

# アジアにおける自動車産業の新展開 —— 東南アジア～インドを中心に ——

友 澤 和 夫\*

## Evolution of the Automobile Industry in Asian Countries : Principally Focusing on Southeast Asia and India

Kazuo TOMOZAWA\*

### 目 次

- |                            |                        |
|----------------------------|------------------------|
| I. はしがき                    | IV. タイとインドにおける自動車産業の立地 |
| II. 自動車産業の成長と主要生産国の類型      | V. 分業関係の現状と将来          |
| III. 東南アジア～インドにおける自動車産業の特性 | VI. むすびにかえて            |

### I. はしがき

1990年代以降のアジアにおける自動車産業には新しい動向が認められる。アジアの自動車生産を牽引していた日本は、1994年に生産台数世界1位の座をアメリカ合衆国に譲ったものの年産1千万台水準を維持しており、その地位は依然として重要である。また、グローバルレベルでの主要投資元として、世界各地において生産・販売機能の展開を積極的に進めている。日本に次ぐ地位にあった韓国では生産台数の急成長がみられるほか、主要メーカーの中には海外への直接投資を実行するものが現れている。中国やインドでは、自由化政策の導入を契機として外資の進出が始まり、自動車市場の拡大が顕著である。東南アジア諸国も総じて自動車産業の育成には熱心であり、1990年代半ばまでは堅調な生産増加が続き、国ごとに特徴を持った自動車市場が形成された。

このように、日本や韓国の企業がグローバルに展開する一方で、中国から東南アジアを経てインドに至る地域では、両国や欧米企業の投資を受けながら自動車産業の成長がみられ、生産拠点の形成が進められている。

本論文は、2002年9月に開催された広島大学総合地誌研究資料センター主催のシンポジウムにおける発表と討論を踏まえて、東南アジア（タイ、マレーシア、インドネシア）とインドを対象に、自動車産業の成長や立地および分業関係を捉えた上で、将来像について

---

\* 広島大学大学院文学研究科；Graduate School of Letters, Hiroshima University

も展望することを目的に起稿したものである。具体的な分析内容は以下の通りである。第1には、アジア各国での自動車産業の成長を捉えるとともに、自動車生産と輸出入の観点から主な生産国を類型化し、対象国の特徴を示す(II)。次いで、対象国の自動車産業の産業的特性を明らかにする(III)。第3には、立地件数の多いタイとインドを対象として、自動車産業の立地パターンを比較検討する(IV)。以上の現状分析に加えて自動車部品貿易の把握を行い、当該地域における自動車産業の分業関係の提示と将来的な展望を行う(V)。

## II. 自動車産業の成長と主要生産国の類型

### 1. 自動車生産の動向

2001年における世界の自動車生産は約5,577万台であり、欧州2,006万台、アジア1,718万台、北米1,583万台という内訳である。アジアは世界全体の3割を生産する重要な地位にある。

アジア内では日本の生産台数が突出している。同国の生産のピークは1990年の1,349万台であり、それ以降は現地生産の進展等によって減少傾向にあるが、年産約1,000万台の水準を維持している。これに次ぐのが、1980年代後半から生産台数が急増した韓国である。韓国では、1990年代後半に金融危機の影響を受け需要が低迷したが、2000年までに急速な回復をみせて、年産300万台を超える水準に達した。これら2カ国の自動車生産は、主に自国内に本拠を置く企業によって支えられている点に特徴がある。

日本と韓国を除くアジアの自動車生産は、外資と密接な関わりをもって進展している。中国では「解放改革政策」の導入によって1980年代後半から順調に生産量が増えており、2000年には200万台を突破した。自動車国産計画の進捗は政府の見込みよりも遅れているが、近年は外資との合弁企業が相次いで設立され生産台数増加に拍車がかかっている(図1)。インドも経済自由化政策の推進にともなう経済成長を背景に自動車生産が増加し、2001年には85万台に達した。ここでも外資の直接投資による工場の設立が、生産増加と市場の拡大に寄与している。

これらに続くのが東南アジアのタイ、マレーシア、インドネシアであり、2001年の生産台数はそれぞれ45.9万台、28.6万台、27.9万台であった。東南アジアでは、自動車産業に対する政策および市場特性は国ごとに大きな差異がある。マレーシアは1980年代より政府主導の国民車構想を進めており、乗用車中心の市場構造となっている。一方、タイとインドネシアでは日系企業を中心とした外資が自動車生産の主体であり、各々ピックアップト

ラックと多目的車の市場シェアが高い。ただし、いずれの国も通貨危機の影響により1998年に生産が低落し、その後は回復基調にあるものの97年水準には未だに戻っていない。

1990年時点ではアジアの自動車生産総数の85.5%を日本が占めていたが、上記のようなアジア各国での自動車産業の成長により2000年にはその値は57.6%までに低下した。アジアでは、単一の国に生産が集中していた段階から、新たに複数の生産国が台頭する段階にシフトしつつあると言える。

## 2. アジア自動車生産国の類型

以上のアジアにおける自動車生産国の特徴を捉えるため、生産台数に対する輸出台数および輸入台数の比率（百分率表示）を指標として類型化を行った<sup>1)</sup>。その結果、表1に示すようにA～Dの4つの類型が得られた。以下、各類型について説明する。

**類型A** 日本と韓国が該当する。輸出比率が40ポイントを超える両国では、国内市場のみならず輸出を指向した生産がなされているといえる。また、輸入比率をみると韓国は0.2、日本も1.9

と小さく、双方ともに国内市場における輸入車の比率が低いことが示される。以上より、両国の自動車産業は国内市場を確保し、かつ輸出を強く指向する性格を共通の特徴としていえる。

**類型B** 中国とインドが該当する。輸出面からみると、インドでは周辺国などへ4.7万台を輸出しているが、輸出比率は5.1ポイントと小さい。中国については統計が得られな

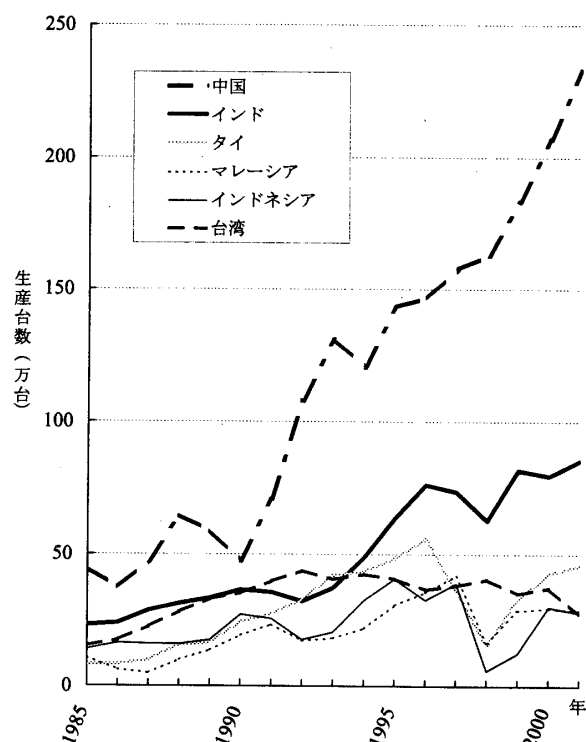


図1 アジアにおける自動車生産の推移

注：日本と韓国を除く。

資料：(株)日刊自動車新聞社『自動車年鑑ハンドブック』により作成。

表1 自動車の輸出入比率（対生産台数，2000年）

類型	国名	輸出比率	輸入比率
A	韓国	42.3	0.2
	日本	44.9	1.9
B	インド	5.1	0.8
	中国	n.a.	5.7
C	インドネシア	0.3	22.6
	マレーシア	5.9	26.8
D	タイ	35.9	11.2

注：輸出（入）比率＝輸出（入）台数÷生産台数×100

資料：(株)日本自動車工業会『世界自動車統計年報』により作成。

タイ、インド、インドネシアの輸出については各々の自動車工業会、マレーシアは Malaysian Industrial Development Authority の資料による。

いが、生産コストが高いので輸出を指向した生産は現状では困難と判断される。輸入比率については、インドが0.8、中国が5.7であり、日本や韓国と同様に国内市場における輸入車の持つ意義は小さい。これは政策的に国内市場が保護されてきた経緯に基づいている。以上より、両国での自動車生産は基本的には国内市場向けになされ、国産車中心の市場構造となっている。

