

**科学研究費助成事業 研究成果報告書**

平成 27 年 6 月 5 日現在

機関番号：34310

研究種目：挑戦的萌芽研究

研究期間：2012～2014

課題番号：24651279

研究課題名(和文)日本の直接投資とローカル企業の形成：タイ自動車産業の例

研究課題名(英文)The Contribution of Japanese Investment to the Growth of Local Enterprises in Thai Automobile Industries

研究代表者

上田 曜子 (Ueda, Yoko)

同志社大学・経済学部・教授

研究者番号：20223472

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 1,900,000円

研究成果の概要(和文)：本研究は、日本の直接投資が、タイの自動車産業におけるローカル企業形成に対して与えた影響を明らかにすることを目的としている。

1950年代から2008年の期間にタイで設立された自動車部品メーカー625社のデータを分析した結果、約半数が日系企業であった。2008年のリーマンショック後は、日本から小規模あるいは零細な部品メーカーが、数多くタイに進出した。そのため、これまでの日本からの直接投資により、形成されてきたタイ資本の部品メーカーは、日本企業との厳しい競争に直面している。技術力に勝るタイ企業でなければ、生き残りは困難であろう。ここに、日本資本依存型のタイ経済発展モデルの限界をみることができる。

研究成果の概要(英文)：This research intends to clarify the impact of Japanese investment on the formation of local enterprises in Thai automobile industry.

The data about 625 auto suppliers established in Thailand between the 1950's and 2008 were analyzed. About half of them are Japanese suppliers. Furthermore, after the Lehman Shock of 2008, many small and tiny suppliers came over to Thailand. As a result, local auto suppliers that are formed through Japanese investment, are forced to put in a difficult position. They would have difficulties in surviving amid fierce competition unless they have technological strengths. This shows the limitations of Thailand's development model that has been highly dependent on Japanese capita.

研究分野：タイ経済

キーワード：タイ 自動車部品産業 日本の直接投資

1. 研究開始当初の背景

タイは、1960年代初頭より工業化を開始し、経済成長を達成した。工業化の過程で、中心的な役割を担ったのが自動車産業である。輸入代替工業化政策の下で育成が始まった自動車産業は、タイを代表する輸出産業に成長した。これに対して多大な貢献をしたのが、自動車メーカーをはじめとする日本からの直接投資であった。日系の部品メーカーも、数多くタイに進出し、自動車生産を支えてきた。現在のタイは、日本企業にとって、自動車生産および輸出の重要な拠点と位置付けられている。いわば日本企業主導の下で、タイの自動車産業は成長を遂げた。

自動車生産は、裾野産業としての部品産業の発達を促すといわれる。タイ政府が、海外から自動車メーカーを誘致した狙いの一つも、まさにこの点にあった。このような状況の中で、地場の自動車部品メーカーがいかに形成されてきたのかという点が、タイ経済を分析する上で重要となる。以上の問題意識から、本研究に着手した。

2. 研究の目的

日本からの直接投資に依存しながら自動車産業を育成するという政策は、タイの地場企業や企業家層の発達を促したのだろうか。本研究は、地場の自動車部品サプライヤーに焦点を当てることによって、この点を解明することを目的とする。

本研究は、地場の企業家が、タイ経済発展あるいは工業化の担い手であるという認識に基づいている。工業化政策により、地場の企業や企業家が成長しなければ、その経済の発展はやがて限界に達すると考えられる。外資主導の産業形成の中で、ローカルの部品メーカーがどのように成長してきたのかを明らかにすることにより、タイ工業化の特徴とタイ経済が抱える課題についても検討したい。

3. 研究の方法

タイ投資委員会、ジェトロ・バンコク事務所、TAI(Thailand Automotive Institute)より、自動車業界の動向、日本からの直接投資の状況について、資料を収集し、聞き取り調査を行った。同時に、地場の自動車部品メーカーの経営者(創業者の一族)に対してインタビュー調査をおこなった。

4. 研究成果

(1) 自動車部品産業の成長を促した要因：円高と二つの自由化

1952年から2008年の期間に、タイで設立された自動車部品メーカーのうちデータが入手可能な企業625社について、設立年によって分類したのが表1である。総数625社のうち、日本資本の参加が確認できた企業(以下、日系企業と呼ぶ)が284社、これは全体の45.4%に相当する。まずこの点から、タイ

