

アセアン・レポート

2023年7月号

《今月号のメニュー》

◆ 今月のシンガポルトピックス

「シンガポールの自動車所有と渋滞対策について」

◆ 今月のバンコクトピックス

「ベトナムのDXの現状と取組みについて」

千葉銀行

シンガポール駐在員事務所

バンコク駐在員事務所

今月のシンガポールトピックス

「シンガポールの自動車所有と渋滞対策について」

アジアの交通事情と聞くと、多くの自動車やバイクが道にあふれ、渋滞している様子を思い浮かべる人も少なくないのではないのでしょうか。東南アジアでは交通渋滞は深刻な問題であり、タイのバンコク、インドネシアのジャカルタ、フィリピンのマニラ、ベトナムのホーチミンのように渋滞が常態化している都市では、交通インフラの整備が大きな課題になっています。その一方で、シンガポールでは渋滞を発生させないための様々な工夫が施されています。

今回のシンガポールトピックスでは、シンガポールの自動車所有と渋滞対策についてレポートしていきます。

1. シンガポールの自動車所有について

シンガポールの街中では、日本車も含め様々なメーカーの自動車が走っています。シンガポール国内には自動車の製造拠点が無く、全てが輸入車であるため、購入価格が高くなることは想像できると思います。実際にシンガポールの自動車購入サイトを閲覧すると、想像を上回る価格の高さに驚かされます。

Toyota Prius Hybrid <small>NEW MODEL</small>  <input type="checkbox"/> 1.8 X (A)	\$200,000 \$18,500 /yr ?	Parallel Importers • 29.9km/L 97bhp Electric CVT (A)	Japan
Toyota Harrier Hybrid  <input type="checkbox"/> 2.5 G (A) <input type="checkbox"/> 2.5 S (A)	\$214,000 \$20,200 /yr ? \$216,000 \$18,900 /yr ?	Parallel Importers • 22.7km/L 215bhp E-CVT (A) • 22.7km/L 215bhp E-CVT (A)	Japan

(新車購入総額の一例、出所：SGCARMART の HP より)

例えば、トヨタのプリウスやハリヤーの購入総額は日本円換算で 2,000 万円を超えています (1SGD=100 円換算)。なぜこのような価格になるのか、プリウスを例にとって内訳を見てみましょう。

プリウス購入時の価格内訳（単位：万円）

内訳	内容	金額
OMV Open Market Value	車体価格 (①)	400
ARF Additional Registration Fee	税金 (①×100%)	400
Excise Duty	税金 (①×20%)	80
GST Goods and Services Tax	税金 (①×8%)	32
COE Certificate of Entitlement	車両所有権証書	1,000
その他（ディーラーへの手数料など）	手数料など	88
合計		2,000

（出所：SGCARMART の HP から筆者作成）

上表の通り、自動車を購入する際には車体価格を指す OMV（車体価格に輸送コストや物流保険代などを加えて政府が算出する金額）に加え、3 種類の税金を支払う必要があります。ARF（追加登録費）は日本の自動車取得税にあたるもので、OMV によって税率が 100～180%の間で変動します（プリウスの場合は 100%）。Excise Duty は物品税で、自動車の場合は OMV に対して 20%となります。GST は消費税に該当し、現行は 8%ですが 2024 年 1 月から 9%に引き上げられる予定です。

これだけでも高額な納税になりますが、自動車本体のほか、シンガポール特有の制度である COE（車両所有権証書）を購入する必要があります。この COE が、シンガポール政府の渋滞対策に大きな役割を果たしています。

