

ベネズエラの自動車産業と IMV

野村 俊郎

はじめに

- I. ベネズエラの自動車市場と自動車生産
 - II. ベネズエラにおける IMV
 - III. アンデス共同体への供給拠点としてのベネズエラ
- おわりに

はじめに

IMV (Innovative International Multi-purpose Vehicle の略称) は、トヨタ自動車が 2002 年 9 月に公表したプロジェクトで、途上国の 4 拠点を主要生産拠点とし、同じく途上国の 7 拠点を組立拠点¹として世界 140 カ国に輸出するプロジェクトである。日本にマザー工場を置かず、途上国の拠点だけで生産する²という点でトヨタでも初めてのプロジェクトである。また、アジア、アフリカ、南米といった地域の枠を越えて、世界的規模で企業内分業を行なう点も初めてである。現地調達率の向上は以前から取り組まれていたが、これを一気に引き上げる点でも画期的なものである。

その意味で、IMV プロジェクトはトヨタの世界生産態勢、企業内世界分業、現地調達のいずれにおいても新たな段階、すなわちグローバル化とローカル化の新段階を作り出すものである。

ベネズエラは、この IMV プロジェクトの中で、アンデス共同体内の集中生産拠点、供給拠点と位置づけられている。実際に、トヨタのベネズエラ現地法人は国内販売にほぼ匹敵する台数を域内に輸出しており、文字通りの輸出拠点となっている。

しかし、小型低価格車の普及を狙う国民車政策の存在や、アメリカの裏庭ともいえるべき位置にあることから GM、フォード、クライスラーのシェアがもともと高く、ピックアップトラックや SUV の強豪モデルとの競争を強いられることから、ベネズエラ市場での IMV のシェアは約 1%、全体のわずか百分の一を占めるに過ぎず、IMV 製造拠点国の中で最も低いシェアにとどまっている。

また、現地に製造拠点を持つ日系企業はトヨタと三菱の 2 社で、部品メーカーはブリジストン 1 社しか進出していない。アンデス諸国全体でもコロンビアに矢崎総業が進出しているだけである。このため、系列部品メーカーからの現地調達は不可能で、米系と現地系からの調達が中心になっている。トヨタの部品調達は海外でも系列調達が中心であり、こ

¹ 主要生産拠点はタイ、インドネシア、南アフリカ、アルゼンチンの 4 カ国、組立拠点はフィリピン、マレーシア、ベトナム、台湾、インド、パキスタン、ベネズエラの 7 カ国である。IMV の製造拠点が置かれた 11 カ国では、まず 2004 年 8 月にタイに投入され、2006 年までに投入されたのが 9 カ国、2007 年に投入予定なのがパキスタンと台湾の 2 カ国である。

² 実際には海外拠点の供給能力不足を補うためや、生産量が少ない部品の一部を日本から供給している。しかし、これはあくまで例外であり、日本の外で生産するのがこのプロジェクトの原則である。

のような状況はベネズエラの大きな特徴となっている。

本稿は、このような特徴を持つベネズエラでのIMVプロジェクトについて詳しく分析したものである。現地調査は2006年8月に実施した³。なお、筆者は2006年の3月と8月に、すでに生産を開始している9拠点の現地調査を行っており、ベネズエラ以外の拠点に関する記述は、その調査を踏まえたものである。

1. ベネズエラの自動車市場と自動車生産

1. 好不調の波が大きい南米第3位の自動車市場

ベネズエラの国内自動車販売台数は、過去10年間(1996~2005年)に67,855台から過去最高の228,378台に増加した⁴。わずか10年間で3倍以上に増大しており、平均成長率は年率12.9%に達する。しかし、過去20年間(1986~2005年)について見てみると、1986年にすでに150,637台に達しており、20年間の平均成長率は年率2.1%となり、非常にゆっくりとしたスピードで成長していることになる。実際には、ベネズエラの自動車市場は急速に成長しているわけでもなければ、安定的に成長しているわけでもない。販売の好不調の差が激しく、販売台数の増減の幅が大きな、不安定な成長を続けているというのが実態である。

表1 ベネズエラにおける国内自動車販売台数の推移

1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
150,637	111,826	123,311	25,962	41,316	70,656	105,446	126,311	74,074	88,888
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
67,855	177,857	175,750	104,339	145,306	216,977	128,623	63,726	134,357	228,378

(注) 上段が暦年、下段が台数である。

(出所) CAVENEZ 統計より作成。作成：野村俊郎。

たとえば1986年に当時最高の150,637台に達したあと、3年後の1989年には25,962台まで落ち込んでいる。3年で6分の1まで減少しているのである。1993年にはいったん126,311台まで回復するが、1996年にはその半分の67,855台まで落ち込んでいる。その後2001年に初めて20万台を超えて216,977台まで回復した後、2003年にその3分の1以下

³ ベネズエラでの現地調査は、トヨタ自動車の現地法人であるトヨタ・デ・ベネズエラ (Toyota de Venezuela, C.A.) を対象に2006年8月17日(木)に実施した。同社では重松健司氏(取締役)、Carlos E. Rojas R.氏(製造部長)に対応していただき、さまざまな情報とデータを提供していただいた。現地調査のアレンジは筆者が行い、大山佳代子(鹿児島県立短期大学学生)、川下夏未(同前)、日高歩(同前)、兵働ゆき(同前)が同行した。

⁴ ベネズエラ自動車協会 (Camara Automotriz de Venezuela, 略称 CAVENEZ) の統計による。以下、自動車販売台数と輸出台数はすべてこれにより、生産台数についてはアンデス共同体の統計を用いる。なお、CAVENEZのウェブサイト(下記URL)には2002年以降の統計が掲載されている。それ以前のCAVENEZ統計は現地調査の際に豊田哲也氏(ジェトロ・カラカス・センター所長)に提供していただいた。(http://www.cavenez.com/, なお、本稿記載のURLは、全て2006年8月現在のものである。)

の63,726台まで減少する。こうした大きな増減を繰り返して、ようやく2005年に228,378台に達したのである。このような、販売の好不調の差が激しく、台数の増減の幅が大きな、不安定な成長こそがベネズエラ市場の大きな特徴である。

とはいえ、2005年の販売台数は、ブラジルの1,714,644台⁵、アルゼンチンの402,690台⁶に次いで南米第3位であり、第4位のコロンビアの106,923台⁷を10万台以上も上回っている。GDPの規模で見ても、ベネズエラの1388億5千7百万ドルは、ブラジルの7940億9千8百万ドル、アルゼンチンの1833億9百万ドルに次いで、南米第3位である⁸。人口は2千7百万人で、これはブラジルの1億8千6百万人、コロンビアの4千6百万人、アルゼンチンの3千9百万人、ペルーの2千8百万人に次いで第5位となっている⁹。一人当たり所得は4,810ドルで、チリの5,870ドルに次いで2番目に高く¹⁰、世界銀行の基準では上位中所得国に分類される¹¹。

以上のように、好不調の波は激しいものの、南米第3位の自動車販売台数、同じく第3位のGDP規模、ブラジルやアルゼンチンを上回る高い所得水準からみて、ベネズエラが南米の自動車市場の中で重要な一角を占めていることは間違いない。

2. 好調時に増加する輸入販売

ベネズエラで販売されている自動車は、現地生産車、アンデス輸入車、第3国輸入車の3つに分類できる。以下、ベネズエラ現地生産車から順に見ていこう。

2005年のベネズエラの自動車生産台数は145,818台であった。これは1997年の156,780台に次ぐ過去2番目の記録である。南米ではブラジルの2,528,300台、アルゼンチンの319,755台に次ぐ第3位である。とはいえ、ブラジルと比べると8分の1、アルゼンチンと比べても半分の規模であり、供給能力は相対的には小さい。過去の生産台数の推移を見ると、表2の通り販売台数の増減に対応して生産台数も増減しており、生産の変動幅も

⁵ ブラジル自動車工業会（正式名称は下記）のウェブサイト（下記URL）による。
Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores-Brasil（略称ANFAVEA）
(<http://www.anfavea.com.br/>)

⁶ アルゼンチン自動車工業会（正式名称は下記）のウェブサイト（下記URL）による。
Asociación de Fabricantes de Automotores（略称ADEFA）
(<http://www.adefa.com.ar/internas/>)

⁷ アンデス共同体のウェブサイト（下記URL）に掲載されている統計による。ただし、生産台数と輸入台数の合計から輸出台数を引いて筆者が算出した台数である。
(<http://www.comunidadandina.org/>)

⁸ World Bank, “World Development Report 2007”に掲載されている2005年のGDPである。なお、ブラジルは世界第10位、アルゼンチンは第31位、ベネズエラは第34位である。

⁹ 出所は注5と同じで、2005年の人口である。なお、ブラジルは世界第5位、コロンビアは第25位、アルゼンチンは28位、ペルーは37位で、ベネズエラは38位である。

¹⁰ 出所は注5と同じで、名目為替レートの一人名あたりGNIである。なお、南米で第3位はアルゼンチンの4,470ドル、第4位はウルグアイの4,360ドル、第5位がブラジルの3,460ドルである。

