

# タイの自動車産業育成政策と バンコク日本人商工会議所 —— 自動車部会の活動を中心に ——

川 辺 純 子

## 要 旨

工業後発国としてスタートしたタイでは、政府が自動車産業育成政策を展開し、未熟な地場企業に代わって日本企業が育成政策を実施してきた。タイ政府と日本企業は自動車育成政策に協力すると同時に、政策をめぐる両者間に生じた問題を解決していかなければならなかった。とりわけ、バンコク日本人商工会議所の自動車部会は、タイ政府と日本企業の間が生じる問題を調整・解決し、両者の橋渡しとしての役割を果たしてきたと考えられる。

本研究では、タイの自動車産業育成政策を3つの時期にわけて、それぞれの時期にバンコク日本人商工会議所の自動車部会が果たしている以下の役割を明らかにした。(1)自動車部会はタイ政府の育成政策の段階に応じて、タイ各省庁および民間団体との間にパイプを構築して、協議・調整を行っている。(2)タイ政府が政策を変更すると、自動車部会は組織整備を行い問題の解決にあたっている。(3)タイ政府側も自動車部会の意見を柔軟に取り入れている。

キーワード：タイ工業省、国内部品調達率、技術移転、JCCB自動車部会、日タイ官民プロジェクト

## 1. はじめに

「アジアのデトロイト」を目指すタイは、完成車・部品メーカーの生産輸出拠点として、重要な役割を果たすようになった<sup>(1)</sup>。タイ国自動車産業振興機構（Thai Automotive Institution: TAI）によると、タイの自動車生産台数は通貨危機発生以前の1996年の55万9,428台から、2005年には112万5,316台と100万台を突破し、世界第14位の自動車生産国となった。

タイが自動車産業の生産輸出拠点としての機能を果たすようになったのは、東南アジアのなか

でも自動車産業に必要な裾野産業の集積度が高いからである。とりわけ、バンコク周辺地域およびその近郊の東部臨海地域に位置する工業団地に自動車産業が集中しており、物流や情報交換などの点でも立地効率性が優れているといわれている<sup>②</sup>。

こうしたタイ自動車裾野産業の発展においては、タイ政府ならびに日系企業が大きな役割を果たしてきた。東（2000）はタイ政府の自動車産業政策とそれに沿ったタイ自動車産業発展の過程を明らかにし、政府の部品国産化政策が技術援助などを通じて地場系企業の成長を助長したことを評価している。久保（2001）はタイの自動車産業育成政策のもと、日系メーカーがタイ自動車産業を支える裾野産業を底上げしたことを指摘し、国を越える企業の戦略的提携の進展に合致した日本政府の産業構造事業調整支援、中小企業支援政策のあり方を提起している。末廣（2005）は世界自動車メーカー側の経営戦略だけではなく、投資受入国が実施してきた自動車産業育成政策や、経済の自由化以後に政府が実施している産業政策の重要性を指摘し、タイが自動車産業育成政策のもとで他のアジア諸国に比べて、重層的裾野産業を形成してきたことを指摘している。

しかしながら、これらの研究ではタイ政府と日本企業がどのように交渉・調整・協力して、タイ政府の自動車産業育成政策を実施してきたのかといった点が不明である。工業後発国としてスタートしたタイでは、タイ政府が自動車産業育成政策を展開し、未熟な地場企業に代わって日系企業が裾野産業の育成などを実施してきた。この過程で、タイ政府とタイ進出日系企業の間にもどのような問題が生じ、両者はそれらをいかに解決し、協力して裾野産業を形成してきたかといったメカニズムは明らかにされていないのである。この問題調整メカニズムを明らかにすることにより、タイ政府の産業政策ならびに、日本企業の裾野産業育成に対する貢献を評価することができる。

既存の研究から、経済団体などの組織・制度が、タイ政府と日系企業との間に生じた問題の調整を果たしていると考えられる。川辺（2005）は「日タイ合同貿易経済委員会」といった制度を通じて、タイ政府と在タイ日本企業が両者の間に生じた貿易不均衡、技術移転といった問題を、調整・解決していることを明らかにした。さらに、経済発展の過程でタイ政府と日系企業が構築した組織・制度を通じた問題調整メカニズムを明らかにすることは、他の途上国における政府と進出日系企業との問題調整の参考になると思われる。

本稿ではバンコク日本人商工会議所（Japanese Chamber of Commerce, Bangkok: JCCB）の自動車部会に焦点をあて、自動車部会がタイ政府と在タイ日本企業との間で、どのような機能を果たしてきたのか、なぜそのような機能を果たさなければならなかったのかを検証する。

議論の枠組みは以下のとおりである。一般にアジアの途上国は政府の自動車育成政策のもとに、外資主導による自動車産業を育成している。アジア諸国の政府が産業政策を行い、こうした政策を日本企業が協力して遂行して、自動車産業政策を実効性の高いものにしていく。この過程で両者間に生じる問題に対して、両者は協力して問題の解決に当たることになるが、途上国の場合、

経済団体などが産業政策を実施していくうえで調整機能を果たすことになる。

自動車育成政策の内容は、受入国の経済発展の段階によって変化する。というのは、受入国が経済発展の段階で抱える問題が変化するためである。そのため、本稿では、タイ政府の自動車産業育成政策を、タイの経済発展の段階にしたがって、(1)自動車産業保護政策期（1961～1989年）、(2)部分的自由化政策期（1990～2000年）、(3)自由化政策期（2001年～現在）の3段階にわけ<sup>3)</sup>、タイ政府の自動車産業育成政策の内容、同政府が日本企業に求めた役割、同政府と日系企業との間に生じた問題、その問題に対するJCCB自動車部会の対応過程と解決方法を見ていく。なお、本稿では、自動車は四輪車、トラック、バスを含む。

本稿の構成と利用した資料は次のとおりである。問題提起をした第1章に続き、第2章ではタイ政府の自動車育成保護政策に対して、JCCBが自動車部会を設立しタイ政府が打ち出した国産部品使用義務化に対して、関係省庁に対して国産化に関する提言活動を行っていく過程を明らかにする。第3章では、タイ政府の部分的自由化政策への政策変更に対して、プラザ合意で急増したタイ進出日系企業を抱えたJCCB自動車部会が、組織整備を行い競争力強化に備える過程、ならびに通貨危機に対する自動車部会の対応を見ていく。第4章では、危機回復後進展しているアジア地域の経済連携に伴い、自動車部会が日タイ官民合同プロジェクトに参画し人材育成支援を行っていく。最後に自動車部会が抱えている問題を整理し今後の展望を述べる。

