



ASEAN経済統合と自動車部品補完・ 生産ネットワーク ～AECの深化とトヨタ自動車IMV並びに デンソーの例～

国際貿易投資研究所 客員研究員 清水一史

2020年12月

一般財団法人 **国際貿易投資研究所(ITI)**
INSTITUTE FOR INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENT

目次

はじめに.....	1
1. ASEAN 経済統合と自動車部品補完・生産ネットワーク —BBC、AICO、AFTA、AEC—.....	2
1-1 ASEAN 域内経済協力と BBC スキーム.....	2
1-2 AICO・AFTA と自動車部品補完・生産ネットワーク.....	3
2. AEC へ向けての域内経済協力の深化と自動車生産ネットワーク.....	4
2-1 AEC へ向けての域内経済協力の深化と AICO・AFTA.....	4
2-2 2015 年末の AEC の創設.....	6
2-3 AEC の深化と自動車部品補完・生産ネットワーク.....	6
3. トヨタ自動車の IMV と自動車部品補完・生産ネットワーク.....	8
3-1 トヨタ自動車 IMV プロジェクトとその特徴.....	8
3-2 IMV の生産と輸出.....	9
3-3 研究開発.....	11
3-4 IMV の自動車・部品補完.....	11
3-5 IMV プロジェクトと ASEAN 自動車部品補完・自動車生産ネットワーク：まとめ.....	15
4. デンソーの部品補完・生産ネットワーク.....	15
4-1 デンソーの部品補完と「玉突き戦略」.....	15
4-2 カンボジア工場の生産開始とタイとの補完.....	18
4-3 「海の ASEAN」と「陸の ASEAN」.....	18
4-4 デンソーの ASEAN 部品補完・生産ネットワーク：まとめ.....	19
おわりに —保護主義の拡大とコロナウイルス拡大の中で—.....	19
【参考文献】.....	21

ASEAN 経済統合と自動車部品補完・生産ネットワーク —AEC の深化とトヨタ自動車 IMV 並びにデンソーの例—

清水一史 Kazushi Shimizu

(一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員

九州大学大学院 経済学研究院 教授

はじめに

ASEAN は東アジアにおける経済統合の代表である。1967 年に設立された ASEAN は、1976 年から域内経済協力を開始し、1992 年からは ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) を推進し、2003 年からは ASEAN 経済共同体 (AEC) の設立を目指してきた。2015 年 12 月には AEC を創設し、更に経済統合を深化させてきている。そして AEC に至る ASEAN の経済統合は、域内での国際分業あるいは生産ネットワークの形成を支援してきている。この生産ネットワークの支援は、ASEAN 経済統合の重要な成果である。その典型は、自動車産業における部品補完と生産ネットワークの支援であった。

ASEAN の域内経済協力・経済統合は、ブランド別自動車部品相互補完流通計画 (BBC スキーム) に始まり ASEAN 産業協カスキーム (AICO) や ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) と AEC に至るまで、長期的に自動車の部品補完と生産ネットワーク形成を支援してきた。BBC に始まる自動車部品補完の支援は、他の域内経済協カに比べても最も早くから着実に実践され、きわめて重要な位置を占めてきた。そして ASEAN における自動車産業の急速な発展と ASEAN の経済統合の進展と共に、ASEAN 経済統合政策による自動車生産ネットワークの支援が大きく展開してきた。

ASEAN の自動車産業も急速に発展してきている。ASEAN では、成長と共に所得が上昇して自動車を購買できる中間層が急速に増大し、自動車の生産・販売・輸出も大きく拡大してきている。自動車産業は、ASEAN 各国においてきわめて重要な戦略産業である。また ASEAN 自動車産業において日系企業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拠点の一つである。

現在、世界経済における保護主義の拡大に加えて、コロナウイルスの感染拡大が、世界経済にも ASEAN 経済にも大きな負の影響を与えている。しかし、コロナ後においても、

ASEANにおける自動車の生産ネットワーク形成とその支援は、経済発展のための重要な要因となるであろう。また日系企業の経済活動においても重要であろう。ASEAN経済統合がどのようにその生産ネットワーク構築を支援してきたかを考察し確認しておくことが、今後に向けて重要である。

本論では、ASEAN経済統合政策と自動車部品補完・生産ネットワークを考察する。そしてその際に、両者の関係の典型的な例であるトヨタ自動車の革新的国際多目的車(IMV)プロジェクトとデンソーの例を検討する。筆者は、世界経済の構造変化の下でのASEANの経済統合を長期的に研究している。また、ASEANの経済統合と自動車産業についても、BBCスキームを手始めに長期的に考察してきた。これまでの歴史的経緯を踏まえて、AECに至るASEAN経済統合とASEAN自動車生産ネットワーク形成について論じたい。

1. ASEAN経済統合と自動車部品補完・生産ネットワーク—BBC、AICO、AFTA、AEC—

1-1 ASEAN域内経済協力とBBCスキーム

東アジアでは、ASEANが域内経済協力・経済統合の先駆けであった。1967年に設立されたASEANは、当初の政治協力に加え、1976年の第1回首脳会議と「ASEAN協和宣言」より域内経済協力を開始した。1976年からの域内経済協力は、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が挫折に終わり、1987年の第3回首脳会議を転換点として、1985年9月のプラザ合意を契機とする世界経済の構造変化を基に、「集团的な外資依存輸出指向型工業化戦略」へと転換した。この新たな域内経済戦略は、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¹。

この戦略の下での協力を体現したのは、三菱自動車工業(三菱自工)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。BBCスキームは、ASEANの域内経済協力の中で最も早くから着実に実践されてきた協力であった²。1998年10月の第20回ASEAN経済相会議において「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補完を行うことを、

¹ 第1章に関して詳細は、清水(1998、2011)、参照。

² BBCスキームに関して詳細は、清水(1998)、第5章、参照。

ASEAN が制度化するものであった。BBC スキームによって、各メーカーには、「特典」として①部品の国産化認定と②最小 50%の特恵譲許が与えられた。

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おこう。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を実践してきた。マレーシアからタイへのランサー用ドア・フルセットの補完や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補完などであった。

トヨタ自動車は、更に大規模に相互補完と集中生産を行ってきた。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 年に新たにフィリピンのトヨタ・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。そして 1992 年からはフィリピンの TAP で集中生産した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 オートパーツで集中生産したステアリングギアをタイ、フィリピン、インドネシアへ、BBC スキームを使いながら補完し、ASEAN 域内での部品補完は急速に拡大した。この補完体制は、第 3 章で述べるように、現代にも続いている。

また、1990 年に、部品の総合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相互補完流通を積極的に推し進めてきた。

