

ひたすら前を見て進むベトナム

～2 度の JICA 長期専門家を経験して～

講 師：三菱商事 UBS リアルティ 株式会社
常務執行役員 大津 光孝

「シンチャオ クイヴィ！ ホンナイ トイザットブイ ヴィ クイヴィ
ダ デンダイ」

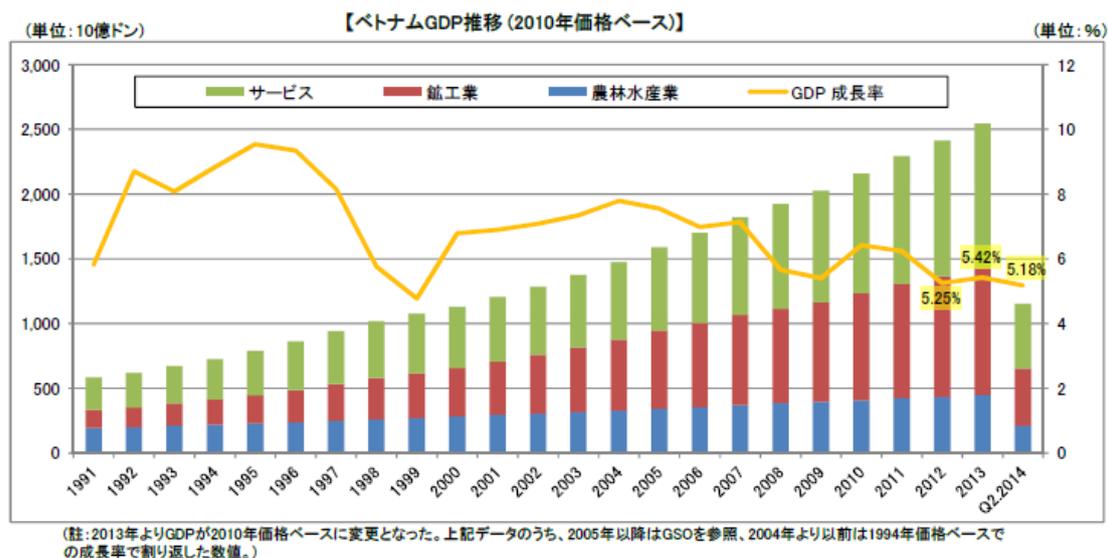
通訳しますと、「みなさんこんにちは。今日私はとてもうれしいです。みなさんがここへ来ていただいて。」という挨拶で、これぐらいは今でもベトナム語でできるようになりました、と最初ご披露しまして、本日はこのような機会をいただき、ありがとうございます。

ベトナムでの経験から何かお話を、というご依頼があつてから、どういうタイトルがふさわしいか、いろいろ考えました。ベトナムの最大の印象は、前を向いてどんどん行く、逆にいうと止まるのが好きでない、あまり止って考えることはしないということでした。



2012年3月 ハノイ中心部

これには二つの意味がありまして、一つはオートバイや自動車に乗ると基本的に止まろうとしないということ。横から来た人がぶつかったらその人が悪い、ひたすら前を見て自分のことに注意していく、というのが交通の基本なのです。これはこれで合理的といえ合理的と感じます。そういうことでこちらの写真にありますように、ベトナムでオートバイに乗っている姿を見ますと、皆ひたすら前だけを見て進んでいると感じること。



もう一つはこちらの方のグラフ、少し見にくいですが、折れ線グラフが GDP を表し、大体年 5~6%、多い時で 8% ぐらい成長していて、いろいろ問題はあ
るものの、どんどん国が成長している、皆さんの視線もひたすら前に向いてい
るといことが強く印象に残っております。

そんな中、ほぼ 10 年間で 2 度、JICA 長期専門家として計 4 年ベトナムにお
りましたので、そのときの印象なり経験なりを発表させていただきます。なお
昨年 9 月、ベトナムから帰国直後に退職して、今はご縁があつて、三菱商事 U
B S リアルティという不動産投資信託の運用会社に勤めております。参考まで
にその関連資料も置かせていただいております。

目 次

- 1. 国土と交通: ハノイとHCMCへの2極集中(空路2hrに百万都市が不在)
- 2. ベトナムの10年: 高成長を維持、but都市と農村の経済格差が拡大
- 3. 日本の国際協力: 国家の利害が一致、他国との比較優位で一貫して拡大
- 4. ベトナムの港湾
 - ①港湾の特徴: 海陸一体的な港湾の管理者が不在
 - ②港湾のマスタープラン: 全国版「基本方針」はあるが、各港の「港湾計画」がない
 - ③南部港湾の開発状況と課題: 供給過多による弊害
 - ④北部港湾の整備推進: 南部港湾から学び段階整備に
 - ⑤新たな物流ルートの展開: 陸のASEANのGatewayを目指す
- 5. ベトナムへの期待と課題: 「中所得国の罅」を乗り越えられるか

今日の話は、資料
の目次を見ていた
だいて、まずベト
ナムの概要、そ
してみなと関係
が仕事の中心
でしたので、ベ
トナムの港湾の
ことを何点かお
話した後に、ベ
トナムが今後ど
うなるかという
ことについて、
最近の資料も
用意しましたの
で、みなさんと
うまく共有でき
たらありがたい
と思っております。

1. 国土と交通

ベトナムの国土と社会の概観

- 面積: 33万平方km(「日本全体-九州」に相当、日本の88%)
- 南北緯度差: 15度(宗谷岬~大隅半島佐多岬に相当)
- 人口: 9000万人(日本の70%)、キン族(86%)と53の少数民族
- 平均年齢: 28歳弱(日本45歳)、出生人口: 130万人(日本110万人)
- 1986年DoiMoi(刷新)政策導入、1992年日本の対越援助再開
- 社会経済: 南北2大都市圏に2極化(HCMC780万人、ハノイ690万人)
- 一人当たりGDP(2012年): 1,752USD(日本: 46,706USDの4%)
- 最低賃金(2014年、ハノイなど大都市): 128USD/月(対前年+15%)
- ハノイ- HCMC交通: 飛行機2時間、鉄道29時間、バス2泊3日
- ハノイ- HCMC鉄道1700km(博多~盛岡相当)間の最大都市はダナン(90万人): どの区間をとっても新幹線需要に満たない

まず、ベトナムの概要です。面積が33万平方km、日本全体から九州を引いたぐらいに相当します。南北の長さも似ていまして、緯度差で15度あり、宗谷岬から大隅半島の佐多岬に相当します。北は亜熱帯、南は熱帯、人口が9,000万人ぐらいで

日本の7割ほどです。キン族が86%ぐらいを占めていますが、少数民族が非常に多くて確か53民族あります。これは中国と似ています。平均年齢は少し前ですが28歳、日本は45歳を超えたぐらいだったと思いますが、若い国です。出生人口を見ると、日本は110万人なのに対し130万人と抜かれていますので、たぶん人口もいつかは逆転されるだろうと思います。

歴史的には1986年にドイモイ政策が導入されまして、ドイモイというのは刷新という意味です、その後まもなく、1992年に援助が再開されました。今回私がいた2年間に、20周年ということでいろいろなイベントがありました。

ベトナムの一番の社会経済的特徴は、南北の2大都市圏に2極化していることで、HCMC(ホーチミンシティ)780万人、ハノイ690万人です。ハノイは合併して大きくなりました。1人当たりGDPは1,752USD、日本の4%ぐらいです。最低賃金が地域により4つに分かれておりまして、今は大都市で128USDに相当する額です。この最低賃金が年々結構伸びていて、毎年15%ぐらいで、現地の日本の企業には、こんなに毎年伸びては大変だと思われると思います。共産国ですのでこの辺の圧力はなかなか強く、これが成長の一つの不安要因だろうと思われると思います。

それから交通状況を申し上げますと、ハノイ-ホーチミン間、鉄道で1,700km、飛行機では2時間です。直線で結ぶとラオスとカンボジアの上を通ります。お金がかかるので直線で飛ばないので、その分若干時間がかかります。鉄道は今でも29時間かかり、10年経っても1時間しか縮まっていません。バスだと2泊3日かかります。多くの方は飛行機かバスで、鉄道はほとんど使いません。鉄道は料金が高く、飛行機と同じぐらいかかります。鉄道の1,700kmというのは博多から盛岡までぐらいに相当します。その間の最大都市はダナン

で、今の人口 90 万人です。ということからも推して知るべしで、どの区間をとっても新幹線需要は出てこない、実態上新幹線の構想は非現実的といって過言ではない、と思っております。



次のスライドはインドシナ半島全体です。赤に黄色がベトナムの大きな港、グリーンに赤が国境の町で、中国と三つ、下の方、ラオスと一つ、カンボジアと二つ、ありますが、これらは重要な国境となっていて、この間の交通網は結構整備されています。紫色で四角く囲ってあるイースタンコリドー（Eastern Corridor）は、高速道路で中国から繋がっています。これが一つの大きな縦のラインです。横のラインでは、真ん中にイーストウェストコリドー（East-West Corridor）がありますが、これはダナンから始まってミャンマーまで続いていて、今はかなり自由に通行できます。下にサザンコリドー（Southern Corridor）というのがありますが、途中で別れています。下の方、黄色い矢印が出ているのは、ホーチミンから斜め西方に上がって行ってバンコクを經由してミャンマーに行く。これが大きな南北を結ぶ大きなラインになっていて、現在カンボジアで橋も作っているところです。他にも縦と横、中国の方から内陸を南下するルートとか、いろいろあるのですが、今言ったメインの3つ以外は若干遅れています。なお、この辺一帯で4億人ぐらいの人が住んでいます。

1. 国土と交通

日本から見たベトナムの魅力

<一般的な日本企業の評価>

- ASEANの中心で南北に長い海岸線を有する地理的優位性
- 共産党一党支配ゆえの政治的安定と良好な治安
- 勤勉、安価で若い労働力
- インフラ整備の着実な進展
- 外資受け入れ体制の改善
- 豊富な非鉄金属資源
- 近く1億人に達する人口(消費市場)

<生活実感から>

- 日本人の口に合うベトナム料理
- 仏教より儒教に根差す文化

日本から見てのベトナムの魅力、いろいろ言われているのをまずいくつか書いています。ASEAN諸国の中心に位置していて南北に長い海岸線を有するという地理的優位性がある。共産党一党支配が

ゆえに政治的に安定している、また良好な治安がある。勤勉で安価で若い労働力が確保しやすい。安価の部分は若干、最近他の国に譲りつつありますが、まだ言われています。またインフラ整備が着実である、特に日本のODAやアジア銀行のODAで進展している。外資の受入体制の改善、これは問題もありますが徐々にかなりよくなってきている。それから豊富な非鉄金属資源、鉄も若干ありますが、それ以外のあらゆるものが大体あるそうです。また今、人口9,000万人程ですが、近い将来一億人に達するだろう、ASEANではフィリピンに並んで多く、インドネシアに次ぐ人口になるだろう。この辺は消費市場としての魅力もあります。

