

# 東南アジア周辺の自動車生産体制の新展開 －補完型から競争型への転換－

都市生活学部都市生活学科 井上 隆一郎

## はじめに

東南アジア諸国連合（ASEAN）は、2015年末にASEAN経済共同体（AEC）を創設する予定である。この目標は①単一の市場と生産基地、②競争力のある経済地域、③公平な経済発展、④グローバルな経済との統合であると、2007年に発表されたAECブループリントで述べられている（石川・清水・助川2013）。これまでの経緯を見ると、期日までに計画通りの達成を見るとは言えないが、先行するタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポールという先行5か国の現実などを考慮すると、ベトナムや、カンボジア、ラオス、ミャンマーなどの後発諸国も巻き込む、かなり自由度の高い経済体が出現するとみてよいだろう。

自動車産業の国際競争力は規模の経済に大きく依存することはよく知られている。2015年末におけるAECの実現はこの地域の自動車生産の規模の経済を大きく左右する可能性があり、規模の経済を享受できない国やメーカーの劣後が生じる可能性も指摘され、そのような国やメーカーは生産からの撤退を余儀なくされるものとみられている。逆に言えば、規模の経済のメリットを發揮すべく各国、各メーカーはその生産体制を再編成していくものと考えられるのである。本研究ノートでは、規模の経済の追求による競争力の向上を目指す各メーカーにより、ASEAN域内外の生産体制がどのような質的転換をもたらすかについて展望してみたいと思う。最初に過去20年近い経過を経てタイへの生産集中が続いたこと、次いでインドネシアなどの台頭を論じ、最後に、過去築かれてきた各国が補完し合って量産規模を確保する体制から、主要国が競争関係を持った生産分業体制へと転換することを論じたい。併せて競争型分業体制に移行するためには、現地2次・3次サプライヤーの技術的能力のネックが課題である点について述べたい。

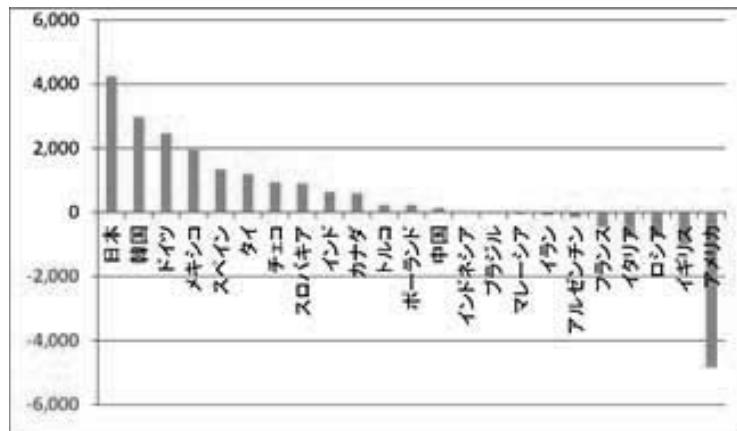
## タイ集中体制の形成

96年末、タイの経済的な行き詰まりをきっかけに始まるアジア通貨危機、経済危機により、タイ自動車生産100万台体制という掛け声は一旦しぼんでしまったが、その後の経済回復、21世紀初頭タクシン政権下で採用された自動車・同部品産業を含む5分野への「投資優先政策」、内需振興と輸出拡大を同時に追求する「デュアル・トラック政策」により息を吹き返した。タイでは自動車産業と自動車市場が急速に回復を見せ、危機前の生産規模、販売規模をはるかに超える水準に到達した。これらの政策が、日本自動車企業各社の利害と一致したことが、この急速な回復と発展の背後にあったことも指摘しなければならない。

タイにおける国内販売と生産台数は、2013年にそれぞれ130万台強、約250万台、2014年にはやや低下したものの、それぞれ約90万台、約190万台と、依然としてASEAN内で最大の生産規模であることは勿論、世界で見ても上位にある自動車販売国、同生産国に成長したと言える。販売では韓国、イタリアに次ぐ世界13位(2013年)、生産は世界9位の水準で、ASEAN内では自動車販売、生産において最大規模である。その結果、タイは域内外への自動車及び同部品輸出国となっている。すなわち、同国からの最大の輸出品は自動車及び同部品で、

24,548 百万ドル（2014 年）を世界向けに輸出し、域内（9か国）に向けても、6,576 百万ドル（2014 年）の規模を誇っている。

図 世界自動車純輸出ランキング（百万台）



資料：マークライズ

従って、タイは ASEAN 域内で類を見ない自動車生産国であり、その規模の経済による競争力は極めて強いといえる。これに匹敵するのは、後述する人口が最大規模のインドネシアくらいであって、乗用車生産で先行していたマレーシアでさえも太刀打ちできない。ましてや、かろうじて自動車を生産しているフィリピンやベトナムは足元にも及ばないとさえ言えよう。

