

アジアインターンシップ2001



ハノイ・ノイバイ空港にて

引率教授 緒方俊雄教授
緒方ゼミ2001年度3年生：栗野正裕 岡達人
粕谷憲寿 佐藤力 西原口知子 林浩平 原
田恭光 平川貴沙 舟田夕子 米持浩史 和
島有希
協力 新見達也（中央大学総合政策研究科修士課程
在籍）
グエン・ティ・タン・トゥイ（中央大学経済
学研究科博士課程在籍）
編集 栗野正裕 平川貴沙

経済学部緒方ゼミでは、昨年から「アジアインターンシップ」というゼミプログラムをスタートさせました。このアジアインターンシップでは、3年生のゼミ生が緒方教授とともに9月にアジアの国々を訪れ、現地の大学で合同セミナーを実施することを目的としています。今年にはベトナム北部（首都ハノイ、国境都市ラオカイ、港湾都市ハイフォン）を訪問し、ハノイ国立経済大学の学生と都市環境問題をテーマとする合同セミナーを実施してきました。

□ベトナム交通事情

ベトナムに着いて、まず驚かされるのはバイクの多さです。洪水のようにおびただしい量のバイクが次から次へとクラクションを鳴らしながら走り去る。しかも信号がほとんどないので、道路を渡るためには少しばかりコツがある。それは、道路を渡る時にバイクが何台来ようと、自分の歩くペースを変えないこと。歩くペースさえ変えなければ、バイクがよけてくれる。最初のうちは、道路を渡ることになり勇気が必要だが、着いて数日もたてばみんなうまく渡っていた。

車やトラック、シクロがバイクに混じって走っているが、道路のほとんどはバイクが占拠しているので、車は常にバイクとの接触を気にしなければならぬ。車とオートバイの関係は日本と正反対といったところだろう。ほとんどの場合、ヘルメットもかぶらず、2人乗りは当たり前で、3人4人が100ccのバイクに乗っている姿もよく見かけた。家族が4人であれば、家族全員が100ccのバイク1台に乗って移動しているのである。車1台で移動するよりも環境にやさしいといえればやさしいが、人命と表裏一体だ。

1990年代初めは60万台であったバイク台数が1999年末では400万台超となっている。電車、バス等の公共交通機関が未発達のため、バイクへの依存度は高くなってきている。したがって、日中は交通量が途絶えることがないため、深刻な大気

汚染を引き起こしている。町を歩いていると、口や鼻をスカーフで覆いながらバイクを運転している人をよく見かける。また、ゼミ生の何人かも1週間足らずのベトナム滞在で喉の痛みを感じた。こうした環境の中で日々暮らしている現地の人々は、甚大な健康被害を目に見えない形で被っているのではないだろうか。

首都ハノイの街中の浮遊粉塵はWHO基準の適正値の3倍、二酸化硫黄濃度は1.5倍であるという。こうした大気汚染問題を解決するためには、公共交通機関をきちんと整備



バイク社会ベトナム

し、それらが多くの利用者にとって魅力あるものにしなければならぬ。現在のベトナムの一般の人はバスなどを“uncomfortable, inconvenient”と感じているので、公共交通機関を選択しないと言い張っていた。

これからますます経済が発展して、これらのバイクが乗用車に入れ換わったら、大気汚染は一層深刻になっていくに違いない。社会主義国の利点を生かし、一般市民にとってインセンティブの高い地下鉄やバス等の公共交通機関の構築が急がれる。



ハノイ市内の風景

□ベトナム（北部）における市場経済

※ベトナム経済

ベトナムは、1人あたりのGDPが372ドル（1999年・米ドル・IMF資料）であり、いわゆる最貧国の部類に位置する。冷戦時代は社会主義型経済であり、ソ連の支援がベトナム経済を支えていたが、ソ連の経済が破綻するとその支援計画を受けられなくなり、ベトナム経済は混乱を迎えた。その苦難の中から生まれてきたのが「ドイモイ」刷新であり、効率的な市場経済を政治経済システムに導入するというものである。市場経済の効率性に理解が広がった現在は、ドイモイ（改革）のもと市場経済の整備が進んできており、ハノイやホーチミンといった大都市では、いたるところで活気ある市場の様子を見ることができている。

