

東日本大震災のタイ自動車産業への影響

東日本大震災が日本国内の生産活動に影響を及ぼしたことから、アジア域内のサプライチェーンも寸断された。しかし、日系メーカーが集積するタイ自動車産業では、当初懸念されていた部品在庫が底を突き、生産が完全に止まるといった事態には至らなかった。自然災害に関する日本企業の危機対応能力の高さが示されたといえよう。

東日本大震災が発生した後、アジア経済にも様々な影響が及ぶとの見方が広がった。主な見方としては、①日本からの部品輸入が途絶えることによる生産減少（サプライチェーン問題）、②対日輸出の落ち込み、③日本企業のアジア進出見直し等である。

以上のなかで特に明瞭となったのが、自動車産業におけるサプライチェーン問題だった。そこで本稿では、アジアのなかでも日系メーカーが集積するタイ自動車産業に焦点を当て、サプライチェーン問題と今後の復旧状況、今後の見通しについて、現地ヒアリング結果を織り交ぜつつ分析する。

4月のタイ自動車生産は前月比半減

3月の震災以降、タイ自動車産業では日本からの部品供給が滞った。震災当時、各社の部品在庫は生産の2週間～1カ月分だった模様だ。タイ自動車産業は電子部品等の主要部品を中心に日本への依存度が高く、日本からの部品調達難が続くと4月下旬には部品在庫が底を突き、5月の生産は止まるという「5月危機」が懸念された。自動車生産に必要な部品は1台につき2～3万点といわれ、一つでも欠けると完成車を組み立てることができないからだ。

部品不足を背景として、4月に入ると生産台数は前月比半減の9万台にとどまった。例えば、タイのトヨタ自動車工場では25日から稼働率を通常の30%に低下させた。この時点では、30%の稼働率が6月4日まで続くというのが同社の見通しだった。

現状ではおおむね通常操業に復旧

5月に入り状況は好転した。12日、トヨタ自動車は通常操業を前倒しで23日から再開すると表明、6月4日まで30%の稼働率を続けるとの見通しを撤回したことが象徴的な動きとなった。また、タイにおける主要メーカーのなかで日産自動車は、「トヨタ自動車より早く立ち直った模様」（現地企業）である。ホンダも7月から生産を増やし、8～9月には通常操業に戻るとの見込みが示された。メーカーごとにバラつきはあるものの、既に通常操業に向けた復旧が進んでいる。

懸念された「5月危機」は回避され、逆に5月以降に状況が好転した背景は何か。現地ヒアリング情報を総合すると、以下の三つの理由が考えられる。第一に、震災当時に抱えていた2週間～1カ月分の部品在庫で生産を維持するうちに、日本の部品生産が予想より早く回復した。

第二に、ルネサスエレクトロニクス社のマイコンのように、日本国内の生産回復が遅れた特殊な部品もあるが、そのような部品はタイでの生産車に多用されない。同社の自動車用マイコンは世界シェアの4割を占め、カーナビやエアコン、駆動系制御装置等に用いられる。一方、タイの自動車生産の3分の2はピックアップトラック等の商用車で、高度な機能は搭載しない車種が太宗だ。

たとえタイで特殊な部品を必要とする場合でも、そもそも日本国内の完成車生産が大幅に減少したた

め、日本で使われない部品をかき集めてタイに優先的に融通できたというのが第三の要因である。

なお、入手困難となった部品の代替は、できたものとできないものがあつたようだ。例えば、基礎的な素材は代替が容易な一方で、エンジンやブレーキ等の部品は代替品を使用した場合の安全検査に時間がかかる。結果的にタイの自動車生産が早期に回復したことは、安全検査を要する部品は上記の三要因で対応され、代替が必要なかったことを示唆している。

◆ 今後はフル稼働で前年並みの生産台数を確保の見通し

現地の見方を総合すると、タイ自動車産業全体として、震災前に設定された年間180万台の生産目標が維持されている模様だ。震災の影響で落ち込んだ分を挽回すべく、今後の生産は「垂直立上」(現地企業)のイメージで高める動きがある(図表1)。「V字」回復となったリーマン・ショック後に比べ、より鋭角的な立ち直りが目指されている。需要が急速に冷え込んだリーマン・ショックと異なり、今回は供給要因による生産の減少であり、タイや輸出先の新興国市場では需要が強いとの認識があるからだ。

一方、急速な生産回復の見通しに対しては、抑制要因を指摘する現地の見方もある。第一の抑制要因は、日本国内でも自動車生産が前倒しで回復しているこ

とにより部品需要が高まっていることだ。これまでは日本国内の完成車生産が落ち込んでいたために、特殊な部品を中心にタイへの優先的な融通が可能だった。今後、日本国内でも部品需要が高まると、タイへの融通は後回しになるとの懸念がある。

第二の抑制要因は、タイの国内においても、一部の部品メーカーでは完成車メーカーの急速な増産に対応できないおそれがあることだ。ある部品メーカーの場合、自動車産業以外との取引もあり、震災後も他産業向けの生産に支えられて高水準の稼働率を維持してきた。このような場合、自動車産業向けに稼働率を引き上げる余地は乏しいことになる。

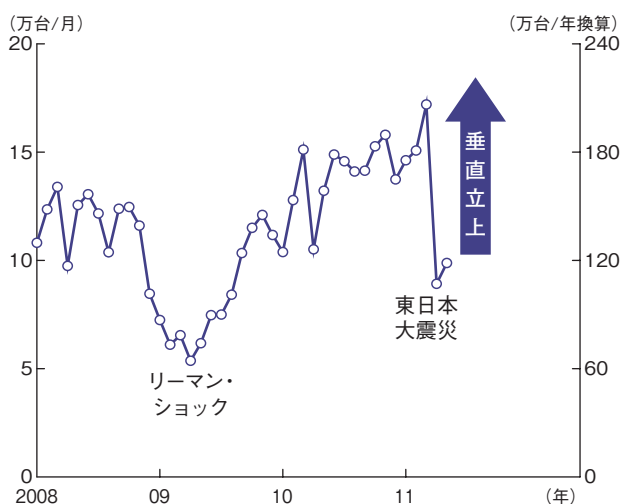
そもそも、当初目標の180万台は年間を通じたフル稼働生産を前提としていた。既に4月の生産は前月比半減し、5月も上中旬を中心に生産が調整されたことから、今後生産を急回復させても180万台に到達するのは容易でない。今年の生産台数の見通しとしては、前年並みの165万台程度に落ち着くとみるのが現実的と考えられる。

◆ 今のところ日本企業のタイ投資に大きな変化はなし

タイ自動車産業関係者によると、自然災害に対する企業の対応には、「防災」と「消火」の二つがある。今回の震災では、生産拠点のリスク分散という事前の「防災」は後手に回っていたことが明らかになった。ただし、震災以降も、今のところリスク分散を理由とする日本からタイへの投資相談は増えていないという(現地ジェトロ等)。国外進出には巨額な費用がかかるため、企業はリスク分散の費用対効果も考慮に入れて慎重に検討しているのだろう。

一方、事後の「消火」については、日本国内の部品生産が早期に立ち直り、特殊な部品についても臨機応変に国境を越えた融通を行うことで、タイ自動車産業の「5月危機」は回避された。結果的に、日本企業の危機対応能力の高さが示されたといえよう。■

●図表1 タイ自動車生産台数



(注)季節調整前。年換算は月間台数を12倍した値。
(資料)CEIC Database、新聞報道を基に作成

みずほ総合研究所 アジア調査部
シンガポール駐在 小林公司
koji.kobayashi@mizuho-cb.com