それから私の実感も挙げていますが、日本人の口に合うベトナム料理ということで、日本人の満足度が高い、これが日本から見て大きな魅力ではないかと思えます。もう一つ、宗教観が日本と同じく薄いこと、仏教もありますがむしろ儒教に根差している文化です。韓国にも似ていますが、韓国ほど強くはない。ただ、家族を大事にするというところは非常に、良くも悪くも強いです。

それからベトナムの10年ということで、私が感じたベトナムの10年の差を少し書いています。10年前、2001年から2003年までいたんですが、ちょうど高度成長が始まったところで、都市住民は少なくともそれが実感できた、みんなが今日より明日が絶対良くなると感じていた、という印象です。通貨のベトナムドンは一時、かなりのインフレで上がった後、当時はすでに落ち着いて1ドル14,500ドンぐらいで、1ドルは110円から120円でした。都市の最低賃金が20ドルぐらい。JICA専門家の私の最初の仕事で、交渉しながら秘書の給与を決めることで、これが260ドルぐらいで決まりました。JICAの相場は、経験なしが200ドルぐらい、優秀でも300ドルまでは認められないとのJICAのお達しがあったの

を覚えています。

当時、進出していた日本企業はオートバイ製造が中心で、これは売れすぎるぐらい売れて、いろいろ問題もありましたが順調に拡大していきました。南北の工業団地は、赴任したころはまだ閑古鳥が鳴く状況だったのですが、帰るころにはハノイはほとんど売れたと聞きました。ただハイフォンはまだあまり売れていませんでした。また日本企業の工場も、オートバイメーカー以外も随分立ち上がってきてきたのですが、操業はまだそれほど活発ではなかったはずで

す。インフラ整備については大きく進展した時期で、全国の主要国道が概ねできあがり、南、北、中部でコンテナ埠頭ができました。それから空港は国際ターミナルが拡張されて、都市では路線バス網が充実してきました。一方で電力不足が深刻化していました。私が交通インフラの充実を一番実感したのは、ハイフォンで朝獲れた魚が夕方、普通の値段で市民の口に入るような店がハノイにできて、皆が喜んで食べていたことです。フォーという麺がだいたい1万ドン以下、80円か60円ぐらいだったでしょうか。GDPはその頃世界150位ぐらいです。また二人っ子政策を徹底していて公務員は2人子供を作ったら即首になるといわれていた、そんな時代でした。

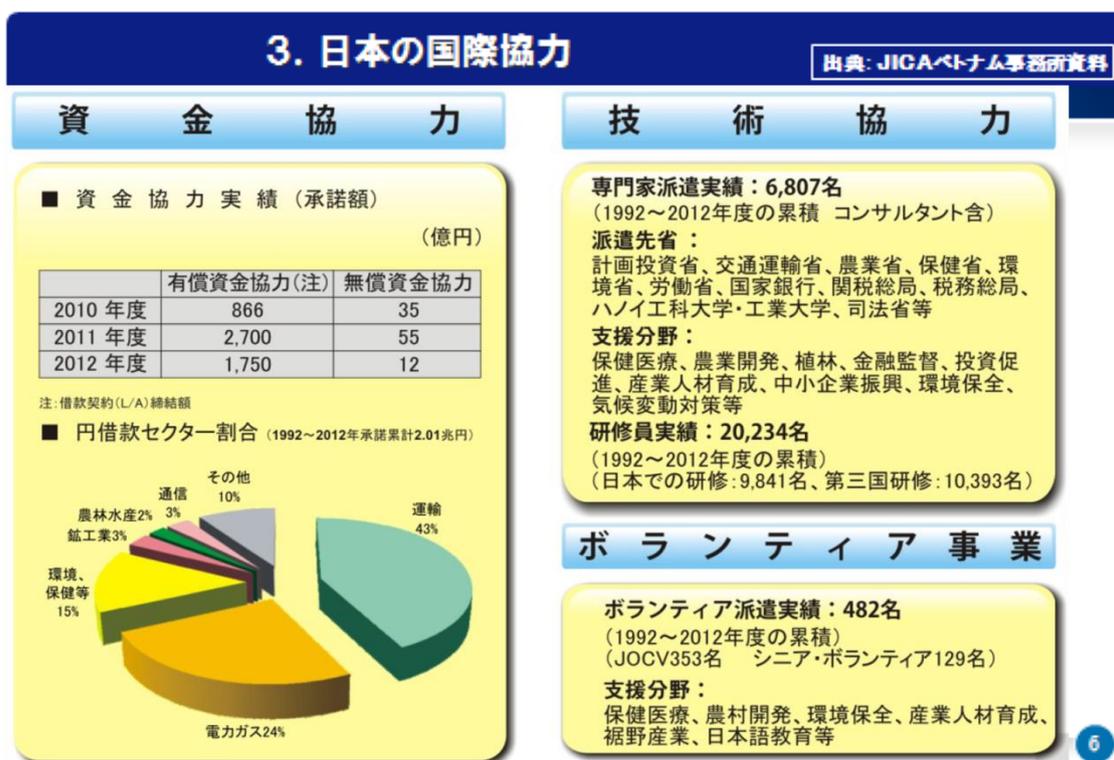
2. ベトナムの10年（経済指標と個人の実感より）		
時期	2001-2003年	2011-2013年
経済状況	高度成長を全国民が期待、都市住民は実感（今日より明日は絶対よくなる） \$1=14500VND=115~120円 最低賃金（大都市）：29万VND/月（\$20） JICA専門家秘書月給：\$200-280	引き続き高度成長は維持、都市と農村の経済（所得）格差拡大に不満も \$1=21000VND=76円→100円 同：270万VND/月（\$128） 同：\$500-600
日本企業	オートバイ製造が先行、南北の工業団地への日本企業進出がやっと活発に	南は内需型産業中心に転換、北は輸出型のさらなる進出、中部など他地域にも関心
インフラ整備	全国主要国道、南中北コンテナ埠頭、南北国際PTBなどが概成、路線バス網の拡充、電力不足は深刻	都市環状道路の充実と高速道路の供用、南北で都市鉄道着工、南部で大水深コンテナ埠頭供用、南北国際PTBが拡張、引続く電力不足
生活実感	ハイフォンで朝獲りの魚が夕方ハノイ市民の口に、オートバイ一家に1台 フォー（麺）：6000~12000VND 2003年GDP/人：\$489[150位]	公務員は月給\$200台でも2割超が車所有、新築住宅は20万ドル以上 同：25000~50000VND（缶Beer：8000VND~） 2013年GDP/人：\$1901[135位]
その他	二人っ子政策を徹底	教育費の高騰で二人目を躊躇するカップルも

これが約10年後の2度目の赴任のころは、高度成長の率は若干落ちているものの維持されていて、しかしながら都市と農村の経済格差、特に所得格差が大きくなって不満がわいてきていました。若干インフレになった

こともあって1ドルが21,000ドンぐらいで、赴任時は円が非常に強かったのですが、10年前と比べてあまり物価が上がっていないなと思ったのですが、帰るころは円安が進んで、たった2年で物価がずいぶん上がったなという印象でした。都市の最低賃金は10年前と比べて約10倍になって、秘書の給料も3倍近くになっていました。南の方は給料が上がり、市民の所得も増えたので、日本企業の進出も

内需産業中心に転換されてきました。この辺は本当にドラスティックに変わりつつあります。輸出型企業は北の方に進出し、また最近は中部にも関心が向いています。道路は高速道路が出来、大水深のコンテナ埠頭もできていますが、電力はいまだに足りない。

ひとつ興味を引くのは、公務員の給料は非常に安くて、最低賃金にほぼ等しい水準ですが、それでもざっと2割を超えるぐらいの人が車を持っている。新車は一台日本円で200～300万円もするのに、です。ちなみに新築住宅は20万ドル以上する。ちょっと土地バブルになっています。ただ、ビールは相変わらず安いので助かりました。また最近は教育費が非常に高騰してきて、ふたりっこ政策をやめてもなかなか2人の子供ができなくなっているようで、若干人口の増え方が減るのではという感じです。



次に日本の国際協力の面から見ますと、今ベトナムが最大のパートナーです。2011年で2,700億円と書いてありますが、この年はインドに次ぐODAの実績がありました。これは確か契約締結ベースなので、実際にこの年に供与した額はもっと少ないのですが、これだけのものがあり、運輸分野は相変わらず多いということが分かります。専門家派遣とか研修員受け入れとかを20年間で見ますと、世界でも有数の対象国になっています。最近ボランティアの派遣も非常に増えています。

3. 日本の国際協力(最近の実績)

出典: JICAベトナム事務所資料



サイゴン東西ハイウェイ(沈埋トンネル)



日越友好年記念列車



サイゴン東西ハイウェイ(運河の再生)



ハノイ環状3号線(都市高速部分)

7

インフラで最近できたのは、こういう立派な東西ハイウェイ、これも日本のODAです。それから運河の再生、かつてはこの水路の中にたくさんの家が建っていて、水はもうドロドロでよくこんなところで暮らせるな、というところだったんですが、今は道路も整備されて水も非常にきれいになりまして、10年間で信じられないほどの激変ぶりです。鉄道は今もいろいろ協力していて、友好列車なども走らせてかなり使われるようになってきています。これはハノイの環状3号線の高速道路部分ですが、これも私が今回滞在中に完成しました。オート

