

アジア経済新聞

2019年 7/1
(令和元年) Vol.44
発行日:毎週月曜日

<発行元>

東京都港区南青山4-17-33
グランカーサ南青山2階
(一社) 海外インフラ研究協会
TEL:03-6869-0684

国際 経済 インフラ 建設 交通 通信 スマートシティ 上下水道 環境 住宅・不動産 物流 金融 テクノロジー AI 先端技術 オピニオン

2020年、東京五輪開催後、日本国内の市場が縮むと予想されている。国内市場は長期にわたって徐々に縮小化していくと見られており、すでに地方銀行をはじめとする金融機関はマイナスゾーンに入っている。建設、製造などの分野も今後、マイナスゾーンに入っていくと予想されており、市場の縮小傾向は、ある時点から一気に加速するといわれている。リーマンショックまではいかないにしても、それに近いような状況が長期にわたる可能性はある、というのが経済アナリストたちの見方だ。

ゆっくり進行する危機

アナリストによると、2020年以降は、財政健全化に向け公共投資が抑制され、「市場環境の低迷は避けられない。長期的に見ても市場の縮小傾向は続く」と厳しい見方をする。別のアナリストは「市場は総じて縮小するが、量から質へと需要が転換する」と見る。長期的には、市場の縮小傾向が続くとの見方が支配的だ。現在、建設業など多くの企業は、五輪特需で足元の業績は好調を維持しているようにも見える。しかし、すでに「ゆでガエル」状態に入っているという人もいる。

縮む国内市場アジアに活路

ゆっくりと進行していく危機に気づかず、最後、瀕死の状態に陥ってしまう例えだが、そうならない前に、海外に活路を求めることは重要だ。すでに多くの大手企業が東南アジアなどへ進出しているが、中小企業の多くは国内に踏みとどまっている。中小企業は海外でのリスクを恐れないアントレプレナーシップが、今、求められている。

「ゆでガエル」状態に

東南アジアは、ASEAN 共同体が発足して以来、あらゆるものを飲み込んで成長し続けている。ASEAN の国同士の経済的な横のつながりだけでなく、中国、韓国、インド、欧米などからの投資も盛んだ。1980年代後半、ASEAN10カ国を合計した GDP は、日本の10分の1だったが、2018年には、約6割にまで縮まった。今のペースで推移すれば、10年以内には逆転するといわれており、その驚異的な伸長ぶりは世界に類はなく、今や世界を牽引するまでに成長している。

ASEAN 企業とパートナーを

日本企業は、ASEAN 域内企業と戦略的にパートナーを組むことが重要だ。今の ASEAN は高い経済成長率を見せているだけでなく、世界の「開かれた成長センター」となる潜在力が世界各国から注目されている。とくに注目されるのが人口増とインターネットの普及率だ。ASEAN は人口が6.3億人、ネット人口は5億人超のユーザーを擁する大きな市場だ。日本の人口は1億2,000万人、ネット人口は8,000万人。東南アジア最大の国インドネシアの人口は2億6,000万人、ネット人口はすでに1億人超に達している。評価額10億ドル超の「ユニコーン」と呼ばれる多くの企業がIT関連だ。財閥企業も多く、ASEAN 域内の企業とのネットワークも確立している。ADB は2016-30年まで約345兆円のインフラ整備需要が発生すると推計しており、これをいかに取り込むか、日本企業の今後の姿勢にかかっている。



アジアに活路を求める

——2020年、東京五輪以降、日本国内の市場が縮むと予想されています。東京五輪以降の日本国内の市場について、どのように見通しておられますか。

藤田氏 2020年以降も様々な投資が行われると思うが、そこから需要、とくに消費需要を喚起できるかどうかにかかってくると思う。東京五輪後、需要をつくりだし喚起できれば、投資が増えることからのプラスの面も考えられる。しかし、今の日本の人口は少子高齢化で、東京五輪後も、この現象は続くだろう。さらに少子高齢化が進めば、日本国内の市場は縮むと推測できる。マイナス面をできるだけ小さくして、アジアに活路を求めて行くことは当然なことだと思う。とくに日本はIT分野をアジアで強化すべきだと思う。ソフトやサービスを強くしていく必要がある。

