

## 【論 説】

# 日本の直接投資と タイの自動車部品メーカーの形成<sup>1)</sup>

上 田 曜 子

## 1 タイ自動車産業の現状

戦後、工業化政策を開始した多くの発展途上国にとって自動車産業の育成は、工業化の象徴であった。それは一つには、自動車生産が多数の部品を組み立てる産業であるために、裾野産業が広く、自動車産業の成長が工業化を促進すると考えられたためである。今ひとつの理由は、途上国の指導者にとって、自動車生産は近代国家を代表するセクターであり、自動車産業を成長させることが「近代化」や「経済発展」を意味したからであろう。

そのような途上国の中で、タイは自動車産業の育成に最も成功した国の一つである。タイ工業連盟 (FTI: Federation of Thai Industries) 自動車部会によると、2005年のタイの自動車生産台数は112万5,316台に達し、初めて100台を突破した。その内訳は商用車が約75%、乗用車が約25%と商用車中心の生産構造である。商用車の中でもとりわけ1トンピックアップトラックが44万3,680台と多く、全体の約40%を占め、前年比20%以上の成長を見せた。FTIのプラパット会長が「100万台突破は2006年と予想していたが、前倒して達成できた」と述べていたことからわかるように、現在のタイにおける自動車生

1) 本稿の執筆にあたり、タイ国投資委員会 (BOI) 東京事務所のチタウォン・ウォラサック公使のご好意により、貴重な情報を入手することが出来た。深く感謝申し上げる次第である。また本稿の執筆にあたっては、平成16年度および17年度私立大学等経常費補助金特別補助高度化推進特別経費大学院重点特別経費 (研究科分) の助成を受けた。

産は好調に推移している。また2005年の輸出台数は44万717台と生産台数の39.2%を占め、前年比32.7%増となった。

自動車産業（自動車部品産業も含む）のタイ経済に対する貢献は大きい。2004年において、同産業が生み出した付加価値はGDPの12%を占め、雇用は22万人（全就業者の0.62%に相当）に達した<sup>2)</sup>。第1表が示すように、自動車産業の労働生産性は製造業の中で突出して高く、タイ経済を牽引する一部門となっている。

第1表 労働生産性（就業者1人当たり付加価値，2004年）

	労働生産性（就業者1人当たり付加価値）
全産業	184,145 パーツ <sup>1)</sup>
製造業	453,328 パーツ
自動車産業（自動車部品も含む）	3,586,909 パーツ

(注) 1) GDP/全就業人口の値。

(出所) BOI資料およびADBホームページより算出。

第2表が示すように、2004年においてタイは世界第15位の自動車生産国であった。2005年にはタイはイタリアを抜き、世界第14位の自動車生産国になる見通しである。また、BOI長官によると、タイの目標は2010年までに自動車生産台数で世界トップ10入りを果たすことである<sup>3)</sup>。タクシン前首相は、タイが「東洋のデトロイト」<sup>4)</sup>となることを期待しており、2010年までに年間の自動車生産台数を180万台にまで増大させ、輸出台数も80万台へ引き上げると述べている（AWSJ, February 1, 2006）。後にこの目標値は上方修正され、2010年までに生産200万台達成を目指すこととされた。また2006年3月のタイ工業省の発表によると、1トンピックアップトラックの生産台数（2005年）

2) 2006年4月、BOI(Board of Investment, タイ投資委員会)での聞き取り調査。

3) 2006年4月、BOIでの聞き取り調査。

4) BOI資料によると、「東洋のデトロイト」の具体的目標として次の4点が掲げられている。①世界における1トンピックアップトラック製造拠点 ②二輪車の製造拠点 ③OEMおよびREM部品の製造拠点 ④2010年までに自動車生産を180万台とすること。OEM部品とは納入先のブランドで製造する部品、REM部品とは交換市場向け（アフターサービス）の部品を指す。

が82万台に達し、タイはアメリカを抜いて世界第1位のピックアップトラックの生産国になった<sup>5), 6)</sup> (Bangkok Post, March 29, 2006)。

第2表 四輪車生産台数上位15カ国（2004年、万台）

順位	国名	乗用車 (①)	トラック・バス (②)	合計 (①+②)
1	米 国	423.0	776.0	1199.0
2	日 本	872.0	179.1	1051.1
3	ド イ ツ	519.2	37.8	557.0
4	中 国	231.6	275.4	507.0
5	フ ラ ンス	322.7	43.9	366.6
6	韓 国	312.3	34.7	347.0
7	ス ペ イン	240.2	60.9	301.1
8	カ ナ ダ	133.5	137.5	271.0
9	ブラジル	175.6	45.4	221.0
10	英 国	164.7	20.9	185.6
11	メキシコ	79.4	77.0	156.4
12	イ ン ド	117.8	33.3	151.1
13	ロ シ ア	111.0	27.5	138.5
14	イ タ リ ア	83.4	30.8	114.2
15	タ イ	29.9	62.9	92.8

(出所) 社団法人日本自動車工業会ホームページより作成。

第2表に示されている自動車生産上位国はタイを除けば、先進国あるいは総人口が1億を超える人口規模の大きい国（中国、ブラジル、メキシコ、インド、

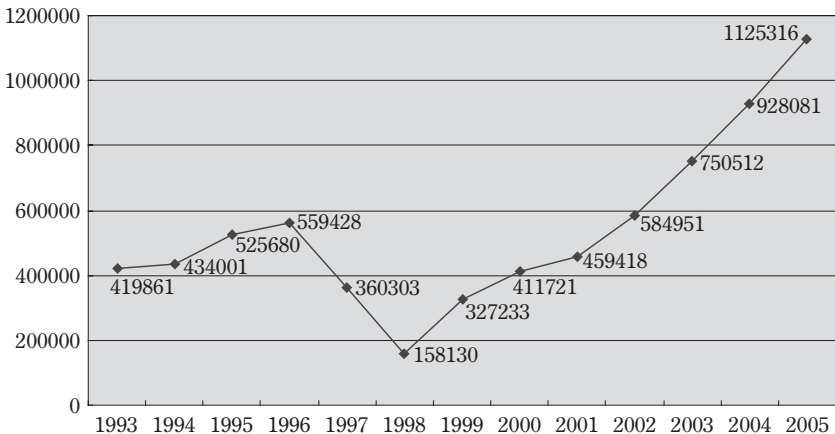
5) タイは米国に次ぐ世界第2位の1トンピックアップトラックの市場である。またタイがピックアップトラックの生産・輸出拠点となったのは、タイ政府の政策と日系自動車メーカーの戦略によっている。つまり、かつてタイではディーゼル・オイルがガソリンよりも低価格であり、かつピックアップトラックの物品税が乗用車よりも低かったため、タイの消費者はピックアップトラック志向が強かった。それに呼応して、日系自動車メーカーがピックアップトラックの生産に力を入れたのである。さらにタイの国内市場が狭小であるため、輸出が志向され、その結果、自動車産業が輸出産業に成長した。2006年9月、BOIでの聞き取り調査による。

6) 2006年3月現在、タイはアメリカとFTA締結に向けて交渉を行っている。その交渉の過程でタイ側がアメリカに強く主張しているのは、アメリカが輸入ピックアップトラックに課している25%の関税（通称 chicken tax）撤廃である。現在タイは世界第二位のピックアップトラックの輸出国であるが、アメリカへの輸出は全く行われていない。FTA締結により、アメリカが関税を撤廃すればアメリカ市場への輸出拡大が期待される。アメリカの自動車メーカーと全米自動車労組（United Auto Workers union）は、関税撤廃により有利になるのは日本と韓国の自動車メーカーであるとして関税撤廃に反対しているが、GMやフォードもタイからアメリカへの輸出増大により恩恵を被ると考えられる。（AWSJ, March 3-5, 2006; Business Asia, March 20, 2006）

ロシア)である。総人口が6400万人(2004年)に過ぎず、一人当たりGNI(PPP, 2004年)が7,930ドル(World Bank, 2006)であるタイが、世界の自動車生産国として名を連ねているのは注目に値する。

