

第5章 タイの二輪車産業

東南アジアの生産拠点として急成長

タイの二輪車市場は、通貨危機後の需要の低迷から急速な勢いで回復し、2004年には200万台を超えた。二輪車および部品の輸出も増加しており、タイは東南アジアの生産拠点となっている。タイ政府の二輪車産業政策のもとで部品企業が集積し、競争力をもつに至った。日系メーカーは開発機能をタイに移管しつつあり、各社のタイ事業所は東南アジアにおける主力車種の企画から製造までを統括する拠点としての役割を果たしている。

1. 産業発展の概要

(1) 産業発展の過程と政策

タイ政府の二輪車産業政策は、1960年代に開始された民間主導型の投資奨励政策、1970～80年代に実施された参入制限、保護関税、部品の国産化規制(ローカル・コンテンツ)をおもな内容とする保護育成政策、1990年代以降進められている規制緩和、関税引き下げなどの自由化政策と消費者保護、環境対策の3つの時期に区分することができる。

タイで二輪車生産が始まったのは、1960年代後半である。輸入代替工業型事業に投資委員会(BOI)から税制上の恩典が賦与されることになり、1966～68年にかけて日系3社が相次いでCKD輸入による現地組立を開始した。

工業省は1971年に初めて二輪車産業政策を発表し、組立工場に対し2年以内に国産部品を50%使用するよう義務づける一方、5年間組立事業への新規参入を認めないとした。1977年には部品国産化率を70%に引き上げるとともに、国産化の算定方法は部品点数制へ移行している。1978年からは完成

車の輸入が原則として禁止され、輸入税は 40%となった。1984 年には輸入税が 60%に上昇し、部品国産化に強制調達品目が指定されている。1985 年から、完成車に輸入課徴金 20%を課し、部品の輸入税も 30%から 40%に引き上げた。1986 年には 150cc 以下のエンジン国産化が政府投資委員会(BOI)の投資奨励事業となり、1989 年のエンジン部品国産化率 30%に始まり、1993 年の 80%へ段階的に引き上げられた。部品国産化の進展により、タイ工場への技術移転が図られ、部品企業が成長している。

1980 年代後半からの経済成長により二輪車が普及すると、安全・環境問題が発生したため、その対策が講じられている。1989 年から二輪車は価格監視の対象製品となり、1992 年には事故を起こした際の治療費に充てる強制保険への加入、1993 年にはヘルメットの着用を二輪所有者に義務づけた。また大気汚染が深刻化したため、1993 年に 4 ストロークの二輪車生産が BOI の投資奨励事業となり、同年より段階的に排ガス規制が導入されている。

二輪車産業の規制緩和政策により、1993 年に組立事業の参入制限が撤廃され、1996 年には完成車の輸入を解禁した。部品の国産化規制は、まず 1996 年にエンジンを除く部品、1997 年に 150cc 以下のエンジン部品について撤廃され、2000 年に完全に廃止されている。税制は、1997 年に二輪車の物品税は 3%、1999 年に 150cc 以下のエンジンの輸入税は 33%となった。2002 年から ASEAN 域内の輸入税は一律 5%に引き下げられ、自由化が進展している。

BOI は 2002 年に、4 ストロークの二輪車生産事業を投資奨励から外した。投資申請した中国企業の事業内容が、輸入部品の組立のみで、あまり付加価値を生む事業ではなかったため、税の恩典を与えずとも投資が可能という理由で認可しなかった。しかし 2004 年に再び中国企業が投資申請したため、BOI で検討した結果、競争を促し消費者の選択の幅を広げる目的で、タイの製品規格に合格し、タイのサプライヤーを活用することなどを条件に、4 ストローク生産への投資奨励を再開している。

(2)二輪車産業の規模と位置づけ

タイ二輪車産業の製造業全体のなかの位置は、表1の通りである。この統計は事業所をすべて捕捉できていないため、絶対数には問題があるが、全体に占める割合は、大まかな傾向を読みとることができよう。タイの二輪車産業は、事業所、従業員、総生産いずれの規模も、四輪車産業を下回っている。インドネシアでは付加価値生産額で、二輪車が四輪車を上回っているが、タイでは自動車産業が東南アジアの集積地となり、四輪車産業の規模が大きい。

表1 タイ二輪車産業の位置づけ(2002年)

	製造業	四輪車	%	二輪車	%
事業所(社)	359,616	970	0.3	181	0.05
従業員(人)	3,878,251	102,573	2.6	21,728	0.56
雇用者(人)	3,381,561	101,761	3.0	21,546	0.64
賃金(1000バーツ)	343,102,295	18,651,361	5.4	2,730,992	0.80
総生産(1000バーツ)	6,277,497,299	570,529,550	9.1	83,333,899	1.33
支出	4,878,085,191	419,981,424	8.6	62,476,028	1.28
付加価値	1,399,412,108	150,548,125	10.8	20,857,871	1.49

