

カメルーン

将来は小エビとは呼ばせない？

ジェトロ海外調査部中東アフリカ課 尾形 恵美

カメルーンの国名はポルトガル語の「小エビ」に由来する。中部アフリカに位置する小産油国だ。近年、中所得層以上の世帯割合が比較的大きいことで注目が集まる。西・中部アフリカ市場の拠点となることを目指して投資環境整備を進めるカメルーンに、2015年は、中国・インド両国の自動車メーカーが合併で自動車組み立てを行うと発表した。

資源国の中では底堅さも

アフリカ大陸中西部にあって大西洋に面するカメルーンは、日本での知名度は低い。進出日系企業も4社と少なく（うち3社は現地での起業）、日本の貿易相手国の中でもマイナー国だ。名目GDPは、サブサハラアフリカ48カ国の中で第10位。多くのアフリカ諸国同様、農産品と資源の輸出に依存している。アフリカの中では雨量に恵まれ、木材や世界第5位（2012/13年度）の生産量を誇るカカオが輸出の2割を占めている。日本で人気のベンジャ産の白コショウも同国特産品だ。石油、天然ガス、鉄鉱石をはじめとするさまざまな鉱物資源が採れ、特に石油は輸出の過半を占める。他のアフリカ資源国に比べれば埋蔵量は少ないものの歳入の2割を賄っている。

近年の一次産品の価格下落や、中国の景気減速による需要減により、カメルーンも多くのアフリカ諸国同様に、経済成長が失速、大幅な輸出減で深刻な外貨不足も起きているのではないかと予想された。しかし、カメルーンは多少事情が異なった。

IMFはサブサハラアフリカの2014年における実質GDP成長率を5.0%と推計、15年は4.5%と予測したが、それを15年10月に3.8%、16年1月には3.5%に下方修正している。カメルーンも油価下落の影響で輸出や歳入の減少が見込まれるが、IMFは15年を前

年同水準の5.9%、16年は4.9%と予測している。16年はサブサハラアフリカ平均3.0%を上回っている。高止まりを続けるカカオ価格や原油の増産に加え、港湾整備やダム建設、ナイジェリアとの海底通信ケーブル敷設、公共交通整備などの大型公共投資による内需拡大によって、引き続き成長が維持されるとの見通しだ。

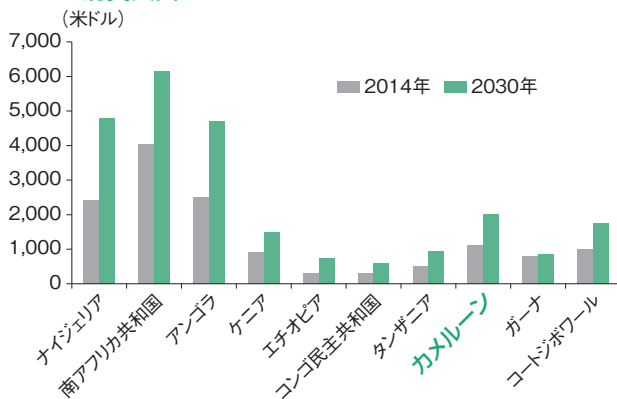
大型公共投資を見越して、ナイジェリアのダンゴテ・セメントは15年、2億5,000万ドルを投じてドゥアラのセメント工場を拡張すると発表した。同様に、豊田通商も同社が97.4%出資するCFAO（フランス）の、カメルーン子会社とともにマキタ製品（電動工具）の総代理店事業を開始すると発表した。ビジネスモニターは、今後10年間の同国建設業の実質成長率を年平均8.1%と予測、カメルーンの成長を中期的にも底堅いとみている。

深刻な外貨不足に陥る懸念も、ことカメルーンに関しては当面はなさそうだ。同国は、主に旧仏領諸国で構成される中部アフリカ経済通貨共同体（CEMAC）の加盟国である。CEMAC加盟国の共通通貨であるCFAフラン（XAF）はユーロとの固定相場制がとられ、加盟各国の外貨準備は共同中央銀行から預託されたフランス国庫によって支えられているからだ。こうしたことから、カメルーンは、足元では他のアフリカ資源国ほど成長が失速しなかったようだ。

