

アジア経済危機下のアセアン 自動車産業の発展と競争構造の変化

山 浦 雄 三

目 次

はじめに

1. 輸入代替型としての自動車産業
2. 日系完成車メーカーのアセアン進出とその戦略
3. 21世紀初頭のアセアン自動車市場の基本構図
4. 産業集積を持つタイの優位性確立
5. 業界再編成も視野に

結 び

はじめに

1997年7月のタイバーツの切り下げに端を発するアジア通貨・金融危機は時を迫って深刻な経済危機の様相となり、アセアン各国は軒並みマイナス成長に転落した。このところ通貨の安定で最悪期は脱しつつあるが、巨額の不良債権を抱えた金融システムの再建に時間がかかるうえ、内需の低迷が続くことから、99年においてもマイナスが相次ぐ見通しである。そうした中において90年代前半に急成長してきたアセアン自動車市場は、これまでに経験したことの無い規模で収縮した(表1及び表2)。アセアンの自動車産業(部品を含む)は、通貨・金融危機とその後の深刻な経済低迷の影響を最も受けた代表的な業種であり、その中においてアセアン地域で約7割強という圧倒的なシェアをもつ日系完成車メーカーは、きわめて厳しい経営環境にたたされている。今回の危機において、自動車産業が生産の激減にみられるように最も影響を受けた背景としては、アセアン各国の自動車産業が高関税、国内調達義務付け等の政策の下で製品の販売先を国内市場に依存してきたという特性を持つためである。この点で他の輸出指向型で労働集約型の繊維産業や電子・電機機器、家電産業とは基本的に状況を異にしている。

日本貿易振興会(ジェトロ)が98年5月に日本の製造業約2,000社を対象に実施したアンケート調査結果でも、自動車産業については、ほぼ全ての企業(同業種で92.1%)が「現地需要の減少で売上が減少」と回答している。また、その対応策としては「生産拠点の稼働率引き下げ」との回答割合が高く(63.2%)、「合理化に着手」(50.0%)し、一部は「現地販売から輸出にシフト」(21.1%)²⁾を図っている。自動車需要の回復に相当の時間を要するとみられる今日の状況下にあっ

表1 アセアンの自動車市場規模の推移

（単位：千台）

	1990年	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年
タイ	303	570	588	360	225	300	355	425	525
インドネシア	275	384	337	392	118	130	180	235	290
マレーシア	166	286	365	405	270	318	369	410	463
フィリピン	58	130	162	144	69	84	102	145	190
4カ国計	802	1,370	1,453	1,301	682	832	1,006	1,215	1,468

（注）1997年は推定値

（出所）The Economist Intelligence Unit, EIU Motor Business Asia-Pacific (1st quarter 1998).

表2 アセアン4カ国の自動車販売台数

（単位：％，台）

	96年	97年	前年比	98年(1~6月)	前年同期比	98年予測
タイ	589,126	363,156	▲38.4	70,277	▲71.7	17万台
インドネシア	332,035	392,185	18.1	36,499	▲82.0	6万台
マレーシア	364,788	408,837	12.1	61,298	▲68.2	13万台
フィリピン	162,095	144,378	▲10.9	43,168	▲44.9	9万台

（注）予測台数は98年9月時点

（出所）各国自動車・部品工業会，各国管轄官庁資料より作成

³⁾て、進出企業は新たな視点での課題の抽出ならびに問題解決のための具体的な対応に迫られている。今後、アセアン自動車産業がさらなる発展をするために取り組むべき課題として、①世界的な自由化の流れへの着実な対応、②アセアン域内及び域外との市場リンケージの実現、③完成車及び自動車部品の輸出拡大に向けた取り組み、④完成車や自動車部品工業にとって、その国の産業構造のバランスがとれていて、かつ高度に発達した工業基盤⁴⁾が確立されていることが不可欠であることから、そ野産業や中小企業の育成、などが挙げられる。

アセアンの自動車産業は現地の安価で豊富な労働力利用と完成車に対する高額な関税の回避を目的として組み立てが開始された1960年代から今日まで、日系自動車メーカーを中心とした外資系企業によって、それぞれの国の内需を目的とした設備投資を通じて進められてきたことは否めない事実である。そして今日、アセアン自由貿易協定（AFTA）に代表される域内経済体制の推進及び関税撤廃など貿易自由化への対応に加えて近年、将来の成長性をにらんで欧米や韓国の組み立てメーカーの参入が本格化し、日本車との競争関係が激化する方向にあるなどグローバル規模で進む業界再編成の流れの中で新たな競争構造ができつつある。本稿ではそうした文脈の中で、アジア経済危機の発生を契機としてアセアン自動車産業が効率化を推進し、国際競争力を高めるために21世紀に向けてどのような戦略展開の方向を目指しているのか、について若干の考察を試みることにする。

1. 輸入代替型としての自動車産業

自動車産業を基幹産業として位置づけているアセアン4カ国（タイ、フィリピン、マレーシア、インドネシア）においては、もともと高い輸入障壁で保護された国内市場指向の輸入代替産業と

表3 アセアン諸国、日本及び米国の自動車産業の基礎指標

	全製造業における自動車産業の付加価値額の占める比率			自動車産業従事者数	産業労働者に占める比率
	85年	90年	94年	91年, 万人	%
タイ	3.3	5.3	5.2	6.84	4.3
マレーシア	4.3	5.4	4.7	1.95	2.0
インドネシア	4.1	6.8	8.9	3.12	1.4
フィリピン	1.0	2.9	4.0	1.04	1.1
日本	10.9	10.7	10.6	81.2	7.3
米国	12.9	11.7	11.6	81.5	4.9

(出所) 付加価値額比率: Industrial Development Global Report 1996 (UNIDO)

雇用者数: International Yearbook of Industrial Statistics 1995 (UNIDO)

