

出張報告 ～シンガポール、インドネシア、マレーシア～

【ポイント】

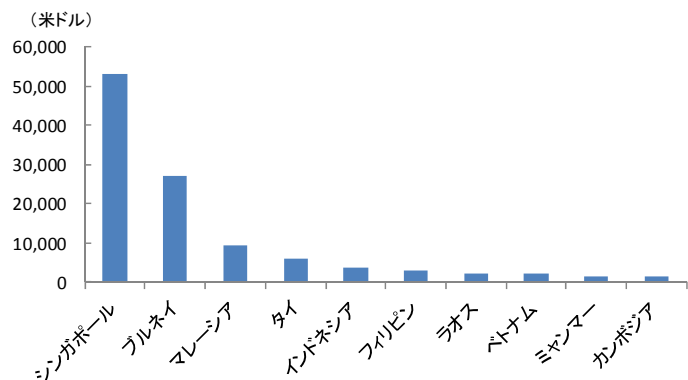
1. ASEAN 域内で屈指の経済水準を誇るシンガポールは、将来的な経済成長に向けて、高度な情報技術を活用した高付加価値サービスの開発に注力しており、こうした取組みは日本においても参考となりそうである。
2. ASEAN 域内で最大の人口を有するインドネシアは、抱える課題が多いものの国家規模でのインフラ整備などが進捗することで今後の発展が期待される。
3. 所得層構成において中間層以上の比率が高いマレーシアは、個人消費が同国の経済を底堅く支える柱となろう。

本年 9 月に東南アジア諸国（シンガポール、インドネシア、マレーシア）へ出張する機会を得た。短期間の滞在ではあったが、政治・経済動向や抱える課題は各国各様であったと感じた。本稿では、現地でのヒアリングや市内視察などを通じて得られた情報などを中心に紹介したい。

1. シンガポール

シンガポールの 2016 年の一人当たり GDP は約 53,000 米ドルであり、日本（約 39,000 米ドル）を上回り、米国（約 57,000 米ドル）に迫る水準にある（図表 1）。また、同年における GDP の規模は約 2,970 億米ドルで、ASEAN 諸国では、インドネシア（約 9,324 億米ドル）、タイ（約 4,069 億米ドル）、

図表 1. ASEAN 諸国の一人当たり名目 GDP



(資料) 外務省資料より富国生命作成

フィリピン（約 3,047 億米ドル）に次ぐ、域内第 4 位である。人口は 561 万人で ASEAN 諸国 10 カ国中 9 位にとどまり、他の ASEAN 諸国と異なり天然資源にも恵まれていないシンガポールは、1965 年の建国以来、経済成長に重きを置いた政策を継続してきたことで、現在では ASEAN 域内において屈指の経済水準を誇っている。政治面では PAP（与党・人民行動党）が長年にわたり政権を担っている。しかしながら、外国人の増加に伴う住宅価格の高騰などにより国民の不満が増大したことを背景として、PAP はこれまで総選挙において平均 70%前後の得票率を維持していたところが、2011 年の総選挙では得票率が 60%にとどまった。選挙結果を受け、PAP は教育の質の向上や健康増進など国民寄りの政策へシフトさせると同時に、生産性向上をはじめとした経済の構造改革に着手することとなった。

シンガポール政府は、2017 年 2 月に中長期的な経済成長に向け「新成長戦略」を発表

した。同戦略では、将来にわたり年率 2~3%の GDP 成長を目標として掲げ、業界毎に労働生産性向上に向けた取組みを策定するとともに、国を挙げてイノベーションの推進を図ることとした。また、2014 年以降、継続的に「スマートネーション構想」を推進している。同構想では、ビッグデータや IoT (Internet of Things) といった ICT 技術 (Information and Communication Technology) を活用し、シンガポールが抱える高齢化や交通問題の解決に向けた様々な実証実験が開始されている。高齢化対策としては、一人暮らしの高齢者の自宅にセンサーを設置し「見守りサービス」を提供するといったものがある。政府は将来的にこうしたサービスの輸出まで視野に入れているようである。その他にも、ASEAN 諸国の所得水準向上に伴い需要が高まりを見せている医薬・医療機器分野や今後の成長が期待される航空関連産業の育成にも注力しており、高い技術を有する外資系企業の誘致を積極的に行うといった環境整備にも努めている。将来的に大幅な人口増加が望めず、かつ天然資源もないシンガポールは将来へ向けた成長可能性について、先端技術を背景とした高付加価値サービスに活路を見出そうとしている。同じような状況に置かれている日本においてもシンガポールの取組みは示唆に富んだものとなるだろう。