出所:タイ統計局製造業調査 2003年版

2. 生産・輸出入の推移

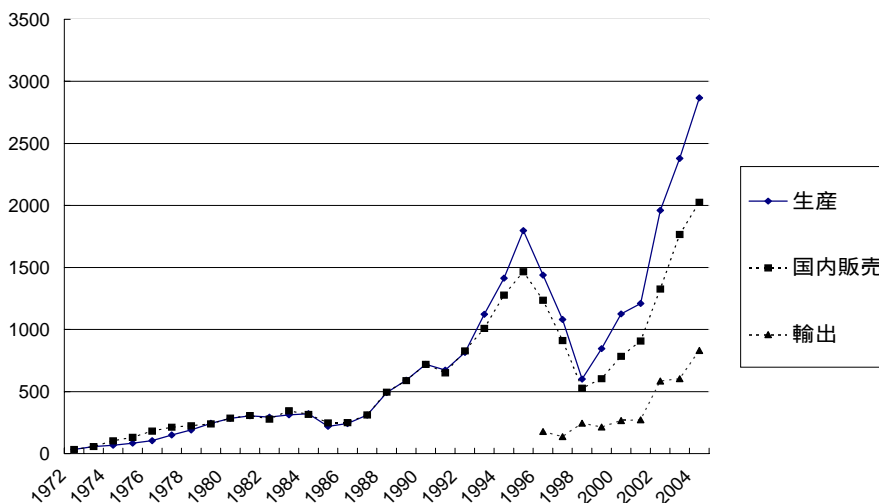
(1)生産動向の特徴

図1は1972年から2004年まで、二輪車の生産、販売台数の推移を示したものである。1970年代の中頃と1980年代の中頃に、国内販売が生産を一時的に上回っているが、完成車の原則輸入禁止や輸入税の引き上げにより、それ以外は一貫して生産が国内販売を上回っている。販売台数は1980年代前半に年30万台前後で低迷していたが、1980年代後半から経済成長により市場が拡大し、1995年に146万台まで増加した。通貨危機で需要が下落したため、1998年に53万台まで縮小したが、その後の市場の急速な回復に輸出も加わり、2004年は販売203万台、生産286万台に達した。

タイの二輪車生産がこのように急速に増加している要因として、つぎの点が挙げられよう。第一は、経済成長による所得の上昇である。二輪車の需要は、一人当たりGDPが1000ドルを超えると急速に拡大すると言われている。

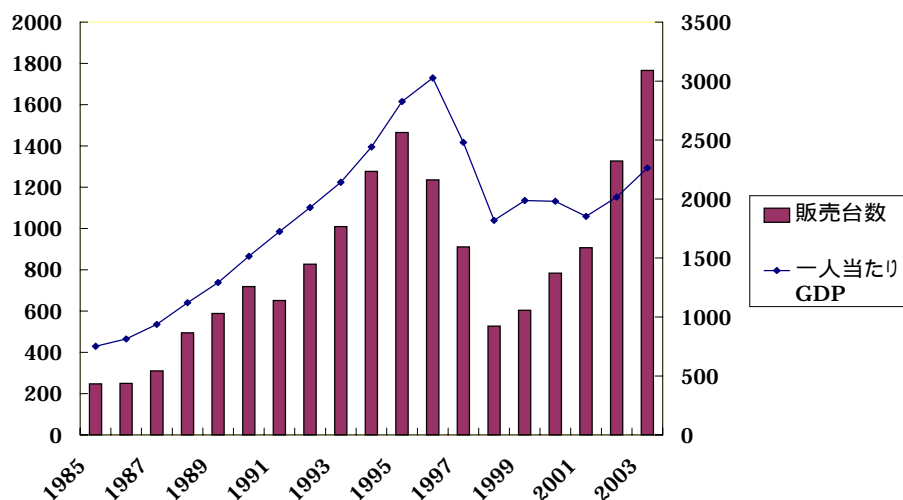
タイで 1000 ドルを超えた 1988 年は、販売台数が前年比 59%増加して、1995 年まで続く市場拡大の出発点であり、この経験則があてはまっている(図 2)。

図 1 タイの二輪車生産、販売、輸出の推移 (単位: 1000 台)



注: 輸出は CKD を含む。
出所: タイ工業連盟自動車部会

図 2 タイの二輪車販売台数と一人当たり GDP (単位: 1000 台/左軸、ドル/右軸)



注: 1997 年 7 月の通貨危機により、タイバツの対ドルレートは急落。
出所: 販売台数はタイ工業連盟自動車部会。GDP はタイ国家経済社会開発庁

第二は、公共交通機関の未整備による輸送手段としての二輪車の便利さである。タイでは地方に限らず首都バンコクでさえも、高架鉄道や地下鉄はようやく開通したばかりで、路線もまだ限られている。他の交通手段は乗り合い路線車やバイクタクシーしかなく、通勤や買い物に行く庶民の足として二輪車が利用されている。

第三は、二輪車の低価格化による市場の拡大である。2002年に日系メーカーが廉価車を市場に投入した結果、販売台数は通貨危機前のピークを上回るようになった(後述)。これまで二輪車に手が届かなかった所得層の需要が新たに掘り起こされ、購入層の所得下限が下がったためである。

第四は、割賦販売の普及である。通貨危機後はファイナンス会社の不良債権が増加して、割賦販売による二輪車市場の急速な収縮を招いたが、2002年からファイナンス会社は割賦条件を緩和して、割賦販売の競争が激化している(後述)。地方でも、ファイナンス会社や政府系の農業・協同組合銀行(BAAC)が割賦販売事業に参入し、競争が増している。

最後に、タイが東南アジアの二輪車生産拠点となったことである。1990年代半ば以降、日系メーカーのタイ工場は近隣諸国向けの輸出を拡大しており、マザー機能としての役割を果たしている。

