

1 ベトナムの工業化の深化・高度化の課題

トラン・ヴァン・トウ *Tran Van Tho*

(一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員

早稲田大学 名誉教授

要約

現段階のベトナムの工業化は、パシフィックトライアングルとして特徴づけられる。対中国・対韓国の中間財輸入が大幅な貿易赤字を計上する一方、対米最終財輸出は大幅な貿易黒字を記録しているのである。この特徴はリスクがあるほか、同国の工業化が組み立て中心とする低付加価値段階にあることも示している。他方、後発組であるカンボジアなどメコン流域諸国は工業力が限られ、当面ベトナムへの影響を与えないが、将来、衣類など一部の労働集約的工業の追い上げが考えられる。いずれにしてもベトナムは工業化の深化・高度化を図る必要がある。また、そのことは、生産性の向上をもたらし、ベトナムの持続的成長に繋がる。この政策を成功させるために、中小企業の育成・発展、質の高い外資の導入、労働者の住環境の改善、ハイススキル労働力の供給増加が特に重要である。

はじめに

ベトナムの工業化を取り巻く環境が大きく変化している。第1に、米中経済摩擦は中国リスクを高めて工業生産の一部がASEANにシフトし、ベトナムの工業発展を促進する。第2に、ASEANの中の後発組であるメコン流域諸国、つまりカンボジア、ラオス、ミャンマーとベトナム（以下、CLMV）の中で工業化に先行したベトナムは単純労働集約的産業（加工・

組立製品)を中心に展開してきたが、CLMの3か国その他の後発国に追い上げられる可能性があるので、資本集約的・ハイスキル労働集約産業、サプライチェーンにおけるレベルアップなど産業高度化を図る必要がある。この2つの要因のうち、最初はベトナムにとって好機になる一方、後の要因は挑戦になるのであるが、共にベトナム工業の高度化に関連するのである。一方、工業構造の高度化を図るためには中小企業の改革や質の高い外資の導入を進めると共に、質の高い労働力、つまりハイスキル労働力を増加させるほか、労働者の住環境を整備しなければならない。

本稿は上記の諸点を念頭にベトナムの工業化の諸課題について予備的考察を行いたい。第1節は貿易構造に反映された工業化の現段階の課題を指摘する。第2節はベトナムを追い上げそうな後発組の工業発展を考察する。この問題は本格的に検討するために多くの後発国の貿易構造などを見なければならぬが、ここではとりあえず国際貿易投資研究所の本年度プロジェクトに因んでメコン地域諸国、特に工業化が進展したカンボジアを対象に検討する。第3節は、工業化の深化・高度化の方向・条件を考える。

1. ベトナムをめぐる新しいパシフィックトライアングル

ベトナムの世界市場への統合が急速に強まってきた。名目GDPに対する貿易(輸出と輸入)の割合は200%に達し、開放度が高い都市国家シンガポールとほぼ同程度である。ベトナムの貿易相手国・地域は200に上っている。しかし、同時に、ベトナムの輸出と輸入は実際に特定少数国に集中していることも特徴的である。例えば2020年のデータを見ると、輸出の市場別では米国と中国はそれぞれ27.4%と17.4%で、2か国だけで全体の約45%を占めている。輸入の相手国では中国と韓国はそれぞれ全体の32.2%と17.9%で合わせて50%以上を占めている。

要するに、現在、ベトナムの貿易は中国、韓国と米国に集中している。この現象は2010年頃から見られるようになった。その頃までのベトナム輸出のトップ3市場はEU、日本とASEANであったが、その後、米国、EUと

ASEAN、最近は中国がASEANに代わって3位になった。一方、輸入のトップ3相手国は2000年ころまでASEAN、EUと日本であったが、2010年代に入ってから中国は圧倒的シェアを占め、その次には韓国が大きな割合を示すようになった^{注1}。

ベトナムのWTO加盟（2007年）や米国との外交関係の進展が輸出の米国市場へのシフトを促進してきた一方、工業化の進展、先行した近隣の工業大国の中国、そして韓国からの直接投資の増加に伴って中間財輸入が拡大してきた。表1はベトナムの工業加工品輸入における輸入先別のシェアを示すものである。2000年以降加工品輸入額が急拡大している。まだ輸入金額が少なかった2000年代前半はASEANへの依存度が高かったが、2010年代後半には中国へのシフトが鮮明である。部品輸入（表2）も同様な傾向を表し、中国と共に韓国への依存度が高くなった。2020年においてこの2か国の総シェア

表1. ベトナムの加工品輸入の相手国別シェア

(単位：%)

	2000	2005	2010	2015	2020
中国	7.2	16.7	22.1	31.7	31.5
韓国	12.3	10.4	12.9	14.2	14.5
日本	8.9	7.8	8.9	7.2	7.8
ASEAN10	36.4	27.8	21.2	17.3	14.4
米国	1.5	1.6	2.9	2.8	3.5
世界	100	100	100	100	100
(100万ドル)	8,069	23,028	47,699	71,453	90,627

