

2017年5月18日 全7頁

ベトナム：高成長を牽引する外資系企業

今後交通インフラの不足が経済・社会問題化するリスクも

経済調査部
エコノミスト 新田 堯之

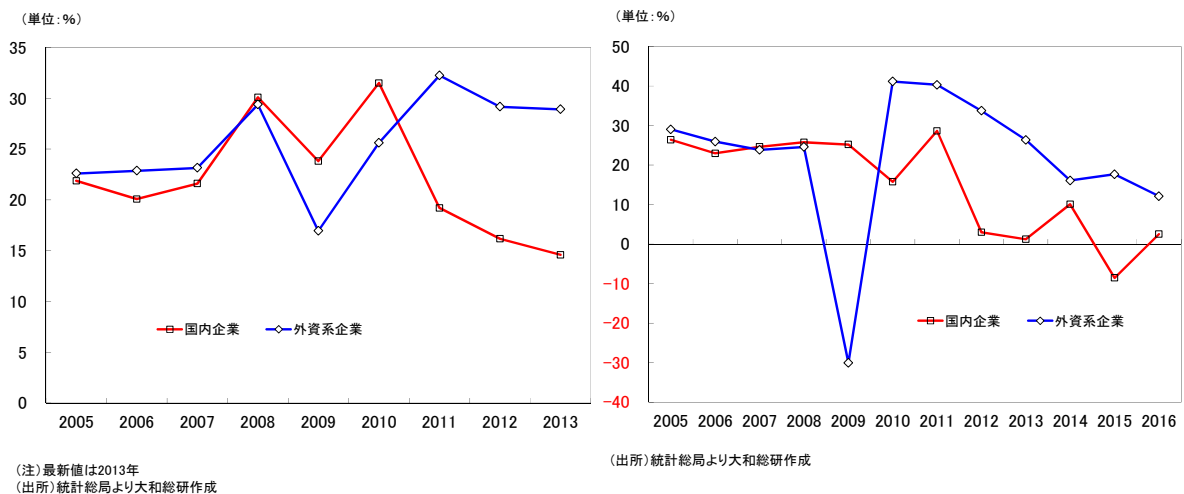
[要約]

- ベトナム経済は近年高成長を実現してきた。高成長を牽引した主体の一つは、製造業を中心とした外資系企業である。実際、工業生産高を見ると、外資系企業の伸び率（前年比）は2011年以降、ベトナム国内企業のそれを上回っており、輸出金額も2010年以降は工業生産高と同様の状況である。
- 外資系企業がベトナムでビジネスを展開する主な理由として、①低賃金ながらも基礎教育をしっかり受けた質の高い働き手が多いこと、②労働者の多くがベトナム人で構成されていること、③インフラ整備が着実に進展したこと、などが指摘できる。
- ただし、今後交通インフラの不足が経済・社会問題化するリスクには注意が必要であろう。まず、政府債務が上限近くに到達したことを背景にインフラ開発のペースが鈍化する可能性がある。さらに、現地ヒアリングでは、政府の実行力不足が都市部におけるインフラ整備の遅れに繋がるという指摘もあった。ベトナムより経済発展が進んでいるフィリピンやタイでは経済成長に伴い、道路・空港・港湾などの交通インフラの不足が経済および社会的問題としてクローズアップされる場面が増加した。こうした問題がベトナム国内で発生する可能性を少しでも減らすべく、同国政府がインフラ整備に強い実行力を以て取り組めるかが注目される。

