

《アジア圏フロンティアシリーズ No. 2》

2013年8月8日

No.2013-19

現実味を持ち始めた「タイプラスワン」

— 新興国・途上国市場を狙う新しいビジネスモデル —

調査部 上席主任研究員 大泉啓一郎

《要 点》

- ◆ 近年、タイで事業展開している日本企業のなかに、その生産工程から労働集約的な工程を、カンボジアのコックンやポイペト、ラオスのサバナケットなどタイとの国境付近にある経済特区（SEZ）に移転する動きが出始めた。本レポートでは、このようにタイからカンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM）に工程の一部を移転することで、タイを中心としたサプライチェーンを拡大・強化するという新しいビジネスモデル、「タイプラスワン」の可能性について考察する。
- ◆ タイプラスワンが現実味を持ち始めた背景には次の2つの要因がある。一つは、CLM各国が外国企業の投資受入地として成長してきたことである。CLM経済は、近年、先行ASEAN諸国を上回る高い成長を実現し、中所得国へ移行する過程にある。また、CLM各政府が外国企業誘致に積極的に取り組み始めたこともプラスに寄与している。もう一つは、タイにおける労働力不足と賃金上昇により、タイでの労働集約的な生産の妙味が薄れてきたことである。タイの失業率は1%を下回り、賃金はこの2年間で30%以上も上昇した。
- ◆ 今後、タイプラスワンは、以下の3つの要因によりさらに進展する可能性がある。第1にミャンマーのタイプラスワンへの本格的参入である。ラオスとカンボジアは人口小国であり、タイの労働集約的な工程の受け皿として十分ではない。これに対し、ミャンマーは15～29歳の若年人口が1,400万人を超え、サプライチェーンのコストダウンに大きな影響力を持つ。
- ◆ 第2に、タイ国内の輸送インフラの整備の進展である。インラック政権は2013～2020年にかけて2兆バーツ（約7兆円）を超える資金を投じて輸送インフラ整備を行う計画である。このなかにはバンコクと近隣諸国をむすぶ高速鉄道の建設が含まれており、このような鉄道網の整備は輸送コスト軽減を通じてタイプラスワンの競争力を高めることになる。
- ◆ 第3に、国際金融機関やわが国のCLM支援の強化である。アジア開発銀行（ADB）が事務局として推進する大メコン経済圏（GMS）開発プログラムでは、道路網と

電力供給の整備、なかでもミャンマー向け支援が強化される見通しである。わが国も、安倍首相が5月にミャンマーを訪問し、約 900 億円の支援を約束した。なかでもダウエイ港の開発とバンコクとダウエイを結ぶ道路の整備が注目される。これが完成すれば、タイからインド、中東、アフリカ向け輸出が、マラッカ海峡を経ずに可能になる。

- ◆ 急速に拡大する新興国・途上国市場を開拓・確保するため、日本企業には新しいサプライチェーンの構築が求められている。タイプラスワンが、それに対応できる有力な候補であることを特記しておきたい。今後は、タイの生産集積地からどの工程を分割し、どこに移転するか、残るタイの拠点の生産性をいかに引き上げるかなどが課題となる。

本件に関するご照会は、調査部・大泉啓一郎宛にお願いいたします。

Tel: 03-6833-2454

Mail: oizumi.keiichiro@jri.co.jp

1. タイプラスワンとは

タイプラスワンとは、タイにある生産集積地を中心としたサプライチェーンを近隣諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー）に拡大するビジネスモデルである（図表1）。

タイは、わが国の製造業にとって東南アジア最大の生産集積地である。タイで操業する日本企業は 4,000 社（製造業は 2,000 社）を超え、日本銀行が公表する製造業の直接投資残高は、2 兆 4,221 億円と、わが国の投資が集中する中国への投資の 41%に相当する。しかも、これらの生産拠点はバンコク周辺の工業団地に集中しており、近年は、第1次サプライヤーだけでなく、第2次サプライヤー、第3次サプライヤーが進出することで、産業集積の度合いが一段と高まっている¹。タイの生産拠点は、すでに安価な労働力を活用した生産だけでなく、世界のサプライチェーンで重要な役割を果たしている。このことは、2011 年の大洪水によるタイでの生産活動の停止が世界の供給体制に大きな影響を及ぼしたことから明らかである。

