

マレーシア自動車産業の自由化と 日本による自動車産業協力

小野沢 純 Jun Onozawa

拓殖大学国際学部 教授

(財)国際貿易投資研究所 客員研究員

はじめに

近年東南アジアの自動車産業の中心となったタイに押され気味のマレーシアは、国民車生産の保護政策を転換して自由化の中で生き延びる道を模索している。もっともマレーシアはそのタイを上回る ASEAN 域内随一の乗用車販売市場 (50 万台強) を依然として維持することに変わりはない。

マレーシアの国民車生産は、ブミプトラ企業の育成という同国の開発政策の根幹であるブミプトラ政策の一環として、約 20 年間保護されてきた。しかし、ASEAN 域内の貿易自由化を掲げて始まった AFTA や二国間の FTA などマレーシアを取り巻く環境変化の中で、2006 年 3 月に発表された国家自動車産業政策 (NAP) は、自動車産業の自由化に踏み切り、競争力強化へと方針を転換した。この政策転換をもたらす重要な契機となったのが、AFTA の CEPT (共通効果特惠関税) の完全導入と並んで 2004 年から始まった日本マレーシア経済連携協定の交渉であった。2006 年 7 月に発効した同協定のもとで、2010 年までの 5 年間にわたり日本は官民合同でマレーシアの自動車産業の強化に協力することになった。

本稿では、マレーシア自動車産業の政策転換とその後の自動車市場と国民車の動きを概観して、自動車産業育成策と三年目に入った日本・マレーシア官民による自動車産業協力事業 (MAJAICO) を考察する。

I 自動車産業の自由化への転換

1985年から操業を開始した国民車「プロトン」計画は重工業化政策だけでなく、ブミプトラ企業の育成というブミプトラ政策としてしても位置づけられていた。それだけにこれまでの保護政策から自由化へと容易に転換できない難しい政治経済的背景があった。

ASEAN 域内の貿易自由化に対して、貿易立国を掲げるマレーシア政府としては国産車生産の自動車産業を除き、基本的にこれを受け入れて、世界のグローバル化の波に立ち遅れまいとする姿勢を堅持した。ASEAN 主要国は2003年から CEPT を導入したが、マレーシアは5年間先送りして2008年まで自由化に備えることにした。しかし、この間にタイにおける自動車産業の急成長や他の ASEAN 諸国が CEPT スキームを活用して貿易を活性化していることにあせりを感じたマレーシア政府は、2004 頃からようやく保護政策を見直さざるを得なくなった。自動車部品の現地調達義務（国産化規制）の一部解除（2002年）に続き、2004

年には30品目のローカルコンテンツを義務付けた「強制的削減プログラム」（MDP）を止め、国産化規制の実質的撤廃に踏み切った。同じく2004年にはAFTAのもとで一時的に保留していた自動車関税218品目を適用品目に移行して関税率を引き下げた。さらに、2005年1月からCEPTの自動車輸入関税を20%に引き下げた¹。

＜日本マレーシア経済連携協定交渉がもたらしたもの＞

ところが、2004年から始まった日本マレーシア経済連携協定の交渉をあたかも契機として自動車保護政策がさらに緩和され、2006年3月には国家自動車産業政策（NAP）が策定され、マレーシアの自動車産業も国際競争力を強化していく姿勢が打ち出されていく。

日本とマレーシアの経済連携協定交渉で最も難航したのが、自動車産業の分野であった。日本側は自動車関税の撤廃を主張した。マレーシア側はこれに応じなかった。マレーシアの国民車政策は工業化政策であるものの、多民族社会の経済格差は正

