

地域経済統合と自動車産業：EU（欧州連合）とアセアン（東南アジア諸国連合）における生産ネットワークと労働分配の比較

ホルガー ブングシエ
Holger BUNGSCHÉ

はじめに

2015年にアセアン諸国はアセアン経済共同体を設立した。(AEC) アセアン経済共同体の主な目標は単一市場と共通生産ベースをつくることである。

自由貿易協定またはEUの場合、経済共同体が創立される前に、自動車産業は生産効率性を上げる為に地域または国境を越える規模の生産ネットワークの確立に力を入れている。例として、北米自由貿易協定 (NAFTA) が1996年に発行する前では、フォルクスワーゲン、日産、ルノー、GMなどの自動車メーカーはメキシコに新たに新生産工場を創立し、また従来からの工場の生産能力をも拡大する為に多額の投資を行った。それにより、メキシコの年間生産台数が85万台に増加した。この生産拡大の主な目的はアメリカとカナダへの輸出であった (Carrillo, 2004年、107-111頁)¹⁾。近年では外国自動車メーカーの大幅に拡大しつつある投資により、メキシコでは主にNAFTAの市場向けの低賃金コストの生産拠点から全世界の市場に狙う優位な競争力を持った生産拠点へと発展している。過去とは違い、最近ではメキシコからプレミアム自動車 (高級車) も輸出されるようになった²⁾。

次にEUを例に挙げると、EUは2004年と2007年に中東欧諸国へと拡大した。しかし拡大の前、

言い換えれば、中東欧諸国の社会主義経済システムが破滅した直後から自動車産業はチェコ、スロバキア、ポーランド、ハンガリーを始め、中東欧諸国へ早い段階から多額の投資を始めた。西欧の自動車と自動車部品メーカーをはじめ、日本、韓国、アメリカの自動車企業の投資により、25年間で中東欧諸国はヨーロッパの自動車と自動車部品の一つの生産の中心となった。ヨーロッパの生産台数を見ると、今では四分の一以上の自動車が中東欧諸国で生産されている。しかし自動車よりも、自動車部品の生産量を占める割合のほうが高い。なぜなら、世界の多くの自動車部品メーカーは低い賃金コストの為、自動車部品やコンポーネントなどの労働集約の生産を中東欧諸国へ移動させたからである。中東欧諸国の自動車産業の発展を見ると、外国直接投資が大きな役割を果たした事もわかる³⁾。

中東欧諸国と同じようにアセアンの自動車産業も外国直接投資により発展した。アセアン諸国に主に外国直接投資を行ったのは日本自動車と自動車部品メーカーであった。その日本企業の投資によりタイをはじめとし、マレーシア、インドネシアでは自動車を、そしてベトナムでは二輪車が主な生産拠点となった。NAFTAやEUと同じように日本の自動車メーカーはアセアンが創立される前から既に東南アジア諸国に投資し始めていた。そ

1) 1988年と1994年の間にメキシコからの輸出は16%から40.5%までに拡大した。メキシコがNAFTAに加盟した後、メキシコからの輸出は1995年と2000年の間に74.8%までに拡大した (Carrillo, 2004年、110頁)。

2) 例えば、フォルクスワーゲンは1998年に登場したニュービートルをメキシコのみで生産し輸出した。更に、2016年9月から生産が開始したアウディの新しいメキシコ工場では世界への輸出の為にアウディQ5をも生産されるようになった。そして、アウディQ5も今後はメキシコのみで生産される予定である。

3) 中東欧の現地の自動車メーカーはチェコのシュコダとTATRAの二社であった。その中でも最も有力な自動車メーカーのシュコダは1991年にフォルクスワーゲンに買収された。

してアセアンが創立された後も日本からの直接投資は拡大した。しかし、アセアン諸国の市場統合はあまり進まず、タイ、マレーシア、インドネシアなどはそれぞれの国で国内向けの自動車政策を行っていた。その結果、アセアン諸国の自動車産業と自動車市場はばらつきを見せた。例えば自動車生産と販売を見ると、タイでの生産、販売台数が最も多い自動車は1トンのピックアップトラックである。それに対し、マレーシアの自動車市場では小型と中型の乗用車、インドネシアでは比較的低価格なMPVの自動車の生産販売が最も大きなシェアを占めている。

しかし、2015年のアセアン経済共同体の創立後、東南アジアの自動車産業はどのように発展するのだろうか。上記で述べたように、アセアン経済共同体の目標は単一市場と共通の生産ベースをつくることである。従来から日本自動車メーカーは規模経済を達成する為に関税障壁と非関税障壁を撤廃するようにアセアン諸国に求めた。その上、環境に優しいエコカーまたは電気自動車の開発へのプレッシャーもアセアン諸国で高まっていく。既にマレーシアとタイはエコカー政策を実施し始めている。上記の要因により今後、アセアン諸国の経済と市場の統合も発展すると予想される。アセアン経済共同体が目標としている単一市場と共通生産ベースが実現できるか次第で、アセアン自動車産業は今後、世界の新しい有力な自動車生産拠点となるかが決まる。今後のアセアン自動車産業の発展に関し、3つの可能性が考えられる。

1. アセアンの自動車産業の全体は日本、中国、韓国（ASEAN +3）の生産ネットワークに溶け込み、低価格の生産拠点となる。つまり、アセアン諸国はEUの中東欧諸国のような役割を果たす。
2. タイ、マレーシア、インドネシアは自動車の最終組み立てなどの付加価値の高い生産を中心にアセアンの自動車産業の先進国となる。そして、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムはヨーロッパの中東欧諸国のように自動車部品などの労働集約の商品の生産拠点

となる。

3. アセアンの市場統合と共通の生産ベースの製作は企画通り実現できず、アセアン諸国の自動車産業は従来通り続き、タイ、インドネシア、マレーシアの自国の自動車産業政策も引き続き進め、商品と市場が各国で異なっている状態が続く⁴⁾。

以下では、1989年の中東欧自動車産業の発展を中心に、EUとアセアンの自動車産業の発展を比較する。

第一章では、EUとアセアンの経済データを紹介し、過去20年間の世界の自動車産業の発展を説明する。第二章では、EUとアセアンにおける自動車生産と販売のトレンドを比較する。そして第三章は、EUとアセアンにおける自動車産業政策と生産ネットワークを紹介する。これらの研究に基づき最後に今後のEUとアセアンの自動車産業はどのように発展するかを予想する。

1. EUとアセアンの経済発展の比較と世界の自動車産業におけるトレンド：

1.1 EUとアセアンの経済発展の比較

最初にEUとアセアンの経済データを比較する。EUの人口は5億800万人である。それに対し、アセアン諸国の人口はEUより多く、6億3000万人である。人口にベースしている市場の規模を見ると、アセアンは中国とインドの次に世界で3番目に大きな市場である。その次にEUが第4番目の大きな市場となっている。両地域の市場はNAFTA（北米自由貿易協定）または南アメリカのメルコスールの市場を上回る。次に、EUとアセアンのGDPを比較する。EUのGDPは16兆3000億ドルで、アセアンのGDPの2兆4330億ドルの約7倍多い。

表1-1で見られるように、EU諸国の中もアセアン諸国の中にもGDPの格差がある。EU諸国の一人当たりの名目GDPを見るとEUは大きく2つのグループに分けられる。第一グループはEUの旧15ヶ国である。そのグループを見ると、最もGDPが高い国は、フィンランド、スウェーデン、

4) 単一市場の創立に関しては、EUと異なり、アセアンは資本の自由化と人の移動の自由化を制限している。EUの単一市場は、物とサービスの移動の自由化だけではなく、資本と人の移動の自由化も含まれている。

表 1-1：アセアンと EU の一人当たりの名目 GDP (単位：ドル)

ドイツ	42326	シンガポール	53053
フランス	38536	ブルネイ	24713
イギリス	40411	マレーシア	9546
イタリア	30294	タイ	5662
スペイン	27012	インドネシア	3636
チェコ	18325	フィリピン	2991
ポーランド	12309	ベトナム	2164
スロバキア	16648	ラオス	1921
ハンガリー	11902	カンボジア	1228
ルーマニア	9439	ミャンマー	1307

データ：IMF World Economic Outlook Database

デンマークの北欧諸国である。その次に、西欧の経済大国のドイツ、イギリス、フランス、イタリアである。その中で最も GDP の低い国は、ポルトガルとギリシャである。第 2 のグループは 2004 年以降に EU に加盟した中東欧諸国である。この中東欧諸国の GDP はドイツ、イギリス、フランス、イタリアと比較すると 3 分の 1 または、4 分の 1 である。この第 2 グループの中で最も高い GDP を達成している国はチェコとスロバキアである。この 2 ケ国は GDP の最も低い第 1 グループのポルトガル、ギリシャとほぼ同値であるが、その他の中東欧諸国の GDP はポルトガルとギリシャの半分である。

次にアセアン諸国を見ると、GDP の格差は EU より遥かに大きいことがわかる。一人当たりの GDP に基づき、アセアン諸国は 4 つのグループに分けられる。まず第 1 グループはシンガポールとブルネイである。両国は完全に先進国であると言える。第 2 グループはマレーシアである。マレーシアはマレー半島を初め、先進国へと進んでいる。第 3 グループはタイ、インドネシア、フィリピンである。タイとインドネシアは発展途上国のレベルから新興国の方へ発展している。そして第 4 グループは CLMV。つまり、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムで構成されているグループである。CLMV の国々はまだまだ発展途上国であり、特にミャンマーとカンボジアの GDP は世界の最

