

第4章

ベトナム二輪車産業の発展と構造変化 —地場企業を巡る環境の変化を中心に—

藤田 麻衣

要約：

ベトナムの二輪車産業は、輸入代替工業化政策の一環として誘致された外資系企業、および中国製部品の組立を契機として参入した地場企業による市場を巡る競争に牽引され、急成長を遂げてきた。2005年頃から、WTO加盟準備の下での規制緩和の進展や外国投資の増加を背景として、同産業は市場主導の発展という新たな段階に突入しつつある。これに伴い、輸入保護や国産化政策の下で成長を遂げてきた地場組立企業や部品企業にも、環境変化に対応した企業構造の変化が現れてきている。

キーワード：

ベトナム 二輪車産業 地場企業

はじめに

二輪車産業は、近年、ベトナムにおいて最もダイナミックな成長を遂げてきた産業のひとつであり、とくに輸入代替型産業としては一定の競争力を実現しえたほぼ唯一の産業として注目される（大野[2003: 42]）。1990年代半ばの産業の始動からわずか10年余りの間にアジアで中国、インド、インドネシ

アに次ぐ規模の市場にまで成長し、外資系二輪車企業および地場組立企業の熾烈な競争に牽引され価格低下が実現し、外資系二輪車企業の国産化率も 80～90%にまで達した。このような画期的な成果がもたらされた背景としてはさまざまな要因があげられるが、端的に言えば、輸入代替工業化政策の一環として誘致された外資系二輪車企業が中国製部品の組立を契機として参入した地場組立企業と市場を巡る激しい競争を繰り広げ、産業発展のダイナミズムをもたらしたという点に集約されるであろう。

このような短期間における産業発展の過程では、外資系企業が主導的な役割を果たしてきたとはいえ、地場企業にも多様な変化と躍進がみられた。中国製部品の単純組立に参入した地場組立企業は、2000 年代初頭時点では 50 社以上が乱立していたが、近年では少数の比較的規模の大きな企業への淘汰と集約が進み、農村部を中心とした低価格車需要を満たし続けている。さらに、二輪車市場の拡大を受けて相次いで参入した部品企業のなかには、外資系二輪車企業の一次・二次サプライヤーとして成長する企業がみられる一方で、地場組立企業のサプライヤーとなったものの、以後それらの盛衰に翻弄される企業も多く、明暗が分かれている。

ここで留意しなければならないのは、地場企業の成長といっても輸入障壁や国産化政策など数々の好条件に後押しされていた側面も否認できないという点である。2005 年頃までは国内の外資系企業および地場企業が熾烈な競争を繰り広げてきたとはいえ、輸入障壁によって海外からは遮断されたなかでの競争であった。2005 年頃からは世界貿易機関（WTO）加盟に向けた本格的な準備が進むなか、国産化政策の撤廃や輸入関税の削減といった規制緩和、市場の拡大と外国投資環境を背景とした外国投資の流入といった新たな変化が生じつつある。産業は新たな発展段階に突入し、地場企業を取り巻く制度的・経済的環境も大きな変貌を遂げつつあるといえよう。

経験も浅く、資本・技術の蓄積にも乏しい地場企業は、新たな環境にどのように立ち向かおうとしているのだろうか。本稿の目的は、地場企業の戦略を分析するための準備作業として、WTO 加盟を巡るさまざまな変化が生じた

2005年以降の新たな展開に重点を置きつつ、これらの地場企業を取り巻く環境の変化を整理し、地場企業の状況を概観することである。2004年までのベトナム二輪車産業の概況や基礎情報については、藤田[2005]¹にもまとめられているので、そちらをご参照いただきたい。

第1節 産業の概況

1. 産業発展の過程

ベトナム二輪車産業の発展過程は、大きく4つの段階に分かれる(表1)。以下では、段階ごとに産業発展の過程を追っていくこととしたい。

表1 ベトナム二輪車産業の発展段階(1990年代前半～2007年)

時期	市場 (年間販売台)	政策	外資企業の動向	地場企業の動向
(1) 国内生産の始動 (1990年代)	30～50万台	CKD組立(1990年代前半) 外資の誘致による 輸入代替(1990年代後半)	日本・台湾の第一次投資ブーム(組立・部品)	CKD部品の組立・販売、補修部品の生産
(2) 「中国ショック」 (2000～2001年)	200万台超へ急増 (低価格車の氾濫)	国産化、輸入規制等→実効性伴わず 混乱	市場シェア低迷	地場組立企業の乱立(51社)
(3) 外資系二輪車企業の反撃と規制の強化 (2002年～2004年)	150万台以下へ急減(外国ブランド・高品質志向の強まり)	輸入規制、国産化政策の強化、製品・環境基準の導入	反撃と市場シェアの奪還(低価格車開発など) 日本・台湾の投資拡大(組立・部品)	市場シェアの低迷 地場組立企業の淘汰と集約 部品企業の成長
(4) 市場主導の発展 (2005年～)	250万台～	規制緩和(国産化政策の撤廃、関税引き下げ、生産や登録規制の撤廃)	外国投資の更なる拡大	地場組立企業の更なる淘汰 部品企業に対する競争圧力

(出所) 筆者作成。

(1) 国内生産の始動(1990年代)

ベトナムで本格的に二輪車生産が始動したのは1990年代半ばのことであ

る²。ドイモイ下の高成長で国内需要が急増するなか、ベトナム政府は海外の二輪車企業の誘致による二輪車の国産化に乗りだした³。市場の潜在性と輸入保護、税制面の恩典などにひかれ、1990年代末にかけて、日本や台湾の二輪車企業が次々とベトナムに進出した（表2）。しかしながら、約2000ドルという日本ブランド車の価格とベトナムの消費者の平均的所得との格差とは大きく、1998年に完成車の輸入が禁止されてからもタイや日本からの密輸が横行し続けたことなどもあり、外資系二輪車企業各社の販売は伸び悩んだ。

表2 ベトナムの主要外資二輪車企業

企業名	認可取得年	出資企業（国籍，出資比率）	立地
Vietnam Manufacture & Export Processing Co.,	1992	慶豊集団（台湾，100%）	ドンナイ省
ベトナムスズキ（Vietnam Suzuki Corp.）	1995	スズキ（日本，35%）、双日（日本，35%）、Southern Agricultural Machinery Corp.（Vikyno）（ベトナム，30%）	ドンナイ省
ホンダベトナム（Honda Vietnam Co., Ltd.）	1996	本田技研工業（日本，42%）、Asian Honda Motors（タイ，28%）、Vietnam Engine & Agricultural Machinery Corp.（VEAM）（ベトナム，30%）	ヴィンフック省
ヤマハベトナム（Yamaha Vietnam Co., Ltd.）	1998	Yamaha Motors（日本，46%）、Hong Leong Industries（マレーシア，24%）、Vietnam Forestry Corporation（VINAFOR）（ベトナム，30%）	ハノイ市
力帆ベトナム（Lifan Motorcycle Manufacturing Joint Venture Co.）	2002	重慶力帆実業（集団）有限公司（中国，70%）、Vietnam Import-Export Technology Development Co.（Viexim）（ベトナム，30%）	フンイエーン省

