

## タイ自動車産業における日本の直接投資と 地場部品メーカーの形成

上 田 曜 子

タイは、輸出主導型の成長戦略を採用し、アジア通貨危機（1997年）まで順調な経済成長を遂げてきた。その過程で、主要輸出産業として発展したのが自動車産業である。同産業の成長を牽引したのは、日本の自動車メーカーとそれに続く部品メーカーのタイへの直接投資であった。

本稿ではまず、タイの自動車産業が、日本からの直接投資に依存する形で成長を遂げてきた点に言及する。その際、日本企業の進出を促進したのは、円高と国内外の自由化の動きであった。続いて、筆者によるインタビュー調査を分析することによって、日本企業の進出がいかに地場の自動車部品メーカーの形成と成長を促したのか、そして日本企業からタイの企業家にどのように技術伝播が行われたのかについて論じる。

本稿で明らかになったのは、日本からの直接投資が地場の部品メーカーの形成に多大な貢献をしてきたという点である。日本企業からタイ側への技術伝播が、日本の自動車メーカーから従業員へ行われた例、そしてサプライヤーの育成に熱心なトヨタが地場の部品メーカーを成長させた例が観察された。同時に、部品の国産化規制が、一部の華人系タイ人の企業家を優遇した可能性について指摘した。またリーマンショック後に競争が激化した自動車部品製造から、高い技術力を生かして転身を試みる企業家の例を紹介し、日本からの直接投資が、地場企業家の成長に貢献したことを明らかにした。

### 1 はじめに

タイは戦後、着実に経済成長を遂げ、2011年に、低位所得経済から高位所得経済への移行を果たした（World Bank 2011）。1997年のアジア通貨危機以降、経済成長率は低水準で推移しているものの、1952年から2011年に至る60年間の年平均経済成長率（実質）は、6.2%に達していた（Jitsuchon 2012, 13）。成長開発委員会（2009, 26-27）は、戦後において持続的な高成長を達成した13カ国（経済）を選出しているが、タイはその一国である<sup>1)</sup>。

タイがこれまで依拠してきたのは、輸出主導型の経済成長モデルである。同モデルにより、タイは工業化を進展させ、新興国の仲間入りを果たした (Phongpaichit 2017)。タイ経済が、他国と比較して開放的で輸出依存度が高いという点は、表1, 2で確認できる。

それでは、輸出主導の戦略の中で成長した主要輸出産業は、どのような産業であろうか。Bank of Thailand (2018) によると、2017年における最大の輸出品は電子機器 (コンピュータ・同部品など) と自動車・同部品であり、両者が輸出金額に占める比率は等しく15.1%である。輸出主導で経済成長を遂げたタイにおいて、自動車産業とエレクトロニクス産業が重要な役割を果たしてきたことがわかる。

この二大輸出産業のうち、とりわけ自動車産業において主導権を握っているのが日本の自動車メーカーである。本稿は、日本の自動車メーカーや部品メーカーによる直接投資によって、輸出産業に成長したタイの自動車産業に焦点を当て、同産業における日本の直接投資 (FDI) が地場資本の形成にどのように貢献したのかについて考察する。

タイの自動車生産は、サリット政権 (1959-63年) が導入した輸入代替工業化政策の下で、輸入部品の組み立てという形で開始された。タイは自国ブランドの自動車メーカーを育成する政策はとらず、海外の自動車メーカーを誘致することによって、自動車産業を興す戦略を採用した。タイに限らず、自動車産業を輸入代替工業化政策により保護育成しようとした途上国は多かった。自動車の生産には多数の部品を必要とするため、自動車生産を奨励することによって、国内における幅広い裾野産業の形成が期待されたからである。

タイの自動車産業は、同国の政策に呼応する形で、日本の自動車メーカーと部品メーカーがタイに進出することによって発展した。日本のメーカーはサプライ・チェーンを構築し、タイは日本自動車メーカーの世界における一大生産及び輸出拠点となった。2016年において、タイの4輪車生産台数は194万台に達し、世界第12位の4輪車生産国である (日本自動車工業会 HP)。

輸入代替産業として自動車産業の保護育成を開始した当時のタイ政府は、前述したように、国内で裾野産業が成長することを期待していたと考えられる。タイの場合、この裾野産業の発展を担ったのは地場資本ではなく、日本から進出してきた日本の部品メーカーであった。タイは、一貫して国内で欠如あるいは不足している自動車部品の生産を、主に日本の部品メーカーを誘致することで補ってきたと見てよい。つまり、拡大する自動車生産に、地場資本の部品メーカーの成長が追い付かず、それを日本の部品メーカーによるFDIで補ってきたのである。その結果、タイにおける自動車生産は、日本からの

FDIと日本の技術に大きく依存することになった。タイにおける輸出主導型成長モデルでは、成長のエンジンを日本の自動車産業に依存する形で進展したのである。

このような特徴を持つタイの自動車産業における、地場資本の部品メーカーの形成に焦点を当てるのが本稿の目的である。現在のタイ経済については、「中所得の罫」に陥っている可能性が指摘されている（Jitsuchon 2012, 14; 戸堂 2015, 94-95）。プラユット政権は、この罫を回避するために、「タイランド4.0」ビジョン<sup>2)</sup>を打ち出した。自動車産業においても、付加価値の低いピックアップトラックに代わりエコカーへ、さらにバッテリー電気自動車・プラグインハイブリッド車などの次世代自動車への移行を目指している。

このように主要産業である自動車産業においてその高度化が目標とされるようになっても、タイ政府の基本姿勢は変わっていない。これまでと同様、日本企業の力を借り、その投資を奨励することで、タイを次世代自動車の生産拠点とする目標を達成したいと考えているのである<sup>3)</sup>。

2016年にプラユット首相は、2036年までにタイが先進国の仲間入りを果たすという目標を掲げた。従来の過度に外国資本に依存した輸出主導の成長モデルは、この目標達成に対して効果的であろうか。

World Bank (2013, 12)は「戦後、多くの国が急速に発展して中所得となったが、その中で高所得の地位にまで到達したのはわずかの国にとどまっている」と述べ、その他の国は「中所得の罫」に陥っているとした。低所得国の高成長は、低コストの労働力と、

表1 貿易総額の対GDP比 (%)

	1990年	2000年	2010年	2016年
タイ	75.8	121.3	127.3	123.1
東アジア・太平洋地域（高所得経済は除く）	35.1	54.6	57.7	47.1
中所得経済	34.7	51.0	53.1	47.8

出所：World Bank (2018)。

表2 輸出額の対GDP比 (%)

	1990年	2000年	2010年	2016年
タイ	34.1	64.8	66.5	68.9
東アジア・太平洋地域（高所得経済は除く）	18.6	29.1	30.6	24.7
中所得経済	17.5	27.1	27.3	24.0

出所：表1と同。

海外で開発された技術の適用が容易であるという要因によって促進される。ところがこれらの優位性は、中所得あるいは高位中所得の水準に到達すると消滅する。経済が中所得の水準に達すると、農村部の不完全雇用労働者が減少して賃金が上昇し、技術がキャッチアップする余地もなくなり、労働集約的な輸出品が国際競争力を失ってしまうからである。World Bank (2013) は、海外技術への依存から脱出して、イノベーションを通じた生産性の上昇を実現できなければ、これらの国は「中所得の罠」に陥ってしまうと分析する。

