

## 第7章 ベトナムの二輪車産業

中国車<sup>1</sup>の氾濫、政策の混乱を経て新たな発展段階へ

ベトナムの二輪車産業は、外資の誘致を通じた輸入代替化の取り組みによって始まったが、一貫性や強制力を欠く政策の下、中国車の氾濫が急激な市場拡大や低価格をもたらすなど、激しい変動を遂げてきた。近年では、新規登録抑制策の下で消費者の品質意識が高まり、攻勢をかける外資メーカー、存続を模索する地場メーカー間の競争という新たな発展段階に突入している。

### 1. 産業発展の概要

#### (1) 産業発展の過程と政策

市場形成期 - ベトナム戦争期からドイモイまで -

ベトナムの二輪車市場としての歴史は、南ベトナムに大量の二輪車が輸入されたベトナム戦争期に遡る。戦争終結とともに南部には大量の二輪車が残留し、劣悪な道路事情、燃料や補修部品の不足という環境下において、耐久性、燃費、取り扱いの簡便さに優れたホンダのスーパーカブが市場に定着した。

1975年以降、西側諸国による経済封鎖、計画経済の行き詰まりから困窮を

---

<sup>1</sup> 本稿では、2000～2002年頃にベトナム市場を席卷した、限りなくCKDに近い形態で輸入された中国製部品キットを地場企業が組み立てることによって作られた二輪車を「中国車」と呼ぶ。ベトナム語の「中国車」(xe may Trung Quoc)は、地場メーカー製二輪車を一般的に指す語として用いられることも多いが、本稿では、2003年以降、企業による差はあれ地場企業による部品の国産化が進み、中国製部品が部分的にしか用いられなくなった段階の二輪車は「地場メーカー製二輪車」と呼び、「中国車」とは区別する。

なお、ベトナムでは政策上、二輪車組立をCKD(completely knocked down)方式とIKD(incompletely knocked down)方式に区別してきた。CKD方式は部品の国産化を伴わない輸入部品セットの組立、IKD方式は部品の国産化を伴う組立である。

極めていく時期には、市場規模の拡大はみられないものの、輸入中古車の流通網が形成され、換金可能な資産としての二輪車の位置づけが確立された。南部に残留した二輪車が北部に流入し、東欧諸国などからは輸入が継続した。

#### 市場拡大と国内生産の開始 - 1990 年代 -

1990 年代にはドイモイ後の高成長で需要が急増し、1993 年の輸入台数は 37 万台に達した(表 1)。この時期の二輪車の輸入は、商業省が毎年の輸入量を定め、国有貿易企業などに配分する輸入割当制度に従って行われていた。

ベトナムが工業化・近代化政策を打ち出した 1990 年代半ばには、政府は外資の誘致を通じた本格的な国産化への取り組みを開始した。市場の潜在性や税制上の恩典にひかれ、台湾の三陽工業股 有限公司、日本のスズキ、ホンダ、ヤマハなどが相次いで二輪車生産の認可を取得した。政策面では 1998 年からは完成車の輸入が禁止され、同年 12 月には国産化率に連動した奨励的輸入関税政策が発表されるなど、保護を伴う積極的な産業育成の様相を呈していったが、強制力を欠いたり実施が大幅に遅れたりする政策も多かった<sup>2</sup>。

表 1 二輪車市場の規模 (単位:1000 台)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
販売台数	-	-	100	300	368	420	499	260	379	459	1,074	1,960	1,800	1,300
輸入	36	-	55	374	284	459	472	247	384	502	1,807	2,380	1,480	
登録台数	2,777	2,806	2,846	2,901	3,275	3,678	4,209	4,827	5,206	5,549	6,387	8,359	10,273	
保有率	4.2%	4.2%	4.2%	4.2%	4.6%	5.1%	5.8%	6.5%	6.9%	7.2%	8.2%	10.6%	12.9%	

注: 輸入のデータは、完成車輸入および CKD/IKD 部品輸入の合計。保有率は登録台数/人口  
出所: 販売台数: 2002 年までは 'Honda アジア事業説明会参考資料' (本田技研工業ウェブサイト)、2003 年は本田技研工業本社でのヒアリング。輸入: General Statistical Office, Statistical Yearbook, Hanoi: Statistical Publishing House 各年版。保有台数: Nguyen Duc Hien, 'Chinh sach noi dia hoa va su phat trien cua nganh cong nghiep san xuat xe may Viet Nam,' Chinh sach cong nghiep va thuong mai Viet Nam trong boi canh hoi nhap,' Tap II, Ha Noi: NXB Thanh Hoa, 2004, p.233. 原データは公安省交通警察局。

