

スリランカはシンガポールになれるか？

岩崎 浩美

国際協力銀行 外国審査部
第1ユニット（スリランカ担当）



「セイロン（後のスリランカ）には、シンガポールよりも豊かな資源と優れたインフラがあった。セイロンが1948年に独立したとき、それは国家の漸進的（ぜんしんてき）な発展とともに勝ち取った独立であり、手本とするに値するものであった……」

シンガポールがイギリスの支配下にあった1956年4月、後にシンガポール建国の父と称されるリー・クアン・ユーは初めてコロンボを訪れ、後の回顧録で当時のコロンボの発展度合いや市民の教育水準を高く評価している。このとき、スリランカを手本としてシンガポールを発展させることを思い描いたとの話もある。その意味では、シンガポール建国の「母」はスリランカなのかもしれない。

その後、スリランカとシンガポールは全く違う道をたどってきたわけだが、60年が経過した今、今度はスリランカがシンガポールを手本とし、地域のハブとしての道を模索している。

本稿では、2016年7月にコロンボでスリランカの政府機関や民間銀行などを訪問して見聞したことを踏まえ、スリランカ経済の今後について感じたことを書いてみたい。

サービス産業に支えられた好調な経済

まずは、スリランカ経済の現状をシンガポールと比較しながら、その立ち位置を確認してみたい。スリランカは、2009年の内戦終結後の復興需要もあって、過去5年間の平均成長率は5.7%に達している。

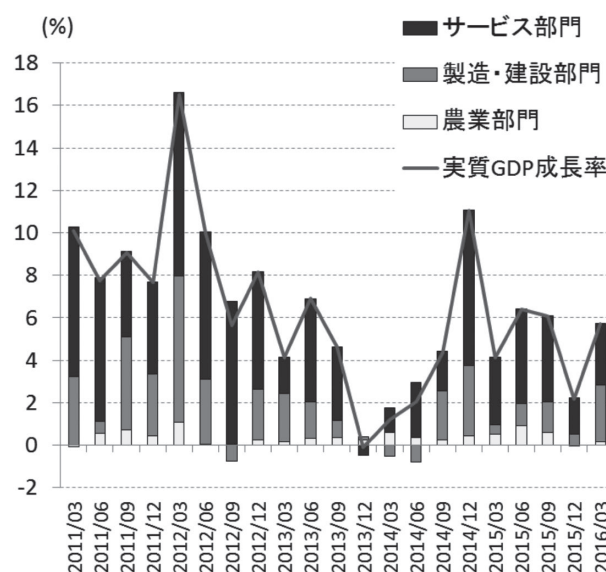
近年の高成長の背景には、内戦を終結させた立役者であるラージャパクサ前大統領が、自身の人気とりとして公共投資やインフラ整備を加速させたという側面もある。その資金を提供したのが中国だ。同氏は、政府要職への親族の登用、汚職や内戦中の人権侵害を背景に欧米から批判を受け、親中路線に傾斜していった。

図表1 スリランカとシンガポールの比較（2015年）

	スリランカ	シンガポール
人口	2097万人	554万人
面積	66000km ²	716km ²
名目GDP	823億ドル	2927億ドル
1人当たりGDP	3926ドル	52889ドル
財・サービス輸出入額	399億ドル	9547億ドル
主要産業	農業、繊維業	製造業、 運輸・通信業等
過去5年間の 平均成長率	5.7%	3.7%
コンテナ取扱量 (2014年)	4907千TEU (コロンボ港)	33869千TEU

出所：世界銀行など

図表2 産業部門別GDP



出所：Department of Census and Statistics, Sri Lanka

1人当たりGDPは3926ドルと南アジアでは最も高く、インドの約2.5倍。ただし、シンガポールの13分の1以下にとどまる。なお、世界銀行のデータベースで確認が可能な1960年の数値を見ると、スリランカの1人当たりGDPは142ドル、シンガポールは428ドルである。1人当たりGDPで一国の豊かさがある程度計れるとすれば、リー・クアン・ユーがコロomboを訪れたころ、2カ国の間にそれほど大きな違いはなかった。

スリランカは教育水準が高いことも評価されている。識字率は、2001年の統計ですでに9割を超え、2015年のユネスコの統計でも15～24歳の識字率は98.8%ときわめて高く、シンガポールと同等の水準だ。余談になるが、現地で面談をした日本人駐在員のひとりが、店で買い物をしたときの体験談を話してくれた。460スリランカルピーの物を買って、店員に500ルピーを差し出したところ「10ルピー札／コインをもっているか」と聞かれたそう。つまり、50ルピー紙幣1枚をお釣りと返すために、510ルピーを要求したのである。日本でこそ当たり前の光景だが、日本以外でこのような計算を瞬時にする店員に出会うことは稀である。数字に強い隣国インドの影響だろうか。

スリランカの主要産業は繊維業であり、衣料品が最大の輸出品目となっている。教育水準の高さを背景に、高付加価値品の製造が可能という利点があるためだ。たとえばバングラデシュは単一工程の製品の大量生産を得意とするのに対し、スリランカでは複雑な製造工



