

実社会に見るベトナム経済の 素顔と未来

三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング
グローバルコンサルティング部
チーフコンサルタント ベトナムプラクティスリーダー
田内 恒治



三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングでは、2018年6月にベトナム、ホーチミン市に駐在員事務所を開設した。同事務所での二年間の経験をもとに、感じたベトナムという国の経済ポテンシャルについて、あまり堅苦しい分析ではなく個人的な雑感として述べてみたい。筆者の日頃の生活を通じた視点から、ベトナムの成長性、ビジネスの可能性を感じていただければ幸いである。

1. バイク溢れる街中にも自動車化の波が

ベトナムを旅したことがある方ならお気づきであると思うが、空港を出て初めに感じるのが、都市部のバイクの多さである。ベトナム市民の足はバイクである。筆者が最初にベトナムを訪問したのは1995年のことであった。そのころ、ドイモイ政策が採られて間もなくでもあり、町にはまだ多くの女性がアオザイを着て、市民は自転車で通行していた。バイクはまだ市民のあこがれの品といった感じであったであろうか。だが、今のベトナムで、自転車はむしろ少数派の移動手段となっている。2018年には340万台のバイクが販売され、登録台数は5000万台ともいわれており、世帯当たりの保有率では世界第2のバイク大国である。

市民の足となっているバイクの主要ブランドは、日本企業である。身近なところにある日本ブランドは、日本という国へのリスペクトに繋がっていると思う。一時、ベトナム市場でも中国製バイクのシェアが上がったことがあった。日本メーカーの半値以下で売られており消費者も飛びついたが、毎日使う生活必需品として品質面では及ばず、結局、現在は日本

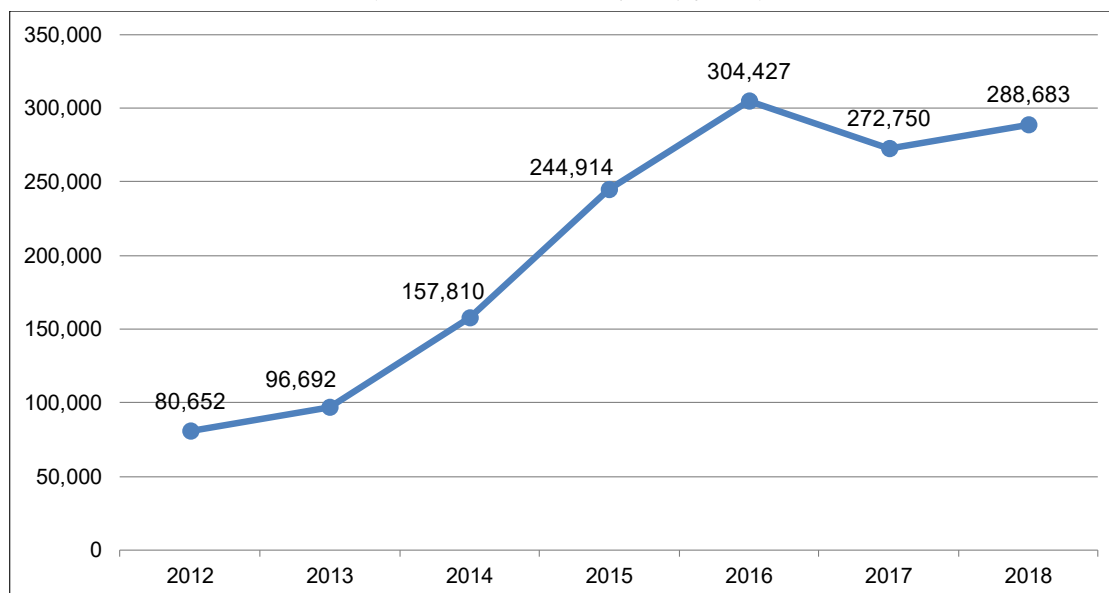


バイクで混雑する市街地（ホーチミン市内で筆者撮影）

メーカーがバイク市場の主流を占めている。また、もう一つの発見は、Piaggio 社のベスパの販売店とそれに乗っている女性をホーチミン市内でよく見かけることだ。同社の製品の詳細はよく存じ上げないが、価格的にはかなり高級な部類に入るであろう。日本人にとっても、映画「ローマの休日」でグレゴリー・ペックの乗っていたベスパへの憧れは、今も少なからずあるだろう。バイクを安く、メンテナンスフリーで乗りたいというニーズだけではなく、人と違うものに乗りたいという想いは、経済の成長とともに嗜好の多様化が広がってきていることを示しているのだと思う。

