

2014年10月24日 全9頁

フィリピン・ベトナム経済の光と影

現地視察報告

経済調査部
エコノミスト 新田 堯之

[要約]

- 10月5日から12日にかけてフィリピン、ベトナム、カンボジアを訪れる機会を得た。本レポートではフィリピンとベトナム経済の動向に関するトピックを中心に議論を進める。
- フィリピン経済は外資系企業による投資が拡大する期待が持てた。フィリピンでは中卒・高卒レベルの労働者を確保することは比較的容易な上に、賃金上昇率・離職率は低く、ストライキ数も極めて少ない。さらに英語に堪能な労働者が多いため、外資系企業の駐在員ともコミュニケーションが取りやすい。また、今回訪問したフィリピン経済特区庁（PEZA）も輸出企業に対して良好な投資環境を提供している。しかし、中長期的に安定成長を続ける上では多くの問題を抱えている。インフラ整備が不十分な点はもちろん、雇用不足と高い貧困率は今後の消費拡大の重石となろう。また、フィリピン政府が外資系企業の誘致や海外への出稼ぎに力を入れすぎた結果、国内産業の育成が疎かになるリスクも考えられる。
- ここ数年間低迷していたベトナム経済は底入れが確認できた。しかし、構造面での課題は多く残されている。この代表例は制度の実施状況や企業の財務状況の不透明性である。また現地のヒアリングではワーカーの確保も難しくなったという指摘もあり、今後ベトナム産業の国際競争力が低下するリスクとして、労働市場が逼迫して賃金が急上昇する点も認識すべきであろう。
- メコン川の両岸をまたぐネアックルン橋の工事は相当進んでおり、2015年3月までには完成する可能性は相当高いと思った。これによって南部経済回廊の利便性は相当増すとみられる。しかし、今後これらの地域に自動車が普及すれば、特に1車線のカンボジア側の道路では渋滞が頻発する可能性がある。そのため、高速道路の早期建設が求められる。

はじめに

10月5日から12日にかけてフィリピン、ベトナム、カンボジアを訪れる機会を得た。以下では、フィリピンとベトナム経済の動向に関するトピックを中心に議論を進める。なお、主な訪問先は現地や日本の政府機関、工業団地、日系および地場企業、などである。

外資系企業による投資の拡大が期待されるフィリピン

フィリピン経済はこれまで消費を主導とした高成長が続く一方で、投資は低水準で留まった結果、国内産業が空洞化に陥ったという問題を抱えている。しかし、今回の訪問から外資系企業を主導とした投資の拡大にある程度の期待が持てた。

その理由の1つは労働力である。現地で度々指摘されたのは、フィリピンは中卒・高卒レベルの労働者を確保することは比較的容易な上に、賃金上昇率・離職率は低く、ストライキ数も極めて少ないといった点である。中でも特に記憶に残ったエピソードは、工場前に求人用の段ボールを置いたところ、数日後には数多くの履歴書が集まるといったことである。また、これら労働者の多くは地方の農村から工業団地の近くに移り住んだ者であるといった説明もあったが、一方で農村の人口移動といった面では海外送金に頼って生活を送っている人々が依然数多く存在する点には留意する必要がある。世界銀行によればフィリピンの都市化率（都市部に居住する人口の割合）は1990年には48.6%とアジア新興国の中では比較的高い水準であったが、2013年には44.6%まで低下している。現地のヒアリングの中からは、自動車で農村を移動していると突如ATMと両替所を兼ね備えたショッピングセンターが現れるといった話もあった。

さらにフィリピン労働者の英語力の高さも改めて認識できた。フィリピンでは米国の植民地であった歴史的背景もあって現在でも英語が公用語の1つである。さらには小学校から国語と社会以外の科目は英語で行われている。その結果、Global English社が発表しているビジネス英語力を測る指標のBusiness English Index 2013で、フィリピンは2位のノルウェーに大差を付けて1位に輝いている。このように英語に堪能な労働者がフィリピンには多く、日系企業の駐在員からも労働者とのコミュニケーションが取りやすいといった話もあった。

