

アジア経済危機と ASEANサポーティング・インダストリー

古田 秋太郎

まえがき

- (1) 未熟なサポーティング・インダストリー
- (2) ASEANでの低い部品・資材現地調達率
- (3) 新たなサポーティング・インダストリー育成・強化策
- (4) ASEAN地域協力による産業基盤確立

キーワード：経常収支赤字、部品・資材現地調達率、自立的産業基盤

まえがき

1997年秋、タイ・バーツ下落に始まるASEAN4並びに韓国通貨危機とこれに連動して起こった株・不動産価格下落により、中国をのぞく東アジア経済は麻痺し、その回復までに2年間を要した。このアジア経済危機の背景には、従来アジア諸国に共通した①通貨安定化政策＝ドルペッグ②経常収支赤字③資本自由化による大量の民間短期資金流入という問題があった。この3者の関係はつぎのようであった。②をファイナンスする③によって生じた過剰流動性からインフレ率が上昇し、①によってアジア通貨の過大評価が生じた。その結果、③の外国民間短期資金の一斉引き揚げとなり、通貨暴落が招來された。

危機再来防止策としてまず手を打つべきことは、アジア諸国の短期資金依存の抑制、国際金融移動への監視体制強化、国際債券市場整備、金融政策自由度保持等の改善である。しかし、これらの金融対策以上にアジア諸国が根本的に取り組まねばならないことは、うえの②の経常収支赤字問題の改善である。言い換れば、経常収支赤字問題こそ、アジア経済危機の根源であり、これを改善しない限り危機再来を防止できない。

アジア諸国の経常収支赤字は貿易輸入依存構造に由来するが、その根本原因は工業生産力と輸出を担うすその産業（サポーティング・インダストリー）の未熟さにある。本稿では、アジア経済危機の根底にあったこのサポーティング・インダストリー未熟さの問題について、99年夏に実態調査したタイ、マレーシアを中心にして考察してみたい。

(1) 未熟なサポートインダストリー

イ. タイの場合

図表-1 1990~98年タイ貿易推移（億バーツ）

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
輸出	5,898	7,256	8,246	9,359	11,367	14,063	14,121	18,067	22,488
(伸び率%)	14	23	14	14	22	24	0	28	25
輸入	8,444	9,588	10,332	11,666	13,690	17,636	18,228	19,243	17,741
(伸び率%)	27	14	8	13	17	29	4	5	-8
貿易支出	-2,546	-2,332	-2,086	-2,307	-2,314	-3,573	-4,207	-1,176	4,747
(対日)	-1,578	-1,506	-1,580	-1,940	-2,190	-3,026	-2,806	-2,213	-1,118

資料：タイ中央銀行 タイ商務省

出所：バンコク日本人商工会議所『タイ国経済概況 1998／99年版』

図表-2 1990~96年マレーシア貿易推移（億リンギ）

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
輸出	796	945	1,037	1,212	1,539	1,850	1,967
(伸び率%)	17	19	10	17	27	20	6
輸入	791	1,008	1,014	1,174	1,559	1,943	1,973
(伸び率%)	30	27	1	16	33	25	2
貿易支出	5	-63	22	38	-20	-94	-6
(対日)	-1	-12	-15	-20	-41	-62	-36

資料：マレーシア統計局 対日貿易収支は『通商白書』

出所：マレーシア日本人商工会議所『マレーシアハンドブック'98』

アジア諸国の経常収支赤字は、貿易収支赤字によってもたらされているが、例えばタイ、マレーシアの貿易収支赤字は図表-1、2に見てとれる。タイでは、90~96年貿易収支赤字額は年々増大しているが、その大部分が対日赤字であることがわかる。また、マレーシアでも、貿易収支は91年、94年、95年に赤字になっており、対日赤字は一貫して赤字となっている。このようなASEAN諸国の貿易赤字は構造的なものであり、とりわけ90年代に入ってからの外資の積極的導入による急速な工業化に原因がある。

