

この機動研究成果報告書は、加筆・修正および編集を行い改めてeBook (EPUB/PDF) として刊行されました。無料でダウンロード可能ですので、eBook版をご利用ください。なお、第1章、第2章、第6章、第8章については、本報告書の内容に誤りがありましたので該当章の末尾に正誤表を掲載しました。お詫びして訂正いたします。
https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Books/Jpn_Books/eBook/202403_02.html

第5章

タイ経済と日本

—日系企業の集積は続くか—

塚田 和也

経済基礎データ

GDP (2022年)	4,953億ドル
一人当たりGDP (2022年)	6,909ドル
一人当たりGNI (2022年)	7,230ドル
人口 (2022年)	6,609万人
ミレニアル世代比率 (2022年)	21.6%
Z世代比率 (2022年)	18.5%
α世代比率 (2022年)	10.0%
失業率 (2022年)	0.9%
貧困率 (国内基準、2021年)	6.3%
貧困率 (国際基準、2021年)	0.0%
インフレ率 (2022年)	6.1%
名目為替レート (2022年平均)	1ドル=35.06 バーツ
経常収支の対GDP比率 (2022年)	-3.5%
輸出の対GDP比率 (2022年)	65.8%
輸入の対GDP比率 (2022年)	68.1%
輸出上位3品目 (HS2桁)	84(機械及び部品) 85(電気機器及び部品) 87(自動車及び部品)
輸入上位3品目 (HS2桁)	85(電気機器及び部分) 27(鉱物性燃料および植物油) 84(機械及び部品)
日本の援助実績 (OECD/DAC報告基準、 支出純額ベース、2021年)	-6,373万ドル
日本の援助実績 (OECD/DAC報告基準、 支出純額ベース、2020年)	1,584万ドル

(注) 世代別人口比率は、ミレニアル世代を25～39歳、Z世代を10～24歳、α世代を0～9歳 (すべて2021年時点) として算出。貧困率 (国際基準) は1日2.15ドル (2017年PPP) 未満で生活する人の比率。

(出所) 人口および世代別人口比率は National Statistical Office of Thailand ウェブサイト (<http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/en/01.aspx>)、輸出入上位品目は UN Comtrade Database、日本の直接投資は財務省ウェブサイト

(https://www.mof.go.jp/policy/international_policy/reference/balance_of_payments/bpfdii.htm)、日本の援助実績は外務省国際協力局編 (2021)、その他は World Development Indicators (<https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators/preview/on#>)。

2022年の経済概況

2022年のタイ経済は、民間需要の回復が経済を支え、実質 GDP の成長率は 2.6% となった。特に、観光の本格的な再開を受け、宿泊・飲食業は前年比 39.3% の大幅な伸びを記録した。また、赤字に転落していた経常収支も、観光収入の増加などを背景として第 4 四半期はプラスに転じた。一方、インフレ率が 6.0% となり、生産コストの上昇が重荷となった製造業は、前年比 0.4% と伸び悩んだ。中央銀行は 3 回の小幅な利上げを行い、政策金利を 0.5% から 1.25% へと引き上げた。また、最低賃金も約 2 年半ぶりに引き上げられたものの、物価上昇のペースには追いつかず、実質賃金は前年比 3.1% の下落となった。

はじめに

タイと日本の経済関係は、この半世紀余りで大きく深化した。東南アジアと地理的に近く、一足先にアジアの高所得国となった日本は、タイの重要な貿易相手国かつ投資国として関係を深めてきた。特に、日本の製造業企業による直接投資は集積のサイクルを生み出し、バンコクとその周辺地域に東南アジア有数の生産拠点を形成した。ジェトロバンコク事務所によると、2021 年 3 月時点でタイに進出している日系企業は 5,856 社であり、在留邦人は同年 10 月時点で 8 万 2,574 人に上る。また、旅行客を含めた日本からタイへの渡航者は、コロナ禍以前の 2019 年には年間 160 万人以上に達した。こうした経済関係の深まりや人的交流を背景に、タイを身近な国として感じる日本人も多いのではないだろうか。

近年のタイにおける経済的位置づけを、他国との比較の視点で眺めてみると、日本の存在感は貿易と投資でやや異なる印象をもたらす。タイの輸出入に占める日本の割合が傾向的に低下しているのに対して、直接投資のストックやネットフローに占める割合は依然として首位であり、それほど低下していない。タイにとって日本は最大の投資国であると同時に、日本にとってもタイは投資しやすい国だといえる。実際、東南アジアに進出した日系企業のうち、製造業に関していうと、かなりの割合がタイを投資先として選択してきたのである。

タイの工業化を代表する例として、自動車産業をあげると、1960 年代に 1 万台未満であった年間生産台数が、1980 年代に 10 万台、2000 年代に 100 万台を超え、現在は東南アジアで最大（アジアでは、中国、日本、インド、韓国に次ぐ 5 位）の生産規模となっている。そして生産の約 8 割は日系メーカーによるものである。なぜ、日本からの投資先としてタイが選ばれたのだろうか。産業化の開始時点で、タイに圧倒的な生産の優位性が存在したわけではないだろう。早い段階で外資 100% の参入を認め、必ずしもタイブランドに固執しなかったこと、経済自由化による輸出拡大と規模の経済の発揮が

かみ合ったこと、など複数の要因が影響を与えたと考えられる。そして、ひとたび部品関連産業の拡大が始まると、生産環境の魅力や投資の安心感から集積のサイクルが生じ、優位性はさらに強化されていった。

日本からの直接投資が、タイの経済発展に大きく寄与したことは間違いない。タイと日本の経済は、今後も密接な関係を維持するだろう。しかし、日本の際立った存在感は徐々に失われることも予想される。これは、タイのキャッチアップを通じた経済発展が成功し、同時に終わりを迎えたことによる。2017年にタイは高所得国段階への移行を目指す新たな国家戦略を策定した。そこでは、自動車や電気・電子エレクトロニクスに加えて、医療、バイオテクノロジー、デジタル、航空、自動システム・ロボットなどの産業を長期的に育成する方針を示している。そのため、国や地域を問わず、先端分野に技術を有する企業の投資を、積極的に呼び込む努力がなされている。国レベルの生産性格差が縮小するなか、新しい技術や市場に対する日系企業の積極的な投資行動の有無が、将来のタイと日本の関係を規定する大きな要因になると考えられる。

本章の目的は、タイと日本の経済関係を、タイの発展戦略や東南アジアにおける日本の位置づけと関連づけて論じることである。第1節は、タイにおける経済成長と貿易の変化を整理する。第2節は、投資における日本の位置づけを確認する。第3節は、日本の直接投資とタイの発展戦略の関係を論じる。第4節は、タイと日本の今後の経済関係について、いくつかの論点を提示する。おわりには、全体のまとめである。