2. COE と渋滞対策について

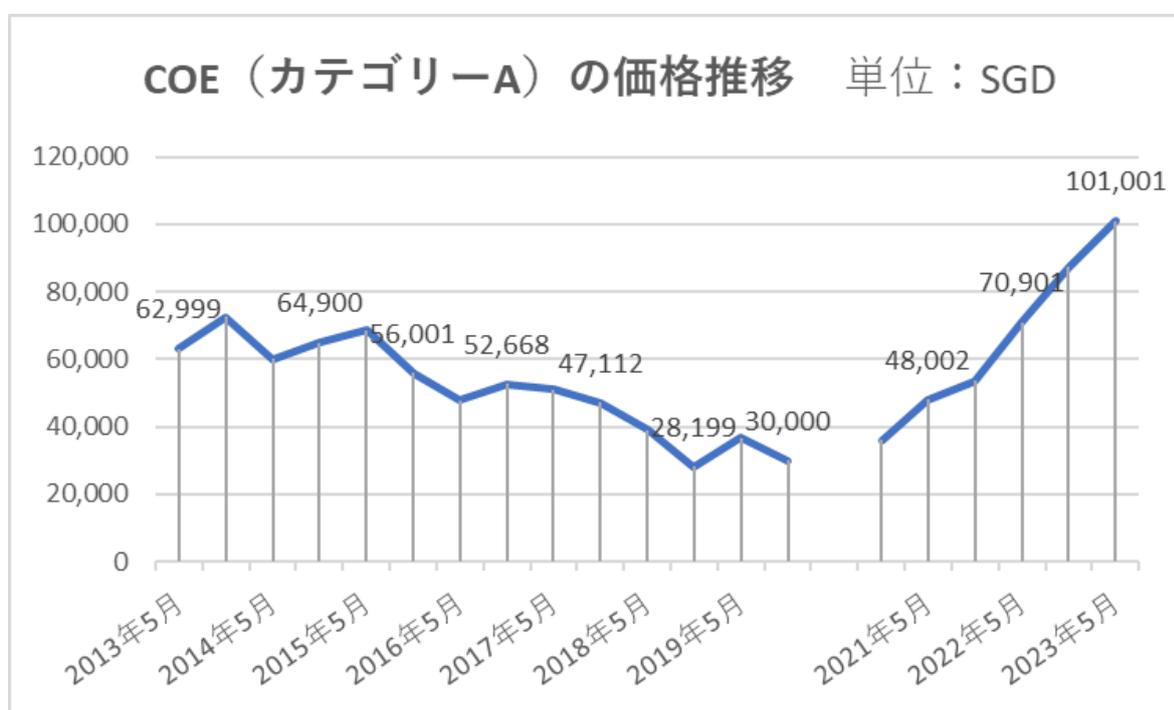
自動車を購入するには必ず COE の購入が条件となるため、「COE の発給数」＝「シンガポール国内の自動車台数」となります。つまり、政府は COE 発給数をコントロールすることで市内を走る自動車台数もコントロールし、渋滞の抑制や環境対策に役立っています。限られた国土では道路の拡張や駐車場の供給に限界があるため、シンガポール政府は交通状況を健全な状態に保てるよう、自動車台数を現状から増やさない方針「自動車台数のゼロ成長政策」を採用しています。

1965 年のマレーシアからの独立後、シンガポールは経済成長が続き、国内の自動車台数が右肩上に増加したため、政府は国内の自動車台数を管理する目的で 1990 年に COE 制度を導入しました。自動車購入希望者は、シンガポール陸上交通庁（Land Transport Authority、以下 LTA）が月 2 回実施する入札制度で COE を入手する必要があります。入札で発給される COE の数は、COE の期限切れなどによって直近で車両登録を取り消された自動車台数を考慮し、決定されています。

COE は自動車の種類や種別、用途によってカテゴリ A から E の 5 種類に分かれています。各カテゴリとも COE の有効期限は 10 年であり、期限を迎える際には入札なし

で5年または10年で更新することが可能ですが、再度COEを購入する必要があります。また、自動車売却する場合には、COEの残存期間分を査定してCOEも売却することになるため、中古車サイトでは車体価格のほかにCOEの残存年数も記載されています。

これまでのCOE（カテゴリーA：排気量が1,600cc未満の自動車もしくは出力が97kWまでの電気自動車）の価格推移は下図のとおりです。足元の急激な価格上昇は、アフターコロナの外出需要に加え、国境を越えた自由な移動が再開されて海外からの裕福な移住者が急増し、自動車購入需要が高まった一方、COEの供給量が限定的であったことが背景にあります。2023年4月19日の入札では、カテゴリーAの値段が100,000SGD（約1,000万円）を超えて、過去最高額を記録したというニュースが話題になりました。LTAはCOEの発給を一時的に増やすと表明しましたが、旺盛な自動車購入需要に対し、発給されるCOEが不足する状況を改善するまでには至っていません。専門家の見方では、当面は現状の高い価格で推移すると報じられています。



