

# 「ベトナム経済の現状と 日系企業の投資状況」

安栖 宏隆氏

ジェトロ ホーチミン事務所長

## 1. ベトナム経済の現状

### (1) マクロ経済——物価の安定を最優先

2011年に一時は28%まで上がったインフレ率（CPI）は、政府のマクロ経済政策で最も優先され2012年は6.81%に抑え込み、13年前半も6.73%。後半に入って、食糧、肥料、砂糖などの需給に変動なく安定的に推移しているが、7月になって石油・ガス料金、8月には電力料金が5%値上げされ、地域的な医療費値上げなどと併せ、後半になって影響が顕在化するだろう。

2012年のGDPの伸びは5.03%と低調で、13年前半は速報値で4.90%。今後1、2年も5%台前半が続くと予想される。一人当たりGDPは全国平均が1,600程度（統計により差がある）であるが、ホーチミン市では3,666ドルであり13年には4,000ドル超えは確実。これまで急ブレーキ（インフレ対策）と急アクセル（景気対策）を繰り返したマクロ政策は現在のところ安定的に推移。そろそろ景気対策もという雰囲気になっている。しかし、未熟な金融システム、銀行不良債権問題、国営企業改革、弱含みのベトナムドンなど不確実性の要素は事欠かない。

ベトナムの経済規模は、ざっくりと14兆円のGDP（岐阜県なみ）、4兆円の国家予算、貿易額は輸出入とも11.5兆円。400万人の越橋からの送金が1兆円以上。

### (2) 景気

景気は、不動産、建設は依然として厳しいとされるが、一進一退ながら緩やかに回復傾向にある。鉱工業生産指数（IIP）では7月は対前年同月7%増、前月比3.4%。対前年同月比で自動車が61%増、バイクは27%増。在庫指数は6カ月連続で改善。1～7月の小売売上高は前年比12%増だが昨年度よりは下回っている。

7月の製造業購買担当者景況感指数（PMI）（HSBC実施、対象400社）では、3か月連続で景気縮小を示したものの48.5に改善（6月は46.4）。中国の需要減退による輸出

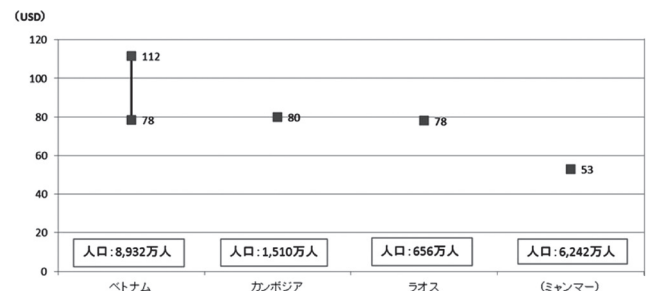
減少が響いているが中国経済も日米欧につられて改善と予想。

貿易では、この1～2年は韓国系サムスン電子ベトナムへの投資がベトナムの貿易構造を変えるほどのインパクトで、輸出をリードしてきた繊維・縫製品を電話・電話部品が追い抜きつつあり、電子・電子部品、履物と続く。輸入のトップは機械・設備等で、電子・電子部品、織物・繊維製品、電話・電話部品と続く。現在計画中の石油精製プラントや製鉄所の建設・運転により石油製品や鉄鋼の輸入が減少傾向で、慢性的な赤字貿易体質改善の対策が効いている。輸出相手国は米国、日本、中国の順。輸入は中国、韓国、日本の順。貿易収支は2012年に19年ぶりに貿易黒字。13年は若干赤字傾向。

モダントレード比率は、全国平均が13%、ハノイが16%、ホーチミンは37%と、南部でのサービス業がはるかに発展している。

### (3) 雇用・賃金

労働人口は5300万人と言われる。失業率は3.4%。人口と法定最低賃金のCLMV比較では、ベトナムの4つのカテゴリーのうち第IV水準は他のCLMとほぼ横一線。しかもCLは人口が少なく人材確保のリスクが伴うことや、識字率、生産性（人材の能力、休日の数）なども併せて比較すると投資先としてはベトナムの優位性がある。



