

TOPICS

タイおよび首都バンコクの現状

～奈良県経営者協会 海外視察研修に参加して～

10月30日から11月2日までの日程で、奈良県経営者協会主催の「海外視察研修」に参加する機会を得た。

以前は農業国だったタイは、現在、電機・電子産業や自動車産業を中心とした工業国へと変貌を遂げており、郊外に広がる工業団地には、数多くの日系企業が進出している。また、首都のバンコクは、近代的なビルが建ち並び、東南アジアをリードする近代都市として機能している。



I タイおよびバンコクの概要

タイはインドシナ半島中央部に位置する面積 51 万 4,000km² (日本の約 1.4 倍)、人口 6,283 万人 (2006 年) の王国である。熱帯性気候で暑期: 3～5 月、雨期: 6～10 月、乾期: 11～2 月の 3 つの季節があり、年間を通して平均気温は 30℃ を超える。首都のバンコクは約 570 万人が住んでおり、昔ながらの庶民の生活と東南アジアをリードする近代施設が同居する都市である。



高層ビルが建ち並ぶバンコク市内

II タイの経済・産業

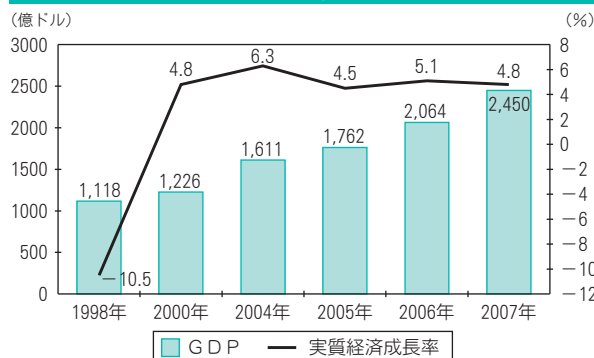
1. 経済概要

タイの GDP (名目、2007 年) は日本の約 18 分の 1 の約 2,450 億ドルで、一人あたり GDP (名目、2007 年) は日本の約 9 分の 1 の 3,720 ドルである。

1997 年の通貨危機で打撃を受けたが、2001 年、「外資誘致・輸出促進」と「地方、農村、中小企業、内需振興政策」を車の両輪とする経済政策 (デュアルトラック政策) により危機から脱却。2006 年は、原油高、金利高、政情不安などの要因から国内消費・投資が鈍化したものの、世界経済拡大基調の中で輸出が伸び、景気を下支えした。

2007 年の実質経済成長率は 4.8% で、1997 年 7 月の通貨・経済危機以降は順調に推移している。なお、タイ中央銀行では米国発金融危機による世界的信用の縮小と国内政情の不安を材料に下方修正して、2008 年の実質経済成長率は 4.3～5.0% と予想している。

GDP と実質経済成長率の推移



出所: タイ中央銀行、タイ国家経済社会開発庁

2. 産業構造

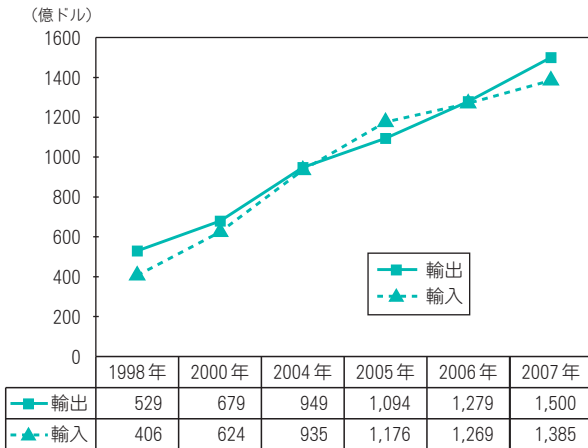
かつては農業が中心の国であったが、1980 年代後半からの円高・ドル安によって日本国内での生産コストが急騰したため、日本の製造業が生産拠点を海外へ移転させた。そのような中、タイでは投資優遇措置を積極的に導入したことから 1980 年代以降、多くの日本企業が進出し、タイの工業化が急速に進んでいった。

現在、農業従事者は就業者全体の 40% 強を占めているが、GDP (2007 年) に占める割合は 11% に過ぎない。一方、製造業の従事者は 15% 前後であるにもかかわらず GDP (同) は約 35% を占めている。また、工業品は輸出額の 85% を占めている。

3. 貿易構造

タイの貿易構造は、原材料、資本財を輸入し、国内で加工、製品化し、または中間財として輸出するスタイルである。直近（2007年）の貿易額をみると、輸出額は1,500億ドル、輸入額は1,385億ドルとなり、ここ数年、輸入額、輸出額とも右肩上がりでも推移している。