表1 自動車部品メーカー625社：設立年(1952~2008年)による分類

設立年 <sup>(1)</sup>	日系の自動車部品メーカー <sup>(2)</sup>	自動車部品メーカー全体 <sup>(3)</sup>	タイの自動車産業政策・その他	自動車の年平均生産台数(年平均増加率 <sup>(4)</sup> :%)
1952-54	0	1		N/A
1955-59	2	4		N/A
1960-64	4	7	自動車組み立て業、投資奨励産業へ(1962)	3,119台 <sup>(5)</sup> (142.9%)
1965-69	9	18		11,938台 (12.1%)
1970-74	9	26		20,993台 (23.5%)
1975-79	8	26	部品国産化規制導入(1975)	54,347台 (17.9%)
1980-84	6	33		91,745台 (12.1%)
1985-89	42	81	プラザ合意(1985) BBCスキーム発効(1988)	124,629台 (18.4%)
1990-94	49	113	乗用車組み立て事業への参入自由化(1994)	353,156台 (16.6%)
1995-99	81	141	AICOスキーム発効(1996)	386,155台 (8.6%)
2000-04	43	74	部品国産化規制撤廃(2000) AFTAが先行加盟6カ国で確立(2003)	626,937台 (23.3%)
2005-08	1	2		1,125,316台 (21.3%)
設立年不明	30	99		
計	284 (45.4%)	625 (100%)		

(出所) 図1、フォーイン 2011、その他より作成

(注) (1) 設立年が不明の企業については、操業年で分類した。

(2) 日本資本が参加している企業については、出資比率に関わらずすべて「日系」と分類した。

(3) 日系も含む。

(4) それぞれの年の増加率を単純平均した値

(5) 1961-64年の平均値。

における自動車部品産業において、日本企業及び主導的な役割を果たしてきたという点が確認できる。

次に顕著な傾向として指摘できるのが、部品メーカーの設立数が、プラザ合意(1985年)以降、急増する点である。表1には掲載していないが、設立数を年ごとに追っていくと、1987年以降に部品メーカーの設立数が急増し、それ以降、アジア通貨危機が発生した1997年まで、設立数が多い状況が継続した。この11年間に設立された部品メーカーは293社で、設立年が判明している企業総数(526社)の55.7%がこの時期に設立されたことになる。

またこの293社のうち、53.2%に相当する156社が日系企業であった。これは、設立年数が判明している日系部品メーカー全社(254社)の61.4%に相当する。従って、プラザ合意後の円高が、日本企業のタイ進出を促し、それによりタイに自動車部品メーカーが集積していった様子がうかがえる。そして日本からの部品メーカー進出の波は、1997年のアジア通貨危機をもって、一旦、収束に向かっている。

円高に加えて、1988年にBBCスキーム<sup>1</sup>が発効し、ASEAN4における関税引き下げが開始したことも、日系の部品メーカーのタイ進出を促した要因となったと考えられる。同スキームは、日本の自動車業界がASEAN4各国政府に対して働きかけたことにより、実現した貿易自由化への動きである。日本企業の国際戦略が、ASEAN各国政府を動かし、AFTAにつながる域内貿易自由化への道筋を開いたのである。この一連の流れが、1980年代後半から1997年までの日系部品メーカー設立数急増の一因となったと考えられる。

1987年から97年までの期間をさらに詳細にみると、日系部品メーカーの設立がピークを迎えるのが、1994-1997年の4年間(93社)である。単年で見ると、最も多くの日系企業が設立されたのが1995年(26社)である。これに関しては、1978年に導入された乗用車組み立て工場の新設禁止が1993年に撤廃され、1994年に参入が自由化されたことが大きく関係している。

Kriengkrai and Thammavit (2004:50, 52)は、この乗用車組み立て事業への参入自由化により、タイの自動車産業は「高度に保護された産業からより自由な産業」へと転換したと述べている。これがきっかけとなり、日本の自動車メーカーは、タイを生産・輸出基地に転換する戦略を打ち出すようになったのである。

たとえば、三菱自動車は1996年に、1トン・ピックアップトラックの生産を日本からタイへ移管し、タイをピックアップトラックの国際的な生産センターとした。ホンダとトヨタは、東南アジア市場向けの低価格乗用車「アジアカー」をタイで生産し、それぞれ1996年および1997年に販売を開始した。

1990年代中頃に、タイの自動車部品産業が急速に拡大したという点は、筆者のタイ資本の部品メーカーに対するインタビュー調査でも確認できた。ある大手のタイ部品メーカーは「1990年代中頃から、自動車部品の生産が拡大し、我が社はその時期に成長した」と述べ、別のタイ部品メーカーも、「タイの自動車部品産業は1995-96年頃に急速に成長した。それに伴い、我が社も生産を拡大した」と説明している。

