと小売価格（固定）の差額を補助金で補うことで小売価格を低く抑えていたため、2012 年には GDP 支出額の約 3 割がそれらの燃料、電力エネルギーの補助金に充てられている（図表

図表 4-81 1次エネルギー需要予測(再掲)



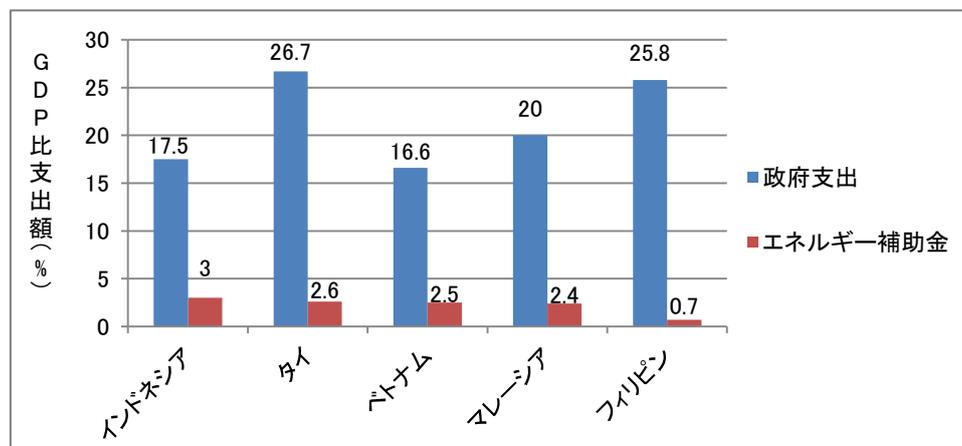
(出所：日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトック 2013 より調査団作成」)

¹² JETRO (2013) ” ASEAN・メコン地域の最新物流・通関事情”

4-82)。しかし、人口増加や所得向上に伴うエネルギー需要の増加を受け、財政を圧迫することが指摘されていた。そのため、同国政府は2013年6月に年間の補助金予算200億ドル（約2兆1000億円）を削減するため、ガソリン価格を44%引き上げている。長期的には財政健全化の一手として歓迎されるが、短期的には物流コストの上昇や従業員の賃金引き上げ要求に繋がりがねない。また燃料費引き上げにより貧困層への負担が増大する可能性もある。そのため、国内での反発や圧力により政策を維持することが困難になりかねない。

今後も継続的な経済成長を遂げるためには、「エネルギー効率」課題や、「エネルギー補助金削減政策の維持」に対して、以下の施策を講じる必要がある。

図表 4-82 エネルギー補助金の現状(2012年)(再掲)



(出所：IEA(International Energy Agency) “World Energy Outlook”、ADB Database より調査団作成)

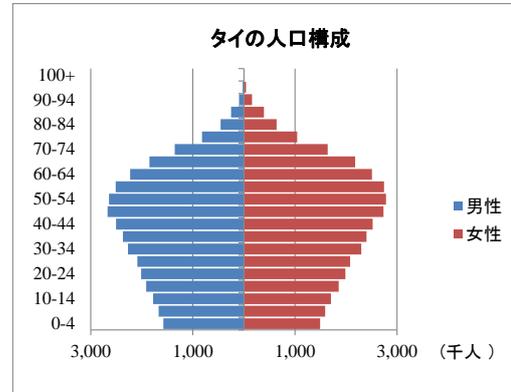
施策案

- エネルギー多消費部門（産業部門）における省エネルギー投資・技術導入のための投資制度、導入における優遇制度整備を行う。
- エネルギー補助金削減政策を今後も維持し、削減したエネルギー補助金をインフラや教育など成長の押し上げに繋がる公共支出に充当する。
- エネルギー補助金削減による貧困層への負担を軽減するための社会保障支援策を整備する。
- 増加するエネルギー需要に対し、国内の電力安定供給を図るため、エネルギー源多様化のための設備投資を誘致し、海外からの技術者受入れ制度を整備する。

(7) ASEAN4(グループ 2) : タイ

【基礎情報 (2025 年予測値)】

- GDP 総額 : 6,908 億ドル (域内第 2 位)
- 一人当たり GDP : 9,734 ドル (域内第 4 位)
- 総人口 : 約 6,790 万人 (域内第 4 位)
- 生産年齢人口比率 : 69.4%
- 高齢化率 : 16.1% (高齢社会)



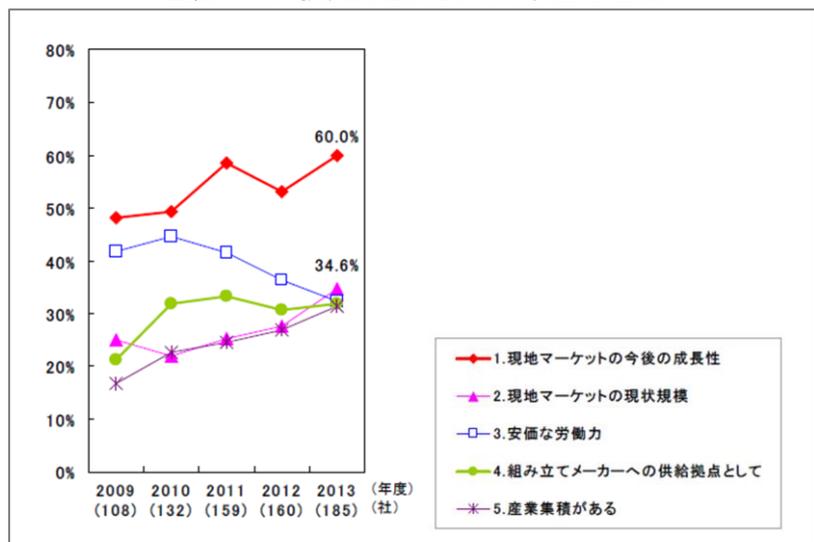
■ 2025 年の最も現実的なシナリオ

【産業集積が周辺国に拡大】

タイは ASEAN 随一の産業集積地となっており、自動車生産は域内 1 位¹となっている。

JBIC が日本企業に行った調査²では、中期的 (今後 3 年程度) な有望事業展開先国として、タイがインドネシア、インドに次ぐ 3 位に挙げられている。また、有望な理由として、安価な労働力への期待は減少しているものの、「現地市場の今後の成長性」や「現地市場の現状規模」、「産業集積がある」などの理由が増加している (図表 4-83)。つまり、マーケットや産業集積の存在がさらなる投資を呼び込み、さらなるマーケットや産業集積の拡大に繋がる好循環が発生していると考えられる。

図表 4-83 投資先としてタイが有望な理由



(出所 : JBIC(2013)「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」)

近年では、製品の現地化のための R&D 拠点が増加しており、より高度な人材が必要とされる分野においても投資が増加すると見込まれる。

¹ JETRO (2013)「2012 年世界主要国の自動車生産・販売動向」

² JBIC (2013)「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」

タイ政府は周辺国（ラオス、カンボジア、ミャンマー）との連結性を高めることで、労働力不足を補い、産業集積を拡大し、自国にはより高度な産業を集積させる方針を示している（図表 4-84）。政情の不安定化や自然災害等がなければ、インフラ整備により産業集積地が拡大すると考えられる。

図表 4-84 タイの広域インフラ整備計画



（出所：NESDB (National Economic and Social Development Board) (2012)“Thailand’s Infrastructure Development Plan and Opportunities”）

【消費市場が拡大】

タイの消費市場は、国民の可処分所得が増加するのに伴い拡大が見込まれる。Euromonitor の予測では、2013年から2025年にかけて、約2.3倍に拡大すると予測されている。耐久消費財の販売も増加が見込まれ、例えば自動車所有率は2013年の16.8%から2025年には19.7%に増加する³。また、消費者向けサービス（外食や金融、ヘルスケア等）についても成長すると考えられる。

■現実的シナリオに対する課題と施策案

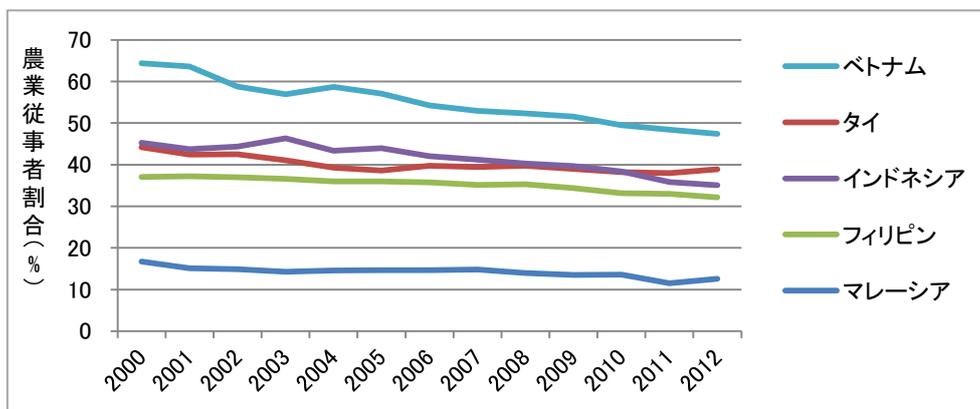
2025年において、タイが産業集積の中心国としてさらに成長を遂げるには、「産業構造の固定化」、「農業生産性の低さ」、「労働者の不足」、「急激な賃金上昇」、「エネルギー補助金による財政負担」、「電力供給不足」、「国内所得格差」、「国内教育格差」といった課題に対する施策が必要となる。

³ Euromonitor

課題①：産業構造の固定化・農業生産性の低さ

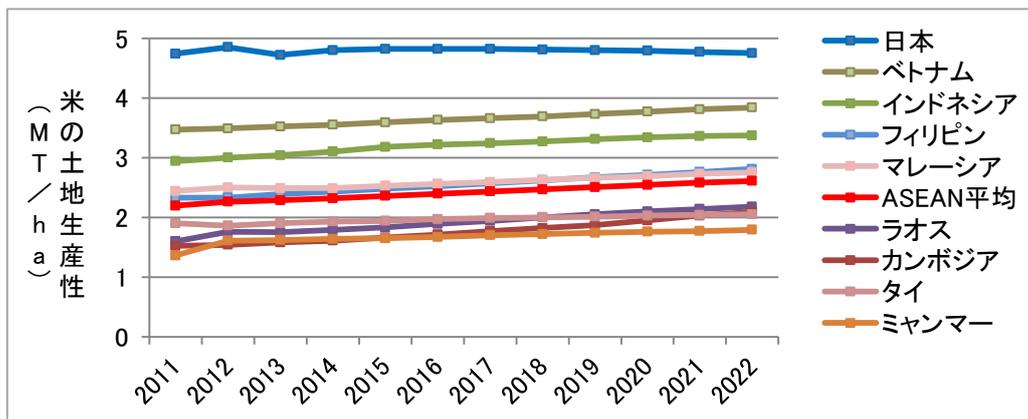
一般的には、ペティ=クラークの法則の通り、経済成長に従い農業セクターから製造業、サービス業へと労働力が移動する。しかし、タイにおいては、農業就業人口の割合が2005年以降、40%前後を推移しており、低下していない（図表 4-85）。タイは中国、インド、インドネシア、ベトナムに次いで世界第5位の米生産国であるが⁴、米の生産性は低い（図表 4-86）。一方で、特に製造業の企業にとっては労働者の不足が喫緊の課題となっている⁵。生産性の向上は、より少人数での農業生産を可能とし、製造業、サービス業への労働移動に繋がる可能性がある。課題の背景には政治的な要因もあり解決は容易ではないが、労働者が製造業・サービス業に移動することは、両産業における労働者不足の解消に繋がり、経済成長率を押し上げる。

