

## 第 6 章

# ASEAN の自動車部品産業

### I ASEAN の自動車部品産業形成の推移

#### 1. 自動車国産化政策との関連

ASEAN 各国は1970年代後半から輸入代替工業政策の一環として、自動車の国産化政策を採用した。国産化規定の詳細は国によって異なるが、共通する点は、達成すべき国産化率や国産化指定部品を定め、かつ部品ごとに国産化率を計算するための点数をつける方法を採用したことである。国産化を達成するため、各国政府は完成車輸入を禁止するか、高率の関税を設けて輸入を制限した。

自動車メーカーは、内製化と現地部品メーカーからの調達でこれに対応することを迫られたわけだが、各国にはもともと部品産業が存在しなかった。このため、日系自動車部品メーカーの資本進出あるいは技術提携により、地場企業を発掘・育成する形で部品生産がスタートした。当時、進出が著しかった米欧自動車メーカーは、国産化政策採用後の1970年代半ばまでにASEAN 地域から撤退したため、国産化は実態として日系の自動車メーカーおよび部品メーカーによって進められてきた。

部品国産化は、輸送コストがかかり割高になるバッテリー、タイヤ、タイヤのホイールや、加工度の低いシートやマフラーなどから始まり、しだいに

表 1 ASEAN 4 カ国の自動車国産化政策の概要 (1996年現在)

	タイ	インドネシア	マレーシア	フィリピン																		
乗・商用車	乗用車：54% 商用車(ピックアップ)：60~70%	ギブンパーセント方式でインセンティブ提供型の国産化規定を実施<商用車の例> <table border="1" data-bbox="303 682 547 980"> <thead> <tr> <th colspan="2">CKD 関税</th> <th>国産化率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>≤0.5トン</td> <td>≤10トン</td> <td></td> </tr> <tr> <td>25%</td> <td>25%</td> <td>&lt;20%</td> </tr> <tr> <td>15%</td> <td>15%</td> <td>20~30%</td> </tr> <tr> <td>10%</td> <td>0%</td> <td>30~40%</td> </tr> <tr> <td>0%</td> <td></td> <td>40%~</td> </tr> </tbody> </table>	CKD 関税		国産化率	≤0.5トン	≤10トン		25%	25%	<20%	15%	15%	20~30%	10%	0%	30~40%	0%		40%~	カテゴリー別に国産化率を規定 カテゴリー 1 2 3 1992 30% 20% 強 1993 40 30 制 1994 50 35 指 1995 55 40 定 1996 60 45 品 目	カテゴリー別に国産化率を規定 カテゴリー 1 2 3 乗用車 商用車 AUUV LCV 45% 45%
CKD 関税		国産化率																				
≤0.5トン	≤10トン																					
25%	25%	<20%																				
15%	15%	20~30%																				
10%	0%	30~40%																				
0%		40%~																				
エンジン国産化	1トンピックアップ用 BOI 規制採用：64% MOI 規制採用：44%		・エンジンの国産化規定はなし	・エンジンの国産化規定はなし																		
備考	・国産化義務指定部品で27.07%が付与 ・大型トラック：45% ・バス：40% ・タイヤ、バッテリー、ラジエーター、ガラスなどの7品目は輸入禁止	・各製品のポイントは工程評価を掛け合わせる ・乗・商用車の欄と同じ	・所定の年に所定の累積ポイントを達成する必要がある ・輸入禁止25品目	・BOI指定リストによるポイント制 ・GVW 3~6トン：22% ・GVW 6~9トン：21.5%																		
備考	・国産化率を達成した場合：CKD 関税率を10%引下げ ・未達成の場合：CKD 関税率40%		・国産化率への規制はない																			

(出所) 各国政府の資料から作成。

ワイヤーハーネスなど労働集約型部品、電装品に拡大していった。自動車メーカーでは車体プレス工場、塗装ラインなどが建設され、続いてタイ、インドネシアでは政府によって義務づけられたエンジン組立や生産に向かった。これに伴い、日系現地部品メーカーによる関連部品の鋳造、機械加工なども行われるようになった。このようにASEAN各国で国産化が進んだ部品は、政府が指定した部品や製品の品質を左右する重要部品が多い。

### (1) タイの国産化政策

自動車産業を重要産業と位置づけ、国産化義務づけを中心とした規制を行うことで産業の育成をはかってきた。国産化規制は1975年の25%からスタートし、以降段階的に引き上げられてきた。84年には、生産コストの上昇を抑制するために国産化率（当時45%）の引上げ一時期凍結を決定したが、96年現在は、乗用車54%、商用車65%である。この他、1トピックアップトラック用エンジンの国産化を義務づけている。BOI（投資委員会）規制採用の場合が60%、MOI（工業省）規定採用の場合が40%である。

