

ベトナムはAECの負け組なのか マクロ経済の視点から再考する

アジア調査部主任研究員

稲垣博史

+65-6705-1302(シンガポール)

hiroshi.inagaki@mizuho-cb.com

- AEC発足により、ベトナムは2018年までにASEAN域内関税を撤廃する。これに伴い、競争力の高いタイからの自動車輸入が増加し、ベトナムは負け組に追いやられるとの論調が散見される。
- こうした主張は、経済全体で見れば、各国が比較優位を持つ財を輸出し、持たない財を輸入することで貿易の利益を享受できるということを見逃して自動車産業への影響のみに注目するものだ。
- 貿易自由化は基本的にベトナム経済に利益をもたらす。自動車産業についても、長い目でみれば外国メーカーとの競争を通じて生産が効率化されるというプラスの効果にも目を向けるべきだ。

1. はじめに

ベトナムは、2007年に世界貿易機関（WTO）に加盟し、さらに、環太平洋戦略的経済連携協定（TPP）への加盟も目指すなど、従来から貿易自由化に極めて積極的であった。そして2015年末には、ベトナムも参加するASEAN経済共同体（AEC）が発足する予定である。ASEANでは、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（CLMV）を除く6カ国は、ASEAN自由貿易協定（AFTA）に基づき2010年にほぼ全ての品目について域内関税を撤廃した。さらに、CLMVも2015年（一部品目は2018年）までに域内関税を撤廃しなければならない¹。

経済学の貿易理論によれば、貿易自由化は参加国に利益をもたらすというのが基本的な考え方であり、関税撤廃によるベトナム経済への影響もこの理論に依拠して考えるべきである。ところが日本では、貿易自由化は、産業競争力が低いベトナムに不利益をもたらすという悲観的な見方も根強い²。すなわち、ASEAN域内の貿易自由化により、産業政策が成功して産業集積が進んでいるタイは、産業競争力が高いことから勝ち組となる。一方、ベトナムは、単に貿易を自由化するだけで、産業政策が失敗、

図表 1 ベトナム悲観論＝タイ脅威論の図式

	産業政策		産業集積		産業競争力		結論
タイ	成功	→	進展	→	高い	→	貿易自由化の勝ち組
ベトナム	失敗（/欠如）	→	進まず	→	低い	→	輸入増で打撃（産業政策が必要）

（資料）みずほ総合研究所

あるいは欠如しており、貿易自由化の進展と共にタイからの輸入増に直面する負け組となるという見方である（図表 1）。

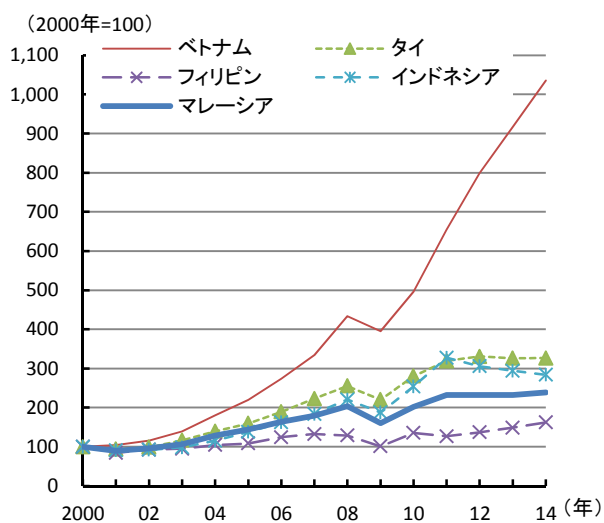
こうした主張は、どの程度妥当性を持つのだろうか。以下では、悲観論者の基本的な主張を踏まえた上で、マクロ経済、すなわち特定産業や特定地域の経済ではなく一国経済全体の観点から、AEC発足のベトナム経済に対する影響をどのように評価すべきか考えてみたい。

2. ベトナム悲観論者は実質的に自動車産業の勝ち負けを論じている

ベトナムの貿易自由化に悲観的な見方は以前からあるが、これまでのところ悲観論者の見立てどおりにはなっていない。2007年のWTO加盟後、ベトナムの輸出は他国よりも好調に推移しており、2010年のAFTA発足後は勢いを増しているように見える（図表 2）。輸出をみる限り、ベトナムは自由化の負け組ではなく、むしろ勝ち組だ。ベトナムに集まっているのは単純な組立工程だけで、産業集積は進んでいないというのが悲観論者の指摘の一つでもあるが、現在のベトナムは労働集約産業を得意とする段階にあるのだから、より高度な発展段階にある国を念頭に置いた議論にはあまり説得力がない。しかも現実には、ベトナムでは、日系企業の現地調達率が大きく高まっており（図表 3）、産業集積は順調に進んでいるといえる。さらに、エレクトロニクス部品のサムスン電機が大型の投資を決定し、またアパレル関連でも部材メーカーが集積する可能性が高まるなど、産業集積の将来展望はむしろ明るいといえる。