「タイランド4.0」は、イノベーションが経済を牽引する成長モデルを想定している。しかしながら、この新しい成長戦略においても、従来通り投資や技術を大きく外国資本に依存し続けるのであれば、イノベーションを引き起こす主体、つまり成長のエンジンが外国企業にあることに変わりはない。地場企業の中に、イノベーションを生み出す能力のある企業が増えていかなければ、「タイランド4.0」が描く戦略は成功しないであろう。タイが低所得国から高位中所得国へ成長した際に有効であったこの外国資本に依存した輸出主導の成長モデルは、高所得国へ移行するという目的に対してはその有効性を失うと考えられる。

そこで、本稿では、タイの自動車産業における地場の部品メーカーの形成に対して、日本の自動車メーカーによるFDIがどのように貢献したのかを検討する。焦点の一つは、技術移転がどのように行われているのかという点にある。これは、タイ経済が「中所得の罠」に陥ることなく、持続的に経済発展を推進できるかどうかは、シュムペーターが指摘したイノベーションという創造的破壊を引き起こす力をもった企業家の存在が不可欠であるという認識に基づいている(シュムペーター1977, 180-185)。タイ製造業において、このような地場の企業家層が拡大するならば、それは今後のタイの経済発展を推進する力となると考えられる。

また地場の企業家に研究対象を絞ったもう一つの理由は、本研究が人的資本への投資が経済成長の源泉であると考えられる人的資本理論<sup>4)</sup>に依拠しているためである。シュルツ(Schultz 1961, 1)が論じるように、「有益なスキルや知識」を習得することは人的な能力に対する投資であり、この投資の結果、生産が拡大し所得が上昇する。タイの持続的な経済発展には、人的資本への一層の投資が必要であるとの観点から、日本のFDIがタイの人的資本の向上にどのように貢献したのかについても明らかにしたい。

## 2 日本資本依存型の自動車産業の発展

タイにおける工業化の特徴は、前述したように輸出主導型成長モデルの中で、外国資本に依存した形で進められてきたという点にある。自動車産業の場合は、日本企業による FDI が産業の発展を牽引してきた。最初に、タイ経済における日本企業と日本からの FDI の重要性を確認しておきたい。表 3 によると、タイは ASEAN10 か国の中で、日本企業が出資する現地法人数と対外直接投資残高で首位を占めており、ASEAN 全体の約 3 分の 1 がタイに集中している。末廣（2015）によると、2005 年から 2013 年の期間における日本からタイへの FDI 総額は約 275 億ドルに達し、同期間のタイにおける対内 FDI の約 35% を占めているという。また大泉（2016）は、1973-2014 年においてタイ投資委員会（BOI）が認可した日本からの投資案件 7,584 件を業種別に分類し、1970 年代から一貫して一般機械・輸送機器に対する投資案件が全体（7,584 件）の 38.4%（2,924 件）に上り、高い比率を占めていることを明らかにしている。以上のデータから、日本からの FDI の受け入れがタイにおける自動車産業の発展を促進したと推測できる。

表 3 ASEAN 諸国における現地法人数と日本の対外直接投資残高

	現地法人数*（2017 年）	日本の対外直接投資残高（資産） （2016 年末、単位：100 万ドル）
タイ	2,412（31.2%）	55,228（33.5%）
シンガポール	1,386（17.9%）	41,786（25.3%）
インドネシア	1,218（15.7%）	26,775（16.2%）
ベトナム	972（12.6%）	14,653（8.9%）
マレーシア	965（12.5%）	12,943（7.8%）
フィリピン	579（7.5%）	13,697（8.3%）
ミャンマー	105（1.4%）	NA
カンボジア	73（0.9%）	NA
ラオス	22（0.3%）	NA
ブルネイ	4（0.1%）	NA
合計	7,736（100.0%）	165,082（100.0%）

注： \*日本企業が出資している各国に所在する法人数。

出所：東洋経済新報社（2017）、ジェトロ HP より作成。

タイにおける近代的自動車産業は、サリット政権（1959-63 年）の下で輸入代替産業としてスタートを切る。1962 年の投資奨励法改正により、自動車組み立て業が投資奨励産

業（グループB）として選定されると、同年、トヨタ（Toyota Motor Thailand）が設立され、また日産自動車の自動車組み立て工場が稼働を開始した。さらに、1963年にいすゞ（Isuzu Thailand）が組み立て生産を開始し、1964年には三菱自動車の組み立て業者が設立されている。（Isuzu Thailand HP, Mitsubishi Motors Thailand HP, Toyota Motor Thailand HP, 日産 HP）<sup>5)</sup>。

このように日本の自動車メーカーによる自動車生産は半世紀以上の歴史があり、日本企業はタイの自動車産業で圧倒的な地位を占めている。日本の自動車メーカー9社（上述の4社と注5の5社）による自動車生産台数は、2014年において全体の94.0%に達している（フォーイン 2015, 394-395）。

加えてタイ政府が日本の部品メーカーを積極的に誘致したことも手伝って、タイでは日本企業によるサプライ・チェーンが構築された。BOIによると、2014年においてタイで操業する1次サプライヤーは709社、2次・3次サプライヤーは1,700社に達している（BOI HP）。ただし、この数字には、外資及び地場資本の部品メーカー両者が含まれており、タイにおける日本の部品サプライヤーの正確な数は不明である。

そこで参考になるのが1952-2008年の期間にタイで設立された自動車部品メーカーのデータを整理した表4である。日本の部品メーカーが全体の45.5%を占めていることから、タイ自動車産業のサプライ・チェーンにおける日本企業の重要性を確認できる。

表4から明らかになる2点を、ここで整理しておきたい。第1に、プラザ合意（1985年）以降に、日本のサプライヤーの設立が急増しているという点である。表には示していないが、日本のサプライヤー設立数は1987年から急激に増加し、その傾向はアジア通貨危機が発生した1997年まで続いた。従って、円高要因が日本のサプライヤーのタイ進出を急速に推し進めたことがわかる。

円高に加えて1988年に始まったBBC（Brand to Brand Complementation）スキーム<sup>6)</sup>も、この時期における日本のサプライヤー設立の急増を後押しした。このスキームの成立を機に、トヨタをはじめとする日本メーカーが東南アジアでの投資を拡大したのである（トヨタ自動車 HP）。さらに、1993年、閣議で新規の乗用車組み立て工場設立を禁止する規定の廃止が決まり、1994年には乗用車組み立て工場の新設が認められるようになった（東2000, 138）。この自由化により、多くの自動車メーカーとサプライヤーは、タイを生産及び輸出拠点として位置付ける戦略をとるようになった（Techakanont and Terdudomtham 2004, 50, 52）。従って、1980年代後半からアジア通貨危機までの時期に、日本のサプライヤーが急増したのは円高に加えて、タイ国内外の自由化（ASEAN 域内の

表4 1952-2008年にタイで設立された自動車部品メーカー625社<sup>a</sup>に関するデータ

設立年 <sup>b</sup>	設立された部品メーカー数(総数)	設立された部品メーカー数(日本企業のみ) <sup>c</sup>	自動車産業政策と関連事項	タイの自動車年平均生産台数(年平均増加率:%) <sup>d</sup>	タイの自動車年平均輸出台数(年平均増加率:%) <sup>d</sup>
1952-54	1	0		N/A	0
1955-59	4	2		N/A	0
1960-64	7	4	1962年:BOI,自動車組み立て業を投資奨励産業として選定	3,119 <sup>e</sup> (142.9)	0
1965-69	18	9		11,938 (12.1)	0
1970-74	26	9		20,993 (23.5)	0
1975-79	26	8	1975年:部品国産化規制(LCR)適用開始	54,347 (17.9)	0
1980-84	33	6		91,745 (12.1)	0
1985-89	81	42	ブラザ合意(1985年)とその後の円高。 1988年:BBCスキーム成立。 自動車の輸出開始。	124,629 (18.4)	N/A
1990-94	113	49	1993年:新規の乗用車組み立て工場設立禁止規定の廃止を決定。	353,156 (16.6)	21,300 <sup>f</sup>
1995-99	141	81	1996年:BBCスキームがAICOスキームに発展。 1997年:アジア通貨危機。	386,155 (8.6)	51,719 (69.5)
2000-04	74	43	2000年:LCR撤廃。2003年:アセアン、アセアン経済共同体(AEC)の結成を決定。	626,937 (23.3)	215,356 (22.1)
2005-08	2	1		1,125,316 (21.3)	440,705 (32.7)
Unknown	99	30			
Total	625 (100.0%)	284 (45.4%)			