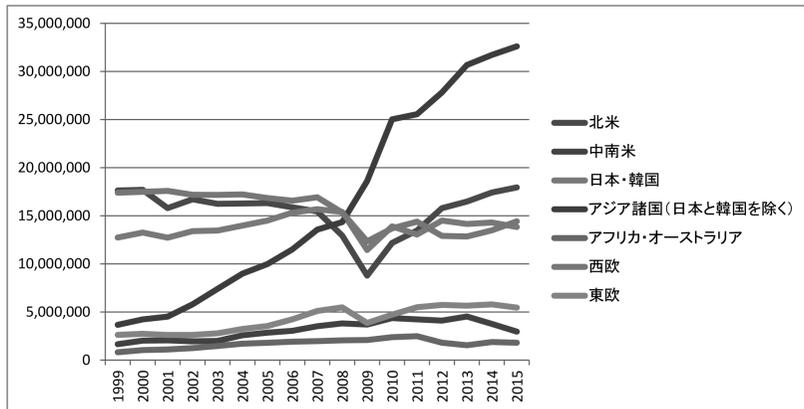
も低い国の一つである。

GDP のデータに基づけば、以下で説明するように、アセアン諸国のモータリゼーションの最も進んでいる国はマレーシアであることがわかる。タイとインドネシアではモータリゼーションが始まったばかりである。そして第 4 グループのカンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーの自動車普及率は最も低く、多くの人にとってモーターバイクも高級品であることがわかる。EU のモータリゼーションに関しては、EU の中東欧諸国の GDP の最も低いブルガリアとルーマニアの自動車普及率はマレーシアと同じであることが予想できる。全体の EU の自動車市場をみると、新しく自動車を購入する顧客は少なく、代替財の市場であることが GDP のデータからみてとれる。

これより、EU とアセアンの市場規模は大きいことがわかる。しかし、EU と違いアセアンの市場はまだまだ拡大する余地がある。次に過去 20 年間の世界規模でシフトし続ける自動車生産と自動車市場を説明する。

1.2 世界の自動車産業におけるトレンド

ヨーロッパとアセアンの自動車産業はグローバル自動車産業の中で発展している。両地域の自動車産業の規模は異なるが、ある程度グローバル産業の生産ネットワークに統合されている。それに伴い両地域は互いにグローバル産業の発展の影響



データ：OICA

図 1-1：1999 から 2015 までの世界の地域別の自動車生産台数の推移

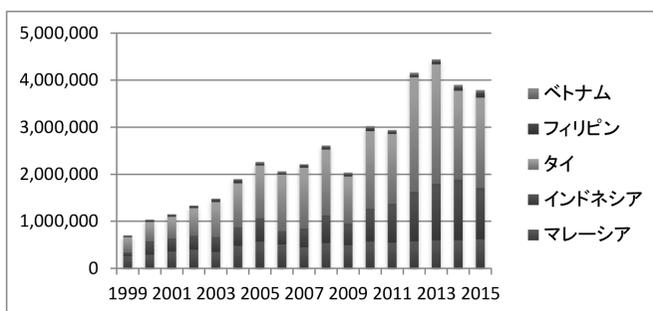
を受けている。過去 20 年のグローバル産業の発展を見ると、市場と共に生産拠点が従来の北米、ヨーロッパ（特に西ヨーロッパ）と日本の先進国から、世界の途上国へシフトしている。

図 1-1 に見られるように、1999 年以降、自動車の生産は従来の自動車生産の中心であった北米、西欧、日本、韓国から、東アジア、東南アジア、中南米、東ヨーロッパなどの途上国へとシフトし続けている。1999 年に全世界の自動車生産台数の内、75%がアメリカ、西欧、日本、韓国が占めていたことに対し、2015 年にはこの割合が 52%に減少した。その代わりに日本、韓国以外の東アジアと東南アジアの割合は 1999 年の 6%から 2015 年の 37%までに拡大した。世界自動車生産台数の 16%を占める日本と韓国の生産を加えると、2015 年には自動車生産の半分以上がアジアで生産されたことがわかる。この 16 年の間に世界の全生産台数は 5900 万台から約 9100 万台までに拡大した。これより、スピードや規模の点から、自動車生産が従来の先進国から今の途上国へとシフトした事がわかる。しかし、実際の生産台数では、西ヨーロッパ、日本、韓国は 2008 年の世界経済危機以前のレベルをまだ達成していない。2007 年の日本と韓国の生産台数は 1568 万台であったのに対し、2015 年の生産台数は 1383 万台と下回った。NAFTA（カナダ、メキシコ、アメリカ合衆国）での生産台数を見ると、2015 年には 1795 万台と、2007 年の 1545 万台を上回っている。この増加は

カナダとアメリカ合衆国での生産台数が伸びたのではなく、メキシコが生産台数が 2007 年の 200 万台から 2015 年の 337 万台に拡大した結果である。それに対しアジアの新興国の発展を見ると、2007 年の 1440 万台から 2015 年の 3300 万台と飛躍的に増加した。以下の章では、ヨーロッパとアセアンの自動車生産と自動車市場での消費をより詳しく分析する。

2. EU とアセアンにおける自動車生産と市場の発展

EU とアセアンにおける自動車生産と市場の発展は大きく異なる。2013 年の EU 28 ケ国の保有台数は平均で 490 万台であり、EU 旧 15 ケ国を初め EU の自動車市場は成熟している。また、自動車保有台数に関して旧 15 ケ国と 2004 年以降に EU に加盟した中東欧の 11 ケ国とはまだ相当な格差がある。例えば、旧 15 ケ国の最も保有台数の高いイタリアの 619 万台とルクセンブルクの 672 万台に対し、ルーマニアでは 1,000 人当たり 235 台と少ない。これにより、平均で 300 台を超える中東欧諸国は発展途上国ではないということが明らかである。中東欧での最も保有台数の高い国は 609 万台のリトアニアであり、次に高い国は 450 万台のチェコである。しかし、中東欧の保有台数の平均年代を見ると 10 年以上の古い自動車を保有している国は、リトアニアでは 85%、ポーランドは 75%、ラトビアは 72%、エストニアでは 64%を占めている。それに対し、平均年代の最も新しい保有台数、す



データ : OICA

図 2-1 : アセアン諸国における自動車生産推移

なわち全保有台数に占める2年以下の自動車では、ベルギーでは23%、オーストリアは20%、アイルランドは18%、スウェーデンでは17%である。これより最も年代の低い自動車はEU旧15ヶ国、最も年代の高い自動車はEUの新11加盟国で普及している(全てのデータはEurostatによる)。原因として中東欧諸国がEUに加盟して以来、西欧から輸入された中古車販売が飛躍的に拡大し、新車の販売を遥かに上回るようになったことが挙げられる。

EUと違い、多くのアセアン諸国ではモータリゼーションが始まったばかりである。保有台数においてはアセアン諸国の中でも大きな格差がある。最も保有台数の多いマレーシアでは1000人当たり341台の自動車は普及しており、マレーシアは既に先進国の方向に進んでいるといえる。1000人当たり196台のタイでも、モータリゼーションは進んでいる。しかし、インドネシアは55台、フィリピンは39台とまだ発展途上国のレベルである。さらに、CLMVのアセアン加盟国のモータリゼーションでは、ベトナムが16台、ミャンマーでは7台と世界でも低いレベルとなっている。結果として、アセアン10ヶ国の平均保有台数は、1000人当たり44台である(データはAutoBookによる)。自動車の販売と貿易に関して、EUは単一市場を実現し、加盟国間で関税障壁と非関税障壁を完全に撤廃した。最も前進しているアセアン6ヶ国の間でも関税障壁が撤廃されたと言えるが、各国で基準が異なり、認定方法などの非関税障壁が課題となっている。対域外の自動車と自動車部品に対してEUは10%の輸入関税を実行している。それ

に対して、アセアン諸国は関税同盟ではないため、域外からの自動車と自動車部品に対する関税率は国により大きく異なる。例えば、完成自動車(CBU)に80%の輸入関税を実行しているタイとは違い、マレーシアは30%だけ実行している。しかし、マレーシアでは完成自動車または完全現地組み立ての自動車に対し75%から105%までの地方税を実行しているため、マレーシアの全平均の負担はタイより高く、自動車市場は域外からの輸入より十分確保されている。

アセアン諸国の自動車生産は、主にインドネシア、マレーシア、タイに集中している。ベトナムとフィリピンでも自動車は生産されているが、三大国に比べると生産台数は僅かである。

