

タイの自動車産業と自由貿易協定（トレンド・レポート）

著者	東 茂樹
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
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	128
ページ	22-25
発行年	2006-05
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://doi.org/10.20561/00047407

タイの自動車産業と自由貿易協定

東 茂樹

タイの自動車生産台数が、二〇〇五年は一月三日に一〇〇万台を突破した。タイ工業連盟主催の記念式典が開催され、自動車メーカーの完成車工場とのオンラインによりカウントダウンを行い、夕方五時過ぎに一〇〇万台を達成した。二〇〇五年は年間で一一二万五三一六台を生産し、世界第四位の自動車生産国となった。

タイ政府が二〇〇三年に策定した「アジアのデトロイト」計画では、二〇〇六年に一〇〇万台を生産し、うち四〇万台を輸出する目標であった。ところが当初の見込みを上回る生産拡大が続き、生産、輸出ともに一年前倒しで達成された(図1)。当初の目標では二〇一〇年に一八〇万台を生産し、トップ一〇の仲間入りをめざす計画であったが、急速な増加傾向を受けて、スリヤ工業大臣は、二〇一〇年の生産目標を二〇〇万台へ上方修正している。

期待できない。注目されているBRICs(ブラジル、ロシア、インド、中国)は、巨大な市場をもち、自動車生産が急速に増加している。タイは、これらの大国と肩を並べる増加を示している。

●自動車の生産・輸出拠点となるタイ

二〇〇五年の自動車国内販売台数は、七〇万三〇四五台に達した。内訳は1トン・ピックアップ・トラックが約四七万台で国内販売の三分の二を占める一方、乗用車は一九万台弱で前年より販売台数が一割落ち込んだ。1トン・ピックアップ・トラックは物品税が優遇されているうえに、各メーカーが燃費の良い新モデルを投入したため、前年比二七％増加した。乗用車は、石油価格の高騰、金利上昇などが影響し、メーカーの新モデル投入も少なかった。メーカー別の自動車販売シェアでは、トヨタ、いすゞ、ホンダ、三菱、日産の日系五社で八五％を占めている(図2)。

自動車メーカーは二〇〇二年以降、タイに世界市場向けの戦略車を投入しており、

自動車の生産・輸出拠点と位置付けている。各社の戦略をみておこう。

トヨタはアジア専用小型乗用車ソルナーの後継モデルであるソルナー・ヴィオスの生産を二〇〇二年から開始し、東南アジア域内貿易の自由化(AFTA)にともない、タイで集中生産して域内各国へ輸出している。二〇〇五年末には新型のヤリス(日本名ヴィッツ)を投入し、乗用車の生産能力を年産一一万台から二〇〇六年に二〇万台へ拡大する。商用車では、投資委員会のクラスター誘致政策の適用を受けて設備拡張を行い、日本からピックアップ・トラックの生産を全面的に移管した。このピックアップ・トラックと多目的車(IMV)プロジェクトは、日本にベースとなる車種が存在せず、部品の調達、生産、供給をすべて海外で行う点に特徴がある。タイでは二〇〇四年からハイラックスVIGOとSUVのフォーチュナーを生産し、完成車ならびにエンジンとCKD部品を、アジア、欧州、オセアニアへ輸出している。商用車の生産能力は年産三五万台であるが、新工場の建設に着手し、二〇〇七年には三五万台に増

表1 世界の自動車生産

順位	国名	2003年(台)	2004年(台)	前年比(%)	シェア(%)
1	アメリカ	12,114,971	11,989,387	-1.0	18.7
2	日本	10,286,218	10,511,518	2.2	16.4
3	ドイツ	5,506,629	5,569,954	1.1	8.7
4	中国	4,443,686	5,070,527	14.1	7.9
5	フランス	3,620,066	3,665,990	1.3	5.7
6	韓国	3,177,870	3,469,464	9.2	5.4
7	スペイン	3,029,826	3,011,010	-0.6	4.7
8	カナダ	2,552,862	2,710,683	6.2	4.2
9	ブラジル	1,827,791	2,210,062	20.9	3.4
10	イギリス	1,846,429	1,856,049	0.5	2.9
11	メキシコ	1,575,447	1,564,816	-0.7	2.4
12	インド	1,161,523	1,511,157	30.1	2.4
13	ロシア	1,278,792	1,385,434	8.3	2.2
14	イタリア	1,321,631	1,141,944	-13.6	1.8
15	タイ	742,062	927,981	25.1	1.4
合計		60,663,225	64,165,255	5.8	100.0