バイが走らない快適な道路です。こういう道路がドンドンできています。

これは私がいた交通運輸省の組織のことを書いてあります。真ん中の写真は2回目の写真で在

3. 日本の国際協力

ベトナム交通運輸省(Bo Giao Thong Van Tai)の組織と派遣先

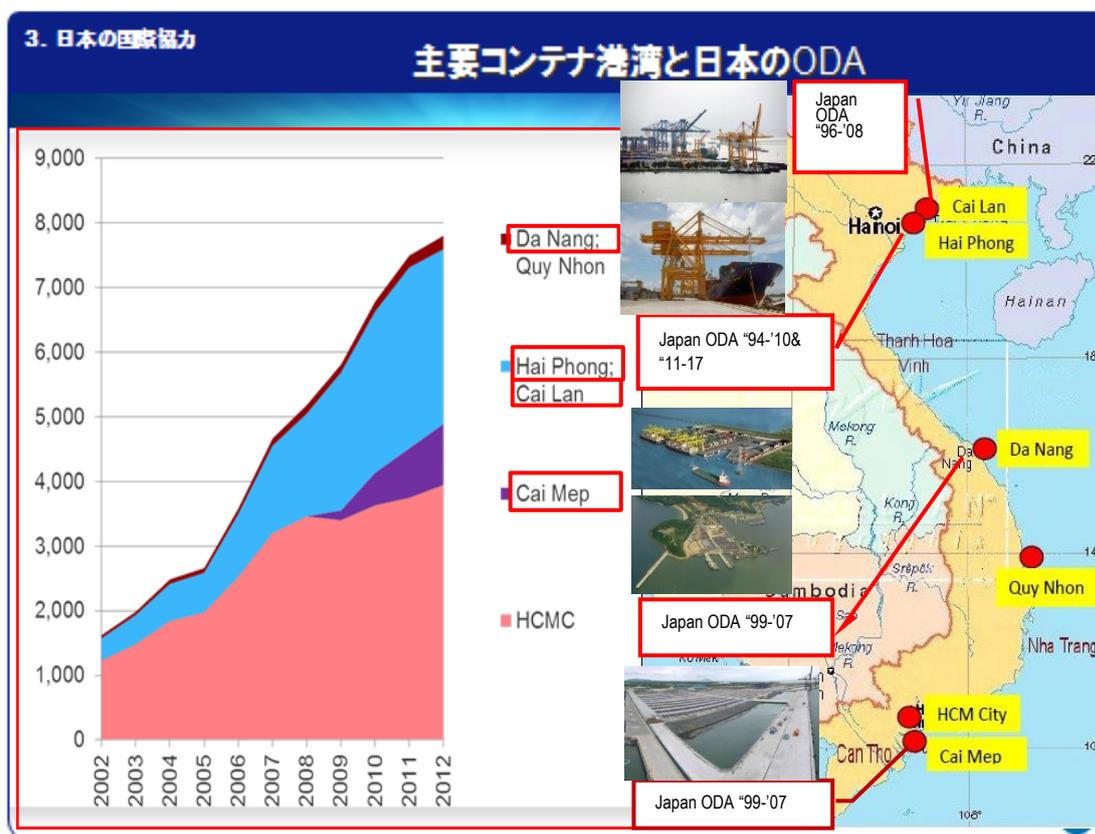
- ⇒ Ministry of Transport (MOT)
 - ⇒ Organization assisting the Minister in performing state management functions
 - Planning & Investment Department
 - Finance Department
 - Transport Infrastructure Department
 - Transport Safety Department
 - Legislation Department
 - Transport Department
 - Science & Technology Department
 - Environment Department
 - International Cooperation Department
 - Personnel & Organizing Department
 - ⇒ Inspectorate
 - ⇒ Ministry's Office
 - ⇒ Expressway Management Office
 - ⇒ Directorate for Roads of Vietnam (DRVN)
 - ⇒ Vietnam Railway Administration (VNRA)
 - ⇒ Vietnam Island Waterway Administration (IWA)
 - ⇒ Vietnam Maritime Administration (VNMARINE)
 - ⇒ Civil Aviation Authority of Vietnam (CAAV)
 - ⇒ Vietnam Register (VR)
 - ⇒ Transport Engineering Construction And Quality Management Bureau (TCQM)
 - ⇒ Transport Health Administration (THA)
 - ⇒ Service Organizations
- ⇒ Ministry of Transport (MOT)
 - ⇒ Organization assisting the Minister in performing state management functions
 - ⇒ Service Organizations
 - ⇒ Transport Development and Strategy Institute (TDSI)
 - ⇒ Institute of Transport Science and Technology (ITST)
 - ⇒ Institute for Transport Administration and Management Cadres
 - ⇒ Vietnam Aviation Academy
 - ⇒ Vietnam Maritime University
 - ⇒ Ho Chi Minh City University of Transport
 - ⇒ University of Transport Technology (UTT)
 - ⇒ Transport College II
 - ⇒ Transport College III
 - ⇒ Central Transport College
 - ⇒ Central Vocational College of Transport I
 - ⇒ Central Vocational College of Transport II
 - ⇒ Central Vocational College of Transport III
 - ⇒ Information Technology Center (ITC-MOT)
 - ⇒ Transport Newspaper
 - ⇒ Transport Magazine
 - ⇒ Ho Chi Minh Road Project Management Unit
 - ⇒ My Thuan Project Management Unit
 - ⇒ Thang Long Project Management Unit
 - ⇒ Project Management Unit 1 (PMU1)
 - ⇒ Project Management Unit 65 (PMU65)

海事事務局(2011年9月~2013年9月)

交通開発戦略研究所(2001年3月~2003年3月)

8

籍したVINAMARINEの建物で、私が一度目の赴任で帰国する数か月前にできて、当時周りは全然ビルも何もなかったんですが、2度目に行ったときには、かつてのどこにいるのか全く分からないほど周辺にビルができていました。



次はコンテナ取扱量で、現在約800万TEUあります。右側の地図のコンテナ港湾で、赤い枠囲いを付けたところに日本の協力でコンテナふ頭が整備されています。それぞれ年次が書いてありますが、ダナン、ハイフォン、カイラン、カイメップの4カ所に既にできております。残念ながらそこで扱われているコンテナは、まだ全体の10%ぐらいしかありません。ホーチミン地区には一つもないので、ODAで造ったところのコンテナ取扱量は必ずしも多くないというところはあります。

ここで簡単に、一番の港の特徴として分かったことを説明しますと、ベトナムの港は港湾管理者というのが設立されていなくて、港湾区域に似たものはあるんですが基本的には港域のような性格しかない。臨港地域も存在してなくて、港の陸域は市の都市計画というか市の行政の一部でしかないので、新しい施設を作るときにも調整が大変です。VINAMARINEという私がいたところの出先が全国に24カ所あるのですが、そこはどちらかというと港域の管理をしたり、

4. ベトナムの港湾

① 港湾の特徴

海陸一体的な港湾の管理者が不在

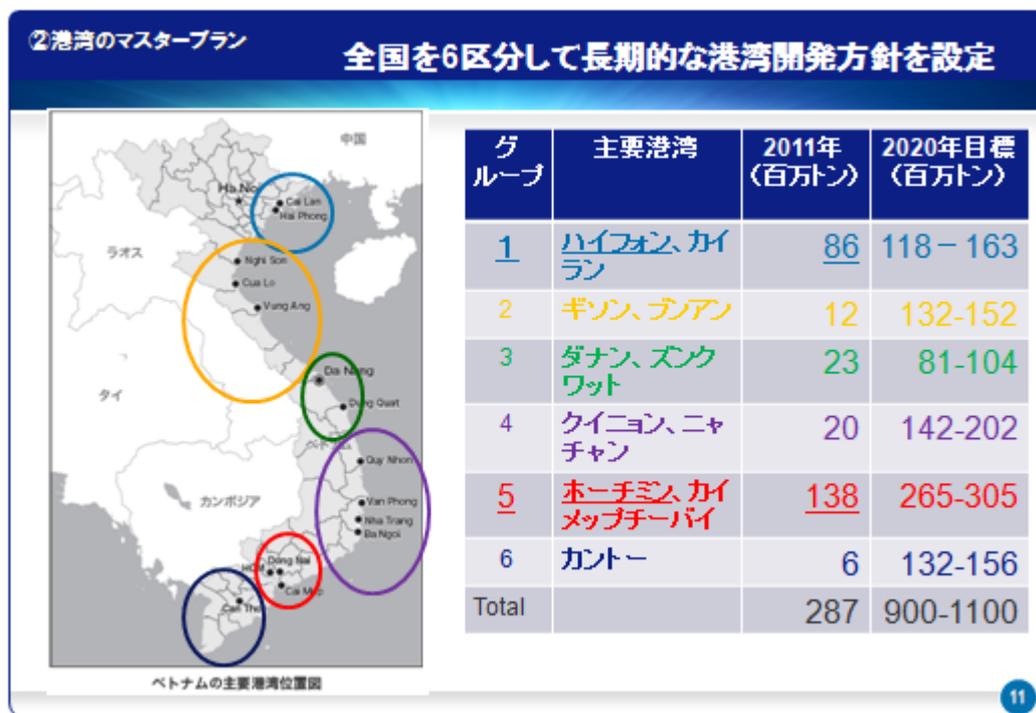
- 港湾管理者が設立されておらず、港湾区域、臨港地区の概念が存在しない（港域の概念に近いものはあり、VINAMARINE 出先の各 MA: Maritime Administration が管理）
- 港湾運営者（ターミナルオペレーター or 埠頭所有運営者）は多数あり、大港湾では VINAMARINE から分離した SOE（国有企業）である VINALINES の子会社が主要なターミナル（埠頭）を運営している。
- 「〇〇港（Port）」という表現は、①ある一定の範囲の埠頭群をまとめた港湾を指す、または、②〇〇会社の運営する港湾を指す、の二通りあり、一般的に②の後者を指すときの方が多い。（〇〇Port のパンフレットも特定の会社の運営分しか対象でない）
- 例えば、ハイフォン港というとき、①VINAMARINE の出先である MA Haiphong 管轄下の埠頭群（直轄市のハイフォン市域の全埠頭群）の場合と、②その中に計 26 社（前後）ある埠頭運営者で最大のハイフォン港会社（Haiphong Port Holding Liability Company Ltd. : VINALINES 子会社）の運営する埠頭群をさす場合がある。（調べた限りでは、このうち 6 社がコンテナ埠頭を運営し、ハイフォン港会社のシェアは 4 割程度である）
- 南部でも、HCMC 市域の港湾全体をさすときはサイゴン川流域港湾群とかホーチミン港湾群などと表現され、サイゴン港は VINALINES の子会社である Saigon Port Company の運営する埠頭群のみをさし、コンテナシェアもホーチミン港湾群の数%しかカバーしていない。なお、コンテナ取扱で最大のシェアを誇る Saigon New Port は国防省傘下の SOE である。

