

第6章 タイの自動車組立産業と自由化政策

著者	池本 幸生
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	研究双書
シリーズ番号	443
雑誌名	産業発展と産業組織の変化：自動車産業と電機電子産業
ページ	169-190
発行年	1994
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00013145

第6章

タイの自動車組立産業と自由化政策

はじめに

タイで自動車組立が輸入代替型産業としてスタートするのは1960年代のことである。輸入代替型産業とはいえ、一般に言われているような非競争的な市場が形成されてきたのではない。1960年代半ばにはすでに過当競争を心配するような声が上がっている。ところが、競争的市場ではありながら、競争圧力が働いて効率化に向かって進むということにはなっていないし、また市場が拡大するというわけでもない。タイで自動車組立が始まってからすでに30年が経過しているが、その間の自動車組立産業の発展は遅々としたものであって、組立台数も10万台前後で低迷していた。しかし、1980年代後半に日本などからの直接投資ブームとともにタイ経済が急成長を遂げると、自動車に対する需要も急増し自動車組立産業でも設備拡張競争が起こった。

一方、1980年代後半には自由化が世界的な潮流となり、タイの自動車産業もいずれは自由化に向かうことは避けられないとみられていた。この動きを顕在化させたのが1991年2月のクーデター後に成立したアナン政権であった。かくしてタイの自動車産業は設備拡張と同時に自由化への対応にも迫られることになった。

本章はアナン政権成立後の自動車産業に対する政策と自動車産業のそれに

対する反応をフォローすることにより、タイ自動車産業の現状と自由化政策の影響について分析することにある⁽¹⁾。本章の構成は以下のとおりである。第1節ではタイで競争的と言われる自動車組立産業が形成された様子を振り返る。第2節では自動車産業の自由化政策を巡る政府と自動車産業の対応を取り上げ、第3節では自由化政策の重要な要素である完成車輸入がどのような形で阻害されていったかを検討する。第4節では自由化政策の影響として需要の低迷と設備投資を取り上げる。

第1節 保護政策下における競争的市場の形成

タイでは第2次世界大戦以前には乗用車の組立・修理工場はなく、トラック・バス車体組立工場が4工場あったにすぎない。しかし、サリット政権によって本格的な輸入代替工業化が始まる1958年末には自動車組立・修理工場は111工場に達し、トラック・バス車体組立工場も11工場に増えている。さらに、その2年後の1960年末には前者が233工場、後者が36工場に増えている⁽²⁾。自動車組立・修理工場のほとんどは修理工場と思われるが、この数字から自動車普及していく様子が窺える。

1958年12月の革命団布告33号に基づいて投資委員会の許可を得、60年までに契約を完了した自動車組立会社にはKanasut Corporation Ltd., Dhonburi Assembly Co. Ltd., Thai Motor Assembly Co. Ltd., Siam Kolkarn & Nissan Ltd. の4社があるが、このうちKanasut Corporation Ltd. は助成特典を他に譲渡している⁽³⁾。

1962年には産業投資奨励法が改訂され、自動車組立は中程度の優先順位であるB種産業に分類され、年間組立台数300台以上をその条件としている。この条件がそれほど厳しいものではなかったこと、また競争意識が強かったことにより自動車組立関係でも投資委員会に奨励措置を申請するものが相次いだ。

1962年末までに投資委員会の許可を得、奨励認可証の交付を受けた企業としては、The Karnasuta General Assembly Co. Ltd.(自動車組立)、Sammitr Motor Co.Ltd.(自動車部品工業)、Toyota Motor (Thailand) Co. Ltd.(自動車組立) Mitsubishi (Thailand) Co. Ltd.(自動車およびトラック組立)、Thong Chai (1962) Co. Ltd.(自動車部品製造)などがある。また、1963年に奨励認可証の交付を受けたものに Annex Motor Co. Ltd.(自動車・トラクター組立：乗用車・トラック年産500台、トラクター年産100台)があり、自動車部品製造ではSomboon Axle Shaft and Gear Manufacturing Limited Partnership(アクセルおよびギヤー)、Somboon Blake & Clutch Works Limited Partnership(ブレーキおよびクラッチ・クロス)がある⁽⁴⁾。

さて、このように自動車組立産業への進出の結果、1966年までには日本の主な自動車メーカーの進出は終わり、68年末には奨励措置を受けた自動車組立企業は10社に達した。当時の市場規模が1960年代末でも5万台、組立台数ではせいぜい2万台という小さな市場であるために60年代半ばにはすでに「過当競争」が心配されていた。「自動車やトラックの組立工場にしても、申請案件は多すぎて、企業として、それぞれ存立できることは困難で、いずれかが敗退するか、脱落するか、ともに弱体のままに推移せざるを得ないであろう」と言われていた⁽⁵⁾。しかし、ここで考慮しなければならないのは、1962年の産業投資奨励法の改訂でも示されているように年間組立台数300台以上をその条件としているということである。この数字が意味するところは、自動車組立産業が決して近代的資本集約的産業ではなく、労働集約的な小規模経営で成り立つものであるということである。だからこそ多くの企業が自動車組立産業に進出し得たと言える。また、政府の産業奨励策の意図も近代的産業を育てるというのではなかったということも窺える。

一方、なぜ「過当競争」が懸念されながらも民間企業は進出したかといえば、輸入代替が進んで完成品の輸入が禁止になった場合にも、半製品を輸出することで市場を確保できるからである。また、タイ政府の政策誘導も巧妙であった。1962年の産業投資奨励法の改訂を契機に投資委員会は「自動車産業に