表1 マレーシアの自動車産業政策の変遷

1985年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国民車「プロトン」が生産開始 ・ 国民車向け国産化奨励品目リストを発表
1991年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車現地調達率を発表
1992年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国民車「プロトン」輸入のCKD部品に一律13%の関税を課税
1994年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸入関税引き上げ（完成車で最大150%、CKDで最大38%） ・ 第二国民車「プロドゥア」が生産開始
2000年	<ul style="list-style-type: none"> ・ CEPTに基づく自動車部品の輸入税引き下げをマレーシアは2002年から2005年に延期することを承認される
2002年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現地調達義務部品の一部を除外、実質的に国産化規制が撤廃
2004年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 強制的削減プログラム（現地調達義務部品）の完全撤廃 ・ 完成車・CKDの輸入関税を引き下げ、新に物品税を導入
2005年	<ul style="list-style-type: none"> ・ CEPTにより、ASEAN域内からの自動車部品の輸入税が0～5%に引き下げ、物品税を引き上げる（国民車は物品税で優遇）
2005年5月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本マレーシア経済連携協定が合意（自動車部品は2010年までに関税撤廃、完成車は2015年までに段階的に関税撤廃）
2006年3月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国家自動車政策（NAP）を導入して、自動車市場の貿易自由化を推進（2008年実施予定のCEPTを2年前倒して導入、完成車を20%→5%に引き下げる）
2006年7月	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本マレーシア経済連携協定発効により、CKD関税即時撤廃
2006年11月	<ul style="list-style-type: none"> ・ MAJAICO（日本マレーシア自動車産業協力事業）が動き出す
2010年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本・マレーシアで自動車関税はほとんど撤廃になる計画

（出所）MACPMAなどの資料から作成

を目的とするブミプトラ政策そのものであるため、自動車の関税の引き下げや撤廃となれば、まだ脆弱な国民車プロトンとそれにつながる多くのベンダー(多くがブミプトラ業者)の存亡にかかわるので、マレーシア政府は協定の妥結に最後まで抵抗した。

それが急転解決にいたるのは、国家自動車産業政策がまだ固まる以前の2005年5月22日に、クアラ Lumpur を訪問した中川経産相とラフィダ国際貿易産業相との閣僚会談で政治的決着があったからだ。すなわち、マレーシアの自動車産業の競争力を強化するために日本政府・自動車業界が向こう5年間(2006~2010年)にわたり官民あげてマレーシア側に協力する「日本マレーシア自動車産業協力事業」(Malaysia-Japan Automotive Industry Cooperation: 通称 MAJAICO) を実行することを付帯条件として関税撤廃が確約された。この自動車産業協力事業が実現されれば、マレーシア国内にあるブミプトラ政策棚上げ批判をかわせるとラフィダ国際貿易産業相が読んで、協定の妥結に踏み切った。

2004年から政府間交渉が始まり、2005年5月に大筋合意、そして2006年7月に発効したこの日マ経済連携協定は、自動車・同部品の関税について次のように定めた;²

- ① 現地組立(CKD)の部品は関税がこれまで10%だったが、即時撤廃する。
- ② CKD以外の自動車部品は、2005~2007年20%、2008~2009年5%ないし0%、2010年以降は関税撤廃となる。
- ③ 完成車について、3000cc超および2000cc以上3000cc以下の乗用車、3000cc超のMPV、20トン超のトラック・バスは段階的に関税を引き下げ、2010年に撤廃。
- ④ 上記以外のすべての完成車は段階的に引き下げて2015年までに撤廃する。

日本マレーシア経済連携協定が発効したのは2006年7月からであるものの、その大筋合意はすでに2005年5月であったことに注目したい。この時期はちょうどマレーシア政府が自国の自動車産業政策を再編するために方針を模索していたときでもあった。日マ経済連

表2 日本マレーシア経済連携協定による自動車・同部品の
関税引き下げ計画

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
現地組立て (CKD)用部品	10%	撤廃									
CKD 以外の自動車 部品	20%	20%	20%	0-5%	0-5%	撤廃					
乗用車(3,000cc 超)	50%	35%	20%	0-5%	0-5%	撤廃					
乗用車(2,000 以上 3,000cc 以下)	50%	40%	30%	20%	10%	撤廃					
MPV(3,000cc 超)、バス、トラッ ク	50%	40%	30%	20%	10%	撤廃					
上記以外の完成車	50%	45%	40%	35%	30%	25%	20%	15%	10%	5%	撤廃

携協定の合意後の2006年3月に発表された国家自動車産業政策によって関税引き下げに踏み切り、これまでの保護政策から自由化を通じた競争力強化へと自動車政策を転換した。このような措置に踏み切った背景には、日マ経済連携協定交渉の産物である日本マレーシア自動車産業協力事業(MAJAICO)が始まろうとしていたことに多少とも関係があったにちがいない。国民車と同じクラスの自動車は日マ経済連携協定発効から10年目に関税が撤廃されるので、そ