資料：ITI資料（原資料はGlobal Trade Atlas）のデータより作成。

表2. ベトナムの部品輸入の相手国別シェア

(単位：%)

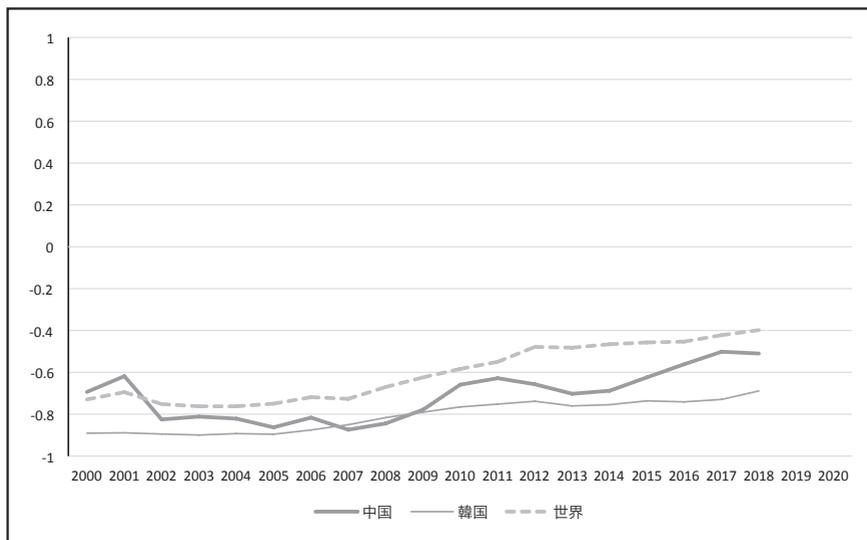
	2000	2005	2010	2015	2020
中国	3.7	12.2	25.3	31.8	32.1
韓国	5.7	6.4	16.1	28.9	29.9
日本	46.1	28.6	20.1	9.6	8.7
ASEAN10	17.3	26.5	16.4	10.4	6.6
米国	2.9	2.1	3.8	4.4	5.6
世界	100	100	100	100	100
(100万ドル)	1,754	3,321	10,658	41,675	92,573

資料：表1と同じ。

は加工品では46%、部品では62%であった。

工業の代表的な中間財である加工品と部品におけるベトナムの競争力の変化をみてみよう。図1と図2はそれぞれの国際競争力指数の推移を描いている。国際競争力指数はある商品の（輸出－輸入）を（輸出＋輸入）で割って求められる。マイナス1からプラス1の間の指数で、輸出と輸入が等しい場合、この指数はゼロになる。貿易が赤字の場合はマイナス値、黒字の場合はプラス値になる。貿易特化係数ともよばれる国際競争力指数は、その値の変化が工業発展のプロセスを示すので分析上便利なものである。図1が示しているように、加工品の貿易は大幅な赤字で、世界的に少しずつ改善してきたが、対中国と対韓国の改善が遅かった。特に、対韓国の指数は今なおマイナス0.7である。部品の場合（図2）、近年対中競争力指数が急速に改善しているが、対韓のそれはまだマイナス0.65近辺にとどまっている。サムスン電子がベトナム北部に携帯電話の大規模工場を設立し、2009年から輸出を開始したの

