

ベトナム自動車産業の現状と課題⁽¹⁾

小林 哲也

1. はじめに

近年の我が国自動車産業をめぐる環境は、グローバル市場において圧倒的な競争優位を確保していた時代から大きく変化している。その背景の1つには、グローバル自動車市場が、日米欧の先進国市場を中心とした市場構造から、新興国市場が重要性を増している構造に変化していることにある。この傾向は、新興国の経済成長と、それに伴う所得の上昇によってさらに拡大することが予想されており、新興国市場における競争優位の確保は、グローバル自動車メーカーにとって、生き残りをかけた重要な経営戦略の1つともなっている。しかし、成長著しい新興国市場において、日米欧市場での競争優位を確保してきた日系自動車メーカーは、苦戦を強いられているケースも見受けられる。たとえば、日系企業は、かつての日米欧市場で見られたような優位を、世界最大の自動車市場にまで成長した中国において、現状では確保できていない。他方で、同アジアの新興国であるASEANでは日系自動車メーカーは圧倒的な競争優位を確保し、現在もその優位を維持し続けている。近年の日中間の政治的・経済的な関係から日本の産業界や企業などがASEAN市場に目を向けるケースも少なくなく、「中国プラス1」という観点からもASEAN自動車市場の動向が注目されるケースも少なからず存在している。

ASEANは自由貿易協定（ASEAN Free Trade Agreement：AFTA）による域内関税の完全撤廃を目前に控え、その動向が注目されている。近年の世界貿易を巡る趨勢は、世界貿易機関（WTO）を中心とした世界貿易秩序から、自由貿易協定（FTA）や経済連携協定（EPA）を通じた二国間や地域間での連携にシフトしており、アジア太平洋地域では、FTA/EPAに積極的なASEANや韓国などを中心とした経済連携協定の締結が加速している。我が国においても、ASEANなどアジア地域での連携や、環太平洋経済連携協定（TPP）に代表される地域内経済連携協定締結に向けた動きを加速させようとしている。これら自由貿易の枠組みは、さまざまなメリットが提供されるものの、近年の日本におけるTPPに関する議論でも示されているように、劣位産業をもつ国にとってはデメリットの方が大きいとの議論も存在する。

これまで ASEAN の自動車産業を語る際に取り上げられたのは、生産拠点があり、相対的に長い歴史を持ち、市場も比較的大きな ASEAN 4 のタイ、マレーシア、フィリピン、インドネシアが中心であった。実際、ASEAN 自動車産業を対象とした研究のほとんどは、この 4 か国の動向を注視したものであった。しかしベトナムも、ASEAN の一員として自動車生産工場を持ち、経済成長が期待されることもあり、今後の動向が注目される国の 1 つである。だが、ASEAN の自動車産業をめぐる議論の中では、いわゆる「勝ち組」として語られるのは、タイとインドネシアであり、ベトナムは、フィリピンと並んで「負け組」に分類されるケースが多い。ベトナムにおいても日系自動車メーカーは生産活動を行っており、域内関税の完全撤廃が、ベトナム自動車産業に大きな影響を与えることは必至である。よって以下では、ベトナム自動車産業を含めたアセアン自動車産業の現状を抑えながら、域内関税撤廃後の自由貿易体制も目前に控える中で、ベトナム自動車産業が直面する課題を整理する。

2. 分析の目的

前述のように、これまで ASEAN 自動車産業を語る際には、ASEAN 4 を対象とした研究がほとんどで、ベトナムを取り上げるケースは少なかった。二輪車産業については、三嶋（2010）の中でベトナムのオートバイ産業を取り上げている。ここではベトナムのオートバイ産業の発展の経緯を、歴史を踏まえて取り上げ、外資系メーカーの進出から、中国製バイクブームとその後の対応などを、地場系、日系、台湾系に分けて丹念に分析している。また、藤本隆宏氏とそのグループによって論じられることの多い、「能力構築」を地場系と外資系のそれぞれが、歴史的にどのように構築してきたのかをまとめており、二輪車産業の発展と現地調達への拡充が、経済成長等によって四輪車へとシフトした際にも有効に機能すると指摘している。ベトナム自動車産業自体を研究対象としたものとしては、海外経済調査会（1992）があるが、これは通貨危機前に出されたものであることから、現状分析という点では課題がある。最近の研究という点では、デトロイト・トーマツ・コンサルティング（2013）があり、現状分析を行っているが、ASEAN 全体をカバーする内容で、ベトナムに関する記述は少ない。塩地洋氏は最近の講演でベトナム自動車産業の現状と課題について各種の講演や研究報告を行っている⁽²⁾。その中で、ASEAN 域内の貿易自由化が進展することで、競争劣位にあるベトナムで生産を行っている日系自動車メーカーは、厳しい環境におかれ、ライバルが自らの会社のタイ拠点となる可能性があること、その際には、ベトナムからの撤退を含めた再検討が行われる可能性があることを指摘しており、ASEAN 域内での日系自動車メーカーの戦略の再構築の必要性や拠点における生産品目の再配置などを指摘している。三菱総合研究所（2014）は、ベトナム自動車産業の現状と方向性を分析した調査である。この報

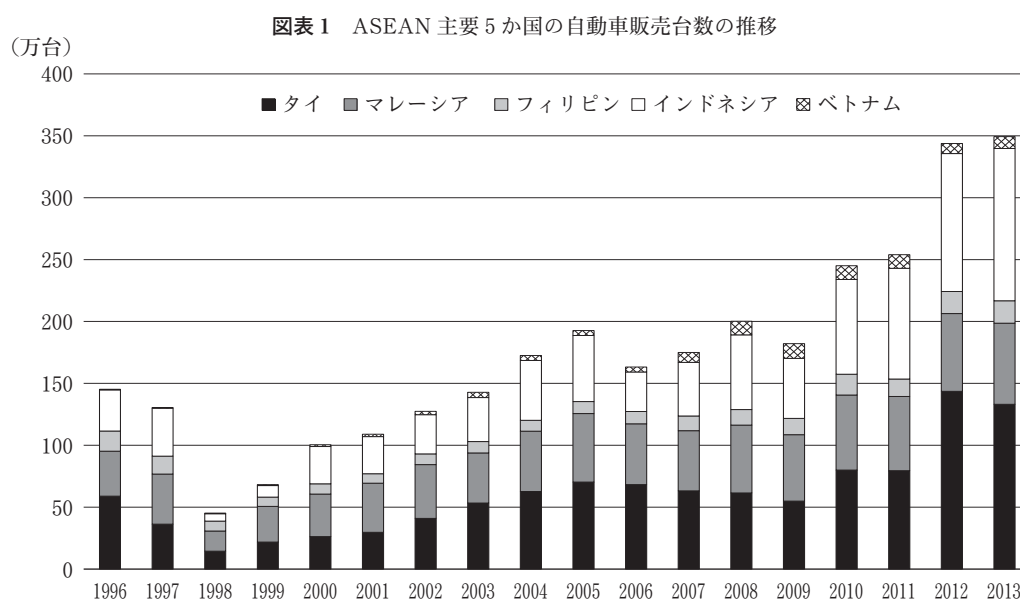
告書は現地でのヒアリング調査をベースに日系自動車・自動車部品メーカーの現状をまとめている。

このように、ベトナムの自動車産業の現状と課題に関する研究は相対的に少なく、特に論文などの形で自由化後をにらんだ記述はあまりない。そこで、本稿では、ASEAN とベトナム自動車産業の現状を抑えながら、その課題を見ることで、域内関税の撤廃を目前に控え、ベトナム自動車産業の方向性を分析することで、産業劣位国であるベトナム自動車産業に域内貿易自由化がどのような影響をもたらすのかを考えることが主な目的である。

3. ASEAN 自動車市場の現状

ベトナムの自動車市場を見る前に、ASEAN の自動車市場の状況を簡単に整理する。ここで取り上げる国は、ASEAN の主要自動車生産国であるタイ、マレーシア、フィリピン、インドネシアとベトナムである。

ASEAN 主要国の自動車販売の状況を見てみると、継続的に増加傾向であることがわかる（図表 1）。ただし、1997 年のアジア通貨危機と、2008 年の金融危機、2011 年のタイの洪水によって落ち込みを経験している。この間の ASEAN 自動車市場の成長を牽引してきたのは、タイとインドネシアである。タイは、1996 年にその時点での過去最高であったおよそ 59 万台の販売を計上したが、1997 年に発生したアジア通貨危機によって大幅な販売減を経験した。最も販売が落



