

タイにおける裾野産業の発展と日本の貢献

——途上国での中小企業育成の観点から——

井 上 隆 一 郎

<東南アジアのデトロイト>

タイの自動車産業は、2000年の生産実績が約42万台に達し、ASEAN（東南アジア諸国連合）全体のおよそ40%を占めた。しかも、タイの自動車メーカー各社の生産計画や見通しからみると、この生産規模は、2005年ごろまでに年産100万台にまで拡大し、また、その半分近くが輸出⁽¹⁾に向けられるものと予想される。

タイで生産活動を行う自動車メーカーは、トヨタ、ホンダに加えて、外資の系列に加わった日産、マツダ、三菱、いすゞと、いずれにせよ日本勢が主流を占める。そのほとんどは、1960年代、70年代からタイに進出し、そこでの自動車産業の発展をリードしてきた。しかし、90年代以降になるとGM、フォードの米国2社が本格的に進出し、さらにBMW（独）など欧州勢の進出・拡張もあって、その産業がより国際的な性格を帯びるようになっている。

タイの自動車産業の大きな特徴の一つは、そこに1980年代後半以降のごく短期間のうちに、自動車部品産業や裾野産業（サポーティング・インダストリー）の分厚い集積が形成され、それらが自動車メーカーの生産活動を支えているという点にある。2000年ごろの時点で、自動車部品メーカーの数は1,000社に近付き、それらの活動を支える裾野産業分野には、中小・零細企業も含めて、おそらく5,000社以上にもものぼる企業が活動しているとみられる。

しかも、これらの部品メーカーや裾野産業は、今も急速な事業拡張を続けている。例えば、2002年3月には、トヨタ系の部品メーカー、すなわちデンソー（エンジン部品、エアコン）、豊田工機（パワー・ステアリング部品）、アイシン精機（車体部品、ブレーキ部品）、トヨタ紡織（オイルフィルター）などが、2～3年のうちにタイで総額1,000億円規模の投資を行う計画が明らかにされた⁽²⁾。それは、これら部品メーカーを支える裾野産業での相当の投資をも誘発するものとみられる。また、すでに広範囲に進行している“系列崩れ”の中で、トヨタ系部品メーカーから他系列の自動車メーカーへの部品供給がいつそう増えていくことにもなる。

このような一連の動きも含めて、「東南アジアのデトロイト」ともいわれるタイで、自動車産

(1) 『通商弘報』2002年5月30日付、『日本経済新聞』2002年1月22日付などによる。

(2) 『日本経済新聞』2002年3月16日付による。

業、部品産業、裾野産業の集積が急速に形成されている。近年では、いくつかの業種で中国での急速な産業発展や産業集積の形成に関心が集まってはいるが、こと自動車産業とその関連分野に関する限り、タイでの産業発展や産業集積の形成が、中国に比べてなおかなりの優位を保っているものとみられる。

そのタイの自動車関連産業、とくに部品メーカーとのその活動を支える裾野産業分野には、日系企業や日本・タイ合弁企業など多数が活動している。しかし、数の上で最も多いのはタイの地場企業、すなわち多数の中小・零細企業である。1980年代後半以降のタイの急速な工業化の過程では、さまざまな産業分野で地場企業の勃興・発展がみられ、それを通じて、おびただしい数の中小・零細企業も生まれ、育ってきたが、その中で、自動車関連分野の企業が重要な地位を占めていることは確かである。また、そうした企業の勃興・発展について、日本政府による開発援助、日本のさまざまな公的機関による協力、そして多数の日本企業による投資や技術協力などが大きな役割を果たしてきたことも疑いない。

本稿では、そうした自動車関連の部品・裾野分野での地場の中小・零細企業の発展と、その過程で日本の政府、公的援助機関、民間企業が果たしてきた役割を可能な限り検討したい。そこから、発展途上国での経済開発や工業化に不可欠な中小企業育成について、何らかの現実的な示唆が引き出せるのではないかと考える。