資料については、タイの経済発展ならびに自動車産業育成政策については先行研究による。JCCB自動車部会の活動については、JCCBが毎月発行している会員向け機関誌である『所報』に依拠する。その他、『日タイ合同貿易委員会報告書』、ジェトロ・バンコクセンターの各種リポート、経済産業省など公的機関の各種報告書などを補足資料とする。

## 2. 自動車産業保護政策と自動車部会（1961～1989年）

### (1) 自動車組立産業育成政策と自動車部会の設立

一般的に、後発国の自動車産業の発展過程においては、第一段階は完成車の輸入販売から始まり、部品を一式輸入して現地で組み立てるCKDの第二段階に進む。第三段階は、一部の部品が現地で生産されるようになり、輸入部品を補完しながら現地生産が本格化する。そして、第四段階になると研究開発部門が現地でも行われるようになる。

タイ政府の自動車産業育成政策もこの4段階をへて展開されており、1960年代はタイ自動車産業発展史の第一および第二段階にあたる。この段階ではタイ投資委員会（Board of Investment: BOI）ならびに関税局が自動車産業育成政策の中心的な役割を果たした。

まず、1960年に新産業投資奨励法を制定し、民間企業主導による輸入代替工業化を開始する

と、タイ政府は自動車産業を投資奨励業種に制定して、自動車組立による産業保護政策を展開した。1962年には新投資奨励法が改正され、BOIから投資恩典が賦与されたのに加えて、CKD部品を輸入して国内で自動車を組み立てる場合には、完成車に比べて輸入関税が半分に引き下げられた。さらに、国産化部品製造のための機材・設備の輸入関税に対して免税特典が与えられた。こうしたタイ政府の政策をうけて、日産自動車（生産開始1963年、技術提携）を皮切りに、トヨタ自動車（1964年、単独）と日系自動車組立企業の設立が続き、1969年に投資奨励が打ち切られるまでに11工場が操業を始めていた<sup>(4)</sup>。その結果、1960年代半ば以降になると、西欧企業に代わって日本企業がタイ自動車産業において大きな役割を果たすようになった。

そのため、JCCB（1954年設立）では1964年3月に車輻部会を自動車部会へと名称変更して、タイ政府の自動車保護政策への対応を開始した。JCCBでは最初に運輸部会を設立し、1961年10月に運輸部会から独立した車輻部会を設立していた<sup>(5)</sup>。1960年代後半の自動車部会員は、当時の部会出席者数から20社くらいであったと思われる<sup>(6)</sup>。なお、JCCB会員数は1965年の138社から、1968年には170社へと増加している。

初代自動車部会長には、車輻部会長であった水野敬三（トヨタ自動車）が就任した。自動車企業のなかではトヨタ自動車のJCCB入会が最も早いこと、日本側出資単独操業であったことなどから、トヨタが最初の部会長に選出されたと思われる<sup>(7)</sup>。初代以降現在までの歴代自動車部会長は、トヨタ自動車から輩出している（表1）。

初期の自動車部会の活動は日本自動車業界団体である自工会の現地窓口としての役割と、BOIへの陳情活動の2つに代表される。前者については1966年に市場対策委員会を設置して、実態

表1 JCCB自動車部会長一覧（1965年～現在）

代	氏名	所属	年度
初代	水野 敬三	トヨタ	1964
2	小山 善一	トヨタ	1965～1969
3	青木 孝男	トヨタ	1970～1976
4	三浦 清彦	トヨタ	1977～1981
5	佐藤 一朗	トヨタ	1982～1986
6	南部 好一	トヨタ	1987～1990
7	佐藤 琢磨	トヨタ	1991～1995
8	村松 吉明	トヨタ	1996～1999
9	佐々木 良一	トヨタ	2000～現在

注1：1964年3月に車輻部会から自動車部会に名称変更。

注2：村松吉明は第33代JCCB会頭（1997～98年）。

佐々木良一は第39代JCCB会頭（2003～2004年）。

出所：『所報』各号から作成。

調査に乗り出した<sup>(8)</sup>。一方、後者に対しては、たとえば、1965年2月と5月の二度にわたる国産タイヤ使用命令に対して、自動車部会長と日本大使館員がCKD6社の実情説明・使用命令延期の陳情活動を行っている<sup>(9)</sup>。

1960年代に展開されたタイの輸入代替工業化では、タイ政府は投資奨励恩典ならびに輸入関税政策による保護政策を開始した。JCCBでは車輛部会を自動車部会へと名称変更して、実態調査を行うと同時にタイ当局に陳情活動を行った。タイ政府と日本企業の間が生じた問題は、投資問題の一環として、BOI、自動車部会、日本大使館の3者による協議で解決をはかることができたといえる。

## (2) 部品国産化導入政策と部品メーカーの参加

1960年代後半に、タイでは完成車輸入ならびに中間財や資本財の輸入が増えたため、貿易赤字が深刻となった。また、1960年代に稼動した自動車工業はCKD部品を輸入して、タイで組立を行っているに過ぎなかった。そのため、タイ政府は1969年8月に「自動車産業開発委員会」を設置して、自動車産業発展史の第三段階にあたる部品の現地生産を目的とした部品国産化政策を導入する。自動車産業は部品や素形材など多くの裾野産業を有し、工業化を進める過程で産業連関を通じた波及効果が期待されたためである<sup>(10)</sup>。

この第三段階になると、自動車産業育成政策の中心はBOIから工業省へと移った。まず、工業省は1971年7月に民間団体であるタイ自動車工業会（Thai Automotive Industry Association: TAIA）の協力を得て、国内自動車産業の保護政策を初めて発表した。その内容は、組立工場ごとにモデル数を制限し、1973年末までに国産部品25%以上の使用を義務づけるものであった<sup>(11)</sup>。しかし、1971年11月のタノム首相のクーデターなどにより、1972年にはモデル数制限は中止され、25%の国産部品調達義務は1975年から適用されることになった。