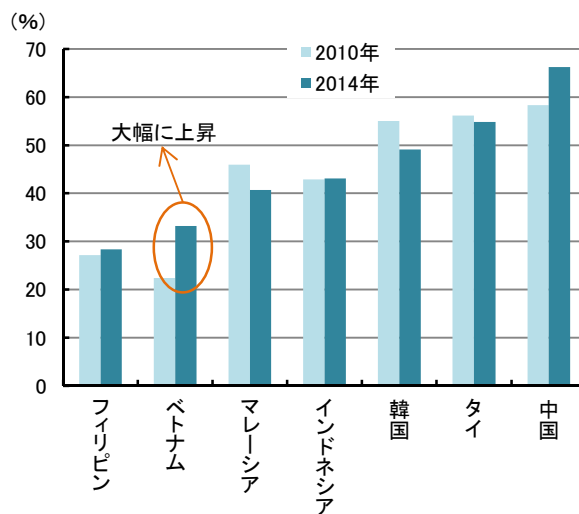
それでは、ベトナム悲観論はなぜ未だ消滅しないかといえば、前述の通り、AEC発足に向けてベトナムはASEAN域内関税の撤廃を迫られているからだ。具体的な対象品目としては、自動車、二輪車、食品、エレクトロニクスなどが挙げられる。ただし、これらのうち高税率品目は二輪車と自動車だけであり、

図表 2 ドル建て通関輸出額



(資料) IMF、各国統計

図表 3 日系企業の現地調達率



(資料) JETRO『在アジア・オセアニア日系企業実態調査 (2014年度調査)』

うち二輪車はベトナムの競争力が高い。このため、ベトナムが2018年に輸入関税を撤廃し、かつタイが主力輸出品目とする自動車の輸入が、どの程度増えるかに焦点は絞られる。すなわち、ベトナムに対して悲観的な論者は、実質的に、自動車産業の勝ち負けを論じていると言えよう。無論、勝つのはタイであり、負けるのはベトナムというのが悲観論者の見立てで、負けを回避するには自動車を対象とする産業政策の早期導入が必要と主張している。

では、自動車の貿易をもって、一国の勝ち負けを論じるのは果たして妥当だろうか。次節以降で考えたい。

3. なぜ貿易自由化を進めるか～理論的整理

すでに見た通り、ベトナムは WTO に加盟し、TPP 交渉にも参加するなど、貿易自由化に極めて積極的に取り組んでいる。貿易自由化を進める理由は、ごく簡単にいえば、各国が作るのを相対的に得意とする（比較優位にある³⁾品目を輸出し、相対的に不得意な（比較劣位にある）品目を輸入すれば、生産が効率化されて互いに利益になるという点にある。

これを、タイとベトナムのように、より高い発展段階にある国（A 国）と低い発展段階にある国（B 国）に当てはめると、直感的には A 国の生産性が広範な産業分野で B 国に勝り⁴⁾、A 国が一方向的に貿易自由化の利益を得ることになりそうである。しかし、労働力などの生産要素は有限であるため、A 国内においても相対的に生産性の高い産業に生産要素を集中して投入することにより経済全体の生産性を高めることにつながる。したがって、A 国にとって比較優位にある品目を B 国に輸出し、比較劣位にある品目を B 国から輸入するという分業を図ることが合理的行動となる。

確かに、貿易自由化の影響を個別産業レベルで論じるならば、比較優位に基づく生産分業が進む過程で比較劣位産業は輸入増大による下押し圧力を受け、当該産業における雇用が失われるだろう。このため、「痛み」は避けられない。しかし一方で、比較優位産業では生産が増加することから、そこで新たな雇用が生まれる。結果として、比較劣位産業から比較優位産業への労働力移動が起きることになる。さらに、貿易自由化の影響は生産者の視点から語られることが多いので見落とされがちであるが、需要者側は、安価で良質な輸入品を購入できるという、極めて大きなメリットを享受できる。

AECの議論に戻ると、タイ側が自動車産業に比較優位を持つのであれば、悲観論者が想定するように関税撤廃によりベトナム側の自動車輸入が一方向的に増加するだろう。しかし、AEC発足後にベトナムの自動車輸入が増加したとしても、それがベトナムとタイの間の勝ち・負けを意味するわけではない。