¹¹ 世界銀行の分類基準は以下の一人当たり所得である。高所得国10,066ドル以上、上位中所得国3,256ドル以上10,065ドル以下、下位中所得国826ドル以上3,255ドル以下、低所得国825ドル以下。World Bank, “2006 World Development Indicators”による。

大きい。

ベネズエラでは、完成車輸入関税が 35%であるのに対して、アンデス域内調達率 30.43%¹²以上の国産車の CKD 部品輸入関税は 3%となっており、完成車輸入よりも現地生産の方が関税上有利である。さらに、同じくアンデス域内調達率 30.43%以上を達成すると、完成車についても、自動車補完協定を締結している 3 カ国間、すなわちベネズエラ、コロンビア、エクアドル¹³の相互の間の域内関税が免除される。したがって、周辺国へ輸出する場合も現地生産が有利である。

このような現地生産に対するインセンティブが与えられているにもかかわらず、表 2 の通り、ベネズエラでは需要が急拡大した年には輸入が増大する。最近では国内市場が 20 万台を超えた 2001 年に過去最高の 90,879 台、2005 年に 89,212 台が輸入され、国内販売に対する輸入比率はいずれも 4 割に達した。国内生産台数は過去最高の 1997 年が 156,780 台であり、販売台数が過去最高の 2005 年でも生産台数は 145,818 台であったため、国内供給能力は 16 万台程度とみられる。ベネズエラ市場は好不調の波が大きいいため、各社ともに新規投資には慎重であり、供給能力の増加は緩慢にしか進まないだろう。このため、供給能力の不足を輸入で補う状況はしばらく続くものと思われる。

表 2 ベネズエラの国内生産台数と輸入台数

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
①	55,220	133,121	121,384	71,368	88,226	126,098	75,591	49,580	103,347	139,166
②	5,506	7,327	7,659	5,572	15,763	25,764	14,290	3,257	15,841	32,423
③	7,129	37,409	46,707	27,399	41,317	65,115	38,742	10,889	15,169	56,789
④	67,855	177,857	175,750	104,339	145,306	216,977	128,623	63,726	134,357	228,378

(注) ①はベネズエラ国内生産台数、②はアンデス共同体からの輸入、③は②以外の第 3 国からの輸入、④は①～③の総計である。

(出所) CAVENEZ 統計より作成。作成：野村俊郎。

輸入元はアンデス自動車補完協定締結国であるコロンビア、エクアドルと、それ以外の第 3 地域からの輸入に分類できる。まず、コロンビア、エクアドルからの輸入車（以下、アンデス輸入車と略す）であるが、アンデス域内調達率 30%以上であればベネズエラに無税で輸入できる。しかし、コロンビア、エクアドル両国とも供給能力が低く、生産されている車種も少ないため、2004 年を除いて一貫して第 3 地域輸入車よりも少ない。2005 年のアンデス輸入車は 32,423 台で総輸入台数に占める割合は 36%、国内販売台数に占める割合は 14%である。ベネズエラで 2005 年に販売実績のあった 19 ブランド¹⁴のうち、アンデス輸入車の実績があったのは、5 ブランド、すなわち GM、三菱、トヨタ、マツダ、ルノー

¹² 30.43%は 2005 年の基準である。2006 年以降の基準については表 7 を参照。

¹³ この 3 カ国が自動車生産を行なっている国であり、ペルーとボリビアは輸入販売のみである。

¹⁴ CAVENEZ の統計には、もう一つ Otros (その他) の項目がある。2005 年の Otros はすべて第 3 地域からの輸入で 453 台であった。

であった。マツダは全量がアンデス輸入車¹⁵であり、第3国からの輸入はゼロである。

第3地域からの完成車輸入には35%の輸入関税が課税される。それでもその割合は高く、2005年には56,789台、総輸入台数に占める割合は64%、国内販売台数に占める割合は25%であった。ベネズエラでは、市場に参入している18ブランドのうち11ブランドが現地に製造拠点を持っていないが、このうち9ブランド、すなわちフィアット、ミニクーパー、BMW、ホンダ、起亜、日産、スカニア、セアト、フォルクスワーゲンが全量を第3地域から輸入している。残りの2ブランドのうちルノーはアンデス輸入車主体であるが、第3地域からの輸入が若干ある¹⁶。マツダは上述の通りゼロである。また、現地に製造拠点を持つ7社のうち4社、すなわちダイムラー・クライスラー、フォード、イベコ、マックが輸入分の全量を第3地域から輸入している。残りの3社のうちGMは第3地域1,514台、アンデス輸入車11,587台で第3地域輸入よりもアンデス輸入車の比率が圧倒的に高い。これはGMがベネズエラだけでなく、コロンビア、エクアドルにも製造拠点¹⁷を持っているためである。トヨタは第3地域6,483台、アンデス輸入車5,361台と拮抗している。これも、トヨタがコロンビアにも製造拠点¹⁸を持っているからである。三菱は第3地域3,627台、アンデス輸入車265台で第3地域輸入の割合が高い。

3. 近年は1万台以下で推移する完成車輸出

ベネズエラの完成車輸出は1993年に開始された。同年の輸出台数は11,488台、過去最高が1997年の19,801台、過去最低が1999年の1,914台、2005年には9,899台¹⁹であった。1999年以降は一貫して1万台以下で推移している。完成車輸出も国内販売と同様に好不調の波が大きく、また規模の拡大も進んでいない。輸出先は自動車相互補完協定を締結しているコロンビアとエクアドルが大半を占めている。

4. GMが3割のシェア、トヨタはフォードに次いで3位

ベネズエラの自動車市場には19ブランドが参入している。表3は、この19ブランドの2005年の販売台数とシェアを整理したものである。シェアの大きい順に見ていくと、まず第1位はジェネラル・モーターズ・ベネゾラーナ (General Motors Venezolana, C.A.²⁰) で総計65,430台、市場全体の28.6%のシェアを獲得している。その内訳は、国産車52,329

¹⁵ マツダはベネズエラには製造拠がないが、コロンビアに Compañia Colombiana Automotriz S.A (略称 C.C.A., マツダ 100%出資), エクアドルに Manufacturas, Armaduras y Repuestos quatorianos S. A. (略称 M.A.R.E.S.A.)がある。

¹⁶ ルノーのアンデス輸入車は8,636台、第3国輸入車は512台である。

¹⁷ GMのコロンビア製造拠点は GM Colmotores (GM77.4%出資), エクアドル製造拠点は Omnibus BB である。GM Colmotores の出資比率は GM のウェブサイト内のコロンビアの項目 (下記 URL) を参照した。

(http://www.gm.com/company/corp_info/global_operations/south_america/colo.html)

¹⁸ トヨタのコロンビア製造拠点は Sociedad de Fabricacion de Automotores S.A. (略称 SOFASA, トヨタ 28%出資) である。

¹⁹ CAVENEZ の統計による。

²⁰ C.A.は Compañia Anonima の略で、ベネズエラの株式会社である。スペイン語圏で一般的な S.A.を使う会社もある。注 23 を参照。

台（国産車販売全体の37.6%）、第3国輸入1,514台（第3国輸入全体の2.7%）、アンデス輸入車11,587台（アンデス輸入車全体の35.8%）である。GMは1980年から2005年まで、一貫して市場シェア第1位を維持しており、ベネズエラのトップメーカーとして確固たる地位を築いている。

表3 ベネズエラ市場に参入しているブランド
(2005年)

ブランド	GM	フォード	トヨタ	DC	フィット	現代	ルノー
国籍	米	米	日	独/米	伊	韓	仏
現 / 輸	現地	現地	現地	現地	輸入	現地	輸入
国内販売	65,430	40,678	36,329	14,950	13,590	12,375	9,148
シェア	28.6	17.8	15.9	6.6	6.0	5.4	4.0
ブランド	三菱	VW	マツダ	日産	イヴェコ	ホンダ	マック
国籍	日	独	日	日	伊	日	米
現 / 輸	現地	輸入	輸入	輸入	現地	輸入	現地
国内販売	7,296	7,205	6,558	4,414	3,426	2,846	2,207
シェア	3.2	3.2	2.9	1.9	1.5	1.3	1.0
ブランド	起亜	セアト	BMW	ミニ	スカニア	/	MMC
国籍	韓	スペイン	独	英	スウェーデン		日/韓
現 / 輸	輸入	輸入	輸入	輸入	輸入		現地
国内販売	1,948	375	373	84	42		19,671
シェア	0.9	0.2	0.2	0.0	0.0		8.6

(注1) ブランドと現地法人は1対1で対応しているが、三菱ブランドと現代ブランドのみ両方をMMCが1社で現地生産・販売している。したがって、ブランド数は19、法人数は18となる。

(注2) 国籍は本社所在地の国籍。DC（ダイムラー・クライスラー）は独米2本社制のため独/米と標記した。「現地」は現地製造拠点を持つブランド、「輸入」は製造拠点を持たず代理店が完成車を輸入しているブランドである。