類型C 東南アジアのマレーシアとインドネシアが該当する。両国の輸入比率は20ポイント以上の値を示している。この数値は、国内生産のみでは自動車需要を満たすことができず、海外からの輸入に依存する部分があることを示している。輸出比率については、マレーシアが5.9、インドネシアが0.3と共に小さい<sup>3)</sup>。以上より、この2カ国の自動車産業は基本的には国内市場を指向した生産を行うが、それによって需要が満たされていないため輸入国の性格を共通に持っていると言える。

類型D タイのみが該当する。同国の輸出比率は35.9、輸入比率は11.2であり、活発に自動車貿易を行っている状況が示される。ただし、同国は1995年にはほとんど輸出実績がない状態であり、その時点では類型Cの特徴を有していたと見なされる。しかし、5年後の2000年には15.3万台を輸出し、この数年間で輸出国としての性格を強めることになった。この理由はIVで後述するが、端的には通貨危機によるパーツ安を背景に、同国に立地する企業が海外市場へ生産を振り向けたことによる。

以上により得られた4類型と自動車産業の成長を関係づけると、輸出指向に特徴づけられる類型Aの日本と韓国では、1990年代後半から国内生産は頭打ちとなっており、海外での現地生産拡大の方向に徐々にシフトしている。高成長を示したのは類型Bのインドと中国であり、国内市場の拡大によって支えられている。類型CとDが属する東南アジアでは通貨危機の影響により1990年代後半に生産が低落したが、輸出に転換できた類型Dのタイでは回復が早く、最近の生産台数の伸びに格差が生じている。

### III. 東南アジア～インドにおける自動車産業の特性

本章では東南アジア3国とインドにおける自動車産業の特性についてみておきたい。

#### 1. タイ

タイの自動車市場は、農村人口が約7割を占めることを反映し、大まかには乗用車1に対して商用車2の構成となる。なかでも税制面で優遇されてきた1トン型のピックアップトラックが<sup>3)</sup>、自動車市場の中心となっている。

表2 タイにおける自動車企業の概要

企業名称	工場所在地(県)	生産開始年	資本金	株式構成(%)	従業者数
1 Siam Motor & Nissan Co., Ltd.	サムットプラーカーン	1962	0.1	日産(25)	400
2 Hino Motors(Thailand) Ltd.	サムットプラーカーン	1962	7.1	日野(34)	908
3 Toyota Motor Thailand Co., Ltd.	サムットプラーカーン チャチューンサオ	1964 1996	45.2	トヨタ(84.6)	4,036
4 Isuzu Motors Co.,(Thailand) Ltd.	サムットプラーカーン	1966	15	いすゞ(47.9)	1,450
5 Siam Nissan Automobile Co., Ltd.	サムットプラーカーン	1977	10.1	日産(25)	1,700
6 MMC Sittipol Co., Ltd.	バンコク チョンブリー	1980 1992	161.5	三菱自工(99.9)	2,945
7 Nissan Diesel(Thailand) Co., Ltd.	バトゥムターニー	1987	4	日産ディーゼル(30)	66
8 Honda Automobile(Thailand) Co., Ltd.	アユタヤ	1992	54.6	本田技研(91.4)	1,962
9 Auto Alliance(Thailand) Co. Ltd.	ラヨー	1998	50	フォード(50) マツダ(45)	1,965
10 General Motors Thailand Ltd.	ラヨー	2000		GM(100)	1,400
11 BMW Thailand Ltd.	ラヨー	2000	10	BMW(100)	

注：空白は不明，資本金の単位は億バツである。

資料：日刊自動車新聞社(2002)『自動車年鑑ハンドブック2002～2003年版』，各社のHPなどより作成。

同国の自動車企業11社の概要を表2に示す。タイの民族資本が単独で設立した自動車企業は存在せず，外資企業，または外資との合弁企業により生産が行われている。その中では日系が8社と最多であり，日本企業によって同国の自動車産業が支えられてきた側面が強い。日系自動車企業の設立自体は1960年代に始まるが，投資は1980年代に入って集中して行われ，これが日系部品企業の進出と現地の部品企業の成長を呼び起こした。現在タイに設立されている日系の部品製造企業数は154社であり<sup>4)</sup>，東南アジアから南アジアにかけての地域では最大規模となっている(表3)。

ここで通貨危機前後の日系企業の動きを述べておく。1990年代中頃には，タイでは経済の高成長が予測され，需要の増加を見込んだ日系企業は工場の新設や拡張を行い生産能力を増強した。しかし，通貨危機を原因とする不況により需要が落ち込んで，国内販売はピークである1996年の58.9万台から98年には14.3万台に低落した。各企業は従業員の削減や生産ラインの休止を行うなど一時は混迷したが，パーツ安を利用してオーストラリアやヨーロッパなどの海外市場に生産車両を振り向けることで，この危機を乗り切った。海外市場に展開し得たのは，タイでは部品企業の集積が厚く現地調達率が高かったことで，パーツ安

表3 日系自動車部品企業の設立状況

	製造・加工	販売・輸出入
タイ	154	14
マレーシア	43	4
インドネシア	66	1
インド	42	1

注：自動二輪車関係も含む。

資料：東洋経済新報社(2002)

『海外進出企業総覧国別編』より作成。

をそのまま利用できたためである。

1990年代後半以降には、日系以外のグローバル企業もタイを東南アジアにおける生産拠点とするために新規投資を実行している。タイは、部品産業の集積や産業インフラの整備が進んでいる点において評価が高く、GM、フォード（マツダとの合弁事業）、BMWの現地法人の設立をみた。これらの企業も国内市場のみならず、東南アジアやオセアニアへの供給拠点としてタイ工場を位置づけている。また、日産の現地法人を利用したルノーの委託生産にみられるように、提携先の工場を活用した生産も始まっている。さらには、自動車事業の統括会社の設立や日本からの生産のシフトも相次いでいる。本田技研はASEAN事業の統括会社をバンコクに置き、同域内での生産から販売に至る戦略を担当させる体制を築いた。いすゞとトヨタは2003年から投入されるピックアップトラックの生産をタイに移管し、同国を輸出拠点と位置づけると同時に日本での生産を休止した。このように自動車企業におけるタイの戦略上の地位は飛躍的に向上していることが分かる。

タイはWTOとの合意に基づいて、自動車メーカーに対する部品国産化要求を2000年に撤廃した。これによる輸入部品使用の容易化は、同国への進出が遅れていた欧米メーカーの新規事業設立を促進することになるが、国内の自動車部品企業にとっては輸入品と対抗せねばならないことを表す。これは現地調達率の高い日系自動車企業にとっても競争が厳しくなることを意味する。このようにタイは、東南アジアでは自動車生産における自由化の先陣に立っており、今後同国に進出を考える企業にとって競争は厳しいが魅力のある投資先となっている。

## 2. マレーシア

マレーシアでは、1981年にマハティール首相が国民車構想を打ち出し、83年にはその構想に沿ってプロトンが設立された。93年には第2の国民車メーカーとしてプロドゥアが設立された<sup>5)</sup>。プロトン（資本金2.5億リングット）には三菱自工・三菱商事が各々8%の、プロドゥア（資本金1.4億リングット）にはダイハツ・三井物産が32%の出資をしており、前者が普通乗用車を、後者が軽自動車を生産するという分業関係にある。

海外から同国に進出している自動車企業は約20社あるが、いずれもKD組立を行うのみで生産規模は小さい。それは、プロトンとプロドゥアが生産する車両は、国民車に対する優遇措置によって価格が安く設定されるため、他メーカーのシェアが制度的に伸びない構造にあることに基づく。また、輸入車には140%もの高関税をかけている。マレーシアでは乗用車が自動車市場の約86%を占めるが、両国民車メーカーによって乗用車生産・組立総数の93.4%が構成され寡占状態にある<sup>6)</sup>。日系ではトヨタと本田が各々1.5%のシェア

を持つのみである。商用車では日系メーカーのKD組立によって生産の8割以上が構成され、その他の外資ではフォードが約1割のシェアを有するにすぎない。

また、自動車部品の購買についても保護主義的な政策が採られ、現地調達率規制があるほか<sup>7)</sup>、国内からの調達を義務づけている部品もある。しかし、技術的に高度な部品は輸入に頼らざるを得ない側面も持ち併せており、自動車産業全般においてハイコスト体質となっている。さらには、国民車のほとんどがパートナーの開発車種をベースとしているため、輸出先の新規開拓にはそれらとの調整・契約が必要であり、タイのように輸出に牽引された生産の拡大は本質的に困難な構造にある。

