

調査報告 6

マレーシアの自動車事情 ～ホンダ・マレーシアを訪問して

中村学園大学 流通科学部

中村 芳 生

1. はじめに

中村学園大学流通科学研究所の調査旅行の一環として、8月22日、ホンダ・マレーシア本社を視察した。首都クアラルンプールから高速道路で約2時間の距離にあるマラッカに向けて、我々一行はバンに乘車して一路南下した。マラッカは、マレー半島西海岸の南部、マラッカ海峡に面した古い港町である（注1）。

本田技研工業のマレーシア法人、Honda Malaysia Sdn.Bhd.（以下 HMSB 社）への訪問アポは午後2時だったので、街の中心部を散策し、ココナツミルクとスパイスの効いたチキンカレーなどのニョニヤ料理に舌鼓を打ったのち、HMSB 社を訪問した（注2）。

本社では、末松由浩副社長、工場長の松尾健一氏、生管・工務・物流担当の千葉均氏、同じく生管・工務・物流担当の近藤大輔氏が我々一行を迎えてくれた。

お互いの自己紹介の後、千葉氏からマレーシアならびに HMSB 社の概要についてのプレゼンの後、工場視察をし、最後に同社のマレーシアでの活動について質疑応答をさせていただいた。

本稿は、当日 HMSB 社から提供された資料及びインタビューを元に、マレーシア国の概況とマレーシアの自動車市場について、各種資料を追加してとりまとめたものである。

2. マレーシア国概況

マレーシアは、1957年8月31日にイギリスから独立している。旧宗主国英国と旧植民地の国々として構成されるコモンウェルス（イギリス連邦）

の加盟国である。

<地理> マレー半島部（13万平方キロ）とボルネオ島北部（20万平方キロ）から成り、国土面積は33万平方キロ。日本の面積の9割弱である。北海道、本州、九州の面積に相当する。北緯1度から7度に位置し、全土が年間を通じて高温多湿な熱帯雨林気候であり、国土面積の5割以上を森林が占める。

<政治> 政体は、13の州と3つの連邦直轄地域から構成される立憲君主制の連邦国家であり、議員内閣制を採用している。13州のうち9州にはスルタン（首長）が存在し、互選を通じて国王（任期5年）を選出する。現在の国王は、2011年12月に就任した第14代目のアブドル・ハリム・ムアザム・シャー陛下である。国王は元首であるが、その機能は首相の任命をはじめとする儀礼的なものが多い。

議会は、70議席・任期3年の上院と222議席・任期5年の下院からなる二院制であり、首相は下院議員から国王が任命し、内閣は両院議員で構成される。

現首相は、最大政党 UMNO（統一マレー国民組織）のナジブ・トゥン・ラザク総裁が務める。独立以来、一貫して UMNO が政権の中心に存在してきた。マレーシアの強みの一つとして、政治・社会情勢の安定が挙げられよう。

<社会> 2010年の国勢調査によれば、人口は2,833万人（日本の総人口の1/4弱）であり、8割弱が半島部に居住、2割弱がボルネオのサバ州、サラワク州に居住する。

人口構成は、マレー人（54.6%）、マレー人以



出所：外務省

外の先住諸民族 (12.8%)、華人 (24.6%)、インド人 (7.3%)、その他 (0.7%) となっており、多民族国家といわれる。マレー人並びに半島部、サバ、サラワクの先住民を総称してブミプトラという。ブミプトラはマレー語で、「土地の子」を意味し、連邦憲法153条で「特別の地位」を保証されている (注3)。

マレーシアは、多言語社会であり、マレー語、中国系諸語 (北京語、福建語、広東語)、タミール語等インド系諸語、イバン語、カダザン語、英語など数多くの言語が話されている。マレー語が国語・公用語であるが旧宗主国の言語である英語も都市部を中心に広く使用されている。

多民族あるいは多言語社会であるマレーシアは、多宗教社会でもある。構成比は、イスラ

ム (61.3%)、仏教 (19.8%)、キリスト教 (9.2%)、ヒンドゥー教 (6.8%)、儒教・道教などとなっている。連邦憲法によりイスラームが国教と定められているが、他の宗教を信仰する自由は保障されている。

<経済> マレーシアの経済水準は、上位中進国に位置づけられる。2013年の名目 GDP は 2,500億ドル、1人当たり GDP は10,548ドルであり、東南アジアでは、シンガポール、ブルネイに次いで所得水準が高い。

この理由としては、まずこの国が天然資源に恵まれている点が挙げられる。主な鉱物資源を列挙すると、石油・天然ガス、石炭、スズ、金、鉄鉱、ボーキサイト等がある。農業も盛んで主な産物としては、パームオイル、天然ゴム、サトウキビ、ココナツなどがある。

元々、これら天然資源と農産物の加工品等1次産品に大きく依存した経済構造であった。80年代前半の国際的な1次産品価格下落による経済不調を契機に、マハティール政権は85年に積極的な外資導入策を採用し、外資に対する優遇税制や出資規制の緩和を打ち出した。85年といえば、プラザ合意がこの年の9月に先進5カ国の蔵相・中銀総裁間で行われた年であり、これ以降、急激な円高が進んだ。

