

〔論 説〕

タイ自動車産業の発展および現状と課題について

国 狭 武 己

〔要 旨〕

戦後、輸入代替型産業からスタートしたタイ自動車産業の発展をタイ政府の奨励策と保護策、そしてその後の規制緩和・自由化政策へと変遷していく経緯を捉えた。また、現存自動車工場の設立推移を欧米系・日系・現地系等メーカーの比較を通じて概観し、また自動車生産台数の推移を概観することにより、日系自動車メーカーの旺盛さを見た。それは日系メーカーがタイ自動車産業の発展に貢献した証しでもある。そしてタイにおける自動車の生産と販売、輸出と輸入の現状と、最近の国産化規制の撤廃、自由化、欧米系メーカー進出の活発化、輸出志向化、さらに国際競争力の強化に関連する今後の課題について考察した。

目 次

はじめに

I タイの工業化政策の変遷

- 1 投資奨励法等の変遷
- 2 投資奨励のための諸機関の設立等
- 3 タイ経済政策と工業化政策の変遷

II タイ自動車産業の発展

- 1 タイ自動車産業の育成過程の概要
- 2 タイ自動車産業の発展の概況
- 3 タイ自動車産業保護政策の変遷と自由化への転換

III タイ自動車産業の現状と課題

- 1 タイ自動車の生産と販売
- 2 タイ自動車の輸出と自動車輸入
- 3 タイ自動車産業の今後の課題

おわりに

はじめに

タイと日本との経済的関係は大変深いことが、ことに自動車産業においてそうである。タイ自動車産業の発展は著しいものがある。この発展に大きく関係してきたのが日本の自動車メーカーである。そしてこれは、タイの経済を大きく支えてきたと思われる。このようなタイ自動車産業

がどのように発展したのか、関心を持った。第2次大戦後、タイは工業化政策を推し進めたが、その中心的存在の一つとして自動車産業の育成があったと思われる。そのことを検証したいというのが本研究の一つの目的である。また現状はどうなっているのかも大きな関心事である。

I タイの工業化政策の変遷

タイの自動車産業政策は、タイの工業化政策と軌を一にする。工業化政策は、1954年に始まった。工業化の推進はまず投資奨励策である。法制定から始まり、実施機関の整備、奨励、さらに法整備、組織充実、・・・といった、まさに工業化のためのPDCAのスパイラル的管理サイクルの推進と見ることができる。以下、本章では、法制定、実施機関整備、奨励の順で、タイ工業化政策の変遷を探ってみたい。

1 投資奨励法等の変遷

(1) 1954年10月：仏暦2497年産業奨励法制定

最初の工業化推進法ともいえるべきもので、政府主導による工業化が目的であった。なぜこの時期に工業化かといえば、朝鮮戦争特需の終了により一次産品の国際市況が低迷し、貿易赤字は拡大したことから輸入代替産業の育成が急務となったこと、また華僑の商業資本を産業資本に転換する狙いもあった。

(2) 1958年10月および59年1月：産業奨励法改正

民間企業の育成・投資保護、奨励企業に対する競合企業の参入制限等の措置を設けた。¹⁾

(3) 1960年10月：産業投資奨励法制定

1959年世銀から勧告：貿易収支改善・マーケットメカニズムの活用等。これを受け、政府は、政府主導による工業化が成果をあげなかったこともあり、民間主導型工業化政策をとることになった。

この法の下では、奨励業種をA、B、Cの3グループに分けて認可し、免税優遇策を区別した。自動車関連も3グループに分けられている。自動車の製造・組立は、Bグループで50%を超えない範囲内で免税とされた。67年2月10日以降は、Cグループに一本化された。¹⁾

(4) 1962年：同法改正＝「産業投資奨励法（1962）」

外資の積極的導入の方針を明確化した。その骨子：

- ① 民間企業への市場原理の導入と公企業による民間企業との競合回避
- ② 輸入代替型企業の育成（消費財輸入の削減と貿易収支の改善が目的）

- ③ 外資の積極的導入（外国人の土地所有制限排除，海外送金原則許可，外資の出資比率制限なし，BOI 奨励認可に当たっての各種優遇措置等）

(5) 1970年7月：完成車・KD車輸入関税引上げ²⁾

(6) 1971年：中古車輸入禁止²⁾

(7) 1972年10月：投資奨励法（1972），11月：外国企業規正法，12月：外国人職業規制法制定
69年以降の貿易収支悪化（特に対日貿易不均衡（69年対日輸出・輸入比率1：3）），大量の外資進出に誘発されたナショナリズムの高揚（日貨排斥運動など）などにより，タイ政府は外資に対し選別的政策をとるようになった。

投資奨励法（1972）の骨子：（大辻編 [32]，125ページ）

① 輸出産業の重点奨励（輸出のための輸入税・事業税免除）

② 企業立地の地方分散（特定地域への企業立地の特典付与）

③ BOIの権限強化（免税期間，特別関税の決定権限強化）

(8) 1977年5月：（新）投資奨励法施行

第3次経済社会開発計画（71～76年）の成果が上がらず，国内経済はむしろ不況に陥っていたので，再度外資誘致策を強化するため，改正した。

基本的には，1972年法と同じである。改正の主眼は，BOIの権限強化・手続きの能率化にあった。

（新）投資奨励法の主要改正点：（水谷編 [26]，381ページ）

① BOIの強化，投資サービスセンターの設立

② 外国人就労者の就労許可の弾力化

③ 機械の輸入税，事業税の免除条件の緩和

④ 法人税免除期間（3～8年）を通じ損失を計上した場合，同期間終了後5年間以内の利益から控除できる。

⑤ 原材料の輸入税と事業税の軽減

⑥ 自動車の完成車輸入禁止²⁾，乗用車組立工場新設禁止等の国産化保護推進策をとる。³⁾

(9) 1978年3月：自動車の完成車輸入禁止（1982年：GATT加盟）

(10) 1983年1月：BOI「投資奨励承認並びに税恩典付与の適用基準」

適用基準の明確化

(11) 1985年：BOIがエンジン国産化を打ち出す。⁴⁾

(12) 1987年9月：BOI「投資奨励地域にかかわる基準の見直し」

投資の地方分散化の促進

- (13) 1988年：BBC スキーム発効
- (14) 1989年1月：BOI「投資奨励地域にかかわる基準の再見直し」
地方分散化の更なる強化
- (15) 1990年5月：政府「IMF 8 条国移行」
海外送金の自由化等，自由化への第一歩
- (16) 1991年4月：2300cc以下の完成車の輸入解禁，KD 部品と自動車の輸入税が大幅引下げ⁵⁾
- (17) 1991年：BOI 投資奨励の3方針発表⁶⁾
 - ① 地方向け投資支援強化
 - ② インドシナ向け投資奨励
 - ③ サポートینگ・インダストリー奨励
- (18) 1992年：AFTA（ASEAN Free Trade Area）が ASEAN 域内の自由貿易構想として正式合意
- (19) 1993年：乗用車の新規組立工場設立解禁⁶⁾（1995年 WTO 加盟）
- (20) 1996年：AICO（ASEAN Industrial Cooperation）スキーム発効
- (21) 1997年7月：パーツの変動相場制への移行，アジア経済危機⁶⁾
- (22) 2000年1月：現地調達率要件の撤廃
- (23) 2000年3月：外国企業規制法の改正・・・規制業種を63業種から43業種に縮減した。⁷⁾
- (24) 2000年8月：BOI が新投資奨励策を実施⁷⁾

