

第3章 ベトナムの狙い 短縮化が期待される中国 ・タイとの時間距離

| | |
|----------|--|
| 著者 | 池部 亮 |
| 権利 | Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp |
| シリーズタイトル | 情勢分析レポート |
| シリーズ番号 | 4 |
| 雑誌名 | 大メコン圏経済協力 - 実現する3つの経済回廊 - |
| ページ | 62-80 |
| 発行年 | 2007 |
| 出版者 | 日本貿易振興機構アジア経済研究所 |
| URL | http://doi.org/10.20561/00031032 |

ベトナムの狙い 短縮化が期待される中国・タイとの時間距離

池部 亮

はじめに

1986年の第6回ベトナム共産党大会で「刷新」を意味するドイモイ政策が提唱されてから20年が経過した。この間、中国や日本、米国などとの関係を正常化したベトナムは貿易と対内投資の順調な伸びに支えられ、7%を超える高い経済成長率を維持してきた。ドイモイが軌道に乗り始めた1990年代中頃にはブームともいえる外国投資の受入急増期を経験した。1996年の外国投資認可額は80億ドルを超え、年率9%を超える高い経済成長率を記録したのである。しかし、1997年以降のアジア経済危機の影響などにより1999年の外国投資認可額は15億ドルに落ち込んだ。経済成長率は4.8%とドイモイ以降最低水準にまで急減速したのである。

2001年にキヤノンがハノイでインクジェット・プリンター工場の建設を決めたことを皮切りに、再びベトナムが日本企業の投資先として注目を集めるようになった。2005年には新規投資認可額で43億ドル、既存企業の拡張投資を合わせると63億ドルにまで増加した。こうした好調なベトナム投資の背景に中国リスクの存在があることを指摘する声も少なくない。2001年以降にベトナム北部に進出を決めた日系企業に進出動機を聞くと、「中国一極集中のリスク・ヘッジのため」とする声が多く聞かれる。確かに、2001年以降、SARSや鳥インフルエンザなどの感染症流行、日中政治関係の冷え込み、反日デモ、人民元の切り上げなどが相次ぎ、具体的な中国リスクが日本企業の面前に突きつけられたことも事実である。

こうした中国リスクのヘッジ先として、ベトナムが投資家の関心を集めてい

る。しかし、これに加えてベトナム自身の投資環境整備に向けた政策努力、そしてベトナムの着実な努力に対する市場評価の高まりが外国投資増加の背景にあることも見逃してはならない。ベトナムは1990年代以降、平均で7%前後の高い成長率を維持していること、財政状況が比較的健全であること、対内直接投資が増加傾向にあること、政府の統治能力がしっかりしてきたことなど、ベトナムのカントリー・リスクが相当程度軽減されつつあることが好感されているのである。

本章では外国投資家から再び熱い視線を集めるようになったベトナムでの事業展望をベトナム1国だけで論じるのではなく、北の中国、西のラオス、タイを含めた近隣諸国との関係に焦点を当てて検証することとしたい。第1節では、中越関係の緊密化によって急伸する中越貿易や中国企業の対越投資、そして中国の華南との連携を視野に進出する日本企業の動きなどを検証する。第2節ではベトナムにとってのメコン地域開発を取り上げ、ラオスとの貿易関係や東西経済回廊がベトナムにどのような恩恵をもたらすのか議論する。第3節ではベトナムの陸路物流の現状を検証し、域内交通網整備が日本企業やベトナム経済にどのような環境変化をもたらすのかを議論したい。

第1節 中越関係の緊密化

1. 中国企業のベトナム進出

中越の経済交流は両国関係が正常化した1991年以降、国境貿易を中心に活発になった。1990年代の中越貿易をみると、ベトナムからは農水産物などの1次産品の輸出が主で、中国からは機械・設備、日用品を輸入するという構造であった。1999年と2000年に相次いで中越間の陸上国境およびトンキン湾の領海画定問題が解決したことを受け、中越経済関係の緊密化に弾みがついた。2000年頃からベトナムからの原油輸出と中国からのガソリン輸入といった戦略物資の交易が増加し、2005年には対中輸出に占める原油の割合が4割に達している。現在、ベトナムにとって中国は最大の輸入先国であり、米国、日本に次ぐ第3位の輸出先国となっている。

中国がWTO加盟交渉のヤマ場を迎えた2000年頃から中国企業のベトナム進

出が目立つようになった。1999年には広東省に本社を置く「TCL」がテレビ工場をホーチミン市近郊に建設し、国内販売を中心に生産を伸ばしている。また、重慶のオートバイ企業である「力帆集団」は2001年にハノイ近郊にオートバイ工場を建設、現在、ベトナム市場の半数を占めるほどにまで販売量を伸ばし、フィリピンやトルコなどにも輸出している。さらに、力帆集団は2006年6月よりベトナムで自動車「力帆520」の販売を開始した。ベトナム企業への技術供与による組み立て委託方式で年産1000台の販売を計画している⁽¹⁾。このほか、四川省に本社を置く「新希望集団」が2001年にハノイとホーチミンに飼料工場を立ち上げ、初年度には投資コストを回収、ハイフォンに第3工場の建設を計画しているという。