インタビュー

国際機関・日本アセアンセンター
事務総長 藤田正孝氏

そう遠くない将来に日本国内の市場が縮む——。今の活況は、東京五輪が開かれる2020年まで続くと予想されるが、問題はその後だ。そこで国際機関・日本アセアンセンターの藤田正孝事務総長に、日本企業はASEAN進出を含め、今後成長が期待できる分野・領域をどうつかみ、活路を見出して行けばいいのか、インタビューを行った。

——ソフトやサービス部門を強化し、海外に進出するというのでしょうか。

藤田氏 そうだ。とくにサービス部門をいかにして強くしていくかだ。例えばIT関連の会社を設立した時、ベトナムのIT企業とパートナーとして組むとか、そういう戦略が今後は必要だ。ITを導入することによってモノの価値を高める。日本はこれから少子高齢化がますます進んで労働人口が減少していくことが予測されるので、ITを含むサービス部門の強化によってサービスのみならずモノの付加価値を高めて生産性を上げていくことが重要だ。

——中小建設業や製造業は人手不足で、廃業を余儀なくされている企業も少なくありません。今のこの日本の状況をどう見えていますか。

藤田氏 非常に残念なことだと思う。中小企業の廃業が多くなると日本経済も弱体化する。中小企業の廃業をいかにして防いでいくか、もしくは最小化していくかにかかっている。そして、中小企業の持つテクノロジーやノウハウを活用していくことが重要だ。海外へ展開することもいいし、また、海外からの投資も考えられる。廃業す

るのではなく、会社を継続していく。外国人の労働力を活用することも今後は重要になってくる。自分の会社を強くする意味でも海外企業とのM&Aは有効だろう。

——最近、確かにM&Aは増えています。

藤田氏 そういう流れの中で、ASEAN企業とのM&Aを考える。ユニコーン企業は、とくにアメリカ、中国、東南アジアに多い。他方、日本には非常に少ない。ASEAN企業の強みは、このようなスタートアップ企業のみならず伝統のある財閥企業も多く、ASEAN域内の企業とのネットワークも確立していることだ。日本はそういう企業とパートナーを組むことが重要だ。

——日ASEAN関係の投資についてお教えてください。

藤田氏 ASEANにおける日本からの対内直接投資額は1995年から1997年の間、年平均54億米ドル、シェアは世界からの全総額の16.1%だったが、2015から2017年の間は年平均135億米ドルと増えている。しかし、シェアは10.6%と減少している。中国や韓国、インド、さらにASEAN域内での投資が増え、日本以外の国の

シェアが89.4%に増えている。また、ASEANから日本への直接投資額は、1995年から1997年の間、年平均8,081万米ドル、シェアは世界から日本への総投資額の7.0%。2015年から2017年では年平均31億米ドル、シェアは14.7%となり、金額及びシェア共に増加している。つまりASEANにおける日本の相対的プレゼンスが低下しており、一方で日本におけるASEANのプレゼンスは向上しているということが分かる。

——日本のプレゼンスが相対的に低下している原因は何だと思われませんか。

藤田氏 この20～30年を振り返ってみると、日本の経済成長は非常にスローだった。半面、ASEANは速いスピードで経済発展していった。

ASEANは底が小さく、母体となる金額も小さかったため、成長率はそれだけ高くなる。

日本とASEAN10カ国のGDPは、10年以内には逆転する。また、2015年にASEAN共同体ができ、各国は経済統合に向けて大変な努力をしてきた。ASEAN加盟国の経済格差は大きいですが、お互い信頼し合い、共通の目的をもって結集したことで、共に成長している。日本のASEANに対するプレゼンスの低下は、中国や韓国など他の国が台頭してきたからだ。ASEAN域内の取引が活発化していることも、日本のプレゼンスが相対的に低くなっている原因だ。