10

入港料をとったりしています。港の経営はどうなっているかといいますと、埠頭の運営者が自分で造ったり、国の作った埠頭を借りたりしています。

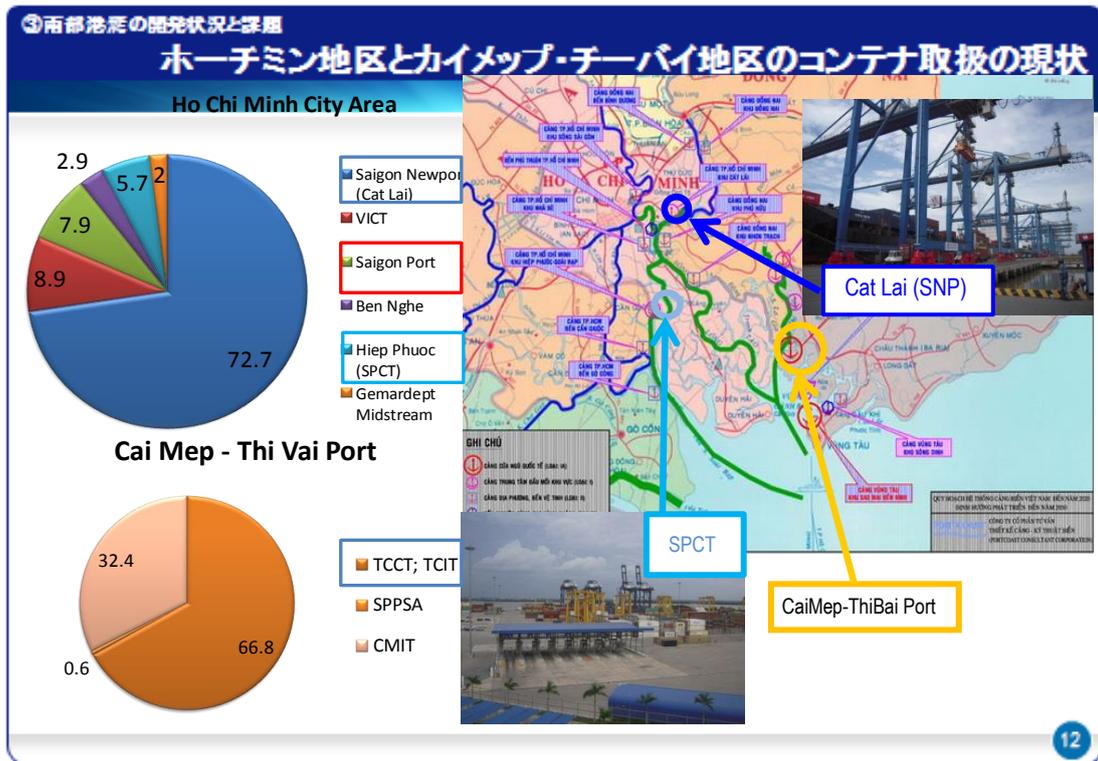
例えばハイフォン港というと、ハイフォン港全体の港湾管理者は存在せず、一般にはハイフォン港埠頭会社という一社が持っている埠頭をさします。ハイフォン港の図面を見せてくれというところが持っている図面だけしか出てこない、ハイフォン港全体の図面はないのかというと、全体の管理者がいないので誰も作成してないのです。ハイフォン地区には確か26の埠頭運営会社があります。26の埠頭運営会社を集めると、我々が考えるハイフォン港という概念に近くなります。港湾の統計はVINAMARINEに集まってくるのですが、中身となるとそれぞれがどれだけ扱っているかということとは分からない。埠頭会社各々は分かっていますが、統計としてはわからない。

総合的な管理が出来ていないので分かりにくいというのは、南部の港湾も同様です。ホーチミン港というのもし存在しないのですが、サイゴン港といいますと、Saigon Port Companyがありまして、そこが運営している埠頭になります。また港湾協会的なものはあるのですが、そこも埠頭会社毎に入っているのです、我々の言う一つの港という概念の中にたくさんの会員がいるという状況です。すなわち、国全体では港湾協会のようなものがあるが、それ以上の港湾全体を統括する組織はない。共産国にしては意外に皆さん勝手にやってきていて、それを一応国も関与する港湾協会的な組織がある程度まとめている状況、と聞いていいと思います。さらに港も交通運輸省だけではなくて、工業港は商工省の管轄だったりして、漁港もちろん違いますので、港の成り立ちで管轄が違うということで、全体は一層分かりにくい。



港湾のマスタープランというのがありますが、どのような貨物をどれくらい扱うか、それくらいしか決めていません。表の1番と5番にあるようにハイフォンとホーチミン、この2つのグループが港湾活動の中心で、他は今のところ非常に貨物は少ないのですが、将来に向け開発するというので、2020年にはちょっと無理だと思いますが、とても大きい構想を描いてやっています。しかし具体的な港湾計画というのはまだありません。2030年の目標はもっと大きいのですが、さすがにそれはあまりに大きいのでここでは上げていません。

少し具体的な港の話をしてします。南部港湾という港湾群があります。ここに3つの省があり、大きいのはホーチミン市とバリア・ブンタウ省。ホーチミン市にある港がホーチミンエリアで、ここにサイゴンニューポートというのがあります。カッタライという地区に主な施設はあるのですが、サイゴンニューポートというのは軍が実権を持っています。軍の傘下の港で、非常に優秀な人が集まっています。ここは港湾協会の会員ですが、軍がやっているのでVINAMARINEはあまり口出しはできません。そこがホーチミンエリアのコンテナ貨物の大半を扱ってしまっていて、8バースの12m岸壁で300万TEUぐらい扱っています。非常に効率がいい港です。場所はサイゴン川の上流のほうです。またサイゴンポートというのがVINALINES系です。VINALINESはもともとはVINAMARINEと同じ組織だったんですが、国営会社となり、港を経営したり、あるいは船舶を持っていたりと、いろいろな事業をやっている会社なんです、その子会社がサイ



ゴンポートと言いまして、この地区の8%ぐらいのコンテナ貨物量を扱っています。ここにSPCTというのがあります。実は南部港湾調査という、皆さん御存知の10数年前に日本がODAで実施した調査があり、黄色で示しましたこの位置が新しい港に適しているということで、バリアブントオ省にカイメップチーバイ港として開発したところでもあります。そのときの調査で、水色で書いてあるSPCTというところも候補に上がりました。ここは図のグリーンのラインが河川筋であり航路なんです、その航路の下流の方が実は非常に浅くて、また掘っても河口の部分が埋没することが分かっていたので、ここは選ばずにカイメップチーバイを選びました。それは正解だったはずですが、SPCTというのはドバイワールドが投資して作った港です。やめるべきでは、と日本は言っていたんですが、実はここはホーチミン市で、ホーチミン市は自分のところに大水深港湾がほしい、それを国は止められない。ホーチミン市はトップも大物で、運輸大臣よりも格上です。そういうところが自分の傘下の港からカイメップチーバイ港に機能を移されたら、港の産業もなくなるし港の収入も減る。産業があれば税金も落ちます。そういうわけでここに港を作った、この辺がとても特徴的です。

この円グラフで丸の大きさはコンテナの量を表しています。カイメップチーバイ港でTCCT、TCITと書いてありますが、これらはカットライのサイゴンニューポートグループです。南部港湾全体でも軍の傘下のグループがコンテナの7割ぐらいを担っていることがわかります。

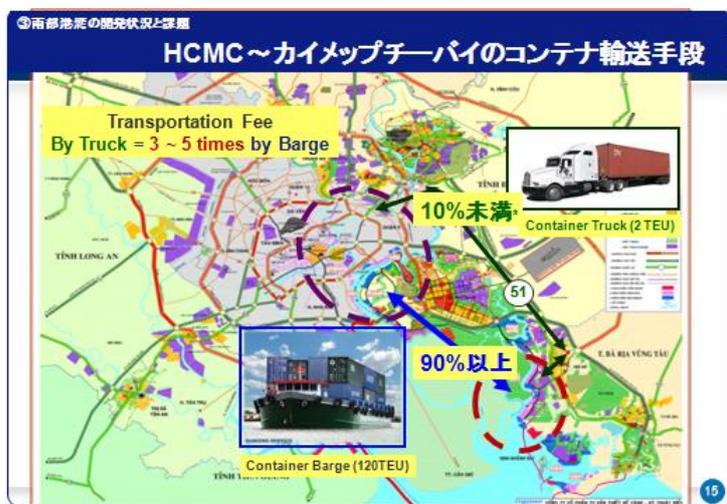
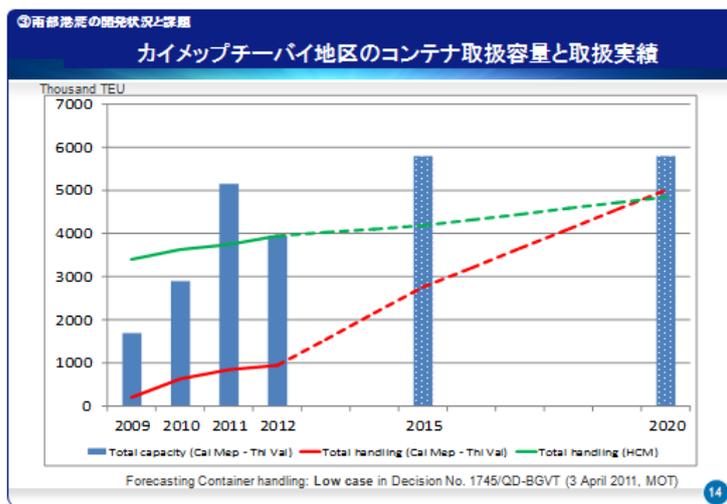