1-2 AICO・AFTA と自動車部品補完・生産ネットワーク

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、更に域内経済協力の深化と拡大が迫られた。1992 年には ASEAN は AFTA に合意し、1993 年から関税の切り下げを開始した。AFTA は、「AFTA のための CEPT 協定」により、適用品目 (IL) 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 BBC スキームは、AFTA に対応した新たなスキームへの転換を迫られ、1996 年には ASEAN 産業協力 (AICO) スキームへと発展した。1996 年 4 月の ASEAN 非公式経済相会議で「AICO スキームに関する基本協定」が調印され、同年 11 月に発効した。同基本協定によると、AICO の目的は、工業部門の基礎の強化や域内投資の拡大と共に、域外から

の投資の促進であった。製品の範囲は自動車に限定されず、AICO 製品に対しては「特典」として、①関税 0～5%の範囲で各加盟国が決定する特惠譲許、②国産化認定等が与えられ、BBC スキームに比べて恩典も拡大した³。

他方、冷戦構造の変化を契機に、1995年にはベトナムがインドシナ諸国で初めて ASEAN に加盟し、1997年にはラオスとミャンマーが、1999年にはカンボジアが加盟し、ASEAN は東南アジア全域を領域とすることとなった。また 1997 年半ばからはアジア経済危機が発生し、ASEAN 各国経済並びに自動車産業に大きな負の影響を与えた。

ASEAN はアジア経済危機への対処を迫られ、1999年の第 13 回 AFTA 評議会で、AFTA の目標を「0～5%」の関税から「関税撤廃」とし、更に同年の第 3 回非公式首脳会議で、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年と前倒しする事で合意した。その後 2003年 1 月には、AFTA によって先行 6 か国の関税は、ほぼ 5%以下に引き下げられた。

AICO スキームは 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 件であった。自動車関連が中心で日系企業の利用が中心であった。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、ホンダが 26 件、デンソー 7 件、日産自動車 5 件、三菱自工 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⁴。AICO の認可は着実に増加し、トヨタ自動車を中心に ASEAN 域内での生産ネットワーク形成を支援してきた。

以上のように、ASEAN 域内経済協力政策である BBC、AICO、AFTA によって、自動車産業の ASEAN 全体の自動車部品補完・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。

2. AEC へ向けての域内経済協力の深化と自動車生産ネットワーク

2-1 AEC へ向けての域内経済協力の深化と AICO・AFTA

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させて ASEAN 経済共同体 (AEC) を実現する事を宣言した。アジア経済危機を契

³ 清水 (2011)、参照。

⁴ ASEAN 事務局資料による。

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。その変化は、第1に中国の急成長と影響力の拡大、第2にWTOによる世界大での貿易自由化の停滞とFTAの興隆等であった。AECは、2020年までに物品（財）・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った⁵。なお、2020年までの期限は、2007年1月の第12回首脳会議において、5年前倒しされて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、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、徐々に適用品目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年にはそれらを適用品目に組み入れ、2006年には関税を5%以下に引き下げた。一方、AICOに関しては2004年4月の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か国で「撤廃」する事に合意し、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⁶。

ASEAN各国の自動車生産・販売はアジア経済危機から回復し、生産台数・販売台数共に大きく拡大してきた。AICOはこれらの生産を支援してきた。更に2008年からの世界金融危機がASEAN各国経済に打撃となり、2008年から2009年にかけて販売台数も生産台数も減少したが、他の世界各国に比べてASEAN各国経済は危機から急速に回復し、2010年には販売と生産は過去最高を記録した。

2010年1月1日には、AFTAによって先行加盟6か国は、ほぼすべての関税を撤廃した。また、AFTAの関税引き下げと共に、AICOからAFTAへの切り換えが進められ、2011年には完全にAFTAに切り換えられた。AFTAに関しては、例えばタイのASEAN各国向け輸出に占めるAFTA利用率も拡大し、2008年や2010年のインドネシア向け輸出では6割を超えた。またタイのAFTA利用上位品目は自動車関連品目が多く、毎年AFTA利用輸出額上位5品目をほぼ独占していた。タイの自動車生産台数の90%以上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⁷。

こうして自動車産業の発展と共に、自動車と自動車部品の域内国際分業が更に加速して

⁵ “Declaration of ASEAN Concord II.”AECに関しては、石川・清水・助川（2016）等、参照。

⁶ ASEAN事務局資料による。

⁷ 助川（2013）、参照。

きた。なお、その際にタイとインドネシアに自動車産業が更に集積してきており、タイとインドネシアから多くの完成車と部品が輸出されるようになった。他方、2010年1月にフィリピンの完成車の関税も撤廃され、フィリピンではタイなどからの自動車輸入が拡大してきた⁸。

2-2 2015 年末の AEC の創設

ASEAN は着実に AEC の実現に向かい、2015 年 12 月 31 日には AEC を創設した。AEC は東アジアで最も深化した経済統合である。AEC では、関税の撤廃に関して、AFTA と共にほぼ実現を果たした。先行加盟 6 か国は、2010 年 1 月 1 日にほぼすべての関税を撤廃し、2015 年 1 月 1 日には、全加盟国で関税の撤廃が実現した。ただし、CLMV 諸国においては、関税品目表の 7%までは 2018 年 1 月 1 日まで撤廃が猶予された。ASEAN10 か国全体での総品目数に占める関税撤廃品目の割合は 95.99%に拡大した。原産地規則の改良や自己証明制度の導入、税関業務の円滑化、ASEAN シングル・ウインドウ (ASW)、基準認証等も進められた。更にサービス貿易の自由化、投資や資本の移動の自由化、熟練労働者の移動の自由化も徐々に進められてきた⁹。

2015 年 11 月の首脳会議では、2025 年に向けての新たな AEC の目標（「AEC ブループリント 2025」）を打ちだした。「AEC ブループリント 2025」では、「A.高度に統合され結合した経済」、「B.競争力のある革新的でダイナミックな ASEAN」、「C.連結性強化と分野別統合」、「D.強靱で包括的、人間本位・人間中心の ASEAN」、「E.グローバル ASEAN」の 5 つの柱を示した¹⁰。これまで達成してきた関税撤廃等の成果の延長に、未達成の部分を達成して更に統合を深化させようとしてきている。

2-3 AEC の深化と自動車部品補完・生産ネットワーク

ASEAN は、着実に「AEC2025」の目標へ向かってきた。2018 年 1 月 1 日には、2015 年 1 月 1 日から 3 年間猶予されていた、CLMV 諸国における 7%の品目に関しても関税が撤廃され、AEC の関税撤廃が完了した。たとえば、ベトナムでは、自動車や自動車部品等の品目を猶予品目に入れていたが、遂にそれらの品目の関税も撤廃された。関税撤廃の

⁸ 詳細は清水（2019a、2019b）、参照。

⁹ AEC の実現状況に関しては、ASEAN Secretariat (2015a, b), 石川・清水・助川（2016）、ITI (2019, 2020)等、参照。

¹⁰ ASEAN Secretariat (2015c).

