

タイの ASEAN 域外自動車部品貿易の状況

小林 哲也

はじめに

近年、アジア大洋州を中心とした自由貿易体制の枠組み作りに向けた動きが加速している。我が国においては、環太平洋経済パートナーシップ協定（Trans-Pacific Economic Partnership Agreement：TPP）への参加検討に向けた動きをめぐってさまざまな議論が展開されている。環太平洋地域における自由貿易協定（Free Trade Agreement：FTA）や経済連携協定（Economic Partnership Agreement：EPA）に関して、積極的な姿勢を見せている地域の1つが東南アジア諸国連合（Association of Southeast Asian Nations：ASEAN）である。ASEANはASEAN自由貿易地域（AFTA）などを通じた域内での自由貿易への取り組みに比較的早い段階から取り組んできた。さらにASEANは自由貿易の枠組みを域外にも拡大しており、アジア大洋州を中心とした多くの国とのFTA/EPAを締結している。ASEAN自身が、FTA/EPAを通じた貿易の拡大を積極的に進めてきた目的としては、自らがアジア大洋州貿易におけるハブとしての役割を模索するためである。この背景には、1997年に発生したアジア通貨危機による経済的なダメージや、近年、急速に経済力を増し、貿易大国として台頭してきた中国との間の競争の中でいかにして自分たちが生き残るのかという戦略を構築するための、ASEANのポジションからくるものが大きいと考えられる。

ASEANは域内では、経済相互協力体制の構築および自由貿易の促進を進めていった。とりわけ、本稿で取り上げる自動車及び自動車部品産業においては、この枠組みを利用して、自動車産業の育成・発展を進めてきた。この枠組みは域内の各国それぞれが自動車産業を発展させることを念頭に、自動車部品の域内相互融通の枠組みを進展させることで、ASEAN域内の自動車部品産業の発展に大きく貢献してきた。この自動車部品分野における域内相互補完体制の構築は、ASEAN各国の自動車産業の育成について一定の成果をもたらしたという評価が一般的である^①。しかしながら、現状ではASEANの自動車部品補完体制は、域内での自由貿易が進展する中で、当初各国が想定していた完全な意味での「補完」体制が崩れつつあり、域内ではタイを中心に自

自動車産業の集積が進んでいることもあり、域内拠点としてのタイの役割がさらに増していると考えられる⁽²⁾。また、最近では、ASEAN 域内の補完体制に加えて、域外との FTA/EPA の締結も加速していることも加わり、自動車部品補完体制の範囲は域外にも広がっている。今後は、トヨタの IMV シリーズにおけるトランスミッション拠点としてのインドの役割のような展開が、増すものと思われる。

タイの自動車産業をめぐる環境は、近年大きく変化している。97年の通貨危機前後から本格化し始めた完成車輸出は、タイ自動車産業の成長に伴って、増加傾向にあり、近年ではタイの自動車・自動車部品産業に重要な影響を与えている。当地での圧倒的な競争優位をもつ日系自動車メーカーは、当地をグローバル戦略車の中心的な生産・供給拠点の1つにしており、能力の増強も進めている。これに連動するような形で自動車部品産業の成長も進んでおり、タイは「ASEAN のデトロイト」と呼ばれるまでの成長を果たしている。例えば、トヨタ自動車は IMV シリーズをタイでいち早く立ち上げ、域外へも輸出する拠点として活用しており、日産においてタイ拠点は、日本を含む世界市場へのマイクラ（日本名マーチ）の生産・供給拠点としての役割を担っている。このようにタイは ASEAN 自動車産業をリードする役割を果たしており、日系自動車メーカーにとってもグローバル戦略上なくてはならない重要な拠点となっている。これに連動するような形で部品の ASEAN 域外への輸出額も増加している。

そこで、グローバル供給拠点として成長しているタイ自動車部品産業の域外への輸出の状況から、タイにとって自動車部品輸出がどのような役割を果たしているのかを見てみるのが本稿の目的である。グローバル経済の広がりや中国やインド市場における自動車メーカー各社の積極的な活動が伝えられる中で、タイの ASEAN 域外向け自動車部品輸出がどのような状況になっているのかを考えることで、タイ自動車部品産業の現状と今後を考えてみる。

1. 分析枠組みと分析手法

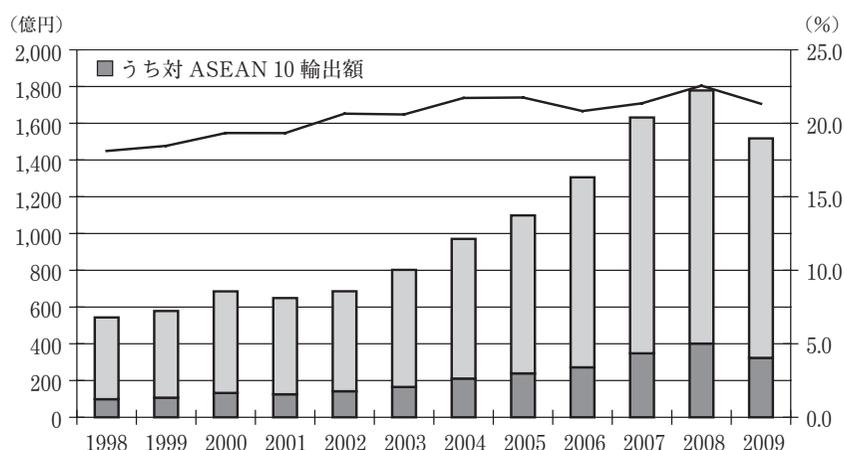
本稿では、タイの貿易統計を通じて ASEAN 域外への自動車部品輸出の状況をとらえることを目的としている。このため、本稿ではタイの自動車部品輸出の状況をタイの輸出統計を通じて分析する。具体的な分析対象は、タイの ASEAN に加盟している 10 カ国⁽³⁾（以下では、「ASEAN 10」と標記する）向けとそれ以外のすべての国・地域（以下では、「ASEAN 10 以外」と標記する）向けのそれぞれの貿易金額から分析をおこなう。分析対象品目は、自動車部品であるが、その品目は、社団法人日本自動車部品工業会が発表している輸出入統計での品目分類をもとに、1998 年から四輪車部門をピックアップして HS 6 桁分類で抽出した⁽⁴⁾。

