



輸入代替プロセスを通じた産業発展：タイ二輪車産業の事例（〈特集〉「開発経済史」のフロンティア）

三嶋, 恒平

(Citation)

国民経済雑誌, 219(1):53-71

(Issue Date)

2019-01-10

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/E0041681>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/E0041681>



輸入代替プロセスを通じた産業発展：
タイ二輪車産業の事例

三 嶋 恒 平

招待論文

国民経済雑誌 第219巻 第1号 抜刷

2019年 1月

招 待 論 文

輸入代替プロセスを通じた産業発展： タイ二輪車産業の事例

三 嶋 恒 平^a

本稿はタイ二輪車産業を事例に発展途上国産業が輸入代替プロセスを通じて、どのように形成し、発展を遂げていくのかを検討した。本稿が明らかにしたことは、第1に、タイオートバイ産業では、産業形成に従って完成車、部品、エンジン部品に関する輸入代替が段階的に進展したこと、第2に、排気量別に最終製品と部品を検討することで産業が同一物を生産し続けるのではなく、付加価値の低いものから高いものへ生産品目が拡大していくという産業構造の高度化を示したこと、第3に、輸入代替志向の産業発展プロセスは一定の意義があり、さらに輸入代替で産業が創始した場合でも、その産業が輸入代替に終始せず、環境により輸出志向に転換することもあること、第4に、中所得国の罍の議論はより長期的な観点から行うこと、であった。

キーワード 輸入代替、タイ、二輪車産業、工業化、中所得国の罍

1 は じ め に

1.1 問題意識と目的

第二次大戦後の日本、NIES、東南アジア、そして中国の経験を鑑みると、新興国の産業発展において国内市場の規模に制約されない輸出は工業化戦略において重要な役割を果たしてきた（末廣，2000；大野・川端編，2003；園部・大塚，2004）。一方で、21世紀になると中国のコスト競争力は圧倒的であった（丸川，2013）。そのため、中国の改革開放が本格化し輸出ドライブがかかった2000年代以降に産業発展を果たそうとする新興国がかつてのアジアのような輸出志向の工業化戦略を採用した場合、中国との競合が避けられず、市場を巡る厳しい競争は大きな障害となりつつある。さらに2010年、タイは一人あたり所得が5000ドルに達し、中所得国の罍に陥ったという指摘もある（大泉，2014）。

a 慶應義塾大学経済学部，mishima @ econ.keio.ac.jp

それでは21世紀の新興国はどのような産業発展のパターンが考えられるのか。もちろん、輸出志向か輸入代替かは二者択一ではないだろう。しかし、輸出先市場での競争が激化しているのであるならば、従来評価が芳しくなかった輸入代替型の工業化戦略も改めて考察してもよいだろう。そこで、本論文の目的は、産業基盤が脆弱で、国内市場も十分規模が確保できない新興国において、輸入代替型の産業発展はどのように展開するのかを明らかにし、輸入代替プロセスを通じた産業発展のありようを検討することとしたい。

1.2 先行研究のサーベイ

多くの先行研究は、強引な輸入代替型工業化は競争主体が限定的になり、政策などで公正な競争が阻害されるために効率が下がるため、産業発展には必ずしも効果的ではないとみなしてきた（絵所，2008）。マクロ経済のパフォーマンスを確認するとこうした主張は妥当であると筆者も考えている。

しかし、こうした輸入代替型工業化プロセスにおける企業レベルでの能力構築とその成果としての輸出入動向に関して、先行研究は必ずしも十分に配慮してきたようには思われない。たとえ政府による選択で、限定的な競争主体として発生した企業であっても、そうした企業のいくつかはグローバル化、自由貿易化の中でも存続した。

これは進化論的な観点（Teece et al., 1997; Aman, Cantwell, 2012）からみると、発生と存続のロジックは異なるから、と説明できる。進化論では、発生は経路依存性に、存続は競争合理性に依拠するとされる（藤本，1997）。こうした進化論の視角を踏まえるならば、発生は非競争的な要素によるものだったとしても、発生後の存続プロセスについて、競争合理性を検討する必要があるといえる。より具体的にいうならば、輸入代替型工業化において企業はどのように能力構築を果たしてきたのか、そうした企業間でどのような競争が展開してきたのか、その結果、輸入代替はどのように進展し、輸出をどう拡大してきたのか、といった点である。輸入代替型の工業化プロセスについても存続プロセスにおける競争の実態を踏まえながら議論する必要があると考えられる。

これについても先行研究は十分に検討してこなかった。三嶋（2010）がこうした観点から企業の能力構築行動とその成果を考察しているため、本稿も参考にする。しかし、三嶋（2010）は議論が2000年代半ばまでのものであり、タイオートバイ産業が高度化し、一方で中所得国の罠に陥ったと指摘されるようになった2000年代後半以降を巡る産業構造については検討されていない。

1.3 事例とその妥当性

輸入代替型の産業発展を検討するにあたって本稿は二輪車産業を取り上げる。二輪車産業

は、所得水準の低い段階においても例外的に大きな国内市場を有する（三嶋，2010）。そのため、東南アジアの各国は工業化にあたり国内市場を梃子とした二輪車の輸入代替を進めた。二輪車産業は技術、資本的に四輪よりも参入障壁は低いが、プレス、溶接、塗装、鋳造、鍛造、電装部品とその裾野は幅広く、工業化の導入として適していると考えられた。というのも、二輪車の完成車組立生産には1000点から3000点ほどの部品、材料が必要とされるからだ（三嶋，2010）。二輪車の輸入代替プロセスはこうした多様な部品や材料、工程を現地化していくプロセスに他ならない。

また、本稿は二輪車産業のなかでも東南アジアのタイを取り上げる。タイは産業基盤が脆弱であり、人口も当初は4600万人（1980年）であり所得水準も低かったためタイ国内市場は極めて小さかった。こうした産業基盤の弱さ、国内市場の狭さは東南アジアをはじめとする発展途上国にみられた特徴だった。そのため、タイを取り上げることでこうした制約をどのように克服したのか、という途上国一般の課題を議論することにもつながる。

さらに、タイの工業化は1960年代に始まったため、産業政策を強制できた20世紀後半に典型的にみられた工業化パターンともいえた。インドネシア（Mishima, 2005）はタイと同様の産業発展の特徴を示したし、ベトナム（三嶋，2010）はタイの産業発展を圧縮したものといえた。そのため、タイは20世紀中に工業化を開始した発展途上国のロールモデルとも位置付けられるだろう。

