

ASEAN 3 か国の市場の現在(いま)を読み解く

ベトナム、タイ、インドネシアの日系企業幹部のインタビュー調査を通して

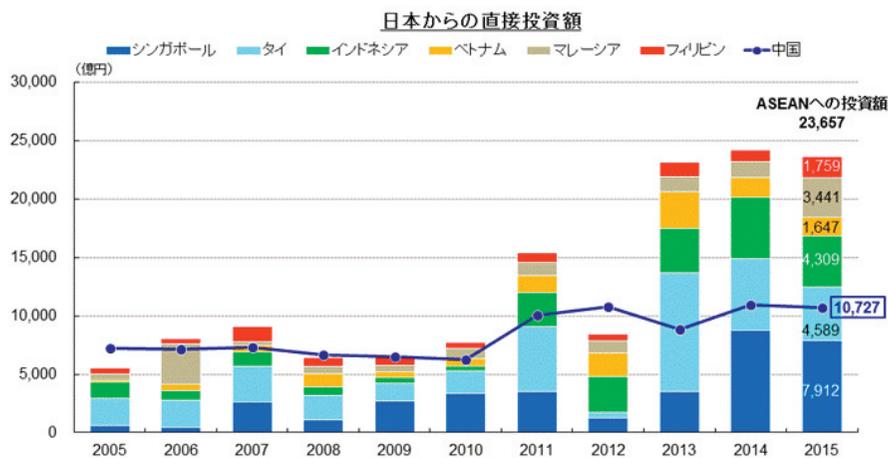
キーワード：経済成長、対外直接投資、法整備、生産年齢人口、ASEAN 経済共同体

江崎 康 弘

I. はじめに

この数年来、ASEAN（東南アジア諸国連合）諸国への日本企業の対外直接投資（FDI）は急伸長している。ここ数年間の日本企業の ASEAN への対外直接投資を JETRO の統計資料より見ると、2013年：236億ドル、2014年：231億ドル、2015年：201億ドルとなっており、2013年に初めて200億ドルを超えて以来、3年連続で200億ドルを超えている。一方、この期間における日本企業の中国への対外直接投資は、各々91億ドル、104億ドル、89億ドルとなっている。この3年間の累計投資額では ASEAN が668億ドル、中国が284億ドルであり、ASEAN に対する投資額累計は中国に対する投資額累計の約2.4倍に達していることが分かる（図1、表1）。

図1. 日本企業の ASEAN への対外直接投資額推移



出所：住友商事グローバルリサーチ（2016. 12. 20）<https://www.scgr.co.jp/report/survey/2016092119706/>

表1. 日本の国・地域別対外直接投資（国際収支ベース、ネット、フロー）

（単位：100万ドル％）

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年			2016年 1～9月	構成比
												1～3月	4～6月	7～9月		
アジア	16,188	17,167	19,388	23,348	20,636	22,131	39,492	33,477	40,470	43,237	32,267	8,097	8,547	△ 15,101	1,543	1.2
中国	6,575	6,169	6,218	6,496	6,899	7,252	12,649	13,479	9,104	10,389	8,867	1,928	2,180	2,268	6,376	5.1
アジアNIES	4,902	3,893	6,039	5,842	5,907	6,902	9,302	8,043	8,955	15,609	11,238	2,039	2,295	△ 21,568	△ 17,234	na.
香港	1,782	1,509	1,131	1,301	1,610	2,085	1,509	2,362	1,785	3,098	2,519	704	685	407	1,796	1.4
台湾	826	491	1,373	1,082	339	△ 113	862	119	330	918	587	307	496	251	1,054	0.8
韓国	1,736	1,517	1,302	2,369	1,077	1,085	2,439	3,996	3,296	3,360	1,633	67	533	68	668	0.5
シンガポール	557	375	2,233	1,089	2,881	3,845	4,492	1,566	3,545	8,233	6,500	961	581	△ 22,295	△ 20,753	na.
ASEAN4	4,276	6,038	5,007	4,043	3,540	4,310	13,204	6,397	16,587	12,890	11,648	2,447	2,997	2,175	7,619	6.1
タイ	2,125	1,984	2,608	2,016	1,632	2,248	7,133	547	10,174	5,744	3,799	963	952	895	2,810	2.3
インドネシア	1,185	744	1,030	731	483	490	3,611	3,810	3,907	4,933	3,560	784	716	584	2,084	1.7
マレーシア	524	2,941	325	591	616	1,058	1,441	1,308	1,265	1,290	2,839	308	239	140	687	0.6
フィリピン	442	369	1,045	705	809	514	1,019	731	1,242	923	1,450	392	1,089	557	2,037	1.6
ベトナム	154	467	475	1,098	563	748	1,859	2,570	3,266	1,604	1,360	323	520	548	1,391	1.1
インド	266	512	1,506	5,551	3,664	2,864	2,326	2,802	2,155	2,214	△ 1,706	1,265	438	1,310	3,013	2.4
北米	13,168	10,188	17,385	46,046	10,889	9,016	15,166	35,768	46,505	50,126	46,013	18,910	12,253	7,510	38,673	31.0
米国	12,126	9,297	15,672	44,674	10,660	9,193	14,730	31,974	43,703	48,329	44,893	18,780	12,007	7,199	37,987	30.5
カナダ	1,042	892	1,713	1,372	229	△ 177	436	3,796	2,800	1,796	1,121	130	246	311	686	0.6
中南米	6,402	2,547	9,482	29,623	17,393	5,346	11,287	10,454	10,197	6,671	7,730	905	1,446	17,550	19,901	16.0
メキシコ	629	△ 2,603	501	315	211	688	264	1,023	1,750	1,112	989	291	359	454	1,104	0.9
ブラジル	953	1,423	1,244	5,371	3,753	4,316	8,290	4,113	4,037	3,334	1,412	373	176	△ 168	381	0.3
ケイマン諸島	3,915	2,814	5,838	22,550	12,903	△ 1,848	223	2,276	437	899	4,199	228	462	14,280	14,970	12.0
大洋洲	943	723	4,204	6,060	7,629	6,407	8,767	11,075	6,098	6,331	7,661	1,002	2,022	432	3,456	2.8
オーストラリア	640	466	4,140	5,232	7,136	6,371	8,149	10,890	5,835	4,908	6,690	677	1,047	321	2,046	1.6
ニュージーランド	62	125	△ 22	635	237	△ 61	149	127	122	1,100	124	△ 16	300	63	346	0.3
欧州	8,230	18,396	20,965	23,068	17,830	15,043	39,841	31,017	32,227	27,546	34,574	12,809	5,954	42,015	60,777	48.8
ドイツ	270	1,128	880	3,905	2,089	△ 321	2,165	1,797	2,653	3,115	2,686	392	226	244	862	0.7
英国	2,903	7,271	3,026	6,744	2,126	4,624	14,125	11,882	13,319	6,544	15,205	7,358	476	35,844	43,678	35.1
フランス	541	842	479	1,703	1,161	551	116	2,291	△ 237	1,657	598	382	604	177	1,162	0.9
オランダ	3,315	8,497	12,440	6,514	6,698	3,288	5,346	8,638	8,636	5,608	8,305	2,249	2,845	3,512	8,605	6.9
イタリア	44	51	45	177	110	372	1,007	141	419	220	659	293	77	121	491	0.4
ベルギー	△ 195	133	796	2,196	423	△ 166	△ 168	495	2,681	841	934	112	155	611	878	0.7
ルクセンブルク	25	△ 478	2,291	527	3,279	△ 108	330	△ 73	921	3,761	2,988	190	46	563	799	0.6
スイス	56	183	61	165	221	143	2,336	1,509	△ 68	107	△ 193	554	163	843	1,560	1.3
スウェーデン	82	416	254	570	160	△ 623	△ 95	2,217	△ 307	1,883	2,086	56	57	88	202	0.2
スペイン	363	136	10	210	162	38	124	△ 4	174	878	457	△ 1	46	△ 2	43	0.0
ロシア	95	160	99	306	391	350	339	757	447	271	439	19	31	42	92	0.1
中東	542	242	958	1,138	575	△ 348	716	447	91	939	1,268	643	307	△ 15	935	0.8
サウジアラビア	494	254	746	892	378	117	104	41	27	810	875	151	218	26	395	0.3
アラブ首長国連邦	19	△ 56	60	194	139	△ 498	207	364	△ 269	90	87	253	13	△ 3	263	0.2
イラン	-	-	-	0	-	-	-	0	-	-	2	-	-	-	-	na.
アフリカ	25	899	1,101	1,518	△ 301	△ 372	464	116	△ 537	1,501	1,237	△ 1,505	629	162	△ 715	na.
南アフリカ共和国	△ 17	466	82	648	143	104	459	370	195	1,677	1,065	52	606	215	873	0.7
世界	45,461	50,165	73,483	130,801	74,650	57,223	108,808	122,355	135,049	136,347	130,752	40,862	31,157	52,552	124,570	100.0
参考																
ASEAN	5,002	6,923	7,790	6,309	7,002	8,930	19,645	10,675	23,619	23,134	20,244	3,803	4,168	△ 19,460	△ 11,490	na.
EU	7,872	17,925	19,934	22,939	17,039	8,359	36,052	29,023	30,999	26,117	33,762	11,784	5,685	40,907	58,376	46.9
東欧・ロシア等	721	367	509	650	757	593	628	1,326	322	494	693	168	83	142	393	0.3

