

座談会

ベトナムビジネスの可能性と 今後への期待

出席者



松永 大介 (まつなが だいすけ)
在ベトナム日本国大使館公使



石渡 健次郎 (いしわた けんじろう)
日本貿易振興機構ハノイセンター所長



唐沢 雅幸 (からさわ まさゆき)
国際協力銀行ハノイ駐在員事務所首席駐在員



舟見 浩明 (ふなみ ひろあき)
ホンダベトナムカンパニー・リミテッド社長



佐藤 誠吾 (さとう せいご)
富士通ベトナム社社長



脇 郁晴 (わき いくはる)
双日(株)ホーチミン事務所長
(ホーチミン日本商工会会長)



(司会)
唐沢 裕一 (からさわ ゆういち)
三菱商事(株)ベトナム総代表
(ベトナム日本商工会会長)



唐沢裕(司会) ベトナム経済は安定的に成長し、日越間の貿易、日本からの直接投資額はともにここ2~3年で急増している。本日は、「日本貿易会月報」のベトナム特集にあたり、ベトナムの第一線で活動されている方々にお集まりいただいた。経済の成長、その背景、日越関係の展望等についてお話しいただきたいが、まずは自己紹介をお願いしたい。

松永 アジア通貨危機前のマレーシアにも駐在し、ベトナムの成長を同国と比較することもある。昨年5月に当地に赴任する前は、経済協力、ODAを見ているOECDのDAC（開発援助委員会）に、日本代表として常時出席し、日本の援助政策に対する理解を促す仕事を行っていた。

石渡 本年4月でハノイ駐在は丸2年となるが、ロンドン、ロサンゼルスとの駐在と比べてハノイは和やむ。治安もよく、人々の発想や行動様式も日本人と似ており、余計な緊張感のないところが好きである。

唐沢雅 南西、東南アジアの円借款を担当し、スリランカ、米国、2004年2月からベトナムに駐在している。1996~97年にも日本国内でベトナムを担当した。変化が激しい時期であり、やりがいがある。

舟見 昨年4月に当地へ赴任した。二輪車（二輪自動車。以下同様）の営業担当で、過去にインドネシアに5年半、バンコクに2年間駐在した。

佐藤 20数年間、通信系の海外営業を担当し、

87年から1年半、北京に駐在、97年からマレーシアに駐在した。2004年11月に当地に赴任し、コンピュータ、情報系のビジネスを見ている。

脇 化学品、石油化学プロジェクトの担当で、ドイツに5年間駐在した後、2001年4月からホーチミンに駐在している。この5年間はベトナム経済の変動期であったが、さらにこれからも楽しみである。昨年4月からホーチミン日本商工会の会長を務めている。

唐沢裕(司会) 国内、中東、西アジア、東南アジア等の電力プラントを担当し、リヤド、ジャカルタに駐在、2003年4月に当地に赴任した。93年、ODAが再開された直後に訪れたときにはハノイに暗いイメージを持ったが、短期間のうちに大きく変わってきた。本日は、ベトナム日本商工会の会長（2005年4月就任）ということで、司会を務めることとなった。

1. 官民共同で築く日越関係

(1) 投資環境改善

唐沢裕(司会) 本年は日越EPAの準備会合が始まるが、包括的関係がさらに深まることが期待される。まず日本政府から見た政治・経済関係を伺いたい。

松永 ベトナムが日本のアジア外交全体に占める重要性は近年、間違いなく高まってきている。ASEANの中でインドネシアに次いで人口の大きい国でもある。政治的にも安定し、両国間の政治・外交的関係を盛り立てていこうとする雰

囲気はますます高まっている。これに応じて、日系企業数も増えており、在留邦人も北部ではこの5年で約2倍となり、一方でベトナムから日本への留学生も増えている。

昨年末にはWTO加盟二国間交渉妥結文書への署名も行われた。2月半ばには、WTO加盟を前提として、経済関係の幅と深みをさらに加えるため、日越EPAの共同検討会合も始まる。EPAはモノ、サービスにとどまらず、投資や知的財産権の分野等での協力の幅も広げ、さらにそれぞれの分野の自由化を深めることとなる。

唐沢 裕(司会) 95～96年ころ、第1次ベトナム投資ブームがあったが、ここ1～2年の第2次ブームで投資の件数、金額とも増加している。

石渡 中国への過度な投資のリスク分散先として、チャイナ・プラス・ワンの1つにベトナムが選ばれている。中国への危機感が認識されるようになったのは3年前にSARSがはやったところだが、昨年4月の中国におけるデモ、また7月の元切り上げを契機として、企業の危機感が高まった。

当事務所への訪問も、特に最近は、すでに中国に投資している日系企業が多い。工業団地内の日系工場を訪問した際に、玄関に日章旗が翻っているのを見て感激される。ベトナムではごく普通のことだが、中国ではこうした光景は珍しいらしく、対日感情の格差を再認識して帰られる。

2005年の日本の対越投資額は、新規投資が3億7,878万ドル(前年比46%増)だが、拡張投資がこれを上回る4億3,354万ドルである。巨額な拡張投資は、ベトナムでのビジネスの将来性が日本企業に信認されてきた証だろう。ベトナムはASEANの