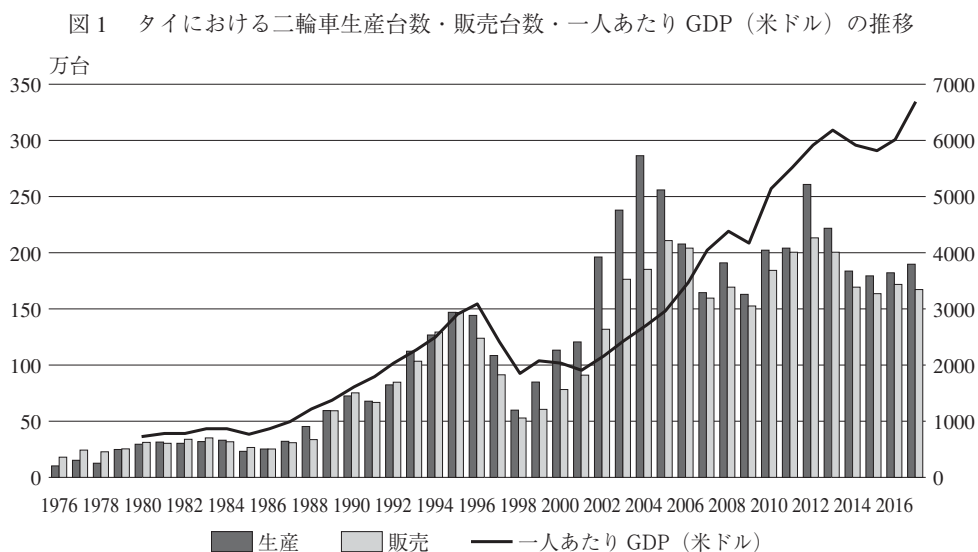
以上から、二輪車産業やタイの特徴は本稿の目的である輸入代替型の産業発展のありようを考察するにあたって妥当であると考えられる。もちろん、個別産業の特質や製品の特殊性、工業化の開始時期など各種バイアスがあるだろう。ただ、まず本稿でタイ二輪車産業の輸入代替プロセスを明らかにし、その後、産業間の比較や特定産業に依拠しない輸入代替については今後考察していきたい。

2 事例研究

2.1 タイ二輪車産業の概要

タイの二輪車産業は所得水準と市場規模、所得水準、生産規模、輸出入動向、政策という点から4つの時期に区分することができる。第1期は産業形成が開始した1960年代から1985年までである。第2期は1985年からアジア通貨危機の生じた1996年までである。第3期は1990年代後半のアジア通貨危機からリーマンショックの生じた2008年までである。第4期は2006年以降である。

二輪車のみならず耐久消費財の需要は所得水準と一般的に相関している。一般には一人あたりGDPが1000ドルを超えると二輪車のモータリゼーションが進展し、3000ドルを超えると自動車のモータリゼーションが進展するとされる。タイにおいては1980年代後半に1000ド



出所：生産販売について『世界二輪車概況』（各年版）、TAIA（各年版）、一人あたり GDP については IMF World Economic Outlook を参照。

ルを超え、1996年および2005年に3000ドルを超えた（図1）。図1が示しているように、一人あたり GDP が1000ドル前後からそれ以降の時期、タイの二輪車市場は急拡大した。以下、時期ごとに詳しく検討していく。

2.2 第1期：完成品の輸入代替期

2.2.1 国内市場と生産

1964年のヤマハをきっかけに1965年にホンダ、1967年にスズキと日系完成車企業がタイに進出し、工場を設立し、完成車組立を開始した（表1）。それ以前にタイの地場系企業が独自ブランドで生産を行うことはなく、1960年代がタイ二輪車産業の勃興期となった（三嶋，2010）。こうした第1期において、タイの二輪車販売市場は10万台程度を推移し、1980年代に入ると30万台前後を推移するようになった（図1）。

一般に、二輪車の完成車組立工場は20万台程度の生産規模を有効最小生産規模とした（三嶋，2010）。タイの二輪車産業は産業勃興期から2018年の現在に至るまで、ホンダ、ヤマハ、スズキ、カワサキが寡占的な地位を占め続けた。一時期、特定の地場系完成車企業が販売シェアの5%ほどを得たこともあったがそれは例外的であり、日系企業による寡占体制が崩れることはなかった。第1期においても、ホンダ、ヤマハ、スズキが既にタイでの生産、販売を開始し、市場は小さいものの企業間競争が繰り広げられた。そのため、市場全体で数万台から30万台と限定的であったことに加え、完成車企業同士の競争により、各社とも生産規模はせいぜい10万台程度にとどまった。

表1 東南アジア二輪車産業の生産動向と産業政策の比較

	タイ	ベトナム	ミャンマー
1960	1964 ヤマハ設立 1965 ホンダ設立 1967 スズキ設立	1964 ベトナム戦争 : : :	
1970	1971 現地調達率規制 (50%以上) 1977 現地調達率規制 (70%以上) 1978 完成車輸入の禁止	: : 1975	
1980		1986 ドイモイ開始	
1990	1996 完成車輸入の自由化 1997 現地調達率規制の廃止	1994 VMEP 設立 1996 スズキ設立 1997 ホンダ設立 完成車輸入禁止 1999 ヤマハ設立	
2000	2007 大型二輪車 (500cc 以上) 製造への 恩典付与	2003 完成車輸入の自由化	
2010	2013 恩典付与を 250cc 以上に拡大 2017 500cc 以上の二輪車製造を東部 経済回廊の促進ターゲット産業に 選定		2011 民主化

出所：Mishima (2005; p. 216, Table 2), 三嶋 (2014)。2010年代のタイの政策については筆者調査に基づく。

注：■ 政府によって参入規制や現地生産が強制されていた時期を表す。

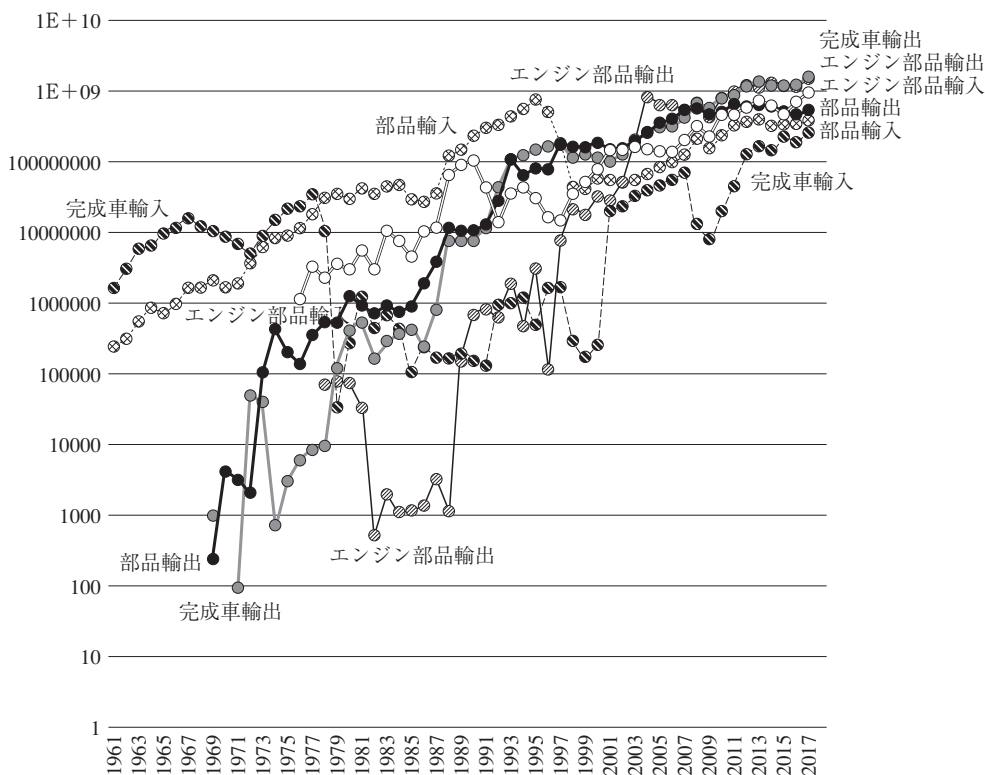
■ 二輪車生産が行われていた時期を表す。

2.2.2 完成車・部品・エンジン部品輸出入動向

第1期のタイ国内市場の規模では、企業が生産を行うにあたって必ずしも経済合理性を伴うものではなかったといえる。しかし、第1期、タイ政府は完成車の輸入禁止や現地調達率規制により輸入代替政策を強行した(表1)。そのため、日系企業を主体とするタイの完成車メーカーは現地での生産を強いられ、完成車の組立の現地化を段階的に進めた。その結果、1977年から1979年にかけて完成車の輸入は大きく減少した(図1)。

