



タイ経済ミッション報告

タイ経済の現状と投資環境

環日本海経済交流センター主任 **黒部 早百合**

1. はじめに

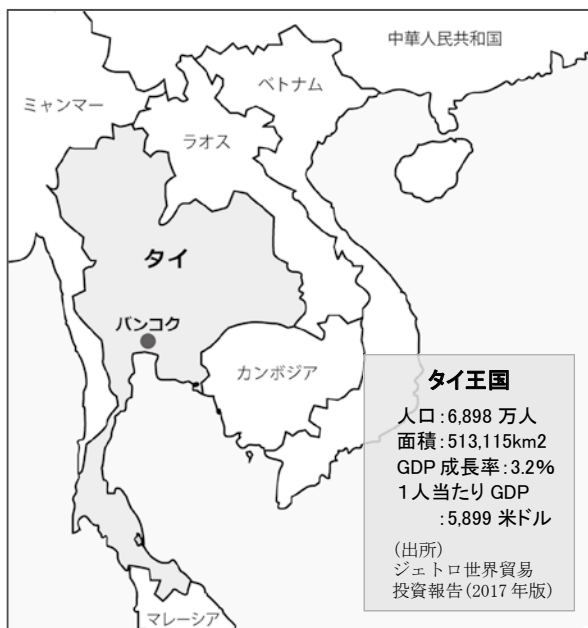
日本企業のタイへの進出は、製造業を中心に1960年初頭から本格化し、1985年のプラザ合意後の大幅な円高の影響による加速を経て、いまなお増加の一途をたどっている。ジェトロ・バンコクの調査によると、2017年5月時点で確認できた日系企業は5,444社にのぼり、中小企業の進出も増えているという。

富山県においても、2014年にタイ工業省と富山県との間でパートナーシップに関する覚書(MOU)が締結され、今後のタイと富山県の企業同士の連携の一層の強化が期待されている。こうしたなか、環日本海経済交流センターでは、2018年2月25日から3月2日までの6日間の日程で、ジェトロ富山と共催でタイのバンコク及び東部経済回廊(EEC: Eastern Economic Corridor)地域を巡る経済ミッション団を派遣した。同国の成

長戦略を中心に、報告する。

2. タイの概況

タイ国内の景気は、2016年10月に国民から絶大な敬愛を集めていたプミポン前国王が死去した影響により、観光や外食産業を中心に個人消費の一時的な落込みがあったものの、外国人観光客の増加等を受けて2017年は緩やかに改善。公共投資も下支えし、回復基調が続いている。バンコク市内でも高架鉄道のBTSや地下鉄のMRTといった公共交通機関鉄道の延伸工事が着々と進められており、バンコク名物ともいべき交通渋滞の改善が期待されている。

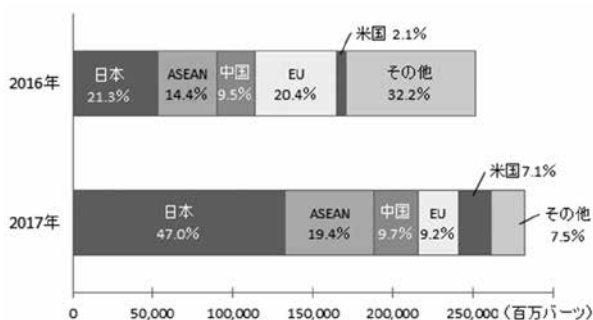


バンコク市内中心部の交通渋滞
(目抜き通りでは、1キロを進むのに30分程度を要した。)

2017年の日系企業の投資は、投資促進を担当する政府機関であるタイ投資委員会(BOI)への申請ベースの金額で、前年比148%増の133,002百万円と大幅に増加した。国・地域別にみると、日本のシェアは47.0%で、ASEANの19.4%、中国の9.7%を大きく引き離れた。外国企業との価

格競争に加え、日系企業間での競争も激しくなっている。

タイへの直接投資の国・地域別シェア(BOIへの申請ベース)



(出所) BOI

失業率は1.0%前後で推移しており、依然として雇用情勢は厳しい環境だ。ただ、EEC地域の工業団地運営企業担当者の一人は「人の採用が間に合わず操業ができなくなったという話は聞いたことがない」という。30年前から開発が進んでいる同地域には、国内の農村部などの地方から労働者が多く流入して定着し、最近ではこの地で生まれ育った二世がさらなる労働力になっているのだという。

タイにおいてはしばしば雇用の流動性の高さが指摘されるが、視察先では長年勤務している熟練労働者の能力を高く評価し、現場マネージャーとして登用しているケースもみられた。



工業団地内の掲示板に所狭しと張り出されていた求人広告

3. タイランド4.0の実現に向けて

タイランド4.0は、タイ政府が掲げるイノベーション主導の新しい経済モデルだ。農業中心のタイランド1.0、軽工業中心のタイランド2.0、重工業中心のタイランド3.0と段階を経て成長してきたタイは、中所得国の罅を回避するため、今後特に成長が見込める「10の(Sカーブ)ターゲット産業」を重点産業とし、高度で付加価値の高い産業への投資の拡大を図り、アジアのビジネスハブとなることを目指している。

日本に対しては、高度な技術を有する企業の進出はもちろん、国と国同士の関係に加え、地方と地方同士でも協力し合える関係の構築への期待感も高まっている。

10のターゲット産業

- ・次世代自動車
- ・スマートエレクトロニクス
- ・観光・医療ツーリズム
- ・農業・バイオテクノロジー
- ・未来のための食品
- ・自動化機械・ロボット
- ・航空宇宙
- ・バイオ燃料・バイオ化学
- ・医療ハブ
- ・デジタル経済

