

日本企業におけるタイの重要性*

——その戦略と日本経済への影響——

野 北 晴 子**

目 次

はじめに

1. タイにおける日本の製造企業
 - 1.1 日本の対タイ直接投資と貿易
 - 1.2 タイの産業と就業構造
 2. タイの大洪水と日系企業
 - 2.1 大洪水の被害と日本からの投資の拡大
 - 2.2 経済危機後の構造的変化
 3. 生産拠点としてのタイと市場としての ASEAN, インド
 - 3.1 部品産業の成長と現地調達率の上昇
 - 3.2 日系企業の長期戦略
 4. 日本経済への生産誘発効果
 - 4.1 企業の海外進出と国内雇用
 - 4.2 部品の現地調達と誘発効果の縮小
- むすびにかえて

はじめに

昨年のタイの大洪水は、皮肉にもいかに多くの日本企業がタイを生産拠点とし、そこから世界各地へ輸出する物流センターとしての機能を構築しつつあったかを如実に示すことになった。そのため、東日本大震災に劣らぬ、企業によってはそれ以上の多大な影響を日本のみならず、世界中が被ることになった。その中には、全ての生産をタイへ移管し、日本では全く生産されていない日本メーカーの製品や部品もあった。そのため、サプライヤーによっては、メー

カーの要求にこたえるために、日本政府の支援のもと、タイ人の技術者を日本派遣し、その指導の下で日本人が生産するという状況が各地で見られることとなった。日本は、タイでの大洪水の発生時から、官民を挙げてタイ支援を行っている。そして、現在、日本企業はタイから撤退するどころか、新たな進出・拡張のための投資を増加させている。

本論では、なぜタイが日本企業の一大生産拠点となったのか、大洪水の後、今後どのような展開が予想されるのか、タイの自動車生産に注目しながら考えていく。そして、そのことが、これからの日本経済にどのような影響をもたらすのか、波及効果の大きい製造業の視点からみていく。

1. タイにおける日本の製造企業

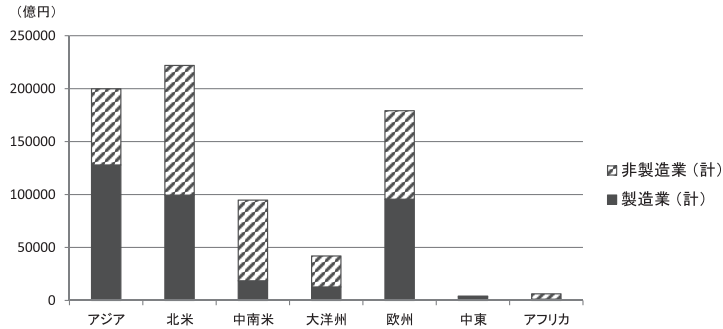
1.1 日本の対タイ直接投資と貿易

日本の海外直接投資の一つの特徴は、アジアにおいては、製造業の投資比率が高いということである。下記の図1をみるとわかるように、日本の直接投資残高で最も大きいのは北米であるが、製造業に限ってみると、アジア地域が最も大きいことがわかる。そのアジアで日本の最大の投資国は中国であり、それに次いで大きいのはタイである¹⁾。

しかし、その直接投資残高（国際収支ベースでの資産）と直接投資収益（所得収支の投資収益の受取）を比較してみると、表1のようになる²⁾。これをみると、投資残高については圧倒的にアメリカが大きいことがわかる。ただし、

* 本研究は、JSPS 科研費23530350「生産拠点としてのタイと日本企業の戦略—アジア大物流構想—」による研究成果の一部である。

** 広島経済大学経済学部教授



(出所：日本銀行ホームページ <http://www.boj.or.jp> の統計より作成 2012年9月参照)

図1 日本の海外直接投資残高 2011年末 (億円)

表1 直接投資残高と直接投資収益 (国際収支ベース)

(億円)

年	タイ			中国			米国			インドネシア		
	A. 直接投資残高 (資産)	B. 直接投資収益	B/A	A. 直接投資残高 (資産)	B. 直接投資収益	B/A	A. 直接投資残高 (資産)	B. 直接投資収益	B/A	A. 直接投資残高 (資産)	B. 直接投資収益	B/A
1996	18,269	638	0.03	9,392	124	0.01	109,411	4,292	0.04	19,940	309	0.02
1997	7,435	769	0.10	27,606	137	0.00	132,955	4,300	0.03	10,273	368	0.04
1998	6,587	348	0.05	20,635	280	0.01	127,997	6,184	0.05	13,297	-5	0.00
1999	4,712	-970	-0.21	7,493	-3	0.00	120,898	6,790	0.06	4,518	-350	-0.08
2000	5,477	-87	-0.02	9,995	9	0.00	151,923	7,662	0.05	5,475	37	0.01
2001	8,036	559	0.07	13,204	749	0.06	184,914	9,798	0.05	6,612	285	0.04
2002	7,504	722	0.10	14,812	1,148	0.08	162,571	7,489	0.05	6,671	365	0.05
2003	8,183	1,172	0.14	16,362	772	0.05	148,897	4,500	0.03	7,207	650	0.09
2004	10,284	1,322	0.13	20,972	1,178	0.06	147,681	5,092	0.03	6,767	934	0.14
2005	13,718	2,011	0.15	28,965	1,736	0.06	176,399	11,767	0.07	9,023	918	0.10
2006	17,647	2,399	0.14	36,052	2,330	0.06	186,004	13,153	0.07	8,868	910	0.10
2007	22,371	3,173	0.14	42,756	3,462	0.08	197,054	14,140	0.07	9,405	1,269	0.13
2008	18,533	2,965	0.16	44,239	4,244	0.10	204,584	14,024	0.07	7,699	942	0.12
2009	20,957	3,295	0.16	50,713	5,838	0.12	212,772	9,657	0.05	8,744	825	0.09
2010	22,651	3,542	0.16	54,187	5,188	0.10	205,246	2,459	0.01	9,738	1,582	0.16
2011	27,287	2,946	0.11	64,677	6,638	0.10	213,708	7,524	0.04	12,269	2,067	0.17

(出所：日本銀行のホームページ <http://www.boj.or.jp/> の統計より作成。2012年9月参照)

毎年の投資額の開きは徐々に小さくなってきている。1996年時点では、タイの投資額はアメリカの約1/10、中国は約1/5であったが、リーマン・ショック後、アメリカへの投資が回復した2011年で比較すると、タイはアメリカの1/2、

中国はアメリカに匹敵する規模にまで両者の差は縮まっている。一方、国際収支ベースでの直接投資収益の受取を比較すると、洪水の年である2011年を除けば、タイの収益受取額が年々著しく増加していることがわかる³⁾。しかも、ア

ジア経済危機の構造調整が終わり、再び高度経済成長に乗り始めた2000年代初めには、タイは中国の収益額を上回っていることがわかる。また、表1では、国別の直接投資残高（資産）に対する直接投資収益受取額の比率を示している。この数値から、タイへの直接投資による収益率は1997年の経済危機後急速に上昇し、中国、アメリカをも大幅に上回っているということがわかる⁴⁾。

一方、タイ国の国別対内直接投資をみると、次の表2のようになる。これは、BOI (The Board of Investment of Thailand タイ投資委員会) の統計であるため、製造業への投資（届出ベース）に限られるが、圧倒的に日本からの投資が大きいことがわかる。しかも、2011年はタイで大洪水が発生した年である。タイの投資総額（届出ベース）は、2010年とほとんど変わらないが、日本からの投資割合は6割近くに達している。すなわち、洪水の年、ほとんどの国からの投資は減少したのに対して、日本からの投

