

# ベトナム自動車産業の現状

## －統計データからみる市場動向－

### Current Status of the Vietnam Automobile Industry

機械振興協会経済研究所 特任フェロー

小林 哲也 (KOBAYASHI Tetsuya)

## 1. はじめに

世界の自動車市場は、2020年に世界中に広まった新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の影響による低迷から脱しつつあり、本格的な回復基調にある。アジアの国々は、新型コロナウイルス感染症の発端ともいわれている中国に隣接し、その経済的影響を大きく受けていることもあり、低迷の度合いは大きかったが、ここに来てアジア経済は順調に回復し、その勢いを取り戻しつつある。一方でアメリカと中国との貿易上の対立など地政学的リスクの高まりなどもあり、多くの国や地域でいわゆる「経済安全保障」の議論が高まりつつあり、中国における人件費の上昇や貿易摩擦などを背景として「チャイナ・プラスワン」の議論も広がっている。中でも ASEAN は、ASEAN 経済共同体 (ASEAN Economic Community : AEC) の成立によって域内での経済協力と自由貿易体制を構築して以降、改めてその重要性が認識されている。この間、ASEAN 諸国では新型コロナウイルス感染症による景気低迷 (いわゆる「コロナ危機」) はあったものの、経済成長が進み、所得水準も上昇することで、これまでのように安価な労働力を背景にした製造業の生産拠点という状況から脱する国も出現し、生産や輸出品目も変化する中で、ASEAN 域内における拠点の役割の再検討と自由貿易体制の進展に伴う再編が進み、ASEAN における製造業の役割は変化し続けている。その中でベトナムは中国に対するリスクヘッジと人件費の観点から、新たな製造拠点として注目されてきた。

AEC の成立とそれに伴う域内自由貿易による完成品・部品の供給体制の進展は、域内の自動車産業にも大きく影響を与えてきた。小林 (2015) では、ASEAN 自動車産業において、タイとインドネシアを「勝ち組」、フィリピンとベトナムを「負け組」と分類し、自由貿易体制下の ASEAN 自動車市場において、ベトナムの自動車産業の厳しい現状と方向性を指摘した。その後、ベトナムでは後発国への貿易優遇措置が解消され、自由貿易の枠組みが加速する一方で、経済成長とともに自動車販売の拡大も見られる中で、国民車メーカーである VinFast の誕生といった新たな展開も見せている。これまで、ASEAN 自動車産業国における「負け組」としてとらえられてきたベトナムは、市場という点に注目すれば、着実に成長し、タイやインドネシアとは異なる状況も見えつつある。そこで、本稿では、近年のベトナム自動車産業の動向を、過去の状況と比較して、公表されている統計等のデータをもとに整理分析する。

## 2. ベトナム自動車産業への関心

前述のように、ベトナムは、チャイナ・プラスワンのひとつとして、域内でも相対的に安価な労働コストを背景に、製造業の生産拠点としての役割が期待され、アメリカと中国、さらには韓国や日本との間の政治的、経済的関係性からもその役割が注目されてきた。清水（1998）は、AEC が成立する前から ASEAN 域内の経済協力が相互依存性を持ち、win-win の関係をもたらすものと指摘している。また、石川・清水・助川（2022）でも ASEAN の枠組みをアジア大洋州にまで広げた RCEP（地域的な包括的経済連携：Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement）において、ASEAN がその中心としてけん引する中で、自由貿易と経済協力の恩恵を拡大させている点を指摘している。

