

ASEAN 域内経済協力と生産ネットワーク：ASEAN自動車部品補完とIMVプロジェクトを中心に

清水，一史
九州大学大学院経済学研究院：教授：国際経済

<https://hdl.handle.net/2324/19174>

出版情報：経済学研究院ディスカッション・ペーパー，2010．九州大学大学院経済学研究院
バージョン：
権利関係：

ASEAN 域内経済協力と生産ネットワーク —ASEAN 自動車部品補完と IMV プロジェクトを中心に—*

清水一史（九州大学）**

はじめに

東南アジア諸国連合（ASEAN）は、東アジアの地域経済協力・経済統合の代表である。従来東アジアで唯一の地域協力機構であり、1967 年の設立以来、政治協力や経済協力など各種の協力を推進してきた。加盟国も設立当初の 5 カ国から 10 カ国へと拡大し、東南アジア全域を領域としている。域内経済協力も 1976 年から開始し、1992 年からは ASEAN 自由貿易地域（AFTA）を目指し、今年 2010 年 1 月 1 日には原加盟 6 カ国により関税がほぼ撤廃された。現在は 2015 年を目標に ASEAN 経済共同体（AEC）の実現を目指している。更に、ASEAN を軸として日中韓やインド等との ASEAN プラス 1 の FTA 網が構築されつつある。

ASEAN の域内経済協力政策の中で、自動車部品の補完計画はとりわけ重要な位置を占めてきた。他の域内経済協力に比べても、最も早くから着実に実践されてきた域内経済協力であるからである。また自動車産業は、ASEAN 各国にとっても極めて重要な戦略産業と位置付けられてきているからである。ASEAN 自動車産業において日系自動車メーカーの占める位置は大きく、ASEAN は日本の自動車産業にとっても世界の最重要な生産・販売拠点の一つである。1988 年からの BBC スキームは、日系を中心とした自動車メーカーの ASEAN 大での部品の集中生産と域内補完を大きく前進させた。その後の AICO、AFTA も、一貫して日系自動車メーカーの ASEAN 域内での部品の集中生産と域内補完を支援し、日系自動車メーカーの自動車生産ネットワークの構築を支えてきた。

本章では、これまでの ASEAN 域内経済協力政策—BBC スキーム、AICO スキーム、AFTA—と自動車生産ネットワーク形成について、自動車部品補完を中心に述べることにしたい。

1. BBC スキームと ASEAN 自動車部品補完

（1）ASEAN 域内経済協力の過程と BBC スキームの提案

ASEAN は、1967 年に設立され、当初の政治協力に加え、1976 年の第 1 回首脳会議とそ

* 本論は、日本貿易振興機構（JETRO）平成 21 年度テーマ調査「東アジア新興市場開拓に向け進むアジア生産ネットワークの再構築」研究会における成果の一部であり、同研究会報告書を基にしている。

** 九州大学大学院経済学研究院教授
E-mail: shimizu@en.kyushu-u.ac.jp

こで出された「ASEAN 協和宣言」より域内経済協力を開始した¹。1976 年からの域内経済協力は、国連に与えられた提言（『ASEAN 加盟国における経済協力』）を基に、外資に対する制限の上に企図された「集团的輸入代替重化学工業化戦略」によるものであった。しかしながら、政策の実践から見ても域内市場の相互依存性の創出という視点から見ても挫折に終わった。だが、1987 年第 3 回首脳会議を転換点として、従来の集团的輸入代替重化学工業化戦略は、プラザ合意を契機とする世界経済の構造変化を基に、新たな域内経済協力「集团的・外資依存輸出指向型工業化戦略」へと転換した。ASEAN 域内経済協力の基盤が、プラザ合意以降の世界経済の構造変化を基に変化したからであった。ASEAN 域内経済協力の新たな域内経済協力「集团的・外資依存輸出指向型工業化戦略」は、1980 年代後半からはじまった外資依存かつ輸出指向型の工業化を、ASEAN が集团的に支援達成するというものであった。この戦略のもとでの協力を体現したのは、三菱自動車工業が ASEAN に提案して採用されたブランド別自動車部品相互補完流通計画（BBC スキーム）であった。三菱自工の提案と 1987 年からの ASEAN 域内経済協力の変化を基に、1988 年 10 月第 20 回 ASEAN 経済閣僚会議において「BBC スキームに関する覚書」が調印された。

「BBC スキームに関する覚書」は、「前文」で、BBC スキームが各メーカーにとっての規模の経済の向上と域内貿易の増大に資することを明言した。BBC スキームは、「覚書」によると、第 1 にブランド所有者とブランドに関係する相手先ブランド製品（OEM）製造業者が、特定自動車モデルの特定部品加盟国間の取引に関して利用できる（第 1 節）。第 2 に「参加国」は ASEAN 加盟国であり、各個特定の BBC スキームは 2 カ国以上の参加で成立しうる（第 2 節）。第 3 に「特典」として①国産化認定の特典と②最小 50%の特恵譲許が与えられる（第 9 節）。ただし、「必要条件」として、BBC 製品の ASEAN 各国における付加価値は 50%以上でなければならない（第 8 節）。