して保護育成されてきた。発展途上国が自動車産業を戦略的な産業として位置付けてその育成に国家を挙げて取り組んでいるのは次のような理由による。自動車は1万点以上に及ぶ部品から成り立つが、完成車メーカーはそのすべてを作るわけではない。タイヤ、バッテリー、ガラスなどはそれらの専門メーカーから購入するか、あるいは外注といった形で下請け関連メーカーの協力を得るものなどが相当部分を占めている。また、自動車の関連産業は製造分野にとどまらない。販売部門のほかには整備、旅客や貨物の輸送、リースや駐車場、燃料販売、保険やローン、その他サービスなど広い範囲に及んでいる。これをもって自動車が総合産業とよばれる所以である(表3)。そのため自動車産業をもって雇用創出や技術開発の牽引力としたいとする途上国が少なくないのである。アセアン諸国において輸送機器(自動車が大部分)が国内生産において一定の比重をもっているのに対し、輸出における比重が小さく、国によってはほとんど輸出が行われていない実態がある⁵⁾。1960年代においてこの地域に輸入代替を目的として設立された日系の現地法人は、基本的には現在も国内市場に特化した生産を行っている。このような国内市場指向型の自動車組み立て産業並びに同部品産業が十分な国際競争力を有しているかどうかは疑わしい面があると言わざるを得ないのである。アセアンの輸入代替産業の象徴ともいえる自動車産業の競争力強化と効率化のためには、自由化と規制緩和による保護撤廃、すそ野産業を形成する中小企業の育成を計画的、かつ国際通商ルールと整合的に行わなければならないことは言うまでもない。

2. 日系完成車メーカーの対アセアン進出とその戦略

日本の自動車産業による対アセアン投資は古くは1960年代から行われてきたが、その時期区分は大きく3つに分けられる。第一期の1960年代から80年代前半にかけてのアジア進出は、各国の自動車産業育成政策に基づく完成車の輸入規制等に対応した市場確保のための、どちらかと言えば受け身で、消極的な動機付けによるものであったといえよう(規制対応型)。その過程にあって、CKDによる組み立てから徐々に国産化率を高め、市場の拡大に伴って生産能力を増大させてきた。第二期は85年の円高と、アセアンでの自由化の進展の下で特に90年代に入ってから、もっぱらコスト意識を優先した完成車の生産拠点並びに部品供給拠点として世界の中で最も高い成長が予想されるアセアン地域を視野に入れて、域内での各生産拠点間の部品の相互融通や拡大などを

表4 タイの日系自動車メーカー

設立時期	企業名	年間生産能力
1962年	Toyota Motors Thailand	20万台
1966年	Isuzu Motors.	14万台
1962年	Siam Motors & Nissan	9.8万台
1973年	Siam Nissan Automobile	
1987年	MMC Sittipol（三菱自工）	19万台
1975年	Sukosol & Mazda Motor Industry	2.5万台
1992年	Honda Hino Industry	6万台
1965年	Thai Hino Industry	2万台
1987年	Nissan Diesel Thailand	N. A.
1995年	Auto Alliance Thailand（マツダとフォードの合併）	10万台

（出所）「フォーリン」、日本自動車工業会資料、各種新聞報道等より作成

通じた積極的な事業展開を経営戦略として位置付けたものである（域内相互補完型）。ちなみに通貨・経済危機から实体经济の危機へと進んだ東アジアの産業を支えているのは、自動車や家電に典型的にみられるように日本企業が60年代から営々と築き上げてきたアセアン地域に広がる生産・調達ネットワークといえる。特に80年代後半からは部品国産化政策への対応もあって部品企業の進出が目立って多くなった時期でもある。組み立てメーカーの進出と拡張投資に伴う随伴、あるいは呼び寄せる形で必ずしも出たくないのに進出せざるを得なかった面もないとは言えない。そして第三期は1997年の通貨・金融危機以降、日系組み立て企業による従来の国別の対応をベースとした域内相互補完から世界の完成車メーカーも巻き込んだグローバル化に軸足を移しつつ、その中において特に部品・素材産業の分厚いすそ野が育ちつつあるタイに着目してアセアンにおける最重要の生産輸出拠点として位置付けてその強化を図る過程（グローバル戦略型）と言えよう（表4）。その背景にはグローバル競争での生き残りをかけて世界の完成車メーカーは、日本の完成車・部品メーカーと組んでアジアでの事業基盤の確保を目指し戦略的な提携を進めているという実態がある。

3. 21世紀初頭のアセアン自動車市場の基本構図

(1) 変化しない国別の主力生産車種構成

通貨・経済危機の発生以前には、国産化義務の廃止により組み立てメーカーは規制下での高コスト部品の調達を取りやめ、域内外から最も安い部品を調達し、組み立てることが可能になり、その結果として現在の国産化を前提とした国別の生産体制が大きく揺らぐこともあり得ると考えられていた。タイがGMの誘致⁶⁾に際し、国産化規定の適用外としたほか、部品輸入に対し税制面の優遇措置を提供するなど、自由化の下での新たな生産体制を先取りし、他国に先んじて競争力強化を図るなどの動きに出たのもそのためであったといえよう。ところが、98年8月、タイ政府がアジア経済危機との関連で自国産業の保護強化を打ち出し、その一環として部品国産化規制の廃止を当初予定した98年7月から2000年への延期を発表した。他方、現状では各国の経済状況、

税制、道路事情、消費者の好みなどが考慮されて国ごとに各社の適性車種構成が決められているため、各社とも車種統一への願いは強いものがあるけれども、その実現は極めて難しい事情にある。このため、各社によりそれぞれの市場の要求に合わせ、ユーザーニーズへの対応と主力車種を中心に現地生産を進める現行の体制は当分の間、維持されることは確実と見られる。

(2) アジアカー戦略にも影響

部品融通の際の輸入関税の引き下げと同時に、アセアンで生産された輸入部品を国産化率の計算で自国産部品とみなす、という方針への対応、さらにアセアンの自動車市場では多目的に利用される商用車が主流となっている状況の下で、消費者に低価格の乗用車を供給することによって小型車市場の拡大を図るという狙いから現地向け開発と現地調達を志向した「アジアカー」が導入された。ところが、その後アジア通貨・経済危機の発生により上記の方針が崩れそうな雰囲気になってきたこと、車としての価値が低いにもかかわらず、いくら国産品愛用だからといって購入するほど市場は甘くなかったなどといった事由から97年来、市場が激減する中で現在、アジアカーの売れ行きは低迷を余儀なくされている。もともとアジアカー戦略はアセアン自動車市場が2000年には240万台に急成長するといった強気の前提に、域内で相互供給するための体制強化の一環として打ち出された取り組みであったからやむを得ない面もあろう。アジアカーへの期待と裏腹に、現場の技術者達にしてみればローカル部品を無理してかき集めて作ったアジア仕様車などは売たくもない、という製造現場での実態もあったといわれる。市場が崩落し、本格回復への道筋がはっきりしない状況の下で、アジアカー作りの意味合いは今日、急速に薄れつつあると言ってよかろう。

