

知識探訪

多民族社会の横顔を読む 協力：日本マレーシア学会 (JAMS)

国民車プロトンの行方

敵川憲之(せがわ のりゆき、大阪学院大学国際学部准教授)

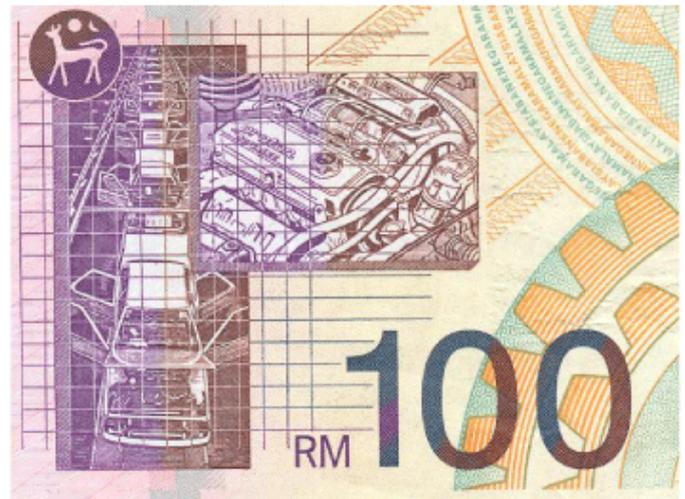
今から 30 年前、1983 年 5 月プロトンが設立され、1985 年に最初の国民車、サガの製造が開始された。1980、90 年代において、プロトンは関税・非関税的手段による保護のもと、順調に成長を遂げた。しかし、1990 年代末ごろから世界貿易機関(WTO)や東南アジア諸国連合(ASEAN)自由貿易協定(AFTA)による自由化のプレッシャーが強まる中、保護政策の継続が困難な状況へと進んでいった。関税による保護が撤廃され、自由化による競争にさらされる中、プロトンはロータス社を買収し技術移転を図った(一方で、三菱自動車はプロトンから撤退した)が、マーケティングなどに失敗し、プロトンの国内シェアは減少する一方であった。プロトンの国内シェアが 1995 年の 61.3%から 2007 年には 24.2%にまで低下する一方、1993 年に第二の国民車メーカーとして設立されたプロドゥアはシェアを伸ばしており、2006 年には国内シェアの 31.2%を占め、プロトンを抜きトップに立った。

そこには、2002 年にダイハツと三井物産がプロドゥアの株式の 51%を取得し、その結果プロドゥアがダイハツ(トヨタ)の技術や生産工場、販売ネットワークを利用できるようになったという背景がある。これに対して、プロトンもフォルクスワーゲン(VW)やゼネラル・モーターズ(GM)などとの連携のチャンスはあったものの、株式の 50%以上を外資に譲り、外資のコントロール下に入ることを拒絶し、現在まで巨大自動車メーカーのバリューチェーンに入ることなく、主に自社による技術革新、市場開拓を進めている。ただし、三菱やホンダなどの日系メーカーとの技術提携を結び、またマレーシア政府はマレーシア日本自動車産業協力(MAJAICO)の下、日本からの技術移転や人材育成を通じてプロトンの競争力強化を図っている。こうしたプロジェクトから一定の成果は得られたものの、外資と戦えるだけの競争力の獲得には至っていない。

それではプロトンはどのような方向へ進むのだろうか。今後の行方として二つの可能性が考えられる。一つは、国民車を製造するというプライドを捨て、巨大自動車メーカーのバリューチェーンに入り、技術や生産工場、販売ネットワークを利用し競争力をつけるというプロドゥア型の採用である。中身は別として、これはプロトンブランドの維持を可能とするであろう。もう一つは、現状通り、政府の保護の下で競争力の強化を図ろうというものである。これは単なる時間稼ぎに過ぎず、プロトンは技術やマーケティングの遅れを取り戻すことはできない。自由化が進む中、プロトンはいつか淘汰(とうた)されることとなるであろう。

2012 年 3 月、DRBハイコムがプロトンを買収し、民営化することが発表された。プロトンが国民車という縛りから解放され、合理化と競争力の強化へ向けて進むことが期

待された。しかし、この買収劇はプロトンをマレーシアの手に維持しておきたいという政府の考えによるものであると言われており、また民営化後も約 5 億リンギもの補助金が与えられているように、プロトンは現在も政府の強い影響下にあると言える。つまり、プロトンがプロドゥア型を採用するとは考えられず、政府の保護の下で競争力の強化を図るという現状から抜け出すことはないであろう。現在プロトンは、外資との協力関係を結ぶ方向へは進んでいるものの、外資のコントロール下に入ることはないため、彼らの技術や販売ネットワークの利用が許されることはなく、遅れを取り戻すことはできないであろう。結果として、政府が打ち出しているハイブリッド車(HV)の開発、輸出の拡大はうまく進むとは考えられず、プロトンの将来は決して明るいとは言えない。



紙幣デザインにも登場する国民車プロトン

< 筆者紹介 >

1975 年、大阪府生まれ。シドニー大学大学院政治学・国際関係研究科修了。博士。シンガポール東南アジア研究所(ISEAS)客員助手などを経て現職。専門はマレーシアおよびフィジーの国民統合政策研究。日本マレーシア学会運営委員。Sojourn, Global Economic Review, Nationalism and Ethnic Politicsなどの海外学術雑誌を中心に論文掲載。近著にAffirmative Action and Nation Building in Malaysia: The Future of Malay Preferential Policies (African and Asian Studiesに掲載予定)。