### (2) インドネシアの国産化政策

1983年に大物機能部品の国産化時期を明確化した。しかし、その後、国産化の達成が困難な現実に対応して、国産化の内容やスケジュールの緩和をたびたび行ってきた。スケジュールの見直しは、88年と90年の2度行われた。現在は、個々の部品に国産化率を計算するための点数を定めたギブンパーセント方式で、インセンティブ提供型の国産化を実施している。例えば、乗用車の場合、国産化率が20%未満のモデルはCKD関税率が85%、20~30%未満では50%、そして60%以上の場合は関税ゼロとしている。商用車についても積載量別にカテゴリー分けをしたうえで、同様に、国産化の達成度に応じて輸入関税率を優遇している。さらに、部品生産のためのコンポーネント輸入についても同様の方式がとられている。

### (3) マレーシアの国産化政策

1985年発表のインダストリアル・マスタープランのなかで95年までにメーカーを3社に限定する方向を示唆。これに沿って現在、国民車構想が進められている。また92年発表の国産化規制 (LMCP) で、カテゴリーごとに国産化率を所定の年までに達成することを義務づけている。ちなみに96年はカテゴリー1 (1850cc以下の乗用車) が45%、カテゴリー2 (1851~2850ccの乗用車およびGVW 2.5トン以下の商用車) が60%、カテゴリー3 (2850cc以上の乗用車およびGVW 2.5トン超過の商用車) は強制指定品目を義務づけている。

部品国産化は、二つの国民車を中心に進められている。これは国民車がCKD部品の輸入関税率や、国内での販売税などで、他のモデルよりも優遇されているため、国民車がマレーシアの自動車生産の80%以上を占めているためである。なお、1996年にマレーシア政府は、三つ目の国民車 (小型トラック) の合弁先としていすゞ自動車を選定した。

### (4) フィリピンの国産化政策

1980年代前半のマルコス政権崩壊に伴う経済混乱のなかで、自動車産業も実質的に崩壊した。その後の政治、経済の復興に対応して、フィリピン政府は87年に乗用車、88年に商用車の国産化計画を策定した。当初はメーカー数を限定する政策を採用したが、しだいに他メーカーの参入も認めた。現状の国産化政策は、乗用車、商用車でそれぞれカテゴリー別に国産化率を40~45%に設定している。

### (5) 域内部品補完計画

ASEAN地域では、タイ、インドネシアが商用車中心の国産化を行い、マレーシアは乗用車中心 (1997年半ばからは前述の小型トラックの国民車が生産開始する予定)、フィリピンは乗用車、商用車の国産化を同時に進めてきた。

しかしながら、各国の自動車市場は最大のタイでも50万台規模であり、1国単位ではスケールメリット (量産効果) がでない。量産効果がでるのは

一つの工場で最低で15~20万台であり、この規模に達した工場はまだない。このため、国産化を進めるほどコストペナルティ（量産効果が得られないため、生産コストが高くなること）が大きくなる。したがって、各国政府は、輸入車（量産車でコストの低い）との価格競争から国産車を保護するために完成車の輸入関税を高く設定してきた。

しかし、本当の価格競争力をつけるためには量産が不可欠であり、これを実現する方法のひとつとして、「ASEAN自動車補完計画」（BBC=Asean Brand to Brand Complementation Scheme）が策定され、一部の自動車メーカー（トヨタ、日産、三菱、本田、ベンツ、ボルボの6社）による自社の特定モデルを対象とした域内補完が進められている。しかし、BBCは対象が自動車メーカーに限られたものになっており、効果も限定的である。1996年11月からは、「ASEAN産業協力計画」（AICO=Asean Industrial Cooperation Scheme）が採用されることになっており、これには部品メーカーも参入できるため、実施となれば新たな発展が期待できる。

## 2. 日本の部品メーカーのアジア進出

日本の部品メーカーの海外進出件数は、1970年代を通じてアジアがその中心だった。しかし、投資額、生産額とも規模は大きなものではなかった。部

表2 部工会会員企業の海外進出推移

(単位:社)

	~1970年代	1980~85	1986~90	1991~93	1994	1995
ア ジ ア	91	41	122	33	35	9
大 洋 州	4	1	4	1	0	0
北 米	11	21	150	21	10	4
中 南 米	10	6	6	6	} 8	} 2
欧州その他	5	8	30	12		
合 計	121	77	282	73	53	15

(注) 1995年は1~3月の計。

(出所) 社団法人日本自動車部品工業会「会員会社の海外事業の概要」1995年10月。

品メーカーの海外進出が本格化したのは80年代に入ってからで北米特にアメリカに対してであった。これは、日米自動車通商摩擦に伴う日米間の日本車輸出自主規制協定によって、完成車輸出が減少したため自動車メーカーのほとんどが、アメリカでの市場確保のため現地生産を開始したことによる。アメリカでの自動車生産を、品質、納期、価格面で支えるため、日本の部品メーカーも相次いで現地生産を開始したのである。また、85年のプラザ合意以降の円高の進行は、アメリカへの進出を加速させ、それが91年まで続いた。

同時期の1987～89年にかけて、アジアへの部品メーカーの進出がやや増加したが、これは台湾、韓国向けの投資であった。しかし、両国通貨の切上げや人件費高騰などの影響から90年には減少し、以降投資はわずかしかみられない。