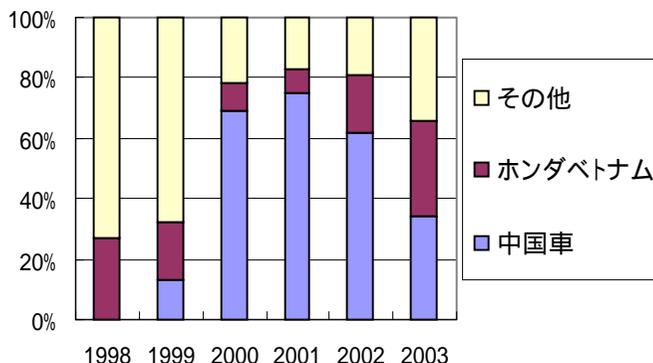
<sup>2</sup> 後掲のデータにみられるとおり、1998 年以降も完成車の輸入は続いた。新輸入関税制度は、当初、2000 年 1 月 1 日付け施行予定として発表されたが、輸入関税率の上昇を恐れた地場組立業者の抵抗のため 2000 年中は旧制度と新制度が併存し、2001 年から新制度への完全移行が実現するという不規則な事態となった。

現地生産を開始した外資メーカー各社は、アジア通貨危機後の経済停滞による販売台数の伸び悩みとタイの日系メーカー製品など輸入品との競争という問題に直面した。ベトナム人の外国製品志向の強さに加え、国産品が輸入品に対し価格面での優位性を打ち出せなかったこともあり、国内市場では依然として輸入品がかなりのシェアを占めるという状況が継続した。

#### 中国車の流入、外資メーカーの対応、政策の混乱 - 2000 年以降 -

この状況は、中国製部品キットが大量に流入しはじめた 2000 年に一変する。1997 年頃から大量の在庫を抱えていた中国の二輪車メーカーは輸出を模索するようになり、二輪車が高価で庶民への普及が進んでいない隣国ベトナムに注目した。中国メーカーが輸出ドライブをかけると、圧倒的低価格の中国車は未開拓であった庶民・農村市場を席卷して市場規模を約 200 万台にまで膨張させ(表 1)、その中でシェア約 75%(2001 年)を押さえるに至った(図 1)。従来から CKD/IKD 組立に従事していた企業、新規参入企業を合わせ、中国製部品の組立を行う地場企業は 50 以上を数えた。

図 1 市場シェアの推移



注:その他には、ホンダベトナム以外の外資メーカーと輸入車が含まれる。  
出所:ホンダベトナムでのヒアリング(2004 年 9 月)。

2002 年に入ると、中国車によってシェアを奪われた外資メーカーによる巻

き返しが始まった。同年1月、Honda Vietnam Co., Ltd.(以下、ホンダベトナム)は、従来の自社製品の半分程度まで価格を引き下げた Wave を市場に投入した。折しも、中国車の品質面での問題が露呈しはじめており、Wave は高品質の二輪車に回帰しつつあった消費者の圧倒的な支持を得、好調な販売を記録した。

同年には、違法行為も辞さず無秩序な拡張に走った地場メーカーに対し厳格な措置が講じられた。まず、政府合同チームによる検査の結果、地場メーカー全ての国産化率の虚偽申告による輸入関税の脱税行為が明らかになり、5月以降生産停止が命じられた。6月には二輪車生産・組立企業が満たさなければならない基準が工業省によって施行された。多数の零細メーカーを少数の有力企業へ集約することを目的に、最低20%の国産化率達成、エンジン、フレームなど主要部品内製などが基準として掲げられたが、資本金、技術力を欠く地場メーカーに対し多大な負担を強いることとなった。2003年、地場メーカーに対する生産停止措置は解除されたが、各社は投資負担や外資メーカーとの競争に苦慮し、市場シェアは急激に低下した(図1)。

2002年、さらなる混乱を招いたのは突然施行された輸入規制である。同年9月、商業省は、事前予告なしに同年の部品輸入総量を150万セットとすることを発表し、各社に輸入枠を通知した。外資メーカーに割り当てられたのは60万セットのみで、輸入枠を使い切ってしまったホンダベトナム、Yamaha Motor Vietnam Co., Ltd.(以下、ヤマハベトナム)などが次々に生産停止に陥るといった異常な事態が生じた。11月に入り、外資メーカー5社に対し追加の輸入枠が認められたものの一連の政策には批判が相次ぎ、日本企業の投資意欲を一気に冷やす結果となった。

2003年以降は、外資メーカーの認可取得時の生産計画に基づいて生産量を実質的に制限する一方、都市部での新規登録を抑制したため市場規模は130万台に縮小した。シェアを拡大した外資メーカー間の競争が激化しつつある。

