

第9章 タイの二輪車産業―好調な国内市場と 中国の影響―¹

横山 光紀

はじめに

タイの二輪車産業は、タイの工業化とともに発展し、人口 6200 万の比較的大きな国内市場に支えられて、インドネシアと並ぶ東南アジアの二輪車大国へと成長した。タイで販売される二輪車のほとんどはタイ国内で生産されたものであり、エンジンやトランスミッション等の主要部品を含めて国産化されている。さらに、自動車産業と同様に素材や部品産業とともに産業集積が進んでおり、部品や完成車の輸出もおこなわれている。タイの二輪車産業は、1960 年代に相次いでタイに進出した日本企業 4 社（ホンダ、スズキ、ヤマハ、カワサキ）によって市場が独占されていたが、1997 年に地場企業の International Vehicles 社（ブランド名：「カジバ（CAGIVA）」）が生産・出荷を開始し、地場企業の参入という新しい局面に入った。このように、タイの二輪車産業は、外資系企業に主導されながらも、素材から部品製造・完成車組み立てに至る一貫した集積が形成され、後発ながら地場企業も加わって、アジアの二輪車製造拠点として飛躍しようとしている。そこに出現したのが、中国の二輪車産業である。

中国の二輪車生産は 1990 年代中盤から急拡大し、1999 年には生産台数 1000 万台、世界シェア 50% にも達した²。これら中国企業が輸出や生産拠点の設置などでタイ市場に低価格を武器に参入してくるならば、市場を独占している日系 4 社はもとより、ようやく育ち始めた

¹ 本調査においては、海外共同研究機関であるタマサート大学経済学部 Dr.Thamavit Terdudomtham、Dr. Kriengkrai Techakanont、工業省 Ms. Ratana Eiamkanitchat、国家経済社会開発庁 Ms. Montip Sumpunthawong、投資委員会事務局 Ms. Kanchana Noppun の協力をえた。また、インタビューや工場見学を受け入れてくださった企業の皆様にお礼を申し上げます。

² 大原盛樹「オートバイ産業」（丸川知雄編『中国産業ハンドブック 2003-2004 年版』蒼蒼社、2003 年）。

地場メーカーにとっても脅威である。各社とも近い将来、中国企業がタイ市場に参入してくるものとして何らかの対策を講じる必要に迫られている。

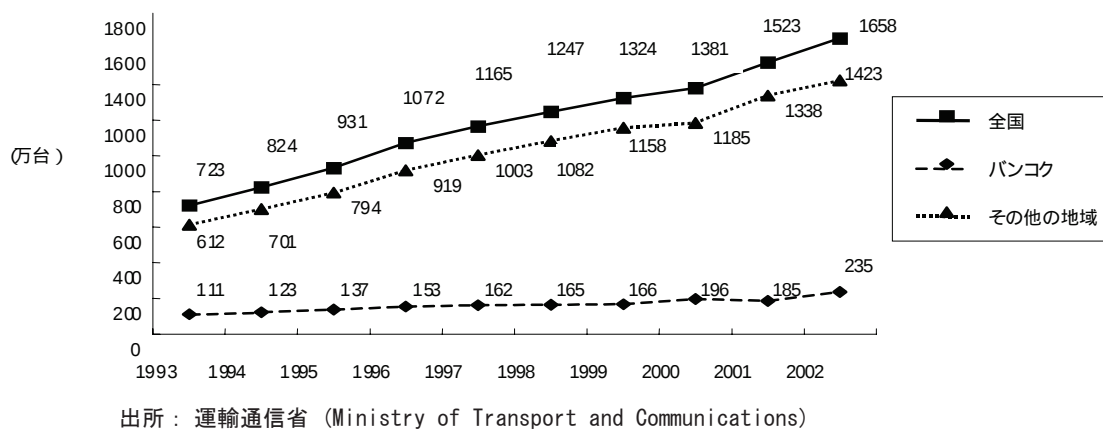
第 1 節 二輪車産業の概観

1. 二輪車の普及状況

タイにおける二輪車は、ビジネスから日常生活の移動まで便利な交通手段として広く普及しており、開発途上国におけるモータリゼーションの初期段階にあるとか、自動車の代替品であるという一般論では説明できないほど、生活に根ざした乗り物となっている。その要因として、気温が高くて雨が少ない気候、特に地方において公共交通手段が少ない、ほとんどの幹線道路が舗装されており快適に走行できるなど、二輪車普及に適したタイの使用環境が挙げられる。また、一般庶民レベルにおいても二輪車を無理なく購入できるほど所得があり、二輪車メーカー間の競争によって価格も安いことがあげられる。バンコク市内では、二輪車を使って書類運搬や集金をするメッセンジャーサービスやバイクタクシービジネス³も盛んである。

タイの二輪車の特徴、売れ筋商品は排気量 100 ～ 130cc で、アンダーボーンの小型二輪車である。また、タイ独自の分類として、ファミリータイプ、ファミリースポーツタイプ、スポーツタイプと、スタイル別にも分類されている。図 1 は陸運局（The Department of Land Transport）に登録されている二輪車の台数の推移を示している。バンコクでの増加率は、1993 年から 2002 年までの 10 年間で、年平均 9.2% に上る。バンコクを除く地方では、さらに高い年平均 10.5% の伸びを示し、2002 年時点での登録台数は、全国で 1658 万台、バン