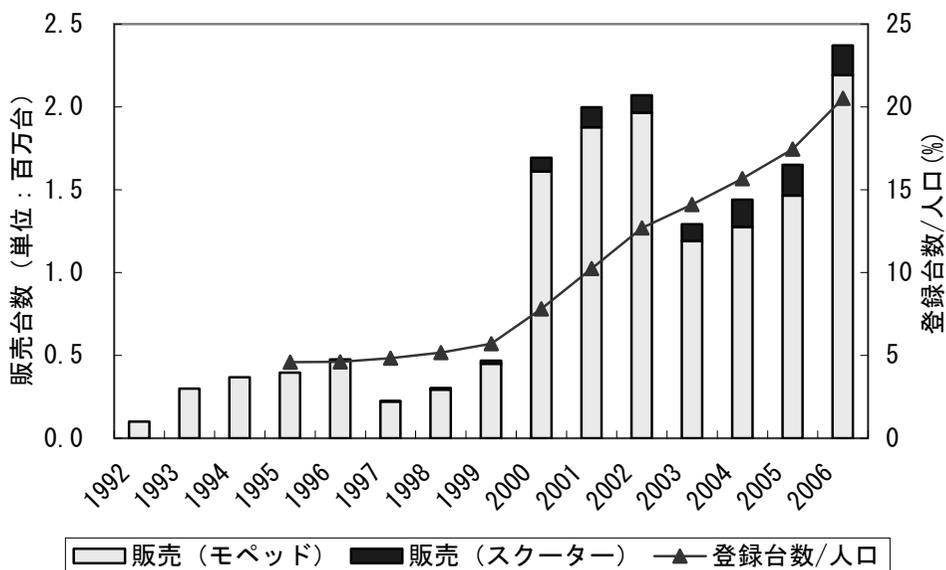
（出所）筆者による調査、ベトナム社会科学院ベトナム経済研究所に2004年度に委託した調査結果に基づき筆者作成。

（2）「中国ショック」（2000～2001年）

このように発展途上国における輸入代替の典型的なジレンマに陥っていた産業の状況を劇的に塗り替えたのが2000年初頭の「中国ショック」である。中国の二輪車メーカーは1990年代後半の不況で大量の在庫を抱えたことからそのはけ口を模索し、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目を付けた。かくして、2000年頃から大量の中国製二輪車がベトナムに輸入され、それらは日本ブランド車の4分の1から3分の1という圧倒的な低価格⁴で未開拓であった都市および農村部における中・低所得層市場に

浸透することとなった。この「中国ショック」により、ベトナムの二輪車販売台数は1990年代後半の40～50万台から2001年には200万台超へと一気に4倍以上に膨れあがった（図1）。

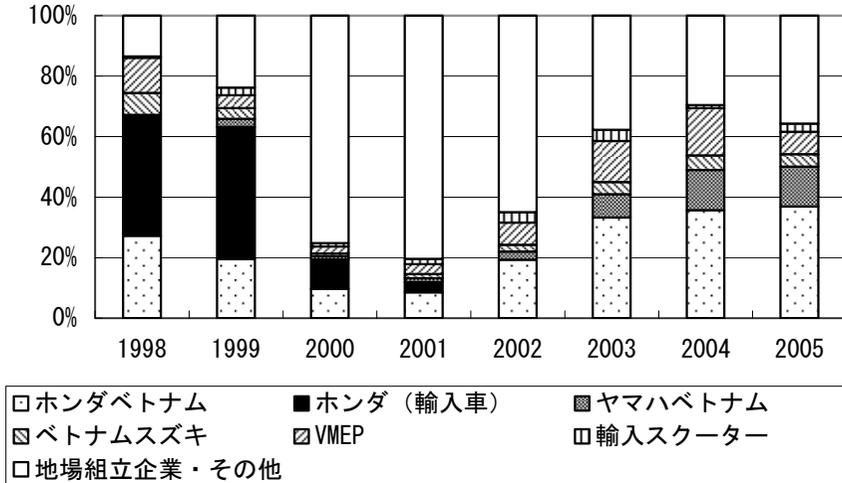
図1 ベトナムの二輪車市場の動向



出所：本田技研工業株式会社『世界二輪車概況2007』。

「中国ショック」はまた、二輪車組立を行う地場企業⁵の乱立をももたらした。1998年から完成車の輸入が禁止されていたため、中国製二輪車はIKD (incomplete knock down)⁶部品キットとして通関し、ベトナム国内で組み立てられなければならなかったからである。輸入クォータ制によって参入は制限されていたにもかかわらず、2002年時点で組立を行う地場企業は50社以上にも及んだ。2001年には、中国から輸入された部品キットを地場企業が組み立てた「中国車」は市場の8割以上を占めた（図2）。

図2 ベトナム二輪車産業における市場シェアの推移



(出所) Bo cong nghiep [2007]に基づき筆者作成。

(3) 外資系二輪車企業の反撃と規制の強化 (2002～2004年)

しかしながら、この状況は長くは続かなかった。2002年に入ると、中国車に市場を奪われた外資系企業による反撃が始まった。中国車の低品質や交通事故の増加などが社会問題化しはじめていた2002年1月、ホンダベトナム (Honda Vietnam Co., Ltd.) は従来の3分の1にまで価格を引き下げた新モデル「Wave α」を投入し、急速に販売を伸ばした。また、同年には、すべての地場組立企業が国産化率を虚偽申告することにより輸入関税を脱税していたことが明らかになり、脱税分の関税を追納するまで生産停止を命じられた。さらに、地場組立企業の生産再開を認めるにあたっては、「二輪車組立・生産企業標準」と称して資本規模や投資や技術の水準、部品の内製化状況や国産化率など細かな条件(第2節参照)を満たすことが求められた。このように、2002年以降、野放図な中国車の氾濫に対する規制が強化されたことにより市場全体の規模は大幅に縮小し、地場組立企業を取り巻く経営環境が厳しいものとなるにつれ、地場組立企業の市場シェアは減り続けた。

(4) 市場主導の発展へ（2005年以降）

2005年頃から、産業は、規制緩和と対外開放の進展を背景とした生産の急拡大という新たな局面に入りつつある。1990年代の産業の始動期から「中国ショック」以後の調整期に至るまで、二輪車産業にはきわめて多くの規制や政策介入が行われてきたが、2005年頃からは、WTO加盟準備の進展に伴い産業に対する様々な規制が撤廃・削減された。これにベトナム経済の高成長があいまって市場の急拡大をもたらすなか、既存企業による生産拡大と新たな外国投資の流入が加速し、外資系企業による新機種開発やコストダウンの進展が新たな需要を喚起する、という好循環が生まれている。

