

# 日本とASEAN、特に岐路に立つタイについて

元アジア経済交流センター 海外ビジネスアドバイザー 福井 孝敏

## 1.ASEAN（東南アジア諸国連合）について

2023年12月16－18日に東京に於いて、「日ASEAN友好協力50周年特別首脳会議」が開催された。これは、1973年に合成ゴムを巡る対話が日本とASEANの間で開催されてから50年を経過したことを受けて開かれた。

そもそもASEANは1961年にマラヤ連邦の提唱でタイ、フィリピンとの3か国による「東南アジア連合(ASA)」を基礎にして、ベトナム戦争の激化を受けてタイ、インドネシア、フィリピン、マレーシア、シンガポールの5か国で域内の平和と経済成長を目的として1967年8月に結成された。当時としては、謂わば「反共連合」としての意味合いが強かった。その後、1984年にブルネイが加盟し、続いて1995年から99年にかけてベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアが加盟して現在の10か国体制となった。

上記の特別首脳会議では日ASEAN友好協力を

関する3つのビジョンが発表された。即ち、a) 世代を超えた心と心のパートナー（相互信頼、交流の強化等）、b) 未来の経済・社会を共創するパートナー（サプライチェーン強靱化、産業競争力強化、エネルギー安全保障強化等）、c) 平和と安定のためのパートナー（自由で開かれたインド太平洋の促進等）。

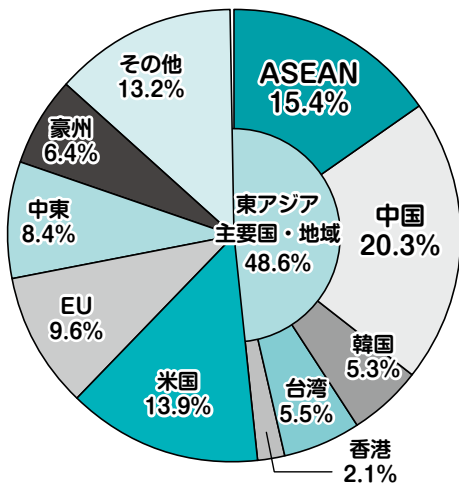
では、日本とASEANとの経済的関係はどうなっているのか。

まず、貿易ではどうか。2022年の統計では日本の対世界貿易の15.4%がASEANで、中国(20.3%)より小さいが米国(13.9%)より大きい。

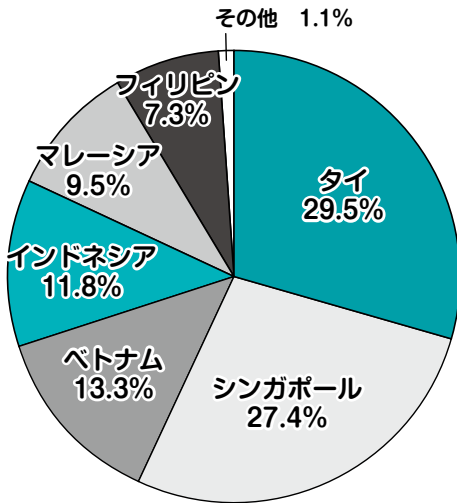
次は直接投資。

2022年末の累計では、米国(33.5%)、EU(16.4%)に次ぐ13.9%が対ASEAN向けで中国の6.9%の2倍である。ASEANの中では、タイ向け投資が29.5%でトップ、次いでシンガポール(27.4%)、ベトナム(13.3%)となっている。

日本の主要貿易相手国・地域



日本の対ASEAN国別直接投資割合



出典：外務省アジア大洋州局地域政策参事官室  
目で見えるASEAN－ASEAN経済統計基礎資料  
<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000127169.pdf>

## 2. タイについて

このように日本とは歴史的にも経済的にも最もつながりが深い外国としてのASEANであるが、中でもその中心国であるタイに注目してみたい。

タイと日本が外交関係を持ってから今年で137年になり、両国ともに王室、皇室を戴いている事もあり、お互い長い友好関係にある。経済的にも日本、そして富山県からのアジア向け投資では中国に次いで多い国でもあり、その**タイが現在、いろいろな意味で岐路に差し掛かっている**のでそれを概観してみたい。

