

ベトナムにおける自動車産業政策と流通

石川 和男

はじめに

6億人半ばの人口を有する Association of South-East Asian Nations (ASEAN) は、かつての中国と同様、自動車の生産地から消費(使用)地へ変貌している。特にタイ、インドネシア、マレーシアがその中心である。一方、フィリピンとベトナムは、その道を歩み始めたばかりである。これらの国々での格差は、その生産開始時期に影響されているようだ。タイでは、1950年代終わりから日本の完成車メーカー(メーカー)が進出、生産と流通チャンネルを構築し、これにインドネシアが追随した。マレーシアは、他国とは異なり、国民車構想により生産台数が増加し、普及率が上昇した。ただ、フィリピンとベトナムは、自動車生産台数・普及率においてこれら3国に遠く及ばない状況にある。

ASEANの自動車産業は、主に日本メーカーによる直接投資により発展したが、日本自動車工業会によると、日本のメーカー(商用車と乗用車)は、ASEANで約100か所の生産工場を有し、約15万人の従業員を雇用している(JAMA [2016] 2頁)。本稿では、自動車産業に関して、ベトナムがタイ、インドネシア、マレーシアの3国に遅れた背景を、自動車産業政策と流通チャンネルの構築面から考察することを目的としている。また、今後のベトナムの自動車生産・流通を展望し、ベトナムにおける自動車産業政策の打ち出し方を中心として、ASEANの自動車先進国であるタイ、インドネシア、マレーシアでの経験を参照しながら考察していきたい。

1. ベトナムの経済概況

(1) ベトナムの地理と政治

ベトナムは、元首が2016年7月に就任したチャン・ダイ・グアン(Trần Đại Quang) 国家主席であった。しかし、同氏は2018年9月に逝去し、現在はダン・ティ・ゴック・ティン(Đặng Thị Ngọc Thịnh) が国家主席職務代行を務めており、共産党が唯一の合法政党である。議会は一院制であり、任期は5年である。同国の面積は329,214k m²(日本の約90%)であり、2017年の人口は約9,370万人である。人口はASEANでは3番目に多く、毎年100万人ずつ増加している。現在、同国の平均年齢は29歳であり、人口ピークを迎えるのは2053年であるため、市場の潜在的な魅力がある(日経産業2015.10.7)。また言語は、ベトナム語の他に少数民族語がある。宗教は仏教が80%を占め、他にカトリック、カオダイ教などである。

(2) ベトナム経済の概況

現在のベトナムは、1976年7月に南北が統一され、国名がベトナム社会主義共和国に改称された。同国の経済発展で必ず取り上げられるのが、1986年の第6回共産党大会において、市場経済システムの導入と対外開放化を柱とする「Đổi mới(ドイモイ;刷新)政策」が提示されたことである。この政策は、①性急な社会主義路線との決別、②食料や消費財など生活に不可欠な分野への集中投資、③計画経済から市場経済への転換、④国際社会への積極的な協力、の

4つの柱からなる。経済上の大きな改革は、計画経済から市場経済への転換であり、民間企業の設立を認め、1987年には外資導入を目的とした外国投資法を制定し、積極的に外資企業の誘致に乗り出した（坂田編 [2006]）。

ドイモイ政策開始直後の1986~87年は、同国の実質GDP成長率は年率2~3%であったが、1990年代前半になると、8%台の成長を達成するようになった。政府はドイモイ政策により、経済自由化を進めてきたが、他方で計画経済の名残もあり、経済成長率の目標を定め、経済成長重視の政策が時折見られることもある。また、中央銀行であるベトナム国家銀行は、政府からの独立性に乏しく、政府の成長率目標を後押しするため、インフレ抑制のための金融引き締めにも消極的な面も指摘されている（今村 [2017] 3-6頁）。このように同国では、さまざまな経済に影響を与える要素があり、独自の経済体制が形成されてきた。

ベトナムと日本との関係では、1992年11月から日本の経済援助が再開された。1994年には、ベトナム戦争時から続いた米国からの禁輸措置が解除され、西側諸国からの経済支援が再開されるようになった（みずほ銀行 [2017] 112頁）。そして、1995年7月には、同国と米国との国交が正常化した。また同国は、同年同月にASEANに正式加盟した。1990年代末にはアジア通貨危機の影響により、外国からの投資が急減し、成長率は5%以下へと鈍化し、2008年から2009年はリーマンショックの影響によって5%台の成長に低下することもあった。しかしそれ以外は、6~8%程度の成長率で安定的に推移している（今村 [2017] 3-4頁）。

1998年11月には、ベトナムはアジア太平洋経済協力会議（Asia-Pacific Economic Cooperation : APEC）にも正式に加盟し、2007年1月には世界貿易機関（World Trade Organization : WTO）

にも正式加盟した。さらに2007年10月には国連安保理非常任理事国（2008~2009年）にはじめて選出されることもあった。こうしてベトナムは、ASEANだけではなく、グローバルな場面においても地歩を固めつつある。

(3) ベトナムの経済構造と貿易

2017年のベトナムの1人あたり名目GDPは、2,354米ドルであった。経済成長率は、2014年6.0%、2015年6.7%、2016年6.2%、2017年6.8%と、最近では6%以上の成長を継続している（IMF - World Economic Outlook Databases (2018.4)）。2017年の名目GDPは、2,238億ドルであり、インドネシアの約5分の1、タイの約2分の1であるため、現時点での経済規模はASEANでは大きなものではない（JETRO、https://www.jetro.go.jp/world/asia/vn/stat_01.html）。

名目GDPで見た2016年のベトナムの産業構成比は、第1次産業が2割弱（18.4%）、第2次産業が3割強（32.1%）、第3次産業が4割弱（35.9%）、生産上の課税補助金（Products taxes subsidies on production）が1割強（12.5%）であった。2010年と比較すると、製造業（12.9% → 14.3%）と卸・小売業（8.0% → 10.5%）の構成比が相対的に上昇している。製造業では、二輪車および自動車、そして2008年以降の貿易収支改善に最も貢献した携帯電話、米国向け輸出が増加している縫製業の成長が顕著である。また卸売・小売業では、ベトナム独特のエコノミック・ニーズ・テスト（ENT）¹⁾の要件が緩和され（国際協力銀行 [2017] 149頁）、これらの業種では、外資系企業の進出が以前よりもやすくなった。

ベトナムの貿易は、2017年の貿易額では輸出が2,151億米ドル、輸入が2,130億米ドルであった。主要貿易品目は、輸出が電話機・同部品、縫製品、コンピュータ電子製品・同部品、

履物などであり、輸入が機械設備・同部品、コンピュータ電子製品・同部品、電話機などである。貿易相手国は、輸出が米国、中国、日本、韓国、香港、ドイツ、輸入が中国、韓国、日本、台湾、タイ、米国の順である。同国の貿易状況は、2001年に輸出額が約150億ドル、輸入額約160億ドルであったが、2017年には各々13倍以上に増加した。他方同国では、2011年まで貿易赤字が続いていたが、韓国Samsungの進出により、電話機・部品の輸出が増加し、2012年以降は、若干ではあるが貿易黒字に転じるようになった。また2016年の輸出品目では、縫製品や履物などベトナムの伝統的産業を抑えて、電話機・部品が最大輸出品目となった（今村[2017] 7頁）。したがって、ベトナムは21世紀になって時間の経過とともに、貿易についてはその金額・量・取扱商品の幅ともに大きく変化したといえる。

2. ASEAN自動車産業におけるベトナムの位置

(1) 自動車メーカーの地位変化とASEAN市場の興隆

1) グローバル市場における地位変化

1980年代終わりには、世界の自動車市場は日系・欧州系・米系メーカーが、各々約30%のシェアを有していた。しかし、21世紀に近づくにしたがい、各国・地域のメーカーのシェアにおいて変化が起こった。1999年には、世界の自動車生産台数は、米国系、欧州系、日系、そして韓国系が全体の4分の3を占めていたが、2015年には52%に減少した。特に米国系は、2000年の27.3%から2014年には17.6%へと減少し、中国系が2000年の2.3%から2014年には11.1%にまで上昇した。米国系のシェア低下は、世界市場での北米市場の割合低下（2000年：

35.2%→22.4%）と、世界市場において中国市場の割合が高まった時期に、中国系のシェアが上昇した時期とほぼ一致している。一方、同時期に日本や欧州市場では、販売が低調となり、両地域とも世界市場における存在感は低下した。他方で、同国・同地域のメーカーは、世界市場での販売台数を維持している（みずほ銀行産業調査部[2015] 3-4頁）。

また日系、韓国系以外の東アジアと東南アジアでの生産割合は、1999年には6%であったが、2015年には37%へと拡大した。そして、世界の生産台数のうち、16%を占める日系と韓国系を加えると、2015年には世界の生産台数の半数以上がアジア地域で生産されたことになる。さらにこの16年間では、年間生産台数で5,900万台から9,100万台に増加し（Holger BUNGSCHKE[2017] 104頁）、生産台数は1.6倍となった。したがって、20世紀の終わりから21世紀にかけて、アジアの存在感が自動車の生産（消費）地としても急速に高まった。

2) ベトナム自動車市場への期待

自動車の生産台数と消費（使用）台数は、国内市場と海外市場とを分けて考える必要がある。自動車生産の拡大地域（国）は、自国市場の成長によって、生産が拡大する（した）地域と、主に輸出拠点として生産が拡大する（した）地域がある。前者は中国、インド、ブラジルである。一方、後者は韓国やメキシコである。1990年と2014年の生産上位国を比較すると、生産台数が200万台以上増加した国・地域は、中国、韓国、インド、メキシコ、ブラジルであった。このうち、中国、インド、ブラジルは自国市場が拡大したために生産が拡大した。そして韓国、メキシコ、中東欧諸国は、輸出拠点として生産が拡大した。こうして1991年からの25年間は、輸出拠点が地理的に拡大した（みずほ銀行産業調査部[2015] 5-6頁）。つまり、四半世紀以前

