ベトナムにおける
貿易投資環境に関する調査

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

凡例

○表記

ベトナムの地名など、表記がカタカナとローマ字が混在している場合がある。
原則カタカナ表記とするが、資料が書面のみの場合はローマ字表記となっている。

○「肌感覚」

ベトナム・ドンの為替レートは 1 ドル＝約 19,550 ドン、1 円＝約 235 ドン（2010 年 11 月 15 日現在)。物価等の円換算について、為替相場による数字と合わせて、実際の購買力に対応した数字を「肌感覚」という表現で表記した。「肌感覚」でいうと、金銭感覚では為替相場の約 4 倍程度であり、文面に応じて適宜補充してある。例えば、ガソリン 1 リットルは、現地価格で 16,000 ドン、円換算で 68 円とすれば、肌感覚では 270 円強となる。

〔目　次〕

１．調査の目的と概要 1

（１）目的 1
（２）スケジュール 2
　参加者 2
　日程表 3
（３）調査のポイント 3
　ベトナムの優位点 3
　ベトナムの留意点 4
　南部と北部の違いと進出パターン 4
（４）ベトナムの概要 5
　経済社会 6
　貿易投資環境 6
　自動車の普及可能性 7
　比較的良好な治安 7
（５）視察概要 9
　訪問先地図 9
　訪問先企業の概要（訪問順） 10

２．ベトナムの経済社会環境 14

（１）伝統を重んじる北部　楽天的な南部 14
（２）強国の圧力を跳ね返してきた歴史と市場経済の導入 16
　ドイモイ政策による市場経済の導入 17
（３）時間はかかるが安定感ある政府 18
　ベトナムはしたたかな全方位外交 18
　時間がかかるのは「聞く耳」を持つから 18
　新体制でも基本路線は変わらず 18
　外資は「お客さん」 19
（４）底堅く成長する経済 20
　購買力のトリック 20
　国際収支赤字から通貨危機に発展するリスク 22
（５）ベトナムの貿易および経済に関する協定 23

現在の協定締結状況 23
期待と懸念の交錯 24
（６）不明確な産業政策 25
ベトナムが求める産業 25
（７）アセアンとの回廊、水系ネットワーク 27
実は伸びている中越回廊 27
ワンウェーの東西回廊 27
ネックで滞る南部回廊 28
掛け声先行のメコン経済圏 29
海上輸送の要衝 29
（８）消費市場としてのベトナム 31
賢いベトナム消費者 31
今は工房店舗　10 年後はロードサイド 31

３．ベトナムの貿易投資環境 33

（１）貿易投資の現況 33
北陸との貿易状況 33
対ベトナム輸出品目 35
対ベトナム輸入品目 36
北陸からの投資状況 37
ベトナム直接投資の沿革 38
外国からの直接投資状況 38
日本からの直接投資状況 39
（２）チャイナ・プラス・ワンになりうるか 40
注目される背景 40
本領・機会を生かしたビジネスモデルを――低人件費狙いでは今後リスク増大化 41
（３）優遇政策 42
（４）労働者の質・量 44
日本人の目線ではワーカーの勤勉さに違和感 44
ワーカーの量にも南北で差がある 46
ドンでは上昇、円ベースでは上昇抑制 47
中間管理職層が少ない 49
（５）裾野産業 50
ベトナムにおける裾野産業の充実可能性について 50

タイもいつか来た道　中国もいつか来た道 50
困難を伴う日系から裾野への進出 50
政府は中小企業政策で対応方針 50
ベトナム現地企業を育てる日系企業 51
（６）不動産 53
土地に対する基本的認識 53
値上がりする工業団地 53
現地の値ごろ感に合った耐震性の確保を 53
（７）インフラの現況 56
不足する電力――外資は「お客さん」 56
発展途上の道路 58
整備途上にある上下水道 60
立ち上がる通信 60
貧弱な鉄道 61
増設される港湾 61
増設される空港 64
（８）法制上のリスク 65
税制概観 65
法規整備状況、政策や法規に関わる運営の透明性に問題はないか 65
投資権益や知的財産権が侵害される不安はないか 66
為替規制、送金規制はあるか 66
通関（輸出入手続き）はスムーズか 67
（９）外資のビジネスパートナーまたはライバル 68
大陸華僑の微妙な存在感 68
元気な韓国系、台湾系　慎重な日系 68

４．ベトナムにおける自動車の普及状況と今後の可能性 70

（１）ベトナムの自動車産業の現状 70
伸びる登録台数 70
トヨタがシェアトップ 72
タクシーは普及 74
非国有会社の保有が伸びている 75
外資系からの調達増える　現地系はまだ 76
まだブローカービジネスの中古車市場 77
中古車は「左ハンドル」のみ 77

（２）交通法規の状況 78
交通面における遵法意識 78
時間を要する免許取得 80
（３）自動車は普及するか 81
諸国のモータリゼーション過程から 81
バイクの利用実態から見た四輪車の必要性 84
カギを握るのは政府方針 86
国民車構想 87
駐車場不足 88
渋滞は世界のモータリゼーションが通ってきた道 91
利便性はよいガソリンスタンド事情 91
（４）電気自動車の普及可能性 93
すぐに電気自動車に行く可能性は 93
ベトナム政府の環境政策と電気自動車 93
（５）日本の交通システムをＯＤＡ支援で導入できる可能性 96
ベトナムにおける信号 96
道路形態および交通意識 97
親日性と「阿吽の呼吸」の狭間で 97

５．視察参加者からの寄稿 98

寄稿　福井県立大学経済学部　教授　唱　新 98
寄稿　福井県立大学地域経済研究所　教授　南保　勝 101
寄稿　福井県立大学大学院経済・経営学研究科　内山　怜和 105
寄稿　北陸環日本海経済交流促進協議会　調査部長　杉山　正樹 109

１．調査の目的と概要

（１）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。（40 ページ参照）

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、様々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	訪問先	応接者	所在地
2010 年 11/16 （火）	アマタベトナム工業団地	セールスエグゼクティブ 片岡 千英美　氏	Amata Industrial Park, Long Binh Ward, Bien Hoa City, Dong Nai Province
	ＹＫＫベトナム社	代表取締役社長 敷田 透　氏 副社長 工場長 小林 喜峰　氏	Amata Industrial Park, Long Binh Ward, Bien Hoa City, 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 中西 宏太　氏	14th Floor, Sun Wah Tower, 115 Nguyen Hue Street, District 1, Ho Chi Minh City
11/17 （水）	シラサキベトナム コーポレーション	代表取締役社長 笠原 重徳　氏 製造部長 吉村 新一　氏	Long Binh Techno Park(LOTECO) EPZ Long Binh Ward,Bien Hoa City Dong Nai Province
	ベトナム日本通運 ＶＳＩＰ倉庫	セールスマネジャー 荒牧 健二郎　氏	Room 5.2-5.3,Etown 1 Building 364 Cong Hoa Street,Tan Binh District,Ho Chi Minh City
11/18 （木）	ジェトロ・ハノイ・センター	次長 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 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 野村ハイフォン港事務所	セールスマネジャー 井上 智晶　氏	Do Nha,Tan Tien,An Duong, Haiphong Province
11/19 （金）	計画投資省（兼外国投資庁）	シニアインベストメントアドバイザー 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 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で	

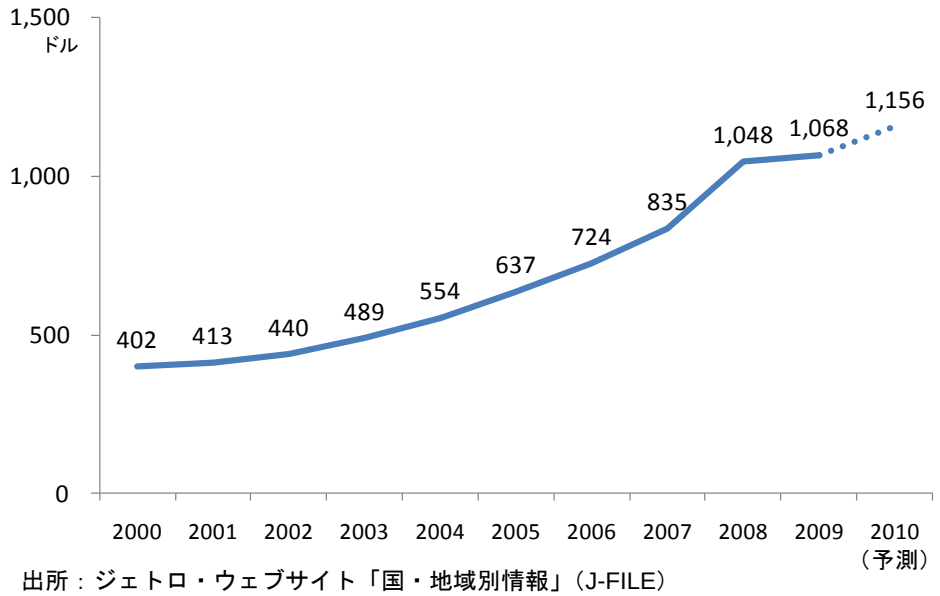
●日程表

（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。政府が国民や外資に対し、意見を「聞く耳」を持っているからである。
- 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がある。（今後、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。モノづくり関連企業への優遇税制も 2008 年で廃止となっており、インフラ関係、ベトナム国内消費関連の外食産業、小売業への参入を検討する企業が増えてきている。
- 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。
- 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。
- 雇用については、北部、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、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） 都市部：2,537 万人（29.6%） ハノイ；644 万 9,000 人 ホーチミン；712 万 3,000 人 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 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。

仏教寺院

キリスト教教会

【コラム】好意的だがしたたか

日本に対しては、好意的なイメージを持っている。原子爆弾に被爆した敗戦国でありながらもその後世界有数の経済大国となった「驚異的な国」とみている。さらに、最大のＯＤＡ支援国ということから、総じて親しみを持っている。

日本という単語からベトナム人が連想するのは、「トヨタの車」「ホンダのバイク」等各日系メーカーの優秀な製品である。現地では、バイクを「ホンダ」と呼ぶなど、日本の企業名を一般名詞としても使っている。その他、「資生堂の化粧品」などもよく認知されている。

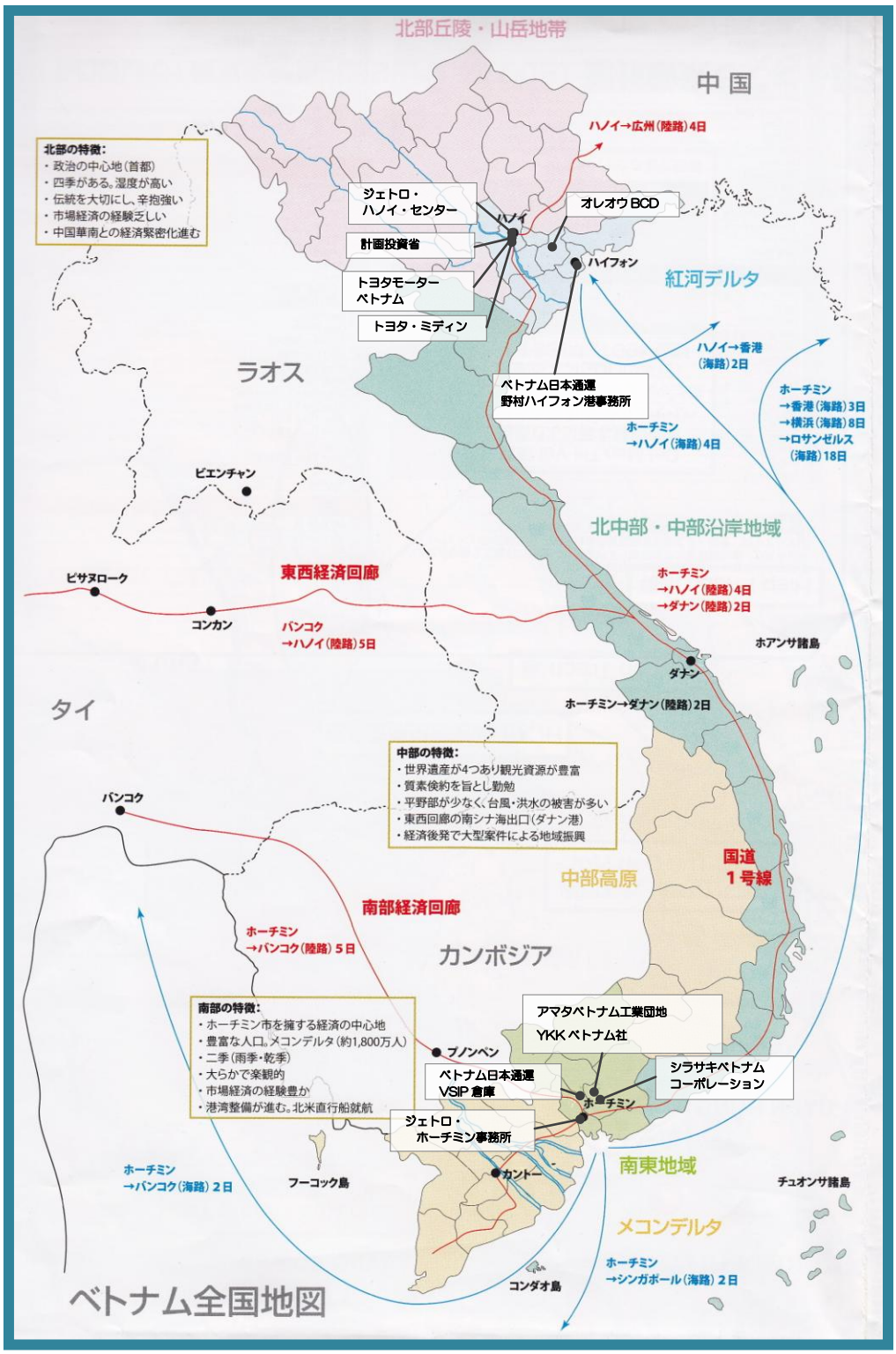
但し、個別案件では次のような現実もある。

①交渉開始段階においては、友好的な担当者と威圧的な担当者が交互に出てきて、日本側が交渉不利に追い込まれるといった例も聞かれる。

②日本人の業務能力が低いと、そのレベルを見透かされてしまうため、優秀でやる気のある人を派遣すべきである。

（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

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。

２．ベトナムの経済社会環境

（１）伝統を重んじる北部　楽天的な南部

ベトナムは南北に長く政治経済の重心が南北に分かれているため、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。（表2－1）

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。

ワーカーの気風も北部と南部では異なる。また、雇用の量（過不足）については、北部の、特にハノイから南東方向・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、地勢上アセアンの中心である南部と、中国・華南との経済連携が強まる北部では性格がおのずと異なる。

なお、ベトナムは活気があり発展途上にあるため、状況は刻々と変わっていることに留意が必要である。

表 2-1　ハノイ（北部）とホーチミン（南部）の違い

	ハノイ	ホーチミン
気候	四季がある。湿度が高く、夏の夜は寝苦しいこともある。	乾季と雨季に分かれる。雨季も夕立（マンゴーシャワーと呼ばれる）の後は気温も下がり、夜はすごしやすい。冬でも暖房は不要。
気風	伝統を重んじる。	大らかで楽天的。
市場経済の経験	経験乏しい。	経験豊か。
購買の観点	かっこよさも重視。	実利的。
借入意識	お金を貯めて買う。	友人・知人からお金を借りて、購買する。
物流・商流	中国・華南に近い。	地勢上アセアンの中心。北米直行船も就航。
日系企業の進出形態	大手セットメーカーを中心に、船団方式。 独資輸出加工型：キャノンなど 内需合弁型　　：ホンダ、トヨタなど	中堅・中小メーカーを中心に。

	ハノイ	ホーチミン
人手	ハノイから南東へハイフォン省にかけての地域では人手が足りない。成長の制約要因に人手不足が指摘されている。	人手は流動的だが、足りないとまでは言えない。
インフラ整備	遷都千年記念で、道路インフラは整備が進んだ。 不動産投資が過熱。韓国、台湾企業が積極的。	カイメップ港・チーバイ港、ロンタン新国際空港の新設で、アセアンの結節点を目指す。

ヒアリングから

北部と南部

（企業）

ハノイに比べると、ホーチミンの方が道路整備は進んでいる。ハノイは最近になって進んだ。

（支援機関）

ハノイでは、自動車、バイクのようにベトナム内需型の企業の進出が集中している。最近の相談内容をみると、内需型が多いが、実際に進出する例は多くない。

地場の流通網が整備されていない。

インフラ整備は北部、南部共にそれぞれ進んでいる。

南部はカイメップ港・チーバイ港ができる。一方、地価は強気になっている。北部は「少し安いね」といった水準。

（企業）

ハノイは輸出加工型に加え現地消費型企業も多い。現地消費型ではどんな売り方がいいのか模索の時期と言える。

（支援機関）

南部は部品メーカーが比較的多く、また多業種に渡っている。（但し、求めるスペックのものを確保できるかどうかが課題）

北部はインフラが遅れている。中小企業が自分で出るには負担が多すぎる。野村ハイフォン工業団地やタンロン工業団地はプリンターやバイクの大手企業が進出している。大企業に随伴して（中小企業が）入る形態が多い。

（２）強国の圧力を跳ね返してきた歴史と市場経済の導入

紀元前 3 世紀頃、北ベトナム地域で南越（ナムベト）国が成立するが、紀元前 111 年から 1,000 年間にわたり中国による支配を受ける。938 年、呉権（ゴー・クエン）が中国軍を破って呉王朝が出現。その後一時的に明の支配を受けるが、黎利（レ・ロイ）が明を破り、1428 年に黎朝が成立する。16 世紀に入り、北朝と南朝に分裂、以後 270 年対立の時代が続く。

1802 年、阮映（グエン・アイン）が国土をふたたび統一し、国名を越南（ベトナム）と改めた。しかし 1884 年、フランスがベトナム全土を植民地化。1940 年には、日本軍によるベトナム侵攻が始まる。1945 年日本軍の降伏により、ホーチミン率いるベトナム独立運動ベトミンが一斉蜂起し、ベトナムの独立宣言がなされた。しかし、フランスはこれを認めず、インドシナ戦争へ突入。

1956 年フランスは撤退するが、東南アジアの共産化を怖れるアメリカがインドシナに介入、1960 年ベトナム戦争が始まった。1975 年にベトナム戦争は終了し、翌 1976 年南北が統一、ベトナム社会主義共和国が誕生した。

南北統一後、中国との戦争、カンボジアへの軍駐留などでベトナムは国際的に孤立、経済は疲弊した。1986 年、起死回生の打開策が第 6 回共産党大会で採択、これが世に知られるドイモイ（刷新の意）のスタートとなり、高度経済成長が始まった。

表 2-2　ベトナムの略歴

10 世紀	千年を超える中国支配の後、独立	国家形成期
16 世紀	北朝と南朝に分裂	
1802 年	国土統一。国名を越南（ベトナム）と改める	
1884 年	フランスによる植民地化	植民地化・独立・地域紛争
1940 年	日本軍ハノイ進駐	
1945 年	日本軍降伏。ホーチミン独立宣言	
1946 年	インドシナ戦争	
1960 年	ベトナム戦争	
1975 年	ベトナム共和国政府無条件降伏	
1976 年	南北統一、ベトナム社会主義共和国に	
1978 年	カンボジア侵攻	
1979 年	中越戦争	
1986 年	ドイモイ（刷新）路線開始	友好外交・市場経済化
1991 年	カンボジア和平パリ協定。中国と国交正常化	
1994 年	米国が対越経済制裁解除	
1995 年	ASEAN 加盟。米国と国交正常化	
2004 年	日越投資協定発効	
2007 年	WTO 正式加盟	
2009 年	日越 EPA 締結	
2010 年	TPP 交渉への正式参加を表明	

●ドイモイ政策による市場経済の導入

ドイモイ政策の基本政策は下記のとおりである。

①社会主義路線の見直し

社会主義体制の確立は、急速に行うべきものではなく、市場経済の開放との共存を探りながら、時間をかけて進める。

②産業政策の見直し

従来の重工業優先政策を見直し、農業・水産業の復活と、工業分野においては軽工業分野への転換を図る。

③市場経済の導入

国営・公営以外の個人経営や企業経営を認め、一部の私有財産も是認する。

④国際協力への参画

国際分業・国際協力に積極的に参入していく。

なかでも、市場経済の導入については、これまでの中央集権的な分配経済を 180 度転換するという、大胆な経済改革であった。

（３）時間はかかるが安定感ある政府

ベトナムの政治体制は共産党一党支配である。但し、中国のように国家主席が国家中央軍事委員会主席、中国共産党中央委員会総書記を兼ねるという形態ではなく、集団指導体制（書記長、大統領、首相のトロイカ方式）をとっている。このため、中国のように強いリーダーシップでスピーディーに開発が進むことは、ベトナムにはない。その一方で、政治敵が生じにくく、社会・政治は安定するメリットがある。開発がゆっくりとしか進まないことから、外資のインフラ要求はゆっくりとしか満たされない一方、リーマンショックのような大きな世界同時不況にあっても、ダメージは比較的小さく済んでいる。

●ベトナムはしたたかな全方位外交

ベトナムは比較的緩やかな社会主義国であり、全方位外交。どこかに力点を置くということはない。アセアンに対しては、連携を強めたいと考えている。但し、タイに対しては、対抗意識もある。ラオスは「血を分けた兄弟」と見ている。カンボジアとも良好な関係。但し、タイとカンボジアは外交問題を抱えて、国交は滞っている。

社会主義市場経済を目指すことから、中国における経済成長の進め方はしっかりウオッチしており、良いところは取り入れる。しかし、過去中国からは幾度も侵略を受けており領土問題もあることから、心を許すことはなない。むしろ中国をけん制するために、日本、米国、ユーロ圏と連携するといったしたたかなバランス感覚も有している。

●時間がかかるのは「聞く耳」を持つから

ベトナムでは政令を立てるのに時間がかかる。発表しても反対が多いと、施行しない。国民や外資の反対で話が止まる。あらゆる人のコンセンサスを形成しようとする。そのため、朝令暮改と批判されることもあるが、政府は「民意を聞いているのだ」と主張している。

公聴会は国民のガス抜きのために開かれることもある。「聞く耳」を持つ政府である。試行錯誤しながら進めていくので、外から見ていると分かり難い。頭の中で考えて計画するので、実情に合わない制度を発表してしまうこともある。政策に不具合がある場合、不満を表明すると、ベトナム政府はその広がり具合も見ながら修正する。

●新体制でも基本路線は変わらず

今年 1 月、ベトナム共産党は 5 年に一度の党大会を開き、新しい指導部を選出した。保守穏健派のグエン・フー・チョン氏を書記長に、経済・産業分野では成長の質の向上、政治・安全保障分野では中国の動きをにらんだ国際社会との連携強化が今後５年間の最重要課題となると見られている。

チョン書記長の指導力を疑問視する声もあるが、環太平洋経済連携協定（TPP）を鍵とした輸出拡大とともに、ハイテク産業育成など産業の高度化を推進して急速な輸入増加を抑制する政策が期待されている。

日本からの大型インフラ整備を主導してきたズン首相が留任するとみられており、日本勢が参画する原子力発電所建設プロジェクトやレアアース（希土類）開発も具体化に向けて動き出すなど、今後も日本との強いつながりが続くと見込まれる。

●外資は「お客さん」

政府は「国民の方」を向いているのみか、「外資の方」にも向いているかについては、意見が分かれているが、基本的には外資は「お客さん」であり、要望は出来る限り聞く姿勢である。

