

アジア通貨・経済危機への日系自動車製造業企業の対応

竹野 忠弘

共通講座教室人間社会科学講座

(2000年8月29日受理)

Asia Currency Crisis and Japanese Auto-Motor Companies

Tadahiro TAKENO

Department of General Studies (Humanities & Social Sciences)

(Received August 29, 2000)

This report considers the ways in which Japanese automotive companies have acted to save their plants in East Asian region since the currency crisis of 1997. The main action was the Japanese companies' sourcing of local auto parts. Such international sourcing provides a clue to the formation of the regional market of auto-parts. Competition in this market would solve the surplus-plant problem that has been caused by domestic industrial policies in the automotive industry. The international division of labor (IDL) based on such sourcing of parts, is conducting the new direction for industrial policy and management strategy including so-called 'IDL-friendly Industrial policy' and 'Strategic IDL' (regional-, and global- niche strategy).

1. はじめに

[1] 要旨

1997年7月のアジア通貨危機を契機として、日系自動車製造業企業（完成車メーカーと部品メーカー）のASEAN 4諸国、特にタイからの自動車部品輸出活動が活発化している。

この自動車部品輸出活動の形態は、(1)企業内貿易としての対日輸出、(2)日本製部品輸出の代替による対欧米豪輸出、および(3)日本製部品輸入代替としての域内製部品調達、いわゆるASEAN域内輸出、である。

こうした部品輸出活動は、いずれもアジア通貨危機以降の為替レートの変動および国内経済の成長の停滞に起因していることを、本論文ではまず検討する。すなわち、部品輸出活動の進展の背景には、(1)現地通貨レートの急落によって円レートが急騰し日本製輸入部品価格が上昇したことからアジア域内製部品の国際調達が進展したこと、および(2)通貨危機の時期の海外への資金逃避の結果、国内流動性が不足し国内経済が不振に陥り国内市場が収縮したことによって国内市場に代わる輸出市場の確保が急務になったこと、があることを個別の輸出事例にもとづき検討する。

このことから、アジア通貨危機以降の日系自動車メーカーによる域内拠点からの自動車部品の輸出活動は、1990年代前半の時期に各社が構想し、また一部実施してきた、部品の域内補完構想に想定された部品輸出を個別に実施してきたものではなかったを明らかにする。特に、同構想では域内相互補完的な関係が想定されていたが、アジア危機対応として実施された部品輸出は、こうした構想とは無関係であった。アジア危機以前の時期に既に生産能力過剰が指摘されていた、タイ国内製造拠点の緊急支援として実施されたものがむしろ主要である。

次いで、部品のASEAN域内相互補完という「部品レベルでの製品別国際分業体制（＝いわゆる工程間国際分業）」の確保は、自動車部品製造をめぐる生産規模の確保という観点から、ASEAN地域においてアジア危機以前にも度々提起されてきた事情をレビューする。すなわち、所得水準や人口規模の面で、国内完成車市場規模が小さいことから、国内需要を満たすだけの自動車部品の製造拠点育成では、「規模の不経済」による「コストペナルティー」問題が発生することが、1980年代からすでに意識されてきた。相互的な供給関係を前提に部品生産を域内で分業し、域内向けに供給体制を確保することによって、部品製造における「コストペナルティー」問題

を回避する試みが、ASEANにおける自動車産業政策調整や、ASEANの複数国に製造拠点をもつ日系自動車メーカーのアジア地域戦略の一部として展開されてきた。

すなわち、ASEANでは、1970年代には、「アセアン・カー構想（ASEAN域内で共通仕様の乗用車モデルを共有し部品生産を各国で分担することで自動車の共同生産をめざすASEANの自動車政策構想）」を、1980年代末以降は「BBCスキーム（自動車メーカー＝ブランドごとの部品相互補完による部品域内分業戦略を支援する政策）」を提起してきた。

他方、日系自動車メーカーは、先の「BBCスキーム」に対応して、ASEAN域内補完戦略を策定するとともに同戦略に構想された部品輸出を一部、実施してきた。

日系自動車メーカーの、ASEAN地域を中心とした自動車部品の域内相互補完戦略は、(1)地域経済圏における国際分業関係を主導するものとして、ASEAN諸国の工業化開発論研究において注目されるとともに〔1989.5-6竹野, 1994-95.清水, 1997.加茂〕, (2)地域単位の国際経営戦略（リージョナル・マネジメント）として、経営戦略研究において注目されている〔1999.3竹野〕。

しかしながら、ASEAN構成国毎の自動車産業国産化政策においては、依然として製造業の裾野技術のフルセット国産化が優先され、ASEANにおける域内補完計画や、日系企業の域内分業にともなう域内他国からの部品輸入は、実質的な意義を持つほどの金額では実施されておらず、構想にとどまってきた。

部品輸出は、アジア通貨危機対応としての振替え輸出を契機に本格化するとともに、他方で域内向けよりは、対日輸出を中心とした域外輸出を中心に展開することになる。

[2] 本論文事例の意義

アジア通貨危機を契機として自動車部品輸出が開始され、同時に域内拠点の集約化が図られてきたことは、ASEAN地域における自動車メーカーの国際戦略が、国内フルセット志向型の部品製造拠点の育成、いわゆる各国政府の国産化政策に個別に対応する戦略から、域内拠点の集約化を図り「リージョナル・ニッチ」な拠点として、域内供給によって規模の経済性を確保し、それをベースとして世界的な輸出拠点（「グローバル・ニッチ」）化を図る戦略へ、と転換され始めたことを意味する。

他面で、自動車部品の調達先が、「内製」（いわゆる「内部化」）から、「外注化（アウトソーシング）」、系列外調達、情報ネットによるグローバル調達へと転換するとともに、既存の複数部品を結合もしくは融合して一つの機能部品に集約する「部品のモジュール化」（広義のモジュール化には、複数部品を組立てるサブアセンブリー工程を外注化するだけのモジュール化も含まれる。）が

進展しつつある。既存部品製造工程の陳腐化や新規のモジュール部品開発競争の激化など、自動車部品製造業における競争が激化している。

自動車部品製造部門の育成政策も、従来の国内分業を軸にした国内志向的（ドメスティック）なものから、国際分業を軸にした輸出志向的なもの—「リージョナル・ニッチ」や「グローバル・ニッチ」—へと転換せざるを得なくなっている。このことは、工業化開発政策論そのものに対しても、裾野産業育成論やそのための基礎技能工人材育成論という、従来の姿勢の見直しを要求するものとなっている。

2. 本論

[1]. アジア通貨危機後の ASEAN 現地拠点からの日系自動車メーカーの部品輸出活動

①完成車メーカーの部品輸出活動

アジア通貨危機以降、日系完成車メーカーは、経済危機に見舞われた現地拠点の製造販売不振に対する支援策として、完成車のみならず自動車部品の輸出活動、換言すれば日本側の国際部品調達活動をも開始した。この部品輸出活動が、アジア通貨危機以前に提起された部品の域内相互供給計画に対応したものであったのか、それとも何らかの新規の要因によるものであったか、まず検討する。

すなわち、表1(A)群の表は、ASEAN4ヶ国別に、A社（トヨタ自動車）、B社（日産自動車）、C社（本田技研）、D社（三菱自動車）、E社（いすゞ）の自動車メーカー別の自動車部品輸出について、その内容を、「●」=1990年前後までの輸出実施分、「△」=1990年前後の時期の企業グループ別の自動車部品相互補完計画に対応した部品輸出計画分、「○」=1990年代前半に公表された自動車部品の域内相互供給計画において追加された部品輸出計画分および同実施分、「◎」=1997年7月のアジア通貨危機以降に実施された部品輸出分、「□」=同危機以降の新規の部品相互供給計画分、に分けて表示したものである。なお、「BA」は、ASEAN域内における部品の補完計画としてASEANおよび域内関係国政府から認可され、域内関税の減免を認められている部品輸出案件である。

表1(A)群から、部品輸出活動の特徴点をまとめてみると、第1に、アジア危機以降における輸出品目と、1990年代前半時点までのASEAN域内相互供給計画におけるそれとが異なることが指摘できる。旧来の同計画外の品目が、アジア危機後に輸出され（「◎」）、さらには新たな域内相互補完計画（「□」）、それに沿った対世界輸出戦略（「□」）へと展開していったことが分か

図表1(A) 日系企業の部品の域内補完構想とアジア危機後の現地拠点の部品輸出

凡例
 ・輸出先の各国欄の印は以下の意味
 ●=1990年前後までに輸出実績あり △=1990年前後時点では輸出計画のあったもの。
 ○=1990年代前半期の、アジア危機以前の、日系完成車メーカー各社別の部品の域内補完体制(主に計画)から組みこまれたもの。
 ◎=アジア危機後に実施された部品輸出 □=アジア危機後のアジア域内部品補完計画 BA=ASEANの関税減免措置認可分。
 ・図表2(A)は、(A)(1)がタイ拠点、(A)(2)がインドネシア拠点、(A)(3)がマレーシア拠点、(A)(4)がフィリピン拠点。
 ・また、A社はトヨタ、B社は日産、C社はホンダ、D社は三菱自動車、E社はいすゞ自動車。

資料) 1990年前後までについては、拙稿「資本と労働力の国際化と多国籍企業の戦略—自動車部品の国際分業計画の事例検討—」『都立工業高等専門学校研究報告』第28号 平成5年3月、1990年代前半までについては、加茂紀子「日本自動車企業のグローバル戦略とアジア経済圏」丸山よしなり編『新版 アジアの自動車産業』亜紀書房 1997年7月、BIC/AICOの認可状況については、加茂紀子「国際分業の進展と自動車産業」丸山・佐藤・小林編『アジア経済圏と国際分業の進展—叢書 現代経営学 17』ミネルバ書房 1999年2月、アジア通貨危機後の輸出および域内部品補完体制については、フォーイン『1999 アジア自動車産業』1999年3月。
注) 部品の表記については資料ごとでまちまちであるが、およそ同一もしくは同種部品と判断できるものについては、なるべくまとめるようにして表記した。また関連部品、例えばマニュアル・ステアリングとパワー・ステアリング、プレス金型とプレス品等は隣接するように配置した。

図表1(A) (1) タイ拠点からの輸出活動 (1/2)

