

第6回国際委員会講演会

日時:7月5日(木) 場所:名古屋市内 参加者:委員長の島副会長をはじめ39名

テーマ

ASEANの現状と見通し

講師 三菱商事(株) 調査部 経済調査チーム

リーダー 大野 太郎 氏 課長 桜井 大地 氏

プロフィール <大野氏>1998年入社、業務部南東アジアチーム配属。
2005年～2011年ブラジル駐在、2011年業務部地域戦略チームを経て、2018年より現在に至る。
<桜井氏>2008年入社、機械グループ管理部配属。2012年～2017年インド駐在を経て現在に至る。



大野氏(左)・桜井氏(右)

講演要旨

ASEANの概況

2017年のASEAN※の総人口は6億4,000万人で世界の約8.6%、名目GDPは2兆7,000億ドルで3.5%、貿易額は2兆6,000億ドルで7.4%を占める。人口で見るとNAFTAやEUの5億人を上回る規模の経済圏を持つが、GDPで見るとEUの1/6、NAFTAの1/8の規模となる。しかしながらシンガポールの1人当たりGDPは5万8,000ドルと、日本を上回る規模である。

※ASEAN10:インドネシア、タイ、マレーシア、シンガポール、フィリピン、ベトナム、ミャンマー、ブルネイ、カンボジア、ラオス

ASEAN経済の5つの注目ポイント

中国経済の減速の影響もあり、2013年頃から成長率が鈍化した。2017年以降、アメリカを中心とした世界経済の回復による輸出増などにより、景気は回復基調で堅調に推移している。

①中国政府は過剰債務問題で抑制気味に経済活動をしており、底堅いながらも成長率は緩やかに落ちてくる。また米中貿易摩擦の問題から中国の輸出入にネガティブ要素が加わり、今まで中国への輸出依存度が高かったASEAN各国は、かつて

のような高成長は期待できなくなる。

②2013年に当時のバーナンキFRB議長より金融緩和と縮小の可能性を示唆する発言があり、ASEAN各国の為替が下落した。2015年後半以降は安定傾向にあったが、米国やEUの金融引き締めの動きによる為替への影響には注意を要する。

③ASEANは若く豊富な労働力を背景に世界経済の原動力と見られているが、実際には日本を上回る速度で高齢化が進んでいる(下図参照)。高齢化は、労働量の減少と国内貯蓄率の低下など、投資を支える資本の減少を通じて中長期的な潜在成長率を押し下げることになる。

④ASEANの発展段階は各国さまざまだが、タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムは日本の1970年代のような消費拡大期に突入している。一方、「中所得国の罠」に陥る可能性があり、各国の将来にわたる健全な経済成長には、「中所得国の罠」を回避する構造改革の進展が鍵となる。各国はこれまでの安い労働力で生産する低価格製品から、高付加価値品の製造業の育成や、その開発を促すインフラ整備への投資など、構造改革に取り組んでいる。

⑤ASEANを取り巻く環太平洋地域では、経済統合の動きが進展し、2015年末にはASEAN経済

ASEAN諸国の人口推移

老年人口:65歳以上の人口

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
日本			1970	(25年)				1995										
香港					1984			(29年)				2013						
韓国							1999	(18年)				2017						
シンガポール							1999	(20年)				2019						
中国									2002	(23年)				2025				
タイ									2002	(20年)				2022				
ベトナム												2017	(17年)		2034			
マレーシア													2020	(25年)				2045

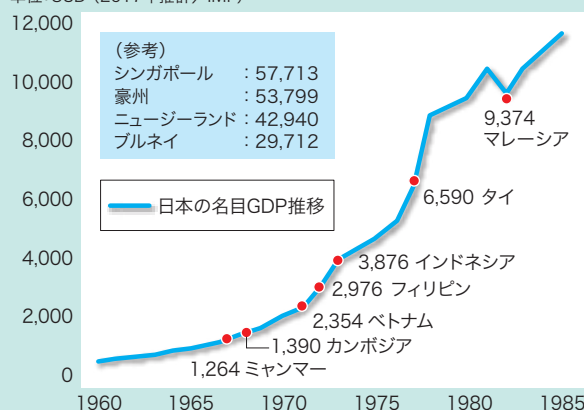
■ 高齢化社会:総人口に対する老年人口の割合が7%以上

■ 高齢社会:総人口に対する老年人口の割合が14%以上

共同体(AEC)が誕生した。統合による経済効果が期待されるが、AECの目標達成にはまだ時間がかかる。特にメコン地域では、東西回廊や南部回廊を中心に、インフラ整備による「連結性」の強化が進んでいる。

1人当たりGDP/日本の推移とアジア各国の現状

単位:USD (2017年推計/IMF)



注1: 一般に1人当たりGDPが3,000ドルを超えると家電製品や家具といった耐久消費財の売れ行きが加速するとされる。

注2: 「中所得国の民」とは、多くの途上国が経済発展により1人当たりGDPが中程度の水準(中所得)に達した後、発展パターンや戦略を転換できず、成長率が低下、あるいは長期にわたって低迷すること、厳密な定義はなし。

