

タイの自動車産業と経済成長

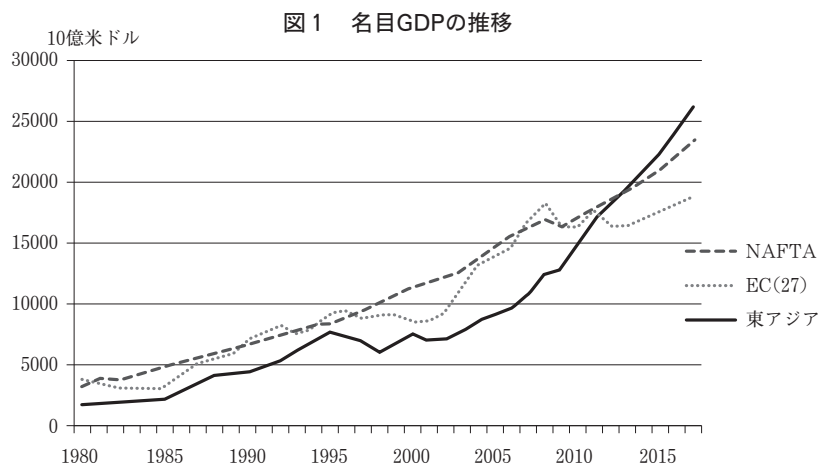
河 合 伸

Economic growth of Thailand is a key stone of further economic growth in east asia. This paper confirms that the growth of automobile industry in Thailand have been contributing to the economic growth of Thailand. The degree of contribution, however, decreased after Asia currency crisis. We also survey the industrial policies for automobile industry in Thailand. We found that the policy changes from protection of infant industries to a free trade and those timing were very effective for the growth of automobile industry in Thailand. The agglomeration of automobile industry makes Thailand's economy be proof against several shocks from both demand and supply sides such as the global financial crisis and disasters.

I. 東アジアの経済成長

2008年の世界金融危機後に、これまでのアメリカに代わって世界経済の成長を牽引し始めているのが中国をはじめとする東アジアの成長である。図1はIMFのWEO(2012)より世界の主要経済圏であるNAFTA(アメリカ, カナダ, メキシコ), EU27カ国, そして

東アジア(日本, 中国, 韓国, ASEAN 6 各国(タイ, インドネシア, マレーシア, フィリピン, ベトナム, シンガポール), および香港, 台湾)におけるドルベースの名目GDP推移の比較をしたものである。東アジアについては他の経済圏とは異なり暫定的な経済圏として筆者がまとめたものである。これによれば2013年には東アジアがNAFTAを抜き世



資料：IMF World Economic Outlook Oct. 2012より作成，2012年以降は予測値

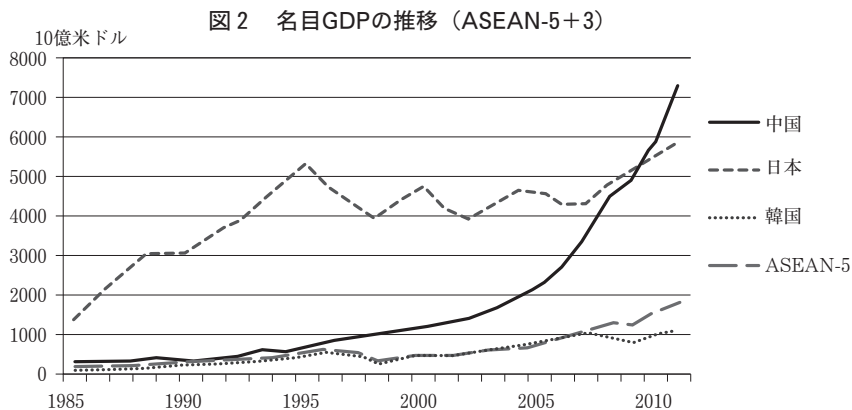
東アジア：日本，中国，韓国，ASEAN（タイ，インドネシア，マレーシア，フィリピン，ベトナム，シンガポール），香港，台湾

