

前田啓一(大阪商業大学経済学部・大学院地域政策学研究所
教授,同大学比較地域研究所長)

塩地 洋(鹿児島県立短期大学学長,京都大学名誉教授)

上田曜子(同志社大学経済学部教授)編著

ASEANにおける 日系企業のダイナミクス

晃洋書房 2020.10 9, 252p

I 本書の主題

本書は、台頭する ASEAN のプレゼンスに、日系企業はいかに取り組むのかを課題とする。主な対象はタイ、インドネシア、マレーシアそしてフィリピンにベトナムを加えた「先発 ASEAN4+V」に展開する製造業の日本企業と日系企業であり、大企業だけでなく中小企業も視野に入れる。また研究方法はケース・スタディであり、豊富な事例に基づき、政策提言を試みようとしている。経済学・経営学をベースに自動車産業、開発経済、中小企業、産業人材、産業政策など幅広いテーマについて、インタビューなど現地の声をもとに分析し、先発 ASEAN4+V の「現状」から、今後の方向性を論じている。

II 構成と要約

序章 ASEAN 日系企業のダイナミクスを考 える一本書の特徴とアプローチ

1980年代半ば以降、日系企業による製造拠点などを中心に、直接投資先として中国だけでなく ASEAN の重要性が高まった。そこで外国直接投資の受入による輸出指向依存型発展の「有効性」に言及し、日本企業の直接投資と現地経済への「貢献」を論じる。

第 I 部は先発 ASEAN4 + V における日本自

動車産業の発展プロセスと競争力要因、そして競争・分業構造の観点から問題提起的な議論も展開する。第 II 部は日本・日系企業の直接投資による現地経済と産業に対する積極的な役割と貢献に言及する。第 III 部は先発 ASEAN4 + V における工業化戦略との関連で裾野産業・地場中小企業の発展の現実と可能性について論じる。

雁行形態論が想定した最終財の国際間移動のみならず、企業は産業・製品レベルよりもいっそう細分化された中間材や工程・業務に関して国境を超えて特化している。そこで本書は貿易論のレベルから掘り下げ、製造工程や業務を実際に担う製造現場、そして中小企業や地場企業からの分析視点により、各種の条件などに具体的に言及する。

第 I 部 ASEAN の市場統合と多様なビジネス 展開

第 1 章 ASEAN の市場統合とメガ F T A

「国家主権」に踏み込む EU と異なり、ASEAN には「制度的」な「共同体」の実現を目指す条件は存在しない。ゆえに、市場としての「機能的統合」がどの程度まで深化するかというアプローチのみが残る。他方、ASEAN にとって中国のプレゼンスは二面性を持つ。タイ、シンガポール、フィリピン、インドネシア、ミャンマー、マレーシア、ベトナム、カンボジアの貿易総額では中国が最大の相手国である。近年、中国による対 ASEAN 直接投資も急増し、経済的に中国は最大のパートナーである。かつてのライバルであった中国の位置づけの変化は、ASEAN の求心力の低下につながりかねない。近い将来、ASEAN を舞台とした日中の企業間競争も熾烈になると予想され、その際に日系企

業も新たな対応や経営戦略を迫られる。

第2章 ASEAN 統合の進展と日系自動車企業の生産拠点再編

A-E の5カ国について6つの仮定に基づき検討した結果、①2020年代前半には、A、B国では相対的に競争優位のあるモデルに絞り生産し、C、D、E国にも生産拠点を分散させ、それぞれ一つのモデルの集中生産を行う。および各国政府の自動車産業育成戦略/優遇措置に適合した戦略を採る。②2020年代後半には、ASEAN 各国の自動車市場が拡大し、各国の生産拠点は国内販売モデルの生産が可能となり、現在のEUで欧州メーカーが展開する分業関係になると推察する。

第3章 ASEAN における日系企業の自動車ビジネス

各国の自動車政策は、戦後直後は完成車輸入を許容していた。その後完成車輸入に高関税政策が採用され、さらに完成車輸入が禁止された。そして国内で自動車産業を育成するために外資メーカーを誘致し、KD生産を開始した。当初は国産部品の使用率は低かったが、段階的に国産化率を引き上げた。こうした政策に対応するために日系自動車メーカーは部品の国産化率引上げに協力せざるを得ない段階となる。そこで各国政府の自動車産業政策のあり方の相違が、2020年現在のASEAN各国の自動車産業の競争力の相違を形成する重要な要因である。インドネシアはやや強制的な部品品目指定方式によって部品国産化政策を進め、結局、自動車産業の発展は停滞した。タイは外資自動車メーカーの自由裁量にある程度まかせる形の付加価値算定方式により部品国産化政策を進めた結

果、ASEANで最も自動車産業が発達した。最も国家主導的な国産化政策を進めたマレーシアのプロトンは、当初の成功により自動車の普及に貢献したが、長期的な観点では成功したビジネスモデルとはならなかった。