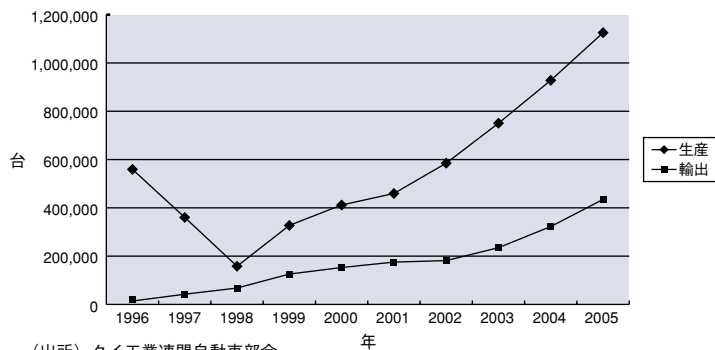
(出所) 国際自動車工業連合会(OICA) 資料をもとに筆者作成。

強する。トヨタはまた、現地市場に対応した商品開発力を強化するために、タイに研究開発拠点を設立し、二〇〇五年から事業を開始した。

ホンダもアジア専用小型乗用車シテイを二〇〇二年にフルモデルチェンジして、同年末から日本へも輸出している(日本名フィットリア)。二〇〇三年には生産能力を年産七万台から一三万台に拡大して、アコードをフルモデルチェンジするとともに、新しくハッチバック・タイプのジャズ(日本名フィット)を投入した。二〇〇五年には、新型シビックを発売している。これらの車種は、AFTAによりタイで集中生産して域内各国に輸出している。ホンダはさらにアジア・大洋州本部の地域本社機能を二〇〇四年に日本からタイへ移管し、現地市場対応型の経営体制を強化している。アジア大洋州の四輪研究所も二〇〇五年にタイに設立し、開発機能の現地化を加速していく計画である。

いすゞは一九九九年にGMの出資比率を四九%へ引き上げるとともに、GMグループの商用車開発をいすゞが主体となって進めていくことで合意した(GMといすゞは二〇〇六年四月に資本提携を解消したが、事業提携関係は継続)。ピックアップ・トラックの新モデルについては、GMとの共同開発

図1 タイ自動車の生産、輸出台数の推移



(出所) タイ工業連盟自動車部会。

によりタイに生産を集約して、世界各国へ輸出する戦略を採る。タイ国内では新型車いすゞD・MAXが二〇〇二年に発売され、輸出向け車についてはGMのタイ工場に生産を委託している。いすゞはピックアップ・トラックの生産能力を増強しており、国内向けは年産一四万台から二〇〇七年に二〇万台へ、輸出は同年に完成車五万台およびCKD部品五万台へ引き上げ、あわせて三〇万台の生産体制を計画している。

三菱自動車は一九九〇年代からタイの完成車輸出を主導してきたが、ピックアップ・トラックのストラーダをフルモデルチェンジして、二〇〇五年にトライトンを発売した。タイ工場の生産能力は、二〇〇四年に年産二万台から一八万台へ拡大したが、二〇〇六年にはさらに二〇万台へ増強する予定である。同社の再生計画では、タイを世界市場への生産・輸出基地と位置づけており、トライトンは世界戦略車として欧州をはじめ世界各国へ輸出される。