2015年のAEC発足によって、域内での自由な貿易体制の枠組みが確立されたが、先行国であるシンガポール、タイ、マレーシア、ブルネイ、フィリピン、インドネシアの6カ国は、2010年には域内関税が撤廃され自由な貿易環境が確立されている。後発国であるベトナムは、カンボジア、ミャンマー、ラオスとともに、2015年の域内貿易自由化の完全実施までの猶予を受け、その間に体制を整える時間を与えられていた。そのため、2015年までのベトナムの状況は、保護された環境下での貿易体制であり、先行国の状況とは異なっていた。しかし、将来的には域内での貿易自由化が進展し、自由な貿易環境の整備が期待されること、相対的に労働コストが低いこと、域内でも人口が多い上に若年層が多く、さらなる成長が期待できることなどもあり、有望な拠点として注目されてきた。こういったことを背景に、ベトナムに関する研究は、ある程度見ることができる。例えば、三嶋（2010）は、ベトナムのオートバイ産業に着目し、その発展の経緯を外資系の進出から、中国製バイクブームとその後の対応を含め、地場系、日系、台湾系に分けていねいに分析している。その中で、二輪車産業の発展と現地調達への拡充が四輪車へのシフトにも有効に機能すると指摘している。大西（2016）はベトナムの工業化の歴史と ASEAN における自由貿易・経済協力の枠組みの推移をまとめている。一方で、自動車産業においては、その生産台数の少なさやタイやインドネシアといった自動車産業集積地から自由貿易を背景として輸入が拡大することを念頭に、いわゆる「負け組」として分類した分析が示されている。小林（2015）は、自由貿易を猶予された保護主義的体制が、域内の需要に対して多品種少量生産を余儀なくさせ、効率性を欠いていることから、自由化後に競争力のあるタイやインドネシアからの輸入が拡大し、厳しい環境に直面すると指摘している。塩地（2015）は、ASEAN域内の自動車拠点を「勝ち組」と「負け組」に分類し、域内貿易の自由化完成後の拠点の再編を生産車種の絞り込みの拠点間の融通によって生き残りを図る策を指摘している。北嶋（2023）は、自動車販売台数が増えているものの、すそ野産業の整備など課題は多く、購入援助やすそ野産業の育成などの政策がベトナム自動車産業の発展には必要であると指摘している。このように、ベトナム自動車産業における論点の多くは、ベトナム自動車産業の方向性についてあまり芳しくないものと見ている。しか

図表 1. ASEAN 主要 6 カ国の経済成長率と人口の推移

		2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
シンガポール	経済成長率 (%)	9.01	9.02	1.86	0.13	14.52	6.22	4.44	4.82	3.94	2.98	3.60	4.55
	人口 (百万人)	4.40	4.59	4.84	4.99	5.08	5.18	5.31	5.40	5.47	5.54	5.61	5.61
タイ	経済成長率 (%)	4.97	5.44	1.73	-0.69	7.51	0.84	7.24	2.69	0.98	3.13	3.44	4.18
	人口 (百万人)	65.81	66.18	66.53	66.87	67.20	67.52	67.84	68.15	68.44	68.72	68.97	69.21
マレーシア	経済成長率 (%)	5.58	6.30	4.83	-1.51	7.53	5.29	5.47	4.69	6.01	5.01	4.45	5.81
	人口 (百万人)	26.83	27.10	27.60	28.08	28.59	29.06	29.51	30.21	30.71	31.19	31.63	32.02
フィリピン	経済成長率 (%)	5.32	6.52	4.34	1.45	7.34	3.86	6.90	6.75	6.35	6.35	7.15	6.93
	人口 (百万人)	86.8	88.4	90.0	91.6	93.1	94.7	96.3	97.8	99.3	100.8	102.5	104.2
インドネシア	経済成長率 (%)	5.50	6.35	7.44	4.70	6.38	6.17	6.03	5.56	5.01	4.88	5.03	5.07
	人口 (百万人)	224.56	227.76	231.01	234.30	237.64	241.99	245.43	248.82	252.17	255.59	258.50	261.36
ベトナム	経済成長率 (%)	6.98	7.13	5.66	5.40	6.42	6.41	5.51	5.55	6.42	6.99	6.69	6.94
	人口 (百万人)	84.62	85.42	86.24	87.09	87.97	87.86	88.81	89.76	90.73	91.71	92.70	93.67

		2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年
シンガポール	経済成長率 (%)	3.58	1.33	-3.90	8.88	3.65	1.04	2.15	2.46	2.52	2.49	2.48
	人口 (百万人)	5.64	5.70	5.69	5.45	5.64	5.66	5.68	5.71	5.73	5.76	5.79
タイ	経済成長率 (%)	4.22	2.12	-6.07	1.47	2.64	2.70	3.20	3.10	3.00	3.00	3.00
	人口 (百万人)	69.43	69.63	69.80	69.95	70.08	70.18	70.27	70.33	70.37	70.39	70.40
マレーシア	経済成長率 (%)	4.84	4.41	-5.46	3.30	8.65	3.96	4.27	4.41	4.41	3.93	3.94
	人口 (百万人)	32.38	32.52	32.45	32.58	32.65	33.06	33.46	33.85	34.23	34.61	34.97
フィリピン	経済成長率 (%)	6.34	6.12	-9.52	5.72	7.57	5.32	5.88	6.10	6.21	6.33	6.41
	人口 (百万人)	105.8	107.3	108.8	110.2	111.6	112.9	114.2	115.4	116.6	117.8	119.1
インドネシア	経済成長率 (%)	5.17	5.02	-2.07	3.70	5.31	4.97	4.95	4.96	4.96	4.95	4.96
	人口 (百万人)	264.16	266.91	270.20	272.25	274.86	277.43	279.97	282.46	284.90	287.29	289.62
ベトナム	経済成長率 (%)	7.47	7.36	2.87	2.56	8.02	4.70	5.80	6.94	6.84	6.84	6.83
	人口 (百万人)	94.67	96.48	97.58	98.51	99.46	100.40	101.30	102.18	103.02	103.84	104.64