アジアに対する投資は1994年から再び急増し、96年現在も続いている。アジアへの部品メーカーの投資ブームは第3回目になるが、今回の対象はASEAN 諸国である。

## II 自動車部品産業の現状

### 1. ASEAN 部品企業の現状

ASEAN 各国には、自動車部品メーカーが1992年時点で1900社余りある。そのうち、タイが約700社と最も多く、ASEAN 諸国内で最も部品産業が育っているといえる。次いでマレーシアが630社、インドネシアはその半数の300社、フィリピンはさらにその半数の170社である。フィリピンで企業数が少ないのは、80年代初めのマルコス政権崩壊に伴う経済停滞のなかで、自動車産業や部品産業も一時期崩壊したため、再建が始まったのは80年代半ばからである。

部品別に企業数の多い国をみると、エンジン部品では、タイが最も多く、

表3 ASEAN 4カ国の主要部品の企業数

(単位:社)

部品分野 (中分類)	タイ	インドネシア	マレーシア	フィリピン
エンジン部品	106	51	79	25
駆動装置・タイヤ・ホイール	75	26	100	30
車体部品	140	40	137	33
車体電装品	78	47	90	26
排気装置部品	11	10	16	9
燃料装置部品	31	17	31	2
ブレーキ装置部品	28	20	36	20
サスペンション装置部品	19	12	26	9

(出所) FOURIN『アセアン自動車部品産業1993年』から作成。

表4 部工会員企業のアジア主要国での進出状況(1995年10月現在)

	生産会社		技術供与		販売会社	
	(社)	構成比 (%)	(社)	構成比 (%)	(社)	構成比 (%)
タイ	84	47.2	54	38.0	8	72.7
インドネシア	40	22.5	31	21.8	0	0.0
マレーシア	35	19.7	47	33.1	2	18.2
フィリピン	19	10.7	10	7.0	1	9.1
ASEAN 4国計	178	100.0	142	100.0	11	100.0
台湾	76	45.2	73	36.3	6	21.4
韓国	45	26.8	107	53.2	1	3.6
中国	31	18.4	20	10.0	2	7.1
香港	5	3.0	1	0.5	10	35.7
シンガポール	11	6.5	0	0	9	32.1
その他計	168	100.0	201	100.0	28	100.0

(出所) 表2に同じ。

マレーシアがこれに次いでいる。駆動装置・タイヤ・ホイールではマレーシア、車体部品・車体電装品ではタイ、マレーシアとなっている。

ASEAN 4カ国のなかで、日本の自動車部品メーカーの進出(生産会社、技術供与)が最も多いのはタイで、生産会社の設立では台湾、韓国よりも多い。インドネシア、マレーシアがこれらの国に続いている。しかし、フィリ

ピンは、生産会社、技術供与共に進出が進んでおらず、件数では中国以下となっている。

## 2. 各国の部品産業の現状

### (1) タイ

1991年時点の調査に基づく、完成車メーカー6社の部品調達先（金額ベースでなく品目数）は、国内調達先が53.5%で、うち、地場部品メーカーが31.1%と最も多く、次いで日系部品メーカーが16.4%、自動車メーカーの内製部品が5.7%となっていた。日本からの輸入は46.5%であった。その後、ディーゼルエンジンを始めとする国産化が進んでいるため、タイ国内での調達率は乗用車で54%、商用車（1トンピックアップ）で60%以上に達している。

タイの日系部品メーカーと地場部品メーカーからの調達が、全体の半分以上を占めている部品は、用具・搭載工具、懸架・制動装置用、車体部品、電装部品であり、同分野での部品産業の発展が進んでいることをうかがわせる。91年当時で、エンジン部品の現地調達率は30%強、駆動・伝動・操縦装置用部品は最も低く20%強であった<sup>(1)</sup>。

エンジン部品は完成車メーカー1社に対し30～35社が納入している。ただし、生産規模が小さいため日本のコストよりも高くなるとの問題を抱えている。

品質については、日系部品メーカーの場合は日本人が駐在していることや日本の本社からの支援があるため比較的高い水準に維持されている。地場の一次部品メーカーも外国からの技術導入や完成車メーカーの協力会活動に参加しているため、徐々に実力がついてきたとみられている。品質や納期で大きな問題があるのは、従業員100人前後の二次下請け、とりわけ10人前後の小規模企業の三次下請けである。タイでは、自動車生産の拡大につれて、こうした下請企業が増加してきている。

自動車部品メーカーの部材調達において、タイ国内で調達しているものは、



鋳物、プラスチック、ビニール、チューブなどである。金属材料関係は基本的に輸入に依存しており、日本からはアルミ合金、鋼板、ステンレス材のほか中間財の歯車など多くを輸入している<sup>(2)</sup>。

電装品のケースでみると、部材の国内調達率は30～35%で、アルミのインゴットや半加工品とゴム程度の模様である。残りの多くは日本から輸入している。

## (2) インドネシア

部品産業は、国産化義務製品への対応と国内の補修部品市場を中心に形成されてきた。前者については、どの部品を国産化指定していくかは政府の決定事項になっているが、この決定過程において民族資本系企業が部品の生産意思を表明し政府から製造ライセンスを入手し、これをベースに外国の部品メーカーに製造技術の供与を依頼し合弁事業が発展していくケースが中心になっている。部品産業としては、幅広い品目の生産を行っているものの、いまだ未成熟の段階にあるといえる。