完成は、AEC の深化においてきわめて重要な出来事であった。

ただし、ベトナムでは 2017 年 10 月 17 日に公布された「政令 116 号」により、2018 年 1 月からきわめて輸入禁止的な政策が採られることとなった¹¹。2017 年 10 月 17 日に公布された「政令 116 号」により、2018 年 1 月から完成車を輸入する場合に、輸入者は、検査時に他国政府が発行する適格証明書 (VTA) を提出すること、輸入ロット (一船) ごと・車両仕様別に交通運輸省登録局 (VR) による排気量および安全性能検査を行うことが義務付けられた。2018 年 1 月 1 日には、AFTA によって関税が撤廃されたにもかかわらず「政令 116 号」が発効し、完成車輸入が一時は全面的にストップしてしまった。2018 年 3 月にタイからの完成車輸入が、4 月にインドネシアからの輸入が再開したが、2018 年 1~6 月の自動車販売は、前年同期比で 6.4% の 12.6 万台に減少し、輸入車の販売台数は 49.5% 減の 1.9 万台であった。たとえば、輸入モデルであるトヨタの IMV のフォーチュナーは 98.5% 減、ハイラックスは 83.1% 減であった¹²。

「政令 116 号」による措置はきわめて輸入禁止的な非関税障壁であり、ASEAN 経済統合の深化に逆行していた。「政令 116 号」に対しては、ASEAN としての対策もなされた。ASEAN 事務局によると、タイやインドネシアは ATIGA 調整委員会 (CCA) に問題を提起した。またベトナムの措置に対して 2 社が ASEAN 投資・サービス・貿易解決 (ASSIST) によって申し立てを行い、ASEAN 事務局もこの件を非関税障壁で生じている問題として実例マトリクスに登録した¹³。その後、2020 年 2 月には政令 116 号が改正され、適格証明書 (VTA) の提出義務がなくなり、検査に関しても 36 か月に 1 回となり、政令 116 号による条件は大きく緩和された。しかし、ベトナムのような政策が出される中で、また世界全体で保護主義が拡大する中で、「政令 116 号」のような非関税障壁に対する ASEAN 各国や ASEAN としての更なる対策が必要である。

AEC では、関税の撤廃と共に、自己証明制度の導入、税関業務の円滑化、ASEAN シングル・ウインドウ (ASW)、基準認証、そして非関税障壁の削減等が、更にサービス貿易の

¹¹ 詳細は、清水 (2019a、2019b)、参照。

¹² フォーイン『アジア自動車月報』2018 年 8 月号、44~45 ページ。

¹³ ASEAN 事務局によると、タイとインドネシアは ATIGA 調整委員会 (CCA) に問題を提起した。またベトナムの措置に対して、2 社が ASEAN 投資・サービス・貿易解決 (ASSIST) によって申し立てを行い、ASEAN 事務局もこの件を非関税障壁で生じている問題として実例マトリクスに登録した (2018 年 9 月の日本アセアンセンターと ASEAN 研究会 (ASGT) による ASEAN ミッションの際の ASEAN 事務局リロ AEC 担当次長とのインタビューによる)。ASEAN 経済統合とベトナムの自動車産業については、清水 (2019a、2019b)、参照。

自由化、投資や資本の移動の自由化、熟練労働力の移動の自由化が進められてきた。2018年11月には、従来のASEAN サービス枠組み協定（AFAS）に変わる新たなサービス貿易協定「ASEAN サービス貿易協定（ATISA）」交渉が妥結し、2019年4月に署名された。投資でも、ASEAN 包括的投資協定（ACIA）を深掘りする改訂が進められている。また2018年11月には「ASEAN 電子商取引協定」が署名された¹⁴。AECの自動車生産ネットワーク支援においても、関税撤廃の先に非関税障壁の削減や自己証明制度の導入、税関業務の円滑化、ASEAN シングル・ウインドウ（ASW）や基準認証の充実等が、更に重要となっている。

以上、第1～2章で見てきたように、ASEANにおいては、BBC、AICO、AFTA、そしてAECによって、自動車産業のASEAN大での自動車部品補完・生産ネットワーク形成が支援されてきた。なお、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。第3～4章では、ASEAN経済統合と自動車部品補完・生産ネットワーク形成の典型例である、トヨタ自動車のIMVの例とデンソーの例について考察する。

3. トヨタ自動車のIMVと自動車部品補完・生産ネットワーク

3-1 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ASEANの域内経済協力・経済統合の支援の延長にあり、ASEAN域内経済協力と自動車部品補完・生産ネットワーク形成の典型的な例である¹⁵。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。

¹⁴ 清水（2019a、2019b）、参照。

¹⁵ 以下のトヨタ自動車とIMVに関する2010年までの内容に関しては、特記以外は、清水（2011）の第3節に基づく。詳細は清水（2011）を参照されたい。また2010年以降の記述に関しては、特記以外は、2019年9月のトヨタ・ダイハツ・エンジニアリング&マニュファクチャリング（TDEM）におけるヒアリングと本社資料に基づく。

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%減となっしまい、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（「イノーバ」）、SUV（「フォーチュナー」）の計 5 種を製造してきた。タイ、インドネシア、南アフリカ、アルゼンチンの 4 か国が 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、中近東に供給してきた。そして 4 つの拠点の中でも世界最大の生産拠点が、タイであった。

3-2 IMV の生産と輸出

トヨタ自動車は ASEAN 各国に拠点を有するが、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トヨタ・モーター・アジア・パシフィック（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きた。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&マニュファクチュアリング（TMAP-EM）となり、更に 2017 年 1 月にはトヨタ・ダイハツ・エンジニアリング&マニュファクチュアリング（TDEM）となった。

最大拠点のタイでは、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 バンポー工場を稼働し、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きている。

タイの生産では、当初は年間約 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実際には更に拡大し、たとえば 2008 年にはタイにおける IMV の生産台数は 39.6 万台であり、世界生産台数 75.4 万台の過半を占めていた。またそのうち約 24.0 万台を輸出した。2009 年には金融危機の影響で、タイにおける IMV の生産台数は 29.4 万台に減少したが、2010 年には急速に回復し 43.5 万台となった。2010 年のタイの自動車生産台数のうち、トヨタ自動車の生産台数は 63.1 万台で 38.3% を占め、IMV の生産台数 (43.5 万台) だけで、タイの商用車生産台数の 39.9%、全自動車生産台数でも 26.5% を占めていた。なお、IMV に関しては、インドネシアでも 2008 年に 8.6 万台、2009 年に 5.6 万台、2010 年に 8.8 万台を生産していた。

その後、2015 年 5 月には、IMV は 11 年ぶりに 2 代目にモデルチェンジして、生産と輸出を拡大してきた。また 2017 年 10 月にはタイから日本へハイラックスが輸出開始され、日本での販売が始まった。11 月には、タイのバンポー工場で IMV シリーズ 300 万台輸出とハイラックスの日本輸出開始を祝う式典も行われた。