日系企業グループ別 輸出部品名 [カッコ内は当該工場の生産開始時期]	日本	米国	タイ	インドネシア	マレーシア	フィリピン	台湾	豪州	中国	南アメリカ	中東	欧州	その他	備考	
[A社拠点]															
ディーゼルエンジン2100cc [89年7月]	△ ○ ◎		—	◎ □	● □	□		◎		◎			△	◎	その他=インド ◎は97年10月 ~99年11月に 輸出開始 ※1
プレス部品 (ボディパネル、□=バンパーカバー、 □=インストルメントパネル)	●		—	● □	● □	□									
金型	△		—	●	●		●	●							
電装品 (ワイパーモーター、ヒーターモーター、スターター)			—	● □	● □	● □									
ランプ他			—	□	□	□									
ステアリングホイール、スタビライザー			—	□	□	□									
エンジン関連部品 (カムシャフト用カムシャフト、 ディーゼルエンジンブロック) [89年7月]	◎		—												99年から
KID部品のアクセサリとパーツ [79年1月]	◎		—												97年10月から
[B社拠点]															
ディーゼルエンジン [88年6月]			—	△ ◎	△ ◎	△ ◎	△	△							
ディーゼルエンジン部品(ヒストン、フィルター)			—	△	△	△	△	△							
プレス金型 [89年7月]			—	△ ◎	△ ◎	△ ◎	△	△							
プレス加工部品(トランクッド、フェルタンク、フロントフロア、 ダッシュボード、フード等)			—	□	□	□			□				□		ピックアップトラック用 部品を、99年から、 タイとインドネシア 間で相互供給計画
カムシャフト(エンジン部品)、 ツールセット、高圧ケーブル、リアコンベクションランプ、 ウォーターポンプ、オイルポンプ、ラジエーター			—	□	□	□			□				□		
大型一体樹脂成型部品、パネル部品、 ◎=ピックアップトラック用内装品、 □=インテリア			—	△ ◎ □	△ ◎ □	△ ◎ □	△ ◎	△					□		

※1:97年10月時点での年産能力は11万基、輸出開始(◎)分の合計は、年8万基(日本向2万基、アジア豪州向3万基、その他3万基)。

る。

すなわち、「△」や、「●」、「○」の付された1997年以前の輸出部品品目と、「◎」や「□」の付された1997年以降の同部品品目の間に関連が見られる品目は、ここで取りまとめた約100件の輸出部品品目種目のうち、その10分の1の11件ほどに留まる。なお、この従来の相互

供給計画との一致のみられる11件の部品輸出は、タイにおける、A社のディーゼルエンジン、プレス部品、電装品、B社の大型一体樹脂成型部品・パネル部品、インドネシアにおける、A社のガソリンエンジン1800cc、C社のシリンダブロック、マレーシアにおける、A社のマニュアルステアリング、パワーステアリング、サスペンション

図表1(A) (1) タイ拠点からの輸出活動 (2 / 2)

企業グループ別 輸出品名 [カッコ内は当該工場の生産開始時期]	日本	米 国	タイ	インド ネシア	マ レー シア	フィ リ ピ ン	台 湾	香 港	中 国	南 ア フリ カ	中 東	欧 州	そ の 他	備 考
[C社拠点]														
二輪車部品	○		—						○				○	他=ブラジル
マフラー					○									
電装品					○									
新型アコード向け部品(全般)[92年8月設立]	◎		—	◎	◎	◎	◎	◎						◎は、97年12月から日本製供給をタイ製供給に暫時切り換え
同プレス部品(サイドパネル、ドア、ドア、トランクフード)	◎		—	□	□	□								98年開始 日本製の対米輸出完成車にタイ製部品組み付け
同(カーペット、繊維製品)	◎												◎	他=インド向け
同(アルホイール)													◎	99年輸出予定
乗用車向けエアパーツ、外装品	◎													新モデルに供給
[D社拠点]														
ディーゼルエンジン			—		△	△							○	
ガソリンエンジン			—		△	□								
エンジン部品			—		○	□								BA はインターカムフォールドの認可
プレス金型	○		—											
プレス部品						BA		○						BA はハンパーの認可
インパネ(計器板)			—		●									
トランスミッション用歯車			—			○								
フロアシャフト			—										○	
リアアクスル			—										○	
小物ドア部品	△		—											
(※上記部品中の STRADA 用 KD 部品)			—			◎				◎				98年3月までに日本国内工場での同 KD 生産をタイに移管 南ア 98年2月、フィリピン 98年8月から輸出開始
[E社の拠点]														
ディーゼルエンジン2500cc[87年4月]	◎		—		◎	□				◎			◎	日本ではタイ製エンジン搭載車を輸出 日本製をタイ製に代替 他=アジア
エンジン鍛造部品(コネクタ、クランクシャフト) [96年1月、97年12月]	□		—	□		□								
変速機、フレーム、アクスル														98年時点で輸出を今後検討

ンジョイント、B社のステアリング・ギア、フィリピンにおける、A社のトランスミッション、である。

特に、A社のみは、従来からの同社の部品相互供給計画にそった輸出活動を、アジア通貨危機後の支援活動としても活用して実行するとともに、域内および域外への部品輸出供給を広範に実施していた。A社においては、1990年前後の時期に計画されて域内相互供給計画からアジア通貨危機後の部品輸出活動へと、域内分業戦略が継続している。すなわち、図表1(A)群に示されるように、

タイで、ディーゼルエンジン2400cc、プレス部品、電装品、インドネシアで、ガソリンエンジン1800cc、マレーシアで、マニュアルステアリング、パワーステアリング、サスペンションジョイント、フィリピンで、トランスミッション、に輸出戦略の継続性が見られる。

第2の特徴点は、アジア通貨危機以降急速に進展した ASEAN 現地拠点からの部品輸出の多くが、従来国内向けに整備されてきた生産能力を輸出向けに振り替えて実施されたことである。

図表1(A) (2) インドネシア拠点からの輸出活動 (1 / 2)

日系企業グループ別 輸出部品名 [カッコ内は当該工場の生産開始時期]	日本	米国	タイ	インドネシア	マレーシア	フィリピン	台湾	香港	中国	南アメリカ	中東	欧州	その他	備考
[A社拠点]														
ガンリンエンジン 1300cc				—	●									
ガンリンエンジン 1500cc	△			—	△	△	△							
ガンリンエンジン 1800cc	○		□	—	◎	□	○	○					◎	アジア危機後対応としてアジア専用多目的車用1800ccエンジン生産はインドネシアへ集約 2400ccはタイ集約 他=ベトナム向99年より
金型				—		●	●							
シリンダーブロック	○			—	○	BA								
クラッチ			□	—	□	□								
シートアジャスター、ドアロック、ドアフレーム、ウインドウレギュレーター			□	—	□	□								
[B社拠点]														
ガンリンエンジン			△	—	△	△	△	△	△					
機械加工部品			○	—	○	○								
ピックアップトラック用内装部品[95年]			◎	—										99年からタイとインドネシア間でピックアップトラック用部品相互供給を計画
メーター			□	—	□	□								
[C社拠点]														
ホイールリム				—	○									
電装品				—	○									
シリンダーブロック[86年8月]			○	—	○	○								C社は、ASEAN及び台湾でのアジア専用車組立向けに、アジア通貨危機後、新規の域内部品相互供給を計画(□)インドネシアへは、車体部品と機械加工部品を集約
シリンダーヘッド[86年8月]			◎	—	◎	◎	□							
クワッチャーシシクの機械加工部品[86年8月]			◎	—	◎	◎	□							
シート、燃料タンク、エキゾーストパイプ ドア、トランク、ドライブトレイン部品組立品[78年7月]			◎	—	◎	◎	□							

すなわち、「◎」「□」で示される、アジア危機以降の輸出及び同計画は、タイにおける、B社、C社、D社、インドネシアにおける、B社、C社、D社、E社、いずれも全く新規のものである。わずかに1年間程の期間の中で、輸出供給が開始されたものであることから、国産車向けに国産化を進めてきた部品を可能な限りで輸出にも振りかえたものであると判断される。

特に、D社の、従来の域内部品相互供給計画には、インドネシアは含まれてはならず、その部品製造拠点は、国産化を志向する拠点として位置づけられてきた⁽⁴⁾。アジア通貨危機後、インドネシアからも輸出が急遽実施されるとともに、また域内相互供給計画にも編入されるに到っている。

さらに、アジア危機後（「◎」）の、各社のタイ拠点からの部品輸出相手国として、日本向けが目立っていることは、日本側の部品調達によるタイ現地の稼働率維持のための戦略的輸出を示唆するものとなっている。すなわちタイにおける、C社の新モデル向け部品、D社拠点のKD（ノックダウン）部品、E社のディーゼルエンジン、フィリピンにおける、C社の板金部品、の輸出事例は、その「備考」欄に付したように、従来日本から供給してきた部品生産を現地移管することによる、振りかえ輸出の事例である。

第3には、域内部品相互供給戦略は、タイおよびインドネシアの拠点間での部品相互輸出関係や両国拠点からのASEAN域内向け輸出を軸に展開されていることであ

図表1(A) (2) インドネシア拠点からの輸出活動 (2 / 2)

日系企業グループ別 輸出部品名 [カッコ内は当該工場の生産開始時期]	日本	米 国	タイ	インド ネシア	マレー シア	フィリ ピン	台湾	香 港	中 国	南 ア フリ カ	中 東	欧 州	そ 他	備 考
[D社の拠点]														
(ガソリンエンジン)				—										90年前後の時点、D社の域内補完計画のなかに、インドネシア拠点は組み込まれていなかった
エンジン部品				—		○ BA								
エンジン鍛造部品 (シリンダーヘッド、コンロッド、クランクシャフト) [75年1月]	◎		◎	—		◎	◎						◎	アジア専用多目的車生産国へ供給 国内向を輸出転換 98年8月から99年に輸出開始 他=ベトナム
プレス金型	○			—										90年前後の時点、D社の域内補完計画のなかに、インドネシア拠点は組み込まれていなかった
商用車用プレス部品(金属フレーム、トラック用フレーム)	○			—										
プレス部品(ボディ)				—		◎								
ブレーキ			◎	—										
[E社の拠点]														
(「パンサー」車用各種部品)				—		□	□							アジア戦略車「パンサー」の部品のインドネシア、フィリピン、台湾の3ヶ国間での水平分業を実施
ディーゼルエンジン部品[83年2月]				—		◎	◎							
ブレーキ部品			□	—										

り、かつそれに向けて、タイおよびインドネシアに部品製造拠点の集約化が図られていることである。

すなわち、図表1(A)群で取りあげた合計約100件の部品輸出のうち、タイからの部品輸出案件が36件と最も多かった。ちなみに、アジア通貨危機直前の、販売ピーク時の1996年において、乗用車および商用車を合わせた販売台数は、タイで59万台、マレーシアで36万台、インドネシアで33万台、フィリピンで16万台であった⁽²⁾。

また、自動車部品工業会(日本)所属の会員企業に対する調査(1994年時点)によれば、ASEANへの進出生産拠点数は累計で、タイ69件、インドネシア37件、マレーシア29件、フィリピン14件であり、自動車部品の生産・技術供与の品目数は、タイ187品目、インドネシア100品目、マレーシア98品目、フィリピン30品目であった⁽³⁾。

