

ASEAN 地域統合と企業立地

— 「2018年問題」がもたらす日系企業の悩み—

春日 尚雄*

はじめに

ASEAN地域統合が進みつつある。ASEAN域内のAFTA（ASEAN自由貿易地域）が深化しており、企業側では製造業であれば生産拠点の整理統廃合が進むと言われている。域内関税の撤廃が進むにつれて、複数国における小規模な重複生産は不合理となる。逆に消費地である国で生産をおこなうことが優先されることになるが、その国の消費市場が生産立地に見合うだけ大きいことがより有利となる。しかしながら、国を代表するような大企業の場合、単に経済原則による立地の是非だけではなく、当該国の雇用の確保など政治的な問題をより考慮する必要に迫られることがある。

ASEANの加盟国中、経済発展の遅れたCLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）の中で最も早く中進国となったベトナムであるが、外資によるベトナムへの直接投資は着実に伸びており、2013年の認可額ベースで216億ドルとなった。国別では単年度、累計共に日本が外国による対越投資の首位となった¹。日本とベトナムは、日越EPAの締結、日本による経済協力、拡大する日越貿易など、順調な二国間経済関係となっている。その一方でASEAN域内では、自動車産業に関してタイが圧倒的な中核となっている。ASEAN経済共同体（AEC）の形成が2015年に迫りAFTAが完成する中でも、

ベトナムなどASEAN後発加盟国には自動車などの特定品目に猶予期間が与えられていたが、この猶予期間が終了し輸入関税が完全撤廃されるのが2018年である。これによってベトナムにおける完成車組立は極めて厳しい環境となる。これまで成功をおさめてきたAFTAであるが、後発加盟国の特定産業の保護について、切羽詰まった問題として浮上し始めている。

I. ASEANにおける自動車関連品目の関税撤廃状況

ASEANにおいては過去に自動車産業の域内分業をめざし、自動車部品相互補完スキーム（BBC）、ASEAN産業協力スキーム（AICO）、AFTAなどの制度が設けられた。これらによって自動車部品産業について、域内貿易・投資の自由化、分業化が促進されてきている²。しかしASEAN域外国との間では個別に締結されたFTAによる猶予措置を含めて多くの制限が残っている。これは自動車関連産業の規模が大きいことから、各国が自由化による自国経済・産業への悪影響を依然警戒しているためである。ASEAN主要国におけるFTAにおいては、自動車はほとんどの場合センシティブ品目にあたり、輸入側の保護対象になっている。

ASEAN域内における完成車に関する関税は、2010年1月にAFTAにより先行加盟国であるASEAN6については撤廃され、

* 福井県立大学地域経済研究所 アジア経済部門

CLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）については2018年までに最終的に撤廃の見込みである。

ASEAN 主要国における FTA の自動車に関連した自由化措置の概要は、①2010年 AFTA のもとで ASEAN 6（ASEAN 先発加盟国）の関税を撤廃済みで、CLMV については2015～2018年で撤廃予定である、②対日本については、AJCEP（日本 ASEAN 経済連携協定）が発効し、ASEAN 6は2012年、CLMV は2017年までに関税撤廃予定となっている、③対中国については、物品貿易に関する ACFTA（中国 ASEAN FTA）が発効し、ASEAN 6は2010年、CLMV は2015年までに関税撤廃するが、完成車、ほとんどの自動車部品が中国、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンにおいてセンシティブ品目、高度センシティブ品目になっている、④対韓国については、AKFTA（韓国 ASEAN FTA）が発効し、ASEAN 6は2010年、ベトナムは2016年、CLM は2018年までに関税撤廃予定、などとなっている³。

CLMV で完成車組立を本格的におこなっているのはベトナムのみで、2013年の生産台数は9万8,800台である⁴。問題となっているのは、AFTA の枠組みで CLMV 4カ国への輸入関税撤廃を猶予してきた期限の2018年があと数年に近づいてきたことにある。1000cc 以上の自動車の輸入関税は段階的に下げられており、2012年は70%、2013年は60%、2014年は50%となっており、最終的に2018年に輸入関税は0%となるとされている。

II. ベトナムトヨタ(TMV)とベトナム市場

近年のベトナムの四輪自動車市場は伸び悩んでいる。2009年の総販売台数11万9,000台をピークに、政府が自動車税を増税した2012年は8万台に落ち込み、2013年は9万7,000台にとどまっている⁵。現地生産している外資系メーカーが乗用車を主体としているのに対して、地場系メーカーはトラックのような商用車を中心としている。タイの2013年の四輪自動車総生産台数が245万7,000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かである⁶。しかし良く知られているように、ベトナムでは二輪自動車（オートバイ）が嗜好され年間300万台以上が販売される市場のため、四輪車の販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（以下 TMV）は1996年設立、出資はトヨタ自動車70%、ベトナム20%、シンガポール10%の合弁形態で、従業員約1,700名である。乗用車では高価格帯からカムリ、カローラ、（東南アジア仕様の）ヴィオス、また商用車（バン、SUV）ではフォーチュナー、イノーバの計5機種が現地生産モデルとなっている。TMV の2013年生産台数は3万台となっており、輸入車3,000台を合わせた販売台数3万3,000台はベトナム全体のシェア34%を占めている。また TMV は、ほとんどの部品を輸入し組立をおこなう CKD 型のノックダウンに頼っており、現地調達先は20社未満で自動車メーカーとしては少ない。このためメーカーとしてのコスト構造としては、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

