

# 「タイプラスワン」の可能性を考える

## —東アジアにおける新しい工程間分業—

調査部

上席主任研究員 大泉 啓一郎

### 要 旨

1. タイプラスワンとは、タイの産業集積地で事業展開している日本企業が、その生産工程のなかから労働集約的な部分を、カンボジアやラオス、ミャンマーのタイ国境付近にある経済特区（SEZ）に移転するビジネスモデルをいう。
2. タイプラスワンは、2000年以降、世界貿易でみられるようになった工程間分業から派生したビジネスモデルである。ただし、国境に位置する中小都市を対象とする点で従来のものとは異なり、新しい工程間分業といえる。
3. このタイプラスワンが現実味を持ち始めた背景には、次の2つの要因が作用している。第1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、賃金水準はこの2年間で30%以上も上昇した。第2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。近年の成長率は、先行ASEAN諸国を上回り、いずれの国も中所得国へ移行する過程にある。加えて、各国政府が外国企業誘致に積極的に取り組み始めたことが、投資地域として注目を集める要因となった。
4. タイプラスワンは、今後、以下の3つの要因によりさらに進展する可能性が高い。第1はミャンマーの本格的参入である。ラオスとカンボジアは人口が少なく、タイの労働集約的な生産の受け皿として十分ではない。これに対し、ミャンマーはタイと同規模の人口規模を有するため、サプライチェーンの長期的なコストダウンが可能となる。また、ダウエイを結ぶ道路整備が完成すれば、タイの生産集積地から、マラッカ海峡を経ずに、インド、中東、アフリカに向けた輸出が容易になるという利点もある。
5. 第2に、タイ国内の輸送インフラ整備の進展である。2013～2020年に2兆円（約7兆円）の資金を投入して進められる輸送インフラ整備には、バンコクと近隣諸国をむすぶ新規鉄道の建設が含まれており、これを通じてタイを中心としたサプライチェーンの輸送コストの軽減が期待出来る。
6. 第3に、国際金融機関やわが国のCLM支援の強化により多方面のインフラ整備が進む見込みである。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が強化される見通しであり、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。
7. タイプラスワンは、日本企業が急速に拡大する新興国・途上国市場を開拓・確保するために有用である。その効果を十分に発揮させるためには、タイの拠点の生産性をいかに引き上げるかが課題となる。

## 目次

### はじめに

#### 1. タイの生産集積地とフラグメンテーション

- (1) タイの産業集積地
- (2) フラグメンテーション理論とタイプラスワン

#### 2. タイプラスワンが有望視される要因

- (1) タイの労働環境の変化
- (2) CLMの政治経済情勢の改善

#### 3. タイプラスワンの形成を加速させる要因

- (1) ミャンマーの参入
- (2) インフラ整備の進展
  - ① タイの輸送インフラ建設計画
  - ② アジア開発銀行と日本の支援

#### 4. タイプラスワンの意義と課題

- (1) 新興国・途上国市場とタイプラスワン
- (2) タイプラスワンを強化するために

### はじめに

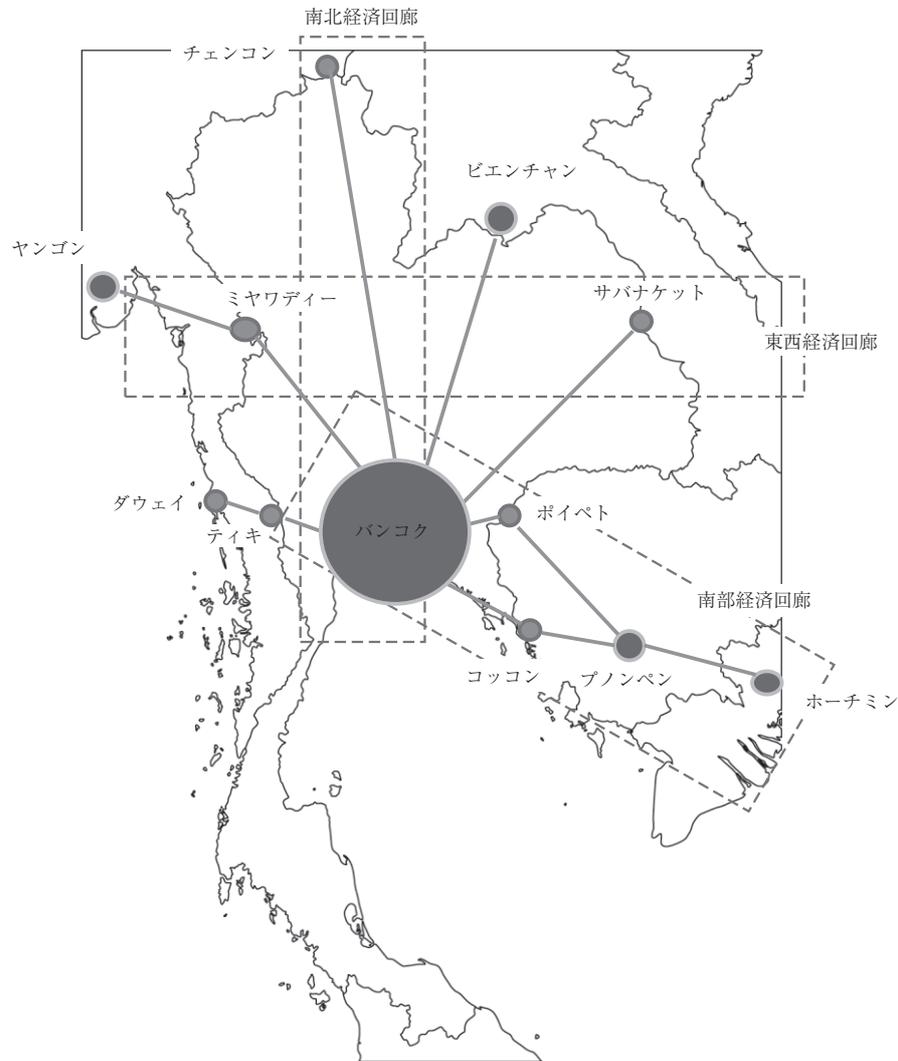
近年、カンボジア、ラオス、ミャンマー（以下CLM）は「東アジアの最後のニューフロンティア」として注目されている。

2000年代半ばまで、いずれの国も世界銀行の定義では「低所得国（low income country）」にすぎなかった。しかし、その後、経済のグローバル化が進展するなかで、これらの国は順調な経済成長を達成し、「中所得国（middle income country）」へ移行してきた。他方、中国やASEAN先発諸国において賃金が上昇してきたため、安価な労働力の供給地としても注目されるようになってきた。なかでも、ミャンマーは、2011年3月に発足したテインセイン政権が政治的民主化に大きく舵を切ったことで、投資視察ブームが巻き起っている。

ただし、いずれの国も一人当たりGDPが1,000ドル付近にあり、貧困撲滅や感染症予防など低所得国としての課題を依然多く抱えている。近年、これらの都市部で拡大する消費市場を狙った企業進出もみられるようになってきたが、過大評価は禁物である。

本稿は、CLMのそれぞれのビジネスチャンスではなく、タイの生産集積地を中心としたサプライチェーンにCLMの国境都市を組み込むことで、サプライチェーンの競争力を高めるというビジネスモデルの可能性を検討する（図表1）。本稿では、このビジネスモデルを「タイプラスワン」と呼ぶ。