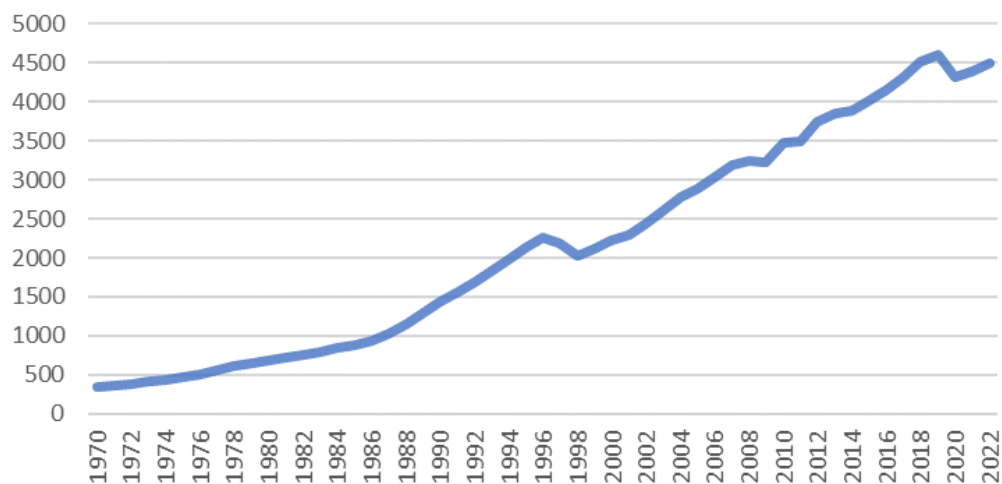
第1節 タイの経済成長と貿易構造

1960年代のタイは、人口の約8割が農村に居住する農業国であった。1960年の産業投資奨励法を契機に、輸入代替工業化を開始したものの、本格的な工業化は1980年代以降のことになる。1980年代後半からの約10年間、タイは経済自由化のもとで、海外との経済関係を深めながら、急速な経済成長を実現した。本節では、タイの経済成長と貿易の変化を概観すると同時に、貿易相手国として日本の比重の低下を指摘する。

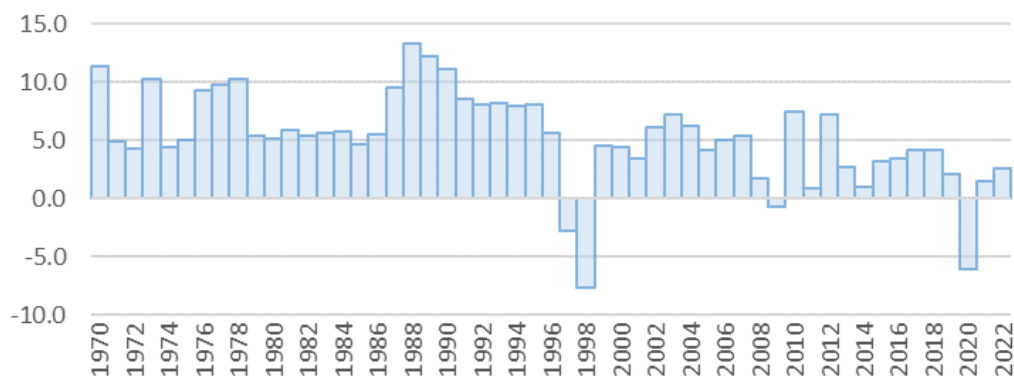
図1は、タイの実質GDPとその成長率を示したものである。一国の経済規模を表す実質GDPは右肩上がりであるが、1997-98年にアジア通貨危機、2009年に世界金融危機、そして2020年にはコロナ禍の影響でマイナスの成長率を記録した。国内需要の拡大を図るとともに、金融機関のリスクガバナンスを強化し、外的なショックに対する脆弱性を克服することは、マクロ経済運営における長年の課題となっている。

図1 実質 GDP と成長率

(a)実質 GDP



(b)成長率



(注) 実質 GDP は 2015 年固定価格で単位は億 US ドル。下段はその成長率(%)。

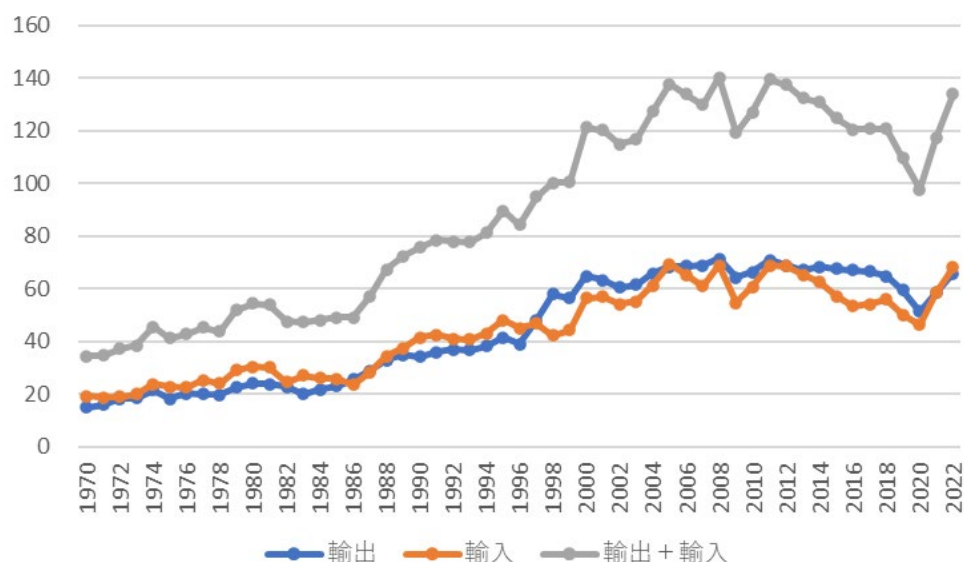
(出所) World Development Indicators (<https://databank.worldbank.org/>)。)

成長率の趨勢を見ると、タイは 1970 年代から 5% を超える堅実な経済成長を続けてきたものの、とりわけ高い成長率を達成したのは、1980 年代後半からアジア通貨危機までのおよそ 10 年間である。後述するように、1980 年代後半の直接投資流入を契機として、タイの工業化と経済成長は一気に加速した。

通貨危機後の 2000 年代に比較的高い成長率を維持したタイは、世界銀行の定義する上位中所得国に分類されるようになった。しかし、図 1 で示されるように、2010 年代以降の成長率は低下傾向にある。東南アジアの他の国々と比較しても経済成長の鈍化が指摘されており、直近のコロナ禍による落ち込みから経済が回復するペースも相対的な遅れが目立つ。これは、サービス業のなかで観光の比重が大きいタイの経済構造に起因する面もあるが、いずれにせよ、政府の掲げる 2036 年までに高所得国段階へ移行する

という目標は、達成が困難な見通しとなっている。そのため、産業の高度化や生産性の向上を通じて、持続的な経済成長を実現することが重要な課題となっている。

図2 貿易依存度



(注)タイにおける各年の財・サービスの輸出額、輸入額およびその合計額を、名目 GDP で除した割合を示したものの。横軸は年、縦軸は%を表す。

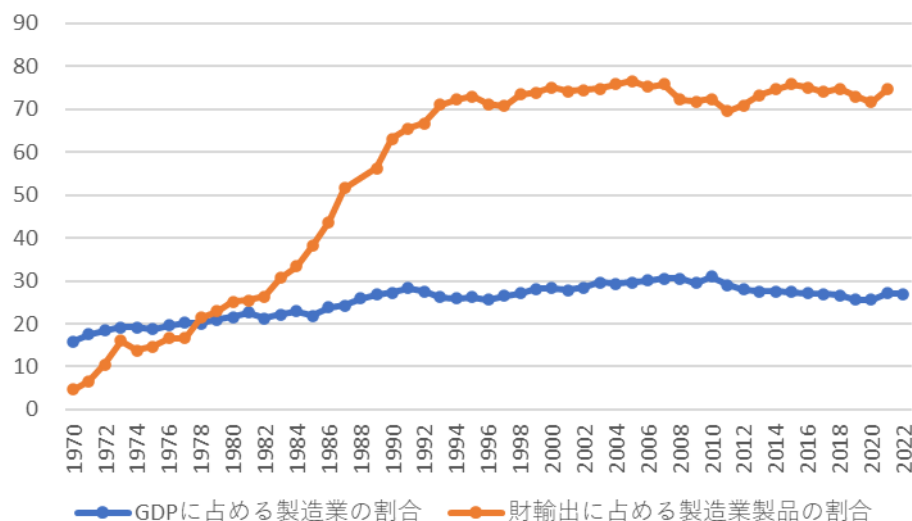
(出所) 図1に同じ。

経済発展のプロセスでは、海外との経済的な結びつきも強くなった。図2は、タイの輸出、輸入、および輸出入の合計が名目 GDP に占める割合を示したものである。後者は貿易依存度と呼ばれ、海外との財・サービス取引が国民経済に与える影響の大きさを表す。タイの貿易依存度は1980年代半ばまで50%を切る水準にあったが、1980年代後半から急速に上昇し、2000年代以降は100%を超えるようになった。輸出と輸入の割合は同じペースで増加しており、海外との結びつきが双方向で強まったことを示している。さらに、1990年代後半からは、輸出が輸入を上回り、貿易黒字が生じるようになっていく。貿易依存度は2010年前後をピークに低下傾向を示しているものの、海外との貿易がタイ経済に与える影響は依然として大きい。