には、自動車の生産国や地域は、ある程度限定されていたが、現在に至る時間経過の中で、その国や地域は、かなり拡大したことを示している。それは自動車産業が、当該国の産業を振興させる起爆剤となるためである。

他方、自動車は耐久消費財であるため、その消費（使用）台数の増加は、可処分所得の影響を受ける。ASEANでは可処分所得5千米ドル超の中間層が、2008年には約2億人となり、1990年と比べて約5倍になった（日経新聞2010.9.20）。経済協力開発機構（Organization for Economic Co-operation and Development：OECD）は、2020年には4億人になると予測している。ASEANは約6.5億人の人口を抱えるが、1人あたり所得は中国と同程度である。さらに2014年から2018年にかけてGDP成長率は5.4%と予測されている（Wijeratne他[2015]2頁²⁾）。この状況を見ると、1人あたりGDPが3,000米ドルを越えると、自動車普及が一気に進むモータリゼーションを迎えるとされるが、ベトナムに限らず、ASEANでの爆発的な自動車普及は、いつ起こってもおかしくない状況にあるといえよう。一方、このように指摘されながらも、一気に自動車普及が進まないというのもベトナム経済が有する1つの側面である。

（2）ベトナムの自動車国内市場拡大と生産における課題

近年のASEAN自動車市場は、域内1位、2位であるタイ、インドネシアが伸び悩み、3位のマレーシアも普及率の伸張に鈍化の兆しがある。ただ、上位国が緩やかな成長を続ける中、フィリピンとベトナムは、モータリゼーションの局面に入るとされている。ASEANでの自動車販売は、2017年に約330万台に達し、2018年は約350万台と予測され、2022年には400万台に拡大するという予測がある（斉藤[2017]124頁）。

一方、ASEANは10か国で構成されているが、最も人口が多いインドネシアとブルネイではかなりの差があり、国土の広狭など多くの点が影響している。ASEANの中では、フィリピン、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーで自動車生産台数が少ないのは、自動車市場の規模に影響されている。ASEANでは、自動車生産台数が少ない国は自動車市場も小さいが、フィリピンは人口が1億人を超え、ベトナムもほぼそれに近い人口を有しているにもかかわらず、前者は年間約30万台、後者は約20万台の生産に止まっている（塩地[2016]10頁）。自国の自動車産業を育成するため、両国はこれまで輸入車に対して高関税を課してきた。その上での生産台数であることに注意しなければならない。つまり、輸入車に高関税を長い間課してきながらも、両国の自動車生産はめざましい増加が見られなかったということになる。

両国では、国内に所在する自動車部品メーカーも少なく、部品の現地調達率はフィリピンが10~40%程度、ベトナムは数%といわれており、CLM（Cambodia、Lao People's Democratic Republic、Myanmar）は、ほぼゼロである。これらの国では、自動車の生産コストは極めて高くなり、当該国で生産した自動車は国際競争力をほとんど有していない。そのため、これらの国では、政府内部から「国内で生産した高い価格の自動車を国民に供給するよりも、輸入することにより、国内生産よりも低価格の自動車を供給する方が国民の経済的厚生につながる」という意見もある（塩地[2016]10頁）。これは半世紀以前の日本でも、当時の一万田日銀総裁が発した言葉と近似しており、国際的な競争力を比較した上で劣位が明らかな産業は早々に見切りをつけ、他の産業によって比較優位を目指すべきとの指摘である。

「ASEAN自動車産業」と一括りにされること

<図表 1 2015 年時点での ASEAN 主要国の自動車国産率・輸入率と関税率>

国名	国産率	輸入率	関税率
タイ	99	1	0
インドネシア	90	10	0
フィリピン	40	60	0
ベトナム	80	20	40
CLM	1	99	高

(出所) フォーイン [2015] 「アジア自動車統計月報」 2015.4

が多いが、自動車産業ではタイとインドネシアは「勝ち組」に分類され、ベトナムとフィリピンは「負け組」に分類される（小林 [2015] 16 頁）。ただこれは、自動車生産台数や後に触れる販売台数（市場）の規模についてであり、現時点での判断に過ぎない。

(3) ASEANでの日系自動車メーカーの優位性とAECの影響

1) ASEANでの日系自動車メーカーの活動

日系メーカーは、これまで世界中において、低価格で高品質な自動車を生産するために生産体制を整備し、サプライヤーと製品開発をし、長期継続的な部品調達を行ってきた。開発・生産体制においては、本社やマザー工場が支援し、各地で競争力を保持してきた。技術開発では、高効率なガソリンエンジンやハイブリッド（hybrid vehicle : HV）など、燃費改善や環境技術の面でも牽引してきた（小澤 [2016] 122頁）。また、日系部品メーカーのASEANへの輸出は、2001年以降は全生産量の約40%を占めている。これら輸出部品の半数は、日本からであり、残りはASEANを含む外国市場から調達している。日系メーカーと部品メーカーは、ASEANを日本のサプライチェーンに組み込んでいるが、生産網は低レベルであり（Holger BUNGSCHE [2017] 115頁）、現在も目立った改善はない。このような現状のサプライチェーンの改善は、今後の自動車生産に大きな影響を与えることを認識し

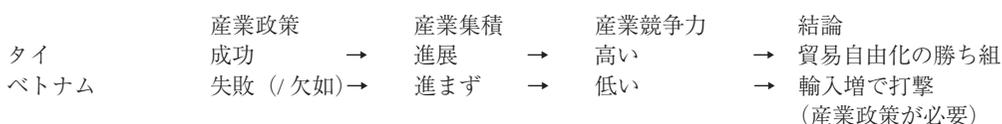
ておく必要がある。これは自動車産業においては、たとえ電気自動車（Electric Vehicle）が主流となったとしても、ガソリン車よりは少なくなるが、多くのサプライヤーから部品を調達しなければならぬ状況には変化がないためである。

2) AECの発足による影響

ASEANは、2015年にASEAN経済共同体（AEC）を発足させた。これはASEAN域内の貿易自由化や市場統合などによる広域経済共同体である。AECでは、ベトナム、カンボジアなども2018年までに全品目域内関税撤廃を表明した。これによって自動車も非課税となり、ASEAN諸国間での完成車輸出入が活発化すると予測された。これまでベトナムは、2015年に輸入車に40%という高関税を課し、80%の国産率を維持していたが（図表1参照）、国際競争力はフィリピンよりも低かった。そこでフィリピン以下の20~30%、さらにCLM諸国と同様の比率まで落ち込む可能性も指摘される。そのため、ASEANに生産拠点を有する日系メーカーは、生産能力を増大させる国、生産拠点を閉鎖せざるを得なくなる国が出てくるとされる（塩地 [2016] 9-10頁）。これはメーカー視点からは当然のことであり、最適な生産地の選択はグローバル企業にとっては、生産コストを勘案した上での効率性と経済性を考慮した上での判断となる。

また日系メーカーは、ベトナムではこれまで

＜図表2 ベトナム悲観論＝タイ脅威論の図式＞



(出所) 稲垣 [2015] 1頁

主要部品を日本から輸出し、非主要部品は現地やその周辺で調達してきた。既に2010年にはタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンでは完成車の輸入関税を廃止した。そのため、AEC発足によって、日系メーカーに生産拠点再編の検討を要求することになる(塩地 [2016] 11頁)。さらに貿易自由化は、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見方もある。ASEAN域内の貿易自由化により、タイでは産業集積が進捗し、産業競争力が向上している。他方でベトナムは、単に貿易自由化をするだけで産業政策が欠如し、貿易自由化の進展とともにタイからの輸入増に直面することも指摘されている(稲垣 [2015] 1-2頁)。図表2は、貿易自由化が進むことにより、タイの影響が強まり、ベトナムが受ける影響を示している。2国は同じASEANに属する国ではあるが、今後格差が拡大することを示したものである。つまり、産業政策の躓きが、最終的な貿易の局面においても明暗を分けることになる。

(4) 貿易体制の変化

1) WTOから2国間連携へ

貿易については、WTOの枠組みがあるが、近年は自由貿易協定 (Free Trade Agreement : FTA) や経済連携協定 (Economic Partnership Agreement : EPA) による2国間・地域間連携が目立つようになった。特に韓国は、ASEANとは連携協定を拡大している。ただ2国間協定や連携には、複数のメリットとデメリットがある。自由貿易協定は、多様なメリットが提供される

枠組みであるが、環太平洋パートナーシップ協定 (Trans-Pacific Partnership Agreement : TPP) に関する議論でも取り上げられている通り、劣位産業を持つ国ではデメリットが大きいともされる(小林 [2015] 15頁)。つまり、ASEANでは、地域内で比較優位にある産業が生き残り、これが国の経済にも影響を及ぼす可能性がある。

