

## タイにおける自動車部品工業の発展と輸出基地化

(財)国際東アジア研究センター 所長 山下 彰一

ASEAN-Auto Project No.04-1  
Working Paper Series Vol. 2004-16  
2004年9月

この Working Paper の内容は著者によるものであり、必ずしも当センターの見解を反映したものではない。なお、一部といえども無断で引用、再録されてはならない。

財団法人 **国際東アジア研究センター**  
ペンシルベニア大学協同研究施設

## タイにおける自動車部品工業の発展と輸出基地化

国際東アジア研究センター 所長 山下 彰一

要旨：

タイは、自動車の生産基地としてだけでなく、輸出拠点としての重要性を増して来た。タイの強みは、同国が車づくり 40 年の歴史を持ち、部品製造業の集積が進んできたことである。本論文は、タイでの自動車生産並びに輸出拡大の概要とそこで注目される諸要因を、特に自動車部品工業の集積と発展に焦点を当ててまとめたものである。タイでの経験は、これから自動車産業の振興を図ろうとする国々の今後の取り組みに大いに参考になるものと考えられる。

# タイにおける自動車部品工業の発展と輸出基地化\*

国際東アジア研究センター 所長 山下 彰一

## 1. はじめに

タイは、自動車の生産基地としてだけでなく、輸出拠点としての重要性を増して来た。タイの強みは、同国が車づくり 40 年の歴史を持ち、部品製造業の集積が進んできたことである。最近、タイからの完成車の輸出が急増しているのは、当地域の生産能力や技術が高くなったことの証左である。日系自動車メーカーを中心に技能者や中間管理職の人材養成に成果を上げ、部品供給体制が整備された結果といえる。

特にタイにおいて自動車産業全般の発展が著しく、関連企業は約 5,000 社存在するといわれ、自動車製造業だけで約 50 万人の雇用を創出している<sup>(注1)</sup>。自動車メーカー各社はこうした有利さを持つタイに輸出基地を構築すべく、生産能力の増強に動いている。

本稿は、昨年度当センターが実施した「アセアン自動車研究プロジェクト」のタイ編の序論に当たる章であり、タイでの自動車生産並びに輸出拡大の概要とそこで注目される諸要因を、特に自動車部品工業の集積と発展に焦点を当ててまとめたものである。

当プロジェクトが自動車部品製造業の発展と人材育成の研究にこだわるのは、自動車産業の国際競争力が結局、部品製造技術と人材の優秀さ、それに車作りの総合力で決まると考えるからである。また、タイの自動車産業発展において、日系自動車メーカー、部品メーカーが現地で実施してきた日本的なモノづくりの考えに基づく従業員教育や技能者養成、地場部品メーカー等への技術支援が大いに貢献しており、これらを正当に評価する必要がある。さらに、タイでの経験は、これから自動車産業の振興を図ろうとする国々の今後の取り組みに大いに参考になるものと考えている。

## 2. タイの自動車産業発展と輸出の急増要因

### (1) タイにおける自動車の生産・販売の推移

タイにおける自動車生産の歴史は、最初の組み立てが始まった 1961 年からである。それが今日、年間 75 万台を生産する自動車生産国に成長した(2003 年実績)。2003 年の世界の自動車生産台数は 6,221 万台であり、同年の世界生産に占めるタイのシェアは 1.2%に過ぎないが、タイでの最近の自

---

\* 本稿は、平成 15 年度北九州市学術・研究基盤整備振興助成金による ICSEAD 研究プロジェクト「アセアンの自動車部品産業の発展と人材育成」の研究成果の一部である。本稿では、そのうちのタイ自動車部品工業の発展を扱う。

自動車生産と販売の伸びは著しい。ちなみにアセアン主要4カ国<sup>(注2)</sup>合計の生産台数は160万台余であり<sup>(注3)</sup>、タイのアセアン全体に占める生産シェアは47.5%であった。

その重要な転機は、当地域からの完成車の輸出が本格化してきたことである。特にタイからの1トン・ピックアップ・トラックの輸出が急速に増加しており、タイが自動車の新たな輸出拠点として注目を集めるようになった。

図1は、タイの自動車生産、販売および輸出の推移をみたものである。ここでいう自動車とは、乗用車、バス、トラックの四輪車合計である。図1のように、タイの自動車生産が本格化するのは1980年代後半である。1985年のプラザ合意以降の円高による日系企業のタイへの進出が、各国の景気を刺激し、自動車の国内需要を拡大させたことが1980年代後半の自動車生産の急増につながっている。

### (図1. 挿入)

しかし、1997年の通貨危機により需要が大幅収縮、1998年のタイでの自動車生産台数は15.8万台まで下落した。その後の規制緩和による景気回復やAFTA（アセアン自由貿易協定）の関税率引き下げの前倒しによる自由化の進展などからタイの自動車生産は急激に回復、図1のように、2002年までに危機前のピークを越え、2003年には過去最高の75万台を生産した。

### (2) 輸出拠点構築への始動

“アジアのデトロイト”を標榜するタイは、特に政府が自動車産業の振興に力を入れており、自動車の生産・輸出基地としての条件を整備し、アセアン地域の自動車産業発展を牽引している。中でもトヨタがタイを世界生産拠点の1つに決めたことで流れが変わった。1トン・ピックアップ・トラックに関しては、2002年にトヨタといすゞがタイを輸出の世界基地とすることを決め、すでに開発部門をタイに移管中であり、他社もこれに追随する動きを見せている。AFTA 関係国には自動車部品の域内相互利用の展望を持ち、先行するタイは外国直接投資の受け入れ先として一層有利になっている。

