

新 アジアの風

県立大地域経済研究所報告

トヨタ自動車現地法人の苦境が全国紙でも報道された。ベトナムで完成車を生産しているベトナムトヨタは、やがて来る関税撤廃の影響を受け、輸入車に対してコスト的に厳しくなり、撤退も考慮しなければならぬというものだ。ASEAN経済統合が進む中、AFTA(ASEAN自由貿易地域)が完成したが、CLMV(カンボジア、ラオ

春日 尚雄教授

ベトナムトヨタに2018年問題

ス、ミャンマー、ベトナム向けの例外措置は残っており、自動車関連品目は2018年で関税撤廃となる。そうなった場合、現在50%の輸入関税をかけられている他国からの完成車への関税は0%になる。

ベトナムの四輪自動車市場は小さく、また伸び悩んでいる。09年の総販売台数11万9千台をピークに、自動車税を増税した12年は8万台に落ち込み、13年は9万7千台にとどまっている。一方、タイの13年の四輪自動車総生産台数は245万7千台、タイ国内販売台数は133万台であり、ベトナムにおける生産、販売が小規模であることは明らかだ。よく知られているように、ベトナムでは一輪自動車(オートバイ)が好まれ、年間300万台以上が販売される市場のため、四輪車の販

現地生産の行方注視



ベトナムトヨタの正門＝ハノイ郊外(筆者撮影)

売台数は相対的に少ないという異なる事情もある。ベトナムトヨタは1996年設立、出資はトヨタ自動車70%、その他30%の合弁形態で、従業員約1700人である。

乗用車ではカムリ、カローラ、ヴィオス、また商用車(バン、SUV)ではフォーチュナー、イノバの計5機種が現地生産モデルとなっている。ベトナムトヨタの13年生産台数は3万台となっており、輸入車3千台を合わせた販売台数3万3千台はベトナム全体のシ

エア34%を占めている。しかしながら、ほとんどの部品を輸入し、組み立てを行うCKD型のノックダウンに頼っており、現地で調達している部品は十数点にとどまっている。このため、輸入した部品を組み立てるも生産台数が少なく、規模の経済を生かすことができない。現時点では完成車に50%の輸入関税が課せられていることで、かつて現地生産車の価格優位を保っているが、輸入関税がなくなる18年以降はコスト的に逆転して現地生産を継続することは非常に難しい。

競争力を保つには、税制の優遇措置で現地生産車への減税をするなどの思い切った対策が必要となる。また筆者訪問時には、工場自体を自動車部品の製造に特化するような方向転換を行うことも検討しているとの話が聞かれた。いずれにしてもベトナム政府の意向が重要となっており、トヨタの悩みはまだ続きそうだ。