### ①タイの社会

意外に思われる方もいるだろうが、タイは「**少子高齢化**」が進んでいる国である。

合計特殊出生率は、1980年の3.36から、2020年には日本と同水準の1.34にまで落ちこんでいる。高齢化率は増加しており、65歳以上の人口比率14%の「高齢社会」には入っていて、2030年には21%以上の「超高齢化社会」になるとされている。「生産年齢人口（15歳以上65歳未満）」は2017年から減少傾向であり、**総人口も2028年の6,719万人をピークに減少に転じると予測されている**。

このような状況から、日本の抱える問題と同様にタイには「**労働生産性の向上**」や「**移民（労働者）の拡大**」等の対策が求められよう。

### ②タイの政治

21世紀に入ってからのタイの政治は大きく捉えらると**二つの分岐点**があった。

一つは2001年1月の総選挙、二つ目は2023年5月の総選挙である。

まず、2001年の総選挙ではタクシン元首相が率いるタイ愛国党が圧勝した。それ以前のタイ政治では複数の政党の連立によって政権が成立していたが、この選挙で愛国党が単独で過半数を占める初めての政権となった。同首相によるさまざまな社会・経済政策によりタイ経済は順調に発展を遂げ、続く2005年2月の総選挙でも愛国党は過半

数を維持し、政権継続となったが、単独政権によって既得権益が奪われる層も多く、結局タクシン政権は2006年9月の軍部によるクーデターで瓦解した。

これにより、タイの社会は「**タクシン派（赤色）**」と「**反タクシン派（黄色）**」の対立が鮮明になり、長く（2023年5月まで）「赤」と「黄」の対立が続く事になった。

二つ目の分岐点は2023年5月に実施された総選挙である。この前の総選挙（2019年3月）では、2014年5月に軍部によるクーデターで再び倒されたタクシン派政権の流れをくむ政党（タイ貢献党）が政党別では第一党になったが、タクシン派政権を阻止すべく反タクシン派の政党の連立で親軍（保守）政権が成立していた。2023年の選挙では事前の予想ではタクシン派の政党の圧勝が予想されていたにも関わらず、全く新しい「**改革派**」の政党（前進党）が第一党に躍り出た（下院総議席の30%、総投票数の39%を獲得。タクシン派は第二党）。因みに投票率は75.22%と過去最高を記録し、比較的保守的な中高所得層が多いバンコク33議席のうち、32議席を前進党が獲得するという劇的な結果だった。

前進党の掲げた主な政策は新憲法の制定、徴兵制の廃止、王室への不敬罪の見直し等それまで半ばタブー視されてきた政策が含まれていたため、これが保守派の反発を買い、前進党を首班とする政権樹立が阻止され、結局はタクシン派政党が選挙前の公約を翻す事となる一部の親軍政党との連立で政権が成立した。

従い、ここからの**タイでの政治的対立構造は「タクシン派」vs「反タクシン派」ではなく、「守旧派」vs「改革派」へと大きく変化した事になる**。

特に、前進党の大躍進を支えた主な勢力は若年層で即ち、「**世代間対立**」が今後のタイの政治の核心となろう。

③タイの経済

毀誉褒貶の激しいタクシン政権であるが、彼が政権にある期間（2001 - 6年）のタイの経済成長は下図の通り、歴史的には比較的高成長を果たしている。



出典：世界経済のネタ帳  
[https://ecodb.net/country/TH/imf\\_growth.html](https://ecodb.net/country/TH/imf_growth.html)

これは彼が中進国\*となったタイを高所得国に引き上げるという強い信念の下に国家競争力計画の策定、証券・金融市場の改革、予算の戦略的配分、労働市場改革（外国人労働者の受入れ制度化）等一連の改革を推し進めたことによる。（これに対し、当時の国王（プミポン国王）は「足るを知る経済」を唱えた。これは経済開発計画ではなく、一種の哲学とも捉えられる。）

