

ベトナムにおけるFDIの効果

— 二輪車・四輪車産業のケーススタディー —

土井 康裕
小崎 卓也
VU Thi Bich Lien

The trend of the FDI (Foreign Direct Investment) is maintaining upwardly along with economic globalization. This paper analyzes effects of the FDI from one developed country to one developing country. According to Javorcik (2004), the FDI towards developing countries brings about technological spillover effects, through which an increase of the technological standard and the productivity enhancement are derived in the developing countries.

This paper focuses on cases of Vietnam, which government has been actively attracting the FDI from developed countries via DOIMOI policy since 1986. We analyze those effects through Japanese enterprises' FDI on Vietnamese motorcycle and automobile industries by using statistical data and analyzing Japanese enterprises' entry and development patterns. We found that the developing pattern of motorcycle industry and its supporting industries is different from that of the automobile industry. This is caused by the following three factors: market scale, technological level and industrial policy. These factors put more possibilities on the motorcycle industry to get effects on the growth from the FDI. Our political implication is that on making policies a developing country should take into account its domestic market scale as well as the industrial technology level.

I. はじめに

今日、経済のグローバル化が進む中、国際間の資本移動である海外直接投資（FDI: Foreign Direct Investment）は増加しており、その中でも一部の発展途上国政府は、経済成長を目的に積極的なFDIの受け入れ政策を行ってきた。UNCTADのMajor FDI indicatorsにおけるFDIの流入額データによると、発展途上国へのFDI流入額は1987年の約210億USドル（全体の15%）から、2007年の約5000億USドル（全体の27%）まで、20年間で約23倍に増加している。本稿では、この発展途上国におけるFDIの増加に着目し、先進国から発展途上国へのFDIが経済成長に及ぼす効果について検証する。先進国から発展

途上国へのFDIについて、直接的な効果だけでなく、間接的な効果（スピルオーバー効果）¹⁾も含めて考察を進める。具体的な分析対象としては、発展途上国の中でも特にベトナムに着目する。その理由は、ベトナムの経済成長戦略における最も重要な要素の一つとして、ベトナム政府はFDIの積極的な誘致政策を行ってきたからだ。また、国内市場の開放にともなうFDIの受け入れ拡大政策と同時期に、ベトナム経済は未開発状態から発展途上、さらには高度成長の段階へと目覚ましい発展を遂げたため、発展途上国におけるFDIの効果进行分析するのに適した条件を持っていると考えたからである。本稿では、経済発展を目標とするベトナムにおけるFDIの経済成長に対する効果を理解するため、特徴的な発展を遂げ

た輸送機器産業における日本からのFDIをケーススタディーとして分析する。そして、その分析結果から、FDIが発展途上国の経済成長に及ぼす効果を明示し、発展途上国における経済成長戦略上の政策立案とその意義について言及する。

本稿の構成は、第二節で先進国からのFDIが発展途上国に及ぼす効果について先行研究を踏まえて考察する。第三節では、ベトナムがFDIを積極的に誘致する背景として、FDIに対する制度の略歴とその意義を時系列に沿って紹介する。第四節では、ベトナムの輸送機器産業における日本企業とFDIの関係をケーススタディーとして用い、FDIが経済成長に及ぼす効果を検証する。最終節では、本稿の結論として発展途上国の成長戦略におけるFDIに関する政策について言及し、最後に、本研究分野における残された課題について述べる。

II. 先行研究

本節では、資本を中心とした発展途上国の基本的な経済成長モデルを背景とし、先進国からのFDIが発展途上国の経済成長に及ぼす効果について、先行研究を踏まえ、効果の種類とそのメカニズムについて解説する。

本稿では、先進国（先進企業）からのFDIが投入された企業の直接的な効果だけでなく、その被投資企業に関連している企業等への市場を介した間接的な効果、すなわちスピルオーバー効果も含めた発展途上国の経済成長に対するFDIの効果について分析を行う。本研究分野において先駆的な役割を果たしたMacDougall (1960) によると、先進国の企業から発展途上国の企業へのFDIには資本増加や

企業組織内の技術移転による直接的な効果に加え、投資を受けた企業に関連する企業への「know-how」²⁾の移転や、高い技術を持った海外企業の市場参入による国内市場の競争激化を通じた同業他企業への効果など、間接的な効果があると説明した。

それに対しCaves (1974) では、1960年代のカナダとオーストラリアにおける企業へのスピルオーバー効果を分析した結果、先進国企業の参入は被投資国において市場の競争激化をもたらさず、先進国の企業が市場を支配する負のスピルオーバー効果を生むことを実証的に証明した。これにより先進国からのFDIは被投資国の生産性向上につながらないと結論付け、その主な要因は競争力の差から生まれてくると考えた。つまり、発展途上国の企業は先進国の企業に比べて技術レベルが劣るため、発展途上国の同業種の企業は先進企業に対する競争力がなく、競争促進による生産性向上はもたらされないと説明した。さらに、関口 (1988) によると1970年代では優れた生産技術と金融市場の支配能力を持つ先進国からの企業を発展途上国が受け入れると、自国の市場を支配され、先進国からのFDIは発展途上国の経済成長をもたらさないと述べた。

Blomstrom et al. (1998) などの研究によると、1980年代初期から発展途上国の政府は先進国企業の参入に対して規制緩和政策をとり、FDIの受け入れ拡大を考慮した政策を行い始めた。その行動の背景には、FDIが資本増加、雇用拡大や技術移転による生産性向上など、被投資国に利益をもたらすというFDIの正の効果について注目したためである。

