

ベトナム国
商工省

ベトナム国自動車部品産業
情報収集・確認調査
ファイナルレポート

平成29年6月
(2017年)

独立行政法人
国際協力機構 (JICA)

デロイトトーマツコンサルティング合同会社

ベトナム事

JR

17-013

目 次

目 次

略語集

エクゼクティブサマリー

第1章 調査の概要	1
1-1 背景と目的	1
1-2 調査体制	1
1-3 調査日程	2
第2章 ベトナム国自動車産業の現状	3
第3章 自動車産業の重要性	6
第4章 自動車産業の課題	9
4-1 ベトナム国における自動車製造コスト	9
4-2 現調化に向けた課題	9
4-3 (参考) ベトナム国における産業集積	10
第5章 ベトナム国自動車産業への提言	12
5-1 政策提言の背景	12
5-1-1 将来シナリオ	12
5-1-2 税収・貿易収支シミュレーション	12
5-1-3 他国事例	14
5-2 政策の方向性と施策	16
5-2-1 存続期における政策	16
5-2-2 (参考) 財源確保に向けた取組み	20
5-2-3 (参考) 高付加価値品への取組み	21
5-3 個別施策の具体化	23
5-3-1 SCT引下げ(特定小型車)	23
5-3-2 部品関税引下げ	25
5-3-3 サプライヤー補助	27
5-3-4 輸入規制緩和(例:中古機械)	28
5-3-5 EPEの国内販売優遇	29
5-3-6 SME低金利融資	31
5-3-7 マネジメント管理基準導入	33
5-3-8 キャパシティビルディング	35
第6章 今後の活動	40

付属資料

1. 企業ヒアリング	42
2. インドネシア Technical Visit	43
3. JICA/MOIT 共催セミナー	46
4. 日本 Technical Visit	49
5. WTO 関連ルール調査	52
6. 政策インパクト分析	55
7. JICA/MOIT 共催 最終セミナー	65
8. 本レポートにて使用した法文書等リスト	70

略 語 集

#	略語	正式	
		日本語	英語
1	ASEAN	東南アジア諸国連合	Association of South-East Asian Nations
2	AED	企画開発庁	Agency for Enterprise Development
3	BDS	n/a	Business Development Service
4	BKPM	投資調整庁	Badan Koordinasi Penanaman Modal
5	CARS Program	包括的自動車産業振興戦略	Comprehensive Automotive Resurgence Strategy Program
6	CBU	完成車	Complete Build-up
7	CIEM	n/a	Central Institute for Economic Management
8	CIT	法人税	Corporate Income Tax
9	CKD	ノックダウン車	Complete Knock Down
10	CPK	工程能力指数	Capability Process Index
11	DOIT	n/a	Department of Industry and Trade
12	DPI	n/a	Department of Planning and Investment
13	EEV	省エネルギー自動車	Energy Efficient Vehicles
14	EPE	輸出加工企業	Export Processing Enterprises
15	EPZ	輸出加工区	Export Processing Zone
16	EV	電気自動車	Electronic Vehicle
17	EZ	経済区	Economic Zone
18	GATT	関税及び貿易に関する一般協定	General Agreement on Tariffs and Trade
19	GDVT	職業訓練総局	General Department of Vocational Training
20	HSコード	n/a	Harmonized System Codes
21	IATF	国際自動車業特別委員会	International Automotive Task Force
22	IPSI	n/a	Industrial Policy and Strategy Institute
23	ISO	国際標準化機構	International Organization for Standardization
24	ISO/TS 16949	自動車品質マネジメント規格	n/a
25	JBAV	ベトナム日本商工会	The Japan Business Association in Vietnam
26	JAVADA	中央職業能力開発協会	Japan Vocational Ability Development Association
27	LCGC	ローコストグリーンカー	Low Cost Green Car
28	LEs	大企業	Large Enterprises
29	MOF	ベトナム国財務省	Ministry of Finance of Vietnam
30	MOF	インドネシア国財務省	Ministry of Finance of Indonesia

31	MOI	インドネシア国工業省	Ministry of Industry of Indonesia
32	MOIT	ベトナム国商工省	Ministry of Industry and Trade of Vietnam
33	MOLISA	ベトナム労働傷病兵社会省	Ministry of Labor, Invalids and Social Affairs of Vietnam
34	MOST	ベトナム国科学・技術省	Ministry of Science and Technology of Vietnam
35	MOT	ベトナム国交通省	Ministry of Transport of Vietnam
36	MOT	インドネシア国交通省	Ministry of Transport of Indonesia
37	MPI	ベトナム国投資企画省	Ministry of Planning and Investment of Vietnam
38	MFN	最恵国待遇	Most Favored Nation Treatment
39	OEM	オーイーエム	Original Equipment Manufacturer
40	OOG	n/a	Office of the Government
41	OT	n/a	Ownership Tax
42	PHV	プラグインハイブリッド自動車	Plug-in Hybrid Vehicle
43	PIKKO	n/a	Association of Small and Medium-Sized Automotive Component Companies
44	SCT	特別消費税	Special Consumption Tax
45	SME	中小企業	Small and Medium-sized Enterprise
46	SMEDF	n/a	Small and Medium Enterprise Development Fund
47	TCP	技術協力プロジェクト	Technical Corporation Project
48	TCVN	ベトナム国家基準	Vietnam National Standards
49	TVET	職業教育訓練	Technical Vocational Education and Training
50	TSL	ツー・ステップ・ローン	Two Step Loan
51	VAMA	ベトナム自動車工業会	Vietnam Automobile Manufacturers' Association
52	VASI	n/a	Vietnam Association for Supporting Industries
53	VAT	物品税	Value Added Tax
54	VJCC	ベトナム日本人材協力センター	Vietnam - Japan Human Resources Cooperation Center
55	WTO	世界貿易機関	World Trade Organization

エグゼクティブサマリー

本調査は、ベトナム市場における完成車（Complete Build-up：CBU）の市場開放を2018年に控え、存続の岐路にある自動車産業育成の為に、ベトナム政府がとるべき政策の方向性・具体的施策を検討したものである。本調査の結果、自動車産業の存続期にあるベトナム国は、販売市場の拡大と裾野産業の育成を進めるために、自動車購入にかかる特別消費税（Special Consumption Tax：SCT）や部品関税の引下げ、輸出加工企業（Export Processing Enterprises：EPE）の国内販売促進など、各種個別施策を確実に実行していく必要性が確認された。

ベトナム国においては、2020年以降にモータリゼーションが到来し、市場規模は現在の年間20万台から、大きく拡大していくことが予想される。この市場の拡大に合わせて、ベトナム国内の自動車産業も成長していくことが期待されている。自動車産業の先進国であるタイでは、自動車産業が、GDP・税収・貿易収支・雇用の全てにおいて、経済に大きく貢献している。具体的には、年間100億ドル程度のCBUによる貿易黒字や、ディーラーからサプライヤーまで合わせた約60万人の雇用を創出しており、ベトナムにおいても自動車産業が発展し、経済をけん引することが期待される。

しかしながら、2018年には、東南アジア諸国連合（Association of South-East Asian Nations：ASEAN）域内からのCBUの輸入にかかる関税が撤廃されることが予定されている。この結果、国内の自動車産業は、タイやインドネシア等より大きな生産規模のある近隣国からの輸入CBUとの競争に晒されることが予想される。

今後の厳しい事業環境の中、自動車産業がベトナム国の基幹産業となるには、品質の高い完成車を低コストで製造する必要がある。ところが、現在、ベトナム国の完成車メーカー（Original Equipment Manufacturer：OEM）は、小規模生産による高額な償却費と、輸入部品依存による包装・物流費の負担により、近隣国と比べ、むしろ5-10%（CBUの輸入における物流費含む）高いコストにて生産を行っているのが実態である。同課題の背景には、ベトナム国の販売市場が、近隣各国と比較して依然小さいこと、そして、裾野産業が十分育っていないことがある。

同課題を克服するために、ベトナム国自動車産業が目指すべき姿は、組立・裾野産業が共に成熟し、国際競争力を持つことである。先に述べたように、自動車産業は経済を牽引するポテンシャルがあり、ベトナム国においても、産業育成に成功することで、2035年時点で現在のおよそ12倍の税収増が期待できる。また、貿易収支に関しては、産業育成の失敗ケースと比べ赤字幅は半分になり、USD150億ドルもの改善が見込まれる。

自動車産業は、その成長段階により、存続期・発展期・成熟期に分かれるが、現在のベトナム国は存続期に位置している。その他ASEAN諸国では、ベトナム国と並びフィリピンが存続期、輸入車とも製造コストで伍せる100万台規模の製造を行うインドネシアが発展期、200万台の製造規模を持ち他国への輸出も行うタイが成熟期に位置する。成長段階毎に注力すべき施策は異なり、ベトナム国が位置する存続期では、販売市場の成長と輸入車とのコスト差補填に向けた施策を展開する必要がある。

この存続期において展開すべき具体的な施策案として、SCT引下げ（特定小型車・全小型車）、部品関税引下げ、サプライヤー補助、中古機械の輸入制限緩和、EPEの国内販売促進、中小企業（Small and Medium-sized Enterprise：SME）低金利融資、マネジメント管理基準の導入、キャパシティビルディングなどが挙げられる。これらの施策は、すでにベトナム国において実行されてい

る施策がベースとなっており、かつ、施策の実効性を高めたり、問題点を改善したりすることで、さらに大きな効果が見込まれるものである。

本調査において、現在の施策概要をまとめるとともに、各施策に関する課題と対応の方向性についても調査した。SCT 引下げについては、引下げ対象とする車種の設定範囲（国産車のみ、あるいは、国産車＋輸入車等）による、政策効果の違いにつき、税収・貿易収支シミュレーションも行い比較検討を行った。部品関税引下げについては、対象部品の絞込みが難航している現状の整理、また、現地調達率の向上に資する制度設計の検討などを行った。その他の施策については、例えば、複雑な制度（投資インセンティブ獲得のためには、商工省だけでなく地方政府など複数組織の承認が必要等）が障害となり、施策の運用が滞り、政策目的である生産維持に向けた市場拡大や現調拡大が達成されないことも明らかになった。今後、ベトナム政府及び関係機関においては、この課題や対応の方向性を踏まえ、施策の導入・運用を図っていくこととされた。

なお、ベトナム政府において昨今議論されているセーフガードや技術障壁の設置についても、その効果や課題について検討を行った。これら国内産業の保護施策については、存続期に位置するベトナム国に求められている健全な市場拡大を阻害するおそれがあること、また、実現可能性が低いことから、その導入については慎重に対応する必要があると結論付けている。

第1章 調査の概要

1-1 背景と目的

ベトナム国自動車市場は、経済成長と共に順調に拡大しており、今後のモータリゼーションの到来に伴い、一層の拡大が見込まれる。一方で、現地生産の拡大という観点では順調とは言いがたい状況にある。ASEAN 域内の完成車輸入関税は年々減少し、2018 年には関税が撤廃されることが予定される中、ASEAN 各国からの安価で高品質な輸入車との競争を余儀なくされることが推測される。

以上のような状況下において、政府・企業間のコミュニケーションを通して、産業育成に向けた議論・検討が進められているものの、対策の具体化・実行は難航している。政府は、自動車産業の保護・育成に向けた自動車工業化戦略（2011 年）、Decision 1211（2014 年）、Auto Master Plan（2014 年）、Decision 1829（2015 年）、Decision 229（2016 年）を出し、企業からのプロジェクトを募っているが、企業（特に外資系メーカー）からは、投資の意思決定に資するような、より具体的な政策の提示を求める声が挙がっている。加えて、政府内においても、財源確保の難しさや財政収支の悪化などの懸念するベトナム国財務省（Ministry of Finance of Vietnam : MOF）と、その他省庁の間での意見調整が難しい状況にある。

本調査は、ベトナム国自動車産業の発展に必要な政策修正案の提言を行うことで、自動車産業の保護・育成に係る政策実行を支援するものである。特に、政策の実行性に重きを置き、省庁間での合意形成を取れるよう、省庁別の関心・懸念事項への対応含め実施を行った。

1-2 調査体制

ベトナム国商工省（Ministry of Industry and Trade of Vietnam : MOIT）重工業局・JICA・デロイトでプロジェクトチームを構成した。同チームは、各省庁、組立メーカー・部品メーカー等の関与を仰ぎ、関与者のコミュニケーションを促進し、本調査を推進。各ステップで行う取組内容に合わせて、適宜必要なメンバーとのコミュニケーションを行い、プロジェクトを効率的・効果的に推進した。

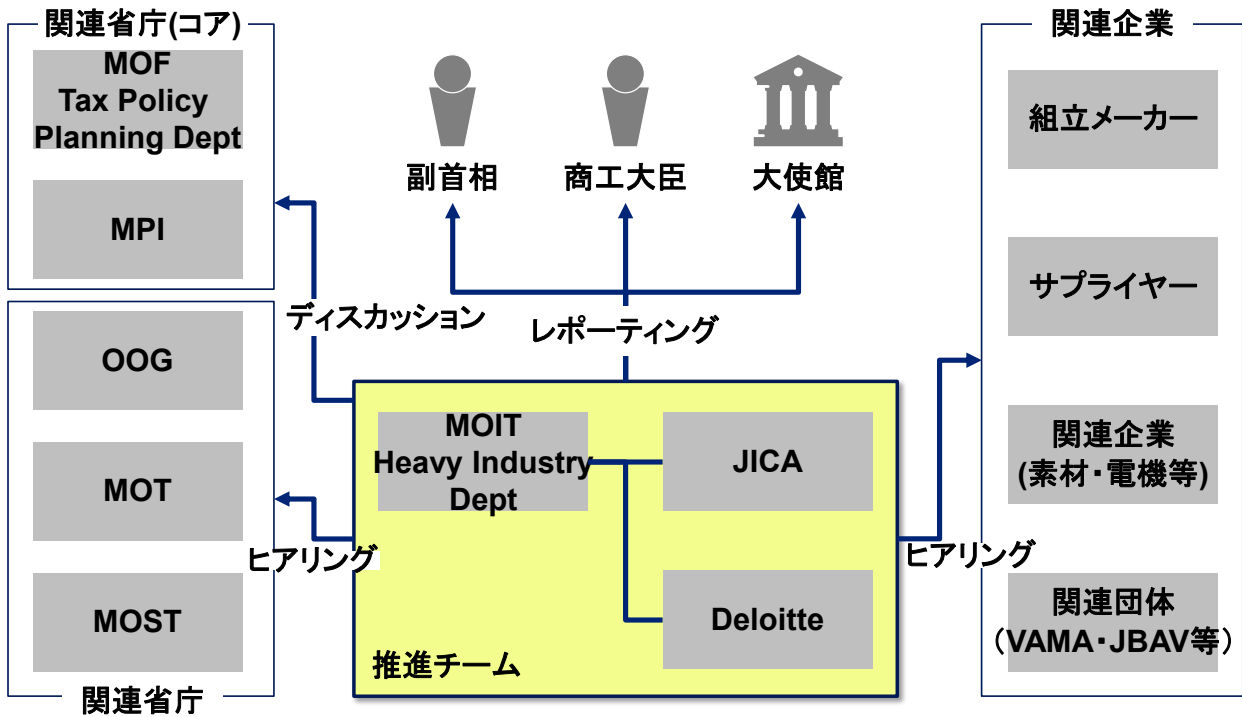


図 1 - 1 チーム体制図

1 - 3 調査日程

本調査の期間は6ヶ月間であり、デスクリサーチや政府・企業・各種団体に対するヒアリング等に加え、セミナーや報告会を通じた政府内の議論の企画や調整等を実施した。

	Dec '16	Jan '17	Feb	Mar	Apr	May	Jun
現状把握	Kick-Off ★	各種情報取得					
課題抽出		企業ヒアリング (外資中心)		企業ヒアリング (地場中心)			
他国比較		タイ・インドネシア・フィリピン産業発展Study					
政策提言・シミュレーション		シミュレーション策定	政策案検討		政策案修正		
招聘・セミナー			インドネシア政府/企業訪問 ★	中間セミナー ★	日本政府/企業訪問 ★		最終セミナー ★

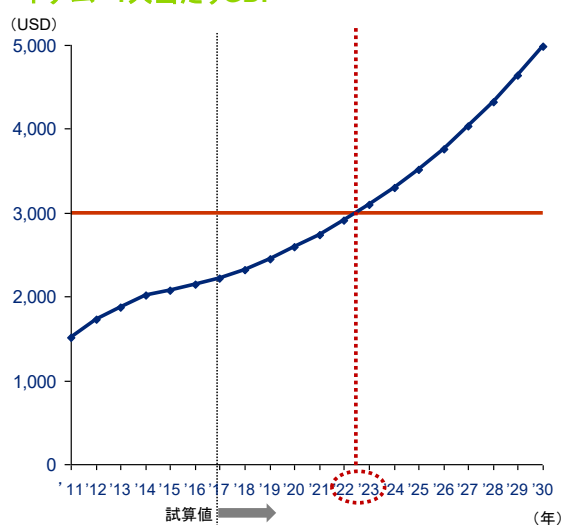
図 1 - 2 調査スケジュール

第2章 ベトナム自動車産業の現状

ベトナム国自動車産業が存続の岐路にあること、存続を妨げる要因として高いコストがあること、及び、自動車産業は国として存続すべき重要産業であることが明らかとなった。

販売市場は、2012年以降、急速に成長しており、2015年現在で年間20万台規模であり、生産に関しても、販売市場同様に伸びている。加えて、ASEAN2位の人口規模、平均年齢の若さ、一人当たり所得水準が2020年前半に自動車普及率が上がるとされる年間3,000 USDを超える見込みであることから、自動車需要の拡大が期待される。

ベトナム 1人当たりGDP



各国の一人当たりGDPと自動車普及率(2014年)

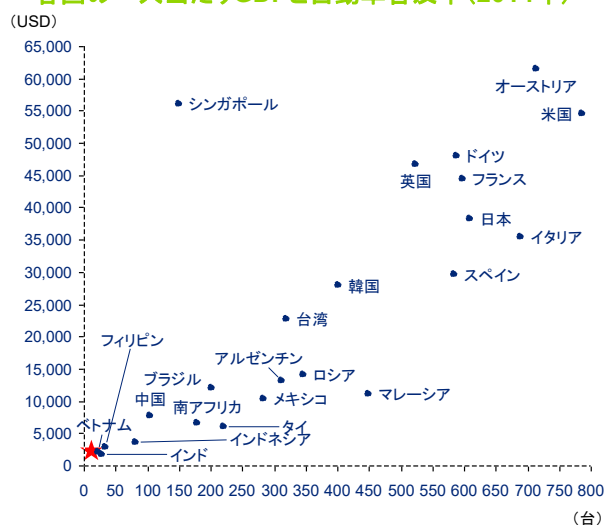


図2-1 ベトナム国一人当たりGDP及び各国の一人当たりGDPと自動車普及率

他方、他国との生産規模比較において、ベトナム国の規模は小さい。2016年の生産台数が、ベトナム国では16万台である一方で、タイでは192万台、インドネシアでは107万台と、10倍以上の規模である。合わせて、自動車産業を支えるサプライヤー数、及びサプライヤーの豊富さを示す現調率についても、ベトナム国はASEAN他国に劣る。

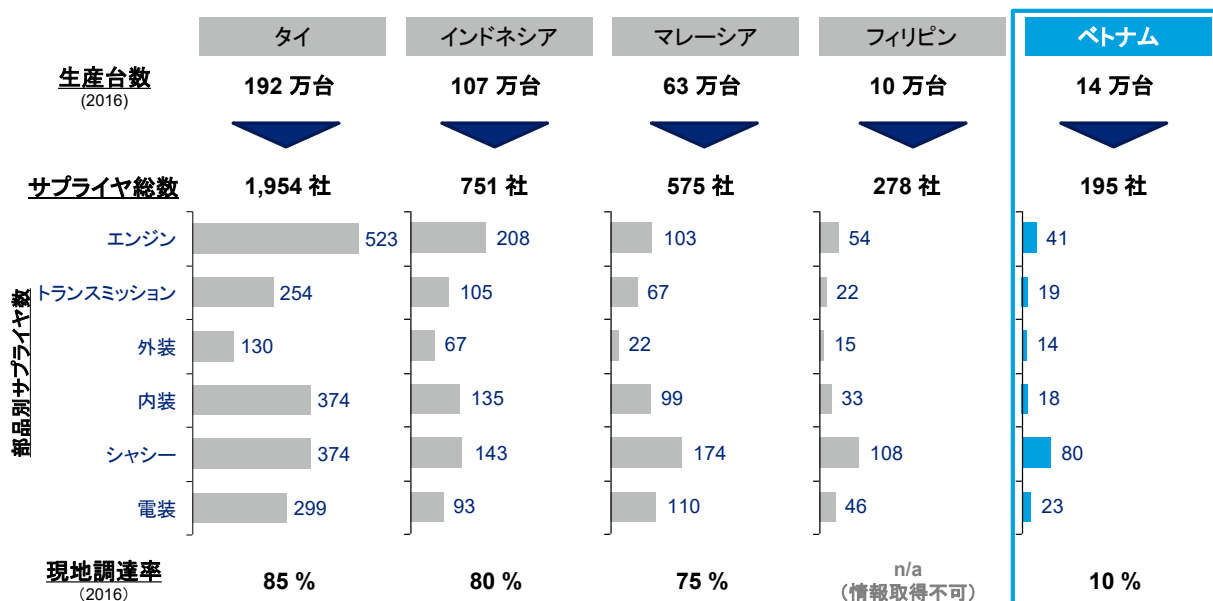


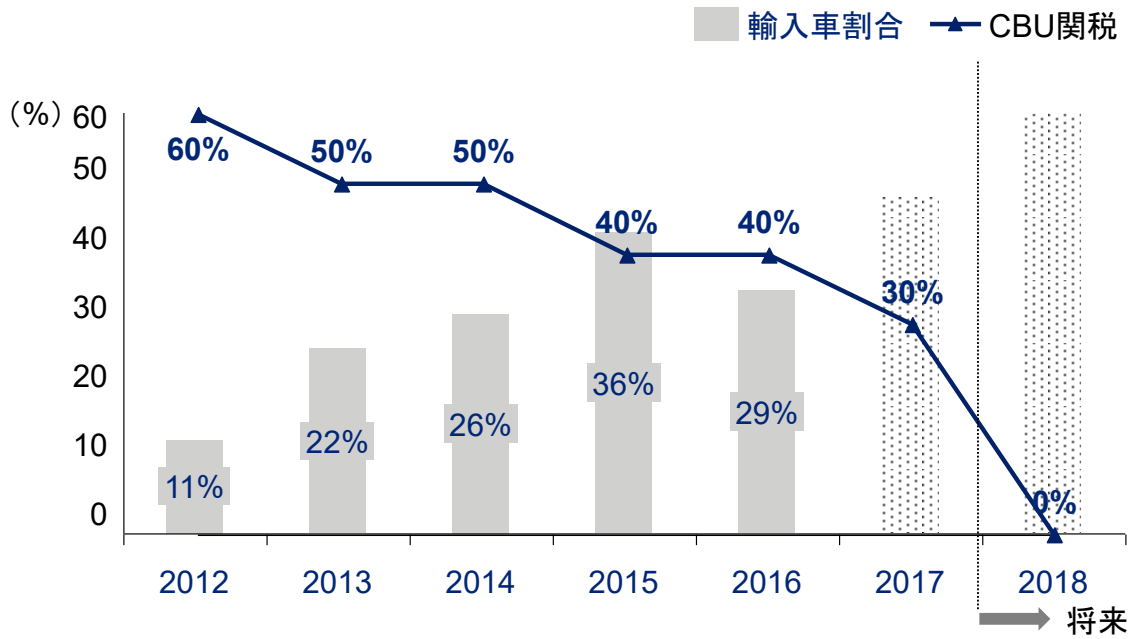
図 2 - 2 生産規模及びサプライヤー基盤

同生産規模の小ささ、及び裾野の脆弱さは、ベトナム国における製造コストを、他国比較で割高にしている。現状の国内製造車は、規模の小ささに起因するコスト高が高関税率で相殺されることを受け、輸入車との競争で勝っている状況にある。



図 2 - 3 国内生産車・輸出車のコストイメージ

そのような状況の中、2018年にはASEAN域内の完成車（CBU）輸入関税が撤廃され、ベトナム国内製造はコスト競争力を失う。現在、ベトナム国に拠点のあるグローバルOEM（組み立てメーカー）は、ASEAN域内に複数拠点を有しており、ベトナム国内の製造機能を他国に移管することが容易と推測される。ゆえにベトナム国は、生産機能を今後持ち続けられるか否かの岐路にあると言える。



