

(3) アジアの産業投資動向に関する調査研究

12. 東アジアにおける機械産業の産業集積と域内分業に関する調査研究

イ. 調査の目的

本調査研究は、東アジアにおける機械工業の集積の状況と域内における分業関係を明らかにすることを目的としている。

日本の自動車産業や電気電子産業は、最適立地とグローバルなバリューチェーン、サプライチェーンの構築を進めているが、そのなかで東アジアの重要性は増している。今後、日本の機械産業の国際競争力の維持・向上を図るうえで、発展する東アジアの動きへの対応や活用に配慮する必要性は大きく、域内分業のための環境条件、分業の現状、課題および方向性を明らかにしていくことが重要である。

ロ. 調査結果の概要

部では輸送機械産業（自動車・自動車部品）について調査を行った。

第1章では、東アジアにおける自動車の生産立地について国レベルの概観を行った。東アジア域内における自動車生産の分布をみると、日本、中国、韓国と北東アジアに生産規模の大きな国が存在する一方で、東南アジア諸国の生産規模は比較的小さい。ただし、中国における自動車生産は北の北京・天津地域から、南の広州地域、東の上海地域へと沿海地域に展開している。広い意味では、東アジアにおける自動車産業は日本から韓国、中国を経て、タイ、インドへと大陸沿海にベルト地帯を形成している。

第2章では、代表的な集積を事例として取り上げて、生成の経緯、発展の要因、特徴を整理し、それぞれの強み、弱みの所在から今後の展望を行った。具体的には、1) 現代自動車グループという国内市場の70%を押さえる有力メーカーの主力工場を中核企業とする韓国のウルサン、2) 日系3社の生産拡大によって、急速に自動車生産地としてのプレゼンスを高める中国の広州市周辺、3) ASEAN最大の自動車生産国であるタイのバンコク首都圏から東部臨海工業地域にかけての地域、4) 生産を急増させるインドの4つの集積を取り上げた。

第3章では、1) 域内貿易の実態、2) 代表的な産業集積に立地する日系企業の現状、3) アンケート調査を通じた分業の実態、4) 自由貿易協定（FTA）の締結による影響から、東アジアにおける自動車産業の分業構造と日本との関係を検討した。貿易については、域内関税率の引下げによって相互貿易が活発化している ASEAN を除くと、東アジアにおける自動車の貿易が低調である。当面は、世界的な市場の冷え込みから、自動車・部品貿易が低調に推移する可能性が高いが、合理化の一環として、東アジアにおける生産が増強される可能性もある。また、インタビュー、アンケートを通じて東アジアに進出している日系企業の部品調達、機能配置について確認した。自動車産業では、タイ、中国の役割が大きく、特に、機能面において非製造機能が拡充される傾向がうかがえる。東アジアはFTAの締結実績については相対的に遅れているが、域内自由化で先行する ASEAN の自動車産業では、FTAを最大限に活用したグローバル

な最適調達と重要拠点の機能強化という方向性が明らかになっている。

部では、電気電子産業について、部と同様の視点、調査方法に基づき、国レベルの生産配置、代表的な産業集積の事例調査、域内の分業構造に関する調査を行った。

第1章では、2000年代に入り、中国の電気電子製品の生産が加速度的に拡大する一方で、生産の伸びに停滞感が強まる国が生じて、格差が開いていることを確認した。2007年の推定値では中国は日本、米国を上回る世界最大の電気電子製品の生産国となっている。一方、世界の生産に占めるシェアという点では縮小傾向にある日本、台湾等においては電子デバイスの供給国としての性格が強まり、生産構造においても電子部品の比重が高まっている。

第2章では、部と同様に、代表的な集積を事例として取り上げた。具体的には、1) 筑波学園都市をモデルにした大徳研究団地を核とする韓国の大田市(大徳バレー)、2) 「アジアのシリコンバレー」の元祖であり、産学連携の成功モデルを生成させることで産業構造転換を促進してきた台湾の新竹科学工業園区、3) 世界の工場を支える量産型集積の典型である中国の広東省、4) かつては、中国に先行した量産型集積ながら、勢いの衰えが懸念されるマレーシアのセラングール、5) 輸出性向の強いソフトウェアの集積という独自の発展をみせたインドのベンガルールを取り上げた。

第3章では、部と同様に、貿易、東アジアに進出した日系企業の実態から東アジアにおける電気電子産業の分業構造について検討した。電気電子製品の域内貿易は中間財の域内貿易に牽引されて拡大してきたが、2006年の中間財に関する東アジアの域内輸出比率は7割を超え、NAFTA、EUを大きく上回った。のみならず、最終製品においても域内輸出比率は高まっており、NAFTAの域内輸出比率を上回った。そうした中で東アジア諸国の電気電子製品の輸出先として、中国の存在感が増している。東アジアに進出した日系企業による調達行動をみても、域内の企業グループ内のやり取りは自動車に比べて活発であり、拠点間の関係は緊密である。

部は、部と部を受けて、東アジアの集積と域内分業に関する展望を行い、持続的な発展のための提言を行った。短期的には、現在の経済不振が及ぼす影響が1つのファクターである。自動車産業においても、電気電子産業においても、東アジアにとって市場の縮小に対する企業の対応は、投資の抑制という可能性と同時に、グローバルな供給体制の見直しに伴う生産増強という機会をもたらさう。長期的には、東アジア域内の関税障壁の低減による影響とイノベーション型集積の発達が重要なファクターである。前者は、自動車産業にとって、後者は、電気電子産業において、特に重要であり、こうした変化に上手く適応できた集積が伸びていくものと考えられる。

東アジアの産業集積の持続的な発展のために日本が行うべきことは、集積のタイプによっても異なるが、製造機能が中心の集積については、熟練労働力の育成支援が挙げられよう。一方、イノベーション型の集積については、成功要素の分析と伝播、リサーチパーク間の人的交流の促進、研究者間に定期的な情報交換の場の提供、基準・認証に関する制度や知的財産権の保護に関する制度の充実や浸透など、「知的基盤」づくりに対する協力が挙げられる。これらの支援は、日本にも大きなメリットをもたらすものになると考えられる。