産業の国際競争力の向上，地方開発の推進，外国企業の出資比率規制の緩和（製造業は立地に関係なく外資100%を認める等），恩典付与のための輸出比率規定の撤廃，ISO 等国际規準の取得の促進などを盛り込んだ。
- (25) 2001年2月～2002年：BOI は，海外へ向けた投資誘致活動を展開，ターゲット産業として自動車を含む5つの産業に重点を置く。⁷⁾

2 投資奨励のための諸機関の設立等

- (1) 1950年2月：国家経済会議（NEC：National Economy Council）の設置
タイ経済が直面する問題を協議する首相直轄の委員会であった。金融財政部門，農業部門，商業経済部門，工業経済部門，運輸通信部門の5つの部門から構成された。そして，20名の委員は，当該部門の現職大臣，副大臣，局長か，もしくは元閣僚経験者で占められている。⁸⁾
- (2) 1954年：産業奨励法に基づき BOI（Board of Investment：投資委員会）設立⁹⁾

〈BOI の組織と役割〉

BOI の構成は少しずつ変化している。たとえば議長は，当初は首相であったが，いまは副首

相兼工業相が議長となっている。メンバーの人数は、以前は「有識者」3名を加えて12名で、あとアドバイザー5名を加えて、総勢17名であった。¹⁰⁾

現在は、メンバーの数は以前と同じであるが、構成が少し変わっている。いまのメンバーは、議長の副首相兼工業相のほかに、財務相、科学技術相、工業省・商業省の事務次官、NESDB事務局長、TCC（The Thai Chamber of Commerce：タイ商工会議所）会頭、FTI会長、TBA（The Thai Bankers' Association：タイ銀行協会）会長（以上9名）のほかに2名（「有識者」？）の計11名、その他の構成者としてアドバイザー5名、BOI事務局長（メンバー兼秘書）、総勢17名からなる。以前は、運輸相がメンバーだったこともある。また科学技術相、商業省次官は、以前はメンバーではなかった。これまで変わらなかったメンバー職としては、工業相、財務相、工業省次官、TCC会頭、FTI会長、TBA会長、BOI事務局長の7名である。NESDB事務局長は途中から常連となった。¹¹⁾

BOIの役割は、個別的な投資奨励策の決定である。BOIの決定事項を実施し、実務を担当するのは、BOI事務局（65年設立）で工業省に設置されている。¹²⁾

(3) 1959年4月：NEDB（国家経済開発庁）設立

経済開発計画を立案する。これは、その後、1972年1月にNESDB（National Economic and Social Development Board：国家経済社会開発庁）と名称変更・改組された。¹³⁾

(4) 1959年11月：IFCT（Industrial Finance Corporation of Thailand：タイ産業金融公社）設立¹⁴⁾

形態は民間金融機関であるが、政府との緊密な関係にある（2000年現在の株主構成：民間部門62%、政府30%、金融機関8%）。主な目的は、民間企業の設立、発展および現代化の支援並びに国内外資本の投資促進である。預金業務はなく、資金調達は政府からの借入等で、業務内容は投融資のみである。

重点対象は変遷している。60年代：輸入代替産業、国内原材料関連産業、70年代：労働集約産業、80年代：輸出指向型産業、農工業振興、インフラ関連、90年代：技術移転、省エネ事業、公害対策、工業地の地方分散、現在（2000年前後）：不良債権処理、中小企業への融資、仕事・所得の地方分散、研究開発・技術向上、資本市場の発展¹⁵⁾

(5) 1967年11月：タイ工業協会（ATI：Association of Thai Industries）設立¹⁶⁾

(6) 1969年：自動車産業育成委員会：工業省内に創設

(7) 1987年12月：タイ工業連盟（FTI：Federation of Thai Industries）設立¹⁶⁾

前身はATIで、タイ工業連盟法により設立された。目的はタイの工業化を促進するための民間部門組織の強化である。

(8) 1991年：海外投資委員会設立：保護から自由化への転換を目指す。

- (9) 1993年：タイ輸出入銀行（Exim Bank：Export-Import Bank of Thailand）設立。¹⁷⁾タイの輸出競争力の強化のため、輸出セクターの金融支援、対企業の対外投資支援等を行う。また輸出産業に必要な資本財等の輸入のための輸入金融も扱う。
- (10) 2000年8月：IFCT 環境・エネルギー開発センター設立¹⁸⁾
環境・エネルギープロジェクトの開発や、企業に対する関連ファンドの紹介等のアドバイスが主業務である。
- (11) 2000年8月：SMEDC（Small and Medium Enterprise Development Center：IFCT 中小企業開発センター）設立¹⁹⁾
上記 IFCT により、通貨危機後、大きな打撃を受けた中小企業を支え、競争力を維持・発展させるためのアドバイスを行う機関として設立された。

3 タイ経済政策と工業化政策の変遷

タイは、戦後、工業化を目指した。戦後、一次産品の国際市場における低迷と貿易赤字の拡大が工業化への最大の要因の一つである。その一環として自動車産業の発展を目指した。

工業化施策の流れは、NESDB が策定する経済計画の中に見てとることができる。第1次計画は1961～66年で、…、第9次は2001～06年の期間計画である。その概要は以下のようである。²⁰⁾

- (1) 1960年代：インフラ整備，外資導入による輸入代替工業育成，国内産業保護
- (2) 1970年代前半：農業生産拡大と輸出指向工業化・輸出奨励，選別的外資導入，工業地の地方分散化
- (3) 1970年代後半：天然ガス開発・発電所建設等の国営企業の投資，所得格差の是正
- (4) 1980年代前半：準工業国としての基盤整備，資源開発計画推進による重化学工業化，経済活動の地方分散化
- (5) 1980年代後半：経済の安定成長，エネルギー部門の民営化，生活の質向上，地域格差縮小
- (6) 1990年代前半：持続可能な適度の成長，人的資源育成と生活の質改善，地方への開発分散
- (7) 1990年代後半：エンジニア育成等人材・社会の開発およびそのための経済安定化，天然資源開発，非農業部門と農業部門の所得格差是正，インフラ整備（道路，港湾，上下水道，通信等）
- (8) 2000年代前半：人材開発，経済的均衡，生活質向上，貧困の根絶，政府活動の透明性向上

Ⅱ タイ自動車産業の発展

タイ製造業業種別名目 GDP 構成比における輸送用機械の比率推移を見ると、80年8.2%、90年9.9%、99年4.6%と、あまり振るっていない。伸びたのは、一般機械(80年2.6%、99年9.3%)と電気機械(80年2.4%、99年7.3%)である。最大の分野は減少傾向にあるとはいえやはり食品加工(80年25.4%、99年20.4%)であった。²⁰⁾

しかし自動車産業は、裾野の広い総合的産業であるから、リーディングインダストリーとしてほとんどあらゆる分野にかかわっているとみてよい。したがって上記データは自動車産業の重要性の実態を示すものではない。

タイの自動車産業育成の思い入れは「東洋(アジア)のデトロイト」を目指すという言葉に表れている。すなわち政府は、自動車産業の振興を工業化の柱として位置づけたのである。ところで、その振興は思うように運んだのであろうか。