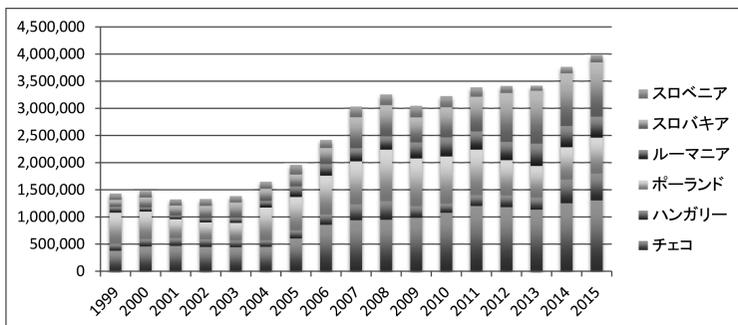
アセアンの自動車生産会社の構造を見ると、日本自動車メーカーが支配的な地位を占めている。2015年にアセアン諸国で生産されていた3,791,364台の自動車のうち92%、すなわち3,482,057台が日本自動車メーカーにより現地で生産されている(データはOICAとJAMAによる)。日本自動車メーカーの現地生産の規模では、日本自動車ブランドが圧倒的な市場シェアを占めており、最もマーケットシェアの高い国はインドネシアの90%である。次にタイの88.8%、そしてフィリピンの84.4%である。マレーシアでの日本ブランドは75.7%の市場シェアを占めている。最も低いマーケットシェアはシンガポールの67.5%とベトナムの60.2%である(データはJAMAとWardsによる)。

次に、EUの中東欧の加盟国の自動車生産を見ると、20年間連続の自動車生産台数の拡大がみてとれる。

図 2-2 より、中東欧の主な生産拠点はチェコ、スロバキアそしてハンガリーである。フォルクスワーゲンの傘下に入っている世界で三番目に古い自動車メーカーのシュコダを初め、プジョー、シトロエンそしてトヨタもチェコで自動車を生産している。中東欧の生産台数をみると、スロバキアとハンガリーではフォルクスワーゲンとアウディ、ポーランドではフィアットと GM そして、ルーマニアではルノーの割合が特に高い。ヨーロッパの自動車メーカー以外、日本と韓国の自動車メーカーも中東欧で生産拠点を持っている。1990 年からの社会主義生産システムの破滅以降中東欧諸国は外国企業による外国直接投資（FDI）に基づきヨーロッパの重要な生産拠点へと発展した。以下に見られるように中東欧で生産されている自動車と自動車部品の 80% 以上は EU 域内で輸出されているので中東欧の生産の拡大は西洋の自動車生産拠点到どうい影響を与えたかというこ

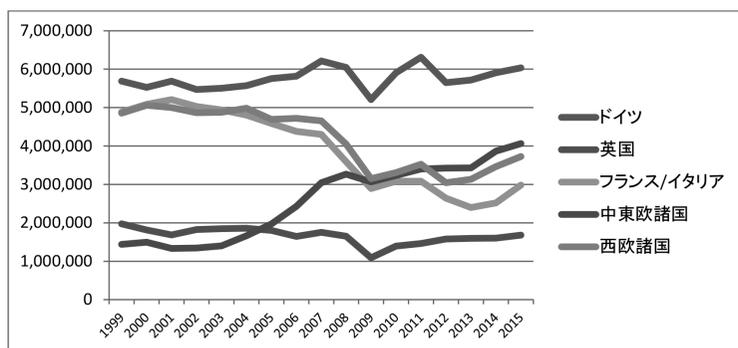
とを次の課題とする。

図 2-3 より 2008 年の経済危機による景気変動を除き、ドイツでの生産台数は過去 20 年間で 600 万台の高いレベルで維持している。ドイツとほぼ同じくイギリスの自動車生産台数も 180 万台ほどで安定している。しかし、その他の西洋の生産国をみるとフランスとイタリアの生産台数は 1999 年から 2013 年までに連続で減少していた。大体同じような傾向はフランス、イタリア、ドイツ、イギリス以外の西洋諸国にもみられる。フランスとイタリアの生産台数は 2001 年から 2007 年の間に 520 万台から 430 万台に減少した。スペイン以外の自国のブランドメーカーのない西欧諸国でも 2001 年から 2008 年の間に自動車生産台数が 100 万台程度減少した。2010 年と 2011 年の短期的な回復後に再び生産台数は下がり、フランス、イタリアは 2009 年に比べると 2013 年までに再び 50 万台減少した。2013 年以降フランスとイタリアそ



データ：OICA

図 2-2：中東欧諸国における自動車生産推移



データ：OICA

図 2-3：EU の地域別における自動車生産推移

して西欧諸国での自動車生産台数は回復し始めたが、2000年代の初めの生産台数と比較すると両地域の2015年の生産台数はまだ300万台程度と低い値である。それに対し、2000年以降の中東欧諸国での生産台数は300万台ほど拡大した。すなわち、中東欧の生産台数の拡大によりドイツとイギリス以外の西欧諸国が影響を受け、生産台数が大幅に減少した。何故ドイツとイギリスが影響を受けなかったか理由を以下に説明する。

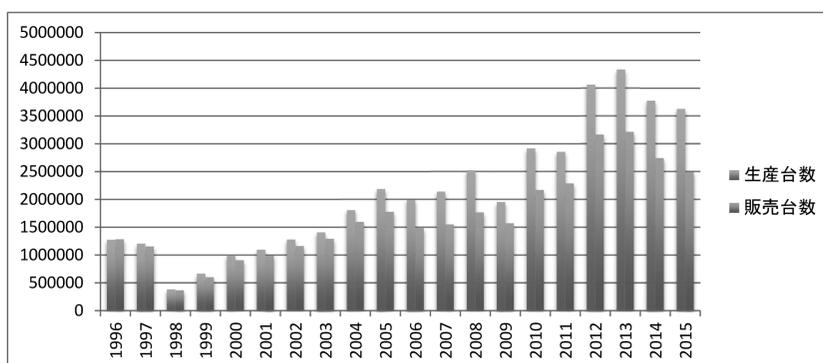
次にアセアンと中東欧諸国の自動車市場がどのように発展した理由を説明する。アセアンと中東欧諸国の市場の発展に関しては大きな違いがみられる。

アセアン諸国、特にインドネシア、マレーシア、タイの市場は国内の自動車生産台数の増加とともに市場も拡大している。特にインドネシアとマ

レーシアでは生産と販売は同様な程度で拡大している。ただ、タイをみると生産は国内の販売を大きく上回って多くの自動車がタイから輸出されている事がわかる。それは2000年以降タイではアセアンの初めの国として自動車政策を国内向けの現地化から輸出の方にシフトしたからである。

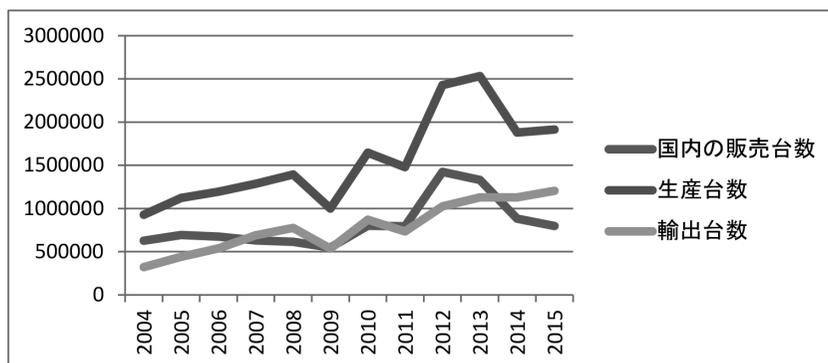
図2-4にみられるように2004年以降アセアンのビッグ・スリー(タイ、マレーシア、インドネシア)の生産台数は域内の販売台数を大幅に上回るようになり始めた。

上記に示したようにアセアン諸国の中で最も輸出に向けている国はタイである。図2-5でみられるように2008年の世界経済危機と2011年の大洪水による生産と輸出減少を除き、タイの輸出は2004年の32万台から2015年の120万台までに4倍ほど拡大した。



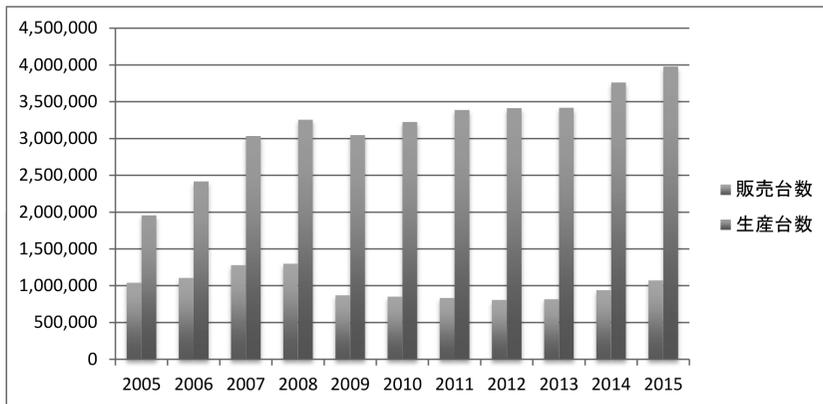
データ：OICA

図2-4：アセアンのビッグ・スリー(タイ、マレーシア、インドネシア)における自動車生産と自動車販売の推移



データ：OICA と Thailand Automotive Institute

図2-5：タイの自動車生産、販売と輸出推移



データ：OICA

図 2-6：2004 年以降のチェコ、ハンガリー、ポーランド、ルーマニア、スロバキアとスロベニアの自動車生産と自動車販売の推移

現地の生産台数と現地の市場販売台数の両方とも順調に伸びているアセアン諸国に対し、中東欧の状態は大きく異なっている。図 2-6 でみられるように中東欧諸国は西欧のワークベンチでありながら諸国内の自動車販売は伸び悩んでいる。

