# ベトナムにおける
# 貿易投資環境に関する調査
# 概要版

平成２３年２月

北陸環日本海経済交流促進協議会

協　力：北陸経済連合会

財団法人 北陸産業活性化センター

委託先：財団法人 北陸経済研究所

## （1）調査の目的

「世界の工場」と呼ばれ、世界各国から多くの企業が進出した中国も、近年の状況をみると人件費が高騰しており、中長期的な魅力は工場から市場へと移行しつつある。

こうした中、チャイナ・プラス・ワンとして注目されるのが、インド、タイ、マレーシア、ベトナムなどである。

このうち、インドは BRICs の一角を占め、中国同様多くの人口を擁しており、既に大きく注目されている。

タイ、インドネシア、マレーシアはアセアン諸国の中でも早くから工業化が興った地域であり、賃金水準はやや高く、豊かになってきたことから、製造現場を敬遠する様相もでてきている。

これに対し、ベトナムは、チャイナ・プラス・ワンとしての魅力が相対的に高いと言える。

また、共同研究パートナーの財団法人 北陸産業活性化センターでは、電気自動車を北陸の成長戦略産業の 1 つと位置付けており、次の問題意識を有している。すなわち、北陸の自動車関連産業の集積にとって、アジア地域は購買力向上による自動車普及率の伸びが期待される。アジア地域でもベトナムは、次の観点から今後の動きが特に注目される。

①アセアン諸国の中でも 1 人当たり GDP が低位であり、購買力が低い。が、今後成長が期待される。

②政府が自動車に高率の税金を賦課しており普及率が低い。が、政府の方針変化により、大きく変容する可能性がある。

③ローコストで大量生産する中国・華南や日本車の普及が進むタイと陸続きであり、さまざまな形態の自動車等が入ってくることが見込まれる。

こうしたことから、今回の調査では次の事項について調査を進める。

①投資環境の実態を把握し、進出企業等の視察を通して、事業環境について明らかにする。

②ベトナムにおける自動車の普及状況、自動車をめぐるインフラや社会制度等。

## （２）スケジュール

### ●参加者

| | | |
|---|---|---|
| 公立大学法人 福井県立大学 | 唱　新　教授 | 南保　勝　教授 |
| | 内山　怜和（大学院博士課程） | |
| 北陸環日本海経済交流促進協議会 | 杉山　正樹 調査部長 | 畑山　康則 企画課長 |
| 財団法人 北陸経済研究所 | 浅井　修平 主任研究員 | |