関しては、申請順により5社に限って同法の適用会社に指定するとの制限枠を設けた」⁽⁶⁾。このため自動車メーカーは先を争って投資委員会に申請するのであるが、2年後にはこの制限枠は取り払われ、その後も奨励措置を与え続けるのである。

1970年代にはタイ国内での自動車組立台数は徐々に増加し、80年代前半には10万台を超えるところまではいくのだが、競争的と言われる市場構造には基本的には大きな変化はなかったと言ってもよいだろう。問題はこのような競争的といわれるタイの自動車組立産業が効率的であるのかどうか、なぜ発展につながらなかったのかということである。この点について、池本は、すでに「輸入代替工業化政策の罨」という概念を用いて分析を行った⁽⁷⁾。本章ではこの点について1991年の自動車自由化政策と企業の対応をみることによって検討していくことにする。

第2節 タイ自動車組立産業の自由化政策

タイは、1960年代に輸入代替型の工業化を開始する。タイの場合、民間企業の果たした役割が大きいために民間主導型の工業化であったと言われるが、しかし、そのような工業化を誘導したという点で政府の保護政策の果たした役割も大きかった。1970年代には、食料加工、繊維などは輸出産業として育っていき、これらの産業は、比較優位に従って国際競争力を付けてきたものである。ところが、比較優位に適合していないがために、いまだ国際競争力を付けていない産業では自由化に際して民間からの反発が予想されるため政府の強力な指導力を必要とする。このような役割を果たそうとしたのが1991年2月23日のクーデター後、発足したアナン政権である。この内閣はテクノクラートを中心に構成され、当初から自由化政策を指向するものとみられていた。また、1992年4月までに行われる予定の総選挙までという任期の限られた政府であり、この時限性がアナン政権に改革を急がせることに

なった。

アナン政権の自動車産業自由化政策は1991年4月9日の閣議で2300cc以下の小型乗用車の輸入禁止を解除したことに始まる。この自由化政策の目的は、公式には長期的な視野に立ってタイの自動車産業に競争原理を導入し、国際競争力を高めようとするものであった。小型乗用車の輸入解禁という課題は、実はすでにチャチャイ政権(1988~91年)のころから懸案となっていたものであるが、実行に移されずにいたものである。

しかし、自動車に対する需要が急増するなかで供給が追いつかないために自動車価格が上昇したことへの反発や輸入によって需要を満たそうという意図も一方であった。ステイー・シンハサネー(Suthee Singhasaneh)大蔵大臣は自動車産業はすでに超過利潤をあげているので価格を下げるべきだと主張した。「現在の自動車市場ではカルテルが形成されており、供給を制限することによって容易に価格をつり上げることができる。そして巨大な超過利潤をあげている。自由化はこのような状況を改善することができる。関税引下げは強い自動車産業を育てるために必要である」⁸⁾というのがその主旨である。一方、ウィーラ・スッサンカラカン(Vira Susangkarakan)副工業相もまた「この10年ほど行われてきた国産化政策が自動車産業の成長を促していないばかりか自動車価格を必要以上に高めることになっていた」自動車産業は手厚い保護を受けながら消費者は何も保護を受けていない⁹⁾と発言しており、産業の育成よりも消費者を優先するという態度が表れている。また「日系企業はタイ人の消費者の犠牲の上に自動車市場を独占している」¹⁰⁾と主張する役人もいて、日系企業を中心とする自動車組立企業が政府の保護政策の下で超過利潤を上げていると見なされており、それが自由化への動きを強めたと言える。

問題は完成車の輸入税率がどの程度になるかということである。それによってどの程度の競争圧力を持ち込むかが決まってくるからである。当初の業界の見方は非常に楽観的であり、政府は民間セクターと相談しながら、タイ国産車に影響の出ないような水準に輸入税率が決まるものと予想していた。

国産車に影響の出ない水準とは輸入車価格が国産車価格よりある程度高くなる水準ということである。サイアムモーターズによるとその価格差は40～50%では影響はないが、20～30%の価格差では少し不安があるとしている。実は政府との交渉の過程で後になるほど必要な価格差の程度が20%よりも小さくなっていくことを考慮すると、この発言は20%程度の価格差が出るような関税率であれば「国産車に影響のでない水準」であることを示唆していると考えられる。結局、この時点では関税引下げの影響としては「スペシャルカー的なものや欧州の高級小型乗用車などが若干増えるかな、といったところで完成輸入車の台数が急増することはない¹⁴⁾という程度にみており、国内組立車に対する影響はあまり大きくないと考えていた。

1991年6月の初めには自動車の輸入関税引下げ幅の具体的な数字が出てくる。地元の新聞は、「CBUは現行300%（輸入税200%＋サーチャージ100%）が一律60%に、CKDについては112%が20%に引き下げられる¹⁵⁾と報じている。この大蔵省案に対しウィーラ副工業大臣は異議を唱え、「消費者の利益を考えてこれらの税率を同じレベルにする必要がある。国内の自動車産業を20年以上にわたり保護してきており、さらに保護する必要はない」と述べている。一方、シワウオン自動車産業開発委員会議長は、「大蔵省案は国内の自動車産業に打撃を与えるもので賛成できない¹⁶⁾と述べている。工業省の大蔵省レベルでは消費者優先なのに対し、自動車産業開発委員会は自動車組立産業の保護を目指していると言えよう。

6月9日になると工業省と大蔵省は自動車輸入に対する新しい関税率について合意に達したとウィーラ副工業相が発言している。この時、考えられていた新しい輸入関税率はすべての車種について60%とするというものである。スベアパーツの輸入関税率については、大蔵省は現行の30～80%を一律20%に引き下げるよう提案したのに対し、工業省案ではパーツ製造業者の保護を目的として一律30%にするように主張した¹⁴⁾。その意図は何であれ、大蔵省案はアSEMBラーに有利に、工業省案は部品製造業者に有利なものであった。しかし、いずれにせよ自由化の動きは自動車部品国産化政策の転換