Javorcik (2004) ではFDIのスピルオーバー効果を分析する際に、Caves (1974) が注目

した競争促進による同業他企業の生産性向上だけでなく、下請企業等の関連企業への技術移転による生産性向上も考慮する必要があると述べている。Javorcikでは、FDIのスピルオーバー効果を横（horizontal）と縦（vertical）に分けて説明している。横のスピルオーバー効果とは、被投資企業から同業種の企業（同業種の企業とはその企業と類似する財を生産、市場に供給しているライバル企業、以下ライバル企業と呼ぶ）への効果であり、主に二つの経路でその効果を説明している。一つ目は、FDIにより被投資企業が資本投入や技術移転により競争力が高まり、市場の支配力が大きくなると、ライバル企業は競争に負けないため、新たな技術の獲得や効率的な生産を行うことによって生産性向上を目指すインセンティブが生まれる。これは被投資企業以外の生産性向上を意味しており、結果として市場全体の技術レベル向上を暗示している。二つ目は、ライバル企業が被投資企業の市場の行動を観察し、その企業の技術をコピーする。もしくは、被投資企業で訓練された労働者をライバル企業が雇うことで、ライバル企業は高度な技術、または技術の基盤を獲得することができ、結果として生産性の向上につながる。これらの経路によりFDIが行われると被投資企業だけではなく、市場を通したスピルオーバー効果によりライバル企業にも生産性向上の効果をもたらす、同一産業の技術力は、類似産業へのスピルオーバー効果をもたらす、最終的にはその国全体の技術レベルの向上、つまり経済成長につながる。ただし、この横の効果については上記のCaves（1974）において負の有意な結果がでており、Javorcik（2004）によるリトアニアの分析においても正の有意な結果は得られていない。

さらに、Aitken et al.（1996）では外資企業と現地企業の賃金率の違いから、労働者の転職によるスピルオーバー効果は生まれないと述べている。現在までに、横のスピルオーバー効果についてはその効果を明らかにするに至っていない。その原因の一つとして、横のスピルオーバー効果は各企業または産業の成熟度により効果が異なると考えられるからである。しかし、FDIによる先進国企業の参入は、長期的には市場内の競争促進による正の効果をもたらすと考えられるため、FDIの横のスピルオーバー効果を考察する際には産業の成熟度を考慮した産業ごとの分析や、長期的な視点を踏まえた動学的な分析からその効果の有無を精査する必要がある。

もう一つの効果である縦のスピルオーバー効果とは、被投資企業と生産や販売において直接関連している企業（被投資企業に中間財を供給している企業や、被投資企業から中間財を需要している企業）への効果である。先進国から参入してきた外資企業は、関連企業に対して製品（中間財）の質の向上や組織的なコスト削減等を求めるため、関連企業は生産技術や経営組織の効率化、つまり先進的な被投資企業にさまざまな要素を適用させるインセンティブが生まれる。その結果、関連企業の技術レベルが上がり、全ての関連企業における生産性が向上する。リトアニアの分析を行ったJavorcik（2004）やインドネシアの製造業におけるスピルオーバー効果の分析をしたBlalock（2001）では、縦のスピルオーバー効果について正の有意な結果が得られている。また、日本の電機製造業によるスピルオーバー効果の分析をしたBelderbos et al.（2001）では、部品を供給する企業が資本・生産・販売等で被投資企業と組織的な関係が

あれば、縦のスピルオーバー効果が生まれると示している。これら縦の効果は、その構造上短期間で成果が表れるため、分析についても比較的簡単な手法で明らかにすることができたと考えられる。

さらに、本稿ではこれらの横と縦のスピルオーバー効果に加え、現地国の消費者を通じた需要側の効果や市場規模の拡大による効果など、先行研究では取り入れられなかった効果を考慮する必要があると考える。つまり、市場全体を分析対象とし、FDIが発展途上国に及ぼす効果を分析することで、包括的な経済成長におよぼす効果を考察することができると考える。

Ⅲ. ベトナムのFDIに対する政策と輸送機器産業

本節では、次節のケーススタディーを紹介する前に、ベトナムにおけるFDIに関する政策の変遷とそれに該当する輸送機器産業に関する規制等について時系列表(表1)を使って述べる。

1976年に南北統一を実現したベトナムは、従来の社会主義体制のもとで重工業優先の工業化政策を進めてきた。しかし、重工業への巨額の投資は当時のベトナム経済には適合せず、結果として消費財不足や物価の高騰等により国内経済は困難に直面した。そのような経済状況の中、1986年、ベトナム政府はそれまでの社会主義的計画経済路線を大幅に修正すべく、「ドイモイ(刷新)」と呼ばれる新しい国づくりへの政策転換を表明した。ドイモイの3つの基本方針は、1) 所有形態の多様化を容認、2) 市場経済の導入、3) 国内市場の開放(FDIの受け入れを含める)という

「改革・開放」を前提とした経済政策であった。ここでの特徴的なベトナム政府による産業政策面の転換点は、従来の重工業優先から食糧生産を主とした農業分野の発展や日常生活に必要な消費財を念頭に置いた軽工業を優先する工業化であった。このような戦略のもと、ベトナム政府はより多くの外資を誘致するため、外国投資法をはじめとする様々な優遇措置を講じてFDIの受け入れ拡大を目指した。結果として、ドイモイ政策の開始以降、ベトナムは約20年にわたって年平均7.5%の高い経済成長率を維持してきた。これはベトナムがFDIの導入に積極的に取り組んできた結果であり、先進国からのFDIはベトナム経済成長の強力な牽引役であったと考えられる。1988年から2007年にかけて、ベトナムにおける海外からの投資件数は約42倍(37から1544件数)、認可額は約62倍(341.7から21348.8 100万米ドル)に増加し、累計金額は995億9620万米ドルにまで達した。業種別では製造業に対する投資が圧倒的に多く、件数は全体の約64%(6323/9810件数)、認可額は53%(52345.4/99596.2 100万米ドル)を占めた。また、投資国別では日本の累計件数は997件、金額は約98億米ドルとそれぞれ全体の約10%を占めていた³⁾。