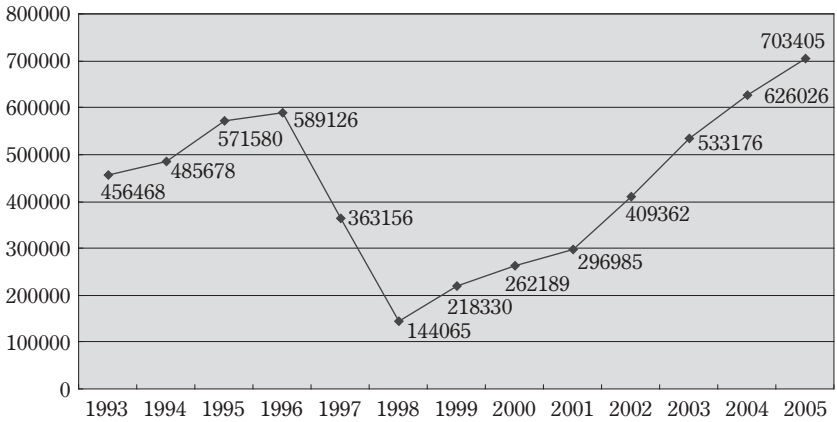
第2表の15カ国の経済規模をGNI(PPP, 2004年)の大きさと比較すると、タイの経済規模は中でもっとも小さい。また上位15カ国の中でタイよりも一人当たりGNIが低いのは、中国とインドの二カ国のみである。しかし、両国とも人口規模の大きな国であるため、自動車の大きな国内市場が潜在的に存在する国である。

高い技術を保有する先進国でもなく、大きな国内市場も持たないタイが、このように一大自動車生産地に発展したのは、タイ政府の自動車産業育成政策に負うところが大きい。そしてその政策に呼応し、タイに進出していった日系を中心とする先進国の自動車メーカーの貢献がなければタイが自動車生産・輸出拠点として発展することはなかったのである。



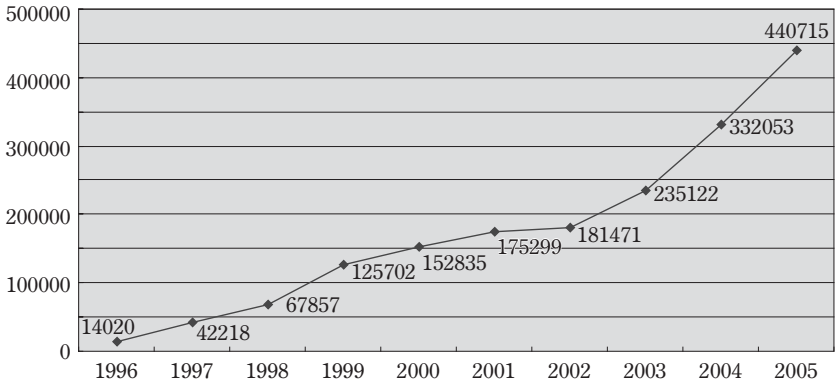
第1図 タイの自動車生産台数(1993-2005)

(出所) TAI ホームページより作成。



第2図 タイの自動車国内販売台数（1993-2005）

(出所) TAI ホームページより作成。



第3図 タイの自動車輸出台数（1996-2005）

(出所) TAI ホームページより作成。

タイ政府が輸入代替による自動車産業育成政策を導入したのは1960年代の初めである（第6表）。自国ブランドを育成した韓国やマレーシアとは異なり、

タイ政府は自前の自動車メーカーを育てる政策はとらなかった。日系自動車メーカーを誘致し、それらに自動車組み立てを委ねることによって自動車産業を興し、その成長を図ろうとした。1970年代に入ると、部品の国産化規制を導入し、自動車部品産業育成に乗り出した。しかしながら、地場の自動車部品産業が十分な部品を供給できる状況にはなく、日系自動車メーカーは国産化規制に対処するために、系列部品メーカーのタイへの進出を促した。その結果、自動車及び自動車部品産業の集積が進み<sup>7)</sup>、タイは世界15位の自動車生産国にまで躍進したのである。

「東洋のデトロイト」を目指すタイ政府は、さらなる成長を果たすために、自動車産業を投資育成重点産業<sup>8)</sup>の一つに指定している。そして、タイがまだ輸入に依存しているガソリン・エンジンやABS（アンチロック・ブレーキ・システム）などの自動車部品は、特別重要業種に指定されており、BOIは投資奨励のために特別な優遇措置を付与している。そこで期待されているのは、主に日本からの直接投資である。以上からわかるように、自動車産業育成に対するタイ政府の姿勢とは、「自国にない技術は、外国企業を誘致することによって補う」というスタンスである。この点は、外国自動車メーカーとの技術提携などを通じて、地場の自動車メーカーを育て上げた日本や韓国の経験と大きく異なる点である。

現在タイには16社の自動車組み立てメーカーが存在する<sup>9)</sup>。第3表が示すように、タイには日米欧の大手自動車メーカーの多くが進出している。とりわけ日産、トヨタ、三菱の日系大手は1960年代という早い時期から現地での組み立て生産を開始している。現在のタイでは、日系自動車メーカーが欧米

7) 盤谷日本人商工会議所によると、2003年10月の時点で在タイ日系企業は6,226社、うち自動車関連の企業数は284社であった。その後、2006年1月までに新たにタイ商務省に登録された日系企業の数、1,063社で、うち54社が自動車関連企業であった。撤退や廃業がなかったと仮定するならば、2006年1月の時点で、日系企業の総数は7,289社、うち自動車関連で338社ということになる。

8) 投資育成重点産業に指定されているのは、自動車産業の他にエレクトロニクス、農業関連、ファッション、代替エネルギー、高付加価値サービスである。2006年4月、BOIでの聞き取り調査。

9) TAIでの聞き取り調査による。ただし、16社のうち自動車の組み立てメーカーは13社（第3表の1～13）で、第3表の14の企業は改造車の生産を行っている。残りの2社については不明。

メーカーを抑えて優位に立っている。日系メーカー5社（トヨタ、いすゞ、三菱、ホンダ、日産）が生産台数（2004年）に占める比率は76.6%，輸出（2004年1月－9月）で64.7%，国内マーケットシェアでも88.5%（2006年7月）と大きな割合を占めている<sup>10)</sup>（第4表）。第5表にまとめたように、大手自動車メーカー各社は現在タイを重要な生産・輸出拠点と位置づけ、生産能力の増強を図るなどしている。

第3表 各自動車メーカーの生産能力（2005年）と生産開始年

	乗用車	1トン ピックアップ トラック	商用車 <sup>1)</sup>	合 計	自動車生産 (組み立て) 開始年 <sup>2)</sup>	資本所有 (2006年4月)
1. Toyota Motor Thailand Co., Ltd. (トヨタ自動車)	148,000	192,000	48,300	388,300	1964年	トヨタ 86.4% タイ資本 13.6%
2. Isuzu Motors (Thailand) Co., Ltd. (いすゞ自動車)	-	180,000	20,000	200,000	1974年 <sup>3)</sup>	いすゞ 6.7% 他の日本資本 0.2% いすゞアジア (シンガポール) 64.6% タイ資本 28.6%
3. Mitsubishi Motors (Thailand) Co., Ltd. (三菱自動車)	50,000	100,000	20,200	170,200	1966年 <sup>4)</sup>	三菱 99.8% タイ資本 0.2%
4. Auto Alliance (Thailand) Co., Ltd. (マツダ&フォード)	2,700	132,300	-	135,000	1998年 (1975年) <sup>5)</sup>	マツダ 45% フォード 45% タイ資本 10%
5. Honda Automobile (Thailand) Co., Ltd. (ホンダ)	120,000	-	-	120,000	1984年 <sup>6)</sup>	ホンダ 91.3% 他の日本資本 0.05% タイ資本 8.6%

10) 世界全体の乗用車市場におけるマーケット・シェアをみると、アジアの自動車メーカー（トヨタ、日産、ホンダ、Hyundai など）が43%，アジア以外の自動車メーカー（GM, Ford, DaimlerChrysler AG など）57%となっている（AWSJ, March 23, 2006）。

6. General Motors (Thailand)	20,000	95,000	-	115,000	2000 年	GM	100%
7. Siam Nissan Automobile Co., Ltd. (日産自動車)	33,200	66,400	2,400	102,000	1977 年 (1962 年) <sup>7)</sup>	日産 タイ資本	75.0% 25.0%
8. Hino Motors Manufacturing (Thailand) (日野自動車)	-	-	28,800	28,800	1967 年 <sup>8)</sup>	日野 三井物産	80.0% 20.0%
9. Thonburi Automotive Assembly Plant (DaimlerChrysler)	16,300	-	-	16,300	1963 年	n.a.	
10. Yontrakit Motors (Y.M.C. Assembly) (VW, Audi, Peugeot, Citroen, Kia)	12,000	-	-	12,000	1973 年	タイ資本	100%
11. BMW Manufacturing (Thailand)	10,000	-	-	10,000	2000 年	BMW Holding B.V.	100%
12. Thai-Swedish Assembly (Volvo)	10,000	-	-	10,000	1976 年	Volvo	100%
13. Bangchan General Assembly (Hyundai, Chrysler)	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	1972 年	タイ資本	100%
14. Thairung Union Car	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	1967 年	タイ資本 外資	86.4% 13.6%
合計	422,200	765,700	119,700	1,307,600			

