

コスタリカ経済定期報告(2020 年 1 月)

2020 年 2 月
在コスタリカ日本大使館 経済班

※出典：コスタリカ中央銀行(BCCR)、財務省、貿易省(COMEX) 及び貿易振興機構(PROCOMER)(2019 年 11 月－2020 年 1 月分値)。主な出来事については当地新聞記事¹による。

1 主要経済指標

	2019 年	2019 年		2020 年
		11 月	12 月	1 月
累積輸出総額 FOB(100 万ドル)	11,452.8	10,580.7	11,452.8	n.a.
累積輸入総額 CIF(100 万ドル)	16,108.7	14,842.7	16,108.7	n.a.
貿易収支(100 万ドル)	▲4,655.9	▲4,262.0	▲4,655.9	n.a.
財政収支対 GDP 比(%)	7.0	n.a.	7.0	n.a.
消費者物価指数(CPI:2015 年 6 月を 100 とする)	106.1	106.2	106.1	106.23
為替(通貨はコロン・1 米ドルあたり中値・月末値)	576.49	562.40	576.49	574.1
政策金利(%)	2.75	3.25	2.75	2.25
基本預金金利(%)	5.75	5.65	5.75	5.75
外貨準備高(100 万ドル)	8,912.3	9,150.3	8,912.3	8,211.4

2 財政

●2020－2021 年マクロ経済プログラムの発表

1 月 30 日、コスタリカ中央銀行は「2020－2021 年マクロ経済プログラム」を発表したところ、2020 年以降の主なマクロ経済指標の予測値は以下のようになった。

・経済成長率

コスタリカ中央銀行は、国内経済が 2019 年の 6 月から 11 月にかけて 6 ヶ月連続で対前年同期比でプラス成長を見せたことや、微力ながらも個人の投資や消費が復調傾向にあることなどから、国内の景気は緩やかな回復傾向にあるとし、「2020－2021 年マクロ経済プログラム」において 2020 年の経済成長率の予測値を 2.5%(2019 年は 2.1%)、同様に 2021 年は 3%とした。その一方で、ロドリゴ・クベロ中銀総裁は、2019 年だけで中銀が合計 7 度にわたる政策金利の引き下げ(5.25%から 2.75%)を実施したにもかかわらず、国内の貸付金利の引き下げが鈍いことから、金融機関に対し民間への融資拡大を図るための努力を求めている。

・財政赤字(年間及び累積)

2018 年 12 月から財政改革法が施行し、本格的な財政健全化が開始されたものの、過去の債務償還費用や関連の利子払いにより 2019 年の財政赤字額は対 GDP 比で 6.96%となった。今後も当分は財政赤字に顕著な改善は見られないと予測されていることから、2020 年の予測値は 5.9%、同様に 2021 年が 5.7%となっている。また、累積債務額に関しては 2019 年の 59.3%から 2020 年に 61%、2021 年に 62.6%、そして 2022 年に 64.6%と、今後も悪化する見込み。しかし基礎的財政収支(プライマリーバランス)に関しては、財政改革の一環

¹ ラ・ナシオン紙、エル・ディアリオ・エクストラ紙、ラ・レプブリカ紙、エル・フィナンシエロ紙など

である税制改革が実施されていることもあり、その赤字額に関しては 2019 年の対 GDP 比 2.8%から、2020 年に 1.3%、2021 年に 0.8%と改善が予測されている。

・物価上昇率

インフレ・ターゲットは現状維持の 2－4%。しかし、2019 年は景気低迷による家庭における消費の冷え込みや、自動車などの高額商品の売れ行きが不振だったことから物価上昇が伸び悩み、最終的には対前年比で 1.52%増にとどまった。

3 対外経済

●カルデラ港の改修を巡る動き

当国政府は、エルサルバドルのラ・ウニオン港と当国カルデラ港間をフェリーで結ぶサービスの開始にはさらに少なくとも 6 ヶ月必要との見解を示した。

コスタリカ・エルサルバドル間の貨物輸送を船便で行えばおよそ 16 時間、一方、ニカラグア及びホンジュラスとの国境での手続きを必要とする陸送だと 5 日以上輸送日数を要するので、その面でのコストが節約できる。しかしながら、カルデラ港においてはそもそも、貨物トラックを駐車させておくためのスペースが不足しており、その整備が不可欠となるが、右整備は既に遅れている。

また、当国公共事業・交通省(MOPT)は、当該フェリー航路の運行を開始するには中米経済統合銀行(BCIE)からの無償ローンを得る必要があり、さらに、コスタリカ太平洋港湾公社(INCOP)も資金が不足している。

いずれにせよ、エルサルバドル(CEPA)側では既に 1 月 24 日からラ・ウニオン港の施設の運用を開始すると発表している。

●一部の米国産食肉の輸入関税の撤廃

2005 年の米国・中米間自由貿易協定(DR-CAFTA)発効から 15 年を迎えるにあたり、2020 年 1 月 1 日から、コスタリカによる米国産の豚肉及び牛肉の輸入時の関税が撤廃となった。これまでも、豚肉に関しては同自由貿易協定の発効当初の関税率 45%から、そして同様に牛肉も発効当初の 15%から段階的に引き下げられてきた。豚肉に関しては、コスタリカによる総輸入量(米国産以外も含む)が 2019 年に約 2 万トンに達し、2013 年と比較して 4 倍近くになっている。外国産に対抗するために、国内養豚業者も品種改良や飼料の改善など競争力強化に努めてきた。

