

# 日系自動車企業とアジア諸国の 自動車産業育成政策

櫻 谷 勝 美

## I はじめに

自動車産業は製造業全体への波及効果が大きく、雇用吸収力が大きいため発展途上国の政府は、自前の自動車産業を持とうとする。それに成功したのが韓国であり、また「国民車」構想のもとで政府主導により外資と提携して半ば自前の自動車企業を作ったのがマレーシアで、その他の諸国は誘致した外資系企業に対し部品の現地調達率を設定して国産部品の使用を義務づけたり輸出比率を設定して、自国の工業化あるいは外貨獲得に役立たせようとした。最も遅く出発した中国は市場の将来の巨大性を武器に先行諸国の政策を参考に強力な自動車育成政策を推進している。これらの自動車産業政策のタイプの違いは、国内市場の規模、技術的蓄積、部品産業の成熟度、工業化の時期、政府の政策により生じたように思われる。

他方その相手となる日系自動車企業は、80年代半ばまでは進出先の市場がめあてだったものから、円高の80年代末以降日本市場を含む世界市場での競争のためにアジアに拠点を持つことが不可欠となってきた。すなわちアジアへの直接投資の目的に時代による変化が見られる。

本資料はこれまでのほぼ15年間の、韓国、台湾、マレーシア、タイ、フィリピン、インドネシア、中国の各政府の自動車産業育成政策と日系自動車企業との協調と対立、および上のような変化を日本経済新聞と日経産業新聞から抽出した後、要約して年代順に整理したものである。他日のアジア自動車産業史の分析のための準備的作業である。

## 資 料

### II 資料

#### 韓国

〈77年〉

- 11月 政府が78年に自動車部品工業センターの建設に着手し81年までに10万台を輸出する計画を提示

〈80年〉

- 8月 政府が国際競争力強化のため自動車メーカー2社を強制的に合併させることを計画

〈81年〉

- 2月 セハン自動車に出資しているGMの反対で強制合併白紙  
6月 政府は二輪車部門と四輪車部門を整理、どちらかの専業にする方針

〈82年〉

- 6月 起亜自動車と東亜自動車の強制合併が流産  
8月 政府、東亜自動車にペナルティー（消防車、ミキサー車分野自由化、東亜は他の車種を生産できない）  
12月 GMがセハン自動車の経営権を手放す

〈83年〉

三菱自動車と三菱商事がそれぞれ5%ずつ現代自動車に資本参加  
いすゞ・大宇、マツダ・起亜、日産ディーゼル・東亜が部品供給、技術供与関係締結  
その後起亜はマツダが8%、伊藤忠商事が2%資本参加

〈84年〉

- 7月 三星・クライスラー合併計画に商工省不承認、新規参入を認めない立場  
〈85年〉

政府は自動車メーカーにたいする生産車種制限を87年度から解除  
トラックメーカーの起亜自動車は乗用車生産に参入を計画、提携する外資を検討

- 12月 三菱は現代に商用車の技術援助を結ぶことで合意

<86 年>

- 1 月 日産は大字自動車（GM が 50% 出資）に 1 トン積みバンの生産技術を提供することを決定  
まず韓国（初年度 1 万 7 千台）で発売、将来 GM の販売網でアメリカで発売予定
- 7 月 フォードが起亜に 10% 資本参加、マツダが開発し、起亜が生産したフェスティバをフォードが 87 年からアメリカで販売する予定
- 7 月 政府は今後 3 年間は自動車の新規参入を認めず
- 7 月 三菱は韓国の現代と台湾の中華自動車工業との間で部品を相互に融通し合うように働きかける
- 9 月 GM は大字製の小型車を 8-10 万台輸入
- 12 月 日産は大字がオペルのライセンスで生産し GM が北米で輸入する小型車に部品供給

<87 年>

- 1 月 三菱が現代からボンネットなどボディ部品輸入
- 3 月 三菱は現代のエクセル（1500 CC）の対米輸出でミラージュの低価格車種の対米輸出停止  
エクセルはミラージュを基本にして設計
- 3 月 マツダ、起亜から部品輸入
- 7 月 政府は 2000 CC 超の自動車の輸入解禁、88 年から 2000 CC 以下の自動車の輸入も解禁  
トヨタは新たに販売拠点、日産は大字に販売をゆだね、本田は二輪メーカーの大林に販売代理権を与えた

- 7 月 三菱、現代から変速機などの部品調達

<88 年>

- 6 月 韓国、台湾に自動車市場の開放を迫る
- 8 月 三菱、現代のエクセルを日本に輸入

<89 年>

- 5 月 三菱、現代に 5 トン級トラックの技術供与

## 資 料

- 8 月 韓国政府、米国製日本車の輸入規制検討（日本からの直接輸入は禁止、欧米車の輸入は認めている）ただし、この規制は実現せず  
スズキ、大宇に軽自動車技術供与

### <90 年>

- 1 月 三星と大林、本田に技術提携打診。2 月本田見送り  
9 月 日産ディーゼルからの技術導入による三星重工の大型トラック進出計画が商工省の反対で実現せず、既存メーカーの保護のため  
9 月 マツダ、起亜自動車にルーチェの技術供与  
10 月 マツダ、起亜合弁でフィリピンで乗用車生産

### <91 年>

- 9 月 GM、大宇自動車提携解消、大宇から GM に供給しているルマンの販売不振とスト多発を理由

### <92 年>

- 10 月 本田技研、大宇と提携、レジェンドの KD 生産（年 5000 台）。大宇と日産との 91 年以来 1 年越しの交渉の折合いがつかなかった結果  
10 月 三星、日産ディーゼルと大型トラックの技術供与を受けることで合意

### <93 年>

- 5 月 現代、北京にサービスセンター  
9 月 大宇、94 年から中国でバス組立予定  
10 月 起亜、94 年末から中国でトラック生産予定  
11 月 双竜、四輪駆動車の KD 生産用部品を中国に輸出

### <94 年>

- 3 月 大宇、第一汽車製造廠と合弁で 96 年末をめどに部品の生産を開始する予定  
4 月 日産と三星が技術供与の協議にはいる  
三星はトヨタ、VW とも交渉したが輸出に制限を付けなかった日産を選んだ  
6 月 大宇は、インドの DCM トヨタ（DCM とトヨタの合弁）の 51%の株式を取得し、経営権を握ったと発表

12月 三星重工の乗用車生産、韓国政府認可

95年6月から釜山で工場建設、98年生産開始、初年度から生産量の30%以上、2002年55%以上の輸出する予定 2000CC級の生産技術、1台あたり1.6-1.9%のロイヤリティ

台湾

<78年>

9月 裕隆、フォード六和、三富、三陽、中華など台湾自動車メーカー5社、トヨタの合併計画に反対表明

<79年>

台湾政府の新鋭量産自動車工場建設プロジェクト

骨子は現地資本と外国メーカーとの合併により、総額4-5億ドルを投じて、84年をメドに年産20万台規模の乗用車工場を建設する計画。台湾政府はこの計画に沿って79年末外国メーカーに参加を呼びかけた

<80年>

8月 の締め切りまでに参加を表明したのはトヨタ、日産の二社

8月 日産、台湾合併工場計画を提出一年産20万台で時期も早める

<81年>

合併計画の窓口となった中国鋼鉄（半官半民の鉄鋼企業）は、合併会社への台湾政府の出資比率を20%から40%へ増やし国営企業色の強いものにするとともに、部品の現地調達を義務付け、さらに日本メーカーの責任で、生産の半分以上を輸出に回すという方針を打ち出した  
トヨタは「最終的には50%を、日本を含む諸外国に輸出する」計画を政府に提示

<82年>

2月 日産は、台湾の自動車合併計画で設備の40%現地調達を提案

トヨタ自動車と日産自動車のロビイストを使った激しい認可陳情合戦

12月 日台乗用車合併計画の日本側パートナーにトヨタ自動車が正式決定（85年末に生産開始予定）。台湾での合併による30万台生産計画は、トヨタ

## 資 料

にとって初の本格的な海外一貫生産に乗り出すことを意味した  
〈83 年、84 年前半〉

「現地調達率と輸出比率」で、トヨタ側と台湾側の交渉が難航  
現地調達問題は、台湾政府が「自動車部品は戦略産業」と位置付けていることから、トヨタの進出にあたっては台湾を単なる KD 拠点とするのではなく、部品まで含めた一貫生産体制とすることを強く要求した 一方、輸出比率問題は、事業開始後 8 年目に生産する年間 30 万台の乗用車（カラークラス）の 50%は輸出に振り向けることを台湾側は要望していた

〈84 年〉

トヨタにとって GM との合弁計画が 84 末の生産開始に向けて順調に動き出したので、台湾プロジェクトは、日産と競り合って手中にした当時ほどの緊急性が薄らぐ 台湾政府と折り合いが着くまで持久戦も辞さずというのがトヨタの本音

8 月 フォードがトヨタ自動車の台湾での乗用車合弁生産計画に対抗、台湾に新しい小型乗用車生産計画を提出する

9 月 トヨタ自動車と台湾政府の交渉が決裂。80 年以来進んでいたトヨタ自動車の台湾進出が中止となる 以前から台湾の既存メーカーの反対があったこと、フォードの打診、それを材料にした台湾政府の強気の姿勢、それに対して同じ頃 GM との合弁（NUMMI）を決めたトヨタには、台湾の厳しい輸出義務率と高い国産化率に譲歩する気がなかった

〈85 年〉

トヨタとの交渉決裂と輸出義務を課することに対するアメリカ政府の非難で、台湾の自動車育成政策は転換する

フォードが福特六和に 70%資本参加

10 月 トヨタ自動車と国瑞汽車の技術提携認可

トヨタ自動車、三菱自動車工業、富士重工業が相次いで台湾での KD 生産を決める

〈86年〉

- 1月 日産自動車は資本提携先の台湾・裕隆社で生産し米国へ輸出する排気量1000 CC のリッターカー「マーチ」の専用ボディを開発する。
- 6月 日産が裕隆に25%の資本参加
- 6月 富士重工業、台湾企業と合併計画—GM は三富と提携交渉
- 7月 米フォード・モーターは台湾で生産する小型車をカナダで販売
- 7月 三菱自動車工業は来年から同社の商用車をライセンス生産する韓国の現代自動車と、すでに同じ商用車を現地生産している台湾の中華自動車工業に対し、部品を二社間で相互に融通し合うよう働きかける。
- 8月 台湾經濟部は、合併の自動車会社に対する輸出義務付け制度の撤廃を内定した。米国から不公正貿易慣行だとヤリ玉に挙げられていたため、9月に行われる第二回の米台通商会議で正式に提示される。また台湾製部品の強制的な使用についても大幅に緩和する意向
- 8月 ダイハツ工業は技術供与をしている台湾の自動車メーカー、羽田機械に資本参加する方針を決め、台湾当局をまじえて具体策の協議に入った
- 9月 「米台通商会議」で台湾は、外資合併の自動車会社に対する輸出義務付け制度の撤廃と「台湾製部品の強制的な使用についても大幅に緩和」を提示
- 9月 いすゞ自動車と台湾の三富汽車工業は台湾でいすゞの多目的四輪駆動車「ビッグホーン」(2300 CC)を生産することで合意した。
- 10月 台湾で日産系メーカー裕隆社とフォード系福德六和が、自動車部品を共通化するため具体的な計画づくりに着手した。両社および系列部品メーカーの生産コストを下げ、再進出したトヨタ自動車などに対抗していくのがねらい

