

第5章 ベトナム北部地域の成長軸

5. 1 北部地域の経済・産業の現況と動向

(1) 北部の考察対象地域

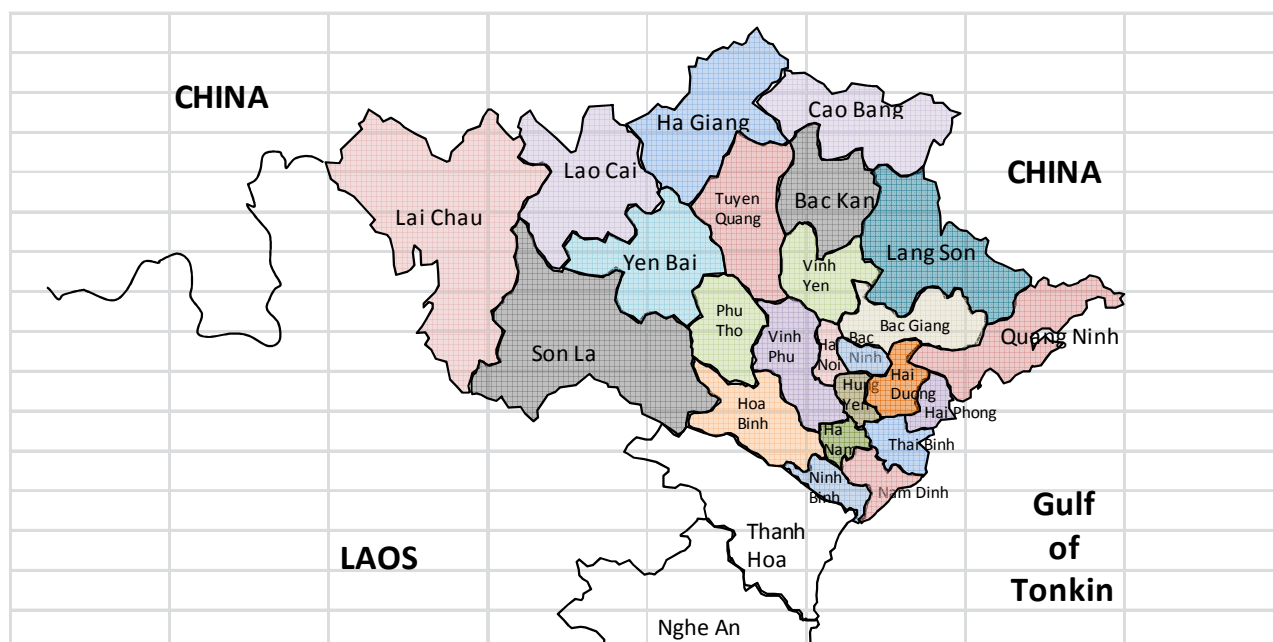
1) 北部、中部、南部の地域区分の根拠

ベトナム中央政府統計総局（General Statistics Office/GSO）が公表している「ベトナム統計年鑑」によれば、全国 63 の省・市が「紅河（ソンコイ川）デルタ地域（Red River Delta）」、「北部内陸・山間地域（Northern Midlands and Mountain Areas）」、「北中部・中部沿岸地域（North Central and Central Coastal Areas）」、「中央高原地域（Central Highlands）」、「南東地域（South East）」、「メコン川デルタ地域（Mekong river Delta）」6 つの地域に区分される。

そこで、本調査業務では、紅河デルタ地域と北部内陸・山間地域を北部、北中部・中部沿岸地域と中央高原地域を中部、南東地域とメコン川デルタ地域を南部とそれぞれ定義することとする。

2) 北部地域の範囲

以上の定義に沿って言えば、北部地域は、紅河デルタ地域のハノイ、ビンフック、バクニン、クアンニン、ハイズオン、ハイフォン、フンイエ、タイビン、ハナム、ナムディン、ニンビン、北部内陸・山間地域のハザン、カオバン、バクカン、トゥエンクアン、ラオツアイ、イエンバイ、タイグエン、ランソン、バクザン、フート、ディエンビエン、ライツアウ、ソンラ、ホアビン等合計 25 省・市をカバーする。（図 5.1-1）

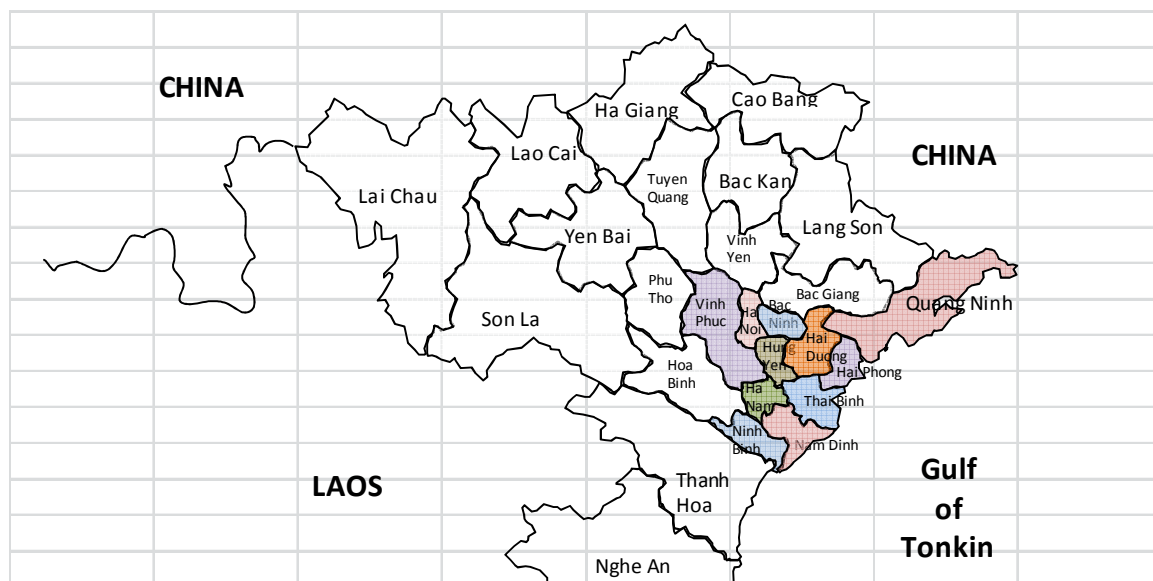


出典：ベトナム公式発表地図情報より JICA 調査団が作成。

図 5.1-1 ベトナム北部 25 省・市地図

3) 北部の考察対象地域

本調査業務では、北部において上述紅河デルタ地域にある 11 の省・市を考察対象地域とする。(図 5.1-2)



出典：ベトナム公式発表地図情報より JICA 調査団が作成。

図 5.1-2 本調査の対象地域であるベトナム北部 11 省・市地図

(2) 対象地域の経済現況と動向

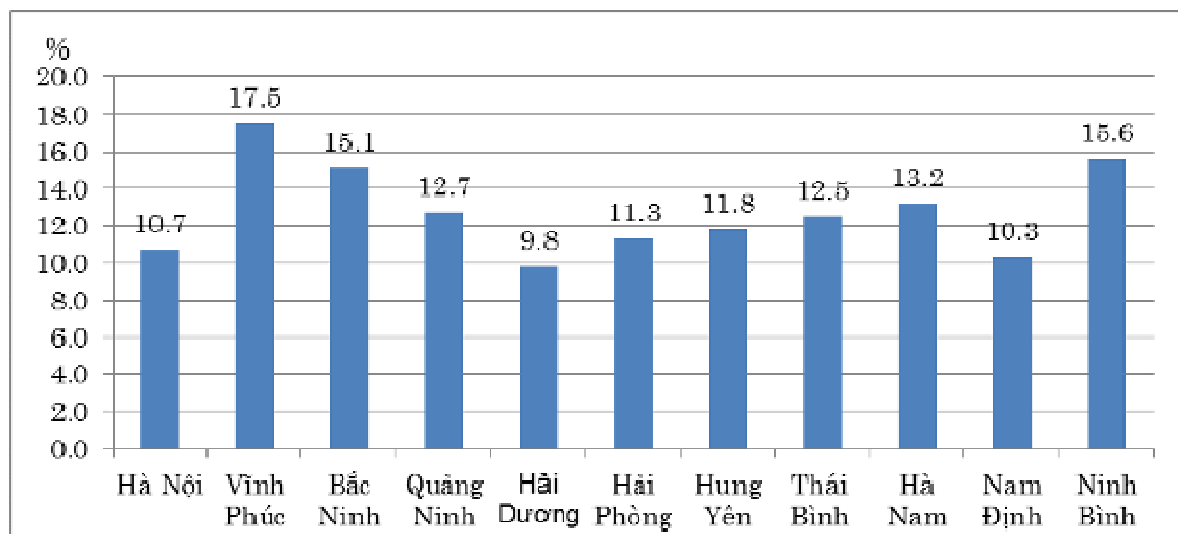
対象地域の経済状況について、GDP 成長率、GDP 及び一人当たり平均 GDP などの指標を利用して分析を実施する。北部の対象地域である紅河デルタ地域 11 の省・市の関連指標の分析は以下のとおりである。

1) 対象省・市の GDP 成長率

ベトナム各省・市が発表した GDP 成長率の数値は中央統計総局が発表した全国の数値と大きく乖離し、概して中央政府の数値を大幅に上回る傾向がある¹。このため、本報告書で地方各省・市の GDP 成長率の数値を利用する目的は、具体的な年度における成長率という絶対値の高低を論じるよりも、過去数年間における年平均成長率の趨勢を省・市の間で比較し、各省の相対的な状況を理解することである。

以上の考え方により、北部地域対象 11 省・市の 2005～2010 年の 5 年間における年平均成長率を計算して、各省・市の相対的な状況を図 5.1-3 に示す。各省・市の年平均成長率は上から順に、ビンフック、ニンビン、バクニン、ハナム、クアンニン、タイビン、フンイェン、ハイフォン、ハノイ、ナムディン、ハイズオンとなり、ビンフック、ニンビンとバクニン 3 省は過去数年間において比較的高い成長率を見せた。

¹ GSO が発表した統計年鑑に各省・市の GDP 成長率が公表されていないのはこれが原因と言われている。



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

注：Vinh Phúc と Thái Bình の数値は 2006～2010 年の平均値。

図 5.1-3 2005～2010 年北部地域対象省・市の GDP 年平均成長率

2) 対象省・市の GDP 総量と一人当たり平均 GDP

2010 年における上述 11 省・市の GDP 総量を現価で見ると、上から順に、ハノイ (246.7 兆ドン)、ハイフォン (57.3 兆ドン)、ハイズオン (31.4 兆ドン)、クアンニン (41.8 兆ドン)、バクニン (37.1 兆ドン)、ビンフック (34.1 兆ドン)、タイビン (30.1 兆ドン)、ナムディン (26.6 兆ドン)、フンイエ (22.1 兆ドン)、ニンビン (18.9 兆ドン)、ハナム (13.6 兆ドン) となっている。首都としてのハノイが他地域より圧倒的に規模が大きいことは言うまでもない。これに次いで第 2 位に入っているハイフォンは、製造業のみならず、港湾都市としての優位性に恵まれ、物流などサービス業も相対的に発達していることが注目に値する。また、ハイズオンとクアンニンも上位に入っているのは、前者が製造業、後者が石炭鉱物業の盛んな発展によるものと理解される。

一方、一人当たり平均 GDP という指標をみると、順位は、ハノイ (3,728 万ドン)、クアンニン (3,612 万ドン)、バクニン (3,564 万ドン)、ビンフック (3,384 万ドン)、ハイフォン (3,083 万トン)、ニンビン (2,091 万ドン)、フンイエ (1,952 万ドン)、ハイズオン (1,831 万ドン)、ハナム (1,724 万ドン)、タイビン (1,684 万ドン)、ナムディン (1,456 万ドン) に変わり、ハイフォンは第 5 位に後退する。(表 5.1-1)

表 5.1-1 北部地域対象省・市の GDP と一人当たり平均 GDP (2010 年)

北部対象地域	GDP	一人当たり平均 GDP	
	(10 億ドン)	(1,000 ドン)	ドル
ハノイ	246,737	37,283	1,911
ビンフク	34,119	33,838	1,734
バクニン	37,111	35,643	1,827
クアンニン	41,841	36,120	1,851

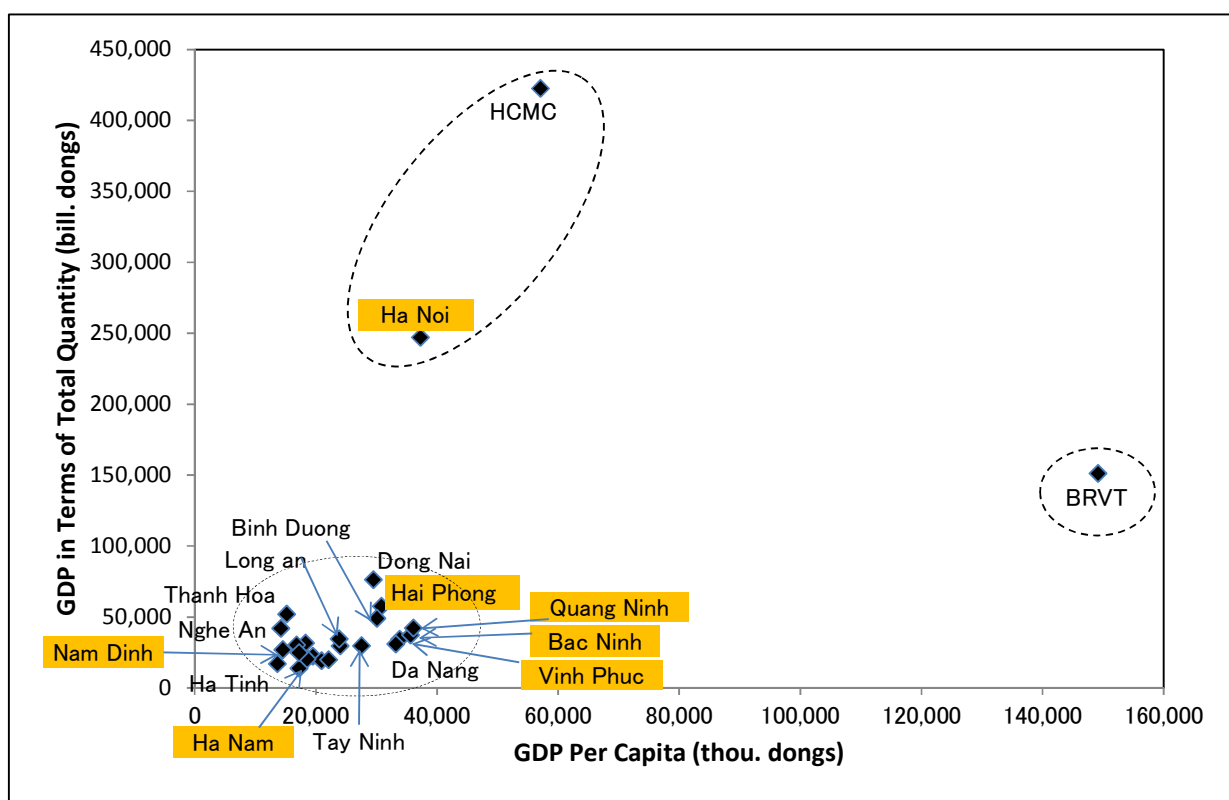
ハイズオン	31,361	18,310	938
ハイフォン	57,284	30,834	1,580
フンイエ	22,098	19,516	1,000
タイニン	30,079	16,839	863
ハナム	13,556	17,240	884
ナムディン	26,645	14,560	746
ニンビン	18,857	20,913	1,072

出典：各省・市 2011 年統計年鑑

注：①GDP の数値は現価で表示されるものである。

②一人当たり平均 GDP のドル金額は 2010 年 12 月 20 日の為替レート

1 ドル=19,513 ドンにより算出。(以下同)



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

図 5.1-4 全対象地域の GDP と一人当たり GDP における北部対象省・市の位置

3) 全対象省・市における北部対象省・市の位置づけ

また、中部と南部を含めた全対象地域における北部各対象省・市の相対的な位置は以下のような比較により明らかとなる。

GDP 総量においては、ハノイはホーチミンシティに次いで、全国第 2 位に入っているが、ホーチミンシティの GDP 規模を大きく下回り、その差が 1.7 倍にも達するものである。また、北部で第 2 位の GDP 規模を誇るハイフォン市は全対象地域に置かれると、3 位のバリアブントウと 4 位のドンナ

イの後ろに後退し、第5位となる。

一人当たり GDP の指標においては、ハノイはバリアブンタウ、ホーチミンシティに抑えられ、第3位となり、クアンニン、バクニン、ビンフクはそれぞれ第4、5、6位に入り、ハイフォンは第8位へとさらに後退する。(図 5.1-4)

なお、2010 年 12 月頃の米ドルとベトナムドンの為替レートで換算された一人当たり平均 GDP では、ハイズオン、タイニン、ハナム、ナムディンの4省が 1,000 ドル未満であり、その他7省はすべて 1,000 ドル以上、ハノイは 1,911 ドルで 2,000 ドル台に近づいている。

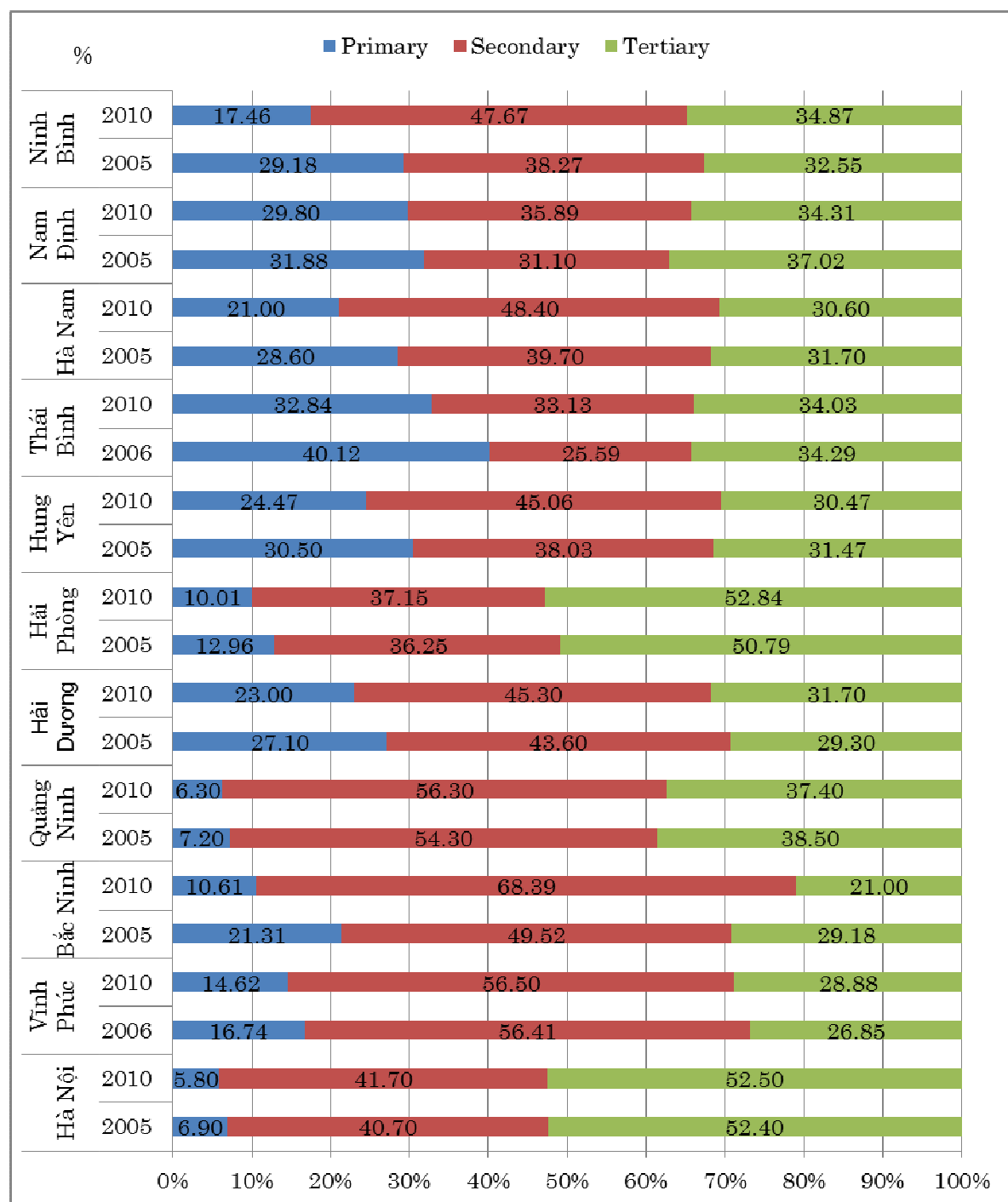
(3) 対象地域の産業現況と動向

1) 産業構造の転換

北部地域各省・市の GDP における第1、第2、第3次産業の構成と 2005～2010 年期间的変化をみると、各省・市とも農業を中心とする第1次産業の割合の縮小が共通の特徴として現れている。これは、過去 20 数年間にわたって実施されてきたドイモイ政策の成果として、近代的な産業セクターである第2と第3次産業セクターでは比較的高度な成長をもたらされたことを裏付けるものである。

ところが、第1次産業の相対的な縮小に伴い、GDP に占める割合が拡大しているのは第2次産業か、それとも第3次産業か、各省・市の状況は一様ではない。11 省・市のうち、第2次と第3次産業の割合が共に拡大したのはハノイ、クアンニン、ハイズオン、ハイフォン、ニンビンの5省・市、第2次産業の割合が拡大したが、第3次産業の割合が縮小したのはバクニン、フンイェン、タイビン、ハナム、ナムディンの5省であり、これと逆に第2次産業の割合が縮小すると同時に、第3次産業の割合が拡大したのはビンフクの1省のみである。したがって、産業構造の変化に伴う第1次産業セクターからの生産要素の移転先としては、第3次産業よりも、第2次産業のほうが大きいと見られる。

また、2010 年の時点における各省・市の産業セクターの構成状況をみると、第2次産業の割合がもっとも高いのはバクニン(68.39%)であり、その他各省・市の割合は上から順に、ビンフク(56.5%)、クアンニン(56.3%)、ハナム(48.4%)、ニンビン(47.67%)、ハイズオン(45.3%)、フンイェン(45.06%)、ハノイ(41.7%)、ハイフォン(37.15%)、ナムディン(33.13%)、タイビン(33.13%)となっている。(図 5.1-5)



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

図 5.1-5 北部対象省・市の GDP に占める第 1、第 2、第 3 次産業の割合の変化

2) 第 2 次産業に含まれる鉱物・採石と製造業の割合の推移

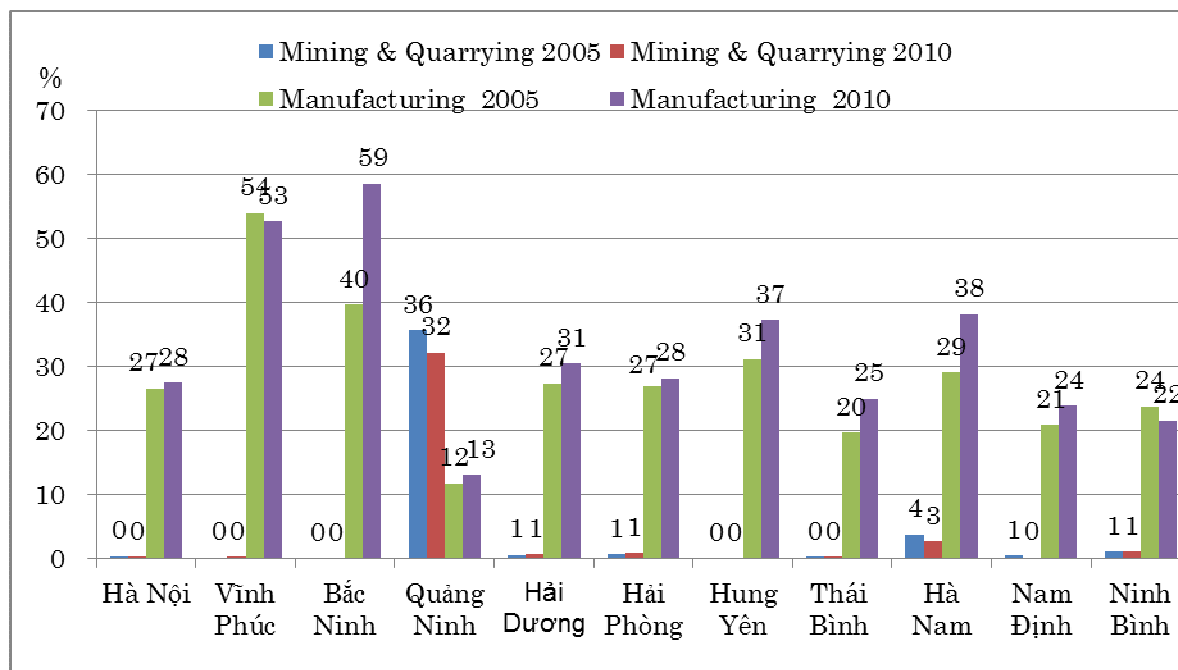
第 2 次産業のうち、鉱物・採石、製造業、電気・ガス・水供給、建設の 4 セクターが含まれるが、以下、鉱物・採石と製造業の 2 セクターに絞り込み、両者の GDP に占める割合と変化の状況を見ておこう。

図 5.1-6 に示すように、対象地域 11 省・市のうち、鉱物・採石セクターが GDP に対して一定の割

合を占めているのはクアンニン、ハナム、ハイフォン、ハイズオン、ニンビン5省にとどまり、その中、ハナムの鉱物・採石セクターのGDPに占める割合が2005年の4%から2010年には3%へと低下し、ハイフォン、ハイズオンとニンビンの3省・市は2005～2010年を通じて、1%という低水準が維持されている。一方、クアンニンにおける同数値が2010年には32%で、13%に過ぎない製造業の割合を大幅に超えている。しかし、これは2005年の数値に比較すると、クアンニンも鉱物・採石セクターのウェイトが低下傾向にあることを否めない。

製造業セクターのGDPに対する割合では、ビンフックとバクニンは他地域より著しく高いことが注目に値する。2010年における製造業の付加価値では、ハノイは67兆ドンで北部地域の首位を占め、バクニンとビンフックはそれぞれ22.6兆ドンと18.1兆ドンで第2位と第3位に入っているが、ハノイのGDP総額はこの2省を遥かに上回り、その他のセクターの規模も大きいため、製造業の割合がバクニンとビンフックより低くなっている。

一方、2010年の数値を2005年と比較してみる場合、ビンフックにおける製造業のGDPに占める割合が54%から53%へと1ポイント下がったのに対して、バクニンの同数値は逆に2005年の40%から2010年には59%へと大幅に上昇し、この期間における同省製造業の著しい成長を物語る。その他各省・市では、製造業の割合が増えたのはハノイ、クアンニン、ハイズオン、ハイフォン、フンイエ、タイビン、ハナム、ナムディンの8省であり、製造業の割合が低下したのは、ビンフックのほかに挙げられるのはニンビン1省のみである。



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

図 5.1-6 北部対象省・市の GDP に占める鉱物・採石と製造業の割合の変化

3) 北部各対象地域における製造業主要分野の状況

ベトナム各省・市が発表している統計年鑑の分類状況とデータの比較可能性を踏まえて、各省・市の製造業を20の分野に区分することができる。また、データの分析を容易にするために、これら20分野を軽工業分野、鉱物・重工業分野、および電子・機械分野など3つのグループに集約して、各対

象省・市の分野別の（全 25 対象省・市での）順位を以下の各表で示す。

軽工業グループでは、ハノイが全 9 分野のうち、皮革と関連製品（第 7 位）を除き、すべて 3 位以内に入り、木材と木製品では第 1 位、アパレル、印刷と記録媒体では 2 位、食品飲料、繊維、紙と関連製品、ゴム・プラスチックと家具では 3 位となっている。その他、比較的順位の高い分野が多い地域はバクニンとハイフォンである。バクニンは紙と関連製品および家具で全対象分野地域においていずれも第 4 位、ゴム・プラスチックと食品飲料ではそれぞれ第 5 位と 6 位に入っている。一方のハイフォンは、ゴム・プラスチックでは第 4 位、皮革と関連製品及び紙と関連製品ではいずれも第 6 位となっている。また、ナムディンはアパレルと繊維ではそれぞれ第 4 位と 5 位、タイニンは繊維で第 4 位、ビンフクはアパレルで第 6 位を占めることなども注目に値する。

表 5.1-2 全対象省・市における北部各対象省・市の軽工業分野での順位（2010 年）

対象省・市	食品飲料	繊維	アパレル	皮革と関連製品	木材と木製品	紙と関連製品	印刷と記録媒体	ゴム・プラスチック	家具
ハノイ	3	3	2	7	1	3	2	3	3
ビンフク	22	16	7	16	22	23	6	16	6
バクニン	6	18	13	20	12	4	13	5	4
クアンニン	7		21	13	21		5		
ハイズオン	19	19	9	10	14	13	15	12	11
ハイフォン	20	9	15	6	11	6	7	4	12
フンイェン	9	13	6	12	16	9	17	9	15
タイニン	14	4	10	18	8	15	21	17	8
ハナム	12	6	18	21	19	18	25	13	14
ナムディン	23	5	4	15	9	14	11	14	7
ニンビン	25	22	14	22	15	22	22	20	16

出典：各省・市 2011 年統計年鑑

表 5.1-3 全対象省・市における北部各対象省・市の鉱物・重工業分野での順位（2010 年）

対象省・市	コーク・石油製品	化学・化学製品	化粧品・医薬品・化学と植物製品	その他非金属鉱物製品	基礎金属	金属加工製品
ハノイ	5	4	1	3	6	2
ビンフク		14		11	14	16
バクニン	7	8	8	10	5	6
クアンニン				5		18
ハイズオン	3	11	5	4	11	11
ハイフォン		5	6	9	2	7
フンイェン		15	3	22	4	5
タイニン		12	7	18	9	15
ハナム		23		12	20	21
ナムディン		20	2	21	17	8
ニンビン	9	13	10	6	13	20

出典：各省・市 2011 年統計年鑑

鉱物・重工業グループにおいては、ハノイ、ハイズオン、ハイフォン、フンイェンにおける順位の高い分野が比較的多い。ハノイは化粧品・医薬品・化学と植物製品では全国 1 位、金属加工製品では第 2 位、その他非金属鉱物製品、化学・化学製品、コーク・石油製品、基礎金属ではそれぞれ第 3～6

位を占めている。ハイズオンは、コーク・石油製品、その他非金属鉱物製品、化粧品・医薬品・化学と植物製品ではそれぞれ第3～5位、ハイフォンは基礎金属で第2位、化学・化学製品と化粧品・医薬品・化学と植物製品ではそれぞれ第5位、6位、フンイェンは化粧品・医薬品・化学と植物製品、基礎金属、金属加工製品ではそれぞれ3～5位に入っている。また、ナムディンは化粧品・医薬品・化学と植物製品で第2位、クアンニンはその他非金属鉱物製品で第5位、バクニンは基礎金属と金属加工製品では第5位と6位、ニンビンはその他非金属鉱物製品で第6位入り、それぞれの比較的实力のある分野を示すものである。

表 5.1-4 全対象省・市における北部各対象省・市の電子・機械分野での順位（2010 年）

対象省・市	電子・光学・ 電気製品	機械設備	自動車	その他 輸送設備	その他 製造業
ハノイ	2	3	2	2	1
ビンフク	11	8	1	1	12
バクニン	3	17	10	14	7
クアンニン				6	
ハイズオン	6	5	5	13	5
ハイフォン	5	4	4	5	2
フンイェン	4	7	6	4	8
タイニン	14	18	18	10	11
ハナム		12		22	
ナムディン	15	10	12	7	13
ニンビン	19	6	17	9	18

出典：各省・市 2011 年統計年鑑

一方の電子・機械グループでは、北部の強みのある分野が比較的多く、上位6位を北部の省・市がほぼ支配的になった分野が特に多い。電子・光学・電気製品では、ハノイ、バクニン、フンイェン、ハイフォン、ハイズオンが第2～6位、機械設備ではハノイ、ハイフォン、ハイズオンが第3～5位、自動車ではビンフクとハノイが第1と2位、ハイフォン、ハイズオン、フンイェンが第4～6位、その他輸送設備ではビンフク、ハノイ、フンイェン、ハイフォン、クアンニンがそれぞれ第1位、2位、4位、5位、6位、その他製造業ではハノイとハイフォンが第1と2位、ハイズオンが第5位、とそれぞれ占めている。

（４）ハイフォン市の経済産業現況

ここでは、北部地域のうち、ハイフォン市に特に着目し、経済産業の現況、人民委員会の産業政策等について述べる。

１）ハイフォン市のマクロ産業現況と動向

- ・ 2005 年から 2010 年にかけての域内総生産の年平均伸び率は 11.3%であり、2010 年値は 2005 年値の 1.7 倍にのぼった。年平均伸び率は、全国値(7%)を上回る。
- ・ また、2006 年から 2010 年にかけての輸出高の年平均伸び率は 18.9%、2006 年から 2008 年の同値は 22.5%にのぼった。主な輸出先は、日本、香港、米国となっている。
- ・ 市の歳入は 2005 年の 7,280 億 VND に対し、2010 年で 1 兆 5,740 億 VND を記録し、倍増している。

- ・労働者総数は、2006 年値に対して、2010 年では 1.3 倍の伸びとなった。
- ・労働者の平均年収は、2006 年から 2010 年にかけてほぼ倍増。
- ・産業構造については電力供給関連業、電機電子製造業、電子部品製造業等の高付加価値業種の台頭が目覚しい。また、高品質の製品の台頭も目覚しく、鉄鋼、セメント、船舶、トラック、機械、化学品、肥料、電機電子機器、衣類等の生産が伸びている。

表 5.1-5 ハイフォン市の各種統計データの比較

統 計 項 目	統 計 値	年 度
1.人口		
人口規模	185.78 万人	2010 年
人口密度	1221 人／km ²	同上
15 歳以上労働人口	106.27 万人	同上
15 歳以上労働人口比率	55.3%	同上
2.労働者		
従業員労働者の規模	300,236 人	2009 年
女性従業員の人数と割合	140,232 人(46.7%)	同上
3.企業		
企業数	5,646 社	2009 年
300 人超企業数と割合	157 社 (2.8%)	同上
50～299 人企業数と割合	632 社 (11.2%)	同上
50 人未満企業数と割合	4,857 社 (86%)	同上
資本金 500 億ドン以上企業数と割合	443 社(7.8%)	同上
10 億～500 億ドン以上企業数と割合	4,415 社(78.2%)	同上
10 億ドン未満企業数と割合	788 社(14%)	同上
4.外資導入実績		
累計導入金額	51.4 億ドル	2010 年まで
累計導入件数	316 件	同上
プロジェクトの平均規模	1,630 万ドル	同上
5.企業の生産・経営		
産業生産高	64,583 Bill. Dongs	2009 年
外資企業生産高	16,811 Bill. Dongs	同上
外資企業生産高の割合	24.2%	同上
黒字企業の割合	58.18%	同上
6.賃金・社会保険		
従業員報酬（月給＋社保）	261.7 万ドン	2009 年
社会保険提供企業の比率	44%	同上
7.物流		
旅客輸送人キロ	10.5 億人キロ	2009 年
道路旅客輸送人キロ	10.2 億人キロ	同上
貨物輸送トンキロ	102.5 億トンキロ	同上
道路貨物輸送トンキロ	27.8 億トンキロ	同上
水路（舟運・海運）貨物輸送トンキロ	74.8 億トンキロ	同上
8.通信		
電話ユーザー数（固定+月極携帯）	45.2 万	2010 年
普及率	24.3%	同上
9.教育		
大学教師数と人口に対する比率	1,935 人（1：960）	2010 年
大学生数と人口に対する比率	57,217 人（1：32）	同上
専門学校教師数と人口に対する比率	352 人（1：5,278）	同上
専門学校学生数と人口に対する比率	13,333 人（1：139）	同上
10.貧困率	6.5%	同上

出典：Statistical Yearbook of Vietnam 2010

2) ハイフォン市のセクター別の現況

ハイフォン市人民委員会では、近年の同市の経済産業パフォーマンスについて、下記の総括を行っている。（本調査の4月時点でのハイフォン市 DPI 協議による）

- 2006 年から 2010 年にかけての産業生産高の年平均伸び率は **14.9%**と、目標値の **19%**を下回った。
- 電機電子製造業等の高付加価値業種の生産高の全産業に占める比率は、依然として低い。また、裾野産業業種の展開の優先順位が低く、育成が遅れている。
- 高付加価値業種部門での熟練工の数が、必要人数に届いていない。
- 工業団地における産業廃棄物の処理が、適切に実施されていない。

出典：ハイフォン市、DPI

3) ハイフォン市製造業サブセクター別の割合と成長率

ハイフォン市の製造業生産総額は、2005～2010 年の 5 年間に年平均 **9.4%**の成長率を見せた。各サブセクターの年平均成長率を見ると、製造業全体の平均成長率を上回るのはアパレル (**14.7%**)、木材と木製品 (**31.5%**)、紙と紙製品 (**14.7%**)、化学と化学製品 (**17.6%**)、ゴムとプラスチック製品 (**15.8%**)、基礎金属 (**24%**)、金属加工製品 (**12.5%**)、電子・光学・電気製品 (**11.5%**)、自動車 (**74.7%**) 及びその他製造業 (**175.8%**) など **10** のサブセクターである。その中、成長率が特に高いのはその他製造業であり、これはリサイクルや機械設備の修理・据付などの分野を含み、製造業に付帯される産廃の処理や設備のメンテナンス及び設備のエンジニアリング活動の活発化を示すものである。また、自動車の高い成長率も注目に値する。

これに対して、製造業全体の平均成長率を下回るのは、食品・飲料 (**2.3%**)、タバコ (**-13.3%**)、繊維 (**3.9%**)、皮革と関連製品 (**-18.8%**)、印刷と記録媒体 (**-1%**)、コークと石油製品 (**0%**)、化粧品、医薬品、化学・植物製品 (**-9.1%**)、その他非金属鉱物製品 (**2.7%**)、その他機械設備 (**-1.5%**)、その他交通手段 (**-7.1%**)、及び家具 (**-11%**) など **11** のサブセクターであり、その中、タバコ、皮革と関連製品、印刷と記録媒体、化粧品、医薬品、化学・植物製品、その他機械設備、その他交通手段及び家具はマイナスの成長となった。

一方、ハイフォン市の製造業生産総額に占める各サブセクターの **2010** 年の割合を見ると、基礎金属（鉄鋼）が **27.7%**で首位を占め、その他ウェートの高いサブセクターは上から順に、電子・光学・電気製品 (**8.7%**)、その他非金属鉱物製品 (**8.6%**)、自動車 (**8.5%**)、ゴムとプラスチック製品 (**8.5%**)、その他交通手段 (**6.5%**) などが挙げられる。

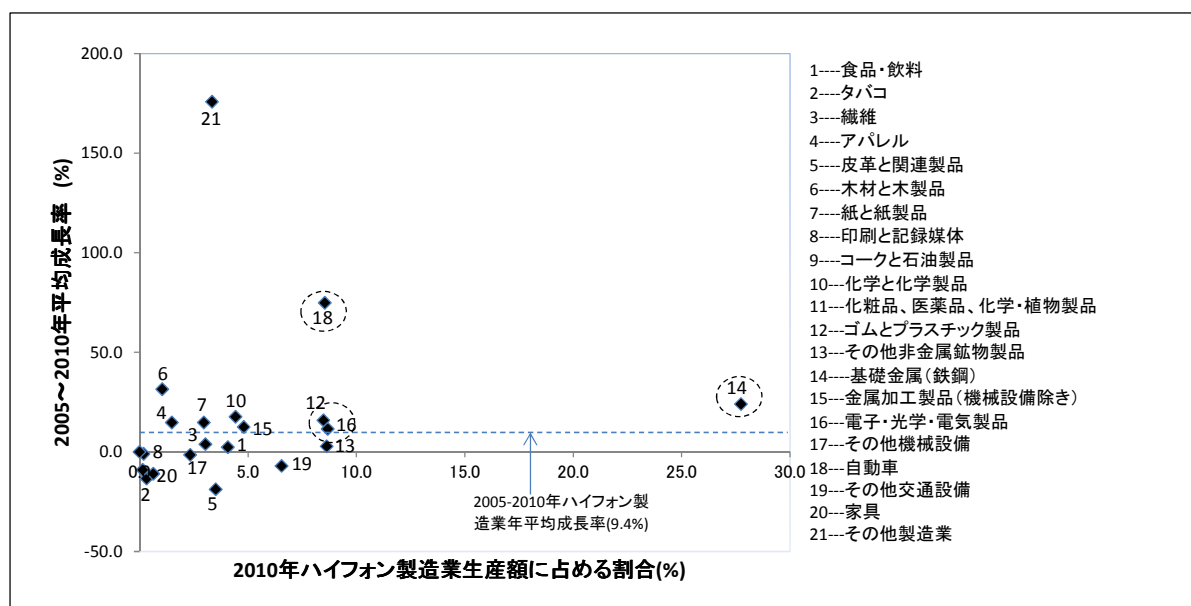
表 5.1-6 ハイフォン市製造業サブセクターの生産額推移 （単位：10 億ドン）

製造業サブセクター	2005	2010	割合 (2010) (%)	年平均成長率(2005-2010) (%)
製造業合計	21,317	33,367	100.0	9.4
食品・飲料	1,210	1,359	4.1	2.3
タバコ	221	108	0.3	-13.3
繊維	838	1,013	3.0	3.9
アパレル	252	500	1.5	14.7
皮革と関連製品	3,324	1,174	3.5	-18.8

製造業サブセクター	2005	2010	割合 (2010) (%)	年平均成長率(2005-2010) (%)
木材と木製品	89	350	1.0	31.5
を紙と紙製品	500	991	3.0	14.7
印刷と記録媒体	64	61	0.2	-1.0
コークと石油製品	0	0	0.0	-
化学と化学製品	658	1,477	4.4	17.6
化粧品、医薬品、化学・植物製品	79	49	0.1	-9.1
ゴムとプラスチック製品	1,361	2,830	8.5	15.8
その他非金属鉱物製品	2,516	2,880	8.6	2.7
基礎金属（鉄鋼）	3,159	9,257	27.7	24.0
金属加工製品 （機械設備除き）	890	1,602	4.8	12.5
電子・光学・電気製品	1,681	2,897	8.7	11.5
その他機械設備	844	781	2.3	-1.5
自動車	175	2,851	8.5	74.7
その他交通手段	3,150	2,185	6.5	-7.1
家具	378	211	0.6	-11.0
その他製造業	7	1,117	3.3	175.8

出典：ハイフォン市統計年鑑 2011 年版

上述した製造業に占める割合と成長性を合わせて見る場合、両方とも相対的に高いのは、基礎金属、自動車、ゴムとプラスチック製品、及び電子・光学・電気製品の 4 つのサブセクターであることが明らかである。



出典：ハイフォン市統計年鑑 2011 年版

図 5.1-7 ハイフォン市製造業サブセクターの割合と成長率の散布図

4)産業政策の方向性（現在～2015 年～2020 年にかけて）

①基本方向

ハイフォン市人民委員会では、今後の優先支援業種などについて、下記の総括を行っている。（本調査の4月時点でのハイフォン市 DPI 協議による）

- 優先的に展開を促進する業種は、1)Key Industry、2)裾野産業業種、3)ハイテク関連業種、4)高付加価値産業業種、5)省エネ関連業種、6)環境負荷の小さい業種、7)海洋産業関連業種とする。また、労働集約産業、旧式技術に拠る業種、環境汚染の著しい業種は縮小の方向で対処する。
- 上記のうちの Key Industry とは、①成長著しい業種（電機電子、情報関連）、②引き続き育成を進める従来型業種（自動車、金属、建設資材、化学、機械）をさす。
- 繊維、靴等の産業部門は縮小の方向とする。
- 裾野産業関連業種は機械部品製造、自動車・船舶部品製造、ハイテク業種分野での展開に力点を置くとしている。
- 輸出用農林魚業加工品生産に力点を置くとしている。

出典：ハイフォン市、DPI

②特別工業団地整備計画の推進

5.4.3(3)で詳細に述べるが、ハイフォン市は現在、日系裾野産業業種の企業誘致のための特別工業団地として、1)Trang Cat と、2)Nam Dinh Vu の2箇所を選定した。この2工業団地は、現在、まだ計画中、あるいは一部造成中である。

特別工業団地への投資誘致にあたって、ハイフォン市が投資誘致の対象とする業種は、裾野産業業種である。裾野産業業種は、一般には比較的規模の大きい製造業種企業との間取引関係を構築し、部品供給を行うことで経営基盤を確立させていく。裾野産業誘致を進める上では、規模の大きい製造業種として加工組み立て業種、いわゆるアッセンブラの存在が重要であり、これらとのサプライチェーンの構築が重要となる。

5. 2 北部地域の自然環境・人口分布現況と動向

5. 2. 1 北部地域の自然環境

(1) 気象

ハノイは北部地域内陸部にあり、典型的なモンスーン気候で、夏は高温多湿、冬は比較的涼しく雨が少なく乾燥した天気となる。年間降水量は約 1,700mm 程度で、雨のほとんどは 5 月から 9 月までの夏の数ヶ月間に集中している。11 月から 3 月までの冬(乾期)は、夏に較べれば乾燥し過ごし易い。冬場の 1 月に寒気が入り込むと気温が 10 度以下に低下する。夏は 7 月が一番暑く、38~40 度まで気温が上昇する日もある。

ハイフォン (Cat Hai 観測所) は北部地域海岸部にあり、ハノイと同様に典型的なモンスーン気候である。雨期 (5 月~10 月) と乾期 (11 月~4 月) があり、年平均降水量は約 1,800mm である。

月最高気温は 38 度 (10 月)、最低気温は 3.7 度 (12 月) で (EIA Report, Lach Huyen Gateway Port Construction Project, MOT, 2008)、湿度はかなり高く 75~90% である。

TEDI 報告書 (Haiphong Urban Transport Development Project, Feasibility study and basic design Component A – Urban road development) によれば、日最大雨量は Hon Dau 地区で観測された 320.5mm/day (July 14, 1922) である。当該地区の降雨日数は年間 45 日程度であり、雷を伴う (The North-East Meteorological Station, 1975-2006)。霧の頻度は年間 20 日 (最大 60 日) 程度である (Report on Port Capacity Reinforcement Plan in Northern Vietnam, NK, September 2009)。

(2) 洪水

当該地区の洪水発生状況に関する資料としては、Satellite Data (ENVISAT-ASAR WSM) による近年の主要洪水 (3rd October & 10th November, 2008) がある。

(3) 地質

当該地域は Red River の下流に位置し、Nam Triew River 及び Lach Huyen River からの土砂により、軟弱な粘土質砂の厚い層が形成されている (Hai Phong Urban Transport Development Project Annex 2.1: Hydrology and Drainage Calculation – Roads, May 2012)。

(4) 潮位

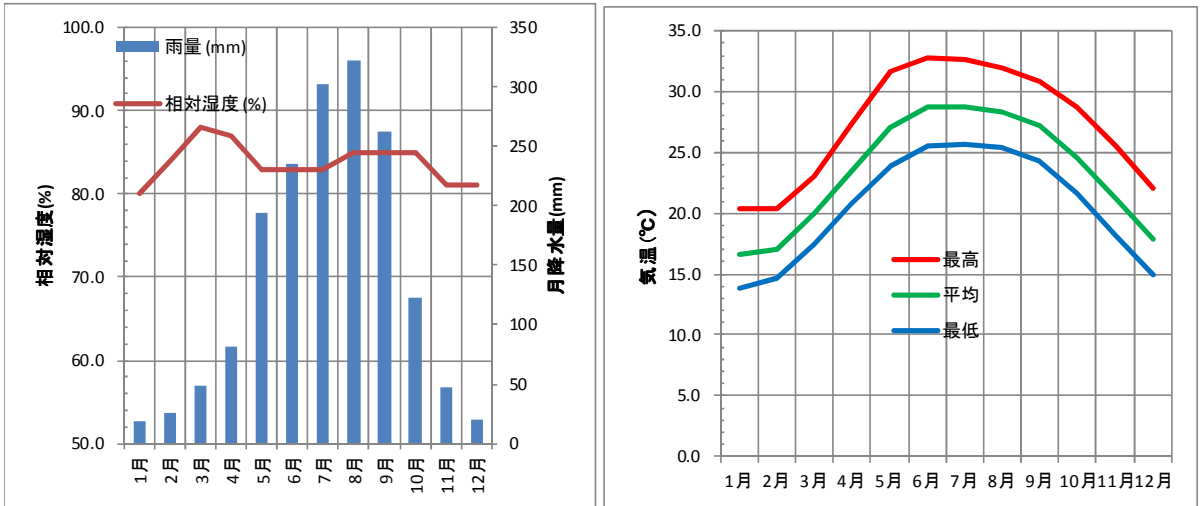
潮位は Hon Dau Island で観測されており、最高潮位は 4.21m (22/10/1985) である (Hai Phong Urban Transport Development Project Annex 2.1: Hydrology and Drainage Calculation – Roads, May 2012, p9-10)。

(5) 地震

US Geological Survey Earthquake Hazards Program (1975-2006) の統計データによれば、マグニチュード 5.7 (Richard Scale) の地震がハイフォン地域から 151km 離れた地点で 1994 年 12 月 31 日に生起しているが (The Preparatory Survey on Lach Huyen Port Infrastructure Construction in Viet Nam, JICA, July 2010 p7-4 参照)、ベトナム国周辺に於ける地震活動は顕著でなくほとんど無視しうる状況である。

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均/合計
気温 (°C)	最高	20.4	20.4	23.1	27.3	31.7	32.8	32.7	32.0	30.9	28.8	25.6	22.0	27.3
	平均	16.6	17.1	20.0	23.5	27.1	28.7	28.8	28.3	27.2	24.6	21.2	17.9	23.4
	最低	13.8	14.7	17.5	20.8	23.9	25.5	25.7	25.4	24.3	21.6	18.2	15.0	20.5
雨量 (mm)		18	26	48	81	194	236	302	323	262	123	47	20	1680
相対湿度 (%)		80.0	84.0	88.0	87.0	83.0	83.0	83.0	85.0	85.0	85.0	81.0	81.0	84.0

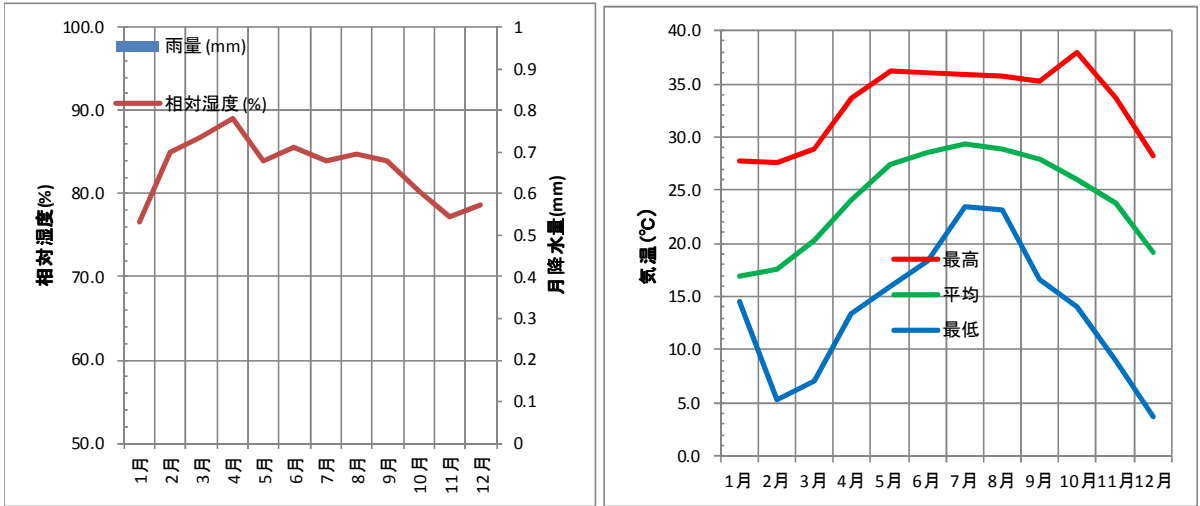
Ha Noi



ハノイ地域工業開発マスタープラン予備調査・事前調査報告書、1994

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均/合計
気温 (°C)	最高	27.8	27.6	28.8	33.6	36.2	36.1	35.9	35.7	35.3	38.0	33.6	28.2	33.1
	平均	16.9	17.5	20.3	24.1	27.5	28.5	29.4	28.8	27.9	26.0	23.7	19.1	24.1
	最低	14.6	5.3	7.1	13.4	15.9	18.4	23.4	23.1	16.6	14.0	9.0	3.7	13.7
雨量 (mm)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
相対湿度 (%)		76.7	84.9	86.7	89.0	84.0	85.6	84.0	84.7	84.0	80.2	77.2	78.7	83.0

Cat Hai



THE PREPARATORY SURVEY ON LACH HUYEN PORT INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION IN VIET NAM, July 1010