1 タイ自動車産業の育成過程の概要

大きな流れは以下のようなものである。

1960年以前：修理工場時代²¹⁾

1961～70年：外国企業投資・技術による輸入代替

1971～78年：新自動車政策による国産化

1979～86年：国産化とコスト削減

1987～88年：高度国産化・量産

1989～91年：高度国産化、鑄造・鍛造・新機械の導入と管理技術の向上

〈1980年代～90年代前半：自由化・国際化期〉

1992～96年：完成自動車の輸入解禁、国内自動車市場(特に商用車)の急激な伸長

1997年以降：通貨危機対応・回復期²²⁾

2 タイ自動車産業の発展の概況

2004年5月現在、タイの主要自動車メーカーの出資メーカーは14社(うち外資系11社)である。この各社は、日産が現地メーカー2社を、他の13社は現地メーカーをそれぞれ1社ずつ持つ(計・現地メーカー15社)。生産開始(設立)区分でみた工場数は、全部で23工場ある。

2004年5月現在する工場を生産開始順に、年代区分すると、表1のようになる。

以下、タイ自動車産業の発展概況を見てみる。

表1 現存自動車工場の生産開始時期（出資系列別構成）

年代	現地	日系現地	日系	欧米現地	欧米	計
60	1	2	2			5
70	1	1			1	3
80		1	1			2
90		2			1	3
00-04	2	1	1		6	10
計	4	7	4	0	8	23

(注1) 出資構成は2004年5月現在のものとする。

(注2) 日系の出資が90%程度以上は「日系」とした。たとえば、Isuzu Motor (Thailand) (IMCT) 出資者のうちの TriPetch Isuzu Sales の出資中に10%の現地資本を含むが、「日系」に入れた。

(注3) マツダは「欧米」に入れた。

(注4) Scania Siam (2000年設立) は、出資比率は「n.a.」だが、欧州系である(現地資本を含むかどうかは不明)(春日剛ほか [21], 12ページ)。

(注5) 春日剛ほか [21], 13ページ, みずほ総合研究所 [25] 19ページでは、マツダ以外に、いすゞ, 日産, 三菱も、「準欧米系」として分類されている。しかしここでは、いすゞ (2工場), 三菱 (1工場) は「日系」, 日産 (2工場) は「日系現地」としている。

(出所) FOURIN 編 [9], 229ページ。

① タイに西欧から自動車をもたらしたのは王族で20世紀初期にさかのぼる。その後第2次大戦後の富裕層により完成車輸入がなされ、自動車市場が形成された。自動車組立が始まったのは、タイ政府の自動車産業振興政策によるものである。²³⁾

② 外資による輸入代替型工業化

自動車を当初は輸入していたが、これを国内生産するようになった。「国内生産」はいわゆるKD (ノックダウン) 方式である。

組立をタイで最初に始めたのは、日本車ではなく、フォード車 (英国フォード) 組立の Thai Motor Industry Co., Ltd. (TMI) で、1960年設立、61年に操業開始している。1960年10月制定の産業投資奨励法に乗った形である。次いで、62年フィアット車 (イタリア) などの Karnasuta General Assembly Co., Ltd. (KGA) と欧州系であった。次に日本車組立の63年 Siam Motors & Nissan Co., Ltd. (設立62年8月。日産の資本参加は90年11月)²⁴⁾と続いた。トヨタのタイでの経営は、Toyota Motor Thailand Co., Ltd. 62年10月設立、64年2月操業開始からである。²⁵⁾64年には三菱車の組立を United Development Motor Industry (UDMI) が行っている。²⁶⁾67年9番目の Thai Hino Industry Co., Ltd.をもって1960年代の海外自動車メーカーの参入は一段落した。9社中日本車の組立は6社であった。その後、1978年現在操業中の組立工場は19であるが、60年代参入の前記9社の全組立能力の占める割合は65%と大きい。²⁷⁾

60年代設立されたのは、11社であったが、2003年現在で現存するのは6社であるから、この間5社が消滅したことになる。消滅した5社は、タイ・モーター (TMI), カーナスト (フィ

アットと Karnastra 家＝現地資本家：KGA), East Asiatic(欧州車(デンマーク)), Prince Thailand (プリンスと日産の合併により SMN に吸収された), UDMI (三菱系シテイポル・モーター (MMC Sittipol : 87年1月設立・資本参加)²⁸⁾に吸収合併された) である。欧州車組立の前3社(華人系)は消滅しているが、日系の方は吸収の中で息をつないでいる。²⁹⁾なぜこれら3社が消滅したかは定かではないが、思うに、市場があまりに小さくほとんど利益につながらなかったという点と、日本との競争に敗退したからであろう。³⁰⁾

このように華人系地場資本が敗退した背景には、華人系特有の同属経営で身内資金を集めて資本化したが、工場拡大には巨額な資本を必要としたので追従できなかったことと、短期的・投機的投資戦略を指向したため、近代的経営になじめなかったという要因があった。³¹⁾

表2 タイ自動車産業初期の生産量

年	生産台数	販売台数	国内生産率
1960	約0	13,587	約0%
1961	525	n.a.	-----
1965	10,095	n.a.	-----
1968	13,988	n.a.	-----
1970	10,667	59,342	18.0%
1971	15,014	n.a.	-----
1974	32,463	n.a.	-----
1975	46,513	60,089	77.4%
1980	72,237	89,201	81.0%

(注) 1960年の「販売台数」は輸入台数である。³²⁾生産台数を0として筆者が推定した。

(出所) 塩沢 [36], 177ページ, 吉松 [45], 137ページ, その他。

これら3社はいつ消滅したか筆者は分からないが、当時のタイの組立台数を見れば、それはきわめて些少である。61年525台、65年10,095台、68年13,988台であった(表2)。³²⁾

1972年にGM系の Bangchan General Assembly Co., Ltd. (BGA) (オーストラリアGM48%資本参加), 74年に100%フォード資本の Ford Motor (Thailand) Co., Ltd. (FMT) が設立された。これも実は、失敗に終わっている。³⁴⁾

なぜこのように、失敗したのであろうか。

それはともにアジアカー政策が失敗したからであると見られている。GM系BGAのアジアカーは全部で329台販売のみに終わり、同社は77年9月撤退を決定した。フォード社のFMTも、アジアカーの売上げがそれほど伸びず(74年2,521台販売が最高)76年11月に撤退した。³⁴⁾

なぜあまり売れなかったのか。表1のように70年代は急速な生産の伸びを示している。それにもかかわらず、上記のような売上げであるということは、日本車に押されたものと思われる。

68年では、日本車のシェアは乗用車47.5%、商用車84.5%と大きく、また77年頃で見ても組立能力に対する登録（販売）台数の比率（稼働率）を見ても全般に日系メーカーが高水準を示している。³⁵⁾

3 タイ自動車産業保護政策の変遷と自由化への転換

タイ政府は奨励策や各種規制あるいはその解除等は既述の諸機関やその他（たとえば工業省(MOI)）などを通じて実施された。概略、次のような施策を展開した。

(1) 輸入代替の推進：外国メーカーの誘致奨励策等

当初の1960年代は、輸入代替推進により、完成車の輸入を制限し、外国自動車メーカーの現地生産を誘った。その生産は、まだ部品生産力がほとんどなかったため、KD方式でせざるを得なかった。KD式生産を円滑にするために、KD用部材の輸入税を軽減した。また組立車種数を制限した。外国メーカーの誘致奨励策として税免除などの特典を与え、優遇した。

