

# アジアの世紀 ～「中進国の罠」回避が鍵～

texted by 滋賀銀行 国際部 国際営業グループ課長 小菅 一裕



カンボジア・プノンペン市内

「アジアの世紀」といわれてはや15年。この間、経済規模は中国で8.5倍、ASEAN10カ国で4.2倍、インドで4.7倍に拡大した。民間シンクタンクの予測では、これらの国や地域では2030年までにさらに2倍以上の経済成長を見込んでいる。一方、日本の名目GDP年平均成長率の予測は1.4%。日本企業がアジアに活路を見出そうとする傾向は今後も続くが、成長を停滞させる「中進国の罠」を回避しなければならない。

## ネクストチャイナ

中国は今年、1人当たり名目GDPの8,000ドル超えが確実視され、安定成長期に移行したかに見える。中国政府のいう「新常态」とは「一服感」を表し、経済発展を量から質へ転換する一方、鄧小平以来30年間の高度経済成長に終わりを告げる「低成長宣言」ともとれる。中国が次に企図するのはODAやAIIB（アジアインフラ投資銀行）などを利用した「アジアの覇権」だ。このような経済の先行きで心配されるのが「中進国の罠」である。「中進国の罠」とは経済発展により1人当たりGDPが中程度の水準に達した途上国が、経済発展の構造を転換できずに成長率が低下したり、長期に低迷した場合によっては政情不安にもつながる状態をいう。すでに中国へ進出した2万社超の日系企業など外資系企業が心すべき課題でもある。

日系企業が「ネクストチャイナ」として

注目する都市は、プノンペン（カンボジア）、ヤンゴン（ミャンマー）、そして、ムンバイ（インド）だ。この3都市は、1人当たりGDPが1,000ドルを超え、今後、消費の拡大が期待される。中国が1人当たりGDP1,000ドルを超えたのが今世紀初頭の2001年。今後の日系企業の成長戦略について中国との対比で考察する。

## プノンペン：南部経済回廊の中心都市（月額最低賃金:USD128）

フランスの植民地時代には、その落ち着いた趣きから「東洋のパリ」と称されたプノンペン。今では渋滞する高級車の隙間をトゥクトゥク（三輪タクシー）が縫うように走る、喧騒の街だ。14年6月に開業したイオンモールでは、日本製の高級腕時計を買う富裕層を見かける一方で、涼みに来ただけの客もいる。最低賃金はバングラデシュ、ラオスに並ぶ低水準で、人口の7割を占める農村住民の銀行口座保有率は1割未満と、経済成長の幕開けはこれからだ。

今年4月にはベトナムとタイ、ミャンマーを結ぶ南部経済回廊が開通し、経済圏の拡大が期待される。プノンペンはその中心都市として、新興市場を狙う世界の企業から注目を集める。

## ヤンゴン：「タイ・プラスワン」の最有力候補（最低賃金制度未導入）

民主化以降投資マネーが流入し、これから15年前の上海と同様の高度経済成長が始まる。米国の経済制裁も解除され、ヤンゴン市内では建設中のビルが増え、欧米系企業の進出ラッシュが始まっている。企業の中には、「タイ・プラスワン」として人件費が高騰するタイから隣国ミャンマーに製造拠点を移す動きも出てきている。

しかし、ヤンゴン一極集中の弊害から市内中心部の地価は高止まり。住宅やオフィスの供給が追いつかず、賃料は高騰している。

人口5,142万人と、インドシナ半島でタイの6,446万人に次ぐミャンマー。所

得の向上により、近い将来の市場化も期待される。

## ムンバイ：走り出した巨象の中核都市（月額最低賃金:USD111）

「世界最大の民主国家」ゆえに、これまで緩やかに経済発展してきたインド。昨年就任したモディ首相は「インドの経済発展の鍵は製造業の振興だ」として、「メイク・イン・インド」キャンペーンを展開、同首相の政治手腕への期待は大きい。

インド最大の都市ムンバイは、古くは東インド会社の本拠地として17世紀以降インド経済の中心地として発展、現在では国内随一の金融都市で、インド準備銀行、証券取引所のほか多くの金融機関の本店がある。最大の港、ナバシェバ港はインドの海上コンテナの約6割を扱う。ムンバイ郊外のプネ工業団地では、外資系製造業の誘致が進む。14年2月にモノレール、6月にはムンバイメトロが開業し、今後日本のODAによる路線も順次開通する。インフラ整備が進む街の様子は、1995年に地下鉄1号線が営業開始し、経済発展とともに