①外資は法人、外資駐在員とも優良納税者

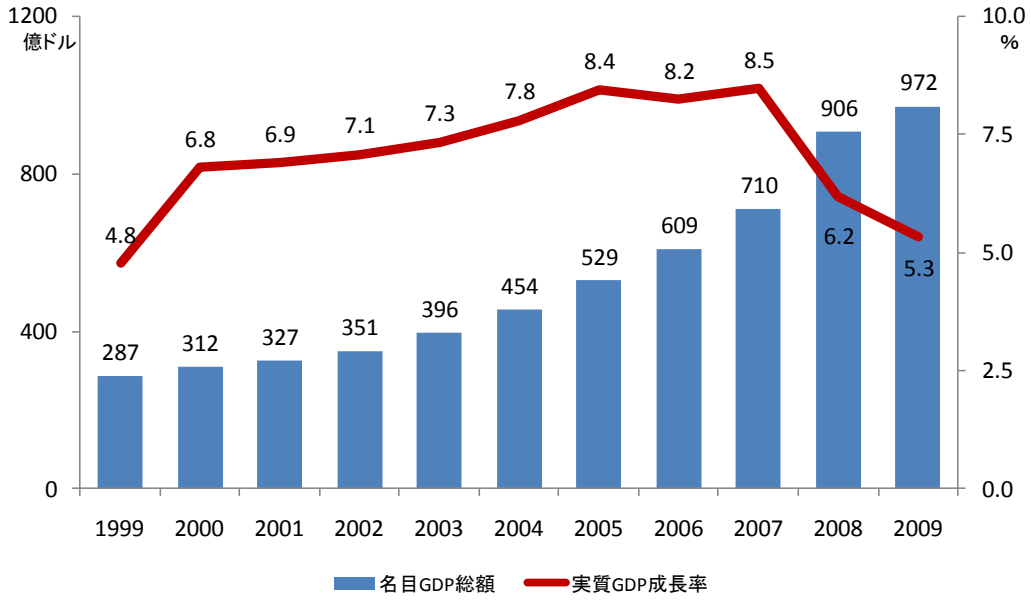
②電力が不足した場合も、計画停電は、国民生活⇒ベトナム資本⇒外資の順番であり、2010年初夏の電力不足でも、外資にはさほどの影響はなかった。

（４）底堅く成長する経済

下図 2－1 で見るように、ベトナムの実質 GDP の成長率は、1999 年の 4.8%から成長を続け、2007 年には 8.5%となった。2009 年にはその水準を 5.3%に落としたが、リーマンショック後も比較的高い水準を保っている。背景にあるのは、ベトナムの政治が集団指導体制であり、コンセンサスを形成してから開発に取り掛かるため、成長圧力を受けても伸び切らず、地道に経済成長することが挙げられる。

名目 GDP の総額は堅調に増加を続け、2007 年から 2009 年にかけては 260 億ドル余り伸びている。

図 2-1　ベトナムの実質 GDP 成長率と名目 GDP 総額



出所：ジェトロ・ウェブサイト「国・地域別情報」（J-FILE）

●購買力のトリック

ベトナム人の所得は統計データで計られる以上の水準にある。理由は次のとおりである。

① サラリーマン収入では生活が厳しいといわれる。兼業しており、(納税申告していない) 副収入も多い。副業としては、例えば、飲食店、ブティック、リース・レンタル業などに携わっている。

② 公務員ではいわゆる「袖の下」の収入がある。この地下経済の規模は表に出てこない。

③ 世帯収入が多い。世帯当たり家族が多いためである。

④ 海外からの仕送りがあり、GDP の 7%程度とみられる。仕送りは、「抗米救国戦争（ベトナム戦争)」勝利後、社会主義化を恐れて、エリートが海外に転出していった。転出

者からベトナムの親族へのものである。

ヒアリングから

（企業）

他のアジア諸国同様、ベトナムは賃金以外に副収入もある。

① 例えば自動車を買って、リースに出す人がいる。自動車の値打ちが長く残り、一方税金が上がったりすると買ったときと同じ価格で売れることもある。

② コンビニなど町の商店を併営している人もいる。ブティックを併営している人もいる。

③ 公務員には付け届け収入。

④ ベトナムが社会主義化したときにベトナムから国外脱出した人が、欧米で活躍し、本土へ仕送り（GDP の 7%程度）もある。

（企業）

高額品の購買にあたり、ファイナンス会社から収入証明書をお願いした時、お客さんから「どこまで出せばいい？」と聞かれたとの話もある。

（支援機関）

世帯年収は１万ドルある。家族が多いことと副収入があるため。

●国際収支赤字から通貨危機に発展するリスク

ベトナムでは近年国際収支の赤字が続いており、年々その金額も増大している（図 2－2）。そこから通貨危機へと発展するリスクは常に認識している必要はあるが、コントロール可能とみられる。

理由は次のとおりである。

①ベトナムは、コンセンサス社会であるために、経済成長は（新興工業国としては）低く抑えられている。成長圧力が強いところに、国内でのコンセンサス形成が開発を進める上でのボトルネックとなる。リーマンショック後も経済成長がさほど落ちなかったのは、こうした事情による。そういった意味では、コンセンサス社会は、その時点その時点では、外資からみても不満な面があるが、安定性をもたらしていると言える。

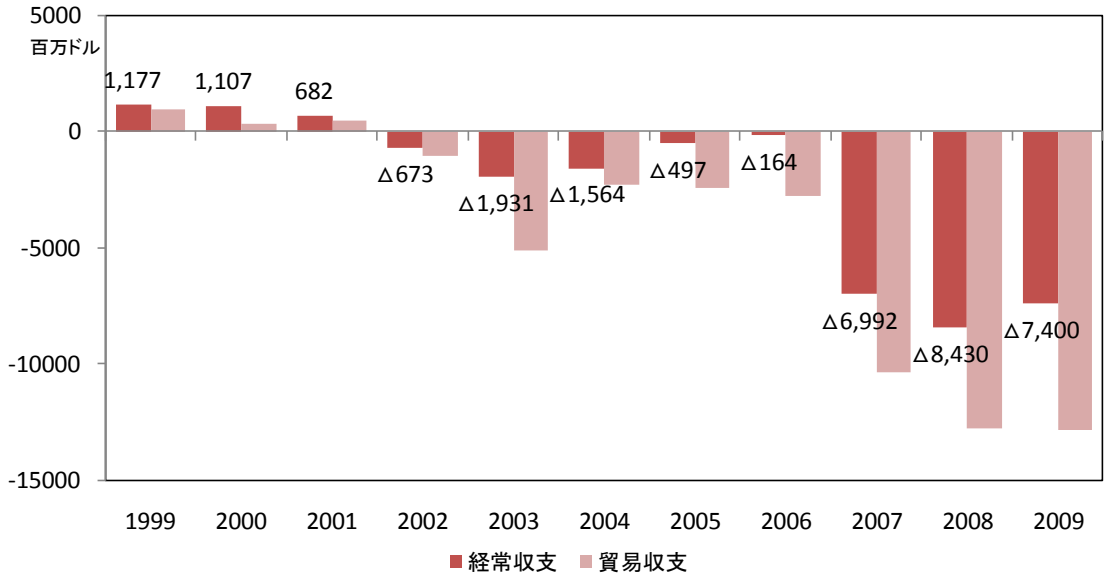
②国際収支の赤字を補っているのは、長期資金および直接投資であり、1990 年代後半に、アセアン諸国を襲った通貨危機における国際ヘッジファンドの短期資金とは性質が異なる。

③貿易赤字のうち、設備（機械装置）導入による赤字は、中長期的に生産能力として、貿易黒字を生み出す。

④貿易赤字の原因のもう 1 つが、「鉄鉱石輸出国でありながら、鉄鋼製品輸入国」「原油輸出国でありながら、石油製品・合成樹脂輸入国」というアンバランスである。これに対しては是正策として鉄鋼・石油化学産業への投資が着手されている。

⑤先のアジア通貨危機で、アセアン諸国と日本等の資金供給体制が出来上がっており、不測の事態に対処できる。

図 2-2　ベトナムの国際収支の状況



出所：ジェトロ・ウェブサイト「国・地域別情報」（J-FILE）

（５）ベトナムの貿易および経済に関する協定

●現在の協定締結状況

ベトナムおよびアセアンの経済連携協定（EPA）・自由貿易協定（FTA）締結状況は次のようになっている。

①アセアン諸国内の FTA は締結がなされている。

②ベトナムと日本は FTA、EPA、投資協定、経済連携協定（VJEPA）を締結している。

③日本はアセアンと EPA（AJCEP）を締結している。

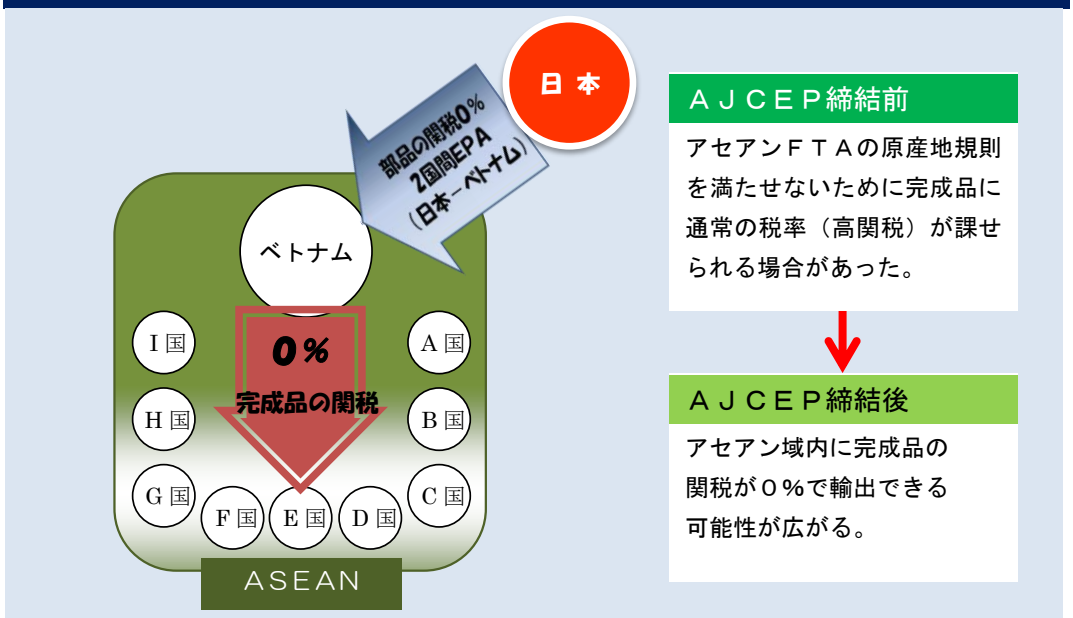
このメリットとして、一定の条件を満たせば日本で生産した部品をアセアン域内（例えばベトナム）で製品に加工し同域内へ供給する場合に、関税がゼロになる。（図 2－3）

④アセアンと FTA、EPA、又は TIFA（※）を締結している国および地域は、日本、韓国、中国、インド、オーストラリア、ニュージーランド、米国、EU、東アジア諸国であり、カナダとは TIFA の交渉を開始している。

⑤ベトナムと米国とは、米 ASEANTIFA、米越 TIFA に加えて、米越通商協定が締結されている。

※用語説明「TIFA」
貿易投資枠組み協定（Trade and Investment Framework Agreement）。
TIFA は FTA 交渉に向けた第 1 ステップとされている。

図 2-3　AJCEP 協定のメリット



●期待と懸念の交錯

アセアン FTA で 2015 年には部材の貿易が自由化される。2018 年には完成品の貿易が自由化される。そのような環境下で、ベトナムはどのようにして国際競争の中で、活路を見出していこうとするのだろうか。

表 2-3　完成車輸入関税引下げ

・アセアン共通効果特恵関税（CEPT(※)）

年	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CEPT	83%	83%	83%	70%	70%	60%	50%	35%	20%	10%	0%
	公表						暫定案				

・アセアン域外最恵国(MFN(※))税率・

完成車	区分	当初	最終		
		2008	2014	2017	2019
乗用車	2.5ℓ以下	83%	70%		
	2.5ℓを超える	83%			52%
	4WD＞3ℓ	83%		47%	
トラック		80%	70%		

出所：トヨタモーターベトナム資料

※用語説明「CEPT」「MFN」
CEPT：共通効果特恵関税（Common Effective Preferential Tariff）
MFN：最恵国待遇（Most favored nation(MFN) treatment）

裾野産業が弱い中、アセアン FTA でタイなどから中間財が入ってくると、国内で中間財を製造する企業の芽が摘まれてしまうのではないか。あるいは、2018 年には完成車が大量に流入してくるのではないかといった懸念の声が聞かれる。

これに対し、ベトナムはどのような産業将来像を描いているのだろうか。また、どのようなアセアンネットワークを構想しているのだろうか。

以下、次の観点から見ていきたい。

- 産業政策
- アセアンとの回廊、水系ネットワーク
- 消費市場

（６）不明確な産業政策

ベトナムにおいては、確固とした産業政策はない。というのは、コンセンサスを形成しながら、産業政策を進めていくので、めりはりの利いた重点配分はないとみた方が良い。

●ベトナムが求める産業

この前提のもとで、産業政策には次がある。

①IT 産業の増強。タイと比較したときに、モノづくりでは既に 30 年遅れているとの評価がある中で、早急なキャッチアップは難しいし、また後追いは芳しくないとの意向がある。しかし IT 産業であれば、タイとの差がほとんどないことから、アセアン内で十分競争優位に立てるとの目算がある。1975 年北ベトナムが南ベトナムを併合した時に、南から多くの人がボートピープルとなり、100 万人以上が米国に移った。その人達が、シリコンバレーで IT 産業に展開し、成功した。そして、ベトナムに戻り、会社等を設立した経緯がある。このように、人材のベースがあるので、IT 産業に力を入れている。

一方、「雁行型経済発展論」（※）の立場からは、「格好付けずに」モノづくりの裾野産業基盤を充実させる方が、優先度が高いとの意見もある。

②鉄鋼・石油化学産業の開発促進。これは、「鉄鉱石輸出国でありながら、鉄鋼製品輸入国」「原油輸出国でありながら、石油製品・合成樹脂輸入国」であるアンバランスの是正策であり、国民からもおおむね合意を得ている。

③僻地の産業立地促進。政治家が僻地出身の場合、出身地の経済発展のためにこれを推進する。しかし、そもそも産業立地の適性が低いことから僻地なのであり、立地の基礎となるインフラ整備について同出身地では焦りがあるが、国家としては開発資金が不足する中、優先度が高まらない現実がある。

※用語説明「雁行型経済発展論」

発展途上国の経済発展を示す説の一つ。輸入が先行し、次いで国内生産が増大し、最後に輸出が増えるという経緯をたどりながら、途上国は先進国を追いかける。その推移が、雁の列をなして飛ぶ様に似ていることからいう。

赤松要が 1935 年に提唱し、小島清が拡充・精緻化した。

一国の各産業は輸入期、輸入代替期、輸出期を経て高度化する。その高度化の過程で産業構造の重心も労働集約財産業、資本集約財産業、資本知識集約財産業へとシフトする。

国内で産業構造の重心がシフトするのと並行して、海外直接投資を通じて一期前の国内業務が海外へシフトし、後続国の雁行型発展を促進するとされる。

ヒアリングから

（企業）

基幹工業がない。鉄鋼も、石油化学もない。日本がそうであったように、富岡製糸場や八幡製鉄などのような政府主導で産業化を実現する動きがない。

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誘致すべき。

（支援機関）

2015 年には部材の貿易が自由化される。2018 年には完成品の貿易が自由化される。その中で、ベトナムは国際競争に勝てるか。現在、大幅な貿易赤字に転じており、外貨準備高は 260 億ドルから 160 億ドルへと 30%減少した。

インフラ整備をしても、国際競争力がつかないとだめである。

（支援機関）

ベトナム側が求める産業は重工業である。鉄鋼、化学コンビナート等が進出し、ベトナムの工業化を押し上げるかたちにならないかという意図が出ている。地場の企業、外資企業が増えてきてはいるが。

（７）アセアンとの回廊、水系ネットワーク

ベトナムと周辺国との陸路交流には、「中越回廊」「東西回廊」「南部回廊」がある。

●実は伸びている中越回廊

ベトナム北部（ハノイ・ハイフォン）と中国・華南（広州、深圳、香港）を結ぶ中越回廊は、陸路、海路共に行き来が活発である。中国に対して、ベトナムは警戒を怠らないため、大陸中国企業は動きにくい面がある。しかし、非公式な貿易なども利用して、地道に入り込んでいる。

ヒアリングから

（企業）

注目は中越陸路。非公式な貿易などあるので実態をつかむのは難しいが、一説には前年比 400%増とも。

（企業）

ハノイは中国と経済的関係が強い。北部では、ハイフォン港は河川港で水深が浅く小型船しか入れない。香港、カオシュン（台湾）、シンガポールで大型に積み替えて出す。

●ワンウェーの東西回廊

東西回廊（ベトナムーラオスータイ）は船便では間に合わないときの限定的利用という声と、所要時間が 2 週間から 4 日へと、10 日の短縮効果は大きく、活用されているとの声に分かれた。

但し、「タイ→ベトナム」は比較的荷物が多いのに対し、「ベトナム→タイ」の利用は一部にとどまっている。

ヒアリングから

（企業）

タイーハノイは船で 2 週間かかるが、ハノイーラオスーバンコク路線では 4 日。10 日の短縮は多少コストがかかっても企業にとっては魅力。

東西回廊で動いているのは、バンコクからハノイへ自動車の部品。陸路山岳は良い道ではないが、破損はない（多様な見解あり）。ハノイからバンコクへの荷動きは少ない。キャノン工場間の輸送程度。

（支援機関）

2006 年 12 月メコン川に第二メコン友好橋がかけられ東西回廊が開通。バンコクー

ピサヌローク（タイ）－ムクダハーン（タイ）－第二メコン友好橋－サワンナケート（ラオス）－デンサワン（ベトナム）－ラオバオ（ベトナム）－ハノイ間を陸路４～5日で運べる。タイならまずまずのレベルの物が揃っている。定期便で、タイから部材を送ってくる。

ベトナムで作った物をバンコク方面へ送る荷物が少ない。片荷になると商業物流としては、コスト高になってしまう。

今は船が主力で、急ぎの物だけエアかトラックで運ぶ。徐々に陸路に変わってきている状況である。但し、陸路はラオス国内では道が荒れてきており、荷物が痛む（多様な見解あり）。コストのことを考えて、船便で２週間かかるのだから、その日程で間に合うように準備し、船便で輸送する。急ぎの貨物は航空。航空では乗せられないような重い貨物については、限定的に陸路で運んでいる。

トライアルだけど、4 泊 5 日かかる行程を運転手 2 人交替運転で運ぼうというのがある。そうすると、最短で 2 泊 3 日で可能になる。時間的な距離感は、近くなってきている。

インドシナ半島全体での物流は本格的に動き出してはいない。海上輸送がメインなのは間違いない。そして、ベトナムに部材を持ってきているのが多い。

（支援機関）

タイからベトナムへはいろいろな部材が入ってくる。一方、ベトナムからタイへはほとんどない（キャノンが半製品をタイへ輸出している程度）。東西回廊は緊急性がある貨物だけが動いている。または、緊急性があるが、飛行機に乗せられない貨物が動いている。チャーター便から定期便になった。

●ネックで滞る南部回廊

南部回廊（ベトナム－カンボジア－タイ）は現時点ではあまり動いていない。というのは、タイとカンボジア間で国交が険悪になっていることから、通関にも滞りが生じるためである。

ヒアリングから

（企業）

道路整備がきっちりできているのはホーチミン。ホーチミンの港から荷を上げてバンコクに陸路（南部回廊）で行く方が安い。ホーチミン－プノンペン－バンコクの南部回廊においては、当社ではプノンペンにも要員を駐在させている。

（企業）

輸入は海路。バンコク－ホーチミンで 4～5 日（経由便の場合）。日本でも 7 日（通関を入れても 10 日前後）。

（支援機関）

ホーチミンからバンコクへは陸路で 2 日かかる。通関にも時間がかかる。そのため実際には貨物が流れていない。理由は次のとおりだ。

①船のほうが早くて安い。日本企業は大量に入れて大量に出す。

②カンボジアとタイは仲が悪く、通関に時間がかかり、保税できずに、カンボジアーベトナム国境で還付手続きが必要。しかも戻ってこないこともある。

③トラックの移動で商品の破損もある。

（企業）

バンコクーカンボジアーホーチミン路線はあるにはあるが、カンボジアがタイからの通貨貨物を認めておらず、通関に時間がかかる。現在、タイとカンボジアは仲が悪い。実現はまだまだ。

タイーホーチミンは船でたった 2 日（直行便の場合）。陸路が整備されたとしても、高価格運賃に耐えうる商品があるのか、疑問。

●掛け声先行のメコン経済圏

メコン経済圏という言葉はあるが、現時点では掛け声だけが先走りしている。ミャンマーとベトナムとはほとんど交流関係がない。

ヒアリングから

（支援機関）

メコン経済圏という言葉はあるが、掛け声だけが先走りしている。ミャンマーとベトナムとは交流関係がほとんどない。

一方、製品はベトナムからアセアン全体へ流通している。行きは荷物があるが帰りはない。日系企業はタイに 8,000 社進出しており、ベトナムの 1,600 社と比較して多い。しかし、ベトナムを基点に、タイは支点とした物流インフラを整備すれば、もっとベトナムに入ってくる。

（支援機関）

インドシナ半島全体での物流は本格的に動き出してはいない。海上輸送がメインなのは間違いない。そして、こちらに部材を持ってきているのが多い。

●海上輸送の要衝

現在、国を挙げてカイメップ港・チーバイ港の造成を行っている。水深の浅い河川港が多いベトナムでは、大型船の入港が限られており、流通のネックとなっているからである。

ヒアリングから

（企業）

ベトナム南部では、カットライ港、サイゴン新港、VICT 港などがあるが、いずれも河川港で水深が浅く、入港できる船の大きさが 30,000 トンクラスまでと限界がある。そのため、欧州向けは中国経由となってしまう。「中国－ベトナム－欧州」航路を組もうとすると、中国で荷物が満載されて船が重く沈んでしまい、ベトナムの河川港に入港できないからである。（なお、米国向けは直行便あり）

そこで国を挙げて新しい港を作ったのがカイメップ港・チーバイ港である。この新港は 80,000 トンクラスの寄港が可能で、欧米向け大型船の利用に注目されている。欧州へ直行便が就航すると、22 日から 18 日へ 4 日間短縮できる。

カイメップ港・チーバイ港がハブ港になるかどうかだが、使い勝手が良くて、安ければなれる。実際、料金を押さえる姿勢が見られる。ベトナムとしてもターゲットは明確。釜山、シンガポール、香港の代替を狙っている。港湾企業の進出もありうる。

現在、第 1 期埠頭は完成したが、道路整備がまだ。第 4 期まで完成するとかなり整うのではないか。

なお、ベトナムを通らない「南北回廊」もあるが、これは中国・雲南省から、ラオスを経てタイへつながる国際陸路交流基盤である。

（８）消費市場としてのベトナム

●賢いベトナム消費者

ベトナム人は、自動車やバイクなど駆動するものについては、日本製の耐久性の高さとライフサイクルコストの低さを明確に評価している。そのため、ベトナムでは耐久性の高さなどから、トヨタがベンツよりも選好される。

また、電気製品では、日本製とともに韓国製（サムスン等）も支持されている。品質、デザイン性などが良くなってきた上に、価格も総じて日本製の 7～9 割で購入できる点が好まれている。例えばコピー機等業務向けは日本製の 7～8 割。テレビ等家庭向けは同 8～9 割程度である。

●今は工房店舗　10 年後はロードサイド

都市部でも小売市場にしめる近代的業態の割合は 4 分の 1 弱にとどまっている。ベトナムでは、街なかでも大都市郊外でも、自宅の 1 階部分を工房店舗としたものが数多く見られる。大規模小売店は、南部ではタンソンニヤット空港から市街に向かう途上で 1 カ所、ドンナイ省に 1 カ所見た程度であった。また、ハノイ市内では、生協や食品スーパーが見られた。

われわれが滞在したホテルの 1～3 階部分には、小規模店舗が雑多に居を構えており、東京御徒町のアメ横をほうふつとさせる光景であるなど、流通システムについても近代化しておらず、伝統的な流通形態で販売されている。

今後、モータリゼーションが進んでいった場合、店舗は大規模小売店の形態で郊外へと移行し、現在の工房店舗部分は駐車場として利用されることも想定される。

ヒアリングから

（支援機関）

近代的なスーパーマーケットの小売市場に占める割合は全国では 12%、ハノイ・ホーチミンのような都市部で 23%。言い代えれば 9 割は伝統的な流通形態で販売されている。ボリュームゾーンを狙うには、そこをどう開拓するか。全国流通のシステムはまだない。

