

## ベトナム自動車市場の動向について 一般調査報告書

8月下旬、ベトナムに出張する機会に恵まれました。今回の出張において、現地企業の方やベトナム政府の皆様からお話を伺う中で同じASEAN諸国といえども、タイとベトナムの間には様々な産業的、文化的違いがあることを改めて認識しました。今回の出張を機にベトナムの自動車について調査しましたので、今回のレポートではその内容をご説明するとともに、出張先でお話を伺った愛知県に本社を置く大野精工株式会社様の現地法人である大野精工ベトナム様のインタビューをご紹介します。

### 1 ベトナム自動車産業の概要

#### (1) ベトナム自動車産業の歴史

ベトナムの自動車産業は、半世紀以上に及ぶタイの自動車産業と異なり、比較的歴史の浅いものとなっています。ベトナムでは戦争の歴史が長く、1991年の「カンボジア和平に関するパリ和平協定」でカンボジア・ベトナム戦争(第三次インドシナ戦争)が終結するまで、自国内の産業はほとんど育成されてきませんでした。そうした背景もあり、自動車産業がベトナム国内で成長し始めるのは、経済の自由化や外資導入を積極的に行うドイモイ政策が導入された後、1990年代に入ってからでした。

ベトナムの自動車製造は、1992年5月から始まったMekong Auto社によるノックダウン方式の四輪駆動車の組立が最初となっています。それまでベトナムでは自動車の組立製造は行われておらず、全て輸入によって賄われていました。また、Mekong Auto社と時を同じくして、フィリピン企業であったColumbia Motors社がベトナムのHaa Binh Motors社と合弁で設立したVietnam Motors (VMC)社もMazdaブランドで自動車製造を開始し、ベトナムの自動車産業はこの2社によって始まったといえます(VMCは現在休業中)。

その後、1995年以降にトヨタやダイハツ(2007年撤退)、いすゞ、ホンダなどの日系メーカーに加え、フォードやGM、Mercedes Benzなど欧米メーカーも相次いで参入しました。現在では、THACOやVinfastなどの国産車メーカー存在感を増してきており、主に日系完成車メーカーが非常に大きなシェアを誇っている他のASEAN諸国と若干異なる様相を呈しています。

#### (2) ベトナムにおける自動車生産台数、販売台数の推移

ベトナムの自動車生産台数と販売台数の推移を図1, 2に示します。

ベトナムは他のASEAN諸国であるタイやインドネシアと比べると自動車生産・販売台数ともに少なく、2022年では生産台数23万台、販売台数40万台となっています(タイとインドネシアの生産台数はそれぞれ188万台、147万台、販売台数はそれぞれ85万台、105万台)。一方で、前回のレポートでも触れたように、ベトナムの自動二輪車の台数については年間300万台を超えており、ASEANではインドネシアに次ぐ2位につけています。前回のレポートでも引用したAbeam consultingのASEAN Motorcycle Markets and their impact on Car Markets (2021.9)によれば、ベトナムの一人当たりGDPはまさに自動二輪車から四輪自動車へ遷移するフェーズに差し掛かってきていることから、今後はこの自動二輪車へ向けられているニーズが四

輪自動車に移っていく可能性が高く、四輪自動車のマーケットの将来性を感じさせます。

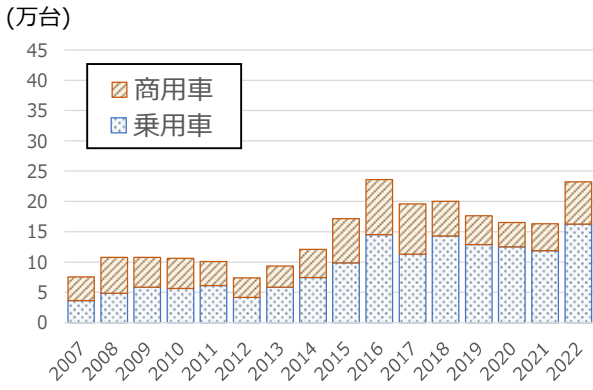


図1 ベトナムの自動車生産台数(出所:アセアン自動車連盟(AAF)公表データから作成)