タイからの四輪車の輸出は、外資系企業（特に日系）が展開した輸出戦略に負うところが大きい。通貨危機の影響で1998年の国内販売台数は14万台となった。これは通貨危機前の24%の水準、すなわち国内の需要が実に7割以上も落ち込んだことになる。同年の生産台数は16万台まで落ち、当時タイの自動車生産能力は100万台とされており、そのうちの84万台分が遊休施設となった計算になる。

この打開策は輸出しかなかったといえる。当時タイの現地メーカー各社は、完成車輸出への方向転換がすでに計画段階に入っていた。各メーカーは輸出計画を前倒し、日本の親メーカーから輸出先を融通してもらうなどして<sup>(注4)</sup>、輸出への方向転換を本格化した。

例えば、タイでは1995年以前はせいぜい7,000台程度の輸出実績しかなかったが、図1のように1997年が4万台、2000年が15万台、2003年には25万台と、急速に輸出が増えている<sup>(注5)</sup>。これは

アセアンの総生産台数の約15%に相当、このうちタイからの輸出が全体の約8割を占めており、タイ主導の輸出展開となっている。いずれも1トン・ピックアップ・トラックに特化した輸出であり、輸出先は中近東、オセアニアを中心に、仕向け先は世界80カ国以上に及んでいる。

タイからの完成車輸出は、当初は三菱自動車がリードしてきたが、1999年にフォードとマツダが合弁で設立したAAT（Auto Alliance Thailand）とトヨタが追走、さらにGMとフィアットの現地合弁企業が2001年から、ホンダといすゞが2003年から年間2万台以上の輸出企業の仲間入りを果たし、拡大基調を続けている。AATやGMはタイ進出当初から輸出をターゲットとして設立されており、通貨危機後に輸出攻勢をかけ、日系メーカーを引っ張る形で完成車の輸出へと大きく方向転換させる役割を果たした。

なお、FOURIN（2004）の推計によれば、タイの生産能力は2002年の実績74.2万台から2004年に120.8万台、2007年で137.3万台になるとしている<sup>(注6)</sup>。2007年には、2003年の生産実績の約2倍の生産能力を有することになる。最近の各社の情報によれば増産計画はさらに加速化され、タイでの生産能力は一層高い水準になることが予想される。こうした増産体制は主に各社の輸出戦略の積極化から来ている。

### 3. タイにおける輸出基地化のプロセスとその主要因

タイでは、乗用車の国産化率が2003年ですでに80%以上<sup>(注7)</sup>、部品メーカーや材料メーカー、さらには関連のサービス事業所など、すでに幅広い裾野産業群を形成している。輸出仕様の自動車生産の開始が、部品生産の末端まで高い品質管理と効率的な生産体制を要求し始めており、関連サービスの底上げにつながっている。中でもトヨタが、関連企業を含めていわゆる「トヨタ生産方式（TPS）」をタイに導入し、無駄を省く効率的生産方法の徹底を図り始めたことが大きい。ここで、タイにおける輸出対応の自動車生産へのプロセスとその主要な取り組み並びにその諸要因を考えておきたい。

#### (1) タイ政府による国産化率規制と日系メーカーの対応

タイ政府は、開発計画の初期段階から国家経済の発展策として工業化を重視し、中でも自動車産業を戦略的産業と位置づけ、育成・発展に力を入れてきた。特に、1962年に投資奨励法を改正、外資導入のために関税、法人税の減免などの特典を付与して外国企業を積極的に誘致する政策を取った<sup>(注8)</sup>。これに多くの日系自動車メーカーが応じ、1962年に日系では日産とトヨタが同国に合弁企業を設立、恩典が受けられた1960年代末までには日系主力各社がほぼ出そろっている。

タイ政府は、1970年はじめに完成車の輸入を禁止し、メーカー側に「国産化率規制」を義務付け、部品の国産化を進める政策を取った。まだSKDノックダウン（組み立て）が始まったばかりの1970年代初めから性急と思える部品の国産化政策を実施し、国産化率15%を義務付けた。後に「誘致して閉める」政策といわれたやり方である。さらに1978年には国産化率を25%に設定、以降毎年5%ずつ引き上げて、5年後の1983年には国産化率50%達成を外国系自動車メーカーに求めた。

日系自動車メーカーは、タイ政府による国産化率規制に対応するため、まず日本国内の系列1次納入企業を呼び寄せ、地場企業の育成や技術移転を行いながら国産化率向上に努めた。しかし、国産化率を高めるのは容易ではなく、タイで国産化率54%を達成したのは、1989年になってからであった。組み立て生産を始めてから実に30年かかっている。

タイの自動車産業発展において、1970・80年代の国産化政策は大きな意味を持ち、国産化率規制の段階的施行と規制に対する外資（特に日系）メーカーの対応によって部品の国産化が進み、幅広い人材育成が実践されていった。タイ政府による外資優遇策や関税政策等は、幼稚産業であった自動車産業の保護・育成を目的としており、進出各社は政府の優遇措置や完成車の輸入禁止、部品輸入に対する300%の高関税などで保護されていた故に自助努力を継続できた。例えば、タイで作られた部品のコストが日本の2倍かかったとしても、日本から輸入すれば関税等でその10倍かかる構造があった。この間に組み立てメーカー各社は自社の従業員教育と技術力の向上に専念でき、納入企業に対する人材育成、技術支援を続け、国産化率向上に努めた。逆に、組み立てだけを目的に進出していた欧米系メーカーは、国産化率引き上げについて行けず、早々に撤退していった。