昨年の 2019 年にはタイの IMV の生産台数は、39.3 万台 (シングルキャブ 13 万 7,932 台、ダブルキャブ 21 万 8,096 台、PPV : フォーチュナー 3 万 6,492 台) であった。なお、新型コロナウイルスの影響により、2020 年 1~4 月には 8.6 万台であり、前年同期の 13.4 万台から 36.3% 減となった¹⁶。また 2019 年のインドネシアの IMV の生産台数は、12.0 万台 (フォーチュナー 6 万 2,460 台、イノーバ 5 万 7,912 台) であった¹⁷。

IMV プロジェクトでは輸出も大きな特徴であり、前例がなかった。輸出では、たとえばタイから 2008 年に 102 か国へ 24.0 万台を輸出し、2009 年には 19.3 万台に減少したが、2010 年にはそれまでの最高の 27.1 万台を輸出していた。同年における IMV の生産に占める輸出の割合は、63.2% に達していた。約 10 年後の 2019 年の輸出においても、同年にはパーツ高で輸出には不利であったが、タイから 20.2 万 (ピックアップトラック 19 万 2,478 台、PPV : フォーチュナー 9,192 台) を輸出した¹⁸。タイは ASEAN で最大の自動車輸出国

¹⁶ フォーイン『アジア自動車月報』2020 年 6 月号、14~15 ページ。

¹⁷ フォーイン『アジア自動車月報』2020 年 3 月号、16 ページ。

¹⁸ フォーイン『アジア自動車月報』2020 年 6 月号、14~17 ページ。

で、IMVはタイの自動車輸出を牽引してきた。2019年におけるIMVの生産に占める輸出の割合は51.4%であった。またトヨタのタイからの自動車輸出の76.2%を占めていた。2019年には、インドネシアからも5.3万台（フォーチュナー4万7,487台、イノーバ5,589台）を輸出している。IMVはASEANからの自動車輸出の牽引役となり、タイやインドネシアの輸出に大きく貢献してきている。

3-3 研究開発

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の一部設計を行ってきた。2010年時点で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の開発を行い、ASEAN地域における自動車技術向上にも貢献してきた。

2017年1月にトヨタ・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）は、トヨタ・ダイハツ・エンジニアリング&マニュファクチュアリング（TDEM）となり、トヨタとダイハツのエンジニアの交流が活発となり、開発体制も強化された。TDEMになり、2019年7月時点でTDEM内のテクニカルセンターには640人が配置されている。研究開発の人員も充実し、ASEAN地域における設計・評価を更に増やしてきている。

そしてASEAN市場に合わせた機能の設計を行ってきている。2016年には、IMVのアップパーボディーの設計を開始した。更に、最近では、B20などのバイオ燃料にマッチした車両の開発も進めている。B20への対応に関しては、たとえば燃焼システムが詰まらないフィルタ等を含めた車両開発を進めている。IMVを含めトラックは、貨物を運ぶこともありEVには適さないため、バイオ燃料への対応は、IMVの今後の展開にも重要であろう。

3-4 IMVの自動車・部品補完

トヨタ自動車は、BBCスキームに始まり、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スキームに支援されながら、タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシアの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流通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。主要部品の集中生産と相互補完は、集中生産による規模の経済の獲得と、2重投資を避けて工場投資効果を改善するためであった。IMVにおける集中生産と補完は、それらをより発展させたものであった。

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、ステアリングギアをマレーシアで集中生産し、補完してきている（図1参照）。この基本的な構造は現在でも維持されており、2015年にIMVは2代目にモデルチェンジしたが、その際にも変化していない。この補完構造は、IMVの生産開始時点にすでに出来上がっており、十分長期に耐えられる構想であったと言える。またこの補完の基本構造は、長期で見ると、1990年初めにフィリピンとマレーシアに、それぞれマニュアルトランスミッションとステアリングギアの集中生産の拠点を設立して域内補完を大きく拡大した、BBCスキーム時代の補完の延長にある。なお、部品補完に関して中国との部品補完はほぼ皆無で、IMVの部品補完は、ASEAN域内と一部インドを加えた領域でなされている。

IMVの完成車に関しても、CKDを含めてASEAN域内で補完し、かつ世界各国へも輸出してきている（図1参照）。トヨタ自動車においては、多くの完成車がそれぞれに補完されており、IMVもトヨタ自動車の補完の重要な部分を占めている（表1参照）。IMVに関しては、タイとインドネシアは、主要な生産拠点であると共に、タイがハイラックスとフォーチュナーの輸出拠点に、インドネシアがフォーチュナーとイノーバの輸出拠点になっている。

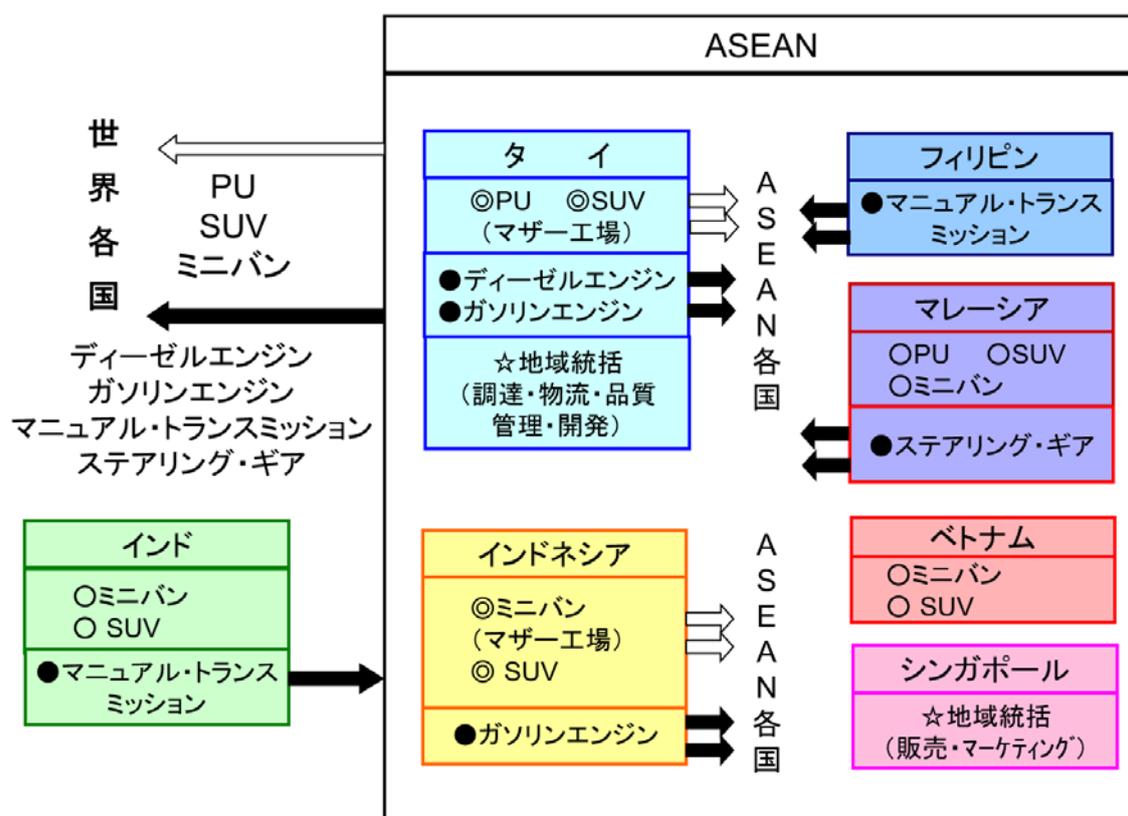
最近では、ASEANにおける関税撤廃完了により、2018年1月に猶予されていたベトナムの自動車関税も撤廃される事となり、2017年1月にはベトナムで生産していたフォーチュナーをインドネシアからの完成車輸入に切り換えた。また2019年4月には、ベトナムでのカムリの生産も、タイからの完成車輸入に切り換えた。ただし、2018年1月に政令116号が施行され輸入が難しくなったため、2019年5月にはフォーチュナーのベトナム生産を再開する事となった。