より詳しく完成車の輸出入の状況について検討したい(図2)。第1期、完成車の輸入金額は日系企業が生産を本格化させる以前の1967年に一度ピークを迎え、1532万ドルとなり、

図2 タイ二輪車産業の完成車・部品・エンジン部品輸出入金額の推移
(1960年から2017年。対数表示)



出所：1961年から1997年までは Thai Customs Department, 各年版より。1998年から2017年は World Trade Atlas, Global Trade Atlas (原データは Thai Customs Department) を参照。

注：HS コードはそれぞれ次の通りである。完成車は1961年から1997年までは8711, 1998年からは871120, 871130, 871140, 871150の和である。部品は1969年から1997年まで871411・871419の和, 1998年から2011年までは87411, 871419の和, 2012年から2017年までは871410を示す。エンジン部品は1978年から1997年までは840732, 1998年から840731・840732・840733・840734の和を示す。

その後減少傾向となった。しかし1974年から再度完成車輸入金額は増加し1977年に3411万ドルとなった。その後、タイ政府による現地調達規制が強まり、CKD方式による単純組立から現地での部品調達、生産が開始した。この時期、完成車輸出も数十万ドル規模で行われていたが、規模としては大きくはなく、日系完成車企業が輸出を行ったというより販売店が国境沿いで行ったものと考えられる。

第1期、二輪車の主要部品を生産し、日系企業に納入した地場系企業は存在しなかった(三嶋, 2010)。また、タイに進出した日系サプライヤーも、補修需要の見込めた企業に限られ、完成車企業への納入を目的とした進出はほとんどなかった。すなわち、完成車組立に必要な部品、材料を供給する産業基盤は第1期のタイには形成されていなかった。

ここで二輪車部品の輸出入金額の推移を確認する(図2)。二輪車部品を通関統計の集計

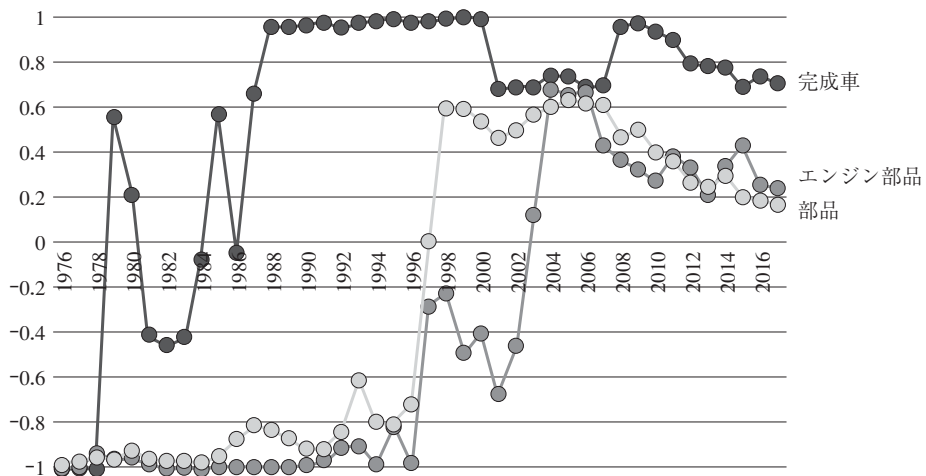
単位であるHSコードでみるならば、エンジン関係を除く二輪車部品とエンジン関係部品の2つに大きく区分できる。本稿でも以下同様の区分に従って検討していく。

まず、エンジン関係を除く二輪車部品について検討すると、1970年代後半以降も輸入は減少せず、むしろ増加した。部品の輸入金額は1977年に完成車の輸入金額よりも大きくなり、以降こうした部品の輸入金額が完成車輸入の金額を上回るとは2017年まで一貫して続いた。ただ、この時期、国内販売市場が数十万台規模と低迷したため、現地生産化が進展しても生産規模そのものは大きく拡大せず、部品輸入も4000万ドル程度を前後したままだった。この時期、部品の輸出も50-80万ドルの規模で行われていた。こうした部品はOEM部品ではなく、タイヤやバッテリーなどアフターマーケット向けの部品だったと考えられる。

エンジン部品はこの時期圧倒的な輸入超過が続いた(図2)。第1期は、完成車組立の現地化が十分進展せず、CKDセットを輸入して組立だけに特化していた。そのため、エンジン部品は輸入していたものの、タイの日系完成車企業はCKDセットという形態で輸入していたため、完成車としてカウントされていたと考えられる。そのため、この時期のエンジン部品輸入金額は数百万ドルの規模にとどまった。

こうした二輪車部品やエンジン部品の主たる輸入元は日本であった(三嶋, 2010)。タイに進出した日系企業は、本国で形成済みの二輪車のサプライチェーンに依拠しながら、タイでの完成車組立の現地化を果たした。すなわち、タイにおける完成車の輸入代替は、部品を輸入に依存することで達成したといえる。

図3 タイオートバイ産業の貿易特化係数の推移(1976年から2017年)



出所：1976年から1997年までは Thai Customs Department, 各年版より。1998年から2017年は World Trade Atlas, Global Trade Atlas (原データは Thai Customs Department) を参照。

注：貿易特化係数の基となる輸出入金額の数字については図2に依拠している。

最後に完成車、部品、エンジン部品の輸出入動向を踏まえながら、貿易特化係数を確認する(図3)。1970年代半ばまで完成車、部品の貿易特化係数はほぼマイナス1でありほとんど輸入に依存していたことがわかる。1970年代後半、輸入代替の強制が完成車組立から部品の現地生産へと進展したことにより、完成品の貿易特化係数が増加していった。しかし、部品の貿易特化係数はマイナス0.96とかマイナス0.97とほとんど輸入に依存し、エンジン部品についてはほとんどマイナス1だった。

2.2.3 小括

第1期のタイでは需要が有効最小生産規模を満たさない規模にもかかわらず、政策的に完成車企業に対する輸入代替が強制された。完成車を組立するために必要な部品を生産するサプライヤーはほとんど存在せず、部品の輸入が増加した。市場の狭隘性と部品の輸入依存によって、二輪車販売価格は高止まりし、それが市場の成長を阻害した。第1期のタイ二輪車産業は輸入代替工業化で問題とされる市場の狭隘性の厳しさが表出した時期だった。また、完成車、部品とも貿易特化係数はマイナス1に近く、第1期のタイ二輪車産業は国際的な競争優位も確立できていなかった。

