

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)

マレーシア自動車産業の行方

穴沢真 (小樽商科大学商学部教授)

クアラルンプールでの朝夕の渋滞を経験した人は多いと思う。公共交通機関が整備されてきているが、依然として充分とはいえない現状では自動車に頼らざるを得ない面がある。また、自動車を所有することはステータスでもあり、郊外や地方では不可欠な移動手段である以上、人々は自動車を購入し続けるだろう。3.7人に1台の割合で乗用車を保有しているマレーシアは世界平均の10人に1台を大きく上回り、2人に1台という先進国のレベルに近づきつつある。自動車の普及やモータリゼーションを経済発展の一つの指標とするならば、マレーシアは十分に豊かな国といえる。

一方で、人口10万人当たりの交通事故死者は24.6人と日本の4.5人を大きく上回り、世界の中でもワーストの部類に入る。高速道路や郊外の道路での運転を見ていると車間距離をほとんどとらず、猛スピードで運転する車をよく見かける。後部座席でシートベルトを着用していないことも高い死亡率の一因のようである。

1985年のプロトン社「サガ」の発売以来、マレーシアの自動車市場は国民車により席卷されてきた。第一国民車メーカーであるプロトン社は80年代後半には市場の6割近くを占めたこともあった。その後、第2国民車メーカー、プロドゥア社の参入により、プロトン社の市場シェアは低下したが、両社の市場シェアの合計は90年代末から2000年代初めまでに8割近くを占めていた。国民車がマレーシアのモータリゼーションを牽引したことは事実である。

このような状況に変化が見え始めたのが、アセアン自由貿易地域(AFTA)のもとでの関税の軽減が始まる2004年頃からである。これに続き2006年の日本とのEPA(経済連携協定)締結などにより貿易自由化が浸透し、プロトン社の市場シェアが低下し、同年にはプロドゥア社に首位の座を明け渡した。そして、14年には両社をあわせた市場シェアは50%を切るに至っているが、特に、近年、プロトン社のシェアの低下が進んでいる。その一方で、トヨタ、ホンダ、日産といった日本メーカーのシェアが増加し、同年の3社合計の市場シェアはおよそ34%に達した。

通常、国民車メーカーといった場合、皆が思い浮かべるのはプロトン社とプロドゥア社であるが、様々な意味で関心を集めるのは長く政府が関わってきた第1国民車メーカーのプロトン社である。12年にプロトン社の政府持ち株がDRBハイコム社に売却され、同社はDRBハイコム社のグループ企業となった。政府による直接のコントロールから外れたことにより、経営のフリーハンドは増えたが、自動車産業を取り巻く環境は厳しく、同社の再建の道は平坦ではない。そして同社の生みの親であるマハティール元首相が14年に同社の会長となり、その舵取りを任されることになった。新聞報道では外資系企業との資本提携も視野に入れているという。

同じ14年は新たな国家自動車政策(NAP)が公表された年でもある。その中で、ハイブリッド車、電気自動車、そして高燃費車への優遇が再度明記された。一方で、20年までに乗用車の国内生産を125万台と現在の2倍以上にし、そのうち25万台を輸出するなどの指標も初めて提示された。自動車価格の引き下げもあわせて謳われており、プロトン社、プロドゥア社は低価格のコンパクトカーを14年から市場に投入している。タイやインドネシアが急激に自動車の生産を伸ばし、特にタイは域内の輸出基地となっている。これまでの国民車中心の自動車政策も転換点を迎つつある。今後の動向から目が離せない。

< 筆者紹介 >

1957年、神奈川県生まれ。北海道大学大学院経済学研究科博士後期課程修了。博士(経済学、北海道大学)。北海道大学経済学部助手、マレーシア国立マラヤ大学経済行政学部客員研究員(1988年、1993年)、小樽商科大学講師、同助教授を経て現職。専門はマレーシアの経済発展、工業化政策。電機・電子産業や自動車産業、日系企業を含む多国籍企業の活動なども研究。