

# ベトナムの自動車産業は生き残れるか

北 嶋 誠 士

## 岐路に立つベトナムの自動車産業

ベトナム自動車工業会(VAMA)によると、2022年の国内自動車販売台数は前年比32.9%増の40万4,635台となった。VAMA非加盟企業の販売台数を合わせると50万台を突破したとみられる。1人当りGDPが4,000ドルに達していることを加味すれば、ベトナムは本格的なモータリゼーションの段階に入ったとみてよいだろう。

これからの注目点は、ベトナムがモータリゼーションの波に乗って、自国の自動車産業を維持、発展させることができるか否かである。ライバルは輸入車だ。自動車販売に占める輸入車の割合は、2018年の25.3%から2022年には44.0%に高まっている。2018年はASEAN物品貿易協定(ATIGA)によって、域内からの輸入車の関税(30%)が撤廃された年である。そして、2030年前後にはCPTPP(日本等)やEVFTA(EU加盟国)による関税撤廃も控える。国産車と輸入車との競合はより激しくなる見込みである。

ベトナムの自動車産業の課題を整理すると次のようになる。①国内市場が小さく、②国内生産台数も小さくなる。そうすると、スケールメリットが働かず、③設備投資負担が大きな裾野産業(部品産業)への投資が進まない。④国内で部品が調達できなければ、輸入に頼らざるを得ず生産コストが高くなる。そこに、⑤関税の撤廃により競争力が高まった輸入車が流入する。この結果、国内生産が遅々として拡大せず、②～⑤の負のスパイラルに陥ってしまう。

モータリゼーションの始まりにより、②の原因となっている、①の問題が解消され始めている。今こそ、負のスパイラルを断ち切る絶好の機会である。さらには、世界的なEV化の流れも好機といえよう。EVではバッテリーなどEV専用の部品が重要であったり、充電インフラの整備が必要となったりする。これらの点は、域内の競合国であるタイやインドネシアとスター

ラインは同じだ。モータリゼーションの始まりでベトナムの自動車販売は急増することが想定され、その中でEVの販売も伸びれば、EV関連の投資が集まることも期待できよう。

## 活発化する自動車メーカーによる投資の動き

ベトナムにとって朗報といえるのは、自動車メーカーの投資が活発になってきていることだ。地場自動車メーカーであるビンファストは2022年1月にガソリン車の生産停止を発表し、EVに特化した。同社は、バッテリー工場の建設、充電インフラの整備、EV専用タクシー会社の設立など積極的に投資を進めている<sup>1</sup>。

同じく地場自動車メーカーのチュオンハイ(Thaco)は、2022年12月に、機械加工製品や裾野産業製品を手がける子会社を設立した。総投資額は5億5,000万ドルで、R&Dセンター、機械加工センター、15の裾野産業製品の工場から構成される。うち、R&Dセンターは1,000人の専門家を雇い2023年8月に稼働予定である。機械加工センターは竣工済みで年産1,000点の金型製造が可能だ。裾野産業製品の工場は2025年までに36工場まで拡大する。

外資系では、ヒュンダイ・タインコン・ベトナムが2022年11月に北部タイビン省で第2工場を稼働させ、生産能力を年10万台から年18万台に引き上げた。

トヨタ・ベトナムは、2022年12月から、これまでインドネシアから輸入していた、小型多目的乗用車(MPV)のヴェロズ・クロスとアバンザ・プレミオの2車種の現地生産を開始した。また、同社は商工省と覚書を締結して、地場の裾野産業企業に対し技術指導を行うなど、部品の現地調達を推進している。

このほか、欧州や中国の自動車メーカーもベ

<sup>1</sup> 同社は海外輸出・販売にも力を入れ、米国では工場の建設も進めている。

トナムでEV生産を含む工場を建設する動きがみられる。

### 自動車産業振興策に求められるもの

こうした状況において、立ち遅れが目立つのが自動車産業振興策である。以下では4つの側面からその現状と課題を考察する。

1つ目は、国内市場をさらに拡大するための購入支援策である。現在、価格が日本よりも高額な自動車を一般消費者でも手が届くものとするのが求められよう。例えば、内燃機関車で35%~150%が課されている特別消費税の減免、自動車登録料の減免、補助金支給、購入費用の所得控除など様々な施策が考えられる。現状は、EVに対して、特別消費税、自動車登録料の減免措置がとられているに過ぎない<sup>2</sup>。