タイからの部品供給が目立つのは、タイが、ASEAN地域では最大の市場国であったこと、したがって部品の製造拠点がタイに集中してきたことによるものと予測される。

第4には、日系5社のASEAN地域戦略においては、ASEAN地域から広く東南・南アジア地域を対象とした、共通のアジア専用仕様車(アジア戦略車)モデルとして、小型乗用車もしくは同多目的車(AUV)を設定している点である。すなわち、A社の「ソルーナ」とAUV、B社のピックアップトラック、C社の「アコード」とAUV、D社のAUV、E社の「パンサー」がそれにあたる⁽⁴⁾。

アジアカーやAUVといった域内共通車モデルを設定し、部品の製造・組立を域内拠点で国際分業する戦略が本格化し始めた。このことは、自動車製造業における対ASEAN地域戦略が、各国市場販売を目的として各国個別の国産化政策に対応しながら現地化活動を並行させる戦略、すなわち「ドメスティック」志向の「ローカリゼーション」戦略から、地域市場販売を軸に域内フルセット型の部品製造業形成を志向する地域戦略、すなわち「リジョナル・マネジメント」戦略⁽⁵⁾へと移行してきたことを示唆するものである。

こうした事態は、ASEAN現地国民経済側においても、

図表1(A) (3) マレーシア拠点からの輸出活動 (1 / 1)

日系企業グループ別 輸出部品名 [カッコ内は当該工場の生産開始時期]	日本	米 国	タイ	イ ン ド ネ シ ア	マ レ シ ア	フィ リ ピ ン	台 湾	香 港	中 国	南 ア フリ カ	中 東	欧 州	そ 他	備 考
[A社拠点]														
ステアリングギア	●		● BA	● BA	-	●								
マニュアルステアリング [92年7月]			● ◎ □	● ◎ □	-	● ◎ □	●			●				アジア危機前より輸出 アジア危機以降はマレーシア生産分の9割を輸出
パワーステアリング [96年9月]			● ◎ □	● ◎ □	-	● ◎ □	●			●				
サンベンションジョイント [96年9月]			● ◎ □	● ◎ □	-	● ◎ □	●			●				
等速ジョイント、ローボールジョイント			□	□	-	□								
ワイパーアーム、エンジンコンピュータ、エアコン、アンプリファイア、フラッシュャー、アンテナ、ハブ			□	□	-	□								
ハブ及びナット、フードロック			□	□	-	□								
[B社拠点]														
デジエター、シートカバー、ゴムマット [85年]			△	△	-	△	△	△						
電装品			○	○	-	○	△	△						B社現地企業グループは海外部品メーカー18社(内16社はB社系を主とする日系メーカー)より技術供与を受け広範な部品生産実施
クラッチ			○	○	-	○	△	△						
ステアリングギア			○ □	○ □	-	○ □								
サポートスプリングサスペンダー			□	□	-	□								
プレス加工部品(ホイールハウス、リアフェンダー、フードエッジアッパージャケット)			□	□	-	□								
[C社拠点]														
ニップル			○	○	-							○		
スポーク			○	○	-							○		
計器盤			○	○	-	○								
二輪車用部品	○													
ハンバー、インハネ等樹皮部品			BA	BA	-	BA								
[D社拠点]														
ドアパネル			● BA		-									
ステアリング			□	□	-	□								

従来の各国個別の国民仕様モデル(国民車)を想定し、部品製造拠点の国内フルセットでの形成を念頭において、ひたすらに裾野産業育成を広く自動車国産化を目指す、自動車製造業の育成政策の方向を見直す契機となっている。

②完成車メーカー別の域内分業戦略

図表1(A)群から、ここでは、完成車メーカー別に、ASEAN4地域における部品相互供給戦略を概観する。次いで、各メーカーの同戦略における、各国の位置づけに基づいて、各メーカーがASEAN各国の部品製造における優位性をどのように評価しているのか、まとめたい。

まずA社では、エンジン生産については、タイにデー

ゼルエンジンを、インドネシアにガソリンエンジンをそれぞれ集約化させている。A社では、こうしたエンジン生産におけるタイ-インドネシア間の相互供給=分業関係を軸に、マレーシアからの部品供給(アジア危機以前から輸出を開始していたステアリングギアおよびステアリング)、およびフィリピンからの部品供給(アジア危機以前から輸出していたトランスミッション、およびアジア危機以降輸出を開始した等速ジョイント、鍛造部品、スイッチ部品)を加えた、ASEAN域内の自動車部品の域内相互供給計画を展開し始めている。

B社では、ピックアップトラック用部品について、タイとインドネシア相互間で分業関係を構築することを軸

図表1(A) (4) フィリピン拠点からの輸出活動(1/1)

日系企業グループ別 輸出品名 [カッコ内は当該工場の生産開始時期]	日本	米 国	タイ	インド ネシア	マレー シア	フィリ ピン	台湾	香 港	中 国	南 アフリ カ	中 東	欧 州	其 他	備 考
[A社拠点]														
トランスミッション/マニュアルトランスミッション [92年]	● ◎		● ◎	● ◎	● ◎	-	◎			◎		◎		日本向けと南ア 向け◎は、98年 3~1月から輸出 開始 トランスミ ッションの生産能力は 年産 25 万基に 対して 97 年生産 は 16 万基
等速ジョイント[97年1月]			◎ □	◎ □	◎ □	-	◎							等速ジョイント生産 能力 22 万基に 対し、97年生産 は 5.5 万基 国内向け生産分 を域内輸出に転 換
鍛造品 [93年]			◎ □	◎ □	◎ □	-	◎							国内向け生産分 を域内輸出に転 換
コンビネーションスイッチ、コンビネーションメーター			◎ □	◎ □	◎ □	-								
灰皿			□	□	□	-	□							
[B社拠点]														
ワイヤハーネス			△ ◎	△ ◎	△ ◎	-	△	△						
カーラジオ			△	△	△	-	△	△						
トランスアクスル			△	△	△	-	△	△						
中物パネル			◎ BA	◎ BA	◎ BA	-								
プレス加工品(ホイールハウス、パネルシェルフ、ラジエター コアブラント、リアフロアー)、ベンチレーター、ヘダルウ ェイスト			◎ □	◎ □	◎ □	-	□							
[C社拠点]														
四輪車用補修板金部品(フロントバルクヘッド、ハンパー ビーム)、メタルクレート部品 [91年]	◎	◎				-						○		売上の9割は日 本向 一部は日 本経由で米向
インテーク・マニホールド、ホイール、コンソール、ペダル、コンパ ーター			◎	◎	◎	-								
[D社拠点]														
マニュアルトランスミッション、同機械加工部品 [71年]			◎	◎	◎	-	◎							輸出中、 タイ向け 32%、 台湾向け 18%
[E社の拠点]														
ピックアップ用マニュアルトランスミッション [98年末]			◎ ※			-								※生産の 80%を 99 年より輸出計 画
マニュアルトランスミッション			◎	◎	◎	-								

に、マレーシアからの、多品目にわたる部品供給、およびフィリピンからのプレス加工部品の供給を加えた、新規の域内分業戦略を展開し始めている。なお、B社は、1980年代後半までは、台湾市場においてトップシェアを保ってきたこと、および台湾に系列部品メーカーの進出拠点等広範な部品製造拠点を集積させてきたことを背景に、かつては台湾を軸とした域内部品相互供給を展開していた⁽⁶⁾。

C社では、アジア危機への対応の過程で、従来の域内部品相互供給=調達戦略を大幅に変更、もしくは新規に策定している。この点は、A社やB社等他社が、既存の製造拠点をベースに新たな部品の域内分業関係の形成を模索している動きとは異なる。また、C社のタイやフィリピン拠点からは、北米や日本向け輸出、さらには日本からの北米輸出車への組み付け用部品や日本での新モデル用部品の対日輸出、が実施されている。したがって、

C社においては、部品輸出活動は、何らかの域内分業戦略を念頭において展開してきたというよりも、経営環境変化への柔軟な個別対応の結果として、実現されたと理解できる。

なお、C社においても、タイとインドネシアからの部品供給が、一連の部品輸出戦略の軸となっている。台湾拠点を含む、ASEAN地域内での部品の相互供給戦略において、タイはアジア専用仕様（アジアカー）乗用車向けの部品大半の製造拠点と位置づけられ、インドネシアは同アジアカーの車体部品および機械加工部品（工程）の製造拠点と位置づけられ、両国への生産拠点の集約化も図られている。

D社では、タイ拠点からのエンジン鋳物部品、プレス部品、KD部品の供給、インドネシアからの、ブレーキ、ボディ、エンジン鍛造部品、マレーシアからのステアリング、フィリピンからのマニュアル・トランスミッション（同部品の機械加工と組立）、からなる部品の域内相互供給計画を展開するに到っている。なお、D社の1990年前後の時期における部品の域内相互供給計画には、インドネシアは組み込まれていなかったが、今回のアジア通貨危機以降、インドネシア国内向け供給の振替え輸出が行われ相互供給戦略に入ってきた。

E社では、アジア戦略車もしくはアジア専用仕様の多目的車（AUV）の各国別組立を中心に、タイからフィリピンへはディーゼルエンジン2500ccを供給し、タイからインドネシアへはエンジン鍛造部品を供給し、インドネシアでは、同国製のエンジン部品（鋳造部品や機械加工品と予測される。竹野）を組み付けてエンジン組立を行うとともに各国へディーゼルエンジン部品およびその他各種部品（ブレーキ部品はタイ向けのみ）を供給し、さらにフィリピンからマニュアルトランスミッションを、台湾から各種部品を供給する、ASEAN3ヶ国+台湾間での水平分業として域内部品相互供給戦略を展開し始めている。なお、同AUV車の販売は、インドネシア、フィリピン、台湾で、ほぼ同じ時期の、1996年後半から既に開始している。

以上の各社別の分業戦略から各国別の部品生産における優位性を整理してみると、タイは、A社およびE社ではディーゼルエンジン2400cc-2500ccクラス、A社、B社、C社では、アジア専用車向け部品およびプレス部品、B社樹脂成型品および内装品、C社やD社ではKD部品である。インドネシアは、A社ではガソリンエンジン1800cc、C社やD社では、エンジン鍛造部品、C社でエンジン鋳造部品および機械加工品、E社ではディーゼルエンジン部品、である。マレーシアは、A社ではマニュアル・ステアリングおよびパワー・ステアリング、B社、D社でも、ステアリング部品となっている。フィリピン