（出所：SGMARTのHPから筆者作成）

※コロナ禍のロックダウンのため2020年4月～6月は入札が行われなかった。

3. ERP と渋滞対策について

他の渋滞対策としては、ERP（Electronics Road Pricing：電子道路課金制度）が挙げられます。これはオフィス街などの市内中心地や使用頻度の高い道路、主要高速道路に ERP ゲートを設置して、自動車が通過するとクレジットカードやデビットカードから自動的に通行料金が差し引かれるロードプライシング制度です。日本の ETC との違いは、通行を妨げないようにゲートが設置されているため、自動車は減速する必要がなく、渋滞の発生原因とはならないことです。そして、もう一つの違いは、交通量や時間帯によって通行料金変動する仕組みです。通常 2SGD（約 200 円）ですが、混雑状況に応じて 30 分毎に調整され、ピーク時には高い通行料金を設定することで交通量の抑制に寄与しています。

シンガポールは、1975 年に ERP の前身であるステッカー方式のロードプライシングシステムを世界で初めて導入しました。当時は、制限区域周辺のコンビニエンスストアやガソリンスタンドなどで購入した通行証を自動車のフロントガラスに貼り付け、街中の監視員が目視でチェックしていました。その後、1998 年に日本のメーカーが開発した電子課金システムにより、車載器とゲートが通信を行い、自動で通行料金が引き落とされる ERP が確立されました。



（街中の ERP ゲート、筆者撮影）

4. 最後に

シンガポール政府はこれらの施策などにより、人口比自動車所有率を 15%程度に留めることに成功しています（日本は 2019 年 3 月時点で 57.8%）。一方で、市民が自動車を所有しなくても不自由なく生活できるように、バスや MRT（電車）などの公共交通機関を充実させることにも注力しています。LTA が発表している「Land Transport マスタープラン 2040」では、全国民の通勤ラッシュ時の所要時間を 45 分以内とする数値目標が掲げており、目標達成のために新たなバスや MRT 路線が拡充されています。

また、LTA は自転車自動車を自動車の代わる交通手段と位置付けており、近年はシェアサイクルの普及にも注力しています。他国にない仕組みをいち早く取り入れるシンガポールの交通政策について、引き続き動向を注視していきたいと思えます。

今月のバンコクトピックス

「ベトナムのDXの現状と取組みについて」

今やDX（デジタル・トランスフォーメーション）※は、人々の生活をより良くするために、日本のみならず世界各国で推進に向けた多種多様な取組みが行われています。IT 大国として注目が集まるベトナムにおいても、社会・経済のあらゆる場面において、現在DXの普及が加速しつつあります。

今回のバンコクトピックスでは、ベトナムのDXの現状と取組みについてお伝えいたします。

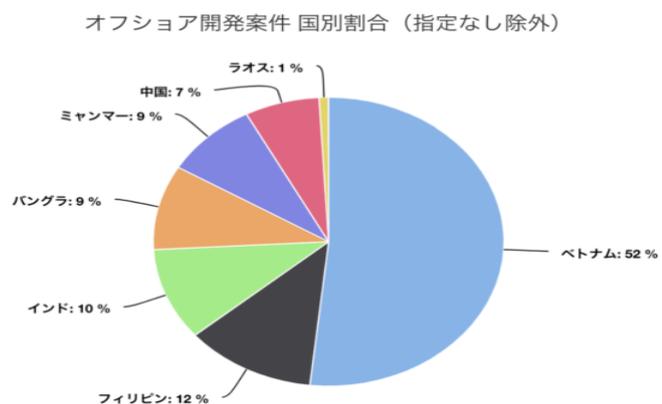
※企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること（経済産業省より）。