(注) 1) 1 トンピックアップトラックを除く。

2) 各社がタイで自動車生産(組み立て)を開始した年。

3) 自動車生産工場開設の年。

4) United Development Motor Industries Co., Ltd. (UDMI, 1964 年設立) が三菱の自動車組み立てを開始した年。三菱自動車は 1965 年に UDMI の株式を取得し、その経営に参加した。1987 年に UDMI と Sittipol Motor Co., Ltd. (1961 年に設立された三菱自動車の販売会社) が合併し MMC Sittipol Co., Ltd. が設立された。同社は 2003 年に Mitsubishi Motors (Thailand) Co., Ltd. と社名を変更した。

5) マツダの最初のタイにおける自動車組立工場 (Sukosol Mazda Auto Assembly Co., Ltd.) は 1975 年に設立された。1995 年にマツダとフォードのジョイントベンチャーとして Auto



Alliance (Thailand) Co., Ltd. が設立され、1998年に同社は自動車（ピックアップトラック）の生産を開始した。

6) Bangchan General Assembly Co., Ltd.（本表13）との合併によりホンダが自動車生産を開始した年。1992年にはHonda Cars Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.を設立し、自社工場での自動車生産を開始した。Honda Cars Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.は卸販売会社であるHonda Cars (Thailand) Co., Ltd.と2000年に合併し、同年Honda Automobile (Thailand) Co., Ltd.が設立された。

7) Siam Nissan Automobile Co., Ltd.の車両組み立て委託会社であるSiam Motors and Nissanは1962年に自動車組み立てを開始した。

8) Thai Hino Industryが自動車組み立てを開始した年。

(出所) BOI資料, Department of Business Development, Ministry of Commerce資料, TAIでの聞き取り調査, 各社ホームページ。

第4表 自動車メーカーの生産台数・輸出台数・マーケットシェア

	生産台数(2004年)	輸 出 (2004年1月-9月の輸出台数)	タイ国内市場マーケットシェア (全車種2006年7月)
トヨタ	272,628 (29.4%)	39,022 (16.6%)	47.1%
いすゞ	152,417 (16.4%)	19,154 (8.1%)	22.1%
三菱	124,413 (13.4%)	58,178 (24.7%)	5.2%
ホンダ	116,446 (12.5%)	36,051 (15.3%)	10.4%
マツダ& フォード	104,936 (11.3%)	51,295 (21.8%)	4.9%
G M	91,146 (9.8%)	31,889 (13.5%)	n.a. <sup>2)</sup>
日産	45,196 (4.9%)	117 (0.04%)	3.7%
その他	20,899 (2.3%)	n.a.	6.5%
合計	928,081 (100.0%)	235,706 <sup>1)</sup> (100.0%)	100.0%

(注) 1) トヨタ・いすゞ・三菱・ホンダ・マツダ & フォード・GM・日産の合計値。

2) GMのマーケットシェアはいすゞに含まれている。

(出所) TAI資料, Toyota Motor Thailand ホームページ。

第5表 自動車メーカーのタイの位置付け

トヨタ	輸出拠点。世界戦略車「IMV」 <sup>1)</sup> の生産・輸出拠点。IMV計画の一環として、ピックアップトラック生産を日本から移管。2003年に研究開発拠点を設置。海外では欧米に次いで3番目。2007年までに年生産能力を約40%拡大し55万台へ。2006年にアジア地域（中国を除く）の生産を統括する新会社をタイに設立。
いすゞ	2003年、ピックアップトラック生産を日本からタイへ全面的に移転。130カ国へ輸出。ピックアップトラックの年生産能力を約20万台（2004年）から35万台（2006年7月）へ拡大（ただしGMタイランドでの生産10万台を含む）。うち10万台は中東や欧州へ輸出の計画。
三菱	タイは世界生産台数の1割を占める。ピックアップトラックの生産拠点をタイへ移管。タイはピックアップトラックの生産・輸出拠点。140カ国に輸出。タイへの開発機能の一部移転も検討。2007年初めまでに年生産能力を18万台（2005年）から20万台に引き上げ。
ホンダ	2002年、タイ産の小型乗用車「フィット・アリア」（タイ名：シテイ）を日本に輸出開始。バンコクにアジア大洋州の四輪研究所を設立（2007年完成予定）。Honda Automobile (Thailand) Co., Ltd. (HATC)はアジアにおける自動車生産の基幹工場。HATCは2006年春までにエンジン工場の生産能力を15万基から30万基に拡大。
マツダ&フォード	2003年に、今後3年間で年生産能力を約50%増大の20万台に拡大させると発表。ピックアップトラックの生産・輸出拠点。130カ国に輸出。2005年、タイにASEANの地域本部を設立。
日野	現在はタイ国内市場100%だが、2007年よりASEAN諸国へ輸出開始予定。2005年、生産能力を拡大し、タイをアジア・オセアニアの生産拠点へ。2010年までにトラックとバスの生産を2005年の3倍の3万台へ。
GM	2005年、年生産能力を11万台から16万台へ増強。タイはアジアにおける拠点。
日産	2005年、大型投資を行ない、年生産能力を13万台から20万台へ拡大。2008年までに10の新モデルをタイに導入予定。

(注) 1) 「IMV」とは Innovative International Multi-purpose Vehicle（革新的・国際的な多目的車）の略で、新興市場向けの世界戦略車を指す。2002年にトヨタが「世界規模の新供給体制」としてIMVプロジェクトを発表した。海外で部品調達、生産、販売のすべてを完結させることを目標としている。共通の車台を使用して5車種（3種類のピックアップトラック、ミニバン、SUV: Sport Utility Vehicle）を開発する。IMVの主要生産拠点はタイ、インドネシア、南アフリカ、アルゼンチンである。

(出所) 産経新聞、日経産業新聞、日本経済新聞、BOI資料、JETROバンコク資料、AWSJ、各社ホームページ。

既述したように東南アジアの中所得国であり、人口も中規模であるタイがこのような自動車生産および輸出の拠点地として発達し得たのは、タイ政府の自動車産業育成政策とそれに呼応した日系を中心とする外資自動車メーカーの進出によるところが大きい。そこで、次にタイ政府による自動車産業育成のための政策を第6表にまとめた。

第6表 タイの自動車産業育成政策の歩み

自動車部品の生産開始	1961年	Thai Motor Industry Company が設立され、タイ自動車産業の起点となる。ゴム部品、バッテリー、板ばね (leaf spring)、などの部品生産開始。
輸入代替の開始 (トヨタ、日産、三菱、日野がCKD組み立て開始)	1962年	投資奨励法改正により、投資奨励業種123種を指定。自動車組み立て産業はBグループ(A・B・Cの3グループの中で国民経済に対する重要度は中程度)の1業種として指定。CKD(本文注11参照)の場合、部品の輸入関税は完成車の2分の1。
	1969年	上記の投資奨励打ち切り(CKD部品と完成車の関税引き上げ)。自動車産業育成政策の策定を目的とした自動車産業開発委員会(Automotive Industry Development Committee)を設立。
輸入代替と部品産業育成のための国産化規制(ローカル・コンテンツ規制)導入(日本の系列部品メーカーの進出開始)	1972年	工業省、自動車組み立てに対する政策を発表。1975年より25%以上の国産部品を使用することを義務化するローカル・コンテンツ規制を導入。トラックとバスの組み立てについては15%あるいは20%。
	1978年	乗用車(2300cc未満)の完成車輸入禁止。完成車とCKD部品の輸入関税引き上げ。乗用車に対する国産化率算定方式が変更され、国産化率を5年以内に25%から50%へ引き上げることを発表。進出済みの日系メーカーの利益保護のために、工業省、乗用車組み立て工場の新設を禁止。また乗用車の新車種の組み立てを禁止。
	1979年	トラックとバスに対する国産化率算定方式が発表され、それ以降の5年間、毎年国産化率を5%引き上げることを発表。