現地日系企業による国産化率規制へのこうした対応プロセスが、自動車産業において不可欠な熟練技術者、技能者の育成、さらには裾野の広い自動車部品産業の集積・形成につながった。下請納入企業等への技術支援についても、現地既進出のグループ企業の協力を得ながら、企業内、企業間の技術移転を継続的に行ってきた。ここでは特に、人材育成という観点から日系自動車メーカー並びに日本人技術者による長期にわたる辛抱強い指導があったことを評価しておきたい<sup>(注9)</sup>。

国産化率54%を達成した後、メーカー各社はこれ以上の国産化率要求は、安全性の確保とコスト削減が困難になるとして、タイ政府に国産化率規制の見直しを迫っている<sup>(注10)</sup>。タイ政府は、これに対し国産化率規制を止める一方、すぐさまエンジンなどの重要機能部品を単品指定して国産化のスケジュールに乗せてきた。実はエンジンの国産化は1982年ごろから各メーカーに対してだけでなく、日本の通産省や経団連にも要請している<sup>(注11)</sup>。これに日系企業が応じたのは1980年代後半であり、タイ政府は1986年に4社を認可、1987年いすゞ、トヨタ、日産系の3社が生産開始、三菱とヨントラキット（現地資本）の合弁1社は操業を取り止めている。エンジン生産には、当初から国産化率規制が適用され、エンジンブロックやシリンダーライナーなどの国産化を細かく義務づけ、外資系（日系）企業はその都度政府の要求に応じてきた。しかし問題はロットと経費であり、生産台数がタイ全体で10万台に満たない時代には、1ロット10万台と言われるエンジン生産の採算条件をクリアするのは難しく、無理もあったと聞く。

タイ政府は、単品指定による機能部品、安全部品の国産化政策を進める一方で、1995年以降は、金型やジグ、鋳物、鋳造、工作機械、メッキ、熱処理、マシニングセンター、コネクタ、バッテリーなど14品目の補助部品に対する8年間期限付きの投資奨励制度を発足させるなど、日系2次メーカーや材料メーカーのタイへの進出を促す政策を推進、日系を中心に裾野産業の集積がさらに加速していった。

## (2) 日系自動車部品メーカーのタイ進出と集積

日本自動車部品工業会の会員企業は、日本の自動車組み立てメーカーへ納入する大手の第1次納入部品メーカーを中心に構成されている（会員企業数459社）。その会員企業のアセアン各国への生産拠点設置状況を見ると、図2のように、2003年までの累計で合計約500拠点を設置している。中国への進出を比較したのは、最近日系自動車メーカーの中国進出が急増していることと、日系メーカーのアジア進出が中国とアセアンのどちらかに偏らない「両にらみ構造」を持っていることを比較したかったからである。

累計でアセアンが約300拠点強、中国が200拠点弱を開設している。アセアンではタイが圧倒的に多く、2003年までの累計で160件を超えている。また、1994年までは日系部品メーカーの拠点作りはタイが主流であったものが、1995年以降は中国への進出が急増し、2003年から中国での開設数累計が190件とタイのそれを上回った。

## （図2. 日系部品メーカーのアセアンと中国への進出件数（累計）を挿入）

部品産業の集積に関しては、タイでは、1次納入企業が1,000社、2次は2,000社がすでに存在していると言われている。また、タイの自動車産業ダイレクトリー（The Automotive Industry Directory）によれば、2,250の部品関係企業が登録されている<sup>(注12)</sup>。ただし、このDirectoryには、部品の卸売り販売店なども含まれており、いわゆるサービス部門の一部を含む数字と考えた方がよい。しかし、関係者によれば、2年前当たりから20~30人規模の日系3次、4次下請けメーカーのタイ進出が盛んになっていると言われ、正確な数字はともかく、自動車関連産業として5,000社は存在しているという見方もある<sup>(注13)</sup>。

自動車産業がタイ経済に占める位置づけとして、雇用への貢献はその詳細なデータはないが、タイの就業者3,200万人のうち製造業就業者は約500万人、自動車はその約10%と見られ、約50万人が自動車関連企業で働いているという推計ができる。この数値だけからでも自動車産業振興の戦略的重要性がわかる。

### （3）輸出戦略の本格化と現地日系部品メーカーのTPS導入

日系メーカーがタイを1トン・ピックアップ・トラックの生産・輸出拠点とすることを決めた2002年以降、例えばトヨタ系列では現地の末端部品メーカーまでTPSの徹底を図っている。タイ・トヨタへ納入するためにはTPS導入がほぼ前提と考慮されており、1次納入企業は2次、3次の供給メーカーから納入される部材の品質が決め手となる。その先の材料加工メーカーに対しても効率性や高い品質管理を要求するようになってきた。