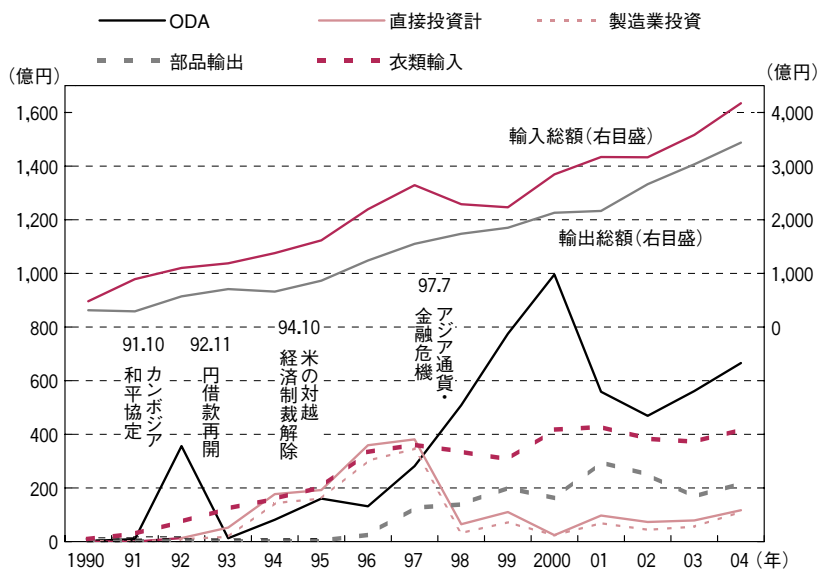
後発国としてスタートし、立ち遅れている面も多いが、日越共同イニシアティブという投資環境改善プランの下、地道に投資環境の改善に努力してきた結果もこのような数字に表れてきたと言える。

そもそもベトナム、特にハノイは北の華南経済圏と南のASEANという二大市場の中間に位置し、地理的にも恵まれている。さらに政治的にも安定し、労働者の賃金水準もまだリーズナブルであり、勤勉で器用である。ベトナムは、インフラ整備等にまだまだ問題はあるものの、基本的な部分で投資環境は整ってきており、こうした点においてもベトナムが再評価されていることは言うまでもない。

唐沢 裕(司会) そのような中で、日本企業を支援していただいている国際協力銀行(JBIC)から、金融政策、融資の方針等を伺いたい。

唐沢 雅 日本企業の投資は加速しており、第2次投資ブームが来ていると評価する。当行が実施している海外直接投資アンケートでは、ベトナムは有望事業展開先国として2003年以降3年連続で4位である(P.22参照)。インフラの未整備、

図1 日本の対ベトナムODA、投資、輸出入額



(注) 1. ODAは支出純額ベース、平均為替相場による換算値
2. 直接投資額(総額、製造業)は年度
3. 「部品」は、電算機器、音響・映像機器、自動車、二輪自動車類の各部分品および半導体等電子部品の合計
(出所) ODAは、OECD DACデータベース(2005.12.7)、直接投資は、財務省「対外直接投資状況」、輸出入は、財務省「通関統計」より作成



市民の台所チョ・クー（旧市場）

法制の未整備・運用の不透明性等の問題点が指摘されており（P.24参照）、そうした点が、過去有望国でありながら中国やタイ等に比べ実際の投資額があまり伸びていなかった原因と考える。

当行としては、円借款による、特に運輸・電力分野でのインフラ整備支援を通じてこれらの問題の解決を図っている。過去、ハノイ・ハイフォン間を結ぶ国道5号線、ハイフォン港、カイラン港の整備など北部ベトナムの国道・港湾のネットワーク、全国の総発電容量の約20%の整備を進めてきた。2000年以降、多くの案件が完成しており、日本のインフラ整備支援への評価も徐々に高まってきているのではないかと。

2004年から2005年にかけて、日系を含む外資系企業の進出数が急増しており、今後は、さらに質の高い、大規模なインフラの整備が求められる。

ベトナム政府もこのような状況を認識しており、相対的に安定したマクロ経済運営に対して国内外の市場から信頼を得られつつある状況を踏まえ、昨年10月に外債を発行するなど資金調達の多様化を図っている。

当行としても、官民での大型電力発電コンプレックス整備の成功などを前例に、円借款を呼び水としてその他の資金手段も有効活用しつつ、民間の資源、特に日系企業の資源の動員を促しながらインフラ需要に応えるべく支援を進めていきたい。

唐沢裕(司会) 南部のフーミー発電所における、官民一体となった当国への経済・開発支援は、官民連携の成功例であり、今後ともこのようなJBICの機能に期待している。

唐沢雅 またハードのインフラ整備だけでなく、日越共同イニシアティブを直接、間接に支援し、投資環境に係わる法制度などソフトインフラについても、世界銀行など国際機関とも協調し、複数の構造調整借款を通じて継続的に支援している。例えば、1999年の新宮沢構想下での経済改革支援借款、また2004年および2005年の世界銀行との協調融資による貧困削減支援借款等により、日越共同イニシアティブの重要事項としても挙げられている法整備等を支援してきた。

唐沢裕(司会) ここで、先ほどから挙がっている日越共同イニシアティブのポイントをまとめていただきたい。ベトナムの投資環境改善に果たしてきた役割は大きい。

石渡 日越共同イニシアティブは、両国の官民が協力してベトナムの投資環境の改善と競争力の強化をめざした取り組みである。2003年に2年の期限でスタートしたもので、具体的には44分野125項目にわたる改善目標を立て、期限内に改善を図ろうとの野心的な試みである。この試み以前にも日越貿易投資作業部会があったが、年1回の会合で課題が指摘されるのみで投資環境改善の進展があまりみられなかった。そこで服部則夫駐ベトナム大使がフォロー体制も含めた本行動計画を提案し、日越両首脳間で合意された。共同議長であるヴォー・ホン・フック計画投資大臣およびチュー・トアン・カップ次期（現）駐日大使、服部則夫駐ベトナム大使および宮原賢次経団連日越経済委員長（当時）が署名のうえ両首脳に提出し、具体的に進めら