界最大の経済圏となることがわかる。東アジアはNAFTAに対して1980年から1995年までは順調にキャッチアップしていたものの、1995年以降は、アジア通貨危機、日本の構造的不況などの影響から停滞した。しかし、2003年頃より成長が加速しはじめ、世界金融危機の影響で2009年には他の2地域の成長が鈍化する中、一気に追いつき追い越す勢いとなっているのである。

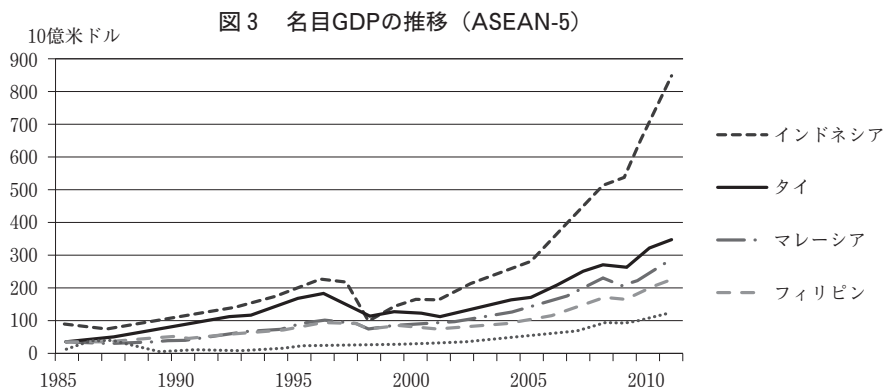
次に図2は、その東アジアの主要国である日本、中国、韓国とASEAN-5（タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム）の名目GDPの推移をみたものである。

これをみると成長著しい東アジアの中で、日本、韓国といったOECD先進国の経済が、2010年に日本は中国に追い越され、韓国はASEAN-5とほぼ同じ水準であったが、2008年以降に水をあけられた格好となっており、東アジアの成長拠点が日本や韓国から、中国およびASEAN諸国に移行しつつあることがわかる。

そこで今度は、ASEAN-5の推移をみてみよう（図3）。すると、ASEAN-5においてはインドネシアが急速に成長していることがわかる。そしてそれに続くのがタイである。ただし、インドネシアの主要産業が、ロシアの



資料：IMF World Economic Outlook Oct. 2012より作成，ASEAN-5: タイ，インドネシア，マレーシア，フィリピン，ベトナム



資料：IMF World Economic Outlook Oct. 2012より作成

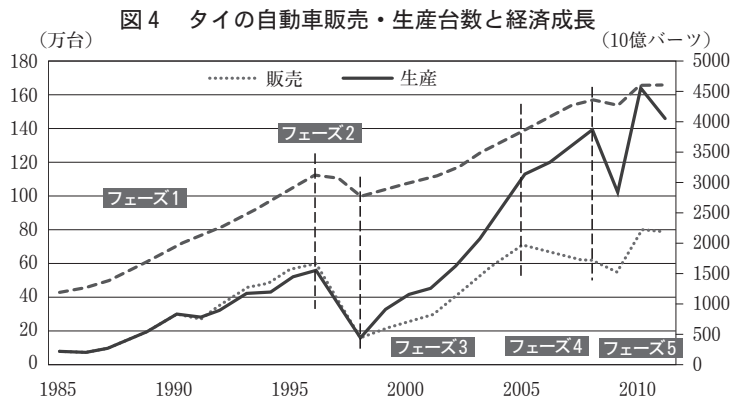
ように主に石油、ガスなどの天然資源であるのに対し、タイは中国と同様に自動車産業の生産拠点としての発展を遂げようとしている。これより、タイ経済がさらなる発展を遂げることができるか否かが、今後の東アジア地域の成長のカギとなっていることがわかる。次節では、タイの経済成長とその原動力と考えられる自動車産業の発展についてみていく。

