

POINT

ASEAN域内でインドネシアに次ぐ経済規模を持ち、中進国の仲間入りをしたタイですが、中間所得者層の拡大や隣国の消費をカバーし得る地理的条件もあり今後の更なる発展が見込まれます。また、製造拠点としては多くの回廊の結束点に位置することから、ASEANのハブとしての機能を発揮することが期待されます。

1 マーケットとしてのタイ

2000年以降のタイ/一人当たりの名目GDPと実質GDP成長率の 推移を表したのが図表1です。この間スマトラ沖大地震、リーマンショ ック、大洪水などがありましたが、2014年の軍事クーデター後の一時期を除き、一人当たり名目GDPが着実に増え、2000年対比2017年では3倍強にまでなっていることが確認できます。ここ数年では、軍事クーデターや国王崩御などにより一時経済成長も低迷していましたが、2017年以降は民間消費や輸出が回復し、2018年の名目GDP成長率は好調な個人消費により4.5%に上方修正されています。



図表2-1と2-2は、この間の中間所得者層の拡大と購買力の上昇を示しており、2010年以降はこれらの中間所得者層をターゲットとした日系サービス業企業の進出が増えています。身近な例では、タイの日本食レストラン数は毎年10%超の増加率で増え続け、2017年には約2,800店に迫っています。足許では、進出店舗数の2/3を占める首都バンコクの伸び率が競争激化により鈍化する一方、地方は今後も堅調に進出数が増えると見込まれています。

図表2-1 所得階層別シェア推移



図表2-2 家計支出の推移(1ヵ月平均)



タイは国内での経済成長促進や、タイ企業の生産性向上のため、海外からの直接投資を積極的に受け入れています。近年では、国の掲げる「国家競争力向上のため研究開発促進やイノベーションの創造、サービス業等の付加価値の向上に資する投資を促進すること」とした新投資奨励政策の基本方針に沿った海外からの「サービス」「インフラ」に対する投資申請金額の伸びは顕著です。今後これらサービス・インフラ投資が経済成長の牽引役になると見込まれます。特にサービス部門では、高齢化社会の進展もあり、「保険・医療・介護」の需要の高まりが見込まれます。



出所:9イ投資委員会(BOI)、JETRO「世界貿易投資報告」、国際強力銀行「9イの投資環境、2017.08」よりYCG作成 ※外国資本比10%以上の案件、BOIの投資恩典認可ベースのため、投資奨励非対象業種など、認可を受けていない投資は含まない。 ※複数国による投資はそれぞれの国に重複して計トされている。

サービス業の伸びは、日系企業のタイ進出動向からも確認することができます。図表4は、日系企業の業種別タイ進出動向推移を示すものですが、進出数で上位5業種の2014年→2017年の増加率は、卸売・小売、サービス、情報通信業でいずれも+30%近くと大きく増えています。これらの業種では、タイの国内市場

%近くと大きく増えています。これらの業種では、タイの国内市場や、タイを起点としたASEAN展開を視野に入れた進出が増えているものと考えられます。

図表4 業種別 タイ進出日系企業数推移

2008	2014	2017	2014→2017増加率	
			社数	増加率
1,879	2,147	2,346	199	9.3%
942	1,082	1,360	278	25.7%
475	686	896	210	30.6%
144	176	204	28	15.9%
118	148	191	43	29.1%
137	136	150	14	10.3%
63	64	100	36	56.3%
56	80	95	15	18.8%
0	15	26	11	73.3%
0	10	18	8	80.0%
9	14	17	3	21.4%
61	9	41	32:	355.6%
3,884	4,567	5,444	877	19.2%
	1,879 942 475 144 118 137 63 56 0 9 61 3,884	1,879 2,147 942 1,082 475 686 144 176 118 148 137 136 63 64 56 80 0 15 0 10 9 14 61 9 3,884 4,567	1,879 2,147 2,346 942 1,082 1,360 475 686 896 144 176 204 118 148 191 137 136 150 63 64 100 56 80 95 0 15 26 0 10 18 9 14 17 61 9 41 3,884 4,567 5,444	社数 1,879 2,147 2,346 199 942 1,082 1,360 278 475 686 896 210 144 176 204 28 118 148 191 43 137 136 150 14 63 64 100 36 56 80 95 15 0 15 26 11 0 10 18 8 9 14 17 3 61 9 41 32

出所:JETRO 「タイ日系企業進出動向調査2017年

タイー国単体での数値のみならず「タイを中心とした近隣諸国」という枠組みで見ると、人口は5億人を超え、名目GDP合計2兆2,000億ドルとインドに匹敵する経済圏です。

また、ASEANの"へそ"に位置するタイの地理的条件に目を向けると、ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマー、と今後も人口増と経済発展が期待される国々に囲まれており、タイが先行している産業を軸とした各国への横展開・連携が期待されます。

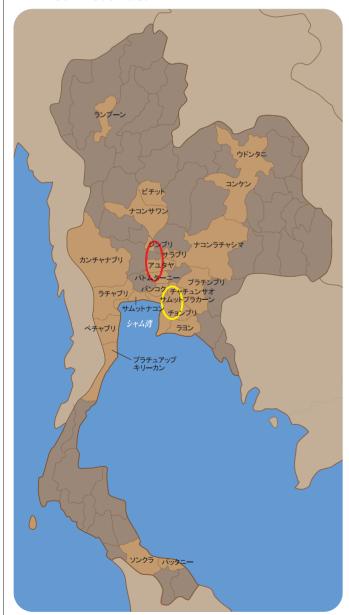
2

製造拠点としてのタイ

(1) 産業集積

タイは、農業・軽工業から重工業への進展を目的とした投資を奨励するため、1977年にタイ投資委員会(BOI: Board of Investment)という政府機関(議長はタイ首相)を設置しました。以来40年にわたり、国内外の投資家に一貫した投資インセンティブを与え、タイ国内への投資を促してきた結果、最大の外国投資国である日本からの進出企業数は、製造業で約3,400社、累計で10,000社に迫る、とも言われ、ASEAN最大の日系企業集積地となっています。