以上のことから、部品メーカーの設立数に着目するならば、タイの自動車部品産業の拡大を促した最も重要な要因は、円高、ASEAN域内の関税引き下げ、そしてタイ政府による参入自由化政策の三点であったと結論できる。

そして、自動車部品産業の成長の過程において、中心的な役割を果たしたのが、日本からの直接投資であった。円高と二つの自由化(域内貿易および参入の自由化)に日本企業が対応した結果とした結果として、日本からの直接投資が増加し、それが自動車部品産業の成長をもたらしたといえる。

それでは、タイ政府が、国内の自動車部品産業の成長を意図して1975年に導入した部品の国産化規制(LCR: Local Content Requirement)は、有効であったのだろうか。表1のデータによれば、1975年後に、部品メーカーの設立数に大きな変化は見られない。前述したように、設立数が急増するのは、プラザ合意以降のことである。従って、少なくとも同データの示す範囲内では、国内産業保護政策としてのLCRが、自動車部品メーカー設立あるいは、日本の部品メーカーによる直接投資に与えた影響は非常に限定的であったといわざるを得ない。筆者の聞き取り調査においても、LCRの導入をきっかけとして、自動車部品生産に参入したという地場企業は皆無であった。

Patcharee(1985, 147-148)によると、LCR導入の結果、組み立てメーカーはやむなく価格の高い国産部品を使用せざるを得なくなり、それは自動車の販売価格の上昇という形で消費者が負担することになった。そのため、1975-76年の乗用車の国内販売は減少した。このように国内需要が低迷した点も、部品メーカーの設立が伸び悩んだ要因であろう。

ただし、日系の自動車メーカーは、1975年以降、品質と価格の条件を満たす部品を求めて現地のメーカーを訪ねて回るなど対応に苦慮した[Ueda 2009, 7]。同時に、筆者の調査によれば、LCR導入をきっかけに、日本の自動車メーカーは地場の部品企業の育成に取り組みようになっていく。

とりわけトヨタは、地場資本のサプライヤー育成に熱心に取り組んできた。1980年頃からトヨタの一次サプライヤーとなったタイ資本のある部品メーカーは、「当時、日本の自動車メーカーはサプライヤーを探していた。タイではサプライヤーが少なかったので、

トヨタの一次サプライヤーになるのは難しくはなかった。トヨタはサプライヤーの育成に積極的で、トヨタ生産方式などについて教えてくれた。それは我が社にとって大きな手助けとなった」と説明している。

別のトヨタの一次サプライヤー（タイ資本）は「1985年にトヨタの一次サプライヤーとなった。その際にトヨタに支援をお願いし、生産方法や工場のレイアウトなどを指導してもらった。現在でも、頻繁にトヨタの社員が工場に来る」と述べ、トヨタが地場のサプライヤー育成に積極的に取り組んできた点を明らかにしている。

これらの事例が示すように、LCRの導入が長期的にみて、タイ資本のメーカーの生産技術などの水準を引き上げ、その成長を促進した点は指摘しておかなければならない。ただし、タイ自動車部品産業の萌芽期に、日本の自動車メーカーとの信頼関係を築き、その恩恵を受けて成長した地場資本メーカーは、一部のタイ系華人資本に留まっているようであった。

表1には、2009年以降に設立された自動車部品メーカーは含まれていないので、その後の動向について、簡単に言及する。リーマン・ショックの影響で2009年に大幅に減少した直接投資は、翌年には回復し、2012年に急増する。2012年の直接投資全体に占める日本資本の比率が63.5%と飛躍したことからわかるように、同年の急増は、日本からの直接投資の急激な拡大によるものである。

ジェットロ・バンコク事務所での聞き取り調査によると、日本からタイへ進出する日本企業が急増したのは、2011年以降のことである。そして、2008年のリーマン・ショックを境に、日本企業進出の動機が変化した。リーマン・ショックの前は、顧客のタイ進出に追随する形で、進出する企業が多かった。ところが、リーマン・ショック後は、自らリスクを負い、生き残りをかけてタイへやってくる中小企業が増えたという。これまで海外進出の経験のない企業からの相談も増えており、日本経済の低迷を背景に、海外進出を検討する中小企業が多くなったのである。

また、従来のように東京、大阪、名古屋などの大都市に拠点を置く企業だけではなく、全国各地から進出するようになってきているのが特徴である。製造業の業種は多様化しているものの、最終的には、タイの二大輸出産業である自動車と電気・電子に、部品や原材料を供給するサプライヤーが大半を占めるといえる。

ジェットロ・バンコク事務所によると、2011年10月から12月の期間、タイ中部を襲った大洪水により、約450社の日本企業が被災した。2012年における日本からの直接投資の急増には、洪水被害からの復興向けの投資も含まれている可能性がある。また、この洪水をきっかけに、工場をタイ東部や東南部へ移転する動きが日本企業の10%程に見られたが、