タイ・トヨタでは、1台あたりの欠陥率が現在0.06%とミクロン単位になっており、自ずと3次、4次納入メーカーにも高い管理能力が要求されることになる。品質管理や環境の国際基準とされるISO9000やQS9000、ISO14000をクリアするだけでは十分ではなく、トヨタはそれらを遥かに超える高い品質や効率性、環境基準を要求している。最近、日本の3次、4次メーカーによるタイへの

静かな進出は、日系ないし TPS 導入企業で無ければ精度が出せないといわれる事情が背後にあるものと思われる。それが日本の中小企業を動かし、オーナー自らがタイで陣頭指揮を執る要因になっているものと考えられる。

本格的な輸出の幕開けに、トヨタ系 1 次供給企業を代表するデンソー・タイランドでは、「TPS 道場」を開いて TPS の考え方や実践の方法の 2 次、3 次メーカーへ伝授している。この TPS 道場に 2003 年までに 72 社が参加したという。デンソー・タイランド社長竹内信二氏によれば、無駄を省く TPS への取り組みを始めたのはこの 2~3 年であり、これから本格化するという。しかし、TPS 実施わずか 1、2 年で生産コストの大幅削減、時間短縮、工場スペースの縮小に成功している。在庫も少なくなり、工場がすっきりしたというのが竹内社長の言である。

例えば、デンソー・タイランドが TPS の実践に取り組んだ結果、表 1 のような改善が見られた。サムロン工場では 19 ラインのうち 16 ラインで TPS を実施し、これによりコストが 1 億 4,000 万円減少したという。デンソーの考え方は徹底している。サムロン工場の従業員の 65% は中学卒以下であり、小学卒もいる。これまで技能教育、技術教育を行ってきたが、2002 年度からそれにマインド（意識）の大切さを加え、マインドと技能向上を結びつける方向を探ってきた。「習得した技術をどう創造・発展させるかは結局マインドの問題に行き着く」（同社榊原技術顧問）。

#### （表 1. デンソー・タイランドでの TPS 実施の効果（サムロン工場の事例）を挿入）

人間の五感をどう磨くかが、その後の応用動作や創造的な活動に結びつくと考え、「ダンボール・シミュレーション」という独特の実験を同社で実施した。狙いは、源流にさかのぼりムダを排除することと、全員参加・愛着が持てるライン作りであり、問題の共有化と改善マインドを持たせることがポイントとのこと。同社はこのシミュレーションにより従業員から 800 件の改善提案を受け、600 件を採用し効果を挙げたという。また TPS との同時実施により設備投資資金を半分に減らすことができ、当初予定の特定ラインの敷地面積を 70% も減らすことができたという<sup>(注 14)</sup>。

同様の取り組みがタイ・トヨタへの納入企業 147 社を中心に、その関連企業や他社グループへと広がっている。国内マーケット向け自動車生産から輸出仕様の車作りへの脱皮は、いわば世界基準での車作りへの挑戦であり、外資系メーカー（特に日系）の強力な支援の下で、タイは次のステージへと着実に前進していることを実感できる。

#### （4）通貨危機後の裾野産業育成政策と輸出振興政策

通貨危機後の 1998 年、タイ政府は工業省に「裾野産業支援局 (BSID)」を設置、これに日本の JICA が裾野産業発展に必要な金型の製作技術の普及事業などで協力している。さらに、宮沢プラン<sup>(注 15)</sup>の一環として「タイ国自動車産業振興機構 (TAI)」を設置、JICA や JODC (海外貿易協会) などの専門家が部品メーカーの巡回指導を行っており、日タイの官民による技術支援がタイの自動車裾野



産業の底上げに貢献している。

しかし、現地で金型の製作等の指導をしている JICA 専門家池内準氏によれば、タイの金型工業会には現地企業のみで 340 社（会費を払っている会員数）がいるが、技術伝承の伝統や制度のないタイでは R&D（研究開発）が期待できないという。また現地日系自動車大手の元副社長で JICA 専門家となり上記 TAI での指導に当たってきた藤本豊治氏は、純粋地場企業並びにタイ技術者の技術対応能力の高まりを認めつつも、車づくりの前過程であるエンジニアリングにまで踏み込んだ技術支援の必要性を指摘し、輸出拠点構築のためにはまだ課題が多いという。タイではさらに一段上の技術対応が求められている。

タイ政府は、自動車産業の国際競争力を高めるため、2000 年 1 月 1 日からそれまでの国産化率規制を完全に廃止した。「自動車部品の世界最適購入」が可能となる一方で、新規の組み立てメーカーの参入も自由化した。自動車および同部品の輸出を支援するために、輸出のための輸入原材料等への関税返還などの措置も決めた。問題は、こうした政策変更が国内自動車部品産業、特に地場企業に与える影響である。自由化政策が資本力に勝る外資系メーカーの国際競争力を高め、タイ自動車産業全体の繁栄をもたらす一方で、地場の中小部品メーカーが淘汰される実態がある。

#### 4. 自動車裾野産業集積の社会経済条件

タイにおける自動車裾野産業の集積を促した要因として、さらに 3 つの側面に注目したい。第 1 は、産業インフラの整備が進んだことである。政府は道路、港湾、電力供給、それに官民で工業団地の建設を急速に整備していった。特にタイ中央部のアユタヤ工業団地から首都バンコクを南に抜け、東部臨海工業地帯（Eastern Seaboard Industrial Park）に至るアジア・ハイウエイ沿いの約 300km の地域に、自動車、電機その他の近代製造業企業群が集積している。高速道路や幹線産業道路の建設が進み、また港湾や条件のよい工業団地が次々と建設されたことが外国企業を惹きつけた面が強い。日系企業は、38 工業団地に約 1,300 社が立地（2002 年 8 月）、自動車裾野産業を含め相互に呼び合う関係ができたのも、産業インフラの整備によるところが大きい。そのインフラ整備に日本の ODA（政府開発援助）の寄与が大きく、通貨危機後の 1997 年度から 1999 年度までだけを見ても国際協力銀行案件として 1 兆 5,000 億円がタイに供与されている<sup>(注16)</sup>。