国産化部品の多くは部材、コンポーネントを輸入に依存し、それを組み立てるか、あるいは機械加工を行っても簡単な技術のものにとどまっている。国産化率が比較的高いのはラジエーター、プラグ、エアフィルターなど一部であり、それ以外の現地調達率は低い。なお、コンポーネントをすべて輸入し組み立てたとすれば、20%程度の付加価値がつくため国産化率はそれだけで20%になる<sup>(3)</sup>。

また、部品製造ライセンスを政府が発給する、政府主導の生産体制をとっているため、部品メーカーが品目ごとに1～2社に限定されている。これら部品メーカーが複数の完成車メーカーに部品を供給している。

カテゴリーIの小型商用車(GVW 0.5トン)の国産化率は、91年時点では70～80%とされているが、これは国内でなんらかの形で加工が施された部品を100%国産化部品として計算したものであるため、コンポーネント、原材料まで遡って計算すると30～40%程度とみられている<sup>(4)</sup>。1986年現在は国

産化率の算定がギブンパーセント方式になっており、同クラスでは各社とも45%前後になっている。

同カテゴリーの商用車を生産するある完成車メーカーでは、内製率が約30%（ボディパネル、エンジン加工、組立。ただし原材料、部品の多くは輸入）、残る約40%が現地部品メーカーからの調達となっている。日米欧の部品メーカーから技術供与だけを受けている地場部品メーカーからは、トランスミッション、ブレーキ、クラッチ、アクセル、オーディオ、タイヤ等を、日系部品メーカーからはスプリング、ショックアブソーバー、シート、エアコン、フィルター、タイヤ等を調達している<sup>6)</sup>。

なお、インドネシアでもエンジン組立生産を行っており、エンジン部品の機械加工などが一部の部品メーカーによって行われている。

### (3) マレーシア

同国の自動車部品産業は長く補修部品市場を対象にしてきた。政府の政策によって部品国産化が進められてきたが、国内市場規模が小さいため、コストペナルティが大きく、発展の制約要因といえる。政府が定めた現地調達指定部品は現在29品目で、基本的に輸入禁止対象になっている。これら部品を現地生産化するため、日米欧の部品メーカーの資本進出、あるいは技術供与による地場資本メーカーでの生産が進められてきた。

日本から進出したのは、電装品、内装品、ガラス、エアコン、ショックアブソーバーなどの大手部品メーカーである。重要部品は日本から輸入し、マレーシアで簡単な機械加工や組立を行う所が多い。電装品の国産化率は20%程度、ラジエーター関係で50%程度といわれている。

こうした状況のなか、国民車を生産する国策会社のプロトン社は、約60%の国産化率を達成しているものの、ノックダウンを中心とするその他の完成車メーカーは20~25%の国産化率にとどまっている。マレーシア政府は、国内調達の強制品目を18（タイヤ、バッテリーなど）、奨励部品を13（クラクションなど）あげているが、これらをすべて調達しても国産化率は20%強にすぎ

ない<sup>(6)</sup>。

このように、各国の部品生産は、依然、簡易組立型の域を出ていないものが多く、部材、コンポーネントの多くが日本から輸入されているのが実情である。

### 3. 自動車部品貿易の特徴

日本からASEAN 4カ国への自動車部品輸出金額は、1988年は1.3兆円だった。これが93年には4.3兆円、95年には5.8兆円へ増加した。88年から95年の増加は約4.5倍である。この間、ASEAN 4カ国の自動車生産台数は60万台から150万台へ2.5倍に拡大している。各国への輸出は、いずれもエンジン・エンジン部品、駆動・伝動系部品、車体・車体部品が全体の8割前後

表5 日本のASEAN 4カ国との自動車部品貿易

(単位：100万円、左肩は前年比%)

相手国		1993	1994	1995
タイ	輸出	196,134	(99.1) 194,433	(116.5) 226,515
	輸入	3,944	(72.0) 2,840	(147.3) 4,183
	収支	192,190	191,593	222,332
インドネシア	輸出	111,274	(149.7) 166,543	(115.8) 192,856
	輸入	6,429	(54.3) 3,492	(102.6) 3,583
	収支	104,845	163,051	189,273
マレーシア	輸出	73,918	(99.7) 73,716	(137.8) 101,581
	輸入	4,438	(141.1) 6,261	(96.5) 6,042
	収支	69,480	67,455	95,539
フィリピン	輸出	50,723	(93.7) 47,521	(124.5) 59,163
	輸入	15,973	(38.6) 6,160	(164.5) 10,133
	収支	34,750	41,361	49,030
ASEAN 4カ国計	輸出	432,049	(111.6) 482,213	(120.3) 580,115
	輸入	30,784	(60.9) 18,753	(127.9) 23,941
	収支	401,265	463,460	556,174

