

第 7 章

タ イ

1. 自動車産業政策

タイにおける自動車組立産業の開始は 60 年代に入ってからである。第 1 表にみるように、投資奨励法の適用を受けて続々と組立工場がつけられた。その結果、国内組立車と輸入車の割合は、1960 年の 4% から 1965 年には 27% に達した。総じて 60 年代の国内組立車のウエイトは 15~25% 前後であったといえる。(第 2 表参照)

1969 年政府は、投資奨励による特権期間(5 年間)が切れた自動車組立産業を助成するため、組付部品に対する関税を引き下げた。また、70 年には国内で組み立てた乗用車への事業税を輸入完成車に対する事業税率より低くした。

71 年自動車産業政策の公告

最初の本格的自動車産業助成政策は、1971 年 7 月 19 日工業省が公表した政策によって始まった。

この政策は、(1)完成車輸入台数を減らし、これにかえて国内組立台数を増大させる、(2)自動車組立産業を真の自動車生産工業にする、(3)自動車部品工業の発生と成長を助長する、(『工業記録』Vol. 7, p. 19 以下)という目的をもち、以下の内容であった。

車種・モデル数の制限

自動車組立工場は乗用車、商業車のうちどちらか一つしか組み立てることができない。

1 工場で組立てできる乗用車のモデル数は 3 モデルまでとし、2000cc 以上の乗用車はこの 3 モデル中 1 モデルのみ許可される。

商業車の場合、1 工場について 5 モデルを限度とする。

ただし、この政策公告以後、設立される工場では乗用車組立については 2 モデルま

で、また 2000cc 以上のモデルは生産できない。商業車の組立ては 3 モデルまでとした。

国産化率の決定

$$\text{国産化率} = \frac{\text{国内調達部品価格}}{(\text{輸入部品 CIF 価格} + \text{輸入税}) + \text{国内調達部品価格}} \times 100$$

上記の国産化率の計算方式をもち、乗用車については 25% の国産化率を、また、トラック、バスなど商業車については、国産化率計算において車体価格を含まないで 25% の国産化率を、73 年 12 月末までに達成するよう義務づけた。

自動車産業開発委員会の設置

また、自動車産業政策の企画立案の機関として、工業省次官を委員長とし、関税局、投資委員会、陸上輸送局、商業経済局などの代表 7 名で構成される自動車産業開発委員会が設置され、またこの委員会の下に部品関係の小委員会も置かれた。

72 年自動車産業政策

前記の自動車産業開発委員会の提案に従い、工業省は 72 年 2 月 29 日、前の 71 年 7 月 19 日公告を大幅に修正した。その内容は以下のとおりである。

車種・モデル・機関排気量

現在生産している車の車種、モデル、機関排気量に関して、これらに追加、変更、廃止する場合は事前に工業省に許可を得なければならない。

工業省が上記の許可を与える場合、ケースごとに工業省の政策に合致するかどうかを検討する。

国産化率

国産化率は 71 年政策と同様であるが、達成期限を 74 年 12 月末までとする。

工場新設許可条件

新設を許可される工場は次の条件をみたすこと。

完全に分解されている組付部品から、1 日(8 時間)当たり少なくとも 30 台の組

* その後、74 年 5 月 2 日の工業省の追加公告で、ウィンドーシールド付シャシー/エンジンについては、国産化率を 74 年 12 月末までに 20% とすること、また、73 年 11 月 5 日の工業省の追加公告で、シャシー/エンジンだけのものは、国産化率を 74 年 12 月末までに 15% とすることが義務づけられた。

立てができる能力を有すること。これは操業開始後5年以内に達成すること。

機械設備費（設置費も含む）および工場建物への投資が2000万バーツを下らない計画であること。

国産化率の期限内の達成率をみると、トラック組立てについては25%を達成したものの、乗用車組立てについては25%に達せず、だいたい20-22%であったという（1976年産業事情，p.320）。乗用車組立てについて国産化率達成が困難であった理由として、①国内で組み立てられるモデル数が多く、各モデルに共通して使える部品を除いては、国内生産がされていないか、きわめて少量であること、②親会社が定める品質の基準に達しないこと、③輸入したほうが価格が安いこと、などが挙げられる。

78年自動車産業政策

72年政策はその後も維持されたが、76年になると自動車用ディーゼルエンジン生産についてBOIに申請がなされ、1977年3月BOI事務局は、ディーゼルエンジン生産が可能と判断し、BOIにディーゼルエンジン生産の奨励とともに自動車組立ての国産化率を引き上げ、国産ディーゼルエンジンを使用させるよう提案した。

78年に入ると大幅な貿易赤字問題も加わって、自動車産業に関する政策は大幅に修正された。78年に出された自動車産業に関する政策を列挙すると、以下のようである。

1月31日 商業省公告。乗用車（スポーツカーを含む）、モーターサイクルなど18品目の輸入禁止。

1月31日 タイ国銀行公告。ファイナンスカンパニーが、自家用乗用車、バン、ピックアップ購入目的者（購入者に融資する金融業者も含む）に与信する金額は、2月1日のこれら3動産向け貸出残高の105%以内とすること。

