

「タイの自動車産業の現状と展望 —転換点にある地域ハブ—」

山本 肇氏

野村総研タイランド シニアコンサルタント

2016年8月講演

1 分岐点に立つ、タイの自動車生産

野村総研タイランドの山本です。野村総研の前は米国系の IHS Automotive に5年以上おりましたが、その前はタイの大学院で MBA ということで、タイには12年になります。この間、タイの自動車産業を10年以上ウォッチしてきました。

2000年代以降、タイは右肩上がりの成長を続けてきました。自動車の生産は2012年がピークで245万台、国内市場も145万台になり、グローバルな自動車生産拠点の一つになりました。しかし、近年になって不調が続き、まず国内市場が低迷しています。2014年にクーデターがありましたが、それ以前から政治的な対立による混迷が続いていました。さらに、資源価格の低迷や中国経済の成長鈍化などの影響で輸出が伸び悩み、タイの国内経済に影響を与えているという状況です。タイは輸出の比率が5割以上と非常に高いので、以前のような力強い成長は、当面は望めないでしょう。

タイ政府もいろいろな政策を打ち出して産業の高度化を図ろうとしていますが、投資家の関心を集めるには至っておらず、まだ十分に投資が伸びていません。こうしたことから、タイはいま分岐点にいるのではないかと思います。これまではエコカーやピックアップトラックなどの生産を中心に伸びてきましたが、これからの自動車産業に必要な新しい技術、例えばエレクトロニクスとかバッテリーといった技術基盤がなく、大きな流れに乗りにくい、まさに狭間に立たされているといえるでしょう。

2 タイにおける自動車生産の現状

タイの自動車生産台数は、リーマンショック時を除いて右肩上がりに増大してきており、250万台近くに上ります。かつて、1997年のアジア通貨危機で大きな打撃を受け、50万台から14~15万台まで生産が落ちたという苦い経験があります。自動車メーカーは生産能力が余ってしまっ

たため、1998年から輸出にシフトしていきました。その結果、タイはアジアのデトロイトと呼ばれるような自動車輸出のハブになったのです。

その際に大きな影響を与えたのは、タイが非常に強力に推し進めた FTA（自由貿易協定）です。2001年にタクシン政権が誕生しました。彼はビジネスマン出身だったせいもあって、実際にビジネス志向が強く、豪州やニュージーランドと FTA を締結し、日本とは EPA（経済連携協定）を結びました。同時に、タイにピックアップトラックの生産を移管するためのインセンティブを講じたことなどもあって、自動車輸出が急速に増大しました。

このような輸出および国内市場の拡大に応じて生産能力がアップし、年産245万台までいきました。2011年には、インラック政権が「ファーストカー減税」を実施しました。これは、初めて車を買った人に10万バーツを還元するもので、国内販売が80万台から一気に145万台まで急増したほどです。この自動車バブルの反動が起きて、資源価格の低迷や農産物価格の下落などによって地方経済が低迷していることと相まって、難しい状況が続いています。

自動車の市場としてみると、ASEAN の中でタイはインドネシアに次ぐ規模があります。インドネシアが年間100~110万台であり、タイはほぼ100万台です。自動車の生産では他の国々を圧倒しており、この傾向は将来も大きくは変わらないとみています。ただ、最近になってベトナムやフィリピンの国内市場が急拡大しており、一部の自動車メーカーはこれらの国で国内向けの生産を拡大するという報道もありました。タイの独り勝ちの時代は、そろそろ終わりかもしれません。

タイで売れている車種は、トップがトヨタのハイラックス、いわゆるピックアップトラックです。日本では20年以上前に姿を消しましたが、タイでは農作物の運搬に使われ、政府が税率を低くして購入を促進しました。最近では、荷台部分を小さくして後部座席を広げたダブルキャブと呼ばれるタイプが地方の富裕層の間で増えています。

2番目がいすゞのD-MAX。トヨタのシェアが33%に対していすゞが18%となっており、タイはいすゞにとって非常に重要な市場です。トヨタといすゞが競い合っている結果、いろいろな新商品が出て市場が活性化しています。

トヨタといすゞのピックアップトラックの販売台数が非常に多く、その次はトヨタのヤリスやヴィオスです。ホンダは、乗用車ではトヨタとトップを争っており、日本では販売していないシティなどが人気です。三菱のシェアも比較的高めです。タイではピックアップトラックが人気ですが、三菱のピックアップトラックベースのSUVもよく見かけます。日系のメーカーが販売の9割を占め、欧米系ではフォードがかろうじて4%といったところです。