今回のアジアインターンシップでは、ベトナム北部に位置するいくつかの都市・町を視察した。政治の中心である首都ハノイ、中国との国境に位置する山岳都市ラオカイ、北部最大の港町ハイフォンがその代表であり、その他セラミックで有名なバ

チャン村や世界遺産に指定されているハロン湾などを訪れた。ここではハノイ・ラオカイ・ハイフォンという紅河（ホン河）に沿った3都市に焦点を当てながら、ベトナムの市場経済を見ていきたい。



世界遺産・ハロン湾

※首都ハノイの市場風景

まず市場に足を踏み入れてみるとその活気と繁雑さに圧倒されるだろう。日本のアメ横とも似た雰囲気がある。公共市場はたいてい2階建てから3階建ての大きな建物で、その中に5坪にも満たないような小さな店舗がぎっしり入り、基本的にそれぞれ同業者同士で固まっている。そしてその建物を中心に周辺も露店や青空市場になっ



ハノイ最大の市場、ドンスアン市場



路地までいっぱいのお店

ある。あちこちから新鮮な果物、野菜、生きたままの鶏、兎、地場の淡水魚が運ばれてきて、こちらの眠気を吹き飛ばす程の盛況を見せる。市場に出ている人は、売り手、買い手とも多くは女性で、何故か男性の姿をあまり見ない。年齢層は少女からお婆さんまで幅広い層が出入りしている。

売りは、生鮮食料品、衣料、文房具、革製品から土産物、貴金属、電化製品と多種多様である。特に生鮮食料品は豊富で、牛、豚、鶏、兎、犬、猫といった肉類や鰻、田鰻、

草魚、雷魚、鯰、蟹、田螺、蛭、その他、日本では見かけないものまで紅河で捕れた魚介類が大量に並んでいる。果物、野菜ではバナナ、ライチ、香草類、胡瓜、ニンニク等は南から北まで何処にでも流通していた。ホーチミンからダナン、フエ、ハノイ、ラオカイと北上するに従って、肉類は別として市場に並ぶ魚介類や青果物の種類は段々日本でも見覚えのある物に変化してきた。例えばホーチミンやダナンではドラゴンフルーツやマンゴー等いかにもトロピカルフルーツというような果物が多かったが、ラオカイあたりでは、葡萄や柑橘類もよく見られるようになった。魚介類もメコンデルタの熱帯性のものから紅河流域まで来ると鯉、草魚のような温帯性のものの姿を多く見るようになった。このような食材を通しての動植物の変化にもベトナムの南北に長い特徴がよく現れていて興味深い。

(※ゼミ員の栗野・岡はゼミ企画に先駆け、先遣隊としてホーチミンからハノイまで北上しながら視察していた。)

※国境の山岳都市ラオカイ

ラオカイは、山々に囲まれた中国との国境に位置する小都市である。中越戦争が起こった1980年にはここが戦場であったが、政情が安定した90年代に入り、国境貿易の窓口として開発が進んでいる。

ハノイからは、300キロ、車で8時間くらいであり、道路は舗装されているが、時折不安定な揺れに遭遇する。ハノイから4時間ほどいくと、道幅も狭くなり走行事情は悪くなる。鉄道では所要10時間くらいであるが、朝夕2本しか走っていない。町の中心部には商店も建ち並び人通りもあるが、やや活況に欠ける。現地の人たちが中心であり、その中に中国系の観光客が混じることもある。現地の人が中心とあって、商品も食料品や雑貨類が中心である。ラオカイの中心であるコックレウ市場では、新鮮な肉や魚が路上で捌かれ売られている。果物もブドウ等の一般的なものに加え、日本では見られない種のフルーツも並んでいる。