資は大幅に拡大したことを示している。

その証拠に、実際の投資額であり、製造業・非製造業を含めた国際収支ベースで直接投資額みるとよりはっきりとそれが示されている⁵⁾。次の図2は、タイの国際収支ベースでみた直接投資の受入額である⁶⁾。95年以降において、タイの海外からの直接投資受入額は、97年のアジア経済危機にも関わらず、次の年の98年は投資額が増加している。その後減少に転ずるものの、2000年代半ばからは大幅に増加している。このとき、同時にタイからとりわけASEAN域内への直接投資が急増している⁷⁾。これは、後で述べるように、ASEAN諸国の自由貿易協定であるAFTA (ASEAN Free Trade Area) の進展に伴い、域内関税が5%以内の国と品目の拡大が大きな要因と考えられる。また、大洪水の年である2011年はネットで流出超となっているが、これはタイへの投資の減少とタイの対外投資の大幅な増加によるものである⁸⁾。

一方、1996年以降の日本からタイへの直接投

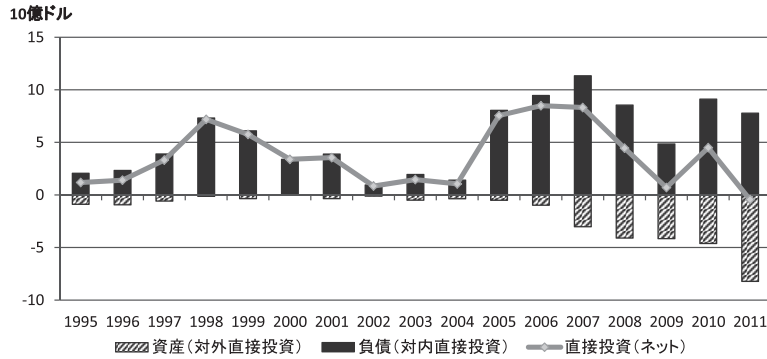
表2 タイの対内直接投資統計（国・地域別）届出ベース

単位：件、100万バーツ、（%）

	2010年			2011年		
	件数	金額	構成比	件数	金額	構成比
日本	342	100,305	35.9	484	158,968	57.1
米国	48	6,204	2.2	28	9,238	3.3
オランダ	23	25,780	9.2	21	4,252	1.5
韓国	51	2,573	0.9	35	7,024	2.5
中国	28	17,312	6.2	36	16,922	6.1
台湾	39	4,428	1.6	40	6,035	2.2
香港	30	13,012	4.7	19	4,518	1.6
シンガポール	62	19,170	6.9	58	25,176	9
オーストラリア	17	6,081	2.2	21	1,196	0.4
マレーシア	39	4,808	1.7	34	6,135	2.2
欧州	159	74,512	26.7	133	17,717	6.4
計	856	279,233	100	904	278,447	100

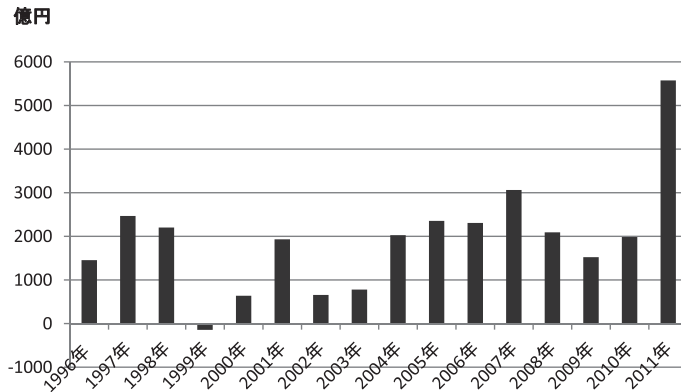
(JETRO のホームページ原出 BOI 届け出ベース)

注) BOI の統計は製造業部門への投資額のみである。



(出所：IMF “Balance of payments Year Book” および BOT タイの中央銀行ホームページの統計 <http://www2.bot.or.th> より作成)

図2 タイの直接投資 (国際收支ベース)



(出所：日本銀行のホームページの統計より作成 [www://boj.or.jp](http://www.boj.or.jp))

注) 本来、日本の対外直接投資 (資産) はマイナス項目であるが、ここでは、プラスで図を作成している。

図3 日本の対タイ直接投資 (資産) 国際收支ベース

資をみると、2011年の投資額が突出して高いことがわかる (図3参照)。図2では、2011年のタイの直接投資受入額は減少しているのに対して、日本からの投資が増加していることが、国際收支ベースでも確認できる。また、1995年から2011年全体の推移をみると、アジア経済危機の97年、続く98年の投資額は2000年代の投資額と同じくらいに大きい。図2のタイの受入額全体でみれば2000年代に投資額が急増しているように見えるが、日本については経済危機以前からタイへ非常に多くの投資をしていることがわかる。

必然的に、投資受入国は、投資額が大きい国

との貿易額が大きくなっていく。日本企業の場合、当初は、企業進出に伴って日本からの資本財や部品の輸入が増加し、投資受入国で生産した製品を日本へ輸出する。近年では、部品の日本への輸出も増加している。

次の表3は、タイの国別貿易を示している。これをみると、2000年、そして2000年と比べればシェアは下がるものの2011年においても、日本が最大の貿易相手国となっていることがわかる。とりわけ、輸入は日本からが最も多く、2000年で全体の約24%、2011年時点でも約18%である。しかし、日本からの輸入が2000年と比べて2倍の増加に対して、ASEAN 域内からの輸入

表3 タイの国別輸出入額

単位：100万バーツ

	輸 出				輸 入			
	2000年	2010年	2011年	シェア	2000年	2010年	2011年	シェア
日 本	408,341	645,210	719,382	10.7%	615,662	1,211,476	1,288,155	18.4%
アメリカ	591,688	638,820	656,592	9.8%	293,580	342,120	408,651	5.9%
EU27ヶ国	452,133	690,082	727,881	10.9%	262,247	444,947	546,121	7.8%
ASEAN	537,507	1,403,599	1,628,803	24.3%	415,231	972,606	1,134,038	16.2%
インドネシア	53,770	232,856	303,877	4.5%	51,970	182,215	225,335	3.2%
マレーシア	113,407	334,599	373,615	5.6%	134,622	343,889	376,183	5.4%
フィリピン	43,452	154,915	139,843	2.1%	44,715	75,984	82,480	1.2%
シンガポール	241,869	285,187	343,976	5.1%	137,050	201,897	237,668	3.4%
カンボジア	13,913	74,265	81,239	1.2%	317	6,870	5,373	0.1%
ラオス	15,382	67,606	83,534	1.2%	3,014	23,936	34,489	0.5%
ミャンマー	20,234	65,631	85,880	1.3%	10,467	90,000	106,511	1.5%
ベトナム	33,864	184,463	212,704	3.2%	13,331	44,714	61,984	0.9%
オーストラリア	65,089	297,099	241,047	3.6%	255,685	679,046	928,982	13.3%
中 国	113,283	678,632	791,212	11.8%	46,776	189,087	242,117	3.5%
香 港	139,780	413,785	360,080	5.4%	135,700	775,391	930,826	13.3%
イ ン ド	22,446	139,178	156,289	2.3%	24,879	72,140	92,183	1.3%
韓 国	50,835	114,268	137,929	2.1%	87,171	258,537	280,992	4.0%
台 湾	96,669	101,979	116,373	1.7%	116,410	218,158	229,012	3.3%
そ の 他	296,056	1,053,650	1,172,401	17.5%	240,800	693,082	901,650	12.9%
輸出総額	2,773,827	6,176,302	6,707,989	100.0%	2,494,141	5,856,591	6,982,728	100.0%