新たな変化の原動力となった政策と外国投資の動きについては、それぞれ、第2節および第3節で詳しく述べることにしたい。

2. データからみる産業の近況

本項では、産業の近況と到達点を最新のデータに基づいて把握しておきたい。

まず、市場規模の推移（図1）をみると、2001～2002年には中国からの大量の部品輸入をきっかけに年間販売台数が200万台を超え、以後、一旦は150万台以下へと落ち込んだものの、近年、急速に伸びてきていることがわかる。2006年の販売台数は前年比44%増の230万台を記録し、従来のピークであった「中国ショック」時の水準を超えた。

市場シェアの推移（図2）からも市場の激動を窺うことができる。外資系二輪車企業による国内生産が開始した後も国産車はすぐには市場に根付かず、1990年代後半まではホンダ・ブランドの輸入車が市場の過半を占める状況にあった。ここを「中国ショック」が襲い、2001年には「中国車」が8割以上のシェアによってベトナム市場を席卷することとなる。2002年以降は、外資系メーカーによる反撃が開始し、とくにホンダベトナムとヤマハベトナム（Yamaha Motor Vietnam Co., Ltd.）の2社によるシェア奪還が急速に進んだ。当時、地場組立企業は外資系二輪車企業の反撃に到底太刀打ちできず、早晩

淘汰されるであろうと見る向きが多かったが、実際には、2004年から2005年にかけて、地場組立企業の市場シェアが僅かながら上昇し、2005年時点でも40%弱を維持している点が注目される。日本ブランド車と地場組立企業製の二輪車との価格差は最大50%程度に及ぶことから、日本ブランド車に手が届かない農村の低所得者層需要に応えることにより市場シェアを維持し続けているとされる（藤田[2006: 343, 346]）。

表3は、輸入の動向を完成車と部品に分けて示したものである。ベトナムの貿易統計からは、完成車・部品のそれぞれについて1990年代半ばから近年までを網羅する貿易相手国別のデータが得られないため、貿易相手国によって報告されたデータに基づき作成した。1990年代後半までは日本とタイからの日本ブランド車の輸入が中心であったが、2000年と2001年の2年間、中国からの完成車輸入が激増している。上述のように、1998年からベトナムでは完成車輸入が禁止されていたため、中国車はIKD部品キットとして通関していたが、中国側の貿易統計によれば完成車として輸出されていることとなり、限りなく完成車に近い形での輸入であったと推測される。2002年以降、地場組立企業の生産停止と、生産再開後の国産化規制の実施強化によって中国からの完成車輸入は激減するが、それに代わって増加しているのが部品輸入である。中国や台湾からの輸入が多く、とくに中国からはエンジン単体としての輸入も多いことが特筆される。また、日系二輪車企業の増産に伴い2003年以降はタイからの部品輸入も増えているが、2006年は生産が伸びているにもかかわらず、さらに、後述のように部品に対する関税率が削減されたにもかかわらず、部品輸入が減少している。これは、外資系二輪車企業による部品の国産化が進んだためと考えられる。2007年の筆者の企業調査によれば、日系二輪車企業の国産化率はすでに80～90%程度にまで達している。

表3 ベトナムの二輪車・部品輸入の動向 単位：百万ドル

(1) 完成車

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
中国	2	2	1	0	45	419	426	50	6	8	32	46
日本	108	153	59	27	19	21	14	9	15	5	5	5
タイ	85	99	60	49	44	52	10	0	0	1	0	1
香港（再輸出）	n. a.	n. a.	2	2	4	5	12	24	21	16	20	13
台湾	n. a.	21	14	20	7	3	3	11	6	3	1	4
インドネシア	n. a.	10	5	5	1	3	6	22	13	8	2	0
EU	0	0	0	0	0	0	0	1	5	17	24	36

(2) 部品

	種類	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
中国	エンジン	0	0	0	0	0	5	50	80	23	46	31	32
	その他	0	0	0	1	2	19	35	52	36	46	32	38
タイ	エンジン	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	12
	その他	0	3	16	46	50	80	56	51	40	58	74	62
日本	エンジン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他	0	0	0	3	3	4	10	13	7	7	7	7
台湾	エンジン	n. a.	0	0	0	0	0	0	1	0	1	4	1
	その他	n. a.	7	4	6	8	28	28	59	49	64	34	37
インドネシア	エンジン	n. a.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他	n. a.	0	0	0	3	2	0	1	6	11	12	10

(注1) 輸出国によって報告されたベトナムへの輸出値（FOB）。

(注2) 各カテゴリーに対応するHSコードは次の通り。「完成車」：8711、「エンジン」：840732、「その他部品」：871419。

(出所) 各国の税関データ（World Trade Atlas）に基づき筆者算出。

表4が示すように、輸出は開始したばかりであり非常に限られている。完成車輸出は、2002年のホンダベトナムによるフィリピン向け輸出の開始以来徐々に増えつつあり、2005年時点で27,000台に達しているものの、フィリピンがほぼ唯一の輸出先という状況である。アンゴラ、モロッコなどアフリカ向けの輸出が2004年には記録されており、地場組立企業によるものとみられるが、規模はごく限られている。部品輸出も、マレーシア、フィリピン、インドネシアなど日系二輪車企業によるとみられる東南アジア諸国の輸出を中心に徐々に増えつつあるものの、現状、部品輸出拠点としての位置づけには程遠いレベルである。ただし、近年の日系二輪車企業各社による増産の動きが著しいことから、今後はさらに増加する可能性もある。

表4 ベトナムの二輪車・部品輸出の動向

単位：百万ドル

(1) 完成車

	2001	2002	2003	2004
総額	0.1	5.1	15.8	26.7
フィリピン	0.0	4.8	15.1	25.8
タイ	0.0	0.0	0.4	0.0
マレーシア	0.0	0.0	0.0	0.3
アンゴラ	0.0	0.1	0.1	0.2

(2) 部品

		2001	2002	2003	2004
総額	エンジン	0.0	0.0	0.0	4.2
	その他	6.2	2.6	5.2	16.5
その他アジア	エンジン	0.0	0.0	0.0	0.0
	その他	5.6	1.0	0.5	1.5
マレーシア	エンジン	0.0	0.0	0.0	2.5
	その他	0.0	0.1	1.5	4.0
インドネシア	エンジン	0.0	0.0	0.0	0.0
	その他	0.1	0.1	0.6	2.8
フィリピン	エンジン	0.0	0.0	0.0	0.2
	その他	0.1	0.0	1.0	1.4

(注) 各カテゴリーに対応するHSコードは次の通り。「完成車」
「エンジン」：840732, 「その他部品」：871419。

(出所) World Trade Atlas (各国税関データ) に基づき筆者算出

第2節 政策の新たな展開

二輪車産業は、ベトナムの多様な産業のなかでも政策介入が際立って多く、かつ、それらの頻繁な変更が業界内に多大な混乱と論争を巻き起こしてきた産業と位置づけられる。それは、二輪車産業が保護すべき重要産業であったためだけでなく、外資系企業と地場企業の利害の対立、「中国ショック」という他産業では類例をみないほどの劇的なショックの経験、二輪車が人々の日常生活に欠かすことのできない重要な移動手段となっていることに起因する社会的インパクトの大きさ、知的財産権の侵害や密輸など様々な違法行為の横行といった数々の要因が複雑に絡み合ったゆえのことである。

