

## NAFTAとタイ経済

### はじめに

NAFTAのタイ経済に対するインパクトは当初考えられていたのとは異なり、今のところそれほど大きくはないようである。その理由は、短期的な影響が現れる貿易面でもタイとメキシコの比較優位が異なるためそれほど大きな影響はでておらず、中長期的な影響をもつ直接投資への影響もタイの潜在成長力と直接投資獲得努力によりそれほど大きくはでていない。むしろNAFTAの影響は貿易や投資にマイナスに働いたのではなく、逆にそれに対抗するためにアジア地域でも自由化と地域化を促進し、これがタイ経済にとってプラスに働いているのではなかろうか。本章ではこの点をマクロ、ミクロ両面からみていくことにする。

本章の構成は以下のとおりである。第1節ではマクロ的視点から貿易転換効果、投資転換効果の数量分析を通してNAFTAのタイの輸出と投資に及ぼす影響を検討し、第2節ではマクロ的視点からでは捉えられないAFTAの加速化、直接投資獲得競争、タイから周辺国への直接投資についてミクロ的視点から検討する。グローバリゼーションの時代にタイ経済をタイ一国で論じることには限界がある。この点についてもできるかぎり言及する。

## 第1節 NAFTAのタイ経済へのマクロ的影響

本節ではNAFTAのタイ経済に及ぼすインパクトをマクロ的計量的に考察する。まずNAFTAのインパクトを考える際に必要なタイ経済発展の基本構造について押さえておき、次にNAFTAの形成によってタイが被る貿易上の影響を貿易転換効果の面から、最後に投資上の影響を投資転換効果の面からみていくことにする。

### 1. タイ経済の概観

NAFTAのタイ経済へのインパクトを考えるうえでのポイントは、1980年代後半以降、タイ、とくにバンコクを中心とする地域はASEAN地域内のひとつの成長拠点となって産業基盤が形成され、それに基づく成長パスに乗っていたためにNAFTAのマイナスのインパクトは小さかったということである。このアイデアの理論的モデルはクルーグマンの『脱「国境」の経済学』で示された地理的集中のモデルに基づいている<sup>(1)</sup>。このモデルで重要なのは、規模の経済性であり、集積の経済性である。産業立地の研究が示しているのは、産地の形成が初期条件のわずかな違いと全く偶然的な出来事から大産地に成長していくという可能性である。とくに輸送コストが小さいようなケースでは、産業は原材料の供給地から離れて自由に形成されることになる。タイの今日の経済成長も、同じようなことがいえる。1985年以降の円高後、日本企業は低コストの生産基地を求めて東南アジアを目指して進出せざるをえない状況に陥った。ASEAN域内で投資先として選ばれたのが政治・経済環境が比較的良好だったタイであった。いったん直接投資がタイに流入し始めると、それにつられるようにさらに直接投資が続き、直接投資ラッシュと呼ばれるほど急増した<sup>(2)</sup>。このようにいったん企業の集積が始まると内生的に成長が持続するようになっていったと考えられる。数量的に確認しておく、直接

投資額は1987年の1億8000万ドルからピーク時の90年には23億ドルへと12倍以上の増加を示した<sup>(3)</sup>。これらの直接投資は輸出指向型のものであったためタイからの輸出も急増し、輸出の名目GDPに対する割合は1986年の26.5%から90年には34.0%にまで上昇した。その後も円高は続き、同時に直接投資も1990年のピーク時ほどではないが、かなりの規模でタイに流入している。この段階では、単にタイの低賃金労働を目指した直接投資ではなく、部品産業などすでに形成されているタイの経済基盤を目指した直接投資へと変化してきており、それは川上、川下双方への産業連関を通じた拡張である。このような産業連関を通じた地理的集中は「集積の経済性」と呼ばれるが、タイ経済は集積の経済性を生かせる段階にまで産業の形成が進んだといえる。このような過程が進み国内需要が拡大すると、部品産業においても最終消費財においても「規模の経済性」を生かせるような規模での生産が可能となる。このようにタイ経済は初期の集積過程から、それに基づく規模の経済性を生かした発展経路に乗っており、このことがNAFTAのマイナス効果を相殺しているというのが本章のNAFTAのタイ経済への直接的なインパクトの評価である。

## 2. 貿易転換効果

NAFTAの形成がタイ経済に及ぼす最も直接的な効果は貿易を通してである。すなわち、メキシコからアメリカへの輸出が有利化することにより、競合関係にあるタイからの輸出が打撃を受けるということである。たとえば、国際貿易投資研究所の予測では北米との間でよく似た貿易構造をもつASEANの対北米輸出がメキシコ商品にとって代わられる可能性があり、貿易収支は30億ドル悪化すると予測している<sup>(4)</sup>。同様の予測はさまざまな機関によって行われているが、NAFTAがASEANからアメリカへの輸出に打撃を与えるだろうと一般的には考えられていた。しかし、これまでのところ短期的な貿易転換効果はそれほど大きくはない。

NAFTAによる貿易への影響は貿易創出効果と貿易転換効果に分けて考えることができる。貿易創出効果とは「(NAFTA) 加盟国間の関税が削減されることによって、自国の生産が自国よりも効率的な生産を行っている加盟国内からの輸入に代替され、一方、他の部門では効率的な国内の生産者が他の加盟国に輸出することにより貿易が拡大すること」である<sup>(5)</sup>。ここではNAFTAによる加盟国の経済成長を考慮に入れない静学的なものであるが、NAFTA加盟国の間での自由貿易の利益と解釈できる。もうひとつの貿易転換効果とは「加盟国間の域内関税削減によって、域内貿易が拡大するものの、最も効率的な生産を行っている域外国からの輸入を阻害してしまう効果」を表す<sup>(6)</sup>。この効果も貿易創出効果と同様に、NAFTA加盟国の経済成長による域外からの輸入の増加を考慮していない静学的な効果である。したがって、NAFTAによる貿易転換効果としては域外国の経済的不利益を過大評価することになる点に注意が必要である。このような静学的な貿易転換効果の数量的効果を推計したハフパワー、ショットの結果が表1に示されている<sup>(7)</sup>。すなわち、「日本・台湾・韓国を除く全アジア」からアメリカへの輸出で最も大きな影響を受けると考えられるのは機械・輸送機器で1億6000万ドル輸出が減少すると考えられ、さらに機械・輸送機器のなかで最も大きな影響を受けるのは事務通信機器の1億2000万ドルである。しかし、これらの製品の総輸出額自体が大きいため(それぞれ196億ドル、153億ドル)、貿易転換効果による輸出減少率はいずれの場合も0.8%にすぎない。機械・輸送機器のうちで、率で測って最も大きな影響を受けるものでも電気機械部品の2.7%でしかない。日本、台湾、韓国を除くアジア全体としてみた場合でも、NAFTAの影響はそれほど大きくはないといえる。