ベトナムは、2017年2月に日本や米国、韓国等の主要国とFTA、EPA、通商協定などを発効させた。ASEAN自由貿易協定 (ASEAN Free Trade Area : AFTA) での物品貿易協定 (ASEAN Trade in Goods Agreement : ATIGA) により、ASEANでは、2015年までに全品目の90%の関税が撤廃され、2018年までに97%の品目について関税が撤廃されることになった。2015年における同国のASEANへの輸出は、同国の輸出全体の10%、輸入全体の14%を占めている。「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査 (2014年度JETRO調査)」では、ASEAN諸国向けの輸出入ではベトナムに進出した日系企業の4割以上がFTAを利用しているとしている。ASEANとして締結する協定は、日本 (ASEAN-Japan Comprehensive Economic Partnership : AJCEP)、中国 (ASEAN China Free Trade Agreement : ACFTA) : ASEAN中国包括的経済協力枠組み協定)、韓国 (ASEAN-Korea Trade in Goods Agreement : AKFTA : 韓国包括的経済協力枠組み協定、オーストラリア・ニュージーランド (ASEAN-Australia-New Zealand Free Trade Agreement : AANZFTA : オーストラリア・ニュージーランド自由貿易地域)、インド (ASEAN-India Free Trade Area AIFTA : ASEAN・

インド自由貿易地域) などがある(国際協力銀行 [2017] 167頁)。このようにASEANは、域内だけではなく、域外とも多くの協定を締結している状態にある。

他方、ベトナムが韓国と2012年8月から交渉していた自由貿易協定(Vietnam and South Korea officially signed Vietnam-Korea Free Trade Agreement : VKFTA) が、2015年12月に発効した。韓国はASEANとも自由貿易協定(AKFTA) を締結しているが、VKFTAはAKFTAよりも追加的な自由化が進められている。品目ベースでの無関税率は、AKFTAで韓国91.7%、ベトナム86.2%であったが、VKFTAではそれぞれ94.7%と92.2%に増加する。たとえば、貨物車は即時、3,000cc以上の車両や自動車部品、化粧品、家電製品も追加的に関税が引き下げられる。これらFTAの効果により、2016年のベトナムと韓国間の貿易額は前年比で約2割増加した(国際協力銀行 [2017] 167頁)。そのためにベトナムでは、タイ、インドネシアに比べて、韓国系メーカーのシェアが増加している。

2) TPPのベトナム自動車産業への影響

TPPによる自動車産業への関税変化による影響は、日本がこれまでFTAを締結してきた新興国の事業環境改善につながるとされる。日本からベトナムへ輸出する大型乗用車(3,000cc超の完成車)には、64%の関税がかけられていた。これはベトナムとのFTA(日越EPA)では削減されなかったが、TPPによって、8年から13年以内に撤廃されることになる。このような日本から新興市場への輸出条件の改善もTPPの効果といえる。また、日系メーカーが投資をしてきた新興国から米国への輸出もTPPにより、条件が改善する。同国やマレーシアによる米国への自動車部品輸出は、現状はタイに総額では劣るが、規模の大きい品目は年額1,000万ドル

規模で推移し、ここでの関税撤廃の影響は大きくなるとされている(羽生田 [2016] 2頁)。このように貿易構造の変化により、課税率が変化し、撤廃されることにより、自動車生産コストや流通(販売)コストは大きな影響を受け、今後も変化することになる。

3. ベトナムの自動車産業

(1) ベトナムの自動車生産構造

1) ベトナムの自動車生産能力における課題

ベトナムは、自動車の生産台数ではASEAN内では5番目である。2014年時点での同国の自動車生産能力は約30万台であった。日系メーカーも同国で現地生産をし、委託生産をしているため、多くのメーカーは同国の市場に現地生産車が投入可能である。しかし、同国とタイ、インドネシア、マレーシアとの生産台数の格差は非常に大きい。これらの国では、日系メーカーは1950年代末から1960年代にかけて既にノックダウンによる生産を開始していた。その結果、先の2国では日系メーカーのシェアが9割前後となっている。一方、ベトナムにおいて外資導入の決定は1991年であり、1990年代後半以降、漸く外資系メーカーが進出を開始したため、先の3か国とは約30年の差が存在している。また先にあげた1人あたりGDPと1,000人あたりの自動車保有台数は、経済成長発展とは対照的に保有台数の増加はなく、ほぼ同じ水準で推移している。同国内の現地組立車の販売台数は、2013年の現地組立車の販売台数が10万台弱であったため、保有能力の3分の1程度の生産状況に止っていた。ベトナムの2014年の自動車生産能力は年間約30万台であったが、生産台数は約12万台に抑制されていた。同年のタイのそれが約188万台であったため、やはり大きな格差が存在している(Fourin [2014])

33頁)。したがって、ベトナムは日系メーカーが進出し、生産を開始した時期が、先の2国とは大きく異なっているため、その後の生産台数や販売台数に影響が出たといえよう。

2) 外資系自動車メーカーのベトナムへの進出

外資系メーカーが、ベトナムに本格的に進出したのは、1992年にマツダ、起亜、双龍、1996年にトヨタ³⁾、スズキ、ダイハツ、Daimler・Chrysler、1997年にFord、いすゞ、日野など1990年代など、1990年代半ばに集中している。そのため、同国の自動車市場は小さく、販売もASEAN最低レベルであるため、生産と販売の差を輸入によって補填している状況にある（小林 [2016] 12頁）。南北に長い同国では、日系メーカーは北部にトヨタ、ホンダ、南部に三菱自動車、スズキ、いすゞなどが進出している。しかし、2017年の同国の自動車生産台数（日系以外も含む）は、23.8万台と他のASEAN諸国と比較するとタイの約11分の1、インドネシアの約7分の1である。その理由は、生産開始が早く、市場形成されたという理由以外には、自動車産業が集積したタイとは陸続きであり、タイで生

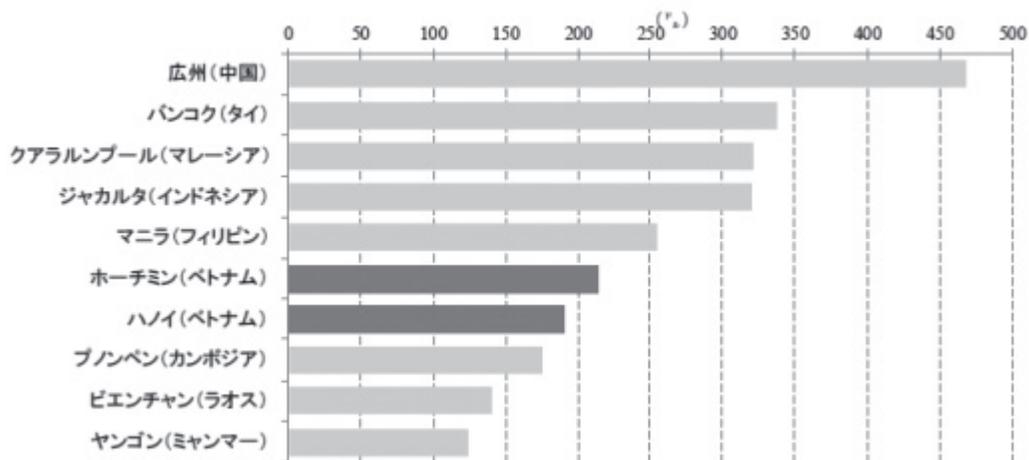
産した自動車を比較的容易に同国に輸送できることがある。また、2017年のベトナムの自動車販売台数は、約27.2万台であり、インドネシアの約5分の1、タイの約4分の1の市場規模しかなく、同国の生産台数が少ない理由の1つとなっている（Marklines [2018]、今村 [2017] 15頁）。

3) ベトナム自動車産業における賃金課題

外資系メーカーに対して、ベトナムの大きな強みは、中国や、タイ、マレーシアなど、近隣のASEAN主要国に比べて、人件費が安価なことといわれる。ベトナムの労働者の賃金は、中国の半分以下であり、これは労働集約型産業にとって大きな魅力である（堀江 [2018] 16頁）。図表3は、ベトナムの近隣国である東アジアの主要都市での労働者（ワーカー）の平均月額賃金を示している。ベトナムは、広州（中国）の半分ではあるが、ASEANのタイ、マレーシア、インドネシアと比べると約3分の2である。

他方、ベトナムの自動車産業における最低月額賃金について見ると、大きな差がある。ベトナムの最低賃金は、マレーシアの半分程度であ

<図表3 東アジア主要都市におけるワーカー（一般工）月額賃金>



(出所) JETRO ウェブサイト 投資コストデータベース

＜図表4 アジアの自動車産業における最低月額賃金（2015年、単位：米ドル）＞

都市（国または地域）	最低月額賃金
上海（中国）	296.0
広州（中国）	252.1
マライア半島（マレーシア）	258.8
カラワン、西ジャワ州（インドネシア）	244.9
メトロ・マニラ（フィリピン）	228.9
タイ（全国）	200.4
ダナン市・ヴィンフック省	137.5
ニュー・デリー（インド）	127.3

（出所）Marklines, Holger BUNGSCHE [2017] 116 頁

る。この賃金コストの格差により、最近では多くの外国直接投資がより安価なCLMV（CLMにVietnamを加える）へ向かうようになった。他方、2015年の韓国企業によるベトナムへの投資額は、28%に拡大し、118億ドルの投資金額となった（ASEAN Investment Report2016 p.53, Holger BUNGSCHE [2017] 116 頁）。図表4を見ると、ベトナム中部に位置するダナン市は、インドのニューデリーとほぼ同じであり、タイ約1.5フィリピン約1.7倍、インドネシア約1.9倍、マレーシア約1.9であることから、それほど大きな差があるといえない。

（2）現地調達率の低さと調達義務

1) ベトナムにおける自動車進行政策の始動

ベトナムでは、産業政策として自動車産業の育成に傾注した時期についての問題も指摘できよう。自動車産業を活性化させようとするのは、半世紀以上も前の日本も同様であり、多くの国でも同様の現象が見られた。しかし、ようやく同国では、自動車産業を重要（主要）産業に位置づけ、本格的に産業政策を打ち出すこととなった。同国商業工業省は、2016年2月に国産自動車振興のための政令「自動車産業開発戦略」を公布した。そこでは2035年に国内の自動車生産台数を150万台強とし、内需の80%を国産車で賄う政策目標を明確にした。現在、同