ASEAN 域内では自由貿易地域実現のために、2003年から域内関税を5%以内に引き下げることに加盟国は一旦合意した。しかし、マレーシアは完成車や自動車部品の関税引き下げ延期を申し入れ、2年間の猶予期間を設けることが承認された。これは、同国の自動車産業が通貨危機の影響から完全に回復していないこと、また先述した通り、国民車メーカーは自由化すれば国際競争の中で生き残りが難しいと判断されることに基づいている。猶予は認められたものの、ASEAN全体が自由化に向けて踏み出す中で保護主義的な政策はもはや破棄せざるを得ない状況にあり、同国の自動車産業は近い将来、国際競争に晒されることが予想される。さらには国民車を推進してきたマハティール首相の引退表明も、自動車産業に関する保護政策に影響を与えるものとみられている。

ここで、同国最大の自動車メーカー・プロトンについて多少言及しておきたい。同社はクアラルンプル西方の郊外都市シャーアラム<sup>8)</sup>に開発された工業団地に年産23万台の生産能力を持つ工場をかまえ、関連部品企業もその近隣に立地している。車種は三菱車ベースの6車種とシトロエンベースのテラナを生産しており、単一のメーカーとしては東南アジア最大の生産規模にある。マレーシアの人口規模は約2,200万人であり国内市場が小さいため、同社では設立当初から輸出を指向した生産がなされていた。しかし、輸出実績は1997年の2.8万台が最大と芳しくなく、加えて通貨危機後は減少する傾向を示し、2000年には0.95万台にまで低下した<sup>9)</sup>。基幹部品の中には輸入に頼るものが多く、通貨安が生産コストの上昇につながったこと、また同社の生産車種はパートナーの開発車両をベースとしているため輸出先が容易に開拓できないこと、といったいわば同社の国際競争における脆弱性が露呈した形となった。こうした脆弱性の改善が、同社ひいてはマレーシアの自動車産業における火急の課題である。

### 3. インドネシア

インドネシアでは、政府が多目的車を中心とした小型商用車を税制面で優遇しながら自

自動車産業を育成してきたため、市場の約9割が商用車によって占められる。中でもカテゴリー1と呼ばれる5トン未満商用車のシェアが3分の2に及ぶ。

インドネシアでは、タイと同様に日本企業の出資による現地（合弁）法人が多数立地する。日本企業の進出は1970年代より行われ、現在9社が立地している<sup>10)</sup>。1999年における日系自動車メーカーのシェアは乗用車部門で64.0%、商用車部門で96.9%と傑出している<sup>11)</sup>。アウディ、BMW、プジョー、メルセデスベンツ、オペル、フォードといった欧米企業の進出もみられるが、これら全てを併せても自動車生産全体の1割未満のシェアを有するにすぎず、日本企業主導の下で同国の自動車産業は発展してきたと言えよう。なお、インドネシアでも1996年にスハルト大統領が国民車構想を立ち上げ、その下でティモール・プトラ・ナショナルが国民車メーカーとして出発したが、この計画は失敗に終わった<sup>12)</sup>。

また、同国の自動車・同部品分野では、アストラ・インターナショナルを中心とするアストラ・グループと、インドモービルを中心とするグループが2大企業グループを形成している<sup>13)</sup>。前者には、トヨタ、ダイハツ、日産ディーゼル、いすゞ、後者にはスズキ、日野、日産の現地法人がそれぞれ含まれる。アストラ、インドモービルは共に華僑系の商業資本であり、インドネシアの自動車産業は他国に比べてディストリビューターの影響力が強い。このため、各社の生産能力に対してブランド数が多く車種当たりの生産台数が小さくなり、生産効率性が低下する原因となっている。

インドネシアは、多目的車両の生産に特化しており、同車両や部品の輸出の点では競争力を有する。しかし、輸出先はブルネイやパプアニューギニアなど市場規模が小さい国が中心であり、タイのように輸出に牽引された生産の回復・拡大が困難である。

#### 4. インド

インドにおける自動車企業の誕生は1940年代に遡り、アジアでは日本に次いで古い歴史を有する。1970年代までは産業保護政策によって国内での生産はインド資本に限られ、閉鎖的な市場が形成されたが、1980年代の部分的自由化、90年代の本格的な自由化を通じて多数の外資企業が進出した。同国は乗用車中心の市場であり、乗用車、多目的車、商用車の構成は、おおまかに4:1:1の比率となる。乗用車では1,000cc以下のコンパクトカーのシェアが高い。

ここでは1980年代以降の動向をみておきたい。部分的自由化期に新設された企業はいずれも日本企業と現地企業による合弁法人であり、インドにおいても自動車産業の成長において日本の投資が重要な役割を果たしたと言える（友澤，1991）。乗用車部門ではマルチ・ウドヨグがスズキの合弁企業として設立され、小型商用車部門ではDCM トヨタ、スワラ



ジ・マツダ、アルウィン・ニッサン、アイシャー・ミツビシの4社が各々現地企業と合併で新設された<sup>14)</sup>。これにより、保護政策の下で形成されたインド企業による寡占体制がゆらぎ始めた。とくに乗用車部門ではマルチ・ウドヨグが生産する800ccのコンパクトカーが市場を席卷し、そのシェアは約8割に達した。

1990年代になると、「新経済政策」により自由化が一層進められ、外資による企業設立も容易になった。こうした政策的な変化と巨大な人口を背景とするインドの潜在的な市場規模に引き寄せられる形で、韓国企業（2社）、アメリカ合衆国企業（2社）、日本企業（2社）、欧州企業（4社）が現地法人を設立した。現在のインドの自動車企業は表4の通りであるが、この数は日本における自動車企業数よりも多く、既に過当競争に入ったという見方もある。実際にも、インド自動車企業の名門プレミア・オートモービルズと、ダイウ・インディアが2001年以降生産を停止している状態であり、両社は事実上市場から退出したと言える。1980年代から90年代前半において圧倒的なマジョリティを誇ったマルチ・ウドヨグも徐々に市場シェアを下げ、2002年には50%代半ばまでに低下したとみられている。この低下分には、ヒュンダイ・モーター・インディアやタタ・エンジニアリングなどコンパクトカーを生産する企業が食い込んでいる。

表4 インドにおける自動車企業の概要（2000）

企業名称	設立年	所在地 (本拠)	投資額 (億ルピー)	従業者数	生産車種
Hindustan Motors Ltd.	1942	チェンナイ	61.5	11,270	乗用車・多目的車・商用車
Tata Engineering	1945	ムンバイ	568.3	24,440	乗用車・多目的車・商用車
Mahindra and Mahindra Ltd	1945	ムンバイ	71.0	15,653	小型商用車・多目的車
Ashok Leyland Ltd	1948	チェンナイ	154.9	13,489	中・大型商用車
Bajaj Tempo Ltd	1958	プネー	51.9		小型商用車・多目的車
Eicher Motors Ltd	1959	インドール近郊	9.4	1,021	小型商用車
Maruti Udyog	1981	デリー近郊	386.7	5,770	乗用車・多目的車
Swaraj Mazda Ltd	1983	チャンディガル	2.9	637	小型商用車
General Motors India Pvt Ltd	1994	ヴァローグラ近郊	68.7	461	乗用車
Daewoo Motors India Ltd	1994	デリー近郊	406.8	2,006	乗用車
DaimlerChrysler India Pvt Ltd	1994	プネー	17.1	332	乗用車
Honda Sael Cars India Ltd	1995	デリー近郊	38.1	811	乗用車
Hyundai Motor India Ltd	1996	チェンナイ近郊	162.0	2,461	乗用車
Volvo India Pvt Ltd	1997	バンガロール			中・大型商用車
Toyota Kirloskar Motor Ltd	1997	バンガロール	71.0	1,500	多目的車
Fiat India Automobiles Pvt Ltd	1997	ムンバイ	169.0	2,171	乗用車
Ford India Ltd	1999	チェンナイ近郊	170.0	922	乗用車
Skoda Auto India	2000	オーランガバード			乗用車