中東欧諸国の自動車産業の発展の代表的な例ではポーランドが挙げられる。チェコと違いポーランドは伝統的な自動車生産地域ではなかった。低い賃金コストにもかかわらず高い技術能力と働く意欲の高い労働者、政府による投資のインセンティブによりポーランドは多くの外国直接投資を受け、中東欧の重要な自動車と自動車部品の生産拠点へと発展した。フォルクスワーゲンとトヨタの投資により特にポーランドは自動車エンジン、トランスミッション、ギアボックスなどの技術の高いコンポーネントの輸出拠点となっただけではなく、フィアット、GM のオペル、フォルクスワーゲンの投資により益々乗用車と小型商用車の輸出拠点となった。2012 年ポーランドで生産された乗用車と小型商用車の 98.7% は輸出された。主な輸出先は、ドイツ (30%)、イタリア (10%)、イギリス (9%)、フランス (6%) そしてチェコの (5%) であった。それに対して国民の比較的低い購買力によりポーランドの自動車市場は低迷している状態である。ポーランドの人口は約 3850 万人であるにもかかわらず、2013 年の新車販売台数は僅か 289,913 台だけであった。それに対して中

古車の販売は新車販売より 3 倍近く多い 711,865 台であった。殆どの中古車は西ヨーロッパより輸入されているのでポーランドの保有台数の平均年代は EU 平均よりも遥かに高いものである。中東欧の高い輸出率にはもう一つの原因がある。ヨーロッパの自動車市場は非常に均一である。すなわち EU 28 ケ国で販売されている車種はほぼどこでも同じである。それに対し、アセアンでは大きな市場の違いが存在している。国内の社会構造と自動車性などの政治的な政策によりタイの市場では特に 1 トンのピックアップトラック、マレーシアの市場では小型、中型乗用車そしてインドネシアでは MPV 自動車普及している。アセアンの市場の統合が進めば進むほど各国の市場の違いがなくなるだろうが、現時点ではこの市場の違いが貿易の障壁であることには間違いない。

3. EU とアセアンにおける自動車政策と自動車産業の発展：異なる生産ネットワークの発展

まず、EU とアセアンの自動車産業の発展と自動車産業の政策を比較すると EU とアセアンの自動車産業が全く異なる出発点からスタートした事を指摘すべきである。まず自動車産業はヨーロッパからスタートした。フランス、ドイツ、イタリア、イギリスそして旧オーストリア・ハンガリー帝国の各地域では自動車産業が約 120 年前から発展し

てきた。すなわちヨーロッパは自動車生産の最も長い伝統を有する地域である。

EEC(欧州経済共同体)が創立された1958年以降ヨーロッパの自動車産業政策はアメリカの自動車産業と競争できるように規模経済を実現できる事を目標とした。この目標を達成するにはEECの加盟国の市場統合、すなわちECの関税同盟の設立が必要だった。1968年までの関税同盟の設立と1950/60年代の高度経済成長期はヨーロッパの自動車産業に非常に大きな影響を与えた。例えば、フランスの自動車メーカールノーは、ローマ条約が発効された1958年と第一次オイルショックが起こった1973年の間にフランス国内の販売を2.5倍、ECの6ヶ国以外の外国の市場では2.7倍と拡大した。それに対してECの6ヶ国の市場ではルノーの自動車販売は11倍と劇的に拡大した⁵⁾。

フォルクスワーゲンは同時期に、1958年の554,987台から1972年の2,196,978台まで自動車販売を拡大した。それと同時に全フォルクスワーゲンの販売台数に占めるドイツ市場の割合は1958年の42%から1973年の28%までに減少した(データはフォルクスワーゲンによる)。外国市場のフォルクスワーゲンの販売の拡大をみると、ECの市場統合がフォルクスワーゲンにも大きなメリットをもたらした。

1980年代のヨーロッパの停滞している経済の発展に対して、ECは1987年に単一欧州議定書(SEA)の発行をした。単一欧州議定書は1993年までにヨーロッパの単一市場を実現し、それによりヨーロッパ域内の経済活動の活発化と合理化を目標とした。単一市場を実現する為にまだ残っていた非関税障壁の全てを廃止する事が必要であった。そして単一市場は1993年の1月1日に実現された。単一市場の基盤である4つの自由化(人、物、資本、

サービスの自由移動)によりヨーロッパの経済は活発になり、ヨーロッパ自動車産業も90年代以降競争力を上げ強くなった。自動車産業の競争力の増加に関しては、単一市場の実現よりも中東欧の社会主義経済システムの破壊が大きな役割を果たした。西洋の自動車と自動車部品メーカーは旧社会主義の中東欧の投資により生産コストを大幅に削減できるようになったからである。社会主義破滅の直後から中東欧諸国の政府は外国直接投資を積極的に誘致した。その中東欧諸国の外国直接投資で得る魅力は以下のポイントで挙げられる。

- A) 主な西ヨーロッパの自動車市場の地理的な隣接
- B) 技術能力と労働威力の高い労働者
- C) 諸政府からの投資のインセンティブ
- D) 低賃金コストと有利な労働条件
- E) 益々改良されつつある交通とビジネスインフラ

Pavlinek(2015年)によると1990年以降に2つの外国直接投資の波があった。第一の外国直接投資の波は、社会主義経済システムが破滅した直後の90年代前半であった。その時期、主に西欧の自動車メーカーは中東欧の自動車メーカー又はそのメーカーの生産工場を買収した⁶⁾。完成自動車メーカーと共に多くの西欧の大手自動車部品メーカーも中東欧に進出した。それらは現地の企業をも買収し、またブランドメーカーの生産拠点の近くに新しい工場も設立した。

第2の外国直接投資の波は2000年頃にあった。今回は特に日本、韓国とアメリカの自動車部品メーカーはグリーンフィールドの投資を行なった⁷⁾。2000年以降の完成自動車メーカーの投資は1900年代の投資と同様に多くの自動車部品メーカーも投資した。その結果、外国直接投資により

5) データはFreissenet, Michel, 2003b, 11 ページによる。

6) 例えば1991年フォルクスワーゲンはチェコの自動車メーカーのシュコダ、1992年フィアットはポーランドのライセンス自動車メーカーのFSM、1995年韓国の大宇は同じポーランドのライセンスメーカーFSO、1999年ルノーはルーマニアの自動車メーカーDACIAを買収した。

7) スズキは既に1990年に新しい工場をハンガリーに建設した。1995年にGMはポーランドの工場を建設し、2002年にいすゞからエンジン工場を買収した。2002年トヨタはチェコのコリンでプジョー、シトロエンと共に合弁企業を設立し、自動車生産を開始した。2001年と2002年にトヨタは独自でディーゼルエンジンの工場とギアボックスの工場を建設した。2003年にプジョーはスロバキアに工場を建設し、2004年に現代・起亜はスロバキア、2006年にはチェコに工場を建設した。そして最後に2009年ダイムラーはハンガリーに工場を建設した。

表 3-1：EU における賃金コストの格差⁸⁾

	2004	2007	2009	2012	2015
ドイツ	31.15	33.00	34.28	34.3	38.00
チェコ	5.48	7.40	8.86	9.90	9.80
ポーランド ⁹⁾	4.01	5.90	6.04	6.40	7.60
スロバキア	4.19	6.30	7.80	8.70	10.20
ハンガリー	5.53	7.00	6.94	7.30	7.80
ルーマニア	1.60	3.20	3.39	3.70	4.50

データ：Destatis (Statistisches Bundesamt)

1999年から2009年の間に1062の新しい自動車部品工場が中東欧に設立された。そのうちの70%はポーランド、チェコ、ハンガリーの3ヶ国に投資された (Pavlinek, 2015, p.215)。中東欧への外国直接投資のピークは2004年の時期であった。その時に中東欧の8ヶ国がEUの加盟国となった。

Domanskiの研究によると最初にポーランドに投資した西欧の企業はポーランドの国内の市場に狙う簡単な労働集約の自動車部品を生産した。例えば、フォルクスワーゲンはポズナン工場でバイアーハーネスを生産した。しかし、すでに1995年頃から外国の企業は戦略をシフトし、ギアボックス、トランスミッション、エンジンなどのよりレベルの高い技術の製品などを生産し、ポーランドから輸出し始めた (Domanski 他, 2006)。ポーランドなどの中東欧諸国の国内の市場はあまり発展せず、中東欧の自動車メーカーと自動車部品メーカーは完全に輸出向けとなった。それによりポーランドの全輸出に占める自動車と自動車部品の割合は20%に上がった。そのうちの全自動車、自動車部品の輸出の約80%が他のEU諸国へ輸出されている。ポーランドの自動車関連の輸出の中で自動車部品と自動車アクセサリ、つまり、労働集約の製品の43%が最も大きなシェアを占めている (データはPAIZ 2013とPAIA 2014による)。

中東欧諸国の外国直接投資に最も魅力を与えているのは、低賃金コストで品質の高いものが作られる労働力であることである。1台の自動車生産コストには賃金コストが約30%を占めているので

企業の投資の決定には中東欧と西欧の賃金コストの格差が大きな役割を果たしている。2004年に中東欧諸国がEUに加盟した際、ドイツとフランスの賃金とを比較すると中東欧の賃金コストは6分の1から10分の1の間であった。EUの加盟後に中東欧では賃金コストが向上したが、今なお、西欧との賃金コストにはまだ相当な格差が残っている。