*1: VNからの輸出台数は微量であるため、販売-生産=輸入台数と設定
出所: IHS Automotive、MOF

図 2 - 4 ベトナム国自動車の輸入関税と輸入車割合

第3章 自動車産業の重要性

本調査では、自動車産業発展の先行国であるタイの事例を用いて、自動車産業の重要性を5つの視点（GDP・税収・雇用・貿易・産業連関）から検証した。

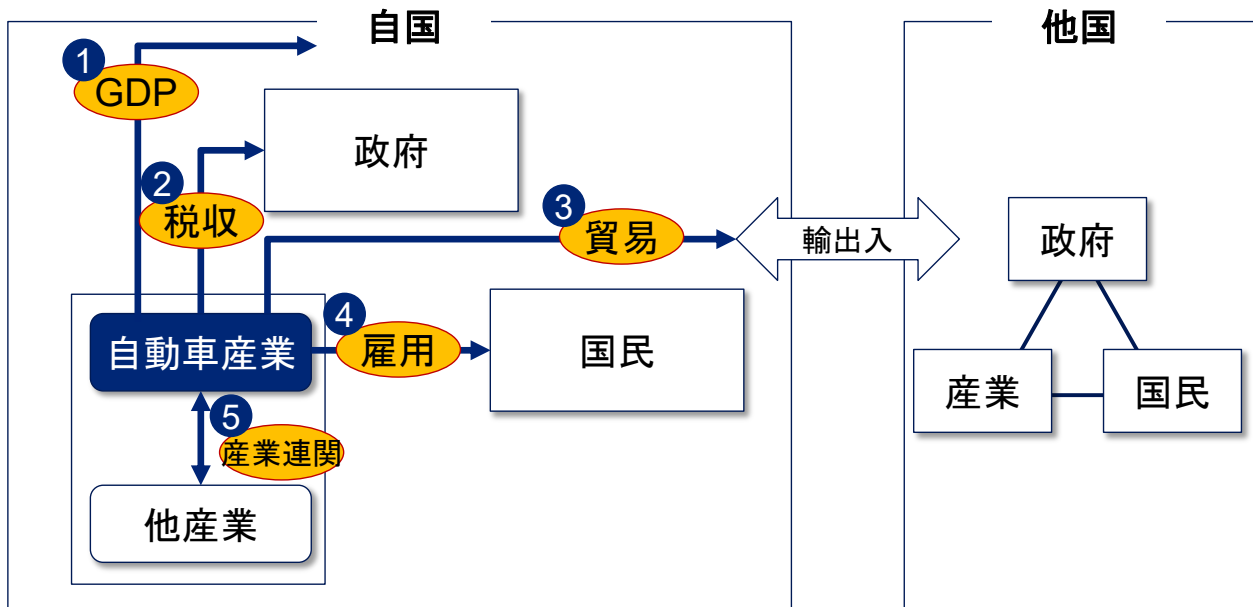
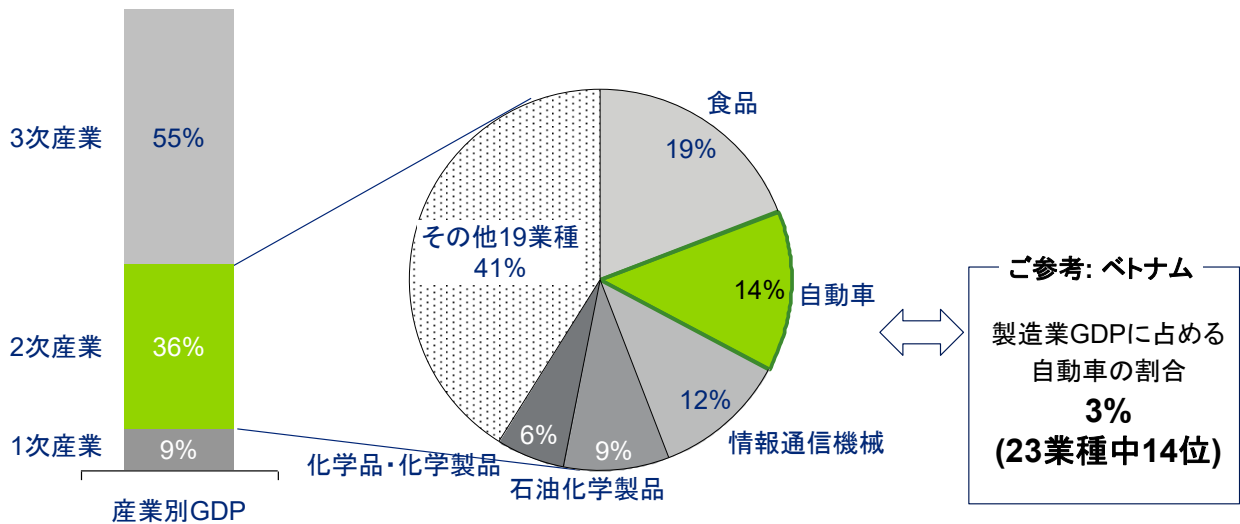


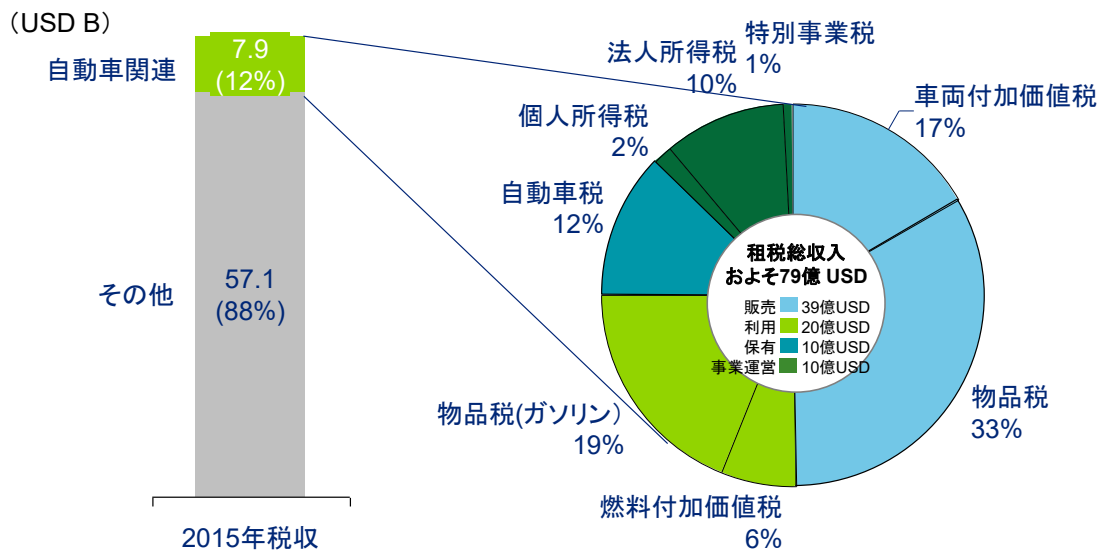
図3-1 自動車産業の貢献指標

自動車産業は、タイの経済に大きく貢献している。自動車産業 GDP、自動車関連税収、貿易収支への黒字貢献、雇用創出機会がいずれも大きく、また産業連関に関して、定量的把握は無いものの、製造・販売の両分野において広い貢献が期待されるものである。特に、生産機能は、貿易収支・外貨獲得に不可欠であり、自動車産業の存続は、国への貢献が高い産業と言える。故にベトナム国は国の経済発展の為に自動車産業を保有・育成すべきであり、政府はそのための政策提示を行っていくべきと言える。



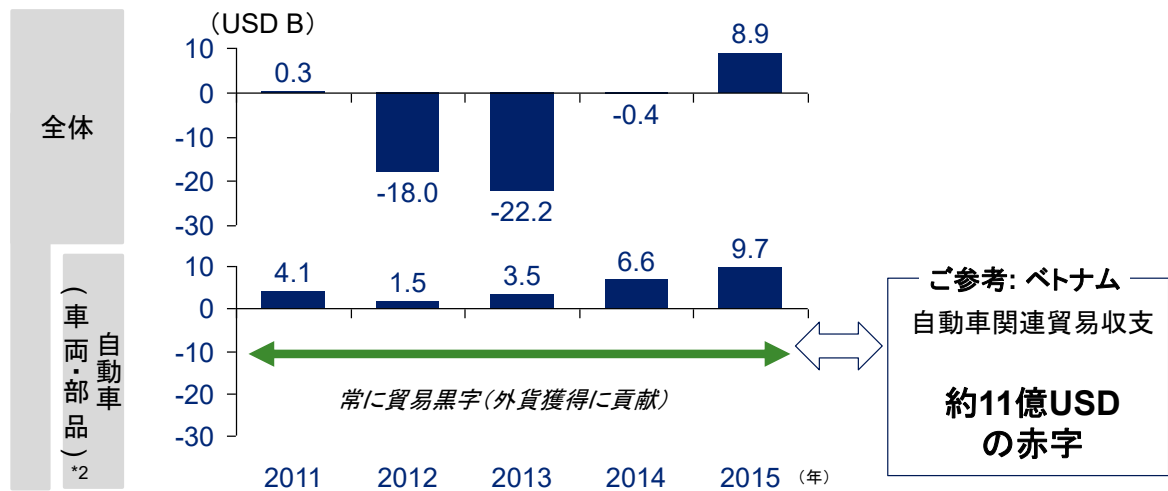
*1: 1-3次産業の内訳は2015年、製造業23業種内での内訳は2011年数値を使用(取得可能情報の最新年による)
出所: World Bank, Euromonitor, UNIDO

図3-2 タイでの自動車産業の貢献: GDP



*1: 関税・地方税(土地家屋税、地方開発税、看板税等)は、情報N/Aかつ少額で有る為、試算対象から除外
出所: World Bank, Thailand Revenue Department, IHS Automotive、自動車会社ウェブサイト、Euromonitor, Thai Embassy, index mundiの公開数値によるデロイト試算

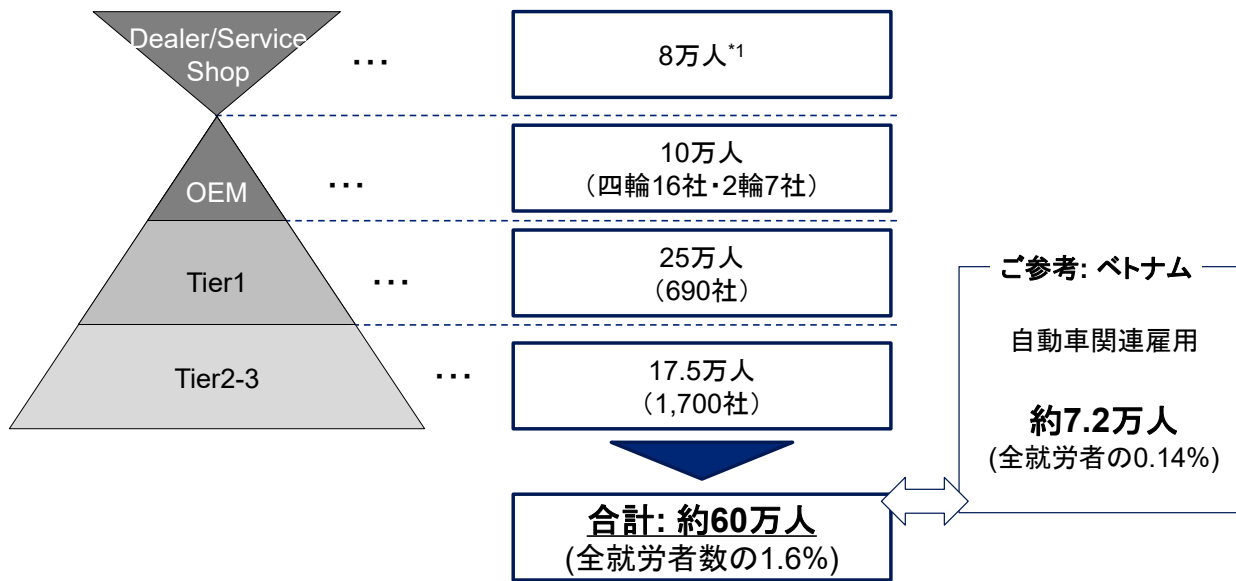
図3-3 タイでの自動車産業の貢献: 税収



*1: 対象製品のExport・Re-Export合計金額－Import・Re-Import合計金額で計算

*2: 車両はHSコード8703(乗用自動車、自動車、ステーションワゴン、レーシングカー)、関連部品は8706(原動機付きマシン)・8707(車体)・8708(部分品及び付属品)を記載
出所: UN Comtrade

図3-4 タイでの自動車産業の貢献：貿易



*: 日本のDealer/Service shop雇用者数、日本とタイの販売台数で試算
出所: Thailand Board of Investment, Euromonitor

図3-5 タイでの自動車産業の貢献：雇用

第4章 自動車産業の課題

4-1 ベトナム国における自動車製造コスト

本調査では、ベトナム国自動車産業の育成に必要な政策検討の為、自動車産業関連企業の課題を把握した。

ベトナム国自動車産業の課題は、小規模生産による償却費と、輸入部品依存による物流関連費の高騰である。2018年の関税撤廃後、ASEAN他国と比較して5-10%程度製造コストが割高となる（タイからの輸入車との比較）。

同課題の克服には市場規模の拡大に加え、現地調達への拡大（新規企業誘致・既存企業活用）が求められる。ベトナム国国内のサプライヤー数は、ASEAN他国比較で特に少ない為、現地調達の拡大余地として、グローバル企業の進出促進、及び、EPE・電機や二輪などの他産業・ローカル企業の活用が考えられる。

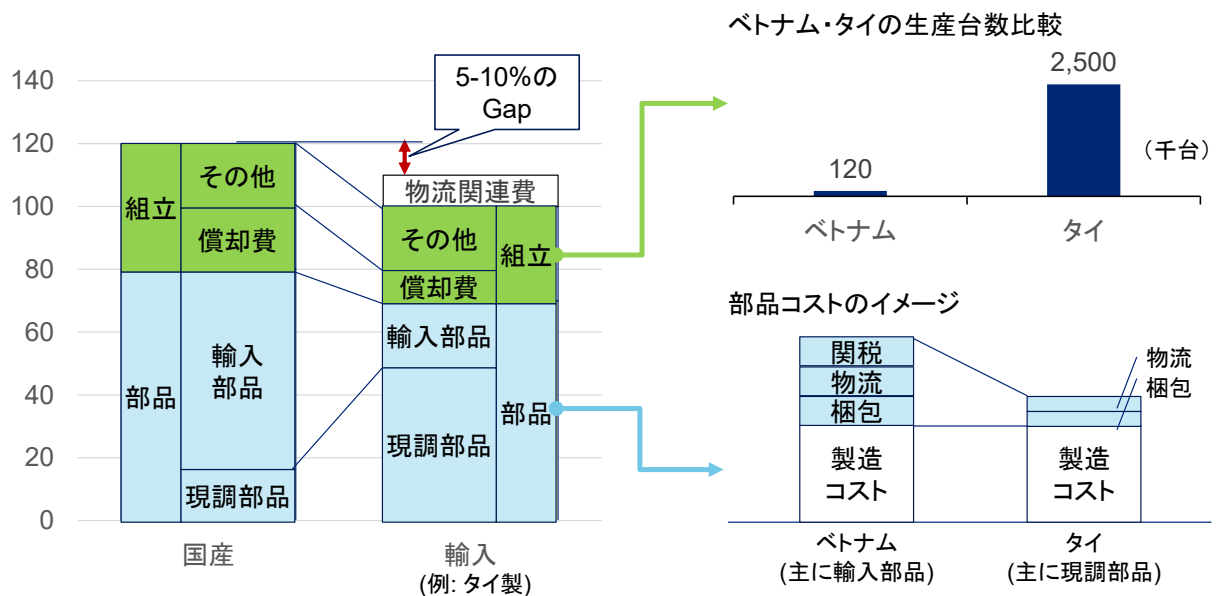


図4-1 ベトナム国高コストの要因分析

4-2 現調化に向けた課題

では、どのようにすればサプライヤーの拡大が図れるのか。本調査で実施したアンケートから、生産規模の拡大、及び、企業・労働者の生産性向上と、OEMへのサプライヤー情報の提供、サプライヤーへのビジネス関連の制度の提供が重要な要素となると示された。生産規模の拡大に関して、OEMの設備投資を吸収する市場規模、次いで下位サプライヤーの設備投資を促すOEMからの需要が必要である。生産性向上に関して、労働コスト・技術力・マネジメント力・サプライヤー連携が不足している。加えてEPE業種に限定してではあるが、国内向け販売制度の整備不足も、ベトナム国国内製造の疎外要因となる。

グローバル企業の 進出不足	EPE企業の 参入不足	他産業企業の 参入不足	ローカル企業の 活用不足
市場/ 生産規模不足 <ul style="list-style-type: none"> 10万台規模の組立工場がないと進出は難しい (大手Tier1メーカー) OEMが生産を維持・拡大する保証がないとサプライヤは投資できない (大手Tier 1メーカー) 輸出用と国内用は商品が異なるため、国内のみで十分な需要がないと投資は行えない (大手EPE企業) 四輪向けの部品製造には異なる機械の導入が必要のため、十分な需要がないと投資は行えない (大手素材メーカー) 			企業の開拓工数不足 <ul style="list-style-type: none"> 有象無象の企業から自社に納入可能な企業を探すのは手間が掛かる(大手組立メーカー)
労働コスト競争力低下 <ul style="list-style-type: none"> 人件費が急激に上がっており、参入の魅力が低下 残業規制が厳しく、労働コストのメリットを享受できない (大手Tier 1メーカー) 	制度整備の不足 <ul style="list-style-type: none"> 輸出向け・国内向けに異なるライセンス制度で業務も煩雑になるので、積極的には行えない (大手EPE企業) 	技術力不足 <ul style="list-style-type: none"> 四輪の部品は求められる品質・安全基準も非常に高く、納入経験のない企業は簡単に参入できない (大手Tier1メーカー) 民生品の電機と自動車では品質基準が異なり、同じサプライヤは活用できない (大手電機メーカー) 	マネジメント能力不足 <ul style="list-style-type: none"> 地場メークは技術があっても継続的にOn timeで供給する力に欠ける (大手組立メーカー)
			技術力不足 <ul style="list-style-type: none"> 高い製造技術が求められる機構部品などは現地企業への切替は困難 (大手Tier 1メーカー)
			人材不足 <ul style="list-style-type: none"> 特にエンジニアリング分野において、技術力のある労働者が不足している (大手Tier 1メーカー)

図 4 - 2 自動車産業関連企業の課題

4 - 3 (参考) ベトナム国における産業集積

2015年実施のJICA調査(「ベトナム裾野産業育成のための中小企業振興機関の機能・能力強化に関する基礎情報収集・確認調査」)では、ベトナム国の産業クラスターの現状調査がなされた。ベトナム国の産業クラスターは、自動車産業の産業クラスターであるチューライ経済区内のTHACOを中心とするクラスターなど複数存在し、また政府によるクラスター形成支援も行われていることが把握された。特に、組立メーカーと裾野企業が同一地域に集積するコストメリットが大きい自動車産業において、クラスター形成のための支援が裾野産業の育成のためにも有効であると言えよう。

表 4 - 1 ベトナム国産業クラスター事例

	#	事例内容
四輪産業	1	<ul style="list-style-type: none"> ■ THACOを中心とした四輪クラスタ ➢ 開始年:2003年～ ➢ チューライ経済区に、THACOの組立工場、エンジン工場、専用港が設立されたことに伴い、周囲にサプライヤーが進出し、形成された
他産業	2	<ul style="list-style-type: none"> ■ ホンダを中心とした二輪車クラスタ ➢ 開始年:1997年～ ➢ ホンダが二輪生産開始をする際に、子会社・新規サプライヤへの投資奨励を行うことで形成された
	3	<ul style="list-style-type: none"> ■ 政府主導のホアラック・テクノパーク ➢ 1998年～ ➢ ハイテク開発・応用の研究センターモデルとする目的で政府が設立
	4	<ul style="list-style-type: none"> ■ キャノンを中心とした電気・電子産業クラスタ ➢ 開始年:2001年～ ➢ キャノンが生産を開始以降、周囲に関連企業が集積することで形成された

第5章 ベトナム国自動車産業への提言

5-1 政策提言の背景

5-1-1 将来シナリオ

今後ベトナム国政府が取りうる政策オプションを踏まえると、ベトナム国の自動車産業育成に関する将来の方向性として、育成成功シナリオと育成失敗シナリオの2つのシナリオが考えられる（図5-1）。このうち、ベトナム国が目指すべきは、育成成功シナリオである。ベトナム国内販売市場が今後拡大することが見込まれる中、同国内の自動車製造に関する裾野・組立産業が共に成熟することが必要である。









	シナリオ概要	主要な指標の動き (’35年時点)
育成成功シナリオ <small>(施策を総動員。ベトナム政府が計画するレベルまで産業が成長)</small>	<ul style="list-style-type: none"> ■市場(販売)は経済成長と減税に伴い順調に拡大 ■市場拡大に合わせて、企業は現地生産を拡大 ■サプライヤも積極的に参入・投資拡大 ■技術の向上により、商品競争力が拡大 	販売台数  生産台数  現調率  輸出車両・部品 
育成失敗シナリオ <small>(施策の実施なし。産業が育成されない)</small>	<ul style="list-style-type: none"> ■市場(販売)は経済成長に伴い拡大 ■’18の輸入自由化を機に産業の成長がストップ ■既存の生産量は守るも、新規投資は停滞 	販売台数  生産台数  現調率  輸出台数 

図5-1 ベトナム国自動車産業の将来の方向性（2つの将来シナリオ）

5-1-2 税収・貿易収支シミュレーション

先に述べた2つの将来シナリオ（表5-1参照）をより定量的に理解し、政策の必要性・効果予測を行う為、各シナリオがもたらす税収・貿易収支・雇用への影響に関してシミュレーションを行った（詳細は付属資料の6. 政策インパクト分析を参照）。

シミュレーションの結果、育成成功シナリオにおいて、特に貿易収支・雇用に大きなプラスの効果があることが明らかになった。

貿易収支に関しては、育成失敗シナリオの場合、市場は拡大するにも関わらず、自動車産業が育成されずに完成車の輸入が大幅に増加してしまうため、USD 31.2Bと多大な貿易赤字が生じることが見込まれる。一方、育成成功シナリオの場合には、国内自動車産業育成により国内生産や現調率向上、輸出の増加が達成されることにより、貿易赤字をUSD 15.5Bに抑えることが可能となる。つまりは、産業育成に成功することで、貿易収支をUSD 14.7Bも改善することが可能となる。2つのシナリオ共に赤字となる。しかし、実際の赤字額は、育成成功シナリオ

の場合は USD 15B、育成失敗シナリオの場合は USD 30B とシナリオによって大きく差異が生じる結果となっており、育成失敗シナリオでの赤字は、国全体の貿易収支に大きなマイナスインパクトを与えるといえる。（詳細は付属資料の 6. 政策インパクト分析を参照）

なお、育成成功シナリオに基づく試算結果には、産業育成の結果としてもたらされうる、OEM・サプライヤー各社のベトナム国内への製造拠点切り替えを考慮していない。よって、実際に産業成功シナリオが進んだ場合は、製造拠点の切り替えによって、国内製造が増加し、輸入が減少する。さらに、部品の海外輸出も加わることで、貿易赤字が USD15B よりもさらに削減される可能性がある。

雇用に関しては、育成成功シナリオの場合は、836,000 人の雇用創出。失敗シナリオの場合は、472,000 人の雇用創出となる。育成成功により製造工程での雇用が増えるため、この 364,000 人の差が生じる。

税収に関しては、育成成功シナリオにおける SCT や部品関税の引下げによって生じる税の減収分や、その他施策の財源を、既存の保有関連税（道路利用料・環境税）の増額や、その他新規の税創設（自動車利用諸税）によって補う前提としている。その結果、育成成功シナリオでの税収は USD 50.6B となり、育成失敗シナリオでの税収 USD 50.0B を若干（USD 0.6 B）上回るという試算結果が得られた。