〔注1〕円建てで公表された数値を四半期ごとに日銀インターバンク・期中平均レートによりドル換算。2014年以降については年次改訂値を利用しているため、過去の計数とは一致しない場合がある。

〔注2〕国際収支統計の基準変更により、2013年以前と2014年以降のデータに連続性はない。

〔注3〕「△」は引き揚げ超過を示す。

〔注4〕「0」は単位未満、「-」は実績なしを示す。

〔注5〕伸び率は前年（同期）比。構成比は総額に対する比率。

〔注6〕EUは2005年、2006年は25カ国、2007年第1四半期よりブルガリア、ルーマニアを含む27カ国、2013年第3四半期よりクロアチアを含む28カ国。

〔注7〕個別データが未発表の案件も含むため、各地域の合計と「世界」は必ずしも一致しない。

〔注8〕機械処理の関係上、他の掲載計数とは計数の末尾の値が異なる場合がある。

〔注9〕2011年については、「世界」のみ訂正（2012年12月10日発表分）を反映しているが、国・地域別についてはデータ未発表のため遡及訂正を実施していない。

〔資料〕「国際収支状況」（財務省）、「外国為替相場」（日本銀行）よりジェトロ作成。

投資金額が急増しただけでなく、従来は製造業・大企業が中心であった進出企業も、非製造業・中小企業へと拡大してきているのである（表2）。

表2. 規模別・企業別の直接投資企業数

		2001	2006	2009	2014
大企業		1931	2416	2347	2418
	占有率	31.8%	29.4%	29.4%	27.6%
中小企業	製造業	2013	2944	2869	3221
	卸売業	1019	1366	1298	1406
	小売業	125	142	147	129
	その他	986	1343	1316	1590
	合計	4143	5795	5630	6346
	占有率	68.2%	70.6%	70.6%	72.4%
総計		6074	8211	7977	8764

出所：2016年版 中小企業白書概要より筆者編集

もつとも、日本企業の ASEAN ビジネスは全てが順調というわけではなく、注意すべき変化が見られるようになった。みずほ総研による会員企業を対象とした ASEAN ビジネスに関するアンケート調査結果では、懸念材料として「人件費の上昇」をあげた企業が77.6%、次いで「政治・社会の混乱」の比率が50.5%、「ASEAN の景気」の比率が40.8%と高くなっている。日本企業は、ASEAN ビジネスの有意性や有望性に高い関心を示しつつも、ビジネス環境の変化や変調に鋭敏に察知していることがうかがわれるのである。

これらを踏まえ、ASEAN 諸国のなかで、経済成長が著しく、インフラ投資が活発な親日国で日本よりの ODA¹（政府開発援助）実績が多く、日系企業の進出も盛んなベトナム、インドネシアおよびタイの3か国に於いて日系企業幹部のインタビュー調査を行い、日本企業が懸念を抱いているビジネス環境の変化や変調に関して、現地の生の声を入手し分析することとしたい。なお、経営資源に限界がある中小企業、特に地元長崎県の中小企業の事業戦略策定の一助にならんことを本稿執筆の目的としたい。

II. ASEAN の特性

1. 概況

ASEAN は1967年の設立以来、政治協力や経済協力など各種の協力を推進してきた。加盟国も設立当初のインドネシア、シンガポール、マレーシア、タイおよびフィリピンの5か国から、1984年にブルネイ、1995年にベトナム、1997年にラオス、ミャンマー、そして1999年にカンボジアが加盟し10か国に拡大し、東南アジア全域を網

図2. ASEAN10か国



出所：日経 BIZGATE (2016. 12. 21) <http://bizgate.nikkei.co.jp/article/95492320.html>

羅することとなった（図2）。

10か国合計のGDPはEUの13%、NAFTAの12%、そして日本の54%、また一人あたりのGDPも同様にEUの11%、NAFTAの9%、そして日本の11%に過ぎない。しかし、貿易総額はEUの22%、NAFTAの44%、そして日本の168%となり、総人口ではEUの122%、NAFTAの130%、そして日本の490%、約5倍の規模となっている（表3）。

表3. ASEAN と他の地域経済体および日本との比較（2014年）

	加盟国数	人口 (億人)	GDP (兆米ドル)	一人当たりGDP (万米ドル)	貿易（輸入+輸出） (兆米ドル)
ASEAN	10	6.23	2.48	0.40	2.55
EU	28	5.08	18.46	3.63	11.82
NAFTA	3	4.8	20.49	4.27	5.79
日本	n.a.	1.27	4.60	3.62	1.52

出所：外務省（2015）「目で見る ASEAN」より引用、筆者編集

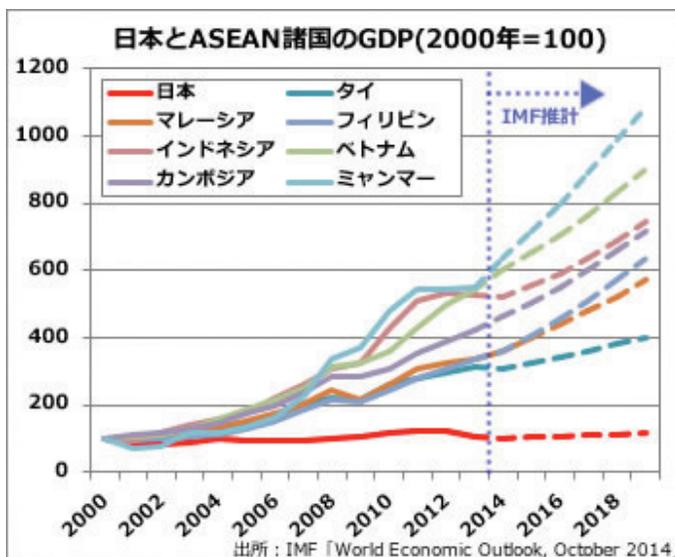
中長期的に見れば、日本では、今後少子高齢化が加速し生産年齢人口³が減少し経済成長力が鈍化することが懸念されている。これに対して ASEAN は、若者人口が多く、生産年齢人口が増加するなか、大きな市場となる可能性があると考えられている（図3、4、5）。

実際、日本企業のみならず、世界各国の企業が ASEAN を重要な市場と捉えている（図6）。みずほ総研によると、米国商工会議所が2014年に加盟企業に対して実施した調査では、過去2年間に対 ASEAN 貿易や投資を拡大した企業は70%以上におよび、更に90%程度の企業が今後5年間に対 ASEAN 貿易や投資を拡大すると回答している。2015年末に ASEAN 経済共同体（AEC）が発足し、中国やインドに拮抗する規模の経済になる可能性が見えてきたのである。