ここ数年、市街地に流入する車の台数が日々増加していることを肌で感じる。中産階級以上のベトナム人にとって、車はすでに夢ではなくなりつつある。まだまだ高価であることに変わりはないが、都心部の市民の所得水準は着実に上昇している。都心部において車の移動は、駐車スペースが少なく、大量のバイクが行き交う渋滞の中を走らなければならない。車で渋滞するジャカルタなど他のアジアの都市とは異なるものの、今後、さらに車が増えていくであろうということは容易に想像できる。

図表 1：ベトナムの自動車販売台数



出所：ベトナム自動車工業会（VAMA）

ところで、筆者はホーチミンのベトナム人経営者と共に食事をしながら、都市の車流入について議論をしたことがある。ホーチミン市街地はもともと車が多数流入する前提で都市計画がなされておらず、ビルの駐車場にはバイクの駐輪場を整備することが義務付けられていただけで、これ以上車利用者が都心部に流入すると交通麻痺を起こすことは明らかである。だから、車の流入を制限するためにも、例えば屋根付きのバイクを廉価に開発したり、電動カートを開発するなどして都市のパーソナルモビリティをベトナム独自のものにしていってはどうか、という提案を試みた。彼らの反応は、あまり芳しくなかった。ベトナム人にとって車に乗ることは一つの憧れだそうだ。バイクで子供を学校に送り迎えする生活ではなく、家族で車に乗って送り迎えしたいし、週末車でショッピングモールに行く、両親のもとに帰省する、そういった生活を夢見て仕事をするのが、ベトナムの発展に必要なのだという意見であった。戦後の経済発展を通じて課題を認識する日本人として、合理的に都市の効率性を主題に議論を展開してしまったことを反省した。

ベトナムの自動車産業は、こうした交通問題などもあり、これまでのところ政府としても積極的

に推進しているとはいいがたい。日系自動車メーカーはノックダウン生産を行っているが、製造に転じるよりも AEC（アセアン経済共同体）を活用してアセアンより輸入したほうがいいのかを政府の関税政策を観ながら検討していると思われる。そのような状況ではあるが、最近の新しいニュースとしては、ベトナム企業のビンググループが電動自動車の製造を 2019 年より開始したことだ。技術については、外資企業の供与によるものだが、普及を図ることができればベトナム経済や環境負荷へのプラスの影響は大きいと思われる。

2. ライドシェアの普及と IT 産業

また、日本では規制もあり普及が遅れているが、ベトナムではライドシェアリング（自動車の相乗り）が目を追うごとに普及しており、日本よりもかなり先を行っている。シンガポールの Grab（グラブ）が進出しており、昨年インドネシアの GOJEK（ゴジェック）も参入してきた。ライドシェアはスマートフォンのアプリを介してドライバーと乗客をマッチングし、移動手段を提供する仕組みである。筆者も日常利用しているが、当初は乗車ポイントに微妙なずれがあったり、配車された車が突如キャンセルしたり不安な点もあったが、徐々に改修され仕組みとして日々高度化が進んでいることを実感している。ドライバーへの教育も実践され、チップを要求されることも、不潔な車両で不快な思いをすることもなくなった。ライドシェアは乗用車だけにとどまらず、バイクでも普及している。市街地に出ると、緑のヘルメットをかぶったバイク運転手が多数いる。彼らは Grab バイクのドライバーたちである。Grab バイクの普及で移動の料金があらかじめ明確になり、キャッシュレスでパーソナルモビリティが提供されることになった。また、Grab バイクは人の移動手段を提供するだけでなく、食事のデリバリーを提供する運送業者の一面も持つ。もともと、ベトナムでは屋台をはじめ外食で安価な食事が提供されており、自宅で料理するよりも外食する文化が強い。しかし、所得の向上と生活の近代化に伴い、家族と一緒に家で食事をすることも多くなってきた。ネットを介して手軽に出前を注文できる仕組みは市民の支持を得て、利用者は増えているようである。

ライドシェア普及の背景には、携帯電話の普及率の高さがあったといえる。今でこそスマートフォンが当たり前となった日本であるが、2015 年あたりではまだまだガラケーを使う人が多かったのではないと思う。そのころから、ベトナムではスマートフォンの普及が他国より進んでいた。携帯電話の普及はスマートフォンで始まっているといえる。今では 5G の普及を、国家を挙げて推し進めている。スマートフォンの普及に伴い、データ通信の需要が増えるが、利用料を抑えるため市民は Wi-Fi 通信を提供してくれる飲食店に足を運ぶ。街中に多数あるカフェでは大概、無料 Wi-Fi が提供されている。かつてのフランス統治の名残か、ベトナムにはカフェが無数にあり、市民の憩いの場になっている。南部の都市ホーチミンでは夜になっても室内がまだ暑い日もあり、そんな日にはバイクで夕涼みに出かけ、風通しの良い川沿いや通りに面するオープンエア（吹きっ晒し？）のカフェで時間を過ごすようである。