本稿における留意点としては、比較対象年の間に複数回にわたって品目分類の見直しの一部の

品目について行われており、比較年間に於いて新設・削減品目が存在する。時系列での比較を統一させるために、本稿においては一部品目で合算作業を行っている。また、一部の品目については自動車用途と非自動車用途に明確に分離されていないものも存在するが、これについては、そのまま分析を行った。さらに、貿易環境を考える際に重要な要因となる為替レートや人件費、関税や非関税障壁、さらには各国の産業政策等については全く考慮しておらず、単純に貿易額のみで分析作業を行っている。

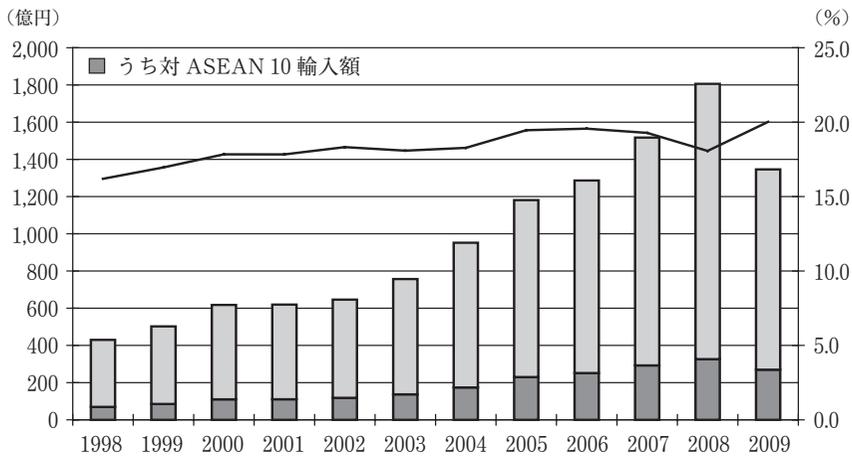
2. タイの自動車産業の状況

自動車部品の分析を始める前に、タイの自動車産業のこれまでの経緯をタイの貿易全体も含めて簡単にまとめてみる。タイの輸出総額は、98年の543億円から年々増加しており、08年には1,778億ドルにまで増加していた。この間、輸出総額に占める ASEAN 10 向けの輸出割合は、98年の18.1%から08年には22.6%にまで上昇しており、タイの貿易における ASEAN 10 の占める割合が高まっている（図1）。同様に輸入も98年の430億ドルから08年に1,806億ドルに増加しており、ASEAN 10 の占める割合は、98年の16.2%から08年の18.1%となっている（図2）。この傾向は、自動車産業についても同様で、ASEAN 10 との間の貿易額は年々増加する傾向にある。この中心的な役割を果たしているのは、日系自動車・自動車部品メーカーである。タイ自動車産業の歴史は比較的長く、輸入代替工業化政策への対応から、日系自動車メーカーのタイでの現地生産も60年代半ばごろには開始されている。タイにおける日系自動車メーカーの歴史は50年近くになろうとしているが、技術等の蓄積が順調に進んできたわけではない。タイの自動



出所：Thai Custom Department.

図1 タイの輸出総額と ASEAN 10 シェア

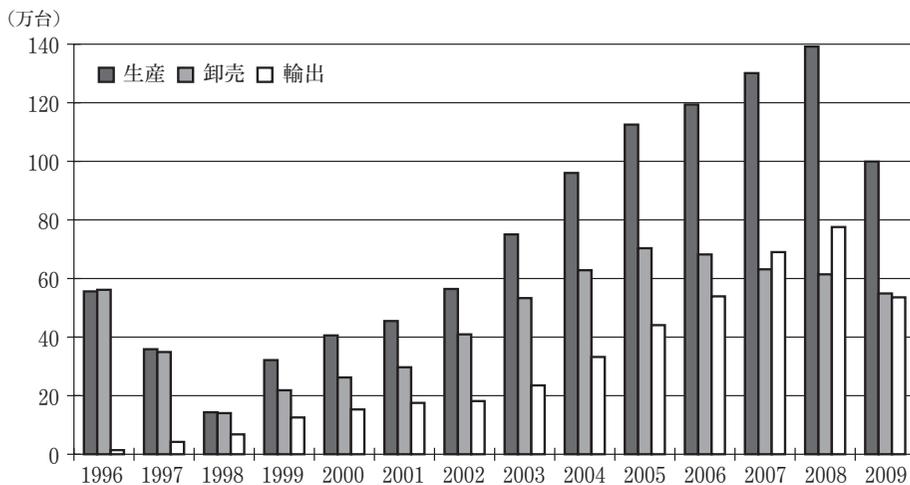


出所：図1と同じ

図2 タイの輸入総額と ASEAN 10 シェア

車市場が世界から注目され始めるのは、90年代に入ってからといってよく、欧米系メーカーも ASEAN への進出を計画、発表し、日系メーカーにも、成長を念頭として小型車市場への期待からアジアカーの投入を進めていったところもあった。しかし、アジア通貨危機によって状況は大きく変化した。

タイの自動車産業は、97年に発生したアジア通貨危機をきっかけとして、生産台数は急減した(図3)。その後、生産は回復していき、02年には通貨危機前のピークであった96年の生産を超越、その後は順調に拡大していった。09年にはアメリカ発の金融危機から、生産台数は急速な落ち込みを示したものの、10年の状況では、すでに過去最高の164万台の生産台数となって



出所：The Thai Automotive Industry Association.