本稿で注目する輸送機器産業は、ベトナムの工業発展にとって重要かつ有望な産業の一つとして見なされてきた。なぜなら、政府は産業の発展戦略(マスタープラン)の中で、輸送機器産業の生産能力向上により内需の拡大を目指す一方で、他産業への部品提供等による連鎖効果も考慮し、ベトナムにおけるリーディング産業としての育成方針を明確にしたからだ⁴⁾。つまり、この産業が成長すれば関連の国内産業を発展させることとなり、ベト

ナムの工業化を促進するという期待があった。

それでは、輸送機器産業におけるFDIについての具体的な政策と規制についてみていこう。外国投資法によると、ベトナム政府はFDIに関する投資形態について事業協力契約、合弁企業、100%外資所有企業等の申請を認可するとして法規定している。ここでは特にベトナムにとって重要な産業において、外資企業による既存の国有企業との合弁を奨励している。輸送機器産業の場合、政府は二輪・四輪車生産の投資に対し、国内企業との合弁を基本としている。しかしながら、関連する部品生産の投資に対しては100%外資所有形態を積極的に奨励し、認可している。また、政府は国内での原材料の調達について、大量の労働人口を活用する外資を誘致するとともに、国内の産業育成のため、外資系企業に現地調達率の増加、つまり現地で生産された部品の使用を求めている。結果として、輸送機器産業に外資系企業が投資の申請をする際には、生産計画に技術移転および部品の現地調達率を向上させることを明記する必要がある。具体的には、二輪車生産企業は生産開始2年目以降に現地調達率が製品（バイク）価値の5-10%、さらに5-6年目以降には最低60%占めることを求めている。四輪車の場合、生産開始後、遅くとも5年目から現地調達率が最低製品価値の5%、10年目には30%を達成しなければならないとされていた。ここから、生産を開始してからの現地調達率の目標値について、二輪車産業の方が厳しい規制があったことがわかる。さらにベトナム政府は、外資系企業の投資を促進するために法人税免税、中間財の輸入税控除の優遇税制を実施してきた。輸送機器産業の場合、国内産業保護の観点から二輪および四輪の完成車

の輸入⁵⁾に対し高い輸入税と消費税が共に課せられていた。また、企業の現地調達率の達成度合いに応じて、その他の部品輸入税率は細かく設定されていた。

以上のように、ベトナム政府が行っている四輪車産業の現地調達率に関する規制は二輪車産業ほど厳しくはない。このような異なる政策・規制に対応しながら、ベトナムにおける二輪車産業と四輪車産業はそれぞれ発展してきた。ここで注目すべきは、生産および市場シェアを拡大しながら成長してきた二輪車産業と比較して四輪車産業は未発達だという指摘があることだ。その理由についてOhno (2008) は次の3点を述べている。第一は、二輪車と四輪車の国内市場の規模が違う事である。一人あたりの所得が低いベトナムでは、消費者の二輪車購買意欲が高く、需要が拡大され、二輪車において大きな市場が形成された。第二は、自動車生産は部品点数、設計の統一性、および安全性などの面における条件が二輪車生産よりずっと高く、ベトナムの産業基盤は未だその条件を満たす水準に達していないことだ。第三は、消費者要望に対応する製品のモデル化の違いによるものである。二輪車生産は消費者の使用習慣等の要望に対し、企業は製品のモデル設計を調整しながら現地化生産を行う。しかし、自動車生産は各国間の共通モデルの中で中心的な場所（ロケーション）をもとに大量生産が実施されているからだ。

このような条件の下で、輸送機器産業におけるFDI、特に日本からのFDIがベトナムの産業発展および経済成長にどのような効果をもたらしたか、第四節でモデルケースを用いて考察を進める。

表 1 ベトナムの法的政策および主要政策内容

年度	法的政策	注目する政策の内容
1986.12	ドイモイ政策の発動	<ul style="list-style-type: none"> ・社会主義的経済から市場経済に転換 ・FDIを含める対外開放政策を採用
1987.12	外国投資法 (以下FDI法と呼ぶ)を 公表	<ul style="list-style-type: none"> ・投資形態の認可：事業協力契約, 合弁企業, 100%外資所有企業 ・大規模, 輸出品生産・輸入代替生産の分野への投資促進および大量の労働と現地の原材料の使用奨励 ・外国側は合弁企業への出資比率が最低法規定基金の30%を占める
1990.6 後1992.12	1987年公表したFDI法を 修正	<ul style="list-style-type: none"> ・外資系企業への出資側を多様化(2パートナー以上でも可能に) ・工業加工区の設立により加工企業形態の誕生(1992年修正分)
1995.2	外国投資案内 (Circular 215/UB-LTX)	<ul style="list-style-type: none"> ・現地調達率達成の規制 ・二輪車企業の場合は生産開始2年目以降5-10%、5-6年目以降60%を達成義務 ・四輪車企業の場合生産開始後5年目以降5%、10年目以降30%を達成義務
1996.11 後2000.6修正 (18/2000/QH10)	新しいFDI法を公表 (1996年) 後修正(2000年)	<ul style="list-style-type: none"> ・工業団地の設立より工業団地企業形態の誕生 ・輸出品生産分野・大量の労働、現地の原材料使用分野への投資を奨励 ・外資企業は100%所有形態またはベトナムとの合弁形態として有限会社を設立し、工業団地・工業加工区に投資可能
1998.12 後2000.12	現地調達率に対応する 輸入関税を制定 (176/1998/TTLT-BTC-BCN-TCHQ 120/2000/TTLT-BTC-BCN-TCHQ) その他	<ul style="list-style-type: none"> ・部品の現地調達率の達成度合いに対応する他部品の輸入関税の奨励(政策有効期間2002.12.31迄) ・新しい完成二輪車の輸入を禁止、自動車の特別消費税を設定・課税
2000.7 後2003.3	1996 FDI法の実施案内 を公表 (24/2000/ND-CP・ 27/2003/ND-CP)	<ul style="list-style-type: none"> ・原材料・部品を輸入の代わりに現地のもの調達を奨励 ・二輪・四輪車の部品生産は投資奨励の一つの分野で、外資企業は生産開始以降5年間生産の原材料・中間財の輸入関税が免状される