出所：日本自動車工業会「世界自動車統計年報」各年版より作成。

ち込んだ1998年にタイ国内の販売台数は、およそ14万台まで落ち込み、タイで生産を行う日系各社は操業維持のためにさまざまな施策を実施した。販売は1999年から回復し、2004年にはおよそ63万台と、通貨危機前のピークであった1996年の水準を超えて過去最大の販売台数を計上するまでに回復した。その後は、販売を順調に拡大してきたが、金融危機によって販売が横ばいとなった。しかし、落ち込みはそれほど大きくなく、2009年でも50万台水準を維持できていた。その後も拡大がつづき、2012年には100万台を超える販売台数を計上し、2013年は前年より販売台数は減少したものの、100万台以上の販売水準を維持している。インドネシアは近年、急速な販売台数の拡大を示している。アジア通貨危機前のインドネシア自動車市場は、ASEANにおいては相対的に上位に位置していたものの、タイの半分近くの販売台数を計上する程度であった。さらに、アジア通貨危機によって、その販売台数を大幅に減少させた。この落ち込みはその後も続き、インドネシアがアジア通貨危機前のピークであった1997年の水準に回復したのは、タイと同様、2004年のことであった。インドネシアの販売台数が急増し始めたのは、2008年の金融危機後のことで、2010年にはおよそ76万台、2011年にはおよそ89万台と増加し続けていった。2011年にはインドネシアもタイと同様に100万台を超える販売を計上するようになり、2013年もその傾向は続いている。マレーシアは、販売は増加傾向を示しているものの、タイやインドネシアほどの伸びを見ることはできない。マレーシアの通貨危機前の販売台数は、タイと並んでASEAN4の中でも大きな数字を計上していた。危機前のピークであった1997年には通貨危機の影響から販売台数を減らしたタイやインドネシアを上回るおよそ40万台を計上している。しかし、タイやインドネシアと同じように、1998年に大幅な販売の落ち込みを経験した。その後の回復のスピードはタイよりも早く、2002年には通貨危機前の水準にまで販売台数は回復している。だが、タイやインドネシアとマレーシアの違いは、金融危機後の状況にある。マレーシアにおいても、2010年以降、60万台を超える販売台数を計上しており、過去最高を毎年更新している状況ではある。マレーシアでは販売台数は増加しているものの、タイとインドネシアが2009年以降、急速な販売の増加を示しているほどには、販売台数の伸びを示してはいない。フィリピンは、さらに厳しい環境にある。アジア通貨危機前のピークであった1996年におよそ16万台の販売台数を計上していた。しかし、アジア通貨危機によって1998年には8万台にまで販売台数を減少させた。その後、ASEAN各国は販売の回復が見られたが、フィリピンの回復のスピードは他の国々と比較して非常に遅かった。フィリピンがアジア通貨危機前のピークであった1996年の水準を超える販売台数を計上したのは、2012年になってからである。フィリピンはアジア通貨危機以降、長年にわたって新車販売において苦戦を強いられてきた。このような好調なタイとインドネシアと、販売の急増が見られないマレーシアとフィリピンの間での違いは、いくつか要因があるが、その中で最も大きな影響を与えたものは自動車産業育成のための新しい自動

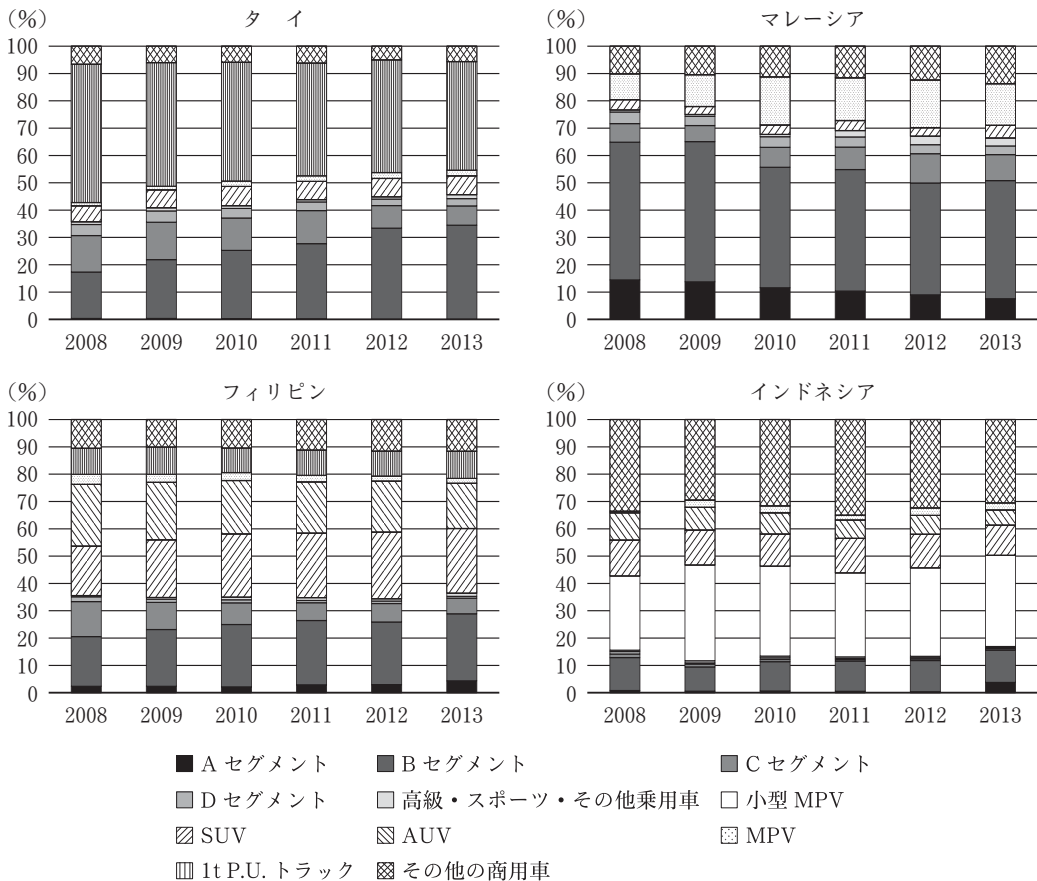
車産業政策とインセンティブ政策にあったと考えられる。タイとインドネシアは両国ともタイの Eco Car とインドネシアのローコスト・グリーンカー (LCGC) という「環境対応」をうたった車の導入を進め、それに優遇措置を与えてきた。対照的にフィリピンは、新しい自動車産業政策で遅れをとり、現在のところ明確なものは提示されていない。

今日のタイとインドネシアのケースで示されているように、ASEAN における自動車産業の拡大に自動車産業政策は大きな影響を与えてきた。結果として、この間の2か国の生産・販売台数の伸びは、他の ASEAN 諸国と比較しても著しく、近年は、ASEAN 市場車市場の多くの割合を占めるまでになっている。歴史的に見てみると、ASEAN 自動車産業の発展は、各国の輸入代替工業化政策に伴って、それぞれの市場で閉ざされた小さな国内市場における国産化によって本格的にスタートしたと考えられる。その際に特徴的であった点としては、それぞれの国でユニークな車種やメーカーへの優遇措置を採用し、それに適応させることで自動車産業の発展を進めてきたことにある。たとえばタイでは1tピックアップ・トラックとディーゼルエンジンに、インドネシアでは、Asian Utility Vehicle (AUV) と呼ばれたミニバンタイプのクルマに優遇措置を与え、自動車産業の育成を図ってきた。結果として両国とも長らくこれらの車種が市場の大半を占めてきた。マレーシアではいわゆる「国民車メーカー」に優遇措置を与え、このメーカーの生産する車が市場シェアの大半を確保するという構造が続いてきた。しかし、このような形で成長してきた ASEAN 自動車産業もグローバル化の進展によってその環境が変化してきている。タイは、1997年のアジア通貨危機をきっかけに、日本からの輸出枠を受け継ぐ形で海外輸出を開始し、生産台数の維持を図ってきた。その後、タイからの完成車輸出が本格化する中で、トヨタのIMVシリーズの投入などにより、輸出がさらに拡大し、現在では日本を含む各国への輸出を進めてきた。輸出台数を着実に増加させてきたタイは、現在では日系自動車メーカーの重要なグローバル供給拠点としての役割を果たしている。タイは、その後のアメリカの金融危機を契機とした世界的な経済低迷においても、インセンティブ政策を導入することで、国内販売の拡大をもたらし、これまでにない自動車市場の成長をもたらしてきた。近年の一連の政治的混乱と、2014年の軍事クーデターによって停滞が予測されたが、一時的なものとなっており、成長トレンドは大きく変化しないものと考えられる。インドネシアは、タイほどの輸出を計上してはいないものの、近年生産・販売台数を増加させている。通貨危機によって急速に落ち込んだインドネシアの自動車生産は、回復までに時間を要した。インドネシアにおいて経済成長とそれに伴う自動車産業の成長が見えてきたのは、これまで混乱してきた政治環境の安定によるところが大きいと考えられる。特に、ユドヨノ政権が誕生した2004年以降は、アチェ和平などもあって国内的には政治的安定期となった。このことはこの間のインドネシアの経済成長の要因の1つとも考えられ、結果として国内自動車市場の拡大につながったものと考えられる。ただ、タイと同じよう

に導入した LCGC は、現状では大幅な販売拡大につながってはいない。他方で、AUV より一回り小さいアンダー AUV (U-AUV) が依然として好調な販売を示している。ただ、各社とも新たな LCGC 対象車の投入を進めることが予定されており、インドネシアでは、U-AUV も含んだ小型車の普及が進むものと考えられる。

経済成長やそれに伴う所得の上昇、さらにはインセンティブなども加わって ASEAN における自動車販売の車種構成に変化が見え始めている。現在の ASEAN 4 の車種別の販売シェアの状況を見てみると、これまで売れ筋であった車種がシェアを低下させており、さまざまな車種のシェア拡大が示されている (図表 2)。具体的に見てみると、タイでは売れ筋であった 1t ピックアップ・トラックのシェア低下が示され、対照的に A セグメントの小型車の販売シェアの拡大が示されている。これは、前述の一連のインセンティブ政策によるところが大きいものと考えられる。インドネシアにおいてもかつて優遇措置を取られてきた AUV のシェアは低下傾向にある。