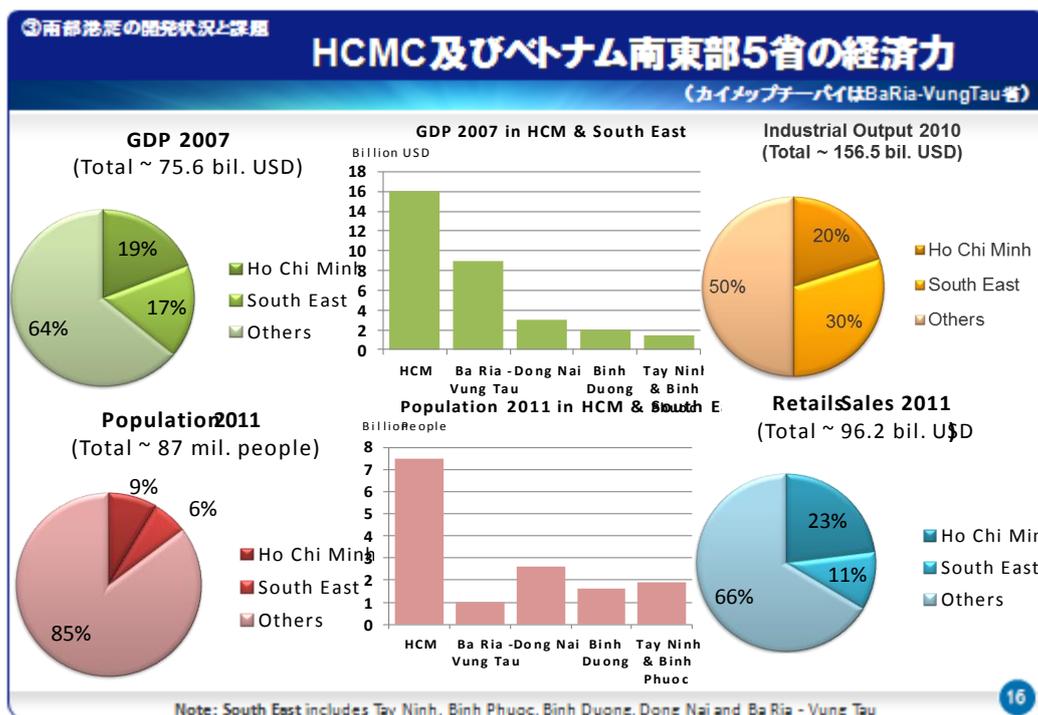
次のスライドで、これがカイメップチーバイの港です。「2005年3月に円借款で航路浚渫と二つのターミナル整備が決定」とここに書いてありますが、実はこれを日本が決定したら待っていましたとばかりに世界のターミナルオペレーターが全部進出決定しました。ここに書いてあるような1~8の中にそれぞれ入っています。2番目がシアトルのSSAマリーナ、4番目がAPMターミナルですね。6番がSP-PSAでシンガポール、一番下8番がハチソンです。ジャパンODAを含めて、多くが一斉に造りはじめました。日本の関係者はときどき反省も込めながら言っていたんですが、最初に航路浚渫をし、それから岸壁を造った。岸壁ができたのがつい昨年ですが、最初に航路浚渫したものですから、岸壁を造れば自分のところに船を入れることができるということもあって、他のところもはワッと来て一変にできて、それが過当競争を呼んでしまった。出来上がった時期も悪く、そんなに貨物も一変には増えないし、サイゴン川で頑張っている港があって、そちらの方が非常に効率がいい。カイメップチーバイから実は道路もよくできていなくて、ほとんどをバージでホーチミンの港に運んでいます。そういうこともあって、カイメップで一回降ろすと余計金がかかるという構造が全く変わらずに、結局、表の2番のSSITはガントリークレーンまで設置したのに中断してしまった。コンテナふ頭では4番、5番だけが今生きていて、APMはなんとか2便だけ来ている。これも容量からしたら2割にも満たない位です。他のところで、一番下のハチソングループはいち早くオープンしたんですがコンテナはやめてしまいました。ガントリークレーンはそのまま一般貨物

に使っています。これは失敗だった、こういうこともあると、もう1年ぐらいで撤退しました。それだけ過当競争になったということです。

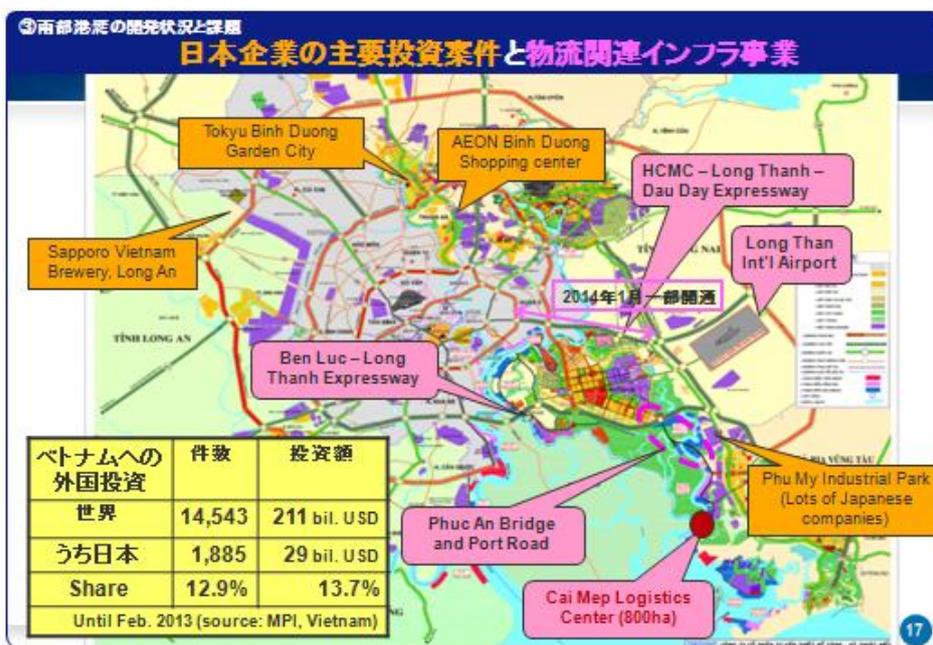
表のオペレーターのところには赤字で書いてあるのがサイゴンポート、あるいはVINALINESのグループで、青字のSNPというのがサイゴンニューポートのグループです。日本のODAで造った表の3番も、実は最初、三菱商事、日本郵船、商船三井の3社とサイゴンポートと一緒に借るべく準備をしていたんですが、貨物が思ったほど増えない、結局それは5番にあるTCIT、TCITは商船三井が入っています、そこへ既にヨーロッパ航路のG6が寄っていますので、当面はこれ以上コンテナバースは不要と見込んだためか、日本の3社グループ+サイゴンポートでは応募しないことになりました。その宣言がされてからいろいろな経緯を経て、結局SNP、サイゴンニューポートが全部借ることになったということです。実際今は使われているのかどうか、最新の情報が入っていないのでそれ以上はちょっとわかりません。

(S14) 次のスライドで、赤線がカイメップの取扱高で、青が容量の棒グラフで、順調に伸びたとしても2020年ぐらいまでは容量に満たないと見込まれています。グリーンラインはホーチミン全体で扱う貨物でこれも今後増える見込みです。先ほどもいいましたように、カイメップのコンテナ貨物は9割以上をバージで運んでいます。バージで運ぶと120本ぐらい一辺に運べるのでトラックの2TEUに比べればコストも安い。トラックだと3倍～5倍の値段になるということで、たぶん今後もバージで運ばれる方が多いだろうといわれています。





これは南部の方の経済状況を示したのですが、どれもホーチミンが圧倒的なシェアなんです、バリアブンタオというのが真ん中の棒グラフで2番目にあります。ここはGDPが非常に高い。実は石油が取れます。石油が取れるので人口は少ないがGDPは高い。ベトナムには石油精製の能力がまだないので原油を輸出して精製して買っています。ベトナムの赤字の大部分はこの石油の構造にあるので、今一所懸命石油の精製所を造っているところです。このバリアブンタオ州はお金があるので、いろいろインフラにも付き合うし工業団地もやっている。そのため、時間とともにホーチミンから徐々に南下して経済が発展して



いくだろう。問題は人口がどのくらい移り住むかということです。

これは日本の主要投資案件で、ほかにもまだまだたくさんあります。オレンジは、

ショッピングセンターとかサッポロビールの工場とか東急の開発とか、いろいろな日本企業が進出しているのですが、皆さん苦勞しているようです。ベトナムの投資ではずっと日本のシェアが一番高かったんですが、最近聞いたら、ついに韓国に抜かれたそうです。韓国はサムスンとLG、電気製品ですね、これらが特に北の方で多く投資しています。



次にラックフェン港の話をしします。この赤い枠囲いの部分なんですが、ハイフォン港の東側の外港で、ハノイから道路距離で105kmぐらいです。ここにHaiphong International Gateway Portの開発をするということで、地区がラックフェンなので「ラックフェン国際港」とも呼ばれています。これももう少し拡大します。

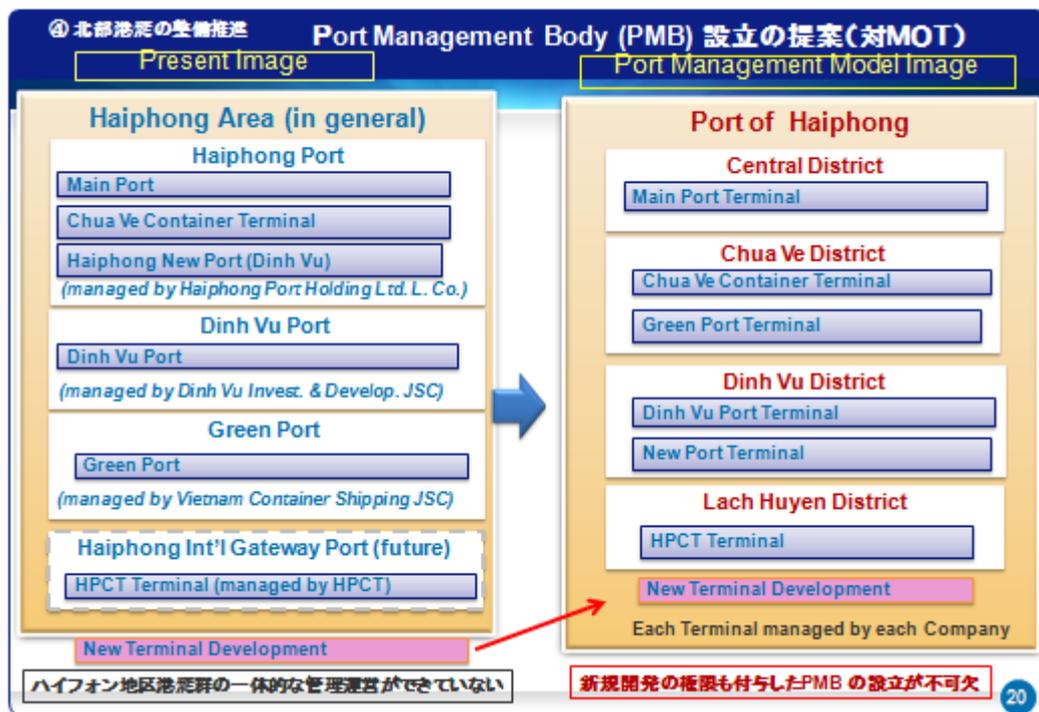
(S19) この図ではハイフォン港の奥から順番に大きい港を示していて、チュアベというのが日本のODAで造ったところで、写真をよく見ると三井のガントリークレーンが見えます。12年前ぐらいにオープンして、その後港は下流方向にどんどん大きくなって、ディンブというところ、ここは自分たちで造りました。さらにその沖に、この辺は河口港で水深が限界ですので大水深港を造ろうということで、赤いところにラックフェン港を造ることにしました。

ちなみにこの細い赤線の航路は、日本のODAで7.3m、陸を開削して造り、その延長で沖合途中まで航路を掘りまして、これがあまり埋まらないということが分かりました。図面で説明しますとこちら西側の河口部の方はよく埋まってしまいます。メイン航路のディンブの前面あたりも含め、けっこう埋まりやすい。かつてはこちら、一つ西側の河川筋にメイン航路があったんですが、東側