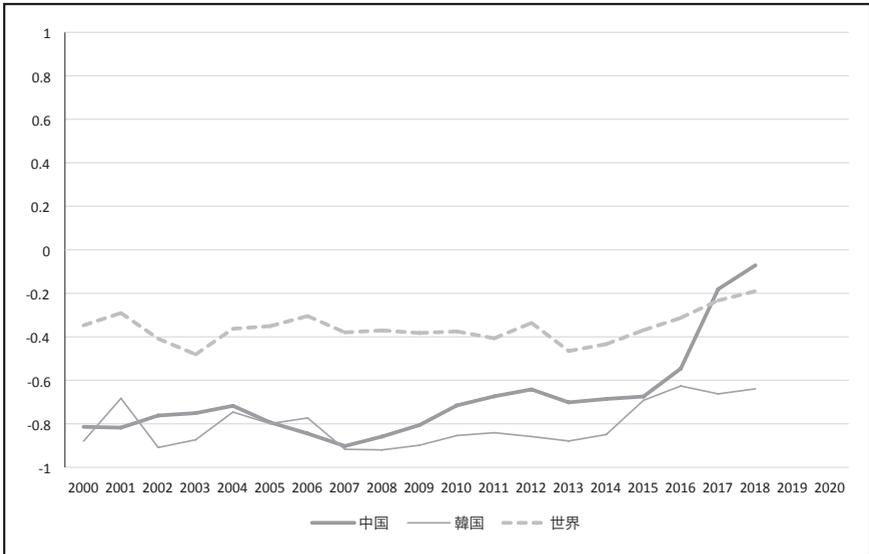
図1. ベトナムの加工品の国際競争力指数：対中国・対韓国・対世界



注. 国際競争力指数は（輸出－輸入）/（輸出＋輸入）として計算。

資料：表1と同じ。

図2. ベトナムの部品の国際競争力指数：対中国・対韓国・対世界



注と資料：図1と同じ。

で、韓国から大量の部品を輸入していることを反映していると考えられる。

なお、2019年のデータが欠落しているので、図1と図2は2018年までしか描けない。加工品の国際競争力指数の2020年のデータをみると、対世界のそれは -0.34 （2018年は -0.40 ）、対中国は -0.47 （同 -0.51 ）、対韓国は -0.66 （同 -0.69 ）であった。いずれも少しだけ改善したのである。部品の国際競争力指数の2020年のデータでは、対世界のそれは -0.19 （2018年は -0.19 ）、対中国は -0.14 （同 -0.07 ）、対韓国は -0.63 （同 -0.64 ）で、対世界と対韓国は変わらなかったが、対中国は悪化した。

一方、ベトナムの最終消費財の輸出は米国への集中度が高い。全商品では米国のシェアは2010年の20.3%から2020年の27.4%へ上昇したが、消費財の場合、同期間に31.1%から39.1%へと上昇した。工業品種類別貿易収支をまとめた表3によると、全体としてベトナムの対米貿易が大幅な黒字で、対中・対韓は大幅な赤字を示し、対米黒字額が丁度対中・対韓の赤字額を合わせたものと同じ規模である。また、対中・対韓の赤字は主として加工品・部品・

表3. ベトナムの工業品種類別貿易収支：主要相手国（2020年）

(単位：10億ドル)

	中国	韓国	米国	世界
素材	1.7	0.5	▲ 2.4	▲ 13.8
加工品	▲ 21.1	▲ 10.4	2.8	▲ 46.4
部品	▲ 7.3	▲ 21.4	4.3	▲ 29.1
資本財	▲ 11.6	▲ 1.1	22.6	35.3
消費財	2.3	4.5	37.1	73.7
全商品	▲ 35.3	▲ 27.7	63.3	20.1

資料：表1と同じ。

資本財の貿易に集中している。一方、対米貿易は素材を除いてすべての種類において黒字を記録しているが、消費財黒字が全体の約6割を占めている。

以上のように、ベトナムは中国と韓国から中間財を輸入し、大幅な貿易赤字を計上する一方、米国に対して消費財を中心に大幅な黒字を記録している。中国との貿易については部品のアンバランスが改善し、赤字幅が縮小してきたが、資本財の輸入が増加し、赤字幅が大きくなった。要するに、ベトナムは中国と韓国から中間財と資本財を輸入し、加工して最終製品を米国などに輸出している。この構造は（ベトナムをめぐる）新しいパシフィックトライアングルと言える。1980年代に当時のアジア新興工業経済（NIEs）であった韓国や台湾がパシフィックトライアングルと同じ構造を持っていた。当時、アジアNIEsは日本から中間財・資本財を輸入し、対日貿易の大幅な赤字を計上する一方、最終製品は米国を中心に輸出し、対米貿易の黒字を拡大した。この構造によりアジアNIEsに対する米国の保護主義が強まり、アジアNIEsが貿易摩擦に直面した。その後、韓国や台湾が工業化を高度化し日本からの輸入代替を進めると共に、米国集中を避け市場を多様化した。その結果、90年代以降の韓国や台湾が高所得経済への発展を成功させたのである。

現在のベトナムの高い対中依存度は1980年代の韓国・台湾の対日依存度以上にリスクが高い。すなわち、南シナ海の緊張が緩和されていないし、米中摩擦の中で中国が経済依存で弱い立場にある国に対して外交上の譲歩を迫る可能性が高い。また、中国の国内事情で対外政策を突然変更させる可能性も

ある。最近、中国はベトナムとの国境貿易を厳しく制限し、ベトナムの農産物輸出への重大な影響を与えている。これは中国のZero-Covid政策によるか、あるいはベトナムの対米接近を牽制する目的であったか、諸説が出されている。

いずれにしてもベトナムは1980年代の韓国や台湾のようにパシフィックトライアングルを打破し、中国や韓国からの輸入代替を進め、工業化の深化・高度化を図るべきである。

2. ベトナムの工業化とメコン3か国：カンボジアを中心に

東アジアの工業化は日本から韓国や台湾へ、そしてタイやマレーシアのASEAN先発国、中国、ベトナムに波及してきた。また、2000年代からこの地域の最後発組であるCLMもこの波に乗り込み、工業化のための条件を整備してきた。アジア開発銀行（以下、ADB）などもCLM間と他のASEAN諸国間とを連結するインフラ建設を進め、CLMの工業化を促進した。

1992年にADBの発案で大メコン圏（GMS）経済協力プログラムが策定され、推進された。具体的に、2000年代初頭以降3つの国際幹線道路・経済回廊（東西経済回廊、南北経済回廊、南部経済回廊）が建設された。その目的は、輸送インフラを主軸にモノ、ヒト、資本、サービスの越境移動を促進すること、つまり貿易や投資その他の経済活動を回廊並びにその周辺地域で振興することである。メコン地域の経済開発にとって3つの経済回廊の意義は大きい。石田（2017）が評価するように、これらの回廊を活用することで、バンコクとプノンペン、ホーチミン市、ハノイ、ヤンゴン、サワンナケートなどの諸都市へのアクセスが改善された。越境輸送インフラの整備が、タイ・プラス・ワン（以下、タイ+1）企業取引を可能にしたのである。タイ+1企業取引とは、タイで操業していた内外企業（ローカル企業と外資系企業）が、カンボジア、ラオス、ミャンマーなどの近隣諸国に生産拠点の一部ないし全てを移管させることである。

