

# Newsletter



Institute for International Monetary Affairs  
公益財団法人 国際通貨研究所

## 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～

ダナン大学 ダナン経済大学 客員教授  
京都大学 名誉教授  
公益財団法人 国際通貨研究所 客員研究員  
森 純一  
[mori.junichi@gmail.com](mailto:mori.junichi@gmail.com)

毎日のように貿易問題が新聞を賑わせている。トランプ政権の強引な国内産業保護はWTOの精神に反する。米国の鉄鋼業者を喜ばせるだろうが、結局のところは高い価格となって米国の消費者の負担になる。トランプ大統領にはマクロ経済的な視点はないのでやむを得ぬが、世界全体の効率性を落とすことになるのも貿易理論の教えるところだ。

しかし幼稚産業保護は貿易理論のなかでも一定の役割を認められており、先進国でも歴史のなかでは行われていたことである。ドイツ、米国、日本もしかりである。ベトナムでも自動車産業の育成について幼稚産業保護と思われる議論がある。ベトナムの自動車産業の可能性と産業振興の方法を考えてみたい。

### (1) ベトナムの自動車産業の現況

2017年のベトナムの年間の自動車生産台数は19.5万台であり、海外からの完成車輸入は7.8万台、また年間販売台数は27.3万台となっている [1]。東南アジア各国の自動車生産台数を2015年で比べると、タイが191.3万台、インドネシアが109.8万台、マレーシアが65.0万台である。これに比べるとベトナムは2015年には13.2万台であり、きわめて小さいものといえる [2]。

国内での各メーカーの販売台数は巻末の一覧表の通りであり、年間販売台数は一位がベ

トナムのチュオンハイ社（63千台<sup>1</sup>）、2位がトヨタ（59千台）、3位がフォード（29千台）、4位がビナムツダ<sup>2</sup>（26千台）、5位がホンダ（12千台）となっている。それ以外にも多くの企業があり、それぞれに小規模な生産が行われていることが分かる。

ベトナムは東南アジア諸国連合（ASEAN）のなかでインドネシアに次ぐ人口を抱えている。現在の人口は94百万人だが、2050年には115百万人ほどにもなると予想されている [3]。将来の市場としては大きい。この点は、自動車産業を育成しようとして苦心している人口31百万人のマレーシアよりは有利である。その潜在性に比べると現在の車の販売あるいは保有台数はあまりに少ない<sup>3</sup>。今後、ベトナムの国民所得の向上とともにベトナムの自動車販売台数は急速に上昇するだろうと思われる。

## （2）AFTAによる関税引き下げと非関税障壁としての検査義務

ASEANの自由貿易協定であるAFTAの取り決めにより、2018年1月1日よりベトナムはASEAN域内で生産された自動車の輸入関税をこれまでの30%からゼロとした [4]。

すでに2017年後半には新年の関税引き下げを見越して自動車の買い控えが起こっており、2017年には国内の自動車販売が減少した。関税引き下げを前に自動車価格も引き下げられてきた。ところがベトナム政府は2018年1月1日付けで輸入された自動車の品質検査を新たに義務づける政令116号を公布した [4]。これは輸入自動車の品質証明書の発行を輸出国に義務づけ、かつ輸入された車について、輸入のロットごとに抜き打ちの検査を実施するというものである。この検査は排気ガスや安全、環境など多面にわたり時間と手間を要し、トヨタやその他のメーカーはベトナムへの輸出を停止することになった [5]。この結果、ベトナムでは2018年1月以降、輸入される車が激減している。

外国車メーカーは政令116号に対して抗議を行っている。3月に入り、ようやくタイとインドネシアが品質証明書を発行することになり、ホンダがタイからの輸入を再開することとなった。第一陣として2000台を越える車が到着したが、検査の時間を要するため、3月の到着後、実際に販売店に並ぶのは5月以降になると伝えられている [6]。タイからの輸入ホンダ車の価格は関税引下げを反映し、1台につき75万円～90万円下がっていると報じられている。（実際の自動車価格は最終ページを参照）