を意味していたことは同じである。工業省、商務省、大蔵省の3省は自動車部品の輸入税を引き下げると同時に国産部品使用の規制を緩和することの検討に入っている。つまり、組立段階の輸入代替から部品製造段階の輸入代替に進んでいたものを、自由化によって部品製造段階の輸入代替を逆戻りさせようということである。部品産業は自動車の組立に比べて規模の経済が働く産業で、部品に対する需要が国内市場によって限られているため大量生産によるコストダウンが実現できないでいた。完成車の輸入自由化を行うためには国産化の後退という形で競争力を持たない部分は切り捨てていくという方針を示したものである。

このような情勢に対応するために自動車部品製造業者協会のウィワット (Vivat Praeprewngarm) 会長は、工業省に対し自動車部品の材料の輸入税を現行の4~15%から最高でも3%に引き下げるように要請した。「現在、約300の部品製造企業があるが、このうち、日本およびヨーロッパ車のブランド名で生産している80社については関税引下げで不利を被るだろう。部品輸入は年間800億パーツに達し、このうち、200億パーツは国内での部品生産のための原材料である。もし、部品の輸入関税を下げると年に1200億パーツに部品輸入が増えるだろう」¹⁶⁾ということである。実際に1200億パーツの部品輸入が増えるかどうか分からないが、自動車部品メーカーが競争力を維持するためには部品生産に用いる材料にかかる関税も引き下げる必要があるということである。

関税引下げ後の自動車価格の予想については「事業税がCKDについては33%、CBUについては44%かかるので、CBUのほうがCKDより安くなることはないだろう。ただし、両者の価格差は縮まるだろう。小売価格は20%程度下がるだろう」¹⁶⁾という予測がなされている。価格差が縮小することに対してホンダ・タイは「CKDについても十分競争力があるものを作っていないと将来的にやっていけない。」¹⁷⁾と述べている。いままでは競争力がなかったということなのかは分からないが、この発言は政府の意図する自動車産業の競争力の強化に沿ったものである。

輸入関税の引下げは自動車の価格体系にも影響を与え、それまで有利であったピックアップ・トラックが不利になる恐れが出てきた。そこでタイ工業連盟(FTI)はピックアップ・トラックのCKDの輸入関税を政府案の20%からさらに10%まで引き下げ、ピックアップ・トラックに不利にならないよう工業省に要請した。これは、これまでは乗用車よりは10万パーツほど安かったピックアップ・トラックが、新しい税制の下では1~2万パーツ安い程度にまで価格差が縮まってしまい、ピックアップ・トラックから乗用車へのシフトが起こると予想されるからである。新関税率を10%にまで下げた場合には価格差は7万パーツ程度になる¹⁸⁾。

結局、関税引下げに伴って価格が下落することを予想して買い控えが起こり、1991年1~5月期の自動車販売台数は前年同期比で18.6%の伸びに留まり、自動車の在庫が1万5000台まで増加した¹⁹⁾。そこで国内の自動車組立企業は政府に対し現在あるストックをさばくため自動車輸入税の引下げをしばらく延ばすように要請している。これに対し、ウィーラ副工業相は「輸入税を引き下げた輸入車が国内で入手できるようになるのは6カ月先になる見込みなので引下げを先送りする必要はない。自動車業界の反応はオーバーだ」と述べて反論した²⁰⁾。

7月2日になってようやく自動車輸入関税の大幅な引下げが閣議決定され、即日、国王勅令により施行された。新関税率については、たとえば2300cc以上の乗用車についてみれば完成車の輸入税率は300%から100%に引き下げられ、同時に標準利益率も80%から26%に引き下げられるため、輸入完成車にかかる総税率は616.80%から210.88%に大幅に引き下げられることになった²¹⁾(第1表参照)。それと同時にCKD車についても輸入税率が112%から20%へと大幅に切り下げられているが、総税率についてみれば完成車ほどの切下げとはなっておらず、輸入完成車とCKD車の間の価格差が縮まる結果となっている。

このような関税引下げに対する自動車業界の反応はホンダは「ドラスティックという点では驚いている」「長い目でみればユーザーにとって利益がある

第1表 自動車税率の引下げ(1991年7月2日)

	旧					新				
	輸入税	標準 利益率	ビジネス税	販売税	総税率	輸入税	標準 利益率	ビジネス税	販売税	総税率
1. 乗用車 2300cc以上										
ガソリン車										
完成車	300	80	44.00	-	616.80	100	26	44.00	-	210.88
CKD	112	11	1.65	33.00	125.30	20	11	1.65	44.00	106.32
ディーゼル車										
完成車	300	80	55.00	-	696.00	100	26	44.00	-	210.88
CKD	112	11	1.65	44.00	169.56	20	11	1.65	44.00	106.32
2. 乗用車 2300cc以下										
ガソリン車										
完成車	180	80	44.00	-	410.76	60	26	38.50	-	137.62
CKD	112	11	1.65	33.00	125.30	20	11	1.65	38.50	87.87
ディーゼル車										
完成車	180	80	55.00	-	457.20	60	26	38.50	-	137.62
CKD	112	11	1.65	44.00	169.56	20	11	1.65	38.50	87.87
3. ピックアップ/バン										
完成車	120	80	9.90	-	159.20	60	26	9.90	-	97.96
シャーシ	30	11	1.65	9.90	28.14	30	11	1.65	9.90	28.14
CKD	72- 93.6	11	1.65	9.90	38.16- 43.24	20	11	1.65	9.90	25.17
4.トラック										
完成車	40	30	9.90	-	58.02	40	26	9.90	-	57.46
シャーシ	10	11	1.65	9.90	20.20	10	11	1.65	9.90	20.20