図表1 経済回廊とタイプラスワン



(資料) 日本総合研究所作成

タイプラスワンを、新しいビジネスモデルと捉えるには、時期尚早という見方もある。たしかに、日本企業のなかにタイの生産拠点を労働集約的な生産工程をカンボジアやラ

オスに移転する動きが出てきたものの、そのケースは少ない。しかし、タイの労働環境の変化やCLMの経済投資環境の変化、タイとCLMを結合させる輸送インフラ整備の進展

などを勘案すると、タイに巨大な生産拠点を  
持つ日本企業にとって重要なビジネスモデル  
になりうると考える。

本稿の構成は以下の通りである。

1. では、タイにある産業集積地の特徴を  
確認し、フラグメンテーション理論を援用し  
てタイプラスワンの理論的位置付けを明らか  
にする。2. ではタイプラスワンが現実味を  
持ち始めた理由について、タイ側の要因と  
CLM側の要因について述べる。3. では、タ  
イプラスワンの実現を加速させる要因につい  
て、ミャンマーの参入、インフラ整備の進展  
を検討する。4. ではタイプラスワンを強化  
するにあたっての課題を指摘する。

## 1. タイの生産集積地とフラグ メンテーション

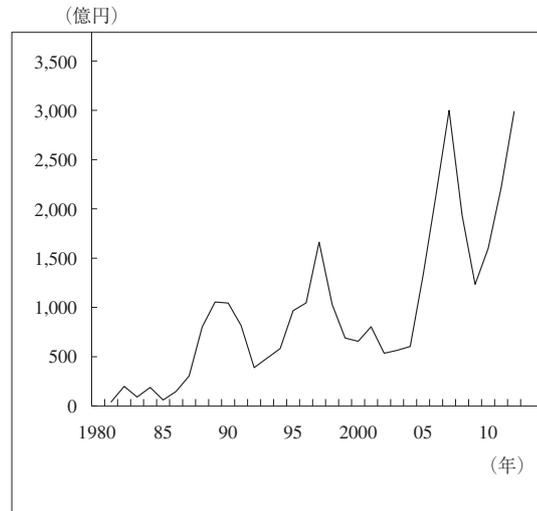
### (1) タイの産業集積地

タイプラスワンの中心になるのは、タイの  
生産集積地である。

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り、この資産の効  
果的・効率的活用が、日本企業の国際競争力  
強化に不可欠である。

日本企業のタイ向け直接投資は、1985年の  
プラザ合意以降円高が進展するなかで急増し  
た(図表2)。1980年代後半の通貨危機・経  
済危機、2000年代後半の政局不安、2011年の

図表2 日本のタイ向け直接投資(製造業)



(資料) 日本銀行、財務省資料より作成

大洪水など投資地域としてのマイナス要因が  
あったものの、長期的にみれば、投資額は右  
肩上がりが増えてきた。

日本企業の進出地域は、バンコク周辺の工  
業団地に集中しており、タイ投資委員会  
(BOI) の認可した日本企業の投資のうち約  
8割は、バンコクとバンコク周辺8県向けと  
なっている(大泉 [2012])。

投資の内容は時間とともに変化し、バンコ  
ク周辺に生産集積地が形成されている。1980  
年代から1990年代を通じて進出した企業は完  
成品メーカーが中心であった。しかし、2000  
年代以降は、第1次サプライヤー、第2次サ  
プライヤーの進出が進み、近年は第3次サプ  
ライヤーの進出が増えた(注1)。タイの自  
動車生産台数は、世界第10位(2012年: 245

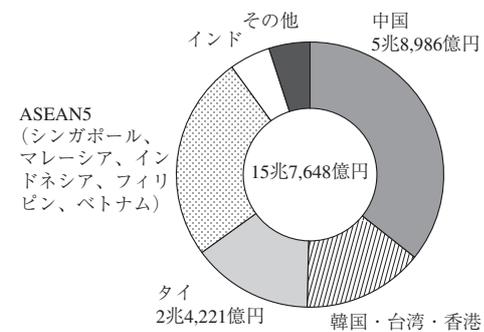
万台)であり、ハードディスクドライブ(HDD)生産も世界の4割を占めるなど、工業製品の主力は、労働集約的製品から資本集約的もしくは技術集約的製品へとシフトしてきた。

バンコク周辺の生産拠点の集積度が高まっていることは、完成品の輸出だけでなく、その部品の輸出が増加していることから確認出来る。たとえば、2010年の工業製品の輸出において、第3位が「コンピュータ関連製品の部品」、第7位が「輸送機器の部品」、第10位が「デジタルカメラ・ビデオカメラの部品」となっている(大泉 [2012])。

現在ではタイの生産拠点は、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すようになった。このことは、2011年の大洪水によるタイでの企業の生産活動の停止が、世界の供給体制や日本経済に大きな影響を及ぼしたことから明らかである(経済産業省 [2012])。

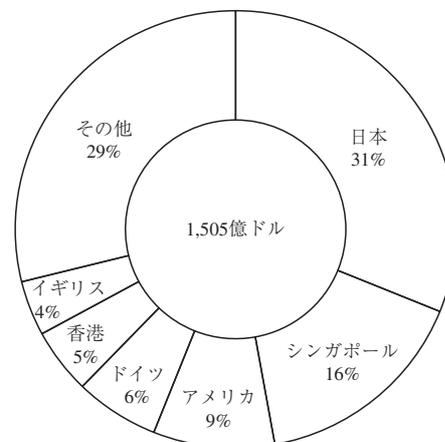
現在、タイで操業する日本企業は4,000社(製造業は2,000社)を超えるといわれる。日本銀行が公表するわが国製造業のタイ向け直接投資残高は、2012年末時点で2兆4,221億円と、中国への投資(5兆8,986億円)の4割強に相当する(図表3)。業種別にみると、輸送機械器具が7,731億円と最も多く、以下、電気機械器具(4,295億円)、鉄・非鉄・金属(3,216億円)、化学・医療(1,919億円)の順になっている。

図表3 日本のアジアにおける直接投資累計額(2012年末)



(資料) 日本銀行統計

図表4 タイにおける外国直接投資残高(2011年末)



(資料) タイ中央銀行

他方、タイ側の国別・地域別の2011年の直接投資残高をみても、日本が469億ドルと圧倒的に多く、全体の31.1%を占める。以下、シンガポール(241億ドル:16.0%)、アメリカ(134億ドル:8.9%)、ドイツ(93億ドル:

6.2%)となっている(図表4)。タイ投資委員会(BOI)の認可ベースでも日本の投資額は常に第1位になっている。2013年1~7月の認可案件においても日本は1,435億バツで最も多く、全体の50.0%を占めている。

このようにして形成されたタイの生産集積地は、他の地域が容易に代替出来るものではない。2011年の洪水の被害は甚大であったにもかかわらず、多くの企業がタイにとどまったのは、その証左である。また近年の労働力不足や賃金上昇も主たる撤退要因にはなっていない。

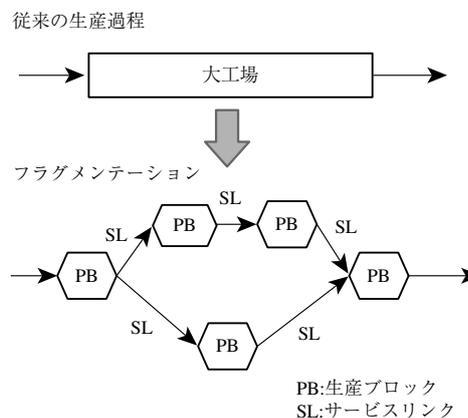
労働力不足と賃金上昇により移転が求められているのは、労働集約的製品のみを生産する企業、そして生産工程のなかのきわめて労働集約的な工程である。そして、その移転先としてタイの近隣諸国であるCLMが有望視されている。本稿でいう「タイプラスワン」とは、そのようなタイの生産集積地からCLMへ労働集約的工程を移転すること、すなわちCLMへのタイを中心とするサプライチェーンの拡張をいう。