補完におけるAFTA等の利用に関しては、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AFTA以前にはAICOを利用していたが、それ以外はAFTAを利用してきている。現在では、域内補完に関しては、すべてAFTAを利用している。またインドからのマニュアルトランスミッションの補完においては、ASEANインドFTA（AIFTA）を利用している。

現地調達率においても、タイで IMV 以前の現地調達率は約 60%程度であったが、IMV となり、そのタイの主要モデルの調達率（トヨタの調達率）は約 90%に達した（部品会社間の取引も含めた調達率でも約 60%を達成した）。インドネシアのモデルでも約 80%を達成した。またインドネシアで約 80%、マレーシア、フィリピンでは約 40%となっていたが、タイからの調達を含めて ASEAN 調達で見るとすでに 90%と高くなっていた。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った。

2019 年時点でも、トランスアクスルやターボチャージャーのような日本から調達しなければならない部品があり、現地調達率に関しては大きな変化は起きていない。IMV の生産開始時から、高い現地調達率を達成してきていると言える。

図 1 トヨタ自動車 IMV の主要な自動車・部品補完の概念図



(注) ◎は完成車の集中生産（国内・輸出向け生産）、○は完成車の国内生産、●は部品の集中生産を示す。

⇒は完成車の輸出、⇨は部品の輸出を示す。

(出所) ヒアリングをもとに筆者作成。

表1 ASEANとインド等におけるトヨタ自動車の完成車の生産・販売と補完状況

車種 モデル 国	乗用車								商用車					MPV/SUV/その他											
	ヤリス	ヴィオス	カローラ	カムリ	エテリオス	プリウス	アバンザ	ラッシュ	アギア／ウィーゴ	86	ハイエース	ハイラックス	コミュニティ	ベンチュリー	コースター	フォークリフト	イノバ	アルファード	ベリファイア	ランドクルーザー	ブラド	Rav4	プレビア	シエンタ	その他
インドネシア	◎	◎	△	△	○	○	○	○	△						◎	◎	△	△	△					◎	
マレーシア		○	△	○		△	△			○	○				○	○	△	△						△	
フィリピン	△	○	△	△		△	△		△	△	△			△	△	△	△		△	△	△	△	△		
シンガポール		△	△	△		△								△	△		△	△			△	△	△	△	△
タイ	◎	◎	◎	◎		△				○	◎	△	△		◎	△	△	△						△	△
ベトナム	△	○	○	△						△	△				○	○			△	△					
インド			○	○	◎										○	○			△	△					
パキスタン			○	△		△	△				○			△	○				△	△					
その他アジア	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△				△	△	△		△	△	△	△	△	△	△

(注) ◎は国内・輸出向け生産、○は国内生産、△は完成車輸入を示す。

(出所) トヨタ・ダイハツ・エンジニアリング&マニュファクチュアリング (TDEM) 資料並びにヒアリングをもとに筆者作成。

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を拡大した。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¹⁹。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きた。そして AICO や AFTA を利用しながら、ASEAN 域内を中心に一部インドも含めて、熱機器、電気・電子、パワートレイン製品・部品等を補完してきており、IMV の生産拡大に伴い、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図ってきた。

デンソーに関しては、第 4 章で述べるように、IMV 用部品も含めて部品の集中生産と補完体制を更に発展させてきている。

¹⁹ 清水 (2011)、参照。

3-5 IMV プロジェクトと ASEAN 自動車部品補完・自動車生産ネットワーク：まとめ

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を更に拡大し、自動車と部品生産のネットワークを大きく拡大してきた。また主要部品の集中生産による規模の経済の獲得と工場投資効果改善に貢献してきた。更に 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、二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た。ASEAN の経済統合と生産ネットワークからも見ても、経済統合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。

また長期で見ると、BBC スキームに始まる、自動車部品の相互補完支援、ASEAN 大での生産の支援は ASEAN 域内経済協力・経済統合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た。ASEAN 集団的外資依存輸出指向工業化戦略が、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、一部分では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たからである。

今後、保護主義が拡大する中で、あるいはコロナ後に、IMV の生産ネットワークを維持し発展させていく事が重要である。また各国の自動車政策の変化にも、生産ネットワークを維持・発展させながら対応していかなければならない。更に各国の環境規制の強化や環境対応車政策にも対応していく事が必要であろう。

4. デンソーの部品補完・生産ネットワーク

4-1 デンソーの部品補完と「玉突き戦略」

部品メーカーの代表であるデンソーの部品補完・生産ネットワークの構築は、ASEAN 経済統合とも関係して、大きな意味を有する²⁰。デンソーは、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き

²⁰ 以下のデンソーに関する 2010 年までの内容に関しては、特記以外は、清水 (2011) の第 3 節に基づく。詳細は清水 (2011) を参照されたい。また 2010 年以降の記述に関しては、特記以外は、2016 年 9 月・2017 年 9 月・2019 年 9 月のデンソー・インターナショナル・アジア (DIAT) 並びに 2018 年 9 月のデンソー・インターナショナル・アジア (DIAS) におけるヒアリング並びに同社資料に基づく。