## (2) 二輪車産業の規模と位置づけ

公式工業統計は地場二輪車組立業者、部品企業の多くを補足していないとみられ、データの制約は極めて深刻である。ここでは、利用可能なデータから産業規模の考察を試みよう<sup>3</sup>。2000年時点の製造業全体に占める二輪車産業のシェアは、表2のとおりである。以後、産業の規模は大幅に拡大していると想定される。

表2 二輪車産業の製造業に占める位置 (2000年)

	二輪車産業の規模	製造業に占める割合
事業所数(社)	58	0.6%
従業員数(1,000人)	9	0.6%
生産額(10億ドン)	6,051	2.5%
付加価値額(10億ドン)	1,207	1.9%
総固定資産(10億ドン)	2,089	1.7%

出所: United Nations Industrial Development Organization, *International Yearbook of Industrial Statistics*, 2003.

## 2. 二輪車生産の推移

### (1) 近年の生産動向の特徴

表3 生産台数の推移

(単位: 1000台)

	1999	2000	2001	2002	2003	
CKD方式	164	66	15	24	-	
IKD方式	外資系企業	212	295	285	622	810
	地場企業	179	1,269	1,870	264	603
合計	555	1,629	2,169	910	1,413	

出所: 1999～2002年は、Nguyen Duc Hien, 'Chinh sach...', p.245. 原データは登録局。2003年のみ、登録局ウェブサイト ([http://www.vr.org.vn/vaq/Thongtin\\_VAQ/Thongtin\\_VAQ.asp](http://www.vr.org.vn/vaq/Thongtin_VAQ/Thongtin_VAQ.asp))。

1999年から2001年にかけて地場企業の中国製部品の組立てが激増し、生

<sup>3</sup> ベトナムの二輪車・部品生産(ISIC3591)が個別に分類されている唯一の公表データであるUNIDO, *International Yearbook of Industrial Statistics 2003* 所載の2000年のデータを用いた。2000年時点の事業所数が58しかなく、地場二輪車組立企業や部品企業の多くが捕捉されていないか、四輪車部品に分類されている可能性が高い。

産台数はほぼ4倍に膨れ上がった(表3)。2002年以降、地場メーカーの生産が落ち込む一方、外資メーカーは急速に生産を伸ばしている。

## (2)輸出入の動向

輸出はまだ少なく、2002年のホンダベトナムによるWaveのフィリピン向け輸出がベトナム初の完成車輸出である。そのほか、Vietnam Manufacture & Export Processing Co., Ltd.(以下、VMEP)が東南アジア向け、地場企業の一部がアフリカなどに輸出を行っている。

表4 主要貿易相手国からの輸入額 (単位:100万ドル)

		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
中国	完成車	-	2	2	1	0	45	418	426	50	5
	部品	-	0	0	0	1	2	24	85	132	59
タイ	完成車	10	85	99	60	49	42	52	10	0	0
	部品	0	0	3	16	46	50	82	56	51	40
日本	完成車	45	108	153	59	27	19	21	14	9	15
	部品	0	0	0	0	3	3	4	11	13	7
台湾	完成車	-	-	21	14	20	8	28	28	59	48
	部品	-	-	7	4	6	7	3	3	11	6
インドネシア	完成車	-	-	10	5	5	1	3	6	22	13
	部品	-	-	0	0	0	3	2	0	1	6
韓国	完成車	-	-	63	22	14	42	40	11	0	0
	部品	-	-	0	0	0	7	11	16	18	3

注:1)貿易相手国報告の輸出額をベトナムの輸入額として扱った(FOB表示)。

2)各カテゴリに対応するHSコードは以下の通り。完成車:8711(モーターサイクル及び補助原動機付自転車)。部品:840732(50~250ccモーターサイクル用のピストン式火花点火往復運動内燃機関)、871419(モータサイクルの部分品及び付属品)。

出所:各国税関統計(World Trade Atlas)。タイ(1994~1997年)のみ、Department of Customs, Foreign trade statistics of Thailand, Bangkok 各年版。

一方、輸入への依存度は高い(表1、表4)。1990年代前半には、日本やタイから完成車やCKD部品が流入し、1998年の完成車輸入禁止以降は外資メーカーによってタイなどからIKD部品が輸入された。

2000年以降、中国からの輸入増により輸入台数が一気に200万台を超えた。中国製部品はベトナム側ではIKD部品として通関していたが、中国側では大半が完成車輸出として扱われており(表4)、限りなく完成車に近い部品キットとして流入していたことが窺われる。2002年以降、中国からの完成車輸

入は激減するものの部品輸入は継続しており、地場メーカーが依然として中国製部品に依存していることを示唆している。

また、2002年以降、外資メーカーの生産拡大にもかかわらず、タイからの部品輸入額が減り続けている点が注目される。国産化政策や輸入部品の高関税に対応し、外資メーカーが部品の国内調達を進めてきた結果と考えられる。