このような中国企業の旺盛なベトナム投資の背景には中国国内市場が飽和状態にあり過当競争にさらされていることが挙げられよう。実際、上述の新希望集団経営幹部によれば、「発展よりも生き残りをかけてベトナム市場に進出した」としている⁽²⁾。また、力帆集団はベトナムで人気のサッカー選手を自社のサッカー・チームに受け入れ、知名度を向上させるなど、宣伝販売手法も巧みである。オートバイで認知された力帆が自動車販売に乗り出すなど、中国企業のベトナムでの浸透度は想像を上回る速さで進んでいる。確かに現在でも日本や韓国ブランドによる耐久消費財が庶民の憧れとなっている。しかし、農村人口が7割にも達するベトナム市場において高額商品市場は狭小である。これまで日本ブランドの牙城であったベトナム市場が、廉価製品を中心としたローエンド市場として大きな可能性を有することが中国企業の販売拡大によって実証されたのである。

中越貿易の拡大や中国企業のベトナム進出の動きは、1979年の中越紛争以降続いた両国の緊張関係が緩和され、経済実利を享受し合う関係が急速に構築されつつあることを印象付けている。ベトナムにとっては貿易相手国として中国への依存が増し、中国にとっては低コスト生産基地として、そして対ASEANビジネス拠点として、さらには急成長を見込める市場として、ベトナムへの注目が集まるようになってきた。

2. 日本企業と南北経済回廊

2001年末に中国がWTO加盟を果たし、日本企業による拡大一辺倒の中国投

資が懸念されるようになると、中国リスクが徐々に取り沙汰されるようになった。日本企業にとって、リスクのヘッジ先としてのベトナムがクローズ・アップされるようになった。ちょうどベトナム北部地域で、円借款による国道5号線やアジア開発銀行（ADB）融資によるハノイ - 友誼関の第2国道1号線の完成、カイラン港の建設やハイフォン港の拡張などといったインフラ整備が進展をみせた時期でもあった。さらには、住友商事が開発したタンロン工業団地がハノイで完成したことなどを受け、ベトナム北部の事業環境が改善し、キャノン、デンソー、パナソニックなど大手日系企業の投資が2001年以降急激な増加をみせている。

これまでベトナム南部に集中していた外国投資であったが、工場立地先として北部地域を選ぶ日本企業が増加し、日本企業の投資だけをみればここ数年は金額ベースで北部が南部を上回っている。北部の国道沿いの田畑は次々と工業用地に転換され、工業団地の造成がいたるところで進められている。

また、2004年に中越間で合意された経済回廊構想は、広西チワン族自治区と雲南省からラオカイとランソンを經由してハノイ、ハイフォンまでを結び南北経済回廊構想の中越区間である。貿易投資のニーズが拡大している南北経済回廊は、今後も外国投資によるベトナム北部への進出に支えられ、物量の増加が期待できよう。東西経済回廊がベトナム、ラオス、タイ、ミャンマーの4カ国が関係するのに対し、南北経済回廊の同区間はトラックの相互乗り入れ、税関手続きなどのソフト・インフラ整備を中越2国間だけで決定できるメリットがある。外国投資企業の生産拠点がベトナム北部に一定程度集積をみせつつある今、直線距離で800kmに位置する華南の産業集積との連携の動脈路として南北経済回廊の可能性が展望されているのである。

3. 対中貿易と国境貿易の現状

ベトナムの対中貿易額の推移（表1）をみると、1999年以降一貫してベトナムの大幅な入超が続いている。ベトナムからの対中輸出は原油、野菜果物、水産物などの1次産品が中心となっている。一方、対中輸入では機械・設備やオートバイ部品などの工業製品に加え、ガソリンなどの石油製品が主要品目となっている。原油やガソリンといった戦略物資の貿易は中越関係の雪解けを背景に急増した品目であり、これにより2000年の対中貿易額は前年比で約2倍に

表1 ベトナムの対中貿易推移

(単位: 100万米ドル)

| | 1999年 | 2000年 | 2001年 | 2002年 | 2003年 | 2004年 | 2005年 |
|----|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 輸出 | 354.92 | 929.15 | 1,010.75 | 1,115.89 | 1,456.70 | 2,481.99 | 2,551.92 |
| 輸入 | 863.86 | 1,537.26 | 1,804.45 | 2,148.38 | 3,182.73 | 4,260.03 | 5,644.47 |
| 合計 | 1,218.15 | 2,466.41 | 2,815.20 | 3,264.27 | 4,639.44 | 6,742.02 | 8,196.40 |

(出所) 『中国統計年鑑』中国統計出版社、各年版および『2003年中国海関統計年鑑』中華人民共和國海関総署編、2004年5月、中国海関ウェブサイト (<http://www.customs.gov.cn>) などより作成。