この積極的な外資導入策が折からの円高不況

マレーシア国概況 (1/3)	
国名	マレーシア (1957年8月31日独立)
面積	33.0万km ² (日本の0.87倍、世界64位)
人口	約2,830万人 (2010年MA国勢調査)
人口構成	マレー系67.4%、中華24.6%、インド7.3%
首都	クアラルンプール 人口163万人 (census2010)
言語	公用語:マレー語、その他:中国語、英語、タミル
宗教	イスラム、仏教、ヒンドゥー教
自動車保有台数	8,646千台 (自工会2008)
普及率	3.1人/台
政治体制	立憲君主制
元首	アブドゥルハリム・アザム・シャー(11年12月現在)
国会制度	二院制
議台構成	上院: 70議席 任期:3年 下院: 219議席 任期:5年
主要閣僚	首相:ナジブ・ラザク(2009年4月就任) 副首相・教育大臣:ムヒディン・ヤシン 国防実務大臣兼防衛大臣:ヘンガ・コ
最大政党	統一マレー国民組織 (UMNO) UMNOを基幹とした連立与野党連合の過半数

に苦しんでいた日本企業の受け皿としてマレーシアを選択させた大きな要因といえる。これを契機に80年代後半以降に電機・電子産業を中心とする輸出指向型工業化に成功し、電機・電子機器が現在までの同国の主要な輸出品となった。

最近20年間のマレーシア経済は、比較的堅調な動きを示してきたといえる。経済成長率がマイナスに転じたのは、1998年のアジア通貨危機、2001年のIT不況、2008年以降のリーマン・ショックといった世界経済の激変時に限定されており、その時期を除くと、概ね安定した経済成長を遂げてきたといえる。この間、インフレ率と失業率はいずれも低位安定している。ここ数年では年平均5%程度の成長率を保っている。

<消費市場> 1人当たりの所得が高いことから予想されるように、2009年時点のアップーミドル層は1千万人、富裕層は7百万人。これが、2020年の予測では、富裕層が2千万人、アップーミドルが8千万となると見込まれている。この「富裕層」が全階層に占める比率が2倍に上昇するという点、または、「中間層」が「富裕層」に移行する過程にあるという点がマレーシアの消費市場としての大きな魅力である（注4）。

耐久消費財の普及率は、すでに一定の水準に

達している。この背景としては、クレジットカードローンなどの普及が挙げられる。日系家電量販店などでも、大型TV、大型冷蔵庫など高額な耐久消費財の売れ行きが良いようである。

自動車普及率は60%以上とASEAN内ではNo.1である。域内の自動車大国であるタイやインドネシアでもまだ1割代であることと比較するとその差が際立っている。1人当たりGDPが3千ドルを超えるとモータリゼーションの時代だと俗にいわれているが、マレーシアは道路網が十分に整備されていることもあり、すでに車社会が到来しているといえる。



需要項目別実質 GDP 成長率（前年同期比）の推移

(単位：%)

	2013年 通年	2013年				2014年		
		1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q
GDP 成長率	4.7	4.2	4.5	5.0	5.1	6.2	6.5	5.6
内需	7.4	7.5	7.2	8.4	6.7	7.5	5.8	4.8
消費	7.0	5.3	7.8	8.0	6.8	8.0	5.2	6.4
民間部門	7.2	6.4	6.8	8.0	7.4	7.1	6.5	6.7
政府部門	6.3	0.6	11.9	7.8	5.2	12.3	△0.5	5.3
総固定資本形成	8.5	13.0	5.8	9.4	6.5	6.3	7.2	1.1
民間部門	13.1	10.0	11.1	15.6	16.6	14.1	12.1	6.8
政府部門	2.2	18.4	△3.8	△0.1	△1.4	△6.4	△3.3	△8.9
純輸出	△12.6	△12.9	△37.1	9.9	△6.8	14.9	91.0	11.4
輸出	0.6	△3.4	△4.4	4.6	5.7	7.9	8.8	2.8
輸入	2.0	△2.2	△1.3	4.2	7.1	7.1	3.9	2.2

出所：通商弘報2014年12月2日記事（オリジナルはマレーシア中央銀行、統計局）

3. マレーシアの自動車市場概要

マレーシアの自動車産業の最大の特徴は、ASEAN 域内で唯一、国民車メーカーを有している点である。この国を旅行したことのある日本人ならば誰でもまず気がつくこと、それは市内を走る日本車が少ないということだろう。ジャカルタであれ、バンコクであれ、他の ASEAN 主要都市では何処でも、道路に溢れんばかりの日系メーカーの車の多さに驚く。しかし、ここマレーシアでは、首都のクアラルンプールでさえ、我々に馴染みのあるトヨタやホンダといった日系メーカーの車は他国の都市ほど多くは見られない。この国で走っている大半の車は、いわゆる国民車といわれるプロトン、プロドゥア車だからである。

このプロトン、プロドゥアこそ、“時の首相マハティール”の肝いりで創設された国民車である。マレーシアの自動車産業を語る際、この国策自動車メーカーを抜きに語ることは出来ない。

