

## ベトナムのバイク事情

### 岡山県ベトナムビジネスサポートデスク (I-GLOCAL)

#### はじめに

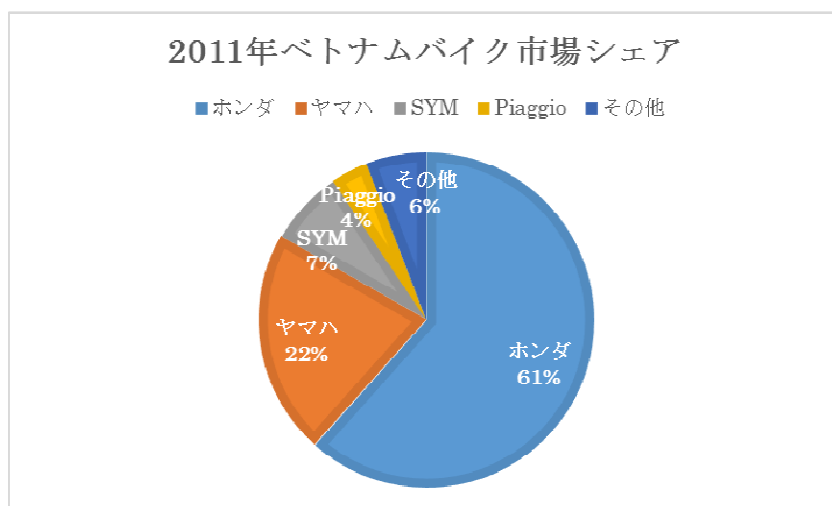
ベトナムを初めて訪れる人がまず驚かされるのが、バイク交通量の多さであろう。電車や地下鉄等の公共交通機関の発達が遅れているベトナムにおいて、移動手段の大部分はバイクであり、ベトナム人の生活の足となっている。また、バイクの販売台数は中国、インド、インドネシアに次ぐ世界第4位の市場であり、さらに、2011年にはベトナム国内生産台数も400万台を超えることとなった。今回はそのようなバイク大国であるベトナムのバイク事情についてレポートする。

#### ◆ 概要

ベトナムでは主な移動手段がバイクであるため、所得水準が比較的高い都市部では、一家に一台以上バイクを保有しており、田舎でも普及率は非常に高い。また一家での移動手段もバイクとなるため、2人乗りは当然のこと、3人、4人、中には5人乗りをしている光景もよく見受けられる。排気量に関しては、日本でよくある50ccの原付は無く、基本的には125cc、もしくは150ccが主流であるが、近年所得水準の増加から、ハノイやホーチミンなどの都市では移動手段としてではなく、娯楽のための大型バイクも少しずつではあるが普及し始めている。

#### ◆ ベトナムのバイク市場

ベトナムでは、外資系メーカーであるホンダ・ヤマハ・SYM・Piaggioの4社でほぼ市場が占められており、2011年のメーカー別シェアは下図の通りである。



ベトナムにおいても他のアジア地域同様、ホンダ、ヤマハが圧倒的なシェアを築いている。ちなみに2012年の販売台数は311万台であり、ホンダはシェアの63%にあたる197万台、ヤマハはシェアの26%にあたる80万台を販売しており、この2社で85%以上を占めている。一方、ベトナム国内メーカーも存在はしているが、市場シェアは2%と存在感は薄い。

また、ベトナムでは裾野産業が発達しておらず、日系企業の現地調達率の平均が28%と非常に低い。のとは対照的に、バイク生産に関しては裾野産業が発達しており、ホンダの場合は現地調達率が85%以上、その他のバイクメーカーも近年裾野産業を整備しており、現地調達率は飛躍的に改善している。

### ◆ バイクの価格帯

バイクの価格帯はメーカーや型により幅広いが、およそ800米ドルから1,500米ドル程度となっている。大卒者の初任給が250米ドルから350米ドルであるベトナムにおいて、この価格帯は簡単には手が出ない高級品であるが、ベトナム人はバイクに惜しみなく投資を行う。

また、ベトナム人はブランド志向が非常に強い。ため、ハノイ市内では高級車である VESPA、PIAGGIO や HONDA のハイエンド車種である SH 等が売れている。これらの価格帯は2,500米ドルから5,000米ドルと、日本であれば中古のコンパクトカーが買える価格帯であるにも関わらず、ベトナム人はこれらの車種に強い憧れを持っているため、親が買い与えるケースも多く見受けられる。

最近では、高級バイクメーカーの DUCATI のモンスターも販売が好調のようである。これは、以前は高い関税がかかるイタリアからの輸入（関税率55%）であったものが、ASEAN への加盟によって域内の関税率が引き下げられたことにより、タイにある DUCATI から輸入（関税率5%）されるようになったことに起因している。例えばモンスター696という車種であれば、販売価格は23,000米ドルと非常に高価であったものが、15,900米ドルまで下がることとなった。

### ◆ バイク生産と今後の見通し

現在ベトナムでは、バイクは一家に一台から、一人に一台へと移行しつつあり、政府予想では当初、2030年にベトナム市場は飽和状態を迎えるとされていたが、増加のペースが予想よりも速く、2020年までには飽和状態を迎えるとの予想が変わっている。そのため、現在各バイクメーカーでは、世界各国への輸出を視野に入れた生産を行うとともに、ベトナム市場へも新型バイクを次々と投入し、需要を喚起する戦略を取っている。ただ今後しばらくは需要増が続くと見込まれているため、その間各社がどのような差別化を図っていくのか注目されることである。