国では、地場・外資を含めてメーカーが約20社あり、部品供給を担う供給業者（サプライヤー）の規模や技術レベルでは、将来需要に対しては不十分とされる。そのため、既に進出及び今後進出する日系メーカーは、地場企業への新技術を含めた技術移転をしようとしている。それは日系メーカーが、自動車の品質向上と生産コストが圧縮でき、ベトナムの国是である国内自動車産業育成に貢献できるためである（櫻田 [2017]）。このような観点から、海外へ進出する日系メーカーは多いが、国内生産とは異なり、多くの問題に直面するため、それぞれを進出国の状況に合致した形で乗り越えていかなければならない。

2) 日系メーカーのベトナム市場における貢献

日系メーカーは、現地生産により、進出国の自動車産業に多方面で貢献している面がある。トヨタは、ベトナム進出以降、小型車を投入し、2017年のシェアは3割超になった。特にASEANでは人気の高いMPV (Multi Purpose Vehicle) のジャンルに入るInnovaを、2006年から同国で生産を開始した。ただ、同国での部品調達率は、価格ベースで10%弱であり90%は日本やタイからの輸入が大部分を占めている。そのために輸送コストがかかり、輸入される同一車種よりも約3割高になることがある。そこでトヨタベトナムでは、できる限り現地調達を進め、コス

トを引下げようとしている。その対象製品としては、小物プレス、樹脂部品を候補に挙げている（小林 [2016] 13頁）。

現在、トヨタベトナムには部品サプライヤーが約20社⁴⁾あるが、うち日系が16社であり、現地部品メーカーの参画割合は少ない。日系以外では、タイ系1社、ベトナム系2社、台湾系1社である（トヨタベトナム [2016]）。このような状況のため、2014年にインドネシアとベトナムは、部品の一部現地調達を義務づけた。これにより、現地生産能力が上昇すると、タイ以外でも日系供給業者の進出可能性がある（堀 [2016] 9頁）。たとえば、自動車用電装品メーカーであるデンソーは、トヨタの有力部品サプライヤーであるが、2015年時点では輸出が全体の9割以上を占め、ベトナム国内での販売は3.8%であった。仕向地では、サービス部品を含めて日本24.6%、米国25.3%、欧州4.7%であった。そして、ベトナム内需を除くアジア輸出では、中国12.6%、タイ、インド、インドネシアなどで41.6%を占めていた（小林 [2016] 14頁）。

(3) 自動車生産における効率性の課題

自動車生産においては、生産車種を絞り込むことで量産効果が上がり、コストの引き下げが期待できるようになる。ただベトナムは、国内生産されている車種が、他国と比べると相対的に多い。たとえばトヨタは、ベトナム市場に11車種を投入し、うち5車種を同国内で生産している。これは先にあげたように、同国の高い輸入車関税による国内産業保護の影響が強かったためである。したがってメーカーは、同国内での生産を進めるしかなく、国内生産車種が各セグメントで最も売れ筋となることで、多品種少量生産を余儀なくされ、コスト増の要因となっている。またトヨタは、フィリピンでは小

型車のViosとInnovaに絞り込み、その他の車は域内外拠点から調達し、生産集中によるコスト低減を進めているが（小林 [2015] 22頁）、それとは対照的な行動をベトナムでは取らざるを得ない。

他方メーカーは、ベトナム市場へは他のASEAN諸国と同車種の投入が可能であり、特別車を投入する必要はない。そのため、メーカーには開発コストが発生せず、相対的に安価で投入可能である。これは多くのメーカーがベトナム市場へは他国と同車種が投入できるため、コストや部品調達面で比較した場合、コストが節約されることになる。また輸入車を制限し、国内生産をしなければならない環境では、前者は優位に働く。さらに関税規制があっても貿易が自由であれば、国内生産は厳しくなる。そのため、他国とは異なり、独特な車種への優遇はなく、優遇車種のニーズ集中もない（小林 [2015] 28-29頁）。こうしてベトナムでは、タイ、インドネシア、マレーシアに見られるようなコスト効率性を求める状況にはないことがわかる。言い換えれば、ベトナムにおける自動車生産は、コスト効率性以外に対応しなければならない面があるということである。

(4) ベトナムにおける現地部品調達率の低さ

トヨタのViosは、部品点数でベトナムの現地調達件数は小物部品など60件であり、全体の部品の5%に過ぎないが、ASEAN調達には1,050件に及び、80%になる。これには、エンジンや足回り部品など安全保安部品が大半を占める。ASEAN調達のうち、大半の1,000件（95%）はタイからである。これら多くの部品は、タイトヨタのゲートウェイ梱包工場から一括梱包され、タイのレムチャバン港（Laem Chabang Port）へ輸送され、コンテナでベトナムのハイフォン港（Hai Phong Port）に海上輸送され、そこで陸揚

げされ、トラックでトヨタベトナム工場に輸送される。他方、日本からの部品供給はエンジン部品など200件（16%）あり、名古屋のトヨタ自動車飛鳥物流センターで梱包され、名古屋港からハイフォン港へ海上輸送され、タイと同様にトラックでトヨタベトナム工場へ輸送される。ベトナムで現地調達されるのは、プレス部品、ワイヤーハーネス部品などわずかであり、小物プレス部品加工を行っている地場Tier2企業からトヨタ紡織を経由して、座席骨組みとして納品される。さらに小物の樹脂やプレス部品が主体で量的にも微量である。Viosの地場調達率は、全体の4.7%であり、うちトヨタ部品グループが全体の0.6%、日系サプライヤーの2.3%まで広げても2.9%、ベトナム系の1.1%を加えて4.0%で、台湾系の0.7%を含めて全体で4.7%である（小林 [2016] 14頁）。このような具体的な数字を示されると、単に組立だけをベトナムで行っている状況は、以前と変わりなく、生産とは名ばかりであることを改めて感じざるを得ない。

以上のようなベトナム国内の調達状況により、政府は部品企業として、タイヤ、ドアトリム、ラバーホースなどを工場誘致し、ベトナム内需向けよりも、輸出加工区からの海外輸出を見込んでの進出を視野に入れているようである。デンソーの場合、2015年度の売上では、輸出売上が全体の96.2%と9割以上が輸出であり、国内販売は3.8%であった。仕向地では日本がサービス部品を含めて24.6%、米国25.3%、欧州4.7%であり、内需を除くアジア輸出は、中国への12.6%を筆頭に、タイ、インド、インドネシアなどで41.6%に達し、先進国向けの比率が高くなっている。したがって、こうしたTier1企業に部品を納入するTier2企業数は、日系、外資系、地場企業を含めても100社以下である（小林 [2016] 14-15頁）。そのため、部品メー

カーの輸出先やその額を見ても、改めてベトナムで自動車を生産することの意義を見出すことは難しくなる。

(5) ベトナム地場メーカーの活動と生産課題

1) ベトナム地場メーカーの活動

Truong Hai Auto Corporation (THACO) は、1997年にドンナイ省ビエンホア (Tỉnh Đồng Nai Biên Hoà) に設立されたベトナム最大の民営自動車メーカーであり、乗用車、トラック、バスを完全組立 (CKD) 生産している。従業員は約7,000人おり、販売拠点は70か所以上ある。同社は、2003年にベトナム中部のクアンナム省チューライ (Tỉnh Quảng Nam Chu Lai) に工場を建設した後、順調に生産を増やし、2014年上半期の同社におけるの乗用車市場シェアでは32.5%を占め、トヨタの30.6%を上回った。中部ダナン (Da Nang) 工場では、韓国の起亜、日本のマツダ、フランスのPeugeotをCKD生産している。チューライ (Chu Lai) 工場の従業員は約4,000人である。同社で使用する部品の大半は、韓国、日本、フランスからCKD部品として梱包され、コンテナで輸送されるため、同社は専用の港湾埠頭と倉庫を所有している。組立工場周辺には、ワイヤーハーネス、シート、トラック用フレームなどの部品を生産する23社の部品企業が集積し、部品を供給している。しかし、この工場にはプレス装置がなく、ボディ骨格はコンテナにより、他のエンジン、トランスミッションなど安全保安部品は、韓国、日本、フランスからのコンテナ輸送に依存している。そのためにベトナム中部地域には、地場企業は1社のみであり、自動車部品企業が集積はほとんどない（小林 [2016] 16-17頁）。したがって、地場メーカーには、合併という形で自動車メーカーたり得ているが、実態としては中核部分を外資系企業が握り、生産（組立）拠点のみがベトナム国内にあるに過

ぎない状況である。

2) 新たな地場メーカーの形成

他方、ベトナムの自動車メーカーは、これまでCKD生産が中心であったが、2017年9月にVingroupが自動車生産工場の建設に着工した。同社は不動産、ホテル・リゾート開発、病院などを手掛けているベトナム有数の財閥企業である。同グループが新規に立ち上げたVINFASTの社長として、GMの元重役のJames B. DeLucaを迎えた。同氏は、GMに37年間在籍し、世界31か国で171の自動車生産工場での生産指導をしてきた。同グループは、自動車分野での経験はないが、欧米技術を導入し、資金力や国内販売で同国初の国産車メーカーとなることを目標としている。さらに同グループでは、セダンやスポーツカーなど20モデルを2017年10月に発表した。これらのモデルはいずれも著名なイタリアの設計スタジオのピニンファリーナ(Pininfarina)、ザガート(Zagato)、トリノ(Torino)、イタルデザイン(Ital Design)により設計され、ベトナム国内で注目を集めている(中川[2017])。また、ベトナム政府が同グループを強力に支援している。