貿易依存度が上昇した背景の一つには、世界的な貿易自由化の流れがある。タイも1980年代後半から1990年代にかけて、産業と貿易の自由化を積極的に進めた。貿易についてはGATTウルグアイラウンドやWTOでの合意履行のため、工業製品を中心に輸入規制の撤廃や関税率引き下げを実施した。また、近年は二国間や多国間の自由貿易協定(FTA)も締結されている。現在、タイで利用可能なFTAは14種類あり、日本とは日タイ経済連携協定(JTEPA)、日ASEAN包括的経済連携協定(AJCEP)、地域的な

包括的経済連携協定（RCEP）の三つが利用できる。

図3 工業製品と製造業のシェア



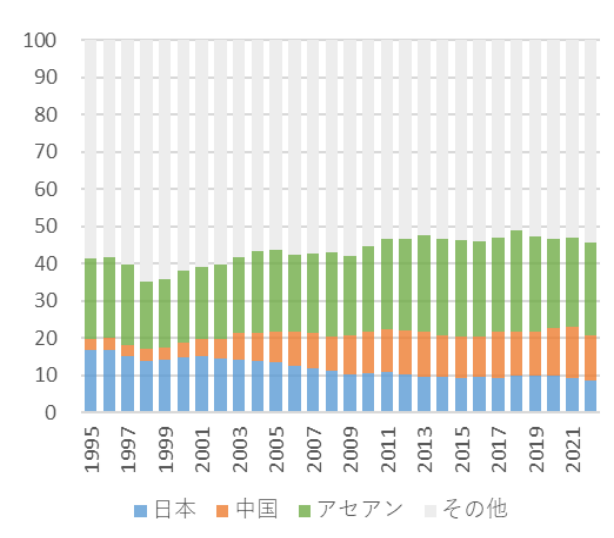
(注) 財輸出と GDP における製造業のシェア。縦軸は%を表す。

(出所) 図1に同じ。

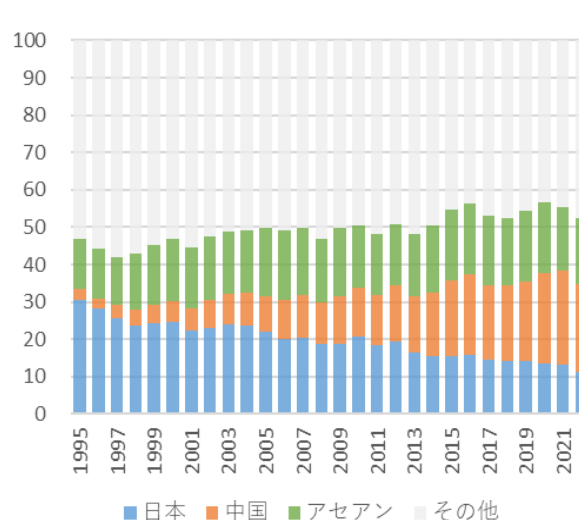
貿易を通じた海外との結びつきが強まるなか、同じ時期にはタイの経済構造も大きく変化した。図3は、財輸出と名目 GDP に占める、工業製品と製造業のシェアを示したものである。財輸出に占める工業製品の割合は、1970年にわずか5%に過ぎなかったものが、1990年代後半まで一貫して上昇を続け、近年は70%を超える水準で推移している。また、名目 GDP に占める製造業の割合も、1970年に20%を下回る水準だったものが、2000年代にはおよそ30%まで上昇した。日本の名目 GDP に占める製造業の割合が、1980年に29.8%であったことを考慮すると、経済構造の変化から見たタイの工業化は、2000年代までに一応の完了を見たといえる。また、製造業の割合が近年も高位で推移している点は注目に値する。このことは、製造業の投資と生産拡大が継続しており、製造業からサービス業への転換が、比較的緩やかに進行していることを意味する。

図4 輸出入における国・地域別の比率

(a)輸出



(b)輸入



(注) 財・サービスの輸出入に占める日本、中国、ASEAN、およびその他の国・地域との貿易額の割合。縦軸は%を表す。

(出所) タイ中央銀行 (<https://www.bot.or.th/>) .

タイの経済構造の変化は、日本との貿易においても観察される。二国間の貿易品目を2021年について見ると、輸出入とも工業製品が上位を占める。日本の財務省貿易統計による概況品分類に基づく、タイから日本への輸出品目は、電気機器(26.4%)、一般機械(13.8%)、輸送機器(10.2%)が上位であり、反対に、日本からの輸入では、電気機器(19.2%)、一般機械(19.2%)、鉄鋼(15.7%)が上位となっている。輸出入いずれについても、電気機器と一般機械の合計が全体の約40%を占めており、両国の貿易は産業内貿易によって特徴づけられる。

タイの貿易における日本の位置づけはどのように変化しただろうか。図4は、タイの輸出入に占める日本の割合を示したものである。一見して明らかなように、タイの貿易相手国としての日本の比重は、1990年代から傾向的に低下している。さらに、日本の比重が低下した分を相殺するようにして、中国の比重が増加している。つまり、貿易の重心が日本から中国へシフトした。この変化は非常に大きく、1995年時点に微々たる割合であった中国が、現在は輸出入ともに日本の割合を上回る。一方、タイとASEANの関係に目を転じると、貿易に占めるASEANの割合に大きな変化はなく、域内の貿易が順調に拡大していることを意味する。また、タイからの輸出が、ASEANからの輸入を恒常的に上回っていることは、タイが東南アジアにおける工業製品の輸出基地であることを反映している。

表1 タイ進出日系企業の輸出・輸入比率

単位：%				
売上に占める割合	2005	2010	2015	2020
現地	62.9	69.1	66.9	71.3
輸出	37.1	30.9	33.1	28.7
日本	13.6	11.6	13.5	13.1
中国	1.9	1.9	1.6	1.3
アセアン	9.9	9.4	9.4	8.2
その他	11.8	8.1	8.6	6.1
回答企業数	201	748	524	592
調達に占める割合	2005	2010	2015	2020
現地	46.7	56.1	55.5	59.9
輸入	53.3	43.9	44.5	40.1
日本	35.1	31.0	29.0	26.2
中国	3.3	3.2	5.1	5.8
アセアン	8.1	4.7	2.8	3.5
その他	6.8	5.0	7.6	4.6
回答企業数	201	503	337	318