3つの経済回廊の建設に合わせて関係各国自らも経済改革・開放政策を進

め、先進国のODAの導入により道路・港湾の整備、経済特区を建設し、外資導入法の制定など、投資環境を整備して、内外企業の投資を促進している。このような市場友好政策^{注2}で東アジアの工業化の波を迎えて先発国へキャッチアップしつつある（トラン2019）。

ベトナムとCLMは発展段階が近く、後者が急速に発展すればベトナムが産業調整を迫られ、工業構造の高度化を早めなければならない。CLMは人口が合わせて約7,400万人（2020年）でベトナムの約76%、名目GDPが合わせて約1,200億ドル（同）で、ベトナムの半分弱である。輸出能力についてはさらに格差が大きく、CLM3か国の輸出額合計はベトナムの約15%（同）に過ぎない。しかし、一部の労働集約的産業が順調に発展していけば競合関係を強め、ベトナムへの影響を与え得る。特に、外資依存が高いベトナムで賃金上昇など投資環境の変化に伴って外資系企業が一部の工場をCLMに移転する可能性もある。また、第1節でみたように消費財輸出の対米依存度が高いベトナムからCLMなどへの分散投資が誘発される可能性もある。いわゆるベトナムプラスワン（以下、ベトナム+1）の現象である。

筆者は2016年に東アジアの工業化がベトナムからCLV諸国へ波及しているかという問題意識の下でホーチミン市、プノンペン、ビエンチャンとヤンゴンでの日系企業を調査し、その結果をトラン（2019）にまとめた。ここで要点を述べると、ベトナム+1企業戦略のような動きはまだ限定的であった。その理由は次のようにまとめられる。

第1に、ベトナムの大都会で賃金が増したが、交通インフラの整備で都会から離れた、労働力がまだ安価な地域に既存工場を移転するか、新しい工場を建設する動きがあった。例えばホーチミン市やその近郊（ピンズオン省など）の賃金が増し、労働力のコストが増したが、外国企業がカンボジアなどに生産拠点を移転するよりもベトナム南部のベンチェ省をはじめとするメコンデルタの方に投資を拡張したのである。そのような戦略を採った典型的な事例には、ある電線大手（ワイヤーハーネス生産）がある。ホーチミン市から同省までの南部高速道路の整備に伴ってインフラコストが低下してきたし、賃金が増した安価なのである。

第2に、CLM3か国は、人口規模（カンボジア、ラオス）や地理的条件（ミャンマー）などで不利な要因があるので、当面は工業化の波及に限界があるという見解を示した企業が多かった。ホーチミン市で事業を展開しているプリンター生産大手やモーター製造会社によればメコン流域諸国はインフラコストがまだ高いし、ミャンマーのように日本、中国沿海地域、シンガポールなどからみて遠い内陸部に位置付けられるので輸送コストがさらに高い。一方、ベトナムでの賃金増に対しては自動化で対応可能とのことである。池部（2015）もカンボジアとラオスの問題として大規模組立産業の立地に欠かせない労働者の大量確保が難しいことを指摘している。

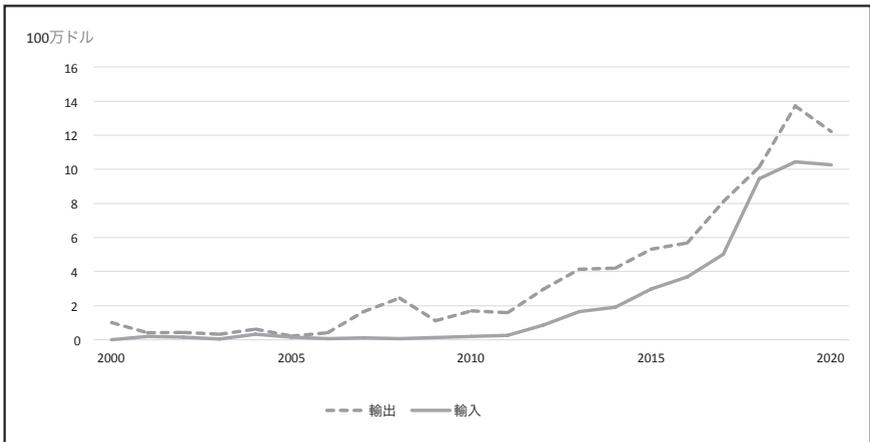
CLMの中でカンボジアは比較的工業化が進展し、ベトナムとの分業を積極的に展開している。特に2010年代後半にできた南部経済回廊の効果としてカンボジアのパベット（Bavet）地区に工業団地の集積が進んできている（浦田・牛山2017）。経済回廊の建設がパベットと（既に発展した）ホーチミン市とを結びつけてベトナム及びタイとカンボジアとの部品間・工程間分業が活発化している。特に、繊維産業と電子機器のサプライチェーンがカンボジアを中心とするメコン流域で形成されつつある。糸・織物などの繊維中間財においてベトナムとタイからカンボジアへの輸出が2000年代末から急速に増加している。それらの中間財がカンボジアで加工され、出来上がったアパレル製品を欧米諸国に輸出するのである。また、タイとカンボジアとの電機機器中間財の貿易も2010年代から急増し、ベトナムからカンボジアへの輸出も2013年から増加している。

