

**「産業立地はどう変わるか」
自動車・同部品産業編**

**2016年6月
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 アジア大洋州課**

ジェトロ・特集アジア

「産業立地はどう変わるか」

自動車・同部品産業編

2016年6月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

要 旨

ASEAN 経済共同体（AEC）の発足、ASEAN を核としたプラスワン FTA 網の形成などに伴う貿易・投資制度面での統合措置の進展により、企業の集積や分散に関わる制度、環境要因に大きな変化が生じている。今回、アジア主要国の自動車・自動車部品産業にターゲットを絞り、産業立地に関わる新たなトレンドや、各国の生産・販売・輸出入の状況、部材等の相互補完の進展状況などにつき報告する。全9回。

目 次

1. 中国、インド、タイ、インドネシアを核に広がる生産網（アジア）	1
2. 域内関税撤廃で拡大するタイからの完成車輸出（アジア）	3
3. 立地戦略を左右する自動車産業政策（アジア）	6
4. タイ～インドネシア間で強まる部品の相互補完体制（アジア）	8
5. メコン地域の生産ネットワーク拡大に注目（タイ）	11
6. 内需を上回る生産能力、輸出も見据え増強（インドネシア）	14
7. 中国集中リスクの軽減目指し現地事業を拡大へ（ベトナム）	16
8. 国内調達・製造・販売強化を支える輸出戦略（インド）	18
9. 日系メーカーが販売をほぼ独占、30万台見据える局面に（パキスタン）	21

【免責条項】

本調査レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本調査レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

中国、インド、タイ、インドネシアを核に広がる生産網（アジア）

ジェトロ・バンコク、シンガポール

伊藤博敏、小島英太郎

日本の対アジア地域への製造業投資のうち、業種別で最も投資額の大きい輸送機械分野では、中国に加え、ASEANの2大拠点であるタイとインドネシアへの集積が進む。他方、各セットメーカーの組み立て拠点は、マレーシア、ベトナム、フィリピン、パキスタンなどに幅広く点在し、拠点間での部材の相互補完が進展している。アジア域内に立地する自動車・同部品関連メーカーにとっては、地域全体を見据えた生産・供給・調達戦略の構築が当該立地国での競争力を左右する状況が生じている。アジア主要国の自動車・同部品産業の立地に関わる新たなトレンドや、各国の生産・販売・輸出入の状況、部材などの相互補完の進展状況について、9回に分けて報告する。

■ 日本のアジア向け直接投資残高は 23 兆 7,000 億円に

2014 年末時点における日本の製造業のアジア地域向け直接投資残高は、財務省国際収支統計によると、約 23 兆 7,000 億円に達し、2005 年末時点の 7 兆 3,000 億円から 10 年足らずで 3 倍以上の規模に拡大した。同地域向けの製造業の業種別投資残高では、輸送機械分野が最大で製造業全体の 22%、次いで電気機械が 19% を占める。

近年の輸送機械分野への日本からの直接投資額（フロー）を主要受け入れ国別にみると、中国向けの投資が、2010 年から 2015 年 9 月までの合計額ベースで、88 億 9,900 万ドルと最大となったほか、ASEAN 域内では、タイおよびインドネシア向けの投資がそれぞれ 66 億 8,000 万ドル、52 億 5,300 万ドルとなり、この 2 カ国で ASEAN 全体の約 8 割を占めている（表 1 参照）。一方、自動車メーカー各社の組立工場が立地するベトナム、マレーシア、フィリピン向けの投資額は近年、タイやインドネシアに比べると圧倒的に小さい規模にとどまっており、ASEAN 域内ではタイとインドネシアへの二極化が進展

している状況が分かる。

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年 (注1)	2010~2015年 (注1)
中国	963.3	1,476.9	2,836.1	1,600.1	1,131.8	890.6	8,898.7
タイ	977.5	930.2	923.8	1,435.5	1,660.8	752.5	6,680.4
インドネシア	197.9	885.3	1,217.9	1,143.5	1,019.4	789.0	5,253.0
インド	583.8	97.2	990.6	574.7	767.1	478.1	3,491.5
シンガポール	17.1	91.9	79.4	113.5	326.9	833.5	1,462.2
ベトナム	17.9	172.1	198.8	229.0	103.9	117.2	839.1
マレーシア	64.8	21.7	86.4	94.6	78.4	59.4	405.3
フィリピン	14.1	56.0	55.4	22.5	61.4	59.2	268.6
ASEAN10	1,289.4	2,157.2	2,561.7	3,041.7	3,251.8	2,643.0	14,944.7

(注1) 2015年は1~9月の9ヶ月間のみ。
(注2) 2013年まではBPM5基準、2014年以降はBPM6基準だが、関連会社から親会社への投資を親会社による投資の回収として計上。
(注3) 円ベースの公表値を年平均レートでドル換算。
(出所) 財務省国際収支統計を基に作成

日本自動車工業会（JAMA）および自動車メーカー各社の発表に基づく、2015 年以降の主要メーカーの ASEAN 域内向け新規投資・増設計画をみても、大規模な投資はインドネシアおよびタイに集中している（表 2 参照）。特にインドネシアでは、2015 年に入り国内市場が縮小しているものの、将来的な市場拡大を見据えたメーカー各社の新工場建設や組み立てラインの増強などの投資が引き続き旺盛だ。タイでは近年、設備投資が増強されて、国内メーカーの生産能力の合計は既に 300 万台超に達している。このことから、大規模な投資計画は一段落しているものの、研究開発投資と一体化したテストコースの設置（ホンダ）や、主要部品の輸出拠点の

設立（マツダ）といった動きがみられる。

他方、ベトナムやマレーシア、フィリピンについては一部のメーカーを除き、既存の生産規模を維持する傾向がみられる。

表2 自動車メーカー各社による主なASEAN域内新規投資(2015年以降)

メーカー	地域	投資概要
トヨタ	インドネシア	2016年初に西ジャワ州カラワン市に商用車用エンジンの第2工場を稼働予定。新エンジン工場の年産能力は、21万6,000基。投資額は約230億円。
ダイハツ	インドネシア	2015年夏、現地子会社アストウ・ダイハツ・モーター(ADM)のエンジン生産工場内に新たに年産能力20万基の新ラインを導入。投資額は約200億円。
ダイハツ	マレーシア	マダガスカル州に新エンジン工場を建設し、2016年中に新型エンジン生産を開始。投資額は約150億円。国民車ブランドのブロードアップとの現地合弁会社で生産する新型モデルに搭載予定。生産量は年間14万基を計画。
ホンダ	タイ	東部プラチンブリ県に建設した四輪車の新工場を、2016年3月に稼働予定。年産能力は12万台。投資額171億5,000万バート(約549億円)。2,500人を新規雇用予定。2017年には四輪車テストコース(投資額約17億バート(約54億円))を併設し開設予定。
いすゞ	インドネシア	2015年4月、西ジャワ州カラワン市で投資額1兆7,000億ルピア(約160億円)の商用車生産工場が稼働。年産能力は従来の2.5倍強の5万2,000台に拡大。同州ブカシの旧工場(約2万台規模)から組み立てをカワランに集約。
マツダ	タイ	2015年1月、チョンブリ県にトランスミッション工場(投資額約260億円)。年40万基のトランスミッション生産を開始。国内供給に加え、ASEAN域内、中国、メキシコへも輸出。
三菱自動車	フィリピン	2015年1月、ラグナ州サンタロサ市に新工場を開設し、販売台数10万台の達成を目指すとしている。リサール州の旧工場を2014年12月に閉鎖し、生産を移管。生産能力を年間3万台から5万台に拡大。
	インドネシア	西ジャワ州ブカシ県に新工場を建設すると発表。工場は、2017年4月に稼働を開始し、年産能力は16万台を予定。投資額は約500億円。
スズキ	インドネシア	ジャカルタ東方ブカシ県の四輪車組み立ての新工場(デカワン工場)が稼働。年産能力は25万台に拡大。

(出所)各社プレス発表、日本自動車工業会(JAMA)資料などを基に作成

アへの投資集積が進んだ背景には、同拠点をハブとして、ASEAN 全域を包括的にカバーする部材の供給ネットワークが形成されてきたことがある。半面、電気電子産業などにみられる、国をまたいだ最終組立工場の整理・集約化は、これまでASEAN においては進展していない。

表3 日系自動車メーカーの海外生産工場数(2014年時点)

国/地域	四輪車	二輪車	四輪/二輪	部品
アジア	107(97)	36(34)	4(3)	41(44)
ASEAN	55(47)	19(19)	4(2)	24(26)
タイ	14	4	-	8
インドネシア	12	4	1	8
マレーシア	13	3	-	3
フィリピン	7	4	-	4
ベトナム	8	1	2	1
中国	23	8	-	16
インド	11	4	-	1
その他	18	5	1(1)	-
欧州	19(19)	2(4)	-	6(5)
アフリカ	16(16)	2(2)	-	-
北米	17(19)	1(1)	-	14(13)
中南米	20(16)	11(10)	2(2)	2(1)
中東	1(1)	-	-	-
オセアニア	1(1)	-	-	1(1)
世界合計	184(169)	52(51)	6(5)	64(64)