図3 タイの自動車生産・卸売・輸出台数の推移

いることから、増加傾向に大きな変化はないと考えられる。この生産台数の増加を後押ししているのが完成車輸出台数の増加である。通貨危機前の96年には1.4万台程度であったタイの完成車輸出はその後拡大し、08年には77万台にまで増加している。生産同様09年には53万台に減少しているものの、10年の輸出台数は90万台と過去最高の水準に達しており、金融危機前の水準を取り戻し、さらなる拡大を示している。しかし、対照的な数字を示しているのが国内卸売台数の推移である。アジア通貨危機による落ち込みから順調な回復を見せていった卸売台数であったが、05年の70万台をピークにその後は減少しており、生産台数の拡大を支えるほどの力強さは感じられなかった。ただ、10年の卸売台数は、タイの好景気を背景として、過去最高であった05年の70万台を超える80万台に大幅な拡大を示した。以上の点から見てみると、タイの自動車産業は、アジア通貨危機を境として構造が変わったと考えられる。つまり、好調な輸出に支えられた生産の拡大という状況がここ数年の間続いており、輸入代替工業化戦略に対応する形でスタートしたタイの自動車産業は、現在、各社のグローバル生産体制の一翼を担うことで、タイ自動車産業の発展に関与しているという状況である。タイ自動車産業の好調さは、工場の新設や輸出拠点としての役割としても表れている。前述のトヨタや日産のケースに加え、ホンダや三菱が新型小型車のタイでの生産を発表し、これらは、世界戦略小型車として輸出も進めていくことが伝えられている⁽⁵⁾。このように、タイはアジアにおけるグローバル戦略拠点としての役割を高めており、日系自動車メーカーにとって重要な拠点の1つとして機能している。

3. 貿易統計からみたタイの自動車部品貿易の状況

完成車輸出を可能にするための部品産業の実力の向上もみることができる。タイの自動車部品産業は、通貨危機以降の完成車輸出に対応する形でさまざまな能力の向上を進めていった。その後、前述の域内での自動車部品補完体制の構築もあり、実力を向上させたタイの自動車部品輸出も拡大している(図4)。現在では、トヨタIMVシリーズのKD部品輸出も行っており、部品輸出も年々拡大する傾向を示してきた。特に、ASEAN 10向けの輸出割合は、98年の12.6%から09年には30%にまで上昇しており、輸出相手先としてのASEAN 10の重要性が高まっていると考えられる。だが、タイの輸出総額に占める自動車部品輸出の割合は6%程度となっておりそれほど大きな数字を示していない。一方で、完成車輸出という観点も加わり、タイの自動車部品輸入も拡大傾向にあった。完成車生産が拡大するにつれて現地では調達できない部品の輸入が増加するという傾向は、自動車産業が発展途上の国ではよくみられる傾向である。タイにおいても輸入の伸びは緩やかになっているものの増加してきた。特に、輸出初期には、輸出品質と国内向け製品の品質の違いから、部品の現地調達率が異なるケースも伝えられている⁽⁶⁾。しかし、05年

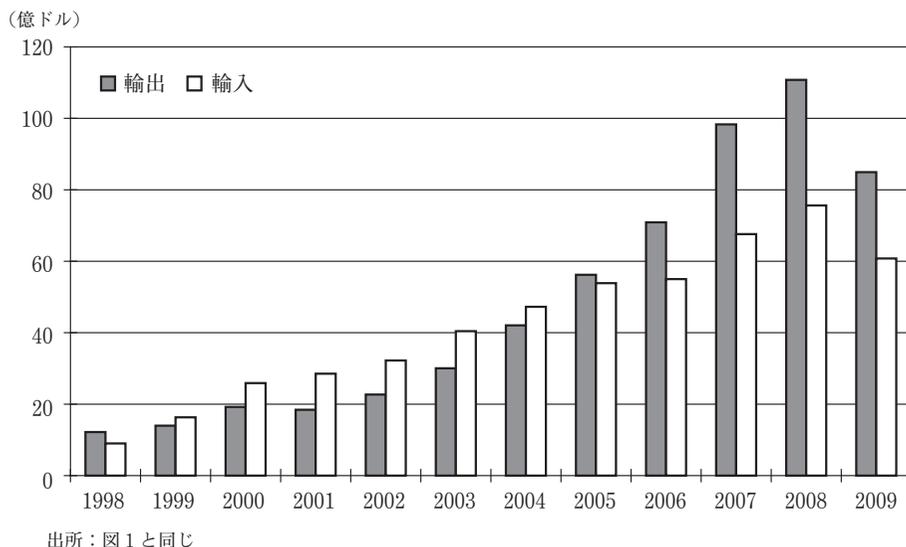


図4 タイの自動車部品輸出額の推移

からは自動車部品貿易黒字の状況になっており、その黒字幅は年々拡大している傾向が分かる。09年についても金融危機の影響から大幅な低下となっているものの、黒字の状況は続いている。このことから、タイの自動車部品産業の実力が向上していることを示しているものと考えられる。

前述のようにタイの自動車部品貿易は、98年は前年のアジア通貨危機の影響もあり、国内経済の落ち込みが影響して輸入が減少したことで、黒字の状況になっているが、それ以降、04年までは輸入超過の状態になっている。その後、輸出超過の状態になり、黒字幅は増加する傾向を示してきた。このように、2000年代中頃からタイの自動車部品輸出は拡大している。以下では、タイの自動車部品貿易の状況を ASEAN 10 向けと ASEAN 10 以外向けを中心にそれぞれ見てみる。以下で利用する分析は、貿易特化係数⁽⁷⁾と顕示比較優位 (Revealed Comparative Advantage : RCA) 指数⁽⁸⁾による分析を中心に進める。

タイの自動車部品貿易特化係数の推移を見てみると、ASEAN 10 向け、ASEAN 10 以外向け共に、同じ様な動きを見せている (図5)。だが ASEAN 10 向けが一貫してプラスにあるが、ASEAN 10 以外向けは99年から05年までマイナスであった。前述の通り、タイの自動車部品貿易全体が99年から04年まで赤字であったが、この間の赤字は、ASEAN 10 以外向けが大きく影響している。その後の傾向についても、ASEAN 10 向けの貿易特化係数は、03年の+0.15から上昇し、08年には+0.47となり、アメリカ発の金融危機の影響があった09年も、同じ水準を維持している。一方で ASEAN 10 以外向けについては、07年の+0.11をピークに低下傾向を示しており、09年には+0.06まで低下している。このように、タイの自動車部品貿易を貿易特化係数から見ると、ASEAN 域内での競争優位は上昇している。他方で、ASEAN 10 以外