第II部 進出日系企業の役割と貢献

第4章 日本企業のタイ進出はタイの経済社会に何をもたらしたか

タイ進出日系企業がタイの経済社会に何をもたらしたかを検討した成果は3点ある。①タイ国内における日系サプライヤー・システムの構築とタイのローカル企業の経営・技術・品質力向上に対するモチベーションの高揚である。②日系企業のさらなる集積とタイ人の就業機会の増大である。③日系大企業に従事する日本人およびタイ人の労働者を中心とした起業家予備軍の輩出である。これらは、日系大企業が先駆的にタイに進出し、その後、取引関係の維持継続のために進出した日系中小企業がタイに一定の集積を形成する中で、直接的間接的に生じた様々な変化である。ある一定の時間経過のなかでこれらの成果が明らかとなったことを示す。

第5章 日本の直接投資と地場企業の成長—タイ自動車部品産業の事例

タイの工業化の特徴は、外資依存かつ輸出主導型である。そこで日本の海外直接投資(FDI)が地場企業(自動車部品メーカー)の成長にどのように貢献したのか、技術伝播と起業家育成の点から考察する。地場部品メーカーの成長が十分ではない背景には、タイにおける人的資本の問題が存在した。リーマンショック後は経営が苦境に立たされている。ただし日本企業からスピナウトした企業家のなかには優れた技術

力を持ち、生き残りのため新分野に事業拡大を試みる事例もある。日本の FDI を受けて成長した地場自動車部品メーカーの企業家が持つ技術や知識はタイ経済にとって貴重な人的ストックである。この人的資本や彼らの技術力をより一層有効活用することが今後のタイの経済発展にとって重要である。

第 6 章 中小製造業のマレーシア進出と複数国展開

日本の中小企業が成長するためのプロセスを、マレーシアに進出した金属・機械加工関係の中小企業を対象として、販売面に焦点をあわせて検討する。①海外生産によって新規の顧客を開拓できる機会が高まり、既存の納入業界だけでなく異なる業種にも納入できるチャンスが高まり、それが技術面を強化する上でも効果がある。②金属・機械系産業の中小企業は、生産の国際化が進んでも販売の国際化が進まず、海外拠点を持つことで日本企業だけでなく、非日系企業との取引が実現できる可能性と意義もある。③事例 4 社は、その後に他国でも海外生産し、複数国展開により「販売・技術面」と「組織面」で好循環が生み出せる可能性を示唆する。

第 7 章 進出日系企業・日本人技術者との深い絆に基づくベトナムの製造業基盤形成

ベトナム人の創業意欲は進出日系企業や日本人技術者との遭遇を通じて具体化している。ベトナム進出日系企業からベトナム人青年が次々と独立創業するとともに、指導熱心な日本人技術者と出会うことにより折に触れ進出日系企業を紹介される。創業者は従業員に日本での勤務経験を積極的に伝えるなどし、TQC（技術・品質・納期）のレベルアップを通じて進出日系

大手アSEMBラーとの直接取引を開始するケースが次第に増えている。さらに、日本で働くベトナム人技術者の帰国（帰郷）にともなって現地工場を立ち上げた事例も確認できた。このように 1990 年代に入って以降、日本での勤務経験や進出日系企業での機会を活かし、さらに日本人技術者との出会いを触媒とし、北部ベトナムではエリート大学を卒業した若きベトナム人起業家たちによる企業ネットワークが形成された。

第 III 部 工業化政策と地場企業の展開

第 8 章 ASEAN 諸国における中小企業振興政策の形成と比較—工業化と裾野産業を中心に

1985 年プラザ合意の場合、外国投資の優遇政策を打ち出す時期と他政策との整合性が、外国企業の判断に影響した。外資の出資比率制限の緩和は、タイが 1983 年、マレーシアとインドネシアは 1986 年であり、プラザ合意の前と後の時間差がある。事後に方針を急変させると、従来の保守的な政策とズレが生じ、投資促進を進めたいメッセージが伝わりにくい。さらに 1985 年以前に東部臨海開発を打ち出したタイと 1989 年に工業団地開発を民間開放したインドネシアとでは、日本企業の生産が海外シフトするなかで、大きな差を生じた。また 1997 年のアジア通貨危機の場合、タイは危機前の段階で金属産業の重層的な育成支援策を採用し、金型工業会の前身組織の設立も早かった。通貨危機時点では先進国輸出用には品質面で足りないが、素地はできつつあった。一方、マレーシアは通貨危機のわずか 3 年前に国民車の新会社を設立したばかりで、投資促進を進めたいメッセージとしてはネガティブに捉えられた。タイ

