

Title	ベトナム自動車産業の発展とグローバルバリューチェーン (GVC) の変遷
Author(s)	Tran, Thi Quynh Trang; 馬場, 敏幸
Citation	年次学術大会講演要旨集, 35: 242-245
Issue Date	2020-10-31
Type	Conference Paper
Text version	publisher
URL	http://hdl.handle.net/10119/17298
Rights	本著作物は研究・イノベーション学会の許可のもとに掲載するものです。This material is posted here with permission of the Japan Society for Research Policy and Innovation Management.
Description	一般講演要旨

1 F 0 9

ベトナム自動車産業の発展とグローバルバリューチェーン（GVC）の変遷

○Tran Thi Quynh Trang（法政大学）、馬場敏幸（法政大学）

1. はじめに

1.1. 本稿の目的

本稿ではベトナムの自動車産業発展とベトナム自動車産業のグローバルバリューチェーン(Global Value Chain: GVC)について論じたい。ベトナムの自動車産業は発展を続けている。ドイモイを経てベトナムは経済をグローバルに解放し、社会主義・資本主義の双方の利点を楽しむような形での経済発展を模索している。こうしたなか、ベトナムの GDP、一人あたり GDP は成長し、自動車産業の生産、マーケットも拡大した。近年、ベトナム国内資本による自動車生産の試みも始まっている。そこで本稿では、ベトナムの自動車産業とグローバルバリューチェーン（GVC）について分析を行いたい。

2. ベトナム自動車産業のはじまりと発展

2.1. ベトナム自動車産業の芽生え

ベトナムに自動車をはじめ持ち込まれたのは1901年である。フランス植民地時代に、フランス人がベトナムに自動車を持ち込んだ。当時はベトナム全土で自動車はわずか6台であった¹⁾。持ち込まれた自動車はシトロエン (Citroën)、プジョー (Peugeot)、ルノー (Renault) などすべてフランス製だった。1926年には、ベトナム全土で自動車総台数は乗用車 7,479 台、商用車 1,532、特別目的車 499 台、合計 9,510 台になった。これらの自動車は西洋人と裕福な資本家階級の輸送手段に用いられた²⁾。

ベトナムで本格的に自動車生産が開始されたのは1936年である。フランスの Citroën が自動車工場を設立した。当初、エンジン、ステアリングシステム、サスペンション、ブレーキなど、走行にかかわる部品はすべてフランスから輸入された。照明、車内装飾品、フレーム、カバー、フードなどの内装・外装部品は、ベトナムの気候やインフラ状態に合わせて、ベトナム国内で生産された。その後、国産化率は75%にまで上昇し、年間平均生産は1000台以上になった³⁾。ところが政治的な理由により、1975年にベトナムでの Citroën の経営は終了した。

2.2. ベトナム戦争終結後からドイモイまで

ベトナム戦争終結後の1975年から1986年のドイモイにかけて、ベトナム自動車生産は混迷した。国有企業のチエンタイン (Chien Thang) は、フランスの自動車を研究し、地場資本による自動車生産を試みた。ところが生産コストが膨らみ、採算がとれずに生産を断念した。当時、ベトナムの自動車台数が38000台あったが、全て中古車または海外輸入品で、国内生産車は存在しない状況となった。

1986年ドイモイが実施され、ベトナム全国で経済改革が行われた。1990年代には大幅な規制緩和が行われ外資系企業のベトナム進出に大きく門戸が開かれた。その結果、海外資本家が投資できるようになった。1991年には、日本 (51%) とベトナム (30%) と韓国 (19%) のメコン・オート株式会社が設立され、自動車生産が開始された⁴⁾。

2.3. ベトナム戦争終結後からドイモイ、外資開放を経て

ベトナムの国内自動車生産の大きなターニングポイントは1994年である。この年、米国はベトナムへの貿易禁止措置を解除し、自動車生産に必要な各自動車部品や原材料などもベトナムに輸出が可能になった。当時のベトナムの自動車産業政策で、自動車部品などを製造するサポーティング外資企業投資は優遇され、外資100%での進出も可能であった。一方、最終的に自動車を生産する企業は、地場企業と合併する必要があった。この際のベトナム側の最低出資比率は30%で、取締役会に参加する権利を有した。こうした産業政策のもと、トヨタ、フォード、メルセデスの世界的大手メーカー3社が1995年にベトナムにそれぞれ合弁企業を設立した (表1)。これらグローバルメーカーの進出によりベトナムの自動車生産