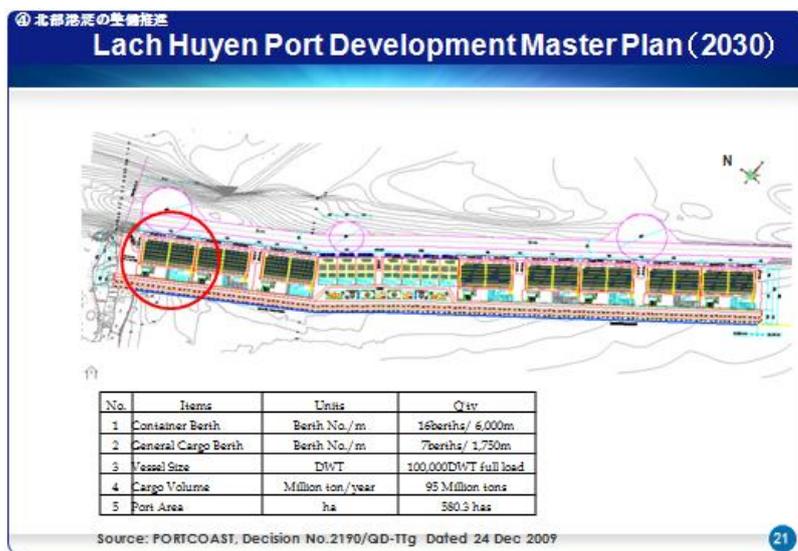


のこちらをODAで掘ったので、維持浚渫をやめ、5年くらい経ったらどこに航路あったか分からなくなってしまった、そのくらい埋伏するという事です。こちら東側は昔の河川筋なので、水も流れていなので大丈夫そうだということで、ここに大水深港湾を造ろうとベトナムで発案されたのが10数年前です。

ちょうど私がベトナムから帰るときの送別会で、実はこんなプランを考えているんだということで見せてもらい、そのとき驚きました、もうここまで考えているのかと。カイラン港の開発ということで、当時、大水深港湾を造りはじめていたんですが、カイラン港はハロン湾のど真ん中であって、ちょうど世界遺産に登録されたところで、そんなところに船がどんどん入ってきてもし事故でもあったらハロン湾が台無しになると、自然保護団体から世界的に反対されていました。この図面の上の方にクワンニンとありますが、この辺にハロン湾があります。こちら、図の右端真ん中辺から船は入ってくるのですが、世界遺産に指定されたところの前面を航路にするために相当延々と掘る。下がとても固い岩なのでお金もかかるし反対もある、ということで、結局計画を縮小してそれ以上は港湾も造らないということになりました。では代わりにどこに造るか、ということで決まったのがここです。それが10年前にかたまって、その後日本も調査して、とんとん拍子で進んでこの建設につながったということです。



先ほど港の管理者がないということを言いました。ベトナムというのはある制度を変えるというのはとても大変なので、とても無理だろうと思いつつも、ハイフォン地区の港を管理する理想としては港ではないか、ということをご提案しました。こういう仕組みにすれば造り過ぎも抑制することができると思うんですが、そういうことがなかなかできません。



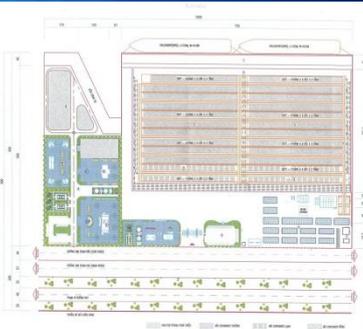
これはマスタープランですが、ポートコーストという民間コンサルタントが作ったマスタープランで、公式のマスタープランではありません。この赤い丸のところが最初の2バースです。これは延々何バースありますか、合計

計23バースになるのでしょうか。6バースまでがコンテナで、続く7バースぐらいが一般バース、またその次がコンテナ船バースです。航路はこの図面上の部分が全部の長さではありませんが、航路を日本のODAで今回掘れば、あと残りのバースは海を順番に埋めていけばいい、ということで安くできる計画です。

余談ですが、コンテナバースをすぐ次に造るとするとまた過当競争になる恐れがある、一方で一般バースは、小麦とか穀物の輸入は商社からも話が出てきていましたので、比較的早くできるのではないかと、やるとしたらこちら一般

バースだろうと思っています。なお、今はこの赤丸の部分をやっています。次は今造っているところの図で、2バース分、水深14m、特に水深についてはいろいろもめました、今は2017年末に完成するという目標は変わらずに進められています。

④ 北部港の整備推進 **Lach Huyen Port Project (1st Stage)**

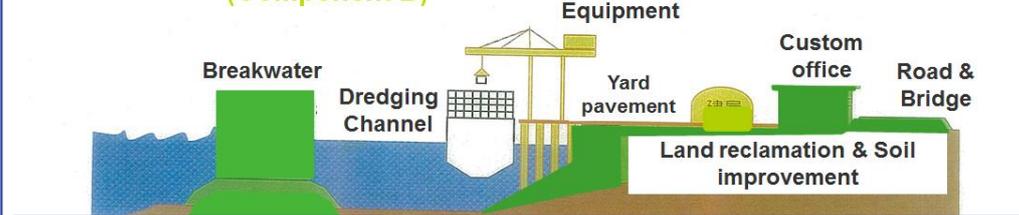
Capacity: Approx. 900,000 TEU per year
 Berth Length: 750m
 Max. Vessel size: 100,000 DWT (8,000-9,000TEU)
 Draft: -14m (Channel & Berth)
 Port's operation commencement : End of 2017 (Vietnamese Government's target year.)

HPCT資料に加筆 22

④ 北部港の整備推進 **Lach Huyen Port Project (1st Stage) – PPP Project**

日越協働の初めての 本格的 PPP (Public Private Partnership)プロジェクト

- Public portion: Around 1,000 mil USD by Japanese Govt's (Component A) Loan
- Private portion: Around 330mil USD by HPCT (Component B)

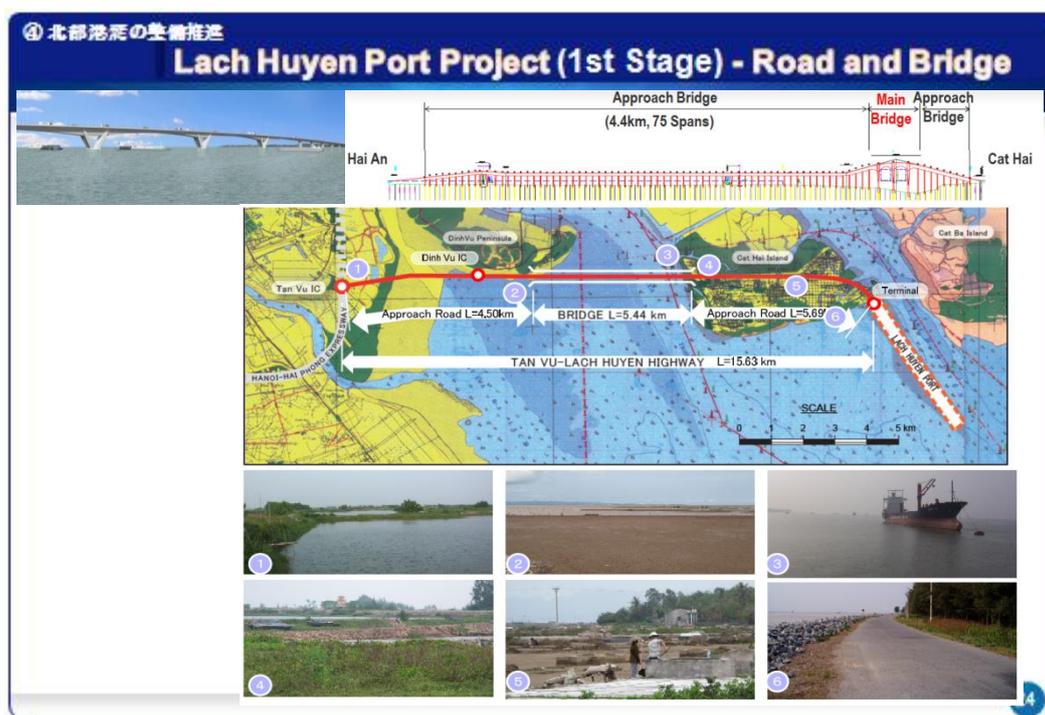


事業会社名: Hai Phong International Container Terminal Company Limited (HPCT→HICT)
 出資比率: VINALINES (当初) ⇒ Sai Gon New Port Corporation (SNP): 51%
 MOLNYKIT Co., Ltd : 49% (MOL: 17.5%, NYK: 16.5%, ITOCHU Co.: 15.0%)

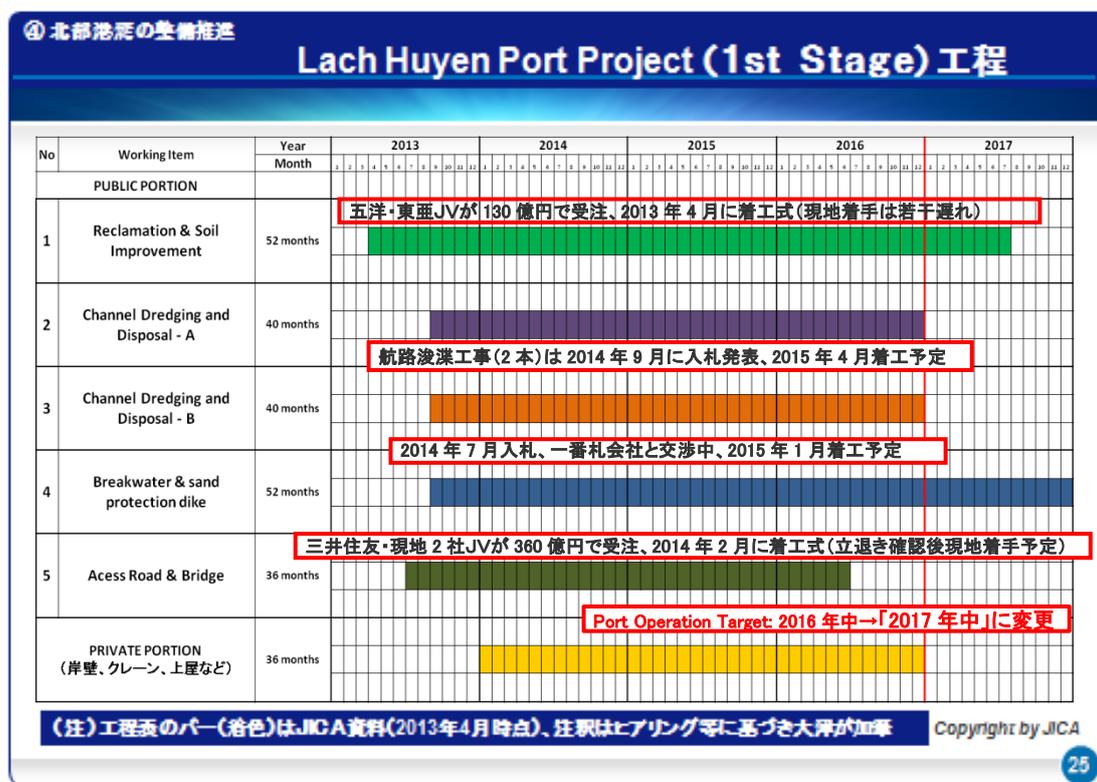
HPCT資料に大層加筆 23

この事業は日本で初めての本格的PPPです。日本側の事業会社はMOLNYKIT、MOLとNYKとITOCHU(伊藤忠)を合わせた名前なんですが、ベトナム51%、日本側が49%の出資割合です。実は最初はVINALINESがパートナーで、ずっと進んでいたんです。ところがVINALINESはいい社長に恵まれず、政治的なものもあ