1972年の政策変更により、自動車組立の新設および拡張が相次ぎ、1975年にはすでにタイでは日系組立企業が14社操業を開始していた。NHKスプリングなど主要自動車部品メーカーもタイへ進出していた<sup>(12)</sup>。国産部品調達義務が課される一方で、モデル数が制限されなかったため、日系組立企業は多品種少量の部品を現地調達する必要に迫られた。これらの日系組立企業は自国の系列部品企業にタイへの進出を要請、同時にタイ政府も1974年に自動車部品への投資を奨励し、8工場が認可を受けた<sup>(13)</sup>。その結果、1975年の自動車生産台数は3万991台と3万台を越えるまでになっていた。

タイ自動車産業の発展に伴い、JCCB自動車部会員数も1974年の32社から1977年には45社へと大幅な増加が見られた（表2）。これらの自動車部会が抱えた最も大きな課題が、国産部品調達率25%の達成であった。そのため自動車部会は、部会運営の見直しを行い新たに部品メー

表2 自動車部会会員数の推移（1974～2005年）（単位：社）

年度	自動車部会員数	JCCB会員数	年度	自動車部会員数	JCCB会員数
1974	32	287	1990	93	793
1975	43	293	1991	100	854
1976	42	296	1992	111	912
1977	45	301	1993	118	953
1978	45	314	1994	132	988
1979	50	343	1995	152	1,028
1980	52	349	1996	182	1,082
1981	53	348	1997	214	1,141
1982	60	356	1998	157	1,178
1983	60	369	1999	241	1,162
1984	61	378	2000	256	1,165
1985	69	394	2001	265	1,165
1986	58	424	2002	275	1,156
1987	55	459	2003	302	1,170
1988	69	524	2004	326	1,207
1989	78	696	2005	344	1,234

注：1964～1973年までの会員数は不明。

出所：『所報』各号から作成。

カーの部会加入を進めていった<sup>(14)</sup>。その結果、自動車部会は組立および部品メーカーの両者から構成されるようになった。

自動車部会の運営面も整備された。四輪車・二輪車・新車販売実績報告、自動車部品生産報告、自動車業界の動向報告などが定例化され、会員企業間で情報の共有化がはかられた。また、各種講演会を開催しタイの自動車育成政策の内容を会員企業に伝えていった。たとえば、「自動車組立政策の新通達をめぐって（1972年3月）」、「自動車産業政策の修正通達の内容について（1973年5月）」などの講演会を開催している。

1970年代前半の好調な自動車販売に支えられ、自動車部会員各社は国産化率25%を達成することができた。青木孝男第3代部会長はこの結果を次のように評価している。

「国産化率について申し上げますと、各メーカーはタイ国政府の方針に従って、1975年6月までに四輪車は25%を、二輪車は50%以上を達成しました。それ以後の政府の国産化ポリシーはまだ発表されていませんが、既に国産化が四輪車で25%、二輪車で50%以上達成



されたことは、自動車産業が当国の工業開発に大きく貢献していると自負してよいでしょう」<sup>(15)</sup>。

1970年代前半、タイ工業省は外国企業に対して国産部品使用義務を強化していく。自動車部会は部品メーカーを会員に取り込み、組立・部品メーカーの協力体制を構築すると同時に、会員企業間に国産部品使用義務化の政策内容を伝えその達成を目指していった。

### (3) 部品国産化政策強化期と提言活動

1970年代前半タイは経済成長を遂げたが、1970年代半ばに貿易赤字が再び悪化したため、タイ政府は輸入代替から輸出志向工業化へと政策を転換した。この輸出志向工業化のもとでは、国際競争力の強化をねらってタイ政府は本格的な部品国産化政策を展開した<sup>(16)</sup>。そのため、地場企業の競争力を強化することが不可欠となり、TAIAが政策策定・実行面に登場してくる。

1978年1月、商務省は乗用車2,300cc未満の乗用車輸入を原則的に禁止した。工業省は自動車の部品に得点を付与し、合計100のうち一定の比率まで国産部品を使用することを義務付け、その見返りとして、自動車企業の新規参入を禁止する措置をとった。そして翌1979年には、乗用車の部品国産化比率30%、向こう10年間つまり1988年までに65%まで引き上げることを通達し、1980年には商用車についても部品国産化率25%を1988年までに60%に引き上げることを決定した。

こうした数値目標にもとづく国産化政策に積極的に呼应していったのは、1978年に設立された地場部品企業の団体であるタイ自動車部品製造業者協会（Thai Auto-Parts Manufacturers Association: TAPMA）<sup>(17)</sup>である。TAPMAは1980年代前半の長期不況のもとで、工業省などの政府機関に働きかけ国内市場の確保をねらった。一方、日本の組み立てメーカーは政府の要請に応えるために、日本の部品メーカーをタイに誘致した<sup>(18)</sup>。その結果、1980年代後半にタイの自動車産業は大きく発展した。タイの自動車生産台数は1989年に20万台の大台を突破して21万台となり、インドネシアを抜いてASEAN最大の自動車生産国になった。

1985年のプラザ合意による円高対応策として、自動車部品企業がタイに進出したため、JCCB自動車部会の会員が急増した。自動車部会員数は1978年から1989年の11年間で、45社から78社へと1.7倍も増加したのである（表2）。

大所帯となった自動車部会では、1981年に新たに(1)四輪車分科会ならびに、(2)部品分科会の2つの分科会を設置した（図1）。四輪車分科会は、月一回TAIA会議開催日にあわせて分科会を開催し、TAIAでの討議内容を会員企業に連絡するとともに、タイ関係各官庁との会談を実施していった。一方、部品分科会の方は、APIC作成の国産化希望品目表の配布、日系自動車部品メー

カーの輸出実態調査を行うようになった。

これらの分科会を中心として自動車部会は、タイ工業省、BOI、国家経済社会開発庁（NESDB）、タイ工業会、日タイ貿易会議自動車ワーキンググループ<sup>(19)</sup>、TAIAなどと協議を重ね、国産化政策に対する提言活動を行っていく<sup>(20)</sup>。1982年11月にはタイ工業会の要請・協力をへて、「自動車国産化の将来方向に関するレポート」（英文「Localization Policy for Automobile Production」）を提出し、国産化率45%凍結を支持する見解を示した。続いて1983年2月には、「CBU（完成車）乗用車輸入解禁に反対する書簡」を、工業省副大臣あてに提出した<sup>(21)</sup>。

1970年代末に、タイ政府は本格的な部品国産化政策を開始し、日系企業に技術移転を通じて地場企業の育成を求めてきた。タイ自動車産業において大きな地位を占めるようになった自動車部会では、四輪車分科会および部品分科会の2つの分科会を新設し、TAIAとの結びつきも強め、タイ政府に国産化政策に関する提言を行うまでになったのである。