例えばここで、タイの場合を見てみよう。1980年代タイ政府のとった外資に対する合弁政策（原則合弁のみ認可、50%以上資本所有の多業種制限）は地場産業「保護」とはなりえても、地場産業育成・強化のための外国からの技術移転はそれほど進まなかった。その理由として、供給型基盤産業に必要な基礎技術と技能労働者不足、現地中小企業群経営者の管理能力不足、ユーザー産業との密接な関連による知識・ノウハウ共有不足、ユーザー産業自体の規模不足からくる投資

効果不足等があげられる。⁽¹⁾

1991年と93年にBOIによる新たな投資奨励策が打ち出され、95年のサポートインダストリー育成マスター プランで2001年までに500社の新規創業が図られ、そのうち300社は外資系企業の誘致を想定した。93年の投資奨励法に基づく優遇税制を活用してその実現が図られたのである。96年にはサポートインダストリー育成局（BSDI）も設置された。⁽²⁾

図表-3 タイBOIの業種別日系投資承認件数・金額（百万バーツ）

業種	1994年		1995年		1996年		1997年		1998年1~6月	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
農水産業・農水産物	14	1,717	21	5,382	14	3,351	4	328	5	235
鉱業・窯業・基礎金属	8	18,056	16	65,048	20	64,227	11	8,686	4	554
軽工業	15	1,083	13	637	10	1,649	5	409	4	583
輸送機器・一般機械・金属加工	56	15,516	90	41,574	88	19,078	105	25,365	33	9,468
電子・電気機器	69	19,065	82	24,686	67	21,568	76	21,805	37	9,561
化学工業・プラスチック	23	6,416	54	54,411	44	23,452	34	68,249	14	2,173
サービス・インフラ	7	3,467	8	4,835	11	23,370	19	38,548	17	12,439
合計	192	65,320	284	196,609	254	156,894	254	163,389	114	35,013

資料：BOI国際部

出所：タイ国日本人商工会議所『タイ国経済概況 1998/99年版』

このようなタイ政府の外資誘致政策の中で、日本の自動車メーカーはタイでの事業活動を拡大した。タイでは、1986~97年に、登録資本累計額のなかで外国資本は30.2%占めるが、そのうち日本の資本は46.2%占めている。日本企業のタイでのプレゼンスは圧倒的といえる。⁽³⁾ とくに、1993年超円高ショックを契機とする日本企業の対アジア進出ラッシュのなかで、図表-3に見られるごとく、タイへは輸送機器関連業種への進出が件数では最も多い。日本の自動車部品メーカーのタイへの進出は、1990~97年に128件を数え、歴史的累計の60%はこの時期に集中している。⁽⁴⁾

この日本自動車メーカーの1980年代タイ進出当初は、現地での部品・資材調達は困難を極めた。地場部品メーカーからの調達も考えて、日本人技術者を派遣して技術指導はしながらも、古い設備や技術者不足からあまり高い技術を必要としない部品の調達に限らざるを得なかった。91年時点で完成車メーカーの現地部品メーカーからの部品調達率は31.1%であったが、駆動・伝動・操縦装置関係では20%であった。⁽⁵⁾ 自動車需要拡大につれ、より高度の技術や高い品質水準を要求される部品や1次加工素材について、日本の部品メーカーに進出を要請してここから調達せざるを得なくなつた。また、輸送コストがかさむバッテリー、ホイール、低加工シート、マフラー、ワイヤーハーネス等も「国産化」を図らざるを得なくなつた。

図表-4 各国別日系サポーティング・インダストリー企業の進出状況

業種	タイ	マレーシア	インドネシア	フィリピン	合計
電気・電子機械	26	39	23	13	101
自動車	14	4	6	11	35
その他の機械関係	25	17	15	11	68
小計	65	60	44	35	204
産業・工作機械関係	25	13	11	5	54
電気・電子部品	81	100	32	29	242
自動車部品	87	25	39	28	179
その他の機械部品	4	4	2	2	12
ベアリング	5	2	1	—	8
工具	6	2	2	5	15
金型	24	5	2	3	34
鋳鍛造	9	1	2	8	20
プレス	2	3	7	—	12
板金	1	—	—	—	1
ネジ	4	3	2	—	9
サポーティング・インダストリー 小計	248	158	100	80	586
合計	313	218	144	115	790