### ●日程表

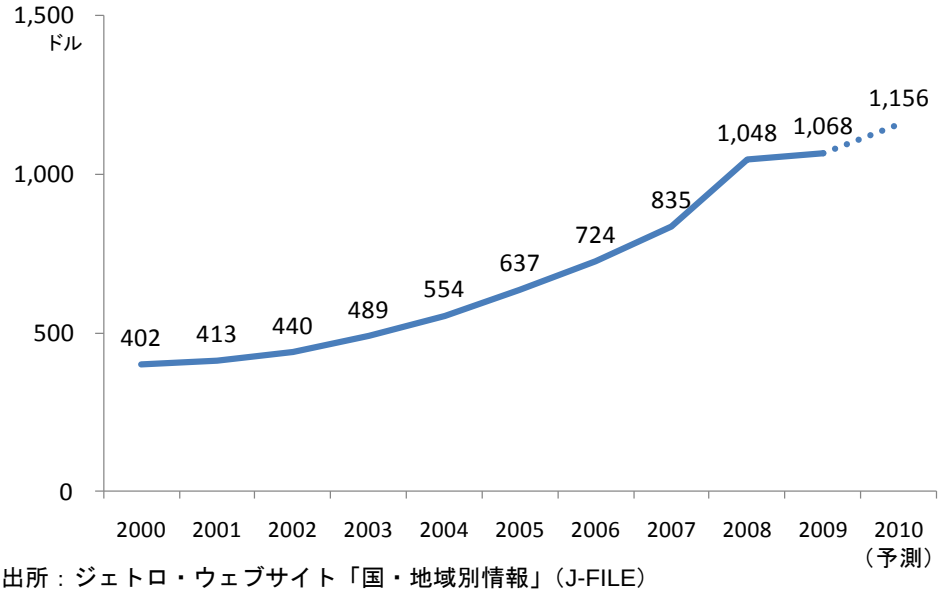
| 日程 | 訪問先 | 応接者 | 所在地 |
|---|---|---|---|
| 2010年<br>11/16<br>（火） | アマタベトナム工業団地 | セールスエグゼクティブ<br>片岡 千英美　氏 | Amata Industrial Park,<br>Long Binh Ward, Bien Hoa City,<br>Dong Nai Province |
| | ＹＫＫベトナム社 | 代表取締役社長<br>敷田 透　氏<br>副社長 工場長<br>小林 喜峰　氏 | Amata Industrial Park,<br>Long Binh Ward, Bien Hoa City,<br>Dong Nai Province |
| | ジェトロ・ホーチミン事務所 | 海外投資アドバイザー<br>中西 宏太　氏 | 14th Floor, Sun Wah Tower, 115 Nguyen Hue Street, District 1, Ho Chi Minh City |
| 11/17<br>（水） | シラサキベトナム<br>コーポレーション | 代表取締役社長<br>笠原 重徳　氏<br>製造部長<br>吉村 新一　氏 | Long Binh Techno Park(LOTECO) EPZ<br>Long Binh Ward,Bien Hoa City<br>Dong Nai Province |
| | ベトナム日本通運<br>ＶＳＩＰ倉庫 | セールスマネジャー<br>荒牧 健二郎　氏 | Room 5.2-5.3,Etown 1 Building<br>364 Cong Hoa Street,Tan Binh District,Ho Chi Minh City |
| 11/18<br>（木） | ジェトロ・ハノイ・センター | 次長<br>森 太一　氏 | 2nd Floor, 63 Ly Thai To, Hanoi |
| | オレオウ ビジネス コンポーネント＆デバイシズ（三谷産業グループ） | 代表取締役社長<br>三輪 修　氏 | Lot D5,Phuc Dien IP,Cam Phuc commune,Cam Giang District,Hai Duong Province |
| | ベトナム日本通運<br>野村ハイフォン港事務所 | セールスマネジャー<br>井上 智晶　氏 | Do Nha,Tan Tien,An Duong, Haiphong Province |
| 11/19<br>（金） | 計画投資省（兼外国投資庁） | シニアインベストメント<br>アドバイザー<br>辻尾 嘉文　氏 | New Building,4th Floor,65 Van Mieu Street, Dong Da District, Hanoi |
| | トヨタモーターベトナム（ハノイ事務所） | 取締役<br>粟井 剛　氏 | 8th Floor,Viglacera Building No.1, Thang Long Avenue, Me Tri, Tu Liem, Hanoi |
| | トヨタ・ミディン | トヨタモーターベトナムからの紹介 | |

## （３）調査のポイント

**●ベトナムの優位点**

- 政治、経済社会面で安定している。政府の体制が集団指導体制（書記長、大統領、首相のトロイカ方式）であり、国民や外資の意見を「聞く耳」を持っているからである。（反面、留意点にみるように、スピードが遅い。）
- 親日的である。背景にあるのは、日本の戦後復興、優れた製品サービス、および最大のODA 協力国である点である。
- 低い人件費を活用した、低コストで組立・加工するビジネスモデルに特徴（但し、今後は人件費が上昇し、輸出加工型の優位性が確保できなくなる将来リスクに備え、日系企業、地場および地場外資系企業へも販路を広げる新しいビジネスモデルの構築が必要）
- 1 人当たり名目 GDP がこの 10 年で約 3 倍になっており、消費市場としての期待が急速に拡大している。（図 1－1）
- 地勢上、アセアン諸国の要衝にある。アセアン内外の物流拠点となりうる可能性があり、港湾新設・増設、越境道路網に期待がかかる。
- 平均年齢が 27 歳と、若くて活気がある国である。
- 2007 年 WTO に加盟、2010 年に TPP 交渉への正式参加を表明するなど、市場開放への積極性が見られることから、今後ますます市場が拡大する可能性がある。