1981年7月に就任したマハティール首相の肝入りで1983年に第1国民車メーカーとしてプロトン社が設立された。プロトンは、三菱自動車との提携によりランサーをベースに中・大型車を生産した(注5)。

国策会社プロトンには、政府が多額の資金を投入するとともに、様々な保護政策が与えられる。まずは関税による保護である。80年代のASEAN 諸国では、現在とは違い、まだどの国でも自動車は現地組み立て(CKD)生産であった(注6)。

他の自動車メーカーが輸入するCKDキットには40%の関税が賦課されたにも関わらず、プロトン社の輸入は免税。このほか、官公庁での優先的な購入、公務員への低利な自動車ローン提供、1,500cc以下のクラスの自動車税の軽減などの優遇措置が取られた。

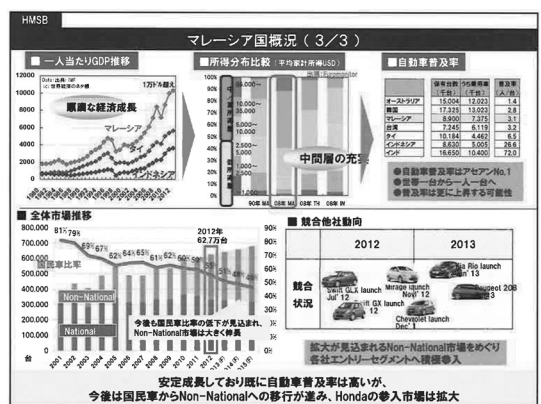
プロトン登場後のマレーシアの自動車市場は、長い間、関税等で保護されたプロトンの独断場だった。

1994年には主に小型車を生産する第2国民車メーカーとして、ダイハツとの合弁でプロドゥア社が設立された。当初、プロドゥア社は小型車を生産することでプロトン社と棲み分けが図られた。

プロドゥアの市場参入後、国民車メーカー2社の寡占状態になるが、AFTA(ASEAN自由貿易地域)の取り組みや域外諸国とのFTA・EPA交渉などを通じた貿易自由化の動きは徐々にマレーシアの自動車市場をも関税引き下げなど、自由化に向かわせることとなる(注7)。その結果、それまで参入できなかった外国車メーカーがマレーシアに生産拠点を設けることになる。しかし、未だに国産車保護の方針は固く守られている(注8)。

90年代前半、首都クアラルンプールを疾走する車はほとんどがプロトン・サガで、時折トヨタ車、ホンダ車はじめその他外国車がその隙間を走っているという状況であった。

しかし、1994年の設立以降、徐々にプロドゥアが販売実績を伸ばしている。2006年にはそれまで首位を保ってきたプロトンの販売台数を逆転し、一躍トップに踊り出て、それ以降、トップの座を保ち続けている。



4. 2013年の新車販売実績

2013年の自動車販売実績は、前年比4.5%の65万5,793台となり、2年連続で過去最高を更

新した。4年連続で60万台を超えている。乗用車は4.4%増の57万6,657台、商用車は4.7%増の7万9,136台。国民車、非国民車でみると、国民車は0.3%減の33万8,911台、非国民車は10.0%増の31万6,882台で、シェアで見ると、国民車は51.7%、非国民車が48.3%と国民車がわずかながらも過半数を維持した（注9）。

メーカー別では、プロドゥアが19万6,071台（シェア29.2%）で首位を維持。プロトンが13万8,753台（同21.2%）で第2位。3位以降はトヨタの9万1,185台（同13.9%）、日産の5万3,156台（同16.1%）、ホンダの5万1,544台（同

7.9%）、三菱自動車、いすゞ、マツダと続く。日系以外では韓国現代が1万2,217台と好調だった。

ハイブリッド車の販売は、23.5%増の1万8,967台で、ホンダ（8,550台）とトヨタ（5,789台）で大半を占めた。2013年末まで適用された輸入税・物品税の減税措置が大きく影響した。

5. ホンダ・マレーシア社概況



ホンダ・マレーシア本社の外観（筆者撮影）

Honda Malaysia Sdn.Bhd. (HMSB) の設立は、2000年11月。四輪車・部品の製造、販売を事業内容とする日マの合弁会社である。資本金は、1億7千万リンギット（約46億円：09年3月時点）。ブミプトラ政策との関連で気になる出資比率は、本田技研工業（HM）51%、DRB-HIKOM（DRB）34%、オリエンタル・ホールディングス（OH）15%。また、役員構成は、HMが5人、DRBが4人、OHが1人となっている。

本社の所在地は、首都クアラルンプールより南約120kmのマラッカ州アロール・ガジャ。生産能力は日産410台、年間10万台。営業拠点は、クアラルンプール郊外のペタリン・ジャヤに所在。関連会社として四輪部品工場がジョホールバルに位置するほか、グループ会社として二輪の工場、販売本社がペナンにある。