図 1 二輪車登録台数の推移



³ バンコク首都圏では約 10 万台のバイクタクシーが営業しているという。(Nation March 19, 1999)

コクでは 235 万台、地方では 1423 万台である。

表 1 は、タイの地方別人口及び地方別二輪車保有台数から算出した二輪車 1 台あたりの人口である。全国平均で見ると 1993 年は 8 人で 1 台を保有していたが、2001 年には、ほぼ倍増の 4.1 人で 1 台の割合に普及した。特に東部⁴と南部⁵においてはそれぞれ 3.2 台、3.1 台と高い普及率を示した。この地域は、世帯当たりの収入が比較的多く購買力があることが要因と思われる。表 2 では運転免許所有者数を示した。

表 3 は、二輪車の 1987 年からのタイプ別生産台数を示した。日常の移動手段として手軽に運転できるファミリータイプの構成比が上昇し、2003 年には 90.5% を占めている。

表 1 二輪車の普及率（二輪車 1 台あたりの人口）

（単位：人／台）

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
全国平均	8.0	7.2	6.4	5.6	5.2	4.9	4.7	4.5	4.1
バンコク首都圏	6.5	6.0	5.4	4.9	4.7	4.5	4.5	4.0	4.1
中央部	6.8	6.2	5.8	5.3	4.9	4.7	4.5	4.3	3.7
東部	6.2	5.8	5.3	4.8	4.5	4.1	3.7	3.5	3.2
西部	5.9	5.4	4.8	4.3	4.3	4.1	3.7	3.8	3.4
北部	6.7	6.2	5.5	5.1	4.5	4.3	4.2	3.9	3.5
東北部	15.1	12.6	11.1	8.9	8.2	7.6	6.5	6.7	6.0
南部	6.2	5.3	4.5	4.0	3.8	3.6	3.7	3.6	3.1

出所：内務省の人口統計、運輸通信省の登録車両統計から算出

表 2 運転免許所有者数（2002 年）

（単位：1000 人）

	全 国	バンコク	その他の地域
人 口	62,800	5,782	57,018
乗用車免許保有者	9,699	2,082	7,616
二輪車免許保有者	11,377	1,033	10,344

出所：運輸通信省

⁴ 東部は、Chon buri、Rayong、Chanthaburi、Trat、Chachoengsao、Prachin Buri、Nakhon Nayok、Sa Kaeo の各県

⁵ 南部は、Nakhon Si Thammarat、Krabi、Phang-nga、Phuket、Surat Thani、Ranong、Chumphon、Songkhla、Satun、Trang、Phattalung、Phattani、Yala、Narathiwat の各県

表3 タイプ別生産台数

(単位：万台)

	ファミリー	ファミリースポーツ	スポーツ	合 計
1987	15.9	8.3	7.5	31.7
1988	17.6	20.8	10.8	49.2
1989	22.3	25.3	11.4	59.0
1990	25.5	34.8	14.0	74.3
1991	20.9	31.8	13.6	66.3
1992	30.1	36.7	18.1	84.9
1993	35.9	43.2	23.6	102.7
1994	51.0	49.8	26.8	127.6
1995	67.4	52.7	26.3	146.4
1996	59.2	45.7	18.4	123.3
1997	4.4	38.2	9.1	51.7
1998	28.1	19.8	4.2	52.1
1999	37.7	19.1	3.0	59.8
2000	54.0	21.9	3.0	78.9
2001	63.0	24.0	3.0	90.0
2002	111.5	18.7	3.1	133.3
2003(1-6)	81.2	7.3	1.2	89.7

出所：タイ二輪車協会 (Thai Motorcycle Enterprise Association)

2. 二輪車産業の概況

(1) 二輪車メーカーの概況

タイにおける二輪車完成車メーカーは、2003年の時点で7社あり、そのうち日系が4社、タイが2社、マレーシアが1社となっている(表4)⁶。

日系二輪車メーカーは、タイをアジアにおける生産と輸出の拠点と位置付けるとともに、研究開発部門の移転・強化をはかっている。ホンダは1997年にHonda R&D South East Asian社を設立した。2001年にはヤマハがYamaha Motor Asian Center社を、スズキはSuzuki Motor R&D Asia社を共に100%出資により設立している。これらは各社とも、アジア市場向け商品の開発やアジア各国で展開する現地販売・生産拠点を統括している。また、ホンダ「ウエーブ」、ヤマハ「ヌーボ」、スズキ「スマッシュ」などのアジア戦略車が開発されるなどアジア市場が重視されている。

⁶ カジバを製造するInternational Vehicles社はMillennium Motor社に買収されたので、実質は6社である。
(Nation May 23, 2203)

表4 タイの二輪車メーカー

メーカー	ブランド	設立	出資	生産能力
THAI HONDA MANUFACTURING CO., LTD	ホンダ	1965	日本	100 万台
THAI SUZUKI MOTOR CO., LTD	スズキ	1968	日本	42 万台
THAI YAMAHA MOTOR CO., LTD	ヤマハ	2000 (1964)	日本	40 万台
KAWASAKI MOTOR ENTERPRISE CO., LTD	カワサキ	1997 (1975)	日本	10 万台
INTERNATIONAL VEHICLES CO., LTD	カジバ	1994	タイ (イタリア)	6 万台
MILLENNIUM MOTOR CO., LTD	タイガー	2000	タイ	10 万台
JRD BRIGHT MOTOR INDUSTRY CO., LTD	J R D	2000	マレーシア	14 万台