1. IT大国ベトナムにおけるDXの現状と課題

ベトナムは、2023年4月に人口が1億人を突破し、ASEAN諸国の中ではインドネシア、フィリピンに続いて3番目に人口が多い国です。2022年の日本人の平均年齢は48歳ですが、ベトナム人の平均年齢は33歳と若い世代が多い点が特徴で、現在の著しい経済成長を支えています。1998年に成立した教育法に基づき、小学3年生からコンピューター教育を取り入れるなど、IT人材を育てる環境が整っており、若い世代を中心にベトナム人はIT能力に長けていると言われています。こうした豊富なIT人材を背景に、日本企業を始めオフショア開発（システム開発など海外の企業に委託）を検討する多くのIT企業が、ベトナムを委託先に選んでいます。

- 1位：ベトナム（52%）
- 2位：フィリピン（12%）
- 3位：インド（10%）
- 4位：バングラデシュ（9%）
- 5位：ミャンマー（9%）
- 6位：中国（7%）

※ ただし「指定なし」が
全案件の「65%」



（出所：オフショア開発白書 2022年版）

上述の通り、デジタル技術の応用で作業の効率化、生産性向上などの「IT」技術は先進的なベトナムですが、一方では、情報を紙ベースで管理していたため、データベースの作成が追いついておらず、DXの取組みがやや遅れている面もあります。

一例ですが、ベトナムでは、従来紙の戸籍簿を使用していたため、人口と土地に関する情報を正確かつリアルタイムに更新することが困難でした。2021年7月に紙の戸籍簿の新規発行が停止され、ようやく人口と土地など国が管理する情報のデジタル化が開始されました。こうした情報のデジタル化によって、人口集積地の傾向、人流の動向などをより一層正確に把握可能となり、新規出店を検討する小売業界や、土地開発を検討する不動産業界の計画立案に役立っています。

現在、国家主導でこうした情報の共有化、及び他のデータベースとの連携を喫緊の課題として進めています。国家主導で身近な生活面にDXを取り入れることで、国民の意識転換が促され、引いては民間企業主導のDX進展にも繋がることが期待されています。

2. ベトナムにおけるDXの変遷と日本企業の参入

2020年6月、当時のフック首相は「2025年までの国家デジタルトランスフォーメーション（DX）プログラム及び2030年までの方針」計画を承認しました。これはベトナムが2030年までに高度なデジタル国家になることを目指すものであり、行政手続きやデータ管理の効率化はもちろん、民間企業の活動や人々の生活の改善を目的とする改革を進める計画です。同プログラムでは「電子政府」、「デジタル経済」、「デジタル社会」の3つの分野において、2025年までに達成すべき目標を掲げています。

政府は外資を含む民間の力を積極的に取り入れる方針を示しており、日本のデジタル技術がベトナムのDXに貢献することが期待されています。

電子政府	デジタル経済	デジタル社会
<ul style="list-style-type: none">80%の国民がオンラインで公共サービスの登録、料金の支払いを行う90%の省、市や地域が行政文書をデジタル化50%の中央政府機関をデジタル化	<ul style="list-style-type: none">デジタル経済がGDPの20%をしめる生産性の向上は年率7%以上ICT開発指数の順位は50位以内世界競争力指数の順位は50位以内グローバルイノベーションインデックスの順位は35位以内	<ul style="list-style-type: none">各地域の光ファイバーカバー率100%ブロードバンドの展開は、全国で4G/5Gをカバー電子決済口座の保有率は人口の50%以上グローバルサイバーセキュリティインデックスの順位は40位以内

(出所：VietBiz 掲載のベトナム政府議定第749号より筆者作成)

しかし、現状では、ベトナムのDX市場に参入している日本企業は多くはありません。これは、ベトナム特有の事情ですが、先述の通りデータが整備されていないケースが多く、日本企業単独でビジネスするには不確実性を伴うためです。こうしたなか、

比較的円滑な参入手段として、「ローカルパートナーとの合弁企業の設立」が、一つの有効な選択肢となっています。

日本企業の進出を後押しするため、2023年4月、JETRO ハノイ事務所は「ベトナム DX 参入事例集 ベトナム DX キーパーソンに聞く」という調査レポートを発刊しました。①日本企業とベトナムスタートアップとの協業例、②ベトナムで活躍する日系スタートアップ・日本人起業家、③ベトナムで DX に取り組む日本企業、④投資家・支援機関の4部構成で、各分野で活躍する25社・団体の声を届けています。農業、医療、教育、小売、金融、物流、交通、投資分野など、DX に参入した日本企業・起業家の取組みを幅広く紹介しており、今後、DX 関連でベトナムに参入を検討している日本企業にとって有益な情報が掲載されています。