第 2 は、アセアン域内における相互補完体制の前進とビジネスの国際化が本格化し始めたことである。中国の WTO 加盟、各国の二国間、多国間 FTA（自由貿易協定）締結への動きが活発化し、アセアンを取り巻く国際経済環境が改善、域内における相互補完体制のメリットを活かす国際ビジネスが活発化しつつある。特に、AFTA による関税撤廃の前倒し実施や AICO（アセアン産業協力スキーム）を活用した部品の域内相互補完体制づくりなど、アセアン域内で水平分業を推進する様々な試み芽生え、域内の相互連携・互恵のメリットが活用され始めた。日系企業にとって中でもタイは世界最初の直接投資進出国であり、馴染みが深い。自動車関連ビジネス以外の様々な業種でも、アセアンの相互補完体制を活用したビジネスが動き出している。

第 3 は、タイ国内における中間所得者層の台頭とモータリゼーションが自動車への需要を拡大さ

せたことがある。工業化の進展による国民所得の向上が一般家庭への自動車普及を促した。日本の関東平野の約10倍といわれる広大な平野を持つタイは、高速道路が縦横によく整備されている。所得が増え、モノづくりが進み、人々の交流が盛んになれば、広域の移動に便利な車は必需品となる。一人当たりGDPが2,000ドル台のタイ経済は若く、経済成長潜在力が大きい。また、首都バンコクにはスカイトレインや地下鉄ができ、公共交通手段も発達してきた。安全で居住条件がよいことも外国企業受け入れの重要な要件である。

## 5. 自立化への課題：結論に代えて

タイを中心に見てきた自動車の輸出基地化は、政府の工業化政策と外資系企業の世界戦略によって推進されてきた面が強い。それによって国内の景気が良くなり、雇用創出や人材育成面などに好影響が生まれた。ただ、輸出仕様の自動車生産システムが確立するに従い、TPSの導入を経験済みの日系企業と、それに対応できない地場企業の二極分化が起こっている。高い精度を要求する自動車産業にあって、部品メーカー間の格差が広がり、地場企業が厳しい選別の対象になっている。タイでは、国産化率規制の撤廃や輸出基地化の進展で地場企業の撤退が顕在化してきた。タイ政府としては、長期的な視点での地場企業対策の再検討が必要になっていると思われる。

第1の課題は、当地域の自動車生産において、なお一層の技術力向上と人材育成が必要とされることである。アセアンの中ではタイが先行しているとはいえ、タイ・トヨタ幹部の評価は「タイはモノづくりには強いが、技術革新力は低い（特に機械系）」（タイ・トヨタ、岡野氏）となる。現地企業ないしは合弁企業の中には、Daisinグループのように、日本の生産方式のメリットを知り、しっかり従って来ている企業もある。デンソー・タイランドは、日本人の関与を減らし自立化を促すため、仕事の教え方をタイの従業員に教えるなど、様々な工夫を凝らしている。タイ工業省は、TAIなど日本やドイツの官民による技術指導組織と連携して、裾野産業育成に力を入れている。これら対象をもっと地場企業や職業訓練校などに広げ、地場企業の技術力向上や人づくりへの支援に力を入れる必要がある。

第2は、合弁企業におけるタイ側資本の合弁解消や出資比率の引き下げが起こっている。輸出基地化の進展は、輸出仕様車の部品生産のために新たな設備投資と生産強化が必要であるが、タイ側パートナーは危機後のことでもあり、増資に応じられない。トヨタの1次納入企業数は147社あるが、そのうち純粋地場企業は19社（13%）で、その取引額に占める比率はわずか1%である<sup>(注17)</sup>。トヨタ系合弁エンジン製造企業では、1987年にタイ側資本構成が60%であったものが、2004年には4%にまで落ちている。タイ政府も合弁における「国内資本マジョリティ」原則<sup>(注18)</sup>を外してそれを容認、合弁企業における地場資本のシェアが極端に落ちてきた。既進出の外資系部品メーカーがTPSの導入や技能者の社内養成によって業態を拡大している一方で、地場企業が苦境に陥り、撤退を余儀なくされる事態を看過すべきではない。

タイ政府は、当面の自動車産業振興政策における外資依存と、長期的発展戦略とは区別すべきである。長期視点に立った裾野産業の育成、技術者養成、さらには地場企業の自立へ向けた環境整備