法定最低賃金

出所：国連、ジェトロ調査等（ミャンマーのみ実勢額）

#### (4) インフラ整備 (南部中心)

道路は、ホーチミンから郊外に延びる道路が大幅に改善されつつある。日本 ODA による東西ハイウェイはメコンデルタ方面へのアクセスを大幅に時間短縮化。その先東に延びるロンタン方面の高速道路は14年2月頃一部を除き開通予定で、ホーチミンからロンタンまで30分となりドンナイ、バリアブントウ省へのアクセスが大幅に改善される。また、ビンズン省に向かう国道13号線とドンナイ省からバリアブントウ省に向かう51号線は拡張工事が終了。最も交通量が多く大渋滞のドンナイ省方面の国道1号線はネックのドンナイ橋が架橋工事中で近々終了予定。上記の高速道路完成で交通量が二分されてさらに改善見込み。ホーチミン市内でも渋滞がひどい交差点は立体交差化され格段に改善されている。北部でも高速道路の建設が進んで進出エリアが急拡大中である。

空港はタンソニャット空港が限界に近いとされ、ロンタンの新国際空港建設の計画は移転対象者が5000世帯程度と言われ完成時期は先行き不透明 (一部 ODA)。ハノイのノイバイ空港は日本の ODA で新ターミナルの建設中。

ベトナムの強みを発揮する港湾は、ハイフオンの (ラックフェン港) と共に国際的重要戦略港としてのカイメップチーバイ港が開発途上である。現在はホーチミンのカトライ港とヒエップフック港との間で競争状態にあるが、いずれカイメップチーバイ港に移る。

ホーチミン市地下鉄1号線が日本の ODA (ステップ方式) で昨夏に地上分の工事がスタートし20年から21年に開通予定。2号線も年内着工予定。ハノイも地下鉄整備が2線について進行中。

電力需要は年率10%の伸びを予想、第7次電力供給計画では年率14%の伸びに基づいて電力開発を計画されており当分の間は安定供給が見込まれる。しかし南部では13~15年は需要が供給を上回る可能性があり送電システムの脆弱さのため電力不足が発生する可能性が指摘されている。電力購入価格は6~7セント (USD) (12年12月20日)。

ベトナムの国家財政は外資頼み状態が続き、インフラ整備支出でひっ迫しており2013年は特に厳しい。他方で公共事業ニーズは多方面にわたり、ODA や歳入では賸えないため、PPP、BOT など民間資金を前提とした計画が多く実現しないものが多い。

#### (5) 日本からの ODA

1992年に ODA を開始して20年。日本にとって最大規模の供与国。ベトナムにとって20年間一貫して最大の供出国。

2012年度2500億円。20年間の累計金額約1.9兆円。

① 資金協力：2009年度 1,491億円、2010年度901億円、2011年度2,754億円、2012年度 2,500億円 (見込み)。

② 技術協力 (20年間の累計)：日本人専門家の派遣：5千名、日本人ボランティア：5百名、越人の日本での研修：1万8千名。

(参考) 日本語学習者は47000人。

日本への留学生は4000人。

## 2. 日系企業の進出状況

### (1) 海外直接投資

2012年は、ベトナムへの世界からの新規の FDI の51% (金額ベース) が日本企業。FDI のベスト10 (認可額ベース) には日本企業の案件が6件 (都市開発に参加した東急電鉄、他はプリジストン、サッシのリクシル、ニプロファーマ、共英スチール、大島造船)。投資分野としては、件数は製造業が43%だが、偏りなく幅広く分布。新規投資件数は317件。南北の特徴としては、北部が製造業、南部はサービス業が多い。

日本商工会の会員数は、ホーチミン日本商工会 (JBAH) が645社、ハノイ日本商工会 (JBAY) が524社、ダナン日本商工会 (JBAD) が59社で、1200社程度あり、タイに次ぐ ASEAN 第二の日系製造企業集積地。

### (2) 日本企業のベトナムの評価

毎年ジェトロが行っている調査によると、ベトナムでは「法制度の未整備や不透明な運用 (地方ごとに担当者の裁量によって運用や法解釈がばらばらである点)」、「許認可などの行政手続きの煩雑さ」「税制、税務手続きの煩雑さ」は6割以上の日系企業が問題だとしている。「政府の不透明な政策運営」も5割以上が指摘。これらは調査対象国の中でベトナムが2番目に悪いと評価されており、ベトナム投資の最大のリスク。