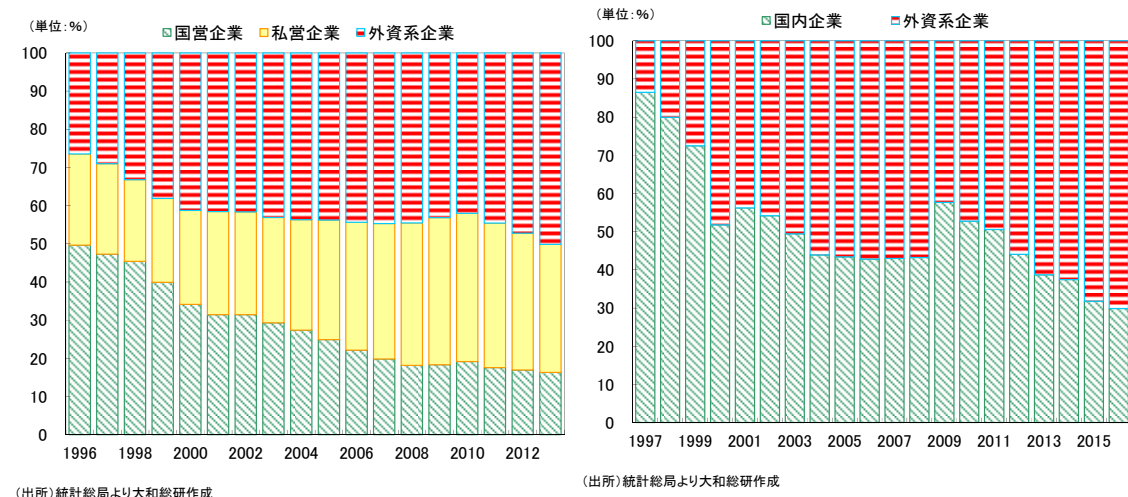
外資系企業が高成長の牽引役に

ベトナム経済は近年盛り返りを見せており、2010年～2016年の経済成長率は年平均で6.0%とアジア新興国の中でもかなりの高水準である。高成長を牽引した主体の一つは、製造業を中心とした外資系企業である。実際、工業生産高を見ると、外資系企業の伸び率（前年比）は2011年以降、ベトナム国内企業のそれを上回っており、輸出金額も2010年以降は工業生産高と同様の状況である。また、工業生産高に占める外資系企業の割合は2010年：42.0%⇒2013年：50.1%（最新値）と半数を上回った。それ以上に顕著な項目は輸出金額であろう。輸出総額に占める外資系企業の割合は2010年：47.2%⇒2016年：70.1%とかなりの部分を占めるまでになった。

図表1：工業生産金額の推移（伸び率、左図）、輸出金額の推移（伸び率、右図）

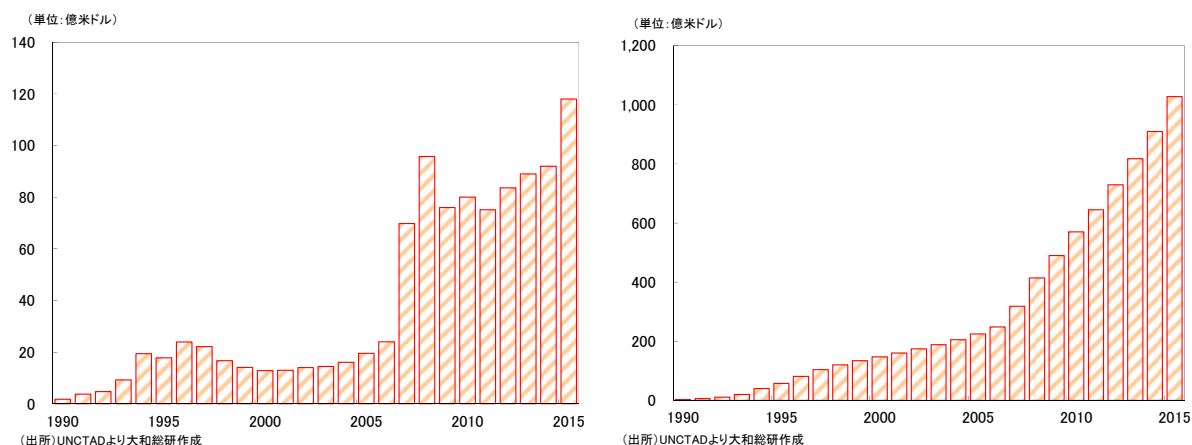


図表2：工業生産金額の推移（割合、左図）、輸出金額の推移（割合、右図）



外資系企業の投資も活発な状況が続いている。国連貿易開発会議（UNCTAD）が公表するベトナムの対内直接投資のデータを見ると、フローベースの金額はベトナムがWTOに加盟した2007年に急増した後、前年比ベースで減少する年もあったものの、おおむね良好なペースで増加している。ストックベースの金額も増加の一途を辿り、その多くの投資は日系・韓国系・中国系・台湾系の製造・加工業企業によって実施されている。

