

マレーシア自動車事情 ——プロトンの 30 年——

穴沢眞 (小樽商科大学)

マレーシアに行くようになって 30 年近くたった。この間、マレーシアの風景は大きく様変わりした。クアラルンプールの街中には高層ビルなどが林立するようになった。立派なショッピングモールもできた。セントラルマーケットも昔は本当のマーケットで今のような観光客相手の土産物屋が並ぶ場所ではなかった。そして、車の洪水である。

昔はこれほど車は走っていなかったし、走っている車を見てもトヨタや日産などの日本車が多かった。それに、今はあまりみかけなくなったが、いかにも古いという中古車も走っていた。また、以前はバイクも多かった。ベトナムなどでは大都市の中心部に入るとバイクの波に飲み込まれそうになる。右を向いても左をみてもバイクである。車の方が肩身が狭い。クアラルンプールはそこまですではなかったが、確かに今よりもバイクが多かった。バイクに家族 4 人で乗っていたり、めいっぱい荷物を載せた行商のバイクをよくみかけた。これら景色を一変させたのが国民車メーカーであるプロトンの登場であった。

プロトンは 1983 年に設立された。当初は HICOM (マレーシア重工業公社) が株式の 70% を、三菱自工、三菱商事がそれぞれ 15% ずつを所有していた。プロトンの従業員の多くが岡山県にある三菱自工の水島工場での研修を受け、1985 年の商業生産開始時には三菱自工からも多くの日本人がシャー・アラムの工場の立ち上げを手伝うためにやってきた。

プロトンの合弁相手候補は当初はダイハツだったようだ。最終的に三菱自工が合弁相手となったが、マハティール元首相の自伝には三菱のほうが熱心で協力的だったことが理由としてあげられている。

国立博物館には国民車第 1 号のプロトン・サガが展示されている。このような国も珍しいかもしれない。一度乗ったことがあるが、プロトン・サガのリムジンカーというものもあった。信号で止まると周りの車のドライバーから奇異の目で見られ、居心地が悪かったことを覚えている。そもそも、1500cc クラスの車をもとにリムジンを作るのは無理があるように思う。

マレーシアの自動車市場の特徴はプロトン・サガのような乗用車が多いことだ。自動車市場の 9 割近くを乗用車が占めている。タイではピックアップトラックが多く、インドネシアでは多目的車 (MPV) が多い。国による違いの一因は自動車税にあるようだ。日本でも税金の安い軽自動車売られている。マレーシアは乗用車の税金が相対的に安いために販売が多くなっている。これも国民車メーカーの発展と関係があるだろう。

今やマレーシアでは年間 50 万台の車が生産され、保有台数は乗用車、商用車を合わせると 1000 万台を越えている。乗用車だけで見ると 3.3 人に 1 台の割合で所有されている。先進国では 1.6 人から 2.1 人に 1 台の割合で、世界平均がおおよそ 10 人に 1 台であることからみると、マレーシアの保

有率は先進国並みになりつつある。乗用車の所有だけをみると 2020 年までに先進国入りするというビジョン 2020 は達成されるかもしれない。

プロトンの市場シェアは 2002 年までは 50%前後で推移してきたが、2003 年から急激にシェアを落とし、2006 年にプロドゥア（1994 年設立）に首位の座を譲っている。二大国民車メーカーであるプロトンとプロドゥアをあわせると 60%近い市場シェアとなるが、じわじわと日本車などが増えている。輸入車はまだ多くないが、マレーシア国内での日本車の生産は増えている。マレーシア国民は国民車に飽きてきたということ聞いたことがある。豊かになると選択の幅が増える。ステータスとしての意味合いも強い車は他人とはちがう車に乗っている喜びを所有者に与える。一方で、貿易自由化による各種の関税の軽減が少しずつ影響を与えているともいえる。

車が増えると道路も変わる。まず、ロータリー（マレーシアではランドアバウトというが）が消えていった。高速道路が急速に延長された。料金が日本に比べ格段に安いので、それは助かる。昔は高速道路が陥没したという新聞記事を見たことがあったが、さすがに今はない。ちなみにマレーシアでは高速の料金所で窓を開けずにドアを開ける人がいるが、これはパワーウィンドーが壊れているか、壊れるのを嫌ってのことである。プロトンを運転する人に多い行動パターンである。

車が増えると交通事故も増える。マレーシアは世界で 2 番目に交通事故死の多い国という統計もある。統計がある 44 カ国中、人口 10 万人当たりの交通事故死者数は南アフリカが第 1 位で 32.5 人、マレーシアはこれに次ぐ 24.6 人であった。ちなみに日本は 29 位で 6.7 人であった。マレーシアで車を運転するとヒヤッとすることが多い。どの車も結構飛ばしているし、車間距離をあけていない。自分が前の車との車間距離をとると、すかさず他の車が割り込んでくる。車の追い越し方もすごい。田舎の片側一車線の道路で追い越しをかけると反対車線を猛スピードでやってきた車とぶつかりそうになる。田舎だと路肩が広いので何とかぶつからずにすむ。自分でも経験したが、このような光景を運転中によくみかけた。

マレーシアのモータリゼーションを牽引してきた国民車であるが、その育成のためには保護が必要になる。幼稚産業保護の考えに従えば、一定期間の輸入車、輸入部品に対する関税による保護は容認される。ただ、いつまで保護し続けるかが問題である。アセアンの自由貿易、日本との自由貿易協定の交渉の際にも自動車関連の関税引き下げが焦点となった。

これまで大株主が何度か代わったプロトンであるが、2012 年に民間の DRB-HICOM がプロトンを所有することになった。プロトンが国民車メーカーであることに変わりはないが、政府が所有する形ではなくなったので、外国企業との合弁など様々な形態が可能となる。もとプロトン・サガのオーナーとして同社の今後に関心しているところである。