るようですが、他の投資も含めてうまくいかなくなっていました。まず私が行った頃既に会長になっていた元社長が、その数か月後、私のいるVINAMARINEの総裁に急遽なって、なんとその2ヶ月後に逮捕状が出ました。VINALINES社長時代に汚職したということで、私の周りも大変でしたがVINAMARINEでほとんど本格的な仕事をすることもなく国外逃亡し、数か月後に国際逮捕されました。VINALINESの後継社長もあまりいい仕事ができなかったようで、元会長逮捕後も益々おかしくなって、ついにもうパートナーにふさわしくないと首相から言われて、さきほど言った軍の傘下にあるサイゴンニューポートに変わりました。パートナーがこの赤から青に変わったわけです。こちらのSNPは、今度は逆に非常に堅い商売をする会社です。水深は14mもいらない、12mで十分だと、また交渉をやり直しということで、半年ぐらいもめていましたが、去年の12月に、14mで掘らなければ日本は撤退すると最後に啖呵を切った形で、やっと交渉が収まったと聞いています。合弁会社の名前は変わらないが略称はHPCTからHICTに変えられました。



次の図で、橋がこのような作られます。これは三井住友建設が着工寸前までいっています。結構長い橋で15kmあります。こちら左側に高速道路計画があり、赤いのが橋で、この高速道路に信号なしで直結します。これができるとハイフォンからハノイまでの105kmを1時間ちょっとで行けます。日帰りで簡単に視察もできるようになります。



これがスケジュール。バーチャートは少し古いですが、そのあとの情報をここに書かせていただきました。私もいた今から1年半前に、一番上の1番ですが、52ヶ月間の工期、これがメインの工事で埋立と地盤改良、約130億円で五洋東亜JVが受注して、今このメイン工事が進んでおります。2番目と3番目が浚渫工事。これは入札発表予定が延びに延びて今年の9月にやっと発表になって、順調にいけば4月に着工ということです。ただ、この航路浚渫工事は全部が完成しなくても岸壁のオープンはできるので、その辺は若干安心しているところです。初めから全水深を掘れなくても大丈夫なところはあります。4番が防波堤と防砂堤工事で、これは先ほど言った航路埋没があるので、すごい規模の防波堤防砂堤工事となります。工事は7月に入札して今一番札会社と交渉中ということで、来年1月着工予定で、ここにいる関係者の方は既に知っているところと思います。あとは先ほど言った道路が、三井住友と現地2社とのJV工事となっています。この道路を使って、最後に民間JVが半年間工事をする条件となっていますので、民間事業の工事が始まる半年前には完成しなくてはならない。これが予定通り完成しないと2017年中のオープンが難しくなるということです。



今はほとんどが海上工事で、これは前面航路を掘る前の地盤改良工事で、岸壁本体は民間事業ですので、まずこのラインに緩傾斜護岸を造るわけです。これらは今年の4月と8月の今の写真です。左の写真ですと左右の方向に航路と岸壁ができます。右側だと手前から上方に向かう方向です。もう

埋立てが始まっていますので下の写真は上よりも土地ができているのがわかります。橋は右側の写真のもっと右に、岸壁とは垂直方向にできます。上右の写真の水没地のところに墓がたくさんあって大変だったそうです。墓の移設は年に1回しかできない、沖縄といっしょです。確か2月頃と決まっています、それを逃すと一年間工事が延びてしまいます。これはハイフォン市の仕事で、当初動きが鈍かったという

ことでしたがなんとか工事に間に合いました。



(S27) 次にラックフェンポートの位置の特徴ということで、こちら中国の昆明と国境のラオカイ間が400km、ラオカイからハノイが300km、さらにラックフェンポートまで100km、全部で

800kmくらいです。一方香港までは昆明から1,200kmありまして、昆明は雲南省にあって、中国政府からは結構冷たくされているようで、開発も遅れていると聞きました。香港の港とか上海の港を使うのに外国企業料金並みらしく、ラックフェンができれば自分たちはそこを使いたいと昆明の関係者は言っていると

ということです。それでも昆明、河口間の高速道路4車線が、2013年に開通しています。ハノイ、ラオカイ間も今年8月に開通と聞いていましたから、もう開通しているはずです。ハノイ、ハイフォン間が2015年12月には開通することになっていますので、この間は飛躍的に交通状況が良くなると思います。



次の図で、この赤いところがハノイ・ハイフォン高速道路です。この道路整備はおもしろくて、BOT方式で投資会社が造っていて、国は直接関与していない。これは道路通行料金と周辺の開発権で事業費を賄う仕組みで、インターも自分で造っていて、その周辺でこういう沿線開発をするという仕組みでやっています。全部で10工区に分かれているのですが、全部韓国企業と中国企業が工事をしていて、それぞれの国の銀行からお金を借りながら、セットで開発をしている。日本企業は最近、こういうことには手を出さないということになっているようです。



これは、ハノイとハイフォン間が、レムチャバンとバンコク間に距離的にも似ているので、将来に向けて手本にしたらどうですか、と勉強会で提案したものです。



物流でもうひとつ紹介します。バンコクとハノイの間に4年くらい前から日本の物流会社 (日本ロジテム、日通、郵船ロジ、日新) が陸の物流ルートをつく

りました。おもしろいのは、道路交通でアセアン全体の協定と2国間協定があるのですが、ベトナムとラオスは右ハンドル、タイは左で、そういう道路構造の問題、安全の問題があります。2国間では協定で乗り入れ自由、ラオスとベトナムは自由、ラオスとタイは自由。ところがベトナムとタイは行き来ができない。それでラオスの国境を越えたところに、2台が両方向から来て荷を替えて帰っていく、そんな仕組みで3社がやっています。ところが日新さんは最後に出てきて、それならラオスに会社を作ろう。ラオスの会社のトラックだったら両方に行けるので積替えの手間が省ける、運転手だけ替えればよいということです。最初は2日か3日かかったのが、今は確か42時間、2日弱で行けるようになった。ところが、そのようにどんどん進化しているんですが、荷主企業は速いより安いほうが良いと言い、速くしたからといって物流費を上げさせてくれないというのが悩みだと聞きました。でも日本企業はこのように頑張っています。地元企業は結構さぼりがちだったり、なかなか時間を守れなかったりと、一方日本企業はそういうトラブルが少ないということで、けっこう需要もあるし注目されているようです。



これは10年前のベトナムの写真で、ちょうど私がいたころにこのバスが新しく韓国やフランスの寄付もあってハノイで走り始めて、今はこれがいたるところで走っています。写真をよく見ると当時のバイクは5人乗り。



現在のは4人乗りになっていますが、あまり基本的には変わっていません。右上はVINAMARINEのすぐそば、歩いて5分ぐらいのところ、こんな高層ビルができて、日本人の某マリコンの所長さんが住んでいると聞いています。左上はVINAMARINEのミスアオザイコンテスト、「女性の日」に全職員挙げて楽しくやっていました。日本でもやったらいいですね。ベトナムの公務員は、試験はありますが面接を重点に選ぶらしく、そのためか女性は美しい方が多いという印象です。右下、その方たちも何人かいますが、ベトナムの結婚披露宴に2度出席しました。1度目は800人ぐらい出席した披露宴で国際会議場でした。この写真は別の女性なのですが、2つの会場に分かれて食事をしました。やはり何百人と集まりました。ところがだいたい1時間ほどで終わるんです。こちらは平日昼にやって、皆をバスで迎えに来て、普段着で行って1時間だけ宴会をしてスピーチはなしです。非常にいいですね、ベトナムもなかなか見習うところがあると思いました。みなご祝儀は出します。ちょっと見栄も大きくて、面白かったです。

5. ベトナムへの期待と課題

ベトナムと日本の20年 (1992 - 2012)

暦年	Vietnam			日本		
	1992	2012	2012 /1992	1992	2012	2012 /1992
人口 (百万人)	68	90 (推計)	1.32	124	128	1.02
GDP (十億USD)	9.9 (75位)	156 (58位)	15.8	3,853 (2位)	5,938 (3位)	1.54
総港湾貨物量 (百万トン)	34 (1995)	256 (2010)	7.53	3,252 (1990)	2,802 (2010)	0.86
国際コンテナ貨物量 (百万 TEUs)	0.32 (1995)	7.40 (2010)	2300	7.4 (1990)	16.9 (2010)	2.18
外国人訪問数 (万人)	135 (1995)	601 (2010)	4.45	334 (1995)	861 (2010)	2.58

33

これはベトナムと日本の20年の比較ですが、外国人の訪問数はベトナムはすごいなと思いました。偶然ですが、日本の20年前と今のベトナムのコンテナ数が一致していました。あと10年ぐらい経ったらベトナムの貨物量も現在の日本と同じくらいになると思います。

5. ベトナムへの期待と課題

ベトナムは「中所得国の罠」を乗り越えられるか

「ベトナムは中所得国から抜け出す方を10年後には用意しておくべき。韓国もある時期に公務員給与を上げながら汚職を徹底的に叩いた。これをやらないと先進国入りはできない。」(2002年、JICA関係者より)

	1人当たり所得	事業環境順位	産業政策の評価 (GRIPS開発フォーラム調査より一部要約)					
			総合評価	産業人材	中小企業	外資政策	工業団地	生産性・イノベーション
シンガポール	54040ドル	1	優	◎	○	◎	◎	◎
台湾	20930	16	優	◎	◎	—	◎	◎
マレーシア	10400	6	良	○	○	○	○	△
タイ	5370	18	可	○	×	○	△	△
インドネシア	3580	120	不可	×	△	×	×	×
ベトナム	1730	99	不可	×	×	×	△	×
インド	1570	134	不可	×	×	×	×	×