なお、AEC とは ASEAN 経済共同体（ASEAN Economic Community）の略で、

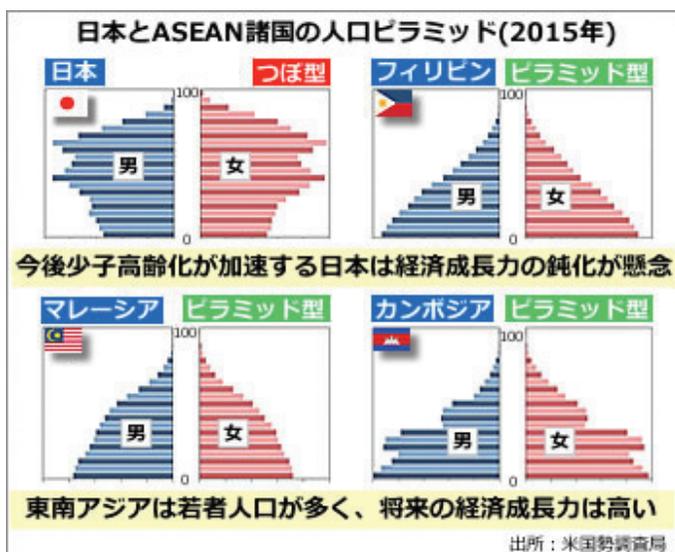
東南アジアの経済を国ごとではなく地域全体で底上げすることを目論んで経済圏を作るものである。シンガポール、マレーシアといった先進国に近い国から、インドネシア、ベトナム、フィリピンを経て、ラオス、ミャンマー、カンボジアまで、かなり経済格差があるなか、まとまりがない状態では東南アジア全体の経済力が最大化できないので、東南アジア全体を1つの経済圏とすることで底上げしようということである。ASEAN の国の間での物の売買は関税を撤廃するとか、ミャンマーの

図3. 日本とASEANのGDP成長率比較



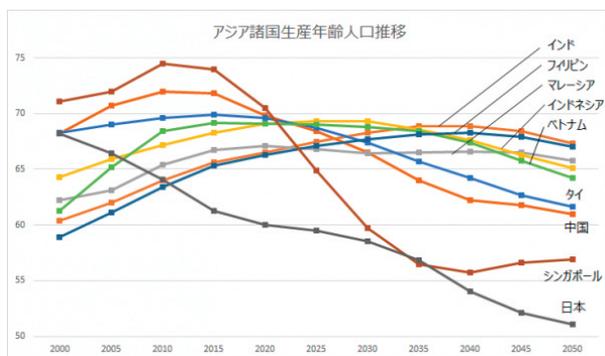
出所: FORELAND (2016. 11. 30) http://www.foreland-realty.com/?page_id=1175705

図4. 日本とASEANの人口構成比



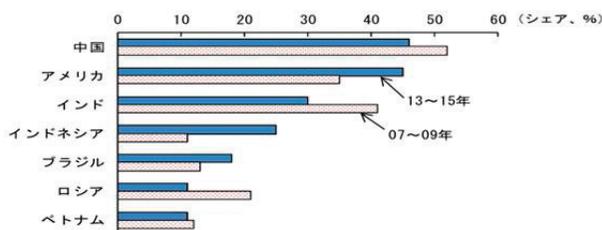
出所: FORELAND (2016. 11. 30) http://www.foreland-realty.com/?page_id=1175705

図5. 日本とASEANの生産年齢人口推移



出所：TSUYOSHIOKA (2016. 12. 23) <http://tsuyoshioka.co.jp/jiji/india-asean/>

図6. 今後のFDI候補国：中国は低下



(備考) UNCTADより作成

出所：内閣府 (2016. 12. 24) http://www5.cao.go.jp/j-j/sekai_chouryuu/sh14-01/sl_14_2_3.html

人がタイで就労しやすくし、ミャンマーの人も所得が向上するとか、人とお金と物の流れを自由化することが考えられている。EUほど自由度は高くないが、2国間のEPAやFTA⁴といった制約のある協定に比べると自由度が高いものを目指している。日系企業や外資系企業がシンガポール等に統括会社を置いているのも、ASEAN全体を面で捉えなければならないと考えているからだと思われる。

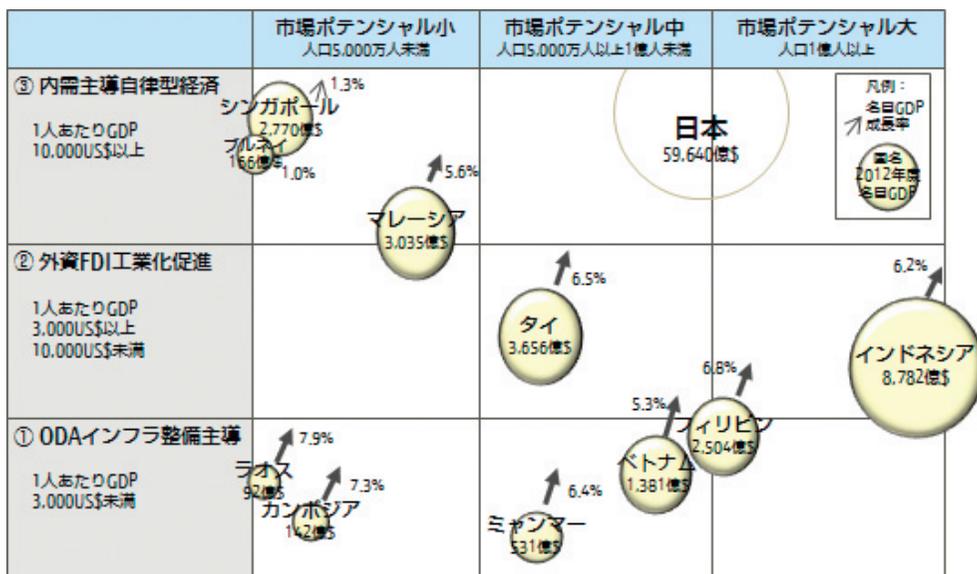
2. 市場分類と歴史的背景

ASEAN市場は、発展段階で各国を3つに分類できる。日本と同様に市場が成熟して内需主導で経済が発展しているシンガポール、次いでマレーシア、タイの先進3か国。これに続くのが、外資のFDIによって工業化が進んでいるインドネシア、そしてベトナム、フィリピンも徐々にこの段階に入りつつあると考えられる。ODA（政府開発援助）を利用して、インフラ整備、ビジネス環境整備の段階にあるのが、カンボジア、ラオス、ミャンマーの3か国の新・新興国⁵である（図7）。

また、潜在性も非常に重要である。内需が最終的には経済を引っ張っていくと考えれば、日本の2倍の人口を持つインドネシアは、市場として魅力的だと日本企業を含め世界各国の企業が考えているのが実態であろう。日本企業は製造拠点として

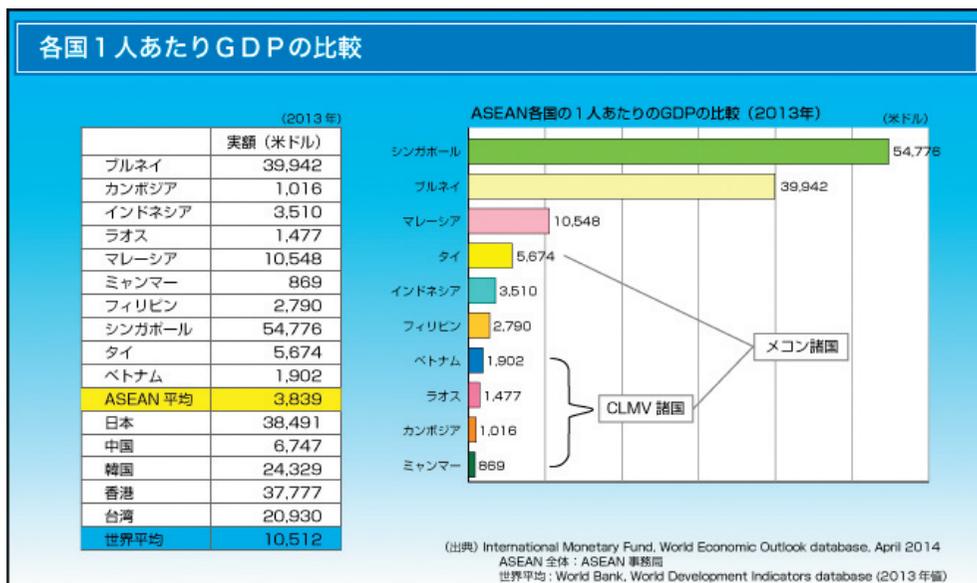
タイ、マレーシア、ベトナム、インドネシアに進出したが、製造中心の拠点が地産地消的なビジネスモデルに徐々に変化している。このため、単なる製造拠点ではなくマーケティングや販売も含めた形でビジネスの範囲が広がりつつあると考えられる。さらに、ASEANでは、国ごとの経済格差が大きい(図8)のに加えて、文化や宗教の多様性が非常に大きいという特徴がある。