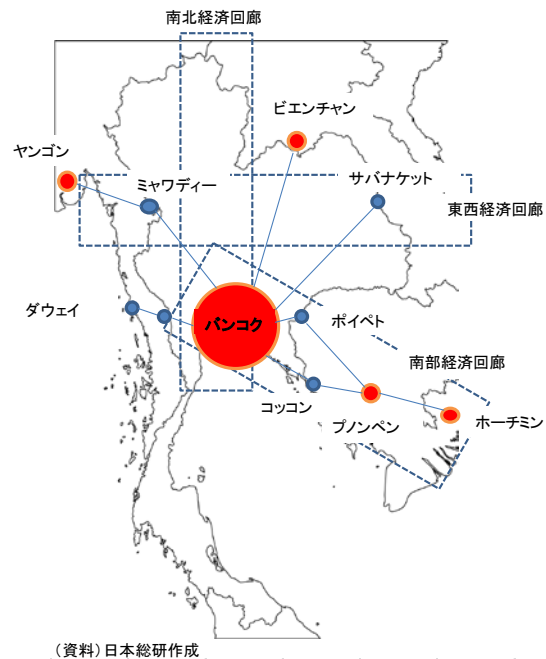
タイプラスワンは、以下の点で、チャイナプラスワンと異なる。

チャイナプラスワンは、中国に偏重する投資リスクを回避するために、他国で同様の投資・生産を行うビジネスモデルである。その投資先として ASEAN 諸国やインド、バングラデシュがあげられることが多い。これに対して、タイプラスワンは、タイに生産拠点を維持したまま、そのなかから労働集約的な生産工程を、CLM に移転することを想定している。つまり、CLM で生産・加工するための原材料・部品をタイの生産拠点から送り、CLM で生産した部品は再びタイ生産拠点到納入される。すなわち、サプライチェーンの CLM への拡大である。チャイナプラスワンが中国投資リスク回避策であるのに、タイプラスワンはタイの生産拠点の競争力強化策である。

ただし、タイプラスワンは、まだ誕生したばかりのビジネスモデルである。実際には、カンボジアのコックン（日本電産）やポイペト（矢崎総業）、ラオスのサバナケット（ニコン、トヨタ紡織）で始まったばかりであり、ケースも少ない。

しかし、近年の CLM とタイの労働環境を勘案すると、今後加速度的に進展する可能性が高い。次にタイプラスワンが現実味を持ってきた背景を説明する。

（図表1）経済回廊とタイプラスワン



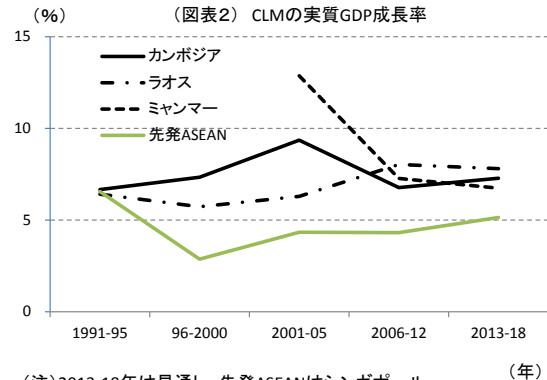
¹ 自動車産業では、第1次サプライヤーは機械部品や内外装のメーカー、第2次サプライヤーはプレス、金型などに関連するメーカー、第3次サプライヤーは製造機械のメーカーや流通・倉庫に関連する企業が相当する。

2. タイプラスワンが有望視される要因

(1) 成長軌道に乗る CLM 経済

第 1 に、近年、CLM 各国は、高い経済成長を背景に低所得国から中所得国へ移行し、かつ外国投資受入地として体制が整備されてきたことがある。

図表 2 は、CLM と先発 ASEAN (シンガポール、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン、ブルネイ) の実質成長率 (平均) を比較したものである。CLM の成長率は先発 ASEAN の平均を上回っている。さらに IMF の見通しによれば、2018 年まで平均 6% を超える成長を持続する見通しである。この過程で CLM は、世界銀行の定義する低所得国から中所得国に移行する。貧困率は急速に低下し、消費財や耐久消費財の市場が広がってきた²。



(注)2013-18年は見通し、先発ASEANはシンガポール、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン、ブルネイ