税収のシミュレーションに際して、先に述べたような前提を置いた理由は、SCT・部品関税引下げによる財源の確保が不可欠であり、そのためにも、販売後の課税を増やすことが有効と考えられるからである。現在のベトナム国の租税体系は、他国と比較して、自動車販売時点での課税比重が大きく、逆に販売後（自動車保有中）の課税比重が非常に小さい（詳細は付属資料の 6. 政策インパクト分析を参照）。自動車販売時点の課税である SCT・部品関税の引下げは、自動車販売価格を低下させ、自動車販売市場の拡大するために有効だが、SCT・部品関税引下げに伴う税収減を補完するためにも、他国と同様に販売後の課税拡大と両輪で進めることが肝要である。今後、日本などの他国を参考として、自動車販売後の保有・走行時点における課税等の機会をより増加させることによって、長期的には自動車産業育成による税収の増加も期待される。

		市場関連	産業関連			国への貢献	
		販売台数 (K Unit)	生産台数 (K Unit)	現調率 (%)	雇用 (K People)	税収 (Bil USD)	貿易収支 (Bil USD)
'15		159	102	23%	83	4.4	-1.5
'35	育成成功シナリオ	2,146	1,379	61%	836	50.6	-15.5
	育成失敗シナリオ	2,057	142	23%	472	50.0	-31.2

図5-2 ベトナム国自動車産業の主要指標に関するシミュレーション結果

5-1-3 他国事例

育成成功シナリオを実現するためには、自動車産業の発展段階に即した政府政策が必要である。本調査では、ベトナム国に先行して自動車産業が発展し既に成熟期にあるタイ、同じくベトナム国に先行しておりかつローコストグリーンカー（Low Cost Green Car : LCGC）政策による自動車産業支援に取り組んでいるインドネシア、ベトナム国と同じく市場開放を迎えつつあるフィリピンをベンチマークとして、産業の発展段階別に必要な政策を検討した。

自動車産業の発展段階は、存続期・発展期・成熟期の3つに区分される（図5-3参照）。存続期には国産車保護/コスト差補填、及び市場規模の拡大促進が、発展期には投資促進が、成熟期には輸出促進・高付加価値製品の投資促進が必要である。

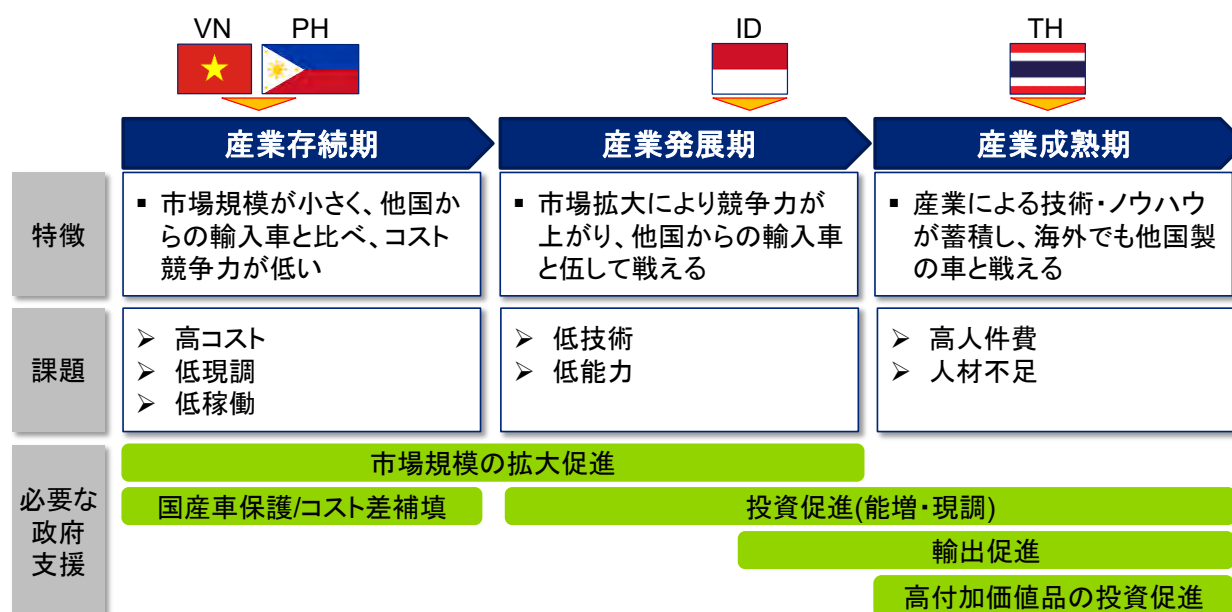


図5-3 自動車産業の発展段階

現在成熟期にあるタイは、存続期に国産車を保護するような政策を出し、十分な産業競争力を具備した後に市場を開放し、販売促進を強化した。次いで、産業競争力を蓄え、国内販売も一定数を確保した後は、輸出や高付加価値製品製造への投資を促進している（図5-4参照）。

現在においては、タイが採用したような関税・輸入規制による国産車保護/コスト差補填を政策として推進することは難しいものの、タイの事例は産業の発展段階別に政策を変化させていった好例といえる。

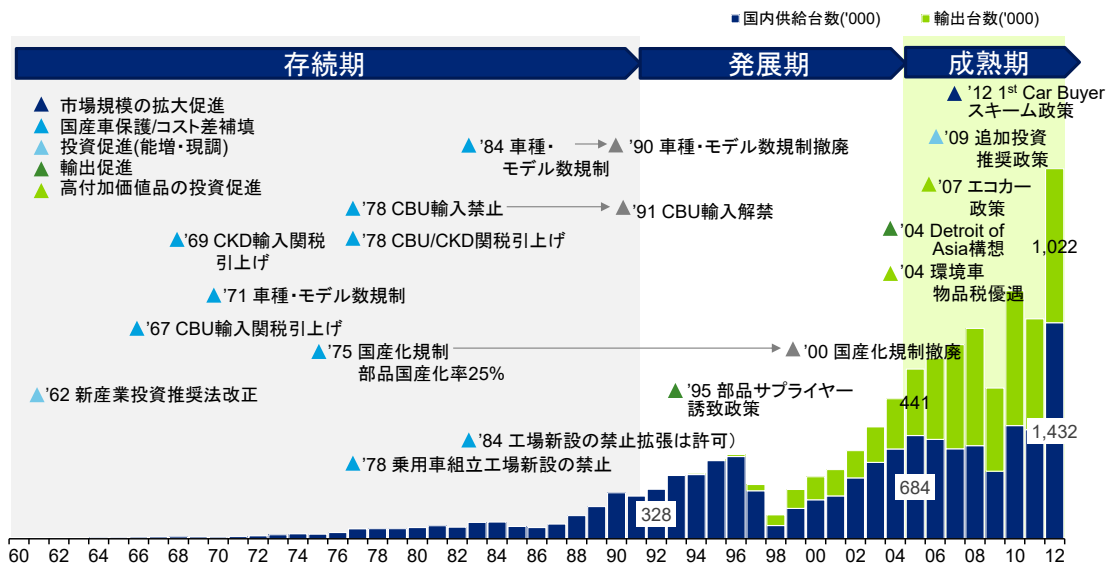
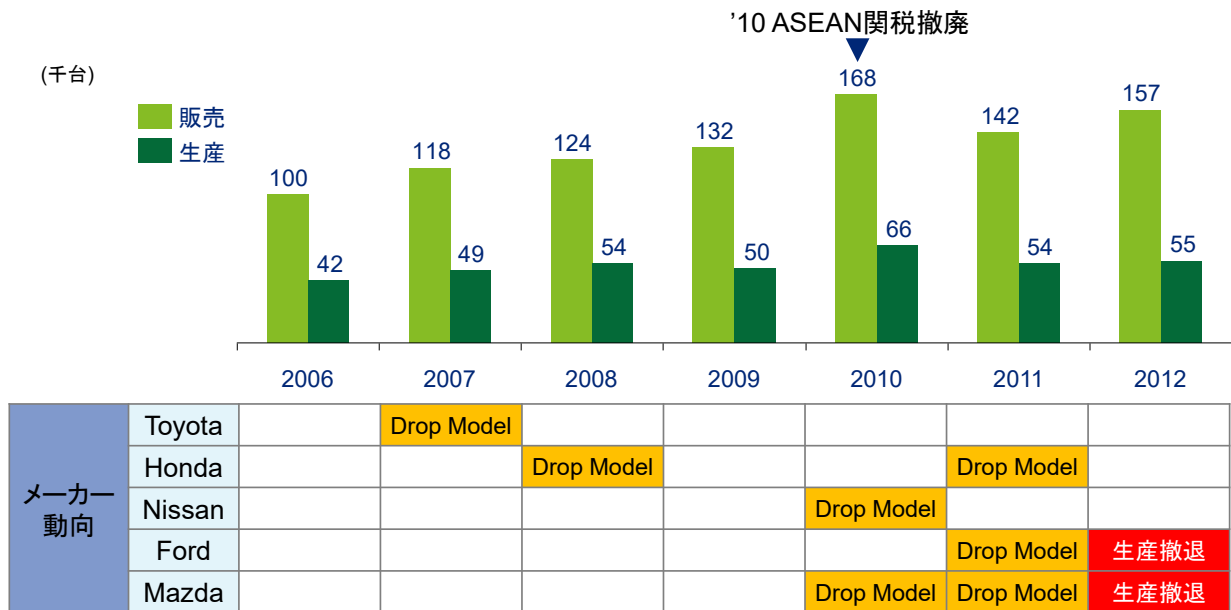


図5-4 タイ自動車産業の育成事例

他方、フィリピンの事例は、政策の不在が産業成長の遅れをもたらすことを示している。フィリピンでは、ベトナム国に先駆けて2010年にCBU関税が撤廃され、国内販売における輸入車割合の増加やグローバルOEMの製造機能国外移転が起きた（図5-5参照）。政府は、2015年に最大で90億ペソ（およそ248億円）の投資を要する国産車保護/コスト差補填の政策〔包括的自動車産業振興戦略（Comprehensive Automotive Resurgence Strategy Program : CARS）プログラム〕を提示しており、今後発展期への移行が望まれている段階である。



出所: Marklines、FOURIN

図 5-5 フィリピン自動車製造・販売数推移及びメーカー動向

タイ・フィリピンの事例を踏まえると、2018 年に関税撤廃を迎えるベトナム国では、政府・企業が一体となった取組みが必要と言える。前述の通り、“Free Trade”が当たり前のものとなりつつある現在、過去にタイが採用したような政策の事例を模倣することは非現実的である。一方で、政策の不在はフィリピンが過去に経験したように産業成長の停滞を招きかねない為、企業・政府のニーズ、及び実現可能性を発展段階毎に把握し、適切な政策を施行する必要がある。

5-2 政策の方向性と施策

5-2-1 存続期における政策

ベトナム国自動車産業の現状と課題の把握、他国との比較（他国の産業育成事例調査）、シミュレーション結果を踏まえ、ベトナム国政府が推進すべき政策方向性について提言を行った。自動車産業の3つの発展段階のうち、現在は存続期にあるベトナム国においては、短期的には市場規模の拡大促進・コスト差補填・投資促進に資する施策が必要である（図 5-6 参照）。

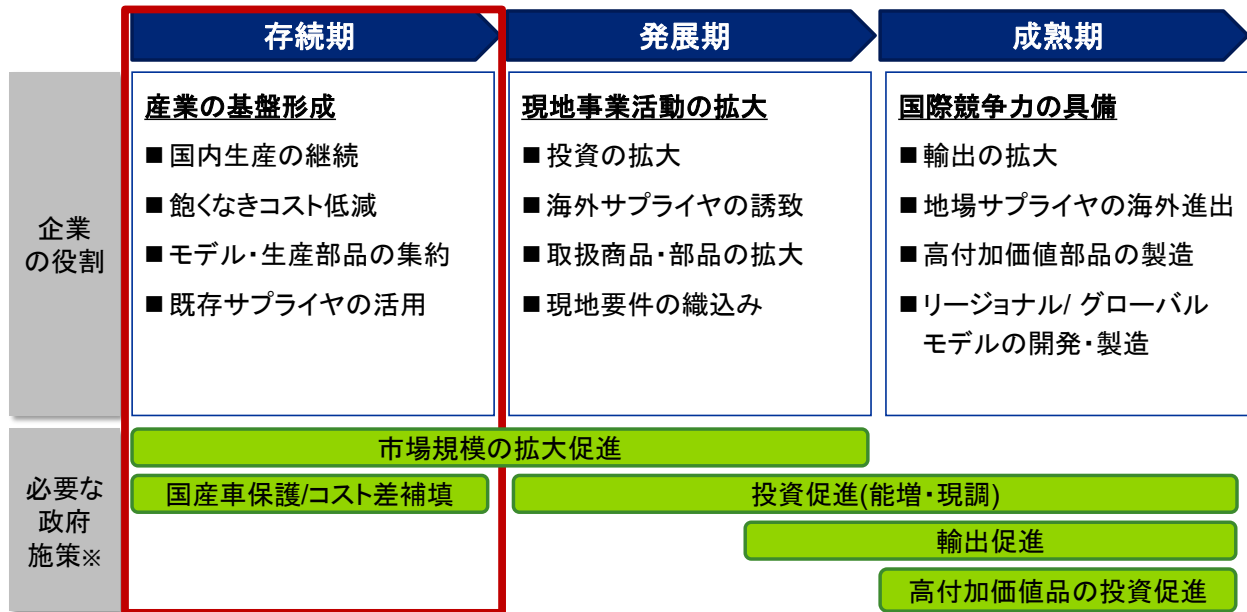


図5-6 自動車産業の各発展段階における企業の役割・必要な政府支援

コスト差補填政策のカギとなる現地調達拡大の為には、ベトナム国内の裾野産業の育成を図る必要がある。裾野産業の育成に当たっては、市場拡大と OEM の生産拡大による、トップダウンの産業育成が有効である。Tier2 メーカーの能力向上を図るボトムアップ型の方策では、Tier1 メーカー未進出による取引先不足により、裾野産業振興の効果は限定的である。安定した販売市場の拡大による組立メーカーの生産増加と Tier1 サプライヤーのベトナム国への進出が、Tier2 以下の地場サプライヤーの発展を促進する為、まずは市場の拡大を重視した政策を実施すべきである。

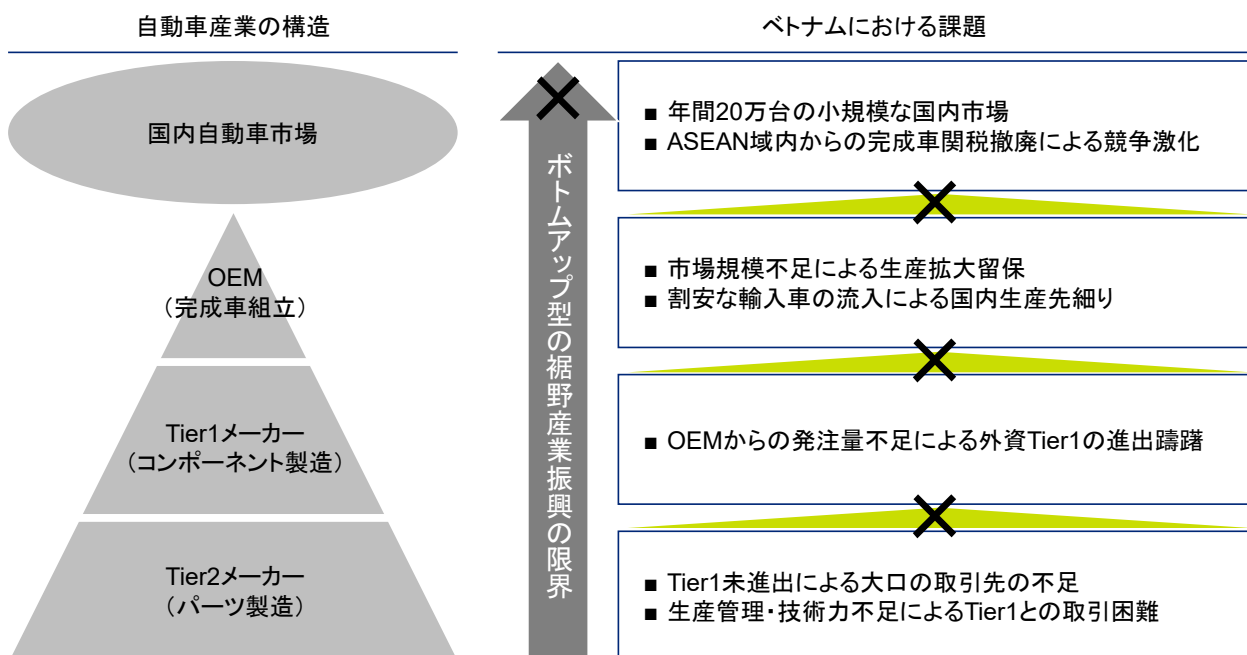


図5-7 裾野産業育成の方向性：ボトムアップ型

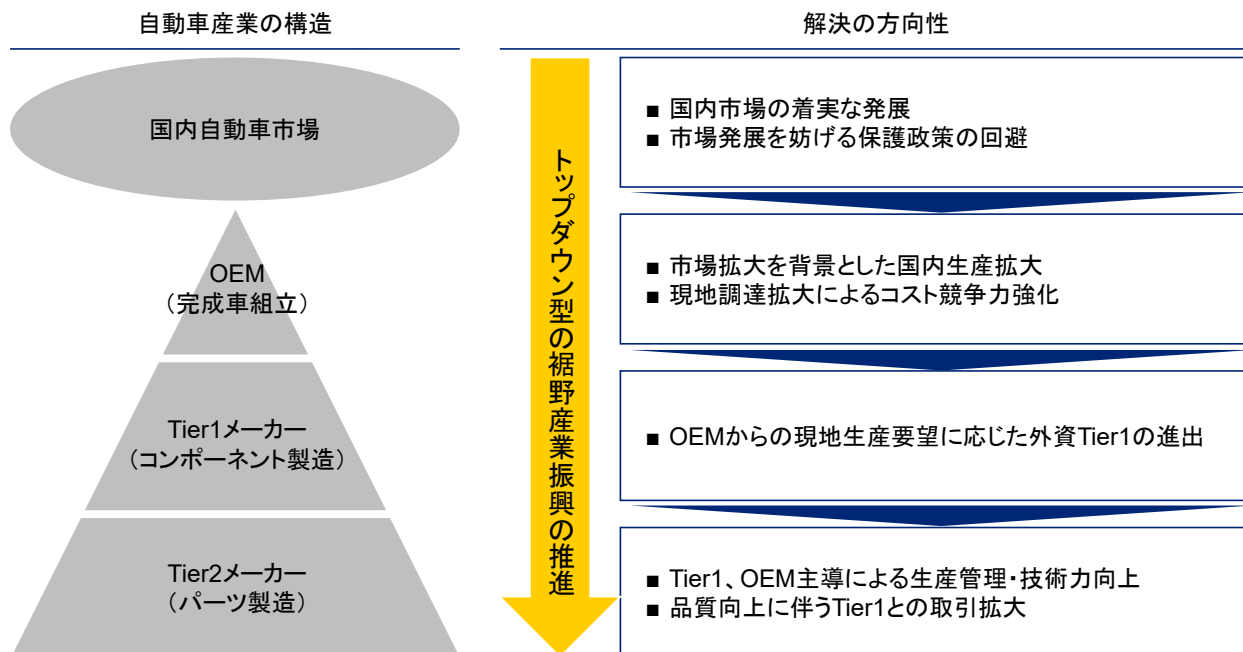


図5-8 裾野産業育成の方向性：トップダウン型

現状のベトナム国において求められる具体的かつ効果的な施策としては、「SCT 引下げ（限定車両）」、「部品関税引下げ」、「輸入制限緩和（例：中古機械）」、「EPE の国内販売優遇」等が挙げられる（図5-9 参照）。これらの施策を推進することによって、存続期を乗り越え、可能な限り早期に発展期へ移行を果たすことが期待される。

施策候補		施策インパクト			施策実現度(Feasibility)			
		生産維持	現調拡大	市場拡大	財源	WTOリスク	その他	
コスト差補填	SCT引下げ (特定小型車)	↑	↑	↗	⚠	⚠	—	
	部品関税引下げ	↑	—	—	⚠	—	⚠	■ HSコードの細分化による国内部品産業の保護
	サプライヤー補助	↗	↑	—	⚠	—	↓	■ 予算法上、補助金は困難 (ハイテク産業恩典の活性化の検討)
	輸入制限緩和 (例: 中古機械)	↗	↑	—	—	—	⚠	■ 粗悪な設備・機械の排除 (CPKなどの認可基準制定)
	EPEの国内販売優遇	↗	↑	↗	—	—	⚠	■ 輸出・現地向けの業務区分
投資促進	SME 低利融資	—	↗	—	⚠	—	—	■ SMEDFの能力不足 (TSLの実現可能性検討要)
	管理基準導入	—	↗	—	—	—	⚠	■ 現地企業のケイパビリティ不足
	キャパシティビルディング	—	↗	—	—	—	⚠	■ SME向け新制度・法令による人材育成
市場規模拡大	SCT引下げ (全小型車)	—	—	↑	↓	—	⚠	■ 交通・公害問題 ■ 代替財源の確保

図5-9 存続期における施策候補リスト

政策方向性の提示に加え、ベトナム国政府の関心が高いセーフガードや原産地証明への異議申し立て、非関税障壁による輸入制限に関しても、施策インパクトと実現度の観点から評価を行った（図5-10参照）。評価の結果、輸入制限は、いずれの施策候補を採用する場合にも実現時のリスクが高く、実効性が危ぶまれることが明らかになった。また「存続期」に必要な市場拡大に当たっては、これらの施策がマイナスの影響を与えてしまうことも懸念される。

施策候補	施策インパクト			施策実現度(Feasibility)		
	生産維持	現調拡大	市場拡大	財源	WTOリスク	その他
セーフガード	↑	—	↓	↑	↓	<ul style="list-style-type: none"> セーフガードの要件は、「予期せぬ」市場の変化であり、今回のASEAN関税撤廃は要件に該当しない可能性あり
他国の原産地証明への異議申し立て	↑	↑	↓	↑	—	<ul style="list-style-type: none"> 他国で出された原産地証明への異議申し立ては、内政干渉により実行することが難しい
その他の非関税障壁構築 (例: 技術障壁の構築、港の拡張延期)	↑	↑	↓	—	↓	<ul style="list-style-type: none"> WTO提訴や国際社会から孤立するリスク有り

図5-10 輸入制限に関する施策候補および評価

5-2-2 (参考) 財源確保に向けた取組み

加えて、政策実行に向けて追加で必要となる財源に関して、日本の事例を紹介し、財源確保の方法を提案した。財源確保の方法は、主に税金とその他収入（ユーザーからの手数料等徴収）の2種類に大別されるが、日本ではその両方をフル活用している。日本では、自動車関連の予算確保に向け、様々な税金・特定財源を設置している（表5-1参照）。保有関連の税金、走行に係る費用に対する税金、及び免許更新や自賠責保険、車検料（許認可・メンテナンス）からの徴収を実施している。これらの制度による租税を実施していないベトナム国においては、新たな財源として参考となりうる。

表 5 - 1 日本の自動車関連税収機会

政府収入の項目		政府収入 (M USD)	構成比	ベトナムでの 本格実施有無	実施の際の政策ハードル
税 収 入	自動車取得税	988	1%	本格実施済み	n/a
	消費税 (対車両・燃油合計)	18,757	27%		n/a
	揮発油税	24,278	35%		n/a
	自動車重量税	5,967	9%	未実施、もしくは 少額で実施	✓ 車両登録情報整備
	自動車税	16,260	24%		✓ 車両登録情報整備
免許交付・更新手数料	190	0.3%	✓ 教習所の評価/選別		
そ の 他 収 入	車両検査登録手数料	314	0.5%	未実施、もしくは 少額で実施	✓ 車両登録情報の整備 ✓ 整備店舗の評価/選別
	自賠償保険料	2,125	3%		✓ 交通/ 事故処理ルール遵守

*1: 免許交付・更新手数料のみ2008年数値、他は2015年数値を記載。自賠償保険のみ収益(歳入-支払保険料)を記載。

全て1USD=109円(2015年為替平均)にてJPY⇒USD換算

出所: JAMA、財務省、損害保険料算出機構、警視庁

5 - 2 - 3 (参考) 高付加価値品への取組み

また、電気自動車部品製造を振興する政策の可能性に関連して、中国・マレーシアにおける政策事例を調査した(表5-2、表5-3参照)。

その結果、両国共にベトナム国に先駆けて電気自動車(Electronic Vehicle: EV)産業の育成のための投資を行っていることが明らかになった。ベトナム国が今からEV政策を開始・推進し、中国・マレーシア両国に伍することができる水準のEV産業を確立する為には、長期にわたる取組みと多額の投資が必要となる。