拡大したのである。

次に陸路物流が主流となる国境貿易をみたのが表2である。ベトナムの中国の広西チワン族自治区(以下「広西」とも表記)との貿易額は対中貿易額全体の約12%を占める。中越貿易の長期トレンドは一貫したベトナムの入超であったが、広西との国境貿易ではベトナムの出超傾向となっている。対広西輸出の主要品目はゴム、無煙炭、キャッサバのほか、鉄、チタニウム、ジルコンなどの鉱産物、スイカや竜眼などの果物となっている。また、対広西輸入では、女性用下着など縫製品や化学繊維、りんご、かんきつ類、ニンニクなどの農産物が中心である。

一方、雲南省との国境貿易が中越貿易に占める割合は4%程度であり、中越国境貿易の主流は広西との交易にあることがわかる。ベトナムの対雲南輸出の主要品目はマンガン、亜鉛などの鉱産物に加え、農産物やゴムなどとなっている。また、対雲南輸入では農産物、粘結炭、化学肥料などが主要品目である。

広西と雲南を合わせた中越国境貿易額は中越貿易全体の2割に満たない。また、両国間の国境貿易で取り扱われる品目の大半が1次産品であり、原油やガソリン、機械設備類やオートバイ部品といった品目は船による輸送が主流であると考えられる。広西チワン族自治区商務庁によれば、国境貿易は鉱産物などが列車で輸送されるほかは、ほとんどがトラック輸送によるものだとしている。

機械設備、精密機器、部品などを現行の海上輸送から陸路輸送にいかに取り込んでいけるかが今後の中越貿易における陸路物流の課題となろう。そのためには国境ゲートでの税関手続きの円滑化やトラック相互乗り入れ、ベトナム側の道路インフラ整備などが急務となることは間違いない。

表2 ベトナムの対広西チワン族自治区、雲南省貿易額の推移

(単位:100万米ドル)

| | | 2003年 | 2004年 | 2005年 |
|----------------|-------|---------|---------|---------|
| 対広西チワン 族自治区 | 輸出 | 440.16 | 454.37 | 643.88 |
| | 輸入 | 225.39 | 298.15 | 343.54 |
| | 輸出入 | 665.55 | 752.52 | 987.42 |
| | (構成比) | (14.3%) | (11.1%) | (12.0%) |
| 対雲南省 | 輸出 | 28.15 | 51.76 | 59.23 |
| | 輸入 | 192.99 | 286.82 | 263.66 |
| | 輸出入 | 221.14 | 338.58 | 322.89 |
| | (構成比) | (4.7%) | (5.0%) | (3.9%) |

(注) 構成比は対中貿易に占める構成比。

(出所)『広西統計年鑑2005』中国統計出版社、2005年9月、広西チワン族自治区商務庁ウェブサイト(<http://www.gxdoftec.gov.cn>)、『雲南統計年鑑2005』中国統計出版社、2006年3月、雲南省商務庁ウェブサイト(<http://www.bofcom.gov.cn>)などより作成。

第2節 ベトナム中部と東西経済回廊

1. ベトナムにとってのメコン地域開発

本章「はじめに」で触れたとおり、1986年のドイモイ提唱以来1990年後半までのベトナム経済開発は、国際社会への復帰を果たすことが最重要課題となっていた。実際、中越関係正常化(1991年)や米越国交正常化(1995年)、ASEAN加盟(1995年)やAPEC加盟(1998年)を相次いで実現するなど、外交面で大きな成果を獲得してきた。ベトナム経済は対外関係の改善に呼応するかたちで貿易の増加や対内投資の伸長を実現してきたのである。

1992年にアジア開発銀行(ADB)が大メコン圏(GMS)経済協力プログラムを開始した当時、域内諸国間の経済交流はまだ希薄であった。このため同プログラムの主要テーマはエネルギー問題や運輸サービスの相互交流といったものに主眼が置かれていた。ベトナムにとっても先進諸国との経済関係構築が急務であり、メコン地域開発に積極的に関与することは難しい状況にあった。

その後、1998年にハノイで開催されたASEAN首脳会議でハノイ行動計画が採択されるとベトナムのメコン地域開発への関わりにも変化がみられるように

なった（石田 [2005]）。ハノイ行動計画では西東経済回廊開発をASEANの共通課題の1つとして承認した。これは、ダナン港からラオスを経由してタイ東北部を結ぶ道路建設構想であり、ADBが掲げるGMS構想と一部重複する計画であった（石田 [2005]）。ベトナムが積極的に同計画を主張した背景には、ベトナムの中部振興と隣国ラオスとの関係強化の狙いがあったといわれる（小笠原 [2003]）。

ASEAN首脳会議がハノイで行われた1998年はアジア経済危機の影響によりベトナム経済が大きく減退した年でもあった。これまで対外関係の改善に邁進し、順調な経済開発を進めてきたベトナムがドイモイ政策以降に味わう初めての挫折でもあった。外国投資の冷え込みに危機感を募らせ、中部開発という起爆剤により再び外国投資を呼び込む狙いがベトナム政府にあったのである。

2. ラオスとの貿易

ベトナムとラオスの地理的關係から両国の貿易はそのほとんどが陸上国境を介する国境貿易である。表3の両国の貿易額推移を概観すると2002年を除きほぼ一貫してベトナムの入超で推移していることがわかる。また、貿易額もタイ産オートバイ輸入が増加した1990年代後半を除けば、およそ1億ドル台と少額である。ベトナムの貿易額全体から見るとラオスとの貿易額は700分の1程度のウェイトでしかない。