は本格的に始動することになった。その後、ホンダ、キア、マツダ、ヒュンダイなども進出し、ベトナムの自動車生産メーカーは増加した。

表 1 ベトナムの主な自動車合弁会社

自動車合弁会社		設立年	年間生産能力	輸入部品国
トヨタ	VEAM (ベトナム動力農業機械総公社)	1995	50,000 台	日本、東南アジア
フォード	VEAM (ベトナム動力農業機械総公社)	1995	14,000 台	
メルセデス	SAMCO (サイゴン交通運輸機械総公社)	1995	4,000 台	ヨーロッパ、東南アジア
ホンダ	VEAM (ベトナム動力農業機械総公社)	2005	10,000 台	日本、東南アジア
起亜	Thaco (チュオンハイ自動車)	2007	50,000 台	韓国、中国
マツダ	Thaco (チュオンハイ自動車)	2007	100,000 台	日本、中国、タイ
ヒュンダイ	Thanh CongGroup (TTC グループ)	2009	60,000 台	韓国、中国

資料：Vietinbank Securities

2.4. ベトナム国内企業による自動車生産の開始

ベトナム国内企業による自動車完成車メーカーが 2017 年 7 月に設立され、2019 年 6 月ハイフオンのディウブー経済特区で本格的に自動車生産を開始した。VINFAST Trading and Production LLC である。VINFAST はベトナムのビンググループのプロジェクトとして開始された。ビンググループは不動産、流通、運輸、ホテル、農業などを幅広く行う大手財閥であり、パートナーはドイツ系企業である。このプロジェクトで GM の元重役が社長に招かれた。自動車デザインはヨーロッパのデザイナーに数多く発注され、最終的にイタリア・ピニンファリーナのデザインに決定した。資金調達はクレディ・スイスから行った。自動車生産開始に際し、Bosch の部品、BMW の知的財産権、Dürr AG の塗装ライン、Schuler AG のプレス加工ライン、Eisenmann の組み立てライン、FFT と EBZ の溶接ラインなどを購入した。ユーロ 5 またはユーロ 6 基準を導入し、国産化率 60%を目指す。プロジェクト開始から試作自動車試験まで 18 ヶ月で完了させた。この試作車は 2018 年のパリモーターショーで発表され注目された。パリで発表されたのはガソリンエンジン車であったが、電動バイク、電気自動車の生産にも取り組んでいる。VINFAST に車の販売価格は、電動バイク約 3500 万ドン（約 160 万円）、コンパクトカーが約 4 億 2300 万ドン（約 193 万円）である。今後 VINFAST では 2025 年までに年間 50 万台の自動車生産を目標としている。

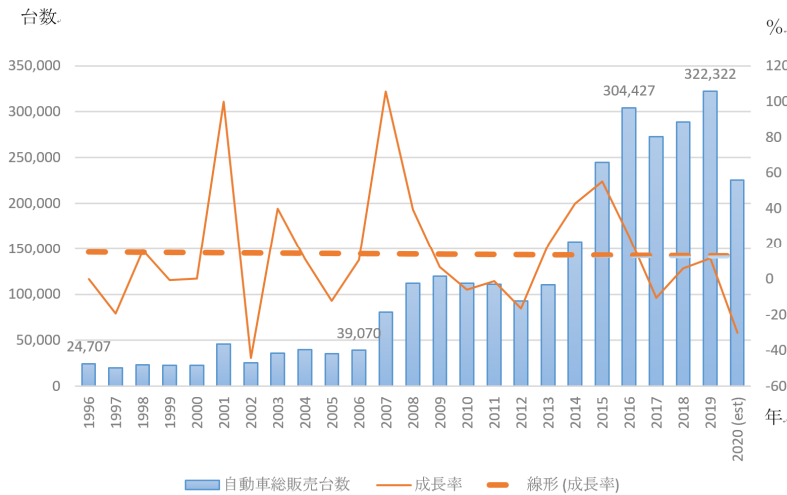
3. ベトナム自動車市場

図 1 はベトナムの自動車販売台数と成長率の推移である。1996 年から 2000 年代中葉まで年間 5 万台以下で推移していた。2007 年に 5 万台の壁を突破し、2019 年には年間 32 万台に達した。1990 年代には輸入車の割合が販売台数の 8 割ほどを占めていたが、ベトナム国内での自動車生産の増加と共にベトナム国内生産車割合は増加した。2000 年代中葉以降はベトナム国内販売台数に占める国内生産車の割合が 7 割代にまで増加した（図 2）。

国内生産車が市場シェアを拡大させた理由のうち、もっとも影響が大きいと思われるのがベトナム国産車保護政策である。輸入車には輸入税率の 70%に加え、特別消費税 60%、付加価値税 10%、登録税 12%などが付与された⁶⁾。その結果、輸入車の販売価格は輸出時価格の 3 倍にもなった。

