

ASEAN各国で異なる投資リスク ～経済成長には格差の是正と生産構造の高度化が必要～

吉岡 武臣 *Takeomi Yoshioka*

(一財)国際貿易投資研究所 主任研究員

要約

ASEAN における日本企業のビジネス展開上の課題は、タイは政情リスク、フィリピンとインドネシアはインフラの未整備が最も多い。マレーシアはリスクの低い国として捉えられている。後発加盟国の CLMV (カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム) では、先発加盟国との経済格差などの問題がある。今後、ASEAN が経済発展を続けるためには、高齢化への対策や生産構造の高度化といった課題への対応が必要である。また、グローバル化の進展により、国外の要因により投資先国が危機に直面することも珍しくなくなってきた。

しかし、投資リスクとして指摘されているリスクの多くは「発生する可能性」が予知できる。そのためには徹底した情報収集、調査が必要である。

はじめに

近年、ASEAN は中国リスクの増大の中で日本の機械工業の投資先として重要性を増している。その一方で、ASEAN では政治情勢の不安定化や

災害、賃金の上昇といったさまざまな不安要因が指摘されている。そこで、平成 27 年度に当研究所で組織した研究会では、ASEAN が抱える課題とリスクに注目し「投資先としての ASEAN の検証～投資先とリスク～」

報告書を作成した^(注1)。本稿はその概要をまとめたものである。

1. ASEAN での事業展開上のリスク

2011年10月、タイ中部アユタヤ県最北部に位置するサハ・ラタナナコン工業団地の堤防が突如決壊、工業団地全体が冠水して以降、バンコク以北で最大の日系企業数を抱えるロジアナ工業団地他、あわせて7つの工業団地が次々と洪水に飲み込まれた。大洪水の被害を受けた7つの工業団地の入居企業全804社のうち日系企業は半分超を占める449社にのぼった。工業地帯を襲った前代未聞の災害から約5年が経過しているが、この災害は各種ビジネスリスクを踏まえた事業運営の必要性を教えてください。

実際、タイにおける製造業の競争力の源泉であった産業集積の一角が洪水で被災したが、特に同地域は電気・電子部品が集積し、その被災の影響は、サプライチェーンを通じて機械分野を中心に広範囲な産業および地域に波及した。近年、電子部品はIT化の流れを受け、電気機器のみ

ならず、自動車等輸送機器、工作機械、カメラ等精密機器などでも大量に使用されており、その影響は広範囲に広がった。

また、直接的には洪水被害がなかった企業でも、サプライヤーや納入先が被災したことによりサプライチェーンが目詰まりを起し、生産継続が困難になった企業が続出するなど、影響は被災企業以外にも拡大した。2012年上半期タイ国日系企業景気動向調査によれば、製造業226社のうち、洪水により直接的な被害を受けた企業は55社(全体の24.3%)にとどまったが、「取引先等が被災し間接的に被害を受けた」企業は138社で全体の61.1%にのぼった。「直接的」または「間接的」いずれかで洪水の影響を受けた企業は全体の85.4%(193社)にのぼるなど製造業のほとんどが何らかの形で洪水の被害を受けた。

このタイ大洪水の事例にみられたように、国内外で企業は様々なリスクに囲まれている。ジェットロはASEANを含めた新興国19カ国を対象に、新興国におけるビジネス展開上の課題を聞いている。具体的にビ

ビジネスリスクとして 14 項目を挙げ、国毎にどの項目をビジネスリスク・問題点とみているかを聞き、各国で上位 5 項目を挙げた。また、回答企業の 2 割以上が課題としている項目について網掛けを行った (表 1)。

タイでは 2014 年 5 月にクーデターにより国軍が政権を掌握していることもあり、カントリーリスクに分類される「政情リスクや社会情勢・治安に問題あり」を回答企業の 37.3%が課題と挙げた。これに、オペレーショナルリスクに分類される「人件費が高い、上昇している」(同 29.1%)、そしてセキュリティリスク「自然災害リスクまたは環境汚染に問題あり」(同 21.4%) が続く。タイは 2000 年代前半までは ASEAN の中で国王の下「最も政情が安定している国」と位置付けられてきた。しかし、2006 年 9 月のタクシン追放クーデター以降、現在に至るまで、国内が親タクシン派と反タクシン派とで二分され、いずれかが政権の座に就くと、その反対勢力が反政府デモに回るなど、政情不安定が常態化している。