(3) 輸出への取り組みと課題

現地通貨の大幅な下落により輸出による販路拡大が稼働率の維持⁷⁾、財務改善といった面でもっとも実効性があると考えられ、各社は一斉に輸出への取り組みを強化しようとしている。アセアン4カ国の完成車輸出状況は表5の通りで、これまでにまとまった数量の乗用車を輸出してきたのは、国民車プロトン⁷⁾を旧宗主国の英国を中心に欧州へ2万台前後輸出しているマレーシアだけと言ってよい。タイは97年が1万4000台、98年はさらにその倍以上の輸出数量を見込んでおり、その大半はD社製のピックアップトラックで、98年1-7月の輸出は前年同期比約1.6倍の3万台に達し、年間を通じて約6万台の輸出を達成したとみられる。現地業界筋によると、99年は各社とも輸出先がさらに広がり、輸出量は合計で12万~15万台規模になると強気の見方をしている。アジア通貨・金融危機の発生以前には日系メーカーに加えて、98年5月から1トンピックアップトラックの生産を始めたF社も輸出を計画しており、それらを積み上げるとタイの年間完成車輸出は20万台に達する見通しであった。アセアンが経済危機を乗り切って、再び安定した経済成長路線に戻るためには、各国が輸出によって持続的に外貨収入を確保していく状態に戻る以外に道はないと考えられる。そのため100万台への早期の市場回復を期待するタイ政府（BOI）も、1999年に10万台規模の完成車輸出を見込んでいる。日系組み立て各社の輸出に向けた取り組みをまとめてみると表6の通りである。

経済危機で大幅な低迷が続く以前には、アセアン域内でアジアカーの相互供給が進み、各国に

表5 アセアン4の自動車輸出台数の推移

(乗用車)

(単位:台)

	1985年	90年	91年	92年	93年	94年	95年
タイ	0	0	0	0	0	0	0
インドネシア	0	0	0	0	0	0	0
マレーシア	0	5,834	14,214	18,770	20,065	13,902	19,868
フィリピン	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	5,834	14,214	18,770	20,065	13,902	19,868

(商用車)

(単位:台)

	1985年	90年	91年	92年	93年	94年	95年
タイ	0	0	0	0	0	0	0
インドネシア	0	921	1,729	2,365	3,619	4,711	5,745
マレーシア	0	91	0	10	16	19	149
フィリピン	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	1,012	1,729	2,375	3,635	4,730	5,894

(乗商合車)

(単位:台)

	1985年	90年	91年	92年	93年	94年	95年
タイ	0	0	0	0	0	0	0
インドネシア	0	921	1,729	2,365	3,619	4,711	5,745
マレーシア	0	5,925	14,214	18,780	20,081	13,921	20,017
フィリピン	0	0	0	0	0	0	0
合計	0	6,846	15,943	21,145	23,700	18,632	25,762

(出所) 自動車専門家会合「各国の自動車産業の実態と政策課題に関するアンケート」より作成

表6 タイ自動車メーカー各社の輸出対応

企業名	内 容
A 社	98年10月より、豪州、ニュージーランドへの1トンピックアップの輸出(目標は年間2万台)を日本よりタイへ移管する。また、ディーゼルエンジンを日本へ年間2万基規模で輸出する。アジアカー「ソルナー」のCKD輸出も検討中。
B 社	99年より、1トンピックアップの豪州、ニュージーランドへの輸出(月間500台規模)を開始する。
C 社	98年9月よりアジアカー「シティ」の中近東への輸出を開始。また、同年12月よりニュージーランド、豪州へ乗用車アコードの輸出を検討。
D 社	欧州向けを中心に1トンピックアップの輸出拡大を目指す。97年の約4万台を98年は約6万台、99年には新たにイスラエル市場などを開拓しさらに増やす。
E 社	5月より地中海諸国のキプロスとマルタへ1トンピックアップの輸出を開始。パキスタン、バングラデッシュ、スリランカ、豪州等への輸出も検討中。
F 社	98年半ばより豪州、ニュージーランド向けに1トンピックアップトラックの輸出を開始した。通年では7万台弱に達する見通し。

(出所) 各社へのヒアリング、新聞記事等より作成

において輸出用車種が生産ラインに加わるのが予想されていた。しかし、実際に完成車を輸出するとなると課題は少なくないのである。それらは①現在、アセアン各国は需要が大幅に減少しているうえ、各国にそれぞれ生産拠点がある関係で域内への大規模な輸出は困難、②アセアン産業協力スキーム(AICO)⁸⁾やAFTAの進展如何にもよるが当面、現行の高関税率の下では輸入よりも現地生産のほうがコスト安という計算結果も出ている、③欧米やオセアニアなど先進国市場向けは現地における安全基準や環境基準がアジアと異なることから、輸出するためには設計段階か

表7 CKD 部品の海外拠点への出荷体制

	フィリピン (PHIL)	インドネシア (INN)
エンジン1.3リットル (右ハンドル)		9
エンジン1.3リットル (左ハンドル)	9	
ABS アンチロック・ブレーキシステム	9	9
タイヤ (13インチ)	3	
タイヤ (15インチ)		9

(注) 9は部品番号で、日本より供給される

3は同じく部品番号で国産品

(出所) A社からの聞き取り

から見直しが必要で、そのための時間がかかり、しかもコストアップ要因にもなる、④中近東・アフリカ、中南米等についても既に各社の生産拠点が各国にある。また、いずれの地域についても日本からの輸出との調整をどうするかといった厄介な問題が依然として残る、等々である。