(出所：Bank of Thailand タイ中央銀行のホームページの統計 www.bot.or.th/english 2012年9月参照)

は3倍近くに増大していることがわかる。輸出については、2000年と2011年では主要な貿易相手国に大きな変化がみられる。2000年ではアメリカが最大の輸出相手国であり、次いで日本だった。これに対して、2000年のシェアは約4%だった中国が2011年は約12%となり最大の輸出国となった。2011年中国に次ぐ日本は、2000年の約15%から約11%となっている。また、ASEAN域内への輸出は2011年には2000年の3倍以上増加して、全輸出額の1/4にまで占めるようになってきている。

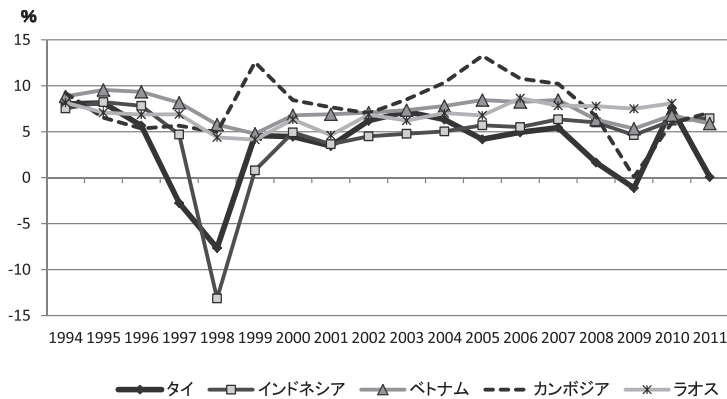
1.2 タイの産業と就業構造

タイは、人口約6,760万人（2011年推計）、国土面積は日本の約1.4倍の広さである。インドシナ半島の中心に位置し、ミャンマー、ラオス、カンボジアと国境を接している。人口においても国土面積においても、中国と比べればはるかに小さく、ASEAN 10カ国の中でも人口規模で第4位、国土面積で3位である。では、なぜこのタイに日本企業がこれだけの規模の投資をし、どのようにして高い収益を上げるようになってきたのであろうか。そして、そのことは何を意味するのだろうか。

それを考える前に、タイ国全体の経済状況をみてみると、タイのバース暴落に始まるアジア経済危機の混乱の収束と構造調整が終わり、危機以前の成長率を取り戻したところで再びリーマン・ショックによる世界経済の混乱に強く影響を受けていることがわかる（図4参照）。しかし、すぐに経済は回復をみせるが、2011年にはタイ国自体が大洪水に見舞われた。しかし、この洪水で外資が流出し、再び経済混乱に陥るとみられたが、日本からの投資の拡大に見られ

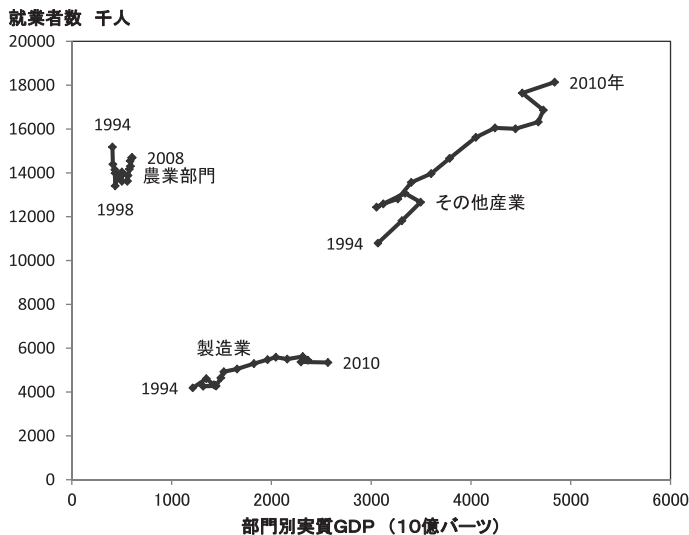
るように、2012年の投資額はリーマン・ショック時ほどの落ち込みをみせていない。それどころか、経済は急速に回復し、失業率は1%未満で推移している。

タイの産業構造、就業構造を考える際に重要なのは、これだけの高度成長期を迎えた今日でも、依然その存在が大きな農業部門である。次の図5は農業と、製造業、そしてその他の部門というかなり大まかに分けた部門別GDPと就業者数の散布図であるが、タイ全体の傾向をみ



(出所：ADB のホームページ [www://adb.org](http://www.adb.org) の統計データより作成)

図4 実質 GDP 成長率



(出所：ADB アジア開発銀行ホームページ <http://www.adb.org/> のデータより作成)

図5 就業者数と部門別 GDP

ることができる。これによると、タイの農業部門の就業者数がいかに高く、GDPのシェアでは縮小しているものの、経済全体で依然重要な位置を占めていることがわかる。先進諸国が低迷する中、アジアの奇跡と言われた90年代前半、製造業やその他の産業への雇用が増大して、農業部門も生産性の向上が見られたが、1997年の経済危機から2000年代にかけて再び就業者数が増加していることがわかる。農業部門がある程度、地方出身者の雇用のバッファーとなっていることがうかがえる。

これに対して、製造業部門については、2000年代初めまで、就業者数が増加しているが、2000年代後半になると、2008年のリーマン・ショックによる世界的な不況の時期を除き、生産性の上昇が継続的にみられる⁹⁾。また、リーマン・ショックの影響は、その他の産業部門に強く出ているが、付加価値額が下がっても労働者は吸収されていることがわかる。部門によって大きく異なると考えられるが、サービス部門を含むその他の産業がタイ経済の景気変動時の雇用調整をかなりの部分担っているといえる。

一方、先の日本からの直接投資の額は、図1に反映されるように製造業部門が多い。ただし、盤谷（バンコク）商工会議所の会員統計によれば、会員数（企業数）でみた割合は、2012年5月時点で製造業が712社の52%、この内、自動車およびその関連、電気・機械関連だけで約27%を占めている。これに対して非製造業をみると663社の48%であり、進出企業数だけでみると製造業に匹敵することがわかる¹⁰⁾。しかし、これを会員企業の雇用者数でみると、製造業が548,468人の75%、非製造業が179,342人の25%と圧倒的に製造業の方が多。

アジア地域のGDPに占める製造業の割合をみると、2010年の名目値で日本は20%まで下落しているが、日本からの製造業投資が集中するアジア地域の比率は非常に高い。とりわけタイ

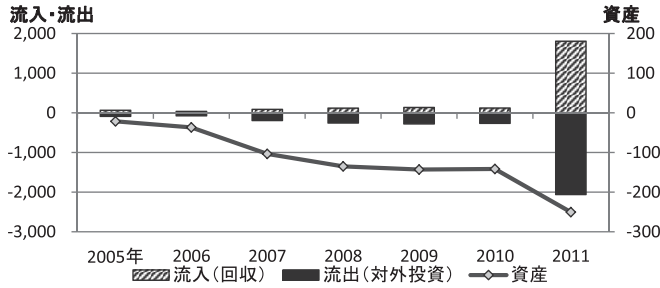
は36%を示しており、中国で32%、インドネシアで25%である¹¹⁾。これらアジア諸国における日本の製造業部門からの投資受入額は常に上位である¹²⁾。タイについては、単に製造業部門の投資が多いということだけでなく、その投資が輸送機械分野、とりわけ自動車およびその部品製造に集中していることが、後で述べるように他のアジア諸国よりも製造業比率が高く、高い成長率の大きな要因と考えられる。