表 5 - 2 中国のEV政策

目標		2020年までに、中国国内の普及規模500万台を目指す		
対象	製造	販売		普及
名称	■ 国家“863”計画	■ “十城千両”計画	■ 關於開展私人購買新能源汽車補貼試点的通知(個人購入補助)	■ - (国家電網等による充電インフラ整備)
時期	■ 2001～	■ 2009～2011	■ 2010～2012	■ 2009～2020
政策概要 内容	■ 基礎研究、応用研究・実証実験、蓄積技術の商業化、産業化の推進に対する資金援助	■ 公共交通 における省エネ・新エネ車の試行推進 ➢ 地域: 25都市(当時) ➢ 対象車: 公共サービス用車両(バス・タクシー・公用車・ゴミ収集車・郵便車等)	■ 個人のEV、PHV購入 支援 ➢ 地域: 上海、長春、深圳、杭州、合肥 ➢ 対象車: 15kWh以上のバッテリー搭載のEV、10kWh以上のバッテリー搭載のPHV(EV、PHVともに鉛酸電池搭載車は除く)	■ 国家電網(中国送配電会社)が2020年までに 充電ステーションを1万箇所、充電スタンドを12万箇所に建設 (参考: 日本の充電ステーション数は2016年現在 7,000箇所) ■ 中央・地方政府、EV関連企業(完成車・部品・充電設備メーカー)なども連携し、普及を支援
	規模	■ USD 180 M以上	■ USD 2,400 M程度	■ - (USD 440/ kWh。 台当たりPHV: USD 7,400、 EV: USD 8,800/台が上限)

表 5 - 3 マレーシアのEV政策

政策名	■ 国家自動車政策(National Automotive Policy: NAP 2014)	
時期	■ 2014年～2020年	
目標	■ 2020年までにマレーシアで生産される自動車の 85%をEEV(高エネルギー効率自動車) とする ■ ASEANにおける EEV生産ハブ となる	
内容	製造	■ セグメント毎の環境基準を満たすことを条件に、 減税・補助金 を得る
	販売	■ 2020年までに EV バス 2,000 台及び EV 乗用車 100,000 台 、を導入
	普及	■ 2020年までに公共の場に充電設備を 25,000カ所 に設置する ➢ MGTC(政府機関)はUSD 82 B 程度(90億円) の支出を予定

なお、ベトナム国にて近年成長しつつある電子・電機部品産業の自動車(ガソリン車、EV含む)製造に活用することについても、検討を行った。現状のベトナム国における電子・電機部品産業では、自動車部品産業と共同投資可能な部品の製造が限定的であること、自動車部品に

求められる品質水準への対応が困難と想定されることから、自動車部品産業の振興に、電子・電機産業の振興を活用するには限界がある。一方で、自動車部品産業の振興によるベトナム企業の能力向上に伴い、電子・電機産業にもこれが波及し、能力向上につながるものと期待される。(図5-11参照)。

品目		品質水準																																												
<p>車載コンピュータ、エアクリナー、ラジエータ等、共用可能性のあるものは限定的</p>		<p>車用製品では、電機・電子製品よりも高い品質水準が必要</p>																																												
<p>電機電子産業と共通の部品(赤字下線)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>ガソリン車</th> <th>EV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>パワープラント</td> <td>エンジン・スターターモーター・ディストリビューター・点火コイル・点火プラグ</td> <td>電池モーター</td> </tr> <tr> <td>エネルギープラント</td> <td>燃料タンク・燃料ポンプ・インジェクター</td> <td>リチウムイオン電池</td> </tr> <tr> <td>制御系</td> <td>エンジンコントロール・車載コンピュータ</td> <td>送配電システム、統合制御システムインバーター</td> </tr> <tr> <td>吸気系</td> <td>スロットバルブ・エアクリナー・ターボチャージャー</td> <td></td> </tr> <tr> <td>排気系</td> <td>排ガス再循環装置・プロパイガス還元装置、排ガス浄化装置、エキゾーストマニホールド、マフラー</td> <td></td> </tr> <tr> <td>冷却系</td> <td>ラジエータ、ウォーターポンプ、サーモスタット</td> <td></td> </tr> <tr> <td>潤滑系</td> <td>オイルポンプ、オイルフィルタ、オイルストレーナ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>駆動系</td> <td>トランスミッション、クラッチ、トルクコンバータ、プロペラシャフト、ドライブシャフトディファレンシャル</td> <td>変速機</td> </tr> </tbody> </table>			ガソリン車	EV	パワープラント	エンジン・スターターモーター・ディストリビューター・点火コイル・点火プラグ	電池モーター	エネルギープラント	燃料タンク・燃料ポンプ・インジェクター	リチウムイオン電池	制御系	エンジンコントロール・ 車載コンピュータ	送配電システム、統合制御システムインバーター	吸気系	スロットバルブ・ エアクリナー ・ターボチャージャー		排気系	排ガス再循環装置・プロパイガス還元装置、排ガス浄化装置、エキゾーストマニホールド、マフラー		冷却系	ラジエータ、ウォーターポンプ、サーモスタット		潤滑系	オイルポンプ、オイルフィルタ、オイルストレーナ		駆動系	トランスミッション、クラッチ、トルクコンバータ、プロペラシャフト、ドライブシャフトディファレンシャル	変速機	<p>産業機械・自動車部品への品質要求</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">品質試験項目</th> <th colspan="2">要件</th> </tr> <tr> <th>産業機械</th> <th>自動車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>温度サイクル試験</td> <td>100 サイクル</td> <td>1,000 サイクル</td> </tr> <tr> <td>パワーサイクル試験</td> <td>15,000 サイクル</td> <td>30,000 サイクル</td> </tr> <tr> <td>振動試験</td> <td>100 m/s²</td> <td>200 m/s²</td> </tr> <tr> <td>⋮</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	品質試験項目	要件		産業機械	自動車	温度サイクル試験	100 サイクル	1,000 サイクル	パワーサイクル試験	15,000 サイクル	30,000 サイクル	振動試験	100 m/s ²	200 m/s ²	⋮		
	ガソリン車	EV																																												
パワープラント	エンジン・スターターモーター・ディストリビューター・点火コイル・点火プラグ	電池モーター																																												
エネルギープラント	燃料タンク・燃料ポンプ・インジェクター	リチウムイオン電池																																												
制御系	エンジンコントロール・ 車載コンピュータ	送配電システム、統合制御システムインバーター																																												
吸気系	スロットバルブ・ エアクリナー ・ターボチャージャー																																													
排気系	排ガス再循環装置・プロパイガス還元装置、排ガス浄化装置、エキゾーストマニホールド、マフラー																																													
冷却系	ラジエータ、ウォーターポンプ、サーモスタット																																													
潤滑系	オイルポンプ、オイルフィルタ、オイルストレーナ																																													
駆動系	トランスミッション、クラッチ、トルクコンバータ、プロペラシャフト、ドライブシャフトディファレンシャル	変速機																																												
品質試験項目	要件																																													
	産業機械	自動車																																												
温度サイクル試験	100 サイクル	1,000 サイクル																																												
パワーサイクル試験	15,000 サイクル	30,000 サイクル																																												
振動試験	100 m/s ²	200 m/s ²																																												
⋮																																														

図5-11 電機・電子産業部品の活用による現調率向上可能性

5-3 個別施策の具体化

5-3-1 SCT 引下げ (特定小型車)

小型車に対する SCT 引下げを用いた施策としては、主に、目的および対象の異なる 2 案が考えられる。1 案目は、市場拡大を目的とした施策であり、国産・輸入を問わず、全ての小型車に恩典を与えるものである。2 案目は、市場拡大に加え、生産維持と現調拡大を同時に実現することを目的とした施策であり、ベトナム国内にて組み立てられた小型車のみ、かつ、現調率の達成を条件として、恩典を与えるものである。

1 案目は特に市場拡大に効果が高い施策となる。一方で、2 案目については、ベトナム国内での生産維持や現地調達拡大についても、プラスの効果が期待できる。

SCT引下げ施策			生産維持	現調拡大	市場拡大	
	対象	条件	効果			
小型車 (国産・輸入) のSCT引下げ	<ul style="list-style-type: none"> ベトナムで販売される全小型車 	(特になし)	<ul style="list-style-type: none"> SCTの引下げ 	No impact	No impact	Very positive
小型車 (国産のみ) のSCT引下げ	<ul style="list-style-type: none"> ベトナムで販売される全車両のうち、国内組立された小型車 	<ul style="list-style-type: none"> 既定の現調率目標を指定された年数で達成 	<ul style="list-style-type: none"> SCTの引下げ 	Positive	Positive	Positive

図5-12 SCT引下げ施策オプション

5-3-2 部品関税引下げ

部品関税の引下げに関しては、対象とする部品についてベトナム自動車工業会（Vietnam Automobile Manufacturers' Association：VAMA）及びベトナム日本商工会（The Japan Business Association in Vietnam：JBAV）より、これまでも提案がなされていた。ただ、提案された品目からの絞り込みや業界内でのコンセンサスが取れておらず、具体的にどの部品の関税を引き下げべきか、検討は難航している（図5-13参照）。

	VAMA	JBAV																																																																																			
提出リスト	<p style="text-align: center;">部品関税引下げを希望する VAMAリスト</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. エンジン 2. トランスミッション 3. エアコンプレッサー 4. グリルラエーター <p>100.XXX</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">HS code</th> <th rowspan="2">Parts name</th> <th colspan="3">日越 EPA 税率</th> </tr> <tr> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8708.40.26</td> <td>TRANSAXLE ASSY. AUTO W/TORQUE CONVERTER</td> <td>12.0%</td> <td>11.0%</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>8407.34.71</td> <td>ENGINE ASSY. W/CLUTCH</td> <td>3.0%</td> <td>3.0%</td> <td>3.0%</td> </tr> <tr> <td>9613.80.90</td> <td>LIGHTER ASSY. CIGARETTE</td> <td>17.5%</td> <td>15.0%</td> <td>13.0%</td> </tr> <tr> <td>9613.90.90</td> <td>COVER, CIGARETTE LIGHTER</td> <td>7.0%</td> <td>4.5%</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>8708.70.97</td> <td>STOPPER WHEEL</td> <td>7.0%</td> <td>4.5%</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>8708.90.29</td> <td>WAY, BRAKE TUBE</td> <td>5.0%</td> <td>5.0%</td> <td>5.0%</td> </tr> <tr> <td>8708.29.95</td> <td>BAR, FAN BELT ADJUSTING</td> <td>13.0%</td> <td>12.5%</td> <td>12.0%</td> </tr> <tr> <td>8708.29.12</td> <td>MOULDING, DOOR EDGE PROTECTION</td> <td>13.0%</td> <td>12.5%</td> <td>12.0%</td> </tr> <tr> <td>8512.20.99</td> <td>LAMP ASSY, INDICATOR</td> <td>13.0%</td> <td>11.5%</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>8512.30.91</td> <td>COMPUTER ASSY, CLEARANCE WARNING</td> <td>7.0%</td> <td>4.5%</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>3926.30.00</td> <td>COVER, REMOTE CONTROL MIRROR HOLE</td> <td>9.5%</td> <td>6.0%</td> <td>3.0%</td> </tr> <tr> <td>8544.30.12</td> <td>WIRING SUB-ASSY, RADIO</td> <td>6.5%</td> <td>4.0%</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>4016.99.14</td> <td>CUSHION, STABILIZER</td> <td>3.0%</td> <td>2.0%</td> <td>1.0%</td> </tr> <tr> <td>8536.90.39</td> <td>TERMINAL ASSY, BATTERY POSITIVE</td> <td>5.5%</td> <td>4.0%</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>8536.41.90</td> <td>RELAY</td> <td>8.0%</td> <td>5.5%</td> <td>3.0%</td> </tr> </tbody> </table>	HS code	Parts name	日越 EPA 税率			2016	2017	2018	8708.40.26	TRANSAXLE ASSY. AUTO W/TORQUE CONVERTER	12.0%	11.0%	10.0%	8407.34.71	ENGINE ASSY. W/CLUTCH	3.0%	3.0%	3.0%	9613.80.90	LIGHTER ASSY. CIGARETTE	17.5%	15.0%	13.0%	9613.90.90	COVER, CIGARETTE LIGHTER	7.0%	4.5%	2.0%	8708.70.97	STOPPER WHEEL	7.0%	4.5%	2.0%	8708.90.29	WAY, BRAKE TUBE	5.0%	5.0%	5.0%	8708.29.95	BAR, FAN BELT ADJUSTING	13.0%	12.5%	12.0%	8708.29.12	MOULDING, DOOR EDGE PROTECTION	13.0%	12.5%	12.0%	8512.20.99	LAMP ASSY, INDICATOR	13.0%	11.5%	10.0%	8512.30.91	COMPUTER ASSY, CLEARANCE WARNING	7.0%	4.5%	2.0%	3926.30.00	COVER, REMOTE CONTROL MIRROR HOLE	9.5%	6.0%	3.0%	8544.30.12	WIRING SUB-ASSY, RADIO	6.5%	4.0%	2.0%	4016.99.14	CUSHION, STABILIZER	3.0%	2.0%	1.0%	8536.90.39	TERMINAL ASSY, BATTERY POSITIVE	5.5%	4.0%	2.0%	8536.41.90	RELAY	8.0%	5.5%	3.0%
HS code	Parts name	日越 EPA 税率																																																																																			
		2016	2017	2018																																																																																	
8708.40.26	TRANSAXLE ASSY. AUTO W/TORQUE CONVERTER	12.0%	11.0%	10.0%																																																																																	
8407.34.71	ENGINE ASSY. W/CLUTCH	3.0%	3.0%	3.0%																																																																																	
9613.80.90	LIGHTER ASSY. CIGARETTE	17.5%	15.0%	13.0%																																																																																	
9613.90.90	COVER, CIGARETTE LIGHTER	7.0%	4.5%	2.0%																																																																																	
8708.70.97	STOPPER WHEEL	7.0%	4.5%	2.0%																																																																																	
8708.90.29	WAY, BRAKE TUBE	5.0%	5.0%	5.0%																																																																																	
8708.29.95	BAR, FAN BELT ADJUSTING	13.0%	12.5%	12.0%																																																																																	
8708.29.12	MOULDING, DOOR EDGE PROTECTION	13.0%	12.5%	12.0%																																																																																	
8512.20.99	LAMP ASSY, INDICATOR	13.0%	11.5%	10.0%																																																																																	
8512.30.91	COMPUTER ASSY, CLEARANCE WARNING	7.0%	4.5%	2.0%																																																																																	
3926.30.00	COVER, REMOTE CONTROL MIRROR HOLE	9.5%	6.0%	3.0%																																																																																	
8544.30.12	WIRING SUB-ASSY, RADIO	6.5%	4.0%	2.0%																																																																																	
4016.99.14	CUSHION, STABILIZER	3.0%	2.0%	1.0%																																																																																	
8536.90.39	TERMINAL ASSY, BATTERY POSITIVE	5.5%	4.0%	2.0%																																																																																	
8536.41.90	RELAY	8.0%	5.5%	3.0%																																																																																	
部品選択コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各VAMAメンバーが選択した部品のリスト (100点以上の部品名が含まれる) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ HSコード39(8桁)の製品の内、現在の日本・ベトナムEPA対象外のアイテム 																																																																																			
現状までのアクション	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2016年にMOFへ提出済み ■ <u>対象部品数削減の指示を受けるも、絞り込みができておらず、ペンディング</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2016年にベトナム政府へ提出 																																																																																			
選定膠着への対策	<ul style="list-style-type: none"> ■ 施策の具体化には、ベトナム政府側が対象部品絞り込みにイニシアティブを発揮することが必要 <ul style="list-style-type: none"> ➢ VAMAは合意形成機能を備えていないため、VAMA内で対象品目を絞り込むことが困難 ➢ JBAVは品目提示は出来るが、他の商工会との調整機能を有していないため、日本企業以外も含めた産業界からの統一したリスト作成が困難 																																																																																				

図5-13 部品関税引下げに向けた各組織の活動

これと並行し、現地調達を促すために、どのような仕組みで関税免除の対象部品を絞り込んでいくか、3つのオプションを提示し議論した（図5-14参照）。ただ、どのオプションであっても、実行上の課題が存在し、これらの解決策と合わせて、今後議論を深めることが必要である。

	内容	イメージ	実行上の課題
種類別方式	<ul style="list-style-type: none"> ■ 現調化の可能性が低い部品を抽出し、輸入関税を免除 ■ 現調化の可能性が高い部品の関税免除を段階的に廃止していく 		<ul style="list-style-type: none"> ■ 各社の個別事情がある中で、「現調化の可能性が高い部品」を汎用的に定義することが困難
物品点数方式	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関税障壁を設ける部品数に上限を設定し、段階的に引き下げ ■ 部品点数の上限内にて、業界側（VAMA等）が関税障壁の対象となる品目を設定 		<ul style="list-style-type: none"> ■ 業界側において、企業ごとの利害がぶつかり合い、上限内で対象品目を合意することが困難
トップランナー方式	<ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナム国内にて現地調達ができない部品を抽出し、関税免除 ■ いずれかの企業により現調化された部品から関税免除を廃止 		<ul style="list-style-type: none"> ■ 過度な現調化申告や不申告など発生しかねず、制度運営が安定しない

図5-14 関税引下げ対象部品選択手段オプション

5-3-3 サプライヤー補助

金型メーカーへの恩典に関して、MOIT の裾野産業支援策の活用可能性を検討した。結果、恩典を得るまでに要するプロセスの簡素化や適用条件の明確化が課題となっていることが明らかになった。これらの課題が解決されることにより、裾野産業支援策としての活用余地が見込まれる。

表 5-4 サプライヤー補助の概要と課題

目的	■ 裾野産業セクターの振興サポート
根拠	■ 2015年政府公布のDecree 111/2015/ND-CP ^{*1} ■ MOIT主導によるCircular 55/2015/TT-BCT ^{*2}
機能	<p>主な要件:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 生産性上昇率20%以上のプロジェクト (Decree 111) ■ 製品要件: (Circular 55 ※[参考2]ページ参照) <ul style="list-style-type: none"> ➢ 2015年1月1日以前に製造を開始 ➢ 技術規制に対する適合証明の付与 ➢ Decree 111のAnnexに記載されていること <p>裾野産業メーカーに対する恩典:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 全企業が対象: CIT^{*3}引下げ、固定資産における輸入税免除、VAT申告オプション、投資案件に対する政府保証融資投資に対する信用融資; 低金利の環境保護ローン^{*4} ■ 中小企業のみが対象: 70%のローン・土地賃借料金の減額
実績	■ MOITが20プロジェクトを承認

MOITの恩典プログラムを利用した金型メーカーの事業拡大余地あり

^{*1}: Decree 111/2015/ND-CP Development of supporting industry; ^{*2}: Circular 55/2015/TT-BCT Regulation on procedures for incentive certification and verification of projects for manufacturing of supporting products on the list of prioritized supporting products;

^{*3}: Corporate Income Tax; ^{*4}: 裾野産業のプロジェクトにおける環境汚染処理や環境保護に対するVietnam Environmental Protection Fundからの低利融資
出所: MOIT, UNIDO, IPA Da Nang, VCCI News, Vietnam net 注: 為替レート USD/VND=22,600 (*) FIE Foreign Investment Enterprises

不明確な適用条件

- **Circular 55/2015/TT-BCT** (参考ページの詳細参照) 内の**適合性基準**が不明確なため企業に混乱を招いている
 - 2015年1月1日以前に要件技術を保有していない地場メーカーやEU技術基準導入のメーカーに対する不明確な追加条件
 - Circular 55 Appendix 1には、Decree 111 Annexの産業リストより細かい産業サブセクターが記載されているが、Decree 111に記載のある産業が一部抜けており、今後改正が必要

複数の関係省庁および地方自治体間のインセンティブ改善に向けた政策調整

- 複数の関係省庁および地方自治体がインセンティブ・スキームに対して各々異なる責任を持っている (参考ページの詳細参照)
 - **MOIT**はインセンティブ政策スキーム (要件や手順等を含む)を決定
 - **MOF**は予算を確保するとともに税制優遇に関する政策のガイドを作成
 - 恩典適用は**各地方自治体**により判断
- 投資恩典に対する判断が各地方の経済状況・課題により異なり一貫性を欠く

ガバナンス統一及び明確なガイドライン提示が有効な恩典政策実現に向けたポイント

出所: MOIT, VCCI News, IDE

5-3-4 輸入規制緩和（例：中古機械）

中古機械の輸入制限に関して、現状の法制度等の確認を行った。条件設定・不明確な指針等が、中古機械活用によるベトナム国裾野企業のコスト削減の障害となっている。これらの指針・規制・条件等の改善によって、裾野産業の設備投資費用の抑制が見込まれる。

表 5-5 中古機械輸入規制緩和制度の概要と課題

目的	<ul style="list-style-type: none"> ■ 低品質な中古機械の輸入抑制
根拠	<ul style="list-style-type: none"> ■ MOSTによるCircular 23/2015/TT-BKHCHN*1 (2016年7月から施行)
機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 製造者証明を伴う、使用期間10年未満の中古機械（一定の条件のもとに例外が認められる） ■ 技術規制（ベトナム国家基準 (TCVN)）又はG7各国の基準に基づき製造されており、評価証明書を伴う
実績	<ul style="list-style-type: none"> ■ ベトナムにおける中古機械の90%が輸入製品 ■ 企業からは、10年超を経過してはいるものの状態がよく、かつ比較的安価な中古輸入機械の使用について選択肢を与えて欲しい、との意見が出ている

より柔軟で明確な制度を提示し、裾野企業が輸入中古機械を使えるようになることで、**現調化が促進される**

*1: Circular 23/2015/TT-BKHCHN Import of used machinery, equipment and technological lines
出所: MOST, baomoi.com,

中古機械の使用期間に基づく硬直的な基準	<ul style="list-style-type: none"> ■ 産業毎に多様かつ寿命もそれぞれ異なる中古機械について、現行の基準では、1種類の基準をすべての中古機械に一律適用 ■ 使用期間10年の制限はすべての機械が対象、世界的な製造業者が中古機械を自社利用のために輸入するのも現時点では禁止
中古機械の使用期間に基づく厳格な基準	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「G7各国で導入されている基準」という機械品質の基準は具体的でない ■ 使用期間10年以上の機械への適用免除に関する指針は不明確 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 投資法に基づく投資プロジェクトは適用対象外 ➢ MOSTおよび他の省庁は、ケースバイケースで適用の免除が可能 ➢ 使用期間10年以上の中古機械が必要な場合に使用する書式が未整備 ■ 短期間で法文書が置き換えられるケースが存在：Circular 23/2015/TT-BKHCHNにて規定された「10年」要件は、Circular 20/2014*1およびAnnouncement 2527/2012*2にて規定されていた「5年」要件をわずかの期間で置き換え
基準設定における技術的複雑性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 目的・機能・特徴が異なる多様な機械を対象として、一律かつ具体的な品質基準を導入させることは困難 ■ 技術的専門性を持つ認証済み人材などの人的資源が不足 ■ 改善に向けた方向性案として、中古機械のカテゴリ毎に基準（性能に加えて、健康・安全・環境などを含む）や使用期間制限を設定

効果的な基準の設定により、適切な価格と品質を持つ中古機械の利用は増加すると想定

*1 Circular 20/2014/TT-BKHCHN Regulations on the importation of used machinery, equipment and production line

*2 Announcement 2527/2012/TB-BKHCHN on suspension of the import of used machinery, equipment, and technology lines
出所: Ministry of Science and Technology, baomoi.com,

5-3-5 EPE の国内販売優遇

EPE 企業は、ベトナム国内における販売を少量にとどめることを求められており、また輸出入関税手続きが必要となるなど制約が存在する。現調率の向上に向けて既にベトナム国内にて生産を行っている EPE 企業を活用するためには、国内販売を実施しやすい制度への転換が必要である。

表5-6 EPEに対する要件、恩典提供制度の概要と課題

目的	■ EPEの 輸出に向けた製品製造 を奨励
根拠	■ Decree 118/2015/ND-CP*1(GOV) ■ Decree 29/2008/ND-CP*2(GOV); Decision 72/2013/ND-TTg*3(Prime Minister); Decree 114/2015/ND-CP*4(GOV); Decree 164/2013/ND-CP*5(GOV) ■ Circular 38/2015/ND-BTC*6(MOF)
機能	■ EPEに対する 税制優遇措置及び簡易輸入・輸出プロセス の適用 > 条件: 輸出加工区(EPZ)または経済区(EZ)でオペレーションを実施し製品を輸出する企業 > 恩典: 「275日ルール ^{*7} 」に基づきVAT、SCT、輸出入関税の免除、法人所得税、個人所得税引下げ、通関時の検査手続きを免除、また、VATの月次申告の免除 ■ 国内外販売に関するEPEの活動を管理 : 輸出加工区外での国内販売に対する会計及び製品保管場所を区別するよう義務付け、また国内販売への数量制限も実施している
実績	■ 344の経済区 (ベトナム国内の325の工業団地、16の特別経済区、 3つの輸出加工区)において 116,000人の雇用 (2014年) ■ 自動車部品EPE には、Denso, Bridgestone, Yazaki, Nihon Densan, Canon, Samsung, Nokia等が含まれる