ベトナムにおけるFDIの効果

2000後2004	自動車産業の発展戦略を公表	<ul style="list-style-type: none"> ・2020年に自動車産業はベトナムの重要な産業の一つになるよう育成する ・内需の対応目標：2010年に一般車は80%, 専門車は60%, トラックと高級バスは80%を達成する ・現地調達率向上を目指す：2010年に一般車・高級車・専用車それぞれ60%・40-45%と60%を達成する
2003		<ul style="list-style-type: none"> ・部品の輸入優遇制度を撤廃, 税率を一律50%に改正・完成二輪車輸入を関税100%で再許可 ・自動車生産・組立企業の区別 (組立形態とそれによる現地調達率の規定)の公布
2004		<ul style="list-style-type: none"> ・工業省発行の「自動車組立・生産企業の規準」 ・科学省発行の「現地調達率の計算方法」
2005	投資法を公表	<ul style="list-style-type: none"> ・外資系企業は国内企業と同じ投資条件が与えられる ・投資法・WTO加盟条件により外資企業に求める現地調達率規制撤廃
2006		<ul style="list-style-type: none"> ・ASEAN AFTA下のCEPTスキームより輸入関税は5%引き下げ ・中古自動車の輸入を許可
2007	二輪車産業発展のマスタープランを公表	<ul style="list-style-type: none"> ・内需の対応目標：2015年に都市部の需要を90%、農村部の需要を100%対応する目標 ・現地調達率向上の目標：2015年にスクーターとギャー型の二輪車生産はそれぞれ60%・90%の現地調達率を達成する目標 ・2020年に二輪車産業の裾野産業は他の産業, 例えば四輪車産業, 電気電子産業, に基本的な部品需要を満たすことができるように目指す

Source : 各法規定の文献はBo Tu phap Vietnam - He thong van ban quy pham phap luat Viet Namのホームページより (http://vbqpl2.moj.gov.vn/law/vi/index_html)。

: ベトナムの二輪車産業発展のマスタープランはVietnam Development Forum (2007) , Joint Working Group for Drafting the Motorbike Master Plan, Approved Master Plan, Vietman Development Forum HP (<http://www.vdf.org.vn/jwg.htm>)

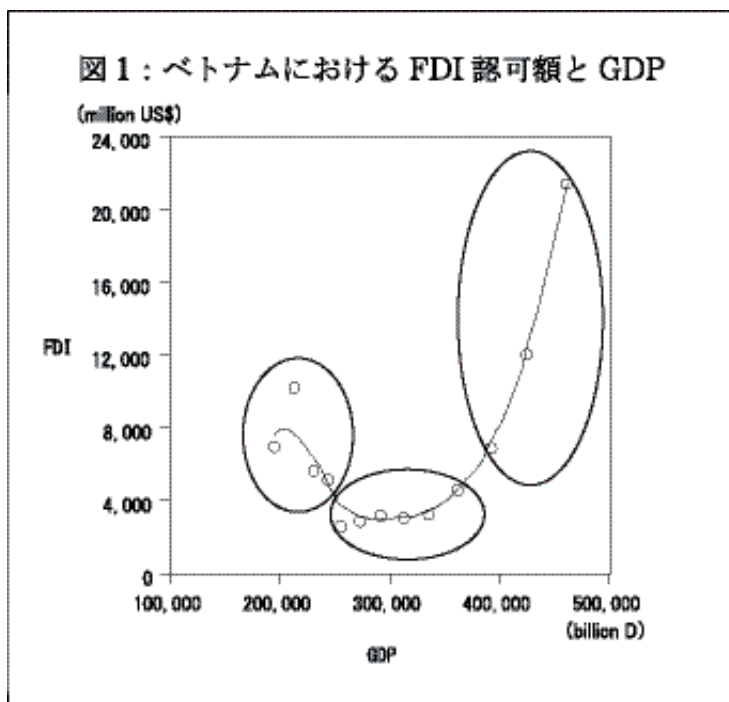
IV. ベトナムにおけるFDIと経済成長

本節では、FDIと経済成長の関係について二輪車と四輪車産業に注目し、日本がベトナムに行ったFDIと同産業内の部品輸入額などの統計データを用い、ベトナム政府の政策と日本企業の進出形態について考察を進める。

1. FDIと経済成長の関係

まずベトナムにおけるFDIと経済成長の関係について、FDI認可額とGDPの関係について見てみる。図1は1995年⁶⁾から2007年まで

のベトナムにおけるFDI認可額とGDPの関係を表した図である。図1よりGDPが200兆ドン（ベトナムの通貨単位）あたりでFDIは一度上昇しているが、GDPが大きくなるにつれFDIはいったん下降する。そして、GDPが350兆ドンを超えると、FDIの急速な増加がみられる。つまりFDI認可額とGDPの関係においてU字型の関係が確認でき、これは図1に書き込んだ線（Kern Fit）でも明らかである。このことからFDIを以下の3つの段階に区分する。