2. タイの大洪水と日本企業

2.1 洪水の被害と日本からの投資の拡大

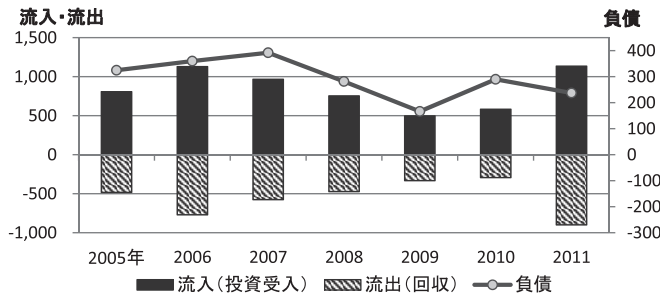
昨年、タイで起こった大洪水は、非常に大きな被害をもたらした。世界銀行の試算では、被害総額は1.4兆バーツ（約3.8兆円）を超えており、とりわけ製造企業への被害が甚大であった。GDPでみると、2011年10月-12月期の実質GDP成長率はマイナス8.9%となり、その結果2011年の実質GDP成長率は0.1%となった。これは、前年の成長率が7.8%であったことを考えれば大幅な落ち込みである。

盤谷商工会議所によれば、会員企業の20%が工業団地にある工場が浸水するなどして直接の被害を受けている。また、全体の60%が何らかの間接的被害を被っており、直性・間接を合わせて80%の企業が被害を受けたと報告している。このため、タイから撤退する企業が相次ぐかと想像するところであるが、先にみたように、タイにおける日本企業は撤退するどころか、復旧、移転、拡大・強化のためにその投資額を増大させている。それは、これまでの投資で、先に述べたような高い投資利益が得られるような産業構造が出来上がっているからであり、大洪水によって一時的にコストが増大しても、それに見合うだけの利益が今後も見込めることを意味する。



(出所：BOT タイ中央銀行のホームページ統計より作成)

図6 タイの対外直接投資 (国際收支ベース 10億バーツ)



(出所：BOT タイ中央銀行のホームページ統計より作成)

図7 タイの対内直接投資 (国際收支ベース 10億バーツ)

2.2 経済危機後の構造的変化

タイでは昨年の大洪水と同じような国内経済の危機的な状況が、1997年のアジア経済（通貨）危機の際にも生じている。パーツの大暴落に伴って資本が海外に流出し、外国企業の多くは撤退し、労働者が大量に解雇された。そのため、タイはアジアの奇跡とまで言われた高い成長率からマイナスにまで急激に落ち込んだ¹³⁾。その際、日本企業の中には従業員の一時的待機に伴う賃下げでしのいだり、もしくは職業訓練を行うところもあった¹⁴⁾。しかし、同時にこの時期に行われたさまざまな取り組みがタイの構造的な転換とその後の飛躍の土台を形成することとなった。一つはタイの投資政策の転換であり、二つ目は日本の官民を挙げての支援、三つ目は国内販売の縮小を補う形での輸出の増加とそれに伴う品質の向上である。さらに、経済危機以前から、特に自動車関連産業で先行していた ASEAN 域内の関税撤廃と独自の部品の共通

化がある。これは、ASEAN 地域のとりわけ自動車産業をさらに飛躍させることになった。

まずは、タイ政府の外資政策の転換であるが、早期にタイへ進出した企業を除き、タイは外国資本の49%上限の規制をかけていた。それゆえ、タイに進出する場合には、現地の合弁企業となるパートナーを探す必要があり、またそのことが、経営において様々な制限をかけられた¹⁵⁾。しかし、1999年、製造業については外資規制を原則撤廃し、2000年、輸出比率に関係なく外国資本100%を認めている。そのため、通貨危機後も撤退しない多くの日系企業は、事業から撤退する国内外の企業から株を買取った。その結果、日本側100%資本の製造企業が¹⁶⁾多く誕生することになった。

さらに、この時期の日本政府と現地の日本企業との連携による支援が、タイの今日のような裾野の広いタイの自動車産業を構築することとなった。中国と異なり、早期に日本メーカーが

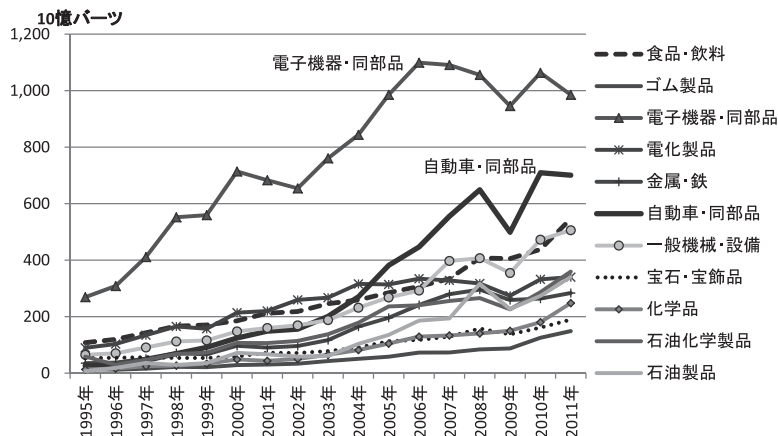
進出していたために、そのシェアも非常に高い。経済危機前の四輪車の生産は1996年のピークで54.7万台であった。しかし97年12月には稼働率が16%まで落ち込み、1998年には15.8万台まで大きく減少した。このときの日本政府のタイ支援の中に裾野産業の育成があり、「アジアのデトロイト化」構想を掲げるタイ政府は、それを政策に全面的に反映した。すなわち自動車産業の裾野産業の育成である。具体的には、有望と思われる部品メーカーに日本から技術者が派遣され、繰り返し指導が行われるものであるが、次第に各日本の自動車メーカーが自ら人を派遣して指導を行うようになった。対象は100%タイ企業、もしくは大半がタイ資本の企業である。自動車メーカーとも協議したうえでサプライヤーとなる企業を選定していったが、当初147社が次第に300社に拡大していった¹⁷⁾。

一方で、パーツ暴落による輸入部品の価格高騰により生産コストが上昇していたことから、このような取り組みは部品の現地調達率を高めるためにも、現地日本メーカーにとっての最重要課題と合致していた。

一方、国内販売の縮小で大幅に生産が落ち込んだ現地の各日本自動車メーカーは、日本の親会社から支援の一環として輸出枠を分けてもら

うことで、ある程度の生産を維持しようと努めた¹⁸⁾。しかし、これまで国内販売が中心の製品を輸出仕様に切り替えることは簡単ではなく、またアジア経済危機の伝搬がない地域は、オセアニア、ヨーロッパそして北米地域である。それらの地域への輸出は、高い品質が要求される。ただし、パーツの暴落で輸出価格が低下したことは有利に作用した。図8には、タイの主要製品の輸出額推移が示されている。80年代末から輸出が急増し、既にタイが輸出拠点となっていた電子製品については、パーツの暴落でその輸出額を急増させていることがわかる。これに対して、自動車およびその部品の輸出額が増大するのは、2003年ころになってからである。