〈87年〉

- 2月 三菱自動車工業は台湾から自動車部品の調達に乗り出す。駐在員を一人派遣、品質やコストの洗い出し作業に入った
- 6月 日産自動車は資本提携先の台湾・裕隆社に大衆車「マーチ」の技術を提供する

## 資 料

〈88年〉

- 1月 台湾、輸入関税大幅引下げ  
貿易黒字が急速に膨らんだためアメリカから市場開放促進を求める声が強まり、立法院は地場メーカーなどからの抵抗を押し切って、87年の55%から予定を繰り上げて2月中旬以降42.5%への引き下げを決めた
- 3月 日産、台湾裕隆社へのマーチ製造技術供与凍結―現地通貨上昇響き、生産費が高騰
- 3月 GMが日産と合弁の裕隆に打診した提携内容は(1)裕隆がGM車を輸入販売する(2)将来は裕隆がGMから技術供与を受け、GM車を現地生産するという二段構えの提携内容。すでに両社は交渉に入っている
- 5月 トヨタ自動車は米国で生産する乗用車を台湾に輸出する方針を固めた。台湾に輸出するのは(1)台湾は自動車の輸入規制を段階的に緩和しているが、対日貿易赤字を理由に日本製乗用車の輸入は原則として禁止している(2)台湾で近く「コロナ」の生産を始め、乗用車の販売網を新設するので車種ぞろえになる(3)米国と同じ左ハンドルなので、輸出しやすいなどの理由による
- 5月 トヨタ自動車は6月下旬、台湾の合弁工場で1トンクラストラック「瑞獅（ゼイス）」の現地生産を始める
- 6月 韓国と台湾の間で台湾の自動車市場開放をめぐる摩擦が生じている。韓国側は韓国車に対する輸入割当制の撤廃を要求。これに対し台湾の地場メーカーが一斉に反発している
- 6月 トヨタ、台湾・国瑞汽車で商用車を年1万5000台生産
- 6月 本田、小型車「アコードクーペ」 米国から台湾へ輸出
- 7月 台湾、韓国車輸入枠拡大で合意
- 8月 ルノーが台湾・三富汽車に出資、年産10万台体制に
- 9月 日産が拒否して裕隆（台湾）とGMの提携話宙に浮く
- 10月 クライスラーが台湾に営業拠点
- 11月 トヨタ、台湾で再参入好調―乗用車生産を上方修正、米からも輸出



<89 年>

- 2 月 日産自動車は資本提携先である台湾・裕隆自動車の台湾における独自販売網作りに協力する。
- 5 月 トヨタ、「コロナ」を台湾で発売—国瑞汽車が生産
- 8 月 台湾は韓国からの自動車輸入枠を拡大することを決めた。台北で開いた台韓経済協力会議で合意したもので、台湾は韓国に割り当てている年間四千台の輸入枠を、今年から向こう四年間にわたり毎年 3 割ずつ広げる
- 9 月 本田技研は、上級車人気を見込んで「アコード」も台湾で生産のため三陽工業と提携拡大
- 10 月 日産自動車は ASEAN、台湾、豪州、日本の自動車生産拠点を製造した部品の相互補完供給を目指した環太平洋分業体制を構築する。1991 年をメドに工場間で部品のやり取りを開始する。
- 11 月 ジャガーがシンガポール資本と合併で、台湾に進出—高級車を本格輸出
- 12 月 マツダは来年初めから台湾で小型乗用車「ファミリア」をベースにした新型車を発売する。台湾のフォード系メーカーに生産を委託、月間数百台の販売を目指す。マツダはこれまで中型トラック「タイタン」を台湾の主力車種としてきたが、乗用車の普及が急速に進んでいるため、投入を決めた。
- 12 月 米フォード社は台湾での自動車生産拡大のため、8,500 ドルの投資計画に乗り出した。  
現在の年産 9 万 5000 台を 91 年以降 12 万 5000 台に引き上げるのが目的である。台湾の自動車需要の伸びは目覚ましく、フォードも供給が間に合わなくなっている。

<90 年>

- 2 月 日産自動車、台湾に 4 車種、来年には月 2000 台欧米生産車を輸出
- 5 月 三菱自動車も米で合併生産の乗用車を台湾に今年夏から輸出
- 7 月 日産、台湾で最新型車生産—競争激化で全面切り替え

<91 年>

- 1 月 トヨタ自動車は今年後半をメドに台湾で生産している小型トラックを

## 資 料

フィリピンに輸出する。当初の輸出台数は月間百台を予定している。

- 3 月 日産自動車は欧州の乗用車生産拠点である英国日産自動車製造 (NMUK) から台湾へ小型乗用車「プリメーラ」を年間 2000 台輸出する。

〈92 年〉

- 12 月 三菱自動車が台湾で乗用車市場に本格的に参入—93 年秋、KD で月 1500 台、米国生産車の販売も計画

〈93 年〉

- 4 月 日産自動車は、台湾で「マーチ」の生産を開始した。
- 12 月 三菱自動車工業は十三日、台湾で小型乗用車を現地組み立てし、販売を始めたと発表した。
- トヨタ自動車は GM との合弁会社 (NUMMI) で生産している米国製カローラの台湾向け輸出台数を 93 年は 91 年実績比 73.2% 増の 25,000 台に増やして、台湾の市場拡大に対応する。

〈94 年〉

- 6 月 韓国と台湾、通商関係修復へ—自動車輸出再開へ協議
- 10 月 台湾の自動車業界では、米フォード・モーター系の福特六和が長くトップの座に君臨していたが、三菱自動車と提携した中華汽車工業が今年、その地位を奪うことが確実になった。

## マレーシア

〈76 年〉

- 9 月 日産、マレーシアで KD 生産スタート

〈82 年〉

- 9 月 トヨタ、マレーシアで合弁設立

〈83 年〉

- 6 月 三菱自動車、三菱商事、HICOM (マレーシア重工業公社) はマレーシアの国民車生産のための「合弁契約書」に調印。85 年から生産開始の予定。出資比率は HICOM 70%、三菱自動車、三菱商事各 15%。車種は 1300 CC

日系自動車企業とアジア諸国の自動車産業育成政策

および 1500 CC の小型車で初年度 2 万台、4 年目 8 万台

〈84 年〉

9 月 自動車輸入税アップ、KD 部品に 40%（一年前は 15%）の関税

〈85 年〉

7 月 、三菱製部品関税ゼロに

9 月 プロトン・サガの販売始る。同クラスのマレーシアの日本車より 4 割安  
政府は公務員にサガの購入を奨励

〈86 年〉

12 月 以降パングラデシュ、ニュージーランド、スリランカ、ブルネイ、マ  
ルタへ輸出（計 400 台）

〈87 年〉

4 月 プロトン社経営不振、三菱側円建て融資返済条件緩和、三菱自動車の部  
品生産の一部をプロトン社に移転

8 月 プロトン、ボルボの車体生産  
プロトン社は国内シェアで 60%以上を占めたが、年産 2 万 5 千台にとど  
まる

〈88 年〉

5 月 日産がマレーシアで販売攻勢、85 年時のシェア 31%、87 年 14%

8 月 三菱がプロトンに社長派遣

10 月 ASEAN 諸国は、ASEAN 部品相互補完協定に調印  
域内で生産された自動車部品の国産化率が 50%以上の場合、輸入国はそ  
の部品の関税を軽減するプロトンサガの販売は前年比 46.1%増、シェア  
73%

〈89 年〉

11 月 プロトン累積赤字一掃、香港、シンガポール、ブルネイへ輸出  
イギリスに輸出、輸出台数は前年比 10 倍

〈90 年〉

7 月 プロトン社、三菱の技術移転で新モデルを独自設計

## 資 料

### <91 年>

- 3 月 エンジン、トランスミッション工場完成、年産 10 万台体制
- 4 月 三菱の関西地区の下請部品メーカーは、共同でマレーシアの部品メーカーにエンジン、ブレーキ、ミッションなどの製造技術供与、現地調達率引上げを目指す三菱自動車に協力
- 6 月 三菱、エンジン部品の製造を日本から移す
- 7 月 プロトン創業以来累計 30 万台突破
- 8 月 部品国産化率 69%
- 12 月 三菱、バンパー塗装工場建設

### <93 年>

- 7 月 三菱、クライスラーとの資本関係解消
  - 9 月 三菱、プロトン、ベトナム企業と合併でベトナムでバス生産
- 93 年のプロトンのシェア 73.5% (8 万 8 千台)

### <94 年>

- 5 月 プロトン、フィリピンで生産検討
- 6 月 プロトン、三菱と中国企業と合併で中国で生産検討

## タイ

### <77 年>

- 4 月 タイ政府、中古車の輸入禁止措置を部品にも適用
- 6 月 日産、KD 専用トラック“アジアカー”を開発、タイで発売

### <78 年>

- 2 月 タイ政府は自動車の現地組み立て生産工場の新增設を禁止。工業省は、「タイでの自動車部品産業の育成策が確立されるまでの“一時的な措置”である」と説明。
- 7 月 タイ工業省、乗用車の国産化率 50%に引き上げを検討
- 11 月 タイ政府は石油消費節減のため 2500 CC 超える自動車の生産規制へ

### <82 年>

- 6 月 二輪車エンジン国産化計画がタイで具体化、日系 4 社は見返りに税減免

などの優遇要求。

〈86年〉

- 6月 タイ政府は自動車の販売が大幅に落ち込んだため、自動車部品の現地調達促進計画の緩和を検討。計画では87年1月以降54%、88年1月以降65%のところ、88年1月以降も54%のまま据え置く方針。