図表 2 ASEAN 4 における車種別シェアの推移

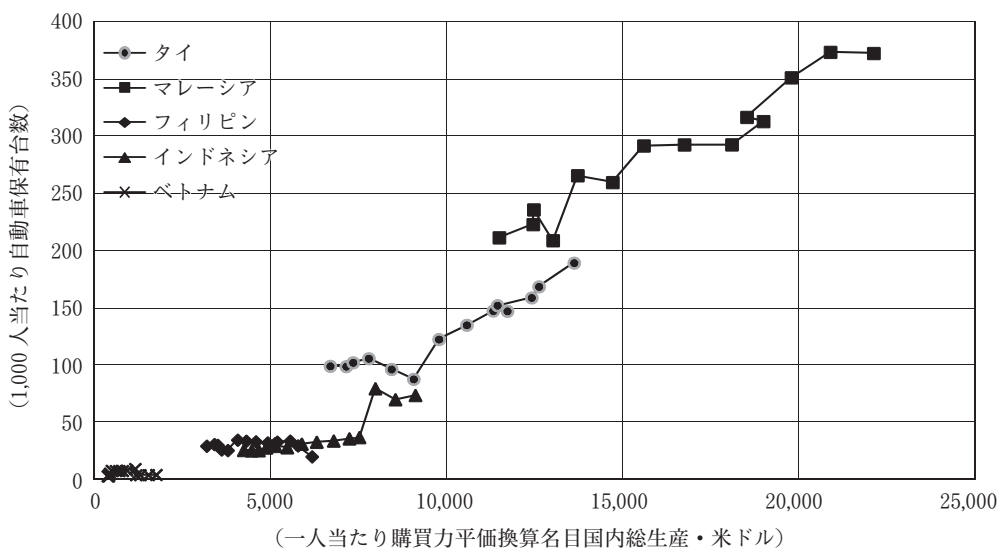


出所：フォーイン「アジア自動車調査月報」第 89 号，2014 年 5 月より作成。

しかし、LCGC も含む A セグメントの販売シェアはタイほどの伸びを示してはいないものの、2013 年に急拡大を示している。一方で U-AUV を含む小型 MPV はある程度のシェアを維持し続けている。マレーシアについては、これまで市場の中心を占めてきた、A セグメントと B セグメントのシェアが低下傾向にある。対照的に高級車や MPV などの販売シェアの拡大が示されている。フィリピンでは、A セグメントと B セグメントの拡大が示され、C セグメントの縮小を示しているが、全体として構造に大きな変化があるようには見られない。

経済成長と保有の関係を見てみると、ASEAN 4 のほとんどで、一人当たりの GDP の拡大に伴って自動車保有台数の増加が見られる（図表 3）。特にマレーシアとタイの状況は 4 か国の中でも著しく、マレーシアでは 1,000 人当たり自動車保有台数が 350 台を上回るという状況を示している。ASEAN の今後の経済成長の可能性を考えると、現状では低い水準にあるインドネシアやフィリピンにおいても、保有台数の増加が期待され、ASEAN における自動車需要にさらなる拡大が期待される。このことは、販売の傾向にも変化をもたらすものと思われる。前述のようにこれまで、ASEAN での売れ筋のクルマは、優遇措置に対応した車種であった。これらのクルマは現地市場では、相対的に高価であると考えられるが、導入期では所得水準の高いユーザーがほとんどであったことから、受け入れられたと考えられる。しかし、経済成長に伴い、所得の上昇が進むと、購入層の広がりが進展し、さらに、小型車に対するインセンティブ政策も連動したことにより、これまでの優遇車種一辺倒の構成から、乗用車シェアの増加も見られるようになった。

図表 3 ASEAN 4 の自動車普及台数と一人当たり GDP の推移（1999 年から 2012 年）



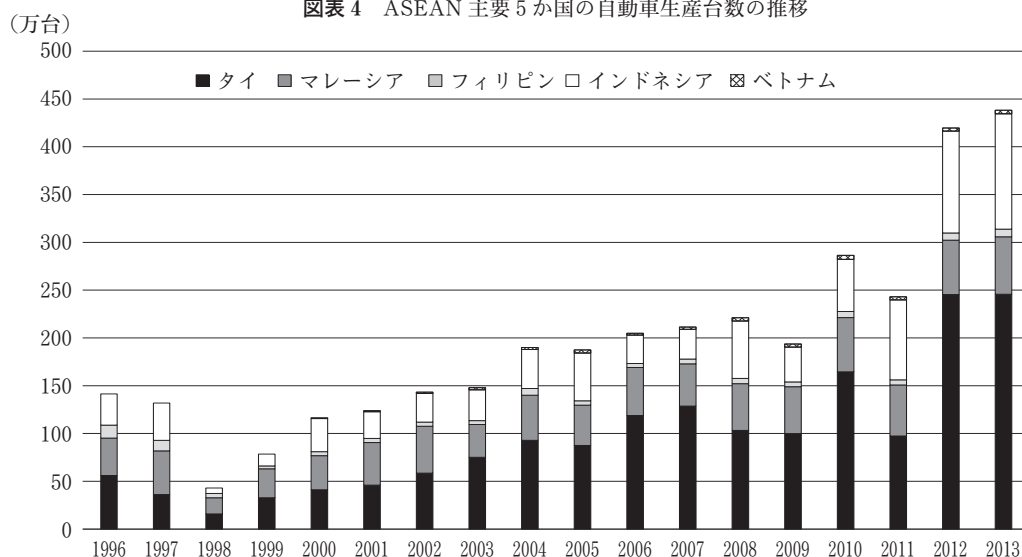
注：国内総生産の一部は IMF の推測値が含まれる。なお、米ドルは現在価値（2014 年）で換算。
出所：一般社団法人日本自動車工業会「世界自動車統計年報」および IMF “World Economic Outlook Database, October 2014” より作成。

また、自動車の普及が相対的に進んできた地域では、SUVなどのシェアの拡大も示している。このように、市場の成長によって、車種の多様性や乗用車へのシフトがみられることから、ASEAN市場はこれまでのユニークな車によって成長してきた市場から、一般的な市場構成に変化しつつある。この点は、自動車市場の成長という観点からは好意的な側面も考えられるが、一方で、欧米や韓国系メーカーにとってはこれまでよりもASEAN市場への進出が相対的に容易になっていることが考えられる。この点を考えると、ASEAN市場が今後、欧米韓メーカーも含めた競争市場へとシフトする可能性が考えられる。

次に、生産からASEAN4を見てみると、ASEAN自動車産業を牽引してきたタイとインドネシアは好調な自動車生産も計上している（図表4）。好調な生産の拡大の要因の1つでもあるのが、輸出の拡大であった。前述のようにタイは、日系自動車メーカーのグローバル供給拠点としての役割を果たしており、インドネシアもタイほどではないが域内外への完成車輸出を計上している。

タイとインドネシアの輸出相手先の1つがフィリピンである。フィリピンの完成車市場は前述のように、販売拡大にもかかわらず国内生産の拡大に連動していない。その多くが域内外からの完成車輸入で賄われている⁽³⁾。この背景の1つには、域内関税撤廃後の自由化が影響している。AFTAの先行5か国の1つであるフィリピンが、自動車生産の停滞を示していることは、ベトナム自動車産業にとっても同様の状況を生み出すことが予想されており、現地で生産を展開する日系自動車メーカーにとっても域内関税撤廃後の戦略構築は重要な経営課題の1つである。現在

図表4 ASEAN主要5か国の自動車生産台数の推移



注：ベトナムは、1999年までデータなし。

出所：図表1と同じ

のところ、フィリピン国内で生産されている車種は限定的で、国内で販売されている車の大半は海外からの輸入に依存している。たとえば、トヨタはフィリピン国内でおよそ 20 車種を販売しているが、国内で生産している車はイノーバとヴィオスのみである。それ以外の車はタイから 4 車種、インドネシアから 2 車種を輸入し、それ以外は日本からの輸入によって賄われている。ただ、フィリピン国内で生産されている 2 車種については、フィリピン国内でも売れている車となっており、2013 年にはヴィオスは約 20,493 台、イノーバは約 14,376 台の生産を計上している⁽⁴⁾。効率性を考えて、国内ではある程度まとまった台数が見込める車種の生産に集中し、生産台数が少ないが故に非効率となることを避けるために一か所で集中生産を行いグローバルに供給するという傾向は、日本も含めたアジア全体で今後ますます拡大することが予測される。すでに、日産マーチのように、タイでの生産に切り替えられ、日本国内へ投入されている車も存在する。マーチの 2013 年の日本国内での販売台数は 27,711 台で、1 位のトヨタ・アクアの 262,367 台のおよそ 1 割という状況である⁽⁵⁾。