(出所) 『バンコク週報』1991年7月8日～14日号。

ので仕方ない」「完成車とCKDとの税率が予想した以上に狭まったことについては検討に値する」とは述べているが、生産ラインの縮小は考えていないと答えるなど比較的冷静であるのに対し、非常に深刻に受け止めたところもあり、「揺籃期のタイ自動車産業を潰すことになる」(日系企業幹部)と過剰とも思える反応を示したところもあった。三菱はタイを生産拠点として大規模な投資を計画していたが、「新規投資はすべて見合わせている」「安いモデル以外はやられてしまう」「部品メーカーの力がなくなる。部品の値上げが行われるのでいつまで輸出を続けられるか分からない」とかなり悲観的である。ボルボに至ってはさらに悲観的で「国内の自動車組立産業にとって致命的な一撃だ」と政府の措置を非難した。(スウィーティッシュ・モーターズ社長)²²。7月6日サイアム・グループも60億バーツの投資計画を中止するか否かを検討

していると発表した。この投資計画のうち、自動車組立工場には20億パーツ(8億パーツはすでに投資済み)投資する予定であった²³⁾。その理由は、関税引下げにより市場シェアを失う恐れが出てきたためである。当初、日産本社はタイを他国への輸出基地にしようとして期待していたとのことであるが、タイからの自動車輸出も当初の計画の6年後どころか10年たっても難しいだろうとしている。後になって、この60億パーツの大型プロジェクトは中止すると発表された。中止の理由として「政府は輸入車と国内組立車の販売価格差が20%程度になるように約束していたが、現実には5%程度の差しかない。自動車産業の混乱の責任は政府の政策が明確でないことにある」と政府を非難した。ただし、状況が好転すれば再開する方針と付け加えることにより、政府の対応次第ではプロジェクト再開の可能性を残している。また今回の関税引下げと事業税の引上げにより6億パーツの損失が生じるだろうと予測している。政府が事前に業界と相談するようなことがあればこれほどの損失を被ることはなかっただろうと政府を批判した。しかし、売上高については今年も昨年と同じ500億パーツのレベルは維持できるだろうとも予測している²⁴⁾。これらの反応をみていると、関税引下げに対する悲観的な側面と将来の見通しに対する強気な側面の両方が表われている。タイの自動車市場の将来性を考えると、悲観的な見方というのは、むしろ政府に対して関税引下げを再考させる意図をもって語られているのではないかというようにも考えられる。

関税引下げの実施後、その実効性を調べるため、アマレート(Amaret Silan)商務大臣は国内貿易局(Internal Trade Department)に対し、自動車価格の下げ幅が適正なものであるかどうかチェックするように指示した。自動車メーカーは政府に対し製造コスト等を報告するよう求められ、不適正な価格に対しては価格設定および反独占法(Price Fixing and Anti-Monopoly Act)により罰せられる。全般的には自動車会社は13~23%の範囲で価格を引き下げている²⁵⁾。また工業省の発表でも「近い内に自動車の価格はさらに下がるだろうから、消費者はそれまで車を買うのを控えるのが賢明である。過去2~30

年で初めて自動車メーカーは消費者に対してより良い条件を与えるように競争をすることになろう」とも述べた²⁶⁾。これも消費者優先のひとつの表れである。

カウイー(Kavee Vasuvat)タイ自動車産業協会(Automotive Industry Association)会長は「過去30年間、自動車の値段が高かったのは税金と新技術の導入によるコストが原因であり、また、国内の自動車組立業者は市場の拡大につながるとして今回の減税措置を歓迎している」と述べている。つまり、自動車価格が高かったのは寡占体制によるのではなく、したがって超過利潤を得ていたのではなかったことと、関税引下げ自体には消費者の利益を考えて反対ではないという公式の態度の表明であった。しかし、総論では賛成でも各論ではそうではない。事業税は輸入車と国内組立車との間で不公正になっていると主張する。輸入車では(CIF価格+輸入税+営業費+利潤)にかかるのに対し、国内組立車では(輸入キット+輸入税+国産部品+営業費+組立費+利潤+部品取引に伴う事業税)にかかり国内組立車にとって不利であるというのが理由である。組立企業は完成車を輸入することにより、労働、国産化規制、在庫管理に伴うリスクを回避することができるので、今回の税制改革によって国内のアSEMBラーはタイ国内で組み立てるよりも、組立からは撤退して完成車を輸入した方がよいとも述べている²⁷⁾。実際には生産規模の小さいところ以外は撤退しようとした企業はなく、この発言は多分に政府に対する「脅し」にみえる。逆に言えば、タイ市場が急速に成長していて撤退する恐れが小さかったからこそ、政府は自由化に踏み切れたとも言えよう。ウィーラ副工業相は、「アジアと東ヨーロッパの自動車メーカーでタイに自動車組立工場を建設することに関心を示しているところがある」と述べ、自動車産業の自由化政策という観点から基本的には賛成であると述べた²⁸⁾。たとえ既存のメーカーが撤退しても新しく進出してくるから構わないということであろう。ところで自動車組立産業は企業数の多過ぎる産業としてよく取り上げられるが、このウィーラ副工業相の発言には企業数を制限して規模の経済を生かして産業を育成しようという発想は見受けられない。