注: a. データが入手可能な625社についてのみ表を作成した。

b. 設立年が不明の企業で生産開始年が判明している企業については、後者によって分類した。

c. ここで「日本企業」とは、資本所有比率にかかわらず日本資本が参加している企業を指す。

d. 増加率は単純平均の値。

e. 1961-64年の年平均生産台数。

f. 1994年の輸出台数。

出所: JETRO Bangkok (2011), Tiasiri (2012), Ueda (2009), 東洋経済新報社 (2015), フォーイン (2011a, 2011b)。

貿易障壁緩和とタイ自動車産業における規制緩和)の動きであったといえる。

そしてタイ政府が熱心に行った日本企業の誘致活動についても言及しなければならない。タイ政府の方針は、自動車産業の発展のために、サプライ・チェーンにおける missing

link を、日本のサプライヤーによる FDI で埋め合わせるという考え方であった。つまりタイが自前で調達できない自動車部品は、技術力のある日本のサプライヤーを誘致することによって補うというやり方である。このようにして、タイ自動車産業の発展は日本企業に大きく依存しながら進んできたのである。

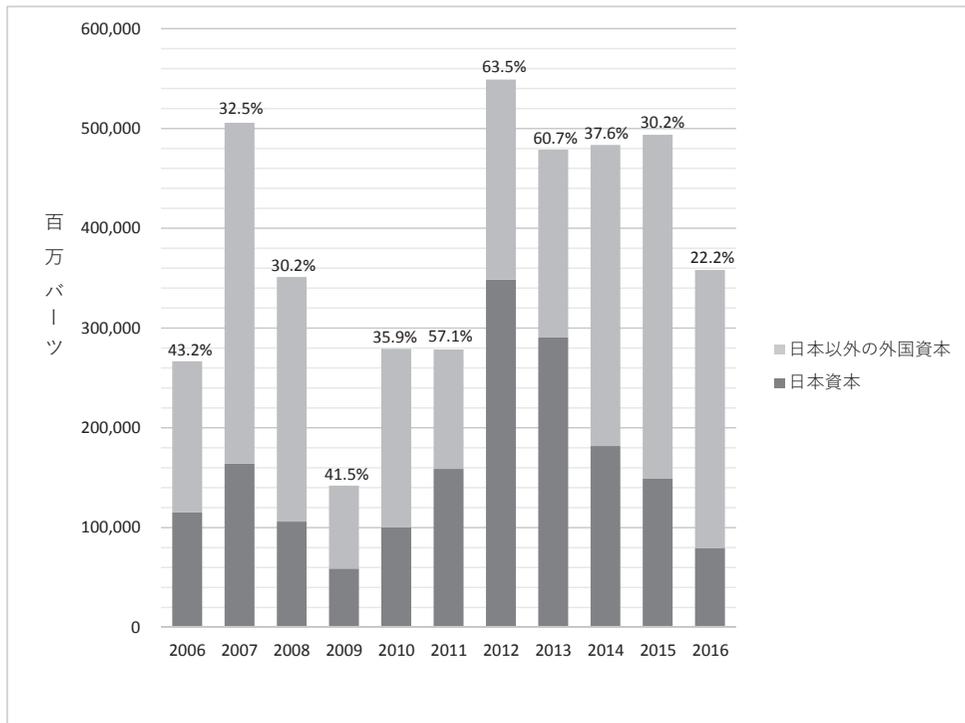
表4が示唆する第2の点は、1975年から適用された部品国産化規制(LCR: local content requirement) (東 2000, 137) が、日本の部品メーカーのタイ進出を促したのか否かについてである。表のデータからは、LCR の導入が、日本からの部品メーカー進出を増大させたという影響は確認できない。1975年以降の10年間は、日本の部品メーカーの新設数に動きはみられず、前述の通り、その急増のきっかけとなったのは1980年代後半の円高等の理由による。

LCR は輸入代替工業化政策の一環であり、国産部品の使用を義務付けることで、貿易赤字の是正と部品産業育成を目的としていた。筆者の調査<sup>7)</sup>によると、当時タイ国内で生産可能であった部品は7種類(バッテリー、燃料タンク、燃料チューブ、ドラムブレーキ、ラジエーター、排気管など)に過ぎなかったため、トヨタは地場の部品業者を探し回ったという。ところが、日本の自動車メーカーは、「自国の系列部品企業にタイへの進出を要請」することになる。何故なら「当時の地場系部品企業は、補修部品や模造品を生産する小規模工場が大部分で、製品の価格が高く、品質も規格に達していない」からであった(東 2000, 139)。しかしながら、表4のデータからは、LCR と日本の部品メーカーの進出の間の因果関係を認めることはできなかった。

1987-1997年をタイ自動車産業における「第一次日本投資ブーム」と呼ぶならば、第二次ブームはリーマンショック(2008年)後に訪れる。表4は2008年までのデータしか扱っていないため単純に比較できないが、図1が参考になる。図1によると、2006-2010年の期間は、海外からのFDI全体に占める日本資本によるFDI(認可ベース)の比率は30-40%で推移している。ところが2011-2013年の3年間はその比率が、60%前後にまで跳ね上がり、その後は低下している。また2012-2013年においては、日本資本によるFDIの総額も大きく上昇した。

筆者の調査<sup>8)</sup>によると、リーマンショック後に日本国内の市場が縮小したことが、日本からのFDIが急増した主要因である。自動車部品メーカーは日本国内で顧客を確保することが困難となり、3次・4次サプライヤーという小規模あるいは零細な部品メーカーまでもが、自らの判断でタイに進出してくるようになった。リーマンショックの前は、顧客のタイ進出に従って中小企業がタイ進出を決断することが多かったが、その状況は

図1 外国資本によるタイへの直接投資動向（認可ベース）



注：%の値は、外国資本による直接投資の中で日本資本による直接投資が占める比率を示す。

日本資本による直接投資とは、日本資本が少なくとも10%を占める投資案件を指す。

出所：BOIのHP (Retrieved on February 24, 2018, [http://www.boi.go.th/index.php?page=statistics\\_foreign\\_direct\\_investment/](http://www.boi.go.th/index.php?page=statistics_foreign_direct_investment/)), その他より作成。

2008年を境に大きく変化したという。日本の小規模企業のタイへの進出は2011年から急増した。その多くは自動車関連の企業で、特に2010年から始まったエコカーの生産がこれらの企業の進出を後押しした。

エコカー・プロジェクトは、当時のタイ政府が掲げていた持続的発展と産業の高度化という目標に即して始められた。それまでのタイ自動車生産の中心であった1トン・ピックアップトラックに続く次世代自動車として位置付けられたのである。BOIは、エコカー部品が国内で不足していたため、海外からの投資を奨励し、それに呼応して日本の部品メーカーの進出が活発化したのである<sup>9)</sup>。