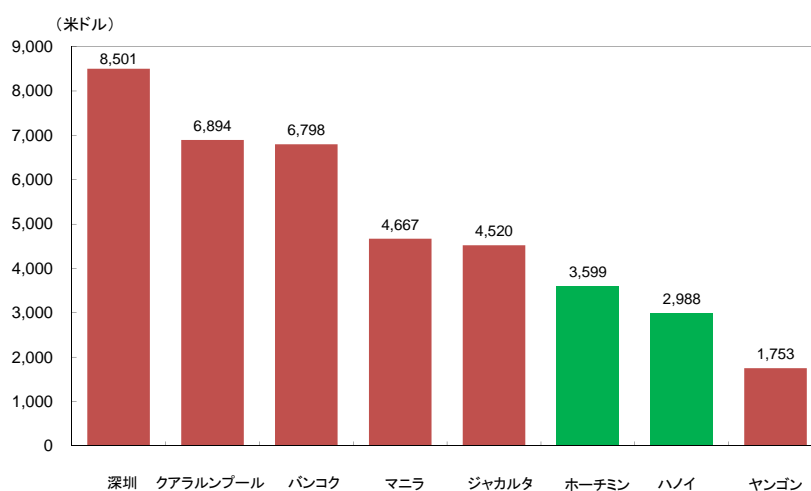
図表 3 : ベトナムの対内直接投資の推移 (フローベース (左図)、ストックベース (右図))



外資系企業がベトナムでビジネスを展開する理由

外資系企業がベトナムでビジネスを展開する理由の一つは労働コストの低さであろう。近年のアジア各国のワーカー（一般工職）に対する年間負担金額（基本給、諸手当、社会保障、残業代、賞与などを含む）を見ると、ハノイやホーチミンの数値は約 3,000 米ドル～約 3,600 米ドルであり、中国・ASEAN の主要都市の水準と比較して低めである。さらに、ベトナムの労働者は比較的長い時間勤務する傾向がある。例えば、インドネシアの法定労働時間は日本と同じ週 40 時間、さらに従業員はイスラム教徒が中心であるため、業務時間中の礼拝も一般的である。翻ってベトナムでは法定労働時間は週 48 時間に定められており、1 日 8 時間×6 日間の労働が一般的である。現地ヒアリング先のある製造業企業からは「ベトナムとインドネシアの双方に工場を構えているが、実質的な勤務時間はベトナム工場の方が 1 年間当たり 1 ヶ月程度も多い」という指摘があったが、これは両国の制度的・文化的差異に起因したものであろう。

図表 4 : ワーカー（一般工職）に対する年間負担金額の比較

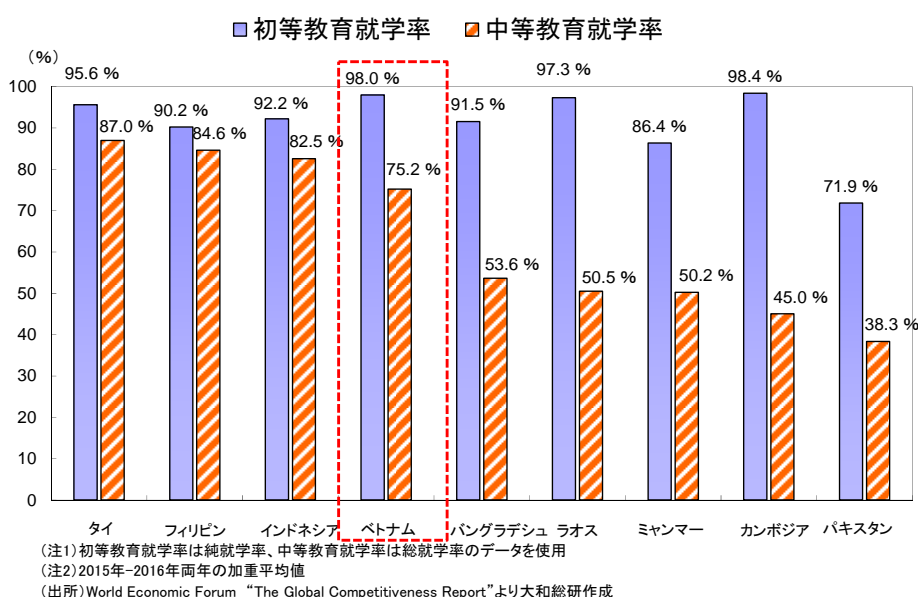


(注1) 年ごとの変動が大きいため、2013年～2015年の平均値を使用
(注2) 基本給、諸手当、社会保障、残業代、賞与などを含む数値
(出所) JETRO「アジア主要都市・地域の投資関連コスト比較」より大和総研作成