出所：各種新聞・資料等より作成

表5 自動車関連部品サプライヤー

業 種	企業数
自動車関連部品サプライヤー	1,709 社
一次サプライヤー	709 社
自動車部品サプライヤー	386 社
二輪車部品サプライヤー	201 社
兼業サプライヤー	122 社
二次、三次サプライヤー	1,000 社

出所：投資委員会、工業省でのヒヤリングにより作成

二輪車部品サプライヤーについては、自動車関連の部品サプライヤーは 1709 社あり、一次サプライヤー 709 社のうち、自動車部品専門は 386 社、二輪車部品専門は 201 社、両方の部品を製造するサプライヤーは 122 社ある。金型、熱処理、鍛造、鋳造、塗装、プラスチック、ゴム等を供給する二次、三次サプライヤーは 1000 社ある。(表5)

(2) 国内販売実績

タイにおける二輪車の販売実績は、国内景気の影響等で一時期低迷したが、全体的には拡大している。1993 年に 100 万台の万台に到達し、1995 年にはピークの 142 万台を記録した。しかし 1997 年の通貨危機では、1 ドル = 25 バーツ前後で安定していた通貨が最高 52 バーツにまで下落し、素材や部品を輸入に頼る製造業は大きな打撃を受けた。二輪車メーカーも同様に、輸入部品の価格が高騰して部品の調達が困難になるとともに国内消費が急速に冷え込んだため、二輪車販売は一気に落ち込み、142 万台を記録した 1995 年からわずか 3 年後の 1998 年にはほぼ 3 分の 1 の 53 万台まで縮小した。しかし、翌 1999 年から早くも回復基調に乗り、2002 年には再び 133 万台と万台を越え、2003 年度には、200 万台に達するのでは

表6 メーカー別販売台数

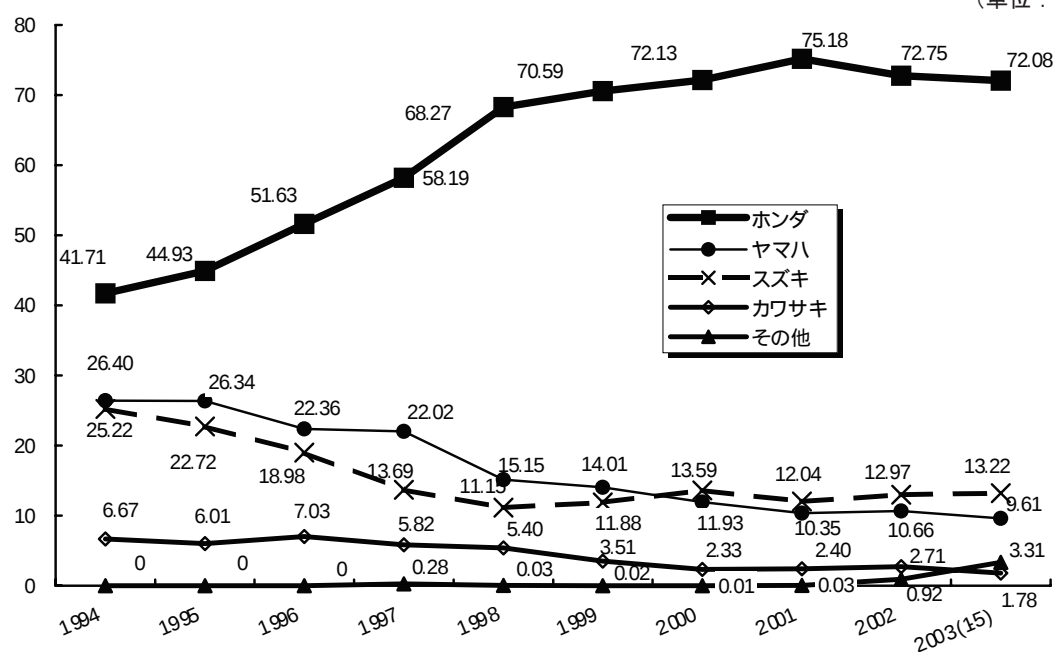
(単位：台)

	ホンダ	ヤマハ	スズキ	カワサキ	カジバ	タイガー	JRD	合計
1994	532,470	337,025	321,973	85,162	-	-	-	1,276,630
1995	636,737	373,323	321,973	85,162	-	-	-	1,417,195
1996	639,789	277,059	235,227	87,084	-	-	-	1,239,159
1997	529,943	200,498	124,663	52,991	2,569	-	-	910,664
1998	359,690	79,827	58,753	28,430	145	-	-	526,845
1999	426,356	84,648	71,734	21,174	94	-	-	604,006
2000	565,294	93,520	106,541	18,261	62	-	-	783,678
2001	681,973	93,881	109,172	21,789	285	-	-	907,100
2002	965,857	141,484	172,165	35,975	1,129	11,065	-	1,327,675
2003(1-5)	539,835	71,956	99,020	13,359	64	23,274	1,481	748,989
合計	5,877,944	1,753,221	1,621,221	449,387	4,348	34,339	1,481	9,741,941

