

コスタリカ経済・投資環境概略（2020年）

2020年3月時点

1 基本情報（出典：コスタリカ中央銀行など）

- 為替：1米ドル中値＝約573.3コロン（2019年12月末時点）
- GDP（実質）：601.3億米ドル（2018年）
- 1人当たりGDP：12,027米ドル（2018年）
- 経済成長率：2.1%（2019年）
- 2020年度政府予算：約10.94兆コロン(暫定値)
- 輸出額：11,452.8百万ドル（2019年※財務省統計）
- 輸入額：16,108.7百万ドル（2019年※財務省統計）

2 国内経済

かつては、主にバナナやコーヒー等の農業産品の輸出に依存する経済であったが、90年代より外資誘致による輸出促進のモデルが確立されている。国内経済の大半を製造業、農牧畜産業、サービス業が占めているが、近年は国内労働力の高水準化を背景に特にサービス業の比重が増えている。

●農業・畜産業

農業に関してはパイナップル、バナナ、コーヒーが主力作物(同3品目で農産品輸出の約8割を占める)であり、特に近年パイナップルの生産が伸びており、特にゴールデンパイン種のパイナップルには定評がある。また、コーヒーに関しては近年の国際価格の低迷を受けて、特にスペシャルティコーヒーと称される高付加価値コーヒーの生産に重点が置かれている。他に、精肉や乳製品の輸出も中米市場を中心に盛んであるが、乳製品に関しては米国・中米自由貿易協定(CAFTA-DR)の枠組みにおいて、2025年に関税撤廃が予定されている(2019年時点では46%)。他方、牛肉輸出に関しては中国の占める割合が2019年には約57%(約1億米ドル)に上り、2020年2月からは同国への国産豚肉輸出を開始するなど、海外市場への進出も図られている。

●製造業

国内製造業に関しては、1997年にインテル社がコスタリカに進出し、半導体製造工場を開設以降、同社主力製品の集積回路の売上額が一時期国内 GDP 比 6%前後、輸出額における割合も同 20%前後を維持してきたが、2014年に同工場が閉鎖された(研究施設は維持)。インテル社の集積回路に依存する部分が大きかったコスタリカの輸出は、その穴埋めを図るべく、その他のハイテク産業や農業を中心に輸出額の増大を図っている。その中でも有望なのが、人工バイパス、義肢、カテーテル等の医療器具の生産を中心とした生命科学産業で、2019年の輸出総額に占める割合は約 31%(37.5 億米ドル)に達するなど、コスタリカにとって第一の輸出品となっている。日系企業ではテルモ社の子会社であるマイクロベンション社が当国内のフリーゾーンで脳動脈塞栓、脳ステント、マイクロカテーテル等を生産。

●サービス業

米国に近く時差が小さいこと、高度な技術と英語力を有した人材が豊富なこと等から、アマゾン等の外国の有力企業がオペレーションセンターやコールセンターをコスタリカに設置している。サービス部門での当国進出日系企業としては、マネックスグループ傘下のトレードステーション、富士通、ブリヂストンの米州会計サービス部門等が事業を展開している。サービス業の中では、観光業も国内重要産業の一つに位置づけられており、2019年はコスタリカへの外国人訪問者数が 313 万 9,008 人(前年比 4.1%増)と過去最高を記録した。北米(53%)及び中米(22%)からの観光客が大半を占めている。現在、当国は欧州との直行便の増便(2020年中にはマドリッド便とフランクフルト便の増加が予定)を通じて同地域からの観光客増を図っているほか、グアテマラからは二国間オープンスカイ協定が提案されている。

●失業問題

2019年末時点での失業率は 12.4%(年平均では 11.8%)、失業者数は約 30 万 900 人となり、アルバラード政権の掲げる失業率の低下又は抑制を実現することができなかった。特に女性や若年層などが国内の景気が低迷する中、家計を支えるために新たに労働市場に参加したことで、率としては前年から 0.4 ポイントの上昇にとどまっているものの、失業者数は数万人単位で増えている。特に 15-24 歳の若年層の失業率は 19.8%に上った。現在、国内で生命科学産業に代表される専門的知識や技術が必要となる分野において比較的順調な雇用創出がみられている一方で、失業者の大半がその適性を有していないことで需要と供給の乖離が生じているとされている。また就業者の中でも、その約 46%が路上販売などのインフォーマルセクター(就労者としての社会保険に加入していない人々)に従事しているとされているため、労働環境の改善が喫緊の課題となっている。