(出所：JETRO ハノイ事務所)

3. BIDV (ベトナム投資開発銀行) のDX取組み

ベトナム大手銀行の BIDV は、デジタル技術の浸透によって人々の生活をより良いものにするという DX の基本理念に則り、銀行業として DX 技術の活用に積極的に取り組んでいます。

BIDV の個人向けインターネットバンキングアプリ『SmartBanking』は、FaceID によるログインに始まり、24 時間 365 日の送金、外貨両替、飛行機やホテルの予約といったショッピング機能など、多彩なサービスを提供しています。2023 年には、『SmartKids』という子供向けインターネットバンキングサービスの提供が始まりました。



(出所：BIDV アプリより筆者撮影)

SmartKids 最大の特徴は、子供自身の意思で、リアルなお金による決済が可能である点です。サービスは 6 歳以上の子供を対象としており、幼少期からお金を実際に動かすことで、金銭感覚を真に養うことを狙いとしています。

サービスの申し込みに当たっては、まず、出生証明書や子供の身分証明書などを BIDV へ提出し、子供向けのアカウントを開設します。次に、取引限度額を定めませんが、上限金額はありません。親の信用力に基づく一定の審査はあるものの、1 ヶ月に 10 万円迄といった、大きな取引限度額を定めることも可能です。親は、子供の利用状況を月次レポートで管理します。

現金で渡していたお小遣いに代わって一定の取引限度額を設定して、ショッピング利用はもちろん、携帯電話の月額使用料、授業料の支払いなど、生活全般の支払いを全て子供自身で完結させることができます。子供自身に管理を任せることで、携帯電話の使用料を抑えて映画のチケット代に回すなど、幼少期から資金計画を立てる力を身につけます。時には無駄遣いをしてしまうこともあるかも知れませんが、子供のときから金銭感覚を身に付けて欲しいと願う親も多く、SmartKids の利用者数は増加しています。

教育への DX 活用について、ベトナム企業から日本が学ぶ点も多いかも知れません。

4. おわりに

OECD（経済協力開発機構）は、2045 年までにベトナムが高所得国になるためには、近代化プロジェクトの投資、環境汚染の改善、マクロ経済管理と並んで、DX の推進が必須と提言しています。現在の成長モデルではベトナムの高所得国入りは 2058 年以降と予測されており、DX 推進による労働生産性の向上などが喫緊の課題です。

2021 年 11 月、ベトナムのチン首相は日本に公式訪問した際、複数の日本の経営者と会談し、DX 開発に関する協力要請を行いました。会談には SBI、ソニー、大和証券、SCSK、大日本印刷、KDDI など大手企業が参加しており、ベトナムの DX 市場の成長に向けて協働していく姿勢を示しています S。

自社の DX ノウハウをベトナムでも活用出来ないか、ワールドワイドな視点を持つことによって、ビジネスの幅も広がるのではないのでしょうか。

お知らせ

千葉銀行シンガポール駐在員事務所及びバンコク駐在員事務所では、アセアン地域への進出等を全面的にサポートしております。

現地法人設立の手続きやオフィス・工場物件のご紹介、税制等の情報、販路・調達先のご紹介など、幅広いサービスを提供させて頂いておりますので、弊行お取引店を通じ、お気軽にご相談ください。

以 上

※ここに掲載されているデータや資料は、情報提供のみを目的としたもので、投資勧誘等を目的としたものではありません。投資等の最終決定は、ご自身の判断でなされるようお願いいたします。

※また、弊行は、かかる情報の正確性や妥当性については、責任を負うものではありません。

本レポートに関するお問い合わせは、千葉銀行 市場営業部 海外支店統括グループ
(Tel : 03-3270-8526、e-mail : kaigai_tokatsu@chibabank.co.jp) までお願いいたします。

《出典》

NNA、時事通信、各種新聞報道