以上から明らかなように、BBC スキームは、各メーカーのブランド内における部品の ASEAN 各国間補完流通を目的とし、各外資系メーカーが部品の集中生産とその域内流通を行うことを、ASEAN が制度化するものであった。それはまた、各外資系メーカーと関与して国産化を進めていた ASEAN 各国の意向にも沿うものであった。

（2）ASEAN 自動車産業と BBC スキームの例

BBC スキームの前提となる ASEAN 自動車産業について、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンの 4 カ国における販売台数は、1988 年の約 41 万台から 1995 年に約 137 万台、1996 年には約 145 万台へと急速に拡大してきた。この ASEAN 市場の中で日系自動車メーカーのシェアは圧倒的であり、たとえば最大のタイ市場で 90%以上のシェアを占めてきた。自動車産業は多くの裾野産業を有し域内各国経済に大きな影響を持つため、ASEAN 各国は自動車産業を成長のための戦略産業として保護育成し、各国は完成車の輸入

¹ 本節の内容に関しては詳細は清水（1998）、BBC スキームに関しては同第 5 章を参照されたい。

に障壁を設け、国産化義務付け等により完成車並びに部品の国産化を目指した。日系を中心とする外資系メーカーは、各国に合弁の形態で直接投資を行い自動車の生産と販売を行ってきたが、その際、部品の国産化規制をクリアーしながら二重投資を避け、同時にスケールメリットを発揮して生産を行うことを模索してきた。BBC スキームは、この状況に適合するものであった。

BBC スキームは、三菱自工、トヨタ自動車、日産自動車等により実践されてきた。以下、代表的な三菱自工とトヨタ自動車の例を見てみよう。三菱自工は、当初より BBC スキームにイニシアチブを発揮し、BBC スキーム構想が動き出した 1987 年より ASEAN 各国間部品補完を始め、その認可と同時に同スキームに乗せてきた。第 1 は、マレーシアからタイへのランサー用ドア・フルセットの流通、第 2 は、タイからフィリピンへの中型トラック用バンパーの流通、第 3 は、フィリピンからタイへのトランスミッション並びに同部品の流通であった。こうして ASEAN 域内での部品流通が大きく拡大してきた。

トヨタ自動車は、更にドラスティックに相互補完と集中生産とを行ってきた。トヨタ自動車は ASEAN 各国に生産拠点を有し乗用車・商用車の生産を行ってきたが、ASEAN 域内での部品の相互補完と集中生産のために、1990 年には新たにトヨタ・オートパーツ・フィリピン (TAP) とマレーシアの T&K オートパーツを設立した。また同年、部品の相互供給業務を統括するためのトヨタモーター・マネジメント・サービス (TMSS : 2001 年からはトヨタモーター・アジアパシフィック : TMAP) をシンガポールに設立し、ASEAN 域内での主要部品の集中生産と部品の相互補完流通を積極的に推し進めてきた。1991 年より、マレーシアからタイへショックアブソーバーを、タイからフィリピンへプレス部品を BBC スキームに乗せて補完流通させ始めた。更に、1992 年からはフィリピンの TAP からトランスミッションをタイ、マレーシア、インドネシアへ、同じくマレーシアの T&K オートパーツからステアリングギアをタイ、フィリピン、インドネシアへ、それぞれ BBC スキームに載せて補完流通を開始し、ASEAN 域内での部品流通は急速に拡大してきた。こうしてトヨタ自動車の部品の相互補完と集中生産は BBC スキームの展開と軌を一にしてきた。

2. AICO・AFTA と ASEAN 自動車生産ネットワーク

(1) ASEAN 域内経済協力の深化と AICO・AFTA

ASEAN の域内経済協力は、1991 年から生じた ASEAN を取り巻く政治経済構造の歴史的諸変化から新たな局面を迎えた²。その変化は①アジア冷戦構造の変化、②中国の改革・開放に基づく急速な成長と中国における対内直接投資の急増等であった。これらの変化を受け、集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略の面を有しながら域内経済協力の深化と拡大

² 本節の内容に関しては清水 (1998、1999、2008) も参照されたい。また AFTA に関して助川 (2009)、AEC に関して石川・清水・助川 (2009) を参照されたい。

を迫られることとなった。1992年にはAFTAに合意し、1993年から関税の切り下げを開始した。AFTAは、1992年1月ASEAN経済閣僚会議で署名された「AFTAのためのCEPT協定」により、①適用品目(IL)、②一時的除外品目(TEL)、③一般的除外品目(GEL)、④センシティブ品目(SL)、⑤高度センシティブ品目(HSL)のうち①ILを、当初は2008年までに0-5%に引き下げる構想であった。また1996年には、BBCスキームの発展形態であるASEAN産業協力計画(AICO)に合意した。

そして冷戦構造の変化を契機に、ASEANはインドシナ諸国へ拡大し、1995年にはベトナムがインドシナ諸国で初めてASEAN加盟した。1997年にはラオス、ミャンマーが加盟、1999年にはカンボジアも加盟し、ASEANは東南アジア全域を領域とすることとなった。