3 輸出の比率が高く、稼働率は6割程度

生産能力はこの3～4年で非常に拡大しましたが、特にエコカーや輸出向けのピックアップトラックが増えていきます。240～300万台の生産能力のうち、トヨタが77万台と突出しており、いすゞ、三菱と続きます。三菱は、ピックアップトラックや1200ccクラスの小型車はタイだけで生産しており、タイから米国やメキシコに輸出しています。次いで、ホンダが36万台です。最近、ホンダはカンボジアに近いプラチンプリに最新鋭の工場を建設しました。

また、マツダも頑張っています。マツダはこれまで生産・販売とも国内の割合が高かったのが、海外へ拠点を広げる戦略を掲げ、タイやメキシコに進出しています。欧米系では、フォードがマツダと合弁でオートアライアンスという会社を設立したり、フォード単独の工場も建設して輸出しています。

タイの自動車生産量の推移をみると、従来は工場の稼働率が非常に高かったものの、2012年頃から生産能力を拡大した途端に市場が落ち込んでしまいました。輸出も伸びてはいるものの、現在の稼働率は6割程度です。

国内市場の減少によって輸出の比率が非常に上がっており、年間100万～120万台を輸出しています。過剰な生産能力を解消するためには、輸出の促進が不可欠です。タイではTPP加入の是非が議論されていますが、FTAをどんどん進めることによって輸出拡大が期待されています。

タイからは、アジアのみならず、豪州、中近東、欧州と、あらゆる地域へ輸出されています。車種はピックアップトラックが55%、ピックアップトラックベースのSUVを加えると6割以上になります。

しかも、タイで生産されるピックアップトラックは高い競争力を持っています。世界中で生産されるピックアップトラックが250万台、そのうちタイが120万台と、約半分を生産しています。輸出市場においては、圧倒的な強さと

いっていいでしょう。

輸出先を細かく見ると、最大の相手国は豪州で、次いでインドネシア、マレーシア、サウジアラビアなどです。好調な豪州を除くと、これらの国々も資源価格の低迷によって経済が落ち込んでおり、それがタイの輸出にも影響し始めているため、それを補う形でフィリピンやベトナムなどへの輸出を増やしています。

4 タイの自動車産業に投資が集まった理由

タイが自動車生産のハブとしての地位を確立した原因は、何でしょうか。一つ目に挙げられるのは、活発な政策投資です。日本からピックアップトラックの生産を誘致して、タイに完全に移転させることに成功しました。同時に、ファーストカー減税などで国内市場を刺激しました。

例えばベトナムやマレーシア、フィリピンなどでも、主に国内市場向けに小規模なノックダウン生産を行っています。これに対してタイでは、まず国内市場向けとしてスタートして、地域向けの輸出および特定車種の生産、すなわちピックアップトラックやエコカー（三菱の次期ミラージュなど）を世界市場向けに生産・輸出するようになり、グローバルな地位を確立しました。これには、FTAの推進とエコカーの促進という要素が後押しをしました。

タイの自動車産業にこれだけの投資が集まった理由は、四つあります。まず、ASEANの中でタイが安定した大きな市場であること。2番目に、輸出拠点としての基盤整備が進んでいたことです。1990年代半ばから、他国に先んじて部品産業を誘致した結果、現地調達率が非常に上がりました。例えば、ピックアップトラックでは9割以上となり、輸出競争力が高まりました。為替は比較的安定しており、港湾インフラも整備されています。工業団地と港湾を結ぶ産業道路もしっかりと整備されています。

三つ目としては、自動車産業に対する一貫した投資奨励策です。タイは、国民車政策をとりませんでした。マレーシアは第一国民車、第二国民車を奨励し、外国メーカーに差別的なGSを科したため、外資がなかなか進出できませんでした。タイは、外国メーカーや部品メーカーを誘致したのです。

四つ目は、ピックアップトラックやエコカーを対象を絞って、手厚い優遇措置を講じたことです。その結果、これらの輸出が伸び、国内市場と併せて成長したのです。

これ以外に、日本との親和性が非常に高いことも重要な要因で、日本の投資家が投資したい国のナンバーワンに挙げています。非常に親日的であるだけでなく、例えば中国やベトナムのようにすぐに技術をコピーされてしまうといったことがなく、安心して投資できる国と考えられてい