2.3 第2期：部品の輸入代替期(1985年から1996年)

2.3.1 国内市場と生産

第2期、1980年代後半以降のタイでの経済ブームを背景に、一人あたりGDPも上昇した(図1)。1992年になると二輪車のモータリゼーション開始のひとつの目安である一人あたりGDPが1000ドルを超え、タイ二輪車市場は急拡大し、22万台(1985年)から59万台(1989年)、112万台(1993年)、146万台(1995年)と7倍に拡大した(図1)。

第2期当初、30万台程度だった生産台数は1996年には約150万台にまで成長し(図1)、先にみた二輪車完成車組立の有効最小生産規模を第2期で初めて突破した。そのため、タイでの国内生産によって高まる国内需要に対応できた。さらに、完成車市場の拡大とそれに伴う完成車のタイでの現地生産の進展により、プレス、溶接などの機械加工に加え、100万台規模となると鋳造、鍛造の現地化も段階的に進展した(三嶋, 2010)。タイ側の要素に加え、タイで寡占的な地位を占めた日系企業側にもタイへの進出を後押しする要素があった。1985年のプラザ合意をきっかけに円高が急進し、日本企業は第2期、海外進出を本格化させたからだ。日本企業の主たる海外進出先は先進国の他、中国、東南アジアで特にタイに集中した。

2.3.2 完成車・部品・エンジン部品輸出入動向

第2期の部品の輸入金額は2584万ドル(1986年)から1億1799万ドル(1988年)、2億

2818万ドル（1990年）、3億1225万ドル（1992年）、4億3136万ドル（1993年）、5億3557万ドル（1994年）7億2131万ドル（1995年）と27倍に拡大した（図2）。第2期、部品輸入の拡大ペースは市場拡大のペースより数段急速であり、この時期の生産拡大は輸入部品により支えられていたことがわかる。一方で、完成車の輸出金額も22万ドル（1986年）から82万ドル（1987年）、1193万ドル（1991年）、4270万ドル（1992年）、1億415万ドル（1993年）、1億6599万ドル（1996年）とこの時期本格化した。

第2期、タイの日系完成車企業の二輪車完成車組立に関する現地調達率は1987年に30%程度だったものが1990年代後半には80%ほどにまで向上した（三嶋，2010）。しかし、日系完成車企業の現地調達率が向上した一方で、通関統計をみると第2期では部品の輸入は減少どころか増加した。これは次のことが理由である。すなわち、日系完成車企業の主たる調達先は日系企業であり、地場系企業の日系完成車企業のサプライチェーンへの参入はほとんど進まなかった（三嶋，2010）。ただ、日系完成車企業に比べ、日系サプライヤーの進出時期は1980年代後半から1990年代前半に集中した。それもひとつの要因として、第2期、日系サプライヤーはタイでの現地生産は十分進展しなかった。日系サプライヤーの多くは、第2期、生産品目の主要部品、材料を日本からの輸入に依存した。

輸出についても確認したい（図2）。第2期、一部の日系サプライヤーは輸出を開始した。しかし、輸出を行ったサプライヤーは多くはなく、輸出の金額も多くはなかった。そもそも、二輪車産業における日系企業のうち、タイ進出の目的として輸出とした企業はなく、あくまでタイで生産を行う完成車企業への納入を目的とした。

これらを踏まえ、貿易特化係数を確認する（図3）。完成車の貿易特化係数は1986年に一度マイナス0.04となったが、この年以外マイナスになることはなく、0.66（1987年）、0.96（1988年）とこの時期急速に数値を改善させ、その後も一貫して0.96から0.98と1に近い高い数値を維持した。一方で、部品の貿易特化係数はマイナス0.8前後を推移し、輸入に依存した。さらにエンジン部品もマイナス0.9からマイナス1とほぼ輸入に依存した。

2.3.3 小括

第2期のタイ二輪車産業は輸入減少と輸出開始により輸入代替が進展した。さらに、日系完成車企業の現地調達率の向上に寄与する日系サプライヤーも第2期に大量に進出した。しかし、タイ全体として輸出が輸入を上回るようになったのは2000年になってからのことだった。貿易特化係数からみても、完成車は1に近い値を示すようになり国際的な競争優位をタイ二輪車産業が構築したことが示された。しかし、部品、エンジン部品の貿易特化係数はマイナス0.8からマイナス1とほとんどを輸入に依存した。第2期の輸入代替は、完成車のレベルで進展し、部品レベルは国際的な競争優位を構築できなかった。

2.4 第3期 主要カテゴリー製品の輸入代替完了期（1996年から2005年）

2.4.1 国内市場と生産

1996年のアジア通貨危機を契機にタイ経済は大きな混乱に陥った。これは次の2点を主たる理由とした。第1に、所得水準の下落であった。一人あたりGDPが1500ドル超から約1000ドルへと3分の2まで減少した（図1）。第2に、販売金融システムの崩壊であった。通貨危機は二輪車販売におけるファイナンス企業の数多くの倒産を引き起こした（三嶋，2010）。タイの二輪車販売において、購入時のファイナンスを利用した分割払いを選択する顧客が非常に多く、そのシステム崩壊により二輪車を買いたくても買えない顧客が増加した。1990年代後半、二輪車販売市場は146万台（1995年）から91万台（1997年）、52万台（1998年）と急減し、その後も60万台（1999年）、78万台（2000年）と低迷した（図1）。

販売市場の急減とともにタイでの生産台数も急減し、160万台（1995年）、から107万台（1997年）、60万台（1998年）となり、その後も80万台程度であった（図1）。こうした急激な販売台数の縮小は二輪車産業における日系企業がタイでの現地生産を本格化させ、強気の需要予測に基づいて設備投資を積極的に行っているさなかに生じた（三嶋，2010）。そのため、各企業はアジア通貨危機に伴う販売台数の急減に加え、生産ラインの稼働率の大幅な低下により、極めて厳しい状況に陥った。

2.4.2 完成車・部品・エンジン部品輸出入動向

国内市場の変化により、次の2つの変化が生じた¹⁾。第1に、部品輸入の減少であった。二輪車部品輸入の金額は1995年3億6000万ドルでピークを迎えた後、2億3894万ドル（1996年）、6264万ドル（1997年）、4024万ドル（1998年）と4年ほどの短期間で輸入額は10分の1近くに減少した（図2）。また、エンジン部品も1995年に2914万ドルだったのが、1572万ドル（1996年）、1415万ドル（1997年）と減少した。販売台数、生産台数、部品輸入金額の縮小率を比較すると、販売市場は75%減、生産台数は73%減、二輪車部品輸入金額は89%減であり、部品輸入の減少幅が際立っていた。これは先に見た日系企業の積極的な設備投資とそれに伴う完成車企業の現地調達化のひとつの成果とも考えられる。