ムンバイメトロ(2015年5月撮影)

に都市機能を拡充させていった上海を髣髴とさせる。まさに「巨象」の中核都市である。

## 成長の重心は西へ

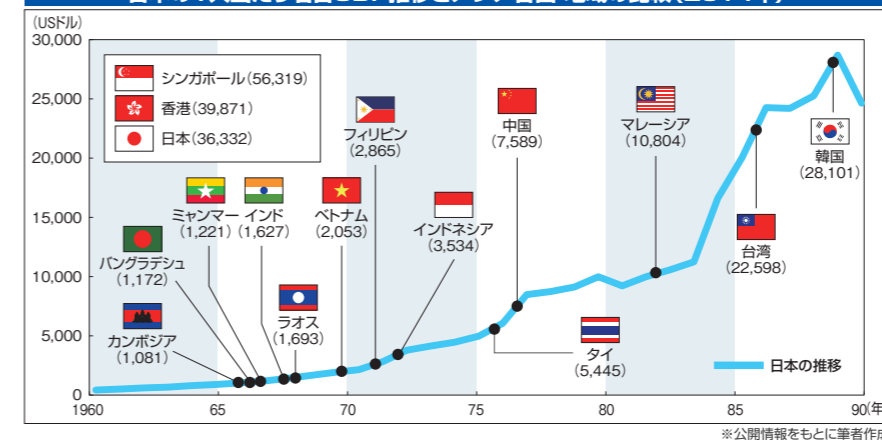
3都市の発展プロセスの共通点は、今年3月に亡くなったシンガポール建国の父、リー・クアンユー氏の成長戦略にある。同氏はヒト、モノ（国土、天然資源、産業）、カネのいずれにも恵まれなかったシンガポールを、60年代以降、外資系輸出型製造業の誘致で経済をテイクオフ、さらには「国際金融都市国家」に舵を切って、「中進国の罠」を回避した。



トップランナーのシンガポールと、馬力のある中国が牽引してきた「東アジアの経済成長モデル」。当面はインドを目指し、その重心を西へと移すと考える。今、最も海外からの投資が盛んなベトナムやインドネシアなどの国を「今日の国」とするならば、今後の日系企業の活躍のステージは、経済発展がこれから始まるカンボジア、ミャンマー、インドなど「明日の国」であると確信する。

「明日の国」は、「中進国の罠」に陥らないための取り組みを続けなければならない。加えて、そこへの進出を目指す各国企業は「罠」へ陥らないための、これら国々の取り組みを注視しつつ、経済活動のステージを拡大しなければならない。

## 日本の1人当たり名目GDP推移とアジア各国・地域の比較（2014年）



## 上海モーターショー開催

4月20日から29日まで、「第16回上海国際自動車工業展覧会（上海モーターショー）」が開催された。会場となった世界最大級の展示施設「国家会展中心」は総展示面積約35万㎡を誇り、世界18の国と地域から自動車・関連部品メーカーを中心に約2,000社が出展、約1,340台の自動車展示された。2013年の東京モーターショーは約3.8万㎡の会場に178社426台が出展するに留まり、スケールの違いに驚かされる。まさに「世界最大のモーターショー」と呼ぶにふさわしい規模だ。

今回のモーターショーで世界初公開された最新車は109台に及ぶ。初日のプレス発表では、各自動車メーカーのトップ自ら現地入りし、最新技術を用いた自動車のPRを行うなど、中国市場に熱い視線を向けている。

なぜこれほど世界の自動車関連企業が上海モーターショーに殺到するのだろうか。かつては東京モーターショーも展示車が1,000台前後に達する時期があった。約30年前の1985年前後の話である。当時の日本は高度成長期を経て安定成長期にあり、車社会へ突き進んでいった時期である。今の中国は当時の日本とは状況は違うが、「一般市民が車を所有できる・欲しがる」という点では、近い状況かもしれない。

国民所得の増加に伴い、中国の新車販売台数は年々増加しており、2014年は2,349万台と5年連続で世界最高を記録。日本の556万台をはるかに上回る市場規模である。さらに注目すべきは、自動車普及率の低さにある。13年の普及率は11人に1台と、日本の2人に1台を大きく下回っており、その潜在的な購買層の多さは特筆すべきものがある。中国景気の先行き不透明感は拭えないものの、しばらく「世界最大のモーターショー」という冠は外れそうにない。

「しがきんアジア月報」5月号より  
上海駐在員事務所長 宮木 暢久



多くの見学者でにぎわう展示会場