政府に対する要求が最も強いのは、自由化の影響を最も深刻に受けるところである。自動車部品メーカーの労働者はシッパノン(Sippanondha)工業相に対し、政府の自動車産業政策を詳しく説明することを求めた。彼らによると関税引下げにより、マツダ、トヨタ、日産の自動車部品メーカーでは750人余りが職を失ったとのことである。自動車部品メーカー組合(Union for Automobile Assemblers' Content and Parts Manufacturers, Automobile Part Manufacturers' Association)も政府に対し材料の輸入税体系を変更するように求めている。労働者の30%がすでにレイオフされたとしている²⁹。輸入関税引下げはそれまで国内で調達していた部品を輸入品に切り替え国内の部品製造メーカーの生産数量が減り部品製造のコストアップ要因となり、それがさらに部品を輸入にシフトさせることになる³⁰。

現在、タイでは国産化規制(乗用車54%、ピックアップ・トラック80%)が設定されているが、シッパノン工業大臣は今後5年のうちにこの国産化規制は廃止すべきであると述べた。これは単に国産化規制の廃止のみに留まらず、完成車輸入の自由化、部品生産のための原材料の輸入関税の引下げ、組立工場建設許可を含む自動車産業の自由化政策のパッケージの一環として行われるべきものであると考えている³¹。自動車組立工業会(Automotive Assembly Association)事務長ソンマイ(Sommai Suvanapim)氏は、「国産化率についても率は維持すべきだが、その内容についてはアSEMBラーに任せるべきである」³²と述べている。この発言は国産化自体の廃止ではなく、あくまで国産化の枠内での自由化である。現在8000人が自動車組立工場で働き、2万人が部品工場働いているが、両者の雇用に影響が出ないような対策として出てきたものである。ところで、ソンマイ氏は事業税が輸入車ではCIF価格に、国内組立車では卸売価格にかかるのは不公平であり、この結果、CBUとCKDの価格差は5%になってしまったとも述べている。そして、この価格差は15%まで広げる必要があるとしている³³。4月の時点でサイアム・モーターズが20%の価格差では少し不安であると述べていたのと比べると、必要な価格差の幅は縮まってきている。

このような要望に対し、アナン首相は「大蔵省は国内での自動車組立に使用する部品の輸入税を引き下げる見込みである」ことを明らかにした。現在、業界筋の話では輸入車と国内組立車との価格差は3~7%に縮まり、国内の業者は苦境に立たされていると言われる。この数字自体には誇張が含まれているかもしれないが、これに対し、政府は国内産業の保護のためこの差を15~20%にまで広げる見通しであると言われる³⁴⁾。15~20%という数字は上述のものと見事に一致している。政府は業界の求めに応じる意向を示したものと見えよう。

さらにウィーラ副工業相も「54%の国産化規制は長期的にはタイの自動車産業の成長に役立たないため、これを撤廃する必要がある。国内自動車部品をどれだけ使うかは各メーカーに任せるべきである。しかし、この規定の撤廃は徐々に行う必要がある。部品メーカーを保護する措置も必要であろう」と述べたとされる。これは9月5日の自動車組立工業会のソンマイ氏の発言の主旨と全く同じである。ウィーラ副工業相は消費者優先的な立場を採ってきた人であるが、ここに至って部品メーカー保護も考慮するようになってきている³⁵⁾。

本節では、関税引下げとそれに関連して国産化規制の緩和をめぐる政府と自動車業界の間のやりとりを通して、タイ政府の自動車産業に対する見方、タイ自動車組立産業の現状などについてみてきた。次節ではこのような動きと並行して完成車輸入にどのような動きがみられたかを取り上げる。

第3節 完成車輸入の動き

1991年4月9日の小型乗用車の輸入解禁を受けて、5月の初めには早くもアウディ、現代(Hyundai)は乗用車輸入の検討を始めた³⁶⁾。韓国の自動車メーカーは現地企業との問題がないだけにタイへの進出に積極的な姿勢をみせている。現代と起亜(KIA)の計画は、当初はCBUの輸出で、後に国内での組立

を始めるというものである。30万バツ以下で売ればタイ市場に浸透して行けるだろうと予測している³⁷⁾。またシトロエンの輸入代理店であるThai-Europe Corporation Autosales Co. も輸入関税の引下げに伴いシトロエンのシェアを引き上げると発表した³⁸⁾。これらは正式な輸入代理店による輸入であるため障害は少ない。問題となるのは正式な輸入代理店でない独立系の輸入業者が輸入しようとする場合である。小型乗用車の輸入が解禁されてから数週間の間に独立系の輸入業者がグレイ・マーケット(合法的な闇取引)を形成し始めた。これらの業者は正式なルートに乗っていないために実際に輸入しようとするときさまざまな障害にぶつかることになる。また、タイ国内の正式な代理店が輸入しようとしてもタイ向けに生産するのに時間がかかるために実際に輸入できるようになるのは1年位後になってしまう³⁹⁾。

独立系の輸入業者が日系企業による「完成車輸入の間接的禁止」にあっているとして問題になるのは8月に入ってからである。「完成車輸入の間接的禁止」とは次のような状況を指す。完成車輸入は未登録車に限られている。商業省の定義では、たとえ1日でも登録されていた車は中古車と見なされ、輸入することはできない⁴⁰⁾。そこで日本の自動車メーカーは2300cc以下の車については日本のディーラーに対しては必ず登録するように指導している。登録することによってその車は自動的に輸入ができなくなってしまう。また日本のディーラーに輸入の話を持ちかけた場合にはそのディーラーに自動車メーカーの本社にコンタクトを取るように言われ、そこで本社にコンタクトを取ると今度はタイのエージェントを通すように言われる。しかし、タイのエージェントの多くは組立企業であり、在庫がたまっている状況では輸入を認めることはありえない。このようにして完成車が間接的な方法で輸入禁止となってしまうということである。