より基本的な問題としてCKD生産体制下にある現地日系組み立てメーカーの場合、輸出生産に向けた仕様変更やそれに伴う生産ラインの変更などに新たな投資を必要とし、かつ生産ラインに入れてから販売まで約8カ月を要するなどタイムラグからみても短時間で大幅に輸出を増やすのは極めて難しいといえる。表7はA社を例に取り、CKD部品の海外生産拠点への出荷体制について説明したものである。同じ車種（1.3リットルのエンジンを搭載）であっても、日本からのCKD出荷（船積み）の時点で部品レベルのスペックが異なっていることがわかる。そして日本の親工場では出荷時においてフィリピン仕向けのCKD部品をプラモデルのようにバラバラに分けて、それらを同じ部品毎にセット組で40台分梱包したもの（1モジュールという）が船積みされる。その際、インドネシア向け（INN）仕様のを、フィリピン向け（PHIL）としてCKD部品をアSEMBルしてフィリピンからインドネシアに輸出する場合、上記のINN（生産地と出荷地）がPHIL（生産地）・INN（最終出荷地）となる。このように同じフィリピン向けに出荷されるものであっても、PHIL（PHIL）とPHIL（INN）は区別され、モジュール化されてフィリピン向けに船積みされる。これをみても①輸出先が要望する仕様の明確化、②必要な部品が国産化できるかどうか（もし不可能であれば日本から供給する）、などの点について時間と手間のかかる調査が必要となってくるというわけである。

国内販売の不振をカバーするために新たに輸出に活路を見出そうとする動きも見られる中けれども完成車の輸出台数は各国の生産能力に比べると非常に小さく、国内市場の不振を取り戻すには程遠い現状にある。したがって、今後より経済発展の遅れた国・地域向けや需給調整の必要から輸出が行われることがあり得るが、現行のCKD生産方式の下ではその効果は限定的なものとならざるを得ないと考えられる。

(4) 部品メーカーのアセアン戦略

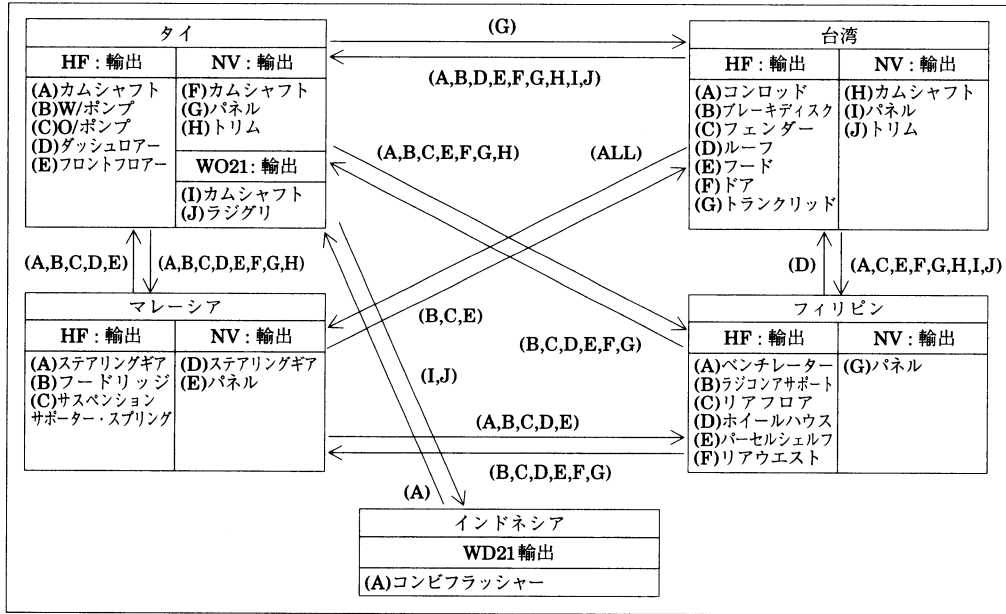
通貨・金融危機が発生して以来、自動車部品についても輸出に取り組むなど新たな動きが広がっている。従来、日系部品メーカーの多くは現地政府の定める国産化体制をクリアするため日系組み立てメーカーからの要請に応じて現地進出した（表8）。その背景には、90年代のアセアン自動車市場の急激な拡大を受けて、日系完成車メーカーが生産能力の増強と新型モデルの投入を相次いで行うとともに、生産コスト削減のためアセアン域内を含む現地調達の強化を図ってい

表8 タイにおける日系自動車部品メーカーの進出推移（単位：件）

	79年以前	80～85年	86～90年	91～96年	合計
現地法人	25	6	35	46	112
技術提供	3	5	15	35	58
合計	28	11	50	81	170

（出所）日本自動車部品工業会資料より作成

図1 アセアン広域部品補完状況（A社の事例）



（出所）A社の資料より作成

た事実が指摘される。こうした動きに刺激されて部品メーカーも新規進出や生産能力の拡充に努めてきたことから、アセアンの部品産業のすそ野が徐々に広がりつつある。部品輸出には完成車メーカーの部品工場からの出荷（エンジンやトランスミッションなど）に加えて、現地部品メーカーを支援するため現地で調達した部品を輸出するという2通りのケースが考えられる。しかし、ワイヤーハーネス等の一部製品を除くと進出時点では各社とも輸出を想定していなかったのである。このため域内の複数拠点間での輸出入を促進するAICOスキームが本格的に動き出し、域内の拠点間での部品相互供給が早く実現することで、部品の調達先の拡大や技術交流の促進が期待されたというわけである。しかし、通貨危機が発生してからマレーシアがAICOに対するそれまでの拒否姿勢を軟化させ、企業からの申請があれば許可する方向に転じたが、インドネシアは依然として申請の多くを拒否している。また、日系組み立てメーカーA社のように自動車市場の悪化から最近、AICO申請を取り下げる動きも見られるなど各国政府の思惑からその進捗は思わしくなく、アセアン域内での自由化を前提とした広域分業ネットワーク構築の遅れによる規模のメリット発揮ができなくなる事態さえ懸念されている。A社を例にとると、アセアン域内（この場合はタイ、マレーシア、フィリピンのみ）の補完部品取引額は96年が約10億円であったものが、97年には3億3000万円に減少している（図1）。こうした事実から見るアセアン4カ国は本音が

らそれぞれ自国内に自動車組み立て・部品産業の育成を狙っているのは明らかであるが、果たして将来、共存共栄できるのかという点になると疑問が残ると言わざるを得ないのである。