日本の零細企業までがタイ進出を果たすようになった背景には、次の2点が関係している。第1に前述の通り、タイにASEAN最大の自動車関連のサプライ・チェーンが構築されており、その中で日本企業が大きな役割を果たしていたからである。海外進出の経験を持たない小企業にとっても、タイは生産活動を始めることが比較的容易な国で

あったと考えられる。

第2に、日本では部品サプライヤーはいわゆる「系列」の枠組みの中で取引を行うが、タイでは「系列」の縛りが無い。日本で、ある自動車メーカーの系列下にある部品メーカーであっても、タイでは他の自動車メーカーとの取引が可能である。この点も、日本の市場縮小をタイへ進出することにより克服しようとした日本の部品メーカーにとっては、大きな誘因となった<sup>10)</sup>。

以上のように、タイの自動車産業は輸入代替産業としてスタートしたものの、マレーシアが行ったように、自国ブランドの国民車プロジェクトを立ち上げて手厚く保護する政策は採用しなかった。一貫して海外の自動車メーカーや部品メーカーを積極的に誘致することによって、ASEAN最大のサプライ・チェーンを築いたのである。このタイ側の政策に呼応して、タイ自動車産業の中核となり発展を担ってきたのが日本企業であった。次節では、この日本からのFDIが、地場部品メーカーの成長にどのように貢献したのかを明らかにする。

### 3 日本の直接投資と地場資本の部品メーカーの成長

本節では、筆者が行ってきたインタビュー調査<sup>11)</sup>に基づき、日本のFDI流入に伴って、地場の部品メーカーがどのように成長したのかについて分析する。ここでの問題関心は、日本企業によるFDIは地場の裾野産業構築にどのように貢献したのか、そして日本企業から地元の企業家にどのようにして技術が伝播したのかの2点である。

インタビュー調査対象者の中で、日本のFDIがその成長に大きく貢献したと考えられる部品メーカーの代表例4社を表5に掲げた。同表には、現在も操業を続ける地場の部品メーカーとその創業者等に関するデータを簡潔にまとめた。

まず、表5の事例も含めたインタビュー調査全体の結果から指摘できる点を整理する。第1に、日本のFDIは、地場の部品メーカーの形成に多大な貢献をしたという点である。日本のFDIをきっかけに、地場の部品メーカーが成長していく経路としては、2つの経路が観察された。これについては後述する。第2は、輸入代替工業化政策の一環であるLCRは、日本の自動車メーカー（トヨタ）が地場のサプライヤーを指導して技術を伝播する契機となったという点である。ただし、この恩恵を受けたタイ人企業家は、LCRが導入された時期に、小規模ながらも既にものづくりに参入していた華人系タイ人に限定された可能性がある。従って、タイの輸入代替工業化政策は、歴史的にタイの企業家層

の圧倒的な比率を占めてきた華人系タイ人を優遇する結果となったと考えられる。第3に、日本のFDIを通じて、地場の部品メーカーが成長したものの、これらのメーカーは、リーマンショック後の日本の部品メーカーのタイ進出により、厳しい状況に追いやられているという点である。これは、外資依存型の工業化政策が継続してきたことによる弊害でもある。

これらの3点のうち、1点目と2点目については本節で、3点目については次節で詳細な分析を試みる。まず第1点目、日本のFDIが地場の部品メーカーあるいは地場の企業家の形成に大きな貢献をしたという点についてである。日本のFDIが、自動車部品産業における地場の企業家の成長に貢献した経路には2つの経路が見いだせる。

1番目の経路は、日本企業（あるいは日本企業との合弁企業）で技師（technician）として勤務した経験を持ち、その過程で部品の製造技術を習得し、自ら部品工場を設立して独立するという経路である。表5のサプライヤーAとBがこれに相当する。とりわけサプライヤーAは、日本の自動車メーカーに長年勤務する中で、製造技術を習得して、スピンアウトして部品製造工場を立ち上げた。AとBに共通しているのは、職業高等専門学校（基礎教育12年間を終えた後に、2年間の職業教育を受ける課程）の卒業生であるという点である。日本の自動車メーカーに長年勤務すれば無条件で、日本の製造技術がその従業員に伝播するわけではない。AとBの創業者の事例が示唆することは、タイの職業教育制度を通じて高い技術吸収力を持つ人材がある程度育っていたこと、そして日本企業の技術を習得し、彼らの技術力が進化していったという点である。

とりわけ、Aの創業者はタイで最も貧しい地域である東北タイ出身のタイ人である。タイにおける伝統的な企業家層は、華人系タイ人が独占的な地位を占めてきた（Suehiro 1989, 8-9; Ueda 1995, 27）。Aの創業者は、主に地場の自動車部品メーカーがメンバーとなっている Thai Autoparts Manufacturers Association (TAPMA) の会長を務めた経験を持つ実力者である。さらに、Aで生産されている自動車部品は高度な技術を要する精密部品であることから、Aが高い技術力を有していることがわかる。技術力の高さは、米国の航空機メーカーからAに航空機の部品製造の引き合いがきていることから推測できる。また筆者の調査（Ueda 2009）によると、地場資本の大手部品メーカーは、日本人技術者を雇用する、あるいは日本企業との合弁事業により生産を行うことにより、生産技術を日本人・日本企業に依存することが多い。Aは外国人の雇用や外国企業との技術援助契約の締結を行ったことはなく、技術的な問題は自ら解決する能力を持っていると考えられる。このように、東北タイ出身のタイ人が、正規の職業教育と日本の自動車メーカー

表5 地場の部品メーカー4社に関する情報

サプライヤー A (創業者に 2009 年 6 月 15 日, インタビュー)	
誕生年・場所, 性別	1952 年, ウボンラーチャターニー (東北タイ), 男性
民族	タイ人
教育水準	technical college (po.wo.sa.), 自動車整備専攻
父親の職業と教育水準	農民, 小学校 4 年
経歴	日本の自動車メーカー (いすゞ) に技師 (technician) として約 20 年勤務
自身の工場設立年 (自動車部品)	1993 年
主要製品	coupling, swivel nut
サプライヤーとしての地位	ほとんどの製品に関して 2 次サプライヤー
従業員数	180 人
資本	タイ資本 100%
外国人技術者・管理職	雇用したことはない
外国企業との技術援助契約 (technical assistance agreement) の有無	結んだことはない
製品の顧客	すべて日本企業
サプライヤー B (創業者に 2011 年 1 月 12 日, インタビュー)	
誕生年・場所, 性別	1960 年, チャチュンサオ (中部タイ), 男性
民族	華人系 2 世 (潮州系)
教育水準	technical college (po.wo.sa.), 工業技術専攻
父親の職業と教育水準	稲作農民, 正規の教育は受けていない
経歴	日本と台湾の合弁企業 (ホンダのエンジン部品とハブのサプライヤー) に 4 年勤務
自身の工場設立年 (自動車部品)	1990 年
主要製品	エンジン部品, 歯科治療の器具, water jet cutting table
サプライヤーとしての地位	いすゞ, トヨタ, ホンダのサプライヤー。何次サプライヤーであるのかについては不明。
従業員数	260 人
資本	タイ資本 100%
外国人技術者・管理職	マーケティングを担当する日本人アドバイザー 1 名を雇用
外国企業との技術援助契約 (technical assistance agreement) の有無	結んだことはない