注：タイとベトナムの人口は 2021 年以降、それ以外の 2022 年以降の数字は IMF による予測値。

出所：International Monetary Fund “World Economic Outlook Database 2023”より抜粋。

し、北嶋（2023）が指摘するように、国内販売は拡大している。これらの点を踏まえ、域内の自由貿易体制が確立し、市場拡大後のベトナム自動車産業の現状を整理することが本稿の目的である。

### 3. ASEAN 自動車産業の生産・販売状況

ベトナム自動車産業の動向を見る前に、ASEAN の動向を確認しておく。これまで ASEAN 各国がその潜在成長性や人口規模などから注目され、有望な投資先として認識されてきた背景は、実際に相対的に高い経済成長率と人口の多さによって示されている（図表 1）。図表に示したほとんどの国の経済成長率は、コロナ危機によってマイナスを示しているが、その後はプラスの成長率を示している。IMF の予測によると、2028 年までに成長率が最も低いシンガポールでも 2% 台、今回取り上げるベトナムでは 6% 以上の成長率を予想しており、高い成長が期待できる地域でもある。この地域で最も人口の多いインドネシアは 2 億人以上の人口を抱え、フィリピンとベトナムの人口は 1 億人を超えている。また、これらの国々のすべてで人口が増加すると予想されており、巨大な市場がさらに拡大することが予想されている。

一方で、これらの国々は、経済成長に伴い、賃金にも変化があらわれている。ASEAN 主要国首都の製造業従業員の月給賃金を見てみると、この間、賃上げがほとんど実施され

図表 2. ASEAN 主要国首都の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	
	2013年	2022年	2013年	2022年	2013年	2022年	2013年	2022年	2013年	2022年
ワーカー（一般工職）	241	407	366	385	272	294	429	430	155	250
エンジニア（中堅技術者）	405	614	699	663	430	495	1,038	818	355	519
中間管理職（課長クラス）	934	1,353	1,570	1,884	895	1,051	1,785	1,649	773	1,057

注：2013年のデータは、小林（2015）の際に使用したものをそのまま利用した。

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月と2022年11月から2023年1月にジェトロ実施。ドルへの換算は、2013年10月と2022年11月の平均レートを適用。）