（支援機関）

地場の流通網が整備されていない。

ホテルの１階部分に多くの店舗が雑居

ショッピングセンターと整然と駐車された来客のバイク

スーパー

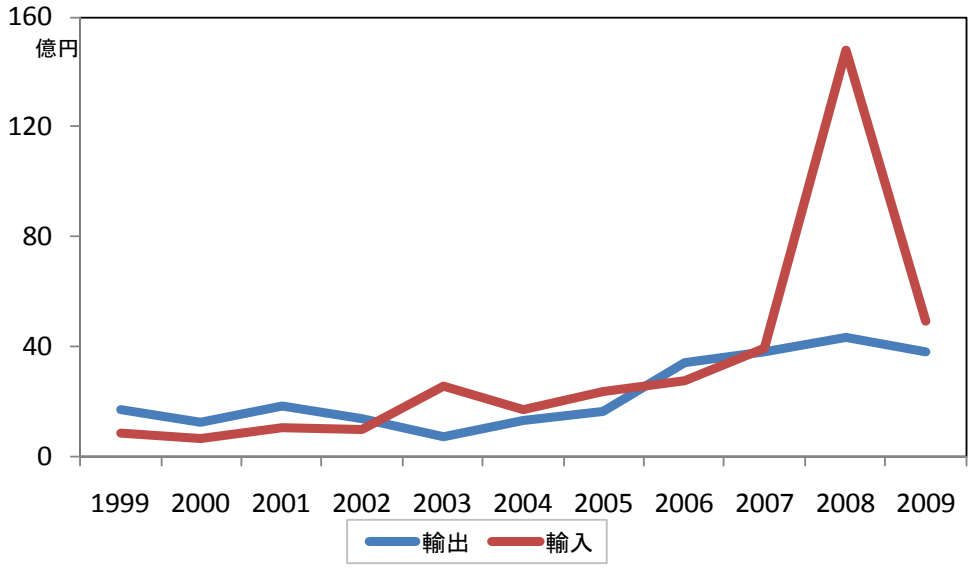
３．ベトナムの貿易投資環境

（１）貿易投資の現況

●北陸との貿易状況

ベトナムと北陸との輸出入額の推移は図 3－1 のとおりである。輸出額はゆるやかな増加で推移している。2008 年に 148 億円と急増したのは、原油の輸入が急増したことによる。その後 2009 年には 49 億円と収束している。

図 3-1　北陸とベトナムの輸出入の動向



（億円）

	輸出	輸入
1999	16.8	8.3
2000	12.0	6.1
2001	17.9	10.6
2002	13.8	9.4
2003	7.2	25.5
2004	13.0	17.0
2005	16.1	23.7
2006	34.1	27.2
2007	38.0	39.2
2008	43.4	148.2
2009	37.7	49.3

出所：財務省「貿易統計」※

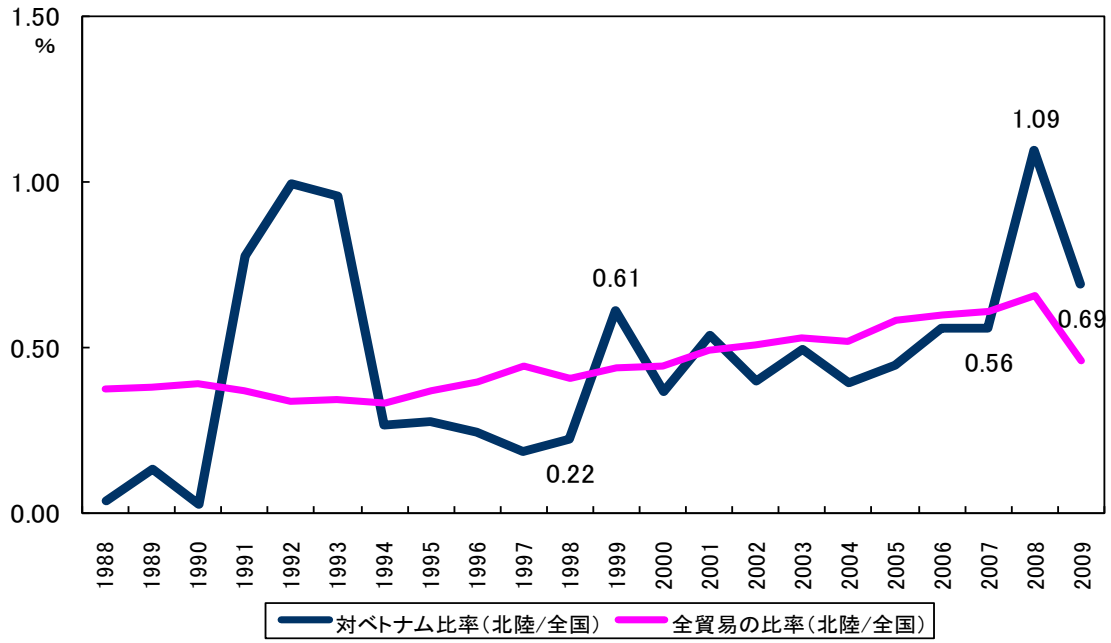
※用語説明「貿易統計」

財務省が税関資料を元に作成した貿易状況資料。ここでは北陸 3 県にある港湾・空港の貿易状況をまとめたが、北陸 3 県の貿易総額ではないことに留意。5 年ごとに行われる「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（国土交通省）と比較すると、輸出で約 3 分の 1、輸入で約半分の捕捉率となる（平成 20 年度の場合）。

富山県は伏木富山港、富山空港、石川県は金沢港、七尾港、小松空港、福井県は敦賀港、福井港を介した輸出入を表示。北陸の港・空港以外で取り扱われた貿易額は含んでおらず、一部、北陸の港・空港に持ち込まれた北陸 3 県以外の貨物も含まれている。

また、輸出額と輸入額を合算した貿易取扱高について、全国における北陸 3 県の割合を全貿易と対ベトナム貿易とで比較したものが、図 3－2 である。対ベトナム貿易は 1998 年以降、増加傾向にあり、2008 年には原油の輸入が膨らんで、割合で 1.09%と全貿易を大きく上回った。2009 年には 0.69%に下がっているが、それでも全貿易より高い割合である。総じて見ると、全国における北陸の対ベトナム貿易比率は、全貿易比率と同傾向で、増加基調にある。

図 3-2　貿易取扱高の比率



出所：財務省「貿易統計」

北陸の貿易相手国の上位は、取扱高で中国、韓国、ロシアと続く。ベトナムは輸出額で 14 位、輸入額で 11 位、取扱高で 12 位となっている。（表 3－1）

表 3-1　北陸の貿易相手国上位とベトナムの順位（2009 年）

輸出（順位）	国名	輸出額（百万円）	輸入（順位）	国名	輸入額（百万円）	取扱高（順位）	国名	取扱高（百万円）
1	韓国	59,787	1	中国	45,285	1	中国	102,352
2	中国	57,067	2	オーストラリア	42,996	2	韓国	77,348
3	ロシア	22,389	3	インドネシア	34,531	3	ロシア	48,308
4	タイ	12,529	4	ロシア	25,920	4	オーストラリア	43,600
5	香港	10,401	5	韓国	17,561	5	インドネシア	40,081
14	ベトナム	3,765	11	ベトナム	4,930	12	ベトナム	8,695

資料：財務省「貿易統計」

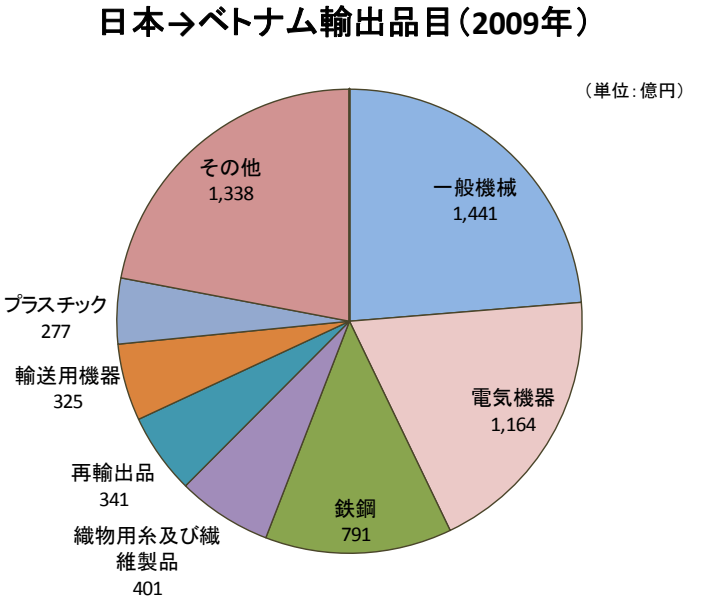
●対ベトナム輸出品目

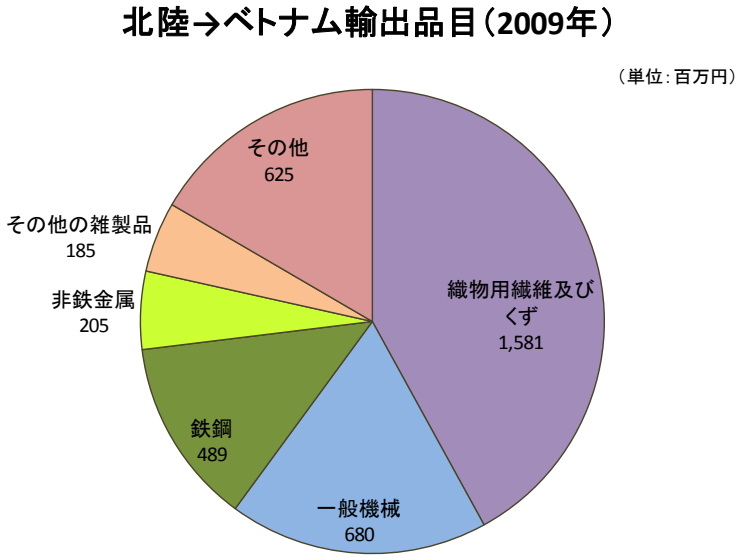
日本からベトナムへの輸出品目（2009 年）は、一般機械、電気機器、鉄鋼で過半を占めている（図 3－3 上グラフ）。

また、北陸からベトナムへの輸出品目（2009 年）は織物用繊維および糸くず、一般機械で過半を占めている（図 3－3 下グラフ）。織物用繊維における北陸のウエートの大きさは特異的といえる。ベトナムで縫製加工等を施して、ベトナムから再輸出する等の形態がうかがえる。

また、一般機械は全国と同様に、ベトナムに立地する製造業等に資本財を供給している。

図 3-3　日本および北陸からベトナムへの輸出品目





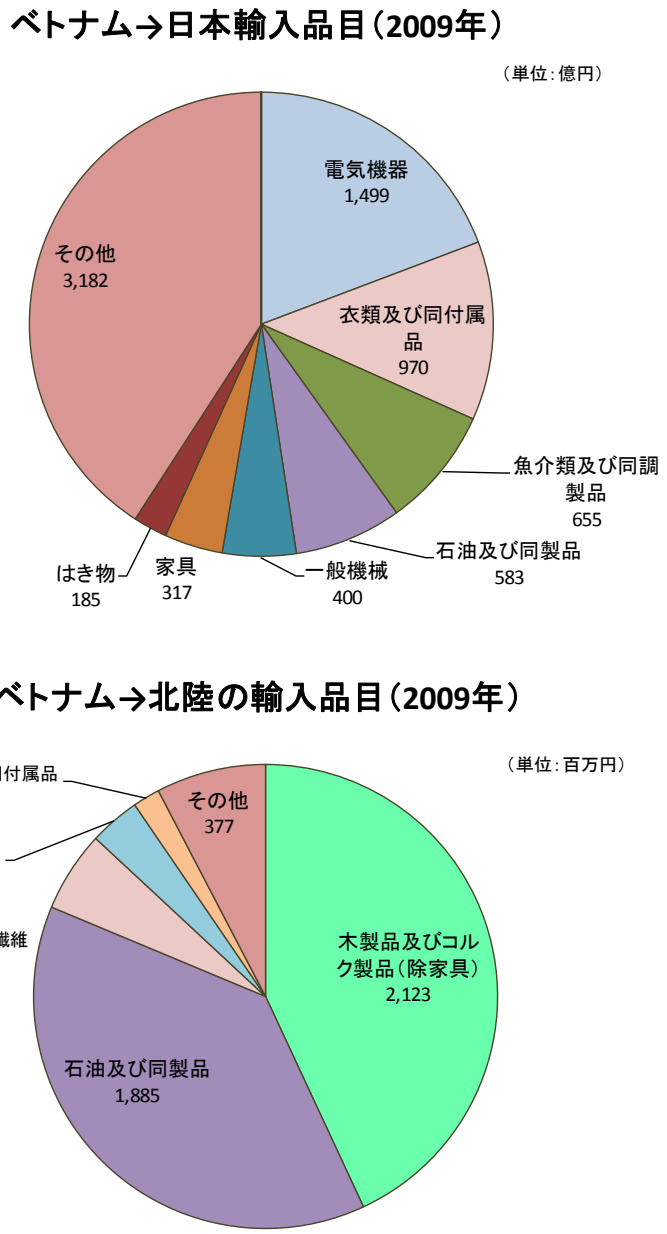
出所：財務省「貿易統計」

●対ベトナム輸入品目

ベトナムからの日本の輸入品目（2009 年）は、電気機器、衣類及び同附属品、魚介類及び同製品、石油および同製品と続く。（図 3－4 上グラフ）

ベトナムからの北陸の輸入品目（2009 年）は木製品及びコルク製品、石油及び同製品で大部分を占めている。（図 3－4 下グラフ）

図 3-4　ベトナムから日本および北陸への輸入品目



出所：財務省「貿易統計」

●北陸からの投資状況

北陸から各国・地域に進出している企業数をまとめた（表 3－2）。2009 年までにベトナムへ進出している企業の、対全国比の北陸割合は 1.7%で、全世界における「対全国比の北陸の割合」0.9%と比べて高い水準にある。また、他のアジア諸国と比較しても高い割合となっている。

表 3-2　北陸から海外へ進出企業の状況

	1999			2004			2009		
	各国・地域に進出している北陸の企業数（社）	全国における北陸の割合（%）	全国（東京除外）における北陸の割合（%）	各国・地域に進出している北陸の企業数（社）	全国における北陸の割合（%）	全国（東京除外）における北陸の割合（%）	各国・地域に進出している北陸の企業数（社）	全国における北陸の割合（%）	全国（東京除外）における北陸の割合（%）
全世界	**195**	**0.8**	**1.7**	**233**	**0.9**	**2.1**	**236**	**0.9**	**2.0**
韓国	8	1.5	3.0	8	1.1	2.6	5	0.6	1.5
中国	48	1.3	2.3	79	1.5	2.8	80	1.3	2.4
香港	14	1.1	2.5	16	1.3	3.0	15	1.2	2.9
台湾	11	1.1	2.2	9	0.9	1.9	11	1.1	2.4
ベトナム	**3**	**1.2**	**2.1**	**5**	**1.7**	**3.7**	**9**	**1.7**	**3.7**
タイ	22	0.8	2.1	27	1.0	2.5	29	1.1	2.8
シンガポール	12	0.9	2.0	9	0.8	1.9	10	0.9	2.4
マレーシア	9	0.8	1.7	7	0.7	1.5	7	0.8	1.6
フィリピン	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0
インドネシア	5	0.5	0.9	7	0.7	1.5	7	0.8	1.7
インド	2	1.0	1.6	1	0.4	0.9	1	0.2	0.5
ロシア	2	4.1	10.0	3	5.1	16.7	0	0.0	0.0
欧州（ロシア除く）	17	0.5	1.1	20	0.5	1.3	21	0.6	1.3
米州	27	0.6	1.4	31	0.8	1.8	30	0.8	1.9
韓国～米州計	**180**	**0.8**	**1.8**	**222**	**1.0**	**2.2**	**225**	**1.0**	**2.1**
その他	**15**	**0.6**	**1.3**	**11**	**0.4**	**1.3**	**11**	**0.4**	**1.3**

出所：東洋経済新報社「海外進出企業総覧【会社別編】」（アンケート調査による。回収率 5 割強）

ベトナムへ、北陸発で製造拠点を設立している企業には、本調査で訪問視察した YKK 株式会社（富山県黒部市に主力事業所あり）、株式会社 白崎コーポレーション（福井県鯖江市）、三谷産業グループ（金沢市）のほか、日華化学株式会社（福井市）、株式会社アスティホリエ（富山県氷見市）、株式会社マスオカ（富山県高岡市）などがある。

●ベトナム直接投資の沿革

1986 年にドイモイ宣言後、1992 年冷戦が終結し、米国との国交回復したことで、1995 年～1997 年第一次ベトナムブームが起こった。

その後、中国で反日感情の高まりなど、カントリーリスクも見てきたことから、「チャイナ・プラス・ワン」として、第二次ベトナムブーム（2003 年～2008 年）が起こった。また、ベトナムが WTO に加盟（2007 年）も直接投資を推進した。

●外国からの直接投資状況

ベトナムは日本から多くの直接投資を受けている。（表 3－3）

1988 年～2008 年 12 月時点まででは、日本は、件数では韓国、台湾に次いで 3 番目に多く、投資認可額が第 2 位、実行額は 50 億 9,000 万米ドルと第 1 位である。

日本の実行額が 1 位なのは、計画が決まると実行がスムーズなことが要因である。

日本からの直接投資は製造業中心である。一方、韓国、欧州等は不動産、サービス中心である。2009 年からは 100%外資への国内販売解放により卸・小売業への投資が増加する動きがみられる。但し、ベトナム政府としても、独資に対する営業許可には慎重である。

表 3-3　ベトナム外国直接投資額（ＦＤＩ）実行額累計上位 10 カ国（国・地域別）（1988 年～2008 年 12 月 19 日時点まで）

単位：万米ドル

国・地域	件数	順位	投資認可額	順位	資本金	順位	実行額	順位
日本	1,004	3	1,693,990	2	485,772	4	509,029	1
シンガポール	597	4	1,517,844	3	516,904	3	386,374	2
台湾	1,884	2	1,926,043	1	762,195	1	308,635	3
韓国	2,022	1	1,509,201	4	562,427	2	277,251	4
香港	492	5	631,368	7	233,121	7	219,593	5
オランダ	94	10	260,743	9	148,758	9	203,044	6
英領バージン諸島	371	6	1,090,912	5	370,080	5	135,401	7
マレーシア	272	7	792,409	6	301,510	6	108,315	8
フランス	206	8	235,971	10	142,859	10	103,178	9
タイ	182	9	568,751	8	232,822	8	83,273	10

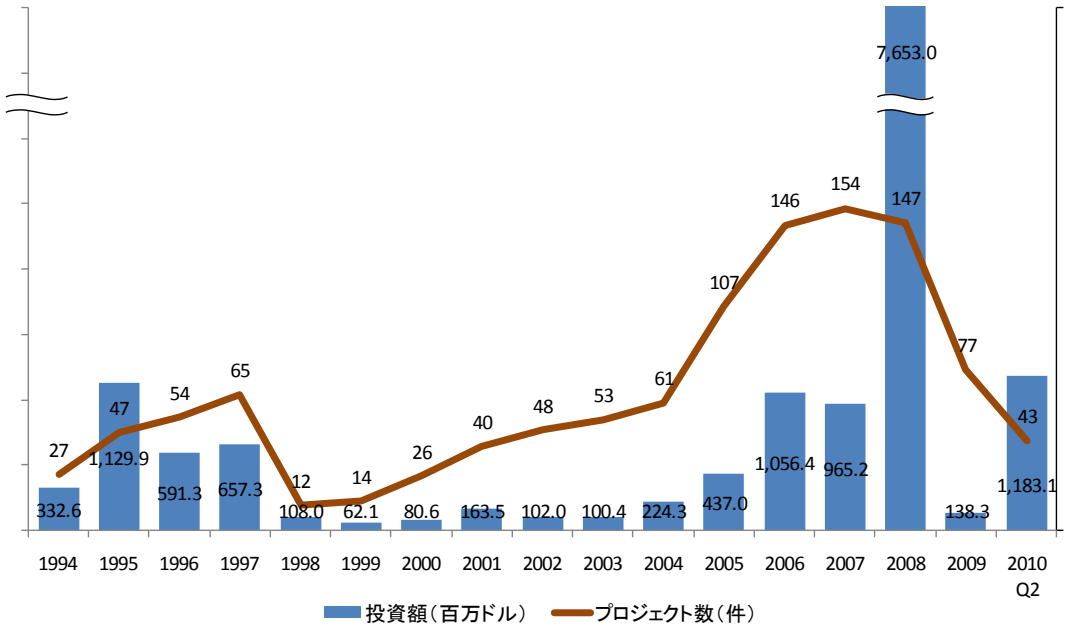
出所：ベトナム計画投資省（MPI）、外国投資庁（FIA）

●日本からの直接投資状況

2008 年は優遇税制廃止前の駆け込み投資があって、大きく盛り上がった。2009 年は、優遇税制廃止による反動減に加え、リーマンショックにより、ブレーキとなった。

2010 年は第 2 四半期までであるが、確実に持ち直してきている。（図 3－5）

図 3-5　日本の対ベトナム新規直接投資（認可ベース）



出所：ベトナム計画投資省（MPI）資料、外国投資庁（FIA）資料に基づいて JETRO 作成

ベトナムへ進出している日系企業は約 1,200 社である。商工会加盟数は、ハノイで 393 社（2010 年 10 月現在）、ホーチミンで 482 社（2010 年 4 月現在。内訳は、正会員 445 社 準会員 37 社）、ダナンで 50 社となっている。

（２）チャイナ・プラス・ワンになりうるか

●注目される背景

「ポストチャイナは、やはりチャイナ（中国内陸西部への展開）」、あるいは、「チャイナ・プラス・ワンとして、人口が大変多いインド」などが挙げられる中、ベトナムはチャイナ・プラス・ワンの有力候補として、期待されている。

表 3－4 にあるように、「日本の製造業が中期的に事業展開先として有望視する国・地域」として、中国・インドに次いで、ベトナムは不動の 3 位に位置している。2010 年に入り、中国は人件費の高騰やストライキが頻発するなど、カントリーリスクが高まっていることを考えると、今後ますますベトナムへの注目が高くなると予想される。

表 3-4　日本の製造業が中期的(今後 3 年程度)に事業展開先として有望視する国・地域

順位	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年
1	中国	中国	中国	中国
2	インド	インド	インド	インド
3	**ベトナム**	**ベトナム**	**ベトナム**	**ベトナム**
4	タイ	タイ	ロシア	タイ
5	米国	ロシア	タイ	ロシア
6	ロシア	米国	ブラジル	ブラジル
7	ブラジル	ブラジル	米国	米国
8	韓国	インドネシア	インドネシア	インドネシア
9	インドネシア	韓国	韓国	韓国
10	台湾	台湾	台湾	マレーシア

出所：国際協力銀行（JBIC）「各年度海外直接アンケート調査結果」

ベトナムが注目される背景にあるのは、次の点である。

①政治経済が安定している。

②親日的である。

③アジア地域のネットワーク中枢の一角を占めるシンガポールと中国・華南およびタイなどをつなぐ立地条件である。とりわけ、アセアン FTA とも相まって、2 億 5,000 万人圏の結節点となりうる。

④平均年齢が 27 歳と、若くて活気がある。

⑤手先が器用で、品質監視能力が高い。

●本領・機会を生かしたビジネスモデルを――低人件費狙いでは今後リスク増大化

これまでベトナム進出の標準ビジネスモデルは、「独資で輸出加工区に進出」し、必要な部材を（ベトナム国内では調達が難しいので）輸入」し、「低コストなベトナム労働力を活用して、製品化し、輸出する」というものであった。ベトナムにとっても、外貨獲得のけん引役として歓迎されてきた。

現在も人件費はベトナムドンベースで上昇しているとはいえ、水準は安い。円ベースでは上昇を抑制する動きとなっている（47 ページ 図 3－6 参照）。しかし、人件費安メリットを活用したビジネスモデルの魅力は 5～10 年オーダーでは、色あせていくことが指摘されている。

また、現在円高であることが、人件費安を際立たせているが、円安になると、メリットは薄れてしまう。

これからは、単に低コスト労働力ではなく、次のようなベトナムの特長と北陸企業自らの強みを組み合わせた独自のビジネスモデルを構築すべきである。

①ベトナムの地に立地することで、（アセアン FTA 等を見越した、中越連携を見越した）物流ネットワークを有効活用できる。

②ベトナム人の手先の器用さ、品質監視能力の良さが、品質管理にメリット。

③今後 5～10 年オーダーで、ベトナム 8,600 万人市場およびアセアン 2 億 5,000 万人市場への展開。特に日本ブランドに対しては、強い信頼感が形成されており、この活用。

