

タイ自動車産業の成長要因と今後のシナリオ^{*1}

Driving Factors of Automobile Industry Development and Future Scenarios in Thailand

廣田 恵子^{*2}

Keiko HIROTA

Abstract

Thailand is a typical example of an ASEAN country that has developed economically by trade expansion and foreign direct investment. The Thai automobile industry has played an important role in contributing to the economic growth since the 1960s. This paper attempts to explain the development strategy of the Thai automobile industry. In the near future, the Thai automobile industry strategy is to produce and export environmentally friendly vehicles. From the viewpoint of the Thai labor market and population projection, the future strategy needs improved productivity. The capacity of the R&D sector should be expanded to absorb a high-tech labor force.

1. はじめに

アセアン諸国は貿易と投資の拡大により経済発展を実現させており、タイはその典型例とされている。タイの自動車産業は1960年以降、優先的に開発され、現在は環境対応車の生産・輸出拠点として展開している。

本報では、タイ自動車産業に焦点を当て、経済成長要因を分析し、今後の成長シナリオに向けた課題について検討する。

2. タイ自動車産業動向

2.1 タイの経済発展パターン

アセアン諸国はASEAN自由貿易協定(AFTA)の下で共通効果特惠関税(CEPT)を適用し、域内貿易の拡大を図ってきた。貿易協定で「最恵国」に認められたアセアン域外の国からタイにセダン型完成車(CBU)を輸入する場合、最恵国税率^{1),2)}が適用され、輸入関税が40~80%まで引き下げられる。貿易協定により優遇されているものの、まだ高い輸入関税率を維持している。一方、アセアン域内からタイに輸入する場合、CEPTが適用され、セダン型完成車の輸入関税は0~5%(2007年)と、さらに優遇された税率となり、製品価格への影響が少ない。

GDPに占める財、サービスの輸出割合³⁾について1990年から2005年への推移を見ると、34%から75%に上昇している。

1997年のアジア通貨危機でタイ経済は一時停滞したが、2001年に外資誘致・輸出促進政策を導入し、再び海外投資を引き付けながら、通貨危機下の経済停滞から脱却してきた。2006年以降は原油高、金利高、政治不安等を背景に投資が鈍化したものの、堅調な世界経済を背景に輸出が大幅に増加した。

2008年第2四半期の経済成長率は5.3%となっており、その内訳を見ると投資による経済成長分が1.5%、輸出による経済成長分が2.6%^{4),5)}となっており、引き続き経済を牽引する要因となっている。以上のことから、経済成長に貿易の拡大が大きく寄与していることが分かる。

以下にタイ自動車産業を輸出、生産、国内における環境対策との連携の面から成長要因について分析する。

2.2 自動車生産・輸出政策

2007年におけるタイの乗用車生産台数は32万台で世界第25位⁶⁾(ピックアップトラックは第2位)となっている。なお、2009年の四輪車生産は米国発金融危機により前年比20%減の見通し⁷⁾となっている。

2006年、自動車部門における貿易収支は57億ドルの黒字⁸⁾となっている。2009年の自動車輸出伸

*1 原稿受理 2009年3月12日

*2 (財)日本自動車研究所 社会・経済研究室

び率は2008年の世界需要の減退を受け、金額ベースで過去4年間の平均年率36%増から前年比9.9%増まで減速することが見込まれている。国際通貨基金（International Monetary Foundation：IMF）の報告書によると、2007年第2四半期以降のアジア地域における米国発金融危機の損失総額は240億ドルと試算され、欧米と比較して限定的な損失にとどまると位置付けられている。タイにおける対米輸出額（＝対米輸出額/GDP総額）⁹⁾を見ると、2000年から2007年にかけて2.2%減少しており、アジア地域に輸出先がシフトしたことが、損失を限定的にしているとの見方もある。

Fig. 1に乗用車完成車（CBU, HS code：8703）の上位10カ国への輸出額を示す。2007年時点における輸出先上位3カ国はオーストラリア13.5億ドル、インドネシア4.4億ドル、フィリピン3.7億ドルとなっている。

