

## 科学研究費助成事業（科学研究費補助金）研究成果報告書

平成 25 年 6 月 10 日現在

機関番号： 37503  
 研究種目： 若手研究（B）  
 研究期間： 2010～2012  
 課題番号： 22730153  
 研究課題名（和文） 東南アジア自動車部品生産ネットワークの展開：域内貿易と地場産業の国際競争力調査  
 研究課題名（英文） Development of Southeast Asian Automobile Parts Production Network: Survey of Competitiveness of Intra-Regional Trade and Local Industry  
 研究代表者  
 夏田 郁（NATSUDA KAORU）  
 立命館アジア太平洋大学・国際経営学部・准教授  
 研究者番号： 60454972

## 研究成果の概要（和文）：

本件研究では、東南アジアの自動車産業・自動車部品産業の政策・発展の課題に着目し、タイ・マレーシア・インドネシアのアセアン3カ国の自動車産業の発展の歴史、部品調達ネットワーク、生産・貿易の動向並びに国際競争力について分析した。タイ自動車産業は、近年急速な成長を遂げており、2012年に自動車生産台数は248万台に到達し、世界第9位の自動車生産国となった。また、インドネシア自動車産業は、タイには劣るものの近年、順調な成長をしており、2012年に初めて100万台の生産台数を記録し、世界の17位の地位を誇るまでに至った。一方、マレーシアの自動車産業は緩やかな成長に留まり、2012年度の生産台数は57.2万台（世界22位）である。各国の部品メーカーの数を比較すると、タイは2390社、インドネシア850社、マレーシア690社である。輸出に関しては、タイの自動車産業は生産台数約半数を世界中に輸出する東南アジアの自動車輸出拠点として成長している。

## 研究成果の概要（英文）：

This study examines the development of the automotive industry, parts procurement networks, production and export trends, and the competitiveness of three ASEAN countries such as Thailand, Malaysia, and Indonesia. In recent years, the Thai and Indonesian automotive industry has developed rapidly, accounting for 2.48 million units of vehicle production (the 9<sup>th</sup> biggest producer) and 1 million (the 17<sup>th</sup>) in the world in 2012, respectively. By contrast, the Malaysian automotive industry has been developing very slowly, accounting for 0.57 million units (the 22<sup>nd</sup>). With regards to the number of parts suppliers, Thailand, Indonesia, and Malaysia account for 2,390 firms, 850 firms, and 690 firms, respectively. With regards to export, Thailand has developed as an export platform in Southeast Asia, exporting a half of their production.

## 交付決定額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2010年度	1,000,000	300,000	1,300,000
2011年度	1,000,000	300,000	1,300,000
2012年度	600,000	180,000	780,000
年度			
年度			
総計	2,600,000	780,000	3,380,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：政治学・国際政治経済学

キーワード：自動車産業、自動車部品産業、東南アジア、グローバル・バリュー・チェーン

## 1. 研究開始当初の背景

自動車産業は、完成車1台に対して2万点以上の部品を必要とする組立産業であり、裾野産業の発展という点において発展途上国の工業化に極めて重要な役割を担ってきた。東南アジアの自動車産業において、タイ、インドネシア、フィリピン政府は、外資系企業を誘致し、これらの企業を保護する一方で、ローカルコンテンツ規制を課すことにより、現地調達率を高め、自国の自動車産業の付加価値を高める外資系企業中心の自動車産業の発展を促進した。とりわけ、日系自動車メーカーは外資系企業の大半を占め、雇用促進及び技術移転の点において現地の自動車産業の発展に寄与してきた。一方、マレーシアでは、政府が日本企業である三菱自動車及びダイハツの資本・技術提携を行い、国営企業であるプロトン社とプロドア社を設立し（これらの国営企業は一般的にマレーシアの国民車として捉えられている）、高関税による国内市場の保護・レントを与えることにより自動車産業の振興を行った。以上のように、アセアン4諸国は、自動車振興政策の初期段階では幼稚産業の保護、部品や材料の現地調達を求めるローカルコンテンツ規制をはじめとする保護政策を用いていた。しかし、近年の世界貿易機関(WTO)によるローカルコンテンツ規制及び外資・内資の差別撤廃等の自由貿易政策の推奨により、(アセアン諸国を含む)途上国諸国が保護政策を用い、産業発展を推進できる機会は減少している。