輸入審査の厳格化についてベトナム政府は消費者の安全のためと強弁しているが、これ

<sup>1</sup> チュオンハイ社の販売には、Thaco Kia/Thaco Truck/Thaco Bus を合算している。

<sup>2</sup> 実際にはチュオンハイ社が組み立て製造している。

<sup>3</sup> ベトナム人の自動車(9人乗り未満)所有率は人口1000人当たり16台と低い水準に留まり、近隣諸国を大きく下回っているという。近隣諸国の人口1000人当たりの所有率は、マレーシアが341台、タイが196台、インドネシアが55台となっている。 <https://www.viet-jo.com/news/economy/170704165346.html>

は非関税障壁による産業保護と考えられるだろう。実際、チュオンハイ社はこれで対等の競争条件が整ったとこの政令にエールを送っている [5]。

### (3) 幼稚産業保護の可能性

上の(2)で述べたようにベトナム政府は輸入車に抜き打ちの品質管理を義務づけ、輸入に一定のブレーキをかけようとしているようにも見える。ベトナム政府は2014年に自動車産業育成のための基本ビジョンを定めている<sup>4</sup>。同ビジョンは「自動車産業は工業化の促進における重要な動力を創出する業種であり、安定的で一貫し、長期的な政策によって発展を促進する必要がある。[7]」とし、2035年までに自動車産業は国内需要を満たし、世界の自動車生産ネットワークに参入し、多くの輸出額を得るとしており、2035年にはトラックやバスなどを含めて合計153万台の生産を目指す。海外との戦略パートナーシップを組み、バリューチェーンの幾つかの重点部分を選定し、R&Dへの投資などをうたっている。

ビジョン実現のため産業保護を行うことはありうるが、ベトナム政府はすでに数多くの自由貿易協定を締結しており、関税による保護が難しい。このため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。多くの国で幼稚産業保護策は成功を収めてきた。自動車について見れば、かつては日本でも戦後のある時期、米国車に対する幼稚産業保護策を取っていたし、韓国は依然として海外車に対して多くの保護策を取っている。また中国は海外メーカーに国内メーカーとの合弁会社を作らせ、そこでの技術移転を強制することで国内の自動車メーカーを育成してきた。

中国と同じような産業育成策がベトナムで可能だろうか。私は難しいと考える。いくつかの理由がある。一つは、ベトナムはWTOに加盟しており、また多くのFTAを締結している。このなかでは許容される関税率には上限があり、たとえばAFTAでは自動車の関税率は域内生産車にはゼロである。いま一つは、ベトナムには中国ほどの政治的腕力はなく、非関税障壁を貫徹することは難しいだろう。ベトナム政府は対外的に多くの債務を抱えており、その経済成長は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。

### (4) 特別消費税と自動車部品への関税の撤廃

ベトナムの自動車産業の将来を考える上で、政府の対応について特に触れておきたいのは特別消費税と自動車部品への関税撤廃である。

---

<sup>4</sup> 政府の方針はJETROのホームページに「2025年までのベトナム自動車産業発展及び2035年までのビジョンの承認」の翻訳がある。[7]

ベトナムの自動車価格は非常に高いがその要因の一つは特別消費税（Special Consumption Tax）である。ベトナムでは自動車の台数を抑え、環境改善のためとして自動車に特別消費税が課されている。この税率が 2016 年に改定されている。この改定は小型車に有利であり、排気量 2 リッター以下の乗用車は 45%の税率が 40%に下げられた。一方、大型車はたとえば 4 から 5 リッター（例：ベンツ S500L）では 60%が 110%に引き上げられている [8]。これは環境保護ということもあるが、小型車の国内生産促進策と取れないこともない。