スマートフォンが身近にあるベトナムでは、アプリの開発を目指す若者も多く IT 人材の教育にも熱心である。大卒人材の約 2 割を IT 人材とすべく教育の整備が行われている。日本の企業もベトナムの豊富な人材に注目し、オフショア開発拠点としての整備も進められている。ソフトウエア開発の経験が十分あり、日本語が話せる人材となれば、雇用市場では引っ張りだことなり、幾多の転職オファーが来るようである。大学の IT 教育現場では、こうした背景もあり、技術だけではなく、

技術プラス外国語の習得をすることが奨励されている。日本語検定 3 級の日本語と IT 言語を習得する学生は、学生のうちからインターンで会社を選び、卒業後はすぐに就職していくようである。

3. ベトナム人と起業家精神

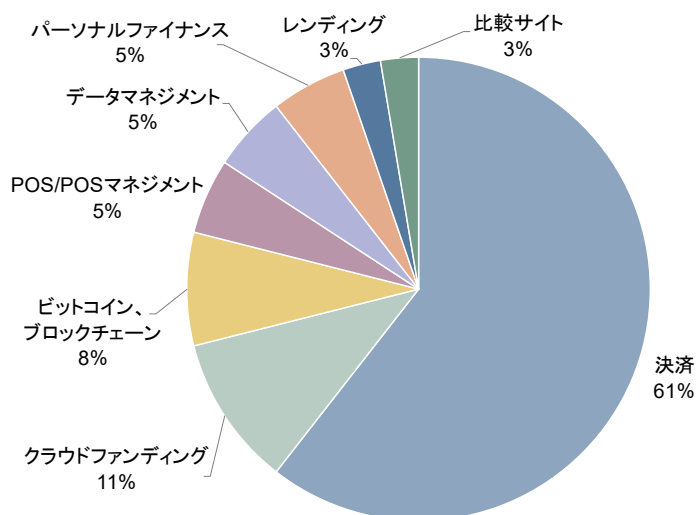
ベトナムの市街地を見渡して気が付くのは、とにかく商店が多いということである。市街地の建物の通りに面する一階はほぼ店舗であるといっても言い過ぎではない。売るものもさまざま、多いのは外食店と衣類であるが、中古機械、タイヤ、薬、携帯電話、カバンとさまざまな店が通りを埋め尽くしている。個人商店の仕入れには限界があるので外国人からすると欲しいものはあまりないのだが、とにかく店舗ばかりである。背景には、成長する経済への信頼が強く、一定の資金を貯めると自分の店を持ちたいという、起業家精神が根底にあるのではないかと思う。労働市場においても、一般に定着率は低く、企業に対するロイヤリティはそれほど高くないようである。IT の労働市場においても、優秀でバイタリティのある若者が、数年の会社での経験を経て起業していくことも珍しくないようである。筆者も日系のオフショア開発で起業した経営者を存じているが、順調に事業は成長しているようである。

IT ベンチャー企業の成長に欠かせない、エコシステムの整備も徐々に進んできている。政府も IT 産業の成長は国家政策の課題として位置付けており、大学やソフトウェアパークの開発などハードの整備を進めている。好調なベトナム経済を支えているのは、韓国サムスン電子のスマートフォンや米国インテルの半導体を中心とした電子機器類の生産拠点となっており、輸出が順調であることも背景にある。大手の生産拠点の周辺には、IT 分野の人材が集まり、そこに無数の中小企業が点在している。技術開発を行う企業に資金を提供する仕組みも徐々に出来上がっているようである。ベトナム戦争後、ベトナムを離れアメリカの支援を得て移住した人も多い。その二世で、アメリカで成功したベトナム人、いわゆる越僑といわれる人々のなかにいる成功者が、ベトナムの IT 企業への資金援助を行っているという話を聞く。