1990年代のベトナムのオートバイ輸入については捕捉説明が必要であろう。これはタイで生産された日本企業製オートバイのCKD（Complete Knocked Down）部品をラオス経由で輸入したものである。1970年代後半から1990年代初めまでベトナムでは西側諸国による禁輸措置がとられていた。このため西側工業製品を入手するためには、ラオス経由での輸入に依存せざるをえず、ラオ

表3 ベトナムの対ラオス貿易推移

（単位：100万米ドル）

| | 1995年 | 1996年 | 1997年 | 1998年 | 1999年 | 2000年 | 2001年 | 2002年 | 2003年 | 2004年 | 2005年 |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 輸出 | 20.6 | 24.9 | 30.4 | 73.4 | 165.3 | 70.7 | 64.3 | 64.7 | 51.8 | 68.4 | 66.8 |
| 輸入 | 84.0 | 68.1 | 52.7 | 131.4 | 197.4 | 105.7 | 68.0 | 62.6 | 60.7 | 74.3 | 95.4 |
| 合計 | 104.6 | 93.0 | 83.1 | 204.8 | 362.7 | 176.4 | 132.3 | 127.3 | 112.5 | 142.7 | 162.2 |

（出所）ベトナム統計総局ウェブサイト（<http://www.gso.gov.vn/>）。

ス・ルートと呼ばれる国境貿易路が既にこの時期から実用化されていたのである。主にタイからラオスに輸出された産品をベトナムに再輸出するものであり、主要品目はオートバイおよび同部品、家電製品などであった。1994年には台湾企業がベトナムでオートバイ生産を開始し、1990年代後半にはホンダ、スズキも相次いでオートバイのベトナム生産に乗り出した。外資系企業の現地生産が開始されると完成車輸入が禁止され、唯一CKD部品の輸入だけが認められることになった。当時のベトナム消費者は、現地生産車より割高なタイ産オートバイを嗜好したため、CKD部品が大量に輸入されたのである。2000年頃になると、ホンダやスズキ、ヤマハの現地生産車がベトナム市場でも認知されるようになり、徐々にラオス・ルートによるオートバイ輸入は減少した。また、この頃、中国製オートバイのCKD輸入が急増し始め、現地生産車の4分の1という超廉価製品がベトナム市場を席卷した。ラオス・ルートによるオートバイ輸入を止めたのは皮肉にも中国製オートバイの流入だったともいえよう。

表4および表5は最近のラオスとの品目別貿易額の推移をみたものである。ベトナムの対ラオス輸入の5割を木材が占め、そのほかは繊維・縫製品や機械設備・同部品、化学品などとなっている。しかし、木材以外の産品については、タイなどからの中継であると思われる、実質的なラオス産品は木材だけとみてよいだろう。近年、ベトナムの木製家具の輸出が増加しており、家具産業の隆盛とともに木材輸入が増加する傾向にある。

また、対ラオス輸出ではコメなどの農産物や水産物、そして日用雑貨など多岐にわたる品目が少量ずつ輸出されている。このため過去10年の推移をみても金額に大きな変動はみられず、ベトナムの対ラオス輸出は低位安定の状態が

表4 ベトナムの対ラオス輸入（主要品目別）

（単位：1000米ドル）

| | 2003年 | 2004年 | 2005年 | 2006年1-8 |
|----------|-------|-------|-------|----------|
| 木材・木製品 | n.a. | n.a. | n.a. | 48,490 |
| 化学品 | 66 | 157 | 293 | 332 |
| 機械設備・同部品 | 555 | 573 | 305 | n.a. |
| 繊維・縫製品 | n.a. | 887 | 938 | n.a. |
| 自動車 | 315 | 27 | 295 | 513 |

（出所）ベトナム税関総局。

続いている。貿易構造の変化がほとんどみられない背景には、ラオス市場が狭小であること、ベトナム - ラオス間の物流ルートが未整備でタイまでの輸送路としての実用性が低いこと、ベトナム中部地域への外国投資が最近までほとんどみられなかったこと、などが挙げられよう。例えば、日本企業のベトナム中部地域への投資をみても1990年中頃に進出した植林とパルプ用チップ生産、ローソク製造、水産加工業、日本酒製造など数社が操業するだけの状況が続いた。

東西経済回廊の整備によりタイ市場へのアクセスが改善されればベトナム - ラオス間の陸路輸送による物量も増加をみせよう。ラオスとしてもただ通過されるだけの存在にならないよう、同国初の経済特区の整備や観光誘致など、商機獲得に動き出している。しかし、経済回廊がどんなに整備されたとしても、実質的なベトナム - ラオス両国間の貿易構造に大きな変化がもたらされるかは今のところ否定的な見方が多い。いずれにせよ、当面はタイの産業集積とベトナムの低賃金加工基地という2つの視点から同回廊への関心が高まっているのである。

ベトナムにとっての東西経済回廊が貿易・投資面で実用可能な物流路に発展するかどうかは、物流を利用する製造企業がどの程度ベトナム中部に集積するかが重要となろう。この点、2004年頃からマブチモーターやダイワ精工、エ

