

## ベトナムの最新事情

徳久 日出一

昨年9月、東京支部の研修ツアーでホーチミンを訪問した。ベトナムは、昨今の中国における人件費の急上昇や尖閣列島事件以降の対日感情の悪化に加えて、中国経済自体のリスク対策から、ポストチャイナの一番手として脚光を浴びつつあり、日本企業の新たな進出先として注目されている。以下、最近のベトナムの状況について概要を報告したい。

### 1. 地政学的環境



ベトナムの国土は約 33 万 k m<sup>2</sup>で日本の 87%程度、ちょうど九州を除いた面積に相当する。北は中国、西側はラオス、カンボジアと国境を接し、東は南シナ海に面した 2,000km の海岸線が続いている。南北 1,650km、東西 600km の細長い S 字型の地形は、しばしば天秤棒に例えられ、その両端には大規模なデルタ地帯が広がり、二大都市が発展した。紅河（ソンコイ川）によって形成された北部のデルタには首都ハノイが存在し、メコン川河口の南部にはベトナム最大の都市ホーチミン（旧サイゴン）がある。中部は観光資源は豊富であるが、経済的にはさびしい後発地域であり、

今後の開発が期待されている。

このような地形の特徴や国家形成期における過去の複雑な歴史から、ベトナムは南北が分裂していた時代があり、今でもこの二つの地域は対照的である。ハノイは首都として政治の都であり、ホーチミンは経済の中核都市である。ハノイを中心とする北部は市場経済の経験が少ないが、現在では華南経済圏の影響を強く受けて中国との経済緊密化が進んでいる。それに対して南部のホーチミンは市場経済の経験は豊富であるが、中国経済の影響はほとんど受けていない。このように、同じ国家でありながら両都市の性格がまったく異なっているため、大企業等は両市にオフィスを構えるなど、一国二経済といっても過言ではない。

### 2. 経済状況

ベトナムは 1986 年にドイモイ政策を採択し、中国と同じように社会主義市場経済システムを取り入れ、改革・開放路線に転換して以来、ODA や外国からの投資により経済成長を遂げている。GDP の成長率も、2007 年の WTO 加盟以降、8.5%、2008 年 6.3%、2009 年 5.3%と大きく伸びており、2010 年も 6%と予想されている。ただし、外資・輸出依存経済として高成長は続いているものの、2009 年の貿易収支では 128 億ドルの赤字となっており、外貨準備高も減少している。

GDP を経済セクター別に見てみると、国有企業 30%、ベトナム企業 50%、外資企業 20%という割合になっている。1988 年～2008 年までの外国直接投資実行額（累計）では、日本が約 52 億ドルで最大の投資国であり、シンガポール、台湾、韓国、香港がそれに続いている。

今やベトナムは新興国を代表する国家として、NEXT11 や VISTA の一員にも取り上げられて期待されており、2020 年には「工業化と近代化」の二大戦略を掲げて、世界の工業国入りを目指している。

### 3. ホーチミンの魅力

ホーチミンは今、発展するアジアの中でも熱く燃えている都市の一つである。ホーチミン市の人口は現在約 700 万人（メコンデルタ全体では 1,800 万人）。一人当たり GDP も 3,000 ドル近くなっており、市場としての魅力も十分で、その将来性は計り知れない。

当市は地理的には東南アジアのほぼ中心に位置しており、航空路や海路の充実に加えて、メコン圏における東西・南北に及ぶ経済回廊の開発により、東南アジアの主要都市との距離がますます近くなっている。バンコクやシンガポールまでは海路 2 日で行けるので、4 日かかる国内のハノイよりも近い。隣国カンボジアは、もはやホーチミン経済圏と言ってもいいだろう。カンボジア米をはじめ、多くの農産物がベトナム産として輸出されている。