主要国経済の課題

- ①タイ: 少子高齢化の深刻化は成長阻害要因であるだけに、産業構造高度化に向けた政策執行に注目
- ②インドネシア: 内需により5%台の成長維持が見込まれるが、持続的成長にはインフラ整備や製造業育成が課題
- ③マレーシア: 中所得国から先進国への移行には、汚職問題やマレー人優先政策のブミプトラなどの課題解決と中長期的な成長戦略の設定と執行が必要
- ④フィリピン: 中長期的にインフラ整備や外資規制緩和など、ビジネス環境改善への政策執行や人材育成が課題
- ⑤ベトナム: ASEAN域外輸出では、タイを抜いてインドシナ半島最大の輸出国に成長。一方、高齢化が進む中、産業高度化への打ち手が必要
- ⑥ミャンマー: アウン・サン・スー・チー氏の側近が大統領就任。強い影響力を有する軍との関係や民族問題は内政運営上の課題

ASEANのビジネス環境と中国の影響力の拡大

ASEAN各国は、政治外交関係にかかわらず、中国との緊密な経済関係を維持し一帯一路の推進

や、米国の対外政策の変化に伴い、さらに中国に接近している。

ASEAN各国の対中スタンス

	短期(～1年)	長期(3年)～
カンボジア	隣国への対抗意識から対中関係強化 ・タイとの国境紛争、ベトナムへの経済的対抗意識から、中国の経済支援に強く依存	・経済的利益やタイへの対抗意識から、親中姿勢を維持
ラオス	中国の巨大な経済力に大きな期待 ・全方位外交を原則としつつも、中国の経済支援に飲み込まれつつある親中国	・経済的利益のため、親中姿勢を維持
ブルネイ	経済的利益を最優先して中国と関係強化 ・中国とは異なる領有権を主張しつつも曖昧な態度を堅持。経済的利益を最優先して中国と関係強化	・経済的利益のため、中国と緊密な関係を維持
マレーシア	経済・社会・文化面で中国の影響大 ・国内には中国の影響が強く浸透、大国との等距離外交を標榜しつつも、現政権は経済・政治的に対中傾斜	・親中姿勢を維持 ・領有権問題を抱え、安全保障面では慎重な対中姿勢を見せつつも、中国の経済的影響力が拡大
インドネシア	重要な貿易相手国として中国に配慮 ・歴史的に複雑な対中関係は残るが、中国には最大の貿易相手国として一定の配慮	・経済面では、資源やインフラ等分野の中国の影響が拡大し、対中傾斜。但し、安全保障面では引き続き慎重な対中姿勢を維持
タイ	経済的便益により中国に接近 ・暫定軍事政権下では、中国への接近、特に経済的接近が見られる。	・政治的には中立的な対中姿勢を維持するが、経済成長が鈍化している中、中国からの投資、観光客の誘致には積極的
シンガポール	中国とは一定の距離感を維持 ・多民族国家且つ小国として、主要国とのバランス維持を重視、中国とも一定の距離を維持	・中立的な対中姿勢を維持
ミャンマー	隣国として一定の配慮 ・重要な隣国且つ経済大国として一定の配慮を示しつつも、国民には中国への警戒感が存在	・中立的な対中姿勢を維持 ・経済と国内の少数民族に大きな影響力を有する中国に配慮を示しつつも、軍政を支持してきた中国とは一定の距離感を維持
フィリピン	対中感情は悪いが経済的便益は追求 ・領有権問題を巡り国民の対中感情はネガティブだが、中国の経済支援には期待	・領有権問題を棚上げし、経済的便益を追求して対中姿勢を軟化させる可能性
ベトナム	歴史的な緊張関係 ・約1,000年に及ぶ中国支配の歴史から、中国は常に脅威、国民の対中感情も不良	・中国に対する警戒感継続

注: 浅青: 親中の 深青: 対中警戒感大

中国は、「一帯一路」政策を推進し、軍事拠点の構築、経済支援拡大などを通じて、ASEANにおける影響力拡大を狙い、政府・国営企業主導のもと、港湾、鉄道、パイプラインなどのインフラ整備を戦略的に進めている。またEコマース、シェアリングエコノミーなどの新市場においても中国企業が事業を拡大。アリババに見られるように販売ネットワークへの投資を介しての物流網構築、海底ケーブルのハブであるシンガポールをはじめとする各国でデータセンターへの投資を加速させている。

(国際部 片岡 昭彦)

図の出所: 大野氏・桜井氏の講演資料より作成

第1回観光委員会

日 時：7月24日(火)

場 所：名古屋栄ビル

参加者：委員長の安藤副会長をはじめ50名

今回は、2名の講師による最新の観光動向や取り組み事例を紹介する講演会を実施した。

冒頭、安藤委員長が、「名勝地を巡る観光から体験型へと旅行スタイルが変化している。今後、観光地として選ばれるためには、新たに観光資源をつくり上げていく必要がある。本委員会できざまな事例を共有し、当エリアの観光振興ならびにインバウンド拡大に向けた機運醸成を図っていきたい」と挨拶した。