〈87年〉

- 1月 トヨタ自動車、日産自動車・日産ディーゼル工業、いすゞ自動車・三菱自動車工業の3グループのエンジン生産会社設立が認可された。いずれも現地企業と合併で生産開始5年目までにエンジン単体の国産化率を80%以上にすることが義務づけられている。
- 2月 本田技研が浜松から汎用エンジンラインを移してタイで生産開始
- 4月 トヨタ、タイからエンジン輸入
- 6月 三菱自動車はタイのエンジン国産化計画でいすゞ自動車・マツダとの提携を解消して、日産と組む。三菱自工がいすゞグループから離脱したのは、いすゞがエンジン国産を始めてから一年半後に、MSC（三菱自工とタイの合併会社）で製造する車にいすゞのタイ現地法人で作ったエンジン使用を求め、三菱自工がこれを拒否したため両社の提携が解消した。いすゞ、マツダは三菱自工の離脱後も引き続き現地資本との合併による会社設立の計画を進める。
- 7月 三菱自動車は88年からタイ製プレス金型を逆輸入する予定。円高で日本製に比べ2-3割安く調達できるため、円高対策としてタイ製金型を調達する部品メーカーが増えているが、完成車メーカーでは初めて。
- 7月 矢崎総業は自動車用組み電線、タイから米向けに輸出
- 10月 タイ最大の日系企業、タイ・トヨタ自動車が創業25年をむかえ、年産3万台へ工場集約。
- タイ・トヨタはトヨタ・グループへの部品供給拠点としての機能を持ち始め、金型を昨年インドネシアへ出したのに続き、十月に台湾、来年二月にマレーシアへ輸出する。
- 10月 本田技研はタイの現地生産会社が生産した汎用エンジンを日本を除く

## 資 料

アジア、中近東など十数カ国に輸出する。

- 10月 マツダはタイ製部品・資材の調達に乗り出す。現地の合弁生産会社でコスト・品質調査を始めた。日本車メーカーではいまだ自動車がタイから商用車用のブレーキドラムを輸入している。日本電装やスタンレー電気など部品メーカーもタイ製金型の逆輸入を計画している。
- 10月 矢崎総業はタイ国内販売のほか、アメリカ、イギリス、オーストラリアへも輸出する拠点とした。矢崎は台湾、フィリピン、ニュージーランド、ポルトガルなどに生産・輸出拠点を展開しているが、台湾が通貨高や人件費の高騰に見舞われているほか、フィリピンも政情が不安定なため、米国からの受注増加分をタイに振り向け、新しい輸出拠点としての機能を急拡大している。
- 11月 三菱自動車工業のタイ合弁会社 MMC シッティポーンは来年一月からカナダ・クライスラー向けに輸出する乗用車「チャンプ」(日本名ミラージュ)の日本製部品の使用比率を極力抑え、事実上の“ASEAN カー”をめざす。円高で日本製部品が割高になるため、タイをはじめマレーシア、フィリピンなどの三菱系生産拠点から割安な部品をできるだけ調達する。最初 50%以上使う日本製部品の割合を 89 年初めまでに 15%に引き下げ、輸出採算を向上する。タイでのガソリンエンジン生産も検討中だ。
- とりあえず日本製部品を 50%強使うが、月産 2000 台体制(輸出のみ)に入る来年 4 月には 43%に下げる。来年 3 月にシンガポールの三菱電機からオーディオ装置を、オーストラリアからアルミホイールを入れるのに続き、4 月にはフィリピンからトランスミッションの購入を始める。4 月時点でタイ製部品 52%、タイ以外の非日本製が 5%の比率になる。
- 8 月からはマレーシアの合弁会社からドアを調達する。マレーシアの国民車「プロトン・サガ」は両側面がチャンプと共通の設計にしており、共通のプレス部品が 54 部品ある。タイへ貨車輸送ができる利点もあり、来年末までに全 54 部品の調達に踏み切る。

〈88 年〉

- 1 月 本田技研工業は生産部品の現地調達率を高めるため、国際部品調達網を作る。英国、ベルギー、タイに調達事務所を設ける。
- 1 月 420 台の乗用車が日本経由でカナダへ輸出された。タイとしては初めて本格的な自動車輸出。
- 3 月 日産自動車はタイの合弁企業と小型トラックのエンジンの部品を相互供給
- 4 月 日産自動車はタイで KD 生産した乗用車、商用車のアジア各国向け輸出に乗り出した。  
タイからの輸出対象地域は韓国、フィリピン、マレーシア、インドネシアなど日産系の生産拠点がなくアジア全域。現地法人の生産効率を高めるとともに、円高で価格競争力を失いかけている日本製輸出車を補完する考え。
- 7 月 マツダ、タイのプレス工場が 8 月末完成し、国産化率 65%に
- 8 月 トヨタ自動車のタイでの合弁会社、トヨタ・モーター・タイランドは来年中に工場の生産設備を増強し、年間生産能力を 34,000 台から 40,000 台に引き上げる。タイの自動車需要が昨年より急伸、売れ行きに生産が追い付かず、シェアトップの座も揺らいできたため。
- 9 月 タイ政府の中央価格・独占禁止委員会は、自動車、二輪車の販売価格をすべて一時凍結するよう関係各社に指示した。自動車などの価格が円高や西独マルク高などにより大幅に上昇、輸入部品コストや組み立てコスト、完成車輸入コストなどを総合的に洗い直すことにした。凍結期間はこの調査が終わるまでとみられる。
- 10 月 タイホンダ、受注急増で、お客は 6 カ月待ちの状態、年末に 5 割増産の予定。
- 12 月 日産自動車は来年 1 月、タイに金型の生産拠点を設置する。日産は 1 ドル=100 円時代に備えて部品・資材の「グローバル購買体制」づくりに着手しており、今回の拠点設置はその第一弾。中南米や NIES への金型輸出基地に育てる。

## 資 料

〈89 年〉

- 2 月 日産自動車は、台湾、タイなど五地域の拠点でそれぞれ特定部品を国産化、工場間で部品をやり取りする。従来は各工場が独立して部品の国産化を進めていたが、今後は拠点ごとに特定部品の生産を集中、製造コストを引き下げる。日本への部品輸出も計画しており、東南アジアを日産グループが国際競争力を高めるための戦略地域として活用していく。日産はグループぐるみでアジア内分業体制を築く考えで、グループ部品メーカーに対し、東南アジアへの進出を要請し始めた。特に品質・コスト競争力が高い部品については日本に持ち込み、日本で組み立てている車のコスト削減にも役立てる計画だ。自動車メーカーでは三菱自動車工業が東南アジアでの部品生産分業で先行している。トヨタ自動車も金型などの集中生産を始めており、順次部品にも広げる計画を進めている。
- 3 月 タイ政府小型トラックに 7 月から国産エンジン搭載を義務づけ
- 3 月 三菱自動車工業の協力工場 16 社で構成する水島機械金属工業団地協同組合（岡山県総社市）は、タイに合弁で部品工場を建設すると正式に発表した。すでに着工しており、来年一月に操業を始める。製品は当面、現地の三菱自工の合弁会社に納入するが、将来は米国への輸出や日本への逆輸入の拠点としても活用する。タイでの現地生産車の国産化率引き上げ政策に伴う三菱自工からの協力要請に対応した。
- 4 月 トヨタ自動車、三菱自動車工業はタイの現地生産拠点からそれぞれポルトガルのトラック生産工場にエンジンなど主要部品の輸出を始めた。タイ政府の輸出要請を受けたためだが、日系自動車メーカーが東南アジアから欧州向けに部品輸出するのは初めて。両社は今後も生産コストの低い東南アジアを部品の供給基地と位置付け、ポルトガルを皮切りに全世界の自動車組み立て工場に主要部品の輸出を始める。
- 5 月 日産自動車は東南アジアの自動車生産拠点を結ぶ部品の相互補完供給体制を作る。タイ、フィリピン、マレーシア、インドネシアの現地工場の代表者らで構成する初めての「日産アジア分業補完会議」を東京で開催、1994 年をメドに東南アジア域内の部品の現地調達率を 50-60%に引き上



げることを決める。従来は各工場が独立して部品の国産化を進めていたが、特定の部品を集中生産することで製造コストを引き下げるのが狙い。

- 9月 トヨタ自動車は一九九二年をメドにタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンの東南アジア四カ国で、エンジンなど主要部品の相互供給体制を確立する。四カ国でそれぞれ集中生産する品目を定め、他の三カ国へ供給する。このため既存工場の設備増強や新工場を設立する計画。4カ国合わせた総投資額は約300億円。集中生産による量産効果で競争力を高めるとともに、ASEANの部品現地化政策に協力する。

<90年>

- 1月 三菱自動車工業が48%出資するタイの合併会社、三菱シッティポーン（本社バンコク）は、自社内に自動車工学を専門とする「工科短大」を開設、高卒社員の技術教育に乗り出す。タイの技術者不足に対処、自前で技術者を育成することにした。91年4月に開校する予定。
- 2月 日産自動車はタイで乗用車販売の大幅な拡張に乗り出す。年内をメドに生産委託先が乗用車専用工場を着工、来年から小型乗用車「セフィーロ」「ブルーバード」などの供給を開始する。
- 3月 本田技研工業のタイ現地法人、ホンダ・カーズ・タイランドは今年の乗用車生産を前年比約20%増の12,000台に拡大する。今月1日発売した新型「アコード」を中心に本田車の需要が急増しているため、現地資本との合併製造会社バンチャー・ゼネラル・アセンブリーの工場を従来の二直から三直体制に切り替え需要増に対応する。
- 7月 タイ政府はこれまで新規参入の制限などで国内自動車産業を手厚く保護してきたが、昨年、東南アジア最大の生産国に躍り出たのを機にようやく腰を上げ、近く小型車の輸入解禁など第一弾の自由化措置を発表する見通し。6月中旬、タイ工業省が明らかにした規制緩和策の概要は(1)これまで輸入を禁止していた排気量2300CC以下の小型車の輸入を解禁する(2)国内メーカーの生産車種を制限している免許制度を廃止するというもの。これによりタイに生産拠点的ない海外メーカーにも輸出の道が開けるほか、免許制度で現地生産車種を制限されていた後発メーカー

## 資 料

も先発メーカーに対抗して自由に車種数を増やせるようになる。タイ国内での工場新設禁止措置は当面、継続。

- 7月 ルノーが車種制限廃止に対応して、タイに自社工場建設
  - 7月 日産、タイの提携先2社に出資して、92年までに工場新設
  - 8月 トヨタ自動車はタイでエンジン・鋳物の現地生産を始めることを決め、地元工業団地との間で十五日、約十八ヘクタールに及ぶ新工場建設用地の取得契約を結ぶ。トヨタはタイをハイラックスの輸出拠点にする計画で、新工場完成時には生産規模を年10万台へと倍増する。急速な経済成長でタイ国内需要も急増しているものの、10万台のうち2割程度は輸出に回せる見通しで、これを日本、ASEAN諸国、ニュージーランド、欧州などに供給する計画。
  - 10月 三菱自工がバンコク郊外に工場用地を取得し、3-4年後タイで年産10万台の計画
  - 12月 三菱自動車工業はタイの合弁生産会社から、インドネシア向けにトラックの完成車400台を輸出した。
- 〈91年〉
- 2月 マツダは年内にもタイでの自動車の組み立て(KD)生産能力を現在の能力に比べて80%多い年間36,000台に増やす。勤務体制を二交代制にして増産に対応する。
  - 11月 日産自動車は、ASEAN各国の生産拠点間で部品の相互融通を開始する。12月からまずタイ、マレーシアの二国間で、電装部品と内装部品を相互に供給し合う協力体制をスタートさせる。92年夏にはフィリピンの生産拠点を加えて相互補完の対象を三カ国に拡大する。ASEAN各国の自動車市場はこのところ成長の鈍化が目立っている。日産では、国別による部品の集中生産と相互融通体制を確立してASEAN各拠点の経営効率化を進める。
  - 12月 自動車メーカー各社はタイ市場に高級車を投入する動きをみせている。外国企業のタイ投資申請数落ち込みは大きく、91年は前年比40.8%減

