

特集

アジアで深化する生産ネットワークと新たな潮流

自動車にみる産業高度化への課題（タイ）

2018年3月15日

ジェトロ海外調査部アジア大洋州課

田口 裕介

タイでは、乗用車やピックアップトラック、および関連する自動車部品の輸出が増えている。しかし、近年は周辺の ASEAN 加盟国においても、自動車産業の発達の兆しがあり、各国のタイへの輸入依存度が、中長期的には下がる可能性がある。タイが自動車の輸出競争力を維持するための課題を探る。

<輸出競争力の高い自動車産業>

タイの輸出品目を HS コード 4 桁で見ると、2016 年は輸出額で、乗用車が首位、ピックアップトラックが 5 位に位置する。自動車の輸出の多さに比例し、自動車部品の輸出額も高い（6 位）。もちろん、ハードディスクや集積回路もタイの主要輸出品目である。しかし、乗用車やピックアップトラックは、貿易特化係数の値も、おのおの順に 0.8 と 0.9 に達しており、輸出競争力も高い。そのため、自動車産業の動向は、タイ経済全体に与える影響が大きいと言える。

<完成車輸出は、市場多角化へ>

タイの自動車の輸出額を、国・地域別で見ると、ASEAN、中東諸国、およびオーストラリア向けが多く、これらの国・地域向けが、タイの自動車輸出全体の 6 割以上を占める（表 1）。特に、ASEAN 向けの輸出が多いが、中でもフィリピンやベトナム向けの輸出額が高く、かつ増加傾向にある。

表：タイの自動車輸出額の推移（国・地域別）（単位：100万米ドル）

輸出先の国・地域	2000年	2005年	2010年	2016年	2016年/ 2000年比
全世界	1,616	5,145	12,876	18,099	11.2
(1)オーストラリア	435	1,172	3,018	4,913	11.3
(2)ASEAN	127	1,251	3,100	4,595	36.1
(3)中東	136	974	2,467	2,628	19.3
上記(1)~(3)の合計	699	3,397	8,584	12,136	17.4

注： 乗用車（HS8703）および貨物自動車（HS8704）についてデータ抽出。
出所： 「Global Trade Atlas」を基にジェトロ作成

他方、フィリピンは 2016 年、自国の自動車産業育成のため「包括的自動車産業振興戦略（CARS）」を導入した（注 1）。現地の自動車生産が増加することで、中長期的に、タイからの自動車輸入が減少する可能性がある。またベトナムは、2018 年に完成車の域内関税がゼロになるが、現地報道によれば（2017 年 10 月）、自動車輸入業者に対し、メンテナンス工場の自社所有を義務化するなど、厳しい条件の付与を発表した。タイから同国へ自動車輸出の足かせとなる可能性がある。

今後タイが他国情勢の影響を過度に受けず、自動車輸出を拡大するためには、輸出市場の多角化が重要だ。そのため、自由貿易協定（FTA）締結による関税削減を通じ、米国や欧州連合（EU）などへの市場アクセス改善も必要だ。

<高付加価値化が求められる部品>

タイの自動車部品輸出も ASEAN 向けが多い。しかし、近年インドネシアやフィリピンも自動車部品の輸出額を高めている（表 2）。さらに、従来タイで集中生産したエンジン駆動装置を、インドネシアで平行して生産するなど、生産部品の「持ち合い」の例も見られる。

こうした状況は、自動車部品においても、各国のタイへの輸入依存度を下げる可能性がある。タイが自動車部品産業の競争力を維持するためには、新製品の開発や、製品の高付加価値化が必要だ。

表2：ASEAN主要国の自動車部品の輸出額の推移（単位：100万米ドル）

国	2000年	2005年	2010年	2016年	2016年 / 2000年比
タイ	479	2,155	4,600	7,361	15.4
インドネシア	260	888	1,256	2,302	8.8
フィリピン	571	1,355	1,671	1,318	2.3
マレーシア	132	380	802	850	6.4

注：自動車部品（HS8707、HS8708、HS8407.31～HS8407.34）につきデータ抽出。

出所：「Global Trade Atlas」を基にジェトロ作成

<電気自動車に見る、産業高度化への課題>

タイ政府は、中長期的な国家戦略の方向性を示す「タイランド 4.0」を提唱している。10 の重点産業において、先端技術を外国企業の誘致を通じて導入、産業の高度化や高付加価値化を目指す（注 2）。その重点産業の一つが電気自動車（EV）などの「次世代自動車」である。

タイ政府は、国内 EV 産業育成のため、手厚い投資恩典を用意し、先端技術を有する外国企業誘致を強化している（注 3）。このように、産業高度化に向けては、新産業での投資恩典

の活用など、日本企業にもビジネスチャンスが期待される。その一方、まずは、十分なインフラの整備、高度人材の育成、そして官民での意識の共有が重要となる。インフラについて、EV を例にすれば、国内充電スタンド設置・普及が必須だ。また先端技術を導入しても、機械修理は人が行うため、高度人材育成が必須だ。そして官民の意識共有だ。EV と言えば、政府が描く開発の道筋やスピード感を、具体的に企業と共有する必要がある。

これらの中で、特に人材育成については、外国企業頼みではなく、研究開発への政府予算の投入、基礎教育の強化など、タイ政府が担うべき役割は非常に高いと言えよう。

<物流 - 地域のハブとしてのタイ>

また「タイランド 4.0」は、タイが地域のハブとなること目指しており、そのためには通関制度や物流サービスの改善が重要だ。2015 年、メコン地域の「越境交通協定 (CBTA)」が全加盟国に批准された (注 4)。これにより、タイとミャンマー間にて、車両の相互通行の早期実施が期待される。また、企業サプライチェーンのグローバル化が進むなか、タイが地域の調達・販売拠点となるべく、「非居住者倉庫」活用促進が期待される。そのためには、明文化された、透明性の高いルールの導入と運用が必要だ。

越境物流の円滑化は、タイの労働集約産業の周辺国への移管や、ASEAN ワイドの最適分業化を促進するだろう。その結果、タイはより付加価値が高く、競争力のある産業に資本を注入することができるため、産業全体のさらなる高度化につながると思われる。

注 1： フィリピンで生産される新規自動車モデルを対象に、国内での生産、現地調達率向上を条件に、投資恩典を付与する政策。

注 2： 10 の重点産業には、次世代自動車、スマートエレクトロニクス、医療ツーリズム、農業バイオ、未来食品、ロボット、医療ハブ、航空・ロジスティクス、バイオ燃料、デジタルが挙げられる。

注 3： 具体的には、外国企業に対し、次世代自動車のタイでの生産を条件に、機械輸入税や法人所得税を免除している。

注 4： アジア開発銀行 (ADB) が主導する、大メコン圏 (GMS) 開発プログラムの一環であり、メコン地域の陸上交通の円滑化を図る。



執筆者紹介

ジェトロ海外調査部アジア大洋州課
田口 裕介 (たぐち ゆうすけ)

2007 年、ジェトロ入構。海外産業人材育成協会 (AOTS) バンコク事務所出向 (2014 ~2017 年)。2017 年より現職。

日本貿易振興機構（ジェトロ）発行
〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32
アーク森ビル 6 階
Tel: 03-3582-5511

お問い合わせは
海外調査部 海外調査計画課 出版班まで
Tel: 03-3582-3518
E-mail: SENSOR@jetro.go.jp

「ジェトロセンサー」の著作権はジェトロに帰属します。記事、図表の無断での転載、再配信、掲示板やイントラネットへの掲載等はお断りします。

「ジェトロセンサー」で提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご利用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、「ジェトロセンサー」で提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。