

二輪マスタープラン骨子案

2006年9月26日版

大野健一(VDF)

以下は関係者の皆さんから意見を募るための最初の骨子案である。基本的な中身と構成は3月提案と同じだが、勉強会(brainstorming sessions)の成果を反映して、各章の議論・データ・出所はより詳しくした。一部の章タイトルは修正した。第9章は未完である。

はじめに

- このマスタープランが採用する新策定方法について
- ユーザーの観点を重視し、需要・供給両面から検討すること
- 市場志向・国際統合の下での政府の役割
 - 基本的役割は、二輪車産業の健全な成長を支援することにある。具体的には
 - 第1の役割 政策目的達成のための指示的な予測と指導(過去の強制計画でなく)(第2、3章)
 - 第2の役割 品質・安全・環境・知財等に関する現実的で意味のある基準の設定と実施(第5～9章)
 - 第3の役割 工業力を高めるための裾野産業と人材の強化、これはビジネスニーズ・国際競争への対応、およびWTOルール遵守のもとに行う(第4、9章)
- 共同ワーキンググループのメンバーと作業日程

第1章 ベトナム社会における二輪車の役割

(1) ベトナムにおける二輪車の使用状況

- 二輪ユースと生産に関する時系列データ
- 国際比較
- なぜアジア諸国で二輪車が普及しているか(気候・公共交通の不足)
- ベトナムのユニーク性、たとえば
 - 所得に比べて高い二輪保有率
 - ハノイとホーチミン市の狭く深い路地、土地の平坦性、市街地のコンパクト性
 - 単なる運送をこえるマルチユース(含通勤)、年齢性別をこえたユース
 - 都市と農村部の普及率ギャップ
 - ダイナミックな市場変動 走る貯金箱からコモディティへ、さらにファッション財へ

(2) 将来の方向性

- 二輪車ユースは生活のスタイル・質、都市・交通計画、産業振興を含む広い観点から検討されるべき
- 政策目的は、人々のモビリティと便宜の確保、生活の質(混雑・事故・環境)、交通インフラ建設のコスト・タイミングとの兼ね合い、ベトナム工業力の向上。
- 一定条件下の二輪車ユース 「ベトナムにおいて、人々のモビリティ確保とインフラ建設コスト低減のために、二輪車は使われ続けるべきである。ただしその条件として、交通混雑・交通事故・環境保全・知財保護の4点につき、健全かつ継続可能な方策が発見かつ実行されなければならない」

<データ> 登録台数とストック、国際比較データ、アジアのバイクユースに関する既存研究、ハノイ・ホーチミン市の都市計画マスタープラン

<出所> 岩田鎮夫氏と彼のチーム(ALMEC社)、福田敦教授(日本大学)、警察、ベトナム登記庁、ホンダ刊 World Motorcycle Facts & Figures 2006

第2章 工業構造と生産の方向性

(1) 生産者

- 国内生産トレンド 型別時系列データ
- 勝者を最終的に決めるのは市場だが、政府は平等で健全な市場競争のためのルールを作る必要あり。品質・安全・環境・知財の基準をクリアできる企業のうちで、消費者ニーズを最も満足できる企業が勝ち残ればよい。
- ナショナルブランド(ベトナムブランドのバイク)育成を目標に掲げない。上記のルールを満たす外資企業は歓迎される。

(2) インテグラル型製造業への国内企業のリンク

- 現地サプライヤは外資メーカーとリンクすること、政府はこれを強力に支援すべし
- ビジネスアーキテクチャにおけるインテグラル・モジュラーの区別、日本はインテグラルで中国はモジュラーなこと
- インテグラル製造業は努力と時間が必要だが、高い水準に到達しうる。モジュラー製造業はとりつき易いが、供給過剰・低価格・技術トラップに直面する
- 二輪車産業においては、技術向上およびモジュラー型製品との競争のために、ベトナムはインテグラル型パートナーとなるべき

(3) 輸出への展望

(輸出可能性については、生産者からの情報を得てから議論する)

(4) WTO 整合性

- 高関税・輸入禁止・輸入クォータ・現地化要求等は WTO と非整合であり、またベトナム二輪車産業にとって必要ではない
- 裾野産業と工業人材の育成は、WTO 整合性を持つ2つの政策の柱として強く推進される
- 工業知的財産の保護は WTO と整合的のみならず、WTO の必須条件

<データ> 車種ごとのデータ、いわゆる「中国バイク」の各国浸透状況、輸出データ

<出所> 藤本隆宏教授(東大)、GRIPS の COE コンファレンスレポート

第3章 需要予測

(1) 手法

- 二輪ユースは所得、消費者嗜好、金融、インフラ、政策に依存する

- 一人(家族)当たり台数が次第に高ユース国の水準に接近していくことを仮定(タイをベンチマークとする)
- 都市部と農村部は別々に予測する
- フローとストックの台数を相互換算するために車齢プロフィール推定が必要
- 予測は指示的なものであり、強制力をもたない
- データの不完全性に関する説明

(2) 予測

- 基本予測シナリオ(ベンチマーク)
- 代替的シナリオ(高・低)
- センシティブリティ分析

<データ> 予測計算表の作成、各省ごとの登録データ、ベースイヤー(予測基準年)の調整、普及率の国際データ年、車令プロフィール推定

<出所> ナム氏の前回の予測、Nguyen Khac Trai 教授と彼のチーム(ハノイ工科大)、湊清之氏と彼のチーム(日本自動車研究所)