自動車生産は、規模の経済が大きく働く産業であり、市場が小さい場合には、当然そのスケールメリットは期待できない。しかし、ASEAN各国はそれぞれ自国の自動車産業の育成を目指し、国産化を押し進めるために、完成車輸入の高関税化、部品の調達率の引き上げ要求を強め、逆に生産コストが上昇することとなった。そこで、88年、日本の自動車メーカーは自らが主導する形でBCC（ブランド別の自動車相互補完計画）を設立した。これは、自動車メーカーごとにASEAN域内での自動車部品の関税



(出所：タイ中央銀行のホームページの統計より作成 [www://bot.go.th](http://www.bot.go.th))

図8 タイの主要な製造業品の輸出

を50%切り下げたものである。また、96年には、同一ブランド内で関税が5%以下になるというAICO（ASEAN 産業協力計画）が始まった。このように自動車産業が先行する形で始まった域内自由貿易協定は、AFTA（ASEAN 自由貿易地域）によって対象品目が広がり、加盟10か国間で関税率0～5%となった¹⁹⁾。これは結果的に、ASEAN 域内で生産拠点の集約が進むことになり、今では、自動車生産で最も有利な地域に変わりつつある。大洪水の前の年である2010年、タイの自動車生産台数は約164万台にまで増加した（内、乗用車の生産台数は約55万台）。これはASEAN 諸国内では、トップの生産台数である。

3. 生産拠点としてのタイと市場としてのASEAN, インド

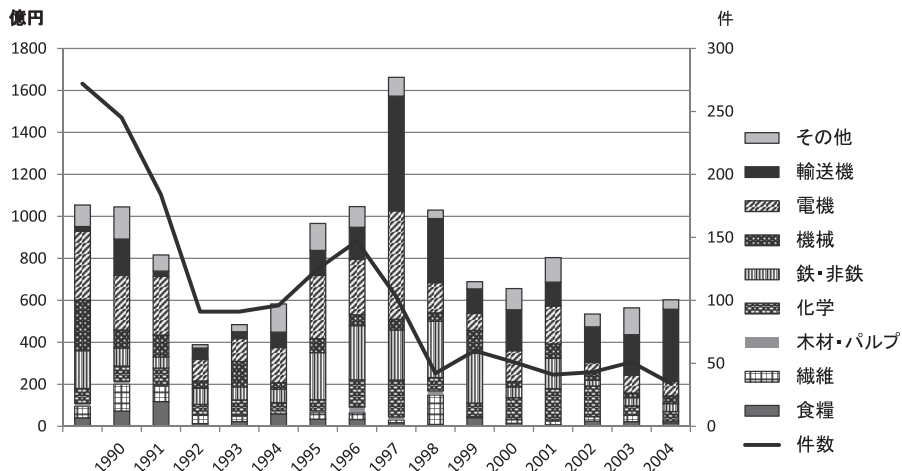
3.1 部品産業の成長と現地調達率の上昇

日本の対タイ投資の特徴は、自動車産業に集中していることにある。次の図9は、日本の届け出ベースの対タイ産業別投資額である²⁰⁾。製造業としては最初に進出し、61年には工場を設立したのは自動車メーカーであったが、プラザ合意後の急激な円高以降、投資の中心は電

気・電子関連産業になった。それが、アジア経済危機を契機に、自動車産業への投資が急拡大する。これは、先に述べたようなタイ政府、日本政府、そして日本のメーカーの総力を挙げた協力がその背景にあり、さらなる日本の部品メーカーの進出と現地企業への増資・現地部品メーカーの成長を反映していると考えられる。タイの国際収支ベースでも、2005年、2006年、2010年の自動車・トレーラー製造部門への直接投資受入額は、全体の14～16%を占め、製造業内では3割を超えている。

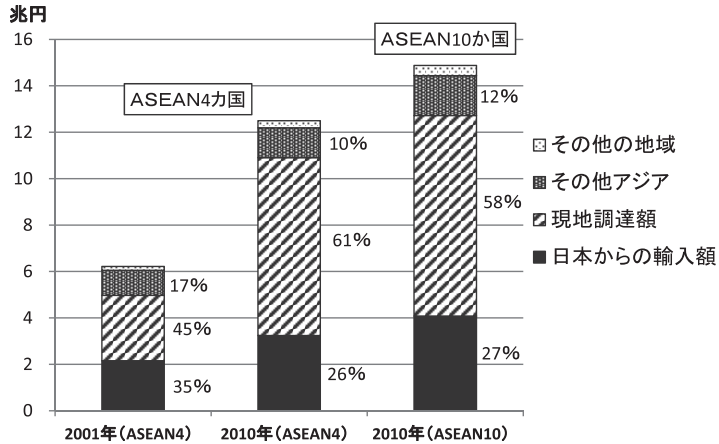
図10は、経済産業省による「海外事業活動基本調査」による現地日系企業の調達先の変化をみたものである。ASEAN 4か国（タイ、インドネシア、フィリピン、マレーシア）についてみると、2010年の現地調達額が2001年と比較して、著しく増加していることがわかる。これを2010年のASEAN 10か国で見た場合、現地調達額は増えるが現地調達率が下がるのは、同じASEAN でも主要4か国以外からの部品の調達は限られるためと考えられる。

また、図11では、タイの自動車関連輸出の推移を示したものである。これをみると、物品税の低い商用車であるピックアップトラックだけ



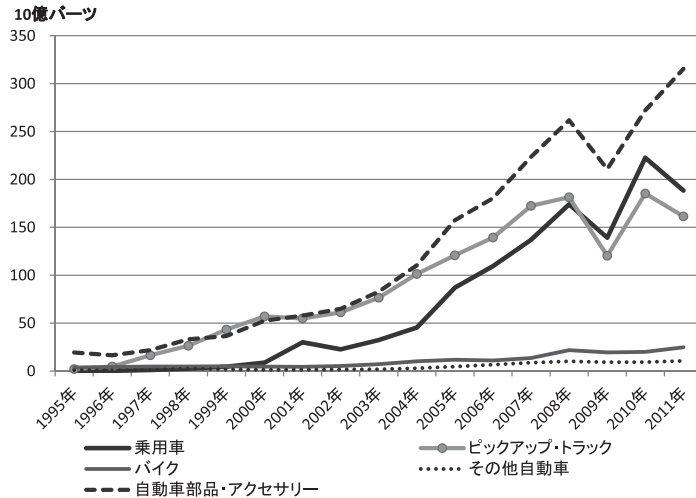
(出所：財務省のホームページ <http://www.mof.go.jp> の統計より作成)

図9 日本の対タイ直接投資の推移 届出ベース



(出所：経済産業省ホームページ『海外事業活動基本調査』の統計より作成)

図10 日系企業の仕入高内訳



(出所：タイ中央銀行のホームページの統計より作成 www://bot.go.th)

図11 タイの自動車関連輸出の推移

でなく、乗用車の輸出が2000年代半ばから急速に増加していること、そして、2003、2004年ごろから急速に自動車部品関連の輸出が伸びていることがわかる。この図からも、自動車部門の裾野産業育成効果が明らかである。

現在、タイの自動車生産・販売はほとんど日本メーカーで占められている。表4によれば、生産・販売ともにそのシェアは90%を超えており、生産に至っては約99%を占める。日本の自動車メーカーのタイにおける長年の投資の厚さとプレゼンスの高さを如実に示すものである。