	1982年	国産部品が輸入部品より高価格のため、乗用車の国産化率を45%で留めることを発表。
	1984年	工業省、部品産業で規模の経済を機能させるため、乗用車の組み立てを42シリーズまでに制限し、各シリーズ2モデルまでとした。また既存のローカル・コンテンツ規制とは別に、1986-88年の乗用車組み立てについて、使用を義務付ける国産部品のリストを発表。
	1985年	1986-88年のピックアップトラック組み立てに関して、使用を義務付ける国産部品のリストを発表。
ディーゼル・エンジン 国産化開始	1986年	1トンピックアップトラック用のディーゼル・エンジン国産化計画発表。乗用車の国産化率54%へ(使用を義務付けられた部品も含む)。
	1987年	乗用車の組み立てについては、国産エンジンの使用を義務付け。
	1989年	ディーゼル・エンジン国産化プロジェクト(1986年)に関し、トヨタ、日産、いすゞがBOIの投資奨励を受け生産開始。三菱は工業省より認可を受け生産開始。BOI投資奨励プロジェクトでは、エンジン部品の国産化率は20%から始め、1995年までに80%まで、工業省の認可プロジェクトでは60%まで引き上げることとされた。 自動車産業開発委員会は、2500ccまでのピックアップトラック組み立てに関し、国産エンジンの使用を義務付けた。
自由化と国際競争力の 強化	1990年	閣議で乗用車(2300cc未満)の完成車輸入自由化を決定。 工業省、乗用車の組み立てを42シリーズまでに制限する規制を撤廃し自由化。
	1991年	工業省、ピックアップトラックに対する新政策を発表し、1000ccを越えるピックアップトラックの組み立てについて国産エンジンの使用を義務付けた。閣議で、乗用車に対する新関税システムが決定され、輸入車・国内組み立て車の双方に対する税負担が軽減され、価格が低下。乗用車(新車)の輸入に関する規制を撤廃。

	1994年	工業省、乗用車組み立て工場の新設を認め自由化、BOI、自動車組み立て事業に対する投資奨励を再開、地方への工場立地、自動車を輸出する企業に対して、税の優遇措置。
	1998年	工業省、自動車産業の国際競争力強化のためにTAI(Thailand Automotive Institute)を創設。
	2000年	自動車のローカル・コンテンツ規制撤廃 <sup>1)</sup> 。
	2001年	一部の自動車部品輸入関税引き下げ。
高付加価値化へ	2003年	BOIは自動車産業をSTI (skill, technology & innovation)を開発するための戦略産業と位置付ける。免税などの優遇措置を付与。
	2005年	自動車生産100万台突破を記念して、政府は“Thai Auto: A One Million Milestone 2005”を開催。タクシン首相、“Detroit of Asia”を目指すための支援を行うと発表。STIに対する優遇措置を変更し、開発・デザイン・タイ人の人材開発などにたいして付与。
	2006年	天然ガス自動車(NGV)の生産奨励を計画 <sup>2)</sup> 。

(注) 1) WTOのTRIMs(貿易関連投資基準)規定に反するという事により、国産部品の使用を義務付ける規制が廃止された。タイは1995年のWTO発足時よりWTOに加盟している。

2) この政策を受けて、Mercedes-Benzはタイをドイツに次ぐ第二の天然ガス自動車の生産拠点とする計画を2006年最初に発表した(Economist Intelligence Unit, 2006, p.26)。BOIによると、タイはNGVの研究の第一段階にあり、タイ政府は2008年に12万台普及させることを目的としている。2006年現在、既存のエンジンを改良して天然ガスとガソリンの両方を使用できるようにしており、このタイプの車については物品税を5万パーツ引き下げている。

(出所) Economist Intelligence Unit (2006), 東(2000, pp.134-147), 工業省資料, JETRO バンコク資料。

第6表に示したように、タイの自動車産業は輸入代替産業として政府から手厚い保護を受け、1960年代に始動した。輸入代替工業化政策は国内産業を保護する政策ではあるが、自動車製造技術を持たないタイは外資の導入を認めた。そこで参入したのが、トヨタ、日産、三菱などの日本の自動車メーカーであった。日系各社はCKD<sup>11)</sup>による自動車組み立てを開始した。1960年代の

11) CKD(Complete Knock-down)とは、部品を輸送し、現地の工場を組み付け・塗装を行って自動車を完成させる生産方式を指す。

自動車の年生産台数は約3万台で推移した<sup>12)</sup>。1970年代に入ると、タイ政府は国産化規制を導入し、国産化率を徐々に高めることで輸入代替を進展させた。東(2000, p.145)によると、この部品国産化政策は、タイ系の部品メーカーからの政治的圧力によって進められていったという<sup>13)</sup>。

1980年代半ばに入ると、タイの自動車産業は一層の発展をみせた。1988年には年間の生産台数が約15万台に達し、量産時代に入った。これを受けて1987-88年、日本の部品メーカーの進出が急増した<sup>14)</sup>。タイ政府も1トンピックアップトラック用のディーゼル・エンジンの国産化を打ち出し、自動車の基幹部品の輸入代替によって自動車製造技術の高度化を図った。1988年には三菱自動車(MMC Sittipol Co., Ltd.<sup>15)</sup>)がカナダ向けにランサーの輸出を開始している。

1990年になると、自動車生産台数は年30万台を突破し、順調な成長を見せていた。タイ政府は1990年代に入り、自動車産業の自由化に乗り出し、1994年からは輸出促進のための優遇措置をとるようになった。各自動車メーカーは生産能力を拡大し、米国の自動車メーカーも新たにタイへ投資を行う計画を明らかにした。1995,96年は年間生産台数が50万台を超え、タイの自動車生産能力は2000年で100万台に達すると予想された。部品メーカーも生産能力を増強していった。

ところが1997年にアジア通貨危機がタイ経済を襲い、タイは深刻な不況に見舞われた。国内販売台数が激減し、1997,98年と自動車生産は減少、1998年には15万台にまで落ち込んだ。そのため、各メーカーは輸出を増強し、1999年以降、国内市場の回復とともに自動車の生産台数は再び増大に転じた。タイ政府も2000年に国産化規制を撤廃し、タイの自動車産業を国際的な自由競争の中で成長させる方針に転換した。国産化規制撤廃は、WTOによる保護

12) JETRO バンコクの資料による。

13) 日系のある部品メーカーでの聞き取り調査(2005年9月)においても「タイ系の部品メーカーは官僚とのコネを利用して、自分たちに有利な政策を引き出している」という意見が聞かれた。

14) JETRO バンコクの資料による。

15) 第3表の注4を参照。

政策撤廃の要求に沿った政策であった。

2006年現在、ピックアップトラックの現地調達率は80-90%、乗用車については30-70%にまで達している<sup>16)</sup>。タイ政府の国産化規制の他、各自動車メーカーがコスト削減のために現地調達率を引き上げる努力を行った結果といえよう。

## 2 近年の日本からの直接投資の動向

プラザ合意（1985年）以降の円高により、日本企業のアジアへの直接投資は急増した。タイはアジア諸国の中でも日本からの直接投資を積極的に受け入れ、工業化および経済成長を遂げてきた国である。

第7表に見られるように、プラザ合意以降、タイに最も多くの直接投資を行ってきたのが日本である。さらに2003年以降は日本からの直接投資額が急増の傾向を見せている（第8表）。これは日本の自動車メーカーが生産拠点としてのタイの生産能力を拡大し、同時に輸出拠点としてタイを位置付けていることによる。特に1トンピックアップトラックの生産・輸出拠点という性格が強くなっている（第9表）<sup>17)</sup>。

第7表 タイの対内直接投資累計額 1985-2003年(金額, 認可ベース)(単位: 百万バーツ)

日 本	1,382,481 (39.4%)
ア ジ ア NIES <sup>1)</sup>	804,194 (22.9%)
ア セ ア ン <sup>2)</sup>	104,057 (3.0%)
米 国	597,278 (17.0%)
欧 州	751,135 (21.4%)
外国直接投資合計	3,507,147 (100.0%)

(注) 1) 台湾, 香港, 韓国。

2) シンガポール, マレーシア, インドネシア, フィリピン。

(出所) BOI 資料。

16) BOI 資料による。たとえばディーゼル・エンジンは国産化プロジェクトによりタイ国内で生産されている。一方、ガソリン・エンジンは現在も輸入部品による組み立て産業であるが、ホンダがエンジンの部品を生産、輸出も行っている。

17) BOI によると、日本からタイへの直接投資は2000年まではエレクトロニクス産業が最も多かったが、2001年以降、自動車産業への直接投資がエレクトロニクス産業を上回るようになったという。その背景には、エレクトロニクス産業における中国との競争が厳しくなったという事情が存在する。