また完成車の輸入関税撤廃に伴い自動車部品の関税率も 10~30%の税率からゼロに引き下げられることとなった [9] [10]。これは部品への関税が撤廃されないときには国内で生産するメーカーにとり輸入製品との競争が難しくなることから要望が出されていたもので、これも政府の国内自動車生産促進に向けての政策である。

#### （5）国内および外資企業の対応

関税による幼稚産業保護が難しいとなればベトナムに自動車産業が根付く可能性はないのだろうか。AFTA の関税引下げのなかで難しいとの予想もあるが悲観的に過ぎるように思われる。まず国内企業の動向から見よう。

ベトナムで従来からトラックや乗用車を生産している会社がある。THACO というブランドのチュオンハイ (Truong Hai Auto Corporation) 社である。ベトナムの街では、THACO ブランドの大型や小型のバスをよく見かける。この会社はダナンの南のクアンナム省に工場がある。

この会社はこれまでも委託生産で、韓国の KIA や日本のマツダを生産してきたが、3月にマツダの自動車生産工場が立ち上がったと報道されている [11]。新しい自動車工場の生産能力は年間 10 万台であり、チュオンハイ社全体の生産能力は、年間 20 万台位になるのではないかと推測される。日本のマツダから必要な部品等が届いたとも報道されている。

チュオンハイ社は従来から、主としてバスやトラックを自社ブランドで作っており、これにマツダや KIA 車を生産して販売し、また BMW の販売権も持っている。海外のメーカーの部品を使い、ノックダウン生産をして販売する手法で成長しているチュオンハイ社は将来のベトナムにおける自動車産業の一つの鍵となる会社のように見受けられる。

次に VinFast 社の動きである。ベトナムは ASEAN のなかでも中国の影響を受け大乘仏教を基本とする特異な文化を持っている。自動車産業がすでに確立しているタイやインドネシアとは異なる文化の香りがあり、自動車もおそらく異なる嗜好があるのではないかと推測する。この点、ベトナムの大手財閥企業 Vingroup の試みは面白い。Vingroup は不動産、

ショッピングセンター、観光などで成長をしてきた企業グループである。Vingroup には自動車部門として VinFast があり自社製品の販売を目指している。

本年 1 月 Vietnam Economic News は、VinFast がイタリアのデザイン会社 Pirifania 社と 5 百万ドルの契約を結んだと報じている [12]。VinFast は、BMW から車製造の知的所有権を導入し、イタリアのデザイン会社と提携して、ベトナム人好みの自動車を作り 2019 年からの販売を目指している。20 台のモデル車を作り、ベトナム人の投票で人気車を選別する企画もあるようだ。北ベトナムのハイフォン市に工場を建設しており、年間 50 万台の乗用車生産と 10 万台のバイクの製造が可能としている。3 月にはベトナム政府の副首相も現地を視察している。

チュオンハイ社、VinFast など国内メーカーに対し外資の対応はどうだろうか。外資系の最大シェアを持つトヨタ・ベトナム (TMV) の木下徹社長は NNA カンパサールのインタビュー記事のなかで以下のように述べており、車種を絞り込むことにより生産コストを引き下げ、競争に生き残る戦略を語っている [13]。現実にトヨタ・ベトナムはこれまでベトナム国内で生産していたフォーチュナーをインドネシアからの輸入に切り替え車種の絞り込みを図っている。

『生産能力が 5 万台の工場で 5 車種を作るのは効率が悪く、輸入車とコスト面で戦えない。1 モデルで 2 万～3 万台作れば、ベトナムでの生産車がベトナム国内でのコスト競争力で優位に立てる可能性がある』と戦略を説明する。例えば、タイで生産している車は右ハンドルが多く、ベトナム向けに左ハンドルにする工程を必要とし、これにタイからの輸送コストが加わる。これらを合わせたコスト（現着コスト）を考えると、ベトナム国内で一定の規模を生産できれば、その方が安く済む可能性が高まる。』