しかし、WTO への加盟準備⁷が本格的に進み始めた 2005 年頃からは政策介

入の頻度も減り、規制緩和と対外開放の方針が鮮明となってきた。本節では、1990年代からの政策の流れを追いつつ、2005年以降の政策の変化を整理する。

1. 産業全体の発展戦略と参入に対する規制

この分野の政策における近年の重要な変化としては、中期的な産業発展の方向を描いた発展戦略およびマスタープランがそれぞれ2006年、2007年に策定されたこと、政府が定める基準を満たすことを条件にすべての所有形態の企業を動員するという原則が確認されたこと、の2点が挙げられよう。

ベトナム政府が二輪車産業をどのような担い手によってどのような方向に発展させようとしているのかは、長らく曖昧なままとされてきた。上述のように、1990年代半ばの段階で、ベトナム政府は輸入保護と外国投資の誘致による二輪車の国産化を志向していた。しかし、「中国ショック」を契機として多数の地場組立企業が参入した2000年頃から、この方針の揺らぎを示唆する事象がみられるようになる。すなわち、日系二輪車企業各社を一時的な生産停止に陥れた輸入総枠規制（後述）など、実質的に外資系二輪車企業の通常の生産活動を制限する場当たりの政策の数々が施行された。これとほぼ同時期にあたる2000年代初頭、地場組立企業を担い手として手頃な価格のベトナムブランド二輪車を育成していく可能性について政府内での議論が行われていたことも新聞報道などから明らかになっている⁸。産業発展の方向性やその担い手についての方針の揺らぎが政策の迷走を招いたと推察される。

しかしながら、現実には、地場組立企業のなかからベトナムブランド車生産の担い手となる強力な企業は出現しなかった。地場組立企業の多くは製造や設計へは投資をせずにコピー車の生産に終始し、国産化率の虚偽申請による輸入関税の脱税など数々の法規違反も明るみにでた。このため、ベトナムブランド二輪車育成策が具体化することはなかった。

かわって政府が目指したのは、法規遵守の徹底に加え、二輪車製造企業に対し部品製造のための投資や国産化などを義務づけることにより、少数の競争力ある地場企業への淘汰を促すという方向である。国産化率を虚偽申請し

ていた地場組立企業は、2002年から2003年にかけて生産停止を命じられた。二輪車の製造、組立、および部品輸入の管理についての規則（首相決定 38号、38/2002/QD-TTg、2002年3月14日付）、二輪車製造および組立企業の標準についての規則（工業省決定 24号、24/2002/QD-BCN、2002年6月10日付）などが定められ、二輪車企業が満たすべき資本規模、部品内製への投資、国産化率などの水準が設定された。このような数々の規制策が一定の効果をあげ、2002年以降、市場規模の縮小とともにショックからの回復がもたらされた。しかしながら、上記の個々の規則がすべての企業に等しく徹底されているかどうかは明らかではない⁹。

2006年には、初の包括的な産業発展戦略としての「2015年に向けた二輪車産業発展戦略」（工業省決定 33/2006/QD-BCN、2006年9月13日付）が定められた。続いて、発展の方向性や政策のあり方をさらに明確化すべく「2006-2015年の二輪車産業発展マスタープラン」が策定されることとなり、工業省にその任が与えられた。マスタープランは、工業省とベトナム開発フォーラム¹⁰との共同作業という新たな方式で起草され、2007年に発表された¹¹。戦略とマスタープランはともに、国際経済参入を踏まえ、ベトナムが地域¹²における競争力ある産業の中心地のひとつとなることを目標としている。とくに WTO ルールに反する国産化規制や外資系企業に対する規制への言及がなくなったのは新たな点であり、政府が定めたルールの下での市場競争による発展を目指すという基調が読み取れる。マスタープランには、WTO ルールとの整合性を考慮し、裾野産業の発展促進や工業人材育成などの分野における施策が掲げられた。

2. 国産化政策の撤廃と輸入関税の引き下げ

外資系企業は進出当初から部品生産の義務を課せられていたが、さらに国産化を進めるべく、1998年に完成車の輸入が禁止され、同年12月には国産化率に対応して部品の輸入関税が決まるといふ奨励的輸入関税制度が発表された¹³。1999年1月1日付けで施行されるはずであったが地場組立企業から

の強い反対のために先送りされ、新旧制度の併存という時期を経て 2001 年 1 月から全面的施行となった（石田[2001]）。国産化政策については、計算式の変更や地場組立企業の育成を視野に入れた基幹部品内製の義務づけなど頻繁な変更が相次いだこと、地場組立企業に対する適用の甘さといった多数の問題が指摘されてきた。

このように混乱を極めた輸入規制および国産化政策であるが、2003 年以降は徐々に自由化の方向に動き始めた。完成車の輸入は 2003 年から解禁となり、100%の輸入関税が課されるようになった¹⁴。部品についても、国産化率に連動した輸入関税制度は 2003 年 1 月 1 日付けで撤廃され、部品毎に関税率が指定されるようになった¹⁵。関税率はエンジン 100%、エンジン以外の部品が 50%である。

ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) の共通効果特惠関税 (CEPT) スキームでは、完成車は現在に至るまで一般除外品目リスト (GEL) に含まれたままである。しかし、部品は 2005 年に一時的除外品目リスト (TEL) から適用品目リスト (IL) に移され、さらに 2006 年には先行 ASEAN6 カ国からの輸入関税は 5% に引き下げられた。その影響は 2006 年までの貿易統計 (表 3) からはまだ確認できないが、今後、部品産業の集積形成が進んでいるタイやインドネシアからの輸出品との競争が高まる可能性がある。

3. 生産および登録に対する規制

2002 年から 2004 年頃にかけて相次いで実施された生産および登録に関する規制も、販売や生産に多大な影響を及ぼした。

生産に対する規制は、まず、2002 年の輸入総枠規制¹⁶という形で導入された。2002 年 9 月、突如、2002 年の部品輸入総枠と各社に配分される輸入枠が定められた。これにより、年途中で輸入枠を使い切ってしまった主要日系二輪車企業が数ヶ月にわたる生産停止に陥るなど、多大な混乱がもたらされた。各方面からの強い抗議を受け、輸入総枠規制は 2003 年から撤廃されたものの、外資系二輪車企業は設立認可取得時に提出したフィージビリティ・スタディ

(F/S) に沿った生産を行うことを要請された¹⁷。2000 年以降の需要の急増は各社が認可を取得した 1990 年代半ば時点では想定されていなかったため、この規制も外資系二輪車企業、とくに需要拡大の著しかった日系二輪車企業の生産拡大に実質的な制約を課すこととなった。この規制に対してはとくに日系二輪車企業から強い抗議が寄せられ、日越共同イニシアティブを通じた交渉が行われた結果、2005 年 4 月 11 日付の公文書 1854/VPCP-HTQT によって撤廃され、ようやく各社が自由に生産量を定められるようになった。