しかしながら、JCCBの自動車部会を積極的に取込み、外国の経済団体の意見を自動車国産化政策に、積極的に取入れていったタイ政府の柔軟な対応も評価されるべきであろう<sup>(22)</sup>。

### 3. 部分的自由化政策と地場企業育成（1990～1996年）

#### (1) 自由化政策と技術・生産分科会の設置

1985年のプラザ合意による国際通貨調整が原因となり、日本を中心とする外国企業のタイ向け直接投資が急増し、タイ経済は80年代後半以降に高い経済成長を遂げた。輸出の増大による経済成長は、国民所得の上昇や消費者の購買力を高め、国内市場を急速な勢いで広げることになった。一方で、国内市場の拡大にともなう経済構造の変化とともに、国際機関から資本取引、金融、貿易、産業投資の自由化への対応ならびに規制撤廃を求められるようになった。同時に経済ブームのなかで自動車需要が急増し、生産供給体制が追いつかなくなった<sup>(23)</sup>。

こういった国内市場の拡大と自由化の流れをうけて、タイ政府は競争原理の導入を目指して、1990年から従来の保護育成政策から部分的自由化政策へと政策を転換した。そして、乗用車の輸入禁止の解禁、モデル数・車種数の制限の廃止、組立工場新設禁止の解除が相次いで実施され、1993年までにほぼ自動車産業の各種規制が撤廃されるに至った。さらに、BOIは1975年以降、事実上中止していた自動車・同部品産業への投資奨励を、地方への工場立地や完成品の輸出を条件に税制面で優遇するという形で決定した。国内市場が一定規模に達し、ようやく国内で自立して効率的な生産が可能になると判断されたためである<sup>(24)</sup>。

こうしたタイ政府の自由化政策推進に呼応して、ホンダやトヨタを始め日系自動車組立企業は相次いで新工場を建設していった。組立メーカーの生産設備拡張で自動車部品に対する需要も高





まり、部品企業では規模の経済が働きやすい状況が生まれたのである<sup>(25)</sup>。その結果、タイの自動車生産台数は1990年の30万5千台から、1996年には55万9千台へと大きく増加した。

日本企業の投資ラッシュを迎えて、JCCB会員数は1991年には900社を超えた。自動車部会員数も1990年の93社から1996年には182社へと実に2倍に増加した。JCCBでは1993年10月に、大規模な組織整備を行い自由化に備えた<sup>(26)</sup>。その結果、JCCBの組織は15部会8委員会体制となった。また、この組織改編に応じて部会入会基準が変更された。従来3つ以上の部会を選ぶことができた会員は、最も関係の深い部会を一つ選び、その他のそれまで所属していた部会には準会員として加わるようになった。

さらに、1995年に自動車部会では、巨大化した四輪車分科会のなかに5つのワーキンググループ（販売、サービス、部品、大型、通商）を設け、実質的な討議を行うことになった。各ワーキンググループは月一回程度開催され、グループ単位で各社の販売実績、市場予測などを中心に情報の交換を実施していった<sup>(27)</sup>。また、1995年には技術・生産分科会が新設された<sup>(28)</sup>。この分科会は月一回開催され、国産化の問題などについて討議していくことになった。その結果、1995年現在自動車部会は、(1)四輪車分科会（5つのワーキンググループに分類）、(2)部品分科会、(3)二輪車分科会、(4)技術・生産分科会の4つの分科会を設置して、タイ政府が求める技術移転面に対応する体制を整えた（図1）。

また、1996年にそれまで商社が就任していたJCCB会頭職に、初めてメーカーを代表してタイ国トヨタ自動車社長の村松吉明が就任した。この結果、タイ国における日系自動車企業の地位が、一段と大きくなったことは明らかであり、タイ政府の自動車部会に対する地場企業育成への期待も拡大した。

## (2) 通貨危機と専門家連絡会

1990年代に入り、タイ政府は各種規制撤廃、投資奨励などを行い段階的自動車自由化政策を推進していった。政府の新たな政策に呼応して日系企業が一連の新設工場の操業を開始しようとした1997年に、通貨・金融危機がタイ経済を直撃した。この通貨危機によるノンバンクファイナンス会社の営業停止、パーツ切り下げ、景況感の更なる悪化、雇用不安、付加価値税アップなどがユーザーの購買意欲を低下させた。

この通貨危機による影響をもろに受けたのが自動車産業である。1997年の自動車市場は、24万8千台と過去最高を記録した前年の1996年の55万9千台を大きく下回る結果となり、ほぼ1992年並の水準まで落ち込んだ。自動車の生産・販売が、1996年レベルまで回復するのは1999年以降である。

未曾有の自動車不況に見舞われた在タイ日系組立企業では、不況に対する一時的な対応として、

一斉に生産調整、人員削減、新規投資の凍結を実施した。そして、中期的な観点から輸出の本格化、大規模な増資による本社からの資金的援助、もしくは合弁企業の完全子会社化を推進した<sup>(29)</sup>。

通貨危機に直面した自動車部会では、1997年11月生産・技術分科会のなかに、(1)法規・認証連絡会と、(2)仕入先連絡会の2つの専門家連絡会を新設し、輸出促進ならびに部品メーカーへの対応を行っていった(図1)。法規・認証連絡会は、輸出に活路を見出すために先進国向けの安全規制対策、排ガス規制対策などの法規制動向、乗用車やトラックなど認証届け出などの情報交換を実施し、輸出仕様変更へ対応していった。

一方、仕入先連絡会はメーカーの調達・販売担当者から構成された。この仕入れ先連絡会が、各社の生産環境活動について情報共有化を推進すると同時に、各社の生産対応、労働条件に関する意見交換を実施し、通貨危機に直面した部品メーカー間での部品供給、共同での資金繰りなどを行い、部品メーカー支援に力を発揮したようである。仕入先連絡会では「世界レベルで通用する品質」を目指し、日本の親会社への販売を行った。また、倒産しそうな企業があれば、素材・仕掛品をすべて購入したり、あるいは翌月分以降のものを買ひ上げたりした。というのは、部品の供給がなくなれば車が作れないからである<sup>(30)</sup>。