次に、ハフパワー、ショットの推計に基づいてアジアの国別の貿易転換効果を推計した谷浦の結果によると、タイの貿易転換効果は表2のようになる。それによると最も貿易転換効果が大きいのは、食料(2340万ドル)、続いて事務通信機器(1610万ドル)、電気機械部品(1450万ドル)である。しかし、輸出減少率で表すと「日本・台湾・韓国を除くアジア全体」でみたのと同様に、

表1 NAFTAによる貿易転換効果

—日本・台湾・韓国を除くアジアからアメリカへの輸出—

製品分類	輸出額 (10億ドル) (1)	アメリカの総輸入 に占める割合(%) (2)	貿易転換効果	
			金額(10億ドル) (3)	比率(%) (3)/(1)
食料	5.80	19.3	0.07	1.2
原材料	1.36	13.7	0.00	0.0
鉱物	1.42	24.8	0.02	1.4
燃料	3.30	4.8	0.03	0.9
非鉄金属	0.39	3.9	0.00	0.0
一次産品合計	12.27	9.9	0.12	1.0
鉄鋼	0.46	4.3	0.00	0.0
化学	1.42	6.0	0.01	0.7
その他半製品	3.71	10.4	0.02	0.5
機械・輸送機器	19.58	9.2	0.16	0.8
原動機	0.24	3.2	0.00	0.0
非電気機械	1.14	3.5	0.00	0.0
事務通信機器	15.30	24.1	0.12	0.8
電気機械部品	2.19	11.1	0.06	2.7
自動車	0.39	0.5	0.00	0.0
その他輸送機器	0.31	2.6	0.00	0.0
繊維	1.87	27.8	0.01	0.5
衣服	14.06	52.1	0.05	0.4
その他消費財	12.43	21.5	0.06	0.5
製造業合計	53.53	14.3	0.35	0.7
合計	65.81	13.2	0.49	0.7
分類不明	1.36	7.8	0.01	0.7
総合計	67.17	13.0	0.50	0.7

(出所) G・C・ハフパワー、J・J・ショット「NAFTAの発展途上国への経済的含意」(大野幸一編「経済統合と発展途上国—EC・NAFTA・東アジア—」アジア経済研究所, 1994年) 315ページ, 表2-2より作成。

そのインパクトはそれぞれ2.2%, 1.6%にすぎない。減少率の最も大きな電気機械部品でも2.4%である。また、タイの主要輸出品である繊維、衣服についてみても、輸出減少率はそれぞれ0.9%, 0.7%でしかない。このように、

表2 NAFTAによる貿易転換効果

—タイからアメリカへの輸出—

製品分類	輸出額 (100万ドル) (1)	アメリカの総輸入 に占める割合(%) (2)	貿易転換効果	
			金額(100万ドル) (3)	比率(%) (3)/(1)
食料	1,045	3.5	23.4	2.2
原材料	101	1.2	0.9	0.9
鉱物	23	0.3	0.0	0.0
燃料	121	0.2	1.7	1.4
非鉄金属	5	0.1	0.0	0.0
一次産品合計	1,295	1.0	26.0	2.0
鉄鋼	32	0.3	0.0	0.0
化学	16	0.1	0.0	0.0
その他半製品	437	1.2	4.5	1.0
機械・輸送機器	1,755	0.8	31.4	1.8
原動機	14	0.1	0.0	0.0
非電気機械	74	0.2	0.8	1.1
事務通信機器	1,028	2.0	16.1	1.6
電気機械部品	616	1.8	14.5	2.4
自動車	23	0.0	0.0	0.0
その他輸送機器	0	0.0	0.0	—
繊維	131	1.8	1.1	0.9
衣服	513	1.9	3.4	0.7
その他消費財	1,328	2.3	14.6	1.1
製造業合計	4,214	1.1	55.0	1.3
合計	5,508	1.1	82.0	1.5
分類不明	80	0.5	2.0	2.5
総合計	5,589	1.1	84.0	1.5

(注) 序章表2の貿易転換効果2を使用。

(出所) 序章表2。

計量的分析においてもNAFTAの短期的貿易転換効果はそれほど大きくないことが分かる。

このように貿易転換効果が大きくない理由であるが、長期的・動学的影響は次節で取り上げることにして、本節では短期的観点から「顕示比較優位」

表3 顕示比較優位 (RCA) (1990年)

	タイ	メキシコ
一次産品合計	1.662	2.582
食料	3.072	1.229
原料	2.037	0.379
鉱産物	0.564	1.533
鉱物燃料	0.139	6.134
非鉄金属	0.247	1.547
鉄鋼製品	0.183	0.877
製造品合計	0.825	0.576
化学製品	0.216	0.719
その他半製品	1.006	0.504
機械・輸送機器	0.570	0.641
原動機	0.190	2.205
非電気機械	0.275	0.281
事務・通信機	1.506	0.264
電気機械	1.088	0.388
自動車	0.095	1.140
その他輸送機	0.010	0.240
繊維	1.057	0.455
衣料	3.582	0.108
その他製造品	1.402	0.362

(出所) 序章表12。

(Revealed Comparative Advantage: RCA) を用いて考察する<sup>(6)</sup>。表3はタイとメキシコのRCAを示している。これによれば、タイ、メキシコともに一次産品が高い比較優位を示すが、その内容は両者の間で異なっている。すなわち、タイの比較優位の高い品目は食料、原料であるのに対し、メキシコは鉱物燃料、鉱産物、非鉄金属に高い比較優位を示す。一方、製造品においてもタイが比較優位をもつ品目 (RCAが1以上) は「その他半製品」「事務・通信機」「電気機械」「繊維」「衣料」であるのに対し、これらの品目はいずれもメキシコの比較優位は低く、RCAは0.5以下である。逆にメキシコの比較優位をもつ製造品は「原動機」「自動車」のみであって、これらの品目のタイのRCA