メーカー別販売台数（2013年1～12月）

メーカー名	台数	シェア (%)
プロドゥア	196,071	29.9
プロトン	138,753	21.2
トヨタ	91,185	13.9
日産	53,156	8.1
ホンダ	51,544	7.9
三菱	12,348	1.9
現代イノコム	12,217	1.9
いすゞ	12,061	1.8
フォード	10,660	1.6
VW	9,538	1.5
マツダ	9,197	1.4
起亜	7,184	1.1
BMW	7,057	1.1
日野	7,002	1.1
プジョー	6,505	1
メルセデス	5,550	0.8
スズキ	4,962	0.8
ナザ	3,236	0.5
アウディ	3,102	0.5
三菱ふそう	2,532	0.4
シボレー	1,673	0.3
レクサス	1,336	0.2
ダイハツ	1,156	0.2
スバル	1,084	0.2
ランドローバー	1,003	0.2

出所：マークラインズ自動車産業ポータル（オリジナルはマレーシア自動車工業会）

2013年の売上げは57,392台、4,934百万リンギット。従業員数は、2014年3月時点で2,625人（正規2,392人、非正規233人）。日本からの駐在員は32名（販売部門、R&D部門含め）。

CKDによる現地生産として、CITY、CIVIC、CR-V、ACCORD、JAZZ（PETROL & HYBRID）の5車種を生産。CBU（完成車の輸入）として、FREED、ODYSSEY、STREAMの3機種のほか、ハイブリッド車としてInsight、CIVIC、CR-Zの計6車種、合計で11車種を販売している（日本から5車種、インドネシアから1車種を輸入）。

また、補完部品として、CVJ（コンスタント・ベロシティ・ユニバーサル・ジョイント：いわゆるドライブシャフト）を生産し、世界7カ国に供給している。

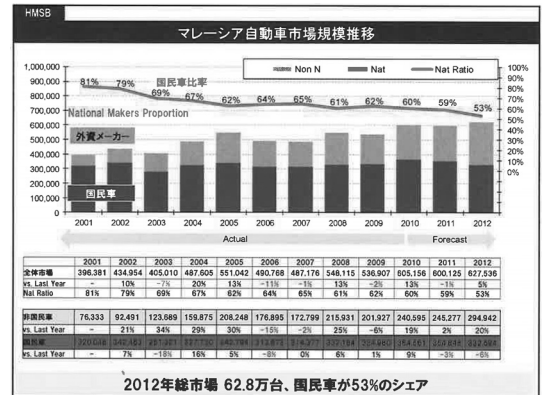
HMSB		会社概要	
正式名称	Honda Malaysia Sdn.Bhd.		<p>＜会社設立までの経緯＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 1982年 HM&Kah Motor S2/Aを総組 Kah Motor/Oriental Assemblies(旧TOA)と専売生産契約を締結(現在はOAIに引継ぎ) 1985年 HODM Honda設立 1987年 Honda エンジン組立ての合弁会社 2000年11月 HMA(Honda Malaysia Oriental - Honda COO)設立 2002年9月 HMAの50%を、名称をHonda Malaysia Sdn.Bhd.へと変更 2002年10月 HMAのプラカ工場にてCR-V生産開始 2004年5月 前工場稼働を機にOAIとの専売生産契約を終了 2006年10月 本社売上台数10万台突破 2007年10月 累計生産台数10万台突破
略称	HMSB		
所在地	工場(本社) Melaka / 営業 Petaling Jaya		
設立	2000年11月 ※2002年にHMSBへ名称変更		
事業内容	四輪車・部品製造・販売		
資本金(RM)	1億7千万リンギット(約46億円) 09年3月時点		
売上高(台数)	2013年(90期) 57,392台 / 4,934 百万RM		
出資比率	2000年～ 2002年～ HM:49% HM:51% DRB:36% DRB:34% OH:15% OH:15%		
役員構成	HM 5 : DRB 4 : OH 1		
社長	上野 洋一郎		
従業員数	2,625人(正規2,392人、非正規233人) 2014年3月時点		
駐在員数	32人 (HMSB-S 4人、HRAPMA S.A.含む) 2014年3月時点		
生産能力	年間10万台 / 日産 410台		
販売モデル	現地生産 CIVIC、CITY、ACCORD(L4)、CR-V、Jazz 輸入 Odyssey、Freed(HPM)、Insight、Stream、CRZtc		
店舗数	75拠点 (2014年3月末時点)		
補完部品	CVJ(常速7速減速機 Constant Velocity Joint, 生産額254万2千)		

マレーシアの自動車市場の一つの特徴は、セグメント別にみた場合、商用車より乗用車の割合が高いことである。乗用車保有台数はタイ、インドネシアを押さえてASEANでNo.1の位置にある。これは、乗用車メーカーのプロトン、プロドゥアが国民車メーカーとして長く保護されてきたことと関係する。

2001年以降の全体市場をみると、当初81%占めていた国民車（National）のシェアが徐々に低下し、逆に Non-National のシェアが漸増している。

しかしながら、自動車市場全体は安定成長を続けており、既にその普及率は高いが、今後も国民車から Non-National への移行が進んでいくものと予想され、同社の参入市場は拡大すると見込んでいる。