EPEの国内市場における自動車部品販売は、
ベトナムの自動車関連裾野産業発展に貢献する可能性あり

*1 Decree 118/2015/ND-CP Detailing and guiding the implementation of a number of articles of the Investment Law; *2 Decree 29/2008/ND-CP Issuing regulations on industrial zones, export processing zones and economic zones; *3: Decision 72/2013/ND-TTg Providing for the financial mechanism and policies applicable to border-gate economic zones; *4 Decree 114/2015/ND-CP Amending article 21 of decree no. 29/2008/nd-cp dated march 14, 2008 by the government on industrial parks, export processing zones, and economic zones; (Cont'd to next page)
 出所: MPI, MOF, Vietnam Customs, JETRO, UNIDO

輸出入関税対応	<ul style="list-style-type: none"> ■ EPEは輸出製品の製造を低コストで実施するために多くの恩典を受けているので、国内販売に関しては輸出入関税を支払う必要がある ■ EPEは税関管轄下の特別行政区である輸出加工区(EPZ)内でオペレーションを実施し、無許可の利用や販売活動は禁止されている ■ 国内市場で製品を販売する場合、輸出入取引を完了するために関税申告が必要となる ■ 製品によっては許可取得が必要となる ■ 国内販売における輸出入取引及び関税対応に向けて以下の管理要件が求められる: <ul style="list-style-type: none"> > 国内販売向けの個別会計 > 輸出加工区外での国内販売用製品のみを扱う保管場所
輸出への重点的取組	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1~2か月後に発行されるDecree 29、Decree 114の改正案によりEPEの国内市場における販売量制限が解除される見込み ■ ただし、EPEは基本的に輸出を目的として製品を製造するため、国内市場での販売は少量に留めることが求められる

EPEの国内向け販売の許容範囲を広げることで、現調率の向上が見込める

(Cont'd from previous page) *5 Decree 164/2013/ND-CP Amending and supplementing a number of articles of the government's decree no. 29/2008/nd-cp dated march 14, 2008, providing for industrial parks, export processing zones and economic zones; *6 Circular 38/2015/ND-BTC On customs procedures, customs supervision and inspection, export tax, import tax, and tax administration applied to exported and imported goods; *7 Manufactures have to pay import duty for raw materials if the material is not exported as a product within 275 days
 出所: Ministry of Planning and Investment, JETRO

5-3-6 SME 低金利融資

ベトナム国には、既に **Small and Medium Enterprise Development Fund : SMEDF** という中小企業向け資金融資が存在する。同制度の活用によって裾野産業育成が見込める一方で、多くの中小企業にとって認知度・アクセスしやすさが十分ではないこと、申請のプロセスが複雑であることが課題である。今後、SME の特性を踏まえた窓口拡大や、申請書類・プロセスの見直し・簡素化等が有効と考えられる。

表5-7 SME向け融資ファンドの概要と課題

目的	<ul style="list-style-type: none"> ■ SMEの競争力を強化 ■ SMEの収益改善 ■ SMEの事業開発を通じた雇用創出
根拠	<ul style="list-style-type: none"> ■ SMEDF設置に向け2013年に発行されたDecision 601/QD-TTg^{*1} ■ VND2,000bn. (US\$88m)の定款資本金を伴う、計画投資省運営の国家金融機関基金
機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 実現可能なプロジェクト計画を有する重点セクター内のSME向け借入金融スキーム (重点セクター: 農業、林業、漁業、製造・加工業、水供給、廃棄物処理、イノベーション) ■ VND 30bn (US\$1.32m)を上限とし、7年間で7%まで融資を提供 ■ SMEDF管理の下、BIDV, HD Bank, Vietcombank, VP Bankの4銀行に借入金融の実施を委託(委託先商業銀行は各プロジェクトの財政能力・実現性を審査)
実績	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2016年12月時点で12件のプロジェクトに対してVND 101 bn. (US\$4.45m) の融資を提供 ■ SME1,000社から問い合わせ (2015年時点で450,000社のSMEの内)

地場サプライヤーがプロジェクト拡大に必要な資本要件を満たすための資金調達を支援

*1 Decision 601/2013/QD-TTg On establishment of Small and Medium Enterprise Development Fund
出所: SMEDF, Ministry of Planning and Investment, Vietnam Investment Review

Exchange rate: USD/VND=22,600

SMEDFの認知度・アクセスしやすさ

- SMEDFの認知度は限定的(公式イベントは過去に3件開催したのみ)
- SMEにとって、SMEDFはアクセスしやすいとはいえない存在
 - SMEDFは小規模な組織であり、ベトナム全土への窓口配置は困難
 - 現在、SMEDF資金の借入窓口となっている委託先商業銀行は限定的、かつSMEにとって縁遠い存在(SMEの70%は、担保要件を満たすことが困難なため、通常商業銀行を活用する機会がない)

委託銀行を通じた複雑なプロセス

- 全ての申請書類を揃えるために、1~3ヶ月が必要
(一般的な銀行融資の場合は2~3日程度)
- 各申請書類について、最初に委託先商業銀行、次にSMEDFによる2段階のレビューが必要
- 委託銀行に承認されたがSMEDFの条件を満たさない場合あり
(銀行側によるSME定義の見落としが多い)

SMEの特性を踏まえた窓口拡大や、申請書類・プロセスの見直し・簡素化等の検討余地あり

*1 Decree 56/2009/ND-CP On assistance for development of small- and medium-sized enterprises (New SME definition criteria and a supporting policy for SMEs are under discussion in National Assembly 2017); *2 Circular 13/2015/TT-BKHDT List of prioritized sectors and criteria for prioritized enterprises of SMEDF;
出所: SMEDF, ADB, Vietnam news, VCCI news, <https://www.techcombank.com.vn/gioi-thieu/goc-bao-chi/bao-chi-noi-ve-techcombank/von-vay-luu-dong-cho-doanh-nghiep-linh-hoat-de-va-nhanh>

5-3-7 マネジメント管理基準導入

OEM による現地サプライヤー活用の促進に向けて、自動車産業における品質管理の基準である自動車品質マネジメント規格（ISO/TS16949）を活用することが期待される。ただし、ベトナム国の中小企業におけるマネジメント水準は依然として低い為、認証制度活用を普及させるためには、サプライヤーのマネジメント能力向上のための支援が必要と考えられる。

表5-8 マネジメント管理基準導入の概要と課題

目的	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車業界における国際的品質基準の導入 ■ 不良品防止、品質のばらつき削減、廃棄物削減
根拠	<ul style="list-style-type: none"> ■ IATF (国際自動車産業特別委員会)及びISO専門委員会により制定 ■ 全ての企業が2018年9月までに2016年版を導入するよう義務付けられている
機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 品質マネジメントシステムに関する基準であるISO 9001をベースに自動車産業向けに特定要件を追加したプロセス重視のアプローチ <ul style="list-style-type: none"> ➢ 書類管理 (顧客、技術基準、スペック) ➢ 記録管理 (法的要件、規制) ➢ 品質責任 (経営者が基準不適合に対応) ➢ 能力・研修ニーズ (製品設計、従業員モチベーション) ➢ 緊急時対応計画策定、従業員の安全、衛生状態 ➢ 製品個別の要件、研究室に関する要件
実績	<ul style="list-style-type: none"> ■ VASIIは地場サプライヤーによるISO/TS16949取得を支援中 (Decision 68/2017/QD-TTg^{*1}) ■ 電子機器サプライヤー2-3社がISO/TS16949を獲得済み。さらにオートバイサプライヤー含む5社が2018年、8社が2019年に取得を予定

認証を取得した自動車部品サプライヤーの自動車OEMに対する信用度が向上

^{*1} Decision 68/2017/QD-TTg Approves sustained assistance to the industry over the next 10 years (2016-2025)
 出所: IATF, 16949store.com, advisera.com <advisera.com/9001academy/blog/2014/10/01/iso-9001-vs-isots-16949/>

<p>厳格かつ費用のかかる要件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ アドバイザーおよび認定は初期費用 (VND 600M / USD13.6M) がかり、サプライヤーの80%を占める中小企業の人々にとっては負担大 ■ 維持管理費用も同様に負担が大きい <ul style="list-style-type: none"> ➢ 業務プロセス、活動状況、カスタマーサービスに関する文書化 ➢ 戦略的な品質管理ポリシーの計画・導入段階における、書面や記録を通じたトップマネジメントによる品質へのコミットメント
<p>サプライヤー側のケイパビリティと競争力</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地場サプライヤーの競争力には以下のようなネックが存在、結果として、ISO/TS16949は自動車産業のサプライチェーンに浸透できていない状況 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 正式な事業計画及びプロセスの不在 ➢ 品質および納期遵守に関するまとまった支援の不足 ➢ マネジメント能力や技術・商業に関する知見の不足
<p>自動車OEM企業からの需要の欠如</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地場サプライヤーが自動車サプライチェーンに十分進出できていない理由は、OEM固有の要求事項の存在 ■ 主に中小企業で構成される地場サプライヤーにとって、ISO/TS16949は確かに重要だが、まだOEMからの需要は顕在化していない状況 ■ 自動車業界における需要が不足する場合、ベトナム国内のTSアドバイザーが不足することにもなりかねない

ISO/TS16949の要求基準が高く、多くのベトナムのサプライヤーは未だ取得困難。現状に即した、マネジメント管理基準が必要では。

5-3-8 キャパシティビルディング

ベトナム国における自動車関連裾野産業に向けては、技能検定の普及・活用が重要と考えられる。このため、ベトナム国が既の実施している技能検定（全22職種）の運営状況に加え、前述の自動車分野に関連の強い日本式技能検定（全4職種：表5-9参照）の運営状況について、調査を行った。これら計26職種には自動車産業に関連する職種が多く含まれていることから、裾野産業の人材育成に向け、これらの技能検定活用の推進が重要となる。なお、日本式技能検定は、JICA および中央職業能力開発協会（Japan Vocational Ability Development Association：JAVADA）との連携のもとで、ベトナム職業訓練総局（General Department of Vocational Training：GDVT）により実施されているものであり、今後ベトナム式技能検定への統合が予定されている。

表5-9 日本式技能検定制度の概要

目的	<ul style="list-style-type: none"> ■ 労働者の技能習得意欲の増進、社会的地位の向上 ■ 雇用の安定、(労働者の技能に対する)需要と共有のミスマッチ解消
根拠	<ul style="list-style-type: none"> ■ Decision 630/QD-TTg^{*1} (労働省：職業訓練総局(MOLISA/GDVT))(2009年)
機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日本式技能検定により、労働者の技能を承認 (ベトナム式とは別枠組み(2017年度時点)だが、より現場に合った検定を目指し、今後ベトナム式へ統合予定) ■ 試験は、全国34拠点ある評価センターが実施 ■ 対象職種は、製造業関連の4職種 <ul style="list-style-type: none"> ➢ フライス盤(3級) ➢ 旋盤(2級・3級) ➢ 情報配線施工(3級) ➢ 機械検査(2級・3級)
活動実績	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車OEM・サプライヤ、他電機製品製造業社員の受験・合格実績あり ■ 2016年の受験者95名、合格者38名(4職種合計)

職種検定の拡大により自動車産業の裾野人材強化が可能

*1 Decision 630/QD-TTg Strategy for vocational training development (2011 - 2020) ※職業訓練開発戦略(2011-2020)
出所:「Overseas Vocational Training Association」ウェブサイト<<http://www.ovta.or.jp/info/asia/vietnam/07policy.html>>、
「日本式技能検定 in ベトナム」ウェブサイト<<http://jp.skilltest.vn/index.html>>

表 5 - 1 0 ベトナム式技能検定制度の概要

■ 実施年 ●: 実施開始年

ベトナム式技能検定 ■ MOLISAの下部組織である職業訓練総局(GDVT)が実施する技能検定。
 ■ 年間82億VND(約4,100万円)の予算を用いて、現在は全22業種に対して実施

職種	実施実績						累積利用人数	
	年						受験	合格
	11	12	13	14	15	16		
1 鉱山掘削技術	●						1,187	658
2 鉱山電気技術	●						378	238
3 鉱山建築技術	●						225	134
4 グラフィックデザイン	●						150	86
5 メカトロニクス	●						75	29
6 産業電気		●					1,184	724
7 溶接		●					1,170	271
8 自動車テクノロジー		●					1,135	540
9 CNC金属加工		●					919	369
10 産業縫製		●					625	349
11 産業用電子		●					160	83
12 電力システム		●					79	67
13 送電線と変電所の設置		●					50	25
14 電気検査		●					25	17
15 冷蔵装置修理			●				300	161
16 石炭の質と量の鑑定			●				135	77
17 旋盤(試行実施・JICA支援中)					●		150	15
18 型枠・足場					●		125	117
19 左官一仕上げ					●		124	118
20 情報技術(試行実施・JICA支援中)					●		60	49
21 ゴムの木の栽培と保全					●		50	49
22 コーヒーの木の栽培と保全					●		50	45

自動車製造関連の職種が多い

なお、JICA では、ベトナムにおいて様々なキャパシティビルディング関連の調査・技術協力プロジェクト等を実施している。この中で、特に自動車関連裾野産業の人材育成に関する主な事例としては、「ハノイ工業大学技能者育成支援プロジェクト」および「産業振興基盤強化にかかる情報収集・確認調査」などが挙げられる。

「ハノイ工業大学技能者育成支援プロジェクト」は、ハノイ工業大学やベトナム日本政府とJICA が連携し、産業界の人材ニーズに沿った教育訓練カリキュラムの策定・実施能力向上を目的として、2010年1月～2013年1月（3年間）に実施されたプロジェクトである。このプロジェクトでは、スキル取得を促すキャリア教育に主眼が置かれており、前述の技能検定と連携し人材育成における両輪を構成するものである。

「産業振興基盤強化にかかる情報収集・確認調査」は、広くベトナム国内における裾野産業の強化を目的として、ベトナム国内の中小企業に対し、パイロット的に多面的な支援を提供するものであり、2017年7月現在、実施中の調査である。調査期間は2017年6月～2018年9月。同調査の対象となる産業は必ずしも自動車関連に限定されているわけではないが、他産業と比較して圧倒的に広い裾野産業を持つ自動車産業も当然対象となりうるものであり、自動車関連の裾野産業強化・育成への貢献が期待される。

時期	<ul style="list-style-type: none"> ■ 主に2011年～（“Vocational Training Development Strategy 2011-2020”以降）
目的	<ul style="list-style-type: none"> ■ 就職後に必要な技能を理解することで、学生の技能取得へのモチベーションを向上させる ■ 企業自らキャリアパスを学生に説明することで、（学生が就職し）従業員となった際の極端に短い雇用期間での離職を防ぐ
主体	<ul style="list-style-type: none"> ■ 技術職業技能訓練機関(TVET Institute)・企業・政府など
対象者	<ul style="list-style-type: none"> ■ TVET機関の学生
具体内容	<ul style="list-style-type: none"> ■ キャリアカウンセリングの実施 <ul style="list-style-type: none"> ➢ キャリアサポートセンターの設置 ➢ キャリアカウンセラーの雇用 ➢ 企業からの求人・職業内容などの情報取得 <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">  <p>HaUI-JICA Project Phase II ハノイ工業大学とベトナム日本政府・JICAによるキャリアカウンセリングのパイロット事業</p> </div>

出所: Promoting Tripartite Partnership to Tackle Skills Mismatch, Policy paper 2014
https://www.jica.go.jp/vietnam/english/office/others/c8h0vm00008ze15n-att/policy_paper.pdf

図5-15 ベトナム国におけるキャリア教育

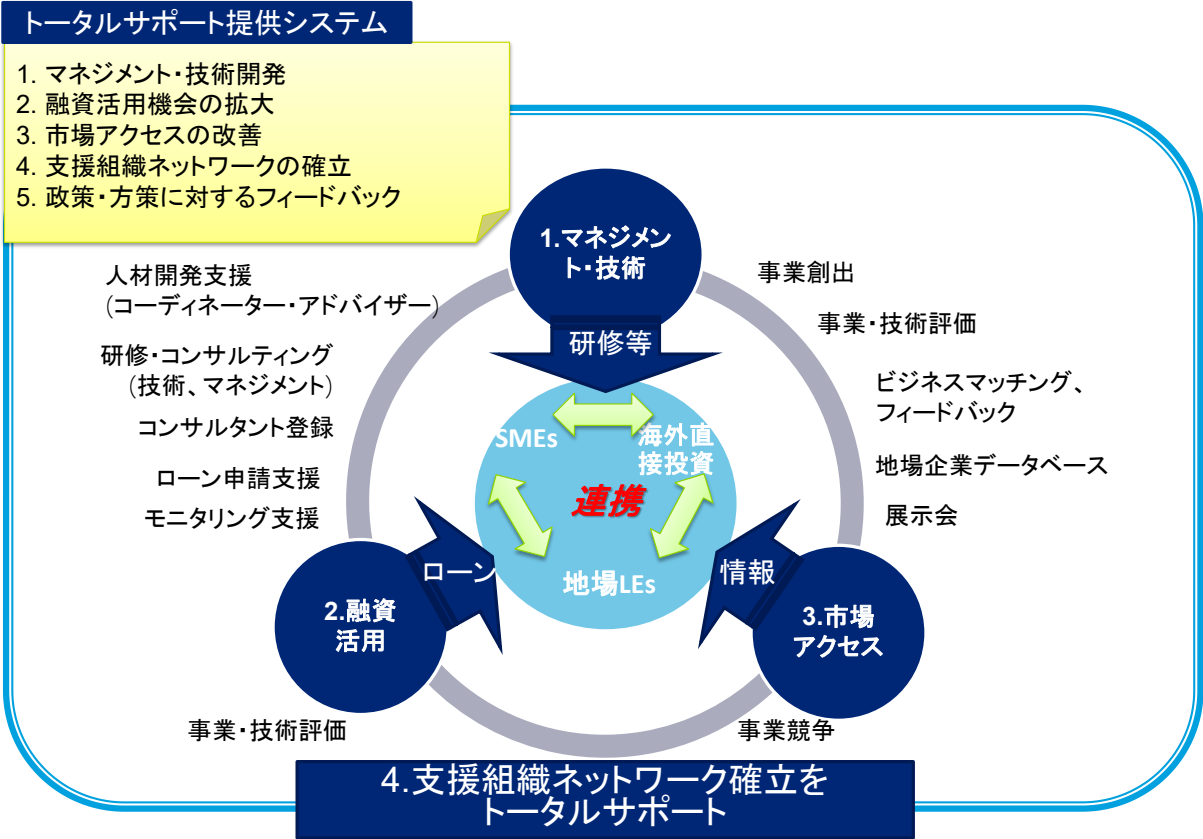


図 5 - 1 6 産業振興基盤強化にかかる情報収集・確認調査コンセプト

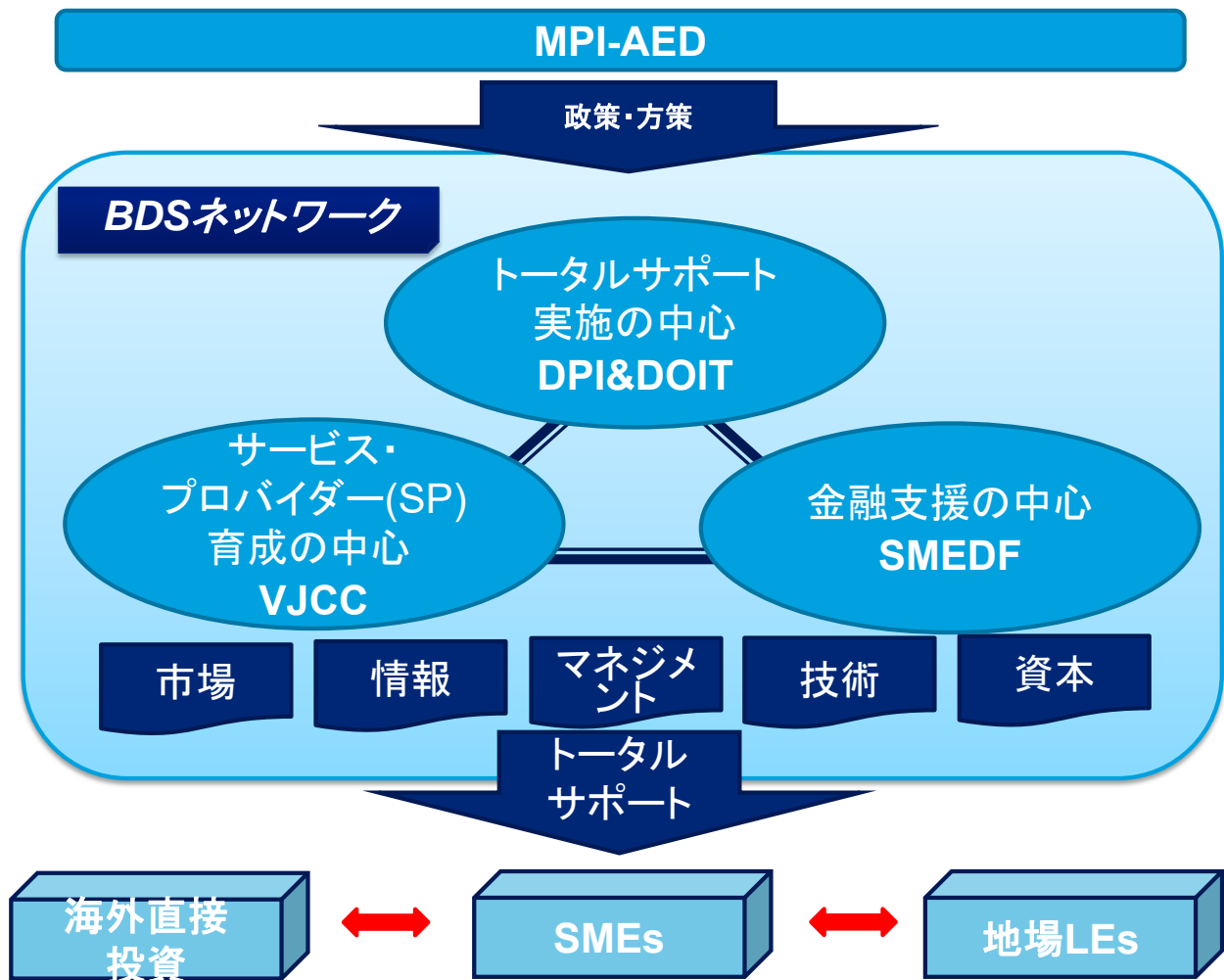


図5-17 産業振興基盤強化にかかる情報収集・確認調査で
トライアル実施を検討中の中小企業支援の実施体制案

第6章 今後の活動

本調査は、自動車産業の発展に必要な政策案の策定、および、政策実行に関する省庁間合意を目指して実施された。

2017年2月の副首相要請に基づく自動車産業振興を目したタスクフォース形成や、2017年6月現在、商工省内で議論されている自動車産業戦略（案）など、省庁合意の下で産業育成の方向性が定まりつつある。特に、同自動車産業戦略で示された 1. 国内製造車の増加に向けた市場の拡大、2. 競争力向上に向けた車両特定による製造規模の拡大、3. ベトナム国への投資の促進、という方向性策定においては、本調査が生かされていると考えられる。

今後求められる取組みは、5章にて説明した個別施策案を、各施策の担当省庁と共に具体化していくことである。施策の担当省庁がリーダーとなり、本調査で得られた共通認識の下に、関連省庁・企業と連携の上、施策の具体化・実施が行われることが期待される。

付 属 資 料

1. 企業ヒアリング
2. インドネシア Technical Visit
3. JICA/MOIT 共催セミナー
4. 日本 Technical Visit
5. WTO 関連ルール調査
6. 政策インパクト分析
7. JICA/MOIT 共催 最終セミナー
8. 本レポートにて使用した法文書等リスト