通貨危機に直面し、自動車生産・販売が落ち込んだ自動車部会は、法規・認証連絡会と仕入先連絡会の2つの専門家委員会を設置して、自動車の輸出振興へと大きく舵を切った。この輸出振興により、タイ政府のみならず日本企業にとってタイの産業高度化が不可欠となったのである。

### (3) タイ国自動車産業振興機構と ATBP

タイで発生した通貨危機は、工業省にそれまでの産業競争力の強化政策を、より抜本的で実効性のあるものにするを迫った。タイが通貨危機から脱出するための産業競争力強化計画においては、日本政府が大きな役割を果たした。日本からの支援融資を活用して、タイ政府はアジア通貨危機に至った構造的要因とされる輸出落ち込みと、その背景である工業部門の競争力低下を解決するために、重要産業の競争力強化策として1998年1月に産業構造調整マスタープランを策定した。

この産業構造調整マスタープランでは、競争力を高める6つの方向性<sup>(31)</sup>をあげ、その手段の一つとして外国人専門家の雇用を盛り込んでいる。このマスタープランのもとで行われる産業構造調整事業<sup>(32)</sup>の中核となったのが、宮沢プランの一環として1998年7月に設立された「タイ国自動車産業振興機構(Thailand Automotive Institute: TAI)」である。TAIはタイ工業省の7番目の機構で、官民50:50の比率で構成された半官半民組織であり、タイが通貨危機から回復に向かう1999年4月から活動を開始した。

TAIは「タイを自動車生産のハブにするための条件を実現すること」を目的として、この目

標を達成するための6項目の機能を有している<sup>(33)</sup>。そのなかの機能の一つにATBP (Automotive Technology Build-up Program)がある。さらに、ATBPのサブ・プログラムの一つに日本人専門家による巡回技術指導 (Supporting Industry Development Program: SIDP) が置かれている<sup>(34)</sup>。SIDPは自動車産業の裾野拡大・強化を目的とするプログラムで、目標はPure Thai/Thai Majorityを重点に、タイの自動車部品工業のQCDEM (Quality, Cost, Delivery, Engineering, Management)を、世界と十分に対抗できるレベルにまでひき上げることを支援するものである<sup>(35)</sup>。

2000年から開始されたSIDPでは、二輪・四輪アッセンブラー各社からの推薦により150社の対象サプライヤーを選択し、日本人専門家が巡回指導を行っている。日本人専門家一人に対しタイ側3人のカウンターパートがチームを作り、1チーム1週間1社、4日訪問1日検討のペースを1単位として、部品メーカーの生産現場に入って問題の分析・改善を実施しQCDEM達成まで指導している<sup>(36)</sup>。

自動車部会の技術・生産分科会では、TAIのSIDPを始め各種プログラムを積極的に支援し、タイ自動車産業の発展に寄与している。分科会では各社製造・技術部員の比較調査を実施し、「TAI日本人専門家によるサプライヤー生産性・品質改善指導」のフォローアップなどを行っている。また、JCCBでは『所報』にTAIの活動を掲載して、会員企業にTAI活動を広めると同時に理解を求めていった<sup>(37)</sup>。

## 4. 自由化政策と人材育成 (2001年～現在)

### (1) 自動車産業マスタープランと人材育成

通貨危機から回復した2000年に入ると、タイを取り巻くアジア地域の環境は大きく変わった。自由貿易協定 (FTA) の発効に伴うアジア域内貿易の自由化が進展し、タイがアジア地域における自動車の輸出生産基地として重要な役割を果たすようになったのである。

こうしたアジア地域における競争の激化に対応するために、タイ政府は「第9次国家経済社会開発計画 (2001～2006年)」で、自動車産業振興策を示し人材育成を計画の重要項目として掲げた。「タイ自動車マスタープラン」のなかでは、2011年のビジョンとして、タイがアジアの自動車生産基地としての地位を確立し、自動車の生産台数を少なくとも100万台以上とし、その40%以上を輸出することを目標としている<sup>(38)</sup>。工業省はTAIを2002～2006年の自動車マスタープランを実施する機関に指定した。TAIでは、「アジアのデトロイト」計画を達成するために、研究開発施設の設立と人的資源開発プロジェクトの実施に重点を置いている。

こうしてタイが規制撤廃などを行い自動車産業自由化政策を進めるなかで、JCCBの自動車部

会員数は2001年の265社から、2005年には344社へと大幅に増加している。2000年から現在まで第9代自動車部会長をつとめている佐々木良一は、第39代JCCB会頭（2003-2004年）にも就任している。自動車分野でのグローバル化が進展するなかで、佐々木は自動車部会を次のように紹介している。

「タイ経済を支える重要な基幹産業の一つとして、自動車産業の更なる発展が今後益々期待されていることは言うまでもありません。業界を取り巻く環境変化をいち早くキャッチし、迅速に対応する為にも、このJCCの各部会並びに自動車部会での情報交換はとても有意義であり、今後もあらゆる課題に関して、有益・有効な情報交換を積極的に行っていきたい」<sup>(39)</sup>。

東南アジア域内貿易の自由化（AFTA）に伴い、共通効果特惠関税（CEPT）あるいはASEAN産業協力（AICO）スキームにより、ASEAN域内の貿易関税が0～5%であるため、自動車メーカーは域内補完を進めるようになった。そのために、自動車部会はタイの自動車裾野産業における人材育成を行い、輸出競争力を高めていくことが不可欠となった。

つまり、アジア地域での経済連携の進展により、タイ政府および自動車部会が技術移転に力を入れ、タイ自動車産業の競争力を強化することが重要な課題となってきたのである。そのため、自動車部会は日タイ官民協力による人材育成プログラムへ参画して、人材育成を行っていくのである。

## (2) 「タイ自動車産業人材育成プロジェクト（TAHRDP）」

タイ政府はアジアにおける自動車生産基地となる目的を達成するために、FTAを結ぶことによって、輸出市場の拡大を目指している。2003年に中国、ASEANと、2004年にはオーストラリアとの協定を締結しており、日本との間では、日タイ経済連携協定（EPA）が進行中である。

日タイEPAの特徴は、他国とのFTAにはない日タイ経済協力が盛り込まれていることである。この日タイ経済協力の大きな柱の一つが、「タイ自動車産業人材育成プロジェクト（Thai and Automotive Human Resource Development Project: TAHRDP）」である。TAHRDPでは、従来型の一方が協力し他方が受け取る関係ではなく、「イコールパートナーシップ」に基づき、タイの「アジアのデトロイト」計画の実現に向けて人材育成を実施していく。費用は日本とタイがともに負担し、共同利益のために共同作業を実施する新時代の共同事業として実施される。