れまでにマレーシアの自動車産業に競争力をつけるための基盤をつくるのがMAJAICOのねらいである。これにより、マレーシアの自動車産業はいまや国際競争力の強化と生産性の向上に向かわざるを得ないことが明白になった。

<国家自動車産業政策で関税引き下げ>

2006年3月に発表された国家自動車産業政策は表3のとおり、CEPTスケジュールを2年前倒してこれま

での自動車・部品 CEPT 関税 20%を 0~5%に引き下げた。域内からの完成車 CBU の輸入関税を一路津 5%に、また完全組立車 CKD の関税をゼロにそれぞれ引き下げた。また、現地組立車は、一般税率 (MFN) の 30%から 10%へと引き下げられた。³

国家自動車産業政策は、関税引き下げと同時に物品税も引き下げられたものの、関税引き下げ分は物品税

によって相殺するという仕組みが継続された。その意味で、完全な自由化ではない。競争力の強化を謳いながらも、後述するように国民車への支援も続けるというジレンマがまだまだあるといえる。ただ、関税と物品税引き下げによって、国民車を含めて乗用車価格が一時引き下ったことにより、2007 年以降に販売が回復し始めたことは否定できない。

表 3 マレーシアの自動車輸入税・物品税 (2006 年 3 月実施)

(単位: %)

	ノックダウン (CKD)				完成車 (CBU)			
	ASEAN 域内 (CEPT)		ASEAN 域外 (MFN)		ASEAN 域内 (CEPT)		ASEAN 域外 (MFN)	
	輸入税	物品税	輸入税	物品税	輸入税	物品税	輸入税	物品税
乗用車	0	75-105	10	75-105	5	75-105	30	75-105
MPV/VAN	0	60-125	0-10	60-125	5	60-125	30	60-125
4WD	0	65-125	10	65-125	5	65-125	30	65-125
トラック	0	0	0	0	5	0	30	0
バス	0	0	0	0	5	0	30	0

(出所) MITI, "Malaysia National Automotive Policy, Working paper", 3/12/2007

II. 自動車産業の現状

ではこのような貿易自由化に踏み切ったマレーシアの自動車産業はどのような状況になったか。

2008年の自動車産業を概観すると、人口2,800万人に対して自動車販売台数は56万台、生産台数52万台と推定される。乗用車と商業車の比率は9:1、生産・販売とも乗用車が圧倒的であり、このパターンは変わっていない。タイやインドネシアとはきわめて対照的である。ASEAN

における乗用車販売の最大の市場は依然としてマレーシアだ。

自動車メーカーは4社；プロトン（Proton）、プロドゥア（Produa）、ナザ（Naza）、イノコム（Inokom）。1985年操業開始のプロトンは第一国民車メーカー、1994年にスタートしたプロドゥアが第二国民車メーカーである。自動車アッセンブラーはトヨタ、日産、ホンダなど日本車の組立を含む8社⁴。

表4 マレーシアの自動車生産・販売台数の推移（2000～2008年）

（単位：千台）

年	生産台数 （乗用車）	販売台数 （乗用車）
2000	360 (295)	343 (282)
2001	429 (356)	396 (327)
2002	457 (380)	435 (360)
2003	427 (327)	406 (321)
2004	472 (345)	488 (381)
2005	564 (422)	552 (417)
2006	503 (460)	491 (446)
2007	442 (403)	487 (443)
2007年上期	208 (189)	221 (200)
2008年上期	263 (241)	278 (254)

（出所）Malaysia Automotive Association（MAA）

一方、自動車部品メーカー（ベンダー）は正確な数は明らかでないが、マレーシア自動車部品工業会（Malaysia Automotive Component Parts Manufactures : MACPMA）によると 690 社、うちプロトンのベンダー数は 226 社、プロドゥアが 161 社とされている⁵。

2005 年の 55 万台をピークに 2 年連続落ち込んだ自動車販売台数は、2008 年にはようやく 52 万台に盛り返してきた（表 4）。これは国家自動車産業政策による関税および物品税引き下げ効果による乗用車価格の引き下げの他に、もっとも大きな要因は新型モデルの投入など国民車を含めたメーカー側の積極的な戦略により、中間層以上の顧客の乗用車需要を喚起したことであろう（後述）。

