

## ASEANで相次ぐ自動車輸入の非関税障壁

### ◆ベトナムとミャンマーで自動車輸入に対して規制が始まる

2018年1月、ベトナムで完成車輸入を規制する政令が施行された。この政令は、輸入企業に対し、輸出国政府が発行する自動車の性能・品質に関する証明書の提出を要求するとともに、輸入ロットごと・車両仕様ごとに品質のサンプル調査を求めるものとなっている。煩雑な証明手続きや時間を要する品質調査によりベトナムの完成車輸入は激減し、18年1月の完成車輸入台数は前年同月比86.2%減の約1,000台となっている。

ベトナムが完成車輸入を規制する背景には、15年12月に発足したAEC（ASEAN経済共同体）がある。ASEAN後発国のベトナムでは、18年1月にASEAN諸国からの輸入については全品目の関税が撤廃され、完成車輸入に賦課していた30%の関税率も0%となった。これにより、自動車産業の集積が進んでいるタイなどからの完成車輸入が増加すると予想されており、トヨタがベトナムでの生産からの撤退を検討しているとの報道も出ていた。このためベトナムは、自国の自動車産業保護の観点から、完成車輸入に非関税障壁を設けたとみられている。

またミャンマーでは、18年1月から右ハンドル車の輸入が禁止された。ミャンマーでは、右側通行にも関わらず、右ハンドルの中古の日本車が大量に輸入されていた。右ハンドル車の輸入禁止は、事故防止という表向きの理由もあるが、実質上は国内の自動車産業の育成を目的としているとみられている。

### ◆非関税障壁はAEC発展の障害に — 企業の立地戦略にも影響

AEC創設の大きな目的は、ASEANの域内関税を撤廃することで、貿易活性化や市場統合により、ASEANの経済成長を加速させることにある。しかし、非関税障壁が多く発生するようであると、AECの主目的が骨抜きになる懸念がある。

現在、自動車業界やASEANの主要国はベトナムやミャンマーに対して規制の見直しを求めているが、見直しに応じるかは不透明となっている。ASEAN内での関税撤廃を見越して工場の新設・増設などの投資計画を策定していた企業にとっては、立地戦略の再検討を迫られる可能性がある。

【今村弘史】