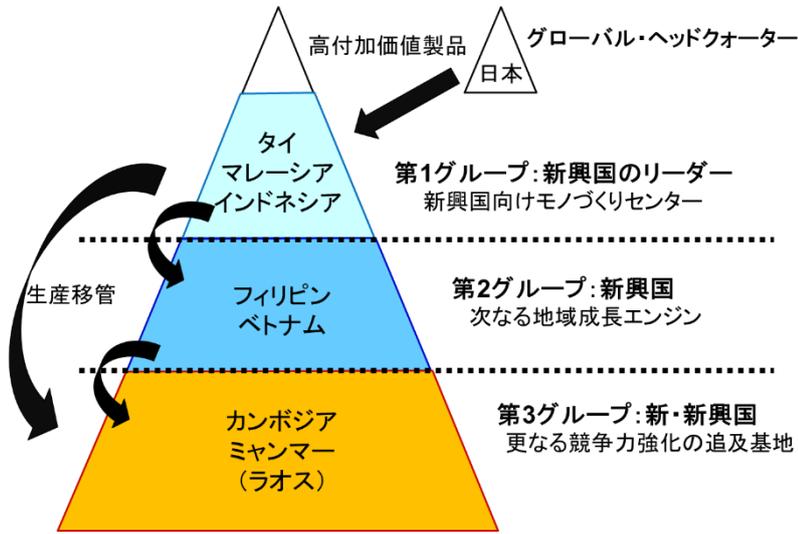
た。更に 2013 年にカンボジアとミャンマーにも製造会社を設立している。

デンソーは、これまで AICO や AFTA を利用しながら、ASEAN 域内を中心に一部インドも含めて、熱機器、電気・電子、パワートレイン製品・部品等を補完してきた。3-4 で述べたように、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、IMV の生産拡大に伴い、部品の生産と補完も急速に拡大した。

デンソーは、現在、自らが「玉突き戦略」と呼ぶ ASEAN 地域における生産戦略を進め、生産と補完をダイナミックに展開して来ている (図 2、図 3 参照)。ASEAN 域内の第 1 から第 3 のグループの中で、玉突き的に生産移管を進め、域内での強力な生産体制を構築する構想である。第 1 グループ「新興国のリーダー」はタイ、マレーシア、インドネシアで、新興国向けのモノづくりセンターを目指し、日本からの高付加価値製品の移管を進めて、高付加価値製品の設計・生産にシフトする。第 2 グループ「新興国」はフィリピンとベトナムで、第 1 グループからの生産移管を進めて、次なる地域成長エンジンを目指す。第 3 グループ「新・新興国」はカンボジア、ミャンマー、更にラオスで、第 1・第 2 グループからの生産移管を進め、更なる競争力強化の追及基地として将来を見据えて生産基盤を強化し、同時に各国の雇用・成長機会を提供する。

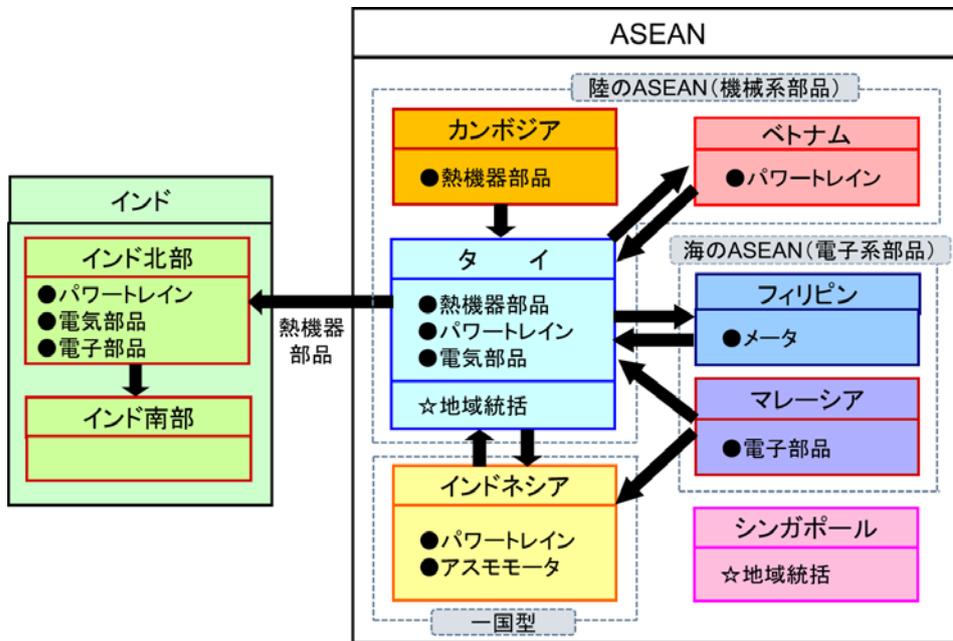
生産と補完について、デンソーは AFTA を利用しながら、ASEAN 域内を中心に一部インドを含めて、熱機器、電気・電子、パワートレイン製品・部品等を補完してきている。タイで熱機器部品 (エバポレータ)、電気部品 (オルタネータ、スタータ、マグネット)、電子部品 (リレー)、パワートレイン (オイルフィルタ、フューエルポンプ、コモンレールシステム、ガソリンインジェクタ) を集中生産し、またインドネシアで熱機器部品 (コンプレッサ)、パワートレイン (プラグ、コイル、O2 センサ、ホーン)、モータ、マレーシアで電子部品 (エンジン ECU)、アーム&ブレードを、フィリピンでメータを、ベトナムでパワートレイン (EGR バルブ、APM) を集中生産し、ASEAN 域内で補完してきている。またタイからインドへ熱機器部品も輸出してきている。そしてデンソーは、「玉突き戦略」を進め、カンボジアをも含めて、更に域内での生産と補完を拡大してきている (図 3 参照)。

図2 デンソーのASEAN地域戦略「玉突き戦略」



(出所) デンソー・インターナショナル・アジア (DIAT) 資料をもとに筆者作成。

図3 デンソーの主要な部品補完の概念図



(注) ●は主要な部品の集中生産を示す。→は主要な部品の輸出を示す。

(出所) ヒアリングをもとに筆者作成。

4-2 カンボジア工場の生産開始とタイとの補完

タイから生産品目の一部を移管したカンボジアの工場での生産とタイとの補完は、「玉突き戦略」の典型例である。デンソーは、2013年4月にデンソー・カンボジア社をプノンペン経済特別区（PPSEZ）内に設立し、7月に生産開始した。2013年4月から2016年1月までは経済特区内のレンタル工場を使用していたが、2016年2月には新しい自社工場を設立した。同社の工場のコンセプトは地域競争力を高める低コスト生産モデル工場であり、「半自動」を追求した「成熟製品」の高効率生産と「非日本人主導」による工場立ち上げ・マネジメントを目指してきている。

カンボジアの工場はタイの分工場の位置付けで、タイから生産品目の一部を移管し、その生産の全量をタイに輸出する。タイとの関係で、ASEAN 域内での補完を担う。いわゆるタイ+1 の例でもある。タイから移管するカンボジアの生産品目は、輸送効率が良く、労務費率が高く、タイに知見のある品目で、その中でも需要の拡大が続く成熟品目の移管を進めている。具体的には、マグネット、オイルクーラー、ウオッシャーホース、ディーゼルフィルタ用レベルスイッチを移管して生産を行ってきている。