(注) 調達に関するデータは製造業企業に限られる。

(出所) 『海外進出日系企業実態調査 (アジア・オセアニア編)』、日本貿易振興機構。

日本の比重が低下した背景には、二つの要因が考えられる。第1は、日本の成長率が低迷し、アジアにおける相対的な経済規模が縮小したことである。一般的に、二国間の貿易額は当事国のGDPと正に相関する。特に2000年代以降、中国は日本よりも高い成長率を実現したため、タイの貿易相手国として中国の比重が高くなるのはある意味で自然といえる。第2は、日本からタイに製品輸出を行っていた日系企業が、直接投資を行ってタイへ進出し、現地生産に切り替えたことである。ただし、タイに進出する組立メーカーが、日本から部品を輸入し、完成品を日本に輸出するような場合は、日本との貿易額がむしろ増加する可能性もある。そのため、貿易への影響を考える際には、日系企業の販売や調達に占める、輸出入の比率に注目する必要がある。

表1は、ジェトロの海外進出日系企業実態調査に基づき、タイに進出した日系企業の販売先と調達先をまとめたものである。回答企業の業種構成が各年で異なるため厳密な時系列の比較はできないが、いくつかの傾向を確認することができる。第1に、販売と調達のいずれにおいても、現地の比率が輸出入の比率を上回っており、さらに、現地の比率が上昇する傾向にある。ここで、現地の比率には、タイに進出した日系企業同士の取引も含まれることに留意されたい。第2に、販売については、日本への輸出より日本以外への輸出の比率が高い。第3に、調達については、日本からの輸入が相対的に高い比率を占めているが、それも減少傾向にある。全体として、タイに進出した日系企業は販売と調達における現地比率を高めており、日本との貿易が占める割合は、近年になる

ほど限定的であるといつてよい。そのため、日系企業のタイ進出は、日本との貿易額を抑制する方向に作用してきた可能性が高い。

タイの貿易における日本の比重低下は、日本の長期的な成長率の鈍化とアジアの経済発展の影響を反映している。しかし、タイと日本の経済関係を考える場合、日系企業の経済活動を、貿易の側面からのみ評価することは困難である。タイには、組立メーカーや部品製造企業などの製造業、ビジネスサポートを行う金融・保険業、現地の消費者に販売を行う小売業など、さまざまな企業が進出している。表1で示されたように、日系企業の多くは、販売や調達における現地比率を高め、日本以外の国々にも輸出を行っている。そうした経済活動は、タイと日本の二国間貿易に反映されない一方、タイの経済発展や経済構造の転換とは、密接に関連しているはずである。次節では、投資の側面に焦点をあて、タイにおける日系企業の位置づけを把握する。

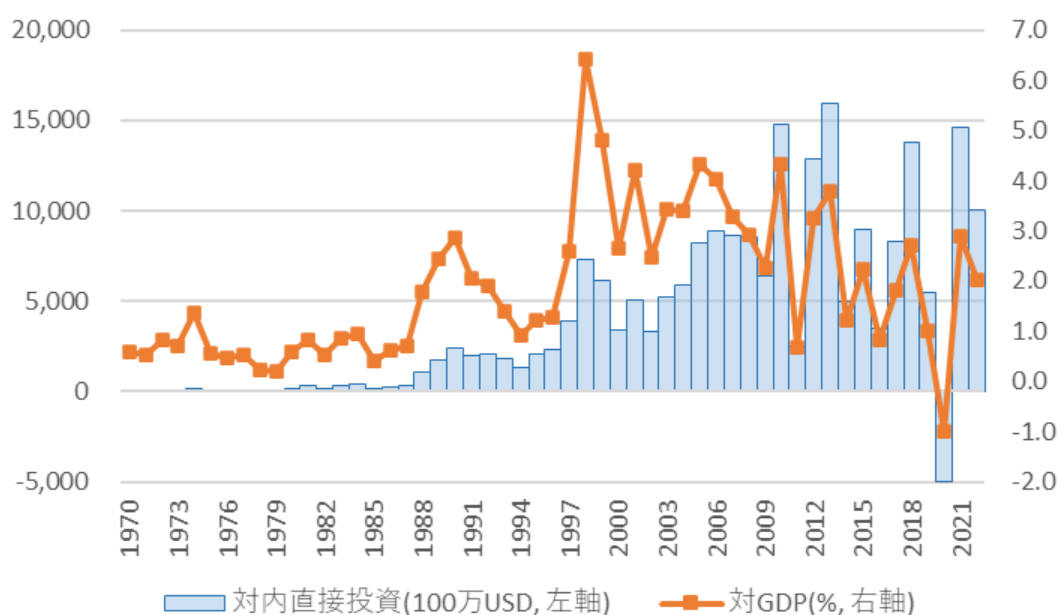
第2節 投資国としての日本

1985年のプラザ合意による円高を受け、多くの日系企業がタイを含む東南アジアに進出した。これは、割高な人件費を抑制するため、安価で良質な労働力が存在する東南アジアに労働集約的な生産工程を移転する動きであった。本節では、1980年代半ばを起点として重要性を増した、日本の投資国としての位置づけを確認する。

もちろん、相対的な投資件数こそ少ないものの、1970年代以前も日系企業の進出は行われていた。再び自動車産業をとりあげると、トヨタ、日産、三菱、いすゞ、日野といった自動車メーカーは、将来の需要拡大を見越して、1960年代には、現地資本との合弁という形で、タイにおける現地生産を開始した。しかし、国内市場が狭小であったことに加え、輸入関税や部品国産化比率に関する規制が存在したため、輸入代替工業期の生産規模は小さく、製造コストはなかなか低下しなかった（東 2000）。1970年代の経済成長による国内市場の拡大や、部品関連産業の育成を経て、1980年代後半によく生産規模が拡大し始めたころ、直接投資ブームが訪れたのである。

図5は、タイの対内直接投資とその対GDP比率を、1970年代以降について示したものである。1970年代の直接投資は極めて少なく、本格的な投資流入は1980年代後半からとなる。この時期は、タイにおいて急速な経済成長、貿易依存度の上昇、工業製品の輸出拡大が生じた時期である。そうした変化の直接的な引き金が、直接投資の流入にあったと考えられる。実際、1980年代後半には、日本からも電気・電子産業や自動車部品関連産業など、企業進出が相次いだ。経済規模が大きくなかったこともあり、直接投資の絶対額以上に、対GDP比率で評価した影響は大きかったといえる。

図5 直接投資の推移



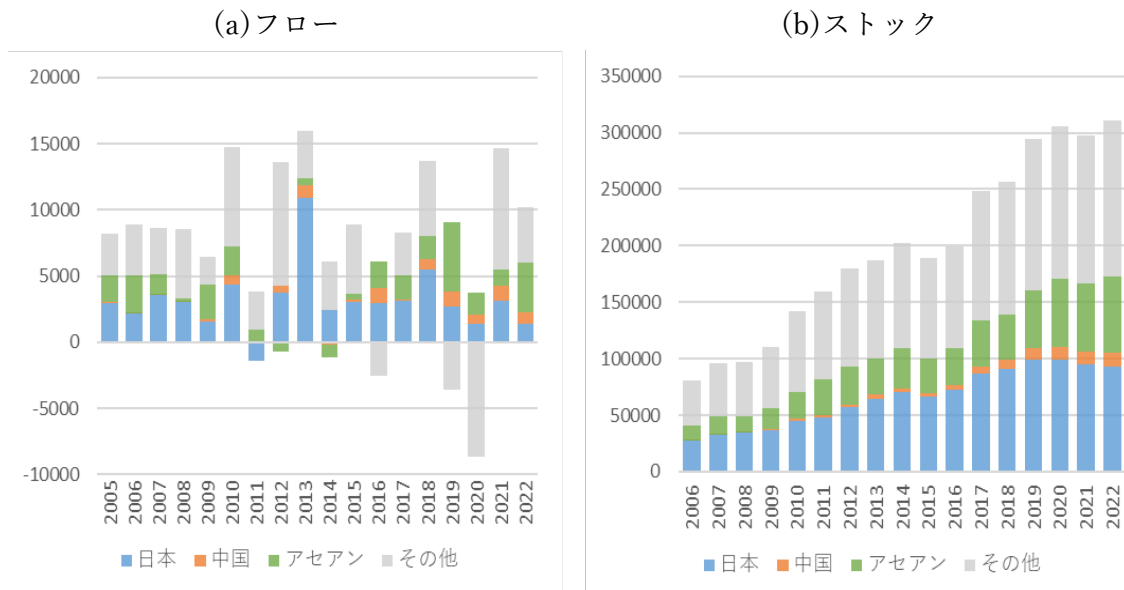
(注) 国際収支統計に基づく対内直接投資と対 GDP 比率の推移を表す。金額の単位は 100 万 US ドル。対内直接投資のフローは、資産のネットの変化（新規の投資や再投資から事業や株式の売却などを差し引いたもの）を表す。