など、自動車産業振興の本筋を見極めておくことが重要であると思われる。

## 注

- (注1) タイ製造業就業者数約 500 万人のうち自動車産業はその約 10%と推計。
- (注2) アセアン地域における自動車生産の中心は、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンの主力 4 カ国である。最近ベトナムでも組み立てが開始されているが、四輪車の生産台数は年間 3 万台弱（2002 年）である。
- (注3) 2003 年の生産実績。FOURIN（2004）による。
- (注4) JAMA（1999）によると、アセアン 4 カ国からの総輸出額は 1997 年の 7 万 2,647 台から 1998 年の 10 万 1,264 台へと 39.4%増えたし、部品の輸出は 9.6%増加した。また、この間に日本政府の制度を活用して日本の親会社を実施した ASEAN 日系合弁企業への金融支援や、この間に日本で受け入れたアセアンからの技術研修生数は 1999 年だけで 1,117 名、現地の日系自動車関連企業が実施した研修に参加した現地従業員は 1999 年 1～6 月だけで 3,797 名となったことなどが紹介されている。
- (注5) FOURIN（2003）『アジアの自動車部品産業 2003/2004』他による。
- (注6) FOURIN（2004）による。
- (注7) タイ・トヨタが生産するソルーナの現地調達率は 2003 年で 87%となっている。
- (注8) タイの自動車政策、特に国産化率規制については東（2000）を参照。
- (注9) 本特集号の高橋論文を参照。
- (注10) 当時の自動車関係者への聞き取り調査からの情報。
- (注11) 佐藤・足立（1998）参照。
- (注12) Thai Auto-Parts Manufacturers Association and others（2004）*Thailand Automotive Industry Directory 2003-04* 参照。
- (注13) 現地駐在が長い JETRO バンコク・センター投資アドバイザー永井恒太氏からの聞き取り情報。
- (注14) 同社訪問時の聞き取り情報。
- (注15) 日本政府が通貨危機後の支援策としてアセアン諸国を中心に提供した協力案件。
- (注16) 盤谷日本人商工会議所「タイに生きる日本企業」（2002 年 7 月）の収録資料。
- (注17) タイ・トヨタ会社概況（2004 年 2 月）より。
- (注18) 合弁事業の現地資本側シェアを 50%以上とする資本現地化の原則。

## 参考文献

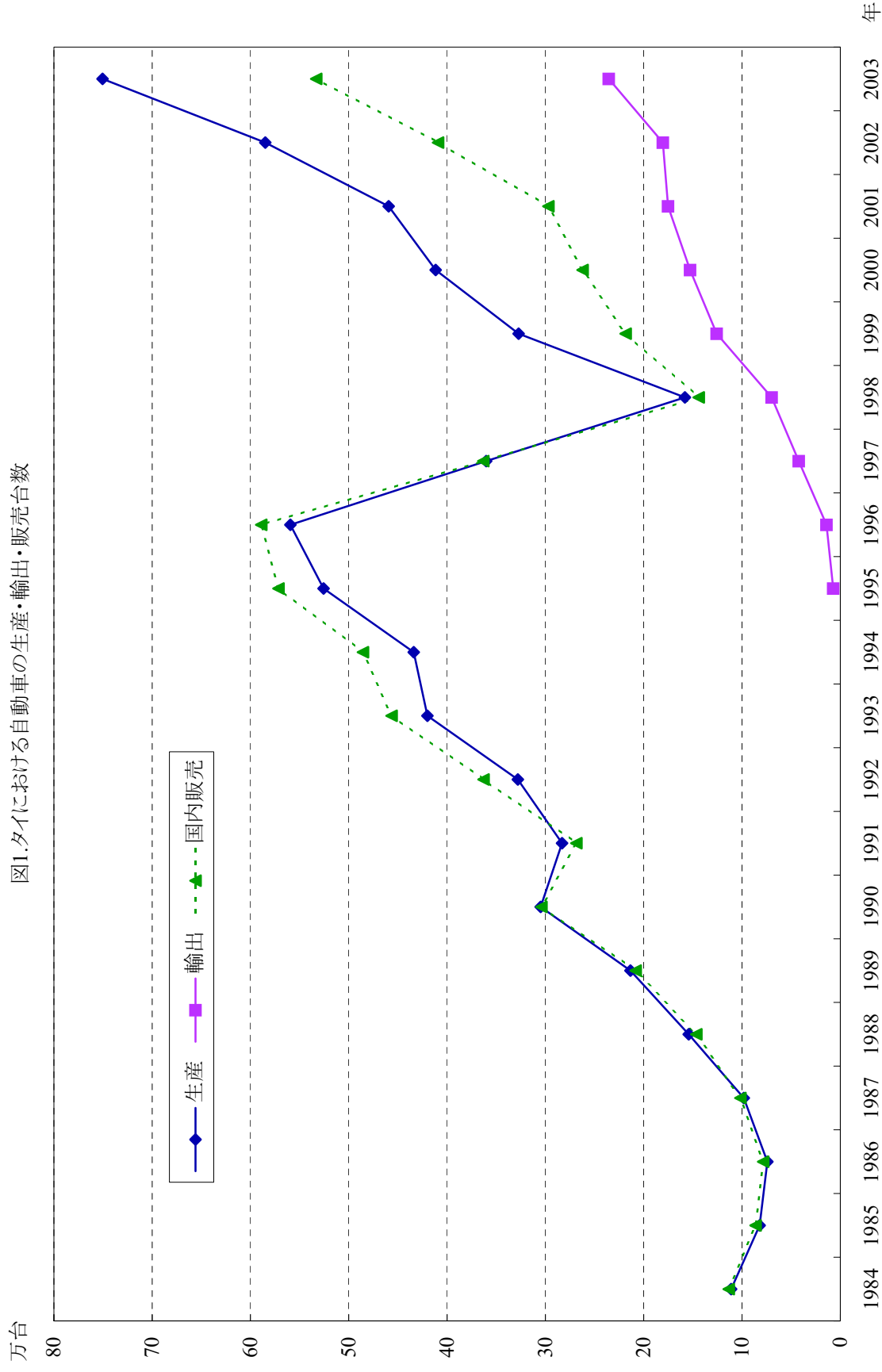
(邦文)