(2)輸出入の動向

二輪車・部品の輸出入の推移を表2に示した。1990年代半ばは、ベトナム、ラオス、カンボジア向けの完成車の輸出が多かったが、2000年頃からこれら諸国での現地生産の拡大により、CKDの輸出に切り替わっている。2001年以降の新たな特色として、アメリカ向け大型バイクの輸出が増加している。

完成車の輸入はほとんどなかったが、2001年より日本からの輸入が増えてきている。部品の輸入の多くは日本からであったが、部品の現地調達が進み、1990年代後半以降は減少している。中国や台湾からの部品の輸入は2002年以降若干増えているものの、輸入額はまだ少ない。

(3)ASEAN 域内部品貿易の推移

ASEAN 産業協力(AICO)あるいは共通効果特惠関税(CEPT)スキームにより、ASEAN 域内の貿易関税が 0～5%であるため、日系メーカーは域内の部品相互補完を進めている。とくにエンジン部品など設備投資が多額に上る部品では、投資効率を上げるために、このスキームが活用された。しかし近年、各国の生産規模が増加したため、部品を各国で生産する方向が強まっている。

表 2 によれば、2002 年以降タイから ASEAN 各国向けの部品輸出が増加している。CEPT が完全実施されたもとで、日本からの部品輸出がタイの生産拠点からの輸出に切り替わったことも要因の一つと考えられる。

表 2 タイ二輪車・部品の輸出入

二輪車輸出		(～ とも単位は 100 万ドル)											
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
アメリカ合衆国	0.0	0.0	0.2	0.0	1.2	0.3	1.4	2.9	25.7	33.9	37.9	54.1	
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	8.9	23.7	
インドネシア	0.0	0.0	0.0	-	1.2	0.0	0.0	2.4	6.6	9.4	17.0	21.6	
日本	2.1	1.6	3.4	2.8	3.0	2.5	1.6	2.5	3.0	2.7	13.1	16.4	
ベトナム	8.8	10.5	86.0	99.3	67.1	48.8	43.7	48.3	10.3	-	-	-	
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	8.8	-	
ラオス	33.8	48.9	40.3	30.2	47.6	30.8	54.4	27.8	5.3	2.3	-	-	
その他	14.5	15.4	6.4	9.1	11.3	20.8	16.1	17.1	27.2	34.7	58.7	99.1	
合計	104.7	125.9	150.4	166.9	158.0	114.9	131.3	111.4	96.9	109.1	144.4	214.9	

二輪車部品輸出		(～ とも単位は 100 万ドル)											
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
インドネシア	2.3	2.7	1.4	3.5	4.9	0.5	0.6	2.5	6.4	32.3	55.6	83.2	
ベトナム	2.9	14.5	16.6	11.2	7.5	46.7	49.5	83.7	56.8	51.4	40.3	57.7	
カンボジア	32.9	3.7	6.1	8.5	21.1	19.5	5.5	11.3	10.3	15.1	30.4	42.4	
フィリピン	0.4	0.6	1.7	1.9	1.8	9.8	6.5	17.9	18.3	20.8	20.5	32.4	
マレーシア	3.9	3.1	2.2	3.2	1.9	0.7	2.6	3.0	4.7	7.8	12.6	22.9	
日本	2.5	1.1	1.2	1.3	3.4	5.1	13.3	17.0	15.5	8.4	34.4	22.2	
ラオス	0.3	0.4	1.5	1.0	18.3	67.1	69.1	35.5	22.5	7.5	3.9	3.4	
その他	7.8	6.7	9.5	8.8	15.4	11.4	12.7	17.7	15.5	22.0	25.9	43.0	
合計	53.0	32.8	40.2	39.4	74.3	160.8	159.8	188.6	150.0	165.3	223.6	307.2	

二輪車輸入		(～ とも単位は 100 万ドル)											
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
日本	0.7	1.1	0.5	1.0	0.7	0.2	0.1	0.1	18.3	21.4	30.2	35.6	
ドイツ	-	0.0	0.0	0.1	-	-	-	-	0.2	0.7	1.2	1.5	
中国	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.5	0.4	0.7	
イタリア	-	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	
インドネシア	-	-	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.1	
アメリカ合衆国	0.1	0.0	0.0	0.2	0.8	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
その他	0.2	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.2	
合計	1.0	1.2	0.5	1.6	1.7	0.3	0.2	0.3	18.7	22.7	32.4	38.4	

二輪車部品輸入		(～ とも単位は 100 万ドル)											
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
日本	227.4	268.3	359.0	237.6	112.8	39.9	41.2	55.4	51.9	36.2	30.3	28.9	
インドネシア	0.1	0.4	0.3	1.0	0.2	0.1	0.1	0.9	0.8	12.1	12.9	24.0	
中国	0.3	0.5	0.7	1.2	0.8	0.5	1.1	2.8	4.5	6.1	12.5	15.7	
台湾	8.6	10.5	7.9	5.0	3.9	2.8	4.2	7.3	5.9	7.5	11.2	10.1	
マレーシア	0.6	0.5	0.4	0.1	0.3	0.2	0.2	0.3	0.6	2.7	2.4	2.8	
インド	2.5	2.7	3.4	2.6	1.9	0.8	1.5	2.4	1.9	1.0	1.1	1.7	
その他	2.9	2.9	3.3	1.7	2.0	0.6	0.9	1.3	2.0	4.0	6.4	7.6	
合計	242.4	285.8	375.0	249.2	121.9	44.9	49.2	70.4	67.6	69.6	76.8	90.8	