表3-1にみられるように2004年と2015年の間に中東欧諸国の賃金コストは倍くらい上がり、ドイツでの賃金も同時期に6ユーロ程度上がった為、中東欧諸国はコストの競争力を確保する事ができた。

Ernest&Youngの調査によると2014年にヨーロッパで新たに4341件の外国直接投資のプロジェクトが製造業にて実施された。この4341件のうち864件、すなわち19.9%だけが中東欧に投資されなかった。しかし、この約20%の投資プロジェクトにより52%、つまり96,087人の新雇用がつくられた (EY, European Attractiveness Survey 2015)。このデータに基づき、低賃金コストの為、従来通りに集約労働は中東欧諸国で行なわれ、研究開発や付加価値の高い労働はイギリス、ドイツ、フランスなどの西ヨーロッパで行なわれている。中東欧の自動車産業は低賃金コストの関係で主に3つの分野に集中している。第一に自動車コンポーネント、アクセサリなどの自動車部品の生産、ニッチマーケットに狙う生産台数の少ないプレミアム自動車である⁹⁾。上記で説明した通り、EUでの労

8) 製造業における賃金コスト

9) ニッチマーケットまたは高級車市場セグメントに狙う例を挙げると、例えばフォルクスワーゲンのブラティスラバの工場ではフォルクスワーゲンのSUVのTouaregだけではなく、アウディQ7そしてプルシェの高級SUVのCayenneも生産されている。ア

働分配または自動車産業の生産ネットワーク化が進んでいる事がわかる。EUの貿易データからもネットワーク化が進んでいる事がうかがえる。

表 3-2 で見られるように全ての中東欧諸国の貿

表 3-2：EU の重要な自動車生産国の EU 域内の輸入と輸出の割合（2015 年）

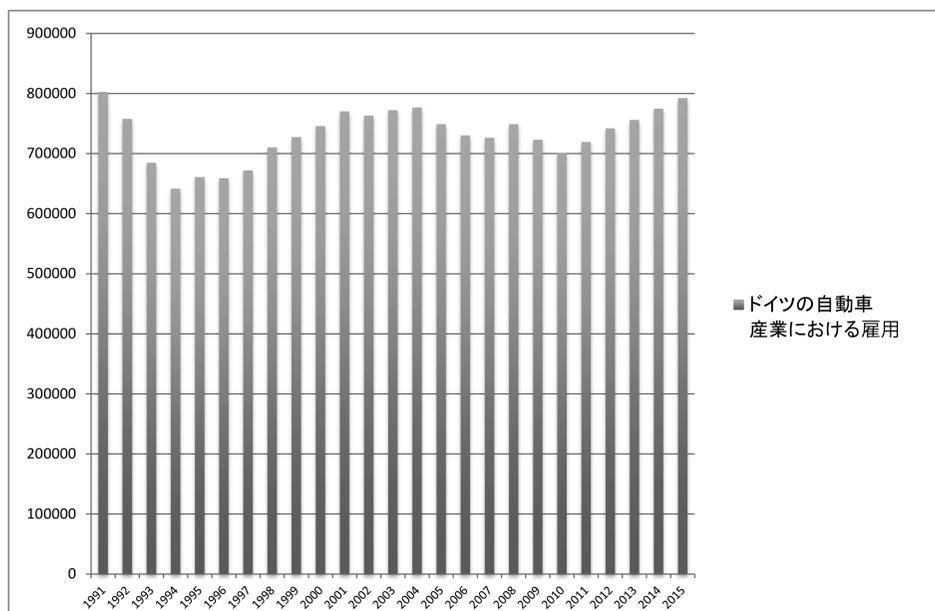
	EU 域内からの輸入率	EU 域内への輸出率
EU 28 の平均	69.1	64.4
チェコ	77.2	83.4
ドイツ	65.7	57.9
フランス	68.3	58.8
ハンガリー	76.2	81.4
イタリア	58.5	54.9
ポーランド	70.4	79.2
ルーマニア	77.1	73.7
スロバキア	78.7	85.5
スペイン	60.6	65.1
英国	53.6	44.4

データ：Eurostat

易は EU 域内の貿易の割合が非常に高いことがわかる。チェコ、ハンガリー、スロバキアそしてポーランドの EU への輸出率は 80%または 80%を超える事がわかる。EU 域内の貿易を見ると輸出輸入率が最も高い国はユーロを導入したスロバキアである。上記で説明した通りポーランド、スロバキア、ハンガリー、チェコの主な中東欧の自動車生産の国々の輸出に自動車または自動車部品が 20%ほどを占めているため、これらの国々は完全に EU の市場に依存している事が言える。これらをまとめると 1990 年以降の経済システムの改革から 25 年間の間に中東欧諸国は自動車、自動車部品を初め、EU の工業生産ネットワークに溶け込んでいった。中東欧諸国は主に労働集約の商品生産の為に EU のワークベンチの役割を果たしている。

次に、中東欧諸国の自動車生産拡大は西ヨーロッパ諸国の自動車産業の雇用にどのような影響を与えたかについて説明する。

前章で述べたように、西ヨーロッパの自動車を



データ：Destatis

図 3-1：ドイツ自動車産業における効用推移

ウディハンガリーのギエア工場ではスポーツカーの TT ロードスター、クーペ、A3 のカプリオレなどの生産台数の少ない自動車が生産されている。

製造している国々は勝ち組と負け組とに分かれた。生産台数の確保できたドイツやイギリスに対し、イタリア、フランスまたはスペイン、ポルトガルなどの自動車生産は大きく下落した。この自動車生産の変化が各国の雇用にも影響を与えた。ドイツとフランスの例を挙げると、ドイツは図3-1で見られるように自動車産業における雇用は90年代の初め頃に大きく下落したが、2000年までには回復し、それ以降は75万人程度の雇用で安定している。

それに対し、フランスでの自動車関連の雇用のピークは1973年の37万人から2015年までに連続で減少し、2015年には約120万人までに減った。フランスの自動車産業における雇用の減少は1993年までに全フランス製造業の雇用減少とほぼ同様であった。しかし、1993年以降の雇用の減少は加速し、全製造業の雇用の減少率を遙かに上回るようになった。フランスは特に中東欧諸国の競争により損害を受けたという事がこのデータよりわかる。そこで、ドイツの自動車産業が競争力を確保できた理由が2つ挙げられる。第一に、フランスと違いドイツの自動車メーカーは自動車部品の生産を中東欧の方にアウトソーシングしたが、完成自動車生産は国内で行ない続けた。フランスの自動車メーカーは完成自動車の生産を、中東欧を始めとして、海外へアウトソーシングした。第二に、ドイツの自動車メーカーは付加価値の高い自動車生産に集中し、プレミアム自動車戦略を実現している。その戦略により、付加価値の高い自動車生産だけではなく、特に研究開発、自動車開発などの技術中心の雇用をドイツに置いた。その点ではフランスのメーカーとは違い、ドイツのメーカーは労働分配を使い分けてバランスを取った。

上記で説明したヨーロッパ自動車産業の発展を比較し、以下ではアセアン経済共同体の自動車産業の発展と生産ネットワークの統合について調べる。

アセアンの自動車産業の発展に関しては次の2つのポイントに注目する。第一に、「アセアンの中の貿易又は生産ネットワークがどのように発展するか。」、そして第二に、「日本とアセアンの間の労働分配はどのように進んでいるか。」という2

つのポイントである。

またアセアンの中でも最も自動車生産台数の多いタイ、マレーシアとインドネシアにも注目する。まず、歴史的側面よりアセアン諸国の工業発展はヨーロッパに比べると遅れていた。タイを除き、全てのアセアン諸国は植民地であった。第二次世界大戦後にアセアン諸国は徐々に独立するようになった。そして、アセアンは1967年にタイ、マレーシア、シンガポール、インドネシアとフィリピンの5ヶ国により創立された。アセアンが創立された当時、経済の協力または、加盟国の市場の統合よりも東南アジアの政治的な安定と安全保障の協力の方に注目された。この政治的な注目は約1990年代まで続いた。1992年に当時のアセアン6ヶ国がアセアン自由貿易協定を結んだ。(AFTA) EUと違い、アセアンはインドネシアのジャカルタにあるアセアン本部以外、EUのような欧州委員会、欧州閣僚理事会、欧州議会または欧州裁判所など、ヨーロッパの統合を進ませる機関を創立しなかった。今もなおアセアンの主な注目は政治的な協力である。そして、アセアン諸国の経済の統合は法律の基盤より自主合意に基づいている。

上記に説明したように、アセアンの工業化は1950/60年代までにはあまり発展しなかった。また、全てのアセアン諸国は自動車産業の伝統もなかった。各アセアン諸国の自動車産業の発展には様々な異なる点があるが、アセアン全体の自動車産業の発展では大きく3つの時期に区分する事ができる。第一時期は1960年代に開始した。その際、アセアン諸国は自動車輸入に伴う貿易赤字を減らす目的で輸入代替化政策を実施した。タイを初めとし、アセアン諸国の政府は完成自動車に対して輸入税を非常に高く設定し、その代わりに自動車部品に対しての輸入税を引き下げた。このような完成政策により、現地の自動車組立工場への外国直接投資を得た。アメリカのフォードは1960年に初めての自動車組立工場をタイに創立した。1962年と1966年の間にいすゞ、ヤマハ、日産、トヨタ、ホンダの日本自動車メーカーもタイに二輪車と四輪車の生産の為の組立工場を創立した。(黒岩他、2016年、86頁) マレーシアで初めて組立工場を投資した企業はヨーロッパの企業であっ