タンイチ
紅河橋

ハノイ市街の渋滞緩和のため、円借款で造成中（2006年中完成予定）

表1 「日越共同イニシアティブ」行動計画 44分野

1	裾野産業の育成・誘致・活用	21	知的財産権業務改善
2	外資系企業向けの法人税優遇措置の明確化	22	知的財産権権利執行の強化
3	個人所得税の改善	23	汚職撲滅
4	外国投資促進活動の拡大（ワンストップ・サービスなど）	24	不正輸入の規制
5	主要産業の発展戦略とモデルプランの策定	25	法規範の適正化
6	短期滞在ビザ免除の導入	26	法執行の適正化
7	市場参入スケジュールの遵守（日越投資協定）及び外資系商社への市場開放	27	法曹人材育成
8	不当な投資ルールの廃止	28	競争法整備
9	100%外資が認められる分野の明確化	29	国際会計基準への移行
10	労働法	30	手形・小切手決済制度の整備
11	土地法	31	工業標準・計量制度の整備
12	部品・原材料等の輸入計画申請制度の廃止	32	人材育成（IT人材、職業訓練等）
13	技術移転の促進	33	経済統計の整備
14	広告宣伝費等キャップ制度の廃止	34	都市交通・都市機能
15	30%以上出資の合併企業の入札方式義務付けの廃止	35	運輸の効率化
16	金融機関の資金・資産の海外運用規制の廃止	36	電力分野
17	資本規制の廃止	37	通信環境の改善
18	固定資産輸入に関連して起こる総投資資本の定義の問題	38	排水処理・産業廃棄物処理
19	税関実務の透明性・信頼性・調和化・迅速化・簡素化等	39	経済インフラへのJBIC国際金融の積極活用
20	税務行政の適正な執行	40	四輪産業育成
		41	二輪産業育成
		42	電機産業及び電子産業の育成
		43	セメントJV追加投資時最低出資比率規制（40%）の廃止
		44	ベトコンバンクの長期延滞債権問題

れてきている。

本イニシアティブの特徴は、投資環境改善に日本のODAをリンクさせ、有効活用させたことである。第1フェーズ（2003～2005年）では、外国人・企業に上乘せされていた電力、広告料金、航空運賃の二重価格制が撤廃され、日越間の国際電話料金も3分9ドルから2ドル以下となるなど、大きな成果を挙げている。全体的に見ても、改善目標125項目の85%が達成されている。この成功を受けて、現在第2フェーズ（2006～2007年末）の実施に向けた準備が進められている。

ベトナムは賃金が安く、労働力の質も高いが、タイ等と投資環境を比較すると、差し引きでマイナスとなっていた。第1フェーズでは近隣諸国に追いつこうと努力してきたが、第2フェーズでは追い越すよう商工会としても取り組んでいきたい。

松永 政府と民間企業の共同での取り組み、日本のODA活用のほか、行動計画がスケジュール

ルどおり進んでいるかを定期的に、問題項目ごとにモニタリングすることが特徴である。

(2) アジアの経済ネットワークの中で

松永 ASEAN6カ国に、90年代半ばにベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアが加わりASEAN10となった。後から加盟した後発国の中でベトナムが経済発展でリードする形となっている。ベトナムとは、ASEANの先進メンバーと同様に、二国間のEPA交渉を行う方向であり、2年半ばから共同検討会合が始まる。

将来の東アジア共同体については、97年から発足しているASEAN+3（日中韓）の枠組みを通じて追求していくのか、これに豪州、ニュージーランド、インドも加えた東アジア・サミット（昨年12月にマレーシアで初開催）を通じて追求していくのかについて考え方の違いがあるが、わが国としては、あり得べき東アジア共同体は、「開かれた地域主義」「自由、民主主義等の普遍的価値の尊重、グローバルなルールの遵

守」「機能的アプローチ中心主義」の3つの基本原則に基づいたものであるべしと主張しており、東アジア・サミットを通じて東アジア共同体を形成していくことをめざしている。

唐沢裕(司会) AFTAについても、CEPT（共通有効特惠関税）により、本年1月からベトナムにも、95%以上の品目について域内最終関税率0~5%が適用され、原加盟国とほぼ同じ条件となった。経済の実態面としてもASEANの一員としてキャッチアップしてきている。

唐沢雅 ASEANの中で、インドシナにおけるラオス、カンボジアの経済開発は、ベトナムやタイの安定成長が前提になると考える。またインドシナ諸国と中国の関係はそれぞれに異なり、ベトナムは中国に対して日本以上に複雑な国民感情を持っている。日本はASEAN・インドシナ諸国間、同周辺諸国とのこうしたバランスや関係に配慮しつつ支援していかなければならない。

石渡 二国間のFTA・EPA、多国間のAFTA、東アジア共同体等の形成の動きが早まる中で、これからは個々の国の動きだけではなく、東アジアを面としてとらえて企業の経営戦略に反映させていく必要がある。商社は広範で強力なネットワークを持っており、国境を越えた物流網の構築をはじめアジアを面として結びつける役割に期待したい。

2. 発展を続けるベトナムビジネス

(1) 進出10年目を迎えた製造業 インフラ整備に取り組む商社

唐沢裕(司会) 最近の進出企業の増加を反映し、ベトナム日本商工会（在ハノイ）の登録企業数は2004年4月に147社、2005年4月に168社、2006年2月に192社と3年弱の間に45社増加した。

現地に進出している企業からビジネスの状況を伺いたい。

脇 まず、ホーチミンを中心とする南部とハノイを中心とする北部の違いについて触れたい。両都市は1,000km以上離れており、国民の気質にしても北部はまじめ、南部は明朗闊達である。経済基盤については、北部は政治の中心であり、政府の関わる大型案件の投資が多い。また地理的に近い中国華南経済圏との連携が今後拡大し

ていくだろう。一方で南部は、かなり以前から市場経済が根付いており、台湾、米国、また越僑による投資も多い。地理的には、タイを中心としたASEAN地域との連携が今後ともますます強化されていくだろう。また港湾、電力網等のインフラ整備も進んでおり、空路、海路の利便性も高い。