〈92年〉

- 4月 東南アジアの労働需給逼迫し、マレーシアでは製造業8万人不足、タイでは賃金水準上昇加速
- 9月 日系自動車企業、KD部品の関税引下げを追い風に、タイで大幅増産—トヨタは7割増、日産は1.5倍
- 9月 韓国の現代、タイの乗用車市場で4.1%獲得、—マツダ抜き6位に躍進
- 10月 三菱自動車工業は海外生産拠点からの欧州向け輸出を本格化する。タイや豪州から欧州全域に小型トラックや新型ワゴン車の輸出を開始。
- 11月 自動車市場が急拡大しているタイで、国民車生産構想が浮上している。
- 12月 トヨタ自動車と本田技研工業はASEAN地域で自動車部品の現地調達を強化する。
- トヨタはタイでエンジンのシリンダーブロックなどを製造する鋳物工場を新設、素材調達から部品加工、完成車組み立てまで一貫生産体制を築く。本田技研は90年代半ばにタイ、フィリピン、マレーシア、インドネシアの4カ国で補修部品の現地調達を始める。
- 12月 日産自動車が、東南アジア向け専用の「アジアカー」を開発する。新市場開拓の戦略車と位置づけている。93年夏以降、タイや台湾など4カ国・地域で生産を開始する。
- 12月 三菱自動車工業はタイで大幅増産する。

〈93年〉

- 1月 本田技研工業はタイで乗用車を増産する。
- 2月 トヨタ自動車は17日、タイに新工場を建設するとともに既存工場を拡張して現地生産能力を97年までに現在の2倍にあたる20台に引き上げる、と発表した。総投資額は約450億円。
- 3月 トヨタ自動車は秋から、オーストラリアで生産した「カムリ」をタイの現地会社へ輸出、販売する。生産コストがアジア各国に比べ高いため、高級車として売り込む。
- 3月 本田技研工業は95年にタイ、マレーシア、フィリピン、インドネシアの

## 資 料

ASEAN 4 カ国での販売台数を、92 年に比べ倍増させる計画である。

フィリピンで三月から小型乗用車「シビック」を増産したのに続き、タイで8月から3ドアハッチバックタイプのシビックを生産、販売する。ASEAN 域内では90年代半ばにモータリゼーションの波が押し寄せるとみており、増産を急ぐとともに域内での部品相互融通体制を整備する。

- 4 月 日産自動車のタイの生産拠点、サイアムニッサン社は新工場を建設し、タイでの生産能力を現在の年9万台から95年半ばに15万台に拡大する。

設備投資額は21億バーツ(100億円)。タイでは日系自動車メーカーが一斉に設備拡張に乗り出している。「一社当たりの生産規模が小さい」といわれた東南アジアの自動車産業も市場拡大の波に乗り、大規模生産への道を歩み始めた。

- 4 月 三菱自動車工業は95年をメドにASEAN 6 カ国で92年比7割増の30万台を生産、販売する。

タイとマレーシアでの乗用車増産を柱にしており、円高や欧米への輸出規制で日本からの輸出が減少するのに対応し、ASEAN から先進国向け出荷も増やす。

- 4 月 三菱自動車工業はASEAN 域内での部品相互融通を拡大する。新たにタイからマレーシアの自動車メーカー、プロトン社にエンジン部品用アルミの供給を本格的に始めた。日本からの輸出を現地調達に切り替え国産比率を高める。

- 7 月 本田技研工業はタイ事業を拡大する。97年をメドに現地組み立て工場の生産を能力いっぱいを持っていくとともに、91年7月に解禁されたばかりの完成車輸出を現在の4-5倍に増やす。乗用車と商用車を併せ持つトヨタ自動車や日産自動車がタイでの工場新設に乗り出しているが、乗用車だけの本田は当面、現行の設備能力でタイでの市場拡大に対応する。

- 8 月 トヨタ自動車は、タイや台湾など東南アジア地域で現地生産している自動車に使う薄板、特殊鋼などの鋼材や樹脂製品といった資材を豪州、欧州などから国際調達する方向で検討を開始した。同社の場合、鋼材など

主要な資材は100%近くを日本からの輸入に依存してきた。だが、最近のアジア通貨に対する円の全面高で、資材コストが急激に上昇したため、調達先を多角化することでコスト削減を狙う。

- 8月 日産自動車は11月に、タイの現地法人で生産する商用車を隣国のラオスに輸出する。
- 9月 日産自動車はタイ、台湾、マレーシア、フィリピンの4カ国・地域で「サニー」をベースにしたアジア専用車「AD リゾート」を生産・販売する。
- 10月 いすゞ自動車は本田技研工業から乗用車「ドマーニ」のOEM(相手先ブランドによる生産)供給を受け、タイで94年半ばから自社ブランドで販売する。タイでの乗用車市場が拡大しているため、すでにある両社の相互供給関係を活用し、拡販する。同時に両社は94年春から、いすゞ「ビッグホーン」と本田「アコード」を相互OEM供給すると正式に発表した。
- 12月 マツダと米フォード・モーターは中国やタイ、マレーシアなどアジア・太平洋地域での自動車の共同生産などを検討する。

〈94年〉

- 2月 フォード、タイで販売網拡充、年内に20店舗増設―日系メーカーを猛追撃
- 4月 米GM、タイでオペル車生産―日欧に対抗、販売網拡大
- 4月 本田技研工業は、タイにプレス部品工場を建設すると発表した。
- 5月 トヨタ自動車と本田技研工業はそれぞれ東南アジア市場向け低価格の戦略乗用車「アジアカー」を開発し、現地生産する。両社は既存の排気量1300―1500CCの小型車を基本に開発、部品のほぼ全量をアジアで現地調達することで、低価格を実現する。トヨタは98年からタイで量産、中近東・中南米にも輸出し、本田は96年までにタイやインドネシアで製造・販売する。日本の自動車メーカーのアジアへの製造移転が加速し、多国間で部品や車種を補完する国際分業体制が一段と進むことになる。
- 5月 米ビッグスリーの東南アジアや中国への本格参入が始まった。自動車需要が急増しているタイなどで右ハンドルの小型乗用車を投入した。
- 6月 タイの乗用車市場の勢力地図に変化が起きている。円高の加速を受けて

## 資 料

日本車メーカー各社は販売価格の引き上げを余儀なくされ、一部企業を除いて売り上げが激減。一方、米ゼネラル・モーターズ（GM）など欧米勢が販売攻勢をかけ、急ピッチでシェアを伸ばしている。この結果、以前は8割以上を誇っていた日本車の販売シェアが一時、7割を下回った。追い打ちをかけるように円が1ドル＝100円の壁を突破、日本車メーカーはかつてない厳しい局面を迎えている。

- 6月 トヨタ自動車、日産自動車、いすゞ自動車の三社はタイで、ディーゼルエンジン部品を相互供給することで基本合意した。詳細を詰め、近く調印する。タイ政府は96年6月までにディーゼルエンジン部品の国産化率を70%（現在は50%）まで引き上げる自動車政策を打ち出している。三社はそれぞれ現地に生産拠点を持つため、相互の設備を有効利用してエンジン部品を分業生産し、規模のメリットを追求しながら短期間での国産化率達成を目指す。対象となるのは、それぞれタイで現地生産するートンピックアップトラック（輸出向けを含む）用のディーゼルエンジン部品。
- 6月 三菱自動車工業は96年から小型ピックアップトラック（1t積み）の生産をタイ工場に全面移管する方針を固めた。現在、名古屋市内で量産している同型車がモデルチェンジするのを機に、製造コストの安価な海外に生産拠点を移す。タイから東南アジア諸国連合（ASEAN）のほか日本や欧州、オーストラリアなどにも輸出する。
- 6月 タイ政府投資委員会（BOI）は自動車や電機など組み立て輸出産業を支援する部品や機械などの周辺産業に対する投資優遇策を決めた。一定期間の法人税免除や機械輸入税の減免などが柱。部品などの周辺産業を呼び込み、先進国に比べて弱い製造業の基盤を固めたい考え。対象となる業種は工具や工作機械、機械・電子部品、部品加工など10業種で、BOIを通じてタイに工場進出する企業は、投資地域を問わず法人税を8年間免除され、さらに工場新設のための設備投資で、輸入する機械の関税が減免の対象となる。
- 8月 マツダと米フォード・モーターは24日、タイで商用車を合併生産するた

め、現地で企業化調査を開始したと発表した。来年春までに新会社の出資比率や生産規模を詰め、98年をメドに生産を始める計画である。

- 10月 トヨタ自動車はアジア地域（中国を除く）で現地生産を大幅拡大する。インドネシア、タイなどで能力を2倍以上に拡張し、97年をメドに域内の現地生産能力を現行のほぼ倍に当たる年間52万台に引き上げる。素材から部品、組み立てまで現地化を進め、円高で落ちている日本車の価格競争力を回復するのが狙い。
- 10月 本田技研工業は、タイに乗用車の生産工場を新設すると正式発表した。96年春までに約100億円を投じて、プレス工場、塗装設備、車体組み立てラインを備えた工場を建設する。生産能力は96年から2万台で立ち上げ、98年に6万台へ引き上げる。