・ベトナムは、ブランドの背後にある品質を見抜いている。但し、南部と北部では少し温度差がある。

・消費購買の実力は、統計データに見る以上に高い。

（３）優遇政策

国は、次のような投資優遇策を設けている。

①優遇税制

・法人税

→　特定期間における優遇税率の適用

→　特定期間における非課税・税額控除の実施

→　投資優遇策適用対象と認められる案件における技術移転収入に対する法人非課税

→　5 年間の赤字繰延

・利益移転税非課税

・関税

→　案件実施に必要な機材、物資、輸送手段等の輸入関税非課税

②土地使用税、土地使用料、土地賃料、水面賃料の減額、不徴収

③工業団地等に投資をする企業に対する優遇

法人税優遇の詳細は次のとおりである（表 3－5）。標準課税は、2009 年 1 月に、これまでの 28%から 25%に引き下げられた。

表 3-5　投資案件に対する優遇税制（法人税）（2009 年 1 月発効　政令 124）

税率	条件	優遇期間	免税期間*	減税期間*（半免）
25%	下記以外	全期間	なし	なし
20%	奨励（経済的困難）地域 工業団地入居のみの優遇措置撤廃	10 年間	2 年間	4 年間
	農業協同組合、人民信用基金	全期間	なし	なし
10%	特別奨励地域 （ハイテクパーク、経済特区、特に経済的困難地域）	15 年間	4 年間	9 年間
	特別奨励分野 （ハイテク、ＩＴ、インフラ開発）	15 年間※ （※首相決定で優遇期間 30 年も可能）	4 年間	9 年間
	民間活力導入分野 （教育、職業訓練、医療、文化、スポーツ、環境）	全期間	4 年間	9 年間

但し、製造業、運輸業、建設業に従事する企業が女性や少数民族を雇用する費用は法人税から控除される。

また、石油、ガス、希少金属、貴金属については、32%～50%の標準税率適用。
＊：免税および減税の各期間は、課税所得発生時から適用。3 年間の制限を適用。
出所：計画投資省

また、輸入関税非課税には、次のものがある。

- 奨励分野・地域に投資する案件における固定資産形成のために輸入される物資
- 特に奨励される分野、社会経済的条件が特に困難な地域への投資案件に関する原料や設備の輸入（最大 5 年間）
- BOT（建設後賃貸運営する開発）企業による資本財の輸入
- 特定サービス業（ホテル、スポーツ、文化、金融等）のための特定設備に関する 1 回分の輸入
- 輸出のための商品を製造するための原料・資材の輸入

（４）労働者の質・量

●日本人の目線ではワーカーの勤勉さに違和感

一般に言われる「手先が器用」で、「鑑識眼が良い」は事実といえる。

但し、女性には「手先が器用」で、「鑑識眼が良い」は当てはまるが、（性差別表現を厭わずに言えば、）男性はルーチン業務に対し勤勉とはいえないとの声がある。

また、ベトナム人の働きぶりは、日本人の目線からは次の点で違和感があったとの声が聞かれた。一言で言うと「結果が良ければいいじゃないか」という気風である。その内容も南部と北部では異なる。

【北部】今あるもので創意工夫する。そのため、根拠をデータで明らかにする、標準化する――といった産業文化には、なじみににくい。

【南部】楽しく仕事をする。リズムを取り、何かを食べながら仕事をすることもある。

なお、『ベトナム進出・投資実務 Q&A（ベトナム経済研究所 監修）』によれば、ベトナム人やベトナム企業の商習慣の傾向として、次のように述べている。

①計画性に欠ける。事業展開や投資について検討する際、日本人が必須と考える、事業計画や収支計画等の資料を有していないケースが多々見られる。具体的な行動計画の策定は不得手で、まずスタートを切り、行動しながら順次課題に対応していくのがベトナム流のやり方である。

②短期的な利益回収を重視する。投資額の早期回収に重点が置かれる傾向にあり、また、経営が立ち行かなくなった場合はすぐに清算し、別会社の設立を検討することにあまり抵抗がない。

③報告・連絡・相談の意識が希薄である。現地に子会社を有する日系企業の悩みとして、事業の状況について適切な報告がないケースや、部下が上司の判断を仰ぐということが浸透していないため、従業員が自分の判断で勝手に業務を進めたり 1 人で業務を抱え込んだりしているケースもよく見られる。

④外国人に対する心理的な壁がない。過去の歴史の中で、変化に柔軟に対応していく外交的な国民性を培ってきたといえる。

⑤時間にルーズである。ビジネスであっても開始時間が 10～30 分遅れるのは日常茶飯事である。納期遅れもしばしば発生する。しかし最近は、外資企業への門戸開放の流れの中、特に日系企業との取引の際には、時間にルーズな習慣を改めようとする動きも見られる。

ヒアリングから

ベトナム人の勤怠状況

【北部】

（**企業**）

ベトナム人はまじめで勤勉。但し、ベトナム人は日本のようにはルールを守らないので、コンプライアンス教育は難しい。しかし、「会社の門を入ったら会社のルールに従ってきちんとやりなさい」と常々教育を行っている。

（**企業**）

サービスは、アジアの当社グループの中でもスキルが高いと評価されている。

品質は、アジアの他の当社工場と変わらないレベル。オートメーションもロボットもない中で、非常に高い技術を持っている。スキルコンテストでも金賞を取るほど。

（**企業**）

ベトナム人は創意工夫が上手。ものがなければあるもので何とかしようとする。現場合わせをする大工のよう。一旦覚えると、現場の対応力はすごい。そのため、標準化ができず、現場で勝手に変わっていることもある。そこまでやってはいけないという「改善」もある。管理者が当社の考えをよく理解し、目配りすることが大切。

（**支援機関**）

ベトナム人はモチベーションが高い。企業家精神も旺盛だ。

【南部】

（**企業**）

ベトナム人は頭が良い。識字率 93%。計算もできて地頭は良い。

男性の勤労意識は総じてみると女性と比べてあまり高くない。女性は熱心だ。女性の社会進出率も高い。

基本的に学習意欲が高いので、ベトナム国内で（中間管理職の人材が）不足するということについては、考えていない。

（**支援機関**）

ベトナム人は学習意欲が高い。就職してからも語学を勉強している。

従業員の勤続年数は短く回転が速い。少しでも賃金が高いところへ移る。そのため、自己能力を高める。

楽しく仕事をする。リズムを取りながら、何かを食べながら仕事をすることもある。

勤怠状況については、朝急に来ない、ミスを強く叱るとそのまま来なくなるといったこともある。

（**企業**）

ベトナム人の勤怠状況だが、一緒に働いている実感ではそんなに真面目ではない。

●ワーカーの量にも南北で差がある

北部でも特にハノイ周辺の都市部は、ワーカーの人員不足から経済成長の妨げが心配されている。但し、地方では、進出企業が限られているため、それほど人員が不足しているわけではない。

一方、南部では、人員の不足感はさほどではないが、ワーカーの回転は速い。

ヒアリングから

ワーカーの定着率

【北部】

（企業）

当社では離職率はそれほど高くない。オフィスはハノイやホーチミンにあるので、オフィスワーカーは他の外資と同じように定着しない。

（支援機関）

タンロン工業団地の平均では、年間 20%のワーカーが入れ変わっている。20%は他と比べると低いほうである。北部全体では 25%ほどでないか。

【南部】

（企業）

当社従業員のうち約 7%が毎月入れ替わっている。ワーカーは目先の月収の高さで動く。当社よりもほかが高いとなると、そこへ動く。

中間管理職の定着率は良い。当社では中間管理職は 50 人程度。

ワーカーの気持ちは、地方から出てきて旧正月にいくらかでも持ち帰ろうというもの。これを理解した上で、どうするか。もちろん高い就業意識の人もいるが。

ワーカーがこれだけ入れ替わると、教育コストがかかる。地方から出てきているので、水洗トイレを使ったことがない。床にごみを落とす習慣もあるので、是正してもらわなければならない。こんな基本的なことまで教えるスタッフが必要だ。

（支援機関）

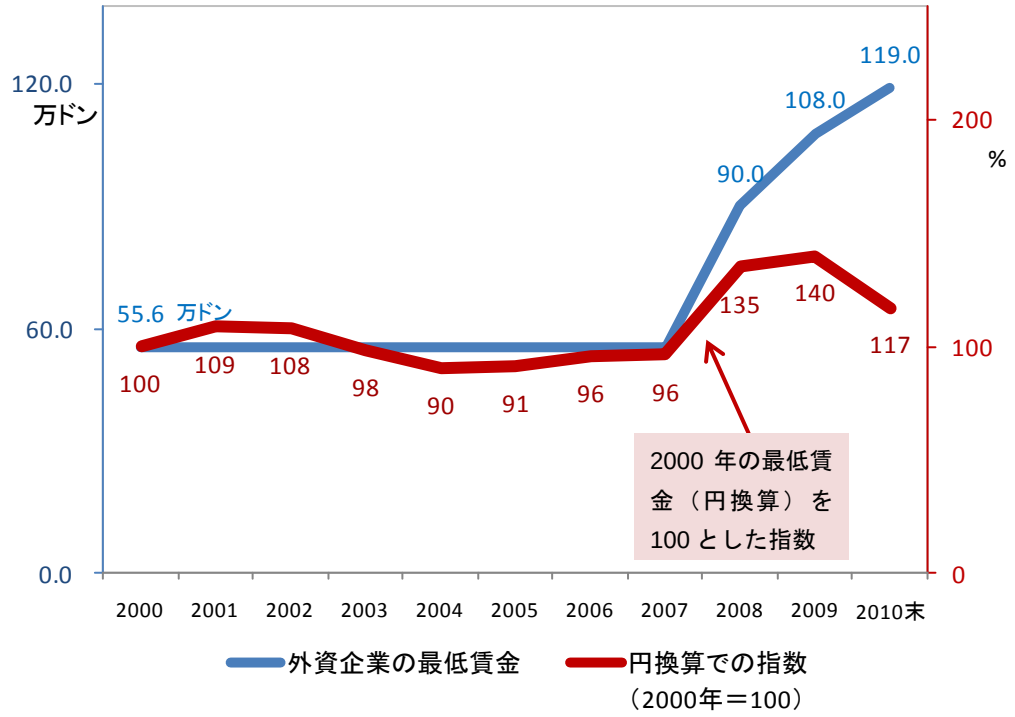
基本的にワーカーは足りているようだ。

●ドンでは上昇、円ベースでは上昇抑制

人件費は、ベトナムドンベースでは、近年前年比 10～20%で上昇している。しかし、対米ドルでベトナムドンは下落しており、また米ドルは対円で下落しているため、円ベースでみると、上昇幅は小さくなっている。2010 年では、対前年比で下落している（図 3－6）。

アジア諸国との基本給を比較しても、ベトナムの賃金は比較的低く抑えられていることが分かる（表 3－6）。

図 3-6　円ベースでは足元下落するベトナムの人件費



出所：（外資企業の最低賃金）ジェトロ・ホーチミン事務所資料ほか
（為替相場）日本銀行、ジェトロ HP
地域 2※の場合で試算。

※用語解説「ベトナムの賃金体系」

政令により地域区分と最低賃金が定められる。地域区分は法改正ごとに見直されており、現行法では 4 地域に区分されている。

地域 1：ハノイ市、ホーチミン市の「区」

地域 2：ハノイ市、ホーチミン市の一部郡部ほか（視察先ではドンナイ省ビエンホア市など）

地域 3：省に直属する市（地域 2 を除く）　ほか

地域 4：その他地域

表 3-6　アジア諸国の基本給比較（月額）

（米ドル）

国	中国	インド	インドネシア	ベトナム	タイ	カンボジア	バングラデシュ	ミャンマー
①作業員	303	269	182	107	263	101	54	41
②エンジニア	448	589	345	268	588	363	125	95
③マネジャー	861	1,685	824	636	1,423	416	428	238
④非製造業スタッフ	675	542	302	371	576	225	351	179
⑤非製造業マネジャー	1,402	1,466	1,021	968	1,492	1,035	1,079	445

出所：ジェトロ「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査（2010 年度調査）」
基本給は諸手当を除いた給与で、10 年 8 月時点の平均値。
①は一般工、②は中堅技術者、④は一般職、③と⑤は課長級。

ヒアリングから

【北部】

（支援機関）

ハノイは年収 2,500 ドル（約 20 万 8,000 円）。

【南部】

（企業）

人件費は月 200～300 米ドル（約 1 万 6,600 円～2 万 5,000 円）超。ベトナムの人件費は中国と比べればコスト競争力はある。

（企業）

労働法の中に最低賃金が記されている。これが月収 40 ドルなどと米ドル表示となっていた。自国通貨があるのに外貨表示はおかしいと、社内ではドン表示とした。40 ドルはその当時 40 万ドンだった。人件費上昇は続いている。年率 7～8%（多様な見解あり）。

（支援機関）

ワーカーで月 119 万ドン（約 5,000 円。2010 年 1 月発表）。これに食事、通勤手当や保険負担などの福利厚生費を入れると 200～300 万ドン（約 8,500 円～1 万 2,800 円）。毎年上がっている（3 年くらい前からは年間 8%ぐらい）。物価も上がっている。

スタッフやエンジニアについては、月 500 万ドン（約 2 万 1,000 円）程度だが、企業の必要度や本人の能力（日本語＋何ができるか）によって幅がある。

（支援機関）

ワーカーは年収 1,000～2,600 ドル（約 8 万 3,000 円～21 万 6,000 円）。スタッフやエンジニアになると、幅はあるが年収 5,000 ドル（約 41 万 5,000 円）。年率 15%ぐらい上がっている（多様な見解あり）。

世帯年収は 1 万ドル（約 83 万円）ある。家族が多いことと副収入があるため。

●中間管理職層が少ない

中間管理職が少ないのは事実である。具体的には、会計、税務、総務関係の業務能力があって、日本語ができる人が少ない。そのために、日本語ができるということで会計、税務、総務等の業務能力だけでは、高すぎる報酬を受け取っているスタッフ職もみられる。

ベトナム人は学習意欲、情報収集力とも高いので、中間管理職を育成しようとすれば可能である。

但し、日本語が敬遠される一因として、漢字がある。元々、ベトナム語は漢字表記であったが、フランス統治下で、漢字を廃止してローマ字に置き換えた。そのために、日本語ができる現地視察ガイドといえども、ローマ字表記のベトナム語がもとはどのような漢字が当てられていたか、一部しか分からない状況。

（５）裾野産業

●ベトナムにおける裾野産業の充実可能性について

外資企業の不満の１つに、ベトナムでは部材を供給する裾野産業が薄いことが指摘されている。ベトナム現地企業は設備が古く、技能も備わっていない。そのため、加工品のレベルは、他の国と比較して見劣りする。

日系企業では、部材を 100%輸入している企業もある。日本から協力企業を連れてきている大手企業もある。現地調達は段ボールと印刷ラベルだけという企業もある。

例えば、ベトナム周辺国地域をみると、中国・華南では「何でもそろう」、タイでも「そこそこのモノがそろう」と言われるほど、部材供給の産業集積が形成されており、物流コストが低減できる。一方、ベトナムでは、部材調達は中国、日本などからの輸入であり、物流コストがかさむことが悩みとなっている。

●タイもいつか来た道　中国もいつか来た道

裾野産業が弱いという状況は、中国・華南でもタイでも過去には見られた。裾野産業の充実とともに、人件費も上昇していくが、ベトナムの人件費はまだ低位にとどまっているというメリットとトレードオフとも言える。

●困難を伴う日系から裾野への進出

日系の裾野産業がベトナムに進出するには困難を伴う。理由は 2 つある。

①ベトナムに進出した企業は、低コスト製造による輸出が狙いであり、まず、価格条件が優先される。そうすると、高品質・適正価格は受け入れられにくい。

②ベトナム政府は、2009 年から優遇税制による産業政策から、モノづくり産業を外した。しかし、ハイテク産業の範疇に入れば優遇税制の適用を受けられる。メッキ産業を例にとると、原則ハイテク産業とは認められない。ハイテク IT に必要不可欠であることを認めてもらえるまで相当のネゴシエーションが必要となる。

一方で、日系企業へ納めるという形で、裾野産業である部材加工、メッキ、金型等のサポーティング産業企業が進出するという可能性もある。

●政府は中小企業政策で対応方針

政府は、メッキ産業や金型産業などの裾野産業充実については、中小企業政策でフォローしようとしている。裾野産業は中小企業とオーバーラップする点がある。ベトナム人の中には、優秀で創業意欲のある人も多い。ネックとなるのは、金融でであり、次の通りである。

①ベトナムの中小企業は会計帳簿の正確性に難があり、銀行の審査が通らないという問題点がある。会計の透明性を図っていかないと難しい。（参考：ベトナムでは中小企業が 9 割で約 50 万社）

②ベトナムでは銀行に対する信用が低く、国民は銀行にあまり預金しない。そのため、貸出原資が限られる。

●ベトナム現地企業を育てる日系企業

日系の大手電機、自動車メーカーの中には、現地企業を育てようとするところもある。1 年ぐらいかけて育て、現地調達比率を少しずつ上げていく。

一方で、ベトナム駐在代表が数年タームで現地を離れるため、腰をすえた協力企業の育成ができないとの声もある。

ヒアリングから

（支援機関）

メッキ、金属加工等のほとんどの裾野部分は、調達・委託が難しい。日系企業からの基準に合わない。価格面は抑えることは可能であるが、品質面が追いつかない。

このように、メッキなど裾野産業は不足しているにもかかわらず、進出に当たって優遇制度は乏しくなった。例えば、進出するメッキ業がハイテク（IT 産業）として認定されるためには、政府と相当のネゴシエーションが必要。製造業は認定が難しい。

調達を求める企業は日系。求める品質水準にベトナム国内企業は追いついていない。しかし、そもそも進出動機は低価格から入ってきているので、品質を追及するのも無理がある。民間ベースでベトナム現地企業を育成するしかない。

日本企業が求める産業は、「安く作ってほしい」（コスト面があえば）という要求があるなかで、ベトナムでは求める品質・価格が得られないので、海外から調達している。ニッチになるかもしれないが、裾野産業分野（メッキや金型産業）はニーズとしてはかなりある。

貿易赤字であることの間接的理由の 1 つに、裾野産業が弱くて、輸出加工型の加工度が上げられないということが挙げられる。

日越共同イニシアチブには、裾野産業の充実を上げている。ベトナム政府も中小企業の育成をというドラフトは描いているが、具体的ではない。

民間レベルで進めるしかない。日系企業が一緒になって、引き上げることが必要だ。

（支援機関）

金融システムが弱い。銀行自体が国民から信用されておらず、預金も少ない。よって貸し出し余力も少ないという現実がある。日本から比べると、サービス産業が遅れている。

（支援機関）

裾野産業への認識が低い背景には、これまで国営企業が一貫生産体制を取っていたため、当該企業で一貫生産できるだろうという意識が強いことがある。

ベトナムには裾野産業と言えるものが無かった。ベトナム現地企業は設備が古く、技能も備わっていない。そのため、加工品のレベルには、他の国に比較して大きな差がある。

そこで政府はメッキや金型産業については、中小企業対策でフォローしようとしている。裾野産業は中小企業とオーバーラップする点がある。ファンド、保証などだ。しかし、問題は、ベトナムの中小企業は会計帳簿がきちっとなっていないこと。そのために、銀行の審査が通らない。会計の透明性を図っていかないと、難しいだろう。

部材 100%を輸入している企業もある。日本から協力企業を連れてきている大手企業もある。現地調達は段ボールと印刷ラベルだけという企業もある。

こうした中、某メーカーは現地企業を育てようとしている。1 年ぐらいかけて育てていく。現地調達比率は少しずつ上がっていく。

ジェトロが裾野産業育成のための部品調達展を開いている。逆マッチングで、買いたい人が出展するというものだった。

（６）不動産

●土地に対する基本的認識

社会主義国であるベトナムが「土地は国有で、国民は使用権を有する」というのは、あくまで建前である。ベトナムでは、実質的には、土地は国民のものであり政府は管理している、という状況である。政府が土地を収用しようとすると、ごねる人もいる。要するに、ごねれば補償が大きくなると目論んでいる。これが、開発のネックとなっている。民主的であるが故の問題である。使用権は所有権に近いほどの権利があり、公共開発があるといえども、簡単には立ち退きは進まない。

●値上がりする工業団地

現在、ベトナムには 200 カ所以上の工業団地が設立されている。

工業団地とは、一定の区画された敷地に工業集積を図り、電力供給施設や通関事務所、居住用の団地等を設置し、効率的な生産を目的として設立されるものである。当該地域においては、外資企業への優遇税制等、様々なインセンティブが設けられている。日系企業のうち製造業の多くは、主要都市の近郊にある日系工業団地、またはインフラの整った日系以外の外資系工業団地やローカル工業団地に入居している。

日系工業団地は、ベトナムのローカル工業団地に比べ利点が多いとの評価がある。一例として、会社設立から投資申請、工場の操業まで現地日本人スタッフによるサポートが受けられる。

一方、ローカル工業団地は、土地貸借料の安さが最大の魅力である。日系工業団地と同レベルのインフラや各種サポートを望むのは難しいが、ベトナム政府主導による外資系企業誘致政策の一環で、充実したサービスを提供するローカル工業団地も現れている。

工業団地の使用権の価格は変動し、近年は高騰している。

例えば、50 年の使用権が設定されていた工業団地で、時間が経過し、現在は残存年数が短縮しているにもかかわらず、使用権の購入価格は上がっている。

●現地の値ごろ感に合った耐震性の確保を

都市部における商業施設、マンション建設では、韓国企業が強い。識者の意見では、日本の建設業は耐震性能を売りにしているが、価格が高すぎて、値ごろ感に合わないと指摘されている。

激烈な地震が発生する頻度は地球上の地域によって大きく異なる。だが、頻度の差はあるものの、世界のどこであっても激烈な地震に見舞われるリスクはあるという事実からみると、日本の耐震品質は、決して過剰品質とは言えないとも言える。

これらの要素を総合すると、現地の値ごろ感に合ったコストに収めて耐震性を確保するる努力が日系企業に必要と考えられる。

ヒアリングから

（支援機関）

ベトナムでは土地の私有が認められておらず、政府の持ち物（多様な見解あり）。

ベトナムで土地の使用権を買うのは、危険が多い。権利関係が複雑で、まとまった面積で土地を買うことができない。しかし、工業団地の場合は使用権が明確。有償だが土地の提供と、会社設立のバックアップを行える。

（支援機関）

地価はシンガポールの次に高い。そのため、中国ほどの開発スピードは出ない。地価が高いので、開発しても儲からない。許認可を取るのも大変。まとまった土地がないので、交渉に時間がかかる。

コンセンサスを重視するため、公共の利益よりも個人の利益が優先される。

（支援機関）

ハノイとしては西のほうに都市化のエリアを移していく方針が出ている。しかし、政府ハノイ市は資金がない。そこで、ODA や民間の直接投資に依存することになる。

ベトナム最大の地場企業ミナコテックスが、人民委員会から土地を払い下げて、ポスコ（韓国の製鉄企業）の建設子会社と組んで開発を行う。土地を出すのがミナコテックス、上物を建てるのがポスコ建設。

日本から都市開発する可能性があるかといえば、もうかなりの件数が進んでいるので、協力として入るかたちか。（ジェトロセンサー12 月号）

（支援機関）

ベトナムはマスタープランを作るのがうまいが、実現はどうか。都市整備にしても環状道路を作る計画はあるが、具体化が進まない。公共交通はいつ実現するか分からない。

日本の不動産会社がビジネスをしようとする時、ネックは土地使用権価格が高いこと。工業団地も割高。安く調達するには人民委員会とのネゴシエーションが必要。道路も無償で作るから・・など。

開発形態としては次の 2 つがある。

BOT：建設後賃貸し、ある程度経ってから、売却する。

BT　：作ってすぐに売る。オペレーションしない。

日系建設会社の売りは耐震性。しかし、地震がないという想定でいるベトナム国民には全く関心を持ってもらえない。ここで売ろうと思ったら、今提案している価格の 5 分の 1 から何らかの売りがあってもせいぜいで 2 分の 1 の価格でないと、厳しい。韓国系は、基準を下げ、価格を下げている。

（支援機関）

この国は、土地は国民のものであり、政府は管理しているという考えである。

（企業）

道路収用が進まない理由として、ベトナム戦争の功労者に土地使用権を分け与えた経緯があり、その人々に敬意を表している面がある。

韓国資本によるビル建設

（7）インフラの現況

ベトナム政府はインフラ整備に力を入れている。現在インフラ整備はまだまだであるが、5 年 10 年という長い目で見ると、必ず出来上がると考えられる。ベトナムは止まることなく、安定的に経済成長してきた。