ます。

詳しくご説明します。エコカー優遇の対象となるのは、燃費がリッター当たり20キロ以上で排気量が1.3リッター以下、かつタイ国内の年間生産台数が10万台以上とされています。そこで、日産のマーチや三菱のミラージュの生産がタイに移転してきました。また、タイのエネルギーの有効活用を図るために、エタノール燃料の税率を低く抑えたり、エコカー減税の第2弾を打ち出したりしています。それらの結果、従来は大型のピックアップトラックが圧倒的に多かったものが、エコカーやBセグメントのコンパクトカーの比率が上昇しました。車にかかる税金は、ピックアップやエコカーに低い税率を適用しています。

タイにおける自動車産業の位置付けですが、タイはいま、新しい産業を育成するさまざまな政策を実施しています。特に五つの産業を選んで高度化を図っており、自動車産業もその中に含まれています。また、2015年9月にはスーパークラスター政策を発表しました。これは、先進技術や次世代技術を使用する産業クラスターに対して優遇措置を講じるものです。例えばホンダのように臨海地域に進出して輸出向けの生産を行っている企業に対して、8年間の法人税の免除や、次の5年間は法人税が半額といった内容です。

自動車のスーパークラスターでは、部品の生産にも注目しているようです。先進技術を使った部品、安全性や燃費関係、ハイブリッド、燃料噴射技術といったものを対象にして、自動車の高度化に結び付くような部品産業の誘致を狙っています。また、R&Dにも力を入れています。バンコク郊外に自動車のテストコースを作って、メーカーの実験や評価をバックアップするという試みもあります。また、エネルギー省はEBを推進しています。

5 自動車産業の主な課題と今後の戦略

タイの自動車産業の主な課題を、内部要因と外部要因に分けてご説明します。内部要因としては、まず素材産業が非常に弱い。インドネシアやマレーシアに比べればはるかにいいものの、国際的な競争にはハンディとなります。

二つ目は、2020年前後に人口ボーナスが終了し、労働コストの上昇が予想されることです。すでに2011年に最低賃金が300バーツに上げられ、実際に上昇が始まっています。

三つ目として、R&D能力がなく、下請的な存在に甘んじているという点が挙げられます。自動車メーカーの購買担当者に聞いても、ローカルの調達率が10%前後と低いとのことでした。

外部要因としては、世界的に燃費や環境に関する規制が厳しくなっており、ピックアップトラックのような大型車

にとっては逆風となって輸出が伸び悩む可能性があります。ピックアップトラックの利幅は乗用車の2倍以上になるため、非常に大きい懸念材料です。

また、インドやベトナムといった新興国の産業が発展し、競争がより激しくなるでしょう。インドの技術力が高まればタイとの競合は避けられないし、ベトナムは新たな投資先として注目を集めています。

タイは、自動車産業発展の次のS字カーブに向けて、いろいろな手を打つ必要があります。従来は、日本の成熟した技術をタイに移管し、安い労働力などを生かしてコストを下げ、新興国に適した仕様の車を製造して世界中に輸出していました。同時に、グローバルなサプライチェーンに参画し、部品を供給して発展してきました。タイは、常に二番手として技術の受け皿になってきたものの、今後も同様の戦略をとるのか、または新しいS字カーブに向かっていくのかという岐路に立っているように感じます。私は、後者はまだ市場が非常に小さいので、前者の路線をとると思います。

タイのR&D比率は0.3%と非常に低く、新興国向けの製品の割合も高くない。そうした中で、タイがR&Dをやって新しい産業を興していくという展望はあまり考えられず、今後も外国の技術をうまく活用していくというのがタイの強みだといえるでしょう。

タイのローカルサプライヤーを詳しくみると、設計能力は高くないものの、工程設定能力はそれなりにあって、ものづくりの能力は非常に高まってきました。将来的には、環境規制などの強化がタイの得意なピックアップトラックには逆風となるため、いろいろな技術を取り込んで製品の高度化を図る必要があります。

6 マザー工場として地域のハブ機能を発揮

今後の方向性として二つ、挙げたいと思います。まず、製図化技術、製品の受け皿、機能の高度化ということで、日本から技術を持ってきて改良し、新興国向けに輸出する。二つ目は、マザー工場、地域統括ハブ機能を強化し、新しい技術を二番手工場として受け取り、労賃の問題などで競争力を失った製品を周辺国に移転し、それを管理する役割を担うというものです。現地向けの仕様を提案したり、現地の市場に合った設計を行うということが、これからのタイの役割のような気がします。