注：空白は不明

資料：Society of India Automobile Manufacturers (2002): *Profile of the India automobile industry* などにより作成。

インドでは、自動車の生産規模は2000年までには100万台に達するという予想が支配的であったが、1999年以降は80万台前後で推移しており、市場の拡大が止まった状態にある。この原因は多面的に把握する必要があるが、諸産業における外国企業の投資が一段落したため、中産階級の拡大がやや伸び悩んでいることに一つの要因があろう。本格的な自由化が開始された1990年代前半には、各産業部門で活発な投資が行われたが、現在では世界的な不況やグローバルスケールでみた投資先としては中国に関心が集まっていることが影響していると考えられる。

#### IV. タイとインドにおける自動車産業の立地

上で述べてきたように、対象とした地域ではタイとインドにおける1990年代の自動車企業の展開が顕著であったので、両国での自動車工業の立地特性について把握することにする。

##### 1. タイ

タイでは日系企業の存在が非常に大きいですが、これらの所在はバンコク周辺に限られている。比較的早い段階から立地がみられたのは、バンコク県とその南のサムットプラーク県、北部のパトゥムターニー県であり、日産、日野、トヨタ、三菱、いすゞ、日産ディーゼル各社の現地法人工場7つが所在している（表2）。

タイでは自動車のみならずエレクトロニクス関係など他の産業部門も首都とその近郊に集まる傾向が強く（秋野，1998），こうした一極集中構造を是正し産業立地を分散化するために様々な施策が実行されてきた。その代表的なものが投資委員会（BOI）による投資優遇策であり，国内を3つのゾーンに分けて地方県に立地する企業には優遇措置を講じている（図2）。首都圏（バンコクとその近郊5県）は第1ゾーンであり，優遇措置は最も小さく，かつ大規模な工業用地の供給も乏しいので，現在ではそこに自動車工場が立地することは現実的には困難である。第2ゾーンは首都圏を取り囲む

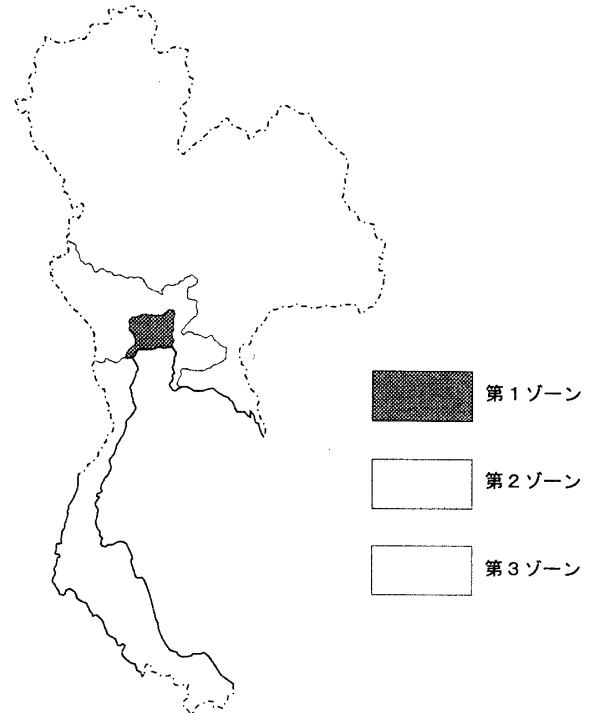


図2 タイにおける投資奨励地域  
資料：秋野（1998）により作成。

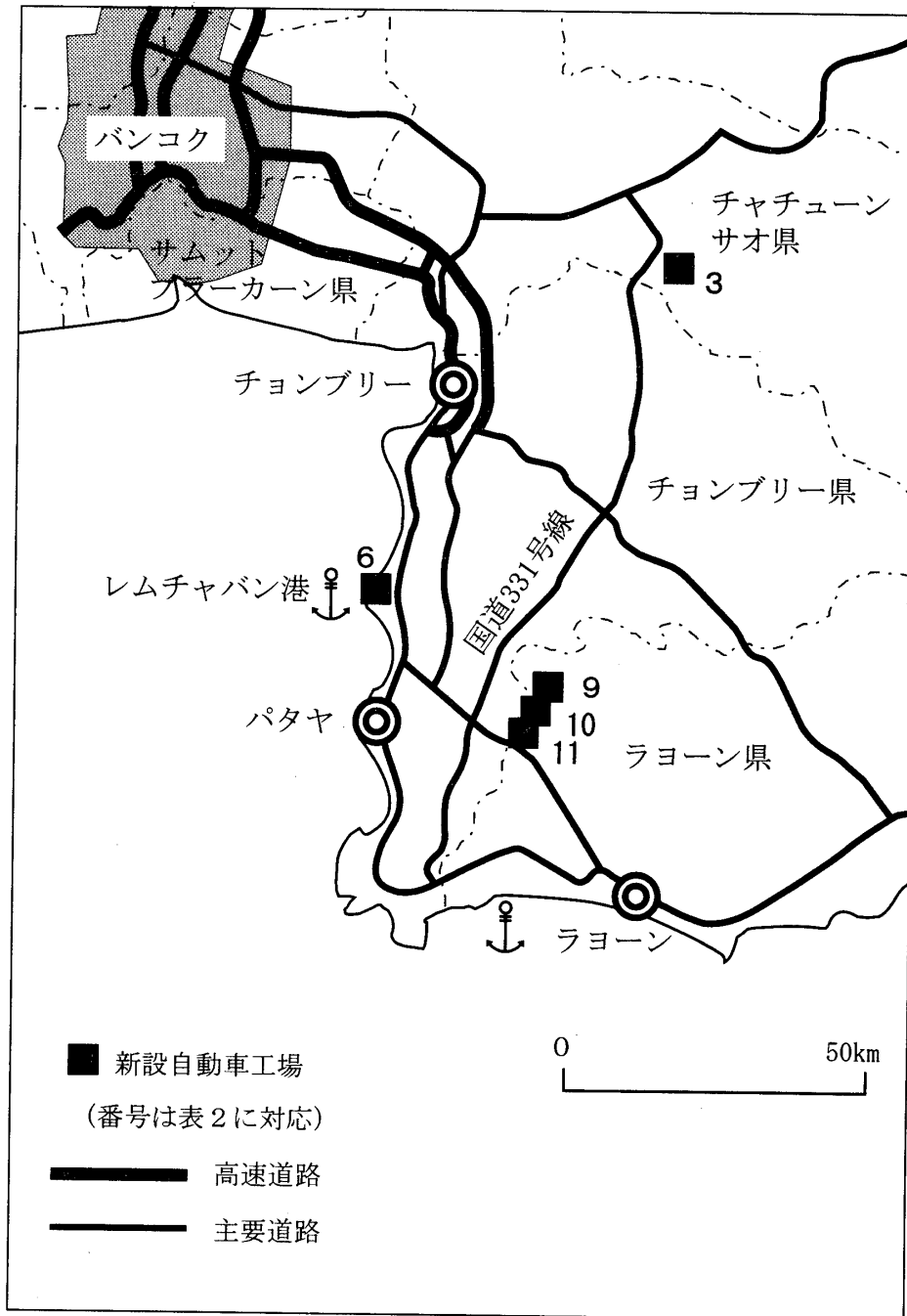


図3 タイの東部臨海開発

10県、第3ゾーンはそれ以外の60県であり、バンコクからみると同心円状に線引きがなされている。

こうした優遇制度に基づいた立地誘導策に加えて、首都圏に代わる新たな産業の受け皿形成を目的として実施した東部臨海地域の開発が、工業の分散化において重要な役割を果たしている。ここでいう東部臨海地域とはバンコクの南東80~200kmに位置するチャチューンサオ、チョンブリー、ラヨーンの3県であり(図3)、1980年代から90年代にか

けて大規模な地域開発が進められてきた。開発の内容は、バンコク～チョンブリー～パタヤ間の高速道路建設、鉄道網の敷設、バンコク港に代わるレムチャンバン商港の建設、工業団地の造成などであり、基礎的な産業インフラを整備し、そこに企業や人口を誘導しようとしたものである。工業団地は、当初はレムチャンバンなど臨海部に造成されたが、1990年代には国道331号線に沿った内陸部が開発の中心となった。工業団地の開発は政府系の公社のみならず民間企業が実施している点に特徴がある。