このような中で、ホーチミン日本商工会の会員は2006年2月現在302社、うち製造業が161社、サービス業45社、商社が30社である。この1年で約30社増加したが、特に最近ITソフト関係企業が急増し、現在約20社である。製造業関係企業は、二輪車や自動車、電子、金型等の部品関係が最も多く50社弱だが、繊維・縫製関係、食料・食品加工関係、および雑貨がそれぞれ15社程度と、組立加工型の軽工業も多く、南部の工業の特徴を表している。

唐沢裕(司会) 一方で北部は大規模工業が多い。まず現地市場の開拓について伺いたい。

舟見 ホンダベトナムは、第1次投資ブームのときに二輪車の生産・販売のために進出し、今年で10年目を迎える。途中、山・谷はあったが、ベトナムの経済発展、国民所得の向上に伴い、市場は順調に拡大してきた。特にこの1~2年は、市場環境だけでなく、生産・販売活動の規制も大きく改善された。これまで外資系二輪車メーカーは、設立時に提出した事業計画に基づき、年間の生産台数、部品輸入数に上限が設けられていた。これが昨年3月に撤廃され、市場の需要に基づいて自由に生産活動ができるようになった。日越共同イニシアティブを通じた関係省庁への働きかけが寄与したものである。また販売環境についても、二輪車の登録は国民1人当

表2 ベトナムの二輪車市場

(単位: 万台)

	2005年 実績 (前年比)	2006年 見込み (前年比)
日系3社販売計	93 (16%)	117 (26%)
ホンダ	62 (20%)	77 (25%)
ヤマハ	24 (19%)	30 (25%)
スズキ	7 (▲10%)	10 (40%)

(参考) 国内生産計190万台 (うち輸出10%)

(出所) JETROハノイセンターからベトナム・バイク・自転車協会 (VBMA) へのヒアリング資料、NNA Business News 2006.2.24等から作成

たり1台しか認められていなかったが、昨年12月に、ハノイをはじめとする全国各都市で登録が自由になった。

唐沢裕(司会) 裾野産業の状況について伺いたい。

舟見 二輪車生産に関連する部品メーカーも、市場のポテンシャルは認めていたものの、規制の突然の発動、法制度の未整備、政策の急な変更など政治的変化リスクを危惧して工場進出、生産能力拡大投資に踏み切れずにいた。しかし、このようなリスクもこの1~2年で低下し、昨年来、二輪車関係業界でも、ASEANではタイ、インドネシアに続いて3カ国目となる生産拠点として進出する企業が増え、裾野産業も充実してきている。

他方で、二輪車においても、中国製品とのコスト競争の圧力が常にあり、部品の現地調達率向上による原価低下を進めてきた。現地調達率はすでに、購入額ベースで70%台、コストベースで80%台に達している。日系メーカーだけでなく、地場の部品メーカーを支援しながら開拓してきた中で、現地の工業化の促進に寄与してきたのではないかな。

唐沢裕(司会) 今後の見通しはどうか。

舟見 政治、経済の安定、高い経済成長から、需要拡大の余地は十分にある。タイを上回る人口と、所得の向上を背景に、二輪車市場が数年のうちにはタイと同等規模となる可能性は極めて高い。

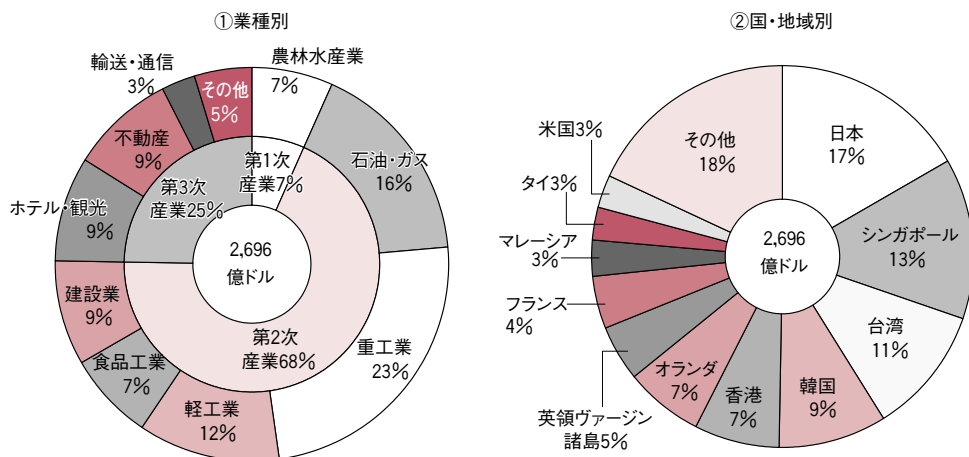
て高い。

しかし現在、技術的に高難易度な部品は、ASEAN域内あるいは日本からの供給に頼っている。今後、特に環境対応のための新しい技術を製品に取り入れていかなければならない使命もあり、先端技術の高性能部品の現地調達率の向上が課題である。コスト、技術面でハードルは高いが、中国製品とのコスト競争に負けないよう現地調達化を進めながら、日本製ブランドとして評価されるよう高い技術も実現していきたい。

唐沢裕(司会) 次に輸出加工型の工場進出について伺いたい。日系製造業の中で富士通グループは毎年、当国からの輸出額のトップを維持している。

佐藤 富士通グループはビジネスユニット制を敷き、ユニットごとのビジネスプランに基づいて工場進出計画を立てており、現在、ベトナムには3社進出している。コンピュータやハードディスク用のプリント基板の生産を行う富士通コンピュータ・プロダクツ・オブ・ベトナムは第1次投資ブームに乗って進出し、昨年10月で設立10年となった。その後、大容量光伝送装置を製造するVNPT・富士通テレコミュニケーション・システムを設立、さらに日系企業進出の増加に伴い、システムインテグレーション、パソコン、サーバー等の保守・運用サポートを行う目的で情報系の富士通ベトナムを設立した。