(6) ベトナムの自動車産業政策

1) ASEANでの自動車産業政策の遅れ

ベトナムでは、1990年代に実質的に自動車産業が開始されたが、これはASEANが輸入代替工業化から輸出志向工業化への移行を示し始めた時期と重なっている。同国では、国内産業の保護育成を撤廃し、部品産業の育成が困難である。政府の産業育成政策の頓挫や政策を推進する各省庁間の対立と抗争がしばしばある。したがって、政府機関の足並みも揃っていない。自動車メーカー20社が加盟しているベトナム自動車工業会(VAMA)では、同国の自動車市場を奪い合っている様相を「非生産的」と指摘

した。生産台数の少ない国で、20社の自動車メーカーが犇めいているのは、計画経済体制下で国営企業中心に非効率企業を退出させられなかったことの影響とされる(小林[2016]17-19頁)。現在、日本におけるメーカー数や販売台数からみても、ベトナムにおけるメーカー数の多さは際立っているといえよう。

2) 税制による促進活動

ベトナムは、タイとは陸続きにあるという地理的關係にあるが、同国政府は自動車の裾野産業の振興に注力しようとしている。具体的には、同国北部にあるハナム省(Hà Nam; ハノイから約40キロ)に首相の承認を得て、ドンバンⅢ裾の工業団地(裾野産業指定工業団地としての認可)が造成された。自動車部品製造で同団地に進出すると、法人所得税15年間10%の税率(一般税率20%)が適用される。進出企業には、減免措置として15年間のうち、4年間は100%免除、9年間50%、減税の特別優遇が受けられる。土地の使用期間は、一般に50年とされているが、70年まで認められる。同工業団地はハノイ(Hanoi)近郊で土地使用料が最も低く、55米ドル/1㎡/70年と設定されている。ベトナムで生産される自動車部品は、ベトナム国内だけでなく、ASEANやTPP加盟国にも輸出できる(中川[2017])。このような税制による優遇措置はしばしばあるが、これのみによって工業団地に入居しようとする企業は、これよりもよい条件を提示する工業団地があると、移動する可能性は高い。そのため、税制以外のメリットも当然提供する必要がある。

3) 新たな産業政策の展開

ベトナム政府は、2014年7月、「2025年までのベトナム自動車産業発展戦略及び2035年までのビジョン」(1168/QD-TTg)を決定し、2016年2月に「自動車産業発展駅各/支援政策に関する首相決定(229/QD-TTg)」を公布・施

行した。これには、国内自動車産業の生き残り戦略、その目標及び方向性等が含まれている。たとえば、乗用車分野の戦略を「交通インフラや国民の収入に適した小型で燃費のよい車種に集中する」と規定し、国内生産台数（2020年：約23万台、2025年：約47万台、2035年：約153万台）や自動車生産に対する国内製造加工額の比率（乗用車では、2020年：30~40%、2025年：40~45%、2035年：55~60%）が具体的な目標である（国際協力銀行〔2017〕150-151頁）。ただ、特定車種への優遇措置は示していない。数値目標は示されているが、自動車業界への具体的な恩典や拡大する自動車需要を国産車に振り向ける具体的方法は未発表のままであった（みずほ銀行〔2017〕113頁）。つまり、航海図を持たずに航海に出るような状況でもあり、実現可能性を明確にした上で進めていかなければならない面が多い。

また、ベトナム政府と三菱自動車は、EVの研究開発で提携した。背景には、政府による国内自動車産業の育成、三菱自動車にとっては今後のエコカー市場の取り込み意図がある。同国では、排ガスや石炭火力発電所の増加で大気汚染も進んだため、環境負荷の小さいEVの生産拡大を目指すこととなった。ただ現状では、EVやハイブリッド車さえもほとんど普及していない。EVは、電圧が200ボルト以上で家庭での充電が容易とされる。また同国都市部では道が狭いため、三菱自動車が得意とする小型EVが適しているとされる。これら環境対応への動きについて、ベトナム電力公社はそのために中部ダナンに初のEV充電ステーションを設置した。しかし、将来の電力不足が見込まれ、政府は石炭火力発電所の建設を急いでおり、大気汚染のさらなる悪化の懸念も指摘されている（日経新聞2018.1.15）。そのため、全体を見通し、5年、10年、15年とある程度の区切りを付けた

EV展開の必要もあろう。

4 ベトナムにおける自動車市場の変化

(1) 近年のベトナム自動車市場

1) 2016年のベトナム自動車販売市場

ベトナムの自動車販売台数は、2005年の約3.5万台から2017年には約30万台まで、約10年で10倍近くに増加した。同国の1千人あたりの自動車保有台数は約23台であり、タイ約230台、インドネシア約83台と比較すると非常に少ない（みずほ銀行〔2017〕104頁）。この状況に対応するために政府は、2014年に「2025年までのベトナム自動車産業発展戦略及び2035年までのビジョン」を発表した。

他方VAMAは、2016年の新車販売台数が前年比24.2%増の30万4,427台となり、はじめて30万台を突破したと発表した。特別消費税の算定基準や税率改定などにより、輸入完成車に比べて国産車の販売台数増加が目立った。このうちCKD生産による国産車は22万8,964台、輸入完成車は7万5,463台であった。国産車は前年比32.3%増となったが、2016年1月から輸入完成車に対する特別消費税の算定基準が改定され、輸入完成車は5.0%増に止まり、販売台数に占める割合も前年の29.3%から24.8%に減少した。用途別では、乗用車が18万2,347台（27.2%増）、商用車が10万6,347台（19.1%増）、特別目的車が1万5,733台（29.0%増）となった（JETRO〔2017〕30頁）。

2013年以降、ベトナムでは、自動車販売が前年比2~5割増が継続してきた。2017年の自動車販売台数は約30万台に達したが、インドネシア約106万台、タイ約77万台、マレーシア約58万台と比較すると、人口比からいっても少ない。また同国の生産台数は、2016年に約23.6万台であったが、販売台数は3.6万台上回って

おり、1割強が輸入であることを示している。販売台数と生産台数の差は、毎年拡大している（国際協力銀行 [2017] 150頁）。つまり、ベトナム国内での生産台数は伸張しているが、これまで高い関税率をかけてきたにもかかわらず、輸入車も増加している。そのため、2018年の関税撤廃を視野に入れると、輸入車台数だけではなく、国内での生産台数に大きな影響が出るのが考えられる。

2) 2017年のベトナム自動車販売市場

VAMAは、2017年通年の総販売台数（輸入車及び未加盟メーカーを含む）が、前年比10.4%減の27万2,750台となったと発表した。前年に30万台の大台を突破していたが、1割近く減少した。販売台数のうち、CKD生産車は14.9%減の19万4,960台、CBU（Complete Build Up）輸入車が3.1%増の7万7,790台であった。VAMA加盟20社による2017年の新車販売台数（バスシャーシを除く）は、7.8%減の25万619台であり、車種別では7.8%減の14万6,994台、商用車が5.6%減の9万3,459台、特殊車両（SPV）が23.6%減の1万166台であった。2017年のメーカーブランド別新車販売台数では、Truong Haiが21.2%減の6万3,164台（シェア23.2%）、トヨタが4.1%増の5万9,355台（同21.8%）、フォードが1.5%減の2万8,588台（同10.5%）、ピナマツダ（Vina Mazda）が19.0%減の2万6,017台（同9.5%）、ホンダが5.5%増の1万2,134台（同4.4%）となっている（Marklines

[2018]）。これまで何度も取り上げてきたとおり、2018年1月からはASEANからのCBU輸入車に対する関税（30%）が撤廃された。メーカーは、過去数ヶ月間に価格の引き下げを実施しているが、消費者はさらなる値下げを待ち、様子見状態となった。

(2) 自動車メーカーによる販売台数の相違

2016年のVAMA加盟企業の販売台数をメーカー別で見ると、トヨタ5万7,036台（13.4%増）、THACOグループのTHACOトラック4万3,787台（20.6%増）、TAHCO起亜3万3,014台（54.9%増）、マツダ（ピナマツダ）3万2,108台（57.7%増）、フォード2万9,011台（39.9%増）であった。トヨタは、北部・中部・南部の各地域でシェア1位であり、VAMA加盟全社の販売台数の約2割を占めた。主力のVios（1万7,561台）、Fortuner（1万1,584台）、Innova（1万1,344台）が好調であり、トヨタ車の3割を占めるViosは前年比21.6%増となった。上位5社のうち、THACO起亜とマツダがともに前年比50%超増加し、シェアは各々約2ポイント拡大した。マツダは、2014年から2年で年間販売台数を約3.4倍に増加させた。車種別では、起亜はMorning（1万4,872台）が77.6%増、マツダはMazda3（日本名：アクセラ）（1万2,365台）が2.1倍、CX-5（8,830台）が85.2%増となった。Morningは手頃な価格帯で、初めて購入するファミリー層や若年層などに支持されている。一方、Mazda3や

<図表5 VAMA加盟メーカーの車種別販売台数>

車種	2017年累計	2016年累計	前年比
乗用車	146,994	159,500	-7.8%
商用車	93,459	99,027	-5.6%
特殊車両（SPV）	10,166	13,307	-23.6%
VAMA加盟メーカー合計	250,619	271,834	-7.8%
総計（輸入車・未加盟含）	272,750	304,427	-10.4%