出所：タイ商務省貿易データ

3. 二輪車市場の現状

(1) 二輪車保有状況と全国分布

2003 年末現在、タイの人口は 6308 万人、二輪車保有台数は 1821 万台である。二輪車の保有率は 1989 年の 13.5 人に 1 台から 1996 年の 5.6 人に 1 台へと急速に普及し、通貨危機で減速したものの、2003 年には 3.5 人に 1 台まで拡大している(表 3)。2001 年にマレーシアを抜き、台湾に次いで世界第 2 位の保有率となった。保有が飽和に近づく兆候もみられるが、1 家に 1 台から 1 人に 1 台へと進みつつある。

地域別に保有状況を見ると、首都バンコクは 13% にすぎず、大部分は地方で保有されている。保有の地域別分布割合が人口分布よりも低い地方は、東北部と中部である。東北部は最も所得の低い地域であり、中部は集落間の距離が遠くなく交通が比較的便利のためと推測される。ただしここ 5 年間の普及状況を見ると、東北地方は 7.6 人から 4.6 人に 1 台まで急速に拡大した。

表 3 タイ二輪車の保有台数 (単位: 台、人、%)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
全国人口	55,898,613	56,303,273	56,942,307	57,788,965	58,336,072	59,095,419	59,460,382	60,116,182	60,816,227
全国二輪車保有台数	4,153,000	4,778,220	5,521,391	6,307,800	7,260,665	8,248,303	9,314,840	10,713,678	11,649,959
人口 / 保有台数(人)	13.46	11.78	10.31	9.16	8.03	7.16	6.38	5.61	5.22
バンコク	644,597	728,679	887,289	1,006,302	1,105,084	1,233,503	1,373,072	1,527,834	1,616,622
人口 / 保有台数(人)	8.35	7.61	6.34	5.53	5.04	4.53	4.06	3.66	3.47
地方	3,508,403	4,049,541	4,634,102	5,301,498	6,155,581	7,014,800	7,941,768	9,185,844	10,033,337
人口 / 保有台数(人)	14.40	12.53	11.07	9.85	8.57	7.63	6.79	5.94	5.50
年	1998	1999	2000	2001	2002	2003			
全国人口	61,466,178	61,661,701	61,878,746	62,308,887	62,799,872	63,079,765	地域別保有台数 (%)	人口 (%)	
全国二輪車保有台数	12,464,499	13,244,961	13,816,560	15,236,081	16,581,174	18,210,454	18,210,454	100.0	100.0
人口 / 保有台数(人)	4.93	4.66	4.48	4.09	3.79	3.46			
バンコク	1,646,738	1,660,119	1,964,850	1,853,788	2,352,762	2,366,981	2,366,981	13.0	9.3
人口 / 保有台数(人)	3.43	3.41	2.89	3.09	2.46	2.47			
地方	10,817,761	11,584,842	11,851,710	13,382,293	14,228,412	15,843,473	15,843,473	87.0	90.7
人口 / 保有台数(人)	5.16	4.83	4.74	4.23	4.00	3.61			
中部	6.87	7.04	6.57	5.87	6.12	5.25	1,089,812	6.0	9.1
東部	4.08	3.73	3.54	3.20	3.08	2.74	1,590,223	8.7	6.9
東北部	7.62	6.51	6.73	6.00	5.40	4.61	4,700,816	25.8	34.3
北部	4.30	4.15	3.86	3.53	3.34	3.16	3,829,755	21.0	19.2
西部	4.14	3.75	3.98	3.53	3.27	3.15	1,560,503	8.6	7.8
南部	3.59	3.66	3.56	3.06	3.00	2.77	3,072,364	16.9	13.5