### 前提条件の構造的変化

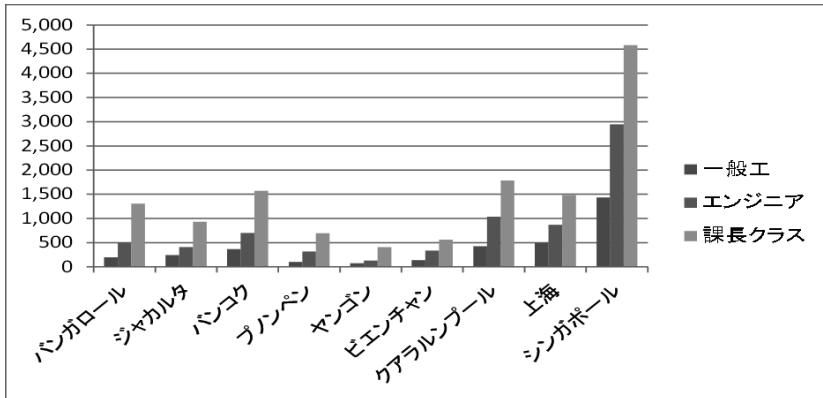
しかし、2015 年末 AEC 成立後の状況を考えてみると、タイ一国に自動車生産が集中する体制は考えにくい。第 1 に、タイ国内労働力不足の表面化である。これは成功ゆえの問題の発生と言えよう。第 2 に、域内の巨大生産国、インドネシアの台頭の可能性である。

成功ゆえの問題として、タイ国内の労働力不足が深刻化している。成長著しいアジア新興国一般では、失業率は概して 4-6% の水準であるが、タイは実に 0.73% となっており、実質的な完全雇用状態と言える。そのため賃金が高騰しており、賃金の国際比較を見ると、バンコクの一般工レベルでジャカルタやバンガロールの 2 倍、ヤンゴン、ビエンチャンの 3 倍から 5 倍に跳ね上がっている。さらに仮に高い賃金を払っても、なお労働力が集まらない状況が現実のものとなっている。

このような状況を受けて、タイを「陸の ASEAN」の産業ハブとする戦略として、カンボジア、ラオス、ミャンマー（CKM）を含めた生産分業体制の構想が急がれている。CLM への労働集約産業、労働集約工程の移管を進める動きも表面化している。ただし、これとても課題が大きいと言わざるを得ない。国境地帯にはインフラはおろか、人口集積もなく、生産の諸条件が短期的には整わないことである。長い目で見れば、国境地帯にとどまらず、CLM 各国への生産移管の流れは間違ひなく進むと思われるが、調整、実現のためには時間を要するもの

と考えられる。

図 製造業月額賃金比較 (米ドル、月額)



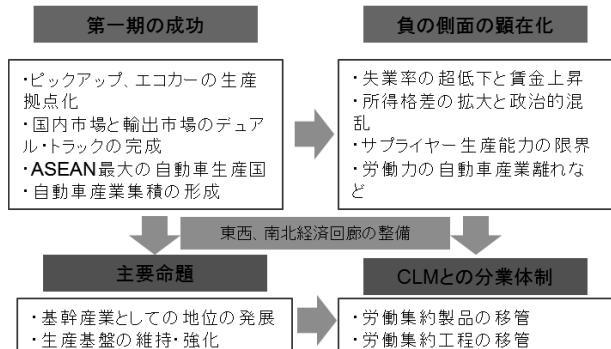
資料: JETRO

図 タイ国内東西・南北回廊



資料: 著者作成

図 産業ハブ戦略の背景



資料: 著者作成

さらに加えて、新たにタイ以外の生産国の台頭にも注目しなければならない。短中期的にフィリピンやマレーシア、さらにはベトナムが自動車生産規模を拡大する条件は整わないであろう。これらの国々は、むしろ再編の中で生産規模は縮小していく可能性すらある。実は、これまでインドネシアの販売の伸びがきわめて大きく、自動車生産、販売のランキングにおいても、タイの後をじわじわと追っている。既に2013年には生産も販売も120万台に達しており、2億人を超える人口規模、そしてこの間の経済発展を背景に自動車市場の拡大が継続している。さらにインドネシア政府は、タイのエコカー政策に類似したLow Cost Green Car (LCGC) 政策による免税措置により、低価格車の普及を図っており（注1）、自動車メーカー各社は当該規格の乗用車開発を競うだけでなく、生産設備の投資を急いでいるため、早晚、自動車生産2百万台の体制が出来上がることが予想される。また、多くの自動車産業関係者は2020年に自動車市場は200万台を超え、生産能力も250万台を超えることを予想している。つまり、ASEAN域内に、タイと並んで百万台以上の市場、2百万台を超える生産体制の国が生まれる可能性がある。