### 3. 二輪車市場の現状

#### (1) ベトナム人にとっての二輪車 - 資産から庶民の移動手段へ -

##### 移動手段としての重要性

中国車の氾濫とともに、ベトナム人にとっての二輪車の位置づけは換金性の高い資産から庶民の移動手段へと大きな転換を遂げた。ベトナムでは、その道路事情と気候条件から二輪車が極めて重要な移動手段、荷物の運搬手段となっている。道路舗装率は30%程度と低く、主要都市の郊外ですら国道を離れると未舗装の道路となる。都市部を含め自動車が行きにくい細い路地が多く、自動車用の駐車スペースも少ない。南部は熱帯、北部は亜熱帯に属し、北部には四季があるものの比較的温暖な気候である。降雨量が多いが、二輪車走行用の雨合羽を常備することで対応できる。

都市部の公共交通機関は、2003年まで皆無に等しい状況であった。ハノイ市では2003年から市バスの整備、路線拡張が進み、利用者は確実に増えつつあるが、その多くは学生や地方出身者である。すでに二輪車を保有し便利さに慣れてしまった都市居住者の市バス利用への切り替えは進んでいない。

##### ベトナム人の購買力

中国車の流入や一部の外資メーカーによる低価格車投入により、二輪車価格は大幅に低下した。しかし、ローン販売が普及していないベトナムにおいては購入時の現金一括払いが基本である。地場メーカー製で最低600万ドン(42,000円、10,000ドン=約70円<2004年8月末時点のレート>で換算)外資メーカーの廉価版で1,200万ドン(84,000円)程度の現金が購入時に必要とな

る。2002年の世帯調査<sup>4</sup>によれば、世帯当たり平均月収は158万ドン(11,060円。都市部264万ドン、農村部126万ドン)である。地場メーカー製二輪車の価格は、都市部平均世帯収入の2.3か月分にまで下がっており、生活費の節約や臨時収入による貯蓄で購入可能な範囲となっている。

また、近年では、党・政府幹部、留学の機会を得て外資系企業に勤務する者など富裕層が現れている。上掲の世帯調査によれば平均月収に占める賃金収入の割合は33%にすぎず、非公式なチャネルを含む非賃金収入<sup>5</sup>については調査結果が実態を十分に反映していない可能性がある。市場経済化、経済発展に伴い、ベトナムではサイドビジネスから不動産取引、賄賂に至るまで、多様な副収入獲得のチャンスが生まれている。家族、親族の絆が強く、親族に困った者がいれば成功した者が金銭的に支援することも一般的である。

表5 二輪車と代替交通手段のコスト比較(2004年、ハノイ市中心部のケース)

(1) 二輪車保有にかかるランニングコスト

ガソリン代	7,500ドン/リットル, 1リットルで約50km走行可。1日15km走行する場合、1日あたり2,250ドン。
駐車料金	1回の駐車につき1,000ドン程度
修理	必要に応じて。(市内に多数の小規模修理店があり、予算に合わせてあらゆる種類の補修部品が入手可能。修理代も安価。)
合計	一日平均5,000ドン(35円)程度(修理代を除く)

(2) 代替交通手段

市バス	1回乗車あたり2,500ドン。通勤で片道1回乗り換えとして、1日あたり(往復)10,000(70円)ドン。
オートバイタクシー	料金は交渉次第だが、4km乗車で最低10,000ドン。通勤の1往復のみで20,000(140円)ドン。

出所: 筆者の現地調査。

購買力を持った消費者が二輪車を購入する理由として、乗用車普及が遅れていることも指摘しておく必要がある。ベトナムでは、韓国メーカーの小型車でも1万ドル超、最大のシェアを持つトヨタの国産車が最低25,000ド

<sup>4</sup> General Statistical Office, *Results of the Survey on Household Living Standards 2002*, Hanoi: Statistical Publishing House, 2004 に基づき算出。

<sup>5</sup> 非賃金収入では、越僑による親族への送金も重要である。2004年の送金受取額は30億ドル(うちホーチミン市18億ドル)に達している(*Viet Nam News*, 2005年1月31日)。

ルと、二輪車との価格差は大きい。道路や駐車場等の問題から、高所得者であっても小型車ではなく輸入スクーターなど高級二輪車を選好する傾向が強くなり、二輪車需要の多様化につながっている。