図7. ASEAN 各国の市場分類



出所: 富士通総研 (2016. 12. 10) <http://www.fujitsu.com/jp/group/fri/column/opinion/201505/2015-5-5.html>

図8. ASEAN 各国の一人当たり GDP (2013)



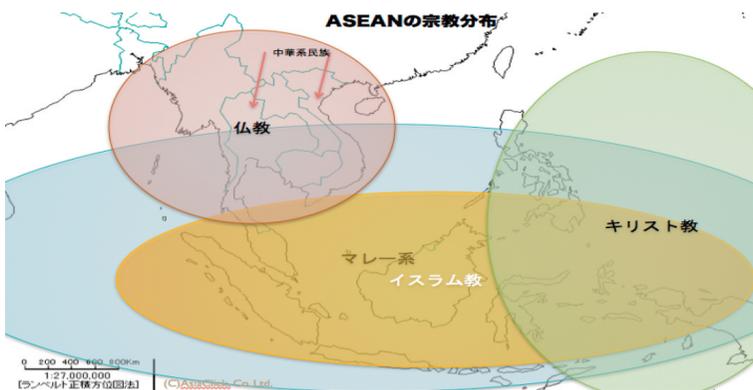
出所: 外務省 (2016. 12. 10) <http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/pr/wakaru/topics/vol130/index.html>

図9. 東南アジア諸国の植民化



出所：Where are we now (2016. 12. 25) <http://wherearewenow2.com/archives/906>

図10. ASEAN 諸国の宗教分布



出所：アジアクリックニュース (2017. 01. 10) <http://asiasns.jp/aseanchinesemalay-2037>

東南アジア諸国は、中国とインドの交易ルートの中に位置し、大航海時代を経て欧米の植民地体制に組み込まれた（図9）。東南アジアでは、各国の土着文化と外来文化や宗主国文化などが複雑に交錯、変容する形で独自の文化や宗教が形成されてきた（図10）。

ベトナムおよびフィリピンを除く東南アジアでは、インドから伝来したヒンズー教⁶文化の影響が残っている、一方、古来中国の支配下にあったベトナムでは中国文化の影響を強く受け、儒教、仏教、道教の思想・文化が浸透している。近世に入ると、ベトナム以外の大陸（半島）側では、スリランカから伝来した上座部仏教⁷が、そして島嶼部では海上交易を介してイスラム教⁸が拡大したのである。特に、インドネシアは2億人を超えるイスラム教徒を抱える世界最大のイスラム国であり、マレーシアもイスラム教を国教と定めている。フィリピンでは、南部ミンダナオ島

地域にイスラム教が広まる一方、16世紀にスペインの植民地になった以降、キリスト教⁹（多くがカトリック教徒）が浸透したのである。このように東南アジアでは多様な文化・宗教が形成され政治や経済に色濃く影響され、異文化・多様性で象徴される ASEAN が誕生したのである。

Ⅲ. ベトナム、タイ、インドネシアの日系企業幹部のインタビュー調査

1. ベトナム

(1) 面談相手：大手総合商社現地法人A社 環境・インフラ事業部 部長

経済成長率は当初目論みの7%には届いていないものの依然高い水準の5%台を保持している。平均年齢が28才という若さに裏付けされた豊富で安価な労働力を求め、チャイナプラスワン¹⁰の影響もあり多くの日系企業が進出してきている。ベトナムにおける製造業労働者の月額賃金は121米ドル（ダナン）から171米ドル（ホーチミン）であり、インフラも徐々に整備され、しかも賃金がこれほど低い国が周辺にないため、ベトナムが労働集約型産業の進出先として選ばれてきたといえる。共産党政権であるが、政治が安定しており、周辺国のように騒乱はめったに起きない。凶悪犯罪も相対的に少なく、外務省発信の「危険情報」がベトナムとシンガポールには出されていない。また、ベトナムは日系企業の主な進出先である中国華南地方とタイの中間にあり、両地域より部材を調達しやすい位置にあることもメリットである。自動車産業で最終組み立てラインが当地にあるが、前述の理由のため裾野産業である部品メーカーがほとんどない。ベトナム人は非常に親日的で勤勉であり、また日本と同じく大乘仏教を信仰し儒教文化圏でもあり儒教的な道徳観を持っているため、日本人にとって理解しやすいと言われている。このこともあり、日本のODAでの最大の供与先となっている。ベトナム政府は円借款等を用いてインフラ整備を進めることを計画しているが、自国の身の丈に合った範囲で無駄を排除することを明示しており、日本企業が受注予定であった南北縦断新幹線や原子力発電所の二大プロジェクトの計画が白紙撤回されたことが、そのことを裏付けている。反中路線であったチョン書記長、サン国家主席、ズン首相の指導部が2016年の党大会でチョン書記長、クアン国家主席、フック首相の指導部に交代し反中路線から中立路線に変わり、是々非々で中国と付き合うことになったといわれている。

法体制が未整備であり ASEAN 他国のように PPP（官民連携）によるインフラビジネスが立ち上がっていない。中国と同様に土地の個人所有を認めておらず全て国有であり、個人へは借地権付与となっている。道路や鉄道整備の際の土地収用に

関して、中国では強引な強制立ち退きで早期に土地収用を行っているが、ベトナムでは中国のような強引な手法は取らず話し合いで進めている。ある面、良心的であるが、土地収用が遅々として進まず、プロジェクト自体へ大きな影響が出て遅れるのが当然となっている。

(2) 面談相手：大手損害保険会社現地法人B社 社長

一人当たりGDPが、モータリゼーションが始まる目安である3,000米ドルに届かない2,000米ドル以下の経済状況であり、自動車の普及はこれからであり現状ではバイク社会である。国民の3人に1人がバイクを保有しているといわれ、多数のバイクが道路を洪水のように流れている。自動車販売台数は昨今増加傾向にあるものの実績は年間8万台程度を推移している。この調子で年間5%の経済成長を維持すれば、現在の一人当たりGDP1,902米ドル（2013年）が2021年には3,000米ドルとなり、モータリゼーションが始まる水準に到達する訳であるが、自動車普及には2つの課題がある。

1つは国内税制である。ベトナムでは自動車購入の際に、自動車保有税（自動車購入価格の10-15%）、VAT（同10%）、特別消費税（同-排気量2000CC未満で20-25%、2000-3000CCで60%、排気量が大きいくほど税率が飛躍的に高くなる）や自動車登録料等複数の税金がかかる¹¹。この税制が自動車普及を抑える要因となっている。国内の自動車産業を振興させたい商工省は税率の削減を要求しているが、税収を確保したい財務省と意見が対立し、税制の見直しが進まないのが実情である。

もう一つは、道路や駐車場などのインフラが未整備であり、この状態で自動車普及すれば、交通に大混乱が生じることが必定である。モータリゼーションを進めるには、まず道路を整備することが先決であり、政府はインフラ整備状況を勘案しつつ、税制緩和を行うものと想定される。

一方、公共交通に関しては、ホーチミンでの地下鉄やハノイでの高架鉄道の計画が進んではいるが、バイクで自宅から職場や学校まで通うことに慣れ、ほとんど歩くことをしないベトナム都市部の人たちが果たしてどこまで公共交通を利用するかは疑問である。都市中心部へのバイク乗り入れ規制や最寄駅周辺の駐車場整備などを併行させ、公共交通整備を進めることが肝要であろう。