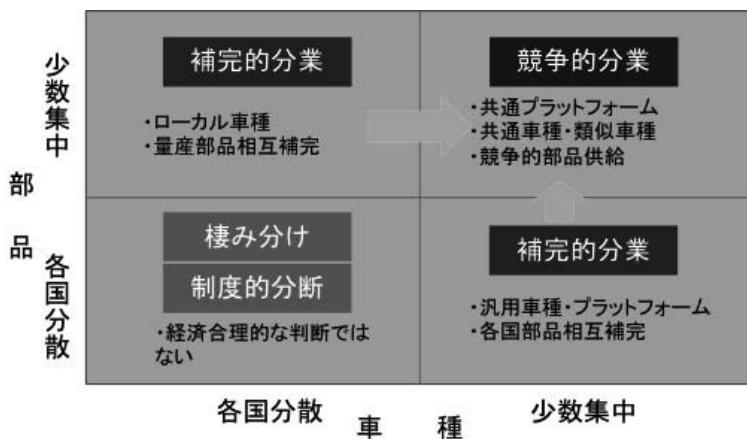
れることを多くの関係者が当然視しているのである。

### 分業体制の構造変化

従来、アジア地域の自動車生産体制は、各国量販車種の特性の違い、さらに各国の量産規模の違いにより、部品補完型の分業体制をとらざるを得なかった。具体的に言えば、タイはピックアップトラック、インドネシアは3列車（ミニバン）である。さらに近接する域外まで視野に入れると、インドは小型乗用車という、量販車種に相違があった。そのため車種段階の量産効果を追求することを断念せざるを得ず、部品段階あるいはプラットフォーム段階での補完することで量産効果を追求せざるを得ない状況であった。

すなわち、BBC、AICO、AFTA（注2）の時代には、各国個別では量産規模に達しないので、域内で部品をある程度集中的に生産して量産効果を狙おうとする試みが続けられてきたのである。

図 補完的分業から競争的分業へ



資料：著者作成

しかし、タイにおいても乗用車市場が拡大し、さらにインドネシアがLCGCカテゴリーを導入したことにより、これら自動車販売規模および生産規模の大きな、隣接三か国の量販車種に類似性が生まれたことに注目すべきである。トヨタはヴィオス、エティオスが共通性を持つ車種であり、ホンダはブリオとそれをベースとした車両が共通性を持ち、日産もマーチ（マイクラ）及びこれをベースとしたDATSUNが共通性を持っている。これらカギとなる車種が3か国に投入されており、共通あるいは類似カテゴリーとして、横断的に生産販売される状況となった。つまり、これらの3か国では、メーカー内の部品の補完供給をベースにしながらも、類似車種だけでなく、基幹部品も、各国がお互いに競争的に量産しあう関係、競争的分業体制に転換していくことが予想される。

すなわち、ASEAN経済共同体（AEC）の時代には、自動車市場の成長により事業環境が従来と異なったものになることに留意する必要がある。

## 競争的分業時代の生産体制

域内及び隣接地域に複数の量産国が成長したこと、これと同時に ASEAN 経済共同体 (AEC) の時代が始まるることは、この地域の自動車生産体制に大きな変化をもたらすものと考える。従来の各国分散生産と部品の域内補完型の生産体制は経済的に合理性を持ったものに置き換わっていくだろう。端的に言うならば、自動車生産規模をベースにした生産国間の序列の明確化である。つまり、タイ、インドネシア、インドを超中心国としたこれらの競争的分業体制を基盤に、中心国、周辺国、辺境国といった域内国家間の序列が生じてくるだろう。

ここでいう国家間の序列は以下のイメージである。超中心国は1社あたりの自動車生産が50万台を超える国であり、中心国はそれが20万台程度、周辺国はそれが5万台程度、辺境国はそれ以下の水準である。ちなみに、超中心国は、基幹部品の鋳造・鍛造・専用機による機械加工を始め、大型プレスも可能な一貫量産工程が可能な国である。中心国は大型プレス以降の工程が可能な量産工場が可能な国、周辺国はボディ組立以降の工程が可能な国、辺境国とは輸入中心で、CKD組立しか出来ない国である。