加えて、今回訪問したフィリピン経済特区庁（PEZA）が果たした役割も大きい。PEZAでは輸出企業に対して多くの特典を設けており、具体的には①一定期間の法人税免除、および免除期間後の特例税適用、②プロジェクト毎に税制恩恵取得可能、③資本設備や原材料等の輸入関税免除、④通信費・電気代・水道代など付加価値税免除、などが挙げられる。さらにPEZAは汚職・賄賂ゼロを掲げており、これを破った職員は即刻解雇される。また、長官や幹部が週7日・24時間いつでも直接電話に対応するといった説明もあった。後者については、祝日にも拘らず今回の訪問に長官自ら対応したことが何よりの証拠であったと感じた。このようなPEZAの姿勢は他の訪問先からも高い評価を受けていた。

中長期的な安定成長への道のりは遠い

このようにフィリピン経済には明るい要素もあると思われるが、中長期的に安定成長を続ける上では問題が数多く存在すると感じた。

多くの人が指摘していたインフラ面での問題である。主に挙げられていたのは、①民営化の影響で日本と同程度まで上昇した電力料金、②不十分な排水設備、③混雑が続く港湾、などである。②については、今回の訪問中でも雨が降っただけで一部の道路が冠水した影響で交通がマヒし、パトカーや現金輸送車などが立ち往生する光景に出合ったことからある程度実感できた。③で最も有名なのはマニラ港のケースであるが、マニラ港の代替港として期待されていたマタンガス港でもコンテナ船の停泊が少ないためほとんど利用されない状態であるという。このため、ある日系メーカーではコスト高を覚悟して海上輸送から空路輸送に切り替えたという話もあった。

コンテナが積み上がるマニラ港（左図）、水没する道路（右図）

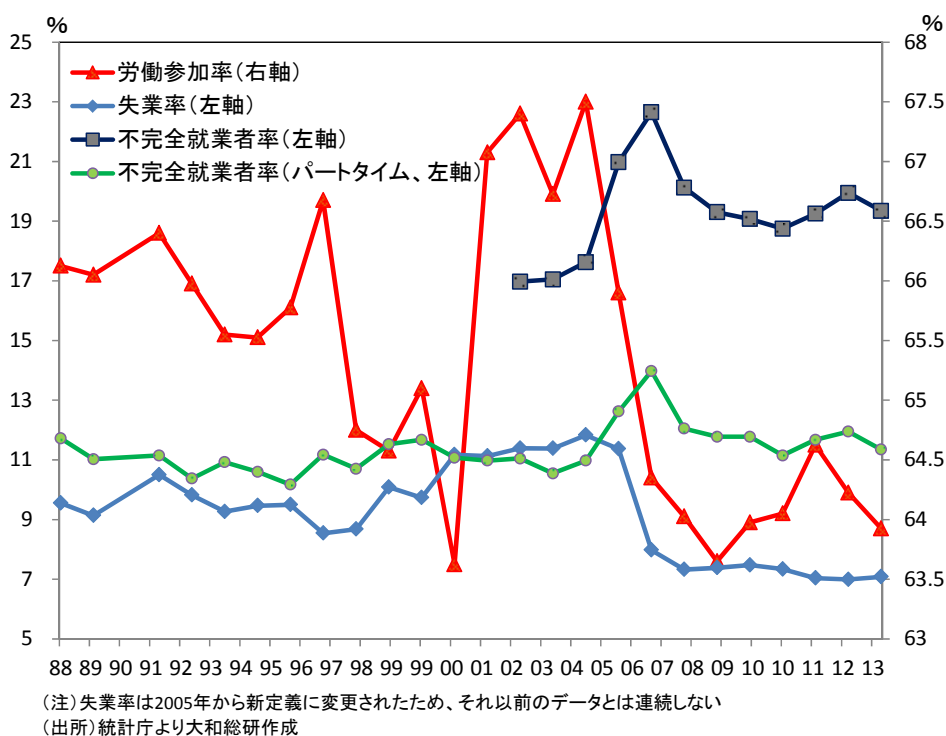


(出所)大和総研撮影

また、上記の賃金上昇率が低いことは企業にとっては良いニュースであるが、裏を返せば労働者の所得が伸びていないことを意味する。今回の訪問中に労働者が賃上げを強く求めている原因を尋ねたところ、一部からは「フィリピン人は我慢強く、スペインと米国の長期にわたる植民地支配を受けた経験から比較的従順であるから」といった意見が寄せられたが、個人的には他に指摘されていた雇用不足こそがより大きな原因だと感じた。雇用関連指標の動きを見ると、失業率は新興国にしては高めの7%程度、不完全労働者率¹は20%付近で推移している状況である。このような状況は消費拡大の重石となる。