は、A社ではトランスミッション、鍛造品、等速ジョイント、B社ではプレス部品となっている。

総じて、販売台数の多い、タイは、ディーゼルエンジンおよび同部品、プレス部品の重量部品の供給拠点として、また、人口規模が約2億人（1998年）であり潜在的な市場規模の大きい、インドネシアは、ガソリンエンジンおよび同部品の供給拠点として位置づけられている。このタイとインドネシアとにおけるエンジン生産を中心に、マレーシアはステアリング・システム全体および同部品（ステアリングギア）の製造拠点として、フィリピンはトランスミッションの製造拠点など、精密部品=高付加価値部品の供給地として位置づけられている。ちなみにこうした分業関係の大枠は、1990年前後の時点で、A社が計画していた部品の域内相互供給計画の概要とほぼ付合する内容となっている（A社の「●」、「○」）。

なお、ここに国ごとにまとめた部品は、域内向け戦略部品であるのみならず今後、対世界向け輸出品（グローバルニッチ）として、各国の自動車部品育成政策においても、重要視されるべき部品の目安となると考えられる。

③部品メーカーの部品輸出活動

図表1(B)は、1997年後半から1998年末までの時期における、日系自動車部品メーカーによる、ASEAN4拠点からの部品輸出実施事例について、国別（T：タイ、I：インドネシア、P：フィリピン）、部品メーカー別（「い、ろ、は…」社）に、その輸出先（主要なもの「◎」、その他輸出先「○」、および輸出計画先「※」）を示したものである。

図表1(B)から、日系部品メーカーのASEAN拠点からの部品輸出の特徴点をまとめてみると、第1には、同部品輸出は、先にみた日系完成車メーカー以上に、現地国内販売不振を補完することを目的として実施され、対日輸出を中心とした、現地国内向け供給分の振替え輸出である点である。

すなわち、図表1(B)で取りあげた部品輸出案件56件のうち、38件までが、対日輸出を含んでいる。特に、タイにおける部品メーカーについては対日輸出のみであり、他のASEAN諸国への部品輸出の事例がない。したがって、ASEAN現地からの部品輸出は、その多くが、日本側による現地支援的な、現地製部品調達活動に対応していたことを示していることになる。日系「自動車メーカー各社は、（1998年以降一引用者）ASEAN製部品の調達拡大を『現地工場テコ入れの緊急避難的暫定措置』とするなど、日本側の現地製部品の輸入拡大の狙いを「いずれも経済危機の影響で操業が低下している現地部品工場へのテコ入れ」においていた⁽⁷⁾。

第2には、アジア通貨危機の結果、価格が急上昇した日本製輸入部品を域内製部品により代替する日系メーカー

図表1(B) 日系自動車部品企業のアジア危機後の現地拠点からの輸出活動

(1997年後半から1998年末までに発表された状況に基づく。◎主な輸出実施先、○輸出実施先、※輸出計画先。

部品名	企業名	現地の生産・輸出活動	輸出先											備考				
			日本	米 国	タイ	インド ネシア	フィリ ピン	台湾	香 港	中 国	南 アフリ カ	中 東	欧 州		そ 他			
ギアソフトオー	いT	日本から移管	※															
自動車用加工触媒	ろT	輸出比率向上計画 30%から90%へ	※															
ランプ用金型	はT		※													※	他=インド	
カーエアコン用コンプレッサー	にT	日本製代替輸出基地化														※		
カーエアコン、電装部品	ほT	98年度の輸出比率は18%														○	○	欧=英国 他=ブラジル
キャスター	へT	日本から移管	○															
	とT	98年から輸出開始	○															
緩衝器	ちT	98年から輸出開始	○	○														
ウォーターポンプ	りT	98年8月より生産中の 対日輸出比20%	○															
鋳物部品	ぬT	98年9月より輸出開始	○															
パワステポンプ	ぬT	米製をタイ製に転換																
シートファブrik	るT	日本から移管	○															中東=トルコ
シール部品	をT	日本から移管 98年1月より輸出開始	○															
電装品	おT	98年初より輸出開始	○															
プレス金型	かT	98年初より輸出開始	○	○														
タイヤ	よT		○	※														
ICフッシャーラー等	たT	日本から生産移管	※															
4WDエンジン部品	れT		※															
パワステポンプ	そT	98年1月より輸出開始 輸出比率を30-50%にする計画																
クラッチ、ドアフレーム	つI	98年秋輸出開始	○		○	-												
ブレーキパッド、 ブレーキ部品	ねI	98年中輸出開始 インドネシアに拠点集約			○	-												
鋳物部品(シリンダス ク、リブ(スタ)	なI		※															
ランプ、ミラー	らI		※															
計器、タンク類	むI	日本向け10% タイ向け80%	○	※	◎	-												
緩衝器	うI	稼働率向上向け※																
ワイパーモーター、パワ ウィンドモーター	いI	98年末輸出開始 対日輸出軸	◎	※	○	-	○	○										
フライホイール、リンク アーム、ロッカーアーム	のI		※															
タイヤ	おI		※	○														※
ワイヤーハーネス	くI		○															
カーエアコン	にI	地域輸出拠点化※				※	-	※	※									
小物プレス部品(ホース バンドなど)	やI		○															
エアコン、ラジエター、プラ グ、オルタネータ	ほI				○	-	○	○										
排ガス触媒用ハニカムセ ラミックス担体	もI	生産中対米輸出70%		◎	○	-	※											
蓄電池	けI		※		○	-	○	○	○									○
ホーン	ふI			○	○													
熱間鍛造品	こI	全量輸出向け生産	◎															
タイヤ	よI	輸出比率、97年19%、 98年30%		○														○

の戦略に対応して、部品の域内輸出が、実施されたことである。

すなわち、図表1(B)で取りあげた案件のうち、約2.5分の1に当たる15件は、ASEAN域内への部品輸出を含んでいた。ただし、この15件の域内部品輸出の事例は、インドネシアおよびフィリピンからの輸出からなり、

タイからの輸出はない。したがって、域内部品輸出は、主にタイ拠点からの、日本製等域外製輸入部品の域内代替を目的とした輸出活動と判断できる。他方でインドネシアからの域内部品輸出先としては、タイ向けが主要である。

第3には、部品輸出が、主に日本からASEANへの生

図表 1 (B) 日系自動車部品企業のアジア危機後の現地拠点からの輸出活動 (つづき)

部品名	企業名	現地の生産・輸出活動	輸出先										備考					
			日本	米 国	タイ	インド ネシア	ア ラビ シ ン	フ リ ビ ン	台 湾	香 港	中 国	韓 国		中 東	欧 州	そ の 他		
伝導ベルト	えI	国内向け																
ワイヤーハーネス	てI	全量輸出向け生産			◎													○
シート部品	あP	97.9 生産開始	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
自動車用リレー部品	さP	98.2 生産開始																
ペダルブラケット、サスペンション	きP	日9割から対アジア7割に輸出先転換	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
アルミホイール	ゆP	70%は対日輸出	◎															
自動車用シート他	めP	70%は対日輸出	◎															
カーエアコン、スロットルボディ、インテークマニホールド	みP	アジア太平洋各国に輸出実施	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
アルミホイール、インテークマニホールド	しP	輸出比率50%	◎															
コンデンサー、エバポレーター、カーエアコンシステム	えP	輸出比率40%			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
シートベルト、エアバックの一部部品	ひP	98 中生産開始			※	※												
メーター、カーエアコン	ほP				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
自動車用スイッチ及び同部品	とP		○															
エンジン制御用電子機器	もP	全量対日輸出	◎															
プレス金型、プラスチック型	せP	ほぼ全量輸出	◎															
灰皿	すP	全量対日輸出	◎															
ワイヤーハーネス	てP																	
プレス金型	んP		○															
乗用車用デジタルタイヤ	ろP		※		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

注) 上記記述は1998年初めにおける内容を示している。特に、98年5月に政権交代があったインドネシアについては旧政権下の状況を示していることに留意すべきである。したがって、上記表は、97年の通貨危機に対する日系各社の、比較的早い時機の対応を示したものと理解することが適切である。マレーシアについては、原資料が完成メーカーのみであったので記載していない。

原資料) 各社広報資料、日本自動車工業会資料、および1998年10月までの各種報道。

出所) FOURIN「1999年 アジア自動車産業」1999年1月、に記載された内容および記述に基づき、作成した。

産移管を伴って行われていることである。

すなわち、図表 1 (B) の部品別の「現地の生産・輸出活動」の欄に、「日本から (生産) 移管」や「全量輸出」、「日本製代替輸出基地化」、「米製をタイ製に転換」、「地域輸出拠点化」という記述が目立ち、またその高い輸出比率から分かるように、当初から日本もしくは第三国への輸出を目指して ASEAN へ生産移管が図られ、事後、部品輸出が本格的に行われるに到っている。

以上まとめてみると、アジア通貨危機以降の部品メーカーの部品輸出活動は、一方で、現地拠点への救済的な活動の一環として実施されたものであるとともに、他方では、アジア通貨危機という通貨レート急落に伴う、ASEAN 側での製造コストの低下を活用するための増資戦略に対応して発生したものといえる。

特に生産移管に対応した部品輸出の実施事例は、部品製造拠点のアジア進出動機が、従来の国産化への対応 (「ドメスティック・ニッチ」) よりも、国際競争上の優位性を確保すること (「グローバル・ニッチ」) に変わりつつあることを示すものである。こうしたグローバルニ

チ化の動きは、ASEAN 各国政府側にとっても、部品製造業拠点の誘致や育成の重点が、国民車製造を核に国産化率を高めるための裾野産業部門誘致一辺倒の状況から、仮に完成車の国産化はできなくても、国際輸出競争力を持ち得る、特定部品の製造に特化するような、多様化の方向へと転換することを示唆している。

[2]. 日系自動車メーカーの現地拠点支援活動

①緊急的支援活動

図表 2 は、アジア通貨危機後の ASEAN 進出現地拠点への支援策について、日本貿易振興会が、日系自動車メーカー 5 社に対して、1998年12月時点で行った聞き取り調査の内容を紹介した記事にもとづき、その内容を表に整理したものである。なお、図表 2 における 5 社は、図表 1 (A) における 5 社とほぼ同じ構成である。

図表 2 に示すように、アジア通貨危機後の現地拠点に対する支援戦略としては、前述の現地拠点からの自動車部品輸出の他にも、現地製完成車の輸出、アジア現地への運転資金の融資、現地国産調達比率の引上げによる日

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。 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	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増資の予定はなし。	②増資は、98年末時点で検討中。	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割の大幅削減を検討。	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。

本製輸入部品代替、現地従業員の日本国内研修による雇用維持、等が実施された。全体的として、現地拠点に対する支援戦略は、国内販売不振分の輸出販売による補てん、運転資金の融資による当座の流動性確保、日本製輸入部品代替によるコストの引き下げ、および日本での研修への派遣による雇用維持など、おおよそ応急処置的な活動が主要であった。