(出所) 大蔵省通関統計から作成。

を占めている。なお、日本の世界への部品輸出全体あるいは主要輸出先であるアメリカ（アメリカでも自動車メーカーの現地生産が拡大している）でも、上記の部品の輸出構成比率が7割と高い。

一方、ASEAN 4カ国からの部品輸入も1990年代に入り大幅に増加している。88年の部品輸入金額が35億円であったのに対し、93年は308億円（過去最大）、95年は239億円に拡大した。88年に対して各々9倍、7倍の増加である。ASEAN各国からの部品輸入額は、ドイツを除く西欧主要国からとほぼ同規模になっており、台湾、韓国、中国などを加えたアジア諸国全体では、EU全体からの輸入額と同規模である。

ASEAN 4カ国からの部品輸入のピークだった1993年で輸入品目をみると、最も金額が大きかったフィリピンからは、電装品おもにワイヤーハーネスが多く、同国からの部品輸入全体の77%を占め、日本のワイヤーハーネス輸入全体の48%に相当した。インドネシアからの主要輸入品目はスプリングで、これも日本の同品目輸入の48%を占めていた。マレーシアからはカーオ

表6 日本の自動車部品の輸入国(1995年)

	輸 入 国	金 額 (100万円)	構 成 比 (%)
1位	ア メ リ カ	73,357	34.7
2	ド イ ツ	29,380	13.9
3	台 湾	16,750	7.9
4	オーストラリア	11,203	5.3
5	フィリピン	10,132	4.8
6	イ タ リ ア	9,713	4.6
7	韓 国	8,984	4.3
8	イ ギ リ ス	6,652	3.1
9	マレーシア	6,042	2.9
10	中 国	5,648	2.7
11	フ ラ ン ス	5,430	2.6
12	タ イ	4,183	2.0
13	インドネシア	3,583	1.7

(出所) 表5に同じ。

ーディオ（同国からの部品輸入全体の28%）、電装品（同21%）が多く、タイからの輸入は他のASEAN諸国より金額的には小さいが、電装品（同26%）、エンジン部品（同24%）などが主な品目である。

1990年から95年にかけてASEAN4カ国から輸入が増加した部品は、トップが電装品（144億円増）、次いでカーオーディオ（113億円増）、車体部品（44億円）、タイヤ・ゴム部品（18億円増）、エンジン用部品（同11億円）などであった。重要部品の輸入増加はまだ大きくない。

ASEAN4カ国の自動車部品貿易収支赤字（実際のデータは日本側の貿易黒字額）は、1988年の4.3兆円から93年には4.0兆円に減少に転じた。これには、各国とりわけフィリピン、インドネシアからの部品輸入増加が貢献した。しかしその後、赤字は再び増加し95年には5.6兆円になった。これは93年に大幅に増加したフィリピン、インドネシアからの輸入が減少したことや、ASEAN4カ国への部品輸出が増加したためである。

対日部品貿易赤字の拡大傾向は、今後も暫く続くと思われるが、中長期的には減少に転じる可能性が大きい。ASEAN域内での部品調達の増加や、日本への輸出を目的とした日系部品メーカーの生産計画がASEAN諸国内で増加しているためである。制度的には、1996年7月に基本合意された「ASEAN産業協力」(AICO)スキーム、2003年のAFTAの域内貿易自由化の完了が、域内部品貿易すなわち域内での部品の相互調達を増加させていくものとなる。

### III 部品産業を取り巻く環境の変化

#### 1. ASEAN市場拡大への対応

近年のASEAN各国の自動車市場の拡大は目を見張るものがある。1990年のASEAN4カ国（タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン）の自動

表7 日本自動車メーカー各社のASEANでの生産能力拡大計画

(単位:万台)

	タイ		インドネシア		マレーシア		フィリピン	
	1995	拡張分	1995	拡張分	1995	拡張分	1995	拡張分
トヨタ	10.0	14.0	10.0	5.0	3.5	—	3.0	2.5
日産	8.5	3.0	0.2	0.6	2.4	—	3.0	1.8
三菱自工	13.0	10.0	8.0	—	15.0	35.0	3.8	1.0
本田	3.6	2.4	0.9	—	1.1	—	2.4	0.8
マツダ・フォード	3.6	13.5	0.4	—	0.3	—	0.6	—
スズキ	0.1	—	8.5	—	0.2	—	0.1	—
いすゞ	15.0	5.0	4.6	—	1.4	2.0	0.1	1.4
ダイハツ	0.1	—	6.4	—	4.7	2.1	0.1	—
富士重工	—	—	—	—	0.1	—	—	—
日野自工	1.2	—	0.4	0.3	0.2	—	0.1	—
日産ディーゼル	0.5	—	0.4	0.1	—	—	1.0	—
合計	55.6	47.9	39.7	6.0	28.9	39.1	14.2	7.5