図2 対ベトナム直接投資累計実行額



(注) 2005年12月20日までの累計額

(出所) "Vietnam Investment Review" No.744 January 16-22, 2006より作成

工場進出の理由は、80年代に設立したタイのハードディスク生産工場へ、部品のほとんどを日本から出荷していたため、タイ工場への部材供給の導線を短縮する生産のリスクヘッジ、相対的に安定した治安、低賃金で勤勉な国民性がその進出理由であった。

また山・谷ある中で伸びてきた要因は、純粋に技術に基づくモノづくりに特化し、日本本社からマネジメントを行ってきたことによると考えている。設立当初は日本人マネジメントがかなりいた。その後も日本から物流のコントロール、マネジメントを行っている。また、設立当初に最低半年、最大1年半、日本の工場での労働者の研修を行い、当地に戻して生産ラインを任せている。

現状、先ほど述べた進出モデルが崩れていないため生産額も伸びており、今後もこのモデルが維持されれば事業拡大が期待される。

唐沢裕(司会) 次に、当国の経済発展に多面的に貢献している商社の活動について伺いたい。

脇 現在、日本を含む外国商社の活動は法的に規制されているが、昨年6月27日に改正商法が施行され、状況は改善されてきている。現在、施行細則のドラフトが検討されており、日系商社のステータスも、数年のうちには現在の駐在員事務所から支店、現地法人へと格上げされ、それに伴って商社の有する多角的な機能がベトナム市場で発揮され、その経済効果が期待される。

当社は1986年に、(旧日商岩井が) 日本企業として初めてベトナムに駐在員事務所を開設し、活動している。当社をはじめ日系商社は、ODA案件および工業団地や外国人向けアパートの建設等の社会・産業インフラ整備、JBIC等とも協力して取り組んでいる電力、セメント等の基礎産業プロジェクト、日系企業と取り組んでいる石油等の国家資源開発、輸出加工、内国市場向け製造業への事業投資等に取り組んでいる。

輸出については、ベトナムが強みを持つ農水産加工品、繊維品や部品・部材など労働集約型の加工品や鉱産物エネルギー資源など、また輸入についても、進出製造業向けの部品・原料、産業機械、化学品や合成樹脂等の工業原料をはじめ食品等の消費財など幅広い品目を扱っている。



国会議事堂

唐沢裕(司会) 商社活動への制限も、WTO加盟を念頭に、改正商法ではかなり改善されたが、まだ不透明な部分が多く、明確に定義されていない。ただし、最近、ベトナム政府も外国企業の意見を聞くようになり、ヒアリングも実施している。ハノイの商工会では、2度にわたってヒアリングを行い、商業大臣に改善要望書を提出しているが、今後とも大使館の協力も得ながら商社活動の制限緩和を要望していきたい。

脇 ホーチミン商工会活動も、政府への要望およびセミナー等の開催による日系製造業を中心とする会員企業の貿易・投資など事業環境改善をはじめ、奨学金、チャリティーバザーの実施など事業の基盤となるベトナム社会への貢献を通じた日本企業の社会的認知度の向上、日本人学校および補修校の運営など日本人社会への協力等を行っている。

(2) チャイナ・リスク

唐沢裕(司会) 特にここ1~2年、ベトナムの経済、政治が安定し、一方で中国の相対的、絶対的リスクが高まっている。

松永 ベトナムは敵をつくらず、あらゆる国と友好関係を保とうとしているようにみえる。特に米国、中国、日本との関係を重視して、全方位外交を行っている。仏語圏グループ会合にも参加するなど、あらゆる国際的フレームワークに加わりとうし、多くの国と幅広くつきあうことで安定性を追求している。本年11月下旬にはハノイでAPECが開かれるが、ベトナムにとって重要な節目の年となる。

このように各国との友好関係を保ちつつも日

本への評価は高い。日本のODAも経済発展の基盤を作ったものとして評価され、日本への文化的親近感も強い。

石渡 日越投資協定には投資許可段階での内国民待遇が盛り込まれている。最恵国待遇を超えて踏み込んでいるのはベトナムと韓国くらいであり、日越の経済関係は緊密な進んだ関係と言える。また、日本の国連安保理常任理事国入りにも積極的な支持があった。

唐沢雅 経済面では、ベトナムは労働力の観点から、インドネシア、中国と並んで低賃金に係る評価が高く、さらに低転職率や、労働の質の高さについても評価を得ている。中国で賃金の上昇が進みつつある中、労働集約的な製造業にとって、投資環境の優位性が増している。またマクロ経済面でも、経常収支が安定的に推移し、為替も安定しており、昨年10月に初めて発行し

た外債は、フィリピンやインドネシアを上回る好条件となっている。

唐沢裕(司会) ベトナムにおける事業のメリットについて伺いたい。

佐藤 ベトナム人は器用で、ある企業の事例では、プリント基盤に中国人労働者の倍以上の部品を乗せることができるとのことである。このためベトナムでは1人当たり労働生産性も上がり、労働者数を絞ることもできることから、製造業にとってコストメリットがある。

舟見 中国、ベトナムとも合弁パートナーとビジネスを行っている。中国の場合は、各地の集团公司など地場のパートナーの力が強く、マネジメント上、難しい面もあるが、ベトナムの場合は日本の技術、ブランドを尊重するスタンスを取り、マネジメントがしやすい魅力がある。