図表1 ベトナム四輪自動車メーカー別販売台数(含輸入車)(2013年)

外資系(乗用車中心)	台数	地場系(商用車中心)	台数
トヨタ	33,000	Kruong	28,000
Ford	8,000	VEAM	2,000
GM	5,000	Vinamotor	1,700
ホンダ	4,000	Vinaxuki	1,200
日野	1,400		

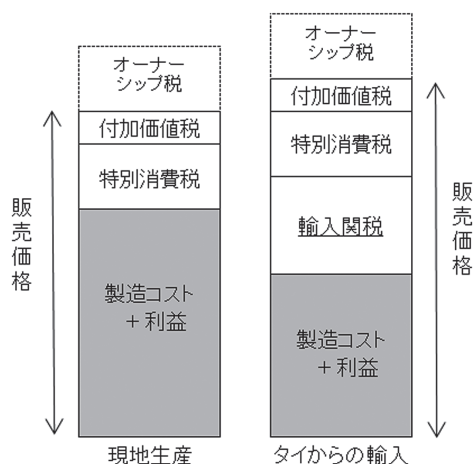
(出所) ベトナムトヨタの資料より作成。

図表2 TMV 現地生産車の車種と生産台数(2013年実績)

	車種	台数
乗用車	カムリ(Camry)	6,000
	カローラ(Corolla)	5,000
	ヴィオス(Vios)	5,000
商用車	イノーバ(Innova)	6,000
	フォーチュナー(Fortuner)	8,000

(出所) ベトナムトヨタの資料より作成。

図表3 現在の現地生産車と輸入車のコスト構造



(出所) ベトナムトヨタの資料より作成。

とができない状態にある。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、かろうじ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2018年以降は輸入車がコスト的に逆転することが容易に予測できる⁷。この問題は日本のメディアでも最近報じられている⁸。

Ⅲ. ベトナムトヨタの選択肢

予定通り2018年に輸入車関税の撤廃が実施された際には、現地ノックダウン車の価格優位性がなくなることはほぼ間違いない。TMVが生産拠点として継続する場合の設備投資などのリードタイムを考えると、同社が経営判断を下すのに現時点(2014年下半年)でもかなり差し迫っていると思われる。筆者訪問時にもTMV幹部からは、さまざまな可能性について検討がされているとの話があった。市場的には、ベトナムにおける所得増が将来において二輪車から四輪車への移行をもたらすことが四輪メーカーには望ましいだろうが、そのような社会的シフトは相当時間のかかる変化であろう。また悲観論として各メディアで憶測されている、トヨタのベトナムからの生産撤退という経営判断は、雇用の問題の他、政治的なインパクトが大きく波紋を呼ぶことは間違いないと思われる。

完成車の組立継続の前提では、現有の車種の中ではトヨタの「革新的国際多目的車(IMV)」プロジェクトで生まれた車種でもあり、新興国により対応している商用車であるフォーチュナー、イノーバに重点をおく選択があるだろう。現時点での2機種の生産台数は1万4,000台であり、これを現行の総生産能力である約3万5,000台まで引き上げ、国内販売分以外は輸出に回すという戦略もあるだろう。

一方ASEANにおいては、前述のようなBBC、AICOといった制度を利用し、日系自動車メーカー中心に部品相互補完ネットワークを構築してきた。これによって自動車産業の域内分業が格段に促進されたが、別の見方

ではタイなど特定国に拠点一極集中することで各国の貿易収支が悪影響を受けることを避けるための ASEAN の産業政策の一環であったとも言える⁹。AICO はホンダが比較的多く利用してきたが、トヨタは2002年からの IMV プロジェクトで新興国向けの完成車組立をタイ、インドネシア、南アフリカ、アルゼンチンの4極とし、主要部品としてはディーゼンルエンジンをタイで、ガソリンエンジンはインドネシア、トランスミッションをフィリピン、インドで生産し組立拠点到供給することを基本的な生産体制としている。ベトナムについても同様に、完成車組立が困難になった場合、自動車基幹部品の「特化型」の生産拠点としてリニューアル後、存続することも一つの選択肢であるかも知れない。いずれにしてもベトナム政府の意向が重要であり、完成車組立を継続するのであれば現地生産車への税制の優遇など、特化型への方向転換をするのであれば新規設備投資や投資恩典などへの支援も必要となってくるであろう。