自動車産業の裾野は広い。多くの関連産業を必要とする。この点、ベトナムはインドネシアに次いで多くのバイクが走る国であり、その関連産業は既に存在する。今後、これらの産業をさらに自動車関連部品まで高度化する可能性はありそうである。「生産モデルの絞り込みとともに、コスト面での鍵となるのは部品の現地調達率の引き上げだ。TMV の現地サプライヤーの数は、ティア 1（1 次下請け）で 29 社。たとえばタイのトヨタではティア 1 が 100 社以上あるとされ、顕著な差がある。一方で木下社長は、17 年に稼働予定のギソン製油所（北中部タインホア省）や台湾プラスチック（台プラ）の高炉（中部ハティン省）の例を挙げ、ベトナム国内で鉄やプラスチック樹脂を調達する川上の環境が整いつつあると評価する。 [13] 二輪の部品サプライヤーのレベルアップによる現地調達率の引き上げがトヨタ・ベトナムでは検討されているとのことである。

既に述べたようにマツダが現地企業のチュオンハイ社と組んで10万台規模の工場を建てている。マツダは限られた資源で、自社ブランドの浸透を図ることもできる。この点ではマツダの戦略も一つの行き方であろう。

三菱自動車は2016年にそれまで50%の持ち分を保有していたVina Star Motorの持ち分比率を82%に引き上げ、社名もMitsubishi Motor Viet Nam (MMV)に変更しており、また同社のウェブによれば現在の製造能力は年間5千台である。2018年1月16日のVietnam Investment Reviewは、ベトナムのブオン・ディン・フエ副首相との会談に当たり、三菱自動車が250百万ドルを投資しベトナムで第二工場を建設するとの計画を発表している[14]。白地浩三副社長によればこの工場は年間3万~5万台の生産能力を持つ。同社はベトナムでのEVの利用についてもベトナム政府と共同しての研究を実施する。これらの動きを見ると国内および外資メーカーが今後積極的なベトナム投資を行っていくと予想できよう。

#### (6) 自動車産業の発展への課題

以上、ベトナムにおける自動車産業の可能性を見てきた。内外メーカーの動きを見ると、関税などの幼稚産業保護に頼らず、自由な経済の枠組を維持して内外の民間企業の活力を生かす政策スタンスがこの国の健全な自動車産業の発展には重要であり、また一番の産業政策と言えないだろうか。

そのなかでベトナムでの大きな課題、特にベトナム企業にとっての大きな課題は、製品の品質を高め消費者の信頼度を増すことだろう。そのために基礎的な研究を含めて国全体の技術レベルを上げていくことである。

日常生活のなかでも、ベトナム製品については海外メーカーが現地生産した製品と比べてもまだまだ品質のばらつきが多い。日本であれば錆など発生しない場所に、錆びやすい部品が使われており、器具が破損することなどはよく経験する。特に経年変化は著しく速いものがある。材質の吟味が足りないのであろう。ベトナムの一流のショップで洋服を買うにも縫製をよくチェックしないとひどい買い物となることもある。高層アパートなど建築も同じで、排水設備など長年の使用に耐えるのだろうかと言（いぶか）ることがある。

自動車でもおそらく同じことがありうるのではないか。安心して使い続けることができる製品は一日にして作れない。このためには地道な工学など知識のレベルアップとともに短期の利益のみでない中長期の信頼と利益を追い求める経営者の養成も大事である。

いずれにしてもASEANの中核の一つベトナム自動車市場の動きは注視していく必要があるだろう。

以上

## 参考資料 1. 現地における自動車価格

参考のために、2018年3月13日の現地情報誌の VIETJO の記事に掲載された価格は以下の通りとなっている。以下の価格は日本では当たり前の装備がオプションとなるために簡単な比較はできない点には留意が必要である。