<ニューエイド・プランの工業開発調査>

タイの自動車産業は、1960年代初めからの日系企業によるKD（ノックダウン）生産から始まった。それは、タイ政府が工業化を進めるために「輸入代替工業化政策」を打ち出して、自動車を含む多くの工業製品に高関税を課し、その代わりに外国企業がタイに工場を設けるのを奨励したためである。

それまでタイに完成車を輸出していた日本の自動車メーカー各社は、1962年以降、日産、トヨタ、いすゞ、三菱、日野、マツダと相次いで輸入業者との合弁によるKD生産に進出した。当時は、部品、材料をすべて日本からの輸入に依存し、年間の生産台数も1社当たりせいぜい数百台にとどまっていた。

1970年代に入ると、タイ政府は、家電製品など他の品目と並行して、自動車の部品、材料についても国内調達義務（ローカル・コンテンツ）を課すようになり、その比率も当初の25%から段階的に引き上げていく。日系各メーカーは、それに反発し、あるいは不満を抱きながらも、自社工場内で一部の部品を内製化したり、関連の日本の部品メーカーに進出を促すなどして、タイ政府の方針に沿った形で現地調達率を引き上げていった。この間、米国のGM、フォードのように、国内調達義務に対応し切れず、タイ市場からの撤退に踏み切った外国メーカーもあつた。⁽³⁾

80年代を迎えると、タイの工業化路線が徐々に「輸出志向工業化」に向けてシフトしていく

中で、現地調達率の引上げによって自動車産業を発展させるというやり方の限界が明らかとなり、むしろ国際競争力を備えた部品産業を発展させて、その輸出を伸ばしていくことに関心が向けられるようになる。それを背景に、80年代中ごろからは、部品産業の基盤となる裾野産業について、日本の政府開発援助（ODA）を活用しての技術レベルの向上、技能労働力の育成について、一連の努力が始まっていた。

この間、1982年には日本貿易振興会に ODA 予算が導入され、「開発途上国貿易産業振興協力センター事業（AC事業）」が、まず ASEAN 諸国を対象に開始された。その中では、例えば「金属加工技術」、「機械加工技術」、「ゴム加工技術」、「プラスチック用金型」といった分野での専門家の派遣や受入れによる技術指導や中小企業育成への協力が年間数件のペースで続けられ、タイが重要な対象国の一つとなっていた。⁽⁴⁾ それらが、自動車部品や裾野分野での初期の技術向上につながる活動になったことは確かであろう。

1985年には、タイの国家経済開発庁（NESDB）から、日本との協力を工業化の推進に向けて総合的に進めていこうとする「タイ＝日本経済構造白書」が発表される。その年の9月には、主要先進国間の「プラザ合意」を契機に急速な“円高・ドル安”が進行し、それに対応して、多くの日本企業がタイなど東南アジア諸国に生産・輸出拠点を移すという、いわゆる「アジア・シフト」の潮流が高まった。そして、日本の通産省（現経済産業省）がそれを後押しするため、86年後半に「新アジア工業化総合協力計画（ニューエイド・プラン）」を提唱し、対象各国の賛同を得て、翌87年から、まずタイとマレーシアへの具体的な協力にとりかかることになる。⁽⁵⁾

「ニューエイド・プラン」は、日本企業による生産・輸出拠点の移転による東南アジア各国での輸出産業の発展を、インフラ整備、人材育成、輸出振興などさまざまな面から支援することをねらったものであった。そこには、繊維、軽工業などの輸出産業の育成や輸出振興と並んで、日本から移転する家電、電子、自動車関連などの産業の基盤となる部品・裾野産業の育成も、重要なねらいとして盛り込まれていた。

中でもタイでは、急ピッチで生産拠点の移転を進める日本の家電、電子、自動車関連のメーカーに対して、その必要とする部品や材料を供給する部品産業、裾野産業が圧倒的に不足していた。また、タイにある程度まで発展してきた金属加工、プラスチック加工などの産業は、技術の遅れ、品質の悪さや人材の不足などから、日系進出企業への部品・材料の供給ができず、⁽⁶⁾ 従ってタイ国内での「産業間リンケージ」が、期待されながら形成できない状況であった。