表4 タイにおける日本自動車のシェア

	2010年累計	
	販売	生産
トヨタ	44.4%	42.0%
いすゞ	0.9%	2.1%
三菱	3.5%	6.9%
ホンダ	13.1%	10.3%
日産	13.0%	11.8%
スズキ	12.5%	11.2%
富士重	3.6%	5.1%
マツダ	4.5%	9.5%
日系メーカー合計	95.5%	98.9%

(出所：FOURIN)

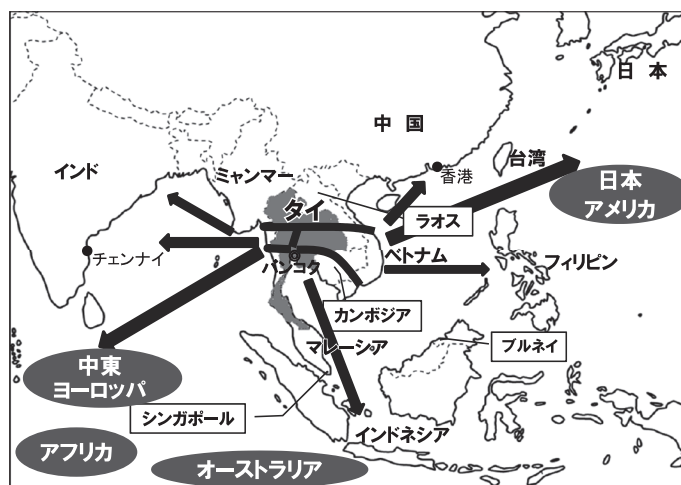
3.2 日本企業の長期戦略

日本企業がタイへ進出する最大の目的は、「海外直接投資アンケート調査」によれば、「現地マーケットの今後の成長性」である。タイは、先にも述べたように人口は約6,700万人であり、それほど大きなマーケットとはいえない。しかし、ASEAN 10カ国の人口を合わせると、6億を超える規模になる。インドシナ半島のタイ、ミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナムの5カ国だけでも2億4千万人となり、インドネシアに匹敵する。しかも、AFTAの予想以上の早さでの進展は、この地域は経済的に一つの地域になることを意味する。このASEANが、インド、中国、さらにはヨーロッパと自由貿易協定を広げつつある。しかも、タイの産業集積と日本主導による裾野産業の成長は、日本からの部品輸入に依存しないものづくりが可能であることを意味している。自動車生産とその裾野産業の育成によって産業の集積度が高まり、そのことがさらなる企業を呼び込むことにつながる。このため、大洪水にもかかわらず、タイにはさらなる投資の増加が見込まれている。

さらに長期的な視点では、ASEANが世界の

生産拠点・輸出拠点になるということであり、その中心がタイになるということである。次の図12は、そのイメージ図である。いま、アジア・ハイウェイ構想を元にして、インドシナ半島を東西に横切る回廊が日本の援助によって整備されつつある²¹⁾。今年に入ってからミャンマーが市場開放され、日本からの投資や援助も再開された。このため、ミャンマー側の回廊部分が整備されれば、太平洋とインド洋がつながることになるため、東西回廊の早期実現が期待されている。そして、ASEANは東にインド、中東、ヨーロッパ、さらにはアフリカにつながる。そして、西は、中国、日本、韓国、アメリカ、南はオセアニアと、タイは世界の生産拠点・物流センターとなる可能性がある。

自動車部品をつくる技術とそれを使う現地企業の育成は、短期間にできるものではなく、また技術移転はその国の風土・慣習などによって大きく左右されると考えられる。その意味では、ASEAN諸国でどの国よりも先にそれを獲得したタイの優位性は非常に大きいと考えられる。ASEAN域内では人口2億4千万のインドネシア、ASEANの隣のインドの人口は現在約11億



(出所：http://www.sekaichizu.jp/ よりダウンロードの白地図に筆者がJETRO バンコク事務所の東西回廊に関する資料を参考に記載)

図12 生産拠点としてのタイとインドシナ半島の東西回廊イメージ図

人と言われる。そのため、その市場の大きさが注目されるが、たとえ現地に製造拠点が置かれても、とりわけ GDP の製造業比率が14%（2010年）のインドについては、その部品の現地調達をすぐに上げることは非常に困難と考えられる。ASEAN から、そしてタイからの部品輸入が増加する可能性が高い。ASEAN 諸国が日本から部品を輸入し、現地で組み立て生産を行う構図が、今後タイと周辺 ASEAN 諸国、そして ASEAN 諸国とインドに展開されると考えられる。

4. 日本経済への生産誘発効果

4.1 企業の海外進出と国内雇用

このような日本企業の国際戦略の一方で、必ず問題として浮上してくるのが日本国内の空洞化の問題である。このことは、急激な円高による企業の海外進出が急増したときから常に議論されてきた。企業が海外に進出し、雇用が悪化するという意味での産業空洞化現象は、1970年代のアメリカで起こった現象である。

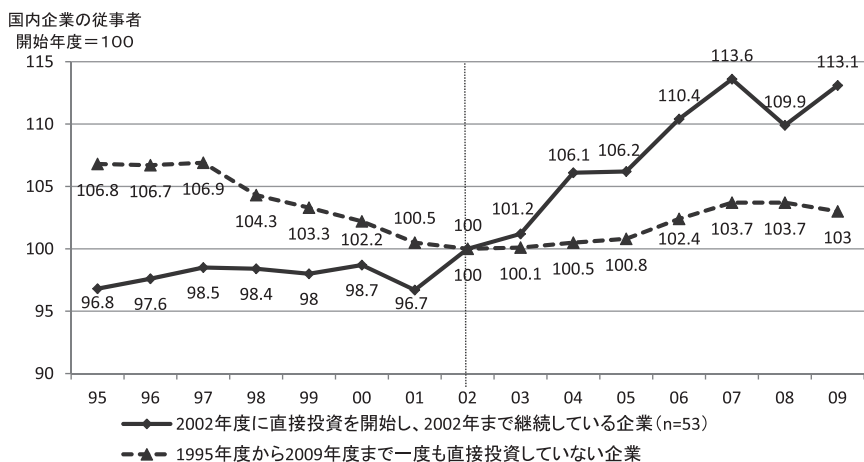
そのような中で、2012年版の『中小企業白書』の中で公表されたデータが注目を浴びている。次の図13は、直接投資を開始した企業の国内従業員数の推移を示したものであり、その白書か

らの引用である。これをみると、海外に進出した企業の国内雇用がそれ以前と比べて明らかに増加していることが示されている。すなわち、海外進出することが必ずしも国内雇用を減らすことにつながるわけではなく、むしろ増加させる可能性が高いことを示している²²⁾。

大企業に限らず、中小企業の海外進出は年々増加している。しかし、海外への投資は、それ自体リスクを伴うものであり、中小企業でも海外進出をしている企業は事業規模が比較的大きな企業である。また中小企業の内、海外に進出した企業が増加したとはいえ、全体のわずか2.8%である²³⁾。より多くの企業が進出すれば、現地での日本企業同士の競争も激しくなる可能性もある。より重要な問題は、企業の海外進出による国内経済への生産波及効果がどのように変化するのか、また、製造業が持つ生産誘発効果と非製造業への波及効果を考えた場合、企業の海外戦略によっては、日本への生産誘発効果が小さくなる可能性があるということである。

4.2 部品の現地調達と誘発効果の縮小

自動車の部品は、およそ2万点ともいわれている。自動車部品を生産できる企業は、その他



(出所:『中小企業白書』第2部 潜在力発揮と中小企業の役割 p.95より引用)