は0.2以下と非常に低い。このようにタイとメキシコはそれぞれ異なった産業に比較優位をもっていたがために、NAFTAによって域内関税が少々引き下げられても貿易に大きな影響はでなかったと考えられる。

ここでのRCAの分析はあくまで短期的なものであることに注意しておく必要がある。ひとつには1990年のデータを用いたため、その後の両国のRCAの変化が考慮されていないということであり、もうひとつはNAFTAによる関税率の引下げによってRCAが変化してしまうというケースである。このような問題点はあるものの、RCAの差が大きく、また関税の引下げがそれほど大幅なものでない場合、RCAが二国間で逆転する可能性は小さく、したがって、短期的分析としては十分であると考えられる。

RCA以外に貿易量があまり変化を受けない理由として、タイからアメリカへの輸出関税がすでに低いこととGSPの存在が考えられる。表4はマックリアリーが示したASEANからアメリカへの輸出のうち、タイが主要輸出国となっている産業を抜き出したものである<sup>(9)</sup>。この表にみられるように、タイが主要輸出国となる製品のアメリカの輸入関税率はすでに低いものであり、このために多少の関税引下げをメキシコに認めたところで比較優位に与える影響は大きくはないといえる。また、非関税障壁も低いか、もしくはゼロであり、GSPもほとんどの場合、認められている。さらに繊維のように輸入割当制度のあるところでは、輸出量は割当の大きさによって決まってしまうため、この点でもNAFTAによる関税引下げ効果は小さくなる<sup>(10)</sup>。

### 3. 投資転換効果

前項で検討したのは構造変化を考慮しない短期的な影響であったが、NAFTAが及ぼす影響でより大きなものは直接投資の流れが変わることによって生じる中・長期的なものである。一般的には、NAFTAによってNAFTA域内への投資が有利化し、投資の流れがNAFTAに向かいASEAN諸国への直接投資が減少する状況を指す。より具体的には、ASEAN諸国と同



様の発展途上国であるメキシコに、これまではタイに向かっていた直接投資が奪われてしまうのではないかということである。このようなNAFTAによる投資の変化が投資転換効果と呼ばれるものである。前掲のハフバウアー、ショットはこのような投資転換効果を推計しているが、それによればNAFTA以後毎年50億ドルの直接投資がメキシコに流入した場合、日本、オーストラリア、ニュージーランドを除くアジア地域への直接投資の総額は2000年の時点で1776億ドルとなり、NAFTAが存在しないと仮定した場合の1800億ドルより24億ドル低い値となる。これは比率で表せば1.3%の減少にすぎない<sup>(11)</sup>。

次にNAFTAがタイ経済に及ぼす影響をマックリアリーのシミュレーション

表4 NAFTAのASEANへの影響 (ASEANの対米輸出)

SITC	品 目	輸出額 (100万ドル)	平均関税率 (%)	非関税障壁	GSP
6129	革製品	17.3	4	Zero	Y
629	その他ゴム製品	33.3	3～4	Low	Y
642	紙製品	14.5	0～4	Low	N
6624	れんが	5.6	13	Low	Y-M
665	ガラス製品	3.7	7～15	Low	Y
667	貴石	95.9	0～9	Low	Y
6822	銅 (加工したもの)	1.8	3	Zero	Y
732	自動車	25.9	1～4	Low	Y-M
8310	旅行用具	35.3	12	Low	Y
8510	はきもの	60.3	17	Zero	Y-M
862/863	写真用フィルム	8.8	3	Low	Y
053	果実 (加工したもの)	110.8	11～13	Low	Y
0611	原糖	60.2	Specific	Low	Y
0990	加工食品	17.9	7	Low	Y

(注) 輸出額は1988年、ASEANの主要輸出国の合計。

GSPのY, Y-M, Nはそれぞれ「イエス」, 「ASEANについてイエスだがメキシコについてはノー」, 「ノー」を示す。

(出所) ロバート・マックリアリー「NAFTAモデル：マクロ経済の影響」(大野編「経済統合と発展途上国…」369～372ページ, 表2-12より作成。

表5 NAFTAのタイ経済へのインパクト（基本シナリオからの乖離）  
（%）

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
GDP	-0.652	-0.614	-0.828	-0.784	-0.935	-1.060	-0.874
輸出	-0.158	-0.224	-0.262	-0.306	-0.330	-0.315	-0.318
輸入	-1.345	-1.247	-1.636	-1.653	-1.820	-2.143	-1.867
投資	-4.935	-3.032	-4.646	-4.160	-5.609	-5.389	-4.457

（出所）表5に同じ，365ページ，表2-9より作成。

ンでみておこう。マックリアーのシミュレーションではNAFTAの影響は貿易転換効果，貿易創出効果，投資転換効果の3つの要素から成っている。貿易転換効果はすでに前項で説明したものと同様である。貿易創出効果はNAFTAによってもたらされた経済成長により貿易が拡大する効果を表している。これに投資転換効果が加わる。投資転換効果については2通りのシナリオが考えられており，その大きさに応じて「低投資転換効果」と「高投資転換効果」と呼ばれる。ここではNAFTAの影響を最も大きく積み重ねたシナリオ4（貿易転換効果+貿易創出効果+高投資転換効果）のみを取り上げる（表5参照）。このシミュレーションでは1980年から86年のデータを基本シナリオとし，もし1980年にNAFTAが導入されたと仮定した場合，基本シナリオからどれだけ乖離するかを示している。まず輸出であるが，前項でみたとおりその影響は小さく，0.3%程度の減少にとどまる。一方，投資は最高で5.6%の減少となる。そして，輸入もそれにつれて2%程度の減少を示す。輸入が輸出以上に減少することはGDP成長率にはプラスに働き，結局GDPの減少率がせいぜい1%の減少にとどまる<sup>(12)</sup>。つまりNAFTAの影響は経済成長の源泉を投資から貿易にシフトさせるものの，GDP成長率にはそれほど大きな影響はないということである。投資が大きく減少するにもかかわらず，GDP成長率がそれほど影響を受けないということは投資効率の上昇を意味するものであり，またタイ経済の効率化を示すものであり，このこと自体は悪いことではない。問題は実際に投資がこのシナリオで想定されているほど大幅に減