3 国家財政

(1) 財政状況

財政状況は 2009 年の世界不況時にプライマリーバランスが赤字化して以来、赤字傾向が続いている。2018 年 5 月に発足したアルバラード政権(市民行動党:PAC)は、歳出削減と税制改革を含む包括的な財政健全化を目標とし財政改革法案を提出し、同年 12 月には国会での承認にこぎ着けた。これにより、2019 年 7 月から、モノだけを課税対象とした 13%の売上税からサービスも対象とした 13%の付加価値税への移行、これまでは非課税だった一部の商品やサービスに軽減税率が課せられるようになった。その対象は、基礎的食料品(1%)や教育関係(主に 2%)、医療サービス(主に 4%)等となっている。また同時に、所得税の累進性の強化等が実施された。

しかし、依然として今後も当面は経常収支の赤字と、累積債務の増大が続くと見込まれているため、政府は今後数年間、資金繰りに緊張感をもって取り組む必要があり、それと国内経済の活性化とを同時並行させるという難題を抱えることになる。2019 年 7 月には、政府による 15 億米ドル規模のユーロ債(外債)発行を実施するための法案が国会の全議員の 3 分の 2 にあたる 38 名以上からの賛成票(43 票)を得て成立し、その後の 11 月に発行された。

2020 年 2 月 10 日、ロドリゴ・チャベス財務大臣は国会において、直前の週に 2019 年末の財政赤字額が当初の政府予測を上回る対 GDP 比 7%(当初の予測値は 6.3%)となったことが判明したことや、それに伴いムーディーズがコスタリカの格付けを引き下げたことを受け、以下の 4 つの緊急の財政健全化策を発表した。

それらは、①納税システムの技術的アップデート、免税制度の改定、金融機関による守秘義務の緩和も視野に入れた脱税対策の強化などを含む税収増、②既存債務のより好条件の外債などへの借り換えを、③公務員改革や公的機関の再編を通じた歳出減、④11 の独立行政機関の余剰資金や、コスタリカ国際銀行(Bicsa)や国家酒造機関(Fanal)などの国営機関の民営化やコンセッション化を通じて生じる資金の債務償還への転用となっている。

(2) 国債の格付け

2018 年 12 月から 2019 年 1 月にかけて、主要格付け機関 3 社が立て続けにコスタリカ国債の格付けを引き下げた。それによりムーディーズは Ba2(著しい信用リスクと投機的要素があると判断される)から B1(高い信用リスクと投機として判断される)に、フィッチ・レーティングスは BB から B+(同じ「ネガティブ」のカテゴリー内で更に評価を下げた)に、スタンダード&プアーズは BB- (短期的には脆弱性はないが、状況悪化による大きな不確実性を含む)から B+(状況が悪化した場合に債務履行能力を失いやすい)にそれぞれ引き下げた。財政改革法の施行以降、主な格

付け機関はコスタリカ国債の評価を維持していたが、2020年2月10日にムーディーズが、2019年コスタリカの財政赤字額が政府による当初の予測値を上回ったことなどを受け、コスタリカの信用度を現状のB1(著しい信用リスクと投機的要素があると判断される)から一段階下のB2(B1よりも高い信用リスクと投機として判断される)へ引き下げたことを発表した。しかし、海外市場は今回の引き下げを予測済みで既に動いていたために、今回の発表に伴う急激な為替や金利の変化は生じていない。

4 対外経済

(1) 貿易

●自由貿易協定(FTA)

2019年12月時点で、9カ国と二国間自由貿易協定(カナダ、メキシコ、パナマ、チリ、ペルー、中国、シンガポール、コロンビア、ドミニカ共和国、韓国)、4つの地域共同体(米国・中米・ドミニカ共和国(CAFTA-DR)、カリブ共同体(CARRICOM)、欧州連合(EU)及び欧州自由貿易連合(EFTA))との間で自由貿易協定が発効済み。最新のものでは、2019年11月1日に中米-韓国自由貿易協定の一部としてコスタリカ-韓国の二国間自由貿易協定が発効。

●太平洋同盟

アルバラード政権は太平洋同盟(加盟国:メキシコ、コロンビア、ペルー、チリ)に関し、加盟を前提としたオブザーバーという立場を維持してはいるものの、国内のセンシティブな農産・畜産品の保護を求める生産者の懸念を受けて、これまでのところ慎重な姿勢を見せている。ヒメネス新貿易大臣も、同テーマに関し、各セクターとの対話の場を設けていくとはしているが、加盟に向けた具体的プロセスについては明確にしていない。