また、販売に対する抑制策としては、ユーザーが省の公安局交通警察室で行う二輪車登録に対する規制¹⁸がある。2003 年 1 月、二輪車の登録は 1 人 1 台のみ、かつ、戸籍のある場所でしか行えないことが公安省によって定められ、さらに、その後、ハノイ市中心部における新規登録が禁止された。登録に対する規制は、ハノイ市における新車販売の低迷ばかりでなく、消費者の品質志向や外国ブランド車志向の高まりをさらに助長するなど、市場に様々な影響をもたらした。

これらの規制が撤廃されたのは 2005 年末のことである。登録規制については、人々の所有権を制限しており憲法やその他の法律と整合的でない点、交通事故の抑制に効果を発揮しなかった点などが国会常務委員会で指摘され、公安省通知 17 号 (17/2005/TT-BCA、2005 年 11 月 21 日付)によって一人一台規制が撤廃された。また、2005 年 12 月にはハノイ市における登録禁止措置も解除された¹⁹。

第 3 節 外国投資の増加

近年、地場企業を取り巻く環境に生じたもうひとつの大きな変化は外国投資の急増である。日本や台湾の二輪車企業とそれらに伴った部品企業の進出が進んだ 1990 年代半を第一次投資ブームとするならば、1990 年代末の低迷期を経て 2000 年代初頭から徐々に投資が増え始め、2000 年代半ばには第二次投資ブームとも呼べるような状況が生じている。

表5 外資系二輪車企業による拡張投資の例

ホンダベトナム	2004年：Vietnam Auto Parts Co., Ltd.（部品製造子会社）設立。 2005年：四輪車生産ライセンス取得。 2006年：生産能力拡張のための増資。 2007年：第二工場建設のための増資。
ヤマハベトナム	2005年：Yamaha Motor Parts Manufacturing Vietnam Co., Ltd.（部品製造子会社）設立。 2006年：生産能力拡張のための増資。 2007年：第二工場の建設を決定。
VMEP	2007年：四輪車工場の建設に着工。
力帆ベトナム	2007年：四輪車生産のための投資を決定。
ベトナムスズキ	2006年：新工場を建設（二輪と四輪の工場を分離）。

（出所）各社ホームページ、ベトナムおよび日本の新聞報道に基づき筆者作成。

まず、二輪車生産についてみると、新規参入はほとんどなかったが、既存の外資系二輪車企業による拡張投資（新たな子会社の設立を含む）が活発に行われた。主要外資系二輪車企業による代表的な拡張投資案件を列挙した表5からは、主に3つの動きがあることがわかる。第一は、二輪車生産能力の拡張である。生産および登録に対する規制の解除を背景として、近年、販売の伸びがとくに著しいホンダベトナムとヤマハベトナムは相次いで生産能力の拡張を行っている。第二は、部品内製の増強および部品製造子会社設立である。生産規模の拡大により従来は輸入していた部品を国産化するための投資が見合うようになったことが背景にあると考えられる。第三は、四輪車製造への参入である。参入当初から四輪車の生産も行っていたベトナムスズキに加え、近年では、日本、台湾、中国の3社が相次いで四輪車生産のライセンスを取得した。

部品企業については、2000年代に入ってから、市場全体の拡大と外資系二輪車企業と地場組立企業との熾烈な競争を背景に、旺盛な部品需要に応えるための投資が急増している。地場組立企業の国産化需要に向けた部品生産のための投資は中国企業や台湾企業によるものが多く、日系二輪車企業の増産を受けての部品企業の投資は主に日本企業によって担われることが多いが、

一部の台湾企業にもみられる。

表6 台湾、日本、韓国、中国の二輪車産業への外国投資案件（認可時期・省別の件数）

	(1)期前半 (1992- 1994年)	(1)期後半 (1995- 1999年)	(2)期 (2000- 2001年)	(3)期 (2002- 2004年)	(4)期 (2005- 2007年)	合計
台湾						
ドンナイ省	11	8	4	24	12	59
ホーチミン市	2	6	5	7	2	22
ビンズオン省	1	0	8	7	2	18
ヴィンフック省	0	0	1	6	6	13
その他	1	2	1	7	7	18
合計	15	16	19	51	29	130
日本						
ハノイ市	0	7	0	6	4	17
ドンナイ省	0	1	0	3	2	6
ホーチミン市	0	0	1	3	0	4
ヴィンフック省	0	2	0	0	1	3
その他	0	1	0	0	7	8
合計	0	11	1	12	14	38
韓国						
ドンナイ省	0	1	0	3	3	7
ビンズオン省	0	1	2	1	0	4
その他	0	0	5	2	5	12
合計	0	2	7	6	8	23
中国						
フンイェン省	0	0	2	8	n. a.	10
ハノイ市	0	0	3	0	n. a.	3
ヴィンフック省	0	0	0	2	n. a.	2
その他	0	0	2	2	n. a.	4
合計	0	0	7	12	n. a.	19

(注1) 第(4)期は2007年10月までに認可された案件を含む。

(注2) 中国は2004年10月までのみのデータ。

(出所) 計画投資省のデータに基づき筆者算出。

各国による投資の傾向をより詳しくみてみよう。表6は、表1で掲げた発展段階の区分に従って、主要4カ国（台湾、日本、韓国、中国）による二輪車産業への外国投資の認可状況をまとめたものである。台湾企業による投資は最も件数が多いが、その嚆矢となったのは、台湾系 Vietnam Manufacture and Export Processing Co., Ltd. (VMEP)向けの部品供給を目的に、1994年前後に10社以上のサプライヤーが相次いで進出したことである。以後、台湾企業の投資には、VMEPの立地するドンナイ省を中心に圧倒的に南部に集中しているという特徴がみられる。しかし、とくに2000年以降、日系二輪車企業にとっては国産化とコストダウン、地場組立企業にとっては国産化と品質向上のた

めの高品質な部品の調達必要性がそれぞれ高まるにつれ、台湾系部品企業のなかにはVMEPとの取引を維持しつつも日系二輪車企業や地場組立企業との取引を拡大するものが増え始めた。VMEPのみならず様々な国籍の二輪車企業と取引をする傾向が強いことは台湾系部品企業の最大の特徴である。

2007年に筆者とベトナム社会科学院ベトナム経済研究所が共同で行った調査によれば、近年のホンダベトナムおよびヤマハベトナムの著しい増産に伴い、南部の台湾系部品企業にも新たな傾向が生じていた。有力な日系二輪車企業のサプライヤーの間では、北部に第二工場を建設する動きがみられた。この点は、近年、台湾企業による投資案件に北部への投資が増え始めていることを示している表6からも確認できる。また、日系部品企業の進出が増えたことによりサプライヤー間の競争も激化しつつあり、調査対象の台湾系部品企業6社すべてが北部の日系二輪車企業との取引は減りつつあると回答した²⁰。