以上は約5年半前の調査結果で、最近では調査ができないが、工業発展に関する限り、状況は大きく変わっていないと思われる。ミャンマーは政情不安で対内直接投資（以下、FDI）は2014～15年度のピーク（9,486億ドル）から減少し、2020～21年度には3,791億ドルにすぎなかった。ラオスはFDIが急増したが、主として資源開発、農業と電力などで製造業は全体の9%（2019年）、4%（2020年）しかなかった。次に、FDIに占める製造業の割合が比較的の高いカンボジアとベトナムとの貿易関係をみてみよう。

カンボジア輸出の最有力工業品は衣類（HS 61-62）である^{注3}。ベトナム

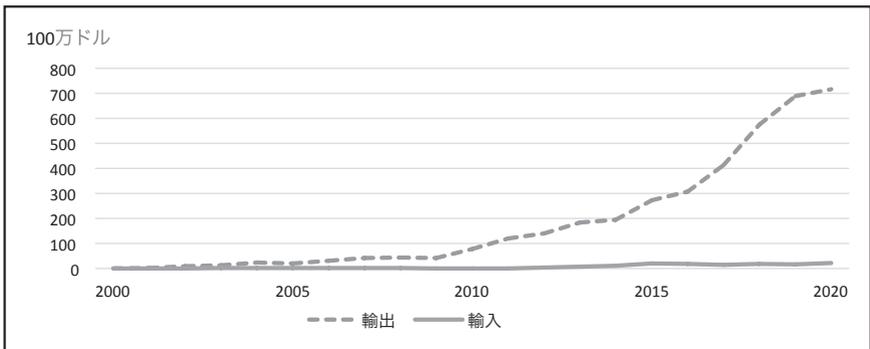
側のデータでみると、2010年代に入ってからベトナムとカンボジアとの貿易は輸出入とも急速に上昇してきた（図3）。種類・品質の差別化衣類を中心に両国の水平・産業内分業が進展してきたことを示している。衣類の中間財である繊維（HS 50-60）はカンボジアがベトナムからの輸入に一方的に依存している（図4）。因みに、衣類と繊維に関するタイとカンボジアとの貿易もベトナム・カンボジアの分業パターンとほぼ同じで、タイがカンボジア

図3. ベトナムの対カンボジア輸出と輸入：衣類



資料：表1と同じ。

図4. ベトナムの対カンボジア輸出と輸入：繊維



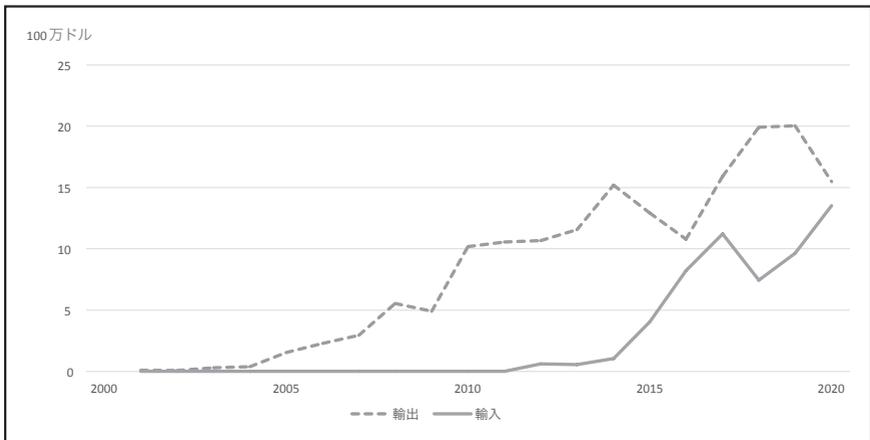
資料：図3と同じ。

へ衣類をあまり輸出していないという点で、少し異なっているだけである。

縫製に次ぐカンボジアの主要輸出品は靴と電子部品である。電子部品（HS 8504, 8518, 8522, 8523, 8529, 8532-8536）についてベトナムとの産業内貿易が増加している（図5）。特に2010年代後半にベトナムはカンボジアから電子部品の輸入を本格化した。多様性の高い電子部品には、要素集約度が異なる様々な種類のものがあるので企業が地域サプライチェーン上に分業戦略を展開していると考えられる。なお、完成品の電子デバイス（HS 8540-8542）は、まだベトナムがカンボジアへ一方的輸出を続けている。因みに電子デバイスと電子部品におけるタイとカンボジアとの貿易をみると、タイが電子デバイスを一方的にカンボジアに輸出している点でベトナムと同様である。しかし、電子部品について部品間貿易が行われているが、近年低調に推移している。