第2に、部品輸出の本格化であった。経営危機に陥ったタイにおける日系企業は生産ラインの稼働率を向上させるため、1990年代後半以降、輸出を本格化させた。二輪車部品輸出額は1995年4003万ドル、1997年8831万ドル、1998年1億6039万ドルと4年で約4倍に拡大した（図2）。輸出の形態は、サプライヤーが独自に輸出した他、完成車企業がタイでサプライヤーから調達した部品を、KD（Knock Down）セットという二輪車の部品キットとして海外拠点に輸出したという2つの経路があった。また、タイで主要販売排気量である50ccから250cc向けのエンジン部品は2000年に初めて輸出金額が輸入金額を上回った。

こうして1997年以降、部品の輸出金額は輸入金額を上回るようになった。貿易特化係数も二輪車部品はマイナス0.72（1996年）から0.01（1997年）、0.6（1998年）と短時間で大幅に改善した（図3）。エンジン部品についてもマイナス0.99（1996年）、マイナス0.28（1997年）、マイナス0.22（1998年）と値自体マイナスが続いたが、改善が進んだ。

2.4.3 小括

アジア通貨危機を契機に、第3期、タイ二輪車産業は部品の輸入代替を大きく進展させ、国際的な競争優位も漸進的に構築した。この結果、完成車、部品とも輸出を本格化させた。エンジン部品については全ての排気量を合計すると輸入超過が続いたが、タイ国内市場の主要カテゴリーである50-250ccをみるとこの時期に輸入代替をほぼ完了させた。第3期、タイ国内市場へ供給する二輪車とその部品、エンジン部品について、いずれもタイでの現地生産化を果たした。すなわち、第3期のタイ二輪車産業は輸入代替を完了させた時期だった。

2.5 第4期 産業の高度化期（2006年から2017年）

2.5.1 国内市場と生産

第4期は2006年から2010年代後半にかけての時期であった。2006年、一人あたりGDPが2000ドルを超え、2009年には2500ドル、2013年には3000ドルを超えた（図1）。所得水準の高まりは自動車のモータリゼーションを促し、自動車市場がこの時期、急激に拡大した。ただし、政治的混乱、2011年9月の洪水により市場の変動は激しかった。

第4期、タイ二輪車産業では中型・大型二輪車の現地生産が始まった（表2）。一般に、二輪車は排気量が大きくなればなるほど技術的要件は高まり、販売価格も高くなるというように付加価値が高まっていく。第3期まで、タイで現地生産していた二輪車のエンジン排気量は最大でも150ccであった。しかし、第4期になると、市場の成熟と産業基盤の構築に伴い、生産する二輪車の排気量は大型化した。これは産業が付加価値を高めていくプロセスであり、産業が高度化していくプロセスであるだろう。

表2 2000年代の完成車企業の中型・大型オートバイの生産動向

	Kawasaki	Triumph	Honda	BMW	Ducati	Yamaha
タイ工場 操業開始年	1997	2002	1965	2006	2011	1964
中型・大型バイク 生産開始年	2001 (650cc)	2002	2010 (250cc) 2012 (400-600cc)	2006	2011	生産せず

出所：Kawasaki, Triumph, Honda, Ducati, Yamahaについては筆者調査に基づく。

BMWは現地報道に基づく。

2.5.2 完成車・部品・エンジン部品輸出入動向

タイ二輪車産業は第1期までに完成車の輸入代替を完了させ、第2期を通じて部品の国産化を漸進的に進め、第3期までに部品の輸入代替を完了させた。第4期になると完成車、部品を巡る輸出入の状況は次のような変化がみられた。

第1に、二輪車を巡る貿易総額、すなわち、完成車輸入金額、輸出金額といずれも大きく増加した。2008年、完成車の輸入金額は800万ドル、輸出金額は6億6543万ドルだった(図2)。リーマンショックからの回復、新興国経済の急成長により、その後、輸入金額は1958万ドル(2010年)、4282万ドル(2011年)、1億2924万ドル(2012年)と急拡大し、2017年には2億5419万ドルと2008年の31倍の規模にまで拡大した。完成車の輸出金額も8億1416万ドル(2011年)、11億4419万ドル(2012年)、14億832万ドル(2013年)と2倍弱に拡大した。

第4期、完成車輸入金額は完成車輸出金額の当初1.5%の規模にしか過ぎなかった。しかし、完成車輸入金額の成長率は完成車輸出の15倍にもなり、2017年には完成車輸入金額は完成車輸出金額の17%の規模にまでなった(図2)。

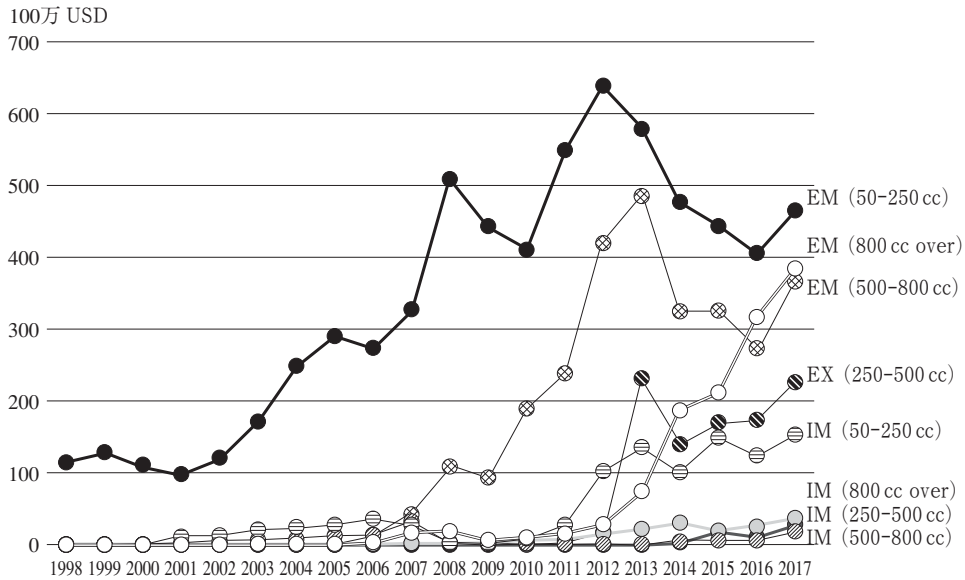
第2に、二輪車部品の輸出入金額も増加した。部品輸入金額は3億6117万ドル(2009年)、6億8251万ドル(2010年)、10億8119万ドル(2013年)と約3倍に拡大した(図2)。その後増減はありながら2015年以降増加傾向となり2017年には12億8377万ドルとなった。一方、部品輸出金額は8億7207万ドル(2009年)、13億3557万ドル(2010年)、20億1174万ドル(2017年)と2倍強に拡大した(図2)。

エンジン関係を除く二輪車部品輸入金額は1億4857万ドル(2009年)から3億8041万ドル(2013年)と約2.5倍に成長し、その後は若干増減し、3億8133万ドル(2017年)となった(図2)。一方、エンジン関係を除く二輪車部品輸出金額は4億4775万ドル(2009年)、5億4302万ドル(2010年)、6億7018万ドル(2011年)と緩やかに成長し、その後は減少傾向となり、2017年には5億3846万ドル(2017年)となった(図2)。