#### ランニングコストの低さ - 代替交通手段との比較 -

ランニングコストについて、二輪車と代替交通手段を比較したのが表 5 である。ガソリン価格が国家管理のもと低水準に抑えられていることもあり、一日 15km 走行したとしても駐車代を含め 5,000 ドン(35 円)と極めて低コストですむことがわかる。代替交通手段である市バスとオートバイタクシーはいずれも割高であるうえ移動の自由度が低く、二輪車が選好される理由となっている。

#### (2)保有台数の推移と全国分布

全国の保有台数は 2002 年に 1,000 万台に達しており、人口 8 人に 1 台の割合となっている(表 1)。地域別分布(表 6)では、最大の商業都市であるホーチミン市と近隣省を含む南東部の保有率が突出して高く、中部の商業都市ダナンを含む南中部、中部高原が続く。

表 6 地域別二輪車保有率の推移  
(単位:100 世帯あたりの平均保有台数)

	1992-93	1997-98	2002
紅河デルタ	7.3	17.8	28.2
東北部	6.0	12.5	27.0
西北部	-	-	23.1
北中部	4.5	14.0	22.3
南中部	16.9	26.9	43.3
中部高原	7.8	31.3	34.0
南東部	44.9	51.2	60.1
メコンデルタ	8.5	15.5	23.1
全国	10.7	23.8	32.3

注:2002 年の 100 世帯あたり 32.3 台という数字は、登録台数から導き出される人口 8 人あたり 1 台という数字と比べ大幅に低いため、参考程度にとどめておくのが妥当とみられる。

出所:State Planning Committee-General Statistical Office, Vietnam Living Standards Survey 1992-1993, Hanoi, 1994; General Statistical Office, Viet Nam Living Standards Survey 1997-1998, Ha Noi: Statistical Publishing House, 2000; General Statistical Office, Results of the Survey on Households Living Standards 2002, Ha Noi: Statistical Publishing House, 2004.

また、このデータからは考察できないが、ハノイ市、ホーチミン市中心部の保有率は突出して高い。これら二都市の保有台数の合計は 450 万台(2002年)<sup>6</sup>、2人に1台の割合に達し、需要はスクーターなどの高付加価値機種に向かうなど、初期需要は一巡した感もある。

### (3)二輪車の車種分類、価格帯と市場動向

ベトナム市場で販売される二輪車は、アンダーボーン(xe may、ベトナム語でモペット)とスクーター(xe tay ga)の二種類に大きく分かれる。

長年、ベトナム市場の圧倒的シェアを占めてきた 100～110cc のアンダーボーンでは、数十年來市場に根付いてきたカブタイプが現在も一定の需要を維持している。ホンダベトナムが Super Dream の生産を続けているほか、地場メーカーによる模倣品が多く製造されている。

近年では実用本位のカブタイプは減少し、主流はホンダの Wave に代表される樹脂のカウリングで覆われたモデルに移っている。外資メーカーが最も多様な機種展開を行い、地場メーカーの模倣品が最も多く出回るのがこのタイプである。

近年の外資メーカーの機種展開には以下のパターンがみられる。

第一は、ホンダベトナムの Wave に代表される低価格モデルである。Wave は既存のエンジン、車体を活用しつつ、部品調達の徹底的な見直しによるコストダウンを図り、1,090 万ドン(発売当初)という低価格を実現した。低価格化路線は VMEP の Star、Angel などでもみられる。2004 年時点の価格をみると、Wave が 1,290 万ドン(90,300 円)、VMEP の New Angel が 1,250 万ドンである。地場メーカー製は 600 万～800 万ドン(42,000～56,000 円)程度と依然として価格競争力は持つものの、新規登録が抑制された都市部

---

<sup>6</sup> Institute of Economics, 'Study on Industrial Policies in Vietnam,' 石田暁恵編『地域経済統合とベトナム - 発展の現段階 - 』日本貿易振興会アジア経済研究所, 2003 年, p.352.

での販売は低迷しており、主要市場は農村部に移っている。

第二は、ヤマハに代表されるデザインや機能面での差別化である。ヤマハベトナムは2001年発表のJupiterで徐々にブランドを定着させた後、Nouvo、Mioとオートマチック・トランスミッション型モデルを相次いで投入し、富裕層の間でシェアを伸ばした。低価格化には追随しない方針で、1,800万ドンのMio以外はいずれも2,000万ドンを超えている。

第三に、125ccモデルの投入が挙げられる。2004年には、Vietnam Suzuki Motor Co., Ltd.(以下、スズキベトナム)のShogun、ホンダベトナムのFutureと、125ccモデルの発表が相次いだ。

スクーターは、1990年代後半から輸入品が徐々に流入していたが、2004年に販売が20万台(全体の12%)に達するなど<sup>7</sup>、近年市場拡大が著しい。一人一台規制(後述)で高品質の二輪車を志向する傾向が強まったことに元来輸入品好きの国民性が加わり、100%の輸入関税が課されるため5,000ドル以上と極めて高価な輸入スクーターが都市部の富裕層の間で流行した。国産品としては、VMEPが他社に先駆けてスクーターの生産を開始し、125ccスクーターAttila(約2,500万ドン)は価格競争力を強みに販売を伸ばした。