少するののかということである。もし、投資がそれほど減少しなければ、マククリアリーの低投資転換効果のシナリオが示しているとおおり、当然それだけNAFTAの悪影響は小さくなる。現実には、NAFTAによってタイの投資が減少しないのはなぜか。次節以降、この問題をマイクロ・レベルから検討する。

## 第2節 NAFTAのインパクトとしてのアジアの地域化

投資転換効果が大きくない理由を産業レベルで考えてみると、メキシコでは部品産業が十分育っていないこと、労働者のターン・オーバー率が高いこと、労働者の質やインフラの面などで問題があり、そのためタイやマレーシアでつくったテレビなどの製品を直接アメリカへ輸出した方がメキシコで造るよりコストが安くなり、その結果メキシコへの投資が進まないと指摘されている<sup>(13)</sup>。つまり、インフラや部品産業といった経済基盤のできていないところに直接投資を誘導するのは困難をとまなうということである。逆に、いったん直接投資が集中し、経済基盤のできあがったところでは「規模の経済性」と「集積の経済性」が働き、それを目指した投資が起こり、さらにそれがその市場としての将来性を明るくさせ、その将来性を見越した投資が起こるといふ好循環をもたらす、経済発展が持続するという過程がある。それが現在、タイや他のASEANの国々で起こっていることである。そして、それは東南アジアにとどまらず、東アジアから西南アジアまでの広い地域に広がり、この地域を枠組みとしてひとつの生産体系が形成され、この枠組みに従って投資が決定されるというふうに変わりつつあるようにみえる。同様のことはアメリカ大陸でも起こっており、メキシコを世界の生産基地にするというのではなく、南北アメリカ大陸の生産・消費の枠組みのなかで行われる最適工場配置の結果、メキシコへの投資が決定されると考えた方がよいように思われる。NAFTAがアジア諸国の経済に及ぼした最大のインパクトはこのような地域化のプロセスを加速化したことであろう。NAFTAによる投資転換効果を最

小化するために、東南アジア諸国では外国からの直接投資に対してより有利な条件を与えようとする直接投資獲得競争が起こっており、それが自由化の波を形成し、アジアの経済がひとつの地域へとまとまろうとする傾向がみえる。本節ではこの点をAFTAの加速化、直接競争獲得競争、タイからアジアへの直接投資という3つの観点から検討する。

## 1. AFTAの加速化

NAFTAの形成が東南アジアに与えた影響のなかで最も大きなものはASEAN自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area: AFTA）を加速化させたということであろう。NAFTAの影響は前節でみたように、貿易転換効果と投資転換効果に分けて考えることができる。ここではまず前者について取り上げる。NAFTAによってタイからの輸出が影響を受けるのは、アメリカへの輸出でメキシコとの競争に負ける産業がでてくるというケースである。NAFTA後もタイの輸出品が競争力を維持するためには、合理化を行ったり、減免税などの政府の奨励措置を受けたりする方法などが考えられるが、ASEAN域内で部品、原材料の調達を行っている企業にとってはそれらの輸入関税コストを軽減することも重要となる。このような場合には、ASEAN域内の関税率の引下げを目指すAFTAは企業の利益と一致し、AFTAの加速化を求める声となって現れる。本節では、このような現象がどのように生じているかをみていくことにする。

AFTAの加速化をみる前に、まずその前提となっているASEAN域内での部品・原材料の相互依存関係が1980年代後半以降の円高を契機として急速に形成されてきたこと、それが日本を中心とするひとつの大きな生産・消費のまとまりである経済圏をアジア地域内に形成しつつあることを貿易統計からうかがうことができる。このような変化の契機となったのは1980年代後半の円高であり、それによって日本からのアジア地域に向けての直接投資が急増したことである。円高により競争力を失った日本の企業はアジア地域内で工

表6 タイの輸出の国別シェア

(%)

	合計	日本	アメリカ	EU	アジア	ASEAN
1985	100.0	13.5	19.7	19.2	49.7	14.5
1986	100.0	14.2	18.0	21.5	49.4	14.2
1987	100.0	15.0	18.7	22.3	48.3	13.7
1988	100.0	15.8	20.0	20.8	47.5	11.6
1989	100.0	17.1	21.7	19.2	46.9	11.4
1990	100.0	17.1	22.7	21.5	44.4	11.4
1991	100.0	18.1	21.2	20.7	45.7	11.9
1992	100.0	17.5	22.4	19.5	46.3	12.7
1993	100.0	16.9	21.5	16.6	50.1	15.9

(出所) Department of Business Economics, Ministry of Commerce, *Trade Statistics and Economic Indicators of Thailand 1993*. 1993より作成。

場の再配置を行うと同時に、日本は製造業品の輸入国へと転換しつつある。

このような変化をタイの貿易統計によって確認しておく。まず、タイの輸出で最近の大きな変化はASEANへの輸出が急激に増大しているということである。1991年から92年にかけては22%、92年から93年にかけては43%の増加率を示し、タイの総輸出に占める割合も91年の11.9%から93年に15.9%になっている(表6参照)。同表から読みとれるように、実はタイの対ASEAN輸出は1986年から88年にかけて大幅に減少している。これはアメリカ、日本への輸出が伸びたためであるが、これは円高にともなう短期的なインパクトであり、前述の貿易転換効果と呼んだものに等しい。一方、1991年以降のタイの輸出の変化は80年代後半以降の直接投資の結果であり、投資転換効果であると考えられる。

次にタイから日本への輸出についてみていく。現在、SITCのR3の貿易統計が利用可能な1988年から91年までの期間について、製造品のSITC 2桁レベルで日本とアメリカへの品目ごとの輸出シェアの変化が表7に示されている。まず1桁分類の行から分かるように(同表のSITC 6, 7, 8参照)、輸出規模としては日本よりアメリカの方がはるかに大きく、アメリカがタイにとって重

表7 タイの輸出に占める日米の割合

(%)