II. タイの経済成長と自動車産業

図4は、タイの実質GDPの推移と自動車生産および販売の長期的な推移を示したグラフである。これは平川・河合（2010）において用いたグラフにリーマン・ショック後の推移を追加し、かつ実質GDPの推移を重ねたものである。平川・河合（2010）においては、1985年から2008年までの推移を4つのフェーズに分けて分析しているが、ここでは世界金融危機や大洪水という度重なるショックによって大きく変動した2008年から2011年までの時期をフェーズ5：「危機変動期」（2008～2011）として新たに加えた。ここで4つのフェーズとはフェーズ1：「産業集積期」（1985～1996）

年までの、フェーズ2：「通貨危機期」（1997～1998）、フェーズ3：「構造転換期」（1999～2004）、そしてフェーズ4：「輸出拠点化期」（2005～2008）である。

これによれば、タイの自動車産業は、経済成長と歩調を合わせるかのように、1987年から96年の10年間で、国内自動車販売台数が約10万台から約59万台、自動車生産台数が約10万台から約56万台へと成長したが、97年の通貨危機によって、販売・生産ともに2年間で4分の1程度にまで急速に縮小した。しかし、99年よりV字回復を果たし、販売は2005年には危機前のピークを上回る約70万台に到達、生産はそれを大きく上回り約112万台となる。その後、販売は緩やかながら減少に転じ2008年では約61万台となるものの、生産はさらに成長を続け、2008年には約139万台に到達している。その後、2008年9月のリーマン・ショックによって顕在化した世界金融危機と、2011年の大洪水による生産設備の浸水被害によって、生産はその都度一時的に大きく落ち込むものの、その規模はアジア通貨危機ほどではなく、回復もより急速なV字回復をとげている。タイ工業連盟（FTI）自動車部会によれ



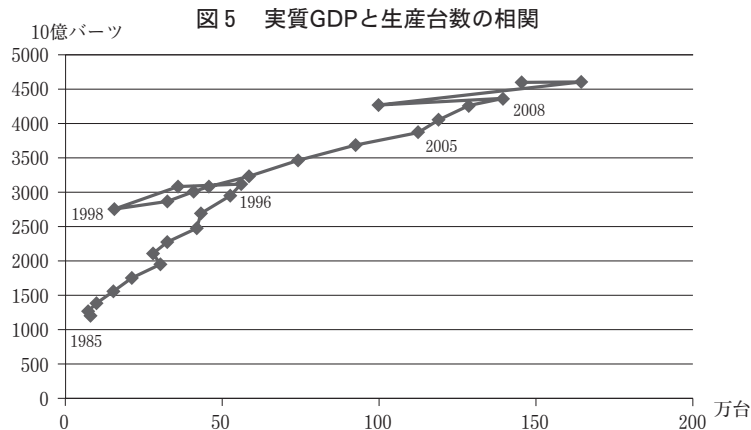
資料：FOURIN『アジア自動車産業』（2008）、（2011）、世界自動車調査月報2012年2月号（第318号）、3月号（第319号）および、IMF—World Economic Outlook Oct. 2012より作成

ば2012年の自動車生産台数は1月－9月期ですでに2010年の164万台を大きく上回る170万台を突破しており、通年では初の200万台越えとなるであろうと報じられている。

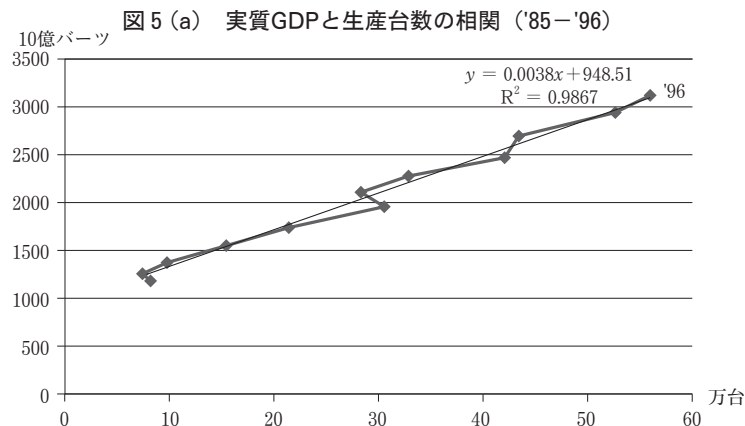
次に、生産台数と実質GDPの相関を示したのが図5である。これをみると、はっきりと正の相関が表れており、自動車産業の発展が経済成長に強く影響を及ぼしていることがわかる。自動車生産にともなう付加価値がGDPの一部を構成していることから、ここでは自動車生産を説明変数、実質GDPを被説明変数として捉えていく。このときアジア