では他国に例を見ないほどの多数の公的機関による連携で、オールジャパンの取組みによる支援があった。

第9章 国営企業と裾野産業育成策—1980～90年代のマレーシアの国民車計画を事例に

マレーシアの国民車計画は1980年代から90年代にかけて国が積極的に育成への関与を試みた。マレーシアの工業化政策には、電機・電子産業に典型的な、外資を積極的に誘致した側面と、国民車産業に代表される、手厚い関税保護のもとで地場産業を政府主導で育成しようとした側面の双方がある。1980年代から90年代にピークを見せた、自動車産業をフルセット型に育成するのみならず、広範な裾野を支える中小企業をも育成しようというマレーシアの試みは、非常に野心的なものであり、短期間でその形を整えた。だが高い保護関税と政府の強い関与は、結果的に広範な自動車関連業界の集積を図る上で阻害要因となった。ASEAN全体で域内分業、域内最適調達を追求する今日の自動車産業において、マレーシア一国レベルで自動車産業をフルセット型に育成すること自体が限界に達している。

第10章 マレーシアの地場産業—外資と地場中小企業のリンケージ形成に向けて

マレーシアで産業集積が比較的顕著なのは、国民車メーカーや日系電機・電子産業を中心に集積が進む首都近郊のクランバレー、そして米系半導体・IT関連メーカーを中心に電機・電子産業の集積が進んだペナンである。クランバレーでは連邦政府からの手厚い支援策がブミボトラ系企業や労働者に提供されてきた。一方、

華人系が多数のペナンでは、連邦政府からの公的支援がほとんど得られなかったが、州政府と進出外資との密接な協力関係が構築された。裾野産業の育成状況と政策環境を比較した先行研究では、能力、評価ともにペナンが高いとされる。政府の支援とは別に、企業と州政府との協力による外資主導のリンケージ育成に向けた取り組みが成功したことは、政府主導による政策の課題克服のための視座を提供できる。日本の各種業界団体が実施した技術指導は、条件付きだが、着実な成果をあげた。地道な息の長い取り組みを根気強く継続する姿勢が求められる。

第11章 インドネシアの裾野産業育成と日本の公的支援機関の貢献

ASEAN域内での部品の相互補完体制が日系自動車メーカーやサプライヤーにより構築されつつあり、インドネシアの裾野産業も発展しているように見える。だが現地調達率はある程度高くなったが、一次下請が輸入した部品・原料を考慮すると実質的な現地調達率は低い。二次・三次下請の部品や原材料のサプライヤー育成が、今後、自動車産業の発展にとって重要な課題である。また裾野産業の振興には、民の取り組みを官がいかに支えかつ拡大させるかを検討することが重要である。

第12章 工業化の担い手としてのベトナム民営中小企業

ベトナム人起業家層の特徴は三点ある。①創業者の大半が大卒以上のトップ・エリート層で占められる。②新規開業の資本金調達を全額自己資金のみで賄ったものが半数超あり、豊かな経営者層がすでに出現している。また高金利の銀行融資を受けた資本調達も多い。③半数の創

業者が外資企業での勤務経験を有する。なかでも日系企業がこれら創業者にきわめて大きな影響を与えている。特に40歳代未満層に日系企業勤務経験者が多い。第7章でみたように、ベトナム人起業家に豊富な現場経験を提供するのが日本企業や現地進出日系企業である。進出日系企業・日本人技術者との戦略的連携関係を深めつつ、今後は流通や物流、サービス業など他産業分野でも現地資本中小企業の育成を図らなければならない。そのためにはトップ・エリート層が享受する起業チャンスを、エリート層の周辺に拡げていくことが肝要である。

III 意義, 評価そして期待

本書はASEANの経済発展を、従来の雁行的発展論など最終財の貿易という視点から掘り下げ、日本企業、日系企業、中小企業の製造工程や業務を実際に担う製造現場にまで踏み込んで議論するという点で意義が認められる。特に先発ASEAN4+Vが、外資企業を規制する輸入代替工業化から、規制緩和という政策転換(輸出指向依存型発展)を行い、それに適応する形で進出した日本企業、日系企業の姿をインタビューなどのケース・スタディにより詳細に描いている。このような経路をたどり、日本企業の直接投資が現地経済に「貢献」している姿を明らかにしたことが評価できよう。

今後に望むのは、政策制度と文化的要因の組合せの議論である。本書は多様な文化的背景を持つ先発ASEAN4を中心に、経済成長を支える各国の政策制度とそれに対応する日本企業の姿を中心に論じている。他方、後発にあたるベトナムが、日本企業および日本人との「深い絆」により経済成長していることにも言及する。

かつて評者がASEANと中国双方に展開

する日本製造業の複数の経営者に取材した際、ASEAN企業とよりも、中国企業と日本企業との間にビジネス慣行の共通性やビジネス上の親近感があると指摘されたことがある。ASEANのなかでもベトナムと日本に共有される文化的背景がビジネスのあり方に影響している可能性を軽視できない。このような政策制度と文化的要因との組合せによる視座が、東南アジア経済の立体的分析につながりうる点を示唆し、今後の研究に期待したい。

(弘前大学大学院地域社会研究科教授 佐々木純一郎)