図 5.2-1 ハノイ及びハイフンの気象状況

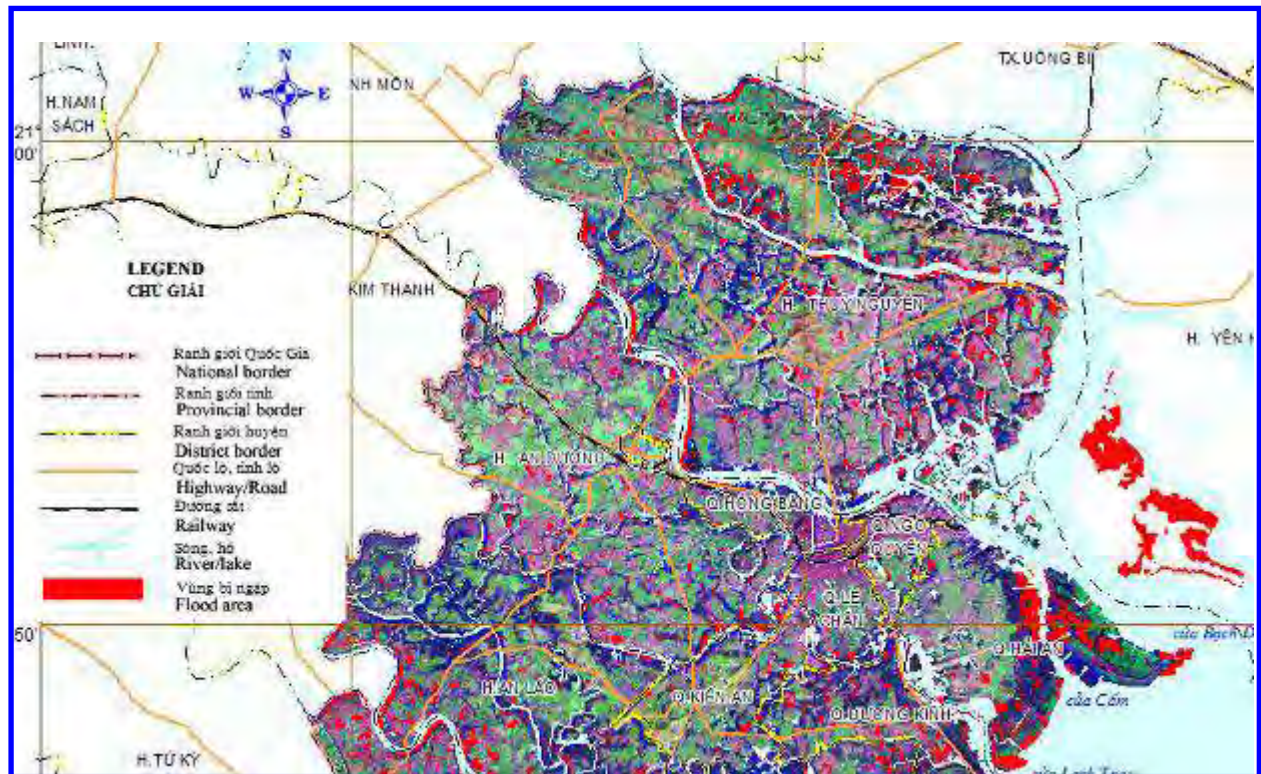


図 5.2-2 2008 年洪水の浸水区域図

UN の報告書（2011 年 3 月 24 日）は、国連の自然災害・緊急事態プログラム調整グループがベトナムの地震や津波について調査したものとして、「ベトナムはユーラシアプレートの南東部分に位置。同時に、インドプレートとフィリピン海プレート、オーストラリアプレートの間に位置するが、これらのプレートの境界部分からは外れるため、ミャンマーなど近隣諸国に比べて地震による影響は限定的と推測されるという。」と報告している。

また、同報告書によれば北部での津波被害は想定されていない。

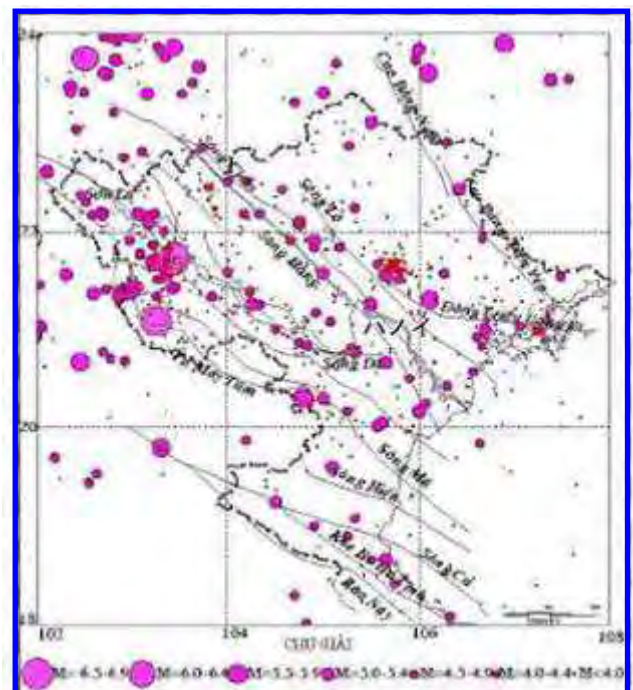


図 5.2-3 ベトナム北部の 1900 年代の地震源と主要断層（UN 資料）

5. 2. 2 北部地域の人口分布現況

ベトナム北部地域に於いては、ホン川に沿うデルタ地帯に人口が集中しており、ハノイ市で 1,962 人/km²、ハイフォン市で、1,221 人/km²である。

表 5.2-1 北部地域の人口（北中部を含む）

市・省名	人口(千人)	(Km ²)	人口密度(人/km ²)
Hà Nội	6561,9	3344,6	1962
Vĩnh Phúc	1008,3	1231,8	819
Bắc Ninh	1034,2	822,7	1257
Quảng Ninh	1159,5	6099,0	190
Hải Dương	1712,8	1650,2	1038
Hải Phòng	1857,8	1522,1	1221
Hưng Yên	1132,3	923,5	1226
Thái Bình	1786,3	1567,4	1140
Hà Nam	786,3	860,2	914
Nam Định	1830,0	1652,5	1107
Ninh Bình	900,6	1389,1	648
Thanh Hóa	3406,8	11133,4	306
Nghệ An	2917,4	16490,7	177
Hà Tĩnh	1228,0	6025,6	204

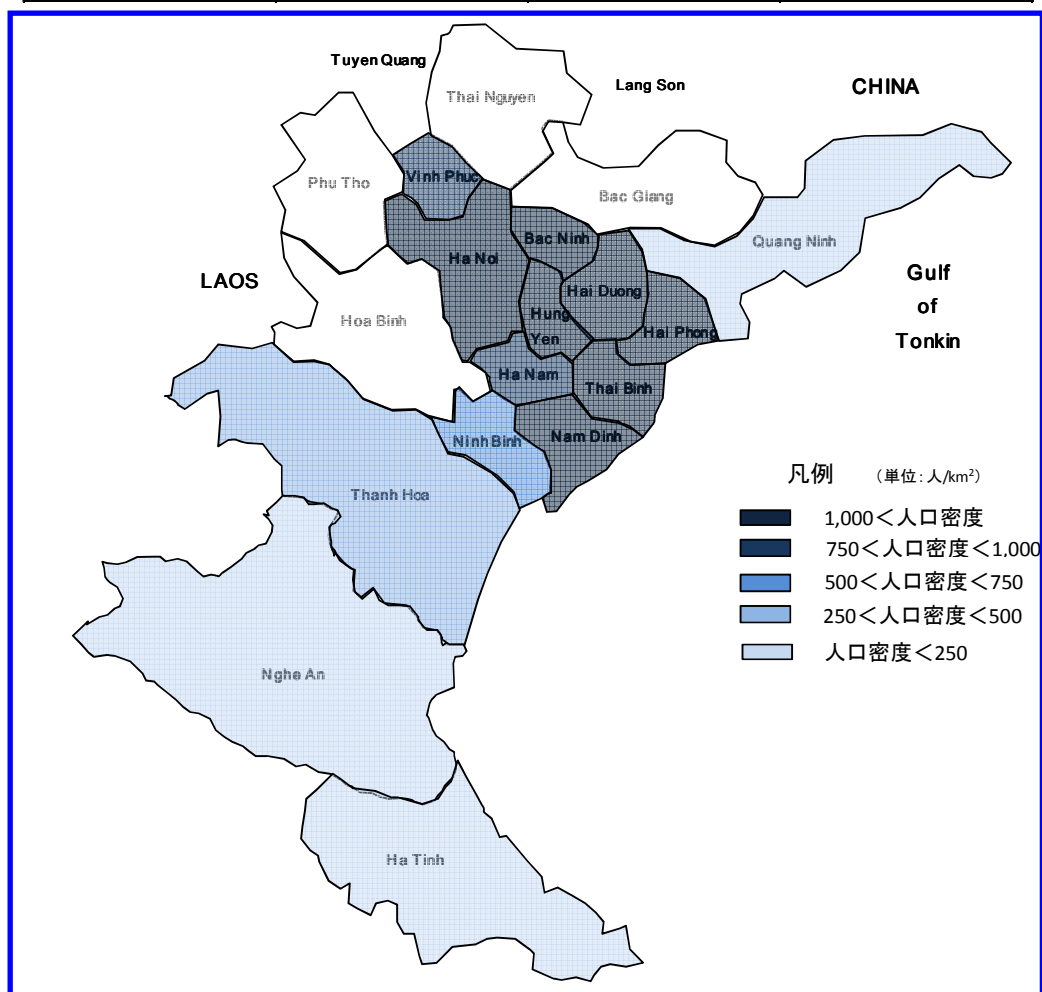


図 5.2-4 北部地域の人口密度（中北部を一部含む）

5. 3 北部地域の交通インフラ整備現況と将来計画

(1) 道路インフラ

北部地域のうち、ハイフォン市について見ると、ハイフォン市の工業団地が沿道に立地する主要幹線道路は、省道 329、356 号及び国道 5 号線であるが、国道 5 号線をはじめとして自動車交通混雑が深刻化してきており、物流の大動脈となる幹線道路の整備拡充は喫緊の課題となっている。将来的にはハノイ～ハイフォン高速道路（2015 年供用開始予定）の整備着工が急がれるところであり、同道路が果たす機能に期待が寄せられている。

(2) 港湾インフラ

港湾は、現況ではハイフォン港（水深 6m）、カイラン港（水深 13m）が機能しているが、将来的にはラックフェン港（水深 14m、完成予定 2015 年）による海運物流機能の更なる向上に期待が寄せられている。以下、ハイフォン港、カイラン港の現況、及びラックフェン港の計画概要を示す。

①Hai Phong 港の現況

下記 4 つのターミナルで構成され、北部最大のコンテナ港となっている。

- Hoang Dieu ターミナル、入港可能船舶：10,000DWT
- Chua Ve ターミナル、入港可能船舶：10,000DWT
- Tan Cang ターミナル、入港可能船舶：20,000DWT
- Dinh Vu ターミナル、入港可能船舶：20,000DWT

2011 年のベトナム全土貨物取扱量は 2.86 億トンとなり、カイラン港での取扱量を合わせると、ベトナム全土の約 30%をまかなっている。日本向けは、途中積替えとなるが、Cai Lan 港まで、バージでの貨物輸送サービスがある。過去、円借款（173 億円）による改修が行われている。航行日数は、日本まで 8～11 日間、タイまで 7～9 日間、シンガポールまで 4～5 日間、香港まで 1～3 日間、HCMC まで 2～4 日間。ちなみに、トラック利用によれば、HCMC まで 5 日間を要する。

②Cai Lan 港の現況

水深は、12m。入港可能船舶規模は、50,000DWT。わが国までの直行で、最短 6 日間を要する。過去に円借款（103 億円）による拡張が行われている。

③Lach Huyen 港の計画概要

計画水深は 14m、入港可能船舶は 100,000DWT×2 隻。貨物取扱可能量は、855,000TEU/年、推定総事業費は、約 1,600 億円と推定されている。基本インフラ整備は円借款により、ターミナル造成・運営は、VINALINES、商船三井、日本郵船、伊藤忠商事の合弁会社によるものと予定されている。ちなみに、同 JV は、2011 年 10 月現在で、上記 4 社の合弁会社、資本金 3,000 万ドル設立の契約を締結している。2015 年の竣工を予定している。

(3) 空港インフラ

空港は、Cat Bi 国際空港と、Noi Bai 国際空港が供用されているが、同空港までの距離がそれぞれ、2～10km、100km となっている。

このうち、Cat Bi 国際空港は、ハイフォン市人民委員会が、カトビー空港の国際空港化に向けて5兆ドン(約187億円)を投入する方針を明らかにしている(2012年9月13日付サイゴンタイムズ紙による)。資金は国家予算から拠出される。2013年初めに着工し、2015年に建設が完了する予定とされている。同空港には、現在、小型機用の滑走路が1本あるのみであり、ホーチミン～ハイフォン線5便/日、中部ダナン市～ハイフォン線1便/日の計6便を受け入れている。増強後は大型機の離着陸が可能な長さ3,000メートルの滑走路を備え、新路線の就航と利用客増加が期待されている。

上記の主要交通インフラの現況と計画について、以下に示す。

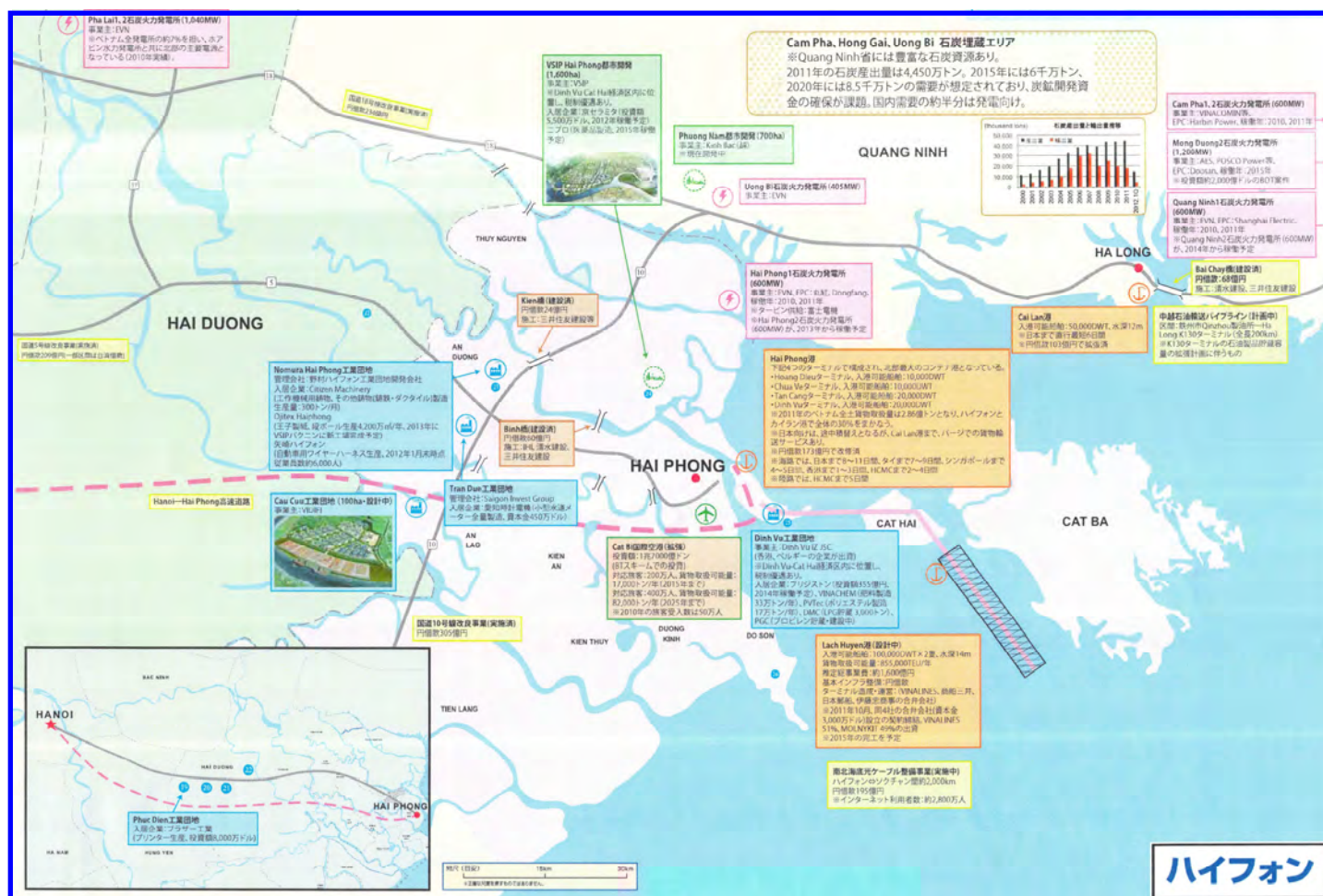


図 5.3-1 北部地域（ハイフォン市周辺）の交通インフラ概況

出典：Jetro ウェブページ： http://www.jetro.go.jp/file/report/07000649/hanoi_haiphong_middle.pdf

5. 4 北部地域の経済区・工業団地の概況

5. 4. 1 北部地域の経済区の概況

第3章3. 4に述べたように、全国15の経済区の内、北部には現在 Quang Ninh 省 Van Don 経済区及び Hai Phong 市 Dinh Vu - Cat Hai 経済区の2か所の経済区が認可されている。

(1) Van Don 経済区 (Quang Ninh 省)

1) 経緯

Van Dong 経済区は2006年6月25日に政府決定 No.786/QD-TT gにより設立された経済区でその面積は217,133 ha、西側を Ha Long 市に接し、Bai Tu Long 湾の600の島々を含む Van Dong 島の全域を占めている。

上記の首相決定によれば、Van Don 経済区の開発目的は：

- 島と海洋を利用した高級エコツーリズムセンターの開発、
- 国際航空センターの開発、
- ロジスティック・サービスセンターの開発、
- 国際貿易センターの開発、

で、「Quang Ninh 省の経済成長と持続的な発展を目指し、同時に国防、社会秩序と民生安定、国家主権と領土の保全を確固たるものとする。」と開発方針を明示している。

2009年8月には、2030年までのビジョンに基づく2020年に向けた開発計画を承認しており、Van Don の目的を「北部沿岸地域及び省の主要な経済活動拠点、高級海洋リゾートとして東南アジアからの観光客を誘致すること」と位置づけている。

2) 現況と開発計画

Quang Ninh 省は現在、経済区の2030年のビジョンに基づく開発マスタープランと主要な部分の詳細を首相に提出しており、道路建設や住民移転、Van Don 国際空港、ハロン市の再開発、高速道路334号線、島嶼部への送電網など、22のインフラ整備プロジェクトの計画があり、その予算を4兆5,870億 VND と見積もっている。その中には投資誘致のための行政改革、省令の整備等も含まれており、2011年中に72件の国内企業の投資プロジェクトと5件の海外直接投資を誘致し、現在、161社の非国営企業が操業を行っている。

2011年4月には3,000mの滑走路を持つ国際空港建設計画が公式に発表になったが、その予算は2億4200万 US\$以上とされており、2020年までに年間200万人の利用客と10,000トンの貨物の取り扱いを見込んでいる。

Quang Ninh 省は経済区の開発により、Quang Ninh 省のみならず世界遺産のハロン湾や多くの自然遺産を持つ北部地域の経済拠点としての開発を見込んでいる。

現在、親和グループの投資やシンガポール観光委員会による投資、マリーナ計画、石炭・鉱物資源開発、建設案件等の打診が寄せられている。

(2) Hai Phong 市 Dinh Vu – Cat Hai 経済区

1) 経緯

Dinh Vu-Cat Hai 経済区は、ハイフォン市のディンブー地区と Cat Hai 島を合わせた面積 21,600 ha のエリアである。2009 年 2 月 3 日、首相による承認を得て 2025 年を目指した Dinh Vu – Cat Hai 経済区のマスタープランを作成した。

2011 年 3 月 28 日、首相は経済区の拡張とそれに伴う行政界の調整を概ね了承し、法律 N0.1869 / VPCP-KTTH を発布して、同時に、MPI に対して Dinh Vu – Cat Hai 経済区の拡張による修正を直ちに言い、承認のために首相に提出することを命じた。ハイフォン市の人民委員会に対しては、ハイフォン市の 2010 年-2020 年の土地利用計画に、拡張したエリアを加え、現在の規則に合致したものへと修正するための全体マスタープランの修正作業への支援を指示した。そのため、Hoang Trung Hai 副首相は建設大臣に対して、2011 年 3 月 28 日付けの No.1869/VPCP-KTTH による首相の任を得て Dinh Vu - Cat Hai 経済区の全体マスタープランの修正と現行の規則に合わせた修正の承認作業の権限を与え、同時にハイフォン人民委員会に対して経済区全体の修正マスタープラン作成の進行役を命じた。

2) 現況と計画

ハイフォン市はベトナム北部の最大の貿易港を持ち、漁業を含めて海洋経済を主たる産業として発展してきた。そのため、経済区の開発においては臨港工業都市を持つ国際貿易港として整備して行くことが開発目標とされており、マスタープランでは、現在ある 6 か所の工業団地に加えて新たに 3 か所の工業団地開発計画（その内、経済区内には 3 か所あり、1 か所は日系専用の工業団地とされている）、ハイフォン 港の改善（円借款）、及び将来計画であるラックフェン港の建設（インフラを円借款）、カットビー空港の拡張（BOT）、火力発電所（円借款）の他、ハノイ～ハイフォン高速道路の建設などの産業インフラの整備計画が決定している。

2010 年 5 月 13 日、ディンブー・カットハイ経済区内のナムディンブー地区で、ナムディンブー投資会社による工業区・港湾・非関税区の建設が着手された。同地区はハイフォン市の中心から 12km、カットビー空港からは 10km の距離にあり、ハノイ～ハイフォン高速道路に接する交通の要衝でもある。経済区の開発計画では、経済区は非課税地区と課税地区の二つのゾーンから成っている。各ゾーンの主要施設は、次のとおりである。

① 非課税地区内の主要施設：

- スーパーマーケット
- 金融・銀行サービス
- 製品の展示、プロモーション及びオペレーションセンター
- 税関事務所等
- 輸出加工区と再加工のための産業施設
- 港湾には保税倉庫等

② 課税地区内の主要施設：

- 港湾と物流施設
- 都市住居地区
- ハイテクと環境にやさしいクリーン産業
- 倉庫等の計画
- その他の工業も環境に優しい分野の誘致を目指す
- ガソリンや化学物質などを開発する企業に 100ha の敷地を割り当てる
- 港湾エリアには 5 つのコンテナ・ターミナル、3 つの石油ターミナル、2 万 DWT

船舶を受け入れられる総合貨物ターミナル等計 10 の埠頭の建設が含まれ、完成時には年間 2000 万トンの貨物の取り扱いが可能になる。

ラックフェン深水港は Cat Hai 島の沖合を埋め立てて建設する計画で、完成すると国内最大の物流基地港湾としての機能を持つことになる。

5. 4. 2 北部地域の工業団地の立地概況

北部には 63 か所の工業団地が開発されているが、それらの殆どはハノイ、ハイフォンを中心とした半径約 200Km 以内の範囲に立地しており、国内の調達と販売市場をハノイ市や周辺の工業団地の企業を対象としている。国外からの原材料や部品の輸入と製品の輸出については航空貨物はノイバイ空港、海運貨物はハイフォン港をゲートウェイとしている。

多くの工業団地は国内運輸の利便のために、ハノイとハイフォンを結ぶ国道 5 号線沿道に立地している。国道 5 号線は工業団地の物流にとって主要な運輸インフラとしての役目を担い続けるものと考えられるが、同時に近隣地区の生活道路としての役割も担っており、モーターバイクや自転車、歩行者等の近隣交通も混在しているために、バス等の公共交通やトラックによる効率的な乗客や貨物の輸送に支障をきたしている。そのため、今後、工業団地の立地企業の増加に伴う交通量の増大が見込まれ、輸送効率と地域の交通安全確保のための方策を検討すべきである。

それら工業団地の立地状況は以下の表 5.4-1 のとおりである。

表 5.4-1 工業団地の立地状況

省/市	工業団地の 立地数	日系企業数	アクセス		
			拠点都市	空港	港湾
バクザン	1	0	ハロン市	ノイバイ空港	カイン港
クアンニン	4	1	ハロン市	ノイバイ空港	カイン港
ハイフォン市	7	79	ハイフォン市	ノイバイ空港	ハイフォン港
ハノイ市	15	118	ハノイ市	ノイバイ空港	ハイフォン港
ハナム	3	8	ハノイ市	ノイバイ空港	ハイフォン港
ハイズオン	5	36	ハノイ市	ノイバイ空港	ハイフォン港
フンイエ	5	21	ハノイ市	ノイバイ空港	ハイフォン港
ビンフオック	6	22	ハノイ市	ノイバイ空港	ハイフォン港
ホアビン	1	1	ハノイ市	ノイバイ空港	ハイフォン港
バクニン	14	33	ハノイ市	ノイバイ空港	ハイフォン港
タイグエン	1	3	ハノイ市	ノイバイ空港	ハイフォン港
タインホア	1	1	ハイフォン市	ノイバイ空港	ハイフォン港
合計	63	323			

出展：JICA 調査団

以上の工業団地にとって輸出入の国際貿易のゲートウェイとなるノイバイ空港やハイフォン港は、今後 2020 年までの投資企業の増加による貨物量の増加と交通量の増大が予測される。また、ハイフォン港においては貨物の取扱量の増加に対処するための港湾機能の拡充が必要となるものと考えられる。

今後はバイパス道路や新設道路の建設、港湾の拡張と改善が不可欠であると考えられる。現在のベトナムにおける工業団地開発は各省毎に行われており、不動産開発の視点から実施されている省内完結型の開発が多い。そのため、工業団地の開発と入居企業の誘致に当たっては、地域の機能的な工業

集積を作るための戦略と周辺の工業団地との連携・補完関係による相乗効果を検討し、市場とする企業を絞った誘致戦略が必要になるものと考えられる。

5. 4. 3 北部地域の工業団地の規模・業種等の概況

(1)北部の工業団地における日系企業の入居状況

北部に立地している 63 の工業団地に、日系企業 319 社が入居して操業している（2012 年 4 月末時点）。それらの各工業団地の面積と入居日系企業の業種と入居社数を以下の表 5.4-2 に示す。入居企業の業種分類は 2003 年 12 月 4 日の日越共同イニシアティブの中で述べられ、2011 年 11 月 8 日付の政令 1483 号において確認された業種で、MPI が優先投資誘致業種として指定した業種を、現在機構が実施中の「ベトナム工業化戦略計画策定」における「戦略産業第 1 群と第 2 群、それ以外の産業」に沿って、入居企業社数の多い業種を列記した。

その結果、下記の表からは、北部の工業団地には、

➤ 電気電子産業	76 社
➤ 機械製造業	76 社
➤ ゴム・プラスチック製造業	29 社
➤ 自動車関連産業	20 社
➤ 自動二輪関連産業	16 社
➤ 運輸業	15 社

等に関する産業が集積しており、

中でも電気電子産業、機械製造産業、自動車産業（四輪及び二輪）は、MPI が「2015 年の ASEAN の FTA による関税自由化に向けて、これまでの潜在力があると考えられる分野をが外国投資により強化する」という工業化促進政策と合致しており、現在、製品はベトナム国内のアセンブル工場への供給と海外への輸出を行っている。

自動車産業は現在、部品は日本や中国への輸出が多く、完成車は国内市場への出荷が殆どを占めている。しかし、将来的には近隣諸国、中近東までの広い市場への展開を目指しており、タイ、マレーシア、インドネシアなどの自動車産業先進国との競争力をつけることができるかが課題となる。

自動二輪車産業はベトナムでも長い歴史を持ち、大きな技術の蓄積もできており、また国内需要もほぼ満たされて、今後は個人所得の向上によるモータリゼーションとともに、自動車が交通の主役になるまでの間の新型車への買い替えが主な需要になるものと考えられる。さらに将来的にはタイ国に続く輸出国となることも予測される。

また、ゴムのように、ベトナムはゴム液の生産国でありながらゴム化の技術水準が産業側の要求に満たないために、いったん原料を中国に輸出し、ゴム材料製品として輸入しているが、今後はゴム化の技術を改善することにより国内でより付加価値の高い製品として市場に供給することが可能である。

表 5.4-2 北部地域の工業団地の面積と入居企業の業種分類

省・市	工業団地名称	開発面積 (ha)	日系企業数	戦略産業第1+2群				戦略産業以外の産業					その他
				電気・電子 産業	自動二輪 産業	鉄鋼産業	自動車産業	金属	機械製造	化学医化粧 品	ゴム・プラスチック	運輸	
クアンニン	カイラン工業団地	277.5	1										1
ハイフオン	野村ハイフオン工業団地	153.0	58	11		1	3		16	3	7	5	12
ハイフオン	ベトナムシンガポール工業団地	1,600.0	2	1					1				
ハイフオン	ディンブー工業団地	1,463.0	5				1		2	2			1
ハイフオン	チャンズエ工業団地	200.0	2						1				1
ハノイ	ドーン工業団地	350.0	3				1		1			1	
ハノイ	タンロン工業団地	302.0	77	19	7	3	3	2	18	2	6	1	16
ハノイ	ノイバイ工業団地	114.0	23	1	6	1	4	2	6	1		2	
ハノイ	ホアラックハイテク工業団地	1,586.0	2	1					1				
ハノイ	ハノイ・ダイテウ工業団地	40.0	8			2			1	1	3	1	
ハノイ	サイドンB工業団地	97.0	3	1					2				
ハノイ	タックタート・クオック・ア・イ工業団地	155.0	3	1				1				1	
ハナム	ハナム工業団地		1					1					
ハナム	ドンヴァンII工業団地	263.8	5	2	1			1					1
ハイズオン	タンチュオン工業団地	240.0	10	6					2		1		1
ハイズオン	フックデイエ工業団地	170.0	17	4			1		7		2	1	2
ハイズオン	ナムサック工業団地	63.0	8	2		1	1				1		3
ハイズオン	ダイアン工業団地	474.0	4	3						1			
フンイエ	タンロンIII工業団地	219.0	19	6	2		3	1	6				1
フンイエ	フオノイA工業団地	390.0	9	3		1			1	1	1		2
ビンフック	クアンミン工業団地		14	2			1		4	1	2	2	2
ビンフック	ビンズエン工業団地	982.0	4			1		1			1		1
ビンフック	カイクアン工業団地	262.0	3			1			1				1
ホアビン	ルオンソン工業団地	300.0	1	1									
バックニン	ティエンソン工業団地	410.0	14	3			1		2	2	3		3
バックニン	ダイドンホアンソン工業団地	600.0	2	2									
バックニン	イエンフオン工業団地	651.0	3					1	1				1
バックニン	クエボーIII工業団地	592.7	6	1		1					2	1	1
バックニン	VSIIPバクニン工業団地	700.0	7	4					2				1
バックニン	チュアンタンIII工業団地	440.0	1										
バックジャン	クアンチャウ工業団地	462.0	3	2			1						
タイグエン	シンコン工業団地	320.0	1						1				
合 計			319	76	16	12	20	10	76	14	29	15	51

出典：ベトナムファイナンス、JETRO、ASEAN センター等の情報を基に調査団が作成

注) 「その他」に分類された業種は、食品加工業/環境・省エネ産業/農業機械産業/繊維産業/ガス・石油産業/紙・パルプ産業/靴・皮革製品製造産業/ガラス・土石製造/建材産業/建設業/サービス産業/商業/金融業/情報産業 の 14 業種である。

(2)ハイフォン市における工業団地の概況

1) ハイフォン市における工業団地の立地概況

次いで、北部地域のうち、ハイフォン市に着目して、その概況を見る。下表に示す通り、現在、ハイフォン市において操業中の工業団地は7ヶ所（このうち、VSIP は一部拡張建設中）、計画中のものが9ヶ所と、計16工業団地が存在する。これら全ての面積総計は、10,160ha 強にのぼる。

表 5.4-3 ハイフォン市の工業団地一覧

	工業団地名称	立地場所 (ディストリクト)	面積 (ha)	状 況
1	Dinh Vu Industrial Zone	District Hai An, Hai Phong	944.49	操業中
2	Nam Dinh Vu Industrial Zone	District Hai An, Hai Phong	1,200.00	建設中
3	Nam Cau Kien Industrial Zone	Thuy Nguyen province, Hai Phong	457.00	操業中
4	An Hung- Dai Ban Industrial Zone	An Duong province, Hai Phong	450.00	操業中
5	Nomura Industrial Zone	Hong Bang district, Hai Phong	153.00	操業中
6	Trang Due Industrial Zone	An Duong province, Hai Phong	400.00	操業中
7	Do Son Industrial Zone	Do Son district, Hai Phong	150.00	操業中
8	An Hoa Industrial Zone	Vinh Bao province, Hai Phong	200.00	計画中
9	Vinh Quang Industrial Park	Vinh Bao province, Hai Phong	350.00	計画中
10	Giang Bien II Industrial Zone	Vinh Bao province, Hai Phong	400.00	計画中
11	Tien Thanh Industrial Zone	Tien Lang province, Hai Phong	450.00	計画中
12	Ngu Phuc Industrial Zone	Kien Thuy province, Hai Phong	639.70	計画中
13	Vinh Quang Shipbuilding Industrial Park	Tien Lang province, Hai Phong	1,000.00	計画中
14	Viet Nam Singaporean Industrial Park-VSIP	Thuy Nguyen province, Hai Phong	1,566.33	操業中, (一部建設中)
15	An Duong Industrial Zone	An Duong province, Hai Phong	800.00	計画中
16	Nam Trang Cat Industrial Zone	Hai An district, Hai Phong	1,000.00	計画中
面 積 計			10,160.52	

資料：ハイフォン市 DPI

ハイフォン市の工業団地の立地現況、及び関連施設を GIS マップの形で示したものを、次頁に示す。

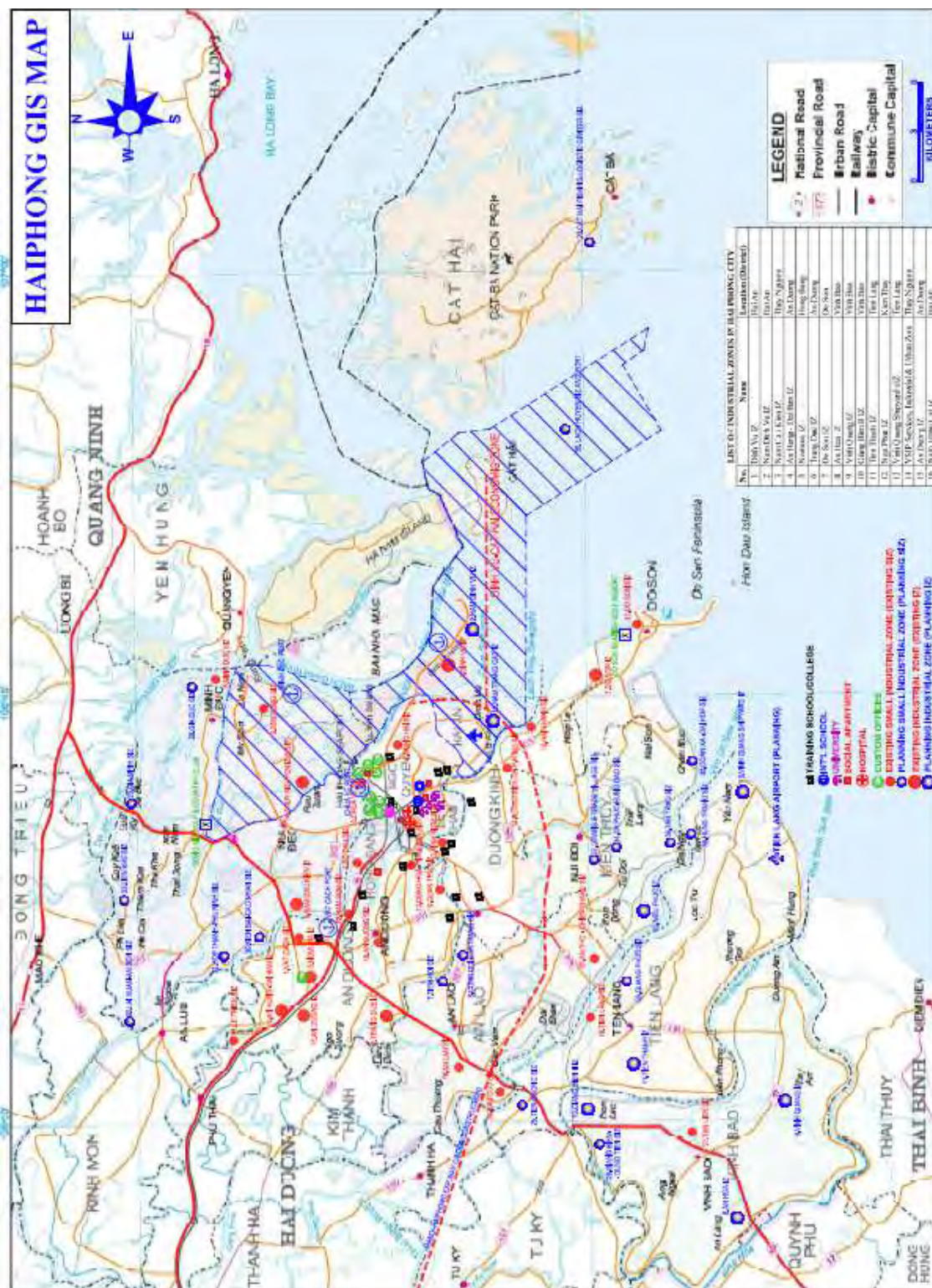


図 5.4-1 ハイフオン市の工業団地立分布図

2) ハイフォン市の工業団地の日系企業の入居現況

日系企業が入居済みの工業団地について、入居企業の業種別立地現況を下記に示す。ハイフォン市において日系企業が入居する工業団地は Nomura-Hai Phong、VSIP、Dinh Vu、Do Son の 4 工業団地であり、日系入居企業数は 77 社となっている。

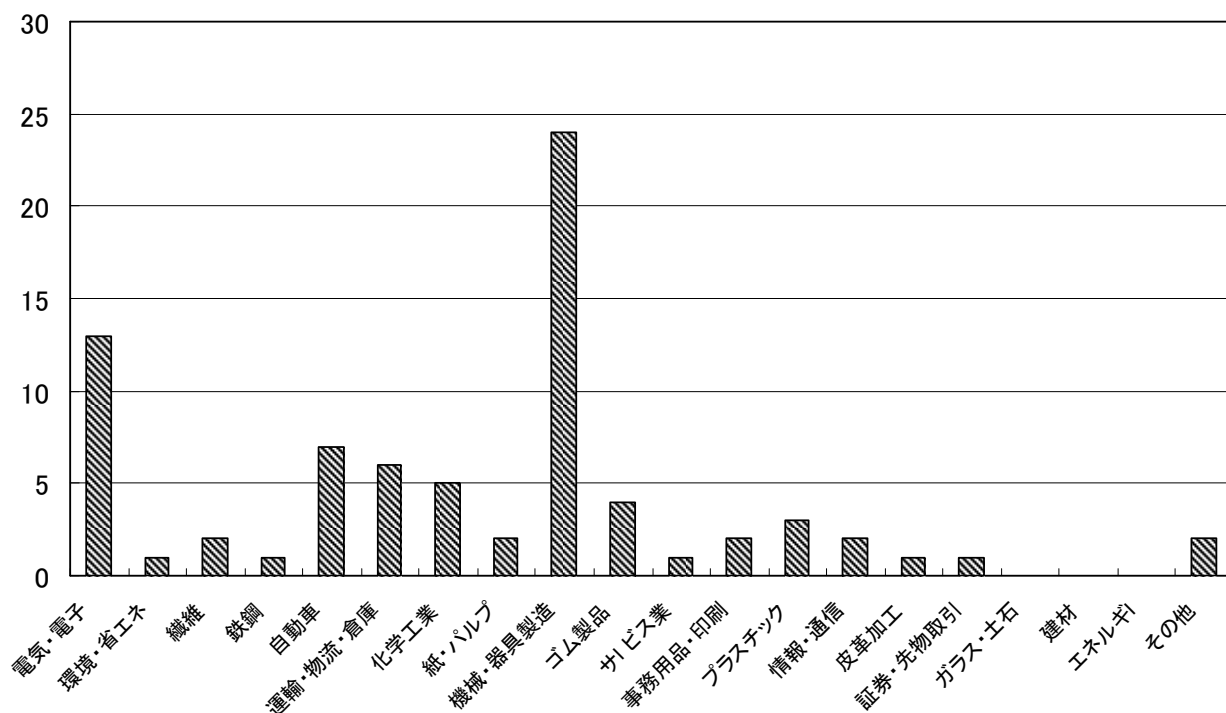


図 5.4-2 ハイフォン市における業種別・日系企業の入居状況 (2012 年 4 月現在)

出典：ピナファイナンス、アセアンセンターレポート、JETRO レポート、調査団員による工業団地等私企業情報調査

表 5.4-4 ハイフォン市における工業団地別・業種別・日系企業の入居状況 (2012 年 4 月現在)

省・市	工業団地名称	日系企業数	業 種 区 分																			
			電気・電子	環境・省エネ	繊維	鉄鋼	自動車	運輸・物流・倉庫	化学工業	紙・パルプ	機械・器具製造	ゴム製品	サービス業	事務用品・印刷	プラスチック	情報・通信	皮革加工	証券・先物取引	ガラス・土石	建材	エネルギー	その他
ハイフォン	野村ハイフォン工業団地	68	12	1	2	1	6	5	3	2	20	4	1	2	3	2	1	1				2
	ベトナムシンガポール工業団地	2	1								1											
	ディンブー工業団地	5					1		2		2											
	ドーソン工業団地	2						1			1											
計		77	13	1	2	1	7	6	5	2	24	4	1	2	3	2	1	1	0	0		2

出典：ピナファイナンス、アセアンセンターレポート、JETRO レポート、調査団員による工業団地・投資企業情報調査

表 5.4-5 ハイフォン市における工業団地別・業種別・入居日系企業名（2012 年 4 月現在）

NO	入居企業名	業種	入居工業団地
1	鈴江コーポレーション	運送、物流	野村ハイフォン
2	近鉄ロジスティックス・システムズ	運送、物流	野村ハイフォン
3	郵船ロジスティックス株式会社	運送、物流	野村ハイフォン
4	YUSEN Global Logistics Ltd	運送、物流	野村ハイフォン
5	明邦エンジニアリング株式会社	シーリング材	野村ハイフォン
6	株式会社テツゲン	冷却系水処理薬品 ボイラー用薬品	野村ハイフォン
7	王子製紙株式会社	段ボールの製造販売	野村ハイフォン
8	紺屋製紙株式会社	ペーパータオル、特殊産業用紙	野村ハイフォン
9	オルガノ株式会社	排水処理	野村ハイフォン
19	IKO 日本トムソン株式会社	軸受・直動案内機器、関連機械器具の製造	野村ハイフォン
11	大東ゴム	ゴム製品、自動車アクセサリ製造	野村ハイフォン
12	住友ゴム工業株式会社	-	野村ハイフォン
13	株式会社フジクラ	ゴム製品	野村ハイフォン
14	株式会社秋田オイルシール	輸送用機器のゴム部品の製造・販売	野村ハイフォン
15	New System Vietnam Ltd	ビジネスコンサルタント	野村ハイフォン
16	東工コーセン株式会社	自動車部品用資材の輸入加工販売	野村ハイフォン
17	豊田合成株式会社	自動車用安全装置の製造	野村ハイフォン
18	豊田合成株式会社	自動車用エアバッグ製造	野村ハイフォン
19	柳川精工株式会社	自動車、OA 部品製造	野村ハイフォン
20	豊田合成株式会社	自動車内装、安全機器 の部品	野村ハイフォン
21	コクヨ株式会社	事業用文具、事務用製紙製造	野村ハイフォン
22	株式会社リヒトラブ	事務用品の製造・販売	野村ハイフォン
23	トヨタ紡織株式会社	カーテンシール・エアバックの製造・販売	野村ハイフォン
24	レイホー株式会社	組紐・編紐・各種製紐 ・ネックストラップ 各種製造販売	野村ハイフォン
25	エステール株式会社	宝石の加工・販売	野村ハイフォン
26	株式会社日本香堂	お線香	野村ハイフォン
27	株式会社佐藤工作所	板金工	野村ハイフォン
28	株式会社アスティ	バッグ・鞆の製造・加工ならびに輸出入。	野村ハイフォン
29	株式会社ニッセイエコ	PP・PA・PVC コルゲートチューブ [®] 、医療用チューブ [®] 製造・組立	野村ハイフォン
30	稲畑産業株式会社	合成樹脂着色加工、樹脂加工	野村ハイフォン
31	高畑精工株式会社	精密プラスチック部品	野村ハイフォン
32	ニチアス株式会社	シール材、断熱材(ハニカムフィルター)、ふっ素樹脂製品製造	野村ハイフォン
33	エバ工業株式会社	機械部品の製造	野村ハイフォン
34	シチズンマシナリー株式会社	工作機械・精密機器の製造・販売	野村ハイフォン
35	シンジテック株式会社	事務機器部品の製造	野村ハイフォン
36	シンジーテック株式会社	産業用機器に関わる部品、付属品の製造・販売	野村ハイフォン
37	フジモールド工業株式会社	プラスチック射出成形金型の設計及び製作	野村ハイフォン
38	マイコー株式会社	極小ベアリング	野村ハイフォン
39	メディキット株式会社	医療機器の生産	野村ハイフォン
40	大阪避雷針工業株式会社	アルミニウム部品、避雷針	野村ハイフォン
41	柳川精工株式会社	自動車や OA 機器用の部品等生産	野村ハイフォン
42	株式会社パロマ	ガス器具	野村ハイフォン
43	株式会社メイハウテック	C リンガー製造	野村ハイフォン
44	株式会社ローシェ	モータ制御機器、半導体製造装置用ロボットの製造、ロボット用機械部品加工及び輸出	野村ハイフォン

NO	入居企業名	業種	入居工業団地
45	株式会社荒井製作所	輸送用機器のオイルシール製造	野村ハイフォン
46	西芝電機株式会社	発電所及び保守管理	野村ハイフォン
47	コクヨ株式会社	事務用品製造	野村ハイフォン
48	パロマガス器具株式会社	パロマガス器具	野村ハイフォン
49	協立電機株式会社	検査機械、電気機械の製造・販売	野村ハイフォン
50	大島ネーム、佐藤工業所、松岡工業JV	精密板金の加工、3次元板金設計	野村ハイフォン
51	株式会社 米田金型	金型製作	野村ハイフォン
52	野村ホールディングス株式会社	工業団地の開発及び運営	野村ハイフォン
53	エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社	システムインテグレーション	野村ハイフォン
54	株式会社アルゴグラフィック	ソフトウェア、ソフトウェア開発	野村ハイフォン
55	商船三井ロジスティック株式会社	空運、海運、陸運、通関サービス	野村ハイフォン
56	スミダコーポレーション株式会社	電源トランス、チョークコイル等の製造	野村ハイフォン
57	ナカシマプロペラ株式会社	モーターボート用プロペラ	野村ハイフォン
58	三和電子機器株式会社	リモコン、電子設備の製造	野村ハイフォン
59	東北パイオニア株式会社	携帯電話用・車用のスピーカーの製造	野村ハイフォン
60	株式会社コルグ	楽器の製造・販売	野村ハイフォン
61	株式会社ジョウホク	自動車向けワイヤーハーネスの製造	野村ハイフォン
62	株式会社ハイレックスコーポレーション	日本ケーブルシステム、二輪コントロールケーブルの製造	野村ハイフォン
63	株式会社広重	電子部品	野村ハイフォン
64	矢崎総業株式会社	ワイヤーハーネスの製造・販売	野村ハイフォン
65	総合自動車株式会社	ワイヤーハーネスの製造	野村ハイフォン
66	三和電子機器株式会社	電気製品、電子部品、オーディオ部品	野村ハイフォン
67	東洋紡スバルティクス・レーディング	電子部品製造・販売	野村ハイフォン
68	東北パイオニア株式会社	オーディオ、音響部品	野村ハイフォン
69	京セラミタ株式会社	カラー、モノクロのプリンター及び複合機、その他	VSIP
70	仁科工業株式会社	建設機械、産業車両向け油圧機器	VSIP
71	ナカシマプロペラ株式会社	船舶用スクリュー、	ディンブー
72	日本鏡板	圧力容器、鏡板、工業炉、耐火物、燃焼機器製造・販売	ディンブー
73	株式会社ブリジストン	ラジアルタイヤの生産	ディンブー
74	三谷産業株式会社	塩酸、硫酸、苛性ソーダの製造	ディンブー
75	豊田通商	界面活性剤の製造販売	ディンブー
76	日本通運株式会社	倉庫	ドーソン
77	三喜産業株式会社	・自動車、二輪車、事務機等プラスチック金型設計・製品の製造及び組立・輸出(100%)	ドーソン

出典：ビナファイナンス、アセアンセンターレポート、JETRO レポート、調査団員による工業団地、投資企業調査

日系企業が入居する工業団地のうち、Nomura-Hai Phong、VSIP、Dinh Vu の3つについて、以下、概況を記す。

3) 野村ハイフォン工業団地の概況

国道5号線に面し、国道10号線及び18号線にも至近な場所にある（ハイフォン市中心から13km、北ベトナム最大の港であるハイフォン港より15km）。日本企業が開発にかかわった工業団地の第一号であり、日越合弁の工業団地である。153haの土地区画は日系企業を中心にほぼ完売しており、拡張計画は無い。

貸フロアは18区画あり、2012年6月現在4フロアの空きがある。賃貸工場（1,200【m²/フロア】が4フロア）が4棟あるが、軽作業もしくは倉庫に向けた造りである。

入居企業は労働集約型企業が多い。工業団地内の全従業員数は約21,400名である。団地内にハイフォン税関NHIZ内出張所及びハイフォン市医療クリニックが整備されている。

野村ハイフォン工業団地の概況を、下表に示す。

表 5.4-5 野村ハイフォン工業団地の概況

事業主	Nomura Hai Phong IZ Development Corporation 野村アジアインベストメント（ベトナム）：70%、ハイフォン人民委員会：30%
所在地	An Duong District
投資許可	1994年12月23日 No.1091/GP （リース期間は2044年12月まで）
開発面積	第一期：153ha（販売面積123ha：2010年完売）、共用面積30ha 入居率：100%
地盤	杭打ち必要（N値3程度、支持力5~10t/m ² ）
立地条件	国道5号線沿い、ハノイより85km（120分）、ハイフォン市中心より13km、ノイバイ空港より110km、キャット・ビー空港より20km、ハイフォン港より15km
入居企業数（内日系）	54(47)
主な日系企業	東北パイオニア、矢崎ハイフォン、日本ケーブルシステム、ニチアス、パロマ、西芝電機、藤倉ゴム トヨタ紡績、コクヨベトナム、JOHOKU、富士精工、三和電子機器、日本香堂
主な外資系企業	Fong Tai Paoer（台湾）、GE Vietnam Co.,
付属施設	ドンド日本語学校 クリニック
労働コスト	135万 VND/月 最低賃金法によるゾーン2
公共交通	公共バス：ハイフォン市内より毎日58本運行（5am－1930pm）
労働者宿舎	ワーカー寮なし
リース工場	1,500m ² が18ユニット

参考資料： [http://www.jetro.go.jp/file/report/07000252/data_201106.pdf#search=jetro 野村ハイフォン](http://www.jetro.go.jp/file/report/07000252/data_201106.pdf#search=jetro%20野村ハイフォン)

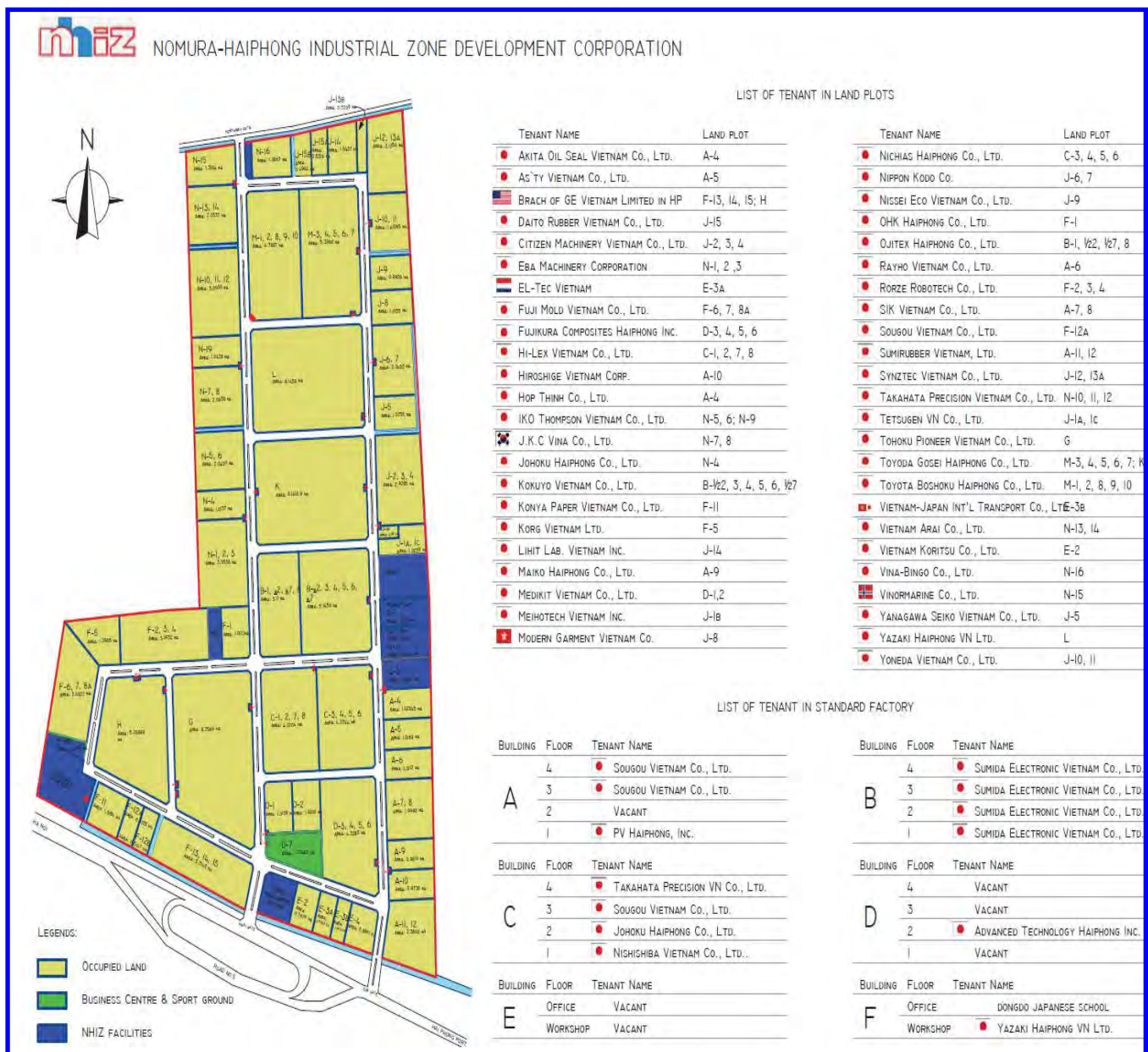


図 5.4-3 野村ハイフォン工業団地 施設配置図

4) VSIP(Vietnam Singaporean Industrail Park)の概況

シンガポールとベトナムの合弁による工業団地であり、製造業を主体とする環境負荷の低い企業を誘致対象としている。現在インフラ整備中であるが、1,800m²のレンタル工場5棟は完成している（下写真参照）。1区画の面積は1,000~2,000m²であるが、日系中小企業向けに500m²への調整も考慮中である。

