自動車事業でのタイ国 への進出

Expansion of the Automotive Industry into
Thailand

長岡哲夫 いすゞ自動車(株)
Tetsuo NAGAOKA

1. 進出の現状

日本の自動車メーカーのタイ国への進出の歴史は古く、1962年にトヨタ、1963年にいすゞが相継いで車両組立て工場を建設し、生産を開始したことに始まる。以来30数年間、比較的安定した政治情勢と好調な経済発展にも支えられて、タイ国での自動車生産台数は飛躍的に伸び続け、1994年には43万4千台に達した¹⁾。昨年の日本の四輪自動車の総生産台数は1055万台であり²⁾、タイ国の生産台数は、この約20分の1に相当する。図1に過去10年間のタイ国での自動車の生産台数の推移を示す。

現在タイ国では、日本の自動車メーカーとしては、トヨタ・いすゞ・三菱・日産・ホンダ・マツダ・日野の7社が現地での生産を行っており、日本車のシェアは約90%を占めている。図2に1994年のメーカー別販売シェア構成を示す¹⁾。

2. 市場の特徴

タイ国の自動車市場で、日本車の多いことに次いで目立つことは、1トンピックアップトラックが多く、市場の過半数を占めることである。図3に1994年のセグメント別自動車販売構成比を示す¹⁾。

1トンピックアップトラックは荷物輸送用として用いられるだけでなく、リヤボデー（荷台）を改造し、タクシーその他の人員輸送用にも用いられる。また、車の後半分を現地メーカーが自前で製作し、ワゴン車として改造され、乗用車的に用いられる車も目立つ。日本でも最近では、1トンピックアップトラックを荷物輸送用商業車としてよりは、RV（レクリエーションビークル）として把える傾向が見られるが、タイ国においては以前より、まさにMPV（多目的車）としての地位を築いていたのである。

タイ国の自動車市場の第3の特徴は、現地の市場のみをターゲットとした専用廉価版日本車、いわゆるアジアカーのないことである。アジアの他の国々、例えば、イ

図1 タイ国での自動車生産台数推移

ンドネシアやフィリピンでは、その国の国情に合致させて開発したアジアカーを数多くみることができるが、タイ国では見ることがない。他のアジア諸国との経済状態や国民所得の差、歴史・文化や国民性の差といった数多くの要因によるものであろうが、興味深い。

3. 今後の課題

日本の国内の自動車の総生産台数は1990年の1,348万台をピークに減少を続け、1994年は1,055万台となった。この内、輸出台数は446万台で、1986年以降9年連続の減少である。一方、日本メーカーの海外での生産台数は1990年には338万台であったものが、1994年には487万台に増加し²⁾、輸出と海外生産とは完全に逆転した形が定着した。

いわゆるバブル経済の崩壊と共に、国内の自動車メーカー各社は、決して大袈裟ではなく、生き残りをかけて、メーカー間の部品・製品の相互補完や企業ドメインの見直しを含む各種の経営施策を実施してきた。コスト削減や海外生産の拡大といった円高対策も、この施策の一環であった。本年に入ってからはいっそうの円高により、各社は、これまでの円高対策が緊急避難的対策ではなく、長期にわたって為替の変動に強い企業体質になるための対策となっているかを見直しを迫られている。このため、各社共、国内生産・販売・海外輸出と海外生産のバランスの見直しによる世界的な事業のバランスの見直しにいつそうの拍車がかかるだろう。タイ国での自動車事業の今後を考える時、この自動車メーカーの世界的な事業バランスの見直しという背景も考慮しておく必要がある。

現在タイ国は日本にとって、すでに完成車の輸出国ではなく、現地生産・販売の国になっている。また、安定した政治情勢と経済発展とにより、タイ国の自動車需要はますます増大すると思われる。同時に、自動車メーカーの国際的な事業バランスの見直しの中で、車型によって

図2 メーカー別自動車販売シェア構成 (1994年)

図3 セグメント別自動車販売構成 (1994年)

は、日本車の重要な生産拠点の一つとして、将来自動車輸出国となる可能性を秘めており、実際に一部の車型では、タイ国からECへ輸出を開始しているメーカーもある。これらを総合してみると、タイ国での自動車の生産量は、今後も増加の一途をたどると予想するに難くない。

ただし、日本の自動車メーカーの海外生産へのシフトも、元をたせば、為替変動による事業への影響を低減することが目的の一つであったことを考えれば、タイ国での自動車生産の最大の課題の一つに、部品・材料の日本調達を減らし、現地調達率を引き上げることがある。従来のように、単に現地での内製化率の規制や現地製品の購入の要求に対応したものではなく、自らの事業収益の改善のために、現地での部品・材料の調達率を引き上げなければならない。この課題の解決なしには、タイ国内での日本車のいっそうの拡販も、まして、生産拠点・輸出基地化もありえない。現に、タイ国の乗用車市場では、円高と欧米メーカーの販売攻勢により、日本車のシェアは1993年の79%から1994年は70%と低下している¹⁾。

この課題解決のために、自動車メーカーは自らの現地部品・材料調達能力の強化を計っている。しかし残念ながら、産業インフラの整った欧米諸国への進出と異なり、まだ材料産業基盤の弱いタイ国での調達は困難な点も多い。拙文が、特に自動車構成材料の重量比で20%を超えた高分子原材料産業分野での、現地産業の育成・指導を含めた材料メーカー各社の進出検討の一助にでもなれば幸甚である。

文 献

- 1) 1994 タイの自動車工業, Thai Automotive Industry Association 編, (1994)
- 2) 1995 年日本の自動車工業, 日本自動車工業会編, (1995), p. 6~p. 15

材料開発部・グループリーダ
1973年千葉大工学部合成化学科卒、1977年いすゞ自動車入社、自動車に適用する塗装、防錆材料、プラスチック等、高分子材料の研究開発を担当。

高分子学会編集の出版物のご案内

新高分子実験学 (全10巻)

発行: 共立出版(株)/体裁: A5判, 約560ページ(1冊)/定価(税・送料込): 13,390~14,420円(1冊)

〔既刊〕〈 〉内発行年

1巻=高分子実験の基礎—分子特性解析〈1994〉

2巻=高分子の合成・反応(1) 付加系高分子の合成〈1995〉

5巻=高分子の構造(1) 磁気共鳴法〈1995〉

10巻=高分子の物性(3) 表面・界面と膜・輸送〈1995〉

〔続巻〕

3巻=高分子の合成・反応(2) 縮合系高分子の合成

4巻=高分子の合成・反応(3) 高分子の反応と分解

6巻=高分子の構造(2) 散乱実験と形態観察

7巻=高分子の構造(3) 分子分光法

8巻=高分子の物性(1) 熱的・力学的性質

9巻=高分子の物性(2) 電気・光・磁気的性質

申込先 高分子学会 出版係 FAX 03-3545-8560