(注)かっこ内の数値は2012年時点の拠点数。「四輪車」「二輪車」には部品を含む。「部品」は部品のみの生産工場。
(出所)JAMA資料などを基に作成

■ 最終組み立て工程は各国に幅広く点在

日系自動車メーカー（四輪車、二輪車セットメーカー）による生産工場（2014年時点）の立地状況の概観は表3のとおり。これによると、日系四輪車メーカーによる組立工場として、全世界の184拠点のうち、アジア域内には過半数の107の拠点が立地している。そのうち、ASEAN域内に55拠点、中国に23拠点、インドに11拠点がある。また、2012年との比較では、ASEAN域内の拠点が47拠点から新たに8拠点が増えて55拠点となっていることが分かる。

ASEAN 域内では、自動車の完成車を含めた主要工業製品の域内関税の相互撤廃がほぼ完了しているほか、国際分業体制を形成するためのハードインフラ整備、越境物流サービスの拡充により、地域全体を見据えてより効果的・効率的な生産・販売体制の構築が可能な環境となっている。ASEAN 域内で、タイおよびインドネシ

域内関税撤廃で拡大するタイからの完成車輸出（アジア）

ジェトロ・バンコク、シンガポール
伊藤博敏、小島英太郎

2015年のアジア主要国における自動車生産・販売台数は、圧倒的な国内市場を抱える中国とインドが生産、販売ともに堅調な伸びを示した。一方、ASEAN最大の生産拠点であるタイでは、国内販売台数が大きく減少した半面、周辺国向けの輸出が伸び、生産台数は増加した。タイに比べ輸出比率の低いインドネシアでは、国内市場の停滞により、生産、販売ともに減少した。ベトナムとフィリピンは国内販売台数が大きく伸びる中、タイからの完成車輸入が増加している。

■ タイとインドネシアの自動車国内販売は減少

アジア最大の自動車市場であり生産拠点でもある中国は、2015年の自動車（商用車を含む）の国内生産台数、販売台数がそれぞれ前年比3.3%増、4.7%増となった（表1参照）。また、経済が好調なインドでは、国内需要の伸びを背景に生産台数が7.4%増、販売台数が7.8%増と好調で、生産台数は400万台の大台を突破した。

一方、ASEANの2大生産拠点であるタイとインドネシアは、国内販売台数がそれぞれ前年比9.3%減、16.1%減となり、いずれも大きく減少した。タイでは、国内景気の低迷に伴う消費意欲の停滞に加え、与信（オートローン）の厳格化が影響している。また、インドネシアでは通貨ルピー安や高インフレによる景気の悪化が消費の減速につながっている。両国の生産台数をみると、輸出比率の高いタイでは、国内販売の落ち込みを輸出がカバーし、前年比ほぼ横ばいの生産台数（1.8%増）を維持したものの、国内

	2014年		2015年	
	生産	販売	生産	販売
中国	23,722,890	23,491,893	24,503,326	24,597,583
日本	9,724,260	5,558,400	9,200,660	5,039,427
韓国	4,524,932	1,660,252	4,855,957	1,833,293
インド	3,841,714	3,176,763	4,125,744	3,425,341
タイ	1,880,007	881,832	1,913,002	799,632
インドネシア	1,298,523	1,208,019	1,098,780	1,013,291
マレーシア	596,418	666,487	614,664	666,674
台湾	379,223	282,130	351,085	262,593
パキスタン	148,744	146,882	229,686	229,688
フィリピン	88,845	234,747	98,768	288,609
ベトナム	121,084	167,810	171,753	244,914

(出所) ASEAN自動車連盟、マークライズデータなどを基に作成

向け生産が中心のインドネシアでは15.4%減と落ち込んだ。

■ インドでは7割近い日系メーカーが事業を拡大へ

在アジア・オセアニア地域の日系企業を対象に、ジェトロが毎年実施している「アジア・オセアニア日系企業実態調査」の2015年版調査結果（2015年10～11月実施）に基づき、タイ、インドネシア、インドおよび中国の4カ国に進出する輸送機械関連メーカー（自動車部品、原材料メーカーを含む）の今後の事業拡大方針の比較は表2のとおり。

		有効回答			
		拡大する	現状維持	縮小する	
タイ	社数	76	34	41	1
	割合	100.0	44.7	54.0	1.3
インドネシア	社数	65	23	41	1
	割合	100.0	35.4	63.1	1.5
インド	社数	77	52	25	0
	割合	100.0	67.5	32.5	0.0
中国	社数	92	40	47	5
	割合	100.0	43.5	51.1	5.4

(出所)ジェトロ「アジア・オセアニア日系企業実態調査」(2015年10～11月実施)を基に作成

主要4カ国のうち、事業拡大方針が最も多かったのは在インド日系企業で、日系輸送機械関連メーカー77社（有効回答ベース）のうち、今後1～2年間の事業展開の方向性として、「拡大する」と回答した企業が67.5%で、「現状維持」は32.5%だった。インドでは、国内乗用車市場

で約4割のトップシェアを有するマルチ・スズキがハリヤナ州で設備拡張を進めるほか、単独で西部・グジャラート州に生産工場を建設しており、周辺部品メーカーも追随している。また、いずれは南部アンドラ・プラデシュ州に小型商用車（ピックアップトラックと派生車）の工場を建設中だ。国内の生産拠点が、北部、西部、南部に点在するインドでは、セットメーカーの動きに合わせて、部品メーカーがそれぞれの地域に新たに第2、第3工場を設置することで全土に供給網を広げる動きも活発化している。

他方、インド以外の3カ国については、「現状維持」と回答した日系企業の数が、「拡大する」との回答数を上回る。とりわけインドネシアにおいては、「拡大する」が全体の35.4%にとどまっており、国内市場の低迷に伴う生産台数の減少により、当面様子見として、設備投資を控える部品メーカーが多いことがうかがえる。

インドネシアでは、国内自動車市場の9割を占める日系完成車メーカーが将来を見据えた設備投資を増強させる一方、欧米系のメーカーでは、2015年に米ゼネラルモーターズ（GM）が国内乗用車生産の打ち切りを発表した。中国・上海汽車との合弁事業に一本化する方針を示している。またフォードは2016年1月に、2016年末までに国内生産から撤退する方針を発表している。インドネシアは人口2億5,000万の巨大市場が魅力なものの国内販売は伸び悩み、さらに競争激化による価格引き下げ圧力の高まりなどから、国内メーカーの再編と淘汰（とうた）が同時進行している。

■ フィリピンとベトナムは国内販売が大幅な伸び

タイとインドネシアの国内販売が減少する一方、フィリピンとベトナムの2015年の販売台数はそれぞれ前年比22.9%増、55.2%増と大幅に伸びた。フィリピンは1億人超、ベトナムは

9,000万人超の国内市場を抱えることから、今後も継続的な伸びが期待される。一方、両国における部材メーカーを含めた産業集積は、依然として限定的だ。フィリピンでは約29万台の国内市場に対して、生産台数は10万台弱と約3分の1の規模、ベトナムでは約24万5,000台の市場に対して、生産規模は約17万台にとどまっている。

ASEANにおいては、ASEAN物品貿易協定(ATIGA)による域内関税撤廃スケジュールの進展に伴い、フィリピンを含む先行加盟6カ国間では、2010年までに乗用車を含む自動車（完成車）および全ての自動車部品の関税撤廃が完了した（表3参照）。また後発加盟国においても、カンボジア、ラオス、ミャンマーで2015年1月、ASEAN域内からの自動車（完成車）およびほぼ全ての自動車部品の関税撤廃が完了している。唯一、完成車への関税が残る（2016年2月時点で40%）ベトナムにおいても2018年1月には、域内からの自動車および部品の関税撤廃が原則として全て完了する。

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
カンボジア	20	20/10	5	5	0	0	0	0	0	0	0
ラオス	40	40	30	30	20	10	10	0	0	0	0
ミャンマー	5	5	5	5	5	5	5	0	0	0	0
ベトナム	83	83	83	70	70	60	50	50	40	30	0
ブルネイ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
インドネシア	0/5	0/5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
マレーシア	0/5	0/5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
フィリピン	0/5	0/5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
タイ	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(注)各年とも1月1日から関税引き下げ。
(出所)ASEAN事務局(ASEAN物品貿易協定関税引き下げ表)を基に作成

■ ベトナムのタイ依存が急速に高まる

こうしたことから、ASEAN域内の最大の自動車生産拠点であるタイから、フィリピンとベトナム向けの完成車輸出が年々拡大している状況にある。とりわけ、関税撤廃が早期に実現しているフィリピン向けは輸出額、輸出台数ともに多く、2015年は17億6,570万ドル、11万8,238台となった（表4参照）。いずれも2013年からの2年間で2倍近い数字だ。ベトナムについても、規模はフィリピンに比べて小さいものの、

タイからの輸出額の伸びは2013年からの2年間で約3倍、輸入台数でも約2.5倍に拡大している。自動車に関する限り、タイへの依存度が急速に高まっている状況にある。

ベトナムにおいては、2018年に向けてASEAN域内からの関税が一段と引き下げられることになっており、これがベトナム国内での部品メーカーも含めた現地での事業戦略にも大きく影響するものとみられる。国内市場の今後の動向に加え、国内製造を奨励・優遇する施策が導入されるかについても注目が集まる。

		2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
フィリピン	金額	521.1	833.1	570.2	804.2	982.1	1,277.2	1,765.7
	台数	37,059	47,202	32,919	47,918	65,435	85,030	118,238
ベトナム	金額	53.5	44.5	83.8	72.5	137.1	222.2	396.0
	台数	6,362	3,193	5,868	4,305	9,659	14,430	25,487