(注) 拡張分は2000年までの推計。委託分を含み受託分は除いた。

(出所) 『FOURIN 自動車調査月報』1996年5月号, 新聞報道から作成。

車販売台数の合計は、84万台だったが、95年は130万台に増加した。2000年には180万台、2005年には230万台程度への拡大が見込まれている。

自動車メーカーはこれに対応し、ASEAN地域での生産能力の拡大をはかっている。日本メーカーのASEAN 4カ国での1995年の生産能力は約150万台だが、各社の計画を積み上げると2000年には約100万台増加し、250万台となる。この他に、アメリカのGM、クライスラーがタイ、フィリピンなどで今後、合計15万台程度の生産能力をもつ計画。フォードは資本参加によって子会社にしたマツダの各国での拠点をアジア戦略に活用することを表明している。このほか、インドネシアの国民車で参入した起亜自動車や、タイ、フィリピンなどで生産拠点を築く計画の現代自動車、大宇自動車など韓国メーカーの動きも活発である。

日本メーカーによる生産能力拡張の大半はタイで50万台弱である。タイでは、中間層の拡大を予想してトヨタ、本田が乗用車の「アジア・カー」生産

を進めているほか、フォード・マツダやいすゞは現在の市場の中心であるピックアップトラックの増産を計画している。三菱自動車は、新モデル小型商用車の投入を進めている。生産能力拡張規模でタイに次ぐのがマレーシアで、国民車メーカーのProton, Peroduaが35万台の拡張を、いすゞとの小型トラック国民車計画(1986年5月決定)では2万台の生産を計画している。インドネシア、フィリピンでは各々6万台、7.5万台の拡張計画となっている。

こうした完成車メーカーの計画に対応して、自動車部品メーカーにおいても生産能力拡大が課題になっている。これまで、多くの現地進出部品メーカーは、現有の生産能力のままで残業や2交替制などで生産増に対応してきた。しかし、今後の市場拡大には、これでは対応できず、既進出部品メーカーにとっては新たな設備投資による生産能力の拡大が必要となる。また、市場拡大によるビジネスチャンスをとらえた新たな部品メーカーの進出も増加している。

完成車メーカー間での市場競争の激化は、部品調達コスト引下げ競争を余儀なくさせる。このため完成車メーカーは、域内での部品調達率の引上げを進め、いっそうのコストダウンを実現するために、部品メーカーの絞り込みを進めるものと思われる。

## 2. 各国政府の自動車産業強化の姿勢

ASEAN各国はAFTAの域内自由化によって、2003年には域内関税を0～5%に引き下げることになる。また、WTOの「貿易関連投資措置」(TRIM協定)によって現在採用しているローカルコンテンツ(国産化要求)政策を、2000年までに撤廃しなければならない(ただし、すべての国が国産化規定を完全に撤廃するかどうかは不確定)。このため、ASEAN各国政府には、自国の自動車産業の競争力強化のためには、部品国産化をさらに進め、コスト競争に勝つことが必要、との考えが生まれているように思われる。

タイ政府は1996年3月に、エンジン製造で税制面の優遇措置を再び発表し

た。これは、フィリピンとタイを天秤にかけている GM のタイ進出を促すためとみられていた。そして96年5月に、GM のタイへの進出が決定した。自国を ASEAN 域内での一大自動車生産国にするとの政府の意気込みをうかがうことができる。日系部品メーカーにあっても、完成車メーカーの増産計画に対応して、タイへの投資が ASEAN 内で最も活発化している。

インドネシア政府は、1996年3月に国民車計画を発表した。公式的な理由は、既進出メーカーでは国産化の実効が上がらず、このままでは2003年を前に自動車輸入国になる。国産化の実効を上げて国内部品産業を育て、自動車輸出国に変わるために、国民車を指定したというものである。国民車に指定されたのは「ティモール・プトラ・ナショナル社」(スハルト大統領の3男が所有) 1社のみで、1年以内に20%、2年以内に40%、3年以内に60%の国産化率を達成した場合、部品関税(最高65%)、奢侈税(35%)免除の優遇措置が与えられる。しかし、同政策に対しては日本、EU、アメリカが WTO に協定違反の提訴を行った。

マレーシア政府はマハティール首相主導の下で、三つの国民車計画を進めている。これには、国民車といえども競争が必要なためとの見解が示されている。また、近年の急激な円高に伴う輸入部品価格の上昇により、プロトン用部品の国産化率は7割から6割に減った。こうした状況のなか、マハティール首相は、自動車産業が競争力をつけるためには結局100%の国産化率が必要であるとの認識から、マレーシアに「チャイルド・パーツ(二次、三次部品企業)を誘致し、世界の大田区を目指す」と表明した。いうまでもなく大田区には、技術力のある中小の部品企業が集まっている。マレーシア政府は、実際に大田区や川崎市に集中している部品関連の中小企業に誘致を働きかけている。日本のみならずドイツの中小企業にもアプローチしている。その背景には、大企業による投資が思ったほど地場企業の技術向上につながっていない、との見方がマレーシア政府内で強まっているためである。



### 3. 域内分業政策への対応

ASEAN 域内の自動車分業制度には、これまでBBC スキームがあった。これは自動車メーカー（ブランド）のみが対象である。これに対して ASEAN 諸国は、2003年の AFTA の CEPT スキーム実施までの過渡的措置として AICO スキームの導入で合意した。1996年4月の ASEAN 7カ国の経済閣僚の非公式会合で確認。同年7月に基本合意、同年11月にスタートした。