出所：タイ自動車研究所 (Thailand Automotive Institute)

図2 メーカー別国内販売シェアの推移

(単位：%)



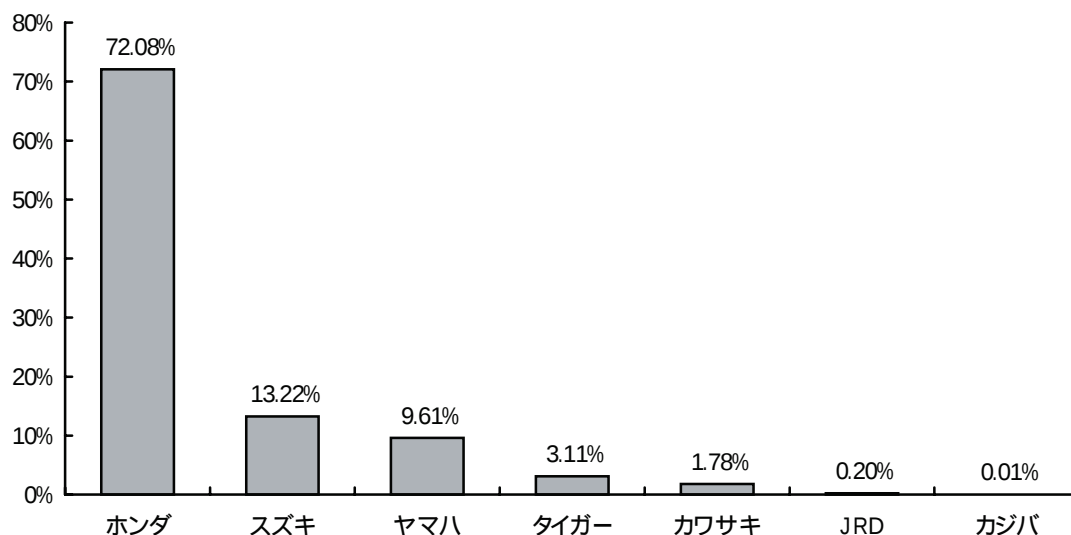
出所：表6に同じ

ないかと予想されている⁷。

図2は、販売台数の各社のマーケットシェアである。ホンダが一貫して首位にある。上記の

⁷ タイ二輪車協会会長 Arnop Phornprapha 氏へのインタビューによる。(2003年8月15日)

図3 メーカー別国内販売シェア（2003年1月～5月）



出所：表6と同じ

通り 1998 年に市場全体が急速に縮小し、ホンダも販売台数を大きく減らしたが、他社が販売台数とともにシェアも落としたにもかかわらず、逆にシェアを大きくのばした。

図3は、2003年1月から5月までの最新の国内販売実績を図2から抜き出して示したものである。地場メーカーのタイガーがカワサキを抜き4位となったのが注目される。

(3) 地場メーカーの登場

タイの二輪車産業は日系4社が相次いで進出した1960年代から4社による市場独占が長く続いてきたが、これは日本の二輪車産業の国際競争力が圧倒的に強いためであり、タイに限らず他のアジア諸国でも同様である。

2003年5月の地元誌に「二輪車販売：タイガーがカワサキを抜いた」という記事が掲載され「タイではじめて成功したローカルブランドの二輪車」と紹介された。「タイガー (Tiger)」とはミレニアムモーター社 (Millennium Motor Co., Ltd) の二輪車ブランド名であり販売会社の名称である。ミレニアムモーター社の2003年1～3月販売累計は1万5千台となり、業界首位のホンダ (33万台) の5%にも満たない台数ではあるが、第4位だったカワサキを抜いたとして報じられた⁸。

タイガーに先立ち、サイアムヤマハ社 (現タイヤマハ社) におけるヤマハ発動機の合弁パートナーであるKPNグループは、1995年にサイアムヤマハ社の隣接地にイタリアの二輪車メーカーであるカジバのライセンス供与により販売会社のカジバモータース社と製造会社のインター

⁸ Nation May 23, 2003

ナショナルビーグル社を設立し、1997 年よりスクーターの販売を開始した。KPN グループは、サイアムヤマハを始めとして自動車・二輪車部品、電気、金属、プラスチック製造など多くの製造企業を傘下にもつ財閥である。1997 年の通貨危機の際には、KPN グループも深刻な経営危機に陥り、グループの中心企業であるサイアムヤマハ社の販売も大幅に落ち込んだ。その後、ヤマハ発動機本社は同社に 30 億バーツを追加出資して株式を 28% から 51% まで買い増し、タイヤマハ社として再出発することとした。一方、KPN グループ独自で始めたカジバも販売がふるわず、同社は経営不振により銀行管理下におかれてしまう。現在、同社はミレニアムモーター社に買収されたが、カジバブランドのスクーターは引きつづき生産されている⁹。