第8表 タイの対内直接投資（金額、認可ベース）（単位：百万バーツ）

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
日本	26,920	107,382 (50.5%)	83,369 (39.8%)	38,398 (38.5%)	97,597 (45.9%)	125,932 (39.7%)	171,796 (52.7%)
米国	n. a.	37,752 (17.8%)	40,131 (19.1%)	11,113 (11.2%)	24,574 (11.6%)	30,397 (9.6%)	8,689 (2.7%)
欧州	n. a.	n. a.	n. a.	20,437 (20.5%)	28,311 (13.3%)	32,980 (10.4%)	48,012 (14.7%)
外国直接投資合計	n. a.	212,649 (100.0%)	209,622 (100.0%)	99,617 (100.0%)	212,589 (100.0%)	317,291 (100.0%)	325,827 (100.0%)

(注) 外国直接投資は外国資本10%以上。

複数国による投資はそれぞれの国に重複して計上されている。

(出所) BOI 資料, BOI ホームページ。

第9表 日本のタイへの直接投資の特徴

2002年	日本から中国への直接投資が急増。タイへの直接投資は大きく減少。
2003年	日本からの直接投資額は前年の約2.5倍に増加。トヨタが「IMVプロジェクト」によるピックアップトラック生産拡大のため大型投資。ディーゼル・エンジン製造、部品製造もあわせるとトヨタ関連の投資総額は428億バーツ（2003年の日本からの直接投資額の43.9%。ただし認可ベース）。
2004年	日本からの直接投資額は前年の約1.3倍に拡大。三菱自動車がピックアップトラック生産能力拡大のために117億バーツの投資。
2005年	日本からの直接投資額は前年の約1.4倍に拡大。自動車メーカーの生産移管・輸出拠点化の動きが一層強まり、大型投資が行われた。トヨタはピックアップトラックと乗用車の増産で485億バーツの認可（2005年の日本からの直接投資額の28.2%。ただし認可ベース）。日産は新型ピックアップトラック・自動車部品・エンジンの生産などで計321億バーツの認可（同18.7%）。

(出所) ジェトロ（2004, 2005）、その他JETROバンコク資料。

### 3 日本の直接投資と部品産業の成長

タイ政府は1971年より国産化規制を導入し、自動車メーカーに国産の部品を使用することを義務付けた。これにより自動車部品の輸入代替が強制的に



進められることになった。1960年代に進出した日系自動車メーカーが部品を輸入し、CKDにより自動車の組み立て生産を行っていたので、自動車産業の輸入代替を徹底するには部品の国産化が不可欠であったのである。

「国産化」とはいえ、高度な製造技術を要する部品に関しては、タイ政府は海外の部品メーカーを誘致することで「輸入代替」および「国産化」を進めざるを得なかった。その結果1971年以降、日本から自動車メーカーの系列部品メーカーが進出するようになった<sup>18)</sup>。日本の部品メーカーの進出が急増するのは1987-88年のことである。前述したように年間の自動車生産台数が15万台に達し、量産の時代に入ったため、タイ自動車産業の将来性を見込んで日本からの進出が相次いだという<sup>19)</sup>。トヨタ・グループのある企業によると、2006年現在、タイで操業している日系の自動車部品メーカーはおよそ1500社に上り、タイ資本を含めると自動車部品メーカーは総計3000社から4000社に上るといふ。

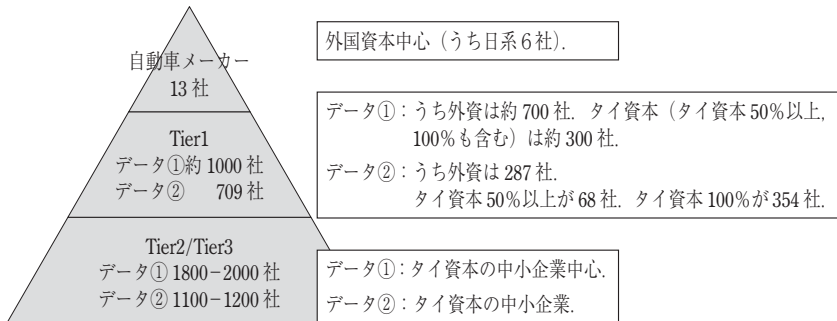
タイ政府の自動車産業育成に対する方針、つまり先進国の自動車メーカーに自動車の組み立てを委ねる一方で、その supporting industry である部品産業を集積してタイを自動車の一大生産・輸出基地とするという方針は、現在に至るまで変わっていない<sup>20)</sup>。そして確かに日系を中心とする自動車メーカーや部品メーカーが数十年間にわたってタイで行ってきた直接投資の結果、タイは世界第15位の自動車生産国として飛躍を遂げた。しかしながら、このタイ政府の政策は、地場の部品産業の成長をどの程度促してきたのだろうか。

この点を分析するために、まずタイの自動車産業の構造について言及する。第4図に自動車生産を支える部品メーカーの状況を示した。

18) 例えば1972年にトヨタの系列部品メーカーであるデンソーが Denso Thailand を設立、1974年に大同メタルが Dyna Metal を操業開始、Thai Stanley Electric が1981年に操業開始している。

19) JETRO バンコクの資料による。

20) TAI の Wanlop 所長によると、タイはタイブランドの自動車メーカーを育成する必要は全くないという。タイが目指しているのは自動車の生産ハブになることであり、自動車や自動車部品の輸出を増やし付加価値を拡大していくことであるという。



第4図 タイの自動車産業の構造

- (注) 1) Tier 1とは一次部品供給メーカー（一次サプライヤー）の意で、部品を直接自動車メーカーに納入する部品メーカー。Tier1メーカーは世界に通用する国際競争力を持つ（TAIでの聞き取り調査による）。ただしTier1メーカーでも、複数の顧客を持ち、顧客によってはTier2となる例が多い。Tier2は二次部品供給メーカー（二次サプライヤー）の意で、Tier1に部品を供給するメーカー。以下同様にTier3はTier2に部品を供給するメーカーである。
- 2) タイ資本のTier1メーカーの代表的な企業としては、サミット・グループ、ヨントラキット・グループ、マハジャク・グループ、ソンプーン・グループなどがあげられる。
- (出所) データ①はJETROバンコク資料、データ②はTAI資料とBOIでの聞き取り調査(2006年9月)より作成。

第4図に示したように現在、自動車部品メーカーはTier1からTier3を併せるとおよそ2000-3000社存在する。Tier1メーカーのうち、企業数で見ると約30%（データ①）あるいは約60%（データ②）がタイ資本の企業である。しかし実際に自動車メーカーがタイ資本のTier1メーカーから部品を納入している比率は少ないようである。トヨタの場合、トヨタ協力会<sup>21)</sup>に所属する部品メーカー全体の売り上げのうちタイ資本部品メーカーの売り上げが占める比率はわずか8%に過ぎない<sup>22)</sup>。本稿では十分なデータを提示することは出来ないが、高度な技術を要し付加価値の高いTier1の部品は、そのほとんどが日系を中心とする外資の部品メーカーによって供給されているのがタイの現状であろう。

Tier2とTier3に関しては、その多くがタイ系の中小企業で占められている。しかし、自動車生産・輸出の拡大に伴って、自動車メーカーや主要なTier1メーカーが、日本の部品メーカーの進出を要請するようになってきている。今後

21) トヨタに部品を納入しているメーカーがつくる協力会。

22) JETROバンコクの資料による。

は Tier2-3 においても日本資本の比率が上昇する見込みである<sup>23)</sup><sup>24)</sup>。そして日本の Tier1 と Tier2 部品メーカーはすべてがタイに進出済みである<sup>25)</sup>。

自動車部品産業は BOI が日本からの投資増大を期待しているセクターである。タイ政府の意図は、タイ企業が生産できない自動車部品に関しては日本からの投資を奨励するということであり、BOI は外資 100% でも投資を認めている。従って、日本資本 100% の部品メーカーのタイ進出が、今後増大すると予想される。加えて、2000 年に国産化規制が撤廃されたため、輸入部品との国際競争にもさらされている。従って、Tier2-3 のタイ系企業は今後、ますます厳しい競争に直面すると考えられる。

#### 4 タイ資本部品メーカーの実力

第 3 章で見たように、自動車生産を支える裾野産業である Tier2-3 の部品メーカーの多くはタイ資本の中小企業である。その数は 1800-2000 社（データ①）に達しているので、タイ政府の自動車産業育成政策により、地場の部品産業が生成したといえる。それでは、これらの企業の実力はどのように評価されているのだろうか。以下、日系の Tier1 部品メーカー 4 社（A 社、B 社、C 社、D 社）とタイ資本の金型製造メーカー（E 社）での聞き取り調査の結果をまとめた。