(注) 対象品目はHS8702-8705。
(出所) グローバル・トレード・アトラスを基に作成

立地戦略を左右する自動車産業政策（アジア）

ジェトロ・バンコク、シンガポール
伊藤博敏、小島英太郎

ASEAN 各国では近年、自動車・同部品産業の立地に影響を与える自動車産業政策の導入や見直しなどが相次いでいる。ASEAN 域内での関税削減の進展に伴い、タイからの完成車輸入が急増するフィリピンやベトナムにおいては、国内生産への奨励策の内容に注目が集まる。長期的に完成車メーカーやサプライヤー各社が両国の生産拠点をどのように位置付けるかについて、政府施策に魅力的かつ実効性の高い措置を盛り込めるかどうか、が深く関わっているようだ。

■ 第 2 期エコカー政策による投資拡大を見込むタイ

2007 年から環境対応車製造のための投資を税制面で優遇するエコカー政策を進めてきたタイでは、2013 年に第 2 期エコカー政策を導入した。欧州の自動車排気ガス規制であるユーロ 5 に対応し、一定の燃費基準（1 リットル当たり 23.3 キロ）を満たす小型車（排気量 1300cc 以下のガソリン車もしくは 1500cc 以下のディーゼル車）を対象に、2019 年末までに生産を開始し、生産開始から 4 年目以降に年間 10 万台以上の生産を達成することを条件に、6 年間の法人税免税などの恩典を付与する。日系メーカー各社は第 1 期に加え、第 2 期の投資申請も完了しており、周辺部品産業も含めた関連投資が続くとみられる。

また 2015 年 9 月には、特定地域内の特定産業向けの投資に対して、優遇措置を適用する産業クラスター政策が導入され、バンコク近郊のアユタヤやチョンブリを含む 7 県に立地される特定の自動車部品産業（エンジン、安全システム、タイヤなど）が、スーパークラスター制度の優遇対象に位置付けられた（[2016 年 1 月 22 日記事](#)、[1 月 25 日記事](#)参照）。最大 13 年間の法人税減免（8 年間の免税と 5 年間 50%の減税）や機械設備の輸入関税免税などが受けられる。2016 年中に申請を行い、タイ投資委員会の定める各種の

条件をクリアすれば、同制度による恩典の対象となる。

■ 低コスト乗用車の生産ハブ目指すインドネシア

タイに次ぎ生産拠点の多いインドネシアにおいても、2013 年から低燃費・低価格自動車の普及を目指したローコストグリーンカー（LCGC）政策が導入されている。タイのエコカー制度とは異なり、排出ガス基準などは定められておらず、価格要件 [9,500 万ルピア（約 79 万円、1 ルピア=約 0.0083 円）以下]、燃費（1 リットル当たり 20 キロ以上）、排気量（ガソリン車は 1200cc 以下、ディーゼル車は 1500cc 以下）など一定基準を満たした自動車に対して、奢侈（しやし）税（1500cc 以下の小型車に対しては原則 10%）の免税が受けられることになっている。また、対象の条件として部品の現地調達基準（80%以上）も定められており、周辺部品産業も含めた低コスト乗用車の一大生産拠点を指すものとなっている。

■ 輸出拡大にかじを切るマレーシア

タイとインドネシアに次ぐ ASEAN 第 3 の自動車生産・販売拠点多いマレーシアでは、2014 年 1 月に国家自動車政策（NAP2014）を発表した。省エネルギー自動車（EEV）生産の地域拠点化や、自動車および関連部品の輸出の大幅な拡大など

を柱とする政策目標が掲げられた。このうち、省エネルギー生産の振興では、2020年までに国内で生産される自動車の85%をEEVにするという野心的な目標になっている。主要措置として、2013年末で終了したハイブリッド車（HV）および電気自動車（EV）に対する輸入税・物品税の免税適用を、国内組み立て車についてEVに対しては2017年末まで延長する措置などが盛り込まれた。

輸出振興については、2013年時点で2万台の完成車輸出を2020年までに25万台、金額ベースで100億リングに引き上げること、また同年までに乗用車生産台数を125万台に拡大する計画などが示されている。他方、マレーシア政府は、依然として国内自動車産業の保護と、国民車メーカーへの優遇を重要な政策課題に掲げている。例えば、自動車輸入台数の総量を制限する自動車輸入許可証（AP）制度については、廃止に向けた協議が進められているものの、その期限がたびたび延期されているほか、ブミプトラ系（マレー系）ディーラー以外が同許可証を保有できない状況が続いている。また、自動車に対する国内物品税の税率は部材の現地調達比率に応じて定められ、完成車輸入に対しては関税に加え、60%～105%の物品税が賦課されている。

■ フィリピンやベトナムの動向にも注目

各完成車メーカーが現地生産車種を絞ったノックダウン生産を続けるベトナムとフィリピンにおいても、新たな自動車産業政策の導入が注目を集めている。

フィリピンにおいては、2012年に自動車産業振興のためのロードマップ策定方針が示された。具体的な中身の公表が遅れていたが、2015年6月に「包括的自動車産業再生プログラム」が公表され、2016年1月にさらに詳細な措置の内容が示された。6年間で最大270億ペソ（約648億円、1ペソ＝約2.4円）のメーカー支援策が盛

り込まれた内容になっており、支援期間（6年）で60万台に相当する国内生産拡大を目指す。国内市場が順調に拡大する一方、国内生産台数が国内販売台数のわずか3分の1にとどまっている状況から、ロードマップに従い、6年間で国内需要を満たす規模の設備投資を誘引できるか、政策を受けた各社の動向に注目が集まる。

他方、ベトナムにおいては、2014年7月に自動車産業振興の方向性を示す「2025年までのベトナム自動車発展戦略および2035年までのビジョン」が発表された。その後、2015年10月には同発展戦略に基づく「自動車・同部品分野の発展に向けた行動計画」が策定されている（[2015年11月25日記事参照](#)）。同行動計画では、自動車関連の税金・手数料の安定化や、国内生産車・輸入車に対する特別消費税の合理化、国内生産できない自動車部品・付属品に対する輸入関税の削減などがうたわれている。また、国内生産を振興するため、投資優遇分野リストへの自動車・同部品産業の追加、輸出加工サプライヤーが部品・付属品を輸出入・輸送する際の手続き簡素化、などが盛り込まれている。

しかし、税制や手続きの変更に関する具体的な中身や、優遇措置の詳細は示されておらず、早期の提示が待たれる。ベトナム国内の自動車関連産業は、依然としてサプライヤー集積が薄く、日本およびASEAN域内のタイやインドネシアからの調達に頼らざるを得ない。そうした中で2018年1月には、ASEAN物品貿易協定（ATIGA）の枠組みによるASEAN域内からの完成車輸入の関税撤廃期限を迎えることになり、ベトナム国内市場でタイやインドネシアからの輸入車のコスト競争力が、現地生産車を大きく上回る事態も予想される。

タイ～インドネシア間で強まる部品の相互補完体制（アジア）

ジェトロ・バンコク、シンガポール
伊藤博敏、小島英太郎

ジェトロ調査によると、進出日系自動車・自動車部品メーカーのうち、在マレーシア企業の90%以上、在中国企業の65%以上、在タイ、在インド、在ベトナム企業の55%が国内外に代替生産・供給できる拠点を有し、中でもタイが他国のメーカーの重要な代替生産拠点となっている。ASEAN各国の自動車部品の輸出動向をみると、タイとインドネシア両国間の部品の相互補完が拡大しており、ベトナムやマレーシア、フィリピンから、両国の拠点に一部の部材を供給する域内分業も進展しつつある。インドでは進出企業による現地調達・一貫製造志向が高まっている。

■ 多くの企業が代替拠点を有しリスクを分散

ジェトロが2015年10～11月に実施した「2015年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」の結果から、主要国に立地する日系輸送機械メーカー（自動車部品メーカー含む）の、国内外における代替生産・供給体制（注）の有無を示すのが表1、その代替生産・供給拠点の所在国（複数回答可）を示すのが表2だ。

表1 国内外で代替生産・供給できる体制構築
(単位:社%)

	有効回答			
	ある	ない		
タイ	社数	76	42	34
	割合	100.0	55.3	44.7
インドネシア	社数	64	27	37
	割合	100.0	42.2	57.8
インド	社数	76	42	34
	割合	100.0	55.3	44.7
中国	社数	89	58	31
	割合	100.0	65.2	34.8
ベトナム	社数	46	26	20
	割合	100.0	56.5	43.5
マレーシア	社数	13	12	1
	割合	100.0	92.3	7.7

(出所)ジェトロ「2015年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」

表2 代替生産・供給拠点立地先
(単位:社)

	国外										国内の別拠地
	タイ	インドネシア	マレーシア	ベトナム	フィリピン	インド	中国	日本	米国	その他	
タイ	-	13	1	4	2	12	16	37	6	-	
インドネシア	16	-	1	3	3	4	5	22	2	1	
マレーシア	7	6	-	2	0	1	2	8	-	-	
ベトナム	10	11	1	-	1	1	5	20	1	1	
インド	32	20	3	3	6	-	15	36	5	-	
中国	27	10	3	3	2	0	-	52	18	3	