図 1-1　１人当たりの名目ＧＤＰ




出所：ジェトロ・ウェブサイト「国・地域別情報」（J-FILE）

●ベトナムの留意点

- これまでの低賃金を活用した輸出加工型から、新しいビジネスモデルの構築が必要。モノ作り関連企業への優遇税制も 2008 年で廃止となっており、プラント、橋梁、公共交通、水道事業などのインフラ関係、ベトナム国内消費関連の外食産業、小売事業への参入を検討する企業が増えてきている。（但し、国内小売は、政府も慎重であり、許可に時間がかかる。）
- インフラはまだ開発途上である。特に足元、電力の不足は国家全体の課題となっている。
- 裾野産業が弱いため、現地での加工品等の部材調達が難しい。
- 今後、人件費上昇や労働力確保が困難になる恐れがある。
- 国際収支赤字から通貨危機に発展するリスクがあることにも留意すべき。
- 市場経済化のスタートは 1995 年からと遅く、国民の合意形成に時間がかかるためスピードも遅い。このことが進出時にハンディとなる可能性もある。
- アセアン FTA により、ベトナムはタイ、マレーシアなどから製品が流入してくる可能性もある。
- 強国と渡り合ってきた歴史から、交渉はしたたかである。
- 中国大陸華僑、韓国、台湾系企業はビジネススピードが速く、彼らと競争となる。

●南部と北部の違いと進出パターン

- 北部（ハノイが中心）と南部（ホーチミンおよびメコンデルタ地域）では気風もビジネス風土もかなり異なる。
- いずれの地域でも裾野産業は弱いが、特に北部は未成熟であり、中小企業が現地調達しようとすると、苦労するとの声が聞かれる。そのため、これまでは、北部は大手企業に随伴しての進出が多かった。南部は、中小企業や独立系メーカーが中心となっている。資材調達や物流コストが低いことも南部への進出のメリットとなる。
- ワーカーの気風は南部と北部で異なる。また雇用の過不足については、北部の、特にハノイから南東方向へハイフォン省にかけて不足感が強い。
- インフラや越境ネットワークでは、南部は地勢上アセアンの中心であり、カンボジア、タイ、メコン川流域、さらには海上交通の要衝に位置する。また、北部は中国・華南との経済連携が強まっている。
- インフラのポテンシャルについては、南部の方が高い傾向が見られるが、土地の使用権価格も南部の方が高めである。

## （４）ベトナムの概要

ベトナムの概況は次のとおりである。アセアン諸国の中で 3 番目に多い人口を有し、実質 GDP 成長率 5.3%と、着実な経済成長を続けている。（表 1－1、1－2）

表 1-1　ベトナムの概況

| | |
|---|---|
| 国　　名 | ベトナム社会主義共和国 |
| 人　　口 | 8,579 万人、2,263 万世帯（2009 年 12 月 31 日付）<br>都市部：2,537 万人（29.6%）<br>ハノイ；644 万 9,000 人<br>ホーチミン；712 万 3,000 人<br>地方部：6,042 万人（70.4%） |
| 面　　積 | 約 33 万 $km^2$（九州を除く日本の面積に相当） |
| 民　　族 | キン族（約 90%）、53 の少数民族 |
| 宗　　教 | 仏教（80%）、カトリック、カオダイ（新興宗教）ほか |
| 主 要 産 業 | 縫製品、原油、水産物、履物等<br>2020 年工業国入りを目指す |