これまでの国産車保護政策により、プロトンは 80 年代後半から市場を支配し、小型の国民車メーカーのプロドゥア（1994 年から生産開始）を加えた両社から成る国民車市場シェアは 2002 年まで実に 80% を占拠していた。ところが、2003 年から貿易自由化と国産車保護規制の緩和、プロトンの不振などにより、国民車の

シェアは低下し始め、同年 71%、04 年 61%、05 年 57% 台に、に落ち込んだ（表 6）。しかし、06 年ら 07 年にかけて、前述のように 64% 台に回復した。ちなみに、トヨタ車の市場シェアは 2002 年の 6.1% から上昇し、04 年に 10.4%、07 年に 17.1%、08 年上期は 19% に達したという⁶。

＜国民車に巻き返しの動き；プロドゥアが首位に躍進＞

2007～2008 年になると、国民車側にも巻き返しの動きが見られるようになった。とりわく第 2 国民車のプロドゥアの躍進が目される。2007 年に入ると、プロドゥアが 2005 年から導入した新モデル「マイビ」（Myvi）が急速に人気を集めるようになると、プロドゥアの販売台数が 16.2 万台（市場シェア 33.3%）と首位に立ち、プロトンの 11.8 万台（同 24.2%）を凌駕した。これはもっぱら「マイビ」が貢献している。「マイビ」は 1300cc クラス、ただこれまでの単なる小型車ではなく、そのデザインも本来なら小出しにすべきところを一気に 2 年分くらい先に出したのではないかと思われるほど、市場の注目を受けて成功した。

新型モデルを売り出すと市場が必ず反応する、というのがマレーシアの乗用車市場の大きな特徴である。

2007年5月には小型乗用車「ビバ」が投入された。2007年のプロドゥアの全生産台数15万6,976台のうち、「マイビ」(8万3,731台)と「ビバ」(5万1,976台)の両車種だけで86%をも占めるようになった⁷。そのほかの車種は「カンチル」(1万5,843台)、それに少量だが「クナリ」、「ルサ」、「クリサ」が続く。

2008年5月には四輪駆動のスポーツタイプ多目的車(SUV)「ノーテिका」(1500cc、販売価格約9万リングット)を導入した。また、同年8月に人気車種の「マイビ」(販売価格3万9,000リングット)のマイナーなモデルチェンジを発表した。これによって、2008年上期のプロドゥアの販売実績は主力車種の「マイビ」(4万3,197台)や「ビバ」(3万2,896台)がよく売れて3年連続1位を維持している⁸。

表5 マレーシアのメーカー別自動車販売台数と市場シェア(2007年、2008年上期)

順位	メーカー	2007年		2008年上期	
		販売台数	市場シェア(%)	販売台数	市場シェア(%)
1	プロドゥア	162,152	33.3	83,589	30.1
2	プロトン	118,124	24.2	72,957	26.2
3	トヨタ	81,993	16.8	46,450	19.1
4	ホンダ	28,478	5.8	16,766	6.0
5	日産	18,569	3.8	13,890	5.0
6	ナザ	20,286	4.2	6,709	2.4
	その他	57,564	11.9	247,040	11.1
	(国民車*)	310,446	63.7	169,268	60.9
	(国民車以外)	176,730	36.3	108,705	39.1
	合計	487,176	100.0	277,973	100.0

* 国民車=プロトン、プロドゥア、ナザ、イノコム、ハイコム。

(出所) MAA および『通商広報』2008. 8.15 から作成

表6 マレーシアの自動車販売市場に占める国民車のシェア変化

(%)

年	シェア (%)
2000	81.3
2001	81.5
2002	79.6
2003	70.5
2004	61.1
2005	56.6
2006	63.9
2007	63.7
2008	60.9

*2008年は上期
(出所) MAA、表5

<プロトンも新デザインで>

一方、プロトンも手をこまねいているわけではなく、「GEN-2」(2004年)、「サビー」(2005年)、「サトリア・ネオ」(2006年)、そして2007年から自社開発新モデル「プルソナ」(Persona)を発売し、久方ぶりに人気を得ている。2007年8月、これまでの主力「ウイラ」に代わって「プルソナ」が投入された。このモデル切り替えみ踏み切ったため、好調な売れ行きとなった。同車の2007年生産は2万615台、「GEN」(1万3,180台)、「ワジャ」(1万1,555台)を上回り、「イスワラ」(4万2,145台)に