資料：東洋経済新報社編『海外進出企業総覧・1998年版』（会社別編）および（国別編）より、出資比率が20%以上の現地法人を業種別に抽出したもの。

出所：JETRO『アジア経済再生』P.200

こうして、タイ政府の部品国産化規制に対応する必要にも合わせて、日本の自動車関連産業のタイへの進出は強まった。90年代半ばの超円高ショックはさらにこの動きを加速した。図表-4に見られるごとく、タイでの自動車関連サポーティング産業での日系企業の進出企業数はASEANの中で群を抜いてるが、その多くが親メーカーの事業拡大に伴い90年代半ば以降にタイに進出したものである。高度技術を必要とする高品質部品をタイの地場産業からは入手できないため、組み立て親メーカーが部品メーカーに進出要請したという点が重要である。タイに存在する自動車部品・資材第1次サプライヤーの150社（日本では1200社）は、そのほとんどが中・大規模の日系企業が占める。現地の小規模部品メーカーは、第2次サプライヤーとして200社前後、第3次サプライヤーとして400社前後存在するのみである。⁽⁶⁾

これでは未だ足りずに、メッキや熱処理等行程も自社内にもつところもある。そうして今日では、車体プレス工場や塗装ラインももち、さらにはエンジン組み立てまで行うようになっている。⁽⁷⁾現状では依然として、冷間鍛造、ダイキャスト、熱処理・表面処理、精密プレス・機械加工、精密スタンピング、精密鋳造・鍛造、治工具といった自動車部品・素材加工に必須の技術は、地場

メーカーに育っていない。⁽⁸⁾

図表-5 1990~98年タイの財別輸入推移（億バーツ）

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
消費財	185	228	278	292	361	458	396	408	—
中間財及び原料	574	656	708	739	809	1,114	987	999	—
資本財	133	1,547	1,555	1,866	2,274	2,862	2,894	2,975	—
その他	500	385	483	639	689	954	905	538	—
うち自動車・同部品	461	349	438	590	650	911	869	501	—
対日輸入計	2,592	2,817	3,024	3,535	4,133	5,387	5,181	4,921	4,203
伸び率%	29	9	7	17	17	30	-4	-5	-15

資料：タイ中央銀行

出所：バンコク日本人商工会議所『タイ経済概況 1998/99年版』

こうしてタイにおける日系自動車メーカーは、現地進出日系企業から部品・資材調達を進めている。それでも足りない基幹部品を日本から輸入せざるを得ない。図表-5に明らかなるごとく、90年代に自動車関連輸入が絶えず15~20%占めていることがわかる。自動車関連輸入のみならず、日本企業のタイでの事業活動拡大に伴い、日本から資本財、中間財及び原材料・部品の輸入は年々多額に上り、これが、タイの貿易赤字の大きな原因となったといえる。

図表-6 タイ鋼材見掛消費推移（千トン）

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
粗鋼生産	929	954	1,461	2,134	2,143	1,857
半製品輸入	1,224	988	3,209	3,428	3,995	3,256
鋼材生産(a)	1,921	2,386	2,114	3,487	3,845	4,985
鋼材輸入	5,830	5,627	6,172	6,205	5,899	4,766
鋼材輸出	175	255	301	635	801	608
鋼材見掛消費(b)	7,576	7,757	7,985	9,057	8,944	9,143
自給率(a)/(b)	25.4%	30.8%	26.5%	38.5%	43.0%	54.5%

* 鋼材生産は熱延鋼材ベース

** 出所は東南アジア鉄鋼協会（SEAISI）並びにタイ政府資料

出所：バンコク日本人商工会議所『タイ国経済概況 1998/99年版』

図表-7 マレーシア冷延鋼板需給推移（千トン）

年	1993	1994	1995	1996
国内生産	139	140	230	480
輸入	590	708	708	587
総需要	729	846	938	1,067

資料：Statistical Year Book 1996, South East Asia Iron & Steel Institute (SEAISI)

出所：マレーシア日本人商工会議所『マレーシアハンドブック'98』

さらに、自動車に限らず全ての工業製造の最も基礎的な資材となる鋼材については、図表-6に見られるごとく、自給率は90年代に年々高まってはいるが、97年現在54.5%である。生産過剰の棒鋼以外の加工鋼材は大部分を日本からの輸入に頼らざるを得ず、そのうち60%が熱延薄板類、冷延鋼板類で占められている。マレーシアでも同様に、冷延鋼板の自給率は96年時点では48%と低いことが、図表-7から確かめられる。