(注)代替拠点があると回答した企業のみ回答した代替拠点の立地先を選択。
(出所)表1と同じ

タイ進出の日系輸送機械メーカーを例にと

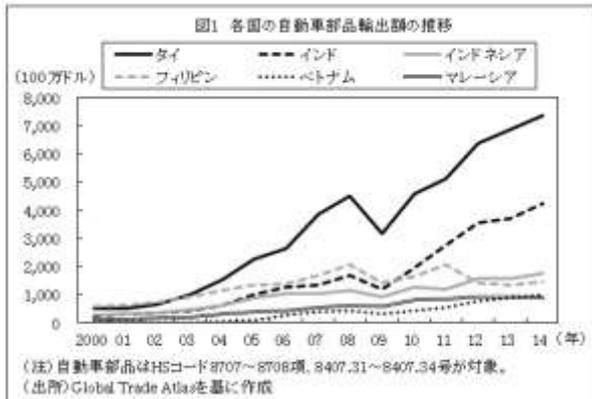
ると、国内外に代替生産・供給できる体制を構築していると回答した企業が42社(55.3%)、そのうち代替拠点が「日本」にあると回答した企業が37社、「中国」が16社、「インドネシア」が13社などとなっており、リスク分散や生産補完の観点から、依然として日本国内の拠点が重要な役割・機能を担っていることが分かる。

一方、在インドネシアのメーカーの場合、代替生産・供給体制を構築している企業の割合が42.2%(27社)と他の主要拠点に比べて低いことと、日本(22社)に加え、タイ(16社)が重要な代替生産・供給拠点として位置付けられていることが特徴だ。そのほか、ベトナムやマレーシアでは、日本、タイに加え、インドネシアに代替拠点を有すると回答している企業の比率が高く、ASEAN域内において生産・供給面でのリスク分散体制が一定程度構築されている状況がうかがえる。

■ 域内の部品供給体制も徐々に構築

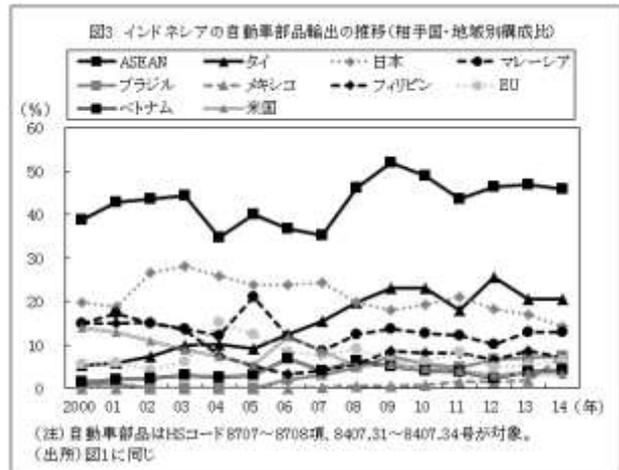
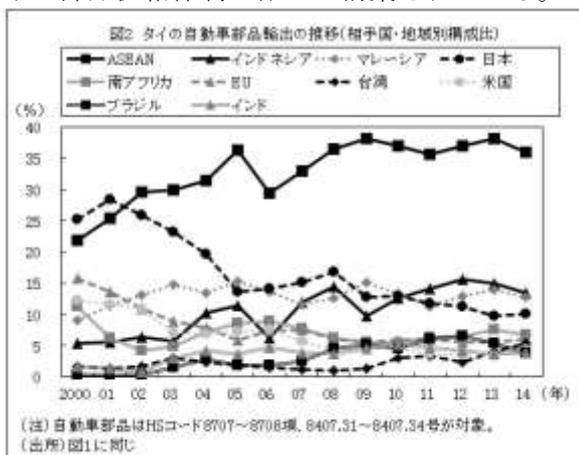
ASEAN主要国の2014年の自動車部品の輸出額をみると、タイが73億6,200万ドル、インドネシアが17億5,400万ドル、フィリピンが14億7,200万ドル、ベトナムが9億9,300万ドル、マレーシアが8億8,200万ドルとなっており、

完成車に加え自動車部品についてもタイの輸出額が突出している（図1参照）。



2014年のタイの自動車部品の主要輸出先をみると、最大の輸出国はインドネシアで9億8,600万ドル、次いでマレーシアが9億3,900万ドルとASEAN域内向け輸出が上位を占め、ASEAN物品貿易協定(ATIGA)の関税撤廃の恩恵を受けた域内供給体制の構築が進展している状況が分かる(図2参照)。ASEAN(10カ国)向け輸出の構成比は、2000年の22%から2014年には36%にまで拡大している。

また、インドネシアでは自動車部品輸出全体の20%がタイ向けとなっている(図3参照)。マレーシア(13%)、フィリピン(7%)、ベトナム(7%)を含め、2014年のASEAN域内向け輸出は46%に達している。ASEAN域内では、タイ～インドネシア間の部品の相互補完に加え、両国からマレーシア、フィリピン、ベトナム向けの部品供給体制が徐々に構築されている。



一方、フィリピンの自動車部品輸出は、2014年のASEAN(10カ国)向けが34%となっており、その大部分をタイ(23%)とインドネシア(8%)で占める。国別では日本が25%で最大となった一方、近年では中国向けが急速に拡大しており、全体に占める構成比は2011年の3%から2014年には13%に達している。

また、2014年のベトナムの輸出先では、日本が40%と高く、ASEAN(10カ国)向けはわずか10%で、その8割をタイ向けが占めている。米国向けおよびメキシコ向けが10%と相対的に高いことも特徴で、将来的な環太平洋パートナーシップ(TPP)の発効に伴う税制恩恵の適用により両国向け輸出のさらなる拡大が見込まれる。

日系自動車部品メーカーにとって、フィリピンおよびベトナムは、低廉な労働力を生かした日本や中国からの生産移管先、タイやインドネシアなどの自動車生産拠点向けの一部部品の供給拠点として、また、ベトナムに関してはTPP発効を見越した労働集型部品メーカーの輸出拠点として、それぞれ位置付けられるとみられる。

■ EUや米国市場を見据えたインド進出

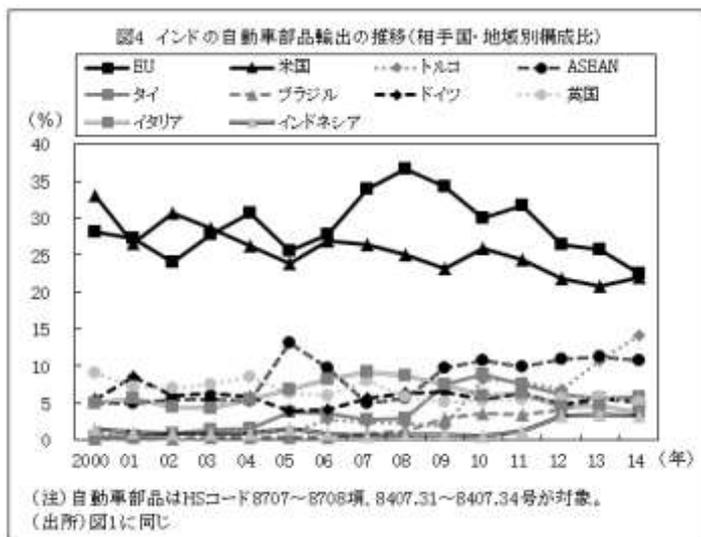
インドの場合、2014年の自動車部品輸出額が42億5,200万ドルとなり、2009年からの5年間で約4倍近くに拡大している。輸出先国・地

域では、輸出全体に占める EU および米国の構成比がいずれも 22%（2014 年）と高く、ASEAN は近年 10%前後で推移している（図 4 参照）。他方、進出日系自動車部品メーカーは輸出よりも国内市場を志向する傾向が強く、輸出の大部分はインド地場メーカーが担っているのが実態だ。

前出の 2015 年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査の結果でも、在インド輸送機械メーカー（有効回答 74 社）による「売上高に占める輸出比率」は平均 11.3%となっている。部材輸入の面でも、輸送コストや物流上のリスクの観点から、各社の現地調達志向が強く、ASEAN との相互補完性はそれほど高くない。

がある。

（注）「代替生産・供給体制」とは、為替の急激な変動や自然災害の発生などで自社の生産・供給が止まった場合の代替的な生産・供給体制を指す。



他方、インド国内の自動車生産台数が 2015 年に 400 万台を上回る中、日系部品メーカーの間では、スケールメリットのある部品や、原材料調達の観点からインドに競争力がある部品に関して、インドを世界市場への輸出拠点と位置付ける動きも出始めている。今後の国内市場のさらなる拡大、港湾・道路などのインフラの整備の進展などに伴い、中東やアフリカ市場などを含むインド以西の市場を意識した輸出拠点としてのインドの位置付けが高まる可能性

メコン地域の生産ネットワーク拡大に注目（タイ）

ジェトロ・バンコク 若松寛

2015年の自動車関連投資は大幅な減少となった。近年、高水準の投資が続いたことに伴う設備過剰感の高まりと、国内市況の悪化による投資意欲の減退が主な要因とみられる。しかし、ピックアップ車に続く投資誘致の柱として政府が推進する環境配慮型のエコカープロジェクトに対し新たな投資申請が相次ぐなど、今後の投資拡大へ向けた明るい兆しもある。将来的には、自動車産業分野におけるメコン地域での生産ネットワークの拡大も期待できる。

■ 2015年の自動車関連投資は大幅に減少

2015年の自動車関連の海外直接投資は大幅な減少となった。投資認可状況の推移をみると、自動車関連産業が大半を占める「金属・機械・輸送用機械」は、前年比31.9%と大幅な減少となった（表1参照）。1997年のアジア通貨危機以降、自動車生産は右肩上がり拡大、2013年には過去最高となる246万台に達したが、2014年は自動車購入補助策の終了の影響などで、前年比23.5%減の188万台と急減した。回復が期待されていた2015年も補助策の反動や与信（自動車ローン）の厳格化が長引いただけでなく、景気や輸出の停滞も相まって、ほぼ横ばいの191万台（1.8%増）となった。