表 1-2　アセアン諸国間比較（2009 年）

| 国名 | 人口（万人） | 順位 | 面積（km2） | 順位 | 実質GDP成長率（%） | 順位 | 名目GDP（億米ドル） | 順位 | 一人当たり所得（米ドル） | 順位 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ベトナム | 8,579 | 3 | 329,247 | 5 | 5.3 | 2 | 972 | 6 | 930 | 7 |
| シンガポール | 499 | 9 | 710 | 10 | ▲ 1.3 | 6 | 1,822 | 4 | 37,220 | 1 |
| ブルネイ | 40 | 10 | 5,770 | 9 | ▲ 0.5 | 5 | 145 | 7 | 27,050 | 2 |
| マレーシア | 2,861 | 6 | 329,735 | 4 | ▲ 1.7 | 7 | 1,928 | 3 | 7,350 | 3 |
| タイ | 6,339 | 4 | 513,115 | 3 | ▲ 2.3 | 9 | 2,637 | 2 | 3,760 | 4 |
| フィリピン | 8,857 | 2 | 299,764 | 6 | 1.1 | 4 | 1,611 | 5 | 2,050 | 5 |
| インドネシア | 23,137 | 1 | 1,922,570 | 1 | 4.5 | 3 | 5,403 | 1 | 2,050 | 5 |
| ラオス | 632 | 8 | 236,800 | 7 | 6.5 | 1 | 52 | 9 | 880 | 8 |
| カンボジア | 1,340 | 7 | 181,035 | 8 | ▲ 2.0 | 8 | 109 | 8 | 610 | 9 |
| ミャンマー | 5,882 | 5 | 676,578 | 2 | n.a. | － | n.a. | － | n.a. | － |

出所：（人口、面積、実質 GDP 成長率、名目 GDP）ジェトロ 国・地域別情報（J-FILE）
（一人あたり所得）世界銀行資料

**●経済社会**

・ 経済成長

外資導入による工業化によって経済成長を進めてきた。2009 年からはこれに加えて、民間インフラ整備、IT 産業および小売業にも力点を置いて、経済成長を目指す。高い経済成長率を保っているが、慢性的な貿易赤字が続いている。

・ 生産、消費

工業団地には、多数の組立加工型の日系企業が進出している。市場は急速に拡大している。日本製品の浸透度は高いが、今後、韓国、台湾、中国との競合が不安材料である。

・ 社会

比較的緩やかな社会主義国であり、外交においても内政においても、コンセンサスを重視しようとする。いわば「聞く耳」を持つ政府である。

また、北部と南部では、気風や風土が大きく異なるのが特徴である。

**●貿易投資環境**

・ 外資導入施策をとっているものの、従来の税制優遇は撤廃された。

・ 労働力の勤勉性については創意工夫する力は高いが、日本的感覚での標準化や仕事に向かう姿勢では違和感がありうる。また、離職率は大変高い。

・ 賃金が上昇している（但し、日本円換算では、一部相殺されている）。

・ ハノイから南東へハイフォンにかけて労働力不足が顕著化している。また、出身地の農村地域に戻る人もおり、都市への労働力供給の伸びが強くないことも労働力不足を後押ししている。

・ 裾野産業の弱さがネックである。現地企業の成長には、金融がネックとなっている。また、日系企業による現地企業育成も腰を据えたものになっていない。日系企業の裾野産業への進出可能性については、ベトナム価格で日本品質を求められるところがネックだが、引き合いは強いとみられる。なお、2009 年からは優遇政策の適用は厳しくなっている。

・ 用地取得は容易ではない。工業団地の使用権価格は上昇傾向にある。

・ インフラ整備の進み方はかなり遅い。実態としては、特に電力不足が深刻である。

・ 法制度はほぼ整備されているが、運用面で不透明なところもあることに留意すべき。

・ 外資の競合状況として、大陸華僑、韓国系、台湾系が有力である。

**●自動車の普及可能性**

・ ベトナムのモータリゼーションは、すでにこれを経験してきた各国の過程から省みて、2020 年ごろと予測されているが、政策動向によっては前倒しとなる可能性もある。