但し、進み方が遅い。最大の問題は、前項目で述べたとおり、土地の手当てが難しいことにある。

●不足する電力――外資は「お客さん」

一応需給のバランスは取れているが、水力発電の割合が 35%弱で依存度が高く、猛暑渇水になると電力不足（停電）が生じる（表 3－7）。ベトナムでは、工場がもつ発電設備は、瞬間停電時に対応できるバックアップ的なものである。工業団地でも、常時発電システムを持っているところは一部に限られる。

例年、中国から電力を買っているが、今年は猛暑（需要増）と渇水（供給減）で買電できなかったので、停電が多かった。来年以降も電力が不足すると EVN（ベトナム電力公社）は予想している。

ベトナムの 2007 年の電力状況は、表 3－7 のとおりである。

表 3-7　電力状況(2007 年 EVN 外を含む)

発電出力	水力	4,647 メガワット	（34.6%）
	火力	8,803 メガワット	（65.4%）
合　計		13,450 メガワット	
最大電力		11,286 メガワット	

第 6 次電力マスタープラン（2006 年～2015 年。2007 年決定）では、電力公社（EVN）が電力供給の 80%を担当、IPP（卸電力事業者）が 20%を担当することとなった（表 3－8）。

EVN の計画ベースでは、8,800 メガワット（2005 年末）から、各 5 年間で約 7,000 メガワットの増設計画である。実際には 2010 年までで、1,900 メガワットの増設にとどまっており、計画は大幅に遅れている。ベトナムでは、電力の販売単価が低く設定されているが、これが IPP の新規参入が進まない一因になっていると言われている。

表 3-8　第 6 次電力マスタープラン（2006～2015）

電力需要伸び予測：17～20%（前提：GDP 成長率 8.5～9%）

EVN 供給力　（単位：メガワット）

	計画	（新規）	実績	（新規）
2005 年末（実績）			8,800	
2006～2010 年	16,070	(＋7,270)	10,700	(＋1,900)
2011～2015 年	22,895	(＋6,825)	—	

第 7 次電力マスタープラン（2016 年～2025 年）は現在策定中だが、原子力発電も盛り込まれている。2020 年までに、発電能力を現有能力の 3.5 倍にする計画である（表 3－9）。

表 3-9　第 7 次電力マスタープラン（2016～2025）

・発電所の建設

発電能力を 2020 年までに現有能力の 3.5 倍に

原子力発電所の建設（2020 年稼働予定）

・配電網の整備

50 万キロボルトの送電線を 2 系統に

ヒアリングから

（支援機関）

計画停電を回避できたかどうかは工業団地によって異なる。アマタ工業団地やロテコ工業団地など外資系の工業団地は、計画停電から外してもらう交渉ができたが、他の工業団地では週 1、2 回の計画停電の割り当てがあった。

（企業）

電力の優先順位は外資系工業電力、地場工業電力、商業電力、民家の順番だった。電力不足が深刻だった 2010 年の夏は、民家は朝から晩まで停電（週 3 回程度）で不満が募ったようだ。

（支援機関）

電気の優先順位としては、外資に迷惑をかけてはいけないという意識。しかし、外資系企業が入っている工業団地でも停電があった。故障も重なった。

（支援機関）

原発建設にも 7～10 年かかるだろう。

●発展途上の道路

道路整備はインフラの中では比較的進んでいる。日本でいう地域高規格道路（自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有する道路）に類似する道路が、都市と産業インフラ間をつないでいる。しかし、人が中央分離帯を乗り越えるなど安全意識が徹底していないため、日本の地域高規格道路のように運転手が安心して高速走行できるような状況ではない。

国道は 17,000km 整備されている。自動車専用の高速道路は 90km（うち、現在建設中が 50km）。一方、今後の計画は 6,000km である。

他に、ハノイ、ホーチミンの都市交通における渋滞緩和のため、ハノイ周辺では環状道路を巡らす計画もある。

現在の状況は、ハノイ－ホーチミン間に国道 1 号線が走っており、トラック輸送に 3 日を要する。ハノイから中国・華南へは中越回廊で 2～3 日、ハノイからバンコクへは東西回廊で 3～4 日で行くことができる。

しかし、道路インフラはトップダウンで進んでいくものとは言いきれない。

例えば、タイ・バンコクでは自動車の普及に伴い、1990 年代に大渋滞が発生していた。市民の「これはいかん」という声を受け、政府は高架の環状道路を設けた。

歴史を見れば国民が実際に渋滞を目の当たりにしないと、インフラの整備は進まない。

高速で走る自動車用車線と、バイク・バス用車線を分ける分離帯

高規格な道路でも人は中央分離帯を乗り越えて

●整備途上にある上下水道

上水道は完全には整備されていない。ハノイ、ホーチミンの都市部では、上下水道はほとんど出来ているが、配管が古い。そのため、きれいな水を作っても雨水が途中で入って汚れるので、飲料水には使用できない。地方では、まだ雨水を使っているところもある。

ハノイ、ホーチミンでは、上水の水源として川の水はほとんど使わず、地下水を使っている。よって、地盤沈下が心配される。川水を使わないのは、川の水は汚く、きれいにするのは難しいことと、水量が一定していない、大きな川が少ない点にある。

下水道は上水道以上に設備が不足している。上下水道とも、ODA 等を活用した設備の能力強化に取り組んでいる。

もう一つの問題は集中豪雨である。ハノイ、ホーチミンでは、集中豪雨になると雨水が氾濫し、すぐ洪水となる。自動車が動かなくなることもしばしばである。北部、中部には台風がよく来る。これらの対応策として、ポンプ場の増設計画がある。

マンゴーシャワーで道路が冠水している

●立ち上がる通信

IT 立国を目指しているので、通信インフラの整備に力を入れている。

基本的に ADSL が使える（一部に光ケーブルも）。インターネット利用者は 2,500 万人程である。パソコンを持っている人は少ないが、インターネットカフェがあちこちにある。

30 歳以下が 60%の若い国なので、コンピューターを使う人が多い。コンピューター、インターネットの普及率が高い。インターネット利用者は 2,000 万人以上で、ネット販売も増加中である。

また、携帯電話の普及率も高く、5,000 万台以上（登録数は約 1 億 2,000 万台）。ゲーム等のコンテンツ提供や第 3 世代携帯電話も増加している。

また、産業政策の面からも通信インフラ強化の優先度は高い。タイの自動車生産は 100 万～200 万台であり、自動車生産でタイに追いつくのは困難だが、IT 産業に関しては、他のアセアン諸国に負けていない。ベトナム人は数字に強い。これらを背景として、資金を IT 産業に投入して推進・育成を目指している。ソフト IT ならアセアン諸国でそんなに差がないとの認識である。

●貧弱な鉄道

鉄道も足りない。ベトナム全体で 2,542km の鉄道が整備されているが、大半が 1 m ゲージといわれるレールの間隔が狭いもので、ハノイーランソン間のみ 1,423mm 幅で整備されている。

ハノイーホーチミン間は、全長 1,726km あるが、橋梁も古く、単線のため時間がかかり、急行でも 30 時間以上かかる。

日本の ODA 案件で南北新幹線を引く計画があるが、採算性の問題があり、現在議論されているところである。

●増設される港湾

長い海岸線があるので、港は多い。しかし、水深が浅くて大きな船が入る深海港が少ないため、シンガポールや香港等の周辺のハブ港でトランシップを利用しており、現時点では十全とは言えない。

そのため政府方針として、国内での深海港開発が進んでいる。

南部のカイメップ港・チーバイ港は、一部稼働していて、ここをハブ港として、カンボジアなどの荷物をまとめて運ぶことが目論まれている。

＜北部＞

北部の代表的な港湾はハイフォン港とカイラン港である。

ベトナム北部最大の商業港であるハイフォン港は河川港であり、水深が約 8mと浅く、入港可能な船は 7,000 トンまでである。したがって、大型コンテナ船は、周辺のハブ港（香港、高雄、シンガポール等）でのトランシップが必要となる。

カイラン港は北部で唯一の深海港である。航路水深は 7～10m で 25,000 トンの船舶まで入港可能である。2004 年にコンテナ･ターミナルが開業したが、立地が劣り陸送コストが割高なため、コンテナの取扱規模はハイフォン港のまだ 3 分の 1 である。また、さらなる大型船舶を入港可能にするために水深を深くする工事は実施困難と言われている。世界遺産であるハロン湾の環境破壊につながることが懸念されるためである。

こうしたことから、100,000 トン級の船舶が受け入れ可能なラックフェン新港の建設予定がある（2020 年までに）。

＜南部＞

南部のカットライ港、VICT 港、サイゴン港など、ホーチミン市近郊の港はいずれも水深の浅い河川港である。そのため、入港可能な船は 30,000 トンクラス程度までに制限され、かつ、水位に応じて入出港や作業時間も制限される。大型船は入港不能なため、欧洲向けへは周辺のハブ港で大型船への積み替えが生じ、直行配船サービスはなかった。

そこで、外洋に面し喫水の深い新港（カイメップ港・チーバイ港）が開発され、2009 年に順次開港し注目を浴びている。市内から約 90km と近く、水深 15m で 80,000 トンの船舶が入港可能である。但し、北西部に所在する工業団地からは陸送距離が長くなるため、輸送費用の高額化につながる側面がある。

表 3-10　ベトナムの港湾インフラ概要

	主要港湾	コンテナ取扱高（TEU※）	港湾水深（m）	最大トン数（t）	備考
北部	ハイフォン港	400,000	4.3～7.3	7,000	北部最大港であるが水深が浅く東南アジア域外へは積替えが必要
北部	カイラン港	120,000	7.0～10	25,000	北部唯一の深水港であるが、立地に劣り陸送コストが割高
南部	VICT 港	400,000	8.0～10	30,000	ホーチミン市内にあり Tan Thuan 工業団地に隣接
南部	カットライ港	1,500,000	8.0～10	30,000	ベトナム最大港 南部の各工業団地から 1 時間圏内
南部	カイメップ港 チーバイ港	7,895,000 (2014 年計画)	15	80,000	2009 年部分開港（パース 1） 将来の東南アジアのハブ港と期待される

出所：日通取りまとめ資料

※用語説明「TEU」

20 フィートコンテナ換算（twenty-foot equivalent unit）。コンテナ船の積載能力を示す単位で、1TEU は 20 フィートコンテナ 1 個分を示す。コンテナ取扱貨物量をこの数値の合計で表示する。1TEU は約 20 トン。

以下の写真はハノイから南東へ 110 キロのハイフォン港の写真である。鉄鋼製品の輸入が多く、このようなトラックが列をなしていた。

ハイフォン港の岸壁ではジブクレーンが稼働していたが、コンテナを運搬する安定度が低く、コンテナの箱を傷つけることもあるそうだ。

また、日本の ODA で、安定した搬送が可能なガントリークレーンも導入されている。

輸入された鋼板ロール

安定性が低いジブクレーンも稼働

日本のＯＤＡでガントリークレーンも設置されている

●増設される空港

ハノイ、ホーチミン、ダナン、ニャチャン、カントーに国際空港がある。ハノイは第 2 ターミナルの建設計画があり、ホーチミンはフル稼働中で、新国際空港の建設が決定されている。その他空港の計画もある。

ハノイのノイバイ空港は年間 1,000 万人が利用する。現在日本の ODA 案件で第 2 ターミナル建設の計画が進行している。

ホーチミンのタンソンニヤット空港は 2007 年に第 2 ターミナルが完成したが、すでにフル稼働の状態にある。南部にロンタン国際空港が建設されており、2015 年には稼働の予定だ。

その他、ハイフォンの Cat Bi 空港は増設が計画されており、南部 Kien Giang 省にも PhuQuoc 空港の新設計画がある。

（８）法制上のリスク

●税制概観

主たる税金のなかで、最大の収入源は、外国からの法人所得税、外国人からの個人所得税である。付加価値税（消費税）は基本的に 10%、特別消費税は酒、たばこ等、自動車は、4～5 割等である。

法人所得税の標準税率は 25%である。但し、進出地域、業種等により、税率、減免期間、累損赤字の繰り延べ等の優遇税制が適用される。

ヒアリングから

（企業）

政府の法令通達は朝令暮改が多い。2009 年 5 月に政府は「今年の 1 月から」と半年前にさかのぼって法令を適用すると発表したこともあった。皆の反対で 2 週間で撤廃になった。

（支援機関）

ベトナムは、アセアン FTA で 2015～2018 年に関税を 0～5%に下げる約束をしている。段階的に下げるのか、期限近くに一気に下げるのか日程は見えない。

（支援機関）

ベトナムでは政令を作るのに時間がかかる。発表しても反対が多いと、施行しない。国民や外資の反対で話が止まる。あらゆる人のコンセンサスを形成しようとする。そのため、朝令暮改と批判されることもあるが、政府は「民意を聞いているのだ」と主張している。

（支援機関）

2 年前に台湾系の味端（ベダン）社（味の素と同様、グルタミンソーダを製造）が浄化せずに排水した。船が錆びるなどの被害が出て、周辺の農民との保障問題がつい最近まで続いていた。そのときから、排水基準（特に工業団地に対して）が厳しくなった。以前は投資許可が下りていた業種が許可されないこともある。

●法規整備状況、政策や法規に関わる運営の透明性に問題はないか

知的財産権法、土地法等ほとんどの法律が整備されている。但し、各省が成立させた法令に整合性が欠ける場合がある。省令、施行細則の作成が遅い。表現に曖昧な点があることがある。

（参考）法令の体系は次のとおりである。

- Law
- Decree（詳細規定）
- Circular（施行細則）
- Decision（Circular の詳細規定）
- Official　Letter（特定の実務に関する取扱い）

●投資権益や知的財産権が侵害される不安はないか

原則不安のない状態である。共通投資法があり、資本と財産の保証、知的財産権の保護、外国への資金送金、財産移転の保証等の投資の保証が記載されている。

ただ、知的財産については法律で保護がされているが、模倣製品が製造・販売されるケースが見受けられる。

ヒアリングから

（企業）

技術や製品の開発を、国内でやるか海外でやるかは、かなり細かく基準を設けている。技術防衛はセキュリティを徹底している。そのため、知財について致命的なダメージを受けたことはない。

（企業）

知的財産情報についての漏洩事故などはない。雇用契約で守秘義務を明示しているし、退職時にも誓約書を提出させている（日本と同様）。

●為替規制、送金規制はあるか

為替規制があり、次のとおりである。

①中央銀行の為替管理制度は、中心相場を発表（現在　±3%）し、クローリングペッグ制（固定相場制下で平価を変更する必要がある際、連続的かつ小刻みに変更する方法）で運用されている。

②原則としてベトナム国内での決済はベトナムドンにて行う

→例外的外貨決済：受取人又は支払人が輸出加工企業の場合（EPE）

③海外への送金はベトナムドンでは出来ない、外貨建てで実行

④ベトナム国内の法人、個人は銀行に外貨口座を開設することが可能

⑤海外からの中長期（1 年超）の借入はベトナム国家銀行の登録が必要

⑥外資系企業の口座（ベトナムドン、米ドル、日本円等の開設可能）

・資本口座（1 社 1 銀行）：資本取引（資本金の受入、配当支払、海外からの借入・返済、

金利支払い）は必ず資本口座を通じて行う
・経常口座：ビジネス運営に必要な入出金

送金については、原則規制はない。但し、次の点に注意する必要がある。
①長期借入金の登録書、契約書、インボイス等の証拠書類が必要である。
②外貨が不足した時の問題がある。
③配当金の支払いにも制限はなく、源泉税もない。

●通関（輸出入手続き）はスムーズか

書類が多く、また、通関手続きに時間がかかる。施行細則が未整備であったり、中央の指示が届かなかったりして、税関ごとに運用が異なるケースがあり、小さな汚職の源泉になっている。

電子通関の採用、職員指導等で改善しつつあるが、未だ円滑な税関手続きには道が遠い。

東西回廊（タイ―ラオス―ベトナム）の通関業務は徐々に改善が進んでいる。

また、工業団地内に税関支署があるケース（Inland Port）がよくある。

ヒアリングから

（企業）

港湾空港税関と所轄税関の 2 カ所で手続きが必要な上に、税関ごとに解釈が異なることを言ったりする。また、書類はオリジナルでなければならないなどの規制がある。

通関所要日数が平均 3.5～4.5 日。滞った場合、担当官への付け届けで解決することも多いと聞く。

税関レベルは、ベトナムはインドネシアと同じくらいひどい、ミャンマーはもっとひどいらしい、タイは先進国で大丈夫でラオスは問題ない、という話だ。

中越、日越、アセアン－ベトナム、どちらにも FTA、EPA があるので、どちらの原産地証明を使うか、どの FTA を使うかで関税は大きく変わる。選択ができる。

（支援機関）

アセアン FTA、EPA、日越協定で、付加価値が 3 割あればベトナム産などと評価されて、関税がゼロになるので活用されたい。どれを採用すればいいかは商工会議所がセミナーを開いているので、それを受けて対応すれば良い。

（９）外資のビジネスパートナーまたはライバル

●大陸華僑の微妙な存在感

大陸華僑は、持ち前のネットワークを活用したビジネスに強みを発揮する一方、過去、中国がベトナムを侵略した歴史から、動きにくい面もある。

ヒアリングから

（企業）

ベトナムでも商売のネットワークは華僑が強い。中国人は、コミュニケーションの天才だ。技術と市場をつなぎ合わせて、ベトナム、カンボジア、バングラデシュ、インドネシアに展開し、リスクヘッジもできている。

（支援機関）

カンボジアには中国人、韓国人が戦略的に入ってきている。ラオスにも中国人が入ってきている。

（支援機関）

大陸中国系はひっそりとではあるが、しっかりと動いている。表には出てこない。大きく思い切って出ようとすると、ベトナム政府にたたかれる。感情的な背景、地政学的な背景がある。中国とベトナムの関係は難しい。

●元気な韓国系、台湾系　慎重な日系

韓国系、台湾系は動きが迅速である。

ヒアリングから

（企業）

当社のベトナムでのお客さんは、華僑系と韓国系である。韓国系の企業には韓国人が当たる。同国同士のほうが話はまとまりやすい。適材適所だ。

日本には出遅れ感がある。韓国人は 10 万人、台湾人は 7～8 万人ベトナムに駐在している。圧倒的に強い。日本は南部で 3,000 人、ベトナム全体でも 8,000 人程度だ。

（支援機関）

日系企業に次いで入居が多いのは、台湾企業（日系企業が生産委託している企業もある）。韓国企業も多い。韓国人街があるくらい多くの韓国人がベトナムに住んでいる。

統計データはないが、どちらかというと日系企業は輸出志向。台湾企業はベトナム内需志向。

（支援機関）

日系企業進出パターンは、「材料を輸入して、安い労働力で加工して、再輸出する」

という形であり、ベトナム企業と組む必要がない。

最近受けている視察の目的を見ると、7 割はベトナムに何か売りたい。3 割はベトナムで工場を作りたい、どこがいいか――という相談である。

韓国・台湾勢ががんばっている。日本製はオーバースペック。商品の差別化、流通形態、ブランドイメージなど、何か工夫しないと日本製は難しい。

ビル建設も韓国勢ががんばっている。細切れになった用地買収も韓国人はうまい。

（企業）

2009 年 1 月から、内需向けが 100%独資での企業進出可能に。「工場はタイ、マレーシアにあるから、ベトナムは販社として」という企業もある。

FS（事業化前の調査）で当社に視察に来る人もいる。百貨店、コンビニエンスストアなど流通系が多くなってきた。複写機メーカーも販売目的で来た。

ホーチミンでの傾向は内需志向が強まっているが、ハノイではまだ弱い。

（支援機関）

基本的に日系はスピードが遅い。韓国、台湾系は速い。

ハノイでは、自動車、バイクのようにベトナム内需型の企業の進出が集中している。最近の相談内容をみると、内需型が多い。

４．ベトナムにおける自動車の普及状況と今後の可能性

（１）ベトナムの自動車産業の現状

●伸びる登録台数

ベトナム自動車工業会に加盟しているメーカーは、外資が 11 社、ベトナム資本が 6 社である（表 4－1）。

同所属メーカーでは、2009 年に約 12 万台を輸入または製造して販売している。正式データではないが、並行輸入がこの他に 6 万台程度ある。このほか、自動車工業会に入っていない組立メーカーなどもある。

表 4-1　自動車売上台数およびシェア

No	区分	メーカー名	2009		2010（1～9月期）	
			売上台数	シェア	売上台数	シェア
1	外資	Toyota	30,109	25.2%	21,611	27.6%
2		Vidamco（GM-Daewoo）	14,200	11.9%	6,425	8.2%
3		Ford	8,286	6.9%	4,337	5.5%
4		Honda	4,215	3.5%	2,049	2.6%
5		Vinastar（三菱）	3,666	3.1%	1,581	2.0%
6		Mercedes-Benz	3,399	2.8%	1,881	2.4%
7		Isuzu	2,997	2.5%	1,306	1.7%
8		Visuco（スズキ）	2,669	2.2%	2,251	2.9%
9		Hino	2,199	1.8%	961	1.2%
10		VMC（日産・フィアット）	784	0.7%	422	0.5%
11		SYM（台湾系企業）	－	－	843	1.1%
1	現地資本	Truong Hai	21,617	18.1%	17,607	22.5%
2		Vinamotor	15,284	12.8%	9,040	11.6%
3		Vinaxuki	8,680	7.3%	7,173	9.2%
4		Mekong	616	0.5%	277	0.4%
5		Samco	482	0.4%	286	0.4%
6		Vinacomin	256	0.2%	129	0.2%

出所：ベトナム自動車工業会

外資の主なメーカーは、トヨタ、GM-Daewoo、フォード、ホンダ等で、乗用車が中心である。2010 年 4 月には日産が現地組み立てを開始している。現地資本の主なメーカーは、Truong Hai、Vinamotor、Vinaxuki 等で、商用車中心となっている。大手 8 社が北部に工場を持つ。

2009 年に製造された 12 万台のうち販売比率（台数ベース）は 52%が乗用車、42%が商用車、その他 6%となっている。また、地域別の販売比率（2008 年基準）は、北部 41%、中部 15%、南部 44%となっている。

2006 年に中古車の輸入が認可され、2007 年には外資による完成車の輸入が認可された。2008 年の輸入車台数は 43,654 台（うち、新車 24,220 台、中古車 19,434 台）であり、2009 年には 76,300 台に上った。

ベトナムの自動車産業の特徴は、現地調達率が低く、輸入部品による製造が中心である点である。

2015 年には部材の輸入関税が、2018 年には自動車完成品の関税がゼロになる（24 ページ）。

ヒアリングから

（企業）

韓国キアが小型の自動車を作り始めた。ヒュンダイ（韓国）がもうすぐ国内生産を始める。自動車工業会に入っていないので、販売台数は分からないが、10～20 万台規模の工場を考えているという記者発表があった。

ベトナムの自動車に関する動きは、タイから 20～30 年遅れている。

ベトナム自動車工業会のデータでは、12 万台を輸入または製造。正式データではないが、並行輸入が 6 万台程度ある。このほか、同工業会に入っていない組立メーカーなどもある。

法律では乗用車は 20 年、バス・トラックは 25 年までしか登録できないと決まっているが、地方都市に行くともっと古い車も走っている。

（企業）

2009 年は景気刺激策で税金を下げたため、急に需要が盛り上がったが、生産が追いつかず苦労した。

2010 年は景気刺激策をやめて税金が元に戻ったにも関らず、2009 年と同じ販売レベルだった。ベトナム市場は税金が多少上がっても 12 万台の購買力はあるということ。

税金が今のままであれば、今後販売台数は増えると思う。当社でも様子を見ながら、増強していく。

はじめてクルマを買う人が、購買者の半分。新規がどんどん増えている。

顧客は個人客（所得は上位 5%以内）と、小さい会社を持っていて会社名で登録している人がほとんど。また、地方都市に広がる傾向がある。

（企業）

昨年度の自動車販売台数は 3,000 台。また、年間販売台数は近年年率 20%の伸びである。

土曜日は開店して日曜は休み。曜日に関係なく来店がある。来店日を占いで決めて

来られるお客さんも多い。

自動車は税金込み価格の 50%程度のコストがかかるようなかなりの破損でも修理して乗るお客さんがいる。

（支援機関）

自動車保有台数は 2006 年で 97 万台、また 2009 年には当機関取りまとめで 200 万台（日本の 1/30）。データ基準は不連続ではあるが、2007 年からの伸び率が高いことは間違いない。肌感覚で増えていると感じる。以前より、車が混んでいる。