## フィリピン

〈76年〉

- 3月 フィリピン政府のトラック国産化計画へトヨタ・日産が応募方針

〈79年〉

- 7月 GMといいますが、フィリピンに合弁会社「GM フィリピナス」設立

〈81年〉

- 7月 ルノーがフィリピン政府の国産化計画で現地子会社の組み立て工場閉鎖

〈82年〉

- 11月 トヨタが、フィリピン国立銀行と共同でデルタ・モーター社株を取得、直接出資して乗用車「カローラ」「コロナ」の組み立て生産・販売を始める。

- 11月 日産自動車が丸紅ともに、比PNI社に出資し、スタンザとパルサー生産。

〈83年〉

- 8月 フィリピン政府が、自動車国産計画を改定、5社を2社に減らす方針

- 8月 比政府の自動車再編策でのGM系とトヨタ系が合併交渉

- 9月 フィリピン政府が9月12日までに自動車企業を2社に再編統合する計

## 資 料

### 画を通告

#### <84年>

3月 フォード・フィリピン社は20日、赤字累積を理由に、フィリピンでの小型トラックと乗用車の組み立てをやめ、8月までに完全撤退すると発表した。フォード撤退はアキノ氏暗殺事件後の大型外資引き揚げ第一号である。フォード・フィリピン社は、67年フィリピンへ進出。82年の最盛期には1900人の従業員を抱えていたが、その後の不況に加え、外貨危機で、自動車組み立て用部品の輸入が、83年秋以降ストップし、ついに、撤退に追い込まれたもの。同国にはフォードのほか、ゼネラル・モーターズ・ピリピナス（米GM系）、デルタ・モーター（トヨタ自動車系）、カソルバン・オートモーティブ・リソーセズ（三菱自動車系）、ピリピナス日産と沢山の外資系自動車産業が進出している。しかし、各社とも部品の在庫切れで、ほぼ操業中止状態にあり、フォード同様の全面撤退が続くことも予想される。

3月 トヨタ、フィリピンから撤退  
GM、フィリピンから撤退

#### <86年>

2月 フィリピン政府が認可取り消し、いすゞがフィリピンから撤退  
7月 トヨタ自動車は来年、フィリピンでの自動車組み立て生産・販売を三年ぶりに再開する方針で、アキノ新政権の要請で予備折衝に入った。同国の産業政策が今秋確立するのを待って、年内にも生産計画を決める。トヨタは1980年代初めまで市場シェア3割強を確保、首位メーカーの座にあったが、経済的な不安やマルコス旧政権に対する警戒から84年3月、現地企業との提携関係を解消、撤退した。

12月 いすゞが、フィリピン工場の再開申請

#### <87年>

2月 三菱自動車工業は中古の大、中型トラックをフィリピンに輸出する。アキノ政権が自動車政策を変更、産業用の中古車の輸入を二月初めに解禁したため、日本国内で下取りした中古車の処分に活用する。輸入対象中



古車は「車両総重量5トン以上で、新車として売られてから6年以内の車」としている。

- 9月 フィリピンのコンセプシオン貿易・産業相は、排気量1100cc以下の乗用車メーカーを同国へ新規参入させる可能性があることを明らかにした。自動車需要が盛り上がっているのにこたえ、低価格の「国民車」を導入しようとする構想で、メーカー候補にはイタリアのフィアットなど四グループを挙げている。だが、アキノ政権下で決まった自動車開発政策（CDP）に基づき、現在は三菱自動車工業、日産自動車、トヨタ自動車の現地法人だけが乗用車の生産を認められており、「新政策」は既存の日系三社にも波紋を広げている。
- 9月 フィリピン政府の民営化委員会（COP）は八月末、三井物産、トヨタ自動車による旧デルタ・モーターズ工場（マニラ）の買収を却下した。
- 10月 フィリピン貿易産業相がトヨタの再進出計画を認めず
- 11月 フィリピン貿易産業相、トヨタの生産再開認める方向示唆  
〈88年〉
- 1月 トヨタ自動車のフィリピン再進出問題が大詰めを迎える。同国政府は進出を希望する外資の計画提出期限を来月八日とするなど一連のスケジュールを決めた。これを受けトヨタは近く再進出計画を提出する。トヨタは一昨年秋の段階で再進出計画をまとめ比政府に説明した経緯があり、一連の過程で最終的に同社の再進出が確定する見通し。ただ同国貿易産業省によると、現代自動車など韓国メーカーもデルタ・モーター工場買収に関心を寄せており、なお予断を許さない。
- 3月 トヨタのフィリピン再進出を同国政府が引き延ばす。同国貿易産業省の計画によると乗用車製造免許を与えるのは3社まで。すでに2社が稼働しているので残りは1社となる。この第三のメーカーを決めるため同省は進出希望メーカーが2月8日までに製造計画を提出するとともにこの日の会合に代表を派遣することを義務付けた。フィリピン進出にはトヨタのほか韓国などのメーカー計9社に関心を寄せているといわれたが結局、同省の示した条件を満たしたのはトヨタだけだった。計画は89-92年

## 資 料

の間に計 18,500 台を生産するという内容。それでも同省はすでに西独のベンツなどが計画を出しているという理由をあげ決定を遅らせているという。

- 3 月 トヨタ自動車のフィリピン再進出が事実上決まった。比貿易産業省は 29 日、同社に対し、「旧デルタ・モーターの工場（現在政府管理下）の買収を条件に再進出を認める」と通告した。これを受けトヨタは来月実施見込みの競争入札を経て同工場を買収、早ければ来年 5 月に生産を開始する。
- 11 月 トヨタ自動車は来年夏からクラウン、カローラの乗用車二車種と商用車のハイエースの計三車種を生産・販売する。

〈89 年〉

- 2 月 トヨタ自動車はフィリピンでの現地生産、販売計画を当初予定より大幅に繰り上げて実施する。クラウン、カローラ、ライトエースの三車種を今年八月ごろから生産、販売する予定だったが、同国政府の強い要請を受け、来月から現地工場を稼働させる。
- 3 月 三菱自動車工業はフィリピンの現地生産工場の生産能力を現在の月間 1000 台から倍増する検討を始めた。
- 3 月 アキノ大統領は台湾に対比投資の窓口になる「総合事務所」を開設するとの計画を明らかにするとともに、「今年の台湾からの対比投資が前年比 50% 増になることを期待している」と強調した。フィリピンは台湾と正式な外交関係を結んでいないが、台湾に事務所を設けることで、投資に関する情報提供、相談、調整と、台湾の投資家には数次入国が可能な査証を発給することが可能となる。
- 台湾は昨年、対比投資額で米国、日本を上回ってトップになり、「23 億 1 千万フィリピンペソ（一億ドル強）に達した」（アキノ大統領）。
- 6 月 トヨタ自動車のフィリピンの現地生産会社、トヨタ・モーター・フィリピンズ（TMP）は来年から新たに乗用車「コロナ」の生産を始める。
- 8 月 三菱自動車工業のフィリピン現地法人、フィリピン・オートモーティブ・マニュファクチャリング社（PAMCOR）は 21 日、今後 5 年間に 6 億ペ

ソ（約 36 億円）以上を投資すると発表した。新たに工場を建設するのが主な目的で、現在の年産 15,000 台体制を 93 年までに同 36,000 台と 2 倍以上に引き上げる。同社は比国内の自動車市場でシェア 43.9%（88 年）を占めるが、新規投資をテコにトップメーカーとしての座を固める構えだ。

- 9 月 トヨタのフィリピン現地法人が、増産計画前倒し一車種追加より量産に力

〈90 年〉

- 1 月 トヨタ 92 年からフィリピンで変速機生産計画
- 2 月 日産自動車のフィリピン現地生産会社は新工場用地を取得、乗用車市場での攻勢に乗り出す。来年中にも乗用車組み立て工場を建設、92 年末までに生産を始める。フィリピンでここ数年乗用車の需要が急増、現在の工場が手狭になってきたため増設に踏み切る。
- 2 月 フィリピン貿易・産業省がまとめた新たな自動車開発計画（CDP）の最終案は、排気量 1200 cc 以下のいわゆる「国民車」を生産するメーカーの同国への新規参入を認め、国産化率も従来より大幅に緩和し、1993 年まで 51%を達成すればよいように手直した。
- アキノ政権が策定した現行の CDP は 87 年末に決まったもので、国内の乗用車メーカーを 3 社に限定している。三菱自動車工業、日産自動車、トヨタ自動車の各現地法人が進出しているが、1200 cc 以下の乗用車を手掛けているメーカーはない。関心を示している外国メーカーは既存 3 社以外に本田技研工業、伊フィアット、韓国の起亜産業など 7 社前後あるという。
- 3 月 フィリピンのコンセプション貿易・産業相は十二日、アキノ大統領が「国民車」計画を正式に承認したことを明らかにした。比政府が国民車導入に向け改定した自動車開発計画(CDP)は排気量 1200 cc 以下の「国民車」を生産する自動車メーカーの同国への新規参入の登録を四月末まで受け付けるとともに、一年後には上級車（排気量 2800 cc 以下）の生産に移行することも容認している。これに対し、従来の CDP の下で乗用車を生産

## 資 料

してきた日系の既存自動車メーカー3社は「投資計画を見直さなければならなくなる」などと強く反発している。

フィリピン政府が国民車の生産を後押しすることにしたのは、おう盛な自動車需要で生産が追い付かないことが主な要因。自動車販売台数（商用車も含む）は昨年、前年の2倍以上の約五万台に達した模様だ。今年は七万台の販売が見込まれているが、それでも新車を手に入れるには数カ月待たなければならない状態が続いている。

「フィリピンでは上級車志向が先進国よりも強く、大家族であるため、国民車の大幅な需要は見込めない」という。今回の自動車開発計画（CDP）変更が上級車生産への新規参入に道を開いたことも、そのことを裏付けている。

- 5月 フィリピンのコンセプション貿易・産業相は七日の記者会見で「国民車」（排気量1200cc以下）生産計画に13社から申請があったと発表した。日系メーカーでは本田技研工業のほか、日産自動車、三菱自動車工業、ダイハツ工業がそれぞれ生産計画を出している。韓国の起亜産業や欧米の自動車メーカーも申請している。
- 7月 フィリピン政府は、本田技研工業の現地法人など七社を「国民車」（排気量1200cc以下）のメーカーとして認可することを決めた。比政府投資委員会（BOI）は先に国民車生産計画への参加を申請した13社を第一次審査で七社に絞っていたが、基本車種の小売価格を17万5千ペソ（1ペソ＝約6円）以下に抑えることなどを条件に7社の参入を認めた。7社のうち日本メーカー系は本田（車種＝シビック）をはじめ日産自動車（同＝マーチ）、三菱自動車工業（同＝コルト）、ダイハツ工業（同＝シャレード）の四社。このほか、韓国の起亜産業、イタリアのフィアット社、ブラジルのガルゲル社の各現地法人が含まれている。
- 7月 韓国・大宇グループが、フィリピン現地資本と合併でバス工場建設計画
- 9月 本田技研工業はフィリピン政府の「国民車構想」に対応、91年3月からフィリピンで排気量1200ccの「シビック」の生産を開始する。
- 10月 フィリピン政府投資委員会（BOI）は三菱自動車工業の現地法人 ATC の