南北高速鉄道計画に関しては、新幹線方式の採用は国会で否決されたが、高速鉄道計画自体は消えてはいない。しかし、日本での東京・大阪間の沿線、つまり東海道では名古屋他数多くの中核都市があり、鉄道敷設による経済効果が大きいといったところが、ベトナムでは、北部ハノイ（周辺のハイフォンを含める）と南部ホー

チミン（周辺のカントーを含める）の2都市周辺に人口や産業が偏在し、この2都市間を結ぶ間には中部のダナンしかなく（図11）、東海道新幹線のような経済効果は期待できず、ピンポイントで都市間を結ぶ航空輸送を拡充することが現実的であろう。日系企業もまたハノイとホーチミン周辺に集中して進出している。最近は、大企業に加え、中小企業も数多く進出しているが、その背景には浜松市のように地方自治体を中心となり進出を促進していることや、大手総合商社による工業団地とレンタル工場の整備に拠るところが大きいのである。

図11. ベトナム10大都市地図



出所：ZENTECH（2017.01.20）

http://www2m.biglobe.ne.jp/ZenTech/world/map/vietnam/10_Largest_Cities_Map_of_Vietnam.htm

小売・流通に関しては、日系のイオン他外資系大型スーパーの出店が加速しているが、食品スーパーやフードコートは賑わっているが、衣料品売り場は人影もまばらであり現時点では採算は厳しいと思われるが、今後の経済成長を期待した先行投資であろう。

2. インドネシア

(1) 面談相手：大手損害保険会社現地法人C社 リスク・マネージャー

インドネシアはASEANの超大国であり、ASEAN全体の総人口、GDP、総面積がいずれも4割強を占めている。人口は2.5億人でASEAN2位のフィリピンの倍以上となっている。名目GDPでの経済規模では、8508億米ドル（2014）で、やはり2位のタイの倍以上の規模であり、成長率がタイより高い（図3）ことより、今後も両国の差が開くであろう。

実質GDP成長率は、2007年以降おおむね年平均5%から6%程度で推移し、一人当たりGDPも2007年の約2,000米ドルから2014年には約3,400米ドルに達した（図12）。

図12. インドネシア一人当たり GDP 推移



表 4. バイク販売台数

■世界主要国（エリア）の二輪車市場（二輪車国内販売台数）

年	2010年	2011年	2012年	2013年
インド	11,768,910	13,435,769	13,797,748	14,000,000
中国	15,377,231	14,033,559	12,629,538	11,910,200
インドネシア	7,369,249	8,012,540	7,064,457	7,743,879
ベトナム	3,396,600	3,955,200	3,771,600	3,414,000
タイ	1,846,005	2,002,245	2,130,067	2,004,498
ブラジル	1,818,181	2,044,532	1,625,446	n.a
パキスタン	835,455	866,327	824,005	n.a
フィリピン	759,849	731,130	702,593	n.a
台湾	541,485	639,615	606,615	645,439
マレーシア	468,175	491,586	537,753	n.a

日本	380,242	405,533	401,895	419,398
米国	696,428	440,899	452,386	n.a

単位：台数

出所：PLAN idea（2017.01.10）

<http://insight.planidea.jp/ideamedia/c1/car/204-asia-motorcycle-market-size.html>

所得増の結果、消費市場は大きく拡大している。バイクの年間販売台数は800万台であり、ベトナムの倍以上となっている（表4）。

また、モータリゼーションも始まり、ASEAN自動車連盟（AAF）の統計（表5）によると2013年のインドネシアの自動車販売台数は120万台であり、ASEAN全体の3割を超えている。この結果として、ジャカルタ市内の渋滞が益々深刻化している。

このため、世界で最悪とも言われるジャカルタの交通渋滞（写真1）解消の切り札として、日本の資金、技術協力でスタートした地下鉄工事が2019年の開業に向けて本格化している。ジャカルターバンドン間新幹線建設は中国に敗れたが、首都ジャカルタの地下鉄（MRT）の建設で日本のゼネコンが存在感を示している¹²。

表 5. ASEAN 自動車生産・販売台数

ASEAN主要国の自動車販売・生産台数

販売	2013	2012	増減
タイ	1,330,672	1,436,334	-7%
インドネシア	1,229,901	1,116,212	10%
マレーシア	655,793	627,753	4%
フィリピン	181,738	156,654	16%
ベトナム	98,649	80,453	23%
シンガポール	34,111	37,247	-8%
ブルネイ	18,642	18,634	0%
合計	3,549,506	3,473,288	2%

生産	2013	2012	増減
タイ	2,457,057	2,453,717	0%
インドネシア	1,208,211	1,065,557	13%
マレーシア	601,407	569,620	6%
ベトナム	93,630	73,673	27%
フィリピン	79,169	75,413	5%
合計	4,439,474	4,237,980	5%

出典: AAF調べ

出所: AAF (2017. 01. 19) <https://www.google.co.jp/search?q=asean>

写真 1. ジャカルタの交通渋滞

出所: WEDGE REPORT82016. 12. 10) <http://wedge.ismedia.jp/articles/-/5736>

しかし、今後はインフラ案件を受注するためには韓国、中国勢などとの厳しい価格競争が予想されている。因みに、日本企業が中国企業に敗れたジャカルターバンドン間新幹線建設計画は大きく遅れている。その要因は周辺地域の土地収用が進まないため、または日本企業が基本設計調査をした設計資料をそのまま借用して日本企業より安値で応札し受注した中国企業であったが、日本の設計通りに進める技術力がなく原価が大きく嵩むことが判明したためと言われている。当該契約は鉄道敷設のみを対象としているが、これでは採算割れとなるため、その対策として、原契約に含まれていない鉄道沿線の開発権を中国企業がインドネシア政府に要求し、この要求を踏まえた契約改訂にインドネシア政府が応じなければ工事を進めないという「脅し」をかけているとも現地では囁かれている¹³。

(2) 面談相手：大手総合電機メーカー現地法人D社 社長

2004年以降、経済成長が加速した第一の要因は、当時のユドヨノ政権が実施した投資環境の改善に取り組み、汚職や腐敗対策に取り組み、政府許認可手続きの透明性を高め、外国企業の投資を加速化したことであろう。ただし、2013年度でも、腐敗認識指数（Corruption Perceptions Index, CPI）では、世界175カ国中114位であり、「汚職はインドネシアの文化」という状態から脱皮できておらず、2003年に汚職撲滅委員会 KPK が設立されたが、一部を除き改善されていないというのが実感である。とはいえ、日本企業のインドネシアへの進出-FDIは増加傾向なのである（表6、図13）。これは、中国が反日感情と人件費高騰、タイが洪水被害等の自然災害と軍事政権により政情不安定、そしてベトナムが共産国家による法整備等の見通しが見えない、など他国のマイナス要因を勘案した結果の消去法による選択かも知れない。

一方、日系企業の進出先としては、ジャワ島に集中しているが、業種としては自動車産業等の製造業から最近では金融（銀行、証券、損保、生保）、小売、IT サービス、飲食、教育等の非製造業まで広がりを見せている（図14）。大手総合電機メーカーであるD社では、従来は通信省や情報省等の官庁、通信キャリアや放送局等向けの通信インフラを中心としたビジネスが主体であったが、この10年ほどで大きく様変わりをし、主に日系企業向けのITソリューションを当地のローカルSEによる開発・納入・保守等の一貫したサービスの提供へとビジネスモデルが変わってきたのである。ローカルの優秀さはベトナムやタイなどと同じであるが、子供に

表6. 事業展開先としての評価

<日本企業からみた中期的(今後3年程度)有望事業展開先国・地域ランキング>

順位	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1位	中国	中国	中国	中国	中国	中国	インドネシア	インド
2位	インド	インドネシア						
3位	ベトナム	ベトナム	ベトナム	ベトナム	タイ	インドネシア	タイ	中国
4位	タイ	ロシア	タイ	タイ	ベトナム	タイ	中国	タイ
5位	ロシア	タイ	ロシア	ブラジル	インドネシア	ベトナム	ベトナム	ベトナム
6位	米 国	ブラジル	ブラジル	インドネシア	ブラジル	ブラジル	ブラジル	メキシコ
7位	ブラジル	米 国	米 国	ロシア	ロシア	メキシコ	メキシコ	ブラジル
8位	インドネシア	インドネシア	インドネシア	米 国	米 国	ロシア	ミャンマー	米 国
9位	韓 国	韓 国	韓 国	韓 国	マレーシア	米 国	ロシア	ロシア
10位	台 湾	台 湾	マレーシア	マレーシア	台 湾	ミャンマー	米 国	ミャンマー