(2) 自動車部品の国産化推進

70年代から80年代、さらには90年代にかけて、部品産業の育成を目指した。

70年代初め、完成車・KD車の輸入関税を引き上げた。部品の国産化率の強制は、初めは価格ベースの%で規制したが、次第に個別部品で規制するようになった（たとえば81年から商用車国産化義務部品7品目を含む全部品の45%（価格ベース））が、85年からは個別の部品の国産化規制（義務部品）のみでするようになり、その国産化強制部品種を次第に増やしていった。1989年からはエンジンの国産化も推進した。³⁶⁾

(3) 自動車組立工場新設禁止と解除、および完成乗用車輸入禁止と解禁

1983年新規自動車工場の設置が禁止されたが、10年後の1993年には解除された。また1978年に完成乗用車の輸入が禁止されたが、91年に解禁となった。

これら二つの禁止措置は国産化保護推進策の最たるものである。³⁶⁾

(4) 自由化・国際化

1985年以降組立車種規制の廃止、工場諸規制が緩和させた。³⁶⁾1990年代に入ると、これまでの保護育成策を一転して、自由化の方向に進み始めた。1991年完成車の輸入解禁、1993年組立工場新設解禁、2000年国産化規制の撤廃等の規制緩和策がとられた。

タイ自動車産業の基盤が充実した証である。ただし、自由化に踏みきった背景としては、これ以外に80年代後半の好景気（自動車需要増）と自動車産業の活性化（自動車価格の高騰）アナン政権の決断などが上げられる。⁵⁾また2000年の国産化規制撤廃は、WTOの撤廃要求(TRIM協定)に従うものであった。³⁷⁾

Ⅲ タイ自動車産業の現状と課題

1 タイ自動車の生産と販売

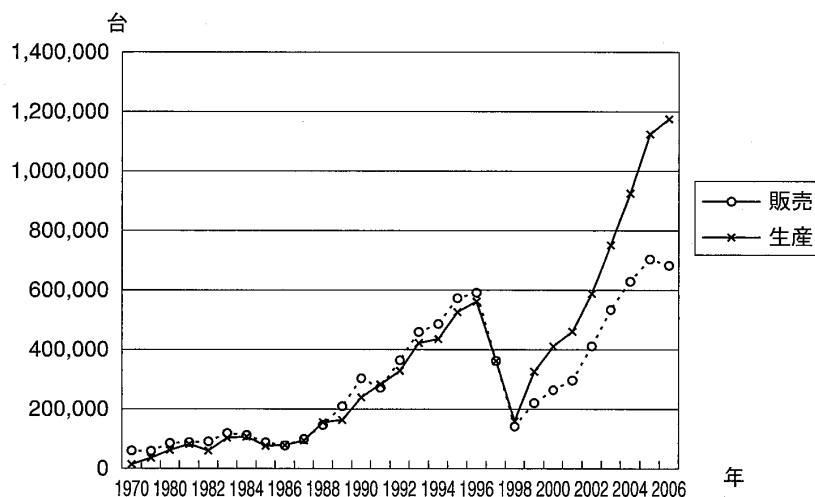


図1 タイの自動車（乗用車・商用車）生産台数の推移

(出所)〈生産台数〉1961, 65, 68, 71, 74年は「組立」で、塩沢 [36], 177ページ。1970, 1975年は吉松 [45], 137ページ。(1970年は、塩沢 [36], 177ページでは組立台数10,667台とある。)
 〈販売台数〉70, 75年は吉松 [45], 137ページ。〈生産台数および販売台数〉1980~1990年は FOURIN 編 [7], 5ページ。1991~1995年は FOURIN 編 [9], 211ページ。1995~2006年は JETRO (統計) [16]。

タイの自動車産業政策は成功したと見てよい。その発展には日本の自動車メーカーの貢献が大きいですが、同時に日本の自動車部品メーカーの貢献も忘れてはならない。日本の部品メーカーのタイ進出は親会社の完成車メーカーの海外展開によるものがかなり多い。(中小企業庁1994年調査「海外事業活動実態調査」によると、「親会社の要請・示唆による」海外進出は大企業で14.5%、中小企業で9.7%、零細企業は0%に近い値であった。)³⁸⁾

図1に示すように、危機前のピーク96年の56.0万台を通貨危機を克服した2002年58.5万台でクリアし、2005年112.5万台と100万台の大台を突破した。まさに驚異的躍進振りである。

表1にみるように、1990年代までは、日系企業の独断場であった。ところが、近年では欧米系が少しずつシェアを伸ばしている。これは、工場数で見えていえることであるが、生産台数の割合から見るともっと明瞭になる(表3)。

2000年代に入って欧米系の進出と生産が増えた主な理由は、新規工場建設の解禁とサポーターリング・インダストリーおよびインフラの整備等である。2003年の実績で欧米系の個別で見ると、ほとんどはFord/マツダであった(Ford/マツダ10.7%、GM5.8%、欧州系1.7%)。

表 3 自動車生産の構成比

区分		1998年	2003年
日系		95.6%	80.9%
欧米系		3.5%	17.9%
その他		0.9%	1.2%
合計	%	100%	100%
	台数	158,130	750,512

(注) Ford/マツダは「欧米系」に入れた。
(出所) FOURIN 編 [9], 227ページ。

2 タイ自動車の輸出と自動車輸入

(1) タイ自動車の輸出

通貨危機後、自動車の国内需要が冷え込み、拡大していた自動車生産力は輸出に向かわざるを得なくなった(表4)。2002年以降、対生産輸出比率が伸びたが、2006年には国内需要は減少したにもかかわらず生産は伸びているので、大幅な輸出増があったと推測できる。

通貨危機からの回復を果たしたタイは自動車の国内需要も伸ばしてきたが、2005年から2006年の販売実績から見て、頭打ちが見えてきたといえる(図1)。

表 4 タイの自動車(乗用車・商用車)輸出台数と対生産輸出比率

年	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
輸出(台)	69,807	125,702	152,835	175,292	180,554	235,518	332,057	440,717
輸出比率(%)	44.1	38.4	37.1	38.2	30.9	31.4	35.8	39.2

(出所) 1998~2003年は FOURIN 編 [9], 230ページ, 2004年は大木 [31], 4ページ, 2005年は, りそな銀行 [34]。対生産輸出比率の分母データは JETRO (統計) [16]。

表4にみるように、タイは着々と輸出を伸ばしてきたが、輸出先(2001年実績)で見ると、輸出先国は世界中に散らばっている。日本への輸出は第6位で、オーストラリア向けが群を抜いて第1位である。第2位ベルギー、第3位インドネシア、第4位イギリス、第5位イタリアとなっている。アメリカへの輸出は皆無に等しい。中国への輸出は第32位で900台程度とわずかである。乗用車と商用車の輸出割合は、26.4%対73.6%と、生産割合を反映している。また米系と日系を分けた場合、米系(GM, マツダ, フォード)52%対日系(三菱, トヨタ, ホンダ, いすゞ, 日産, 日野, 日産ディーゼル)48%と大体五分五分である。³⁹⁾2001年の時点では、輸出量において米系が日系よりも一歩リードしている。

(2) タイの自動車輸入

1978年に完成乗用車の輸入が禁止されたが、1991年に解除され、完成車の輸入が再開した。タイの自動車輸入量を見たかったが、そのデータがなかなか見つからなかった。そこで、日本