## 2. 研究の目的

東南アジア諸国は、WTOの設立後、90年代後半～2000年前半の期間に、現地調達率規制及びその他の規制を撤廃し、自動車産業の自由化政策を導入した。本研究は、自由化の

波に取り巻かれた東南アジア自動車産業の発展の課題と可能性を自動車組立産業・自動車部品産業及び部品貿易の視点から検証することを目的とした。さらに、自由化政策もとの自動車産業・振興政策に着目して、どのように自動車産業の現地調達率を高め、現地の自動車部品メーカーを育成しているかを明らかにすることを目的とした。

## 3. 研究の方法

(1)まず、第一段階として、国内で文献調査を行い、国内外の東南アジア自動車産業の研究を分析した。また、World Trade Atlas、UNCOM Tradeの貿易データベース及びFourin(自動車年鑑)を用い、自動車産業のデータ収集を行った。

(2)上記を基盤に、文献調査で得ることのできないデータ・情報を収集する目的で、下記の通り、タイ・マレーシア・インドネシアにて現地ヒアリング調査を実施した。

### <2010年度 タイ>

主な訪問先：タイ自動車工業会、タイ自動車部品工業会、タイ・トヨタ自動車、タイ・三菱自動車、タイ・デンソー、タイ矢崎総業、タイサミット、タイ財務省、タイ投資局、UNECA P、タマサート大学等

### <2011年度 マレーシア・シンガポール>

主な訪問先：マレーシア自動車工業会、マレーシア自動車部品工業会、マレーシア自動車インスティテュート、マレーシア経済産業省、在マレーシア日本大使館、JETRO クアラルンプール、マラヤ大学、マレーシア・日本国際工科大学、トヨタ・シンガポール等

#### < 2012 年度 インドネシア >

インドネシア自動車工業会、インドネシア自動車部品工業会、アストラ・トヨタ自動車、インドネシア日産自動車、インドネシア三菱自動車、インドネシア工業省、インドネシア貿易省、インドネシア投資調整局、在インドネシア日本大使館、JETRO ジャカルタ等

(3)上記の文献調査・現地調査の結果を纏め、タイ・マレーシア自動車産業のワーキング・ペーパーを作成した。さらに、セミナーでの発表を通じ、研究者からのフィードバックを反映させ、論文の修正を行い、Journal Citation Report (Impact Factor)にランクされている国際査読付学術誌に投稿をおこなった。なお、現在、2本の論文が出版予定、1本が査読審査中、1本が6月末に投稿予定、及び1本が執筆中である。

#### 4. 研究成果

##### < タイ自動車産業 >

タイの自動車産業は、60年代より、完成車の組立てを開始し、90年代後半まで、ローカルコンテンツ規制を課すことにより、部品の現地調達率を高め、産業の高度化を図ってきた。WTOルールにより、タイ政府は2000年にローカルコンテンツ規制を撤廃し、自動車産業の自由化政策を施策した。

これを受けて、2002年よりProduct Champion制度(特定車種を選定)を導入し、特定車種の物品税を減免することにより消費者の需要を拡大すると同時に、自動車メーカー及びその部品メーカーに対して、特定車種の新規投資における法人税の減免を付与することにより、投資を拡大する自動車産業政策を導入した。なお、減免を受ける為には、エンジン部品主要5品目中4部品は現地生