以上のように、カンボジアを中心にみると、ベトナムとの関係においては、衣類や電子部品では産業内分業が展開しているが、ベトナムに追いつける工業的能力はまだみられない。池部（2019）も指摘しているように、CLM諸国では製造業投資が少ない上、最終製品の大規模輸出のための工場

図5. ベトナムの対カンボジア輸出と輸入：電子部品



資料：図3と同じ。

はまだみられない。インフラが未整備であるほか、従業員の質にも問題があることが日系企業の間で指摘されている。

しかし、今後、ミャンマーの政情の安定化、カンボジアの工業化のさらなる進展に伴って、衣類のような一部の労働集約的商品がベトナムとの競合関係を強めていく可能性がある。特にアパレルが主力輸出品であるカンボジアは最近、この分野における労働力の質的向上、管理層の確保を急いでおり^{注4}、現在ベトナムから輸入している衣類（図3）を輸入代替していくかもしれない。

なお、ベトナムが工業化の後発組に追い上げる状況を検討するために、主要な輸出市場での競合関係も合わせて分析しなければならないが、それは別の機会にしたい。

3. 工業化の深化・高度化の方向・条件

パシフィックトライアングルからの脱却、労働集約的産業におけるメコン諸国の潜在的追い上げ、生産性向上による経済の持続的成長などの点からみて、ベトナムは工業化の深化・高度化を進めていかなければならない。これに関して方向、条件として重要な視点を考えてみる。

第1に、現代の国際分業、途上国の経済発展においてグローバル・バリュー・チェーン（以下、GVC）が重要な位置を占めているので、ベトナムは、GVCに積極的に参加し、よりバリューチェーン上の高い位置への高度化に努力すべきである。具体的には各種の加工財・部品の生産・輸出を拡大していくことである。特にベトナムは積極的に多くの自由貿易協定（FTA）・経済連携協定（EPA）を結んでおり、その効果が発揮されている。2022年1月現在、ベトナムは14件のFTA/EPAを結んでおり、相手国合計がベトナムの貿易額の71.5%（輸出の64.3%、輸入の80.6%）を占めている^{注5}。これらの協定はベトナムの輸出市場の拡大に貢献するだけでなく、外国企業が投資市場としてのベトナムへの信頼を高めた効果もある（Malesky and Milner 2021）。

世界経済におけるGVCの重要性とFTA/EPAの効果がベトナムの部品の輸出の拡大に貢献している。表3が示しているように、2015年から2020年までベトナムの部品輸出は192億ドルから635億ドルへ、5年間で3.3倍拡大した。特に中国への輸出が8.7倍拡大した結果、部品輸出に占める中国のシェアが35%に上っている。現在、加工品と資本財は中国への依存度が高いが、部品貿易のアンバランスが改善してきている。なお、自動車産業のように、完成車の国内市場が30万台未満で、まだ小さいにも関わらず、ベトナムの自動車部品の輸出が増加しているのも世界経済におけるGVCの重要性とFTA/EPAの効果が背景にあると考えられる。表5にあるように、2015年から18年までの3年間で、ベトナムの自動車部品輸出は9億9,000万ドルから約15億ドルへ52%増加した。輸入がまだ多かったが、部品間分業が進んでいる。デンソウのように輸出志向型投資を行い、ベトナムからの自動車部品の輸出増加に貢献している（Tran 2020）。

しかし、この方向で部品生産・輸出をさらに拡大していくためには中小企業の育成・発展、中小企業と外資系企業との連結を促進しなければならない。現在、企業部門は約1,500万人の労働者を雇用し、うち約600万人はほとんどが中小企業である有限責任会社で就業している。また、個人事業主など組織されていない生産・経営単位のインフォーマルセクターに約2,100万人の労働者（全労働者数の40%）がいるので、この部門が段階的にフォーマル化（組織化）され、生産・経営規模をより大きくして生産性を向上させる必

表4. ベトナムの部品輸出の市場別シェア

(単位：%)

	2000	2005	2010	2015	2020
中国	0.8	2.9	9.2	13.4	35.3
韓国	0.8	1.5	2.8	11.4	9.9
日本	14.4	36.9	39.3	15.2	6.5
ASEAN10	72.1	38.2	16.1	11.8	5.1
米国	0.2	3.9	11.8	11.9	14.9
世界	100	100	100	100	100
(100万ドル)	850	1,596	4,839	19,181	63,534

資料：表1と同じ。

表5. 自動車部品の貿易マトリックス

貿易額 (100万ドル)

(単位: 100万ドル)