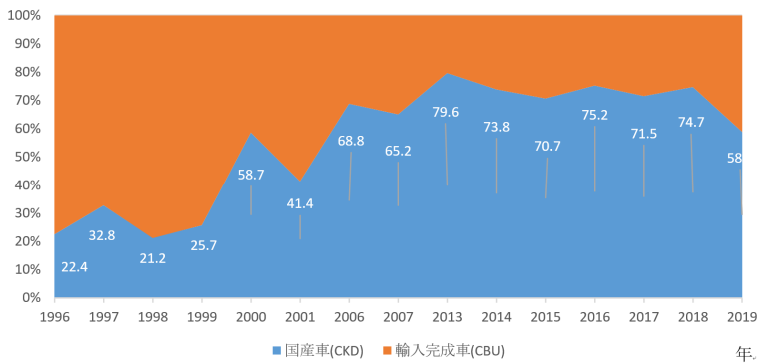
輸入完成車 (CBU) は主にタイやインドネシアから輸入されているが、欧州からの高級車輸入も多い。図 2 に見られるとおり、2018 年以降、再び CBU の割合が増加している。これは東南アジア自由貿易協定 (AFTA) とベトナム・EU の自由貿易協定 (EVFTA) により、CBU への関税付与が大幅に低下したためである。こうしたビジネス環境変化により、2020 年前後にトヨタとフォードやホンダが国内生産・組み立てから CBU 輸入へのビジネスモデル変更を模索する動きもでており⁶⁾、ベトナム自動車市場で輸入車・国内生産車の競合環境に変化が見られる。

図1 ベトナム自動車販売台数の推移



資料：ベトナム自動車工業会 (Vietnam Automobile Manufacturers' Association: VAMA) 公表資料に基づき筆者作成

図2 ベトナム自動車販売台数に占める輸入・国産車の割合の推移



資料：VAMA 公表資料に基づき筆者作成

4. ベトナム自動車部品のグローバルバリューチェーン (GVC)

以上見たように、ベトナムの自動車市場は拡大し、自動車国内生産も増加した。こうした中、ベトナムの自動車部品産業の発展はどのようになっているのだろうか。国連商品貿易統計データベース (UN comtrade⁽⁸⁾) の貿易データをもとに GVC 分析を行った。分析に用いた HS コード (Harmonized Commodity Description and Coding System) は HS8708 である。HS8708 は代表的な自動車部品の貿易コードである。HS8708 にはバンパー、シートベルト、ボディ・車体部品、ブレーキ、ギアボックス、ドライビングアクセル、ホイール、サスペンション、ラジエーター、排気管、クラッチ、ハンドル、エアバック、および種々の自動車部品が含まれている。

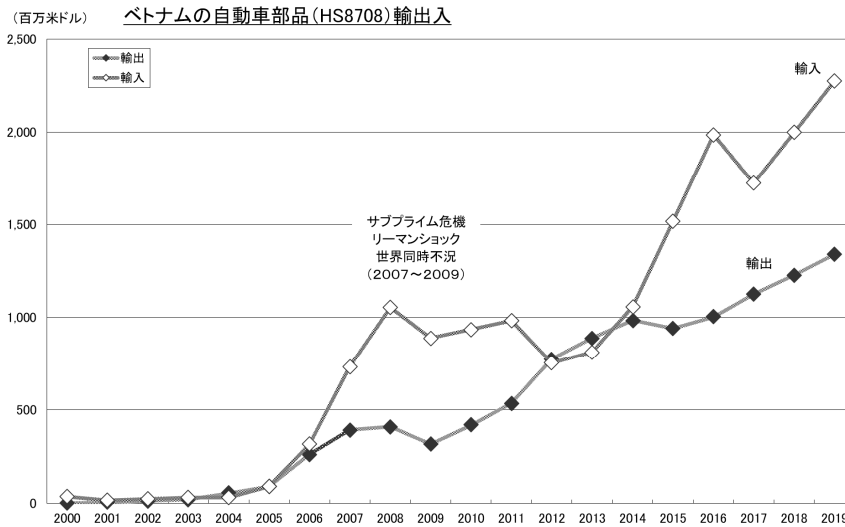
図3はベトナムの自動車部品の輸出入推移である。ベトナムの自動車市場が拡大した2000年代中葉以降、ベトナムの自動車部品輸入が急増していることがわかる。同じ時期にベトナムの輸出も拡大しているが、おおむね輸入が輸出を上回っている。2014年以降、2019年時点まで輸入は輸出を大きく上回り、ベトナムは自動車部品輸入超過状態 (貿易赤字状態) が続いている。