また、「東南アジアの部品メーカー主要約70社に対して資金繰り面での支援」として、トヨタ側が原材料を購入し部品メーカーに支給しトヨタへの部品納入時に原材料代を部品納入価格から清算する措置、既存の部品メーカー内の設備を一旦トヨタ側が買い上げ以降リースバックする方式、決済の即金制等の対策を実施している⁹⁾。

日系自動車メーカー8社は、タイの部品メーカー60社に対して、1998年に総額30億パーツの運転資金融資を行っているが、現地側は国内販売分の輸出「シフト」によって稼働率を回復し、1999年中には、59社が、トヨタの支援した15社中の1社を除き、運転資金融資の返済を完了するにいたっている⁹⁾。

なお、こうした支援活動においても、部品輸出活動におけると同様に、タイ拠点に対するものが主要であった。また、「ASEAN地域向け戦略」としての回答も、「タイを軸とする」としたものが主要であった。

タイ拠点への資金的支援策としては、1998年上半年までに、主に日系合弁企業に対する日本側の追加出資が行われている。増資は、「タイ側が資金不足で増資に応じ

られず日本側がやむなく」出資する場合もあるが、「輸出拡大のための設備投資」等、日本側の積極的な出資も指摘されている。1998年6月時点までに、タイでは合弁先に対する日本企業の増資の結果、三菱自動車では、日本側の出資比率が48%から98%へ、本田技研では同37.7%から88.3%へ上昇している。またトヨタは、1999年5月に、タイの合弁のエンジン製造会社への出資比率を40%から80%へ、また同販売会社の出資比率を18%から39%に引き上げた⁽¹⁰⁾。

②輸出支援による稼働率維持活動

こうした戦略上のタイ重視の背景には、タイが東南アジア最大の市場であること、したがって自動車製造拠点が集積していたことが考えられる。そのため、アジア通貨危機後のASEAN現地拠点支援において、タイ国内市場に代替する販路を確保し、タイ現地拠点の稼働率を回復することが主要となった。

アジア通貨危機以降のタイ拠点からの、完成車輸出の拡大を示したのが図表3である。

アジア通貨危機以前の1996年時点では、タイにおける「みなしの総生産台数」⁽¹¹⁾のうちの僅かに60分の1が輸出に当てられていたに過ぎなかったが、アジア通貨危機以降、総生産台数に占める輸出割合は、1996年の2.3%から、97年10%、98年32%、99年36%に達し、さらに2000年には39%に達する見通し(2000年1月末時点)である。その結果、2000年には、国内販売台数だけでは、1997年の販売水準を回復できないにもかかわらず、輸出を加えた総生産台数では、1997年の水準を上回り、ほぼ1995年の総生産台数を回復すると見込まれている。タイ

ではアジア危機以降、輸出販売の拡大によって完成車生産の稼働率を補完し維持するに到っている。

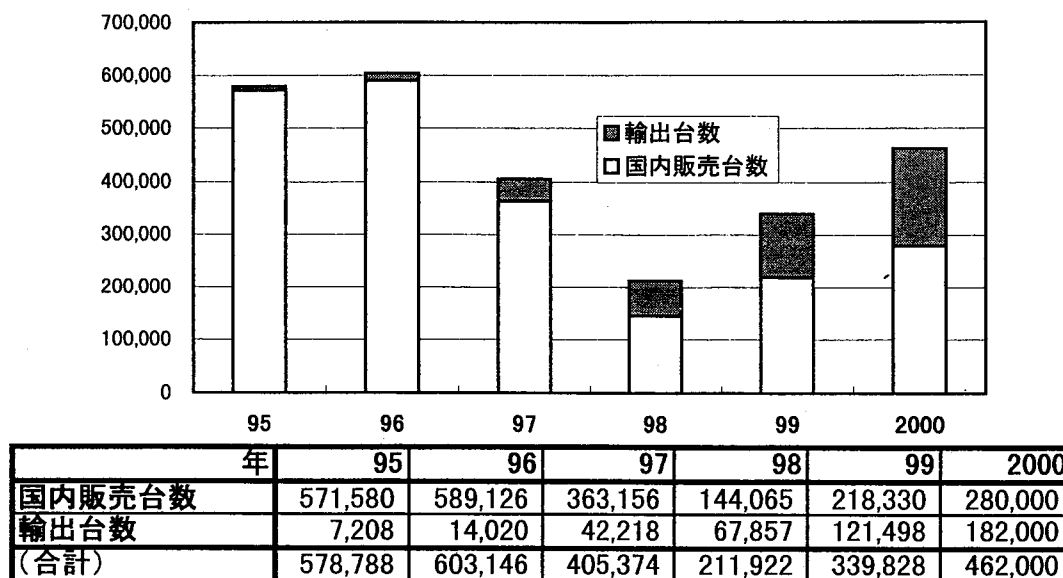
日産やいすゞでは、1999年から既にタイからの豪州向け完成車輸出を本格化させるなど、タイは、アジア通貨危機後、日本、韓国に次ぐ、アジア地域で第3位の自動車輸出国に転じている⁽¹²⁾。

2000年に入ってから、日系各社はタイ拠点からの輸出拡大を計画している。

すなわちトヨタのタイ拠点における輸出計画は、2000年では、インドネシア向け4500台(乗用車「ソルーナ」のノックダウン輸出)、豪州向け1万6,500台(1トンピックアップアップ)、シンガポール・ブルネイ・スリランカ向け850台(「ソルーナ」)を見込んでいる⁽¹³⁾。なお、タイからインドネシアに輸出されるノックダウン・セットは、タイ国内で生産してしる乗用車「ソルーナ」をアジア仕様乗用車として、インドネシアへも供給する戦略に対応したものであり、同輸出は2000年3月より実施された。なお、同ノックダウン輸出は、アジア通貨危機後に、ASEAN産業協力計画(AICO)における域内輸出として、許可されており、輸入関税が0~5%に減免される見通しである。

タイ拠点からの日系各社の、2000年における年間輸出台数見通しは、三菱日工7万台、トヨタ1万8千台、いすゞ1万台、本田技研7千台、日産4千台である。さらに、2000年からは米国系のタイ拠点からも完成車輸出が予定されており、GMは、年7~8千台、フォード・マツダは、年6万5千台の輸出を2000年には予定している⁽¹⁴⁾。

図表3 タイにおける自動車の生産販売台数(台)



資料) 調査会社オートモーティブ・リソーシズ・アジア
出所)「日本経済新聞」2000年2月7日付。

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。

③現地生産基盤の支援活動

タイからの完成車輸出において、振替え輸出が主要目的であるとするならば、タイ国内市場が回復すると輸出は減少に転ずるはずである。しかしながら輸出は、2000年に入ってから拡大を続けている。

ところで、タイの自動車生産能力は120万台(1999年)に達している。これは1996年のピーク時の、タイ国内販売台数59万台の約2倍、2000年の同販売見通し28万台の約4倍に当たり、タイの自動車生産設備は「否定しえない過剰感を抱えている(サイアム日産)⁽¹⁵⁾」。

これに対して、三菱自動車のタイ拠点は、1999年には、タイ国内生産6万7千台の6割にあたる4万台を輸出に向ける一方、2000年はじめには、同社のラムチャバン工場にライン一本を増設し月産1千台分の生産能力の増強を図る、拡大戦略をとっている⁽¹⁶⁾。

タイからの完成車輸出は、応急的な振替え輸出段階から、本格的な輸出段階へと発展している。

確かに、アジア通貨危機後、円およびドルに対するASEAN通貨安状況が続き、ASEAN製品価格が相対的に急落し、ASEAN拠点からの製品輸出は有利な条件に

ある。しかしながらASEANの製造拠点は、本来、国内市場向け拠点であることから、品質面では依然、輸出競争力をもつものではない。また「輸出車両のタイ国内調達率は3割程度に過ぎない⁽¹⁷⁾」のであり、価格の高い輸入部品に頼った状況にある。

したがって、日系完成車メーカーでは、1999年下期以降、従来の応急的な支援策ばかりでなく、輸出戦略の本格化に対応する品質水準の向上にむけた、現地拠点の指導や育成を開始している。

トヨタは、タイの拠点については、輸出シフトに対応した現地拠点の育成活動として、現地ベンダー企業に対して、生産管理の達成度目標値を提示する「期待値活動」を2000年始めから導入している⁽¹⁸⁾。同活動の目標値は、たとえば品質に関して、不良発生許容率を現行の百万個中300個から100個まで向上させる、といったものである。その他、価格、納期、開発力、経営力の計5項目目について、半期ごとの目標を提示する。サプライヤーの活動成果については、年2回の現地サプライヤー総会で、優良企業を表彰するとともに、問題企業へは自力改善勧告し(「イエローカード」の発行)、それが2回に及んだ場

図表5 タイ国側資料からみた ASEAN 産業協力計画スキーム申請案件の認否状況 (1998年4月初現在)

注) 企業内域内分業に対応して域内貿易が行われたとして ASEAN 産業協力計画 (AICO) 適用の認可を受けると、関税率は0-5%に引き下げられる。「各国申請受理日」の太字表示は、最初の申請受理日で、AICOの審査の開始日とみなす。

凡例) 濃い塗りつぶし案件は、AICOが認定されたもの。薄い塗りつぶしで「結果」欄の※は、アジア通貨危機後の経済不況深刻化の中で、ASEAN側が遅れていた認可を急遽行った事例。

資料出典) 日本貿易振興会「通商弘報」1998年5月14日付、同1998年4月23日付、2000年3月21日付。

原資料) タイ工業省の1998年4月12日付資料。

(1/2)