タイガーのミレニアムモーター社は、2000 年に 300 万バーツの資本金で設立された。創立者のピティ・マノマイビブン氏は、彼の父親が川崎重工業との合併で設立し、一族で過半数以上の株式を保有していたタイカワサキモーター社（現カワサキモーターエンタープライズ社）の社長を務めた経歴を持つ。同氏は 1997 年の通貨危機の影響による国内販売の不振と、川崎重工本社の方針転換等の理由により、1998 年に経営から手を引いた。その後、世界銀行のコンサルタントとして二輪車の大気汚染防止プロジェクトに参加するなど二輪車ビジネスに関係し、2000 年に義父であるブンソン・シーファンフン氏（Mr.Boonsong Srifuengfung、タイ旭硝子、グッドイヤー社等を保有するシーファンフン財閥のオーナーであり中華総商会の会頭を務める華人有力者）から 3 億バーツもの支援を受けてミレニアムモーター社を立ち上げた。

同氏に、短期間のうちに製造、販売を開始できた理由を聞いたところ、義父からの支援に加え、①経営者として 20 数年にわたる二輪車ビジネスの経験があること、②タイカワサキ社が所有していた旧工場を工作機械などの設備付きで買収できたこと、③通貨危機後に日系二輪車企業をレイオフされたエンジニアやワーカーを雇うことができたこと、④個人的に長い付き合いがあり信頼できる知人達にディーラーを引き受けてもらい、短期間にディーラー網（現在 110 カ所）を構築できたこと、⑤政府による国産品愛用キャンペーンに乗り、国産ブランド「タイガー」をアピールしたマーケティング戦略が成功したことをあげた¹⁰。

JRD 社（JRD Bright Motor Industries Co., Ltd）は、マレーシア資本 100%の外資系企業である。同社は 2000 年に設立され、資本金は 300 万バーツである。2003 年から国内 95 カ所のディーラー網を通じて販売を始めている。工場はタイ南部のハジャイにあり、マレーシアとの国境にも近い。またタイ南部はイスラム教徒も多く、マレーシアとの関係が深い地域である。マレーシア本社での完成車や部品等の製造技術は台湾企業の支援を受けており、インドネシアにも拠点を有している。同社は、地方に工場を立地したことにより投資委員会の投資奨励特典

⁹ ミレニアムモーター社社長ピティ・マノマイビブン氏（Mr. Piti Manomaiphibul）へのインタビューによる。（2003 年 8 月 7 日）

¹⁰ 同上インタビューによる。

を受けている¹¹。

このように、1997年の通貨危機を境にタイの二輪車業界は大きく変化した。ヤマハ、カワサキ両社においては、過半数の株式を保有していた現地合弁パートナーから株式を買い増して日本側が経営の主導権を握ったこと、そして、地場企業とマレーシアという日本以外の国から新規参入者が登場したことである。

第2節 貿易

1. 輸出

タイの二輪車製造各社は、いずれも完成車及び部品の輸出拡大を目指している。特に近隣のミャンマー、ラオス、カンボジアは、まだマーケットは小さいものの将来性のある重要な輸出先である。タイ政府は、二輪車産業に限らず、タイ製品の輸出拡大のために、輸出企業をサポートし、各種の優遇措置を実施している。その代表的な政策は、投資委員会が実施する投資奨励特典であり、工場の立地や輸出高に応じて原材料や工作機械の輸入関税、法人税等を減免する制度である。また、輸出高に応じて発行されるタックスクーポンも法人税と相殺できるため、輸出拡大のインセンティブとなっている。タイに進出した日系部品企業においては、ホンダ以外の3社のシェアが低いことや生産余力があるため、積極的に系列外企業との取引や輸出を強化している。つまり、系列企業に納品するだけではスケールメリットによるコストダウンが出来ないが国際的に競争力を有する部品は需要拡大のチャンスがあるため、タイの国内外で販路を広げる戦略である。

2003年現在で、タイ国内に進出した中国の二輪車製造企業¹²はない。中国からの完成車の輸入台数も少なく、国内市場での中国の影響は今のところ小さい。しかし完成車、部品とも輸出市場で中国製品と直接競争するケースは始まっている。完成車メーカーのうち日系4社は、タイをアジアにおける二輪完成車、部品の供給拠点としており、インドネシア、フィリピン、マレーシア等における現地法人と部品の補完的供給をおこなうとともに、欧州、アフリカ、中東、南米など世界各地へ完成車やCKD部品等の輸出を拡大している。一方、新興のタイガー¹³

¹¹ 2003年現在、二輪車製造業で投資委員会の投資奨励特典を受けているのは、このJRD社とラヨン県に工場を持つカワサキの2社だけである。

¹² 2002年6月17日付けNation誌によると、BOIは中国企業2社から二輪車製造の分野で投資奨励特典の申請を受けているという。この企業はUS Star Industry groupとStar Asia Investmentでそれぞれ6万台、30万台の計画である。投資委員会はこの申請に対して国内市場は二輪車の供給過剰状態であるとの理由から申請を認めない方針であると報じられた。

¹³ タイガー社のピティ氏によると、輸出は国内販売の2倍の利益があるため増やしたい。マレーシア、インドネシア、ベトナムなどのアセアン諸国、バングラデシュ、パキスタン、イランへの輸出を計画しているという。