通貨危機に際して自動車生産と実質GDPはそれぞれ落ち込むものの、実質GDPの落ち込みは自動車生産ほどではなく、いわゆる消費関数におけるラチェット効果のような現象が見られる。その後自動車産業の回復とともにGDPも回復していくが、そのテンポは危機前とはあきらかに異なっており、何らかの構造変化が起こっているものと考えられる。そこで、フェーズ1とフェーズ2以降にわけて回帰分析してみると、以下のとおりとなる。

図5(a)は、アジア通貨危機前のもので、傾きの推定値が0.0038となっている。決定係

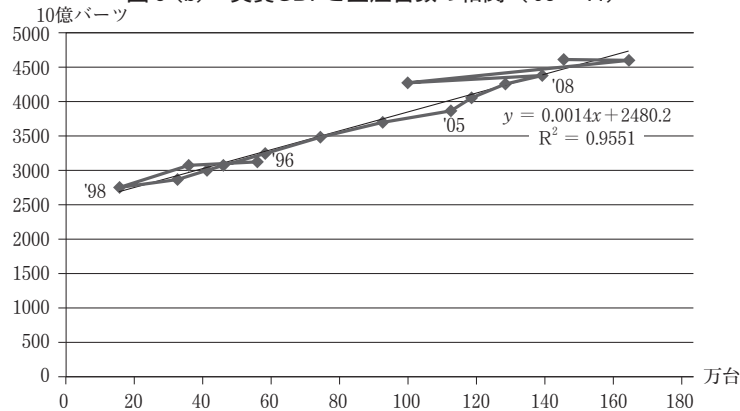


資料：FOURIN－『アジア自動車産業』（2008）、（2011）、世界自動車調査月報2012年2月号（第318号）、3月号（第319号）および、IMF－World Economic Outlook Oct. 2012より作成



資料：FOURIN－『アジア自動車産業』（2008）、（2011）、世界自動車調査月報2012年2月号（第318号）、3月号（第319号）および、IMF－World Economic Outlook Oct. 2012より作成

図 5 (b) 実質GDPと生産台数の相関 ('98-'11)



資料：FOURIN『アジア自動車産業』(2008)。(2011)，世界自動車調査月報2012年2月号（第318号），3月号（第319号）および，IMF－World Economic Outlook Oct. 2012より作成

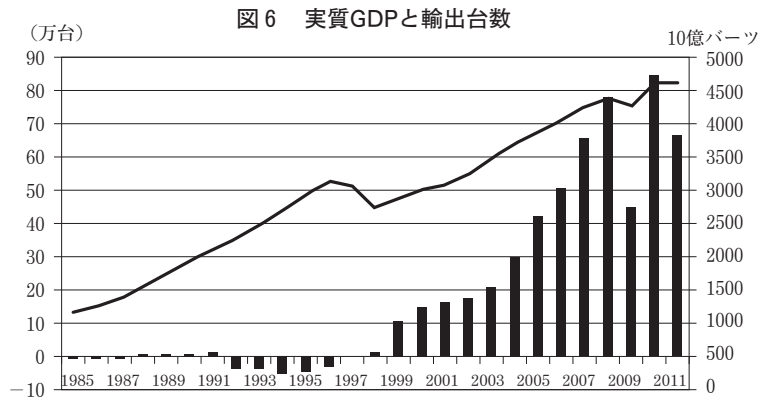
数は0.9867と非常に高い。これは自動車生産が1台増加するとGDPが380万バーツ生み出された計算になる。仮にタイの自動車の価格帯が60～70万バーツ（150～175万円）とすると，その5～6倍のGDPを生み出している計算になる。自動車産業は幅広い裾野産業および関連産業を持っていることから，1台の生産が多くの付加価値を伴っているものと解釈することができる。また，切片の大きさは，自動車生産に関係のないところから生まれるGDPの大きさを示しているといえよう。