貿易額の推移

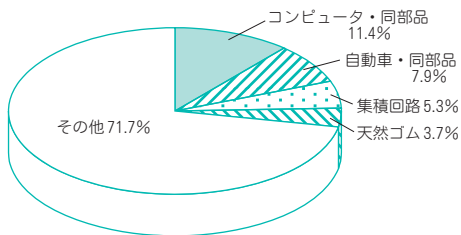


出所：タイ中央銀行、タイ国家経済社会開発庁

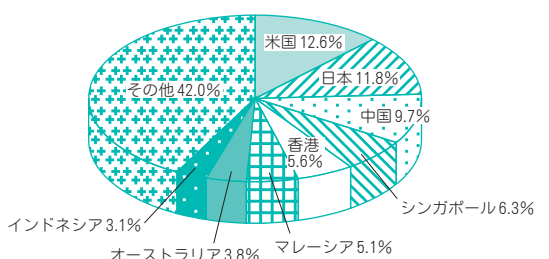
直近の主要な輸出品（2007年）は、「コンピュータ・同部品」が11.4%で最も多く、以下、「自動車・同部品」（7.9%）、「集積回路」（5.3%）、「天然ゴム」（3.7%）と続いている。また、輸出国は、「米国」が12.6%で最も多く、以下、「日本」（11.8%）、「中国」（9.7%）、「シンガポール」（6.3%）、「香港」（5.6%）と続く。

1970年代には全体の4分の1を占め、トップ

タイの主要輸出品（2007年）



タイの主要輸出国（2007年）



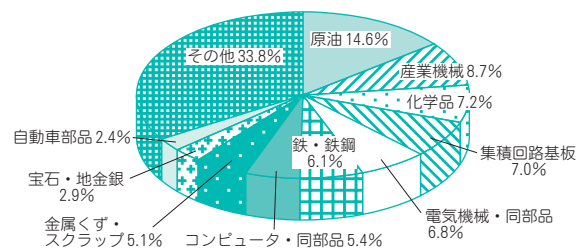
出所：タイ商務省

だった日本向けの輸出は、現在10%強となりトップの座を「米国」に譲っている。また、近年は、「中国」のシェアが高まっている。

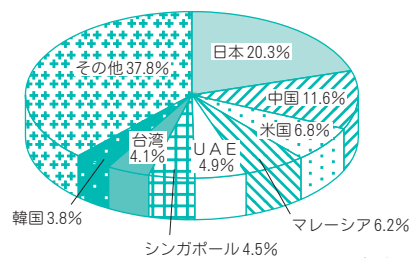
一方、輸入の動向をみると、主要な輸入品（2007年）は、「原油」（14.6%）、「産業機械」（8.7%）、「化学品」（7.2%）、「集積回路基板」（7.0%）、「電気機械・同部品」（6.8%）などで、輸入国は「日本」（20.3%）が最も多く、以下、「中国」（11.6%）、「米国」（6.8%）、「マレーシア」（6.2%）となっている。

「日本」は依然として最大の輸入国であるが、そのシェアは低下傾向にあり、「日本」に代わって「中国」からの輸入が増加している。

タイの主要輸入品（2007年）



タイの主要輸入国（2007年）



出所：タイ商務省

4. 日系企業の進出状況と在留邦人数

タイに進出している日系企業数の正確なデータはないが、「バンコク日本人商工会議所」の2008年4月現在の会員企業数は1,292社であり、会員数から推計した従業員数は約51万9,000人である。また、商工会議所に未加入の企業を含めると6,000社以上の企業があるといわれている。

次に、在留邦人（2007年10月）の国別人数をみると、最も多いのが米国の374,732人であり、タイは42,736人で7位に位置する。ただし、タイは永住者が少なく、民間企業の関係者を中心とした「長期滞在者」が多いのが特徴で、「長期滞在者」のみで比較すると第4位に位置する。

このように、タイは世界最大級の日系企業の進出国であり、タイ経済への日系企業の影響度、貢献度は大きいといえよう。

5. 自動車産業の動向とエコカープロジェクト

タイの主要産業のひとつである自動車（含む二輪車）産業は、通貨危機（1997年）後、一時生産が激減したが、その後は順調に回復して生産・販売ともに堅調に推移している。

日系メーカーは1980年以降次々とタイへ進出した。現在、日系メーカーがタイの自動車産業を引っ張っており、タイ国内市場のおよそ90%を日系ブランドが占有している。また、「自動車・同部品」の輸出は、タイの総輸出額の7.9%（2007年、前掲）を占め、輸出の牽引役にもなっている。

自動車の生産台数は年間約1,300千台で、そのうちピックアップトラック（※）が約7割を占めている。残りの約3割が乗用車で、圧倒的にピックアップトラックの生産が多い。また、ここ数年の動きをみても乗用車は横ばいで推移しているのに対し、ピックアップトラックは右肩上がり増加している。

※ピックアップトラック…荷物の集配・運搬などに用いる、屋根のない荷台を取り付けたトラック

タイ投資委員会（BOI）は「アジアのデトロイト」を目指し、2007年6月、ピックアップトラックに次ぐタイ自動車産業発展の第2の柱にするべく、環境、安全、省エネに配慮した「タイエコカープロジェクト」を発表した。タイをエコカー（小型低公害車）の生産拠点とすることで、超廉価乗用車の投入準備を進めている中国・インドと一線を画すのが狙いである。