1. 企業ヒアリング

自動車産業における課題・政策の方向性を検討する為、ベトナム国内自動車関連企業に対して、下記4項目のヒアリングを実施した。

- (1) ベトナム国自動車産業の現状理解、自社の現状課題
- (2) 自社が自動車産業で目指す将来像
- (3) 具体的取組
- (4) 政府への要望

ヒアリング対象としては、以下の15社を設定し、業種毎に異なるベトナム自動車産業への認識・課題感を抽出した。

付属資料 表1-1 ヒアリング企業一覧

業種	#	企業名
グローバル企業	1	Toyota
	2	Honda
	3	General Motors
	4	Toyota Boshoku
	5	Toyota Gosei
EPE企業	6	Bridgestone
	7	Denso
	8	Hanoi Steel
	9	Yazaki
他産業企業	10	Showa
	11	Toshiba
ローカル企業	12	TRUONG HAI AUTOMOBILE
	13	Tam Hop Corporation
	14	Le Group

2. インドネシア Technical Visit

自動車産業発展の為に必要な政府政策を学ぶ為、インドネシアへの Technical Visit を実施した。

付属資料 表 2-1 インドネシア Technical Visit ベトナム国政府参加者

Department	Title	Name
MOF Tax Policy Dept	Deputy Director General	Ms. Nguyen Thanh Hang
MPI Industry Economy Dept	Official	Mr. Phung Manh Ha

付属資料 表 2-2 インドネシア Technical Visit 旅程・訪問先

	3月8日	3月9日	3月10日
午前	Gaikindo*1(Indonesian Org.)	MOI*2 (Indonesia Gov.)	T. Rekadaya Multi Adiprima (Indonesian Supplier)
午後	Toyota Indonesia	MOF*3 (Indonesia Gov.)	Inti Ganda Perdana (Indonesian Supplier)
夜	n/a	JETRO:Mr. Ichimura (Industrial Expert)	n/a

*1 インドネシア自動車協会

*2 Ministry of Investment

*3 Ministry of Finance

LCGC 政策（インドネシア政府の自動車産業育成政策）に関する政策策定・実行の経緯、各組織が政策の策定と実行において果たした役割、及び同政策が企業に与えた効果に関する話を各訪問先で得た。特に LCGC に関して、組織毎の政策意図の違い〔国家財政を担当するインドネシア国財務省（Ministry of Finance of Indonesia : MOF）は貿易赤字の解消、企業の代表である GAIKINDO は製造規模の増加を意図している模様〕が推察され、政策策定時の組織間協調の参考となった。

MOF

MOF からは、LCGC の政策実施意図、及び、政策実行時の省庁間合意形成における方策に対して説明を受けた。MOF によれば、LCGC の意図は国内向け・輸出向け自動車製造の増加である。2 輪からシフトしつつあった 4 輪のインドネシア国内需要の取り込み、及び、グローバルトレンドとして活発になりつつあった乗用車の輸出機会獲得に対応しようとしたものである。

LCGC の施行はインドネシア国工業省（Ministry of Industry of Indonesia : MOI）の責任であるものの、海洋調整担当大臣府が意見調整し、大統領が署名し成立したとの経緯があり、省庁間の調整を図る部門を巻き込むことの有効性が示されている。

MOI

MOI からは、LCGC 政策実行における組織体形成の必要性が示された。LCGC 策定に関して、MOI が主導し、MOF、インドネシア国交通省（Ministry of Transport of Indonesia : MOT）、投資調整庁（Badan Koordinasi Penanaman Modal : BKPM）等の政府機関が議論に参画したものの、常設

の委員会等は設置されなかった。結果、施行までに2年を要したことから、省庁を越えた組織体の設置の重要性がうかがえる。

GAIKINDO

GAIKINDO からは、LCGC の意図、及び、産業育成政策における業界団体の重要性に対する話を受けた。GAIKINDO によれば、LCGC の意図は当時貿易赤字を引き起こす懸念のあった燃料需要の抑制、及び、拡大基調であった低～中堅所得層の需要取り込みである。

LCGC は、政府政策であるものの、草案は業界団体である GAIKINDO が作成している。政策策定段階から、同政策は企業のコミットメント（LCGC 対応モデルに関連した投資、現調率、環境対応）を得ていることから、実現性の高い政策であると分かる。これは、業界団体の草案作成が企業のニーズを反映しているためと推察される。一定の市場規模があり、業界団体の活動にインセンティブを与えやすいという、ベトナムと異なる条件があるものの、政策策定には、政策を活用する側となる企業の声を、業界団体から得ることが得策と言える。

Toyota Indonesia

Toyota Indonesia からは、LCGC が企業にもたらす効果に対する説明を得た。贅沢税免除により安く車を買える消費者が増加したことで国内需要が拡大し、企業の売上が上がったことで、恩恵を得ている。

加えて、LCGC とは別項目において、現調率を上げることの重要性について話を聞いた。現在インドネシアは、タイとの競争力強化・為替リスク回避の為に現調率向上に取り組んでおり、同活動は、現調率向上が産業育成の論点となることを示している。

PT. Rekadaya Multi Adiprima

PT. Rekadaya Multi Adiprima からは、LCGC がもたらす懸念事項について説明を受けた。同社は4×2の自動車部品を製造しているため、LCGC により需要が下がった。今後何らかの恩恵を期待している、とのコメントもあったものの、特定車種の優遇政策が、他製品の需要取り込み（国内需要の食い合い）に資することのリスクが指摘された。

Inti Ganda Perdana

Inti Ganda Perdana からは、LCGC 政策と別項目において、裾野（中小企業）産業育成における組織体形成の重要性が指摘された。同社の社長は、自動車部品製造 Tier2,3,4 からなる業界団体（Association of Small and Medium-Sized Automotive Component Companies : PIKKO）を2015年に設立している。同団体により、OEM との協議や、政府系研究機関と連携した R&D による企業価値向上など、中小企業単独では困難な活動が実現しているとのことであった。自動車以外へのセクター参入も成功しており、自動車関連の裾野産業育成が産業全体に貢献することを示している。

現地専門家（JETRO 市村様）との議論

ベトナム国自動車産業育成に係る方向性について、助言を得た。具体的には、ラオス、カンボジア含めた広域での新規市場形成・タイと連携したタイのサプライチェーン参画・中国を参考とした現調率引き上げを条件とした車種優遇、計3点の視点についての説明を受け、議論を行った。

なお、Technical Visit 出席者が不在であった MOIT に対して、後日、内容の共有ミーティングを実施した。今後の調査の円滑な進捗を目的とし、習得内容を JICA 松下様、及び Deloitte の西村が説明し、質問の受付を行った。

3. JICA/MOIT 共催セミナー

調査開始から3月までの中間調査結果を踏まえた政府・企業の対話に向けセミナーを下記の概要にて実施した。

開催概要

- セミナー名：JICA/MOIT Vietnam Automotive Industry Development Study Seminar
- 開催日時：2017年3月29日（水） 9時～12時
- 場所：Ballroom1, Melia Hanoi, 44B Ly Thuong Kiet Street
- アジェンダ：

前半パート：弊社（Deloitte）によるプレゼンテーション

1. ベトナム国自動車市場・産業の現在地
2. 自動車産業の重要性
3. ベトナム国自動車産業の課題
4. ベトナム国自動車産業の将来像
5. 将来像に向けた政府・企業の役割

後半パート：VN 政府様〔MOIT・ベトナム国投資企画省（Ministry of Planning and Investment of Vietnam：MPI）・MOF〕との対話/パネルディスカッション

1. 自己紹介 & 各社・省庁の取り組み紹介
2. ベトナム国自動車産業の課題と政策提言
3. 産業育成に向けて必要な活動（輸入車との競争、現地調達率の向上）

本調査の目的である、実現性の高い自動車産業政策の策定に向け、広く理解を得、意見を聞くため、VN 政府・企業（ベトナム国自動車業界団体である VAMA 所属の OEM・サプライヤー、本調査第一フェーズ参加企業内の自動車関連サプライヤー）に向けて広く参加者を募り、約 50 団体から 90 名程度の参加を得た。

付属資料 表 3 - 1 セミナー参加者

		団体数	参加者数
合計		53	91
自動車関連企業	OEM	13	21
	サプライヤ(自動車・非自動車含む)	15	24
VN政府・第三者機関	政府省庁	11	18
	第三者機関	9	18
他		5	10

前半のプレゼンテーション（内容は、同レポート「本調査の進捗と調査結果」に重複）で、参加者の理解を得ることに次いで、後半パートのディスカッションにおいては、採るべき政策の方向性についてディスカッションを実施した。

付属資料 表 3 - 2 パネリスト

ベトナム 政府	MOIT	Mr. Tuan Deputy Director General, Heavy Industry Dept
	MOF	Ms. Trang Tax Policy Planning Dept
	MPI	Mr. Ha Official, Industrial Economy Dept
	IPSI (MOIT)	Ms. Thuy Director, Integration Policy and Strategy Division
JICA		Mr. Yashiro
Deloitte		Mr. Goishihara

企業からは政策の透明性や輸入車とのコスト差補填・市場拡大の必要性が訴えられ、政府は現状のタスクフォース（首相発足による、企業・行政組織から成る自動車産業育成に向けた政策策定の会議体）での議論を行うことを明言した。

なお、ディスカッションにおける内容は、下記の通りである。

同調査の進め方

タスクフォースのインプットとして同調査を活用する為、タスクフォースと連動させる形で本調査を進めることがベトナム政府から明言された。加えて、同調査・タスクフォースでの活動による政策の策定と実行において、平等性と透明性を担保して進める意思があるとの発言がされた。

個別政策項目：SCT

市場拡大・国内産業保護、2つの目的に即して議論が難航していることへの認識が示された。同課題を受けて、国内市場の拡大・国内産業保護、同2つの目的を満たす期間・税率・車種を特定し、政策を実施していくとの発言が政府・企業から挙げられた。

個別政策項目：部品関税

現調化可能な部品（=関税引下げを実施しない部品）の区分が、VAMA 活動の遅れ・官民の認識相違により難航していることが VN 政府から示された。それを受けて、今後はより定量的な技術力把握や、サプライヤマッチングとの兼ね合いによる政策が必要との議論がなされた。

個別政策項目：EPE 企業活用

EPE 恩典活用による国内販売企業との不平等・EPE 企業の国内向け製造の為の追加投資が課題との意見が VN 政府から挙がり、EPE 企業の有効性を活かすため、今後省庁内で制度詳細を議論し、活用に向けた取り組みを実施すべきとの意見が示された。

個別政策項目：現地サプライヤー活用

地場サプライヤーの活用が依然進んでいない状況が指摘され、Vietnam Association for Supporting Industries : VASI 設立を契機に政府による中小企業・裾野産業支援を行う取組を進めるべきとの意見が提示された。

その他

自動車の EUR04 導入に関する議論も行われた。供給サイドとの整合性が採れていない同政策に対して、慎重に取り組むべきとの議論が行われた。ベトナム国政府からは政策策定において透明性を示していく旨の方向性が示された。

4. 日本 Technical Visit

自動車産業成熟国における企業状況の把握、及び、日本政府や業界組織・団体等との今後のベトナム国自動車産業政策に関する意見交換の為、4月17日（月）～19日（水）に日本 Technical Visit を実施した。

付属資料 表4-1 日本Technical Visit ベトナム国政府参加者

Department	Title	Name
MOIT Heavy Industry Dept	Deputy Director General	Mr. Tuan Pham Anh
MOF Tax Policy Dept	Deputy Director General	Ms. Nguyen Thanh Hang
MPI Industry Economy Dept	Deputy Director General	Mr. Thuy Trung Le
CIEM (Central Institute for Economic Management)	Vice- President	Ms. Nguyen Thi Tue Anh

付属資料 表4-2 日本Technical Visit 旅程・訪問先

	4月17日	4月18日	4月19日
午前	Nissan(OEM)	Prof. Kobayashi (Industrial Expert) JAPIA*3(Japanese Org.)	Toyota(OEM) (Factory Visit)
午後	METI*1 (Japanese Gov.) JAMA*2 (Japanese Org.) JICA (Japanese Org.) / SME support Japan	INOAC (Supplier)	Denso (Supplier) Toyota Boshoku (Supplier)

*1 Ministry of Economy, Trade and Industry

*2 Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

*3 Japan Auto Parts Industries Association

*4 Organization for Small & Medium Enterprises and Regional Innovation

訪問先企業からは、生産規模・設備、および人材とマネジメント体制が高い水準にあることが必要である為、徐々に全水準を上げていくべきとの意見が示された。訪問先政府・各組織からは、市場拡大および裾野産業育成支援を信頼性・透明性ある政策立案・実行により推進することが推奨された。

招聘最終日のラップアップでは、訪問先におけるヒアリング・議論等に関する要点の再確認に加え、喫緊の課題である市場拡大を目した特別消費税・輸入部品関税の政策具体化に向けた議論がなされた。

Nissan

Nissan 本社において、ミーティングとショールーム見学を行った。電気自動車に対する取組みに関して、Nissan は、電気自動車を市場投入した初期の数年間には普及に向けたインフラ支援を受けた一方で、開発・導入期以後は普及支援を受けていないとのコメントを得た。ベトナム市場への参入意向については、まずは現地需要の成長を見極めた上で、その成長に応じてベトナム国での設備投資を行う方針が示された。

METI・JAMA

JAMA 本部において、METI・JAMA 関係者とのミーティング機会を得た。ベトナム国政府への提言として、市場成長を促進する政策（例：特別消費税や部品関税の削減）を実施すべきこと、及び、外資系企業の市場参入・投資の抑制を避ける為にもベトナム国における今後の政策や目指す将来像等に関する予測可能性を内外に向けて提示することが重要との旨が示された。

JICA

JICA 本部において、タイ・メキシコ・フィリピンの自動車産業支援を担当した職員とのミーティング機会を得た。タイ・メキシコでの人材育成支援、フィリピンでの特定車種優遇政策（CARS 政策）策定支援の事例紹介を受けた。また、CARS 政策策定支援を担当した職員から、対象車種・現調化要件等、具体的な政策の内容を策定する際に企業からも意見を募ることが重要である旨が強調された。

中小機構

同じく JICA 本部において、中小機構職員より、活動内容の説明を受けた。また、ベトナム国において同様の組織を設置することによる、裾野産業育成に向けた中小企業への資金提供・OEM とのマッチング等の貢献可能性が示された。

小林教授（裾野産業専門家）

早稲田大学において、裾野産業育成に必要な政策に関するディスカッション機会を得た。ベトナム国内の裾野産業の中でも二輪部品メーカーの技術力は比較的高く育成対象として有力である旨、育成にあたっては OEM のニーズとの整合性を確保すべきである旨、及び、認証制度の強化等の間接的支援も有効である旨が示された。

JAPIA

JAPIA 本部において、ミーティング機会を得た。会員企業からのニーズの中では技術知見の共有に関するニーズが最も強いこと、分科会を定期的開催していること等、具体的な活動内容に関する情報提供を受けた。

INOAC

INOAC 安城工場において、グローバル自動車関連事業・高機能材料事業を担当する社員とのミーティングとショールーム見学の機会を得た。ベトナムにて製造している製品の種類は限定的である一方で、他国では自動車関連部品の製造を行っている為、現地需要の拡大があればベトナム国への投資も検討可能であることが示された。

Toyota

Toyota 高岡工場において、乗用車製造ライン見学の機会を得た。同工場の年間生産台数は 37 万台であり、ベトナム国全体の製造規模を上回る。同工場における製造ライン・設備の規模感の把

握に加え、カンバン方式・Just-In-Time 方式を用いた工場内・工場外（下位サプライヤ）との効率的なオペレーション体制について説明を受けた。

Denso

Denso 本社において、ミーティングとショールーム見学の機会を得た。ベトナム国自動車産業に関して、2018年に予定されている ASEAN 域内 CBU 関税撤廃後の OEM 動向に強い関心がある旨、及び、Tier2~3 サプライヤーの強化に向け、恩典の充実、手続きの簡易化、コスト競争力の強化（特に残業時間制限の緩和）、インフラの整備、関税自由化後の保護等が重要である旨の提言を得た。

Toyota Boshoku

Toyota Boshoku 本社において、工場見学とミーティングの機会を得た。ミーティングでは、ベトナム国での製造を継続するためには、OEM からの需要が維持され続けることが絶対条件である旨が示された。また、工場見学では、エアクリーナー・エアフィルター製造ラインにおける高度なマネジメント・オペレーション体制について説明を受けた。

5. WTO 関連ルール調査

ベトナム国の自動車産業育成のため、SCT 減税や生産補助などの施策案を挙げたが、これら施策は、関税及び貿易に関する一般協定（General Agreement on Tariffs and Trade : GATT）の内国民待遇ルールのような世界貿易機関（World Trade Organization : WTO）の場で定められた国際通商ルールとも合致する必要がある。

本調査においては、諸外国においてこれらルールとの整合性に疑義が生じた事例、また、タイ・フィリピンにおいて実施されている自動車振興策と国際通商ルールとの関係性について調査を行った。

5-1 WTO 提訴事例調査

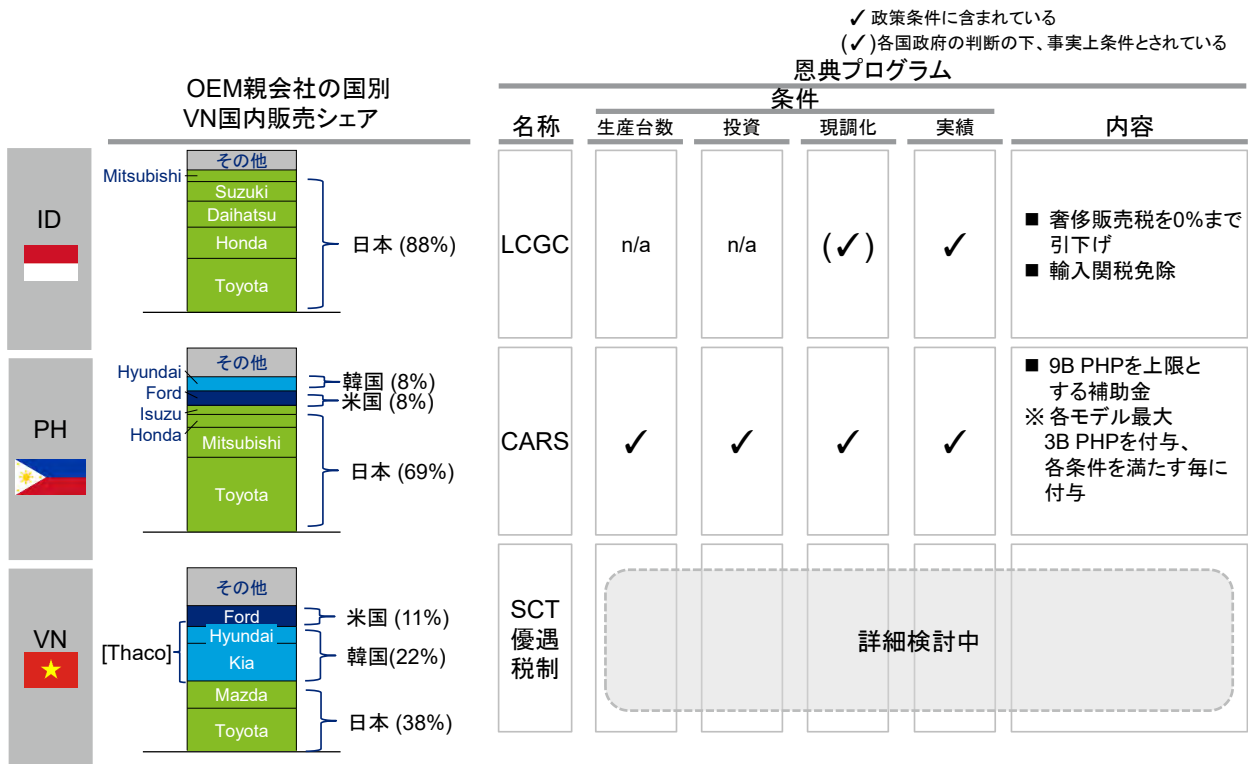
ベトナム国近隣国の自動車産業政策における WTO 訴訟事例を調査した。調査の結果、周辺国のうちではインドネシア・インド・マレーシアにおいて、過去に WTO 違反を指摘された経験があることが明らかになった。何れの事例においても、国内製造・現地調達条件が、GATT が定める最恵国待遇・内国民待遇・ダンピング防止税及び相殺関税など違反することが指摘されている。

付属資料 表 5-1 WTO 提訴事例

		インドネシア	インド	マレーシア
政策の目的		■国民車の保護	■インドの国際収支のバランスを保つ為	■CBU・CKDの制限
政策概要	公示年	n/a	1997	1967
	施行年	1996	2002	n/a
	法令名	■大統領令第 2 号	■Public Notice No. 60 (1992年Foreign Trade (Development and Regulation) Actの補足)	■関税法
	恩典内容	■奢侈税の減免 (最大35%) ■輸入関税の減免 (最大65%)	■自動車部品・コンポーネントの輸入ライセンス付与	■二輪車・自動車部品の輸入ライセンス付与
	対象者	■インドネシア国内の自動車組み立てメーカー	■インドの自動車組立メーカー	■プミトラ企業 ■フランチャイズ企業
	条件	■インドネシア国内のインドネシア企業が保有する設備を使用し生産すること ■インドネシア企業が保有するインドネシア独自の新しいブランドを使用すること ■年間ローカルコンテント増加率 (1年目 20% 2年目 30% 3年目 40%)を満たすこと ■国内技術を使用し開発すること	■要求される現調率の達成 ■企業単位での貿易収支バランスを保つこと (輸出部品価格と輸入部品・コンポーネントが同額となること)	■プミトラ企業としての要件を満たすこと ■毎年再申請を行うこと ■部品販売・卸売を二年以上行っており、現在も操業中であること ■事業に見合う事務所を有している事 ■1M RM以上の資本金があること
	政策利用者	■Timor Putra Nasional(KIAとインドネシア企業のJV。インドネシア大統領親族保有。)のみ	n/a	n/a
提訴要旨		■最恵国待遇違反 ■内国民待遇違反	■最恵国待遇違反 ■数量制限の禁止	■最恵国待遇違反 ■数量制限の禁止
WTO パネル判定	提訴開始年	1998	1998	■WTO提訴は無い
	活動内容	パネル報告	パネル報告	
	提訴国	日本・米国・欧州	米国・欧州	
	主な引用条文	■GATT Art. I:1 ■GATT Art. III:2.	■GATT Article III:4 ■GATT Article XI:1	
	WTO判定	n/a	■2002年までに、GATTに適合する様、法令を改める	
提訴への対応	方針	■法令の撤廃	■法令の撤廃	■法令の撤廃
	具体内容	■内国民待遇に違反する国内産品優遇措置の撤廃を表明(1998年)	■2001年9月: 現調率要求の廃止 ■2002年8月: 貿易収支バランス要求の廃止	■2015年12月: 中古二輪車への規制の廃止 ■2020年12月: フランチャイズ企業への規制の廃止 (予定)

5-2 諸外国の自動車産業育成策と WTO ルールとの関係性






ベトナム国で活動する OEM の本社拠点国は日本・韓国・米国と複数にわたる。一般的に、ある政策によって利益を受ける OEM と損失を受ける OEM は異なることが想定されるが、これら OEM の本社拠点国がそれぞれ異なる場合、国を超えた利害関係が WTO 提訴につながる可能性が発生する。インドネシア・フィリピンといった日系 OEM 寡占市場との比較において、WTO 関連ルールにより慎重に取り組むべきと考えられる。



付属資料 図5-1 各国のOEMシェア及び恩典比較

5-3 (参考) 諸外国の自動車産業育成策

国内製造・現調率を恩典の要件として存在することが WTO 提訴の対象となっている一方で、現在もベトナム国近隣国には、同要件を前提とする国内産業支援政策がある。一例として、インドネシアの LCGC 政策では 80%の現調率が、フィリピンの CARS 政策では 50%の現調率が要件として求められている。

条件	インセンティブ	認定OEMと車両
<p align="center">製品性能要件</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 排気量: 980 - 1,200cc (ガソリン車)、1,000 - 1,500cc (ディーゼル車) ■ 燃費効率: 20km/L以上 ■ 燃費効率試験方法: UNR101 Indonesian Mode^{*1} ■ 製品ブランド: インドネシアブランド・ロゴ・アイデンティティ ■ 価格: IDR 95M以下 (地方税、車両税、所有権移転税前価格)^{*2} ■ Others: 4,600mm未満の最小回転半径、150mm以上の最低地上高 	<p align="center">奢侈販売税 減免 (10%から0%へ)</p> <p align="center">機械または資本財に対する 輸入関税免除</p>	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Agya ■ Calya  <ul style="list-style-type: none"> ■ Ayla ■ Siga  <ul style="list-style-type: none"> ■ Mobilio ■ Brio Satya  <ul style="list-style-type: none"> ■ Wagon R GS  <ul style="list-style-type: none"> ■ GO+ Panca <p align="center">LCGC合計台数が増加 50K('13)⇒180M('15)</p>
<p align="center">投資要件</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 現調化率: 80%以上 		

