

図表 4 ASEAN による自動車部品の域内分業政策対ナショナリズム

○ASEAN の政策と各国の対応

ASEAN の政策	各国の対応
ASEANカー構想(1971 導入)	オイルショック、輸入代替工業化
ASEAN自動車補完計画(1981 承認)	国産車政策(82 マレーシア)、エンジン国産化政策(86 タイ、インドネシア)
BBCスキーム(1988 発効)	88.10 三菱自、90.11 日産・トヨタを認定。還付進まず。
AICOスキーム(1996. 10 発効)	アジア通貨危機後まで進展せず。

○BBCとAICO—実態技術移転よりも資本支配の強化による技術国産化

項目	変更点	BBC	AICO
製品の国産化規制	緩和	50%以上	40%以上
現地出資比率規制	規制追加	なし	30%以上

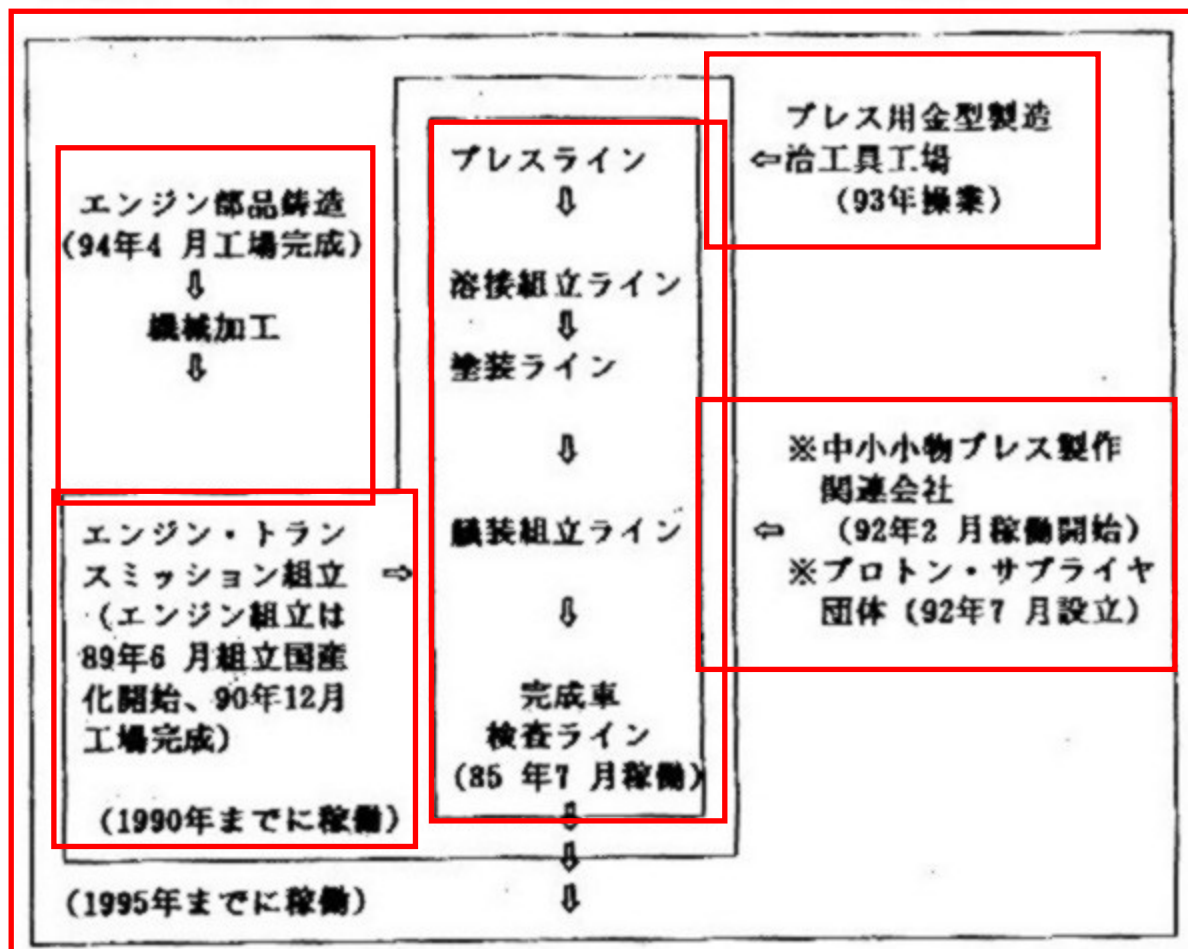
○「AICOスキーム(1996)」の実施状況[図表4]