次いで同社第2位に躍進した⁹。さらにはプロトンは、2008年発売の新プロトン・サガ車「BLM」で打って出た。2008年上期実績では「サガ」(2万7,331台)に続いて「プルソナ」が2007年通年を上回る2万1,928台にも達し、プロトン車の販売は前同期比56%もの大幅に増加した。ここでも新モデルの導入がマレーシア国内市場の購買意欲をもたらしたのである。プロトンの「プルソナ」販売価格が5万リンギットとかなり高価にもかかわらず、良く売れているのも高所得層の購買意欲を刺激したからだといえる。

このような状況下で、プロトンは2007年11月にフォルクワーゲンとの提携白紙撤回したのも、プロトンの業績が回復してきたことが挙げられている。このほか、プロトンおよびはプロドゥアの国民車は、後述するように2006年頃から輸出販路の拡大に躍起になっている。

Ⅲ. 模索する自動車産業強化策

マレーシアの自動車産業を取り巻く環境はきびしい。AFTA や二国間FTAなどの貿易自由化へどう対応するのか、生産性を向上して国際競争力をいかに強化するのかが問われている。2006年に相次いで発表された「国家自動車産業政策」(NAP)や「第3次工業化マスタープラン」(IMP3)、「第9次マレーシア計画」では、(1)自動車・同部品の輸出拡大、(2)企業の合理化(合併・整理)を含む自動車部品産業の強化、を強く提唱している。

<自動車の輸出拡大>

これまでマレーシアの自動車産業はもっぱら小さな国内市場を対象に

してきた。国民車保護政策に守れていたからだ。保護政策から自由化へ転換したことにより、マレーシアの自動車産業の生き残りには、自動車・同部品のマレーシアからの輸出拡大がきわめて重要になる。そのため、プロトンとプロドゥアの国民車は、このところ輸出活動を本格化した。

プロトン車はこれまで英国や中東向けに少量だが輸出されていた。プロトンの販売車種4モデル;「ワジャヤ」(4セダン)「ネオ」(3ドアハッチ)「サビー」(小型車)、「GEN-2」(セダン車)が輸出の対象になっている。

2005年になると、生産の約1割に相当する2万台が輸出されるようになった。プロトンが生き残りをかけて輸出に活路を見い出そうとしていることは確かだ。対中輸出をねらうプロトンは「GEN-2」3万台の輸出契約を金華青年汽車集団と交わした(2007年7月)。2007年から2008年にかけて輸出を開始したタイ、中国向けに加えて、インドや中東への輸出も計画している。2008年からは「プルソナ」をブルネイに輸出し始めた。プロトンが輸出拡大を今後実

現できるようになれば、部品の品質が向上につながる。輸出拡大は確実に自動車産業のレベルアップをもたらすことになる。

これまで英国や中東への輸出実績があった（小型車「カンチル」など少量）プロドゥア社は、インドネシア向けに大胆な輸出戦略を展開した。同社は2007年4月からインドネシア向けにマレーシア国内で人気を得ている「マイビ」の輸出に成功した。AFTA のもとで最初の ASEAN 市場への輸出となった。「マイビ」のインドネシア向け輸出が成功したのは、プロドゥアに出資している日本企業（ダイハツ）本社のインドネシア輸出版売ルートに乗って市場開拓ができたからである。マレーシアの国民車であるけれども、日本企業との強力な経営コラボレーションが背景に

あることに注目したい。

一方、マレーシアからの自動車部品の輸出にも拡大の可能性が出てきた。AFTA により域内で自動車部品の関税が下がり、域内市場へのアプローチは容易になったからである。

マレーシアのこれまでの自動車部品輸出額は表 7 が示すように 2003 年の 8 億リンギットから 2007 年に 19 億リンギットへと 4 年で倍増した。マレーシアからの主な輸出部品はハンドルやリム、バンパー、ブレーキ、ラジエーター、ショックアブソーバー、クラッチなど。AFTA や二国間の FTA によりマレーシアからの自動車・同部品の輸出機会が広がったといえる¹⁰。例えば、UMW トヨタの輸出は「ハイエース」などの完成車のほか、エンジン制御などの電子部品を域内に輸出している¹¹。

表 7 マレーシアの自動車部品市場規模

(単位は億リンギット)