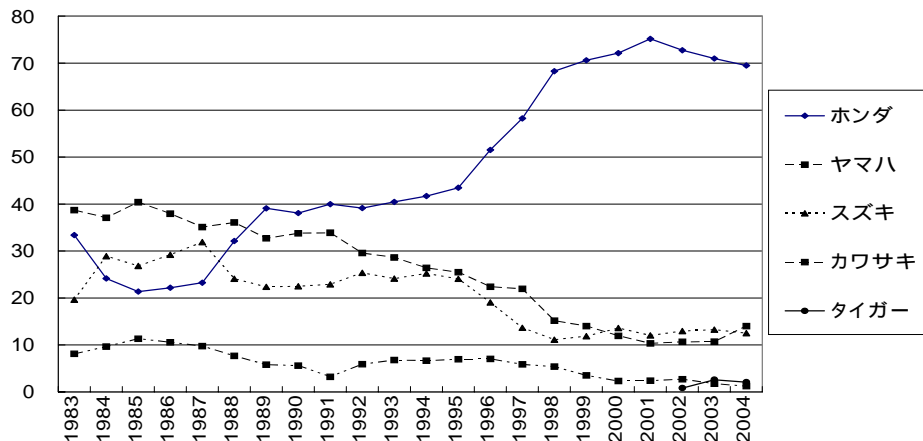
出所: 人口はタイ内務省地方行政局、保有台数はタイ運輸省陸運局。

(2) 二輪車市場の特徴

タイの二輪車市場は日系メーカーのブランドが 97% を占めており、中国や

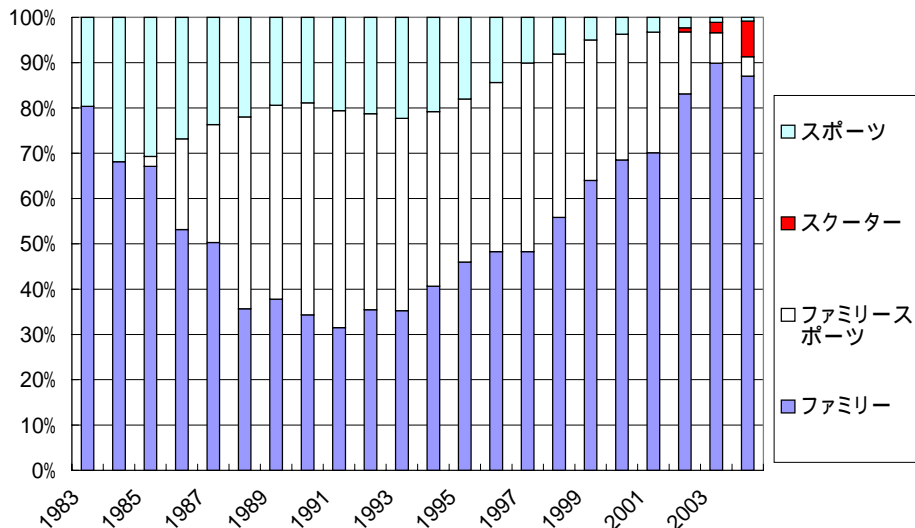
インドのように地場メーカーが主導している市場とは様相が異なっている。またベトナムやインドネシアとも違って、タイではこれまで中国車が市場に浸透しておらず、日系メーカー優位の体制が続いている。

図3 タイ二輪車のメーカー別販売シェア (単位:%)



出所:タイ工業連盟自動車部会、原データはタイ運輸省陸運局。

図4 タイ二輪車のタイプ別販売シェア (単位:%)

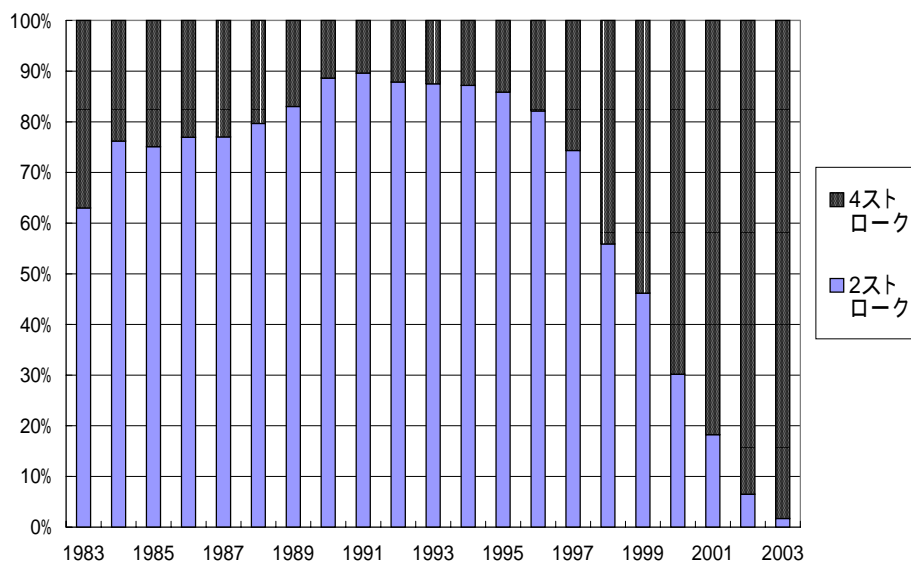


出所:タイ日系二輪車メーカー資料、原データはタイ運輸省陸運局。

日系メーカーが寡占状況を築いているタイ市場であるが、メーカー別販売シェアはこの20年間で大きく変化している。1980年代は日系3社が競合していたが、1990年代前半にホンダが一步抜けだし、1990年代後半以降はホンダが他社を大きく引き離している(図3)。この販売シェアの変化は、各メーカーの投入モデルが市場で評価された結果と考えられる。

タイの二輪車市場は、アンダーボーン(タイではファミリータイプと呼ぶ)が9割という圧倒的なシェアを有している。他方でモーターサイクル(スポーツタイプと呼ぶ)は、1980年代に3割を占めていた時期もあったが、通貨危機後にシェアが顕著に低下して、2004年は1%にすぎない。またスクーターは2002年に投入され、若者や女性に顧客層を広げて、2004年は全体の8%に増加した(図4)。排気量は200cc以下で、100~125ccが主流となっている。

図5 タイ二輪車のストローク別販売シェア (単位: %)



出所: タイ日系二輪車メーカー資料、原データはタイ運輸省陸運局。

タイでは1980年代後半から1990年代半ばにかけて、ファミリースポーツという他国にはみられないタイプが、市場の40%前後を占めた。カブタイプ

からレグシールドをはずして、外観をよりスリムにしたタイプで、ファッション性を好む顧客の要望に対応して日系メーカーが投入した。また同時期にタイでは、小排気量で高出力が出せる2ストロークの需要が多く、市場の8割以上を占めている(図5)。本田は1987年に、2ストロークでクラッチ付きのファミリースポーツタイプNOVAを投入し、販売シェアが増加した。