SITC	品 目	日 本		アメリカ	
		1988	1991	1988	1991
6	原料別製品	14.2	15.7	19.6	18.4
61	革、および革製品（仕上げしたもの）	1.8	4.0	20.6	24.5
62	ゴム製品（他に分類されないもの）	5.6	5.6	21.8	22.1
63	コルクおよび木製品（家具を除く）	17.3	12.9	31.0	35.8
64	紙、板紙、パルプ製品	8.1	6.2	3.1	5.2
65	紡織用繊維の糸、織物および繊維製品	5.1	5.7	14.9	14.1
66	その他非金属鉱物製品	26.2	20.9	19.1	21.7
67	鉄鋼	6.7	14.6	46.0	14.4
68	非金属	33.5	45.5	4.3	7.4
69	その他金属製品	18.9	38.7	18.7	13.1
7	機械および輸送機器	8.0	16.5	34.6	28.6
71	原動機	33.3	29.1	8.6	8.4
72	産業用機器	5.0	8.2	2.0	6.2
73	金属加工機械	11.8	33.4	0.8	19.8
74	その他の一般工業用機械	32.5	42.8	18.2	11.8
75	事務用機械など	4.6	11.6	39.6	28.2
76	通信機、音響機器	21.0	10.3	20.2	41.9
77	電気機器	2.5	14.5	42.6	29.9
78	道路用車両	5.5	32.1	9.2	12.0
79	その他輸送機器	0.3	0.4	10.5	1.1
8	雑製品	8.7	11.9	27.0	24.6
81	プレハブ建築物	5.5	12.8	35.0	25.1
82	家具およびその部分品	30.6	44.0	30.7	22.5
83	旅行用具、ハンドバッグ	4.5	10.4	36.9	35.4
84	衣服およびその付属品	6.3	8.6	17.7	17.1
85	はきもの	1.0	1.8	34.1	34.3
89	その他製造品	12.0	16.0	43.3	36.3

(出所) AIDXTより作成。

要な輸出市場であることには変わりはないものの、変化の方向でみた場合には日本への輸出シェアが増える一方、アメリカへの輸出シェアが低下し、タイにとって日本市場がより重要になってきていることを示している。このこ

とはSITC分類の2桁レベルでは品目によっては必ずしも成立しないが、日本のシェアが高まっている品目を列挙すると以下のとおりである。革および革製品（仕上げしたもの）（SITC 61）、鉄鋼（SITC 67）、非金属（SITC 68）、その他金属製品（SITC 69）、産業用機器（SITC 72）、金属加工機械（SITC 73）、その他一般工業用機械（SITC 74）、事務用機械など（SITC 75）、電気機器（SITC 77）、道路用車両（SITC 78）、プレハブ建築物（SITC 81）、家具およびその部分品（SITC 82）、旅行用具およびハンドバッグ（SITC 83）、衣服および付属品（SITC 84）、はきもの（SITC 85）、その他製造品（SITC 89）。

このようなアジア経済圏が形成されてくると、NAFTAはAFTAを加速させるように作用する。それは地域経済圏の間の競争である。ASEANの域内国から部品、原材料を調達している企業にとってはコスト削減のためAFTAを加速化し早く輸入関税を引き下げることがNAFTAへの対抗手段として有効である<sup>(14)</sup>。部品、原材料をどこから調達しているか、あるいは製品をどこに供給しているかによってAFTAに対する期待度は異なってくるが、上述のアジア経済圏の形成はAFTAの促進という潮流を作り出している要因である。これは単に輸入原材料のコストを引き下げるといった短期的な目的にとどまるのではなく、有利な生産環境をAFTA内に作り上げることがASEANへの直接投資を呼び込むことになる。このような直接投資獲得競争はNAFTA、AFTAという地域間の競争であると同時に、地域内の国々の間の競争でもある。ウルグアイラウンド（多角的貿易交渉）が合意に達したこと、NAFTAやEU（欧州連合）が動き出していること、中国、ベトナムなどに直接投資が流れ、さらにインドなどの国々も台頭してきていることから、ASEAN諸国はこれらの国々と競争して直接投資を呼び込まなければならないという状況に追い込まれたのであり、AFTAの加速化は避けられない方向となった。

このような状況は1980年代の世界銀行による構造調整政策の延長として考えることができる。すなわち、世界銀行の構造調整のポイントはそれまでの輸入代替的な工業政策から市場メカニズムを機能させるため規制緩和をする方向であり、貿易促進・輸出指向的な方向であった。ASEAN諸国はこの点で

先んじたために直接投資と輸出主導型の成長を達成することができたが、他の国々が追随してくると直接投資獲得競争はますます激しさを増してきた。台湾、韓国などアジアNIEsが輸出指向型で経済成長を果たしえた当時は、まだ他の国々が輸出指向に転換していなかったために競争圧力がそれだけ小さく、それだけ有利な状況にあった。しかし、それがひとつの発展モデルとなったとき、現在起こっているような自由化競争、直接投資獲得競争の時代へと入っていったとみることができよう。

このように貿易の自由化が世界的な潮流になるにいたって、タイ政府も貿易の自由化をAFTAにより促進しようとしている。AFTAの加速化という方針は1994年9月にチェンマイで開催されたASEAN経済閣僚会議で決定されたが、タイは積極的に推進する立場にたっている。すなわち、それ以前から貿易自由化促進を唱える声がタイの経済閣僚の間にあり、1994年4月にスパチャイ副首相はAFTAの移行期間を15年から10年に短縮すること、最終的な域内関税率を0～5%から全品目0%にすること、一部品目について関税削減対象からの除外を認める特別猶予期間を8年から5年に短縮することを提案している。また同時にタイの除外品目とされている石油化学製品も関税の引下げの対象に加えるよう主張している。そして同ASEAN経済閣僚会議では、全品目の関税率を0～5%に引き下げることを決め、その期限を15年以内（2008年まで）から10年以内（2003年まで）に短縮することになった<sup>(15)</sup>。また、ASEAN自動車部品相互補完協定(BBC)についてもタイ政府は1994年9月にASEAN域内からの自動車部品の輸入関税を20%から10%に引下げることが承認している。BBCは自動車部品を域内から調達する場合、その輸入関税を引下げるというもので、1988年に始まり、当初はマレーシア、タイ、フィリピンの3カ国が参加した。1989年9月にはボルボ、トヨタ、三菱、日産がBBC参加を認められ、その後8社まで増加している。しかし、マレーシア、フィリピンは協定に従って関税率を引き下げたが、タイは先延ばしにしてきた。それは域内からタイに部品が持ち込まれる割合が高く、タイの輸入超過になるためであるが、タイ政府はチュアン首相の1994年9月の訪日前に関税