メーカー名 [タイ側-相手国側] (業種)	関係国	各国 申請受理日	共通 申請受理日	国別認可日	共通認可日	結果
カヤマ-サンデン (自動車部品)	タイ シンガポール	97. 4. 3 97. 4. 26	97. 5. 26	98. 1. 28 97. 7. 24	98. 1. 28	98. 2月中旬認定書 発行日(申請受理 日から10カ月経 過後) (共通認可日から14 日以内)
松下電器グループ (扇風機及び部品)	タイ フィリピン マレーシア インドネシア	97. 11. 21 97. 7. 10 97. 11. 29 97. 3. 22	97. 11. 29	98. 3. 30 98. 4 98. 1. 20 98. 4. 22	98. 4	98. 5認定書発行 日(申請受理日か ら1年経過後)
デンソー (自動車部品)	タイ マレーシア	96. 12. 24 97. 9. 3	97. 9. 3	97. 12. 9 (未決)	未決	未決 最初の申 請受理が既に1年 1カ月が経過
デンソー (自動車部品)	タイ インドネシア	96. 12. 24 97. 8. 14	97. 8. 14	インドネシアが 97. 11. 29却下	却下	却下
デンソー (自動車部品)	タイ フィリピン	96. 12. 24 96. 9. 9	96. 12. 24	97. 12. 9 (未決)	未決	未決 最初の申 請受理が既に1年 7カ月経過
インドヘット社-PT インドネシア・シンセミック (自動車部品)	タイ	96. 12. 24 97. 3. 3	97. 3. 3	未決	未決	未決 最初の申 請受理が既に1年 1カ月経過
トヨタ (自動車)	タイ フィリピン	98. 2. 9 97. 8. 13	98. 2. 9	未決	未決	※99年末時点ま でに認可済。
トヨタ (自動車)	タイ マレーシア	98. 2. 9 不明	98. 2. 9	未決	未決	※99年末時点ま でに認可済。
トヨタ (自動車)	タイ インドネシア	98. 2. 9 97. 8. 14	98. 2. 9	未決	未決	※99年末時点ま でに認可済。 2000年3月より 輸出開始
ホンダ (自動車)	タイ フィリピン	97. 9. 12 97. 7. 11	97. 9. 12	未決	未決	※98年末時点ま でに認可済。99 年1-2月より輸出 開始。
ホンダ (自動車)	タイ マレーシア	97. 9. 12 98. 1. 14	98. 1. 14	未決	未決	※98年末時点ま でに認可済。99 年1-2月より輸出 開始。
ホンダ (自動車)	タイ インドネシア	97. 9. 12 97. 9. 18	97. 9. 18	未決	未決	未決

合、トヨタ側による直接的指導を行なうといった内容になっている。

[3]. ASEANによる自動車部品の域内分業政策の動向

①ASEANカー構想と国民車政策、BBCと国産化政策

ASEANにおいても、ASEANを地域市場とみなし、共通の完成車モデルを設定し、部品製造を各国で分担しあう構想が、「ASEANカー構想(1971年)」、「ASEAN自動車補完計画(1980年に発表され、1981年にASEAN経済閣僚会議で承認)」、「BBC(ブランド・トゥ・ブランド・コンプリメンテーション)スキーム(1988年から

発効)」、「AICO(ASEAN産業協力)スキーム(1996年11月から発効)」として、提起されてきた⁽¹⁹⁾。

こうした構想の背景には、ASEAN5カ国合計ならば人口規模は約3億人規模(1990年時点)に達するが、各国個別では市場の規模が、自動車製造業を組立から部品製造にいたるまで「一国フルセット」でもつには、小さいことが上げられる。

しかしながら、「ASEANカー」構想は、1980年代半ば以降の、ASEAN4各国の国民車政策(例えばマレーシアでは1982年に発表)や、部品(特にエンジン)の国産化政策(タイでは1986年から実施)のために頓挫して

図表5 タイ国側資料からみた ASEAN 産業協力計画スキーム申請案件の認否状況 (1998年4月初現在) (つづき)

(1/2)

メーカー名 [タイ側-相手国側] (業種)	関係国	各国 申請受理日	共通 申請受理日	国別認可日	共通認可日	結果
グッドイヤ (自動車部品タイ)	タイ マレーシア	97. 9. 12 97. 8. 11	97. 9. 12	却下		97. 12. 31却下 97. 11. 25却下
スウェーデン・デューモーター (自動車部品)	タイ マレーシア	97. 9. 17 97. 8. 27	97. 9. 17	98. 1. 13 97. 10. 27	98. 1. 13	最初の申請受理 から4カ月後に 認定証発行。 98. 1末
ソニー (電器)	タイ シンガポール	97. 9. 12 97. 10. 7	97. 10. 7	未決 97. 11. 18	未決	未決
ヤマハ (自動車部品)	タイ インドネシア	98. 1. 26 未受理	未決	未決	未決	未決
タイステイルケープルーフ ームストロングサイクルパー ツ(自動車部品)	タイ マレーシア	98. 2. 17 98. 2. 11	98. 2. 17	未決	未決	未決
ネスル (食品飲料)	タイ マレーシア	98. 2. 17 未受理	未決	未決	未決	未決
いすゞ (自動車)	タイ フィリピン	98. 2. 17 未受理	未決	未決	未決	未決
三菱電機-リッポムル ムラインコール (電機)	タイ インドネシア フィリピン	98. 2. 17 97. 11. 21 未受理	未決	未決	未決	未決
スウェーデン・イッシュアセンブリー (自動車部品)	タイ マレーシア	98. 3. 11 98. 3. 16	98. 3. 16	未決	未決	未決
グッドイヤ	タイ インドネシア	申請検討中				

しまう。

その後、1980年代後半に、域内の同一完成車モデル(ブランド)の部品取引について関税を50%減額する「BBCスキーム」が、三菱自動車に対して1988年10月に、日産とトヨタには1990年11月に、認可された。これは、日系自動車メーカーがASEAN域内の複数国に製造拠点を持つにいたったことを念頭におきながら、その企業内取引を関税還付によって優遇し、各国の利害が絡んで調整がしにくい、域内における製造拠点の統廃合および集約化を、企業戦略によって実施しようとするものであった。しかしながら、「BBCスキーム」も、部品輸入国側の保護姿勢や、関税還付が円滑にいかない等の事情から、実効を上げ得なかった⁽²⁰⁾。

②AICOスキームの動向

1996年11月からは、「BBCスキーム」と同趣旨の域内関税還付制度である「AICOスキーム」が導入された。「AICOスキーム」は、特定企業グループ内での域内部品貿易について、域内貿易取引に課される関税を減免する措置で、域内部品輸出国における当該部品のローカルコンテンツ率およびローカル出資比率という要件を満たし、部品の輸出入国双方から認可が得られれば、ASEANから同スキームの認定証が発効され、事後的に当該関税を還付する制度である⁽²¹⁾。

「AICOスキーム」では、「BBCスキーム」とは異なり、対象業種が自動車のみから全製造業へ拡大されると

ともに、ASEAN現地化比率規制が50%から40%に緩和された。しかしながら、新たにASEAN現地側の最低出資比率規制(30%以上)が追加された。

「AICOスキーム」の認定状況は、日本貿易振興会の取りまとめた、1998年4月時点の資料によれば、図表4に示すとおりである。1996年11月の導入以来、約1年半の期間に、累計約22件の申請案件があった。しかしながら、1998年4月時点では、申請のうち、認可はわずかに3件のみであった。これに対して、却下が2件あり、残りは審査が既に長期に渡り、実質上却下された案件、となっていた。すなわち、「共通申請受理日」から、60日以内(約2カ月以内)に審査を行うことになっているが、図表4に示す、未決案件ではその全てがこの期間を越えている。確かに、認可された案件でも、審査期間は4~6カ月間におよんでいるが、少なくとも1996年から97年に提出された案件については、この時点で既に6カ月以上が経過している。

アジア通貨危機後、ASEANは、AICOスキームにおける出資比率規制(現地出資比率30%以上の域内拠点間での貿易に限る)を2000年12月末までは凍結するなどの認定条件の緩和を行ったり、「共通申請受理日」以降の申請書類審査期間を「60日以内」から「45日以内」に短縮したり、審査期間が既に長期にわたっていた案件を急遽、認可する(図表4中の薄く色付けしたトヨタおよびホンダ関連の案件)など、同スキームの実効をあげる姿

勢に転じている。

また、完成車および自動車部品について、ASEAN自由貿易地域(AFTA)の前倒し措置として実施される、域内共通特惠関税制度(CEPT)による域内各国相互間での関税の減免を、2003年1月1日から実施することを決定している。ちなみにCEPTの一般的スケジュールでは、2002年1月からASEAN域内貿易金額の9割相当にあたる品目の関税を減免する計画である。なお、AFTAにおける域内関税の全般的廃止は、ASEAN主要6ヶ国については2015年から、残り諸国は2018年からとなっている。

しかしながら、マレーシア政府は、乗用車生産については、従来からの国民車メーカー・プロトン社を軸とした国産化政策を再強化する姿勢を見せてきている。マレーシア政府通産省は、2007年以降国内部品メーカーへの保護を打ち切ることを示唆しながらも⁽²²⁾、他方で2000年5月には、国内の部品メーカーに配慮して、完成車および部品のCEPT適用ASEANの開始時期を、協議当初の予定よりも遅い2003年1月1日まで延期することに成功し、マレーシア自身については、さらに他国よりも2年間遅い、2005年1月1日からの適用という、例外的な猶予措置を確保することに成功している。なお、この「2003年まで」という期限は、2000年4月にプロント社が部品メーカーに対して行った、現行部品コストの30%引き下げ要請⁽²³⁾の目標期限と同じである。いわば、マレーシア側では、ASEANの自由化期限と同じ期限までに国内自動車製造業の強化を図った上で、さらに二年間の猶予期間において、ASEANの自由化に参加するという、保護育成的政策を採っていることが分かる。

また、マレーシアの国民車メーカー・プロトン社は、2000年3月に、従来からの提携先企業である三菱自動車と新たな乗用車の共同開発プロジェクトを立ちあげている⁽²⁴⁾。さらにプロトン社は、2000年5月には、エンジン以外はデザインを含めて全て国産化した乗用車を、従来の主力モデルに代わる主力車種として打出している⁽²⁵⁾。

ASEANによる域内国際分業圏の形成をめぐるのは、アジア通貨危機以前の、ASEAN諸国の経済の急成長時代には、国内志向のナショナリズム相互間の対立が制約要因となったが、同危機以降の今日においては、域内分業を支持するナショナリズムと従来からの国産化ナショナリズムとの対立が、新たな制約要因になりつつある。

[4]. 部品の域内相互供給戦略の必要性

①「コスト・ペナルティ問題」

自動車製造業を国産化することは、各国の政策当局にとって、(1)製造業の基盤となる裾野技術を国産化できること⁽²⁶⁾、(2)主要な「物流」手段⁽²⁷⁾の供給を国内的に

確保できることから、重要視される。

日系自動車メーカーの対ASEAN地域向け直接投資戦略は、従来、(i)現地政府の自動車国産化政策や国民車構想への対応、(ii)現地国内企業(ナショナルな企業のみではなく外資系企業を含む。現地国内に拠点を置き、雇用機会を提供する企業。)に対する保護関税制度およびその他企業優遇政策の活用、(iii)組立工程を起点とした裾野・部品製造工程の暫時的現地移転戦略(トランスプラント)の展開、から構成されてきた。

しかしながら、こうした各国の国産化に対応した、製造拠点の各国個別の立地戦略は、各拠点における、部品生産の「規模の経済性」という側面から判断すると、不採算な経営行動(「コストペナルティ問題」)であった。