政府は1990年代前半から段階的に排ガス規制を強化し、4ストローク車の生産を奨励した。また通貨危機以降はガソリン価格が高騰したため、燃費が良く耐久性に優れた4ストロークの需要が徐々に高まり、2004年には99%以上となった。本田は1997年に、4ストロークでファッションブルなファミリータイプWaveを投入して、販売シェアがさらに増加した。ファミリータイプにもファッション性を重視したモデルが投入され、ファミリースポーツタイプの販売シェアは徐々に縮小している。

ベトナムで中国車に市場を席巻された本田は、2002年1月に対抗措置として廉価車Waveを投入したが、タイにおいても中国車への予防的な対策として同年6月に廉価車Wave100を発売した。Wave100は、Wave110の外観にDream100のエンジンを搭載した機種で、既存のWave110の価格が4万パーツ(約11万6600円)、Dream100が3万5000パーツであるのに対し、価格を2万9800パーツ(約8万6800円)に抑えたため、購買層の幅を広げて爆発的に売れた。本田はさらに仕様を一部シンプルにしたWave Zを、2003年4月に2万7500パーツで発売したが、クラッチ付きのため、当初の予測ほどには売れていない。

スズキは本田の低価格化戦略に追随して、Smash110を2002年10月に投入し、その派生機種Smash Dを2003年6月に発売した。

ヤマハはデザインや機能面を重視して差別化を図り、低価格化には与しない独自路線を追求している。ヤマハは2002年7月からスクーター(オートマチック車)を投入したが、2003年11月に発売したMio、2004年9月にモデルチェンジしたNouvoがヒットして、若年層の顧客獲得に成功した。ヤマハの主力製品の小売価格は3万7000パーツと割高であるが、高付加価値商

品としてブランドイメージの定着を図っている(表 4)。カワサキは、タイ市場においてスポーツタイプの販売が収縮したため、アメリカ向けの輸出に力を入れている。

表 4 タイ二輪車のモデルと価格、販売台数(2004 年)

メーカー	モデル名	排気量	カテゴリー	発売年月	価格(バーツ)	販売台数	順位
ホンダ	Wave Z	100	F	Apr-03	28,000	117,406	
	Wave 100	100	F	Jun-02	31,000	827,873	
	Wave 125R	125	F	Mar-04	36,500	314,488	
	Wave 125S	125	F	Dec-01	43,000		
	Wave 125i	125	F	Aug-03	49,500		
	Dream 125	125	F	Aug-02	37,500	69,643	
	Nice 125	125	F-S	May-03	41,000		
	Sonic	125	F-S	Aug-00	44,500	75,339	
	CBR150R	150	S	Apr-02	61,000		
Phantom	200	C	Apr-01	83,000			
ヤマハ	Fresh	105	F	Aug-00	29,400		
	Spark	110	F	Nov-01	33,400	58,137	
	Nouvo MX	115	AT	Sep-04	42,000	42,916	
	Mio	115	AT	Nov-03	32,000	111,499	
	Mio MX	115	AT	Jul-04	35,400		
	X-1	110	F	May-04	37,100	44,501	
スズキ	Smash D	110	F	Jun-03	29,800		
	Smash Junior	110	F	Oct-02	35,000	91,754	
	Best	125	F	03	41,000		
	Super Best	125	F		45,000		
	Raider 150	150	F-S		50,000		
カワサキ	Kaze Hit	112	F		30,000		
	Kaze 125	125	F		35,900		
	BN 175	175	S		76,800		
タイガー	Smart	120	F	Jun-02	29,500		
	Smart	125	F		30,860		
	Joker	125	F		35,900		
	Boxer	200	S				
JRD	Surf	110			27,500		
		125					

注: カテゴリーは F:ファミリータイプ、F-S:ファミリースポーツタイプ、S:スポーツタイプ、AT:スクーター(オートマチック)、C:カスタム。1 バーツは約 2.7 円(2004 年)。価格は各モデルの最低仕様価格。ホンダは店頭小売価格。ヤマハは卸価格のため、小売価格は上記価格に付加価値税と販売店の利益が加わる。

出所:ヒアリングをもとに筆者作成

タイ資本の二輪車メーカーとしてはじめて、タイガーが 2002 年 6 月に独自ブランド Smart120 を発売した。小売価格は 2 万 9960 バーツで、日系メ

メーカーの廉価車とほぼ同じ価格に設定する一方、排気量を上げて仕様を高めている。タイガーは唯一の国産ブランドという宣伝活動を展開し、2003年の販売シェアを2.6%まで広げた。またマレーシアのメーカーJRDはスクーター中心に販売しているが、2003年の販売シェアは0.7%にとどまっている。

(3)販売の特徴

新車購入者の平均個人月収は6500～9000バーツ(約1万7500円～2万4200円)なので、二輪車の価格はその約5倍となり、二輪車は資産価値をもつ耐久消費財である。一方で四輪車の価格とは10倍の開きがあるため、二輪車は比較的容易に購入できる移動手段で、生活必需品となっており、各地方の中間層世帯の所有割合が高い(表5、表6)。

購入はローン利用者が6～7割を占め、バンコクではファイナンス会社、地方ではディーラーが割賦販売を行っている。機種により異なるが、ローンの頭金は標準で価格の10～20%、分割払いの期間は24～36ヵ月である。地方のディーラーは金利を月2%に設定しているため、2年で48%となり、かなりの利益を稼げる商売となっている。バンコクでは2002年から、メーカー系のファイナンス会社や信販会社との間で競争が激化しており、頭金をゼロや低額にし、金利も月0.8～1.7%に抑えられている。