（支援機関）

スクーターは、安いもので 800～2,000 ドル程度だが、最高級品は、8,000 ドル（66 万円）程度のものも売れている。購買力は上がってきている。ホーチミンは、1 人当たり GDP が 2,500 ドルで、もうすぐ自動車が買える範囲になる。

2018 年に車の関税がゼロになる。消費税がどうなるかということはあるが、車の値段がドンと安くなる。クルマ完成品の輸入がドンと増える。買える層が増える。

●トヨタがシェアトップ

トヨタの自動車市場におけるシェアは外資系で 5 割弱。ローカル含むベースで 3 割弱とトップである。きめ細やかなアフターサービスと耐久性がベトナム国民に支持されている。（図 4－1）

ヒアリングから

（企業）

顧客満足度は常に 90%以上。これがトヨタ車を買ってくれる大きな要素。

「車といえば、トヨタ」というお客さんが多い。耐久性、プレステージ、品質の高さが評価されている。

サービスは、アジアのトヨタグループの中でもスキルが高いと評価されている。

4 時間スクラッチ（すりきず）サービスを実施し、簡単なボディーの修理は 4 時間以内に行っている。

またトヨタ車は 1 年で価格が 10%しか落ちない。韓国車は 1 年で 50%減価したのに対して、値打ちがあるとベトナム人は評価している。

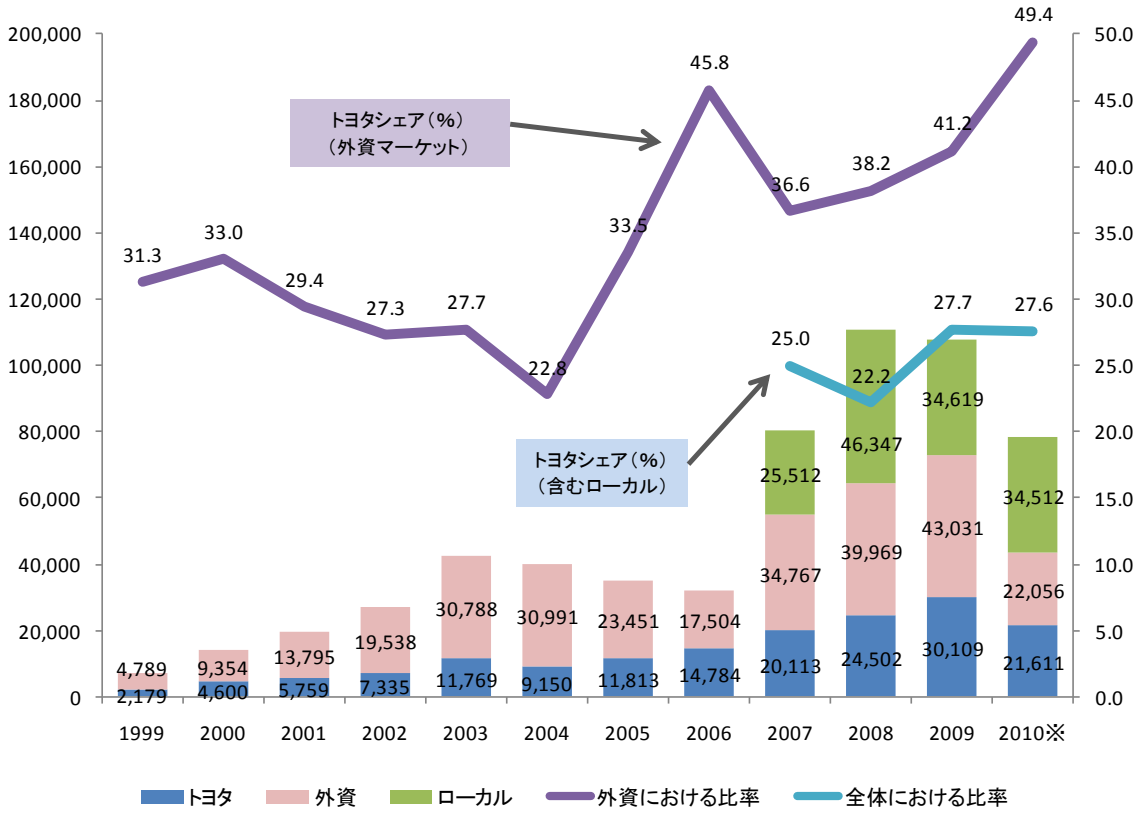
背景には次がある。

①サービスネットワークがしっかりしているので、修理が可能。

（ベトナムの国民感覚では、かなりの損傷を受けても、廃車せず修理するようだ）

②耐久性がある。

図 4-1　完全現地生産（ＣＫＤ）市場及びトヨタ販売推移



出所：トヨタモーターベトナム　　※2010 年は 1 月～9 月の数値

トヨタディーラーの整備場は清掃も行き届いており
業務レベルの高さがうかがえた

●タクシーは普及

街なかにタクシーは普及している。運賃も安い。街なかで負傷など救急の用が発生したときには、ベトナム国民は、近くにいる流しのタクシーを利用する。市街地は渋滞で、救急車到来までの時間がかかりすぎるためである。

タクシー台数についての統計の入手には至らなかったが、2009 年トヨタ車の販売台数 3 万台のうち、約 10%がタクシーとして登録されているとの情報を得ている。

タクシー利用車種は、トヨタイノーバ（日本での同型車の名称：イプサム）である。

ヒアリングから
（支援機関） タクシーが普及している。運賃も安い。 （企業） 当社では、2009 年の販売台数 3 万台のうち、3,000 台がタクシー。

タクシー車種のトップはトヨタイノーバ（右側の白い自動車）

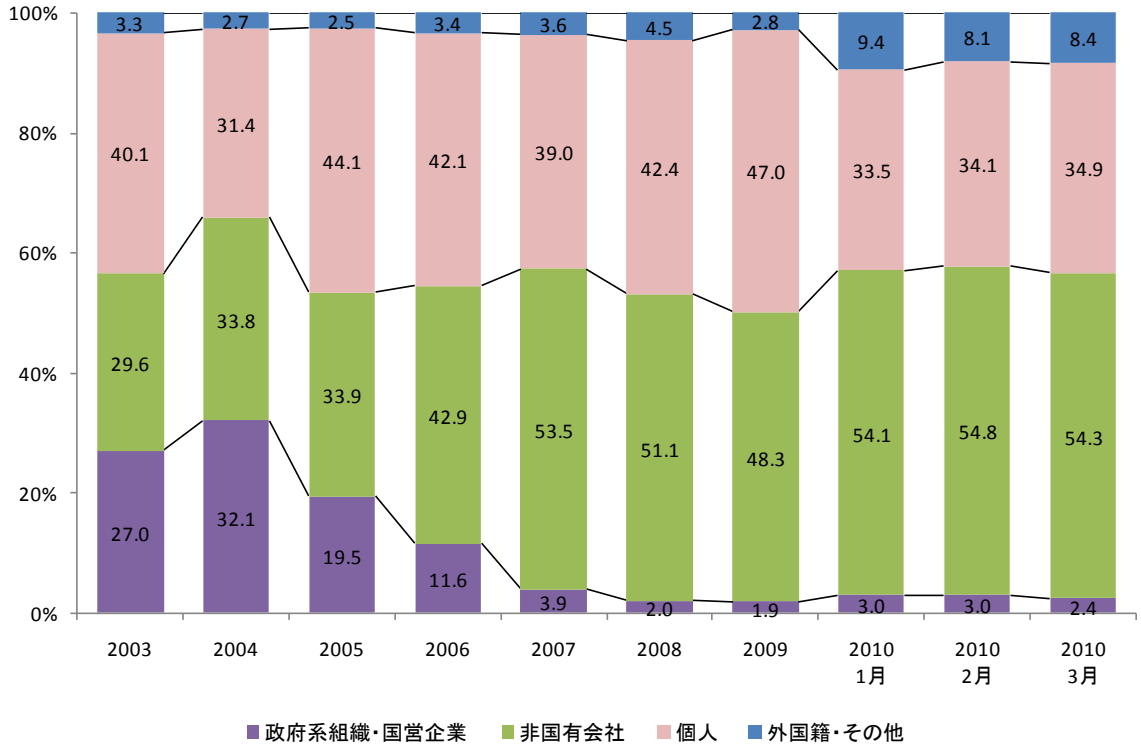
●非国有会社の保有が伸びている

ベトナムの自動車保有者の割合はデータ発表されていないため、シェアトップのトヨタモーターベトナムの顧客層分類（図 4－2）をもって、全体を類推するものとする。

自動車の保有者全体が増える中で、その構成割合は、非国有会社の保有が伸びている。

背景にあるのは、国営企業の民営化、非国有企業の財政力が高まっていること、個人中間層ではあと一歩手が届かないことがある。

図 4-2　トヨタモーターベトナムの顧客層分類



出所：トヨタモーターベトナム

●外資系からの調達増える　現地系はまだ

トヨタでは現地調達率を高める努力をしている。アセアン算出方式（付加価値ベース）での現地調達率は、車種により 17～37%となっている。日系ほか外資系からの調達は上昇しているが、ベトナム現地企業からの調達は現時点では、ツールセットのみである（表 4－2）。

（参考：トヨタモーターベトナムにおける現地生産車の総部品点数：253 品目）

表 4-2　現地調達化の状況

調達が可能になった年	地場調達部品	外資系からの調達部品
1997	ツールセット	ワイヤーハーネス、シート
2002		エグゾーストパイプ、バッテリー、オーディオ
2003		アンテナ、サイドメンバー
2004		アクセルペダルモジュール、フロアー
2005		シートアンカープレート
2006		マットガード
2008		フレーム、ボディーセンターピラー、ＬＨ＋ＲＨ
2009		フロアカーペット、フューエルタンクブラケット、ＦＲハンバーリーインフォスメント、ＤＡＭ、サンバイザーＬＨ＋ＲＨ
2010		ブレーキチューブ曲げ、インパネリーインフォースメント ホイールディスク、小物ブレス品

出所：トヨタモーターベトナム

ヒアリングから

（企業）

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くる。

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。

●まだブローカービジネスの中古車市場

中古自動車はまだブローカービジネスであり、組織化されていない。自動車メーカーの店舗が南部ホーチミンに起こってきた段階。

●中古車は「左ハンドル」のみ

ベトナムでは、右側通行・左ハンドルであり、右ハンドル車の輸入は認められていない。そのため、人気の日本車といえども、中古日本車はベトナムに輸出できない。

ヒアリングから

（企業）

中古車市場は組織化されていない。現状では個人間のブローカービジネス。

中古車の税制が、超高級車に優しいため、国外で登録したクルマを半年間置いておいて、中古車として輸入するケースも見られる。中古車として認められるのは、6 カ月以上 5 年以内。

大手メーカーでは、3～4 年前からホーチミンに中古自動車の取扱店舗を開設する動きが見られる。

（支援機関）

国内の自動車産業が育っていないのに、国民には車所有への欲求があったため、2006 年に政府は中古車の輸入を許可している。左ハンドルのみなので、基本的に日本からの中古車は入ってこない。

（２）交通法規の状況

●交通面における遵法意識

一般には日本に比べて遵法意識は低いという評価であり、「バイクに乗っている人は自転車並みの遵法意識。四輪車に乗っている人はバイク並みの遵法意識」とのコメントもあった。街なかの交通状況は、日本では考えられないような割り込み運転は当たり前ながら、相互に阿吽の呼吸をはかって、割り込みしている。

また、スピードについては、日本よりも遵法されている。背景にあるのは、摘発リスクと罰則とのバランスであり、これにより運転手は遵法するかどうか振る舞いを分けている。

○バイク

【遵法している】ヘルメットの着用。ヘルメット非着用は目に見えるので、摘発のリスクが大きい。また摘発されると、保険未加入など、他のことも指摘されるので、ヘルメットは着用している。

【遵法していない】「右側通行」を逆走する例、歩道を通行する例がみられる。あまりにも台数が多いので、交通警察の摘発が追い付かず、事実上野放し状態。

逃走するバイク（ベトナムでは車両は右側通行だが、右側の前端が切れているバイクは逆走）

○自動車

【遵法している】都市部で 50km/h、郊外で 80km/h の制限スピードは遵守されているとうかがえる。高規格な道路でも急に人が横切ったりするため、これ以上スピードを出せない道路事情も背景にある。また、罰則が厳しく、制限スピード 10 km/h

オーバーで、80 万ドン（約 4,000 円＝日本人の肌感覚では 1 万 6 千円程度）、20km/h オーバーで 160 万ドン（約 8 千円＝日本人の肌感覚では 3 万円余り）の罰金が科せられる。20km/h を超える違反の場合には免許停止 2 カ月が科せられる。日本のような、講習で免許停止 30 日の行政処分が短縮になるという制度はない。違反に対する行政罰が重いので、遵法している面もある。

【遵法していない】ウィンカーを出さずに車線変更や割り込みは日常茶飯事ともいえる。

パトカーと交通警察に止められたバス（スピード違反か）

ヒアリングから

（企業）

交通教育も大きな問題。バイクは歩道を走ったり、逆走したり、自動車はウィンカーを出さずに車線変更したりしている。バイクは自転車感覚、自動車はバイク感覚で乗っている。警察も対応しきれない。

（支援機関）

「バイクが逆走」するなど、交通ルールは守られていない。しかし罰則規定が付くと遵法する。何らかのきっかけでガラッと変わる。マナーが悪く、遵法意識は高くない、確立されてない。

（支援機関）

バイクのヘルメット着用義務化の話はこれまで 4 回上がってきたが、3 回までは実施できなかった。それまでは「ヘルメットをかぶると視界が妨げられる」などの議論もあった。しかし、死亡事故が増えてきて、4 回目でようやく施行されたのである（罰則規定があり、ほとんどの人がヘルメットを着用している）。これも、反対があるとなかなか施行しない、一つの例である。

●時間を要する免許取得

バイクは 16 歳から、自動車は 18 歳から運転免許を取得することができる。

○自動車免許

申し込んでから免許取得まで 6 か月～1 年程度かかる。

①はじめ 16 時間は、助手席にもブレーキ付きの自動車で、指導員に添乗してもらう。

②3～4 か月は、自動車をレンタルして、指導員の添乗を受けながら実地訓練。

③試験。午前はコンピューター式の○×試験。午後から実地試験 15 分間。

不合格だと、もう 1 か月訓練して、再受験。

費用は 500 ドル程度。（日本円で約 3～4 万円。日本人の肌感覚では 12 万～16 万円程度）

ヒアリングから

（企業）

免許取得には 500 ドル程度かかる。期間は半年～1 年ぐらいで、練習用の車はアズキ色をしているのですぐわかる。

更新講習は特にないが、更新手続きが 5 年に 1 度。申請後 3 日ぐらいで更新できる。教習所は公務員のサイドビジネスになっている（今までは軍や警察が行っていた）。

（３）自動車は普及するか

ベトナムにおける自動車の普及可能性について、次の４つの観点からみてゆこう。

【マクロの視点】これまでモータリゼーションを経験してきた諸国の過程から
【ミクロの視点】ベトナムにおけるバイクの利用実態から
【政策】　　政府方針と国民車構想などについて
【インフラ】　　駐車場と道路等について

●諸国のモータリゼーション過程から

これまでモータリゼーション（自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化する現象）を経験してきた国をみると、１人当たり GDP が 3,000 ドルを超えたあたりで、モータリゼーションが起こっている。

まず、これまでモータリゼーションを経験してきた国の状況を整理しよう。

日本では 1960 年代に東京オリンピックを契機として、韓国では 1980 年代にソウルオリンピックを契機として、モータリゼーションが起こった。タイでは 1975～1980 年代に起こり、年 10 万～20 万台伸びた（図 4－3）。

中国では所得格差が大きいため、モータリゼーションの初期段階では、高所得者に依存して、前倒しで普及が進むが、大衆への浸透に時間を要する形となっている。また、農村では（乗用車でなく）農作業車両がモータリゼーションの実質的な担い手となって、沿岸部から内陸部へと西進している（統計比較は困難）。

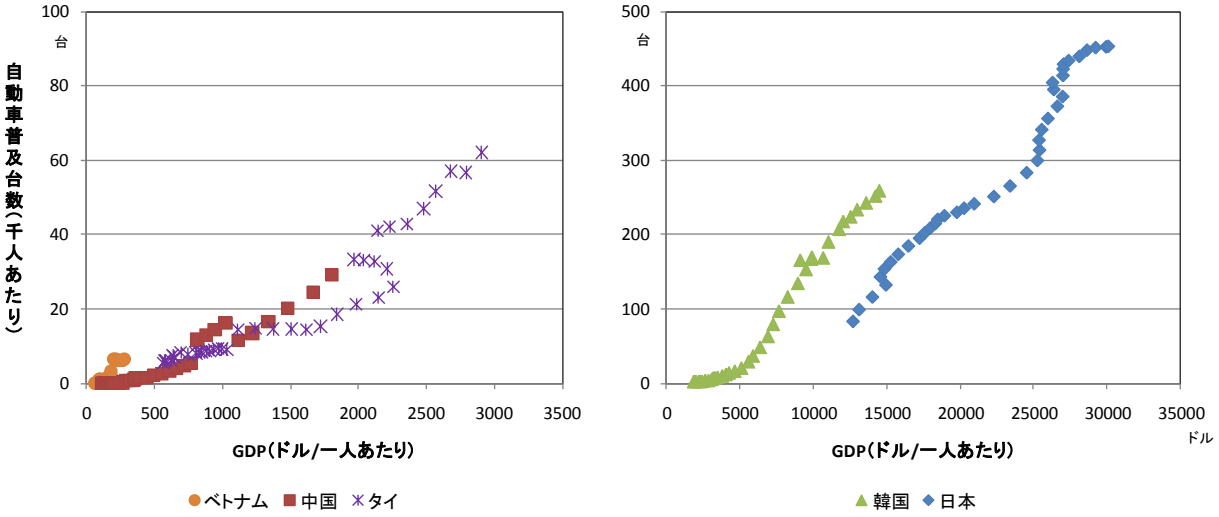
ベトナムでは、2008 年 1 人当たりの GDP が 1,000 ドルを超えた。また、ホーチミンでは同 2,500～3,000 ドル、ハノイでも同 1,800～2,500 ドルに達しており、ホーチミンやハノイといった都市部では既に個人による車の購買が増えてきている。

識者の意見は「普及する」で一致している。所得が増え、車を買える層が増えると見るからだ。時期については、アセアン FTA で完成自動車の域内関税が撤廃される 2018 年を経て、ベトナム自動車工業会発表の 2020 年にモータリゼーションが生じるとの意見に収束している。また、個別のコメントでは、統計データでみる以上に購買実力があり、モータリゼーションは前倒しになるとの声もあった。

問題は、国がどう政策を進めるかと、インフラの整備状況である。

なお、1 人当たり GDP と自動車普及台数の関係は、ジニ係数（※：表 4－3 に各国の数値）が高いと自動車普及率は前倒しになるが、伸びが低くなるとの分析がある。

図 4-3　ＧＤＰと自動車普及台数



出所：（日本）日本自動車工業会「自動車統計年報」（1945～1998）、日本自動車販売協会連合会「自動車統計データブック」
（日本以外）日本自動車工業会「自動車統計年表」（1965～67）、自動車工業会「主要国自動車統計」（1968～1999）、日本自動車工業会「世界自動車統計年報」（1999～）
（人口および GDP）アジア経済研究所 HP「主要経済指標検索」
プロットにうねりがみられるのは、年次により集計基準が異なったことなどによる。

表 4-3　ジニ係数

国名	ジニ係数	調査年
中国	0.447	2001
日本	0.323	2005
韓国	0.316	2007
タイ	0.420	2002
ベトナム	0.370	2002

出所：（日本）厚生労働省「所得再分配調査」
（その他）国連

※用語説明「ジニ係数」

主に社会における所得分配の不平等さを測る指標。ローレンツ曲線をもとに、1936 年、イタリアの統計学者コッラド・ジニによって考案された。

係数の範囲は 0 から 1 で、係数の値が 0 に近いほど格差が少ない状態であり、1 に近いほど格差が大きい状態であることを意味する。ちなみに、0 のときには完全な「平等」つまり皆同じ所得を得ている状態を示す。

ヒアリングから

（企業）

バイクから自動車への乗り換えが増えている。モータリゼーションは日本では 1960 年代に、タイでは 1975～1980 年代に起こり、年 10 万～20 万台伸びた。

ベトナム自動車工業会では、ベトナムのモータリゼーションは 2020 年と予測している。もちろん、政府の税制変更などで大きく振れる可能性はあるが、バイクから自動

車への流れは止められない。

（支援機関）

自動車普及のスピードはともかく、進んでいくと考えられる。所得が増え、車を買える層が増えるといえる。ただ、問題は、道路インフラである。国がどう政策を進めるか自動車政策については固まっていない。

（支援機関）

所得は 1 人年 3,000～4,000 ドルになると、自動車が一気に普及し始める、モータリゼーションが起こるといわれている。すると、ベトナムは射程に入ってきたといえる。

駐車場が確保できて、関税が下がると進むだろう。中古車市場も期待できる。

今はまだ車はステータスシンボルで運転手付きも多く見られる。マイカーになれば小さくても良い。

（支援機関）

自動車の普及は、自然体でも四輪車は普及するであろう。国民感情は早く乗りたいということ、四輪車のニーズは高くなってきている。ベトナムのミドル層にとっては、もう少し安くなると買えるという感じである。イノーバは割安であるが現在、なお 30,000 ドル（日本円で 250 万円）を要する。半分ぐらい、すなわち日本円で 100 万円余りになると普及する。

自動車のニーズはある。今普及率が低いが、それが上がっていく時期はどうか。そう先ではないと思う。時期的には、ここ 10 年が節目となるのではないか。

●バイクの利用実態から見た四輪車の必要性

ベトナムでは、土地収用に時間を要するため、公共交通機関の開発は遅れ遅れになっている。そうした中、都市（近郊）交通では、手軽でスピーディーなのがバイクである。

国民 2 人に 1 台普及しており、通勤、週末の里帰り、通学の送り迎え、夕涼み、デートなどあらゆる場面で活用されている。

子どもの下校時にバイクで迎えに集まった親たち

しかしながら、バイクの危険性を感じる場面もある。次のような例だ。

①家族の移動手段であり、2 人乗り 3 人乗りはもちろん 4 人乗りしている家族も散見された。親の立場では、小さい子供を覆いがない移動手段に乗せることに対し、危険と感じ、スリップ転倒等の危険がほとんどない四輪車を求める気持ちは明白。

②南部では、雨期になると、毎日のように夕立（現地語ではマンゴーシャワー）が来る。夕立時には、時間に余裕がある人はバイク走行を見合わせて雨宿りする。

急ぐ人はポンチョのような合羽を羽織ってバイクを運転する。しかし、水たまりがひどく、四輪車からの水の跳ね上げがある。水の跳ね上げを避けるために、危険を承知でステップから足を離してバイクを運転する人もいる。雨水から衣服や体が守られる覆いが付いた乗り物を求める気持ちは明白。

結論としては、バイクの利用実態からみても、転倒がなく覆いがある四輪車は、ベトナムにおいて必需であることがうかがえる。

子どもを守るように乗車した４人乗りバイク
（道路端は、夕立で冠水）

運転手の足が見えづらい
水がはねるので運転手は足をステップから外してエンジンカバーの上に乗せている

●カギを握るのは政府方針

現時点では、政府は貿易赤字対策、交通渋滞対策、環境対策等の面から関税と特別消費税を活用して車の登録台数をコントロールする政策をとっている。そのため、自動車の普及が急激に伸びていないのが現状だ。

したがって、モータリゼーションがどのように進むかは、政府が自動車産業政策をどのようにとるかが鍵となる。

その自動車政策についてはまだ固まっていない。2004 年にマスタープランを作っているが、具体化が進まない。2007 年に進捗状況の報告があったが、それは、トラック及びバスのもので、乗用車は入っていない。

財務省は、自動車に関する税率を下げると、税収が減ると難色を示し、商工省はアセアン FTA をにらんで、自動車産業の育成が急務と、減税を主張している。

政府がどれだけ手綱を締めるか、緩めるかである。

今後、道路の整備状況や貿易赤字の成り行き等により、規制を緩和する可能性はあるが、その場合でも 2018 年までに自動車産業関連の裾野産業の成長や原材料の国産化等コストダウンと付加価値の増加が図られないと、ベトナムは自動車の生産国ではなく輸入および消費国になる可能性がある。