現在ホーチミンの近郊では、物流・交通インフラ整備計画が進んでおり、工業団地や輸出加工区も数多く造成されている。ハブ港湾として南部ベトナムの新物流拠点となるカイメップ・チーバイ港は、日本の ODA を活用して開発中であり、高速鉄道、高速道路等の計画も着々と進められている。ホーチミン市の郊外には 80 カ所の工業団地があり、2020 年までには市内に 6 本の地下鉄建設計画がある。地下鉄 1 号線は日本の ODA によりすでに建設中である。

ホーチミンはオートバイであふれている。中国のように自転車はほとんど見かけない。洪水のようにオートバイが押し寄せ、道路を横断するにもコツがわからないと怖くて渡れない。ベトナムではオートバイのことを「ホンダ」という。ヤマハもスズキもみなホンダである。いつの日か、このオートバイが自動車に代わるのだろうが、そのような光景を考えると恐ろしい。



### 4. ベトナム投資の課題

ベトナム投資の第一のメリットは、何と言っても豊富で勤勉な若年の労働力であり、人件費は中国より 40%以上低い。そして経済成長に伴い、将来の発展が期待できる 8,600 万人の市場がある。同国の平均年齢は女性 28 歳、男性 31 歳である。日本の平均年齢より 15 歳以上も若いのである。

政体は社会主義、共産党の一党独裁であるが社会も安定しており、比較的治安も良い。また同国が中国とアセアンを結ぶ中間に位置していることも大きな優位性となっている。

一方、進出企業にとって最大の課題は、現地での原材料や部品の調達が困難なことである。特に鉄鋼や石油化学製品は難しい。タイには約7,000社の日系企業が進出しているため、部品等の現地調達が可能であるが、ベトナムにはまだ1,500社程度しか進出しておらず、地場の裾野産業も育っていない。

二番目の課題としては、WTO加盟以降市場開放は徐々に進んでいるが、まだまだ外資に対する規制があり、各種ライセンスや許可等の取得には相当時間がかかっていることである。

三つ目は中間管理職の人材が不足していることである。そのほか、政府や行政の決定が遅いことや、二大経済圏が完全に南北に分散していることも課題である。また、現状では、経済成長に伴う急速な人件費や物価の上昇、電力不足等のインフラ整備の遅れも懸念材料である。

## 5. 日本企業の進出動向

日本とアセアン8カ国とは2008年に包括的経済連携協定が発効され、2009年にはベトナムと経済連携協定(EPA)を結んでいる。従来、日本企業の進出パターンは、100%独資で工業団地内に進出する輸出加工型産業が多かったが、近年は成長する市場や増加する富裕層をターゲットにした内需指向型も増加している。現状では、ハノイを中心とする北部には大企業のセトメーカーが多く、ホーチミン周辺を含む南部には中堅・中小部品メーカーの進出が多い。主な進出企業は以下のとおりである。

### (1) 北部への進出企業

#### ①輸出加工型

キャノン、ブラザー、パナソニック、三洋電機など

#### ②内需・合弁型

ホンダ、トヨタなどの自動車関連産業

### (2) 南部への進出企業

#### ①輸出加工型

富士通、日本電産、マブチモーター、アパレル縫製産業、部品メーカー、食品加工など

#### ②内需志向型

味の素、久光、エースコック、ヤクルト、ファミリーマート、資生堂、ワコールなど

中国人を祖先に持つベトナム人は多いが、大陸の中国人を追い出したこともあり、ハノイと違って中国資本の進出は少ない。ホーチミン郊外には韓国人が7万人、台湾人は4万人居住しているが、在留邦人は約1万人である。

ベトナム人は一般的にまじめで手先が器用であり、シャイで日本人に似たところがある。表面的にはおとなしく表情や心も優しいが、がまん強く、強さや激しさを内に秘めている。国民性としては大変親日的であり、日本企業の人気も高く、日本語を勉強している学生も大幅に増加している。ベトナムは日本に期待し、日本企業の進出をどこよりも強く望んでいる。日本の中小企業にとっても大きなビジネスチャンスである。



ベトナムの工業団地

以上