

同志社大学

2011年度 個人研究費研究経過・成果報告書

2012年 3 月 2 日提出

所 属	職 名	氏 名
経済	教授	上田曜子
研 究 題 目	タイにおける企業家層の形成：自動車部品産業	
研 究 成 果 の 概 要	<p>タイの自動車産業は、1960年代の輸入代替工業化政策の下で育成が始まり、現在では、タイを代表する輸出産業となった。自動車産業の成長に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。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。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を分析することが本研究の目的であった。</p> <p>自動車産業の拡大とともに、地場サプライヤーの形成も進んできた。1975年に部品の国産化義務が導入された時、日系自動車メーカーは、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・チャンスが生まれ、これを利用したのが、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。</p> <p>彼らが、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。地場企業の中で、大手メーカー(一次サプライヤー)に成長したのは、日本企業との合弁事業に参入できるだけの資金力があつた華人系タイ人に限定される。</p> <p>地場の二次・三次サプライヤーは中小企業である。彼らも技術援助契約、外国人(日本人)技術者の雇用などを通じて日本あるいは海外からの技術を導入し、自動車部品の生産を行っている。従って、現在に至るまでタイの自動車生産は、日本の技術によって生産されているとあってよい。技術移転の終了には程遠い状況である。</p> <p>地場の中小の部品サプライヤーは、現在非常に厳しい状況におかれている。一つは、国際競争の激化により、顧客の日系企業から毎年コストダウンを要求されるためであり、もう一つは、日本から中小の部品メーカーの参入が相次いでいるた</p>	

めである。

現在タイ政府は、自動車産業の高度化を目指している。これまでの1トン・ピックアップトラック中心の生産構造から脱却するために、タイ政府は、エコカー・プロジェクトを導入した。しかし、このプロジェクトも、結局は、日本企業に依存する形で始動することになった。エコ・カーは輸出されるため、厳しい国際競争にさらされると予想される。従って、競争力のない地場のサプライヤーが苦境に立たされる可能性がある。過去50年に及ぶ長い直接投資の歴史を持ち、産業集積も進んでいるタイに、日本企業からの投資が集中する傾向がしばらく続きそうである。この日本資本依存型の工業化のなかで、資金力と技術力を持たない地場の中小企業が淘汰されてゆくのであれば、それは外資依存型の工業化政策を見直す時が来ているということを示唆していよう。