●タイ政府の自動車産業政策

「アジアのデトロイト」計画では、アジアの自動車生産・輸出拠点および自動車部品の集積地としてタイが成長することをめざしている。二〇一〇年の目標は、生産台数一八〇万台(のちに二〇〇万台へ上方修正)、自動車部品輸出四〇〇億バーツ(二〇〇五年は二二七億バーツ)、自動車生産の付加価値七〇%を掲げている。

タイ自動車産業振興機構(TAI)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。研究開発施設は、自動車研究所およびテストコース、自動車部品試験センターの設置を提案しているが、まだ政府の予算計上には至っていない。人材育成は、エンジニアの技能向上研修、資格認定制度の整備などを行う計画で、日本政府や自動車業界の支援により、FTAの経済協力の一環として二〇〇六年から開始する(後述)。

自動車物品税は、税率の簡素化、徴税の公平化、省エネ車の奨励などを目的として二〇〇四年七月に改定された。新税制では、乗用車は排気量に応じて四区分され、排気量の大小に対応した格差を明確にした(表2)。ピックアップ・トラックは従来通り優遇税制が適用されているが、ピックアップ乗用車の税率が二〇%へ上がる一方、改造ピックアップは改造部分の二〇%課税から車全体の三%課税に変更された。省エネ車では、二つのカテゴリーに優遇税制の導入が図られたが、エタノールを二〇%混合したガソリン対応車については、対応車の供給およびガソリン販売スタンドの準備が整っていないとして、二〇〇九年から適用が延期された。

工業省では「アジアのデトロイト」計画を実現するために、ピックアップ・トラックとならばタイ自動車戦略の重点車種育成

表2 タイの自動車物品税(2004年7月27日)

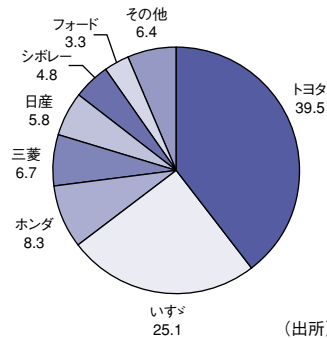
	(単位:%)			
	改定前	改定後	改定前	改定後
乗用車				
2000cc以下	35	30		
2001-2500cc	35.41	35	3	3
2501-3000cc	41	40	3	50
3000cc超	48	50	12	12
オフロード車			18	20
2000cc以下	29	30	20	3
2001-2500cc	29	35		
2501-3000cc	29	40		10
3000cc超	29	50		20

(出所) 政府閣議決定をもとに筆者作成。

(注) ガソホル車優遇は2009年からに変更。

ACEsカー構想が頓挫した背景には、車体規格を定義するかをめぐって自動車メーカーの駆け引きがあった。タイ政府は独自モデルを開発するという観点から規格を定義したが、同規格の車種をもつメーカーとまたないメーカーの間で激しい争いとなった。また低価格に設定したことで、これまで奨励してきたピックアップ・トラックの購買層と重なり、市場を奪い合う危惧が示された。ピックアップ・トラックおよびその派生車種の需要拡大を見込んで投資を行っているメーカーに、同構想が影響を及ぼすという主張である。

図2 メーカー別自動車販売シェア(2005年、%)



(出所) 図1に同じ。

構想を策定してきた。ピックアップ・トラックと同様に、タイ国内市場で受け入れられ、世界のニッチ市場向けに供給できるモデルとして、省エネタイプの小型乗用車「エコカー」が検討された。同車種はACEsカー (agile, clean, energy, economy, safe) と名付けられ、車体規格は一・六三×三・六メートル、安全基準UNECEならびに排ガス規制EC4を採用、 Etaノール二〇%混合のガソホル対応、燃費五リットル一〇〇キロ、販売価格三五万バーツ(約一〇〇万円)以下と定義している。ワットナー前工業大臣およびワットチャラ前工業大臣補佐が推進し、同車種の税制優遇策が閣議の議題に上る直前まで進んだが、二〇〇五年八月の内閣改造により就任したスリヤ工業大臣は、構想の見直しを示唆している。