中国との国境は朝7時から夕方5時まで開かれる。開門と同時に朝の市場が賑わいはじめるが、国境の通



国境貿易の風景

ら見るとはるかに近代的な町の風景が目に入ってくる。この両都市は現在のベトナムと中国の経済事情を如実に反映しているようである。

ラオカイはまさに開発が始まった直後の都市であり、中国の玄関都市として今後急速に成長する可能性を秘めている。しかしながら、中越の市場交流は活発とはいえず、鉄道が貨物輸送としての役割を果たすため、ラオカイに魅力がなければ素通りするだけのさびれた町にもなりかねない。農産物を中心とした商品やハノイ方面及び中国の都市への更なるインフラ整備をもとに、山岳の国境都市という地理的条件にあった開発が今後の焦点となる。

ベトナムから中国への越境者と中国からベトナムへの越境者には、大きな差異があるのに気づく。ベトナム側からは、国境に長い列を作り人力車で大きな商品を運んでいるが、中国側にそのような行列は見られず、時折大きなトラックが通る。輸送方法の点において、中国のほうが進んでいて、商人の流れという点においては、圧倒的にベトナムから中国の一方通行のようである。中国側の国境都市は河口というが、ベトナムか

ら見るとはるかに近代的な町の風景が目に入ってくる。この両都市は現在のベトナムと中国の経済事情を如実に反映しているようである。

※北部最大の港町ハイフォン―野村ハイフォン工業団地の試み―
ハイフォンはハノイの東約100 kmに位置し、北部ではハノイに次ぐ規模をもつ都市である。また、サイゴン港と並ぶ国際的な港で、ベトナム北部最大の港であるハイフォン港に近く、海外への製品輸出に有利な立地

条件となっている。また、片側2車線の高速道路も整備されていて、工業団地からハイフォン市へ10分、空港へ20分、ハノイへも1時間とアクセスの良い場所に立地している。

野村ハイフォン工業団地（NHIZ）は、野村グループとハイフォン市の協力により開発され、1997年1月に操業を開始し、現在進出している企業は、半導体メーカー、服飾メーカー、宝石加工会社、車部品メーカー等の10社である。

通常の工業団地とは違い、野村ハイフォン工業団地ではインフラ整備



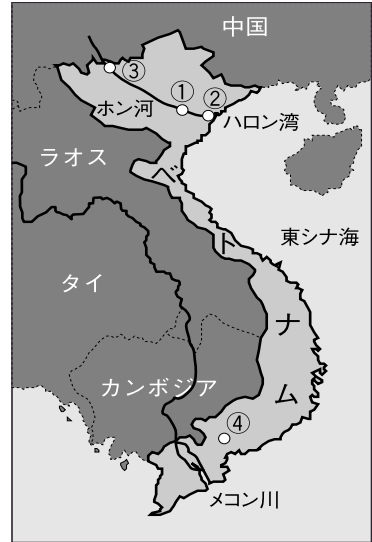
NHIZ 副社長森本豊氏からお話を伺う

（安定した電力供給、工業用水、通信、汚水処理）を行っているため、ベトナムに進出する企業にとって、操業に専念できるメリットは大きい。実際、我々が見学させていただいた工業団地内の発電所をとっても、電力不足でしばしば停電が起こるベトナムにあって、電力を安定供給するだけでなく、余った電力を売電する予定があるほど、電力供給能力が高いという。また、「標準工場」を多数用意して、すぐに稼働できる態勢を整えている。これは投資で重要となる投資のタイミングを逃さない

（安定した電力供給、工業用水、通信、汚水処理）を行っているため、ベトナムに進出する企業にとって、操業に専念できるメリットは大きい。実際、我々が見学させていただいた工業団地内の発電所をとっても、電力不足でしばしば停電が起こるベトナムにあって、電力を安定供給するだけでなく、余った電力を売電する予定があるほど、電力供給能力が高いという。また、「標準工場」を多数用意して、すぐに稼働できる態勢を整えている。これは投資で重要となる投資のタイミングを逃さない