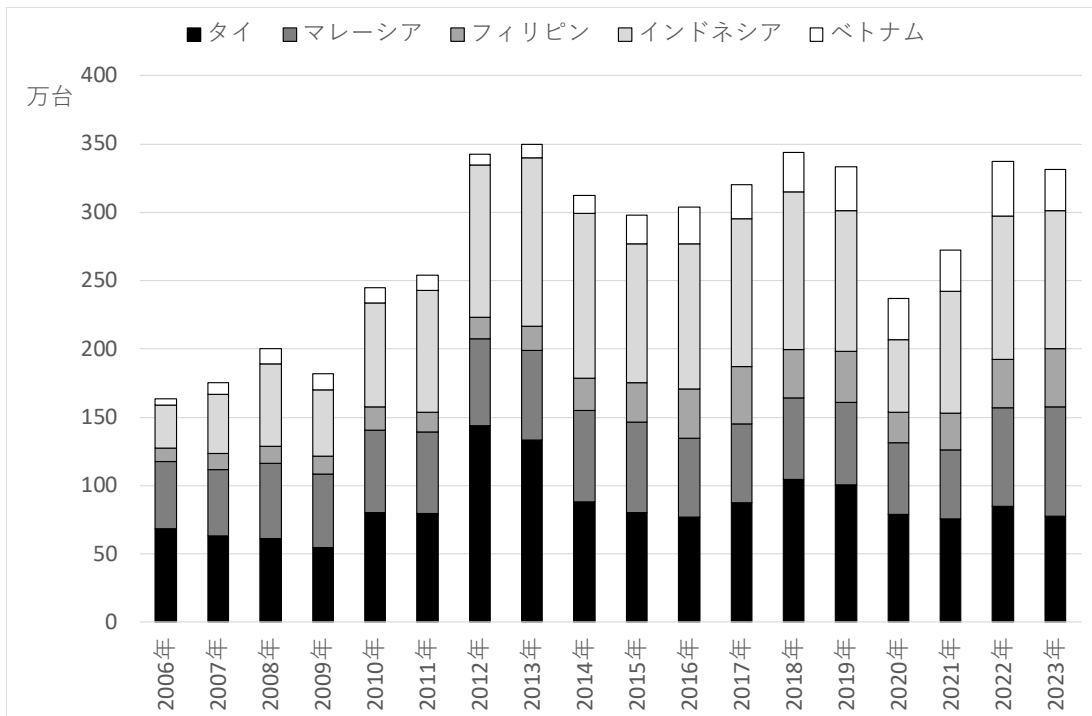
出所：ジェトロ「投資コスト比較」より抜粋。

てこなかったとはいえ、日本（東京）の賃金が一般工職でおよそ2,000ドル程度であり、それと比較すれば、賃金水準は非常に低い金額になっている点に変化はないものの、2013年と比較した場合、クアラルンプール以外の各地で賃金は上昇している（図表2）。これまで、ASEANの中でも成長が遅れていたベトナムは安価な賃金をもとにした製造業の拠点として注目されてきたが、この中では相対的に低い水準にあるものの、賃金水準はマニラに追いつきつつあり、安価な労働力を背景とした製造業の拠点としての重要性は今後、薄れるものと考えられる。

一方で、経済成長とそれに伴う所得上昇は、購買層の拡大をもたらすため、自動車メーカーにとってASEAN市場は有望な市場のひとつとして認識されており、とりわけ、日系自動車メーカーにとって、当地での圧倒的な市場シェアから、重要な市場とされてきた。90年代後半から急速な拡大を続けてきたASEANの自動車産業は、1997年に発生した通貨危機をきっかけとしたアジアを中心とした景気後退に大きな打撃を受け、生産・販売台数が急減した。その後、回復基調を取り戻したものの、2000年代に入るとASEANの一部で政情不安が表面化する。中でも域内最大の自動車産業集積地であったタイは、2000年代半ばごろから当時のタクシン首相を支持する勢力（タクシン派）とこれに対抗する勢力（反タクシン派）との対立が表面化し、2006年には軍事クーデターによりタクシン首相が失脚した。その後、2007年の選挙結果を巡る混乱の後に、反タクシン派が政権を獲得すると、再び対立関係が表面化し、2009年には大規模なデモにより対立は激化、2011年にタクシン派が選挙で勝利をおさめたが、首相任命を巡る裁判結果による混乱となり、2014年には再び軍事クーデターが発生し、軍事政権が成立した。その間もアメリカ発の金融危機による低迷や、2011年の洪水における工場の操業停止などの状況が続き、国内販売も、販売台数は多いものの、不安定な状況が続いている。

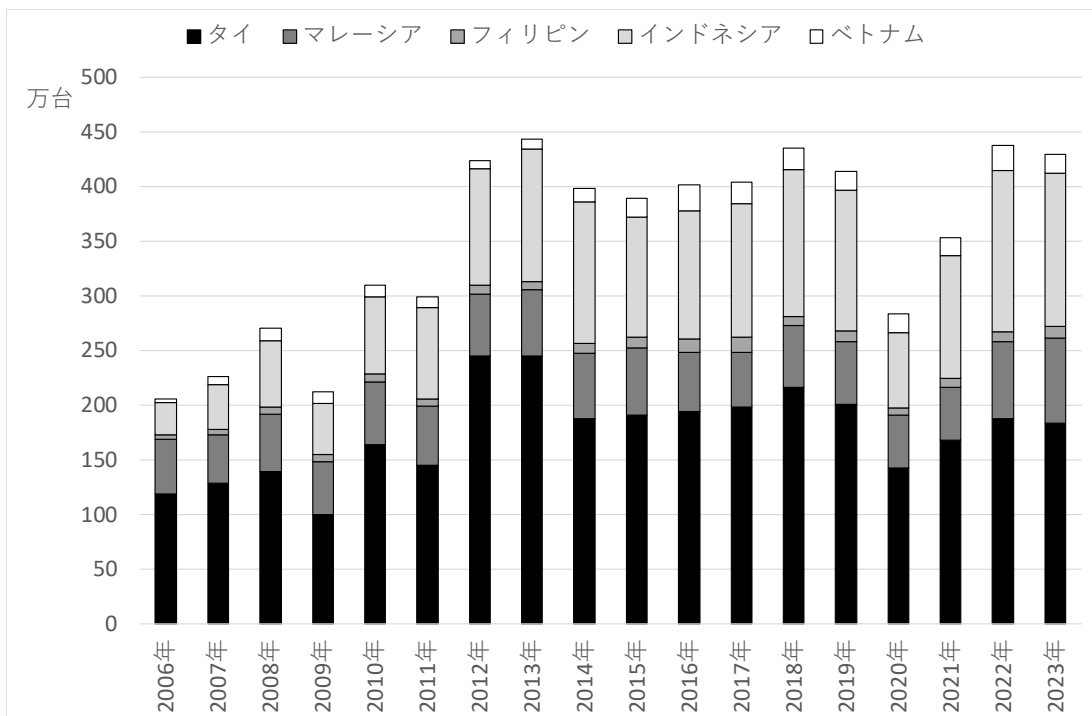
長く政情不安が続いたインドネシアでは、2004年のユドヨノ政権誕生以降、安定的な政治環境が続き、経済成長を果たしてきた。結果としてタイを上回る販売台数を達成している。このような状況の中で、2020年にコロナ危機を迎え、自動車販売台数は大きく落ち込んだものの、その後は回復基調を示しており、現在では、コロナ危機前の水準に到達するまでに回復しており、自動車市場は成長基調を示していると考えられる（図表3）。