2月7日 工業省公告。乗用車組立工場の新設、拡張についての許可申請に対し工業省が検討することを一時的に停止する（国産化率を上げることを検討中のため）。

3月8日 141品目の関税引上げ。この品目中には自動車および部品も含まれる。

4月4日 商業省公告。30人乗以上の6輪バス輸入禁止。

8月17日 工業省公告。乗用車組立産業について。

8月23日 工業省公告。トラックおよびバス組立工場の新設、拡張についての許可申請に対し工業省が検討することを一時的に停止する（国産化率をあげることを検討中のため）。

このうち8月17日の工業省公告は、72年の政策を大幅に改めたものであった。国産化率の引上げ

既存の乗用車組立工場は5年以内に少なくとも50%の国産化率を達成しなければならない。現行の25%を2年以内に35%にし、さらに3年目に40%、4年目に45%、5年目に50%まで引き上げること。

シリーズ数の制限

ある乗用車のシリーズについて組立許可を得ている乗用車組立工場は、現行のシリーズと取り替える場合を除いて、シリーズ数の増加あるいは変更はできない。

組立工場新設の禁止

既存の乗用車組立工場については工場の拡張についての許可を検討する。ただし、乗用車組立工場の新設は認めない（2月7日公告の修正）。

この8月17日の工業省公告は、乗用車組立産業について国産化率を高めることで国内部品産業の育成をねらい、また、シリーズ数の制限、工場新設を認めないことで、小規模多種生産による生産コストの割高という弊害を除去しようとしたものと思われる。

この8月17日工業省公告は乗用車だけについてだが、8月23日工業省公告がトラック、バスの組立工場の新設、拡張についての許可の検討を一時的に停止したことから、トラック、バスについても新政策が発表されるものと思われる。

また、1月31日の乗用車輸入禁止措置は、78年中は継続されており、さらに引続き実施されれば貿易赤字是正の一時的方策としてだけでなく、国内乗用車産業育成のための大きなてこになるものと思われる。現在、輸入禁止18品目の解除の中に乗用車を含めるか否か議論されているという。

2. 組立工場と生産能力

(1) 組立工場と販売会社

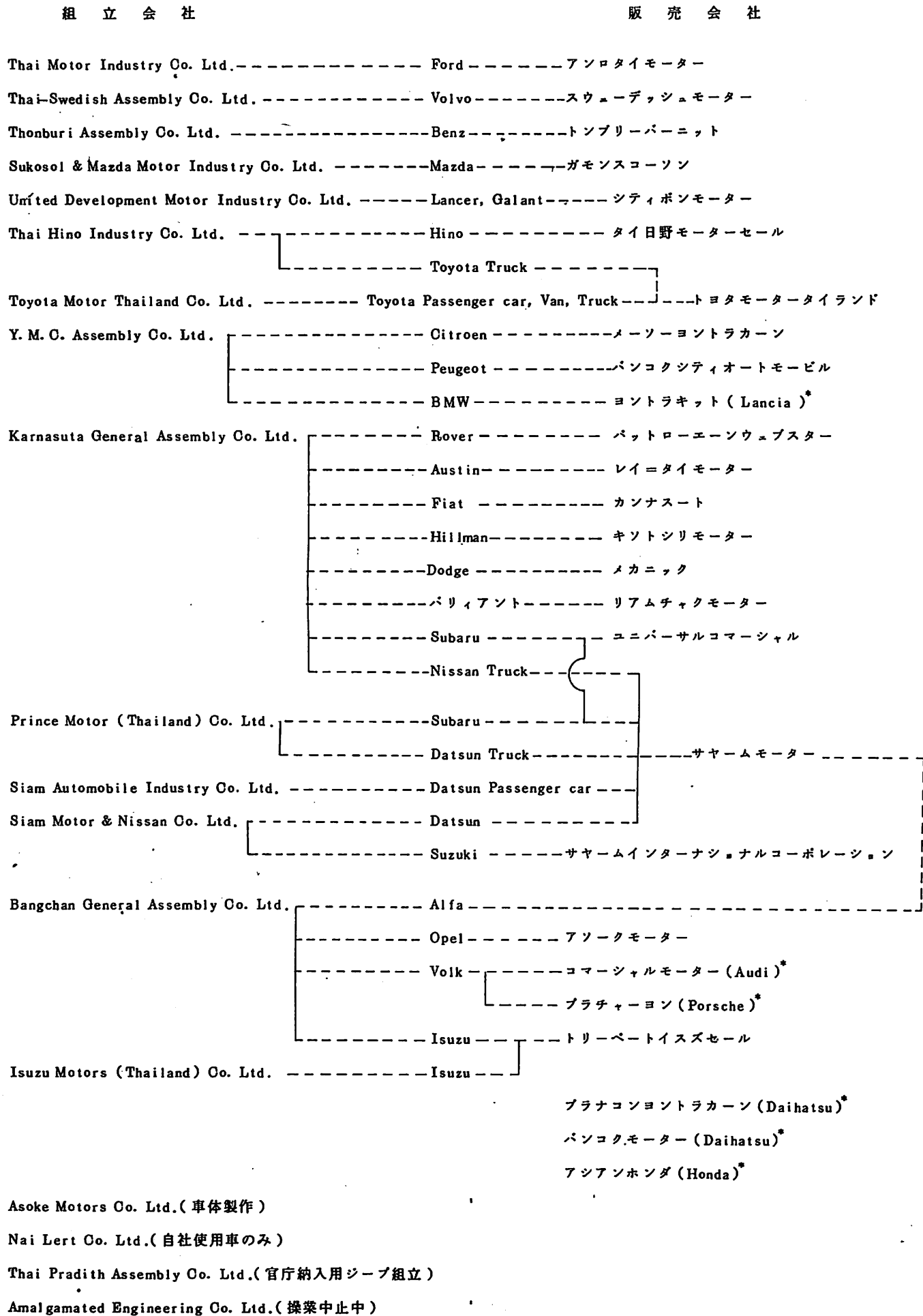
タイにおける最初の自動車組立工場は、1961年フォード車組立工場として設立された(『工業記録』Vol. 7, p. 24)。その後、続々と組立工場がつくられ、第1表にみるように、77年現在18の組立工場が存在している。この間、一度タイに進出しその後撤退した企業に、フォードとGMがある。フォードは74年にFord Motor (Thailand) Co. Ltd. をつくり、アジアカー「Fiera」の生産を開始した。しかし、75年こそ2521台の販売を記録したにもかかわらず、75年1226台、76年1~8月374台と下降し、76年11月撤退した。またGMはBangchan General Assembly Co. Ltd. に、アジアカー「プラーイノイ」(プラーイは青年あるいは雄象の意味、ノイは小型の意味)を生産させたが、75年169台、76年114台、77年1~6月46台と低調で、77年9月タイからの撤退を決定した(「主要20カ国の自動車国産化動向と市場」, p. 68)。