(出所) 図 1 に同じ。

1990 年代前半になると、急激な投資増加の反動やインフラ未整備に対する懸念などから、直接投資も少し落ち着いた動きとなる。しかし、1990 年代後半には経済自由化のもとで再び直接投資が活発化し、2000 年代以降はタイ国内市場をターゲットとするさまざまな業種の直接投資が増加した。直接投資の増加傾向は、2010 年代も基本的に継続しているが、分散が極めて大きく対 GDP 比率も低下傾向にある。そのため、タイ経済に対して、直接投資が果たす需要面の貢献は、徐々に小さくなっている。

タイの対内直接投資に占める日本の割合を、近年の動向について示したのが、図 6 である。各年の直接投資（フロー）を示した左図と、直接投資残高（ストック）を示した右図がある。対内直接投資のフローを見ると、投資額と同様、国別のシェアも年ごとの変動が大きい。例えば、チャオプラヤ川流域の大洪水によって、日系企業の生産工場が大きな被害を被った 2011 年は、企業の内部留保が減少したことなどを反映して、日本の直接投資が負となっている。しかし、それ以外の時期については、日本の占める割合が相対的に大きく、直接投資残高に占める割合も全体の約 3 割を維持している。

図6 国別の対内直接投資の推移



(注) 国際収支統計に基づく国別の対内直接投資（フローとストック）の推移。金額の単位は 100 万 US ドル。対内直接投資のフローは、資産のネットの変化（新規の投資や再投資から事業や株式の売却などを差し引いたもの）を表す。

(出所) 図4に同じ。

近年は、中国からの対内直接投資も増加している。しかし、国際収支統計のデータを見る限り、日本の直接投資が依然として中国を上回っている。例えば、2020-22年の直接投資では、日本が全体の29.6%を占め、中国が占める13.5%の2倍以上となっている。直接投資における日本の位置づけは、タイ投資委員会による認可ベースのデータでも確認できる。認可ベースの直接投資は、タイの投資奨励制度の適用対象となる投資案件について、認可額を報告したものである。これによると、2020-22年の直接投資は、日本が22.0%を占め、中国は17.0%となっている。

タイの対内直接投資残高に占める国別シェアを、2021年末時点でより詳しく示したものが表2の左側である。直接投資残高のシェアが大きい順に、日本(31.8%)、シンガポール(18.4%)、香港(8.4%)、アメリカ合衆国(6.1%)と続く。日本のシェアは突出しており、タイにとって日本は最大の投資国といえる。現時点で、直接投資残高に占める中国の割合はそれほど大きくない。ただし、中国の投資はシンガポールや香港を経由したものも少なくないと推測される。中国の存在感が、投資の面で増大していくことは間違いない。しかし、直接投資残高の大きさに加えて、フローに占める割合でも日本が首位を維持していることから、少なくとも短期的に、日本の存在感が著しく低下することはないと考えられる。

表2 直接投資残高に占める国別シェア（2021年末）

タイの対内直接投資残高		日本の対アジア直接投資残高	
投資国	割合	投資先	割合
日本	31.8	中国	26.3
シンガポール	18.4	シンガポール	18.9
香港	8.4	タイ	12.7
アメリカ合衆国	6.1	韓国	7.5
オランダ	5.7	香港	7.0
中国	5.4	インドネシア	6.6
バージン諸島	3.2	インド	5.7
		ベトナム	4.5

(注)国際収支統計に基づく直接投資残高を表す。タイについては対内直接投資残高を、日本については対外直接投資残高のうちアジア向けに限定して国別割合を示している。

(出所)タイについてはタイ中央銀行 (<https://www.bot.or.th/>)。日本については日本銀行 (<https://www.boj.or.jp/statistics/>)。

表2の右側は、日本の対アジア直接投資残高について報告している。これは、日本の直接投資残高のうち、アジアに限定して投資先の国別シェアを示したものである。これによると、日本による直接投資残高の大きい国は、1位が中国(26.3%)、2位がシンガポール(18.9%)、そして3位がタイ(12.7%)となっている。この順位は、全産業への直接投資を対象とした場合であり、対象業種を製造業に限定した場合は、タイの占める割合が15.4%に上昇しアジアで2位となる。したがって、日本にとってもタイは重要な経済的パートナーといえることができる。

最後に、日本の直接投資残高を業種別に分類し、東南アジアにおけるタイの投資先としての特徴を見たものが、表3である。日本の国際収支統計に基づき、2021年末時点の直接投資残高をタイとASEAN全体について業種別に整理している。

表3によると、タイへの直接投資のうち、実に6割以上を製造業が占めていることがわかる。一方、ASEAN全体では製造業に対する投資が5割を下回っており、非製造業のシェアがむしろ大きい。タイの製造業への直接投資は、輸送機械器具と電気機械器具への投資によって牽引されており、この二つの部門でタイへの直接投資残高の3割弱を構成している。非製造業では金融・保険業の割合が大きく、これはタイとASEAN全体に共通する傾向である。ASEAN全体と比較して投資割合が小さい業種は、食料品、小売・卸売業、不動産業、サービス業である。製造業のなかでも、食料品や繊維といった軽工業については、タイ以外の東南アジアや南アジアの国々に、投資先が変化しているものと考えられる。

表3 日本の直接投資残高（業種別、2021年末）

単位：億円

	タイ		アセアン		タイ比率 (A/B)
	金額(A)	割合(%)	金額(B)	割合(%)	
製造業	50,533	63.5	151,667	48.4	0.33
食料品	2,373	3.0	18,651	5.9	0.13
繊維	1,286	1.6	2,589	0.8	0.50
木材・パルプ	1,580	2.0	3,189	1.0	0.50
化学・医薬	5,476	6.9	26,701	8.5	0.21
石油	-	-	242	0.1	0.00
ゴム・皮革	1,716	2.2	6,723	2.1	0.26
ガラス・土石	715	0.9	3,318	1.1	0.22
鉄・非鉄・金属	6,161	7.7	14,117	4.5	0.44
一般機械器具	4,872	6.1	11,458	3.7	0.43
電気機械器具	9,671	12.1	24,100	7.7	0.40
輸送機械器具	13,303	16.7	29,776	9.5	0.45
精密機械器具	1,231	1.5	2,999	1.0	0.41
非製造業	29,072	36.5	161,975	51.6	0.18
農林業	-	-	463	0.1	0.00
魚水産業	-	-	67	0.0	0.00
鉱業	-	-	2,314	0.7	0.00
建設業	253	0.3	3,065	1.0	0.08
運輸業	537	0.7	7,590	2.4	0.07
通信業	123	0.2	6,314	2.0	0.02
卸売・小売業	6,145	7.7	30,461	9.7	0.20
金融・保険業	19,520	24.5	78,240	24.9	0.25
不動産業	699	0.9	11,418	3.6	0.06
サービス業	1,076	1.4	12,226	3.9	0.09
合計	79,605	100.0	313,643	100.0	0.25

(注) 製造業と非製造業の合計は、それぞれの項目に「その他製造業」および「その他非製造業」を加えた値であるため、各項目の合計値とは一致しない。

(出所) 日本銀行 (<https://www.boj.or.jp/statistics/>) .