TAHRDPの目的は、タイの自動車関連地場産業を世界標準レベルにまで底上げして、効果的

な人材育成の仕組みを作り上げることである。2000年にTAIが開始した日本人専門家による巡回指導型のローカルサプライヤー支援では、技術移転に限界があった。そのため、TAHRDPは、(1)2010年までに、熟練専門家（マスター・トレーナー）により数百人規模のタイ人講師（トレーナー）を育成し、そのトレーナーが将来各々の工場において、リーダーとなりうる研修生を数千人規模で育成する、(2)TAHRDPの技能資格制度を確立し、タイの技能資格に関する法律（国家技能開発法）と相互に調和させ、広く社会に認知される資格として普及させる<sup>(40)</sup>。

自動車部会では、2004年からTAHRDPプロジェクトの検討を開始していた。そして、2005年12月に、タイ工業省（MOI）、タイ工業連盟（FTI）、バンコク日本人商工会議所（JCCB）、およびジェトロ・バンコクの4機関で、TAHRDPに関する覚書（MOU）が締結された。覚書では4者が対等の立場で参画し、(1)タイ政府及び関係機関は全体のプロジェクト管理、場所の提供などを行う、(2)日本政府関係機関は日本人のマスター・トレーナーの派遣や教材の提供など、日系企業が行う技術協力の支援を行う、(3)タイ産業界はトレーナーとトレーニーの人选・派遣、研修に関する貢献を行う、(4)日系産業界はマスター・トレーナーや専門家の派遣、カリキュラム・教材の開発、技能資格の制度の開発を行うことにしている<sup>(41)</sup>。

自動車部会のTAHRDP活動は始まったばかりである。グローバル化が進展するなかで、自動車部会はタイ政府・関係機関ならびに日本政府・関係機関と協力して、人材育成活動を行っていくことが期待されている。

## 5. おわりに

アジアの途上国では政府の自動車産業育成政策のもとで、日本企業が自動車産業の担い手として、進出先国の自動車産業を育成してきた。この過程で、途上国政府と日本企業は政府の展開する自動車産業育成政策をめぐる、両者の間に生じる問題を調整・解決することを求められる。

受入国政府と日本企業との利害を調整する場として、後発国としてスタートした日本では、経済団体などの組織・制度が政府と企業を調整し、産業政策を実効性の高いものにしてきた。こうした日本の組織・制度による問題解決の方法は、同じく後発国としてスタートしたアジアの国々でも有効であると考えられる。

そこで、本稿ではJCCBの自動車部会を取り上げ、タイの3段階における自動車産業育成過程と、それに応じた自動車部会の役割を見てきた。タイ政府の自動車産業育成政策、同政府が日本企業に求めた役割、同政府と日本企業との間に生じた問題、そして問題に対する対応過程と解決方法の4点に焦点を置いて見てきた結果、以下のことが明らかになった。

まず、自動車産業保護政策の第一段階である1960年代から1980年代末までは、タイ政府が輪



入代替政策のもと組立産業育成を開始し、次に自動車国産部品使用率を外国企業に義務づけ国内部品企業の育成を行っていく時期にあたる。タイ政府から国産部品使用義務を求められた自動車部会は、部品メーカーを取り込むと同時に、タイ関係省庁とのパイプを構築して、自動車産業国産化に対する提言活動を行っていった。

第二段階にあたる1990年から2000年までは、1980年代半ばのプラザ合意による円高への対応策としてタイに進出した日系企業を中心として、高い経済成長を遂げたタイ政府が部分的自動車自由化政策を進めていく時期である。自動車部会では技術・生産分科会を設置して技術移転に備えた。ところが、1997年にタイで通貨危機が発生したため、タイ政府は部分的自由化政策を一時棚上げにして経済回復につとめる。通貨危機に対しては、自動車部会は2つの専門家委員会を設置して、輸出振興ならびに部品メーカーの支援にあたりると同時に、日タイ官民が協力して展開する裾野産業育成プログラムを支援していく。

第三段階は2001年から現在まで、アジア地域での経済連携の進展をうけて、タイ政府が競争力強化のために自動車産業クラスター育成をはかっていく時期である。タイを生産輸出基地とする日本企業にとっても、競争力を強化するためにはタイの人材育成が重要な課題となっている。そのため、自動車部会は日タイ官民プロジェクトに参画して、人材育成に協力して自動車産業クラスターを形成している。

こういったタイ自動車産業育成政策の3段階における自動車部会の活動を通じて、タイの自動車産業育成に同部会が果たしている役割を、以下のようにまとめることができる。

第1は、自動車部会はタイ政府の自動車産業育成政策の段階に応じて、タイ政府との間にパイプを構築して日本企業を代表して協議・調整を行い、自動車産業育成政策を実行性の高いものにしてきたことである。

第2は、自動車部会はタイ政府の自動車産業育成政策が変更され、新たな問題が生じると組織改正を行い、それらの問題の解決にあたっていることである。自動車部会はタイ政府の自動車育成政策が変化し問題が多様化・複雑化するに伴い、四輪車分科会（5つのワーキンググループ）、部品分科会、生産・技術分科会（法規・認証連絡会、仕入先連絡会）を設置して、各グループあるいは分科会が役割を分担して問題の対応にあたっている。

第3は、タイ政府が自動車部会の意見を柔軟に取り入れていることである。タイ政府は外国の経済団体の意見を取入れ、両者が協力して自動車国産化政策に対する提案・調整、フォローアップなどを行っている。

このように、自動車部会はタイ政府の自動車育成政策に応じて、タイの自動車産業に大きな役割を果たしてきた。しかしながら、アジア地域における新たな経済連携の時代を迎えて、自動車部会は次のような問題を抱えるようになった。一つは、タイの自動車産業の発展に伴い部会員が

多様化しており、抱える問題も多様化・複雑化していることである。これに対して自動車部会では、グループ、分科会あるいは専門家委員会を設置して、専門的視点から対応している。

二つ目は、自動車産業を強化するためには、人材育成が不可欠であることである。中小企業・裾野産業の育成には、中小企業の持つ技術が不可欠である。これに対して、自動車部会は、日タイ官民協力プログラムに参画して人材育成に貢献しようとしている。