(資料)IMF, World Economic Outlook, April 2013

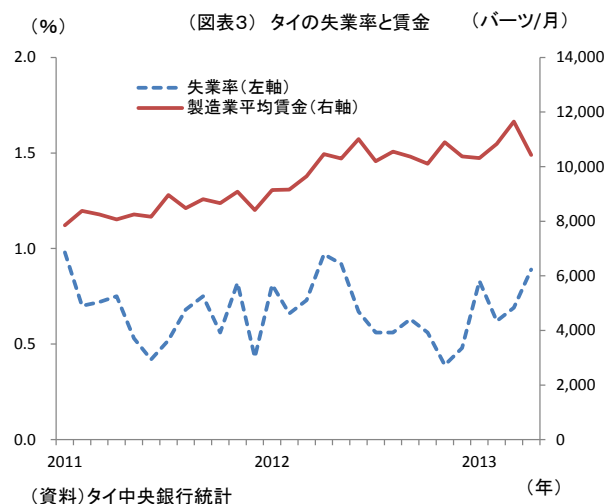
この成長は外国企業の進出によるところが大きい。直接投資受入額 (累計額) を 2000 年から 2005 年と、2006 年から 2011 年に区分してみると、カンボジアが 9 億 9,300 万ドル→42 億 6,400 万ドル、ラオスが 1 億 2,600 万ドル→16 億 3,700 万ドル、ミャンマーが 14 億 1,300 万ドル→48 億 5,700 万ドルといずれも飛躍的に増加している。このことは、CLM に外国投資受け入れ体制が整ってきたことを示すものである。

他方、カンボジアとラオスが、国境地域に特別経済地域 (SEZ) を設け、進出企業に税制優遇措置などを適用するようになったこともタイプラスワンの現実味を増す要因になっている。さらに 2015 年には、CLM のタイからの輸入関税が原則撤廃される予定であり、通関手続きの簡素化を含む制度整備も進む見込みである³。

(2) タイの労働コストの上昇

他方、中国や先発 ASEAN の賃金が上昇傾向を強めていることが、CLM が労働集約的な生産地として注目される要因となった。

とくに CLM に隣接するタイでは、労働力不足と賃金上昇に直面している。タイの失業率は、近年一貫して 1% を下回っており (図表 3)、他方、製造業の平均賃金は、2011 年 1 月の 7,900 バーツから 2013 年 4 月には 10,400 バーツへ



(資料)タイ中央銀行統計

² CLM の携帯電話契約件数 (100 人あたり) は、カンボジアが 2005 年の 8.0% から 2011 年に 96.2% へ、ラオスが 11.4% から 87.2% へ増加した。ミャンマーでは携帯電話の保有が規制されていたため、2011 年も 2.6% とほとんど普及していないが、今後急速に上昇していくと考えられる。

³ 国境を越える輸送の手続きの簡素化は、越境交通協定 (CBTA) という枠組みの下で調整が進んでいる。

30%以上も上昇した。また、2013年1月から最低賃金の水準が全国一律1日300パーツに引き上げられ、地域による賃金格差がなくなった。

CLMの賃金水準は、先発ASEANに比べてかなり低い(図表4)。JETROの調査によれば、ワーカーの月当たり賃金水準は、バンコク(タイ)が345ドルであるのに対し、ビエンチャン(ラオス)は132ドル、プノンペン(カンボジア)は74ドル、ヤンゴン(ミャンマー)は53ドルにすぎない。

ただし、このような賃金上昇に伴い、タイの生産集積地としての魅力が低下しているわけではない。タイの集積地は、すでに労働集約的製品の生産から資本集約的もしくは技術集約的製品の生産へとシフトしつつある。自動車生産は、世界第10位(2012年:245万台)であり、ハードディスクの生産も世界の4割を占める。したがって、現在の労働力不足と賃金の上昇により生産移転の対象となっ