Source: General Statistics Office of Vietnam

- 1) 組み立てを中心とする企業のインフラ投資（左の円でまとめたグループ）
- 2) 設備の充実や関連企業との連携のための投資（中央の円でまとめたグループ）
- 3) 部品製造企業などの裾野産業による投資（右の円でまとめたグループ）

1つ目の段階（組み立てを中心とする企業のインフラ投資）では、海外企業が参入するとき、中心的な役割を果たす企業が土地、建物、機械などを取得するというを前提とするならば、これらのインフラ投資には一時的に多くのFDIが必要となる。GDPが約200兆ドンの時期は1995年と1996年であり、その時期は企業の参入が多いため、多額のインフラ投資が行われたと考えることは妥当である。この時期に参入した主な企業は現地の労働力を使った単純な作業を中心とする生産を行う企業と考えられる。具体的には、比較的簡単な部品を製造する企業や現地では生産できない部品を輸入し組み立てを中心とする企業である。

2つ目の段階（設備の充実や関連企業との連携のための投資）は、1つ目の段階で参入した企業が設備の充実や関連企業との連携のために行う投資である。これらの投資は1つ目の段階のインフラ投資と比べ小さくなる。また、2つ目の段階では参入した企業による大幅な生産拡大や海外企業による新たな参入が少なく、インフラ投資などのFDIとは異なる。その理由は、相対的にベトナムの技術レベルが低いことから、高度な技術を必要とする企業がすぐに参入することは難しく、この段階では1段階目のインフラ投資を有効に実行するための投資が行われると考える。つまり、2つ目の段階においては、すでに参入し

た企業の設備の充実や関連企業との連携の投資であると考えられる。

3つ目の段階（部品製造企業などの裾野産業による投資）は、組み立てを中心とした企業が関連する部品会社を現地へ呼び込むことで行われるFDIである。部品会社が新たに参入する理由は、すでに参入した企業から技術のスピルオーバー効果が生まれるならば、現地の技術レベルが上がり、以前輸入していた部品を現地で生産することが可能になるからである。結果、3つ目の段階においてすでに参入していた企業による投資に加え、関連する（高度な）部品を生産する外資企業の参入による投資で、FDIの投資額は大きくなる。つまりGDPの増加、経済成長などにより技術レベルが上がることにより安価な労働賃金が存在するのであれば、海外の企業は参入するインセンティブを有し、FDIの受け入れは活発になる。

以上のことより、ベトナムの状況をみると図の中に示した3つの段階で成長していることがわかり、FDIを中心とした発展途上国の新たな成長経路ではないかと本稿では提示する。

2. ケーススタディーからみるFDIと経済成長の関係

上記のFDIと経済成長に関する3つの段階を踏まえ、現実の経済活動において何が起きているのか、ベトナムにおける日本の二輪車企業と四輪車企業を参考に見ていこう。ここでは二輪車企業の代表としてホンダ、四輪車企業の代表としてトヨタ⁷⁾をケーススタディーとして用い、それらの進出形態と日本からの部品輸入額に着目し考察を進める。

表2 ベトナムにおける二輪車と四輪車に関する制度とホンダ・トヨタグループの進出

	主な制度	二輪車企業： ホンダグループ (主な投資企業)	ホンダに かかわる 現地調達 比率の 規制	四輪車企業： トヨタグループ (主な投資企業)	トヨタに かかわる 現地調達 比率の 規制
1995	現地調達率の規制				
1996		Honda Vietnam (本田技研)		Toyota Motor Vietnam (トヨタ自動車)	
		Machino Auto Parts (Asian Honda)		Toyota Boushoku Handi (トヨタ紡織)	
1997		Goshi-Thang Long Auto-Parts (合志技研工業)			
1999	部品の現地調達比率に対応する部品の輸入関税の奨励, 完成車の輸入禁止		5%-10% (2年目)		
2000			↓		5% (5年目)
2001			↓	Denso Manufacturing Vietnam (デンソー)	↓
2002			50%-60% (5年目)		↓
2003		Vietnam Auto- Parts (Asian Honda)	↓		↓
2004	部品の輸入優遇制度を撤廃, 税率を一律50%に改正, 完成車を関税100%で許可		撤廃	Toyota Boushoku Haiphong (トヨタ紡織)	撤廃
				Toyoda Gosei Haiphong (豊田合成)	
2005	WTO加盟による 現地調達率の 規制撤廃	Atumitech VN (アツミテック)			
		FCC (Vietnam) (FCC)			

Source : 三嶋恒平 (2007) 「ベトナムの二輪車産業：グローバル化時代における輸入代替型産業の発展」, トヨタ自動車株式会社グローバルサイト (<http://www.toyota.co.jp/index.html>), ホンダホームページ (<http://www.honda.co.jp/>), ホンダ・トヨタグループの関連会社については各関連会社のホームページより, 第3節参照