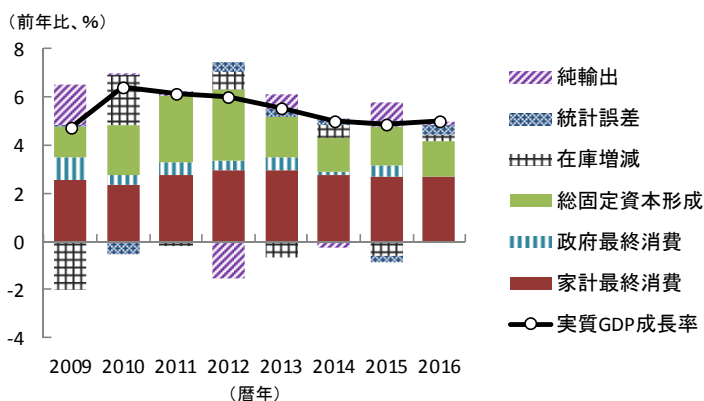
2. インドネシア

インドネシアの 2016 年の実質 GDP 成長率は前年比+5.01%となり、2017 年も 5.1%程度の成長が予想されている。実質 GDP 成長率を需要項目別にみると個人消費の寄与が高く、インドネシア経済は内需主導の経済であるといえる (図表 2)。上述したシンガポールとは対照的にインドネシアは 2 億人を超える人口を有し、ASEAN 域内総人口の約 40%を占めているほか、天然ガスや石炭などの天然資源にも恵まれている (なお、以前は石油の輸出国であったが、現在は輸入国へ転じている)。このように豊富な労働力および天然資源を有するインドネシアであるが、一人当たり GDP をみるとシンガポール、マレーシア、タイの後塵を拝しており、そのポテンシャルを十分に発揮できていない状況にある。

その背景には様々な要因が考えられるが、その一つにインドネシアが抱える社会問題が挙げられる。まず 1 点目は、社会インフラが整備途上ということであ

る。車両数の増加に対して道路の整備が追い付かず、インドネシアの交通渋滞は世界的にみても最も過酷な部類に入る。ジャカルタ市内とスカルノ・ハッタ国際空港間は距離にして 30 km 程度であるが、一旦渋滞に巻き込まれると最大 3 時間程度かかると言われている。幸いにして筆者はそのような場面には遭遇せずに済んだが、朝の通勤ラッシュは体験させていただいた。とにかく自動車とバイクの交通量が圧倒的に多く、かつ、交通ルールを順守するという意識が低いためか、頻りに車線変更が繰り返され、それが渋滞を更に悪化させるという悪循環である。その他にも、約 13,000 の島々で構成されるインドネシアでは港湾インフラも課題とされている。こうした状況を受け、政府は 2015 年 1 月に「国家中期開発計画 (RPJMN) 2015~2019」を発表し、道路・港湾・空港から上下水道までの

図表 2. 実質 GDP 成長率の需要項目別寄与度



(資料)インドネシア中央統計局より富国生命作成

幅広い分野での抜本的なインフラ整備を推進しており、今後の進捗が期待される場所である。2点目は、行政手続きの予見可能性の低さである。税制をはじめとした各種行政手続きが突然変更されることも多いほか、行政側に都合の良いような恣意的な運用が頻発するようである。こうした点は、日本を含む外国企業がインドネシアへ進出する際にも十分留意が必要であろう。また、現地でヒアリングを行ったところ、不動産

図表3. ジャカルタ市内の様子



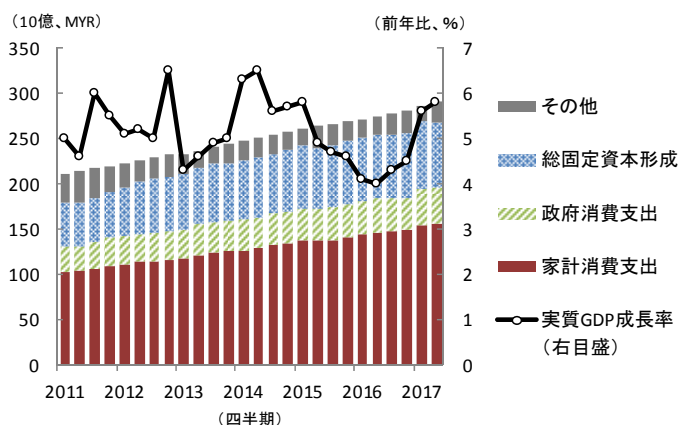
(資料)ジャカルタ市内にて筆者撮影

の所有関係が複雑(曖昧)で、都市計画が円滑に進まないようである。図表3はジャカルタ市内の様子であるが、高層ビルの隣には低層の住宅が立ち並んでいることが見て取れる。その他にも、広範な国土を有し、かつ多民族国家が故の、経済面での地域間格差や特定の民族への富の偏在、2015年以降でも6回発生しているテロなどは、インドネシアが長年にわたり抱えている問題である。特にテロについて、インドネシアは世界最大のイスラム教徒を抱える国であり、上述のテロでもイスラム過激派組織の関与が疑われている事案も含まれている。ジャカルタ市内のセキュリティ・チェックは非常に厳しく、筆者が体験した限りにおいてもホテルや商業施設などに入館するにはかなり高い確率で手荷物検査が実施されていた。国家規模の大規模インフラ投資や社会情勢の安定化に向けては、強いリーダーシップを持つ大統領の手腕によるところが大きい。現職のジョコ大統領は現状では国民から相応の支持を得ている。抱える課題は多い一方で、ASEAN諸国内で安定的な経済成長を遂げてきたインドネシアでもあるので、今後の着実な進展が期待される。