4. キャッシュレス社会の実現とフィンテック

こうした IT ベンチャーの発展もあり、ベトナムではフィンテックも進んでいるようだ。スマートフォンやライドシェアの普及は、キャッシュレス社会構築への後押しになっている。また、携帯通信会社やライドシェア会社は、それぞれモバイル決済のスタンダードを取るべく普及を競い合っている。そのため、街中で QR コード読み取りによる支払い手段は急速に普及してきている。銀行口座の保有率やクレジットカードの発行数がまだまだ少ないベトナムにおいて、金融の発展は国家の課題でもある。そのような中で、政府も企業もフィンテックへの関心を高めている。決済

図表 2：ベトナムフィンテックのサービス分野



出所：ベトナム国家銀行

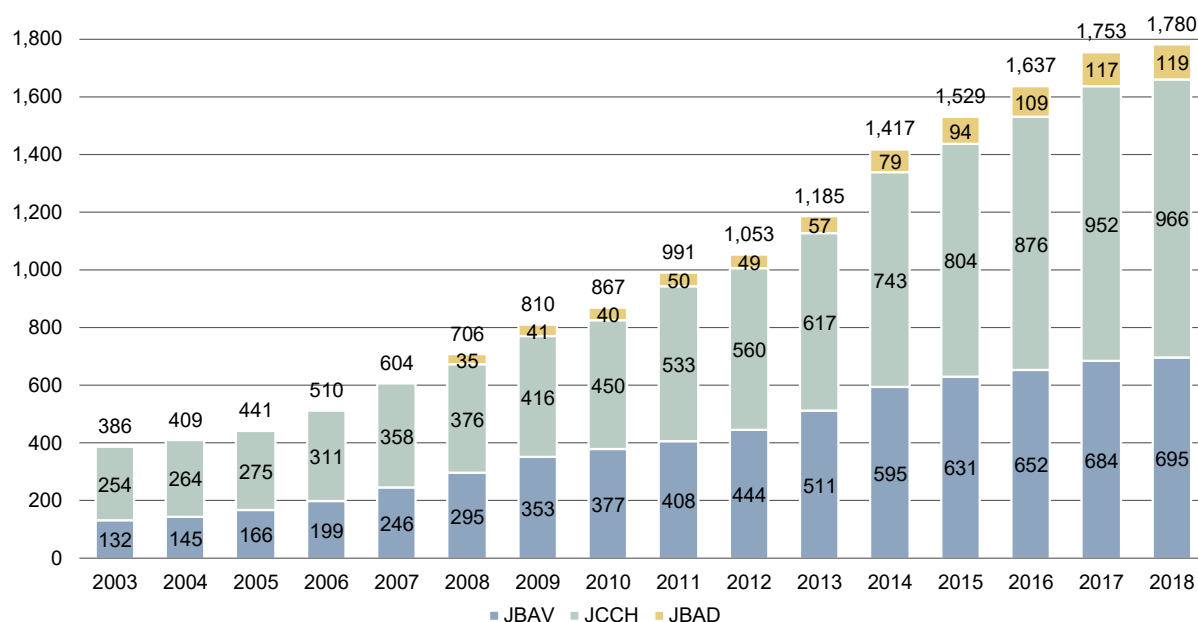
系のフィンテックだけではなく、ブロックチェーンやレンディングの分野でも新しい企業が生まれている。

5. ベトナムに向かう日本企業と日本に向かうベトナム人

ベトナム進出を検討する日本企業からの相談を、従前以上に受けるようになった。事務所ができたからというのもあるのだろうが、日本企業の進出ペースは新たなステージに移ってきたと思われる。図表3のグラフは、ベトナム日本商工会議所の加入企業数の推移である。日本企業の進出ピークは今も継続しているようだ。業種でいうと、近年多いのはサービス業や消費財の製造業である。街中でも日系コンビニエンスストアを目にするし、日本人が多い通りに行くと日系飲食店が多数ある。カレーハウス CoCo 壺番屋や丸亀製麺といった日系外食チェーンも進出しており、徐々にベトナム人の来客も増えてきている様子である。大型の商業施設としてはイオンが出店しており、ホーチミン市内には高島屋もありベトナム人客でにぎわっている。2019年にはユニクロも出店し店舗展開を開始した。ベトナムの人口は1億人弱であり、平均年齢も30歳を超える程度であることから今後も旺盛な内需拡大が期待されている。そういった内需を見越した進出が増加している。

図表3：順調に増え続けるベトナム日本商工会議所加入企業数

(単位:企業数)