（出所）VAMA、Marklines [2018] より転載

＜図表 6 主要現地組立メーカーの販売台数＞

メーカー／ブランド	2017年累計	2016年累計	前年比
Thaco Truck/Thaco bus/Thaco (起亜)	63,164	80,113	-21.2%
トヨタ	59,355	57,036	4.1%
フォード	28,588	29,011	-1.5%
ビナマツダ (Mazda)	26,017	32,108	-19.0%
ホンダ	12,134	11,501	5.5%
GM ベトナム	10,576	9,726	8.7%
いすゞ	7,965	8,084	-1.5%
Mercedes	7,108	5,927	19.9%
Vinastar/ 三菱・Proton	6,672	6,113	9.1%
スズキ	6,076	7,694	-21.0%
Dotanh	5,411	5,795	-6.6%

(出所) VAMA、Markleines [2018] より転載 (一部抜粋)

CX-5は、独創的なデザインが若者中心に支持を得ているとされる。これら3車種の排気量は、各々 1,000~1,500cc、1,500~2,500cc、2,000~2,500ccであり、輸入完成車に対する特別消費税の算定基準改定と、2016年7月に施行された自動車販売にかかる特別消費税率の改定(2016年5月)により、排気量が2,500ccを超える自動車が増税となったため(1,500cc以下は減税、1,500cc超~2,500cc以下は改定なし)、販売台数が増加したと考えられる(JETRO [2017] 31-32頁)。この点から見ると、排気量による税率の違いが販売台数に影響しているといえるが、税率の相違が販売にどのように影響しているかについては改めて考えたい。

(3) ベトナムでの自動車取得にかかる費用

1) ベトナムにおける自動車取得と保有

どの国でも自動車取得には、自動車本体価格以外にさまざまな費用が発生する。その点は、ベトナムも同様である。これら費用をまとめて諸費用とするが、これら費用の徴収は、当該国の政策を如実にあらわれている場合もある。ベトナムの自動車販売台数は、リーマンショック後の2009年頃から停滞が続き、2012年に政府は、渋滞対策としての自家用車の都市中心部乗

り入れ規制案や、ハノイとホーチミン(Ho Chi Minh)での自動車登録料引き上げなどで購買意欲が低下し、前年比3割減となることがあった。しかし2013年には、大都市部の乗用車登録料が大幅に引き下げられ、販売台数は増加に転じた。2014年には販売台数が前年比で40%も増加したが、これは主要都市での新車登録手数料が引き下げられ、さらに運送会社のトラック需要が急増したこともあった。2015年には、前年比56%の高い伸長率を示し、背景には高速道路の開通や道路拡幅等道路インフラが進み、銀行による自動車購入ローンの拡大などが販売増加を支えた。2016年には、前年比30%増加となったが、これには同年7月より自動車への特別消費税率の改訂により、小型車の税率が引き下げられ、小型車を中心とする起亜やマツダでは、前年比50%以上伸張した車種もあった。しかし、2017年は2018年からのASEAN域内からの自動車輸入関税撤廃による値下げを期待し、買い控えが発生し、前年比で減少となった(堀江 [2018] 5頁)。このように自動車は保有する際に発生する費用はさまざまなものがあるが、前年比で50%以上も影響を受ける国は珍しいだろう。

ベトナムでは、自動車の取得・保持に自動車

保有税や付加価値税 (VAT)、特別消費税 (SCT)、自動車登録料、ナンバー交付手数料、登録証発行費用及びナンバープレート発行費、車検費用及び安全確認書発行費、道路使用税などが課される (三菱総合研究所 [2014] 36頁)。自動車保有税 (取得段階) は、乗用車購入時においてかかる税金は、自動車価格の10~15%である。付加価値税 (取得段階) は、事業者が事業の過程で創出する付加価値に課される税金であり、製品価格及びサービス料に上乗せして最終的に消費者負担とできる VAT の納税義務者は、VAT 課税対象の物品及びサービスを国内で製造、販売、輸入する組織及び個人となる。乗用車、商用車、貨物自動車、二輪車、二輪車部品等の自動車関連の VAT 税率は10%が適用される。また SCT (取得段階) は、24席以下の乗用車に課される特別税であり、課税標準は通関時の輸入品価格に輸入関税を加えた価格となる。納税義務者は該当商品の生産者、輸入者 (輸出者) または販売者である。政府は、排気量の多い自動車は大量の燃料を消費し、環境汚染にもつながるため、排気量の小さい自動車の普及促進を図る狙いを示した (三菱UFJリサーチ&コンサルティング (株) [2016] 27-28頁)。

また、ベトナムでの車両維持には、毎年 (新車時は24ヶ月目) に実施する車両点検と技術安全確認証の発行にかかる費用が必要となる。10席未満の個人乗用車の場合、点検費用として16万ドン、技術安全確認証発行費用として10万ドンが必要となる (三菱UFJリサーチ&コンサルティング (株) [2016] 90頁)。車両維持についても、国や地域によってさまざまな規制や手続き、さらに費用が発生するが、購入者が保有によって発生する費用も購入時に考慮に入れた行動はどこでも観察することができる。

2) ベトナムにおける自動車登録料

ベトナム政府は、2013年4月1日から自動車

登録料を規定した2011年6月17日付第45号政府議定に代わる第23号政府議定を公布した。ここでは10席未満の乗用車の新規登録料を車両価格の10%とした。各省・都市では地域によって、高い手数料も設定できるようにし、規定の50%以内、最大で車両価格の15%とした。また譲渡に伴う2回目以降の登録料は、全国で2%に統一した。ハノイでは、2013年7月に15%から12%、ホーチミンでは2014年1月に15%から10%に引き下げ、自動車販売台数が増加した (三菱UFJリサーチ&コンサルティング (株) [2016] 28-29頁)。

新車登録料の引き下げにより、業績が好転したメーカーもあったが、低迷が続いたメーカーもあった。ハノイ市では、登録料を車両価格の20%から15%へ引き下げ、消費者の購入意欲が上昇した。登録料の影響は大きく、2012年1月にハノイとホーチミンが引き上げると、同月の販売は激減した。他方、2013年4月は明暗が分かれた。トヨタは69%増の2,772台となり、TAHCOは乗用車、バス、トラックを合わせて24%増の2,270台であった。またフォードは3.2倍の686台、日系ではスズキが63%増、ホンダが22%増、いすゞが88%増となった。一方、GMは21%減、地場のピナスキは73%減となった。政府は景気浮揚策として2013年7月以降、大型の法人税減税を予定し、景気刺激策により、新車販売も影響を受けることとなった (日経産業2013.5.27)。

3) ベトナムにおけるナンバープレート発行

ベトナムでは、ナンバープレート発行費は、市によって異なっている。特に都市部では、渋滞の深刻化により、値上げする傾向にある。2011年にはハノイ市が手数料を増額した。2015年9月より、ホーチミン市人民委員会は、自動車や二輪車の新規登録・ナンバープレート交付手数料を引き上げ、新手数が適用される

9人乗り以下の自家用自動車は200万ドンから1,100万ドンに引き上げた。9人乗り以下の自家用自動車を除いて、自動車は15万ドンを維持する。道路使用税（保有段階）では、2013年1月より導入された。10席未満の車両で、個人所有の場合は年間156万ドン、会社所有の場合は216万ドン課される（三菱UFJリサーチ&コンサルティング（株）[2016] 29頁）。このように自動車の大きさやその使用目的によって、ナンバープレート取得費は一律ではない国はしばしばみられる。

(4) ベトナムにおける自動車ニーズ

1) ベトナムにおける車種選好

ASEANの自動車需要は、国によって異なっている。タイでは、ピックアップトラック・小型乗用車が中心であり、インドネシアは7人乗り3列シート中心のMPV、マレーシアはセダンが中心である。ただ、フィリピンやベトナムは顕著な傾向がないとされる（埜 [2016]）。しかし、ベトナムの自動車販売では、セダン比率の高さも指摘される。VAMAの自動車販売統計では、2015年にカテゴリーの定義を変更したために比較は難しいが、2007年以降の国内自動車販売台数の推移をみると、乗用車のカテゴリーの中でもセダンの人気が高く、次いでスポーツ・ユーティリティ・ビークル（SUV）、ミニバン（MPV）が続いている。2016年の販売台数を見ると、9人乗り以下の「乗用車」の占める比率は58.7%であり、商用車の「小型バ

ス、バス」が31.0%となっている（国際協力銀行 [2017] 151頁）。

ベトナムにおける乗用車とSUV/MPVの比率は、6:4である。商用車のピックアップ比率は、ASEANの他国よりも低く、車名別販売台数上位は乗用車が多い。特にVios、Morning（Picanto、起亜）、Rio（起亜）、City（ホンダ）などに集中している。MPVではInnova、SUVではマツダCX-5などが売れ筋であり、Fortunerなどピックアップトラックの人気も高くなっている（三菱UFJリサーチ [2016] 85頁）。このように、顧客に支持される車種が多岐に亘っていることは、消費者の自動車嗜好の多様化を示している面もある。同国で自動車が購入可能な層は、私有・公用車としての役割か、高所得者に限定される。高所得者層は、SUVのような相対的に高価な車種でも購入でき、ニーズも高所得者数が故の複数台保有など多様性を持っているためと考えられる（小林 [2015] 28頁）。こうして見ると、ベトナムにおいて自動車販売の特徴はないわけではなく、図表7でも確認できるが、インドネシアでの多目的車やマレーシアの乗用車（セダン、ハッチバックなど）の割合が目立ち、周辺国ではかなり明確にその特徴が出ているため、ややぼやけているということかもしれない。