このような状況に対してウィラー副工業相は「たとえ登録されていても1年以内に輸入されたものは新車と見なすべきである」と述べ、完成車輸入の条件を緩和するよう求めている⁴¹⁾。

「完成車輸入の間接的禁止措置」の批判は日系企業のみでなく商業省(特に

外国貿易局、Foreign Trade Department : FTD)にも向けられた。すなわち商業省は新税制のこのような抜け穴を知りながら、その問題点を指摘しなかった。さらに2300cc以上の車についても現行では2年間の猶予期間があるために登録されていても輸入することができるのに対し、外国貿易局は2年間の猶予期間を登録された日からでなく、車の製造日から数えるべきだと主張した。しかし、この提案は、誰も車の製造日を正確に知ることができないために2300cc以上の車の輸入を実質的に禁止する可能性を持ったものであった⁴²⁾。このことで関税局(Customs Department)も批判の対象となった。

国税局(Revenue Department)に対しても批判が向けられた。独立輸入業者の示す自動車価格はタイ国内の正式な代理店が示す価格よりもかなり低いために、国税局は独立業者の事業税の計算額を受け付けてくれないというのである⁴³⁾。代理店の示す自動車価格が高くなるのは計算上の「市場価格」を用いていたからのようである。関税局によれば輸入完成車にかかる事業税は「市場価格」に対して課せられる。「市場価格」は(CIF価格+輸入税+標準利益)として計算する。ここで標準利益は(CIF価格+輸入税)の26%として計算する。したがって、完成車にかかる総課税率は関税引下げ当時の値、138%(2300cc以下)、211%(2300cc以上)を上回ることになる⁴⁴⁾。これによって輸入車の価格は20%程度高くなっていたと言われる⁴⁵⁾。そこで輸入車の事業税の計算に市場価格ではなく大蔵省の計算方式を厳密に適用することによってこの問題は一応解決する。とは言うものの、すぐ後にみるように8月の末にかけて税制上の混乱はますます増大していく。

商業省に向けられた批判のもうひとつの点、すなわち1日でも登録された車は中古車と見なされるという点については、商業省の官僚は「現在の規則では国内のエージェントのみに自動車の輸入が認められており、個人が輸入することを認めていない」⁴⁶⁾と述べ、独立業者の輸入に批判的であることを明確にしている。しかし、このような発言が行われて間もなく自動車輸入規則が改正されている。その改正とは、商業省から提案されたもので「2300cc以下の車については、たとえ登録されていても登録後60日以内に船積みさ

れたものは新車と認める。また、2300cc以上の車については製造後、何年経っているかにかかわらず輸入を認める。ただし、商業省の認可を必要とする]⁴⁷⁾というものである。この改正は独立業者の利益に沿ったものである。

税制上の「抜け穴」を利用するのではなく、より直接的な手段で輸入を制限しようという例も明らかになってきた。ベンツの代理店であるトンプリ・パニット(Thonburi Panich)はMercedes Benz AGとMercedes Benz UKに対し、タイ人旅行者へ免税のベンツを売らないように求めるとともに、タイへの輸送を12～14カ月遅らせるよう求めた⁴⁸⁾。

8月23日になってスティー大蔵大臣は「現在、輸入車には(市場価格+輸入税+マーケティング費用)に事業税がかかっている。そのため、ディーラーの中には高い市場価格をつけて事業税を多く払って、国内の販売価格をつり上げようとしているところがある。そこで、市場価格のかわりにCIFを用いることを大蔵省は検討している]⁴⁹⁾と述べている。ところが実際に出てきたものは独立輸入業者に有利になるところか、かえって輸入を不可能にしかねないものであった。その改正とは8月27日に変更されたもので、大蔵省は完成車輸入にかかる事業税の算出基準(タックスベース)をCIF価格に対し450%(2300cc以上)、327.8%(2300cc以下)にすると発表した⁵⁰⁾。これは市場価格を2300cc以上でCIF価格の450%、2300cc以上で327.8%と見なすというもので、7月2日の改正での値(それぞれ252%、201.60%)を上回るものである。つまり、それだけ輸入車の税負担が増え、輸入車の市場価格を押し上げることになる。総税負担率は2300cc以上で7月2日改正時の210.88%から298%に、2300cc以下では137.62%から186.2%へと大幅に上昇することになる。

この改正は公式にも国内の自動車組立会社の保護強化を目的とすることが明らかにされている。タイ工業連盟(Federation of Thai Industries)の自動車産業会(Automotive Industry Club)は工業省に対し、輸入車と国内組立車の販売価格の格差が2.54%～5%に縮まったため、この格差を広げるように税制を改正するよう求める要請や、国内車には卸売価格、輸入車にはCIF価格を課税基準とするのは不公平であるとの批判に答えたものとみることもできよう⁵¹⁾。

このような改正は、当然のことながらそれによって不利益を被る独立輸入業者の猛烈な反発を受けた。そこでアナン首相はスティー大蔵大臣と 国税局局長パンディット (Pandit Bunyapana) に対し、税制上の混乱を取り除くように命じた⁵²⁾。8月27日の改正からわずか3日目の8月30日に再び税制が変更された。大蔵省は8月27日に変更された税制を7月2日に発表されたもの、すなわち総税負担率でCIF価格に対し210.88% (2300cc以上)、137.62% (2300cc以下)に戻した。この改正に至るまでには独立輸入業者の猛烈なロビー活動があった。「このグループの代表者カセーム・パニッタクン (Kasem Panichtrakul) は右翼グループ『赤い野牛』の長スッサイ・ハッサディン・ナ・アユタヤ少将 (Sudsai Hadsadin Na Ayuthaya) の子分である。彼らは記者会見場に押しかけて新しい発表があるまで帰ろうとしなかった」⁵³⁾。