1996. 11 から 1998.4 まで	申請総数22件、 うち「認可」2件、「却下」2件、他 18 件
アジア通貨危機後(99.6)	AICO規制緩和→トヨタ、ホンダの認可。 (1). 出資比率規制は 2000 年末まで凍結。 (2). 申請受理後の審査期間短縮。 →60 日から 45 日へ。

○マレーシアの国内自動車産業保護のうごき。

—自動車関連CEPT実施交渉結果:全体 2003 年、マレー 2005 年に。

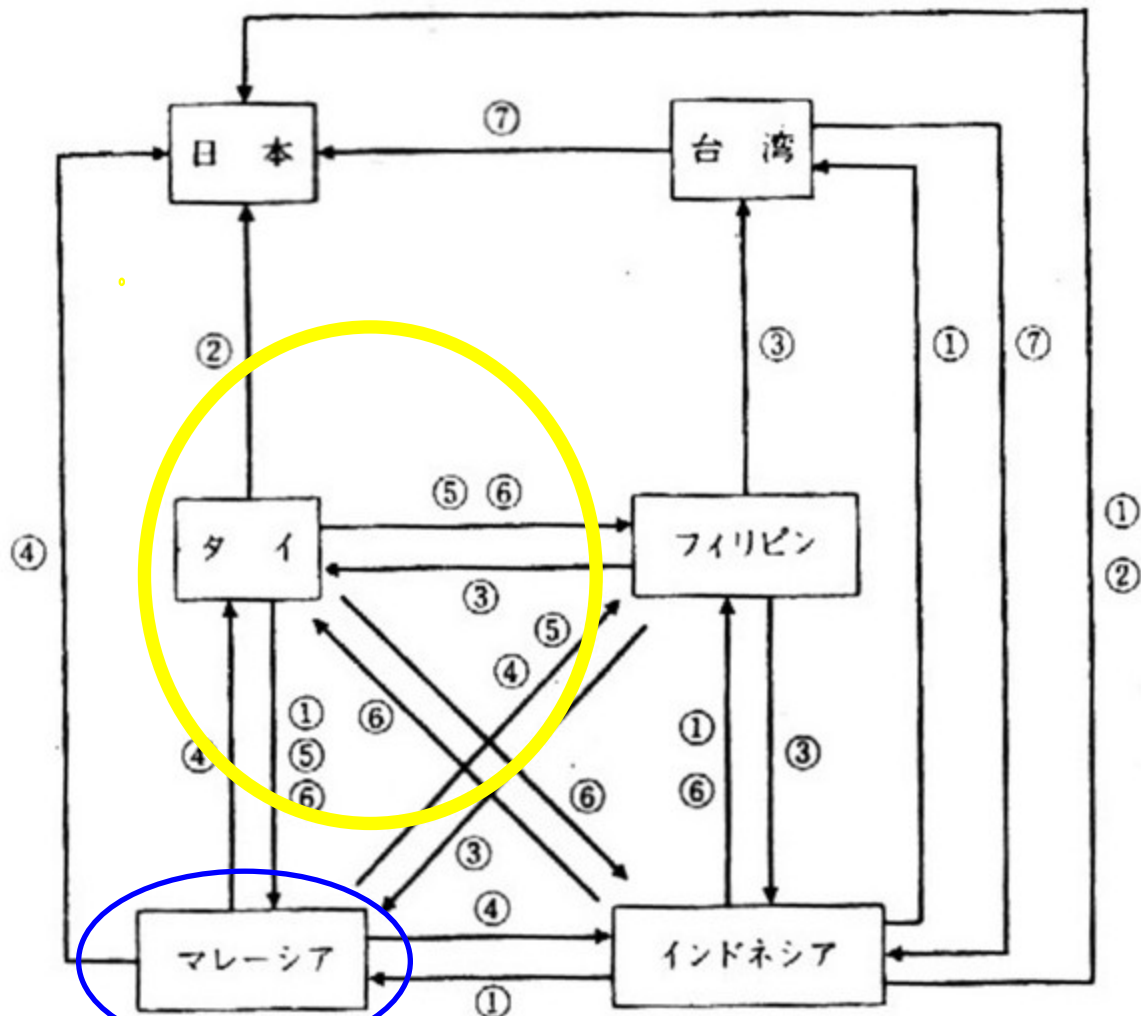
図表 2-15 プロトン自動車製造会社の工場設備の拡充



(資料) PROTON「PROTON社概要」(95年5月)をもとに作成。

(出典) 拙稿「マレーシアにおける日系企業の人材開発活動の事例：国際分業戦略と現地人材の育成の現状と課題」『名古屋工業大学紀要』第48巻、1997年3月より。

図表 2-14 トヨタのアジアでの企業内分業



① エンジン ② エンジン部品 ③ トランスミッション ④ ステアリングギア

⑤ 電装品 ⑥ プレス部品 ⑦ プラスチック部品

(注) アジア各国の日本からの調達を除く。

(出所) FOURIN「1995日本自動車・部品産業のアジア事業展開——調達構造を変えるアジアでの事業拡大——」FOURIN, 1995年, 32～33ページ。FOURIN「トヨタグループの21世紀成長戦略」FOURIN, 1996年, 38ページ。FOURIN「1995/1996アジア自動車産業」FOURIN, 1996年, 19ページ。佐藤一郎「ASEANの自動車産業と日系企業の新戦略」北村かよ子編「東アジアの産業構造高度化と日本産業」アジア経済研究所, 1997年, 179ページより作成。

(出典) 穴沢真「日本自動車産業の東南アジア展開」島田他編著「現代アジアの産業発展と国際分業」ミネルヴァ書房, 1997年, p.144より。

図表2. 日系自動車メーカーのアジア危機への対応 (1998年12月上旬現在)

	I社	II社	III社	IV社	V社	
危機への対応策	① 完成車輸出、部品輸出	①輸出総額 -タイから、97年の97億パーツから98年は140億パーツに倍増を計画 ①完成車輸出 -タイから、中東・インド向け輸出を実施、新規。 -タイから、豪、NZ向けを99年1月より実施、新規。 ①部品輸出 -タイから、ボディーパネルを、年7千台分を対日輸出。日本製造代替。日本製輸出車に組み付け。	①完成車輸出 -タイから豪向けピックアップ輸出。98年から。日本からの輸出の振り替え、新規。 -99年には年13~14千台計画。 ①部品輸出 -タイから日本向けディーゼルエンジン。