まず Tier1 メーカーである A 社<sup>26)</sup>の工場長からの聞き取り調査（2005 年 9 月）

23) JETRO バンコクの資料、および TAI での聞き取り調査による。

24) 近年は Tier4、Tier5 といった末端の工場も日本から進出するようになってきているという。これは日本の市場が縮小しているからである。JETRO バンコクでの聞き取り調査による。

25) トヨタに関しては Tier3 まですべての日本企業がタイに進出しているという。2006 年 9 月、トヨタ系列の企業での聞き取り調査による。

26) タイで 1972 年に設立、73 年操業開始の大手自動車部品メーカーである。電装品、エアコン、マグネット、プラグ等の生産を行っている。日本資本 51.2%、タイ資本 48.8%。従業員は約 3300 人。うち日本人は 28 人。納入先はタイの日系自動車メーカー（トヨタ、ホンダ、いすゞ）のほか AICO を利用して ASEAN 諸国に輸出も行っている。他に台湾、オーストラリアにも輸出。なお、AICO（ASEAN Industrial Cooperation Scheme、アセアン産業協力スキーム）とは、A 社が働きかけて成立したスキームで 1996 年に導入された。当時の ASEAN 各国の自動車生産台数は小規模で、部品生産も 1 工場当たりの生産量が少なく、規模の経済を享受できなかった。そのため部品を特定の工場で集中的に生産し、同一企業内で ASEAN 域内に輸出する際には 0.5% という低関税で輸出できるようにしたスキームである。主に日系の自動車メーカー・部品メーカーが利用した。AFTA（アセアン自由貿易地域）の前倒しプログラムという性格を持つ。

を紹介したい。同社の現地調達率は50%で<sup>27)</sup>、そのうち50%が日系企業からの調達、残りの50%がタイ系企業からの調達である。

工場長によると、現地のサプライヤーは三グループに分類できるという。そのグループ分けの基準は三点あり、品質・納期・コストの三つである。第10表にこの三グループの特徴をまとめた。

第10表 A社の現地サプライヤー（日系及びタイ系）

	部品の特徴	品質（技術レベル）	部品調達全体に占める比率
第1グループ	日系のサプライヤーでなければ供給できない部品。品質最優先。	高度・特殊	10%
第2グループ	日系のサプライヤーでもタイ系のサプライヤーでもどちらでも供給できる部品。双方から購入。納期・コスト優先。	機械・設備さえ設置すればどんなメーカーでも生産可能な部品。たとえばプラスチック製品など。	90% (うち社内調達 <sup>1)</sup> が60%、社外からの調達が40%)
第3グループ	安ければよいという部品。コスト最優先。	技術水準は低い。板金・プレス製品など。	

(注) 1) 同じ企業グループに属する自動車部品工場がA社を含めて6工場、タイで操業している。(出所) A社での聞き取り調査(2005年9月)。

A社では、日系部品メーカーでなければ供給できない部品(第1グループ)とそれ以外の部品(第2・3グループ)を明確に区別している。第1グループを特徴付けているのは技術力の高さである。つまり、高度な技術を要する部品・特殊部品に関しては、日系サプライヤーから納入しており、タイ資本の部品メーカーが育成されていないことを示唆している。

同社の工場長は、1980年頃にもタイの工場に勤務した経験を持つ人物である。25年前のタイの自動車部品産業については「A社が生産していた部品もサプライヤーの部品も品質は良くなかった」と回顧している。そして25年後、再びタイの工場に着任したが、25年前と比べてタイの製造技術水準は改善さ

27) 後述のB,C,D社と比較すると、A社は現地調達率が低い。これはA社のグループ企業がインドネシア(3工場)、マレーシア(2工場)で部品製造工場を操業しており、それらの海外工場からAICO(現在はAFTA)を利用して低関税にて輸入しているためであろう。

れていないと述べている<sup>28)</sup>。

1960年代から輸入代替産業として政府の保護のもと発足したタイの自動車産業は、2000年まで国産化規制により国際競争から遮断されてきた産業である。工場長の発言から推測できることは、この保護政策が地場のタイ系部品メーカーの技術水準向上には寄与してこなかったという点である。

第2, 3グループのタイ系サプライヤーに対しては、「品質が良くなく、改善の余地がある」という評価であった。そのため現地のサプライヤー24社に対して、A社は3年ほど前から品質向上を目的とした技術指導を行っている。つまりタイ系サプライヤーを育成し、長期的な関係を維持していくという方針である。これは自動車および自動車部品の生産がタイに集約され、そしてタイにおける自動車部品の技術向上が必要とされている事情を反映していよう。

第2, 3グループの部品に関してはAICO(注26参照)、AFTAを利用してマレーシア、インドネシアからも調達しており、アジア域内の競争が厳しくなっている。今後もその傾向は強まっていくという。国産化規制が撤廃された2000年以降に、A社がタイ系サプライヤーに対する技術指導を始めたのも、国際競争が厳しくなったからであろう<sup>29)</sup>。

続いて同様にTier1部品メーカーであるB社<sup>30)</sup>の代表取締役からの聞き取り調査(2005年9月)を紹介する。

現地調達率は、ヘッドライトで80%、テールライトで90%と高い水準にある。現地調達のうち80%が日系メーカーからの調達で、タイ企業からの調達は20%に過ぎない。というのも日本での取引企業がほとんどタイに進出しているため、このように日系企業からの現地調達率が高くなっているのである。

28) その理由として工場長は「タイ人の人材育成がうまくいっていない。タイ人の優秀な従業員は自分でビジネスを始めるために会社をやめていく。そのため人材育成が中断され、次の人材に技術や経営ノウハウが継承されていかない」という問題点を指摘していた。

29) 工場長の話では「今までタイの部品メーカーに対する要求レベルは低かった。しかし今後は国際競争が激しさを増すので、技術水準を上げていく必要がある」ということであった。

30) 1980年設立。タイへの進出理由は、得意先の現地調達率を上げるためであった。資本所有は日本30%、タイ30%、一般株主40%。生産物は、自動車・二輪車用の電球、自動車・二輪車用の照明製品、金型である。生産物の販売はタイ国内市場向けが80%、輸出が20%で、輸出市場は日本およびASEAN各国である。従業員は2,100名で、うち30名が日本人である。

タイ資本の部品メーカー (Tier2-3) の実力をどのように評価するかという問いに対しては、「コストメリットはあるが、更なる開発・成長が必要」という答えであった。技術のレベルを1(低)から10(高)と分類した場合、タイのメーカーは5、つまり中レベルまでしか生産できないという。

タイの部品メーカーに対して日系企業が技術指導する例が増えており、それによってタイ側の技術力が向上してきたという。たとえば同社で生産している金型の場合、70%以上を内製しており、約30%を外注している。外注30%のうち、25%がタイ系企業、5%が日系企業への発注である。そのタイ系企業に対してはB社が長年にわたって技術指導を行っており、その結果、取引のあるタイ系企業10社のうち4社は金型の仕上げまで信頼して任せられる技術力を持つようになったという<sup>31)</sup>。

3番目の事例として、トヨタ自動車のIMV (Hino Motors Manufacturing (Thailand) Ltd.) で生産しているピックアップトラック) 向けのフレーム・パーツ等を生産しているTier1部品メーカー、C社<sup>32)</sup>の例を紹介する(2006年9月の聞き取り調査)。C社では現地調達率100%を達成している。C社は自動車メーカーからの要請により2002年にタイへ進出した工場であり、製品はすべてその自動車メーカーへ納入している。タイにおける自動車産業の集積が進んだ段階で進出したため、現地調達率100%が可能だったと考えられる。

外注のサプライヤーは16社で、うち7社が100%タイ資本、9社が日系あるいは日本とタイの合弁企業である。タイ資本100%のサプライヤーと日系(タイ資本との合弁を含む) サプライヤーを比較すると、価格の面ではあまり差異はない。しかし品質と納期の面では日系の方が優れているという。品質に問

31) B社の話では、タイにおいては日本のような職人の育成は期待していないということであった。日本では技術を職人に委ねるが、タイの場合はその技術を機械に任せるのである。つまり、タイでは最先端の機械を導入し、それを使いこなすテクニックを習得させる。そして何か問題が発生した時は、日本人技術者が問題を解決するという。