	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
生産額	49.4	49.3	58.6	52.6	52.0
輸入額	18.9	22.4	39.4	38.6	38.2
輸出額	8.3	10.7	14.4	16.0	19.0
市場規模	60.0	61.1	83.6	75.6	69.0

(出所) MACPMA

日マ経済連携協定が発効してから、マレーシアから自動車部品の対日輸出も可能になる。2007年には日本の車メーカーからのOEM(相手先ブランド生産)や合併設立に向け、マレーシア部品メーカーと交渉を開始したケースが複数あるという¹²。

＜自動車部品産業への支援策＞

これまでの自動車部品産業は、80年代後半から国民車プロトンへの部品サプライヤー(ベンダー)の育成プログラム(Vendor Development Programme: VDP)というもっぱらブミプトラ育成政策に支えられてきた¹³。しかし、国産化規制の撤廃やAFTAや日マ経済連携協定に伴いCKD部品の無税輸入ができるようになったため、保護から脱却した競争力のある地場ベンダーをいかに育成するかが課題となった。第3次工業化マスタープランなどは部品ベンダーの合理化を提唱している。しかし、現実には従来のブミプトラ政策の延長線にあることは否定できない。

2006年に導入された自動車産業育成基金(Automotive Development Fund: ADF)は部品産業の合理化(合

併・買収)を目的とした低利融資をするもの¹⁴。これは自動車部品産業に従事するベンダーを対象に、自動車部品の関税引き下げによる打撃を救済しようという意図がある。対象企業がマレーシア資本が60%以上、操業が2年以上、マレーシア自動車部品工業会(MACPPMA)またはプロトン・ベンダー協会、プロドゥア・ベンダー協会のいずれかのメンバーであることが条件になっているところからブミプトラ企業の支援にほかならない。1件当たりの融資限度額は1,000万リンギット。実力に欠けるブミプトラ部品企業の合併・整理を意図したものである。

一方、自動車・同部品の関税引き下げを相殺するかのように物品税が導入されたが、その物品税を免除(還付)する制度があらたにつくられた。これは第9次マレーシア計画の「産業連携プログラム」(Industrial Linkage Programme: ILP)であり、物品税を免除する優遇策。事実上、ブミプトラ政策の一環とみてよいであろう。物品税の還付を受けられる対象は認定された自動車メーカー・アッセンブラーである。物品税の免

除の条件は、現地調達比率が 30%以上あれば還付される（輸入品 70%、国内付加価値 30%）。部品の現地調達比率に応じて物品税（60~125%）は減免されるという特典がある。また、部品調達先のサプライヤーは、①マレーシア自動車部品工業会（MACPMA）またはプロトン・ベンター協会、プロドゥア・ベンダー協会のいずれかのメンバーであること、または②中小企業開発公社（SMIDEC）の認可を受けている、のいずれかであれば還付条件が整う。

このように貿易自由化によって打撃を受けるであろう弱小ブミプトラの部品メーカーの存在を強く意識した支援策といえよう。弱小ブミプトラ・ベンダーの整理統合を推進する一方で、物品税還付の優遇策を適用する。自動車産業においてもブミプトラ政策は依然として継続しているのだ。

物品税の払い戻しのメカニズムを使って、現地調達比率を 30%さえ維持できればよいことになる。ただ、これによって、ローカル・ベンダーの生き残りに寄与するかどうか、そして国際競争力のある自動車部品企

業になるかどうかは分からない。

これまでの国民車優位という市場環境はあきらかに変わった。こうした環境変化に対応する有効な自動車産業政策がとられてきたかどうか。物品税の還付にみられるように、相変わらずブミプトラ政策に引きずられていると言わざるをえない。

そうしたなかで、注目されるのが日本によるマレーシア自動車産業協力事業（MAJAICO）である。

IV. 日本・マレーシア自動車産業協力事業（MAJAICO）の実施

<日マ両国の官民合同協議体>

難航した日本とマレーシアの経済連携協定が 2005 年 5 月に合意に達することができたのは、前述のとおり、日本側がマレーシアの自動車産業育成のために官民合同で「日本・マレーシア自動車産業協力事業」（MAJAICO）を向こう 5 年間実施することを確約したからであろう。MAJAICO は国民車と同じクラスの自動車の日マ経済連携協定発効から 10 年目の 2015 年に関税が撤廃されるので、それまでに日本が協力して