現地ヒアリングでは、ワーカーの質の高さもベトナムで生産するメリットだとの指摘も相次いだ。例えば、車のワイヤーハーネス（労働集約型の製品）を製造する日系のあるメーカーはベトナムのほか、カンボジア、ミャンマー、スリランカ、バングラデシュにも進出したが、次の工場は製品のクオリティを重視するという理由でベトナムに建設するという。

ベトナムの労働者が質の高い製品を生み出せる背景の一つとして、基礎教育が国民に比較的浸透していることが挙げられる。ベトナムの識字率は日本と同じくほぼ 100%の上に、初等教育の就学率もほぼ 100%、中等教育の就学率も 75%程度であり、タイやフィリピンなどの数値を下回るものの、ミャンマーやバングラデシュ等の数値を大きく上回る。

図表 5：就学率の比較



基礎的な数理能力の高さもベトナム人労働者の強みである。OECD が 2015 年に 70 カ国を対象に実施した学習到達度の順位を見ると、インドネシアの科学のおよび数学的リテラシーの高さは前者が 62 位、後者が 63 位、タイが双方とも 54 位だったのに対し、ベトナムの科学の順位は 8 位、数学は 22 位であり、一人当たりの所得の低さを踏まえるとかなりの好成績を収めた¹。

ベトナムの工場では従業員のほぼ全員がベトナム人であるというメリットも存在する。例えば、タイの工場ではワーカーはミャンマー人、ベトナム人、カンボジア人などが同じ職場で勤務するケースも多く、指示を行う際には様々な言語を使い分ける必要があるという。一方、ベトナムの工場では、ベトナム語で指示を出せば事足りる場合が多いという。

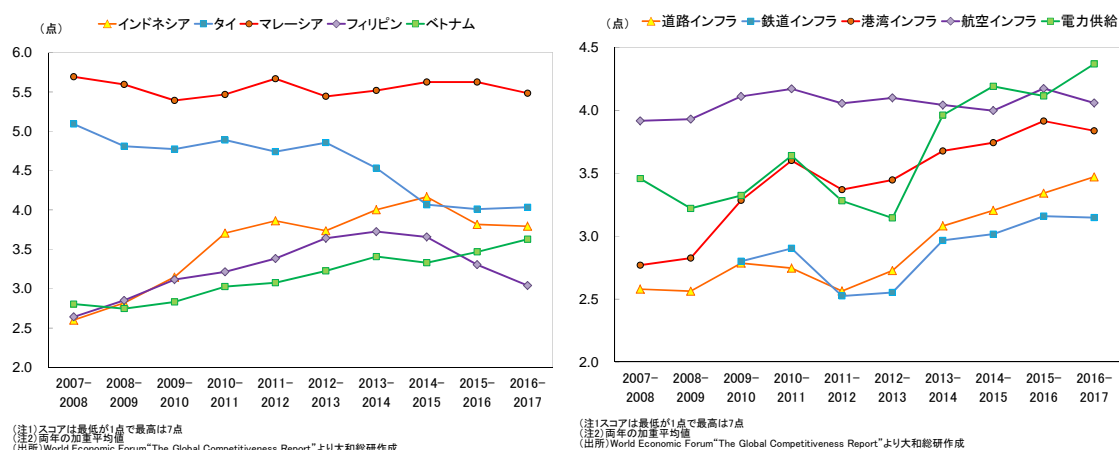
インフラ面では依然として外資系企業が満足ゆくレベルに達していないものの、着実に改善しつつある。図表 6 は世界経済フォーラム (World Economic Forum) が公表する国際競争力指数 (Global Competitiveness Index : GCI) の推移を示したグラフである。中でも、インフラ全般の質に関するスコア (左図) を見ると、ベトナムのスコアはほぼ一貫して上昇しており、