自動車輸入には好都合な環境は整えられていったが、実際に輸入が促進されるかといえば見通しはあまり明るくない。というのは、タイ国内に組立工場を持っている企業がそれと競合する形で輸入を増やすとは考えにくいからである。これらの企業の中には、並行輸入したものはその品質を保証しないことを明らかにすることによって並行輸入を抑えようとしているところもある。このような行為に対して、輸入業者や消費者から「日本自動車メーカーは新しい自動車政策をストップさせ、さらにループホールを利用するなどして、輸入車に対してタイ国内で生産している日本車を保護しようとしている」などの批判がでている⁵⁴⁾。

輸入が増えるとすればと市場の競合しない高級車かタイ国内で組立を行っていないメーカーの車である。ホンダ、トヨタ、マツダ、ニッサンなどは前者の例であり、プジョー＝ヨタラキット・モーター・グループ、フォルクスワーゲンとアウディの総輸入代理店であるコマーシャル・モーターワークス社、韓国の現代自動車のタイでの総代理店であるユナイテッド・オート・セールス・タイランド、フォードの組立・販売会社であるニューエラ、などは後者の例である。

第4節 自動車自由化の影響

関税引下げが発表された1991年7月の自動車販売台数は前年同月比で33%減少した。乗用車は19%の減少に留まったのに対し、商用車は38%という大幅な減少を示した。この理由は価格の低下を期待して買い控えているためであり、商用車の減少が乗用車より激しいのは、乗用車との価格差がどの程度縮まるかを見極めて乗用車にシフトするかどうか検討しているためである⁵⁵。関税引下げがタイ国内の組立産業に不利に働いたとしても操業を停止することを決定したところはほとんどない。タイでフィアットの組立ライセンスを持つWorld Auto Parts Manufacturing Co(WAP)は操業停止を決定したが、もともとWAPは500万パーツの負債を抱えていたことが撤退の原因であり、関税引下げは撤退の決定を促しただけである⁵⁶。

これまでみてきたように自動車メーカーは関税引下げ、自由化のマイナスのインパクトへの対応に迫られる一方で、プラス面として自動車価格が低下することによって将来のタイの自動車市場の拡大を見越して生産設備の拡張に努めている。以下ではこの時期に現れた生産能力拡張努力を簡単にまとめておく。

- ・ Siam Nissan Automobile はプレス工場を4月11日にオープンさせた。サイアム・モーターズと日産の合併で総工費5億パーツ。軽トラックと乗用車のボディーの一部と燃料タンクを1日に1万個生産できる⁵⁷。

- ・ MMC Sittipolはチョンブリのレムチャバン工業団地に140億パーツの総合自動車組立工場を建設する⁵⁸。

- ・ ダイハツはバンチャン・ジェネラル・アセンブリ (Bangchan General Assembly Co.)の工場以轻自動車「ミラ」の生産を開始した。今のところ月産300台、新工場の生産ラインが稼働すれば部品メーカーが⁵⁹ついてこれる範囲で700台まで引き上げる予定。将来の目標として月産1000台を目指す⁶⁰。

- ・ Honda Cars (Thailand) CoはミンブリのKarnasuta General Assembly Plant

でホンダの乗用車を組み立てることを決定した。アコードを年4000台組み立てる予定。現在ホンダ車は年間1万4000台、組み立てている。今後、乗用車の需要が増えるものと予想して新工場に投資を行った。ホンダでは1995年には50万台売れ、このうち35～40%は乗用車と予想している。関税引下げにより、当初の予想(40万台の販売台数で内25%が乗用車)を上方修正したものである。ホンダ車については現在3000台の注文が待機リストに載っている。1991年上半年期のホンダ車の販売台数は5417台であった。来年は1万8000台に達するだろう⁶⁰⁾。

・Tri-Petch Isuzu Sales Coは総額80億バーツの大型投資計画を乗用車・部品輸入関税の引下げ後、中断していたが、予定どおり実行すると発表した。25億バーツをピックアップ・トラックの組立能力拡大に(年間6万台から10万台へ——組立工場の拡張工事は1990年から始まっている)、55億バーツをエンジン、トランスミッション、車軸の生産に投資する計画。また、サイアム・ナワロハ・ファウンドリー(Siam Nawaloha Foundry Co—サイアム・セメント・グループ)とエンジンの国産化率を上げるため鋳鉄部品生産の合併事業を計画。このプロジェクトは投資委員会(BOI)の奨励を受け、年30万ユニットを生産の予定⁶¹⁾。

・トヨタはトヨタ車組立工場内にコンピュータ制御で年間10万台を処理できるスプレー塗装工場と1日1200トンの汚水処理能力を持つ汚水処理場(これまでは1日600トン)を設けた⁶²⁾。

以上みてきたのは1991年の新聞に表れた自動車産業における設備投資の記事のうちのごく一部にすぎない。この他にも工場拡張に関するもの、部品工場の新設に関するもの、人材育成に関するものなど多くのものがある。このように自動車産業の設備投資意欲は旺盛である。それはタイの自動車市場が将来非常に有望であり、将来のシェア争いは現在の設備投資競争で決まってしまうからである。このような予想があるからこそ自動車産業の衰退なしに自由化に転じることができたと言えよう。もしタイ政府がこのようなタイ