表3の最右列は、ASEAN全体への直接投資残高に占める、タイの比率を示したものである。直接投資残高におけるタイのシェアは全産業でみて25%であるが、製造業のシェアは33%まで上昇する。鉄・非鉄・金属、一般機械器具、輸送機械器具、電気機械器具のシェアは40%を超えており、部品関連産業などを含めて、いわゆる裾野の広い産業の集積がタイでは目立つ。日本の製造業にとって、タイは東南アジアで有数の生産拠点といえるだろう。反対に、非製造業のシェアは18%とかなり低く、金融・保険業を除くと、非製造業の進出が相対的に立ち遅れている。卸売・小売業、不動産業、通信業などでは、タイ企業が大きな市場シェアを有することも影響していると考えられる。

ここまでの議論は以下のように整理される。第1に、タイは貿易と投資を通じて世界経済との関係を深めつつ、1980年代後半以降、急速に成長した。工業化のプロセスは2000年代までにほぼ完了し、製造業は現在もタイの経済において重要な位置を占めている。ただし、2010年代以降の成長率は鈍化しており、産業の高度化と生産性向上が必要である。第2に、日本の経済規模はアジアのなかで相対的に低下しており、貿易の地理的な重心は、中国や東南アジアの国々にシフトしている。第3に、1980年代後半以降、多くの日系企業が海外に生産拠点を移動した。タイは、日系企業の東南アジアにおける最大の集積地を形成しており、投資国としての日本の重要性は、近年も低下していない。

第3節 キャッチアップと集積

タイと日本の経済関係において、二国間貿易の比重が低下する反面、日本は投資国として重要な地位を築いていることが、前節までに示された。日本の直接投資は、タイの経済発展にとって、いかなる意義を持ったのだろうか。本節は、キャッチアップと集積という観点から、タイの発展戦略と日本の直接投資が、極めて親和性の高いものだったことを論じる。また、工業化のプロセスが完了した2000年代以降、タイの発展戦略に変化が生じていることも指摘する。

タイが経済発展の道りを歩み始めた当初、アジアにおいて後発国の立場から工業化を実現し、高所得国段階まで移行した国は、日本だけであった。そのため、タイの発展戦略も、日本と同じ農業から製造業への産業構造転換、すなわち工業化を通じて、所得向上を図るというものであった。工業化の過程では、製造業における資本蓄積と生産性の上昇が決定的に重要となる。後者については、高所得国の確立された技術が存在するため、それらをいかにして効率的に導入するかが課題となる。制度、組織、市場の変革をともないながら、政府、企業、労働者が、技術導入と経済成長に邁進するプロセスを末廣（2000）はキャッチアップ型工業化と呼んだ。日系企業の直接投資は、学習や品質管理における組織的ノウハウも含めた技術移転を通じて、このキャッチアップを大幅に短縮化することに貢献したと考えられる。

表4は、日本の直接投資をタイの経済発展の文脈で理解するため、10年ごとの時期区分で特徴を整理したものである。やや恣意的であるが、日本の直接投資が本格化した1980年代後半からを第1区分、貿易と市場参入の自由化が徹底された1990年代後半からを第2区分、域内の経済統合や製造業の工程間分業が一層進展した2000年代後半からを第3区分とした。

表4 日系企業による直接投資の時期区分と特徴

	1985-1994年	1995-2004年	2005-2014年
業種 (上位3業種)	電気機械	一般機械・輸送機器	一般機械・輸送機器
	一般機械・輸送機器	電気機械	サービス・公共事業
	軽工業	化学工業・製紙	電気機械
地域 (上位3都県)	パトゥムタニ	アユタヤ	チョンブリ
	サムットプラカン	チョンブリ	アユタヤ
	アユタヤ	ラヨーン	ラヨーン
主な背景	プラザ合意	経済自由化	経済連携協定
	東部臨海開発	規模の経済の発揮	製造業の工程間分業

(注) タイ投資委員会による直接投資の認可件数に基づく。

(出所) 大泉 (2016) の図表5および図表6より作成。

表4では、各時期区分について、日本の直接投資先となった主な業種や地域を示している。まず、業種の変化をみると、電気機械、一般機械・輸送機器は、どの時期区分においても、上位3業種に顔を出している。これは、表3で確認した、投資金額における2業種の割合の高さと整合的である。ただし、1990年代後半以降、電気機械から一般機械・輸送機器へと直接投資の主力が移行している。その他業種に関しては、軽工業が1980年代後半は上位にいるものの、1990年代後半には化学工業がこれに代わる。続く2000年代後半以降になると、タイの国内消費やビジネスサポート需要の拡大、などを反映して、サービス業の直接投資が勢いを増した。日本の直接投資は、電気機械と一般機械・輸送機器に重点があるものの、タイの発展段階に応じて、徐々に業種構成が変化しているということになる。

次に、地域の変化を見ると、1980年代後半から1990年代前半は、バンコクに接する2県（パトゥムタニ、サムットプラカン）が主要な投資地域であった。1990年代後半になると、バンコクの北部（アユタヤ）や東部（チョンブリ、ラヨーン）へ日系企業の集積拠点が拡大している。さらに、2000年代後半からは、バンコク東部が直接投資の中心的地域となっている。チャチュンサオ、チョンブリ、ラヨーンからなる東部3県は、現在、国家プロジェクトである東部経済回廊（Eastern Economic Corridor）を構成しており、投資奨励制度に基づく重点地域に指定されている。東部経済回廊の大規模な開発計画は2017年に開始したが、その背景として、バンコク東部における産業集積が実態として進行していたことを挙げることができる。

日本からの直接投資を考えると、1980年代後半の直接投資ブームは確かに円高の影響が大きい。しかし、投資先選択の背景には、それ以前からのタイの政策スタンスも関係があったと思われる。タイでは1972年に新たな投資奨励法が制定され、投資奨励対象の条件が明確になるとともに、特定条件を満たせば外資100%の参入も認められる

ようになった。外資を重視する方針は、経済発展の比較的早い段階で明確にされていたといえる。また、新たな産業分野の育成において、必ずしもタイブランドに固執しない姿勢も指摘されている（上田 2018）。長い期間を要して国産ブランドでの生産を目指すよりも、外資による直接投資を奨励して関連産業の集積を図り、生産のハブ機能をいち早く確立することが、発展戦略の要諦とされた。こうした政策スタンスは、日系企業が東南アジアの生産拠点としてタイを選択するうえで、少なからず正の影響をもたらしたと考えられる。

1980年代後半から1990年代にかけては、経済自由化が推進され、生産設備の新設や拡張に関する規制をはじめ、多くの規制が撤廃された。また、レムチャバン港やマップタプット港など、輸送インフラの整備も進み、貿易自由化の流れと相まって、輸出企業が積極的に投資を行う環境が整備された。つまり、海外市場向けの生産を増強し、規模の経済を追求する条件が整ったのである。タイにおける製造業企業の集積は、（1）外資を重視した投資政策、（2）円高による日系企業の海外進出、（3）経済自由化の3点がタイミングよく組み合わせられた結果と考えることもできる。もちろん、日系企業による部品関連産業の育成や現地企業の成長も、集積のサイクルが持続していくうえで重要な要素であった。いずれにせよ、タイに進出した日系企業は、安価な労働力を活用すると同時に、日本と同じ生産環境の構築や品質水準の維持に苦心してきた。そうした努力が功を奏して、製造業の生産拠点が形成され、そこでの集積と学習のサイクルが、タイのキャッチアップにつながったといえる。