次に図5(b)は，アジア通貨危機後のものである。ここではフェーズ2～5までが含まれるが，フェーズごとに多少の変化はあるものの，大きな変化は見受けられなかったため，まとめて回帰分析を行っている。これによれば傾きの推定値が0.0014，決定係数が0.9551となっており，自動車1台あたり140万バーツの計算になる。危機前と比べると自動車の貢献度は実に半分以下に落ち込んでいることがわかる。この要因の一つとして，通貨危機をきっかけに，自動車部品の国産化義務を撤廃したことが考えられる。また切片の大きさも

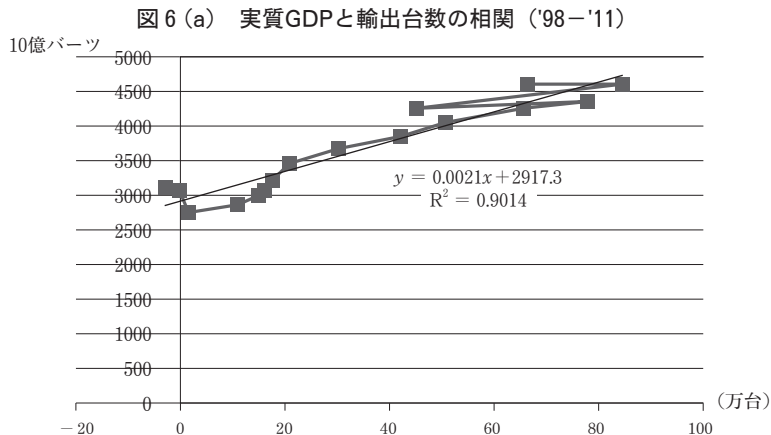
約3倍の2480に増加しており，産業の多様化が伺える。

Ⅲ. 自動車産業の輸出拠点化

生産台数と販売台数の差をとり，それを輸出台数とみなしてその推移を比較すると，やはりタイの自動車産業は97年の通貨危機を契機に構造的な転換を遂げたことがわかる。それは，これまでの国内市場向けだけの生産から，海外市場への輸出拠点への転換である。図6によると危機以前のフェーズ1においては，先にも確認したとおり生産と販売との差はほとんどなく，90年代前半はわずかながら輸入超過であったが，危機を境としたフェーズ2において，その関係は逆転した。フェーズⅢに入ると自動車生産台数が販売台数を大幅に上回り，輸出が増えていることがわかる。さらにそれはフェーズ4に入ると加速度を増し，毎年10万台のペースで増加しており，タイの自動車産業が輸出拠点化していることがわかる。フェーズ5になると，世界金融危機や大洪水の影響から輸出台数の落ち込みがみられるが，アジア通貨危機と同様に，すぐさ



資料：FOURIN－『アジア自動車産業』(2008). (2011), 世界自動車調査月報2012年 2 月号 (第318号), 3 月号 (第319号)および, IMF－World Economic Outlook Oct. 2012より作成, 輸出＝生産－販売として算出。



資料：FOURIN－『アジア自動車産業』(2008). (2011), 世界自動車調査月報2012年 2 月号 (第318号), 3 月号 (第319号)および, IMF－World Economic Outlook Oct. 2012より作成