やJRDは、これからマレーシアやインドネシアへの輸出を始めようという段階である。これら2社には、国内、国外ともに厳しい競争が待ち受けているといえる。

表7は、主要近隣諸国と日本、アメリカ向け二輪車及び二輪車部品の輸出金額である。輸出金額は拡大傾向にあるが、2001年は前年より5300万ドル減少した。特に、ベトナム向け輸出が前年の51%減、ラオス向けが44%減と大きく減少した。この2カ国には中国からの輸入が急増しており、その影響を受けたものと思われる。

このデータには、日系企業の他国での生産拠点への部品供給が含まれているが、まだ輸出全体のボリュームが小さいため、一社がアセアン域内の生産拠点間の部品融通スキームを変更すると、大きな数字の変化となって現れることに留意する必要がある。

表7 主要近隣諸国への二輪車、二輪車部品の輸出

(単位：100万ドル)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
ベトナム	11.7	24.9	102.6	110.5	74.6	95.5	93.2	132.0	67.0	51.6
インドネシア	2.3	2.7	1.5	3.5	6.1	0.5	0.6	5.0	13.0	41.7
カンボジア	78.4	51.2	16.9	29.5	35.3	27.6	14.7	20.8	29.1	39.6
フィリピン	0.5	2.5	4.9	6.3	14.3	13.3	11.5	18.7	18.4	22.6
シンガポール	0.9	1.5	0.6	1.3	2.4	3.5	4.8	6.5	9.0	15.6
ラオス	34.1	49.3	41.8	31.2	65.9	97.8	123.5	63.3	27.8	9.9
マレーシア	3.9	3.1	2.3	3.2	2.0	0.8	2.8	3.1	5.2	8.0
ミャンマー	0.4	0.6	0.9	1.2	1.2	0.8	1.0	1.6	2.6	2.9
日本	4.6	2.7	4.5	4.1	6.4	7.6	14.9	19.5	18.5	11.1
アメリカ	0.1	0.2	0.3	0.1	1.4	0.6	1.8	3.3	26.5	34.9
その他	20.8	20.0	14.3	15.4	22.7	27.7	22.3	26.1	29.8	36.7
輸出計	157.7	158.7	190.6	206.3	232.3	275.7	291.1	299.9	246.9	274.6

出所：タイ商務省 <http://www.egovernment.or.th/tradeth/maincomt2.htm> より作成（コード：321020000）

表8と9は、主要近隣諸国と日本、アメリカ向けの二輪車輸出の台数および金額ベースの統計である。両データは出所が異なり、単純な比較は出来ないが、輸出台数の増加が輸出金額の増加に直結していないようである。

表8 二輪車輸出台数

(1000台)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
台数	86	178	137	245	214	267	243

出所：タイ自動車連盟 (Thai Automotive Industry Association) 資料

表9 主要近隣諸国への二輪車輸出

(100万ドル)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
カンボジア	45.4	47.6	10.8	21.0	14.1	8.2	9.1	9.5	18.8	24.4
シンガポール	2.3	2.7	1.5	0.3	1.4	0.9	4.3	5.5	6.7	9.4
インドネシア	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	2.4	6.6	9.4
フィリピン	0.1	1.9	3.3	4.5	12.5	3.5	5.0	0.9	0.0	1.7
ミャンマー	0.3	0.5	0.8	1.1	0.9	0.8	0.5	1.2	9.0	2.6
ラオス	33.8	48.9	40.3	30.2	47.6	30.8	54.4	27.8	5.3	2.3
ベトナム	8.8	10.5	86.0	99.3	67.1	48.8	43.7	48.3	10.3	0.2
日本	2.1	1.6	3.4	2.8	3.0	2.5	1.6	2.5	3.0	2.7
アメリカ	0.0	0.0	0.2	0.0	1.2	0.3	1.4	2.9	25.7	33.9
その他	11.9	12.2	4.1	7.7	9.0	19.1	11.3	10.4	11.5	22.5
輸出計	104.7	125.9	150.4	166.9	158.0	114.9	131.3	111.4	96.9	109.1

出所：表7と同じ（コード：321020100）

2. 輸入

二輪車の輸入については、現在のところ表10のように低調である。輸入元もほとんど日本で、タイで生産されていない大型二輪車の輸入が主である。2001年には前年の30万ドルから1870万ドルへ急増した。これは、ある日系企業が部品を日本から調達したためと言われている。

表10 二輪車輸入の推移（1993-2002）

	輸入額（100万ドル）	伸び率（％）
1993	1.0	11.1%
1994	1.2	20.0%
1995	0.5	-58.3%
1996	1.6	220.0%
1997	1.7	6.3%
1998	0.3	-82.4%
1999	0.2	-33.3%
2000	0.3	50.0%
2001	18.7	6133.3%
2002	22.7	21.4%