(出所) CAVENEZ 統計より作成。作成：野村俊郎。

GMのベネズエラでの活動は1944年に輸入会社GMインター・アメリカーナ（GM Interamericana）を設立したときから始まる。これに続いて1948年にはカラカスに組立工場を設立して生産活動を開始し、社名をGM・デ・ベネズエラ（GM de Venezuela）に変更した。1979年にはバレンシア（カラカス西方160キロ）にあったクライスラーの工場を買い取り、1983年にはカラカス工場を閉鎖して、製造拠点をバレンシア工場に集約した。その際に、社名を現在のジェネラル・モーターズ・ベネゾラーナ（General Motors Venezolana）に変更して現在に至っている²¹。2005年の生産台数は54,840台²²で、輸出は

²¹ 以上、GMのウェブサイト内のベネズエラの項目（下記URL）を参照した。

（http://www.gm.com/company/corp_info/global_operations/south_america/vene.html）

²² メーカー別の生産台数はアンデス共同体の統計による。以下、各社とも同じ。アンデス

2,511 台であった。

第 2 位はフォード・モーター・デ・ベネズエラ (Ford Motor de Venezuela, S.A.) である。同社の 2005 年の国内総販売台数は 40,678 台で、市場全体の 17.8% を確保している。その内訳は国産車 31,914 台 (国産車販売全体の 22.9%)、第 3 国輸入車 8,764 台 (第 3 国輸入全体の 15.4%) で、アンデス輸入車はゼロである。2005 年の生産台数は 35,423 台で、輸出は 2,511 台であった。

第 3 位はトヨタ・デ・ベネズエラ (Toyota de Venezuela C.A., 略称 TDV) である。同社の 2005 年の国内総販売台数は 36,329 台で、市場全体の 15.9% を占めている。日本の自動車メーカーでベネズエラに製造拠点を置いているのはトヨタと三菱の 2 ブランドだが、三菱車を生産する MMC オートモトリツ (MMC Automotriz S.A.²³) は双日²⁴が 92.31% の株を保有しており、三菱自動車は出資していない。したがって、日本の自動車メーカーが出資した現地法人が生産活動を行なっているのはトヨタだけということになる。トヨタ・デ・ベネズエラについては次の節で詳しくみていく。

4. 小型低価格車が 3 割以上のシェア

次に、ベネズエラの自動車市場に投入される車種を見てみると、2005 年販売ランキング第 1 位は GM のアヴェオ (Aveo)²⁵ で、2005 年に 22,041 台を販売し、国内市場シェアは 9.7% であった。アヴェオは韓国の GM 大宇²⁶が開発した小型乗用車で、排気量は 1.6 L ²⁷、セダンとハッチバックの 2 タイプがある。このうちセダンのベースグレードは、税率 14% の付加価値税が免除されるファミリービークル、ベネズエラモービル²⁸ (Venezuela Móvil, 略称 VeneMóvil, 以下ベネモービルと略す) に認定されている²⁹。ベネモービルの価格と通

共同体の統計は、同ウェブサイト内の Estadísticas del Sector Automotor の項目 (下記 URL) に掲載されている。

(http://www.comunidadandina.org/automotor/automotor_1.htm)

²³ S.A. は Sociedad Anonima の略で、スペイン語の株式会社である。

²⁴ 2004 年 4 月 1 日に日商岩井とニチメンが合併して双日となったため、現在の株主は双日だが、合併前は日商岩井が株主であった。

²⁵ GM は、ベネズエラでは、すべての車種をシボレー (Chevrolet) ブランドで販売しているため、シボレー・アヴェオ (Chevrolet Aveo) の名前で販売されている。

²⁶ 大宇は韓国の自動車メーカーであったが 2000 年に経営破綻し、2002 年に GM 主導で再建され、GM 大宇 (GM Daewoo Auto & Technology, 略称 GMDAT) となった。再建時の出資比率は GM 44.6%、スズキ 14.9%、上海汽車 10.6%、銀行グループ 29.9% であったが、2006 年には GM の出資比率が引き上げられ GM 50.9%、スズキ 11.2%、上海汽車 9.9%、銀行グループ 28% となり、GM の子会社になっている。以上、GM ウェブサイト内の韓国の項目 (下記 URL) による。

(http://www.gm.com/company/corp_info/global_operations/asia_pacific/kore.html)

²⁷ ベネズエラに投入されているモデルの排気量である。以下、同様。

²⁸ 2005 年 8 月にファミリービークル制度がベネズエラモービル制度に切り替えられたため、それより前はファミリービークル、以後はベネズエラモービルとして販売された。制度の詳細は次項を参照。なお、ファミリービークルとベネズエラモービルの優遇措置は同じで、価格の違いもないため、本節で価格について記述する場合はベネズエラモービルの価格を記述する。

²⁹ アヴェオは、ファミリービークル 7,009 台、ベネモービル 8,151 台、通常モデル 6,881

常のセダンの価格差は付加価値税 14%分以上に大きく、ベネモービルの販売価格³⁰が最廉価モデルで 20,855,500 ボリバル (約 100 万円³¹)、最上位モデル³²で 30,145,150 ボリバル (約 150 万円) であるのに対して、通常のセダンの販売価格³³は最廉価モデルで 30,661,586 ボリバル (約 150 万円)、最上位モデルで 36,483,990 ボリバル (約 180 万円) となっている。

第 2 位はトヨタのテリオス (Terios) で、2005 年に 12,102 台を販売し、国内市場シェアは 5.3%であった。テリオスはダイハツが開発し製造を行なっている小型 CUV³⁴ (排気量 1.3ℓ) である。日本でもトヨタに OEM 供給され、キャミ (Cami) という名前で販売されていたが、ベネズエラではトヨタ自身が生産し、テリオスの名前で販売している³⁵。テリオスもまたベースグレードがファミリービークル、ベネモービルに認定されている³⁶。ベネモービルの販売価格は最廉価モデルが 20,450,000 ボリバル (約 100 万円)、最上位モデルが 33,510,704 ボリバル (約 170 万円) で GM のアヴェオと同じ価格帯である。

第 3 位は GM のコルサ (Corsa) ³⁷で、2005 年に 8,972 台を販売し、国内市場シェアは 3.9%であった。コルサはドイツのオペル³⁸が開発した小型ハッチバック (排気量 1.6ℓ) である。コルサもベースグレードがファミリービークル、ベネモービルに認定されている³⁹。

台である。

³⁰ ベネモービルの販売価格はベネズエラ財務省ウェブサイト内のベネモービルの項目 (下記 URL) による。また、本稿の価格はすべて 2006 年 8 月現在の価格である。

(http://www.seniat.gov.ve/portal/page?_pageid=62,73298&_dad=portal&_schema=PORTAL)

³¹ 本稿での円換算はすべて 1 ボリバル=0.05 円で行なった。

³² 最廉価モデル、すなわちベース・グレードでベネモービルの認定を受け、これにオプションをつける形にすることで上位のグレードを設定している。このため、上位グレードも形式的にはベース・グレードにオプションが付いているだけということになっており、最上位モデルといってもベース・グレードに最もたくさんオプションを付けたモデルに過ぎない。

³³ 通常のセダンの販売価格は同社のウェブサイト (<http://www.chevrolet.com.ve/>) 内のアヴェオの項目 (下記 URL) による。

(http://www.chevrolet.com.ve/content_data/LAAM/VE/es/GBPVE/001/BRANDSITE/default.html)

³⁴ CUV については注 52 を参照。

³⁵ 日本では 2005 年 11 月まで生産され、2006 年 1 月にモデルチェンジして名前もビーゴ (Be-go) に変わり、トヨタに OEM 供給されているモデルはラッシュ (Rush) という名前になったが、海外では引き続きテリオスという名前が使われている。ベネズエラでは 2006 年 8 月現在、まだモデルチェンジしておらず、旧型が製造・販売されている。

³⁶ テリオスは、ファミリービークル 4,357 台、ベネモービル 1,599 台、通常モデル 6,146 台である。

³⁷ ベネズエラではオペル・ブランドではなくシボレー・コルサ Chevrolet Corsa として販売されている。なお、日本ではオペル・ヴィータ (Opel Vita) として販売されていた。

³⁸ オペルはドイツの自動車メーカーであるが、GM が 1928 年に株式の 80%を買収し、さらに 1931 年に 100%を買収して子会社化した。以上、GM ウェブサイト内のオペルの歴史の項目 (下記 URL) による。(<http://www.opel.com/corporate/3/322.html>)

³⁹ コルサは、ファミリービークル 3,207 台、ベネモービル 3,593 台、通常モデル 2,172 台である。

ベネモービルの販売価格は最廉価モデルが 16,800,100 ボリバル (約 84 万円)、最上位モデルが 24,404,650 ボリバル (約 120 万円) で GM アヴェオ, トヨタ・テリオスより安い価格設定である。

第 4 位は、フォードのフィエスタ (Fiesta)⁴⁰ (小型ハッチバック, 1.6l) で、販売台数 8,276 台⁴¹, 市場シェア 3.6%, ベネモービルの価格は 21,200,000 ボリバル (約 100 万円) から 26,700,000 ボリバル (約 130 万円), 第 5 位は現代アクセント (Accent) (小型セダン, 1.3l, 1.5l) で、販売台数 6,698 台⁴², 市場シェア 2.9%, ベネモービルの価格は 17,694,000 ボリバル (約 90 万円) ~ 26,470,100 (約 130 万円) となっている。