販売網は、日系メーカーが各250～750店のディーラーを有している。大部分は専売店であるが、約半分は他のブランドも扱う併売法人である。ディーラーはタイ全国に約1400店あり、サブディーラーまで含めると3000店近くある。またバンコクに直営店を開設したメーカーもある。ディーラーは販売促進活動として、頭金の減額やプレミアム商品の添付などを行っている。

新車の2割が買い換えユーザーであるが、そのうち6割は友人や親戚に個人的に販売しており、残りの中古車を専門に扱うディーラーが登場している。また割賦販売で差し押さえられた二輪車は、オークション市場で競売される。日系メーカーが廉価車を投入した直後は、中古車市場が縮小した。

表 5 タイにおける耐久消費財所有世帯割合(2002 年) (単位: %)

	全国	バンコク首都圏	中部	北部	東北部	南部
冷蔵庫	76.4	82.3	85.0	80.0	66.4	75.6
テレビ	91.6	92.5	92.7	91.1	92.1	88.1
パソコン	6.7	19.6	5.1	4.4	3.3	4.4
電話	24.2	59.6	26.5	19.7	9.7	19.5
携帯電話	30.0	58.3	39.3	20.9	15.5	30.4
自家用車	8.8	22.6	9.5	5.9	3.6	8.3
商用車	13.6	12.8	18.7	15.8	10.0	12.6
二輪車	62.5	25.4	70.4	72.4	65.3	75.7

出所: タイ統計局世帯社会経済調査 2002 年版

表 6 支出額 5 階層別二輪車所有世帯割合(2002 年) (単位: %)

	バンコク首都圏	中部	北部	東北部	南部
0 ~ 20%	29.6	63.7	55.3	48.6	67.5
支出額(バーツ)	0 ~ 2,920	0 ~ 1,630	0 ~ 1,110	0 ~ 1,007	0 ~ 1,407
20 ~ 40%	32.1	75.4	73.4	61.0	79.7
支出額(バーツ)	~ 3,926	~ 2,258	~ 1,494	~ 1,345	~ 1,905
40 ~ 60%	29.1	76.8	76.7	72.9	78.9
支出額(バーツ)	~ 5,145	~ 3053	~ 1,991	~ 1,774	~ 2,612
60 ~ 80%	21.5	71.6	79.4	70.5	78.5
支出額(バーツ)	~ 7,537	~ 4,428	~ 3,077	~ 2,584	~ 3,839
80 ~ 100%	14.5	64.6	77.3	73.4	73.5

注: 1 バーツは約 2.9 円(2002 年)。

出所: タイ統計局世帯社会経済調査 2002 年版

4. 生産者の構成

(1) 組立企業

タイでは 2004 年現在、Thai Honda Manufacturing Co., Ltd.(以下、タイホンダ)、Thai Yamaha Motor Co., Ltd.(タイヤマハ)、Thai Suzuki Motor Co., Ltd.(タイスズキ)、Kawasaki Motor Enterprise(Thailand)Co., Ltd.(カワサキモーター)の日系 4 社、地場系の Millennium Motors Co., Ltd.(タイガー)、マレーシア系 JRD Bright Motor Industries Co., Ltd.(JRD)の計 6 社が、二輪車の組立を行っている(ダイレクトリーを参照)。日系 4 社は現在、日本側が過半数出資しているが、このうち 2 社は前身となる会社で、タイ側が経営の主導権を握っていた。

ヤマハは 1966 年に Siam Yamaha Motor 社の株式を 30%取得したが、1971 年以降は技術提携にとどまっていた。タイ側の KPN グループが通貨危機により過剰債務を抱えたため、1998 年にヤマハが資本参加して 28%の株式を所有し、2000 年に現在の社名に変更して出資比率を 51%に引き上げている。2003 年にはさらにヤマハが出資比率を 62%に引き上げ、経営を立て直している。カワサキは 1976 年に Thai Kawasaki Motor 社を設立したが、株式所有は約 25%にとどまっていた。BOI の投資奨励を受けて、1997 年に日本側とタイ側が 51:49 の出資比率で現在の新会社を設立し、ラヨン県に工場を建設した。しかし通貨危機により、タイ側は出資を引き揚げ、Thai Kawasaki Motor 社も債務処理のため倒産の私的整理が行われた。

地場系のタイガーは、Thai Kawasaki Motor 出身者が中心となって、2000 年に設立された。倒産した同社の工場で生産しており、中国製エンジン部品を重慶の宗申集団などから輸入して組み立てている。エンジン部品の機械加工は内製しており、中国車よりは品質を重視している。また自社ブランド以外に、Garuda、Distar ブランドの二輪車も委託を受けて生産している。マレーシア系の JRD は、南部のハジャイに建設した工場でおもにスクーターを生産している。マレーシアでは、プロトンなど国民車向けのアルミ鋳造、ホイール製造を行う企業であり、スクーターの技術は台湾から導入している。

(2)部品企業

タイ自動車産業振興機構(TAI)によれば、タイの OEM サプライヤーは 709 社あり、その内訳は四輪車向け 386 社、二輪車向け 201 社、四輪・二輪両方に納めている企業が 122 社である。また裾野産業に従事する 2 次以下の下請企業が、約 1000 社存在している。ただし全体像は、あまり明確ではない。本書では、比較的データの揃う 200 社をダイレクトリーに収めた。