「CO-COS 信岡」での作業風景



- ①首都……ハノイ
- ②港湾都市…ハイフォン
- ③国境都市…ラオカイ
- ④ホーチミン

いうだけでなく、実験的な進出のためコストを低く抑える事ができ、企業の進出を容易にしている。

ベトナムでは1ヶ月の最低賃金は35ドルであり、ベトナムへ進出する企業にとって、こうした人件費の安さは魅力である。人件費が高くなってきたタイやマレーシアから生産拠点を移す企業も出てきている。ハイフォン工業地帯でも、大学卒の優秀な労働力が豊富にいるにもかかわらず、その受け手の企業がまだまだ少ないため、低賃金で質の高い労働力を確保することができるのとだ。ハイフォン市にとっても地元地域への雇用創出といったメリットは大きい。そして、単に低賃金であるというだけでなく、ベトナム人の

「勤勉さ」が企業にとって大きな魅力となつては違いない。見学させていただいた「○○○S信岡」の縫製工場でのベトナム人の勤勉さを目をみはるものがあった。よくベトナムが昔の日本に例えられることがあるが、勤勉なベトナム人のこうした姿は、まさしく高度経済成長を支えた日本人であるような気がした。

日本経済やアジア経済の停滞の影響から、野村ハイフォン工業団地の稼働率は現在はまだ20%弱である。インドネシア・フィリピンでの政情不安定の影響により、昨年の夏ぐらから企業誘致の話が増えてきているが、まだまだ採算ラインには達していないと、森本豊副社長は分析している。しかし、恵まれた立地条件、

整備されたインフラ施設、そして低賃金で質の高い労働力で多くの企業を誘致し、雇用の創出、ひいては北部ベトナム経済の牽引役、そして日本とベトナムの掛け橋となることを期待したい。

※ベトナム市場経済における価格メカニズム

ベトナムにおける市場取引は、われわれ日本の一般的な取引と異なっている。最初に商品の購入時に戸惑うのは、ほとんどの店に値札(定価)がないことである。大都市のデパートやスーパーマーケットのような一部の大規模店舗では定価が決まっています。日本と同じような感覚でモノが買えるが、そのような市場は未だこ



果物を買っている様子

く僅かでも、圧倒的多数の店では価格は交渉によって決まる。つまり価格は自由であつて、両者の合意があればいくらで売買してもよい。ここには定価はないが相場があり、これは何度か交渉をすることでおのずとコツが分かってくる。また商品の性質によって値引きの出来る割合に相違があるということも面白い点である。例えばタバコや飲食代はあまり値引けない。これは、タバコなどは税金などの関係上ある程度相場が固定されているからであらう。考えてみると日本でもタバコは完全に固定価格だし、缶ジュースやラーメンの値段もたいしてどこでも変わらない。しかし反対に土産物やバイクタクシーの値段などは本当に交渉内容と交渉相手によってどうとでもなる。店はたくさんあつて完全な買い手市場なので足を使って歩き回り、根気よく交渉すれば初めに提示された価格が嘘に思えるほど安い価格で商品を手に入れることが出来ることもあり、いかに初めの価格が売り手の思惑だったかよく分かつ

て面白い。ではこのような交渉による価格の決定方法はどのような性質を持つのだろうか。

交渉によって価格が決まるということは、「一物一価」でない、つまり二重価格の存在があるということである。まずこのこと自体にリスクがある。

向こうの人は外国人、特に日本人と見ると値段を高めにかつ掛けてくるので、相場が分からないうちにものを購入すると、後で同じものがずつと安く売られている光景を眼にすることもある。この国では、二重価格が通常で、本来、定価であるはずの鉄道、飛行機の運賃や遺跡、寺院等の拝観料、入場料も現地人と外国人との間に大きな価格差が付けられている。一物一価でない社会は、マクロレベルにおいては大事な外貨の獲得のためであり、ミクロレベルでは情報の伝達が不完全であるために起こる。つまり発展途上の社会に多い価格形態と言える。しかし、経済が発展するにつれ情報の共有化も進み、次第に定価制に移行してゆくということが出来るであろうが、経済学の検討課題としていたい。