また、全ての原材料や部品のうちベトナムで調達できる現地調達率は27.9%。そのうち45%が日系企業、18.3%が外資企業で、現地ベトナム企業は36.7%。つまり、全原材料や部品のうちベトナム企業からの調達は12.6%のみ。ベトナム進出でコスト削減するには、裾野産業のベトナム企業からの調達率を上げる必要があるが、ベトナム政府の裾野産業振興策は看板程度でありベトナム中小企業に対する税制上の優遇措置、低利融資制度がない実態が伴わず、これがベトナム投資の最大のネック。

### (3) ベトナムへの投資メリットと課題

#### ① ベトナムへの投資のメリット

- ・安定した政治（共産党一党独裁）、
- ・WTO に加盟、日越投資協定、日越 EPA
- ・民族紛争、宗教上の争いごとがない平和な国
- ・道路、空港、港湾、工業団地などインフラが充実
- ・安くて豊富な電力（6～7セント/kwh）
- ・安くて豊富な優れた人材（5千万人、器用で目が良い、アルファベット）
- ・若い9千万人市場の成長可能性の高さ
- ・大規模災害なし（一部地域は台風）

#### ② ベトナム投資のリスクや弱点

- ・法律の制度、運用の制度間の不整合、不透明性、手続きの煩雑さ、行政縦割り、中央と地方の不整合、政策の頻繁な変更、不透明な行政コスト
- ・税務の制度の不透明性、手続きの煩雑さ
- ・現地調達比率28%（中国・タイ・インドネシア、）新興国（CLMV）
- ・マクロ経済運営の不安定さ（安定化に向け改善傾向）、賃金上昇と物価高リスク
- ・違法ストライキ
- ・インフラ整備のスピードの遅さ（土地の強制収容なく、工事遅延とコスト高要因）
- ・経済が南北に分断されており投資効率が悪い。
- ・投資優遇のためのインセンティブが薄い（CLMV に比べて）

### (4) 「消去法でベトナム」

ベトナムの評価は一言でいえば「消去法でベトナム」と言われる。絶対的な強みやメリットがあるわけではないが、致命的なデメリットがない、あるいは小さいことから、他の候補国と比較するとベトナムに落ち着く、というもの。

### (5) 南部経済回廊、東西経済回廊

メコン地域の生産ネットワークを支えるハードインフラとして、ダウエーからバンコク、プノンペンを通りホーチミン、カイメップチーバイ港に通じる「南部経済回廊」があり、最後のネアックルン橋が間もなく完成し完全に開通する。また、ミャンマーのティラワ近くのモーラミヤインからラオスを通りダナンに至る「東西経済回廊」はハノイへ向かう荷物を中心。最近では、東西回廊の起点のダナンへの企業進出も進みマブチモーター、フォスター電機（いずれも南部にも工場あり）など70社が進出。

### (6) 南北の産業の特徴——産業クラスター

多様な産業の一部門の組み立て、裾野産業の企業が多く進出しているが、タイやインドの自動車のような巨大なクラスター形成、骨太のサプライチェーン形成までは至っていない。しかし、労働力の豊富さと安さ、器用さと勤勉さを活かし、製造業では、繊維や部品組み立てなどの労働集約型産業から高度な技術を要する電子機器、医療まで多様な分野の企業が進出している。あえて南北の特徴の違いを指摘すると……

○北部：輸出加工型企業が中心。プリンター複合機（キャノン、京セラ）、携帯電話（サムスン、ノキア）の大企業セットメーカーを中心として関連部品企業が進出。内需型としてはバイク（ホンダ、ヤマハ、スズキ）。

○南部：輸出加工型としては、富士通、日本電産、矢崎総業、フォスター、パナソニック、多様な縫製、食品加工、他分野の部品企業。内需型では食品加工（味の素、キューピー、エースコック、日清、サッポロビール）。最近特に多いのがサービス業で、小売り（ファミリーマート、イオン）、飲食店、その他の多様なサービス産業。

### (7) チャイナ+1、タイ+1

チャイナ+1は中国企業まで ASEAN 投資が増加するなど既に定着した動き。タイ+1は労働集約的で価格競争が厳しい2次、3次下請けから生産拠点の CLMV への移転が始まりつつある。また最近では TPP 交渉妥結をにらみ、ベトナムで生産して米国に輸出すれば関税の面で大幅に有利になるため中国から繊維産業がベトナム等に移動している。