Exporter	year	Importer								
		World	Japan	Korea	China	Thailand	Malaysia	Indonesia	Philippines	Viet Nam
Japan	2015	31,368		751	5,341	2,595	536	1,032	153	348
	2017	36,477		788	7,176	2,736	493	1,440	188	386
	2018	38,088		737	7,963	2,947	561	1,847	227	495
Korea	2015	17,765	673		3,915	105	41	34	20	336
	2017	18,219	731		2,792	114	36	47	11	460
	2018	17,844	697		2,300	131	43	50	16	454
China	2015	27,055	2,666	1,040		633	372	130	30	311
	2017	30,550	2,998	1,109		798	325	189	34	334
	2018	33,527	3,187	1,137		994	319	283	56	327
Thailand	2015	6,155	658	59	281		971	802	134	306
	2017	7,063	782	85	528		827	902	99	235
	2018	7,714	909	76	619		875	945	179	320
Malaysia	2015	626	49	3	34	74		48	8	10
	2017	628	53	11	42	77		55	9	6
	2018	660	53	12	71	71		59	11	13
Indonesia	2015	1,668	288	3	59	412	159		21	49
	2017	1,799	286	0.6	95	475	178		37	61
	2018	1,944	298	0.2	121	500	186		53	85
Philippines	2015	702	168	4.7	40	255	17	51		6
	2017	820	208	14	56	245	20	87		8
	2018	813	213	14	39	254	20	78		10
Viet Nam	2015	990	389	45	100	71	2.6	57	0.5	
	2017	1,294	453	53	232	113	2.2	77	0.8	
	2018	1,469	510	65	256	129	2.0	84	1.4	
World	2015	346,826	7,213	3,495	23,351	5,319	2,417	2,457	419	1,517
	2017	386,794	8,266	4,017	27,085	6,225	2,329	3,165	443	1,724
	2018	416,618	8,877	3,878	29,319	6,891	2,513	3,776	622	1,999

注. 自動車部品の定義: HS code 8708 (parts and accessories of motor vehicles).

資料: UN-Comtrade databaseより作成。

要がある。このため、中小企業数が現在より一層多くなるのである。しかし、中小企業は資本・土地の市場で不利な立場（交渉力が弱く、担保資産が少ないことなど）にあり、長期投資のための資金確保、土地へのアクセスが困難な状況に直面している。さらに、生産・経営に関する行政手続きも面倒で、行政コストが高いとよく指摘されている。部品生産への参加・効率化の

ために中小企業の改革が急務である。

なお、GVC上のより高い位置への移動、より高度なGVCへの参加のために、より付加価値が高い部品、技術集約的部品を生産しなければ、工業構造が高度化できない。それを可能にするために次に論じる質の高いFDIの導入、労働力の質を向上させなければならない。

第2に、産業の高度化、より高度なGVCへの参加のために、質の高い外国直接投資（FDI）を導入しなければならない。ベトナム経済はすでにFDIへの依存度が高く、外資系企業が工業生産の約50%、輸出の約70%を占めている。これからは工業化の新方向に合致する外資しか導入しない方針に転換すべきである。事実、2019年8月20日にベトナム共産党政治局が2030年までのFDI導入方針についての決議（50-NQ/TW）を出し、外資政策、優遇体制を工夫し、望ましい外資を導入することを決定した。その後、政府はFDI導入新方針のタスクフォースを立ち上げ、筆頭副首相がそれを担当し、活動を進めている。しかし、新型コロナ感染が広まった時期などの要因もあって、現在のところあまり成果が挙げられなかった。実際に米中摩擦が激化した2019年の初めに、中国から新しいFDIの波がASEAN諸国に流れ始めたのをみた筆者は、ベトナム首相経済諮問委員として当時のグエン・スアン・フック首相に次のように提言を出した。すなわち、ベトナムはすでに外資依存が高いので、FDIの新しい波が自由にベトナムに入るのを防ぎ、そのFDIの波を選択的に質的に高い案件だけを受け入れるべきで、具体的には特別タスクフォースを作り、首相自らそのトップを務め、世界の有力な多国籍企業に直接働きかけ、それらの企業の意見を参考に、技術集約的産業・部品の投資を受けるためにどのような環境整備が必要であるか、協議すべきであると進言した。

第3に、労働力供給の安定化と労働の質的向上が急務である。昨年5月にコロナ感染がホーチミン市を中心とする南部の工業地帯で広まって、労働力の供給問題を浮かび上がらせた。工業地帯の労働力は主として農村からの出稼ぎ労働であるが、住環境の整備が遅れたので、多くの労働者が近辺の農民が提供したアパートを借りていた。狭いアパートに多くのワーカーが住み込ん

でいて感染し易い環境であったため、昨年5月から多くの労働者が自発的に田舎に帰っていた。同年秋に感染が収まってきて、政府と企業が職場に戻るよう呼び掛けたが、一部の労働者がなかなか応じなかった。このため、工場での労働不足が発生し、一部のサプライチェーンの維持が困難になった。ホーチミン市に隣接している工業生産集約地帯になったビン・ズオン省は全体の30%に相当する30万人の労働が不足している。同省に立地している内外企業が進める予定の事業計画を見込んで考えると労働力不足は100万人に上るといわれている。このような労働力不足により、アパレルの日系多国籍企業がサプライチェーンの支障を懸念し、ベトナムの一部の生産を日本に回帰し、消費地に近い生産（nearshoring）を進める方針を出したと報道されている^{注6}。