タイの主要な工業団地集積地



出所:日本アセアンセンターの地図にYCGが一部追記

これら製造業を受け入れるインフラとして"工業団地"がよく整備されているのがタイの特徴で、現在稼働中の工業団地は全国で74カ所、この過半数が首都バンコクの東西並びに東南東(シャム湾沿い)に広がっています。この背景には、部材・製品の輸出入のゲートとなる港湾に近い方が効率的という経済合理性を優先させた判断があったと思われます。

因みに、主な港湾としては、①タイ最大の深海港、且つ、部材・製品の輸出入ハブ:レムチャバン港(チョンブリ県)、②化学品・素材系の輸出入のバルク船の多い深海港:マプタプット港(ラヨン県)、③生鮮品の輸出入が多い港:バンコク港(バンコク都)などがあります。

進出済日系製造業の多くは、①自動車・二輪関係、②電気・電子部品関係に集中しており、①はバンコクの東から東南東にかけての工業団地(黄色枠内)、②はバンコクの北60~90kmのアユタヤ地区(赤色枠内)に集積しています。特に自動車関係は、日本の殆どのメーカーが進出済で、それらを支える1~3次サプライヤーが部品搬送のミルクラン・サプライチェーンの中に製造拠点を構えるケースが多く、この産業集積がタイの製造業の強みになっています。

最近では、最低賃金引上げに伴う人件費高騰、人手不足も顕在化してきていることから、日本の中古製造機器をタイに持ち込み人海戦術で生産を維持してきた日系企業が、日本と同じ最新鋭の製造機器に入れ替え、複数の工場を集約することによって従業員数を絞り、効率化を進める動きが散見されるようになっています。

(2) ASEAN のハブ

2011年後半のタイ大洪水後、タイの産業集積を再認識した本邦製造業の新規タイ進出ラッシュと、ファーストカープログラム (新車購入時の税還付制度)導入による急激な購入ニーズ増に対応する自動車関連製造業の増産体制のため、2012年度のタイは深刻な人手不足とワーカーの賃金上昇に直面しました。この当時よく話題に上ったのが、「タイ・プラスワン」というもので、これを推進しようという気運が高まっていました。即ち、人材確保が容易でコストが安い近隣国(ラオス、カンボジア、ミャンマー)に子工場を設立して、タイで行われる全製造工程のうち、人の手がかかる工程をそこに移管・生産させ、それら部材を回廊経由でタイの母工場との間をピストン輸送しよう、というものです。その後タイの政情不安やファーストカープログラムの反動(需要の先食いに伴うその後の需要急減)などにより、タイ・プラスワンの掛け声は大きくトーンダウンしましたが、今後、前述の近隣国に加え、中国、ベトナムなどとの製造・販売などでの連携を考慮した場

合、多くの回廊(道路)の結束点となるタイの地理的優位性が増 し、まさにASEANのハブになっていくことが期待されます。 タイを経由する回廊には以下のものがあります。

インドシナ半島の経済回廊



•東西回廊

(ミャンマー/モーラミャイン⇔タイ⇔ラオス/サバナケット⇔ ベトナム/ダナン)

• 南北回廊

(ベトナム/ハイフォン・ハノイ⇔中国/昆明⇔ミャンマー/ケントン またはラオス/ナトゥイ⇔タイ/チェンマイ⇔バンコク)

• 南部回廊

(タイ/バンコク⇔カンボジア/プノンペン⇔ベトナム/ホーチミン)

• 南部海岸回廊

(タイ/バンコク⇔カンボジア/シアヌークビル⇔ベトナム/ナムカン) 現状これら各回廊は、片荷問題(トラックが搬送する復路の荷物が確保できない)、関税問題(通関の手間・コスト)、積み替え問題(ラオスナンバーのトラックはタイを走行できるものの、タイのトラックはラオスを走行できないため、荷物を積み替える手間・時間がかかる)などがクリアになっていないため利用率は低迷しているものの、将来的にはこれらが順次解消されていくことが期待されます。

また、地図上に点線で示したバンコクからの終点、ミャンマー/ダウェイの深海港と工業地帯開発は、タイ⇔ダウェイを結ぶ 幹線道路が完成すると、ダウェイは単にタイ・プラスワン候補地 としてではなく、従来のアンダマン、マラッカ海峡を経由せずと も、インド、中近東、アフリカへ容易にアクセスできる極めて重要 な製造・輸出入拠点となることが期待されていますが、民衆に 発展が見えやすいヤンゴン近郊のティラワー工業団地開発を 優先するミャンマー政府の意向もあり、ダウェイ開発の進捗は 捗々しくないようです。

因みに、タイの道路網がこれほど整備された背景には、ベトナム戦争時代に米軍がタイ国内各所に北爆の軍事基地を構え、 兵站を確保するために高速道なみの幹線道路が整備されたため、といわれています。実際に、各幹線道路は車線数が多く、電燈等も中央分離帯ではなく両側道側に設置されているため、有事の際には臨時滑走路として利用できるようにした、という話にも信憑性があるようです。



14 15