ヒアリングから

（企業）

商工省では優遇政策によって国産車を増やし、将来的には輸出したいと考えているが、財務省は全く理解していない。

財務省は税収が足りないと言って、税金の引き下げには反対している。

商工省は産業育成には自動車産業が重要と言って、税金の引き下げを訴えている。

ベトナムの現地企業ではトラックは作っているが、乗用車を作る技術はまだない。

中国は技術力があるので、すぐコピーしたような車が出てくるが、ベトナムにはそんな技術力はない。産業基盤が弱い。

2018 年にアセアン域内の関税がゼロになれば､域内から自動車がどっと入ってきて、貿易収支は常に赤字になる可能性がある。

ベトナムが輸出できるものは、米、コーヒー、カシューナッツ、コショウ、養殖のエビくらい。これに対し、付加価値の高い車がどんどん入ってくれば、ますますベトナムドンの価値が下がる。

（支援機関）

政府は、表面上は自動車産業を育てたいと言っている。将来的には、輸出ということを考えている。かなりの時間、投資、技術の導入がなければならない。

どうやって自動車産業を育てていくかを考えなければならない。また裾野産業は育っていない。現時点ではまだ定まった戦略がない状況である。

2004 年にマスタープランを作っているが、具体化が進まない。2007 年に進捗状況の報告があったが、それは、トラック及びバスのもので、乗用車は入っていない。しかし、ゆっくりだけれど、着実に進んでいる。後から振り返ると、このような戦略できたのかと分ってもらえるだろう。

現時点では、政府は自動車産業育成策をとる一方で、自動車の普及を抑えている。税金を高くしているので、自動車価格は日本の倍の価格である。しかし、個人でも買えるようになってきた。

政府が税金面などでどれだけ手綱を締めるか、緩めるかである。

自動車取得税は、4～5 割程度である。これは、自動車の普及を抑えるためである。産業政策として、矛盾する。道路整備のインフラが整っていないので、抑えている。

●国民車構想

政府は明確な国民車構想を打ち出してはいないが、1,000～1,200cc の小型ハッチバックや 1,500cc 程度の 6 人乗り小型 MPV（多目的車）が候補に挙がっている。

1,500cc 小型 MPV でも、ベトナムのタクシーや乗用車で特によく売れたイノーバ（日本名：イプサム）よりも一回り小ぶりである。

国民戦略モデルは一家に 1 台（米国や日本の農村地域のように、一家で数台保有することは想定しない）。そのため、所有する 1 台にはたくさんの機能を求める。次のような国民ニーズを想定して作られている。

①荷物がたくさん積める。（バイクでも、目いっぱい荷物を積んで走っている光景を散見）

②家族で乗れる。年に数回かもしれないが、祖父母も同乗できる。（ベトナム人は家族思い）

③バイクでさえガソリン価格負担が大きいので、コンパクトサイズで。

ヒアリングから

（企業）

商工省が目指す戦略モデルについて、国民車の議論は進んでいないが、候補にあがっているのは次である。

①1,000～1,200cc の小型ハッチバック。価格は 1 万 5,000 ドル（125 万円）程度

②1,500cc 程度の小型 MPV。小さいが、6 人（7 人）乗り。価格は 2 万～2 万 5,000 ドル程度（※イノーバは 3 万ドル強）

参考までに、タイではピックアップトラック、マレーシアではプロトン（国産に対する優遇政策）、インドネシアでは特定モデルの MPV（多目的車）に対する優遇政策というように国民車モデルが出てきて普及を促進した。

●駐車場不足

駐車場は自宅付近の駐車場と、出かけ先での公共駐車場に分けられる。

自宅付近については、郊外の住宅では、あらかじめ敷地を準備しつつあるが、市街地では、駐車場を備えた住宅は視察期間中には見当たらなかった。

市街地では自動車は、集合住宅で囲まれた広場に寄せて駐車されている程度である。

また、運転手付き自動車では、運転手は自宅から郊外にある自動車置き場へバイクで移動し、そこで自動車に乗って、VIP を迎えに行く。

市街地の住宅は道路側に向けて比較的オープンな造りになっている。1 階道路側は、工房店舗やバイク置き場兼隣人との交流スペースとなっている。その奥に、台所があり、自分達のリビングや寝室は 2 階より上にある。

もし、工房店舗か交流スペースを自宅駐車場に模様替えするならば各戸 4m内外の間口があるので、1 台分は確保できる。

1 階の工房店舗または交流スペースを残す家においては、玄関から地下に駐車場を増設工事することができる。但し、工事業者が地下増設工事のライセンスを取得するのは難しい。

出かけ先での公共駐車場も見当たらない。例えば、銀行の前も歩道に乗り上げる形で、自動車が駐車されており、専用の駐車スペースは設けられていない。

今後、公共の駐車スペース確保については次の 2 つが指摘されている。

①ベトナムでは、フランス統治下において、都市公園が整備された。この公園地下を駐車場にする。これは、土地収用に時間を要するベトナムにおいて、公共用地であることから、話がスムーズである。

②そもそもベトナム都市部において、駐車場サービス業が市場供給されないのは、公定される駐車料金がかなり低く抑えられているから、採算性が乏しく、市場供給されて

いないだけ。規制緩和すれば、民間参入が出てくる見込み。

駐車場がないので住民はマンションに囲まれた広場に駐車

街なかには間口が４ｍ内外の工房店舗がある。奥や２階は居住スペースとなっている。
モータリゼーションが進むと、工房店舗は郊外のロードサイド店舗に駆逐されて空き店舗となり、
これが自家用車の駐車場スペースになりうる

フランス統治時代に造られた街なかの公園。
この地下に公共駐車場を建設することが提唱されている

レクサスも路上駐車

ヒアリングから

（企業）

ハノイでは駐車場が足りないと言われているが、駐車料金は公共料金で政府が決めていたため、ビジネスにならなかった。自由な制度にすれば、これをビジネスにしようとする人が出てくる。中国から入ってきている 2 段式の駐車場はスペースが小さくてすむので、ビジネスとしてやれるのではないか。

（支援機関）

駐車場を公園の池の下に作るなど、駐車場整備をしないとモータリゼーションは進まない。公営の駐車場を公園の下に作ることが、一番簡単である。民間が有する土地使用権の問題が回避できるので。

しかし、一般家庭は、近くに駐車場を持ちたいと思うのでどうか。

（支援機関）

役所や会社の場合、運転手付きの自動車は、郊外に駐車スペースを準備し、運転手がそこまでバイクで行って、車に乗って、送迎に向かうスタイルが一般的である。

（支援機関）

公園の地下に公共の駐車場を作る話もあるが、ホーチミンは三角州の上にあって地盤が弱い。工事技術は高い水準が求められるだろう。

（支援機関）

順番としたら、車が売れたら、それに合わせて駐車場等を整備していくなどのビジネスになる、すなわちインフラが後追いするイメージだと思う。

●渋滞は世界のモータリゼーションが通ってきた道

都市部では、モータリゼーション前にあってもすでにバイクでの渋滞が起こっている。上から見た投影面積が大きい自動車であれば、さらなる渋滞を招くことは明白である。

このことについて、有識者はみな、どこの国でもモータリゼーションの過程で、ひどい渋滞に見舞われ、国民の苦情に背中を押されて、ようやく道路整備が進んでいる点を指摘している。

切羽詰まらないと道路整備は進まず、切羽詰まれば進むとの意見で一致をみている。

●利便性はよいガソリンスタンド事情

ガソリンスタンドは街なかでも郊外でもよく見かける。夜遅くまで開業しており、利便性は高い。

但し、ガソリン価格は、1 リットル当たり 16,000 ドン（日本円で約 68 円、日本人の肌感覚では 270 円強）であり、燃費がいいバイクといえども、ベトナム国民にとって高コスト感は強い。（この価格でも、政府からの補助金が入っている）

夜遅くまで開店しているガソリンスタンド

（４）電気自動車の普及可能性

●すぐに電気自動車に行く可能性は

レシプロエンジンを飛び越してすぐに電気自動車に展開するかどうかについて、意見の7割方は、次のようなものであった。

①まずは現在のレシプロエンジン自動車の生産を伸ばすことが課題。

②政府も環境対策には力を入れており、シンボルとして政府関係の所有車にどちらかが入る可能性があるが、ビジネスとして考える規模にはならない。

③他の国で大規模普及していないのに、電気自動車に行くと政府は言えない。

これらの意見を総合すると、すぐに電気自動車に行く可能性は低いと考えられる。

一方、少数意見として挙げられるのは、後発有利の概念である。レシプロエンジン自動車普及の成功モデルは数多くあり、それらに倣い、また、政府が思い切った戦略に出ることで、ベトナムが短期間で電気自動車を普及させる可能性は大いに考えられる。従来の車の普及とは全く異なる過程があり得る――というものである。

また、アセアン FTA をにらんだタイへのライバル意識がある。既に自動車産業の集積を形成しているタイと今から競争しても勝ち目がない。ハイテク IT に注力するのと同様の文脈で、電気自動車に資源を投入する――という意見もある。

ベトナムでは、乗り物は、普段は都市交通手段として、週末は実家に帰るために、という利用形態が想定され、充電容量は十分予測可能といえる。

郊外に、電気自動車の充電インフラができるかどうかも問題だ。電力不足だが、ルーチンは夜間電力を利用すればよい。また、日中は充電料を高く設定し、夕方以降は安くすれば、充電サービスも市場化できると見る。

●ベトナム政府の環境政策と電気自動車

ベトナム政府の環境配慮方針について、次の２つの事例から考えると、「ポーズ」として環境配慮の姿勢を見せているが、本腰ではないと評価できる。

①トヨタではハイブリッドカーを環境に優しい車として税金軽減を申請したが通らなかった。電力も足りていない。計画停電さえもある。

②観光用に電気自動車を導入。（中国製。ゴルフ場のカートを大きくしたようなもの）

ハノイの観光用電気自動車

ゴルフ場のカートを大きくしたような外観

観光用電気自動車は中国製

ヒアリングから

（企業）

すぐに電気自動車に行く可能性は低いのではないか。他の国で大規模普及していないのに電気自動車に行くと政府は言えないのではないか。様子を見ている感じもする。

（支援機関）

タイとはガソリン自動車では勝負できない。いまさらガソリン自動車ではない、という評価が形成されれば、電気自動車に展開する可能性もある。電気事情が好転し、充電方法がビジネスモデル化できれば進む可能性もある。

ガソリンは1リットル 16,000 ドン　日本円で 68 円ぐらいだ。

オートバイと自動車の中間的な乗り物もありうる。

行政・企業・国民がいっせいにやらないとうまくいかないだろう。が、ベトナム人は苦手。

（支援機関）

中国等のように電気自動車をやったほうがよいのかどうかについては、見えづらい面があるが、可能性は充分あると思う。電気自動車の部材が簡単である。税制面でも、自国製造の電気自動車に軽減税率を適用すれば、誘導は可能かもしれない。

消費者は、電気自動車でもガソリン車でもよく、そのあたりのこだわりはない。

中国の普及状況を見ていると、出てくるとしたら安い電気自動車は相当売れると思う。但し、充電システムをどうするか、駐車場はどうするか、――といった問題が出てくると思うが。

電気自動車をアセアンの中で作って輸出する産業はまだなく、先駆者となる可能性はある。

（支援機関）

ベトナムでは、それほど長距離を走る必要はない。さほど高くない値段でできるのであれば、オートバイに代わってくる可能性がある。このような点で、日系企業グループがベトナム政府と組んで電気自動車を推進する可能性があるのではないか。

政府はスマートシティ、スマートグリッドを PR している（本当に実行するかは別）。方向性としては、工業化の過程で環境を考えた近代的な発展の導入を考えている。

（５）日本の交通システムをＯＤＡ支援で導入できる可能性

日本の交通システム等を ODA 支援で導入できる可能性はあるだろうか。
まず、信号について、続いて、道路形態および交通意識についてみてみる。

●ベトナムにおける信号

ベトナムでは、2006 年に信号機が導入された。始めは日本製（産業インフラと市街地を結ぶ幹線道路に、いくつか見られた）だったが、その後は低価格な中国製のものが入ってきている。

日本人の感覚では、中国製のものは視認性が低いように思われるが、信号が変わるまでの残り時間が表示されるなど、より分かりやすい情報提供がなされている。赤信号待ちの先頭者は、信号の待ち時間表示を読んで、スピーディーなスタートを行っている。

待ち時間を示す信号

●道路形態および交通意識

日本における交通システムの考え方は、注意散漫な人でも安全を目指すシステムと言える。一方、ベトナムにあるのは、お互いが「阿吽の呼吸」で注意して通行するシステムとなっていることだ。

日本流の交通システムをそのまま ODA 案件として導入しようとしても、ベトナム国民の合意を形成できず、普及未達に終わる可能性もある。

また、ベトナムはバイクの交通量が多いので、それらを制限するような道路交通システムが試行されている。例えば、交差点を中央分離帯で分断することで、バイクの進行を一定方向に誘導し、中央分離帯の切れ目で U ターンさせる方式などである。

●親日性と「阿吽の呼吸」の狭間で

ベトナムは、新しい交通システムに対しても、意欲的に取り組む可能性がある。

日本の交通システム等を「ODA 導入できる可能性はあるか」という問いに対する答えは、日本に対する親近感と、「阿吽の呼吸」の交通感覚のバランスの中で見えてくると言える。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である。

５．視察参加者からの寄稿

ベトナム経済開発の進展と日本の対越ビジネスのありかた

寄稿者　福井県立大学経済学部　教授　唱　新

１．ベトナム経済の現状と可能性

2010 年 11 月 15 日～20 日の 6 日間にわたって、ホーチミン市とハノイ市を中心に 3 年ぶりに 2 回目のベトナムフィールド調査を行ってきた。リーマンショックによる世界的金融危機に影響され、世界的な景気後退の中でベトナム経済も一時的に減速したものの、外資系企業の生産増、堅調な個人消費や港湾における活発な荷動きなどの活況を見て、ベトナム経済は回復の方向に向かっており、新興工業国としては依然として活気に満ち溢れているのが今回訪問の第一印象であった。

ベトナム経済はその近代産業の歴史が短く、産業基盤が非常に弱い段階にある。現在の経済発展は基本的には、東アジアで成功した「輸出主導型経済発展戦略」のパターンで進展している。雁行型経済発展論の視点から見ると、仮に韓国と台湾はいま、技術主導型発展段階に、中国は資本主導型発展段階にステップアップしたとすれば、今日のベトナム経済はいうまでもなく、労働主導型発展段階にあるといわざるを得ない。発展段階の差があるからこそ、かつての中国と同じように電力や道路などのインフラ不足、物価上昇、貿易収支赤字など、この発展段階に特有な問題を抱えている。しかし、国内では経済開発政策を着実に推進しており、外国からの直接投資も順調に増加していることからみると、ベトナム経済は堅調に拡大する方向に向かっている。しかも、現在のベトナムを取り巻く国際環境から見て、巨大な可能性が潜んでいるのは紛れもない事実であるといわざるを得ない。

その巨大な可能性はいうまでもなく、ベトナムが東アジア及び中国・華南地域を含めた巨大な市場に向いているということである。ベトナムは地理的には、アセアンの中心に位置し、海上輸送も便利なので、将来、東アジアの貿易拠点になる可能性が大である。これはいわゆる地理的優位である。また、ベトナムはアセアンの一員として、アセアン域内だけでなく、中国、日本、韓国との間、自由貿易協定を締結しており、TPP への参加にも積極的に取り組んでいる。これは外国市場へのアクセス優位である。即ち、90 年代の中国と比べ、ベトナムは単に労働力の優位を持っているだけでなく、地理的優位、外国市場へのアクセス優位を同時に持っている。それゆえ、ベトナムに進出する場合、現地市場だけでなく、東アジア諸国・地域、中国の華南地域などを視野に入れると、将来期待できるのは単に 8,600 万人の国内市場だけでなく、アセアン域内及び日本、韓国、香港、台湾、中国・

華南地域を含めた約 7 億の人口をもっている巨大な市場である。

２．ベトナムにおける経済開発の進展と対越ビジネスの可能性

現在のベトナムでは 90 年代の中国と同じように、外資系企業による輸出加工、道路・港湾などのインフラ整備及び都市の開発と建設などを中心に経済が活発に動いている。しかし、それに伴って発生した問題は、中間財、資本財の輸入急増に伴う貿易収支の悪化である。ベトナム経済は長期的には大きな潜在力が潜んでいるが、貿易収支の累積赤字はベトナム経済の安定性を脅かす深刻な問題となっている。その問題を解決するために輸出を拡大するとともに、鉄鋼、石油製品及び機械などの中間財、資本財の輸入代替生産は重要な政策課題となっているが、今日のベトナムはまさにその課題に直面している。そのために、いまのベトナムでは鉄鋼、石油化学などは、政府の重点育成産業ともなっている。

石油化学産業では日本の出光興産と三井化学が進出してはいるが、基本的には Petro Vietnam を中心に建設計画を進めている。鉄鋼産業では日本の神戸製鋼の他、米国、韓国、台湾、インドなどの鉄鋼メーカーも相次いでベトナムに進出している。ベトナムでは海岸線が長く、石油の輸出もしていることをみると、今後、石油化学と鉄鋼業は発展する可能性が大きいといえよう。

また、ベトナム経済に関しては注目すべきところは造船業である。ベトナム政府は世界第 4 位の造船国を目指して、造船業を戦略産業と位置づけており、その輸出拡大にも積極的に取り組んでいる。しかし、現在の造船業は資金難に陥っている。2010 年 12 月 15 日、米ムーディーズ・インベスターズ・サービスはベトナムの国債の格付けを引き下げ、国際金融市場でのベトナム経済への警戒感を広げた。その火種はベトナム大手造船会社であるビナシンが経営難により債務返済を延滞したからである。ベトナムは長い海岸線を持っており、造船業の立地優位を持っている。今回の造船大手の債務危機はベトナム経済の不安定さを反映してはいるが、優れている造船技術や強い舶用工業を持っており、円高に直面している日本の造船業界にとって、絶好のチャンスではないかと受け止めている。

要するに現在のベトナムでは、中間財・資本財の輸入代替生産が必要であるが、その中で日本企業にとって多くのビジネスチャンスが潜んでいるといえよう。

３．対越ビジネスのありかたー加工貿易型投資から現地発展型投資へー

欧米における国際経営の一般的なパターンは、競争優位産業の輸出からはじまり、輸出の拡大に伴って、現地生産、現地販売、近隣国への輸出拡大、現地研究開発なども順次に展開するようになる。これに対して、日本企業の国際経営は、競争劣位産業の現地生産からはじまり、その製品を自国に逆輸入するという加工貿易型対外投資（小島清のいわれた「順貿易志向型直接投資」）で展開されてきた。これは、直接投資受入国にとって輸出拡大効果をもたらすが、投資国にとって、逆輸入分の生産が海外に流れていく国内生産の減少効果をもたらすということになる。

今後、日本の国際経営は従来の加工貿易型対外直接投資から現地発展型対外直接投資へと転換する必要がある。現地発展型対外直接投資とは競争優位産業から海外進出し、現地市場及び第三国市場への販売拡大により現地の経済発展に寄与するとともに、本社の事業拡大にもつながるような国際ビジネスを展開することである。これは本当の「WIN－WIN」ゲームであり、日本企業の目指すべき方向である。現在のベトナムはこのような直接投資が必要であるし、そういうビジネスを展開する条件も備えている。

現在の日本にとって、現地発展型ビジネスの可能性を持っている産業としては、鉄鋼、石油化学、造船、機械、電子など、幅広い領域を上げることができるが、それ以外には今回の視察で訪問した地方有力企業である YKK は、現地発展型ビジネスの好例である。同社は独自の技術で現地に進出している中国系縫製企業へのサプライヤーとして事業が急拡大しており、その海外進出も本社の事業拡大にもつながっている。このような事例は、北陸三県の企業に将来の目指すべき方向を提示したといえよう。

今回の訪問を通じて感じたのは日本とベトナムの間、経済以外の民間文化交流、大学間の学術交流がほとんどないこと、ベトナムには日本語のできる人材が非常に少ないことなどである。今後、相互理解を深めるための文化・教育交流、その交流の担い手としての人材の育成が重要な課題となっている。

変容するグローバル化とベトナム投資

寄稿者　福井県立大学地域経済研究所　教授　南保　勝

■はじめに

JETRO（日本貿易振興機構）の情報から、近年の日本とベトナムの貿易額をみると、総額 135 億ドル（2009 年、日本からの輸出は一般機械や電子機器を中心に約 65 億ドル、輸入は電子機器、食料品、鉱物性燃料を中心に約 69 億ドル）で前年を除けばほぼ順調に増加していることがわかる。しかし、これまでの日系企業のベトナム進出企業数をみると 940 社と少なく、これには、裾野産業が未発達であることから現地での部品調達が困難であること、煩雑な行政手続、インフラの未整備、割高なインフラコスト、突然の制度変更、一貫性にかける政策などを理由として挙げる例も多い。

さて、今回はこうした状況の確認も含めての同国訪問となったが、私にとっては初めての経験であり、同国の実態を調査できたことは、大変有意義なものであった。そこで、本稿では、ベトナムも含め東アジアを中心とする日本企業の海外展開、所謂、グローバル化がどのような変容を見せているかをまとめたのち、その中で、地域と地域を構成する企業の課題・対応策を整理し、最後に、現状でのベトナム投資に対する若干のコメントを付け加えたい。

１．変容するグローバル化

近年の日本企業における国際分業構造をみると、東アジアにおいては一つの産業が分散立地するフラグメンテーション化の動きが進んでいることが挙げられる。フラグメンテーション化とは、もともと 1 カ所で行われていた生産活動を複数の生産ブロックに分解し、それぞれの活動に適した立地条件のところに分散立地させることをいう。半導体関係を中心とする電子機械産業が典型例であり、近年では自動車産業においてもその動きが見られるようになった。工程ごとの技術特性を考えて、重要部分を日本に残し、他の工程を東アジア諸国に立地させれば、全体の生産コスト削減が可能となる。この場合、日本の地域内にある産業を例に考えると、その産業を将来的に維持・発展させるために、どの部分の工程を地域に残すかが重要となるが、それには多様性が期待でき将来性ある生産分野が適当であり、さらに付け加えるとすれば高付加価値を生む生産分野を残すべきということになろう。

そして二つ目の変化は、東アジア諸国の経済発展によって、リバース・イノベーションという概念が定着しつつあることも確認しなければならない。この言葉の意味は、これまでのように先進国の新興国への進出によって、知識・イノベーションが、先進国から新興国へと一方的に流出していた時代から、新興国の成長が進むにつれ、その流れが双方向で

起きている現象を指している。つまり、日本の製造業では、元来、試験・研究開発部門や生産ノウハウの構築など知的生産力を伴う領域は国内に残し、量産分野のみを海外にシフトするやり方が取られていた。しかし、近年では研究開発から量産化までの一連の流れを新興国にて賄おうとする動きが出始めている。こうした動きは、グローバル市場での最適生産を促し、海外市場での販売力を付けるという意味では効果的な動きととらえることができる。

そして今、さらなるグローバル化の現象として FTA、EPA などの地域経済統合の進展や、昨年には新たな統合制度として TPP への参加（不参加）が日本国内で議論を呼んでいる事実を確認しなければならない。こうした地域経済統合の盛り上がりは、これまでの海外直接投資を中心とするグローバル化の時代から、国境を超えた市場の統合・開放などを通じて、さらなるグローバル化・ボーダレス化の時代へと進化していることを示唆するものである。

２．地域及び地域企業の対応策

こうした変容するグローバル化の中で、地域及び地域企業はいったいどのような共生策を講じればよいのか。まずは、地域に関し、その方策について若干のコメントを付け加えるとすれば、Florida のいう学習地域論の中にそのヒントが隠されているように思える。Florida の学習地域論によれば、「学習地域とは、シリコンバレーにみられるような、イノベーションと集団的学習が行われる空間である」とし、グローバルで知識集約的な資本主義の時代において、知識の創造と学習の拠点としての地域が重要であることを述べている。つまり、Florida の説から言えることは、グローバル化が進展する中で、地域に求められるものは、地域自らが「技術革新の風土」を備えた地域へと変身することである。そのためには、グローバル化が進展する中で地域企業を育てるインキュベート（孵卵機）機能を保有すること、地域全体がインキュベーションシステムとして機能することで、グローバル化する企業の成長を補い、一定レベルまで育った企業が地域から飛び立った後は、また新たな企業を招き育成する。この企業育成システムを地域が備えることこそ、グローバル時代における地域発展の重要な要素であると考える。