エンジン生産計画を承認した。

- 10 月 マツダと韓国・起亜自動車はフィリピンに乗用車の生産・販売の合弁会社を設立することで合意した。起亜が同国政府の「国民車構想」に基づいた排気量 1200 cc 級の小型乗用車、マツダがひと回り大きい車種の生産を担当する。生産開始は 92-93 年となる見通し。合弁には両社のほか、現地メーカーが参加する。
- 12 月 フィリピン貿易・産業省はこのほど、米 GM がフィリピンに再参入を計画していることを明らかにした。GM はマルコス前政権末期の 84 年にフィリピンから撤退した経緯があるが、今回は比政府の推進している「国民車」（排気量 1200 cc 以下）生産計画に地元企業を通じて参加する形をとる。将来は国民車だけでなく排気量の大きい乗用車の生産にも移行するとみられ、比国内の自動車業界は再び過当競争に突入しよう。

〈91 年〉

- 1 月 トヨタ自動車は今年後半をメドに台湾で生産している小型トラックをフィリピンに輸出する。
- 1 月 日産自動車は 1991 年春をメドにフィリピンにリッターカー「マーチ」を投入する。
- 11 月 トヨタ自動車はフィリピン操業 3 年でシェアトップ
- 12 月 日産自動車は、フィリピンの乗用車合弁の生産・販売会社を増資、プレス部品工場と完成車の組み立て工場を新設して生産体制を強化すると発表した。日産は 95 年に現在、年間 4 万—5 万台のフィリピンの自動車需要が 10 万台規模に拡大すると予想している。

〈92 年〉

- 10 月 日産自動車の現地法人、フィリピン日産は、マニラ市郊外のサンタローサ地区に総額 20 億ペソ（1 ペソ＝約 5 円）を投じて、自動車組み立て工場などを新設する。生産、組み立てラインがすべて完成するのは 95 年になる予定で、完成すると生産能力は現在の月産平均 900 台から同 2500 台に増える。
- 10 月 本田技研工業はフィリピンに乗用車バンパーの補修用部品工場を建設

## 資 料

するために、マニラ郊外の輸出加工区に用地を確保した。日本の自動車メーカーの中でアジアに補修用部品の生産拠点を設けるのは本田が初めて。生産した補修用部品は全量、フィリピンから輸出、その大半は日本の旧型車用部品として販売する。

- 12月 本田技研はフィリピンに14億円を投じて新工場を建設する。第1段階として94年春から日本に構造部品を輸出、続いて米国向けにバンパービーム（補強材）を供給する。第2段階ではASEAN向けの補修部品を生産する方針である。

### 〈93年〉

- 1月 ASEAN六カ国は今日1日ASEAN自由貿易圏（AFTA）をスタートさせた。15年先の2008年を目標に工業製品などの域内関税を0-5%に引き下げ、貿易と投資の大幅拡大を進めようという構想だ。タイ、インドネシアなどはスタート段階では自動車部品や完成車を関税引き下げの優先対象から除外しているが、いずれ自動車産業の域内分業計画にも大きく響いてくるのは必至。それだけにAFTA発足と歩調を合わせるように、メーカー各社の生産・輸出体制再編の動きも急になっている。
- 1月 日産自動車は今年夏、タイ、フィリピン、マレーシアに台湾を加えた4カ国・地域の分業で「ASEAN戦略車」の生産を始める。タイがエンジン、フィリピンがパネル部品などといった具合にそれぞれが得意とする部品を持ち寄り、ASEANで需要の多い1600CCクラスの「多目的乗用車」を生産する計画だ。ASEAN域内での日産の部品融通額は昨年まで6000万円程度にとどまっていたが、この戦略車種の生産で「一気に20億円近くに急増する」（タイ法人のサイアム・ニッサン・オートモービル）という。
- 3月 フィリピン議会は八日、外国企業への土地の賃貸期間を最長で七十五年まで認める法律を可決、成立させた。外国企業のフィリピンへの投資促進が狙いで、現行法の最長五十年間をさらに二十五年間延長することになる。
- 4月 マツダ、フィリピンで乗用車生産、現地企業に技術供与—今月下旬から

年 2500 台

7 月 フィリピン政府、クライスラーの合併事業認可

<94 年>

5 月 日産自動車のフィリピンでの生産・販売拠点であるユニバーサル・モーターズ (UMC) はマニラ郊外に商用車組み立てのための新工場を建設する。生産能力は既存工場の二倍にあたる月 1000 台となる。

5 月 フィリピンのナバロ貿易・産業相は、クアラルンプールでの記者会見で、マレーシアとの自動車産業協力について「マレーシアの国民車、プロトンのプラントがフィリピンに建設される見通しだ」と語り、両国間で具体的な話し合いを進めていることを明らかにした。

6 月 フィリピン日産の新プレス工場が完成

9 月 本田技研工業と主に取引する部品メーカー 6 社がフィリピンに進出、95 年春にも操業を始める。二輪車・四輪車部品のほぼ全量を日本へ輸出する。フィリピンを進出先を選んだのは東南アジアの中で比較的人件費が安いほか(1)英語が通じる、(2)ラモス政権が安定してきた、(3) ASEAN 地域への部品輸出拠点として育成できる、(4)合併でなく単独進出できることが主な理由だ。本田は国内市場で、低価格車の投入が他社より出遅れており、販売面で苦戦を強いられている。系列を中心とする部品各社がフィリピンに進出し、軌道に乗れば「最低でも 20%のコストダウンは見込める」(部品メーカー社長)という。このため、本田が国内で生産する自動車の製造コストも大幅に引き下げが可能になる。自動車部品メーカーに対し、販売先の自動車メーカー各社は 2-3 年で 15-20%の原価低減を求めている。これを受け、今後部品各社が素材の調達を海外へ切り替える動きが広がりつつある。国内の素材メーカー各社にも影響が出てきそうだ。

## インドネシア

<76 年>

12 月 トヨタ自工と自販が、現地法人のアストラ・インタナショナル社と合併

## 資 料

で自動車部品会社設立

〈77年〉

6月 トヨタ、アジアカーを6月下旬インドネシア発売へ

〈83年〉

8月 三菱自動車がインドネシアの自動車エンジン工場を合併で11月に工場着工一日欧6社の先陣を切る

〈85年〉

日産、現地パートナーとの紛争のため、インドネシアから撤退

11月 本田技研、インドネシアで車用エンジンを87年から生産する計画

〈87年〉

3月 トヨタ、「キジャン」を2割増産—多用途車人気に乗る

6月 トヨタ、インドネシアで部品工業育成のため現地メーカーを組織化

10月 トヨタ自動車のインドネシアの商用車車体・部品合併生産拠点、トヨタ・モビルンドは来年後半にトヨタが台湾で生産開始予定の多目的車「キジャン」用にプレス金型、治具などの輸出を始める。インドネシアから自動車生産設備が輸出されるのは今回が初めて。政府の輸出振興策に協力するとともに、アジア拠点間の協力関係を強める。

11月 トヨタ自動車が八七年にインドネシアの自動車市場で初めてシェア一位の座に就くことが確実となった。自動車販売が伸び悩む中で、多目的車、新型「キジャン」が好調で、昨年トップの鈴木自動車工業を押さえた。

11月 トヨタ自動車はインドネシアで、1990年をメドにエンジンの一貫生産に乗り出す。

このため、早ければ88年秋に総額7500万ドルを投じ、新鋭エンジン工場の建設に着手する。生産したエンジンは一部を台湾に輸出する。同社が海外拠点間でエンジンを輸出するのは今回が初めて。

〈88年〉

1月 インドネシアの現地商社はトヨタ自動車の現地仕様多目的車「キジャン」（排気量1500CC）の北朝鮮向け輸出を開始した。トヨタと直接関係のな



い現地自動車組み立て会社に生産させ、政府の輸出振興策に応じ独自に踏み切ったとされる。日本の自動車各社は昨年夏から北朝鮮向け輸出を自粛している。

- 3月 日産自動車がインドネシアに再進出—まず小型車販売
- 4月 トヨタ自動車のインドネシア拠点であるトヨタ・アストラ・モーターはブルネイ向けに多目的車「キジャン」100台の追加輸出契約を結んだ。同社は各国にキジャンの試験輸出をしているが、継続的な輸出商談が軌道に乗ったのはブルネイが初めてである。
- 5月 三菱自動車のインドネシア合弁会社が、金型を日本に初輸出一大型バス部品用に60点
- 7月 マツダはインドネシアで、乗用車用エンジンの生産を1990年前半に開始する。近く住友商事、現地資本二社の計四社で合弁会社を設立する。生産規模は五年目に年間2万台で、20%を輸出に回す。総投資額は3000万ドル。同国政府は乗用車エンジンについて、輸入関税を100%と高く設定しており、日本側は長期的にエンジンを国産化した方が有利と判断した。

<89年>

- 4月 三菱自動車がインドネシアの現地工場から商用車用プレス部品輸入。ASEANからの部品輸入はフィリピンからのトランスミッション部品に続く第二弾。  
三菱自工はタイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンのASEAN四カ国を中心にオーストラリアを含めた豪亜地区の生産拠点間で部品の水平分業を積極的に推進している。すでにフィリピン、マレーシアからタイにトランスミッションや自動車用ドアを供給、タイからはオーストラリアにプレス部品を供給している。今後は部品供給先を域内以外にも拡大し、日本や欧米の三菱自工の現地工場にも部品を輸出する。
- 4月 三菱自動車工業と鈴木自動車工業はインドネシア向けの排気量1000cc級小型トラックを共同開発し、必要な部品を分担生産することで合意した。91年から両社が現地で独自に組み立て、それぞれのブランドで販売する。年間生産台数は三菱自工が2万台、鈴木自工が3万台。最初から

## 資 料

部品を共通にしておくことで、投資負担を軽減し、価格競争力を強化する。日本の自動車メーカーが海外向けの自動車を共同開発し、部品を分担生産するのは初めて。両社は開発にあたって主要部品を共通にするとともに、部品ごとに両社の生産分担を決める。日本からの輸出や現地の協力部品メーカーへの生産委託窓口を一本化する。量産効果によるコストダウンをねらう。

- 5月 トヨタ自動車はインドネシアの現地法人からマレーシアへ商用車用エンジンの輸出を始めた。トヨタが東南アジア域内でエンジンを相互流通させる水平分業はこれが初めて。
- 7月 マツダは20日、インドネシアに合弁で現地法人を設立、90年夏から乗用車用エンジンの生産を始めると発表した。
- 8月 トヨタ自動車はインドネシアでエンジンの現地生産を強化するため4日、現地法人の「トヨタ・アストラモーター」内に、エンジン部品用の新鋳物工場を着工した。
- エンジンとはこれまで部品の組み付けが中心だったが、同国政府の方針に従い現地生産の比率を高めるため、鋳造部品も生産することにした。
- 11月 トヨタ自動車は商用車エンジンの主力機種の一つである5K型エンジン(排気量1500CC)の生産を日本からインドネシアの合弁拠点に全面移転する。1990年末から日本へ輸出するのをはじめ世界への同型エンジンの供給拠点とする。同社が自動車の心臓部であるエンジンの国内生産を中止、輸入に切り替えるのは初めて。