## (2) フラグメンテーション理論とタイプラスワン

タイプラスワンは、経済のグローバル化に伴う生産管理体制の進化とタイやCLMの経済社会環境の変化とがもたらす新しいビジネスモデルである。

このことをフラグメンテーション理論を援

図表5 フラグメンテーションの概念図



(資料) 木村 [2003]

用して考察したい。

フラグメンテーションとは、「1カ所で行われていた生産活動を複数の生産ブロックに分割し、それぞれの活動に適した立地条件のところに分散させること」(木村 [2003])である(図表5)。

図表5の上の部分は、原材料の納入から最終製品の生産までがひとつの工場内で行われていることを示す。しかし、下の部分が示すように、その生産プロセスは、いくつかの工程に区分することが出来る(図では5つの工程)。この工程は、生産ブロック(PB)とも呼ばれ、企業は、PBそれぞれを最適な立地条件に分散させることで、全体のコストを下げる事が出来る。産業立地の選択は、各PBを連結させる輸送コストや関税率、貿易手続きなどサービスリンク(SL)の状況などにも影響を受ける。

生産ブロックは、最適な条件を求めて、以下の2つの方向に分散すると考えられる。

ひとつは、企業内から企業間への動きである。生産工程の一部を他の会社に委託する（アウトソーシング）場合がこれに該当し、下請け企業の複数化も含む。

もうひとつは、国内から国外への動きである。生産工程のなかでも労働集約的な工程を、労働コストの低い国に移転する場合がこれに該当する。2000年以降タイを含めて東アジア全域で広がった分業体制は、フラグメンテーションの進展によるものである。

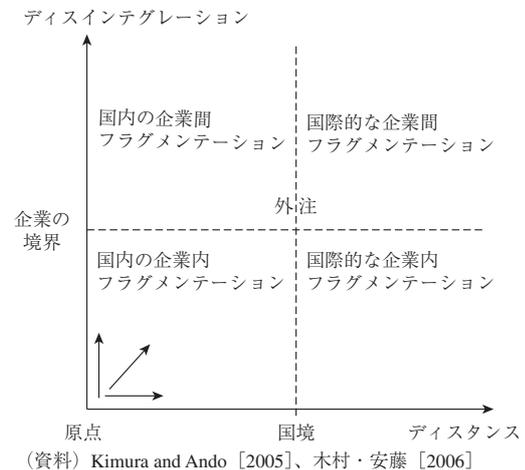
木村・安藤 [2006] では、企業内から企業間へ、国内から国外への動きを「2次元のフラグメンテーション」として捉え、図表6のように示している。

この図表は、フラグメンテーションが、左下の国内の企業内での生産から国内での企業間分業、国際的な企業内分業、そして国際的な企業間分業へと多様化することを示している。国際的な企業間分業の担い手の例としては、日本企業のブランド製品の委託生産を引き受けた台湾企業など例があげられる（注2）。

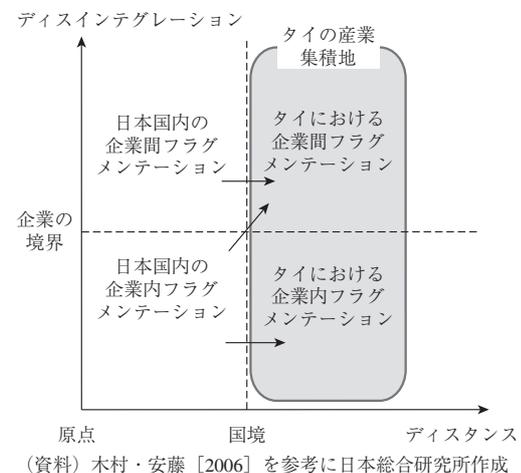
この枠組みを用いて、日本とタイの分業関係を示したのが図表7である。

日本とタイの分業の特徴は、国際的な企業間分業の担い手として日本企業が多いことである。すでに述べたように2000年以降、第1次サプライヤーだけでなく、第2次サプライ

図表6 2次元のフラグメンテーション



図表7 日本とタイの工程内分業



ヤー、第3次サプライヤーがタイに進出している。つまり、企業内および企業間の工程分業を担う日本企業がタイに集結したことで集積地が形成されたといえる。

そしてタイプラスワンは、タイの集積地からCLMに向けて工程分業がさらに進む過程ということが出来る（図表8）。

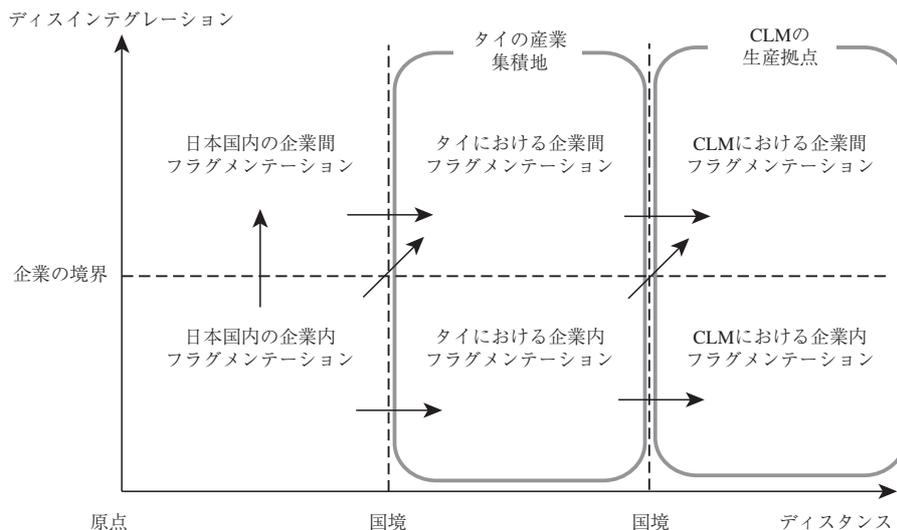
タイからCLMへの工程移転が、日本からタイへの工程移転と大きく異なるのは、タイからの移転先が、人口規模の多い地域（たとえばカンボジアのプノンペンやミャンマーのヤンゴン）だけでなく、国境にある中小都市を対象としている点である。

これは生産拠点と比較的近い地域に国境があり、賃金格差のメリットを享受出来ること、生産拠点と国境都市との輸送アクセスが改善されたこと、国境への外資誘致にCLMが乗り出したことなどの環境が整った結果であり、新しい工程分業ということが出来る。

現状、タイの生産拠点から国境への生産工程の移転は、カンボジアのポイペト（日本電産）やコッコン（矢崎総業やミカサ）、ラオスのサバナケット（ニコン、トヨタ紡織）とケースなどに限られている。しかし、近年のタイの労働環境の変化、CLMの政治経済情勢の改善、タイの輸送インフラの整備、国際社会のCLMへの支援拡大などの環境変化は、タイプラスワンの動きを進展させる方向に作用している。

加えて、タイの産業集積地の規模と、その業種の多さから判断すれば、日本企業はこの集積地を有効利用すべきであり、インドやアフリカなどの新興国・途上国市場を開拓するために検討すべきビジネスモデルと考える。

図表8 タイからCLMへの工程移転の位置づけ



(資料) 木村・安藤 [2006] を参考に日本総合研究所作成

以下、これらの点について論じる。

- (注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該当する。
- (注2) 相手先のブランドで販売される製品を生産するOEM (original equipment manufacturer) や自社ブランドを持たず電子機器の生産や設計を担うEMS (electronics manufacturing service) などがこれに該当する。