今後、同様に 2022 年には米国産の鶏モモ肉(現在の関税率 45.3%)、2025 年には乳製品(同 33%)及びコメ(同 21.6%)の関税が撤廃となり、コスタリカ国内の農牧業に大きな影響が生じることが予想されている。

4 国内経済

●国内コーヒー生産の現状

コスタリカ・コーヒー協会(ICAFE)によると、近年国内のコーヒー農園において、新たな品種の栽培や技術のリノベーションが進んでいること、そして 2019－2020 年シーズンはコーヒーの木の習性から通常隔年で迎える収穫量の増大期と重なることから、収穫量は前期と比較して約 12%増加することが見込まれている。

現在、コスタリカ・コーヒー協会に登録している生産者の数は3万8,804名、その中でも零細農家が多く、農園主自らが農作業に従事するケースも多い。また、国内のコーヒー農園では人手が必要な収穫期に外国人季節労働者を雇うことが多く、収穫作業に従事する人々の約6割はニカラグアやパナマからの出稼ぎ労働者で占められている。

国内では、首都サンホセの位置する中央地峡帯の南部に広がる Los Santos 地方において特にコーヒー生産が盛んで、同地方に位置するタラスー(Tarrazú)だけで国内生産量の約15%を占めている。

●石油精製公社(RECOPE)によるエタノール入りガソリンの供給計画

コスタリカ石油精製公社(RECOPE)は、2020年6月からのエタノール入りガソリン「ECO95」の販売及び供給開始を予定していることを明らかにした。現在の予定では、レギュラーガソリン(当地では「スーパー・ガソリン」と称されるカテゴリー)に8%の割合でバイオ・エタノールを混合したものを国内標準化することになっている。

国内ではバイオ・エタノールの備蓄体制の整備や、供給開始の直前及び直後に予測される消費者からの問い合わせへの対応に向け、既に一部の準備が進められている。

コスタリカ史上、これまでも同様の試みが1973年以降に今回も含めて10回なされてきたが、実施されたケースでも地方でのパイロットプランなどにとどまるなど、全国的な標準化には至っていない。近年では、2019年5月にエタノール入りガソリンの流通が開始される予定だったが、乗用車に与える影響に関して石油精製公社が客観的なデータを提示できなかったことなどから、直前の4月に政府が延期を発表した。

●国内エコカー市場の動向(電気自動車及びハイブリッド車)

・電気自動車

2019年の当国への電気自動車の輸入台数は787台(うち新車565台、中古車222台)となった。2018年2月の電気自動車導入促進法の施行以降、2017年の輸入台数221台から2018年の670台、そして2019年の787台と順調な増加傾向を見せている。特に昨年は中古車の輸入台数が前年の89台を大きく上回った。

同法は、2023年までゼロ・エミッションモデル(自動二輪車、自転車、鉄道車両含む)の輸入の際に、最大車両価格3万米ドルまで付加価値税、奢侈税、輸入関税が免税となると規定している(3万米ドルを超える場合は、超過分に応じて前述の3つの税に対して段階的な特惠税率が適用される。例えば日産リーフの場合、国内価格が4万2,500米ドルであるため、1万2,500米ドルが課税対象となる)。

また、電気自動二輪車及び電気自転車に関しても、同様に2017年の合計輸入台数884台から、近年の首都圏における電気自転車レンタル業の成長もあり、この2年間で3,585台(自動二輪車566台、電気自転車3,019台)に増加している。

・ハイブリッド車

ハイブリッド車に関しては、当国政府は1月16日に新車に対する減税措置(輸入時に、一般車両よりも20ポイント低い29.04%の奢侈税が適用される)を、2021年末まで約2年間延長することを発表した。

これにより、政府はハイブリッド車から電気自動車含むゼロ・エミッションモデルへの完全移行のために猶予期間を設けた形となったが、業界関係者からは2年間は移行期間と

しては不十分との指摘もなされている。

近年、国内では電気自動車が目立っている中에서도、ハイブリッド車の国内需要は依然として堅調であり、2019年に国内に輸入されたハイブリッド車は789台と、前年の502台から57%増を記録している。

●さらなるクリーンエネルギーへのシフト

コスタリカ電力公社(ICE)は、2027年まで新たな水力発電所の建設は行わないと発表した。同発表は製造業をはじめとする電力消費量の大きい産業界から好意的に受け止められているだけでなく、その他の業種や一般家庭にとっての負担となっていた高く設定された電気料金の引き下げにつながる可能性がある。

今後ICEは、2027年に電力供給能力を増強しなければならないかを検討し、右必要性があると判断された場合でも、より経済的な地熱発電にシフトとしていく計画である。また、2034年までに地熱発電地帯を6カ所、太陽光発電地帯を2カ所、民間資本で風力発電地帯を6カ所設置予定であることも合わせて発表した。

今回の発表された電力供給源のシフトの背景には、水力発電所で大規模発電をする場合、気候変動に伴う少雨やなどに対して脆弱で、高コストである一方、地熱・風力といったクリーンエネルギーはより経済性において優れているからという理由がある。

(了)