競合他社の車では、スズキのスイフト、ミツビシのミラージュ、キアのリオ、その他欧州車などがある。



2012年総市場 62.8万台、国民車が53%のシェア



2001年創立以降、販売台数を拡大。2012年販売は46,500台、シェア7.5%

本社工場は、日産80台からスタート。生産実績は2013年時点で4万台。昨年10月に第2工場（日産200台）を増設。2014年8月時点で日産が約310台。第2工場がフル稼働すると日産400台となり、年産10万台を目指している。

近年の生産は、リーマン・ショック（2008年）とタイの洪水（2011年）以外は順調に進んできている。日本国内の工場では1ラインで日産約

千台生産とのことであるが、同工場では1ライン200台生産である。日本国内の工場では溶接部分等でロボットが多数導入されているが、同工場ではそのような工程でもロボットは少なくワーカーが対応している。

現在の現地調達率は、車種による違いはあるものの、平均で3割程度（CITYは7割）。現地調達できない部品はタイからの輸入が多い。部品調達は、アジア地域の中核であるホンダ・タイの購買担当が基本的にサプライヤーの選定をし、パートナーとしてやっていけるかを現地で判断した上でプレゼンの後、最終的にはタイの購買が決定する。HMSBがホンダ・タイの購買に現地のサプライヤーを推薦することは可能。

ロジスティクスは地域で決めることが可能。現在、タイとの間で部品の2国間物流を行っており、一部を鉄道輸送で行っている。タイからの物流は国境を越えるまでホンダ・タイ、国境を越えた後はHMSB社の業務として行っている。

マハティール首相時代、ルック・イースト政策で日本に派遣された留学生が帰国後、同国の各部門で活躍しているが、同社従業員の中にも多数おり、彼らとは日本語で会話ができるので助かっているとのこと。

また、同社の従業員はマレー系が多いため、宗教としてイスラムの信仰者が多い。我々の訪問時期がラマダーン（断食月）終了後ほどないこともあり、イスラム教徒従業員の労務管理等

についても話題となったが、断食月だからといって稼働率が落ちたりすることは無いとのことである。

6. 主な質問事項及び回答は以下のとおりである。

(1) ホンダグループの東南アジア戦略と其中での御社の位置付けについて：

- ・環境に配慮した地域専用車の開発、生産、販売を進めていく。
- ・ホンダグループとしては、元々は、タイ、インド、インドネシアを生産販売の大拠点と考えていた。しかし、最近時のタイのクーデター発生、インドネシアのルピー暴落、インドの政情不安等があり、マレーシアを上記3カ国に続く戦略国という位置付けに格上げしてきている。

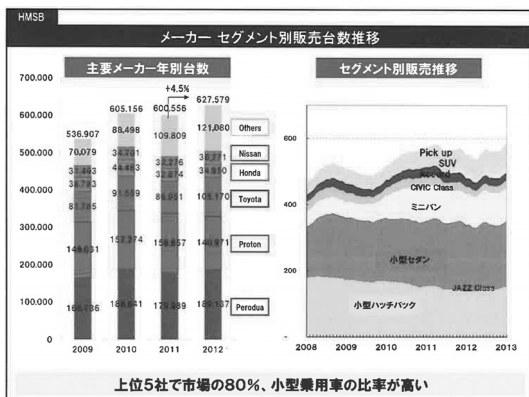
その理由としては、マレーシアは、天然資源を始めとした輸出が好調であることに加え、近隣アジア諸国と比較して通貨が安定していること等がある。

(2) マレーシアの自動車戦略についての御社の考え方について：

- ・マレーシアが国策として、2020年までに環境先進国入りを掲げ進めていることに対し、当社も協力できないか、ということで、環境車（将来的にはハイブリッド車）を現地で大量生産すべく取り組みを進めている。現時点ではまだハイブリッド車の国内生産はしていない。

(3) 現地調達の方針とローカルベンダーについての見方について

- ・本工場は元々CKD生産の工場として立ち上がってきた経緯があり、100%海外からの輸入に頼ってきた。CITYの生産からローカルベンダーを使えないか、と進めており、部品調達の方向性としては、拡大を図っている。マレーシアは、日系の部品メーカーが少ないため、現地部品メーカーを選定しながら、共



に品質と量を作り上げていくことが重要であるとして対応してきた。しかし、これはローカルベンダーの現在の實力を見ながらどこまでできるかの見極め、また新しいモデルに使えるか等、難しい判断があり、一気呵成に量を増やすことは難しい状況である。ただし、当社の研究開発部門の協力も得ながら、現地の取引先を育てていけないか、努力している。

(4) 域内調達における AFTA の利用状況について

・可能なかぎり優遇税制も活用するよう取り組んでいる。アジア域内でも税制については国別に異なっているが、関税恩典を理解し、活用できるよう、当社はロジスティクス部門に専門性の高い人材を配置し、税関とのコミュニケーションを円滑に行いつつ享受できるよう努めている。タイからの輸入で例えると、原産地証明を得るには、40%以上である必要があるが、ロジスティクス部門がマレーシアの税関に相談しながら対応している。この結果、現地調達率は、機種により異なるが、平均では3割程度（CITYの現調率はパス・スルー含めて7割、残り3割はタイからの輸入に多くを頼っている）。最後に、アコードベースのプロトンを本社工場にて製造していることについて聞いたところ、たしかに本工場でOEM生産されているが、一般には販売されておらず、政府公用車として使われているとの回答であった。