日本の部品企業の進出には、スズキ、ホンダ、ヤマハの3社が相次いで進出した1990年代後半に第一の波があり、一旦減少した後、日系二輪車企業による増産が始まる2004年頃から第二の波が訪れている。台湾に比べると、ホンダ、ヤマハという2大メーカーが立地している北部（とくにハノイ市、ヴィンフック省）への投資が多いことが特徴的といえよう。

中国の投資は、中国企業が「中国ショック」期の輸出経験を経て本格的にベトナムで腰を据えて生産を行おうとする動きとして、2001年以降、徐々に増え始めている。二輪車生産への投資は1件（力帆）のみで、残りは全て部品生産への投資である。上述の企業調査からは、地場組立企業のなかに中国部品企業からの部品調達を増やす動きがあり、台湾系部品企業や地場部品企業から切り替えるケースもあること、中国系部品企業のなかには地場組立企業向けにフレームとカウリングを年間80万個以上、エンジンを10万個以上生産するなど、きわめて大規模な生産を行っているものも含まれることが明らかになった。地場組立企業と中国系部品企業との取引関係が拡大しつつあることが窺われる。なお、中国の投資は圧倒的にフンイエン省とハノイ市

に集中しており、いくつかの有力な地場組立企業とともに二輪車部品生産の集積を形成している。

第4節 二輪車産業における地場企業の概況

1. データの概要²¹と産業における地場企業の位置づけ

本節の分析が主に依拠するのは、統計総局による2006年企業センサスのデータである。二輪車ないし部品の製造企業として分類されている企業271社が含まれ、原データには企業名、所在地、所有形態のほか、2006年の従業員数と売上高が記載されている。なお、所有形態から外国投資企業であることが判明したものについては、筆者が判別できる限りで親会社の国籍を補った。このデータベースに基づき、産業の全体像を示したのが表7である。

表7 企業センサスの対象企業

		組立企業	部品企業	合計
地場企業		29	112	141
外資系企業	中国	1	14	15
	日本	3	21	24
	日本/台湾	0	2	2
	韓国	0	7	7
	マレーシア	0	3	3
	台湾	1	62	63
	タイ	1	1	2
	タイ/ラオス	1	0	1
	不明	0	13	13
合計		36	235	271

(出所) 統計総局のデータに基づき筆者作成。

なお、これは筆者が入手しえた最も包括的なデータベースではあるが、部品企業などについては後述のようにかなりの漏れがあると推測されるため、筆者の企業調査の結果などを補完的に用いる。また、変化を考察するため、2000年代初頭の工業省の企業リストとの比較も試みる。

2. 地場組立企業の変容

1990年代末から2000年代初頭にかけて、地場組立企業の大半は中国製部品キットの単純組立を行っていた。なかには輸入クォータを保有し部品の輸入は行いつつも、組立設備を持たず組立は他社に外注しているものすら存在したといわれる。しかし、2002年以降の国産化政策や輸入規制の強化、組立企業に対する基準の導入（第2節参照）などにより、このような事業形態のまま地場組立企業が存続することは難しくなった。

2002年時点の工業省（現工商省）の地場二輪車組立企業のリストには、51社が掲載されているが、上掲の2006年企業センサスのデータベースには地場組立企業は28社しか含まれていない。二輪車生産を主要な事業として実際に生産を行っている企業は28社にまで淘汰されたとみてよいだろう。二つのデータベースを突き合わせてみると、両方に含まれる企業が16社、2002年のリストのみに含まれる企業が35社、2006年のリストのみに含まれる企業が12社あった。2002年時点で二輪車組立を行っていた企業のうち半数以上は2006年までに退出し、12社が新たに参入したということになる。

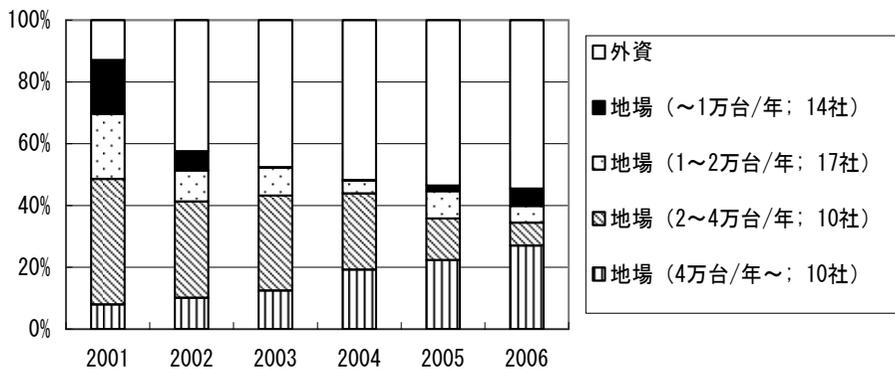
2002年から2006年の間に退出した企業と存続した企業を比較してみると、退出した企業にはいくつかの特徴がある。まず、退出した企業には地方の企業が多い。退出した企業35社のうちハノイ市、ホーチミン市以外の企業は21社含まれるのに対し、存続した企業16社のうちハノイ市、ホーチミン市以外の企業は2社しかない。第二に、退出した企業には、輸出入企業など明らかに他業種を本業とする企業が多い。退出した企業35社のうち、社名から輸出入、サービス、建設など他業種を本業とすることが判別できるものが17社あるのに対し、存続した企業16社には3社しか含まれない。

2002年から2006年の間に新たに参入した12社についてみると、ハノイ市、ホーチミン市の企業は3社のみだが、ハイフォン市が5社、フンイェン省が2社となっている。輸出入、サービス、建築などを本業とする企業は皆無である。

以上から、2002年から2006年の間には地方の輸出入企業の多くが退出し、

二輪車生産に本腰を入れて取り組もうとする企業のみが存続したと考察できる。その背景としては、輸入枠が撤廃されたため、輸入クォータの配分において有利な立場にあった地方の輸出入企業が副業として二輪車組立を行う市場におけるメリットが小さくなったこと、国産化率などの規制の強化と競争の激化といった要因があげられる。

図3 地場組立企業の規模別市場シェアの推移



(注) 凡例の社数は、2005年の生産規模が各カテゴリに該当する企業の数。
 (出所) Bo Cong nghiep [2007]に基づき筆者作成。

さらに、地場組立企業には、参入・退出による企業の入替わりのみならず、産業内での構造変化も生じている。図3は、地場組立企業の年間生産台数でみた規模別の市場シェアの推移を示したものである。2001年時点では、年間生産台数が4万台未満の小規模な地場組立企業が乱立し、市場の大半を占める状況にあった。しかし、2006年になると、地場組立企業が市場全体に占めるシェアは大きく減退したものの、全51社のうち4万台以上を生産する10社が地場組立企業全体のおよそ6割のシェアを占めている。2005年には10万台以上生産した地場組立企業が4社ある(Bo cong nghiep [2007: 35])ことから、地場組立企業の淘汰が進み、少数の大規模企業が台頭しつつあるといえるであろう。