ているのは、労働集約的製品のみ生産する企業と、そして生産工程のなかのきわめて労働集約的な工程である。その移転先としてCLMが注目されているのである。

このように、タイプラスワンが現実味を持ち始めた背景には、CLM側の経済成長によるプル要因、タイ側の労働市場の変化によるプッシュ要因がある。

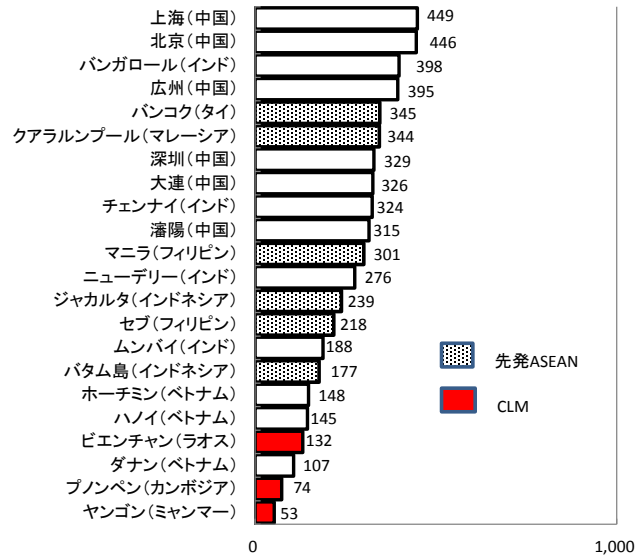
3. 今後の加速要因

(1) ミャンマーの参入

タイプラスワンは、ラオスやカンボジアとの国境で始まったばかりのビジネスモデルであるが、今後、ミャンマーが本格的に参入すれば、さらに現実味が増すことになる。

ラオスとカンボジアは人口小国であるため、タイプラスワンの受け皿として十分ではない。たとえば労働集約的工程の担い手となる若年人口(15~29歳)は、タイの1,406万人に対して、ラオスが211万人、カンボジアが467万人にすぎない。しかし、ミャンマーはタイを上回る1,443万人であり(図表5)、かつ若年人口の多くが農業に従事していることを考えると、ミャンマーがタイプラスワンに本格的に参入すれば、サブ

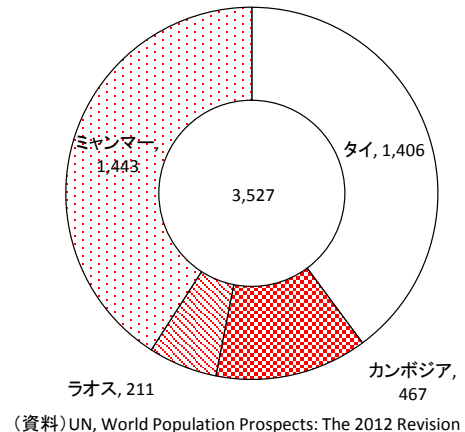
(図表4) 東アジアの賃金比較(ワーカー:ドル/月)



(注)色付けはASEAN諸国 (ドル)

(資料)JETRO「投資コスト比較」を基に作成(2013年6月25日アクセス)

(図表5) 15~29歳の人口(2010年)
(万人)



(資料)UN, World Population Prospects: The 2012 Revision

ライチェーンの長期的なコストダウンが実現する。

タイプラスワンは、カンボジアとラオスで始まったにすぎないと述べたが、実際には、タイ国内のミャンマーとの国境地域（たとえばメソッド地域など）では、安価なミャンマー人労働者を活用した労働集約的生産が行われてきた。これは実質的なタイプラスワンといえる。しかし、2013年1月の最低賃金の引き上げは、外国人にも適用されるため、国内でミャンマー人を雇用するメリットがなくなってしまった。

これに対し、当初は国境開発に保守的だったミャンマー政府も、経済発展のためにはタイプラスワンのようなビジネスモデルも必要であると認識し、国境付近の経済特区（SEZ）の建設に乗り出している。そのなかでは、とくに注目されるのは、前述のタイのメソッド地域に隣接するミャンマー一領ミャワディー地区と、バンコクからダウエイへの途上にある国境の経済特区の開発である。

（2）インフラ整備の進展

インフラ整備の進展もタイプラスワンを今後加速させる要因となる。

1992年以降、アジア開発銀行（ADB）は、大メコン圏（GMS：Greater Mekong Sub-region）開発プログラムの事務局として CLM、タイ、ベトナム、中国雲南省、広西チワン族自治区のインフラ整備に注力してきた。その過程で、南北経済回廊、東西経済回廊、南部経済回廊が整備された（前掲図表1）。第3フェーズ（2012-2022年）では、この3つの経済回廊から枝分かれする道路が整備される予定である。これにより、国境以外にも経済特区が建設される可能性が広がること、また道路網の整備は、経済特区への労働力の移動を促進することになる。