出所：表7と同じ（コード：505000000）

第3節 二輪車関連政策

1. 産業政策

タイ政府の二輪車産業に対する政策は、自動車産業と同様に、タイ側の資本を過半数以上と

表 11 タイの主な二輪車関連政策

1964	二輪車製造業に対する投資奨励の開始（投資委員会）
1971	ローカルコンテンツ要求 50%、二輪車組み立て工場の新設禁止（工業省）
1977	ローカルコンテンツ要求 70%、二輪車組み立て工場の新設禁止解除（工業省）
1978	完成車輸入の禁止（商務省）
1984	エンジンなどの国産化を義務づける部品のリストを発表（工業省）
1993	二輪車安全基準、排気ガス規制の開始（工業省）
1996	二輪車の輸入自由化（商務省）
1997	ローカルコンテンツ要求廃止。150cc 以下の二輪車については国産エンジンの搭載を義務づける（工業省）。二輪車の物品税を 3% とする（大蔵省）
2002	新規二輪車製造プロジェクト及び 4 ストロークエンジン組み立てに対する投資奨励特典の廃止を発表（投資委員会）

する出資規制や完成車、部品の輸入を抑えながら国産部品の利用拡大を義務づけるローカルコンテンツ要求など未熟な国内産業の保護育成を図る産業政策が中心であったが、市場開放とともに安全性の向上や公害防止に重点が移ろうとしている。さらに、自動車産業と同様に二輪車産業の集積を生かし、完成車や部品の輸出拡大を目指している（表 11）。

2. 工業規格

工業省は工業製品の規格を定めるタイ工業規格（Thai Industrial Standard）を強化し、工業製品の品質及び安全性の向上を目指している。現在、二輪車に関する工業規格のうち、強制規格は表 12 のとおりである。このほか、ブレーキ、車輪、チェーン、スポークなど 20 以上にわたり規格が定められているが、タイ二輪車協会のアンノプ会長によると、現在のところ中国の二輪車はこれらタイ政府が定める工業規格、特に排気ガス規制（レベル 4）¹⁴ をクリアできていない。したがって完成車の輸入販売は出来ないという¹⁵。

この排気ガス規制は投資委員会による 4 ストロークエンジン製造に対する投資奨励とともに、タイの二輪車エンジンの主流であった 2 ストロークエンジンからの 4 ストロークエンジンへの転換をもたらした。2 ストロークエンジンはその構造上、部品点数が少なく組み立てがしやすい、4 ストロークエンジンに比べ出力が高い、メンテナンスが容易などの利点があるが、燃費が悪く白煙がでるため大気汚染の元凶と見なされ、4 ストロークエンジンへの転換が課題となっていた。タイ二輪車協会の統計によると 1994 年には両エンジンの構成比は 2 ストローク 87.2%、4 ストローク 12.8% であったものが、2003 年（1～6 月）には、2 ストローク

¹⁴ レベル 4 は 150cc 以下のエンジンで一酸化炭素濃度が 4.5g/km 以下を義務づけるもの。レベル 4 は、台湾の基準と同じで欧州に次いで世界で 2 番目に厳しいという。レベル 5 は 110cc 以下で 3.5g/km とさらに強化されて 2004 年 7 月から施行予定。

¹⁵ タイ二輪車協会会長 Arnop Phornprapha 氏へのインタビューによる。（2003 年 8 月 15 日）

表 12 二輪車に関する強制規格

TIS 341-2543 (2000)	Motorcycle exhaust muffler
TIS 369-2539 (1996)	Protective helmets for vehicle users
TIS 1040-2534 (1991)	Two-stroke gasoline engine lubricating oil
TIS 1650-2541 (1998)	Motorcycles: Safety Requirements Emission from engine Level 4

出所：タイ工業規格研究所 (Thai Industrial Standard Institute)

2.4%、4ストローク 97.6%となった。

第4節 結論

1. 中国の影響

本調査で実施したヒヤリングで、タイ国内市場で「中国の台頭」の影響、即ち中国製二輪車のタイ市場への進出は顕著でないことが明らかになった。タイ二輪車協会¹⁵によれば、その理由は、①タイ市場は競争が激しく、価格も安い（表 13）、②輸入関税が完成車（60%）、部品（40%）と高く、中国企業が完成車をタイに輸出しても価格競争力はない。タイ国内で製造したらタイ製品とコストが同じになる、③中国製品は品質が低く、タイの工業規格や厳しい排気ガス規制をクリアできない、④タイ政府は知的財産権（意匠権、商標権、特許権）を保護しており、コピー製品の製造販売はできない等の理由により、中国企業のタイ市場への参入や輸出は困難であるという。また、タイガーのピティ社長によれば、二輪車ビジネスを成功させるには、特に地方において信頼できるディーラー網の構築が不可欠で、これは中国企業にはまねができないということである¹⁶。

しかし、国内市場における激しい販売競争や近い将来参入して来るであろう中国製品を迎え撃つ対策として、安い中国製部品を導入する企業や（タイガー）、低価格商品を市場に投入するとともに中古二輪車の販売を強化する企業もある（ホンダ）。また、価格競争ではなく、品質を向上させてブランド力を強化しようとする企業もある（ヤマハ）。

¹⁶ ピティ氏によると、タイガー社ではピティ氏の個人的な人脈により地方の有力者にディーラーを引き受けてもらう形で整備しているという。バンコクなどの都市部においては、二輪車を対象として信販会社が二輪車ローン商品を出しているが、地方では、ディーラーが自らの資金で割賦販売をおこなうケースが多い。現状では購入者の90%が割賦購入で、資金力のある有力者でなければディーラーは出来ないが割賦販売の利率は年率24%にもなり、ディーラーにとっては、販売と割賦の両方で利益がとれる商売になるという。これらディーラー網は、カスタマーサービスの拠点（セールス、サービス、スペアパーツの3Sショップという）となりブランド力の構築には欠かせないものである。ASEAN Autobis 誌2003年4月号によると、ホンダは650、スズキは300の正規ディーラーを有し、今後とも拡充するとのことである。