すなわち、ある自動車メーカーの場合、日本拠点国内における同種モデルの生産台数に対して、タイ現地の生産台数は、1995年時点において日本の10分の1に留まっていた。その結果、「日本に比べ10分の1以下の生産量のなかで国産化計画が進められており、量産効果の発揮できない国産化部品を組み込む結果、製品の高コスト化は避けられないことになる」。さらには、「自動車部品の最適生産規模はオルタネータ、スタータといった電装部品では、年産150万台、コンプレッサー、エバポレータといったエアコン用部品では年産60万台、ラジエータやワイパーモーターも同じく60万台の生産規模が必要とされる。これに対してアジア展開を最も進めている日本の自動車部品メーカーであるデンソーのアセアン生産拠点の生産量を合算してもオルタネータ、スタータで年産60~80万台と、最適生産規模の半分程度でありエアコン部品も70%程度にとどまっているのが現状である⁽²⁸⁾」。

②自動車部品生産を取り巻く経営環境の変化

自動車メーカーの再編と自動車メーカーの多角的提携の結果、グループ外から部品調達がなされるようになった。米系メーカーによる日系メーカーの再編にともない、車台およびエンジンの相互供給化・共通化が図られるとともに製造集約化や電子ネットワークによる部品調達活動がなされるようになり、系列外との競合も生じ自動車部品製造をめぐるグローバル競争は激化している。

また、自動車産業自体、その主軸分野が、「スマイルカーブ」⁽²⁹⁾にそって、従来の組立部門から、一方ではアフターサービスやデザイン設計へ、他方ではモジュール部品製造や素材部門へと移行していくことが予測されている。自動車部品業界へ完成車組立メーカー自体が移行したりや他分野からの参入が予想されるなど、部品製造部門での競争そのものも、系列外企業、海外企業、他部門企業、さらには他分野企業などとの間で激化している。

さらには、自動車部品のモジュール化という製造技術上の変化が、部品製造工程の形態そのものを変更しよう

としている。部品のモジュール化とは、本来別々であった部品をその機能単位に融合し一体化しようとするものである。

ただし、現在までに進展しているモジュール化では、複数の部品を単に組み合わせて完成車メーカーに納入することが主要となっている。モジュール方式の部品の製造および納入では、例えば、インパネに組み付けられる計器や灰皿・時計等の部品を最初から一体化して運転台部品モジュールとして納入したり、ドア・パネルに窓ガラスやパワーウインドー装置、ドアロック、灰皿、内張り等を組付けしてドア部品モジュールとして納入するのである。換言すれば、サブアセンブリー工程を外注化しただけのものが主要であり、既存部品の機能融合はこれからの課題となっている⁽³⁰⁾。

モジュール化の欧米の事例の中には、完成車メーカーが従来自社内でやってきたサブ・アッシー部門を、場合によっては工場設備も人員も全く同じままで、書面上、別会社にして分社化し、アウトソーシングする事例もある。その結果、製造物責任の問題や、財務上や労務上の問題を分社化した新規の部品会社へ転嫁することができる。部品メーカーからみれば、モジュール部品を組立・製造する、1次請け部品メーカーと、モジュール部品を構成する部品を加工・製造する、2次請け以下メーカーへの分化が促されることになる。

ASEANにおいても、今後、モジュール部品レベルでの世界的な競争が自動車製造業において主要となるとすれば、完成車輸出の本格化を図る国においては完成車メーカーを軸に、また部品輸出を図る国においては旧来のユニット部品メーカーが再編成されたモジュール部品一次メーカーを軸に、いずれも域内部品相互供給・貿易関係を基礎とした、新たな分業体制の構築が図られると予測される。

③戦略的域内分業

今後、部品輸出活動の本格化を目指すとしても、国内向けに形成されてきた部品製造拠点を、一足飛びにグローバルな競争力を持った拠点到に転換することは、自動車部品製造業の競争が激化する中、困難になっている。

アジア危機後の部品輸出活動にも見たように、日本本国への輸出はもとより、一端、日本へ輸出し調整後再輸出するなど、日本側の追加的な支援なしには、輸出は困難な水準であった。例えば、日系のある自動車メーカーでは、1998年秋ごろの状況として、タイ製部品の対日輸入に際して、「調達部品」の「品質問題をクリアするために、日本国内の工場加工してから組立ラインに運ぶ」という対応策をとっていた⁽³¹⁾。

また、国産化にそって育成された拠点は、既に進出企業側からみると「規模の不経済性」をもっており（「コ

ストペナルティ」）、少なくとも地域規模での整理統廃合による拠点の集約化が必要となっている。

部品輸出の活発化のためには、まず地域内部での企業内国際競争を促し、リージョナル・ニッチを確定した上で、その地域的な「規模の経済性」に立脚してグローバル・ニッチ化を図るといった取組みが必要となるだろう。デンソーのいわゆる「戦略的（域内一竹野加筆）分業」が示唆的である⁽³²⁾。すなわち、デンソーは、アジア各国拠点での生産体制を、現行の「多種多様な部品供給」型の「雑居ビル」から、集約化や特化によって「専門店」化することにより、アジア拠点から「域内はもとより日本や欧米にも供給する」ことのできる、「世界的な輸出拠点」とする形の域内分業戦略を展開している。

また、電子電気機器製造業の事例を自動車製造に適用することは、部品点数、製品の重量や容量、および安全性水準が異なることから、部品物流の条件や立地条件が異なり難しいが、同製造業、松下電器グループの経営人材を共有して域内拠点間の優位性を企業内競争によって事後的に把握していく戦略⁽³³⁾は、各国拠点のリージョナルニッチを明確化する上では示唆的であると思われる。特に、軽量精密部品や電子部品の製造拠点の、リージョナルニッチの問題の検討にとっては、有用である。

3. 結論

[1]. ASEAN拠点からの部品輸出活動の進展をめぐる課題

今回アジア危機後の部品輸出は、部品の域内相互補充計画に対応した輸出を意図していたものではなかった。むしろ、国内供給を目的として整備した拠点を輸出へ転換したものであった。

しかしながら、アジア通貨危機という国際経済環境の急変および日系企業の緊急的な現地支援行動は、部品輸出そのものおよび域内輸出を本格化させる契機となり、域内部品輸出企業戦略や政策的調整では解決できなかった、域内分業関係の構築や域内製造拠点集約化という課題を解決していく端緒となった。

今後も完成車および自動車部品の輸出を継続し、さらに拡充していくことは、各国国内市場の狭隘さによる「コストペナルティ」問題を克服していく上でも必要である。各国政府にとっては、ASEANにおける地域市場の形成を促す、関税の相互減免策を確実に実行していくことが課題となる。

また、これまで国内向けに整備され、保護的な政策を活用することによって採算を保持してきた拠点を、グローバル・ニッチな輸出競争力をもった拠点到に転ずるには、技術や品質面の現地拠点の向上が課題となる。

他方で、自動車部品製造の集積や集約化の傾向は、タイに偏ったものになりがちであり、自動車部品については、域内市場の形成に向けた動きが、必ずしも「相互」的な関係を促進することにはならないことが懸念される。例えば、日本の自動車部品工業会会員企業の、アジアへの拠点進出状況や技術供与状況についてみても、タイ比重が大きかったし、部品の相互供給計画の要になる、「アジアカー」の組立拠点を、トヨタ、ホンダ、GM—スズキ、Ford—マツダ、フォルクスワーゲンは、いずれもタイに置いている。

[2]. 展望—「戦略的域内分業」戦略の提起

部品生産拠点の域内集約化(リージョナル・ニッチ)によって、ASEAN地域規模で「規模の経済性」を確保し、その基盤のうえにグローバルな競争力の育成を図る、という戦略が「戦略的(域内)分業」戦略として日系部品メーカーから提起されている。さらに日系自動車企業のASEANにおける域内分業戦略(リージョナル・マネジメント)は、アジア通貨危機対応活動を経て、従来の域内相互補完関係の形成を目指すものから、グローバルな競争力育成に備えた「規模の経済性」確保にむけたリージョナル・ニッチ化を目指すものへと、新たな段階に入っている。

こうした多国籍企業主導の傾向による国際分業参加(ニッチ)志向の脱「国内フルセット型」工業化に対して、いかにして国民国家側が政策的な主体性を確保するのか、そのためのカウンター・バランスを何に求めるのが、新たな検討課題として提起されることになる。

注

- (1) 拙稿「資本と労働力の国際化と多国籍企業の戦略—自動車部品の国際分業計画の事例検討」『都立工業高等専門学校研究報告』第28号 1993年, p. 113 (図6)。
- (2) 日刊自動車新聞社編『自動車産業ハンドブック 1999年版』同社, 1998年12月, 第I章の[2]節「主要国の自動車産業」の「新車登録台数」より算定。
- (3) 小林秀夫『日系企業のアジア展開—アジア通貨危機の歴史的背景』日本経済評論社, 2000年3月, P.206 (表6-4, 表6-6)。
- (4) 「アジア戦略車」の仕様他概要については、加茂紀子「国際分業の親展と自動車産業」『叢書現代経営学』第17巻 1999年2月, p.191, および小林英夫『前掲書』2000年3月, P.201を参照。
- (5) リージョナル・マネジメントについては、拙稿「人材開発, 技術移転とリージョナル・マネジメント」『名古屋工業大学紀要』第50巻, 1998年, p.108で紹介し定義した。
- (6) 拙稿「資本と労働力の国際化…」『都立工業高等専門学校研究報告』第28号 1993年, p.110, p.119, およびp.114 (図7)。
- (7) 「日本経済新聞」1998年10月2日付。
- (8) 「日本経済新聞」1998年10月9日付。
- (9) 「日本経済新聞」2000年1月11日付。
- (10) 「日本経済新聞」1998年6月17日付, および「同」1999年5月30日付。
- (11) 『輸出台数』+『国内販売台数』の合計値。総生産台数は、正しくはこの台数から輸入台数を引いて求められる。タイの輸入台数は95年21万台であるので、国内生産台数は95年36万台, 96年40万台となるはずである。しかしながら、実際の出荷台数に基づく生産台数統計によれば、タイにおける乗用車および商業車合計の生産台数は95年48万台, 96年56万台である。後者の出荷台数と前者の算定台数の差は、在庫台数に当たるものと判断される。ちなみに95年で12万台, 96年で16万台となる。
- (12) 「日本経済新聞」2000年2月7日付。
- (13) 「日経産業新聞」2000年3月21日付。
- (14) 「日本経済新聞」2000年2月7日付。
- (15) 「日経産業新聞」2000年1月11日付。
- (16) 「日経産業新聞」2000年1月11日付。
- (17) 「通商広報」2000年3月29日付。
- (18) 「日経産業新聞」2000年1月11日付。なお、タイ政府は、工業省傘下に「Thailand Automotive Institute(TAI)」を1998年6月に設立し、自動車部品の検査、サプライヤー育成、政策提言等の活動を1999年4月から開始した(「通商広報」2000年3月29日付)。
- (19) 拙稿「資本と労働力の国際化…」『都立工業高等専門学校研究報告』第28号 1993年, pp.111-112, 加茂紀子「日本自動車企業のグローバル戦略とアジア経済圏」『新版アジアの自動車産業』亜紀書房 1997年7月, pp.54-67, 同前「国際分業の進展と自動車産業」『叢書 現代経営学』第17巻 1999年2月, pp.182-188。
- (20) BBCの実施に関わる現地事情については、清水一史『ASEAN 域内経済協力の政治経済学』ミネルバ1998年4月, pp.135-136, 拙稿「資本と労働力の国際化…」『都立工業高等専門学校研究報告』第28号 1993年, pp.112。
- (21) 拙稿「AICOスキーム定着の可能性と企業戦略」日本経済学会編『経営学論集』第68集1998年9月。
- (22) 「日経産業新聞」2000年4月13日付。
- (23) 「日経産業新聞」2000年4月13日付。
- (24) 「日本経済新聞」2000年3月11日付。
- (25) 「通商広報」2000年5月18日付。
- (26) 『自動車業界』教育社新書等。
- (27) 「物流(ロジステック)」理論は元来、軍事戦略向けの物資輸送手法として発展してきた(唐沢豊『物流概論』有斐閣, 1900年, pp.17-23。)。道路等物流インフラ整備「軌を一にする」と並んで(貝塚茂樹『世界の歴史 第1巻』中央公論社, 1969年, pp.204。), 物流手段である自動車, 古くは畜車から馬車, 貨車, 船舶などの供給源を国産化することは、政策上重要な意義をもつ。
- (28) 居城克治「アジアの経済発展と中小企業」『産業構造転換と中小企業叢書 現代経営学第5巻』ミネルバ書房1999年6月, pp.258-259。
- (29) 原亮一「自動車部品産業のグローバル化と課題」日本自動車工業会『JAMAGAZINE』vol.33 1999年8月, pp.11-12。
- (30) 『部品モジュール化の現状』アイ・アール・シー社, 1998年。
- (31) 「日本経済新聞」1998年10月2日付。
- (32) 「日本経済新聞」1999年7月6日付。
- (33) 拙稿「人材開発, 技術移転とリージョナル・マネジメント」『名古屋工業大学紀要』第50巻1999年3月, pp.177-118。