このように、ASEAN 域内においても、自動車産業の状況などによって二極化の様相を示している。前述のように、いわゆる「勝ち組」であるタイとインドネシアの自動車産業は、経済成長や産業蓄積などを背景に今後も発展することが予想されている。対照的に「負け組」に分けられることの多いフィリピンは、国内自動車市場の拡大にもかかわらず、国内生産がそれに伴って成長しているとは言えず、域内関税の撤廃を契機としてタイやインドネシアからの輸入が増加し、国内販売車種の多くを域内外からの輸入に依存している傾向にある。この状態から考えてみると、ベトナムの状況は、フィリピンの状況により近いものと考えられる。そのことからベトナムについても域内関税の撤廃後には国内生産の低迷が進み、国内生産の再構築が迫られることが予想される。

4. ベトナム自動車市場の現状

以下では、これまで見てきたアセアン自動車産業の状況を背景として、ベトナム自動車産業の状況を見てみる。ASEAN 自動車産業を見る際に、人口や成長期待をもって考えることが多いが、ASEAN 4 にベトナムを加えた ASEAN 主要国の経済成長と人口の推移を見てみると、経済成長については、ベトナムに対してインドネシアなどと同等の成長率が期待されている。人口については、2 億人以上のインドネシアには及ばないものの、フィリピンに匹敵する人口を抱えており、これも今後増加することが期待されており⁽⁶⁾、有望な成長市場として注目されている（図表 5）。さらに、人件費が近年上昇しているタイとは対照的に、ベトナムの賃金水準は ASEAN 主要国の中でも相対的に安価で、製造業の拠点という観点からも、インドネシアなどととも有望視

図表 5 ASEAN 主要 5 国の人口と経済成長

		1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
タイ	成長率 (%)	4.4	4.8	2.2	5.3	7.1	6.3	4.6	5.1	5.0	2.5	-2.3
	人口(百万人)	61.66	61.88	62.94	63.46	64.01	65.08	65.13	65.28	65.74	66.32	66.88
マレーシア	成長率 (%)	6.1	8.7	0.5	5.4	5.8	6.8	5.0	5.6	6.3	4.8	-1.5
	人口(百万人)	22.91	23.50	24.12	24.73	25.32	25.91	26.48	26.83	27.10	27.60	28.08
フィリピン	成長率 (%)	3.1	4.4	2.9	3.6	5.0	6.7	4.8	5.2	6.6	4.2	1.1
	人口(百万人)	76.78	76.79	78.59	80.16	81.88	83.56	85.26	86.97	88.71	90.50	91.00
インドネシア	成長率 (%)	0.8	4.2	3.6	4.5	4.8	5.0	5.7	5.5	6.3	6.0	4.6
	人口(百万人)	203.91	206.27	209.21	212.19	215.22	218.29	221.40	224.56	227.76	231.01	234.30
ベトナム	成長率 (%)	4.8	6.8	6.9	7.1	7.3	7.8	7.5	7.0	7.1	5.7	5.4
	人口(百万人)	76.60	77.64	78.69	79.73	80.90	82.03	82.39	83.31	84.22	85.12	86.03
		2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	
タイ	成長率 (%)	7.8	0.1	6.5	2.9	1.0	4.6	4.4	4.3	4.3	4.3	
	人口(百万人)	67.28	67.58	67.89	68.23	68.55	68.87	69.17	69.45	69.73	69.99	
マレーシア	成長率 (%)	7.4	5.2	5.6	4.7	5.9	5.2	5.0	5.0	5.0	5.0	
	人口(百万人)	28.59	29.06	29.52	29.95	30.46	30.97	31.50	32.04	32.58	33.14	
フィリピン	成長率 (%)	7.6	3.7	6.8	7.2	6.2	6.3	6.0	6.0	6.0	6.0	
	人口(百万人)	92.60	94.20	95.80	97.48	99.43	101.42	103.45	105.52	107.63	109.78	
インドネシア	成長率 (%)	6.2	6.5	6.3	5.8	5.2	5.5	5.8	6.0	6.0	6.0	
	人口(百万人)	237.64	241.03	244.47	247.95	251.49	255.08	258.71	262.40	266.15	269.94	
ベトナム	成長率 (%)	6.4	6.2	5.2	5.4	5.5	5.6	5.7	5.8	5.9	6.0	
	人口(百万人)	86.93	87.84	88.76	89.69	90.63	91.58	92.54	93.51	94.48	95.47	

注：2014年以降はIMFによる予測。

出所：IMF “World Economic Outlook Database, 2014”

図表 6 ASEAN 主要国の 2013 年製造業従業員の月額賃金比較 (米ドル)

	ジャカルタ	バンコク	マニラ	クアラルンプール	ハノイ
ワーカー (一般工職)	241	366	272	429	155
エンジニア (中堅技術者)	405	699	430	1,038	355
中間管理職 (課長クラス)	934	1,570	895	1,785	773

原典：在アジア・オセアニア日系企業活動調査 (2013年10月から11月ジェトロ実施、ドルへの換算は2013年10月の平均レートを適用)。

出所：ジェトロホームページ「投資コスト比較」より抜粋。

されている。ジェトロの調査をもとに一般ワーカーレベルで比較してみると、最も高いクアラルンプールが月額429ドル、バンコクが366ドルとなっているが、ハノイは、ジャカルタの241ドルを下回る155ドルとなっている (図表6)。この傾向は、中間管理職クラスでも同様で、もっ

と高いクアラ Lumpur が 1,785 ドル、バンコクで 1,570 ドルとなっているところ、ハノイは、773 ドルとバンコクの半額程度となっている。すでに、韓国のサムスンが、スマートフォンの製造拠点をベトナムに置き、輸出拠点として活用していることから、製造業の輸出も含めた有望な拠点として活用されるケースが今後増えるものと予想される。

ベトナムの自動車産業は、ASEAN において 5 番目の自動車生産国としてとらえられることが多い。Fourin によれば、2014 年 9 月時点でのベトナムの自動車生産能力は、およそ 30 万台となっており⁽⁷⁾、トヨタやホンダなど多くのメーカーがベトナムでの現地生産を行い、委託生産も含めると主要メーカーのほとんどがベトナム市場に現地生産車を投入できる状況にある（図表 7）。しかしながら、「ASEAN 5 番目の自動車生産国」のベトナムと ASEAN 4 との間の差は大きなものとなっている。ASEAN 4 各国における日系自動車メーカーによる自動車生産は、1950 年代末から 1960 年代にかけてと、相対的に早い段階から行われていたのに対し、ベトナムでは、外資導入が決まったのが 1991 年であったことから、ほとんどの外資系自動車メーカーのベトナムに進出は、1990 年代後半以降となっており、ベトナムと ASEAN 4 とのあいだには 30 年近い歴史の差がある。さらに、前述の図表 3 に示した、一人当たり GDP と 1,000 人当たり自動車保有台数のグラフから見てみても、小さいながらも経済成長が進んでいるのとは対照的に、保有台

図表 7 ベトナムの主要自動車メーカーの生産拠点概要

	稼働開始	生産品目	生産能力
トヨタ	1996年	Vios, Corolla, Altis, Camry, Innova, Fortuner	3.6万台(2直)
Thaco/起重	2001年	K 2700/K 3000 他	2.5万台
	2008年	Picanto, Forte, Rio, Carens, Sorento	2.5万台
Ford	1997年	Fiesta, Focus, Mondeo, Escape, Everest, Transit, Ranger	0.9万台
マツダ	2011年	Mazda 2, Mazda 3, Mazda 6, CX-5	1万台
ホンダ	1996年	City, Civic, CR-V	1万台(2直)
GM(韓国GM)	1995年	Spark, Aveo, Lacetti, Cruze, Captiva	2万台
スズキ	1996年	SuperCarry, APV	0.5万台
日野	1997年	小中大型トラック, バス	960台
いすゞ	1997年	中大型バス, バスシャシ	0.5万台
三菱自	1995年	PajeroSport, Zinger, Canter	0.5万台
日産	2013年	Sunny	0.7万台
メルセデスベンツ	1996年	乗用車, バン, 商用車	0.4万台強
VEAM	1990年	小中大型トラック	3.3万台
三陽工業	2008年	ミニトラック, 小型バン	1万台

出所：Fourin「アジア自動車月報」2014年9月号（第93巻）、17頁より抜粋

数の増加は見られず、ほとんど同じ水準で推移している。また、図表4で示したように、ASEAN 主要5か国の中で最も生産台数も少ない。ASEAN 4で生産台数の最も少ないフィリピンにも遠く及ばない生産状況である。このように、ベトナム国内の自動車生産状況は、ASEANの中でも最も厳しい環境になっている。具体的に、ベトナム国内での現地組立車の販売台数を見てみると2013年の現地組立車の販売台数は10万台弱といった水準であり、能力の3分の1程度の生産実態となっている⁽⁸⁾。しかしながら、「現状で普及が進んでいないため、経済成長に伴って自動車保有も拡大する余地が大きい」と捉えることはできるかもしれない。ベトナムの自動車販売台数は順調に拡大していることから、将来的には、人口の多さと経済成長の期待から、ベトナムにおける自動車産業は順調に拡大していくことも予想される。