表 13 国内メーカーの低価格商品

	モデル	価格	
		パーツ	ドル（1ドル≒40パーツ）
ホンダ	Wave Z	27,500	688
	Dream 125	27,500	688
	Wave 100	27,500	688
スズキ	Smash Junior	29,800	745
	Smash	35,500	888
ヤマハ	Fresh	38,000	950
カワサキ	Kaze	36,500	913
タイガー	Smart	29,960	749
J R D	Surf	30,800	770

出所：調査

中国を含めてアジア各国で拠点を有する日系企業は、各拠点間の分業・補完体制を強化しており、部品ごとに、どの国のどの部品を調達するのが有利かを検討しているという。各社が国際分業を加速させているのは、AFTA、そして現在進展しつつある ASEAN・中国、タイ・中国の自由貿易協定（FTA）の実現を視野に入れ、完成車や部品の流通が容易になるのを期待しているからである。一方、中国も含めて ASEAN 諸国間の物流インフラには依然として問題が多く、部品製造から完成車の組み立てまで一国で完結した方が効率的だとの考えもある。完成車メーカーは常に部品の在庫を減らす方向にあり、部品サプライヤーには納入期限の厳守やリードタイムの短縮が求められる。しかし隣国のマレーシアからの部品調達でさえも税関での手続き、国境でのトラック積み替えなどの煩雑な手続きのために2～3週間を要することもあることを考えれば、海外拠点間の部品融通は在庫リスクを抱えるとともに、仕様の変更や調整などに即応できず、かえってコスト高になるのではないかという危惧もある。

2. 結論

二輪車産業を監督する工業省、業界団体のタイ二輪車協会、そして主要企業の認識によれば、現状では、中国製二輪車のタイ市場参入がもたらす悪影響は受けていない。彼等は、厳しい国内販売競争の中で各社が向上させてきた品質と価格競争力、そして国内中に張り巡らせたディーラー網があるため、インドネシアやベトナムで起こったように、中国製二輪車にシェアを奪われることはない、と自信を持っているようである。

しかし、タイにおいては二輪車産業だけではなく、製造業全般において、多くの問題点が指摘されている。今回の調査においても、タイの製造業に関する問題点として、①全般的に素材産業が弱い。素材の輸入品が多くコスト高の原因になっている、②プレス、板金、旋盤など基本的な金属加工のレベルが低い、③工学系学部出身者が少ないうえに、彼等の間で製造業の人

気は依然低いため、優秀な人材の確保が困難であり、エンジニアが足りない、④工作機械産業は全く未熟で、ほとんど輸入せざるを得ないなどの問題点が指摘された。これらは企業の技術向上やコストの削減を妨げ、タイ製品の国際競争力向上の障害になるが、どれも一企業では対応が困難な問題である。タイがこれらの問題の解決に手間取るうちに、中国が追いついてくる、あるいはもう追いついているのではないかと多くの関係者が懸念しているのである。

タイは現在まで、官民の努力により ASEAN における工業国として成長することができた。この成長は日本を始めとする外資により主導されたところが大きかったが、一方で、地場企業も着実に育っており、これから外資に代わって主役となることが期待されている。また、1997 年の通貨危機を契機にタイ経済が抱える様々な問題が明らかとなり、製造業における国際競争力の向上が喫緊の課題とされている。国家経済社会開発庁において担当部局 (Competitiveness Development Office) が設置されるなど、従来の産業政策を越えた取り組みは始まっている。民間企業においても、今まで以上に品質、価格を重視して輸出競争力のある商品の開発に努力している。タイの製造業に対する「中国の台頭」の影響は今後じわじわと現れてくるものと思われるが、すでに取り組みを始めた彼等の対策が注目される。

参考文献

- 出水力 (2002) 『オートバイ・乗用車産業経営史－ホンダにみる企業発展のダイナミズム－』
日本評論社
- Office of Industrial Economics, Ministry of Industry (2002) *Automotive Industry in Thailand, March 2002*, Thailand
- Arporn Chaikulsareewath (2001) *Competitiveness of Thai Motorcycle Industry*, Master Thesis, Faculty of Economics, Thammasat University, November 2001, Thailand (in Thai)
- Graduate School of Management & Innovation, King Mongkut's University of Technology Thonburi (2002) *Clustering Motorcycle Industry in Thailand*, Thailand
- Ninnart Chaithirapinyo (2002) *Working with The global manufacturers*, Thai Automotive Industry Association, January 23 2002, Thailand
- Asean Autobiz Vol.2 No.14 April, Vol.2 No.15 May, Vol.2 No.16 June/July, (2003), Grand Prix International Co., Ltd, Thailand
- The Thai Auto-Parts Manufacturers Association ed. (2003) *Thailand Automotive Industry Directory 2003-04*, Media Overseas Co., Ltd, Thailand.