32) 日本での操業開始は1953年、1970年代よりトヨタ自動車へ部品供給を始めた部品メーカーである。2000年より、日野の工場で生産されていた日野ハイラックス向けの部品を供給していたが、トヨタのIMVプロジェクトの立ち上がりにより、その工場の生産がタイへ移管された。それに従い、日野の要請によりタイに進出した。タイでの工場設立は2002年、資本所有は日本資本100%である。従業員は740名である。

題のあるサプライヤーに対しては、発注している部品について技術指導を行っている。この点は、上記のA社、B社と同様であり、技術力に劣るタイ系部品メーカーを、発注元の日本企業が技術指導を行い、その製品の品質向上に努めている現状がうかがえる。

続いてD社<sup>33)</sup>の事例を紹介する（2006年9月の聞き取り調査）。同社はToyota Motor Thailand Co., Ltd., Mitsubishi Motors (Thailand) Co., Ltd., Siam Nissan Automobile Co., Ltd.などを顧客とするTier1の自動車部品メーカーである。主要な製品はパワーステアリング装置である。D社の現地調達率は90%である。同業の他社の場合、現地調達率は60-70%に留まっているので、D社は高い水準を達成している。D社のタイにおけるサプライヤー58社のうち、タイ資本100%の企業は5社のみで、他はすべて日系企業である。しかも5社のタイ系企業のうち、4社は日本人技術者を現地採用にて雇用している。というのも日本企業相手のビジネスを展開するには、日本人を雇用し、日本の生産技術を取り入れる必要があるからである。また生産設備も日本の設備を使用しているところが多いという。

従って、D社がタイで現地調達している部品のほとんどが日本の技術による製品といえる。加えて、タイ系企業5社から調達している部品は、技術的には生産が容易な部品である。つまり、より高度な技術を要する部品については日系企業からの調達であり、タイ系企業は技術的に難易度の低い部品しか供給していないのである。D社では取引相手の企業に対して技術指導は行っていないが、それは取引先の企業のほとんどが日系企業であり、またタイ系企業にも日本人技術者がいるため必要がないからであろう。

「将来、工場の生産をすべてタイ人に任せることは出来ると思うか」という問いに対しては、「無理である」という答えであった。古い生産技術の部品（パワーステアリング装置）に関しては、すでにタイ人に任せているという。しか

33) 主要顧客からの現地進出要請により、タイの工場を1996年に設立した。従業員数は670名で、うち日本人は9名である。パワーステアリング装置、プロペラシャフトの部品、エンジン部品の生産を行っている。日本の親会社はステアリング事業では世界第1位のシェアを有する企業である。

し新しい技術を要する部品については、日本人のサポートが必要であり、今後も日本人技術者なしには生産するのは難しいということであった。

最後に、タイ資本の金型メーカー E 社に対する聞き取り調査を紹介したい。E 社はタイ資本の企業グループに所属する 1 社である。同企業グループは 1977 年に設立され、現在は 30 社を抱える大手自動車部品メーカーに成長している。顧客は、自動車メーカーのみならず、二輪車メーカー、電機メーカー、農機具メーカーと多岐にわたる。同企業グループ 30 社の中には、日本との合弁事業の企業が含まれており、そのような企業には日本人技術者が派遣される。タイ資本の企業でも、日本人技術者を雇用しており、その数はグループ全体で 10 名である。また、日本企業と技術援助契約を提携している企業もあり、この企業グループの成長を促したのは、日本からの技術導入であった。E 社は金型を製作しており、自社のグループ企業に加えて、自動車メーカーや二輪メーカー各社に金型を供給している。

E 社の社長は日本人である。社長の話によると、金型製造の段階を 10 段階に分けるならば、同社は最初の 1 段階から 9 段階までは製造できる技術力を有するという。これに関しては、日本の金型企業と比べても遜色はないということであった。しかしながら最後の 10 段階目に相当する R&D に関しては、まだ開発能力が不十分な状況であるという。

またタイ資本の Tier2 の自動車部品メーカーの技術力については、「レベルが低い」という評価であった。それにもかかわらず E 社が属する企業グループが、タイ資本の Tier2 部品メーカーから部品を調達しているのは、そうしなければコストを削減できないからであるという。この例からも、タイ系の Tier2 部品メーカーの競争力は低価格にあり、技術的には劣っているという現状が浮かび上がってくる。

また他社同様、E 社の企業グループでもこのようなタイ系 Tier2 部品メーカーに対して技術指導を行っている。また品質の定期検査も行っている。ただし、Tier2 に対する指導はコストがかかるという。今後は同社の企業グルー



プ内で、サプライ・チェーンを形成し、そこで集中的な技術指導を行うということであった。

以上の5つの事例からわかることは、タイの自動車及び自動車部品産業においては日系自動車メーカーを中心に、日系企業及び日本の生産技術を軸とした生産体系が広範に構築されているということであった。タイの自動車産業の発展を支えてきたのは、日本の技術であったと見てよいだろう。これは、日系自動車メーカーがタイの自動車生産台数の約8割を占めているということの結果である。また逆の因果関係も認められよう。つまり日本技術が浸透した結果、日系自動車メーカーの圧倒的優位が形成されたのである。

しかしながら、その日本の生産技術がTier2以下のタイ資本部品メーカーにまで移転しているのかというと決してそうではない。Tier1部品メーカーが指摘する問題点は、Tier2タイ系部品メーカーの技術力の低さであった。その改善のために、日本人技術者を雇用したり、日系企業による技術指導などが広く行われていた。従って、自動車生産の拡大に従って、更に日本の生産技術をTier2部品メーカーへと浸透させる必要性が強まっているのである。

## 5 ま と め

本稿では、タイ政府の輸入代替工業化政策と日系の自動車メーカーの直接投資によって始まったタイの自動車産業の成長と現状について言及し、その過程で形成されてきたタイの部品メーカーについて分析を行った。

部品メーカーの育成は、1971年のタイ政府による国産化規制の導入により始まった。当初、日系自動車メーカーは日本の部品メーカーにタイへの直接投資を依頼することでその条件を満たそうとした。その後自動車生産が拡大するにつれ、自動車部品に対する需要は拡大し、日系の部品メーカーがタイに進出するようになった。同時に、タイ資本の企業も自動車部品の生産に参加するようになり、Tier1とTier2-3をあわせるとおよそ2000社のタイ資本の自動車部品メーカーが育成された。

これらのタイ系自動車部品メーカーについて、本稿で明らかになった点は以下の通りである。第一に、高度な技術を要する部品に関してはタイ資本の部品メーカーが十分に育成されていないということである。今回の調査では、日系企業（自動車メーカーおよびTier1メーカー）は高付加価値の重要部品を日系の部品メーカーから調達するという傾向が見られた。

第二に、日系企業はタイ系の部品メーカーの技術水準を「改善の余地あり」と評価しており、技術レベルの向上のために技術指導を行っているという点である。仕入先がタイ系企業であるにも拘らず、技術指導を行っていない場合は、そのタイ系企業に日本人技術者が雇用されているケースがほとんどであった。

JETRO バンコクの資料によると、自動車メーカーと部品メーカーにとって「サプライヤーは自分たちで育成する」<sup>34)</sup> という認識が一般的である。それ以外のサプライヤーから部品を調達するのはあくまでも例外とみなされている。さらにタイの場合は、自動車産業の更なる発展が見込まれているので、将来性のあるタイ系部品メーカーの育成に取り組む日本企業は多いという<sup>35)</sup>。日本企業による技術指導は、それを受け入れる部品メーカーにとっては技術改善に成功しなければ自社の製品を納入することが出来ないという強制力を持つので、大きく成長したタイ系部品メーカーも増えてきたという。また日系部品メーカーからの調達はコストがかかるため、コスト削減という点もタイ系部品メーカーを育成する誘因になっている<sup>36)</sup>。

日系メーカーによるタイ企業に対する技術力向上のための努力は、各自動車メーカーがタイを生産・輸出拠点として位置付けていること、そして2000年に国産化規制が撤廃され、タイの自動車部品メーカーが国際的な自由競争の中に置かれるようになったことから、今後も続いていくと考えられよう。

34) この傾向は特にトヨタの場合、顕著であるという。

35) JETRO バンコクの資料によると、トヨタやデンソーなどは日本の本社から専門チームを派遣して、部品メーカーの技術水準を引き上げるやり方をとっているという。

36) ある大手のタイ系Tier1部品メーカーによると、価格は日系部品メーカーよりも安くしなければ売れないということであった。そのメーカーでは日系メーカーの製品よりも3%安く価格を設定していた。