まV字回復しており, 長期的な成長のトレンドは保たれているように見える。

図 6 (a)は実質GDPと輸出台数の相関図である。これによれば, 図 5 (b)の近似曲線よりも傾きが増しており, 輸出台数の増加が実質GDPの増加に与える効果がより大きいことがわかる。

これは, 通貨危機による為替レートの下落と国内市場の縮小が, これまで集積されていたタイの自動車産業を海外市場向けの輸出拠点として発展させるきっかけとなったことを

意味しており, タイの自動車産業は通貨危機を成長へのバネとして構造転換に成功したといえよう。このようにASEAN諸国の中で最も自動車産業の育成に成功したタイは「アジアのデトロイト」と呼ばれるようになった。

IV. 自動車産業政策

本節では, まず自動車産業における政策スタンスが通貨危機前と危機後でどのように変化したのか, 各フェーズのポイントとなる政策を考察する。特にフェーズ 4 において, イ

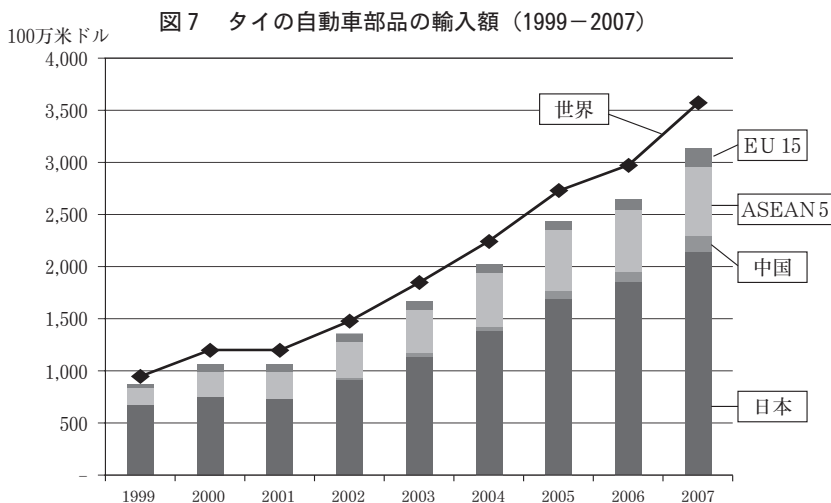
ンドや中国の自動車産業が台頭する中、時代の変化に対応するための「アジアのデトロイト」化構想、「Eco Car」プロジェクトについてその特徴と効果を考察する。

フェーズ1において、タイ政府は部品の国産化比率を高め、自動車の産業集積を図っていた。より詳細には1993年に、ASEAN域内自由貿易協定（AFTA）に基づき、共通有効特惠関税（CEPTスキーム）が発効したことにより、域内関税の引き下げが開始された。ここで特惠関税が適用されるのはASEAN域内生産比率が40%以上の品目を対象としており、ASEAN域内での生産化比率を高めることを目的としていたことがわかる。ただし、この段階では自動車および同部品については適用除外とされた。94年には乗用車組立事業の新規参入規制を撤廃することで、より多くの外資系企業を国内に誘致することに成功する。さらに国内販売が59万台に達した96年には、AICOスキーム（ASEAN Industrial Coporative Organization）を開始している。これはASEAN原産率40%以上の完成車・半

製品・部品・材料について、関税0～5%を適用するものである。さらに、その関税の適用を現地資本が30%以上入った企業に限っている。このように危機以前の政策スタンスは、国内市場の成長をうけ、外資系企業が参入する中で、少しでも物品の国産化を促進するねらいがあったと考えられる。