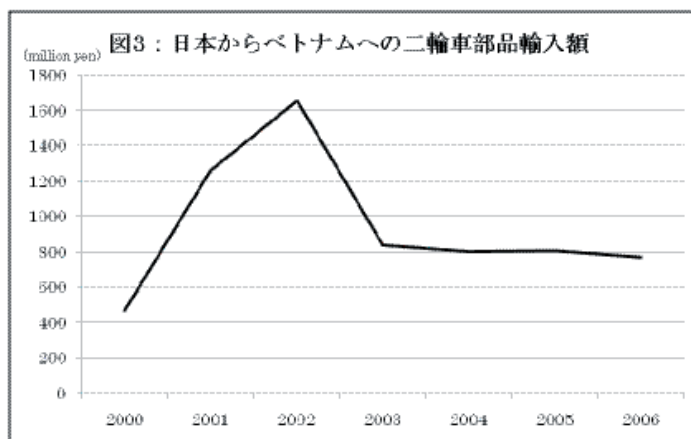
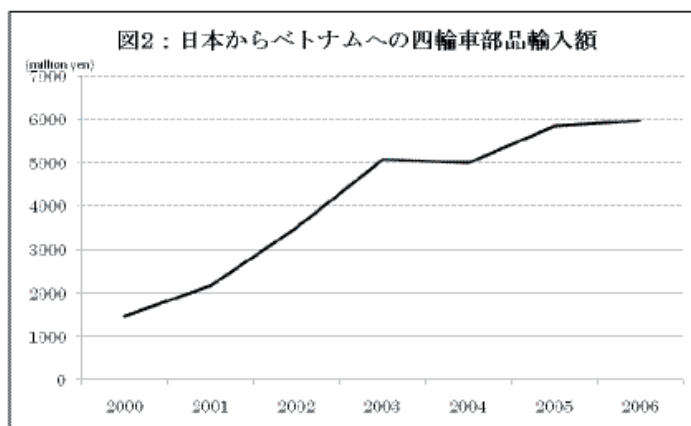
注 : 1997年12月に生産を開始したHonda Vietnamは1998年12月より2年目以降であるが, ここでは1999年からを2年目以降とする。

ベトナムにおけるFDIの効果

表2はベトナムにおける二輪車と四輪車に関する制度、ホンダとトヨタそれぞれの関連会社の進出についてまとめたものである。1996年、ホンダはHonda Vietnam、トヨタはToyota Motor Vietnamによってベトナムに参入した。これらの企業は共に組み立てを中心とする企業であり、この産業における中心企業である。また同時期に、ホンダの関連企業であるMachino Auto Parts, Goshi-Thang Long Auto-Parts, トヨタの関連企業であるToyota Boushoku Handiが参入している。これらは現地で生産可能な部品を製

造する企業であり、当時ベトナムは比較的二輪車・四輪車産業が発達していなかったことが想像されるため、その生産技術は高度なレベルを必要としない生産であると考えられる。これらの投資は上記で述べた1つ目の段階、つまり二輪車・四輪車産業における中心企業等のインフラ投資に当てはまると考えられる。

週刊東洋経済「海外進出企業総覧」によると、すでに参入したホンダ系並びにトヨタ系の企業は毎年資本金を増加している。このことより、ホンダ系並びにトヨタ系企業はともに第1段階の投資を踏まえ、設備の充実や関



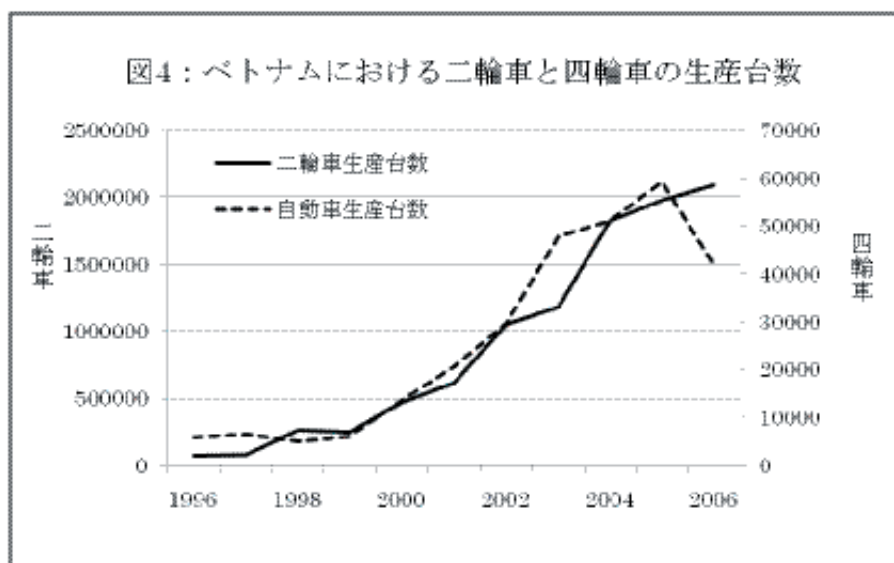
Source：経済産業省「対外経済政策総合サイト」

注：2000年以前のデータは、経済産業省の「対外経済政策総合サイト」で得られなかったため、図は2000年以降である。

連企業との連携のための投資を行っていることが推測できる。2001年にトヨタの関連会社 Denso Manufacturing Vietnam が参入したが、図 2 より日本からベトナムへの四輪車輸入額の増加傾向に大きな影響は見られないため、これも 2 つ目の段階として認識する。さらに 2004 年にトヨタの関連会社 Toyota Boushoku Haiphong, Toyoda Gosei Haiphong の参入については四輪車部品輸入額に多少の影響を与えているようには見られるが、2006 年までの四輪車部品輸入額の増加傾向は留まっておらず、これも第 2 段階の投資であると考えるところとする。図 3 をみると、2003 年にホンダの関連会社 Vietnam Auto-parts が参入することによって、日本からベトナムへの二輪車部品輸入額の傾向が全く変わっており、この 2003 年以前の投資を第 2 段

階とする。

最後に 3 つ目の段階について考察する。日本からの二輪車部品輸入額をみると、ホンダの関連会社 Vietnam Auto-Parts がベトナムに進出した 2003 年に半減しており、それ以降は同水準の輸入額で推移している。図 4 はベトナムにおける二輪車と四輪車の生産台数の時系列データである。図 4 を見ると、ベトナムにおいて二輪車の生産台数は増加傾向にあり二輪車市場は拡大傾向にあるにもかかわらず、部品の輸入額が半減したことは現地において部品を調達していることを暗示している。四輪車産業に関しても二輪車産業と同じように関連会社が参入しているが、図 3 より四輪車部品輸入額は減少しておらず、むしろ増加傾向にある。