- 佐藤一朗・足立文彦 (1998) 「日本型経営と技術移転—タイ国自動車産業の現場からの考察—」『調査と資料』第106号, pp. 1~22
- 柴田哲志 (2001) 「自動車産業 (四輪)」『タイ国経済概況 2000/2001 年版』盤谷日本人商工会議所, pp. 249~253
- 下川浩一・藤本隆宏編著 (2001) 『トヨタシステムの原点』文眞堂
- 日本自動車工業会 (2004) 『世界自動車統計年報』第3集
- 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『タイの経済政策—制度・組織・アクター—』研究叢書 No.502, アジア経済研究所, pp. 115~178
- 藤本隆宏 (2003) 『能力構築競争—日本の自動車産業はなぜ強いのか—』中央公論社
- 藤本豊治 (2003) 「アジアにおける自動車産業の展開—発展するタイ自動車産業と日本の役割—」『東アジアへの視点』2003年9月号, pp. 32~42
- FOURIN (2003) 『アジア自動車部品産業 2003/2004』
- FOURIN (2004) 『世界自動車統計白書 2004』
- 山下彰一・竹内常善・川辺信雄・竹花誠児 (1989) 「ASEAN 諸国における日本型経営と技術移転に関する経営者の意識調査」『広島大学年報経済学』第10巻, pp. 1~89
- 劉源張・クリストファー・フィンドレー・吉松秀孝共著 (2004) 『アジアの自動車産業と中国の挑戦』ICSEAD 研究叢書第3巻, 創文社

(英文)

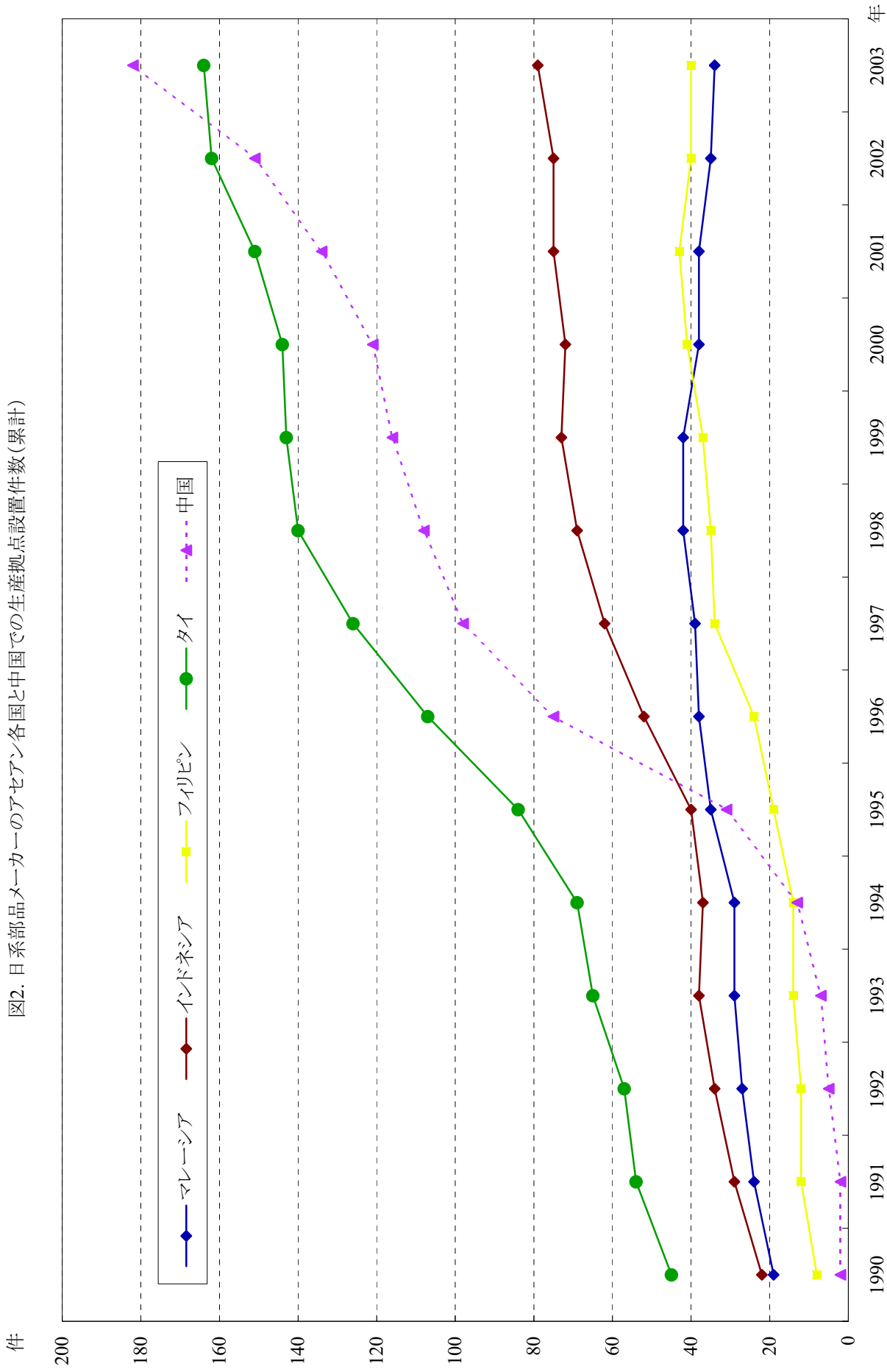
- Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) (1999), *Japanese Automakers' Cooperative Assistance*.
- Thailand Ministry of Industry (Office of Industrial Economics) (2002), *Automotive Industry in Thailand*, March 2002.
- Yamashita, Shoichi ed. (1991), *Transfer of Japanese Technology and Management to the ASEAN Countries*, Tokyo, University of Tokyo Press.