第4章 裾野産業と工業人材の育成

(1) 重要性

- 裾野産業と工業人材はすべての組立型製造業の競争力の源であること、市川氏の裾野ピラミッド重層の図
- 東アジア各国もこの重要性を認識しているが、必ずしも育成に成功していない
- インテグラル型製造業、および賃金上昇・中国台頭のもとでも国内にとどまり続ける製造業作りのために不可欠
- 裾野・人材育成は WTO に違反しない(内外企業を差別しない限り)

(2) 裾野産業

- 概念と現状
- 目標と政策(詳細は第9章)

(3) 工業人材

- 概念と現状
- 目標と政策(詳細は第9章)

<データ> 裾野産業概念の研究(Thuy/VDF)、日系企業サーベイ(VDF)、ベトナムの裾野・人材の現状に関するデータ、東アジア諸国の現状と政策

<出所> VDF、経済産業省、他の日本の諸官庁、APEC、ASEAN 諸国政府

第5章 都市計画と交通手段

(1) ハノイとホーチミン市の都市計画

- 都市計画、トリップ数の予測、インフラ建設のコストとタイミング

- 二輪車ユースの決定要因： 都市開発と土地利用のあり方、 公共交通建設の有無、 四輪の規制政策(岩田氏による)

(2) 二輪車に期待される役割

<データ> ハノイとホーチミン市の都市計画マスタープラン(Haidep/Houtrams)、それらにおける交通手段データとトリップ数予測、インフラ建設のタイミングと費用、Haidep のエキジビションで配布の CD

<出所> 岩田氏のチーム(ALMEC)、ハノイ・ホーチミン市の人民委員会

第6章 交通事故の抑制

(1) 交通事故のトレンドと原因

- 事故の場所、原因、車種等。データに問題あり
- 車両数・道路インフラ(km)・ドライバー要因・法律厳格執行と事故数の相関を調べる
事前的分析(バイク数の増加が事故増の主要因だといえるか)
- 国際比較

(2) 目標と政策(既存の世銀・JBIC・JICA 調査を踏襲?)

- データの質の改善と原因分析の実施
- 交通事故減少のためのロードマップ作成、現実的な目標と具体的政策の提示
- 「二輪は事故を起こすから数量規制すべし」という見解が妥当かどうか、検討

<データ> 死傷者数(複数データの非整合性の処理)、国際比較

<出所> 国家交通安全局、運輸交通省、ALMEC、世銀、JICA-JBIC、ADB、ホンダ、Ms. Le Thu Huyen & Ms. Nguyen Thi Thanh Hoa(運輸通信大)、増島てつじ(ALMEC)

第7章 環境保護

(1) 都市部の大気汚染

- 大気汚染・燃料の質等に関する既存データ(不完全・欠陥もあり)
- 過去からのトレンドと国際比較
- 都市部の大気汚染の推定原因
- 大気汚染対策の費用的側面

(2) 目標と政策

- 現行政策のレビュー(EURO2実施計画、および将来)、国際経験
- 規制政策の有無とCO、NO_x、SO_x等の代替シナリオ
- 政策立案および実施に関する問題
- 車検制度と排ガス規制(湊氏の見解)

<データ> 都市部における大気汚染観測データ、都市大気汚染の推定される原因、「JICAデータ」、大気汚染に関連する疾病データ、車令プロフィール推定、ベトナムの大気汚染規制とEURO 基準導入のスケジュール、燃料の質に関するデータ、国際比較データ

< 出所 > 資源エネルギー省、ハノイ国家大学 (Dr. Nguyen Thi Ha)、CENMA、湊清之氏
(日本自動車研究所)

第8章 工業財産権

(1) 現状

- 工業知財が重要である理由 (創造性の保護、WTO 整合性、インテグラル製造業に不可欠)
- 工業知財違反のタイプ、データ、方法 (データに不完全性あり)、完成車と部品の「二重保護」に関する問題
- 過去と現在の法律・政策、メーカーによる対抗策

(2) 目標と政策

< データ > 工業財産違反の逮捕・検挙数、その他の現状データ

< 出所 > ホンダ・ベトナム、知的財産国家庁 (NOIP)、日本の特許庁 ?

第9章 政策手段

注、具体的な政策手段は、骨子案が合意され、各章のドラフティングが始まってから詰めていくこととする。政策手段は第4～8章について提案されるが、第1～3章については提案されない。これは、生産・販売・輸出などの方向性は基本的に市場の力が決めることであって、第1～3章でおこなうビジョンや予測の提示以外に、とくに政策手段を用いて実現するものではないと考えるからである。いっぽう、裾野産業や工業人材の育成を通じる工業力向上、および都市問題・交通事故・環境・工業知財の解決などの健全な成長のための諸条件については、具体的な政策が必要とされる。多くの政策手段は複数の省庁にまたがるので、それらの省庁との議論が必要である。そうした省庁をまたぐ政策、複数問題にかかわる政策をマスタープランの中にどのようにドラフトしていくのかは、これからの課題である。