(注) 所得と順位 (全189カ国・地域) は世銀の2013年データ、台湾の所得のみIMF。政策評価は外的要因、民間努力、外国支援による成果を除く。台湾は現地・外資企業の区別がなく、外資政策は評価なし

出典: 日本経済新聞 経済版 2014. 9. 28 アジアの中所得の罠(上)「産業政策 質向上欠かせず」大野健一 政策研究大学院大学教授

34

最後に「中所得国の罠」というのを取り上げました。前からこの存在を聞いて

ていました。「ベトナムは中所得国から抜け出す方を**10年後には用意しておくべきだ**。韓国もある時期に公務員給与を上げながら汚職を徹底的に叩いてやっと先進国の仲間入りをした。これをやらないと仲間入りはできない。**10年後とは限らないが、そういう時期がベトナムにも必ずやっははずだ。**」10年ほど前に当時のJICAの所長がそのように言われました。先進国入りするにはもっともっと努力していかなければならない、そのことがずっと頭に残っていました。その当時マレーシアも近く先進国入りすると言われましたが、国の体質というのがどうもダメなようで、まだそこまで行ってないようです。一人当たり所得が**5,000ドルから10,000ドルまでいくとなれる**、と言われているようですが、まだ抜けきれいていません。この記事の著者は、ベトナム頑張れと言っていますが、表ではバツ印が多い。私も先ほどいろいろ良い点を書きましたが、先進国入りするにはまだまだのようで、相当努力しなければならない。まだ**5,000ドル**にとどきませんし、前途多難とこの中でも言われております。

5. ベトナムへの期待と課題 **ベトナムは「中所得国の罠」を乗り越えられるか(参考)**

日本経済新聞 経済教室 2014. 8. 26 アジアの中所得の罠(上)
「産業政策 質向上欠かせず」大野健一 政策研究大学院大学教授 より抜粋

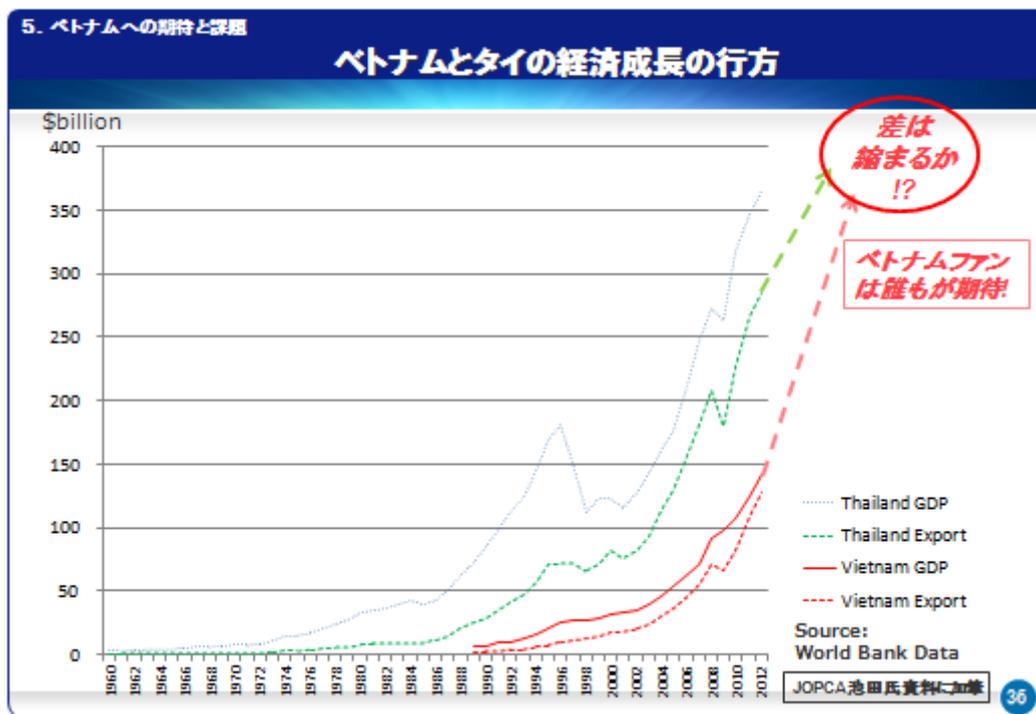
世界銀行は1人当たり名目所得が 1036~4085ドルの国を低位中所得、4086~1万 2615ドルの国を高位中所得と分類している(2013年時点)。一般に 中所得の罠(わな) とは、この範囲で 成長が失速する事態 とされ、低位に28年以上、高位に14年以上とどまる状況とする論文もある。
計画経済や鎖国、あるいは紛争から卒業した低所得国が対外開放すると、援助や外資の流入、貿易機会の拡大などによって経済は活況を呈し、所得も徐々に上昇する。かつての中国やベトナムがそうであったし、今ミャンマーで起きているのもそれである。
自国の能力で世界に冠たる産業を興し、 高所得に到達した後発経済は日本、シンガポール、台湾、韓国くらいである 。彼らの 産業政策能力は総じて高い 。他の後発諸国は技能、技術、知識を内生化できておらず、産業の根幹部分を外国勢に依存している。
産業政策能力の高低は、投資家からみた当該国の魅力とは別である。外国企業はたとえ政策や投資環境が悪くても、旺盛な内需、安くて豊富な労働力、天然資源などがあれば進出せざるにいられない。 中国、インドネシア、ベトナム、インド、ミャンマーは決してビジネスフレンドリーな国ではないが、投資家の人気が高いのはそのためである
数年来、筆者はベトナム政府に対し、罠に関する警鐘を鳴らしてきたが、それは 政策を強化できなければ近い将来、ベトナムが罠に陥ることが確実 だからである。 ベトナムの産業政策の質は1990年代から低かったし、この20年間にそれほど向上したともいえない 。真剣な政策学習が求められるゆえんである。
同様の状況はインドネシアにも見受けられる。(中略) これまで産業協力がなかったわけではない。ベトナムでは、日越共同イニシアチブ、裾野産業行動計画、工業化戦略などが2国間の枠組みで次々と打ち出された。インドネシアでは、戦略的投資行動計画、さらにはジャカルタ首都圏開発にかかわるインフラ案件や投資環境改善が、日本の官民の協力で進行している。だが、こうした共同作業の積み重ねにもかかわらず、 両国の産業政策の質はほとんど変わっていない 。 そこで、わが国の政策支援をレベルアップすることを提案したい。(中略) 第1に、日本の産業協力の長期ビジョンを国ごとに定める。たとえば、「 ベトナムは日本型ものづくりの精神と技術を継承する国となり、製造業において、日本と永続的な相互依存協力関係を確立する 」などだ。(中略) タイは投資政策、自動車部品、診断士の活用などにみるべきものがあるが、そうでない分野もある。 タイも日本型ものづくりを継承する国であり、ものづくりへの理解はベトナムよりもはるかに進んでいる 。ただし、中所得の罠に対する危機感をもう少し持ってもよいだろう。

これらはいずれも先日の新聞記事からです。大体**5,000ドルから10,000ドルの間**くらいで失速する。それを脱したのはアジアでは日本、シンガポール、台湾、韓国くらい、世界を見てもなかなかない。産業政策能力が高い国でないにだめである。中国、インドネシア、インド、ベトナム、ミャンマーは、決してビジネスフレンドリーな国ではない。私もそう思います。投資家の人気が高いのは、単に天然資源があるとか安価な労働力があるとか、内需が多いとかであって、その国に魅力があるわけではない。とりあえずそういうおいしいところだけを

取ってやれということでもみんな来ているが、そのあとが大変ですよと言っています。この方はベトナムまで行って警鐘を鳴らしたけれども、なかなか向上していないということです。「ベトナムは日本型ものづくりの精神と技術を継承する国となり、製造業において、日本と永続的な相互依存協力関係を確立する」など、こういう目標を掲げるべきだと言っているんですが、私もこういうかたちでの協力をしていかないと乗り越えられないのかなと思います。また「タイも日本型ものづくりを継承する国であり、ものづくりへの理解はベトナムよりもはるかに進んでいる」という、この部分が印象に残っています。そのとおりだなと私も思います。

実は私が13年前一度目のベトナムに行き、間もなく、カウンターパートナーが言った言葉をよく覚えています。「我々は2,000年の歴史の中でタイに後れを取ったのはこの50年だ。この間2度の不幸があった。ベトナム戦争とその前のアジアの戦争。その時にタイが先に行った。実はタイに負けたことなんか歴史のほんの一部でしかない。日本から援助をもらえばすぐに追いつく。だからしっかりお金を貸してくれ」ということでした。そうかな、とその時は思ったんです。経済成長のグラフを見ると2000年のころタイの成長が少し落ちていたんですね。それでなるほど、10年ぐらいたったらタイの背中が見えてくるかな、と思ったんですが、実態は、むしろ背中は遠のいています。タイの方がもっと先に行っている。やはりタイの方が国全体として民度が高い、政治体制は不安定なところはありますが。ベトナムは共産党で安定はしているが民度は低い。逆にいうと、共産党の人たちがあまりにも自分たちの仲間の利益を考えすぎているということかもしれません。これは中国と非常に似ています。そういうところが懸念材料でいかにこれを手放していくことができるかということでしょう。

先ほど、公務員は給料は低いけど、いい家や車を結構持っていると言いましたが、やはり共産党系の人たちは基本的に金持ちが多くて、また公務員もある程度恵まれた人しかねないようです。多分その入れ替えがほとんどないんですね。田舎で優秀な人がいても、いきなり外国に行けます、日本に行けますというのは、まずできない相談と聞きました。やはり共産党員であるとか、都市に住んでいてある程度の地位を得ているという人たちです。ニューカマーといえますか、そういう人たちが頑張って出てくるのがまだ難しい社会のようです。ベトナム人は非常に優秀です。10人に1人を選ぶのは、マスが大きく、優秀な人も多いので今まではそれで社会が持っていたのだと思います。しかし、これから国もどんどん大きくなって内需が増え、多くの皆さんがボトムアップしてくる、農村もそれなりに豊かになる、そういう社会になるには今の制度のままではちょっと難しいのかな、と私も思っています。



最後に、タイとの差は縮まるかということで、ベトナム最後の発表で使った図です。本音でいうと差はすぐに縮まらないかなと思っていますが、ベトナムのみなさん頑張って、と言う思いを込めて、グラフの最後で成長の傾きをあえてぐっと上向きに示しました。

「シン カムオン」 どうもありがとうございます。



最後は「日本ベトナム友好年」のロゴマークです。40というのは戦争が終わってから日本とベトナムの外交関係樹立40周年ということで、昨年ずっと関係者が使っていたものです。このマークは両国の国花、蓮の花と桜の花をデザインしています。結構凝ったマークを作りました。

駆け足でしたが以上で終わらせていただきます。