現在、タイの自動車部品産業の育成政策の基本は自由競争である。BOI 長官は「BOI は、自由な投資を促進することにより、自動車部品産業の輸出競争力を高めることを目標としている」と述べている。さらに BOI は、タイ系企業が生産できない自動車部品については、外資を誘致し、外資 100% の投資も認可するという方針である<sup>37)</sup>。また、タイ政府は自動車産業に対する国内外からの投資を促進しさらに競争力を向上させるために、機械・機械部品、自動車部品の輸入関税の引き下げを考慮している (Economist Intelligence Unit, 2006, p.27)。

自動車部品産業における自由競争は、FTA/EPA の締結により一層促進されると考えられる。とりわけ日タイ EPA (JTEPA) が締結され<sup>38)</sup>、タイが日本から輸入する自動車部品の関税が引き下げられれば<sup>39)</sup>、日本からの輸入自動車部品が増大し、タイ系と末端の日系自動車部品産業には大きな脅威となるであろう。

さらに、現在、国内市場向けの生産が中心となっている中国自動車産業が今後、輸出産業に成長していけばタイ自動車産業と競合関係に入っていく可能性もある<sup>40)</sup>。現時点では、タイの自動車部品産業は、品質、コスト、納期、エンジニアリングの四点において中国とインドより優れているとの報告がある (JETRO, 2006)。しかし、中国の自動車部品産業は技術力を向上させ成長している。中国の自動車部品輸入額はこれまで同輸出額を上回っていたが、2005 年に初めて自動車部品の輸出額がその輸入額を追い抜いている<sup>41)</sup>。ASEAN と中国の間では FTA による関税引き下げが 2005 年より実施されてお

37) 2006 年 4 月、BOI での聞き取り調査による。

38) JTEPA は 2006 年 4 月に署名の予定であったが、2006 年 9 月現在において署名は延期されている。これはタイ側の政治的混乱による。

39) 自動車部品の関税は 2011 年に撤廃される予定である。ただし、センシティブ品目の関税撤廃は 2013 年とされた。

40) すでに中国の自動車産業の成長を示唆する変化が見られる。例えば南京汽車 (Nanjing Automobile (Group) Corp.) は中国の自動車メーカーとしては初めて、米国での生産開始を計画している。オクラホマ州に工場を設立し、2008 年よりスポーツ車を生産するという。これは同社が 2005 年に買収した英国の MG ローバーの MG ブランドによる生産である (AWSJ, July 13, 2006)。

41) 中国自動車部品産業の技術力向上は、Volkswagen AG や DaimlerChrysler AG が今後、中国製のブレーキ、燃料ポンプ、車輪、ステアリング装置などの自動車部品を数十億ドル相当購入する計画である (AWSJ, August 2, 2006) ということから窺える。

り、中国とASEAN6の間では2010年までに自由貿易圏が形成される予定である。中国との自由貿易が工業製品にまで拡大されれば、中国製の自動車部品のタイ市場への参入が増大することになり、タイの自動車部品産業はますます厳しい国際競争にさらされることになる。

タイ政府は、国際競争と直面しているタイ自動車産業の競争力を高める努力を行っている。たとえばよく指摘される「技術者不足」を解消するために、日タイEPAの一環として「タイ自動車産業人材育成プロジェクト」が2006年に立ち上がった<sup>42)</sup>。同プロジェクトでは2009年までに自動車産業の熟練技術者を最低4000人育成する計画であり、トヨタ、ホンダ、日産、デンソーが技術指導などを行うことになっている。またタイ工業省は、供給不足が指摘されているモールド・金型産業において2004年、「モールド・金型産業振興プロジェクト」を発足させ、技術者育成などに対する支援を行っている。同産業の熟練工を2009年までに7000人増やす計画である<sup>43)</sup>。

さらに技術者不足という問題に対応するために、泰日工業大学が2007年に開校予定である。当大学設立に関しては泰日経済技術振興協会(TPA: Technology Promotion Association <Thailand-Japan>)<sup>44)</sup>が中心的な役割を果たし、工学部、情報学部、経営管理学部が設置される。この大学に対しては、奨学金の提供、研修設備・機材の寄付、専門家の派遣、学生の就職受け入れなどの点で日本企業からの協力・支援が期待されている。

日系自動車メーカーは現在、タイの国内市場の約90%を占めており、欧米自動車メーカーを圧倒している。また有力な現地自動車メーカーもなく、現在のタイ市場では絶大な競争力を有している。インドネシアやフィリピンでも事情は同様であり、日系メーカーは90%以上のシェアを有している。東南

42) 日本の経済産業省と国際協力機構、タイ政府によるプロジェクトである。

43) タイ自動車産業ではコスト削減のため、モールド・金型製品に対する需要が強まっているが、タイ国内の既存企業がそれに対応できず、不足分は輸入に依存している。(タイ国政府貿易センター・ホームページ)。

44) 同協会は日本に留学していたタイ人が中心となって1973年に設立された。日タイの友好と日本からタイへの技術移転を目的としている。

アジアで唯一地場の自動車メーカーであるマレーシアのプロトンは経営の悪化に苦しんでおり、日系メーカーの競争相手ではない。しかし、タイを始めとする東南アジア地域の自動車産業の今後の見通しは必ずしも明るくはない。Business Asia (April 3, 2006) によると、今後5年間、東南アジア地域における自動車販売はわずか40万台／年しか増加しないと見込まれている。これは約6000万台という世界全体の自動車市場からするとごくわずかな数字である。

輸出についても、今後東南アジアの自動車産業は厳しい状況に立たされると Business Asia は指摘する。つまり、二国間貿易協定 (FTA) の拡大により、中国から自動車の輸出が増大するであろうし、また日本からの輸出も同様に拡大すると考えられるからである<sup>45)</sup>。

タイの政府および自動車関連企業は、この点を十分に認識しており、従って、部品産業の充実や技術力向上のための努力を行っているのである。タイの自動車産業が、厳しい国際競争の中で更なる成長を遂げるためには、今後も継続して官民あがての取り組みが必要である。

---

45) Business Asia (April 3, 2006) によると、自動車産業は高度な資本集約的産業であるために、日本における自動車生産は、高賃金にもかかわらず、世界で最も効率的であるという。

## 【参考文献】

BOI, (2005) *Sarup phawa kanlongthun cak tangprathet nai Prathet Thai*, Bangkok: BOI (タイ国における海外からの直接投資状況概略)。

Economist Intelligence Unit, (2006) *Country Report: Thailand*, London: Economist.

JETRO, (2006) *Proceedings of the 5<sup>th</sup> ASEAN Auto Supporting Industry Conference*, March 24-25, 2006, Bangkok.

World Bank, (2006) *World Development Indicators 2006*, Washington, D.C.: World Bank.

東茂樹, (2000) 「第3章 産業政策——経済構造の変化と政府・企業間関係」, 末廣昭・東茂樹編『タイの経済政策——制度・組織・アクター——』研究双書No.502 アジア経済研究所, 所収, pp.115-178.

ジェトロ, (2004) 『2004年版 ジェトロ貿易投資白書』ジェトロ。  
——, (2005) 『2005年版 ジェトロ貿易投資白書』ジェトロ。

新聞・定期刊行物

Asian Wall Street Journal (AWSJ).

Bangkok Post.

Business Asia.

ウェブサイト

ADB (Asian Development Bank) (<http://www.adb.org/>)

BOI (Thailand, Board of Investment) (<http://www.boi.go.th/english/default.asp>)

TAI (Thailand Automotive Institute) ([http://www.thaiauto.or.th/index\\_thai.asp](http://www.thaiauto.or.th/index_thai.asp))

Toyota Motor Thailand (<http://www.toyota.co.th/red/en/index.asp>)

社団法人日本自動車工業会 (<http://www.jama.or.jp/index.html>)

タイ国政府貿易センター (<http://www.thaitrade.com/japan/index.asp>)

The Doshisha University Economic Review Vol.58 No.4

Abstract

*Yoko UEDA, Japanese FDI and Auto Parts Industries in Thailand*

Thailand has been so successful in developing automobile industry that she became the 15th largest country in the number of automobile production in the world. The FDI by foreign auto makers, most of which are Japanese, as well as Thai government's policies, has greatly contributed to the expansion of automobile industry in Thailand. Many auto parts makers have been also set up. This paper intends to investigate the competitiveness of Thai local auto parts makers, which grew in response to the increase of Japanese FDI.