これについて、よく誤解されるのですが、タイで輸出先に応じて車を改良しているのではなく、基本設計はあくまでも本社であって、現地化を進める際にタイの開発拠点を活用しているというのが実態です。トヨタのピックアップのハイラックスが売れていますが、タイの市場に合うよう

にすることで、それをさらに新興国に輸出しています。タイ市場があったからこうした製品が生まれたわけで、タイの役割は大きいと思います。

さらに、今後も道路網の整備が進むことによって、タイプラスワンが広がっていくでしょう。タイはマザー工場として、タイプラスワンの国に作られた工場に部品や材料を供給し、それを組み上げたものをタイが輸入するという構造が今後は増えるとみています。タイは日本から技術指導を受ける立場でしたが、これからは教える立場になる。周辺国から調達した部品や製品をタイの日系自動車メーカーなどに届けるという、重要な地位にあります。

また、高度な技術はまずタイやインドネシアやマレーシアで導入され、そこで競争力を失った部品はフィリピンやベトナム、カンボジア、ミャンマーといった周辺国に移っていくとのことです。

タイが今後、求められることの一つとして、製図化技術、製品の受け皿機能の高度化ということが挙げられます。そのために必要なのは、設計開発能力や商品企画能力の強化です。また、サプライチェーンの投資効果を高めるために、国内だけではなくグローバルなサプライヤーも含めたバランスのいいサプライチェーン戦略が重要になってきます。マザー工場の地域ハブ機能として、全体を統括する機能が必要です。

自動車メーカーや部品メーカーは、こうした取り組みを進めているものの、なかなか実現できていません。今後、人材育成や組織能力構築といった面で、日系企業がタイの自動車産業の発展に貢献できるのではないかと考えています。

質疑応答

A： タイの現地調達率が90%以上とのことで、これは日本から誘致した部品産業のサプライヤーが多いと思います。一方、ローカルのサプライヤーは調達率が10%とのことでした。現地調達率が90%というのは、部品サプライヤーのティア1、2、3のどのあたりまで含めているのでしょうか。

山本： 基本的にティア1だけをカウントしていますが、ティア1は外資系が多くなっています。10%というのは、ピュアローカルから調達している比率です。ただし、ピュアローカルは非常に単純な部品を供給しているので、付加価値は非常に低く、そうした意味で1割くらいです。

B： タイは、成熟した技術を使った商品を新興国向けにカスタマイズする際のマザー工場の役割を果たしてき

ました。いま、パワートレインと運転制御の部分で革新的な変化が起きており、タイはキャッチアップできなくなるリスクが高いと思います。そこで、IT産業が強いベトナムがかなり強敵になるように思いますが、いかがでしょうか。

山本： タイは世界のハードディスク生産の4割を占めていましたが、スマートフォンにどんどん切り替わってきたため、ハードディスクの輸出が減っており、しかもベトナムに移っています。ベトナムが電子産業のリーダーになった場合、タイにとって非常に大きい脅威になるでしょう。

それに対して、タイは電気自動車産業（EV）奨励政策を打ち出しました。しかし、タイは例えばプレスとか一般樹脂といったような基幹技術に強みを発揮し、それによってサプライヤーも発展してきたので、EVに取得されるような新技術はあまりなく、劣勢に立たされる可能性はあるでしょう。

C： これからの車づくりを考えると、センサーを含めていろいろな形の連携が必要になり、そうした複数の企業が連携して新技術に取り組む場合に、スーパークラスター政策による支援は複数の企業グループが対象になるのか、それとも個別の支援になるのでしょうか。また、人材育成についても、もう少し詳しくお聞かせください。

山本： スーパークラスター政策は個別企業に対する優遇措置であって、基本的に2016年のBOIの新投資政策と同じです。BOIでは、優遇措置の程度によってA1～A4に分類されますが、自動車産業はA2が多いようです。具体的には、8年間の法人税免税や、別途申請による延長などです。

それに対して、スーパークラスター政策は自動的に8年間免税、プラス5年間の半額免税という違いがあります。また、BOIは地域の指定はありませんが、スーパークラスター政策は特定の地域に進出した企業が対象です。

スーパークラスター政策の条件の一つに、人材育成が挙げられています。また、政府や大学などの研究機関と連携するという条件もあります。日本はAHRDIP（自動車人材育成インスティテュートプログラム）という支援をしており、5年間で約1300人の人材育成をしています。

ただ、タイの企業は人材育成まで手が回らないとか、日本が期待するほどタイの企業は必死ではないという声を聞くこともあります。