AICO スキームは域内製の全工業製品の貿易について、当事国間の合意を下に、輸入関税を CETT スキームと同様に0～5%に引き下げるとともに、BBC スキーム同様に国産品として取り扱われ、輸入国の国産化率に加算することができる、という内容である。

AICO スキームが適用される企業は、地場資本比率が30%以上か、現地貢献度の高い企業で、かつ40%以上の ASEAN 域内コンテンツ率を満たす工業製品すべてである。すなわち、自動車部品メーカーにも適用が拡大される。品目も、部品の構成品、半製品、素材に広がる。これによって、域内に複数の拠点をもつ自動車部品メーカーは、自らの主導権で多様な補完体制をつくるのが可能となる。複数拠点をもたない部品メーカーであっても、競争力のある製品さえあれば、他国のパートナーとの協力によって ASEAN 域内にさまざまな市場を開拓することができる。

### 4. 部品産業の動き

1994年以降、日本の部品メーカーの ASEAN 地域への投資（能力拡張などの追加投資、新規投資）が拡大している。一部のアメリカ部品メーカーも GM、フォード、クライスラーのピック3の ASEAN 参入に伴い生産能力拡大の動きをみせている。また、ASEAN の大手地場部品メーカーも増産や従来国産化されていなかった部品への参入をみせている。ASEAN の自

表 8 BBC, AICO, CEPT スキームの概要と比較

スキーム名	BBC	AICO	CEPT
正式名称	ASEAN Brand to Brand Complementation Scheme	ASEAN Industrial Cooperation Scheme	ASEAN Free Trade Agreement Common Effective Preferential Tariff Scheme

## 特 典

輸 入 関 税	既存の輸入関税の50%減税	0～5%	2003年以降0～5%
国産化率加算	輸入国において国産化品目としての取扱いは	輸入国において国産化品目としての取扱いは	各国の国産化義務制度は撤廃
非輸入関税特典	なし	あり	非関税特典制度の撤廃

## 条 件

ASEAN 域内コンテンツ	50%	40%	40%
現地資本の参加	条件なし	地場資本が30%出資している企業*	条件なし
対 象	自動車メーカー（ブランドオーナー）による部品相互供給が対象	全製造業種が対象（自動車産業分野では、完成車、部品、半製品、材料すべてが対象となる）	全製品が対象（自動車、部品品目は1993年の AFTA 発効時期には CEPT スキームの対象外となっている）
開始時期	1988年10月	1996年11月	1993年

(注) \*ただし、各国によってその国への貢献度から判断してこの条件を免除される場合もあるとの報道もあったが、未確定。出資比率40%を主張する国もあるが、インドネシア、フィリピンは10～20%を主張。また、輸入国側に加工工程があることが条件。

(出所) 【FOURIN 自動車調査月報】、新聞報道から作成。

自動車部品産業は、生産能力、生産品目の双方で拡大傾向にあるといえる。

このうち、1996年から97、98年頃にかけて操業が開始する日本部品メーカーの投資計画の大半は、タイに集中している。件数のみならず品目も多く、エンジン部品、駆動・伝動系、懸架・制御系、電装品、ランプ、樹脂部品、ワイヤーハーネス、計器類、カーステレオなど多岐にわたっている。進出件数でこれに次ぐのがインドネシアである。品目は、駆動・伝動系、懸架・制御系、カーステレオ、シート、ランプ、ミラー、プレス部品などである。マレーシアとフィリピンは、タイ、インドネシアよりも件数、品目ともに少ないが、両国に共通する部品は樹脂部品、カーオーディオなどである。この他、マレーシアにはランプ、プラスチック部品、ミラー、クラッチ部品が、フィリピンにはプレス部品、ペタルラケット、シート地などの生産計画がある。この他、タイヤではタイで生産能力拡大（ブリヂストン）、インドネシアで能力拡大（ブリヂストン）と新規生産（住友ゴム）、フィリピンで新規生産（横浜ゴム）の計画がある。

日本の部品メーカーがASEANシフトを進めている背景には、域内の市場拡大もさることながら、近年の円高があげられる。為替変動による影響を低減させるために、現地の完成車メーカーが日本からの部品調達を減らし、現地調達率を引き上げる必要性に迫られての方策である。従来現地進出が政府の国産化規制対応型であったのとは対照的である。

一次部品メーカーの現地調達率を引き上げるためには、素材の一次加工や単純加工を行っている二次・三次下請け業務の現地化も課題となってくる。一部の部品メーカーでは、日本の二次下請けメーカーにタイへの進出を要請し、プレス部品や鍛造部品の生産を行うことを決定した企業もある。タイでは高度なプレス、冷間鍛造技術をもつ企業が少ないため、二次・三次部品メーカーにとってもビジネスチャンス拡大になるとみられている。タイにとっては、技術力のある企業の進出によって部品産業の裾野を広げることが可能となる。