## 2. タイプラスワンが有望視される要因

### (1) タイの労働環境の変化

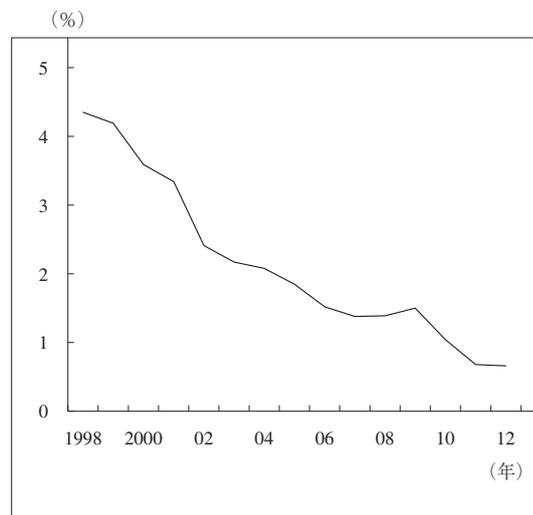
タイプラスワンが有望視される第1の理由は、タイにおける労働力不足と賃金上昇という労働環境の変化である。

JETROの「在アジア・オセアニア日系企業活動実態調査(2012年度調査)によれば、タイの経営上の問題点の第1位は「従業員の賃金上昇」(回答者のうち77.9%)であった。第2位は「競合相手の台頭」(57.2%)、第3位は「現地人材の能力・意識」(55.0%)、第4位は「幹部候補生人材の採用難」(50.3%)、第5位は「主要取引先からの値下げ要請」(50.1%)であり、上位5項目のうち3項目が労働環境に関連するものであった。

図表9はタイの失業率の変化をみたものである。1998年には4%台にあった失業率はその後ほぼ一貫して低下しており、2010年以降は1%未満の低水準にある。

このような労働力不足を補うために、近年、

図表9 失業率の推移



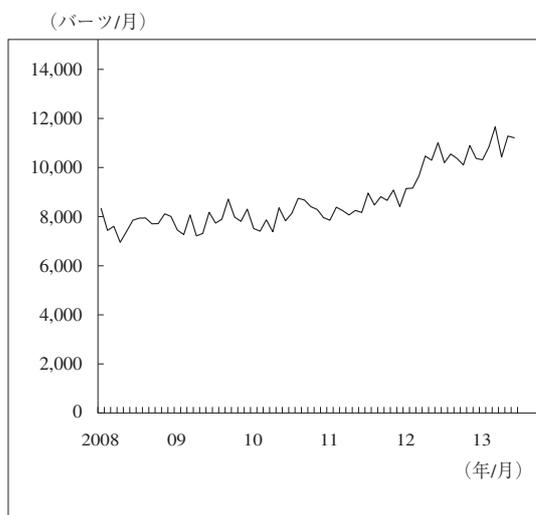
(資料) Bank of Thailand

CLMからの労働力流入が加速している。2010年10月に実施された人口センサス(国勢調査)では、在タイ外国人のうちミャンマーが129万人、カンボジアが28万人、ラオス人が12万人であった。ただし外国企業、とくにBOI認可企業では、一定条件を満たさない限り非熟練外国人労働者の雇用が認められていない(注3)。

他方、賃金は上昇傾向を強めている。図表10は、月平均賃金の推移をみたものである。

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30%以上も上昇した。とくに、2012年以降上昇ペースが加速している。これにはインラック政権が公約として掲げた最低賃金引き上げの影響を受けたものである。2011年4月に各

図表10 製造業の平均賃金（月）



地域の最低賃金は約40%引き上げられ、2013年1月から全国一律に1日300バーツとなった。

日本企業を含め、多くの外国企業は、最低賃金の水準以上の給与を支給しているが、最低賃金の引き上げは給与体系に影響を及ぼすため、全体的に賃金が上昇した。また、最低賃金の水準は、それまで地域によって異なっていたため、安価な労働力を求めて、地方に生産拠点を設置する企業もあったが、今回から最低賃金は全国一律となったため、地方に生産拠点を移転する優位性が失われた。

このような労働力不足が、今後解消に向かう可能性は少ない。タイでは少子化が進展しているからである。

タイの合計特殊出生率（女性が生涯に出産

する子供の数）は、2010年が1.5と人口が安定的に推移するのに必要な置き換え水準（約2.1）を大幅に下回っている。

2013年に、国家経済社会開発庁（NESDB）が作成した2040年までの人口推計（中位推計）ではタイは2027年以降人口減少社会に移行する見通しである（NESDB [2013]）。

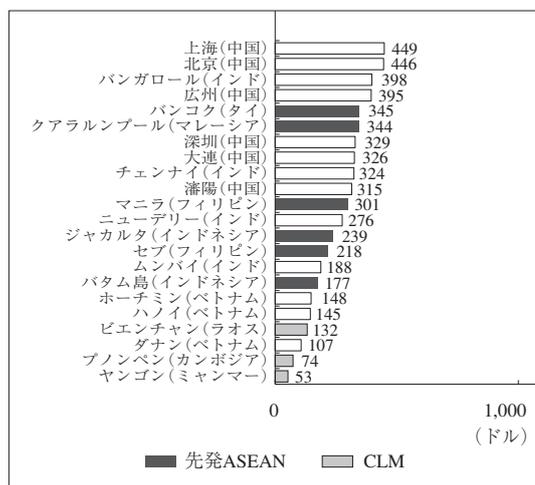
これに従えば、生産活動に関与出来る人口、たとえば15～64歳の人口は、2010年の4,536万人から2020年には4,634万人に増加するものの、2030年に4,372万人、2040年には3,970万人に減少する。なかでも労働集約的産業の担い手である若年人口（15-29歳）は、すでに減少に転じており、2010年の136万人から2020年に132万人、2030年に117万人、2040年には104万人に減少する。

このような労働力不足に対処するため、インラック政権は、労働集約的産業を海外に移転させ、労働力をより資本集約・技術集約的産業へ移行させるよう投資政策の変更を計画している。2013年初頭にBOIが示した投資政策の見直し方針では、労働集約的産業への恩典の廃止や地方への投資の優遇措置を軽減するなどが示された。方針転換があまりに急速すぎると批判が多く、現在再検討中であるが、労働力環境の現状を勘案すると、その方向性は変わらないだろう。

これに対してCLMの賃金水準はタイの水準を大幅に下回る。

JETROの調査によれば、ワーカーの月当た

図表11 東アジアの賃金比較 (ワーカー:ドル/月)



(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)

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 (図表11)。これが労働集約的生産工程を移転するタイ側の要因である。

## (2) CLMの政治経済情勢の改善

タイプラスワンが、有望視される第2の理由は、CLMの政治経済状況が改善してきたことである。CLMにベトナムを加えた4カ国 (CLMV) は、ASEAN加盟が遅かったことから「後発ASEAN」と呼ばれている (図表12)。他方、1967年8月にASEAN (東南アジア諸国連盟) 発足時のメンバーであるインドネシア、フィリピン、マレーシア、タイ、シンガ

図表12 ASEAN加盟国の加盟年月日、人口、経済規模

	加盟年月日	人口 (100万人)	経済規模 (10億ドル)
先発ASEAN		441.1	1,961.3
インドネシア	1967年8月8日	242.3	846.8
フィリピン	1967年8月8日	94.9	224.8
マレーシア	1967年8月8日	28.9	287.9
タイ	1967年8月8日	69.5	345.7
シンガポール	1967年8月8日	5.2	239.7
ブルネイ	1984年1月8日	0.4	16.4
後発ASEAN		156.8	200.9
ベトナム	1995年7月28日	87.8	123.6
ラオス	1997年7月23日	6.3	8.3
ミャンマー	1997年7月23日	48.3	56.2
カンボジア	1999年4月30日	14.3	12.8
ASEAN全体		597.9	2,162.2