ACEsカー構想が検討されたそもそもの理由は、ピックアップ・トラックの生産・輸出だけでは世界の需要が限られており、二〇一〇年の一八〇万台目標達成が難しいという点にあった。そこでタイ独自の省エネ車を開発して、二〇一〇年に三〇万台の生産をめざし、目標の不足部分を補う計画であった。ACEsカー構想では、新たな完成車や部品のタイへの生産移管を図り、タイ自動車産業の発展につなげる目的もあったが、計画は最初から練り直しとなった。

●自由貿易協定の影響

AFTAの共通効果特惠関税(CEPT)あるいはASEAN産業協力(AICO)スキームにより、ASEAN域内の貿易関税が〇・五%であるため、自動車メーカーは域内の相互補完を進めている。トヨタのIMVプロジェクトでは、タイでディゼルエンジン、インドネシアでガソリンエンジン、フィリピンでトランスミッションを集中生産して域内に相互供給し、完成車ではピックアップ・トラックとSUV車をタイ、ミニバンをインドネシアで生産して輸出している。ホンダも同様に、タイで大物プレス部品、マレーシアで等速ジョイント、フィリピンでマニュアルトランスミッション、インドネシアでオートマチックトランスミッションなどを集中生産して相互補完し、部品の域内調達率を高めている。CEPTでは二〇〇三年からASEAN

先発六カ国の関税が5%以下に下がったため、自動車関連の域内貿易が急増している。タイからインドネシアへの乗用車の輸出額の前年伸び率は、二〇〇三年八三七%、二〇〇四年一〇八%、二〇〇五年一二%増加した。自動車部品でも同時期に、二〇%、一三五%、六九%増加している(表3①)。インドネシアからタイへの輸出も、金額では前者に及ばないものの、増加率はほぼ同じ傾向を示している(表3②)。

タイのタクシン政権は自由貿易協定(FTA)の締結を推進しており、オーストラリアとは二〇〇五年一月、ニュージーランドとは同年七月からFTAが発効している。インドとは二〇〇四年九月からアフリカーベストを開始し、中国とは二〇〇五年七月二〇日から物品の関税引き下げが始まった。日本とは二〇〇六年四月に署名して一〇月に発効を予定しており、アメリカとは交渉中である。このFTAを活用した自動車・同部品の貿易拡大効果は早くも現れており、今後も自動車メーカーの事業展開に大きな影響を及ぼすと考えられる。

オーストラリアとのFTAにより、二〇〇五年から小型乗用車とピックアップ・トラックはオーストラリアの輸入関税が撤廃されたため、オーストラリア向けの輸出が、乗用車が前年比二五七%、ピックアップ・トラックとバンが同七二%増加している(表3③)。輸入は大型車と商用車の輸入関税を撤廃したが、ほとんど影響が現れて

表3 タイのFTA 関連自動車貿易額

(単位：100万ドル)				
	2002	2003	2004	2005
① タイ→インドネシア 乗用車 バン・ピックアップ 自動車部品	19.1	179.0	373.6	419.5
	29.8	40.8	66.0	97.8
	52.4	63.3	149.1	252.1
② インドネシア→タイ 乗用車 自動車部品	10.4	32.5	81.8	91.9
	51.9	70.4	82.9	110.6
③ タイ→オーストラリア 乗用車 バン・ピックアップ バス・トラック	60.9	90.7	87.2	312.1
	127.9	210.4	265.5	458.8
	141.3	256.8	344.0	411.5

(出所) タイ商務省貿易統計をもとに筆者作成。

表4 タイ・インド FTA アリーハーベスト 82 品目の貿易額

(単位：100万ドル)		
	2004(1-10月)	2005(1-10月)
タイ→インド 82 品目合計	116.3	273.5
ポリカーボネード	11.3	86.2
カラーテレビ	32.7	76.2
ブラウン管	3.7	18.4
エアコン	5.7	14.3
インド→タイ 82 品目合計	59.6	67.2
ギアボックス	1.4	25.0