・ また、ベトナムにおける現在の主力交通手段であるバイクの利用状況から考えても四輪自動車は必需と考えられる。

・ レシプロエンジン自動車を飛び越してすぐに電気自動車に展開を予想する意見は少なかった。

・ 日本から交通システムを ODA で支援するにも現地の交通感覚を十分理解しての導入が必要。

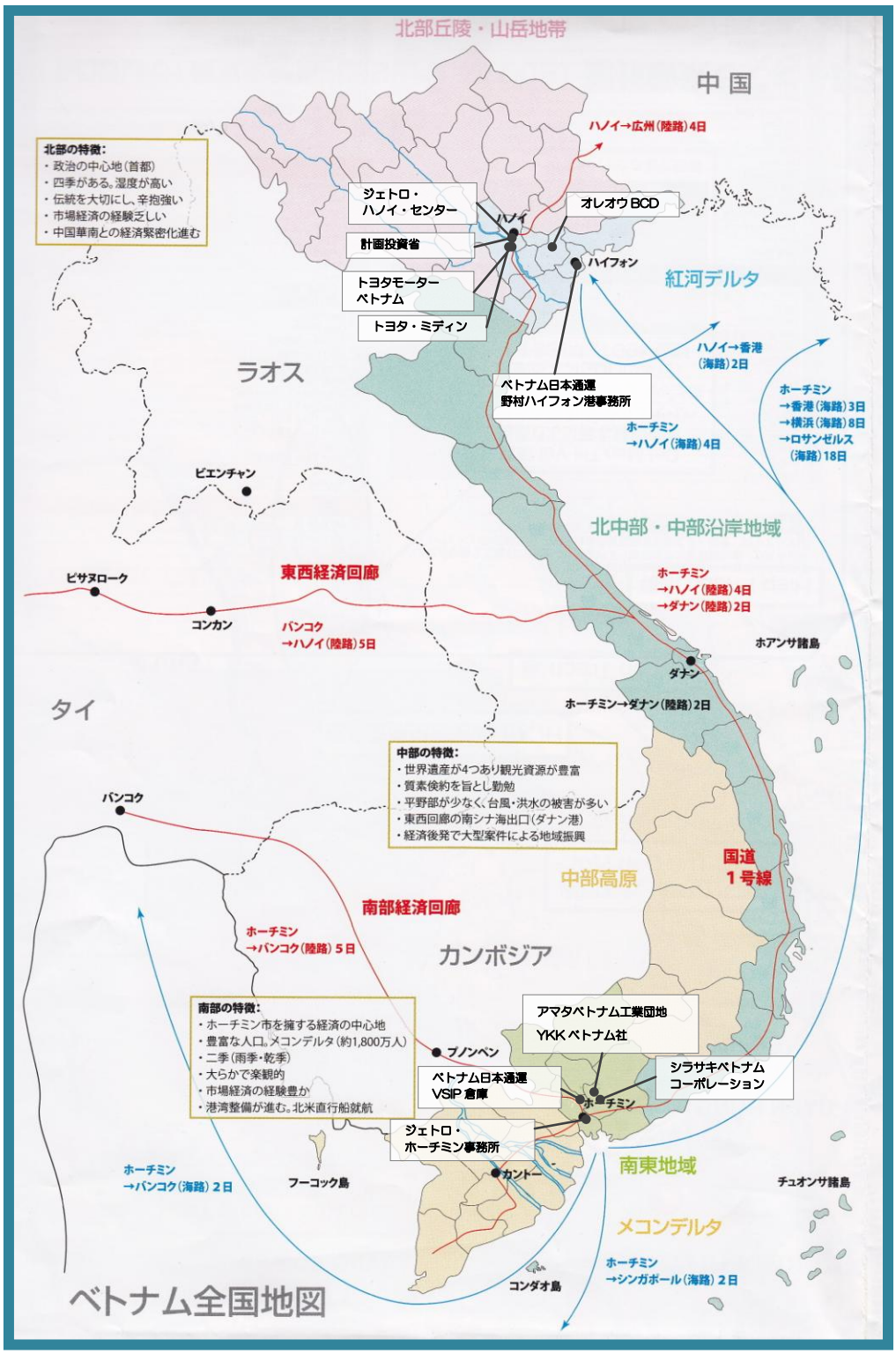
**●比較的良好な治安**

社会は安定しており治安は良い。背景には、共産党政権であること、宗教が仏教主体であること、民族紛争がないことなどが挙げられる。

但し、貧富の差が拡大しつつあり、将来は治安が問題となる可能性がある。

## （５）視察概要

●訪問先地図




出所：ジェトロ ホーチミン事務所資料に一部加筆

●訪問先企業の概要（訪問順）

＜アマタベトナム工業団地＞

事業内容　：ベトナム国営企業のソナデジビエンホア株式会社とタイ国最大級の工業団地開発会社アマタコーポレーション（伊藤忠商事が主要株主）などが合弁で運営している工業団地。
ベトナム南北を結ぶ国道 1 号線に隣接し、交通の要に位置している。海抜 40m と洪水の心配がなく、地盤も強固である。電力の供給源を 2 つ持ち、電力不足の心配も少ない。工場操業までに必要な許認可の取得に対しアマタ工業団地が支援を行っている。

設立　：1994 年

事業の概要　：全 118 社入居。うち、日系企業は 51 社。また、北陸に本社、主力事業所を持つ企業は、YKK 株式会社と日華化学株式会社の 2 社。（2010 年 10 月現在）

評価・課題　：ベトナム南部を結ぶ国道 1 号線に隣接し、ホーチミン市から 40～60 分と、比較的近い立地条件。

＜ＹＫＫベトナム社＞

事業内容　：ファスニング商品の製造・販売

設立　：1998 年 5 月

従業員数　：609 名