タイにおける自動車アSEMBラーを組付部品輸入先によって分類してみよう。

第1図からわかるように、日本車は乗用車部門でトヨタ、日産、東洋工業、三菱があり、大型トラック部門に日野、いすゞ系のアSEMBラーが存在する。一方、欧米車ではFiat, Austin, Hillman, Dodgeなどを組み立てているカンナスート(Karnasuta General Assembly社)、VW, Opelなどを組み立てているパーンチャン(Bangchan General Assembly社)、プジョー、BMWなどを組み立てているY.M.C. Assembly社、それにVolvoを組み立てているThai-Swedish Assembly社。Mercedes-Benzのバス・トラックを組み立てているThonburi Assembly社がある。なお第1図では、British Fordの代理店アングロタイモーターはThai Motor Industry社に、British Fordを組立てさせていることになっているが、現在Fordはカンナスート社が組立てを開始したと言われている(Investor, 78年5月号)。故に、Thai Motor Industry社は第1表に示すように、現在、自動車の組立ては行なっていないものと思われる。

第1図からわかるように、タイには18の組立会社と26の販売会社が存在するが、

第 1 図 組立会社と販売会社



* 完成車の輸入販売

(出所) Bank of Thailand 『月報』(タイ語版), 78年6月号, p. 131

第1表 タイ国内自動車組立工場（1977年）

	操業開始年	生産能力 (台/日)	資本金 (100万バーツ)	労働者数 (人)	組立車種
Thai Motor Industry Co. Ltd.	1960	5	132	410	トラックター
Karnasuta General Assembly Co. Ltd.	1962. 5. 29	17	17	500	(トラック, 乗用車, バン, ジープ)
Siam Motor & Nissan Co. Ltd.	1963	38	118.5	500	トラック, 乗用車
Thonburi Assembly Co. Ltd.	1963	38	127	130	トラック, バス
Toyota Motor Thailand Co. Ltd.	1964. 2. 17	75	260	540	乗用車, トラック
United Development Motor Industry Co. Ltd.	1964	17	24.2	500	乗用車
Prince Motor (Thailand) Co. Ltd.	1966. 1. 11	27	7	300	トラック, 乗用車
Isuzu Motors (Thailand) Co. Ltd.	1966. 5. 1	75	152	500	トラック, バス
Thai Hino Industry Co. Ltd.	1967. 8. 8	38	107.9	320	トラック
Nai Lert Co. Ltd.	1968	5	—	—	バス(自社用のみ)
Thai Pradith Assembly Co. Ltd.	1968. 1. 2	2	10	50	ジープ
Amalgamated Engineering Co. Ltd.	1970	6	10	100	トラック
Bangchan General Assembly Co. Ltd.	1972	38	24.2	200	乗用車
Asoke Motors Co. Ltd.	1973	13	40	86	トラック
Y. M. C. Assembly Co. Ltd.	1973	7	30	230	乗用車
Sukosol & Mazda Motor Industry Co. Ltd.	1975. 5. 26	60	90	168	乗用車
Thai-Swedish Assembly Co. Ltd.	1976	17	120	145	乗用車
Siam Automobile Industry Co. Ltd.	1977	30	—	—	トラック

註 数字は暫定的なものである。

(出所) Bank of Thailand『月報』(タイ語版), 78年2月号, p. 64.