2つ目は、国内での自動車生産の拡大に向けた優遇策である。現状では、自動車生産に必要な部品に対する関税の免除があるくらいである。これについても、ベトナムでは非現実的ともいえる国内生産台数が義務付けられるなど使い難いとの指摘がある。

3つ目は、裾野産業育成のための優遇策である。これに関しては、裾野産業への投資に対する法人税の減免(4年間免税、9年間50%減税<sup>3</sup>)、自動車部品の生産に必要な部品に対する関税の免除など、政府も様々な優遇策を打ち出してきた。とくに、2020年8月の政府議決115号では、国内市場の保護のための技術的障壁の活用、自動車に対する特別消費税の課税価格算出方法の修正、輸出加工企業<sup>4</sup>が国内のサプライチェーンに参入できる仕組みの構築といった目新しい施策が盛り込まれた。

しかし、裾野産業の税優遇の適用を受けた企業はまだ少なく、政府議決115号で打ち出された施策もどこまで実現できているのか不明な点が多い。例えば、特別消費税について、国内付加価値部分は課税価格に算入しない案が副首相レベルでの議論の中で出ていたが、その後の進

<sup>2</sup> 例えば、9人乗り以下のEVの場合、特別消費税は、通常15%のものを22年3月から3%、27年3月から11%に減税。通常10%の自動車登録料は22年3月から0%、25年3月~27年2月まで5%に減免。

<sup>3</sup> 通常の法人税の減免措置としてはベトナムで最も優遇された条件である。

<sup>4</sup> 輸出のための製品の生産を専業とすることなどを条件に関税・付加価値税が非課税となる。他方、国内販売は制限される。

捗は不明である。

4つ目は、EV振興策である。政府は2022年7月の首相決定876号で、2040年までに化石燃料を使用する車両の生産・輸入を段階的に停止し、2050年には国内走行する車両をEVやグリーンエネルギー車に転換する方針を示した。しかし、現状のEVの振興策となると、前述の購入面での支援策はあるが、生産投資や充電インフラの整備などへの優遇策がない状態だ。

### いまこそ大胆な政策の実行を

ベトナム政府の政策スタンスに欠けるのは大胆さであろう。この点は、タイと比較すれば鮮明になる。

タイではかつて、初めての自動車購入者に物品税を還付する「ファーストカー・バイヤー・プログラム」(2011~12年)や、燃費などの性能条件や、生産台数、特定部品の製造などの投資条件を満たした場合に各種恩典を付与する「エコカー優遇政策」(2007年の第1弾では8年間の法人税免除など)といった人目を引く大胆な政策を打ち出し、自動車販売や設備投資の拡大につなげてきた。

現在においても、タイ政府は「30@30政策」を打ち出し、2030年までに国内生産車の30%をゼロエミッション車とすることを目指している。具体的には、販売補助金(最大15万パーツ)、EVの輸入関税の減免(輸入1台につき原則1台の国内生産を義務付け)、物品税の減税(8%から2%に減税)、EV製造や充電インフラ投資に対する法人税免除(前者は最大8年、後者は最大5年)など包括的な恩典を付与している。他方、恩典と引き換えに、バッテリーなどの部品の国産化を義務付け産業育成にも抜かりがない。

ベトナム政府はWTO規則の順守を重視して、国内産業を優遇するような措置には及び腰になることが多い。税優遇や財政支援に関しても、あまりバラマキのようなことはしない。これらは、健全なことではあるが、ここぞという時には大胆な行動も求められよう。一党支配のベトナムではむしろやり易いのではないだろうか。

モータリゼーションが始動し、自動車会社各社が積極的に動く中で、ベトナム政府が適時、大胆な施策を打ち出せなければ、ベトナムは好機を逸するであろう。

(きたしま さとし・アジア研究所講師)