2004年12月には光陽工業(台湾)と地場企業との合弁、GMN Joint Venture Co., Ltd.(以下、GMN)によるスクーター生産計画が相次いで発表された。今後、スクーターの国内生産の本格的始動に伴い、さらなる販売拡大とメーカー間の競争激化が予想される。

#### (4)販売の特徴

通常、各地に存在するディーラー(daily:販売代理店)を通じて販売される。日系メーカーは専売制をとっており、全店舗に修理、サービス、補修部品販売などの機能を備え、販売員や修理工に対する指導も行っている。2004年時点でホンダベトナムは170程度、ヤマハベトナムは200以上の専売ディーラ

---

<sup>7</sup> 'Cuoi nam, thi truong xe may... nong!'(年末、オートバイ市場が加熱), *Sai Gon Giai phong*(開放サイゴン), 2005年1月28日,p・6

ーを持つ。主要都市の店舗が多いが、遠隔地でも各省最低 1 店舗は配置されている。これら二社では原則として許可していないが、実際には専売ディーラーからサブディーラーなどに流れ、消費者に販売される製品も多い。

地場メーカーもディーラー網を持つが、日系メーカーとは異なり様々なメーカーの製品を扱う兼売ディーラーが一般的である。市場拡大期にはディーラー業への参入が相次いだものの、近年では地場メーカー製二輪車の販売不振に直面し、輸入スクーターや他業種へ転換するケースがみられるなど、その時々儲かる機種を扱う企業が多く、参入・退出も激しい。

中古車市場は、輸入中古車が市場の大半を占めていた 1970～80 年代から徐々に発展してきた。低価格車の普及で新車購入可能層が増えたことにより一時停滞したものの、新規登録抑制策に伴い新規登録の必要ない中古車への需要が拡大し、再度活況を呈している<sup>8</sup>。但し、部品が粗悪品に交換されている製品が多く、中古車売買に対する規制や制度化は一切行われていないため、相当の目利きでない限り良品を適正価格で購入するのは難しいとされる。

#### 4. 生産者の構成にみる特徴

##### (1) 組立企業

主な外資メーカーには、台湾慶豊グループ（三陽工業股 有限公司の親会社）が出資する VMEP、タイの Asian Honda Motor Co., Ltd.(アジアン・ホンダ・モーター)等が当初出資した GMN<sup>9</sup>、スズキベトナム、ホンダベトナム、ヤマハベトナム、中国の重慶力帆実業( 集団 ) 有限公司が主に出資する Lifan Motorcycle Manufacturing Joint Venture Co., Ltd.<sup>10</sup>(以下、力帆ベトナム)がある(認可取得順)。VMEP が 100%外国資本であるほかは、すべてベトナム

<sup>8</sup> ハノイ市では、古くから路上に売買業者が集うというインフォーマルな形態で発展を遂げてきたが、中古車需要の拡大に伴い、2002 年、カウザイ区に公設市場が設立された。

<sup>9</sup> 以後、アジアン・ホンダ・モーターとホンダのタイでの合弁パートナーであるタイ・サミット・グループは撤退、タイ、ラオス、ベトナム企業の合弁企業へと再編された。

<sup>10</sup> 中国メーカー重慶華偉工業( 集団 ) 有限責任公司の出資していた合弁企業 Vina-Huawei Motorcycle Manufacturing Joint Venture Co., Ltd.(1998 年認可取得)から力帆が華偉出資分を買い取ることによって設立された。

ム企業との合併企業である。2004年12月、光陽工業股 有限公司(台湾)が地場二輪車メーカー Hoa Lam Automobile & Motorcycle Joint Stock Company の株式の30%を買い取り<sup>11</sup>、技術移転を伴う二輪車生産・販売を行う計画を発表したため、外資との合併企業は一社増えた。

国内メーカーは、中国製部品の流入に伴う参入が相次ぎ、2001年時点で51～55社程度が二輪車組立を行っていた。国有企業、あるいは国有企業出身者によって設立された民間企業が多く、貿易企業が本業の傍ら二輪車部品の輸入割当を受けて組み立てを開始したケースが多くみられた。