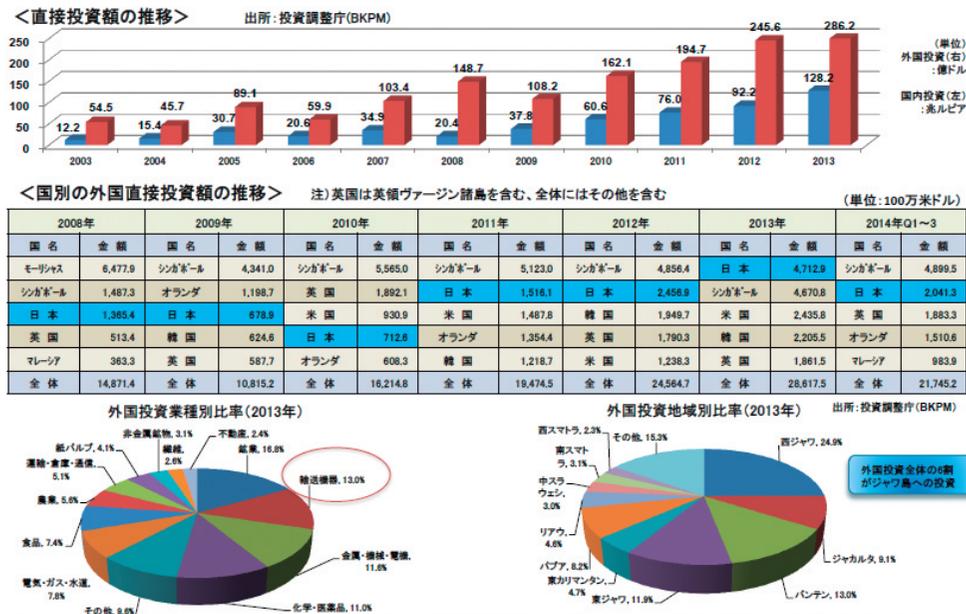
出所:JBIC 海外直接投資アンケート結果

※2011年はインドネシア、ブラジルが同率5位

※2014年度調査では製造業で海外現地法人を原則として3社以上(うち、生産拠点1社以上を含む)を有する日本企業617社が回答(本ランキングの回答社数は499社)

対して多くの費用をかける教育熱心さに依拠するものであろう。

図13. インドネシアへの直接投資推移



出所：インドネシア投資調整庁 (BKPM) HP

図14. 日系企業のインドネシアの進出先

＜日系企業のほとんどがジャワ島に集積＞



＜製造業中心から非製造業にも広がり＞

＜製造業＞

自動車、自動車部品、二輪車、建設機械、電機、電子部品、生活用品、飲料、食品 他

＜非製造業＞

飲食、教育、IT、銀行、証券、損害保険、生命保険、リース、販売金融、小売 他

出所：在インドネシア日本大使館提供資料

3. タイ

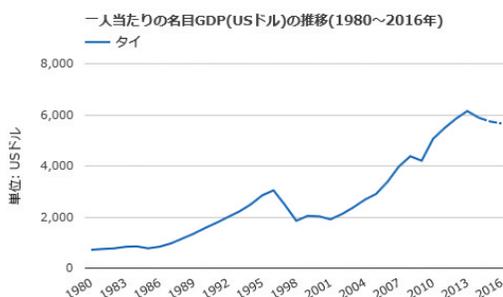
(1) 面談相手：大手損害保険会社現地法人E社

多国籍マーケティング マネージャー

エグゼクティブ リスク・コンサルタント

タイの一人当たりのGDPは6,000米ドル前後となり（図15）、モータリゼーションが加速している（図16）。

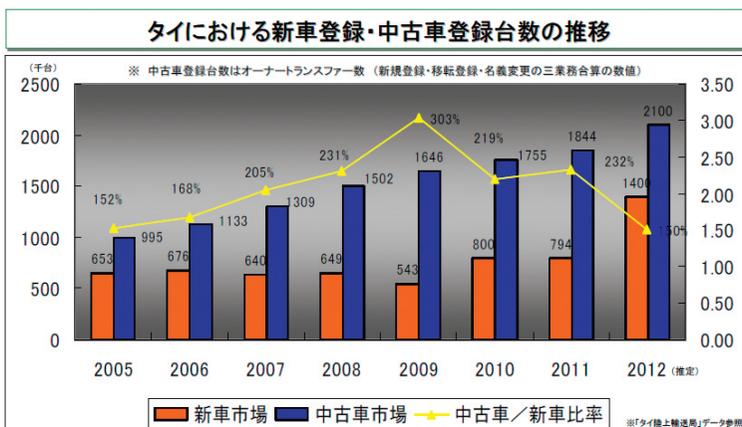
図15. タイの一人当たりのGDP



出所：世界の経済・統計情報サイト（2017.01.10）

http://ecodb.net/exec/trans_image.php?type=WEO&d=NGDPDPC&c1=TH&s=&e=

図16. タイ自動車登録台数推移



出所：自動車産業ポータル（2017.01.15）<https://www.google.co.jp/search?q>

この国は、インドネシアやベトナムと異なり自賠責保険制度が法制化されている。このため、他の2国における日系損保会社の売上の大半が日系製造業向けの火災保険等のB2Bが主流であるのに対して、タイでは自動車保険ビジネスであるB2Cが売上の約半分を占めている。ただし、交通事故による10万人あたりの死亡者数（2014）は36.2人と日本（4.7人）の8倍であり、世界ワースト2位（1位：リビア73.4人、ベトナムは42位の24.5人）の国であり、まず以て法令順守意識を徹底さ

せることが喫緊の課題であろう。

また、B2Bに関しても、日系企業のみならずタイ企業に対する火災保険や物流保険、さらにはE社の関連企業である生保会社では、企業向けの福利厚生制度としての団体生命保険や医療保障制度など拡充している。タイでは、政府による健康保険制度が不十分であり、数少ない所定での病院でしか健康保険を利用した診察を受けることができないため、個人医療保険に加入するのが主流である。この個人医療保険を、福利厚生制度として企業が提供することが企業のレプテーションを高めることに繋がるため、優秀な人材確保のために多くの企業が競って加入している。

また、2011年10月に起きた大洪水では、多くの日系製造業が多大な損害を受けたが、この損害に対し、日系損保会社等が総計約1兆円規模もの補償金を支払ったのである。タイでは大規模な洪水は、以前は全くなかったため、損保会社のほとんどが再保険に加入しておらず、経営に多大な影響を与えた。E社も、タイ企業との合併であったが、タイ企業が補償金の応分の負担が出来ず、保有株をE社に譲渡する形で補償金の相殺と為し、経営から撤退し外資100%の損保会社となったのである。なお、この洪水は、ダムの貯水が一定量を超えたにも拘わらず、放水による北部地方の農作物への被害を恐れた北部農家を支持基盤とする当時のインラック政権がダムの放水を躊躇したために発生した人災であろうと損保会社各社では見立てている。その後、洪水モニタリング制度が充実して来ているが、日系企業に対して「洪水BCP」等を策定し、企業自ら災害発生を仮定した被害シナリオを提示し危機管理意識を醸成するようにしている。

(2) 面談相手：大手総合商社現地法人F社 インフラ部門長

鉄道、高速道路等の交通インフラや発電所(90MW以上：IPP-Independent Power Producer、10MW-90MW:SPP Small Power Producer と称する)に関しては、コンセッション方式¹⁴でのPPPが普及してきている。交通インフラでのコンセッションはこれから本格化する予定であるが、発電所は既にコンセッション方式にて稼働している。発電はガスを燃料とする方式が主流であるが、日系企業等が入っている工業団地への長期電力供給契約と余剰分のFIT(固定価格買取制度)による政府買い取り保証方式であったため、F社も10年前より発電事業へ投資をしてきた。今回、契約の更新に際して、90MWまではSPPの自助努力解決とし、90MWを越えた余剰分のみを政府が買い取る方式に契約を変更してきたのである。