たが、70年代までにはマレーシアでの自動車生産は日本企業により行われた。アセアンの三大国のうち、インドネシアは最も遅く1960年代末輸入代替化政策を導入した。

この輸入代替化政策の時期は1970年代末まで続いた。その際、アセアン諸国は輸入代替化政策から自動車生産の国産化へ政策をシフトしたことで、アセアン自動車産業の第二時期が始まった。タイは他国より先行して、1975年に初めの現地調達率(ローカルコンテンツ)の規制を決定した。それと同時に完成自動車または、完成現地組み立て部品のキットの輸入に対して輸入税を引き上げ、1978年に2300cc未満の乗用車の輸入を完全に禁止した。(黒岩他、2016年、79-80ページ)輸入代替化政策を遅れて開始したインドネシアも1974年に自動車の輸入を完全に禁止し、自動車の国産化へと産業政策をシフトした。次に1976年に現地調達しなければいけない部品をリストアップし、現地自動車メーカーにその義務を付けた。(磯野、2016年、123ページ)タイやインドネシアと違い、この第二時期にマレーシアは自国のブランドメーカーを設立する企画を実施した。マハティール元首相の指導下により1983年にプロトン(Proton)というマレーシアの国民自動車メーカーを創立した。プロトンは三菱自と三菱商事工の合弁企業であった。そして1993年にプロドゥア(Perodua)という第二番目の国民自動車メーカーをダイハツの協力により創立した¹⁰⁾。プロトンとプロドゥア以外に数社の商用車メーカーも創立された。マレーシアの国内市場の厳しい確保により、プロトンとプロドゥアは2000年までに80%の市場シェアを占めた。プロトンだけで50%前後の市場シェアを占めた。(谷沢、2016年、146-149ページ)

1990年代にインドネシアも国民自動車メーカーを創立する企画があった。インドネシアは韓国の起亜の協力により「ティモール」という自動車メーカーを創立する予定だったが、企画の実現段階で

様々な問題があり1997年のアジア金融危機も重なり国民自動車プロジェクトを断念した。アジア金融危機以降インドネシアは完全に自動車政策を変更した。アジア金融危機以降のインドネシアでの自動車産業政策は、低賃金コストとアセアン諸国最大規模で外国直接投資を受ける事であった。(磯野、2016年、124-126ページ)

アジア金融危機によりインドネシアだけではなくタイの自動車産業政策も変更し、新しい方向へ進むようになった。タイは2000年に初めてアセアン諸国の中で現地調達率の規制を廃止し、2001年に自動車輸出を支える政策を導入した。タイの輸出政策は主に自動車部品とコンポーネントそれ以外に1トンのピックアップトラックである。タイはタイ全国をアジアのデトロイト、すなわち東南アジアの輸出ハブになる事を狙っている。(黒岩他、2016年、80-81ページ)タイの輸出向けの政策によりアセアン自動車産業発展の第三時期が始まった。この第三時期に2010年までにインドネシアとマレーシアも貿易を自由化し、輸出の拡大を支えるようになった。以下に説明するように、貿易の自由化と輸出拡大の政策にはアセアン共同体の設立が大きな役割を果たした。

2000年代のインドネシア自動車産業の発展に決定的であったのは、2004年にトヨタが2つのIMV(Innovative International Multi-purpose Vehicle)の自動車モデルをインドネシアで生産する事を決定したことであった。トヨタのインドネシアのIMV戦略はIMVのモデルにより国内の市場を発展させる事だけではなく、アセアン地域内の生産ネットワークを強化し、外国の輸出市場も開拓することである¹¹⁾。

次に、アセアンの経済政策と自動車産業政策について説明する。アセアンは市場の統合よりも共通の生産ベースの発展の方に注目を注いでいる。自動車産業に関しては過去にアセアン自動車、すなわちアセアン諸国の国境を越える共通の自動車

10) マレーシアの国民自動車のプロジェクトには主に2つの目標があった。第一は、製品と生産技術を手に入れる事により、現地市場に合う自動車開発能力を拡大する事であった。第二は、プミプトラ(Bumiputera)というマレー民族の経済活動への参加を支える事であった。

11) ルノーのダチア(ローガン)ブランドと同様、トヨタのIMVプログラムは東南アジアを始め発展途上国又は新興国の消費者を狙っている。今までに5つのIMVモデルが同じプラットホームで生産されている。3つの種類のピックアップトラック以外は1つのSUVとMPVのモデルである。

表 3-3：アセアン域内における輸入率、輸出率と貿易率（％）

	他アセアン諸国 への輸出	他アセアン諸国 からの輸入	アセアン域内の 貿易
ブルネイ	19.5	42.2	28.2
カンボジア	9.3	33.6	22.7
インドネシア	22.3	21	21.7
ラオス	71.2	56.1	64.4
マレーシア	28.1	26.5	27.4
ミャンマー	37.5	41.6	39.9
フィリピン	14.6	24.3	19.9
シンガポール	32.3	21.5	27.5
タイ	28.9	21.2	25.1
ベトナム	11.1	14.4	12.8
アセアン10ヶ国	25.9	21.9	23.9

データ：ASEAN Merchandise Trade Statistics Database; 2015年のデータ

モデルの生産企画があったが、実現することはできなかった。アセアン地域の自動車産業の協力を支える為、1987年には三菱から提案があった。三菱のBBC (Brand to Brand Complementation Scheme) という提案は、完成自動車メーカーとその自動車メーカーの部品を提供している部品メーカーと同ブランドメンバーとの間で国境を越えて部品を特惠税率(50%の減税)で取引するという提案であった。優先取引の部品に対する条件は50%の付加価値がアセアンで実施されることであった。このBBCの目標は、自動車部品メーカーは国内の生産者だけではなく、アセアンの多数の生産者の方に部品を提供できるよう効率性を上げて規模経済を達成することであった。BBCスキームは1988年に発行された。(清水、2010年/小林他、2016年)次にアセアンの協力を進展させたのは1996年に発行されたAICO (ASEAN Investment Cooperation Scheme) であった。AICOは自動車部品メーカーだけではなく、全ての製造業にまで拡大したスキームであった。AICOスキームにより複数のアセアン諸国で生産されていた部品をアセアン内で部品相互補完体制を作り、低い関税率でアセアン域内での取引が可能になった。このAICO政策により企業の効率性を上げることを狙っていたが、金融危機により狙い通りには進まなかった。AICOが発行された以前の1992年にアセアンにて生産されている商品を対象に、CEPTー共通有効特惠

関税 (Common Effective Preferential Tariff Scheme) という優先的な関税スキームを導入した。アジア通貨危機の悪影響にもかかわらず、このような政策により自動車産業の生産ネットワークの統合は1996年以降に進んだ (InamaとSim、2015年、170-171頁)。最後にアセアン経済共同体の創立の準備段階の2009年にCEPTが廃止され、物品貿易に対するATIGAという協定 (ASEAN Trade in Goods Agreement) を実施した。ATIGAは関税障壁だけではなく非関障壁も廃止することを狙い、それ以外にも今まで貿易が不可能であった、或は非常に高い関税をかけられていた商品などもATIGAの対象となった (ISEAS, 2015)。

上記で説明したように、アセアン諸国の市場統合も徐々に進んでいる。しかし、EUと比較するとアセアン域内の貿易率はまだ低いレベルにある。

表3-3に見られるようにアセアン域内の貿易は全貿易の23.9%しか占めていない。すなわち、アセアン域外の貿易は75%以上を占めていることである。域内貿易と域外貿易の割合はEUとは逆である。上記でみられたようにEUの場合は、域内の貿易が70%を占めている。このデータによりEUとアセアンの市場統合には大きな格差がある。

InamaとSimによると、アセアン経済共同体の主な目標は市場統合よりも共通生産ベースを創立

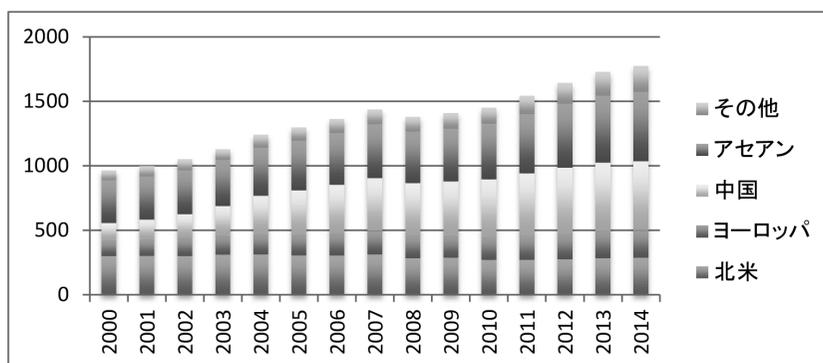
することである。次に、アセアン自動車産業における労働分配または生産ネットワークがどこまで進んでいるのかを調べる。