仁科工業が2012年9月に操業開始予定、京セラ三田（建設中）、日本ゼオンは加工拠点を設立し、2013年春に操業開始予定としている。



写真：VSIP 敷地内のレンタル工場の外観

VSIP 工業団地の概要を、下表に示す。

表 5.4-6 CKCN VSIP Hai Phong 工業団地の概要

デベロッパー	VSIP Hai Phong JSC Becamex（ビンズオン省）、Sembcorp（シンガポール）、三菱商事が間接出資
所在地	175, Duong 359, Pho Moi Duong, Thuy Nguyen District
投資許可	2058 年まで
開発面積	1,600ha,（都市開発 1,100ha, 工業地区 500ha）、第一期：611ha
地盤	元水田を盛土にて圧密、2013 年に 100ha 拡張予定
立地条件	国道 5 号線から 2km、ハイフォン市中心より 6km、キャット・ビー空港より 15km ハイフォン港より 6km
入居企業数（内日系）	
主な日系企業	京セラミタ、ゼオン、仁科工業
主な外資系企業	
付属施設	税関・クリニックを団地内に設置予定
公共交通	N/A
労働者宿舎	ワーカー寮を団地隣接地区に建設予定
インセンティブ	Dinh Vu Cat Hai 経済区の優遇適用地区

注：将来はハイフォン市の行政組織が敷地内に移転する予定。



図 5.4-4 VSIP 工業団地 施設配置図

5) ディンブー工業団地の概況

Dinh Vu 工業団地（写真）は、ベルギーとベトナムの合弁による工業団地である。信越化学（レアアース）等、日系企業 5 社が入居しており、2012 年中に更にブリジストン（最大専用面積 100ha）等 4 社が入居予定である。

Dinh Vu – Cat Hai 経済区内にあり、港湾に隣接し、主として重化学工業に適した工業団地であり、インフラは整備中である。区画単位は 1ha であり、中小企業には大きすぎる。また貸工場はない。

Dinh Vu 工業団地は 5 種類（Light, Heavy, Chemical, Port 及び General）の区画に分かれている。当初は 4 種類であったが、ブリジストンの入居検討に当たり General が追加された。

現在、Phase-1 は完売し、Phase-2 の開発段階にあるが、200ha の空きがある。

工業団地内にある Dinh Vu 港は水深 6m と浅いため大型船舶は利用できない。また、ハイフォン市内へのアクセス道路が 1 本しかなく交通渋滞が激しく、拡幅・増設が必要である。

写真：Dinh Vu 工業団地外観



次頁に、Dinh Vu 工業団地の概要を示す。

表 5.4-7 Dinh Vu 工業団地の概要

事業主	Dinh Vu Industrial Zone Joint Stock Ccompany Infra Asia (Hong Kong), IPEM(Belgium), Rent-A-Port, Hai Phong People's Committee
所在地	Dong Hai 2 Ward, Hai An District
投資許可	2047 年(第一期)、2058 年(第二期)
開発面積	164ha(第一期: 入居率 98%)、377.46ha(第二期)
地盤	杭打ち必要 (K 値=5): 建物・機械重量により杭長は決定
立地条件	国道 5 号線近く、ハノイより 121km、ハイフォン市中心より 7km、 カット・ビ空港より 3km、ハイフォン港より 3km、団地内に Dinh Vu 港がある。
入居企業数(内日系)	33(02)
主な日系企業	ナカシマベトナム、信越化学、豊田通商、プリンスン(建設中)、
税関	団地より 3km 地点に電子申告関税事務所
公共施設	団地近くに国際規格商業施設あり 8km 地点に International Clinic of Hai Phong City がある。
土地の特徴	N 値=3、支持力=5-10t/m ² 、杭打ち必要
公共交通	公共バス(団地～ハイフォン) 毎日 2 本運行
労働者宿舎	7km 地点に建設計画あり

Website : www.dinvu.com



図 5.4-5 Dinh Vu 工業団地 施設配置図

(3)ハイフォン市における日系企業向け特別工業団地の概況

ハイフォン市は商工省（MOIT）の指示により、日系中小企業向け工業団地の候補地として「機械・電子」が優先される Trang Cat 及び Nam Dinh Vu 工業団地を選定した(19th June, 2012 ハイフォン市人民委員会より確認)。

Trang Cat は 2013 年に造成開始予定で、Nam Dinh Vu 工業団地は土地造成が実施中である。ハイフォン市推薦の 2 候補地に日系企業が実際に入居できるようになるまで、相応の時間が必要であると考えられるので、現状のニーズに応えるためには短期的（すぐにでも入居可能）な候補地が必要となる。当調査ではハイフォン市推薦の 2 か所に即入居可能な Trang Due 及び VSIP Hai Phong の 2 か所を追加して、以下に示す 4 候補地を選定した（位置は図 5.4-8 に示す）。

1. Trang Cat (計画中、一般産業、日本の投資家のための裾野産業)
2. Nam Dinh Vu (造成中、一般産業/ハイテク工業)
3. Trang Due (一部稼働中、一般産業)
4. VSIP Hai Phong (一部稼働中、一般産業/ハイテク工業)

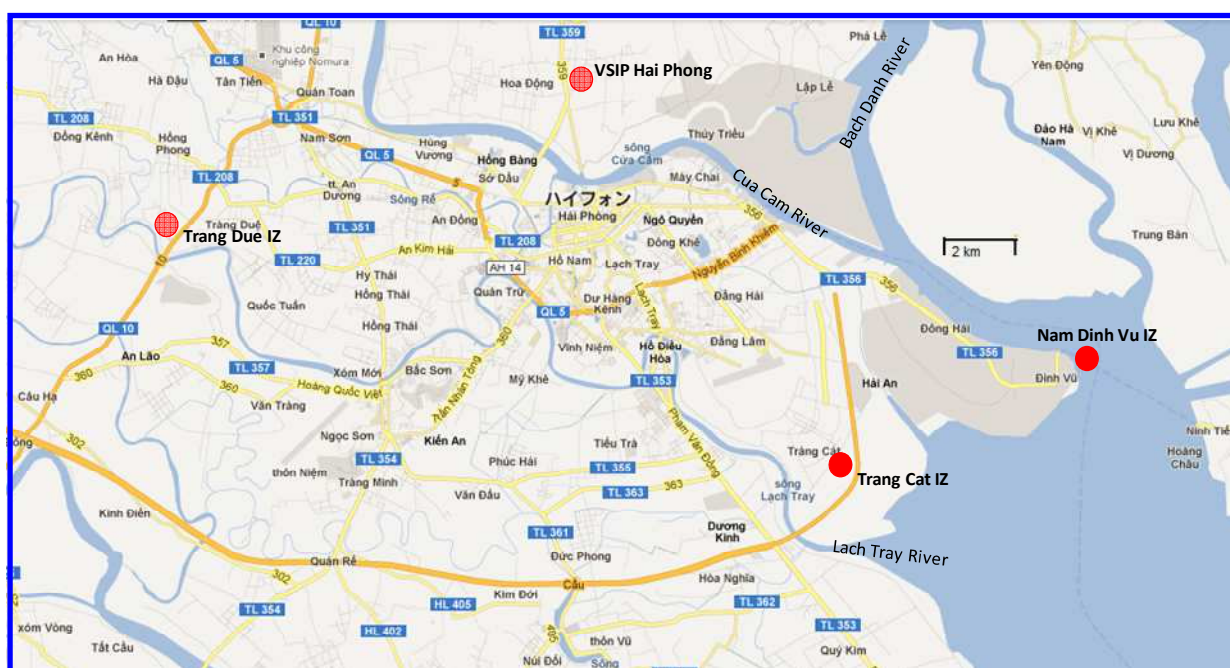


図 5.4-8 日系企業向け工業団地候補地位置図（ハイフォン市）

以下、上記の特別工業団地 2 ヶ所、及び、日系企業の入居が可能な 2 ヶ所の操業中工業団地の、計 4 工業団地の計画概況と現況について述べる。

1) Trang Cat

Trang Cat 工業団地は海洋経済都市として現在埋立て開発中の区画の一部であり、ハイテクパークとして電子産業・IT・薬剤・物流・アッセンブリ機能を目指している。

Ha Noi – Hai Phong Highway (国道 5B)の Tan Vu IC の西側に Trang Cat 工業団地が、東側に Trang Cat 都市・住宅地区がある。

Tan Vu IC は Lach huyen 港に通じる Tan Vu - Luch Huyen Highway(延長 15.63km、橋梁部 5.44km)の起点となっており、これら 2 高速道路整備は、日本の ODA により実施されている。



図 5.4-6 Trang Cat 工業団地候補地の位置図

工業団地の計画緒元は表の通りである。

表 5.4-9 Trang Cat 工業団地候補地の計画諸元

事業名	TRANG CAT URBAN AND INDUSTRIAL ZONE
位置（現況）	ハイフォン市、Hai An 郡、Trang Cat 地区 Hanoi-HaiPhong 高速道路（建設中）の西、カット・ビ飛行場の東に位置する。
面積	総面積 790.79ha、Urban Zone(437.73ha), Industrial Park(205.88ha), Service and Residential Zone(116.56ha), Green Zone(32.62ha)
事業主体	KBC (Kinh Bac City development share holding corporation)
認可 (Trang Cat high-tech Industrial Zone)	2010 年 9 月（マスタープラン承認）、2013 年（プロジェクト開始）、 2015 年（インフラ等 Step-1 完了）
土地の状況	地盤は軟弱であり、現在の土地利用は主として養魚場、農地である。付近には小規模な 家屋や Hai Phong 市のごみ処理場等が点在する。

注) Residential Zone には公営住宅が含まれる。

工業団地と都市・居住地区の区画は、図に示すとおりであり、工業団地と都市・居住区は高速道路を跨ぐように連結されている。

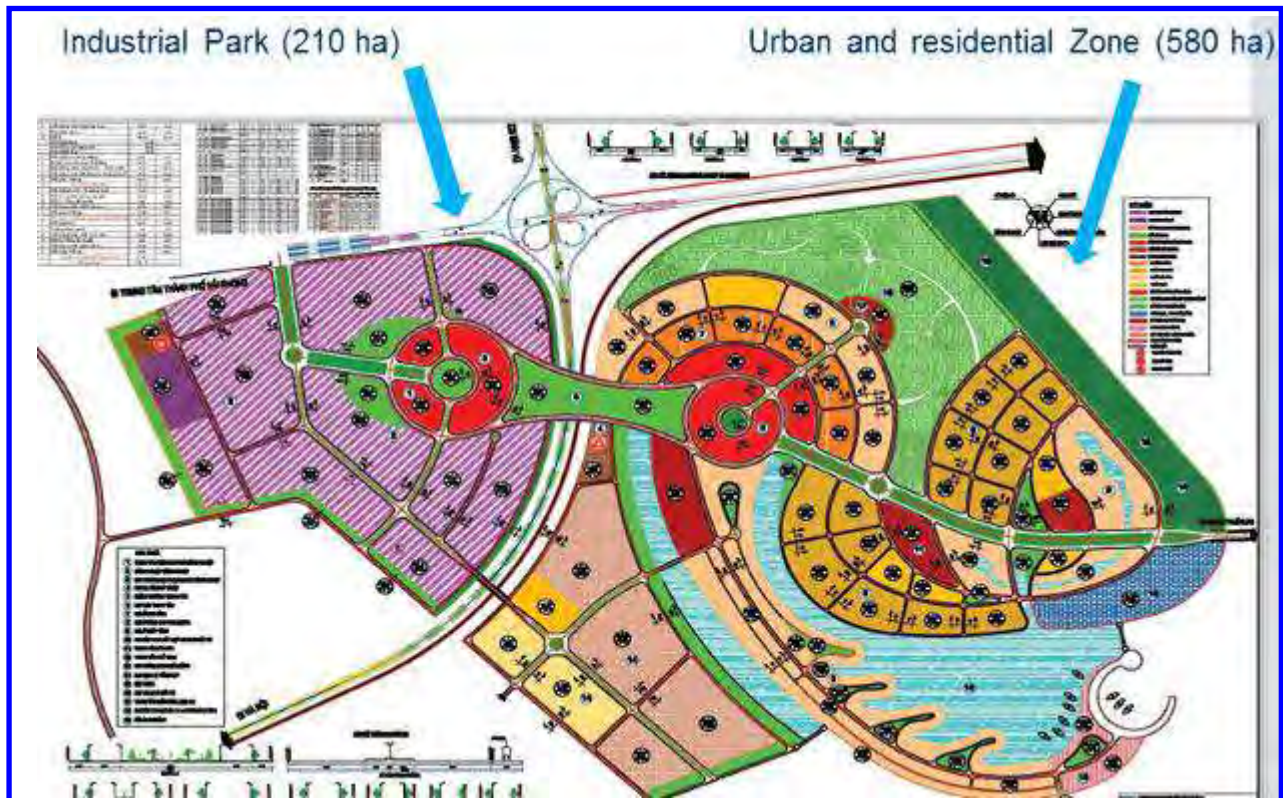


図 5.4-7 Trang Cat 区画図

現地視察 (Apr.25,2012) により、Ha Noi –Hai Phong Highway の建設進行状況が確認された (写真)。
当該地点は Luch Huyen Port へ通じる計画道路の起点 (高速道路の分起点) 付近である。



写真：Ha Noi –Hai Phong Highway の建設進行状況

2) Nam Dinh Vu 工業団地

Nam Dinh Vu 工業団地は省道 356 号線東端に位置し、Dinh Vu – Cat Hai 経済区のコアに位づけられている非関税・一般工業団地であり、Lach Huyen 港へ通じる Tan Vu – Lach Huyen Highway を南北に跨ぐように計画されている。工業団地の計画緒元は表の通りである。

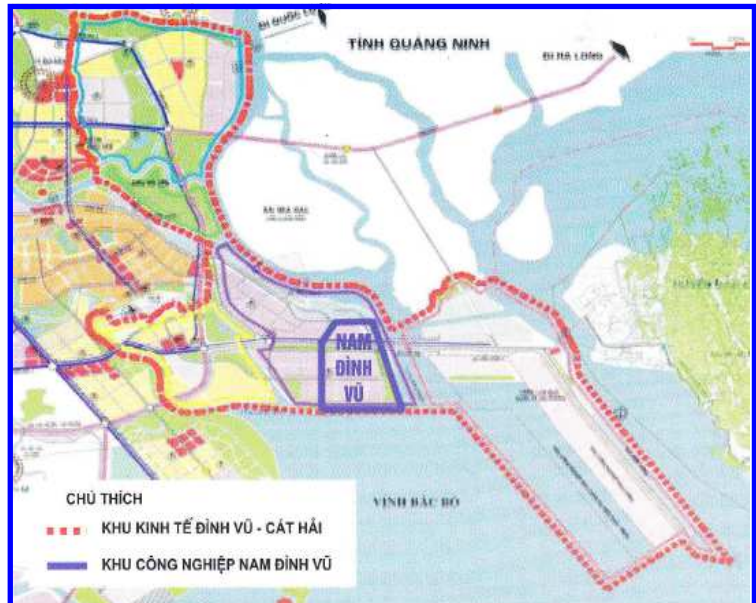


図 5.4-8 Nam Dinh Vu の概略位置図 (赤破線は経済区を示す)

表 5.4-10 Nam Dinh Vu 工業団地候補地の計画諸元

事業名	Nam Dinh Vu IZ (Area-1)
位置（現況）	Dong Hai & Trang Cat Ward, Hai An District, Hai Phong City Din Vu IZ（既存）の南に位置する。
面積	1,984ha 第二期として Hai Phong JSC により土地取得中(2,135ha).
事業主体	South Dinh Vu JSC (DVCHEZ)
認可	手続きは完了し、土地造成を実施中。
土地の状況	当該地域の基礎地盤は-35~-40mで、造成に必要な盛土高さは5 m程度である。

注）当該地区の西側に隣接する HAPACO の Area-2 は除外する。



図 5.4-9 Nam Dinh Vu 工業団地の建設予定地

3) Trang Due 工業団地

Tang Due 工業団地は一般工業団地で、国道 10 号線沿いで、Lach Tray 川の東に隣接している。販売可能面積 104ha の内現在 29ha が販売完了している（入居率は現在 30%程度）。工業団地の計画緒元は表の通りである。

表 5.4-11 Trang Due 工業団地の計画諸元

事業名	TRANG DUE INDUSTRIAL PARK
位置（現況）	Km29 NO.10 Highway, An Duong District, Hai Phong
面積	600ha、工業団地として第一期 200ha、第二期 200ha、住居エリア 200ha
事業主体	Kinh Bac City Holding (100%ベトナム資本)
認可	2007 年 11 月 13 日設立、2057 年まで
土地の状況	インフラ整備中

インフラは整備途中で、現在 10 社（内日系 2 社）が稼働中である。レンタル工場を中心に展開しており、現在 15 棟（敷地面積 7,000~8,000m²）あり、6 棟が入居中である。

日系企業は現在、ビナモード（靴製造輸出会社エルビーディの独資）、愛知時計電機（水道・ガスメーターの最大手）の 2 社である。日本人は 5 人いる（Sun Flower 在住）。



図 5.4-10 Trang Due 工業団地区画図

4) VSIP ハイフォン

VSIP ハイフォンは、(2)の 4)でも述べた通り、省道 329 号線東側直ぐに位置しており、1,100ha の住宅・商業開発地区を含む。1 区画の面積は 1,000~2,000m² であるが、日系中小企業向けに 500m² への調整も考慮中である。仁科工業が 2012 年 9 月に操業開始予定、京セラ三田（建設中）、日本ゼオンは加工拠点を設立し、2013 年春に操業開始予定となっている。

以下、上記の 4 工業団地の周辺概況として、交通インフラ、地盤、生活関連施設等の現況について述べる。

①ハイフォン市の交通インフラ整備現況

ハノイ～ハイフォン高速道路 5B 号線(6 車線、延長 105.5km、設計速度 120km/h) が 2015 年供用開始予定で、ハノイまで 1 時間以内で接続する。最寄りのインターチェンジ（タンブー・インターチェンジ）までの距離は 2km である。

鉄道は現在ハノイ～ハイフォン間で営業中(延長 102km、所要時間 2 時間、6-8 往復/日) であり、将来的にはラオカイ～ハノイ～ハイフォン間でコンテナ輸送の計画がある。

また、ノイバイ国際空港の予備空港と位置付けされるカットビ空港がハイフォン市中心部の東南 5km に立地しているが、将来はアジア諸国へのフライトが開通する計画である。ティエンラン農村地区にも国際空港のマスタープランが計画されている（承認済）。現在は国際空港が無いのでプラスチックや電子機器の生産拠点としての優位性にかけているが、カットビ空港の国際線化が実現すれば変化すると思われる。

ハイフォン市の各候補地の交通状況（現況及び計画）は表に示すとおりである。

表 5.4-12 ハイフォン市 工業団地候補地の交通インフラ状況

主 要 イ ン フ ラ		Trang Cat	Nam Dinh Vu	Trang Due	VSIP Hai Phong
主要道路 (供用中)	ハイフォン市中心部 ハノイ市（国道 5 号線経由）	7 km 125 km	10 km 130 km		5 km 120 km
主要道路 (完成予定 2015 年)	ハノイ～ハイフォン高速道路 IC	2 km	3 km	7km	30 km
港湾 (供用中)	ハイフォン港（水深 6 m） カイラン港（水深 13 m） ディンブー港（水深 9 m）	10 km 90 km	12 km 90 km 3 km	15km	5 km 70 km
港湾 (完成予定 2015 年)	ラックフエン港（水深 14 m）	8 km、	5 km		30 km
空港 (供用中)	カットビー国際空港 ノイバイ国際空港国道：5 号線 経由 (国道 18 号線経由の迂回も可能)	2 km 125 km	5 km 130 km	14km 115km	10 km 120 km

②ハイフォン市の地盤の現況

N-値が約 50 を超える地盤が現れる深度は、-35~-40m (Km19+707 地点)である。(下記参考資料-アによる。) また、N-値が 50 を越える地盤が現れる深度は、-38~40m(BB-1,BA-3 地点)である。(下記参考資料-イによる。)

Dinh Vu Industrial Zone JSC からの聞き取り調査結果 (2012 年 4 月 25 日) によると、Nam Dinh Vu 工業団地エリアの地盤はすぐ北側に隣接する Dinh vu 工業団地 (Phase-1 及び Phase-2) と同様 35m 程度の軟弱層があり、埋立てによる圧密沈下量が大きいと考えられる。

野村ハイフォン工業団地資料によれば、地盤の N 値は 3 程度、支持力 5~10t/m² で、重量構造物等に対しては杭打ちが必要である。

参考資料-ア) ラックフェン港インフラ計画報告書(The Preparatory Survey on Lach Huyen Port Infrastructure Construction in Viet Nam, Final Report, July 2010, JICA)

参考資料-イ) ハイフォン市都市交通開発計画(Hai Phong Urban Transport Development Project, May 2012, SMEC)

参考

N-値は地盤の硬さを示す指標で標準貫入試験により得られる。数字が大きいほど地盤は硬く締まった地盤と言えるなど、地盤の性能を示すポピュラーな指標である。一般的に粘性土では N-値=3 以下、砂質土では N-値=4 以下の地盤を軟弱地盤という。

また、地盤が建物等の荷重より受ける応力に抵抗する力を長期地耐力といい、N-値との関係は表に示すとおりである。

表 5.4-13 地盤の地耐力と N-値

地盤の種類と状態		長期許容地耐力 (t/m ²)	N-値	備考
砂質地質	密なもの	30	30-50	
	中位	20	20-30	
		10	10-20	
	緩い	5	5-10	液状化の検討を要する
	非常に緩い	3 以下	5 以下	
粘土質層	非常に硬い	20	15-30	
	硬い	10	8-15	
	中位	5	4-8	
	軟らかい	3	2-4	過大な沈下の注意
	非常に軟らかい	2 以下	2 以下	

③ハイフォン市内の学校の立地現況

ハイフォン市には、4 つの大学、8 つの短期大学があり、毎年 45,000 人の卒業生がいる。22 の職業学校、25 の職業訓練センターでは、27,000 人の技能労働者が、造船・航海・医療・建設・縫製・IT・会計・ビジネス・行政・英語等のトレーニングプログラムを受けている。

④ハイフォン市内の病院の立地現況

ハイフォン市には 23 の病院があり (総ベッド数 3,480)、1,180 人 (33 人が海外で研修) の医者が勤務しており、医療従事者は 2,694 人に上る。ウエルサービス (電話で日本語対応可) のある病院やインターナショナル病院がある。

⑤ハイフォン市の居住環境

ハイフォン市はハノイ市より気候が穏やかで過ごしやすいといわれている。人口約 190 万人のうち 46%が都市部、54%が農村部に居住し、ワーカーの 90%は近接地域から来ており、20-25%は女性でかなり良質な労働力を提供している。市内の労働人口は約 130 万人(内訓練済み割合は 65%)である。

他の地域と同様、ワーカーの住宅事情は民営のアパートに頼っており、住宅基準 (5m²/人) を充たしておらず、賃料も高いようで、公営の住宅の必要性は高い。

ハイフォン市では、現在工場労働者向けのワーカー寮の建設を計画中である。しかし、公営住宅は自由が無い、プライバシーが保てない、等の理由で人気が無いので、これらを考慮する必要がある。

日本人赴任者及び家族用住宅としては、表に示すサービスアパート等が利用できる。ただし、ハイフォンには日本人学校がないので、家族同伴者はハノイに居住しハイフォンへ通勤 (2 時間) したり、ハイフォンに単身赴任し週末のみハノイに帰るといったケースもみられる。

表 5.4-14 ハイフォン市の主なサービスアパートの概要

名 称	部屋数	料金 (月額)	日本人居住者	備考
Sunflower	180 部屋 平均入居率 85%	84m ² - \$1,850 (128 室) 102m ² - \$2,300 (32 室) 114m ² - \$2,500 (16 室) 200m ² - \$4,000 (4 室)	100-120 部屋は日本人	朝食ビュッフェ デスコート・コンビニ・プール・ フィットネスクラブ併設
H Tower	9 フロア 81 部屋 (現在 54 室中 49 室 入居済)	65m ² - \$1,040 95m ² - \$1,300 125m ² - \$1,650	ほとんど日本人	日本レストラン、朝食込み。 フィットネスセンター・コンビニ併 設

注) Sunflower, H Tower がある Van Cao 通りには日本人・韓国人向けの店が多い。

⑥その他

市内には BIG-C (フランス系)、Metro (ドイツ系) 等の大型スーパー、5 軒の日本食レストランやゴルフ場等の娯楽施設がある。聞き取り調査によれば、ハイフォン市は十分居住可能な要件がそろっているが、娯楽施設等は多くないので、週末はハノイへ行くケースもあるようである。

また、Nomura Hai Phong 工業団地の SYNETEC の新人女工へのインタビューによれば、給料 (下表参照) のほか通勤手当として 75 万 vnd が支給され、家賃 22 万 vnd/月 (45 万 vnd/部屋を友人と二人でシェア) を支払っており、実家への仕送りも十分にできないとのことである。

表 5.4-15 地域別最低賃金表(2011 年 10 月改定)

対象地域	最低賃金 (万 VND)
Hai Phong (中心区, Thuy Nguyen, An Duong, An Lac, Ninh Bac)	200
上記以外のハイフォン市 Ba Ria – Vun Tau 省 (Ba Ria)	178
上記以外のバリア・ブンタウ省	155

5. 5 まとめ

(1) 対象省・市のマクロ経済概況

以上に見てきたように、2010 年における上述 11 省・市の GDP 総量を現価で見ると、1) 第一位：ハノイ (246.7 兆ドン)、2) 第二位：ハイフォン (57.3 兆ドン)、及び 3) 第三位：ハイズオン (31.4 兆ドン) となっており、ハイフォンの GDP 総額で見たマクロ経済パフォーマンスが良好であることが見てとれる。

一方、一人当たり平均 GDP という指標をみると、1) 第一位：ハノイ (3,728 万ドン)、2) 第二位：クアンニン (3,612 万ドン)、3) 第三位：バクニン (3,564 万ドン) となり、ハイフォン (3,083 万トン) は第 5 位に後退する。

(2) ハイフォン市の経済分野で見た比較優位

以上に見たように、ハイフォン市の 2005～2010 年の 5 年間の製造業生産総額の年平均成長率 9.4% に比較して、各サブセクターの年平均成長率を見ると、製造業全体の平均成長率を上回るのはアパレル (14.7%)、木材と木製品 (31.5%)、紙と紙製品 (14.7%)、化学と化学製品 (17.6%)、ゴムとプラスチック製品 (15.8%)、基礎金属 (24%)、金属加工製品 (12.5%)、電子・光学・電気製品 (11.5%)、自動車 (74.7%) 及びその他製造業 (175.8%) など 10 のサブセクターである。その中、成長率が特に高いのはその他製造業であり、これはリサイクルや機械設備の修理・据付などの分野を含み、製造業に付帯される産廃の処理や設備のメンテナンス及び設備のエンジニアリング活動の活発化を示すものである。また、自動車の高い成長率も注目に値する。

また、ハイフォン市の製造業生産総額に占める各サブセクターの 2010 年の割合を見ると、基礎金属 (鉄鋼) が 27.7% で首位を占め、その他ウェートの高いサブセクターは上から順に、電子・光学・電気製品 (8.7%)、その他非金属鉱物製品 (8.6%)、自動車 (8.5%)、ゴムとプラスチック製品 (8.5%)、その他交通手段 (6.5%) などが挙げられる。

このように、年平均成長率と製造業総額の 2 点から見たハイフォン市の比較優位産業は、基礎金属、自動車、ゴム・プラスチック等の化学製品等や、近年の京セラ三田や富士ゼロックス等の進出状況に代表されるように、急速に電気電子産業の集積が高まっていると言える。」

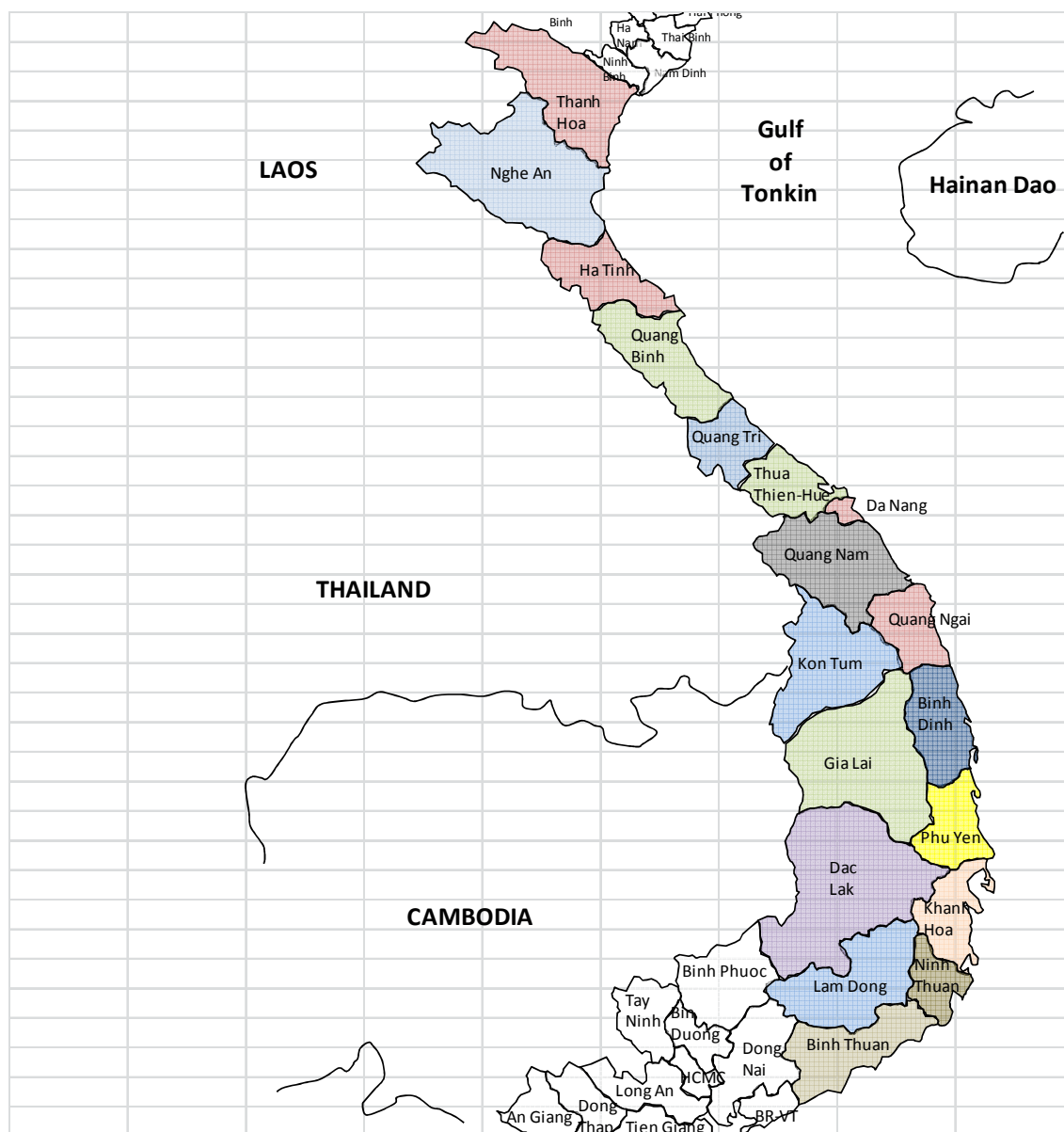
第6章 ベトナム中部地域の成長軸

6. 1 中部地域の経済・産業の現況と動向

(1) 中部地域の考察対象地域の限定

1) 中部地域の範囲

中部地域は、北中部・中部沿岸地域のタインホア、ゲアン、ハティン、クアンビン、クアンチ、トゥアティエンフエ、ダナン、クアンナム、クアンガイ、ビンディン、フイエ、カインホア、ニントゥアン、ビントゥアン、および中央高原地域のコントゥム、ザライ、ダクラク、ダクノン、ラムドン等合計 19 省・市をカバーする。(図 6.1-1)



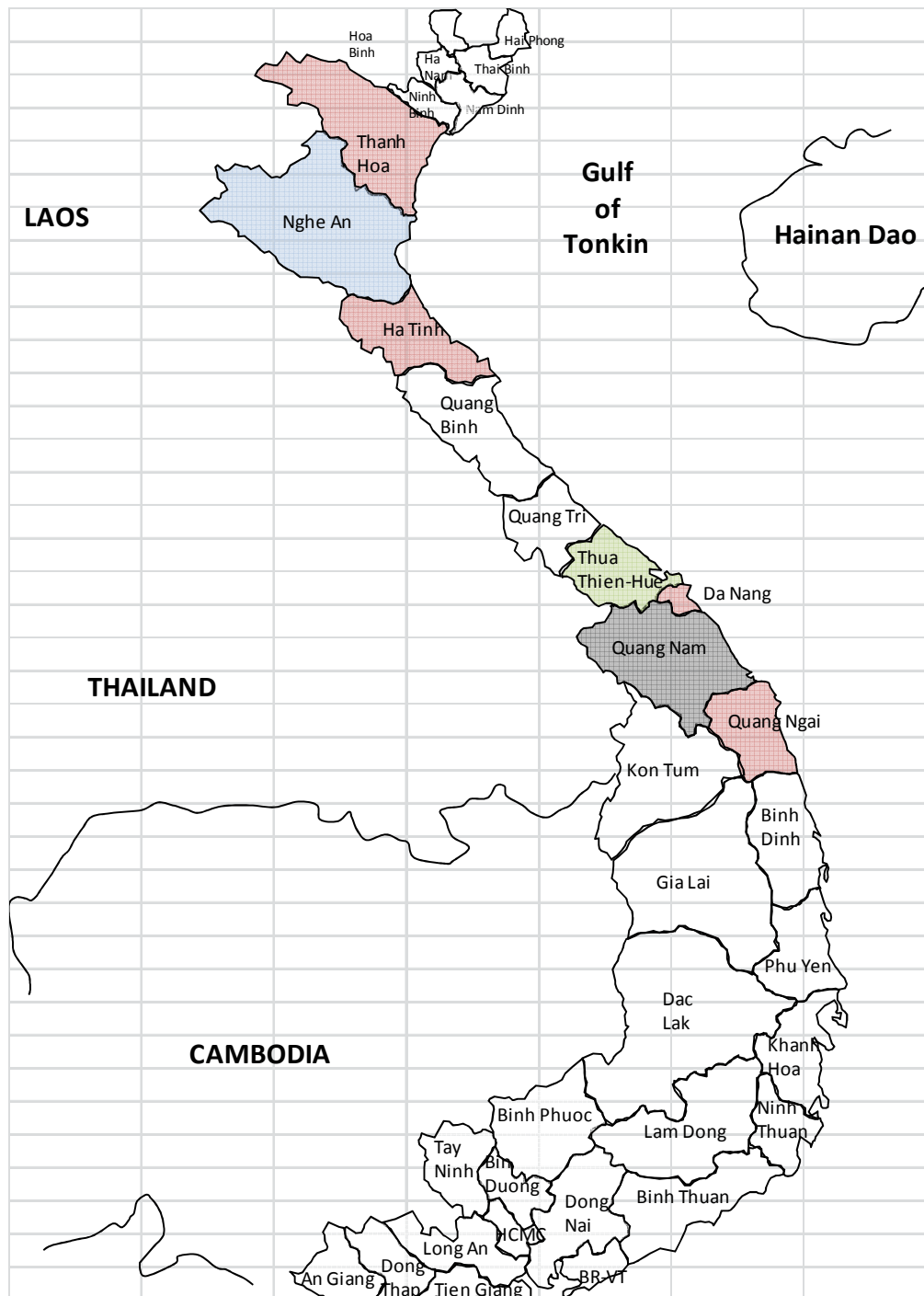
出典：ベトナム公式発表地図情報より JICA 調査団が作成。

図 6.1-1 ベトナム中部 19 省・市地図

2) 中部の考察対象地域

本調査業務では、中部において上述北中部・中部沿岸地域にある7の省・市を考察対象地域とする。

(図 6.1-2)



出典：ベトナム公式発表地図情報より JICA 調査団が作成。

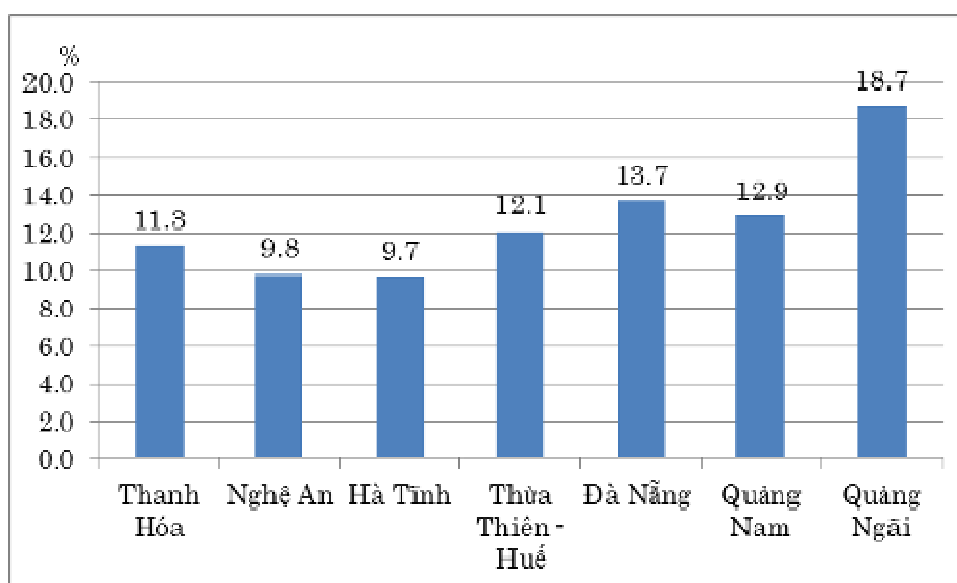
図 6.1-2 本調査の対象地域であるベトナム中部7省・市地図

（２）対象地域の経済現況と動向

中部の対象地域である 7 省・市の関連指標の分析は以下のとおりである。

１）対象省・市の GDP 成長率

前述北部地域の関連記述ですでに指摘した原因により、中部の対象省・市の GDP 成長率について、具体的な年度における絶対値の高低を論じるよりも、過去数年間における年平均成長率の趨勢を省・市の間で比較し、各省の相対的な状況を理解することにとどまる。対象 7 省・市の 2005～2010 年の 5 年間における年平均成長率の相対的な状況は図 6.1-3 の通りである。各省・市は年平均成長率で上から順に、クアンガイ、ダナン、クアンナム、トゥアティエンフエ、タインホア、ゲアン、ハティンと並べられ、クアンガイの成長率が二位のダナンを大幅に上回って首位に立つことは注目に値する。これは同省における石油精製事業の導入と稼働によるところが大きい。



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

注：Ha Tĩnh の数値は 2007～2010 年の平均値。

図 6.1-3 2005～2010 年中部地域対象省・市の GDP 年平均成長率の比較

２）対象省・市の GDP 総量と一人当たり平均 GDP

現価で見る 2010 年中部 7 省・市の GDP 総量では、上から順に、タインホア (51.8 兆ドン)、ゲアン (41.6 兆ドン)、ダナン (30.8 兆ドン)、クアンガイ (29.3 兆ドン)、クアンナム (24.6 兆ドン)、トゥアティエンフエ (20.2 兆ドン)、ハティン (16.8 兆ドン) という配列が現れる。タインホアの GDP が中部各省で首位に立つのは、主として農業、製造業、建設業及び第 3 次産業が周辺各省より圧倒的な生産規模を有するからである。農業は全国的にハノイに次いで第 2 位を確保し、製造業では、その他非金属鉱物製品（主に建材）、木材・木製品、家具、印刷・記録媒体などの分野が全国においても相対的な上位に入っている。また、建設業についても全国ではホーチミンシティとハノイに次いで第 3 位、第 3 次産業も全国第 5 位となっている。続いて、GDP 規模第 2 位のゲアンも農業と建築業が相対的に強いことがタインホアに似ている点ではあるが、製造業においては特に目立った分野がほとんどない。3 位のダナンは観光都市として第 3 次産業が相対的に大きいことに加え、製造業ではアパレ

ル、印刷・記録媒体、化粧品・医薬品・化学と植物製品、その他製造業も全国的に比較的上位のランキングに入っている。

一方、一人当たり平均 GDP という指標をみると、順位は、ダナン(3,321 万トン)、クアンガイ(2,402 万トン)、トゥアティエンフエ(1,856 万トン)、クアンナム(1,725 万トン)、タインホア(1,520 万トン)、ゲアン(1,420 万トン)、ハティン(1,365 万トン)に変わり、ダナンが首位に浮上し、タインホアは第5位に後退する。(表 6.1-1)

表 6.1-1 中部地域対象省・市の GDP と一人当たり平均 GDP (2010 年)

中部対象地域	GDP	一人当たり平均 GDP	
	(10 億ドン)	(1,000 ドン)	ドル
タインホア	51,770	15,200	779
ゲアン	41,576	14,196	728
ハティン	16,766	13,653	700
トゥアティエンフエ	20,243	18,556	951
ダナン	30,755	33,213	1,702
クアンナム	24,611	17,245	884
クアンガイ	29,275	24,023	1,231

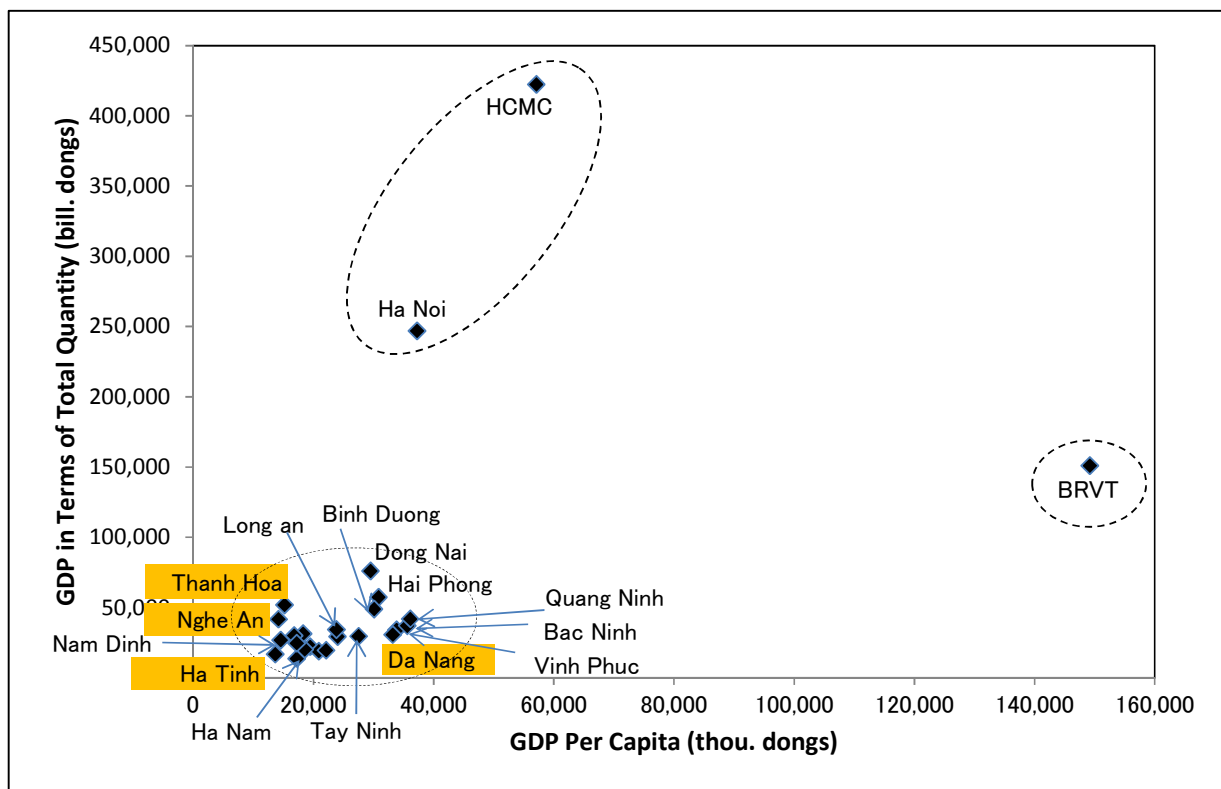
出典：各省・市 2011 年統計年鑑

3) 全対象省・市における中部対象省・市の位置づけ

以下、北部と南部を含めた全対象地域における中部各対象省・市の相対的な位置を比較してみる。

GDP 総量においては、中部で最大規模のタインホアはハイフォンに次いで、25 省・市の中で第6位、中部で第2位のゲアンは、クアンニンの後ろに来て全体の第9位に入っている。また、ダナンは第14位、クアンガイ17位、クアンナム19位、トゥアティエンフエ21位、ハティン24位にとどまる。総じて、GDP 総量では、中部は全体として北部・南部より劣っている。

一人当たり GDP の指標においては、中部と北部・南部との格差がさらに大きくなっている。中部で首位のダナンは全国で第7位、クアンガイ12位、トゥアティエンフエ17位、クアンナム19位、タインホア22位、ゲアン24位、ハティン25位となり、全般的に低位層に集中している。(図 6.1-4)



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

図 6.1-4 全対象地域の GDP と一人当たり GDP における中部対象省・市の位置

(3) 対象地域の産業現況と動向

1) 産業構造の転換

中部地域各省・市の GDP における第 1、第 2、第 3 次産業の構成と 2005～2010 年期間¹の変化をみると、前述した北部とほぼ同様に、全 7 省・市のうち、ダナンを除き、各省・市とも農業を中心とする第 1 次産業の割合の縮小が見られる。しかし、第 1 次産業の相対的な縮小に伴い、GDP に占める割合が拡大しているのは地域によっては、第 2 次産業になる場合もあれば、第 3 次産業になる場合もある。中部にある 7 の対象省・市のうち、第 2 次と第 3 次産業の割合が共に拡大したのはゲアン、ハティン、トゥアティエンフエ、クアンナムの 4 省・市、第 2 次産業の割合が拡大したが、第 3 次産業の割合が縮小したのはタインホアとクアンガイ 2 省、逆に第 1 次と第 2 次産業の割合が縮小する半面、第 3 次産業の割合が拡大したのはダナンのみである。産業構造の変化に伴う第 1 次産業セクターからの生産要素の移転先として、第 3 次産業よりも、第 2 次産業のほうが大きいという点についても北部と同様と思われる。

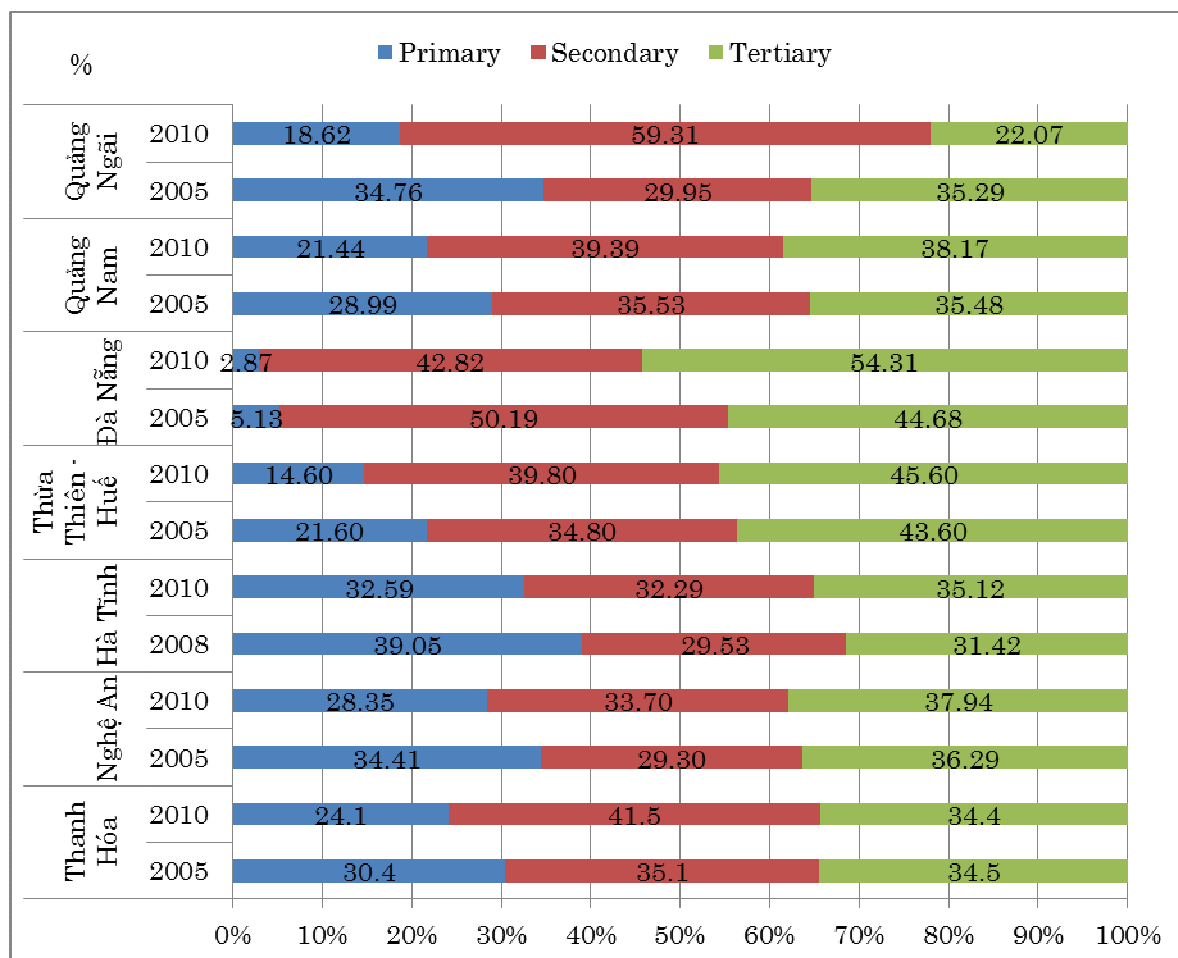
特筆すべきは 2005～2010 年の 5 年間におけるクアンガイの産業構造の激しい変化である。同省の第 1 次産業の割合が 2005 年の 34.8%から 2010 年には 18.6%へと 16.2 ポイント減少し、第 3 次産業も同 35.3%から 22.1%へと 13.2 ポイント減少する一方、第 2 次産業が 30%から 59.3%へと 29.3 ポイント上昇した。

また、2010 年の時点における各省・市の産業セクターの構成状況をみると、第 2 次産業の割合が

¹ ハティンの数値は 2008～2010 年となっている。

もっとも高いのはクアンガイ (59.3%) であり、その他各省・市の割合は上から順に、ダナン (42.8%)、タインホア (41.5%)、トゥアティエンフエ (39.8%)、クアンナム (39.4%)、ゲアン (33.7%)、ハティン (32.3%) となっている。

一方、第3次産業が第2次を上回って最大の割合を占めるのはダナン (54.3%)、トゥアティエンフエ (45.6%)、ゲアン (37.9%)、ハティン (35.1%) である。(図 6.1-5)



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

図 6.1-5 中部対象省・市の GDP に占める第1、第2、第3次産業の割合の変化

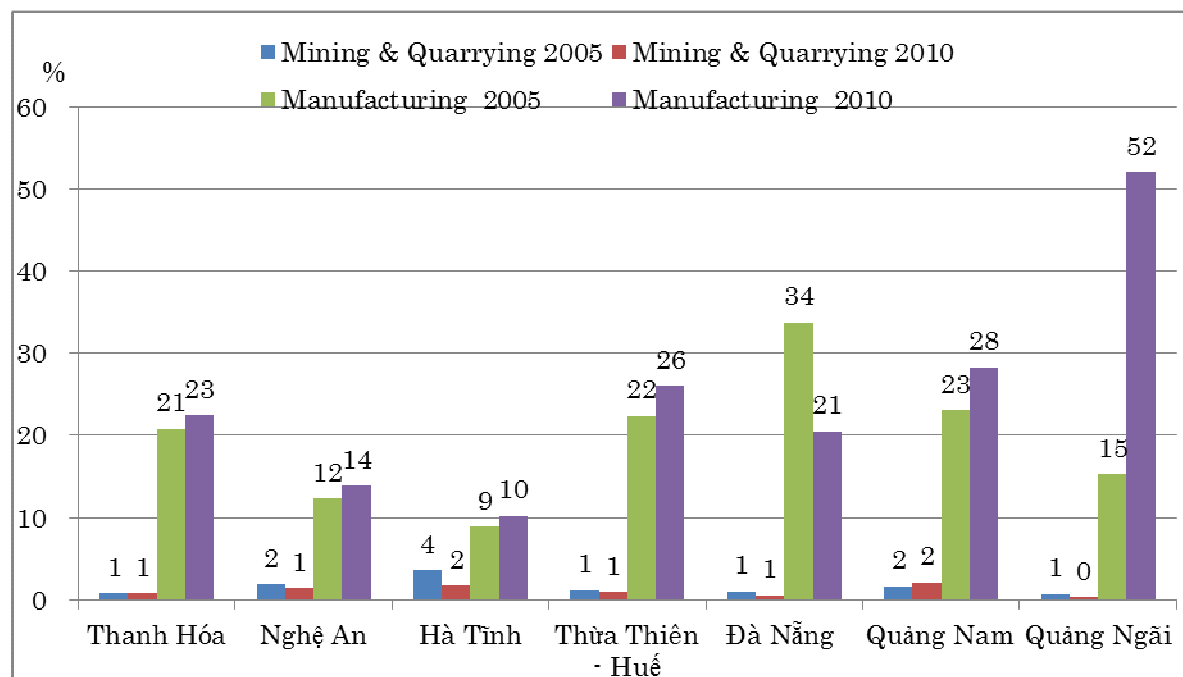
2) 第2次産業に含まれる鉱物・採石と製造業の割合と推移

図 6.1-6 に示すように、対象地域7省・市における鉱物・採石セクターの GDP に対する割合が極めて低く、2010 年の時点ではクアンナムとハティンの同数値が 2%、その他各省は 1% ないしゼロとなっている。

製造業セクターの GDP に対する割合では、クアンガイが 52% で他地域より著しく高いことは注目に値する。2010 年における製造業の付加価値では、クアンガイは 15.2 兆ドンで中部地域の首位を占め、その他各省は、タインホア 11.7 兆ドン、クアンナム 7 兆ドン、ダナン 6.3 兆ドン、ゲアン 5.8 兆ドン、トゥアティエンフエ 5.3 兆ドン、ハティン 1.7 兆ドンと続く。