サプライヤー C (創業者の息子に 2010 年 2 月 16 日にインタビュー)	
誕生年・場所、性別 (創業者)	1920 年代～ 1930 年代, 中国, 男性
民族 (創業者)	華人系 1 世 (潮州人)
教育水準 (創業者)	中国で数年間の初等教育
父親の職業と教育水準	中国とタイを行き来した漢方医
経歴 (創業者)	綿布を販売する商人からスタート。その後、綿の紡績工場設立。麻の紡績機械、鉄くず用のプレス機械、水圧プレス機械の製造。
自身の工場設立年 (自動車部品)	1982 年
主要製品	スタンピング部品
サプライヤーとしての地位	トヨタの 1 次サプライヤー
従業員数	1,400 人
資本	タイ資本 100% が 5 社, タイ日の合弁が 5 社
外国人技術者・管理職	7-8 人の日本人管理職を雇用
外国企業との技術援助契約 (technical assistance agreement) の有無	結んだことはない
サプライヤー D (創業者の孫に 2010 年 4 月 1 日にインタビュー)	
誕生年・場所、性別 (創業者)	誕生年は不明, 中国, 男性
民族 (創業者)	華人系 1 世 (潮州人)
教育水準 (創業者)	正規の教育は受けていない
父親の職業と教育水準	不明
経歴 (創業者とその息子)	自転車部品の製造
自身の工場設立年 (自動車部品)	1980 年頃
主要製品	プラスチック部品
サプライヤーとしての地位	トヨタの 1 次サプライヤー
従業員数	700 人
資本	登録資本金は 150 百万バーツ。日本企業との合弁企業 1 社
外国人技術者・管理職	2 名の日本人技術者を雇用
外国企業との技術援助契約 (technical assistance agreement) の有無	結んだことはない

出所 筆者によるインタビュー調査。

での勤務を経て、高度な技術力を持つ企業家に成長したAの事例は特筆に値する。

Bについても高い技術力を有していることを付け加えておきたい。既述の通り、リーマンショック後は零細・小規模な日本企業が多数タイに進出したため、自動車部品産業では企業間の競争が厳しくなり、日本の部品メーカーと比べると相対的に評価が低い地場の部品メーカーは市場を奪われるという状況に陥った。Bもそのような厳しい状況に置かれた部品メーカーの1社である。しかし自動車部品製造からの多角化を図り、歯科治療の装置や water jet cutting table の生産を始めた。これは、Bの創業者が高い技術力を有しているからこそ可能になったと考えられる。とりわけ water jet cutting table の技術については、Bはタイではパイオニアであり、先行者利益を享受しているという。Bの創業者は、日本企業から直接技術を学んだわけではないが、日本企業に部品を供給する日本と台湾の合弁企業で技術を習得している。よって、Bの場合も、日本のFDIを契機として成長した地場の部品メーカーとみなすことが出来る。

さらにAとBが自動車部品工場を設立した時期（1990年-1990年代前半）に注目したい。Bの創業者によると、当時は自動車部品の供給が需要に追いつかない状況にあったという。そこに彼はビジネス拡大の機会を見出し、自身の部品製造工場を立ち上げたのである。さらに工場操業開始後の1995年-1996年頃になると、自動車部品に対する需要が一層増大したため、Bは工場の生産能力を増強し、いすゞとトヨタのエンジン部品を供給するようになった。

この時期に自動車部品に対する需要が拡大したのは、第2節で言及したように、1994年にそれまで禁止されていた乗用車組み立て工場の新設が認められるようになったことを受けて、日本の自動車メーカーがタイを重要拠点として位置付けるようになった戦略と関係している。例えばトヨタは、東南アジア市場向けの低価格乗用車である Asian car を開発し、Asian car はタイで生産され1997年に同国で販売を開始した（日本経済新聞1996年4月22日、4月24日、12月10日）。従って、タイ自動車産業政策の自由化とそれに伴う日本の自動車メーカーの戦略が、Bのような地場の部品メーカーの成長を促したといえる。これは、途上国の裾野産業発展のためには、最終財の生産を規制するよりも、自由化する方が望ましいということを示唆している。

続いて、日本のFDIが地場の企業家形成に貢献した2番目の経路について述べる。これは、すでにものづくりを始めていた企業家が、日本の自動車メーカーとりわけトヨタ<sup>12)</sup>の1次サプライヤーとなることによって、自動車部品生産へ参入し、部品メーカーとして成長するという経路である。これらの業者は、トヨタから製造技術のみならずトヨタ

生産方式や工場のレイアウトなどに関して指導を受け、大きく成長した。これは、多国籍企業（最終財企業）が途上国で行った垂直的直接投資（戸堂 2008, 83-84）において、多国籍企業がより高品質で低価格の中間財（部品）を確保するために、現地のサプライヤーに技術指導を行うという事例に相当する。

この経路については、Blalock and Gertler（2008）がインドネシアの事例を用いて、FDIとその受け入れ国の経済成長に関して行った実証研究が参考になる。同研究では、途上国が多国籍企業による FDI を受け入れることによって技術が伝播し、それが途上国の経済成長を促進することが明らかにされている。多国籍企業（最終財企業）が、地場のサプライヤー（部品メーカー）に技術指導を行うことによって、サプライヤーの生産性向上や中間財（部品）の価格低下が実現し、その結果、途上国の他の生産者や消費者にも利益が及ぶという外部性が生じるのである。前述の通り、途上国に進出した多国籍企業が、部品メーカーに対して技術指導を行うのは、より高品質の部品をより低価格で入手できるようにするためである。また多国籍企業が現地の部品メーカー 1 社だけに技術を伝播すると、その企業から不当な要求を突き付けられるリスクが生じるため、多国籍企業は広く技術を伝播する誘因を持つという。

この 2 番目の経緯による多国籍企業から地場のサプライヤーへの技術伝播を後押ししたのが、1975 年から適用開始となった LCR である。LCR 導入後に、トヨタは品質や規格を満たす部品を製造できる地場の業者を懸命に探し回るようになる（Ueda 2009, 7）。これを契機として、自動車部品製造に参入したのが、サプライヤー C と D である。両者ともに、部品製造工場を立ち上げたのが、LCR 適用開始後の 1980 年頃である。C と D の創業者の経歴には、共通点が多い。中国生まれの潮州人で移民としてタイに定住するようになったこと、正規の教育を受けた期間が短いあるいは受けていないこと、そして元々「機械いじり」が得意で、その器用さを生かして見よう見まねで機械を模倣して作ることが好きな人材であったなどの点である。そして C は機械の生産、D は自転車の部品製造に携わるようになる。

その後 LCR が導入され、両者は地場のサプライヤーを懸命に探していたトヨタと接点を持つにいたる。C の場合は、顧客の中に自動車のスタンピング部品製造業がいたことから C も同部品を製造するようになった。1985 年頃には直接トヨタと交渉して注文をもらうようになり、トヨタの 1 次サプライヤーという地位を得て現在に至っている。その後、C は独自のスタンピング技術を開発し、現在ではスタンピングでは最も難易度の高い「深絞り」の技術を使った自動車部品も生産している。C によると、この「深絞り」の技術

は、日本企業から伝播された技術ではなく、独自に開発した技術であるという。Cは、LCRの適用開始を契機に、トヨタの1次サプライヤーになることによって、トヨタの指導を受けながら高度な技術を自ら開発できる部品メーカーに成長した地場企業の例である。

Dも、トヨタの1次サプライヤーになったことがきっかけで成長した部品メーカーである。もともと自転車の部品を製造していたが、1980年頃にトヨタの1次サプライヤーとなる。Dによると、当時のトヨタはLCRの導入を受けて、必死に地場のサプライヤーを探していたので、トヨタの1次サプライヤーになるのは難しいことではなかったという。それとは対照的に、現在では自動車部品産業における競争が厳しく、新参のタイ企業がトヨタの1次サプライヤーになるのはほぼ不可能であるという。現在Dの主要製品は、プラスチック・インジェクションによる自動車部品であるが、その技術レベルは中程度にとどまっていて、トヨタから要求される水準を維持するのが難しい。それに対応するために日本人技術者を雇用している。