表5 ベトナムの対ラオス輸出（主要品目別）
（単位：1000米ドル）

| | 2003年 | 2004年 | 2005年 | 2006年1-8 |
|----------|-------|--------|-------|----------|
| コメ | 360 | 331 | 405 | 324 |
| 履物 | 93 | 463 | 1,039 | 665 |
| 繊維・縫製品 | 9,439 | 10,115 | 2,496 | 5,249 |
| 野菜 | 4,300 | 2,448 | 223 | n.a. |
| 美術・工芸品 | 223 | 132 | 771 | n.a. |
| プラスチック製品 | 491 | 1,155 | 1,696 | 627 |
| 木工加工品 | 234 | 773 | n.a. | n.a. |
| 電気製品 | n.a. | 144 | n.a. | n.a. |
| 水産物 | 359 | 20 | n.a. | n.a. |
| ナッツ類 | 87 | n.a. | n.a. | n.a. |

（出所）表4に同じ。

ースコックやアイ電子工業のリース工場建設など、相次ぐ日本企業の対ダナン投資がみられる。ダナン港拡張やハイバン・トンネル開通など交通インフラの整備が進み、外資系企業の進出が加速されつつある。この点、ベトナム中部地域にとっては投資誘致の材料として東西経済回廊の存在が効果を発揮し始めたといえよう。

一方、中部ベトナムの魅力はビーチ・リゾートやホイアン、フエ、ミーソン遺跡などの世界遺産に代表される豊富な観光資源でもある。実際、タイからの旅行者がこの回廊を通して中部ベトナムを訪れるようになっており、ベトナムの観光バスがサワンナケートまで旅行客を送迎する光景がみられる。東西経済回廊の完成はベトナム中部の観光と工業の両面から新たな可能性を切り開く重要な意味をもっているのである。

第3節 国境開発と陸路物流

1. 南北経済回廊の現状

ベトナム北部は中国南部の雲南省、広西チワン族自治区と陸で接している。ベトナムにとって中国南部沿海部華南とのつながりは世界有数の工業集積地との連携を意味している。華南はベトナム国内の脆弱な工業基盤を補完する意味で益々重要な存在になってこよう。

中国とASEAN諸国は2001年のASEAN首脳会議で10年後のFTA実施で合意している。既に2004年1月からは農産物、2005年7月からはノーマル・トラックのうち3408品目の関税引き下げが実施されている。今後、タイ、マレーシアなどASEANでの先進6カ国との間では、2010年までにノーマル・トラック全品目の関税撤廃が予定されている⁽³⁾。

中国とASEANの貿易自由化を目前に控え、中越両国の経済交流が活発になってきている。自由貿易を標榜する地域統合は関税に阻まれることなく国境を越えた経済連携を可能にする。外国投資企業にとっての事業環境の改善はもはや1国だけの問題ではなく、隣国を含めた地域環境がいかに優位であるかを競う段階にきているといえよう。例えば、域内物流の円滑化は関係諸国の合意と連携によって初めて実現する。この点、域内物流の円滑化、とりわけトラック



中国・南寧市と友誼関をつなぐ南友高速道路
〔2006年10月15日筆者撮影〕

輸送を中心とした陸路物流は中越の経済関係の緊密化とともに今後急速に発達が見込めるルートとなる。

第1節でみたように両国間の国境貿易路は広西チワン族自治区との交易が主要である。しかし、広西チワン族自治区で通関される対越輸出貨物の原産地をみると、その4分の3が広東省を中心とした他省からの貨物である。確かに、広西チワン族自治区の主産業は農林業であり、広西自治区は「ただ通過されるだけ」という東西経済回廊におけるラオスと共通した懸念を抱えている。また、広西チワン族自治区とベトナムの陸路交易では沿海部のモンカイ・ルートも無視できない存在である。特に広東省から沿海部の高速道路を利用すれば南寧を経由せずにベトナムと直結できる。モンカイからハノイ、ハイフォンといったベトナム側の道路整備が進めば友誼関ルートよりも物量が増加するルートとして発達する可能性がある。

しかしながら、ここでは現時点でベトナム側も含め国境地帯の道路整備が良好な友誼関ルートについて取り上げることとしたい。中国側の高速道路「南友高速道路」は2005年12月に完成し、広西チワン族自治区の区都、南寧市から友誼関までの約200kmを2時間強で結ぶ。南友高速道路は片側2車線の自動車専用道で、平均時速80kmでの走行が可能であり、途中のサービス・エリアも完備された国際水準でも第1級の高速道路である。一方、友誼関からハノイまでを結ぶ国道1号線新道は約200kmの大半が片側1車線のみのもので