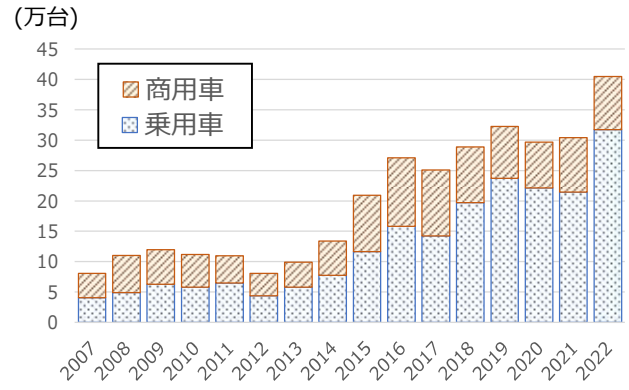


図2 ベトナムの自動車販売台数(出所:アセアン自動車連盟(AAF)公表データから作成)

また、商用車の比率が年々低下している点も特徴です。一般的に発展途上国においてはインフラ整備や輸送においてトラックなどの商用車が用いられることが多く、乗用車よりも商用車のニーズのほうが高い場合が多いと言われています。それを鑑みると年々商用車比率が低下している点は、前述の四輪自動車へのニーズの増加、いわゆるモータリゼーションの段階に入りつつあることを示唆していると見てもよいと考えられます。

## 2 ベトナムにおけるメーカー別販売シェアとベトナムローカル自動車メーカー

### (1) ベトナムにおける自動車にメーカー別販売シェア

次にベトナムにおける自動車メーカー別の販売シェアを見ていきましょう。

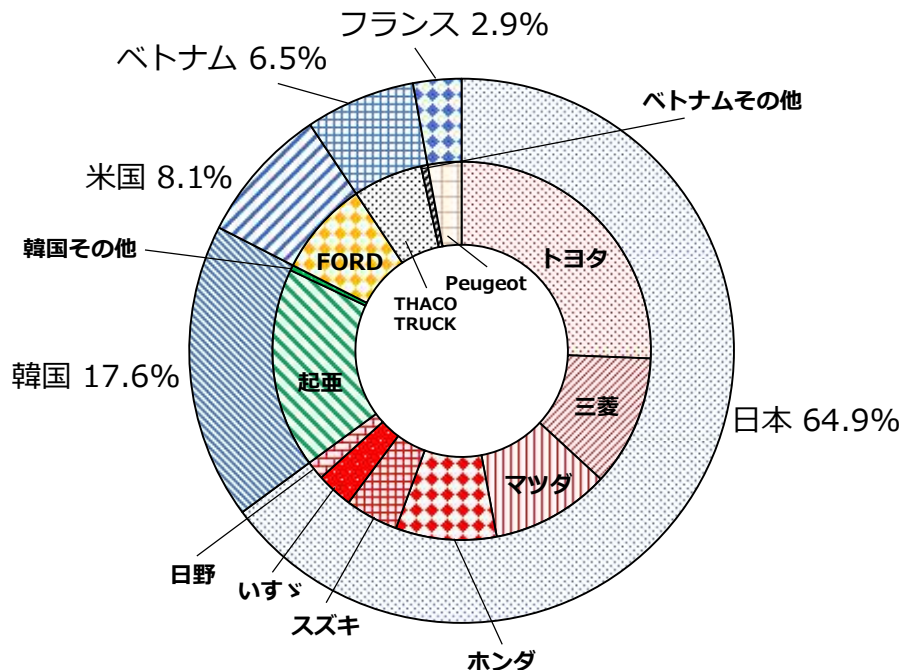


図3 ベトナムにおけるメーカー別販売台数シェア(出所:ベトナム自動車工業会(VAMA)) (Vinfast は含まず。)

タイの自動車市場におけるメーカー別販売シェアは4月のレポートでご紹介したとおり、日系自動車メーカーのシェアが約85%と圧倒的なシェアを誇っています。これは1960年代からの日系自動車メーカーの参入から始まるタイの長い自動車産業の歴史や強固なサプライチェーンが形成されていることが背景にあり、同じく日系

自動車メーカーのシェアが大きいインドネシアにおいても同様のことがいえます。しかしながら、ベトナムにおいては日系自動車メーカーのシェアは約 65%となっています、これは前述のように自動車産業の誕生が約 30 年前と新しく、まだまだ自動車産業の裾野を担うサプライヤーの数も少ない状況であり、日系自動車メーカーとともに徐々に自動車産業を育成してきたタイなどとは状況が異なっています。

また、外資を積極的に導入して国内産業を活性化しようとしたタイやインドネシアと異なり、ベトナムでは自国で国産の自動車メーカーを育成しようとしています。2016 年 2 月に公布された「自動車産業開発戦略」においては、自動車生産台数を 2025 年で 466,400 台、2035 年で 1,531,400 台とすることを具体的な目標とし、このうち国内生産車の占める比率を 2025 年で約 70%、2035 年で約 78%とするとしています。