(注) 人口、経済規模は2011年。

(資料) ASEAN事務局、World Bank, *World Development Indicators*

ポールと1984年に加盟したブルネイの6カ国は「先発ASEAN」と呼ばれる。

ASEAN結成の当時の目的は、国内の治安維持を図るため、近隣諸国と宥和な関係を維持することにあった。冷戦の最中であつた当時、旧ソ連や中国からの支援を受けてきたCLMVは、先発ASEAN諸国の治安を揺るがす脅威のひとつであつた。しかし、冷戦崩壊を受けて、この関係は大きく変化した。カンボジアは社会主義体制そのものを放棄し、ベトナムやラオスは、社会主義体制は維持するものの、経済システムを計画経済から市場経済へと移行させた。ミャンマーは、軍政のなか管理経済体制を維持するものの、海外に門戸開放することでASEANへの歩み寄りをみせた。冷戦終結後、先発ASEAN諸国にとって脅威ではなくなり、ベトナムは1995年に、

ラオスとミャンマーは1997年に、カンボジアは1999年にASEANに加盟した。

先発ASEANと後発ASEANでは、経済社会状況も大きく異なる。

図表13は、ASEANの経済社会指標をみたものである。一人当たりGDPで見ると、先発ASEANと後発ASEANで格差が大きい。2005年時点では、CLMはいずれも1,000ドルに満たない低所得国にすぎず、2011年時点でも、先発ASEANの一人当たりGDPは約5,000ドルであるのに対し、後発ASEANは1,000ドルを超えたにすぎない。先発ASEANが中所得国の集合体であるのに対して、後発ASEANは低所得国から中所得国への移行期にある国の集合体といえる。このことは、高い農業部門就業者比率や低い都市化率、高水準にとどまる幼児死亡率からも明らかである。

そのようななかCLMが注目されるのは、

近年の高い経済成長を維持しているからである。図表14は、CLMの成長率を先発ASEANと比較したものである。CLMの成長率が、先発ASEANの平均を上回っていることがわかる。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。CLMは、世界銀行の定義する低所得国から中所得国への移行過程にあり、貧困率は急速に低下し、消費財や耐久消費財の市場が拡大している（注4）。

CLMの成長の原動力は、外国投資である。これまで、低所得国では、低所得ゆえの低貯蓄が、低投資と低生産性の原因になるという「貧困の悪循環」として知られ、低所得国は、自ら貯蓄を高めることが成長の前提とされてきた。この点では、CLMの貯蓄率はいまだ低い（図表15）。

しかし、経済のグローバル化が加速してい

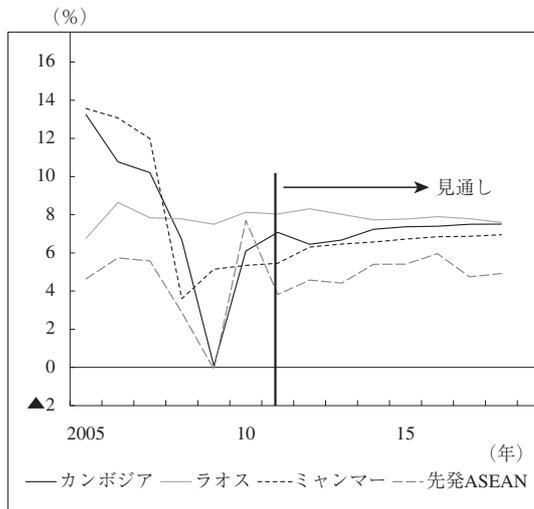
図表13 ASEAN加盟国の経済・社会指標

	一人当たりGDP (ドル)	農業部門 就業者比率 (%)	都市化率 (%)	幼児死亡率 (%)
先発ASEAN				
シンガポール	46,241	0.1	100.0	2.6
ブルネイ	40,301	-	-	-
マレーシア	9,977	12.0	71.0	6.5
タイ	4,972	38.7	34.6	12.3
インドネシア	3,495	35.9	49.8	31.8
フィリピン	2,370	33.0	66.4	25.4
後発ASEAN				
ベトナム	1,407	48.4	30.5	21.7
ラオス	1,320	76.3	33.2	41.9
カンボジア	897	71.3	19.5	42.5
ミャンマー	852	-	30.7	62.4

(注) 一人当たりGDPと農業部門就業人口比率は2011年。ラオスのみ2005年、都市人口比率は2010年、幼児死亡率は2011年。

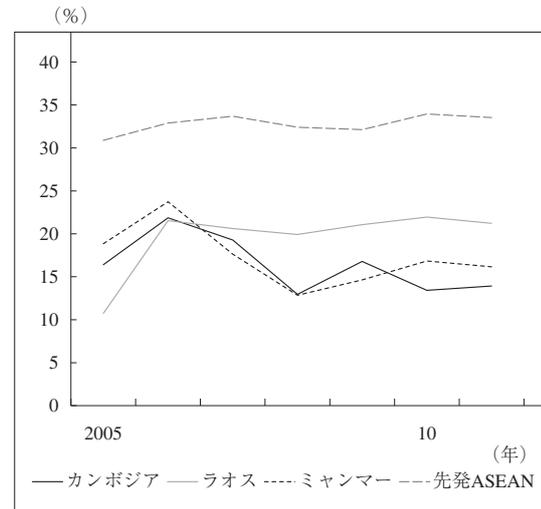
(資料) ADB, *Key Indicators*, World Bank, *World Development Indicators*

図表14 CLMの実質GDP成長率



(資料) IMF, World Economic Outlook, April 2013

図表15 CLMの国内貯蓄率



(資料) IMF, World Economic Outlook, April 2013

る近年においては、国内の貯蓄率が低くても、外資誘致とそれを促すインフラや制度整備によって成長を促進することが出来るようになった (IMF [2013])。

実際に近年のCLMの高成長は、東アジア諸国からの直接投資と援助・支援が寄与した。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。

これに伴い、輸出も急速に拡大した。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108億8,000万ドル

→286億7,500万ドル、ラオスが28億5,200万ドル→108億2,800万ドル、ミャンマーが172億3,600万ドル→363億3,800万ドルに増加しており、世界経済へのコミットメントを強めていることがわかる。

これは、CLMに外国投資受け入れ体制が整ってきた結果でもある。いずれの国も、進出外国企業に一定期間の法人税免除や原材料や機械・設備などの輸入税免除などの優遇措置を設け、また工業団地のインフラ整備も支援している。とくに、カンボジアとラオス政府が首都近郊だけでなく、国境地域に特別経済地域 (SEZ) を設けたことが、タイプラスワンの現実味を増す要因になった。外国デベロッパー企業が、これら工業団地の整備に関与する計画である。

また、2015年には、ASEAN域内でCLMの輸入税が原則撤廃される予定であり、これに伴いタイから原材料や設備・機械だけでなく、従業員の生活支援のための様々な消費財の調達が容易になることも事業運営上にプラスに寄与しよう。また、通関手続きの簡素化（ワンストップサービス）を含む制度整備も進む見込みである。

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、タイ側の労働市場の変化によるプッシュ要因とCLM側の経済成長によるプル要因が作用している。

(注3) 条件は、①タイへの投資が20年以上であること、②総資産が100億バーツ以上であること、③従業員が1万人以上であること、④法人税免除期間が終了していること、⑤製造業であることであり、この条件は実質的には禁止と考えてよい。

(注4) 高成長のなかで、CLMの中心部の景観は急速に近代化している。また、国レベルで見れば、低所得国もしくは低位中所得国に移行したばかりの国に過ぎないが、所得格差が大きいので、都市部を中心に、富裕層も出現し始めている。また、経済のグローバル化は確実に住民のライフスタイルを変化させている。たとえば、携帯電話契約件数（100人当たり）を2005年と2011年を比べると、カンボジアが8件→96.2件へ、ラオスが11.4件→87.2件へ増加した。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件とほとんど普及していないが、今後急速に増加していくことが考えられる。