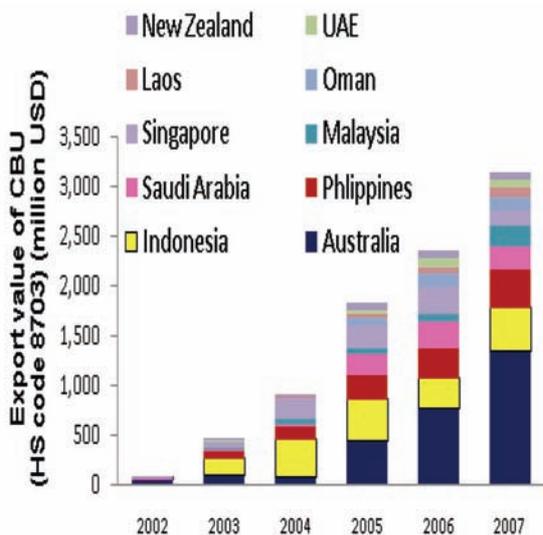


Fig. 1 Export value of CBU in Thailand (HS code：8703) (Top 10 countries only)

Data source：World Atlas 2008

2005年以降、オーストラリア向け輸出台数¹⁰⁾が増加している理由として、タイ-オーストラリア自由貿易協定（TAFTA）が挙げられる。TAFTAは2005年1月に発効され、オーストラリア向け小型乗用車・ピックアップトラック輸入関税が0%となった。インドネシア、フィリピンへの輸出増加はTAFTAの効果によるものと考えられる。

タイ自動車産業は自由貿易協定の枠組みを活用し、完成車（特にピックアップトラック¹¹⁾）の生産・輸出拠点として自動車貿易収支のプラス要因

に貢献していることが分かる。

今後の展開として、2009年より「エコカープロジェクト」が注目されている。エコカープロジェクトでは一定の条件（50億バツ以上の投資規模、事業開始から5年目以降に年間10万台以上の生産義務、ディーゼルエンジン排気量1,400cc以下、ガソリンエンジン排気量1,300cc以下、燃費20km/ℓ、EURO4対応、CO₂ 120g/km、国連欧州経済委員会が定める安全基準に対応した車両）を満たす自動車メーカーに対して法人所得税8年間の免除と設備・機械の輸入関税が免除されることになっている。国内政策としては2,000cc以下の既販車に対して30%の物品税が課税されているが、エコカーの場合17%の課税率が適用される。

2.3 国内エネルギー政策と今後のタイ自動車産業の連携に向けて

環境問題への取り組みとして、2008年現在、タイではガソリン乗用車とディーゼルLDV（Light Duty Vehicle）に対して自動車排出ガス規制EURO3、ディーゼルHDV（Heavy Duty Vehicle）に対してEURO2が適用されている。

エネルギー産業省では排出ガス規制に適合した燃料の品質確保のため、製油所、デポ、給油所での燃料品質検査を行っている。検査対象は油脂7種類（LPG、ガソリン、E10、灯油、重油、軽油、エンジンオイル）とバイオマス燃料2種類（エタノール、バイオディーゼル）である。検査項目数はガソリン、E10に対して3項目、軽油とバイオディーゼルに対して5項目となっている。規格外燃料が検出された場合は事業主に対して1年以内の禁固刑、10万バツ以下の罰金が課せられる。

また、エネルギー産業省では規格外燃料の流通、販売阻止と消費者保護の取り組みとして、給油所における燃料品質、給油中の安全対策、販売サービスの向上に関するキャンペーンを展開している。評価5点満点中5点を取得した給油所には金メダルステッカー、4点取得に対しては銀メダルステッカー、3点取得に対しては銅メダルステッカーが交付され、エネルギー産業省のホームページに優良給油所として公表されている¹²⁾。

2008年、国内に所在する給油所18,902店のうち、1,002店がキャンペーンに参加しており、金メダルステッカーを取得したのは124店、銀メダルステ

ッカー取得は208店、銅メダルステッカー取得は38店となっている¹³⁾。

エネルギー問題への取り組みとして、再生可能エネルギー戦略のドラフトが作成されており、2011年までに第一次エネルギーのうち、8%を再生可能エネルギーに代替することが計画されている。タイ工業省では、再生可能エネルギー戦略の実現に向けてバイオマス燃料の生産拡大に取り組んでいる¹⁴⁾。

バイオマス燃料の導入目的は石油依存度軽減と農業生産物の価格安定である。2007年にE10供給が予定されていたが、暫定政権発足によりエタノール供給不足、既販車への対応、給油所における対応の遅れから、E10供給を先送りすることになった経緯がある。

2008年にエタノール混合燃料（20%混合（E20）、85%混合燃料（E85））対応車の普及を目指し、物品税の減税を盛り込んだ税制優遇を閣議決定¹⁵⁾している。この税制優遇により、2,000cc以下のE20、E85対応車の場合、既販車の税率より5%物品税が安くなる。