(出所) タイ商務省資料をもとに筆者作成。

いない。インドとのアリーハーベスト八二品目のなかには、自動車関連製品がエンジン部品など九品目含まれる。インドとのFTAは、タイ側が大幅な出超を記録している(表4)。これは日系企業がFTAを活用して、ポリカーボネード、カラーテレビ、ブラウン管、エアコンなどをインドへ輸出しているためである。インドからの輸入が大幅に増加している品目はギアボックスであり、トヨタがマニユアルトランスミッションをインドから調達している。

中国とは二〇一〇年撤廃に向けて物品関税の引き下げが段階的に進められているが、乗用車は高度センシティブ品目に指定されており、現行の関税が維持されて、二〇一五年に五〇%へ引き下げるため、完成車の事業には当面影響はないと思われる。自動車部品については規模を確保するために、日系企業がタイあるいは中国拠点のどちらかで量産して他方に供給することも考えられるが、各自動車メーカーとも、タイ、中国それぞれで部品の現地調達を進めており、大きな流れにはなっていない。タイの地場部品企業にとっては、補修部品を中心に安価な中国製品の流入は脅威となっている。タイ自動車部品製造業者協会(TAPMA)では、品質基準に達しない部品の輸入を防ぐために、工業省と共同で自動車部品の規格標準化を進めている。

日本とタイの経済連携協定(EPA)では、タイ側は自動車分野の自由化に関して、

つぎのように合意している。完成車では、三〇〇〇cc超の乗用車は現行の八〇%から毎年五%ずつ引き下げて二〇〇九年に六〇%とし、それ以降については再協議する。自動車部品は、関税二〇%超の品目は協定発効時に二〇%に引き下げる。AFTA完成一年後(二〇一一年)に関税を撤廃し、エンジン部品五品目は例外としてAFTA完成三年後(二〇一三年)に関税を撤廃する。鉄鋼製品では、タイに生産設備のない品目は関税を即時撤廃する。タイで供給が不足する分(自動車用途の熱延鋼板など)は無税枠を設置し、その他の鉄鋼製品は一〇年後に関税撤廃する。

日本とのEPAでは、他国のFTAにはない特徴として経済協力が盛り込まれており、自動車分野では、「アジアのデトロイト」計画の実現に向けた協力として、日本政府および日系企業の支援により人材育成プログラムを実施する。従来の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るため、今回はまず日本人専門家がタイ人講師を養成し、そのタイ人講師がタイ人研修生を指導するという形をとって、産業全体への波及をめざしている。研修プログラムは三つあり、トヨタによるTPS(生産管理)活動の指導、デンスーによる技能者訓練、ホンダによる金型製作技能者の育成が行われる。また技能検定制度の整備については、日産が支援する。

●おわりに

タイが自動車生産トップ一〇の仲間入りをめざす二〇一〇年は、ASEAN域内の自由貿易が完成し、タイ政府が進めている各国とのFTAにより関税は下がっている。日系自動車メーカーはタイを東南アジアの生産・輸出拠点と位置付けており、自由化を活用した部品の相互補完や完成車輸出はますます拡大するであろう。しかしその一方で目標達成には、いくつかの課題も明らかになった。最大の問題は、生産規模の拡大に追いついていないエンジニアなど人材の絶対的な不足であろう。日本の支援による大規模な人材育成事業は、この不足を補う試みであるが、生産現場にノウハウが蓄積するまでには、相当な時間を要する。また高度な技術力をもつ先進国の自動車産業と低コストを発揮できる中国製品の狭間にあって、タイの自動車産業がどのような面で差別化を図るのが問われてこよう。完成車では、ピックアップ・トラックの生産・輸出拠点化でタイは成功したが、新たなニッチ市場をめざしたACESカー構想は頓挫してしまった。自動車部品では、中国製の補修部品の流入による脅威はかりでなく、輸出市場における競争力の向上も迫られている。二〇一〇年の目標達成は、決して簡単な道ではない。

(ひがし しげき/アジア経済研究所地域研究センター)