図表-8 タイ工業製品輸出入（百万バーツ）

	1992	1993	1996	1997
機械等製造業品輸出	37,092	55,277	365,315	985,681
原料・中間財・資本財輸入	91,387	140,077	612,728	1,134,143
収支	-54,295	-84,800	-247,413	-148,462

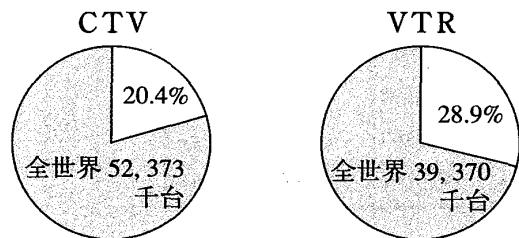
資料：タイ中央銀行、Statistical Bulletin

出所：日本評論社『タイ経済入門』1998年

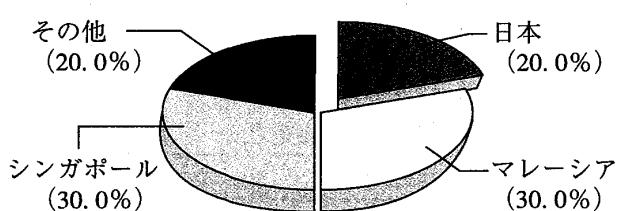
かくして、図表-8にみられるごとくタイの工業製品貿易において、とりわけ90年代に入って輸出増大はあっても、原料・中間財・資本財の輸入はこれを上回って多額にのぼり、貿易収支赤字の構造が生み出されたといえる。

四. マレーシアの場合

図表-9 マレーシアにおける日系企業の映像機器生産状況 ('96)



図表-10 マレーシアにおける電気・電子部品調達状況 ('96)



出所：マレーシア日本人商工会議所『マレーシアハンドブック '98』

つぎに、マレーシアで製造業付加価値の26%という大きな比率を占める電気・電子産業を見てみよう。図表-9には、1996年マレーシアにおける日系企業のCTV、VTR生産状況が示されている。世界シェアは、それぞれ20.4%、28.9%と極めて大きく、日系企業がマレーシア産業の基幹を担っていることがわかる。

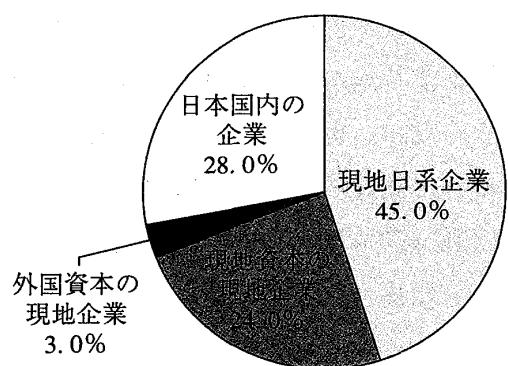
さきの図表-4にみられるごとく、マレーシアでは電気・電子関連分野に日系企業の進出が偏っているが、Shah Alam工業団地、Hicom工業団地、Sungai Way工業団地等に現在300社にのぼる日

系企業が電気・電子製品を生産し、部品・素材を供給している。⁽⁹⁾ 日系部品メーカーによる、小型モーター、コンデンサ、抵抗器、トランス・コイル等生産は年々増大の一途を辿っており、大手TV、パソコンメーカーはここから部品・素材調達を図っているが、それでもマレーシアでの調達は、図表-10に見られるごとく30%である。その他は日本からの20%を含む輸入調達に依存している。ただし、残りの50%がシンガポールあるいはASEAN諸国からの輸入調達であり、93年SEPT（共通有効特恵関税）の取り決めにより原産地証明（40%）はこの分野では簡単にクリアされるところとなっている。このことから、マレーシアの電気・電子産業についてその部品・資材調達を見たとき、ASEAN地域を一体としてみれば、外資依存の問題点を度外視するなら産業基盤は形成されているともいえる。