マレーシアについては回答企業の

2 割以上が課題と考える事項がこの 3 年間、何もなく、日本の本社はリスクが非常に少ない国と捉えている。フィリピンは「インフラが未整備」(同 26.8%)、「政情リスクや社会情勢・治安に問題あり」(同 26.5%) の 2 項目が回答企業の 2 割を上回った。特に、インフラ整備については、フィリピンは島嶼部にあることから、港湾システム、水上・陸路輸送体系、流通網の未整備が高い物品・サービス調達・流通コストを招いているとの批判がある。また、2014 年にはマニラ市内で大型トラックの走行規制が実施された結果、マニラ港の貨物が滞留する事態が発生した。日本企業の多くは部品・原材料の調達および完成品の輸出を港湾に依存しており、日本企業も大きな影響を被った。これらインフラに対する投資家の声を受ける形で、フィリピン政府はインフラの改善に取り組もうとしている。これまでフィリピンのインフラ向け投資は、GDP 比で約 3%であったが、アキノ大統領は同比率を 2016 年には 5%にまで拡大することを打ち出した。特に、官民パートナーシップ (PPP) を有効に活用しながら国

内インフラ整備を加速させる考えである。

インドネシアについては、上位 5 項目全てが回答企業の 2 割を超えるなど、リスクが高い国と見なされている。特に「インフラが未整備」（同 36.2%）が最も高く、これに「法制度が未整備、運用に問題あり」（同 26.9%）、「政情リスクや社会情勢・治安に問題あり」（同 21.5%）、またほぼ同率で「行政手続きの煩雑さ」が続く。インフラの未整備については、特に同国の交通渋滞がその代表として挙げられる。2015 年 7 月にインドネシア公共事業・国民住宅省の試算

によると、渋滞による経済損失は年間 65 兆ルピア（約 5,578 億円）に達しており、渋滞緩和に向けた交通インフラの整備は喫緊の課題である。

2. CLMV の課題と地政学的リスク

ASEAN の後発加盟国である CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）の経済発展には以下のような問題点が挙げられる。

第 1 に、ASEAN 先発加盟 6 カ国と CLMV との経済格差は、さまざまな取り組みにも関わらず、容易には縮まっていない。現時点（2016 年）

表 1 新興国のビジネス環境上の課題（日本本社の評価）

（単位：％）

	タイ	14年度	13年度	12年度	マレーシア	14年度	13年度	12年度
1	政情リスクや社会情勢・治安に問題あり	37.3	46.4	15.3	人件費が高い、上昇している	16.2	17.8	15.9
2	人件費が高い、上昇している	29.1	29.3	30.1	インフラが未整備	9	11.7	10
3	自然災害リスクまたは環境汚染に問題あり	21.4	28.8	41.6	代金回収上のリスク・問題あり	8.7	9.9	11.9
4	労働力の不足・人材採用難	18.6	19.6	-	行政手続きの煩雑さ	8.1	-	-
5	為替リスクが高い	11.1	13.1	10.4	労働力の不足・人材採用難	7.6	9.5	-
	フィリピン	14年度	13年度	12年度	インドネシア	14年度	13年度	12年度
1	インフラが未整備	26.8	31.4	28.6	インフラが未整備	36.2	41.5	36.4
2	政情リスクや社会情勢・治安に問題あり	26.5	23.2	15.4	法制度が未整備、運用に問題あり	26.9	24.5	27.2
3	自然災害リスクまたは環境汚染に問題あり	18.9	23.6	14.4	政情リスクや社会情勢・治安に問題あり	21.5	22.6	14.3
4	法制度が未整備、運用に問題あり	14.0	12.2	15.6	行政手続きの煩雑さ	21.3	-	-
5	関連産業が集積・発展していない	13.7	11.6	15.2	人件費が高い、上昇している	21.2	19.9	21

（資料）2014 年度 日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査（ジェトロ／2015 年 3 月）

における、一人当たり GDP 比較での最大格差は 60 倍を優に超えている（シンガポールとカンボジアの比較）。このような状況で ASEAN 統合の視点から更なる自由化が進められているため、CLMV 各国独自の産業政策を取ることに制限が課される可能性がある。