## (2) ベトナムローカル自動車メーカー

ベトナムでは日系や韓国系を始め現在 20 社程度の完成車メーカーが存在していますが、その中で代表的なベトナムローカル企業として Truong Hai Auto Corporation (THACO)、近年勢いを増している新興自動車メーカーの Vinfast があります。

THACO は 1997 年に Dong Nai 省 Bien Hoa 工業団地に設立された自動車メーカーで、2003 年にベトナム中部の Quang Nam 省 Chu Lai に工場を建設、起亜(韓国)、マツダ(日本)、Peugeot(フランス)の組立製造などを行っており、ベトナムローカル自動車メーカーではトップの生産台数を誇っています(なお、図 3 における起亜、マツダ、Peugeot はそれぞれの国籍で整理していますが、実際の製造はこの THACO で行われています)。また、自社ブランドのバスも製造しているとともに、2012 年からは不動産事業やインフラ事業にも進出するなど、多面的に展開しています。直近の動きとして、2022 年 12 月に機械生産や裾野産業を手掛ける子会社の THACO Industries をベトナム南中部沿岸地方のクアンナム省に設立しています。総投資額は 8.5 億米ドルで、R&D センターには 1,000 名のエンジニアや専門家を擁し、全体では 8,000 名の従業員という規模とのことです。

一方、Vinfast はベトナム最大の財閥である Vin グループの一員であり、2017 年 6 月にベトナム初の国産自動車メーカーとして設立されると、わずか 2 年後の 2019 年 6 月にベトナム北部の Hải Phòng 市の Dinh Vu 工業団地に生産能力 25 万台/年の自動車生産工場を設立しました。通常 4 年はかかるといわれる工場の立ち上げをわずか 2 年で実施し、さらにその 2 年後の 2021 年には販売台数 35,700 台を記録し、市場の約 9%を占めるまでに至りました。また、同社は現在 EV への完全シフトを実施していますが、元々 2022 年 1 月に発表した 2022 年末でのガソリン車の生産停止計画を前倒しし、2022 年 7 月にはガソリン車 2 車種の新規受注を終了させました。これらに加え、同社は 2022 年 8 月には米国ナスダック市場に上場、上場時の時価総額は 850 億米ドルとなり、時価総額でフォードや GM を上回るまでに至りました。まさに順風満帆といった状況の同社ですが、良いことばかりではありません。時価総額はその後も高騰を続けましたが、元々実態にそぐわない株価であるとの評価もあったことから、2023 年 9 月 7 日現在は急落し、225 億米ドルとなっています。また、社名のとおり急速な事業拡大を続けてきた同社は赤字が続いており、その赤字を Vin グループの不動産事業収入からの潤沢な資金流入により補填しているという形です。前述のとおりの高い生産能力を誇る工場に対し、生産台数が釣り合っていないというのが根本的な赤字原因だと考えられますが、今後の米国進出や EV への完全シフトを契機にどのように事業を展開していくのか、注目したいと思います。

## 3 ベトナムの EV 市場について

### (1) 各社の動き

世界的に自動車の電動化が進む中、ベトナムにも電動化の波が押し寄せています。既に EV 生産に完全シ



フトした Vinfast を始め、中国勢である上海汽車、五菱集団(現: 広西汽車集団)と米国 GM が合弁で設立した上汽通用五菱汽車、中国 EV 最大手の BYD、韓国勢の現代、起亜、欧米勢の Audi や Mercedes Benz など、各社がベトナム EV 市場に参入してきています。

このうち、上汽通用五菱汽車はベトナムのトラックの設備・部品の生産・販売を行う TMT Motors と協定を結んでおり、同社が上汽通用五菱汽車の小型 EV である Wuling シリーズのベトナムでの生産、組立、流通を独占的に行うとされています。この協定に基づき、2023 年 5 月には同シリーズの Hong Guang Mini EV(価格: 2.39 億 VND、1VND=約 0.006 円)が TMT の工場から出荷されました。なお、この Wuling は 2023 年 7 月