（2） ASEANでの低い部品・資材現地調達率

かくして、外資頼みの工業化の現状では、ASEANの産業基盤は未だ未熟であり、日系企業のアジアでの部品・資材現地調達率は、現状では他地域に比し低水準とならざるを得ない。アジア進出日系大企業は、図表-11に見られるごとく、「生産に必要な部品等」を1997年調査時点で現地進出日系中小企業から45%調達している。「現地資本の現地企業」からは、24%しか調達していない。日本から調達せざるを得ない基幹部品の輸入は、アジア全体で28%となっている。かくして、ASEANの対日サポートインダストリー関連輸入は、図表-12に見られるごとく、90年代後半70%を越えるに至っている。

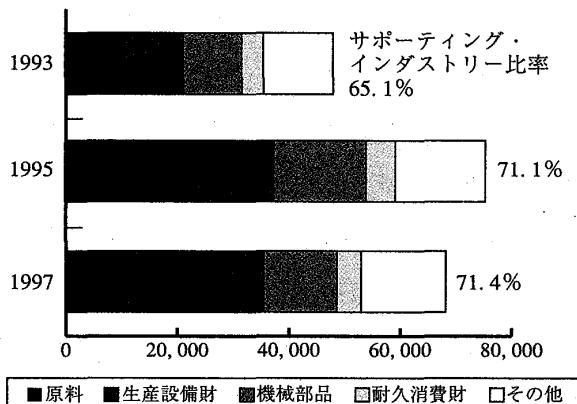
図表-11 アジア生産拠点における主要調達先（大企業）1997年



資料：中小企業庁「企業間関係実態調査（大企業）
1997年12月
出所：『平成10年版 中小企業白書』

図表-12 ASEANの対日サポートインダストリー関連輸入

ASEAN 4カ国全体



注：サポートインダストリー比率は、輸出総額に占める原材料、生産設備財、機械部品合計の割合。
出所：JETRO『アジア経済再生』P.198

これを、さらに産業別、地域別にみてみよう。図表-13は、世界における日系製造業企業の部品・資材の現地調達率を表している。アジアでは、アメリカの58%に対して40%となっている。繊維、自動車の現地調達率の低さが顕著である。図表-14のASEAN 4の業種別現地調達率を見ると、製造業平均で現地調達率45%、日本からの輸入40%となっている。電気機械も自動車も96年には現地調達率は低下している。

図表-13 日系製造業企業現地調達率（%）1996年

	アメリカ	アジア	中國	ASEAN 4	ヨーロッパ
製造業	58	40	40	45	33
繊維	92	51	26	74	52
電気機械	30	30	32	35	26
自動車	65	47	55	45	39

資料：通産省『第27回 我が国企業の海外事業活動』

図表-14 ASEAN 4 日系製造業企業現地調達率（%）

	現地調達		日本から輸入		第三国から輸入		アジア域内	
	1994	1996	1994	1996	1994	1996	1994	1996
製造業平均	45	45	37	40	18	15	72	78
繊維	23	74	13	10	65	16	66	6
電気機械	50	35	25	38	25	26	86	93
輸送機械	42	44	55	53	3	3	66	27

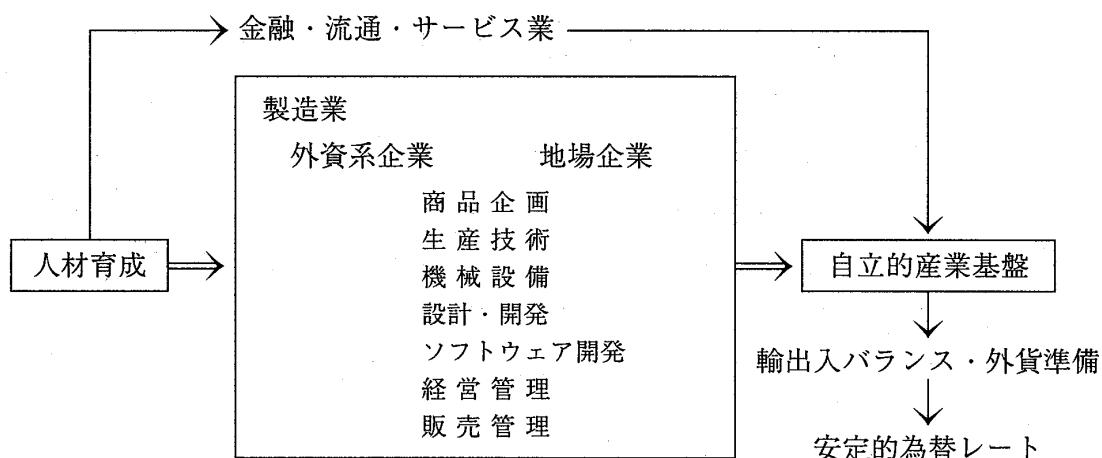
資料：通産省『第25回 我が国企業の海外事業活動』、『第27回 我が国企業の海外事業活動』