写真1：急ピッチで建設が進むホテル群（筆者撮影、以下同）

程を要する衣料品が生産されている。その一例として、高級女性下着の米ヴィクトリアズ・シークレットが生産工場を構えている。

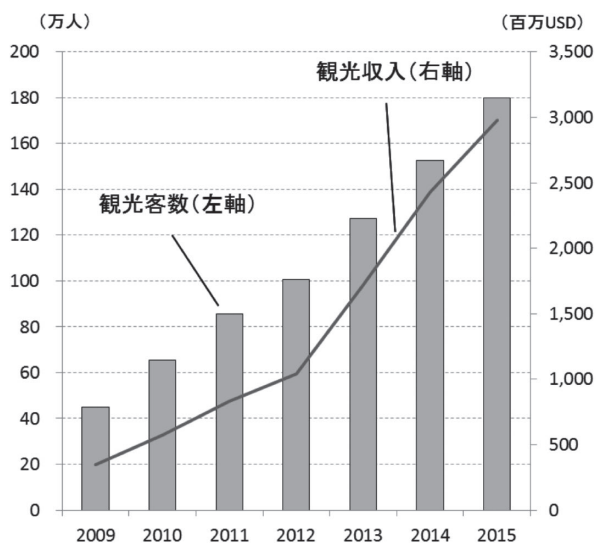
また、近年は観光業が急成長を遂げている。スリランカには8つの世界遺産があり、内戦終結後はスリランカを訪れた観光客数の2桁成長が継続。2015年には約180万人（前年比17.8%増（2009年比301.5%増））の観光客がスリランカを訪れた。政府は2020年までに観光客数を年400万人に引き上げる方針を打ち出している。観光収入についても、2009年の3億5000万ドルに対し、2015年には29億8000万ドルと8.5倍となった。

観光客の増加に比例して成長しているのがホテル産業だ。今回の出張で筆者はコロombo港を見渡せるホテルに宿泊したが、目と鼻の先にはシャングリラホテルの建設が急ピッチで進むのが見えた。シャングリラホテルは西部州に属するコロomboと南部州の都市であるハンバントータの2カ所に5億5000万ドルを投じてホテルを建設、ハンバントータのシャングリラホテルはすでに営業を開始している。インド系ホテルチェーンのITCも進出しており、ホテルやショッピングモールの開発を進めている（写真1）。

最大の投資障壁とは

一方で、スリランカへの直接投資の流入は小幅にとどまっている。2015年の直接投資の純流入額は6億8000万ドルと、対シンガポールの96分の1だ。日系企業の進出も、14年11月時点で120社とそれほど多くない。今般スリランカ投資庁を訪問した際に、担当者は「質の高い投資を呼び込みたい」と繰り返し強調して

図表3 観光客数と観光収入の推移



出所：スリランカ中銀・観光開発庁

図表 4



「西部メガポリスマスタープラン」に掲載されている地図（詳細後述）。スリランカは中東・アフリカにも近い。

いた。将来の輸出拡大につながるような、長期的な視点に立った投資を歓迎するとのことだった。質の高い投資の誘致に向けて、何がボトルネックとなっているのだろうか。

今回の現地訪問の中で、日系企業より政府の頻繁な政策変更と意思決定の遅さが課題との指摘があった。例年11月頃に翌年度（1月～12月）の予算発表と同時に新制度が発表され、12月に議会で可決、翌年1月1日に導入されることも多く、現地の面談でも投資家が新制度に備えて準備する時間がないとの話も聞かれた。新規制の過去への遡及適用や、一度導入された制度（そきゆう）が取りやめになることもある。以前から予定されていた付加価値税の税率引き上げは大幅に遅れ、2016年5月に実施されたが、国民の反対もあり、最高裁判所が税率引き上げの一時停止を命令。2016年1月に

予定されていた国家建設税の税率引き上げも、取りやめになっている。中古車の輸入関税も、頻繁に変更されてきた。なお、世界銀行のDoing Business Indexでは、資産登記（手続きの回数）や契約の履行（訴訟にかかる時間）などで南アジアの平均値を下回っており、反対に貿易に係る手続きやコスト面では、南アジアの平均値を大きく上回っている。

シリセーナ大統領も、政策の一貫性を確保するために苦心している。現政権は、自身のスリランカ自由党（SLFP）とウィクラマシンハ党首率いる統一国民党（UNP）の連立政権であり、政権内の意見集約が難しい。また、シリセーナ大統領はラージャパクサ前大統領に反旗（ひるがえ）を翻して大統領選に出馬したが、与党内には前大統領を支持するグループも存在する。

「南アジアへの玄関口」を超えて

課題解決に向けての対応は政府に任せるとして、ここからはスリランカの優位性を再確認し、将来のさらなる発展に向けた成長モデルを考えてみたい。

ここで地図を見てみよう（図表4）。スリランカについてよくいわれるのは、インドという巨大市場へのアクセスだろう。インドの厳しい外資規制を考えれば、インドに直接進出するよりもスリランカに拠点を構えるほうが得策との考えにも納得がいく。