国内のガソリン市場ではE10（オクタン価91，95）が供給されており、2007年のE10小売価格はガソリン小売価格より1ℓあたり約3バーツ（1バーツ＝約3.18円）¹⁶⁾ 安く設定されている。Fig. 2に国内ガソリン販売量に占めるE10販売量の割合を示す。E10普及の政策効果として、2007年におけるガソリン販売総量の約24%¹⁷⁾ がE10となっていることが分かる。タイでは環境対応車の普及に向け、エタノール混合ガソリン価格に対して税制優遇を用いて、価格の差別化を図っている。

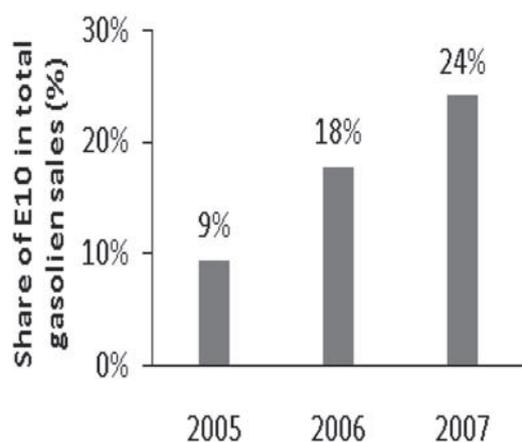


Fig. 2 Share of E10 sales in domestic gasoline market in Thailand (2005-2007)

Data sources : JETRO, MOE

3. 今後の自動車産業成長シナリオと課題

3.1 自動車産業発展シナリオ

タイ自動車産業の特徴は以下の3点にまとめることができる。

まず最初に、政府が1960年代に自動車産業育成基本方針を策定し、自前ブランド育成策を取らず、外資依存・重視の姿勢を一貫して取り続けてきた。

第2にピックアップトラックに特化して生産・輸出拠点化を目指し、世界第2位の地位を築いてきた。

第3として、環境負荷の少ない製品に対して税制優遇策を導入し、普及促進を行っている。

今後、海外需要と国内環境エネルギー政策に対応し、環境対応車の生産・輸出拠点化を目指している。タイにおける四輪車年間生産台数合計は2007年で130万台となっているが、エコカープロジェクトにより60万台を超える生産台数が加わると、合計で180～190万台となる。2007年時点における稼働率（＝生産台数／生産能力）は79%となっており、世界の需要が回復すれば順調に自動車産業を軌道に乗せることができると判断している。

3.2 今後の成長シナリオ実現に向けた人材育成

現在までの自動車産業の成長は労働者に支えられてきた部分が多い。1998年、4.4%にまで達した失業率は外資誘致推進により2007年には1.4%まで下がった。労働者増大の背景として、雇用には有利な条件がそろっていた。タイは製造業労働時間が、サービス業の労働時間より長い唯一の国¹⁸⁾である。さらに、バンコクにおける一般工職の年間給与¹⁹⁾は1999年から2007年までほぼ横ばいであった。ただし、2008年6月1日から日額最低賃金はすべての県で2～11バーツ²⁰⁾ 引き上げられたため、労働賃金の低い周辺国には競合できるか課題となる。

タイにおける労働人口のピークは2010年²¹⁾ となっていることを考慮すれば、生産効率の向上、高付加価値の財、サービスを供給することが経済成長に求められている。

今後、環境対応車の生産・拠点化を実現するためには、それを支える人材不足が懸念されている。Fig. 3に2005年のタイにおける求人倍率を示す。研究開発部門における博士号取得者の求人倍率は1倍であるが、技術検定資格取得者の場合は5.4倍と高い。タイの労働市場の特徴は①学歴レベルが高い。

いほど、応募件数が少ないこと、②高学歴の被雇用者の受け入れる就職口が少ないことである。

また、理系の人材の絶対数が少なく、理系出身者の活躍の場が限られている。現在取得できる最新データ（2000～2004年）によると、タイにおける人口百万人あたりの博士号取得研究者数は287人²²⁾で日本の20分の1となっている（日本：5,287人）。さらに理系出身技師の割合は百万人あたり208人で日本の約半分である（日本：528人）。GDPに占める研究開発部門は0.26%となっており、日本の10分の1以下で（日本：3.15%）、技術論文数は1,072本で日本の1.7%に相当する（日本：60,067本）。

