

日系自動車企業の対東南アジア国際分業戦略形態の

展開要因の分析と日・ASEANの中小加工企業の事業展望

竹野 忠弘（名古屋工業大学工学部・経営系）

日時：2015年12月5日土曜日 第2報告：午後4時00分～5時00分

会場：関西学院大学大阪梅田キャンパス 1005 教室（アプローズタワー10階）

1. 研究課題：グローバル連携戦略展開にむけたグローバル戦略分析

■ 本報告研究の目的：* 経済循環：産業的分業「生産」、政治経済的取引「分配」、文化的「消費」→分業貢献度に応じた分配と社会的要請に応じた消費

① Local 中小加工製造業企業の戦略的（=意図的な）Glocal 連携関係構築？

② 自動車メーカーGlobal<多国籍間における分業編成「製造戦略」動向検討

・ 多国籍分業形態：inter, multi (national:政策<local 制度) × global (standard)

・ MN.Corp (法人) / N.G. / L.Comp(協同)の3主体・対抗関係の展開。N.Corp?

① MNC/FDI × 政策/国内→輸出（域内→G）、② 地場企業経営？

■ 図1. 製造戦略検討の位置づけ：ローカル側の戦略としてのGL「連携」の可能性

・ 「国際下請け」、「非対称性＝不平等」問題：対抗的關係を前提として調整策検討。

① 国際規模「販売」活動：製品仕様・価値の「標準化（経済的・供給者主導の量産：規模の経済性・統合）」対「個性化（消費者主導の人文的多元主義・分散）」

② 多国間「生産」活動：工程配置・労働形態（作業・技能・管理・技術）> 人事労務管理（職位職階、権限、意思決定）問題＝配置・立地差による「分配問題」

■ 図2. 日系自動車メーカー多国籍企業戦略の変遷：ASEAN 展開と「連携」事例

① 輸入代替工業化産業振興政策・国内市場と海外直接投資・技術移転活動との連携

② 輸出工業化・海外販売できる製品づくりと貿易摩擦回避との連携。輸出による市場規模の補充と域内補完方式による部品の「規模の経済性」確保。

③ 新グローバル輸出市場向け商品開発と組立供給移管・高付加価値化との連携。製品設計のPF方式化を軸に置いた従来グローバル拠点の再編。新グローバル戦略。

④ 製品戦略：トラック型乗用車開発製造と輸出転化支援、輸出向け低燃費小型車。

■ G 製造戦略：TNGA の構成

・ 新「アーキテクチャ」戦略は製品設計 PF 化戦略

・ プラットフォーム4類型：小型乗用車 V ヴィッツ、小型乗用車 C カローラ、中型乗用車 K カムリ、大型商用車 L：IMV、SUV

・ 設計構造：「共通 PT + 各種 U 部品（=共通部材 × オプション加工） + 各種 option」

⇔①「販売」：「買える車づくり（自分たちが乗る車を自分たちでつくる!）」

⇔②「生産」タイ：部品設計機能現地化、日本：機能部材加工 + 標準・量安価供給。

2. グローバル戦略と東南アジアの活動の位置付け：TNGA/IMVの展開

- 図 3. グローバル地域別の販売・生産体制：東南アジア 120万台
- 図 4. 生産技術の革新：Pt 単位での市場と生産の集約化>L-frame 付 PT に特化
- IMV モデルラインナップと部品共通化の概要：タイ・長 Deng/IN:ボックス Geng
- 図 5. 東南アジア地域の生産体制:IMV (T/IN) ,corolla (T/Tw) ,Asb(P,V,M,I)
- 自動車製造工程間国際分業:国産車・国産化＝製造の流れを下流の組立から遡上。

3. 日・東南アジア製造活動の展開史

- ASEANとアジア各国自動車産業政策
 - ・1980年代直接投資誘致による国産化政策⇒国産化、国民車、円高。
 - ・1990年代 B B C 域内国際調整⇒コスト・ペナルティ・規模の不経済性⇒アジア・カ
 - ・93.8/94-97「アジアの軌跡」バブル時代
 - ・1997年以降 構造調整期 ⇒緊急支援と拠点統廃合
 - ・2001年以降 貿易構造多様化と個別通商政策+日本・移管化 (>>旧来進出)
＝南半球車・CKD輸出、設計現地→設計変更技術緩和

- 1990年代後半のASEAN政策の経過：各国ならびに日系自動車企業の対応

- 1) タイ・インドネシア・フィリピン→A I C O活用
+トヨタ・ホンダ＝アジア・カ（小型乗用車）＝工程間分業
- 2) マレーシア→A I C O延期＝例外措置（ウェーバー条項）
+三菱自＝国産車（乗用車）＝国内フルセット

- 1990年代半までの自動車製造業集積

- ①アジアにおける部品の相互補完戦略→計画の報告に終わる？
- ②国産化の進展→国民車ブランド：タイ・1トンピックアップ,インドネシア・ワンボックス「キジャン」、マレーシア・セダン「プロトンサガ」

- *細目：マレーシア国産車政策 対 ASEAN・タイ部品国産化

- 2000年代の動き：タイ政府政策変更 対 日系企業間手持ちゴマ対応

4：今後の展望：日・東南アジア地域自動車部品企業の加工事業戦略

- 図 6. タイ・インドネシアの自動車産業のグローバル展開

- ・日系多国籍企業側の要請：南半球市場向け「買える車づくり」設計戦略の供給拠点
- 1) 安全品質保証>frame 付プラットフォーム：日・規格と製造管理、機能部材供給
- 2) 低価格化：①設計仕様「簡素」化>購買革新、②車種「混流」化>設備投資節約
- ・ASEAN 各国の役割分担と日本の役割：タイ（南半球総合）、インドネシア（準乗用車）、マレーシア（国民車・電気電子製品国・石油他資源輸出）、フィリピン（等速ジョイント精密部品）、ベトナム（？）