一方、部品業界で最近見られる特徴的な動きとして、①フィリピンに進出したK社（アルミフォイルを製造）は現地の狭い新車市場だけでなく、アフターマーケットを狙って欧米市場の新規開拓を図ったところ売り上げは倍増したという。このように海外においては、特に資本集約的な生産ラインを建設する場合は、日系メーカーへ供給するだけでは市場規模として不十分であり、系列・国籍を越えて広く部品の売り込みを行う必要がある、②為替レートに応じて柔軟に輸入戦略を立てられる部品については、これまで日本で生産輸出していた一部製品のアセアンへの移管（B社はアセアンから乗用車用ディーゼルエンジンを年間1万5,000台日本へ輸出し、欧州向け車に搭載する計画を進めている）が広がっており、こうした動きが今後、現地部品メーカーの輸出を増やす誘因になるものとみられる。

4. 産業集積を持つタイの優位性確立

急速なモータリゼーションの進展と比較的大きな市場規模、各メーカーの自由競争に任せて政府は干渉しないといった伝統的な産業風土、加えて80年代末からタイ経済の順調な発展に支えられて日系自動車メーカーが生産を急速に伸ばしてきたことに伴い、80年代後半以降、部品メーカーのタイへの進出は加速した（表10）。こうして部品メーカーが増えると組み立てメーカーが集まるといふ好循環が成立し、今日みられるような自動車生産基盤としてのタイの優位性が確立をみたのである。とりわけ、熾烈な競争下にあってはコスト削減こそが死命を制するのであり、自動車の場合、生産コストを左右する最大の要素は生産規模と並んで部品が安価なこと並びに部品の集めやすさにあるといっても過言ではなかろう。実際のところ、他国に比べて部品メーカーと素材メーカーの数が圧倒的に多いのがタイの特徴といえる（表9）。部品メーカーからみれば、自動車部品についても生産規模がコスト削減につながるため、系列を越えてでもより多くの組み立てメーカーから注文を取る必要がある。そのため各自動車メーカーが出揃うタイに進出せざる

表9 アセアン4における主要部品の企業数

（単位：社）

部品（中分類）	マレーシア	タイ	インドネシア	フィリピン	4カ国合計
車体部品	137	140	40	33	350
エンジン部品	79	106	51	25	261
車体電装部品	90	78	47	26	241
駆動装置・タイヤ・ホイール	100	75	26	30	231
ブレーキ装置部品	36	28	20	20	104
燃料装置部品	31	31	17	2	81
サスペンション装置部品	26	19	12	9	66
排気装置部品	16	11	10	9	46
合計	515	488	223	154	1,380

（出所）日本自動車工業会資料等より作成

表10 日本の対アセアン自動車部品メーカーの海外進出状況（単位：件）

	生産会社	販売会社	技術供与	その他
シンガポール	11	9	0	4
タイ	84	8	54	0
マレーシア	35	2	47	1
インドネシア	40	0	31	0
フィリピン	19	1	10	0
合計	189	20	142	5

（出所） 同上

表11 東南アジアと日本の製造コスト比較

	日本	東南アジア	タイ	マレーシア	インドネシア	フィリピン
部品・原材料費	100.0	127.0	119.0	126.0	133.0	141.0
労務費	9.6	3.8	2.4	5.6	5.4	2.6
その他経費	11.8	9.8	4.5	11.4	17.1	12.0
合計	121.4	140.6	125.9	143.0	155.5	153.3
日本=100	100.0	115.9	103.7	117.8	128.1	126.3

（注） アンケート調査に基づき、各社の国別指数を各社の各国販売台数で加重平均した。

（出所） 東南アジアの自動車産業の発展と域内協力促進に関する総合調査（「地域経済統合調査」結果報告書、さくら総合研究所環太平洋研究センター1996年）

を得なかったという事情もある⁹⁾。

一方、一般に競争状態にある複数の国・地域の産業が競争で優位に立つのは、その国での部品調達率が50%を越えた時点で可能になるといわれている¹⁰⁾。90年代半ば以降、タイで日系組み立て各社が相次いでアジアカーの生産を開始したことは先述したとおりである。設計段階から現地で調達できる部品を採用し、部品の共通化を推し進める点にアジアカーの特色があるが、それは一番コストの低いタイであるからこそ可能であったわけである。アジアカーの実質的な部品調達率は70%近くに達しており、タイで生産されている他の車種を上回っている¹¹⁾。AICOが順調に動き出し、2003年には域内関税がゼロ近くになるとすると、高関税で保護されてきたアセアンの自動車産業は否応なく自由競争にさらされることになる。その場合、どの国が優位に立てるかは製造コストに占める部品原材料の高さからいって、部品調達率の高低が決め手になることは明らかである（表11）。タイは部品メーカーにとってマーケットの大きさという点から進出上のメリットは大きく、また部品の集めやすさという点で組み立てメーカーにとってタイの部品産業の集積（表12）は有利に作用することから、ここに両者の利害は見事に一致するというわけである。タイへの生産集中を図る最近の動きの一つとして98年10月、独BMWはバンコク郊外に乗用車工場を建設して、2000年初めに操業を開始すると発表した。BMWがアジアに生産拠点を設けるのは初めてであり、当初の生産能力は年産1万台で、将来は拡張し、周辺国にも輸出する計画とされる。

タイでは日本企業の進出により、多くの部品を現地調達することが可能になった。しかし、現地調達が困難、もしくは生産台数が採算ベースに乗らず、部品の生産が日本に残っているものも少なくないのである。その主なものとしてエンジンやトランスミッションの中核部品、ハイテク電子部品、パワーステアリングが中核となっている部品などである。これは労働集約的な生産工