産を行う必要がある。この政策はローカルコンテンツ規制とは異なり、WTO ルールのTRIMs 規定の Positive な政策に分類することが出来る。初代のProduct Championにはピックアップ・トラック、2008年の2代目のProduct Championにはエコカー(1300cc以下)が選定され、その結果、トヨタは日本国内のピックアップ・トラック生産及びR&D機能を全てタイに移管した。また、エコカーに関して、日産自動車は、日本国内のマーチの生産を全てタイに移管し、2010年より、タイから日本に逆輸入する企業戦略を採用した。これに伴い日本からのタイ投資が増大し、部品産業の集積が急速に発展し、タイの自動車生産台数は2000年の41万台から2012年には248万台に拡大した。その結果、タイの自動車生産台数はイギリス、イタリア、フランス、スペインを抜き世界9位の地位を獲得するまでに至った。また、タイは、生産台数の半数を輸出しており、とりわけ、上記2車種の世界的輸出拠点として急速に発展している。

なお、タイの自動車・自動車部品産業の構造は、組立てメーカー16社、1次サプライヤー690社(その資本内訳は、外国資本が過半数以上の株式所有する合弁会社47%、タイ資本過半数以上の株式所有する合弁会社30%、タイ資本23%)、2次・3次サプライヤーは1700社(タイ資本)であり、計2390社の部品メーカーが存在する。また、タイにおける現地部品調達率は高く、日系メーカーは70-80%の部品をタイで調達し、残りの15-20%をアセアン域内、5%程度日本が調達していることが分かった。

##### < マレーシア自動車産業 >

マレーシアの自動車産業もタイ同様、1960年月中旬より、外資系メーカーが市場に参入し、

完成車の組立てを開始した。1980年代に入り、マレーシア政府は政府主導の国民車構想を発表し、1983年に三菱自動車との合併会社、プロトン社、1993年には、ダイハツとの合併会社、プロドア社を設立した。その結果、2000年前半まで、マレーシア政府は高関税による国内市場の保護、とりわけ、国民車に対しては、補助金及び免税等の様々な優遇措置を与えることにより自動車産業の振興を行ってきた。

しかし、WTO及びAFTAの自由化の圧力により、マレーシア政府は2004年にデリション・プログラムを撤廃し、2006年には自動車産業の自由化に対応した新国家自動車政策(New Automotive Policy)を導入した。

マレーシア政府は自動車産業の自由化を図っているが、国民車、とりわけ、経営不振のプロトン社を救済する為に、マレーシアには依然として様々な保護色の強い政策が存在する。2006年に産業調整基金(Industrial Adjustment Fund)、産業リンケージプログラム(Industrial Linkage Program)を導入して、政府の補助金及び物品税を、国民車メーカーが有利になるように、自動車メーカーの現地調達率に応じた水準で付与する制度を構築した。また、WTOのルールに反する、Approval Permits (AP) 制度と呼ばれる、クォータ(輸入車の数量規制)制度及び製造ライセンス許可制度が存在する。これらの政策の結果、自動車分野における海外投資は少なく、タイ・インドネシアと比較すると、マレーシアの自動車産業の発展は比較的緩やかな成長に留まっている。また、アセンブラー(自動車メーカー)数はタイとほぼ同数であるにもかかわらず、自動車部品企業数はタイの2390社に対して、マレーシアは690社と、3分の1以下となっており、裾野産業の発展が急務となっていることが調査により明らか

になった。なお、マレーシアの自動車メーカーの現地部品調達率は、プロトンは約90%、プロドア70%、日系メーカーは40-50%と推測されている。なお、主に、タイ・日本から自動車部品の輸入を行っている。

#### <インドネシア自動車産業>

インドネシアは、東南アジア諸国において、最初に自動車組立産業が設立された歴史を持ち、1920年代より、完成車の生産を行っている。しかし、戦後におけるインドネシアの自動車産業は緩やかな発展に留まってきた。