——日本企業はASEAN企業ともっと多角的にお付き合いしていくことが重要ですね。

藤田氏 パートナーとしてASEAN企業と付き合い合っていくことは大事だし、日本企業の成長にもつながると思う。日本アセアンセンターは1981年設立以来、「福田ドクトリン」がうたう日本とASEAN諸国との心と心の触れ合う信頼関係と対等なパートナーシップの構築に寄与するべく活動してきた。お互いを理解し合い、尊重してきた。日本企業もASEAN企業と付き合いをする場合、人と人との対等な関係を重んじる土壌を育ててもらいたい。

日本政府はASEAN諸国に長い間、ODAなどで支援しているが、人材育成を重視している。人を育てる「人間中心の開発」の支援を行っているので、長く成果が続く。



マニラ首都圏地下鉄、南北通勤鉄道計画など協議

日フィリピン経済協力インフラ合同委員会開催 和泉内閣総理大臣補佐官らが出席

外務省によると、6月18日、「日フィリピン経済協力インフラ合同委員会」がフィリピン・クラークで開催された。日本側からは和泉洋人内閣総理大臣補佐官などや、フィリピン側からはカルロス・G・ドミンゲス財務大臣、アーネスト・M・ペルニヤ国家経済開発庁長官などが出席した。会合は2017年10月にドゥテルテ大統領が訪日した際に発表した「今後5年間の二国間協力に関する日フィリピン共同声明」のフォローアップを行い、マニラ首都圏の地下鉄事業や南北通勤鉄道計画などを含むインフラ整備、暫定自治政府発足を踏まえ新たな段階に入ったミンダナオ和平プロセスへの支援など、フィリピン政府が取り組む重要課題の解決に向けた協力について議論を行った。結果、両政府は、今後も緊密な意思疎通を図り、協力案件の着実な実施を目指すことで一致した。

日本、フィリピンの両政府は、日本がフィリピンに対してODAと民間投資を含めて今後5年間で1兆円規模の支援を行うための協力の進め方などを協議するため「日フィリピン経済協力インフラ合同委員会」の枠組みを2017年に設立している。この枠組みに基づいた第1回目となる会合を東京で開催した後定期的に会合が開催されており、前回の会合では「今後5年間の二国間協力に関する日フィリピン共同声明」のフォローアップとマニラ首都圏の地下鉄事業や南北通勤鉄道延伸計画等を含むインフラ整備や住民投票を経て和平プロセスが新たな段階に入ったことを踏まえた今後のミンダナオ支援などに議論が行われた。



完成イメージ

ボルトニッチ下水処理場改修 業者8月決定へ

JICAとウクライナ政府との間で1,000億円超を限度とする円借款貸付契約に調印(2015年)した「ボルトニッチ下水処理場改修事業」を請け負うコントラクターが今年8月に決定する。JICAウクライナの河野高明首席駐在員への取材で分かった。すでに入札が始まっており、8月には業者を決定し、2020年3～4月に契約が結ばれ、工事が開始される見通しだ。同改修事業は、円借款貸付限度額が1,081億9,300万円と、単体の下水処理改修案件としては破格であり、注目されているビッグプロジェクトの1つだ。

この事業は、STEP(本邦技術活用条件)が適用されるため、日本が幹事会社、現地企業との共同事業体(JV)で工事が進められる。同下水処理場は、首都キエフと、その周辺都市の下水処理を一元的に行っているが、1960～80年代に建設されたため、施設躯体の老朽化が進んでおり、機械・電気の多くは耐用年数が過ぎている。また、汚泥処理場がほぼ満杯になっていることから、減容化のために必要な汚泥焼却炉などの施設整備が緊急の課題となっていた。さらに下水処理場からの悪臭がひどく、近隣住民から苦情が寄せられていた。