先行きについても、国内販売の本格的な回復が2018年ごろと予測されている一方で、原油安により、主要輸出先の1つである中東など産油国の経済情勢が悪化していることから、輸出に期待できない状況となっている。ASEAN経済共同体（AEC）発足などによる運輸業などでの投資期待があるものの、近年の設備投資の増強で、各社の生産能力の合計は既に300万台超になっているため、直ちに大型の投資をする状況ではなく、過剰な設備を抱えた2次、3次サプライヤーの経営状況を心配する声もあり、2016年は「我慢の年」になりそうだ。

	2013年	2014年	2015年	
			構成比	前年比
農水産業・農水産加工	582.7	607.8	565.9	8.3 △ 6.9
鉱業・セラミック	443.8	322.8	204.0	3.0 △ 36.8
繊維・軽工業	194.5	96.0	306.6	4.5 212.9
金属・機械・輸送用機械	2,141.5	1,643.9	1,120.1	16.4 △ 31.9
電気・電子機器	1,042.2	633.9	869.8	12.7 △ 37.2
化学・紙	1,382.1	534.1	464.1	6.8 △ 13.1
サービス・インフラ	4,322.5	1,356.2	3,318.0	48.4 144.5
合計	10,109.3	5,197.4	6,848.5	100.0 31.8

（注）認可通知ベース。
（出所）タイ投資委員会

■ ピックアップに続きエコカー投資の誘致を目指す

2014年と2015年の自動車関連投資を投資案件別にみると、投資額上位25位のうち、2015年中の投資はわずか5件であり、大型投資が減少している（表2参照）。2014年中の投資状況をみるとエコカー関連の投資が上位を占めている。政府はピックアップトラックに代わる世界戦略車として、環境負荷が少なく小型・低燃費のエコカーに対する投資の誘致を早くから推進しており、2007年からエコカー製造に対し、法人税減免などの優遇措置を設けている。2013年からは排ガスなどの性能条件を厳しく見直した優遇措置の第2弾の受付を開始した。この優遇措置には、4年目以降の生産台数が10万台以上などの厳しい条件が課されていたものの、申請が締め切られた2014年3月までに日系企業6社を含む10社が優遇措置を申請した。10社の総投資認可額は約905億バーツ（約2,806億円、1バーツ

＝約3.2円)に達している。国内市況の悪化などを理由に、投資計画を見直しているゼネラルモーターズ(GM)のような自動車メーカーがあるものの、これらの投資が実行されれば、タイはピックアップトラックに加え、環境配慮型の小型・低燃費のエコカーでも地域の輸出拠点となる可能性がある。また政府は、ハイブリット車や電気自動車などに対しても、2015年に改正された投資奨励制度で多くの恩典を与えるだけでなく、2015年末に新たな産業集積を促進するために打ち出したスーパークラスター政策でも追加的な恩典を設定するなど、振興を図っている。

ジーエスエレテック)、シートカバー(トヨタ紡織)、センサー(デンソー)などが代表的なものとして挙げられる。

ASEANの目指す「1つの生産基地」を具現化し、また統合の妨げとなる経済格差を是正するとして期待されていたこの「タイプラスワン」の動きは、最近では周辺国への進出案件も減少し、やや停滞気味の感がある。物流コストの高止まりや従業員教育などの管理費用の想定外の高さなどトータルコストの問題や、タイ国内外の市況の悪化が原因と考えられる。

他方、足元の進出は停滞しているものの、既進出企業の生産設備の本格的な立ち上がりにより、フィリピンやインドネシアに加えて、カンボジア、ラオスからのワイヤーハーネスやカーシートの調達は着実に増加している(表3参照)。

一方、車体やエンジン、ブレーキなどの主要自動車部品の調達をみると、中国(ギアボックス、ハンドル・ステアリング部品など)、インドネシア(ギアボックス、クラッチなど)からの調達が増加しているが、メコン地域周辺国、CLMV(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)からの調達割合は、いまだ数パーセントにすぎないことが分かる。

表2 2014～2015年の主な自動車関連海外投資認可案件 (単位:100万バート)

企業名	投資元の国籍	投資額	概要
トヨタモーター(タイランド)	タイ、日本	51,523	ピックアップトラック、自動車部品
(個人)	ルカセンブルグ	39,965	自動車組み立て(エコカー事業)
LLT(タイランド)	中国	18,860	ラジアルタイヤ
フォードモーター(タイランド)	米国	18,189	自動車組み立て(エコカー事業)、自動車エンジン
ゼネラルモーターズ(タイランド)	米国	13,109	自動車組み立て(エコカー事業)
ミシュランタイヤ	フランス	10,478	スポールタイヤコード
トヨタモーター(タイランド)	タイ、日本	10,400	自動車組み立て(エコカー事業)
オートアライアンス(タイランド)	米国、日本	9,728	エコカー製造、エコカー向け自動車部品
SACモーター/CP	タイ、香港	9,200	自動車組み立て
(個人)	タイ、イタリア	9,000	自動車タイヤ
(個人)	ルカセンブルグ	8,061	自動車エンジン
スズキモーター(タイランド)	日本	8,439	自動車組み立て(エコカー事業)、自動車部品
ホンダ自動車(タイランド)	タイ、日本	8,161	自動車組み立て(エコカー事業)
SACモーター/CP	タイ、中国	7,610	自動車組み立て(エコカー事業)
日産モーター(タイランド)	タイ、日本	6,860	自動車組み立て(エコカー事業)、自動車部品
オータニラジアル	タイ	6,596	タイヤ/ホイール
フォードモーター(タイランド)	米国	6,369	商用型(押入)を含むピックアップトラック
センチュリータイヤ(タイランド)	タイ、中国	5,750	自動車タイヤ
イオマエンジン製造(タイランド)	タイ、シンガポール、日本	5,133	ディーゼルエンジン
三菱モーター(タイランド)	日本	4,900	自動車組み立て(エコカー事業)
(個人)	日本	4,248	オートマチックトランスミッション
コラット風力エネルギー	タイ、香港	3,690	風力発電
センチュリータイヤ(タイランド)	タイ、中国	3,500	商用車用ラジアルタイヤ
マンダバワートレインマニュファクチャリング(タイランド)	日本	2,914	エコカー向けエンジン
薬アレ(タイランド)	日本	2,733	自動車部品向け鉄鋼製品

(注1)網掛けは2015年中に投資認可された案件。
(注2)(個人)は現地法人設立などに個人名で投資申請が行われたもの。
(注3)公表されている海外投資案件のみ。
(出所)表1に同じ

■ 人件費高騰のタイから周辺国に移管の動きも

2012年以降、タイ進出企業が労働集約的な工程や部品製造を、人件費の高騰が続くタイから周辺国(カンボジア、ラオスなど)に移管もしくは新たに立ち上げ、中心となるタイの生産拠点を補完するような動きがみられた。このような動きは「タイプラスワン」と呼ばれており、自動車関連ではワイヤーハーネス(矢崎総業、

表3 自動車関連製品の輸入額の推移 (単位:100万ドル、%)

品目	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
ワイヤーハーネス(HS854430)	118.9	221.7	247.2	260.8	361.2
カンボジア	0.0	9.5	36.2	57.4	73.6
構成比	0.0	4.3	14.6	22.0	20.4
フィリピン	14.2	59.8	70.8	58.5	71.3
構成比	11.9	27.0	28.6	22.5	19.7
インドネシア	1.3	2.8	6.0	15.6	47.5
構成比	1.1	1.3	2.4	6.0	13.2
シートカバー部品(HS940190)	149.2	182.5	174.8	126.9	141.5
ラオス	0.0	0.0	0.0	3.6	8.4
構成比	0.0	0.0	0.0	2.8	6.0
自動車部品(HS8707-08、HS8407.31-8407.34)	5,981.3	8,900.0	8,333.5	5,681.6	5,653.3
日本	3,848.2	5,575.8	4,986.3	2,995.3	2,784.0
構成比	64.3	62.6	59.8	52.7	49.2
中国	262.0	512.7	640.2	531.5	681.0
構成比	4.4	5.8	7.7	9.4	12.0
インドネシア	220.9	378.4	443.8	327.0	423.9
構成比	3.7	4.3	5.3	5.8	7.5
CLMV	22.2	39.1	40.3	58.3	72.1
構成比	0.4	0.4	0.5	1.0	1.3

(出所)タイ商務省

■ 日系サプライヤーの周辺国展開も拡大傾向

タイを中心とする自動車産業の生産ネットワークは、日系サプライヤーの周辺国への展開により、拡大傾向にある。しかし、メコン地域での生産ネットワークの拡大は始まったばかりといえる。今後、同地域では、ハードインフラの整備に加え、ASEAN 経済統合の深化、大メコン圏開発プログラム（GMS）における越境交通協定（CBTA）などのソフトインフラの整備が徐々に進むと見込まれていることから、それに合わせて生産ネットワークの拡大も進むと期待されている。