図表 4-85 1次産業従事者の割合



(出所：ADB(2013) “Key Indicators for Asia and the Pacific”より調査団作成)

図表 4-86 米の土地生産性予測



(出所：ADB (2012), “ASEAN and Global Rice Situation and Outlook”)

施策案

- 農産物の買い取りによる農業支援ではなく、生産性の改善や需要の増加が見込まれる産品への転作支援を実施することで、余剰労働力創出・成長分野への移動を促す。

⁴ FAOSTAT

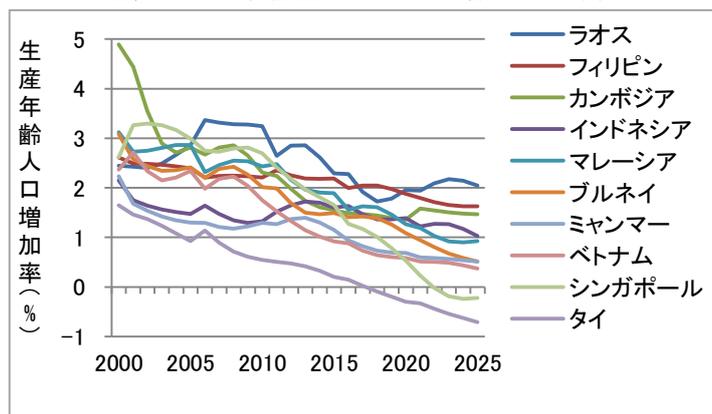
⁵ JETRO (2013) 「激変する東アジアの労働・雇用環境と政府・産業界の対応」

課題②：労働者の不足・急激な賃金上昇

タイの生産年齢人口は2018年から減少が予測されている（図表 4-87）。仮に2008年から2012年のペースで雇用者が増加した場合、労働者⁶の増加が追い付かず、労働者不足に陥ると予測される（図表 4-88）。その場合、労働者不足により労働需給がひっ迫し、賃金上昇圧力が高まる可能性がある。

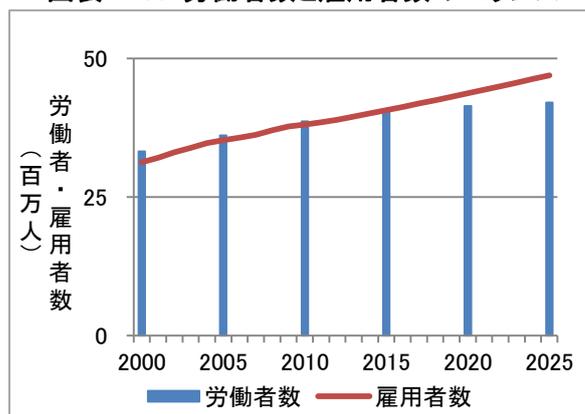
また、タイでは労働投入による経済成長を期待できなくなることから、タイ政府は全要素生産性の向上による経済成長を目指している⁷。しかし、ADBは全要素生産性の伸び率が2011年以降、2000年から2007年と比べて低下すると予測している（図表 4-89）。全要素生産性の伸びを促す施策を講じなければ、タイの経済成長率は鈍化する可能性がある。

図表 4-87 各国生産年齢人口増加率(再掲)



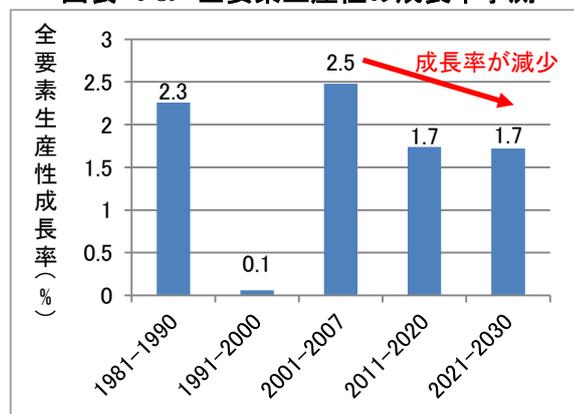
(出所：国連経済社会局人口部(2012)。“World Population Prospects: The 2012 Revision”より調査団作成)

図表 4-88 労働者数と雇用者数のバランス



(出所：国連経済社会局人口部、ADB “Key Indicators for Asia and the Pacific 2013”, UN ESCAP database より調査団作成)

図表 4-89 全要素生産性の成長率予測



(出所：ADB (2010)“Economic Growth in Asia: Determinants and Prospects”より調査団作成)

施策案

- ▶ 企業や大学等が連携し、専門人材を育成する教育・研修機関を創設・運営する。
- ▶ 全要素生産性の向上に繋がる業種については、外国人事業法の緩和を行う。
- ▶ 日泰工科大学を拡充・強化により、産業技術専門家をより多く輩出する。

⁶ 15歳以上人口（国連人口部中位推計値）に2012年の労働参加率（ADB Key Indicators）を積算した。

⁷ 第11次国家経済社会開発計画

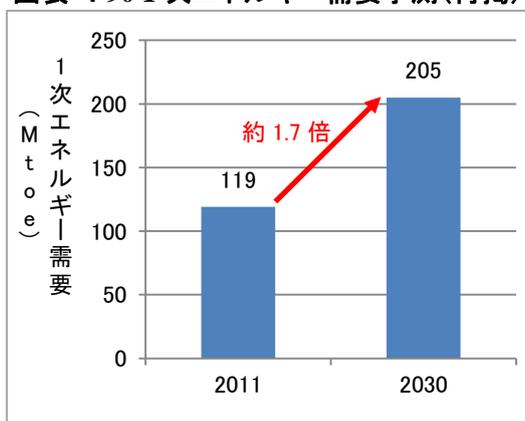
課題③： エネルギー補助金による財政負担、電力供給不足

タイの1次エネルギー消費量は2011年から2030年にかけて約1.7倍に増加すると予測されている(図表4-90)。エネルギー源としては、天然ガスや石炭の割合が高まるが(図表4-91)、タイは両資源の純輸入国で、輸入量は増加傾向にある(3章「エネルギー」参照)。両資源の国際価格はEIAによると上昇が予測されており、タイのエネルギー調達コストは増加が見込まれる(3章「エネルギー」参照)。

タイ政府は国内でのエネルギー価格を抑えるため、補助金を支出している。エネルギー補助金がGDPに占める割合はインドネシアに次いで高く、政府支出がGDPに占める割合と比較すると、政府支出の約10%をエネルギー補助金が占めていることになる。今後エネルギー需要が増加することを踏まえると、エネルギー補助金による財政負担の増加が懸念される(図表4-92)。

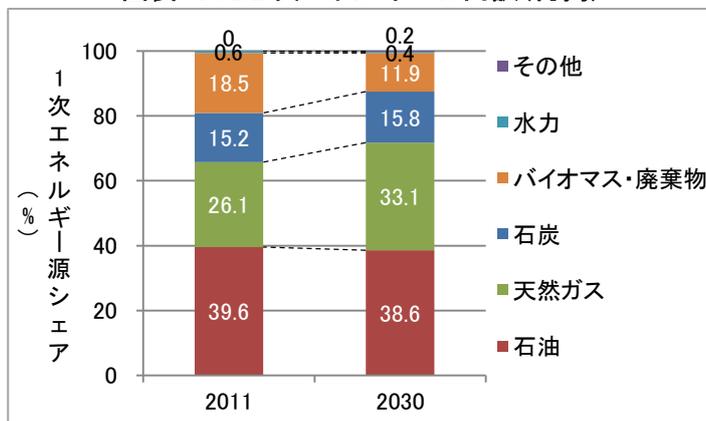
また、電力についても需要が供給量を上回ると予測されており、周辺国から輸入するか、発電所の増設が必要とされるが、大型の発電所建設には環境への影響から反対運動により建設が困難となるケースが発生している⁸(図表4-93)。

図表 4-90 1次エネルギー需要予測(再掲)



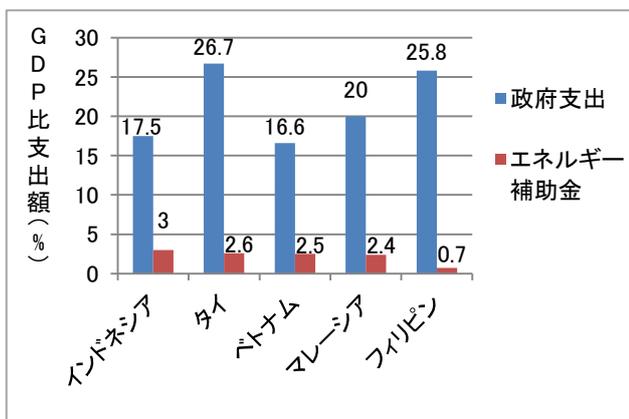
(出所：日本エネルギー経済研究所(2013)「アジア/世界エネルギーアウトック」より調査団作成)

図表 4-91 1次エネルギーの内訳(再掲)



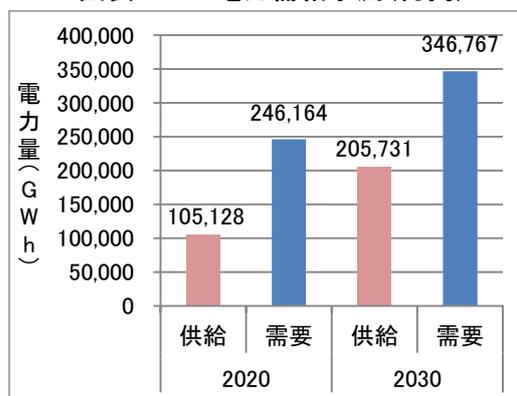
(出所：日本エネルギー経済研究所(2013)「アジア/世界エネルギーアウトック」より調査団作成)

図表 4-92 エネルギー補助金の現状(2012年)(再掲)



(出所：IEA(International Energy Agency)“World Energy Outlook” ADB Database より調査団作成)

図表 4-93 電力需給予測(再掲)



(出所：ERIA(2013)“Study on Effective Investment of Power Infrastructure in East Asia Through Power Grid Interconnection”より調査団作成)

⁸ JBIC (2012)「J-POWER (電源開発)、タイにおける発電事業をさらに強化・拡大：ノンセン ガス火力発電所建設開始」

施策案

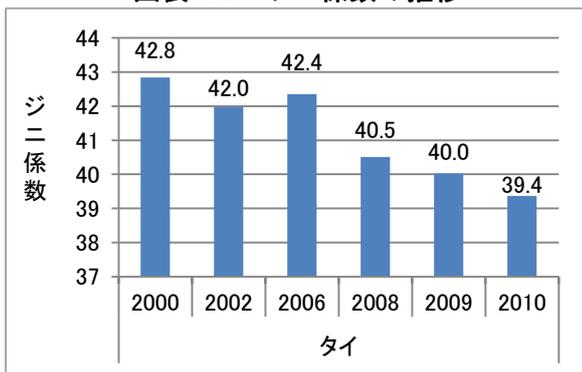
- ▶ 省エネ技術の導入促進や再生可能エネルギーの導入により、天然ガス・石炭への依存度を軽減する。
- ▶ 大型発電所の建設に際し、必要とされる住民対策を規定し、遵守されている場合は建設を進める権利を与える。