第 6 位にはベネモービル以外の車が入っている。クライスラーの大型 SUV, ジープ・チェロキー (Jeep Cherokee) である。ベネズエラには 3.7lV 型 6 気筒のチェロキーと 4.7lV 型 8 気筒のグランドチェロキーが投入されているが、いずれも大型の SUV である。販売価格は、グランドチェロキー 4.7 リミテッドが 100,000,000 ボリバル (約 500 万円)⁴³ であり、ベネモービルの 5 倍の価格となっている。

第 7 位もベネモービル以外の車で、トヨタ・カローラである。販売台数 6,290 台, 市場シェア 2.8% で、販売価格は、最廉価モデル (1.6Xli M/T) 47,013,000 ボリバル (約 235 万円) から最上位モデル (1.8GLi A/T) 59,960,000 ボリバル (約 300 万円)⁴⁴ となっている。

第 8 位はベネモービル認定グレードをラインナップするフォードの KA (2 ドアハッチバック, 1.3l) である。販売台数は 6,263 台⁴⁵, 市場シェア 2.7% で、ベネモービルの販売価格は、最廉価モデル 18,800,000 ボリバル (約 95 万円) ~ 最上位モデル 22,500,000 ボリバル (約 110 万円) である。

第 9 位はベネモービル以外の車で、GM の C-1500 である。C-1500 は 5.3lV 型 8 気筒エンジンを搭載する大型ピックアップトラックで、シボレー・シルバラード (Chevrolet Silverado) の 2 輪駆動モデル⁴⁶ である。販売台数は 5,666 台, 市場シェア 2.5%, 販売価格

⁴⁰ 日本ではマツダが同じプラットフォームからデミオ (DEMIO) を生産している。

⁴¹ フィエスタは、ファミリービークル 2,883 台, ベネモービル 2,600 台, 通常モデル 2,793 台である。

⁴² アクセントは、ファミリービークル 2,115 台, ベネモービル 1,216 台, 通常モデル 2,706 台である。

⁴³ この価格は北米での 34,000 ドル (約 390 万円) よりも高いが、日本での 567 万円よりは安く、グランドチェロキーの海外での販売価格としては標準の範囲内であろう。北米価格は Jeep ウェブサイトの、日本の価格はダイムラー・クライスラー日本株式会社のウェブサイトの、それぞれ価格の項目 (下記 URL) を参照した。

北米: http://www.jeep.com/en/quick-build/grand_cherokee.html

日本: <http://www.jeep-japan.com/news/newProducts/20060601/index.html#top>

⁴⁴ Toyota de Venezuela のウェブサイト内のカローラの項目 (下記 URL) による。

(http://www.toyota.com.ve/showroom/corolla_2006/specs.html)

⁴⁵ KA は、ファミリービークル 1,969 台, ベネモービル 2,121 台, 通常モデル 2,173 台である。

⁴⁶ シルバラードは頭に C が付くモデルが 2 輪駆動, K が付くモデルが 4 輪駆動である。2005 年には C タイプだけが投入されていたが、2006 年には K タイプも投入された。

は 70,119,160 ボリバル⁴⁷ (約 350 万円) である。

第 10 位も大型ピックアップトラックで、フォードの F350 である。F350 は後輪をダブルタイヤのトラック仕様として商用国民車 (Camión Utilitario Nacional) の認定を受けている。フォードの F シリーズは、日本で見かけることは少ないが、世界的には累計生産台数でトヨタ・カローラに次いで第 2 位の地位を占める⁴⁸フォードの主力車種である。F シリーズには F150, F250, F350 の 3 タイプがあるが、F350 はスーパーデューティ (Super Duty) と呼ばれる超大型タイプである。ベネズエラに投入されているモデルには 5.4ℓV 型 8 気筒エンジンが搭載され、4 輪駆動と 2 輪駆動がある。販売台数は 4,195 台、市場シェア 1.8%、販売価格は最廉価モデル (5.4L MAN 4X2 sin A/A) 43,794,657 ボリバル (約 220 万円) ~ 最上位モデル (5.4L MAN 4X4 con A/A) 53,924,514 ボリバル⁴⁹ (約 270 万円) となっている。

以上のように、ベネズエラ市場の上位 10 車種中 6 車種はいずれも、ファミリービークル、ベネモービル認定を受けた廉価版をラインナップする小型低価格車である。こうした小型低価格車は、この他にクライスラー・ブリーサ (Brisa)、ワゴン R、ルノー・トゥインゴ (Twingo)、三菱シグノ (Signo)⁵⁰があり、合計すると 70,895 台に達し、ベネズエラ市場の 31.0% を占める⁵¹。この小型低価格車のセグメントがベネズエラ最大の売れ筋、ボリュームゾーンを形成している。

この次に大きなセグメントが大型 SUV⁵²の市場である。ジープ・チェロキー、フォード・エクスプローラーなど V 型 6 気筒や V 型 8 気筒の大排気量エンジンを搭載したものを筆頭に、多数のモデルが投入されている。その合計は 23,252 台、市場全体の 10.2% を占めている。

これと並んで大きなセグメントが大型ピックアップトラックの市場である。シボレー・シルバラード (C-1500)、フォード F150, F350、クライスラーのダッジ・ラム (Dodge Ram) など、これも大排気量エンジンを搭載した大型モデルが投入されている。その合計は 21,233

⁴⁷GM ベネゾラーナのウェブサイト内のシルバラードの項目 (下記 URL) による。

(http://www.chevrolet.com.ve/content_data/LAAM/VE/es/GBPVE/001/BRANDSITE/default.html)

⁴⁸カローラの総生産台数 (国内と海外の合計) は、1966 年投入以来 2005 年までの累計で 30,854,599 台であり、F シリーズの総生産台数は、1948 年投入以来 2005 年までの累計で約 29,000,000 台と見られる。

カローラ: 『トヨタの概況 2006』 26 頁。

F シリーズ: List of bestselling vehicle nameplates (下記 URL)

(http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_bestselling_vehicle_nameplates#_note-0)

⁴⁹フォード・モーター・デ・ベネズエラのウェブサイト内の F350 の項目 (下記 URL) による。(http://www.ford.com.ve/ie/350_menu_prin/-/f350_precio/-/-/956434)

⁵⁰シグノは旧型ランサーの海外での名称である。

⁵¹小型低価格車の内訳は、ファミリービークル 25,114 台、ベネモービル 19,966 台、通常モデル 25,815 台となっている。

⁵²Sport Utility Vehicle の略。ピックアップトラックをベースにした乗用車で、米国ではフレームの有無で SUV と CUV (Crossover Sport Utility Vehicle) に分類されている。これはフレームのある SUV を税制上トラックと同じ分類に入れて優遇しているためである。本稿では米国での分類にしたがいフレームのあるものだけを SUV に分類している。

台、市場全体の9.3%である。

以上のような米国車を中心とする大型SUV、大型ピックアップトラックは、いずれもベネモビルの4~5倍の価格設定であり、非常に高額である。にもかかわらず、このセグメントを合計すると44,485台となり、市場全体の約2割を占めている。

それ以外には多種多様な車種が主に輸入によって投入されており、ピックアップトラックも含めた乗用車全体では145車種にのぼる。

なお、上位10車種はすべてベネズエラ国産車であり、輸入車はベスト10に入っていない。ベネズエラでは、一定の販売ボリュームのある車は国産化され、販売ボリュームの小さい車が輸入されていることが読み取れる。

5. ベネモビル

ベネズエラでは、1999年にファミリービークル (Vehiculos Familiares) 制度が導入され、これが2005年8月にベネズエラモビル (Venezuela Móvil, 略称 VeneMóvil, 以下ベネモビルと略す) 制度に切り替えられた。いずれも、定められた小売価格、仕様、国産化率を充足することを条件に、税率14%の付加価値税を免除する制度である⁵³。両者の違いは、ベネモビル制度において、非営利団体への寄附と労組の経営参加が義務付けられたことである。2006年のベネモビル制度の概要は以下の通り。

①認定条件

- A. 車両 上限価格 1万米ドル (為替レートの変動に対応して毎月改定)
排気量 0.8ℓ~1.6ℓ
仕様 5人乗り, 4気筒エンジン, 燃費 12km/ℓ, 1年または3万キロ保証
- B. 生産 国産化率 31.46% (表7のカテゴリーIの率に毎年改訂される)
ベースグレード生産比率 5%以上
- C. 他 政府系非営利団体への寄附
労働組合の経営参加

②恩典

- A. 付加価値税 14%免除
- B. 優遇金利適用

③認定モデル

- ダイムラークライスラー ブリーサ (Brisa)
- フォード フィエスタ (Fiesta), KA
- GM スパーク (Spark), コルサ (Corsa), アヴェオ (Aveo)
- MMC 現代ゲッツ (Getz), 現代アクセント (Accent), 三菱シグノ (Signo)
- トヨタ テリオス (Terios)