〈90年〉

- 2月 インドネシアの日系合弁企業九社は労働省の海外青年技能研修制度を活用、現地社員を日本に派遣、長期研修する。現地社員を派遣するのはシキボウ、鐘紡、日東紡績、大和紡績、ユニチカの繊維五社とトヨタ自動車、日産自動車、三ツ星ベルト、イズミ工業の自動車・部品四社の現地合弁会社。
- 6月 日産自動車系の電装部品メーカー・ナイルス部品はインドネシアで現地企業などと合弁で、補修用フラッシャー部品の生産に乗り出す。

- 8 月 三菱自動車工業はインドネシアの部品メーカーからトラックシャーシ用フレームの輸入を始めた。自国内部品産業育成のためインドネシア政府が現地部品の輸入を要請しているうえ、海外からの部品調達が国内部品メーカーの供給不足緩和にもなると判断した。
- 9 月 マツダはインドネシア最大の企業集団サリム・グループと提携、価格を他社同サイズ車の約半分に設定した小型乗用車を年内に発売する。開発費が省け設備投資も少ない旧型モデルの採用と部品現地生産でコストを圧縮。インドネシア政府の完成車輸入禁止策により、同国で生産・販売中の乗用車が国際的に相当割高な点に着目した。現状だと輸入部品には100%の関税がかかるほか、少量生産で一台当たりのコストも高く、日本国内に比べ乗用車価格は平均三倍前後である。
- 11 月 マツダは、インドネシアのエンジン製造・ボディサブアセンブリーの新工場で本格生産を開始した。
- 12 月 マツダは、インドネシアで小型乗用車「ファミリア」の旧型をベースにした低価格車「MR 90」を発売した。

<91 年>

- 2 月 三菱自動車工業とスズキはインドネシアで共同開発を進めていた小型商用車の販売を開始した。
- 3 月 トヨタ自動車のインドネシア合弁生産拠点のトヨタ・アストラ・モーター (TAM) は、エンジン鋳造工場の操業を開始、エンジン本体の現地本格生産を開始した。同エンジンは現地で生産している主力車種「キジャン」に積み込むほかに日本向け輸出を本格的に始めた。トヨタが海外生産拠点からエンジンを調達し、日本で活用するのは今回が初めてである。
- 6 月 マツダは、インドネシアで販売している 5 ドアハッチバック車「MR 90」(排気量 1400 cc) の生産をスズキの現地生産会社、インドモービル・スズキ・インターナショナル社に委託する。これまで MR 90 を生産していた地元の自動車組み立て会社、イスマック社の生産能力に限界があるため、スズキの現地工場に移管する。資本関係のない日本の自動車メーカー同士が海外工場で生産委託するのは初めて。

## 資 料

- 7 月 日本のトラックメーカーがインドネシアでの需要急減に直面して現地組み立て (KD) 生産の中止や減産に追い込まれている。日産ディーゼル工業が KD 生産を休止したほか、三菱自動車工業や日野自動車工業が大幅減産体制に入った。
- 12 月 本田技研工業はシリンダーブロックのアルミ鋳造工場を 92 年に新設、日系メーカーとしては ASEAN で初めてエンジンの一貫生産体制を確立する。

### 〈92 年〉

- 4 月 プラスチック部品メーカーの日本プラストはインドネシアの生産拠点から日産自動車向けに革巻きのハンドル、シフトノブなどの自動車部品の供給を始める。労務費の削減と手作業に頼る縫製工不足をインドネシア進出の理由にあげている。
- 5 月 インドネシア第二の企業集団アストラ・グループのオーナーであるスルヤジャヤ家はグループの中核企業であるアストラ・インターナショナル (AI) の株式をトヨタ自動車など有力合弁相手企業に売却する打診を始めた。

### 〈93 年〉

- 3 月 マツダのインドネシアの現地生産が前年比 25% 減少
- 6 月 トヨタ自動車はインドネシアの大手企業集団アストラ・グループの中核会社、アストラ・インターナショナルに資本参加する。総発行株式の 8.26% を約 100 億円で買い取ることで合意した。
- 7 月 本田技研工業は ASEAN の各拠点間で四輪車の部品補完体制を整える。第一弾として、今秋から同社のインドネシアにおける部品生産会社、P・T・ホンダプロスペクトからタイ、マレーシア、フィリピンの車両組み立て工場向けに鋳物部品の供給を開始し、日本からの部品輸出を順次減らしていく。さらに、マレーシアの本田の部品生産会社、ホンダオートパーツからプラスチック部品を、フィリピンのホンダエンジンからもクラッチ、エンジンケースなどの鋳物部品を各拠点に供給する。本田の各車両組み立て拠点の現地調達率は国によってばらつきがあるが、おおむ

ね 30-40%。ASEAN 各国は自由貿易圏(AFTA)構想で関税の相互引き下げを打ち出しており、フィリピンのように自動車部品については ASEAN 製を国産品とみなし現地調達率の算定対象に加える国もある。本田は相互供給の強化で現地調達率 50%の達成をめざすことにした。

10 月 トヨタ自動車、三菱自動車工業がインドネシアで増産する。

〈94 年〉

3 月 トラック 4 社のインドネシア向け輸出が急増している。1 月の輸出台数は前年同月の 4 倍を超える 3500 台(日本自動車工業会まとめ)に達した。インドネシア政府はトラックに課していた 20%の奢侈税を昨年 6 月に廃止しており、買いやすくなったのを契機に、日本製トラックの輸入が急増した。

9 月 マツダは中国、インドネシアの大手企業などと中国で商用車の合弁生産に乗り出すことで合意した。

## 中国

〈79 年〉

11 月 GM 副会長は、大型トラックの合弁事業を設立する方向で中国側と交渉していると表明。

11 月 いすゞ、中国南京自動車製造工場(トラック)技術援助計画

〈81 年〉

4 月 中国政府、自動車・家電輸入禁止

〈82 年〉

12 月 いすゞ・伊藤忠、中国と小型トラックの現地生産に関する技術援助契約締結

〈83 年〉

5 月 ルノー系列のアメリカンモーターズ(AMC)が中国に合弁会社を設立して、極東市場に輸出を狙う。太平洋地域では毎年 10 万台の四輪駆動車が販売されているが、その 97%は、日本車。時間当たり賃金は中国 30-60 セント、日本 12 ドル、アメリカ 22 ドル。

## 資 料

- 8 月 中国自動車工業輸出入公司是ベンツなど複数の企業と大型トラックの技術導入交渉を行っている VW が合併で上海で乗用車の KD、上海トラックター汽車製造会社と折半出資

### 〈84 年〉

AMC（アメリカンモーターズ）が北京でジープ生産の合併会社設立

- 5 月 日産ディーゼルは、中国で大型トラックの合併を計画。中国政府は大型トラックの生産を国家計画として位置づけている。

中国は、長春第一自動車工場の改造計画で、トヨタ、日産、三菱に協力を要請。

クライスラーは AMC から四輪駆動車生産の合併事業を買収

### 〈85 年〉

春、中国政府は完成車の輸入を制限。使用目的がはっきりしたものに限る。

プジョーグループは広州自動車工場と合併でライトバンの生産を始めた。中国政府が推進する乗用車近代化のための六大プロジェクトの一つ。

### 〈86 年〉

- 1 月 三菱自動車は、中国自動車輸出入会社と柳州市自動車工業会社と軽商用車の KD 生産契約を締結。軽商用車の KD 生産はダイハツ、スズキに続き日本のメーカーとしては 3 番目。
- 1 月 三菱自動車は、中国から大型トラック 1000 台受注。欠陥車の補償対策が評価されたもの
- 7 月 GM 会長は、中国との合併事業は困難と表明。
- 7 月 日産自動車は、3 トン積み級トラックの車室（キャブ）の設計・製造技術を中国に輸出することを決定
- 7 月 解放日報は日本の製造業関連の投資はわずか 10 件で投資額も欧米と比べて極端に少ないと批判。

### 〈87 年〉

- 7 月 クライスラーは第一自動車製造工場に 2200 CC と 2500 CC の中小型エンジン製造技術供与で調印。

- 9月 中国国務院は第一自動車工場（長春）、第二自動車工場（湖北）で乗用車を大量生産する国産化計画を決定した。第一工場は95年までに年産15万台、第二工場は98年まで30万台、合弁相手は日系を想定しているといわれている。上海のVWは2000年には30万台に引き上げ、3工場合わせて、世紀末に年産75万台を確保しようというもの。
- 10月 フランスのプジョー会長は、現在中国で年3000台生産しているが、93年までに10倍に拡大すると述べた。
- 年末 GMと富士重工業が第二工場について企業化調査。トヨタ、日産とも合弁までの決断はまだ下せない。

〈88年〉

- 1月 GMは中国自動車工業連合会との間で包括的な合意書に調印した。年産30万台の2000CCエンジンの生産設備供与。次の段階では鋳物部品工場の設立、部品輸出により徐々に部品産業を育成。合弁工場の外貨バランスを維持するためにGMが部品を購入する。
- 春 VWは上海での実績を生かし、アウディ100のボディを第一工場で生産する技術協力協定に調印。
- 12月 トヨタ自動車は中国瀋陽市の商用車生産計画に対し、塗装、ボディプレス、エンジン、電装品などの包括的な技術供与を行うことを明らかにした。

〈89年〉

- 2月 GM・富士重工業が湖北第二汽車製造と共同で企業化事前調査を進めていたプロジェクトは、暗礁にのりあげた。合弁相手としてフランスのプジョーが急浮上してきたためである。
- 4月 トヨタは遼寧省瀋陽市の金杯汽車有限公司に車体技術を供与することで合意した。トヨタがハイエースのボディ製造技術や部品を供給し、中国側が91年から年3000台のペースで生産を開始し95年には年産2万台を計画している。
- 8月 プジョー傘下のシトロエンが第二工場を合弁で乗用車の生産に乗り出すことが決定。当初完成車を年産15万台、エンジンを20万台生産し、最

## 資 料

最終的にはそれぞれ 30 万台、40 万台に増やす計画。中国の自動車事業では最大のものとなる。

89 年現在中国の乗用車の部品の国産化率は 30%程度で、国産化部品はシート、パネルなどあまり重要でない部品ばかり。

10 月 富士重工、企業化調査打ち切り、今後の同社の中国での乗用車生産計画なし

12 月 プジョーは部品の追加輸入許可が得られず 11 月 4 日から年内閉鎖、従業員 1900 人のうち 600 人解雇。第一自動車は、VW の技術指導でアウディの生産開始 VW が第一自動車工場へ出資することで、出資比率と外貨バランスをめぐる交渉が難航。シトロエンの第二自動車工場への出資についてフランスの政府資金導入計画が対中制裁に絡んで実質的にストップ