世界銀行が発表した最新のビジネス環境ランキング(Doing Business 2018)では、政府による規制緩和等が功を奏し、タイは前年の46位から躍進して26位。ASEAN域内ではシンガポール、マレーシアに次ぐ順位で、投資先としての魅力はさらに高まりつつある。

4. EEC成功のカギを握るインフラ開発

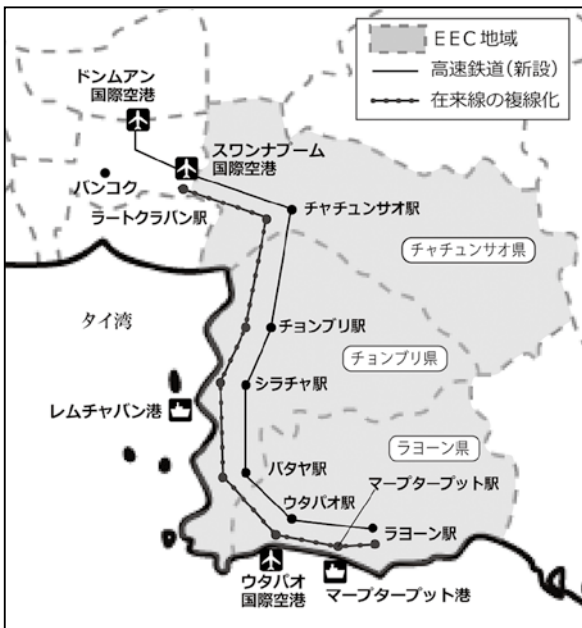
タイ政府は、タイランド4.0を加速させるため、タイ湾東部の3県(チャチュンサオ県、チョンブリ県及びラヨン県)をEEC地域に指定し、ターゲット産業への投資の積極的な誘致に加えて、集中的なインフラ投資を行うこととしている。

EEC地域は、レムチャバン港を中心に自動車産業が集積していることから、「東洋のデトロイト」とも呼ばれている。洪水の発生リスクが低く、2011年のチャオプラヤ川の大洪水の際にも影

SPECIAL NEWS

響がほとんどなかったこの地域は、事業継続計画（BCP）対策を目的とした移転・進出も多い。官民連携（PPP）方式により5年間で1兆5,000億バーツ（約430億米ドル）の投資を行う計画で、インフラ関連のプロジェクトは年内にも入札を行う予定としている。

インフラ投資計画



（出所）EEC事務局資料より作成

1991年に開港し現在タイ最大の港湾であるレムチャバン港は、拡張工事（第三期）を予定している。これにより、年間の自動車取扱台数は100万台から300万台に、コンテナ取扱量は700TEUから1,800TEUに、それぞれ対応可能となる。また、レムチャバン港～マープターブット港間の既存の鉄道を複線化し、物流効率の改善を図る。

もともと軍用空港であったウタパオ国際空港は、年間3,000万人の利用客に対応可能な国内第三の国際空港として拡張する。滑走路を一本増設するほか、旅客ターミナルや商業施設、MRO（修理・整備・オーバーホール）施設、FTZ（自由貿易地域）、航空人材育成施設などの新設を計画しており、年内にマスタープランを制定し、2023年頃の完成を目指す予定としている。また、同空港、

スワンナプーム国際空港（国際線のハブ）及びドンムアン国際空港（格安航空及び国内線のハブ）の3つの空港を結ぶ高速鉄道を新たに敷設する。これにより、スワンナプーム国際空港～ウタパオ国際空港間は45分、ドンムアン国際空港～ウタパオ国際空港間は1時間以内での移動が可能となる見込みだ。各駅周辺は沿線開発によりスマートシティを開設し、未来に向けた発展を促進していく。

さらに、ウタパオ国際空港周辺をEEC域内のエアポートシティとして開発するとともに、メディカルハブとして健康・医療機器等の産業の一層の活性化を図る。アジアを代表するビーチリゾートとして人気のあるパタヤビーチには1時間程度でアクセス可能であり、観光都市としての開発も計画している。

インフラ関連の投資は、産業投資誘致の呼び水でもあり、EEC構想の生命線だ。さらには、近隣国であるCLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー及びベトナム）との活発な経済活動の促進はもちろんだが、さらに範囲を広げたより一層の国際化を目指しており、中国の一带一路構想との連携の実現にも積極的な姿勢を示している。



日没前から大勢の観光客で賑わうパタヤビーチ近くの飲食店

5. 消費市場としての魅力も

タイにおいて富裕層とされる所得層は月額10万バーツ（約3,000ドル）以上で、全体の3%にも満たない。富裕層のみをターゲットとする市場としては決して大きいとは言えないが、所得の底上げは着実に進んでいる。また、富裕層や上流層（月額5～10万バーツの所得層）はバンコク及びその近郊に集中しており、一人当たりGDPはバンコクに限れば13,000ドル程度にもものぼるとの見方もある。

バンコク中心部に位置する伊勢丹バンコク4階の生活雑貨フロアには、株式会社能作が店舗を置いている。落ち着いた空間でゆったりと買い物を楽しむことができ、品ぞろえも豊富だ。関税率が高く日本より高額な価格設定だが、富裕層を中心に売上げを伸ばしている。風鈴や酒器が人気で、一度に何点もまとめ買いをしていくケースもあるのだという。



伊勢丹バンコクの能作の店舗

日本政府観光局（JNTO）の発表によれば、2017年の一年間に日本を訪れたタイ人は、推計値で98.7万人と過去最高を記録した。2006年以降、ASEANからの訪日客の中でタイは常に首位で、12年で約8倍に増加。訪日経験を有する中間所得層の増加に加え、個人旅行やリピーターが増加傾向にあるという。訪日目的地の多様化も進んでおり、日本国内にも市場拡大のチャンスがまだ眠っているのかもしれない。