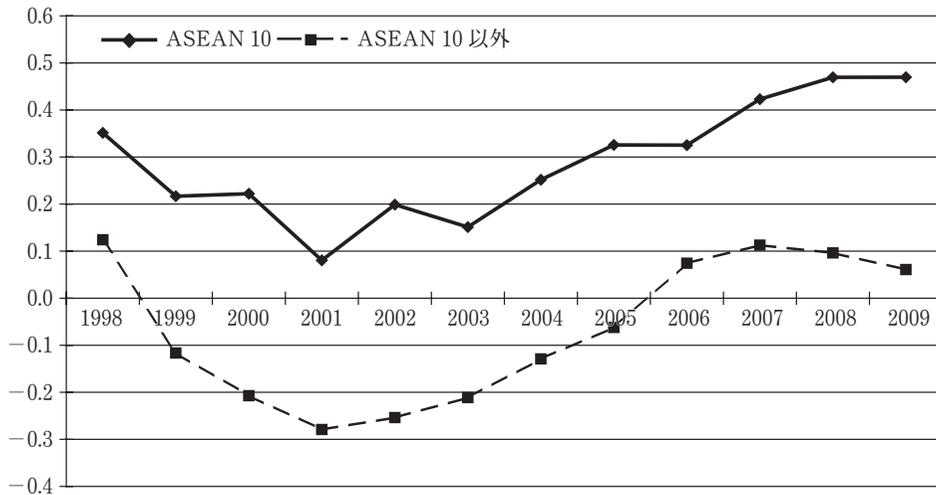


図5 タイの自動車部品貿易特化係数

向けは金額面では大きな数字を計上しているものの、貿易特化係数の低下を示していることから、競争力を高めているとは考えにくい状況を示している。

この状況を、具体的に貿易相手先をいくつか取り上げてみる。前述のように、ASEAN 10 向けの輸出割合は 98 年の 12.6% から 09 年には 30.9% に上昇している（表 1）。また、アジア新興国の中国向けとインド向けも大きく伸びているものの、全体に占める割合はそれほど大きくない。一方で、日本向け、アメリカ向け、EU 向けはその割合を大きく低下させている。具体的に見てみると、日本向けは 98 年の 21.0% から 09 年の 13.2% に、アメリカ向けは 98 年の 23.4% から 09 年は 9.5%、EU 向けは 98 年の 21.5% から 09 年の 8.1% に減少している。この数字は、金融危機による一時的な低下ではなく、継続的に低下していることから、日米欧向けの輸出の重要性が低下しているものと考えられる。輸出について考えてみると、99 年から最大の輸出相手先であった日本が ASEAN 10 向けに 01 年に逆転されてから、その役割が低下する一方で、ASEAN 10 向けの輸出の重要性が拡大している。ここからも、タイが ASEAN 域内の自動車市場において確固たる地位を拡大していると考えられる。一方で、輸入についても、ASEAN 10 からの輸入割合は、98 年の 8.2% から 09 年には 15.6% に上昇している（表 2）。この点からも、ASEAN 域内における自動車部品貿易による交流が進んでいるとも考えられる。輸出との比較で見ると、日本からの輸入についてはそれほど大きく変化しておらず、その割合も圧倒的に高い。99 年には 70.3% となっており、その後はほとんど 60% 台で推移してきた。タイが圧倒的に日系優位の状況であったことからこの状況は理解できるものの、この間、日系自動車メーカーのほとんどが現地調達率の引き上げを進めてきたことから、日本からの輸入割合の高さは注目される。他方で、アメリカからの輸入割合の低下は、輸出と同様の傾向となっている。具体的には、98 年の

表 1 タイの主要国向け自動車部品輸出割合の推移

(%)

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 対 ASEAN 10 | 12.6 | 15.3 | 19.8 | 23.5 | 25.1 | 23.6 | 24.7 | 27.9 | 23.7 | 26.3 | 29.4 | 30.9 |
| 対日本 | 21.0 | 24.8 | 21.2 | 23.3 | 23.4 | 21.9 | 20.2 | 17.6 | 18.1 | 17.0 | 16.6 | 13.2 |
| 対アメリカ | 23.4 | 20.4 | 15.4 | 12.3 | 15.4 | 12.9 | 11.8 | 11.5 | 12.4 | 10.1 | 9.6 | 9.5 |
| 対 EU 27 | 21.5 | 16.0 | 16.9 | 14.0 | 11.3 | 12.2 | 12.2 | 9.7 | 11.7 | 11.3 | 9.4 | 8.1 |
| 対インド | 1.0 | 1.1 | 2.7 | 3.2 | 2.5 | 3.2 | 3.1 | 3.9 | 4.1 | 4.0 | 4.1 | 5.0 |
| 対南アフリカ | 1.4 | 2.3 | 5.4 | 2.7 | 2.5 | 3.2 | 3.9 | 5.4 | 5.1 | 4.9 | 4.1 | 3.4 |
| 対中国 | 1.5 | 4.0 | 2.9 | 2.9 | 1.6 | 2.3 | 2.9 | 2.0 | 1.9 | 1.7 | 1.8 | 3.2 |
| その他 | 17.5 | 16.0 | 15.6 | 18.1 | 18.2 | 20.7 | 21.2 | 22.0 | 22.8 | 24.6 | 25.1 | 26.7 |