マレーシアの自動車産業に競争力をつけるための基盤をつくることをねらいとしている。

MAJAICO は、日本とマレーシアの官民合同による自動車産業協カプロジェクトであり、両国政府のもとで推進するユニークな協カスキームである。全部で 10 個のプログラムから構成されている (表 8)。自動車生産技術支援策として、日本自動車メーカーの専門家が個別企業を巡回して日本式「リーン生産システム」を指導するとともに、日本の工場でマレーシア人技能工を教育訓練する。また自動車製造技能者 (マスタートレーナー) の養成するための教育システムの構築、さらには金型センター・部品テストセンター、人的資源省の技術者養成機関 ADTEC (Advanced Technology Training Center) などへの専門家派遣を行う。そしてマレーシアからの自動車・同部品の輸出拡大のために国民車や部品メーカーの日本での展示会出展支援、日マ双方で自動車ミッションを派遣してのビジネスマッチング支援などが含まれている。

MAJAICO は二国間官民合同の協

議体である。2006 年 1 月から 2008 年 1 月まで 4 回開催された。運営は両国政府のもとで、日本側が経済産業省自動車課、ジェトロ、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、JICA (国際協力機構)、JODC (海外貿易開発協会)、AOTS (海外技術者研修協会)、それにトヨタ、日産、ダイハツ、デンソーの自動車・同部品メーカーなどが推進機関 (タスクフォース・リーダー) となっている。他方、マレーシア側は人的資源省、運輸省、MIDA (マレーシア工業開発庁)、SMIDEC (マレーシア中小企業開発公社)、SIRIM (マレーシア標準工業調査研究所)、MATRADE (マレーシア貿易開発公社)、MACPMA (マレーシア自動車部品工業会) などが関係している¹⁵。

<MAJAICO の活動>

MAJAICO は、2006 年 11 月から開始され、ちょうど 3 年目に入った。MAJAICO の活動年次報告は残念ながら公表されていないが、これまでの主な活動は以下のとおりである；

<生産技術指導>

無駄のない生産ライン、在庫の最

表8 日本・マレーシア自動車産業協力事業（MAJAICO）の概要

目的	プロジェクト名称 ＜番号＞	活動の概要	実施担当	
			マレーシア	日本
I. 生産 技術訓 練	自動車生産技術 指導 ＜A1＞	個別企業に専門家 が訪問して、日本式 の「リーン生産方 式」を指導する	マレーシア中 小企業開発公 社(SMIDEC)	トヨタ、ダ イハツ、 JODC (海 外貿易開 発協会)
	日本での技能工 研修 ＜C＞	日本の工場(日系企 業の場合)または中 産連での生産管理、 品質管理研修	人的資源省 (ADTEC)	海外技術 者研修協 会
II. 技術 指導者 養成	技術者教育制度 構築支援 ＜B＞	専門家による自動 車製造技能者(マス スタートレーナー)を 養成するための教 育システムの構築	人的資源省 (ADTEC)	日産、 ジェトロ
III. 自動 車関連 技術の 支援	金型技術指導 ＜A2＞	専門家を派遣して SIRIM 金型センタ ーの機能強化	工業標準機構 (SIRIM)	経産省自 動車課、 JODC
	部品テストセン ター支援 ＜D＞	専門家を派遣して 自動車部品試験機 能の向上をはかる	デンソー、日 本自動車部品 工業会	
	型式認定の取得 ＜A3＞	専門家派遣	運輸省	経産省自 動車課
IV. 輸出 拡大	ビジネスマッ チング ＜E＞	日本・マレーシア双 方でミッションを 派遣、ビジネス交流 イベントを開催	自動車部品工 業会 (MACPMA)	ジェトロ
	自動車市場情報 提供協力 ＜F1＞	日本の自動車産業、 技術動向に関する レポートを提供	MIDA	日本自動 車工業会
	マレーシア自動 車産業展 ＜F2＞	日本での専門見本 市に出展	MATRADE	ジェトロ
V. 投資 促進	合弁契約相談 ＜G＞	個別合弁契約案件 に関する相談	MIDA	経産省自 動車課