ベトナムでの自動車ニーズは、インフラや輸送などが中心であり、発展途上国に典型的な構成である。しかし、商用車の割合は年々低下傾向にあり、乗用車志向が拡大しつつある。乗用

<図表7 ASEAN 主要5か国の車種別販売台数シェア（2016年）>（単位：%）

車種	タイ	インドネシア	マレーシア	ベトナム	フィリピン
乗用車（セダン、ハッチバックなど）	35.5	20.1	69.4	40.6	42.8
多目的車（SUV、MPV、中大型バン）	17.1	61.1	23.3	21.6	41.7
ピックアップトラック	43.1	1.3	4.5	8.5	12.1
その他商用車（中大型トラック）	4.3	17.5	2.9	29.3	3.4

（出所）みずほ銀行 [2017] 102頁

車のシェアでは、高級・スポーツ車まである程度分布し、乗用用途ではSUVの割合が最も高くなっている（小林 [2015] 21-22頁）。この背景には、日系メーカーがASEANで相次ぎ高級車を販売し始めたことが影響している。トヨタは、2013年にレクサスを販売を開始し、同時期に日産もインフィニティを投入する検討を開始した。そこで日産は、ハノイなど都市部に専門店を設置し、主力セダンなどを販売する方針とした。ベトナムでは主力の「ニッサン」ブランドを展開する。他方で他のASEANでも見られるように高級車はDaimlerとBMWといったイメージが強く、日系は後れをとっている（日経新聞2013.8.28）。この面から見ると、日系の高級車を製造し、品ぞろえのラインナップに加えているメーカーは、ベトナムでのそれに早急に高級車を加えるべきであろう。それは先行投資の部分があるかもしれないが、急速に中間層の割合が増加し、消費に動向が変化しそうな状況にあるためである。

2) ベトナムにおいて自動車に求められる要素

ベトナムでは、自動車保有世帯は少ない。自動車はオートバイとは異なり、道路上で駐車してもスペースをとるため、都市ではその存在は大きなものとなる。住宅内では、設置したスロープを利用して家の中で保管をする住居もあるが、多くの家は近隣のスペースに駐車するのが一般的である（大皿ほか [2009]）。同国の消費者が自動車購入にあたり重視するのは、「安全性」「車両価格」「燃費のよさ」「耐久性」である。同国では自動車の保有比率が低く、自家用車は多くの国民には高嶺の花である。「車両価格」をはじめ、「燃費のよさ」「耐久性」等の維持費も含め、経済面を重視する消費者が多い。外観よりも機能と経済性を重視しており、質実剛健な車種への関心が高いとされる（三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株) [2016] 91頁）。

ベトナムで重視される要素を満足させるには、やはりディーラー網の整備が必要となる。完成車メーカーが、新たな国に進出する際にはディーラー網の構築が課題となるが、この密度が顧客との接点の満足を意味する。ディーラーの収益源は、どこの国でも本体である自動車の販売とアフターサービスである。そのため新規参入メーカーが、ディーラーに収益源を与えることができないために、ディーラーシップが拡大できず、顧客との接点が疎漏になり、適切なアフターサービスが提供できない。そのために日系メーカーは、ASEANではタイやインドネシアを中心に密度の高いディーラー網を構築してきた優位性がある（みずほ銀行 [2017] 117頁）。特にベトナムで重視される安全性や耐久性などの経済性を担保するためには、各メーカーはやはり早期にディーラー網を整備する必要がある。

(5) ベトナムにおける自動車販売金融

ベトナムでは、銀行口座を保有する個人は人口の2割未満である。この背景には国有銀行が国有企業向けが中心であり、個人向けには積極的ではなく、消費者側にも銀行への認知が低いことがある。同国では、融資は銀行・ノンバンクとは別に規制されている小規模金融機関が取り扱う小規模融資（地方における貧困層向けの小額無担保融資）を除くと、無担保融資は信用力が極めて優れた融資先に限定される。そのため、個人向けの融資も、住宅ローンや自動車ローンといった担保付融資以外の無担保融資は、比較的小額のものになってしまう（ゆうちょ財団 [2018] 26頁）。このような国内事情のため、個人に対する金融だけではなく、金融システムに一般消費者も組み入れる金融包摂はまだまだである。

ベトナムにおける自動車購入でのリースや割

賦販売等の利用は、国家レベル統計、業界団体などの網羅的な統計がないため、明確に把握できない。ただ自動車や二輪車の支払いの3割程度とされる。やや資料が古い、「アジアにおける金融リテール調査 (JETRO2011)」では、自動車購入者の91%が自動車ローンの利用経験がないことが指摘されている。また、2010年におけるクレジットカードの利用額は5兆ドンであり、個人向け貸出よりも市場規模が小さく、個人向け貸出し、クレジットカードとともに未発達といえる。ただ、ローンは、耐久消費財購入にあたって、割賦販売中心に拡大しているともいわれている⁵⁾。現在は、商業銀行が中心であるが、低金利で個品ローンを扱う金融会社の顧客数が増加している。さらに同国は、WTO加盟により、外資にもリテール金融市場を開放し、外資合弁銀行や外国銀行支店が進出するようになっている。外資は、大企業や富裕層を対象としてきたが、中間層にも注目しつつある (三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株) [2016] 89-90頁)。

ベトナムにとっての貿易自由化は、輸出増加というメリットがある。比較劣位にある自動車輸入については増加するが、分業の進捗を示しているに過ぎない。マクロ経済視点では、自動車輸入の増加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、自動車産業の視点では、貿易自由化で輸入が増え、国内に生産拠点を有する一部メーカーの生産は、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により、政府は高い特別消費税などの施策を引き続き採用するとみられる (稲垣 [2015] 5頁)。

(6) 突然の政令公告と影響

1) Decree116/2017/DN-CP号による影響

ベトナムにおいて昨年、自動車販売が低迷した最大の理由は、AECによる2018年からの域内関税の撤廃による買い控えのためであった。これによって、輸入車価格は大幅に低下が期待されたことにより、2017年は消費者の買い控えが拡大したとされる。ベトナム政府は、生産や流通面だけではなく、2017年10月には自動車生産、組立、輸入及び保証、メンテナンスサービス事業の要件を定めた政令として Decree116/2017/DN-CP号 (以下「政令116号」) を公告した。そこでは、メーカーは発効日から18ヶ月以内、国内への自動車輸入者は2018年1月から義務が課された。物理的施設では、①本政令附属書Iの要求をクリアした工場、組立ライン、溶接ライン、塗装ライン、品質検査ライン、テストコースの合法的使用权の保有、②企業が所有または賃貸、または企業の正規ディーラーシステムに属する本政令の規則をクリアした保証・メンテナンス施設保有を義務づけた。この政令は、輸入の規則適用まで約2ヶ月半、実際の手続きでは具体的な証明書が不明瞭であったため、各社は輸入計画を延期せざるを得なくなった (One Asia Lawyers2018)。2018年以降は、車両品質証明書 (VTA) が要求されるようになり、完成車輸入が制限され、輸入車が激減していることが影響している (河合 [2018] 3-4)。また陸揚げ後の輸入ロット (1船) ごとの車両検査の義務づけが規定された。この検査は、排気ガスや安全、環境など多面に亘り、時間と手間を要すようになった。まさに非関税障壁であり、新規制が地域統合に水を差しかねない状況になっている (川瀬 [2018] 5頁)。

ベトナム自動車市場では、政令116号の公告により、自動車が供給不足となり、2018年の

ベトナムの正月に当たるテト前の書き入れ時に販売できず、トヨタやホンダはベトナム向けの完成車輸出を凍結し、在庫不足となった（日経新聞2018.2.3）。したがって、政令116号により、一気に状況が変化し、今後の方向が見えない状況となった。そこで外資系メーカーは、政令116号に抗議した結果、2018年3月になり、タイとインドネシアがVTAを発行し、ホンダがタイからの輸入を再開することとなった。ただ、自動車が陸揚げされても検査時間を要すため、すぐに販売できる状態にはならなかった（森[2018] 2頁）。

2) 貿易枠組み・協定内における自動車流通の適正化

先にも取り上げたようにベトナムは、2035年にトラック・バスを含めて合計152万台の生産を目指している。このビジョン実現のため、産業保護を行うことはあるが、政府は既に数多くの自由貿易協定を締結し、関税による保護が難しい。このために他の手段による幼稚産業保護を行おうとしているのかもしれない。しかし、WTOに加盟し、FTAを多く締結している中では、許容される関税率には上限がある。他方、ベトナムには中国ほど政治的腕力がなく、非関税障壁を貫徹することは難しいともいわれる。対外的に多くの債務があり、経済成長はその借款や直接投資に支えられている。強引な対外経済運営をするだけのレバレッジは存在しない（森[2018] 3頁）。したがって、かなり突然、強引に導入した政令116号ではあるが、今後市場の状況を見ながら早期に変化する可能性があるかもしれない。それは、ある程度経済が発達すると、国が流通をも管理することは困難となり、当該地域に適合した流通の形が形成される面があるためである。

おわりに

ベトナムの自動車生産・流通は、ASEANではタイ、インドネシア、マレーシアの後塵を拝してきた。さらにフィリピンにも遅れ、ASEANの自動車生産や自動車市場は5番目である。その背景には、自動車生産の開始や自動車産業政策の遅れと一貫性のなさがあり、ASEANでは先発優位が継続してきたことが影響している。また、同国ではAECに伴う域内関税撤廃への対応について、フィリピンとは相違もある。このようなわずかの違いも、今後の自動車産業の動向に大きく影響すると思量される。