このような状況にあるベトナム自動車市場ではあるが、当地も他のアセアン諸国と同様に、日系メーカーの優位にある市場である。しかし、他のアセアン諸国とは異なり、日系自動車メーカーの圧倒的な優位とは言い難い状況である（図表8）。図表では、ベトナム国内で生産されている車のブランド別の状況を示したものであることから、ここに輸入車が加わった数字が国内販売台数ということとなるうえに、商用車も加わっていることから注意は必要であるものの、タイやインドネシアのように、国内で走っている車のほとんどすべてが日系メーカーという状況にまでは至っていない。しかし、そのような状況の中でも圧倒的な優位を示しているのがトヨタである。この間、変動はあるものの、おおよそ25%から30%強のシェアを獲得し続けている。現地メーカーのOEM生産によるシェア2位の起亜が20%程度であることから、ベトナム市場におけるトヨタの優位は維持され続けていると考えられる。ただ、トヨタのベトナム工場の生産能力をフルに使っている状況ではあるものの、そのトヨタでも年間3万台程度の生産にとどまっている。また、シェア2位の起亜でも、2万台弱というレベルで、それ以下は1万台を下回る生産台数という状況である。この状況を考えれば非常に小さな生産規模の工場が集まって生産を行っている市場がベトナム自動車産業の特徴ということになる。このように生産規模の小さな工場の集まる小規模の市場ではあるが、比較的多くの車種が市場に投入されている（図表9）。最も構成比の高いのは商用車で、その割合も高い。このことからベトナムにおける自動車ニーズの多くは、依然としてインフラや輸送などで用いるものであり、発展途上国に典型的な構成となっている。だが、商用車の割合は年々低下傾向にあり、乗用車志向が拡大しつつある。乗用車のシェアを見てみると、Aセグメントから高級・スポーツ車までである程度の分布が示されており、SUVの割合も高い。乗用用途で見るとSUVの割合が最も高く、次いでCセグメントとなっている点は、前述の図表2で示したASEAN各国の分布とは若干異なる傾向を示している。分散化という傾向については、ASEAN各国とも同じとも考えられるが、ASEAN4における分散化は、所得の上昇などによるニーズの多様化の可能性が考えられるが、ベトナムにおいては、依然としてトラッ

図表8 プラント別ベトナム国内組立車販売台数推移

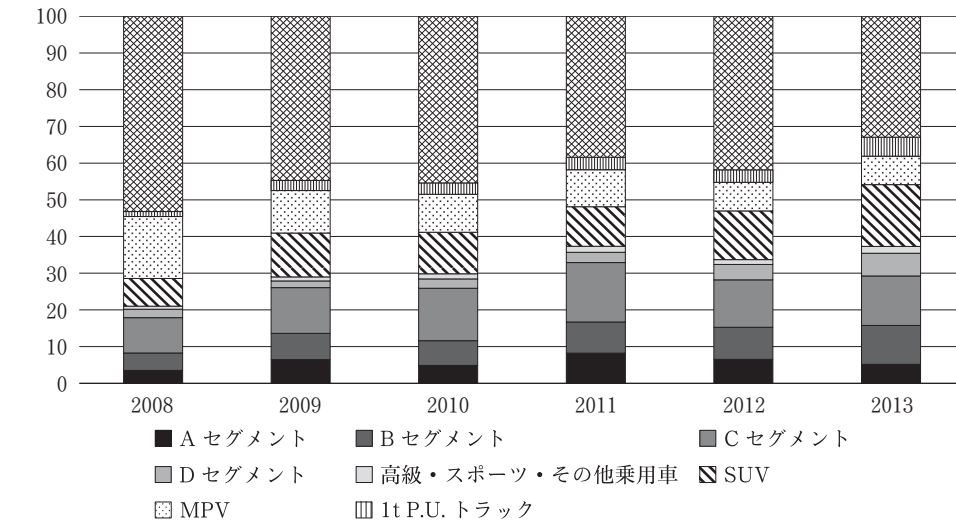
	2005年		2006年		2007年		2008年		2009年		2010年		2011年		2012年		2013年	
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
トヨタ	11,813	29.9%	14,784	36.2%	20,113	25.8%	24,502	21.9%	30,110	25.2%	31,135	27.7%	29,792	26.9%	24,927	31.0%	33,288	34.4%
起亜	601	1.5%	3,022	7.4%	3,999	5.1%	7,187	6.4%	11,260	9.4%	17,005	15.2%	23,361	21.1%	16,307	20.3%	17,433	18.0%
フォード	5,040	12.5%	3,610	8.8%	5,975	7.7%	6,477	5.8%	8,286	6.9%	6,475	5.8%	8,697	7.8%	4,790	6.0%	8,166	8.4%
Thaco			2,463	6.0%	7,901	10.1%	10,526	9.4%	10,599	8.9%	9,042	8.1%	8,440	7.6%	7,694	9.6%	6,781	7.0%
シボレー	4,198	10.4%	1,634	4.0%	7,580	9.7%	11,036	9.9%	14,200	11.9%	9,685	8.6%	10,350	9.3%	5,613	7.0%	5,178	5.4%
ホンダ			1,110	2.7%	4,260	5.5%	5,909	5.3%	4,215	3.5%	3,140	2.8%	2,555	2.3%	1,804	2.2%	4,593	4.8%
マツダ																	4,089	4.2%
スズキ	3,365	8.4%	1,807	4.4%	2,792	3.6%	3,001	2.7%	2,669	2.2%	3,242	2.9%	4,344	3.9%	3,409	4.2%	3,765	3.9%
いすゞ	2,157	5.4%	2,344	5.7%	4,229	5.4%	3,385	3.0%	2,997	2.5%	1,978	1.8%	1,608	1.4%	1,217	1.5%	2,039	2.1%
Transinco					1,757	2.3%	4,383	3.9%	4,385	3.7%	3,041	2.7%	1,669	1.5%	2,229	2.8%	1,726	1.8%
メルセデスベンツ	1,683	4.2%	1,202	2.9%	2,278	2.9%	2,095	1.9%	2,991	2.5%	2,563	2.3%	2,896	2.6%	1,929	2.4%	1,725	1.8%
三菱	3,146	7.8%	2,063	5.0%	1,406	1.8%	1,173	1.0%	2,414	2.0%	1,723	1.5%	1,630	1.5%	1,141	1.4%	1,425	1.5%
日野	541	1.3%	613	1.5%	1,125	1.4%	2,690	2.4%	2,199	1.8%	1,230	1.1%	839	0.8%	632	0.8%	1,409	1.5%
Vinaxuki			84	0.2%	3,767	4.8%	5,362	4.8%	6,017	5.0%	6,642	5.9%	5,289	4.8%	3,142	3.9%	780	0.8%
ふそう	1,066	2.6%	1,335	3.3%	3,189	4.1%	1,752	1.6%	1,252	1.0%	769	0.7%	554	0.5%	454	0.6%	761	0.8%
SAMCO	538	1.3%	478	1.2%	689	0.9%	468	0.4%	482	0.4%	406	0.4%	408	0.4%	341	0.4%	506	0.5%
PMC	225	0.6%	288	0.7%	329	0.4%	245	0.2%	252	0.2%	273	0.2%	603	0.5%	457	0.6%	311	0.3%
ハ飛			94	0.2%	93	0.1%	1,228	1.1%	1,464	1.2%	1,881	1.7%	1,938	1.7%	851	1.1%	291	0.3%
三陽機車											1,061	0.9%	690	0.6%	344	0.4%	289	0.3%
金杯			2,056	5.0%	3,437	4.4%	1,480	1.3%	1,199	1.0%	479	0.4%	380	0.3%	460	0.6%	129	0.1%
現代					1,179	1.5%	3,137	2.8%	4,054	3.4%	3,164	2.8%	1,295	1.2%	1,333	1.7%	70	0.1%
その他	5,904	14.7%	1,908	4.7%	1,754	2.3%	15,914	14.2%	8,415	7.0%	7,300	6.5%	3,600	3.2%	1,413	1.8%	1,938	2.0%
日系合計	22,088	54.8%	24,056	58.8%	37,114	47.7%	42,412	37.9%	45,856	38.4%	43,217	38.5%	41,322	37.2%	33,584	41.7%	51,369	53.1%
現地組立車合計	40,277	100.0%	40,895	100.0%	77,852	100.0%	111,950	100.0%	119,460	100.0%	112,224	100.0%	110,938	100.0%	80,487	100.0%	96,692	100.0%

注1: VAMA 加盟メーカーの販売台数のみ。バスシャシを含まない。

注2: 輸入車を含まないため、国内販売台数とは乖離している。

出所: Fourin『アジア自動車産業2011』、2011年、349-350頁。およびForin「アジア自動車調査月報」、2014年2月号(第86号)、33頁より作成。

図表9 ベトナム・セグメント別自動車販売構成比



出所：Fourin「アジア自動車調査月報」2014年5月号（第89号），31頁より作成。

ク等のシェアが大きいことから、特に乗用部門における多様化は、普及期以前の自動車市場における特徴を示しているものと考えられる。つまり、車を購入できる層は、社有・公用車としての役割か、高所得者に限られ、高所得者層による購入であるならば、SUVやCセグメントのような相対的に高価な車種であっても購入可能で、ニーズについても高所得者が故の複数台保有など多様性を持っているためと考えられる。