「ニューエイド・プラン」の一環としてタイを対象に実施された国際協力事業団（JICA）の

(3) 足立文彦「自動車産業——困難な国産化への道」（末広昭・安田靖編「タイの工業化——NAICへの挑戦」アジア経済研究所、1987年）

(4) 日本貿易振興会「貿易開発部事業について」2001年9月による。

(5) 井上隆一郎「タイ——産業立国へのダイナミズム」筑摩書房、1991年、第III章4を参照。

(6) 前掲書、第IV章1を参照。

「工業開発調査 (1987~1990年)」では、金型、プラスチック加工など6業種を対象に、日本人専門家やタイ政府担当部局のスタッフも加わった詳細な調査を実施し、その改善に向けての具体的な方策を提案した。提案の中には、例えば日本企業（とくに中小企業）の誘致、日本人技術者の招へい、技能研修による人材育成、業界団体の設立とそれを通じての情報交流、中小・⁽⁷⁾零細企業向けの資金供給、輸出の振興などが盛り込まれた。(筆者は、1987年から90年まで国際協力事業団による「タイ工業開発調査」の日本側チームのリーダーを務め、現地調査、報告書や提案の作成に当たった)。

この工業開発調査で金型、プラスチック加工の両業種が調査対象となり、日系進出企業とのリンケージ形成へのさまざまな課題が明らかにされ、またその改善策も提案された。しかも、この調査に参加したタイ工業省の工業振興局 (Dept. of Industrial Promotion=DIP) では、この提案の具体化に、きわめて積極的に取り組んだ。それらが、その後のタイの部品・裾野産業育成への日本・タイ双方の官民による協力、それを通じての自動車部品や裾野産業の急速な発展にまでつながる重要な契機になったと考えられる。

なおこの間、1988年からは、日系自動車メーカーからの提案で、ASEAN 域内での自動車部品の水平分業を推進しようとする「域内部品相互補完 (BBC) スキーム」がスタートしている。これは、その後 ASEAN 各国でのさまざまな事情に妨げられ、必ずしも順調に進んだとはいえないものの、結果としてタイの自動車部品や裾野産業の発展に大きな影響を与えることになった。

＜裾野産業育成への多角的な努力と協力＞

ニューエイド・プランの大きな特徴は、調査や提案作成の段階から、日本側と現地側の関係者の間で密接な情報・意見の交換を進め、その結論や提案を、従来から実施されてきたさまざまな協力スキームの中に織り込んで、具体的な協力を開始していったことである。最終的な報告書が提出されてからは、現地側がそこに盛り込まれた提案を受けて、時を置かず日本側に協力を要請し、日本側の各関係機関が、必要な調整を経て、新しい協力スキームを創出したり、より充実した内容での協力を進めていくという経緯を辿った。⁽⁸⁾

タイのケースでは、工業開発調査で金型やプラスチック加工分野の調査を実施していた段階で、国際協力事業団が以前から「プロジェクト技術協力」として準備を進めてきた MIDI (金属・機械加工センター) が、1989年に DIP に属する機関として開設され、その活動の重点を裾野産業分野での技術者や技能労働力の育成に向けて動き始めた。また、工業開発調査に金型の業界

(7) 国際協力事業団「タイ王国工業分野開発振興計画 (第3年次) 調査報告書、要約版」1990年10月。筆者は、1987~90年にこの調査チームのリーダーを勤めた。

(8) アジア諸国でのこのタイプの協力については、国際貿易投資研究所 (ITI) の報告書「発展途上国の工業開発とソフト型協力」1997年 (研究会委員長は井上隆一郎) に詳しい分析がある。

団体設立の提案を盛り込むことが明らかになった時点で、MIDI 内に新しく金型の業界組織が設立され、日本の金型関連研修資料をタイ語にほん訳するなどして、会員の現地金型メーカーに情報を提供し始めた。