7. おわりに

筆者は、タイ、インドネシアでは、これまで日系自動車メーカーを複数社、訪問・視察する機会を得た。しかし、長い間、国民車の牙城であったマレーシアは、日系メーカーの規模や活動がさほど大きくないこともあり、残念ながら訪問する機会が無かった。今回、初めてHMSB社を訪問することが出来、マレーシアの自動車市場及び産業が貿易自由化の影響により大きく

変貌していることを直接知ることが出来た。

マレーシアは、90年代までは自動車販売台数、製造台数ともにタイ、インドネシアを上回るASEAN最大の自動車大国であった。これは国民車優遇の保護主義政策の賜物であったのだが、皮肉なことに、AFTAや2国間FTAが急速に進展する貿易自由化の時代に、保護主義はマイナスに作用することになった（注10）。

外資に対して開放されたタイ、インドネシアには日系企業をはじめとした自動車関連の外資が多く流入し、自動車生産の基盤が整備され、自動車生産台数が増加した。結果として、マレーシアの自動車生産台数はタイには2001年に、インドネシアには2008年に追い抜かれた。

長らく同国自動車産業を牛耳ってきた国民車政策を守る観点から、自動車関税の撤廃に強く反対していたマレーシア政府に風穴を開けるきっかけを作ったのは、実は日本である。

すなわち、2005年5月22日の日本マレーシア経済連携協定の中川経産相とラフィダ国際貿易産業相との政治決着であった（小野沢 2008）。

2015年の関税撤廃と引き換えに、日本が官民挙げてマレーシア自動車産業を支援することを約束したのである。その実行部隊となり国内・現地の日本自動車・同部品メーカーとの協力の下、この事業を遂行したのが、ジェトロをはじめとする経産省関連機関である。個人的な話になるが、筆者は、同事業の技術支援を受け、さらに日本企業との合弁を希望するマレーシア企業と日本企業をつなぐ事業の関係で、マレーシアの部品会社複数社、さらにはプロドゥア本社にも訪問したことがある。

そのため、マレーシア側の思惑はある程度知っているが、日系メーカーがこの市場をどう見、どう活動しようとしているのか、大きな関心を持っていたので、今回の訪問はとて有意義だった。

タイ、インドネシアの後塵を拝することとなったマレーシアがASEAN域内での自動車生産

拠点を目指して、2014年1月に発表したのが新国家自動車政策（NAP2014）である。

近年、各国の自動車産業を取り巻く環境の変化により、マレーシアも、タイ、インドネシアと同様、エコカーを優遇する政策を導入してきているが、これを発展させたものだ（注11）。

NAP2014の主目標は6つあるが、最大の特徴は、「域内のEEV（省エネルギー自動車）の生産拠点となる」ことである。具体的には2020年に国内生産車の85%をEEVとすることを目指す。このため、各種の政府支援策も用意している。内容を見ると、外資系メーカーへの優遇策であることがわかる（注12）。

エコカーについては、2013年末までHVやEVに対する輸入関税（最高税率10%）、物品税（同105%）が免除されていたが、本政策により、これらのCKD生産車に限定して、同措置はHVについては2015年末まで、EVは2017年末まで延長されることとなった。

さらに、2020年までの目標として、乗用車の生産、販売、輸出をそれぞれ125万台（13年実績57万台）、100万台（同65万台）、20万台（同2万台）に拡大することで、ASEANにおける自動車生産拠点の地位奪還を目指している。

今回、HMSB社への訪問で、日系メーカーとして今後のマレーシア市場を如何に開拓していこうとしているかについて知ることができた。第2ライン立上げにより年産10万台としたことから同社の意欲がわかる。とりわけ、同社がマレーシアにおけるハイブリッド車のリーディング・カンパニーとして、ハイブリッド車を現地生産することが日本の本社サイドでも表明されている。他の日系メーカー、国民車メーカー、さらには欧米系、中国系も今後、環境車への対応を進めていくことが予想され、競争激化が予想される中、今後の同社の取組みが期待される。

最後に、多忙な業務の中、我々の訪問を温かく受け入れ、工場視察をもさせて頂いたHMSB社の幹部の方々に御礼を申し上げる。

（注1）2008年、マラッカは、ジョージタウンとともにマラッカ海峡の歴史的都市群としてユネスコの世界文化遺産に登録されている。サーモンピンクのキリスト教会の周囲に時計台、フランシスコ・ザビエル教会がある。小高い丘があり、そこを登っていくと、途中にほとんどの観光客が素通りしてしまう鄭和記念博物館などがある。明の永楽帝の命により、1405年に大船団を編成した鄭和は1406年にここマラッカに到着した後、1407年はじめにインドのカルカットに到達。そして本国に戻っている。この時代、マラッカはまだイスラム化していないが、鄭和がムスリムであったことも、その後のマラッカのイスラム化に関連があるかもしれない。丘の上には、ポルトガル時代に建てられたセントポール教会の外壁、フランシスコ・ザビエル像、そして石造りの門と古い大砲が残るサンチャゴ砦があり、ポルトガル時代の往時を偲ぶことができる。ちなみに、マラッカがポルトガル領となるのは1511年である。