からのタイへの輸出データを探したら、見つけることができた(表5)。⁴⁰⁾ここでは、それを見ながら考察する。

これを見ても分かるように、(日本からの全車種)輸入量(2005年約4万2千台)はタイ自動車の輸出量(同年約44万1千台)に比べて非常に少ない。自動車の輸入関税は現在、完成乗用車80%、CKD33%(車種に関係なく)となっている。ただし、大型バスと大型トラックは完成車40%、CKD20%と比較的安くなっている。また、オフロード車は乗用車と同じで、ピックアップトラック(商用車に属す)は完成車60%、CKD33%となっている。⁴¹⁾

表5 タイの日本からの輸入統計(四輪)時系列×車種1993年1月-2006年12月(単位:台)

年	乗用車				トラック				バス			全車種
	普通	小型	軽	小計	普通	小型	軽	小計	大型	小型	小計	合計
1993	6593	113403	0	119996	34162	5933	0	40095	596	106	702	160793
1994	11187	61499	2	72688	43327	4598	1	47926	519	1250	1769	122383
1995	11179	81707	1	92887	60120	3384	0	63504	472	2202	2674	159065
1996	16420	59307	0	75727	57338	3514	0	60852	121	3252	3373	139952
1997	4710	29692	0	34402	28458	1136	0	29594	206	2536	2742	66738
1998	2427	5451	0	7878	3269	30	0	3299	399	339	738	11915
1999	8535	23075	0	31610	19241	191	0	19432	0	2316	2316	53358
2000	8492	19710	0	28202	33207	816	0	34023	1	2416	2417	64642
2001	4283	8909	0	13192	21615	305	0	21920	254	2928	3182	38294
2002	570	11204	0	11774	27192	96	1	27289	37	3648	3685	42748
2003	4157	8459	0	12616	44285	480	0	44765	69	4274	4343	61724
2004	20363	5478	0	25841	30894	624	0	31518	12	6054	6066	63425
2005	5246	747	7	6000	23028	924	0	23952	54	11711	11765	41717
2006	5429	246	0	5675	19362	1392	0	20754	92	11168	11260	37689

(出所) 日本自動車工業会データベース [28]。

これに物品税と地方税および付加価値税(VAT)がプラスされるので、輸入車(特に乗用車)の購入は高いものになっている。タイで生産されていない3000cc超の高級乗用車の物品税率は50%と高い(2004年7月末に改定)⁴²⁾が、最近、富裕層が増えて日本からの高級乗用車の輸入が伸びている模様である。

3 タイ自動車産業の今後の課題

規制が次第に緩和され、部品や完成車の輸入関税も次第に低減ないしは撤廃されることになったので、今後は、メーカー間の競争が激化するであろう。特に、地域・国間の競争としては、ASEAN自動車産業対中国自動車産業間の競争が、またメーカー間では、日系対欧米系間の競争が強く意識されている。

〈最近の規制緩和・自由化に向けた主な動き〉

- ① BBC (Brand to Brand Complementation: 自動車部品の相互補完に関する計画) スキームは1988年に発効したが、その骨子は、①自動車アッセンブラー(完成車ブランドの保有者)が同一企業間でスキーム加盟国から部品を相互に調達する場合、その輸入関税を50%減免する、②その購入部品は国産部品とみなすというものであった。⁴³⁾これは次のAICOに進展していった。
- ② AICO (ASEAN Industrial Cooperation) スキームは、1996年に発効した。これは、自動車に限らず、域内での対象品目の関税引下げ(5%以下の特惠関税)が認可によって可能になる制度である。これは、次のAFTAへの橋渡し役となった。⁴⁴⁾
- ③ AFTA (ASEAN Free Trade Area) が、1992年の第4回ASEAN首脳会議においてASEAN域内の自由貿易構想として正式合意され、2008年までにAFTAを実現することで合意された。1993年から、AFTA実現のためのメカニズムである共通有効特惠関税(CEPT: Common Effective Preferential Tariff) スキームが開始された。CEPTの最終関税率は0~5%とされ、実現目標年は当初計画より前倒しされてきている。エンジンおよび同部品5品目はセンシティブ品目とされている。その後の1999年に、輸入関税撤廃についても目標年が決定され、原加盟国は2010年に、新規加盟国は2015年になった。(ただし、例外品目は除く。)⁴⁵⁾タイのASEAN域外FTA (Free Trade Agreement: 自由貿易協定) が着々と進行中で、ASEAN・中国FTA (ACFTA)、タイ・オーストラリアFTA、タイ・インドFTA、タイ・日本FTAなどが締結されている。⁴⁶⁾
- ④ 日本・タイ経済連携協定(EPA: Economic Partnership Agreement) (略称、日タイEPAまたはJTEPA) が2007年4月3日に締結され、日タイ間の経済関係がますます緊密になることが予想される。自動車関係についてみると、3000cc超の乗用車は、2009年までに現行税率80%を60%に段階的に引き下げ、2010年代半ばの関税撤廃について2009年に協議開始する、また、3000cc以下の乗用車については6年目に再協議する、ということになった。⁴⁷⁾タイ政府は2010年180万台の生産目標を掲げた(内国内販売100万台、輸出80万台)⁴⁸⁾が、これを達成するには多くの課題を克服しなければならないであろう。

課題克服の基本は、①タイに生産拠点を置く自動車関連メーカーが国際競争力をつけること、②高度な製品開発技術や生産技術を持った人材を育成すること、③国内経済力を充実させ国内需要を伸ばすことなどである。以下、これらの課題を探ってみた。⁴⁹⁾

(1) 国際競争力の拡充

- (a) 量産効果(規模の経済)の確保

① AFTA の活用・・・ASEAN 域内分業体制ひいては世界分業体制の確立

タイ自動車産業における大きな難点といえば、国内市場の狭隘さと生産規模の小ささである。この中に15社（トヨタ・モータータイランド（TMT）、サイアム日産オートモービル、サイアムモーターズ&日産、三菱モーターズタイランド、ホンダ・オートモービル、バンチャン・ジェネラルアッセンブリー、オートアライアンス、いすゞモーターズ、日野モーターズマニュファクチャリング、トンプリ・オートモーティブアッセンブリー、ヨントラキット・モーターズ、タイ・スウェディッシュ・アッセンブリー、ゼネラルモーターズ（GM）、BMW マニュファクチャリング・タイランド、タイルン・ユニオンカー）の自動車メーカーがひしめいて競争を展開しているのである。⁵⁰⁾規模の経済をいかに獲得するかが大きな課題である。

自動車部品については、ASEAN 主要国においてすでに1988年より BBC (Brand to Brand Complementation：部品相互補完協定) スキームが開始されており、いまや AFTA の時代に突入して、ASEAN 域内の分業化を推進している。これを大いに利用して、量産効果をいかに生み出すかが成功に向けての大きなカギとなっている。いわば「製品別の集中生産」であり「ASEAN コンプリメンテーション」である。現段階では（自動車部品については、JTEPA により2011年または2013年までは）、日本からの輸入では関税によってコスト高になるので、ASEAN 域内で生産する方向に向かう。いまやローコスト生産体制の確立には、人の現地化、モノ（資材、機械設備、金型・治工具）の現地化などの「現地化」がキーワードになっている。そのために地場サプライヤーの育成が大きな課題になっている。⁵¹⁾