アセアン自動車産業の発展は主に日本自動車メーカーの直接投資により発展してきた。日本自動車工業会(JAMA)のデータによると日本完成自動車メーカー(商用車と乗用車)はアセアン地域で99ヶ所の生産工場を経営し、153,000人の従業員を採用している。(JAMA、2016年、2ページ)。日本自動車部品工業会が毎年実施している調査によると、2014年に535社の日本自動車部品メーカーはアセアン諸国で自動車部品を製造している。JAPIAの調査によると、アセアン諸国に進出している企業数は中国へ進出している数と同様である。

図3-2でみられるように2000年以降、日本自動車部品メーカーは主に中国とアセアン諸国に投資していた。それに対し北米と欧米への投資は停

滞している。具体的な数値を挙げると、2000年にアセアン諸国に投資した329社から、2014年には530社まで増加した。

表3-4に見られるように、日本自動車部品工業会(JAPIA)のデータによると、2001年以降日本自動車部品メーカーのアセアン諸国からの輸出は全生産量の40%を占めている。この40%の輸出の割合は、日本自動車部品メーカーがヨーロッパ諸国から輸出する割合とほぼ同様である。表3-4を見ると、アセアン諸国から輸出されている部品の半数は日本へ輸出されている。残りの半数はアセアン諸国も含め外国の市場へ輸出されている。この数字から日本自動車と自動車部品メーカーは東南アジアの生産拠点を日本の付加価値連鎖に取り入れている一方、他方では東南アジアの生産ネットワークが低いレベルで停まっていることがわかる。アセアン諸国で自動車部品を生産している日本自動車部品メーカーと違い、ヨーロッパで



データ：JAPIA

図3-2：政界の日本自動車部品メーカーの生産拠点の推移

表3-4：海外に進出している日本自動車部品メーカーの地域別売り先比率(%)推移

	アセアン		欧州	
	2007	2014	2007	2014
日経自動車メーカー	45	45.9	26	18.3
他自動車メーカー	3	1.4	23	31.2
補修他	17	9.1	6	4.5
日本向け輸出	14.7	22.7	0.7	0.3
日本以外向け輸出	20.8	20.9	43.7	45.7

データ：JAPIA

部品を生産している日本自動車部品メーカーの日本への輸出の割合はほぼゼロである。殆どの部品がEU域内または他ヨーロッパ諸国の方へ輸出されていることから、ヨーロッパの自動車産業ネットワークのほうが遥かに進んでいることがみてとれる。EU域内とアジア域内の貿易データを比較した際に、既に説明したように、自動車部品の貿易を見てもヨーロッパ諸国の経済の方が統合されていることがわかる。

今後のアセアン域内の貿易がEUのように多くなるのかは、アセアン諸国の自動車市場の今後の発展にも関わる。ヨーロッパと違い、アセアン諸国の自動車市場はまだまだ統合されていない。例えば上記で既に説明したように、タイの自動車市場で最も販売されているのは1トンのピックアップトラックである。それに対して、インドネシアではMPV自動車であり、マレーシアでは小型と中型の乗用車である。しかし、現在アセアン諸国で実施されているエコカー政策により、各国の自動車市場は統合されつつあるとみられる。エコカー政策によりタイの1トンピックアップトラックの新車販売に占める割合は、2008年の52%から2013年の38%に減少した。その代わりに、Bセグメントの乗用車の新車販売に占める割合は18%から30%に伸びた。しかし、ヨーロッパの市場と比べると、アセアン諸国の自動車市場は今だ国により大きく異なっている。

最後に、上記で説明したように1989年以降の

中東欧諸国は完全にEUの自動車生産ネットワークに溶け込み、主に労働集約の自動車部品の生産拠点となった。中東欧諸国の発展では特に労働条件、低賃金コストが決定的な要因であった。アセアンの経済共同体の今後の発展を考慮すると、労働集約の生産が賃金コストの低いCLMV諸国の方へ移動するかどうか以下に考察する。

表3-5に見られるようにアセアン諸国の製造業における最低賃金コストは大きな格差がある。例えば、マレーシアでの最低賃金コストはタイの3倍、インドネシアの6倍以上も高い。CLMV諸国の最低賃金コストはインドネシアより低いため、CLMV諸国の方へ労働集約型の生産が移行されるだろう。またそれにより、タイやマレーシアでの労働の生産性を上げることへのプレッシャーも高まって来るだろう。

表3-6にみられるように、自動車産業における最低月額賃金にも大きな格差がある。例えば、ベトナムの最低賃金はマレーシアの半分ほどである。この賃金コストの格差により、最近では多くの外国直接投資がCLMV諸国に投資されるようになった。例えば、2015年の韓国企業のベトナムへの投資額は28%に拡大し、118億ドルの投資金額となった。この韓国の投資の内、62%は製造業の投資であった。なぜベトナムに投資をしたかという質問に対し、過半数の企業はベトナムの現地市場を発展させる為だと答えた(ASEAN Investment Report 2016、53頁)。

表 3-5：アジアの製造業における 2014 年の最低賃金（単位：米ドル、手当も含む）

インドネシア	0.90
マレーシア	5.80
フィリピン	1.50
シンガポール	11.50
タイ	2.10
中国	4.06
日本	25.20
韓国	18.60
オーストラリア	43.30
ニュージーランド	21.50

データ：Economist Intelligence Unit

表 3-6：アジアの自動車産業における 2015 年の最低月額賃金（単位：米ドル）

上海（中国）	296.0
広州（中国）	252.1
マライア半島（マレーシア）	258.8
カラワン、西ジャワ州（インドネシア）	244.9
メトロ・マニラ（フィリピン）	228.9
タイ（全国）	200.4
ダナン市・ヴィンフック省（ベトナム）	137.5
ニュー・デリー（インド）	127.3

データ：Marklines

小林と大森によると、韓国の現代自動車は特にベトナムとフィリピンに投資を行っている(小林敬幸;大森雄一郎,2014)。そして今まで最も東南アジアに投資をしてきた日本企業も CLMV 諸国に進出している¹²⁾。

例えば、トヨタ通商はカンボジアの経済特別区へ投資し、トヨタ自動車と関連している自動車部品メーカーにこの経済特別区で自動車部品とコンポーネントを生産するように呼びかけている。その例を見ると今後は CLMV 諸国も自動車の労働分配に加盟するようになることがわかる。

しかし、中東欧諸国の1990年以降の発展を見ると低賃金コストは唯一の優位性であっただけでなく、それ以外にも交通のインフラ、労働者の技術能力と知識、一般市民の教育レベル、他工業との関わり、政治的な援助または西洋の自動車市場との近接などが挙げられる。CLMV 諸国が自動車、自動車部品の有力な生産拠点へと発展できるかどうかは、低賃金だけではなく上記であげた要因により左右される。

自動車産業が最も前進している国、タイ、インドネシア、マレーシアの今後の発展に関しての最も大きな課題は、各国の付加価値連鎖の地位を向上させることである。その為、国内の企業の技術能力の拡大、研究開発への投資、従業員への職業教育の改善などが必要である。

おわりに

本論文は EU とアセアンの経済統合を比較したものである。この比較の重要な点は、両地域の自動車産業の生産ネットワークと労働分配の成り立ちであった。つまり、生産ネットワークまたは労働分配において相違点があるかどうかという点である。

まず、両地域の自動車産業は全く異なる状態から始まった。まず、ヨーロッパで工業化が始まり、それによって初めて自動車が開発された。ヨーロッパとは違い、当時、タイ以外の東南アジア諸国は植民地であった為、工業化が遅れ、第二次世界大戦後まで自動車産業の伝統はなかった。この

歴史的な発展との関係で、両地域の発展のレベルは現在でも相当な格差がある。例えば、アセアン諸国の平均 GDP は EU 諸国より遥かに低く、自動車保有台数も少ない。

更に、ヨーロッパの統合とアセアンの統合に基づいている考え方と動機は全く異なっている。東南アジア諸国の統合が政治的なプロジェクトであった一方で、ヨーロッパの統合は経済から始まった。その関係で EU は法律の枠組と管理組織を設置し、ヨーロッパ諸国の統合への政策をコントロールした。それに対して、アセアン諸国の統合のアプローチは政治的な協力に基づき、法律の設置と管理の組織化が非常に弱かった。そして、両地域の最も大きな違いは、経済統合への取り組みであった。EU の場合は1957年のローマ条約以降、単一市場を実現するということが何よりも重要であった。しかし、アセアン諸国では単一市場をつくることではなく、国境を越える産業の協力関係を強化することに力を注いだ。

この経済統合への異なる考えに基づき、EU は関税と非関税障壁を廃止し、企業間における競争を共通の競争法の下に実施した。この方法は自動車産業を始め、全ての工業が対象であった。それに対してアセアンは産業別で協力関係を強化していった。例えば自動車産業に関しては、上記に述べたように BBC (Brand to Brand Complementation Scheme) または AICO (ASEAN Investment Cooperation Scheme) スキームにより、国境を越える部品調達のネットワーク化を支えた。

しかし、貿易のデータから見たように BBC または AICO のスキームは自動車生産ネットワークの創立またはアセアン自動車産業における労働分配には大きな影響を与えなかった。その上、アセアン諸国は自国の自動車産業政策を実施し、それにより各国の自動車市場とは異なる方向へと発展した。それによりアセアン自動車産業における労働分配はあまり発展しなかった。アセアンと違い EU では単一市場が創立されたことにより規模経済、統合された生産ネットワークそして共通の自動車市場などが実現できるようになった。単一市