Asoke Motors 社, Nai Lert 社, Thai Pradith Assembly 社を除いて, 組立会社と販売会社は別組織となっている。タイでは, 販売会社が組立てにも進出するという形で組立産業が発達してきた。それで, 新規のアsemblerが販売会社をつかまえないで独自にやっていくことは困難である。

また, タイでは販売されるブランドの数が多く, アsembler数を抑えるという政策もあるので, 売上台数の少ない欧米車の販売会社はアsemblerを雇って自社ブランドの組立てを行なっている。これからのアsemblerとして, 前述のコンナースト社, パンチャン社が存在する(『タイ国銀行月報』78年6月号(タイ語版), p.130)。

(2) 組立台数

第2表および第2図から, 1961年以來の国内組立の推移をうかがうことができる。

乗用車の国内組立は72年に1万台を超えて以後, 足踏み状態を続けてきたが, 78年1月31日, 商業省公告によって乗用車の輸入が禁止されたので, 78年は飛躍的に増大したものと見込まれている。ところで78年にも相当数の完成乗用車が輸入されているのは, 既契約分として輸入されたものである。

一方, 商業車の国内組立は乗用車と対照的に72年以後, 順調な成長を続けている。商業車は1月31日の輸入禁止対象に入っていないので, 乗用車ほどの国内組立の伸びは期待できないものと思われる。第1図に示したように完成乗用車を輸入し販売する会社が相当数あるわけだが, これらの販売会社は輸入禁止後, 対象になっていないピックアップなどの輸入に力を入れているといわれる(Athit, 78年9月26日号)。

少し古い統計となるが75年において主要アsemblerの組立台数をみると, いすゞモーターがトラックを7247台組立て最大の組立台数となり, 次にトヨタモーターがローラを中心とした乗用車6400台, トラックを200台, 合計6600台。次にサヤムモーター・日産が乗用車, トラック, 合計5200台。次はコンナーストがフィアット2900台, シムカ200台, クライスラー400台, オースティン300台, ダッジ150台など合計で4700台を組み立てた(75年『産業事情』, pp.316-318)。75年の国内組立台数の総数は3万0991台であるから, この4社で77%を組み立てたことになる。

第2表 国内組立車台数および輸入車台数

年	合 計		乗 用 車		商 業 車		E + F (%)
	国内組立 (A)	輸 入 (B)	国内組立 (C)	輸 入 (D)	国内組立 (E)	輸 入 (F)	
1961	525	13,240	310	3,719	215	9,512	2
1962	1,184	15,771	908	4,638	276	11,133	2
1963	3,553	21,534	1,871	9,159	1,682	12,375	12
1964	7,267	27,096	3,978	11,178	3,289	15,918	17
1965	10,095	27,648	4,408	11,475	5,687	16,173	26
1966	10,647	40,841	4,898	14,986	5,749	25,855	18
1967	12,818	51,353	6,211	23,316	6,607	28,037	19
1968	13,988	67,231	7,209	27,898	6,779	39,333	15
1969	12,140	63,838	6,110	24,383	6,030	39,455	13
1970	10,667	38,337	6,604	15,224	4,063	23,113	15
1971	15,014	31,211	9,017	8,991	5,997	22,220	21
1972	19,385	24,562	11,630	7,248	7,755	17,314	31
1973	27,434	41,989	17,935	12,780	9,499	29,209	25
1974	32,463	44,365	17,572	12,363	14,891	32,002	32
1975	30,991	46,726	15,524	7,864	15,467	38,862	28
1976	41,062	37,166	15,333	5,366	25,729	31,800	45
1977	65,874	41,421	18,564	7,287	47,310	34,130	58
1978*	80,363	26,545	23,682	2,254	56,680	24,291	70

(註) * 予測

合計 = 乗用車 + 商業車

(出所) ① 『工業経済記録』, Vol. 7, p. 26.

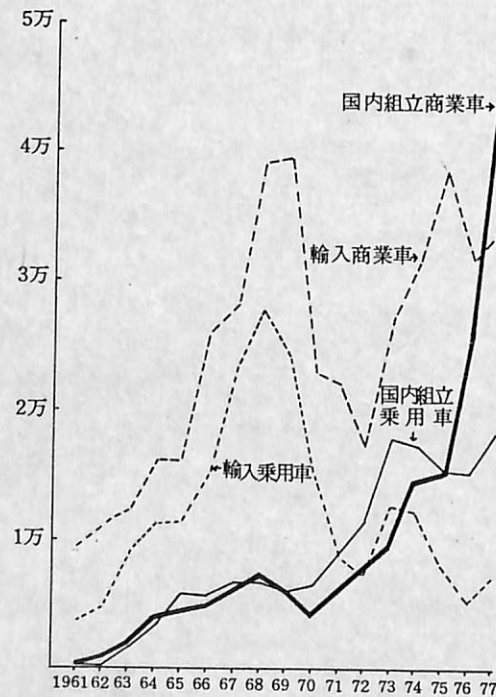
② Bank of Thailand 『月報』(タイ語版), 78年6月号, p. 133.