三つ目は、経済連携時代を迎えて日タイ連携により競争力を強化していく事が、双方にとって最重要課題となっている。そのためには、地場の経済団体との連携を強化して、人材育成、資格認定制度などの方法を移転していくことが重要であろう。

#### 〈注〉

- (1) 高安・森(2002年), 81 ページ。
- (2) 2003年現在, タイにおける自動車組立メーカーは14社, 第1・第2次サプライヤーは1,100社を上回っている。化学, 繊維など自動車生産にかかわる業種を含めた広義の自動車関連企業は, 少なく見積っても2,000~3,000社はあるといわれる(『みずほりポート』2003年, 16ページ)。
- (3) 末廣(2005年)は, ①部品国産化導入期(1969~77年), ②部品国産化強化期(1978~89年), ③自動車産業の段階的自由化期(1990~2000年), ④競争力強化計画期(2001年から現在)までの4つの時期区分をしている。本稿では部品国産化政策が本格化する1978年以降を中心にみていくため, 部品国産化時期(1969~89年)を一区分として扱っている。
- (4) 東(2000年); 末廣(2005年)参照。
- (5) 盤谷日本人商工会議所(1987年), 「盤谷日本人商工会議所部会・委員会の推移」による。
- (6) 1974年以前の自動車部会員数は不明である。『所報』によると, 自動車部会出席者数は, 1966年6月7日16名, 1967年2月10日15名であった。
- (7) 盤谷日本人商工会議所(1987年)によると, JCCB入会はトヨタ自動車(1957年), 日産自動車(1958年), 三菱重工(1964年), 日野自動車工業(1966年), プリンス自動車(1966年), いすゞ自動車(1968年)の順であった。
- (8) 自動車部会では日本自工会輸出対策懇談会からの要請に基づき, 1966年に市場対策委員会を設置し, タイ国市場の実態調査, 取引の実情, 月賦販売車両に対する付保, 不渡り小切手の処理について, 会員企業への情報提供・交換などを開始した(『所報』1966年68号, 14ページ)。
- (9) 盤谷日本人商工会議所(1987年), 448-449ページ。
- (10) 東(2000年), 132-133ページ。
- (11) 同時に新工場の設立条件を日産30万台以上, 投資額2,000万パーツ以上として, 新規投資を制限しようとした。
- (12) 詳細は「表5 タイの自動車組立メーカー(1980年)」(東, 2000年, 139ページ)を参照のこと。
- (13) 東(2000年), 139ページ。
- (14) 「自動車の国産化推進が強く要望されている折でもあり, かつまた自動車部会組織強化の一つとして関連会社の部会加入を勧誘していたが, このたび10社の参加を得た旨, 青木部会長より報告があった(1971年9月7日開催自動車部会報告)」とある。
- (15) 青木孝雄「タイ国自動車業界の回顧と展望」(『所報』1977年1月), 5ページ。
- (16) 東(2000年), 139-140ページ。
- (17) タイ工業会(ATI)自動車部品部会(Auto-Parts Industry Club: APIC)では日系企業が支配的

な地位を占めており、部品国産化の推進には否定的な意見が多数を占めていた。そこで、部品調達率を引き上げたい地場系企業が1978年6月に、TAPMAを設立した(東, 2000年, 140ページ)。

- (18) 末廣(2005年), 58ページ。
- (19) 1981年12月に開催された「第2回日タイ合同貿易経済委員会」において、投資・技術移転として、タイ側が6つの日タイ合同専門家グループ(自動車、電気・電子産業、アグロ・インダストリー、繊維、トラック・ターミナル、コンテナ・サービス)の設置を要請したのをうけて、日タイ自動車ワーキンググループが設置され、JCCB自動車部会が日本側のカウンターパートとなった(『第2回日タイ貿易合同経済委員会会議報告書』1981年, 12ページ; 『所報』1982年5月, 12ページ)。
- (20) 『所報』1982年5月, 21ページ。
- (21) 『所報』1983年5月, 20-21ページ。
- (22) 佐藤一郎第5代部会長は次のように報告している。「自動車部会の活動は他の部会と若干異なり、タイ国の自動車国産化推進政策に対し部会員で意見を交換し、日系企業の意見を直接又はタイ自動車工業部会を通じて、関係官庁へ申し入れることが主たるものとなっている。タイ政府はインドネシア、マレーシアあるいは、他の開発途上国と異なり政府よりの一方通行的な産業政策の強制ではなく、先述の関係官庁と業界との意見交換の機会がしばしばあり、また業界よりの陳情にもよく耳を傾けていただけです。当部会としては、今後とも会員皆様のご意見を伺い相談しながらタイ国の自動車国産化を今後どのように進めていくのがタイ国にとって最も有益になり、また経済的にも成り立つか検討を進め関係官庁にもアドバイスしていきたいと考えている(『所報』1984年5月号, 22ページ)。
- (23) 東(2000年), 152-153ページ。
- (24) 東(2000年), 156ページ。
- (25) 末廣(2005年), 61ページ。
- (26) 1993年の組織改編では、①金融財務部会は保険部会と合併し金融保険部会とする、②工業部会は個別の業種に共通する課題を取り扱うので委員会活動に発展的に解消する、③農水産部は食品産業を含めることから農水産食品部会とする、④新たに流通小売部会と商社部会を設ける、さらに金融保険部会には銀行、証券、保険の3分科会、自動車には四輪、二輪、部品の3分科会、電気部会には強電、弱電、家電、部品の4分科会が設置された。会員がどの部会に所属するかは再登録されることになり、1993年9月末までに部会員を確定、同年10月から新部会活動が開始されることになった(『所報』1993年7月号, 59ページ)。
- (27) 『所報』1995年9月, 94ページ。
- (28) 「日タイ合同貿易委員会」では、すでに食品加工業に関するワーキング・グループ(Food Development Committee: FDC)および電機・電子関連のワーキング・グループ(Electronic Development Committee: EDC)を設置しており、この2つのワーキング・グループの成功に基づき、タイ側が新たに自動車、電気、繊維の3分野について、FDC同様のワーキング・グループを設置して輸出促進に関する話し合いの場としたい旨を提案した。経団連はこの問題への対応をJCCBに要請した。JCCB自動車部会ではワーキング・グループ設置は時期尚早と判断し、新たに技術・生産分科会を設置して対応することとしたと思われる(『所報』1995年9月, 93ページ)。
- (29) みずほ総合研究所(2003年), 9-11ページ。
- (30) 「こうした結果、日本の各メーカーの支援もあり、さいわい部品メーカーで倒産したところはありませんでした。また、品質改善の活動は、フォード、GMへの納入やタイを輸出基地とするレベルアップにつながったのです(『トヨタ・タイ物語』156-157ページ)」とのことであった。
- (31) ①製品の付加価値を高める、②製造コストの削減・納品を早めるための改善、③人材の能力向上、④外国企業と提携による市場開拓・技術移転、⑤公害抑制、⑥工場の地方移転による雇用・所得の創出の6点である。