⁵³ ファミリービークル、ベネモビルともに乗用車向けの国民車政策である。ベネズエラにはこの他に商用車向けの国民車政策である Camión Utilitario Nacional があり、乗用車向けと類似の内容と見られるが詳細不明のため、再調査のうえ、別の機会に論じたい。

ベネモービル制度は、車両上限価格が設定されていることから分かるように、自動車を国民の間に普及させようという国民車政策である。また、認定条件に国産化率が含まれていることから、国産化促進政策でもある。ベネモービルでは非営利団体への寄附と労組の経営参加が追加されたことで、社会政策的な性格も持つようになった。

認定はベースモデルについて行なわれるため、形式的にはベネモービルはベースグレードにしか存在しないことになっている。しかし、実際にはオプションを付けて販売することで、ベネモービルの実質的な上位グレードが設定されている。

国産化条件は、ベネズエラ国内調達率ではなく、アンデス共同体内の域内調達率であり、毎年引き上げられてきており、今後も引き上げられる予定である。詳細はⅢ-2を参照されたい。

このような優遇措置の結果、ベネズエラの国内市場では、ファミリービークル、ベネモービルの認定を受けた車のシェアが高い。表4は、認定グレードをラインナップする車種が総市場に占めるシェアを時系列で見たものである。

表4 国民車認定グレードをラインナップする車種が総市場に占めるシェア

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
国民車	33,133	63,219	45,843	1,119	1,006	70,895
国民車以外	112,173	153,758	82,780	62,607	133,351	157,483
総市場	145,306	216,997	128,623	63,726	134,357	228,378
国民車率	22.8	29.1	35.6	1.8	0.7	31.0

(注1) 国民車, 国民車以外, 総市場は台数(台), 国民車率は総市場に占める国民車の割合(%)

(注2) 国民車は2005年7月まではファミリービークル, 同年8月からベネズエラモービル。ただし, 認定グレードをラインナップする車種の総数であり, 非認定グレードを含む。

(出所) CAVENEZ 統計より作成。作成: 野村俊郎。

なお、WTO協定の一部である「貿易に関連する投資措置に関する協定」(TRIM協定)は、GATT第3条「内国の課税及び規則に関する内国民待遇」に違反する事例として「ローカルコンテンツ要求」を明示している。ベネモービル制度は、域内調達率基準の達成を条件に内国税である付加価値税を免除しており、「ローカルコンテンツ要求」が国内調達要求だけでなく域内調達要求も含んでいると解釈するなら、TRIM協定違反の疑いがある。

しかし、アンデス共同体は「授権条項」⁵⁴に基づいて設立された自由貿易地域であり、授権条項は「異なるかつ一層有利な待遇」の範囲を関税に限定していないので、内国税の内外的格差もGATT違反でないとの解釈も成り立つ。そもそも、「ローカルコンテンツ要求」には国内調達要求だけが含まれ、域内調達要求は含まないと解釈するなら、問題そのものが存在しない。また、ベネモービル制度をDSBに訴えている国もない。したがって、ベネモ

⁵⁴ 授権条項(Enabling Clause)とは、東京ラウンド交渉において1979年に、開発途上国に対する貿易上の特別待遇に関して合意された締約国団決定のことである。「異なるかつ一層有利な待遇」を「開発途上締約国の間の地域的又は世界的な取極」に与えることができるとされている。正式名称は「異なるかつ一層有利な待遇並びに相互主義及び開発途上国のより十分な参加」であり、全文は(<http://organization.at.infoseek.co.jp/wto/>)内に掲載されている。

ービル制度は、TRIM 協定違反かどうかグレーであるものの、DSB に提訴されない限り、当面は継続されると考えられる。

ただし、ファミリービークル時代には域内調達率基準を充たしていれば輸入品でもファミリービークルに認定されていたが、ベネモービルに切り替わって以降、輸入品は認定されないことになった⁵⁵。ベネモービル制度の正当性、合法性はアンデス共同体内部の制度ということで担保されていると思われるため、たんなる国内政策にしてしまうと、正当性、合法性が失われる懸念がある。したがって、この点は元の制度に戻る可能性もあるだろう。

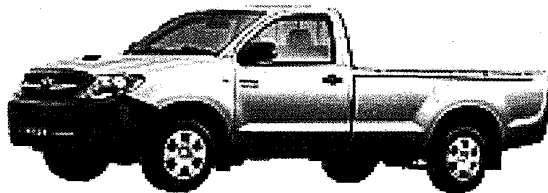
II. ベネズエラにおける IMV

ベネズエラは、トヨタが IMV を生産する世界 11 拠点の一つである。完成車の組み立てをトヨタ・デ・ベネズエラ (Toyota de Venezuela C.A. 略称 TDV) が行なっている。以下、ベネズエラにおける IMV プロジェクトの特徴を見ていこう⁵⁶。

1. ハイラックスとフォーチュナーを生産・販売

ベネズエラで生産され、販売されているのは、5 種類ある IMV のうち、シングルキャブ・ピックアップトラックの IMV 1 とダブルキャブ・ピックアップトラックの IMV 3、SUV の IMV 4 である。

図1 IMV 1, 3, 4



IMV 1
Pick-up Truck Single Cab



IMV 3
Pick-up Truck Double Cab



IMV 4
SUV

(出所) <http://www.toyota.co.jp/jp/strategy/imv/index.html> より。

⁵⁵ ファミリービークル制度の下では、2005 年にルノー・トゥインゴが認定を受けていたが、ベネモービル制度になって認定を受けられなくなっている。

⁵⁶ 第 II 節の記述は、特に注記しない限り、2006 年 8 月 17 日 (木) にトヨタ・デ・ベネズエラで提供された資料、インタビュー内容、工場見学の際の取材内容に基づいている。

他の国と同様に、IMV 1 と 3 はハイラックス (Hilux)、IMV 4 はフォーチュナー (Fortuner) という名前で販売されている。ハイラックスは 2005 年 10 月に、フォーチュナーは 2006 年 5 月に販売が開始された。IMV の投入時期としては、タイ (2004 年 8 月)、インドネシア (同 9 月)、フィリピン (2005 年 1 月)、アルゼンチン (同 2 月)、インド (同 3 月)、マレーシア (同 3 月)、南アフリカ (同 4 月) に次いで 8 番目であった。ハイラックスは初年度 3 ヶ月で 910 台、1 ヶ月あたり 303 台を販売し、2006 年上半期には 1,429 台、1 ヶ月あたり約 238 台、市場シェア 1.0% であった。2006 年上半期のトヨタのベネズエラにおける総販売台数は 19,456 台であり、トヨタの中でもわずかに 7% を占めるに過ぎない。フォーチュナーの販売は 2006 上半期 2 ヶ月 (5, 6 月) で 373 台であった。

投入されているモデルは、ハイラックスがシングルキャブ二輪駆動、ダブルキャブ二輪駆動、同四輪駆動の 3 モデル、さらに四輪駆動にはハイラックス・カヴァック (Kavak) と名付けられた上位モデルがある。フォーチュナーは二輪駆動の 1 モデルである。ハイラックスにはインドネシア製⁵⁷の 2TR ガソリンエンジン (直列 4 気筒 2694cc) が搭載されており、ハイラックス・カヴァックとフォーチュナーには日本製⁵⁸の 1GR ガソリンエンジン (V 型 6 気筒 3955cc) が搭載されている。また、すべての車種にインド製⁵⁹の R 型トランスミッションが搭載されている。ハイラックスの価格は、シングルキャブ二輪駆動が 51,700,000 ポリバル (2006 年、カラカス、258 万 5 千円)、ダブルキャブ二輪駆動が 60,000,000 ポリバル (同前、300 万円)、同四輪駆動が 64,800,000 ポリバル (同前、324 万円)、カヴァックが 77,990,000 ポリバル (389 万 5 千円)、フォーチュナーは 75,800,000 ポリバル (同前、379 万円) である⁶⁰。

2. CKD 組立拠点としてのトヨタ・デ・ベネズエラ

トヨタ・デ・ベネズエラ (以下、TDV と略す) は、1991 年に設立されたトヨタの現地法人である。現地法人が設立される前は、ベネズエラ資本のトカルス (Tocars C.A.)⁶¹が 1957 年に設立されてトヨタ車の輸入販売を開始、1963 年に完成車輸入が禁止されると同社が現地組立会社に委託して現地組立を開始し、1981 年には政府から CKD 組立認可を取得してベネズエラ北東部カリブ海沿岸に位置するスクレ州の州都クマナで CKD 生産を開始していた。

以上のような経緯があるため、TDV 設立後も本社は首都カラカスに置かれているが、工場はクマナに立地している。工場は CKD 部品を積み下ろすクマナ港から 10 キロの所であり、スクレ州の中での立地条件は良い。しかし、クマナは首都カラカスから東に 400 キロ

⁵⁷ Toyota Motor Manufacturing Indonesia (略称 TMMIN) 製である。

⁵⁸ トヨタ自動車製である。

⁵⁹ Toyota Kirloskar Auto parts (略称 TKAP) 製である。

⁶⁰ いずれも 2006 年 8 月に現地ディーラー Exiauto.C.A. で調査した価格である。なお、同社ウェブサイト (<http://www.exiauto.com/>) では最新の価格を参照できる。