中所得層が急増

経済成長の底堅さとともに注目されているのが、サブサハラアフリカの中では中所得以上の世帯の割合が大きいことだ。カメルーンの総人口は2,300万人と、消費市場としては小さい。しかし、ビジネスモニターによれば、14年までの5年間で年間可処分所得1万

図 サブサハラアフリカ GDP 上位10カ国の1人当たり消費支出



出所：ユーロモニター

ドル以上の世帯は41%増加し、ケニアと並ぶ世界最速の伸び率を記録した。ユーロモニターによると、14年における同国の1人当たり消費支出は1,000ドルで、サブサハラアフリカのGDP上位10カ国の中ではケニアを抜いて、第4位(図)。30年まで同順位を維持するとみられる。急増する中所得層以上の需要に応じる動きもある。商業都市ドゥアラでは、15年に2店舗の大型スーパーマーケットが相次いでオープンしたほどだ。

またカメルーンには、価格に流れずブランドを重視する消費者層がある程度いるという特徴がある。事実、中古でも新車でも欧州車より日本車の人気が高い。特に新車販売では、日本車が65%を占め、欧州車(20%)や韓国車(6%)を圧倒している。域内では低価格を武器とする韓国車が近年大きくシェアを伸ばしているが、カメルーンでは日本車が市場を圧倒する状況が4年ほど続いている。

中印合弁の組み立て生産拠点に

このように油価低迷であっても、カメルーンは5%台の成長率を維持、当面は外貨不足や通貨安の不安もない。また中所得層以上も着実に増えている。海外では「Africa in miniature (アフリカの縮図)」とも呼ばれる多民族国家カメルーンは、旧英領地域では英語が公用語。目立った民族間の対立はなく、政治的に安定している。

一方で、18年の大統領選を前に、任期が30年超となるポール・ビヤ大統領の後継者問題は政治的リスクとなっている。資源権益や長期独裁政権に絡む汚職の

まん延、主要幹線道路は未舗装状態が多く、電力不足も否めない。さらに、ナイジェリアに拠点を置くイスラム過激派組織ボコハラムの襲撃など、治安面の懸念もある。

資源小国に加え、上記のような懸念事項の影響もあり、海外からの直接投資(FDI)は、14年まであまり増えていない。FDIフローは、10~14年まで毎年5~6億ドルの水準だ。カメルーンよりも経済規模は小さいが資源が豊富なモザンビークやザンビアでは、FDIフローが10~50億ドルと桁違い。主要投資国は、フランス(金融・通信などサービス、物流インフラ)と米国(石油・石油パイプライン、鉱物資源)だが、近年は中国、韓国、南アフリカ共和国、モロッコなど新興投資国も増えている。15年以降は、英国やベルギーからもビジネスミッションが訪問している。

政府もFDI誘致のために、投資環境整備を進めている。前述のとおり、南部と中部で水力発電用ダムの建設、海底通信ケーブル敷設が行われている。これらは世界銀行やフランス、中国などの融資による。

政府は物流インフラ整備にも積極的だ。クリビ港では、フランスのボレロと中国港湾工程(CHEC)とのコンソーシアムにより、鉱産品用の深水港として整備が進んでいる。また政府は、韓国の支援を受けて通関対策にも着手した。

カメルーンは、ナイジェリア、チャド、中央アフリカ共和国、赤道ギニア、ガボンと国境を接する物流拠点であり、内陸国となるチャドと中央アフリカ共和国のゲートウエーでもある。このような地理的優位性を生かして自らを西・中部アフリカ市場の拠点として位置付けられることを目指している。

実際にカメルーンを組み立て生産拠点に選んだ企業もある。中国系自動車メーカーのGAC GONOW(広汽吉奥汽車)がそれである。同社は15年6月、中国とインド両国の商用車メーカー2社とともに、カメルーン政府と乗用車および商用車の生産に関するコンソーシアム契約を結んだと発表した。これにより設立されたカメルーン自動車工業会社(CAIC)は、国内初となる自動車組立工場をドゥアラとクリビ(港湾都市)に建設し、17年にも出荷を開始する計画だ。同社の今後の動向を注視したい。

JS