図13 直接投資開始企業の国内従業員数 (中小企業) (2002年度開始)

の産業の部品も生産可能である。逆に他の分野から自動車部品製造に参入できるということは、高い技術力を持つこと意味する。組み立てメーカーであるトヨタや日産、ホンダやマツダ、三菱、スズキ、といった企業が頂点にあるとすれば、それを支えるのは底辺、いわゆる裾野の産業であり、自動車産業のそれは非常に大きい。東日本大震災では、メーカーも把握していなかった、7次、8次のサプライヤーが被災したことで、自動車の生産がストップしてしまったことは、記憶に新しい。また、自動車部品産業の成長は、その技術で他の産業の成長を促す。そして製造業の生産波及効果は、非製造業の付加価値を高める²⁴⁾。

先に述べたように、海外直接投資の増加は、投資国の貿易を増加させる。しかし、現地で高度な技術の部品が調達できるようになれば、現在のように日本国内の市場が縮小することに加えて、世界最大のマーケットであるアジア域内からの生産誘発効果である貿易も、資本財輸出を含めて、今後縮小していく可能性がある。

むすびにかえて

これまでみてきたように、日本のタイへの投資は、単に「チャイナ・プラス・ワン」ではなく、明確な目的を持った投資であることが見てくる。とりわけ、日本の自動車メーカーの取り組みは、欧米ではなく、アジア地域に軸を置いた戦略になっている²⁵⁾。タイの構造的変化は、きっかけはアジア経済危機であったが、ある意味、日本企業が引き起こしたといっても過言ではない。政治的な混乱の不安はあるにせよ、今回の大洪水にもかかわらず日本からの巨額の投資は、さらに日本企業のプレゼンスを高め、タイでこそ可能な世界的戦略に向けた基盤が整うことを意味するのではないだろうか。

製造業において、その上流から下流までの産業が一つの国で整うということが、いかにその

国の経済力を高めるかということ、これまでの日本経済が示したことである。日本からASEANに、そしてタイにもものづくりの拠点が移りつつある今日、日本は政府主導の根本的構造転換を促すような政策が必要である²⁶⁾。日本で投資を増加させることが、日本企業にとってより有利になる政策が急務である。

注

- 1) 1985年のプラザ合意による急激な円高以後、企業の海外進出が急増するが、アジアにおいては、件数に関してならば中国よりもタイに集中した。日本の中国への投資ブームは、90年代以降である。
- 2) 直接投資収益には、直接投資家が直接投資をすることから生じる所得、利子、配当金等を計上している。1996年1月の統計から直接投資先企業の収益より正式には配分されない直接投資家の持ち分である再投資収益も計上されている。統計作成の基礎データは、支払報告書、居住者企業から提出される内部留保残高に関する年次報告である（日本銀行ホームページ www.boj.org.jp 「国際収支統計」解説より引用）。
- 3) この投資収益が大部分再投資となっていると考えられる。
- 4) 経済産業省による「海外事業基本調査」でも、ASEAN地域の収益率の高さを評価する企業が多いことが示されている。
- 5) 直接投資には、株式取得、再投資収益、資金貸借が含まれる。直接投資家とは、当該企業が巨樹者となっている経済領域外の企業に永続的な経済利益を有する企業であり、出資割合が原則として10%以上の場合を直接投資関係にあるという（日本銀行ホームページの国際収支解説参照）。
- 6) 株式取得、再投資収益、資金貸借が含まれ、出資の割合が原則として10%以上のものについて計上されている。
- 7) ASEAN（東南アジア諸国連合）は、当初のシンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンに加えて、ブルネイ、カンボジア、ラオス、ベトナム、ミャンマーが加盟し現在10ヶ国である。
- 8) 2011年のタイの海外直接投資の国別の内訳をみると、ASEANに加えて、タックス・ヘイブンのケイマン諸島やバージニアの投資の増加額が最も多く、他アメリカ、中国への投資額も増加している。
- 9) タイの人は、自分の生活の拠点ができたところから移動することを嫌う。従って、転勤という概念があまりない。また、生活のために都市部へ働きにきて、田舎で暮らしていけるようになれば田舎に戻る人が多い。
- 10) 盤谷商工会議所は在外の日本人商工会議所とし

- ては世界最大規模である。実際には、商工会議所の会員となっていない数を含めると日系企業は6,000社ともいわれ、これだけでは実際に進出している企業数を把握することはできない。しかし、従業員数が多い主要企業は会員となっているので、全体の傾向は把握できる。
- 11) 総務省統計局『世界の統計』の数値である。
 - 12) アジア各国の直接投資額受け入れ額を国別にみると、規模の大きな案件が入る年によって順位が大きく入れ替わることがあるが、日本の投資額は、長期にわたって1位～3位に位置する。
 - 13) 1993年に世界銀行から「東アジアの奇跡」というタイトルの報告書が出されたことによる。ただし、ここには、中国、韓国、フィリピンは含まれていない。
 - 14) 自動車メーカーの場合、販売店の支援も重要であった。タイ人の自動車の購入はほとんどローンであったため、資金的な支援は急務であった。
 - 15) トヨタのように1950年代に販売点、1961年には工場を建設するなど、早くに進出していた企業は、この規制を受けていない。ただし、日産は、これに先行していたが、当初、華人企業と合弁会社であったため、100%ではない。また、タイの現地企業51%の資本といっても、実際には、その企業そのものが、日系企業の資本が入っていることが少なくない。もしくは、合弁相手のタイ企業そのものが、サイレント企業といわれるような経営に口を出さない企業が多い。そのため、合弁企業のほとんどにおいて、実質的には日本側が経営権をもっていたようである。
 - 16) 危機に瀕した現地企業にとっては、増資が不可欠であったが、外国企業による増資は、外資規制が妨げとなっていた。タイ政府のこのような動きは、投資が製造業部門に集中していた日本企業を意識した形の規制撤廃であったと考えられる。
 - 17) 藤本豊治 (2003) 「アジアにおける自動車産業の展開—発展するタイ自動車産業と日本の役割—」『東アジアへの視点』2003年9月号、国際東アジア研究センター
 - 18) トヨタは、日本の工場から出していたオセアニア、中東、アジアについては、タイからの輸出に切り替えている。
 - 19) AICO は、AFTA の先行形態と言われるが、その違いは、前者は特惠関税率が ASEAN 各国の裁量に任されているのに対し、後者は自動的に適用されることにある。そのため、AFTA 進展後は、AICO はほとんど意味をなさなくなってしまった。
 - 20) 1億円相当額以下の対外直接投資については、当該報告の対象外であるため本統計には反映されていない。また、本統計は、平成16年度をもって廃止されている (国際比較を可能にするため、「国際収支統計」において公表)。
 - 21) 主要な東大回廊としては、ベトナム側のダナンの港からラオス、タイを通過してミャンマーの海外線にあるモーラーミヤインを通るルート、そしてベトナム南部のホーチミンの港からカンボジアねタイのバンコクを経由してミャンマーのダウエーの港に至るルートである。ミャンマー側のルートが整備されれば、東西回廊の実現は早まると考えられる。一方、中国は、ラオス、ベトナム、ミャンマーと国境を接しており、それらの国を通じた南北回廊を形成しつつある。ただ、インドシナ半島の東西回廊の開通は、ハブ港となっているシンガポールや、巨大な港湾をもつマレーシアにとって不利である。そのため、実現には、様々な利害調整も必要と考えられる。
 - 22) ただし、この同じ2012年版「中小企業白書」の中に補論では、海外子会社保有企業の常時従業員数の伸び率は全体として上昇しているが、同時に分散も大きいことを指摘している。
 - 23) 企業の海外子会社等の保有比率は、企業の規模によってかなり異なる。規模が大きい企業ほど海外展開度は高い。そのため、従業員50人以上かつ資本金または出資金が3,000万以上の企業を対象とした経済産業省の企業活動調査による海外子会社・関連会社の保有率は、この数値よりかなり高い (製造業に限れば、平成20年は24%となっている)。
 - 24) 産業連関分析で考えれば、最終需要に対する乗数効果は製造業が大きく、製造業から非製造業へ生産誘発効果は、非製造業から他の非製造業への誘発効果をはるかにしのぐものである。
 - 25) トヨタは2002年に、新興市場に合った車を生産するという多目的世界戦略車 IMV (Innovative Multi-Purpose Vehicle) プロジェクトを立ち上げている。
 - 26) 日本のものづくりはヨーロッパと似ていて、中国のものづくりはアメリカのものづくりと似ているといわれる。前者ではメーカーがその部品メーカーとともに創っていくのに対して、後者では各部品メーカーが製造したものを最終メーカーは、そのまま組み込むだけである。その意味では、日本的なものづくりは中国ではできないということになる。