(2) 海外直接投資

2018年のコスタリカへの海外直接投資は、約21.3億米ドルであった。そのうち、米国からの投資額が約14.4億米ドル(全体の約67.6%)となっている。投資国の地域別内訳は、北米(71.5%)、欧州諸国(14.1%)、中南米・カリブ諸国(12.0%)、アジア(1.5%)となっている。同年の日本からコスタリカへの投資は500万米ドルである。

90年代以降の直接投資の増加は、同時期に活発化したフリーゾーン設置等による企業誘致政策に因る部分が多い。コスタリカでは、90年に国内でのフリーゾーン関連法が制定され、投資額や雇用に関して一定条件を満たした企業に一定の免税及び減税期間が設けられることにより、サンホセ周辺への企業誘致が進んだ。現在では、これまで産業の発達が見られなかった農

村での設置計画も複数上がっている。コスタリカの投資に関する窓口は CINDE (投資促進機構) が担っている。

現在、コスタリカが二国間投資協定を締結しているのは 13 カ国(カナダ、ベネズエラ、チリ、パラグアイ、アルゼンチン、スペイン、フランス、ドイツ、オランダ、スイス、チェコ、韓国、カタール)。

(3) OECD 加盟審査

コスタリカは 2015 年 4 月から OECD の加盟審査の対象国となっている。OECD 加盟の条件として分野ごとの 22 の委員会の承認を得る必要があるが、2019 年下半期以降に 6 つの委員会(2019 年 10 月に統計委員会、11 月にコーポレート・ガバナンス委員会及び投資委員会、12 月に水産委員会、2020 年 2 月に競争力委員会、同 3 月に金融資本市場委員会及び国際商取引における贈賄作業部会)から承認を得たことにより、2020 年 3 月 11 日時点で 21 委員会からの承認を得ている。

5 対日経済

(1) 対日貿易 (出典:コスタリカ貿易促進機構(PROCOMER))

対日輸出額:約 2.43 億米ドル(2019 年)(ただし、同年の我が国貿易統計では約 459 億円)

対日輸入額:約 3.30 億米ドル(2019 年※暫定値)(ただし、同年の我が国貿易統計では約 273 億円となっているため、コスタリカ側の約 186 億円の貿易黒字)

日本への主要輸出品:医療機器(約 86.5%), コーヒー(約 2.6%)。

日本からの主要輸入品:自動車, 鉄鋼, 電気製品等。

(2) 日系企業の進出

コスタリカに進出している主な日系企業には、ソニーやパナソニック等の電化製品メーカーやブリヂストン、マイクロベンション(テルモの子会社)、マネックスホールディングス等がある。また、邦人の起業による旅行代理店、日本料理レストラン、自動車部品取扱企業等も複数存在する。

●邦人駐在企業

パナソニック、豊田通商、Fyffes(住友商事が資本参加。フルーツの生産及び流通を展開)、大都技研。

●生産施設を有する企業

パナソニック(電池), プリヂェストン(タイヤ), マイクロベンション(テルモの子会社、医療機器), トヨタ代理店 Purdy Motor(日野トラックの組み立て), トレードステーション(マネックスホールディングス)(株取引ソフトの開発), 大都技研(コーヒー農園経営)など。

●日系自動車代理店

トヨタ(Purdy Motor), 日産(AGENCIA DATSUN), スズキ(自動車: Inchcape Distrito Automotriz), 三菱(Veinsa Motors), スバル(Auto Subaru de Costa Rica), マツダ(Grupo Quality Motors), イスズ(Grupo Q), ホンダ(四輪:FACO), ホンダ(二輪:SAVA), ヤマハ(Lutz Hermanos and Cia), カワサキ(Red Motors)等。

6 インフラ状況

●道路

幹線道路は首都サンホセを中心に整備されており, 主要なものとしては首都から太平洋岸地域につながる国道 27 号線, カリブ海地域へと伸びる国道 32 号線, フアン・サンタマリア国際空港及び国内北西部へと向かう国道 1 号線(パンアメリカンハイウェイ)等がある。ただし, 主要幹線道路は老朽化が著しく, 雨期には土砂崩れ被害も多発。幹線道路は, 米州開発銀行等の融資を受けて拡幅工事を行っているが, 工事の遅れが指摘されている。また, 近年はモータリゼーション化による都市部の渋滞が深刻化しており, 特に道路インフラの改善はコスタリカの喫緊の課題の一つである。

国道 32 号線に関しては中国からの借款による拡幅工事が進行中。公共事業・運輸省(MOPT)によると, 2020 年 2 月時点でプロジェクト全体の進捗状況は 16%にとどまっている。その要因として, 沿道のインフラ設備の移設の遅れや, 工事に必要なスペース確保のための住居の立ち退きなどが進んでいないことなどが挙げられている。