出所：図 1 と同じ

表 2 タイの主要国からの自動車部品輸入割合の推移

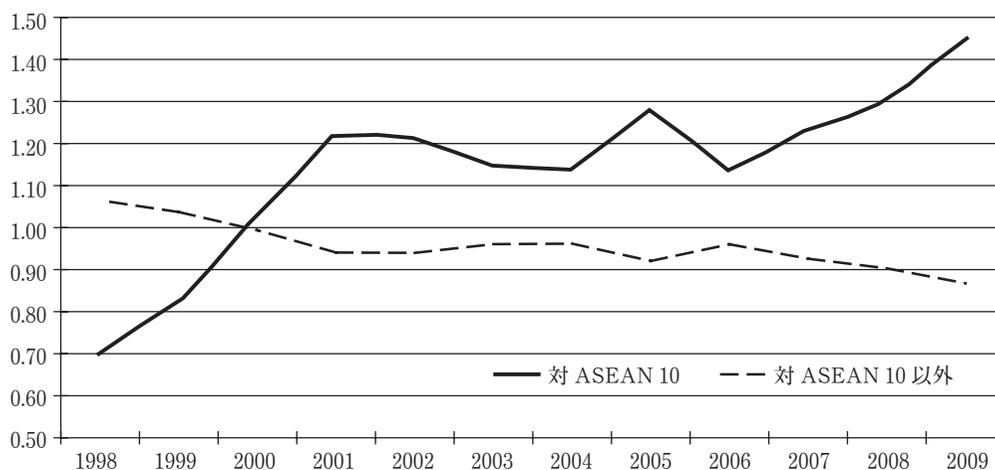
(%)

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 対 ASEAN 10 | 8.2 | 8.4 | 9.4 | 12.9 | 11.8 | 12.9 | 13.1 | 14.8 | 15.6 | 15.5 | 15.5 | 15.6 |
| 対日本 | 56.7 | 70.3 | 68.0 | 59.4 | 63.5 | 67.0 | 67.4 | 66.5 | 65.9 | 62.0 | 60.6 | 59.9 |
| 対アメリカ | 13.0 | 8.0 | 5.9 | 4.4 | 3.4 | 3.0 | 2.3 | 2.5 | 2.2 | 2.6 | 2.9 | 3.0 |
| 対 EU 27 | 12.4 | 6.0 | 11.2 | 17.4 | 15.0 | 9.8 | 9.4 | 7.3 | 5.8 | 6.4 | 7.4 | 7.7 |
| 対インド | 0.3 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.3 | 0.7 | 0.9 | 0.7 | 0.7 | 1.6 |
| 対南アフリカ | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 |
| 対中国 | 2.0 | 1.7 | 1.4 | 1.4 | 1.6 | 1.9 | 2.3 | 3.0 | 4.2 | 5.8 | 5.8 | 6.4 |
| その他 | 7.4 | 5.3 | 4.0 | 4.3 | 4.5 | 5.2 | 5.2 | 5.2 | 5.5 | 6.9 | 7.0 | 5.8 |

出所：図 1 と同じ

13%から 09 年には 3%にまで低下しており、ASEAN 10 との関係とは対照的である。EU についても同様の傾向が示されており、98 年の 12.4%から 09 年には 7.7%にまで低下している。このように、ASEAN 10 からの輸入が増加したため、アメリカと EU からの輸入の減少につながったのではと考えられる。

タイの輸出品全体で見た場合の自動車部品の競争力を RCA 指数でみる。RCA 指数の推移を ASEAN 10 向けとそれ以外向けで比較してみると、ASEAN 10 向けの RCA 指数は 98 年以降上昇し、その後横ばいが続いたものの、上昇傾向を示している（図 6）。他方で、ASEAN 10 以外向けの RCA 指数は緩やかではあるものの、減少傾向を示しており、00 年以降は、比較優位がある目安となる 1.0 を下回る数字を示している。このことから、ASEAN 10 以外向けの輸出品の中で、自動車部品は比較劣位品目と考えられるような状況となっている。具体的に見てみると、98 年に 0.70 であった、ASEAN 10 向けのタイの自動車部品の RCA 指数は、01 年まで上昇し続けており、01 年は 1.22 にまで上昇した、02 年には若干の低下があり、04 年までほとんど同じ水



出所：図1と同じ

図6 タイの自動車部品 RCA 指数の推移

準で推移していたが、05年には1.28に上昇した。06年には再び低下した後、その後は上昇が続いている。対照的に、ASEAN 10 以外向けの RCA 指数は、98年は1.06とほとんど1.0付近にあったものが、09年まで低下傾向が続いており、09年は、0.87まで低下している。このように、ASEAN 10 以外向けの自動車部品の優位は低い水準にあり、それがさらに低下している傾向を示していることがわかる。このことから、タイの ASEAN 10 以外向けの自動車部品は比較優位をもっているとは考えにくく、その状況は年を経過するにしたがって、強まっていると考えられる数字である。

以下では、さらに具体的に品目別に自動車部品の比較優位を見てみる。域内における自動車部品貿易の状況を見てみると、ASEAN 域内の相互補完というよりむしろ、タイとインドネシアの競争力強化の傾向がみられ、当初、自動車メーカーが表明していた ASEAN 域内の品目ごとの集中生産拠点以外の国からの輸出が増えている⁹⁾。そのため、98年と08年のタイの ASEAN 10 向けの RCA 指数を比較してみると、タイの代表的な自動車部品であるディーゼルエンジンよりもガソリンエンジンやその部分品の方が優位にあるなどの状況が示されている（図7）。ここに示したように多くの品目が、08年になると RCA 指数が上昇していることから、ASEAN 域内での輸出に関しては自動車部品の多くが比較優位をもっていると考えられる。このことから、タイが ASEAN 域内における自動車部品の重要な供給拠点としての役割を果たしているものと思われる。同様に域外への状況を見てみると、ASEAN 10 向けと比較して非常に小さい（図8）。指数も1.0以下の品目が多く、98年から08年に向かって減少している品目が多い。この点からも、域外への比較優位をもっているとは考えにくく、優位は低下傾向にあると考えられる。