表12 タイにおける自動車部品産業の実態

自動車部品供給業者	約600社(1・2次下請けのみ)。工場全体840ヵ所。 分野別：鋳造関連197社、金型・ダイカスト関連323社、
主要な製造部品	60～70年：バッテリー、タイヤ、板バネ、 71～77年：ブラケット、マフラー、ホイール、トリム、ワイヤーハーネス、ゴム部品、 78～86年：ブレーキドラム、フロアパン、ラジエータ、ガラス、オルタネータ、ランプ、 87～92年：エンジン部品、ベルト、ウォーター／オイルポンプ、ピストン、バルブ、ボディー パーツ、ドア、トランク、バンパー、 93～現在：基幹エンジン部品、アブソーバー
国産化義務部品	ホイールレバーゲージ、ラジエータ、オイルフィルタ、オルタネータ、スイッチマグネティック 組立部品、ホーン、シャシー／座部・ワイヤリングハーネス、ボディグランドケーブル、マフ ラー、エキゾーストパイプ、テイルパイプ、ホイール、タイヤチューブ、塗料・溶剤、カーペ ット、フロアマット、ジャッキ組立部品、シートフレーム、シートカバー、フォームパット、 ドアガラス、ウインドシールド、リーフ／コイルスプリング、ラジオ(以上28品目)

(出所)「アセアン自動車すそ野産業コンファランス」資料より作成

程については競争上、労賃の安い発展途上国へ生産拠点が移っているが、資本集約的ラインで生産される基幹部品については、必要以上に海外へ移転する動きは今のところ見られないためである¹²⁾。

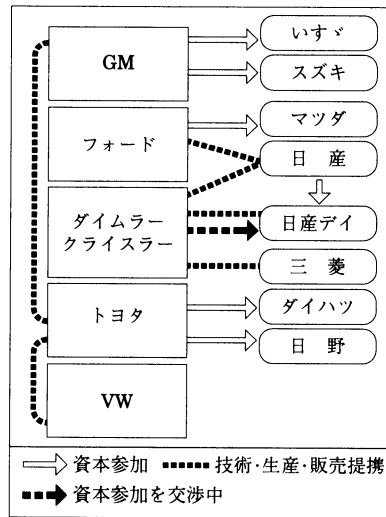
タイ市場の約9割という圧倒的なシェアをもつ日系自動車メーカーは、タイを東南アジアにおける一大生産拠点に育成するためここ数年来、積極的な設備拡張投資を行ってきた。この結果、タイの自動車生産能力は90年末の約24万台から95年には53万台へと急拡大し、通貨・経済危機の発生以前、2000年には133万台に達するとの予測さえ行われていたのである。ピークであった96年のアセアン4における自動車生産台数は134万台であり、アセアンの市場がいかにか急成長しているとはいえ、この時点で日本と比較すると10%強を占めるに過ぎない。市場規模からみてもアセアンの自動車産業にとって輸出拠点は1ヵ所で十分であり、タイがその地位を固めつつあるといえよう。そして日系各メーカーは現地調達や現地生産の拡大に伴って、タイを中心に開発・設計機能の一部を移動する動きを示している¹³⁾。

部品メーカーのアセアンへの集積が急速に進んでいた時期に、不幸にも通貨・金融危機が発生し市場が急激に冷え込んだため、大幅な生産調整や投資計画の変更を迫られることとなるなど不幸な事態と言わなければならない。多くの企業がアセアンの拠点を地場ないし域内への供給拠点として位置付けていたため市場低迷の影響を手痛く受けたのである。景気がこのまま低迷を続け、地場部品メーカーの経営悪化が長期化すれば、数年後、経済が回復したときには地場部品メーカーが存在せず、部品を輸入に依存するしかない産業構造になってしまうかもしれない。そのためにも窮地に陥っているすそ野産業を如何に救済し、再生させるかにアセアンの自動車産業の盛衰がかかっているといっても過言ではないであろう。

5. 業界再編成も視野に

予想をはるかに上回る需要の落ち込み、加えて信用の収縮に見舞われ、それまで急成長を遂げてきたアセアン自動車産業の成長神話が崩壊し、組み立て・部品メーカーは軒並み経営難に陥る

図2 世界5大メーカーと日本メーカーとの関係



(出所) 日本経済新聞(98年12月19日付)

中において、危機を通じて企業の優勝劣敗が次第に鮮明となってきたと言えそうである。アセアン自動車産業をめぐる国際環境は、世界貿易機関(WTO)、アセアン自由貿易地域(AFTA)、アジア太平洋経済協力会議(APEC)などの枠組みの中で、世界的な貿易・投資の自由化に向けた転換期にさしかかっている。ところが、通貨・経済危機の深刻化により一部の国では国内産業保護を理由に完成車の関税引き上げ、国産化義務廃止時期の繰り下げなど自由化に逆行する動きが見られる。しかし98年10月にマニラで開催された第30回アセアン経済閣僚会議ではAFTAの実施時期である2003年を待たずに特定品目について2000年までに前倒しするほか、当初取り決めの関税0～5%を原則としてゼロにすることなどを確認した。同様に同年12月ハノイで開催されたアセアン首脳会議において採択された「ハノイ宣言」及び「ハノイ行動計画」においても貿易・投資自由化の推進を確認するとともに、域内分業を進める企業の関税を優遇するAICOの具体的な推進を明記した。このように各国とも引き続き自由化に積極的に取り組んでいく姿勢には変わりがない。また、各国産業界の意向も自由化受け入れについてのコンセンサスがすでに出来上がっていると見てよいであろう。現地自動車業界の経営戦略についていえば、総じてこれまではいかに政府からの要求にうまく対応していくかに根幹があった。しかしこれからは、とりわけ直面する経済危機から抜け出すためには、いかにして生き残るかという生存競争を一層重視せざるを得なくなっている。自由化の流れについてはそれとして、自動車業界からみれば各国の自動車メーカーは保護策が全く無い状態で果たして企業が存続していけるのか、各国が自由化に厳格に対応した場合、例えば立ち上がったばかりのインドネシアやフィリピンの完成車メーカーとか、マレーシアの国民車が本当に生き残れるのだろうか、といった疑問が依然として残ろう。

これまで自動車各社は世界的な自由化の流れを受け入れ、それに乗ろうと努めてきたが、ここへきてアジアの自動車需要が激減しアセアン全体でも採算に乗らないなど危機感が高まるに伴い、一部の日系完成車メーカーの間で自由化への取り組みに対する見直しの機運が出始めていることは注目される。すなわち、市場の自由化への対応よりもこの際、現地業界(組立、部品加工、ディ