⁶¹ Tocars は Toyota, Camiones, Automóviles, Repuestos y Servicios の略である。ただし、Tocars が正式な社名である。なお、Tocars の前身は Cars で、1949 年に GM 車の販売代理店として設立されている。

も離れた漁業と農業に依存する田舎町で、TDVの現地サプライヤー31社のうち地場系関連会社6社が立地するのみである。TDVのサプライヤーの大半はGMの立地するバレンシア（クマナ西方560キロ）、その東側のクア、ロス・テケス、カラカスに集中しており、輸送に時間がかかるため、カンバン方式による納入ができない。このような辺鄙な場所に立地しているのは、CKD組立認可取得時にクマナへの立地が条件になっていたためである。

TDVは、日本のトヨタ自動車とベネズエラのトカルスが出資する合弁会社である。出資比率はトヨタ自動車90%、トカルス10%でトヨタが完全なコントロールの下に置いている。アンデス諸国のトヨタの製造拠点は、この他にコロンビアにSociedad de Fabricacion de Automotores S.A.（略称SOFASA）があるが、SOFASAの持株比率はルノー60%、トヨタ28%、三井物産12%で、ルノーに支配されている。したがって、TDVはアンデス諸国で唯一のトヨタが支配する現地法人である。

現地に投入される車種は、トカルスが1957年にランドクルーザー（型式FJ40）を輸入したことに始まり、1963年にFJ40と45の現地委託組立を開始、ランドクルーザーのモデルチェンジに伴いFJ55を投入、1981年以後の自社工場での生産もFJ60で、一貫してランドクルーザーが投入されていた。ランドクルーザーのほかには、1986年からカローラ、96年からダイナ、2001年からテリオスの現地組立が始まり現在に至っている。IMVは、ハイラックスのシングルキャブとダブルキャブの現地組立を2005年9月に開始、10月に販売を開始した。フォーチュナーは2006年5月に生産と販売を開始している。

TDVの生産ラインは、プレス、樹脂成型、機械加工の工程を持たず、溶接、塗装、組立の3工程⁶²だけで構成される最もシンプルなCKD組立ライン⁶³となっている。

市場の好不調の波が大きい上に、2003年から外貨をすべて中央銀行に売却することを義務付けられるとともに、輸入のための外貨を購入する場合、外貨管理委員会（CADIVI）から割り当てを受けなければならないことも加わって、TDVの工場への設備投資は必要最低限に抑えられており、ロボットや自動機械も導入されていない⁶⁴。

3. IMV生産拠点国の中で最も低い市場シェア

すでに見たように、ハイラックスは2006年上半期に1,426台を販売し、1ヶ月あたり約238台、市場シェア1.0%、すなわち市場全体の百分の一であった。同時期のピックアップトラックの市場規模は、12,181台、市場全体の8.7%であり、その中でハイラックスは、第1位のフォードF350（3,181台）、第2位の同F150（2,939台）、第3位のGM・C-1500（2,822台）に次いで4位であった。ハイラックスには新車効果があったことも考慮すると、ベネズエラのIMVは立ち上がりから低迷していると言わざるをえない。

⁶² この他にサブラインとしてエンジン組立ラインがある。

⁶³ このようにシンプルなCKD組立ラインとなっている製造拠点は、IMV生産拠点の中では他に、マレーシアとフィリピンがある。

⁶⁴ 以上のことは、現地調査の際にTDVで入手した資料に、以下の通り明記されている。

1. Typical CKD process without P, R, M.

2. Minimum investment (No robot & automatic machine)

なお、PはPress（プレス）、RはResin（樹脂成型）、MはMachining（機械加工）の略である。

IMV 生産拠点国で、現地市場投入直後から低迷が続いている国として、他にインドがある⁶⁵。インドはIMV 5, ミニバンのイノーバだけを投入しているが、2006年上半期の販売が19,305台、1ヶ月あたり3,218台、市場シェア3.0%と低迷している。とはいえ、それでもベネズエラの3倍のシェアがあり、ベネズエラの低迷ぶりが際立っている。ベネズエラにおけるIMVのシェアは、IMV生産拠点国の中で最も低い。

不振の要因は、まず第1にハイラックスが投入されたピックアップトラック市場が小さいことにある。インドも同じ要因でイノーバが不振だが、それでもインドのミニバン市場は全体の約2割を占めている。これに対して、ベネズエラのピックアップトラック市場は1割未満に過ぎない。しかも、そこに投入されているモデルは、累計生産台数が世界第2位のフォードのFシリーズ、GMの主力車種シルバード、クライスラーのダッジ・ラムなど、ピックアップトラックの本場アメリカの伝統ある強豪モデルである。これらに対抗すべく投入されたのがハイラックス・カヴァックだと思われるが、IMVの中では最大排気量の1GRエンジン(V型6気筒3955cc)を搭載しているとはいえ、50を超えるV型8気筒エンジンを搭載したアメリカ車の前では影が薄い。小さな市場で強豪モデルとの競争となれば苦戦も止むを得ない。

また第2に、商用国民車の設定がないことも問題である。販売ランキング第10位のフォードF350は、米国ではF150、F250同様の乗用車仕様⁶⁶であるが、ベネズエラでは後輪がダブルタイヤのトラック仕様として商用国民車(Camión Utilitario Nacional)の認定を受けている。また、GMのC-3500も同様に後輪をダブルタイヤのトラック仕様として商用国民車の認定を受けている。その結果、販売価格もF350がベースモデル(5.4L MAN 4X2 sin A/A)で43,794,657ボリバル(約220万円)、C-3500がベースモデル(V8 Sincronico S/A)で48,192,308ボリバル(約240万円)と、ハイラックス・シングルキャブ二輪駆動の51,700,000ボリバル(258万5千円)より安い。F350がV型8気筒5.4L、C-3500が同5.7Lに対して、ハイラックスは直列4気筒2.7Lというエンジンのクラスの違いを考慮すれば、商用国民車の割安感、逆に言えばハイラックスの割高感は大きい。そもそもベネズエラは乗用国民車が31%⁶⁷、商用国民車が4%、合計で国民車が35%⁶⁸と全体の3分の1以上を占める国民車市場である。このセグメントに参入しない限り大きなシェアの獲得は期待できない。

さらに第3は、ハイラックスがベネズエラ市場に適合的かどうかという、より根本的な問題である。ベネズエラ市場は、一方に小型低価格車、他方に大型で高価格のSUVとピックアップトラックに両極分解した市場である。ハイラックスは、そのうちのピックアップ

⁶⁵ インドにおけるIMVプロジェクトの詳細は、拙稿「トヨタのIMVプロジェクトにおけるインド」鹿児島県立短期大学『商経論叢』第57号、2007年3月刊を参照。

⁶⁶ 仕様が乗用車ということであって、米国の税制ではF150、F250、F350ともに商用トラックと同じ分類になっている。

⁶⁷ 2005年までは、同じ車種の中にベネモビル認定グレードと非認定グレードがあったが、ここでは認定グレードを持つ車種については非認定グレード分も含めて乗用国民車のシェアに算入している。2006年以降は認定グレード+オプションというラインナップなり、非認定グレードは無くなっている。

⁶⁸ いずれも2005年のシェアである。

トラックのセグメントに投入されたのだが、GM、フォード、クライスラーの競合モデルが大型ピックアップであるのに対して、ハイラックスは小型である。小型にも市場は存在するだろうが、ベネズエラではニッチな市場である。ピックアップ市場で大きなシェアを獲得するには大型の投入が必要と思われる。実際、TDVはハイラックスより大型の車種としてランドクルーザーのピックアップを投入している。しかし、ランドクルーザーに搭載されるエンジンは直列6気筒4.5ℓ(4477cc)で、ハイラックス・カヴァックよりは大きいですが、米国メーカーのモデルよりは小さい。米国メーカーの競合モデルに対抗するには、さらに一回り大きな車種が必要であろう。そのような車種として、タンドラ(Tundra)がある。タンドラはトヨタ自身が北米に投入している大型ピックアップトラックで、エンジンはV型6気筒4ℓ(3955cc)の1GRガソリンエンジン、V型8気筒4.7ℓ(4663cc)の2UZガソリンエンジン、V型8気筒5.7ℓ(5696cc)の3URガソリンエンジンで、競合モデルと比べて遜色ない。ハイラックスで確保したシェアはわずか1%であるが、ハイラックスで確保できるシェアはこれで限界と考えられ、これ以上にシェアを拡大するには、タンドラのような競合車種と比べて遜色ない車種を投入する必要があると思われる。

フォーチュナーについては、SUVで商用国民車の認定を受けられないため上記2の問題はないものの、1割しかないSUVの市場規模、米国メーカーの投入する強力な競合車種の存在、タンドラベースのSUVであるセコイア(Sequoia)の方が市場適格的でないかという問題があり、ハイラックスと同様にニッチな小型クラスでしかシェアを取れないと見込まれる。