ある。また、オートバイや自転車、歩行者なども往来する生活道路の機能も果たしており、速度制限が厳しく、ハノイまでは3時間強を要する。

ただ、この南北経済回廊のこの区間の課題は、道路や橋といったハード・インフラ整備より、むしろ通関や制度といったソフト・インフラ整備である。例えば、両国のトラックが相互に通行できないことから現在は国境での荷物の積み替えを余儀なくされる。この場合、工場出荷時に封印した輸出貨物が途中で開梱され、別のトラックに積み替えられるため、デリケートな精密部品などの輸送には今のところ不向きだといわれている。また、これまで通関の主産品が農林水産物中心だったため、工業製品の取り扱いに税関職員が不慣れであることを指摘する声も聞かれる。このほか、ベトナムから中国に出荷する物量が少なく、多くのトラックがベトナムからの帰路便を回送で運行しており、片荷による輸送コスト高が問題となっている。例えば広州からハノイまで陸送した場合、3日間での配送が可能であるものの、そのコストは船便を利用した場合の1.5倍となる。船便による所要時間は5～7日であり、トラック輸送の時間節約メリットは大きいものの、割高なコストがネックとなっている。現在、日系物流会社2社が定期的な取り扱いを始めているが、実用的な物流ルートとして軌道に乗るまでは時間を要しそうだ。

2. 南北経済回廊と日本企業

ベトナム北部は1990年代後半になると、外資やローカル資本による工業団地造成が進み、ホテルやレストランの増加、住宅供給の増加や教育・医療環境の改善も進んだ。2000年頃になると、低廉な人件費と相俟って中国プラス1を意識した日本企業の投資が増加傾向を示している。その後、相次ぐ輸出加工型の大規模投資と、それに付随した部品産業の新規投資が流入し、ベトナム北部は日本企業の投資ブーム再来の様相を呈している。例えば、2004年の日本企業の対越投資約8億ドルのうち73%が北部へ集中しており、この傾向は2005年にはさらに強まり、9億ドルのうち8割が北部へ立地する投資となっている。

日本企業の事例をみると、2001年に投資を決定したキヤノンがハノイのインクジェット・プリンター生産工場に加え、レーザー・プリンターの生産工場をハノイと中国国境の中間に位置するバクニン省に建設するなど短期間で大幅

拡張投資を次々と実行した。同社としてはベトナム北部を世界最大級のインクジェット・プリンター製造拠点と位置づけている。また、ブラザーもベトナム北部にモノクロ・レーザー・プリンター工場を建設中で2007年春から操業を開始する。こうしたプリンター企業の大増産と新規進出が牽引役となり、多くの部品企業がベトナム北部への工場進出を決定している。キヤノンが操業を開始した2002年5月には現地調達先は7社しかなかったという。しかし、その後の増産計画による拡大基調を好機と捉えたサプライヤーが続々進出を決めたことにより、今ではおよそ80社に及ぶ協力工場を擁するまでになっている。このほか大手企業による投資として、ヤマハの輸出用エンジン工場、松下電器の冷蔵庫、洗濯機、電話機の工場建設、矢崎総業や住友電装のワイヤー・ハーネス工場の増設など、2004年頃からベトナム北部は工場建設ラッシュが続いている。

ベトナム北部に進出するサプライヤー企業は、既に華南に工場を有している場合が多い。納入先がベトナムに進出したことにより増産が必要になり、既存の華南工場を拡張せずにベトナムに新しい工場を建設することを決断したというケースが目立つ。こうしたサプライヤー企業の動きは中国リスクを意識しているというよりも商機拡大を狙うプラス・アルファ志向といえよう。まさに中国プラス1による進出となっている。しかし、ベトナムでの新工場立ち上げで部品企業が直面する課題は少なくない。ベトナムに進出した企業にとって現地での部品調達は重要課題となる。部品企業にとって、あらゆる素材や部品が工場周辺に存在する華南の事業環境と異なり、ベトナムでの操業はその多くを輸入に頼らざるをえない。確かに、ベトナムの労務費は華南よりも低廉であるが、部材調達費が人件費によるコスト削減分を相殺してしまう恐れがある。ベトナム北部への日本企業進出の勢いはしばらく続きそうである。しかし、部品サプライヤーの多くは華南の自社工場や協力工場からの部材供給がなければベトナムでの操業が立ち行かない状況にある。セット・メーカーの現地調達率は格段に向上しつつあるが、1次、2次メーカーレベルでは現地調達率の向上は一朝一夕には進まない。素材メーカーや金型、鋳物といった2次、3次メーカーの進出をいかに呼び込むことができるかが今後の課題となろう。

3. 東西経済回廊の現状

第2節でもみたように、東西経済回廊プロジェクトはベトナムからラオス、タイを経てミャンマーを横断する陸上輸送路で、ADB融資や日本の円借款などによって急ピッチで開発が進められている。2006年12月に円借款プロジェクトによる第2メコン国際橋が開通し、ラオスのサワンナケートからビエンチャンを経由せずに直接タイのムクダハーンに渡ることが可能となった。これにより、ベトナムからバンコクまでの輸送距離が400km短縮され、ハノイ - バンコクが約1500km、ダナン - バンコクは約1000kmの物流距離となる。現在、ハノイ - バンコク間は海上輸送が中心であるが、直行便がないためサイゴン港や香港、シンガポールなどを経由して約2週間を要している。また、定期便が少ないダナンの物流にとっても東西経済回廊による時間短縮に大きな期待が寄せられる。