事業の概要　：YKK グループとしては、世界 71 カ国・地域に進出、114 社 547 拠点で事業展開。YKK ベトナム社は、ベトナム国内およびカンボジアへ輸出。

進出理由　：当社ファスニング事業部の顧客であるアパレル業界全体が、中国一辺倒でいいのかという問題意識と人件費の安さを求めて、中国の次として、ベトナムに展開。当社も顧客の現地供給とサービスの必要性から、近接立地の観点で進出。

評価・課題　：ベトナムに進出して 10 年ちょっと。振り返ると成長のスピードは緩やかだが順調。FTA、チャイナ・プラス・ワンなどの観点から注目されているが、この地域への縫製シフトが急加速しており、今までのビジネスのあり方だと難しくなる。マネジメントのやり方をもう 1 ランク上げる必要がある。

その他　：建材系も、日本からアジア諸国へ展開が広がっている。

＜シラサキベトナムコーポレーション＞

事業内容　：電子部品の受託生産サービス（光ピックアップ用部品）
　　ドットプリンター用リボンカートリッジの製造・販売
設立　　：1997 年 9 月
従業員数　：600 名（日本人駐在員：2 名）
事業の概要　：インクリボン製造販売、成型、光ピックアップ（パソコン、CD プレーヤーのデータ書き込み、読み取り部分）の受託生産。製品は世界各国へ輸出されている。
進出理由　：当時の急激な円高を背景に、1996 年後半、人件費が安い東アジアへ生産拠点を移す方向性を見出した。ベトナムは外貨が稼げる輸出加工区にて雇用を創出する産業を率先して誘致していたことから、この国に決定。
評価・課題　：人材は勤勉で優秀。政府は、IT 電子部品など聞こえや見た目の良い産業を誘致したがるが、繊維産業など地道なものを強化すべき。
その他　　：これからは市場としての魅力を考えるべき。そのときには輸出加工型のビジネスモデルとは全く別のモデルが必要だ。