一方で、タイやインドネシアでは、日本の製造業の技術力と、地場の財閥系有力企業の販売力や金融力、つまり双方のハードとソフトが結びついて強みを発揮するが、ベトナムの場合はまだソフトの面で有力なパートナーは育っていない。

脇 91年にカンボジア和平協定が実現、94年の米国の対越経済制裁解除後、日本の円借款が再開し、経済が近代化し始めてからまだ15年である。民間資本の蓄積が薄く、国営企業もまだ資本主義に慣れていない。ただし、最近、南部には越僑等の民間のネットワークも形成されるようになった。5~10年の間には変わるだろう。

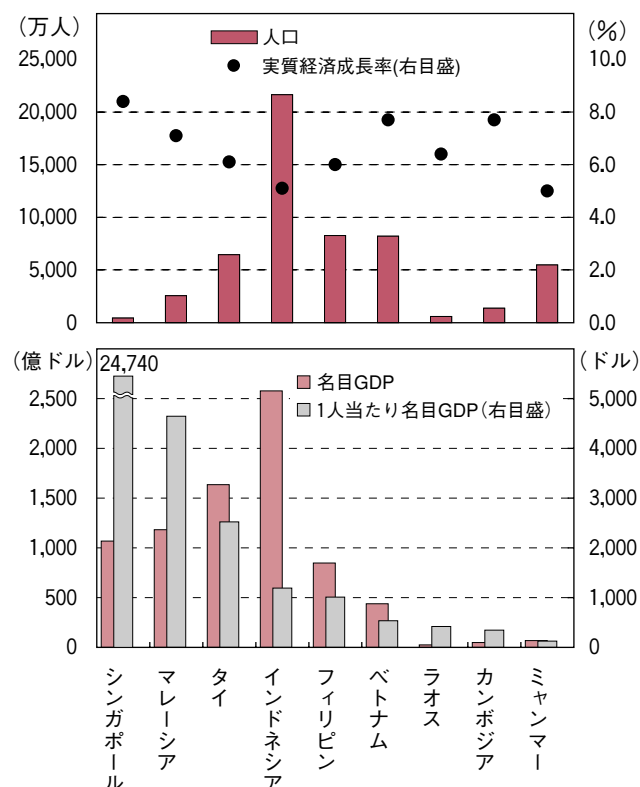
(3) 工業化への課題

唐沢裕(司会) ベトナムの経済指標は、実質経済成長率8.4% (2005年)をはじめとして、多くの数値で伸びているにもかかわらず、自動車の生産台数は、2003年42,000台、2004年40,000台、2005年35,000台と、年々低下している。

舟見 当社は昨年3月に自動車の生産ライセンスを取得し、本年半ばから生産・販売を始める予定であり、ベトナム自動車工業会へはまだ加盟していない。

あくまで1メーカーの私見であるが、

図3 ASEAN各国の経済指標 (2004年)



(注) 人口は国家予測、ただしタイはASEAN推計

(出所) 人口は、ASEAN事務局"ASEAN Statistical Yearbook, 2005"、ベトナム統計総局資料、その他は、IMF"World Economic Outlook Database"



縦の線が強調されるソ連文化（ホーチミン廊（左））と、鮮やかな黄色い外壁のフランス文化（迎賓館）が、緑の中に共存するハノイ

自動車市場は長期的にはポテンシャルがあるが、今後、安定的に伸びていくためには長期的に安定した自動車政策と交通網等のインフラ整備が必要である。自動車の使い勝手が悪く、ハノイ、ホーチミンでは渋滞が多く、駐車場も少ないため、自動車を持っても二輪車も日常使われている。

一般的に、自転車から始まり、所得の上昇に応じて、1人当たりGDPが1,000ドルを超えると二輪車、1万ドルを超えると自動車のモータリゼーションが始まるが、国土の広い中国の場合には、地方の道路も整備され、一足飛びに自動車が普及した。ハノイやホーチミンなど都市部では二輪車、郊外では自動車が普及するような進み方があってもよいかもしれない。

唐沢雅 ホーチミンの1人当たりGDPは約2,000ドル、ハノイで同1,200ドルだが、二輪車の平均保有台数はホーチミン、ハノイともに一家に2台程度となっており、国民統計上には表れていない購買力があると考えられる。にもかかわらず、自動車の生産・消費が伸びていないのは、高関税、特別消費税に加え、インフラ、法制度の未整備による。

ホーチミンやハノイはともに、都市圏の広がりが小さく、道路インフラが自動車向きにつくられていないが、都市化が急激に進みつつある中で、新都市、衛星都市の開発を促す計画的なインフラ整備が必要である。産業政策は、供給・生産面のみでなく、合わせて市場の育成にも取り組んでいかなければならない。

舟見 昨年来政府で、自動車産業に大きな影響

を与える、中古車の輸入解禁が検討されている。自動車産業には、二輪車より高い技術が要求される関連部品産業の育成が必要であり、長期的な産業育成にはマイナス要因ではないか。さらに中古車は、安全性、環境負荷の面からも問題がある。この話題は、自動車特別消費税の話題とともにマスコミにも多く取り上げられているため、消費者は様子見の状態で、市場にはマイナス要因である。このような政策は、関係業界とのオープンな議論を踏まえ、長期的な産業育成の観点から慎重な検討を行ったうえで進めてほしい。日越共同イニシアティブの第2フェーズで取り上げていくべき問題であろう。

唐沢裕(司会) 経済成長率、電化率、電力供給量、貧困率削減等の数値目標は5ヵ年計画で示されているが、自動車産業育成政策ならびに自動車製造台数目標は示されていない。進出メーカーとも協議して目標値を定めるとともに、都市開発、鉄道・道路等の産業インフラ整備により、国の工業化にとって重要な自動車産業の育成を進めていかなければならないのではないか。