その後、大洪水（2011年）やコロナ禍（2020 - 22年）等もあり、成長率は3 - 4%が多くなる

が、2016年に「タイランド 4.0」を国家の経済運営基本戦略として打ち出す。これは所謂「中所得国の罫」からの脱却を目指したもので、「イノベーション主導」「環境保全（グリーン）」「包摂（格差是正）」を経済発展の動力として経済運営を目指す計画である。補足すればこの計画の主導者はタクシン政権時の経済政策を担った人物達である。

この戦略を体現する産業としてデジタル経済を基盤とし、ICT技術を活用する10の「次世代産業」を選んだ。（下記表の右側参照）

その後、世界銀行が「タイランド 4.0」は経済成長路線に偏重しているとして、より貧困や環境にも配慮した路線を提唱し、そこで形成されたのが「BCG 経済モデル」である。BCGとは「Bio、Circular（循環）、Green」の略で「タイランド 4.0」を補完する国家アジェンダに位置づけた。

そこで奨励されるのが、a) 農業と食品、b) 医療、健康産業、c) バイオエネルギー、バイオマテリアルズ、バイオケミカルズ（循環）、d) 観光と創造経済（エコツーリズム、スポーツツーリズム）で「タイランド 4.0」で掲げた10の次世代産業とも重なっている。

1997年産業構造調整計画における13のターゲット産業		「タイランド4.0」10のターゲット産業 ◎ 外国資本依存、 # BCG経済モデルの重点ターゲットと重複	
	閣議決定 1997年11月		閣議決定 2015年11月
1	食品、食品加工	A	第一次S字型産業
2	繊維、衣類	1	新世代自動車 ◎ #
3	履物、皮革製品	2	スマート電子製品 ◎
4	天然ゴム、同製品	3	Medical & Wellness 観光業 #
5	プラスチック製品	4	農業並びにバイオ #
6	家具類	5	未来型の食品加工 #
7	自動車、同部品	B	新S字型産業
8	家電・電子製品、同部品	6	ロボット産業 ◎
9	石油化学	7	航空メンテナンスと物流 ◎
10	鉄鋼	8	バイオ燃料、バイオケミカル ◎ #
11	医薬品	9	デジタル経済 ◎
12	宝石・貴石類	10	医療ハブセンター ◎ #
13	セラミック・ガラス製品		

出典：日本総研 RIM 環太平洋ビジネス情報 Vol.23, No.91  
 タイにおける2つの開発の道—高所得国への道 vs. 社会の発展—  
<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/rim/pdf/14599.pdf>

\* 発展途上国から脱し、先進国に至る途中である国

ここでの懸念は「タイランド 4.0」と「BCG 経済モデル」の運営体制がバラバラなことである。「タイランド 4.0」は経済運営が豊富な工業省が中心で事務局が国の経済計画の司令塔である NESDB（国家経済社会委員会）であるのに対し、「BCG 経済モデル」の主管は高等教育・科学・研究・イノベーション省と国家科学技術開発機構という研究機関となっていることである。加えて、2023年5月の総選挙で誕生した現セター政権が選挙運動中に公約したポピュリスト的政策（国民への現金給付等）を重視している事もあり、上述の経済の基本計画の実施が疎かになるのではとの危惧が上がっている。

タイはそれでも官僚機構がしっかりしていて、外国からの投資受け入れ窓口である BOI（投資委員会）は「タイランド 4.0」や「BCG 経済モデル」の対象産業への投資については特に手厚い所得税減免等の措置を打ち出しているし、また重点投資対象区域として EEC（東部経済回廊）への投資を奨励している。タイが進もうとしている方向を正しく認識して対応することが求められる。

#### ④タイの産業

**タイは ASEAN の中で、GDP 規模で言えばインドネシアに次ぐ第二位であるが、産業の幅や厚みから言えば ASEAN 随一である。**

それは、タイが経済発展を目指す上でこれまで次のような、付加価値の高い産業の立地を積極的に進めてきたからである。

- ・自動車・電機・エレクトロニクス
- ・バイオ化学・石油化学

特に、自動車についてはその年間生産台数が2023年で約190万台と世界のベスト10にも入ろうかと言う高い水準で、「東洋のデトロイト」と呼ばれるほどである。実際、日本のトヨタ、ホンダ、日産を始めとする殆ど全てのメーカーがタイでの現地生産を行っており、国内市場向けのみでなく、タイから中東や豪州等他の地域への輸出基地ともなっている。