課題④：国内所得格差・国内教育格差

ジニ係数は減少傾向であるが（図表 4-94）、地域格差は 2009 年以降拡大傾向にある（図表 4-95）。多くの国民の所得が増加する一方、成長から取り残された地域が存在していると考えられる。特に東北部において一人当たり GRDP が低い傾向がある（図表 4-96）。

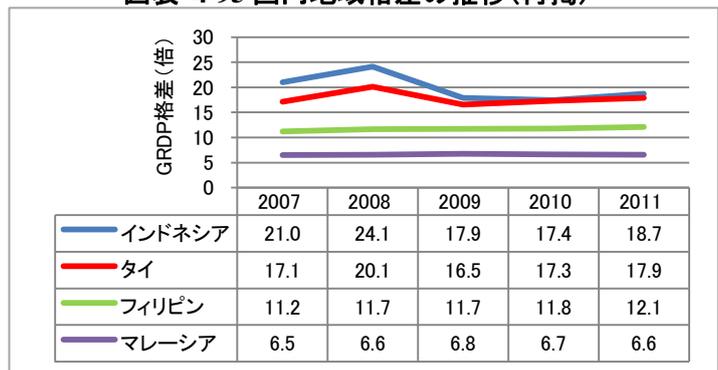
教育について最終学歴別の割合を ASEAN4 各国と比較すると、無教育・初等教育である割合が最も高い一方、高等教育である割合もフィリピンに次いで高くなると予測されている（各年において最終学歴が確定していると考えられる 25-29 歳のデータを抽出）。つまり、最終学歴において、低学歴者と高学歴者に二分化される傾向が他国よりも強いと言える（図表 4-97）。

図表 4-94 ジニ係数の推移



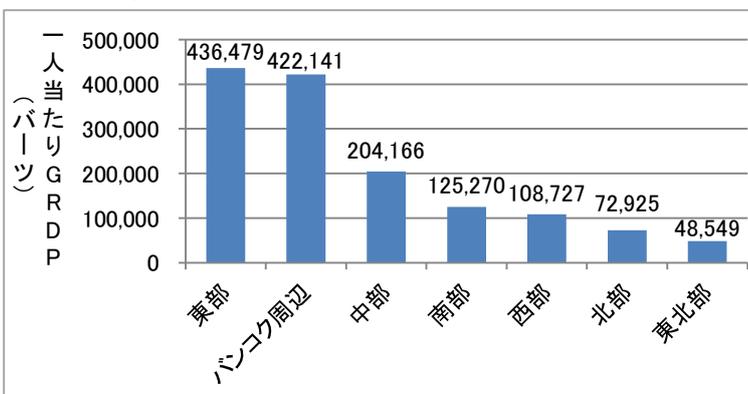
（出所：世界銀行 “World Bank Poverty and Inequality Database” より調査団作成）

図表 4-95 国内地域格差の推移(再掲)



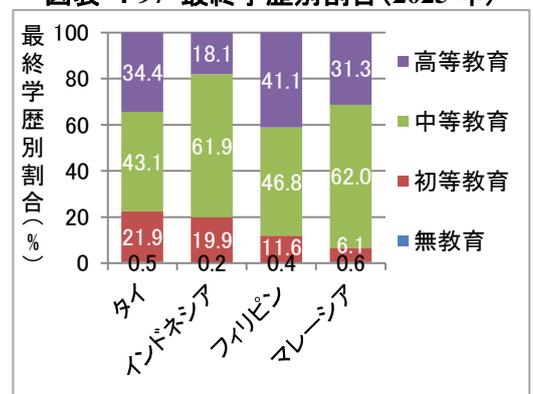
（出所：各国統計局より調査団作成）

図表 4-96 地域別一人当たり GRDP(2011 年)



（出所：Office of the National Economic and Social Development Board(2013) “Gross Regional and Provincial Product”より調査団作成）

図表 4-97 最終学歴別割合(2025 年)



（出所：IIASA(2010) “Projection of populations by level of educational attainment, and, age and sex for 120 countries for 2005-2050”より調査団作成）

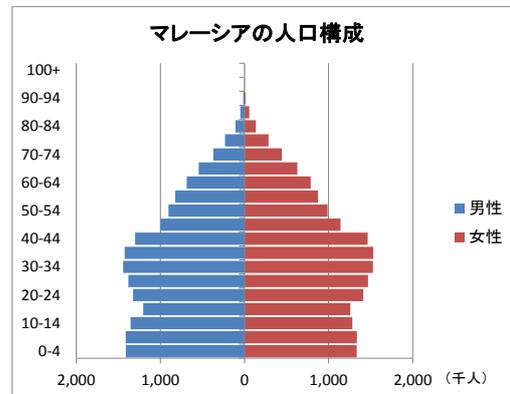
施策案

- ▶ 相続税、固定資産税等の所得再分配制度の整備・運営を行う。
- ▶ バンコク周辺へのアクセスを改善する交通インフラ整備を実施する。
- ▶ 農業の6次産業化により、農産物の付加価値を高め、農業従事者の所得を向上させる。
- ▶ 農業・食品加工に関する国際認証取得により輸出を促進する。
- ▶ 中等教育機関へのアクセスが難しい地域の初等教育機関において IT 環境を整備し、オンラインによる受講・卒業を可能とする。

(8) ASEAN4(グループ 2) : マレーシア

【基礎情報 (2025 年予測値)】

- GDP 総額 : 5,300 億ドル (域内第 3 位)
- 一人当たり GDP : 15,056 ドル (域内第 3 位)
- 総人口 : 3,496 万人 (域内第 6 位)
- 生産年齢人口比率 : 68%
- 高齢化率 : 8.3% (高齢化社会)



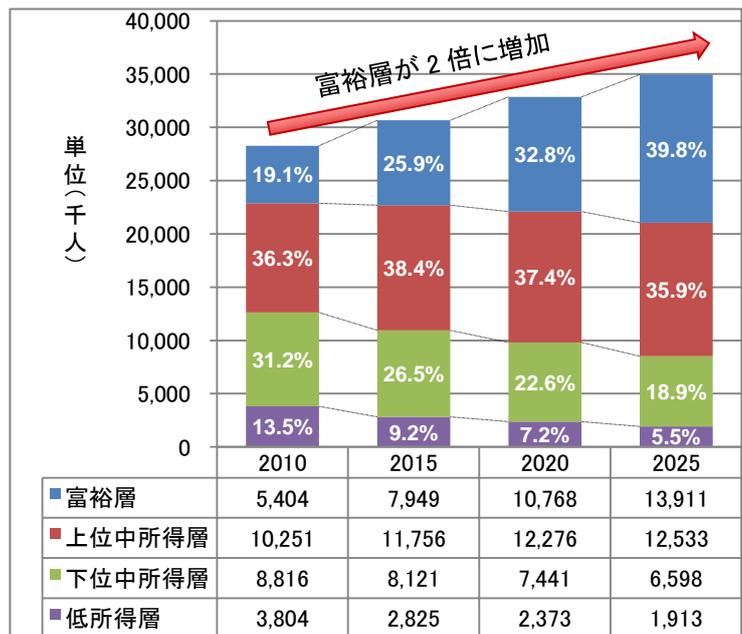
■ 2025 年の最も現実的なシナリオ

【消費の高度化が進展】

マレーシアでは、今後中間層から富裕層への移行が進むことにより、消費者市場の拡大、消費の高度化が見込まれる。

消費者支出は 2010 年から 2025 年までに約 3 倍に成長し、2025 年までに富裕層が約 2 倍に拡大することが予測されている¹。所得の上昇に加え、サービス産業 17 業種（民間病院、医療・歯科専門サービス、建設、エンジニアリング、会計・財務サービス、法務サービス、クーリエサービス、教育・訓練、通信サービスなどが対象）の外国資本規制が、2012 年より撤廃²が段階的に進んでいることにより、商品だけではなく、今後サービス分野においても高度化が進展すると考えられる。

図表 4-98 所得階層別人口の推移 (2010-2025)



(注：以下各所得層の世帯可処分所得となる。)

富裕層：年間 35,000 ドル以上

上位中所得層：年間 15,000 ドル以上 34,999 ドル以下

下位中所得層：年間 5,000 ドル以上 14,999 ドル以下

低所得層：年間 4,999 ドル以下

(出所：Euromonitor International 2014 より調査団作成)

¹ Euromonitor International 2014

² JETRO 通商弘報 <http://www.jetro.go.jp/world/asia/my/biznews/4f308ae68f8e0> 2012/2/28

【電気・電子産業集積を維持し、高付加価値産業への移行が進む】

1980年代から外資規制緩和を行い、外資誘致により育成してきた電気・電子産業は、2025年においても同国の基幹産業としての役割を果たすことには変わりはないと考えられるが、「海外直接投資増加率の減少」や「全業種を対象とした最低賃金の導入」、「第3次産業への外資出資規制の緩和」等を背景に、高付加価値産業への移行が進むと考えられる。

同国の電気・電子産業集積は先進諸国の輸出品生産拠点として位置づけられており、2012年の総輸出額の3割を電気・電子製品が占める³。また、シンガポール政府と共同で進めるイスカンダル開発区プロジェクト（IDR）においても既存の産業として、電気・電子産業を強化することが掲げられている。

一方で、マレーシア統計局によると当該分野への海外直接投資の増加率は近年減少傾向にあるという。また2013年1月より全ての業種を対象に最低賃金が導入されたことにより、賃金が大幅に引き上げられている。既に形成された産業集積から企業が即座に撤退するとは考えにくいですが、投資の減少や賃金の上昇は産業成長の制約となるため、今後も既存の集積規模を維持するという見方が現実的と言える。

なお、同国政府は、Third Industrial Master Plan (IMP3) (2006-2020年)にて、2020年のGDPに占める第3次産業のシェアを59.7%とすることを目標に掲げ、第3次産業への外資出資規制の緩和や、イスラム金融、情報通信技術(ICT)、バイオ産業といった高付加価値分野の誘致を積極的に行っている。同国の投資環境は世界的にも高い評価を得ており、世界銀行(WB)と国際金融公社(IFC)による「DoingBusiness2014」では総合ランキングで189ヶ国中6位(前年8位)となった。特に「クレジットの利用(1位)」、「投資家の保護(4位)」といった制度整備面の評価が高く、制度整備が進んでいることが窺える。また、制度面に加え、インフラ面においても道路や鉄道、港湾の整備が進んでいることが同国の強みであり、こうした投資環境が政府の外資誘致策と相乗効果を生み、高付加価値分野の誘致、移行が進むと考えられる。

【アジアにおけるイスラム金融市場、ハラール・フード産業が発展】

<急成長するイスラム金融>

マレーシアのイスラム金融資産規模は、世界のイスラム金融資産1兆ドルの1%程度であるが、イスラム金融市場はここ数年、毎年15~25%のペースで拡大しており、成長市場として期待が集まっている。