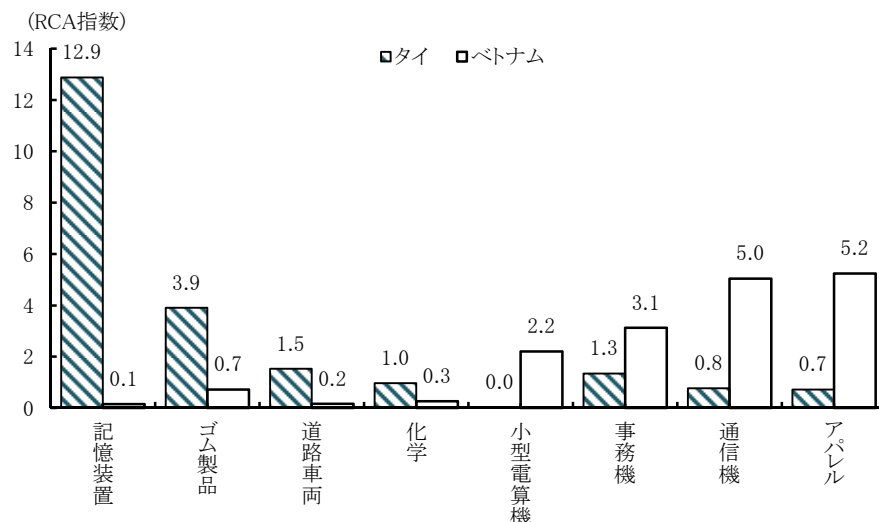
4. 生産のすみ分けはどう進むのか

各国においてどのような製品の生産が比較優位を持つかを示す一般的指標としては、顕示比較優位指数（RCA指数）が挙げられる。タイ、ベトナムの主要な輸出工業製品についてRCA指数を算出してみると、タイは記憶装置、ゴム製品、道路車両といった品目で比較優位を有していることがわかる（図表4）。記憶装置は、主としてパソコン等に搭載されるハードディスクドライブである。ゴム製品は、タイの主要一次産品である天然ゴムを原材料とする加工製品だ。道路車両は、自動車为主体である。

一方、ベトナムで比較優位にあるのは、まずはアパレルだ。労働集約度の高いアパレルは、現時点でベトナムが持つ低廉な労働力の優位性が活かせる分野であり、TPP加盟方針の表明に伴い、対米輸出拠点としても注目されるベトナムは、アパレルの一大生産地として台頭しつつある。また、サムスン電子やノキアの進出で注目されるスマートフォンや携帯電話など通信機のRCA指数も高い。さらに、プリンターなど事務機のRCA指数も高水準となっている。

以上のRCA指数を用いた分析に基づくと、タイ側はどちらかといえば資本集約度の高い産業・品目や素材型産業、ベトナム側は労働集約度の高い産業・品目に比較優位があるとみられる。比較優位は時代と共に変化するため、このまま両国の比較優位が固定されるわけではないが、当面は上記のような生産のすみ分けが続くだろう。ベトナム悲観論者が注目する自動車については、道路車両においてタイは比較優位、ベトナムは比較劣位の関係にあることから、関税撤廃後タイのベトナム向け輸出はしばらく増加傾向となる公算が大きい⁵。一方で、アパレルや通信機などベトナムが比較優位を持つ製品では、ベトナムからタイ向け輸出が拡大する可能性が高いと思われる。

図表4 主な輸出工業製品のRCA指数（2013年）



(注) A国におけるB製品のRCA指数は、次のように示される。

$$\text{RCA指数} = \frac{\text{A国の輸出に占めるB製品の割合}}{\text{世界の輸出に占めるB製品の割合}}$$

 一般に、1.0を超えると比較優位があるとされる。

(資料) UN Comtrade

5. おわりに

本稿の議論をまとめると、貿易自由化はベトナムにとり輸出増加というメリットをもたらしており、AECについても同様の文脈で捉えればよいだろう。比較劣位にある自動車の輸入は増えるだろうが、このことがどちらかの勝ち・負けを示しているわけではなく、分業が進んでいることを示しているに過ぎないのである。マクロ経済の視点で見れば、自動車の輸入が増えることだけを取り上げて貿易自由化による利益全体を否定することは適切ではない。