その後、国産化率虚偽申告問題に伴う生産停止、市場での販売不振、二輪メーカー基準の施行などで国内メーカーは打撃を受け、多くの企業が二輪車組立業からの事実上の撤退を余儀なくされた。2004年時点で実際に生産を行っている国内メーカーは14-15社、国内メーカーの市場シェアは30%程度まで下落している<sup>12</sup>。工業省の基準を満たすため、存続メーカーの多くは部品の内製や国内調達を進めており、メーカー間の差は相当あるとみられるものの中国製部品への依存度は低下してきている。しかし、各社とも毎年の生産・販売の変動が激しく、有力メーカーの出現には至っていない。

## (2) 部品企業

部品企業は、2002年時点の認可外資案件が80件程度、地場企業が150社程度と報告されている<sup>13</sup>が、漏れも多いとみられ全体像の把握は困難である。

外資部品メーカー中、最多数を占めるのは台湾系企業である。VMEP 設立時には10社以上の台湾系部品メーカーが進出し、南部ドンナイ省ホーナイ工業団地に集積を形成した。その後も三陽系以外の企業を含め台湾部品企業

---

<sup>11</sup> 2001年以降、二輪車組立業への外国投資認可は下りていない。筆者の知る限り明示的な法規文書は出ていないが、上述の力帆ベトナムの進出経緯から判断しても、外国企業による新規投資は認められず、既存企業への出資による進出以外なくなっているとみられる。

<sup>12</sup> 'Khong it doanh nghiep xe may trong nuoc bi lam nguy?'(少なからぬ企業が危険状態に?), *Dau tu (投資)*, 2004年8月9日, p.4.

<sup>13</sup> Institute of Economics, 'Study on....,' pp.336-7.

の進出は続き、南部に集中している。VMEP への部品供給のほか、部品国産化に迫られた日系二輪車メーカー、品質向上を志向する地場二輪車メーカー、外資家電メーカーなど、取引先の多角化が急速に進んでいる。

日系部品企業の 2002 年までの認可件数は 20 件未満と、タイヤインドネシアと比べ大幅に少ない。北部ヴィンフック省でホンダベトナムの二輪工場、Toyota Motor Vietnam Co., Ltd.の四輪工場が稼働を始めた 1997 年前後、ホンダの系列メーカーを中心に部品メーカーの進出がみられた。しかし、当時は市場展望や投資環境に不確実性が高かったために企業数は少なく、ホンダのタイ拠点であるアジア・ホンダや総合商社との合同出資方式や、複数の部品メーカーが出資や技術提携で関与し一つの合併企業を設立する方式がみられた。以後、日系メーカーによる大幅増産が実現したものの、2002 年の輸入枠規制問題が投資意欲を冷え込ませる結果となり、大きな投資の波は訪れていない。

その他の外資部品企業では、力帆系の 6 社を含む中国系が 18 社、タイ系が 5 社認可を得ているが<sup>14</sup>、実態についての情報は乏しい。

地場部品企業には二輪車部品のみを生産している企業は少なく、参入、退出が激しいため、実態把握は困難な状況にある。主な生産品目はマフラーなどのプレス品、一部の鋳造品、樹脂部品、バッテリー、タイヤなどである。

大規模国有企業から企業として登録されていない家族事業まで地場企業の形態は様々であるが、農業機械、汎用エンジンや部品を製造していた企業、日用品を製造していた金属加工や樹脂成形メーカーなどが、二輪車市場の拡大と国産化政策に伴う国産部品の需要に対応して二輪車部品生産を開始したケースが多い。日系二輪車メーカーに部品を供給している地場企業は数少ないが、積極的な設備投資や技術習得を行い、販売を急速に伸ばしている例もある。地場二輪車メーカー向けサプライヤーの場合、メーカー側の生産の変動が激しいため、特定のメーカーと長期的な取引関係を築くことなく多数の

---

<sup>14</sup> 計画投資省の認可案件リストによる。タイの投資からは、在タイ日系企業による投資は除外して表示した。

メーカーと関係を持ち、二輪車部品以外の製品への多角化によるリスク分散を図る企業が多い。

## 5. 二輪車産業に関わる法制度

### (1) 税制

#### 輸入関税

1998 年から禁止されていた完成車輸入は 2003 年から解禁となり、100%の輸入関税が課されている。部品に対しては、国産化率に連動した輸入関税政策が 2003 年に撤廃され、部品毎に関税率が指定されるようになった。税率は、エンジンが 100%、エンジン以外の部品が 50%となっている。

ベトナムは、これまで ASEAN 自由貿易協定(AFTA)の共通実効特惠関税(CEPT)プログラムに基づく関税引き下げの対象から二輪車および部品を除外してきたが、2004 年末、漸く CEPT 関税引き下げの動きが開始し、近々、具体的スケジュールが提示される可能性が浮上している<sup>15</sup>。

#### 付加価値税(VAT)

二輪車には小売価格に対し 10%の VAT が課される。通常、店頭表示価格は VAT を含んだものとなっている。乗用車などに適用される特別消費税は二輪車には課されていない。