第1部の講演では、(株)JTBコミュニケーションデザインスポーツ事業推進局の三林史明氏より、「ラグビーワールドカップ2019(RWC2019)がもたらす効果と課題」をテーマにご講演いただいた。三林氏は、RWC2019の概要、開催都市のメリットやラグビーファンの動向について解説するとともに、「RWC2019は質の高いインバウンド客が想定されるが、当エリアは認知度が低く今後のプロモーションが重要である」と課題を提起した。



三林氏の講演内容に質問する参加者



長良川の恵みによりつくられる和傘など「地域の宝」を紹介する蒲氏

第2部の講演では、NPO法人ORGAN理事長の蒲^{かば}勇介氏より、「観光まちづくりプラットフォームからDMOへ ～長良川おんぼくと長良川流域ツーリズム～」をテーマにご講演いただいた。蒲氏は、「住んでいる人・商う人が地域外から来た人とともに地域の宝を発見し、長良川ブランドという観光とまちづくりのプラットフォームをつくることが目標である」と述べ、地域資源を生かした体験プログラムの事例など、地域連携DMOとしての取り組みを紹介した。

(企画部 山田 起士)

第39回Next30産学フォーラム

日 時：7月30日(月)

場 所：中京テレビ放送 クリエイティブルーム

参加者：24名

今回は、名城大学理工学部電気電子工学科准教授の増山岳人氏による講演、南山大学人文学部准教授の佐藤啓介氏による講演&ワークショップを行った。

増山氏は、「ロボットは何を学習しているのか」と題して、人工知能研究における機械学習を用いたコンピュー



増山氏による講演の様子

ターによる学習の仕組みを紹介した。機械学習という分野は今後も大きな可能性を秘めていることを強調しながらも、システム設計者によって定められた限定的な設定の範囲内でしか問題や課題は解決されないことを説明。また、人の振る舞いの背後にある意図のようなものをロボットが推定することで模倣を行う枠組みについては、まだ多くの課題があり、今後も精度向上のため研究に取り組んでいきたいと述べた。

佐藤氏は、「しあわせを哲学するー幸福とは何か、幸福をどのように測るのかー」と題して、幸福の考え方や定義を学術的な観点やアニメ主人公の印象的な場面を例示して説明。これを踏まえて、参加者はこれまでに幸福と感じたことを振り返り、4～5名に編成されたグループ内で、自身の幸福のエピソードを添えて自己紹介を行った。その後、佐藤氏から各自が思い出した幸福エピソードをもとに、「各グループ全員がなるべく幸福になるよう



「幸福」プランを発表する参加者

な企画を立案する」という課題が出された。グループで意見を出しあった後、さまざまな

「幸福」プランの発表が行われ、参加者は新たな発想や気づきを得ることができた。

その後の懇親会では、参加者が講師を囲み、それぞれの研究について意見を交わすなど、一層の親睦を図った。

(イノベーション推進部 水田 晴久)

第1回産業・技術委員会

日時: 7月31日(火)

場所: 名古屋栄ビル

参加者: 委員長の佐々木副会長をはじめ71名

今回は、中部圏の基幹産業である「航空宇宙」と「次世代自動車」について、中経連の活動報告を行った後、2名の講師による講演会を実施した。

航空宇宙は、今年7月に英国で開催された「ファンボロー航空ショー2018」のトピックスを紹介した。2020年のMRJ商品化に向けて、着実に進展している状況を、実際の試験飛行の様子で参加者に示した。今後、安定した製品提供、さらなる商品開発に向け、中経連として全面的に応援していく。

次世代自動車は、今年4月に開催した中経連特別講演会「自動車電動化の新時代」において、みずほ銀行が試算した2030年の全世界および主要5地域の電動化率に対して、中経連の考察を解説した。さらに、来年度以降の提言・要請の検討に先駆け専門委員会を設置すべく、基本的な進め方を提示し、委員からの意見をうかがうとともに了承を得た。

引き続き講演会に移り、トヨタ自動車(株)先進技術統括部の三谷和久氏より、「トヨタの電動車普及に向けたチャレンジ」と題してご講演いただいた。三谷氏は、トヨタではFCV生産の年間3万



ご講演いただいた三谷氏

台体制を構築している。車両電動化に向けたマイルストーンとして「2020年EV本格展開」「2025年全車種に電動グレード設定」「2030年電動化目標を設定(電動車比率50%超、FCV・EV比率10%超)」を打ち立てていると紹介した。

次に、トヨタ自動車(株)先進安全先行開発部の松尾芳明氏より、「トヨタの自動運転技術開発



ご講演いただいた松尾氏

の取り組み」と題してご講演いただいた。松尾氏は、トヨタ自動運転開発のフィロソフィから技術シナリオ、さらには社会実装に向けた技術課題などを紹介した。

本委員会では今後、次世代自動車の調査研究をさらに進めていく。また、経済産業省が「2050年電動化100%」を宣言するなど、「FCV・EV」「自動運転・ITS」「カーシェアリング・モビリティ棲み分け」の各カテゴリーを取り巻く環境は日々目まぐるしく変化している。この状況を的確に捉え、適切なアクションを検討していく。

(産業振興部 黒柳 考司)