一方、自動車という個別産業の視点に立った場合、貿易自由化により輸入が増え、ベトナム国内に生産拠点を擁する一部メーカーの生産には下押し圧力が働く恐れがある。また、歳入確保の必要性や道路インフラの未整備を背景とする自動車需要抑制の必要性を理由に、政府は高い特別消費税率などの施策を引き続き採用するとみられる。こうした状況から、ベトナム国内に生産拠点を擁するメーカーには、厳しい業界再編の圧力が働く可能性がかなり高い。再編の過程で雇用を下押し圧力が生じる恐れもある。

もっとも、ベトナムの自動車産業の規模は現状ではさほど大きくないため、他産業で雇用を吸収していくことは可能と思われる。その場合、政府の関与を拡大させるような産業政策や規制で自動車の国内生産を保護するのではなく、失業手当などの労働市場のセーフティーネットを整備して失業による所得喪失を補償しつつ、比較優位のある産業への速やかな労働力移動を支援していくことが、市場原理に沿った対応といえる。

また、自動車工業会に属するメーカーが23社もあるなど、市場規模に比べてプレーヤーが多すぎるベトナムでは、中長期的な自動車産業の発展にとって業界再編はむしろ望ましいともいえよう。関税撤廃を機に、各社がしのぎを削って生産効率化に取り組むことで、強い自動車産業・メーカーが育つことが期待される。個別産業の視点に立った場合でも、貿易自由化のマイナス面だけを強調するのは妥当性を欠くように思われる。

【参考文献】

ADB (2014) , *ASEAN Community 2015: Managing integration for better jobs and shared prosperity*

稲垣博史・宮嶋貴之 (2013) 「タイ・マレーシアの経常収支悪化は続くのか」 (みずほ総合研究所『みずほインサイト』2013年9月24日)

——— (2014a) 「タイ：個人消費低迷が長引く懸念～悪化する雇用環境、追い討ちをかける家計債務問題」 (みずほ総合研究所『みずほインサイト』2014年1月15日)

——— (2014b) 「タイの自動車輸出はなぜ低迷しているのか」 (みずほ総合研究所『みずほインサイト』2014年7月14日)

酒向浩二 (2014) 「ASEAN経済共同体の前途～積み残し課題を2015年末の発足後に継続協議へ」 (みずほ

総合研究所『みずほインサイト』2014年11月14日)

助川成也 (2010) 「FTA時代を迎えるASEANと変わる各国産業・企業の競争環境」 (日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報 RIM 2010 Vol. 10 No. 38』)

中村拓真「AEC下で進む関税撤廃によるベトナムの輸出入への影響」 (みずほ総合研究所『みずほインサイト』2015年3月20日)

細野恭平 (2013) 「トヨタがベトナムから撤退する日～政府の煮え切らない政策にAFTA発効が待ったなし」 (『JBPRESS』2013年12月11日)

——— (2014) 「タイムリミットは2018年、岐路に立つベトナムの工業化戦略～タイに水をあけられ、ミャンマーに急迫されるベトナムの待ったなし」 (『JBPRESS』2014年5月8日)

¹ CLMV の関税撤廃スケジュールの詳細については、中村 (2015) を参照。

² 「FTA の進展を理由に、産業もしくは国によって締結国間で『勝ち組』、『負け組』を生んでしまう」「ベトナムでは依然として裾野産業が脆弱ななかで、WTO による外資に対する自由化措置と AFTA による関税削減を進めた結果、国内に小売・卸売業務拠点のみ設置し、FTA により周辺国から完成品を供給するというソニーが採ったビジネスモデルに追随する動きも出ている」とする、助川 (2010) が悲観論の代表例。細野 (2013) も、「部品の現地調達率の低さ、すわなち『裾野』産業の弱さは、決して自動車だけの話ではない」「裾野産業の育成は、全ての新興国にとって共通の課題だ。タイやインドネシアは、何十年も前からこの課題に取り組んできた。当時は、AFTA のような自由貿易の仕組みはなかった。よって、高関税による保護貿易政策により、現地部品サプライヤーの成長を促す時間的な余裕が許された。今のベトナムには、その余裕はない。ASEAN 域内の関税撤廃が、数年以内に、容赦なくベトナムの製造業を襲ってくる」としている。「ベトナムは裾野産業が未発達という大きな弱点を克服できないままである」としている細野 (2014) も参照。

³ A 国における X 財の Y 財に対する生産性格差が B 国に比べて小さい (相対価格が低い) 時、A 国は X 財に比較優位があるという。

⁴ このように単純に A 国の生産性が B 国よりも高い状態にあることを絶対優位という。

⁵ もっとも AEC では、非関税障壁の撤廃を目標としつつも、その時期については明確ではない。ベトナム政府が非関税障壁で国内自動車市場を守る可能性は残されている。