日本貿易振興会（ジェトロ）では、以前から進めてきた「AC事業」の中の対象業種に金型など裾野産業分野を優先的に組み入れ、日本からの専門家派遣（巡回指導やセミナー、ワークショップの開催など）や、タイ側関係者の日本への招へい、タイ側業界団体の活動に対する情報提供などを実施した。さらにジェトロでは、日本の中小企業の海外投資を促進する事業（ジョイン事業など）の中で、タイの部品・裾野産業分野への進出案件を優先的にとり上げ、進出の具体化に向けて積極的な支援を行った。1990年代に入ってから、新しい協力スキームを作って業界団体の育成を支援したり、裾野産業を対象を絞った技術協力（S I 事業）を展開して専門家の派遣・受入れの件数を増やすなどした。

他方、海外貿易開発協会（JODC）では、現地企業からの依頼によって日本人専門家の現地企業への派遣を助成する制度の中で、裾野産業分野の案件に重点を置いた。海外技術者研修協会（AOTS）も、現地からの技術者や技能労働者を日本に招いて研修を受けさせるスキーム、日本から専門家を派遣して現地でセミナーやワークショップを開催するスキームの双方を通じて、裾野産業分野での現地人材の育成に重点を注いだ。

この間、タイ BOI（投資委員会）は、それまで日本企業の投資を誘致するについて投資規模や雇用人数を重視してきた方針を改め、裾野産業分野の中小・零細企業の誘致にも力を入れるようになった。そのためのセミナーや説明会をしばしば日本各地で開き、裾野産業の多数の中小・零細企業にタイへの投資を呼びかけた。さらに1992年には、BOI の中に、部品・裾野産業分野での外国中小企業の誘致やタイ企業との合弁設立を促進するチーム“BUILD”をスタートさせた。そうした活動に対しては、ジェトロなど日本の関係機関からの積極的な協力もあった。

BOI を中心とする努力を通じて、裾野分野の多数の日本企業が、子会社の設立や現地企業との合弁会社の設立を通じて、タイへの進出に踏み切った。当初は、電気・電子分野の裾野産業

表1 1990年当時のタイの金型産業

企業の分類	企業数の合計	内 訳			
		プレス金型	プラスチック金型	両分野兼業	その他（不明含む）
タイ企業	70	34	25	3	8
日系企業	44	15	14	3	12
台湾系企業	4	1	2	1	—
シンガポール企業	3	1	—	1	1
欧米系企業	3	1	—	—	2

資料) INOUE/ITOGA “Future Prospects of Supporting Industries in Thailand and Malaysia”, IDE-JETRO. 1999. P. 50～51 のデータから作成。

に属する企業が主流を占めたが、やがて自動車関連分野の企業の数も増えていった。

さらにこの間、タイ工業省の工業振興局 (DIP) は、日本の支援で傘下に設立された MIDI (1993年に改組されて BSID=Bureau of Supporting Industries Development となる) を活用しながら、地場産業としての裾野産業の振興に力を注いでいた。MIDI を舞台に、あるいは各地域に設置された工業振興センター (IPC) で、裾野産業に関連した技術や経営のセミナーを開いたり、所属エンジニアを中小・零細企業に派遣して巡回技術指導を行ったりした。1995年に DIP から刊行された「サポーティング・インダストリー総括レポート」は、一連の振興策を進めていくうえでの手引書となった。⁽⁹⁾

さらに、タイに進出した多くの日系企業が、部品や材料の現地調達を増やすため、現地の関係企業を回って調達の可能性を探ったり、場合によっては指導のために日本人技術者を送り込んだりしていた。現地企業の中で、ベンダー (部品・材料の供給企業) として有望な企業には、自動車メーカー、部品メーカーが、銀行融資の保証・仲介をしたり、技術者への研修を引き受けたりするケースも増えた。

これらさまざまな努力や協力が徐々に効果を上げて、90年代前半を通じてタイの裾野産業は急速な発展をとげる。その中には、日本から進出した多数の中小企業、日本企業と現地企業の合弁会社、そして地場の事業者による地場企業などが含まれていた。⁽¹⁰⁾