同国政府は、首都クアラルンプールを国際金融ハブとするため、国際金融地区(Tun Razak Exchange, TRX)を開発しており、2020年の完成を予定している。2012年度予算案では、TRXに対する優遇装置として、TRXステータス会社に対し10年間所得税の100%免税、ローン契約、サービス契約の印紙税免除、TRX開発不動産会社に対しては、5年間所得税の70%免税等が提案された⁴。政府は、TRXに250の国際金融機関を誘致し、40,000人の知的雇用機会を創出することを目標としており、イスラム金融の教育機関(International Centre for Education in Islamic Finance⁵)も設立している。マレーシアは政治的にも安定しており、近年の著しい成長に加え、制度整備、人材育成への取り組みが既に実施されていることから、TRXが完成した5年後には、アジアにおけるイスラム金融市場のハブとしての地位を担うことが期待できる。

³ マレーシア統計局

⁴ JETRO 外資に関する奨励 http://www.jetro.go.jp/world/asia/my/invest_03/ 2014年2月5日アクセス

⁵ <http://www.inceif.org/> 2014年2月6日アクセス

<ハラール・フード市場の成長>

マレーシアでは、政府機関（ハラール産業化開発公社：HDC⁶）がハラール認証を実施しており、同国の基準が明確であることから、昨今日本企業も含めた海外企業のマレーシアのハラール市場への参入が進んでいる。同国の2025年の人口は約3,400万人、内イスラム教徒は6割とその規模は大きくないが、マレーシア近隣には世界最大のイスラム人口を抱えるインドネシア、また中東、アフリカへと広がるイスラム圏があり、その地理的優位性から、イスラム圏約16億人へのゲートウェイとして、アジアのハラール・フード市場を牽引する存在となることが期待できる。

■現実的シナリオに対する課題と施策案

2025年に高所得国入りするマレーシアが経済成長を維持するには、「労働者の不足・急激な賃金上昇」、「エネルギー政策」、「電気・電子工業製品、資源への依存」、「市場競争環境」、「国内格差」に関する課題に対し、以下の施策を講じることが必要と考えられる。

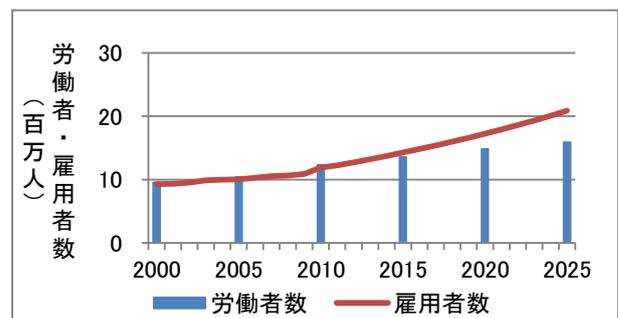
課題①：労働者の不足・急激な賃金上昇

<海外への頭脳流出>

高付加価値産業への移行が進むマレーシアが直面する課題の一つは、「海外への頭脳流出による技術者・熟練労働者不足」である。特にシンガポールへの人材流出が顕著であり、シンガポール非居住者⁷の内、45%をマレーシア人が占める（中国/香港20%、インド/バングラデシュ/スリランカ14%、インドネシア6%、他15%）⁸。また非居住者の中でも技術者に占めるマレーシア人の割合が最も多く、全体の47%を占める⁹。熟練労働者の国外流出比率が高いことも特徴の一つであり¹⁰、今後もマレーシアからの頭脳流出が続けば、高付加価値産業の発展に必要な人的資本が不足することになる。

また、労働需給バランスにも留意が必要である。図表4-99は、2008年から2012年と同様のペースで雇用が増加した場合の、労働者及び雇用のバランスを試算している。試算によると2025年までに熟練労働者に限らず2025年に労働者不足となることが予測されている。労働者不足は賃金上昇圧力を高めるため、人材の国外流出を防ぐだけでなく、賃金上昇による競争力低下を軽減するためにも、以下の施策を講じる必要がある。

図表 4-99 労働者数と雇用者数のバランス



(出所：国連経済社会局人口部、ADB “Key Indicators for Asia and the Pacific 2013”, UN ESCAP database より調査団作成)

⁶HDC<<http://www.hdcglobal.com/publisher/alias/?dt.driverAction=RENDER&pc.portletMode=view&pc.windowState=normal&pc.portletId=Newslatest.newsPortlet>> 2013年2月6日アクセス

⁷ 非居住者：短期のビザで滞在する外国人

⁸ World Bank(2011).”Malaysia Economic Monitor Brain Drain”

⁹ World Bank(2011).”Malaysia Economic Monitor Brain Drain”

¹⁰ 公益社団法人 日本経済研究センター(2013)「ASEAN 経済と中所得国の畏」

施策案

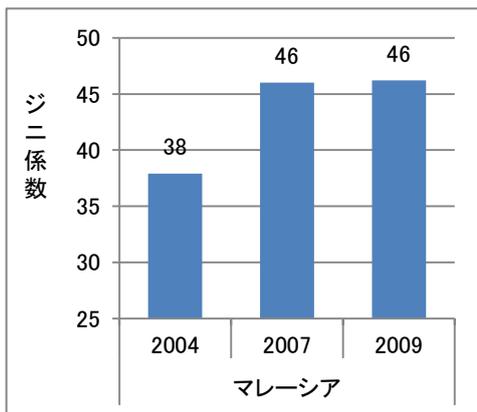
- 知識集約型産業への海外投資誘致を促進し、高学歴者や技術者、専門人材の雇用機会を創出する。
- 海外高学歴者、技術者・専門人材受入れ制度を整備する。
- 賃金上昇の影響を受けにくい産業（労働集約型産業以外）の育成を促進し、海外直接投資・人材を積極的に誘致する。

課題②:国内所得格差

マレーシアは2025年に一人当たりGDPが15,056ドルに達し、高所得国入りすることが予測されている（「4章（1）経済を参照」）。2010年から2025年にかけて、2025年までに富裕層は約2倍、総人口の約4割を占め、中所得層は5割、低所得層は半減し1割になり¹¹、所得が全体的に底上げされることから、所得層別の人口構成比の観点では、格差は縮小されると捉えられる。

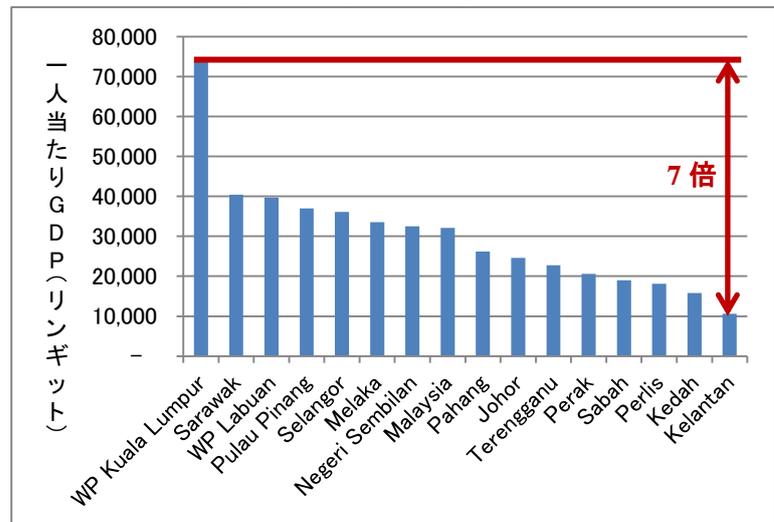
一方で、2009年時点における同国のジニ係数は、社会が不安定化するリスクが高いと言われる40を上回るだけでなく（図表4-100）、クアラルンプールとクランタン州（Kelantan）の一人当たりGDPの差は7倍と地域格差は大きい（図表4-101）。富裕層の多くが都市部に集中することを前提とすると、今後地域間格差は拡大する可能性が高く、一人当たりGDPが低い地域の産業振興を図ることが必要となる。

図表 4-100 ジニ係数(再掲)



（出所：世界銀行「World Bank Poverty and Inequality Database」より調査団作成）

図表 4-101 国内地域格差(2012)



（出所：Department of Statistics, Malaysia Official Website より調査団作成）

施策案

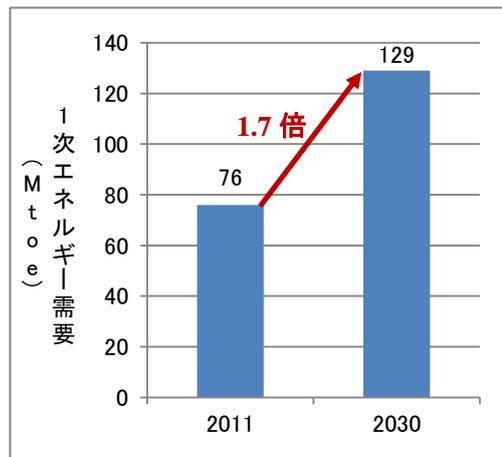
- 一人当たりGDPが低い地域の産業振興、インフラ整備を実施するため、エネルギー補助金で削減された費用を活用する。
- 一人当たりGDPが低い地域への投資優遇措置を定め、産業振興を図る。

¹¹ Euromonitor International2014

課題③：エネルギー補助金による財政負担

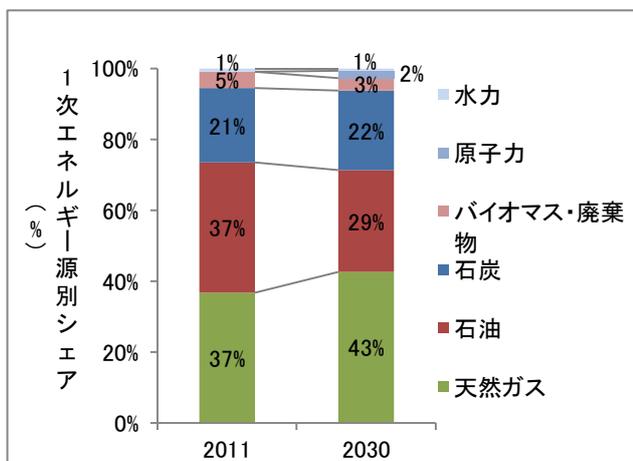
マレーシアのエネルギー需要は、2011年から2030年にかけて7,600万トンから12,900万トンと、約1.7倍に増加することが予測されている（図表4-102）。エネルギー構造にも変化が見られ、石油から天然ガスへの移行が進む（図表4-103）。2012年時点では同国のGDPに占めるエネルギー補助金の比率は2.4%と（図表4-104）これまで財政を圧迫してきた。そのため、同国政府は2014年より電力料金の引き上げに踏み切り、全国平均で15%の引き上げを発表している¹²。前回電力料金の引き上げが実施された2011年の値上げ幅が7.1%¹³であったことを踏まえると、今回の値上げは財政負担の軽減、また国民の負担増という意味で大きな影響がある。2013年のエネルギーセクターへの補助金は44億ドル近くに達したが、今後は代わりにインフラ整備に充当するという¹⁴。これまで補助金による財政圧迫が大きな課題となっていたが、今後は補助金削減政策を維持し、人口増加、産業発展に伴うエネルギー需要の増加や財政状況に適応させていくことが必要となる。

図表 4-102 1次エネルギー需要予測(再掲)