Source : Bo Cong Thuong Viet Nam (Minsitry of Industry and Trade)
(<http://www.moit.gov.vn>)

注 : 2006年に中古車の輸入が解禁されたため、四輪車生産台数が大幅に減少した。

このことから四輪車産業は二輪車産業と比べて部品製造企業などの裾野産業が発達していないことがわかる。四輪車のノックダウン⁸⁾の輸入台数においても1996年の1040台から2004年の7256台と大きく増加しており、四輪車産業において組み立てを行う企業が中心であると考えられる。以上のことより、二輪車産業において部品製造企業などの裾野産業が発達しており、本稿での3つ目の段階に入っていると言える。四輪車産業において部品の輸入額、ノックダウンの輸入台数は大きく減少しておらず、3つ目の段階である裾野産業を踏まえた投資が行われていないと考えられる。このように、2006年現在ベトナムにおける二輪車産業と四輪車産業の発展は異なる段階に達している。その理由に以下の3つが考えられる。1つ目の理由は市場規模の違いである。ベトナムにおける2006年の四輪車の生産台数は41,577台に対して二輪車の生産台数は2,094,000台⁹⁾であり、単純な数値で言うならば二輪車市場は四輪車市場と比べて大きいことがわかる。市場が大きければ、生産・販売・修理などそれに従事する労働者の数も増え、結果として、その分野の専門家による技術の普及が容易になると考えられる。また、消費者が増え、その消費者は二輪車を維持したり修理したりするために知識をつけることで、ベトナムにおける二輪車の知識や興味が普及する。つまり、市場が大きければこれらの技術のスピルオーバー効果が生まれやすく、技術の現地への浸透スピードがより速くなる。このことが二輪車の裾野産業の発展につながったと考えられる。2つ目の理由は二輪車と四輪車の生産に必要な技術レベルの違いである。海外企業の参入以前、ベトナムは二輪車・四輪車の生産をほとんど行っていなかった。そ

のため二輪車・四輪車産業が発達していなかったベトナムにおいて、四輪車よりも簡単な技術で生産できる二輪車の技術は現地で浸透しやすかったと考えられる。3つ目の理由は制度の違いである。1つ目の理由である市場の規模にも関連するが、ベトナムの二輪車市場の規模を踏まえ、政府は現地調達比率規制を四輪車よりも厳しくしたため（第三節参照）、二輪車を生産する企業は四輪車を生産する企業に比べて現地で部品を調達するインセンティブが強くなる。つまり二輪車を生産する企業はこれまで輸入に頼っていた部品を現地で調達するため、関連する部品会社を現地に呼び込む必要がある。この動きはホンダグループのベトナムへの参入形態を見ることで確認できる。1997年末に生産を開始したHonda Vietnamは4年間の猶予である2001年末から50-60%の部品を現地で調達しなければならない義務があり、さらに2003年の輸入優遇関税が撤廃に直面していたため、部品を製造する企業であるVietnam Auto-Partsの現地化が重要であった。ベトナムにおける四輪車産業に関しては、二輪車と比べ現地調達率規制は厳しくなく、1996年に生産を開始したToyota Motor Vietnamは9年間の猶予と二輪車産業に比べ非常に低い現地調達率規制のもと、FDIの第3段階である裾野産業の投資に踏み込む時期が遅れていると考えられる。これらの3つの理由より、ベトナムにおいて二輪車産業、特にその中でも部品製造企業などの裾野産業が四輪車産業より発展したことがわかる。つまり、同じFDIでも、ベトナムへの二輪車産業のFDIは裾野の部品製造企業から組み立て企業までの包括的な縦のスピルオーバー効果を生じさせるとともに、市場規模の大きさから消費者への影響も大きいことが考えら

れ、組み立てを前提とした四輪車産業に比べると、ベトナムの経済成長へ大きな効果をもたらすと考えることができる。

また、Rostow (1961) が示した発展途上国の 5 つの成長段階に当てはめて本稿の分析について考察を進める。第 1 段階である未開発国は第 2 段階である市場を開放し経済効率を目指す過渡期を迎える。第 3 段階の離陸期においては自己成長の潜在能力を持つことを前提とし、第 4 段階の高度成長期を踏まえ第 5 段階で先進国の仲間入りをすると考えられている。ベトナムの輸送機器産業を Rostow の成長段階に当てはめると、四輪車産業においては第 2 段階の過渡期であり、二輪車産業は第 3 段階を踏まえた第 4 段階に向かっていることが理解できる。つまり、ベトナムにおける二輪車産業は経済成長におけるリーディング産業としての役割を担っており、四輪車産業ではまだそこまでの効果を期待することができない。

V. 結論

本稿では、FDI が発展途上国の経済成長に及ぼす効果について経済成長の段階と FDI が導く海外企業の参入形態を中心に分析を行った。特に、先行研究による FDI のスピルオーバー効果のメカニズムを踏まえ、FDI の受け入れに積極的なベトナムを分析対象とした。本稿では、特徴的な発展を遂げたベトナムの二輪車・四輪車産業における日本企業の FDI について、具体的なケーススタディーを通して検証を行った。結果、同様の FDI が異なる産業を通して行われることによって、経済成長に及ぼす効果は異なることがわかった。その異なる効果の背景には、市場規模、生産に

必要な技術レベル、制度の違いが重要な要素として存在していることを指摘した。

以上のことより、経済成長を目的に FDI を積極的に導入している発展途上国は、ただ外資が参入しやすい環境や制度を作るだけではなく、自国の市場規模、誘致する産業の生産に必要な技術レベル等を踏まえ、現地調達比率規制や輸入制限の政策立案をすることが重要であると結論づける。つまり、政府が産業の特性を理解せず、短絡的にスピルオーバー効果を期待した FDI の受け入れ拡大政策を行うだけでは経済成長への強い効果は期待できない。さらに、消費者を通じた技術のスピルオーバー効果の浸透度等、先行研究では扱ってこなかった効果も考慮し、その効果が生まれやすい環境づくりを考える必要性についても言及する。