以前と比べて CR-V の価格は▲2 億 VND(約 93 万円)、シビックも▲1 億 5000 万 VND(約 70 万円)下がっている。

- セダン「アコード(Accord)」(2.4) : 11 億 9800 万 VND(約 560 万円)
- スポーツ用多目的車(SUV)「CR-V」(1.5E、1.5L、1.5G) : 9 億 5800 万～10 億 6800 万 VND(約 450 万～500 万円)
- セダン「シビック(Civic)」(1.8E、1.5G、1.5L) : 7 億 5800 万～8 億 9800 万 VND(約 354 万～420 万円)
- ハッチバック「ジャズ(Jazz)」(1.5V、1.5VX、1.5RS) : 5 億 3900 万～6 億 1900 万 VND(約 250 万～290 万円)

(<https://www.viet-jo.com/news/economy/180311203907.html> から)

## 参考資料 2 主要現地メーカーの販売台数

(注：国内販売台数には VAMA 未加盟のものもあるため、年間の総売上台数は本問中のものとは一致しない。)

VAMA (ベトナム自動車工業会) によるメーカー別年間売上台数					(単位：台数)	
メーカー名	2017年通年		2016年通年		台数増減	%変化
Mekong (Fiat, Ssangyong, PMC)	69	0.00%	450	0.20%	-381	-85%
GM Vietnam	10,576	4.20%	9,726	3.60%	850	9%
Mitsubishi	6,672	2.70%	6,113	2.20%	559	9%
Mercedes-Benz Vietnam	7,108	2.80%	5,927	2.20%	1181	20%
Visuco (Suzuki)	6,076	2.40%	7,694	2.80%	-1618	-21%
Toyota	59,355	23.70%	57,036	21.00%	2319	4%
Lexus	948	0.40%	1,665	0.60%	-717	-43%
Isuzu*	7,965	3.20%	8,084	3.00%	-119	-1%
Ford	28,588	11.40%	29,011	10.70%	-423	-1%
Hino*	4,733	1.90%	3,824	1.40%	909	24%
SAMCO	1,397	0.60%	1,978	0.70%	-581	-29%
Thaco Kia	22,136	8.80%	33,014	12.10%	-10878	-33%
Thaco Bus	3,005	1.20%	3,312	1.20%	-307	-9%
Thaco Truck	38,023	15.20%	43,787	16.10%	-5764	-13%
Vinamazda	26,017	10.40%	32,108	11.80%	-6091	-19%
Peugeot	421	0.20%	626	0.20%	-205	-33%
Total Thaco	89,602	35.80%	112,847	41.50%	-23245	-21%
Honda	12,134	4.80%	11,501	4.20%	633	6%
Vinamotor*	4,135	1.60%	3,811	1.40%	324	9%
VEAM	3,621	1.40%	4,160	1.50%	-539	-13%
TCIEV	2,202	0.90%	2,180	0.80%	22	1%
Dothanh	5,411	2.20%	5,795	2.10%	-384	-7%
SANYANG	27	0.00%	32	0.00%	-5	-16%
Total	250,619	100%	271,834	100%	-21,215	-8%
(資料：V a m a のウェブサイトから作成)						
<a href="http://vama.org.vn/en/sales-report.html">http://vama.org.vn/en/sales-report.html</a>						