撤退した日本企業はほとんどなかったという。この点からも、日本企業にとっての生産・輸出拠点としてのタイの重要性がうかがえる。

## （2）地場資本の部品メーカーの形成

タイの自動車産業は、日本からの直接投資により成長してきたが、産業の拡大とともに、地場サプライヤーの形成もすすんできた。

1975年に部品の国産化義務が導入された時、現地で調達できる部品は、5-10%（CIF価格ベース）に過ぎなかった。従って各自動車メーカーは、品質と価格の条件を満たす現地の部品メーカーを探し、部品の確保に努めた。

ここに新たなビジネスの機会が生まれた。この部品製造という新ビジネスに参入したのが、自動車・二輪の修理業や自動車部品の輸入販売業、部品・機械生産に従事していた華人系タイ人であった。彼らは、正規の教育を受けておらず、見様見真似で修理業や部品の生産に従事していた者、機械いじりが好きで部品や機械の生産を行っていた者などである。

このような華人系タイ人が、タイの地場の部品サプライヤーの原点となった。彼らが、部品メーカーを探していた日系の自動車メーカーと接点を持つようになり、自動車部品の生産に参入していく。その後、日系自動車メーカーからの技術指導、日本の部品メーカーとの技術援助契約の締結、日本人をはじめとする外国人技術者の雇用、日本企業との合弁事業などを通じて、技術水準の向上を図り、OEM部品の生産に参入していくようになる。

従って、修理業などに従事していた華人系タイ人が、さまざまな形で日本の技術を導入することによって、地場の部品サプライヤーを形成されたのである。

これらの華人系タイ人が始めた事業の中には、大手の一次サプライヤーに成長した企業が数社存在する。彼らに共通しているのは、日本企業との合弁事業を行うことで、事業拡大を図ってきたという点である。特に、新規の部品生産を始めるときに合弁事業で立ち上げるケースが多い。つまり、技術を持たない華人系タイ人が新規の部品製造に参入する際に、日本企業と合弁事業を組むという方法をとったのである。

地場企業の中で、大手メーカーに成長したのは、日本企業との合弁事業を立ち上げる資金力があつた華人系タイ人に限定された。換言すれば、合弁事業を通じて、日本企業のサプライチェーンに入ることができた地場の企業が大手に成長していったのである。

筆者の現地調査によると、地場企業の技術力に対する日本企業の評価は高くない。大手の地場サプライヤーが、日本企業との合弁事業を好むのは、合弁であれば、日系企業がその製品を信頼するようになるという理由にもよっている。

ある最大手の地場企業では、数多くの日本人技術者を雇用しており、技術的には日本人に依存した生産を行っている。ただし、一部の部品(車のシート)生産においては、技術移転を終了し、独自に海外進出を行うなどの動きもみられる。

また大手の一次サプライヤーの中には、日系の部品メーカーの競争相手に成長した企業(ばねの生産など)も存在する。しかしながら、ローカル企業の場合は、競争相手の日本企業よりも低価格で、顧客の日本企業に対して販売せざるをえないという。つまり、在タイの日系企業は、ローカル企業の最大の競争力は、低価格にあるとみなしている。

地場の二次・三次サプライヤーは中小企業である。これらの中小企業の中には、日系の自動車メーカーなどで勤務した経験を生かして、技術者が独立し起業した例も含まれる。このような中小企業は、外国人技術者を雇用することなしに、自らの技術力を生かして部品生産を行っている。しかし、このようなケースはごくわずかである。

ジェットロ・バンコク事務所での聞き取り調査によると、近年、日本から進出している数多くの中小企業の多くは、自動車関連の企業である。その背景には、2010年から生産・販売が開始されたエコカー・プロジェクトによって、新たな部品に対する需要が生じたという事情がある。これは、ローカルの部品メーカーの育成が市場の多様化と拡大に追いついていないことを示している。

日本から多くの中小部品メーカーの進出が相次いでいるため、タイ資本の部品メーカーの経営者は厳しい状況に置かれている。彼らに対するインタビュー調査では、地場の部品メーカーで生き残れることができるのは、大手のみではないかと言う声も聞かれた。

また、日本企業は日本企業同士で取引を行うことを好み、タイ企業はそのネットワークに入るのはむずかしいとの意見も複数あった。中小の地場の部品メーカーで、技術力に勝る企業は、自動車部品から他の製品への多様化をすでに行っている。しかし技術力に劣る地場企業を取り巻く状況は厳しさを増し、その将来性については悲観的な意見も聞かれた。