### (8) ベトナム政府の政策

【工業化戦略】自動車・自動車部品、電子・電子部品、環境・省エネ、農業機械、農林水産加工、造船の6分野の工業化戦略を日本の産学官が協力して行動計画を策定中。

【日越共同イニシアティブ】全国共通の大きな課題については、「日越共同イニシアティブ」の行動計画が106件もある。この枠組みの下で、協議と改善を繰り返すうちに、事業環境は少しずつ改善されてきたが、改革のスピードが余りに遅い。役人が経済のメカニズムや企業の事業活動の現場を知らないことや組織の体を成しておらずパフォーマンスが極めて悪いことなど原因。（組織は企業もひどい。）

【法人税】が改正され、現在の25%が2014年から22%、2016年から20%。

【投資優遇インセンティブ】WTO加盟の影響で大幅に減退。この点では新興国 CLM とは大幅な差。全体から特定

分野（ハイテク、裾野産業、経済社会的に厳しい地域に限定）

### （9）ベトナムにおける日本のプレゼンス

日本政府の破格の ODA の金額、最近の桁違いの日系企業の投資が、ベトナムでの日本のプレゼンスを絶対的なものにしていく。日越共同イニシアティブの枠組みや工業化戦略策定に日本の産学官が全面協力するなど日本は特別扱い。ただし、事業環境の改善の遅れにより日系企業がライセンス手続きなど様々な点で苦労しているのも事実。

## 3. 新たなフロンティア

### （1）新たなフロンティア＝拡大を続ける二時間圏

ハノイ、ホーチミンといった都心部から郊外に延びる道路の整備に伴い投資環境に変化が出てきた。タイグエン省のイエンビン工業団地は高速道路が13年末に開通すれば2時間以上が40分に短縮。南部でも高速道路の整備や水路・河川への架橋整備により距離感が変化。ビンフォック省は既に2時間圏内。メコンデルタのベンチャー省はホーチミンから3時間以上が1時間半（7区からは70分）に、チャビン省も16年末までの架橋工事で4時間が2時間に短縮。そして、これらの省の人民委員会が日本企業に絞って熱心に企業誘致しているため、投資対象の二時間圏が急速に拡大している。

### （2）ベトナムの強さの発揮

○進化する工業団地：タンロンⅡ（フンイエン省）、ロンデック（ドンナイ省）、キズナ（ロンアン省）など日系企業をターゲットとした工業団地開発（拡張）が盛ん。裾野分野で増加中の中小企業が初期投資コストを低く抑えるためのレンタル工場が特に南部で急激に増加している。また、中小企業向け、日系企業向け、裾野産業向けの工業団地や、日本の自治体と提携した専用工業団地が増加中。さらに、ロンデック工業団地（ドンナイ省）に

はレンタルより小さな100㎡クラスのインキュベーション工業団地、タントゥワン（HCMC）には、1部門として入居するマネジメント付レンタル工場が登場。

○新たなフロンティアの「安いベトナム」：2時間圏の拡大により距離感が近くなった地域は、土地使用料が20数ドル台と安価で、法定最低賃金がホーチミンより3割安（CLM 並み）である場合もあり、今後こうした「まだまだ安い」地域への進出の増加が期待される。「消去法でベトナム」でも、諸条件は CLMV 新興国や VIP 以上に投資条件が「安全・安心」で「生産性が高い」、「市場成長期待が高い」のに「まだまだ安い」とあれば、ますます投資候補国として日系企業を惹きつけるであろう。

### （3）真剣勝負の ASEAN 市場統合とその先

しかし、2015年アセアン市場統合を前に産業競争力が向上しないと完成品が流れ込む。特に自動車普及に抑制的だった政府が、2018年に今の60%の域内関税がゼロになった時に国内自動車企業が一部でも残れるような政策転換を迅速にできるか？

また、ASEAN 市場統合、TPP など経済連携で外資企業の戦略にも変化が出る。今後ともベトナムへの外国直接投資が続くのか？ 安定的マクロ政策、未熟な金融システムの国際化、投資環境の改善のスピード、実効的な産業政策の実現による市場創出、ベトナム企業による裾野産業の育成が鍵であろう。

中国や ASEAN 諸国の労働賃金の高騰やリスクの顕在化の裏で、投資国としてのベトナムの魅力が相対的に高まってきている。そうした中で、今後も労働集約型企業を呼び込みつつ、将来に向けてハイテクや高付加価値型の企業を呼び込み定着させられるのか？ 外資導入によりベトナム企業の近代化を促進し、ベトナム産業の発展が実現できるのか？ これから期待感とともに、今がまさにベトナムの将来を決定づける岐路にある。