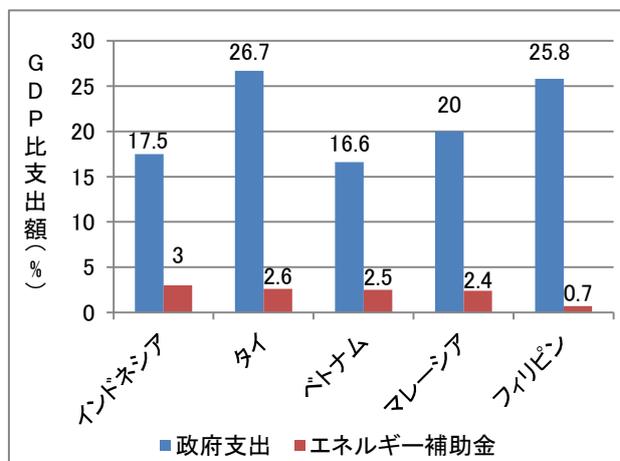
(出所：日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトック 2013より調査団作成」)

図表 4-104 1次エネルギーの内訳(再掲)



(出所：日本エネルギー経済研究所「アジア/世界エネルギーアウトック 2013より調査団作成」)

図表 4-103 エネルギー補助金の現状(2012年)



(出所：IEA(International Energy Agency) “World Energy Outlook”、ADB Databaseより調査団作成)

¹² The Financial Times, Jeremy Grant, “Najib Razak cuts subsidies in effort to plug Malaysia deficit”, 2013/12/31

¹³ The Bloomberg, Chong Pooi Koon and Manirajan Ramasamy, “Malaysia Raises Power Prices for First Time Since June 2011”, 2013/12/2<<http://www.bloomberg.com/news/2013-12-02/malaysia-to-raise-power-prices-for-first-time-since-june-2011.html>> 2014年5月1日アクセス

¹⁴ The Bloomberg, Chong Pooi Koon and Manirajan Ramasamy, “Malaysia Raises Power Prices for First Time Since June 2011”, 2013/12/2<<http://www.bloomberg.com/news/2013-12-02/malaysia-to-raise-power-prices-for-first-time-since-june-2011.html>> 2014年5月1日アクセス

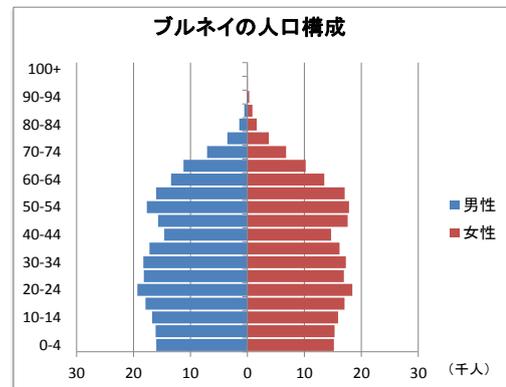
施策案

- ▶ エネルギー多消費部門(産業部門)にて、省エネルギー投資・技術導入のための投資制度、導入における優遇制度整備を行う。
- ▶ エネルギー補助金削減政策を今後も維持し、削減したエネルギー補助金を高付加価値産業育成のための R&D 投資やインフラ整備に充当する。

(9) BS：ブルネイ

【基礎情報（2025年予測値）】

- GDP 総額：277 億ドル（域内第 9 位）
- 一人当たり GDP：57,594 ドル（域内第 2 位）
- 総人口：約 48 万人（域内第 10 位）
- 生産年齢人口比率：70.1%
- 高齢化率：10.0%（高齢化社会）



■2025年の最も現実的なシナリオ

【石油・ガス関連産業の多角化が進展】

ブルネイ政府は、石油・ガスへの過度な依存回避や資源温存政策、新たな石油・ガス田開発が大深海海域となることなどから、産業の多角化を国家戦略である「Wawasan Brunei 2035」の中で掲げている。その対象は、観光から食品・薬品、金融等多岐に渡るが、既に開発が進展している分野は、石油精製、天然ガス化学、メタノール生産である。

石油精製については、中国企業（浙江恒逸集団）による精製プラント建設が進展しており、第1期プロジェクトでは年間約800万トンの原油を処理し、ガソリンやジェット燃料などを中国向けに輸出できるようになる。さらに第2期プロジェクトでは35億ドルの投資が予定されている¹。

天然ガス化学については、マレーシア・ドイツ企業連合が16億ドルの石油化学コンプレックス、三菱商事も事業規模15億ドルのアンモニア製造事業を計画している。

メタノール生産については、日本との合弁プロジェクトが2010年5月より稼働しており、メタノールは全輸出の1.5%を占めている。

今後も石油・ガスの川上・川下分野拡大への政府の投資、外資系企業誘致は継続されると見られ、産業の多角化が上記の分野を中心に進む。

¹ JPEC レポート「ブルネイの石油・ガス産業」

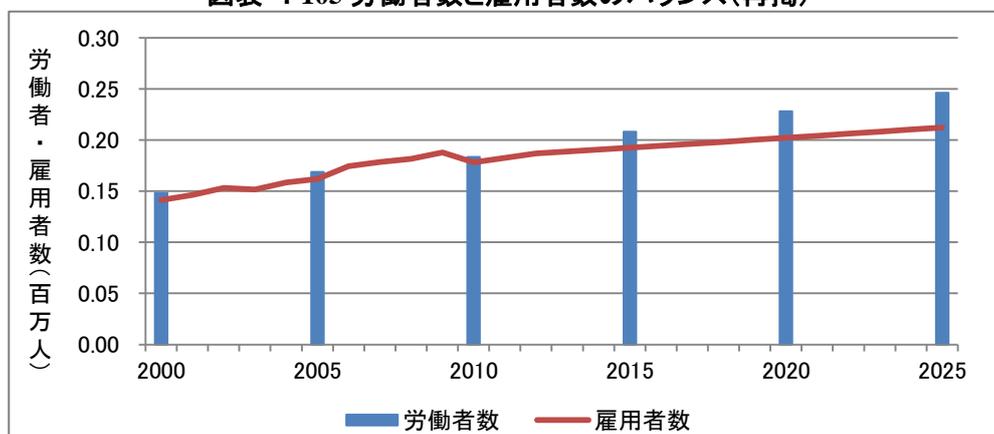
■現実的シナリオに対する課題と施策案

2025年において、ブルネイが産業の多角化をさらに進展させるには、「雇用機会の不足」に対する施策が必要となる。

課題①：雇用機会の不足

2025年までの労働者数²（15歳以上）予測値と、2008年-2012年の雇用増加ペースが2025年まで継続した場合の雇用者数を比較すると、ブルネイでは雇用が不足する可能性があることがわかる（図表4-105）。この背景には、資源資源価格と雇用者数の相関関係がある。資源価格の例としてWTI（West Texas Intermediate）原油価格と2008年-2012年の雇用増加数の推移を比較すると、2009年に原油価格が急落した影響を受け、2010年に雇用者数が減少していることがわかる（雇用は景気に対する遅行指数とされている³）（図表4-106）。今後も石油・天然ガスなどの資源に依存した産業構造が継続した場合、資源価格が下落した場合に、雇用が不足する可能性が高い。

図表 4-105 労働者数と雇用者数のバランス(再掲)



(出所：国連経済社会局人口部、ADB(2013) “Key Indicators for Asia and the Pacific 2013”, UN ESCAP database より調査団作成)

図表 4-106 原油価格と雇用者増加数の変動



(出所：国連人口統計部、ADB(2013) “Key Indicators for Asia and the Pacific 2013”、EIA (U.S. Energy Information Administration) Database より調査団作成)

² 15歳以上人口（国連人口部中位推計値）に2012年の労働参加率（ADB Key Indicator）を積算した。

³ 内閣府「景気動向指数利用の手引き」

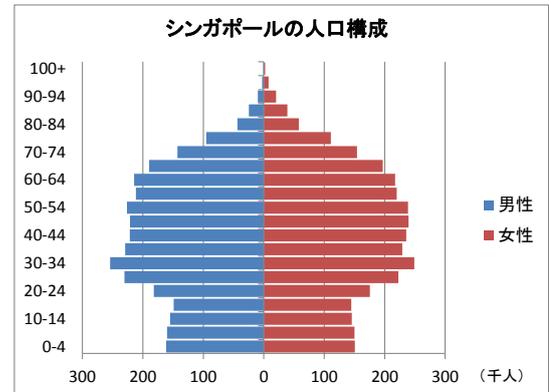
施策案

- ▶ 石油・ガスの川上・川下への産業多角化を進展させるため、技術・ノウハウを要する企業を誘致する。
- ▶ 石油・ガス関連以外の産業（観光、食品、製薬、金融等）に従事できる人材を育成するための教育環境を整備する。
- ▶ 石油・ガス以外の産業への就職を奨励するためのインセンティブを付与する。

(10) BS：シンガポール

【基礎情報（2025年予測値）】

- GDP 総額：4,484 億ドル（域内第 5 位）
- 一人当たり GDP：70,350 ドル（域内第 1 位）
- 総人口：633 万人（域内第 9 位）
- 生産年齢人口比率：68.1%
- 高齢化率：17.4%（高齢社会）



■2025年の最も現実的な姿

【ASEANのビジネス拠点機能を強化】

アジアの中心に位置する立地優位性に加え、安定した政治・社会、発展した物流インフラ、自由化水準の高さや透明性、税制優遇制度の充実等が、同国に多国籍企業を誘致する上での強みとなっている。

世界銀行グループの国際金融公社（IFC）による各国のビジネス環境を評価した報告書「DoingBusiness2014」では、10項目の指標に基づき、世界189ヶ国における「ビジネスのやり易さ」をランク付けしており、シンガポールは2011年から2014年にかけて総合ランキングが1位となっている。特に上位にランク付けられている「国境を越えた貿易（1位）」、「投資家保護（2位）」、「ビジネス開始手続き（3位）」、「建設許可の取得（3位）」が制度面における同国の強みであることがうかがえる（図表4-107）。

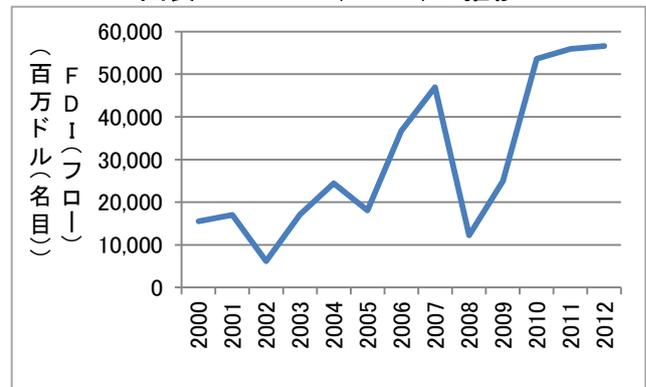
また、世界経済フォーラム（World Economic Forum）による「国際競争力レポート（Global Competitiveness Report）2013-2014」においても、シンガポールは148ヶ国中2位に位置する。内、インフラ整備の評価は、空港施設の質が1位、港湾施設が2位、道路が7位、鉄道が10位と何れも上位に位置している。

図表 4-107 Doing Business ランキング

評価項目	2014	2013
1 ビジネス開始手続き	3	3
2 建設許可の取得	3	3
3 電気の使用	6	5
4 財産登記	28	35
5 クレジットの利用	3	11
6 投資家保護	2	2
7 納税	5	5
8 国境を越えた貿易	1	1
9 契約履行	12	11
10 支払不能問題の解決	4	5