また、日本企業（富山県企業を含む）のアジア

向け対外投資先でもタイは中国に次いで第二位である。その理由は、

- ・産業の「厚み」が ASEAN では際立って厚い。（余程特殊なものでなければタイで入手不可能な部品・製品は無い。）
- ・ASEAN の中心に位置し、ASEAN 内の物流や移動が極めて便利。
- ・駐在員やその家族にとって生活環境が優れている。（衣食住、医療レベル）

ここで特に1点触れたいのは**自動車産業**で、タイでは近年電気自動車（EV）、その中でもバッテリー式電気自動車（BEV）が急速に増えていると言う現実がある。

2023年1-9月のBEV登録台数は50,347台で前年同期比8.5倍に増えた。同期間の国内自動車販売台数は586,870台なのでBEVのシェアは8.6%である。2022年1-9月のBEVのシェアは1%未満だったので如何にBEVの販売が伸びているかが分かる。この理由は中国のEVメーカーが軒並みタイに進出しているからで、BEV販売上位10車種のうち、実に8車種が中国製で中国以外の車種はテスラとボルボのみ。日系では一番売られているものでも数十台である。

**タイ政府も「脱炭素」への対応もあり、EVの普及を積極的に推進していて、2030年末には「ゼロエミッション車」（CO2を排出しない）の比率を30%にするとしている。**

**タイでは日系自動車が86%のシェア（2022年）と圧倒的に強い市場だが、2023年には78%まで低下、この分、中国車のシェアが急増している。**

昨年末に来日したタイのセター首相は「日本は出遅れている。EVに対応しなければ取り残される」とイラ立ちを強めている。EVの本体価格での勝負では日本勢には勝ち目は少ないと思われるので、例えば新車製造から中古車の廃棄までのライフサイクル全体でのCO2排出量を含むTCO（総保有コスト）の最適化、即ち経済価値と環境価値の両立といった観点で勝負するなど考える必要があるだろう。幸いにして、タイは「2050年カーボ



ンニュートラル」を掲げ、前述のようにBCG経済を最大限重視していることにも合致する。

最後に、**富山県からタイに進出している企業**でも多くが現地での自動車生産のサプライチェーンに組み込まれている。中国のBEVメーカーも部品産業をすべて中国から連れて来る訳でもないし、コスト削減を図りたい中国メーカーへの自社部品等の売り込みのチャンスは極めて大きいと思われる。

ここで、**富山県とタイ工業省との間で締結した(2013年)MOU**を活用して工業省に中国メーカーへの橋渡しを依頼することを大いに検討すべきであろう。その際、2024年2月8日に経産省とタイ工業省との間で締結された「次世代自動車の生産に関する協力枠組み文書」を活用する事も忘れてはならない。

#### <追記>

現セター政権が目下最大の努力を注いでいるのは「**Land Bridge (LB)**」プロジェクト(右上図参照)の実現で、首相が訪れる外国で必ず最初に相手首脳に協力を呼びかけている。

このプロジェクトの眼目は例えばインドから日本に海上輸送する物資がある場合、通常なら船舶はマラッカ海峡を通過するが、LBがあれば同海峡を通過せずに南シナ海からアンダマン海側に貨物を直接輸送出来る、即ちマラッカ海峡を経由する場合より輸送コスト(15%)、航海距離(4日)を縮減出来るという点にある。

セター首相が2023年末に来日した際も、岸田首相に直接本件を紹介し、更にタイ側主催で本件を民間企業等に説明するセミナーを2回開催している。

実はこの種の構想は17世紀からあり、約50年前には日米等の国が水爆を使ってここに運河を通すというものまであった。

筆者は1990年代のタイ駐在時代に今のLBとは場所も構想の中身も異なる構想に接し、タイ政

府や日本の民間企業数社でF/Sを実施した経験があるが、折悪しく「アジア通貨危機」(1997年7月)の勃発で実現しなかった。

今回のLBについては現地の急峻な地形、環境問題、周辺諸国の反対等で実現性には疑問符が投げかけられている。