以上、CとDの事例から明らかなように、日本の自動車メーカーの1次サプライヤーとなり、その関係を維持することを通じて、地場の業者に技術が伝播されている。そしてそのきっかけを作ったのは、国内の裾野産業の育成を目的としたLCRであったことがわかる。よって、LCRは地場の部品産業の成長を促進したことになるが、その恩恵を受けたのはどのような企業家であったのだろうか。

CとDに関する調査結果から言えることは、LCR導入時にすでに、ものづくりを始めていた企業家層が、トヨタの1次サプライヤーとなる機会を得て、その後もトヨタとの信頼関係を維持しながら地場の部品メーカーとして成長を果たしたということである。以前の筆者による調査(Ueda 2009, 11-12)においても、タイ資本の自動車部品メーカーで大手に成長した2社の創業者は、LCR適用開始直後の1970年代後半に、自動車部品製造に参入している。そして、この2社の創業者は、サプライヤーCとD同様、華人系タイ人である。

前述の通り、タイでは伝統的に企業家階層は、ほぼ華人系タイ人によって占められている。従ってLCRは、幅広い階層に恩恵を与えた政策ではなく、すでに事業経営に携わっていた華人系タイ人を優遇することになったと指摘できる。LCRが輸入代替工業化政策という国内産業保護政策の一環であったことを考慮するならば、この保護政策は、結果的に華人系タイ人に有利に働いたと言えよう。

#### 4 日本企業のサプライ・チェーンは地場の部品メーカーを排除しているのか： 日本企業の地場部品メーカーに対する評価

本節では、筆者のインタビュー調査結果に関する3つ目の論点について述べる。リーマンショック後に日本の小規模な3次・4次サプライヤーのFDIが急増した結果、自動車部品産業における競争が激化して、地場の部品メーカーが厳しい状況に立たされているという点である。

調査で明らかになったのは、地場の部品メーカーの中でも日本の自動車メーカーの1次サプライヤーとしての地位を確立していないメーカーが、とりわけ競争激化の影響を強く受けているという点である。表5のサプライヤーAとBがこれに相当する。AとBが抱く不満は一致していた。「タイの日本企業は、タイ企業と取引するときよりも高い価格で日本企業同士取引を行うことで、お互いに助け合っている」、「日本企業は、タイの地場のサプライヤーに対しては、厳しく値引き交渉をする。日本企業のサプライヤーよりも低い価格で取引を行うよう要求する」、「我々が生産する部品は、日本企業が生産する部品と品質は同じであるのに、我々には値引きを要求してくる」という内容である。

サプライヤーAとBは、取引相手の日本企業からの値引き要求を受け入れている。Aは同じ部品を製造している日本の部品メーカーよりも5%安い価格で販売している。Bによると、ある日本企業は、Bに提示した価格よりも20%も高い価格で他の日本の部品メーカーから部品を購入しているという。彼らの言い分は、日本企業同士の「助け合い」という慣行が、地場の部品メーカーを不利な状況に追いやっているという内容である。両者の不満は一致していたので、他の地場部品メーカーも日本企業の慣行に対して、同様な見解を持っている可能性がある。

さらにBの創業者は「BOIの日本からのFDIを優遇する政策が、タイのサプライヤーの経営を苦しめている」とも述べている。彼によると「リーマンショック後に、タイ資本の1次サプライヤーの20%が廃業に追い込まれた。タイの部品メーカーの中で現在の厳しい状況を生き残れるのは、大規模な1次サプライヤーのみである」と述べ、自動車部品産業は、地場の企業家にとって将来性はないとしている。要約すると、タイに進出した日本企業は、日本企業同士でサプライ・チェーンを形成し、そこでは地場の部品メーカーを排除する力が働いているというのが、彼らの言い分である。

ただし、サプライヤーCとDのように、トヨタとの長期間にわたる信頼関係を構築し、継続してトヨタの1次サプライヤーであり続けている部品メーカーは、このような不満

を持っていなかった。前述の通り LCR は、C や D のような一部の華人系タイ人の企業家を優遇することになったが、その後も、日本の自動車メーカーの1次サプライヤーの地位を維持している部品メーカーは、リーマンショック後に、さらに相対的にその優位性を強化することになったといえる。

サプライヤー D は「自分たちは (LCR 導入後に) トヨタの1次サプライヤーとなることが出来て、運が良かった。当時は、1次サプライヤーになることが出来る条件が揃っていたタイの業者は少なかった」と述べている。「運良く」トヨタの1次サプライヤーになることが出来た地場のサプライヤーは、競争が激化することで、一層有利な立場に立つことになったのである。従って、日本企業がタイで築いたサプライ・チェーンにどれくらい深く組み込まれているのか、あるいは日本の自動車メーカーとどれくらい密接な関係にあるのか (1次サプライヤーであるのか否か) が、地場の部品メーカーの生き残りに大きく関係しているといえる。

ただし、自動車部品市場で活路を見いだせなくなった地場のメーカーが、他製品の生産に参入できる能力があれば、製造業の企業として成長を遂げる可能性はある。これについても、サプライヤー A と B は好例である。両者は高度な技術力を生かして、他製品 (航空機部品、歯科治療器具、water jet cutting table) の生産への参入を検討、あるいはすでに生産を行っている。日本の FDI を通じて技術を習得して誕生した部品メーカーが、市場の動向に機敏に対応できる実力をもつ企業に成長したといえる。この観点からも、タイの自動車産業における日本の FDI が、地場の企業家層の成長に貢献をしたと考えられるのである。

ここで留意すべきは、タイ政府が当初、自動車産業政策の目的の一つとしていた、自動車産業の拡大を通じて国内に幅広い裾野産業を形成するという点についてである。タイの場合、最終的に裾野産業はタイに進出した日本企業が中心となって担うことになった。地場の部品メーカーの形成が技術進歩や生産拡大に追いつかなかったため、タイ政府が「国内で調達できない部品は、海外からの FDI で補う」という方針をとったからである。日本からの FDI はこれまで述べてきたように、地場の部品メーカーの形成に大きく貢献はしたものの、その恩恵を受けたのは一部の企業家にとどまり、幅広い地場企業家層の成長の芽を摘んでしまった可能性も否定できない。昨今の「中所得の罍」に関する議論についても、過度な外資依存型の産業政策が採られた結果、持続的な経済成長の担い手たる地場の企業家層が十分形成されなかったことが原因の一つとして指摘できよう。

最後に、サプライヤー A と B が述べているように、日本企業が地場の部品メーカーに対して、日本の部品メーカーよりも低い価格で取引することを要求する理由について考えてみたい。まず、トヨタが自ら1次サプライヤーを育成するのは、高品質の部品を低価格で入手するためである。それに加えて、時間をかけて形成した緊密な信頼関係がコスト削減につながるという理由も指摘できる。Williamson (1986, 87-88) が述べるように、詳細で複雑に入り組んだデータや微妙なニュアンスは、関係の浅い良く知らない者同士よりも、緊密かつ長期にわたる信頼関係を継続してきた間柄の方が、より効率的に伝達される。よって、日本企業にとっては、新参あるいは取引関係が短い地場の部品メーカーとの取引は、部品の品質や納期などについて不確実性やリスクが高くなり、ここにコストが生じる。例えば、これらの部品メーカーを監督するコストがこれに相当する。従って、関係の浅い部品メーカーとの取引には、追加のコストがかかる可能性があり、それを部品メーカーに価格の引き下げを要求することで、部品メーカーに転嫁しているとも考えられる。もちろん、日本から部品メーカーの進出が増加したことによる競争激化も、価格引き下げの要求につながっている。