*1: カーボンバランス法に基づき炭素(CO, HC, CO2)排出量を燃料消費量に換算

*2: プラス以下を追加可能: ATに対して15%以下、安全性能(エアバッグ、ABS)に対して10%以下、その他経済状況(インフレ率、為替レート、物価)に基づいた調整費、輸送費(距離ベースで、企業により指定)

出所: 公開情報

付属資料 図5-2 インドネシアLCGC (ローコストグリーンカー) プログラム

募集方法	条件	恩典額	参考: 選定車
<ul style="list-style-type: none"> ■ 3車種を上限に、取り組む企業・車種を募集 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 生産規模: 6年間で1車種20万台の生産 ■ 投資: 部品製造のための新規投資または公用検査施設の設置 ■ 現調化: 重量ベースで50%以上を国産化 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 最大90億ペソ (およそUSD 82 B、248億円) ※1社/1車種当たり最大30億ペソ。 各諸条件を満たす毎に恩典を提供 	<ol style="list-style-type: none"> 1. トヨタ (Vios) 2. 三菱 (Mirage) 3. TBD









付属資料 図5-3 フィリピンCARSプログラム

6. 政策インパクト分析

ベトナム政府が計画する産業育成政策が実現した場合のインパクトを試算する為、Microsoft Excel を用いてシミュレーションモデルを作成し、JICA・ベトナム政府内での政策検討のための材料として活用した。

6-1 政策シナリオの考え方

各種施策を総動員して、ベトナム政府が計画するレベルまで産業を育成することに成功した場合を「育成成功シナリオ」、特段の施策を実施せず産業が育成されない場合を「育成失敗シナリオ」と位置付け、各シナリオにおける将来（2035年時点）の主要な指標の動きを試算した。

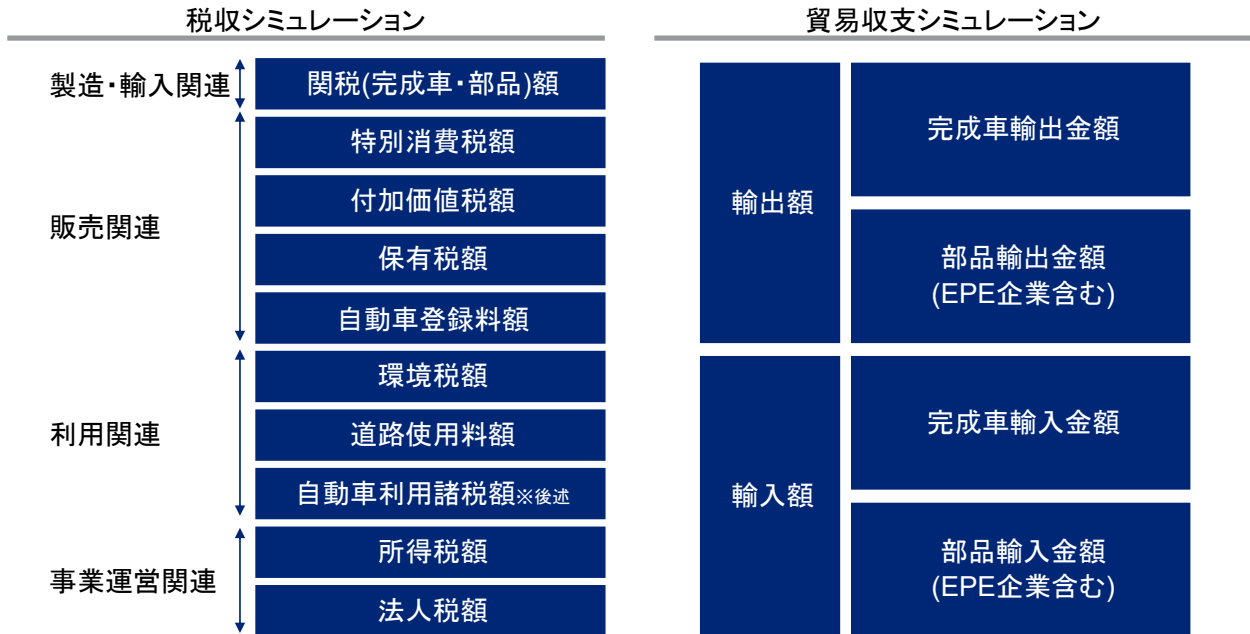
	シナリオ概要	主要な指標の動き (’35年時点)
育成成功シナリオ <small>(施策を総動員しベトナム政府が計画するレベルまで産業を育成)</small>	■市場(販売)は経済成長と減税に伴い順調に拡大	販売台数 
	■市場拡大に合わせて、企業は現地生産を拡大	生産台数 
	■サプライヤも積極的に参入・投資拡大	現調率 
	■技術の向上により、商品競争力が拡大	輸出車両・部品 
育成失敗シナリオ <small>(施策の実施なく産業が育成されない)</small>	■市場(販売)は経済成長に伴い拡大	販売台数 
	■’18の輸入自由化を機に産業の成長がストップ	生産台数 
	■既存の生産量は守るも、新規投資は停滞	現調率 
		輸出台数 

付属資料 図6-1 本分析にて用いた政策シナリオ

6-2 試算の対象とした指標

本分析では、各政策シナリオを踏まえ、2035年時点の税収および貿易収支を試算した。なお、税収の内訳は、「自動車利用諸税」を除き、現在のベトナムの自動車関連税体系を踏襲して設定している（付属資料 表6-1）。「自動車利用諸税」は、現在の自動車関連税体系には存在せず、今回の政策インパクト分析の為に、仮に追加した税項目である。

対象事業: バス・トラックを除く自動車の製造・販売事業



付属資料 図6-2 本分析において試算した指標

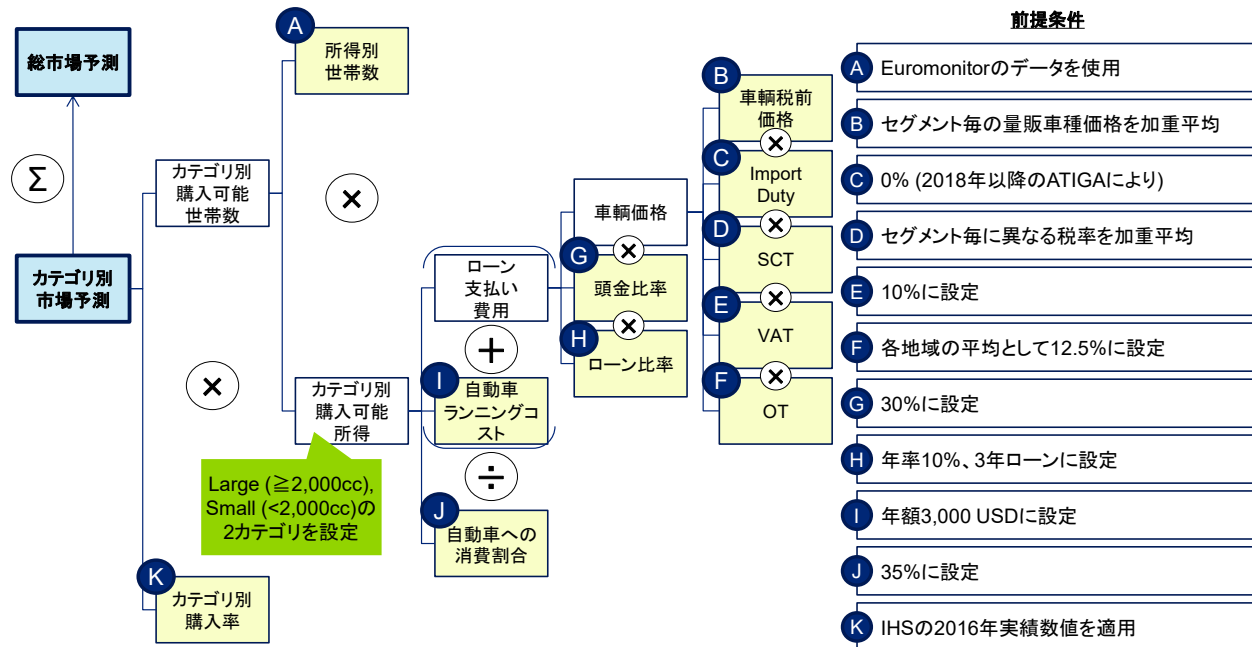
6-3 試算における前提条件

将来の指標を試算する上での前提条件となる要素を定義し、これらの要素に対して、各シナリオの定義を踏まえて数値を設定した。数値の設定に際しては、過去の実績値や、政府が提供している産業育成計画（Master Plan）における計画値、他国における参考値等を用いた（付属資料 表6-1 参照）。

なお、国内販売台数については、長期の試算結果をより妥当性のあるものとする為、過去の販売データを用いるのではなく、車両購入・保有のために必要となる支出を賄える世帯数、可処分所得、車両価格に基づいて試算を行った（付属資料 図6-3 参照）。

付属資料 表 6-1 各シナリオにおける試算の前提条件（税制関連を除く）

各シナリオの前提		
	育成成功シナリオ	育成失敗シナリオ
販売台数	☐ '18年の貿易自由化による自動車価格の低下、及び国民所得の増加に応じて拡大	☐ '18年の貿易自由化による自動車価格の低下、及び国民所得の増加に応じて拡大
販売価格 (RSP)	☐ 量販モデルの市場価格を元に算出。'18年以降は貿易自由化により価格は10%下落と試算	
登録台数	☐ 過去の販売台数(15年)の積上げにより試算	
生産台数	☐ 販売台数の伸びに合わせて拡大	☐ '15年の実績値を35年まで据え置き
現調率	☐ 政府作成のMaster Plan通りに拡大 ('20 - 45%、'30 - 55%)	☐ '15年の実績値を35年まで据え置き
部品輸出	☐ 政府作成のMaster Plan通りに拡大 ('20 - 4 Bil USD、'30 - 6.5 Bil USD)	☐ '15年の実績値を35年まで据え置き
完成車輸出	☐ 政府作成のMaster Plan通りに拡大 ('20 - 5K Unit、'30 - 100K Unit)	☐ '15年の実績値を35年まで据え置き
従業員数	☐ 販売部門は販売台数に比例して増加 ☐ 製造部門は生産性の向上を加味して増加	☐ 販売部門は販売台数に比例して増加 ☐ 製造部門は'15年実績を据え置き
平均給与	☐ 販売・製造部門毎に将来的に現行のタイの水準になるよう、年々増加	
利益率	☐ 各社売上高比5%で固定	



付属資料 図 6-3 国内販売台数の試算方法

税収を算出する上での前提条件となる税率は、自動車利用諸税を除き、ベトナムにおける現在の税・課金項目、税率・課金額を参考に設定した。

SCT に関しては、2018 年以降に予定されている引下げも踏まえて税率を設定した（付属資料表 6-3 参照）。また、以上の SCT 引下げとは別に、「育成成功シナリオ」についてのみ、同じく 2018 年から、特定車両のみを対象とした追加の SCT 引下げが導入される、という前提を踏まえ、国内生産の小型車に対してさらなる SCT 引下げを与えるよう設定した（本編 図 5-12 参照）。

「自動車利用諸税」は、上述の通り、現在の自動車関連税体系には存在せず、今回の政策インパクト分析の為に、仮に追加した税項目である。日本では、自動車関連税収全体に占める自動車販売時の課税は比較的小規模である一方、保有時・走行時における課税割合が大きく、消費者にとっては購入時の負担が相対的に抑えられるようなモデルとなっていることが伺える。一方、ベトナムにおいては、現状、自動車販売時における課税が大部分を占めている（付属資料 図 6-4 参照）。「育成成功シナリオ」の試算に際しては、SCT 引下げによる販売時の税収減少することを前提とする一方で、この減少分を補完するために、将来的には保有時・走行時における増税を実現可能であると仮定し、自動車利用諸税としてシミュレーションモデルに組み込んだ。

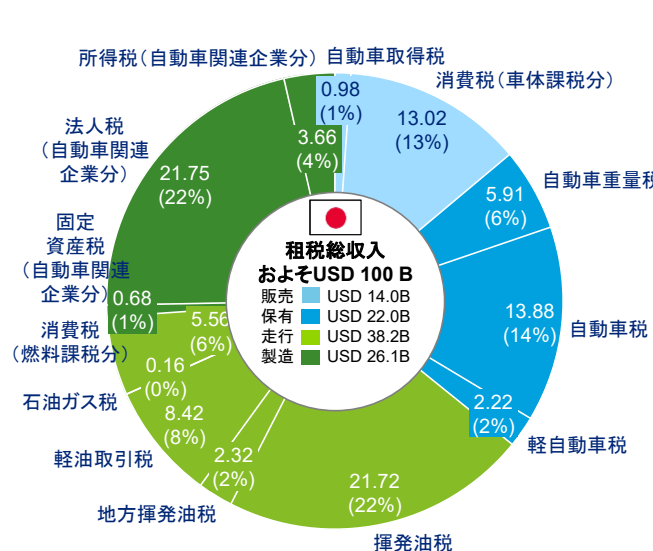
付属資料 表 6-2 各シナリオにおける試算の前提条件（税制関連）

		各シナリオの前提	
		育成成功シナリオ	育成失敗シナリオ
製造・ 輸入 関連	関税 (完成車)	☐ '18年以降、ASEAN域内車は0%、域外車は70%	
	関税 (部品)	☐ '18年までは、38%(全輸入部品関税率の中央値)。 '18年以降は、28%(減税政策を加味)。	☐ 38%(全輸入部品関税率の中央値)
販売 関連	特別消費税 (大型車)	☐ '18年まで54%(量販車平均)、『18年以降55%(全車両のSCT増税を加味した量販車平均)	
	特別消費税 (小型車)	☐ '18年まで43%(量販車平均)、『18年以降30%(全車両・特定車両のSCT減税を加味した量販車平均)	☐ '18年まで43%(量販車平均)、『18年以降38%(全車両のSCT減税を加味した量販車平均：次頁参照)
	付加価値税	☐ 10%(全国一律)	
	保有税	☐ 13%(地域間での平均値)	
利用 関連	自動車登録料	☐ USD 505 (地域間での平均値)	
	環境税	☐ '18年までUSD 0.37 / L (地域間平均値) '24年以降にUSD 0.73 / L(現状の2倍)。	☐ USD 0.37 / L (地域間平均値)
	道路使用料	☐ '18年までUSD 85 / 台 (地域間平均値) '24年以降にUSD 170 / 台(現状の2倍)。	☐ USD 85 (地域間平均値)
	自動車利用諸税 ※後述	☐ '30年以降、USD 100 / 台 (次々頁参照)	☐ 無し
事業 運営 関連	所得税	☐ 20%(全国一律)	
	法人税	☐ 10%(累進課税の平均値)	

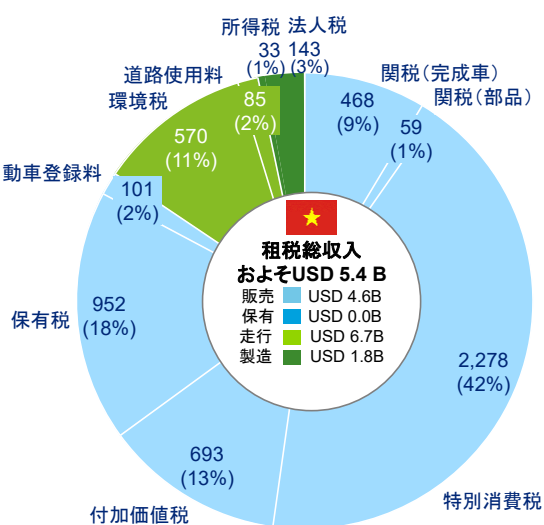
付属資料 表6-3 2018年以降に予定されている特別消費税（SCT）率

車種	座席数		排気量		税率	
	最少	最大	最少	最大	2018年以前	2018年以降
ガソリン車	-	9	0	1,500	40%	35%
			1,500	2,000	45%	40%
			2,000	2,500	50%	50%
			2,500	3,000	50%	60%
			3,000	4,000	60%	90%
			4,000	5,000	60%	110%
			5,000	6,000	60%	130%
EV	-	9	NA	NA	25%	15%
	10	16			15%	10%
	16	24			10%	5%
	その他				10%	10%

日本における自動車関連税収の内訳^{*1}



ベトナムにおける自動車関連税収の内訳^{*2}



*1: 自動車関連税のうち、企業分はデロイト試算、他は自動車検査登録情報協会公開数値による。2016年平均為替レート(USD 1=109.8円で換算)
 *2: デロイト試算
 出所: 自動車検査登録情報協会、IHSAutomotive、JAMA

付属資料 図6-4 自動車関連税収の内訳比較 (2016年)

6-4 試算結果

以上の前提条件を踏まえて、税収および貿易収支に関する試算結果を導出した。

税収に関しては、「育成成功シナリオ」および「育成失敗シナリオ」のいずれにおいても、現在の12倍程度であるUSD 500億ドル程度まで上昇する結果となった。一方、貿易収支についてはいずれのシナリオにおいても現在よりはマイナスとなるものの、「育成成功シナリオ」においては「育成失敗シナリオ」と比較してマイナスの幅を半減させることが可能との試算結果が得られた。

付属資料 表6-4 政策インパクト分析における試算結果

		市場関連	産業関連			国への貢献	
		販売台数 (K Unit)	生産台数 (K Unit)	現調率 (%)	雇用 (K People)	税収 (Bil USD)	貿易収支 (Bil USD)
'15		159	102	23%	83	4.4	-1.5
'35	育成成功シナリオ	2,146	1,379	61%	836	50.6	-15.5
	育成失敗シナリオ	2,057	142	23%	472	50.0	-31.2

6-5 (参考) 貿易収支の詳細

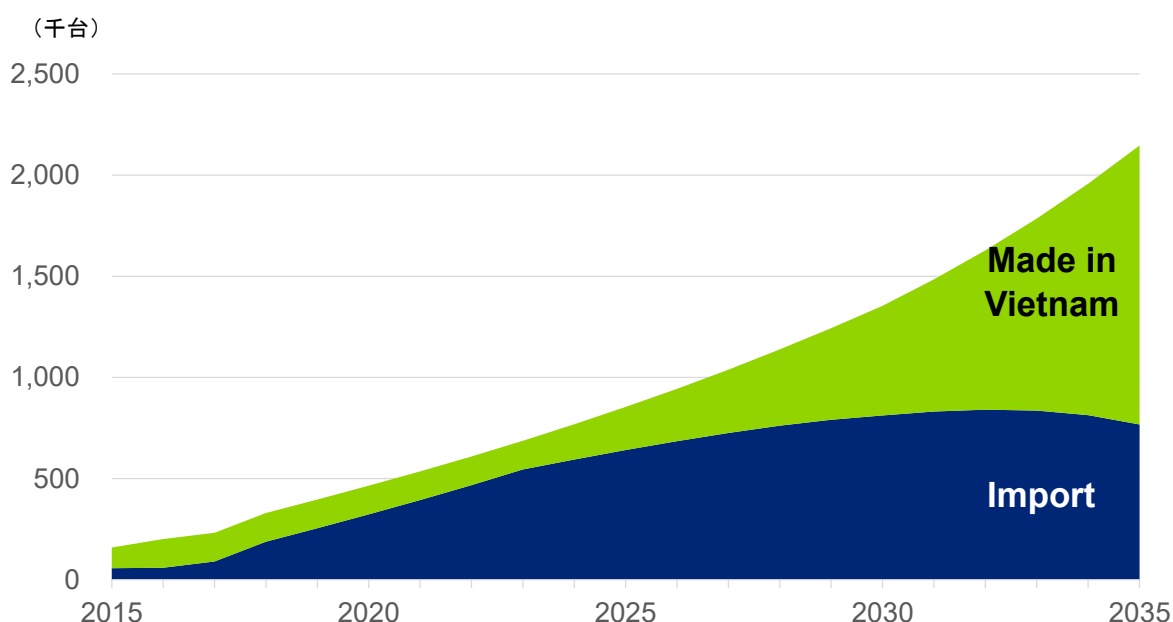
貿易収支に関する試算により、育成失敗シナリオの場合、市場は拡大するにも関わらず、自動車産業が育成されずに完成車の輸入が大幅に増加してしまうため、USD 31.2B と多大な貿易赤字が生じるという結果が得られた。一方、育成成功シナリオの場合には、国内自動車産業育成により国内生産や現調率向上、輸出の増加が達成されることにより、貿易赤字をUSD 15.5B に抑えることが可能という試算結果が得られた。

育成失敗シナリオでは、国内自動車産業が成長せず、拡大する国内自動車需要を主に輸入車・輸入部品によって賄うこととなる為、結果として貿易収支の赤字は漸次拡大する。育成成功シナリオでは、自動車産業育成の成果として、徐々に国産車の割合が高まることで（付属資料 図6-5）、自動車関連での貿易収支赤字は縮小する（付属資料 図6-6）。つまりは、産業育成に成功することで、貿易収支をUSD 14.7B も改善することが可能となる。

なお、2016年のベトナム全体の貿易収支（自動車産業以外も含む）は、USD 2.5B である。このベトナム全体の貿易収支規模に鑑みても、自動車産業育成の成否は、ベトナム国全体の貿易収支を大きく左右する重要な役割を担っているといえる。

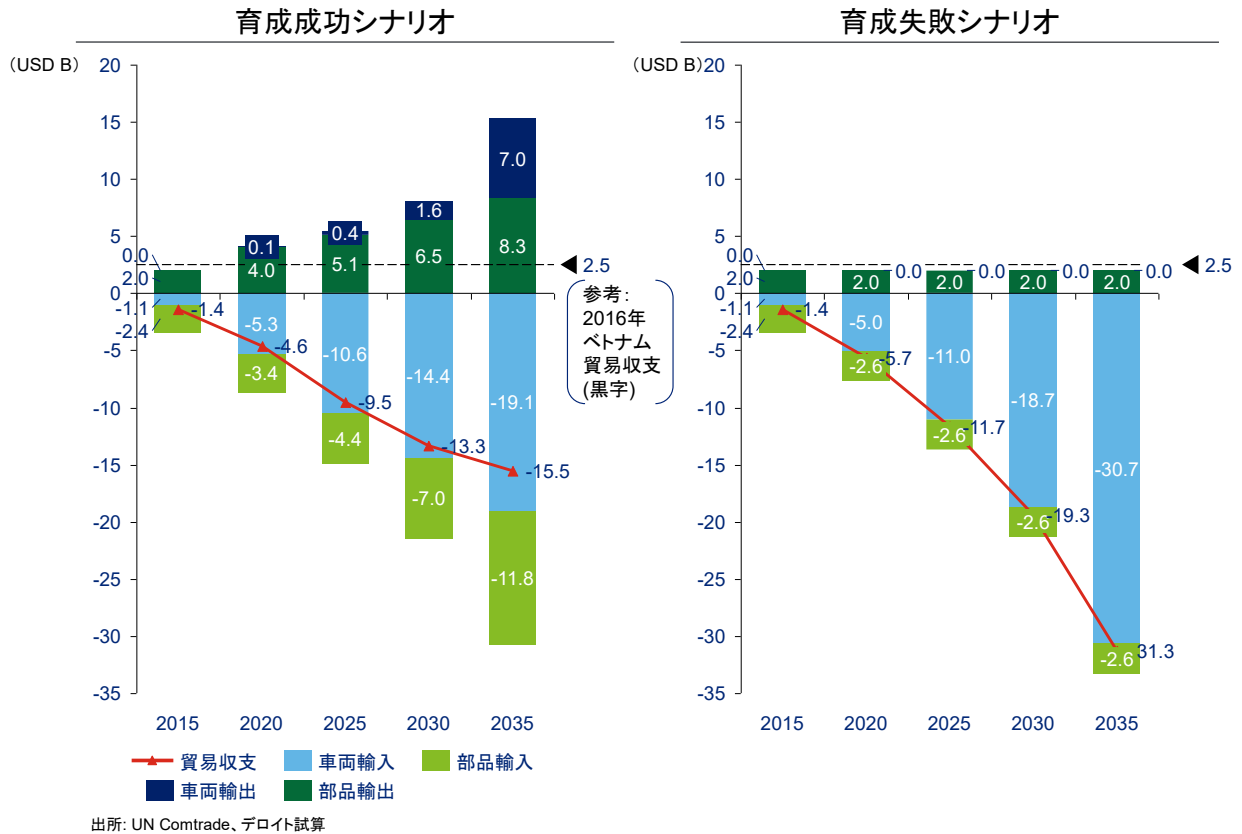
タイおよびインドネシアにおける自動車産業発展段階の事例を踏まえると、自動車産業育成が進むにつれて、自動車関連の貿易収支は、存続期においては市場拡大を賄う為の輸入増による赤字、発展期においては国内生産増加による赤字縮小、成熟期においては輸出による黒字化というように推移することが見込まれる。一方で、フィリピンの様に国産車比率が増加しない場合、貿易赤字は拡大の一途を辿ると予想される。(付属資料 図6-7)。