BBCスキームは、前述した域内外の急速な構造変化に直面し、AFTAに対応した新たなスキームへの転換を迫られた。同時に各国自動車産業は、先進国やWTOにより保護撤廃と市場開放を迫られてきた。こうしてBBCスキームのAFTAへの統合と自動車・部品のAFTAへの編入が焦点となってきた。1995年12月第5回首脳会議の際、BBCスキームの発展形態であるAICOスキームが提案され、1996年4月27日ASEAN非公式経済閣僚会議において「AICOスキームに関する基本協定」が調印され、同年11月1日には発効した。

(2) AICOスキームの内容

AICOスキームの主な内容は、「AICOスキームに関する基本協定」によると、第1にその目的は、工業部門の基礎の強化や域内投資の拡大とともに、域外からの投資の促進である(「前文」)。第2に各個特定のAICO協定は、最低2カ国の参加国とそれぞれの参加国における最低1参加企業で構わない(第1条)。その際BBCスキームのように完成車やメーカーやブランドには限定されない。しかしながら、第3にBBCスキームには規定のなかった自国資本比率の規制があり、「自国資本が30%以上」を占めることが要求された(第3条)。第4に「AICO製品」は、①最終完成品、②参加企業により最終完成品の製造に使用される中間部品、③同様に使用される原材料である(第1条)。ただし第5に、これらはCEPTの原産地原則(ASEAN加盟国での付加価値が40%以上)を満たさなければならない(第4条)。製品の領域はBBCスキームにおけるよりも大きく拡大し、原産地規則もBBCスキームの場合(50%以上)よりも条件が緩くなった。第6にAICO製品に対しては「特典」として、①0-5%の範囲で各加盟国が決定する特惠譲許、②国産化認定、③非関税恩典の特典が与えられ(第5条)、BBCスキームの恩典に比べAICOでは恩典も大きく拡大した。また各個のAICO協定の認可については関係各国の認可があればよく(第6条)、申請から特惠関税付与までのスケジュールも明記され(第7条)、BBCスキームに比べ申請の手続きも迅速になされることが規定された。

BBCスキームに続きAICOスキームは、外資系メーカー並びに域内各国の両者に利益となる諸要因から着実に実践されてきた。外資系メーカーは、集中生産と域内部品流通並びにAICOスキームの特典により、投資の重複を避け、スケールメリットを実現して生産を拡大できた。また各国は、投資の実現をも含めて自動車産業の発展(その輸出産業への発

展を含めて)を集团的に支援することができた。しかし、域内各国の戦略産業の保護がスキームを妨害するという従来からの問題が残っていた。各個の AICO の決定権は ASEAN 各国に委ねられており、認可は各国の利益を反映した。また実際の認可の際に貿易のバランスが考慮され、不均衡の際には認可されない場合があった。更に他の問題として、自動車メーカーが追求する適正な領域が ASEAN という領域を飛び越えてゆくという問題を内包していた。

(3) アジア経済危機と AICO・AFTA

1997 年半ばからは、ASEAN 経済並びに ASEAN 自動車産業を揺るがす、アジア経済危機が発生した。それは AICO スキームを含めて ASEAN 域内経済協力全体にも大きな影響を及ぼした。90 年代に急速に成長していた ASEAN 各国の成長は、鈍化更にはマイナスとなった。また、ASEAN における需要の減退は顕著であった。インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイの 4 カ国の合計の自動車販売台数は、1996 年まで拡大を続け同年に 144.7 万台となったが、1997 年には 129.9 万台へと減少し、1998 年には 65.6%減の 44.6 万台へと激減してしまった³。

ASEAN は、経済危機への緊急な対処を迫られた。1997 年には「ASEAN Vision 2020」によって ASEAN の長期的目標を示し、1998 年第 12 回 AFTA 評議会では、ASEAN 先行加盟国が 2008 年までに予定していた IL の 0-5%への関税引き下げ期限を、2003 年までに前倒しすることに合意した。1998 年 12 月第 6 回首脳会議の際の「大胆な措置に関する声明」は、経済危機に対する ASEAN の対応として「AFTA の早期実施」、「ASEAN 投資環境向上のための短期的措置」、「AICO スキーム改革」を表明した。AICO スキームの改革としては、現地資本比率 30%とした認可条件を、1999 年から 2000 年の 2 年間に限り撤廃することとした（この措置はその後も更新され、2009 年 12 月まで継続された）。1999 年の第 13 回 AFTA 評議会では、AFTA の目標を「0-5%」の関税から「関税撤廃」とし、IL について先行加盟国は 2015 年までに、新規加盟国は 2018 年までに撤廃することで合意した。更に同年の第 3 回非公式首脳会議では、先行加盟国と新規加盟国のそれぞれの「関税撤廃」時期を 2010 年、2015 年に前倒しすることで合意した。