（出所：世界銀行・国際金融公社(2013)“Doing Business2014 Economy Profile Singapore”）

図表 4-108 FDI(フロー)の推移

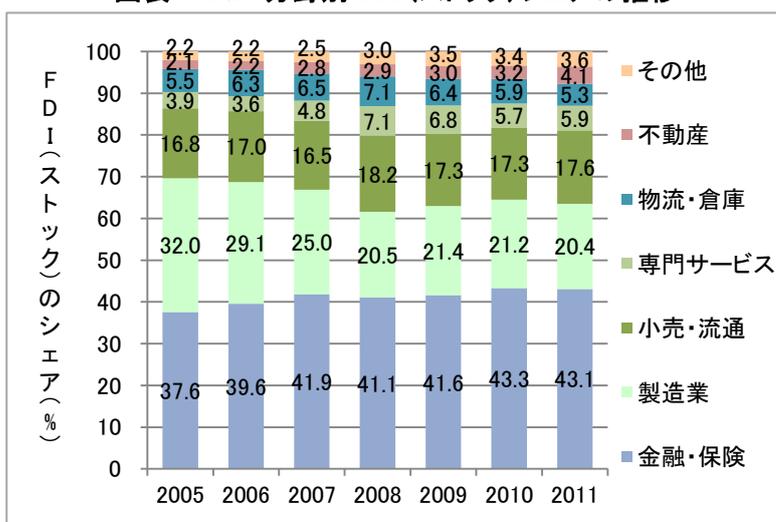


（出所：UNCTADSTAT より調査団作成）

これらのビジネス環境の強みを背景に、シンガポールへの外国直接投資（Foreign Direct Investment（以下 FDI））は、リーマンショックによる影響があった 2008 年-2009 年を除き増加傾向にある（図表 4-108）。分野の FDI は、金融・保険を中心に増加しており、シンガポールは引き続き ASEAN における金融・保険の中心的役割を担うと考えられる（図表 4-109）。

また、シンガポール政府は国内での研究開発（R&D）を奨励し、優遇税制¹を整備するだけでなく、知的財産権の保護・強化を掲げた「IP ハブ・マスタープラン」（知的財産権局より 2013 年 3 月発表）²にて、国内への研究機関を誘致するための環境整備の拡充を提唱している。知的財産権保護が保証されることで、今後化を目指しているより高度な製造業（生体電子工学など）³における R&D のハブとしてその求心力を増すと予測される。

図表 4-109 分野別 FDI(ストック)シェアの推移



（出所：シンガポール統計局（2013）“Yearbook of Statistics Singapore 2013”）

■現実的シナリオに対する課題と施策案

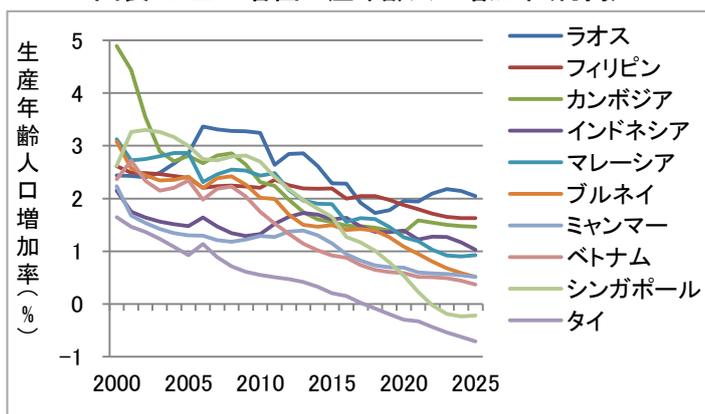
シンガポールは、2006 年から 2012 年の間に平均 5.7%の経済成長を遂げてきたが、その成長は鈍化傾向にあり、今後高成長を維持するためには、「労働者の不足」と「電力供給不足」といった課題に対する施策が必要となる。

課題①：労働者の不足

シンガポールでは、2022 年に生産年齢人口が減少に転じると予測されている（図表 4-110）。一方で、移民の受け入れについては制限を強めており、将来的に労働者が不足する可能性が高い。労働力が不足すると、賃金の上昇圧力も高まると考えられる。

ADBによると、2021 年以降は労働投入の成長率がマイナスとなり、全要素生産性の成長率も減少すると予測されており、経済成長率は資本投入の増減に左右されやすくなる（図表 4-111）。

図表 4-110 各国生産年齢人口増加率(再掲)



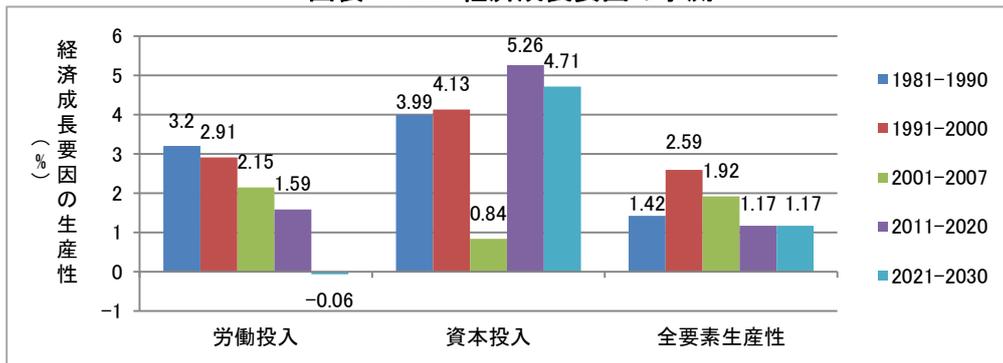
（出所：国連経済社会局人口部(2012). “World Population Prospects: The 2012 Revision”より調査団作成）

¹ JETRO 「外資に関する奨励」 <http://www.jetro.go.jp/world/asia/sg/invest_03/>（2014 年 2 月 5 日アクセス）

² Intellectual Property Office of Singapore (2013). “Intellectual Property(IP)Hub Master Plan-Developing Singapore as a Global IP Hub in Asia”

³ Economic Strategies Committee(2010) “Report of the Economic Strategies Committee”

図表 4-111 経済成長要因の予測



(出所: ADB (2010) “Economic Growth in Asia: Determinants and Prospects”より調査団作成)

施策案

- ▶ シンガポール政府の人口白書 (2013) ⁴において、高学歴化を背景に国民の2/3が2030年までに専門職・管理職・経営者・技術職になると予測されており、それらの業務内容に適した人材育成を進める。
- ▶ 周辺国と SEZ を共同開発する等、国外における製造拠点との連結性拡大、シンガポール企業進出促進のためのインセンティブ付与等を実施する。

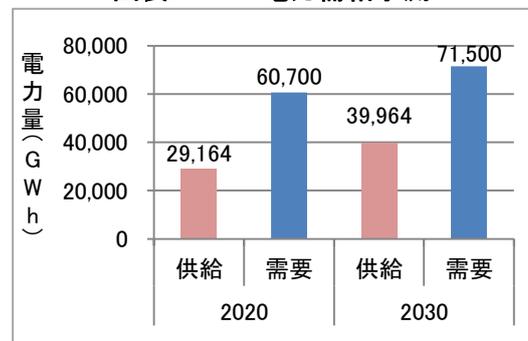
課題②: 電力供給不足

シンガポールでは、電力需要が2020年、2030年において需要超過の状態にあると予測されている(図表4-112)。しかし、国内の用地は限られているため、発電所の増設には限界がある。

施策案

- ▶ 電力輸入に必要となる送電網を周辺国(マレーシア、インドネシア)との間に整備する。
- ▶ 既存発電所の高効率化、発電所の新設を行う。

図表 4-112 電力需給予測



(出所: ERIA(2013), “Study on Effective Investment of Power Infrastructure in East Asia Through Power Grid Interconnection”より調査団作成)

⁴ The Population Singapore (2013). “A Sustainable Population for Singapore Population White Paper”

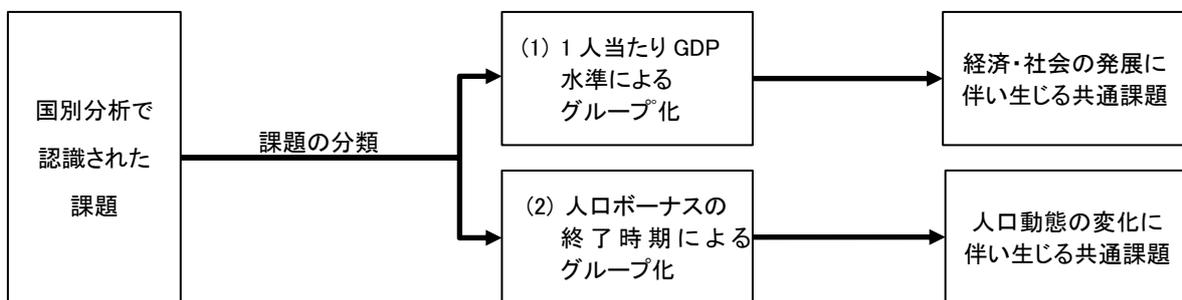
2. カントリーグループ毎の共通課題

(1) カントリーグループの分類方法

前述の「1. 国別分析」で認識された課題について、共通の課題を持つ国をグループ化し、共通課題に対する施策案を検討する。国の分類に際しては、(1) 1人当たり GDP 水準によるカントリーグループと、(2)人口ボーナスの終了時期によるカントリーグループの2つの方法を使用した。

この分類の結果、(1) のグループ化からは経済・社会の発展に伴い生じる共通課題、(2) のグループ化からは人口動態の変化に伴い生じる共通課題が抽出された。

図表 4-113 共通の課題を持つカントリーグループの分類方法



(2) カントリーグループ毎の共通課題

それぞれの分類方法でグループ化されたカントリーグループの共通課題をマッピングすると以下のようにならされる。(図表 4-114、図表 4-115)

【経済・社会の発展に伴い生じる共通課題】

BS に関しては、シンガポールの電力供給不足を除き、大きな課題は見られないが、それ以外の CLMV、ASEAN4 では、産業構造の固定化と農業生産性の低さが共通した課題となっている。CLMV では、貿易・投資環境整備の遅れ、貿易手続きの煩雑さ、教育水準の低さなど様々が課題が存在する。ASEAN4 では国内所得格差、都市部の交通渋滞、エネルギーコスト負担増がグループ共通の課題として挙げられる。

図表 4-114 1人当たり GDP 水準によるグループ化と共通課題のマッピング

課題	CLMV				ASEAN4 (グループ1)		ASEAN4 (グループ2)		BS	
	ミャンマー	カンボジア	ラオス	ベトナム	フィリピン	インドネシア	タイ	マレーシア	ブルネイ	シンガポール
産業構造の固定化										
農業生産性の低さ					①					
貿易・投資環境整備の遅れ			②							
貿易手続きの煩雑さ										
物流インフラの未整備										
教育水準の低さ			③							
国内教育格差										
国内所得格差	-						④			
都市部の交通渋滞							⑤			
エネルギーコストの負担増	-	-	-							
電力供給不足										
食料の不足	-	-	-							

【人口動態の変化に伴い生じる共通課題】

人口ボーナスが2015年以前に終了するタイ、シンガポール、ベトナムでは、少子高齢化の進展による労働者の不足や社会保障の維持困難などの課題に直面することになる。

また、多くの国で急激な賃金上昇が見込まれており、労働集約型産業における競争優位が低下していくことが懸念されている。一方で、人口ボーナスが2036年以降まで続くカンボジア、フィリピン、ラオスでは豊富な生産年齢人口に対し、雇用機会をいかに創出していくかが課題となる。