引下げの決定をした。これは部品産業に有利な条件をもって訪日することによって日本からの直接投資獲得を狙ったものであると考えられる<sup>(16)</sup>。

## 2. 直接投資獲得競争

前項でも少し触れたようにNAFTAの影響は中期的には直接投資の獲得競争となり、そのための投資環境の整備が進められている。ここではより具体的に検討していくことにする。

前述のように1994年9月のチュアン首相の訪日の大きな目的のひとつは日本の企業にタイへの直接投資を誘いかけることであつた。直接的な契機は円高が続いているということであつて、プラザ合意後の円高による1980年代後半のタイへの直接投資ブームの再現を狙ったものである。チュアン首相は訪日前に日本からの直接投資獲得策として金型、金属加工、部品製造など一次・中間資材の生産に関わる業種を奨励し、産業基盤の形成を図ることを表明している。奨励策としては、1990年以降、建設・農業機械・資本財、自動車、コンピュータ・同部品、鉱物、鉄、化学製品、非鉄金属、計器類、エレクトロニクスの関税引下げがすでに行われており、さらに国内の生産コストを引き下げ国際市場での競争力を高めるような減税を継続的に実施するとしている<sup>(17)</sup>。また、これまでさまざまな恩典を与え直接投資を推進してきた投資委員会 (Board of Investment: BOI) も日本からの投資を1995～97年度の3年間に1500件誘致することを目標に95年度から3年間にわたり1億パーツを支出することを決めている。BOIが奨励する業種は、(1)自動車産業、(2)電気・エレクトロニクス産業、(3)通信機器産業、(4)製鉄業、(5)食品加工業である。これらの産業のなかでもとくに部品メーカーなどのサポート産業に的を絞っている。こうした投資奨励政策を一段と進める背景には1993年からの円高が再び日本からの直接投資ブームを作り出すほどのものであるという認識がある。1960年代の第1次、80年代後半の第2次ブームに続き、第3次直接投資ブームとなることを狙ったといえる<sup>(18)</sup>。このようにタイ政府がサポート産業の育成に

力を入れるのは、サポート産業の有無が直接投資先としてタイを選択するか否かの重要な判断材料になっているからである。これがすでに述べた「集積の経済」である。一方、サポート産業もある程度の市場が確保されて「規模の経済」を生かせることを必要とし、市場規模の小さい間は進出は困難である。しかし、両者は相互に補完的であり、円高を契機に両者を取り込めば好循環を生み出すことができる。

次に投資を誘発するような投資奨励策が検討されている様子を自動車産業を例にみていくことにする。1994年4月、BOIはタイを「世界的な自動車輸出基地」に育成するという計画を発表し、そのために投資奨励措置を強化している<sup>(19)</sup>。タイは従来、地方開発のため全国を3つのゾーンに分割し、首都圏を中心とする第1ゾーンには投資奨励措置を認めず、地方の第3ゾーンに手厚い奨励措置を設けてきた。第2ゾーンはその中間に広がる地帯であって奨励措置も中程度である。今回の自動車産業育成措置は第2ゾーン、第3ゾーンについて奨励措置を強化しようとするものである<sup>(20)</sup>。一方、工業大臣は奨励措置をさらに強化し、タイ国内のすべてのゾーンに第3ゾーンと同様の投資奨励恩典を付与すべきであり、とくに現在第3ゾーンで認められている国内向けの部品・原材料の輸入関税の75%減税を他のゾーンにも認めるべきであると発言している。これは自動車メーカーにとって部品・原材料の輸入関税75%カットが最も効果的であって、「年間10万ユニットの自動車部品を生産できるに十分な能力をもてば本格的な自動車輸出が可能になる」という予測を念頭に置いたものである。これを裏付けるようにタイ工業連合自動車部品産業部部長のアロンコット氏は部品産業、スペアパーツ産業は競争が激しく、原料輸入税の軽減が必要であるとしている<sup>(21)</sup>。

一方、自動車産業界も当然、有利な条件を政府から引き出そうとする<sup>(22)</sup>。まずGATTおよびAFTAによってタイは自動車および部品の輸入関税率を引き下げなければならないという客観的な制約があり、自動車産業界は関税が引き下げられる前にタイの自動車産業の競争力をつけなければならないという状況にあるとする。そして業界側が競争力をつけるために必要であると

する対策として次の5項目をあげる。(1)自動車部品生産に必要な原材料の輸入にかかる関税率を見直すこと、(2)政府による販売価格の統制を廃止すること、(3)輸出入手続きを合理化すること、(4)技能労働者を育成すること、(5)部品の品質標準規格を設定することである。(1)と(2)は自由化の方向での対策であり、(3)は貿易促進のための対策である。(4)は現在のタイの深刻な技術者不足を解消するという国内的な課題であり、(5)は世界市場に輸出していく場合に不可欠の条件である。このように業界からの要望は自由化と貿易促進を目指すものといえる。ここで興味深いのは、自由化による(輸入財からの)競争圧力に対処するためには自らの自由化によらなければならないということである。つまり、このことはいったん自由化の方向に進み始めるとそれが加速していくというメカニズムを示していると解釈できる。

さて以上のように政府奨励策をめぐって議論がなされている間に、投資計画はどんどん進んでいく。次に、そのような例をいくつかあげておく。

まずHCMT(Honda Cars Manufacturing Thailand)はアユタヤ県ロジャナ工業団地に300ライ(約48万平方メートル)の敷地を購入し、そこでボディー関連部品の生産を行い、将来は自動車の組立も行う計画を立てている。投資額は用地に6億6000万バーツ、工場建設・機械設備に7億バーツの計13億6000万バーツがみ込まれている。ホンダはBBCに沿ってASEAN域内で部品の供給を行っており、この新工場で生産された部品も一部輸出に回され、ASEAN域内の相互補完をより充実させることになる<sup>(23)</sup>。

自動車部品の国内生産拡大にも進展がみられる。注目されるのは、トヨタ、日産、いすゞの3社による小型トラックの標準部品の共同生産計画である。共同生産を行うのはタイ国内で部品生産を行うには「規模の経済性」が不可欠なためである。これはBOIの要請によるもので、タイ国内でエンジンを生産している企業は現地調達率を引き上げなければならないとしている。現在タイには工業省による規制とBOIによる規制の2種類があり、工業省の規制では1995年までに60%の現地調達率を達成しなければならず、BOIの規制では有利な投資奨励措置が得られる代わりに95年6月までに70%の現地調達率を