<部品・裾野産業の急速な形成>

この間、タイ工業省では、自動車産業など機械組立て産業の発展への期待を強め、裾野産業の振興について日本からいっそうの協力を引き出そうと動いていた。そうした要請に基づいて、1993年から95年にかけて、国際協力事業団によって、かつての「ニューエイド・プラン」のいわばフォローアップとして、裾野産業によりの絞った「裾野産業開発計画調査」が実施され、それまでの日本からの一連の協力をさらに強化する方向でのプログラムが提案された。そこには、とくに中小企業振興制度の制定、MIDI の拡充・強化 (BSID への改組)、関係省庁間の協力体制の整備、金融面からの支援の充実といった提案が盛り込まれていた。タイ側は、これらの提案の多くについて具体化に動き、日本側にも協力を求めた。

このころタイ BOI では、すでに92年からスタートした「BUILD」の活動を強化しつつあった。また94年からは、工業省が中心となり、BOI などからの協力も得ながら、裾野産業育成のためのプログラム「NSDP (National Supplier Development Program)」を開始し、関係機関の協

(9) Department of Industrial Promotion “An Overview—Supporting Industries in Thailand” 1995。

(10) 1995年ごろのタイを含む ASEAN 諸国の裾野産業の状況については、井上隆一郎編「アジア工業化の新段階と経済協力の課題——東南アジア周辺産業の育成に向けて」アジア経済研究所、1995年、を参照。

表2 1993年当時のタイの自動車部品産業の構造

企業の分類	企業数(社)	比率(%)
(資本構成別)		
タイ資本100%	159	48.2
外国資本100%	12	3.6
外資との合弁社会	159	48.2
(企業規模別)		
従業員501人以上	44	13.8
” 201~500人	70	22.0
” 101~200人	68	21.4
” 100人未満	136	42.8

注) 零細企業を除く395社を対象としているが、分類上の不明分を除いている。

資料) “An Overview—Supporting Industries in Thailand” DIP-Ministry of Industry, 1995 のデータから作成。

力を結集しようとするようになっていた。また、自動車部品の輸入関税については、92年から関税の引下げに動き、93年からは AFTA (ASEAN 自由貿易地域) 創設に向けた関税引下げスケジュールに自動車部品を盛り込むなどしていた。貿易の自由化による国際競争の激化を覚悟しながら、裾野産業や自動車部品産業の強化を図っていこうとする意図は明確であった(表2)。

さらに、93年から94年にかけて、タイ政府は、金型、鋳造、鍛造、表面処理など十数業種の裾野産業を「特定重要業種」に指定し、機械輸入関税の免税、法人税の減免、外資出資比率の制限緩和など、一連の優遇措置を適用することになった。それは、ニューエイド・プラン以来しばしば提案されてきた日本型の「業種別産業振興策」の採用に踏み切ったことを意味する⁽¹¹⁾。

こうしたタイ側の努力と歩調を合わせて、日本側の各関係機関による協力もさらに拡充・強化されていった。とくに日本貿易振興会では、すでにスタートしていた「業界団体育成支援」、「裾野産業育成(SI)」などの事業に、ASEAN 全体としての裾野産業振興への雰囲気高めようとする「裾野産業コンファレンス」、調達側と供給側の企業のマッチングを図るための「部品・材料展示会(逆見本市)」なども加えて、より充実させるとともに、日本の裾野分野の中小企業の ASEAN 諸国への進出や、現地企業との合弁事業の設立、技術提携などを支援した。また、そのいずれについても、結果としてタイへの支援が優先的にとり上げられ、またその中で自動車関連の裾野分野が重視された。さらに1996年からは、それまで進めてきた一連の事業を統合した形で「現地産業基盤強化支援事業(通称:アジア広域産業ネットワーク事業)」がスタートした。

こうしたさまざまな努力にも促される形で、1990年以降、とくに日本の自動車部品メーカーのタイへの進出が活発になった(表3)。90年から97年までの期間に、タイへ進出した日本の1