一方、エンジン関係部品の輸入金額は、2億1259万ドル(2009年)、4億4948万ドル(2010年)、5億6762万ドル(2012年)、7億78万ドル(2013年)、9億24万ドル(2017年)と4.2倍に拡大した(図2)。エンジン関係部品の輸出金額は、4億2432万ドル(2009年)、7億9254万ドル(2010年)、9億8251万ドル(2011年)、11億3630万ドル(2012年)、14億7327万ドル(2013年)と3.4倍に拡大した(図2)。第4期、部品輸入金額、部品輸出金額ともエンジン関係部品が拡大を主導した。

第3に、生産モデルの排気量の大型化であった。完成車については、タイ国内市場の主要カテゴリーである排気量50-250ccクラスの完成車輸出金額が2002年以降増加した(図4)。続いて、この時期に各社が生産を本格化させた500-800ccクラスの完成車輸出が2007年以降急増した。さらに、800cc以上の大型モデルの完成車輸出が2012年以降急増した。このよ

図4 タイのオートバイ完成車の排気量別輸出入金額の推移（1998年から2017年）



出所：Global Trade Atlas（原データは Thai Customs Department）を参照。

注1：EXは輸出金額を，IMは輸入金額を示す。また数字は排気量を示す。例えば，EX（50-250 cc）はオートバイ完成車の輸出金額（排気量 50-250 cc）を示している。

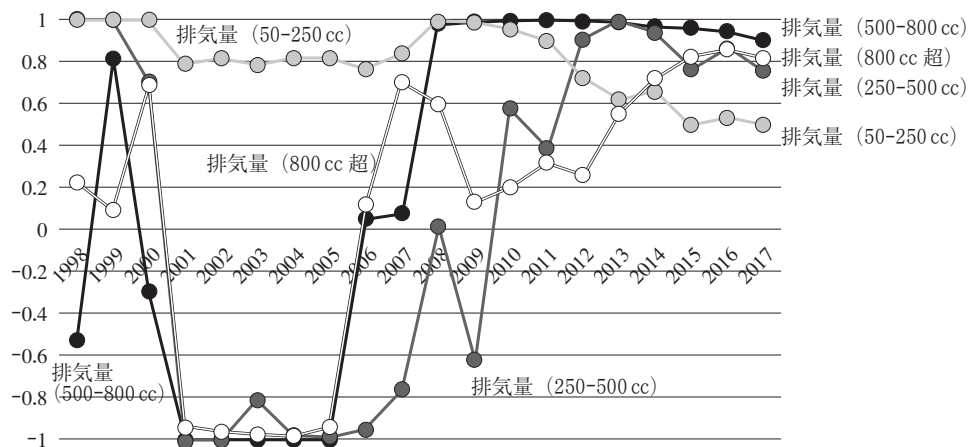
注2：HSコードは排気量（50-250 cc）が8711120，排気量（250-500 cc）が8711130，排気量（500-800 cc）が871140，排気量（800 cc 超）が8711150である。

うに完成車の輸出金額は増加し，その内訳は排気量の小型モデルから大型モデルへ順次輸出金額を拡大した。

また，完成車と同様，エンジン部品についても排気量ごとに特徴がみられた（図5）。エンジン部品輸出金額（50-250 cc）は2008年に比べて2017年には約10倍の規模に成長した。排気量（50-250 cc）のエンジン部品は2001年に輸出金額が輸入金額を初めて上回り，その後も輸出超過が続いた。エンジン部品（250-1000 cc）は大幅な輸入超過が続いた。ただ，その輸入金額は3000万ドル前後で推移し，1000 cc 超の部品輸入金額の10分の1程度，50-150 cc の60%程度と大きくはなかった。エンジン部品輸出金額（1000 cc 超）は，2007年以降，1000 cc 超のエンジン部品輸出金額が輸入金額をほとんど上回るようになった（2010年，2017年のみわずかに輸入が輸出を上回った）。また，2007年以降，1000 cc 超のエンジン部品輸出金額が50-250 cc の輸出金額を上回るようになり，エンジン部品輸出金額の最大のシェアとなった。このように完成車，エンジン部品とも輸出の拡大は中型・大型排気量二輪車とそのエンジン部品だった。一方で，完成車，部品とも輸入金額の拡大がみられたのは小型排気量二輪車とそのエンジン部品だった。

第4に，小型排気量完成車，エンジン部品の貿易特化係数が悪化し，中型・大型排気量完

図5 排気量別オートバイ完成車に関する貿易特化係数の推移（1998年から2017年）



出所：Global Trade Atlas（原データは Thai Customs Department）を参照。

注：HS コードは排気量（50-250 cc）が8711120，排気量（250-500 cc）が871130，排気量（500-800 cc）が871140，排気量（800 cc 超）が871150である。

成車と大型エンジン部品の貿易特化係数が改善したことである。完成車の貿易特化係数は第3期には1（2000年）を示すなど圧倒的な競争優位を示した。しかし、主要カテゴリーである排気量（50-250 cc）クラスの完成車輸入が始まると、0.94（2010年）をピークに低下し始め0.7程度を推移するようになった。完成車の貿易特化係数悪化の要因を考察するため、排気量別に完成車の貿易特化係数をみると、主要カテゴリーである排気量（50-250 cc）モデルは2010年以降下落し、0.5（2017年）まで下落した（図5）。250 cc以上の排気量は2006年以降までほとんどマイナス1だったが、排気量（500-800 cc）と排気量（800 cc 超）の貿易特化係数は2007年以降プラスに転じるとともに急速に改善した。貿易金額から主要カテゴリーである完成車を巡る貿易特化係数の悪化が完成車全体の貿易特化係数の悪化に影響していると考えられる。二輪車関係部品は排気量別の区分はなされていないが、第4期には継続して下落し、0.5（2009年）から0.17（2017年）にまで下落した。エンジン部品は0.2から0.4の間を推移した。さらに、排気量別エンジン部品の貿易特化係数は、2006年をピークに上下しながらもピーク時の半分程度0.4から0.5の値を推移した。

2.5.3 小括

第4期、タイ二輪車産業は、輸出入金額が大きく増加し、貿易が活発化した。2000年代以降、一層進展した経済のグローバル化、自由貿易化という外的要因に加え、輸入代替を通じた生産の現地化とそれに基づく輸出増大というタイ二輪車産業の国際的な競争優位の確立という内的要因がその背景にあった。ただ、二輪車産業を巡る完成車、部品、エンジン部品の

貿易特化係数は悪化した。これはなぜなら、ボリュウムゾーンであり付加価値が相対的に大きくはない小型排気量の完成車、エンジン部品の輸入が拡大したが大きく影響したからだった。一方で、付加価値が高い大型排気量完成車、エンジン部品の輸出は増大した。第4期、タイ二輪車産業は高付加価値製品の輸出拠点化へと進化しつつあった。