3. マレーシア

マレーシアの2016年の実質GDP成長率は前年比+4.24%となった。2009年以降の平均5%弱の成長率を若干下回る結果となったものの、個人消費の拡大などに支えられ、総じて堅調に推移している(図表4)。また、2017年入り後も、製造業や小売業などの伸びが加速した結果、1~3月期で同5.6%、4~6月期で同5.8%と推移しており、マレーシア中央銀行による2017年通年の予想成長率は4.3~4.8%とされている。マレーシア経済は、1980年代以降、豊富な天然資源や電子・機械などの輸出を成長ドライバーとして発展してきたが、近年では個人消費がマレーシア経済を支える大きな柱となっている。

図表4. マレーシアの実質GDP



(資料)マレーシア統計局より富国生命作成

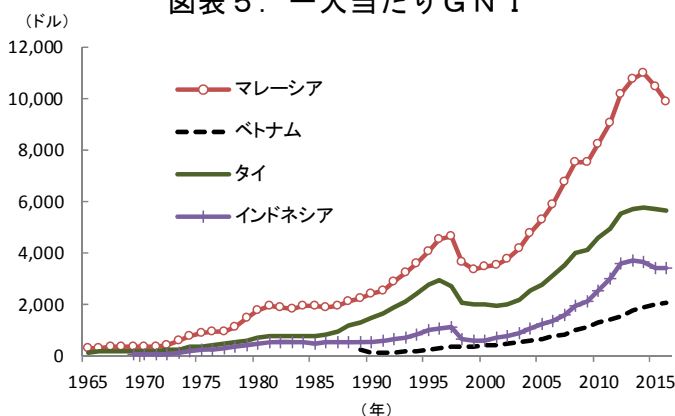
筆者が訪問したクアラルンプールには大規模な商業施設が立ち並んでおり、どこも大勢

の人で賑わっていた。テナントには日系企業も多数入居しており、日本でもお馴染みの100円ショップや低価格衣料品店、フードコートにはカレーチェーン店なども出店している状況である。また、日系デパートも進出しており、所謂、デパ地下には、生鮮食料品から惣菜までが日本と同じように陳列されていた。なお、こうした店舗の主要ターゲットは、比較的所得の高い華人系であるようである。

マレーシア政府は国家目標として2020年までの先進国入りを掲げており、その中でも国民一人当たりのGNI（国民総所得）を15,000米ドルまで引き上げることを目指している。2015年時点においてもシンガポールを除くASEAN域内ではすでにトップクラスに位置しているが、今後さらなる高みを目指そうとしている（図表5）。また、所得層別の割合をみても、年間可処分所得が15,000

米ドルを超える中間所得層以上が60%を超えており、フィリピン（同20%弱）、タイ（同15%強）、インドネシア（同10%強）とは大きく異なる状況である。他国と比較して厚みのある中間層が形成された背景には、マレーシアが、ASEAN域内ではいち早く工業国へ構造転換し高度経済成長を果たしたことに加え、マレー系国民の就学・就労機会を優遇するブミプトラ政策の導入により、マレー系国民の第1次産業から第2次産業へのシフトを促進させるという政府の取組みがかみ合ったことなどがあるとされている。さらに、マレーシアは人口増加も続いている。2016年で約3,710万人であるが、ここ数年間でも1.5%以上の増加率を維持しており、今後も個人消費はマレーシア経済を底堅く支える柱となろう。

図表5. 一人当たりGNI



(資料)世界銀行World Development Indicatorsより富国生命作成

4. まとめ

今回の3カ国訪問を通じて、一括りにASEAN諸国といっても経済の発展状況は大きく異なることを肌で感じる事ができた。シンガポールの近代的なビル群、整備された町並みは近未来的な雰囲気醸し出している。一方で、インドネシアやマレーシアはインフラ面をはじめとして、今後も発展する余地が大きく、街を歩いても活気を感じることができた。また、3カ国とも共通して複数の民族で構成されており、民族間の融和を図るための対応に各国政府は注力している点が印象に残った。世界的には多民族国家もしくは移民の受け入れによる多様な民族構成の国の方が多い中で、そうした問題があまりない日本の方がむしろ少数派であることを改めて感じた。また、3カ国ともに親日感情が強いとされている。スーパーでは日本製の食料品が並べられ、日本食レストランも人気ようである。一方で、近年では中国系企業の進出も目立ってきており、以前に比べると日本の存在感が薄れてきているとの声も聞かれたことが気がかりである。

(財務企画部 徳永 兼吾)