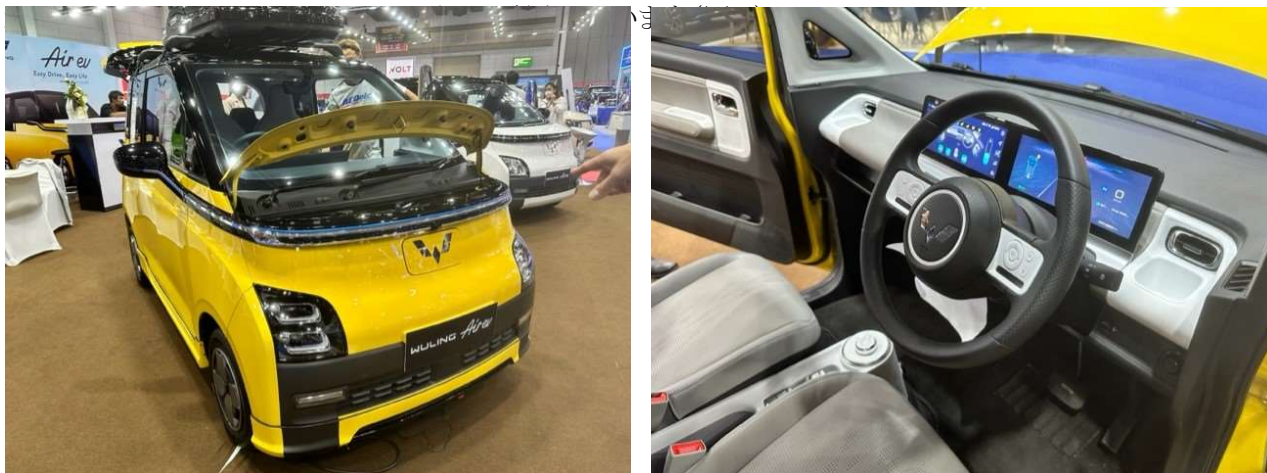


図 4 Big Motor Sales で展示販売されていた Wuling AirEV(左:外観、右:内装)(出所:筆者撮影)

なお、Hong Guang Mini EV が生産されている TMT Motors の EV 工場は、ハノイの南東に位置するベトナム北部 Hung Yen 省にあり、年間生産台数は 3 万台となっています。今後新たな EV モデルが登場した際には年間生産量は 6 万台まで増強される予定です。また、新しい取組として、この Hong Guang Mini EV をベトナム大手 EC サイトの「TIKI」で販売するという計画もあるようですが、EC で自動車を販売するというこれまでにない取組がどのような結果となるか、非常に楽しみです。

また、中国 EV 最大手の BYD は、現在ベトナム北部の Phu Tho 省に電子機器の組立工場を有していますが、EV の生産拠点は置いていません。しかしながら、今年 5 月 5 日に BYD の王会長とベトナムのチャン・ホン・ハー副首相が行った会談では、今後同社がベトナムにおける EV の生産・組立への投資拡大を計画しているという話が出たようです。もし仮に BYD の生産拠点がベトナムに置かれるとすると、他の EV メーカーとの真っ向対決という形になります。

その他、韓国の現代自動車もベトナムローカル企業のタインコングループとの合弁により、自動車の輸入・製造・販売を行うヒュンダイ・タインコン・ベトナム(HTV)を設立しており、2023 年 7 月 31 日に現代自動車の EV である SUV の「アイオニック 5(IONIQ 5)」(価格:13 億~14.5 億 VND)の生産・販売を行うことを発表しました。価格帯としては Vinfast の SUV である VF8 の 12.9~14.7 億 VND と同程度となり、こちらも直接の競合ということになりそうです。ベトナム初の国産自動車メーカーとしての期待を背負う Vinfast が、中国・韓国勢をどのような形で迎え撃つのか、今後の動きに注目です。

## (2) EV 関連の最新情報

2022 年のベトナムにおける EV 販売台数は約 8,400 台であり、このうち半数が Vinfast で、残りが中国系メーカーといったシェアになっています。自動車全体の販売台数から言えば 2%程度にしか過ぎませんが、調査会社の BMI リサーチによると、2023 年の EV 販売台数は前年比+114.8%の 1.8 万台まで伸びると予測され

ており、この数字は今後も生産拠点の充実などにより伸びてくると予想されます。

一方で、ベトナムはEV振興策の手薄さが指摘されており、今後EV普及の足かせになると考えられます。

EV購入に際してハードルとなるのは、航続距離の短さ、充電インフラの少なさなど様々なものがありますが、まずは一般消費者にも手が出しにくいという点において、価格の高さが挙げられます。タイにおいては、輸入関税の引き下げ、補助金の支給、物品税の減免など、手厚い振興策が講じられており、これによりNETAのNETA Vであれば約55万THB(1THB=約4.12円)という通常の内燃機関車と変わらない低価格で購入できる状況となっています。一方、ベトナムではこうした補助が特別消費税と自動車登録料の減免といった措置にとどまっており、タイほどインパクトのあるものにはなっていません。ベトナムはタイと比較しても一人当たりGDPが低く(タイ:7,809USD、ベトナム:4,110USD)、価格の高いEVはただでさえ普及しづらい状況にあると考えられるため、今後のEV新興策の充実が期待されます。