3 おわりに

3.1 貢献と議論

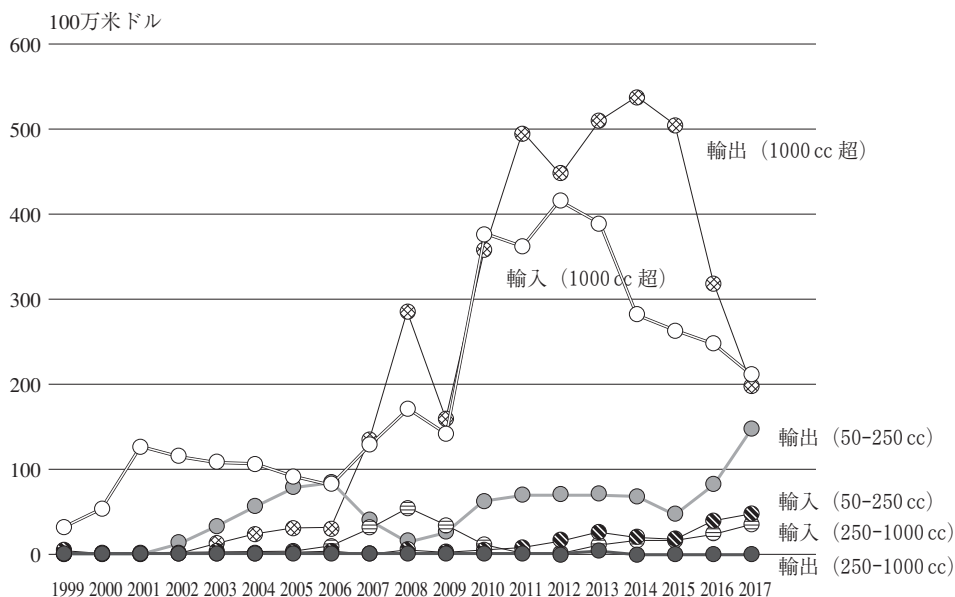
本稿はタイ二輪車産業の通関統計に着目しながら、発展途上国産業が輸入代替プロセスを通じて、どのように形成し、発展を遂げていくのかということを検討した。こうした本稿の議論が明らかにしたこととして次の4点にまとめることができる。

第1に、本稿は、タイ二輪車産業の事例から、個別産業の形成に従い、完成車、部品、エンジン部品に関する輸入代替が段階的に進展したことを示した。既存研究は、繊維縫製からテレビ、自動車へ生産品目が連鎖していく姿を描き、最終製品のみを輸入代替の進展対象として描くことが多かった。しかし、本稿は二輪車産業という単独の産業を検討することで、ひとつの最終製品を巡る輸入代替の進展を最終製品のみならずその生産に必要な部品レベルから明らかにすることができた。本稿の検討から、産業形成は順次、バリューチェーンの上流方向に拡大しながら進展することが示された。あわせて、本稿は産業間の転換、産業間の価値構造の連鎖に加え、産業内でも多様な産業形成の可能性があり、それが国際的な競争優位の構築につながりうることを示すことができた。

第2に、本稿は排気量別に最終製品と部品を検討することによって産業が常に同じものを生産し続けるのではなく、付加価値の低いものから高いものへ生産品目が拡大していくという産業構造の高度化を示すことができた。あわせて、産業構造の高度化に伴い、相対的に付加価値の低いものから順に、輸入代替を完了させた最終製品や部品の輸入が再度開始することも示された。二輪車産業という個別産業を取り上げたことで工業化の多様性を限定したように考えられる一方、産業形成の輸入代替のダイナミックな進化のありようを示すことができたと考える。ただ、高付加価値化のプロセスにおいても一足とびではなく漸進的で連続的であることには注意が必要だろう。

第3に、本稿は輸入代替プロセスの進化の2つの可能性を示した。ひとつは輸入代替志向の産業発展プロセスの再評価である。従来、輸入代替の強制は競争の非効率さをもたらすとして否定的な見方が多く、実際に輸入代替を強制することで工業化が停滞した国々も多かった。しかし、これはあくまで短期的な捉え方であり、産業創始の段階での非効率性に注目した議論のようにも考えられる。工業化はダイナミックで長期的なものであり、工業化の主体である企業の能力構築とその成果としての国際的な競争優位にも着目すべきと考える。本稿

図6 タイのオートバイエンジン部品の排気量別輸出入金額の推移



出所：Global Trade Atlas（原データは Thai Customs Department）を参照。

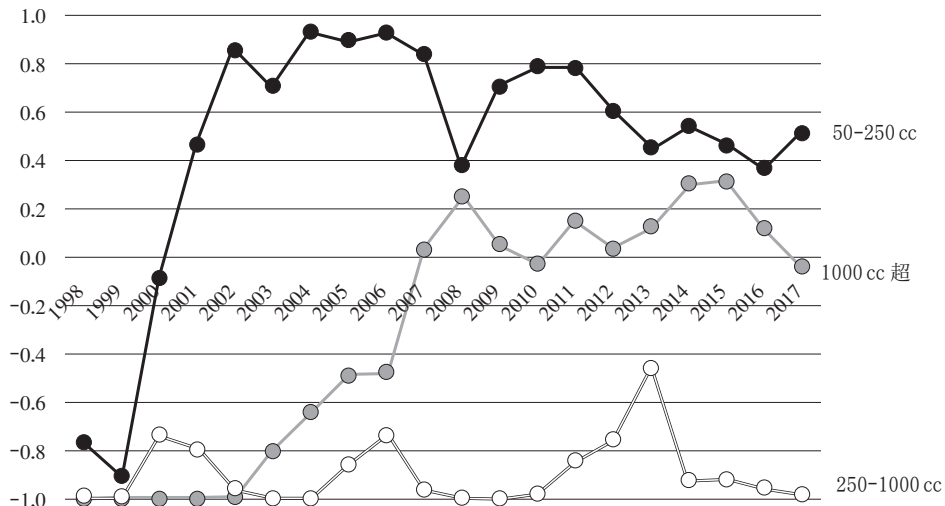
注：HS コードは排気量（50-250 cc）が840732，排気量（250-1000 cc）が840733，排気量（1000 cc 超）が840734である。

がタイ二輪車産業の第1期で検討したように、発生段階では競争制限的で不十分な規模の経済によるマイナス効果が生じた。しかし、本稿の第3期、第4期の検討が明らかにしたように、発生段階では非競争的な参入であった競争主体が漸進的に輸入代替を進展させ、貿易特化係数を改善した。タイ二輪車産業は1960年代から60年近い時間をかけながら国際的な競争優位を段階的に構築した。これは進化論の指摘する、発生の論理と存続の論理は異なり、発生は経路依存に、存続は競争合理性に依存する、ということであるだろう。

もうひとつは、輸入代替で産業が創始した場合でも、その産業が輸入代替に終始せず、環境により輸出志向に転換することもある、ということだ。本稿が明らかにしたように、タイ二輪車産業は1960年代の創始段階は輸入代替志向であったが、数十年の存続プロセスを経て、2000年以降は輸出志向の中型・大型排気量完成車とそのエンジン部品の国産化と輸出が本格化した。輸入代替と輸出志向は排他的で二者択一のオプションではない。

第4に、中所得国の罫の捉え方に対する問題提起である²⁾。製品カテゴリーを考慮せず、完成車、部品、エンジン部品の貿易特化係数の図を眺めると2000年代半ばからの低迷が顕著だった(図3)。また、製品カテゴリーを考慮した場合でも、エンジン部品の輸出入金額の図を眺めると、輸出入金額が拮抗しているようにもみえ、単に輸入したものをそのまま輸出しているようにも思われた(図6)。タイの所得水準は2000年代半ばから中所得とされる3000ドル