達成しなければならない。エンジンの国産化で問題になるのは鍛造のできるよい企業がまだタイにはないということである。しかもタイには鍛造に必要な特殊鋼を作るメーカーもなく、輸入しなければならない。今後、自動車産業で国産化率を引き上げようとするると鍛造メーカーを日本から呼ぶ必要があり、さらに鍛造メーカーを呼ぶためには特殊鋼の作れる製鋼会社も同時に呼ばねばならないという状況にある<sup>(24)</sup>。このように投資獲得競争は奨励策という「飴」だけではなく、現地調達率規制という「鞭」の面からも行われている。

直接投資を考えているのは日系企業のみではない。アメリカの自動車部品メーカーもタイへの進出を検討しており、25社を超えるアメリカのメーカーがタイへの進出を発表し、アメリカ自動車・自動車部品製造業者協会(MEMA)の11社が自動車部品への投資可能性を調査するためにバンコクを訪れている。このようなアメリカ企業の調査活動が実際に直接投資に結びつくか否かはともかく、アメリカ企業も東南アジアに目を向けていることを示している<sup>(25)</sup>。

さて、以上述べてきたようなタイ政府の投資奨励策と円高の影響でタイへの直接投資意欲が再び高まってきている。たとえばBOIへの投資奨励申請件数でみると1994年上半期には728に達し、93年上半期の484件に比べ50%増加している。投資金額でいえば、1061億パーツから2770億パーツへと2.7倍の増加である。外国企業の申請件数は、日本112件、ヨーロッパ80件、台湾51件、アメリカ32件、香港17件などとなっている<sup>(26)</sup>。

### 3. タイからアジアへの直接投資

NAFTAの投資転換効果を相殺するためにタイでも直接投資を誘導する努力がなされ、タイの産業基盤の形成に向けて進んでいる様子を見てきた。しかし、NAFTAのインパクトはそれにとどまらず、アジア経済圏が形作られるに従って、タイ資本のアジア化、すなわち周辺のアジア諸国への進出が始

まっている。中国、ベトナムなどが開放政策に転換後、多くの国々が自由化の方向に政策を転換してきた。EUやNAFTAはこの傾向をさらに推し進め、グローバリゼーションが世界の潮流となっている。自由化によって産業立地はより効率的な方向に向かって移動していく。前項でみたタイの直接投資獲得の努力は先進国で国際競争力を失いつつある産業をいかにしてタイに誘致するかはその目的があった。その一方で、これとは逆にタイで国際競争力を失いつつある産業は周辺諸国に向かって進出するという動きとなって現れている。たとえば、タイで比較優位を失いつつある繊維産業ではタイ国内の原料および人件費などのコストが上昇しているためにそれらの安い中国への進出が始まっている。その場合、高品質・高付加価値の製品の生産はタイに残して、低付加価値の低・中級グレードの衣料品を中国に移し、中国国内向けおよび輸出向けに生産するという形になっていくものと考えられる。

周辺国への進出は中国への進出のように低賃金指向のみではなく、民主化と地域統合によってその将来性を注目して進出するという動きも生じている。このアイデアは1988年のチャチャイ政権が「インドシナを戦場から市場に」という政策を打ち出したのが始まりであるが、その後、インドシナ3国のみならず、ミャンマー、南中国をも含むように拡大してきた。かつて「黄金の三角地帯」としてアヘン栽培で有名だったタイ、ラオス、ミャンマーの3国が接する地帯は今や中国を加え「黄金の経済四角地帯」と呼ばれている。これはこの地域の交通網を整備し、ひとつの経済地帯として発展を目指そうという構想である。同様の構想は、東北タイ、ラオス、ベトナムを結ぶ地域でも考えられている。

このような動きの背景にはASEAN全体で大東南アジア連合へと向かっているという大きな流れがある。1994年7月のASEAN外相会議、拡大ASEAN外相会議でベトナムの加盟に合意したこと、またオブザーバーとしてミャンマーの初参加が実現したことにより、ASEANの地域的な拡大は順調に進んでいるように見える。将来的にはインドシナ3国とミャンマーを加えた10カ国に拡大することになろう。周辺国へのタイ資本の進出はこのような流れ

に沿ったものである。

## おわりに

NAFTAのタイ経済に対するインパクトとして本章が取り上げてきたポイントを要約すると以下のとおりである。まず、第1に最も短期的、直接的なインパクトとして貿易転換効果を見た。これは対米貿易においてメキシコがタイに比べ関税上有利化することによってタイからアメリカへの輸出がメキシコとの競争に敗れ、タイからアメリカへの輸出が減少あるいは伸び悩むのではないかという可能性である。しかし、この点は計量モデルを使った予測でも、現実の変化をみてもそれほど大きくはなさそうである。その理由は、タイとメキシコの間で顕示比較優位(RCA)が全く違うことにも示されているように、アメリカへの輸出品の内容が両国の間で大きく異なり、競合していないということである。

中・長期的なインパクトは、NAFTAによってたとえば日本からの直接投資がメキシコに奪われてしまうといったような投資転換効果である。しかし、これも計量モデルやこれまでの直接投資の変化をみるかぎり、これもそれほど大きくはないようである。その理由として重要と思われるのはタイに投資することの「集積の経済性」である。多くの企業がすでにタイへ投資を済ませておりタイにある程度の製造業の基盤が成立している段階では、部品の調達、市場の確保、情報の入手などで企業にとっては有利である。そのためNAFTAによって関税率が引き下げられたとしても、このようなタイのメリットを考慮した場合、少々の関税率の変化では直接投資は影響を受けないという状況が作られていると考えられる。また、タイを含めASEAN地域の将来性を考えたときにそこに投資しておくことは十分に魅力的なことである。

投資転換効果があまり顕著でないもうひとつの理由は、他のアジア諸国同様、タイも規制緩和や投資奨励措置をさらに強化するなどして直接投資獲得

に努力しているということである。これにはNAFTAが潜在的な競争者として作用しているという意味で、NAFTAのタイおよびASEANに対する重要なインパクトである。ASEAN全体としてはAFTAの目標年を繰り上げて達成するよう交渉しており、個々の国の間では自由化競争、直接投資獲得競争に拍車をかけることになった。