¹ フィリピンでは上記の学力到達度テストは実施されていない。なお、国際数学・理科教育動向調査という調査の 2000 年前後のランキングを見ると、フィリピンはインドネシアを下回り、ほとんど最下位の順位であった。

近年ではフィリピンを追い抜いた上に、インドネシアやタイにも迫りつつある。また、ベトナムのインフラの種類ごとのスコア（右図）を見ると、航空以外の分野の点数がバランス良く改善しており、この点も評価に値しよう。現地ヒアリングでも、直近数年間で停電の頻度が相当低下したという話があったほか、移動中にもハノイ市内とノイバイ国際空港を結ぶニャットン橋（2015年開通）を間近に見ることもできた。

こうした成果はベトナムがインフラ投資に注力してきたことの表れとも解釈できよう。アジア開発銀行によれば²、2011年における一般政府の固定資本形成と官民協調型のインフラ投資を合わせた数値は、パキスタンなどがGDP比で3~4%程度、タイなどが同5~6%程度にとどまる中、ベトナムは同10%近くまで達している。

図表 6 : ASEAN 各国のインフラ全般の質に関する得点の推移（左図）
ベトナムの各種インフラの質に関する得点の推移（右図）



図表 7 : ニャットン橋の風景



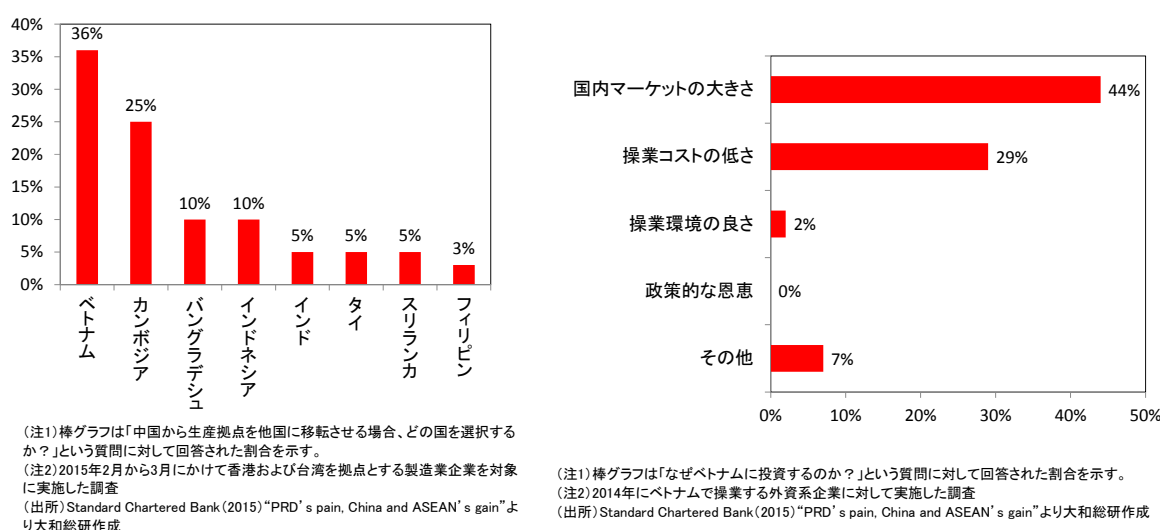
(出所) 大和総研撮影

² ADB (2017) "Meeting Asia's Infrastructure Needs"

(URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>)

さらに、製造業企業が中国やタイに生産拠点が集中するリスクを低下させるべく、これらの近隣諸国に生産拠点を設けるチャイナ・プラスワン、あるいはタイ・プラスワンといった動きもベトナムへの進出の追い風となっている。スタンダード・チャータード銀行が2015年に香港および台湾を拠点とする製造業企業を対象に「中国から生産拠点を他国に移転させる場合、どの国を選択するか?」というアンケート調査を実施³したところ、ベトナムは36%の票を獲得し、カンボジア、バングラデシュ、インドネシア、フィリピンなどを押さえてトップの座に輝いた。同調査によれば、ベトナムの決め手は国内市場の規模や操業コストの低さであったという。

図表 8 : チャイナ・プラスワンの有望国 (左図)、ベトナムに投資する理由 (右図)