デンソーでは、小型で高機能なものは集中生産して相互補完し、バルキーなものは各国で生産する事を基本として、ASEAN での生産と相互補完体制を構築してきた。カンボジアの生産品目も、輸送効率が良く、カンボジアでの低賃金を利用すべく労務費率が高い品目である。

4-3 「海の ASEAN」と「陸の ASEAN」

デンソーの ASEAN 域内での分業と補完においては、「海の ASEAN」と「陸の ASEAN」の分類も考えられている（図3参照）。フィリピン、マレーシアは「海の ASEAN」のチームであり、得意な電子部品を大量生産して他の ASEAN へ輸出・補完する。この「海の ASEAN」は、電子部品が集積している香港にも関係する。タイとベトナム、そしてカンボジアは「陸の ASEAN」であり、機械系部品・生産財（工機・型）を生産して補完する。カンボジアは、「陸の ASEAN」の一部であり、労賃の安さを生かした品目の生産と補完を担う。またインドネシアは、ASEAN 域内分業と補完を担うと共に、市場規模が大きいため、長期的には全てを自国で備える拠点とする事を考えている。

また、開発に関しては、タイのテクニカルセンターを中心に、渋滞や道路事情、高い気温、バイオ燃料使用等の現地事情に合わせて、安全や環境に配慮した製品開発を進めてきてい

る。最近では自動車分野だけではなく、コールドチェーンやドローンを使ったビジネス、農業分野の新しいビジネスモデルの開発も進めている。

4-4 デンソーの ASEAN 部品補完・生産ネットワーク：まとめ

デンソーは、一部インドを含めながら、ASEAN を一つの単位として分業と補完を行っている。独自の「玉突き戦略」と共に、分業と補完が更に展開してきている。開発においても、タイを中心に現地事情に合わせて安全や環境に配慮した製品開発を進めると共に、新たな分野の開発も含めて展開している。

デンソーの分業と補完の例は、ASEAN 経済統合と生産ネットワーク形成の最重要な例の一つである。部品メーカーの重要性は自動車産業において近年更に増しており、デンソーとその補完体制は、今後、更に重要となろう。今後、保護主義が拡大する中で、あるいはコロナ後に、デンソーも生産ネットワークを維持し発展させていく事が重要である。また各国の自動車政策の変化にも、生産ネットワークを維持・発展させて対応していく事が必要であろう。

おわりに —保護主義の拡大とコロナウイルス拡大の中で—

本論では、これまでの歴史的経緯を踏まえて、AEC に至る ASEAN 経済統合政策と自動車部品補完・生産ネットワークを考察してきた。ASEAN における自動車生産ネットワークは、ASEAN 経済統合政策である BBC、AICO、AFTA、AEC 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 経済統合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、トヨタの IMV とデンソーの例を考察した。それらの例は、ASEAN 経済統合政策と企業の生産ネットワーク構築の合致の典型例であり、大きな成果であった。ASEAN の経済統合政策は、AEC 創設と関税撤廃の完成の上に、更に深化してきている。企業の生産ネットワーク構築も、ASEAN の経済統合政策に支援されながら、更に発展してきている。

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 経済統合との関係では、いくつかの課題を含む。たとえば、ASEAN 内の分配上の問題である。ASEAN 経済統合の深化と自動車産業の発展と共に、自動車と自動車部品の域内国際分業が更に加速してきた。その際にタイとインドネシアの自動車産業が正の影響を受けて更に発展し、また分業がカンボジア等にも拡大した。しかし、フィリピンやベトナムの自動車産業は負の影響

響を受けた面があった。分配の問題が、ASEAN 経済統合に逆行する各国政策の採用に至る場合もある。ASEAN にとっては、域内の分配や格差問題を抱えながら、どのように統合を深化せて行くことが出来るかは、常に課題となる。

現在の世界経済における保護主義の拡大、特にトランプ大統領就任以後の保護主義の拡大と米中貿易摩擦の拡大は、世界全体と共に ASEAN 経済にも大きな負の影響を与えている。米中両国はもちろん、米国や中国に部品や中間財を提供する各国や企業にも、大きな打撃を与えている。米国と中国を含めた生産ネットワークの中で部品などを相互に貿易して急速に発展してきている ASEAN 経済への打撃も大きい。また世界の 2 大経済大国である米中経済の成長が鈍化し、更には世界全体の成長が鈍化する事は、世界全体と ASEAN 経済に大きな負の影響を与える²¹。

そして、保護主義の拡大に加えて、2020 年に入ってからには新型コロナウイルス (COVID-19) が世界的に感染拡大し、きわめて多大な負の影響を世界と ASEAN の経済に与えている。ASEAN 各国、特にインドネシアとフィリピンには、現在でも多くの感染者がいる。ASEAN 各国では、新型コロナウイルス感染拡大によって、2020 年 3 月末から 4 月にかけて移動制限や事業所閉鎖の措置が執られ、各自動車メーカーも生産を一時中断した。ただし、多くの自動車メーカーは 5 月に入り再稼働を始め、その後徐々に生産と販売が戻りつつある。たとえば、ASEAN 主要 6 か国の 9 月の自動車販売台数は、前年同月比で約 14%減となり、5 月から 5 か月間連続で減少率が小さくなり、回復してきている。ただし、今後、コロナ感染が収まっていくのか、更にコロナ後において、コロナ以前と同じような自動車の生産と販売が可能となるのかは、予断を許さない。

各国の EV 化の方向と政策も、ASEAN 自動車産業に大きな影響を与える可能性がある。EV 化は、コロナ後に更に推進される可能性がある。世界を見ると、米国やヨーロッパ、中国では、EV 化政策が更に推進されてきている。ASEAN 各国においては、EV 化政策以前から環境車政策としてタイのエコカー政策、インドネシアの低コスト・グリーンカー (LCGC) 政策、マレーシアの低燃費車両 (EEV) 政策等が進められてきた²²。そして現在、タイ、インドネシア、マレーシアなど各国が、EV 化に関して ASEAN のハブとなるべく政策を打ち出しつつある。たとえば、2020 年 3 月にタイは、2030 年に電動車生産台数 75 万台を目指

²¹ 清水 (2019a、2019b、2020)、参照。

²² 清水 (2019b)、参照。

す事を発表した。米国やヨーロッパ、中国のような積極的な EV 化政策はまだ進められていないが、今後 ASEAN 各国でどのように EV 化政策が進められるかは、今後の ASEAN の自動車産業にも大きく影響するであろう。EV 化やバイオ燃料の使用など環境政策の進展は、各社の生産ネットワーク形成にも新たな可能性を開くことも考えられる。EV においても、新たな部品補完等の可能性もあり得よう。

保護主義の拡大やコロナによる影響、EV 化などの変化は、ASEAN で完成車や部品の生産を行う日本企業にも、大きな影響を与えるであろう。ASEAN において日系企業のシェアはきわめて大きく、有利な立場にある。またこれまで ASEAN 経済統合が自動車産業の部品補完や生産ネットワーク形成を支えてきており、その主要な受益者は日系企業であった。ただし、中国企業等の進出も増えてきており、国内メーカーが保護を受けて生産を始める例もあり、日本メーカーにとっては、更に優位性を追求していく必要がある。