AICO スキームは、1996 年 11 月の受付開始以来 1 年以上認可が降りなかったが、アジア経済危機のもと、1998 年に入ってから認可が下りるようになった。1999 年 8 月時点で 30 件が認可され、そのうち自動車部品関係が 23 件となった⁴。トヨタ自動車は、1998 年末までにタイ、マレーシア、フィリピンの 3 カ国間で AICO 協定の認可を得、1999 年 3 月に新たにインドネシアとタイの 2 国間で認可を得た。ディーゼルエンジン、トランスミッション等約 100 点は、0-5%の AICO スキームによる低関税率が適用された。またホンダ技研工業も、1998 年末までにタイ、マレーシア、フィリピン間の 3 カ国間で乗用車の CKD (ノ

³ フォーイン『世界自動車調査月報』1999 年 3 月号、4 ページ。

⁴ ASEAN 事務局資料による。

ックダウン) 部品で認可を得た⁵。2003 年 2 月時点では 101 件が認可され、そのうち 90 件は自動車関連であった。トヨタ自動車が 27 件、本田技研工業が 26 件と過半を占め、他にデンソー7 件、日産自動車 5 件、三菱自動車 2 件等であり、日系自動車メーカーの自動車部品の相互補完流通が中心であった⁶。AICO の認可は着実に増加し、トヨタを中心に ASEAN 域内での生産ネットワーク形成を支援してきた。

(4) 域内経済協力の深化と自動車生産ネットワーク

2003 年 10 月第 9 回 ASEAN 首脳会議の「第 2ASEAN 協和宣言」は、域内経済協力を更に深化し AEC を実現することを宣言した。アジア経済危機を契機に、ASEAN を取り巻く世界経済・東アジア経済の構造が大きく変化したからであった。その構造変化は、第 1 に中国の急成長と影響力の拡大、第 2 に世界貿易機関 (WTO) による世界大での貿易自由化の停滞と FTA の興隆、第 3 に中国を含めた形での東アジアの相互依存性の増大と東アジア大の地域協力の形成であった。ASEAN 共同体 (AC) は①ASEAN 安全保障共同体 (ASC)、②AEC、③ASEAN 社会文化共同体 (ASCC) の 3 つの共同体から構成されるが、AEC はその中心であり、2020 年までに物品・サービス・投資・熟練労働力の自由な移動に特徴付けられる単一市場・生産基地を構築する構想である⁷。尚、2020 年までの期限は、2007 年 1 月第 12 回首脳会議において、5 年前倒しして 2015 年と宣言された。

AEC の柱である AFTA の確立も加速を迫られた。当初は各国が AFTA から除外してきた自動車と自動車部品も、徐々に IL に組み入れられてきた。最後まで除外してきたマレーシアも 2004 年にはそれらを IL へ組み入れ関税を引き下げることとなった (その後 2007 年には関税も 5%以下に引き下げた)。「第 2ASEAN 協和宣言」に基づき、2004 年 11 月に調印された「ASEAN 優先統合分野枠組み協定」も、自動車分野を対象として優先的に関税を引き下げを求めた。

一方、AICO に関しては 2004 年の 4 月 ASEAN 非公式経済相会議で、付与する関税率をシンガポール、マレーシア、インドネシア等 6 カ国で撤廃することに合意し、AFTA に比較して一定の優位を得た。AICO は、2008 年 9 月時点では 150 件が認可されていた。そのうち 134 件が自動車関連であった。トヨタ自動車が 33 件、ホンダ技研工業が 51 件、デンソーが 12 件、ボルボが 8 件、日産自動車が 7 件等であり、日系自動車メーカー・部品メーカーの利用が大勢を占めた⁸。ASEAN 各国の自動車販売・生産ともにアジア経済危機から回復し、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンの 4 カ国の販売台数は 1998 年の 44.6 万台から 2007 年には 167.1 万台、2008 年には 189.6 万台へ、また生産台数は 1998 年の 41.9 万台から 2007 年に 220.5 万台、2008 年に 259.3 万台へと大きく拡大した⁹。AICO

⁵ フォーイン『世界自動車調査月報』1999 年 9 月号、40-41 ページ。

⁶ ASEAN 事務局資料による。

⁷ “Declaration of ASEAN Concord,” <http://www.aseansec.org/15159.htm>.

⁸ ASEAN 事務局資料による。

⁹ フォーイン『アジア自動車月報』2010 年 2 月号、14 ページ。

はこれらの生産を支援してきた。

現在、AFTA の関税率の引き下げとともに、AICO から AFTA への切り換えが進められてきている。AFTA の下では貿易バランスの考慮が必要ないこともその要因の一つである。AFTA に関しては、たとえば 2008 年のタイの ASEAN 各国向けの輸出に占める ASEAN 利用率も拡大しインドネシア向け輸出では 60.8%に達した。またタイの同年の AFTA 利用品目において自動車及び自動車部品が上位を独占した¹⁰。

以上のように、ASEAN 域内経済協力政策である BBC スキーム、AICO スキーム、AFTA によって、自動車産業の ASEAN 大の生産ネットワーク形成が支援されてきた。そして各社は、主要な部品補完を基に、ASEAN 大での自動車生産を進めてきた。尚、ASEAN における各社の自動車生産において、主要な部品の補完の多くは ASEAN 域内で行われ、ASEAN と中国とインドは生産体制において棲み分けされてきている。次節では、ASEAN 域内経済協力と ASEAN 生産ネットワーク形成を示す典型例である、トヨタ自動車の IMV について考察する。