図7 排気量別エンジン部品に関する貿易特化係数の推移（1998年から2017年）



出所：Global Trade Atlas（原データは Thai Customs Department）を参照。

注：HS コードは排気量（50-250 cc）が840732，排気量（250-1000 cc）が840733，排気量（1000 cc 超）が840734である。

を超え（図1），そのことから，図3や図6が示すものはタイ二輪車産業が中所得国の罫に陥っているようにも見えるだろう。しかし，図5，図7のように排気量別に通関統計を区分できる完成車やエンジン部品の貿易特化係数を検討すると2010年代も上昇傾向にあったことがわかる。小型排気量においても輸入代替の進展と国際競争優位の構築に時間を要したように，中型・大型排気量完成車とそのエンジン部品についても，その評価はより長期的な観点から行うべきと考える。

3.2 残された研究課題

本稿で十分な検討ができず，今後の研究課題とすべきものは主に次の3点である。第1に，時代特性の再検討である。最初に確認したように，タイは20世紀後半の外資が主導する発展途上国の工業化の典型事例と考えられた。しかしながら，だからこそ，時代による制約条件がタイ二輪車産業の形成にも大きな影響を与えたといえる。本稿が示したように，タイ二輪車産業はグローバル化，自由貿易化が一般化する前の1960年代に産業形成を開始した。これは，タイ政府が産業の競争主体を限定させることができ，輸入禁止措置，国産化の強制といった強制的な輸入代替政策をとることができたことを意味した。21世紀に工業化を開始させようとする発展途上国がこうした政策オプションをとることは容易ではないだろう。また，タイ二輪車産業は中国が輸出を急拡大させた2000年以前に完成車，部品，エンジン部品の輸入代替をほぼ完了させることができた。これはすなわち，タイ二輪車産業は輸入代替プロセス

において現地生産の品目と中国からの安価な輸入製品とが競合することがなかった、あるいは少なかったことを意味する。21世紀に工業化を開始しようとする発展途上国は、工業化以前の段階あるいは工業化の創始段階から安価な製品が中国から大量に流入し、消費者としては望ましいことかもしれないが、雇用や技術移転、組織能力の構築といった工業化のもたらす果実を享受することが難しくなっている（三嶋，2014）。

21世紀の工業化において、グローバル化対応と安価な中国製製品への対応は大きな課題となっている³⁾。これらはタイの産業形成プロセスには生じなかった問題であるため、本稿はこうした課題へ十分な示唆を与えることができていないかもしれない。それゆえ、今後の研究課題として、ミャンマーやバングラデシュなど21世紀に工業化を本格化させた国々の二輪車産業を検討し、本稿が明らかにしたタイの特徴の妥当性、応用可能性を検討していくことが必要になるだろう。

第2に、産業特性の再検討である。二輪車産業は自動車産業と同様、1870年代に開発された内燃機関であるガソリンエンジンを技術的には中核とした。二輪車産業はライフサイクルの非常に長い産業であり、漸進的な改善効果が競争優位に結びつきやすい。そのため、本稿が示したような完成車から部品、エンジン部品というバリューチェーンの垂直方向への拡大や小型排気量から中型、大型排気量への進化といった技術的連続性とそれゆえの高付加価値化が生じたともいえる。しかし、半導体産業はライフサイクルが極めて短く、本稿が検討した産業形成の特徴とは異なっているように思われる。これらについて今後検討が必要である。

第3に、2008年以降の能力構築のありようである。本稿が主たる検討対象とした輸出入を行う主体である企業行動とその戦略、企業間競争に関して、2007年までは三嶋（2010）で明らかにしたとおりであるが、2008年以降について、紙幅の都合で本稿では十分に検討できなかった。

注

- 1) アジア通貨危機によりタイパーツは暴落した。通貨危機までのオートバイ関係部品、エンジン部品のタイの主要輸入国は日本であり、パーツは対円でも暴落したため、こうした為替の変化は輸入に対する支払い金額の増加を意味した。しかし、通貨危機後これらの輸入金額は減少した。すなわち、図2に表される以上にこの時期の輸入減少は著しかったと考える。一方、通貨危機後、タイパーツは暴落しドルベッグも解除された。当時のタイの主要輸出先はインドネシアなど東南アジア各国であり概ねいずれの国もドルに対して大きく自国通貨価値が下落した。このため、輸出に対する受取金額は同じ輸出量であれば概ね減少したはずである。しかし、通貨危機後タイからの輸出金額は増加した。すなわち、図2に表される以上にこの時期の輸出増加は著しかったと考える。
- 2) 中所得国の罨は投資に対する生産性の成長率が鈍化することに着目した議論である。本稿は生産性の解明を主眼とせず、議論の主たる対象としなかった。しかし、生産性のひとつの成果とし

て輸出や輸入があり、そのひとつの指標が貿易特化係数であるのだから、本稿の議論からも中所得国の罫について一定の考察は可能であり、その意義はあると考える。

- 3) 筆者はバングラデシュ、EAC（東アフリカ共同体）の自動車産業育成政策に関わり、このことに直面した。

参 考 文 献

- Amann, E., Cantwell, J. (eds.) 2012. *Innovative Firms in Emerging Market Countries*, New York: Oxford University Press.
- Mishima, K. 2005. “The Supplier System of the Motorcycle Industry in Vietnam, Thailand and Indonesia: Localization, Procurement and Cost Reduction Processes,” Kenichi Ohno and Nguyen Van Thuong Eds, *Improving Industrial Policy Formulation in Vietnam*, Hanoi: The Publishing House of Political Theory. pp. 219-242.
- Teece, D. J., Pisano, G. and Shuen, A. 1997. “Dynamic Capabilities and Strategic Management,” *Strategic Management Journal*, 18(7): 509-533.
- Thai Automotive Industry Association (TAIA) (1990-2017). *Thailand Automotive Industry Directory*, TAIA.
- Thai Customs Department (1955-1997). *Foreign Trade Statistics of Thailand, Thailand: Customs Public Relations Sub Division Office of the Secretary*.
- 大泉啓一郎「中所得国の罫と所得格差の是正」『アジア・マンスリー』（2014年7月号）(<https://www.jri.co.jp/page.jsp?id=24968>；2018年7月31日閲覧)。
- 大野健一・川端望編著（2003）『ベトナムの工業化戦略：グローバル化時代の途上国産業支援』日本評論社。
- 絵所秀紀（2008）『離陸したインド経済 開発の軌跡と展望』ミネルヴァ書房。
- 末廣明（2000）『キャッチアップ型工業化論 アジア経済の軌跡と展望』名古屋大学出版会。
- 『世界二輪車概況』各年版（1984-2004）本田技研工業。
- 園部哲史・大塚啓二郎（2004）『産業発展のルーツと戦略 日中台の経験に学ぶ』知泉書館。
- 藤本隆宏（1997）『生産システムの進化論 トヨタ自動車にみる組織能力と創発プロセス』有斐閣。
- 丸川知雄（2013）『チャイニーズ・ドリーム 大衆資本主義が世界を変える』ちくま新書。
- 三嶋恒平（2010）『東南アジアのオートバイ産業』ミネルヴァ書房。
- 三嶋恒平（2014）「ミャンマーの二輪車産業」『経済論叢』京都大学経済学会，188巻3号，pp. 47-63。