なお、今回のシミュレーションにおいては、施策実行に伴う、海外からベトナム国に対するOEM・サプライヤーの生産拠点移転は、前提に含めていない。このため、ベトナムが成熟期に入ってから5年以上が経過した2035年においても、国産車(輸出用、国内用含む)と輸入車の比率は同率程度という保守的な仮定に基づいた試算結果となっている。ベトナム国内に対する生産拠点の移転が進んだ場合には、今回の試算結果以上に貿易収支が好転することが期待される。

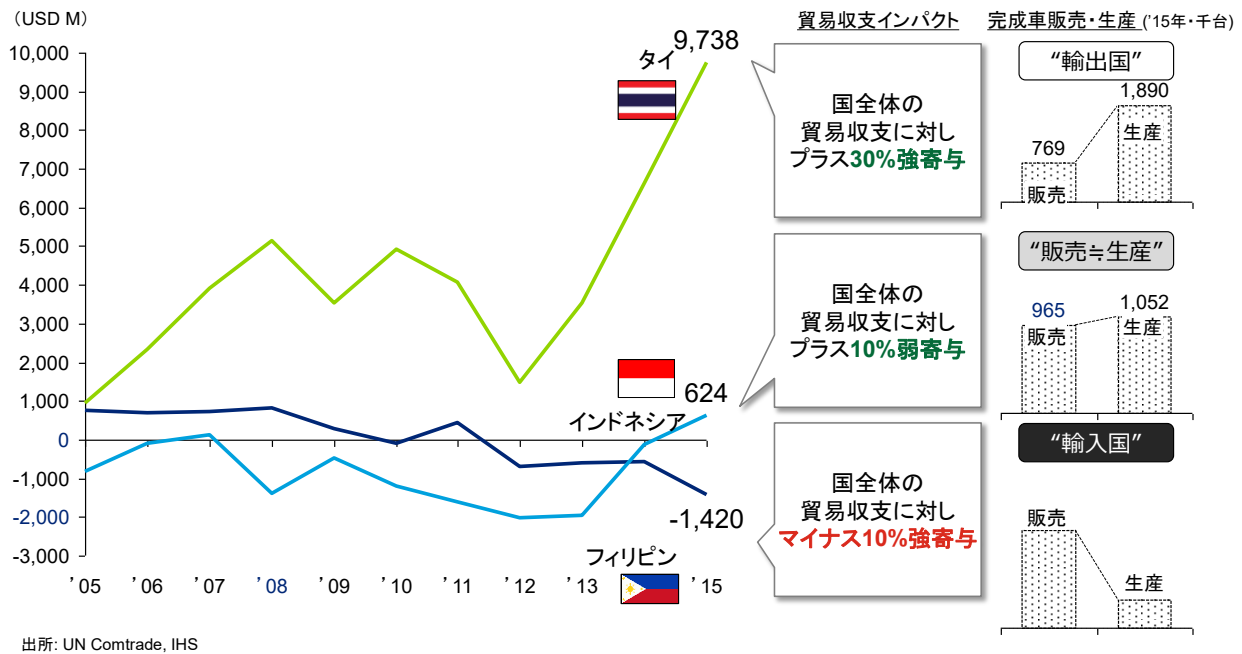


※：存続期・発展期・成熟期の区切り(2020年前後・2027年前後)は台数を基にした参考。

付属資料 図6-5 ベトナム自動車市場規模推移(試算結果)



付属資料 図6-6 貿易収支推移(試算結果)



付属資料 図6-7 他ASEAN諸国における自動車完成車・部品貿易収支推移

6-6 (参考) SCT 引下げおよび部品関税に関する前提条件の詳細化

SCT 引下げ（特定小型車）および部品関税に関する施策については、政策インパクト分析に用いたシミュレーションモデルにおいて、より詳細に前提条件を変化させることができるように設定した。

具体的には、試算において SCT 引下げ施策を適用する際に、対象車・現調化の達成目標（目標現調率・目標達成までの年数）・恩典内容の3つを、変化させることができるよう、シミュレーションモデルの設計を行った。部品関税の諸条件としては、恩典内容である部品関税率を変化させることができるよう設計した。

✕ シミュレーションにて組み合わせが可能
 シミュレーションにて設定した詳細条件

特定車両のSCTの引下げ										
■ 小型車(排気量 1,500cc 以下)に対するSCTの減額										
施策概要	対象車種		現調化の達成目標		恩典					
	現地 CKD	輸入 CBU	目標現調率	目標達成に までの年数	SCT引き下げ率					
詳細	✕	✕	✕	✕						
	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 5px;">排気量 < 1,500 cc 大型</div> <div style="margin-bottom: 5px;">排気量 > 1,500 cc 小型</div> <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr><td style="width: 50px; height: 50px;"></td><td style="width: 50px; height: 50px;"></td></tr> <tr style="background-color: #ADD8E6;"><td style="width: 50px; height: 50px;"></td><td style="width: 50px; height: 50px;"></td></tr> </table> </div>					n/a	n/a	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 5px;">■ - 5%</div> <div style="margin-bottom: 5px;">■ - 10%</div> <div style="margin-bottom: 5px;">■ - 20%</div> <div style="margin-bottom: 5px;">■ ...</div> </div>		⇕ Excelにて調整可能
Y	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 5px;">排気量 < 1,500 cc 大型</div> <div style="margin-bottom: 5px;">排気量 > 1,500 cc 小型</div> <table border="1" style="border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr><td style="width: 50px; height: 50px;"></td><td style="width: 50px; height: 50px;"></td></tr> <tr style="background-color: #ADD8E6;"><td style="width: 50px; height: 50px;"></td><td style="width: 50px; height: 50px;"></td></tr> </table> </div>					<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 5px;">■ 30%</div> <div style="margin-bottom: 5px; background-color: #ADD8E6;">■ 40%</div> <div style="margin-bottom: 5px;">■ 50%</div> <div style="margin-bottom: 5px;">■ ...</div> </div>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 5px;">■ 5年</div> <div style="margin-bottom: 5px; background-color: #ADD8E6;">■ 10年</div> <div style="margin-bottom: 5px;">■ 15年</div> <div style="margin-bottom: 5px;">■ ...</div> </div>	→ 成功シナリオに使用 <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 5px;">■ - 5%</div> <div style="margin-bottom: 5px; background-color: #ADD8E6;">■ - 10%</div> <div style="margin-bottom: 5px;">■ - 20%</div> <div style="margin-bottom: 5px;">■ ...</div> </div>		⇕ Excelにて調整可能

付属資料 図6-8 SCT引下げ（特定小型車）に関する前提条件

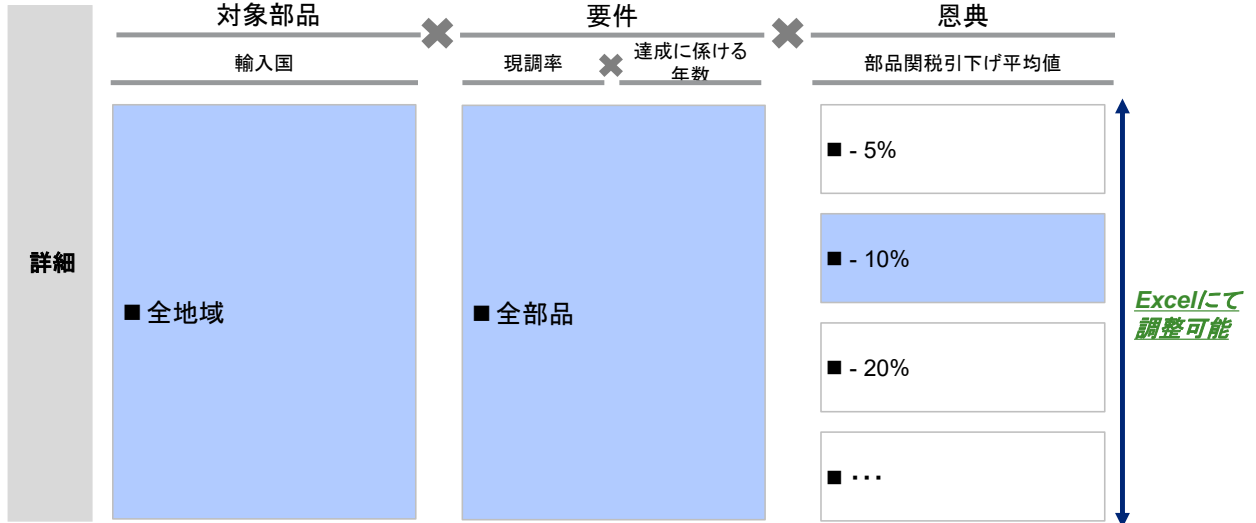
✕ シミュレーションにて組み合わせが可能

■ シミュレーションにて設定した詳細条件

部品関税の引き下げ

施策概要

■ 部品減税の減税による、国内組立メーカーの部品輸入コスト削減



付属資料 図6-9 部品関税の引下げに関する前提条件

7. JICA/MOIT 共催 最終セミナー

約6か月間にわたる調査結果の報告および意見交換を行うとともに、ベトナム政府・日本政府間における、政策の方向性に関する共通認識の形成、個別施策への取組みに関する理解の促進、今後の進め方に関する合意形成を主な目的として、以下の開催概要のとおり、最終セミナーを実施した。

開催概要

- セミナー名：JICA/MOIT Vietnam Automotive Industry Development Study Final Seminar
- 開催日時：2017年6月22日（木） 14時00分～16時30分
- 場所：Room 205, Building B, MOIT, 54 Hai Ba Trung, Hoan Kiem, Hanoi
- アジェンダ：
 1. 開会挨拶 (MOIT/JICA)
 2. 調査結果の報告 (Deloitte)
 3. 調査に係る質疑応答 (全体)
 4. 休憩
 5. 各省庁からのコメント (全体)
 6. ディスカッション (全体)
 7. 閉会挨拶 (METI/MOIT)

■ 出席者：「付属資料 表 7-1 最終セミナー出席者リスト」参照

付属資料 表 7-1 最終セミナー出席者リスト

	Org	Dep	Title	Name
VN	MOIT	Heavy Industry Department	Deputy Director General	Mr. Pham Anh Tuan
			Official	Mr. Tran Duc Thang
			Official	Mr. Tran Van Long
	MPI	Institute for Industry Policy and Strategy (IPS)	Head of Division	Ms. Thuy Nguyen
			Official	Mr. Pham Hai Phong
			Vice Director General	Mr. Le Thuy Trung
	MOST	Department of Science and Technology for Economic Technical Branches	Official	Ms. Nguyen Thi Tue Anh
			Official	Mr. Nguyen Truong Giang
	MOT	Transport department	Official	Mr. Mai Van Hien
	OOG	Industry Department	Official	Mr. Do Manh Tuan
JP	METI	Manufacturing Industries Bureau Automobile Division	Director for Automotive Trade Policy	Mr. Satoshi Nishino
			Director	Mr. Yasushi Iwata
	EoJ	-	Assistant Director	Mr. Takuya Koide
			First Secretary	Mr. Go Watanabe
	JICA	Vietnam Office	Senior Representative	Mr. Naoki Kakioka
			Senior Investment Promotion Advisor	Mr. Hiroaki Yashiro
			Senior Project Formulation Advisor	Mr. Takashi Matsushita
			Program Officer	Ms. Nguyen Thi Thanh Hai
	Deloitte	Consulting	Manager	Mr. Kengo Nishimura
			Manager	Mr. Ko Yoshida
Consultant			Ms. Tran Nguyet Minh	
Consultant			Ms. Aya Osawa	
interpreter	-	-	-	Mr. Chinh Nguyen

■ セミナー要旨

マーケット拡大と存続期にある産業の発展に注力すべき、という政策の方向性について、セミナー参加者間で共通認識を得た。また、本調査の調査結果と施策案について、ベトナム政府関係者より理解を得た。さらに、MOIT・METI間で、両者共同で立ち上げるワーキンググループでの検討においても、本調査結果を活用していくことで合意した。

当日行われた議論の要旨は以下の通りである。

(1) 政策の方向性

存続期を乗り越え、発展期への移行を実現するために、自動車販売市場の拡大と、国内産業の保護・育成に注力すべきであることについて、共通認識を得た。

➤ 自動車販売市場の拡大

日本側からは、関税撤廃を6ヶ月後に控えた現状を踏まえ、必要な政策を効果的に行うことが必要であり、市場拡大に向けた政策（SCT 減税等）に注力すべきとの発言があった（Mr. Nishino, METI）。

ベトナム政府側からも、他国と比べて小さい市場規模を拡大することが、短期的な政策目標と認識しているとの発言があった（Mr. Trung, MPI）。

➤ 国内産業の保護・育成

Deloitte からは、自動車産業の育成の為には、まずは市場が拡大し、これに伴って OEM の生産拡大、Tier1 メーカーの生産拡大、Tier2 メーカーからの調達拡大という、トップダウン型の方策が望ましいとの発言があった（Mr. Nishimura, Deloitte）。

一方、ベトナム政府側からは、自動車産業育成が困難となったオーストラリアや、ベトナムと同様の関税撤廃を既に経験したフィリピンについての調査を行い、産業育成の方法を検討したい、という意見が示された（Ms. Thuy, Industrial Policy and Strategy Institute : IPSI）。また、製造コストの競争力を高めるため、車種選定などの政策も検討したい、という意見も示された（Mr. Hien, Ministry of Transport of Vietnam : MOT）。

(2) 個別施策への取組み

政策の方向性の実現に向けた個別施策について意見が交わされた。
（本調査にて検討対象としていない施策も含まれる）

➤ SCT 引下げ

ベトナム政府側からは、本調査で実施した政策インパクト分析（P60 参照）が他産業への波及効果等を加味していない点を踏まえ、施策実行に向けて、自動車産業以外への波及効果も把握できればなおよい、との意見が示された（Ms. Tue Anh, Central Institute for Economic Management : CIEM）。

Deloitte からは、本調査では税金と貿易収支への影響が分析対象となっており、消費行動への影響、他産業の波及効果は分析対象としていない旨、説明があった。（Mr. Nishimura, Deloitte）

➤ 中古機械輸入

ベトナム政府側からは、調査結果報告を受けて、現在ベトナム国科学・技術省（Ministry of Science and Technology of Vietnam : MOST）にて、5つの産業に分けて、それぞれ中古機械の輸入基準を策定する予定であり、（自動車産業含め）個別産業への適合性、および、環

境やエネルギー効率も加味した要件を策定する方向であるとの発言があった（Mr. Giang, MOST）。

日本側からも、JBAV より、自社利用の場合は年数制限を設けないことが提案されている旨について発言があり、このような企業ニーズも踏まえて輸入要件を検討すべきとの意見が示された（Mr. Nishimura, Deloitte）。

➤ **EPE 企業の活用**

日本側からは、国内販売向けの倉庫や製造ライン設置が求められており、これらの追加投資が、EPE の国内販売への障害となるため、書類上で国内・海外向けなどを判別する措置等にて改善すべきとの意見が示された（Mr. Nishimura, Deloitte）。また、EPE 活用は電機・機械やアパレルなどの業界を跨いだ課題であり、各業界の意向を踏まえて検討が必要である旨、意見が示された（Mr. Yashiro・JICA）。

一方、ベトナム政府側からは、既存の制度との整合性やベトナム国内の状況を踏まえて、より実現可能な政策を策定したい、但し、非 EPE 企業との競争を悪化させる懸念があり、協業に向けて慎重な取組みが必要との意見が示された（Mr. Anh Tuan, MOIT）。

また、Deloitte から、近年ベトナム政府が EPE のベトナム国内販売割合に関する上限規制を廃止したことについて言及があり、ベトナム国内需要の成長に合わせた取組みと言えるため、その政策方針を継続し、今後も EPE の国内活用を促進してほしい、との意見が示された（Mr. Nishimura, Deloitte）。

➤ **車両仕様**

ベトナム政府からは、自動車の品質向上、特に環境性能（排ガス性能）の向上に対して、他国事例など用いて今後検討してほしいとの要望が提示された（Mr. Hien, MOT）。

➤ **交通・インフラ整備**

ベトナム政府からは、自動車が増えすぎる懸念もあるため、インフラ整備や公共交通機関に係る調査も総合的に行う必要がある、との意見が示された（Mr. Tuan, Office of the Government : OOG）。

それを受けて、JICA から、ハノイの地下鉄建設への支援も実施しており、公共交通機関の整備にも貢献している、との発言があった（Mr. Kakioka, JICA）。

➤ **裾野産業育成**

ベトナム政府からは、裾野産業育成の為に、タイの事例に倣って産業クラスター形成を支援することが重要との意見が示された（Ms. Tue Anh, CIEM）。

(3) 今後の進め方

MOIT と METI が 6 月に MOU を締結済みであることを踏まえ、今後、ワーキンググループを作り、産業育成を進める方向性を確認した。

日本側からは、本調査を活かして今後も自動車産業育成に向けた取組みを実施していく、との発言があった (Mr. Nishino, METI)。また、ベトナム政府に対して、政策策定にはベトナム政府の積極的な議論参加が不可欠であること、および、今後はベトナム政府側がより主導権をとって、本調査を活かした政策策定を進めるべきであることについて、要望が提示された (JICA, Mr. Yashiro)。

ベトナム政府からも、今後も継続的に日本側の協力を受けつつ、自動車産業育成に取組みたいとの発言があった (Mr. Anh Tuan, MOIT)。

8. 本レポートにて使用した法文書等リスト

#	法令番号	法令名	担当 省庁	URL (ベトナム語又は英語)
1	Decision 10/2007/QĐ-TTg	Ban hành hệ thống ngành kinh tế của Việt Nam (Issuing the national economic branches of Vietnam)	Prime Minister	https://dangkykinhdoanh.gov.vn/LegalDocuments/LegalDocumentsDetail/tabid/106/language/en-GB/ArticleID/117/Decision-No-10-2007-Q%4%90-TTg-dated-23-01-2007-issuing-the-system-of-economic-branches-of-Vietnam.aspx
2	Decision 601/QĐ-TTg	Về việc thành lập quỹ phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa (On establishing medium and small enterprise development fund)	Prime Minister	http://vbqpl.mpi.gov.vn/en-us/Pages/default.aspx?itemid=cf7e242a-b503-4d62-9972-944173c6104c&list=documentDetail
3	Decision 630/QĐ-TTg	Phê duyệt Chiến lược phát triển Đào nghề thời kỳ 2011 -2020. (Approves strategy for vocational training development (2011 -2020))	Prime Minister	http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/91572/106259/F789896594/VNM91572%20Vnm.pdf
4	Decision 72/2013/ND-TTg	Quy định cơ chế, chính sách tài chính đối với khu kinh tế cửa khẩu (Providing for the financial mechanism and policies applicable to border-gate economic zones)	Prime Minister	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=171054
5	1211/QĐ-TTg	Phê duyệt Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (The master plan for Vietnam's automobile industry development to 2020 with a vision to 2030)	Prime Minister	http://datafile.chinhphu.vn/file-remote-v2/DownloadServlet?filePath=vbpbq/2014/07/1211.sig ned.pdf
6	Decision 1829/2015/QĐ-TTg	Phê duyệt kế hoạch hành động phát triển ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô thực hiện chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030 (On ratification of Vietnam's industrialization strategy within the framework of Vietnam – Japan cooperation towards 2020 and an orientation towards 2030)	Prime Minister	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&mode=detail&document_id=181906
7	106/2016/QH13	Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế giá trị gia tăng, Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt và Luật Quản lý thuế (Amendments to some articles of the law on value-added tax, the law on special excise duty, and the law on tax administration)	National Assembly	http://datafile.chinhphu.vn/file-remote-v2/DownloadServlet?filePath=vbpbq/2016/05/106.sign ed.pdf
8	Decision 229/2016/QĐ-TTg	Về cơ chế, chính sách thực hiện chiến lược và quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam (On the mechanism and policy for implementation of the strategy and plan for development of Vietnam automobile industry)	Prime Minister	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&_page=1&mode=detail&document_id=183425
9	Decision 68/2017/QĐ-TTg	Về việc phê duyệt Chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ từ năm 2016 đến năm 2025 (Approves sustained assistance to the industry over the next 10 years (2016-2025))	Prime Minister	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&mode=detail&document_id=188113
10	Law No. 71/2014/QH13	Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật về thuế (Amendments to tax laws)	National Assembly	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=178140
11	Decree 29/2008/ND-CP	Quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế (Issuing regulations on industrial zones, export processing zones and economic zones)	GOV	http://www.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?mode=detail&document_id=60656 (http://vbqpl.mpi.gov.vn/en-us/Pages/default.aspx?itemid=97ff5cc9-b896-482d-80ee-3fc19f8a5841&list=documentDetail)
12	Decree 56/2009/ND-CP	Về trợ giúp phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa (On assistance for development of small- and medium-sized enterprises)	GOV	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=88612
13	Decree 164/2013/ND-CP	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 29/2008/ND-CP ngày 14 tháng 3 năm 2008 của Chính phủ quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế (Amending and supplementing a number of articles of the government's decree no. 29/2008/nd-cp dated march 14, 2008, providing for industrial parks, export processing zones and economic zones)	GOV	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=170981
14	Decree 111/2015/ND-CP	Về phát triển công nghiệp hỗ trợ (On development of supporting industry)	GOV	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=182048

#	法令番号	法令名	担当 省庁	URL (ベトナム語又は英語)
15	Decree 114/2015/ND-CP	Sửa đổi, bổ sung Điều 21 Nghị định số 29/2008/NĐ-CP ngày 14 tháng 3 năm 2008 của Chính phủ quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế (Amending article 21 of decree no. 29/2008/nd-cp dated march 14, 2008 by the government on industrial parks, export processing zones, and economic zones)	GOV	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=182109
16	Circular 55/2015/TT-BCT	Quy định trình tự, thủ tục xác nhận ưu đãi và hậu kiểm ưu đãi đối với Dự án sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển (Regulation on procedures for incentive certification and verification of projects for manufacturing of supporting products on the list of prioritized supporting products)	MOIT	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=183530
17	Circular 38/2015/ND-BTC	Quy định về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu (On customs procedures, customs supervision and inspection, export tax, import tax, and tax administration applied to exported and imported goods)	MOF	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=179540 (https://www.customs.gov.vn/Lists/EnglishDocuments/ViewDetails.aspx?ID=1202)
18	Circular 13/2015/TT-BKHDT	Danh mục lĩnh vực hỗ trợ và tiêu chí lựa chọn đối tượng ưu tiên hỗ trợ của Quỹ Phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa (List of prioritized sectors and criteria for prioritized enterprises of SMEDF)	MPI	http://phattriendnnv.mpi.gov.vn/Pages/tinbai.aspx?idTin=44
19	Decree 118/2015/ND-CP	Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư (Detailing and guiding the implementation of a number of articles of the Investment Law)	MPI	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=182195 (http://vbqpl.mpi.gov.vn/en-us/Pages/default.aspx?properties=0dc2669f-f8e7-460f-9b41-fada3dded25&list=documentProperties)
20	Circular 23/2015/TT-BKHCHN	Quy định việc nhập khẩu máy móc, thiết bị, dây chuyền công nghệ đã qua sử dụng (Import of used machinery, equipment and technological lines)	MOST	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=182553
21	Circular 20/2014/TT-BKHCHN	Quy định việc nhập khẩu máy móc, thiết bị, dây chuyền sản xuất đã qua sử dụng (Regulations on the importation of used machinery, equipment and production line)	MOST	n/a
22	Announcement 2527/2012/TB-BKHCHN	Dừng nhập khẩu máy móc, thiết bị, dây chuyền sản xuất đã qua sử dụng (On suspension of the import of used machinery, equipment, and technology lines)	MOST	n/a
23	SMEDF Official Correspondence 30/QDNNV-VNUT (2017)	Về việc triển khai các chương trình hỗ trợ tài chính năm 2017 của Quỹ Phát triển DNNVV (On development of financial assistance programs in 2017 of SMEDF)	SMEDF	n/a