#### 登録手数料 (le phi truoc ba)

登録手数料は、資産の所有権・使用权を登録する際に税務当局に支払う料金で、二輪車の場合、購入時の支払金額(VAT を含む)に登録料率を掛けることによって算出される。二輪車の登録料は 2003 年に改訂され、都市部での初回登録料率が 2%から 5%へと大幅に引き上げられた。

---

<sup>15</sup> 2004 年 12 月、トランスミッション、キャブレターなど部品 19 品目が CEPT 適用品目に追加され、2006 年に関税率が 5%に引き下げられることとなった。2005 年 1 月には、財務省が完成車および上掲以外の部品について 2006 年に 20%、2007 年に 5%という関税引き下げスケジュールの延期案を他加盟国に提示、交渉する予定であることが報道されている('Khong con ngoai le'(もう例外はなし), *Dau tu(投資)*, 2005 年 1 月 7 日, p.4)。

## (2)消費者に対する規制

### 登録制度

消費者は二輪車購入時に市・省の公安局交通警察室で登録を行い、登録証とナンバープレートを購入する。近年相次いで導入された二輪車の無秩序な増加を抑制するための措置は、主にこの登録制度を通じて実施されてきた。

2003年1月、公安省は、二輪車の登録は一人一台のみ、戸籍のある場所でしか行えないこと、登録時に運転免許証と民事責任強制保険加入を証明する書類を提示しなければならないことを定めた規制を施行した<sup>16</sup>。

表7 二輪車登録証・ナンバープレート発給手数料(2003年4月施行)

(単位:ベトナムドン)

二輪車の価格	ハノイ市、ホーチミン市	他中央直轄市、省直屬市、省人民委員会所在地	その他の地域
1,500万ドン以下	500,000	200,000	50,000
1,500万~4,000万	1,000,000	400,000	50,000
4,000万ドン超	2,000,000	800,000	50,000

出所:2003年4月16日付財務省通知34号。

2003年4月には、都市部での二輪車登録証・ナンバープレート発給手数料が大幅に引き上げられた。ハノイ市、ホーチミン市を最高とする三段階の料金設定である(表7)。

2003年9月以降は、ハノイ市中心部の4区(ホアンキエム、ドンダー、ハイバーチュン、バーディン)において、2005年1月からは、これら周辺の3区(カウザイ、タイホー、タインスアン)でも新規登録が禁止された。以後も、対象区以外に戸籍を持つ親戚の名義で登録を行うなどの方法で二輪車の購入は行われている。しかし、登録しづらくなり、コストが上がっているのは事実であるため、品質重視の消費者が増え、新規登録の必要のない中古車への

<sup>16</sup> 以前は免許証を持たずに運転している者が多かったが、交通違反取り締まりの強化に伴い免許証の提示を求められる場面が増えたことも加わり、免許保持率は増加しつつある。

需要が拡大するなど、確実に市場への影響は現れている。

#### ヘルメット着用規制

増え続ける交通事故対策として、2001年頃からヘルメット着用規制導入が政府内で検討されるようになったが、消費者からはヘルメット着用の不便さを嫌った強い反対が示され、導入された規制は骨抜きにされ続けてきた。2003年以降、主要な国道を対象とした具体的な着用規制が施行され、各地で違反者への罰則が強化されたため、着用率は上昇しつつある。

### (3)メーカーに対する規制

#### 生産枠

2003年以降、外資メーカーは認可取得時の生産計画に依拠して生産量が認められている。当初の計画は2000年以降の市場拡大を想定していなかったため、この措置は実質的に外資メーカーの生産拡大を制限する効果を発揮してきた。しかし、日越共同イニシアティブやWTO加盟交渉を通じた投資環境改善の取り組みにより、同規制は近々撤廃されることが見込まれている。

#### 工業標準、型式認証

ベトナムでは、二輪車・部品の安全性、排ガス、騒音など20以上の強制的工業標準(tieu chuan Viet Nam: TCVN)が施行されている。排ガスについての標準はユーロ基準など国際基準に対応したものとはなっていない。

2002年、交通運輸省傘下の登録局による型式認証制度、品質・安全・環境保全に関する検査制度が導入された。ベトナムで販売するためには国産車、輸入車ともモデルごとに登録局に申請し、認証を得なければならない。認証は毎年更新が必要である。量産段階においても製品検査が義務付けられ、指定された検査機器の導入義務、検査項目、データの保存および検査時の提示義務が定められている。一部の検査項目の必要性が疑わしく、すべてのメーカーに平等に実施されているのかどうか明らかでないなど、多くの問題点が指摘されている。

(藤田麻衣)