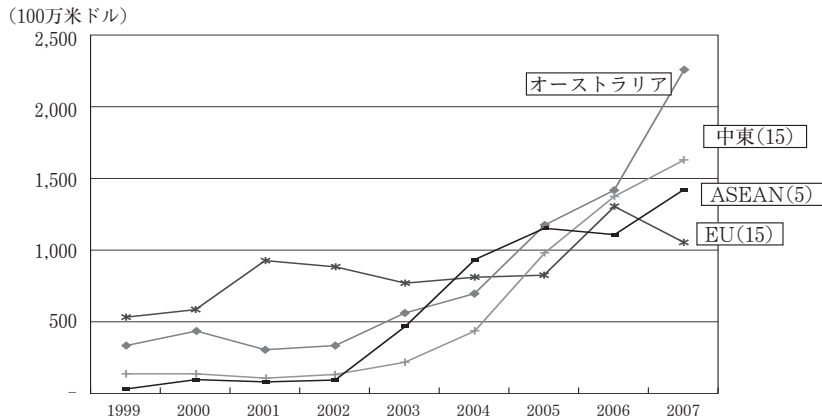
フェーズ2において、97年の通貨危機によって国内市場が急速に収縮する中、その緊急防衛措置として、輸入超過になっていた乗用車に対する輸入関税を、従来の42～68.5%から一律80%へ引き上げた。それによって、1998年の乗用車輸入台数は約3万4千台から約1万4千台へと減少し、国内乗用車生産台数が約10万台減少する中、販売に対する国内生産比率を8割程度から7割程度までの減少にとどめることができた。

フェーズ3において、販売・生産がともに回復する中、2000年に物品の国産化義務を撤廃した。これはタイ国内から外資系企業が撤退することを防ぐねらいがあった。このことは物品の国産化を指向していた危機前の政策



注：ASEAN5:フィリピン、インドネシア、シンガポール、マレーシア、ベトナム
出所：ITI（2008）より作成。

図 8 タイの国・地域別自動車輸出額（1999－2007）



出所：ITI（2008）より作成。

からの積極的な転換といえよう。さらに2002年タイ投資委員会BoIが自動車組立事業への投資促進を目的に新投資政策を発表し、2003年にはCEPTスキーム除外品目であった自動車・同部品についてもマレーシアを除くASEAN原加盟国で関税が5%以下に下げられた。こうした流れの中で、図7にみるとおり、東アジア、とくに日本からの自動車部品の輸入が急増していく。

フェーズ4において、タイ政府は2004年に「アジアのデトロイト」化構想を掲げた。これはアジアの輸出ハブ拠点化を目指して、研究開発能力の獲得、コスト・技術の両面で国際競争力のある自動車部品産業の育成、そして人材育成を図るものである。当初2010年までに年間200万台の生産を目標としていたが、主力の1トンピックアップトラックの生産および販売に陰りが見え始めた2006年には、第2期自動車産業基本計画（第2期マスタープラン）2007～2011の中で、2010年の生産目標を180万台に下方修正すると同時に、新しい成長戦略として「Eco Car」プロジェクトを発表し、2007年にそれを始動した。ここで「Eco Car」プロジェクトとは、これまでの

主力車種である1トンピックアップに依存した産業構造から、小型車の中でも環境性能に配慮した小型車に優遇税制を適用することによって、台頭する中国やインドの自動車産業からの差別化を図ることが目的である。

他方、フェーズ4のFTA政策は、「アジアのデトロイト」化構想、「Eco Car」プロジェクトと併行して、2005年にはタイーオーストラリア自由貿易協定（TAFTA）が発効、2007年には日タイ経済連携協定が発効する。そして、その効果が顕著に現れているのがオーストラリアとのTAFTAである。図8はタイの輸出先を地域ごとにまとめたものである。これによると、2000年代前半においては、EU（15）への輸出が多いが、2002年以降TAFTAが発効した2005年以降は、オーストラリア一国への輸出額が他の諸地域への輸出総額を上回って成長していることがわかる。

V. まとめ

以上からタイの産業集積と輸出拠点化は、タイ政府のフェーズ1における産業誘致および保護政策からくる産業集積がベースとなっ

て、フェーズ2における外的ショックがきっかけとなり、フェーズ3において国内向け生産拠点から輸出拠点へと方針転換が打ち出され、構造転換がはじまる。そして政府の「アジアのデトロイト化構想」が、フェーズ4において輸出拠点化へ向けての政府の姿勢を示すアナウンスメント効果を持ち、官民一体となつての自動車産業の集積に一定の役割を果たしたといえよう。