中部都市ダナンからラオス国境のラオバオまでの道路インフラ整備も順調に進んでいる。2005年5月には日本の経済協力により東南アジア最長となる全長6.3kmのハイバン・トンネルが開通し、峠越えに比べ40分の時間短縮が可能となった。また、ハイバン・トンネルを通過し国道1号線を北上するとドンハーの手前で西へ向かう国道9号線のバイパスが完成している。このバイパスは峠の麓までを直線で結び、その先のラオバオまでの峠道も拡幅とりハビリが行われ輸送路としての整備が進んだ。ダナンからラオバオまではおよそ5時間で



ラオバオ国境ゲート（ベトナム側より撮影）
〔2006年10月15日筆者撮影〕

あり、税関所要時間を除けば、朝ダナンを出荷した貨物はその日のうちにタイのムクダハーンまで輸送が可能となる。

4. ベトナム中部と日本企業

これまで、ダナンやフエに立地する日本企業の投資は、植林や酒造、水産加工といった資源利用型の業種に限られていた。しかし、東西経済回廊の開通とその実用化が意識され始めた2003年頃を契機に、これまでにない製造業投資の進出もみられるようになった。ホーチミン市近郊で小型モーターを製造するマブチモーターのベトナム第2工場やインスタント・ラーメンのエースコック、そして釣具製造のダイワ精工などが相次ぎ進出した。このほか、2006年上期には栃木県のアイ電子工業がダナンのホアカイン工業団地内に標準リース工場を完成させ、既に入居企業が決まっている。アイ電子工業はリース工場の増築を発表しており、ダナンでの中小企業投資の受け皿としてその役割に期待が集まっている。

それでも中部都市ダナンの投資環境はハノイやホーチミン市に比べ良好とはいえない。確かに人件費が月額50ドル程度と安価ではあるものの、周辺産業がないため生産にかかる部材はほとんどを域外から持ち込む必要がある。マブチモーターに代表される大型投資に支えられ、数件の投資がみられるが、ダナンが外資誘致で活路を見出すには、核となる大型投資の誘致がさらに必要となる。

しかし、タイとの物流ルートが実効性をもてば、サプライ・チェーンの選択肢は格段に増える。ダナンで製造する部品の供給先として、そして現地調達ができない部材の供給拠点としてタイの存在に期待が寄せられよう。東西経済回廊の発展にはタイの産業集積に応じることのできる産業集積が一定程度ベトナム中部にも必要となつてこよう。これが実現すれば東西経済回廊は重要なサプライ・チェーン回廊として今後の展望が開けるのである。

おわりに

1986年にドイモイ政策を採択し、1990年代初頭から本格的な市場開放を進

めたベトナムが、1990年代中頃の投資ブームに匹敵する外資導入の流れを今再び呼び起こしている。

本章でも指摘したように、中国とASEANが自由貿易の流れを受け、急速に面展開を始めている。ベトナム・ハノイは地理的な条件から両極の玄関口として注目されつつある。中国企業のベトナム進出や中国一極集中リスクを回避するための分散投資、そして中国プラス1としてベトナムへの立地を進める日系企業が増加している。こうした企業をみると、華南での生産を減産するというよりも、顧客・市場からの増産要求に応えるなかで既存工場の規模拡大が限界にあることからベトナム進出を決めたとする企業も少なくない。また、消費市場、部品調達市場、生産拠点としての中国に足場を築いた企業だからこそ、ベトナムに進出しても華南との有機的な連携が可能になっている側面もある。こうした華南とベトナムを股にかける企業のビジネス・モデルが隆盛になればなるほど、域内の陸路物流の必要性が増してくる。そして、これが更なるサプライ・チェーンの実効を高め、企業集積が進むといった好循環が期待できるのである。

一方、ASEAN自由貿易地域（AFTA）やASEAN中国自由貿易地域（ACFTA）が2005年1月に発効するなど、同地域が統合された経済圏を形成しつつある。こうしたなか、国単体の政策努力だけで外資を誘引することは難しい時期を迎えている。ベトナムが政策努力を続けることはもちろん重要であるが、今後、ベトナムが外国投資家のために事業環境をさらに魅力的なものにするための政策努力は、実のところそれほど多くの課題が残されていない。月並みではあるが、金融システムの構築、国営企業改革、国内産業保護政策の緩和など、「自由化に向けて歩みを止めない地道な努力」といった当たり前のことが求められているのである。

これまで、ベトナム共産党および政府は国の均衡的発展を至上命題として中部や北部の経済開発を急いできた。そして、ハノイ、ダナン、ホーチミン市はそれぞれ中国との関係、ASEANとの関係において各都市が異なる魅力を発揮し始めている。外国投資企業がベトナムでのビジネス・モデルを検討する際も、こうしたベトナムの各都市間の異質性が大きな価値を生む時代を迎えたように思える。

例えば、北部では主に中国と隣接する地の利を活かすことで部品調達と製品

販路を中国に求める発想がかなり明確に示されつつある。ハノイ - 華南間の陸路物流の実用化が進めばハノイは華南経済の衛星都市としてサプライ・チェーンの一部を担うことができるといった議論も日系企業のなかから聞かれるようになった。