## 参考文献

- [1] マークラインズ社, “ベトナム自動車販売速報,” 24 2018. [オンライン]. Available: [https://www.marklines.com/ja/statistics/flash\\_sales/salesfig\\_vietnam\\_2017](https://www.marklines.com/ja/statistics/flash_sales/salesfig_vietnam_2017).
- [2] みずほフィナンシャルグループ リサーチ&コンサルティングユニット, “ASEANの事業環境変化を捉えた戦略方向性,” 25 7 2017. [オンライン]. Available: <https://www.mizuho-fg.co.jp/company/activity/onethinktank/vol012/pdf/06.pdf>. [アクセス日: 24 2018].
- [3] United Nations Population Division, “World Population Prospects 2017,” 2017. [オンライン]. Available: <https://esa.un.org/unpd/wpp/>. [アクセス日: 8 4 2018].
- [4] 日本経済新聞, “ベトナム自動車輸入規制の壁,” 23 2 2018. [オンライン]. Available: <https://www.nikkei.com/article/DGXMZO26474000S8A200C1FFE000/>. [アクセス日: 24 2018].
- [5] Vietnam Investment Review, “Decree 116 and a mounting investment in automobile manufacturing,” 28 2 2018. [オンライン]. [アクセス日: 24 2018].
- [6] Viet Nam News, “First duty-free cars arrive from Thailand,” 5 3 2018. [オンライン]. Available: <http://vietnamnews.vn/economy/423733/first-duty-free-cars-arrive-from-thailand.html#z0xocoVFffHs3E5x.97>. [アクセス日: 24 2018].
- [7] JETRO, “「2025年までのベトナム自動車産業発展戦略及び2035年までのビジョンの承認」,” 16 7 2014. [オンライン]. Available: [https://www.jetro.go.jp/ext\\_images/world/asia/vn/business/pdf/1168QD-TTg.pdf](https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/asia/vn/business/pdf/1168QD-TTg.pdf). [アクセス日: 24 2018].
- [8] Solidance, “Is Vietnam's Passenger Vehicle Market Shifting Gears?,” 6 2017. [オンライン]. Available: <https://solidance.com/insights/driving/white-papers/driving-vietnam-is-vietnams-passenger-vehicle-market-shifting-gears-1>. [アクセス日: 8 4 2018].
- [9] Nikkei Asia Review, “Vietnam to remove tariffs on autoparts from January,” 5 12 2017. [オンライン]. Available: <https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Economy/Vietnam-to-remove-tariffs-on-autoparts-from-January>. [アクセス日: 8 4 2018].
- [10] The Saigon Times, “Tariffs on auto parts cut to 0% next year,” 4 12 2017. [オンライン]. Available: <http://english.thesaigontimes.vn/57357/Tariffs-on-auto-parts-cut-to-0-next-year.html>. [アクセス日: 8 4 2018].
- [11] Zing.vn, “What is the biggest factory in the South East Asia of Thaco?,” 28 3 2018. [オンライン]. Available: <https://news.zing.vn/nha-may-mazda-lon-nhat-dna-cua-thaco-co-cong-suat-100000-xenam-post829279.html>. [アクセス日: 24 2018].

- [12] Vietnam Economic News, “VinFast to showcase models at Paris Motor Show,” 26 1 2018. [オンライン]. Available: <http://ven.vn/vinfast-to-showcase-models-at-paris-motor-show-30859.html>. [アクセス日: 2 4 2018].
- [13] NNA カンパサール, “車種絞り台数維持、市場拡大に備えるトヨタ・ベトナムの選択,” 4 2017. [オンライン]. Available: [https://www.nna.jp/nnakanpasar/backnumber/170401/feature\\_001](https://www.nna.jp/nnakanpasar/backnumber/170401/feature_001). [アクセス日: 2 4 2018].
- [14] Vietnam Investment Review, “Mitsubishi Motors to invest \$250 million in second factory in Vietnam,” 16 1 2018. [オンライン]. Available: <http://www.vir.com.vn/mitsubishi-motors-to-invest-250-million-in-second-factory-in-vietnam-55599.html>. [アクセス日: 2 4 2018].

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

Copyright 2018 Institute for International Monetary Affairs (公益財団法人 国際通貨研究所)

All rights reserved. Except for brief quotations embodied in articles and reviews, no part of this publication may be reproduced in any form or by any means, including photocopy, without permission from the Institute for International Monetary Affairs.

Address: 3-2, Nihombashi Hongokucho 1-chome, Chuo-ku, Tokyo 103-0021, Japan

Telephone: 81-3-3245-6934, Facsimile: 81-3-3231-5422

〒103-0021 東京都中央区日本橋本石町 1-3-2

電話 : 03-3245-6934 (代) ファックス : 03-3231-5422

e-mail: [admin@iima.or.jp](mailto:admin@iima.or.jp)

URL: <https://www.iima.or.jp>