今後は、包括的な FDI の効果について詳しく調べるとともに、政策の影響や FDI が経済成長に及ぼす効果など、回帰分析等の統計的手法を用いて詳細な分析をしていくことが必要であると考えられる。

注

- 1) FDI のスピルオーバー効果については第二節で説明する。
- 2) 「know-how」と表記した理由は、MacDougall (1960) において複合的な要素を踏まえてこの言葉が使われているところから、そのまま引用した。
- 3) ベトナム統計総局のホームページより (<http://www.gso.gov.vn>)
- 4) 表1を参照
- 5) その他、二輪車は1998-2003年の間、新車の完成車輸入が禁止された。
- 6) 1995年は、ベトナムにおける外国投資案内(第三節参照)が発表された。これにより日本の多く

の企業がFDIを行い、後述するホンダとトヨタも翌年にFDIを行っている。

- 7) ベトナムにおいてホンダは二輪車の生産シェアが最大、トヨタは四輪車の生産シェアが最大である。これより、本稿ではホンダを二輪車、トヨタを四輪車のケーススタディーとして用いる。また、ホンダはベトナムにおいて2006年まで四輪車の製造をしていないため、本稿では二輪車生産企業として扱う。
- 8) 内閣府によるとノックダウンとは部品の状態で輸入し、国内で組立・販売する自動車である。またデータは経済産業省「対外経済政策総合サイト」経済産業省HPより。
- 9) Bo Cong Thuong Viet Nam (Minsitry of Industry and Trade) より

参考文献

- 経済産業省「対外経済政策総合サイト」経済産業省HP, <http://www.meti.go.jp/hakusho/index.html>
- 坂田正三編 (2008) 『変容するベトナム経済と経済主体』調査研究報告書 アジア経済研究所。
- 週刊東洋経済 (1996年から2007年まで) 『海外進出企業総覧』東洋経済新報社。
- 関口末夫 (1988) 『直接投資と技術移転の経済学』中央経済社。
- トラン・ウェン・トウ (1996) 『ベトナム経済の新展開—工業時代の始動』日本経済新聞社。
- トラン・ウェン・トウ (2007) 「移行経済への技術移転：ベトナムの事例とその含意」『早稲田社会科学総合研究』第5巻第1号。
- 三嶋恒平(2007)「ベトナムの二輪車産業：グローバル化時代における輸入代替型産業の発展」『比較経済研究』, Vol.44, No.1, Jan, 2007, 61—75頁。
- W・W・ロストウ(1961)『経済成長の諸段階』, ダイアモンド社。
- Aitken, Brian; Harrison, Ann E. and Lipsey Robert E. (1996), "Wages and Foreign Ownership: A Comparative Study of Mexico, Venezuela and the United States." *Journal of International Economics* 40, pp. 345-371.
- Beata Smarzynska Javorcik. (2004), "Does Foreign Investment Increase the Productivity of Domestic Firms? In Search of Spillovers Through Backward Linkage." *The American Economic Review* 94, pp. 605-627.
- Belderbos, Rene; Capannelli, Giovanni and Fukao, Kyoji. (2001), "Backward Vertical Linkages of Foreign Manufacturing Affiliates: Evidence from Japanese Multinationals." *World Development* 29, pp. 189-208.
- Blalock, Garrick. (2001), "Technology from Foreign Direct Investment: Strategic Transfer through Supply Chains." Paper presented at the Empirical Investigations in International Trade Conference at Purdue University.
- Blomstrom, Magnus and Kokko, Ari. (1998), "Multinational Corporations and Spillovers." *Journal of Economic Surveys* 12, pp. 1-31.
- Bo Tu phap Vietnam - He thong van ban quy pham phap luat Viet Nam (Vietnam Minsitry of Justice - The National legal database) のホームページよりベトナム政府や各省が発行法規定文献 (1986年から2008年まで) 参照。
http://vbqpp12.moj.gov.vn/law/vi/index_html
- Caves, R.E. (1974), Multinational firms, competition and productivity in host-country markets. *Economica* 41, pp. 176-193.
- International Monetary Fund (2009), "World Economic Outlook Database, April 2009," *IMF* HP, <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2009/01/weodata/weoselgr.aspx>
- MacDougall, G.D.A. (1960), The benefits and costs of private investment from abroad: A theoretical approach. *Economic Record* 36, pp. 13-35.
- Ohno Kenichi・Nguyen Van Thuong (2005), "Improving Industrial Policy Formualation", Publishing House of Political Theory (Can be downloaded on the homepage of Vietnam Development Forum as follows:

<http://www.vdf.org.vn/publications.html#book>

Sturgeon, Timothy J. (1998), "The automotive industry in Vietnam: Prospects for development in a globalizing economy" (Report prepared with the cooperation of the United Nations Industrial Development Organization's Medium Term Industry Strategy Project, Hanoi, Vietnam).

UNCTAD (2008), "Major FDI indicators (WIR), " UNCTAD
HP:<http://stats.unctad.org/fdi/ReportFolders/reportFolders.aspx>

Vietnam Development Forum (2007), Joint Working Group for Drafting the Motorbike Master Plan, Approved Master Plan, Vietnam Development Forum
HP:<http://www.vdf.org.vn/jwg.htm>

(名古屋大学大学院経済学研究科)
(名古屋大学大学院経済学研究科博士前期課程)
(名古屋大学大学院経済学研究科博士前期課程)