タイ自動車産業の今後の成長シナリオ実現に向けて、理系出身雇用者の受け入れ拡大を図り、生産効率を向上させることが求められている。

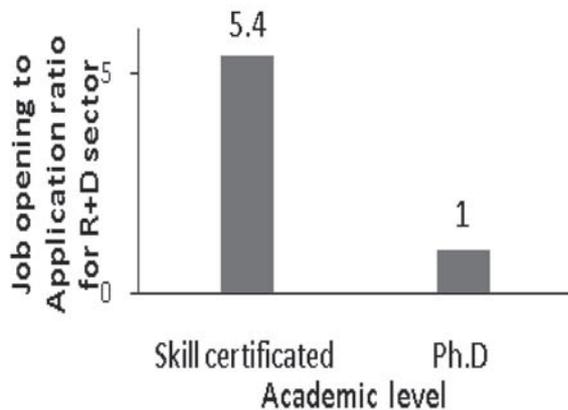


Fig. 3 Job opening to application ratio for R&D sector in Thailand
Data source : Department of Employment 2006

4. まとめ

タイ自動車産業は海外ではピックアップトラックに特化し生産拠点、輸出拠点化を進め、経済成長に貢献してきた。国内では環境対応車、代替燃料普及のために税制優遇の手法が活用されている。

今後の展開として、海外需要、国内の自動車に関わる環境エネルギー政策を見据え、エコカーの生産・輸出拠点化を目指している。その実現の一つの大きな鍵はエコカー生産の技術蓄積とそれを支える人材育成である。タイ自動車産業を持続的に発展させるためには、理系出身者の絶対数を増やし、理系出身者の就職口の拡大を図り、人的基盤を強化し、国際競争力を高めることが求められている。

参考文献

- 1) AMEICC working group on Automobile Industry (WG-AI) Annual Report 2005. May 16-18 2005, Kuching, Malaysia. p.4, p.36
- 2) AMEICC working group on Automobile Industry (WG-AI) Annual Report 2008. October 16-17 Chaing Mai, Thailand, p.4, p.27
- 3) The World Bank. World Development Indicators 2007, the World Bank, 2007, 219.
- 4) 経済産業省 報告書
<http://www.meti.go.jp/report/tshaku2007/2007honbun/html/i1130000.html>
- 5) 在タイ大使館ホームページ
<http://www.th.emb-japan.go.jp/thailand/keizai.htm>
- 6) OICA production statistics
<http://oica.net/category/production-statistics/>
- 7) 2009年2月19日, タイ自動車連盟, 自動車クラブ, インタビュー
- 8) WTO statistics database
<http://stat.wto.org/Home/WSDBHome.aspx>
- 9) JETRO海外調査部「米国発金融危機の経済・ビジネスへの影響」2009年12月24日
- 10) 「2004年上期のタイ自動車産業」りそな銀行アジアニュース 2004年7月22日
http://www.resona-gr.co.jp/resonabank/re_hojin/kokusai/asi_pdf/asi_new26.pdf
オーストラリア国内ピックアップトラック需要の85%を占める
- 11) 菱木勤治：タイ自動車部品産業の現状と展望, Mobi 21 12月号
http://www.e-mobi21.jp/entrefilet/0747_03.html
- 12) Pramote Yantaksa：タイにおける燃料性状品質確保制度とバイオマス燃料規格, タイエネルギー産業省, JARIタイラウンドテーブル, 2007年3月31日
- 13) タイエネルギー省HP <http://www.doeb.go.th/bfbs/index.html>.
- 14) Nattapon Nattasomboon：タイにおける自動車・燃料政策について, タイ工業省, JARIタイラウンドテーブル, 2007年3月31日
- 15) タイ農協, タイエネルギー省, 工業省公用車はE20, E85使用を計画している2008年5月23日 biofuelhub
- 16) FOURIN アジア自動車調査月報, No.20, August 2008, p.14
- 17) 伊藤博敏：エネルギー効率の向上や代替エネルギーの利用を加速, (2008年6月10日記事参照)
- 18) 海外職業訓練協会, タイの雇用労働事情, 2008年7月31日
<http://www.ovta.or.jp/info/asia/thailand/06labor.html>
- 19) JETRO Database
- 20) 水谷 昇：輸出拠点化するタイ自動車産業, 部品サプライヤーの必須条件は現地開発能力, バンコク週報
<http://www.bangkokshuho.com/archive/2002/oldbkkshuho/1020/articles/1020-2389/sogou1.htm>
- 21) UN World Urbanization Prospect 2006
- 22) World Development Indicator, 2007, 2000-2004年のデータ