唐沢雅 当地ではよく、裾野産業の弱さが指摘されるが、二輪車産業については、日本をはじめ韓国や台湾など外資の中小企業による部品産業の集積が進み、地場企業と大手企業の溝を補完し、原産地化が進んでいる。自動車産業では、より範囲の広い、高い技術の裾野産業が必要であり、こうした裾野産業は他の産業への汎用性が高いことから、国の工業化にとって重要であるにもかかわらず、育成のための一貫した産業政策が採られていない。

松永 マレーシア政府は金型をはじめとする裾野産業育成にあたって、日本企業の進出を積極的に支援した。ベトナムへの裾野産業の進出支援を助ける橋渡し役を商社に期待したい。

唐沢裕(司会) 三菱商事もシンガポール企業と組み、ホーチミン郊外で工業団地VSIPの運営支援している。日本企業40社を含む約140社が入居および入居決定しており、現在、第3期造成中である。日本をはじめとするアジア企業のベトナムへの誘致活動を通じた裾野産業の拡大に、使命感をもって取り組んでいる。

3. WTO加盟への課題

唐沢裕(司会) ベトナムは、2006年中にもWTOに加盟することが期待されているが、国営企業改革は大きな課題である。

唐沢雅 国営企業はベトナムのGDP、雇用の4割を占める大きな存在である。国営企業の非効率な経営により、銀行部門の融資残高の3割を占める国営企業向け融資が不良債権化するリスクもある。国営商業銀行においては特に、そうしたリスクに対する配慮が必要である。WTO加盟、AFTA関税適用等による競争激化も鑑み、リスクを軽減するためには、株式化等を通じた経営改善が必要だが、同分野で日本など外資の果たす役割は大きいと考える。国営企業は優れた資源を持ち、規模や技術力では総じて民間企業を上回る。経営の効率性、透明性が高まれば成長を担う企業となる可能性もある。株式化の促進で上場企業も増え、日本のベンチャーファンド等の投資も出てきているが、企業に対する情報が不足している。国営企業の経営改善や、投資家と国営企業のマッチングの分野で商社の

役割を期待したい。

石渡 国営企業の中には10万人規模の巨大企業もあり、株式化、合併といった手法だけでは外資は協力しにくい。スピンアウトや部門のMBO等による分割を通じて、小さくても技術力、体力のある企業を作れば、外資の関心は高まる。商社は世界中でさまざまな経営手法の経験を蓄積しており、そうした手法、経験を個別・具体的にベトナム側に紹介していけば改革の助けとなり、喜ばれるのではないかと。

脇 国営企業の生産活動は非効率であり、鉱工業生産指数の伸び率は10%に満たない。外資、民間企業とも20%以上である。また各省庁にぶら下がり、援助を得ているため、株式化しにくく、無駄遣いも多い。市場経済をさらに導入し、事業の効率性を高めていかなければならない。また経理が不透明であり、株式化しても上場できないが、さらには株式市場の規制も緩和していかなければならない。

松永 一方で越僑はビジネスの感覚、マネジメント能力も持ち合わせている。

脇 2005年、ホーチミンへの越僑の入国者は41.2万人、越僑による投資は約300社、うち国内企業としては273社、外資としては14社で90万ドル、製造業よりサービス業が多かった。

松永 日本では明治時代に渋沢栄一が銀行制度を取り入れ、殖産興業に努めた。ベトナムでは現在、現金取引の割合が大きく、資金を借りて大型の機械を導入するような仕組みが普及していない。このため、国営企業払い下げや、外資、また越僑の資金の活用が必要なのではないか。今後、越僑の資金がモノづくりに向かうような仕組みづくりが必要である。

脇 南部では特に、対米輸出取引等の関係から、繊維製造業における越僑の役割が大きくなってきている。

唐沢裕(司会) 越僑の国内送金額は約50億ドルと、貿易収支赤字を補填する規模である。

唐沢雅 越僑の送金額は、ODAや外国投資の実行額と比べても大きく、ベトナムの資金調達の多様性をもたらしている。またこうした資金は、国債、地方債の発行額の拡大にも寄与し、国内債の発行は



ベントイン市場 生鮮、家電から土産物まで所狭しと並べられている

〔コラム〕ベトナムの工業団地について

現在、ベトナムには、ハノイ市およびホーチミン市の郊外を中心に、約70カ所、開発総面積100km²以上（日本アセアンセンター「投資情報」）の工業団地がある。

工業団地では、電力、上下水道、通信回線等のインフラが整備され、また投資、生産にあたってのサポート等が行なわれ、特に、初めて当該国／地域へ進出する企業にとっては、事業を立ち上げやすい環境にある。

ベトナムにおける工業団地の役割等について、商社の取り組む工業団地の一つLOTECO社（The Long Binh Techno Park Development Company）澤崎健三副社長に伺った。

- LOTECOは一般工業区のほか、輸出加工区を設けているのが特徴で、ドンナイ省税関が常駐しており、輸出入手続きが容易に行える。またドンナイ省工業団地管理委員会の出張所があり、投資許可、会社設立、工場建設、輸出入等の許認可のワン・ストップ・サービスが受けられる。
- ベトナムでは土地は国有であり、進出にあたっては土地のリースを受けなければならないが、外資企業の使用権取得は難しく、一般的には現地企業との合併会社を設立して借り受ける。工業団地では、管理会社が国家から借り受けた土地（LOTECO

LOTECOのインフラ設備

- 電力：専用変電所40MW
自家発電所3.2MW
- 給水：6,000m³／日
下水処理：団地内処理施設5,500m³／日
- 通信回線：IDD含む700回線、ADSL完備
- 道路：最小幅24m・最大幅32m
最大重量50トン

は2046年までの50年契約）を企業にリースしている。このほか、賃貸工場もあり、契約期間5年の間に市場性を分析、試験的に事業を実施し、事業本格化を決定すると、契約を更改、また工場を買い取る場合もある。