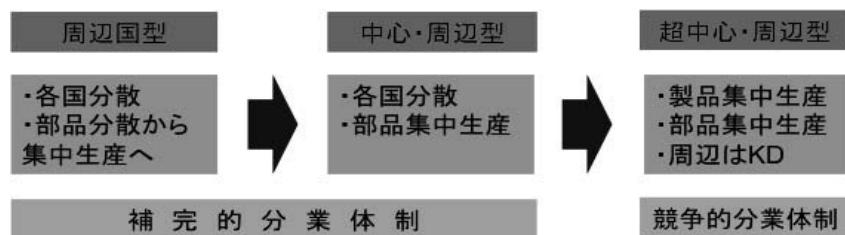
表 1社あたりの生産規模で見る国家類型と生産体制

国の類型	1社車両生産規模	基幹部品	プレス	溶接	組立
超中心国	50万台以上	○	○	○	○
中心国	20万台程度	輸入・集中	○	○	○
周辺国	5万台程度	輸入・集中	輸入・集中	○	○KD組立
辺境国	2,3万台以下	輸入	輸入	輸入	輸入・KD組立

資料：著者作成

具体的に言うならば、タイ、インドネシア、(ASEAN 域外だがインド) を超中心国として、マレーシアは中心国、ベトナム、フィリピンは周辺国、カンボジア、ラオス、ミャンマーは辺境国という位置付けとなる。もちろん自動車斎場は経済成長とともに変化するので、このような序列が固定することはあり得ない。超中心国といえども市場変動の結果、中心国になることもあれば、逆に周辺国が中心国、超中心国へと長期的には成長することもあるだろう。

図 国家類型別生産分業パターン



資料：著者作成

その意味では競争的分業とは、単に超中心国同士の競争だけを意味するのではなく、このポジションを巡って各国が長期的な競争を継続する体制という見方もできるだろう。すなわち、独り立ちできない国々が支え合って

生産体制を維持する守りの生産体制から、競争を軸としながらダイナミックな生産体制を構築していく攻めの生産体制、世界的にも競争力を持った生産体制へと転換していくものと考えられよう。

### 競争的分業時代の課題

自動車市場と完成車の生産体制を中心に論じてきたが、このようなダイナミックな生産体制を構築していく上で欠かせない論点が、サプライヤー問題であろう。特にローカルの2次、3次サプライヤーの量的、質的能力が伴わなければ、上記の競争的分業体制としての生産体制は砂上の楼閣でしかない。

現実に目を向けるならば、最も進んでいるタイといえども、サプライヤーのレベルは心許ない状態である。規模においても質においても日本の60年代前半のレベルとの評価もある。さらに超中心国であるインドネシアはこのタイと比較してもサプライヤーが量的にも乏しい。自動車メーカー数はタイ、インドネシア両国に大きな差はない。しかし、1次サプライヤーではタイの700社に対してインドネシアは170社にすぎず、さらに2次サプライヤーに至っては、それぞれ1700社に対して350社とインドネシアは桁違いに少ない。したがって、今後の課題はこのサプライヤー基盤の強化を急ぐ必要があり、特にインドネシアでんそれが喫緊の課題であると言えよう。

競争的分業時代には、まずは完成車メーカーを中心とした超中心国間の競争が激化し、生産体制の量的水準が一気に上がっていくものと想像される。しかし、それは同時にサプライヤー基盤の強化の競争でもある。しかし、この部分については十分な見通しを持つことはできない。現地同士の競争による質的量的向上が基本となるだろうが、日本企業、特にグローバル化では遅れを取っている2次、3次サプライヤーの関与が重要になるのではないか。日本国内の仕事が減少する中で、新たな事業機会がASEAN地域には広がりつつあると言えるだろう。

### おわりに

本研究ノートは、2014年11月に開催された京都大学東アジア経済研究センター主催「アジア自動車セミナー」での講演を元に作成したものである。講演の機会を与えていただいた塩地洋京都大学教授に心から感謝したい。また、競争的分業体制の着想は、アジアン・ホンダの前原氏の議論を基礎に、鹿児島県立短期大学非常勤講師である山本肇氏の議論から得たものであることを記して、ここに感謝の意を表するものである。

注：

1. 2014年に成立したジョコ・ウィスニントモ新大統領政権は必ずしも LCGC 政策に積極的ではないとも言われている。
2. BBC=Brand to brand complementation、AICO=ASEAN 産業協力、AFTA=ASEAN 自由貿易協定

参考文献：

石川・清水・助川編著『ASEAN 経済共同体と日本』2013年、文眞堂

マーケティング『自動車統計資料』各年版

JETRO『製造業月額賃金比較』