ASEAN 地域における自動車部品調達ならびに 現地製造活動に関する研究文献リスト

※同問題に対する研究関心の推移が分かり易いようになるよう
に、発表年順に表記した。以下、論文タイトルもしくは記事
タイトル、執筆者、掲載書・誌、刊号の順に示した。

- 1989年5月6日、「アジア地域における自動車産業と国際分業
の発展」(上)(下)
— 竹野忠弘、『世界経済評論』(世界経済研究協会), 33巻5
号, 33巻6号。
- 1992年7月12日、「台湾における自動車産業の発展と部品の国
際調達」(上)(下)
— 朝元照雄『九州産業大学商経論叢』, 33巻1号, 33巻2号。
- 1993年3月、「資本と労働力の国際化と多国籍企業の戦略—自
動車部品の国際分業計画の事例検討—」
— 竹野忠弘『都立工業高等専門学校研究報告』, 28号。
- 1993年5月、「日本とアセアンの自動車産業における産業内
分業」
— 嘉数啓、『世界経済評論』(世界経済研究協会), 37巻5号。
- 1993年8月、『研究報告:技術水準からみたASEAN5カ国の
投資環境に関する実証研究—ASEAN進出日系機械メーカー
の技術競争力」
— 財団法人国際東アジア研究センター。
- 1993年12月、「ASEANへの自動車メーカーの直接投資」
— 相原光、『経済と貿易』(横浜国立大学経済研究所), 164号。
- 1994年4月、「タイ自動車産業への投資優遇について」
— バンコクポスト紙の抄録『RIM』(さくら総研)43号。
- 1994年4月、「タイ経済の新段階とわが国中小企業の進出—自
動車部品, 素材産業を中心に」
— 向山英彦、『産業立地』33巻4号。
- 1994年12月, 95年1月, 「ASEAN域内経済協力とBBCスキ
ーム—自動車部品補完計画をめぐる—」(上), (下)
— 清水一史, 『世界経済評論』(世界経済研究協会), 38巻12
号, 39巻1号。
- 1995年3月, 「タイの日系部品企業(その1)—資金調達と人
材育成—」
— 吉見威志, 『神戸学院経済学論集』26巻4号。
- 1995年6月, 「ASEANへの自動車メーカーの直接投資(2)」
— 相原光, 『経済と貿易』(横浜国立大学経済研究所), 169号。
- 1996年3月, 「タイの日系部品企業(その2)—人材育成—テ
クニシャン, 職長, ワーカーについて」
— 吉見威志, 『神戸学院経済学論集』27巻4号。
- 1995年7月, 「調査レポート②胎動するアセアンの自動車部品
産業」
— 浦田彰彦, 『中小公庫月報』(経済ソフトリサーチ)42巻7
号。
- 1996年1月, 「アジアにおける自動車産業の発展—トヨタシ
ステムを中心とする国際的再編成—」
— 影山億一, 『世界経済評論』(世界経済研究協会), 40巻1
号。
- 1996年5月, 「特集 ASEAN 自動車最前線」
— 『東洋経済』5350号。
- 1996年5月, 「特集空洞化の真実」
— 『東洋経済』5351号。
- 1996年7月, 「特集:走り出したアジアカー」
— 『日経メカニカル』484号。
- 1996年7月, 「特集:競争時代を迎える東南アジア地域の自動
車産業」
— 『Rim』(三井銀行総合研究所)34号。
- 1996年7月, 「アジアカー日・米・欧・韓メーカーの販売加熱
でアジアでも環境問題の発生, 必至」
— 『エコノミスト』(毎日新聞社), 74巻29号。
- 1996年8月, 9月「アジアの自動車産業発展と日本の役割(1)」
「同(2)」
— 渡辺進『自動車工業』30号, 31号。
- 1996年8月, 「アジアとの共生を考える—日本の生産システ
ムの移転を通じて」
— 丸山恵也『自動車工業』30号。
- 1996年8月, 「自動車日本企業は中国・アジアの『国産化』の
願いを読み違えている」
— 関満博, 『エコノミスト』74巻33号。
- 1997年, 「ASEANにおける自動車の『国際部品補完体制』」
— 加茂紀子子, 『情報科学研究』(日本大学商学部情報科学研
究所), 7号。
- 1997年2月, 「自由化の進展による競争構造の変革とアジア域
内生産分業体制への移行—アジア自動車産業と日本中小企
業のアジア戦略の視点から—」
— 居城克治, 『商工金融』(商工総合研究所), 47巻2号。
- 1997年2月, 「調査レポート①新時代を迎えたASEAN自動車
産業」
— 『中小公庫月報』(経営ソフトリサーチ)44巻2号。
- 1997年5月, 「アセアン自動車産業—部品産業の競争力と日系
部品メーカーの進出—」
— 『総研調査』(長銀総合研究所)72号。
- 1997年5月, 「アジア生産ネットワーク—日本企業の未来を展
望する—」
— 『ジェトロセンサー』47巻558号。
- 1997年6月, 「アジアの自動車産業と日本」
— 丸山恵也, 『自動車工業』31号。
- 1997年6月, 「競争力向上に取り組むアセアン自動車産業」
— 遠山淳子, 『自動車工業』31号。
- 1997年6月, 「第1回アセアン自動車裾野産業カンファレンス
を終えて」
— 永井恒太, 『自動車工業』31号。
- 1997年7月, 「日本自動車企業のグローバル戦略とアジア経済
圏」
— 加茂紀子子, 丸山編『新版 アジアの自動車産業』(亜紀
書房)。
- 1997年11月, 「ASEAN産業補完政策の展開と地域経済統合—
自動車産業を中心として—」
— 田中武憲, 『経済学論叢』(同志社大学経済学会), 49巻3
号。
- 1997年11月, 「アジアカー生産を襲うトリプルパンチ—オー
トローン制限・パーツ下落・付加価値税—」
— 向寿一, 『立命館経営学』, 36巻4号。
- 1997年11月, 「景気減速で踊り場を迎えたASEAN自動車産業」
— 『経済月報』(三和銀行調査部), 729号。
- 1997年11月, 「世界4極体制で自動車部品を供給—技能伝承と
気配りがアジアで根付く鍵—」
— 増田辰弘, 『技術と経済』。

- 1998年、「タイ、マレーシアにおける日系部品メーカーの経営実態—その事例調査」
— 中野宏一、『経済貿易研究』(神奈川大学経済貿易研究所), 24号。
- 1998年、「日本型経営と技術移転—タイ国自動車産業の現場からの考察—」
— 佐藤一郎, 足立文彦『調査と資料』(名古屋大学経済学部附属国際経済動態研究センター), 106号。
- 1998年、「4JA1タイ向けエンジンの開発(現地国際化)」
— 森弘『いすゞ技報』99号。
- 1998年3月、「通貨危機によるASEAN自動車産業と現地日系企業への影響および今後の展望について」
— 『経済月報』(三和銀行), 733号。
- 1998年4月、「ASEANにおける自動車産業の動向とわが国中小部品メーカーへの影響について」
— 『中小公庫レポート』(中小企業金融公庫調査部), 98巻1号。
- 1998年4月、「タイに対する日系自動車産業・部品産業の進出とメインバンク制度の変容」
— 向寿一、『インベストメント』(大阪証券取引所), 51巻2号。
- 1998年6月、「アセアンバブル崩壊後のアセアン主要自動車生産国の自動車産業」
— 馬場敏幸、『SRIC report』(三和総合研究所), 3巻3号。
- 1998年7月、「アセアンで新たな生産ネットワーク構築をめざす日本の自動車メーカー」
— 森美奈子、『自動車工業』32巻。
- 1998年10月、「アジア地域における自動車産業の直接投資と国際分業の展開—その技術移転と雇用構造の変化を中心に—」
— 下川浩一、『経営志林』(法政大学経営学会), 35巻3号。
- 1999年2月、「国際分業の進展と自動車産業」
— 加茂紀子子, 丸山他編『アジア経済圏と国際分業の進展』(ミネルヴァ書房)。
- 1999年3月、「自動車部品産業のグローバル化」
— 史世民、『調査と資料』(名古屋大学経済学部附属国際経済動態研究センター), 第107号。
- 1999年6月、「アジアの経済発展と中小企業」
— 居城克治, 吉田他編『産業構造転換と中小企業』(ミネルヴァ書房)。
- 1999年9月、「アセアン自動車産業の新展開」
— 森美奈子、『RIMアジア・太平洋ニュースレポート』(さくら総合総合研究所環太平洋研究センター), 第107号。