4. 米系、現地系中心の部品調達

ハイラックスの現地調達率は、アンデス共同体自動車補完協定の域内関税免除基準となる域内調達率をわずかに上回るレベルで達成されている。域内調達率基準は2005年が30.43%、2006年は31.46%であったので、それぞれこれを若干上回るレベルで達成されている。今後も域内調達率基準の引き上げに対応して、徐々に域内調達率も引き上げられていく計画で、2009年には基準が34.55%まで上がるため、域内調達率も35%程度に達する見込みである。

TDVのベネズエラ国内調達先は31社、コロンビアの調達先が6社で、これを合計した域内調達先が37社となっている。立地先別に見てみると、表5の通り、ベネズエラ国内の「バレンシア、クア、ロステケス、カラカス」地域が23社、「バルセロナ、クマナ」地域が6社、ララ地域が1社、プエルト・オルダス地域が1社で、コロンビアが6社である。

国籍別の割合を見ると、表6の通り、現地系が会社数で76%、購入金額で57%と最大で、次が米系の19%、27%、日系は最も少なく、ベネズエラ国内にわずか1社、コロンビアにも1社、両方あわせても購入総額の16%に過ぎない。これほど日系サプライヤーの比率が低いIMV製造拠点は他にない。

域外からは、ハイラックス用の2TRガソリンエンジン(直列4気筒2694cc)をインドネシアのTMMINから、ハイラックス・カヴァックとフォーチュナー用の1GRガソリンエンジン(V型6気筒3955cc)を日本から、R型トランスミッションをインドのTKAPから、ステアリングシステムをタイのTMWTからTMTを経由して、その他のCKD部品をアル

ゼンチンの TASA⁶⁹から輸入している。

Ⅲ. アンデス共同体への供給拠点としてのベネズエラ

TDV は、IMV の国内販売開始と並行して、アンデス共同体の自動車相互補完協定を結んでいる 2 カ国、すなわちコロンビア、エクアドルへの輸出を開始した。その規模は国内販売台数にほぼ匹敵する規模となっている。本節では以下、この点について詳しく見ていく。

1. アンデス共同体内の集中生産・供給拠点としての TDV

ベネズエラは、IMV プロジェクトの中では、アンデス共同体の中での集中生産拠点、アンデス共同体への輸出拠点と位置づけられている。アンデス共同体内のトヨタの製造拠点は、ベネズエラの TDV の他に、コロンビアにも Sociedad de Fabricacion de Automotores S.A. (略称 SOFASA) があるが、SOFASA では IMV の組立は行なわれておらず、TDV がアンデス共同体内の集中生産拠点になっている。

TDV は、IMV 1 (ハイラックス・シングルキャブ) と IMV 3 (同ダブルキャブ) を自動車相互補完協定が締結されているコロンビア、エクアドルに輸出している。2005 年には、コロンビアとエクアドルにハイラックスとフォーチュナーの合計で 907 台が輸出された。これは、同時期のベネズエラでの国内販売台数 910 台とほぼ同数である。2006 年上半期には、同じく 1,664 台がこの 2 カ国に輸出される一方で、同時期の国内販売台数は 1,802 台であり、引き続き国内販売に匹敵する規模で輸出が続いている⁷⁰。文字通り TDV はアンデス共同体への供給拠点としての役割を果たしていると言えよう。

次に、TDV がこのような役割を果たす枠組みであるアンデス共同体について見ておこう。

2. アンデス共同体と自動車相互補完協定

アンデス共同体 (Comunidad Andina, 略称 CAN) は、1969 年に発効したアンデス地域統合協定 (カルタヘナ協定) を 1996 年に改正し、CAN の前身であるアンデス共同市場 (Andean Common Market, 略称 ANCOM) を発展的に改組して同年に成立した自由貿易地域⁷¹である。

設立当初の CAN の加盟国は、ボリビア、コロンビア、エクアドル、ペルー、ベネズエラ

⁶⁹ TMMIN は Toyota Motor Manufacturing Indonesia, TKAP は Toyota Kirloskar Auto Parts, TMWT は Toyoda Machine Works (Thailand), TMT は Toyota Motor Thailand, TASA は Toyota Argentina Sociedad Anónima の、それぞれ略称である。

⁷⁰ これを、国別暦年別に細かく見てみると、コロンビアには 2005 年に 687 台、2006 年上半期に 1297 台、エクアドルには 2005 年に 218 台、2006 年上半期に 364 台が輸出されている。また、わずかではあるが IMV 4 (フォーチュナー) も輸出されており、コロンビアに 2005 年に 2 台、エクアドルに 2006 年上半期に 3 台が輸出された。

⁷¹ ANCOM 時代の 1993 年にボリビア、コロンビア、エクアドル、ベネズエラの 4 カ国間で関税が撤廃され、CAN に発展改組後の 2006 年 1 月にペルーが関税を撤廃したため、域内 5 カ国全体が自由貿易地域となっている。ただし自動車は例外で、自動車相互補完協定を別に締結している。

の5カ国であったが、2006年4月にベネズエラが脱退⁷²して4カ国となっている。ただし、カルタヘナ協定135条で、脱退後5年間は域内自由化プログラムが有効とされているため、ベネズエラも含めた5カ国が引き続き自由貿易地域を形成している⁷³。

CANはベネズエラも含めると、GDPが約3850億ドル、人口が1億2300万人、一人当たり所得が2841ドルである。GDPの規模は南米12ヶ国全体の約4分の1、メルコスールのおよそ3分の1で、世界ランキング16位のオランダより小さく、17位のスイスより大きい。人口は南米全体の約3分の1、メルコスールの半分ほどで、世界ランキング10位の日本より少ないが、11位のメキシコより多い。一人当たり所得は、メルコスールの平均3,708ドルを下回るだけでなく、南米12カ国平均の3,441ドルよりも低い⁷⁴。以上のように、CANは、1人当たり所得は低いものの、GDPは南米全体の4分の1、人口も南米全体の3分の1を占めており、南米市場の重要な一角を形成している。

CANとベネズエラを合わせた自動車市場規模は、ボリビアとペルーが2004年までのデータしか入手できない⁷⁵ため、コロンビア、エクアドル、ベネズエラの3カ国について見ると、2005年の総販売台数はコロンビア106,923台、エクアドル98,703台、ベネズエラ228,378台で、合計434,004台であった⁷⁶。これは、メルコスールの約5分の1、アルゼンチンとほぼ同じ規模である⁷⁷。

⁷² ベネズエラのチャベス大統領は2006年4月19日にCANからの脱退を表明し、22日にはロドリゲス外相がCAN事務局長宛に脱退を正式に通知して脱退した。以上、在ベネズエラ日本国大使館ウェブサイト (<http://www.ve.emb-japan.go.jp/index.htm>) 内のマンスリー経済情報(平成18年4月)による。なお、ベネズエラはCANを脱退する一方で、2006年7月にはメルコスール(南米共同市場)に正式に加盟した。

⁷³ ベネズエラ脱退後、CAN加盟国とベネズエラが協議の結果、12月14日に域内自由化プログラムを5年間継続することで合意した。その結果、自動車相互補完協定も継続されることになった。以上、CANのウェブサイト(前掲)内の関連情報による。

⁷⁴ 以上の数値は、World Bank, "World Development Report 2007"に掲載されている2005年のデータから筆者が計算した。南米12カ国全体のGDP総額は1兆5,046億7,500万ドル(ただしガイアナとスリナムはGNI)、人口は3億7,400万人、一人当たり所得は3,441ドルである。また、メルコスールのGDP総額は1兆1,412億800万ドル、人口は2億6100万人、一人当たり所得は3,708ドルである。

⁷⁵ ボリビアとペルーでは自動車生産が行なわれていないため、両国の国内販売はすべて輸入販売であり、新車販売台数は輸入新車販売統計で把握することができる。その台数は、ブラジルの業界団体であるブラジル自動車工業会(ANFAVEA)のAnnual Reportに掲載されているが、本稿執筆時点で最新の2006年版でも、掲載されているのは2004年のデータである。同年の輸入新車販売はボリビア2,888台、ペルー13,861台であった。

⁷⁶ コロンビアとエクアドルについてはアンデス共同体ウェブサイトに掲載されている統計(http://www.comunidadandina.org/automotor/automotor_1.htm)、ベネズエラについてはCAVENEZの統計による。なお、コロンビアとエクアドルの販売台数は、生産台数と輸入台数の合計から輸出台数を引いて筆者が算出した。

⁷⁷ メルコスール加盟5カ国のうちパラグアイとウルグアイのデータは、ボリビア、ペルーと同様の理由で2004年までしか入手できない。また、2005年にベネズエラはメルコスールに加盟していなかったため、ブラジルとアルゼンチンの2005年のデータで見ると、国内販売台数はブラジル1,714,644台、アルゼンチン402,690台、合計で2,117,334台となる。なお、2004年のパラグアイは5,055台、ウルグアイは4,990台であった。以上、ANFAVEAおよびADEFAのウェブサイトによる。