水インフラに関しては、タイでは飲料水は安価なペットボトルがあること、さらには都市部の生活スタイルが夫婦共稼ぎで安価で美味しい屋台による外食であり、

家庭でそもそも料理を作る習慣がない。このため水は、シャワー等の生活用水がほとんどであり、日本の高い技術力で高品質で飲料に供することができる水道水を市場が求めておらず、水をビジネスとして民営化することには無理があると考えられる。

(3) 面談相手：大手電機メーカー現地法人G社 社長

シンガポールを除く ASEAN 諸国の中で、タイは人口ボーナス期が終了し、人口オーナス期を既に迎え、今後生産年齢人口の減少が進展する国となっている（図5）。このため、カンボジアと国境周辺地域に工業団地を新設し、カンボジアの人々を工場ワーカーとして採用し、国境を越えて通勤させるようにしているのである。

いずれにせよ、タイは少子高齢化と中進国の罠¹⁵に陥っているもいえる。タイ政府も、この点を認識しており、先進国入りを期して研究開発を中核に据えたデジタルタイランド構想を明示した。ただし、この研究開発分野で先んじているシンガポールとの差別化をどうするのか具体策が見えてきていないのが実情である。

通信インフラ分野の PPP としては、デジタルエコノミー省（旧通信省）が、モバイル通信分野をコンセッション方式での整備を具現化している状況である。

IV. まとめとインプリケーション

経済成長著しい ASEAN 市場であるが、ASEAN 構成10か国の中で、ベトナム、インドネシアそしてタイの3か国を抽出して、公知の資料で事前調査のうえ、現地日系企業7社の経営幹部の方々に直接お会いしてインタビュー調査を今般実施した次第である。前節に記載したインタビュー調査の内容を整理すると以下のとおりとなろう。

ベトナム：経済成長は順調に推移しているが、一人当たり GDP は2,000米ドルに未だ届いていないレベルである。親日国であり、勤勉で、豊富で安価な労働力に惹かれて多くに日系企業（特に製造業）の進出が顕著になってきている。ただし、高速道路や鉄道等の交通網や電力等のインフラの整備もこれからであるが、インフラ投資や外資誘導において中央政府の指導が徹底せず遅々として進まない案件も散見される。また、法整備もこれからであり、5年に一度の共産党大会で指導部が交代する度に生じる方針転換を不安視する外国企業も多い。その意味で、これからの市場であろう。

インドネシア：ASEAN の超大国であり、世界最大のイスラム教徒を抱える国でもある。市場ポテンシャルも大きく、日本企業から見た中期的に有望事業展開先国として、毎年順位を上げ、中国を抜きインドに次いで2位（2014）（表6）となっている。ジャワ島を中心に自動車産業等の製造業から金融、小売、IT サービス、飲食や教育等の非製造業まで幅広い業種での進出が行われている。ジャカルタの交通渋滞は世界最悪と言われるが地下鉄等の MRT や都市間高速鉄道、さらには電力等のインフラ整備を政府が最重要課題として加速している。腐敗認識指数（CPI）の改善はなかなか進まないが、汚職撲滅委員会 KPK を設立し、政府も本気度を増してきているのは事実であろう。

タイ：自賠償保険制度の法制化、企業の福利厚生制度としての個人医療保険制度の充実、さらには鉄道や高速道路等の交通インフラや発電所がコンセッション方式を採用した PPP が普及してきているなど、ベトナムやインドネシアには見られない先進国の様相を呈している。しかし、タイでは、人口ボーナス期が終了し、人口オーナス期を既に迎えているのである。今後、生産年齢人口の減少や少子高齢化が急速に進むことが懸念され、また中進国の罠に陥っているといわれ、市場ポテンシャルへの翳りが見えてきたと思われる。

今後、ASEAN 市場への進出を検討している中小企業に於いては、自らの強みは何で、そしてどのような製品やサービスをどこで製造し、提供したいと考えているのか。さらには、進出先1カ国での地産地消なのか、AEC 圏内でのビジネスなのか、あるいは日本や欧米への輸出を中心に考えているのか等を、まず自らに問いかけて欲しい。すなわち、何をどのようにマーケティングするのかにより、今回調査した ASEAN 3 カ国等への進出先選定も自明の理となるであろう。

なお、今回調査した3か国に加え、ASEAN の他の7か国へと調査領域を拡げていくことを今後の研究課題としたいと考える。

参考文献

- 江上剛（2014）『負けられない日本企業：アジアで見つけた復活の鍵』講談社
大野泉（2015）『町工場からアジアのグローバル企業へ：中小企業の海外進出戦略と支援策』中央経済社
柿崎一郎（2016）『タイの基礎知識』めこん
窪田光純・ベトナム経済研究所編（2015）『早わかりベトナムビジネス』日刊工業新聞社
黒田秀雄（2016）『わかりやすい現地に寄り添うアジアビジネスの教科書』白桃書房
田村慶子（2016）『シンガポールの基礎知識』めこん

久野康成公認会計士事務所（2016）『新興国ビジネス業界地図』TCG 出版

藤岡資正（2012）『タイビジネスと日本企業』同友館

みずほ総合研究所（2015）『図解 ASEAN を読み解く：ASEAN を理解するのに役立つ60のテーマ』

三井物産戦略研究所国際情報部アジア室（2012）『アジアをみる眼』共同通信社

三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング(株)（2016）「新興国アジア諸国における自動車の需要動向等調査事業報告書」

注

- ¹ 開発協力とは、「開発途上地域の開発を主たる目的とする政府及び政府関係機関による国際協力活動」のことで、そのための公的資金を ODA（Official Development Assistance（政府開発援助））という。政府または政府の実施機関は ODA によって、平和構築やガバナンス、基本的人権の推進、人道支援等を含む開発途上国の「開発」のため、開発途上国または国際機関に対し、資金（贈与・貸付等）・技術提供を行う。
- ² 輸入総額 + 輸出総額 = 貿易総額
- ³ 年齢別人口のうち労働力の中核をなす15歳以上65歳未満の人口層。これに対し15歳未満の年少人口と、65歳以上の老年人口を合わせたものを被扶養人口という。日本の生産年齢人口は2013年4月時点、7901万人で総人口の62.1%を占める。
- ⁴ FTA-Free Trade Agreement／自由貿易協定は、国と国（または地域）のあいだで関税を撤廃し、モノやサービスの自由な貿易を進めることを目的とした協定のことである。EPA-Economic Partnership Agreement／経済連携協定は、この FTA を基礎としながら、関税の撤廃だけではなく、知的財産の保護や投資ルールの整備なども含め、さまざまな分野で経済上の連携を強化することを目的とした協定のことである。
- ⁵ 新しい成長国を指す。アジアで言えば、カンボジア、ラオスやミャンマー、バングラデシュなどが該当し、頭文字から「CLMB」とも呼ばれる。世界を見渡すと、メキシコやトルコなども挙げられる。BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）やベトナム、インドネシアなどに次ぐ、生産拠点、新市場としての期待が集まる。
- ⁶ 紀元前1500年頃に北インドに進入したアーリア人の宗教が、先住民の様々な宗教の要素を吸収しながら発展した宗教。「ヒンドゥー」とはもともとインダス川やその流域を表すペルシャ語で、のちに「インドの人々」を指すようになった。ヒンドゥー教には、創始者も共通の明確な教義や儀礼も存在せず、地域や階層によってその内容は異なる。ヒンドゥー教の原型は、アーリア人の司祭（バラモン）の儀式と『ヴェーダ』（神々への賛歌）を中心とするバラモン教（ヴェーダの宗教）と呼ばれるものである。そして、仏教やジャイナ教が都市部を中心に勢力を拡大し始めた紀元前4世紀ころ、バラモン教の勢力巻き返し策の結果としてヒンドゥー教が成立する。バラモンたちは、カースト制度の基本となるバラモン（司祭階層）、クシャトリア（王侯・戦士階層）、バイシャ（農耕民・商人階層）、シュードラ（隷民階層）によって社会が構成されると考えていた。しかし、クシャトリアやバイシャの信者を仏教やジャイナ教に奪われ始めたことをきっかけに、それまで社会の構成員とは認めていなかった様々な先住民を次々と認め、彼らの宗教の要素をバラモン教に取り入れる戦略を採った。そこにヒンドゥー教が成立することになる。ヒンドゥー教では、森羅万象を崇拜の対象にしてきた。その中には日本に伝わった神々もあり、七福神の大黒天、弁財天、毘沙門天などは