### <90 年>

VW と第一自動車の合併で VW は、完成車の 15%と年間 3,400 万ドルの部品・エンジンの引き取り義務を承諾する。

8 月 中国政府は 73 年以前の全乗用車、貨物車を強制的に廃車とするように全国の関係部門に通知した。新車の在庫が全生産量の 10%に達し、メーカーは低操業にあえいでいるため。中国では車は動かなくなるまで使うのが一般的で、30 年前のトラックがまだ動いている。

10 月 EC が対中制裁解除

11 月 フランス経団連の会長と主力企業 30 社のトップが訪中。シトロエンの中国進出計画を公表。

12 月 シトロエンと中国第二汽車製造廠が小型乗用車の合併会社設立に調印。91 年から 4 年間で湖北省に 2 新工場を建設、最終的には年 15 万台を目標。車種は 1300-1500 CC の小型大衆車で、シトロエン未公開の最新モデル。出資比率はシトロエン 30%

12 月 スズキが、兵器メーカー北方工業会社と合併で排気量 800 CC の軽自動車の生産で合意。

91 年から始まる第 8 次 5 カ年計画では、自動車の需給予測は 95 年の需要量を



年 80 万台、2000 年 140 万台と想定。従来の予測は 2000 年 200 万台。需要全体に占める乗用車の割合は、ジープを含め 14.1%、従来は 3 分の 1 を見込んでいた。また自動車関連の人材資源の分散を防ぐために地方政府、異業種部門の自動車プロジェクトを制限する方針。三大三小以外の乗用車プロジェクトは許さない。

<91 年>

- 2 月 プジョーは現在フランスで生産しているライトバン「プジョー 505」小型トラック「プジョー 504」の生産を 92 年までに合弁会社の広州プジョー自動車会社に全面的に移管することを決めた。在フランスの生産設備を「優遇価格」で会社に譲渡する。会社は 92 年までに国産化率を 60% まで高め、小型トラックはプジョーの販売ルートで輸出することが決まった。
- 6 月 GM は遼寧省の金杯自動車をパートナーにして年産 5 万台の小型トラック工場を建設する方針を固め、企業化調査を開始した。金杯自動車は既にトヨタ自動車の技術協力を受けて、マイクロバスを三菱自動車の協力を受けて小型トラックを生産している。
- 10 月 トヨタ自動車は、上海西部にトヨタ車の修理サービス工場（従業員 100 人）を設立。トヨタは 72 年以来これまで累計 23 万台輸出している。
- 11 月 トヨタ自動車、金杯自動車に始めて部品製造技術（金型設備とプレス、溶接に関わるノウハウ）を供与。95 年には年産 5 万台を目標にする。
- 91 年末で上海 VW（SVW）では国産化率が 70.4% に達している（日系の駐在員の話では実際は 30% 程度ではないか？）が、国産化率が高まるに連れ、品質が低下し価格も国際競争力がない。部品産業の立ち後れが問題になってきた。

<92 年>

- 1 月 GM は、金杯自動車と、小型トラック生産の合弁会社を設立したと発表。金杯の既存のトラック工場に GM の設備と技術を持ち込み全面改造する。98 年まで年産 5 万台に引き上げ、従業員は最大で 5000 人近くなる予定、GM の出資比率は 30%。

## 資 料

### <92 年>

- 4 月 プジョーの中国生産子会社、広州プジョーが小型トラックに対する需要が高まっていることから 91 年の実績 1 万 4 千台から 92 年 2 万台、93 年には 5 万台を目標とすることを発表。
- 6 月 マツダは海南省政府、伊藤忠商事と組み、7 月にも小型商用車の合弁生産を開始する。マツダの出資は 17.5%、伊藤忠は 7.5%。さらに福建省向けに小型トラック用部品の供給も始めた。
- 6 月 VW 中国で生産加速。中国は輸入車に 240 から 200%の関税を課しているので、VW の 1800 CC のサンタナは 430 万円で売られている。上海 VW の 91 年の売り上げは 1000 億円、売上高純利益率は 10%に達する。92 年の VW グループの中国でのシェアは 41461 台 (47.4%)。VW は、93 年から吉林省長春で小型セダン「ジェッタ」の生産を開始する。VW の長春の設備は 88 年に撤退した米ペンシルベニア工場の機械を運び込んだ。
- 7 月 中国政府は中米貿易摩擦対策としてビッグ 3 からミニバンやジープなど各社から各 700 台購入
- 9 月 トヨタ自動車は金杯グループの車体メーカーに商用車の組立と塗装の技術を供与する。  
トヨタは合弁先の選定作業を進めている。
- 10 月 フォードが北京に事務所を開設
- 12 月 上海 VW は 93 年のサンタナ生産台数を当初予定の 6 万 5 千台から 10 万台に増やす、95 年には年産 15 万台を目指している。

### <93 年>

- 1 月 日産と提携している第一汽車廠吉林分工場は今春からワンボックス型商用車の本格生産を開始する。日産は図面による技術供与と 2500 台分のパネル、トリムなどの部品を輸出する。エンジンはクライスラーから技術供与を受けた製品を搭載する。
- 2 月 VW は吉林省のアウディの生産を合弁に格上げ、中国では 3 つ目の合弁となる

- 3月 フォードは上海で部品の合弁会社を決めた。製品はプラスチック部品と関連の金型、プレス部品で、製品多くはSVW など中国内の合弁自動車工場を予定している。
- 3月 日産は東風グループ傘下の中国鄭州軽型汽車廠と合弁会社を設立し、94年初めからピックアップトラックを生産すると発表。中国で合弁生産をする四輪車メーカーはいすゞ、マツダに次いで3社目。日産の出資比率は5%、日産と取引のあるタイの華僑系金型メーカー、サミットラ・モーターも出資する。
- 5月 米中間の最大の懸案事項だった中国への最恵国待遇(MFN)の延長が決まった。
- 6月 海南省の「中国南方汽車集团公司」はトヨタ、マツダ、GM、フォード、クライスラー5社にミニバンの生産を要請された
- 7月 中国政府はトヨタが金杯に技術供与し生産している商用車の部品にたいする関税率を120%から50%に引き下げること認めた。中国政府は外国メーカーの協力ぶりを見て関税水準を決めており、この水準は6つの乗用車生産プロジェクトと同じ低水準。
- 7月 本田技研は中国広州羊城汽車有限公司に乗用車「シビック」の部品を供給し、広州羊城が組立生産する契約を結んだ。溶接・塗装済みの車体やエンジンなどの部品を鈴鹿製作所から供給する。年産1000台程度の規模にとどまる見通し。
- 7月 GMは北京に中国ビジネスの統括拠点を開設。フォードは5都市でのディーラー展開を決める。
- 7月 日野自動車は黒竜江客車廠と今秋バス生産のための合弁会社を設立。出資比率は日野と三井物産を合わせて20%
- 8月 VW副社長は中国上海、長春の生産規模を95-96年までに現在の3倍の計40万台に拡大する計画を表明、サンタナ22万台、ジェッタ15万台、アウディ3万台。

<94年>

- 1月 GMは北京に自動車用エンジンの制御装置の生産子会社を設立する。

## 資 料

GM の出資比率 51%、中国側 49%。

3 月 フォードは自動車用の樹脂部品を中国企業と合併で生産することを発表。

3 月 VW は年内にサンタナの新型車を発売すると発表

3 月 トヨタは技術提携している金杯へ新たにプレス加工と溶接技術を供与する契約を結んだ。

金杯は年内にも 40%を超える国産化率を目指す

3 月 前上海市長がトヨタに VW と合併の「上海汽車工業総公司」でエンジン生産を打診

4 月 自動車育成で中国が新政策、2000 年までに 3-4 の企業集団に統合し、年産 300 万台を目指す。95 年末までに自動車メーカーを 6-7 グループ、1 グループあたり 10-30 万台の規模に集約する。この間は新規の組立事業を認めない。96 年以降部品の国産化率を 40%(5 年以内に 60%を目標にする)にする条件で、かつ中国側の出資比率を 50%以上とする条件で外資の新規参入を認める。外資選定の条件は年 15 万台以上、独自の製品の開発力、資金協力の能力、国際的販売ネットワーク、新製品開発に備えた研究機関の併設で決定する。

4 月 クライスラーはミニバンの合併生産に乗り出す

5 月 三菱自動車はマレーシアと中国の企業と合併で中国でエンジンなどの自動車部品の生産を始めるための企業化調査に入ることに合意し、北京で三菱自動車社長とマハティール首相が覚え書きに調印した。中国内で部品を供給すると共にマレーシアにも輸出する。

5 月 三菱自動車はマレーシアの企業と合併で中国でエンジンなどの自動車部品の生産を始めるための企業化調査に入ることに合意した。

6 月 本田技研が中国「東風汽車公司」(湖北省)に資本参加する方向で検討に入った。

6 月 トヨタがダイハツと技術提携している「天津汽車工業公司」と合併を決定。95 年にエンジン、トランスミッションの基幹部品の生産を始め、96 年から年産 15 万台の乗用車生産を開始する。

- 6月    フォードが来秋上海でフロントガラスと計器を合弁で（フォード 51%）生産するよう調印
- 7月    フォード副社長、「当面部品生産を進め中国政府が新しい自動車政策を決定した時点で車両生産に参入したい」と述べる。
- 7月    GM スミス社長が中国訪問、上海で部品工場の建設を示唆
- 7月    通産省が自動車各社の対中進出を強く促す
- 7月    マツダが福德汽車と合弁でピックアップトラックの生産を97年から年産3万台（現在の10倍）に引上げる意向。上海と広州でミニバン生産の合弁交渉を進める
- 7月    韓国の大宇自動車が第一汽車会社と合弁でトランスミッションの生産のために96年末までに青島に工場を建設する。製品は主に大宇に出荷する予定
- 8月    日産が南京汽車製造廠に商用車生産の技術供与決定。将来合弁に発展させる意向
- 8月    VW のスペインの子会社セアトが中国でKD生産に乗出すことを決定。
- 9月    マツダは福德汽車との合弁にインドネシア華人系のサリムグループを加える。合弁は福德50%、サリム35%、マツダ10%、トーマン5%
- 9月    ダイハツ、天津合弁をトヨタに一任
- 10月    本田技研は東風汽車総会社と自動車部品生産のための合弁工業を広東省惠州市に設立することで合意。96年初め操業開始の予定。鋳鍛造品の生産規模は96年5万台、2000年15万台予定
- 10月    ベンツが大衆車で中国参入に意欲
- 11月    フォードが上海で自動車電子部品の合弁を決定。96年6月稼働の予定

（了）