地図をさらに眺めていると、スリランカはインドをはじめとする南アジアの巨大市場に近いだけではなく、アジアと中東・アフリカの間に位置していることがわかる。スリランカに拠点を構えれば、輸出の面でメリットがあるということだ。たとえば、洋食器メーカーのノリタケは、日本以外で唯一の製造拠点をスリランカに設け、世界各地の需要に対応している。1970年代に良質な土が採れることが決め手となってスリランカに製造拠点を設けたが、その後、製造拠点をスリランカに集約し、間もなく営業拠点もスリランカに置く計画である（写真2）。

東京港を超えるコロンボ港

しかし、より重要なのは、物流拠点としての潜在能力が高いということである。アジアと中東・アフリカの間に位置していることに加えて、スリランカは天然の良港を有している。インドの港が水深10m前後であるのに対し、スリランカのコロンボ港やハンバントー



写真2：ノリタケがバンダラナイケ国際空港に構える店舗

タ港は水深が18mあり、10万トン級の大型船の入港が可能である。

インド向けの貨物は大型コンテナ船でコロンボ港に運ばれ、小型船に積み替えられて、ムンバイ港やチェンナイ港に運ばれる。韓国の現代自動車は、チェンナイからハンバントータに自動車部品を運んで仕分けし、ハンバントータから各地の製造拠点到供給している。海外からスリランカに輸入される中古車も、RORO船^{注1}にてハンバントータ港から入ってくる。スリランカでは登録から3年以上経過した中古車の輸入は禁止されているため、3年を超えた中古車はハンバントータの整備工場で一時的保管・修理された後、各地に再輸出される。

このように、市場と市場をつなぐ「ハブ」として輸送需要を取り込むことで、飛躍的な発展が期待できるかもしれない。実際に、以前はシンガポールで積み替えられていた貨物も、一部がスリランカに移ってきているとの指摘もあり、スリランカの物流拠点としての潜在能力の高さは少しずつ認識されつつある。コロンボ港のコンテナ取扱量が2014年に初めて東京港を超えたことが、それを裏付けるもののひとつと考えられよう。

さらに、アジアと中東・アフリカの間に位置するという地理的優位性は物流にとどまらない。有名リゾートのモルディブへの中継地などとして、スリランカのバンダラナイケ国際空港がシンガポールのチャンギ空港のような人の流れの拠点になる日がくるかもしれない。

注1：Roll on / roll off ship。車両甲板があり、貨物を積んだトラックやトラクターがそのまま船内外へ自走できる貨物船。

スタート地点に立ったばかり

スリランカ政府も政策を打ち出している。2016年1月に「西部メガポリスマスタープラン（Western Region Megapolis Master Plan）」を発表し、メガポリス西部開発庁（MoMWD: Ministry of Megapolis and Western Development）のホームページにて公開している。コロンボを含む同国西部州（Western Province）の2030年までの開発計画をまとめたもので、案件数は150件、総投資額は4兆円規模となっている。このマスタープランの中に、「海洋」・「航空」・「物流」・「貿易」のハブとしてコロンボ港エリア、バンダラナイケ国際空港エリア、その接続部分を開発することが明記されている。具体的には、スリランカ港湾庁によるコロンボ港の北側の拡張計画などが含まれ、現



写真3：新鮮な魚介類が並ぶレストラン。仏教国であるスリランカでは食に困ることはない。2016年4月にEU向け水産品輸出の禁輸措置が解除されたことから、今後の水産品輸出の拡大が期待される。

在の4倍に相当する2000万TEUのコンテナ取扱量を目指すものだ。バンダラナイケ国際空港の拡張と合わせて、同空港やコロンボ港を高速道路や鉄道で結び、アクセスを改善することも重要視されている。

実は、この西部メガポリスマスタープランには、シンガポールが深く関わっている。2001年にウィクラマシンハ首相がシンガポール企業CESMAにつくらせた都市計画案が基礎となっている（その後、ラージャパクサ政権下で一旦頓挫^{とんざ}）。また、2016年7月にはシンガポール政府の貿易促進機関International Enterprise (IE) SingaporeとスリランカのMoMWDの間で西部メガポリスマスタープランに係る覚書が締結された。署名式典には、シンガポールのリー・シェンロン首相とスリランカのウィクラマシンハ首相が立ち会った。今後、シンガポールのノウハウを生かしてスリランカのハブとしての開発が進むことが期待される。リー・シェンロン・ウィクラマシンハ両首相は個人的に親交が深いこともこの流れを後押しするだろう。

もし、スリランカがシンガポールのように地域のハブとしてシンガポールのライバルとなった姿を見たら、故リー・クアン・ユーはどう思うだろうか。60年前、コロンボでシンガポールの将来について思いを巡らせた日々を懐かしく感じるのかもしれない。

※筆者略歴：東京外国語大学にてタガログ語を専攻。アテネオ・デ・マニラ大学大学院修士課程修了。バンコクにてインターンの後、JBICマニラ事務所にて勤務。2014年8月よりJBIC外国審査部にてアジア各国のソプリリスク審査に従事。現地出張では、「ありがとう」を現地語で言えるようにすることがモットー。