3. 地場部品企業

地場部品企業についてのデータは乏しい。公式統計や資料から情報を得ることができるのは、二輪車部品の製造企業として正式に登録された企業のみである。これらの2000年代初頭の状況については、工業省の報告書に依拠して記述された資料がいくつか存在し、このうち Nguyen Duc Hien [2004]は2001年時点では110社程度、Institute of Economics [2003]は2002年2月時点で150社程度の地場部品企業が存在したとそれぞれ記述している。しかし、Institute of Economics[2003]に付属文書として添付されている工業省作成の地場部品企業リスト掲載の131社²²を詳細にみていくと、多数の外資系部品企業や地場組立企業²³が含まれていることがわかる。そこで、筆者が判別できる限りで外資系部品企業と地場組立企業を除外したところ、純粋な部品サプライヤーとしての地場企業は93社となった。以上から、2000年代初頭時点での正式に登録された地場部品企業の数には100社程度と推測される。

2006年の地場部品企業の概況について、より詳しくみてみよう。表8から、立地分布を外資系部品企業と比較すると、最も地場部品企業が多いのはハノイ市、次いでホーチミン市であるが、ナムディン省、ハタイ省、ハイフォン市など、地場組立企業が多い地方にも比較的多く立地していることがわかる。全体的な傾向として、ホーチミン市を除く南部は比較的少なく、北部紅河デルタ諸省に多く立地しているといえるだろう。他方、日系および台湾系の主要二輪車企業が立地するドンナイ省およびヴィンフック省は圧倒的に外資系部品企業が多く、地場部品企業は少ない。

表8 二輪車企業・部品企業の立地（2006年）

単位：社

	地場 組立企業	地場部品企 業	外資系 二輪車企業	外資系 部品企業
バクニン省	0	2	0	0
ビンズオン省	0	1	0	11
カントー市	0	0	0	0
ダナン市	0	2	0	1
ドンナイ省	0	0	2	50
ハタイ省	1	7	0	6
ハイフォン市	6	5	0	3
ハノイ市	9	39	1	19
ハイズオン省	0	1	0	0
ホーチミン市	7	35	0	10
フンイエ省	3	4	2	13
ランソン省	0	2	0	0
ナムディン省	1	8	0	0
カインホア省	0	0	0	0
フーイエン省	1	0	0	0
クアンビン省	1	0	0	0
クアンナム省	1	0	0	0
クアンニン省	0	0	0	0
タイビン省	0	3	0	0
タイグエン省	0	2	0	0
ヴィンフック省	0	1	1	8
合計	30	112	6	121

（出所）統計総局のデータに基づき筆者算出。

所有形態別のデータ（表9）をみると、国有企業のカテゴリーには15社含まれるが、そのうち株式会社ないし有限責任会社に転換されたものが13社ある。従業員が1000人近い中央管轄の国有企業が1社あるほかは概して小規模な企業が多い。民間企業は企業数では圧倒的に多いが、国有企業よりもさらに規模が小さく、平均従業員数は74人にすぎないことがわかる。

表9 地場部品企業の所有形態別の概況

企業形態	企業数 (社)	1社あたり平均労働者数 (人/社)	1社あたり平均売上高 (百万ドン/社)
国有企業(中央管轄)	1	948	188,581
国有企業(地方管轄)	1	18	864
有限会社(国家資本あり)	4	81	10,420
株式会社(国家資本あり)	9	48	10,045
私営企業	1	1,199	279,789
合名会社	4	167	20,702
有限会社(国家資本なし)	89	57	12,878
株式会社(国家資本なし)	3	107	7,894
合計	112	80	16,553

(出所) 統計総局のデータに基づき筆者算出。

なお、以上の記述は二輪車部品製造企業として正式に登録された地場企業についてのデータに基づいた考察であるが、実際に部品を製造している企業は少なくともこの数倍に上るであろうことは指摘しておかねばならない。最大の理由は、地場部品企業には、自転車部品や機械部品、金属製家庭雑貨などを生産する傍ら二輪車部品の生産を開始した中小規模の兼業企業が多く、二輪車部品生産を行ってきた期間や売上高に占める二輪車部品の割合などもまちまちであるためである。とくに外資系二輪車企業の二次、三次サプライヤー、地場組立企業のサプライヤーを中心とした民間中小企業にはこの傾向が強い。たとえば、筆者のドンナイ省における調査によれば、同省の台湾系部品企業は近隣の中小地場企業からの部品調達や委託加工取引を行う傾向が強く、その数は数十社に上ると推測されるにもかかわらず、上掲の企業センサスのデータにはドンナイ省の地場部品企業は1社も掲載されていない。上掲の工業省の資料においても、2001年時点で二輪車部品企業として登録されていた企業は110社程度であったが、実際に生産を行っていた企業は550社程度であったとされる(Nguyen Duc Hien [2004])。

おわりに

ベトナムの二輪車産業は、新たな発展段階を迎えつつある。変化をもたらしている主な要因は 1990 年代以来の保護と政策介入の削減と経済成長を原動力とした生産と市場の急拡大、そして外国投資の流入であり、端的に言えば、産業は市場主導による発展の段階に突入しようとしている。

産業全体でみれば外資系企業の役割が大きくなりつつあるとはいえ、地場組立企業、地場部品企業にも環境変化に対応して重要な変化が生じつつあることもデータに基づき確認できた。新たな環境下での地場企業の戦略を分析するためには、企業レベルでのさらなる調査が必要になる。ベトナム特有ともいえる多様な国籍の二輪車企業、部品企業が絡み合う複雑な取引関係の形成過程と特徴を整理し、地場企業の位置づけとその変遷を把握する作業を通じて、地場組立企業と地場部品企業の戦略の特徴、およびこれらの戦略を規定する要因を分析することを今後の研究課題としたい。

¹ 藤田[2005]の執筆以降、二輪車産業に関わる新たなデータ（とくに Bo cong nghiep [2007]）が公表されたことにより、産業の全体像をより正確かつ詳細に把握することが可能になった。したがって、本稿には、新たに公表されたデータに基づくより詳細な分析という意義もある。

² これに先立ち、ベトナム戦争最中の 1960 年代からドイモイ初期の 1990 年代初頭までの時期には、中古車を中心とした輸入車市場の形成と地場企業による CKD (complete knocked down) 組立の開始がみられる。詳細は藤田[2006: 327-8] 参照。

³ 国家協力投資委員会通達 1536/UB-VP (1994/8/11)。

⁴ 2000 年時点のホンダベトナムの「スーパー・ドリーム」の価格は 2800 万ドンであったが、2001 年頃の中国車の価格は 630～800 万ドン程度であった（藤田 [2006: 332]）。