もう1つの要因としては、ベトナムにおいて優遇措置が行われていないためと考えられる。ASEAN市場における自動車普及において、いわゆる「ユニークな車」による普及が特徴の1つと指摘した。しかしベトナムにおいては、他のASEAN市場で見られたようなユニークな車による自動車の普及という状況を見ることはできない。ベトナムの自動車普及については一般に、ASEANを中心に他の国々で投入された車種と同じものが投入されており、「ベトナム独特の車」というものは存在しない。このことは2つのことを意味する。第1に、ベトナム独特の車を投入する必要がないことで、開発コストや非効率的な生産を行う必要がないことから、相対的に安価に車を市場に投入できること。第2に、それが故に、他国で投入されているものと全く同じ車種が投入されることによって、現地生産を志向するとなれば、同じ車種でコストや部品調達などの点から比較される可能性が高いこと、を意味する。各種規制によって、輸入車を制限し、国内生産をせざるを得ない環境に置かれている場合には、前者は優位に働く。しかしながら、関税による規制があったとしても、比較的自由に貿易が行える場合には、後者が当てはまり、国内生産は厳しい環境におかれる。結果として、ベトナムにおいては、他のASEAN諸国とは異なり、ユニークな車種に対する優遇が見られないことから、優遇された車種へのニーズの集中が見られな

いことも分散化の要因と考えられる。

このように、ベトナムの自動車市場は、ASEAN 5 番目の自動車生産国としてとらえられ、人口と経済成長期待などから注目される市場の1つではあるが、現状を見てみると、いまだモータリゼーションを迎えるまでには至っておらず、発展途上の市場であると認識される。また、自動車メーカーの対応についても、現在のところ、市場拡大に対応した能力の増強や生産設備の高度化などの対応は見られないようである。ベトナムがモータリゼーションを迎え、本格的な自動車生産国として他のアセアン諸国に対応できるようになるにはまだ、時間が必要と考えられる。

5. ベトナム自動車産業の課題

ここまで見てきたように、ベトナムは ASEAN 5 番目の自動車生産国として取り上げられているものの、ASEAN 4 との間の差には大きなものがあり、依然として自動車発展途上国であること、ASEAN で自動車産業国としての地位を確立するには依然として時間が必要であることがうかがえた。以下では、自動車産業の発展という観点から、ベトナムが ASEAN 4 との間に大きな差がある原因を考えてみる。

自動車産業育成という観点から考えてみれば、高い自動車輸入関税からベトナムでもその意志はある程度示されている。前述のように、すでに ASEAN 4 は他の加盟国から先行して域内関税の撤廃を実施している。この結果、タイやインドネシアからの輸出とフィリピンの輸入という自動車市場における近年の傾向が示されているわけであるが、ベトナムは現状では、依然として域内関税に関しても比較的高めの輸入関税を適応させている（図表 10）。結果として、高い輸入関税によってベトナム自動車産業は保護されており、域内外からの輸入車に国産車が対抗できる状態になっている。しかし、価格面で考えてみると、ベトナムで販売されている車の価格は相対的に高価な設定となっている。トヨタがタイとベトナム両国でそれぞれ生産しているヴィオスを例に考えてみると、ベトナムで生産されたヴィオスの販売価格は、タイで生産されたヴィオスのタイ国内での販売価格よりも2割ほど高値になっている⁽⁹⁾。それぞれの国の税金や政策などによって一概に比較することは難しいものの、単純な比較で考えてみると、ベトナム産の車はタイ産の車よりも部品調達なども関連してコスト的に高値となっているものと考えられる。結果として、安価な輸入車と国内市場で対抗するためには、高い関税によって輸入車の価格を上げることで競争できる状況を作るしかなく、その点においては自動車産業の保護という意味を見ることはできる。だが、タイやインドネシアで見られたような積極的な自動車産業育成への姿勢をうかがうことはできない。前述のように、タイやインドネシアでは、自動車産業育成政策の一環として、ユニークな車種に恩典を与え、その車の普及を図ることで自動車産業の蓄積を図っていった。これ

図表 10 ベトナムの主要完成車輸入関税（2013年12月時）

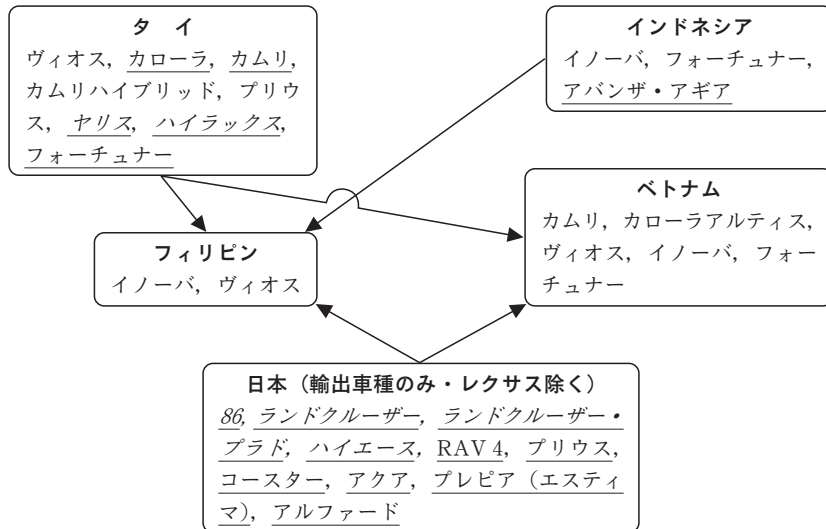
(単位：%)

品目	最恵国	ASEAN	日本	中国	韓国・台湾・インド・米国・EU
バス（CKD，定員30人以上，6t以上18t未満）	5～25	0	0～17	5～25	5～25
バス（CKD，電動車，CNGエンジン車等）	0～25	0	0～17	0～20	0～20
バス（完成車，定員30人以上，6t以上18t未満）	70	5	5	70	70
バス（完成車，電動車，CNGエンジン車等）	70	5	5	70	70
GE搭載乗用車（CKD）	5～25	0～5	0～17	5～25	5～25
GE搭載乗用車（完成車，排気量1,000cc未満）	70	50	70	70	70
GE搭載乗用車（完成車，排気量1,000cc以上1,500cc未満）	70	50	70	70	70
GE搭載乗用車（完成車，排気量1,500cc以上2,500cc未満）	70	50	70	70	70
GE搭載乗用車（完成車，2,500cc以上）	59～70	50	59～70	59～70	59～70
DE搭載乗用車（CKD）	5～25	0～5	0～17	5～25	5～25
DE搭載乗用車（完成車，排気量1,000cc未満）	70	50	70	70	70
DE搭載乗用車（完成車，排気量1,000cc以上1,500cc未満）	70	50	70	70	70
DE搭載乗用車（完成車，排気量1,500cc以上2,500cc未満）	70	50	70	70	70
DE搭載乗用車（完成車，排気量2,500cc以上）	59～70	50	59～70	59～70	59～70
その他の燃料乗用車（CKD）	5～25	0～5	0～17	5～25	5～25
その他の燃料乗用車（完成車）	70	50	70	70	70
オフロード用ダンプ（CKD）	5～25	0	0～17	5～25	5～25
オフロード用ダンプ（完成車）	0～59	0	0～20	0～10	0～59
貨物車（CKD）	5～25	0	0～17	5～25	5～25
貨物車（完成車，DE車，GVW6t未満）	10～68	5	10～68	10～68	10～68
貨物車（完成車，DE車，GVW6t以上）	0～68	5	0～68	0～68	0～68
貨物車（完成車，GE車，GVW6t未満）	10～68	5	10～68	10～68	10～68
貨物車（完成車，GE車，GVW6t以上）	10～68	5	10～68	10～68	10～68
その他の燃料貨物車（完成車，電動車，CNGエンジン車等）	0～68	5	0～68	0～68	0～68

出所：Fourin「アジア自動車調査月報」2014年1月号（第85号），31頁より抜粋。

によって、タイやインドネシアでは乗用志向のニーズを優遇措置を与えた車に集中させることができ、自動車メーカーとしても部品調達や量産効果などによってより生産しやすい環境を確保できたと考えられる。このことは、量産効果などによって相対的に安価に車を市場に投入できる可能性が高まり、ユーザーにとってはより容易に自動車を購入できることも意味する。発展途上国における自動車は高級品であって、高所得者を対象とした製品であるとはいえ、税金や保険などでの優遇は購入者にとってはインセンティブとなると考えられる。この点はベトナムの自動車普及への課題と考えられる。

図表 11 トヨタの生産・販売車種（フィリピン・ベトナム）



注：下線はフィリピン向け輸出車種，斜体はベトナム向け輸出車種。

出所：トヨタ自動車ホームページ「国地域別販売車種」(http://www.toyota.co.jp/jpn/company/about_toyota/data/index.html)，アイアールシー「アセアン自動車産業の実態 2014 年版」，ベトナムトヨタ配布資料より作成。