事実、国産化義務を撤廃し日本を中心とした外資系企業をより積極的に受入れることにより、部品は日本から輸入し、生産はタイで行い、そこからオーストラリア、中東、ASEAN諸国、EUへと輸出するという、輸出拠点としての地位を確立しつつあることがわかった。これは、成長する国内市場だけに目を向けていたところから、パーツの下落を契機に海外市場へと販売先を分散するという「需要側」のリスク分散戦略が奏功した結果といえよう。現にフェーズ5において、世界金融危機を受けて、外国の需要が減少する需要ショックを受けてもすぐに回復し、続く自国の大洪水によって生産が大幅に減少しても再び力強く回復している。

ただし、経済成長が進むにつれ、自動車産業のみで成長を支えるには限界がでてきていることも確かである。また、アジアには中国、インドといった自動車産業の集積地が存在しているため、タイが今後も輸出拠点として成長していくには、「Eco Car」プロジェクトのように、主力車種を1トンピックアップのみに依存しないで、これからの時代に即した環境性能をうたった車種の生産を優遇する形での「供給側」のリスク分散戦略も必要となってくる。また大洪水のような災害によるサプライチェーンの寸断が起るリスクも顕在化

している中で、なおタイへの投資の動きがやまないのは、中国リスクが高まっていることが背景にあると同時に、その他のアジア諸国ではインフラ整備が十分でないことが考えられる。今後、ベトナムやミャンマーなどの周辺国のインフラ整備が進むにつれて、タイへの投資が分散化される可能性があることから、タイ政府は防災対策をはじめ更なるインフラ整備の拡充をし、投資を呼び込む努力を怠らないようにしていくことが望まれるといえよう。

本論文は日本学術振興会基盤研究（A）課題番号：23243049（代表者：平川均）の研究支援者として活動した研究内容の一部をまとめたものであり、執筆にあたり、貴重な助言をいただいた平川均教授に心から謝意を表します。もちろん、いかなる誤りも私個人に帰属します。

参考文献

- IMF World Economic Outlook (2012) <http://www.imf.org/external/index.htm>
- ITI財別貿易マトリックス（2008）国際貿易投資研究所。
- 石川幸一（2007）「ASEAN経済共同体と自由貿易協定（FTA）」亜細亜大学アジア研究所『紀要』第33号。
- 清水一史（1998）『ASEAN域内経済協力の政治経済学』ミネルヴァ書房。
- JETROアジア海外調査部アジア大洋州課（2008）PPT資料「ASEAN工業協力協定」（2008年3月作成，2009年1月確認）。
- 末廣昭・東茂樹（2000）『タイの経済政策—制度・組織・アクター—』ジェトロ・アジア経済研究所。
- 武井紀子（1994）「日本自動車企業のグローバル戦略とアジア経済圏」丸山恵也編『アジアの自動

- 車産業』亜紀書房。
- 平川均 (2008) 「東アジアの地域統合における ASEAN の役割」『国際アジア共同体ジャーナル』創刊号。
- 平川均・河合伸 (2010) 「東アジアにおける自動車産業の発展と国際分業の変容—タイとフィリピンを中心に—」『東アジアの新産業集積—地域発展と競争・共生—』学術出版会。
- FOURIN (2008) 『アジア自動車産業2008』FOURIN。
- (2009) 『世界自動車統計年刊2009』FOURIN。
- (2011) 『アジア自動車産業2011』FOURIN。
- (2012) 『世界自動車調査月報』2012年2月号 (第318号), 同3月号 (第319号)。
- 山本哲三 (2006) 「タイの自動車産業政策—マクロ経済の視点から見たタイ自動車産業—」早稲田大学産業経営研究所『産業経営』第40号, 41–74頁。
- (名古屋大学大学院経済学研究科
附属国際経済政策研究センター 研究員)