(11) 「タイにおけるサポーター・インダストリーの現状と課題」日本貿易振興会、1996年

表3 日本の自動車部品メーカーのタイへの進出件数

期 間	件 数
1960年代	11
1970年代	18
1980～84年	9
'85～89年	38
'90～94年	45
'95～97年	59
計	204

資料) さくら総合研究所・環太平洋研究センター「アジアの経済発展と中小企業」日本評論社, 1999年, P.127

次部品メーカーは100社以上にのぼり、その約4割が中堅・中小企業であった。2次部品メーカーや裾野分野の中小・零細企業を含めれば、その数はもっと多数にのぼる。⁽¹²⁾例えば、鋳造用の鋳型向けに砂を供給する企業とか、金属部品の熱処理、メッキなどの専門企業も、その中に含まれていた。

この間に、これら日本企業との取引きも含めて、地場の事業者や企業による裾野産業も急速な発展をとげつつあった。かつて日系企業に勤務していたエンジニアや技能工が独立して自分の工場を立ち上げたり、金属やプラスチック関連の企業が自動車関連分野に進出していくといったケースも増えていた。例えば、プラスチック製食器の大手メーカーであるバンコクのシータイ・スーパーウェア社も、このころから自動車用プラスチック部品に進出している。⁽¹³⁾

1995年時点で、タイに進出している日系自動車メーカーに部品を供給していたサプライヤーの数は、1次部品メーカーだけで約330社にのぼり、そのうち外資100%が10社あまり、外資と現地企業の合弁が約160社、タイ100%の現地企業も約160社であった。このほか、これらの1次部品メーカーに部品や材料を供給する2次部品メーカーは約120社、補修用部品のみを生産するメーカーは76社存在していた。また、タイ・トヨタだけのケースをみると、部品の直接の仕入れ先は76社で、そのうち日系企業が28社(総仕入れ額の65%)、現地企業で日系企業から技術支援を得ているものが9社(25%)、純粋の現地企業が39社(15%)であった(表4)。⁽¹⁴⁾

タイを含むASEAN諸国の自動車市場の成長と、部品産業や裾野産業の発展は、1990年代後半から日系以外の自動車メーカーをタイへの進出に踏み切らせる誘因となった。95年には米フォードがマツダとの合弁で、96年には米GMも、それぞれ年産10～13万台の規模でタイに進出

(12) さくら総合研究所・環太平洋研究センター「アジアの経済発展と中小企業」日本評論社, 1999年, 第6章を参照。

(13) 井上隆一郎「危機を乗り越えるアジア企業⑩シータイ・スーパーウェア」(「ジェトロセンサー」2000年12月号)。

(14) 国際協力事業団「タイ王国工業分野振興開発計画(裾野産業)調査報告書」1995年による。

表4 タイ・トヨタの部品先入先 (1995年10月現在)

分類	企業数 (社)	調達額に 占める比率 (%)	主要な調達品目
日系企業(合併含む)	28	65	電装品, シート, タイヤ, ガラス, バッテリー, ランプ, ハーネスなど
現地企業	48		
うち日系企業と提携	9	25	ラジエータ, 鋳造品, プレス部品など
その他	39	15	シート, カーペット, プレス部品, プラスチック部品など
	76	100	

資料) 日本貿易振興会・機戒技術部「タイにおけるサポーティング・インダストリーの現状と課題——ジョイン事業報告書」1996年, P. 71。

する計画を明らかにした。このころから、欧米の自動車部品メーカーによるタイへの進出も活発になり、2000年ごろまでの進出件数は10社以上にのぼった。しかし、この欧米の自動車メーカーや部品メーカーが、すでにタイに形成されている、日系企業や現地企業を中心とする部品産業や裾野産業からの部品・材料の調達に大きく依存しようとしていることは明らかであった。⁽¹⁵⁾

<アジア経済危機による苦境と対応>

1997年中ごろにタイから始まった「アジア通貨・経済危機」は、その後数年間にわたってタイ経済に深刻な不況、混乱をもたらし、自動車産業や関連産業にも大きな打撃を与えた。タイでの自動車需要が、97年の59万台から98年の14万台へと80%近くも減ったことが、それを端的に示している。

タイの日系自動車メーカーは、この極端な需要の落ち込み、それによる在庫の増大に対応して、98年後半からは生産の縮小、生産の中止、従業員の一時帰休などに踏み切った。それまで10年近くも好況が続き、増設や新工場の建設が続いてきただけに、受けた打撃も大きかった。それは当然、多数の部品メーカーや裾野分野の中小企業にも、それ以上の痛手を与えていた。