このようなASEAN諸国の動きは世界的なグローバリゼーションの一環としての東南アジア地域での現象である。しかし、グローバリゼーションといっても世界中が均質になっていくのではなく、クルーグマンの産業立地論が示すように地域的なまとまりが形成される。それはASEANであったり、「黄金の経済四角地帯」であったり、東アジアや南アジアまで含む「アジア経済圏」といったものである。NAFTAの影響は、実はこのようなアジアにおける地域経済化をの傾向を促進したというところに最大のポイントがあろう。そして、このような潮流のなかで市場開放、技術移転、資金供給といった点で日本の果たす役割は大きく、また東南アジア諸国の期待も大きい。日本は「アジア経済圏」といった枠組みのなかで多国間分業関係に基づく産業形成を構想する段階に来ているのではなかろうか。

〔注〕 \_\_\_\_\_

- (1) P・クルーグマン（北村行伸他訳）『脱「国境」の経済学—産業立地と貿易の新理論—』東洋経済新報社、1994年（Paul Krugman, *Geography and Trade*. Cambridge: MIT Press, 1991）.
- (2) 筆者が当時タイに駐在していて日本からの直接投資ミッションから得た印象では、タイ経済のもつ人的資源、インフラストラクチャーなどといった個々の要素の分析を通して進出するというよりも、どのような企業がすでに進出しているかということが進出の判断材料となっていたようである。これは部品の供給といった企業間の取引関係を考慮するというよりも、進出にともなう情報コストやリスクをいかに引き下げるかに重点があったのではないかと考えられる。このような情報コストやリスクの小さな投資が選択され、そのような積み重ねとして経済成長の過程を捉えようとする理論モデルとして、R. Nelson and S. Winter, *An Evolutionary Theory of Economic Change*. Cambridge: Belknap Press, 1982がある。

- (3) 以下の数字は、Bank of Thailand, *Quarterly Bulletin*.各号を参照。
- (4) 日本貿易振興会・長谷部雅也氏提供の資料による。
- (5) ロバート・マックリアリー「NAFTAモデル：マクロ経済の影響」(大野幸一編「経済統合と発展途上国—E C・NAFTA・東アジア—」アジア経済研究所, 1994年) 349ページ。
- (6) 同上。
- (7) G・C・ハフパワー, J・J・ショット「NAFTAの発展途上国への経済的含意」(同上書) 第3部第2章。
- (8) 顕示比較優位はある国の比較優位を輸出統計から求めたものであって, ある財の輸出に占めるシェアが高いほど比較優位をもっていると考える。RCAの値が1より大きいほど, 比較優位の程度も高いことを示している。
- (9) マックリアリー「NAFTAモデル…」369～372ページ。
- (10) 繊維輸出が輸入割当にいかにかに左右されるかについての例を示しておく。欧州連合(EU)が中国からの繊維製品の輸入割当を制限したとき, 中国に進出している香港の繊維企業は進出先を中国からタイに移すことを検討しているケースがあった(『バンコク週報』1994年7月1日～7月7日号)。労賃は中国よりタイの方が高いのでこの計画は直接投資がGSPによっても左右されることを示している。また, アメリカが中国, トルコに対する輸入枠を減らしたためタイからの輸入枠が増えるという予測や, EUに4カ国が新たに加盟することにとまなう衣類に対する輸入枠の拡大によりEUへの輸出も増えるだろうという予測なども, 輸入割当が途上国からの輸出量を決定するうえで重要な要因となっていることを示している(同, 1994年9月23日～9月29日号)。
- (11) ハフパワー, ショット「NAFTAの発展途上国への…」317ページ, 表2-3。
- (12) マックリアリー「NAFTAモデル…」365～366ページ。
- (13) 山田充彦「NAFTAへの評価」(『ECOレポート』No.2, 1994年5月)。
- (14) 筆者が1992年1月から93年5月にかけてタイに滞在した際, バンコクの日系企業で行ったNAFTAの影響に関するインタビュー調査による。
- (15) 『バンコク週報』1994年4月1～7日および9月30日～10月6日号参照。
- (16) 『バンコク週報』1994年9月9日～9月15日号参照。
- (17) 『バンコク週報』1994年8月26日～9月1日号。
- (18) 『バンコク週報』1994年9月30日～10月6日号。
- (19) ここにいう「自動車輸出基地」はASEAN部品相互補完協定に基づく部品の輸出ではなく, 完成車の輸出を念頭に置いたものであり, 例としてMMCシティボンの自動車の輸出計画がある。この計画はレムチャバン工業団地に140億パーツを投資してピックアップ車と乗用車を輸出用として15万台生産するというものである。



- (20) 現在第2ゾーンでは機械類の輸入関税の50%減免、法人税の7年間免税、第3ゾーンについては機械類の輸入関税の100%免除、法人税の8年間免税およびその後5年間の50%減税などが認められている。
- (21) 【バンコク週報】1994年4月8日～14日号および4月29日～5月5日号。このような民間の意見が政府の意見に反映されているという様子はタイではさまざまなケースでみられてきた。これは政府の政策が民間から遊離したものではなく、民間の経済状態を反映することになる。それは、たとえば自動車の国産化政策が民間の経済状態が良好なときには促進の方向に修正され、逆に民間の経済状態が良くないときには緩和されるという過去20年間の自動車産業政策にも表れている。このような柔軟でかつ市場の状況を反映した産業政策がこれまでタイの自動車産業を育てることに成功してきた要因ではなかろうか。池本幸生「産業組織と開発政策—タイの自動車組立産業の事例—」（『アジア経済』第33巻10号、1992年10月）参照。
- (22) 以下の内容は1994年5月にバンコクで開かれた工業省計画局とタイ工業連合、タイ自動車工業会によるセミナー「GATT・AFTA後の自動車産業の発展」で発表されたものである。【バンコク週報】1994年5月27日～6月2日号参照。
- (23) ホンダのBBCは現在、インドネシアからはシリンドーブロックを、マレーシアからはバンパー、インストゥルメントパネルをASEAN域内に向けて輸出している。【バンコク週報】1994年4月29日～5月5日号参照。
- (24) 【バンコク週報】1994年7月15日～21日号参照。
- (25) 【バンコク週報】1994年9月23日～29日および9月30日～10月6日号参照。
- (26) 【バンコク週報】1994年7月29日～8月4日号参照。