しかし、分業体制は ASEAN 域内に限るべきではない。世界最適分業体制の確立がいま優良企業で進展している。

② 輸出の拡大・・・国際競争力（EQCD 力）ある生産能力の拡大

タイの自動車生産能力は、すでに国内市場を超えているが、これからますます自由化が進展する中で、量産効果を出すためにも、国際競争力ある生産能力を拡大する必要がある。国内市場を超えた能力や拡大された能力は、輸出に回すしかない。ASEAN 域内はもとより世界各地への輸出拡大が大きな課題である。その基本は EQCD (E：環境，Q：品質，C：コスト，D：デリバリー) 力である。量産効果を引き出すための生産力増強は、分散的生産を解消し、集約的生産を志向するしかない。ASEAN 域内の分業体制（域内水平分業）を世界分業体制の中に組み入れた生産体制の構築が課題である。⁵²⁾

(b) 研究・技術開発力の拡充

国際競争力をつけるためには、量産効果だけではなく、魅力ある自動車の研究・技術開発力が必要である。それは、世界戦略車とアジア専用車の開発力である。開発・調達・生産を域内

で実現すれば、スピードが高まり、競争力の向上につながる。したがってタイで作るものはタイで開発したいが、まだタイには開発力が整っていない。「開発段階」を、①研究開発、②先行技術開発、③製品開発、④適応技術開発、⑤生産技術開発、⑥生産（量産）の6段階に分ければ、現在タイを含むアジアはせいぜい④段階の中レベルであろう。したがって日本メーカーにとって、いわばゼロからのスタートであるという。⁵³⁾これをいかにレベルアップしていくかが大きな課題である。

また、ピックアップ市場は世界でもアメリカを除けばそれほど大きくないという。ピックアップに続くヒットを出せるかが大きなカギとなっている。⁵⁴⁾

(2) 人材の育成・確保

急激な工業化に技術者を中心とした有能な人材の育成・確保が追いついていない、人材不足がタイ自動車産業の競争力の足を引っ張る危険性があるといわれている。⁵⁴⁾外国企業からの技術移転だけでなく、国全体の教育体制の整備が望まれているが、これはずっと以前からいわれていることである。

サプライヤーは、アッセンブラー以上の人材確保難で、人材育成・確保に時間がかかっている。新規採用が難しい上に、ジョブホッピングが多い、そこで人材派遣会社の利用や中途採用にならざるを得ないといったサプライヤーの声がある。こういうことではタイの自動車産業の競争力が危うくなる。これに対処するため、日本政府とタイ政府および自動車産業がそれぞれの持ち味を生かした協力をして、タイの自動車産業人材を育成しようという事業 TAHRDP（タイ自動車産業人材育成プロジェクト）が2005年度から開始されたという。⁵⁵⁾

(3) 地方分散化

これは、タイ政府が相当前から取り組んでいる課題で、バンコク首都圏の一極集中の弊害を克服し、地方の経済力を高め、所得格差を縮小して、タイの国全体の経済水準を高めようとの狙いがある。しかし、地方への進出や工場立地は相当大きな優遇策を講じているにもかかわらず、いまだにこの政策が十分な成果を収めていない様である。

自動車生産経営の視点から考えて、自動車産業が集積していない地方へ立地するという考えは、物流あるいはJIT、技術者・人材確保等の観点から見て、それほど得策とは考えられない。しかし、そのマイナスをカバーして余りある恩典が得られるならば地方進出も可能である。自動車産業の地方分散化を実現するには、アッセンブラーの進出が効果的であるが、アッセンブラーは多種多量の部品を必要とするために、裾野産業が育っていない地方に新たに進出することはあまりに危険が大きすぎるであろう。そこで、進出するとすれば、部品メーカーということになる。できるだけアッセンブラーに近くて恩典の多い地方が選ばれるであろう。政策上は、

物流インフラ整備、工場団地の整備、人材や労働力の確保支援などが重要となるであろう。

この地方分散化が、自動車産業と直接関係がなくても、地方分散化が成功すれば、国全体の経済レベルが向上し、自動車需要拡大へとつながるので、自動車産業にとっても大きな意義があるといえる。

(4) 環境問題の克服

自動車生産と自動車消費、さらには自動車リサイクルなどの面からこの問題は深刻である。今後さらに、高架鉄道と地下鉄の整備のみならず道路整備が望まれる。環境生産とエコカーの開発、生産、販売・輸出、消費・リサイクルが推進される必要がある。

自動車生産工場における生産方法の環境問題への取り組みは早くからなされ、法的規制も次第に整備されている。特に日系企業の ISO14001 認証取得は進んでいる。⁵⁶⁾しかし現地企業などの実態を筆者は把握していない。アッセンブラーのしっかりしたグリーン調達が望まれるところである。

低公害車（燃費が 1 ℓ 当たり走行距離 20km 以上。ただし、排気量 1300cc 以下のガソリン車、排気量 1400cc 以下ディーゼル車）の税優遇策（現在 30% の自動車物品税率を 17% にする）、すなわち「エコカー政策」が、タイ政府により決定され、2009 年 10 月から実施されることになった。日系各社はエコカーの開発・生産・輸出に向けた体制を拡充しているという。⁵⁷⁾

また燃料の低公害化も重要である。特に、一極集中の進んだバンコク首都圏のモータリゼーションと渋滞は有名であるが、この地域における排ガス規制強化の必要性が叫ばれている。また同時に、温室効果ガス CO₂ の削減に寄与する燃料（バイオ燃料等）開発とバイオ燃料対応エンジンの開発も進められている。⁵⁸⁾

タイにおける自動車保有台数は年々増加しているが、使用済み自動車はどうなっているのだろうか。新車登録台数、中古車輸入台数、中古車輸出台数などとの関連で、使用済み自動車（End-of-Life Vehicles : ELV）台数を捉えれば、日系自動車の相当数がタイ国内あるいは諸外国で最終処分されていることになるであろう。それらの処分は処分する国に任されていると思われる。タイではまだ拡大生産者責任（Extended Producer Responsibility : EPR）の原則が導入されていないようである。「環境先進国」といわれているわが国でも自動車リサイクル法が施行されたのが一昨年（2005 年）1 月 1 日であったから、タイではこれからの話ということであろうか。⁵⁹⁾

おわりに

タイ政府は自動車産業政策を自国の工業化の重点政策として位置づけ、1960年代以降、外国企業の技術と投資を導入することにより、各種奨励策と保護政策を駆使して推進してきた。それによって次第に競争力をつけてきたが、通貨危機を経験して、今は積極的に自由化と開放に向かい、国際競争力の確保と輸出志向のもとで自動車産業政策を推進している。

保護政策による工業化政策が一応成功した大きな要因の一つとしては、政治的安定、外資導入政策・技術移転政策、そしてかなり膨大な人口（2006年64.6百万人…日本の約半分）⁶⁰があると思われる。所得水準が向上すれば、さらに市場は拡大する。しかしタイ国だけの市場は十分ではなかった。今は、国内需要よりも生産力が凌駕し、輸出志向にシフトしている。これとほぼ並行的にWTO加盟が影響して、ASEAN域内の自由貿易構想等が実現化し、自由化が一気に進展した。したがって国際競争力が強く求められる時代になった。

今後、自動車産業はますます競争が激化するので、タイ自動車産業の国際競争力をいかに強化していくかが大きな課題である。この課題に対するキーワードは、国際競争力、所得水準、自由化、人材、環境であろう。

[本論文は、拙著「タイ自動車産業の発展と現状について」『日本生産管理学会 第23回全国大会講演論文集』（開催日：2006年3月18日(土)、19日(日)、開催校：大阪市立大学）（113～116ページ）に加筆・修正を加えたものである。]