JICAによると、同下水処理場の水処理施設と汚泥処理施設、さらに汚泥焼却施設の新設・改修を行うことで、首都キエフの下水処理場の改善を図るのが事業の目的。とくに悪臭対策については、水処理(一次処理)施設と汚泥処理施設にカバーし、建屋に収める計画。総事業費は1,391億9,800万円で1,081億9,300万円が円借款対象額だ。2023年9月の完成を目指す。

世界の水ビジネス市場の現状と予測

2025年に約87兆円規模の市場に 下水道関連は37.6兆円に成長

国土交通省によると、海外における水ビジネス市場は、今後も大きな需要が見込まれ、2025年には約87兆円規模の市場に成長する見通しだ。下水処理・再利用などの下水道関連は、将来、37.6兆円へと大幅に成長すると見込まれている。発展途上国や中進国の下水道市場も今後、拡大する見通しだが、日本や欧米などの先進国市場は、横バイ、または減少傾向にある。アジアやアフリカなどの途上国はとくに排水処理が低く、し尿や生活排水の90%は未処理のまま放流。水質汚染につながっている。水質汚染は下痢などの水系感染症を発症し、健康を害する人も途上国では多い。上水の利用や環境への影響など様々な経済的損出の原因となるだけに、下水道の普及率を上げていくことが喫緊の課題となっている。

ベトナム南北高速道路事業 8区間施工 来年4月開始へ

ベトナム南北高速道路事業の8区間の施工は、同国政府が投資企業を選定後、来年4月に開始する見通しだ。現地オンラインメディアが伝えた。オンラインメディアによると、同国運輸省は、土地買収の70%がそれまでに完了するとみている。実現可能性調査について、認可取得に必要な期間は3～5カ月短縮され進捗状況は予定通りだという。

同道路事業は、国内外の投資企業が関心を示している。同国政府は今年、南北高速道路事業の11区間を優先的に行う。うち3区間は公的資金で残る8区間は官民連携（PPP）方式で建設する。11区間は全長654kmで、ハノイ近郊ナムディン省からホーチミン市の南西に位置するビンロン省までを結ぶ全長2,000kmの一部。

ロンタイン空港 2020年中に着工 滑走路1本と旅客ターミナル建設

ベトナムのグエン・バン・テ運輸相は、同国南部の新たな「空の玄関」として計画されているロンタイン空港について、2020年中に着工を目指す考えを明らかにした。第14回国会第7回会議での答弁を現地のオンライン・メディアなどが伝えた。同運輸相は着工に向け、今秋の次期国会で事業の第1段階の実現可能性調査（FS）が承認されるよう期待すると

述べた。FSは日本とフランス、ベトナムの共同企業体が担当。8月までにグエン・スアン・フック首相らに報告する段取りだ。同空港は、第1段階として滑走路1本と旅客ターミナルを建設し、2025年に完了し、年間2,500万人が利用できる施設を整備する。



VIETNAM NEWS LINER

ベトナム空港会社（ACV）は、同国中部の観光・物流拠点のダナン国際空港に第3ターミナルを建設し、既存施設と合わせた輸送能力を2030年までに旅客数を2,800万人、貨物量は20万トンに引き上げる方針であることが現地紙の報道で分かった。乗り入れ便の増加で利用者が3割の勢いで伸びている状況を踏まえ、過密スケジュールによる離着陸の遅延や混雑を防ぐため、施設を拡充して機能強化を急ぐ。ダナン空港は、ダナンや周辺のホイアン、フェ、ソンドン洞くつなどの観光地や訪れる際の玄関口となるほか、ベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーをつなぐ東南アジアの陸上交通網「東西経済回廊」の起点でもある。

ホーチミン、ハノイ 鉄道、道路7事業で遅れ

ベトナム運輸省 インフラ事業報告書で指摘

ベトナム運輸省がこのほど全国の主要交通インフラ事業の進捗状況に関する報告書をまとめた。それによると、主要10事業のうちホーチミン、ハノイ両市の都市鉄道や高速道路など7事業で遅れが指摘された。サイゴン・タイムズ紙（電子版）が報じた。

