

日本企業のタイとベトナムにおける投資環境比較

—— 両国での駐在経験を踏まえ ——

◆ 日本政策金融公庫 国際協力銀行 (JBIC) ハノイ駐在員事務所 駐在員
 薩摩 英之

はじめに

2008年8月20日朝、バンコク・スワンナプーム国際空港。筆者は家族とともに3年間住み慣れたバンコクを立ち現赴任地であるベトナム・ハノイに向かった。フライト時間にして1時間半程度の距離であるが、降り立った先に広がっていた風景は過去慣れ親しんだバンコクの都会の喧騒とは全く異なる一面水田の景色であり、文化も商習慣も全く異なる隣国に来たことを実感した。

筆者は2005年来、バンコクおよびハノイでの駐在を続けているが、日本企業の方から「新規進出先としてはタイとベトナムどちらがよいか」という相談をよく受け、タイとベトナムの比較が日本企業にとって関心の高いテーマである印象を強くしている。本稿では、タイとベトナムにおける投資環境を筆者のバンコクおよびハノイの駐在経験を通じた視点から比較して論じてみたい。

タイとベトナムへの日本企業の投資の特徴

まずタイとベトナムにおける日本企業の投資の特徴を概観したい。タイでは「アジアのデトロイト」と称されるように自動車産業を中心とした製造業分野での直接投資が進んでおり、多くの日本企業がタイを輸出拠点化する動きをみせている。自動車部品など裾野産業のタイへの進出も進み、産業集積が形成されている。

また、チョンブリやアユタヤなどバンコクを中心とした周辺県への進出が集中している点も特記すべきであろう。

他方ベトナムでは、ハノイ周辺の北部とホーチミン周辺の南部で企業の進出形態が大きく異なる。北部では家電、事務機セットメーカーを頂点にした輸出加工型企業群と内需向けバイク、自動車メーカーを頂点とした企業群が構成されている。一方、南部では大企業および中堅・中小企業を中心とした部品製造、輸出メーカーと食品や医薬品、医療品などベトナム内需向けに製造、販売を行う消費財メーカーが多い。

タイとベトナムの投資環境比較

国際協力銀行が毎年実施している海外直接投資アンケート (2010年度版) によれば、タイへの進出上の課題として、第一に治安、社会情勢の不安、第二に他社との厳しい競争、第三に管理職クラスの人材確保の困難さ、第四に労働コストの上昇があげられている。他方ベトナムへの進出上の課題としては、第一にインフラの未整備、第二に管理職クラスの人材確保の困難さ、第三に不透明な法制運用、第四に労働コストの上昇があげられている。上記投資アンケート結果を基に、以下、(1) 政治・社会面、(2) 労務面、(3) インフラ整備面、の3つの切り口からタイとベトナムを比較してみたい。

(1) 政治・社会面

筆者がタイに駐在していた2006年9月に、タクシ

ン首相が外遊中に陸軍のクーデターにより首相の座を追われ、スラユット首相による暫定政権が樹立した。これを契機としてタクシン派と反タクシン派の対立が深まり、現在に至るまで事態は解決をみていない。2010年4月にタクシン派の反独裁民主戦線によるデモ隊と治安部隊との間で衝突が発生し、治安部隊が武力鎮圧を図ったことは記憶に新しい方も多いであろう。現アピシット政権は国民和解に向けさまざまな取り組みを行っているが、タクシン派と反タクシン派の対立構造の解決は容易ではなく、政治不安は引き続きタイ日本企業にとって大きな懸念材料となり得る。本年7月3日に予定される総選挙において、アピシット首相率いる民主党主導の連立政権枠組が維持されるか否かが注目される。

他方ベトナムは対照的に、ベトナム共産党一党体制を敷いており、タイに比すると政治的な安定が際立つ。本年1月に第11回党大会が行われ、比較的穏健派といわれるグエン・フウ・チョン国会議長が書記長に選出され、さらにグエン・タン・ズン首相の3選が内定するなど、引き続きドイモイ路線を堅持する方向で2015年までの5年間の党指導部体制が決定された。こうした政治体制の安定は日本企業にとってプラスと映る一方、硬直した官僚制度や不透明な法運用、汚職など投資誘致にマイナスに働く問題も現下の政治体制のもとでは容易に解決され得ない点も指摘したい。

(2) 労務面

北部、南部を問わずベトナムに進出する最近の日本企業の頭痛の種はワーカーの採用難である。なぜこうした状況が生じているのか。一般にベトナム人は家族、親類を大事にして、彼らと離れて住むことを敬遠する傾向が強いことが一因といわれる。労働力の供給元である地方省の農村でも比較的豊かな生活が送れることもあり、わざわざハノイやホーチミン近郊の工業団地に出稼ぎに来たがらないといえる。労働集約企業にとって今後は地方への進出も視野に入れる時期にきているといえる。

タイでも労働力不足は他人事ではない。リーマン・ショック後、タイの製造業も減産を余儀なくされ、一時的に労働力需給不足の逼迫は緩和されたが、景気回復につれ日系企業が増産に転じたことで再びラヨン、チョンブリ等東部を中心に労働力不足の状況が生じている。ベトナム同様、タイも農業国であるがゆえにきつい工場労働よりも農村に帰るほうが楽だと考える人が近年増えている。この人手不足を埋めるため、

ミャンマーなどからの外国人労働者を受け入れる動きが広まりつつある。

(3) インフラ面

タイのインフラ整備状況がベトナムより優れている点は多くの方も同意されよう。タイの国土を縦貫する道路網整備や、安定した電力供給、レムチャバン港を核とした物流拠点の整備など、ベトナムの現状と比較すると雲泥の差がある。

翻ってベトナムのインフラ整備状況をみた際、特に道路網整備は急速に進んでいる。2010年には南部ホーチミン近郊で初めての高速道路が完成しており、北部でも本格的な高速道路が開通し、さらに片道2車線の道路の建設が至るところで始まっている。港湾整備に関しては北部、南部ともに外資系船会社によるコンテナターミナル建設が計画されている。他方容易に解決されない問題が電力供給だ。電源開発計画の予定通りに発電所建設が進展せず、経済成長に伴う電力需要の増大に供給が追いついていない。その結果、南北問わず工業団地では計画停電が恒常化する状況にある。

日本企業からみた タイとベトナムの位置づけ

最後に日本企業がグローバル分業体制のもとでいかにタイとベトナムを位置づけているか、筆者の考えを記したい。タイについては政治面の不安定性はさておき、インフラ面で整備が進展し、かつFTA締結を積極推進していることで自動車、電機を中心にグローバルな輸出生産基地の一角と位置づける企業が増えている。

他方ベトナムの生産拠点をタイのような形でグローバル分業体制に組み入れる事例は現在大きな潮流にはなり得ていない。しかも、ベトナム政府は労働集約的産業の投資については今後投資優遇措置を供与しない方針を打ち出している。こうしたなか、ベトナムに進出する日本企業は労働集約的な組立産業から機械設備を導入する資本集約的な機械加工産業に展開し始めており、ベトナムを高付加価値な製造拠点として考え始める日本企業が増えている。この動き自体は歓迎すべきものの、肝心のベトナムの工業国化に向けた産業政策に係る議論が置き去りにされている点は懸念点として提起したい。

ベトナム政府が提唱する2020年の工業国化に向けた青写真をいかに描くか、日本企業の声をくみ取った政府のビジョンの提示が強く期待される。