そして、これまで製造業分野の外国投資が活発でなかった中部でも変化がみられる。従来の資源利用型投資に加え、東西経済回廊の商業化を睨んだ新たな投資の流れを引き寄せつつある。

本章ではまったく触れなかったが、経済都市ホーチミン市を中心としたベトナム南部は外国投資の立地先としてこれまで累計で約6割（認可額ベース）の投資を引き付けてきた。現在も台湾や韓国からの投資や日本の中小企業による投資など、多くの外国投資が南部ベトナムに集中している。外国投資企業の集積と工業団地の数や規模をみても、ベトナム第1の経済都市としての揺るぎない地位を確立している。こうした企業集積がまた新たな企業を呼び込み、産業構造の厚みが増しつつある。

しかし、今後のベトナムをみれば、低賃金の加工基地という魅力だけで中長期的な発展戦略は描けない。今後、人件費が上昇するなかでどのように自由貿易の荒波にも耐えうる競争力を確保できるかが課題となろう。競争力を確保するためには、投資企業がベトナムで技術やノウハウを安心して蓄積できること、そして地域連携のなかで地理的優位性を活かした制度整備を進めることなどが重要となろう。つまり、ベトナムにとっての陸路物流の円滑化は、アジア大で展開される協業、分業の潮流を呼び込む絶好の機会でもあり試練ともなるのである。

【コラム 東西経済回廊発展の鍵を握るダナン港】

「ダナン港」と一言で呼ばれるが、計画中のものも含め3つの港から成る。一番古い港は、フランスが1902年にハン川沿いに建設した「ソンハン港」である。2番目の港は、ベトナム戦争中の1965年に米国が軍港として建設した「ティエンサ港」、そして現在ハイバン岬の裾野付近に「リエンチュウ港」の建設が計画されており、同港建設のための専用橋も既に建設されている。

このうち、東西経済回廊で深海港として期待されているのがティエンサ港であ



ダナン・ティエンサ港のコンテナ専用バース
〔2006年9月1日筆者撮影〕

る。現在最も頻繁に利用されているベトナム北部のハイフォン港やホーチミン市のサイゴン港は河川港で、水深がそれぞれ8mと10mで、大型コンテナ船の入港が困難とされる。これに対し、ダナン港の水深は、世界最大級のコンテナ船の寄港ができる水深13～14mまでは及ばないものの、12mと十分深く、かつダナン市が東西経済回廊のゲートウェーで、ホーチミン、ハノイに次ぐベトナム第3の都市であることから、ダナン港に対する期待は大きい。また、円借款により既に国道1号線からのアクセス道路と防波堤も完成し、引き続き円借款で同港の整備が進められている。

しかし、立派なガントリー・クレーンが装備されているなか、筆者が訪れたときの停泊船は1隻であった（写真）。2005年のコンテナ取り扱い量も20フィート・コンテナで3万4363個と、2004年のハイフォン港が約40万個を取り扱っているのに対し、その数はまだまだである。その理由は、寄港する船の便数がまだ多くはないためである。寄港する船の便数が増えるためには、ダナンを中心とするベトナム中部地域の経済発展が不可欠であろう。逆に経済が発展すれば、貨物船の便数も増え、投資する企業も増え、そこに集積が生まれる。

ダナン経済は発展するのであろうか。本章でみる限り、その萌芽は明らかに認められる。ホーチミンやハノイ周辺では賃金が上昇し、労働力の確保が以前と比べ難しくなるなか、ダナンへの工場の移転・新設を検討する日系企業は増えているという。また、ベトナム中部でも中国製ではなく、日本企業製のオートバイや家電製品の売り上げが伸びていることも追い風になっている。ベトナム中部は、

台風の被害が多いというマイナス面は確かにあるものの、現地の進出日系企業によれば、ハノイやホーチミンに比べても「労働者が素朴で、勤勉」、「ダナン市政府は、企業に耳を良く傾ける」と、筆者の経験でも東南アジアの他地域と比べてもずば抜けて好評である。東西経済回廊の成否を占う意味でもダナン港並びにダナン市の経済発展は鍵を握る。その成功を心から願いたい。

(石田 正美)

【注】

- (1) 力帆集団ホームページ (<http://www.lifan.com/>) および「力帆520がベトナムで発売」(『河南テレビ』2006年6月6日) など。
- (2) 「貧国の富道：中国企業が小国で富を発掘」(『英才雑誌』2006年7月5日)。
- (3) ノーマル・トラックは2004年から先行しているアーリー・ハーベスト品目以外の品目。HSコードの関税率表の第2類10章以降の品目で関税率表が示す品目全体の90%を占める。ベトナムなど後進4カ国との間では、2015年までに撤廃することが予定されている。

【参考文献】

<日本語文献>

石田暁恵 [2005] 「大メコン経済回廊とベトナム経済開発」(石田正美編『メコン地域開発 残された東アジアのフロンティア』、日本貿易振興機構アジア経済研究所、2005年11月)。

小笠原高雪 [2003] 「ベトナムにとってのASEAN メコン地域開発の場合」(石田暁恵編『地域経済統合とベトナム 発展の現段階』、日本貿易振興機構アジア経済研究所、2003年3月)。