【注 釈】

- 1) 塩沢由典 [36], 175ページ, 水谷四郎編 [26], 380ページ, 大辻義弘編 [32], 125ページ。
- 2) 塩沢 [36], 179ページ。
- 3) 酒井弘之 [35], 155ページ。
- 4) 大辻編 [32], 255ページ。
- 5) 吉松秀孝 [45], 145ページ。
- 6) 大辻編 [32], 126, 256ページ。
- 7) 同上書, 127ページ。
- 8) 末廣昭 [37]。
- 9) 大辻編 [32], 124ページ。
- 10) 同上書, 146ページ。
- 11) 同上書, 146ページ, BOI [5]。
- 12) 同上書, 146ページ, 成清正和 [27], 22-23ページ。
- 13) JCC, ほか [15], 高橋良子 [38]。

- 14) 成清 [27], 19ページ。
- 15) 同上書, 19-20ページ。
- 16) FTI [10]。
- 17) 成清 [27], 24ページ。
- 18) 同上書, 22ページ。
- 19) 同上書, 20-21ページ。
- 20) 同上書, 8-12ページ。
- 21) 塩沢 [36], 173ページ。
- 22) 大辻編 [32], 254-258ページ, 酒井 [35], 155-156ページ。
- 23) FOURIN 編 [6], 12ページ。
- 24) FOURIN 編 [7], 25ページ。
- 25) 同上書, 17ページ。
- 26) 同上書, 31ページ。
- 27) 塩沢 [36], 176-177ページ。
- 28) FOURIN 編 [7], 31-32ページ。
- 29) 酒井 [35], 154ページ。
- 30) 塩沢 [36], 180ページの表5・4参照。
- 31) 酒井 [35], 154-155ページ。
- 32) 塩沢 [36], 177ページ。
- 33) 丸山恵也編 [24], 316ページ。
- 34) 塩沢 [36], 177, 179ページ。
- 35) 同上書, 180ページ。
- 36) 酒井 [35], 155-156ページ, 日高謙一 [13], 178ページ。
- 37) 大辻編 [32], 256ページ。ただし, 1993年にすでに国産化政策の廃止を決め, 96年にその実施が発表されている(みずほ総合研究所 [25], 8ページ)というから, タイ政府は発表をしても実際は国産化規制をしていたものと思われる。なぜか?疑問が残る。なお TRIM 協定とは, TRIM を禁止する協定で, TRIM とは Trade-Related Investment Measures (貿易関連投資措置) の略称(富山県統計調査課 [40])で, 非関税障壁のことである。(竹内信二 [39])
- 38) 経済産業省 [22]。
- 39) ジェトロ・バンコクセンター [18]。
- 40) 一つ見つけた(米谷博 [44])が, 表5と整合性が判断できなかったため, ここでは提示していない。
- 41) パウイニー・ランシヨウタイ, 助川成也 [33]。
- 42) JETRO 国際経済研究課 [19]。3000cc以上のバンや3250cc以上のピックアップトラックは物品税が大幅にアップされ50%になっている。これらは輸入が主で国内では生産されていないようである。
- 43) 加茂紀子 [20], 123ページ。
- 44) 山本貴士 [43], JETRO [17]。
- 45) アジア太平洋局地域政策課 [2], 石井和克 [14]。なお「センシティブ品目」とは, 自国にとって重要品目で, かつ輸入による影響が大きい品目であるため輸入制限または関税を高くしている品目。大木博巳 [31], 14ページ。
- 46) 大木 [31], 14ページ, UFJ 総合研究所 [42]。
- 47) 外務省 [12], 外務省 [11]。
- 48) FOURIN 編 [9], 216ページ。
- 49) TAI (タイ自動車研究所) が出した「デトロイト計画」は次の5つの事業を打ち出している(2005年2月):

- ①人材の育成, ②自動車部品生産技術の専門家の派遣事業, ③研究・開発センター設立のための基金設立, ④自動車産業の調査・分析する情報技術センター設立, ⑤自動車輸出振興センター設立 (アジア株 [1])。
- 50) 大木 [31], 5 ページ。
51) 同上, 21-23ページ, 外務省 [11], 竹内 [39], 5-6 ページ。
52) この典型的モデルとしては, トヨタの IMV (Innovative International Multi-purpose Vehicle) プロジェクトなどがあるであろう (大木 [31], 6-8 ページ)。
53) 大木 [31], 27, 31ページ。
54) 西日本新聞 [30]。
55) 大木 [31], 24-26, 32ページ。
56) 財団法人地球・人間環境フォーラム [46], その他を参照。
57) 日経 Ecolomy [29]。
58) 『バンコク週報』, ほか [47]。
59) トヨタとホンダ, さらには日本自動車工業会では ASEAN や中国においてリサイクル事業を行う計画はないという (2003年時点で) (上野健介ほか [41], 21ページ)。
60) BOI [4]。

【参考文献／ホームページ】

- [1] アジア株「タイ王国社会ウォッチング」(2006. 5. 12) : <http://www.asianstocks.info/th/detail/thd2005b.htm> (2007. 6. 11)
- [2] アジア太平洋局地域政策課「AFTA (ASEAN 自由貿易地域) について」(2003年6月) <http://210.163.22.165/mofaj/area/asiakeizai/pdfs/afta.pdf> (2007. 6. 10)
- [3] アジアへの投資「2005年11月22日」 : <http://info.petit-kent.com/mt/archives/2005/11/> (2006年1月), 「週刊タイ経済2006. 01. 30」 Fact-Link : <http://www.fact-link.com/news.php?id=1092> (2006. 1)
- [4] BOI (Thailand Board of Investment : タイ投資委員会) “Demographics” : <http://www.boi.go.th/japanese/how/demographic.asp> (2007. 6. 15)
- [5] BOI 役員メンバーリスト : <http://www.boi.go.th/english/about/BoardofInvestment.pdf> (2007. 6. 11)
- [6] FOURIN 編『1988 東南アジア自動車部品産業』 FOURIN, 1988年。
- [7] FOURIN 編『1991 アジア自動車産業』 FOURIN, 1992年。
- [8] FOURIN 編『1993/1994 アジア自動車産業』 FOURIN, 1994年。
- [9] FOURIN 編『アジア自動車産業 2004/2005』 FOURIN, 2004年。
- [10] FTI (The Federation of Thai Industries : タイ工業連盟), “Organization” : http://www.fti.or.th/Fti%20Project/ex_orgintro_eng.aspx (2006. 1)
- [11] 外務省「共同プレス発表 タイ経済連携協定(仮訳)」 http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/thailand/j_thai_kyotei.html, (2007. 6. 15)
- [12] 外務省「日タイ経済連携協定の署名～2007年4月3日～」 : http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/fta/j_asean/thailand/pdfs/gaiyo.pdf, その他, 外務省の関連資料。
- [13] 日高謙一「タイにおけるユニークな技術蓄積 -タイにおける自動車部品メーカーのケーススタディから-」東アジア産業経済研究センター : http://www.erc-kobegakuin.org/report_pdf/p167.pdf (2007. 6. 9)
- [14] 石井和克「東アジアにおける終戦記念日と独立記念日」 : <http://www2.kanazawa-it.ac.jp/ishii/column/040800.html> (2007. 6. 11)
- [15] JCC「1964年(S39)～1973(S48)「輸出代替としての海外進出が進む10年間」」バンコク日本人商工会議所 : http://www.jcc.or.th/jcc_history/1964-1973.asp, The Thailand Development Research Institute (TDRI) : http://www.info.tdri.or.th/reports/published/rm_8/app_e.pdf, 政策研究大学院大学 : <http://www.grips.ac.jp/forum/pdf07/07>