別の視点からは、ASEANの自動車先進国3国と同様、ベトナムでの日系メーカーの強さも同様に観察される。この背景には、日本の自動車産業が国内需要の構造的な減少に直面したため、海外需要に対して地産地消化を進めている状況にあるといえる。ただ、2017年末に突然打ち出した政令116号のようなものを今後も非関税障壁として政府が打ち出してくると、たちまち自動車市場は変化してしまう。今後は、EV、自動運転、モビリティ・サービスが、どこの国や地域でも時期は異なるが起こる可能性は高い。

ASEANだけではないが、各国にはバラバラの規制があり、個別に許認可を得る必要もある。他方、国や地域によっては該当する規制が整えられていない国もある。特にASEANではAECという枠組みが構築されたことから、この枠組みでいかに自国の特徴ある産業を進捗させるかを考えなければならない。ベトナムは、タイ、インドネシアには自動車産業では遅れをとった。自動車産業においてこの遅れに追いつくのは非常に難しい。他方、国内の自動車の流通チャネルは、普及が遅れているために、まだまだ構

築・修正の余地がある。自動車の流通チャンネルを構築するのは民間の企業であるため、ある程度の普及の状況を見据えた上でのディストリビューターやディーラーの設置が必要となる。

〈参考文献〉

- アジア大洋州局地域政策参事官室 [2018] 「目で見えるASEAN - ASEAN経済統計基礎資料」 1-18頁
- 稲垣博史 [2015] 「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 -」 『みずほインサイト』 みずほ総合研究所、1-6頁
- 今村弘史 [2017] 「製造業にとってのベトナム投資の魅力と課題」 『ARCレポート』 (RS-1012) (株) 旭リサーチセンター、1-20頁
- 大皿陽康・中村文彦・岡村敏之・王鋭 [2009] 「ベトナム・ハノイにおける自動車及びオートバイの保有と利用に関する研究」 第40回土木計画学研究会
- 岡山県ベトナムビジネスサポートデスク (I-GLOCAL Doan Thi Hoa)
- 小澤郁夫 [2016] 「日本産業の中期見通し (自動車)」 『みずほ銀行産業調査部 『みずほ産業調査』 56号、2016.No.3、113-123
- 河合良介 [2018] 「ベトナム経済」 『Economic Monitor』 伊藤忠経済研究所、No.2018-034
- 川瀬寛之 [2018] 「ベトナムの注目トピック：自動車市場改革元年」 『十六アジアレポート』 十六銀行法人営業部海外サポート室
- 国際協力銀行 [2017] 「第22章主要産業の動向とFTAの影響」 『ベトナムの投資環境』 149-169頁
- 小林哲也 [2014] 「自由化がフィリピン自動車産業に与えた影響に関する考察」 『城西大学大学院研究年報』 第27号、17-36頁
- 小林哲也 [2015] 「ベトナム自動車産業の現状と課題」 『城西大学経済経営紀要』 城西大学経済学部、第33巻、15-37頁
- 小林英夫 [2016] 「ベトナム自動車部品産業の現状と特徴 - 「2輪・4輪混交部品生産体制」 から4輪生産体制への移行を中心に -」 『早稲田大学自動車部品産業研究所紀要』 No.17、7-23頁
- 齊藤智美 [2017] 「日本産業の中期見通し (自動

- 車)」 『みずほ産業調査』 みずほ銀行産業調査部、58号、2017、No.2、123-133頁
- 坂田正三編 [2006] 『2010年に向けたベトナムの発展戦略』 アジア経済研究所
- 櫻田陽一 [2017] 「ベトナム自動車産業に日系企業の出番はあるか」 MRI マンスリーレビュー、2017年2月号
- 塩地洋 [2016] 「アセアン統合に伴う自動車生産拠点再編を考える - 日系自動車メーカーを中心に -」 『JAMAGAZINE』 日本自動車工業会、50号、2016年6月、9-14頁
- 埜賢治 [2016] ASEAN自動車J市場の概況」 『JAMAGAZINE』 日本自動車工業会、50号、2016年6月、2-8頁
- 羽生田慶介 [2016] 「TPPの産業別インパクト (自動車)」 デロイトトーマツ
- 堀江正人 [2018] 「ベトナム経済の現状と今後の展望」 『経済レポート』 三菱UFJリサーチ&コンサルティング、2018.3.16、1-25頁
- 中川良一 [2017] 「大きく変わるベトナム自動車生産」 公益財団法人ひろしま産業振興機構、2017年12月号
- 中西孝樹 [2015] 「日本メーカーとグローバルマーケット」 日本自動車工業会 『JAMAGAZINE』 2015.8、12-18頁
- 日本貿易振興機構 (ジェトロ) 海外調査部海外調査計画課 [2017] 「2016年 主要国の自動車生産・販売動向」
- 三嶋恒平 [2010] 『東南アジアのオートバイ産業』 ミネルヴァ書房
- 三菱総合研究所 [2014] 「平成25年経済連携促進のための産業高度化推進事業 (ベトナム社会主義共和国の自動車市場の成長可能性調査事業) 報告書」 1-104頁
- 三菱UFJリサーチ&コンサルティング (株) [2016] 「平成27年度エネルギー使用合理化委託促進基盤整備委託費 新興アジア諸国における自動車の需要動向等調査事業報告書」 1-127頁
- みずほ銀行産業調査部 [2015] 「グローバルマーケット」 日本自動車工業会 『JAMAGAZINE』 2015.8、2-11頁
- みずほ銀行 [2017] 『MIZUHO Research & Analysis/12』 2017.No.12
- 森純一 [2018] 「幼稚産業保護とベトナムの自動

車産業－完成車の輸入関税撤廃を巡る動きと将来－』『Newsletter』国際通貨研究所、1-10頁
 ゆうちょ財団 [2018]「ベトナム社会主義共和国」『個人金融に関する外国調査』1-36頁
 CaN International Group [2107]「News letter」2017年3/4月号 (Vol.23) 1-10頁
 Fourin [2014]「アジア自動車調査月報」2014年2月号 (第86号)
 Fourin「アジア自動車調査月報」各号
 Gary Gereffi and Migunel Korzeniewicz edit. [1994], *Commodity Chains and Global Capitalism*, London, Greenwood Press
 Holger BUNGSCHE [2017]「地域経済統合と自動車産業：EU (欧州連合) とアセアン (東南アジア諸国連合) における生産ネットワークと労働分配の比較」『産研論集』関西学院大学、第44号、101-120頁
 JETRO ハノイ [2018]「ベトナム一般概況－数字で見るベトナム経済－」
 Marklines [2018]「自動車販売台数速報ベトナム2017年」
https://www.marklines.com/ja/statics/flash_sales/salesfig_voetnam_2017 (2018.3.10)
 One Asia Lawyers [2018]「2018年：新年特別号ベトナム」ニューズレター
 Wijeratne, David and Stella Lau [2015]「東南アジアの自動車セクター動向」PwC、1-18頁

¹⁾ ENTとは、小売業において外資企業が多店舗展開する際に必要とされる審査基準を示したものである。これは通達08/2013/TT-BCT号(2013.4.22)で規定されており、①審査基準は、出店予定地域の小売店舗数、市場の安定性、人口密度などからなる。通達により、その地域対象は省・中央直轄都市から区・群レベル規模に縮小された。②.省・中央直轄都市による商業マスタープランがあり、インフラ建設の完了地域で、500㎡未満の面積で2店舗目以降を出店する場合、ENTの実施は不要(但し、同商業マスタープランが変更になった場合は適用なし)、③省級人民委員会は、ENT評議会を設立し、2店舗目以降の小売店出店の是非を審査。

このメンバーは人民委員会委員、計画投資局、商工局、その他関連機関(省級人民委員会委員長より決定)が入る。同評議会によって承認された後、商工省の承認を得る(<https://www.jetro.go.jp/world/qa/04A-120201.html> 2018.10.1)。
²⁾ ASEAN内のGDP格差は、EUよりも大きい。1人あたりGDPにより、ASEANは4区分が可能とされる。第1はシンガポールとブルネイで完全に先進国である。第2はマレーシアで、マレー半島をはじめ、先進国化している。第3は、タイ、インドネシア、フィリピンで、前2国は発展途上国のレベルから新興国へと発展している。第4はCLMV(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)である。まだ発展途上国であり、特にミャンマーとカンボジアのGDPは世界最低に入る(Holger BUNGSCHE [2017] 103頁)。
³⁾ トヨタベトナムは1996年の創業後、順次Vios、Corolla、Camryを投入し、2014年でシェア31.0%とトップの位置を保持している。2006年からはIMV車のInnovaの生産も開始した。しかし、部品の現調率は10%足らずで、主要部品を含む残り90%(価格ベース)は日本とタイなどASEANからの輸入に依存している。つまりGVC(Global Value Chain)の一環にトヨタベトナムは包摂されている(Gary Gereffi and Migunel Korzeniewicz [1994])。
⁴⁾ 日系企業は16社でデンソー(アクセルペダル)、スミハネル(ワイヤーハーネス)、矢崎ハイフォン(ワイヤーハーネス)、トヨタ紡織(シートマット、カーペット)、日本ペイント(塗料)、GSバッテリー(バッテリー)、ハラダ工業(アンテナ)、協栄工業(補強用金物部品)、エンケイ(ホイール)などである。日系以外では、タイ系企業が1社、ベトナム系企業が2社、台湾系企業が1社である(トヨタベトナム資料[2016])。
⁵⁾ ベトナムでは、銀行口座を持つ国民が都市部を中心に増え始め、信用調査が以前よりは容易となっていることから、あくまでも中間層以上であるが、金融を利用する人々が増えているそうである(2018.2.20、ベトナムダナン市での聞き取り調査)。