図1.タイにおける自動車の生産・輸出・販売台数



(出所) FOURIN (2003) 『アジア自動車部品産業2003/2004』, FOURIN (2004) 『世界自動車統計白書2004』

図2. 日系部品メーカーのアセアン各国と中国での生産拠点設置件数(累計)



(注) 日本自動車部品工業会員の現地生産拠点設置件数・累計  
 (出所) 日本自動車部品工業会内部資料

表1. デンソー・タイランドでのTPS実施の効果 (サムロン工場の事例)

	取り組み前 (01年6月)	実施後 (03年3月)	(参考) 当初の目標値 (同左)
在庫 (日)	8.9	3.4 (64%減)	4.5 (50%減)
リードタイム	21.4	7.6 (64%減)	6.5 (70%減)
工場面積 (㎡)	4,348	2,873 (34%減)	3,044 (30%減)

(注) 同社訪問時の聞き取り情報。

表2 タイにおける自動車生産、国内販売、輸出の推移

(単位:台)

	生産			国内販売			輸出
	乗用車	商用車	合計	乗用車	商用車	合計	合計
1984年	36,127	74,910	111,037	31,721	81,781	113,502	
1985年	23,862	58,244	82,106	22,013	64,165	86,178	
1986年	21,046	53,116	74,162	22,481	55,973	78,454	
1987年	29,332	68,815	98,147	27,116	74,508	101,624	
1988年	54,459	99,724	154,183	38,768	107,712	146,480	
1989年	58,761	154,787	213,548	47,705	160,538	208,243	
1990年	73,766	231,077	304,843	65,864	238,198	304,062	
1991年	76,938	206,177	283,115	66,779	201,781	268,560	
1992年	104,596	223,393	327,989	121,441	241,546	362,987	
1993年	144,449	275,592	420,041	174,169	282,299	456,468	
1994年	109,830	324,171	434,001	155,670	330,008	485,678	
1995年	127,242	398,438	525,680	163,371	408,209	571,580	7,190
1996年	138,579	420,849	559,428	172,730	416,396	589,126	14,021
1997年	112,041	248,262	360,303	132,060	231,096	363,156	42,205
1998年	32,008	126,122	158,130	46,300	97,765	144,065	69,807
1999年	72,716	254,517	327,233	66,858	151,472	218,330	125,702
2000年	97,129	314,592	411,721	83,106	179,083	262,189	152,836
2001年	156,066	303,352	459,418	104,502	192,550	297,052	175,292
2002年	169,321	415,630	584,951	126,253	282,989	409,242	180,554
2003年	251,691	498,821	750,512	179,005	354,171	533,176	235,518

(出所) FOURIN(2003)『アジア自動車部品産業2003/2004』P.75、FOURIN(2004)『世界自動車統計白書2004』P.460



表3 タイのメーカー別輸出実績

(単位:台)

メーカー	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	(前年比)	構成比
三菱	63,797	66,988	63,541	60,027	75,581	66,991	(▲11.4%)	28.4%
Ford/Mazda(AAT)	1,213	37,455	49,977	42,077	47,333	55,214	(16.7%)	23.4%
ホンダ	2,910	6,361	6,183	6,900	10,371	38,165	(268.0%)	16.2%
トヨタ	1,819	12,151	16,031	12,027	11,882	27,382	(130.4%)	11.6%
いすゞ	20	516	5,689	3,683	1,348	23,994	(1680.0%)	10.2%
GM	-	-	6,283	48,987	33,276	23,493	(▲29.4%)	10.0%
日産	-	1,912	4,590	1,206	585	244	(▲58.3%)	0.1%
BMW	-	-	-	-	-	35	(-)	0.0%
日野	48	319	326	240	164	-	(▲100.0%)	-
ニッサンディーゼル	-	-	216	145	14	-	(▲100.0%)	-
自動車輸出合計	69,807	125,702	152,836	175,292	180,554	235,518	(30.4%)	100.0%

(出所) FOURIN(2004)『世界自動車統計白書2004』P.465

表4 タイおよびASEAN各国の自動車生産実績と生産能力(計画)

(単位:千台)

	タイ	マレーシア	インドネシア	フィリピン	ベトナム
2002(実績)	585	457	297	75	27
2003(実績)	742	424	322	84	43
2004(能力)	1,208	724	661	296	156
2007(計画)	1,373	854	661	271	156
2009(計画)	1,433	856	661	271	156

(出所) FOURIN(2004)『世界自動車統計白書2004』P.21