

シンガポール駐在

「世界の工場」を目指すタイ自動車産業

タイにはトヨタ、日産自動車、ホンダ、などの日系を始め、米ゼネラル・モーターズ（GM）、フォード、独BMWなど世界の有力自動車メーカーが多く進出している。部品メーカーも東南アジア最多の約5,000社が集まり、ほとんどの部品が現地で調達可能となっている。

タイではまず日系自動車メーカーが1980年代に集中して進出し、これに部品を供給する日系部品メーカーの進出が続き、同時に地場部品メーカーの育成も進んだ。部品産業が発達すると今度は現地での部品調達が容易である点を高く評価した欧米メーカーが90年代に入って進出してきた。

さらに各自動車メーカーが現地での部品調達率の一層の引き上げを打ち出しているため、日本から中小部品メーカーの進出が続いているほか、従来日本から供給していた最先端部品の生産も始まった。

また、東南アジア諸国連合（ASEAN）は、02年までに域内貿易の関税率を原則0～5%に引き下げることで合意している。域内貿易の自由化が進めば、生産拠点を1カ所に集中するメリットは一層大きくなる。これもあってタイに東南アジアの生産を集中する動きが起ってお

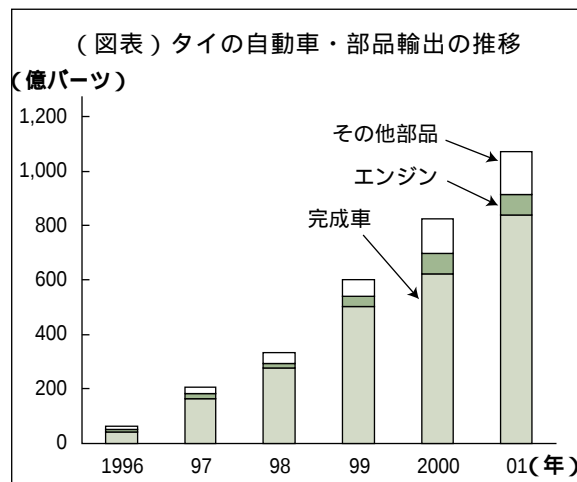
り、特に自動車産業では自動車メーカーの進出と部品メーカーの進出が相まって続き、産業集積度が高まっていくという好循環が生まれている。

通貨危機をきっかけに構造転換

過去の流れを振り返ってみると、タイの自動車産業は、97年の通貨危機をきっかけに構造が大きく変化した。高成長が続いていた95年時点でタイ投資委員会は2000年の自動車の国内需要を83万台、02年を107万台と予測していた。タイに進出していた日系メーカーのほとんどはこの急成長に期待して生産設備を増強したが、通貨危機による景気的大幅落ち込みで98年の国内販売台数は約15万台と激減した。このため各メーカーは国内販売から輸出にシフトすることで工場の稼働率の低下回避を図った。

日系各社が輸出にシフトしたことと、当初からタイを輸出拠点と位置付けていた欧米系メーカーの工場の稼働開始によりタイの自動車輸出は急拡大した。95年にほとんど実績ゼロだった自動車輸出は2001年に17.5万台に達し、今ではタイの主要輸出品目の1つとなっており、自動車、部品の輸出額は2001年には1,071億バーツ（約24億ドル）に達し、タイの総輸出の約4%を占めている（図表）。

各メーカーは、タイを世界市場を対象とする輸出拠点として一層強化する方針を打ち出している。これは、品質が各メーカーの本国生産車並みに向上しただけでなく、構成する部品の品質も向上し、産業全体のレベルアップが進んだことを意味する。「アジアのデトロイト」とも形容されるようになったタイ自動車産業は、当面アジアの中でも脚光を浴びる存在となりそうだ。（殖田 亮介 TEL.03-3201-0212）



（資料）CEIC Data