この他、日本国内での人件費高騰などの理由から、生産の一部をASEAN

表9 日本部品メーカーのASEAN 4カ国での新たな生産計画(1995年以降)

(単位:社)

部 品 品 目	タイ		インドネシア		マレーシア		フィリピン	
	新規	拡張	新規	拡張	新規	拡張	新規	拡張
プロペラシャフト		2						
ガスケット		2	2					
エンジンマウント	1							
ピストンリング, カムシャフト		2		1				
エンジン用ピストン		1						
エンジンバルブ			1					
キャブレター		1						
ラジエーター	1							
エアクリーナー, キャニスター	1							
クラッチ	1				1			
ダイキャスト部品, インジェクション		1						1
ポンプなどのダイキャスト部品		1						
アクスルケース		1						
エンジン・駆動伝動系部品 計	4	11	3	1	1		1	1
ステアリング関係, ベアリング	3			2	1			
ショックアブソーバー, 足回り, プレーキ部品	1	1	4	1	1			
ブレーキ用摩擦材			1				1	
ペダルラケット								1
懸架・制動系部品 計	4	1	5	3	2			1
電装品・計器類		2	2	1			1	
カーオーディオ (ラジオ, ステレオ)	2	1		1	1	1		1
カーエアコン		1						
照明用ガラス	1							
ワイヤーハーネス		1						
自動車用照明機器 (ランプ, ミラー)		2	1			1		
プレス部品	1			1				2
ゴム・シール	1							
樹脂部品 (含む一部 ABS 用)		1				1	1	
プラスチック部品					1			
シートベルト, エアバック	1							
シート地, シート				1				1
キーセット					1			
タイヤ		1	1	1			1	
合 計	14	21	12	9	6	3	6	4

(注) 1995年以降の数年間に実施が予定されている計画。

新規は新規工場建設, 拡張は生産能力拡張のための増設, 工場建設。

上記の計画の多くには, 日本を中心に一部の第三国への輸出が含まれている。

(出所) 1995年1月~96年5月の各種新聞報道から作成。

にシフトし、日本や第三国への輸出を計画する部品メーカーも多数出ている。従来、ASEANから日本への部品輸出の増加品目は、電装品、カーオーディオ、車体部品などであったが、最近の投資計画のなかには、エンジン部品、駆動伝導系などの重要部品の日本への輸出計画を含むものがあり、対日部品輸出品目の構成が中長期的に変化することを予想させる。

また、ASEANの複数国に生産拠点をもつ部品メーカーでは、域内相互補完関係を築く動きもみられる。例えば日本電装は、タイ、マレーシア、フィリピンなどに工場をもっているが、一国での自動車生産量が小さいため、地域内での部品の相互補完、集中購入による効率運営を行うために、1995年にシンガポールに統括会社を作った。拠点ごとに生産品目を集約化し、タイではオルタネーター、フィリピンではメーター、マレーシアでは各種電装品の生産に当てる方針を打ち出している。同社では、1998～2000年には域内で70%の現調率を達成することを目標とし、AICOへの参加も計画している。

### おわりに——今後の課題

ASEANの自動車産業が国際競争力をつけるためには、長期的観点からコスト・品質面で競争力のある地場部品企業を育成することが重要となる。現実の地場企業は、品質や納期の面で信頼できるところが少なく、日本の下請けのようにコスト・ダウンに依えられるだけの技術力がない、との指摘が多い。部品産業の競争力を強化するためには、地場の二次部品メーカーの育成すなわち人材育成と技術向上が重要となろう。

実現のためには、まず各国部品メーカーの自助努力が前提となるが、政府による中小企業育成のための政策、特に金融支援、各種の人材教育計画の充実のための関連施策の強化が必要となろう。日本政府や産業界全体としても、海外技術者研修協会(AOTS)、国際協力事業団(JICA)などの機関を通じて、日本から専門家を派遣するとともに、研修生の受け入れをさらに拡充する

ことが必要となろう。民間企業による教育活動への協力では、現在、マレーシアのペナン島に日系企業が基金を拠出し設立した精密金型専門学校 (IPM) の例がある。学生の多くは、地場資本の中小企業従業員である。こうした民間での取組みが広がるのが、地場企業に実務的な専門技術を付与するうえで有効といえよう。

また、日本部品メーカーの現地での企業活動においても、日本からの技術者派遣による継続的な品質管理システムの改善、精度向上のための設備更新、ロットの拡大を見込める部品への絞込み、AICO を利用した域内分業への取組みなど、多面的な対応が課題となつてこよう。

- 注(1) 八幡成美「タイ国自動車、電機産業の部品調達状況とその問題点」  
〔『ASEAN 機械産業の現状と部品調達』アジア経済研究所、1992年〕43ページを参照した。
- (2) 同上、36, 38, 45ページを参照した。
- (3) 居城克治「インドネシア・マレーシアの自動車産業と部品調達」  
〔『ASEAN 機械産業の現状と部品調達』アジア経済研究所、1992年〕84, 85, 86ページを参照した。
- (4) 同上、81ページを参照した。
- (5) 同上。
- (6) 同上、90, 91, 92, 93ページを参照した。