図表 3. ASEAN 主要 6 カ国の自動車販売台数の推移



出所：ASEAN Automotive Federation “Statistics”(https://www.asean-autofed.com/statistics.html)および日本自動車工業会『世界自動車統計年報』第9集、p.13より作成。

図表 4. ASEAN 主要 5 カ国の自動車生産台数の推移



出所：図表 3 と同じ。

ASEANにおける自動車生産台数は、一時的な減少は見られるものの、概して安定的に推移している（図表4）。その中で、ASEANにおける2つの自動車産業集積国であるタイとインドネシアの生産台数の多さが目立っている。特にタイはASEAN域内外への完成車輸出拠点としての役割も果たしており、100万台を超える生産を継続している。2020年にはコロナ危機によって大きく生産台数を落としたものの、およそ143万台の生産を記録しており、その能力の高さが示されている。インドネシアも同様に2020年には大きく生産台数を減らしたものの、その後は100万台を上回る生産台数となっており、域内を中心とした輸出拠点としての役割も果たしている。このように、ASEANの自動車生産はタイとインドネシアを中心に展開している構造はこれまでと変わっていない。フィリピンは、国内生産が拡大しているとはいえ、その台数は相対的に少なく、需要の多くを輸入によって賄っている状態である。2023年の国内販売台数はおよそ43万台、対して国内生産台数は11万台となっていることから、在庫を考慮しなければ、国内生産のおよそ3倍程度の輸入車が市場を占めていることになる。この傾向は、フィリピンが先行国としてAECの貿易自由化の枠組みに参加した2010年代以降顕著になっており、好調な経済によって国内販売は拡大するものの、域内を中心に多くを輸入車によって市場を賄っている状況が続いている。これらをもって、ASEAN自動車産業における「勝ち組」と「負け組」に分類されることが多いが、AECによる自由化の進展は、集積のメリットをより強化し、競争優位をさらに強化するものになっている。この間、ASEANの自動車産業は幾度かの浮き沈みを経験してきたが、その中心として市場をけん引する圧倒的な競争優位を維持してきたのが、日系自動車メーカーであり、現在でもほとんどの国で圧倒的な市場シェアを確立している点に大きな変化はない。しかし、ASEANの多くの市場で見られる日系自動車メーカーによる圧倒的な競争優位という状況とは異なる状況を見せているのが、ベトナム市場である。

