

同 志 社 大 学

2013 年度 個人研究費研究経過・成果報告書

2014 年 3 月 18 日提出

所 属	職 名	氏 名
経済	教授	上田曜子
研 究 題 目	タイ自動車産業における地場資本の形成：自動車部品メーカーの事例	
研 究 成 果 の 概 要	<p>自動車部品産業の成長を促進した要因を明確にするために、タイで設立された部品メーカーを設立年によって分類し、日本企業の貢献が多大であったこと、そして日本企業の進出によって地場の部品メーカーが育成されていったことを明らかにする。</p> <p>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、タイにおける自動車部品産業において、日本企業及び日本資本が主導的な役割を果たしてきたという点が確認できる。</p> <p>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。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。</p> <p>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。</p> <p>円高に加えて、1988 年に BBC スキームが発効し、ASEAN 4 における関税引き下げが始動したことも、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</p>	

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。単年でみると、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。

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7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。

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。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むようになっていく。

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ため、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是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。