タイ自動車産業の発展および現状と課題について

- [FebUK/attach4.pdf](#) (2007. 6. 8)
- [16] JETRO (統計)「ASEAN 6 カ国の国内自動車販売台数・生産台数」：http://www.jetro.go.jp/biz/world/asia/asean/statistics/asean_stat2.xls (2007. 6. 9)
- [17] JETRO「進展する AFTA と企業の対応(その2)」(2004.11. 3)：http://www.jetrobkk.or.th/japanese/s2_2_292.html (2007. 6.11)
- [18] ジェトロ・バンコクセンター「自動車輸出相手国2001年(台数)」：<http://www.jetrobkk.or.th/japanese/pdf/3.9.2.4.1.pdf> (2007. 6.10)
- [19] JETRO 国際経済研究課「タイの自動車物品税率改定と内国民待遇」(2004年9月28日)(独立行政法人) 経済産業研究所：<http://www.rieti.go.jp/wto-c/040928/040928-1.pdf> (2007. 6. 9)
- [20] 加茂紀子「第5章 日本自動車産業のアジア戦略－国際分業パターンの特質と1998年以降の状況変化－」(2003. 2) IDE-JETRO：http://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Report/pdf/2003_02_05_05.pdf (2007. 6.11)
- [21] 春日剛, 岡俊子, 山口揚平, 比嘉庸一郎, 星野薫「欧米系自動車部品メーカーのタイ進出状況とわが国自動車部品メーカーの対応」『開発金融研究所報』第16号(2003年6月)：http://www.jbic.go.jp/japanese/research/report/review/pdf/16_02.pdf (2007. 6.12)
- [22] 経済産業省「第4-4-9図 海外進出のきっかけ」『平成7年版 中小企業白書』：http://www.meti.go.jp/hakusho/chusyo/H07/4-4-9_z.htm (2007. 6.11)
- [23] 経済産業省貿易経済協力局「平成17年度経済産業技術協力の基本方針」(平成17年4月1日)：http://www.meti.go.jp/committee/materials/downloadfiles/g50613a70_j.pdf (2007. 6.17)
- [24] 丸山恵也編『新版 アジアの自動車産業』亜紀書房, 1997年。
- [25] みずほ総合研究所「タイ自動車産業」『みずほレポート』2003年10月2日：<http://www.mizuho-ri.co.jp/research/economics/pdf/report/report03-1002.pdf> (2007. 6.12)
- [26] 水谷二郎編『タイ経済概況 1990/1991年版』JCC, 1991年, 1月。
- [27] 成清正和「タイの工業化の概要」シンガポール駐在員事務所・日本政策投資銀行(2001年12月)：http://www.dbj.go.jp/singapore/english/PDF/S20_j.pdf (2007. 6. 9)
- [28] 日本自動車工業会データベース：http://jamaserv.jama.or.jp/newdb/print_stat.cgi (2007. 6.10)
- [29] 日経 Ecolomy「日系自動車大手, タイを『エコカー』拠点に」：<http://eco.nikkei.co.jp/news/article.aspx?id=2007060602759n1> (2007. 6.18)
- [30] 西日本新聞「自動車生産タイ快走一年100万台突破 外資系の工場誘致奏功」2006年1月23日。
- [31] 大木博巳「ASEAN における日本企業の生産, 研究・開発の進化」(2006年1月26日) 経済産業研究所：http://www.rieti.go.jp/en/events/06012601/pdf/2-01_ohki_presentation_j.pdf (2007. 6. 9)
- [32] 大辻義弘編『タイ経済概況 2002/2003年版』JCC, 2003年, 2月。
- [33] パウイニー・ランシヨウタイ, 助川成也「タイにおける自動車の輸入システムについて」(2002.12. 2) JETRO ビジネスサポートセンター《タイ》, ジェトロ・バンコク：<http://www.jetrobkk.or.th/japanese/pdf/2.2.94.1.pdf> (2007. 6. 9)
- [34] りそな銀行アジアニュース「2005年タイの好調な自動車産業」(平成18年3月31日) Resona Group：http://www.resona-gr.co.jp/resonabank/re_hojin/kokusai/asi_pdf/asi_news101.pdf (2007. 6. 9)
- [35] 酒井弘之「第6章 タイにおける自動車部品産業の集積」小林英夫・竹野忠弘編著『東アジア自動車部品産業のグローバル連携』文眞堂, 2005年, 155ページ。
- [36] 塩沢由典「5 タイ自動車工業にみる日本の部品企業展開」宮崎義一編著『多国籍企業の研究』筑摩書房, 1982年, 172-241ページ。
- [37] 末廣昭「第3章 国民所得統計」『タイ統計制度発達史序論』1999年11月：一橋大学経済研究所アジア長期経済統計：<http://www.ier.hit-u.ac.jp/COE/Japanese/discussionpapers/DP99.6/3.html> (2006. 1)
- [38] 高橋良子「序章 タイの経済発展と諸問題」國學院大學：http://kuin.jp/chuma/report03_jyosyou.htm (2006. 1),

- [39] 竹内信二「ASEAN 自動車および部品業界コスト世界一への挑戦」(2003年11月26日) JETRO : <http://www.jetro.go.jp/jetro/profile/speech/symposium/gijiroku02.pdf> (2007. 6. 17)
- [40] 富山県統計調査課「用語解説集」: http://www.cap.or.jp/~kandokoro/html/17/17yogo_migi10e1.htm (2007. 6. 17)
- [41] 上嶋健介, 佐々木知也, 宮本大輔, 山室俊介「自動車リサイクル～“ASEAN+日中韓”循環型社会構築に向けて～」慶應義塾大学経済学部(2003) : http://www.econ.keio.ac.jp/staff/myamagu/seminar_www/2003/PDFrejume/2003car.pdf (2007. 6. 17)
- [42] UFJ 総合研究所「ACFTA 時代を迎えるタイ～輸出生産拠点としての課題と展望～」三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング : <http://www.murc.jp/report/research/2005/0560.pdf> (2007. 6. 11)
- [43] 山本貴士「アジアで進む新たな国際物流の実態」『国際分業でグローバル化の進む物流』国土交通省 : <http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/soukou/ppg/ppg6/ppg6-05.htm> (2007. 6. 11)
- [44] 米谷博「アセアンを舞台に再び投資攻勢を開始した日本企業」(2001年2月) ジェトロバンコク : <http://www.jetrobkk.or.th/japanese/pdf/3.9.2.5.pdf> (2007. 6. 9)
- [45] 吉松秀孝「第Ⅱ部第1章 タイと台湾の自動車産業と自由化政策」市村真一監修『アジアの自動車産業と中国の挑戦』創文社, 2005年, 133-153ページ。
- [46] 財団法人地球・人間環境フォーラム『日系企業の海外活動に当たっての環境対策(タイ編)』(平成11年3月) : <http://www.env.go.jp/earth/coop/oemjc/thai/j/contents.html> (2007. 6. 18)
- [47] 「バイオディーゼル」『クルマの環境問題について』 : <http://www1.harenet.ne.jp/~noriaki/link66.html> (2007. 6. 18), 「バンコク都知事, 排ガス規制強化を宣言」『バンコク週報』(2007. 6. 6) : <http://www.bangkokshuho.com/news.aspx?articleid=2445> (2007. 6. 18)