大手企業と多数の中小部品材料メーカーのワンセット型現地進出を誘導しながらの外資頼みの工業化は、これまでのところ現地国で一定の産業基盤強化を生み出しており、現地国の輸出拡大、雇用拡大、現地国民所得向上等で成果を挙げている。しかし、外資の現地子会社経営の主力が外国人に委ねられたままに、現地人・地場産業への技術移転もあまり進んでいないとしたなら、外資頼みの産業基盤形成は真に自立した現地国の生産力とはならない。現地発の新技術開発や新製品開発もできないため安定的輸出競争力を獲得できず、また、中間財・資本財の輸入が続いている貿易収支は改善されないままとなり、投機筋による資金流出入の乱高下に対する防波堤は築けない。

アジアでの実態調査で、マレーシアMELCOM・柳川政一社長は、我々のインタビューのかでつぎのように指摘された。「輸出によって生きていくというのがマレーシアの姿であり、ある程度のテレビ、ビデオ、自動車ならつくれるといった水準にはなっています。しかしながら、産業別にみると、自動車産業は保護されていますので、市場開放された場合に自力でやっていけるかという問題があります。電気製品の場合はある程度いけるものの、世界市場を目指した場合に

は、もう一段上の産業高度化を図る必要があります。その場合には他国に頼ることなく、自主開発を行える体制が求められます。」⁽¹⁰⁾ 「輸出立国」マレーシアの可能性は、「自主開発」による「もう一段上の産業高度化」にかかっていると、ここで語られている。

図表-15 自立的産業基盤確立のための人材育成



「自主開発」のカギは、現地に優秀な人材が育つことにある。図表-15に示されるごとく、外資系企業（合弁も含む）、地場企業を問わず、現地人に優秀な技術者が育ち、広範なその産業で現地人による自主的製品開発が行われ、自主的経営管理が展開でき、高度技術を自主的に駆使できるようになったときにはじめて自立的産業基盤は確立したといえる。このとき、「輸出立国」は現実化し、安定的外貨獲得と為替レートの安定が実現する。そのためには、まずもって現地の学校教育制度（とくに高等教育制度）が拡充され、国民全体の知識レベル底上げが図られなければならない。この教育基盤上に、日本企業を含む外資の「経営の現地化」が積極的に推進され、人材・技術者育成、地場企業への積極的技術移転が進められなければならない。