タイの工業化は、すでに述べたように、2000年代におおむね達成された。2010年代以降のタイは、経済成長の鈍化に直面したため、キャッチアップに代わる、新たな発展戦略の練り直しが必要となった。具体的には、既存産業の生産性を高めながら、新たに先端的な産業の育成を図るというものである（末廣 2018）。そして、やはり投資奨励が中心的な政策手段となっている。以下では、近年の投資政策を整理しよう。

2017年に、タイは憲法で規定する国家開発戦略を策定した。2036年までに高所得国段階への移行を目指す戦略の、具体的なビジョンとして提示されたものが「タイランド4.0」である。そこでは育成すべき10分野が指定されている。既存産業への投資により中期的な育成を図る分野には、①次世代自動車（電気自動車など）、②スマートエレクトロニクス、③ウェルネスおよびメディカルツーリズム、④農業およびバイオテクノロジー、⑤未来のための食品（医療用食品など）、が含まれる。一方、新規産業への投資により長期的な育成を図る分野には、⑥ロボット（オートメーションなど）、⑦航空およびロジスティクス、⑧バイオ燃料およびバイオ化学、⑨デジタル（スマートシティおよびデータセンターなど）、⑩医療ハブ、が含まれる。観光、医療、農業、バイオ関連の分野が含まれている点に、タイが目指す方向性の特色がうかがえる。また、経済開発の重要テーマとして、環境保全や国内の均整ある成長を求めた「BCG（バイオ・循環・

グリーン) 経済」の実現を挙げ、上記分野の育成と関連づけながら、アジェンダとして国内外に示している(熊谷、2022)。

こうした産業分野育成の政策手段には、従来と同様、インフラの整備と税制上の優遇措置に基づく投資奨励制度が用いられている。後者においては、投資奨励の対象となる業種、地域、研究開発の有無などに基づくメリットベースの追加恩典リスト、を細かく指定しながら、新たな産業クラスター形成に向けた投資インセンティブを付与している。このうち、国家プロジェクトとして重要視されている投資奨励の対象地域が、東部経済回廊と呼ばれるバンコク東部の3県である。この地域は、日本の援助などに基づく東部臨海開発プロジェクトを歴史的な起点として、重化学工業の発展が推進されてきた地域である。東部経済回廊では、これまでに建設された工業団地や港湾設備に加えて、5つの特区を設置し、先端的企業の誘致を行っている。

タイの発展戦略は、つまるところ、外資を含む民間部門の投資を通じて、新たな産業クラスターの形成を図るものであり、昔も今もほとんど変わっていない。ただし、投資奨励の対象業種は、高所得国で技術が確立された既存分野から、将来的な技術革新や市場拡大が期待される先端分野に移行している。これは、キャッチアップに成功した結果として、既存産業における生産性上昇のペースや資本の限界生産力が低下しているためである。そのため、国や地域を問わず、新たな産業分野に対して投資を行う民間企業を優遇し、広く投資奨励制度の適用がなされている。こうした状況の変化は、タイと日本の経済関係にも変化をもたらすと考えられる。次節では、経済関係の変化に関する論点を提示したい。

第4節 経済関係の変化

本節では、タイと日本の経済関係の変化を、二つの観点から論じる。一つは、タイの発展戦略からみた日系企業の投資分野の選択であり、もう一つは、日本の投資戦略から見たタイの労働費用の上昇である。本節の議論を通じて、タイの発展戦略と日系企業の投資戦略の間に、何らかの齟齬が生じる可能性を指摘する。

表5は、東部経済回廊に対する過去5年間の直接投資を、いくつかの国別にまとめたものである。すでに述べたように、東部経済回廊はタイが長期の国家開発戦略に基づき指定した先端分野への重点投資地域である。タイ投資委員会によると、2022年に投資奨励制度を利用した民間投資認可額(外資およびタイ資本)のうち、東部経済回廊への投資が35.8%という大きな割合を占める。ここでは、東部経済回廊への投資を、タイの発展戦略に沿った産業分野への投資と、基本的にはみなすことにする。

表5 東部経済回廊における国別の直接投資（2018－2022年）

	単位：100万バーツ			
	日本	中国	米国	フランス
2018	21,392	22,401	8,637	730
2019	35,223	43,976	1,258	13
2020	48,360	65,660	10,308	8
2021	23,381	28,787	3,013	289
2022	30,276	46,155	27,108	14,366
合計	158,632	206,979	50,324	15,406
EEC内投資先業種				
1位	自動車・部品（39%）	自動車・部品（48%）	デジタル産業（49%）	医療産業（88%）
2位	石油・化学製品（29%）	その他産業（22%）	自動車・部品（16%）	自動車・部品（5%）
3位	電機・電子機器（17%）	電機・電子機器（17%）	農水産物加工（12%）	航空機産業（4%）

（注）東部経済回廊で認可された投資事業総額。2018-2022年における、各国の投資先上位3業種（カッコ内は割合）も示している。

（出所）Eastern Economic Corridor (EEC) Office

(<https://www.eeco.or.th/en/investment>).

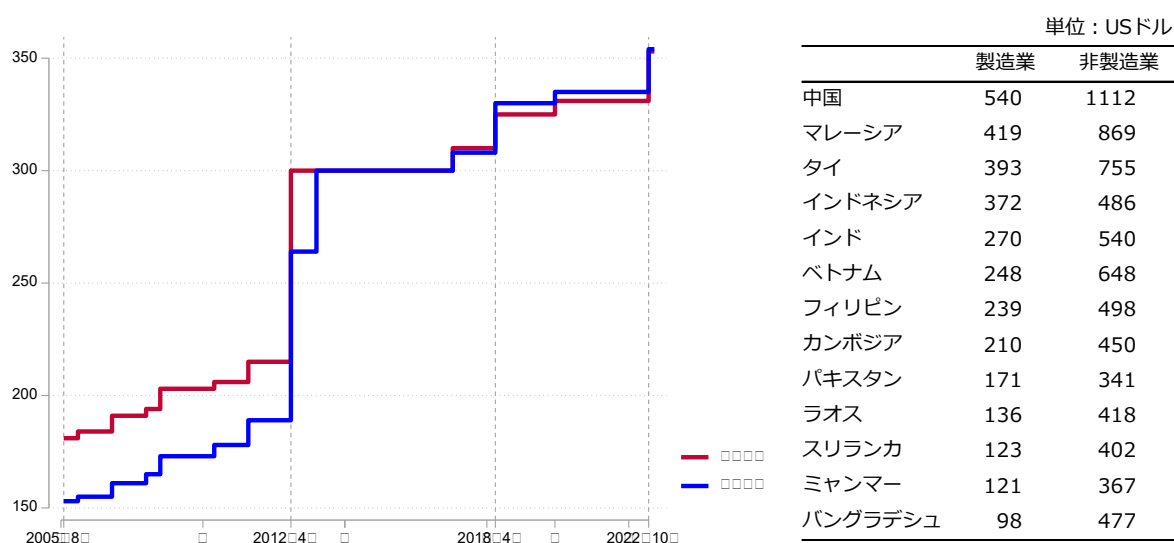
直接投資の合計を見ると、過去5年間で、東部経済回廊にもっとも投資を行った国は中国であり日本は第2位である。これは、タイ全体の直接投資において、日本のシェアが首位であることと様相が異なる。タイ投資委員会による認可ベースの統計と国際収支統計はカバーする範囲が異なるため、単純な比較はできないが、東部経済回廊に対する直接投資について、中国は相当な割合を占めている。投資対象の業種を見ると、日本は自動車・部品、石油・化学製品、電気・電子製品が上位3業種であり、これまでタイで構築してきた分野の拡張に、投資の重点が置かれている状況が見て取れる。一方、中国からの直接投資は自動車・部品に大きく偏っており、その大半が、将来的に予定される電気自動車の現地生産に関する投資と思われる（熊谷 2000）。また、アメリカ合衆国やフランスの直接投資は、規模はいまだ小さいものの、デジタル、医療産業、航空機産業など、タイが戦略的に奨励している新たな投資分野に手を伸ばすものである。