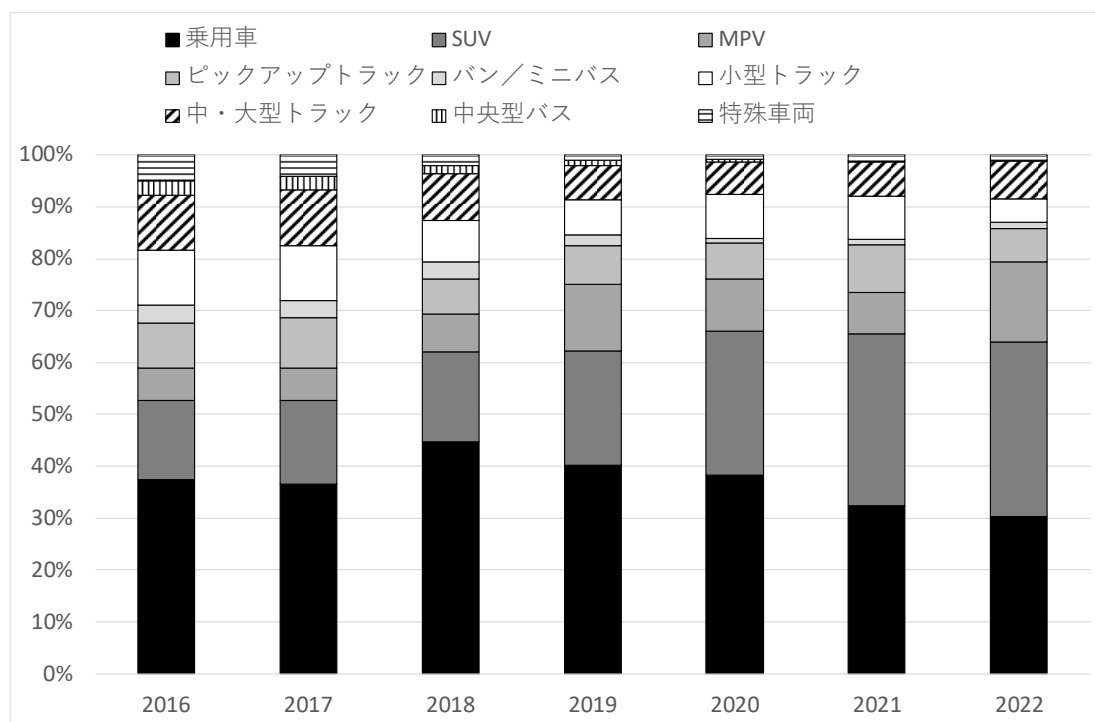
#### 4. ベトナム自動車産業の状況

これまで「負け組」として指摘してきたベトナムの自動車産業であるが、市場自体は、2010年代半ば以降成長が続き、2015年にはおよそ20万台の市場へと拡大した。その後、2019年には30万台を超え、2020年にはコロナ危機の影響から減少したが、2021年には30万台に回復、2022年には40万台にまで拡大している。2023年にはおよそ30万台にまで減少しているが、2020年にはフィリピンの販売台数を上回る勢いを見せている。生産台数もこれに連動する趨勢を見せており、2008年にはおよそ10万台となり、フィリピンを上回る台数を生産し、いったん減少した後に、2016年にはおよそ23万台の生産台数となった。それ以降は、再び減少傾向を示しているものの、フィリピンの生産台数を上回る状況は続いており、2023年にはおよそ17万7,000台の生産台数を計上している。

前述のように、ベトナムは、AECへの参加に際して、後発国として、先行国が2010年には実施していた域内での貿易自由化を2015年まで猶予されていた。そのため、国内産

業育成を目的に、域内外からの輸入車に関税をかけるなどして、輸入車の流入をある程度食い止めることができた。一方で、経済成長が著しく、1億人程度の人口を抱えていたこともあり、需要の拡大が予想され、将来有望な市場という認識は持たれていた。経済成長に伴う需要の拡大があったとはいえ、ASEANの自動車先進国よりも小さな市場と多様な市場ニーズに対応するため、ベトナム国内の自動車生産は、多品種少量生産にならざるを得ず、非効率的がゆえに、完成車価格も域内でも高いものになっていた。小林（2015）では、トヨタ・ヴィオスのタイ国内の販売価格とベトナム国内の販売価格を比較すると、およそ2割程度、ベトナムでの販売価格が割高であると指摘している<sup>1</sup>。この状況は現在でもあまり変わっておらず、ベトナム国内の販売価格はタイ国内の販売価格よりもおよそ3割程度の高値となっている。例えばトヨタ・ヴィオスのベトナム国内での販売価格は日本円でおおよそ296万円だが、タイ国内では日本円でおおよそ229万円となっている<sup>2</sup>。タイと比較して自動車価格は高額であるにもかかわらず、ベトナム国内での自動車販売台数は拡大しており、販売拡大の中で、販売車種に変化が見えている。これまで、乗用車を中心とした販売が拡大していたが、コロナ危機以降、SUVを中心とした車種の販売増と商用