### 3. タイプラスワンの形成を加速させる要因

#### (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稼働したばかりのビジネスモデルで

あり、ミャンマーはまだ参入していない。今後、ミャンマーが本格的に参入すれば、タイプラスワンの優位性はさらに高まることが期待出来る（Taguchi [2013]）。

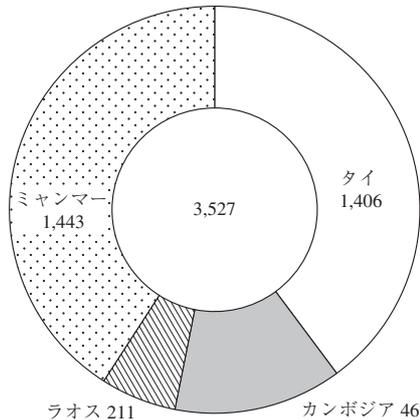
ミャンマー参入の最大の魅力は、その人口規模にある。

ラオスとカンボジアは人口が少ないため、タイプラスワンの受け皿として十分とはいえない。たとえば労働集約的の担い手となる若年人口（15～29歳）は、2012年にタイの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。国境地域に外資企業の進出が加速すれば、賃金が上昇するだけでなく、労働力の調達そのものが困難になろう。

これに比べてミャンマーの人口は多い。総人口は、ラオスが665万人、カンボジアが1,487万人であるのに対し、ミャンマーは5,280万人である。そして、15～29歳のミャンマーの若年人口は、タイを上回る1,443万人である。現在、この若年人口の多くが農業に従事しており、ミャンマーがタイプラスワンに本格的に参入すれば、製造業への労働力移動が進み、タイを中心としたサプライチェーンの長期的なコストダウンが実現出来る。

実際に、タイのミャンマーとの国境地域（たとえばメソット地区など）では、安価なミャンマー人労働者を活用した労働集約的な生産が行われている。2013年2月にインラック政権は、国境付近に経済特区（SEZ）を設ける

図表16 15～29歳の人口（2010年）（万人）



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

ことを閣議決定しているが、先に述べたタイの最低賃金は、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薄れている。

これに対し、これまで国境開発に懐疑的であったミャンマー政府は、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が必要であると認識するようになり、国境付近のSEZの建設に乗り出している。

そのなかで、とくに注目されるのは、前述のタイのメソット地域に隣接するミャンマー領ミヤワディー地区と、バンコクからダウエイへの途中にあるティキ地区の開発である。

ミヤワディー地区は、タイのメソット地区と隣接するミャンマー国境都市である。東西経済回廊に位置する地域であり、タイ国内では道路の四車線化が進められており、ミヤワディー

の道路もタイ資本により整備が進められている。2013年8月にはミヤワディーを經由した外国人の入国規制が大幅に緩和されるなど、メソット・ミヤワディーの経済環境は改善に向かっている。さらに、ミヤワディーから国内に150キロの地点にはミャンマー資本の企業が稼働する工業団地（パアン工業団地）があり（注5）、道路の整備に合わせた活用が期待される。

ミヤワディーからパアンを経て300キロでヤンゴンに達することも魅力的である。JETROが実施した輸送調査では、現在は、道路が未整備なため、68時間強を要するが、今後の開発により道路整備が完備すれば、バンコクからヤンゴンへの輸送が、海路ではなく、陸路で可能になる（JETRO [2013]）（注6）。

次に注目したいのはダウエイ開発である。ダウエイはバンコクから300キロ、タイの産業集積地のひとつである東部臨海工業地帯からも450キロにあり、ミャンマーと国境を接するカンチャナブリ県からはわずか132キロに位置する。SEZ開発計画は、2010年11月からタイ民間企業による開発が始まり、開発区域は、ティラワの約10倍に相当する約2万500 haと広大である。

ただし、タイ民間企業の資金だけでの開発は困難であることから2012年11月に、タイ政府とミャンマー政府の2国間合同ハイレベル委員会を設立、両国主導での開発体制が整った。委員会は、総額860億ドルのマスタープ

ランをまとめ、2013年6月に、ダウエイ開発を担う特別目的事業体の設立に合意した。日本政府もダウエイの開発に関心を持っており、今後の進展が注目される。バンコクとダウエイが結ばれれば（4車線を計画）、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17）。また、この経路は、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出来るエリアである（注7）。

もっとも、タイのカンチャナブリ県からダウエイ港の間には険しい山間地域があり、道路整備には多額の資金と時間を要する。当面

注目されるのは、ダウエイを結ぶ経路のミャンマー側の国境地域（ティキ）における工業団地の建設であろう。この工業団地の建設についても、タイ資本の工業団地会社が施工することが決まっており、今後の進展が注目される。

## (2) インフラ整備の進展

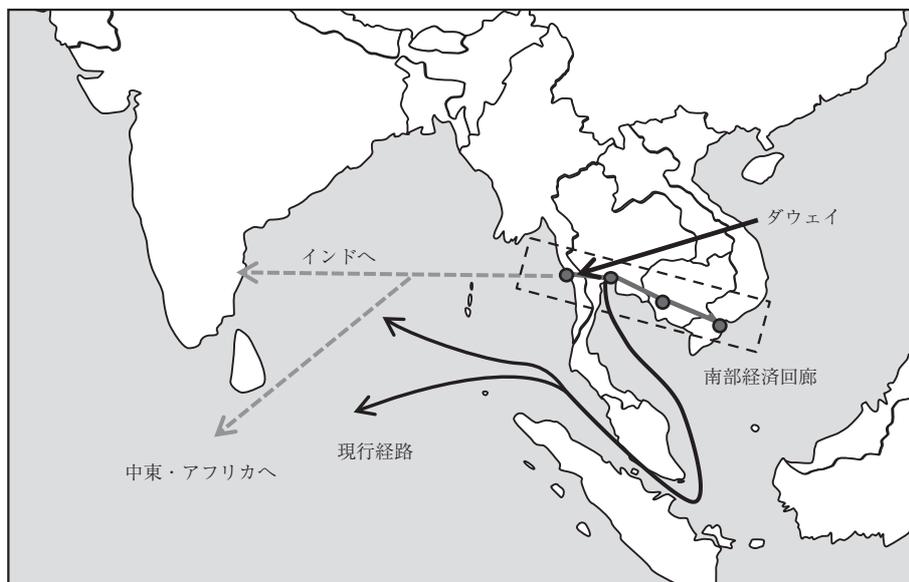
### ① タイの輸送インフラ建設計画

タイおよびCLMのインフラ整備の進展もタイプラスワンを加速させる要因となる。

第1にタイ国内の輸送インフラ整備の進展が注目される。

2013年3月、国内輸送インフラ整備のため

図表17 ダウエイと南部経済回廊



(資料) 日本総合研究所作成

に2013～2020年に2兆バーツ（約7兆円）を借り入れる権限を財務省に認めることを閣議決定した。

この輸送インフラの整備は、タイの国際競争力の強化を目的とするものであり、具体的には、これまで道路に依存していたタイの国内輸送を鉄道整備により改善させようというものである。この鉄道整備を通じた輸送インフラの整備は、インラック政権独自の計画ではない。タクシン政権以降、アピシット政権を含むすべての政権が重視していた計画であった。ただし、政局不安のために、その計画と施行は先送りされ、インラック政権により、ようやく実施にこぎつけたというのが実態である（注8）。

2兆バーツの借入計画をみると、輸送インフラ整備の内容は以下の3つの戦略に区分される（柿崎 [2013]）。

第1は、「モーダルシフト、マルチモーダル」をキーワードとするもので、これまでの道路偏重の輸送システムを鉄道・水運へシフトさせることを目的とする。現在の鉄道インフラの改良と複線化、港湾整備や堤防改修が含まれる。借入総額は3,095億6,400万バーツである。