財政面でも, 工事費用を賄うための中国輸出入銀行(Eximbank of China)及び中国政府からの約 4 億米ドルの融資の期限である 2020 年 10 月が近づいてきたため, 2019 年 11 月に 2021 年 3 月までの工期延長が決まった。それに合わせ, コスタリカ政府は新たに中国輸出入銀行に対し 1 億米ドルの追加融資を求める予定。

●国際空港

国際空港は首都サンホセと, 太平洋岸北西部のグアナカステ県に位置するリベリアにあり, その他に全国各地に 30 以上の地方空港が点在している。フアン・サンタマリア国際空港(サンホセ)は約 25 の航空会社(一部他社との共同運行)が 18 カ国(カナダ, 米国, メキシコ, グアテマ

ラ、ホンジュラス、エルサルバドル、ニカラグア、パナマ、ドミニカ共和国、コロンビア、ベネズエラ、ペルー、スペイン、スイス、ドイツ、英国、フランス、オランダ）への旅客便を有している。

また、国内第2の国際空港であるグアナカステ県のリベリアのダニエル・オドゥベール国際空港からは、約15社の航空会社（一部他社との共同運行）が、6カ国（カナダ、米国、メキシコ、ニカラグア、パナマ、英国）への旅客便を有している。

以前から検討されていたアラフエラ県のオロティナにおける新国際空港建設プロジェクトに関しては、政府は国の財政状況や既存空港の拡張計画などを鑑み、2019年12月に凍結する意向を表明した。

● 港湾

カルデラ港

サンホセより西78kmに位置し、日本の円借款により建設された。主に穀物輸送や対アジア貿易の拠点となっている。日本車の大部分は同港で荷下ろしされている。同港では、対アジア貿易の拡大を見据えた拡張工事が2014年に終了し、取扱可能な貨物量が倍増した。2006年からコロンビアとコスタリカによる合弁会社 SPC 社 (La Sociedad Portuaria de Caldera y Sociedad Portuaria Granelera de Caldera) へのコンセッションにより運営されていたが、2017年よりチリの SAAM Terminales Portuarios 社が同社の株式を取得し経営を引き継いだ (SPC 社名は残る)。同港は防波堤の欠陥や度重なる土砂の堆積により大型クルーズ船や輸送船による寄港の中止が余儀なくされ、観光や物流などの経済活動に影響が及ぶことがある。

現在、これらの問題の解決及び対アジア貿易拡大を受けて港湾周辺の再開発計画が持ち上がっており、同プロジェクトのコンセッション契約に現行の契約を結ぶ SPC 社 (予定投資額1.5億米ドル)、アラブ首長国連邦の WP World 社 (同5億米ドル)、フィリピンの ICTSI 社 (同6億米ドル) が関心を示している。

モイン港・リモン港

サンホセより北東153km、両港間は約6km。カリブ海側に位置する両港は北米や欧州諸国との間の海運物資の集積地である。モイン港は国内最大の商業港であり、2014年1月にオランダ資本の APM Terminals 社によるコンテナ船専用メガポート建設が始まり、2019年2月にターミナルの稼働を開始した。約1年間のオペレーション中で周辺道路の渋滞、度重なる停電や、麻薬などの不審物の監視体制の強化の必要性など課題が浮き彫りになったものの、迅速にそれらの解決を図るなど改善の動きは見られている。

●鉄道

サンホセ中心部から郊外に伸びる3路線(約80km)が鉄道公社(INCOFER)によって運行されている。全路線が非電化単線で、主に平日の朝夕の通勤時間帯のみの運行となっている。近年の自動車数の増加による交通渋滞の解消策として、既存路線における最新の鉄道車両導入や、主要都市を結ぶ高速通勤電車(TRP)等のプロジェクトが、アルバラード政権で交通インフラ整備を推進するドブレス大統領夫人の下で進められている。まず、老朽化した現在のスペイン製のディーゼルカーの代替として、2020年中の中国中車青島四方機車車輛(CRRC Qingdao Sifang)製ディーゼル車両8編成(16両)の導入開始が決まっている。一方、TRPに関しては、2020年上半期には事前調査(FS)が終了する予定となっており、それに向けて2019年10月31日には中米経済統合銀行(BCIE)から5.5億米ドル融資獲得を果たした。現政権期間中(2022年5月まで)の着工などが予定されている。また、かつて利用されていた内陸のエレディア県からカリブ海沿岸のリモン県にかけて伸びる貨物線の電化による再利用計画(リモン貨物船電化プロジェクト: Telca)も、2020年の着工を目指して進められている。

(了)