報告書によると、南部で建設中のベンルック～ロンタイン高速道路事業は72%の完成度にとどまり、運輸省は現在のような遅れが続けば、事業向け融資が期限を迎える2020年12月までの供用開始はできないと懸念する。また、チュンルオン～ミトウアン高速道路建設も遅々として進んでおらず、運輸省はティエンザン省当局に障害を取り除き用地買収資金を先行して支払うよう指示したが、事態は改善していないという。

また、7事業のうち5事業はホーチミン市のベントイン～スオイティエン間、ベントイン～タムルオン間、ハノイ市のカトリン～ハドン間、イエンビエン～ゴックホイ間という都市鉄道建設事業。運輸省はこれら7事業の遅れの要因として、事業に見合った資金の不足や用地買収の困難さを挙げるが、投資家企業や請負業者の能力不足が主な要因の一つになり、建設を妨げていると指摘している。

●タイ政府 タイ・ラオス間5番目の友好橋整備計画を承認 2020年中に着工

タイ政府は、このほど開いた定例閣議で、国境のメコン川に架かるタイ・ラオス間の5番目の友好橋整備計画を承認した。アーコム運輸相によると、タイ東北部ブンカーンとラオスのポーリカムサイをつなぐもので、接続道路を含めた全長は16.34km。関税施設なども建設し、想定事業費は39億3,000バーツ。タイ側は26億3,000バーツ、ラオス側は13億バーツそれぞれ投じる。また、ラオスは投資資金の調達に向けてタイの周辺国経済開発協力機構(NEDA)から融資を受ける予定。タイ・ラオス両国は、同友好橋建設の協力契約を近く締結する見込み。2020年中に着工し、工期は36カ月の予定。同運輸相は、また国道局が同友好橋の整備に合わせて、東北部のウドンタニとブンカーンをつなぐ新国道建設計画の実現可能性調査を進めると述べた。全長139kmで2021年着工を目指すという。

●ADB バンコク・モルルール型「ピンクライン」「イエローライン」整備に融資へ

アジア開発銀行(ADB)は、このほどバンコク首都圏のモルルール型都市鉄道「ピンクライン」「イエローライン」両線の整備事業に融資すると発表した。ピンクラインの事業会社「ノーザン・バンコク・モルルール」、イエローラインの事業会社「イースタン・バンコク・モルルール」と融資契約を締結。それぞれ49億5,000バーツの計99億バーツを提供する。ピンクラインはノンタブリ(バンコク隣県)の県庁前からバンコク東部ミンブリーまでを結ぶ全長30.4kmで、駅は23カ所。開通により通勤などでの自動車利用が減り、交通渋滞と大気汚染の緩和につながると見込まれている。



ピンクライン完成予想図

外務省 日本ミャンマー・アウンサン職業訓練学校整備に無償資金供与へ

外務省は、ミャンマーの職業訓練学校の整備を無償資金協力することを発表した。安倍首相とミャンマーのアウン・サン・スー・チー国家最高顧問は、日本がミャンマーに対して2016年度から官民合わせて5年間で8,000億円の規模の貢献を行うことに合意しており、この合意に基づく一つの取り組みとして職業訓練学校の整備が実施されることとなった。「日本ミャンマー・アウンサン職業訓練学校整備計画」として、総額27億2,600万円を限度とする無償資金協力により実施される。この無償資金協力に関する交換公文の署名は、ミャンマーの首都ネーピードーで日本の丸山市郎駐ミャンマー大使とミャンマーのセツ・アウン計画・財務副大臣との間で6月27日に行われた。予定では、事業完成3年後となる2025年の時点で、新設された職業訓練施設で新規コースの自動車整備コースと電気関連コースにそれぞれ累計200人の学生を受け入れる。