その例である。ヒンドゥー教の神々の中で、最も崇拝されているのはビシュヌ神とシバ神で、それぞれを最高神とするビシュヌ派とシバ派に大きく分かれる。ビシュヌは10の化身をもつというが、仏教の開祖釈迦もその1つに数えられている。

- 7 上座部仏教は、出家して修行を積むことを通してのみ悟りに達することが出来ると説く。これではごく少数の限られた人しか救われないと批判した大乘仏教は、上座部仏教を「少人数しか乗れない」乗り物にたとえ、「小乗（しょうじょう）仏教」とも呼んだ。大乘はサンスクリット語の「マハーヤーナ」（大きい乗り物）の訳である。ゆえに、小乗というのは大乘仏教側からの蔑称であり、小乗仏教は上座部仏教と呼ぶのが正しい。インドの古い仏教を色濃く残した上座部仏教はスリランカを経て東南アジア諸国に伝わった。「南伝仏教」とも呼ばれる。例えば、タイは現在でも敬虔な仏教国であり、成人男性は一定期間、必ず出家する伝統がある。一般の信者は僧侶や寺院に布施することによって功德を積む。一方、大乘仏教は、中央アジアからシルクロードを経て中国、朝鮮半島、そして日本に伝わった。また、別ルートでネパールを経由してチベット、モンゴルでも栄えることになる。「北伝仏教」とも呼ばれる。誰でも悟りに至るチャンスがあると考え、その方法をめぐってさまざまな宗派ができ、阿弥陀や弥勒などの諸仏や菩薩といったバラエティー豊かな神仏のパンテオンを生み出した。
- 8 7世紀初めに、アラビアのメッカでムハンマド（マホメット）が創唱した。ユダヤ教・キリスト教と並ぶ一神教で、神からの啓示の記録とされるコーランが聖典。信仰の基本として、唯一神アッラー・天使・啓典・預言者・終末と来世・予定（天命）の六つを信じること（六信）と、実行すべき基本的義務として、信仰告白、礼拝、喜捨、断食、メッカへの巡礼を行うこと（五行）にまとめられる。多数の派があり、特にスンニー派とシーア派に大別される。アフリカから中近東、東南アジアにかけて約7億の信徒がおり、独自の社会、国家を形成している。中国には7世紀末に伝わり、清真教・回教・回回（ファイファイ）教などと呼ばれた
- 9 キリスト教は、イエスを救世主として信じる宗教である。キリストとは、「油を注がれた者」という意味のヘブライ語「メシア」のギリシャ語訳で、「救世主」を指す。それが次第に、イエス・キリストという固有名詞として使われるようになった。紀元1世紀、ローマ帝国支配下で圧迫され、救世主を待望していたユダヤ民族の前にイエスが現れ、救世主と信じられるようになる。イエスは、厳しい戒律にしばられ、ユダヤ民族のみを救いの対象とするユダヤ教を批判し、唯一の神を信じる者は誰でも救われることを説いた。しかし、次第に拡大していくイエスの改革運動は、保守的なユダヤ教徒やローマ帝国にとって脅威となる。そして紀元30年頃、イエスはいくつかの罪状を背負わされ、十字架の上で処刑され、その3日後によみがえったと伝えられる。イエスの死後、弟子たちによって教団が組織化され、紀元2世紀頃に聖典である『新約聖書』の原型が成立する。その後、4世紀にキリスト教がローマ帝国の国教となったのを契機に、広い地域に浸透していく。11世紀には、東の東方正教会（ギリシャ正教）と西のローマ・カトリック教会に分裂、16世紀には、宗教改革でローマ・カトリック教会の中からプロテスタントが生まれた。
- 10 主に製造業において、製造拠点を中国のみに構えるなどの集中投資によるリスクを回避するため、中国以外に拠点をもち投資を行う、という経営戦略である。中国は、膨大な人口と安い人件費によって世界中の製造業の製造拠点に成長し、「世界の工場」の異名を持つに至った。その後、中国国内の賃金水準は上昇して、コスト削減のメリットは薄れ、逆に食品衛生や知的財産の流出、人民元の切り上げといった各種リスクの存在が顕在化しつつある。近年、カンボジアやタイ、ベトナム、あるいは最近になって民主化されたミャンマーなどの ASEAN

諸国を対象とする分散投資の動きが進みつつあるとされる。これらの国の多くは、中国よりも賃金水準が低い。また、単なる生産地ではなく、同時に消費地として見直す動きも進んでいる。

- ¹¹ 三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株) (2016)「振興アジア諸国における自動車の需要動向等調査事業報告書」27頁-30頁、http://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2016fy/000441.pdf (2017年1月20日)
- ¹² ジャカルタの交通渋滞は深刻だ。通勤時間帯ともなると、車線は自動車とバイクで大混雑となり、30分で行けるところが2時間以上も掛かったりする。鉄道などの公共交通網が十分に発達していないため、移動手段は車とバイクが中心だ ASEANの中ではタイに次ぐ市場に成長している。内訳を見ると90%以上が日本ブランド。トップはトヨタで30%以上のシェア、続いてはダイハツ、スズキの順で日本以外のブランドはほとんどない。しかし、ハイブリッド車などいわゆるエコカーはまったく見かけない。環境対策は二の次のようだ。そのせいもあって、車の排気ガスなどによる空気の汚染度合いも観測していないからデータがないようだが、かなり悪い印象だった。世界4位の人口2億4000万人のインドネシアは、若者の人口が多く中産階級が増えることにより自動車の所有台数がさらに増えるのは確実で、交通渋滞は一層悪化する可能性が大きい。その対策として大きな期待を集めているのが MRT - 地下鉄だ。出所：WEDGE REPORT2015年12月21日付け
- ¹³ 2017年2月15日付け日経新聞朝刊では、地価が5年で4倍になったこと、および民主化進展のため嘗てのように中央政府の独断で開発が進めにくくなったことの2点の理由により土地収用で停滞と報道されている。
- ¹⁴ コンセッション方式の定義であるが、日本と海外では規定が異なるのである。日本では、「国や地方自治体が公共施設を所有したまま、運営権を民間事業者に与えるスキームであり、運営権を得た企業は利用料金を設定・徴収し、収入を事業運営に充てる。経営効率化が生み出した収益は出資者への配当に回すことができ、国や自治体の債務が膨らみインフラのO&Mや更新に充てられる財源が限られるなか注目されている」となっている。一方、海外では、民間が投資を行い民間の責任で施設を整備するものであり、政府等の発注者は投資を行わないのである。民間に投資させ、施設を民間に所有させ、その運営期間での運営権を民間に与えるスキームなのである。
- ¹⁵ 中進国の罫とは、中進国となったものの人件費の上昇や発展途上国の追い上げによる輸出競争力の低下、貧富の差などによって経済が停滞し、先進国入りができない現象のことである。これまで、中進国の罫を脱して先進国となったのは、日本・韓国・イスラエルの3カ国だけ（香港やシンガポールを含む場合もある）とされている。

中進国とは、先進国と平均的な発展途上国の中間に位置する国のことです。世界の国々は経済の発展に応じて先進国と発展途上国に大別されるが、発展途上国のうち所得水準や工業化が進んでおり、先進国よりは所得水準や工業化が進んでいない国のことをいいます。一般的には、一人当たりGDP（国内総生産）や一人当たりGNI（国民総所得）を基準に区分され、世界銀行（国際復興開発銀行：IBRD）は、一人当たりGNIが1000～13000ドルの国を中進国として定義している。