同プロジェクトでは、「ガソリン車では排気量1,300cc以下、燃費が20km/L以上、CO₂排出量が120g/km以下」など一定の条件を満たした自動車を生産する場合には、「設備・機械の輸入関税免除や8年間の法人所得税免除など」といった特典が受けられる。

既にBOIからエコカー投資計画の認可を受けた日系メーカー3社に申請中の4社（うち日系メーカー2社）を加え7社すべてが認可されると、合計で70万台規模の生産ポテンシャルを持つことになる。

III 視察企業等のヒアリング概要

1. 在タイ日本国大使館

○タイ全般について

タイは緯度的にも、経度的にも恵まれた位置にあり、スワンナプーム国際空港はアジアのハブ空

港の一つとして、世界中の航空会社が乗り入れている。また、ヨーロッパとオーストラリアの中継地の1つとしても利用されている。また、気候的にも近隣他国に比べ恵まれている。

日本の大企業は、一通りタイに進出しており、今は中小企業の進出が目立っている。



在タイ日本国大使館でのヒアリング

○観光について

タイから日本への観光客は昨年比30%増となった。日本食ブームと中間層が豊かになったことが主な要因である。

先日、タイの新聞に日本の東北地域のツアー（紅葉と温泉をパックにしたもの）の広告がでていた。この地域ではタイの日系百貨店で物産展を開催するなど積極的なPR活動を展開していた。このように、今後のPR次第では日本を訪れるタイ人観光客はさらに増加すると思われる。

そういった中、奈良県にとってプラスとなる要因がある。

タイではまだまだ所得格差が大きいいため、日本への観光は上層部がほとんどである。その人達は既に何回もリピーターで日本を訪問している。

- ①観光客はすでに京都を訪問済みであること、
- ②仏教国であるタイでは、通になるほど仏教等への造詣が深くなること、
- ③柿が好物であること（柿の生産は奈良県が全国第二位）、

などから考えると、奈良県は今後タイ人が訪問する可能性を秘めていると思われる。

2. ツバキモト オートモーティブ タイランド社

ツバキモト オートモーティブ タイランド社は株式会社椿本チェーンのグループ会社で、2002年3月創業。自動車エンジンのカムシャフトを駆動し、正確なバルブタイミングを生み出すための「タイミングチェーン」を主製品としている。

創業以来、売上高は順調に推移しており、今後も「タイエコカープロジェクト」を追い風として増収、増益を見込んでいる。同社の製品は、タイ国内にある自動車メーカーのほとんど（日系の自動車メーカーは全て）に納めている。



ツバキモト オートモーティブ タイランド社の外観

同社では日本企業と同様「改善提案」や「QCサークル」、「5S」などに取り組んでおり、経営の効率化を図っている。特に改善制度は報奨金があるためタイ人の関心が高く、積極的な提案（月100件程度）が出されているという。

同社はバンコクから車で約1時間の「アマタナコン工業団地」に位置する。同工業団地には現在約500社（うち7割が日系企業）の企業が進出しており、地元採用を中心に約10万人のタイ人が働いている。



同社工場内風景

IV バンコクの街角から（タイの交通事情）

車は日本と同じ左側通行。全般的に道路のインフラ整備はよく、片側3~5車線の無料道路が縦横に走っている。しかし、バンコク市内に限れば渋滞が世界一といわれるほどひどい。

渋滞の原因のひとつと思われる交差点での通行

は日本と全く違う。交差点で四方の道路のうち青信号は常に一方向。東行きが青信号の時、残りの3方向は赤信号となるため、通行時間が短く、待ち時間が大変長くなる。

近年、バンコクの中心部に地下鉄が開通したが、郊外へ向かう鉄道は路線や本数が少ないため、中流階級以上では自家用乗用車を利用することが多い。一方、下流階級では路線バス（基本は有料だが、無料のバスも走っている）やバイクを利用する。このことも渋滞の一要因となっている。

現在、渋滞緩和のため、新たな地下鉄や高架鉄道の路線の計画・建設が進められており、スワンナプーム国際空港とバンコク市内間の連絡鉄道が完成間近である。ただ、この鉄道は今年完成の予定だったが、不景気の影響を受け工事が遅れており、完成の目途はたっていないという。

路線バス以外での交通機関としてタクシーやバイクタクシー（二輪車の後部シートに客が乗る）が利用される。タクシーはどの会社もピンク、赤青など目立つ色で塗装しており、自家用車と区別される。

タクシーの料金は距離制で、鉄道網が未発達のため市民の利用頻度が高い。一方、バイクタクシーの料金は距離制ではなく相対交渉で決まる。



建設中の鉄道（左）と市内を走るバイクタクシー

V おわりに

世界経済の急速な減退下において、輸出依存度が比較的高いタイでは、今後さらに景気減速の影響を受けると思われる。

そういった中において、タイの主幹産業である自動車産業は特に厳しい状況下にあるといえる。これから先「タイエコカープロジェクト」はどのような進んでいくのか。今後の経緯を見守ってきたい。（丸尾尚史）

【参考資料等】

外務省HP
在タイ日本国大使館HP
日本貿易振興機構（ジェトロ）HP
バンコク日本人商工会議所HP