第 2 に、規模の小さい CLMV 経済にとって労働や資本といった生産要素賦存量は限られており、低コストの活用を指向した FDI（直接投資）が増加しても、大幅なコスト上昇に直面する場合がすでに見られている。結果として、投資者（特に製造業）にとっては割高な国、地域となる可能性があり、将来的に FDI が先細る要因となり得る。

第 3 に、途上国に特有である行政の非効率性と低い透明性の問題がある。貿易投資環境整備の遅れや、手続きが煩雑であるなどの問題が指摘されている。加えて賄賂、不正、腐敗といったことが他の中進国などと比べて全般的に多く、これらは FDI の阻害要因ともなっている。

第 4 に、CLMV より大きな人的資源をもった国との競合がある。

ASEAN においてはインドネシアが人口的にはメコン地域 5 カ国の合計に匹敵し、南アジアにはインドという大国がある。CLMV にはない豊富な労働力供給と、潜在的に巨大な消費市場が存在していることは、特に外国資本誘致で競合関係となることが考えられる。

さらに、CLMV がメコン経済圏に位置することによる多くのメリットに対して、地政学的なリスクとして考えるべき点も多くある。政治面においては、ミャンマーのように軍政が長年続いてきた国では、民主化の動きによって政権がむしろ不安定化する可能性もある。ミャンマーについては少数民族間の紛争という課題も解決していない。タイとカンボジアの間には、かつて軍事衝突もあつた国境問題がある（注 2）。ベトナムについては、社会主義国であるという基本的な体制の違いがある。また CLMV は経済規模が小さいことから、政治的にも外国から影響を受けることが多い。特に CLM3 カ国については、中国との貿易・投資・援助といった面で深い関係にあり、日本と CLM の限定的な経済関係とを比較

すると大きな違いが見られる。これは外交を通じて中国が有利に展開できる可能性を示唆している。

3. ASEAN の経済成長に向けての課題

2015年12月31日に、ASEANはASEAN経済共同体(AEC)を創設した。AECは、ASEAN単一市場・生産基地を構築する構想であり、ASEANではAECの実現に向けて着実に行動が取られてきている。AECの実現によるバリューチェーン・ネットワークの形成は、経済の成長を促す一方、解決しなくてはならない課題も存在する。

ASEANの課題は、主に5点ある。第1に、国内における所得格差の問題がある。経済政策の目標は、大きく経済成長と公平である。公平に関して「所得格差」の是正が必要となる。所得格差に関しては、アジアのほとんどの国で危険な水準に近い。

格差の指数の1つであるジニ係数は、40以上が社会不安につながるといわれる。ASEAN各国のジニ係数はマレーシアで46(2009年)、フィリ

ピンが43(2009年)である^(注3)。また、タイで39(2010年)、インドネシアで38(2011年)、ラオスで37(2008年)、ベトナムで36(2008年)、カンボジアで36(2009年)と高水準にある。これから高度経済成長が続くと、更なる国内格差の拡大の可能性がある。格差の是正がアジアの地域統合を進めるうえでの条件である。

第2に、「高齢化」への対応がマイナス面とプラス面で必要である。高齢化した社会では、マイナス面として低賃金労働に依存する労働集約産業の成立が難しくなる。また、プラス面として高齢者に向けた新産業の創出が期待できる。

高齢化の状況を見ると、人口規模がある程度大きく、60歳以上の人口の割合が低いアジアの国は、ミャンマー、フィリピン、インドネシアである。高齢化社会(65歳以上の人口の全体に占める割合が7%以上)から高齢社会(65歳以上の人口の全体に占める割合が14%以上)への移行に要する年数ではフィリピンが35年で一番長く、労働集約型の産業に適している^(注4)。シンガポール、タイは2002年までに高齢化している。

2024年までには、ベトナム、ブルネイ、マレーシア、ミャンマー、インドネシア、カンボジアが高齢化社会へ移行する。高齢社会への移行は、シンガポール、タイ、ベトナム、ブルネイで2032年までに起こる。高齢化社会は、生産従事人口の減少をもたらす。ただし、富裕層がアジアに多く存在し、この層が大きな消費財の需要を、そして健康産業や医療産業の需要を生む。ASEANはこれまでは労働集約産業の成長に依存してきた。労働力がひっ迫してくると、成長戦略の変更が必要となる。労働集約型産業から資本集約型産業や知識集約型産業への転換が必要な国が出てくる。