自動車の域内関税撤廃はANCOM時代に始まっていた。ANCOMにはボリビア、コロンビア、エクアドル、ペルー、チリ⁷⁸、ベネズエラが参加していたが、1993年に自動車相互補完協定を締結したのは、このうちの3カ国、コロンビア、エクアドル、ベネズエラであった。同協定により、原産地証明を取得した完成車は3カ国域内での関税が撤廃された。原産地証明取得条件は、輸出FOB価格のうち国内付加価値40%であった。TDVは、これを利用して1994年8月からコロンビアへの、同年9月からエクアドルへの輸出を開始した。

その後、1996年にANCOMが発展的に改組されてCANが成立する。CANにはボリビア、コロンビア、エクアドル、ペルー、ベネズエラが参加したが、1999年9月に改正されて2000年1月1日に発効した現行の自動車相互補完協定を締結したのは、以前と同じコロンビア、エクアドル、ベネズエラの3カ国であった。TDVが2001年からコロンビアへの、2003年からエクアドルへの輸出を本格化したのは、この新協定に基づくものである⁷⁹。

現行協定第4条では完成車をカテゴリー1（16人乗り以下の乗用車、4.5トンまでのトラック）、カテゴリー2a（16人乗り超の乗用車）、カテゴリー2b（その他）に分類し、第5条で3カ国以外からの輸入には対外共通関税を設定し、カテゴリー1では35%、カテゴリー2aと2bではベネズエラとコロンビアが15%、エクアドルが10%としている。

これに対して、3カ国の域内では一定の域内調達率を充たすと完成車輸入関税が免除されてゼロになる。域内調達率は、域内部品購入額を購入部品総額で除した比率である。国内調達分は工場渡し価額、輸入分はCIF価額で計算する。

この域内調達率は協定とは別に各国ごとに定められており、ベネズエラの場合、2005年には、カテゴリー1で30.43%、カテゴリー2bでは16.00%となっている。域内調達率は毎年引き上げられる予定で、表7の通り2006年カテゴリー1：31.46%、同2b：16.50%、2007年同前32.49%、17.00%、2008年同前33.52%、17.50%、2009年34.55%、18.00%となる。

表7 完成車、CKD部品の域内関税減免に必要な域内調達率

暦年(年)	域内調達率				
	2005	2006	2007	2008	2009
カテゴリーⅠ(%)	30.43	31.46	32.49	33.52	34.55
カテゴリーⅡ(%)	16.00	16.50	17.00	17.50	18.00

(注) TDVでカテゴリーⅠに該当する車種はテリオス、カローラ、ハイラックス、フォーチュナー、ランドクルーザーで、カテゴリーⅡはダイナである。

⁷⁸ チリはカルタヘナ協定署名時には加盟していたが、1976年10月に脱退している。

⁷⁹ TDVはコロンビアには1994年8月から、エクアドルには同年9月から輸出を開始していたが、2000年までは2桁の台数で推移していた。しかし、2000年の新協定発効を受けて、2001年からコロンビアへ679台を輸出して域内輸出が本格化した。内訳はカローラ579台、ランドクルーザー100台であった。この年、エクアドルへはカローラ38台、ランドクルーザー8台の合計46台、両国あわせて725台であった。2003年にはエクアドルへの輸出も本格化し、カローラ537台が輸出され、コロンビア分406台（カローラ352台、ランドクルーザー54台）とあわせて943台であった。2005年はコロンビア1,923台（カローラ943台、ハイラックス687台、ランドクルーザー291台、フォーチュナー2台）、エクアドル1,644台（カローラ1,364台、ハイラックス218台、ランドクルーザー62台）、合計で3,567台であった。

(出所) TDV資料「ベネズエラ自動車市場とトヨタ販売」より作成。作成：野村俊郎。

なお、この域内調達率は個々の車種ごとに達成する必要はなく、カテゴリー別に達成されていれば良い。すなわち、ある車種の域内調達率が基準を下回っていても、その車種を生産するメーカーの当該カテゴリーが基準を上回っていれば、3カ国域内の関税が免除される⁸⁰。

以上は完成車輸入の関税免除条件であるが、CKD部品の場合も同じ条件を達成すると、コロンビアとエクアドルでは輸入関税免除、ベネズエラでは35%の関税が3%に減額される。

最後に、ベネズエラが2006年にメルコスールに正式加盟したので、そのことがIMVプロジェクトにとって持つ意味を見ておこう。

3. ベネズエラのメルコスール加盟とIMV

ベネズエラは、2006年7月にメルコスール（南米共同市場）正式加盟に関する議定書に署名して、正式な加盟国となった。

メルコスール⁸¹は1991年に署名・発効したアスンシオン条約に基づき1995年1月1日に発足した自由貿易地域である。原加盟国はアルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイの4カ国である。この4カ国間では1995年1月1日からメルコスール製品の域内関税を原則として撤廃した。メルコスール製品の条件は、メルコスール域内調達率60%以上である。また、域内関税撤廃と同時に、域外共通関税率（0～20%）を設定している。

ベネズエラも含めた域内GDP総額は1兆1千412億ドル、域内人口は2億6千万人、域内一人当たり所得は3,708ドル⁸²である。GDPの規模は世界ランキング8位のスペイン（1兆1千237億ドル）をわずかに上回り、同7位のイタリア（1兆7千230億ドル）よりは小さい。人口は世界ランキング4位のインドネシア（2億2千万人）より大きく、3位のアメリカ（2億9千6百万人）より少ない。一人当たり所得は中所得国の平均（2,640ドル）を千ドル以上も上回っており、世界銀行の分類では上位中所得国レベル⁸³である。

ベネズエラはメルコスールに正式に加盟したものの、域内関税撤廃は先延ばしされ、自由貿易地域には参加していない。域内関税撤廃の時期は、ベネズエラからブラジル、アルゼンチンが2010年、ベネズエラからウルグアイ、パラグアイが2013年、逆に原加盟国からベネズエラが2012年に予定されている。ただし、自動車関連については品目、開始時期などの詳細は未定で、今後加盟国間で協議される予定である。したがって、ベネズエラか

⁸⁰ この点については、豊田哲也「自動車産業の動向（アンデス諸国）」ジェトロ調査レポートによる。

⁸¹ スペイン語ではMercosur(Mercado Común del Sur)、ポルトガル語ではMercosul(Mercado Comum do Sul)。メルコスール加盟国はブラジルが唯一のポルトガル語圏で、その他はスペイン語圏である。

⁸² 域内GDPと域内人口は、World Bank, “World Development Report 2007”に掲載されている2005年のデータから筆者が計算した。GDPは名目である。域内一人当たり所得も同じデータから筆者が算出した名目為替レートの一人当たりGNIである。

⁸³ 上位中所得国の基準は、一人当たり所得3,256ドル以上10,065ドル以下である。詳細は注11を参照。

らメルコスールへの自動車輸出については、当分の間、関税上のメリットは無い見込みである。

他方で、ベネズエラはアンデス共同体を脱退したが、自動車相互補完協定は引き続き 5 年間は有効である。以上のことから、トヨタの IMV プロジェクトにおいて、ベネズエラがアンデス共同体内の集中生産拠点、供給拠点であるという位置づけは、当面は変わらないと見られる。

なお、メルコスールは、2004 年 12 月の第 3 回南米サミットで決定された南米共同体 (CSN : La Comunidad Sudamericana de Naciones) の創設に向けて、アンデス共同体およびチリと協力していくことで一致している。また、2005 年 6 月の第 28 回メルコスール首脳会合では、メルコスールとアンデス共同体の各加盟国が相互に準加盟国として乗り入れることが決定された。しかし、CSN は設立時期、関税撤廃開始時期、自動車関連の扱いなど、すべてが未定であり、これもまた、当面は、IMV プロジェクトにおけるベネズエラの位置づけを変えるものではないであろう⁸⁴。

おわりに

本稿で分析した通り、ベネズエラ市場は、もともと好不調の波が大きい上に、小型低価格の国民車が中心で、なおかつ米国メーカーのシェアが大きく、ピックアップや SUV は IMV のような小型よりも大型の方が売れ筋という、IMV が大きなシェアを獲得するには困難が予想される市場である。したがって、IMV が 2006 年上半期に獲得した 1% というシェアは、必ずしも小さいとはいえない。むしろ、ベネズエラ市場の特性を考えれば十分なシェアであり、今後、これを維持していくことが課題とも言えよう。

TDV の調達面では、日系部品メーカーがブリジストン 1 社しか進出しておらず、系列調達ができなかつたり、米系、現地系サプライヤーが立地する場所から遠く離れた辺鄙な場所に工場が立地しているため、ジャスト・イン・タイムができないなど、トヨタ・プロダクション・システムの重要な部分が現地に持ち込めない状況である。その中でも、3 割を超える域内調達率を達成し、順調に生産を進めている点は評価できる。

また、アンデス共同体への輸出については、国内販売にほぼ匹敵する規模で進んでおり、好調といってよい。しかし、ベネズエラがアンデス共同体を脱退してメルコスールに加盟したことから流動的な要素も生まれている。とはいえ、自動車相互補完協定は脱退後も 5 年間は有効であり、アンデス共同体における IMV プロジェクトも当面は現在の枠組みで進んで行くだろう。

⁸⁴ 以上、メルコスール、CSN については日本外務省のウェブサイト (下記 URL) の関連項目を参照した。(http://www.mofa.go.jp)