1990年代に新設された自動車工場の中には、この東部臨海地域に立地するものが多い。三菱自動車の現地法人であるMMC シティポールは1992年にチョンブリー県レムチャンバン工業団地に、トヨタ・モーター・タイランドは1996年にチャチュンサオ県のゲートウェイ・シティ工業団地に、それぞれ新工場を稼働させた。いずれも既存工場を商用車系車種専用とし、新工場は乗用車の生産に特化させることで効率を高めることに狙いがあった<sup>15)</sup>。フォードとマツダの合弁会社であるオートアライアンス・タイランド（1998年操業開始）およびGMタイランド（2000年操業開始）は、ラヨン県内陸部のイースタン・シーボード工業団地に立地している。ここには約50社の自動車関連企業も立地し、新たな自動車産業地区の観を強めている。これと近接するアマタ・シティ工業団地では、BMW タイランドが2000年に乗用車の生産を開始した。ラヨン県は第3ゾーンの指定であり、優遇措置と産業インフラの両面で立地条件に優れ、工場を置くメリットが高い。本田技研の現地法人（1992年生産開始）のみが、東部臨海地域ではなく、バンコクから約80km北に離れたアユタヤのロジャーナ工業団地に立地している。

このように近年の自動車工場の新規立地は、工業分散化政策や工業団地開発によって、バンコクから約80～120km離れた場所で行われており、分散傾向にある。近年立地した日系の部品企業をみても同様の範囲での立地傾向を示している。ただし、この距離帯ではバンコクからの通勤も可能であり、全国的な空間スケールでみれば、首都圏とその周辺での集積を一層強化していると捉えられる。この集積規模は東南アジア随一であり、「東南アジアのデトロイト」との表現も徐々に正鵠を得た形容になりつつある。

## 2. インド

インドの自動車産業の立地については、友澤（1998, 2003）などにおいて述べてきたので、ここではそれを要約する形で特徴を概略する。自由化以前の同国では、ムンバイ（ボンベイ）、プネー、コルカタ（カルカッタ）、チェンナイ（マドラス）を中心に自動車企業が興り（表4）、部品企業もこれらの都市を中心として立地が進んだ（図4）。デリー首都圏（デリー、ファリダバード、グルガオン）では、四輪車の生産はこの時期には行われな

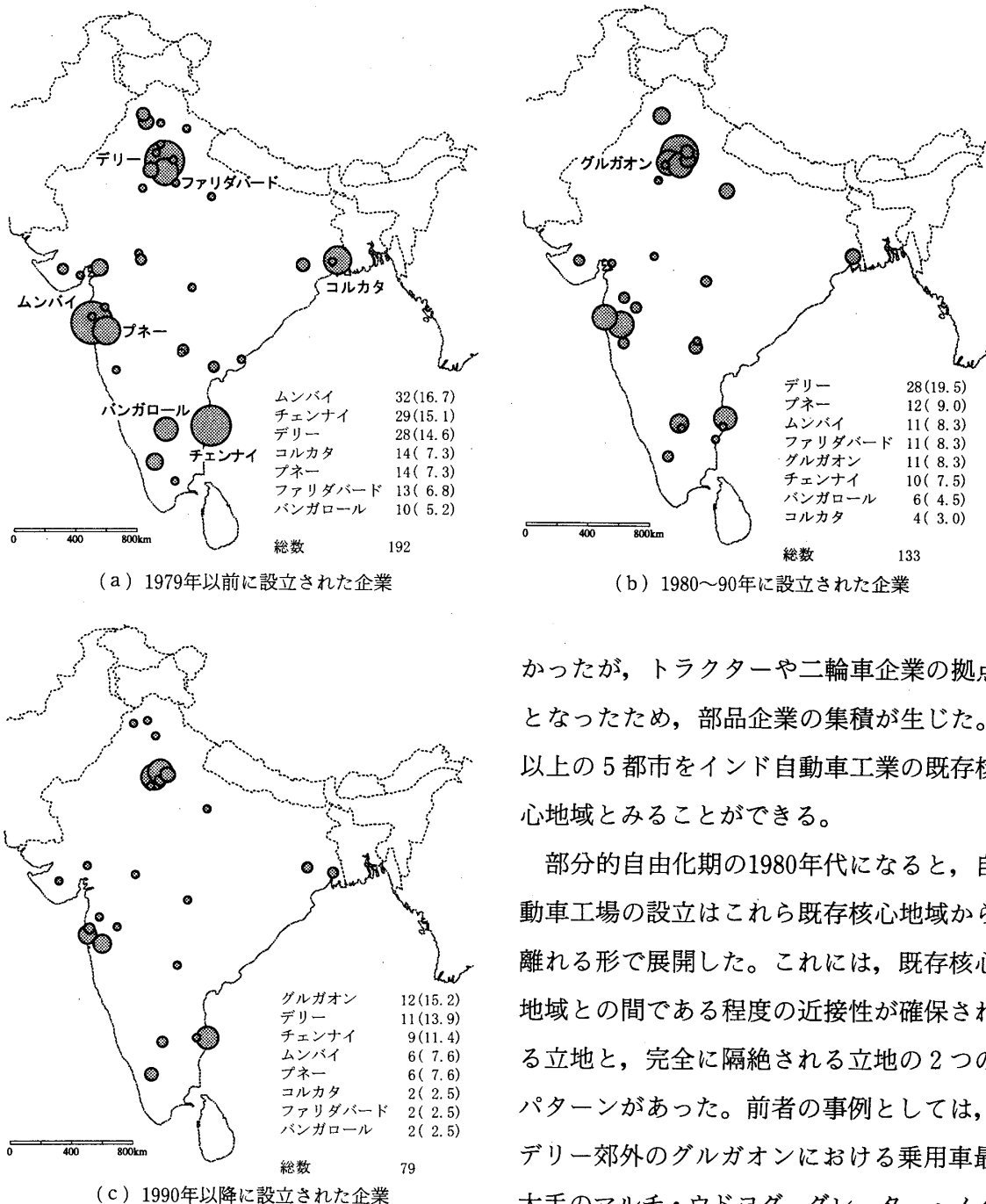


図4 インドにおける自動車部品企業の立地

資料：ACMA (2002) *Buyer's guide* により作成。

注：カッコ内の数値は総数に占める割合

デーシュ州インドール郊外のピータンプルにおけるアイシャール・ミツビシ（現アイシャール・モーターズ）、ヒンドスタン・モーターズ、バジャージ・テンポの工場立地が挙げられる（友澤，1997）。この時期は政府による立地誘導が働いており、地域格差の是正を目的としてグリーンフィールドに開発された工業団地が自動車工業新規立地の受け皿となった。部品企業の立地は、マルチ・ウドヨグの生産台数増加を受けてデリー首都圏に集中する傾

かったが、トラクターや二輪車企業の拠点となったため、部品企業の集積が生じた。以上の5都市をインド自動車工業の既存核心地域とみることができる。

部分的自由化期の1980年代になると、自動車工場の設立はこれら既存核心地域から離れる形で展開した。これには、既存核心地域との間である程度の近接性が確保される立地と、完全に隔離される立地の2つのパターンがあった。前者の事例としては、デリー郊外のグルガオンにおける乗用車最大手のマルチ・ウドヨグ、グレーター・ノイダにおけるDCMトヨタの設立が挙げられる。後者の事例としては、マディア・プラ

向が強まり、この間に設立された企業の38%を当該地域が占めた。また、ピータンプルのような新しい工業地域にも分工場や子会社の形で部品工場が設立された。

1990年代の本格的自由化期には、既存核心地域の中ではデリーとチェンナイの郊外に新規立地がみられたのに対して、コルカタやムンバイの地位は低下した点が注目される。チェンナイ近郊にはフォード、現代自動車、ヒンドスタン・モーターズ（三菱自工との合弁工場）の乗用車工場が新設され、デリー郊外においても大宇自動車、本田技研の現地法人が設立された（友澤，1999）。一方、コルカタはヒンドスタン・モーターズの発祥の地であったが、労働争議が相次いで企業経営に著しい支障が生じたため、生産機能を各地に分散させると同時に本社機能もチェンナイに移転した。ムンバイではプレミア・オートモービルズが現在稼働を休止し、生産が行われていない状態である。新設部品企業の立地をみても、デリー首都圏やチェンナイにおいて好調であるのに対して、ムンバイとコルカタの構成率は徐々に低下している。この傾向は、上述した自動車企業の動向と対応したものと言える。いま1つ注目されるのは、トヨタやボルボのバンガロールへの進出である。バンガロールはIT産業都市として著名であるが、インドの中では快適な気候条件に恵まれ、機械産業の集積も厚く、また工科系大学が多数所在してエンジニアの供給力が高いことが、新規投資を集める要因となっている。