第2は、「コネクティビティ」をキーワードとするもので、地域間交通網と近隣諸国との接続を目的とする。具体的には、高速鉄道の整備、高速道路の整備、在来線の 신설などが含まれる。借入総額は、9,547億5,700万バー

ツである。

第3は、「モビリティ」をキーワードとするもので、円滑な輸送システム開発を目的とし、都市鉄道の整備、鉄道立体交差化、国道4車線化、タイ湾岸観光道路の整備などを含む。借入総額は6,725億300万バーツである。

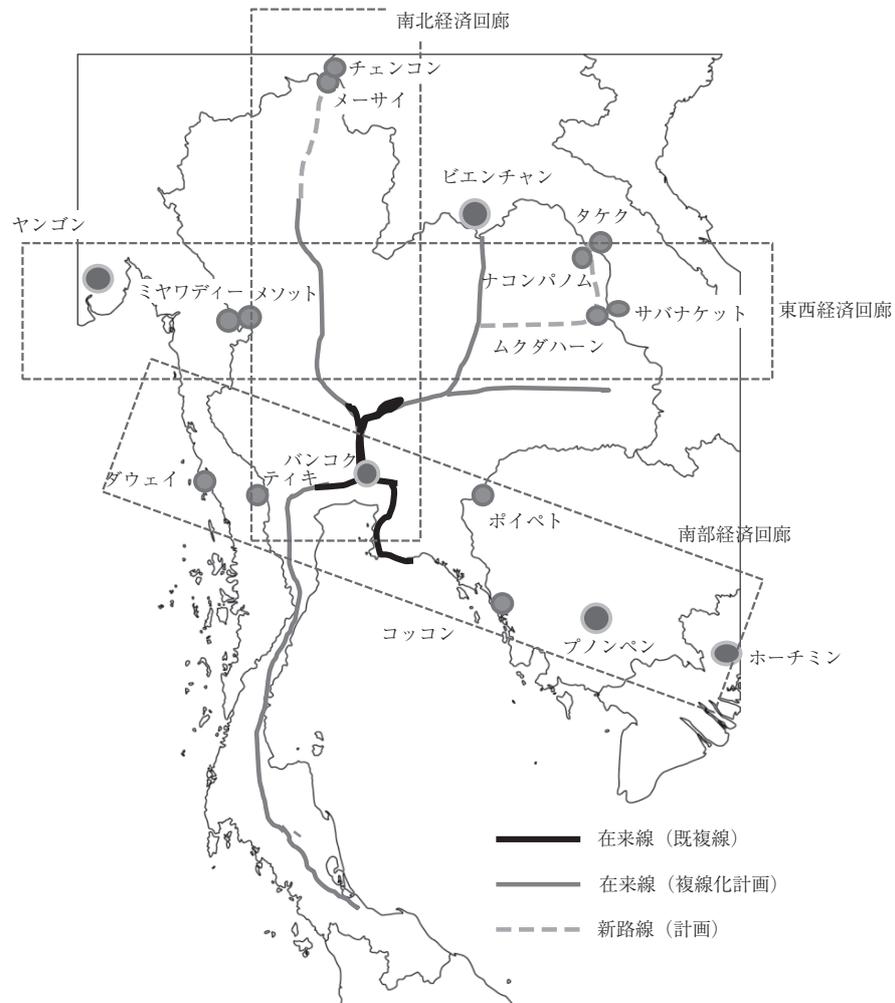
このなかで、近隣諸国との接続として、具体的には、バンパーイ→ムクダハン（ラオスのサバナケットに隣接）→ナコンパノム（ラオスのタケクに隣接）、デンチャイ→チェンコン（ラオスのメーサイに隣接）が含まれている（図表18）。これに合わせ、タケクやメーサイにも工業団地が建設される予定である。また、既存の路線が複線化されることで、輸送能力を増大させる。このように国境地域とバンコクが鉄道で結ばれることは、輸送コスト面でタイプラスワンを促進させる要因となるだろう。ミヤワディーやポイペト、コッコンには鉄道建設は計画されていないが、これらは、東西経済回廊、南部経済回廊に位置し、国内外の資金での道路整備が図られている。

## ②アジア開発銀行と日本の支援

第2に、海外からの支援もタイプラスワンを進展させる原動力となる。ここではアジア開発銀行（ADB）が事務局となって実施してきた大メコン圏（GMS：Greater Mekong Sub-region）開発プログラムとわが国の支援について言及しておきたい。

アジア開発銀行が運営するGMS開発プログラムは、1992年にスタートし、CLMに加

図表18 鉄道拡張計画



(資料) 柿崎 [2013] を参考に日本総合研究所作成

エタイ、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18）。

GMS開発プログラムは、国境を越えたイ

ンドシナ全体の開発計画であり、その活動は、道路、空港、鉄道などの輸送インフラの改修・建設、電力供給、農業、観光、通信、人材育成、環境保護など多岐にわたっている（図表19）。2011年9月までに55件のプロジェクト（約

図表19 GMS開発プログラムの変遷

年	内 容
1992	第1回GMS閣僚会議をマニラで開催。GMS協力の枠組みに同意。
1993	第2回GMS閣僚会議。セクターごとの研究に同意。
1994	ADB、雲南省の高速鉄道、ラオスの水力発電を承認。
1996	通信がGMS協力分野として追加。
1997	アジア通貨危機。
1998	第8回GMS閣僚会議、成長刺激のための経済回廊の枠組みを承認。
1999	CBTA（越境交通協定）が、ラオス、タイ、ベトナムの3カ国で調印。
2000	GMSビジネスフォーラムが設立。
2001	第10回GMS閣僚会議。農業がGMS協力分野に含まれる。
2002	第1回GMS首脳会議開催（プノンペン）。第1次GMS戦略枠組み（2002-2012年）を承認。 開発管理のためのプノンペン計画をスタート。
2003	第12回GMS閣僚会議で、GMSの戦略として3Cを提示（コネクティビティの促進、コンペティティブネスの改善、コミュニティの形成）。 CBTAを6カ国で発効。
2004	第13回GMS閣僚会議で第1次GMS行動計画を採択。 広西チワン族自治区がGMSに含まれる。
2005	第1回GMS環境閣僚会議（上海）。重要環境対策を採択。 第2回GMS首脳会議開催（雲南）。重要環境対策の下に「生物多様性保護回廊政策」をスタート。
2006	メコン観光調整局をバンコクに設置。 重要環境対策のための環境管理センターをバンコクに設置。
2007	第14回GMS閣僚会議（マニラ）。15周年祝う。GMS戦略枠組みの中間結果を議論。 GMS農業大臣が重要農業支援計画（2006-2010）を採択。
2008	第3回GMS首脳会議開催（ビエンチャン）。ビエンチャン行動計画（2008-2012）を承認。 経済回廊フォーラムを設立。
2009	第15回GMS閣僚会議（ベチャプリ）。新10カ年GMS戦略枠組みの準備。 新しい人材開発枠組みとエネルギーロードマップを採択。
2010	第16回GMS閣僚会議（ハノイ）。新しいGMS戦略枠組みの重要項目を決定。 セクター（輸送、貿易、鉄道、農業）ごとのロードマップを採択。
2011	第3回GMS首脳会議開催（ネピドー）。新GMS戦略枠組み（2012-2022）を採択。 新しいセクター計画（観光、環境、農業）を採択。
2012	GMS20周年。