今後交通インフラの不足が経済・社会問題化するリスクには要注意

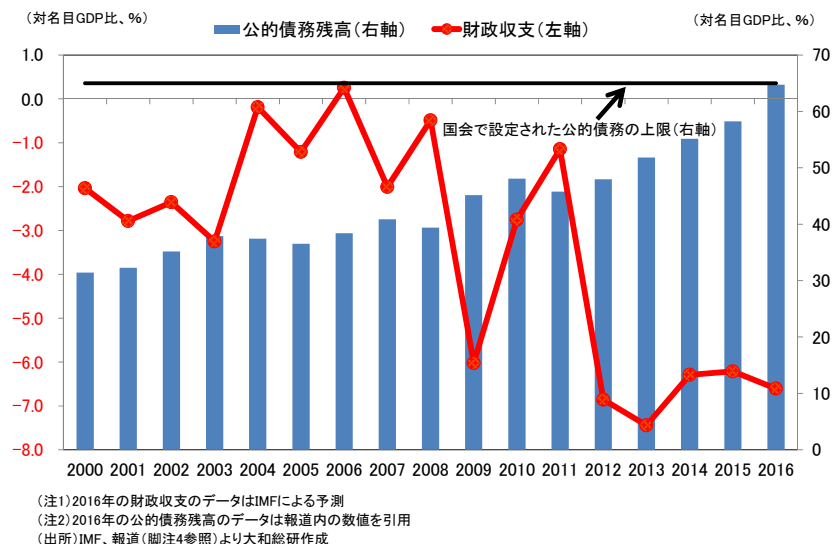
既述の通り、ベトナムは外資系企業を引き付ける要素をいくつも持っている。ただし、今後交通インフラの不足が経済・社会問題化するリスクには注意が必要であろう。まず、インフラ開発のペースが鈍化する可能性がある。根拠の一つは政府債務が上限近くに到達したことである。ベトナム政府は公的債務残高の上限を対 GDP 比で 65% に設定しているが、ベトナムの財務省の推定⁴によれば、2016 年末時点で 64.73% と既に限界近くに達している。この 65% という上限を緩和するのも一つの選択肢であると思われるものの、ベトナム政府はあくまでこの上限を堅持しようとしている。実際、2017 年 4 月に承認された公的債務管理の中期計画 (2016 年～2018

³ Standard Chartered Bank (2015) "PRD' s pain, China and ASEAN' s gain"
(URL: <https://www.sc.com/BeyondBorders/wp-content/uploads/2015/05/2015-05-11-BeyondBorders-Report-PRDs-pain-China-and-ASEANs-gain.pdf>)

⁴ Viet Nam News "Gov' t aims for public debt below 65% of GDP" (2017 年 4 月 26 日)
(URL: <http://vietnamnews.vn/economy/375322/govt-aims-for-public-debt-below-65-of-gdp.html#xpyThvmQGBKhVCL.97>)

年) 内でもこの 65% という数字は変更されなかった⁵。そのため、今後ベトナムでは政府債務が上限に達してしまい、インフラ開発が滞るリスクがある。

図表 9：財政収支および政府債務の推移



現地ヒアリングでは、政府の実行力不足が都市部におけるインフラ整備の遅れに繋がるという指摘もあった。もとより、ベトナム政府は「優しい共産党」と度々形容されるように、インフラ開発および不動産開発を実施する際、住民を無理矢理土地から立ち退かせるような方法を積極的に取ってこなかった。加えて、大都市の中心部では土地の多くを独立戦争などの功労者が保有していることもあり、ベトナム政府は彼らの既得権益を奪うような行動も避けてきた。

特に心配なのは、道路等の交通インフラの問題である。ベトナムが ASEAN 各国から完成車を輸入する際の関税は 2016 年から 2018 年にかけて 50% から 0% へと段階的に引き下げられる予定である。現地ヒアリングでは、これを契機にベトナム国内の自動車普及率が急上昇し、交通状況が急激に悪化するとの声も聞かれた。

ベトナムより経済発展が進んでいるフィリピンやタイでは経済成長に伴い、道路・空港・港湾などの交通インフラの不足が経済および社会的問題としてクローズアップされる場面が増加した。こうした問題がベトナム国内で発生する可能性を少しでも減らすべく、同国政府がインフラ整備に強い実行力を以て取り組めるかが注目される。

以上

⁵ 脚注 4 と同じ。