以上、インドとタイの自動車産業の立地をみてきたが、タイではバンコク首都圏が唯一の集積地であるのに対し、インドでは複数の集積地が存在した点に大きな差異があった。これには、両国の歴史的な経済発展過程が関係しており、タイが極端な首位都市卓越型の経済地域構造を示すのに対して、インドでは国土の東西南北に同ランクの大都市が存在し、それらを軸とした地域経済構造を持つ点が反映したものと解釈できる。1980年代以降になると、双方において新設工場は既存の集積地から離れたグリーンフィールドに開発された工業団地に立地している点が共通している。タイでは東部臨海地域が該当するが、交通条件の改善によって首都圏と一体化しつつある。インドではデリーやチェンナイのように郊外に新規投資が行われ累積的に発展・拡大している自動車産業集積地がある一方で、コルカタやムンバイのように主導メーカーの不振によって集積地としての地位が低下しているものもあり、集積地間での動向に差異がみられた。

## V. 分業関係の現状と将来

### 1. 現 状

これまで東南アジア～インドにかけての地域を対象として、自動車の生産や貿易、およ

表5 自動車の輸入先 (2000年)

単位：%，台

	日 本	アメリカ 合衆国	ド イ ツ	イギリス	フランス	イタリア	スウェー デン	韓 国	輸入台数
マレーシア	77.1	0.0	7.6	1.2	2.5	0.8	3.7	7.1	79,928
インドネシア	64.1	0.9	8.5	0.5	1.2	0.0	0.1	24.7	68,035
タ イ	70.9	0.6	14.3	3.5	1.8	0.1	4.8	4.1	49,347
イ ン ド	75.9	0.3	16.9	1.0	0.6	0.0	5.4	0.0	6,536

資料：(株)日本自動車工業会 (2002)：『世界自動車統計年報』より作成。

び工場立地について分析してきた。本節では、それらの分析結果に自動車部品の貿易状況を加味して、当該地域における自動車産業の分業関係を捉えることにする。

世界の主要自動車企業側からみると、こうした国々の自動車需要を満たすためには、単純には2つの方法があると言える。第1の方法は、完成車両の輸出による供給である。これには相手国の輸入枠や関税率が関係し、国産化政策を採る場合には自ずと限られた台数になる。東南アジアでは、国内で生産されていない車種を中心に自動車市場の20～30%が輸入車のシェアであった。インドでは国産化を指向しているため関税率は高く、輸入台数は7千台に満たず市場シェアも低かった。ところで、これら諸国の自動車輸入先をみると日本の割合がおよそ3分の2以上となり、大部分を日本に依存していることが分かる(表5)。それ以外では、韓国がインドネシアで約4分の1を、ドイツがタイとインドで十数%程度を構成し、それぞれ第2位に入るのを除くと、残りの国は微々たるシェアに留まっている。このように当該地域の輸入車市場では、日本車が支配的な地位にあると判断される。当該地域内では、統計書には項目がないものの、IIとIIIでの分析において触れたように東南アジア諸国間では自動車の貿易は少数ながら認められる。これは生産車種の違いを反映した双方向的取引であるが、分業関係があると言える水準には現状では遠い。また、東南アジアとインドの間での自動車貿易は皆無に等しい状態であり、分業関係は見出せない。

第2の方法は、現地生産である。当該国が自動車の国産化政策を採る場合や、独自の市場特性を有する場合には、現地法人を設立して、そこから車両を供給する方法が一般化している。これまでみてきたように、タイやインドネシアでは当初より日本企業の進出が活発であった。マレーシアでは国民車のシェアが高いが、それは日本企業の出資と技術供与に頼る面がある。したがって、現地生産という点でも当該地域では日本企業が主導してきたと言える。また、日本企業は東南アジアを1つの市場とはみなさず、国を単位とする市場テリトリーを設け現地法人の配置を進めた。これは当該国の政策や市場ニーズの違いに対応するためであり、その結果生産台数の面ではそれほど大きくない工場が各国に設けられた。

1990年代後半になるとタイでは、欧米の自動車企業が現地法人を設立して本格的に事業を展開しており、日本企業のみが現地生産に従事する構造は崩れつつある。インドにおいても1980年代の部分的自由化期には日本企業の進出に限られたものの、本格的自由化が始まった1990年代以降には、世界の主要自動車メーカーが相次いで生産子会社を設立しており、同様の傾向が看取される。

このように対象とした地域では、当初日本の自動車メーカーの進出が活発に行われ、近年になって世界の主要企業の進出が始まったことが明らかになった。ところで、自動車生産には多数の部品を使用するため、その調達方法が進出企業にとっては重要な課題である。調達方法には複数の選択肢があるが、ローカルサプライヤーとよばれる現地資本の企業から調達する方式と、本国の部品メーカーに進出してもらい、そこより調達する方式が一般的である。基本的には各メーカーともに原調率を高める方針であり、日系自動車企業であるならば、日系の部品企業を中心にローカルサプライヤーからも調達している。しかしながら、なお現地では確保し難い部品も相当点数存在している。

これには輸入という方法で対処せざるを得ない。自動車部品の貿易については、各国の貿易統計により実態を知ることができる。ただし、個々の部品ごとに取り相手国と金額を掲載しているケースが多く、自動車部品として一括りにまとめたレベルで数値を得るのは意外に困難である。東南アジアではマレーシアのみが自動車部品という単位で統計項目を設けているため、本稿では同国と部品工業会の資料により貿易状況が把握可能なインドの2つを取り上げて、実態をみることにする。

まず、マレーシアの自動車部品貿易(2000年)は、輸入額が11.8億リングットに対して輸出額が5.3億リングットであり、大幅な入超となっている(表6)。輸入先としては日本が最大で40%以上を構成し、自動車生産における同国との関係の密接さが現れている。残りは10%未満となるが、タイとインドネシアが上位に位置し、部品の中には近隣国から調達されるものがあることが示される。輸出先はより分散的であり傑出したものはないが、タイが最大でありシンガポールがこれに続く。さらには、インドネシアも台湾や日本と同水準にある。以上より、マレーシアでは輸入先として日本が傑出していること、東南アジア内で自動車部品の相互貿易が行われており一定の分業関係があること、の2点を指摘できる。

インドの自動車部品貿易(1998年)は輸入額が159億ルピー、輸出額が127億ルピーであり入超ではあるが、その差はマレーシアに比べると小さい(表7)。輸入先をみると日本が40%を超える値であり、マレーシアにおいてと同様に傑出した存在である。日本以外では、アメリカ合衆国やドイツ、韓国などインドに現地法人を有する自動車企業の本籍国が上位を占めている。輸出先をみると、欧米の主要自動車生産国が上位に入っている。国単



表6 マレーシアの自動車部品貿易 (2000)

輸入先	金額 (千リンギ)	構成率 (%)	輸出先	金額 (千リンギ)	構成率 (%)
日本	525,060	44.6	タイ	64,309	12.2
ドイツ	113,906	9.7	シンガポール	59,540	11.3
タイ	110,566	9.4	台湾	54,688	10.4
インドネシア	99,322	8.4	日本	50,409	9.5
フィリピン	37,073	3.2	インドネシア	49,727	9.4
台湾	36,879	3.1	イギリス	41,454	7.8
アメリカ合衆国	35,958	3.1	アメリカ合衆国	41,443	7.8
			フィリピン	21,159	4.0
			南アフリカ	15,252	2.9
			香港	10,913	2.1
計	1,176,073	100.0	計	528,378	100.0

資料：Malaysia external trade statistics 2001より作成。

表7 インドの自動車部品貿易 (1998)

輸入先	金額 (百万ルピー)	構成率 (%)	輸出先	金額 (百万ルピー)	構成率 (%)
日本	7,045	44.3	アメリカ合衆国	2,944	23.2
アメリカ合衆国	1,774	11.2	ドイツ	1,511	11.9
ドイツ	1,356	8.5	イギリス	1,163	9.2
韓国	1,105	7.0	フランス	551	4.3
イタリア	1,104	6.9	アラブ首長国連邦	522	4.1
イギリス	857	5.4	イタリア	469	3.7
タイ	471	3.0	スリランカ	462	3.6
フランス	440	2.8	エジプト	347	2.7
			ナイジェリア	272	2.1
計	15,890	100.0	計	12,672	100.0