小化、カイゼン活動などに代表される日本の「リーン生産方式」をマレーシアの部品メーカーに伝授するプロジェクトのマレーシア側の事業主体は SMIDEC。指導に当るのは日本人専門家 15 名、すべて日本の自動車メーカー出身者から構成されており、彼らが民間コンサルタントとして現場で指導するため、実践的な訓練となり高い評価を受けている。とくに、これまで疎かにされてきたコスト競争力の強化こそが自動車輸出拡大の鍵になると意識されるようになってきた。

2006 年 11 月から開始、15 名の専門家が 1 期 6 ヶ月間（週 2 日）で 24 社訪問するというもの。年間 30 社を指導の対象に選び、5 年間で 150 社を目標にしている。生産性 5 割上昇を目標に。08 年末までに 46 社が受講完了する予定といわれている¹⁶。

これまでの実績として次のような成果が報告された、「品質改善に取り組んだ地場アルミ製品メーカーの場合、塗装時のほこりなどにより、全生産量の 42%が再塗装が必要な不良品が発生していたが、MAJAICO のもとで日系企業自動車メーカーの

系列工場見学を実施したところ、塗装ライン管理などにより半年で不良品率が 8%まで改善したという。また、在庫管理では単位時当たり 2,480 個の在庫が発生したのを 180 個まで約 90%改善した例や、1 人 1 時間当たりの生産量を 21 個から 31 個まで 48%改善した例があったという¹⁷

<金型技術指導>

SIRIM 金型センターのスタッフに日本からの専門家が金型製造の指導を行い、彼らが地場の自動車部品工場の教育訓練を実施することになる。

<日本での技能工研修>

日本での自動車技術研修は 5 年間で 250 人が派遣される予定になっている。2007 年までに 47 名が日本での研修を受けた¹⁸。

<技術者教育制度>

人的資源省の技術者養成機関 ADTEC に日本人 7 名の専門家（日産から）が派遣され、自動車製造技術についてマスター・トレーナーを教育する。2007 年に 118 人が ADTEC での研修を受けたという¹⁹。

結びにかえて

マレーシアの自動車産業は、AFTA や日本との EPA などにより、これまでの保護政策から自由競争の場に移行した。

ここで指摘すべきは、第一にマレーシアの自動車産業発展は国民車生産計画というブミプトラ政策の一環で推進されてきた背景がある。AFTA やグローバル化の流れの中で保護政策からの転換に踏み切ったものの、ブミプトラ政策そのものが転換するにはまだ時間がかかる。競争力強化を図る自動車産業でも、ブミプトラ企業支援は今後も続くであろう。

第二に、日本マレーシア経済連携協定の副産物として、日本は 2010 年までマレーシアの自動車産業育成に協力する。MAJAICO のもとで始まったジェットロや自動車業界専門家たちによる現地密着型の協力事業が成果をあげることが期待されている。

ただ、それは日本からの協力だけでなく、日マ両国国民との共同（協働）事業として双方が行うものである。マレーシア側の自動車政策部局と地場業界が最後まで協力体制を維

持できるかにかかっている。

以上

《注記》

1. AFTA の関税引き下げに対するマレーシアの対応についての詳細は、『ASEAN の FTA 進展がもたらす貿易拡大の評価』機械振興協会経済研究所、平成 20 年 3 月、p.69～94 を参照。
2. 機械振興協会経済研究所前掲書、p.80
3. 同上書、p.78
4. 同上書、p.77
5. マレーシア自動車ビジネスセミナー（2008 年 10 月 20 日）で配布された資料 MACPMA , “The Malaysian Automotive Component Parts Industry” から
6. NNA, ASIA, 2008 年 4 月 29 日
7. NNA, ASIA, 2008 年 4 月 25 日
8. 『通商弘報』2008 年 8 月 15 日
9. NNA, ASIA, 2008 年 4 月 10 日
10. 機械振興協会経済研究所前掲書、p.85
11. NNA, ASIA, 2008 年 4 月 29 日
12. 機械振興協会経済研究所前掲書、p.85
13. ブミプトラ育成策については、熊谷聡「国民車とブミプトラ企業育成策」、『アジア研ワールド・トレンド』2004 年 4 月号など

14. 『通商弘報』2007年9月11日
15. 機械振興協会経済研究所前掲書、p.86
16. NNA, ASIA, 2008年11月4日
17. 同上
18. Ministry of International Trade and Industry, “Malaysia International Trade and Industry Report 2007”, p.82
19. 同上