IV. ASEAN 地域経済統合と企業の立地

ASEAN は地域統合の原則通り域内 FTA を実施し、2010年までに先行加盟国の ASEAN 6 で域内関税をほぼ撤廃した。後発加盟国の CLMV については、ASEAN 経済共同体 (AEC) が形成される2015年までに適用品目 (IL) を 0% にすることで原則撤廃され、自動車関連品目などが2018年までに撤廃されることになる。これまでの間、こうしたスケジュールを念頭に特に CLMV 4カ国に生産拠点をもつ企業は、拠点の存続もしくは統廃合といういずれかの選択をすることが必要

となっている。業種的には部品供給をおこなう裾野産業と組立工場の近接が望ましい自動車産業と、製品アーキテクチャーの性質によっては部品加工とその部品の輸送が距離的に離れていても可能である電機・電子産業では、各産業集積のロックイン (凍結) 効果の大小という点で異なっている¹⁰。また電機・電子産業では、関税削減と地域経済統合の進展による影響と共に、世界市場環境の激変により拠点再配置をおこなう必要に迫られたという側面も強い。

今回のベトナムトヨタの例は、ASEAN 統合と企業立地の関係で1つの問題点としてあげられるケースになるかも知れない。ASEAN 地域経済統合が深化し ASEAN 経済共同体が形成される過程で、CLMV のような後発加盟国が経済格差是正という目的から、関税撤廃猶予などの保護措置を受けていたわけである。しかしこれら4カ国が、より自由化の進む ASEAN 加盟国の中で今後独自の産業政策を構築できるかということが試されている。片や自動車メーカー側は、経済的メリットを得るために前述のような自助努力をおこないつつ、進出個別国への配慮をすることが求められている。自動車産業は電機・電子産業のような、大胆なスクラップ・アンド・ビルトという策が取りにくいのが難しい点と言える。また別の要素としてベトナムに関しては、自動車関連にとどまらず工業生産に必要な基本的な裾野産業の層が薄いことが問題となってきた。この点に関してはベトナム政府の果たす役割は今後も重要であり続けるだろう。企業の立地に関しては、ASEAN 経済共同体形成後の各国の方向性、優位性を見極めながら、工程別の最適配置ができる

いう点では、企業側の立地選択の幅は一般論としてはむしろ広がってゆくとと思われる。ASEAN 連結性の観点から域内のインフラ改善や円滑化と相まって、企業立地の制約がさらに減少することで域内投資は長期的に分散してゆき、ASEAN の目指す生産拠点・市場の一体化、国際競争力の向上を企業も期待している。

おわりに

ASEAN 地域統合は進展しており、特に AFTA の完成と成功によって大きく深化した。しかし1992年に AFTA が創設された頃には、CLMV の ASEAN6 との経済格差是正を懸念する声も大きかったとされる。ASEAN や GMS の枠組みを含めてこの問題への取り組みがされてきた一方、2015年の ASEAN 経済共同体の形成で ASEAN 統合は当初の目標より時期の前倒しをして進められようとしている。CLMV にとっては、「幼稚産業」を育成する十分な時間的余裕が不足したまま、ASEAN 統合の次の段階を迎えることにもなる。そのため外資を中心とした企業は、ASEAN 経済統合によって恩恵を受ける一方、個別国においては企業立地について部分的な制約が残る場合を想定しなければならないだろう。ベトナム政府は今後の自動車産業政策である「自動車マスタープラン」をまとめ、国産車の割合の大幅引き上げの目標を掲げたが、その具体的支援策が示されていないことにトヨタはベトナム側に不満を示している¹¹。ベトナムトヨタについての今後の経営判断は、こうした問題の象徴的な事例となるかも知れない。

注)

- 1 ベトナム計画投資省外国投資庁 (FIA) 資料。
- 2 清水一史「世界経済と ASEAN 経済統合」石川・清水・助川 (2013) 参照。
- 3 外務省、報道資料より。
- 4 ベトナム統計総局 (GSO) 資料より。
- 5 ベトナムトヨタ資料より。
- 6 タイ工業連盟 (FTI) などより。タイにおけるトヨタの年間生産能力は76万台 (2013-14年)。
- 7 ベトナムトヨタ資料より。
- 8 日本経済新聞 (平成26年9月20日付) においても、トヨタ棚田常務役員がベトナム政府の税制優遇がなければベトナムからの撤退もあり得ることを示唆している。
- 9 春日尚雄 (2014) 参照。
- 10 同上
- 11 日本経済新聞 (平成26年9月20日付) より。

【参考文献】

- ・石川幸一・清水一史・助川成也編著 (2013) 『ASEAN 経済共同体と日本—巨大統合市場の誕生—』文真堂。
- ・春日尚雄 (2014) 『ASEAN シフトが進む日系企業—統合体化するメコン地域—』文真堂。
- ・Fourin (2012) 『アジア自動車部品産業 2012』フォーイン。
- ・トヨタ自動車 HP 「アニュアルレポート 2012」
<https://www.toyota.co.jp/jpn/investors/library/annual/2012/feature/>