資料：ACMA (2000): Fact & Figures より作成。

位で見れば日本との間でのみ入超で、それ以外の自動車生産国との間ではむしろ出超である。この事実は、インドに現地法人を持つ外資企業（日本を除く）は技術的に高度な部品を本国から輸入する一方で、労働集約的部品の調達先の1つとしてインドを位置づけていることを示唆している。また、同国には輸出専門の部品企業が多数存在し、海外での販売先を独自に開拓していることも反映している。南アジアの近隣国やアフリカにも部品の輸出が一定程度認められるなど、インド製の自動車部品はマレーシアと比較するとグローバル市場により広く流通していることが示され、ユニークな特徴を持っている。

以上の考察より明らかになることは、東南アジア～インドの地域においては、自動車お

よび同部品の輸入先として、また現地に設立した法人数や生産活動の各面で、日本企業が果たしている役割が極めて大きいということである。そして、この関係は現状では一方向的なものであり、これら諸国から日本へ向かう投資、あるいは完成車や部品のフローは未だに微々たるレベルに留まっている。企業論的な見方をすれば、この状況は、日本企業が垂直的な企業内分業関係をこれらの地域に展開しながら拡大再生産を行ってきた結果と捉えられる。ただし、最近では日本企業も当該地域からの車両の輸入を行うなど水平的な取引が一部で始まっており、従来の構造が変化する予兆もみられる。

## 2. 将来

ここでは前節での現状把握と考察結果を基にして、当該地域の自動車産業における分業関係の将来像について展望したい。

まず日本との貿易関係についてみたい。この点では、日本企業は現地生産を強化する方向にあり、日本からの輸出による供給は現地法人を通じての生産・供給に切りかわりつつある。したがって、今後の輸出は高級車など現地で生産しない車種・モデルに限定されてくることが予想される。また、タイなどの現地法人は輸出拠点としての機能を兼ねるものが多く、これまで日本が行ってきた輸出、とくに距離的に近い東南アジアやオセアニアへの輸出を代替する可能性が高い。部品についても基本的には現地調達率を高める方針を採っており、また現地の部品産業の裾野も広がっているため、東南アジア・インドの双方に対する部品輸出は、減少していくことが予想されよう。今後は、日本でしか生産できない高度な技術を要する部品のみが、輸出品目として残ることになる。むしろ、部品のグローバル調達の進展や、さらには低価格車両の逆輸入により、これらの国々からの自動車関連の輸入増加が考えられ、貿易は双方向的な内容に変化するであろう。

東南アジア内では、AFTA (ASEAN 自由貿易地区) の成立による自動車産業の再編成が予測される。AFTA は域内貿易の関税率を 5%未満に引き下げ、自由貿易を活発化させることに目的があり、2003年から実施される予定である。これまでは市場の質的差異や関税障壁のために、外国企業は国別に投資を実行してきたが、AFTA が成立すれば、生産を特定の拠点に集約化し、そこから ASEAN 全体に供給することが可能となる。これは、国ごとに小規模な拠点を複数配置する状態から、特定の拠点に生産を集約し規模の経済性を追求する戦略を可能とするため、自動車産業の立地再編成が生じることが予測される。この見方に立つと、自由化を早い段階から進めてきたタイに優位性があるとみられ、国産車を保護する政策を継続しているマレーシアには不利となる。ASEAN の臨時閣僚会議 (2000年5月開催) においてマレーシアが自動車関連の関税引き下げの猶予を申請

した際に、タイがこれに最も反発したことにもこの構図がよく表れている。また、自動車工場の立地には、こうした関税問題だけでなく産業インフラの整備状況、部品産業の集積や技術力などトータルな基盤の有無が重要であるが、こうして面でもタイが有利と言え、同国は東南アジアの自動車生産の拠点としてさらに成長する可能性が高い。

しかし、東南アジアにおける自動車産業の構造をみると、単純にタイに生産が集約されるとは言い難い面がある。東南アジアの自動車市場は、タイがピックアップトラック中心、マレーシアは乗用車中心、インドネシアはバン型多目的車が中心というように質的な差異があり、生産面でもそれに対応した現地法人の設立、および部品企業の進出や育成が行われてきた。したがって、車種別にみれば、各国それぞれに優位性を発揮できる部門があり、こうした枠組みに沿った分業関係が併存していくことも見込まれる。タイのアジア専用小型乗用車・ピックアップトラックの生産・輸出拠点化は主要企業の既定方針であるが、インドネシアが多目的車の生産・輸出によって、補完的な役割を果たしていくシナリオは充分考えられる。マレーシアは、プロトンを代表とする国民車メーカーがグローバルな競争下で戦えるだけの改革を実行できるかに掛かっている。より具体的には、域内からの輸入車両に対抗できる車種の開発が必要である。この点では独自開発し国内では販売の好調なワジャの輸出開始（2003年）の成果が注目される。

東南アジアでは現状においても相互の自動車部品取引があり分業関係がみられるが、関税率が引き下げられると、域内での自動車生産の増加に連動して貿易額が急増することが予想されよう。ただし、クアラルンプール首都圏とバンコク首都圏を直接結ぶコンテナ定期航路が現状では存在しないように、長い海岸線を持つ割には東南アジア諸国間のコンテナ定期航路網の密度が低いことが問題である。各国はこれまで高速道路の整備に力を入れてきたが、AFTAを円滑に機能させるためには、海上輸送網を整備し域内の貨物流動を円滑化することが必要条件となる。

ASEANとインド間では、2002年9月に自由貿易の議論が始められたばかりであり、現状では貿易や投資を通じた分業関係はほとんどみられない状態である。企業レベルでもインド事業と東南アジア事業を有機的に結合させようとする動きはなく、相互に独立した市場とみなしている。両地域間の自動車関連の貿易や分業関係の形成は、この議論の進展次第であり、中国とASEAN間の自由貿易の議論と併せて、まだまだ先のことになると予測される。したがって、今後の10年という期間で展望すれば、アジアの新興自動車市場は、中国、東南アジア、インドという3つの地域単位で生産と供給機能の配置が進むとみられる。

## VI. むすびにかえて

本稿は、東南アジア～インドにかけての地域を対象として、自動車産業の成長や立地および分業関係を捉え、かつ将来像についても言及することを目的に起稿したものである。考察の結果、日本企業が現地生産・現地調達を強める中で、日本からの車両や部品の供給が低下していくこと、およびこれら諸国から日本への自動車関連の輸出が増加することが予測できた。また、東南アジアでは自由貿易圏の成立によりタイへ生産拠点が集約される見通しが高いが、既存の生産基盤を活かしてインドネシアやマレーシアが補完的な役割を果たす可能性もあることを示した。そして、今後しばらくは、中国、東南アジア、インドという地域枠組みで、自動車企業の生産や供給機能の展開が進むことを指摘した。ここでは、シンポジウムで議論になった事項のうち、本稿の中では直接的に扱えなかったものに言及することで、むすびにかえたい。

まず、国際競争の観点から当該地域の自動車産業について述べる。中国やインドは双方10億人を超える巨大な人口を有することから、「最後で最大の市場」とみなされ、世界の自動車メーカーの立地が相次いでいる。これは発展途上にある中国やインドの市場をめぐる一種のパイ争奪戦である。したがって、両国の国際競争力を云々するというよりは、両国の市場を舞台として自動車企業の国際競争が生じている段階にあると捉えるのが妥当である。また、インドに関してはヨーロッパへのコンパクトカーの輸出実績があり、こうした低価格車や労働集約型の部品については一定の国際競争力を持つと言えよう。タイについては何度か触れたが、小型乗用車・ピックアップトラックの生産において国際的にみても優位性を持つと考えられる。