以下では、国・地域ごとに、タイの RCA 指数をみてみる。日本向け自動車部品の RCA 指数

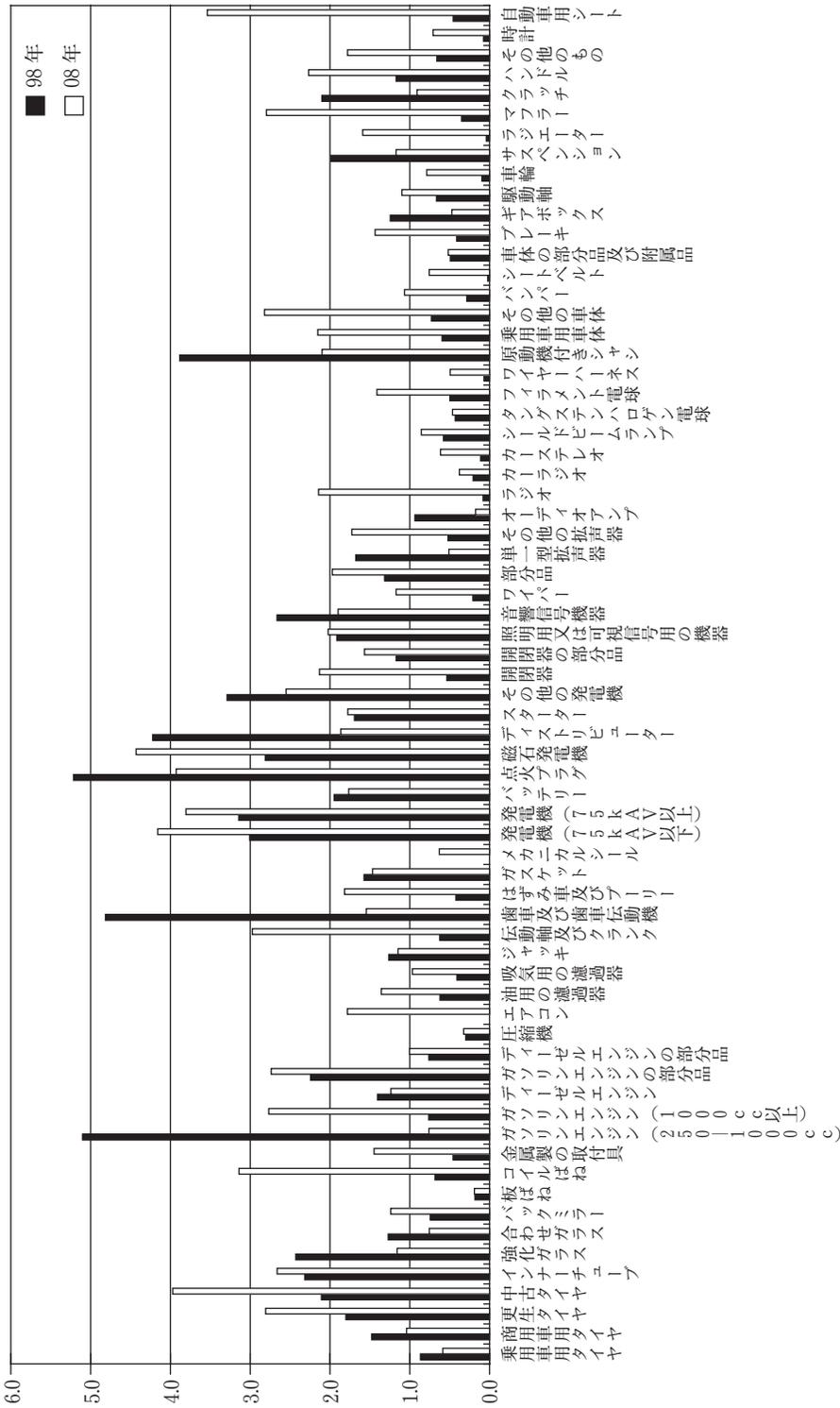


図8 タイの対 ASEAN 10 以外自動車部品 RCA 比較 (98年と08年)

出所：図1と同じ

は、変化にばらつきがある（図9）。具体的に見てみると、エンジンや自動車部品と認識しやすい品目の変化を98年と08年で比較して見てみると、多くの品目で指数が低下している。他方で、ガラス類やワイパー、ワイヤーハーネスといった品目で比較優位を高めている。特に98年には圧倒的な優位をもっていた品目のほとんどが指数を低下させており、その低下率も大きな品目が目立つ。対照的な品目で注目されるのが、ウィンドスクリーンワイパーである。ワイパーは98年の0.73から08年には4.93にまで上昇しており、10年で大きく指数を上昇させた品目である。ワイパーについては、ASEAN 10 向けについても同様の傾向を示していることから、対日と対ASEAN 10 の優位の構造が比較的同じ状況を示しているとも考えられる。

アジア市場において自動車産業新興国として近年、大いに注目されているのが中国とインドである。以下では、中国とインドの状況を見てみる。中国向けについては、98年から08年への変化が非常に大きい（図10）。具体的には、98年に大きな指数を示していた品目のすべてが大幅な指数の低下を示している。特に、1.0を超えている品目が98年の6品目から、08年には2品目に減少していることから、中国に対する自動車部品輸出に苦戦していることがわかる。中国向けのRCA指数の推移を見ても、低下傾向が続き、その水準も低い状況になっていることから、中国との間の自動車部品貿易は、タイの比較劣位の状況となっており、この状況は中国自動車産業の進展に連動したものと考えられる。対照的な状況にあるのがインド向けの数字である。98年に圧倒的な優位を持っていた品目の指数は08年には大幅な低下を示しているものの、08年には多くの品目でRCA指数を上昇させている（図11）。特にディーゼルエンジンのようなタイの集中品目についてのRCA指数が大幅な上昇をみせている。それ以外の品目についても多くの品目でRCA指数が1.0を超える状況になっており、タイはインドに対する重要な自動車部品輸出拠点としての役割を果たしている。この状況を見てみると、自動車部品貿易に関してインドは、ASEANの補完体制の一角に組み込まれているとも考えられる状況を示している。これについては、IMVシリーズのマニュアルトランスミッション拠点としてインドを活用することや、IMVシリーズの生産をインドで行っていることなどから関係が深いことが考えられる。ASEANとしては中国に対抗するために、FTA等を利用してインド市場と一体化することを狙っていた。インドとタイとの自動車部品貿易の状況は、この点も影響していると考えられる。このように、アジアで最も注目されている2つの市場向けの状況を見てみたが、中国向けとインド向けで対照的な状況が示されている。