一方、製造業の GDP に占める割合という数値について 2010 年と 2005 年を比較してみる場合、ダナンが 2005 年の 34% から 2010 年には 21% へと大幅に低下したことを除き、各省とも上昇している。

そのうち、増加幅がもっとも大きいのはクアンガイであり、2005年の15%から52%へと37ポイント増加した。その他各省はそれぞれ1ポイントから5ポイントまでの増加幅を見せている。



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

図 6.1-6 中部対象省・市の GDP に占める鉱物・採石と製造業の割合の変化

3) 中部各対象省・市における製造業主要分野の状況

以下、ベトナムの公式統計で発表されている製造業 20 分野を軽工業、鉱物・重工業と電子・機械 3 つのグループに区分して、中部各対象省・市の分野別の（全 25 対象省・市での）順位を見てみる。

軽工業グループでは、注目に値するのはタインホア、クアンナムとダナンである。タインホアは印刷と記録媒体、家具、木材と木製品では全 25 省・市においてそれぞれ第 4～6 位に入り、家具は中部各省・市で首位となっている。クアンナムは皮革と関連製品、木材と木製品において全体の第 4 と第 5 位であり、中部では共にトップを占めている。一方のダナンは、印刷と記録媒体とアパレルで全体の第 3 位と第 5 位、中部では両者とも首位を占める。また、ゴム・プラスチックでは全体の第 7 位でありながら、中部のトップとなっている。軽工業分野におけるその他各省の順位がいずれも低い。

表 6.1-2 全対象省・市における中部各対象省・市の軽工業分野での順位（2010 年）

対象省・市	食品飲料	繊維	アパレル	皮革と関連製品	木材と木製品	紙と関連製品	印刷と記録媒体	ゴム・プラスチック	家具
タインホア	10	21	12	9	6	11	4	18	5
ゲアン	17	14	20	23	7	10	18	22	18
ハティン	24	23	24		10	24	19	24	23
トゥアティエンフエ	16	10	16	19	13	19	12	21	13
ダナン	21	12	5	14	17	12	3	7	17
クアンナム	18	11	11	4	5	17	9	15	10
クアンガイ	15		23	21	24	21	24	23	20

出典：各省・市 2011 年統計年鑑

鉱物・重工業グループにおいては、全対象省・市の中に中部の省・市が上位を占める分野として挙げられるのはコーク・石油製品、化粧品・医薬品・化学と植物製品、およびその他非金属鉱物製品の3分野である。コーク・石油製品では、クアンガイが全国首位の座を確保しているが、これがクアンガイの製造業ないし第2次産業を支える唯一の重要な柱となっている反面、同省のその他の分野はいずれも全国における順位が極めて低い。化粧品・医薬品・化学と植物製品分野では、ダナンが全体の第4位、中部のトップとなっている。一方、その他非金属鉱物製品ではタインホアが全体の第2位、中部の首位を占めている。この分野には建材産業がメインであり、同省はセメントなどの建材製品の分野で全国においても比較的競争力があると思われる。

表 6.1-3 全対象省・市における中部各対象省・市の鉱物・重工業分野での順位（2010年）

対象省・市	コーク・石油製品	化学・化学製品	化粧品・医薬品・化学と植物製品	その他非金属鉱物製品	基礎金属	金属加工製品
タインホア		9		2	19	13
ゲアン		16		13	15	19
ハティン		19	9	24	22	23
トゥアティエンフエ		17		16	21	22
ダナン	8	18	4	17	10	9
クアンナム		22		15	16	17
クアンガイ	1	21		25	23	25

出典：各省・市 2011年統計年鑑

一方の電子・機械グループでは、中部の強みのある分野がほとんどないように見える。リサイクルや機械設備の修理と据付を含むその他製造業においては、ダナンが全対象省・市で第3位に入っているのは唯一の指摘に値することである。とはいえ、以上の結論は2010年までの統計データに基づいたものであり、後述するように、クアンナムにおける自動車産業の発展は2007年からスタートし、2010年以降の成長が著しく、自動車産業の集積が現在着々と進んでいるが、このような実態が2010年までの統計データに反映されていないことを忘れてはいけない。また、仮に2010年までのデータのみに基づいても、クアンナム省の自動車分野の成長が速いことも明らかであり、これも後述のとおりである。この2点は中部の産業を語るに際して留意すべき重要なポイントである。

表 6.1-4 全対象省・市における中部各対象省・市の電子・機械分野での順位（2010年）

対象省・市	電子・光学・電気製品	機械設備	自動車	その他輸送設備	その他製造業
タインホア		19	9	15	10
ゲアン	18	22	13	17	9
ハティン				18	17
トゥアティエンフエ	16	21	14	21	
ダナン	9	14	7	19	3
クアンナム	13	20	8	16	15
クアンガイ	20	11	21	12	

出典：各省・市 2011年統計年鑑

4) 中部主要3省・市製造業サブセクター別の割合と成長率比較

① ダナン

ダナン市の製造業生産総額は、2005～2010年の5年間における年平均成長率が7.2%であった。各サブセクターの年平均成長率を見ると、製造業全体の平均成長率を上回るのはアパレル（16.1%）、紙と紙製品（7.6%）、印刷と記録媒体（16.2%）、ゴムとプラスチック製品（10.3%）、基礎金属（32.3%）、金属加工製品（17.2%）、電子・光学・電気製品（18.8%）、及び自動車（39.8%）などのサブセクターである。その中、成長率が特に高いのは自動車と基礎金属である。なお、コークと石油精製、化粧品、医薬品、化学・植物製品とその他製造業の3サブセクターはいずれも2005の時点では生産額がゼロであったため、2005年を比較対象とする成長率の計算ができないが、ダナン市の新興産業として注目に値するものである。

これに対して、製造業全体の平均成長率を下回るのは、食品・飲料（-4.3%）、タバコ（-24.7%）繊維（4.1%）、皮革と関連製品（-15.3%）、木材と木製品（5.4%）、化学と化学製品（-25%）、その他非金属鉱物製品（6.4%）、その他機械設備（-9.3%）、その他交通設備（-45.7%）、家具（-23.5%）など10のサブセクターであり、その中、食品・飲料、タバコ、皮革と関連製品、化学と化学製品、その他機械設備、その他交通設備、家具など7のサブセクターはマイナスの成長に陥った。

表 6.1-5 ダナン市製造業サブセクターの生産額推移 （単位：10 億ドン）

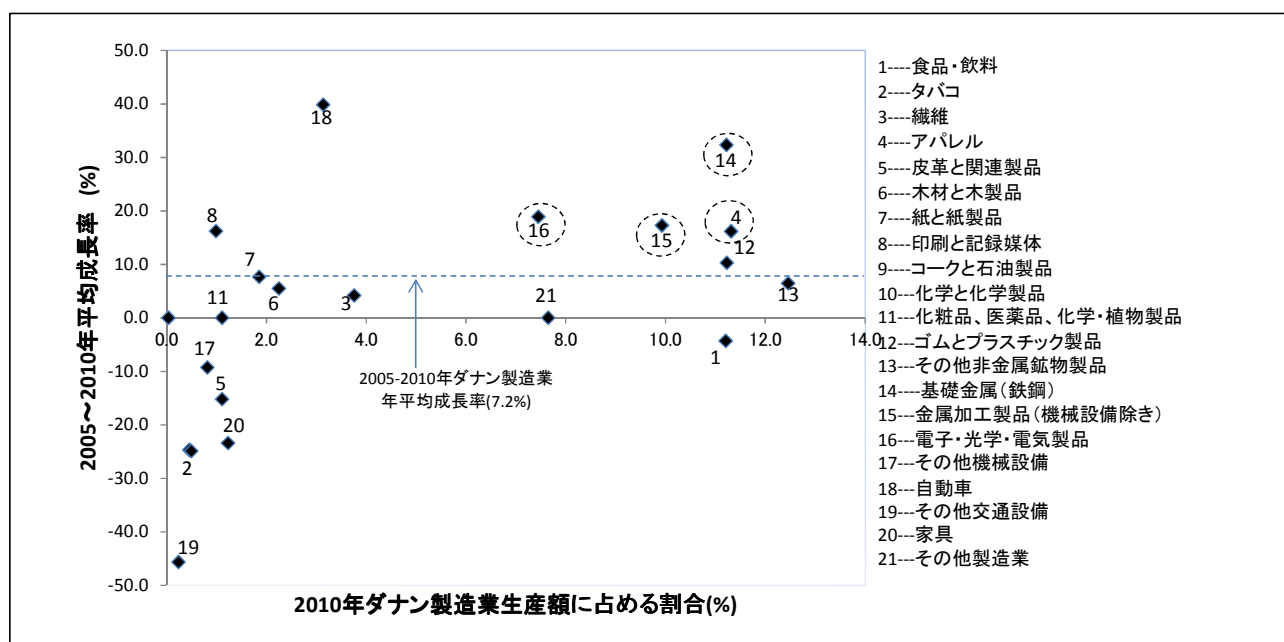
製造業サブセクター	2005	2010	割合 (2010) (%)	年平均成長率 (2005-10) (%)
製造業合計	7,673	10,877	100.0	7.2
食品・飲料	1,520	1,219	11.2	-4.3
タバコ	207	50	0.5	-24.7
繊維	334	409	3.8	4.1
アパレル	583	1,231	11.3	16.1
皮革と関連製品	277	121	1.1	-15.3
木材と木製品	188	245	2.3	5.4
紙と紙製品	140	202	1.9	7.6
印刷と記録媒体	51	108	1.0	16.2
コークと石油製品	0	4	0.0	0.0
化学と化学製品	227	54	0.5	-25.0
化粧品、医薬品、化学・植物製品	0	121	1.1	-
ゴムとプラスチック製品	750	1,222	11.2	10.3
その他非金属鉱物製品	994	1,355	12.5	6.4
基礎金属（鉄鋼）	301	1,221	11.2	32.3
金属加工製品（機械設備除き）	488	1,080	9.9	17.2
電子・光学・電気製品	342	811	7.5	18.8
その他機械設備	145	89	0.8	-9.3
自動車	64	342	3.1	39.8
その他交通設備	551	26	0.2	-45.7

製造業サブセクター	2005	2010	割合 (2010) (%)	年平均成長率 (2005-10) (%)
家具	510	134	1.2	-23.5
その他製造業	0	832	7.6	-

出典：ダナン市統計年鑑 2011 年版

一方、同市の製造業生産総額に占める各サブセクターの 2010 年の割合を見ると、その他非金属鉱物製品 (12.5%) が首位を占め、その他ウェートの高いサブセクターは上から順に、アパレル (11.3%)、ゴムとプラスチック製品 (11.2%)、基礎金属 (11.2%)、食品・飲料 (11.2%)、金属加工製品 (9.9%)、電子・光学・電気製品 (7.5%) などが挙げられる。

製造業に占める割合と成長率を合わせて見ると、基礎金属、アパレル、金属加工製品、電子・光学・電気製品の 4 つのサブセクターは両方とも相対的に高いことがわかる。



出典：ダナン市統計年鑑 2011 年版

図 6.1-7 ダナン市製造業サブセクターの割合と成長率の散布図

② クアンナム

クアンナム省の製造業生産総額は、2006～2010 年の 4 年間における年平均成長率が 24.5%であった。各サブセクターの年平均成長率を見ると、製造業全体の平均成長率を上回るのはアパレル (37.1%)、皮革と関連製品 (69.9%)、紙と紙製品 (37.1%)、化学と化学製品 (47%)、その他非金属鉱物製品 (24.9%)、基礎金属 (26.2%)、金属加工製品 (45.9%)、自動車 (64.1%) 及び家具 (39.1%) などのサブセクターである。その中、成長率が特に高いのは皮革と関連製品、自動車、化学と化学製品、金属加工製品などである。

これに対して、製造業全体の平均成長率を下回るのは、食品・飲料 (12.8%)、繊維 (12.9%)、木材と木製品 (14.4%)、印刷と記録媒体 (13.1%)、ゴムとプラスチック製品 (9.8%)、電子・光学・電気製品 (4.2%)、その他機械設備 (4.8%) など 7 つのサブセクターである。

一方、同省の製造業生産総額に占める各サブセクターの 2010 年の割合を見ると、その他非金属鉱

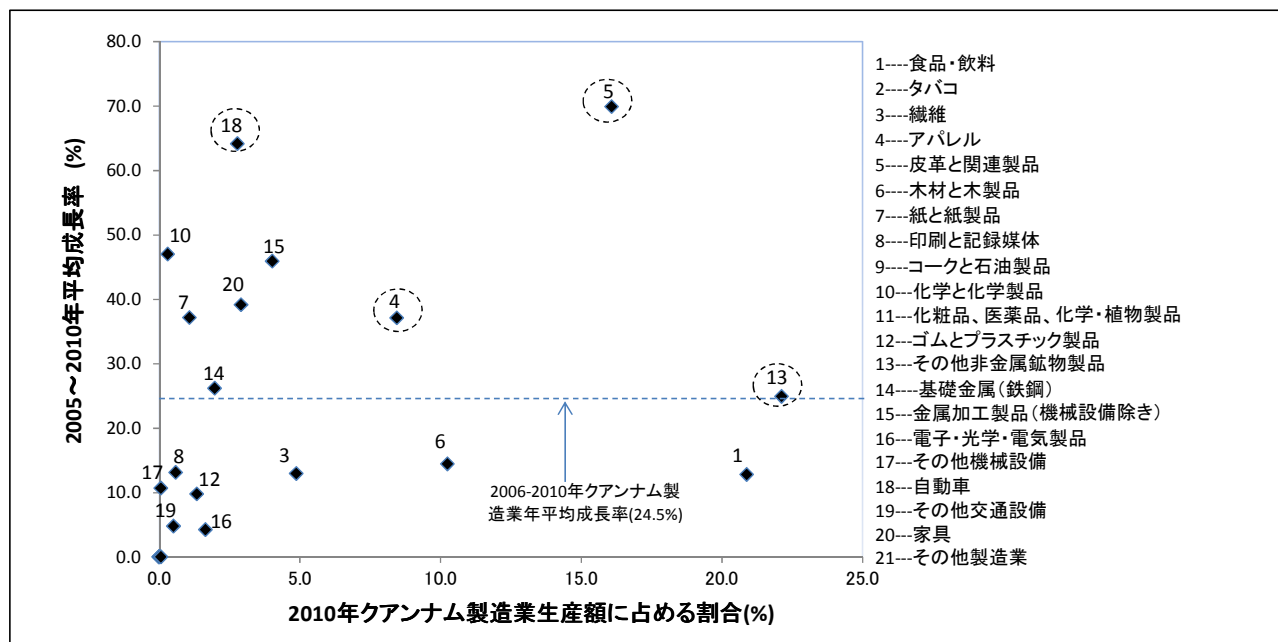
物製品（22.1%）が首位を占め、その他ウェートの高いサブセクターは上から順に、食品・飲料（20.9%）、皮革と関連製品（16.1%）、木材と木製品（10.2%）などが挙げられる。

製造業に占める割合と成長率を合わせて見ると、皮革と関連製品、その他非金属鉱物製品、及びアパレル 3 つのサブセクターは両方とも相対的に高いことがわかるが、自動車の 2010 年までの高い成長率及び 2010 年以降のさらなる力強い成長という最新情報を勘案すれば、このサブセクターのウェートも今後一層高くなると見込まれる。

表 6.1-6 クアンナム省製造業サブセクターの生産額推移（単位：10 億ドン）

製造業サブセクター	2006	2010	割合 (2010) (%)	年平均成長率 (2006-10) (%)
製造業合計	3,795	9,113	100.0	24.5
食品・飲料	1,176	1,904	20.9	12.8
タバコ	0-	0	0.0	-
繊維	273	444	4.9	12.9
アパレル	218	770	8.4	37.1
皮革と関連製品	176	1,466	16.1	69.9
木材と木製品	545	934	10.2	14.4
紙と紙製品	28	99	1.1	37.1
印刷と記録媒体	33	54	0.6	13.1
コークと石油製品	0	0	0.0	0.0
化学と化学製品	6	28	0.3	47.0
化粧品、医薬品、化学・植物製品	0	0	0.0	-
ゴムとプラスチック製品	84	122	1.3	9.8
その他非金属鉱物製品	829	2,017	22.1	24.9
基礎金属（鉄鋼）	71	180	2.0	26.2
金属加工製品（機械設備除き）	81	367	4.0	45.9
電子・光学・電気製品	127	150	1.6	4.2
その他機械設備	4	6	0.1	10.7
自動車	35	254	2.8	64.1
その他交通設備	39	47	0.5	4.8
家具	71	266	2.9	39.1
その他製造業	0	6	0.1	-

出典：クアンナム省統計年鑑 2011 年版



出典：クアンナム省統計年鑑 2011 年版

図 6.1-8 クアンナム省製造業サブセクターの割合と成長率の散布図

a)クアンナム省の自動車産業の集積

中部地域のうち、クアンナム省においては、自動車産業の集積が進んでいる。とりわけ、Truong Hai 工業団地には、ベトナム資本から成る TACHO が、HUNDAI、KIA、MAZDA らと資本提携もしくは技術提携の形で自動車の組み立て工場の集積を進めている。

・ TACHO-BUS

Truong Hai 工業団地内に大型バスの組み立て工場を持つ、ベトナム資本の企業であり、HUNDAI と資本提携を行っている。2011 年から操業を開始した新しい工場であり、現在、年間 3,000 台の大型バスを生産している。市場は、現在、100%ベトナム国内となっている。

・ TACHO-KIA

Truong Hai 工業団地内に、KIA ブランドの乗用車の組み立て工場を有する、韓国企業 KIA と資本提携を行っている企業である。2007 年より操業を開始しており、現在の乗用車生産台数は、年間 25,000 台、生産高は 175,000US\$に上っている。乗用車の車体、主要部品は韓国からの輸入に拠っており、Truong Hai の工場は組み立てのみをおこなっている。市場は、現在のところ 100%ベトナム国内となっているが、来年からタイ、ラオスをはじめとする ASEAN 近隣諸国をターゲットにしていく計画である。また、2009 年から乗用車の一部部品（クラクション、タイヤ、バッテリー、シート 等）の調達をベトナム国内メーカーから行っており、順次、現地化を拡大させていく計画となっている。

・ VINA-MAZDA (TACHO-MAZDA)

TACHO と MAZDA とで提携し、MAZDA ブランドの乗用車の組み立て工場を有する企業である。なお、MAZDA とは技術提携の形での提携であり、資本提携ではない。MAZDA ブランドの乗用車生産台数は、

年間 10,000 台であり、車体、部品は日本からの輸入に拠っている。また、TACHO-KIA と同様に、一部部品（クラクション、バッテリー、シート 等）の調達は大越自動車工業から行っているが、タイヤは欧州（GOOD YEAR）から輸入している。現在の市場は大越自動車工業のみであるが、来年から近隣のタイ、ラオスを視野に入れていく計画となっている。

③ クアンガイ

クアンガイ省の製造業生産総額は、2005～2010 年の 5 年間における年平均成長率が驚異ともいえる 42.7%であった。各サブセクターの年平均成長率を見ると、製造業全体の平均成長率を上回るのはその他機械設備（137.8%）とその他交通設備（49.1）の 2 つしか見られないが、実際、全製造業の高い成長率に貢献しているもっとも重要なサブセクターはコークと石油精製ではあるが、このサブセクターは 2005 年の時点ではゼロであり、2005 年を比較対象とする成長率の計算ができないため、図表には同サブセクターの成長率の数字が反映されていない。

製造業全体の平均成長率を下回るのは、上述した 3 者以外のすべてのサブセクターである。その中、アパレル（-4.4）、皮革と関連製品（-10.9%）、木材と木製品（-9.6%）、紙と紙製品（-23.5%）、印刷と記録媒体（-12.9）、化学と化学製品（-10.7%）、金属加工製品（-1.6%）、自動車（-41.8%）、家具（-8.2%）など 9 のサブセクターはマイナスの成長に陥った。

一方、同市の製造業生産総額に占める各サブセクターの 2010 年の割合を見ると、コークと石油精製（83.1%）が首位を占め、その他ウェイトが相対的に高いサブセクターは食品・飲料（12%）、のみである。

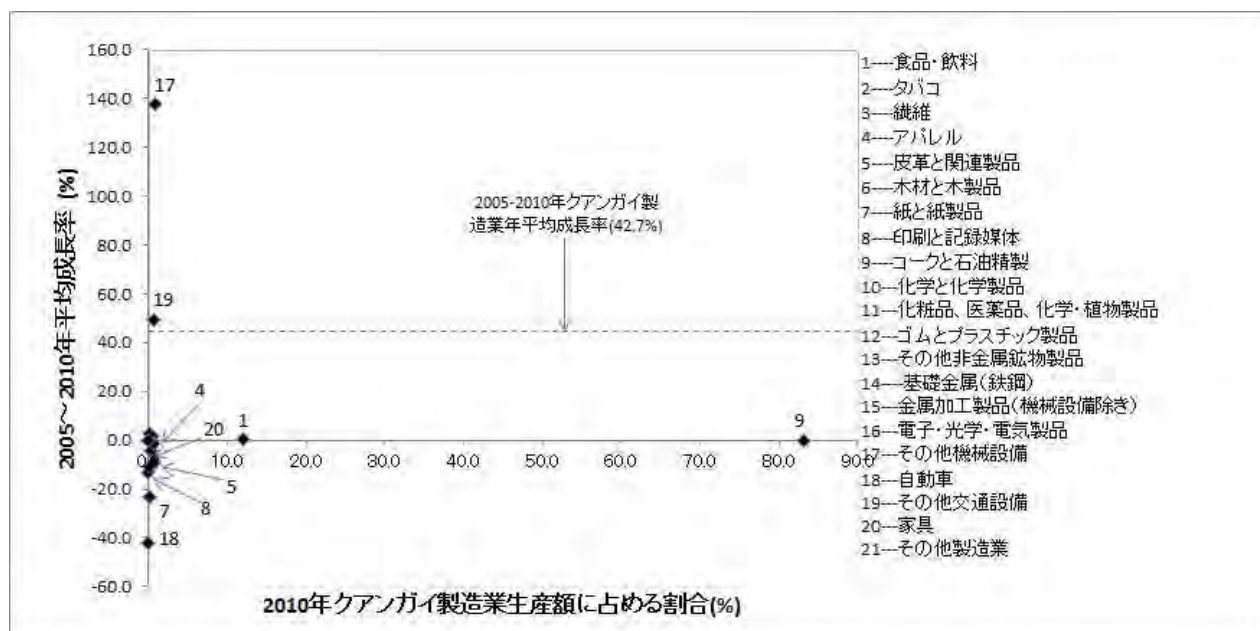
製造業に占める割合と成長率を合わせて見ると、コークと石油製品、その他機械設備とその他交通設備の 3 つのサブセクターはもっとも重要なセクターといえる。

表 6.1-7 クアンガイ省製造業サブセクターの生産額推移（単位：10 億ドン）

製造業サブセクター	2005	2010	割合 (2010) (%)	年平均成長率 (2005-10) (%)
製造業合計	2,970	17,588	100.0	42.7
食品・飲料	2,079	2,103	12.0	0.2
タバコ	-	-	0.0	-
繊維	1	1	0.0	0.0
アパレル	70	56	0.3	-4.4
皮革と関連製品	16	9	0.1	-10.9
木材と木製品	214	129	0.7	-9.6
紙と紙製品	99	26	0.1	-23.5
印刷と記録媒体	4	2	0.0	-12.9
コークと石油製品	-	14,623	83.1	-
化学と化学製品	58	33	0.2	-10.7
化粧品、医薬品、化学・植物製品	-	-	0.0	-
ゴムとプラスチック製品	-	-	0.1	2.7

製造業サブセクター	2005	2010	割合 (2010) (%)	年平均成長率 (2005-10) (%)
その他非金属鉱物製品	88	94	0.5	1.3
基礎金属（鉄鋼）	7	7	0.0	0.0
金属加工製品（機械設備除き）	113	104	0.6	-1.6
電子・光学・電気製品	-	1	0.0	-
その他機械設備	2	152	0.9	137.8
自動車	15	1	0.0	-41.8
その他交通設備	16	118	0.7	49.1
家具	172	112	0.6	-8.2
その他製造業	-	-	0.0	-

出典：クアンガイ省統計年鑑 2011 年版



出典：クアンガイ統計年鑑 2011 年版

図 6.1-9 クアンガイ省製造業サブセクターの割合と成長率の散布図

6. 2 中部地域の自然環境・人口分布現況と動向

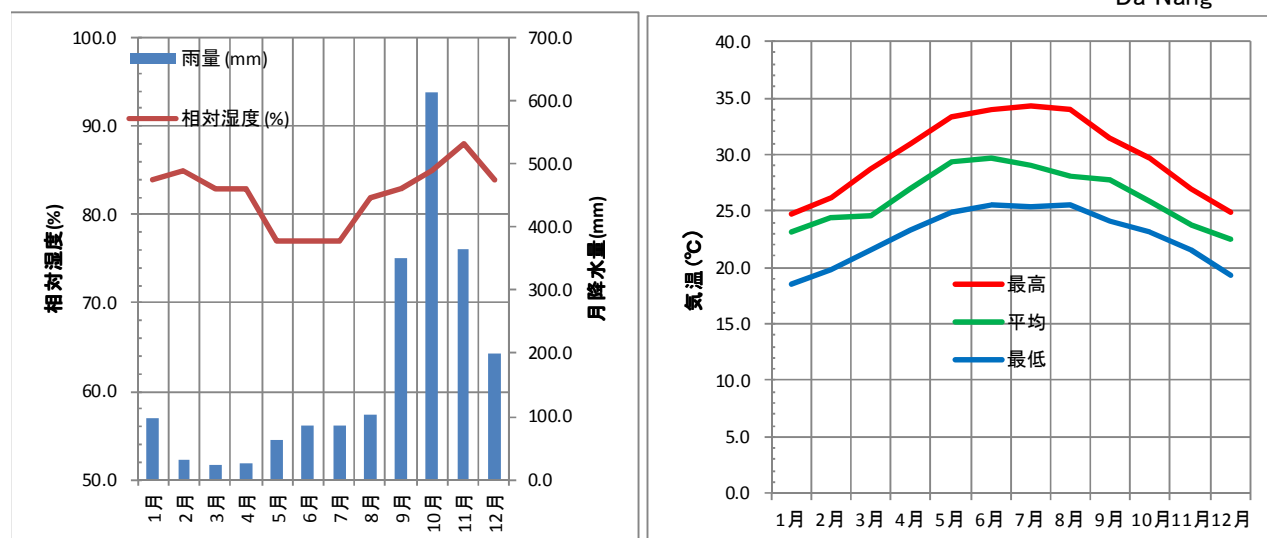
6. 2. 1 中部地域の自然環境

(1) 気象

ダナン市は典型的な熱帯モンスーン地帯にあり、南北ベトナムの2つの気候の影響を強く受けている。ダナンには二つの季節があり、1月から7月が乾期、8月から12月が雨季となる。雨季に時々、15度ぐらいの寒い日が続く時もあるが、それほど厳しくなく、しかも短い期間である。年平均気温は26.3度で、最高気温、最低気温はそれぞれ29.9度、22.7度である。年降水日数は144日で、9月から12月の降水日数は76日である。

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均/合計
気温 (°C)	最高	24.8	26.1	28.7	31.0	33.4	33.9	34.3	33.9	31.5	29.6	27.0	24.9	29.9
	平均	23.1	24.4	24.6	26.9	29.4	29.7	29.1	28.1	27.7	25.9	23.7	22.5	26.3
	最低	18.5	19.8	21.5	23.3	24.9	25.5	25.3	25.5	24.1	23.2	21.6	19.3	22.7
雨量 (mm)		96.2	33.0	22.4	26.9	62.6	87.1	85.6	103.0	349.7	612.8	366.2	199.0	1680.0
相対湿度 (%)		84.0	85.0	83.0	83.0	77.0	77.0	77.0	82.0	83.0	85.0	88.0	84.0	82.3

Da Nang



World Weather Information Service 1947-1990

図 6.2-1 ダナンの気象状況

(2) 洪水

ダナン市近傍の洪水状況は「ベトナム国ダナン市都市開発マスタープラン調査 The Study on Integrated Development Strategy for Danang City and Its Neighboring Area in the Socialist Republic of Vietnam (DaCRISS)」によれば、図-6.2-2 洪水氾濫区域のようである。

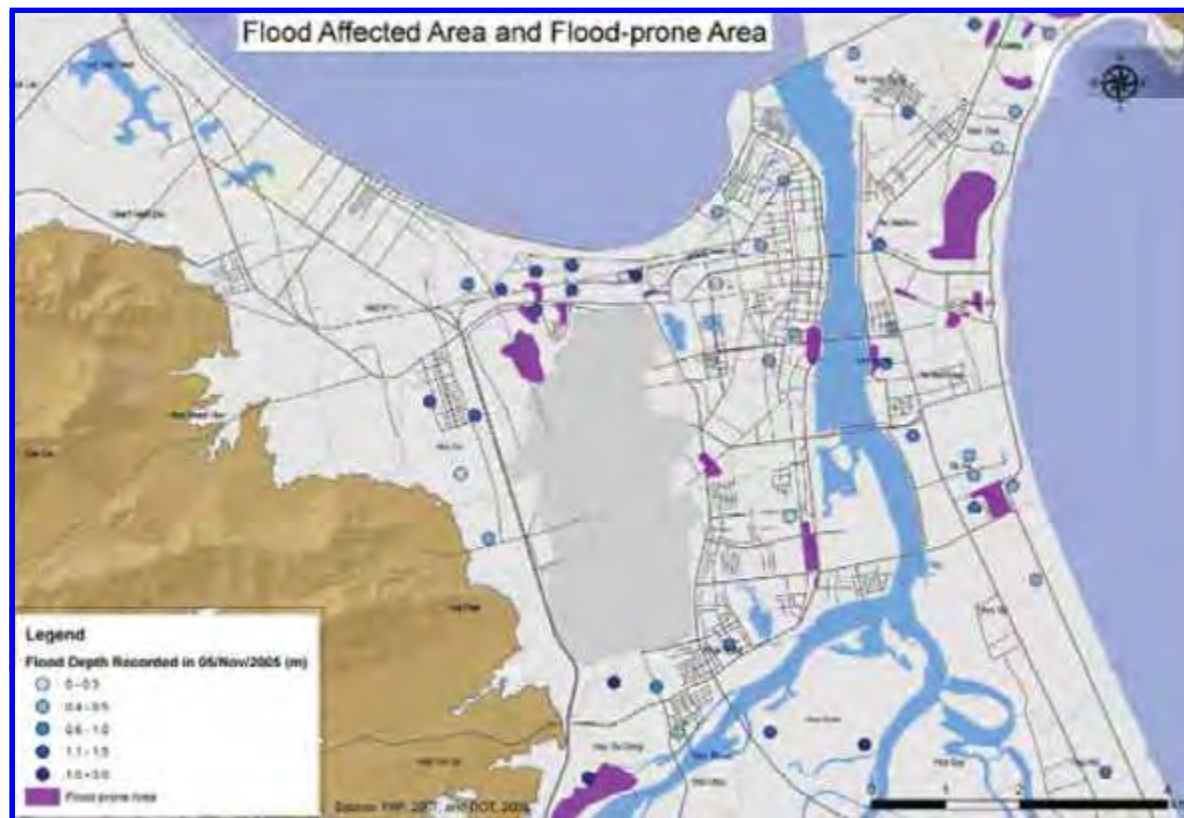


図 6.2-2 洪水氾濫区域

(3) その他の自然災害

UN の報告書（2011 年 3 月 24 日）ではベトナムが津波の大きな被害を受ける可能性は少ないと指摘する。しかし、これまでに津波の大きな被害は記録されていないものの、中部沿岸地域については津波の恐れが指摘されるという。

脅威となるのは、フィリピン西部の地震帯、マニラ海溝を発生源とする津波で、同海溝でマグニチュード 8 以上の地震が起きれば中部沿岸への津波到来は避けられないとされる。マニラ海溝で大きな地震が起きた場合、その 2～3 時間後にはベトナムに津波が到来するとみられている。

さらに、ルソン島北部から台湾南部の区域でマグニチュード 8 を超える地震が起きた場合や、琉球海溝でマグニチュード 8.8 以上の地震が起きた場合もベトナム中部沿岸は津波の影響を受ける。

こうした津波の影響が想定される地域には、現在のところ 27 万人を超える住民が暮らしており、対策が必要のようだ。中部の中でもとりわけ大きな津波の被害が想定されるのは、クアンチ省ドンハとニントゥアン省ファンランという。

6. 2. 2 中部地域の人口分布現況

北中部のタインホア省及びゲアン省は、ホーチミン市、ハノイ市に次いで人口が多い省であり、多くの労働力を供給できるため、縫製工場などの労働集約産業の生産拠点としての価値が高い。中部地域では、人口はダナン市に一極集中している。

表 6.2-1 中部地域の人口・人口密度

市・省名	人口(千人)	(Km ²)	人口密度(人/km ²)
Thanh Hóa	3406,8	11133,4	306
Nghệ An	2917,4	16490,7	177
Hà Tĩnh	1228,0	6025,6	204
Thừa Thiên - Huế	1090,9	5062,6	215
Đà Nẵng	926,0	1283,4	722
Quảng Nam	1425,1	10438,4	137
Quảng Ngãi	1218,6	5152,7	236

注：中北部の図は北部に記載

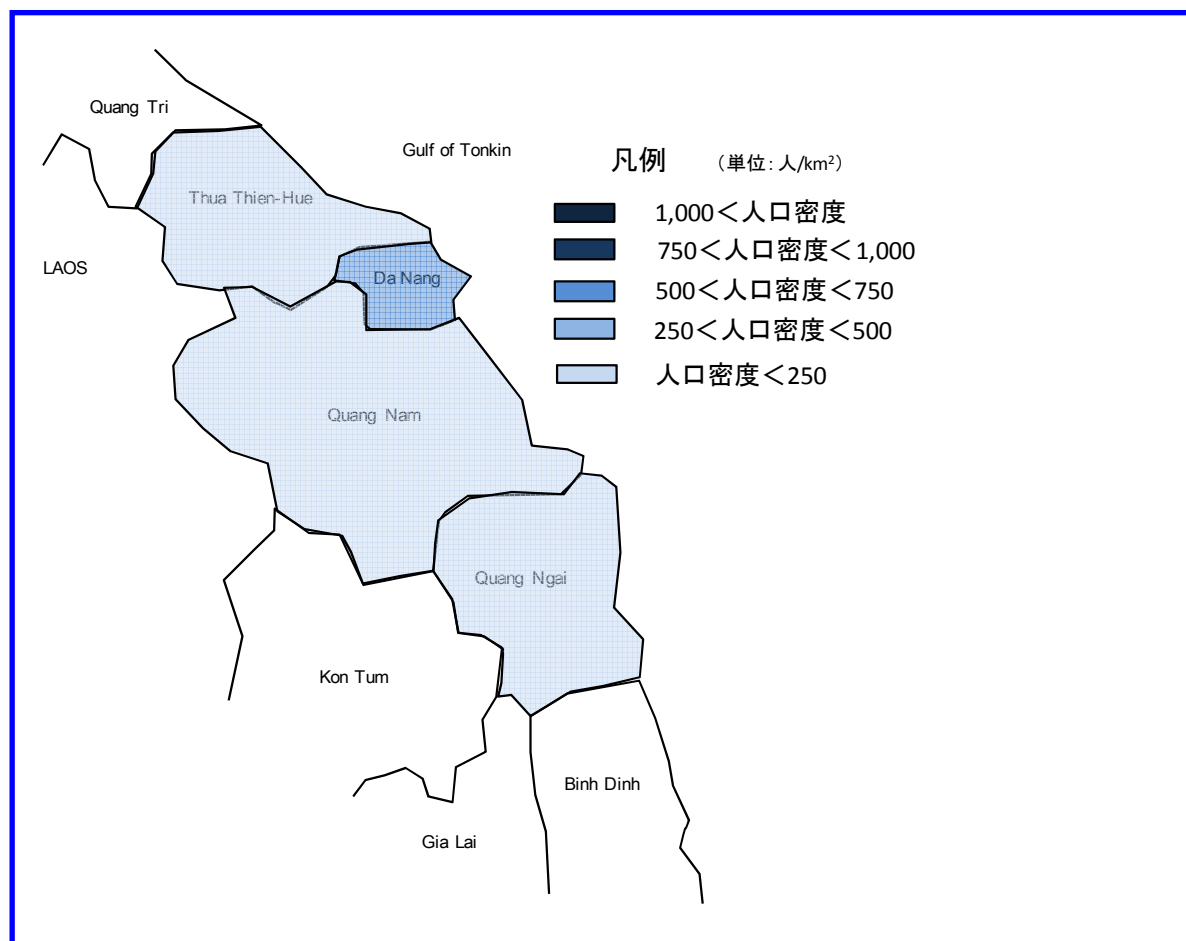


図 6.2-3 中部地域の人口密度

6. 3 中部地域の交通インフラ整備現況と将来計画

(1) 道路インフラ

ダナン周辺地域は、比較的整備された道路網が形成されており、市中心部の道路は年々改善され、市外に向けての道路整備が進んでいる。ダナンの北側に位置する国道1号線のハイバン峠を越える区間は、地形上急峻な縦断勾配・平面曲線が続き、南北交通のボトルネックとなっていたが、全長約6.3kmのハイバントネルが2005年6月に開通し、峠越えにかかる時間は開通前の1時間から10分程度に大幅に短縮された。ダナンは、物流の観点から見ても、ラオス、タイおよびカンボジアを睨む好位置にあり、現在ダナン市を基点とし、ラオス、タイを横断してミャンマーの首都ヤンゴンの近郊に至る東西経済回廊（全長1,500km）幹線道路の補修や橋梁の建設がアジア開発銀行（ADB）や日本政府などの資金援助で整備が進められている。そのうち、ベトナムとラオス間を結ぶ幹線道路のこの幹線道路は、ベトナムの港湾都市・ダナンから国道1号線を北上して、ドンハを経由して国道9号線に入り、ラオス領内を通過して、タイ国境のサバナケットへ至る。2006年12月には、メコン川を挟んでラオス側のサバナケットとタイ側のムクダハンを結ぶ第2「メコン国際」橋が完成し、タイ・ベトナム間の東西回廊の交通効率化がなされた。東西回廊が開通することで、3カ国の運輸トラックが相手国の配達先まで直接乗り入れできるようになる。サバナケットからは約700km離れたタイのレムチャバン港よりも、約500kmのダナン港の方が距離的には近くなるが、ベトナム国内の区間は道路条件が悪く、時速約50km程度の走行を余儀なくされているのに対して、タイ国内では時速80kmから100km走行が可能のため、ラオスからはタイへのアクセスが主流となっている。

ダナン市周辺のベトナム中部における高速道路整備に関しては、現在ベトナム南北高速道路網の1区間を構成するダナン〜クアンガイを結ぶ高速道路（片側2車線、全長約131.5キロメートル）が日本、及びADBの支援により整備が進められている。本高速道路が完成することにより、クアンガイで開発される石油コンビナートとダナンが高速道路で結ばれることになり、ベトナム中部の経済発展に大きく貢献すると考えられる。

(2) 港湾インフラ

ダナンには、フランス領であった頃の1902年にハン川沿いに建設された「ソンハン」港、ベトナム戦争中の1965年に米国が軍港として建設した「ティエンサ」港、現在ハイバン峠の裾野付近に計画が進んでいる「リエンチュウ」港の3港で構成されるダナン港を有する。このうち、東西経済回廊で深海港として期待されているのが「ティエンサ」港であり、ベトナム・ラオス・タイ及びミャンマーを通過する全長1,450kmに及ぶ「東西回廊」の起点である。ティエンサ港は、4.5万トンまでの船舶や積載能力2,000TEUまでのコンテナ船の他、客船等の入港が可能である。水深11~12mで、コンテナヤード面積8万2,400㎡、バース数は5（185m×4、225m×1）である。また、ガントリークレーン2基、トランスファークレーン2基が稼働しており、港湾取扱貨物処理能力は年間450万トンである。ダナン港は、日本政府のODAにより倉庫と関連施設の改良が進められている。ダナン港の水深は12mほどで、すでに円借款により国道1号線からのアクセス道路と防波堤が完成し、港湾の整備が進められている。

また、クアンナム省・クアンガイ省が共同利用・管理を計画しているズンクアット港は、同省の重工

(3) 空港インフラ

また、改修工事を行っていたクアンナム省のチューライ国際空港は、2005年3月より営業を再開している。

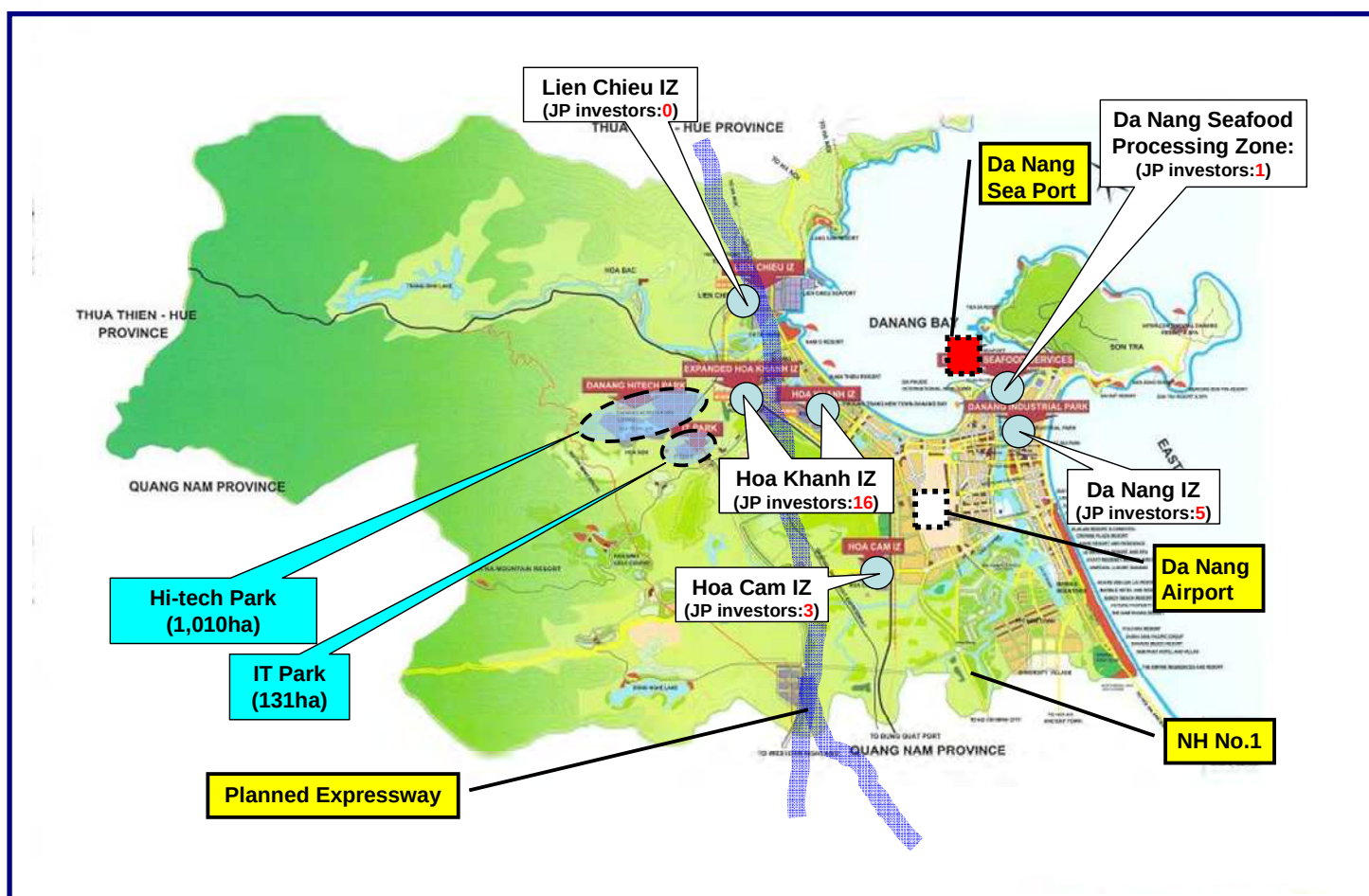


図 6.3-1 ダナン市の交通インフラ等開発現況と整備計画

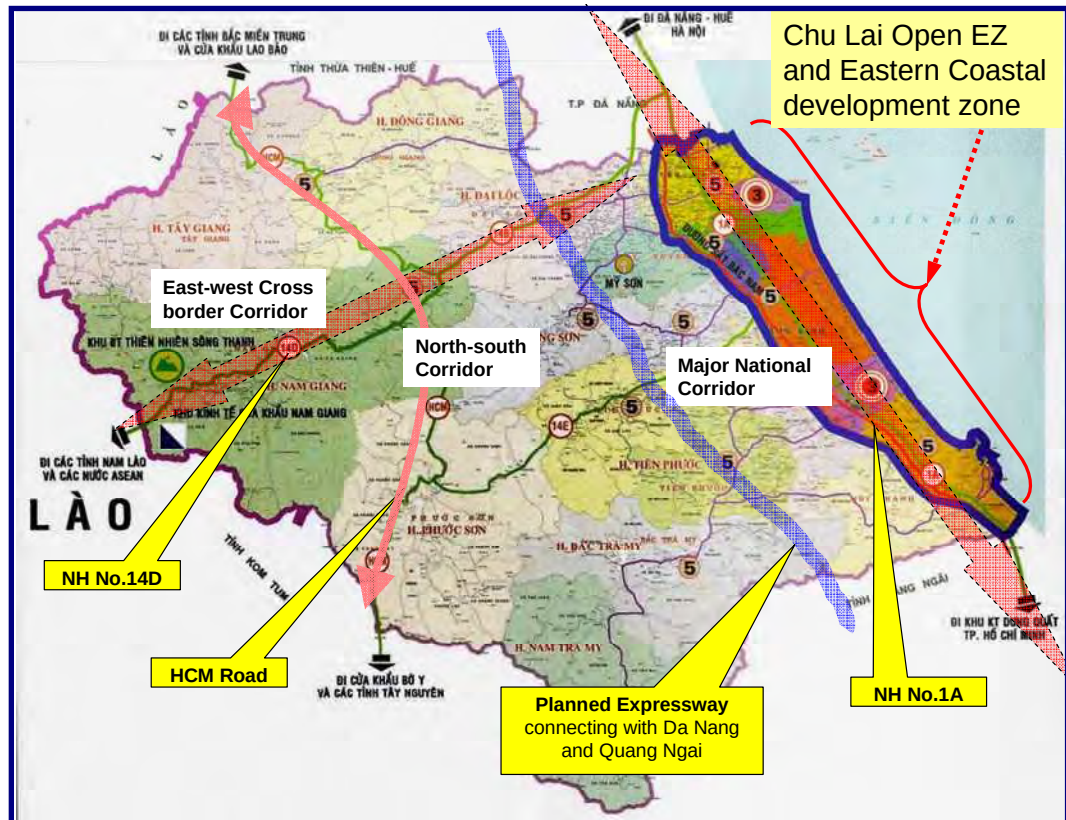


図 6.3-2 クアンナム省の交通インフラ等開発現況と整備計画

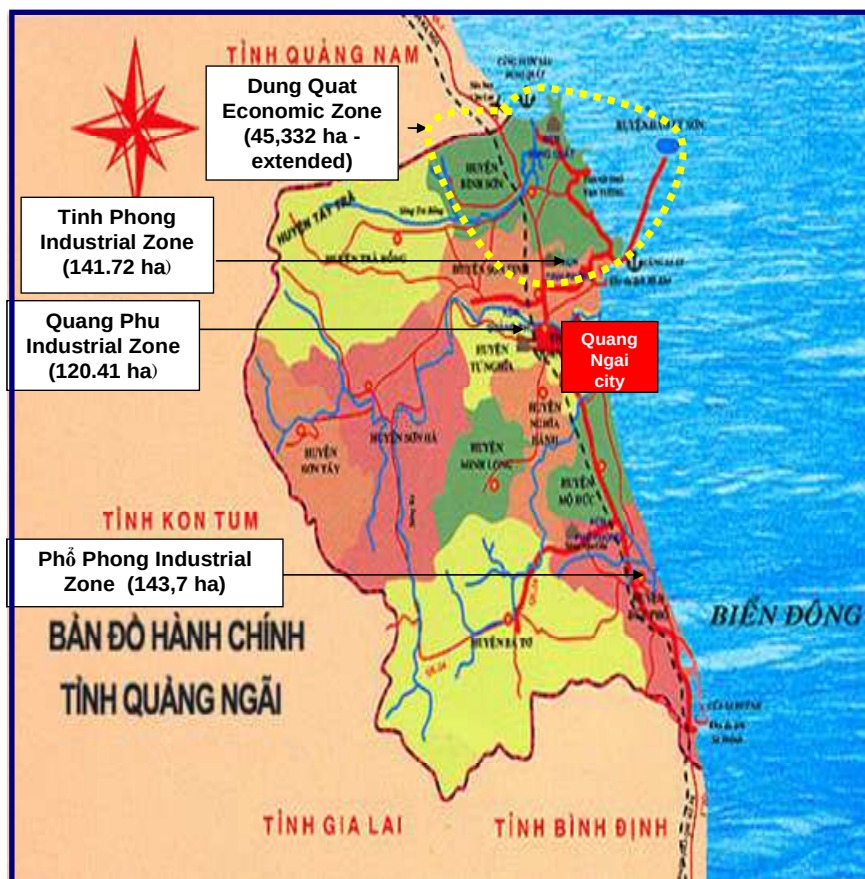


図 6.3-3 クアンガイ省の交通インフラ等開発現況と整備計画

6. 4 中部地域の経済区・工業団地の概況

6. 4. 1 中部地域の経済区の概況

中部地域には、全国 15 の経済区の中の 10 の経済区が集中しているが、この理由は、中部地域においては、それまで空港や港湾、道路等の産業開発のための基礎的産業インフラ整備が北部や南部と比較して遅れており、民間主導の工業団地が進出しにくく、経済開発が遅れていたために、政府の地域経済格差縮小策に基づいて経済区を設定し、政府の支援による産業開発とインフラ整備の促進による地域経済水準の向上を図っていることによる。

表 6.4-1 中部地域の経済区

NO	地 域	経 済 区 の 名 称	指 定 地 域	指定年	面積【ha】
1	北中部	Nghi Son	Thanh Hoa	2006	18,611
2	北中部	Dong Nam Nghe An	Nghe An	2007	18,826
3	北中部	Vung Ang	Ha Tinh	2006	22,781
4	北中部	Hon La	Quang Binh	2008	10,000
5	北中部	Chang May - Lang Co	Thua Thien Hue	2006	27,108
6	南中部	Chu Lai	Quang Nam	2003	27,040
7	南中部	Dung Quat	Quang Ngai	2005	10,300
8	南中部	Nhon Hoi	Binh Dinh	2005	12,000
9	南中部	Nam Phu Yen	Phou Yen	2008	20,730
10	南中部	Van Phong	Khanh Hoa	2006	150,000

(1) Nghi Son 経済区（タインホア省）

1) 経緯

ギソン経済区の 2025 年を目標年次とした総合計画（General Plan）は 2007 年 10 月 10 の首相決定 N0.1364/CD-TT g により承認を受け開発が決定され 10 月 23 日に発令された。この計画では経済区の面積は 18,611.8 ha でその内 10,498 ha が課税区である。

中央政府はギソン経済区の開発を重視しており、今後の製造業の集積地として発展させていく予定で、タインホア省はギソン経済区管理委員会に対して、ギソン経済区建設のための総合計画に基づいて、関連法令と整合した詳細計画と開発プロジェクトの作成を指導している。

この開発計画においては複合産業開発を目指して以下の業種の誘致を中心に位置付けている。

- 重工業とその他関連工業、
- 石油化学工業、
- 鉄鋼・研磨産業
- 機械産業、
- 自動車組み立て、
- 造船および船舶修理、
- 消費財製造、
- 輸出加工、
- 港湾施設整備 （現在 30,000 トンの船舶が接岸できる港湾がある）

2) 現況と開発計画

2008 年 5 月、JICA の借款により石油精製・化学プラント建設のための造成工事が開始された。建設工事は 2010 年 4 月から開始され、全体工事費の 70 %が JICA の円借款で、2013 年の完成を目指して建設中である。経済区内には工業区の他にも 103 ha が関係者の居住区、出張者のためのビジネ

スホテル、3-4 スターのリゾートホテル、バンガロー、レクリエーションエリア、コンベンション・センター、レストランやカフェ、バー、ベトナムの富裕層のための別荘地等のために用意されている。

2011 年 4 月 13 日には日本国大使がタインホア省マイ・ヴァン・ニン党委員会書記及びチン・ヴァン・チェン人民委員長と会談した際、ギソン経済区に建設中の製油所及び火力発電所の建設、胡（ホー）朝の建造物（城壁）の世界遺産登録に関する支援要請が行われた。

（2）Dong Nam Nghe An 経済区（ゲアン省）

1）経緯

ドンナムーゲアン 経済区は 2007 年 8 月 30 日の首相決定 No.1150/QD-TTg によりその設立が承認され開発が始まった。経済区の敷地はギーロック、ジエンチャウ、クアローの 3 つの郡にまたがっている面積が 18,846.47 ヘクタールに亘る広い地域で、経済区は課税区と非課税（免税）区から成り、課税区には工業団地、輸出加工区、都市区、観光サービス区などが計画されており、同経済区では 2010 年を目標に、面積 6000 ヘクタールの観光区、面積 2500 ヘクタールの工業団地、浄水場など 16 件の建設案件への投資誘致活動を行っている。

2）現況と計画

現在の土地利用は、非課税区は 650 ha で、A エリアの 525 ha と B エリアの 125 ha から成っている。課税区は都市居住区が 8,527 ha で、その内訳は以下の通りである。

➤ 住居と移転者用土地	1,440 ha
➤ 都市公共センター	117 ha
➤ 特別公共用地	358 ha
➤ 都市公園用地	1,451 ha
➤ 観光および関連サービス用地	1,417 ha
➤ 工業・ハイテク産業用地	2,894 ha
➤ 経済ゾーン内交通施設（道路、駐車場）	289 ha
➤ 交通プロジェクト	382 ha
➤ インフラ・墓地	96 ha
➤ 歴史・文化遺産	6 ha
➤ 軍事施設	68 ha
➤ その他	