また、EV充電ステーションへの補助もなく、現在はVinfastが独自に全国に設置を続けている状況ですが、利用できるのは自社のEVのみに限定しており、全てのEVが利用できるわけではありません。今後、他のEVメーカーも含めてEVを振興していくということであれば、タイのような充電ステーションを運営する企業に対する投資恩典付与などの支援策を講じ、設置個所を拡大していく必要があると考えられます。

タイの隣国でありながら、自動車市場の様相は大きく異なるベトナムですが、人口も多く、今後のEV市場としてのポテンシャルは大きいものと考えられます。(マレーシアを除く)他のASEAN諸国と異なり、国産車メーカーであるVinfastが大きな存在感をもつプレーヤーとして活躍していることから、今後のベトナムのEV市場がどのような動きとなっていくのか、注視して参りたいと思います。

#### 4 FBC ASEAN ものづくり商談会 2023@ハノイでの現地進出企業インタビュー

8月下旬に、株式会社NCネットワークが開催する「FBC ASEAN ものづくり商談会 2023」に参加するため、ベトナムのハノイへ行って来ました。会場にて、愛知県の出展支援補助金である「アジア展開支援事業補助金」を活用し出展された、大野精工株式会社様(本社:愛知県西尾市)のベトナム拠点であるOHONOSEIKO VIETNAM CO., LTDの社長、Phạm Bình Dương様にお話を伺いましたのでインタビュー形式でご紹介いたします。

Q:御社の事業内容を教えてください。

A:大野精工株式会社は自動車デバイス用精密部品加工や超鏡面仕上加工、試作品製作などを得意とする金属加工企業です。そのベトナム拠点である当社は、主に自動車部品の金属加工を行っています。当社の強みは多品種少量生産にも対応できることで、ベトナムのホーチミン工場では品質検査も当社にて独自で実施しています。

Q:他のASEAN諸国ではなく、ベトナムを進出先に選んだのはなぜでしょうか。

A:元々私は研修生として、ベトナムから愛知県西尾市の本社に研修に来ていました。時を同じくして、本社が海外展開を検討していたことから、私を代表者としてベトナムに進出してはどうかという話になり、現地市場調査結果も良好であったことから進出することとなりました。また、進出先をホーチミンに決めた理由は市場性もありますが、一番は人柄です。北部のハノイよりも南部のホーチミンのほうが人柄がゆったりとしているため、一緒に働きやすいと感じています。

Q:ベトナムのビジネス環境として最も魅力的な部分は何でしょうか？

A:成長市場であるため、世界中のお客様とのビジネスチャンスが豊富な点です。また、開発やチャレンジが日本よりも安易にできますし、日系企業の管理職の方とも簡単に会える点も非常に魅力的です。

Q:今後のベトナムでの事業展開はどのように考えていますか。

A:まずはベトナム中部のダナンに新工場を建設しようと計画しています。私の出身地であるため、人的ネットワークを活用して工場適地が手に入る可能性が高いためです。そのほか、今後ベトナムを当社のアジア拠点としていきたいため、ハノイに営業所を設置しようとも考えています。

Q:今後ベトナム進出を考えている日系企業に対して、一言アドバイスをいただけますか。

A:どの国でもいえることですが、単独で進出しても事業を軌道に乗せることは難しいというのが私の実感です。一緒に仕事をしてくれる企業とタイミングを合わせて進出するか、既取引先がベトナムで事業を実施している状況での進出がよいと思います。また、ベトナム人の気質をしっかりと見極めることも大事です。ベトナム人は真面目で勤勉ですが、給料以上の余計な仕事はしない傾向にあります。また、ジョブホッピングも多いので、手元に置いておきたい社員にはきちんと相応の給料を支払うことが重要です。そのほか、現地に国などに相談できるパイプをもつ人的なつながりを持つことも重要です。日本の常識が通用しないことも多いため、いざという時のため、国との交渉のできるような信用できる人材を確保しておくことが必要かと思えます。