筆者の調査から、全体的に日本企業側は、地場の部品メーカーの技術力については日本企業よりも劣ると判断していることが明らかになった。タイで操業する日本企業にとって、地場の部品メーカーの強みは、技術力ではなく価格の安さにある場合が多いのである。地場の部品メーカーは「日本企業と同じ品質の部品を生産しているのに、なぜタイのサプライヤーには値引きを要求するのか」と考えているが、日本企業にとっては地場のサプライヤーが提供する部品は、必ずしも日本企業の製品と同じ品質ではないのである。このように地場の部品メーカーの技術力については、日本側とタイ側でずれが生じている。この点が、サプライヤー A と B の日本企業に対する不満の根本にある。

これは、日本企業と良好な信頼関係を築くことができていないタイの部品メーカーが多く存在することを示唆している。タイ人企業家の中には、日本企業から信頼を得るために対策を講じる者もいる。例えば日本人の管理職（マーケティング担当者）や日本人技術者を雇用する、あるいは日本企業との合弁事業という形態をとる、自分の子供を日本の大学に留学させるなどである。ただし、これらは中小企業にとっては非常にコストの負担が大きい方法で、実施したくても出来ないという声もあった。そしてリーマンショック後は、日本企業と信頼関係が構築できるか否かが、地場の部品メーカーのパフォーマンスに大きく関わってくるようになったのである。

## 5 結 論

タイは輸出主導型の成長戦略を採用し、少なくともアジア通貨危機までは順調に経済成長を遂げてきた。その過程で、主要輸出産業として発展したのが自動車産業であった。その成長を牽引したのは、日本の自動車メーカーとそれに続く部品メーカーのタイへのFDIであった。本稿では、このタイ自動車産業に焦点を当て、日本のFDIが地場の部品メーカーの形成にいかに関与したのかについて、インタビュー調査の結果も交えながら分析を行った。

その結果、日本企業によるFDIは、地場の自動車部品メーカーの成長に多大な貢献をしたこと、そして日本企業からタイの企業家に技術伝播が行われた点を明らかにした。ただし、リーマンショック後は、日本から自動車関連企業の進出が相次ぎ、自動車部品業界における競争が激化した。この状況の中で、地場部品メーカーの中には、自動車部品産業に将来性を見出すことをあきらめて、他製品の生産に着手するところも出てきている。また一部の地場部品メーカーは、日本企業がタイで作上げた自動車産業のサプライ・チェーンにおいて不当な評価を受けていると認識している。また、タイ人企業家たちが、取引相手である日本企業から信頼を得ることに苦勞している実態が明らかになった。

いずれにせよ、日本のFDIを通じて成長した地場の部品メーカーはタイ経済において貴重な人的資本であることは間違いない。タイの輸出主導の工業化は、外資依存型の工業化でもあった。その中で、自動車部品メーカーをはじめとする地場の企業家層は、これからのタイ経済の担い手となりうる重要な人材である。「中所得の罠」に陥っている可能性が指摘されているタイにとって、この人的資本や彼らの技術力をより一層有効活用するために必要な政策、例えば中小企業を支援するための政策について議論する必要がある。

かつて「稲作の国」と呼ばれたタイに、自動車産業のグローバルな生産・輸出拠点を作り上げたのは日本の自動車業界である。現在タイは、産業の高度化を目指しており、そのためには日本企業の投資や協力が欠かせないというのがタイ政府の認識である。その一方で現在、中国からのFDIが増大し、中国がインフラ建設にも関与する動きがみられるようになってきている。これまでの輸出主導の経済発展は、主に日本資本に依存することで達成されたが、今後は日中を天秤にかけながら両者の力を活用する戦略に変容していくかもしれない。日本企業は半世紀以上の時をかけて、タイに投資を集積し人的資本の

向上にも貢献してきた。この功績を将来につなげるためにも、日本企業がタイ側と協力して、タイの地場の企業家が直面する問題の解決に向けた努力を継続して行っていくことを期待したい。

#### 注

- 1) 成長開発委員会 (2009, 1) は、「1950年以降、年平均7%以上で25年間以上にわたり成長した国」を持続的な高成長に成功した国とみなした。タイの場合、1960-1997年の期間がこの高成長期に相当する。
- 2) 「タイランド4.0」は「中所得の罟」回避のためのタイ政府のビジョンである。産業の高度化と高付加価値産業への移行を目標として、10の重点産業（次世代自動車、スマートエレクトロニクスなど）への投資を拡大することを通じて、持続可能な経済成長を目指している。そこでは、物的資本主導型の成長から、イノベーション主導型の成長への移行が目標として明示されている（ジェトロ 2017）。
- 3) ソムキット副首相は「タイは改革を急がなければならない。タイがここまで発展したのは日本のおかげであり、この改革も日本の官民の協力がなければ成功しない。現在の変革期にも日本からの投資をお願いしたい」と述べている（ソムキット 2017）。
- 4) 赤林 (2012, 8) によると、人的資本の概念を最初に明示したのはアダム・スミスである。『国富論』（1776, 168-169）の「特別な技能と熟練を必要とするある種の職業のために多くの労力と時間をかけて教育された人は、こうした高価な機械の一つになぞらえることができよう。その人が習得する仕事は、普通の労働の日常の賃銀に加えて、かれの全教育費を、少なくともそれと同等の価値ある資本の通常利潤とともに回収するだろう」という記述がこれに相当する。
- 5) 2018年現在、これらの自動車メーカー4社以外に、日野（1965年）、ホンダ（1996年）、マツダ（オートアライアンス（タイランド）社、1995年）、三菱ふそう（2004年）、スズキ（2012年）がタイで操業している。括弧内は、工場の操業開始あるいは工場設立の年を示す（フォーイン 2015, 59, 82-83; マツダ HP）。
- 6) BBC スキームは、ASEAN 各国における自動車部品生産の重複を避け、規模の経済を享受できるようにするために、日本の自動車・自動車部品メーカーの要請により導入された。ASEAN6 カ国は1988年、自動車部品相互補完に関して覚書を交わし、同スキームが誕生した。「自動車メーカー各社がそれぞれのブランドのもとに、ASEAN 内の現地調達率50%を達成した部品を自由に輸出入できる仕組み」で、「当該部品に対する各国の関税は50%減免され、貿易障壁が大幅に緩和された」（トヨタ自動車 HP）。
- 7) Suparat Sirisuwanangkura 氏 (President, Thai Automotive Industry Association) に対する聞き取り調査。2010年3月3日、バンコク。
- 8) ジェトロバンコク事務所の投資アドバイザーに対する聞き取り調査。2011年9月5日、2012年3月14日、2013年3月14日、バンコク。

- 9) Thai Autoparts Manufacturing Association (TAPMA) の Secretary General に対する聞き取り調査。2011年2月16日, 2011年9月2日, バンコク。
- 10) 情報の出所は注8を参照のこと。
- 11) 3節と4節の分析は, 筆者が2009年から2016年にかけて行ったインタビュー調査に基づいている。調査の対象となった約20名の内訳は, ほとんどがタイで部品製造に携わっているタイ人経営者である。数名, タイの部品メーカーに勤務する日本人の技術者や管理職が含まれている。また, タイで地元の部品メーカーと合弁事業の形で, 部品生産を行っている日本の部品メーカー2社に対しても日本で聞き取り調査を行った。
- 12) 筆者の調査における複数の調査対象者から得た情報によると, トヨタは日本の自動車メーカーの中でも「サプライヤーは自ら育成する」という方針を強く持っている企業であるという。