（3）Vung An 経済区（ハティン省）

1）経緯

ヴンアン経済区は 2006 年 4 月 3 日に首相決定 No.72/2006/QD-TTg により設立されて関連法が整備された。面積は 22,781 ha で、Ha Tinh 省における Ky Anh 地区の南部の 9 つのコミューンを含んでいる。

2）現況と計画

Ha Tinh 省には Thach Khe 鉄鉱石の鉱山があり、So Duong 深水港からはアジア、アフリカ、アメリカへ直接、貨物を運べる国際港湾がある。観光もビーチリゾートやエコツーリズムの開発が可能であると見込まれており、現在 Vung Anh 経済区では 100 を超すプロジェクトが認可を受けており、

主な投資事業業種は

- 製鉄所と精錬所、
- 港湾開発、
- 発電所の建設、
- 5 スターホテルの建設、
- 事務所ビル建設、
- 都市開発、
- Voi 湖観光サービスセンター建設、

等で、全体投資総額は 15 億 US\$と見積もっている。

（４） Hon La 経済区 （クアンビン省）

1）経緯

ホンラ経済区は 2010 年 3 月 3 日に首相が承認し、首相決定 No.23・2010・QD-TTg として発布され、経済区は開発面積は 10,000 ha で、2030 年を目標年次とした工業、港湾、貿易、観光、都市開発、農業、林業漁業、等の産業活動に供される計画になっており、Quang Binh 省の経済の中心地となる予定である。経済区の産業インフラ整備は投資促進の原動力となることから、深水港を持っていることは周辺の省にとっても経済開発効果が促進されるものと期待している。経済の核となる経済区の人口は 2020 年には 58,000 人、2030 年には 76,000 人と予測している、

2）現況・計画

この経済区は 2010 年に認可された新しい経済区であるために実際の操業はまだ行われていないが Petrovietnam は 2009 年から 1 万トンの船が停泊できる深水港、ホンラ港の操業を行っている。また、Petrovietnam は経済区内に 2,400 MW の石炭火力発電所の建設を予定しており、150 億 US\$の予算を見込んでいるが完成時期などは未定である。

（５） Chang May — Lang Co 経済区（トゥアティンフエ省）

1）経緯

チャンマイ・ランコー経済区は 2006 年 4 月の首相決定 No.04/2006/QD-TTg により。面積 27,108 ha の経済区の開発が承認され、フエ省は運輸、電力供給、水の供給、通信網などのインフラ整備のために 1.6 Trill.VND 以上の公共投資を行った。これまで開業以来 33 件の投資案件を誘致しているが、その内 FDI は 10 件で 1.4 Bill. US\$であった。

2）現況と計画

チャンマイ・ランコー経済区は、中部ベトナム全体の底上げを図るために、ダナン市、クワンナム省、クワンガイ省、ビンディン省とともに 2004 年 8 月 13 日付けの首相決定第 148/2004/QD-TTg により「中部ベトナム経済中核地方」に指定された経済区で、地区の潜在性、地域性、特性を活かして開発することが命題となっている。

チャンマイ・ランコー地区はハイバン峠の北側にあり美しい入り江と白い砂州が極めて印象的な美しい地域である。そのため、トゥアティンフエ省経済区管理委員会（Economic Management Authority）はこれまでに申し出のあった 7 件の重工業の投資案件を却下して、観光リゾートと環境に優しいグリ

インフラストラクチャーの投資に方向を変更して投資を受け入れる方針である。

経済区は2012年の前半の6か月間にこれまでに14件の観光開発投資案件、総額にして886 Bill. VNDを誘致した。これは2011年の同時期に比較して136%に達しており、2012年中に見込まれる投資額260 Bill. VNDの34%以上を達成したことになる。その他、国内投資が5件あり、その中には都市インフラの整備、工業団地、非課税地区の建設、観光関連事業等の投資への検討が盛り込まれた。Chang May-Lang Co 経済区管理委員会では、世界遺産のある古都フエを持ち、自然の景観や海浜、森や山等豊かな自然を利用して観光産業による経済開発を進めることが望ましいと考えているが、一方では石油基地、港湾、道路の拡張等のインフラ整備への公共投資も行っている。

2008年3月にはシンガポールのBanyan Tree Groupが投資金額が875 Mill. US\$で、18ホールのゴルフ場を持つ280 haの高級リゾートホテルAngasanaの開発計画を正式に申請した。その他フエ省では、2000室を持つホテルコンプレックスや1000戸の高級アパートメントの建設などFDIによる多くの休暇村構想が認可を得た。

現在トゥアティンフエ経済区では、これら多くの投資案件に対して、それを支えるインフラや裾野産業が全く育っていないことが問題とされており、これらの裾野産業をどのように育てるかが大きな課題である。

(6) Chu Lai 経済区（クアンナム省）

1) 経緯

2003年、チューライ経済区は中部ベトナム全体の底上げを図ることを目的に、ベトナム初の経済区として2003年に首相決定第148/2004/QĐ-TTg号（2004年8月13日付け）により「中部ベトナム経済中核」に指定され、チューライ地区の潜在性、地域性、特性を活かした開発を進めることが決定された。

チューライ経済区は申請時には面積が27,000 haであったが、2005年に承認された開発計画計画では面積が32,700 haに拡大され、その中には自由貿易区（1,650 ha）、工業区（3,000 ha）、観光区（35 Kmの海岸を含む2,000 ha）、都市開発区（10,000 ha）、チューライ空港、キーハ港等を含んでいる。投資誘致の優遇策は、他の経済区と同様であるが、チューライ経済区の場合には、

- ▶ プロジェクトにより、11 - 15 年間に亘る土地賃借料の免除、
- ▶ 企業の設立、申請費用の50%を補助、
- ▶ 人員の採用のためクアンナム省のテレビと新聞による募集・採用費用の50%を補助
- ▶ クアンナム省のテレビと新聞広告によるPR費用の30%を1年間補助、
- ▶ クアンナム省のウェブサイトでの広告費用を5年間免除、
- ▶ 通信サービス料金を20 - 30%を減額、

等の追加優遇策を付与している。

2) 現況と計画

チューライ経済区は、2003年に開業以来、2011年までの8年間に68件の投資を誘致し、その内18件がFDIで、その中にはベトナム資本のチュオンハイ自動車機器とバス、トラックの組み立て、マレーシア資本のゲンティン社による共同事業のナムホイリゾート、日産フローティングガラス工場、工業用ソーダ工場、ソーラーパネル製造工場等がある。日系企業は、2012年になってから、KIZUNAお

よび Foster Electronics の 2 社が 認可を受けた。

特に、チューライ経済区では 2012 年から自動車産業の投資が増加し、ビナマツダの組み立て工場、チュオンハイ自動車 (Thaco) と現代自動車の合弁によるエンジン生産工場の建設が始まっているが、新たに韓国の KIA 自動車が年間 10 万台の組み立て工場の案件が申請している。このように、チューライ経済区は自動車産業の集積地になりつつあり、多くの関連裾野産業の都市の機会が増えて来るものと予測される。この理由は、Thaco 社は以前から自社のための自動車専用港を所有しており、完成車の他の地区への積み出しに利用されていることによるものと考えられる。そのため、チューライ経済区管理委員会は、自動車メーカーや部品その他関連企業の誘致に重点を置いて整備を進める意向で、わが国からの裾野産業の進出に期待している。チューライ経済区が今後、投資誘致のために力を入れようとしている開発プロジェクトは、以下の通りである。

- ▶ 経済区内の都市開発、住宅開発と都市施設の建設、
- ▶ 日本からの工業団地への投資促進（東京、大阪、沖縄などにミッションを送りたい）
- ▶ 7,000 – 20,000 トン級の船が接岸できる2か所の港湾施設、
- ▶ チューライ空港の改善（現在ハノイとは週4便、ホーチミン市とは週8便が運航中）
- ▶ より大規模な500床の総合病院の建設。
- ▶ インフラ開発と社会サービス施設の充実、

などである。

2012 年 6 月に計画投資省が全国 15 カ所の沿岸の経済区を対象に行った評価で、チューライ経済区と、中部クアンガイ省ズンクアット経済区がインフラ整備や投資誘致の魅力などで最高得点を得た。

クアンナム省、クアンガイ省はかつて一つの省であったことから今でも交流があり、両省の経済区の情報交換、連携、協力に関する覚書を起草中である。その中で、チューライ空港とズンクアット港を両経済区のゲートウェイとして供用すること、ズンクアット経済区のチューライ経済区の産業への原材料やエネルギーのサプライヤーとしての可能性も視野に入れた検討がなされている。

（7）Dung Quat 経済区（クアンガイ省）

1）経緯

ズンクアット地区では、経済区指定以前には、台湾系 Tyco 会社が投資額 10 億ドルで製鉄所の投資許可書を得て、台湾系 E-United との協力で投資額を 30 億ドルに増やし、2007 年 10 月に開発に着工したが、土地買収、資本不足などのため停止していた。1998 年、Dung Quat 経済区の開発が沿岸部の 5 つの経済区開発のための首相決定 NO.1231/TTg-KTTH に基づいて開始され、経済区委員会が当初から製鉄、造船、重工業等の重工業に重点を置いた産業開発を目指して企業誘致を積極的に進めてきた結果、2010 年までの 15 年間に、製油所、鉄鋼、機械等の重工業の建設が行われ、112 件の投資案件が認可されて 106 億ドルの投資を受け入れた。2010 年には国内初の製油所である ズンクアット製油所が完成したが、さらに 1,000 ha の VSIP の工業団地計画、3,800 ha の都市開発プロジェクトエリアが追加されて経済区の面積は 10,300 ha から 45,300 ha に拡大し、その修正マスタープランが 2011 年 1 月 20 日に首相により承認されている。

2）現況と開発計画

2009 年、伊藤忠商事は Petrovietnam 傘下の Petrosetco と共同で、ベトナムで 3 番目のキャッサバを

原料としたバイオ燃料、バイオエタノールの生産工場の建設に合意し、2011年に工場が完成。現在、年間10万キロリットルの燃料用エタノールと1,500トンの工業用エタノールを生産しているが、国内でのエタノール使用が義務付けられていないことが問題となっている。

2011年末までにズンクアット経済区で計画されている主なプロジェクトは、以下の通りである。

- ズンクアット製油所 : 年間原油処理量 650 万トン、将来は 1000 万トンに拡大
- ズンクアット造船所 : 10-40 万トンの船舶の建造能力を持つ造船所
- ドーサン重工業コンプレックス : 韓国・ベトナムの合弁
- グアングリアン : 米国系製鉄工場、年間 700 万トンを生産
- ゲマデプトーズンクアット国際港 : 2006 年から操業
- 上記の中断していた台湾系企業の製鉄工場の建設は 2012 年に再開、2013 年に完成予定
- 国営ペトロベトナム石油地下貯蔵施社の貯蔵施設建設の認可。
- 現在、韓国の自動車産業が進出。

現在、チューライ経済区との間で、空港と港湾の共有化、原料や資材の供給等に関する協力関係構築の合意書が検討されており、2012 年末までの署名が見込まれている。

（8）Nhon Hoi 経済区（ビンディン省）

1）経緯

ニョンホイ経済区は 2005 年 6 月 14 日の首相決定 No. 141/2005/QD-TTgo により承認され、面積が 12,000ha のマスタープランと建設計画は、No.142/2005/QD-TTg に従って策定されるたが 2010 年 3 月 3 日に新たに承認された No. 17/2010/QD-TTg により再発布され、2010 年 5 月 1 日から発効した。

このうち工業区の面積は 600 ha で、その敷地内に 490 ヘクタールの保税地区、70 ヘクタールの工業団地、50 ヘクタールの港湾（年間貨物取扱量 300 万トン）が計画されており、総投資額は約 4 兆ドン（約 2 億 US\$）で 2012 年内に完成の予定である。インフラ整備に関しては、同経済区 C 地区（面積 230 ヘクタール）のインフラ造成が HBC 投資サービス株式会社に認可され、3 期に分けて、第 1 期（2008－09）85 ヘクタール、第 2（09－10）76 ヘクタール、第 3 期（10－11）69 ヘクタールの建設が実施される。

ニョンホイ経済区は、その管理規則により、非課税区、工業区、港湾地区、観光ゾーン、新都市地区の 5 つの区分けがなされており、2012 年 6 月に計画投資省が実施した、ニョンホイ経済区は、投資の誘致と効率的な運営から見た沿岸地区の経済区の評価において 1,000 点満点の 665 点を獲得し、全国 15 か所の経済区のうち、6 か所の重点開発経済区の一つとして位置づけられた。

2）現況と計画

ニョンホイ経済区は優先誘致企業のイメージを持っており、ハイテク産業、深水港、石油化学、製油所、電気および電子産業、組み立て産業、観光産業、貿易や海運に関するサービス業、金融、通信、EPZなどを重点的に誘致しようとしている。

経済区は南中部ビンディン省のニョンホイ地区にあり、その中の 90 ヘクタールの敷地に投資総額は 9 億 7200 万ドルで総出力は 700 メガワット（第一期）のビンディン火力発電所の建設が計画されており、その FS 調査が開始されている。計画では 2012 年第 2 四半期に建設を着工し、2015 年の稼動開始を予定している。またタイの STFE グループ及び PTES 社は同経済区に建設予定の製油所設

計の建設契約の締結を行った。同製油所は、第一期の年産能力が 600 万 t、完成後の年産能力は 1200 万 t となる見込みで、これのが完成により、ニンホイ経済区は国内への新たなエネルギー供給基地となることが期待されている。

（9）Nam Phu Yen 経済区（フーイエン省）

1）経緯

ナムフーイエン経済区は 2008 年 9 月に首相決定 No. 1373/QĐ-TTg によりナムフーイエン経済区管理委員会が設立され、開発が開始された。建設は 2010 年になってから開始され、マスタープランに沿って 2015 年の完成を目指して進行中であり。経済区の敷地はフーイエン省の南部からカインホア北部にまたがる面積 27,500 ha を占めており、その中にはフーイエン省のソンヒン地区、ドンホア地区、タイホア地区の 3 つの郡とカインホア省北部の 2 つの郡、ヴァンニン郡とニンホア郡が含まれている。

2）現況と計画

マスタープランにおいては、チューライ経済区をモデルに大規模産業の誘致を望んでおり、南部フーイエンとヴァンフォンに大規模貿易センターとサービスセンターの建設、ニンホア、ニンシム、ハイリエンなどの都市部においては物流基地等の開発が計画されている。その他、今後の投資可能な分野として石油化学、海産物加工、技術、観光分野への投資を期待している。

現在、マスタープランに従って Vang Ro 精油所と複数の工業団地（2682 ha）が経済区内に建設されているが、2012 年からは省による観光開発が開始されることになっている。

その他、投資誘致をさらに促進するために、経済区や海岸へのアクセス道路の建設などのインフラ整備、行政組織の再編、人材開発のための職業訓練等のプログラムを作成中である。現在までに、経済区では 258 件の投資プロジェクトを誘致しているが、その内、国内投資は 221 件、外国投資は 37 件で、その国内投資の 90 件、外国投資の 18 件は既に操業を開始している。

（10）Van Phuong Economic Zone （カインホア省）

1）経緯

ヴァンフォン経済区は 2006 年 5 月に首相の承認を得て開発が開始された。ヴァンフォン経済区はカインホア省の Van Ninh 県と Ninh Hoa 県にまたがる 15 万 ha の広大な地区で、経済区に投資する全てのプロジェクトに経済区としての優遇税制が適用されている。

2）現況と計画

経済区の開発整備費に関して、2007 年から 2009 年までに中央政府により配分された予算 1,250 億ドン（658 万 US\$）では対応できないため、カインホア省人民委員会は 2009 年 2 月に 2010 年から 2014 年までの地方債の発行計画を承認した。このなかには経済区のインフラ整備のための費用、さらに道路整備、用地買収および移住先の整備のための費用が含まれている。現在までに、ヴァンフォン経済区への投資案件は約 80 件に上っており、この中には以下のものが含まれる。

- Van Phong 国際港（ベトナム海運総公社、2020 年完成予定）、
- Van Phong 保税倉庫（年間 500 万トン）、
- Nam Van Phong 製油所（年間 1,000 万トン）、

- Van Phong 石油ターミナル (505,000m³、2012 年完成予定)
- Van Phong 1 火力発電所 (2,630 MW、2017 年完成予定)

等の大型プロジェクトが進行中である。

6. 4. 2 中部地域の工業団地の立地概況

中部には 37 か所の工業団地が開発されているが、それらはハイバン峠の北側のフエから南へ、南中部のカインホアまでの南北約 600Km の地域に広がって立地しており、むしろホーチミン市を中心とした南部との関係の方が強い工業団地も多く、国内での部品調達や販売市場をホーチミン市、ドンナイ、ビンズオン、等の多くの工業団地の企業を市場としている。国外からの原材料や部品の輸入と製品の輸出のためには、航空貨物はダナン空港、海運貨物のためにはチャンマイ港、ダナン港、ズンクアット港、カムラン港等多くの港湾施設が整備されている。しかし、ダナンは国際航空便が少なく、ハノイとホーチミンが航空貨物のゲートウェイとなる。またその他の港湾も遠距離海上輸送には途中で積み替えが必要である。中部地域にはフエの北約 75 Km のドンハからラオス、タイ、ミャンマーまでの東西回廊が接続しているが、さらにダナンからラオス国境に向かって国道 14B-D 号線をラオスのパクセーからタイのウボンラチャタニに抜ける第 2 東西回廊として開発する計画がある。これら国内、域内、国際間の業種分担、運輸インフラのネットワークの可能性を考慮すれば、長期的視野からの、進出企業の業種を特定した誘致活動を進めることが望ましい。

中部では多くの工業団地は国内運輸の利便のために、国道 1 号線沿線に多く立地しており、国道 1 号線は今後も工業団地の物流にとって主要な運輸インフラとしての役目を担い続けるものと考えられるが、同時に近隣地区の生活道路としての役割も担っており、モーターバイクや自転車、歩行者等の近隣交通も混在しているために、バスやトラックの運輸速度が制限され、効率的な輸送に支障をきたしている。今後、工業団地の立地企業の増加に伴う交通量の増大が見込まれるため、バイパス道路、有料化等による輸送効率の改善と地域の生活道路の建設などによる交通安全確保のための方策を検討すべきである。それらの工業団地の立地状況は以下の表 6.4-2 のとおりである。

表 6.4-2 中部の工業団地の立地状況

省/市	工業団地の立地数	日系企業数	アクセス		
			拠点都市	空港	港湾
ゲアン	1	1			
トゥアティンフエ	1	0	フエ市	フエ空港	チャンマイ港
ダナン市	7	26	ダナン市	ダナン空港	ダナン港
クアンナム	7	0	タムキー市	チューライ空港	ズンクアット港
クアンガイ	4	0	クアンガイ市	チューライ空港	ズンクアット港
ビンディン	7	0	クイニョン市	ホーチミン空港	クイニョン港
ジアライ	1	0	ブレイク市	ダナン空港	ダナン港
フーエン	2	0	トゥイホア市	ホーチミン空港	カムラン港
ダクラック	1	0	ボンマトー市	ホーチミン空港	カムラン港
カインホア	5	0	ニャチャン市	ホーチミン空港	カムラン港
ダクノン	1	0	ジアギア市	ホーチミン空港	ホーチミン港
合計	37	27			

出展：JICA 調査団

以上の工業団地にとって輸出入の国際貿易のゲートウェイとなるダナン空港やダナン港、ズンクアット港カムラン港は、今後 2020 年までの投資企業の増加による貨物量の増加と交通量の増大が予測され、貨物の取扱量の増加に対応するための港湾機能の強化を行っている。そのため、今後は空港や港湾へのアクセス道路やバイパス道路、新設道路の建設による港湾機能の強化と改善が不可欠であると考えられる。現在のベトナムにおける工業団地開発は各省毎に行われており、不動産開発の視点から実施されて省内完結型の開発が多いが中部の工業団地開発もその例にもれない。そのため、工業団地の開発と入居企業の誘致に当たっては、投資企業の需要を基本に、地域の工業集積を作るための戦略と周辺の工業団地との連携・補完、協力関係による相乗効果を検討すると同時に、市場となる企業の業種とニーズに対応した誘致戦略が必要になるものと考えられる。

6. 4. 3 中部地域の工業団地の規模・業種等の概況

中部に立地している 37 の工業団地に日系企業 25 社が入居して操業しているが、いずれもダナン市内の工業団地である。それら各工業団地の面積と入居日系企業の業種と数を以下の表 6.4-3 に示す。業種はベトナム MPI の工業開発方針に従って、戦略産業第 1 群と第 2 群、それ以外の産業のなかから、入居企業の多いものを選んで記載した。下記の表に示すように、中部の工業団地に以下の日系企業が集積している。

➤ 電気電子産業	6 社
➤ 機械製造業	3 社
➤ 自動車関連産業	2 社
➤ 鉄鋼業	2 社
➤ 運輸業	1 社

中でも電気電子産業、機械製造産業は MPI の工業化促進政策と合致している分野で力を入れている。ダナン市人民委員会も航空機での輸送に向いている電子部品や、ダナン港からの積み出しが可能で広い裾野産業を集める自動車産業を誘致したい意向を持っているが、これまでの技術の蓄積や人材の評価が必要とされるものと思われる。

ダナン市人民委員会は電子・電気産業振興のために、市の郊外に「IT 産業工業団地」と「ハイテク工業団地」の建設を計画している他、IBM の技術支援による IT ネットワークを多方面に活用する「スマート・シティ計画」を策定中である。そのため、ダナン市の工業開発においては、国内・国外輸送のための交通インフラや周辺の産業や市場との関連を検討に入れることが重要である。

電子部品は現在、その殆どが国内の工業団地に入居している日系企業のアセンブラーに供給したり、日本や中国へ輸出されている。また自動車産業は国内市場への出荷はもちろん、近隣諸国、中近東までの広い市場への展開を目指した企業展開を考えており、タイ、マレーシア、インドネシアなどの自動車産業先進国とどの連携、競争が課題となる。

自動二輪車産業はベトナムでも長い歴史を持ち、大きな技術の蓄積ができているが、その生産は殆ど北部と南部に占められており、中部においては目立った投資プロジェクトはない。今後は自動車が

交通の主役になることが見込まれることから中部地域では自動車産業の集積が拡大して行くものと予想されるが、運輸インフラの整備水準が企業進出のキイファクターとなるものと予想される。

表 6.4-3 中部地域の業種別日系企業入居数

省・市	工業団地名称	開発面積 (ha)	日系企業 数	戦略産業第1+2群				戦略産業以外の産業					
				電気・電 子産業	鉄鋼産 業	自動車 産業	その他	金属	機械製 造	化学医 化粧品	ゴム・プ ラステック	運輸	その他
ダナン	ホアカム工業団地	261.0	3	1		1	1						
ダナン	ホアカイン工業団地	316.5	16	3	2	1	2		2				6
ダナン	リエンチュウ工業団地	373.5	0						1				
ダナン	ダナン工業団地	63.0	5	2								1	2
ダナン	水産加工サービス工業団地	77.3	1				1						
合 計			25	6	2	2		0	3	0	0	1	8

出典：ベトナムファイナンス、JETRO、現地調査による収集情報を基に調査団が作成

注)「その他」に分類された業種は、食品加工業/環境・省エネ産業/農業機械産業/繊維産業/ガス・石油産業/紙・パルプ産業/靴・皮革製品製造産業/ガラス・土石製造/建材産業/建設業/サービス産業/商業/金融業/情報産業 の14業種である

6. 5 まとめ

(1) 対象省・市の GDP 総量と一人当たり平均 GDP

以上、見てきたように、現価で見る 2010 年中部 7 省・市の GDP 総量では、1) 第一位：タインホア (51.8 兆ドン)、2) 第二位：ゲアン (41.6 兆ドン)、3) 第三位：ダナン (30.8 兆ドン)、4) 第四位：クアンガイ (29.3 兆ドン)、5) 第五位：クアンナム (24.6 兆ドン) となっている。

他方、一人当たり GDP の指標においては、1) 第一位：ダナン (全国で第 7 位) となっているほか、クアンガイが第 12 位、クアンナムは第 19 位と、全般的に低位層に集中している。

(2) 中部主要 3 省・市の比較優位

① ダナン市

ダナン市の製造業生産総額の 2005～2010 年の 5 年間における年平均成長率 7.2%に比較して、この年平均成長率を上回るのはアパレル (16.1%)、紙と紙製品 (7.6%)、印刷と記録媒体 (16.2%)、ゴムとプラスチック製品 (10.3%)、基礎金属 (32.3%)、金属加工製品 (17.2%)、電子・光学・電気製品 (18.8%)、及び自動車 (39.8%) などのサブセクターである。

また、同市の製造業生産総額に占める各サブセクターの 2010 年の割合を見ると、その他非金属鉱物製品 (12.5%) が首位を占め、その他ウェートの高いサブセクターは上から順に、アパレル (11.3%)、ゴムとプラスチック製品 (11.2%)、基礎金属 (11.2%) 等となっている。このように、製造業に占める割合と成長率を合わせて見ると、基礎金属、アパレル、金属加工製品、電子・光学・電気製品の 4 つのサブセクターは、ダナン市の比較優位産業と言える。

② クアンナム省

クアンナム省の製造業生産総額の 2006～2010 年の 4 年間における年平均成長率 24.5%に比較して、この年平均成長率を上回るのはアパレル (37.1%)、皮革と関連製品 (69.9%)、紙と紙製品 (37.1%)、化学と化学製品 (47%)、その他非金属鉱物製品 (24.9%)、基礎金属 (26.2%)、金属加工製品 (45.9%)、自動車 (64.1%) 及び家具 (39.1%) などのサブセクターである。その中、成長率が特に高いのは皮革と関連製品、自動車、化学と化学製品、金属加工製品などである。一方、同省の製造業生産総額に占める各サブセクターの 2010 年の割合を見ると、その他非金属鉱物製品 (22.1%) が首位を占め、その他ウェートの高いサブセクターは上から順に、食品・飲料 (20.9%)、皮革と関連製品 (16.1%)、木材と木製品 (10.2%) などが挙げられる。

製造業に占める割合と成長率を合わせて見ると、皮革と関連製品、その他非金属鉱物製品、及びアパレル 3 つのサブセクター及び自動車産業は、クアンナム省の比較優位産業と言える。

③ クアンガイ省

クアンガイ省の製造業生産総額の 2005～2010 年の 5 年間における年平均成長率 42.7%に比較して、この年平均成長率を上回るのは、その他機械設備 (137.8%) とその他交通設備 (49.1) の 2 つのみである。一方、同市の製造業生産総額に占める各サブセクターの 2010 年の割合を見ると、コークと石油精製 (83.1%) が首位を占め、その他ウェートが相対的に高いサブセクターは食品・飲料 (12%)、のみである。製造業に占める割合と成長率を合わせて見ると、コークスと石油製品、その他機械設備とその他交通設備の 3 つのサブセクターはクアンガイ省の比較優位産業と言える。

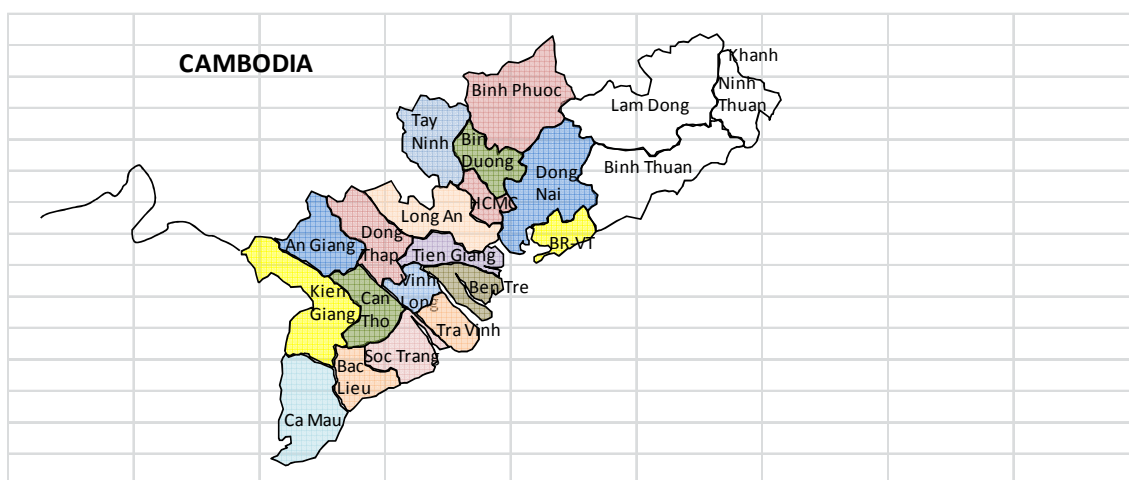
第7章 ベトナム南部地域の成長軸

7. 1 南部地域の経済・産業の現況と動向

(1) 南部地域の考察対象地域の限定

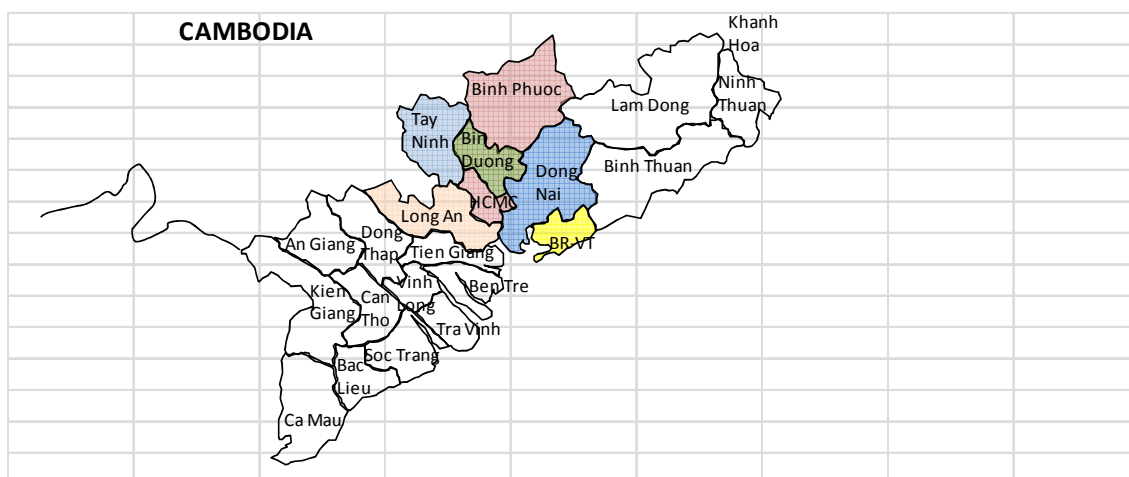
1) 南部地域の範囲

南部地域は、南東部地域のビンフオク、タイニン、ビンズオン、ドンナイ、バリアブントウ、ホーチミンシティ、およびメコン川デルタ地域のロンアン、ティエンザン、ベンチェ、チャビン、ビンロン、ドンタブ、アンザン、キエンザン、カントー、ハウザン、ソクチャン、バクリュ、カマウ等合計19省・市をカバーする。(図 7.1-1)



出典：ベトナム公式発表地図情報より JICA 調査団が作成。

図 7.1-1 ベトナム南部 19 省・市地図



出典：ベトナム公式発表地図情報より JICA 調査団が作成。

図 7.1-2 本調査の対象地域であるベトナム南部 7 省・市地図

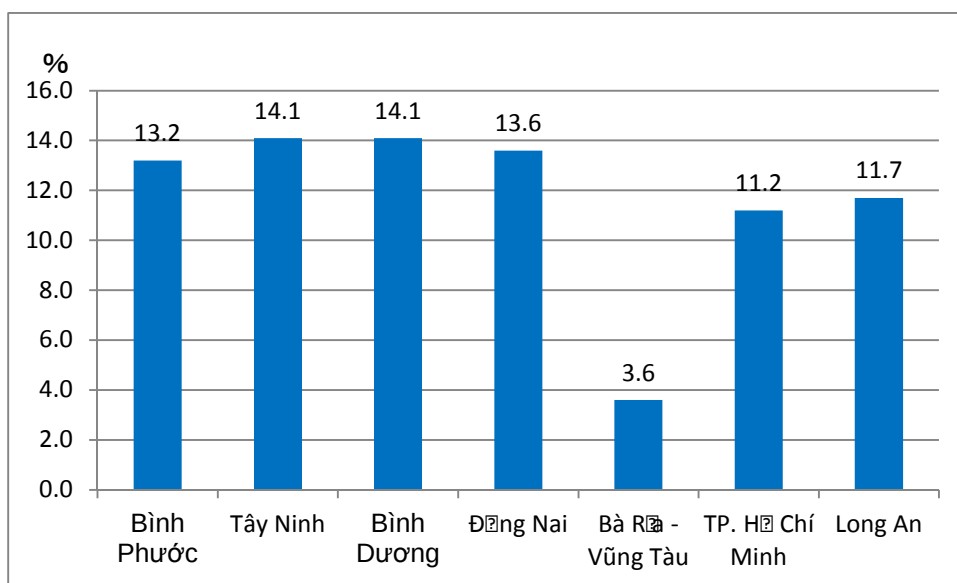
2) 南部の考察対象地域

本調査業務では、南部において上述南東部地域の6省・市にメコン川デルタ地域のロンアン省を加えて、これら7省・市を考察対象地域とする。(図7.1-2)

(2) 対象地域の経済現況と動向

1) 対象省・市の GDP 成長率

以下、南部の対象省・市の GDP 成長率について、過去数年間における年平均成長率の趨勢を省・市の間で比較し、各省の相対的な状況を把握する。対象7省・市の2005～2010年の5年間における年平均成長率の相対的な状況は図7.1-3の通りである。各省・市は年平均成長率で上から順に、タイニンとビンズオン、ドンナイ、ビンフオク、ロンアン、ホーチミンシティ、バリアブンタウと並べられ、バリアブンタウの成長率がその他各省・市を大きく下回っていることは注目に値する。これは後述するように、同省の産業構造が鉱物資源や素材産業に偏りすぎたことによるものと推察される。



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

注：Ba Ria-Vung Tau の数値は 2007～2010 年の平均値。

図 7.1-3 2005～2010 年南部地域対象省・市の GDP 年平均成長率の比較

2) 対象省・市の GDP 総量と一人当たり平均 GDP

現価で見る南部7省・市の2010年GDP総量では、上から順に、ホーチミンシティ(422.3兆ドン)、バリアブンタウ(151兆ドン)、ドンナイ(76兆ドン)、ビンズオン(48.8兆ドン)、ロンアン(34.4兆ドン)、タイニン(29.5兆ドン)、ビンフオク(19.6兆ドン)と配列される。ホーチミンシティは南部のみならず、全国最大の商業都市として、多くの産業分野が全国でトップの地位を確保しているため、GDPの規模も全国一となっている。これに次いで、バリアブンタウは第2位に入っているが、同省の収入源が大きく石油採掘と鉄鋼製造に依存していることは特徴的である。一方、ドンナイはGDPの規模がバリアブンタウの約半分に当たるが、製造業の多くの分野が全国で重要な存在となっている。

ドンナイと類似点が多く、経済規模が第4位に入っているのはビンズオンであり、同省も多くの製造業分野では全国の上位圏に入っている。

一方、一人当たり平均 GDP という指標をみると、順位は、バリアブンタウ (14,918 万トン)、ホーチミンシティ (5,709 万ドン)、ビンズオン (3,010 万ドン)、ドンナイ (2,952 万ドン)、タイニン (2,755 万ドン)、ロンアン (2,384 万ドン)、ビンフオク (2,209 万ドン) に変わり、バリアブンタウが首位に浮上し、ホーチミンシティは第2位、ドンナイは第4位に後退する。(表 7.1-1)

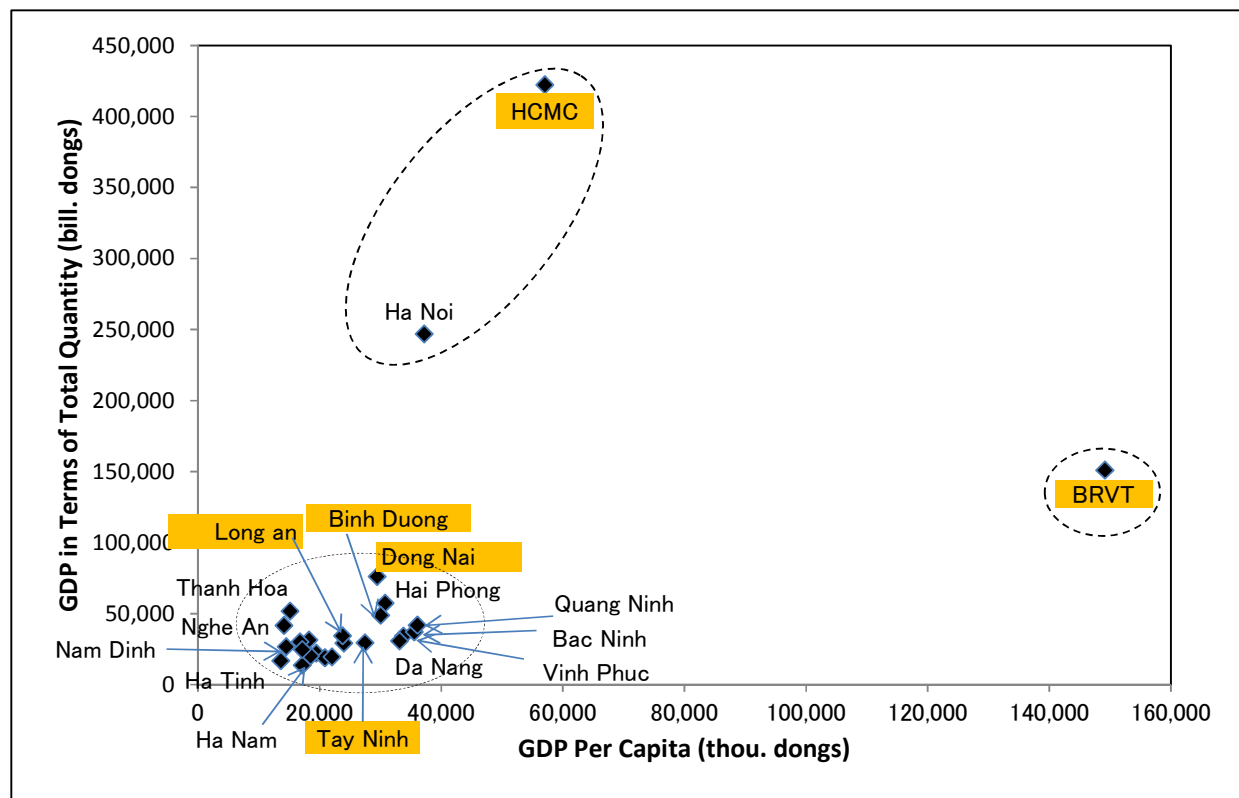
表 7.1-1 南部地域対象省・市の GDP と一人当たり平均 GDP (2010 年)

南部対象地域	GDP	一人当たり平均 GDP	
	(10 億ドン)	(1,000 ドン)	ドル
ビンフオク	19,623	22,093	1,132
タイニン	29,549	27,546	1,412
ビンズオン	48,761	30,101	1,543
ドンナイ	76,025	29,523	1,513
バリアブンタウ	150,967	149,177	7,645
ホーチミンシティ	422,270	57,091	2,926
ロンアン	34,397	23,840	1,222

出典：各省・市 2011 年統計年鑑

3) 全対象省・市における中部対象省・市の位置づけ

以下、北部と中部を含めた全対象地域における南部各対象省・市の相対的な位置を比較してみる。GDP 総量においては、南部で最大規模のホーチミンシティは全国においてもハノイに大差をつけて首位、バリアブンタウとドンナイも第3位と第4位を占めている。また、ビンズオンでもハイフォンとタインホアに続いて全国第7位に入っている。総じて、南部地域各省・市は北部と中部に比して GDP の規模が大きいことが統計データにより裏付けられる。



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

図 7.1-4 全対象地域の GDP と一人当たり GDP における南部対象省・市の位置

しかし、一人当たり GDP の指標を見ると、南部の他地域に対する優位性がやや弱まる。全国での順位では、バリアブントウ、ホーチミンシティは上位 1 位と 2 位を占める一方、ビンズオンとドンナイは第 9 位と 10 位に後退し、その他 3 省は第 11、12、14 位にそれぞれ入る。(図 7.1-4)

(3) 対象地域の産業現況と動向

1) 産業構造の転換

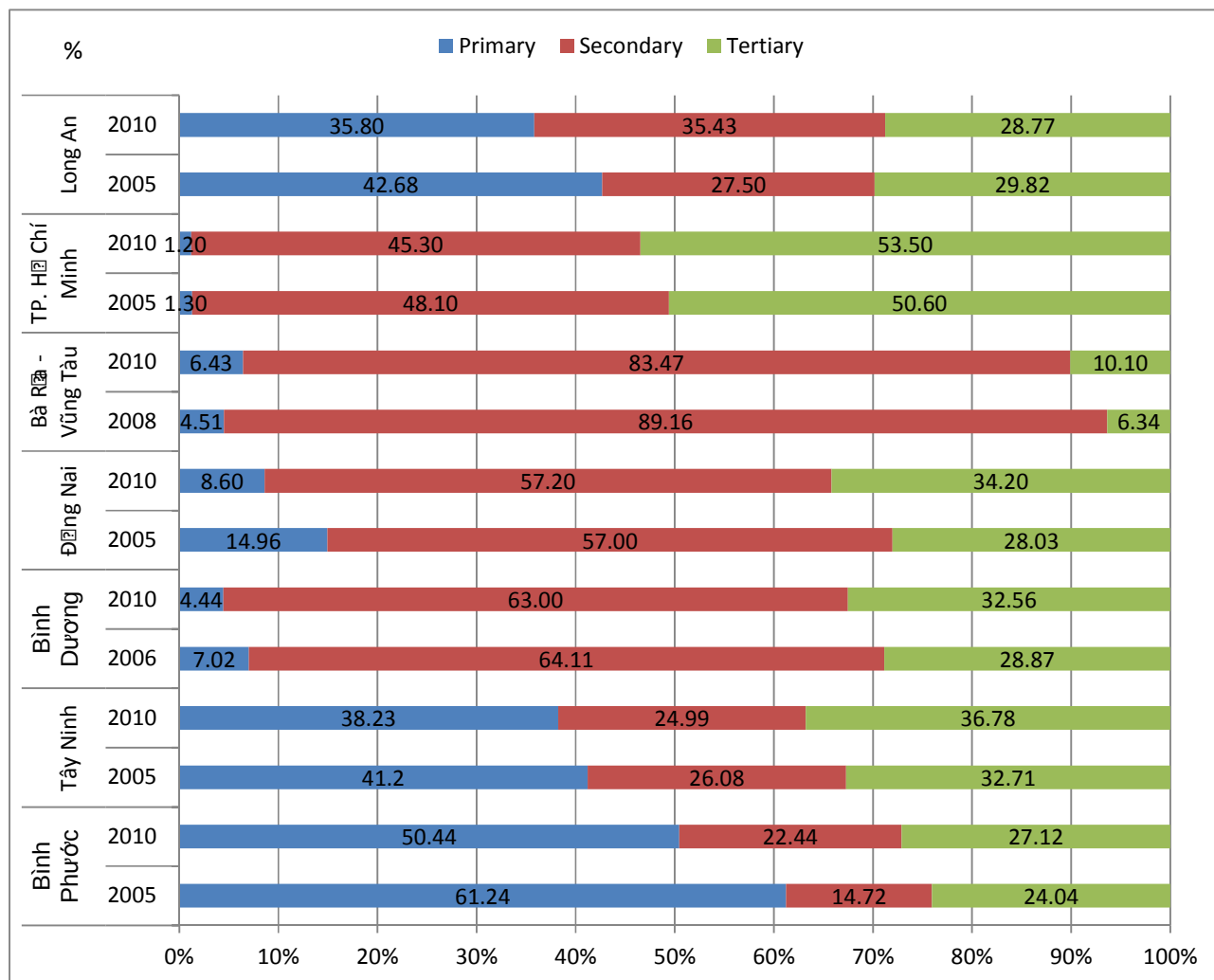
南部地域各省・市の GDP における第 1、第 2、第 3 次産業の構成と 2005～2010 年期間¹の変化では、基本的に北部・中部と同様に、バリアブントウを除き、各省・市とも農業を中心とする第 1 次産業の割合の縮小と第 2 次産業または第 3 次産業の割合の拡大が見られる。中には、ビンフオク、ドンナイは第 2 次産業と第 3 次産業の割合が共に拡大し、ロンアンは第 2 次産業の割合拡大と第 3 次産業の割合縮小、タイニン、ビズオン、バリアブントウ、ホーチミンシティは逆に第 2 次産業の割合縮小と第 3 次産業の割合拡大が見られる。また、バリアブントウでは、第 1 次産業の割合が 2008 年の 4.5% から 2010 年には 6.4% へと拡大した。

2005～2010 年の 5 年間にわたって産業構造の変化が特に激しいのはビンフオクである。同省の第 1 次産業の割合が 2005 年の 61.2% から 2010 年には 50.4% へと 10.8 ポイント減少する一方、第 2 次産業が 14.7% から 22.4% へと 7.7 ポイント、第 3 次産業も 24% から 27.1% へと 3.1 ポイント上昇した。

¹ ハティンの数値は 2008～2010 年となっている。

また、2010 年の時点における各省・市の産業セクターの構成状況を見ると、第 2 次産業の割合がもっとも高いのはバリアブントウ（83.5%）であり、その他各省・市の割合は上から順に、ビンズオン（63%）、ドンナイ（57.2%）、ホーチミンシティ（45.3%）、ロンアン（35.4%）、タイニン（25%）、ビンフオク（22.4%）となっている。

一方、2010 年の各省・市における第 3 次産業の割合は、上から順に、ホーチミンシティ（53.5%）、タイニン（36.8%）、ドンナイ（34.2%）、ビンズオン（32.6%）、ロンアン（28.8%）、ビンフオク（27.1%）、バリアブントウ（10.1%）であり、バリアブントウの第 3 次産業の割合が極端に低いのは、第 2 次産業、なかんずく資源と素材産業が異常に高い割合を占めることが原因である。（図 7.1-5）



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

図 7.1-5 南部対象省・市の GDP に占める第 1、第 2、第 3 次産業の割合の変化

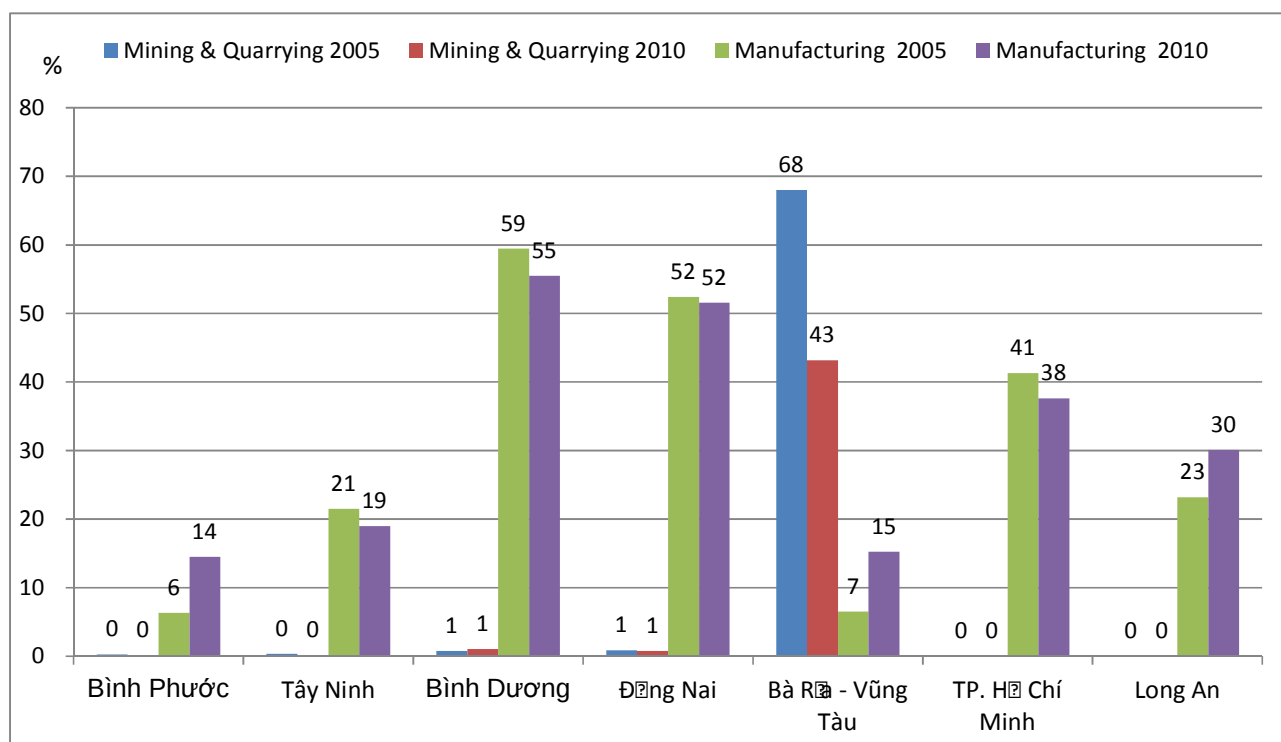
2) 第 2 次産業に含まれる鉱物・採石と製造業の割合と推移

図 7.1-6 に示すように、対象地域 7 省・市のうち、鉱物・採石セクターが存在しているのはバリアブントウ、ビンズオンとドンナイ 3 省ではあるが、ビンズオンとドンナイにおける同セクターの GDP に対する割合がいずれも 1%に過ぎないのに対し、バリアブントウの同数値は 2008 年の 68%から 2010 年の 43%に大幅に低下したものの、依然として極めて高い水準である。もっとも、バリアブン

タウにおける鉱物・採石セクターの割合の低下傾向は同セクターに極端に偏重した産業構造に対する調整という政府の政策的な指導の結果でもあるが、これも資源依存型産業発展モデルがとうてい限界があることの裏付けである。

製造業セクターの GDP に対する割合が最も高いのはビンズオンであり、2010 年における同数値は 55% に達し、ドンナイは 52% で第 2 位に入り、この 2 省は南部のみならず、全国においても重要な製造業生産基地となっている。その他各省・市の GDP に占める製造業の割合は、ホーチミンシティ 38%、ロンアン 30%、タイニン 19%、バリアブントウ 15%、ビンフオク 14% となっている。バリアブントウにおける製造業割合の低さは鉱物・採石セクターの高すぎた割合と密接に関係するものである。一方、ホーチミンシティの製造業は絶対値ではビンズオンとドンナイより圧倒的に大きいにもかかわらず、同市における第 3 次産業がこれよりさらに重要な存在となっていることから、GDP に占める製造業の割合が相対的に低く見えることが特に指摘に値する。

また、製造業の GDP に占める割合という数値について 2010 年と 2005 年を比較してみる場合、ビンフオクが 2005 年の 6% から 2010 年には 14% へ、バリアブントウは 7% から 15% へ、ロンアンは 23% から 30% へと上昇したのに対し、タイニンは 21% から 19% へ、ビンズオンは 59% から 55%、ホーチミンシティは 41% から 38% へと低下した。一方のドンナイは 52% で横ばいとなっている。



出典：各省・市 2011 年統計年鑑

図 7.1-6 南部対象省・市の GDP に占める鉱物・採石と製造業の割合の変化

3) 南部各対象省・市における製造業主要分野の状況

以下、軽工業、鉱物・重工業と電子・機械 3 つのグループに区分して、南部各対象省・市の分野別の（全 25 対象省・市での）順位を見てみる。

表 7.1-2 全対象省・市における南部各対象省・市の軽工業分野での順位（2010 年）

対象省・市	食品飲料	繊維	アパレル	皮革と関連製品	木材と木製品	紙と関連製品	印刷と記録媒体	ゴム・プラスチック	家具
ビンフック	11	17	25	24	20	20	23	19	21
タイニン	13	15	8	11	23	16	16	11	19
ビンズオン	4	7	19	3	4	5	10	6	2
ドンナイ	2	1	3	2	2	2	8	2	24
バリアブントウ	8	20	22	8	25	7	20	10	22
ホーチミンシティ	1	2	1	1	3	1	1	1	1
ロンアン	5	8	17	5	18	8	14	8	9

出典：各省・市 2011 年統計年鑑

軽工業グループは南部地域の強みのある分野がもっとも多いところである。全 9 分野のうち、ホーチミンシティ、ドンナイ、ビンズオン 3 省・市が上位 3 位を独占するのは、皮革と関連製品の 1 分野だが、上位 2 位を占有するのは食品飲料、繊維、紙と関連製品、ゴム・プラスチック、家具の 5 分野となっている。その他各分野についても、アパレルではホーチミンシティとドンナイがそれぞれ第 1 位と第 3 位、木材と木製品ではドンナイとホーチミンシティがそれぞれ第 2 位と第 3 位、印刷と記録媒体ではホーチミンシティが第 1 位を占めている。また、全 9 分野のうち、ホーチミンシティが首位を占めるのは 7 分野に達し、残りの繊維と木材・木製品においてもそれぞれ第 2 位と 3 位を占める。

表 7.1-3 全対象省・市における南部各対象省・市の鉱物・重工業分野での順位（2010 年）

対象省・市	コーク・石油製品	化学・化学製品	化粧品・医薬品・化学と植物製品	その他非金属鉱物製品	基礎金属	金属加工製品
ビンフック		24		20	24	24
タイニン		10	11	19	18	14
ビンズオン		6		14	3	4
ドンナイ		2		7	8	3
バリアブントウ	6	3		8	1	10
ホーチミンシティ	2	1		1	7	1
ロンアン	4	7		23	12	12

出典：各省・市 2011 年統計年鑑

鉱物・重工業グループにおいては、南部がもっとも強みのある分野は化学・化学製品、基礎金属、金属加工製品の 3 分野である。化学・化学製品ではホーチミンシティ、ドンナイ、バリアブントウが 1 位から 3 位まで、基礎金属ではバリアブントウとビンズオンが 1 位と 3 位、金属加工製品ではホーチミンシティ、ドンナイ、ビンズオンが 1 位、3 位、4 位にそれぞれ入っている。一方、コーク・石油製品分野でもホーチミンシティとロンアンが 2 位と 4 位、その他非金属鉱物製品分野ではホーチミンシティが第 1 位を占めているが、化粧品・医薬品・化学と植物製品は南部各省・市で、タイニンを除き、ほぼ空白となっている唯一の分野である。