タイの輸送インフラ整備の進展も注目される。インラック政権は、2013年～2020年にかけて2兆パーツ（約7兆円）を投じて輸送インフラ整備を行う計画を発表したが、そのなかにはバンコクと近隣諸国を結ぶ高速鉄道の建設が含まれている。CLMの生産拠点とタイの集積地が高速鉄道で結ばれることは、輸送コストの低減につながり、これもタイプラスワンを強化させる要因となる。

さらに、わが国では、ASEAN 支援強化が安倍政権の外交の基本方針となり、ミャンマーへの援助支援が加速する見込みである。安倍首相は、5月にミャンマーを訪問し、2013年度に900億円を超える支援を行うと発表した⁴。まだ具体的な支援案件は定まっていないものの、タイで事業展開している日本企業の活動が促進されるような案件形成を期待したい。その意味では、ダウエイ港の開発とバンコクとダウエイ港を結ぶ道路の開発は、魅力的なプロジェクトである。ダウエイへの経路が完成すれば、タイからインド、中東、アフリカへマラッカ海峡を経ずに輸出が可能になる（図表6）。また、こ

（図表6）ダウエイと南部経済回廊



（資料）日本総研作成

⁴ 安倍総理大臣のミャンマー訪問の概要と評価は、外務省 HP を参照
http://www.mofa.go.jp/mofaj/kaidan/page3_000186.html

の経路は、ホーチミン、プノンペン、バンコクというインドシナの3大都市を結ぶ南部経済回廊の延長線上に位置し、今後もっとも成長が期待できるエリアである。

4. タイプラスワンを新興国・途上国市場の確保のサプライチェーンにするために

最後に、タイプラスワンというサプライチェーンの形成は、わが国が新興国・途上国市場を確保するために重要な戦略であることを特記しておきたい。

新興国・途上国の経済規模は急速に拡大しており、その規模は2020年代に先進国と肩を並べる勢いである（図表7）。

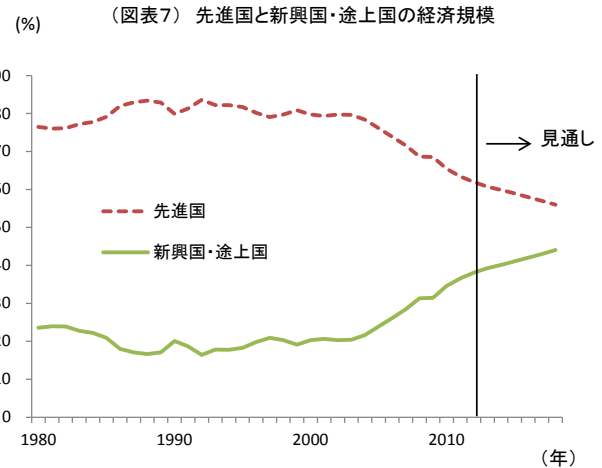
新興国・途上国の市場の開拓・確保には、価格抑制が不可避であり、現在のサプライチェーンの生産コストを一段と引き下げる必要がある。その意味で、タイプラスワンは、新興国・途上国市場向けサプライチェーンとなる可能性も秘めている。

今後、タイプラスワンを効果的なものとするためには、どのような労働集約的な工程を分割し、近隣諸国に移転するかどうかだけでなく、タイの集積地の生産性をいかに高めるかが課題となる。

現在、インラック政権は、研究開発（R&D）支出の促進、高等教育の充実などに注力している。企業レベルでは、魅力的な研修制度や昇給・昇進制度の導入などが求められている。1,000人を超える従業員を有する生産拠点も少なくなく、タイ独自の人材育成が重要になる。また、日本企業が密集していることから、企業間の意思疎通を促進した協力体制の形成も効果的な戦略になるに違いない。

タイプラスワンは、日本企業の国際競争力を強化する新しいビジネスモデルである。

以上



(注) 先進国: オーストラリア、オーストリア、ベルギー、カナダ、キプロス、チェコ、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシア、香港、アイスランド、アイルランド、イタリア、日本、韓国、ルクセンブルグ、マルタ、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、ポルトガル、サンマリノ、シンガポール、スロバキア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、スイス、台湾、英国、米国
 新興国・途上国: その他

(資料) IMF, *World Economic Outlook*, April 2013