第3に、生産構造の高度化が必要である。そのためには研究開発の進展と高等教育の普及が必要である。GDPに対するR&D(研究と開発)支出の割合は3%が目安とされるが、タイ、フィリピン、インドネシアにおける割合は1%にも満たず非常に低い(注5)。「高等教育」に関しては、百万人当たりの労働者に対する研究者数はシンガポールで5,000人を超える(注6)。しかし、他のASEAN加

盟国ではマレーシアで1,000人を超えるだけで、インドネシアでは90人にすぎない。今後の産業構造の高度化を考えると、理系だけではなく文系についても高等教育の重要性が浮き彫りになる。

第4に、「ハードインフラ」の資金需要が大きい。都市化が進展すると都市でのハードインフラの需要が大きくなる。ASEANでは都市だけではなく、そのほかの需要も莫大である。アジア開発銀行の試算では、2010-20年のエネルギー、交通、通信、上下水のインフラの資金需要は、ASEANは全体で約1兆ドル程度である。インドネシアで4,500億ドル、マレーシアで1,880億ドル、タイで1,730億ドル、フィリピンで1,270億ドル、ベトナムで1,100億ドルとなっている(注7)。

第5に、交通・貿易円滑化などの「ソフトインフラ」の整備が必要である。2014年の世界銀行の「ビジネス活動の容易度・ランキング」(事業設立、建設許可取得、電力事情、不動産登記、資金調達、投資家保護、納税、貿易、契約執行、破綻処理という10の規制分野に基づいて各国

をランク付け)における上位の国は、ASEAN ではシンガポールが 1 位、マレーシアが 18 位、タイが 26 位となっている^(注 8)。下位の国では、ベトナムが 78 位、フィリピンが 95 位、インドネシアが 114 位である(その他の国は 100 位以下)。2006 年から 2014 年のランキングの変化を見ると、改善した国は、ベトナムとフィリピン、悪化した国はカンボジアであった。シンガポールを除いた ASEAN 各国では、外国からの直接投資を呼び込むためにもビジネス環境の整備が必要とされる。

4. ASEAN の関税撤廃に伴うリスク

AEC の実現に向けた関税の撤廃に関しては、AFTA (ASEAN 自由貿易地域) により新規加盟諸国の一部品目を除きほぼ実現した。AFTA は東アジアの FTA の先駆であるとともに、東アジアで最も自由化率の高い FTA である。先行加盟 6 カ国は 2010 年 1 月 1 日にほぼすべての関税を撤廃した。2015 年 1 月 1 日には、新規加盟 4 か国 (CLMV 諸国) の一部例外を除き、全加盟国で関税の撤

廃が実現された(なお、CLMV 諸国においては、関税品目表の 7%までは 2018 年 1 月 1 日まで撤廃が猶予される)。

日本企業にとっては、産業によって差があるが、たとえば自動車産業の場合、タイやインドネシアにおける完成車メーカー・部品メーカーにとって、生産の統合と産業集積が更に進み、スケールメリット等の面から、大きなプラスの影響を与えるであろう。またこれまでに構築されてきた部品生産の国際分業と補完にとっても、プラスの影響を与えるであろう。

ただし、フィリピンのように自動車産業の競争力が相対的に低い国においては、完成車メーカー・部品メーカーにとってマイナスの影響が予想される。ベトナムでは、完成車や部品に関しては 2018 年 1 月に関税撤廃予定である。2018 年 1 月の関税撤廃の際には、ベトナムで生産を行う完成車メーカーにとって大きなマイナスになる可能性がある。なお、この際には、メーカー全体の利益と各国の拠点の利益を分けて考える必要があるであろう。

自動車産業は、日本企業が生産と販売において圧倒的なシェアを有し、ASEAN において強い競争力を有する産業である。他の産業、たとえば電機産業においては、関税の撤廃を受けて、自動車産業よりも更にドラスティックに生産の統廃合が進められている。電機産業の場合は、日本企業の競争力が相対的に低くなっている場合があり、その状況の中で生産拠点の統廃合が進められており、関税の撤廃はそれぞれの企業の状況によりプラスとマイナスの両面を有すると考えられる。

5. グローバル化の進展によるリスク

従来、カントリーリスクは特定国におけるリスクと考えられていた。しかし、グローバル化、リージョナル化の進展により、国外の要因により投資先国に突如危機が発生し企業がリスクに直面することが珍しくなくなっている。