図表 5. ベトナム市場におけるセグメント別自動車販売構成比の推移



注：データはベトナム自動車工業会加盟メーカーのみ  
 原典：ベトナム自動車工業会  
 出所：Fourin『世界自動車統計年報』各年版より作成。

<sup>1</sup> 小林（2015）p.29。

<sup>2</sup> トヨタ自動車のベトナムおよびタイのウェブサイトによる。ベトナムでの価格は4億7,900万ドン、タイでの価格（ヤリス ATIV）は54万9,000パーツとなっており、1ドン=0.0061円と1パーツ=4.16円で計算した（2024年2月20日参照）。

車のシェア縮小が示されており、購入層の変化がうかがえる。これは、コロナ危機に伴う販売台数の減少によって、車両購入可能な世帯が高所得者層に限定的であったこと、景気後退により商用車需要が減少したことなどが背景として考えられるが、乗用ユーザー層の拡大は、自動車産業の発展に大きく影響するものと考えられ、景気回復によるさらなる発展が期待される場所である（図表 5）。

一方で、ベトナム市場は、他の ASEAN 各国の市場と異なり、圧倒的な日系メーカー優位の市場とは言い難い市場でもある（図表 6）。2019 年から 2022 年にかけてのブランド別の販売台数を見てみると、トヨタが最大の販売台数を示しているものの、現代や起亜といった韓国系に加え、民族系自動車メーカーの健闘が目立つ市場であり、一般的な ASEAN 市場の競争環境とは異なる環境にある。トヨタを例に見ても、国内販売シェアは低下傾向にあり、現代自動車との苛烈な競争環境に直面している。さらに、この間の大きな変化は、新しい民族系企業が誕生したことにある。2017 年に設立された VinFast は、2018 年に最初の車を市場に投入し、2019 年には 3 モデルをベトナム市場に投入している。2020 年にはおよそ 2 万 9,000 台を販売し、ブランド別の販売台数で第 4 位になるなど、

図表 6. ブランド別ベトナム国内販売台数とシェアの推移

	2019年		2020年		2021年		2022年	
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
トヨタ（含レクサス）	80,839	19.2%	72,136	17.7%	69,002	16.8%	92,625	18.2%
現代	86,346	20.5%	85,056	20.9%	73,659	18.0%	84,038	16.5%
起亜	41,771	9.9%	52,581	12.9%	57,714	14.1%	70,711	13.9%
三菱	30,642	7.3%	28,954	7.1%	27,243	6.6%	39,861	7.8%
マツダ	32,731	7.8%	32,224	7.9%	27,286	6.7%	36,052	7.1%
ホンダ	33,102	7.9%	24,418	6.0%	21,698	5.3%	30,645	6.0%
フォード	32,175	7.6%	24,663	6.1%	23,708	5.8%	28,847	5.7%
VinFast	19,400	4.6%	29,485	7.2%	35,723	8.7%	22,924	4.5%
スズキ	11,786	2.8%	14,518	3.6%	13,740	3.4%	16,209	3.2%
Thaco	13,572	3.2%	11,511	2.8%	11,241	2.7%	12,064	2.4%
いすゞ	8,333	2.0%	8,925	2.2%	8,857	2.2%	11,108	2.2%
プジョー	3,636	0.9%	4,411	1.1%	6,754	1.6%	10,175	2.0%
日野	2,646	0.6%	3,325	0.8%	4,815	1.2%	5,613	1.1%
日産	2,605	0.6%	2,041	0.5%		0.0%		0.0%
BMW/Mini		0.0%		0.0%	1,262	0.3%	1,298	0.3%
SAMCO	665	0.2%	331	0.1%	224	0.1%	289	0.1%
VIDABUS	233	0.1%	85	0.0%	102	0.0%	110	0.0%
Vinamotor	101	0.0%	172	0.0%	416	0.1%	—	—
シボレー	2,657	0.6%		0.0%		0.0%		0.0%
ベンツ	1,434	0.3%		0.0%		0.0%		0.0%
PMC/Mekong	367	0.1%		0.0%		0.0%		0.0%
その他	16,249	3.9%	12651	3.1%	26,497	6.5%	46,572	9.1%
合計	421,290	100.0%	407,487	100.0%	409,941	100.0%	509,141	100.0%

原典：ベトナム自動車工業会、HATV 広報資料、VinFast 広報資料。

出所：図表 5 とおなじ。



急成長を見せている。2022年にはガソリン車からEV車へのシフトを見せていることもあり、販売台数はおよそ2万3,000台に減少したものの、着実に市場に受け入れられており、海外展開も言及している。このように、ベトナム市場は他のASEAN市場とは異なる傾向を示す市場であり、今後のASEAN市場での非日系アジア系自動車メーカーとの競争環境を占う意味でもその方向性が注目される市場でもある。