3. トヨタ自動車の IMV と生産ネットワーク

(1) トヨタ自動車 IMV プロジェクトとその特徴

トヨタ自動車の革新的国際多目的車 (IMV) プロジェクトは、これまでの域内経済協力の支援の延長にあり、ASEAN 域内経済協力と生産ネットワーク形成の典型的な例である¹¹。IMV は、最初に 2004 年 8 月にタイで生産開始した、1 トン・ピックアップトラックベース車を部品調達から生産と輸出まで各地域内で対応するプロジェクトである。日本にベースとなる車種とマザー工場を持たず、日本製部品にほとんど頼らない。また生産の多くを輸出する。そしてこれまでの域内での部品の集中生産と補完を基に、域内分業と現地調達を大幅に拡大し多くの部品をタイと ASEAN 各国で生産している。

IMV プロジェクトの経緯としては、第 1 にアジア経済危機に対応して計画された。経済危機によりタイでは生産が約 70%減となってしまう。部品生産を含めタイで生産を存続させるために、ピックアップトラックの集中生産と輸出を計画した。第 2 に、タイの自動車産業に対する優遇政策もきっかけとなった。そして第 3 に、それまでの ASEAN 域内経済協力の展開とそれに対応した部品補完の蓄積が、IMV プロジェクトを後押ししたのである。

IMV は、ピックアップトラック「ハイラックス」とアジア専用ミニバン「TUV」(インドネシアのキジャン等) の後継の統合モデルである。新たに開発した車台を使い、ピック

¹⁰ 助川 (2009)、53 ページ。2008 年のタイの自動車生産台数の 92.0%は日系企業によるものであり、AFTA の最大の受益者は日系メーカーであった。

¹¹ 以下のトヨタ自動車と IMV に関する記述は、2009 年 12 月タイのトヨタ・モーター・アジアパシフィック・エンジニアリング&マニュファクチュアリング (TMAP-EM) におけるヒアリング他に基づく。

アップトラック（タイでは「ハイラックス・ヴィーゴ」）を3種（シングルキャブ、エクストラキャブ、ダブルキャブ）、ミニバン（「イノバ」）、SUV（「フォーチュナー」）の計5車種を製造している。タイ、インドネシア、南アフリカ、アルゼンチンの4カ国がIMVの主要生産拠点で、そこからアジア、ヨーロッパ、アフリカ、オセアニア、中南米、中近東に供給する。4つの生産拠点の中でも世界最大の生産拠点が、タイである。

（2）IMVの生産と輸出

IMVは2007年に全世界で約70万台を生産しており、トヨタ自動車では①カローラ、②カムリ、③ヤリス（ヴィッツ）に次ぐ第4位の生産台数の巨大モデルとなっている。トヨタ自動車はASEAN各国に生産拠点を有するが、IMVに関してはタイとインドネシアを主力生産拠点とし、マレーシア、ベトナム、フィリピンでも生産を行っている。タイは、IMVの最大の生産拠点であり、ピックアップトラックとSUVのマザー工場である。またIMV用のディーゼル／ガソリンエンジンの世界供給拠点である。インドネシアはタイに次ぐIMVの拠点であり、ミニバンのマザー工場である。またIMV用のガソリンエンジンの世界供給拠点である。トヨタ自動車は、更に生産と販売に関する統括本社TMAPをそれぞれタイとシンガポールに置き、地域統括業務を行っている。TMAPタイは2006年7月に設立され、アジア地域（タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、台湾、インド）の生産事業を支援してきた。2007年4月には、下記のTTCAPと統合しトヨタ・モーター・アジア・パシフィック・エンジニアリング&マニュファクチャリング（TMAP-EM）となった。

最大拠点のタイでは、当初年間約28万台を生産し約14万台を輸出することを目標としたが更に拡大し、2007年のタイにおけるIMVの生産台数は36.4万台であり、世界生産台数の過半を占めた。またそのうち約18.3万台を輸出している。2007年のタイの自動車販売台数は63.1万台（乗用車17.0万台・商用車46.1万台）だが、生産台数は130.1万台（乗用車32.9万台・商用車97.2万台）であり、生産の大きな部分は輸出に充てられた。この生産台数のうち、IMVの生産台数（36.4万台）だけで、タイの商用車生産台数の37.4%、全自動車生産台数でも27.9%を占めた。タイでは2004年8月からトヨタ・モーター・タイランド（TMT）サムロン工場で「ハイラックス・ヴィーゴ」を、2005年1月からタイ・オート・ワークスで「フォーチュナー」を生産開始し、2007年1月には新たに「IMV」の専用工場であるTMTバンポー工場を稼動し、生産と輸出を拡大してきた。またタイにおけるエンジン製造会社のサイアム・トヨタ・マニュファクチャリング（STM）でディーゼルエンジンを集中生産し、ASEAN各国と世界各国に輸出している。