＜ベトナム日本通運＞

事業内容　：国際貨物運送取扱（航空・海運）、国内貨物運送取扱（配送業務）、
　　通関業務、倉庫業務、重量品の輸送および据付・梱包、引越業ほか
設立形態　：現行提携代理店トランシメックス社との合弁会社。
　　日本通運の出資比率は 50%。
設立　　：2000 年 10 月 2 日（駐在員事務所設置は 1996 年）
従業員数　：467 名（2010 年 9 月現在、日本人出向社員 8 名、研修員 2 名）
拠点　　：ホーチミン、ハノイ
進出理由　：日系メーカーはじめ物流ニーズが拡大することが見込まれたことから、進出。ベトナムの通関体制の関係上、主要な工業団地にサテライトオフィスを置く。
評価・課題　：ベトナムは消費地としてシフト中。消費財の輸入が増えている。今年の荷動きは年率 9%増。単月では 2 けた増に上ることもある。
その他　　：チャイナ・プラス・ワンとして、中国からのシフトは続く。

＜オレオウ ビジネス コンポーネント＆デバイシズ（三谷産業グループ）＞

事業内容　：樹脂成形品の製造および組立。ベトナム国内の日系自動車メーカーへ納入。
資本金　：847 万米ドル
設立　：2001 年 8 月（ドンナイ本社工場）、2007 年 11 月（ハイズン工場）
従業員数　：210 名（ドンナイ本社工場）、150 名（ハイズン工場）
事業の概要　：ベトナムにある日系企業向けに製品の製造および組立を行う。
進出理由　：ドンナイ工場は、商社もモノづくりを行わないと生きていけないという考えから、製造部門として工場の建設がきっかけ。ハイズン工場は、北部の顧客から近くに来てほしいという要求があった自動車部品製造拠点として。お客様は 100%日系企業。
評価・課題　：インフラが不十分。特に電力。優秀な人材の確保も難しい。
その他　：ベトナムに集中したい。取引先もベトナム工場を大きくする意思があり、当社もここでサポートする。現地調達化を高めるため、ベトナムでの生産を増やして対応していきたい。

＜計画投資省＞

業務内容　：国家戦略、国家社会経済開発計画および管理を行う政府の機関。政府開発援助、国際経済統合の国内外の直接投資、工業団地や輸出加工区の運営なども行う。

＜トヨタモーターベトナム＞

事業内容　：自動車の製造および販売
設立　：1995 年（組立工場開設）
従業員数　：1,036 名
工場生産人員　957 名（派遣 320 名含む）
スタッフ・エンジニア　79 名
進出理由　：ベトナム政府の誘致により、1995 年ベトナム国内に組立工場を開設。
評価・課題　：少量多品種生産。2 ライン、6 車種。オートメーションはない。コンベアでなく手押し。ロボットでなく、ワーカーが溶接のガンを持って溶接を行っている。この体制で 3 万台を生産している。販売拠点は現在、ハノイ、ホーチミンを中心に 21 カ所ある。今後は地方都市に増やしていく方向。
その他　：アセアン FTA が実効すると、アセアン内の物の動きが流動的になっていく。ベトナム自動車メーカーは現地調達率を高めるか、ベトナム地域として、タイ、インドネシアから持ってくるか決めなければならない。

最初の訪問先 アマタベトナム工業団地にて

バイク、バイク、バイク

ホテルの１～３階部分に多くの店舗が雑居

ハノイは遷都千年に向け道路を重点整備した

幹線道路わきでフランスパンを売る女性たち

ベトナムの女性は働き者。
また、ベトナムの国土は天秤に例えられる。ハノイを核する北と、ホーチミンを核とする南を細長くつないでいる。