サンチャゴ砦（筆者撮影）

（注2）ニョニヤ料理：その昔、大陸から渡ってきた中国人と地元マレー人女性との婚姻で生まれた子孫たちの男性をババ、女

性をニョニヤと呼び、ニョニヤが料理をする事からニョニヤ料理と名付けられた、マレーシアで生まれたオリジナル料理。彼らのルーツである中華料理にスパイスたっぷりのマレー料理をミックスしたもので、ココナッツをたっぷり使用したり、マレー人（イスラム教徒）が食しない豚肉を使っているのが特徴（マレーシア政府観光局）。

（注3）ブミプトラ（Bumiputera）は、ブミ（bumi：土地）とプトラ（putera：こども）からなるマレー語で「大地の子＝先住民」のことを指す。

「ブミプトラ政策」とは、マレーシアで1971年以来実施されているマレー人優遇の経済政策の通称。しかし、個別具体的あるいは体系的な政策があるわけではない。先住民であるマレー人に比して、移民である中国系・インド系の経済力が優位であること等を要因に1969年5月13日、マレー系住民と中国系住民との間で衝突事件が発生。この事件を背景に、アブドゥル・ラザク首相が71年7月に発表した1990年までの長期政策（新経済政策 New Economic Policy）で、（1）すべてのマレーシア人の所得向上、雇用機会の増大による貧困撲滅、（2）人種間の経済格差を無くすために社会を再編する、が2大目標とされた。実質的にはマレー人の商工業部門への参入により所得を向上させることが最重要課題であった。これ以降、マレー人優遇政策をブミプトラ政策と称されることとなる。国民車政策はまさにブミプトラ優遇策の典型といえる。

新経済政策は1990年に終了したが、ブミプトラ優遇はそれ以降も継続されている。マハティール政権下の1991年に、2020年までの先進国入りを目指して「2020年ビジョン」（=ワワサン2020）構

想が掲げられたが、ブミプトラ政策を発展的に引き継いだものと考えられることができる。

（注4）中間層は US\$5,000～35,000、アッパーミドル層は US\$15,000～35,000、富裕層は US\$35,000以上である。

（注5）独立後しばらくは、タイやインドネシアなどと同様、外国からの車を輸入してきたマレーシアであるが、マハティール首相時代の1982年に重工業化政策の一つとして内閣が国産車プロジェクトを承認し、1983年に日本企業をパートナーに資本金1億5千万リングでプロトン社が設立された。株主構成は、マレーシア側が1980年に重工業化推進のために設立されたマレーシア重工業公社（HICOM）の70%、日本側は三菱自動車工業と三菱商事がそれぞれ15%ずつ。プロトン社は1985年に三菱ランサーをベースにしたプロトン・サガの商業生産を開始する。

（注6）シー・ケー・ディー。Complete Knock-down（コンプリート・ノックダウン）の頭文字から。現地組立生産の方法。CKDは部品単位で完全に分解された形態で輸出され、主に現地で溶接・塗装・艤装を行うものを言う。SKD（Semi Knock-Down）は、部品単位に分解されているが、ボルトを締めるだけ等の簡単な加工にて組立可能な状態を言う。自走可能な状態のいわゆる完成車はCBU（Complete Build-Up）という。

（注7）2004年1月1日の関税引下げ時の、1,800cc未満の乗用車完成車の輸入関税をみると、一律140%からASEAN域内からの輸入車には70%、その他地域からの輸入車には80%に低減された。しかし、同時にほぼ同等の物品税を課すことにより、国内の販売価格は据え置かれた状態であった。1,800cc未満の乗用車は、ま

さにプロトン社やプロドゥア社の生産する車種と競合する。2005年の輸入関税引下げ時（20%に引下げ）にも、同時に物品税が60%から90%に上げられた。

（注8） AFTA の交渉の中でも、マレーシアは自動車分野の自由化に強く反対し続けた。このため、外資系企業による現地生産が進まなかった。他方、プリブミ系部品メーカーは競争にさらされないため、品質面で輸出競争力が弱い。21世紀に入り、市場が徐々に開放されるようになり、いざ外資系自動車メーカーが進出し現地で生産しようにも、品質基準を満たす現地部品メーカーが少ないため、部品を海外からの輸入に頼らざるを得ない（現地調達率が上がらない）ということになる。HMSB 社でも部品の大半がタイからの輸入に頼っているとのことであった。現在、国内には合計11社の自動車メーカーと部品サプライヤーが550社存在すると