近々では、11月の米国大統領選挙でバイデン氏が大統領に選ばれ、2021年1月に大統領に就任する。また11月のRCEP首脳会議では、15か国によるRCEPが遂に署名された。これらの変化は、ASEANの自動車産業にも、多くの経路で影響を及ぼす可能性がある。

ASEAN が今後どのように経済統合を深化させるか、そして ASEAN の経済統合政策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について、今後の ASEAN を取り巻く状況の変化と共に、更に考察していきたい。さらに、保護主義の拡大やコロナによる影響、EV 化などの変化、更には近々の新たな変化が、どのように ASEAN 経済統合と ASEAN の自動車生産ネットワークに影響を与えるかについても考察していきたい。

【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. <https://asean.org/wp-content/uploads/archive/5187-10.pdf>
- ・ ASEAN Secretariat (2015a), ASEAN 2025: Forging Ahead Together, Jakarta. <https://www.asean.org/storage/2015/12/ASEAN-2025-Forging-Ahead-Together-final.pdf>
- ・ ASEAN Secretariat (2015b), ASEAN Economic Community 2015: Progress and Key Achievements, Jakarta. [https://asean.org/?static_post=asean-economic-community-2015-progress-and-key-achievements-2#iLightbox\[gallery47549\]/0](https://asean.org/?static_post=asean-economic-community-2015-progress-and-key-achievements-2#iLightbox[gallery47549]/0)

- ・ ASEAN Secretariat (2015c), ASEAN Integration Report, Jakarta.
<https://asean.org/storage/2015/12/ASEAN-Integration-Report-2015.pdf>
- ・ ASEAN Secretariat (2017), AEC2025 Consolidated Strategic Action Plan (CSAP), Jakarta. [Consolidated Strategic Action Plan FINAL 03 Jan CLEAN \(asean.org\)](#)
- ・ ASEAN Secretariat (2018), AEC2025 Consolidated Strategic Action Plan (CSAP) (updated), Jakarta. [Updated AEC 2025 CSAP 14 Aug 2018 final \(asean.org\)](#)
- ・ 石川幸一・朽木昭文・清水一史編 (2015) 『現代 ASEAN 経済論』 文眞堂。
- ・ 石川幸一・清水一史・助川成也編 (2013) 『ASEAN 経済共同体と日本』 文眞堂。
- ・ 石川幸一・清水一史・助川成也編 (2016) 『ASEAN 経済共同体の創設と日本』 文眞堂。
- ・ 浦田秀次郎・牛山隆一・可部繁三郎編 (2015) 『ASEAN 経済統合の実態』 文眞堂。
- ・ 木村福成編 (2020) 『これからの東アジア—保護主義の台頭とメガ FTAs—』 文眞堂。
- ・ 助川成也 (2013) 「物品貿易の自由化・円滑化に向けた ASEAN の取り組み」、石川幸一・清水一史・助川成也 (2013)。
- ・ 助川成也 (2016) 「物品貿易の自由化に向けた ASEAN の取り組み」、石川・清水・助川 (2016)。
- ・ 国際貿易投資研究所 (ITI) (2018) 『TPP と ASEAN の貿易、投資、産業への影響』 ITI (http://www.iti.or.jp/report_68.pdf)。
- ・ 国際貿易投資研究所 (ITI) (2019) 『深化する ASEAN 経済共同体 2025 の基本構成と実施状況』 ITI (http://www.iti.or.jp/report_86.pdf)。
- ・ 国際貿易投資研究所 (ITI) (2020) 『ASEAN の新たな発展戦略—経済統合から成長へ—』 ITI (http://www.iti.or.jp/report_102.pdf)。
- ・ 西村英俊・小林英夫編 (2016) 『ASEAN の自動車産業』 勁草書房。
- ・ 日本貿易振興機構 (JETRO) 『ビジネス短信』 (『通商弘報』)。
- ・ 野村俊郎 (2015) 『トヨタの新興国車 IMV—そのイノベーション戦略と組織—』 文眞堂。
- ・ 野村俊郎・山本肇 (2018) 『トヨタの新興国対応—創発による進化—』 文眞堂。
- ・ フォーイン (FOURIN) 『アジア自動車調査月報』。
- ・ フォーイン (FOURIN) (2015) 『ASEAN 自動車産業 2015』 フォーイン。
- ・ フォーイン (FOURIN) (2017) 『ASEAN 自動車産業 2017』 フォーイン。
- ・ フォーイン (FOURIN) (2019) 『ASEAN 自動車部品産業 2019』 フォーイン。
- ・ フォーイン (FOURIN) (2020) 『新型コロナの世界自動車産業への影響と回復シナリオ』 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 (2011) 「ASEAN 域内経済協力と自動車部品補完—BBC・AICO・AFTA と IMV プロジェクトを中心に—」、『産業学会研究年報』、26 号。
- ・ 清水一史 (2015) 「ASEAN の自動車産業—域内経済協力と自動車産業の急速な発展—」、

- 石川・朽木・清水（2015）。
- ・ 清水一史（2016）「世界経済と ASEAN 経済共同体」、石川・清水・助川（2016）。
 - ・ 清水一史（2018）「FTA 環境の変化と ASEAN 自動車産業 —AEC・トランプショック・TPP11 の影響—」、国際貿易投資研究所 (ITI) (2018) (http://www.iti.or.jp/report_68.pdf)。
 - ・ 清水一史（2019a）「保護主義拡大下の ASEAN と東アジア経済統合」、国際貿易投資研究所 (ITI) (2019) (http://www.iti.or.jp/report_86.pdf)。
 - ・ 清水一史（2019b）「ASEAN 経済統合と自動車産業—AEC の深化と FTA 環境の変化の中で—」、『経済論纂』（中央大学）第 60 巻第 1 号（長谷川聡哲教授古希記念論文集）。
 - ・ 清水一史（2019c）「ASEAN と東アジア通商秩序—AEC の深化と ASEAN 中心性—」、石川・馬田・清水（2019）。
 - ・ 清水一史（2020）「ASEAN 経済統合の深化とアメリカ TPP 離脱—逆風の中の東アジア経済統合」、木村（2020）。

[禁無断転載]

ASEAN 経済統合と自動車部品補完・生産ネットワーク
～AEC の深化とトヨタ自動車 IMV 並びにデンソーの例～

発行日 2020 年 12 月

編集発行 一般財団法人国際貿易投資研究所 (ITI)
〒104-0045 東京都中央区築地 1 丁目 4 番 5 号 第 37 興和ビル 3 階
TEL : (03) 5148-2601 FAX : (03) 5148-2677

Home Page : <http://www.iti.or.jp>