3. 自動車市場

(1) 輸 入

第3表は73年以來の完成車の輸入を車種別にみたものである。77年について車種別の構成比をみると、乗用車17.6%、トラック7.45%、バン・ピックアップ3.0%などである。また、73年以來の輸入台数の傾向をみると、だいたい横ばいである。一方、第5表からわかるように、自動車販売台数は年々増加しているから、販売台数の増加分は国内における組立てによっていることがわかる。このことは、国内組立車プラス輸入車の合計の中に占める輸入車の割合が73年60%、74年58%、75年60%、76年48%、77年39%と低下していることからもうかがえる。

第2図 国内組立・輸入自動車台数の推移



(出所) 第2表より。

第3表 車種別輸入台数

	1973	1974	1975	1976	1977	1978 (1-3月)
(1) 乗 用 車	12,780	11,748	7,864	5,366	7,287	1,000
(2) 商 業 車						
ト ラ ッ ク	24,143	27,240	34,240	27,224	30,842	4,102
ダ ンプ カ ー	945	35	115	277	120	11
バ ン	128	50	65	13	158	130
(30人乗以上)						
バ ン	100	506	481	1,026	671	454
(30人乗未満)						
バン・ピックアップ	2,740	2,071	1,917	576	1,214	109
ジ ー プ	390	121	403	235	147	0
そ の 他	763	428	1,641	2,449	982	1,253
(3) 合 計	41,989	42,199	46,726	37,166	41,421	

(注) 1974年の合計数は第2表の輸入合計数と一致しない。

(出所) 1973, 74 Bank of Thailand『産業事情75』, p. 325.
1975~77 Bank of Thailand『月報』, 1978, 2月号。
1978 Bank of Thailand『月報』, 1978, 6月号。

(2) 市場規模

自動車の登録台数は第4表に示すように、75年度において乗用車約27万台、トラック約22万台である。その後の販売台数を合算してみると、78年には乗用車約33万台に達していると思われる。

第5表は全国の登録台数に占めるバンコクの割合を示したものである。この表からわかるように、乗用車については全登録台数の4分の3の乗用車がバンコクに集中している。一方、トラックは約20%、モーターサイクルは約15%で、乗用車と著しい対象をみせている。

次に販売台数を車種別にみってみる。第6表、第7表に示すように、77年の各車種の販売シェアは小型トラック(ピックアップ)53.9%、小型乗用車17.2%、大型

第4表 自動車登録台数(全国)

	乗用車	バス	トラック	モーター サイクル	その他
1976	167,714	17,369	102,385	28,291	24,002
1970	212,881	19,562	126,590	33,370	24,382
1971 ⁽¹⁾	199,396	18,386	136,256	34,880	23,314
1972 ⁽¹⁾	207,382	20,196	147,498	36,171	25,040
1973 ⁽¹⁾	250,226	20,561	172,073	38,981	23,415
1974 ⁽¹⁾⁽²⁾	286,225	21,604	224,119	44,263	26,048
1975 ⁽¹⁾⁽²⁾	269,130	21,746	224,142	45,381	31,589

(注) (1) 財政年度
 (2) ナコンサワン県を含まず。
 (出所) 警察局長登録課

第5表 バンコクの自動車登録台数および全登録台数中の割合

	乗用車	全国に 対する 比率	バス	比率	トラック	比率
1969	125,711	75.0	3,874	2.3	29,706	29.0
1970	163,376	76.7	5,063	2.5	33,020	26.1
1971	116,748	58.6	4,649	2.5	28,633	21.0
1972	162,466	78.3	6,631	3.2	34,169	23.2
1973	149,117	60.0	6,065	2.9	35,272	20.5
1974	218,735	76.4	6,270	2.9	56,975	25.4
1975	197,008	73.2	6,645	3.0	35,939	16.0

	モーター サイクル	比率	その他
1969	50,055	17.7	13,853
1970	59,481	17.8	15,024
1971	45,647	13.1	9,574
1972	60,035	16.6	14,548
1973	61,739	15.8	11,063
1974	65,424	14.8	13,265
1975	77,731	17.1	14,393

(出所) 警察局長登録課

第6表 車種別自動車販売台数

(単位:台)

	1974	1975	1976	1977	1978 (1月-5月)
小型乗用車(1,900cc未満)	14,526	13,288	14,987	17,435	8,375
大型乗用車(1,900cc以上)	3,292	3,143	3,494	5,787	2,716
スポーツカーおよびクーペ	1,241	1,349	1,973	2,196	713
バン・ミニバス	2,335	3,117	4,205	3,523	1,248
小型トラックシャシー	1,859	3,470	2,431	1,876	796
小型トラック(ピックアップ)	33,414	37,339	44,847	54,589	20,556
大型トラック	5,769	6,970	9,915	15,178	5,760
ジープその他	741	689	798	690	111
合計	63,177	69,365	82,650	101,274	40,275

(出所) Bank of Thailand『1975年産業事情』, p. 322および『月報』(タイ語版), 78年6月号, p. 128.