次いで、自動車産業の集積状態とそれが生産に与える影響について触れておく。当該地域の中では、立地する企業数や生産台数の点において東部臨海地域を含めたバンコク首都圏が自動車産業の集積地として傑出している。このような一極集中構造を示すタイに対して、インドや中国では集積地は多極分散的な分布を呈する。ただし、インドでは5つ程度の都市が集積地となっているのに比べると、中国では全国的に自動車工場が分散立地しており、ある程度の生産規模を持つ自動車メーカーの本拠が複数存在する都市は稀である。これに対応して、部品企業の分布もより分散的になっている。国土面積の大きさや経済地域構造の違いがこうした差異を生む要因であるが、取引コストという観点に立てば、中国はタイやインドよりもコスト高になる要因を内包すると考えられる。また、タイでは首都圏内で国内分の部品取引がほぼ完結するが、インドではいずれの集積地に立地しても地元からの調達は7割程度が限界で、残りは距離的に離れた他の集積地からの購入に頼ること

になる。さらにはインドでは州境を越える輸送物資には州税が賦課されること、1日当たりのトラック運行時間が制度的に制限されていることから、距離を克服するコストが割高になる。国内の集積地間でそれぞれの優位性を活かした取引が発生すること自体は好ましいが、世界的な自由貿易化・競争激化に目を向けると、国内の距離克服に伴うコスト負担は可能な限り低下させる必要がある。

[追記] 本発表にあたり、資料収集や現地調査に科学研究費補助金（基盤研究(A)(2)「経済自由化後のインドにおける都市・産業開発の進展と地域的波及構造（課題番号：13372006）」代表者：岡橋秀典）の一部を使用した。

## 注

- 1) ㈱日本自動車工業会（2002）『世界自動車統計年報』の数値を利用した。輸入台数については、主要国（日本、アメリカ合衆国、ドイツ、イギリス、フランス、イタリア、スペイン、スウェーデン、韓国の9か国）からのものであるため、実際より幾分低い数値となるものと予想される。インドとタイ、インドネシアの輸出台数については両国の自動車工業会、マレーシアについては Malaysian Industrial Development Authority の資料に各々よった。
- 2) インドネシアは完成車の輸出は923台と少ないが、CKDによる輸出は約4.6万台ある。
- 3) 物品税で他の車種より30%優遇されるほか、10%の国税も免除される。
- 4) 東洋経済新報社（2002）『海外進出企業総覧 国別編』より著者がカウントしたものであり、実際にはこの2～3倍あると言われている。
- 5) 商用車部門についても、1997年にいすゞとの提携によりハイコム Hicom が、2001年には現代自動車、ルノーとの提携によってインコム Inkom が国民車の生産を開始した。
- 6) ㈱日本自動車工業会（2002）『世界自動車統計年報』による。
- 7) たとえば、排気量 1850cc 未満の乗用車は65%を現地調達する必要がある。
- 8) シャーアラムにおける工業開発や工業立地については、石筒（2000）が詳しい。
- 9) アイアールシー（2002）『三菱自動車グループの実態2002年版』による。
- 10) トヨタ、日産、三菱自工、本田技研、スズキ、日野、日産ディーゼル、いすゞ、ダイハツの9社である。
- 11) ㈱日本自動車工業会（2001）『主要国自動車統計』による。
- 12) 当時のスハルト大統領の三男が100%を出資した会社であり特別のインセンティブを付与されたが、実態はスハルト家のファミリービジネスとしての金儲け手段と化し、日米欧のWTOへの提訴・インドネシアの敗訴によって、この国民車構想は断念されるに至った。
- 13) インドネシアの財閥としては、アストラ・グループ、バクリ・グループ、サリム・グループ、シナルマス・グループ等が著名である。アストラ・グループの中核アストラ・インターナショナルは1957年に華僑によって貿易商社として設立され、その後トヨタの総代理店となってから自動車産業との関わりを深めていった。一方、サリム・グループは東南アジア最大の華人財閥と言われていたが、通貨危機後は経営難となりサブグループを形成していた企業が独立している。自動車・自動二輪車部門を担ってきたインドモービルも当グループから独立したものである。
- 14) ただし、1990年代初頭の政治的・経済的混迷期に小型商用車部門から撤退する動きをみせた。日本企業の名前を残した法人として存続しているのは、スワラジ・マツダのみである。

- 15) MMC シティポール・レムチャバン工場には、後にピックアップトラック専用の第2工場が設けられた。

## 文 献

- 秋野晶二 (1998) : 多国籍企業の展開とエレクトロニクス産業の立地運動. 田坂敏雄編 : 『アジアの大都市 1 バンコク』日本評論社, pp.137-161.
- 石筒 覚 (2000) : クランバレーにおける工業開発戦略と外資系企業の進出. 生田真人・松澤俊雄編『アジアの大都市 3 クアラルンプル/シンガポール』日本評論社, pp.39-61.
- 友澤和夫 (1991) : インド自動車産業の新展開. 経済地理学年報, 第37巻, pp.313-333.
- 友澤和夫 (1997) : インド・ピータンプル工業成長センターにおける工業立地の展開と生産システム. 岡橋秀典編著 : 『インドにおける工業化の新展開と地域構造の変容』広島大学総合地誌資料センター, pp.27-60.
- 友澤和夫 (1998) : 近年におけるインド自動車工業の成長と立地特性. 岡山大学環境理工学部研究報告, 第3巻, pp.135-144.
- 友澤和夫 (1999) : デリー首都圏における自動車工業の集積とその地域構造—ノイダ, グレーター・ノイダを事例として—. 経済地理学年報, 第45巻, pp.1-20.
- 友澤和夫 (2003) : 自動車工業の発展. 岡橋秀典編著 : 『インドの新しい工業化—工業開発の最前線から—』古今書院, pp.21-23.

## **Evolution of the Automobile Industry in Asian Countries: Principally Focusing on Southeast Asia and India**

**Kazuo TOMOZAWA**

Since the 1990s, new production trends have been evident in the Asian automobile industry. Japan constituted 85.5% of the total amount of the motor vehicles production in Asia in 1990, but that figure fell to 57.6% by 2000. In contrast, China and India have increased their vehicle production thanks to huge foreign direct investment into their automobile sector. Southeast Asian countries, especially Thailand, Malaysia and Indonesia, have also experienced a rapid growth of the automobile industry, except during the recession period of the late 1990s. The spatial configuration of the Asian automobile production has gradually shifted from the concentrated system in one prominent country to a more dispersed multipolar system.

This paper aims to discuss the Asian automobile industry from the viewpoints of 1) developmental processes, 2) location, and 3) the international division of labor, mainly focusing on Southeast Asia and India. The following results are obtained.

Because of the lack of indigenous vehicle manufacturers (except India), Japanese motor companies have played an important role in the development of the automobile industry since the initial stage. They have set up new assembly plants, collaborated with local business groups, or they participated financially and technically in national policy concerning vehicle manufacturing, especially in Malaysia. Up to the 1980s they had enjoyed the position of the market leader, but from the mid-1990s the market competition became more intense due to US and European vehicle manufactures establishing subsidiaries one after another in these countries.

In Thailand, car assembly plants have been concentrated within the Bangkok Metropolitan Area, including the eastern seaboard region, which has been developed as a new industrial area, 80-120 km from the capital. On the other hand, five metropolitan areas in India - Delhi, Mumbai (Bombay), Pune, Kolkata (Calcutta) and Chennai (Madras) - developed agglomerations of the automobile industry by the 1970s. After the implementation of the economic liberalization policy, Delhi and Chennai accepted

foreign direct investment in the automobile sector and expanded the size of their industrial agglomerations. Mumbai and Kolkata, however, faced the prospect of losing their positions due to the closure of major car assembly plants located there.

From the viewpoint of the international division of labor, these countries have had strong links with Japan. Japan is the most important country for them in terms of automobile-related investment and the origin of imports. However, it is expected that the flow of trade between Japan and these countries will become bilateral to some extent in the near future because of incremental global purchasing of car-components by the Japanese motor companies.

There will be major structural changes forced upon the Southeast Asian automobile industry in the near future because tariffs within the region will be cut to 5% after the establishment of AFTA in 2003. This will lead to the removal of trade barriers; therefore global carmakers will be able to freely distribute their vehicles all over the region from one production base. Thailand is expected to hold the competitive advantage for the agglomeration of automobile-related industries because of its solid infrastructure and laissez-fair economic policies.

There is no solid business relationship in the automobile sector between India and Southeast Asia, nor between China and Southeast Asia. Without a free trade agreement for the present, it is anticipated that the global carmakers plan to establish their production functions separately in these three markets, depending on their specific characteristics.