ラーなど）との協力関係の強化を前面に出すべきだとの考えがより強まりを見せているのである。A社は当初、次期型モデルとして2つのモデルでアジア展開を実施する計画であったところ、あまりにも需要が冷え込んだため1モデルだけに絞ったといわれる。結局、アジアカー構想ですら今日の異常な事態にあっては採算が難しく、自社防衛に走らざるを得なくなったという苦しい事態となっているのである。

自動車市場低迷の影響で日系を中心とした現地部品メーカーは、組み立てメーカー以上に苦境にある。日本の親企業はアセアン域内での部品融通の加速化（A社）、協力企業への資金繰り援助（B社）、部品調達の拡大（C社）にみられるように、親会社はその体力に応じて部品メーカー等に対する支援活動の強化を図っている。こうした中で、タイにあっては生き残りを画策する現地部品メーカーの間で、組み立てメーカーとの取引関係を見直し、支援体制の手厚い有力企業を選別する動きすら見られる。今後、組み立てメーカーの中には既に現地部品メーカーの選別を終えているが、提携先の業績がさらに悪化したときには調達先を他社に切り換えるところも出てくるかもしれない。資本力で日本企業をはるかに上回るBig3も新たに市場参入してくる情勢にあって、組み立てメーカーが全部で13社（うち日系が10社）もある乱立状態の中で今後、事業の大幅な見直しや撤退すら考える企業が出てこないとも限らない状況になってきている¹⁴⁾。タイでは通貨・経済危機により企業のバランスシートが急激に悪化する一方、金融機関は多額の不良債権を抱え、貸し渋りをを行っているため地場企業は増資するだけの余裕が無い。企業再建策として97年12月タイ投資委員会（BOI）は出資比率規制の緩和措置を打ち出した。タイに進出している日系製造業のうち「日本側出資比率が50%未満」の企業は全体の52.7%に達し、特に内需向けである輸送用機械・部品は76.9%で最大である¹⁵⁾。増資状況を業種別に見ると、特に業況の悪化が著しい一般機械・輸送機器が51件で最も多く（全体では138件）、日本を含む外国の完成車・部品企業は合併先の支援と同時にこの際、戦略的に増資を行い、経営権の強化を図ろうとする動きの一環とみられる。フィリピンでも地元企業と提携して組み立てを行っている弱小の外資系企業については早晚、整理統合が予想されている。日系メーカーを巻き込んで自動車世界再編の動きが活発となる中において（図2）、欧州に強力な足がかりを作ったとはいえBig3にしてもアジア市場の開拓はこれからの課題といえる。そのBig3の一角であるGMの本格的な操業が予定される2010年頃まではアセアン市場における日系組み立てメーカーの優位は動かないとみられるが、それまでの間にも企業間の格差拡大が予想される。

今回のアジア経済危機はアセアンの自動車市場の構造的再編成を新しい局面に押し上げたといえる。国際市場の中での選別淘汰の時代を迎えて、既に進出した各社の間で生き残りのための熾烈な競争激化は必至であろう。また、アジア市場での巻き返しを図るため、特にアセアンに進出している日本の完成車メーカーとの戦略的提携を考えている欧米完成車メーカーがどのような動きを示すか、すそ野の広い自動車産業を支える一次部品メーカーがどのような戦略を展開するかなどとも絡んでアセアン自動車産業はいよいよ厳しい試練の時代に突入したといえよう。

結 び

80年代半ば以降の東アジアの工業化は、世界的規模での工業生産設備の過剰（供給過剰）という深刻な事態を生み出す一方、それが今日みられる東アジアの経済危機につながった¹⁶⁾。現在、経済危機のあらしが吹き荒れているが、その中であってアジア地域全体に波及し、持続してきたこれまでの高度成長が今後も維持可能かどうか、が一つの問題として問われているのである。アセアンについてみれば輸入代替政策を早期に放棄し、外資導入を呼び水に輸出主導による成長政策を採ってきた結果、急成長が実現し、この方式はある意味では成功したが、経済発展の影に隠された歪みが明らかとなってきた。外資主導の輸出工業化が作り上げた産業構造には、輸出の拡大に伴い部品・原材料の輸入を誘発する仕組みがビルトインされてしまったのである。加えて外資と国内産業とのリンケージの欠如により地元で付加価値があまり残らないだけでなく、日系企業も努力はしているが現地での人材不足もあって周辺産業の育成を含めた技術移転の遅れが目立つといった構造問題が指摘されている。今後はこうした構造問題の解決に向けての積極的な対応が求められている。

現在、経済危機克服のためアセアン諸国は急減した海外からの直接投資を呼び戻す狙いから、貿易・投資の自由化と併せて外資政策においても、戦略的な産業を指定して優遇措置を与えるなどの手段で、産業のすそ野を広げる努力に躍起となっている。技術集約産業の思い切った集積、国内産業と外資とのリンケージの強化による分業体制の構築、人材養成と技術移転など外資政策の目指す方向は、完成車組み立て及び部品産業にとって国際競争の一層の強化につながる途でもある。

一方、経済危機は内向きだったアセアン各国の自動車産業をして輸出に目を向けさせ、国際競争に本格的に参入する契機となった。その表れとして、このところ完成車及び部品各社は国内販売の低迷に対して、輸出を強化しようとの動きに出ている。輸出拡大といっても簡単ではないが、政府による保護育成から自由化への政策転換もあって、内需型だったアセアン自動車産業も次第に輸出産業化の方向に傾きつつある。また自動車生産の生産基盤として域内で最も優位な位置を確立したタイは2000年1月から、現在最低54%としている乗用車の部品調達率を撤廃する方針を明らかにしている。域内の輸入関税についても次第に低下したことで部品業界は輸入品との厳しい競合など国際水準での競争にさらされている。さらに欧州がEU（欧州連合）としてまとまるのであれば、アジア側も経済面で結束を一層強化して、欧州通貨統合による競争激化に対応する必要に迫られよう。そのためにも貿易・投資面での各種障害を取り除き、アジアの魅力を増すためにもAFTAやアセアン投資地域計画の前倒し実施が早急に図られなければならないであろう。