労働力が豊富なベトナムは、このような労働不足を解決するために、地方政府と企業が従業員のために最低限の生活環境、感染防止可能な社宅・アパートを早急に建設しなければならない。

他方、付加価値の高い部品、技術集約的産業の生産拡大で工業化の深化・高度化を図るために質の高い労働力を増加させなければならない。工科大学、高等専門学校 of 学生数の増加が重要である。しかし、その教育政策は時間がかかるので、同時に日本などの先進国のベトナム人技能実習生を活用すべきである。2019年末現在、日本でのベトナム技能実習生数は22万人に上っている。また、日本語能力がN4以上で、専門分野の試験に合格した外国人は特定技能の資格を得られる。そのような特定技能の資格を得たベトナム人は2020年末現在9,412人であった（梅田2021）。在日ベトナム大使館の労働担当官によれば、その数は2021年末現在すでに2倍以上になったという。ベトナム政府は、国内での企業（外資系企業を含む全既存企業）や新規進出企業の労働ニーズと在日技能実習生・特定技能資格者との結びつきを積極的に進めるべきである。

終わりに

現在、ベトナムの工業化、対中国・対韓国の中間財輸入・貿易赤字と対米国最終財輸出・貿易黒字が、新しいパシフィックトライアングルとして特徴づけられている。この特徴はリスクがあるほか、工業化が組み立て中心に低付加価値段階にあることも示している。他方、後発組であるカンボジアなどメコン流域諸国は工業力が限られ、当面ベトナムへ影響を与えないが、将来、衣類など一部の労働集約的工業の追い上げが考えられる。いずれにしてもベトナムは工業化の深化・高度化を図る必要がある。また、そのことは、生産性の向上をもたらし、ベトナムの持続的な成長に繋がる。このために、中小企業の育成・発展、質の高いFDIの導入、労働者の住環境の改善、ハイスキル労働の供給増加などの政策を進めなければならない。

(本稿は、2021年公益財団法人JKAの補助事業「世界貿易におけるポスト中国としてのメコン地域経済発展の可能性調査研究補助事業」の成果の一部である。)

引用文献

- ・池部亮 (2015) 「ベトナム、カンボジア、ラオスの電気機械貿易構造の現状分析—中国およびタイとの間の国際分業構造の考察から」『アジア研究』Vol.61, No.3, pp. 53-67.
- ・池部亮 (2019) 「ベトナムの産業高度化とCLM諸国の展望」トラン・菊込編著 (2019) 第9章。
- ・石田正美 (2017) 「タイとCLMV諸国の投資環境」石田・梅崎・山田編著, 第2章。
- ・石田正美・梅崎創・山田康博編著 (2017) 『タイ・プラス・ワンの企業戦略』勁草書房。
- ・梅田邦夫 (2021) 『ベトナムを知らば見えてくる日本の危機』小学館。
- ・浦田秀次郎・牛山隆一編著 (2017) 『躍動・陸のASEAN, 南部経済回廊の潜在力』文眞堂。
- ・トラン・ヴァン・トウ (2019) 「アジアダイナミズムとメコン河流域諸国の発展」トラン・菊込編著 (2019) 序章。
- ・トラン・ヴァン・トウ・菊込俊二編著 (2019) 『メコン地域開発とアジアダイナミズム』文眞堂。
- ・トラン・ヴァン・トウ (2021) 「チャイナ+1とベトナム工業化と貿易の新段階」2020年度チャイナ+1研究会研究報告書, 国際貿易投資研究所。
- ・Malesky E.J. and H.V Milner (2021), Fostering global value chains through international agreements : Evidence from Vietnam. Econ Polit. 2021 ; 33 : 443-482. <https://doi.org/10.1111/ecpo.12186>.
- ・Tran Van Tho (2020), Vietnam's automobile industry : Business challenges and strategies for development of local capital-owned private companies, ERIA Research Project A Study of Developing a Strategy for Vietnamese Automotive Industry, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, July.
- ・World Bank (1993), The East Asian Miracle : Economic Growth and Public Policy, Oxford

注

- 1 詳細はトラン（2021）を参照。
- 2 市場友好（market friendly）は政府の政策、市場への介入方針として企業の活動にとっての良い市場環境を維持・促進することを示す概念である。具体的にはインフラの整備、教育への投資、法的環境の整備などである。Market friendly interventionは世界銀行が東アジアの奇跡の要因を分析したキーワードの1つである。World Bank（1993）を参照。
- 3 カンボジアの輸出総額に占める衣類のシェアは2019年に55%、2020年に40%であった。衣類以外を含む全縫製のシェアはそれぞれ64%と47%に上った。
- 4 Nikkei Asia, January 21, 2022, 日本経済新聞、2022年1月30日を参照。
- 5 JETRO海外調査部ハノイ事務所（世界貿易投資動向シリーズ ベトナム）、2021年10月15日による。
- 6 日本経済新聞、2021年12月15日（アパレル、国内生産回帰）。