内需を上回る生産能力、輸出も見据え増強（インドネシア）

ジェトロ・ジャカルタ 山城武伸

インドネシアでは2015年は新車販売台数が16.1%縮小し、2016年も大きな回復は見込めそうにない。中長期的な内需拡大を見越し、自動車各社は国内での生産増強を進めてきたが、市場拡大は踊り場であり、当面は生産能力が内需を上回る見込みだ。一方で乗用車輸出は伸びており、サウジアラビアやフィリピンが主な輸出先だ。また、部品メーカーの間では、同一工場内で国内向けと輸出向けの両方に対応する動きが出ている。デンソーは2014年に設立した第3工場に10品目にわたる部品生産を発表した。輸出戦略商品であるスパークプラグのほか、従来タイと分業していた製品の国内製造を行う。

■ 新車販売台数は2年連続で減少

インドネシアにおける2015年の新車販売台数は、前年比16.1%減の101万3,000台だった。2009年以降、新車販売台数は毎年上昇し、2013年に120万3,000台を記録した。その後2014年に減少に転じ（前年比1.9%減）、2015年は2桁減となった。インドネシア自動車製造業者協会（GAIKINDO）によると、2016年の新車販売台数は2015年から5%上昇すると予測されているが、依然として厳しい状況が続く見通しだ。販売首位のトヨタも前年並みと予想する。2013年ごろには、2020年には国内市場が200万台規模になるとみられていたが、2年連続の市場縮小を受けて難しい。

トヨタ、ダイハツ、ホンダ、スズキ、日産など自動車各社は、中長期的な内需増加を見越して2012年以降、新工場を設立してきた。その結果、2015年の自動車生産能力は、国内の新車販売台数を上回る163万台に達している（表参照）。またこの間に日系自動車部品メーカーの進出も加速した。ジェトロ・ジャカルタ事務所の日系企業ダイレクトリーに登録されている自動車部品メーカー数は、2009年時点で141社だったが、2015年までに45社増加し、186社となっている。

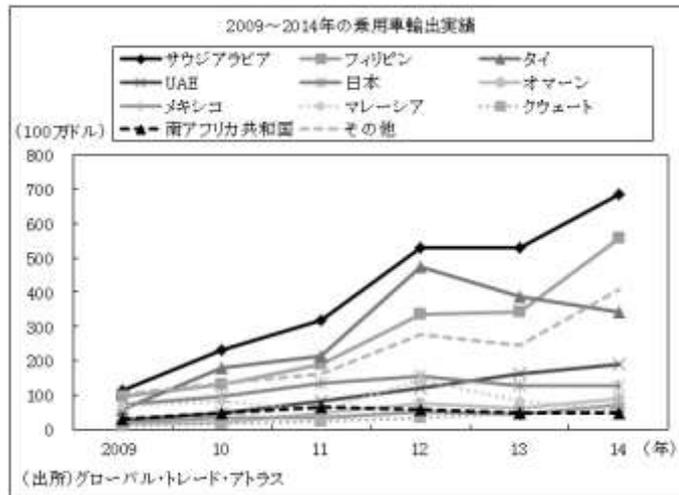
メーカー	社名	工場名	生産能力
ダイハツ	アストラ・ダイハツ・モーター	バンター工場	330
		カラワン・アッセンブリー・プラント	200
ホンダ	ホンダ・プロスペクト・モーター	第1工場、第2工場	200
いすゞ	いすゞ・アストラ・モーター・インドネシア		50
三菱自動車	クワ・ユドハ・ティガ・ベリアシ・モーターズ		140
日産	日産モーター・インドネシア	プルワカルタ第1工場、第2工場	250
スズキ	スズキ・インド・モーター・インドネシア	ダンブシ工場、デカラン工場	140
トヨタ	トヨタ・モーター・マニファクチャリング・インドネシア	カラワン第1工場	130
		カラワン第2工場	120
日産トランス	アストラ・マルチ・トランス・インドネシア		6
			6
合計			1,633

(出所) 日本自動車工業会(JAMA)「Driving Growth Toward the Future」(2015年7月)

■ 自動車輸出は右肩上がり

他方、生産能力が当面の内需の伸びを上回ることが想定されていた。トヨタはインドネシア工場を内需と並行して輸出拠点とも位置付けている。報道によると、2015年のトヨタブランドの完成車輸出は前年比10%増の17万6,700台（ダイハツへの製造委託を含む）だった。トヨタによる自動車輸出台数は年々増加している。

貿易統計からも自動車の輸出増加が確認できる。2009年以降、乗用車の輸出額は右肩上がりだ。2014年の輸出総額は26億4,158万ドルだった。2015年も11月時点で23億3,318万ドルに達している。主な輸出先は金額順にサウジアラビア、フィリピン、タイ、アラブ首長国連邦(UAE)、日本、オマーン、メキシコ、マレーシアだ（図参照）。インドネシアから中東とフィリピンが増加する一方、タイは2012年以降減少している。



おり、従業員の定着率も高いという。中国、タイに比べてバタム島の生産コストが安くなったため、今後工場の拡張を含めた生産増強を検討している。

■ 内需と輸出の両方に軸足置く部品メーカー

自動車部品メーカーには、インドネシアで内需と輸出の両面に軸足を置く戦略がみられる。これまでデンソーは、タイではオルタネーターやスターター、インドネシアでスパークプラグやコンプレッサーを集中生産して相互補完する体制を取ってきた。しかし、インドネシアの市場拡大に伴って、デンソーは従来タイで集中生産してきた品目もインドネシアで並行して生産する。具体的には、2014年2月に生産開始した第3工場では、オルタネーター、スターターなどタイで集中生産していたエンジン駆動装置を生産する一方、エンジン制御部品（ECU）、スパークプラグなど10品目を生産する体制を構築した。このうち年間700万個の生産能力があるスパークプラグは、引き続きインドネシアから輸出するが、その他タイと競合する製品はインドネシアの内需に対応する。これにより従来に比べて、タイ工場への依存度が減った。

また、中国、タイにインドネシアを加えて生産の最適化を図る動きもある。インドネシアの自由貿易地域であるバタム島に拠点を置く電子部品メーカーによると、工場従業員によるカイゼン活動が浸透した結果、労働賃金の上昇を上回るコスト削減を実現した。バタム島にはジャワ島やスマトラ島から多数の労働者が集まって

中国集中リスクの軽減目指し現地事業を拡大へ（ベトナム）

ジェトロ・ハノイ 竹内直生、荒井拓也

2015年の日本から製造業分野への投資は前年に引き続き小型化が目立ち、自動車・同部品関連では「チャイナプラスワン」などによる中小規模の投資が中心となった。在ベトナム日系企業アンケートでも、中国集中リスクの軽減を理由に、当地で事業拡大を志向する企業が多数を占めた。他方、当地の自動車市場の規模を考慮すると、当面は労働集約型の部品産業の輸出拠点などとして進出の可能性が見込まれる。

■ 「チャイナプラスワン」の顧客ニーズに対応

ベトナム外国投資庁（FIA）の2015年の対越直接投資統計（1月1日～12月20日の速報値）によると、世界からの製造業投資は1,472件、総額152億3,300万ドルだった。2014年の1,452件、155億500万ドルと比べると、件数は1.4%増、金額は1.8%減で、内訳は新規投資が955件、89億2,800万ドル、拡張投資は517件、63億500万ドルだった。自動車関連では、セットメーカー（大手企業）による大型投資の動きはみられなかったが、1月に韓国系自動車部品メーカーによる南部ビンズオン省での工場設立案件（約1,400万ドル）があった。

そのうち日本からの製造業分野への新規投資は102件と前年の122件と比べ16.4%減少、金額は8億8,300万ドルから6億5,500万ドルへ25.8%減少した。投資規模では500万ドル未満の投資が74件と7割以上を占めた。製造業による大規模投資の一巡や円安などの影響もあり、中小規模の投資が中心となっている。

自動車関連では、中国に生産拠点を持つ車載用スピーカーを製造する最上電機（本社：山形県）が6月、北部ハイフォン市に生産拠点を新設した。自動車部品製造を請け負う日本マニファクチャリングサービス（本社：東京都）も、

チャイナプラスワンの顧客ニーズに対応するため北部ハナム省での製造工場設立を発表している。また、進出企業による拡張投資の動きとして、南部の大手自動車部品メーカーが北部での工場新設の投資認可を受けた。

投資案件以外でも、自動車部品メーカーのうち特に労働集約型の業種で、中国、タイなどから生産を移管するケースがみられる。当地の日系ワイヤーハーネスメーカーによると、中国やタイの人件費高騰によるコストアップに伴い、ベトナムでの生産割合が伸びており、最近では日系企業による新規の引き合いも増えてきているという。

■ 46社中26社が事業を拡大

ジェトロの「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査（2015年度）」において、ベトナム国内で「輸送用機器・同部品」業種と回答した46社のうち、今後1～2年の事業展開の方向性を「拡大」と回答した企業が26社あり、残りの20社が「現状維持」とした。「拡大」とした理由（複数回答可）については、「売り上げの増加」を挙げた企業が25社と、輸出市場および好調な国内市場のさらなる伸びへの期待の高さが読み取れる。同じく拡大理由について他拠点との生産分業の観点でみると（複数回答可）、「生産拠点の中国集中リスクの軽減」とし

た企業が26社中11社と4割を超えた一方、「タイ集中リスク軽減」は2社にとどまった。中国での賃金上昇や労働力不足、経済の先行き不透明感などを懸念して、ベトナムでの生産拡大傾向が強まっていることが分かる。それ以外の理由としては、「ベトナム国内での取引先拡大」「日本からの生産移管」に加え、「他の進出先での不調」「他国拠点のオーバーキャパシティー」を挙げた企業もあった。