表 7.1-4 全対象省・市における北部各対象省・市の電子・機械分野での順位（2010 年）

対象省・市	電子・光学・ 電気製品	機械設備	自動車	その他 輸送設備	その他 製造業
ビンフック	12	16	11		20
タイニン	17	15	20	24	4
ビンズオン	10	9	16	20	19
ドンナイ	8	2	19	23	16
バリアブンタウ				8	14
ホーチミンシティ	1	1	3	3	6
ロンアン	7	13	15	11	

出典：各省・市 2011 年統計年鑑

電子・機械グループでは、南部が比較的強い分野は電子・光学・電気製品と機械設備の 2 分野のみである。前者ではホーチミンシティが 1 位、後者ではホーチミンシティとドンナイが 1 位と 2 位を独占している。また、自動車とその他輸送設備においては、ホーチミンシティがいずれも第 3 位に入っている。

(4) バリアブントウ省の経済産業現況

ここでは、南部地域のうち、バリアブントウ省に特に着目し、経済産業の現況、人民委員会の産業政策等について述べる。

1) バリアブントウ省のマクロ産業現況と動向

- 2010年の一人あたりの域内総生産は7,645USD/人であり、ハノイの1,911USD/人、ホーチミンの2,926USD/人、ハイフオンの1,580USD/人のいずれをも大きく上回っている。
- 省内の全人口に占める労働人口は64%となっている。また、このうち、技術訓練を受けた労働者数の全労働人口に占める比率は55%にのぼる。
- 外国投資が活発に進出してきている。2006年から2010年までに、約240億ドル、2006年から2011年11月までに、293案件、総額280億ドル以上の海外からの直接投資が入ってきている。このうち、投資実行額は、2006年から2011年9月までに、60億ドル以上にのぼる。
- 大型案件で生産を開始している主なものには、ガス処理案件（Dinh Co）、鉄鋼（Posco）、港湾（SP-SSA）、鉄鋼（Vina Kyoei）等がある。

表 7.1-5 バリアブントウ省の各種統計データの比較

統 計 項 目	統 計 値	年 度
1.人口		
人口規模	101.2 万人	2010 年
人口密度	509 人/km2	同上
15 歳以上労働人口	53.11 万人	同上
15 歳以上労働人口比率	50.1%	同上
2.労働者		
従業員労働者の規模	116,121 人	2009 年
女性従業員の人数と割合	40,976 人(35.3%)	同上
3.企業		
企業数	2,793 社	2009 年
300 人超企業数と割合	73 社 (2.5%)	同上
50～299 人企業数と割合	266 社 (9.5%)	同上
50 人未満企業数と割合	2454 社 (87.8%)	同上
資本金 500 億ドン以上企業数と割合	228 社 (8.1%)	同上
10 億～500 億ドン以上企業数と割合	2,185 社 (78.3%)	同上
10 億ドン未満企業数と割合	380 社 (13.6%)	同上
4.外資導入実績		
累計導入金額	262.9 億ドル	2010 年まで
累計導入件数	255 件	同上
プロジェクトの平均規模	1.3 億ドル	同上
5.企業の生産・経営		
産業生産高	227,013 Bill. Dongs	2009 年
外資企業生産高	31,165 Bill. Dongs	同上
外資企業生産高の割合	15.9%	同上
黒字企業の割合	71.79%	同上
6.賃金・社会保険		
従業員報酬（月給＋社保）	571.6 万ドン	2009 年
社会保険提供企業の比率	60.87%	同上
7.物流		
旅客輸送人キロ	19.9 億人キロ	2009 年
道路旅客輸送人キロ	19.8 億人キロ	同上

統 計 項 目	統 計 値	年度
貨物輸送トンキロ	2.2 億トンキロ	同上
道路貨物輸送トンキロ	1.6 億トンキロ	同上
水路（舟運・海運）貨物輸送トンキロ	6,680 万トンキロ	同上
8.通信		
電話ユーザー数（固定+月極携帯）	20.7 万	2010 年
普及率	20.5%	同上
9.教育		
大学教師数と人口に対する比率	241 人（1：4,199）	2010 年
大学生数と人口に対する比率	7,571 人（1：134）	同上
専門学校教師数と人口に対する比率	142 人（1：7,127）	同上
専門学校学生数と人口に対する比率	1,784 人（1：567）	同上
10.貧困率	6.8%	同上

出典：Statistical Yearbook of Vietnam 2010

2）バリアブントウ省のセクター別の現況

鉱工業、エネルギー、農林水産業、観光業の各セクター毎に、現状を述べる。

①鉱工業

バリアブントウ省近海においては、原油が 15 億トン、ガスは 1 兆立方メートルの埋蔵量を擁している。年間採掘量は、原油が 1,300～1,400 万トン、ガスは 60～70 立方メートルであり、ベトナム国内有数の鉱物資源地域となっている。石油の精製のための工業団地として、Long Son Oil and Gas Services Industrial Zone の整備が着手された。工業分野では、これらの豊富な天然資源の存在を背景に、鉄鋼、工業用ガス関連の業種が主要であり、装置産業が省内に林立している。一方、加工組み立てや、精密機械、電機・電子関連分野の製造業の展開は、周辺省の Dong Nai、Bin Duong などと比較すると非常に少ない現状となっている。

②エネルギー

上記の石油、ガスを資源として、バリアブントウ省からの電力供給量は、ベトナム全国の約 40%にのぼる。同省内には Phu My Power Complex をはじめとする大型の電力供給プラントが立地しており、ベトナムにおける電力供給基地の枢要を占めている。

③農林水産業

305km の海岸線と 10 万 km² の大陸棚を近海に有する良好な海洋環境のもとで、ブンタウ市周辺の漁港で水揚げされる魚種は豊富である。すなわち、660 種の魚、35 種の海老、23 種の鳥賊等があり、年間漁獲高は約 250,000 トンにのぼっている。この漁獲高はベトナム全国で第 3 位の数値である。これら、海産物の加工業に携わる企業数は、約 220 社にのぼり、海産物加工品の輸出高は、平均で年間約 200 百万ドルにのぼっている。

農業は、農地面積が 105,247ha であり、同省内の自然土地面積の約 53%を占める。主要農産物は豚肉、ゴムラテックス、米、カシューナッツ、胡椒、果実類（ドリアン、龍眼等）となっている。

④観光業

バリアブントウ省は、観光資源に恵まれており、観光ポテンシャルは高い。また、同省はベトナムの

7つの観光開発優先中心地区のひとつに数えられている。主なツーリズムスポットとして、ブンタウ、ロンハイ、フーチャム、フーコック、コンダオ島があげられる。とりわけ、ブンタウ市から西南に180kmはなれたコンダオ島は、原生林、ビーチ、歴史遺産が豊富であり、高い観光開発ポテンシャルを有している。

3) バリアブンタウ省製造業サブセクター別の割合と成長率比較

表 7.1-6 バリアブンタウ省製造業サブセクターの生産額推移 (単位: 10 億 ドン)

製造業サブセクター	2007	2010	割合 (2010) (%)	年平均成長率 (2007-10) (%)
製造業合計	14,639	27,143	100.0	13.1
食品・飲料	4,369	3,629	13.4	-3.6
タバコ	0	0-	0.0	-
繊維	158	125	0.5	-4.6
アパレル	55	71	0.3	5.2
皮革と関連製品	463	1,012	3.7	16.9
木材と木製品	82	95	0.3	3.0
紙と紙製品	157	794	2.9	38.3
印刷と記録媒体	34	13	0.0	-17.5
コークと石油精製	21	41	0.2	14.3
化学と化学製品	3,175	5,940	21.9	13.3
化粧品、医薬品、化学・植物製品	0	0	0.0	-
ゴムとプラスチック製品	82	1,007	3.7	65.1
その他非金属鉱物製品	1,499	3,211	11.8	16.5
基礎金属(鉄鋼)	3,627	9,613	35.4	21.5
金属加工製品(機械設備除き)	760	923	3.4	4.0
電子・光学・電気製品	0	0	0.0	-
その他機械設備	0	0	0.0	-
自動車	0	0	0.0	-
その他交通手段	128	635	2.3	37.8
家具	18	23	0.1	5.0
その他製造業	12	12	0.0	0.0

出典: バリアブンタウ省統計年鑑 2011 年版

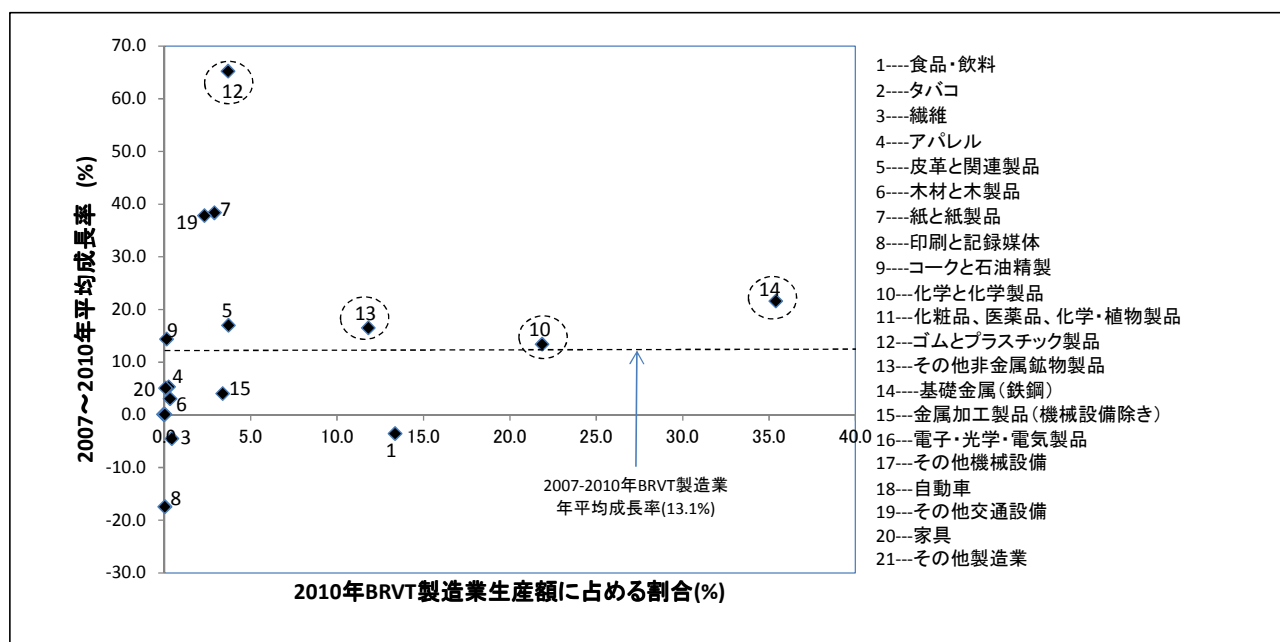
バリアブンタウ省の製造業生産総額は、2007～2010年の3年間に年平均13.1%の成長率を上げた。各サブセクターの年平均成長率を見ると、製造業全体の平均成長率を上回るのは皮革と関連製品(16.9%)、紙と紙製品(38.3%)、コークと石油精製(14.3%)、化学と化学製品(13.3%)、ゴムとプラスチック製品(65.1%)、その他非金属鉱物製品(16.5%)、基礎金属(21.5%)及びその他交通手段(37.8%)など8のサブセクターである。その中、成長率が特に高いのはゴムとプラスチック製品、紙と紙製品、その他交通手段などであり、後者は造船業を含むと推測される。

これに対して、製造業全体の平均成長率を下回るのは、食品・飲料(-3.6%)、繊維(-4.6%)、アパレル(5.2%)、木材と木製品(3%)、印刷と記録媒体(-17.5%)、金属加工製品(4%)、家具(5%)、その他製造業(0%)などであり、その中、食品・飲料、繊維、印刷と記録媒体はマイナスの成長に陥

った。また、タバコ、化粧品、医薬品、化学・植物製品、電子・光学・電気製品、その他機械設備及び自動車などのサブセクターは空白となっている。

一方、バリアブントウ省の製造業生産総額に占める各サブセクターの 2010 年の割合を見ると、基礎金属（鉄鋼）が 35.4%で首位を占め、その他ウェートの高いサブセクターは上から順に、化学と化学製品（21.9%）、食品・飲料（13.4%）、その他非金属鉱物製品（11.8%）などが挙げられる。

製造業に占める割合と成長率を合わせて見ると、基礎金属、化学と化学製品、及びその他非金属鉱物製品の 3 つのサブセクターは両方とも相対的に高いことがわかる。また、ゴムとプラスチック製品セクターの過去数年間における驚異的な伸び率を勘案すると、今後この分野のウェートがさらに上昇することが見込まれる。



出典：バリアブントウ省統計年鑑 2011 年版

図 7.1-7 バリアブントウ省製造業サブセクターの割合と成長率の散布図

4) 産業政策の方向性

①基本方向

バリアブントウ省は裾野産業の重要性認識を踏まえた近代的産業都市とするために、the Resolution of the 5th Provincial Party Congress (period 2011-2015)に基づいて、“the Master Development Plan of Infrastructure Industry in BRVT in 2011-2020, with vision to 2025”を作成中である。

②特別工業団地整備計画の推進

加えて、2012 年 3 月 21 日に、人民委員会は機械製造業分野に特化した産業振興の方針について、Decision No. 517/QD-UBND に基づいて、“Plan on Establishing an Industrial Zone Specialized in Mechanical Engineering”を策定中であり、今夏 8 月にドラフトを MPI 及び MOIT に提出している。このドラフトの概要は、次の通りである。

表 7.1-7 バリアンタウ省特別工業団地整備計画書（案）の骨子

章	概要
第 1 章 BRVT の工業団地の計画と発展状況	● BRVT における産業発展のポテンシャルとリソース ● BRVT における工業団地の現状
第 2 章 特別工業団地の建設に係る要件	● 外国投資者の立地選択に係る基準 ・ 経済誘因（市場、収益、コスト要因） ・ リソース誘因（人材、自然資源、地理条件） ・ インフラ誘因（ハードインフラ、ソフトインフラ） ・ 政策誘因 ● ベトナムにおける日本企業投資の現状 ・ 日本企業の投資動向 ・ 日本企業のベトナム投資に係る要望 ● 需要予測
第 3 章 特別工業団地モデルに関する提言	● 特別工業団地のモデル ・ 投資誘致の重点分野 ・ 運営管理制度（ハードインフラ、ソフトインフラ） ・ 特別工業団地のインセンティブ制度 ・ インセンティブ制度の評価基準（経済効果、社会効果） ● 特別工業団地サイトの選択 ・ 所要面積と規模の想定 ・ 候補サイトの想定（既存工業団地の中の特別工業団地設置、新しい特別工業団地の設置、日本企業による選択） ● 特別工業団地のインフラ投資に係る方式 ・ 国家による投資方式 ・ 国家と企業の連携による PPP 方式 ・ 企業によると投資方式 ● 特別工業団地投資誘致の対象 ・ インフラデベロッパー ・ 製造業企業（中小企業、大企業）
第 4 章 ソリューションと実施	● ソリューション ・ 特別工業団地インフラデベロッパーの選定 ・ 特別工業団地投資企業に対する省政府の優遇政策（インフラ投資への優遇、製造業と産業サービスの投資への優遇） ・ 特別工業団地と裾野産業への投資誘致に係る政策 ・ 人材育成 ● 実施機関
結論	● 裾野産業の発展にとっての特別工業団地設立の重要性 ● BRVT 投資環境の改善を目指す省政府の優遇措置実施の必要性 ● 裾野産業の発展に係る優遇政策を制定するように中央政府に提言すること

この計画書の中で、特別工業団地内への日系企業からの投資誘致を図るための重点業種として、以下の 4 業種を特定している。

- a. 金属機械製造業種
- b. プラスチック部品製造業種
- c. 電機・電子部品製造業種
- d. ソフトウェア開発業種

上記4業種の詳細区分は、さらに次の通り細分化されている。

表 7.1-8 特別工業団地への日系企業投資誘致の重点分野

重点業種	重点業種が製造する製造品詳細区分
金属機械製造業種	成形装置
	ボルト、締め具、軸受、歯車、シャフト
	船舶、自動車、二輪車、電子製品製造の機械部品
	鋳造、鍛造、打抜加工、機械加工、圧縮、熱処理、表面処理
	港湾、鉱業、石油・ガス加工産業機械設備の部品製造
	工作機械、産業ロボット、産業専用機械の制御・作動装置
プラスチック部品製造業種	プラスチック・ゴム製造工程（自動車、二輪車、電子通信用プラスチック
電機・電子部品製造業種	電気・電子設備、AV機器と周辺機器の部品製造
	基礎電子部品製造工程
	ハイテク、デジタル制御設備及びスマートセンサー
	特別専用装置
ソフトウェア開発業種	産業化・自動化ソフトウェアの製造

出典：バリアブントウ省人民委員会、“Plan on Establishing an Industrial Zone Specialized in Mechanical Engineering”, August, 2012

また、計画書は、本調査の調査成果の一部が引用されている。それらは、下表に示す内容である。

表 7.1-9 特別工業団地整備計画書に見る本調査の成果の反映状況

本調査の調査成果の反映項目	反映内容
● SWOT 分析手法（第1章）	分析フレームワークについての本調査の提案が適用されている。また、施策内容に係る下記調査団提案が盛り込まれている。 ➤ 港湾・物流など BRVT の既存の強みを生かし、さらなる強化を図ること ➤ 裾野産業業種の企業誘致と並行して、当該業種の納品先となる大型アSEMBラーの誘致も行うこと ➤ 隣接他市・省とは、競合よりはむしろ補完関係を構築し、連携を図ること ➤ 産業人材の育成、労働者技能向上に取り組むこと
● 各種優遇措置の提案（第3章）	“Indirect support”の中で、調査団が提案した Loan Guarantee Fund in Support Industry sector が、ほぼそのままの形で盛り込まれている。同ファンドについてはハイフォン市に対しても同様に提言を行っているが、強い関心を示している。

特別工業団地への投資誘致にあたっては、バリアブントウ省は、裾野産業業種の誘致を促進している。そのためには、部品供給先となる加工組み立て業種の企業を特定し、それらとのサプライチェーンの構築支援が重要となる。

特別工業団地への日系企業誘致を促進していく上では、サプライチェーンに係る既存現況の把握と、今後の展開可能性に関する詳細な調査が必要である。日系企業のうち、特に中小企業のバリアブントウ省への進出動機は、同省もしくは隣接市・省での新たな市場開拓の機会の有無に強く依存する。すなわち、日系中小企業がバリアブントウ省に進出するためには、裾野産業業種が市場参入機会を見出

しえる素地が、同省内に存在するかどうか、大きな鍵である。

バリアブンタウ省人民委員会は、特別工業団地への日系企業誘致に際して、日系中小企業誘致には拘泥しない方針を明示している。（バリアブンタウ省人民委員会、“Plan on Establishing an Industrial Zone Specialized in Mechanical Engineering”, August, 2012）すなわち、まず裾野産業業種の企業が参入できる市場の形成のために、規模の大きな製造業種の日系企業の誘致を優先するとしている。

サプライチェーンには、階層が存在する。例えば、バリアブンタウ省内のアッセンブラがベトナム国内、特にベトナム南部の隣接地域において顧客を見出し、その上で製品製造に必要な部品をバリアブンタウ省内の部品供給業者から調達するといった形態である。現状では、バリアブンタウ省内の日系企業は、建設資材のニーズを南部地域に見出しているが、機械・電気/電子・自動車等の、部品供給業種との緊密な連携を要する製品ニーズを見出し得ていない。

バリアブンタウ省の“Plan on Establishing an Industrial Zone Specialized in Mechanical Engineering”では、特別工業団地への日系企業誘致のための投資の重点分野を明示しているが、これらの重点分野は上記のような域内サプライチェーンの現状とポテンシャルを反映したものとする必要がある。

3) ロジスティクス構想の推進

バリアブンタウ省人民委員会の“Plan on Establishing an Industrial Zone Specialized in Mechanical Engineering”では、カイメップ・チーバイ港に代表される国際港湾インフラ整備を念頭に置いた、ロジスティクスハブとしての地域づくりを進めることを表明している。

7. 2 南部地域の自然環境・人口分布現況と動向

7. 2. 1 南部地域の自然環境

(1) 気象

HCM 市は典型的な熱帯気候で、5 月から 10 月頃までが雨季、11 月から翌 4 月頃までが乾季と 2 つの季節がある。雨季には毎日のように雨が降るが、1 日に 1 時間程度ざっとスコールが降る程度で、日本の梅雨のように一日中だらだらと降ることはあまりない。

年間の平均気温は 28℃で、乾季の終わってから雨季に掛かる 5 月初旬には最高気温が 40 度近くにまで達することもある。また、乾季の 12 月頃には最低気温が 15 度くらいになることもあり、その頃は湿度も低く一日中過ごしやすい季節となる。年間を通しての湿度は平均 75%、年間降水量は約 1800 ミリメートル、年間降雨日数は 150 日程度である (World Weather Information Service 1947-1990)。

BR-VT 省は熱帯モンスーン気候に属し、年平均雨量 1,600mm で雨期と乾季がある。平均気温は 27℃で年較差は少ない。日照時間は月間 2,370~2,850 時間で、月変動が大きい。一般に気候は安定しており、洪水や旱魃等の影響はあまりない (BR-VT PPC)。

(2) 潮位

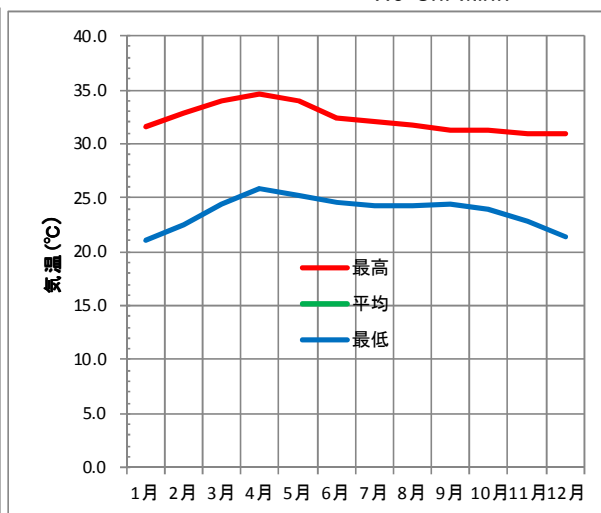
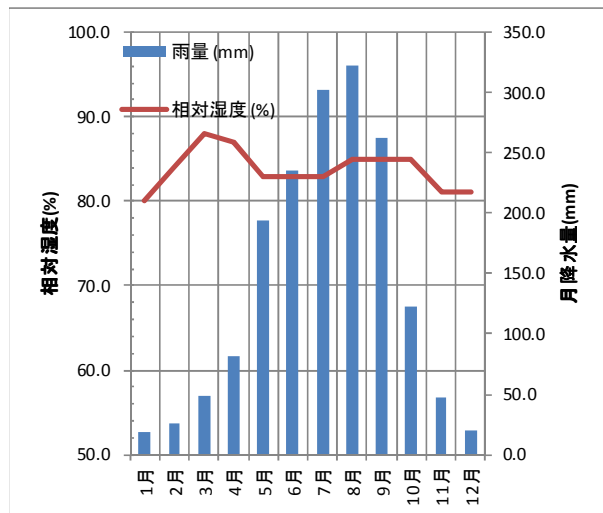
潮汐の振幅は最大で 4~5m である。

(3) 地震

UN の報告書 (2011 年 3 月 24 日) によれば、南部での津波被害は想定されていない。

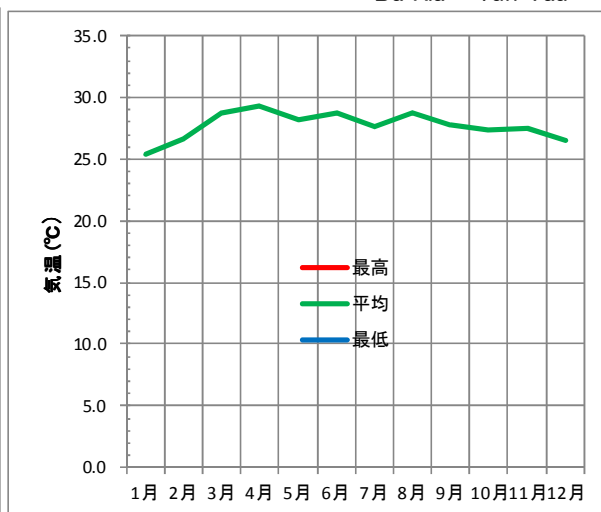
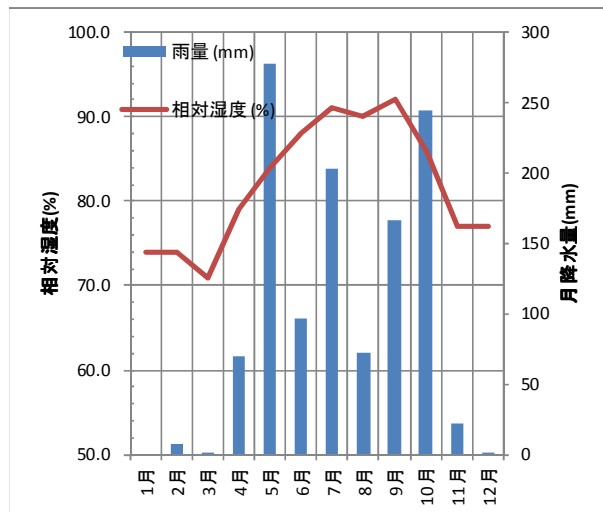
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均/合計
気温 (°C)	最高	31.6	32.9	33.9	34.6	34.0	32.4	32.0	31.8	31.3	31.2	31.0	30.9	32.3
	平均	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	最低	21.1	22.5	24.4	25.8	25.2	24.6	24.3	24.3	24.4	23.9	22.8	21.4	23.7
雨量 (mm)		18.0	26.0	48.0	81.0	194.0	236.0	302.0	323.0	262.0	123.0	47.0	20.0	1680.0
相対湿度 (%)		80.0	84.0	88.0	87.0	83.0	83.0	83.0	85.0	85.0	85.0	81.0	81.0	83.8

Ho Chi Minh



		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	平均/合計
気温 (°C)	最高	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	平均	25.4	26.7	28.7	29.3	28.2	28.8	27.7	28.7	27.8	27.4	27.5	26.5	27.7
	最低	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
雨量 (mm)		0	8	1.6	70.2	277.7	96.7	203.3	71.7	165.9	244.7	22.7	0.2	1162.7
相対湿度 (%)		74.0	74.0	71.0	79.0	84.0	88.0	91.0	90.0	92.0	86.0	77.0	77.0	81.9

Ba Ria - Vun Tau



BR-VT 2010

図 7.2-1 ホーチミン及びバリアブントウの気象状況

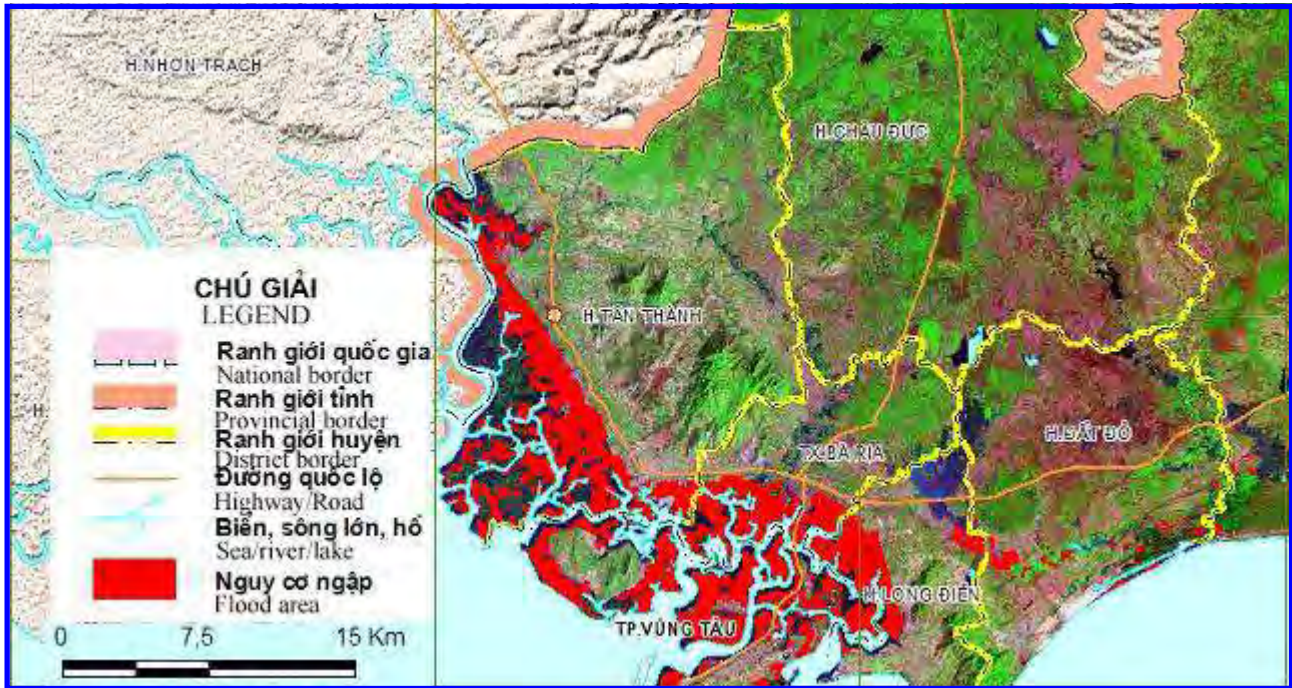


図 7.2-2 洪水浸水区域予想図

7. 2. 2 南部地域の人口分布現況

バリアブントウ省の人口は 101.2 万人、面積 1,987.4km² で、人口密度は 509 人/km² である。

表 7.2-1 南部地域の人口

市・省名	人口(千人)	(Km ²)	人口密度(人/km ²)
Bình Phước	893,4	6874,4	130
Tây Ninh	1075,3	4049,2	266
Bình Dương	1619,9	2695,2	601
Đồng Nai	2569,4	5903,4	435
Bà Rịa - Vũng Tàu	1012,0	1987,4	509
TP. Hồ Chí Minh	7396,5	2095,5	3530
Long An	1446,2	4493,8	322

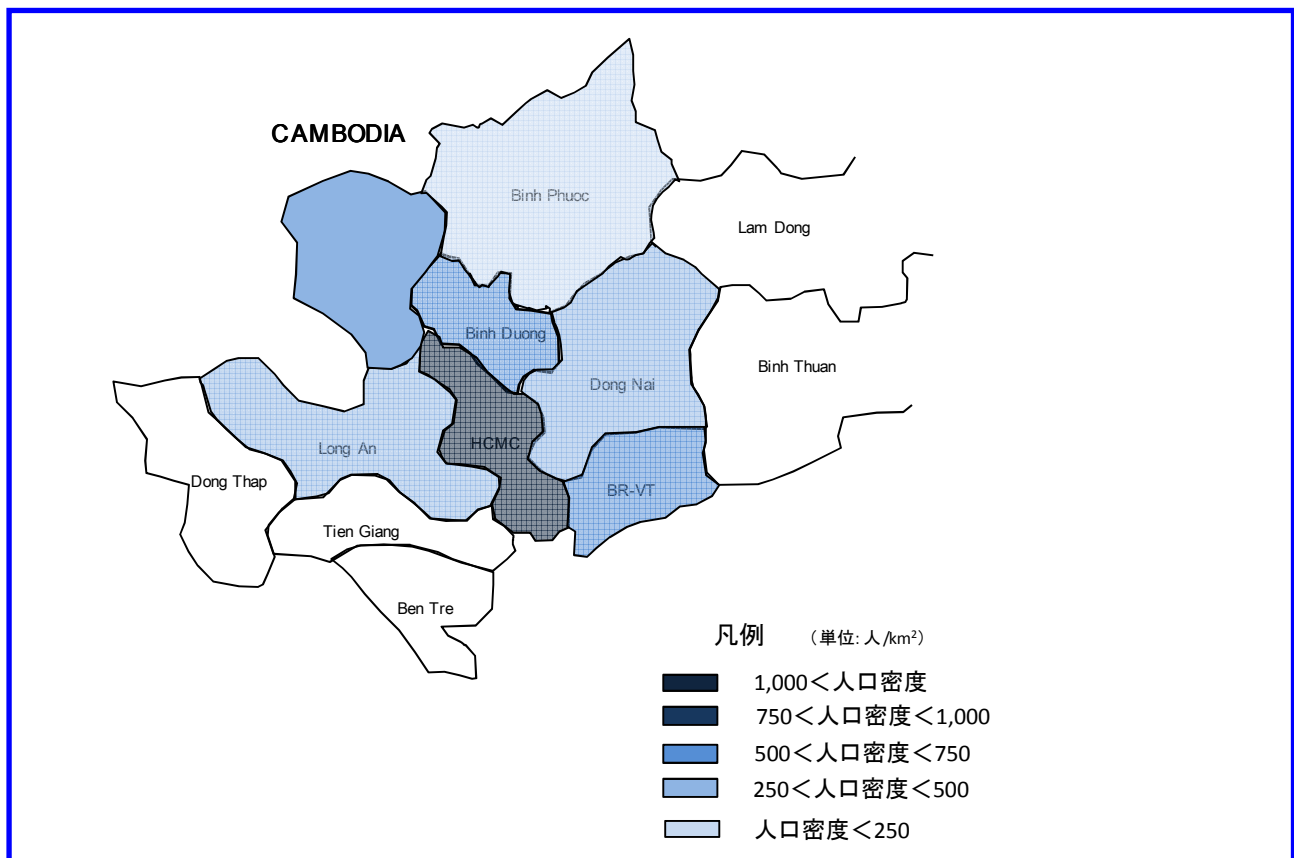


図 7.2-3 南部地域の人口密度

7. 3 南部地域の交通インフラ整備現況と将来計画

(1) 道路インフラ

南部地域のうち、バリアブンタウ省について見ると、バリアブンタウ省では、国道 51 号線、56 号線が、ほぼ唯一の幹線道路となっている。将来的には、1)ホーチミン～ロンタイン高速道路（2014 年供用開始予定）、2)ビエンホア～ブンタウ高速道路（ビエンホア～フーミー区間）（2017 年供用開始予定）、3)ベンルック～ロンタイン高速道路（2017 年供用開始予定）、4)フオックホア～カイメップ道路といった複数の幹線道路整備計画・建設中案件があがっており、これらの道路の供用により、同地域の人流・物流面でのポテンシャルアップが期待される。

(2) 港湾インフラ

港湾は、現況ではカイメップ・チーバイ港、将来的には同港の国際港としての機能の拡充（建設中）と、港間連絡道路（全長 21.3km、幅 50m、完成予定 2015 年）による港湾物流の機能拡充に期待が寄せられる。

(3) 空港インフラ

空港はタンソンニャット国際空港があるが、アクセス時間が長い。将来的にはロンタイン国際空港（開港予定 2020 年）の供用によって同地域の人流・物流利便性は飛躍的に高まるものと期待される。

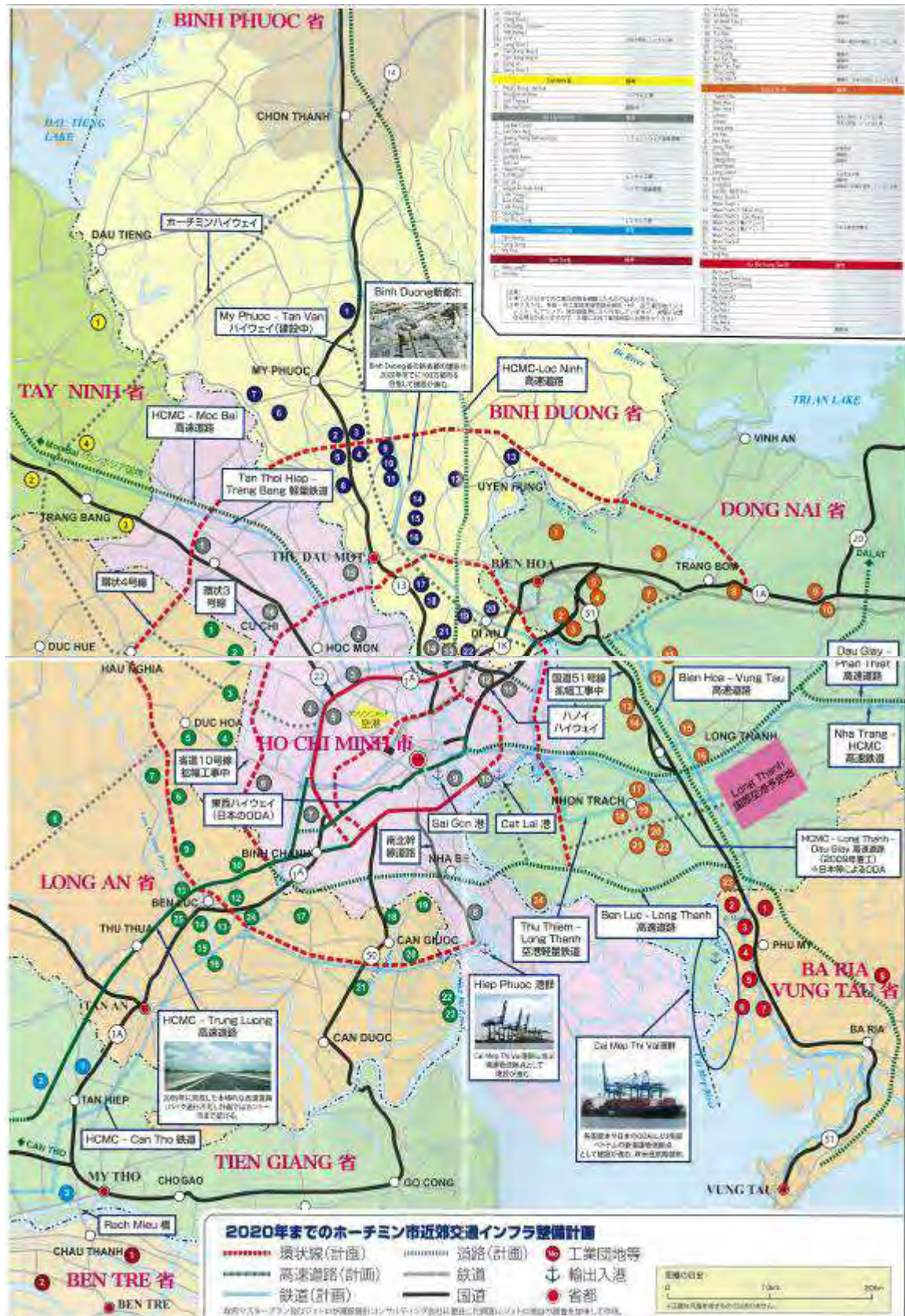


図 7.3-1 南部地域の交通インフラの概況

引用：Jetro

7. 4 南部地域の経済区・工業団地の概況

7. 4. 1 南部地域の経済区の概況

南部における経済区は3か所あり、それらはすべてメコンデルタ地域にある。この理由は、メコンデルタ地域はメコン川の多くの支流により地域が分断され、物流網および交通網が限定されて地域全体としての産業開発が遅れていたため、経済区の指定により地域の経済活動の活性化が期待されることになった。南部の経済区と設立年、面積は以下の表 7.4-1 のとおりである。

表 7.4-1 南部の経済区

	地域	経済区名	省	設立年	面積 (ha)
1	メコンデルタ	Dinh An	Tra Vinh	2009	39,020
2	メコンデルタ	Phu Quoc	Kien Giang	2006	56,100
3	メコンデルタ	Nam Cam	Ca Mau	2010	11,000

出典 : MPI

(1) Dinh An 経済区 (チャビン省)

1) 経緯

2012年8月27日、副首相は「2030年までのディンアン経済区の総合開発計画」を承認し、ディンアン経済区の開発が開始された。ディンアン経済区はメコンデルタ地方のチャビン省にあり、チャク郡とズエンハイ郡の2郡にまたがって建設される総面積3万9000ヘクタールの経済区で、首相が承認した「2020年までの沿海経済区開発計画」により建設される15か所の経済区の内の一つである。主産業である農林水産業、工業、商業、サービス業、観光業の開発と都市開発により、チャビン省および近隣地域の経済活動の中心的役割を果たすことが期待されている。チャビン省の人口は経済区の指定により、2020年までに20万6000人に、2030年の完成時には25万人になるものと予測されている。

2) 現況と計画

チャビン省人民委員会はレ・ハイ建設会社による同省でのディンアン経済区・製油所の建設案件を原則的に承認した。ディンアン経済区の設立についてはすでに首相の承認を得ており、総投資額は45億米ドル(約4100億円)で、第1期では1万5403ヘクタールの中に、ハイテク石油化学製油所、観光リゾート地区、都市開発、ズエンハイ発電所、保税区、深水港などの建設が含まれている。

(2) Phu Quoc 経済区 (キエンザン省)

1) 経緯

フーコック島はタイ湾に浮かぶ南北50Km、東西25Kmの小島でカンボジアのカンポートまでは12Km、ベトナムのハティエンから40Km、タイのラムチャバンまでは540Kmの所にあるカンボジアとの国境の島である。フーコック島はかつてカンボジアとベトナム、フランスの間で領有権の争いがあったところであるが、ポルポト時代はカンボジア領に、その後ベトナムによるカンボジア解放以降はベトナム領となって、現在も島の半分は軍事施設になっている。

2) 現況と計画

島の主要産物はヌクマムと胡椒であるが、現在では観光産業が主要産業となり、ホーチミンから空路で訪れるリゾート客が増えて、観光産業はこの島の最重要産業になってきている。

2006年にフーコック島には56,100 haの経済区が指定され、2011年に神戸市による上下水道の技術協力が行われた。2012年になってから日水コンと（株）神鋼環境ソリューションによるPPPの上下水処理事業のFSが国土省の事業として行われている。

2012年7月にキエンザン省は、経済社会発展戦略や現在の地域の状況にとって重要なプロジェクト15件と、投資誘致促進のための大小131件のプロジェクトのリストを発表した。具体的には、投資額200億～1兆ドンの大型案件として、(1)1万ヘクタールの海上水産物養殖 (2)キエンルオン町の給水 (3)タックカウ漁港のインフラ整備--などが含まれている。

さらに、キエンザン省では高品質輸出米の専用栽培地の開発、畜産および養殖・植物・果実の品種改良技術、加工・輸出と結び付けたエビの養殖などの大小さまざまなプロジェクトも奨励し、投資を呼び掛けている。

2012年上半期までに、キエンザン省は15件のプロジェクトを誘致し、その開発面積は204.3 haとなった。これにより、同省がこれまでに誘致した全プロジェクトは483件(2万4,294 ha)になって、その内85件が操業を開始しており、89件が建設工事中で、300件が認可手続き中である。また、外国直接投資(FDI)は13カ国から計30件(約30億ドル)を集めている。

(3) Nam Cam 経済区（カマウ省）

1) 経緯

カマウ省はベトナムの最南端の省で漁業を主産業とする地域である。2012年3月12日、首相決定No.296/QĐ-TTgにより経済区としての開発計画が承認され、2030年に向けた開発が開始された。この経済区の計画面積は11,000 haで35,000人の雇用を創出する計画で、2020年には40,000-45,000人、2030年までには75,000-90,000人の雇用を見込んでいる。また2003年には首相決定により、省の最南端の地区が国立公園に指定され、マングローブや湿地帯などの自然環境保護活動が行われている。

2) 現況と計画

現在はマスタープランに基づいた建設計画を作成中である。

7. 4. 2 南部地域の工業団地の立地概況

南部には 187 か所の工業団地が立地しており、その内、メコン河以北の地域には 143 か所、メコン河以南のメコンデルタ地域には 44 か所が立地している。南部地域では、工業団地はドンナイ省、ビンズオン省など、ベトナム経済の中心地であるホーチミン市を中心に、ほぼ 100-150 Km 圏内に立地しており、港湾、空港へのアクセスとなる道路インフラが良く整備されている所に立地が多い。このことは、工業団地の立地に当たっては、製品の消費地となる大都市圏があり、商業、物資、情報、金融、人材の集積が大きく、周辺には物流網となる交通インフラの整備が進んでいることが重要視されていることを良く示している。

とくに、輸出産業が多いベトナムの工業団地の入居企業にとっては、原材料の調達と輸出のためのゲートウェイとなる港湾や空港は極めて重要なインフラ施設で、ホーチミン市周辺には従来からあるサイゴン港を始め、新都市開発と一緒に開発されたヒエップクォック新港に加えてドンナイ港等が国際貿易の拠点となっているほか、近年、バリアブントオ省の西部のメコン河支流に沿ったフーミーとミースアン地区に新たにカイメップチーバイ港が整備されつつあり、現在、鉄鋼や金属鉱業などの重工業の立地が進んでいる。

交通インフラは、ビエンホアからバリアブントオまでとホーチミン市からフーミーまでの高速道路の建設が計画されており、空港も現在のタンソニャット空港が手狭になったことから、乗降客や航空貨物の増加に対応すべく、ホーチミン市から東南へ 40 Km ほど離れた、国道 51 号線に沿ったドンナイ省のロンタイン地区に、タンソニャット空港の 4 倍の面積を持つロンタイン新空港の建設計画が決定している。

ドンナイ省、ビンズオン省、ホーチミン市では企業の集積の結果、部品製造企業のアセンブラーへの納入、他企業の排出物の再利用など、企業相互の供給や連携システム出来上がって効率的な企業活動が可能になっている。

交通に関しては、ホーチミン市と周辺地域では通過交通と近隣生活道路の分離、モーターバイクと自動車の通行分離が他の地域に比較して進んでおり、そのため自動車交通の速度も速く運輸効率も高いものと思われる。しかし、今後、さらなる工業団地の開発と企業立地の増加が見込まれることから、それに伴う交通量の増大に対処すべく、バイパス道路建設、有料化等による輸送効率の改善と地域の生活道路の建設の両面からの交通の効率確保のための方策を検討すべきである。以下に南部の工業団地の立地状況を表 7.4-2 に示す

表 7.4-2 工業団地の立地状況

省/市	工業団地の立地数	日系企業数	アクセス		
			拠点都市	空港	港湾
ドンナイ	31	80	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
ホーチミン	18	77	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
ビンズオン	26	96	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
バリアブントオ	13	8	ホーチミン市	タンソニャット空港	カイメップチーバイ港
ロンアン	35	0	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
タイニン	5	1	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
ティエンザン	4	0	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
ビンフック	6	0	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港

省/市	工業団地の立地数	日系企業数	アクセス		
			拠点都市	空港	港湾
ドンタップ	3	0	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
アンザン	5	0	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
バクリュウ	5	0	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
ベンチェ	2	1	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
カマウ	4	0	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
ヴィンロン	4	0	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
チャビン	1	0	ホーチミン市	タンソニャット空港	ホーチミン港
カントー	10	1	カントー市	タンソニャット空港	ホーチミン港
ソクチャン	4	0	カントー市	タンソニャット空港	ホーチミン港
ハウジアン	3	0	カントー市	タンソニャット空港	ホーチミン港
キエンジアン	6	0	カントー市	タンソニャット空港	ホーチミン港
合計	185	26			

作成：調査団 （「ホーチミン港：サイゴン港、ヒエップクオック新港島の総称」）

以上の工業団地にとって、国際貿易のゲートウェイとなるタンソニャット空港やホーチミン港は、今後 2020 年までの投資企業の増加による貨物量の増加と交通量の増大に対応して行く必要があり、機能の強化が不可欠である。しかし、サイゴン港は植民地時代の都市計画のため、現代の貨物輸送にとって港へのアクセス道路が大きな問題である。またカイメップ・チーバイ港のアクセス道路も未だ完成していない。そのため、港湾機能の強化のためには、空港や港湾へのアクセス道路の整備が不可欠である。

7. 4. 3 工業団地の規模・業種等の概況

（1）南部の工業団地の概況

南部に立地している 187 の工業団地の内、日系企業が入居している工業団地は 26 団地で、269 社が入居して操業している。それら各工業団地の面積と入居日系企業の業種と数を以下の表 7.4-3 に示す。業種分類はベトナム MPI の工業開発方針に従って、「戦略産業第 1 群と第 2 群」、「それ以外の産業」のなかから、入居企業の多いものを選んで以下に記載した。

南部の工業団地で集積の多い主な産業を下記に示す。

➤ 電気電子産業	44 社
➤ 機械製造業	57 社
➤ 繊維産業	34 社
➤ 自動車関連産業	21 社
➤ 化学工業	21 社
➤ ゴム・プラスチック産業	19 社
➤ 食品加工業	15 社
➤ 鉄鋼産業	12 社
➤ 運輸業	6 社

上記の集積産業から、南部の工業団地では大型の重工業が多いことが特徴と言える。一方、ビンズオン省やドンナイ省では部品製造などの裾野産業が育っており、電子部品は現在、その製品の殆どは

国内の工業団地に入居している日系アSEMBラー企業への供給と一部は日本や中国へ輸出されている。また自動車産業は、国内市場はもちろん、近隣諸国、中近東、アフリカなどの広い市場への展開を目指した企業戦略を考えており、タイ、マレーシア、インドネシアなどの自動車産業先進国との連携、競争が課題となる。

自動二輪車産業はベトナムでも長い歴史を持ち、大きな技術の蓄積ができているが、その生産は殆ど北部に占められており、南部においてはむしろ主力は自動車産業に移りつつある。今後は自動車が交通の主役になることが見込まれ、チューライなど中部地域での自動車産業の集積の拡大が予想されるところから、人口の多い南部における自動車関連裾野産業は中部の自動車産業にとって地の利を得ているものと思われる。

また、南部において食品加工業の比率が高いのは、メコンデルタにおいてはエビ、蟹、魚、ヌクマム等の水産漁業が伝統的に重要な産業であったこと、地理的条件によって製造業等の工業が育ちにくかったこと等に原因があるものと考えられる。近年は付加価値の高い水産業を目指して真珠の養殖が始まり製品が市場に流通している。

表 7.4-3 南部地域の工業団地の面積と入居企業の業種分類

省・市	工業団地名称	面積 (ha)	日系企業数	戦略産業第1・2群					戦略産業以外の産業				
				電気・電子 産業	食品加工 産業	繊維産業	鉄鋼産業	自動車 産業	金属	機械製造	化学/医薬 製品	ゴム・プラ	その他
ドンナイ	アマタ工業団地	491.0	26	3	2	4	1	2	2	4	5	3	2
ドンナイ	ロンビン技術輸出加工区	47.0	10	1				2		2	2		3
ドンナイ	ロンタン工業団地	510.0	1							1			
ドンナイ	ロアコ工業団地	100.0	15	4		3		2		2	2	1	1
ドンナイ	ロンタック工業団地	293.0	2							1			1
ドンナイ	ビエンホアI工業団地	335.0	4	2	1				1				
ドンナイ	ビエンホアII工業団地	365.0	14	4			1			4	1	1	3
ドンナイ	ホノイ工業団地	497.0	2							1			
ドンナイ	ニンチャックI工業団地	430.0	2	1						1			
ドンナイ	タンビン工業団地	125.7	5	1	1	1	1	1					
ホーチミン	タンタアン輸出加工区(EPZ)	300.0	55	7	4	12	2	8		11	2	5	3
ホーチミン	ビエンフック工業団地	932.0	1							1			
ホーチミン	ホーチミン		3							1	1		1
ホーチミン	ビンロック工業団地	307.0	4	1	2								1
ホーチミン	ビンチュウ工業団地	27.3	2			1			1				
ホーチミン	タンタオ工業団地	443.0	1					1					
ホーチミン	リンチュンI工業団地	82.0	4			1				1	2		
ホーチミン	リンチュンII工業団地	62.5	8	1		1		1		2	2		1
ホーチミン	サイゴンハイテク工業団地	804.0	3	3									
ホーチミン	タンタオ工業団地	443.0	1					1					
タイニン	リンチュンIII輸出加工区工業団地	3,276.0	4			2						2	
タイニン	モックハイ経済区	21,284.0	1										1
ビンズオン	ミーフック工業団地	6,200.0	16	2	1	1		1	1	6	1		4
ビンズオン	ベトナム工業団地	46.0	1										1
ビンズオン	ベトナムシンガポール工業団地	500.0	63	13	3	6	2	4	2	17	5	5	6
ビンズオン	ドンタック地区		1				1						
ビンズオン	ドンアン工業団地	133.0	4			2				2			
ビンズオン	ドンアンII工業団地	235.0	1									1	
ビンズオン	ロンタンII工業団地	533.0	4			1							
ハリアブ	フーミーII工業団地	954.4	3				1			1			1
ハリアブ	フーミーIII工業団地	620.6	1				1						
ハリアブ	ミースアンI工業団地	304.0	2										2
ハリアブ	ミースアンII工業団地	312.8	1				1						
ハリアブ	ミースアンB-ディエン工業団地	200.0	1										
ロンアン	ファンタン工業団地		1										1
ロンアン	ベトナムフックホアIII工業団地	685.0	1		1								
ロンアン	タンタック工業団地	256.0	1									1	
ロンアン	ロンティン工業団地		1										
カンター	チャノックII工業団地	135.0	1	1									1
ベンチュ	ザオロン工業団地	101.5	1										
合 計			272	44	15	35	12	21	7	58	23	19	33

出典：ピナファイナンス、アセアンセンターレポート、JETRO レポート、調査団員による工業団地・投資企業情報調査

注) 「その他」に分類された業種は、食品加工業/環境・省エネ産業/農業機械産業/繊維産業/ガス・石油産業/紙・パルプ産業/靴・皮革製品製造産業/ガラス・土石製造/建材産業/建設業/サービス産業/商業/金融業/情報産業 の 14 業種である。

(2) バリアブントウ省における工業団地の概況

1) バリアブントウ省における工業団地の立地概況

バリアブントウ省の工業団地の現況は、次頁の表に示すとおりである。操業中の工業団地が 7 ヶ所、計画中のものが 6 ヶ所、建設中のものが 4 ヶ所である。

表 7.4-4 バリアブントウ省の工業団地一覧

工業団地名称		面積 (ha)	立地場所	入居率 【%】	状 況
1	Dong Xuyen	160.98	Vung Tau city	97.8	操業中
2	Phu My I	959.38	Tan Thanh District	97.1	操業中
3	My Xuan A	302.40	Tan Thanh Dist.	83.6	操業中
4	My Xuan A2	422.22	Tan Thanh Dist.	94.4	操業中
5	My Xuan B1-Conac	227.14	Tan Thanh Dist.	71.7	操業中
6	Cai Mep	670.00	Tan Thanh Dist.	42.6	操業中
7	Phu My II	1,203.60	Tan Thanh Dist.	29.0	操業中
8	My Xuan B1-Tien Hung	200	Tan Thanh Dist.	-	計画中
9	My Xuan B1-Dai Duong	145.70	Tan Thanh Dist.	-	計画中
10	Phu My III	993.81	Tan Thanh Dist.	-	建設中
11	Long Son	1,250	Vung Tau city	-	建設中
12	Chau Duc	1,550.24	Chau Duc Dist.	-	建設中
13	Dat Do I	496.22	Dat Do Dist.	-	建設中
14	Dat Do II	-	-	-	計画中
15	Dat Do III	-	-	-	計画中
16	Long Huong	-	-	-	計画中
17	Lang Dai-Phuoc Long Tho	-	-	-	計画中
18	Da Bac	-	-	-	計画中
面 積 計		8,801.58			