これまで、日本と並んで自動車の主要市場であった欧米の状況を見てみる。アメリカ向けのRCA指数は、全体として横ばいの状況であったが、98年から08年にRCA指数を低下させた品目もあれば、上昇させた品目もあり、ばらつきが大きい（図12）。ただ、基幹部品については、低下したものが多く、拡大したものであってもそれほど大きな数字を示していない。EUについ

でも同様で、大きな優位を維持・拡大している品目もあるものの、多くの品目で98年から08年にRCA指数を低下させている品目も数多い(図13)。これらから、アメリカ及びEU向けについて、自動車部品がタイの優位品目とは言い難い状況となっている。日本と同じように、欧米メーカーもタイに生産拠点を置いているものの、距離的な問題などがこのような状況を示しているものと思われる。

さらにもう1カ国、自動車新興国として注目するのが、南アフリカである。南アフリカは、南アフリカ政府による自動車産業振興策によって、ヨーロッパメーカーが生産拠点を設置し、日本などに向けた完成車の輸出拠点として活用している。さらに、トヨタは、南アフリカをIMVシリーズの生産拠点の1つとして、ヨーロッパ向け供給拠点としても、南アフリカを活用している。タイの南アフリカ向けRCA指数は、98年に非常に大きな品目がいくつかある程度であったが、08年になると多くの品目で高いRCA指数を計上している(図14)。特に、ディーゼルエンジンやギアボックスといった基幹部品で高い指数を示していることから、南アフリカにとってタイは重要な基幹部品の輸入相手となっていることが考えられる。これについてもインドと同様に、トヨタのIMVの拠点として南アフリカを活用していることが影響していると考えられる。

まとめにかえて

ここまで見てきたとおり、タイの自動車部品の優位の状況は、ASEAN 10向けとASEAN 10以外向けで異なる傾向を示している。さらに、トヨタのIMVシリーズ生産との関係に代表されるように、共通した車種の生産の有無によっても、その傾向に違いを見せている。具体的に域外向けの状況を見てみると、南アフリカとインドとの関係は、ASEAN 域内との貿易関係と共通する傾向が見受けられる。これらの国々はタイを基幹部品の輸入相手先として活用しているものと考えられる。インドについては、ASEAN に隣接し、FTA/EPA を締結しており、ASEAN で生産されている車種と同じ車種が生産されている傾向が強い。トヨタのIMVプロジェクトにおけるマニュアルトランスミッションの供給拠点としてインドが活用されているケースでも見られるように、インド市場はASEANにとって一体化しやすい環境にもあることから、ASEANと同様の貿易状況が見えたものと考えられる。南アフリカ向けについても、IMVシリーズの生産拠点として活用されている点で、インドと同様であり、このことからIMVシリーズの生産拠点の中で最も自動車産業の蓄積が進んでいるタイからの基幹部品を含んだ基幹部品の輸入が強まっているものと考えられる。

アメリカとEUは自動車先進市場で、成熟した市場でもある。ヨーロッパについてはホンダが完成車をタイから輸出するケースもあるものの、南アフリカからのEU市場へのアクセスもある

ことから、タイからアメリカ向けや EU 向けに自動車部品を輸出する必要性はそれほど高くはないとも考えられる。このような状況の中で、98 年段階で高めの RCA 指数などが示されていた点については、97 年のアジア通貨危機を契機としてタイからの輸出が本格化した。当初は稼働率維持のため、ある種の救済的な色彩も見受けられたこと、さらには、アジア通貨危機をきっかけとして大幅なパーツ安となったことが、相対的に輸出に有利に働いたことなどが考えられる。

日本については、タイ自動車産業における日系自動車メーカーの圧倒的な優位が大きく影響を与えていると考えられる。だが、現状でも自動車部品輸入額に占める日本の割合は依然として大きく、タイにとって日本は自動車部品の輸出相手先というよりむしろ、輸入先としての役割の方が依然として大きい状況となっている。

一方で、中国との状況を見てみると、中国自動車産業は急速な成長を果たし、現在では世界最大の自動車市場へと成長している。この市場を巡って、日米欧韓中のさまざまな自動車メーカーが熾烈な競争を繰り広げている。しかし、中国は、タイからの自動車部品の輸出相手先として優位にあるとは言い難い状況にある。輸入について見てみても、98 年では自動車部品輸入額全体に占める中国のシェアは 2% 程度の割合であり、09 年でも 6% とそれほど大きなシェアを占めているとは考えにくい。しかし、同時期にアメリカやヨーロッパからの輸入シェアが減少しており、09 年のアメリカのシェアを上回る状況となっている。これらの点から考えてみると、タイと中国との間の自動車部品貿易の関係は、タイの優位というよりもむしろ、中国の優位が拡大しているものと考えられる。

品目で考えてみた場合でも、タイが ASEAN 域内で優位を確保しているディーゼルエンジンの域外への優位は、98 年から 08 年の間に上昇しているものの、その数字は若干であり、先進国との間では優位を確保しているとは言い難い。だが、自動車新興国であるインドや南アフリカ向けについては、自動車生産との関係性もあり優位を確保している。

今後タイの優位は、こういったタイの後に続いて生産を進めている国への優位をいかに維持するかが求められることとなるが、同時に、中国との競争でいかにして優位を確保していくのかが求められることとなろう。本稿で述べたとおり、タイの中国向け自動車部品貿易は ASEAN や日本と比較すると小さい。中国の自動車部品貿易において日韓との関係は拡大していると考えられることから、現在タイが担っている役割を将来中国が果たす可能性も少なくない。さらに、中国で注目すべき動きは、インドとの関係深化である。これまで、中国とインドとの間の関係は、過去の国境・領土紛争を原因とした政治的な側面や、国境を接しているとはいえ、直接陸路でアクセスするためには高山地帯を通らねばならないなどの問題から、政治的・経済的に密接な関係を構築しているとは言い難い状態が続いていた。これを前提として、ASEAN は中国からインドへの人や物の流れの経由地として ASEAN を活用できるとアピールし、「東アジアのハブ」とし