インドネシア政府は、1960年代よりデリション・プログラム、1993年より現地調達率と完成率をリンクさせたインセンティブ・システムを導入し、90年代後半まで現地調達率を高める(部品産業の発展)政策を施行してきた。また、1996年からは、本国ブランドの自動車産業を育成するために、外資系・本国ブランドを差別する関税政策を導入した。しかしながら、アジア通貨危機の結果、世界銀行・IMFの構造調整プログラムを導入し、自動車産業は自由化されることとなった。2000年代前半は、本国ブランドの自動車育成政策の失敗を受けて、自動車産業育成政策の導入は行われなかったが、2009年より、ロー・コスト・グリーンカー(環境に優しい低価格自動車)の振興政策が提唱され、近年、インドネシアの自動車産業は急速に成長している。

2000年から2012年の期間にインドネシアの自動車生産台数は約5倍に拡大し、2012年に初めて生産台数は100万台を突破し、世界の17位の地位を誇っている。インドネシア自動車産業において、アセンブラー(自動車メーカー)数はタイとほぼ同数であるにもかかわらず、自動車部品企業数はタイの2390社に対して、インドネシアは850社と、3分の1程度となっている。また、各メーカーの現地調達率は70

%だが、部品の素材輸入が約50%であり、実際の現地調達率は35%程度が推定されている。本調査より、インドネシアの自動車産業は裾野産業の発展が急務となっていることが明らかになった。なお、部品貿易は増えているものの、依然、輸入が輸出を上回っている現状である。

#### <今後の研究の方向性>

現在、インドネシア自動車産業に関する論文を執筆中で、本年9月に初稿完成を目標としている。

今後の研究予定としては、フィリピン・ベトナムの自動車・自動車部品産業の研究を行う予定である。最終的には、アセアン5カ国の自動車・自動車部品産業の比較研究を行いたいと考えている。

なお、2013年度の科研費を申請したが、残念ながら不採択になってしまったので、現在、その他の研究資金を探している。

#### 5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文](計3件)

夏田 郁・Thoburn, John (2013)  
“Industrial Policy and the Development of Automotive Industry in Thailand”, *Journal of Asia Pacific Economy*, Vol.18, No.3 (September) iFirst  
DOI:10.1080/13547860.2012.742690  
(Taylor & Francis、査読有、2011 Impact Factor IF: 0.643)

夏田 郁・畝川憲之・Thoburn, John (2013) “Liberalization, Industrial Nationalism and the Malaysian Automotive Industry”, *Global Economic Review*, Vol.42, No.2 (June), pp.113-134  
DOI: 10.1080/1226508X.2013.791475

(Taylor & Francis、査読有、2011 Impact Factor IF: 0.196)

夏田 郁・Thoburn, John (2013) “How Much Policy Space Still Exist Under the WTO? A Comparative Study of the Automotive Industry in Thailand and Malaysia”, *RCAPS Working Paper*, RWP-13001. Ritsumeikan Asia Pacific University.  
<http://www.apu.ac.jp/rcaps/page/content0026.html>

(6月10日現在、Review of International Political Economy, Taylor & Francis 査読審査中)

[学会発表](計2件)

夏田 郁・Thoburn, John “Industrial Policy and the Development of the Automotive Industry in Thailand” (マラヤ大学経済学部セミナー、クアラルンプール・マレーシア 2012年2月)

夏田 郁 “Comparative Study of Automotive Industry in Thailand and Malaysia” (マレーシア日本国際工科大学セミナー、クアラルンプール・マレーシア 2012年5月)

#### 6. 研究組織

(1)研究代表者

夏田 郁 (NATSUDA KAORU)  
研究者番号: 60454972

(2)研究分担者

( )  
研究者番号:

(3)連携研究者

(2010-11年度)  
ソーバーン・ジョン (THOBURN JOHN)  
研究者番号: 70454973

(2011年度)  
畝川 憲之 (SEGAWA NORIYUKI)  
研究者番号: 10388332