12) 日本企業の総額の投資金額を見ると、日本企業は1360億ドルを東南アジアに投資した。そのうちの59%は製造業への投資であった(ASEAN Investment Report 2013-2014, 78頁)。

場が実現された1990年代始め頃まで、このEUのアプローチはあまり問題をもたらさなかった。なぜならば、旧EUにおけるGDPまたは賃金の格差は比較的に小さいものであったからである。しかし、中東欧諸国の社会主義経済システムの破滅によりEUの状態は大きく変化し、労働集約の生産を始め、自動車生産は西欧から中東欧の方へシフトした。自動車部品システムなどの労働者集約の生産へのシフトにより、西欧の自動車メーカーは競争力を強化することができた一方で、従来の西欧の自動車生産拠点への競争の圧力が高まってきた。中東欧諸国に関しては、自動車部品または完成自動車の生産台数は大幅に拡大したが、低賃金コストによる低い購買力により中東欧諸国の新車の自動車市場はあまり発展しなかった。なので、中東欧の拡大はEUにアンバランスをもたらしたことは事実である。

まとめると、ヨーロッパの統合のモデルと、アセアンの統合のモデルは共に、色々な挑戦に直面している。EUにおける今後の最も大きな挑戦は、ヨーロッパの自動車メーカーの競争力を確保しながら、中東欧諸国の購買力と生活水準を向上させ、西欧との格差を無くすことである。ということはつまり、今後の中東欧諸国は生産拠点だけではなく、市場としても発展すべきである。

アセアン諸国における、最も大きな挑戦は東南アジア諸国の経済をより深く統合することである。今までの産業別の協力を支えるアプローチはあまり効果的ではなかったため、共通の生産ベースをつくるよりも、AECの条約に決定されているように、長期的にアセアンでも単一市場を実現することが必要であると思われる。そうでなければ、外国直接投資を受け入れるというアセアン諸国の最も魅力的なインセンティブを果たすことができない。この魅力的なインセンティブとは、中国の約半分の市場、つまり6億人以上の市場ということである。

参考文献：

ASEAN Secretary (2015): ASEAN Economic Community Blueprint 2025, Jakarta.
ASEAN Secretary (various years): ASEAN Investment Report,

- Foreign Direct Investment and MSME Linkages, Jakarta
Carrillo, Jorge: NAFTA: The process of regional integration of motor vehicle production. In: Carrillo, Jorge; Lung, Yannick; Tulder, Rob van (2004): Cars carriers of regionalism? Houndmills and New York, chapter 7, pp. 104-117.
Shimokawa, Koichi: ASEAN: Developing a Division of Labour in a Developing Region. In: Carrillo, Jorge; Lung, Yannick; Tulder, Rob van (2004): Cars carriers of regionalism? Houndmills and New York, chapter 9, pp. 139-156.
Freysenet, Michel; Shimizu, Koichi; Volpato, Giuseppe: Conclusion: Regionalization of the American and Asian automobile industry, more than globalization. In: Freysenet, Michel; Shimizu, Koichi; Volpato, Giuseppe (2003a): Globalization or regionalization of the American and Asian automobile industry? Houndmills and New York, chapter 9, pp. 209-230.
Freysenet, Michel: Renault: Globalization, but for what purpose? In: Freysenet, Michel; Shimizu, Koichi; Volpato, Giuseppe (2003b): Globalization or regionalization of the European car industry? Houndmills and New York.
Domanski B., Guzik R., Gwosdz K. (2006): The new special organization of automotive industry in Poland in the context of its changing role in Europe. GERPISA, 14th GERPISA International Colloquium 2006, Paris. (<http://www.gerpisa.univ-evry.fr/14.rencontre/GERPISAJune2006/Colloquium/contributions.html>)
Domanski B. and Gwosdz K. (2009): Towards a more embedded production system? Automotive supply networks and localized capabilities in Poland, Growth and Change, 40 (3), pp. 452-482.
Domanski B., Guzik R., Gwosdz K. and Dej M. (2013): The crisis and beyond: the dynamics and restructuring of automotive industry in Poland, International Journal of Automotive Technology and Management, 13 (2), pp. 151-166.
Ernest&Young (2015): EY, European Attractiveness Survey 2015.
[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-european-attractiveness-survey-2015/\\$FILE/EY-european-](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-european-attractiveness-survey-2015/$FILE/EY-european-)

- attractiveness-survey-2015.pdf
- Inama, Stefano; Sim, Edmund W. (2015): The foundation of the Asean Economic Community. An institutional and legal profile. Cambridge.
- ISEAS Yusof Ishak Institute (2015): The Third ASEAN reader, Singapore.
- Jullien, Bernard; Pardi, Tommaso (2010): In the name of consumer: The social construction of innovation in the European automobile industry and its political consequences, ERIEP, No.3. <http://revel.unice.fr/eriep/?id=3338>
- Pavlínek, Petr: Foreign direct investment and the development of the automotive industry in central and Eastern Europe In: Galgóczi, Béla; Drahekoupil, Jan; Bernaciak, Magdalena (2015): Foreign investment in eastern and southern Europe after 2008. Still a lever of growth?, Brussels, pp. 209-255. <https://www.etui.org/content/download/21872/182679/file/Foreign+direct+investment+central+and+eastern+Europe++Petr+Pavl%C3%ADnek.pdf>
- Japanese Automobile Manufacturer Association (JAMA) (2016): JAMA 'Driving growth towards the future 2016; Hand in hand between ASEAN and Japan, Tokyo.
- PAIA, Polish Automotive Industry Association (2014): Automotive Industry Yearbook 2014. <http://www.pzpm.org.pl/en/Publications/Reports/PZPM-Automotive-Industry-Report-2014>
- PAIZ, Polish Information and Foreign Investment Agency (2013): The automotive sector in Poland; sector profile. http://www.paiz.gov.pl/files/?id_plik=21679
- PAIZ, Polish Information and Foreign Investment Agency: Invest in Poland Automotive HP: <http://www.paiz.gov.pl/sectors/automotive#>
- Volkswagen AG: Volkswagen Chronik - Der Weg zum Global Player, Historische Notate 7: https://www.volkswagen-media-services.com/detailpage/-/detail/Historische-Notate-7-Volkswagen-Chronik--Der-Weg-zum-Global-Player/view/107548/3d3300dc7aae38c0540c906615d1f7de?p_auth=Do5QBXJ7
- 清水一史:「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」、経済学研究院ディスカッション・ペーパー、九州大学大学院経済学研究院、2010 年。
<http://catalog.lib.kyushu-u.ac.jp/handle/2324/19174/DP2010-04.pdf>
- 小林敬幸; 大森雄一郎 (2014):「ASEAN 自動車市場動向とタイ拠点の役割の変化」、Nomura Research Institute,
<http://www.nri.com/~media/PDF/jp/opinion/teiki/chitekishisan/cs201405/cs20140506.pdf>
- Malaysia Automotive Association: Malaysia automotive info. Duty structure.
http://www.maa.org.my/info_duty.htm
- European Union, Eurostat: Stock of vehicles
http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Stock_of_vehicles_at_regional_level
- European Union, Eurostat: Cars in the EU.
http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_cars_in_the_EU
- Marklines (2015): Minimum Wages in Asia - The Automotive Industry in 2015 -.
https://www.marklines.com/en/report_all/oem001_201501#report_area_2
- AutoBook: CAR density in ASEAN.
<https://www.autobook.biz/thailand-statistics/>
- Price-Waterhouse-Coopers (PWC) (2016): Growth markets.
http://pwc.blogs.com/growth_markets/2016/04/
- WARDS: Japanese Brands Dominate Southeast Asia Markets.
<http://wardsauto.com/industry/japanese-brands-dominate-southeast-asia-markets>
- 西村英俊; 小林英夫:「序章 ASEAN 自動車・部品企業の現状と地域統合」、3-53 頁 IN: 西村英俊; 小林英夫 (編著):「ASEAN の自動車産業」、勁草書房、2016 年。
- 黒岩郁雄; Paritud Bhandhubanyong; 山田康博:「タイの自動車・部品産業」、75-120 頁 IN: 西村英俊; 小林英夫 (編著):「ASEAN の自動車産業」、勁草書房、2016 年。
- 磯野生茂:「インドネシアの自動車産業」、121-144 頁 IN: 西村英俊; 小林英夫 (編著):「ASEAN の自動車産業」、勁草書房、2016 年。
- 谷沢眞:「マレーシア自動車・自動車部品産業」、145-166 頁 IN: 西村英俊; 小林英夫 (編著):「ASEAN の自動車産業」、勁草書房、2016 年。

データベース：

ASEAN Merchandise Trade Statistics Database: http://asean.org/?static_post=external-trade-statistics-3

International Monetary Fund: World Economic Outlook Database, <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2016/01/weodata/index.aspx>

Economist Intelligence Unit: <https://www.eiu.com/home.aspx>

European Union: Eurostat Database: <http://ec.europa.eu/eurostat>

OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers): <http://www.oica.net/>

Statistisches Bundesamt (Destatis): <https://www.destatis.de/DE/Startseite.html>

日本自動車部品工業会 (JAPIA) : <http://www.japia.or.jp/>

Thailand Automotive Institute: <http://www.thaiauto.or.th/2012/>