※JBAV：旧ベトナム日本商工会、JCCH：ホーチミン日本商工会議所、JBAD：旧ダナン日本商工会
出所：JETRO、ベトナム日本商工会議所

消費財系の日系企業の進出は、ベトナム人にとっても日本をより身近なものに感じさせるであろう。筆者の感じる限り、ベトナム人の対日感情は良いものである。少なくとも日本に対する関心を持っている様子である。もう一つ日本を身近にする理由は、日本で働くことの憧れもあると思う。2019年、出入国管理法の改正で「特定技能」という言葉が世の中で聞かれることも多かったが、技能実習制度を活用した日本での就労は、もはや日本の多くの産業を下支えしている状況である。その労働力の担い手となっているのがベトナム人である(図表4)。かつては中国人が最も多かったが、近年対日感情の悪化や国家関係もあり、2016年以降ベトナム人が技能実習生の中心を占めるように

なった。技能実習生はその期間が終了すると帰国することになるわけであるから、日本の生活を経験した帰国者の数も年を追うごとに増加していく。こうした帰国者の技能を活かしたいという日系企業の進出や、日本ででの経験を活かして事業を始めるベトナム人もいるという。

6. 教育に見るベトナムの未来

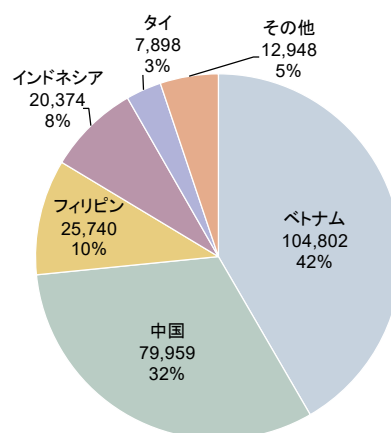
ベトナム人の日本への関心は、技能実習制度による来日だけではなく留学生の数にも表れている。日本に留学するベトナム人の数は、急激に増加を続けている（図表5）。ベトナムにも日本語学校があり、そこで熱心に日本語を学んでいる姿も見かけられる。日本に行き日本語を習得し、日本の技術を勉強したいという若者にも出会った。

しかし、ホーチミン市内の比較的高級な住宅街では、英語の補習校を多く見かけた。富裕層の子女教育において英語教育は最も重要な課題のようである。ホーチミンには、RMIT（ロイヤルメルボルン工科大学）というオーストラリアの大学のベトナム校があり、英語による高等教育を提供しており富裕層の子女に支持されているようである。先に述べた越僑となった親せきを頼ってアメリカに留学させる親もいる。一般に、ベトナムでは教育への関心は高く、より良い職につき高い所得を得るために、子供への教育に投資を惜しまない傾向がある。教育と受験競争が過度になるのはどうかと思うが、市民が教育に関心を持ち教育が高度化していくことは望ましいことで、ベトナムの明るい未来を感じさせてくれる。一般の教育機関にも第二外国語として日本語が普及していくことを望みたいが、現場の方に話を聞くと、日本人の日本語教員はそもそも不足しており、ベトナム人の日本語教育者を育成できていないところに課題があると聞いた。日本企業もベトナムの経済発展には一定の貢献をしていると思うが、人材育成においても官民の協力により一層の貢献ができればよいと思う次第である。

<筆者略歴>

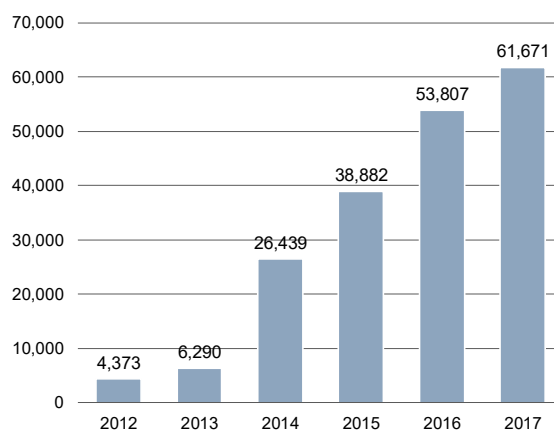
上智大学法学部卒業、早稲田大学ビジネススクール修了（MBA）。ジェトロ、米国系会計ファームのアドバイザーを経て三菱UFJリサーチ&コンサルティング入社。当社入社以降、海外進出、M&A、組織再編等一貫して日本企業の海外事業のサポートに関するコンサルティング活動を行っている。2018年より2020年3月まで当社ホーチミン駐在員事務所の初代事務所長を務めた。ベトナム以外にアメリカでの駐在経験がある。

図表4：技能実習生におけるベトナム人の割合



出所：法務省

図表5：増加する日本へのベトナム人留学生数



出所：JASSO（日本学生支援機構）