日系メーカーの部品調達状況を見ると、A 社は 161 社から部品を調達し、そのうち日系企業 91 社、地場系 70 社であるが、購入額では日系が 85%を占めている。B 社では 132 社から調達し、内訳は日系 73 社、地場系 48 社、

その他 11 社。C 社は 120 社から調達して、日系が約 6 割。D 社は 157 社から調達して、日系 83 社、地場系 74 社である。部品の現地調達率は、ファミリータイプに関しては 99%を超えている。地場のタイガーは、タイ(日系を含む)40 社、台湾 3 社、中国 5 社から、部品を調達している。

エンジンの主要部品に関しては、日系メーカーは内製しており、タイホンダとタイヤマハはその鋳鍛造についても、内製あるいは協力部品企業が生産している。タイ工場の内製率は約 15%で、日本よりも高いが、ガソリンタンク、マフラー、フレームなどを、部品企業からの調達に切り換えているメーカーもある。日系メーカーが地場企業から調達している部品は、小物プレス、溶接、樹脂、ダイキャスト部品など難易度の高くない部品が多い。タイサムットグループのように、フレーム、シート、ガソリンタンク、マフラーなどの OEM 供給ができるまでに成長した地場企業も存在する。

ダイレクトリーに掲載した部品企業 200 社のデータより、つぎのような特徴が明らかとなった。企業の設立年は、1987～89 年に 46 社、1991～94 年に 45 社が設立されており、1980 年代後半および 1990 年代前半に集中している。部品の国産化政策が進展した時期、市場の拡大または円高により日系企業がタイへ進出した時期に対応している。出資形態では、タイ資本過半数が 153 社で、うちタイ資本 100%が 113 社、外資過半数が 36 社で、うち外資 100%が 9 社である。通貨危機以前は、輸出事業でないと外資の過半数出資は認められなかったが、それを考慮しても、企業数ではタイ企業が圧倒的に多い。従業員数は、99 人以下が 22 社、100～499 人が 49 社、500 人以上が 39 社で、比較的規模の大きい企業が多い。資本金は 1000 万バーツ未満が 49 社、1000 万～1 億バーツが 81 社、1 億バーツ以上が 60 社と分散している。

5. 二輪車産業に関わる法制度

(1) 税制

二輪車の輸入関税は、完成車 60%、エンジン 20%、その他部品 10%で、ASEAN 域内からは一律 5%である。また物品税が工場出荷時に課せられ、4 ストロークが 3%、2 ストロークが 5%である。物品税に一律 10%の地方税が、別途課せられる。他に販売時には、7%の付加価値税がかかる(表 7)。

新車の購入にともなう費用は、1979 年自動車法にもとづく「登録の手引き」100 バーツ、ナンバープレート登録料 100 バーツ、他に自動車税があり、二輪車は 100 バーツ(1 年ごとに更新)を支払う。また二輪車では、事故を起こした際の治療費に充てる強制保険に加入が義務づけられ、125cc までが 250 バーツ、125cc 以上が 350 バーツである。以上の合計に、販売店の手数料が加えられ、購入者は 800 ~ 1000 バーツを支払う。

二輪車では、四輪車のように事故の際に車両の修理に充てる任意保険はない。また盗難保険は車種により異なるが、1 年で 1500 バーツ前後、2 年でさらに約 700 バーツ加算される。車検制度は 5 年目以降、毎年義務づけられており、費用は 100 バーツ前後である。車検を受けないと、自動車税が納付できない仕組みになっている。

表 7 二輪車の税制

(単位: %)

	輸入税(完成車)	物品税	地方税	付加価値税
4ストローク	60	3	10	7
2ストローク	60	5	10	7

注: 2003 年 12 月 11 日財務省関税局政令により輸入課徴金は廃止。地方税は、物品税に課せられる。

出所: タイ自動車産業振興機構

(2) 排ガス規制

タイ政府は、深刻化する大気汚染問題への対策として、1993 年より段階的に二輪車の排ガス規制を施行している(表 8)。国家環境委員会で決められた内容が、工業省工業製品規格事務局の布告となって制定されている。2004 年か

ら施行されたレベル 5 は、ユーロ より少し厳しい基準である。2008 年に施行予定のレベル 6 は、ユーロ と同等の基準になる。

表 8 二輪車の排ガス規制

レベル	工業製品規格	車種、排気量	CO (g/km)	HC (g/km)	布告日	施行日
1	TIS 1106-2535	2ストローク	16-40	10-15	1992/8/25	1993/8/10
		4ストローク	25-50	7-10		
2	TIS 1185-2536	2ストローク	12.8-32	8-17	1993/9/13	1995/3/15
		4ストローク	17.5-35	4.2-6		
3	TIS 1305-2538	< 110cc	13.0	5.0	1995/6/27	1995/7/1
	TIS 1355-2538	< 125cc	13.0	5.0	1996/3/26	1996/7/1
	TIS 1360-2538	全サイズ	13.0	5.0	1996/3/26	1997/7/1
4	TIS 1650-2541	< 110cc	4.5	3.0	1999/6/11	1999/7/1
		< 125cc	4.5	3.0		2000/7/1
		全サイズ	4.5	3.0		2001/7/1
5	TIS 2130-2545	全サイズ	3.5	2.0	2002/7/31	2004/7/1

出所: タイ工業省工業製品規格事務局

(東 茂樹)