出典：バリアブントウ省 DOIT

バリアブントウ省の工業団地の立地現況、及び、関連施設を GIS マップの形で示したものを、次頁に示す。

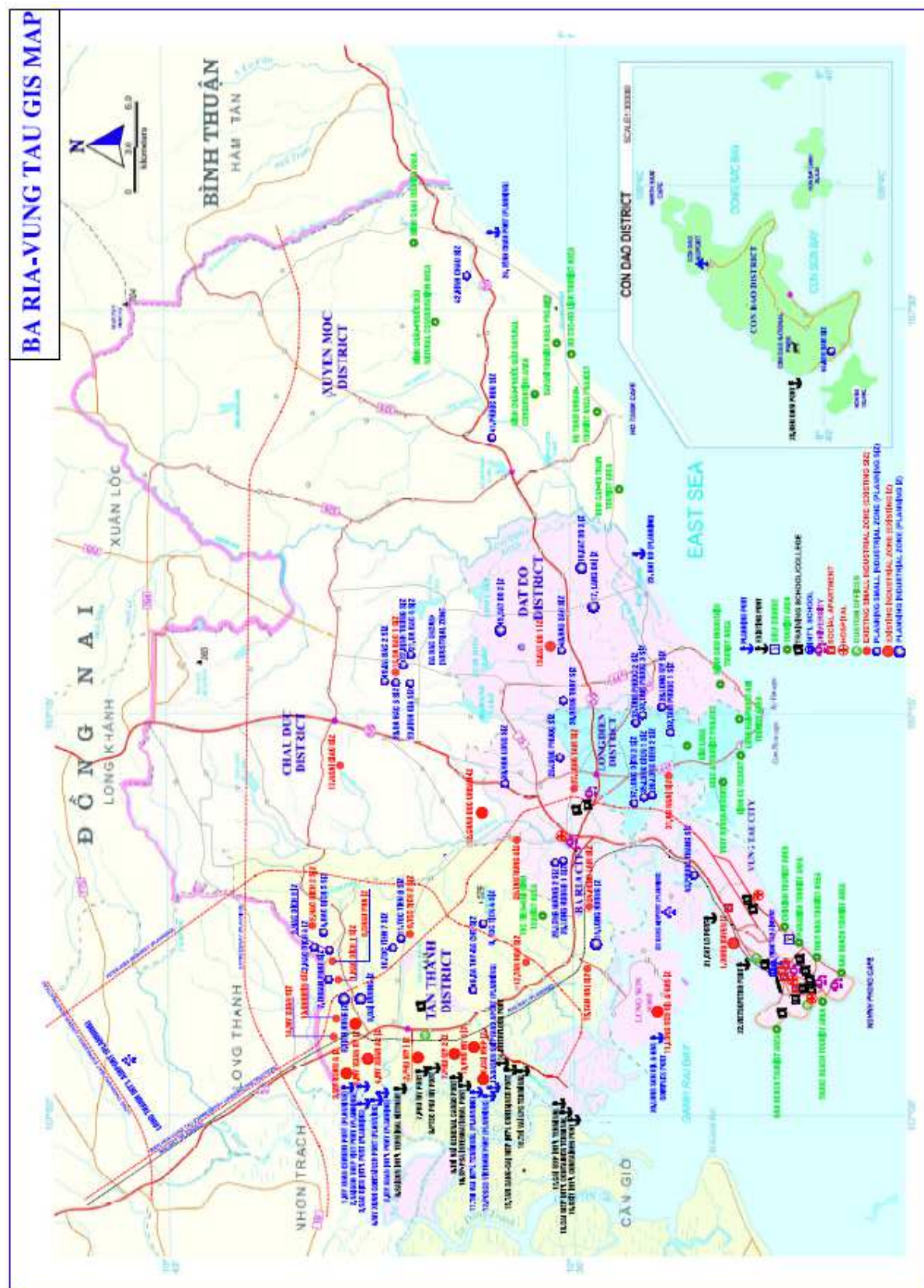


図 7.4-1 バリアブントウ省における工業団地の立地分布図

2) バリアブントウ省の工業団地の日系企業の入居現況

これらのうち、日系企業が入居済みの工業団地について、入居企業の業種別立地現況を下記に示す。
ハイフォンにおいて日系企業が入居する工業団地はフーミー1、2、ミースアン A、A2、B1、ドンスエ
ン、カイメップの7工業団地であり、日系入居企業数は11社となっている。

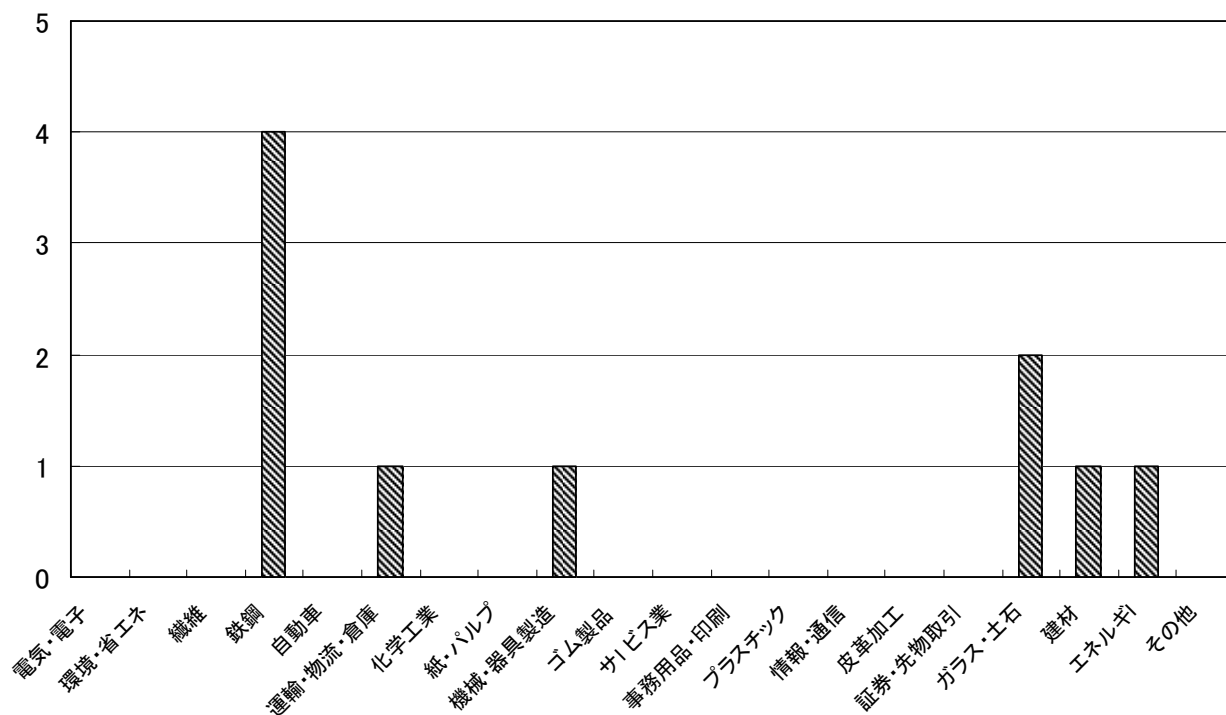


図 7.4-2 バリアブントウ省における業種別・日系企業の入居状況（2012 年 4 月現在）

出典：ビナフィナス、7セアセンターレポート、JETRO レポート、調査団員による工業団地等私企業情報調査

入居している日系企業業及び業種は、以下の表に示す通りである。業種区分では、製鉄・鉄鋼製品
製造が5社、工業用ガスが3社、その他（アパレル、タイル、ジルコニウム）が3社となっている。

表 7.4-5 工業団地に入居済の日系企業リスト

	入居日系企業名	業種	入居工業団地名
1	VINA Kyoei	製鉄	Phu My I
2	SMC-Summit	鉄製建材	Phu My I
3	Vietnhat GAS (支社)	工業用ガス	Phu My I
4	Nippon Steel Vietnam	鋼管	Phu My II
5	Vietnhat GAS	工業用ガス	My Xuan A
6	INAX	タイル	My Xuan A
7	China Steel SUMIKIN Vietnam	製鉄	My Xuan A2
8	Air Water Vietnam	工業用ガス	My Xuan A2
9	VINA Steel Center	鉄製品加工	My Xuan B1
10	Hikosen CARA	アパレル	Dong Xuyen
11	Hoa Chat Hiem VN JSC	ジルコニウム生産	Cai Mep

資料：バリアブントウ省紹介パンフレット、2012 年

(3) バリアブントウ省における日系企業向け特別工業団地の概況

バリアブントウ省には、日系中小企業向け工業団地の候補地として以下の4工業団地がバリア・ブントウ省より提案されている。

1. Phu My3 工業団地 インフラ整備中
2. My Xuan B1 – Tien Hung 工業団地 インフラ整備中
3. My Xuan B1 – Dai Duong 工業団地 インフラ整備中
4. Da Bac 工業団地 計画中

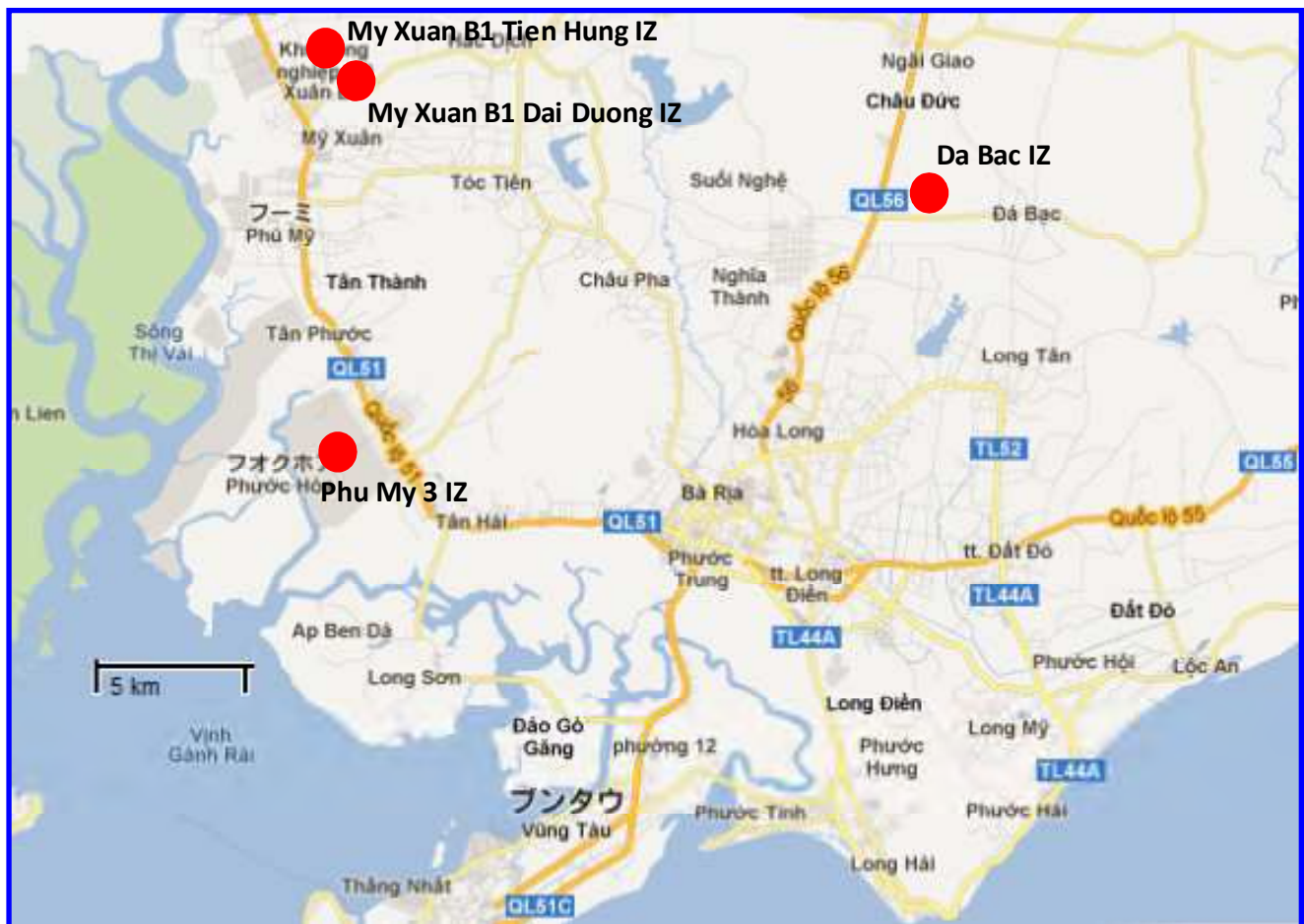


図 7.4-3 日系企業向け特別工業団地候補の位置図

以下、上記の特別工業団地についての計画概況を述べる。

1) Phu My 3

国道 51 号線西側 500m に位置する。既に稼動している Phu My 1 工業団地（Vina Kyoei 等が稼動）や Phu My 2 工業団地（新日鐵等が稼動）に近く、そのインフラを利用できるメリットがある。

工場用地の区画を小さなロットに分割し需要にフレキシブルに対応できるようにし、リース工場も用意する予定である。

サービスアパートや日本人向けサービス、商業施設、娯楽施設等の提供を計画している。ワーカー用住宅、職業訓練学校、日本語学校、病院等の従業員向けサービスが提供される。技術者・専門家・熟練労働者向けの居住区 5ha、非熟練一般労働者向け居住区（家賃\$10-25/月）11ha を用意している。造成地の計画地盤は元地盤より 2.6m 盛土して、国道 51 号線と同じ高さになるよう計画されている。

表 7.4-6 Phu My 3 工業団地候補地の計画諸元

事業名	Phu My 3 工業団地整備計画
位置（現況）	Phuoc Hoa 区、Tan Thanh District
面積	993.8ha 多業種エリア-280ha、重工業エリア-110ha、港湾物流エリア-160ha、住居・ホテル-60ha、都市ユーティリティ-15ha、
事業主体	Thanh Binh – Phu My JSC, FORVAL がパートナー
認可期限	45 年間 2057 年まで、 建設は 2013 年第一四半期から開始
設計	日建設計 Civil Engineering LTD (NSC)

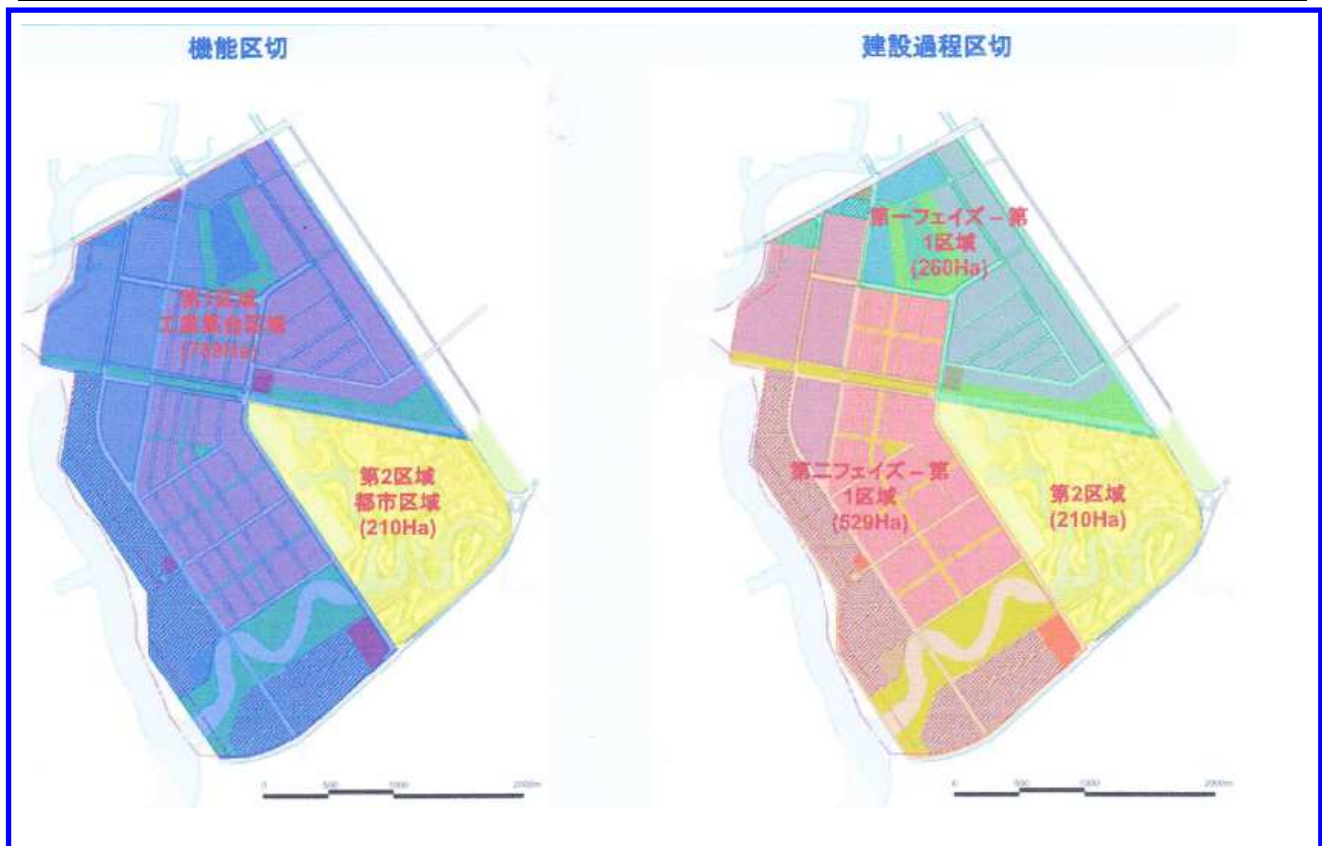


図 7.4-4 Phu My 3 工業団地区画図

2) My Xuan B1 – Tien Hung

国道 51 号線の東側 1km で、Dai Duong 工業団地の西、コナク工業団地の北に位置する。ここは Phu My 新都市開発区であり、労働力が豊かである（労働人口約 3 万人）。

日系の SMEs に土地を供給できるが、1 区画 2ha 以上で、目下のところリース用地は無い。現在、Vina Kyoei（日越合弁鉄鋼会社）が稼働中である。工業団地内の主要な道路は 2012 年中に建設される予定である。

表 7.4-7 My Xuan B1 – Tien Hung 工業団地の計画諸元

事業名	My Xuan B1 – Tien Hung 工業団地整備計画
位置（現況）	My Xuan 区、Tan Thanh District
面積	200ha
事業主体	Tien Hung Trading – Manufacturing Co., LTD 100%ベトナム資本
認可	2056 年まで
土地の状況	高台にあり、地盤は硬く（17~25t/m ² ）安定しており、重工業に適する。

注）www.tienhungcorp.com



図 7.4-5 My Xuan B1 – Tien Hung 工業団地区区画図

3) My Xuan B1 – Dai Duong

国道 51 号線東側 1km、Tien hung 工業団地の隣に位置する。現在インフラ整備中で 2014 年に完了予定である。

表 7.4-8 My Xuan B1 – Dai Duong 工業団地の計画諸元

事業名	My Xuan B1 – Dai Duong 工業団地整備計画
位置（現況）	My Xuan 区、Tan Thanh District
面積	145.7ha
事業主体	Dai Duong Co., LTD



図 7.4-6 My Xuan B1 – Dai Duong 工業団地区区画図

4) Da Bac

国道 56 号線東側直ぐに位置する。主要な市までの距離は以下の通り。ホーチミン市、バリア市、ブンタウ市には国道 51 号線を経由。基本インフラが整備されておらず、既存 14 工業団地の中には含まれていないが、1,000ha の土地が確保され中央政府の認可の見通しがついている。現況の土地利用はトウモロコシ、イモ類の畑である。

日系 SMEs（機械、電子分野）の誘致を中心とし、300、500、1,000m²等多種の賃貸工場を提供する予定。団地内に専門家用のゲストハウス、従業員用の宿舍（20~40m²）を併設する。

表 7.4-9 Da Bac 工業団地候補地の計画諸元

事業名	Da Bac 工業団地整備計画
位置（現況）	Da Bac 区、Chan Duc District
面積	129ha (Area-1)、121ha (Area-2)、107ha (Area-3)、137ha (Area-4)、
事業主体	Dong A JSC 100%ベトナム資本

以下、上記の 4 工業団地の周辺概況として、交通インフラ、地盤、生活関連施設等の現況について述べる。

①バリア・ブンタウ省の交通インフラ整備現況

現在、国道 51 号線が拡張工事中（12 年末完了）であり、これを利用するとロンタイン国際空港（2015 着工）へのアクセスが便利である。ホーチミン市へは国道 51 号を経由して西に 125km・水運で 86km である。カイメップ・チーバイ港（カイメップ川・チーバイ川に集まる港湾群の総称）が、国道 51 号線から 3~10km の範囲内に点在している。また、カイメップ・チーバイ港は国際港としての機能の拡充（建設中）を図っており、港間連絡道路（全長 21.3km、幅 50m）が 2015 年完成予定である。

表 7.4-10 バリア・ブンタウ省 工業団地候補地の交通インフラ状況

主要交通インフラ		Phu My 3	My Xuan B1 – Tien Hung	My Xuan B1 – Dai Duong	Da Bac
主要道路（現在）	ホーチミン市中心部	70 km	70 km	70 km	95 km
	ビエンホア市	50 km	40 km	40 km	75 km
	バリア市	10 km	20 km	20 km	15 km
	ブンタオ市	30 km	40 km	40 km	35 km
	フーミー	8 km	8 km	8 km	
	カイメップ	10 km	10 km	10 km	
主要道路（将来）	ベンルック～ロンタイン高速道路 IC (2017 供用開始予定)	60km	50 km	50 km	85 km
	ホーチミン～ロンタイン高速道路(2014 供用開始予定)				
	ビエンフォア～ブンタウ高速道路 (一部、2017 年供用開始)				
港湾（現在）	カイメップ港（80,000t 接岸可能）	4 km	10 km		
	サイゴン港		70 km	70 km	
	ブンタウ港		40 km	40 km	
			8 km		

主要交通インフラ		Phu My 3	My Xuan B1 – Tien Hung	My Xuan B1 – Dai Duong	Da Bac
	フーミー港 ダウ港 ティ・バイ港(54,000t 接岸可能)		7 km 5 km	5 km	20km
空港（現在）	タンソンニャット国際空港	64 km	70 km	70 km	95 km
空港（将来）	ロンタイン国際空港(2020 年開港)	40 km	20 km	20 km	45 km

②バリア・ブンタウ省の地盤の現況

Tien Hung 及び Dai Duong は、My Xuan B1 地区にある。当地区は高台（標高約 20m）にあり、地盤が固い。Da Bac は標高 75-90m と高台にあり、聞き取り調査及び現地踏査結果によれば、地盤も良好である。Phu My 3 は標高 1～3 m である。なお、BR-VT 省の情報では Phu My 地区は洪水被害はないが、地盤状況から 50m 程度の杭打ちが必要である。

③バリア・ブンタウ省の学校の立地現況

バリアブンタウ省内では、高等学校が 4 校、中級専門学校が 4 校、専門教育センターが 7 校、その他学校施設が 16 校立地している。また、インターナショナルスクールとして、ベトナムーアメリカ小学校、ベトナムーアメリカ高等専門学校が存在する。

Tan Than 県には 18 歳以上の労働人口は 3～4 万人おり、労働人口は比較的若く職業訓練学校が設置されていて、毎年 6 千人の労働者の訓練を行っている。日系の共栄製鋼では、ワーカーに対して日本での研修カリキュラムを有している。

④バリア・ブンタウ省の病院の立地現況

International SOS Vung Tau、ブンタウ国際病院（500 床）、ベトナム Oscat Aea 病院、等の国際基準を満たす病院がある。

⑤バリア・ブンタウ省の居住環境

同省は気候が良好であり、自然災害が少ない。また、国際的な人柄を有する地域である。バリアブンタウ省の人口 101.2 万人のうち 49%が都市部、51%が農村部に居住する。また、同省では 20-30ha の労働者向け住宅を計画している。

同省は観光重要地域で 2011 年には 9.5 百万人（外国人 56 万人）の観光客が訪れており、160 軒のホテルがある（5 つ星-1、4 つ星-7）。

なお、BR-VT 省人民委員会からの情報によれば、20-30ha 以上の工業団地では団地内にワーカー用居住地域を作って良いことになった。日本人（家族同伴者）は、日本人学校の関係で HCMC から、通勤している人もいる。また、ベトナム人技術者等も、会社の通勤バスで HCMC やブンタウから通勤している。

表 7.4-11 バリア・ブンタウ省の主なサービスアパートの概要

名称	部屋数	料金（月額）	日本人居住者	備考
Darby Park Service Residences	69 部屋	50m ² - \$1,000 50m ² - \$80/day 75m ² - \$120/day	25 人	フィットネスジム・プール・ テニスコート
Truong Son Apartment		50m ² - \$1,200	1 家族	
フーミー市内		\$200~1,000/月		三ツ星クラス
Pestro Tower		\$18~25/day		ブンタウ市内

注) www.bigbiglands.com

外資系 SA では、カイメップ・チーバイ地区から水上タクシーを出して子供をホーチミンの学校へ通わせている例もある。（ちなみに日本人学校は川沿いにある）韓国系企業（ポスコ）の中には工業団地の中に寮を併設する例もある。CSVC の例では、日本人の単身者は外国人用 SA（主として Orange Court）に、家族同伴者は HCMC に居住している。また、ワーカー寮を建設予定である。

⑥その他

Paradise Golf Club（18 ホール、\$80/休日）、Long Thanh、Vun Tau ゴルフ場がある。日本食レストラン（海）が一軒のみ、営業中である。

7. 5 まとめ

（１）対象省・市の GDP 総量と一人当たり平均 GDP

現価で見る南部 7 省・市の 2010 年 GDP 総量では、1) 第一位：ホーチミンシティ（422.3 兆ドン）、2) 第二位：バリアブントウ（151 兆ドン）、及び 3) 第三位：ドンナイ（76 兆ドン）となっている。

一方、一人当たり平均 GDP という指標をみると、順位は、バリアブントウ（14,918 万ドン）、ホーチミンシティ（5,709 万ドン）、ビンズオン（3,010 万ドン）、ドンナイ（2,952 万ドン）、タイニン（2,755 万ドン）、ロンアン（2,384 万ドン）、ビンフオク（2,209 万ドン）に変わり、バリアブントウが首位に浮上するという状況である。

（２）バリアブントウ省製造業サブセクター別の割合と成長率比較

バリアブントウ省の製造業生産総額の 2007～2010 年の 3 年間の年平均成長率 13.1%に比較して、これを上回るのは皮革と関連製品（16.9%）、紙と紙製品（38.3%）、コークと石油精製（14.3%）、化学と化学製品（13.3%）、ゴムとプラスチック製品（65.1%）、その他非金属鉱物製品（16.5%）、基礎金属（21.5%）及びその他交通手段（37.8%）など 8 のサブセクターである。一方、バリアブントウ省の製造業生産総額に占める各サブセクターの 2010 年の割合を見ると、基礎金属（鉄鋼）が 35.4%で首位を占め、その他ウェートの高いサブセクターは上から順に、化学と化学製品（21.9%）、食品・飲料（13.4%）、その他非金属鉱物製品（11.8%）などが挙げられる。

製造業に占める割合と成長率を合わせて見ると、基礎金属、化学と化学製品、及びその他非金属鉱物製品の 3 つのサブセクターが、バリアブントウ省の比較優位産業であると言える。

第8章 まとめと提言

以上、本報告書の第3章では、ベトナムにおけるマクロ的産業動向と日系企業の投資の現況を概観した。第4章では関連法制度を概観し、工業団地整備計画と運営に係る法制度の枠組みと、ベトナムの産業政策に係るフレームワークを把握した。第5章、6章、7章では、それぞれ北部地域・中部地域・南部地域及び、ハイフォン市・バリアブントウ省について、経済・産業の現況、人民委員会の産業政策の基本方向、特別工業団地をはじめとする工業団地整備の基本政策を概観した。

それらの現況把握結果に基づいて、ここでは日系企業誘致のための特別工業団地の整備計画を進めているハイフォン市及びバリアブントウ省における産業現況、経済現況、工業団地の展開状況から見た、同地域の強み、弱み等に係る分析、及びそれらに付随する政策の方向性についての提言を試みる。

8. 1 地域の比較優位と比較優位発揮に向けた将来シナリオ

8. 1. 1 ハイフォン市の比較優位の評価

本報告書の第5章では、北部地域とハイフォン市について、経済・産業の現況、ハイフォン市 DPI が打ち出している産業政策の基本方向、特別工業団地をはじめとする工業団地整備の基本政策を概観した。それらの現況把握結果に基づいて、ここではハイフォン市における産業現況、経済現況、工業団地の展開状況から見た、同地域の強み、弱み、ポテンシャル、脅威等に係る SWOT (Strength Weakness Opportunity Threat) 分析、及びそれらに付随する政策の方向性についての提言を試みる。

(1) ハイフォン市の SWOT 分析

①ハイフォン市の強み (Strength)

a. 多彩な業種の製造業が集積

ハイフォン市の工業団地内に立地する企業の産業業種別構成を見ると、皮革、繊維、紙、ゴム・プラスチックといった軽工業製品の生産が盛んである。重工業分野では鉄鋼等、基礎金属、その他非金属鉱物製品と金属加工製品の生産が盛んである。加えて、北部地域の特徴とも言える電気電子、機械系業種の比較優位が高いことは、ハイフォン市にも当てはまり、電子・光学・電機製品、機械、自動車等での生産高が高い。このように、ハイフォン市では立地企業の業種が豊富であり、アセンブラー、部品供給業種等のバランスが比較的良好に取れている。加えて、鉄鋼をはじめとする基礎的金属加工業種及び造船業の展開が進んでいる。

b. 充実した港湾物流インフラ

第5章で概観したように、現況ではハイフォン港 (水深 6m)、カイラン港 (水深 13m) が機能しているが、将来的にはラックフェン港による海運物流機能の更なる向上に期待が寄せられている。ハイフォン港 4 つのターミナルから構成され、北部最大のコンテナ港となっている。2011 年の貨物取り扱い量は 2.86 億トンとなり、カイラン港での取扱量を合わせると、ベトナム全土の約 30% をまかなっている。カイラン港は、水深 12m で、入港可能船舶規模は、50,000DWT。わが国までの直行で、最短 6 日間を要する。過去に円借款 (103 億円) による拡張が行われている。

将来の港湾整備プロジェクトとしては、ラックフェン港整備計画があり、竣工予定が 2015 年とな

っている。計画水深は14m、入港可能船舶は100,000DWT×2隻。貨物取扱可能量は、855,000TEU/年、推定総事業費は、約1,600億円と推定されている。

c. 中国の大規模市場（香港、上海）への近接性

香港、上海をはじめとする中国の大規模市場に近接している点は、ハイフォン市の強みである。すなわち、ハイフォン港を介して中国との産業取引上の近接性を確保し得ているという点は、部品調達・最終製品販売市場としての中国との近接利便性に富んでいることを意味している。加えて、近年、労賃の高騰等によって投資のメリットが薄らぎつつある中国に代替する、いわゆるチャイナプラスワンとしての市場の魅力の高まりも、ベトナム全土の傾向として認められるところである。その中において、ハイフォンは中国に代替し得る投資・進出先として注目を集めている。

②ハイフォン市の弱み（Weakness）

a. 高付加価値業種の伸び悩み

「強み」のところでは、ハイフォン市に展開する製造業の多彩な業種内容に触れたが、量的に観ると電気電子産業以外の競争力に富む製造業がまだ発展途上にある。また、ベトナム全国との比較では電気電子製造業等の生産高は上位に位置するものの、当該高付加価値業種の生産高のハイフォン市の全産業に占める比率は、まだ低い。また、裾野産業業種の展開が遅れており、育成が俟たれている。加えて、高付加価値業種部門での熟練工の数が必要人数に届いておらず、今後更なる育成が求められている。

b. 土地供給余力が逼迫してきていること

市街地の人口密度が高く、稠密な土地利用となってきたことから、市内での施設立地の制約が大きくなってきている。また、現在、特別工業団地のひとつであるナムディンブー工業団地用地周辺をはじめとして、海洋埋め立てによって新たな用地の創造が進められているが、こうした海浜地区の地盤強度の脆弱性等によって、土地供給余力が豊富ではない。

c. 人流・物流の大同客である国道5号線で進む機能麻痺

ハイフォン市とハノイ市、ハイズン省、フンイェン省などの近隣省・市を結ぶ、人流・物流の大動脈は、現状では国道5号線のみとなっている。しかも同国道沿道には、多数の工業団地が立地しており、道路交通需要は年を追って増大の傾向にある。このような、近年の交通渋滞の著しい国道5号線が、人流・物流幹線道路としての機能麻痺を来たしており、物流のボトルネックと化してきている。

国道5号線の機能を補完する幹線道路として、ハノイ～ハイフォン高速道路建設が着工されており、今後の早期竣工が待たれている。

d. 中国との近接性がもたらす国内産業空洞化への危惧

「強み」で強調した香港、上海をはじめとする中国市場の近接利便性は、その一方でそれらの地域が競争力に秀でている結果、部品調達基地と化しつつある。このことは、ハイフォン市内のベトナム企業からの部品調達を阻害し、地場産業の空洞化に繋がることでもあり、ハイフォン市内の裾野産業育成を阻むネガティブ要因ともなり得る。

③ハイフォン市のポテンシャル（Opportunity）

a. 新たな人流・物流の陸上大動脈の整備

道路交通渋滞が深刻化しつつある国道5号線の機能を補完する、新たな人流・物流の大動脈としてのハノイ～ハイフォン高速道路（2015年供用開始予定）が建設中である。当該幹線道路の供用によって、国道5号線の交通混雑緩和と、北部地域一帯の人流・物流機能の大幅な改善が期待される。

b. 大規模国際港湾整備による国際物流機能の強化

第5章でも述べたが、計画中の大規模国際港湾である、ラックフェン港は、水深が14m、入港可能船舶は100,000DWT×2隻が計画されている。貨物取扱可能量は、855,000TEU/年、推定総事業費は、約1,600億円と推定されている。基本インフラ整備は円借款により、ターミナル造成・運営は、VINALINES、商船三井、日本郵船、伊藤忠商事の合弁会社によるものと予定されている。このラックフェン港の供用と、既存港湾であるハイフォン港、カイラン港の有効利用によって、ハイフォン市の物流競争力の向上が期待される。

c. 近隣諸国と比較した相対的に強い労働力市場における価格競争力

近年の中国、タイ等のベトナム近隣諸国の労働賃金上昇が、相対的に低いベトナムの労働賃金の優位性を高め、魅力ある安価な労働賃金が見込め、ハイフォン市への外資投資額の増大が期待される。

③ハイフォン市にとっての脅威（Threat）

a. 北部内近隣地域との競争の激化

裾野産業振興は今やハイフォン市のみならず、北部のハイズン省、フンイェン省等の近隣他地域、及びベトナム全土の他地域における産業課題となってきた。それに伴い、他地域も日系企業誘致、裾野産業関連業種の振興・誘致に関連する様々な取り組みを実施してきている。このような競争的環境下に於いては、ハイフォン市においても裾野産業振興施策への乗り遅れは重大な産業政策の後退に繋がりがねない事態を招く。

b. 経済のグローバル化に伴う世界経済低迷の悪影響

取引先がベトナム国内のみならず、上海、香港をはじめとする中国の巨大市場、そのほかASEAN、欧米諸国に展開してきている昨今にあつては、他国の経済低迷の影響が直接的、間接的にハイフォン市の産業活動の低迷要因になる可能性も見えてきつつある。例えば、近年の欧州経済の停滞が欧州からの投資の縮小と、国際市場全体の冷え込みはハイフォン市の産業活動の縮小にも繋がり得る。

（2）ハイフォン市のSWOT分析を踏まえた施策の提言

①ハイフォン市の強み（Strength）を助長するための施策

多彩な業種の製造業の集積を見るハイフォン市であり、これら既存の業種の生産展開の更なる拡充と集積についての支援を図るべきである。ハイフォン市人民委員会は、第5章でも述べた通り、同市における今後の優先的育成・支援対象とする業種として、1)Key Industry、2)裾野産業業種、3)ハイテク関連業種、4)高付加価値産業業種、5)省エネ関連業種、6)環境負荷の小さい業種、7)海洋産業関連業種をあげており、その中で1)Key Industryの中に①成長著しい業種（電機電子、情報関連）、②引

き続き育成を進める従来型業種（自動車、金属、建設資材、化学、機械）をあげている。ハイフォン市におけるハイテク・IT分野の高付加価値産業の更なる振興を図ることが重要である。

また、重工業分野で既存集積が進んでいる造船業、鉄鋼をはじめとする基礎的金属業種を核とした重厚長大産業についても、引き続き従来の強みを活かした展開を図っていくべきである。

②ハイフォン市の弱み（Weakness）を克服するための施策

上記の「強み」を更に強化していくための施策の実施と並行して、職業訓練施設の新設・機能拡充を図り、香港・上海等の高品質な部品供給基地に対する競争力強化を図ることが重要である。

土地供給余力の逼迫の兆しが見えるハイフォン市においては、更なる用地の確保のために、最新技術を導入した埋め立て工法を適用した、埋め立て地域の確保等の技術力の振興、育成、導入が重要である。また、ハノイ～ハイフォン高速道路の供用や、ラックフェン港の供用を睨んだ、ハイフォン市における既存の物流機能の拡充・強化が重要である。

③ハイフォン市のポテンシャル（Opportunity）の顕在化を促すための施策

ハノイ～ハイフォン高速道路をはじめとする新規高速道路、ラックフェン港をはじめとする新規大規模港湾整備計画を盛り込んだ、新規物流システムの導入と、それらを機軸としたハイフォン市の製造業展開施策を具体化していく取り組みが重要である。こうした、大規模な国家プロジェクトが一日も早く実現し、施設の供用開始が早まるよう、財政支援をはじめとする各種支援・協力等を見込むために、中央政府との緊密な連携を図ることが重要である。

④ハイフォン市にとっての脅威（Threat）を克服するための施策

特別工業団地は、裾野産業誘致を特に目的とした工業団地であり、ハイフォン市もこれらの工業団地整備政策を核として、市内全域における裾野産業振興を図ろうとしている。しかしながら、裾野産業業種のみならず注力した産業振興策を講ずるのみならず、裾野産業が部品等の製品供給を行う対象企業となる大型の加工組み立て業種企業を誘致する等の幅広い誘致施策を講ずることが重要である。

また、近隣省・市との連携を図り、各地域の強みと比較優位を生かした北部地域全体としての産業振興を図りつつ、地域全域での共存共栄を図る取り組みが重要である。

以上の考察結果、およびそれら分析結果を一覧表に集約したものを次頁に示す。

表 8.1-1 SWOT 分析結果と地域振興に向けたマクロの諸方策案

強み (Strong Point)	弱み (Weak Point)	ポテンシャル (Opportunity)	脅威 (Threat)
・ 立地企業の産業業種別構成を見ると、他地域に比べて、立地企業の業種が豊富であり、アセンブラー、部品供給業種等のバランスが比較的良好に取れている。 ・ 鉄鋼をはじめとする基礎的金属加工業種及び電気電子産業の展開が進んでいる ・ ハイフオン港をはじめとする大規模交通インフラが物流キャパシティを担保し良好な物流サービスの提供に寄与している ・ 香港、上海をはじめとする中国の大規模市場に近接しており、部品調達・最終製品販売市場としての中国との近接利便性に富む ・ 環境負荷の大きな金属加工業種の更なる立地を可能とするための社会インフラ（排水・廃棄物処理関連）の充実	・ 電気電子産業以外の競争力に富む製造業が発展していない ・ 市街地の人口密度が高いことや、海浜地区の地盤強度の脆弱性等によつて、土地供給余力が豊富ではない ・ 近年の交通渋滞の著しい国道5号線が、物流幹線道路としての機能麻痺を来たしており、物流のボトルネックと化してきている ・ 香港、上海をはじめとする中国市場の近接利便性は、その一方で部品調達基地と化しており、ハイフオン市内の裾野産業育成を阻むネガティブ要因となっている	・ ハノイ～ハイフオン高速道路（2015年供用開始予定）の供用によって、国道5号線の交通混雑緩和と、北部の物流機能改善が期待される ・ 新港湾のラックフエン港（水深14m、完成予定2015年）の供用と、ハイフオン港の改良によってハイフオン市の物流競争力の向上が期待される ・ 日本とベトナムの首脳による強力な政治支援によって経済活性化が期待される ・ 近年のベトナム近隣諸国の労働賃金上昇が、相対的に安価な労働賃金が見込めるハイフオン市への外資投資額の増大が期待される	・ 裾野産業振興は、今やハイフオンのみならず、ベトナム全土における産業課題と化してきつつあり、裾野産業振興施策への乗り遅れは重大な産業政策の後退に繋がる ・ 近隣の省・市も外資の呼び込み、特に日系中小企業の呼び込みにおける競争の激化を招きつつある ・ 欧州経済の停滞が欧州から投資の縮小と、国際市場全体の冷え込みに繋がる可能性がある
更なる強みの発揮のために ・ ハイフオン市におけるハイテク・IT分野の高付加価値産業の更なる振興を図る ・ 既存集積が進んでいる電気電子産業を核とした裾野産業振興を図る。また、鉄鋼をはじめとする基礎的金属業種の集積の横展開を図る	弱みの克服のために ・ 左記の強みを更に強化していくための職業訓練施設の新設・機能拡充を図り、香港・上海等の高品質な部品供給基地に対する競争力強化を図る ・ 更なる用地の確保のために、最新技術を導入した埋め立て工法を適用した、埋め立て地域の確保 ・ ハイフオン市における既存の物流機能の拡充	ポテンシャルの活用のために ・ 日越首脳の政治主導による経済活性化施策の周知 ・ 新規高速道路・新規大規模港湾整備計画を盛り込んだ、物流システムの導入と、それらを機軸としたハイフオンの製造業展開施策を具現化する ・ 財政支援等を見込むために、中央政府との緊密な連携を図る	脅威克服のために ・ 裾野産業のみに注力した産業振興策を講ずるのみならず、裾野産業が部品供給を行う対象企業となる大型の加工組み立て業種企業を誘致する等の幅広い誘致施策を講ずる ・ 近隣省・市との連携を図り、各地域の強みと比較優位を生かした地域全体としての産業振興を図る

8. 1. 2 中部地域の比較優位の評価

本報告書の第6章では、ダナン市、クアンナム省、クアンガイ省をはじめとする中部地域について、経済・産業の現況、工業団地整備現況と計画を概観した。それらの現況把握結果に基づいて、ここでは中部地域のうち、ダナン市、クアンナム省、クアンガイ省における産業現況、経済現況、工業団地の展開状況から見た、同地域の強み、弱み、ポテンシャル、脅威等に係る SWOT (Strength Weakness Opportunity Threat) 分析、及びそれらに付随する政策の方向性についての提言を試みる。

(1) ダナン市

1) ダナン市の SWOT 分析

①ダナン市の強み (Strength)

a. 豊富な海洋資源と観光資源

ダナン市の強みは、豊富な海洋資源と観光資源である。豊富な海産物を背景として、ダナンには海産物の加工に特化した工業団地が操業中であり、日系企業も入居している。また、ビーチリゾートに適した海洋観光資源に富み、近隣にはフエ（トアティンフエ省）、ホイアン（クアンナム省）といった歴史的観光資源が近接している等、観光資源にも富んでいる。

b. 複数の国際港湾と国際空港を擁する国際ゲートウェイ機能

国際港湾は、ダナン港をはじめ、リエンチュウ港、ティエンサ港といった、良好な港湾を擁し、ダナン市における国際貨物輸送のゲートウェイとしての機能を支えている。また、ダナン空港は国際空港として空のゲートウェイとして機能しており、旅客・貨物輸送を担うインフラとなっている。

c. 幹線道路ネットワーク

道路は、南北に縦貫する国道1号線のほか、フエ、ラオス、タイへと東西経済回廊として繋がる国道9号線に近接する。ダナン市は、東西経済回廊の起終点に位置している。また、クアンナム省と連絡する国道14号線は、ラオスへと連絡し、第2東西経済回廊としての機能を付与されつつある。

②ダナン市の弱み (Weakness)

a. 製造業分野の国内・国際競争力が弱い

ダナン市では、食品加工、建設業、金属加工等の製造業がある程度集積してきているが、ベトナム国内での比較においても、また国際的にも見ても競争力が不足している。

c. 厳しい環境規制が外資の進出を阻害する遠因になる可能性を有する

ダナン市の環境規制は、年々厳しさを増しており、これらに対応する政策的措置を適切に講じないと、外国直接投資を阻害することになりかねない。

d. 労働力供給の不足

裾野産業のような労働集約的産業の労働力ニーズに対して、ダナン市は十分応えられるかについては、懸念がある。

③ダナン市のポテンシャル (Opportunity)

a. IT、ハイテク分野での新たな工業団地整備計画

ダナン市では、現在、1,000ha のハイテク工業団地と、130ha の IT 工業団地の整備計画が進められている。また、スマートシティの構想のもと、ダナン市全域で無料のワイヤレス通信サービスの享受が可能となる都市づくりが進められている。

b. 中部他省との連携の構築

ダナン市は、クアンナム省、クアンガイ省をはじめとする中部 6 省との連携を模索中である。連携分野は、1)海外直接投資の誘致促進、2)交通インフラの共同管理・利用、3)環境にやさしい都市づくり 等である。現在、7 地域で連携すべく、合意文書への署名が準備中である。また、我が国が ODA による整備支援を進めるダナン・クアンガイ高速道路の整備も進展しているほか、上下水道事業等の都市基盤インフラ整備も進展している。

④ダナン市の脅威 (Threat)

a. 近隣他省の海外直接投資誘致の競争が激しい

日系企業をはじめとするが外資を呼び込むための競争が、近隣他省との間で激しさを増している。

b. 欧米の景気がダナン市の経済状況に影響を及ぼす

経済のグローバル化の進展に伴い、欧米等の国際市場の経済状況が、ダナン市の経済に影響を及ぼすようになってきている。

2) ダナン市の SWOT 分析を踏まえた施策の提言

①ダナン市の強み (Strength) を助長するための施策

恵まれた海洋資源を十二分に活用した、食品加工業種を今後とも育成していくことが重要である。また、同じように豊富な観光資源を最大限活用した、観光新興を促進させていくことも重要である。また、港湾インフラの機能を最大限に活用した、ロジスティクス・セクターの育成、振興を進めていくべきである。

②ダナン市の弱み (Weakness) を克服するための施策

製造業の競争力強化の意味で、熟練労働者を育成するための職業訓練施設の整備拡充を進めることが重要である。また、環境規制強化に並行して、環境技術を適用した環境に優しい業種の育成に取り組むことが重要である。

③ダナン市のポテンシャル (Opportunity) の顕在化を促すための施策

計画中の交通インフラの早期供用を促すべく、広報活動の強化、中央政府や関係各機関との連携の強化が必要である。

④ダナン市の脅威 (Threat) を克服するための施策

近隣省との連携を図り、各地域の強みと比較優位を生かした中部地域全体としての産業振興を図りつつ、地域全域での共存共栄を図る取り組みが重要である。

以上を、次頁の一覧表に整理する。

表 8.1-2(1) SWOT 分析結果と地域振興に向けたマクロの諸方策案

強み (Strong Point)	弱み (Weak Point)	ポテンシャル (Opportunity)	脅威 (Threat)
・ 地域資源では、海洋資源と観光資源に富んでいる ・ リエンチュウ港、ティエンサ港、ダナン港といった複数の港湾インフラを擁している ・ 東西経済回廊の起終点に位置している	・ 競争力に富む製造業が発展していない ・ 環境規制が厳しく、外資の誘致を妨げる遠因になりかねない要素を孕んでいる ・ 労働力の供給不足が懸念される	・ 新たな工業団地整備計画として、1,000ha 強のハイテク工業団地と、130ha の IT 工業団地の整備計画が進展中である ・ 国道 14D 号線を軸とした、第 2 東西経済回廊の整備計画が進展中である ・ クアンナム省、クアンガイ省をはじめとする中部 6 省との連携を模索中 ・ ベトナム南北高速道路網のうち、最優先路線であるダナン〜クアンガイ間の高速道路の建設を我が国が ODA において支援 ・ 上下水道事業が展開中（事業主は DAWACO）	・ 裾野産業振興は、今やダナン市ののみならず、ベトナム全土における産業課題と化してきつつある。近隣省も日系企業をはじめとする外資の呼び込み積極的に進められており、競争の激化を招きつつある ・ 欧州経済の停滞が欧州からの投資の縮小と、国際市場全体の冷え込みに繋がる可能性がある



更なる強みの発揮のために



弱みの克服のために



ポテンシャルの活用のために



脅威克服のために

・ 海産品加工業種の育成強化 ・ 観光分野での産業振興を図る ・ 道路・港湾インフラを活用した物流機能の強化を図る	・ 職業訓練施設の新設・機能拡充を図り、製造業の競争力強化を図る ・ 環境技術を取り込んだ、環境に優しい産業構造づくりを進める	・ 新規高速道路・新規大規模港湾整備計画実現を盛り込んだ、製造業展開施策を具体化する ・ 近隣省・市との連携を図り、競合ではなく補完的関係の構築に腐心する	・ 近隣省・市との連携を図り、各地域の強みと比較優位を生かした地域全体としての産業振興を図る
---	--	--	--

2) クアンナム省の SWOT 分析

①クアンナム省の強み (Strength)

a. 豊富な海洋資源、鉱物資源及び観光資源

クアンナム省の強みは、豊富な海洋資源、シリカをはじめとする鉱物資源（ガラス生産の隆盛の基礎となっている）及び、世界文化遺産であるホイアンやビーチリゾートをはじめとする観光資源に富んでいる。

b. 自動車産業に比較優位を有する

自動車産業は Truong Hai 工業団地に集積が始まっている。ベトナム資本から成る TACHO は、韓国企業である KIA、HYUNDAI との資本提携のほか、我が国の MAZDA との技術提携を行って、バス、トラック、乗用車の組み立て生産が行われている。

c. 交通インフラ

交通インフラは、国道 1 号線のほか、チューライ空港、キーハ港を擁する。このほか、ダナン市のダナン港及びダナン国際空港への近接していること、及び、クアンガイ省のズンクアット港の共同利用の恩恵に浴している等がある。

②クアンナム省の弱み (Weakness)

a. 製造業分野の国内・国際競争力が弱い

クアンナム省では、自動車組み立て産業の集積が始まっているが、まだ日が浅く、今後は競争力の強化が課題である。

c. 国道 1 号線の容量不足

クアンナム省と他地域を連絡する幹線道路は、国道 1 号線のみである。同国道は川を渡る橋梁がボトルネックとなっていたり、路面の維持補修状況が良くないことから、交通処理能力が低下してきており、自動車交通渋滞を引き起こしている。

③クアンナム省のポテンシャル (Opportunity)

a. Truong Hai 工業団地での自動車組み立て産業の集積

上記①の「強み」でも述べた通り、自動車組み立て産業の集積が始まっている。

b. 中部他省との連携の構築

クアンナム省は、ダナン市、クアンガイ省をはじめとする中部 6 省との連携を模索中である。連携分野は、1)海外直接投資の誘致促進、2)交通インフラの共同管理・利用、3)環境にやさしい都市づくり 等である。現在、7 地域で連携すべく、合意文書への署名が準備中である。また、我が国が ODA による整備支援を進めるダナンークアンガイ高速道路の整備も進展しており、当該道路を介してクアンナム省からダナン市、クアンガイ省へのアクセシビリティ向上が期待される。

c. 第 2 東西経済回廊の整備計画

国道 14D 号線を軸とした、第 2 東西経済回廊整備計画が進展中である。

④クアンナム省の脅威（Threat）

a. 近隣他省の海外直接投資誘致の競争が激しい

日系企業をはじめとするが外資を呼び込むための競争が、近隣他省との間で激しさを増している。

b. 欧米の景気がクアンナム省の経済状況に影響を及ぼす

経済のグローバル化の進展に伴い、欧米等の国際市場の経済状況が、クアンナム省の経済に影響を及ぼすようになってきている。

2) クアンナム省の SWOT 分析を踏まえた施策の提言

①クアンナム省の強み（Strength）を助長するための施策

ダナン市と同様に、恵まれた海洋資源を十二分に活用した食品加工の振興、豊富な観光資源を最大限活用した、観光新興を促進させていくことが重要である。また、港湾インフラの機能を最大限に活用した、物流機能の振興を進めていくべきである。

②クアンナム省の弱み（Weakness）を克服するための施策

今後の集積の増加が期待される自動車製造業分野の競争力強化の意味で、熟練労働者を育成するための職業訓練施設の整備拡充を進めることが重要である。また、国道 1 号線をはじめとする陸上幹線交通網の整備拡充や、適切な維持補修が重要である。

③クアンナム省のポテンシャル（Opportunity）の顕在化を促すための施策

計画中の交通インフラの早期供用を促すべく、広報活動の強化、中央政府や関係各機関との連携の強化が必要である。また、集積が進みつつある自動車産業を核とした、裾野産業の育成強化を図るべきである。