研究開発に関してもIMV生産に関連して、2003年にタイにトヨタ・テクニカルセンター・アジアパシフィック・タイランド（TTCAP）を設立し、IMVの一部設計等を行っている。現在タイ人を中心にインドネシア人やオーストラリア人を含む約600名の社員を有し、IMVのドアの設計やバイオ燃料対応等の開発等を行っており、ASEAN地域における自動車技術向上にも貢献している。

現地調達率に関しても、タイで IMV 以前の現地調達率は約 60%程度であったが、現在では、IMV のタイの主要モデルの調達率（トヨタ自動車の調達）は約 90%を達成している（部品会社間の取引も含めた調達率でも約 60%を達成している）。またインドネシアのモデルでも約 80%を達成している。

IMV プロジェクトでは輸出も大きな特徴であり、前例がない。輸出では、タイからは 2007 年に世界 99 カ国へ 18.7 万台を、2008 年に 102 カ国へ 24.0 万台を輸出した。2008 年にはインドネシアへ 1.1 万台など ASEAN 各国向けとともに、オーストラリアへ 4.7 万台、サウジアラビアへ 4.1 万台、オマーンへ 2.1 万台を輸出した。またインドネシアからも 2007 年に世界 11 カ国へ 2.3 万台を、2008 年に 12 カ国へ 3.0 万台を輸出した。2008 年に輸出が多いのは、サウジアラビア向けの 1.5 万台であった。

（３）IMV の自動車・部品補完

トヨタ自動車は、これまで BBC スキームにはじまり ASEAN 域内経済協力スキームを利用して、ASEAN 域内における主要部品の集中生産と補完による生産体制を構築してきた。1990 年代に入り BBC スキームと AICO に支援されながら、インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイの ASEAN 各国にそれぞれ主要部品の生産工場を設置し、更に部品の相互補完供給業務を統括するための会社をシンガポールに設置して、ASEAN 域内で主要部品の集中生産と相互補完流通により生産を効率的に行ってきた。IMV における集中生産と補完は、これまでのそれらをより発展させたものである。

IMV の主要部品に関しては、ディーゼルエンジンをタイで、ガソリンエンジンをインドネシアで、マニュアルトランスミッションをフィリピンとインドで生産し補完している。同時に世界各国へも輸出している。また完成車も、CKD を含めて ASEAN 域内で補完し、かつ世界各国へ輸出している（図 1 参照）。そして IMV に関する ASEAN 域内補完に関しては、マレーシア向け域内補完が AICO を利用している以外は、AFTA を利用している。尚、マレーシア向け域内補完が AICO を利用しているのは、マレーシアが国内自動車産業保護のため、産業調整基金（IAF）に基づき、国産メーカーに①マレーシア調達部品と② AICO 制度を利用して輸入した部品に対して、税制恩典を供与しているためである。

先述した現地調達率においても、インドネシアでは約 80%、マレーシア、フィリピンでは約 40%であるが、タイからの調達を含めて ASEAN 調達で見ると約 90%と高くなっている。ASEAN 域内での主要部品の集中生産と相互補完流通の成果である。

（４）IMV に関わる部品メーカーの生産・投資・補完の拡大

また IMV プロジェクトにともない、部品各社も ASEAN 各国での生産や投資が拡大した。部品メーカー最大手のデンソーは、2004 年 8 月にサイアム・デンソー・マニュファクチュアリング（SDM）で IMV の燃料噴射基幹部品「コモンレールシステム」の本格生産を始めた¹²。SDM は IMV 生産に合わせて 2002 年 7 月に新たに建設した生産拠点であった。デン

¹² 以下デンソーに関する記述は、2009 年 12 月デンソー・インターナショナル・アジア

ソーは、ASEAN 域内ではタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナムに製造会社を有し、更にタイとシンガポールに地域本社デンソー・インターナショナル・アジア（DIAT、DIAS）をおいて事業展開している。

デンソーは、AICO や AFTA を利用しながら、ASEAN 域内で相互に熱機器、電気・電子、パワートレイン製品・部品等を補完している。また ASEAN は、主要な部品の集中生産拠点となっている。タイで熱機器部品（エバポレータ、コンデンサ）、電気部品（オルタネータ、スタータ、リレー）、パワートレイン（オイルフィルタ、フューエルポンプ、コモンレール、ガソリンインジェクタ）を集中生産し、またインドネシアで熱機器部品（コンプレッサ）、パワートレイン（プラグ、コイル、O2 センサ、ホーン）、マレーシアで電子部品（エンジン ECU）、アーム&ブレードを、フィリピンでメータを、ベトナムでパワートレイン（EGR バルブ、APM）を集中生産し、ASEAN 域内で補完している。IMV の生産の拡大に伴い、部品の生産と補完も急速に拡大した。また IMV の生産に対応し、デンソーもタイにある地域本社 DIAT にテクニカルセンターを設置して、車両の開発初期段階からの顧客への対応や、開発・設計・品質・サービス対応の現地化推進を計ってきている。