グローバルリスクは、2008年9月のリーマンショック後の金融危機が代表事例である。ASEAN 各国は

2009年に深刻な景気後退に見舞われ、タイやシンガポールなどマイナス成長に陥った国もあった。世界全体に影響を及ぼすため、アジア地域あるいは国内に原因がない場合でも、特定国での事業に大きな影響を与える。2001年のIT不況でもマレーシアやシンガポールなど電機電子製品の輸出国は大きな影響を受けている。近年は、資源価格の急騰、疾病、イスラム国などのテロの拡散もグローバルリスクとなりつつある。

リージョナルリスクは、アジア通貨危機が典型である。1997年7月1日にタイで発生し、一ヶ月以内にマレーシア、インドネシア、フィリピンなど他のASEAN各国や韓国に伝染し、1998年は各国とも大幅なマイナス成長となり、企業の倒産、銀行の破綻、失業率の上昇など大きな打撃を受けた。タイはバブルの崩壊、外貨準備の減少など危機の予兆はあったが、たとえば、マレーシアのGDP成長率は1996年が10.0%、97年が7.3%と順調な成長が続いていただけに予想を超える事態の激変だったと考えられる。ただし、各国とも輸出の伸び悩み、対外債務の増加

など不安要因はなかったわけではない。

そのほか、ASEANでのリージョナルリスクには、南シナ海での領域を巡る対立、インドネシアで発生しマレーシア、シンガポールに波及する煙害などがあげられる。1990年代の煙害により、飛行機の墜落、健康被害などの大きな影響が出ている。

しかし、投資リスクとして指摘されているリスクの多くは、確率分布の予測は困難であるが、統計や投資関連情報などで「発生する可能性」が予知できる。発生が予見・予知できる事象については、準備・対応ができるはずである。一方で、予知が難しい場合もある。同じ事象でも予知がある程度可能な場合と難しい場合があると考えられる。

2011年に起きた東日本大震災、タイの大洪水は、予知が難しい事象だが、東北地方では大津波については過去に発生していたという研究成果があった。そうした研究成果を無視したことが原発事故の原因となったと指摘されている。タイの大洪水も過去に起きていたといわれる。従って、リスクとその可能性をどう評価

し、事前に対応を考えていたかが問われる。アジア通貨危機では、タイ進出日系企業の多くが為替差損を被ったが、事業年数が長く過去の切り下げなどを経験している企業の一部は対応をとっており、為替差損を被らなかった。

一方、情報が極めて少ない国、統計の入手が困難、あるいは整備が遅れている国は、後発途上国では少なくないし、国レベルではある程度情報が入手できても地方レベルでは少ない国もある。リスクと不確実性を念頭において投資リスクを考えるため、事前に過去の進出企業の撤退事例や発生した災害などの情報収集、可能な限りの経済統計の分析調査を行う必要がある。

ASEANは日本企業にとって最も重要な進出先のひとつであり、経済の成長に伴い今後は製造拠点としてだけでなく、消費市場としての魅力も増すに違いない。また、AECの設立により物品やサービス貿易の自由化、投資環境の向上や連結性の強化を図るためのインフラ整備など、事業に関する環境も整いつつある。ASEANでの事業展開という大きな

チャンスを活かすためにも、リスクに対する予防策も検討しておくことが重要だ。

注

1. 公益財団法人 JKA より補助金を受けて研究会を組織し、報告書を作成した。研究会のメンバーは、石川幸一（亜細亜大学教授）、朽木昭文（日本大学教授）、清水一史（九州大学教授）、春日尚雄（福井県立大学教授）、助川成也（中央大学客員研究員）、吉岡武臣（国際貿易投資研究所主任研究員）の6名。
2. タイ、カンボジア双方が領有権を主張していたプレア・ヴィヒア寺院については、国際司法裁判所によりカンボジアに帰属するとされたが、感情的なしこりとし

て残っているとされる。

3. World Bank, Poverty and Inequality Database, 2015.
4. World Health Organization, World Health Organization, 2014.
5. World Bank, <http://data.worldbank.org/indicator>, 2015.
6. World Bank, <http://data.worldbank.org/indicator>, 2015.
7. Asian Development Bank Institute, Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020, 2010.
8. World Bank, Doing Business 2014 Economy Profile, 2015.