⁵ 本稿では、藤田[2005]、[2006]にならい、部品キットの組立を行うのみの企業を「組立企業」と呼び、モデルの開発・設計、部品の調達、ブランドや流通網の構築を含む二輪車の開発・製造・販売に関わる諸機能を統括する主体としての「二輪車企業」とは区別している。地場組立企業のなかには「二輪車企業」への転換に取り組んでいるものも含まれるが、取り組みは道半ばであり課題も多い。詳細は、藤田[2006]第 2 節を参照。

⁶ ノックダウン (knock down) 生産とは、完成品の組立に必要な部品のキットを

輸入し、現地で生産することをいう。現地で行う部品加工の度合いに応じて、CKD (complete knock down)、IKD (incomplete knock down)などに分類されることが多い。ベトナムでは、CKD はほぼすべての部品を輸入し国内での加工度合いが低い生産方式、IKD は一部国産部品を用いる国内での加工度合いが高い生産方式を指す。1990 年代半ばの段階では、キットの状態や国産品を用いる部品の種類などに応じて、CDK1、CKD2、IKD1、IKD2、IKD3 と細かく分類されていた（標準・度量・品質総局決定 65 号、65/TDC-QD、1995 年 3 月 16 日付）。

⁷ WTO 加盟準備過程については、藤田[2007]を参照。

⁸ たとえば、*Nhan Dan* (人民) 紙、2002 年 1 月 25 日付。

⁹ 筆者が 2004 年に日系二輪車企業で実施した調査によれば、ベトナムでは完成車の品質規制として、タイヤのオフセット値、ブレーキ効力、ヘッドライトなどについては全数検査、フレームの強度などについては抜き取り検査を行い、検査記録を保管することが義務づけられているという。同社では、検査設備の導入や人員の確保といった措置がとられ、当局による検査記録のチェックも行われていた。同様の対応がすべての地場組立企業に等しく実施されているかどうかは不透明である。

¹⁰ 2004 年、日本の政策研究大学院大学(GRIPS)によって、ベトナム国家経済大学と共同で政策研究を実施し、研究・政策提言を行うための拠点として設立された。

¹¹ ベトナムの投資環境改善のための日越共同イニシアティブ第 2 フェーズにおいて、二輪車産業発展マスタープランの起草を行うための日越共同ワーキンググループの設置が提唱され、2006 年 4 月にはベトナム工業省とベトナム開発フォーラムがマスタープラン起草において協力する旨の合意文書に調印した。マスタープラン本文は Bo Cong nghiep [2007]として 2007 年 7 月に発表された。2007 年 12 月に筆者がベトナム開発フォーラム関係者に対して実施したヒアリングによれば、同年 8 月に出されたベトナム二輪車産業発展マスタープランについての工商省決定 (002/2007/QD-BCT、2007 年 8 月 29 日付) は、Bo Cong nghiep [2007]の要約版としての位置づけである。

¹² この「地域」が具体的にどの範囲を指すのかは明示されていない。

¹³ 財務省・工業省・統計総局連合通知 176 号 (176/1998/BTC-BCN-TCHQ、1998 年 12 月 25 日付) および財務省決定 1994 号 (1994/1998/QD-BTC、1998 年 12 月 25 日付)。

¹⁴ 首相決定 147 号 (147/2002/QD-TTg、2002 年 10 月 25 日付)。

¹⁵ 財務省公文書 551 号 (551/TC/TCT、2003 年 1 月 16 日付)。2003 年 1 月 1 日付けで発効。

¹⁶ 詳しい経緯については、植田[2003: 229-230]参照。

¹⁷ 首相決定 38 号 (38/2002/QD-TTg、2002 年 10 月 25 日付)。2003-2005 年までの外国投資企業による二輪車部品の輸入は、投資ライセンスの規定に従うとの規定。

¹⁸ 詳細は藤田[2005: 128]を参照。

¹⁹ ハノイ市人民委員会決定 221 号 (221/2005/QD-UB、2005 年 12 月 14 日付)。

²⁰ このうち 1 社は北部に新たな工場を建設し、北部工場は日系二輪車企業向け、南部工場は VMEP および輸出向けという分業体制を構築していた。

²¹ 本節の分析で主に用いる 2006 年企業センサスのデータの入手、および企業調査の実施は、ベトナム社会科学院ベトナム経済研究所への委託研究契約に基づき

行われた。調査に際して同研究所から賜った多大な協力に感謝申し上げる。

²² 原典の出所は Ministry of Industry, Report on Strategy of Development in Motorbike Industry to 2010 of Vietnam, June 2002。

²³ 部品を内製している地場組立企業も部品企業とみなされたためとみられる。

〔参考文献〕

<日本語文献>

石田暁恵[2001] 「ベトナムのバイク産業－国産化の始動－」(『アジア研ワールド・トレンド』74号)。

植田浩史[2003] 「オートバイ産業」(大野健一・川端望編『ベトナムの工業化戦略－グローバル化時代の途上国産業支援－』日本評論社)。

大野健一[2003] 「国際統合に挑むベトナム」(大野健一・川端望編『ベトナムの工業化戦略』日本評論社)。

藤田麻衣[2005] 「ベトナムの二輪車産業－中国車の氾濫、政策の混乱を経て新たな発展段階へ－」(佐藤百合・大原盛樹編『アジアの二輪車産業－基礎情報と企業一覧－』調査研究報告書、アジア経済研究所)。

—— [2006] 「ベトナムの二輪車産業－新興市場における地場企業の参入と産業発展－」(佐藤百合・大原盛樹編『アジアの二輪車産業－地場企業の勃興と産業発展ダイナミズム－』研究双書 No.554、アジア経済研究所)。

—— [2007] 「ベトナムの WTO 加盟への歩み－交渉の経緯と課題への対応－」(坂田正三編『2010年に向けたベトナムの発展戦略－WTO時代の新たな挑戦－』情勢分析レポート No.3、アジア経済研究所)。

<ベトナム語文献>

Bo cong nghiep (工業省) [2007] “Quy hoạch phat trien nganh cong nghiep xe may Viet Nam giai doan 2006-2015, co xet den nam 2020” (2020年を見据えた

2006-2015 年のベトナム二輪車産業発展マスタープラン), Vien nghien cuu chinh sach, chien luoc cong nghiep (工業政策戦略研究所).

Nguyen Duc Hien [2004] “Chinh sach Noi dia hoa va su phat trien cua nganh cong nghiep xe may Viet Nam”(国産化政策とベトナム二輪車部門の発展), *Chinh sach Cong nghiep va Thuong mai cua Viet Nam trong boi canh hoi nhap Tap II* (国際参入という背景のなかのベトナムの工業・貿易政策、第2集), Ha Noi: Co quan Hop tac Quoc te Nhat Ban (JICA) (国際協力機構) & Dai hoc kinh te Quoc dan (NEU) (国民経済大学) .

< 英語文献 >

Institute of Economics [2003] “Study on Industrial Policies in Vietnam” (石田暁恵編『地域経済統合とベトナムー発展の現段階ー』調査研究報告書、アジア経済研究所)。