¹不完全労働者とは今よりも好条件な職場を探しつつも低賃金労働に甘んじている労働者のことを指す。具体例としては、レベルの高い大学で高度な知識や技能を身に付けたにも拘らずコールセンターに就職せざるを得なかった若者などが挙げられる。

雇用関連指標の推移



また、貧困問題も一向に解決していない。国家統計調整委員会（NSCB）によると、2012年の貧困率²は25.2%と2009年の26.3%から改善したが、依然として2003年の24.9%を上回っている。金融機関や商業施設が集中するマカティ地区に訪問した際は、大手町や銀座に近い感覚に陥ることもあった。しかし一方で下町にあたるエルミタ地区では路上で生活するストリートチルドレンが散見され、マニラ港近くのバラック小屋が密集している地区では学校に通っていないような子供達が遊び回っている光景に出会うこともあった。彼らは十分な教育を受けていないこともあって、将来的にも強い中間層に成長するのは困難であろう。

² ここでの貧困率はNSCBが定めた基準に基づく。

庶民の住居とマカティ地区の高層ビル



(出所)大和総研撮影

フィリピン政府はこのような雇用・貧困問題にある程度取り組んでいる。具体的には PEZA や POEA（海外雇用庁）といった機関が外資系企業を誘致したり国外への出稼ぎを斡旋したりしてきた。しかし、これらの政策は雇用の確保を優先するあまり国内産業を育成する観点が些か欠落しているように思われる。今後も産業を外資系企業に依存して国内産業の育成が進まなければ、いわゆる「中所得国の罠」に嵌るリスクが高まろう。

経済の底入れが確認できたベトナム

ベトナム経済はこれまで経済成長ばかりに注力してきた政府が 2011 年初めに方針を転換し、金融引き締めなどのインフレ抑制策を実施した結果、ここ数年間低迷していた。しかし、最近のデータを見るとこの状況から脱しつつあるようにみえる。1-9 月期の実質 GDP 成長率は同+5.6%と 1-9 月期の数字としては 2011 年以降で最も高い結果となった。現地のヒアリングでも経済は底打ちしたと指摘が多く、低迷していた不動産市場も底入れが進み、建材販売も改善しつつあるといった話もあった。

これに貢献したのは通貨ドンの安定であろう。歴史的に急落することも珍しくはなかったドンが安定すれば、財政・金融政策の発動余地が拡大するばかりではなく、為替リスクを懸念す

る外国企業からの投資を招きやすくなる。ドンの安定は経済のファンダメンタルズが改善したことに負うところが大きい。CPI はピーク時の 2011 年 8 月には前年同月比+23.0%に達していたが、ベトナム政府のインフレ抑制策が奏功したこともあって 2014 年 9 月には同+3.6%まで低下している。さらに、赤字続きであった経常収支も貿易収支の改善を受けて 2011 年以降は黒字が続いている。この背景にはベトナムの産業構造の変化が深く関わる。具体的には、①2011 年末頃からサムスン電子がベトナムでスマートフォンなどの生産を大規模に行うようになった、②ズンクアット製油所の稼働を受けてベトナム国内である程度製油ができるようになった、③原料や部品などの現地調達比率が上昇した、ことが挙げられる。

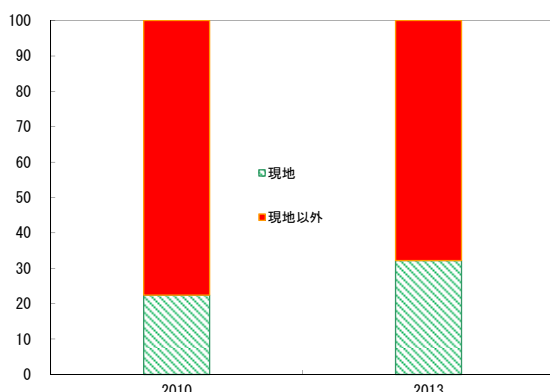
ただし、③に関しては、ベトナムの地場企業の発展を必ずしも意味していない点には留意する必要がある。例えば、ベトナムに進出している日系企業による現地調達比率は 2010 年から 2013 年までの 3 年間で引き上げられた一方で、現地調達先のうち地場企業の割合は低下した。今回訪問した METALEX で話を聞くことができた地場メーカーの中には、ホンダやパナソニックなどの日系大手企業に部品を納入している企業もあったが、このような例は一握りにすぎない。現地ヒアリングではベトナムの地場企業が生産する部品の多くは日系メーカーが要求する水準を満たしていないといった指摘が多かった。