※ベトナムにおける市場経済の展望

ベトナムは、1人あたりのGDPで見ても最貧国に分類され、OECDの統計をもとに購買力平価で見ても日本の1/12くらいでしかない(1999年)。しかしながら、ハノイやホーチミンのような都市部では

とてもそのような風景はなく、ASEANの先進グループを追い越さんとするばかりの勢いすら感じられる。

その一方で、そのような経済指標を覆す都市の豊かさは、開発から取り残された農村地域との経済格差を浮き彫りにしている。私達がハノイからラオカイに移動する途中訪れた小さな茶店で、化学者を志す苦学生と話すことが出来た。小学校で理科を教えながら生計を立てるが、素朴な笑顔が美しかった。今後、市場経済がさらに加速していく中で、ルーリなき弱肉強食の経済社会が実現されることの悲劇だけは避けてほしい。ベトナムは、メコンデルタ(南部)と红河デルタ(北部)という2つのデルタ地帯を擁し、肥沃な土地と豊富な水や石油等の天然資源、温暖な気候に恵まれているため、潜在的な生産能力はかなり高い。現に、米の

輸出は世界第2位であり、ベトナムの外貨獲得を支える大きな柱である。アフリカの砂漠地帯のような飢餓状態とは一線を画している。高い識字率と勤勉な国民性はコスト削減を求めて生産拠点を移す外資企業にとっても大きな魅力であり、政情面から

□ハノイ国立経済大学での合同セミナー

まずハノイ国立経済大学に着いて驚いた事は、ベトナム側学生の数である。30人から40人くらいと聞いていたが、実際、会場に入ると300人から400人の学生が今や遅しと待ち受けていた。少々戸惑いながらも、セミナーが始まる。緒方教授とグエン・チン教授のあいさつから始まり、お互いの自己紹介をして、いよいよ都市と環境問題に関する発表が始まった。

今回のセミナーの最大の目的は、ベトナムの学生に日本の高度経済成長と公害問題を知ってもらい、同じ過ちを繰り返さないで欲しいというメッセージを伝えることであった。英語で発表を行ったが、事前の準備の段階では、はたしてわれわれの英語がどの程度伝わるのか心配だった

東南アジア内におけるベトナムの安定性を考慮しても将来性は高い。今後ベトナムが「アジアの奇跡」と呼ばれた90年代における東アジアの繁栄を再現させることは十分に可能であろう。



熱心に発表を聞く

ベトナムの学生たち

が、実際、発表後のベトナム人学生の活発な質問を聞いて、ひと安心した。以心伝心？ ビデオやパワーポイントの映像資料を用意していった



壇上で発表する緒方ゼミ生

おかげかもしれないが、それ以上にベトナムの学生の学習意識の高さのおかげだったに違いない。また、ベトナム側の発表からも、彼らは、わ



ハノイ国立経済大学の学生たちとの懇親会

れわれが予想していた以上に公害や環境に対する問題意識が高いということがわかった。同時に、われわれはベトナム人学生の問題意識と現実の状況との間に大きなギャップがあることを改めて感じさせられた。こうしたギャップは日本の高度経済成長の時ももちろんあったわけで、日本がどういふ対策をとってきたのかを伝えることができたが、こうしたメッセージが少しでも役に立てば幸いである。

今回の合同セミナーの目的は、同世代の意見交換であったが、全体として考えれば成功したといえる。また、あれだけ大勢の前で、しかも英語で発表をする機会はめったにないので、われわれにとって非常に良い経験となった。昨年のアジアインターンシップでは、タイのタマサート大学との合同ゼミをT.V遠隔会議で中央大学多摩のメディア教室とつなぎ、三者会議を行った。しかし、今年は中央大学メディア教室とハノイ国立経済大学の会場をつなぐT.V遠隔会議が実現できなかったことは非常に残念であった。アジア情報ネットワークの構築のためにも、日

本側・ベトナム側ともに努力して、来年度のアジアインターンシップでは実現してほしい。