表2にベトナムの自動車部品輸入先トップ10と輸出先トップ10を示した。ベトナムの自動車部品の輸入先は2000年時点ではわずか3国 (日本、台湾、韓国) であったが、その後輸入先は拡大し、2019年の輸入先は55ヶ国になった。ベトナムの自動車部品の輸入先は2000年以降日本が多かった。その後日本のシェアが低下する一方で韓国や中国の存在感が増した。タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンなどアセアン諸国からの輸入も増えた。2019年時点の輸入先トップ5は、1位韓国、2位日本、3位中国、4位タイ、5位インドネシアである。韓国、日本、中国に続き、アセアン諸国が並んでいる。

自動車部品輸出は2000年時点では19ヶ国に行っていたが、輸入同様輸出先も増加し、2019年には58ヶ国になった。ベトナムの自動車部品の輸出先を見ると、2000年以降2019年まで日本がトップの

ことが多く、米国は2位が多かった。アセアン諸国への輸出も多い。2019年時点のベトナムの輸出先は、1位日本、2位米国、3位中国、4位韓国、5位タイであった。

図3 ベトナム自動車部品の輸出入推移



資料：貿易データに基づき筆者作成

表2 ベトナム GVC 相手国トップ10 とシェアの推移

輸入												
	1位	シェア	2位	シェア	3位	シェア	4位	シェア	5位	シェア	6位	シェア
2000	日本	64%	台湾	28%	韓国	8%						
2005	日本	32%	オランダ	27%	台湾	12%	韓国	7%	中国	7%	タイ	
2010	日本	20%	韓国	19%	タイ	19%	中国	14%	オランダ	10%	インドネシア	4%
2015	日本	49%	中国	12%	インドネシア	8%	ドイツ	6%	米国	5%	フィリピン	5%
2019	韓国	30%	日本	19%	中国	16%	タイ	14%	インドネシア	5%	インド	5%

輸出												
	1位	シェア	2位	シェア	3位	シェア	4位	シェア	5位	シェア	6位	シェア
2000	日本	26%	米国	12%	南アフリカ	11%	マレーシア	9%	スウェーデン	8%	インドネシア	6%
2005	日本	55%	米国	15%	タイ	5%	インドネシア	5%	リトアニア	3%	シンガポール	3%
2010	日本	14%	インドネシア	13%	マレーシア	13%	インド	6%	南アフリカ	6%	米国	5%
2015	マレーシア	13%	インドネシア	10%	日本	10%	南アフリカ	7%	米国	6%	インド	4%
2019	日本	30%	米国	19%	中国	14%	韓国	8%	タイ	7%	メキシコ	6%

資料：貿易データに基づき筆者作成

5. おわりに

本稿では、ベトナム自動車産業の発展と自動車部品 GVC について調査分析を行った。ベトナムは二輪のモータリゼーションを経て、今日では自動車の普及拡大フェーズに入っている。ベトナムでは自動車・自動車部品生産の拡大が続き、ベトナム企業による自動車生産も開始された。一方で、貿易自由化、貿易協定などにより自動車市場を取り巻くビジネスモデルの変化も見られる。今後、より一層ベトナム自動車産業について調査研究を進めていきたい。(謝辞： JSPS 科研費 26301024、18K01768)

参考文献：

- (1) グエン・ゴック・ティン、ハノイの車：昔と今 (新ハノイ新聞・ハノイ市の広報)
<http://hanoimoi.com.vn/ban-in/Phong-su-Ky-su/488013/o-to-o-ha-noi-xua-va-nay>
- (2) トゥー・ハウン (2017) 米国、ウェスリアン大学、インドシナ歴史研究者ステファニーポンサヴァディとの集材、フランス・メディア・モンド (France Médias Monde)
<https://www.rfi.fr/vi/viet-nam/20170828-nhung-chiec-xe-hoi-phap-dau-tien-o-viet-nam>
- (3) ベトナム自動車歴史(2018) ビジネスフォーラム新聞
<https://enternews.vn/lich-su-xe-hoi-made-in-vietnam-tu-thuo-con-chien-tranh-cho-den-thoi-cua-vinfast-136642.html>
- (4) ディン・クイ(2020) ベトナムで無くなった自動車ブランド、Vietnamnet 新聞
<https://vietnamnet.vn/vn/oto-xe-may/kham-pha-nhung-thuong-hieu-xe-chet-yeu-o-viet-nam-668304.html>
- (5) ベトナム税関総局の公表資料に基づき筆者作成
<https://www.customs.gov.vn/Lists/ThongKeHaiQuan/Default.aspx>
- (6) ニャット・ミイン(2020) 国内自動車産業の縮小傾向、銀行新聞(ベトナム)
<https://thoibaonganhang.vn/nganh-o-to-trong-nuoc-truoc-nguy-co-thu-hep-san-xuat-102243.html>
- (7) ベトナム自動車工業会 (Vietnam Automobile Manufacturers' Association: VAMA)
- (8) UN Comtrade: <https://comtrade.un.org/>