図表 4-115 人口ボーナス終了時期によるグループ化と共通課題のマッピング

課題	人口ボーナスの終了時期									
	2015年以前			2016-2025年			2026-2035年	2036年以降		
	タイ	シンガポール	ベトナム	ミャンマー	ブルネイ	マレーシア	インドネシア	カンボジア	フィリピン	ラオス
急激な賃金上昇										
少子高齢化、労働者の不足				⑥						
雇用機会の不足										

上述のマッピングから、共通課題と該当するカントリーグループを整理すると以下の体系にまとめられる。

図表 4-116 共通課題と該当するカントリーグループの体系

共通課題		該当するカントリーグループ
(1)	経済・社会の発展に伴い生じる共通課題	
①	・ 農業生産性の低さ ・ 産業構造の固定化	CLMV、 ASEAN4
②	・ 貿易・投資環境整備の遅れ ・ 貿易手続きの煩雑さ	CLMV
③	・ 教育水準の低さ ・ 国内教育格差	CLMV
④	国内所得格差	ASEAN4
⑤	・ 都市部の交通渋滞 ・ エネルギーコストの負担増	ASEAN4
(2)	人口動態の変化に伴い生じる共通課題	
⑥	・ 急激な賃金上昇 ・ 少子高齢化 ・ 労働者の不足	2015年以前に終了 (タイ、シンガポール、ベトナム) 2016年-2025年に終了 (ミャンマー、ブルネイ、マレーシア) 2026年-2035年に終了 インドネシア

3. ASEAN 全体の課題と施策案

本章の最後に、調査団が考える ASEAN 及び各国政府が経済共同体として取り組むべき重要課題と施策の方向性を示し、本調査のまとめとしたい。

(1) ASEAN が経済共同体として取り組むべき課題

ASEAN 全体の課題は、本章「2. カントリーグループ毎の共通課題」で認識された課題に関し、①ASEAN が経済共同体として取り組むことが求められるもの（地域統合の視点）、加えて、AEC 戦略目標の達成に資するとともに、2015 年以降の外部環境変化の中で②ASEAN が国際競争力を強化するために必要と考えられるもの（グローバル経済の視点）を中心に抽出した。

- | | |
|---|--|
| ① | 本章「2. カントリー毎の共通課題」で認識された課題に関し、国単位の取り組みでは効果が限定的であるため、ASEAN が経済共同体として取り組むことが求められる（地域統合の視点） |
| ② | AEC 戦略目標の達成に資するとともに、2015 年以降の外部環境変化の中で ASEAN が国際競争力を強化するために必要と考えられる（グローバル経済の視点） |

地域統合の視点から見た施策の方向性としては、地域統合推進の阻害要因となる域内における経済レベルの圧倒的な格差を回避すること、加えて、自由貿易地域（FTA）を超えた高レベルの単一市場を実現するため必要な、ASEAN の機構としての実行力を高めることが挙げられる。また、グローバル経済の視点から見た施策の方向性としては、生産拠点や輸出拠点として、また消費市場として持続的な繁栄を維持するために必要な競争環境と国際競争力の強化、世界水準での生産性を備えた労働者や、高度な専門性を有する学識者や経営者を育成し域内に定着させるための教育環境とビジネス環境の整備、エネルギー消費拡大や環境負荷に対応した長期的な経済発展と環境保全の達成への取り組みが挙げられる。

図表 4-117 地域統合の視点から見た施策の方向性

①	地域統合推進の阻害要因となる域内における経済レベルの圧倒的な格差を回避する
③	自由貿易地域（FTA）を超えた高レベルの単一市場を実現するために必要な、ASEAN の機構としての実行力を高める

図表 4-118 グローバル経済の視点から見た施策の方向性

③	生産拠点や輸出拠点として、また消費市場として持続的な繁栄を維持するために必要な競争環境と国際競争力を強化する
④	世界水準での生産性を備えた労働者や、高度な専門性を有する学識者や官僚、経営者を早期（若年層）から育成し、域内に定着させるための教育環境とビジネス環境を整備する
⑤	エネルギー消費拡大や環境負荷に対応し、長期的な経済発展と環境保全の達成に取り組む

(2) 課題に対する施策の方向性

ASEAN もしくはグループ共通の課題に対し、調査団が考える ASEAN 及び各国政府が対応すべき施策案の方向性を検討した。検討に当たり各課題に対し、施策を 5 分類（物理的インフラの整備、制度的インフラの整備、人的資源の開発、民間セクターの活用、ファイナンスの活用）した。

【地域統合の視点から見た課題に対する施策の方向性】

① 地域統合推進の阻害要因となる域内における経済レベルの圧倒的な格差を回避する

本調査で実施したマクロ経済予測によると、CLMV の旺盛な経済成長等により域内の所得格差は緩やかに縮小に向かうもの、2025 年においても域内加盟国間には圧倒的な所得格差が残る（1 人当たり GDP の格差は最高のシンガポール（70,350 ドル）と最低のミャンマー（1,938 ドル）間で 36 倍）。域内の格差は所得だけでなく、教育機会や労働参加機会、雇用機会についても固定化する可能性がある。

このような域内における様々な格差は統一のルール・基準の適用を困難なものとし、場合によっては、地域紛争や政治不安定の要因となり得るものであることから、地域統合へ向けた推進力を弱めることになる。域内の公平な経済発展や安定は、グローバル経済における ASEAN の求心力維持の前提条件となるため、域内格差の解消へ向けた施策が必要と考える。

こうした観点から、例えば投資の自由化促進による雇用機会の拡大や資本の自由化促進、資本市場の育成による外国直接投資の誘致などの施策、並行して運輸インフラの強化による産業クラスターの形成の加速化や人の自由移動に係る規制緩和などの施策案を提案する。

また、少子高齢化や労働者の不足による社会保障財政基盤の脆弱化に対しては、民間の医療保健や生命保険制度の普及による政府及び国民負担の軽減などを施策案として提案する。

課題の要素	施策の方向性①	施策の分類					施策案
		物理的インフラの整備	制度的インフラの整備	人的資源の開発	民間セクターの活用	ファイナンスの活用	
地方部における産業開発の規模の小ささ <u>カントリーグループ毎の課題との関係</u> ①農業生産性の低さ、産業構造の固定化 （CLMV、ASEAN4 の共通課題）	地域統合推進の阻害要因となる域内における経済レベルの圧倒的な格差を回避する		○				<ul style="list-style-type: none"> 投資制限の削減や障壁の撤廃による雇用機会の拡大 資本市場の育成（金融システム、透明性など）による外国直接投資の誘致促進
		○					<ul style="list-style-type: none"> 地方部と人口集積地や産業集積地を結ぶ運輸インフラ開発による産業クラスター形成の加速化

					○	<ul style="list-style-type: none"> 域内外企業の投資促進による地産品や観光資源のより大規模な開発促進
					○	<ul style="list-style-type: none"> 中小企業の資金調達円滑化へ向けた金融アクセスの改善および金融ツールの拡充
<p>低所得国における基礎教育の普及不足と労働参加機会の損失</p> <p><u>カントリーグループ 毎の課題との関係</u></p> <p>③教育水準の低さ、国内教育格差</p> <p>(CLMV の共通課題)</p>				○		<ul style="list-style-type: none"> 教育投資の重要性に関する親への啓蒙運動 女子教育の向上による女性の労働参加促進
<p>域内における労働需給の不均衡による雇用機会の損失</p> <p><u>カントリーグループ 毎の課題との関係</u></p> <p>⑥急激な賃金上昇、少子高齢化、労働者の不足</p> <p>(タイ、シンガポール、ベトナム、ミャンマー、ブルネイ、マレーシア、インドネシアの共通課題)</p>		○				<ul style="list-style-type: none"> 民間の人材ニーズを踏まえた戦略的な人の自由移動に係る規制緩和 現在 8 業種に限定されている資格の MRA (相互承認) の拡大
					○	<ul style="list-style-type: none"> IT 技術の活用による医療・福祉サービスの効率化と質の向上
					○	<ul style="list-style-type: none"> 民間の医療保険や生命保険制度の普及による政府及び国民負担の軽減

② 自由貿易地域（FTA）を超えた高レベルの単一市場を実現するために必要な、ASEAN の機構としての実行力を高める

2章のAECの進捗状況の整理で見た通り、2015年末時点で達成が見込まれているAECの施策計画は「域内関税の撤廃」、「原産地規則」、「対外経済関係」の3項目のみであり、それ以外は多くの未達成領域が残ると見込まれている。現行のASEANの機構としての実行権限では2025年においても統合レベルは低いものに留まることが懸念されている。経済発展状況の他、地政学上様々な相違点を持つ加盟10ヶ国は、中国や米国をはじめとする域外主要国との外交、通商面で個別の国内事情を有している。加盟国間の利害関係の不一致はASEANが推進していく地域統合、経済連携の勢いを弱めることになる。一方、域内外の外部環境を見れば、広域アジア地域における中国、インドの影響力の拡大や、米国の「リバランス戦略」などアジア重視の動向、自由貿易の進展など重要な変化があり、ASEANが一枚岩となって求心力を維持しなければならない理由は多い。このような環境変化の中で、ASEANは各国の国内事情を考慮しつつも経済共同体として共通メリットを明確化する必要がある。また、FTAを超えた高いレベルの単一市場を実現するためには、コンセンサスを基本とした現行のASEANの意思決定メカニズムやASEAN事務局の実行権限の拡大も視野に入れた組織改革が必要と考える。

上記の観点から、例えばポスト2015のAECビジョンにおけるASEAN経済統合の共通メリットの明確化やASEAN首脳会議をはじめとする会議体の権限拡大などの施策案を提案する。

またAEC統合の加速化と並行して、より広域なRCEPのルール作りにおいてもAECの統合を梃子とした外交通商的な役割を強化するため、ASEAN外務大臣会議、ASEAN経済大臣会議の機能強化などの施策案を提案する。

課題の要素	施策の方向性②	施策の分類					施策案
		物理的インフラの整備	制度的インフラの整備	人的資源の開発	民間セクターの活用	ファイナンスの活用	
加盟国の国内事情によるAEC合意項目の批准および国内発効の遅延 <u>カントリーグループ毎の課題との関係</u> 無 (ASEANとしての課題)	FTAを超えた高レベルの単一市場を実現するため必要な、ASEANの機構としての実行力を高める		○				<ul style="list-style-type: none"> ・ ポスト2015のAECビジョンにおけるASEAN経済統合の共通メリットの明確化 ・ RCEPのルール作りにおける外交通商的役割強化へ向けたASEAN外務大臣会議、ASEAN経済大臣会議機能の強化

<p>域外国からの開発援助や貿易相手国の固定化による特定国への依存</p> <p><u>カントリーグループ 毎の課題との関係</u></p> <p>②貿易・投資環境整備の遅れ、貿易手続きの煩雑さ</p> <p>(CLMV の共通課題)</p>			○		<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域経済連携（RCEP、TPP など）への参画や、西方市場をはじめとする他の新興国との経済連携拡大による貿易相手国の多角化 ・ CLM 諸国の生産ネットワーク参加を通じた産業競争力強化と域内相互経済協力の促進
<p>ASEAN 憲章で定められた内政不干渉原則によるコンセンサス形成の必要性</p> <p><u>カントリーグループ 毎の課題との関係</u></p> <p>無</p> <p>(ASEAN としての課題)</p>			○		<ul style="list-style-type: none"> ・ ASEAN 憲章の定義見直しによる首脳会議、常駐代表委員会（CPR）、事務総長の権限の拡大