参 考 文 献

- ISIDA Masami ed. (2012) "Emerging Economic Corridor in the Mekong Region" Bangkok Research Center Research Report, IDE/JETRO, 入手先 (<http://www.ide.go.jp/English/Publish/Download/Rrc/08.html>), (2012年10月参照)
- 東 茂樹 (2008) 「タイの金型産業と経営の特徴」『素材』素材センター (オンライン), 入手先 (<http://www.sokezai.or.jp/japanese/publish/200706/200803contents.pdf>), (2012年9月参照)
- 糸賀 滋 編 (1994) 『動き出す ASEAN 経済圏』アジア経済研究所
- 大鹿 隆 (2007) 「アセアン市場統合の進展と自動車産業へのインパクト」『特集 アセアン経済と自動車産業』, JAMAGAZINE 2007年3月号, JAMA 日本自動車工業会, <http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200703/index.html>, (2012年10月参照)
- 外務省アジア大洋州局地域政策課 「目で見る ASEAN

- ASEAN 経済統計基礎資料—平成24年9月」(オンライン), http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/asean/pdfs/sees_eye.pdf, (2012年9月参照)
- 呉平翔俊 (2012)「わが国製造企業の海外事業展開に関する調査報告—2011年度海外直接投資アンケート結果(第23回)」盤谷日本人商工会議所『所報』2012年7月
- 貞清栄子 (2012/春 No. 77「海外投資から稼ぐ時代に向けて～家計部門への還元が課題～」『中央三井信託銀行 調査レポート』, http://www.smtb.jp/others/report/economy/cmtb/pdf/rep01203_8.pdf
- 清水一史 (2010)「第1章 ASEAN 域内経済協力と生産ネットワーク—ASEAN 自動車部品補完とIMV プロジェクトを中心に—」『世界経済危機後のアジア生産ネットワーク～東アジア新興市場開拓に向けて～』海外調査部アジア大洋州課・中国北アジア課(オンライン), 入手先 (http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07000338/asia_seisannetwork_1.pdf), (2012年9月参照)
- ジェトロ・バンコク事務所 (2012)「洪水後の在タイ日系企業の経営状況」2012年3月27日(オンライン), 入手先 (<http://www.jetro.go.jp/world/asia/th/reports/07000876>), (2012年9月参照)
- (日本貿易振興会) ジェトロ編 (2012)『ジェトロ世界貿易投資報告2012年版』, <http://www.jetro.go.jp/world/gtir/2012/pdf/2012-th.pdf>
- ジェトロ海外調査部アジア大洋州・中国北アジア課 (2011)「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査(2011年度調査)」(オンライン)(2011年9月参照)
- (日本貿易振興会) ジェトロ海外調査部 (2012)「2011年世界主要国の自動車生産・販売動向」(2012年4月)(オンライン), http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07000924/automobile_part1.pdf, (2012年9月参照)
- 助川成也 (2011)「ASEAN で浸透する FTA と企業の生産・調達ネットワーク」(オンライン) ジェトロ海外調査部中小企業向けセミナー資料, http://www.jetro.go.jp/world/seminar/110204/material_110204.pdf, (2011年10月参照)
- 中小企業庁『中小企業白書2012年版』
- 日本政策金融公庫 日本協力銀行 国際業務企画室 調査課 (2011)「わが国製造企業の海外事業展開に関する調査報告—2010年度海外直接投資アンケート結果(22回)に基づき」「第1章 対日直接投資水準についての統計的な把握」, http://www.invest-japan.go.jp/pdf/jp/fdidb/h15-2_1.pdf
- 日本政策金融公庫 国際協力銀行 JBIC 中堅・中小企業支援室 (2011)「タイの投資環境」2011年4月(オンライン), http://www.jbic.go.jp/ja/investment/report/2011-002/jbic_RIJ_2011002.pdf, (2011年10月参照)
- 野北晴子 (2009)「ASEAN 諸国の構造変化と新たな役割—日本, 中国, インドをつなぐ」広島経済大学経済研究論集32(3)
- 野北晴子, 馬場勇一 (2008)「インドの経済発展とアジア大物流回廊の構築—インド・ASEAN・日本ライン」広島経済大学経済研究論集31(3)
- 野北晴子 (2008)「アジア諸国の経済発展と通貨危機—産業構造の視点から」広島経済大学経済研究論集30(3・4)
- 平塚大祐 (2002)「第7章 グローバリゼーション時代の日系企業のタイ進出事例—アジア進出とは何か」『白頭するアジア諸国と岐阜県製造業のグローバル展開』平成13年度地方連携研究事業「岐阜県製造業のアジア諸国におけるグローバル展開の将来像」研究会, http://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Report/2001_02_11.html
- 藤本豊治 (2003)「アジアにおける自動車産業の展開—発展するタイ自動車産業と日本の役割—」『東アジアへの視点』2003年9月号, 国際東アジア研究センター
- みずほ総合研究所 (2003)「みずほレポート—タイ自動車産業」(オンライン), 入手先 (<http://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/report/report03-1002.pdf>), (2012年9月参照)
- 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング (2009)「タイの自動車産業」『タイのターゲット産業に属する日本企業側の調査・分析』(オンライン), <http://osaka.boi.go.th/report/automotive.pdf>, (2012年9月参照)
- 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング (2009)「タイの電気電子業界」『タイのターゲット産業に属する日本企業側の調査・分析』(オンライン), <http://osaka.boi.go.th/report/automotive.pdf>, (2012年9月参照)
- 森澤恵子 (2007)「アセアン各国経済と自動車産業市場の発展」『特集 アセアン経済と自動車産業』, JAMAGAZINE 2007年3月号, JAMA 日本自動車工業会, <http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200703/index.html>, (2012年10月参照)
- 箭内彰子 (2002)「ASEAN における域内経済協力の深化と拡大」山形辰史 編『日本とアジアの機械産業—競争力をつけたアジア諸国との共存に向けて』アジア経済研究所, (オンライン), http://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Report/pdf/2001_217_03.pdf, (2012年9月参照)
- 「空洞化は幻想だった」『日経ビジネス』2012年8月20日号, 日経 BP 社