ミングを狙っていたとすれば、タイの政府は賢明な政府と言えるかもしれない。

おわりに

本稿では、まず1960年代の輸入代替工業化の時代に政府の保護の下で「競争的」と言われるような自動車組立産業が形成されていく過程を振り返り、それが1991年の自由化に際してどのように対応していったかをみてきた。一般的には、一旦保護が与えられるとそれを取り除くのは容易ではなく、もし産業自体が競争力を備えていない場合にはその産業自体が破壊されかねない。したがって、産業の競争力と自由化の程度との兼ね合いが重要となってくる。1991年のタイの自動車産業の自由化は、80年代の高成長とともに自動車販売台数も急増し、設備投資競争も起こっていた状況で競争力をつけようとしていた段階であった。一方、自由化の程度は、政策が決定されるまでの間に政府と民間企業との間にかかなり激しいやりとりがあって決められている。自動車産業の将来の展望がこれほど明るくない場合には決定に至るのは容易ではなかっただろう⁽⁶³⁾。結論としては、完成車輸入は競争的なものではできるだけ制限し、補完的なものは促進することによって国内の組立企業に対する影響を最小限に止め、消費者にとっては価格低下という恩恵を受けることになり、これが需要増加となって自動車組立企業も恩恵を受けるという形となった。結局、自由化は輸入車との競争を促進するということにはならず、国内の自動車価格の低下をもたらすところに最大のメリットがあったと言える。競争圧力は拡大する国内市場をめぐってのシェア争いにあった。

[注]

- (1) 本章では肩書きはアナン政権当時のものを用いる。
- (2) 神谷克己編『タイの産業開発と合弁企業』(研究参考資料74)アジア経済研究所 1965年 22～24ページ。

- (3) 同上書, 34~37ページ。
- (4) 同上書, 62~77ページ。
- (5) 同上書, 93ページ。
- (6) 同上書, 265ページ。
- (7) 池本幸生「産業組織と開発政策—タイの自動車組立産業の事例」(『アジア経済』第33巻第10号 1992年10月)2~19ページ。
- (8) *Bangkok Post*, 13 Jun. 1991.
- (9) 『バンコク週報』1991年5月6日~12日号。
- (10) *Bangkok Post*, 11 Jun. 1991.
- (11) 『バンコク週報』1991年4月22日~28日号。
- (12) 『バンコク週報』1991年6月17日~23日号。
- (13) 『バンコク週報』1991年6月10日~16日号。
- (14) *Bangkok Post*, 10 Jun. 1991.
- (15) *Bangkok Post*, 17 Jun. 1991.
- (16) 『バンコク週報』1991年6月17日~23日号。
- (17) 同上。
- (18) *Bangkok Post*, 19 Jun. 1991.
- (19) *Bangkok Post*, 23 Jun. 1991.
- (20) *Bangkok Post*, 15 Jun. 1991.
- (21) (完成車にかかる総税率(%)) = (輸入税率(%)) + (100 + 輸入税率(%)) × {(標準利益 + 100) ÷ 100} × (ビジネス税(%)) ÷ 100
 ここで(100 + 輸入税率(%)) × {(標準利益 + 100) ÷ 100} は事業税のタックスベースとなる。
- (22) 『バンコク週報』1991年7月8日~14日号。
- (23) *Bangkok Post*, 3 Sep. 1991.
- (24) *Bangkok Post*, 6 Sep. 1991.
- (25) *ibid.*
- (26) *Bangkok Post*, 23 Jul. 1991.
- (27) *Bangkok Post*, 6 Jul. 1991.
- (28) *Bangkok Post*, 10 Jul. 1991.
- (29) *Bangkok Post*, 17 Aug. 1991.
- (30) 『バンコク週報』1991年9月2日~8日号。
- (31) *Bangkok Post*, 5 Sep. 1991.
- (32) *Bangkok Post*, 6 Sep. 1991.
- (33) *ibid.*
- (34) 『バンコク週報』1991年9月12日~18日号。

- 35) 『バンコク週報』1991年11月22日～28日号。
- 36) 『バンコク週報』1991年5月13日～19日号。
- 37) *Bangkok Post*, 15 Aug. 1991.
- 38) *Bangkok Post*, 17 Jun. 1991.
- 39) *Bangkok Post*, 23 Jun. 1991.
- 40) *Bangkok Post*, 3 Aug. 1991.
- 41) *ibid.*
- 42) *Bangkok Post*, 5 Aug. 1991.
- 43) *Bangkok Post*, 13 Aug. 1991.
- 44) *Bangkok Post*, 15 Aug. 1991.
- 45) *Bangkok Post*, 20 Aug. 1991.
- 46) *ibid.*
- 47) *Bangkok Post*, 22 Aug. 1991.
- 48) *Bangkok Post*, 20 Aug. 1991.
- 49) *Bangkok Post*, 24 Aug. 1991.
- 50) *Bangkok Post*, 28 Aug. 1991.
- 51) *ibid.* / *do.*, 6 Sep. 1991.
- 52) *Bangkok Post*, 30 Aug. 1991.
- 53) *Bangkok Post*, 31 Aug. 1991.
- 54) 『バンコク週報』1991年11月22日～28日号。
- 55) *Bangkok Post*, 14 Aug. 1991.
- 56) *Bangkok Post*, 27 Jul. 1991.
- 57) 『バンコク週報』1991年4月22日～28日号。
- 58) *Bangkok Post*, 27 Jul. 1991.
- 59) 『バンコク週報』1991年6月17日～23日号。
- 60) *Bangkok Post*, 9 Aug. 1991.
- 61) *Bangkok Post*, 12 Aug. 1991.
- 62) 『バンコク週報』1992年1月10日～16日号。
- 63) 国産化規制が不況のたびに後退するという点は、池本、前掲論文で指摘した。