このような自由貿易体制の進展や競争環境の変化の中で、ベトナム市場で早くから生産を進めてきた日本メーカーも新たな戦略を進めている。トヨタを例にみると、2015年時点で生産していた車種の一部を域内からの輸入に切り替え、国内生産車種の絞り込みを進めている。これは、生産能力が限られていること、国内生産車種を絞り込むことで、量産効果を進め、効率化を図り、コスト削減を進めることが目的と考えられる。コスト削減による車両本体価格の引き下げを行うことで、域内からの輸入車にある程度対抗できる価格が実現可能となる。この点は、今後、ベトナムでモータリゼーションが進み、自動車の普及が拡大する中で、価格競争力を実現させる要因のひとつとして考えることができる。

## 5. まとめ

ここまで見てきたように、ベトナム自動車市場は、依然としてASEANの自動車産業先進国と比較すると、販売台数は拡大傾向にありつつも生産台数が伸びておらず、自由化の進展の影響を受けて、タイやインドネシアといった域内の自動車産業先行国との厳しい競争に直面している市場となっている。しかし、生産・販売台数とともにフィリピンを上回る数字を計上するなど、着実に拡大しており、その成長が期待される。一方で、ASEANの他の市場とは異なり、日系メーカーの圧倒的な競争優位が維持されている市場ではなく、韓国系など他のアジア系自動車メーカーや民族系メーカーとの競争環境に突入している。その中でも自由化を背景にトヨタの生産車種の絞り込みにみられるように、競争環境に対応したコスト削減戦略も進めており、当地での生き残り戦略を着実に進展しているとも考えられる。また、民族系自動車メーカーの出現とその成長は、中国市場でも見られた傾向であり、その動向が注目される。特に、近年の世界市場において「EVを中心とした電動化がトレンドになる」とされる中で、民族系メーカーのVinFastもいち早くこれに対応した戦略をとっている点は注目される。

ベトナム市場については、依然として完成車価格が高い状況にあり、域内での競争という側面でも、市場の拡大という点でもさらなる価格引き下げが求められるところではあり、トヨタにみられるようなコスト削減の戦略は有効に機能するものと期待される。しかしながら、電動化の進展にとって、高価格車の市場は有利に働く可能性が考えられる。一般的に、電気自動車やハイブリッド自動車は、ガソリン車よりも高価格となる傾向にある。そのため、今のところ一部の市場を除いて、電動車は、付加価値の高い車を中心とした市場展開を進めている。しかし、ベトナムでは、ガソリン車も相対的に高額であることから、

電動車への買い替えにおける価格面のデメリットが他の市場よりも小さいことが考えられる。ベトナムにおいて電動車の市場拡大の政策や充電インフラの整備などが有効に機能するならば、電動車の普及拡大が、他の市場よりもスムーズに展開する可能性は少なくないのではないかと考える。とはいえ、いまだ、電動車の趨勢がどのように進むのかは決して明らかにはなっていない。前述のようにベトナム市場は日系自動車メーカーにとって、他のASEAN市場とは異なる競争環境にあることから、今後の動向が大いに注目されるどころである。

### **参考文献**

- 石川幸一・清水一史・助川成也（2022）『RCEPと東アジア』文眞堂。
- 石川幸一・馬田啓一・清水一史（2023）『高まる地政学的リスクとアジアの通商秩序』文眞堂。
- 大西勝明（2016）「ベトナムの工業化と AEC（ASEAN 経済共同体）の結成」『専修大学商学研究所報』第 48 巻 第 3 号：1-21。
- 上山邦雄（2014）『グローバル競争下の自動車産業 新興国市場における攻防と日本メーカーの戦略』日刊自動車新聞社。
- 北嶋誠士（2023）「ベトナムの自動車産業は生き残れるか」、亜細亜大学『アジア研究所報』第 191 号：10-11。
- 小林哲也（2015）「ベトナム自動車産業の現状と課題」『城西大学経済経営紀要』第 33：15-37。
- 塩地洋（2015）「ASEAN 統合に伴う自動車生産拠点再編を考える—日系自動車メーカーを中心に」『産業学会研究年報』第 30 号：31-45。
- 清水一史（1998）『ASEAN 域内経済協力の政治経済学』ミネルヴァ書房。
- 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。