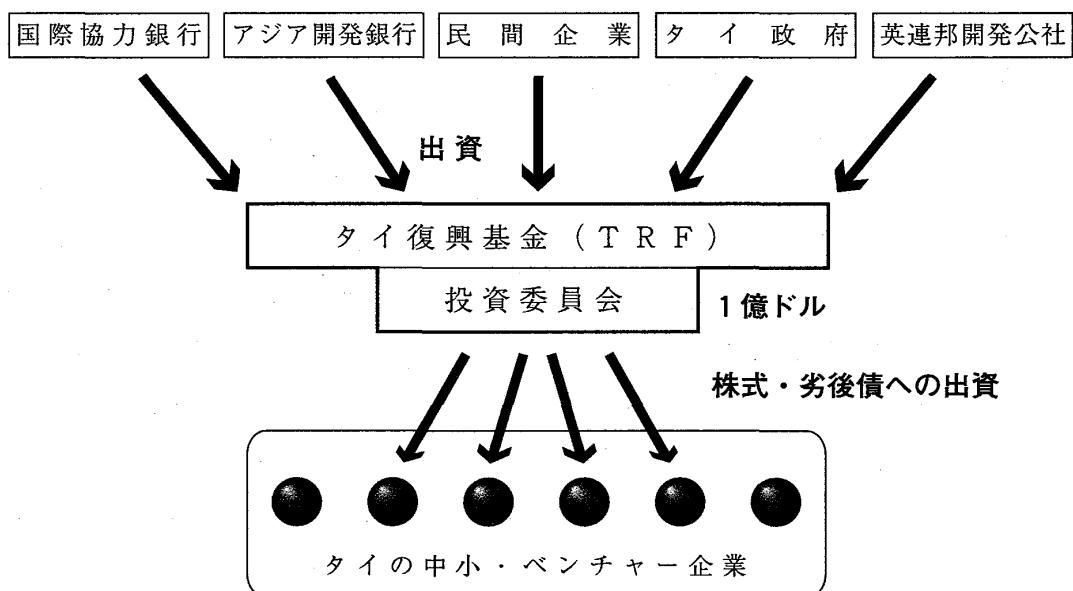
かくして、アジア経済危機の根底にあるアジア諸国経常収支赤字は、従来の外資頼みの工業化的歪み・自立的産業基盤の未熟さ・貿易の輸入依存構造によって招来されたものであるといえる。アジア諸国の自律的経済回復とその安定的経済発展のためには、なによりも自立的産業基盤（=外資系、地場企業を問わず、現地人技術者・経営管理者の担い手による広範なその産業）の一層の育成・強化が必要である。そのカギは、現地人人材育成・技術者育成にある。

（3）新たなサポーティング・インダストリー育成・強化策

そこで、近年、アジア諸国において、自立的産業基盤育成・強化に向けて、新しい政策が実施

され始めた。その一つとして、外国多国籍企業による地場中小企業への技術・経営ノウハウ移転を、積極的に図ろうとするものがある。シンガポールでは、ローカルインダストリー・アップグレーティング・プログラム（L I U P）を設け、①多国籍企業がE D B（経済開発庁）にL I U PマネジャーをE D B費用負担のもとに派遣する、②L I U PマネジャーはE D Bと協力して支援企業に対する具体的計画を作成する、③政府は多国籍企業の支援コストに対して補助金を支給するというものである。⁽¹¹⁾ マレーシアでも、これを参考にしてベンダー・ディベロップメント・プログラム（B D P）を推進している。部品を購入する大企業（多国籍企業）のことを「アンカー・カンパニー」と呼び、政府が全体を調整しながら、①アンカーによる地場部品メーカーへの技術・経営指導、②マレーシア人起業家への低利融資、③アンカーへの低利融資を実施して、すなわち産業の育成を図るものである。従来、インドネシアの里親企業制度、韓国の系列下請政策、台湾の中心衛生工場制度等、日本の下請け制度を模した中小企業育成策があるが、このシンガポール、マレーシアの地場部品メーカー育成策は、政府の産業政策として人的、資金的バックアップのもとに展開されているという点で、極めて積極的なものであるといえる。

図表-16 タイ復興基金の仕組み



資料：日本経済新聞、1999年11月18日

タイでも、すなわち産業を構成する中小・ベンチャー企業支援のために政府による資金的バックアップが始まった。日本政府もこれの支援に乗り出した。さきに見た、新宮沢構想でも、タイに対しても、資金は中小企業育成にあてられるが、図表-16に見られるごとく、さらに、総額1億ドル規模のタイ復興基金に対して、国際協力銀行が2,000万ドル拠出するとした。成長の見込める、資金調達困難な現地の中小・ベンチャー企業に投資し、中長期的競争力強化を図るものである。