Duong 社長(左)と OHONOSEIKO VIETNAM CO., LTD 社員の皆様

#### 【参考文献】

ベトナム自動車産業の変遷 BizMATCH <https://vn-bizmatch.com/opinion-9/>(参照 2023-09-01)

小林哲也 ベトナム自動車産業の現状と課題 <https://core.ac.uk/download/34708680.pdf>(参照 2023-09-01)

鍛冶博之(2018)「ベトナム社会におけるオートバイの普及経緯と背景」(同志社大学人文科学研究所)

藤田麻衣(2004)「ベトナムの二輪車産業-中国車の氾濫、政策の混乱を経て新たな発展段階へ-」(アジア経済研究所) [https://www.ide.go.jp/library/Japanese/Publish/Reports/InterimReport/pdf/2004\\_01\\_05\\_07.pdf](https://www.ide.go.jp/library/Japanese/Publish/Reports/InterimReport/pdf/2004_01_05_07.pdf)

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所報第 191 号 <https://www.asia-u.ac.jp/albums/abm.php?d=436&f=abm00004784.pdf&n=%E6%89%80%E5%A0%B1>



191%E5%8F%B7-%E5%8C%97%E5%B6%8B%E5%85%88%E7%94%9F.pdf

ASEAN Motorcycle Markets and their impact on Car Markets Abeam consulting [https://www.abeam.com/th/sites/default/files/field/field\\_pdf\\_files/ABeam%20FY22%20-%20Vol.%2004%20-%20Motorcycle%20ASEAN\\_v1.pdf](https://www.abeam.com/th/sites/default/files/field/field_pdf_files/ABeam%20FY22%20-%20Vol.%2004%20-%20Motorcycle%20ASEAN_v1.pdf)

小林哲也(2015)「ベトナム自動車産業の現状と課題」城西大学経営紀要 第33号 201年3月 [https://libir.josai.ac.jp/il/user\\_contents/02/G0000284repository/pdf/JOS-03866947-](https://libir.josai.ac.jp/il/user_contents/02/G0000284repository/pdf/JOS-03866947-3302.pdf)

3302.pdf[https://libir.josai.ac.jp/il/user\\_contents/02/G0000284repository/pdf/JOS-03866947-3302.pdf](https://libir.josai.ac.jp/il/user_contents/02/G0000284repository/pdf/JOS-03866947-3302.pdf)

石川和男「ベトナムにおける自動車産業政策と流通」専修大学社会科学研究所 社会科学年報 第53号 2019年3月 <http://www.senshu-u.ac.jp/~off1009/PDF/190310-nenpo53/isikawa.pdf>

EMIDAS「ベトナムの自動車産業(その1) 拡大する市場」<https://emidas-magazine.com/ja/news/vietnam-automobile-industry-556>

EMIDAS「ベトナムの自動車産業(その2) 急伸する地場企」<https://jp.emidas-magazine.com/ja/news/vietnam-automobile-industry-part-2-585>

EMIDAS「ベトナムの自動車産業(その3) EV 市場」<https://emidas-magazine.com/ja/news/vietnam-automobile-industry-3-725>

THACO Industries <https://thacoindustries.com/en/>

ArayZ ONLINE「苦境が深まる Vinfast の一足跳び戦略」[https://arayz.com/column/car\\_business\\_202305-2/](https://arayz.com/column/car_business_202305-2/)

ArayZ ONLINE「分岐点に立つベトナムの国民車メーカー・ビンファスト」[https://arayz.com/column/car\\_business\\_202212/](https://arayz.com/column/car_business_202212/)

橋本総研.com「VinFast(ビンファスト)は10年後も生き残ることができるか」<https://hasimoto-soken.com/archives/2855>

VIETEXPERT <https://vietexpert.jp/news/economy/741>

EMIDAS <https://jp.emidas-magazine.com/ja/news/tmt-motors-hongguang-mini-ev-841>

JETRO ビジネス短信「韓国の現代自動車、ベトナムで EV 生産販売を発表」 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/08/7c19fb5134308886.html>

Vietnam's EV ownership will see 'strong growth' in 2023, says new report

<https://www.cnb.com/2023/08/07/vietnams-ev-ownership-will-see-strong-growth-in-2023-bmi-report-says.html#:~:text=%E2%80%9CWe%20currently%20expect%20passenger%20EV,in%202022%2C%E2%80%9D%20said%20BMI.>

JETRO ビジネス短信「2022年のGDP成長率は8.02%、第4四半期は5.92%に減速」<https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/01/87ad4ca1c203fc6b.html>

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。