- (32) 東(2000年)は産業構造改善事業と表記している。
- (33) 6つの機能とは、①情報発信機能、②裾野産業育成支援機能、③人材育成機能、④製品開発能力育成機能、⑤試験・検査・認証機能、そして⑥政策提案機能である。
- (34) 他のサブ・プログラムは、①人づくり支援(産業資格制度)、②国産化推進支援、③産業情報センター、④業界が動きやすい環境作りがあげられている。
- (35) 高橋(2003年)参照。
- (36) 第1期(2000年10月~2001年3月)、第2期(2001年5月~2001年10月)、第3期(2002年1月~2002年2月)をへて実施されている。藤本(2000年)、6-7ページ。
- (37) 「タイ自動車産業の技術力向上に向けて — TAIの本格的活動始まる」『所報』2000年10月1-10ページ。「タイ国自動車産業の技術力向上に向けて — TAIの活動この一年半を振り返って —」『所報』2002年5月、1-7ページ参照。
- (38) 経済産業省(平成17年)、5-14ページ。
- (39) 『所報』2005年10月、46ページ。
- (40) 経済産業省(平成17年)参照。
- (41) 『通商弘報』2005年12月14日。

#### 日本語参考文献

- 川辺純子「日・タイ経済協力における一考察 — 「日タイ合同貿易経済委員会」を中心に —」『城西大学経営紀要』創刊号、2005年。
- 喜多村浩『タイの経済開発』アジア経済研究所、1963年。
- 久保文克「タイ自動車産業の歴史の変遷と日系メーカー — 通貨危機後の自動車大再編時代を迎えて —」久保文克編『タイ土着経済・社会の今日的位相 — 通貨危機をめぐる変容プロセス —』中央大学出版部、2001年。
- 経済産業省『平成16年度 地球環境・プラント活性化事業等調査「タイ国自動車産業における人材育成プロジェクトに係るF/S調査」報告書』経済産業省、委託先：独立行政法人日本貿易振興機構、平成17年3月。
- 小林哲也「東アジア自動車部品補完体制構築に関する考察 — 貿易統計分析を中心に —」『機械経済研究』機械振興協会経済研究所、2003年2月。
- ジェトロデイリー『通商弘報』2006年12月14日、2006年3月7日。
- 末廣昭「東南アジアの自動車産業と日本の多国籍企業」工藤章・橘川武郎・グレン・D・フック編『現代日本企業 企業体制(下) 秩序変容のダイナミクス』有斐閣、2005年。
- 高橋与志『タイ自動車部品産業における生産管理能力の養成に関する調査報告書』財務省財務総合政策研究所研究部、2003年6月。
- 高橋与志『タイ自動車産業の輸出拠点化と人材育成』国際東アジア研究センター、ペンシルベニア大学協同研究施設、ASEAN-Auto Project No.04-05 *Working Paper Series* Vol.2004-20、2004年9月。
- 高安健一・森美奈子「東アジアの自動車産業の展望と課題 — 完成車メーカーのグローバル戦略からの考察 —」『Japan Research Review』日本総研、2002年2月。
- トヨタ自動車『トヨタ・タイ物語』トヨタ自動車、2001年。
- 日タイ貿易経済委員会『第2回日タイ合同貿易経済委員会報告書』1981年。
- 日本総研調査部「自動車産業」(『2002・2003年アジア主要産業の回顧と展望 — 統合に向かう東アジア経済と企業』日本総研調査部環太平洋研究センター)、2003年。
- バンコク日本人商工会議所『所報』各号。
- 盤谷日本人商工会議所『タイ経済社会の歩みとともに — 盤谷日本人商工会議所三十年史』盤谷日本人商

工会議所，1987年。

盤谷日本人商工会議所『タイ経済社会の半世紀とともに ― 盤谷日本人商工会議所 50年史』盤谷日本人商工会議所，2005年。

東茂樹「産業政策 ― 経済構造の変化と政府・企業間関係」末廣昭・東茂樹編『タイの経済政策 ― 制度・組織・アクター』アジア経済研究所，2000年。

東茂樹「タイの自動車産業 ― 保護政策から自由化へ ―」『アジア研ワールド・トレンド』第4号，アジア経済研究所，1995年7月。

みずほ総合研究所『みずほりポート タイ自動車産業』みずほ総合研究所，2003年10月。

山下彰一『タイにおける自動車部品工業の発展と輸出基地化』ASEAN-Auto Project No. 04-1 *Working Paper Series* Vol. 2004-16, 国際東アジア研究センター，2004年9月。

#### 英文参考文献

Dorner, Richard F. (1991) *Driving A Bargain: Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia*, Berkeley: University of California Press.

Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. *News from JAMA Asia-Pacific Edition*.

〈付記〉 本稿は，城西大学「平成16年度 学長所管研究奨励金」による研究成果の一部である。

# Thai Government and the Japanese Chamber of Commerce, Bangkok:

## The Role of the Automobile Division of JCCB in the Formation of Thai Automobile Industrial Policies

Sumiko Kawabe

### Abstract

The Thai automobile industry has developed under government industrial policies and Japanese companies in Thailand instead of unskilled local companies have been contributing to promote the policies. As a consequence, the Thai government and the Japanese companies have had to cope and make adjustments to solve problems occurring between them. This study investigates the role of the Automobile Division of the Japanese Chamber of Commerce, Bangkok (JCCB) through its activities.

The roles of the Automobile Division are: (1) adjusting the relationship between the Japanese companies and the Thai government according to the stages of the development of industrial policies. (2) setting up sub-divisions within the Automobile Division and dealing with the problems of the Thai government and the Japanese companies. (3) participating in the formation of industrial policies by invitation from the Thai government.

**Keywords:** Thai Ministry of Industry, domestic parts furnishing rates, technology transfer, JCCB Automobile Division, Japan-Thai government and private company project