(4) ASEAN地域協力による産業基盤確立

アジア諸国の自立的産業基盤確立を図るとき、地域協力の動きを忘れてはならない。例えば、自動車部品・資材のすべてを一国で生産しようとすると膨大な時間とコストを必要とする。一国で全て揃ったフルセットの産業基盤確立という意図は、経営資源の分散化となり、アジア諸国の地理的・時代的観点からして不合理な面が多い。タイ国民の尊敬を集めるプミポン国王は、経済危機のさなかに「程々の自給自足型経済」の必要について唱えた。これは、一方では、タイ国民主体の経済建設を時間がかかってもやり遂げようという呼びかけであると同時に、贅沢・浪費や貧富の差拡大を生み出すような過度速度の経済建設を戒める発言として受け取れる。しかし他方では、「家族単位、もしくは村単位での自給自足を100%実践することは石器時代に戻るに等しく、それは不可能なことだ」と述べていることから、グローバル化が進む現代において諸外国や地域の力をさらに合理的に利用し続けることへの支持表明でもあろう。⁽¹²⁾

ASEANを一つの地域としての活用は、1981年ASEAN産業補完協定（AIC）に始まり、88年に自動車部品補完協定（BBC）へと発展した。その後、92年末合意のASEAN自由貿易協定（FTA）は93年1月共通効果特惠関税（CEPT）として発効した。2003年完成を目指して、96年にはFTAの実質前倒しとなるASEAN産業協力（AICO、認可適用の自動車関連部品、電気・電子関連部品について0～5%関税）が始まった。そして近年には、現地調達規制撤廃の動きも出始めた。このような動きは、いずれも、ASEAN域内で保護貿易措置をある程度容認しつつも、自由貿易を進めて市場拡大・スケールメリットを享受しながら、各国が得意分野に経営資源を集中して技術革新に努め競争力を高めようとするものである。同時に、自由貿易を通じて、各種部品・資材について域内水平分業のメリットを導入し、各国フルセット型産業基盤確立への多大な時間と費用を節約しようとするものである。こうして、ASEAN域内自由貿易展開は、フルセットの産業基盤を一国ではなく地域レベルで確立し、相互に比較優位を反映した均衡貿易を実現して迅速かつ安定的な経済建設を図ろうとするものであるといえよう。

日本企業としても、このASEAN地域統合の動きは、歓迎すべきものとなる。従来のアジアにおける国毎の多品種少量生産体制から、地域内生産拠点の選択と集中を通じて部品・製品の相互補完体制を構築し、各国比較優位を享受しながらASEAN地域全体にわたる生産ネットワークを通じて、日本企業の国際競争力強化を実現できる。例えば、デンソー・タイランドでは、タイにエンジンの始動装置や発電機、マレーシアでは電子部品、インドネシアではエアコン部品に集約化生産して相互融通を目指している。「それぞれの拠点が得意な部品、つまり“特産品”作りを目指す。技術の拡散を防げば、欧米の部品メーカーとも十分に渡り合える。」と、広中社長は述べている。⁽¹³⁾ また、95年に準備を始めたタイ「ミニ松下」（ナショナル・タイ）の再編もその好例である。それは、すでに始まっている中国や欧米企業、NIES企業との激戦に対抗するための、最重要戦略となろう。

注

- (1) 山本 肇「アジア通貨危機とASEAN4カ国のサポートイング・インダストリー」(JETRO『アジア経済再生』1999年)
- (2) さくら総合研究所環太平洋研究所『アジアの経済発展と中小企業』p.76
- (3) タイ国日本人商工会議所『タイ国経済概況 1998/99年版』
- (4) 前掲書『アジアの経済発展と中小企業』p.127
- (5) 高山 勇一「ASEANの自動車部品産業」(アジア経済研究所『東アジアの産業構造高度化と日本産業』1997年 p.202)
- (6) ニポン・プアポンサコン、ベリンダー・フーラー「タイの自動車産業」(JETRO『アジアは活力を取り戻せるか』1998年 p.198)
- (7) 前掲書、高山 勇一「ASEANの自動車部品産業」p.202
- (8) 日本自動車部品工業会「東南アジア自動車産業将来展望に関する調査」1995年(同上 p.134)
- (9) マレーシア日本人商工会議所『マレーシアハンドブック'98』
- (10) 「アジアにおける日本企業のグローバリゼーションにかんするインタビュー調査」(中京大学『中小企業研究』No.21 1999年12月)
- (11) 前掲書、『アジアの経済発展と中小企業』p.16
- (12) 『バンコク週報』1998年12月11日～17日
- (13) 『日経ビジネス』1999年2月1日