#### 参考文献

- Aghion, P., U. Akcigit and P. Howitt. (2014) "What Do We Learn from Schumpeterian Growth Theory?" *Handbook of Economic Growth*, Vol. 2, pp. 515-563.
- Apaitan, Tosapol., Disyatat, Piti. and Samphantharak, Krislert. (2016) "Dissecting Thailand's International Trade: Evidence from 88 Million Export and Import Entries," *PIER Discussion Papers* 43, Puey Ungphakorn Institute for Economic Research.
- Bank of Thailand. (2018) "Statistics," (Retrieved on February 15, 2018, <http://www2.bot.or.th/statistics/ReportPage.aspx?reportID=747&language=eng>).
- Blalock, G. and Gertler, P.J. (2008) "Welfare Gains from Foreign Direct Investment through Technology Transfer to Local Suppliers," *Journal of International Economics*, Vol. 74, Issue 2, pp.402-421.
- Isuzu Thailand HP. (Retrieved on February 21, 2018, <http://isuzu-tis.com/about/>).
- JETRO Bangkok. (2011) "Basic Data of Thailand's Automobile Industry," (Mimeographed), JETRO Bangkok.
- Jitsuchon, Somchai. (2012) "Thailand in a Middle-income Trap," *TDRI Quarterly Review*, Vol.27, No.2, pp.13-20.
- Mitsubishi Motors Thailand HP. (Retrieved on February 21, 2018, <https://www.mitsubishi-motors.co.th/en/about-us/who-are-we>).
- Phongpaichit, Pasuk. (2017) "Trade Implications of the ASEAN+ Agreements for Other Asian Countries," *Proceedings of the Consortium for Southeast Asian Studies in Asia (SEASIA) 2017* (Bangkok, December 17, 2017).
- Schultz, T.W. (1961) "Investment in Human Capital," *The American Economic Review*, Vol.51, No.1, pp.1-17.
- Suehiro, Akira. (1989) *Capital Accumulation in Thailand 1855-1985*, Center for East Asian Cultural Studies.

- Techakanont, Kriengkrai, and Thammavit Terdudomtham. (2004) "Historical Development of Supporting Industries: A Perspective from Thailand," *Annual Bulletin of the Institute for Industrial Research of Obirin University*, No. 22, pp.27-73.
- Thailand, Board of Investment (BOI) HP. "Thailand: Global Green Automotive Production Base," (Retrieved on February 22, 2018, [http://www.boi.go.th/upload/content/BOI-brochure%202015-automotive-20150325\\_70298.pdf](http://www.boi.go.th/upload/content/BOI-brochure%202015-automotive-20150325_70298.pdf)).
- Tiasiri, Vallop. (2012) Lecture on "Thailand's Automotive Investment Opportunity". Thailand Investment Seminar: Thai Economy after the Flood and Investment Environment for Japanese Companies, by BOI, Nagoya, March 8, 2012.
- Toyota Motor Thailand HP. (Retrieved on February 21, 2018, [https://www.toyota.co.th/en/index.php/app/page/group/about/view/company\\_profile](https://www.toyota.co.th/en/index.php/app/page/group/about/view/company_profile)).
- Ueda, Yoko. (1995) *Local Economy and Entrepreneurship in Thailand: A Case Study of Nakhon Ratchasima*, Kyoto University Press.
- Ueda, Yoko. (2009) "The Origin and Growth of Local Entrepreneurs in Auto Parts Industry in Thailand," *CCAS Working Paper No. 25* (Center for Contemporary Asian Studies, Doshisha University).
- Williamson, Oliver E. (1986) *Economic Organization: Firms, Markets and Policy Control*, Wheatsheaf Books Ltd.
- World Bank. (2011) "Thailand Now an Upper Middle Income Economy, Press Release: World Bank," August 2, 2011 (Retrieved on September 12, 2017, <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2011/08/02/thailand-now-upper-middle-income-economy>).
- World Bank. (2013) *China 2030: Building a Modern, Harmonious, and Creative Society*, World Bank.
- World Bank. (2018) "DataBank, World Development Indicators," (Retrieved on February 14, 2018, <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&series=NE.TRD.GNFS.ZS&country=#>).
- 赤林英夫 (2012) 「人的資本理論」『日本労働研究雑誌』No.621, pp.8-11.
- アダム・スミス (大河内一男監訳) (1978) 『国富論 I』中央公論社。
- 大泉啓一郎 (2016) 「タイに集積する日本企業—海外にあるもう一つの工業地帯—」『Research Focus』(日本総研), No.2015-043 (<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/researchfocus/pdf/8613.pdf>) 2018.2.19. 取得。
- 時事速報バンコク (時事通信社)。
- ジェトロ (日本貿易振興機構) (2017) 「タイ投資シンポジウム: アジアの次世代ハブを目指して」(ジェトロ主催, 2017年6月7日, 東京) 配布資料。
- ジェトロ HP (<https://www.jetro.go.jp/world/japan/stats/fdi/>) 2018.2.19. 取得。
- シュムペーター (塩野谷祐一他訳) (1977) 『経済発展の理論 (上)』岩波書店。
- 末廣昭 (2015) 日タイ経済協力セミナー「タイと CLMV 及び中国の関係—アセアン経済共同体

- 発足による変化」(2015年3月9日, 一般社団法人日タイ経済協力協会主催) 配布資料。
- 成長開発委員会(2009)『世界銀行 経済成長レポート—すべての人々に恩恵のある開発と安定成長のための戦略』一灯舎。
- ソムキット・チャトゥシーピタック(2017)「タイ投資シンポジウム: アジアの次世代ハブを目指して」(ジェットロ主催, 2017年6月7日, 東京)における基調講演「タイランド4.0により拡大するオポチュニティ」。
- 東洋経済新報社(2015)『国別編 海外進出企業総覧2015』東洋経済新報社。
- 東洋経済新報社(2017)『国別編 海外進出企業総覧2017』東洋経済新報社。
- 戸堂康之(2008)『技術伝播と経済成長—グローバル化時代の途上国経済分析』勁草書房。
- 戸堂康之(2015)『開発経済学入門』新世社。
- トヨタ自動車 HP ([https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/text/leaping\\_forward\\_as\\_a\\_global\\_corporation/chapter1/section4/item3.html](https://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/text/leaping_forward_as_a_global_corporation/chapter1/section4/item3.html)) 2018.2.23 取得。
- 日産自動車 HP ([https://www.nissan-global.com/PDF/ff\\_fy01j6.pdf](https://www.nissan-global.com/PDF/ff_fy01j6.pdf)) 2018.2.21 取得。
- 日本経済新聞
- 日本自動車工業会 HP ([http://www.jama.or.jp/world/world/world\\_t2.html](http://www.jama.or.jp/world/world/world_t2.html)) 2018.2.18 取得。
- 東茂樹(2000)「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(2000)『タイの経済政策—制度・組織・アウトター—』アジア経済研究所, pp.115-178 ページ, 所収。
- フォーイン(2011a)『アジア自動車産業2011』フォーイン。
- フォーイン(2011b)『アジア自動車部品産業2012』フォーイン。
- フォーイン(2015)『ASEAN自動車産業2015』フォーイン。
- ベッカー(1976)『人的資本—教育を中心とした理論的・経験的分析—』東洋経済新報社。
- マツダ HP (<http://www.mazda.com/ja/about/profile/history/1990-1999/>) 2018.2.21 取得。