一方、地域企業はいったいどのような戦略を取るべきか。一つ言えることは、グローバル化が、これまでのような資本の海外移動、つまり、販売拠点を設けての海外市場への参入あるいは海外生産によるローコスト追求といった側面だけでは語れない時代に入ったこと。例えば、生産面でのグローバル化を考える場合、自社の生産拠点を東アジア諸国に移しローコストのみを追求する戦略だけが地域企業のグローバル化ではないということである。生産のフラグメンテーション化の中では、付加価値が高く競争優位を確保できる自社が守らなければならない生産ブロック、ポジションは何かを追求することが必要となろう。

一方、リバース・イノベーションの進展については、今後、新興国から先進国へ新たな技術やノウハウが逆流入し、先進国の市場や生産体制そのものに変化を与える可能性が強

い。そのため、将来的に国際展開を検討する企業では、生産拠点はあくまで地域に残し、新興国から素材、部品や技術ノウハウを輸入し利用することでローコストを図ること、さらに完成品自体を輸入し国内市場或いは海外市場に回すことも選択肢の一つとして考慮しなければならない。

また、建設業や、卸・小売業、サービス業などの内需を主とする企業においても、TPPなどの参加が具体化すれば、これまで以上にグローバル化の影響を受けることが予想される。従って、こうした企業では、リバース・イノベーションの流れを逆手にとり、うまく活用しながら国内需要或いは海外需要の掘り起こしに役立てる手法を検討すべきであろう。

具体的には、自社の流通そのものを見直し、品質やコスト面で競争力の高い海外品にも目を向けること。また、海外と競合する製品を国内で生産する企業においては、今後はこれまで以上にコスト競争力の追求や付加価値品の生産を求められることを意識しなければならない。そのためには、めまぐるしく変化する情報収集力を高める意味からも、海外企業、海外市場との関係性強化を図る手立てを早急に検討することが重要ではなかろうか。

３．地域企業におけるベトナム投資の現状と当面の課題

これまで東アジアを中心に、グローバル化がどのように変容しているか、その中で地域及び地域企業はどのような対応策を採るべきかについて若干のコメントをつけた。では、冒頭に戻り、チャイナ・プラス・ワンとして近年注目を集めるベトナム投資については、現状でいったいどのような位置付けとして考えるべきであろう。

これに関して、2010 年 12 月に福井商工会議所が行った「海外進出動向及び課題に関する調査」結果を参考にすると、地域（ここでは福井県）企業における生産拠点としての国別関心度は、人件費の安さや豊富な労働力、中国及びアセアン市場に近いことなどを理由に、ベトナムが最も高く、回答企業 87 社中 30 社（34.5%）の支持を集めている。しかし、販売拠点としての同国への関心度は低く、105 社中 9 社、8.6%を占めるに過ぎなかった。つまり、地域企業の思いは、ベトナムに対し、販売拠点としては時期尚早だが製造拠点としてはその可能性を認めている現実がうかがえる。

しかし、地域内企業における現状でのベトナム投資の状況をみると、ベトナム進出企業は、界面活性剤の製造・販売を行う化学メーカーとプリンター用インクリボン等の製造を行う電子機器関連メーカー、そのほか食料品加工メーカーの 3 社に過ぎない。

この実態から読み取れることは、ベトナム投資に関して一般的なメリット（豊富な労働力や将来的市場性、中国とアセアンを結ぶ好立地）、デメリット（電力供給の問題、産業基盤が弱い、マネジメント人材の欠乏、低い労働意欲等）は理解されているものの、進出に関しての現実的な情報不足から、今一つ投資に踏み切れない事実がうかがえる。事実、先の福井商工会議所の調査でも、地域企業の中には「現地情報がない」（回答企業 30 社中 13 社、43.3%）ことや「パートナーがいない」（回答企業 30 社中 11 社、36.7%）ことを課題として挙げる企業が多くみられた。しかし、これらの課題に加えて、地域企業の場合、眼

鏡枠メーカーのそれを除けば、これまでの進出形態は親企業に追従した形での海外展開が主であり、単独での進出に成功の確証が持ちにくいといった側面がうかがえる。

■むすびにかえて

以上、地域企業におけるベトナム投資の現状と課題をのべたが、今後、地域企業でベトナム投資を活発化させるためには、基本的には単独進出を可能にするための支援機関のきめ細かな情報提供が必要ながら、ベトナムの市場性への理解、つまりベトナムの市場性を考える場合、ベトナム一国ではなくアセアン全体、強いては中国市場にもつながる巨大市場の中心に位置していることの理解を深めることも重要といえる。 これにより、生産面のみならず販売面でのメリットも理解されれば、地域企業におけるベトナム投資が徐々に増加していくものと思われる。

大メコン経済圏とベトナム

寄稿者　福井県立大学大学院経済・経営学研究科　内山　怜和

■はじめに

私のベトナム訪問は、2007 年 11 月以来（この時はホーチミンのみ)、2 度目である。最初は、大学経済学部 4 年次のゼミ（アジア経済論）の研修旅行であった。その後、大学院修士課程を経て博士課程（経済研究専攻）に進学し、今回 2010 年 11 月にホーチミン、ハノイへの「北陸とベトナムにおける貿易投資環境に関する調査」に調査団の一員として同行した。開発経済学を専攻する大学院生として、たいへん良い経験となり、さらなる研究意欲を駆り立てられた。お世話になった関係者の方々、先生方にまずは感謝の気持ちを申し上げたい。

ホーチミンには 3 年ぶりの訪問であるが、活気にあふれた街並みと若い人々、列をなすバイクなど交通量の多さは、相変わらずであった。2007 年当時から、ベトナムはすでに高い経済成長を遂げている最中であり、直接投資先のチャイナ・プラス・ワン拠点として、大きな期待の中にあった。しかし、タイを除くベトナムなどの大メコン圏諸国はアセアン（東南アジア諸国連合）の中ではまだ後発国である。そのため今日、大メコン圏諸国の底上げを図るための大メコン圏経済協力計画（GMS プログラム）が取り組まれている。ここではベトナム経済、特に直接投資と大メコン経済圏との関係を考察したい。

１．大メコン圏諸国の経済格差

メコン圏とは中国・青海地域から、雲南省、インドシナ半島を縦断してベトナム南部の南シナ海へと注ぎこむメコン川を取り巻く地域のことをいう。1990 年代まではインドシナ半島のベトナム、ラオス、カンボジアにタイを加えた四カ国を指すことが多かったが、1992 年にアジア開発銀行（ADB）主導で始まった大メコン圏経済協力計画（Greater Mekong Sub-region program：以下、GMS プログラム）は、それら四カ国にミャンマーと中国・雲南省、広西チワン族自治区（05 年以降）を対象地域とした。このため今日、大メコン圏、メコン広域圏という括りは、上記の五カ国と中国のニ地域を含めて指すことが多い。なお、大メコン圏五カ国はいずれもアセアン（東南アジア諸国連合）の加盟国であるが、このうち、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの四カ国は 1995 年以降に加盟したアセアン後発国であり、頭文字をとって CLMV 諸国と呼ばれる。アセアンは 1967 年に設立されたが、当初から加盟しているタイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピンの原加盟国､および 1984 年に加盟したブルネイの六カ国を先発国といい､区別している。

大メコン圏では第二次世界大戦後、インドシナ三国を中心にベトナム戦争（1960～75 年）やカンボジア内戦（1978～91 年）など約 40 年にわたって戦乱が続いた。政治的に安定していたタイやマレーシアなどのアセアン 4 は、直接投資の受入れや開発によって経済成長と工業化を実現したのに対し、戦乱の中にあった CLMV 諸国の開発と工業化は著しく遅れた。この結果として、アセアンには先発国と後発国の間に「二層構造」、「アセアンディバイド」といわれる深刻な格差問題が存在している。1 人当たり GDP（2009 年）はベトナムを 100 とするとタイは 372 であるのに対し、ラオス 89、カンボジア 64 に過ぎないのである。この格差は、アセアンの経済統合進展の阻害要因になるとともに、格差ゆえの利害対立が懸念されている。大メコン圏全体の開発・発展、特に CLMV 諸国の経済的底上げは、アセアンの発展と経済統合進展にとって、大きな課題である。（〔表 1〕参照）

〔表 1〕大メコン圏諸国・地域の人口と名目 GDP と 1 人当たり GDP・・・（2009 年）

国・地域	人口（万人）	名目 GDP（億米ドル）	1 人当たり GDP（米ドル）	（指数）
タイ	6,776	2,639	3,894	370
ベトナム	8,728	919	1,052	100
ラオス	632	59	940	89
カンボジア	1,481	100	677	64
ミャンマー	5,002	250	499	47
雲南省	4,543	821	1,812	172
広西チワン族自治区	4,816	1,033	2,155	205

注：中国の雲南省と広西チワン族自治区のデータはすべて 2008 年。

出所：外務省アジア大洋州局『目で見るアセアン』ASEAN 経済統計基礎資料 2010 年。

「中国統計年鑑 2009」、JETRO「ジェトロのカンボジア事業と進出日系企業について」2010 年。

２．ベトナムの経済成長と直接投資

1980～90 年代の東アジア諸国・地域の高成長には、直接投資主導型成長といわれるように、外国直接投資が大きな役割を果たした。先進国の企業が開発途上国に進出することによって、資本や機械設備、生産技術、経営ノウハウなどが直接投資受入れ国（開発途上国）にもたらされ、そこで工業化がはじまるという仕組みである。注目すべきは、ある程度工業化が進むと、先進諸国からの直接投資受入れだけでなく、開発途上国の間での相互の直接投資が盛んになり、それが持続的高成長につながっていったということである。互いに弱点の産業連鎖を補完しあうような関係が生じていたといえる。目覚しい経済成長を遂げた韓国、台湾、香港、シンガポールなどのアジア NIES やマレーシアなどにそのような事象がみられた。これらの国・地域はその後、相対的に遅れた国々にも進出するようになり、さらには日本やアメリカなど先進諸国に逆に投資を行うようにもなっていった。これらの関係は、今後のベトナムなど CLMV 諸国の間においても、十分起こりうる事象である。

外国直接投資は、ベトナムの経済成長においても大きく寄与してきた。ベトナムは2000年以降、年平均 7～8%という高い経済成長を達成してきたが、その牽引車となったのは、日本や韓国、台湾をはじめとする海外からの直接投資受入れであり、これによる工業化・工業製品輸出の拡大であった。ベトナムは今後も日本やアメリカ、アジア NIES など先進諸国・地域からの直接投資を積極的に受け入れるであろうが、これに加えて、マレーシア、タイなどアセアン 4 からの直接投資も増加していくことが予想できる。

ベトナムへの直接投資についての詳細は、この報告書の「３．ベトナムの貿易投資環境（１）貿易投資の現況－ベトナムへの直接投資」でまとめられている。ここでの表 3-3 によると、ベトナムへの上位 10 カ国の直接投資額（1988～2008 年 12 月、実行ベース）は 233.4 億ドルにのぼる。このうち日本、オランダ、フランスなど先進四カ国の合計が 95.1 億ドル（全体の 40.9%）である。他方、アジア NIES のシンガポール、台湾、韓国、香港が 2～5 位、マレーシア 8 位、タイ 10 位となっている。これら六カ国・地域の直接投資額（実行ベース）は 138.3 億ドル（同 59.3%）を占めている。東アジア諸国・地域のプレゼンスの高さと、アセアン 4 のマレーシア、タイがすでに頭角を現してきていることが伺える。

ベトナムは現在、日本やアジア NIES といった先進諸国・地域からの直接投資受入れ中心であるが、工業化の進展にともなって、逆にベトナムからアセアン 4 や中国、また相対的に遅れたラオス、カンボジア、ミャンマーへと直接投資が向かうようになるのではないかと考える。さらに CLM 諸国の追随によって、将来的には CLMV 諸国が相互に直接投資を行うような関係になるのではないか。このような可能性は十分に考えられる。そしてこの場合、大メコン圏を結節する陸路、海路の交通インフラの整備、水準向上が決定的に重要な意義を持つことになる。

３．大メコン経済圏とベトナム

ベトナムが中・長期的に持続的な成長を達成できるかどうかは、国内のインフラ整備や労働力の質向上とともに、後発国をはじめとする大メコン経済圏全体の成長と市場拡大にかかっている。というのは、大メコン圏が商品の販路に加えて、ベトナムの直接投資先、先進国や他の東アジア諸国からの直接投資受入れ先となるからである。

大メコン経済圏の開発と成長、地域協力に重要な役割を果たしているのが前述の GMS プログラムである。これは 1992 年から大メコン圏諸国の経済的結びつきの条件を整備し、経済協力を強化することによって、この地域の経済発展と貧困削減を目指している。ADB が調整・推進機関となって中核的役割を果たし、各国の利害を調整しつつ、大量の資金供給を行ってきた。開発課題は広範囲にわたり、①交通、②通信、③エネルギー、④人的資源、⑤環境、⑥貿易、⑦投資、⑧観光、⑨農業という 9 つの部門に分類される。最も優先的に整備を進めてきたのは①交通部門で、「南北回廊」、「東西回廊」、「南部回廊」という 3 つの経済回廊の建設、整備に取り組んできた。経済回廊は、単に交通インフラの整備ということではない。そのコンセプトは域内の経済拠点を結び、国境地域の諸手続きを簡素化する

ことによって、ヒト・モノ・カネの移動・流通を円滑にし、この地域全体の発展や底上げを図ることにある。

ベトナムはこの 3 つの経済回廊のいずれとも密接に関わっているため、以前から私は両者の関係性に注目してきた。大メコン圏、特に CLMV 諸国の底上げには、ベトナム経済の動向が鍵を握る。ベトナムは大メコン圏の中で大きな人口、経済規模を持ち、1 人当たり GDP がすでに 1000 ドルを超えるとともに、3 つの経済回廊すべてを最大限活用できる位置にあるからだ。周知のように、ベトナムは近年、順調に経済発展を遂げてきており、今後もなお高い成長潜在力を有する。3 つの経済回廊をおおいに活用し、タイやマレーシア、中国の雲南省・広西チワン族自治区などとの間で、加えてカンボジアやラオス、ミャンマーといった CLM 諸国との間で、相互の直接投資の拡大において機関車、牽引車の役割をはたすことが期待される。そして日本の直接投資はメコン圏諸国の動向を十分踏まえたうえで、最も比較優位を発揮できる分野、産業を選択すべきだということも導かれる。

今回の調査において、私自身は「ベトナムと 3 つの経済回廊との関係」、また「他のメコン圏諸国との経済交流」、「大メコン経済圏の可能性」を常に念頭に置いていた。「3 つの経済回廊の利用状況」について行ったヒアリングは、この報告書の「２．ベトナムの経済社会環境　（７）アセアンとの回廊、水系ネットワーク」の「実は伸びている中越回廊」、「ワンウェーの東西回廊」、「ネックで滞る南部回廊」、「掛け声先行のメコン経済圏」でまとめられている。各回廊の整備・拡充が徐々にではあれ進んできたことで、商品や部材輸送の陸路利用が増えつつあるが、まだ海路が主要手段であり、急を要する場合は空路という状況にある。陸路である回廊の利用が今後、急速に増加することは確実であるが、大メコン圏やインドシナ半島全体での全面的で円滑な物流ができるにはまだ時間がかかるであろう。

■まとめ

「大メコン経済圏の可能性」に関して、ある政府系支援機関で「大メコン経済圏というのは掛け声だけが先走りしている」、「そもそもミャンマーとベトナムはほとんど関係がない」という厳しい指摘があり、強く印象に残った。ただ、「大メコン経済圏」のような広域経済圏構想は 10 年、20 年、50 年という長期的な視野で展望する課題である。安易な期待はリスクを伴うが、地域経済統合がすべての国・地域に多大な利益をもたらすことを考えれば、それが不可能であるとすぐにあきらめる必要はない。大メコン圏には、「ハノイ－広州（中越陸路・南北回廊の一部）」、「ハノイ－昆明（南北回廊）」、「ハノイ－サワンナケート－バンコク（東西回廊、南北回廊、その他）」、「ホーチミン－プノンペン－バンコク（南部回廊）」というヒト、モノ、カネの流れを作るルートがある。各ルートが結ばれてそれぞれで経済圏が形成されてくると、それらを一体化する「大メコン経済圏」が現実味を帯びてくるのではないだろうか。ベトナムという国はそのキー・カントリーの一つである。そして、日本からのベトナムや大メコン圏への直接投資はこのような動向を十分考慮することが求められる。

ベトナム視察を終えて

寄稿者　北陸環日本海経済交流促進協議会　調査部長　杉山　正樹

■はじめに

ベトナムは中国と同様に共産党一党支配による社会主義国である。しかし政府のものごとの進め方は大きく違っていた。例えば道路建設、中国の場合、ここを通すと決めれば、道路建設予定地の住民は多少の立ち退き料をもらえるがほぼ強制的な立ち退きとなる。一方ベトナムの場合、時間をかけて住民を説得、立ち退き料も同意の上で立ち退いてもらい道路建設に取り掛かる。

中国方式ではあっという間に高速道路や高速鉄道網が完備され、先進国を追い越す勢いで交通インフラが整備されつつある。

今回訪問したベトナムではハノイ、ホーチミンで一日 100km 以上移動したが建設中の高速道路はあったが、走行利用できたものはなかったのである。

ベトナムの国づくりは、中国のような政府主導による国づくりではなく、官と民が力を合わせた国づくり、経済発展がみられるのではないだろうか。

１．経済発展はとまらない　ー最近の新聞記事などの見出しからー

ベトナム訪問は 11 月中旬であった。帰国後ベトナムの記事を今まで以上に関心を持って読むようになったのだが、ベトナム経済やベトナム進出に関する記事は大変多いことに気がつく。11 月からの大きな見出しだけでも次のようなものがある。この見出しからでもベトナムの経済の動きやベトナムに対する日本の動きが読み取れる。

・日越戦略的パートナーシップを包括的に推進
・日本が原発第 2 サイト建設のパートナーに
・レアアースの開発でも連携
・新日鉄　ベトナムのインフラ需要狙い足場構築
・ベトナム政府電力 30%値上げ検討、電力不足解消へ外資参入促す
・双日　ベトナムに大型工業団地
・日本政府　ベトナム大手銀に出資、JBIC 通じ 200 億円
・大成建設　ベトナムに設計会社
・ペトロベトナム、新たに 16 プロジェクト投資を日本企業によびかけ
・成長著しいベトナムー電力、交通、水の整備などへの需要強く
・ベトナム原発建設　日立が推進組織新案件は石炭火力発電や石油貯蔵庫など

・東レ　ベトナム工場増強
・北國銀行　海外地銀と提携拡大　中国、ベトナムなど
・ベトナム　2011－15 年　7～8%の経済成長目指す
・ベトナム、TPP に参加決定

ベトナムの経済発展はこれからも間違いなく続いていくであろう。

さて、今回の視察で北陸に関係する YKK ベトナム（ホーチミン郊外　アマタ・インダストリアルパーク内)、シラサキベトナムコーポレーション（ホーチミン郊外　ロンビン・テクノパーク内)、三谷グループ　オレオウビジネスコンポーネント&デバイシズ（ハノイ郊外　ハイズン工場）を訪ねた。各社、進出後数年間にわたり、原材料の調達ルートの確立や、販売網の構築、円滑な出荷体制の構築など様々な問題を解決され、今はしっかりと事業を推進されておられた。各社が共通して言われていたことは、「裾野産業の未発達」ということで、その育成にはまだまだ時間が掛かると思われる。

今後ベトナムへの進出を考えておられる企業は、先ずは、どのマーケットを狙うのか、即ち、ベトナム国内市場なのか、ベトナムを中心としたアセアンなのか、或いは欧米や中国などへの輸出市場を考えるのか、日本市場などかなどをはっきりと決めることが肝要。

また、現地に赴き、こういった先輩企業のアドバイスを受け、現地での原材料の仕入の実態や販売に関する様々な調査を実施、その上で最終判断を下すといったプロセスが大事である。

２．インフラ整備

ベトナム視察で一番の問題と感じたのは電力の不足である。電力は最も重要なインフラの一つ。現在の電力料金が安すぎ、外資も新たな電力事業に参入できないとの情報を聞いていたところ、前述記事にある電力料金 30%値上げの動きである。

原子力発電建設もロシアが第 1 期、日本が第 2 期を決めている。これらが稼働を始めるころにやっと電力の安定供給がもたらされるのであろう。しかし、まだまだ時間がかかりそうである。

道路、鉄道、港湾建設なども目白押しで、インフラ事業に関係する日本企業は、政府と一体となりビジネス獲得に動くことになろう。

３．これからベトナムで伸びる産業、売れるものは

筆者は、商社で 38 年働いていた。その影響か、ベトナムで何がビジネスになるのかを今回の旅行中考えていた。その一部を披露しよう。

(1) 交通関連分野

交通関連分野は大いに伸びそうである。オートバイの多さには今回の視察に参加した全

員が驚いたが、この次はやはり自動車の普及であろう。それに伴い、交通管理システムの導入は不可欠である。また駐車場スペースが殆どない現状をどのように解決できるのか思案のしどころである。手っ取り早いのは立体型駐車場の普及などがあげられよう。しかし根本的な解決にはつながらない。そこで考えられるのは「新しい都市建設」である。

(2) 新しい都市建設

例えば、ホーチミン市内の道路の拡幅工事などはベトナム流の民主的社会主義では時間がかかり過ぎる。それよりも、郊外に車社会に適応した全く新しい都市を造り、そちらにオフィスや住宅を移し、その後で旧市街地の開発を進める手法である。その都市は、今流行りのスマートシティーコンセプトを大いに取り入れたものとする。当然自動車は電気自動車を中心に据える。

電話機の普及の歴史を見ていただければ解るのだが、新興国は固定電話の普及なしに、いきなり携帯電話であり、これから電話が普及する国では、アイフォーンが当たり前になるだろう。それと同じように、新しい都市に導入される自動車はいきなり電気自動車が中心ということもあり得るだろう。但し、この部分は政府と一緒になった戦略作成が必要になる。

(3) 電気自動車

ホーチミンは夕方になるとスコールがある。その時オートバイの運転手は雨宿りをするか、ずぶ濡れの中を走るかである。

ホーチミンでは 100 万円近いスクーターが売れ始めたという。屋根のある小型電気自動車が 100 万～200 万円の価格で販売できればオートバイからの乗り換え需要があるだろう。

現在のオートバイの使用目的は殆どが通勤、通学。走る距離はちょうど電気自動車がカバーできる 50km 程度であろう。電力の問題はあるが、夜間電力はまだまだ利用できる余力はあるだろうし、電気自動車が本格的に普及するまでには、原子力発電所も稼働しているであろう。

ベトナムはアセアンの一員であり、2015 年には自動車部品の関税がゼロになり、2018 年には域内の自動車に対する関税が撤廃される。そうなればタイやマレーシアから自動車が一気に輸入されるであろう。その時までにベトナムは対抗できるものを持つべきで、今さらエンジン自動車では間に合うまい。筆者は電気自動車でしかないと思うのである。

(4) 農業関係

コメを始めとした農産物はベトナムにとって重要な輸出産業である。ベトナムの南の地方は、コメが年に 3 回取れる気候であるが、機械化はまだまだのようである。日本の農業機械、IT 農業技術（GPS つきトラクターを使うような農業）の出番は大いにありそうである。また日本の有機農法なども大いにベトナムで活きるチャンスがあるだろう。

話は視察旅行の一景色に変わるが、ハノイ郊外の道を走っていると、道端で何人かの女性が袋に入った何かを売っていた。よく見るとフランスパンなのである。フランス統治の名残なのであろう。ベトナムは日本と同様、コメを作りコメを食べると同時に、パンを食べる民族のようである。日本で最近発売され、未だに売り切れ状態の三洋電機の「ゴパン」はベトナムでも今後売れる商品になるのかも知れない。

■最後に

ベトナム経済に懸念が無いわけではない。裾野産業は未成熟で工業製品が輸出競争力を持つまでには時間がかかる。その状態のまま、資本財の輸入が増え続けると貿易赤字が更に増加することになる。結果、通貨ドンは更なる下落、そして輸入インフレ圧力が強まり、これが個人消費に打撃を与え経済成長が落ち込むリスクである。

ベトナムでは今年 1 月に 5 年に一度の党大会が開催され、民間経営者ら資本家の入党容認を決めた。新しく入党する民間経営者らがビジネスの観点からこういった懸念を払拭し、官と民が一致団結してベトナム経済の更なる発展を確実なものにするような活躍を期待したい。