ところが、危機発生から約1年半ほど経った99年初めごろには、日系自動車メーカーの中から、トヨタを先頭として新しい動きが出てくる。それは、「危機克服後を展望して、タイの生産拠点に踏みとどまる」というものであった。

トヨタ(タイ)では、生産を再開するとともに、落ち込んだ需要にあわせて生産ラインを絞り込んだ。余裕の生じた従業員は、かねてから必要性を感じていた技術研修に振り向け、一部は日本の工場に送り込み、残りは日本から指導者を招いて、工場内で研修を受けさせた。さら

(15) 森美奈子「タイにおける完成車メーカーの新戦略と部品メーカーの対応」(「環太平洋ビジネス情報 RIM」2002年 No. 4, P. 53~55 を参照。

に、日本の工場から小型トラックの輸出向け生産ラインをタイに移し、タイで生産し、輸出することで、タイ工場の余剰能力の活用も計った。

他方、従来から部品、材料を調達してきたタイ国内の部品メーカーや裾野分野の各企業に対しては、それぞれの経営・財務の状態を調べたうえ、トヨタにとって将来も必要と考えられる多くの企業には、前倒しでの部品発注をしたり、従業員を技術研修に参加させるなどして、生き残らせるための支援を行った。

トヨタのこうした危機対応策は、その後、日系の自動車メーカー、部品メーカーなどにも広がり、とくに日本の通産省が公的機関（とくに AOTS）による専門家派遣や技術研修の補助スキームを発動したことで、他の業界も含めた多数の日系企業が、同様の措置をとった。また JODC でも、現地企業に派遣する日本人技術者の数を増やすなどして、アジアの現地中小企業への支援を強化していた。それらは、アジア危機がもたらした苦難を柔らげるとともに、タイの日系企業や関連裾野分野で働くタイ人の技術者や従業員の技能の向上にも広く役立つことになったと考えられる。

日本の通産省は、同じころから、危機から打撃を受けたアジア諸国に対して、とくに中小企業の救済と立て直しを支援するための資金援助や政策的な支援にも乗り出していた。それは、日本政府がアジア支援のために打ち出した援助計画「宮澤構想」の一環であった。そうした動きは、中小企業が多数を占める部品・裾野産業への支援をより重視させることにもなった。

タイには、98年以降、日本の通産省からハイ・レベルのアドバイザーが派遣されて「中小企業振興マスタープラン」が提出され、99年からは裾野分野での多数の専門家派遣や中小企業金融への支援などが実施された。98年に官民協同機関として設立された TAI（タイ自動車インスティテュート）、それを通じての「自動車部品巡回指導プロジェクト」なども、その一環であっ

表5 タイの完成車メーカーによる輸出へのシフト

完成車メーカー	輸 出 台 数			
	'97	'98	'99	2000
三 菱 自 工	40,072	63,797	60,986	63,541
マツダ/フォード		1,213	42,785	49,977
ト ヨ タ	1,563	1,819	12,151	16,031
G M				6,283
ホ ン ダ	570	2,910	6,361	6,183
い す ず		20	516	5,689
日 産			1,912	4,590
合 計 (その他含む)	42,205	69,807	125,091	152,835

注) 乗用車、小型トラック合計の輸出台数

資料) 森美奈子「タイにおける完成車メーカーの新戦略と部品メーカーの対応」(『環太平洋ビジネス情報 RIM』2002年 NO.4) の表3から作成。

た。タイの自動車関連の部品・裾野産業は、こうした支援の恩恵も受けて、このころからは日本向けの部品輸出も増やすようになっていた。

アジア危機は、アジアの多くの国々で多数の企業の経営を破たんさせ、とくに中小・零細企業の倒産や廃業はおびただしい数にのぼったといわれる。しかし、タイの自動車産業関連分野では、ここに述べたような官民双方からの一連の支援策を通じて、その打撃の拡大を食い止め、危機克服後の再建に向けての足がかりを残すことができたと考えられる。