④クアンナム省の脅威（Threat）を克服するための施策

近隣省との連携を図り、各地域の強みと比較優位を生かした中部地域全体としての産業振興を図りつつ、地域全域での共存共栄を図る取り組みが重要である。

以上を、次頁の一覧表に整理する。

表 8.1-2(2) SWOT 分析結果と地域振興に向けたマクロの諸方策案

強み (Strong Point)	弱み (Weak Point)	ポテンシヤル (Opportunity)	脅威 (Threat)
・ 地域資源では、海洋資源と観光資源（世界文化遺産であるホイアン及びその周辺のビーチリゾート）に富んでいる ・ 自動車組み立て産業の集積がはじまりつつある ・ チュウライ空港を擁している。このほか、ダナン市のダナン港とダナン空港、クアンガイ省のズンクアット港と近接している	・ 競争力に富む製造業が発展していない ・ 他省・市と連絡する陸上幹線交通路は、国道 1 号線のみであり、自動車交通混雑が著しい	・ Truong Hai 工業団地に、TACHO、HYUNDAI、KIA、MAZDA といった自動車組み立て業種の企業が立地しており、自動車産業の今後の集積の進展が期待できる ・ 国道 14D 号線を軸とした、第 2 東西経済回廊の整備計画が進展中である ・ ダナン市、クアンガイ省をはじめとする中部 6 省との連携を模索中 ・ ベトナム南北高速道路網のうち、最優先路線であるダナン-クアンガイ間の高速道路の建設を我が国が ODA において支援 ・ Dai Loc バイオエタノール製造工場建設（事業主は Dong Xanh JSC）	・ 裾野産業振興は、今やクアンナム省のみならず、ベトナム全土における産業課題と化してきつつある。近隣省も日系企業をはじめとする外資の呼び込みに積極的になっており、競争の激化を招きつつある ・ 欧州経済の停滞が欧州からの投資の縮小と、国際市場全体の冷え込みに繋がる可能性がある

更なる強みの発揮のために

弱みの克服のために

ポテンシヤルの活用のために

脅威克服のために

・ 海産品加工業種の育成強化 ・ 観光分野での産業振興を図る ・ 道路・港湾インフラを活用した物流機能の強化を図る	・ 職業訓練施設の新設・機能拡充を図り、製造業の競争力強化を図る ・ 幹線道路（国道 1 号線）の適切な維持補修	・ 新規高速道路・新規大規模港湾整備計画実現を盛り込んだ、製造業展開施策を具体化する ・ 自動車組み立て産業の集積を睨んだ、裾野産業の育成強化 ・ 近隣省・市との連携を図り、競合ではなく補完的関係の構築に腐心する	・ 近隣省・市との連携を図り、各地域の強みと比較優位を生かした地域全体としての産業振興を図る
---	---	--	--

3) クアンガイ省の SWOT 分析

①クアンガイ省の強み (Strength)

a. 重化学産業の集積

クアンガイ省の強みは、ベトナムで最大の石油精製工場、及びズンクアット港に面した造船工場に支えられた、重化学工業産業の集積である。加えて、石油精製を核とするズンクアット経済区が指定されていることである。

b. 交通インフラ

交通インフラは、国道 1 号線、ズンクアット港のほか、クアンナム省内に位置するチューライ空港、キーハ港等が利用可能である。

②クアンガイ省の弱み (Weakness)

a. 製造業分野の国内・国際競争力が弱い

クアンガイ省では、石油精製産業の競争力はあるが、その他の製造業の競争力強化が課題である。

b. 国道 1 号線の容量不足

クアンガイ省と他地域を連絡する幹線道路は、国道 1 号線のみである。クアンナム省と同様に、同国道のクアンガイ省内での交通処理能力が低下してきており、自動車交通渋滞を引き起こしている。

③クアンガイ省のポテンシャル (Opportunity)

a. ズンクアット経済区の新たなマスタープランの策定

ズンクアット経済区への更なる外資の誘致のために、マスタープランの見直しが行われている。

b. 中部他省との連携の構築

クアンガイ省は、ダナン市、クアンナム省をはじめとする中部 6 省との連携を模索中である。連携分野は、1)海外直接投資の誘致促進、2)交通インフラの共同管理・利用、3)環境にやさしい都市づくり 等である。現在、7 地域で連携すべく、合意文書への署名が準備中である。また、我が国が ODA による整備支援を進めるダナンークアンガイ高速道路の整備も進展しており、当該道路を介してクアンガイ省からダナン市、クアンナム省へのアクセシビリティ向上が期待される。

c. 第 2 東西経済回廊の整備計画

クアンナム省を介して、国道 14D 号線を軸とした、第 2 東西経済回廊整備計画が進展中である。

④クアンガイ省の脅威 (Threat)

a. 近隣他省の海外直接投資誘致の競争が激しい

日系企業をはじめとするが外資を呼び込むための競争が、近隣他省との間で激しさを増している。

b. 欧米の景気がクアンガイ省の経済状況に影響を及ぼす

経済のグローバル化の進展に伴い、欧米等の国際市場の経済状況が、クアンガイ省の経済に影響を及ぼすようになってきている。

2) クアンガイ省の SWOT 分析を踏まえた施策の提言

①クアンガイ省の強み（Strength）を助長するための施策

石油精製業種の既存集積を活かし、石油加工分野での製造業の育成・振興が重要である。また、造船業を核とした、裾野産業の育成の観点からの産業政策の具体かが重要である。加えて、ブンクアット港の機能を最大限に活用した、物流機能の振興を進めていくべきである。

②クアンガイ省の弱み（Weakness）を克服するための施策

石油加工や造船等の製造業分野の競争力強化の意味で、熟練労働者を育成するための職業訓練施設の整備拡充を進めることが重要である。また、国道 1 号線をはじめとする陸上幹線交通網の整備拡充や、適切な維持補修が重要である。

③クアンガイ省のポテンシャル（Opportunity）の顕在化を促すための施策

計画中の交通インフラの早期供用を促すべく、広報活動の強化、中央政府や関係各機関との連携の強化が必要である。

④クアンガイ省の脅威（Threat）を克服するための施策

近隣省との連携を図り、各地域の強みと比較優位を生かした中部地域全体としての産業振興を図りつつ、地域全域での共存共栄を図る取り組みが重要である。

以上を、次頁の一覧表に整理する。

表 8.1-2(3) SWOT 分析結果と地域振興に向けたマクロの諸方策案

強み (Strong Point)	弱み (Weak Point)	ポテンシャル (Opportunity)	脅威 (Threat)
- 既存産業集積として、ベトナムで最大の石油精製産業、造船産業の集積が進んでおり、これらの重化学工業を核とするズンクアット経済区を擁する - 自動車組み立て産業の集積ははじまりつつある - ズンクアット港を擁している。このほか、クアンナム省のチュエーライ空港、チュエーライ港、キーハ港と近接している	- 石油精製産業を除いて、競争力に富む製造業が発展していない - 他省・市と連絡する陸上幹線交通路は、国道1号線のみであり、自動車交通混雑が著しい	- ズンクアット経済区の更なる機能拡張を企図して、新しいマスタープランの策定が進行中である - クアンナム省を介してアクセスする第2東西経済回廊の整備計画が進展中である - ダナン市、クアンナム省をはじめとする中部6省との連携を模索中 - ベトナム南北高速道路網のうち、最優先路線であるダナン-クアンガイ間の高速道路の建設を我が国がODAにおいて支援 - ズンクアット第一製油所（事業主は Petrovietnam）、Guang Lian 高炉建設事業（事業主は JFE スチール）の展開	- 裾野産業振興は、今やクアンガイ省のみならず、ベトナム全土における産業課題と化してきつつある。近隣省も日系企業をはじめとする外資の呼び込みに積極的になっており、競争の激化を招きつつある - 欧州経済の停滞が欧州からの投資の縮小と、国際市場全体の冷え込みに繋がる可能性がある



更なる強みの発揮のために



弱みの克服のために



ポテンシャルの活用のために



脅威克服のために

- 石油精製産業関連の製造業の育成強化 - 造船業を核とした裾野産業の振興を図る - 道路・港湾インフラを活用した物流機能の強化を図る	- 職業訓練施設の新設・機能拡充を図り、石油関連産業種、及び造船業に関連する製造業の競争力強化を図る - 幹線道路（国道1号線）の適切な維持補修	- 新規高速道路・新規大規模港湾整備計画実現を盛り込んだ、製造業展開施策を具体化する - 近隣省・市との連携を図り、競合ではなく補完的関係の構築に腐心する	近隣省・市との連携を図り、各地域の強みと比較優位を生かした地域全体としての産業振興を図る
---	---	--	--

8. 1. 3 バリアブントウ省の比較優位の評価

本報告書の第7章では、南部地域とバリアブントウ省について、経済・産業の現況、バリアブントウ省人民委員会の産業政策の基本方向、特別工業団地をはじめとする工業団地整備の基本政策を概観した。それらの現況把握結果に基づいて、ここではバリアブントウ省における産業現況、経済現況、工業団地の展開状況から見た、同地域の強み、弱み、ポテンシャル、脅威等に係る SWOT (Strength Weakness Opportunity Threat) 分析、及びそれらに付随する政策の方向性についての提言を試みる。

(1) バリアブントウ省の SWOT 分析

①バリアブントウ省の強み (Strength)

a. 豊富な天然資源

バリアブントウ省の強みとして、まずあげられるのは、豊富な天然資源に恵まれている点である。そのうち、原油・ガス等の鉱物資源の潤沢さと、海洋資源の豊富さである。第7章で述べたように、バリアブントウ省近海における原油埋蔵量は15億ト、ガスは1兆立方メートルと推定されている。同省はこれらの鉱物資源をベースとして、大型火力発電プラントを建造し、ベトナム全国の電力供給量の40%を供給する、一大エネルギー供給基地となってきた。また、近年、石油精製に特化した業種の誘致を進めるための工業団地、Long Son Oil and Gas Services Industrial Zone の整備が着手された。これらは、引き続き、省の強みとして力を発揮して行く分野である。

加えて、305kmの海岸線と10万km²の大陸棚を近海に有する良好な海洋環境に恵まれた同省は、豊富な海産物の供給基地としても機能し得る。事実、同省の年間漁獲高は約250,000トにのぼっており、ベトナム全国で第3位に位置している。こうした、海産物の加工業に携わる企業数は、約220社にのぼり、海産物加工品の輸出高は、平均で年間約200百万ドルにのぼっている。このような海洋資源の供給基地としても、同省は引き続き強みを発揮し得る産業分野であると言える。

b. 鉄鋼業分野での比較優位性

次いで、鋼材生産に係る業種の集積が高い点は、これまで同省が一人あたりGDP 5,000US\$を超える経済力を保持してきた要因のひとつとして、強みである点を強調する必要がある。現在、操業中の工業団地に集積する企業群の大部分が鉄鋼関連業種の企業であり、高い生産高を維持し続けている。この点も、同省が引き続き強みとして強化していくべき産業分野と言える。

c. 充実した港湾物流インフラ

ブントウ市の北西部には、カイメップチーバイ港が部分供用されており、大規模海洋物流インフラとして、現在も機能している。今後は、同港湾群の拡張と国際港湾機能の強化が計画されており、同省が近い将来にベトナム南部地域での港湾物流ハブ基地として機能し得る大きな可能性を秘めている。

d. ツーリズム

バリアブントウ省は、ベトナムの7つの観光開発優先中心地区のひとつに数えられている。305kmに及ぶ海岸線を擁することから、一大海浜ツーリズムの高いポテンシャルを有している。また、ブントウ市から西南180kmに位置するコンダオ島は、原生林、ビーチ、歴史遺産が豊富であり、観光開発

拠点としての高いポテンシャルを有している。ツーリズムは単独に振興を図るのみならず、国際会議場の運営と一体となった、コンベンション・ツーリズムや、工業団地の後背地に位置して産業振興ツールとして、複合的に活用し得る産業分野である。今後は、ツーリズムを複合的な産業振興施策の一環として捉えていくことで、同省の経済・産業活性化をバックアップし得る強みと位置づけることができる。

e. 近隣市・省の産業活動を補完する地域

以上に見たように、バリアブントウ省は、近隣の省・市（ホーチミン市、ドンナイ省、ビンズオン省、ロンアン省等）に対しては、競争的と言うよりは補完的な関係（基礎鋼材の提供、エネルギー供給、保養地としての観光サービス提供等）を保持し得る素地を有しており、他地域が有していない独自の機能を発揮して、地域間連携の枢軸を担っていく高いポテンシャルを有している。

②バリアブントウ省の弱み（Weakness）

a. 多様性を欠いた産業構造

バリアブントウ省の弱みは、まさに強み「a.」の裏返しとしての、多様性を欠いた産業構造にある。すなわち、同省における現状の鉱物資源採掘業種に過度に依存した産業構造が維持される限り、中長期的観点からの同省の産業振興のビジョンは、必ずしも明るいものではない。このような点は、GDPに占める製造業種の生産高が低く、製造業セクターの競争力が低い点に現れている。特に、今後、同省が裾野産業振興を省の産業施策として採用していくためには、メカトロニクス、エレクトロニクス、化学等、多様な業種を擁する幅広い製造業分野での企業活動の育成と支援が不可欠である。

b. 素材供給に偏重した産業構造

バリアブントウ省は鉄鋼分野に強く、また豊富な海洋資源を擁する地域であるが、これらの生産物を素材として供給している現状にとどまっており、加工を施して付加価値の高い製品を供給する仕組みが未熟である。素材加工には、加工技術や多様な業種を擁する製造業の集積が不可欠であり、上記 a. の点とも相俟って、同省が今後取り組んでいかなければ課題であると言える。

c. 労働供給力

同省は人口の絶対数と 15 歳以上の労働力人口が少なく、ワーカーの供給力に乏しい点が弱みの三番目である。裾野産業業種に属する製造業の多くは労働集約的産業業種であり、労働供給力は生命線と言ってもよい。これまで、装置産業の集積が高かった同省においては、資本集約的産業が地域を支えてきており、労働供給力については焦眉の課題とはなっていない。今後、裾野産業関連業種の誘致を進めていく上では、この課題の克服が不可欠である。

d. 大都市とのアクセシビリティ

バリアブントウ省は、中核拠点市であるホーチミン市までの距離が遠く、アクセシビリティの面で近隣他省に劣後する。現状では国道 51 号線のみが主たる幹線アクセス交通インフラとなっており、ホーチミン中心部からの所要時間は、約 2 時間から 3 時間を要する。消費地や取引先の集積する大都市との近接性が損なわれることは、企業の進出意欲を阻害する大きな要因となる。

③バリアブントウ省のポテンシャル（Opportunity）

a. 多彩な交通インフラ整備計画

①の「強み」でも述べた通り、海洋資源、ツーリズムなどの分野においては同省には相当程度のポテンシャルを認めることができるが、交通インフラ分野においても同省が飛躍し得るポテンシャルを認めることができる。とりわけ、高速道路整備計画が多彩である。すなわち、ホーチミン～ロンタイン高速道路（2014 年供用開始予定）、ビエンホア～ブントウ高速道路（ビエンホア～フーミー区間、2017 年供用開始予定）、ベンルック～ロンタイン高速道路（2017 年供用開始予定）等の新規高速道路整備計画が進んでおり、2020 年には全線が供用される。ホーチミン市中心部からの所要時間は 40 分程度に短縮される見込みであり、これらの計画が実現することで、②の弱みの大きな部分が解消される可能性を有している。

b. 物流ハブ基地としてのポテンシャル

現在、建設中のカイメップ・チーバイ港の国際港としての機能拡充が実現されることで、南部地域での同省の物流ハブ基地としてのポテンシャルが飛躍的に高まる。あわせて、ロンタイン国際空港（開港予定 2020 年）が供用されることで、生鮮品等の高付加価値の航空貨物の高速輸送が可能となる。

④バリアブントウ省にとっての脅威（Threat）

a. 近隣地域との競争の激化

裾野産業振興は今やバリアブントウ省のみならず、ドンナイ省、ビンズオン省をはじめとする南部の近隣他地域、及びベトナム全土の他地域における産業課題と化してきつつある。それに伴い、他地域も裾野産業関連業種の誘致に関連する様々な取り組みを実施してきている。このような競争的環境下に於いては、裾野産業振興施策への乗り遅れは重大な産業政策の後退に繋がるとも言える。

b. 経済のグローバル化に伴う世界経済低迷の悪影響

取引先がベトナム国内のみならず、ASEAN、欧米諸国に展開してきている昨今にあつては、他国の経済低迷の影響が直接的、間接的にバリアブントウ省の産業活動の低迷要因になる可能性が出てきている。例えば、近年の欧州経済の停滞が欧州からの投資の縮小と、国際市場全体の冷え込みに繋がる可能性があり、ひいてはバリアブントウ省の産業活動の縮小にも繋がり得る。

（2）バリアブントウ省の SWOT 分析を踏まえた施策の提言

①バリアブントウ省の強み（Strength）を助長するための施策

恵まれた天然資源を十二分に活用した産業活動を支援していく上で、同省の従来の素材供給型の産業構造から、付加価値の高い製品の供給を可能とする、加工型業種の育成を図るべきである。具体的には、海洋資源を活かしたシーフード等の海産品加工業の振興、鉄鋼産業からの派生業種としての金属加工業種の振興策が重要である。また、豊富な観光資源と産業育成支援との複合的な観点から、コンベンション・ツーリズム、保養地と生産基地との一体化等、製造業と連携した複合的ツーリズム産業の振興策が重要である。また、近隣他地域との補完関係を強化し、経済・産業・ツーリズム分野の連携方策を模索すべきである。

②バリアブントウ省の弱み（Weakness）を克服するための施策

採石、海産物の供給、鉱物資源の採掘等の、従来型の素材供給型業種からの産業構造転換を図るために、加工業に関連した製造業の振興を図るべきである。これらの業種は、これまでに同省に集積してきた装置産業とは質的に大きく異なるものがあり、その最たるものが労働供給力である。同省の人口の絶対数の不足が、労働集約型の製造業振興の阻害要因となる可能性が想起されるが、その場合にはワーカーをバリアブントウ省以外の地域から吸引するための施策を講ずる必要がある。たとえば、ワーカーの待遇改善に向けた居住環境の改善や、ワーカーの移住を促す快適なまちづくりの観点からの取り組みが必要である。既存の物流施設については、貯蔵施設、積み替え施設、運搬施設等の更なる機能拡充を図る必要がある。

③バリアブントウ省のポテンシャル（Opportunity）の顕在化を促すための施策

計画中の交通インフラの早期供用を促すべく、中央政府や関係各機関との連携の強化が必要である。

④バリアブントウ省にとっての脅威（Threat）を克服するための施策

裾野産業振興が、近隣他地域との競争に晒されている現状ではあるが、拙速に裾野産業誘致に走ることは得策ではない。当然のことながら、裾野産業が地域に根付くためには、当該業種の企業が部品供給を行い得るための市場の存在が不可欠である。裾野産業誘致施策と並行して、まず比較的規模の大きなアSEMBラー等の加工組み立て業種の誘致を図り、しかる後に裾野産業業種を誘致する等の段階的誘致施策を講ずるべきである。また、既存の工業団地の空きスペースを活用してレンタル工場等の比較的小規模かつ、安価な企業活動スペースを提供し、経営基盤の脆弱な中小企業が活動の軌道に乗るまでの準備期間を設ける等の工夫が必要である。同時に、新たな市場としての可能性を秘める近隣省・市（特にドンナイ省、ホーチミン市）との連携を図り、各地域の強みと比較優位を生かした地域全体としての産業振興を図ることが重要である。

以上の考察結果、およびそれら分析結果を一覧表に集約したものを次頁に示す。

表 8.1-3 SWOT 分析結果と地域振興に向けたマクロの諸方策案

強み (Strong Point)	弱み (Weak Point)	ポテンシャル (Opportunity)	脅威 (Threat)
・ 鉱物資源と、海洋資源に富み、従来から鉱物資源の採掘産業と海洋資源を活用した海洋観光、海産物の加工業種が展開してきている ・ 鋼材生産に係る業種の集積が高い ・ カイメップ・チャーバイ港が部分供用され、大規模海洋物流インフラとして機能している ・ 海浜ゾーリズムが発展しており、大規模ホテル等、高いホスピタリティを提供する施設が集積する ・ 近隣の省・市（ホーチミン市、ドンナイ省、ビンズオン省、ロンアン省等）に対しては、競争的と言えより、は補完的な関係（基礎鋼材の提供、保養地としての観光サービス提供等）を保持し得る素地を有している	・ 産業構造として、鉱物資源の採掘業種に過度に依存している ・ GDP に占める製造業種の生産高が低く、製造業セクターの競争力が低い ・ 15 歳以上の労働力人口が少なく、ワーカークの供給力に乏しい ・ 中核拠点市であるホーチミン市までの距離が遠い。現状では国道 51 号線のみが主たる幹線アクセス交通インフラとなっており、約 3 時間を要する。	・ ホーチミン〜ロンタイン高速道路（2014 年供用開始予定）、ビエンホア〜ブエンタウ高速道路（ビエンホア〜フーミー区間、2017 年供用開始予定）、ベンルック〜ロンタイン高速道路（2017 年供用開始予定）等の新規高速道路整備計画が進んでいる ・ カイメップ・チャーバイ港の国際港としての機能の拡充（建設中）と、港間連絡道路（全長 21.3km、幅 50m、完成予定 2015 年）の整備が進展中 ・ ロンタイン国際空港（開港予定 2020 年）の整備の進展 ・ Son My 1 発電所（双日他、2018 年竣工見込）、Phu My 肥料製造工場（CO₂回収システムを MHI が供給）、Long Son 第 3 製油所の建設（事業主は Petrovietnam）、上水道事業の展開（事業主は BWACD）、Dinh Co ガス処理場建設	・ 裾野産業振興は、今やバリアブエンタウ省のみならず、ベトナム全土における産業課題と化してきつつあり、裾野産業振興施策への乗り遅れは重大な産業政策の後退に繋がる ・ 近隣の省・市も外資の呼び込みにはアクティブになっており、特に日系中小企業の呼び込みにおける競争の激化を招きつつある。特に、隣接するドンナイ省との競争が厳しい ・ 欧州経済の停滞が欧州からの投資の縮小と、国際市場全体の冷え込みに繋がる可能性がある
更なる強みの発揮のために	弱みの克服のために	ポテンシャルの活用のために	脅威克服のために
・ 海洋資源を活かしたシーフード等の海産品加工業の振興、金属加工業種の振興策が必要である ・ 製造業と連携した複合的ツリーズム産業の振興策が必要 ・ 近隣の省・市とは補完的な関係構築を目指すべく、経済連携方策を模索すべきである	・ 採石や鉱物資源の採掘等の従来業種からの産業構造転換を図るために、製造業の振興を図るべき ・ ワーカーをバリアブエンタウ以外の地域から吸引するため、ワーカークの待遇改善に向けた取組が必要 ・ 既存の物流施設の更なる機能拡充を図る	・ 日越首脳が政治主導による経済活性化施策の周知 ・ 新規高速道路・新規大規模港湾整備計画を盛り込んだ、物流システムの導入と、それらを機軸としたハイフォンの製造業展開施策を具体化する ・ 財政支援等を見込むために、中央政府との緊密な連携を図る	・ 裾野産業誘致施策と並行して、まずアセンブラー等の加工組み立て業種の誘致を図り、しかる後に裾野産業種を誘致する等の段階的誘致施策を講ずるべき ・ 近隣の省・市（特にドンナイ省、ホーチミン市）との連携を図り、各地域の強みと比較優位を生かした地域全体としての産業振興を図る

（３）バリアブントウ省の将来交通インフラ整備を見据えた比較優位発揮の将来シナリオ

上記（１）で抽出した、バリアブントウの比較優位性の更なる発揮に向けて、交通インフラ整備計画の実現を踏まえた将来シナリオを、以下に述べる。

①バリアブントウ省の地域資源の活用及び関連産業集積支援シナリオ

同省の地域資源として、豊富に存在する鉱物資源（原油、ガス）、観光資源、海洋資源、農産品等は、引き続き十二分に活用しすべく、行政としての支援を進める。具体的には、

- 鉱物資源の活用については従来型の採掘・精製・素材供給を引き続き推し進める
- 海洋資源の活用については、食品加工のノウハウを育成し高付加価値加工生産物として域外への移出にも資する取り組みを取る。この場合、食品加工のノウハウを蓄積していくための技術力育成のための取り組みが重要である
- 観光資源の活用については、コンベンションツーリズム、産業との連携を視野に入れたツーリズムコンプレックスの視点からの取り組みを充実させる。そのためには複合ツーリズムの導入のためのノウハウの蓄積が重要であり、そのための取り組みを充実させる

②バリアブントウ省の交通インフラの活用シナリオ

高速道路、鉄道、国際貨物港湾、国際空港といった高速大量輸送交通インフラの整備を見据え、これらの活用を前提とした産業振興方策を進める。具体的には、

- カイメップチーバイ国際港湾を活用した国際的ロジスティクス・ハブ基地の整備。また貨物の貯蔵・保冷・荷捌き施設等を擁する臨港施設の整備
- 物流関連業種の事業者には焦点を当てた特別工業団地への誘致施策
- ホーチミン市との近接性向上をもたらす高速道路を活用した特別工業団地の整備促進と誘致戦略の強化
- 高速道路、国際空港といった大量旅客輸送を促進するインフラを活用したツーリズム振興の加速化
- 国際空港に近接したエリアでの大規模宿泊施設、アミューズメント施設等、臨空施設の整備

③バリアブントウ省の南部の隣接他地域との連携シナリオ

上記の高速大量輸送交通インフラの整備を見据え、今後益々強まる隣接他地域との連携・共存関係を強化する。具体的には、

- 現状の建設資材納入先としての隣接他地域の市場に対しては、より多彩な製造業分野の市場を開拓し、バリアブントウがメカトロニクス・エレクトロニクス・ソフトウェア等の付加価値の高い製造品供給基地として機能すべく、産業構造の転換を支援する
- バリアブントウ省が観光基地・保養地として機能すべく、隣接他地域からの来訪客を呼び込むための地域づくりを振興する

④バリアブントウ省の居住環境整備シナリオ

上記の高速大量輸送交通インフラの整備を見据え、都市との近接性を魅力にすえた定住化の促進と短・中期滞在者の確保を念頭に置いた、滞在者向け居住環境整備等を進める。こうした施策は、日系企業誘致促進においては不可欠のシナリオである。

⑤バリアブントウ省のロジスティクスハブ基地構築シナリオ

国際港湾・国際空港・高速道路網の供用を見据え、南部地域のロジスティクスハブ基地としてのバリアブントウ省の地域づくり戦略を推進する。

⑥バリアブントウ省の貿易振興シナリオ

隣接他地域を新たな市場としてとらえつつも、国際港湾・国際空港の供用を見据え、海外市場の伸張も視野に入れた輸出志向の製品製造業種の振興を図る。

8. 2 ハイフォン市・バリアブントウ省の比較優位発揮のための諸課題

ここでは、8. 1で述べた北部、中部、南部の各地域の考察のうち、日系企業誘致に向けた特別工業団地整備計画を有する、ハイフォン市とバリアブントウ省の2地域を取り上げ、各地域の比較優位の発揮のために、解決が求められる諸課題について、ハード、ソフトの両面について以下の通り抽出した。

(1)ハード面からみた諸課題

ハイフォン市、バリアブントウ省各々に係る、ハードインフラ整備に係る諸課題を概観すると、以下の通りである。

表 8.2-1 ハードインフラ整備・計画に係る諸課題

	インフラ項目	課 題
ハイフォン市	交通インフラ（工業団地外幹線交通）	・ 国道5号線が容量限界 ・ ハノイ～ハイフォン高速道路整備中 ・ ラックフェン港整備計画 ・ カットビー空港整備計画
	道路インフラ（アクセス交通）	・ 港湾アクセス道路が不十分 ・ 工業団地アクセス道路整備が不十分
	道路インフラ（工業団地内）	・ ディベロッパーが十分整備していない工業団地もある
	電力供給施設	・ 停電問題
	上水道	・ 特に問題なし
	排水処理	・ 環境汚染防止に配慮した排水処理施設整備は不十分
バリアブントウ省	交通インフラ（工業団地外幹線交通）	・ 国道51号線がほぼ唯一の連絡道路 ・ 国道51号線拡幅事業実施中 ・ 都市間高速道路整備が多数計画中 ・ カイメップチャーバイ国際港湾整備構想 ・ ロンタイン国際空港整備計画構想
	道路インフラ（工業団地へのアクセス交通）	・ 国道51号線から先の工業団地までのアクセス道路が貧弱
	道路インフラ（工業団地内）	・ ディベロッパーが十分整備していない工業団地もある
	電力供給施設	・ 大規模な発電施設を持つにも関わらず、停電問題が存在する
	上水道	・ 特に問題なし
	排水処理	・ 環境汚染防止に配慮した排水処理施設整備は不十分

(2) ソフト面からみた諸課題

ソフト面から見た諸課題について、ここでは、①日系投資家の視点から見た投資リスク軽減のためのソフト課題、②現状の工業団地運営形態に付随するソフト課題 の2つについて検討する。

1) 日系投資家の視点から見た投資リスク軽減のためのソフト課題

ハイフォン市、バリアブントウ省に共通するソフト面での諸課題については、日系投資家を誘致するにあたって詳細に把握しなければならない、投資家の目線から見た投資リスクの共有と、それらのリスクを軽減するための諸施策の抽出と導入・実施である。ここでは、日系投資家の視点からのハイフォン市、バリアブントウ省への投資促進のソフト課題を抽出するにあたり、投資リスク分析の手法を適用して検討した。

① 投資リスク分析のフレームワーク

日系投資家の工業団地への誘致を図るにあたって、ソフト施策の検討に際しての基礎的検討材料ともなる、投資家のリスク分析について述べる。リスク分析は、本調査で実施された工業団地入居企業へのインタビュー調査に基づき、具体的なリスク項目とその規模の評価、及び、日系企業から出されている要望を踏まえた、リスク軽減のために求められるソフト施策アクション抽出から成る。

一般に、投資のリスク分析は以下の3段階のステップを踏む。

a. 投資リスクの特定 (Investment Risk Identification)

ベトナムの工業団地に入居している日系企業に対するインタビュー調査結果を踏まえ、企業が意識している投資リスクの具体的な項目を抽出する。

b. 投資リスクの評価 (Investment Risk Evaluation)

上記a. で抽出された投資リスクの大きさについてインタビュー結果を踏まえて概略的に評価する。

c. 投資リスクの軽減方策の抽出 (Investment Risk Mitigation)

上記a. の投資リスクを軽減するための政策アクションを抽出する。

② 投資リスクの特定 (Investment Risk Identification)

工業団地へ入居している日系企業へのインタビュー調査によれば、主要な投資リスクは以下のよう
に抽出される。

• 行政手続きリスク

ベトナム側の窓口不案内リスク／手続きの不案内リスク／手続き所要時間リスク／関連法制度不案内リスク／手続き経費リスク

• コストオーバーランリスク

工業団地内のインフラ整備の追加コストリスク（本来、ディベロッパー実施すべきインフラ整

備を肩代わりさせられるリスク)／意図しない維持修繕費の発生リスク(意図しないインフラ不具合を自ら修繕せざるを得ないリスク)／原材料・資材調達リスク(調達先を自ら探すことで意図しないコスト嵩むリスク)／ワーカー雇用リスク(求人コスト、トレーニングコストが予想以上に嵩むリスク)／労賃高騰リスク(インフレ、労働争議による労賃高騰)／保険・弁護士・会計士等の委託コストリスク

● 市場リスク

一緒に来た日系大手企業の面倒見が悪いリスク／新規市場開拓リスク(販路が見つからないリスク)／事業環境リスク(売り上げが伸びない、競合相手との競争激化)／資本リスク(内貨：ベトナム国内の市中銀行の金融コストが高いあるいは貸し渋りリスク、外貨：為替リスク)

● 不可抗力リスク

自然災害リスク／意図しない法制度改訂リスク

● 紛争リスク

紛争多発リスク／紛争収拾リスク(頼れる法律アドバイザーが見つからないリスク)／契約不履行リスク

● 環境リスク

言語が通じないリスク／商慣習の違いリスク／ワーカーの価値観の違いリスク／居住環境リスク(住宅が肌に合わない、食事が口に合わない、疾病時対応、教育環境、近所付き合い等に係るリスク)

③投資リスクの評価(Investment Risk Evaluation)

上記②で抽出された投資リスクの大きさを、大・中・小の概略評価を行った結果を以下に示す。これらの評価結果より、ベトナムの進出にあたって日系投資家が脅威に感ずるリスクは、概ね、次の4点に集約することができる。

- a. 行政手続きリスク (Administrative Risk)
- b. コストオーバーランリスク (Cost Over-run Risk)
- c. 市場リスク (Market Risk)
- d. 環境リスク (Residential Environmet Risk)

表 8.2-2 リスク項目別のリスクの概略評価

リスク区分	リスク内容	リスクの大きさ		
		大	中	小
※行政手続きリスク	ベトナム側の窓口不案内リスク	◎		
	手続きの不案内リスク	◎		
	手続き所要時間リスク	◎		

リスク区分	リスク内容	リスクの大きさ		
		大	中	小
	関連法制度不案内リスク	◎		
	手続き経費リスク	◎		
※コストオーバーランリスク	工業団地内の工場建設コストオーバーランリスク（工事遅延、事故、設計・施工ミス 等）	◎		
	工業団地内のインフラ整備のコストリスク（ディベロッパーがやるべきインフラ整備を肩代わりさせられるリスク）	◎		
	意図しない維持修繕費の発生リスク（意図しないインフラ不具合修繕リスク）	◎		
	原材料・資材調達リスク（調達先を探すコストが嵩むリスク）	◎		
	ワーカー雇用リスク（求人コスト、トレーニングコストが意図した以上に嵩むリスク）		◎	
	労賃高騰リスク（インフレ、ストライキ）	◎		
	保険・弁護士・会計士等諸々コストリスク		◎	
※市場リスク	一緒に来た日系大手企業の面倒見が悪いリスク		◎	
	新規市場開拓リスク（販路が見つからないリスク）	◎		
	事業環境リスク（売上げが伸びない、競合相手との競争激化）	◎		
資本リスク	（内貨）ベトナム国内の市中銀行の貸し渋りリスク		◎	
	（外貨）為替リスク	◎		
不可抗力リスク	自然災害リスク		◎	
	意図しない法制度改訂リスク	◎		
紛争リスク	紛争多発リスク		◎	
	紛争収拾リスク（頼れる法律家が見つからないリスク）		◎	
	契約不履行リスク		◎	
※環境リスク	言語が通じないリスク	◎		
	商慣習の違いリスク	◎		
	ワーカーの価値観の違いリスク	◎		
	住宅が肌に合わないリスク	◎		
	食事が口に合わないリスク			◎
	疾病時対応リスク	◎		
	教育リスク	◎		
	近所付き合いリスク		◎	

出典：JICA 調査団

④投資リスクの軽減のためのソフト施策 (Investment Risk Mitigation)

上記の検討を踏まえ、日系企業の誘致促進に向けた、リスク軽減のためのソフト施策を列举すれば、次の通りである。

表 8.2-3 主要なリスク項目別のリスク軽減方策（案）

リスクの区分	リスク軽減のためのソフト施策
行政手続きリスク (Administrative Risk)	• One-Stop サービスシステムの構築 • ベトナムローカルディベロッパーの入居企業に対するサポート体制の強化支援 • 手続きに関する情報提供の徹底（日本語での情報提供含む） • 日系ディベロッパーや日系投資アドバイザーとのパートナーシップ構築等の連携強化
コストオーバーランリスク (Cost Over-run Risk)	• 中小企業のコストリスク軽減のために、貸し工場施設の整備 • 工業団地内のインフラ整備は、ディベロッパーが責任を持つべく、人民委員会及び工業団地管理委員会は指導を強化する • 種々の情報提供 • 日系ディベロッパーや日系投資アドバイザーとのパートナーシップ構築等の連携強化 • 運転資金（内貨建て）の調達支援のための特別工業団地ファンドの創設（リボルディングファンドとして、運営）
市場リスク (Market Risk)	• 市場環境の調査、把握を行い、地域の企業が欲している企業ニーズを明らかにする • 上記の市場ニーズを踏まえ、人民委員会は地域において物産フェア、ビジネスフェア、展示会などを組織し、企業家が情報交換を行う場の提供を行う
環境リスク (Residential Environmet Risk)	• 工業団地内にワーカーの居住区を設ける等、生活環境整備を進める • 日系管理者が安心して住めるまちづくり環境整備を、人民委員会の主導のもとに進める

2) 現状の工業団地運営形態に付随するソフト課題

ここでは、現状の工業団地の運営形態に焦点を当てて、日系投資家を迎え入れる際にネックとなり得るソフト課題を抽出する。

①関連主体の列挙と所掌

工業団地の計画・整備・運営に際しては、a) 中央政府（首相府、計画投資省等）、b) 地方政府（人民委員会）、c) 工業団地管理委員会、d) ディベロッパー の4者が主たる関連主体である。それぞれの所掌及び、日系投資家が抱く投資リスク軽減に向けた施策の導入の観点から見た諸課題について、以下の表に整理する。

表 8.2-4 既存工業団地の関連主体と所掌

関連主体	主たる所掌	課 題
a) 中央政府 (首相府、MPI 等)	- 人民委員会提出の工業団地整備マスタープランの承認 - 工業団地管理委員会からの定期報告受理／承認 - 工業団地管理委員会への財政措置	- 人民委員会提出文書の承認に長時間を要している - 工業団地の機能別の配置・地域別の棲み分け等のマクロ的視点からの工業団地整備計画誘導政策への関与が希薄である
b) 地方政府 (人民委員会)	- 工業団地整備マスタープランの策定と、承認を得るための首相提出 - 工業団地外側の省道等アクセス道路インフラ、電力・水道供給インフラ等の整備 - 工業団地用地取得とディベロッパーへの売渡 - 工業団地管理委員会の委員長・副委員長の任命 - 工業団地管理委員会からの定期報告受理／承認 - 入居企業の投資誘致活動支援	- 用地をディベロッパーに売り渡した後の工業団地管理について、公共の視点からの工業団地運営について関与が希薄である。そのため、工業団地運営の大部分は、ディベロッパーの裁量に委ねられている - 日系企業の要望を踏まえ、商工会議所等の公的機関によって、人民委員会に対して改善要望の申し入れが行われている。しかし、人民委員会から、それら要望を踏まえたディベロッパーへの運営改善等の政策関与は間接的であり、限られた範囲での関与にしかなく、実効的な運営改善に繋がっていない - 工業団地の外側のアクセス道路インフラ、電力供給インフラ等の整備促進が求められる
c) 工業団地管理委員会	- 工業団地開発に係るディベロッパー投資許認可 - 入居企業の投資と施設建設許認可 - 操業時の監視・モニタリング - 入居企業の要望・クレームに対する対処方針の提言（人民委員会、中央政府への報告）	- 各種許認可手続きの簡素化・スピードアップのための政策的関与は、管理委員会の所掌であるが、有効なアクションが見られない - 工業団地の運用・メンテナンスについては、入居企業の声に耳を傾け、ディベロッパーを指導する等、政策的関与が求められる - 入居企業の要望・クレームの窓口としての機能発揮が期待されるところであるが、現状では当該機能は希薄である

関連主体	主たる所掌	課 題
d) ディベロッパー	- 入居企業との契約締結主体 - 工業団地の区画の整備・インフラ整備等、工業団地開発に直接的に関与する主体	- 民間企業であるために、公的意義が高い施設（例：中小企業向け貸し工場の整備・運営）であっても、収益性を損なう施設整備については、積極的整備には躊躇しがちである - 入居企業の要望・クレームに対する対応については、現状の対応スピードは緩慢であり、入居企業の不安を払拭するまでには至っていない

以上の関連主体間の役割や、関係を以下の図に示す。



1) に見るとおり、投資家の投資リスク認識のうち、①行政手続きリスク (Administrative Risk)、②コストオーバーランリスク (Cost Over-run Risk)、④環境リスク (Residential Environmet Risk)については、人民委員会、工業団地管理委員会、ディベロッパーが、工業団地の運営改善に向けた政策的関与を行うことでリスク軽減が図り得るものであるが、更なる有効な施策の導入余地があるのが現状である。また、どの機関がこれらのリスク軽減措置に責任を持って臨むべきであるか、そのための権限の所在はどうなっているかについては、必ずしも明確になっていない。

また、③市場リスク (Market Risk)の軽減についても、人民委員会等が地域の産業現況、商取引に係る情報提供や、ビジネスフェアや展示会などの開催を通じて、新たな市場開拓のための支援を行う等の政策的関与が可能であるが、この分野での人民委員会等、地方政府機関の積極的対応は、必ずしも明確には見られないのが現状である。

このようなベトナム側の現状に対して、日系入居企業や、我が国の公的機関が取っている方策としては、以下のようなものをあげることができる。

- ▶ 我が国の公的機関（政府機関、業界団体等）による、人民委員会に対する工業団地運営等の改善要望の申し入れ
- ▶ 調査の実施とそれを踏まえた提言・改善策のアドバイス等の、人民委員会への提示
- ▶ 日系入居企業が行政手続き内容を把握するために、先行して入居している日系企業を頼って、情報収集を行っている
- ▶ 日系ディベロッパーへの入居を第一優先に考え、アクションを起こしている
- ▶ 日系投資アドバイザーの支援を受けながら、行政手続きリスクの回避に努めている

これらのうちには、日系入居企業が自らの自助努力の範囲内で実施している方策が含まれ、システムティックな方策になっていない。

上記の諸課題の背景となっていると考えられる要因には、以下のものが考えられる。

- ▶ ディベロッパーが公的機関ではない（民間企業、あるいは政府出資企業）ことから、人民委員会からの運営改善に係る直接的な関与が難しくなっている。
- ▶ 民間ディベロッパー（民間企業、あるいは政府出資企業）の場合、採算性を悪化させるような、例えば中小企業向けの工業団地開発（貸し工場の整備、小ロットの区画の整備）については、積極的な展開が図り難い。
- ▶ ハイフォン市及びバリアブントウ省で計画中の特別工業団地は、インフラ整備が遅々として進んでいない。その要因として、民間ディベロッパーが開発を進めるためには、入居の需要が顕在化しなければならないという事情がある。即ち、企業の投資が現実視されない段階での工業団地内インフラ整備は、民間ディベロッパーの経営基盤を脅かしかねない。しかし、進出予定企業が現地を視察した際に、インフラの未だ整わない工業団地候補地には、進出意欲を削がれてしまい、結局進出しない。この悪循環となっている。
- ▶ 同様に、民間企業ディベロッパーが運営主体となっている工業団地に対しては、我が国の公的支援（例えば、工業団地運営管理に係る技術協力・技術移転、工業団地の運営現場へ

の専門家の直接投入、工業団地内のインフラ整備に係る財政支援等）の直接的導入は困難である。

- 工業団地管理委員会と人民委員会の権限、所掌規定が必ずしも明確ではない。加えて、これら公的機関が民間ディベロッパーに対して行使し得る権限が明確ではない。そのため、我が国の公的機関からの改善要望を人民委員会に申し入れても、人民委員会からグリップの効く形で工業団地管理委員会乃至はディベロッパーを統制することは困難である。
- 行政手続きの簡素化とスピードアップは、投資家にとっては強いニーズである反面、ベトナム側にとっては所掌範囲の縮小、権限の縮小と理解される側面もあり、進展が見え難い。ワンストップサービスの導入などについては、人民委員会の強いイニシアチブの発揮が求められる。

8. 3 諸課題解決に向けた支援方策

8. 1で述べた地域の比較優位の発揮のために、8. 2で抽出した諸課題の解決が求められる。ここでは、それら諸課題解決のための支援方策（日本側の支援含む）について、検討する。

1) 地域の比較優位発揮をにらんだ特別工業団地のあり方

8. 2で抽出された投資リスク軽減のためのソフト施策について、それらの受け皿となるハイフォン市、バリアブントウ省の特別工業団地に求められる機能については、以下の二点が強調されるべきと考える。

①地域に裨益する経済・産業機能の集積拠点としての特別工業団地

ハイフォン市にあっては、電気電子、機械系の経済・産業機能の集積が見られ、後背地にはトヨタ、ホンダ等の自動車産業、パナソニック、サムソン等の電気電子産業業種の企業集積地を有し、チャイナプラスワンの輸出加工業種の企業立地、素形材産業の集積を見るなどの地域特性を有する。バリアブントウ省にあっては、鉄鋼・非鉄金属・石油等の基礎素材産業供給型業種の企業集積が見られ、ASEAN 欧州市場、国内市場向け企業の進出の増加、エネルギーや素形材産業業種の企業立地の進展が見られる。これらの既存産業集積を核とした業種の企業を特別工業団地に集めることで、ハイフォン市・バリアブントウ省への地域産業活動の更なる活性化への寄与が期待し得る。また、両地域に共通して言えることとして、大規模港湾を核としたロジスティクスハブ地域としての高いポテンシャルを有していることである。このように、ハイフォン市、バリアブントウ省における特別工業団地は、既存の産業集積とロジスティクス機能を核とした更なる機能集積を促進することで、地域に裨益する経済・産業機能の集積拠点としての役割がある。

②中小企業などの企業活動の育成に資するインキュベーター拠点としての特別工業団地

工業団地への進出には様々なリスクを伴う。それは、特に経営的体力の脆弱な中小企業にとっては、進出を阻害する大きな要因である。特別工業団地では、これらの企業リスク軽減の観点から、経営支援、企業活動育成等のインキュベーション的機能の発揮が求められる。その具体的な形が、例えば貸工場の整備・運営であったり、中小企業を対象とした税制等の優遇措置である。しかしながら、ベトナムにおける工業団地運営は、民間ディベロッパーに委ねられている部分が多いのが現状であり、インキュベーターとしての特別工業団地が機能するためには、ある程度の公的性格の付与が必要となる可能性を持つ。

2) 特別工業団地の分類

工業団地を、1)工業団地内インフラ整備主体、2)工業団地の運営主体、3)工業団地への投資アドバイザー、4)工業団地外のインフラ整備主体といった視点から、工業団地を分類すると以下のとおりである。現状では、工業団地内のインフラ整備と運営主体は、民間ディベロッパー（ローカルディベロ

ッパー、ローカル+日系の JSC ディベロッパー、日系ディベロッパーの3種類)であり、工業団地外側の道路等関連インフラ整備は、人民委員会などの公的主体が担っており、一部、ODA が充当されている。それに対して、工業団地内のインフラ整備や運営の主体に公的主体が関与する公共型特別工業団地や、官民連携による PPP 型特別工業団地も考えられる。

表 8.3-1 工業団地の分類

	工業団地内ハード・ソフト施策			工業団地の外側区域のインフラ整備主体
	工業団地内のインフラ整備主体	工業団地の運営主体	投資アドバイザー	
現状型	民間主体 (ローカルディベロッパー)	民間主体 (ローカルディベロッパー)	日系アドバイザー	公的主体+ODA
	民間主体 (日系+ローカルディベロッパーの JSC)	民間主体 (日系+ローカルディベロッパーの JSC)	日系アドバイザー	
	民間主体 (日系ディベロッパー)	民間主体 (日系ディベロッパー)	日系アドバイザー	
公共型	公的主体+ODA	公的主体+ODA (専門家派遣等)		公的主体+ODA
PPP 型 (リース、運営委託型)	公的主体+ODA	民間主体		公的主体+ODA
PPP 型 (BOT/BTO 型)	公的主体+民間主体 (+ODA)	民間主体		公的主体+ODA

8. 2で抽出した諸課題の改善に向けた特別工業団地整備の提言のひとつとして、現状では民間企業が担っているディベロッパーの役割に対して、公的性格を付与したいいわゆる公共型工業団地の計画及び、民間と公的主体とが連携した、PPP 型の工業団地が考えられる。

以下に、それぞれのタイプ別のメリット、デメリットを述べる。

◎純粋公共型工業団地タイプ

・メリット

- 公的主体がディベロッパーとして関与することから、短期的に採算の確保が難しい反面、公共的メリットの大きな施策（中小企業向けの小規模区画、または貸し工場からなる工業団地の整備施策）の導入や、投資主体が未決定の状況下であっても先行的に工業団地を整備するなどの投資的行為が、民間ディベロッパーの場合に比べて比較的容易である。
- 我が国の公的支援は、これまで、提言、要望の申し入れ、調査成果の共有といった、間接的支援にとどまっている。公共主体が関与する工業団地に対しては、工業団地運営ノウハウの

技術協力、運営主体内部への日本人専門家あるいはシニアボランティアの直接投入、工業団地内インフラ（例えば、排水処理施設、電力供給の安定化装置等）の整備に係る財政的支援の投入等、直接的かつディベロッパーと一体となった工業団地運営支援が可能となる。

- 特別工業団地の運営を側面から支援する協議会的な組織の立ち上げが可能である。当該協議会には、日越の行政関係者、他省において成功している工業団地のディベロッパー、商工会議所、業界団体等の代表者がメンバーとして参画し、定期的に開催される会議を通じて、公共工業団地としての運営ノウハウの共有、必要に応じて軌道修正、投資誘致に向けた情報共有など、所謂、参加型工業団地運営システムの導入が可能となる。
- 我が国の公的支援が従来以上に投入されるところから、顕著なアナウンスメント効果を生み出し、日系企業の投資リスクの大幅な軽減に寄与し得る。
- 既存の工業団地には希薄だった、公的性格を前面に出した工業団地とできるところから、特別工業団地の特別たるゆえんが発揮される。これは、他の工業団地への効果波及を念頭に置いた、モデル工業団地とできる可能性がある。

・デメリット

- 工業団地は、ベトナムでは公的に認定された商業施設と位置づけられ、工業団地運営活動は収益活動の一環と見なされている。従って、人民委員会をはじめとする公的主体が工業団地の運営管理に直接関わるためには、特別工業団地が既存の商業施設とは異なる公的施設であることの認定と、そのための立法措置が必要となる可能性を持つ。このような立法措置には、通常長期間を要し、導入が非現実となる公算が高い。
- 公的主体がディベロッパーとして工業団地の運営に携わることは、激しい競争下で投資誘致を進める他の民間ディベロッパーや、それらを監督する他省の地方政府機関の反発を惹起する可能性を有する。
- コスト感覚に乏しい公的機関が工業団地の運営に直接関わることで、工業団地経営の破綻や、累積赤字等の非効率な経営状況を招く恐れがある。

以上のメリット、デメリットを踏まえると、純粋公共型工業団地のフィージビリティは低い。次に、PPP 型工業団地のメリット、デメリットを述べる。

◎PPP 型公共工業団地タイプ

・メリット

- 純粋公共型工業団地タイプのメリットの大部分は、PPP 型工業団地においてもほぼ同様に期待することができる。
- 加えて、日系ディベロッパーが公的主体とタイアップしてディベロッパーとなることを想定すれば、投資家のリスクの軽減に大きく寄与し、アナウンスメント効果も大きく、日系企業の投資の進展が期待できる。
- 日系ディベロッパーの工業団地経営ノウハウが直接的に地方政府機関内部に蓄積し、工業団地運営に係る技術ノウハウの移転が確実に為される。

・デメリット

- SPV への出資母体のひとつになり、特別工業団地運営に関心を持つ、日系ディベロッパーの

誘致が必要である。

以上から、純粹公共型工業団地に比較して、PPP 型工業団地のフィージビリティは高い。次頁に PPP 型工業団地の関連主体とその役割、関係について示す。

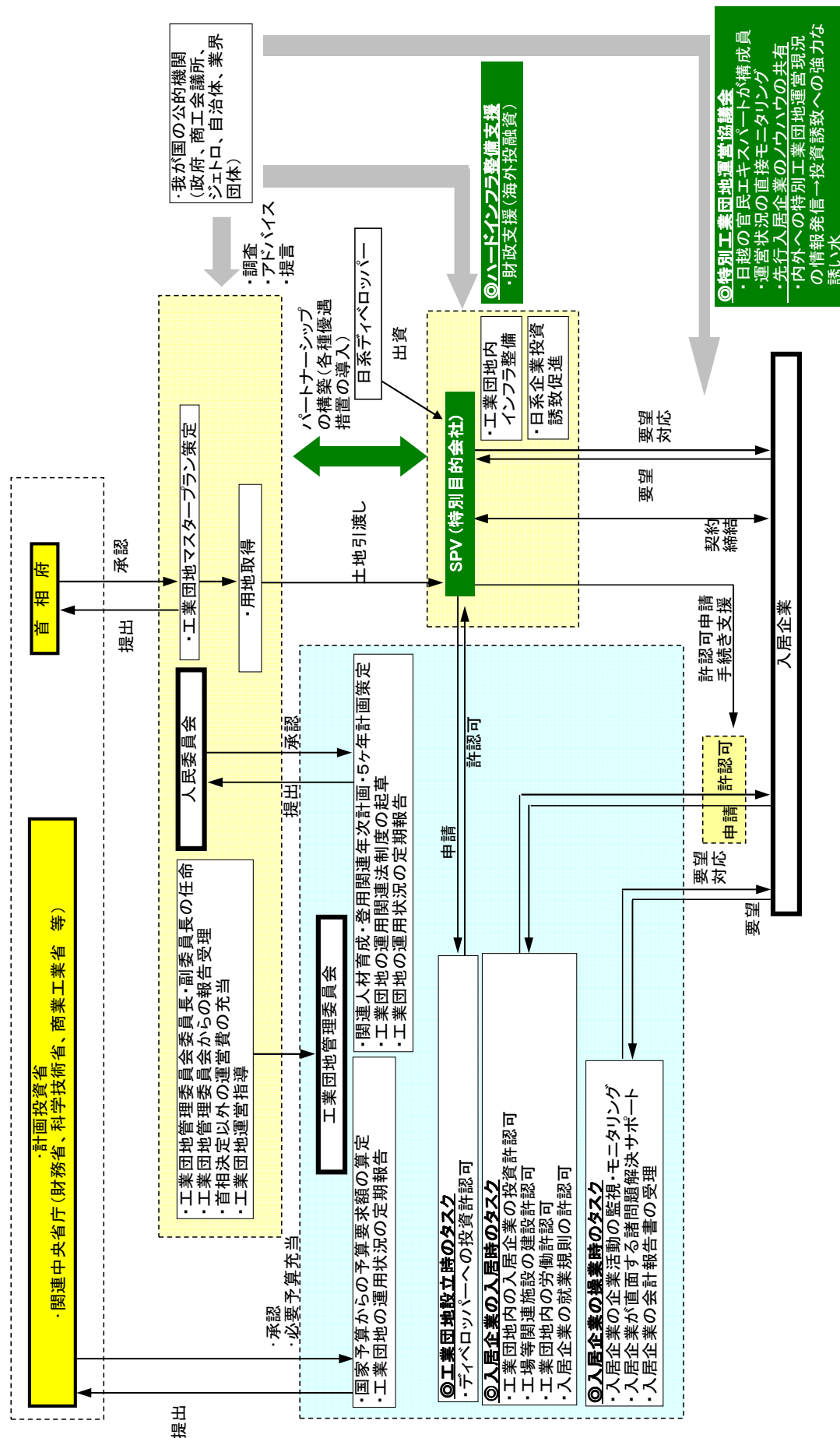


図 8.3-1 PPP 型公共工業団地タイプ