年15千台、新規。 -タイから欧州向けディーゼルエンジン。年15千台、新規。	①ASEAN拠点製完成車輸出の全般的拡大。	①ASEAN拠点製完成車輸出の全般的拡大。 -タイからの輸出実施、新規。 -インドネシアからの輸出99年より計画、新規。 -フィリピンからの輸出99年より計画、新規。	①ASEAN拠点製完成車および部品の輸出の全般的拡大。 -スケールメリット確保のための輸出活動展開。 -インドネシアからマレーシア向け完成車輸出。
	②増資	②増資の実施 -98年3月にタイ現地拠点への増資により子会社化、経営強化。	②増資の実施 -タイへ実施。インドネシア、フィリピンへ計画。 ③現地調達による日本製部品輸入代替=国産化率引上げ -既存設備の向上 -設備投資増	②増資の予定はなし。	②増資は、98年末時点では検討中。	②増資は、経営基盤強化のため実施。
	③現地化比率引上げ	③日本製部品輸入代替の現地調達	④正社員解雇なし。契約社員契約更改せず削減。生産部門で30%の人員削減。 -自宅待機。 -日本での研修。	③タイ拠点を重点に生産設備を更新。	③設備更新はせず。	③マレーシアにおいて、国産化率の引上げを検討。
	④人員削減	④全体の6分の5の正社員解雇なし。同6分の1の契約社員契約更改せず削減。	④人員削減の実施。	④従業員に到る人員削減を98年末時点で検討中。5割から7割の大割削減を検討。	④従業員に到る人員削減を98年末時点で検討中。5割から7割の大割削減を検討。	④マレーシアにおいて、人員削減により合理化。人員を4割削減。 -日本への研修派遣。
対アジア地域戦略	○タイを中心に部品の域内補完体制を構築。 ○AICO -98年2月、タイ政府より申請受理。政府間では共通受理。 -99年5月、ASEAN認可。	○乗用車はタイ、商用車はインドネシアという2軸の域内分業体制。 -ASEAN+台湾で部品の域内補完体制構築。 ○AICO -98年2月、タイ政府より申請受理。政府間では共通受理。 -99年5月、ASEAN認可。	○タイの生産拠点を中心に、域内市場向けの乗用車生産体制強化。同地域での乗用車市場競争に対応。		○乗用車はマレーシア、商用車はインドネシアという2軸の域内分業体制。	
生産状況	○タイ拠点の生産 -2直を1直で生産 -98年1-9月期は前年同期比30%。	○タイ拠点の生産 -1直で生産。 -98年7月現在、稼働率50%以下。			○マレーシアでの生産の落ち込みは少なかった。 ○インドネシアは比較的好調	

注) AICOはASEAN産業協力計画の略。

資料) 日本貿易振興会「通商弘報」1998年12月14日付の記述にAICOに関する情報を追加して整理した。