IMV プロジェクトは、トヨタ自動車の自動車と部品の集中生産と相互補完だけではなく、一次部品メーカーの代表であるデンソーの部品の集中生産と相互補完をも拡大し、一次部品メーカー、2 次部品メーカーや素材メーカーを含め、ASEAN における重層的な生産ネットワークを拡大してきている（図 2 参照）。ASEAN 域内経済協力と生産ネットワークから見ても、域内協力政策と企業の生産ネットワーク構築の合致であり大きな成果と言える。BBC スキームに始まる、自動車部品の相互補完の支援、ASEAN 大での生産の支援は ASEAN 域内経済協力の大きな特徴と成果であったが、それがより進められてきている。また、ASEAN 集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略が、一面では長期的に実現してきたとも言えよう。ASEAN を一つの単位とする自動車生産と輸出が、トヨタの IMV によって一部分ではあるが達成されてきたと考えられるからである。また ASEAN 内の生産の拡大や現地調達、技術向上も促進されてきているからである。

おわりに： AEC への展開と金融危機後の自動車産業

本論では、これまでの ASEAN 域内経済協力政策と自動車生産ネットワークの形成を、その嚆矢である BBC スキームの場合から現在まで考察してきた。ASEAN における自動車生産ネットワークは、ASEAN 域内経済協力政策である BBC スキーム、AICO スキーム、AFTA によって支援されながら、ASEAN 大で重層的に構築されてきた。また ASEAN 域内経済協力政策と企業の生産ネットワーク構築の合致の典型例として、トヨタ自動車の IMV の例を考察した。IMV プロジェクトは、それらの合致であり大きな成果であった。

（DIAT）におけるヒアリングと同社資料による。

ただし、これまで述べた ASEAN 自動車生産ネットワークの形成は、ASEAN 域内経済協力との関係では、いくつかの課題を含む。第 1 は分配上の問題である。ASEAN における自動車生産は、部品生産も含めてタイに集中してきているが、それが更に進みつつある。たとえば IMV は ASEAN 域内で分業をしてきているが、タイ（あるいはタイとインドネシア）の生産の割合が大きい。第 2 に、多国籍企業が活動の合理性を追求するのに対応する適正な領域の広がり、ASEAN という領域を飛び越えていくという可能性を含む。たとえば IMV の部品補完では、1990 年代に重要であった日本からの部品の割合は小さくなっているが、主要部品のマニュアルトランスミッションは、フィリピンからとともにインドから補完している。このような動きは、依然として ASEAN 域内経済協力にとっては基盤を揺るがす可能性を持つ。ASEAN が、より広域の協力枠組みに埋没する可能性があるからである。

ASEAN は、2015 年の AEC の確立を目指し、域内経済協力を深化させている。2010 年 1 月 1 日には、AFTA による先行 6 カ国による関税の撤廃がほぼ完成した。自動車と自動車部品の域内国際分業も、更に加速する可能性がある。ただし他方、タイあるいはインドネシアに自動車産業が集積して、そこから完成車と部品を輸出する可能性も拡大する。ASEAN にとっては、域内での分配問題や格差問題を抱えながら、また各国の政治不安定やミャンマー問題を抱えながら、どのように域内経済協力を深化させていくことが出来るかが課題である。

2010 年 1 月 1 日は、ASEAN プラス 1 の FTA にとっても画期となった。ASEAN を軸として日中韓、インド、オーストラリア、ニュージーランドとの FTA 網が完成に近づいた。2001 年から進められてきている ASEAN 中国自由貿易地域（ACFTA）は、多くの例外はあるが、ASEAN 先行 6 カ国と中国との間で関税を撤廃した。ACFTA においては自動車と自動車部品の関税の撤廃は例外とされているが、今後関税が切り下がるにつれ、それらの貿易と補完が増える可能性がある。2010 年 1 月 1 日には、ASEAN インド自由貿易協定（AIFTA）も発効した。AIFTA も同様の可能性を有する。

2008 年からの世界金融危機は、ASEAN と ASEAN 諸国にとっても大きな打撃となった。危機の影響を受け、ASEAN 諸国の輸出と成長は一斉に鈍化した。各国の自動車生産、販売、輸出も大きな打撃を受けた。タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンの 4 カ国の販売台数は 2008 年の 189.6 万台から 2009 年には 170.4 万台へ、また生産台数も 2008 年の 259.3 万台から 202.3 万台へ減少した¹⁴。危機からの回復に向けて、各国は優遇税制等の多くの政策を採ってきた。ASEAN としても、危機への対処として更に域内経済協力の深化を目指している。

世界金融危機は、世界の自動車産業に対しても大きな転換を迫った。これまでのようにアメリカの過剰消費に依存して高級車や中大型車の生産と販売を行うことは困難になり、各社は中国・ASEAN・インドのような新興国向け車や環境対応車へのシフトを急速に進め

¹⁴ フォーイン『アジア自動車月報』2010 年 2 月号、14 ページ。

ている。ASEAN における自動車と部品の生産は、ASEAN 内の需要の拡大と新興国向けの輸出を含め、大きな可能性を有する。中国やインドとの競争関係の中で、どのように、新興国向け車を含め自動車生産を拡大できるかが鍵である。またどのように生産ネットワークを利用できるか、ASEAN 域内経済協力がそれを支援できるかが鍵である。