部品・原材料の調達先の内訳は、「現地」が27.4%、「日本」が43.4%、「ASEAN」が16.7%などとなった。この中には二輪車・同部品も含まれるものの、製造業全体と比較した場合、「現地」が4.7ポイント低い一方で、「日本」が7.9ポイント、「ASEAN」が4.8ポイントそれぞれ高くなっている。「現地」のうち「進出日系企業」が74.8%と約4分の3を占め、「地場企業」は17.9%にすぎなかった。調達率全体に占める「地場企業」の割合は4.9%と、製造業全体の13.2%と比べて少ない。今後、原材料・部品調達率を引き上げる国・地域について（複数回答可）は、「現地」を挙げた企業が46社中29社と6割を超えた。調達先の内訳（複数回答可）では、「進出日系企業」を挙げた企業が25社に上り、理由としては「日本集中リスクの軽減」「為替リスクの低減」などが多かった。

■ 米国と日本が有望な輸出市場の1位と2位

同調査によると、今後1~3年間で最も有望と考える輸出市場としては、完成車販売が好調な「米国」が8社と最も多く、次いで「日本」が7社、「タイ」と「インドネシア」がともに5社と続いた。環太平洋パートナーシップ（TPP）への期待（複数回答可）に関しては、「税関当局および貿易円滑化」を挙げた企業が25社と最も多く、「原産地規則」（12社）、「物品市場アクセス」（11社）と続いた。当地日系自動車部品メーカー担当者は、TPPによりベトナム工場

が米国市場などへの輸出拠点になることを期待すると話す。

他方、ベトナムでの内需や部品調達状況、生産状況などを考慮すると、タイなどのような自動車部品のサプライチェーンが、当地で構築されることは短期的には考えにくい。また2018年にはASEAN物品貿易協定（ATIGA）により完成車の輸入関税が撤廃され、国内で生産を行うメーカーにとっては相対的に競争条件が不利になる。当地自動車業界関係者によると、「生産コスト削減に向けて現地調達を進めるためには内需の伸びが必要」だが、一朝一夕に進めることは難しい。そのため、「当地での生産を守るようなインセンティブなどの政策を政府に求めていく」ことになるが、ベトナム政府側からは具体的な国内自動車産業保護の施策は示されていないという。

こうした現状から日系企業としては、当地の低廉な労働力を生かした中国からの生産移管や、TPP発効を見越した労働集型部品メーカーの輸出拠点化、またASEAN経済共同体（AEC）発足などに伴う地域の連結性強化に期待してタイやインドネシアなどの生産拠点に対する部品供給元としての進出可能性が見込まれそうだ。

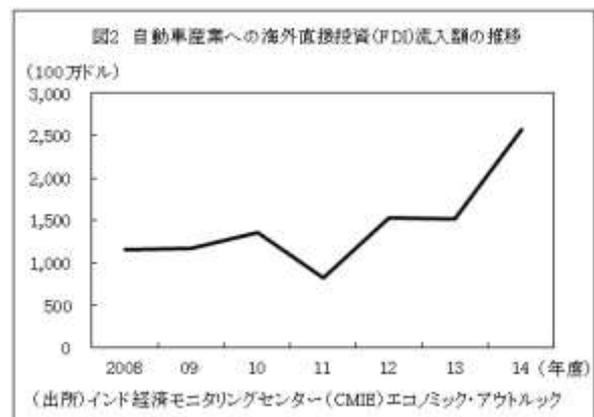
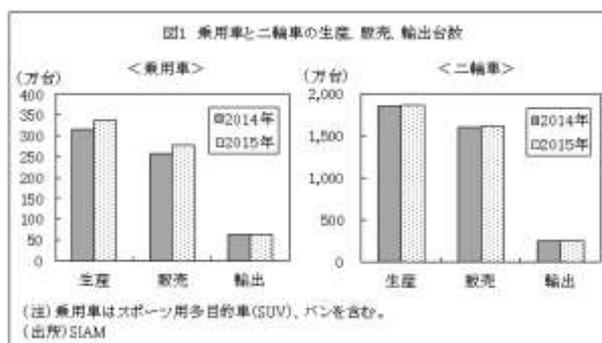
国内調達・製造・販売強化を支える輸出戦略（インド）

ジェトロ・ニューデリー、ムンバイ、チェンナイ
 古屋礼子、朝倉啓介、前田雄太

激しさを増すコスト競争の中、インドの自動車・同部品関連企業は、国内調達の拡大による製造の現地化を進めている。このため国内調達が難しい一部の部品を除いては、ASEAN 地域との生産上の補完関係は限定的だ。一方、国内市場での競争リスクを軽減するため、輸出戦略を練る企業も増えている。

■ 自動車分野への海外投資は増加傾向

インド自動車工業会（SIAM）統計によると、インドの 2015 年の乗用車生産台数は 337 万 8,000 台、二輪車は 1,852 万台に上る（図 1 参照）。政府によると、自動車産業は製造業が生み出す GDP の 45% を占め、直接・間接的に 1,900 万人を雇用する重要産業だ。自動車部品メーカーやコンサルタントは、2020 年の乗用車販売が 600 万台に達すると予測する。他方、業界関係者や進出日系企業は「これまでの予測に比べて、実際の成長スピードは遅い」とコメントするが、2022 年には世界一となる人口（国連予測）や中間所得層の拡大を背景に、引き続き投資への関心は高い。自動車産業における海外直接投資（FDI）流入額は、2011 年度に一度落ち込んだものの、その後は増加傾向にある（図 2 参照）。



近年の大型投資案件としては、2014年9月に米フォードがインド子会社へ6億9,000万ドル、2013年2月に日産がインド現地法人ルノー日産オートモーティブインドアへ2億7,500万ドル、同年5月にドイツのダイムラーが現地法人ダイムラー・インドア・コマーシャル・ビークルズへ4億1,600万ドルを、それぞれ出資している。

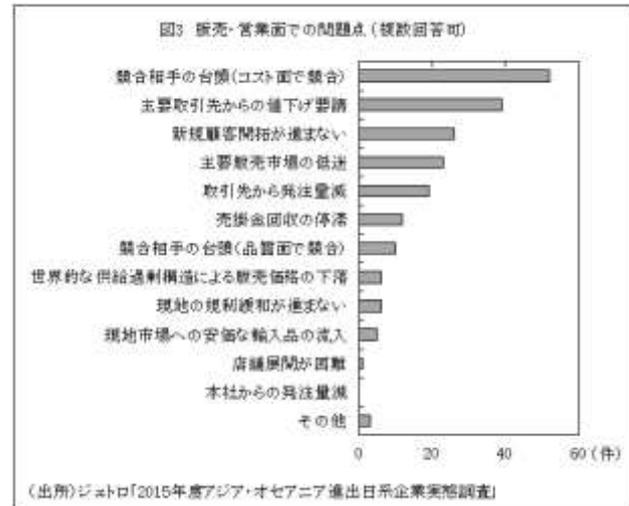
最近の進出日系自動車関連企業の動きをみると、乗用車部門で約4割のトップシェアを有するマルチ・スズキは、2015年7月からプレミアム製品向け販売店「NEXA（ネクサ）」を展開し、スズキは単独資本で西部グジャラート州に生産工場を建設中だ。いすゞは南部アンドラ・プラデシュ州のスリシティー工業団地にピックアップトラックおよび派生車（LCV）事業向け工場を建設中だ。二輪車部門では、インドア・ヤマハ・モーターがこれまでの北部拠点か

ら離れ、2015年9月に南部タミル・ナドゥ州に新たな生産拠点を稼働させた。北部ハリヤナ州、ラジャスタン州、南部カルナタカ州に生産拠点を有していたホンダ・モーターサイクル・アンド・スクーター・インドも2016年1月、西部グジャラート州に第4工場を稼働させるなど、国内拠点を拡大する動きが広がっている。

また、深刻化する大気汚染対策として排ガス規制の強化が議論される中、環境分野で高い技術力を持つ日本企業にとっては、製造コストの軽減が新たな課題となっている。

■ 「より近く」から「より安く」へ

ジェトロが2015年12月に発表した「2015年度アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」では、インド進出日系自動車関連企業の多くが、「国内生産、販売を強化する」と回答している。「販売・営業面での問題点」では、「競合相手の台頭（コスト面で競合）」が最も多く、「主要取引先からの値下げ要請」が続いた（図3参照）。いずれもコスト削減に向けた調達側からの要請が厳しくなっていることが反映されたもので、コスト削減の手段として部材の現地調達率向上の意欲が各社とも高い。ジェトロのヒアリングでは、「現地調達しても、それ自体に輸入部材が用いられている場合もある。真の意味での現地調達を目指したい」「現地調達するにも、輸送費の削減や物流のリスクを回避するため、できるだけ近い場所から調達したい」といった声も聞かれる。また企業によっては、「コストはASEANから調達する方が安い、先を見越して在庫を管理しなければならないため、現地で調達している」というケースもある。コスト面でASEANに優位性がある部材でも、電子部品などインドでの調達が難しい部品を除いては、ASEANへの依存やASEANとの相互補完はあまりみられない。



販売状況に目を向けると、輸出より国内販売に注力する企業が多い。同調査の回答企業の売上高に占める輸出の割合は平均10.6%。部品メーカーからは「今後も国内販売を拡大する。輸出も視野に入っているが、様子を見ながら進めていく」「輸出に興味はあるが、まずは国内市場獲得。広い国土をカバーするため、将来的には国内の別の地域に生産拠点を拡大する計画」といったコメントが多く、インド市場獲得に重きを置いているケースが多い。「自社の拠点がある国には輸出しない」という企業もある。