第7表 自動車市場における各車種の割合およびのび率(%)

	各車種構成比					1974~77 平均のび率
	1974	1975	1976	1977	1978	
小型乗用車(1,900cc未満)	23.0	19.2	18.1	17.2	20.8	6.9
大型乗用車(1,900cc以上)	5.2	4.5	4.2	5.7	6.7	2.4
スポーツカー・クーペ	2.0	1.9	2.4	2.2	1.8	2.2
バン・ミニバス	3.7	4.5	5.1	3.5	3.1	1.7
小型トラックシャシー	2.9	5.0	2.9	1.9	2.0	5.4
小型トラック	52.9	53.8	54.3	53.9	51.0	17.8
大型トラック	9.1	10.1	12.0	15.0	14.3	38.7
ジープその他	1.2	1.0	1.0	0.7	0.3	
合計	100	100	100	100	100	17.2

(出所) 第6表より。

トラック15.0%、大型乗用車5.7%の順で、ピックアップのシェアが圧倒的である。ピックアップは農村における主要な交通手段として幅広く利用されている。また、各車種別の74年から77年までの販売台数の伸び率を平均すると、大型トラック38.7%、大型乗用車24.1%、小型トラック17.8%、バン・ミニバス17.4%などが大幅に伸びている一方、小型乗用車の伸び率は6.9%であり目立たない。大型トラックは、運送業に使われることが多いわけだが、この大型トラックの著しい伸びが後述するようにトラック運送業者の過当競争を引き起こしていると思われる。

メーカー別の新車販売台数を第8表に示した。日本車のシェアは、1973年には全売上台数の80%であったが、1977年には87%に達した。西独車およびスウェーデン車はそれぞれ3%、0.6%というシェアを維持しているが、一方、アメリカ車は大部分のシェアを日本車に奪われている。すなわち、1973年には9%あったシェアが77年には3%に落ちている(第9表参照)。

数字が少し古くなるが、1975年における各車種別に主な販売数をみてみると以下のとおりである。まず乗用車では

トヨタカローラ	2,890台
トヨタコ罗纳	1,838台
Fiat 132 GLS	1,341台
ダットサン120Y	1,108台
三菱Galant Lancer	977台

小型トラックでは

ダットサンピックアップ	1,106台
トヨタHi-Lux	8,060台
マツダピックアップ	7,256台
いすゞFaster	3,099台
シボレーLUV	1,143台

中型トラックでは

いすゞ ELF	3,739台
トヨタ DYNA	2,429台
マツダ { E 2000	} 699台
E 2700	
三菱Canter	409台
ダットサンCABALL	406台

(『タイ産業事情』, 1975年, p. 322)

第8表 メーカー別新車販売台数*

	1976		1977	
	台数	シェア (%)	台数	シェア (%)
Toyota	18,288	22.1	23,054	23.3
Nissan	19,062	23.0	21,555	21.8
Isuzu	13,691	16.6	16,603	16.8
Mazda	11,106	13.4	11,413	11.5
Hino	3,480	4.2	6,455	6.5
Mitsubishi	3,718	4.5	5,435	5.5
G. M.	2,291	2.8	2,019	2.0
Fiat	2,000	2.4	1,613	1.6
Suzuki	914	1.1	1,413	1.5
Benz	506	0.6	1,383	1.4
Subaru	623	0.8	1,250	1.3
Ford	1,461	1.8	869	0.9
BMW	582	0.7	752	0.8
Volvo	524	0.6	746	0.8
Peugeot	735	0.9	642	0.6
Daihatsu	1,033	1.2	638	0.6
Volkswagen	495	0.6	408	0.4
Austin	403	0.5	273	0.3
Rover	386	0.5	273	0.3
Alfa	170	0.2	203	0.2
Honda	302	0.4	180	0.2
Dodge	167	0.2	136	0.1
Lancia	66	0.1	106	0.1
Chrysler	148	0.2	102	0.1
Others	499	0.6	1,367	1.4
合計	82,650	100.0	98,888	100.0

* 暫定値

(出所) Bank of Thailand『月報』, 78年2月号。

第9表 自動車販売における国別シェア

	日本車		アメリカ車		イタリア車	
	実数	%	実数	%	実数	%
1973	48,766	80	5,791	9	1,268	2
1974	49,912	79	6,801	11	2,215	4
1975	58,167	84	4,736	7	2,785	4
1976	71,834	87	3,581	4	2,001	2
1977	87,996	87	2,990	3	1,922	2

	ドイツ車		フランス車		スウェーデン車	
	実数	%	実数	%	実数	%
1973	2,633	4	—	—	—	—
1974	2,021	3	—	—	—	—
1975	1,890	3	607	0.9	452	0.6
1976	1,722	2	735	0.9	524	0.6
1977	2,543	3	642	0.6	746	0.7

(出所) Bank of Thailand『月報』, 78年6月号, p.130.