METALEX に出展中のベトナム地場企業

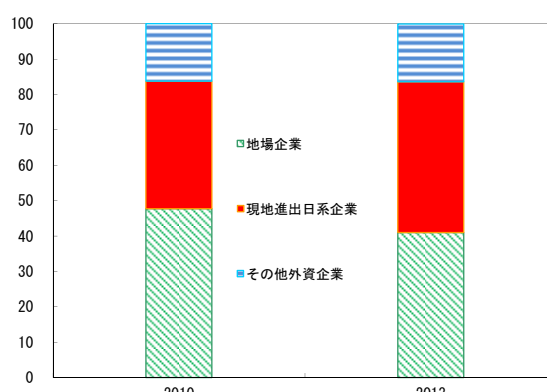


(出所)大和総研撮影

日系企業の原材料・部品の調達先の内訳（左図）、現地調達先の内訳（右図）



(出所)ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2010年、2013年)」より大和総研作成



(出所)ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業実態調査(2010年、2013年)」より大和総研作成

更なる成長には課題が山積み

このように、ベトナム経済は最悪期を脱したとみられるが、今後経済が中長期的に安定して比較的高い成長を続けるためにはフィリピンと同じく課題が多いと感じた。

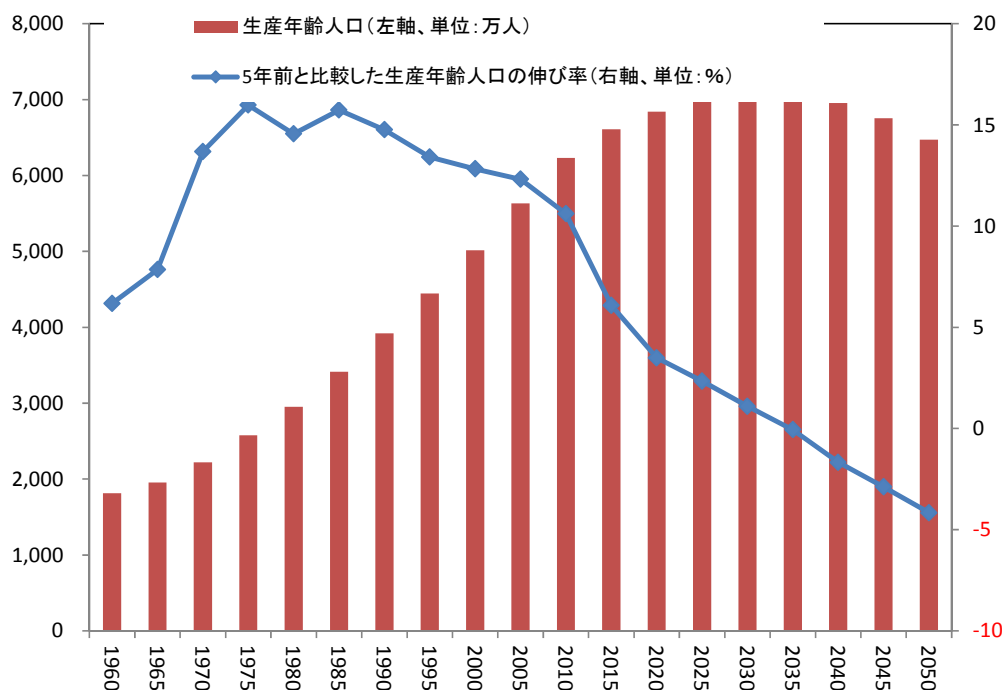
第一に挙げられるのは不透明な制度である。現地で多くの人が指摘していたのは、法律や通達などが公布されたが施行されないケース、施行されたがいつの間にも無効になったケースなどが多々存在する点である。