タイにおける日系企業の強みは、自動車産業や電機・電子産業などに代表される部品関連産業の集積や取引先企業とのネットワークである。そのため、新たな投資も集積の優位性を活用できる分野でなされるのは自然である。その反面、将来の需要や生産性の向上を期待して、新しい分野に投資することは、リスクの観点から積極的ではないかもしれない。これに対して、中国をはじめとする他国は、タイにおける産業集積の度合いが小さいため、投資分野に関するバイアスも小さい。そのため、リスクをとまなう投資インセンティブは、日系企業と比較して高い可能性がある。日本の投資規模そのものは東部経済回廊においても決して小さくない。しかし、選択された投資分野の構成比率については、タイの発展戦略との間でわずかな齟齬が生じているといえる。

図7 タイの賃金水準と変化

(a)最低賃金の推移

(b)賃金の国際比較



(注) 最低賃金の単位はバーツ/日。賃金の国際比較については、海外進出日系企業の製造業（一般工）と非製造業（一般職）における正規雇用（実務経験3年目程度）の賃金中央値。単位はUSドル。

(出所) (a)最低賃金の推移については、タイ中央銀行 (<https://www.bot.or.th/>)。 (b)賃金国際比較については、2021年度海外進出日系企業実態調査データに基づくジェトロの報告資料(<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2022/ea6f8923fcf2600a.html>)。

タイと日本の経済関係における、もう一つの変化は、タイの労働賃金が上昇していることである。図8の左図は、バンコクと東部経済回廊に位置するラヨーンの最低賃金の推移を示している。最低賃金は2012年に大きく引き上げられ、その後も段階的に上昇している。注目すべきは、ラヨーンの最低賃金が、わずかだが、バンコクの最低賃金を上回るようになったことである。日系企業のタイ進出の背景には、安価な労働力の利用が動機として存在した。しかし、まさにそうした企業活動の集積により、バンコク周辺の都市化と賃金上昇が進んだといえる（遠藤2007）。図8の右表は、アジアに進出した日系企業が実際に支払っている賃金（正規雇用）を比較したものである。タイの賃金は製造業でも非製造業でも、中国、マレーシアに次いで高い。すなわち、時系列的な変化でも、他国との比較でも、タイの賃金は安価とはいえなくなってきたのである。

1980年代以降のタイは、日本の経済発展を再現するため、既存技術の導入を通じて速やかな工業化を実現することに発展戦略の重点があった。これに対して、日系企業は直接投資を通じて、技術習得や品質管理における組織的なノウハウを持ち込み、タイの経済発展に大きく貢献した。同時に、タイと日本之间存在する賃金格差が、日系企業

の投資インセンティブを支えてきた。つまり、タイの発展戦略と日本の投資戦略は非常に親和性が高く、その方向性について特段の齟齬も生じなかったのである。

2000年代以降、キャッチアップが成功したことを受け、タイは産業高度化と生産性上昇を必要とし、先端的な技術を持つ外資企業に新たな分野への投資を幅広く奨励するようになった。しかし、こうした分野は、日系企業が必ずしも国際的な競争力を有するものばかりではない。また、これまでの集積によるアドバンテージが存在する日系企業の多くは、新たな分野への投資奨励制度に反応するインセンティブが、他国と比較して弱いかもしれない。さらに、既存の生産拠点の強化や拡張についても、タイの労働賃金が上昇していることから投資意欲が低下する可能性もある。タイの経済発展にともないこれまで成立していた前提条件は変化しており、タイの発展戦略と日系企業の投資戦略の間にも、少なからずギャップが広がりつつある。

おわりに

タイと日本の経済関係は、過去半世紀で飛躍的に深まり、その密接な関係が失われる可能性はほとんどない。とはいえ、継続的な経済関係の強化という点では、それぞれに課題も存在すると考えられる。最後に、両国の課題を簡単に述べてみたい。

日本の課題は、第1に、日系企業による先端技術への投資を、これまで以上に支援することであろう。アジアにおける国レベルの生産性格差は、ますます縮小することが予想される。そのため、先端的な分野における企業レベルの競争力が、日本のアジアにおける位置づけに影響をもたらす。新しい技術や市場に積極的な投資を行う日系企業に対しては、制度のなかで可能な限り支援を行う必要がある。

第2に、タイにおける基本的な経営戦略も再考する必要がある。もし、タイの安価な労働力がさらに消失すれば、これまでと同じ生産活動を継続するメリットは小さくなる。一方、新たな技術や市場について一定のリスクを許容することができれば、市場条件や需要の変化に応じた投資機会を見出す余地が広がり、タイの投資奨励制度を上手く活用できる可能性も高まると考えられる。

タイの課題は、第1に、投資環境を長期的に改善することである。新たな産業分野を育成する投資奨励制度は、タイにとって合理的な発展戦略だと思われるが、中所得国の多くが同じような発展戦略を採用するため、投資奨励制度だけで独自の魅力をアピールすることは容易でない。そのため間接的だが、労働市場の効率性の上昇や、教育制度の質の向上など、経済全体の生産性を長期的に高める政策が、投資環境の改善には重要となる。また、将来は外資のみに依存する発展戦略にも限界があるため、外資企業と提携して技術革新にコミットできるような、タイ企業の育成も必要となろう。

第2に、経済発展の地理的格差を是正することである。タイの経済発展は、バンコク周辺地域に巨大な産業集積をともない、バンコク周辺地域とその他の地域の経済格差を

生み出した。国内の経済格差は、過去に政治的対立が生じた背景ともなっており、外資企業にとっては潜在的な投資リスクとして認識されている。経済発展がもたらす格差を是正することは、タイがさらなる所得段階の向上を目指すうえで、避けて通れない課題になると思われる。

参考文献

- 上田曜子 2007. 「日本の直接投資とタイの自動車部品メーカーの形成」『経済学論業』、58(4)、87-117.
- 遠藤環 2016. 「アジア化するアジアと地域経済の再編－タイにおけるメガリージョンの形成と都市機能の変化」『地域経済研究』、31、2-18.
- 大泉啓一郎 2016. 「タイの集積地をいかに活用するか－新興国・途上国向けの輸出拠点として」、『JRI レビュー』、6(36)、89-109.
- 外務省国際協力局編 2021. 『政府開発援助（ODA）国別データ集』外務省 (<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/kuni.html>) .
- 熊谷章太郎 2020. 「中国企業のタイ進出と在タイ日系企業への影響」 『環太平洋ビジネス情報 RIM』、20(76)、93-119.
- 熊谷章太郎 2022. 「BCG（バイオ・循環型・グリーン）経済を推進するタイ」 『環太平洋ビジネス情報 RIM』、22(85)、157-185.
- 末廣昭 2000. 『キャッチアップ型工業化論』名古屋大学出版会.
- 末廣昭 2018. 「中所得国の罫の克服－タイランド 4.0 とタイ大企業の対応能力」 『経済志林』、85(4)、67-129.
- 東茂樹 2000. 「産業政策－経済構造の変化と政府・企業間関係」 『タイの経済政策－制度・組織・アクター』（末廣昭・東茂樹編）、日本貿易振興機構アジア経済研究所.