日本車が上記のように90%近いシェアをもっているのは、地方におけるディーラー、サブディーラー、サービスセンターのネットワークで優り、修理などが迅速かつ安価にできるからだと言われている。

第10表 車種別日本車の販売シェア

(単位:台)

	1976						1977					
	全販売数		日本車		シェア(%)		全販売数		日本車		シェア(%)	
小型乗用車	14,986	9,901	66.1	17,608	14,092	80.0						
大型乗用車	3,494	1,175	33.6	5,786	2,091	36.1						
スポーツカー・クーペ	1,974	1,767	89.5	2,022	1,545	76.4						
バン・ミニバス	4,208	3,718	88.4	3,526	3,094	87.7						
小型トラックシャシー	2,434	2,434	100.0	1,879	1,879	100.0						
小型トラック	44,844	43,260	96.4	54,578	53,598	98.2						
大型トラック	9,919	9,500	95.8	15,205	14,426	94.9						
ジープ	514	145	28.2	524	251	47.9						
特殊車	280	272	97.1	146	146	100.0						
合計	82,653	72,172	87.3	101,274	91,122	90.0						

(注) 第8表と数字が若干異なる。

(出所) Investor, 78年5月号, p.13.

(3) 販売価格

1977年における自動車販売価格は乗用車については平均7%、トラックについては平均3%上昇した。しかし78年に入ると、第11表に示したように著しい値上りを行っている。この要因は1月31日の商業省公告による乗用車輸入禁止、3月8日の完成車および組付部品に対する関税率引上げ、それに日本円、西独マルクなどの切上げなどによるものと思われる。日本車は77年末と78年6月とを比較すると、乗用車で平均25.5%、トラックで平均18.4%販売価格が上昇している。

しかし78年10月における販売価格は、6月の販売価格と大差なく、6月以後は価格上昇は止まっている(Bank of Thailand『月報』(タイ語版), 1978年11月号, p.81)。

第11表 自動車販売価格の推移

(単位:バーツ)

	1977年初	1977年末	1978年6月	上昇率(%)	
				(2) (1)	(3) (2)
カローラ 1,200 4-dr	115,000	119,000	165,000	3.5	38.6
コ罗纳 1,600	148,000	149,000	198,000	0.7	32.8
Fiat 132 GLS Special	240,000	245,000	275,000	2.0	12.2
ダットサン 120 Y 4-dr	118,000	119,000	155,000	0.8	30.2
日産ピックアップ 1,500	—	83,000	94,500	—	13.8
トヨタ Hi Lux	83,000	83,000	95,000	0	14.4
マツダピックアップ 1,000	67,000	70,000	79,000	4.5	12.8
いすゞ ELF	—	13,000	157,000	—	20.7

(出所) Bank of Thailand『月報』(タイ語版), 1978年6月号, pp.138-143.

4. 運送業の実態

(1) 1954年運輸法

運輸事業を始めるには「1954年運輸法」に従って陸上運送局より許可を申請し、許可されると開始することができる。

「1954年運輸法」の概略を説明すると、同法は運輸業（人および物資の移動を業として行なうこと）を行なうものは、(1)路線が決まっていな場合は公共運輸許可証、(2)路線が決まっている場合は定期路線運輸許可証を得ることを義務づけ（第11条）、公共運輸許可証だけの業者は、定期路線運輸許可証をもった業者の定期路線内で競争することはできない（第14条）。運輸業監督委員会（委員長は運輸大臣、副委員長は内務大臣）の承認を得て登録官が許可証を出す、登録官はこの他に、運輸業に使う自動車数や路線を制限できる（第17条）。また、運輸業に使う自動車は登録官から使用許可証を得なければならず（第28条）、この自動車を運転する者も登録官より許可を得なければならない（第34条）。

(2) トラック運送事業

トラック運送事業を開始するには「1954年運輸法」の規定に従い陸上運送局に許可を申請しなければならないが、荷物輸送に関しては同法に規定されている定期路線の制限、同一路線内での運送業者数の制限、あるいは運送事業に使用される自動車数制限について、政府は何ら制限する措置をとっていないのできわめて簡単に許可証を取得できる*。

週刊誌『経済』78年9月18日号によれば、1975年陸上運送局の監督下にある公共トラックは4万7500台あり、このうちバンコクには4500台、残りは地方

* 1962年9月、運輸局公告は各県別にトラックによる運送業者の数、トラック数の限度を定めたが、1967年10月に廃止された。

にある。

この他にもトレーラー車が2700台あり、うち600台がバンコクにある。

上記の公共トラックの他に個人用トラックとして登録されているものが19万台近くあるが、この個人用トラックが公共用トラックの分野の仕事も奪っているといわれている。

トラック運送業は国営企業である「商品・物資輸送機構」（ロー・ソー・ポー）を除いて民間業者が行っており、大部分は数台のトラックしかもたない零細業者である。彼らの大部分は月賦でシブロー（10輪車）といわれる大型トラックを購入している。先に述べたように、営業許可が簡単にとれることもあって過当競争になっているといわれている。

また、トラック輸送が引きおこしている問題として積載量オーバーによる道路のいたみや、都市内における交通障害などが指摘されている（現在、バンコク市内での大型トラックの運行は午前6時～10時、午後15時～21時の間は禁止されている）。