での機能を狙った戦略を進めてきた。実際、中印間では実現していない FTA/EPA の枠組みも、中国—ASEAN 間とインド—ASEAN 間の FTA/EPA を利用すれば可能であるとのアピールをしてきた。しかしながら、2010 年 10 月に中国の温家宝主席がインドを訪問し、FTA 協議を希望すると発言したと伝えられている⁽¹⁰⁾。中国とインドとの経済面での接近は、ハブとしての機能を目指す ASEAN にとっては難しい局面となることが予想される。

一方で、タイにおける完成車生産の状況が変化しつつある。これまで述べてきたように、トヨタの IMV プロジェクトに関わる一連の車は、タイを核として展開を進めてきた。さらに、日産のマイクラのケースでは、日本に向けて完成車を輸出している。日本国内で生産経験が全くない車種をタイから日本に輸出するケースは、ホンダのシティ（日本名：フィットアリア）にも見られ、新しい経験とは言えないものの、ホンダのブリオや三菱のグローバルスモールの投入など、タイからグローバル市場へと展開するケースが今後も拡大することが期待される。この際、IMV シリーズのケースと同様に、タイからの部品輸出がさらに拡大していくことが期待される。今後は、この枠組みを利用した拡大をいかに続けていくかがタイの自動車部品における優位につながっていくと思われる。

ここまで見てきたように、タイの自動車部品貿易の状況を見てみると、域外輸出についてタイは、優位を確保しているとはいいいにくい状況が見受けられる。さらに、今や世界最大の自動車大国となった中国の動向がどのように進んでいくのかは、日本の自動車産業以上に、タイにとっては重要な課題となる。中国市場自体の成長と中国自動車産業の成長、さらに、インドへの接近は、インド市場を取り込むことで中国と対応しようと考えていたタイにとっては非常に難しい状況に直面するものと考えられる。しかし、中国以外の新興自動車市場への輸出に関しては優位を確保している。新興国における自動車市場の成長がさらに期待される中で、これらの市場向けに競争優位を確保している点は、今後の自動車市場の動向と関連して、タイにとって優位に働く可能性は少なくない。今後は、中国以外の新興自動車市場でのタイの地位をいかに維持・向上させ、そこでの優位をもって中国の動向に対応することが必要であると思われる。

《注》

- (1) たとえば、清水（2010）、10 頁。
- (2) 小林（2004、2005、2009）。
- (3) ASEAN 加盟 10 カ国は、インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、ブルネイ、ベトナム、ミャンマー、ラオス、カンボジアである。
- (4) 本稿で用いる品目名は、貿易統計分類で用いられている品目名ではなく、一般的な品名に置き換えている。
- (5) 三菱自動車プレスリリース、2010 年 12 月 9 日。および、本田技研工業プレスリリース、2010 年 11 月 30 日。

- (6) 折橋 (2001), 85 頁。
- (7) 貿易特化係数は、 $(\text{輸出}-\text{輸入})/(\text{輸出}+\text{輸入})$ で表され、+1.0 から-1.0 の間で変化する。+であれば輸出超過となり、-であれば輸入超過となる。0にある場合は競合状態にあると考えられる。これによって輸出競争力を見ることができる。
- (8) 顕示比較優位 (RCA) 指数は、世界への平均的な輸出比率と比較したときの、対各地域輸出の比率の大きさを財ごとに示したもので、対各地域貿易においてどのような財に比較優位があるかを見ることができる。指数が 1.0 を超えると、当該品目に比較優位があると言える。本稿において、各地域向け輸出における顕示比較優位指数は、 $(\text{タイの各財の各地域への輸出額}/\text{タイの各地域への輸出総額})/(\text{タイの各財の対世界輸出総額}/\text{タイの対世界輸出総額})$ によって表される。
- (9) ASEAN 域内における自動車部品貿易の状況については、小林 (2009) を参照されたい。
- (10) 中国網日本語版 (チャイナネット) 2010 年 12 月 15 日。

参考文献

- 折橋伸哉 (2001) 「タイ自動車産業の経済危機以降の動向と今後の課題について」、機械振興協会経済研究所『日本の自動車産業の対東南アジア戦略における現状と課題』、財団法人機械振興協会経済研究所、79-91 頁。
- 折橋伸哉 (2008) 『海外拠点の創発的事業展開』、白桃書房。
- 小林哲也 (2004) 「貿易統計から見た東南アジア自動車部品補完体制の現状」、『機械経済研究』、No. 35、67-107 頁。
- 小林哲也 (2006) 「貿易統計から見た ASEAN 4 自動車部品補完体制とグローバル供給拠点化の現状」、『産業学会研究年報』、No. 22、79-88 頁。
- 小林哲也 (2009) 「ASEAN 自動車部品域内貿易の現状」、『城西経済学会誌』、第 35 巻、21-33 頁。
- 清水一史 (1991) 『ASEAN 域内経済協力の政治経済学』、ミネルヴァ書房。
- 清水一史 (2010) 「ASEAN 域内経済協力と生産ネットワーク」、日本貿易振興機構『東アジアの生産ネットワーク』、8-20 頁。
- 田中武憲 (2008) 『トヨタ生産システムのグローバル「現地化」戦略』、名城大学地域産業集積研究所。

《Summary》

Thailand's Auto Parts Trade Situation
with External ASEAN*By* Tetsuya KOBAYASHI

Automobile makers in Thailand have changed the export strategies from inside of ASEAN to the outside of ASEAN since Asian economic crisis in 1997. Thailand automobile makers are playing important role in the global automobile market since the global cars produced by Thailand automobile makers contributing to worldwide market.

The Thailand auto parts makers are increasing auto parts export to outside ASEAN every year, however Thailand face competitions with China. Thailand has comparative advantage in securing new market such as India and South Africa. Thailand needs to strengthen the competitive advantage for emerging market.