いう。地場系サプライヤーの生産性と品質の向上は政府が重要視する課題の一つである。

（注9） 下記表（新車販売台数の内訳）

（注10） 2010年10月に発表された改訂自動車政策及び2011年度予算によって、[1] ハイブリッド車と電気自動車の製造に対して100%外資を許可し、10年間の法人税免除、投資税額控除、研究開発補助金の付与、[2] ハイブリッド車と電気自動車の完成車（2,000cc 未満）に対して輸入税と物品税が全額免除（2015年までの5年間）などが決定されている。

（注11） NAP は2006年3月に発表され、今回はその後2度目の見直し。

生産ライセンスの発給緩和、税額控除に加え、R&D への補助金、インフラ提供、駐在員に対する優遇措置の提供等。なお、マレーシアにおけるEEV には、ハイブリッド車（HV）、電気自動車

（注9） 新車販売台数の内訳

（単位：台、%）

	2012年		2013年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
乗用車	552,189	100.0	576,657	100.0	4.4
国民車	338,210	61.2	338,060	58.6	△0.0
プロトン	141,120	25.6	138,753	24.1	△1.7
プロドゥア	189,137	34.3	196,071	34.0	3.7
ナザ	7,953	1.4	3,236	0.6	△59.3
国民車以外	213,979	38.8	238,597	41.4	11.5
商用車	75,564	100.0	79,136	100.0	4.7
国民車	1,576	2.1	851	1.1	△46.0
プロトン	1	0.0	0	0.0	△100.0
プロドゥア	0	0.0	0	0.0	0.0
ハイコム	129	0.2	16	0.0	△87.6
イノコム	1,446	1.9	835	1.1	△42.3
国民車以外	73,988	97.9	78,285	98.9	5.8
総計	627,753	100.0	655,793	100.0	4.5
国民車	339,786	54.1	338,911	51.7	△0.3
国民車以外	287,967	45.9	316,882	48.3	10.0

出所：2013年主要国の自動車生産販売動向（オリジナルはマレーシア自動車連盟）

(EV) だけでなく、圧縮天然ガス (CNG)、液化石油ガス (LPG)、バイオディーゼルなどを燃料とした車両も含まれる。

(注12) UMW トヨタ・モーターは (2013年) 10月7日、年末に終了するハイブリッド車を対象とした輸入・物品税の免除措置が継続した場合、来年半ばもしくは第3四半期をめどに『カムリ・ハイブリッド』の国内組立生産 (CKD) を開始すると明らかにした。

参考文献

- 穴沢 眞 (2006) 「マレーシアの自動車産業—国民車メーカーを中心として—」『東アジアの挑戦—経済統合・構造改革・制度構築』アジア経済研究所
- 今井昭夫 (編集代表) 東京外国語大学東南アジア課程 (編) (2014) 『東南アジアを知るための50章』明石書店
- 小野沢純 (2008) 「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」『季刊国際貿易と投資』Winter 2008/No.74 国際貿易投資研究所
- 小野沢純 (2011) 「ASEAN 3カ国の自動車産業の変化」<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/201109/01.html>
- 手島美恵 (2014) 「マレーシア 省エネ車生産拠点化へ始動」『ジェトロセンサー』2014年7月号
- デロイトトーマツコンサルティング株式会社 自動車セクター 東南アジアチーム著 (2013) 『自動車産業 ASEAN 攻略 勝ち残りに向けた五つの戦略』日経 BP 社
- 東幸次 (2014) 「エコカーの生産拠点をめざすマレーシア」http://www.pref.fukuoka.lg.jp/uploaded/life/132456_50400425_misc.pdf
- みずほ総合研究所 (2014) 著 『図解 ASEAN の実力を読み解く』東洋経済新報社
- 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング (2011) 「マレーシア経済の現状と今後の展望—「中心国のわな」から脱却できるのか?—」『[新版] 東南アジアを知る事典』(2008) 平凡社
- 『現代アジア事典』(2009) 文真堂
- 『2013年主要国の自動車生産・販売動向』2014年5月 日本貿易振興機構 (ジェトロ) 海外調査部調査企画課 <http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001700/07001700.pdf>
- 「新自動車政策を発表、エコカーハブとしての地位を目指す」通商弘報2014年1月31日 <https://news.jetro.go.jp/aps/QJTR/main.jsp?ssid=20141204131431274gsh-ap03>
- 「第3四半期のGDP成長率は5.6%、6四半期ぶりに減速」通商弘報2014年12月02日 <https://news.jetro.go.jp/aps/QJTR/main.jsp?ssid=20141204131431274gsh-ap03>
- 外務省 <http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/pr/wakaru/topics/vol92/>
- MARLINES 自動車産業産業ポータル 自動車販売台数速報 マレーシア2013年 2013年12月販売台数速報 2014.1.24 http://www.marklines.com/ja/statistics/flash_sales/salesfig_malaysia_2013
- マレーシア政府観光局 <http://www.tourismmalaysia.or.jp/gourmet/4gourmet.html>
- 自動車業界用語 <http://www.toishi.info/car/index.html>
- ホンダ <http://www.honda.co.jp/news/2012/c120719.html>
- 「カムリ HV のマレーシア国内組立を検討…UMW トヨタ」日刊工業新聞電子版 <http://response.jp/article/2013/10/08/208126.html>