ASEAN は、日系自動車メーカーにとっても世界での最重要な拠点の一つである。日産自動車は 2010 年 3 月から、乗用車の主力車種のマイクラ（マーチ）の生産拠点を日本からタイに移管し、現地調達と開発を拡大しながら生産を行い、日本を含め世界各国への輸出を行う。このようなケースも増えてくるであろう。トヨタ自動車も、IMV とともに乗用車においても更に生産と輸出を拡大する可能性がある。各社のこれからの ASEAN における生産において、ASEAN 域内経済協力と自動車生産ネットワーク形成のこれまでの蓄積が生かされるであろう。

ASEAN が今後どのように域内経済協力を深化させるか、そして ASEAN の域内経済協力と自動車生産ネットワークがどのように展開していくかを更に分析して行きたい。

【参考文献】

- ・ ASEAN Secretariat, *ASEAN Documents Series*, annually, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat, *ASEAN Annual Report*, annually, Jakarta.
- ・ ASEAN Secretariat (2008), *ASEAN Economic Community Blueprint*, Jakarta.
- ・ 石川幸一 (2009) 「ASEAN 経済共同体とブループリント」石川・清水・助川編 (2009)。
- ・ 石川幸一・清水一史・助川成也編 (2009) 『ASEAN 経済共同体—東アジア統合の核となりうるか』日本貿易振興機構 (JETRO)。
- ・ 助川成也 (2009) 「統合の牽引役 AFTA とその活用」石川・清水・助川編 (2009)。
- ・ フォーイン 『アジア自動車月報』。
- ・ フォーイン 『世界自動車月報』。
- ・ フォーイン (2008) 『アジア自動車産業 2008』フォーイン。
- ・ フォーイン (2008) 『新興国向け戦略車の国際競争力』フォーイン。
- ・ 清水一史 (1998) 『ASEAN 域内経済協力の政治経済学』ミネルヴァ書房。
- ・ 清水一史 (1999) 「アジア経済危機と ASEAN 域内経済協力」、世界経済研究協会 『世界経済評論』、44 巻 5 号。
- ・ 清水一史 (2005) 「ASEAN 域内経済協力の新たな展開と加速：第 10 回首脳会議と『ビエンチャン行動計画』並びにトヨタ自動車 IMV プロジェクト」、国際貿易投資研究所 (ITI) 『地域経済圏の結成と直接投資の変化に関する調査研究—人口減少化に直面する日本とその対外的対応—』。
- ・ 清水一史 (2008) 「東アジアの地域経済協力と FTA—ASEAN 域内経済協力の深化と東アジアへの拡大—」、高原明生・田村慶子・佐藤幸人編・アジア政経学会監修 (2008) 『現代アジア研究 1：越境』慶応義塾大学出版会。

- ・ 清水一史 (2009) 「世界経済の構造変化と ASEAN 経済統合」石川・清水・助川編 (2009)。

図1 トヨタ自動車IMVの主要な自動車・部品補完の概念図

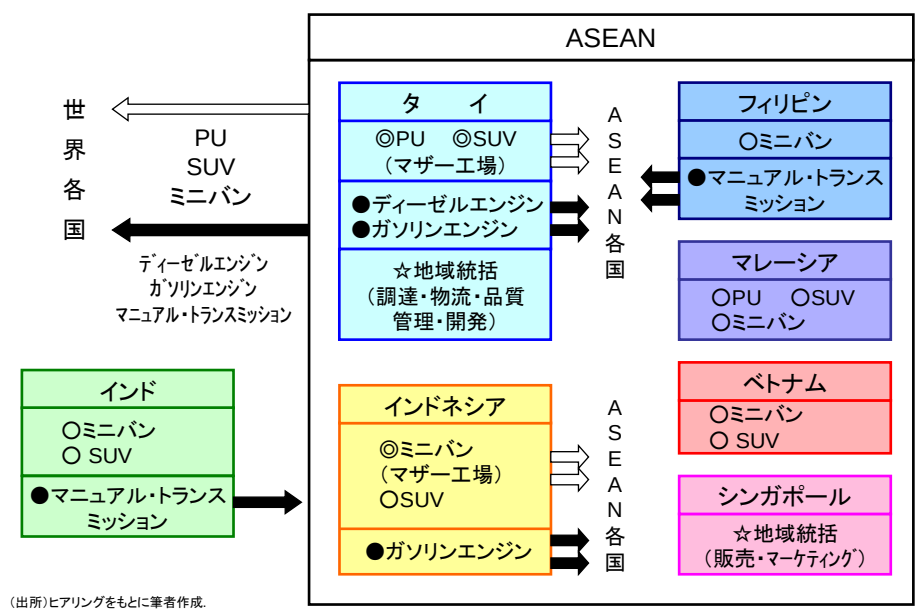


図2 IMVのタイ・インドネシアにおける生産ネットワーク概念図