コストを下げる方策の1つとして、生産車種を絞り込むことで量産効果を追求することが考えられる。しかし、国内市場が小さいにも関わらず、ベトナム国内で生産されている車種は、多岐にわたる。トヨタを例に考えてみると、ベトナムでは11車種を市場に投入しているが、その内、5車種をベトナム国内で生産している（図表11）。この5車種の2013年の販売台数は、カムリが5,730台、カローラ・アルティスが5,381台、ヴィオスが5,140台、イノーバが6,014台、フォーチュナーが8,067台となっており、それぞれのセグメントで最も売れている⁽¹⁰⁾。このことは、ベトナムの高い輸入車関税によって国内産業を保護する政策が、自動車メーカーにとっては、国内生産を進めるしかなく、さらに、国内生産車種がそれぞれのセグメントで最も売れ筋となっていることで、多品種少量生産を余儀なくされていることを表しており、このことがコスト増の要因の1つとなっているものと考えられる。前述のようにすでに域内関税を撤廃しているフィリピンでは、国内生産車種をヴィオスとイノーバに絞り込み、その他の車については日本も含めた域内外拠点からの調達にシフトすることで、生産集中によるコスト低減を進めているものと考えられる。国内販売台数に差があることから一概に比較はできないものの、多品種少量生産が故に、能力拡大投資にも影響を与え、高度化や積極的な能力拡大をもたらしにくい構造になっているものと考えられる。

第2の課題は、自動車部品サプライヤーの集積度の薄さである。トヨタ自動車の資料⁽¹¹⁾によれば、現在、トヨタのベトナムでの現地調達先は18社に過ぎない。2016年7月にイノーバのフ

ルモデルチェンジに伴い、1社増え、19社になる予定であるが、それでも非常に少ない。ASEAN 4には、各国それぞれに数百社の部品サプライヤーが集積をしており、それとは比較にならないほど少ない。取引品目も、ワイヤーハーネスやバッテリー、アクセルペダルなど、主要部品とは認識しがたい品目の取引にとどまっている。ASEANの自動車部品を語る際に、域内での部品補完体制が語られることが多いが、実際のところ、現状ではタイとインドネシアへの集中が進んでおり、補完体制が構築されているとは言い難い状況である⁽¹²⁾。つまり、完成車生産の拡大に伴って、自動車部品サプライヤーの集積も進む傾向があることから、ベトナムでの自動車部品サプライヤーの集積は、完成車の生産が拡大していない現状では、進まないことが考えられ、今後も域内からの調達に依存するものと考えられる。このことは、相互に影響しあうものと考えられる。つまり、現地に自動車部品サプライヤーの集積が進まないことから現地調達が進まず、域外からの調達に依存し続ける。結果として、現地生産が拡大しにくく、ベトナムでの完成車拡大につながらない。完成車の生産拡大が進まないため、自動車部品サプライヤーの現地進出が進まない。というジレンマに陥る可能性が少なくない。

最大の課題は、猶予期間を経過した2018年に域内関税が撤廃された後の対応である。フィリピンの例でも指摘したように、域内関税の撤廃によって、タイやインドネシアからの完成車の輸入は拡大することが予想される。前述のように、同じ車でおよそ2割高い車を生産しているベトナム市場において、各セグメントの売れ筋車種でも5,000台強の販売しか計上できていない。このことは、域内の同社ASEAN拠点から完成車が輸入された場合には、国内生産車といえども価格競争に打ち勝てない可能性が高いと考えられる。これによって、国内生産よりもタイやインドネシアからの輸入に切り替える車種が増えることが予想され、フィリピンで見られたように国内生産車種を絞り込むことで量産効果を図り、生産を維持していくことが予想される。しかし、これについてもフィリピンと同じような状況になるとは限らない。前述のように、フィリピンで生産されたヴィオスは、2013年に20,493台の販売を計上している。2008年以降のデータによれば、年間1万台以上の販売を計上し続けているが、ベトナムで生産されているヴィオスは、ベトナム国内で5,140台の販売にとどまっている。同じデータでみても、2008年以降、年間販売台数が7,000台を上回ったことはなく、ベトナムで生産車種の絞り込みを行っても、量産効果が生まれにくい構造になっている可能性が高い。ベトナム自動車市場の成長次第ではあるが、ベトナムで生産車種の絞り込みを行うことで得られる効果は、フィリピンで得られたものに及ばない可能性が高い。

以上のような観点から、ベトナムにおける自動車生産は現在、高関税による保護政策によって維持されている側面が強く、今後、域内における自由貿易体制が構築されていく中で、ベトナム国内での自動車生産は厳しい環境が続いていくものと考えられる。

トヨタのベトナム工場を語る際に、いわゆる手作業による多品種少量生産のマザー工場的な役割を指摘されることがあった。これは、トヨタが導入した「グローバル・ボデー・ライン (GBL)」のケース⁽¹³⁾から、ベトナムトヨタが手作業による多品種少量生産の「マザー工場」としての役割をうかがうことができ、発展途上国での少量生産立ち上げの際のマザー工場としての役割としての、ベトナム工場の存在意義を指摘することもあったが、現在のグローバル経済情勢とトヨタのグローバル生産の考え方から、短期的にはその可能性は低いと思われる。現在のグローバル経済の状況を考えてみると、いわゆる二国間や多国間による経済連携関係の構築が積極的に展開されている。とりわけアジアでは、ASEANや韓国などを中心にFTA/EPAの締結に向けて積極的な展開が進んでおり、日本についても環太平洋地域にまで範囲をひろげたTPP締結に向けた交渉が現在も続いている。これ以外にも、日本・韓国・中国・ASEAN・インド・オセアニアといった地域がさまざまな形で経済連携協定の枠組みを締結しており、経済圏を通じた自由貿易促進に向けた動きが加速している。すでに日本はASEAN各国との間でEPAを締結しており、韓国や中国よりも有利な条件での貿易を可能にしている。ASEANは、韓国や中国との間でも協定締結を予定しており、ASEANと隣接するインドやオセアニア地域ともFTA/EPAの枠組みが進んでいる。このことは、発展途上国一国内に限定された市場に制限されることで国内産業を保護し、そのため現地生産を余儀なくされてきたというこれまでのグローバル生産体制が終焉を迎えつつあることを示している。つまり、途上国一国のみを市場と考えると多品種少量生産を進めるのではなく、自由貿易や経済連携の枠組みを利用して、拠点化した工場での集中生産とそこからの輸出による完成車供給体制にシフトさせることが可能であることを示している。さらに、トヨタは、2000年代前半にグローバル拠点を急拡大させた結果、「兵站線が伸び切った」ためにさまざまな弊害に直面したこと⁽¹⁴⁾、リーマンショック後の落ち込みから、既存工場の稼働率確保を優先する形で、海外新工場の立ち上げを凍結してきた。「凍結解除」の時期に近づいているとも言われているが、その際には販売が拡大している北米などが予想され⁽¹⁵⁾、発展途上国に多品種少量生産工場を立ち上げる可能性は低いと思われる。そうなれば、「人の手による多品種少量生産のマザー工場としてのベトナム」という役割は必要なくなり、ベトナム工場の存在意義は薄れる。

もう一つの課題は、ベトナムにおける自動車産業政策の動向である。前述のように、タイやインドネシアでは、リーマンショック後の自動車市場を刺激するため、新たな自動車産業政策を導入し、さらに購入インセンティブを与えることで市場を拡大させてきた。ベトナム政府は、2014年7月に「2025年までのベトナム自動車産業発展戦略及び2035年までのビジョン」⁽¹⁶⁾を承認し、発表しているが、タイやインドネシアなどで取られたような特定の車種に優遇措置を与えるなどの点も示されていない。他方で数値目標は示されているものの、どのような形でそれを実現する

のかも明確ではない。現地に進出している自動車メーカーとしては、どのような形で自動車産業を発展させるのか、どのようなことをすれば優遇措置を得ることができるのかといった点が示されていないことから、次の展開を決められない状況にある。

6. まとめにかえて

ベトナム自動車産業は、現状においても、将来的にも非常に厳しい環境におかれている。現状では、人口も多く、成長が期待される市場でありながら、完成車の生産は急拡大しておらず、ベトナムの自動車産業全体の生産能力を大きく下回る状態になっている。販売については、拡大基調にあるものの、ASEAN 4の各国と比較しても小さな販売台数を計上しているのみで、ASEAN 5番目の自動車生産国ではあるが、ASEAN 4との差は大きなものがある。現在のところ、国内産業保護を目的として高い関税をかけて、輸入車と競争できる状態にあるものの、このことによって多品種少量生産を余儀なくされており、1車種当たりの販売台数も売れ筋の車であっても5,000台前後と非常に少ない状況にある。結果として、将来の成長を見越した能力拡大のための投資はしにくく、ベトナム最大の自動車生産会社であるトヨタですら2直プラス残業で生産拡大に対応している状況である。

さらに、ベトナムの自動車産業政策についても、タイやインドネシアで見られたような積極的な自動車産業振興の姿勢は見ることができない。たとえば、タイのEco Car政策やインドネシアのLCGCのような特定の車種を優遇することで、自動車の普及を図るような具体的な施策は現在のところ見ることができず、ベトナムで生産を進めている自動車メーカーにとっては次の戦略を決めにくい状況にある。

2018年には域内関税の撤廃が予定されており、コスト高のベトナム生産車は、タイやインドネシアからの輸入車に対抗できない可能性が高い。また、ベトナムにおける部品サプライヤーの集積が薄いこともあり、ベトナム国内での自動車生産はさらに厳しい状況に直面することが予想される。生産台数の少なさもあり、ベトナムの状況は、すでに先行して域内関税の撤廃に直面しているフィリピンの状況よりも厳しい。他方で、グローバル化の進展に伴い、人の手による多品種少量生産のマザー工場としての役割も期待できない可能性が高いと思われる。近年、自由貿易・地域経済連携の枠組みが加速している状況では、経済連携の恩恵を受け、近隣産産拠点から完成車を供給する方法を選択する可能性は極めて高いものと思われる⁽¹⁷⁾。