■ インドから日本へ、さらに世界へ

他方、「原材料コスト抑制のため、日本での部品生産をインドに移管し、日本へ輸出することを検討している」ケースや、鍛造部品など鉄関連の部材は原材料調達の面でインドに競争力があることから、「インドでまとめて製造し、世界各国の製造拠点に輸出している」ケースもある。その中には、価格や品質面での嗜好（しこう）がインドと類似しており、販売拠点が十分ない中東・アフリカ地域への輸出も含まれる。インドは国内市場規模が大きいと、調達・製造におけるスケールメリットが働くとの観点から、世界の製造拠点をインドに集約することも考えられる。「インドは、ある程度の品質を保ちながらも価格競争力の求められる市場。当

地の品質・価格設定に世界が目を向けるようになれば、インドはいつか中国のような製造・供給拠点になるとみている」と語る部品メーカーもある。ただし、「インドの汎用部品を欧州市場に輸出するのは厳しい」とする声もあり、製品の品質や仕向け先によって輸出戦略も一様ではないようだ。

また、国内市場の獲得はコスト面で競争が厳しいことから、「これまでに築いた世界の商圏へ供給するための輸出拠点として、インドを活用することから始めるのが得策。よほどのオンリーワン技術や強みを有していない限り、すぐにインド国内市場で成果を挙げることは困難だ」とする企業もある。別の部品メーカーは「インドに進出した目的はインドの内需に対応すること。将来的にはインドの生産拠点を活用し、本格的に国内向け生産・販売体制を構築するのが基本的な考え方。しかし、ASEAN と比べるとインドの車両価格は低く、採算面で苦勞している。市場が拡大し状況が好転することを待ちつつ、輸出も検討しなければならないと思い始めている」としている。

日系メーカーが販売をほぼ独占、30万台見据える局面に（パキスタン）

ジェトロ・カラチ 北見創

パキスタンは国内の自動車産業を保護する政策を取っており、ASEAN 経済共同体(AEC)をはじめとする地域統合の影響は小さいとみられる。2014/15年度上半期の自動車販売台数は前年同期比で65%伸び、5年以内に年間30万台に達する見通し。日系メーカーの独占状態にある市場への新規参入や新モデル投入などの動きに目が離せない。シリーズ最終回。

■ 小規模で保護主義的な市場

パキスタンが締結している自由貿易協定(FTA)では、自動車・同部品を関税引き下げの対象外とし、国内の自動車産業を保護している。政府は完成車や現地生産が可能な部品の輸入に高関税を課し、国内生産を推進しており、アジアの地域統合に伴う影響も限定的とみられる。

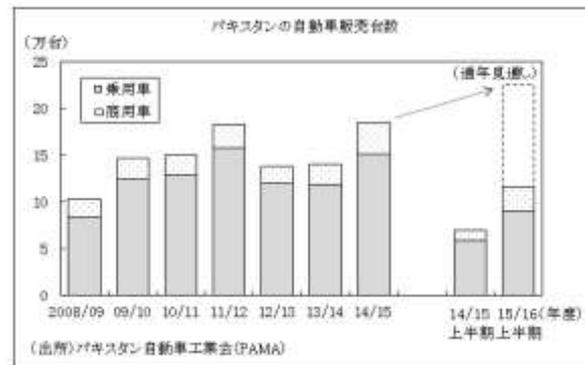
例えばサプライチェーン構築の観点からは、ホンダが立地するラホールから隣国インドのニューデリーまでは約500キロ（東京～大阪とほぼ同じ距離）で、日系自動車メーカーが集積するニューデリー周辺やハリヤナ州などインド北部から自動車部品が調達できればメリットは大きい。歴史的に対立関係が続くインドからの自動車関連品の輸入は禁止されている。

パキスタン市場はまだ小規模で閉鎖的だ。日系自動車メーカーとしては、世界的な部品の共通化、標準化の潮流の中、他国で販売されている主要モデルの生産設備を適切なタイミングで導入し、パキスタン政府の政策に合うかたちで現地生産を図っていく必要があるだろう。

2015/16年度上半期（2015年7～12月）の自動車販売台数は11万4,365台だった（図参照）。前年同期に比べて乗用車が53.0%増の8万9,824台、商用車が2.3倍の2万4,541台と好調で、同年度の販売台数は20万台を超える

見通し。複数の市場関係者によると、今後5年以内に年30万台に達する可能性が高いという。

一般的には30万台市場になると部品サプライヤーなどの進出が始まり、低位メーカーにとっては市場シェアを挽回することが難しくなるといわれるだけに、パキスタンにおける今後5年間は日系自動車メーカーにとって重大な局面といえそうだ。



■ 日系メーカーが市場をほぼ独占

パキスタンの自動車市場では、日系メーカーがほぼ100%のシェアを占める。2015/16年度上半期は、乗用車ではスズキが出資するパック・スズキが57.4%、インダス・モーター（トヨタと豊田通商が出資）が30.8%、ホンダが出資するアトラス・ホンダ・カーズが11.8%を占めた（表参照）。トラック・バスでは日野パック・モーター（日野自動車出資）が52.7%を占め、いすゞなどが追っている。

	2014/15 年度	2015/16年度 上半期	(単位:台、%)		
			構成比	前年 同期比	
乗用車	パック・スズキ	76,064	51,530	57.4	75.4
	ボラン	23,582	19,516	21.7	191.8
	メヘラン	29,886	18,017	20.1	41.9
	カルタス	13,837	7,958	8.9	20.4
	ワゴンR	5,246	4,065	4.5	138.4
	インダス・モーター	51,398	27,681	30.8	33.5
	アトラス・ホンダ・カーズ	23,622	10,610	11.8	23.7
	乗用車合計	151,134	89,824	100.0	53.0
商用車	日野パック・モーター	1,985	1,393	52.7	67.0
	いすゞ	1,020	589	22.3	45.1
	日産ディーゼル	852	336	12.7	12.8
	マスター(三菱ふそう)	823	327	12.4	△ 5.5
	トラック・バス合計	4,680	2,645	100.0	40.4
	パック・スズキ	22,815	18,952	86.6	199.6
	インダス・モーター	5,545	2,800	12.8	30.0
	現代	10	3	0.0	△ 25.0
	シグマ	441	140	0.6	△ 33.3
	マスター(三菱ふそう)	8	1	0.0	△ 83.3
	ピックアップ・ジープ合計	28,819	21,896	100.0	151.7
商用車合計	33,499	24,541	100.0	131.9	
自動車合計	184,633	114,365	-	65.0	

(注) 各合計はその他を含む。
(出所) 図に同じ

■ 安全・環境基準で日本に期待も

日系メーカーの牙城となっているパキスタン自動車市場だが、環境・安全基準を武器に攻勢をかける欧州メーカーや、低価格車で勝負する新興国メーカーが参入すれば強敵になりかねない。日本は官民一体となり、技術的な優位性を持つ環境・安全基準の導入に向けて働き掛けを行うべきという意見もあり、2015年11月に行われた日本・パキスタン官民合同経済対話では、日本側から「専門家派遣などを通じ、環境・安全に関する技術向上に貢献していきたい」との提案があった(2015年11月17日記事参照)。

最も売れている排気量800cc前後の小型車セグメントでは、スズキの「ボラン」と「メヘラン」が強い。価格帯としては70万ルピー前後(約77万円、1ルピー=約1.1円)。一方、160万~180万ルピーの高価格帯では、セダン型の「カローラ」(インダス・モーター)とホンダの「シティ」「シビック」が競り合う。今後は100万~130万ルピー帯が販売の主戦場になるとみられる。

日系以外の外資メーカーは、数字上目立った動きはない。パキスタンの対内直接投資統計(国際収支ベース、インフロー)をみると、2014/15年度の輸送機器分野への投資額は前年度比1.7%増の5,610万ドルで、うち76.0%は日本からの投資だった。

しかし、「ブルームバーク」(1月11日)によると、中国の第一汽車集団(FAW)が2016年末にパキスタンで乗用車「V2」の組み立てを開始するという。価格は100万ルピー前後とみられ、日系自動車メーカーの小型車と競合する。FAWはこれまで主にバスやトラックを輸入販売しており、2015年は3,935台売れた。

現在の排ガス規制はかつてEUで導入されていた「ユーロ2」と緩くなっており、エコカーはほとんど見掛けない。ハイブリッド車の輸入関税は比較的低いため、時折、中古のプリウスなどが走行しているが、台数としては少ない(注)。消費者は車両価格を重視しており、なじみのあるガソリンエンジン車が今後も主流にとどまるだろう。

安全基準は輸送機器規則(1969年)で定められているが、内容が古い。政府の2015~2020年自動車開発政策案によると、国連規則に沿った安全基準・認証システムを構築した上で、国連自動車基準調和世界フォーラムに参加して世界基準に適合させることを目標にしている。こうした基準づくりにおいて、先進的な自動車安全技術を持つ日系メーカーが果たせる役割は大きいだろう。

(注) 中古自動車の輸入は、外国に在住するパキスタン人が個人的に持ち帰ったり、家族に贈ったりする以外は禁止されている。

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約1分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20160031>

「産業立地はどう変わるか」自動車・同部品産業編（2016年6月）

日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 アジア大洋州課

〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32

TEL : 03-3582-5179

<https://www.jetro.go.jp>

禁無断転載