一方、APEC（アジア太平洋経済協力会議）の貿易自由化協議が円滑に進まなくなるなど、このところ各国・地域が国内産業の保護に向けて輸入規制等を強める動きが一部で表面化している。特に中長期的にみて成長力の大きいアジア自動車市場をめぐっては、アジアを中心に世界の自動車市場の供給過剰が一段と強まるのを恐れる米国は、早期の自由化でこれを牽制したいとの立場を鮮明にしている。これに対して日本の自動車業界には、アジアの自動車需要が激減、危機を迎

える中で米国が主張するような市場の自由化より現地業界との協力・提携強化を前面に考えるべきだとの考えが強いように思われる。その表れとして経済危機で大きな打撃を受けた日系組み立て・部品メーカーではあるが、アセアン市場の重要性についての判断は変えておらず、その関与は危機前より深まったといえる。不況で転職が減少したのを好機に技術習得や研修の目的で日本の親工場へ現地の技術者やワーカーを大量に送り込む企業も少なくない。また、現地の合弁相手先からの要請で日本の親会社が資本注入に応じる完成車や部品企業もみられるなど、一部で生産回復の兆しが見え始めた中で景気回復後に備える競争が既に開始されている。

数年前まで、経済が活況を呈し、経済成長が社会の進歩や近代化と同義語で語られ、自動車を初めとするアジアを代表する産業界は、21世紀にはアジアを中心とした新しいアジア太平洋経済秩序ができると自信にあふれていた。そして経済の隆盛と崩落をわずか10数年という短期間のうちに経験した今日、アジアでは欧米とアジアとの関係、グローバリズムと地場産業、市場経済化と伝統的な価値といった今日の世界経済が抱える諸問題に表れた矛盾と相克が、次世紀に向けた新しい価値を生む土壌を育てているのではないかと思われるのである。

（本稿は1998年12月5日、産業学会中部支部部会において筆者が発表した内容についてその後、加筆修正したものである。）

注

- 1) IMFは98年10月、世界の国民総生産（GDP）成長率の予測を発表した。その中にあって、アセアン4（タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン）については、98年がマイナス10.4%を見込んでおり、99年は若干、回復をみせ、マイナス幅がかなり縮小するものの、プラスに転じるほど力強さはなく、マイナス0.1%と予測している（World Economic Outlook Oct. 1998）
- 2) 「ジェトロ白書・貿易編 1998年版」日本貿易振興会1998年8月
- 3) 縮小を続けてきたアセアンの自動車市場に底入れ感が出てきた、との報道も出始めた。それによると、タイの98年10月の月間販売台数は1万2805台で、前年同期比0.2%と21ヵ月ぶりで前年同月を上回った。また、マレーシアの10月の販売台数も前年同期比60%減で、減少幅としては今年最低となった（1998年12月10日付 日本経済新聞）。
- 4) 山浦雄三「フィリピン及びタイに見る自動車産業育成と経済発展」（「立命館国際地域研究」14号 立命館大学国際地域研究所、1999年3月）
- 5) 児玉俊洋・上田英志・砂田進「東アジア諸国の産業政策の課題」（通産研究レビュー 第2号 通産産業研究所1993年）
- 6) GMは99年初より乗用車（オペルの「アストラ」を生産開始の予定であった。ところが市場低迷の影響を受け、生産開始を2度にわたって繰り延べたうえ（99年初めから99年7月へ、さらに2000年前半へ）、あらためて多目的タイプのオベル「ザフィーネ」を2000年4月から生産すると発表した。年産能力は10万台と変更しないが、当面は4万台とし、その70%を周辺諸国などへ輸出する計画である（日本経済新聞98年12月1日付）。
- 7) 現地の日系組立工場の損益分岐点が70～80%とされる中にあって、進出各社の操業率は20～30%に下がっているとみられる。この低い稼働率では各社とも到底、採算を維持できる状態ではない（現地メーカーからの聞き取り）。
- 8) AICO スキームは適用対象となった製品の域内関税率を0～5%へ削減するもので、2003年に0～5%の関税率を目指すAFTAの先取り（BBCの拡大版）である。BBCの対象は自動車のブランドオーナーに限られていたが、AICOの場合は完成品、部品、素材を問わず全製造業種がスキームの対象となる点でBBCと異なる。またBBCの場合、関税減免は現行関税率の50%であったが、

AICO の場合は 0～5% で減免される。ただし、AICO は BBC には無かった資本所有についての条件があり、最低30%当該国の資本が参加していなければならない。

- 9) 産業集積の発生と継続について、特に集積がなぜ継続するかという点について、伊丹は2つの要因を指摘する。その1つは外部市場と直接に接触を持っている企業を通して需要が流れ込み続けるからであり、2つ目は外部の変化に需要が応じ続ける能力を持っているからである、としている（伊丹敬之ほか編集「産業集積の本質」有斐閣、1998年）。
- 10) 米谷 博「アセアンの自動車市場」日本貿易振興会バンコク事務所97年10月
- 11) ①通産省「わが国企業の海外事業活動調査報告書」（平成8年度版）によれば、輸送機械（主として自動車）のアセアンにおける現地（進出先）調達率（1994年度）は42.0%で、アジア地域内調達率は43.3%となっている。
②米谷の前出論文によればアセアン各国、各メーカーの発表する当該国部品調達率は70%前後と非常に高く、国による差はほとんど見られない。しかし、実態はかなり違っているようであり、部品調達率は国の規制に縛られた調達率が公表されていて、経済原則に基づいた調達率は隠されていて不明とされる。
- 12) 「海外展開戦略に関する企業調査報告書」通産省産業政策局96年11月
- 13) アジア戦略車の企画・開発は引き続き日本で行うが、設計変更などへの対応のため技術研究所の出先機関として現地法人をタイに設立（C社）。研究開発部門をタイに設置（D社）。交換頻度の高い互換部品のタイでの開発を推進（A社）。タイに社内で最大の海外訓練拠点を設置（B社）など（新聞報道、業界紙等より）
- 14) ダイハツが98年3月末で現地販売会社を清算し、地場企業とのCKD生産委託契約を打ち切り、タイでの生産・販売事業からの撤退を決定している。
- 15) 「通商弘報」日本貿易振興会 98年12月8日付
- 16) 佐和隆光「市場制御と効率・公正中立」（日本経済新聞・経済教室、1999年1月6日付）