- 入居企業のうち日系は11社、韓国系29社、台湾系5社等である。日系企業は毎月、LOTECO社も交えて社長会を開催し、賃金（団地内で引き抜きが起きないように情報公開）をはじめ経営全般について情報交換・親睦を図っている。業種では自動車関係が多い。一方、韓国企業は個人企業も多く、進出、また撤退にあたって決断が早く、横のつながりはない。繊維関係が多く、工場規模が小さいため雇用数も比較的小さい。
- 団地内の離職率は1ヵ月当たり平均4%で、一部の層で交代している。定着率が高く、経験が蓄積されていくが、今後の高齢化は懸念される。地元の労働者は二輪車で通勤するが、地方からの出稼ぎ者は、近辺の集合住宅に共同で生活し、自転車通勤している場合も多い。
- 環境に配慮し、LOTECO社で排水のサンプリング調査を行っている。また道路との境界から5mおよびフェンス内敷地の20%以上に緑地を設けることになっている。

（広報グループ 大西京子）

商社の取り組むベトナムの工業団地

（2006年3月1日現在、設立順）

団地名	設立／操業年 所在地	主な出資者	開発済面積 ()内開発中	入居数と 日系比率
Amata Industrial Park	1994／1996 ホーチミン市 30km	・Amata Corporation Public Company Limited （伊藤忠商事(株)関係会社 タイ） ・Sonadezi Bien Hoa（越）	129ha （+571ha）	60 （40%）
LOTECO （The Long Binh Techno Park）	1996／1996 ホーチミン市 30km	・双日(株) ・Thasimex（ベトナム国防省関係）	100ha （+38ha）	49 （22%）
VSIP （Vietnam Singapore Industrial Park）	1996／1997 ホーチミン市 17km	・Vietnam-Singapore IP Pte Ltd. （三菱商事(株)関係会社 シンガポール） ・Becamex Corporation（越）	500ha （+340ha）	136 （21%）
TLIP（Thang Long Industrial Park）	1997／2000 ハノイ市 16km	・住友商事(株) ・Dong Anh Mechanical Company （ベトナム建設省関係）	195ha （+79ha）	60 （97%）

（出所）各社ホームページより作成

約20億ドル、ネットで10億ドル程度に達している。

また、越僑は人材資源としても注目される。米国に留学した人材の帰国は、社会主義国としての負の印象を払拭し、国際社会に復帰するきっかけとなる。

唐沢裕(司会) WTO加盟は国際社会への仲間入りの大きなきっかけとなるが、企業の競争力を高めなければ荒波に打ち勝てない。

松永 11月下旬にハノイでAPEC首脳会議が開催される。ベトナムはAPEC首脳会議をホストするまでには、ぜひWTO加盟を実現したいと考えている。米国も状況は理解しており、交渉は最終段階を迎えている。一方で、WTOに加盟し、競争が激化するのであればセーフティネットを整えなければならないという問題意識もベトナム政府は持っている。

唐沢裕(司会) WTO加盟による日系企業への影響をどのようにみているか。

舟見 二輪車生産は内需向けである。WTO加盟によるASEAN等からの輸入増加は脅威であるが、長期的な市場の発展には避けて通れない。部品の現地調達率を高め、コスト競争力を高めていく。

佐藤 輸出加工型産業の生産に影響はない。一方で、ソフトウェア開発については、ベトナムでは違法コピーが95%を占めると言われているが、WTO加盟により知的財産が保護される。また暗号化技術の輸出が100%認められるようになれば、ベトナムでソフトウェアを開発して、日本に逆輸出することもできるようになる。

4. 日越経済交流における商社の役割

唐沢裕(司会) 商社がベトナム経済において果た

していくべき役割や今後の方向性等についてご指摘いただきたい。

佐藤 商社とともに20数年間ビジネスを行ってきた。ベトナムにおいては特に、インフラが未整備であり、中国、他のASEANへの進出と比べて障壁となっている。インターネット使用、パソコン保有の増加など、情報産業が根付くためにも、政府および商社には、ネットワーク・インフラの基盤作成など、プロジェクトづくりにおいて機能を発揮していただきたい。

舟見 商社は海外拠点における合弁パートナーであるケースが多い。海外事業の共同展開にあたって、製造業は技術、エンドユーザーへの販売ノウハウはあるが、情報収集・分析に弱い。商社の経験、ネットワークでサポートしてほしい。

唐沢雅 海外直接投資アンケートでも、前年に比べて改善してはいるものの、2005年もベトナム市場の課題として情報不足が上位に挙がっている。拡張投資、新規進出のための一般的法制度や産業情報等の提供、また地場企業と日系企業とのマッチングなど多岐にわたる役割に期待したい。

松永 ベトナム政府に商社の機能をアピールするためには、商社が投資促進に果たす重要性を強調するのがよいのではないか。

脇 現在の商法においては商社活動への制限があるが、EPA交渉等を通じて改善されれば、商社機能が多角的に発揮できるようになる。例えば、日系製造業の内製化部品について、コスト競争力を高めるために、ベトナム企業の製品とスペックを合わせ、納期、品質をある程度保障して供給し、裾野産業を育成していく役割等もある。また物流、ストック、一次加工を含むサプライチェーン、バリューチェーンの提言を行っていききたい。

唐沢裕(司会) JBICとの協調による金融サポート等の資金力、および情報力など商社の機能・役割への期待をあらためて認識した。期待に応えるよう取り組んでいきたい。本日はお忙しい中、長時間にわたりありがとうございました。

(2月10日

JETROハノイセンター会議室にて開催) 



11月下旬のAPEC会議に向けて建設中の国際会議場
(ハノイ市西部コーザイ地区)