企業の財務情報も不透明である。ベトナムでは裏帳簿や二重帳簿が当たり前であり、また財務諸表を理解できる経営者や経理担当者も少ないという。上場企業でも英語ベースはおろか、ベトナム語ベースの決算報告書も期限内に公表されない事態が多発している。

これは昨今からベトナム経済を悩ませている不良債権問題にも影響している。国内銀行が保有する不良債権を処理するため2013年に設立されたVAMC(国家資産管理会社)による不良債権買入のペースが減速しているが、理由の1つは買い取った不良債権を売却する出口戦略が描けていないためであろう。しかし、財務情報が正しいかどうかもわからない企業の債務に買い手が付かないのは当然である。結局、今回の不良債権問題は政府が公的資金を注入するなど思い切った政策を行わなければ、この問題はかなりの期間、経済の下押し圧力となり続けるとみられる。

さらに、訪問前にはベトナムでは若くて勤勉な労働力を簡単に確保できるといったイメージを持っていたため、訪問中に労働者の採用が困難になってきた話を何度か聞くことになったのは意外であった。一方で今後の労働力の動向に関しては楽観的な意見が多かった。その根拠には5年後にベビーブーム世代の子供が労働力となる期待が挙げられていた。しかしながらこの期待は裏切られるかもしれない。国連統計によればベトナムの生産年齢人口の伸び率は今後一層低下すると予想されている。そのため、今後ベトナム産業の国際競争力が低下するリスクとして、労働市場が逼迫して賃金が急上昇する点も認識すべきであろう。

ベトナムの生産年齢人口の推移



(注) 生産年齢人口は15～64歳の人口と定義

(出所) United Nations, "World Population Prospects: The 2012 Revision"より大和総研作成

完成が近づくネアックルン橋と早期着工が求められる高速道路

今回の訪問では、プノンペンからホーチミンまで南部経済回廊をバスで移動した。南部経済回廊はバンコク～プノンペン～ホーチミンを陸路で結ぶ道路であり、物流効率の向上を通じて周辺地域の経済発展に資すると期待されている。

走破した感想としては、まず道路は若干でこぼこした部分もあったが大部分は平らに舗装されており、想像より快適だったと感じた。カンボジア部分の道路は1車線であったがあまり交通量は多くなく、バスは時折時速120キロ近くまで飛ばしていた。また、ベトナムに入ると道路は2車線となり、より安定して走行できていた。

一方、メコン川をフェリーで渡る際には長時間待たされて辟易した。2014年10月現在、渡河する主な手段はフェリーである。しかし、フェリーに乗船するまでは通常10分～20分、繁忙期には5時間以上待つこともあるという。今回は乗船まで1時間近く掛かった結果、メコン川を渡るだけで1時間半近くを要した。

このような状況も、メコン川の両岸をまたぐネアックルン橋が開通すれば大きく改善するであろう。素人ながら、現段階で工事は相当進んでおり、このまま何事もなければ目標である2015年3月までには完成する可能性は相当高いと思った。南部経済回廊の利便性はネアックルン橋の完成を受けて相当増すとみられる。

ただし南部経済回廊は結局のところ一般道である点を忘れてはならない。実際、今回の移動

中には 2 人乗りのスクーターや工業団地で働く労働者を載せたトラックなどがゆっくり走る光景に幾度も出合った。これに加えて今後カンボジアやベトナムで自動車の普及が進めば、渋滞が起きやすくなる。この解決手段として 1 車線を 2 車線に拡張することも考えられるが、既に道路沿いに民家や商店、ガソリンスタンドが建設されているため、あまり現実的な選択肢とは言えないだろう。この状況を救うのは高速道路の建設である。既にこの動きは進みつつあり、報道によれば、2014 年 7 月 28 日にベトナムとカンボジア両政府はホーチミン～プノンペン間における高速道路の建設を投資優先案件とすることに同意している。この高速道路は全長 55 キロ、片側 2～3 車線となる予定であり、より効率が高く安定した輸送体制を確立する意味でも早期の着工が求められよう。

以上

南部経済回廊の様子（左図）、メコン川を渡る専用フェリー（右図）



(出所)大和総研撮影

完成に近づくネアックルン橋（左図）、工業団地から帰宅しているワーカー達（右図）



(出所)大和総研撮影