(3) タクシー

タイにおけるタクシー営業は「1930年自動車法」により内務省の、また「1954年運輸法」により運輸省の管轄下にある。

内務省がタクシー営業の監督に乗出したのは1956年で、この省令22号でタクシー営業を行なう者は「Taxi」のサインを自動車の上に掲げ、夜でもこのサインが見えるよう電灯を入れること。タクシーにはメーターを取付けることが義務づけられた。この省令22号は1961年省令27号にとって替わられたが、上記内容に変化はなかった。この省令27号によりタクシー料金はメーターに従って払うことになっているが、実際にはメーターは全く使用されず、客と運転手との交渉で決められるのでメーターは無用の長物となっている*。

* メーターを取りつけることは義務づけられているが、使用することは義務づけられていないという解釈が行なわれている。タクシーにメーターを取りつけることはブラバート元内相が推進したが、ブラバート内相の失脚（1973年）以後、有名無実化しており、新しいタクシーには取り付けられていない（『経済』、78年4月10日号、『サヤムニコン』78年11月28日号）。

さらに1961年省令28号は、バンコク・トンブリー地区内でタクシーの登録台数の上限は9000台とすること、他県で登録したタクシーのバンコク・トンブリー内への乗入を禁止した。これは、バンコク市内の交通量が増加してきたため交通量を制限するため、タクシーの上限を定めたものであった。

一方、運輸省は「1954年運輸法」に基づいて、59年省令9号として、タクシー運転手の服装、すなわち、帽子、上服、ズボン、ベルト、クツの型、色、大きさを規定した。この省令9号は62年に省令10号として一部改められたが、この省令10号はタクシー営業者の許可申請、自動車の検査およびタクシー運転手の年齢(25歳以上)、研修などを規定した。

内務省は前述省令28号で61年バンコク・トンブリー地区内のタクシー数を9000台までとしたが、70年には省令34号でこの登録台数の上限を1万3500台と改めた。

また、内務省は自動車法を改正し「内務大臣が必要と認めた地域内では、タクシー営業は株式会社と協同組合のみに認めることとする。」(第7条の3)ことにし、1970年12月内務省公告でバンコク・トンブリー地区を上記の対象地区に指定した。この結果、一定の猶余期間(73年3月末日まで)において、バンコク・トンブリー地区内では、株式会社あるいは協同組合に所属するタクシーしか営業できないことになった。70年の省令第34号はこの株式会社の規模を1000パーツ以上の登録資本をもち500台以上のタクシーを所有することと定め、76年の省令36号は協同組合の規模を公共用自動車免許証をもった組合員500人以上で構成することとしている。

タイで最初のタクシー協同組合は1968年に「クルンテープタクシー協同組合」として発足したが、その後伸びず、1975年にククリット政権がタクシー営業登録台数制限を増加したことから、この割当てをとるために協同組合の組織化が促進され、さらに76年4月1日以後、上述のように株式会社か協同組合のみしかバンコク・トンブリー地区の営業を許されなくなったため、76年には協同組合が急増した。すなわち、75年には4協同組合、76年には11協同組合が組織された。現在合計16のタクシー協同組合が存在し、組合員数の合計は7959人である(『経済』、78年4月10日号)。

(4) シーロー (Si lor)

シーロー(シーは4、ローは輪)とは、タイ地方都市、特にチェンマイにおいて主要な大衆輸送手段となっているピックアップの改造車である。後台に10人ぐらいが座れるように2列の座席をつけ、幌を張っている。シーローは路線を定めず客の注文でだいたいの所に行き、安価で比較的速いのでチェンマイ市規模の地方都市では便利な乗物となっている。

ここではチェンマイ大学が1976年にカナダの国際開発研究センター(IDRC)の援助で行なったチェンマイのシーローに関する大規模な実態調査 A Socio-Economic Study of The Silor Drivers in the city of Chiang Mai, 1977. を要約しながら紹介する。

チェンマイにシーローが導入されたのは、この10年の間で、現在4000台前後のシーローがチェンマイ市内で営業していると推定される。正確なシーロー営業台数がわからないのは制度的にはシーローは公共乗物として認められておらず、営業に何らの許可も必要としないから、統計も存在しないのである。

チェンマイ大学のチームがインタビューしたシーローの運転手700人のうち、77.2%がシーローの所有者であり、残りはシーローを借りて営業している。大部分の運転手がシーローを所有しているのは、月賦買いが簡単にできるからである。シーローを所有している運転手の98%は1台のシーローしかもたず、残り2%の者が2台以上所有しているにすぎない。

調査された運転手700人の平均純所得は72.25パーツ/日である。月平均労働日数は27.26日であるから平均月収4532パーツ、年収5万4387パーツになる。このシーロー運転以外の所得のある人の割合は25%、176人である。これら兼業者の職業をみると、公務員48人、農業44人、運送員27人、商業30人、職人18人などである。彼らの兼業所得は日収ベースの場合(48人)60.32パーツ、月収ベースの場合(84人)平均1333パーツ、年収ベースの場合(44人)大体5000パーツである。

彼らのうち生命保険に入っているのは、わずか48人で全体の7%足らずである。

A-2

A-2

発展途上国の自動車産業

アジア経済研究所編

アジア経済研究所