【グローバル経済の視点から見た課題に対する施策の方向性】

③	生産拠点や輸出拠点として、また消費市場として持続的な繁栄を維持するために必要な競争環境と国際競争力を強化する
---	--

2025年においてもASEANの競争力の源泉は生産拠点・輸出拠点としての優位性であると予測される。広域アジア地域、環太平洋地域、西方市場との自由貿易が拡大する中、単一市場としての強みをさらに強固なものとするためには、ハード・ソフト面でのインフラ整備によるサプライチェーンの構築はもとより、ASEAN全体として戦略的な産業政策に基づいた生産ネットワークを構築することが不可欠となる。また、中所得層の拡大により成長が期待される消費市場の発展へ向けては、サービス貿易の自由化加速や個人消費者の金融アクセス向上などを通じた消費の高度化が必要となる。

上記の観点から、例えば産業競争力に関してはASEAN地域全体の競争力強化へ向けた策定立案や、域内外の政策の成功事例や失敗事例（ベストプラクティス）に関する知識共有を所轄する組織の設立などの施策案を提案する。

サプライチェーンの構築に対する施策としては、AFAFGITやAFAMT、AFAFISTの利便性向上によるASEAN全加盟国での発効早期化などを提案する。

消費市場の育成に対する施策としては、サービス貿易の自由化加速、ファイナンス面では消費者金融アクセス（クレジット販売、インターネット決済等）、リース、保険制度へのアクセス向上などを通じた消費の高度化を提案する。

課題の要素	施策の方向性③	施策の分類					施策案
		物理的インフラの整備	制度的インフラの整備	人的資源の開発	民間セクターの活用	ファイナンスの活用	
地域全体の産業競争力に関する政策の不足 <u>カントリーグループ毎の課題との関係</u> ①農業生産性の低さ、産業構造の固定化 （CLMV、ASEAN4の共通課題）	生産拠点や輸出拠点として、また消費市場として持続的な繁栄を維持するために必要な競争環境と国際競争力を強化する		○				・国単位のみならず、ASEAN地域全体の競争政策の立案や域内外の知識共有を所轄する組織の設立

<p>サプライチェーンの構築に必要な輸送ロジスティックの未整備</p>		○				<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域間の物流網整備による ASEAN 域内連結性の強化（地方部と集積地、サブリージョン間など）
<p><u>カントリーグループ毎の課題との関係</u></p> <p>①農業生産性の低さ、産業構造の固定化</p> <p>②貿易・投資環境整備の遅れ、貿易手続きの煩雑さ</p> <p>（CLMV の共通課題）</p>			○			<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送円滑化に係る法的枠組み（通過貨物円滑化枠組み協定（AFAFGIT）、ASEAN 複合一貫輸送枠組み協定（AFAMT）、ASEAN 国家円滑化枠組み協定（AFAFIST））の利便性向上による全加盟国での発効の早期化
<p>外国投資に依拠した産業発展モデルによる自国産業発展の遅れ</p> <p><u>カントリーグループ毎の課題との関係</u></p> <p>①農業生産性の低さ、産業構造の固定化</p> <p>（CLMV、ASEAN4 の共通課題）</p>				○		<ul style="list-style-type: none"> ・ 裾野産業の育成による地場中小企業の生産ネットワークへの参画推進
<p>未だ発展段階にある消費市場</p>		○				<ul style="list-style-type: none"> ・ サービス貿易の自由化加速による消費の高度化
<p><u>カントリーグループ毎の課題との関係</u></p> <p>①農業生産性の低さ、産業構造の固定化</p> <p>（CLMV、ASEAN4 の共通課題）</p>					○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 消費者金融アクセス（クレジット販売、インターネット決済等）の向上を通じた消費の高度化 ・ リース、保険制度等の金融ツールの普及による貯蓄から消費へのシフト促進

④ 世界水準での生産性を備えた労働者や、高度な専門性を有する学識者や官僚、経営者を早期（若年層）から育成し、域内に定着させるための教育環境とビジネス環境を整備する

グローバル化に伴う国際競争の激化の中で、ASEANは経済活動の高度化や自助努力による技術革新を推進していく必要がある。そのためには競争力向上の担い手となる人材を育成する教育環境と、産業発展の基盤となるビジネス環境を整備する必要がある。教育環境では、工業の発展段階においては生産性の高い労働者の大量育成、中所得国から高所得国への転換期においては知識集約型産業の発展を支える高度な専門性を有する学識者や経営者の養成を可能にする施策が必要となる。国家の戦略策定を担う官僚の育成に関しては、全ての加盟国で早期（若年層）から世界水準での教育環境の整備が必要となる。

ビジネス環境では、製造業や先端産業において進出企業がモノ作りや研究開発を行いやすいよう、知的財産権が保護された環境を整備する必要がある。また加盟各国における中小企業の発展を通してASEAN全体の経済成長を後押しするための情報基盤や金融ツールの拡充も必要となる。

上記の観点から、教育環境に関しては例えば日本を含む海外の高等教育機関（大学院・ビジネススクール、研究所、芸術学院など）との連携による教育機会の多様化（海外留学奨学金制度、単位交換プログラム、共通学位認定制度など）と質の向上などの施策案を提案する。

ビジネス環境の整備に関しては、例えば民間セクターを活用した産学連携（University-Industry Linkage）促進による研究開発（R&D）の推進や、ファイナンス面で中小企業向け金融ツールの拡充による資金アクセス向上などの施策案を提案する。

課題の要素	施策の方向性④	施策の分類					施策案
		物理的インフラの整備	制度的インフラの整備	人的資源の開発	民間セクターの活用	ファイナンスの活用	
技術・工学分野や、経営・金融・芸術分野における高等教育の遅れ <u>カントリーグループ毎の課題との関係</u> ④国内所得格差（ASEAN4の共通課題）	世界水準での生産性を備えた労働者や、高度な専門性を有する学識者や経営者を育成し、域内に定着させるための教育環境とビジネス環境を整備する				○		・海外の高等教育機関（大学院・ビジネススクール、研究所、芸術学院など）との提携による教育機会の多様化と質の向上

<p>知識獲得や知識集約型産業を育成するための法制度の脆弱性 <u>カントリーグループ毎の課題との関係</u> ①農業生産性の低さ、産業構造の固定化 (CLMV、ASEAN4の共通課題)</p>				○		・産学連携 (University-Industry Linkage) 促進による研究開発 (R&D) の推進
			○			・知的財産権に関する啓蒙活動
			○			・知的財産権分野の調停能力を有する法律専門家の育成
	<p>中小企業の育成や起業促進の仕組み不足 <u>カントリーグループ毎の課題との関係</u> ④国内所得格差 (ASEAN4の共通課題)</p>				○	
			○			・中小企業の経営管理やマーケティング能力向上のための人材育成
					○	・中小企業向け金融ツールの拡充による資金アクセスの向上

⑤ エネルギー消費拡大や環境負荷に対応し、長期的な経済発展と環境保全の達成に取り組む

2025年のASEANは、引き続き世界の生産拠点として投資を引き付ける。また、人口約2億8千万人のインドネシア、約1億2千万人のフィリピンでは、都市化の進展と消費市場の発展が予測されている。旺盛な経済成長に伴ってASEANにおける一次エネルギー消費量は2011年から2030年にかけて86%増加すると見込まれている。国際市場では、他の新興国の需要拡大も受けてエネルギー価格の上昇が見込まれている。エネルギー大量消費の時代においては、環境負荷に対応し、経済発展と環境保全のバランスある達成を管理していくことが求められてくる。

ASEANでは、「ASEANエネルギー行動計画2010-2015（APAEC 2010-2015）」の中で、ASEAN電力網（APG）とASEANガスパイプライン（TAGP）とともに、石炭およびグリーンテクノロジー、エネルギー効率と保存、再生可能エネルギー、地球エネルギー政策と計画、民生用原子力発電の推進が掲げられた。現在2016年から2020年のAPAECがドラフトされている段階であるが、ASEANの持続的な繁栄と生活の質向上のため、2025年に向けて経済発展と環境保全の達成はより重要性を増してくる。ASEAN地域全体のエネルギー政策においては、長期的な視点から域内協力の促進、エネルギー源の多角化、環境に配慮した石炭利用技術、ICT技術を利用した省エネへの取り組みが必要であると考えられる。

上記の観点から、エネルギー源の多角化では例えば再生可能エネルギー、シェールオイル・ガス、民生用原子力などの開発による化石燃料への依存の軽減などの施策案を提案する。また広域エネルギー協力の推進に関しては、制度面では関係国間における法制度や技術規格の調和、人材面ではインフラ投資に関する戦略策定や運営管理能力を有した政府・民間人材の育成、民間セクター活用の観点からは収益性の確保が可能なインフラ事業の形成による官民連携（PPP）の推進などの施策案を提案する。

課題の要素	施策の方向性⑤	施策の分類					施策案
		物理的インフラの整備	制度的インフラの整備	人的資源の開発	民間セクターの活用	ファイナンスの活用	
一次エネルギー輸入拡大と国際価格上昇による負担増 <u>カントリグループ 毎の課題との関係</u> ⑤都市部の交通渋滞、エネルギーコストの負担増 (ASEAN4の共通課題)	エネルギー消費拡大や環境負荷に対応し、長期的な経済発展と環境保全の達成に取り組む	○					・ 石油・天然ガスに依拠したエネルギー源の多角化（再生可能エネルギー、シェールオイル・ガス、原子力などの開発）による化石燃料への依存の軽減

<p>広域エネルギー協力の推進遅延 カントリーグループ毎の課題との 関係</p> <p>⑤都市部の交通渋滞、エネルギーコストの負担増 (ASEAN4 の共通課題)</p>			○			<ul style="list-style-type: none"> 関係国間における法制度や技術規格の調和による協力促進 	
					○	<ul style="list-style-type: none"> インフラ投資に関する戦略的決定や運営管理能力を有した政府・民間人材の育成 	
						○	<ul style="list-style-type: none"> 収益性を確保できるインフラ事業の形成による官民連携（PPP）の促進
						○	○
<p>石炭利用の拡大による二酸化炭素排出量の増加 カントリーグループ毎の課題との 関係</p> <p>⑤都市部の交通渋滞、エネルギーコストの負担増 (ASEAN4 の共通課題)</p>			○			<ul style="list-style-type: none"> 環境に配慮した石炭利用技術（クリーンコール）の促進 既存水力発電所の増強・改修促進 	
			○			<ul style="list-style-type: none"> スマートグリッド等、ICT技術を利用した省エネの推進 	
			○				<ul style="list-style-type: none"> 地下スペースや立体構造物の活用による都市交通計画の高度化
<p>モータリゼーションの進展による都市環境の悪化 カントリーグループ毎の課題との 関係</p> <p>⑤都市部の交通渋滞、エネルギーコストの負担増 (ASEAN4 の共通課題)</p>						<ul style="list-style-type: none"> 交通行政、行動計画の策定と運用に関する能力の向上 	
						○	<ul style="list-style-type: none"> 電子料金徴収システムの導入による交通行政管理の簡素化