タイ経済は、アジア危機の発生から2年余りを経て、予想外の早い立直りに向かったが、その段階で自動車産業や関連産業も重要な役割を演じた。とくに、危機発生前は生産のほとんどを内需に向けていたのが、危機への対応の中で輸出への転換を進めた結果、危機克服以降のタイの自動車関連部門は、輸出産業としての性格も帯びるようになっていた。それは、自動車産業を支える裾野産業にとっても、国際競争力を強化し、海外市場開拓への可能性を広げること⁽¹⁶⁾となった。

<中国に対しても優位を保つ>

2001年、タイの完成車メーカーの年産能力は約100万台とみられる。通貨危機前の日系企業の設備拡張に、危機後に投資計画を続行したフォード、GMの能力も加わったためである。それに対して、国内販売は、危機前の96年に記録した59万台のレベルをまだ回復せず、年間30万台程度にとどまっている。他方、危機のころから始まった輸出が、今では年間17万台を越え、年間の生産台数は50万台近くにまで回復してきた(表5)。それでも、年産能力に対する稼働率は50%程度、ピーク時の生産台数に比べて80%程度とみられる⁽¹⁷⁾。

こうした完成車メーカーの生産推移に比べると、部品や裾野分野では、危機以降も外資の活発な進出や国内企業による能力の拡大が続いてきた。とくに、危機の前後から始まった欧米の自動車部品メーカーによるタイ進出に、2000年以降になって再び活発化した日本の部品・裾野関連企業の進出が加わって、年間の進出件数や投資金額は、危機前よりも大きくなったとみられる(表6)。また、こうした部品メーカーの活発な投資に対応して、裾野分野の地場企業による設備の拡張・能力の増強も進んでいる。

しかも、これらの部品・裾野分野の企業は、タイの完成車メーカーが輸出を拡大しているのにもなって、部品・材料の品質・性能を国際レベルに高める、納入価格を国際レベルに引き下げ、現地調達率をさらに引き上げる、といった方向での努力を迫られてきた。すでに、品質・性能では多くの企業が国際レベルに近付いているとみられるが、さらに新しい技術の導入など

(16) アジア危機発生以降の状況については、R. INOUE/S. ITOGA “Future Prospects of Supporting Industries in Thailand and Malaysia” APEC Study Center, IDE-JETRO, 1999を参照。

(17) 若松勇「アジアの自動車輸出拠点に成長しつつあるタイ（静岡県国際経済振興会「SIBA」2002年 VOL. 47）」

表6 タイにおける自動車部品分野の投資件数の推移

企業の分類	1996年	1999年	2000年
日本企業	38	21	42
欧米企業	5	3	10*
シンガポール・台湾企業	0	5	6
タイ地場企業	5	7	4
計	48	36	62

注) ※は日本、韓国、中国企業との合弁を含む。

資料) 表5に同じ。

通じその向上を図っている。部品類の納入価格については、2001年時点で完成車メーカーから3年間で15～30%という引き下げ目標を課せられ、それに応じようと努力している。現地調達率では、日系の完成車メーカーが、小型トラックですでに70%台を達成しており、これをASEAN域内での調達も含めて100%に高める目標を掲げて、部品・裾野分野の企業にも協力を求めている⁽¹⁸⁾。

アジアの自動車産業の中では、今後、中国での生産拡充、市場の拡大も予想されており、日本の各企業も中国への本格的な参入に動きつつある。しかし、現時点でみる限り、部品・裾野産業の集積や品質・性能のレベルなどでタイがまだ優位にあり、それ故に多くの日本企業、欧米企業がタイを輸出拠点として活用していく姿勢を維持している。タイにおける自動車の部品・裾野産業が、多数の日本企業の進出や日本の公的支援も活用しての努力の末に、多数の地場中小企業も含めて、世界的にも無視できないだけの産業集積を形成し、世界市場に一定の地位を築いていることは確かであろう。

(追記) 故間苧谷努教授は、関西学院高等部、同大学経済学部を通じての筆者の親しい級友、学友であった。謹んで故人のご冥福を祈ります。

(18) 森美奈子、前掲論文、P. 56～57を参照。