### (3) 日本資本依存型の工業化と今後のタイ経済

2015年末のAEC(ASEAN経済共同体)の設立を前にして、タイ政府は経済の高度化、高付加価値産業への移行を目指している。賃金の上昇により、タイは労働集約的産業の競争力を相対的に失いつつあり、タイ経済は転換点に差し掛かっているといえる。また近年の経済成長率が低迷していることから、「中所得経済の罠」に陥っているとも指摘されている。

本研究の成果は、外国資本依存型による工業化によって、途上国はある水準(タイの場

合は、高位中所得経済の水準)まで経済成長できるが、やがて限界に到達するということを示唆している。タイ経済が今後、産業の高度化を図るためには、専門的な技術・知識を有する人材が不可欠であるが、そのための人的資本の形成も遅れている。

タイ政府は、人材不足を、さらに外資を導入することによって補おうとしているが、このやり方にも限界が存在する。タイが「中所得経済の罠」を脱出するには、人的資本形成のための長い時間を必要とすると考えられる。

タイ経済の成長モデルは、カンボジアなど他の途上国のモデルともなっている。しかし、過度な外資への依存は、自国の企業家層を順当に育成することにはつながらず、むしろその妨げにもなりうるということ、タイの経験は示している。外資と競合できるような地場の企業・企業家の育成をおろそかにしては長期的な経済発展が望めないということ、タイの経験から学ぶことが出来る。

### 注

<sup>1</sup> BBC(Brand to Brand

Complementation: ブランド別自動車部品相互補完流通)スキームは、自動車部品生産におけるスケール・メリットを享受するために、日系自動車業界の働きかけにより、ASEAN 4(タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン)内に導入された。同スキームを通じて、日系自動車関連メーカーは、ASEAN 4内の特定国で特定の部品を集中生産し、ASEAN 4内で取引することによって関税の優遇措置を受けることが可能となった。そこには、日本自動車業界の利益が強く反映されており、ASEAN 域内の貿易自由化の第一歩となった。BBCスキームは、やがて自動車産業の枠を超えて、1996年にAICO(ASEAN Industrial Cooperation Scheme: アセアン産業協力計画)に拡大した。この流れは、AFTAを実現するためのメカニズムであるCEPT(Common Effective Preferential Tariff: 共通実効特惠関税)スキームの開始(1993年)を経て、最終的にAFTA(ASEAN Free Trade Area: アセアン自由貿易地域)に合流した。

### 引用文献

- フォーイン 2011. 『アジア自動車部品産業 2012』 フォーイン。  
Kriengkrai Techakanont 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: 27-73.  
Patcharee Thanamai. 1985. Patterns of

Industrial Policymaking in Thailand: Japanese Multinationals and Domestic Actors in the Automobile and Electrical Appliances Industries. Ph.D. diss., University of Wisconsin-Madison. Thailand Automotive Institute (TAI) 2009. *Raai ngaan pracam pii 2552* [年次報告書 2009年](<http://www.thaiauto.or.th/performance/performance.asp>). Bangkok. Thailand. Ministry of Industry. Office of Industrial Economics 2008. *Raai ngaan kaan suksaa: Kaan suksaa phuu phalit chin suwan yaanyon nai Pratheet Thai* [調査レポート：タイ自動車産業における部品業者に関する調査]. Bangkok. 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) <http://ccas.doshisha.ac.jp/japanese/publications/WP25Ueda.pdf>.

5. 主な発表論文等  
(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

〔雑誌論文〕(計 1 件)  
上田曜子「『タイプラスワン』(タイ+1)としてのラオス 日本の製造業にとっての可能性」同志社大学経済学会『経済学論叢』第 66 巻 4 号(2015 年 3 月) pp.43-63. (<https://doors.doshisha.ac.jp/w ebopac/catdbi.do?pkey=VB10110518&initFlg= RESULT SET NOTBIB>) 査読無.

〔学会発表〕(計 0 件)

〔図書〕(計 0 件)

〔産業財産権〕  
出願状況(計 0 件)

名称：  
発明者：  
権利者：  
種類：  
番号：  
出願年月日：  
国内外の別：

取得状況(計 0 件)

名称：  
発明者：  
権利者：

種類：  
番号：  
出願年月日：  
取得年月日：  
国内外の別：

〔その他〕  
ホームページ等

6. 研究組織

(1) 研究代表者  
上田 曜子 (UEDA, Yoko)  
同志社大学・経済学部・教授  
研究者番号：20223472

(2) 研究分担者  
( )

研究者番号：

(3) 連携研究者  
( )

研究者番号：