フィリピンのケースでも見ることができたように、ベトナムのように多品種少量生産を余儀なくされているケースにおいては、域内関税の撤廃は、自動車産業における高関税政策よりも有益であるのではないだろうが。フィリピンは国内でベトナムを上回る18車種のトヨタブランドの

車を販売している。さらにレクサスブランド10車種も投入しており、ベトナムの11車種を大きく上回っている。この点から考えれば多様なニーズに対応できているという点で見れば、自由化が進んでいるフィリピンであると考えられる。一方で、生産車種に関しては、ベトナムの5車種より少ない2車種に絞り込んでいる。結果として、フィリピンでは絞り込みを行った結果、量産効果などによってベトナムよりも効率的に車を生産しているものと考えられる。他方でベトナムでは、保護された小さな市場であるがゆえに、国内市場に投入する主要車種はベトナムで生産する必要がある。結果として、多品種少量生産を余儀なくされ、フィリピンよりも非効率なシステムが存続していると考えられる。この状態がこのまま続く中で、自由化を迎えれば、到底、輸入車に対抗できない。結果として、国内産業を保護するはずであった関税が、自動車産業の成長に足かせとなってしまっている可能性も指摘できる。

以上の観点から考えてみると、ベトナム政府の新しい自動車産業政策の動向が、今後のベトナム自動車産業の方向性を左右するといえる。特にタイやインドネシアで見られたような、特定の車種に恩典を与えて優遇することでその車の普及を図り、自動車市場と生産の拡大を図ることが求められる。日系自動車メーカーとしては、ベトナム政府に対する働きかけを強めているが、政策の如何が今後のベトナム国内での生産維持にかかわってくる。他方で、1車種当たりの販売台数の少なさを考慮に入れるならば、ベトナム国内での生産を放棄し、現地生産から撤退するのも選択肢として十分に考えられる。前例としては、すでにオーストラリアでは現地生産から輸入に戦略がシフトされていることから、可能性は否定できない。特に、ASEANで「負け組」とされるフィリピンよりも生産台数は少なく、1車種当たりの販売台数も1万台を下回る状況であるならば、AFTAやFTA/EPAを利用したベトナム国外からの完成車供給も検討されることとなる。

結局のところ、ベトナム政府が、ベトナム自動車産業をどのようにしたいのかが今後のベトナム自動車産業の方向性を左右することになり、それに連動する形でベトナム現地生産メーカーの戦略も決まってくるものと思われる。

《注》

- (1) 2014年9月に実施した、ベトナム・ハノイ市での現地ヒアリング等をベースにまとめたものである。一連のヒアリング調査への同行を許可くださった塩地洋先生（京都大学）と、現地でご指導いただいた、井上隆一郎先生（東京都市大学）、宇野輝先生（京都大学）、上山邦雄先生（本学）、木村将裕さん（住友商事）、野村俊郎先生（鹿児島県立短大）と京都大学塩地研究室の皆さんに御礼申し上げます。
- (2) 例えば、塩地洋「ASEAN統合に日系企業はいかに備えるか」、京都大学東アジア経済研究センター自動車シンポジウム、2014年11月8日・10日。
- (3) 詳細については、拙稿（2014）を参照されたい。

- (4) Fourin「アジア自動車調査月報」2014年5月号(第89号)によれば、2013年の販売台数ランキングで見ると、VIOSが1位、イノーバは3位となっている。2位は三菱のMontero Sportで約14,700台であった。
- (5) 一般社団法人日本自動車販売協会連合会ホームページ統計データ(<http://www.jada.or.jp/contents/data/ranking.html>)による。
- (6) IMF“*World Economic Outlook Database, October 2014*”による。
- (7) Fourin「アジア自動車調査月報」2014年9月号(第93号), 17頁。
- (8) Fourin「アジア自動車調査月報」2014年2月号(第86号), 33頁。
- (9) トヨタ・ヴィオスのタイ国内での販売価格は、同社のホームページによると669,000パーツから734,000パーツ、ベトナムでは5億3,800万ドンから6億1,200万ドンとなっている。単純に日本円で1パーツ=約3.6円、1ドン=約0.0055円で換算すると、タイでは約240万円から264万円、ベトナムでは約295万円から336万円となる。
- (10) Fourin「アジア自動車調査月報」2014年5月号(第89号), 30-31頁。
- (11) 2014年8月22日のトヨタモーターベトナム社ヒアリング時に配布された資料を参照した。
- (12) 詳細については、一連の拙稿を参照されたい。さしあたり、小林(2007), 小林(2009)。
- (13) トヨタ自動車ホームページ『トヨタ自動車75年史』第3部, 第4章, 第7節, 第3項「モノづくりのさらなる改善」(http://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/text/leaping_forward_as_a_global_corporation/chapter4/section7/item3_b.html)に、「トヨタでは、1985(昭和60)年にフレキシブル・ボデー・ライン(FBL)を導入していたが、1996(平成8)年には新たな車体溶接ラインであるグローバル・ボデー・ライン(GBL)の開発に着手した。FBLは…(中略)…大量生産工場向けであったことから、少量生産国の工場では採算が合わず、海外生産拠点の拡大や需要変化に対応できる新ラインの開発が求められていた。GBLは1996年に生産を開始したトヨタ・モーター・ベトナム(TMV)の少量ラインおよび、日本では1997年12月発売の初代プリウスの生産ラインで試験導入を行った。さらに、1999年1月発売のヴィッツで本格的な量産ラインへと発展させ、極少生産から大量生産まで対応できるGBLとして、世界の工場に展開していった。」とあり、トヨタベトナムが手作業による少量生産のある種の「マザー工場」の役割を担っていたことがうかがえる。
- (14) 日経ビジネス, 2010年2月15日号, 8頁。
- (15) 中日新聞, 2015年1月7日。
- (16) このビジョンについては、ジェトロによって仮訳されたものを参照した。出所は、ジェトロホームページ「ベトナムの各種制度に関する情報」(<http://www.jetro.go.jp/world/asia/vn/business/pdf/>)。
- (17) この点については留意が必要である。最近の傾向として、生産ラインのコンパクト化が注目されている。たとえば、ホンダは、ナイジェリアでの二輪車生産に関して「どこでも簡単KDパック」と呼ばれる簡素な設備を使って現地KD生産を行っている(日本経済新聞, 2013年3月27日)。同じことが四輪車に導入されることも考えておく必要はあろう。

参考文献

- アイアールシー(2014)『世界自動車産業の生産・販売台数予測調査2014年版』, 株式会社アイアールシー。
- アイアールシー(2014)『アセアン自動車産業の実態2014年版』, 株式会社アイアールシー。
- アジア経済研究所(1980)『発展途上国の自動車産業』, アジア経済研究所。
- 折橋伸哉(2008)『海外拠点の創発的事業展開——トヨタのオーストラリア, タイ, トルコの事例研究』, 白桃書房。
- 海外経済調査会・ベトナム経済研究所(1992)『ベトナムの自動車産業: 政府の育成政策とメーカーの動

- 向』、海外経済調査会・ベトナム経済研究所。
- 機械振興協会経済研究所（2001）『日本の自動車産業の対東南アジア戦略における現状と課題』、財団法人機械振興協会経済研究所。
- 機械振興協会経済研究所（2005）『東アジア日系製造業の競争優位戦略の現状と課題』、財団法人機械振興協会経済研究所。
- 小林哲也（2007）「貿易統計から見たアセアン4自動車部品補完体制とグローバル供給拠点化の現状」、『産業学会研究年報』第22巻、79-88頁。
- 小林哲也（2009）「ASEAN自動車部品域内貿易の現状」、『城西経済学会誌』第35巻、21-33頁。
- 小林哲也（2014）「自由化がフィリピン自動車産業に与えた影響に関する考察」、『城西大学大学院研究年報』第27号、17-36頁。
- 高安健一（1998）「ベトナムの自動車産業発展への課題」、日本総研『環太平洋ビジネス情報』1998年1月号。
- 田中武憲（2008）『トヨタ生産システムのグローバル「現地化」戦略』、名城大学地域産業集積研究所。
- デトロイトトーマツコンサルティング自動車セクター東南アジアチーム（2013）『自動車産業 ASEAN 攻略』、日経BP社。
- トヨタ自動車株式会社（2013）『トヨタ自動車75年史』（<http://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/>）。
- 日本自動車工業会「世界自動車統計年報」各年版。
- Fourin（2011）『アジア自動車産業2011』、株式会社フォーイン。
- Fourin（2012）『アジア自動車部品産業2012』、株式会社フォーイン。
- Fourin「アジア自動車調査月報」各号。
- 三嶋恒平（2010）『東南アジアのオートバイ産業』、ミネルヴァ書房。
- 三菱総合研究所（2014）『平成25年度経済連携促進のための産業高度化推進事業（ベトナム社会主義共和国の自動車市場の成長可能性調査事業）報告書』、株式会社三菱総合研究所。