（資料）ADB, 2012, *Greater Mekong Subregion, Twenty Years of Partnership*

140億ドル)が実施されてきた。2011年12月に、第4回GMSサミットが、ミャンマー・ネピドーで開催され、「The new strategic framework for 2012-2022」が発表された。これに沿った10カ年計画が、2013年末に公表される予定である。

このなかでは、この3つの経済回廊から分岐する道路が整備される見通しである。図表20は2010年の道路整備状況と2015～2020年の

計画をみたものである。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り、また道路網の整備は、経済特区への労働力の移動を促進しよう。

わが国のCLMへの支援もタイプラスワンにプラスの影響を及ぼす。

わが国は、2009年から日本・メコン地域諸国首脳会議を毎年実施してきた。2012年4月には、「つながる、ひろがる、メコンの和（A

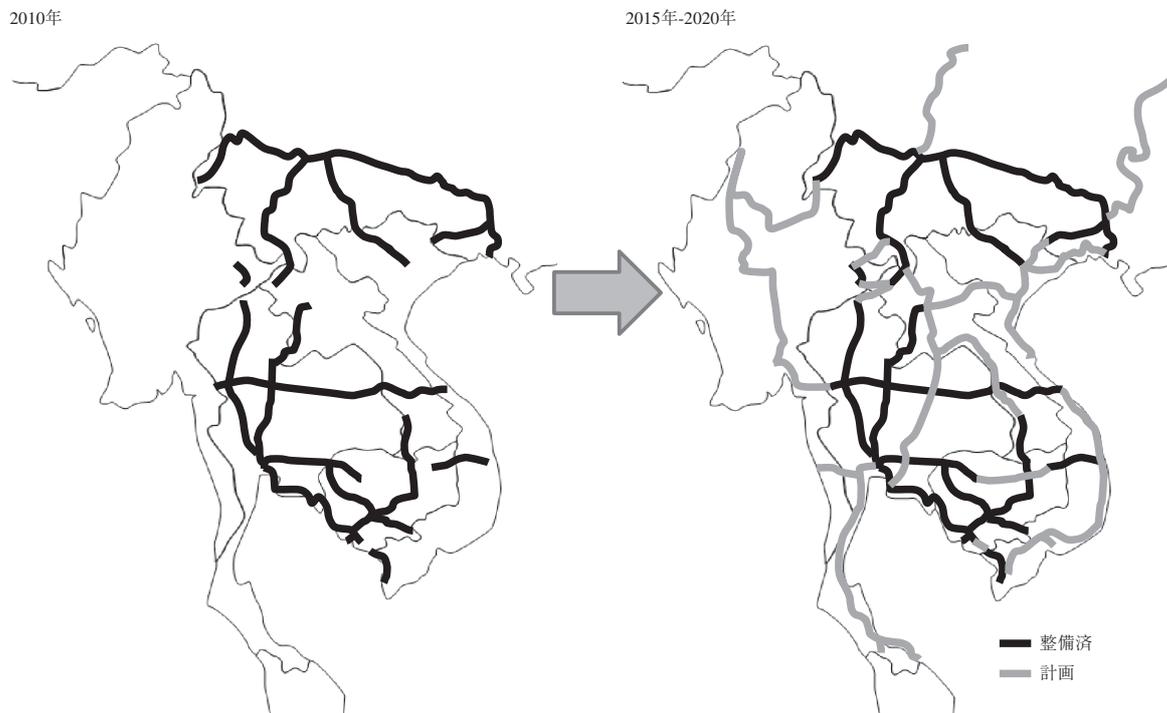
connected Mekong for a better world)」をキャッチフレーズとする「東京戦略2012」(2015年までの協力指針)を提示した(注9)。政府は、「日本企業のグローバル展開の要のひとつとなっているメコン地域に対し、中長期的な視点から協力を進める基礎」と位置付けている(注10)。

この傾向は、安倍政権下でのASEAN支援強化のもとで促進される見込みである。

2012年に発足した安倍政権の外交において、ASEAN支援の強化が柱のひとつとなっ

ているからである。安倍首相は就任直後の1月中旬に、最初の外遊先にベトナム、タイ、インドネシアを選んだ。さらに、5月にミャンマー、7月にマレーシア、シンガポール、フィリピンを訪れた。ミャンマーへの訪問(5月24日から26日)は、総理訪問としては36年ぶりであった。これに合わせ、日本政府は、遅延損害金を含む約2,000億円の債務免除に合意した。加えて、510億5,200万円を限度とする円借款3件に署名した(金利年0.01%、償還期間40年)。その内訳は、①貧困削減地

図表20 GMSの道路網整備



(資料) ADB資料より日本総合研究所作成

域開発計画（供与限度額170億円）、②インフラ緊急復旧改善計画（フェーズ1）（供与限度額140億5,200万円）、③ティラワ地区インフラ開発計画（フェーズ1）（供与限度額200億円）である。②と③は、経済開発にかかわる支援であり、日本企業の進出促進が意図されている。

- (注5) パアン工業団地は、地元の雇用促進の関連から2011年から建設が始まった。総面積400haと広大である。パアン工業団地の現状については、JETRO通商弘報「タイ国境沿いの工業団地に縫製工場進出」（2013年1月4日号）を参照。タイ資本の工業団地がパアン地域に建設される計画が持ち上がっている。
- (注6) ちなみにバンコクからヤンゴンの輸送は海路では21日を要する。
- (注7) 2011年からバンコク-ダウエイ間が南部経済回廊に含まれることになった。
- (注8) 2兆パーツの輸送インフラ整備計画は、運輸省が閣議に提案した4兆2,456億パーツの計画書がベースとなっている。計画書のなかの3兆7,443億パーツを財務省が借款により調達することになっていた。それを再調整し、今回の2兆パーツに圧縮したものである（柿崎 [2013]、SBCS [2013]）。
- (注9) 同戦略には、日本政府が支援する具体的なプロジェクトが記載されている。詳細は外務省ホームページを参照（<http://www.mofa.go.jp>）。
- (注10) 外務省「第4回日本・メコン地域諸国首脳会議（評価と概要）」[http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/j\\_mekong\\_k/s\\_kaigi04/gaiyo.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/j_mekong_k/s_kaigi04/gaiyo.html)（2013年4月25日アクセス）

## 4. タイプラスワンの意義と課題

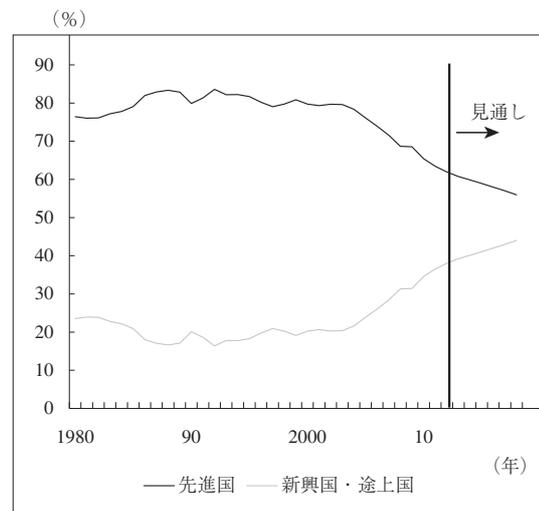
### (1) 新興国・途上国市場とタイプラスワン

最後にタイプラスワンは、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強調しておきたい。21世紀に入って、

先進国経済が低迷するなかで、新興国・途上国経済の台頭は著しく、わが国にとってこれらの市場を確保することが不可欠な選択肢となっており、それに対応したビジネスモデルが必要だからである。

新興国・途上国市場の拡大の目安として、名目GDP比率をみると、新興国・途上国の世界のGDPに占めるシェアは1990年代までほとんど変化がなかったが、2000年代に入って上昇傾向にある（図表21）。2000年の20.1%から2012年には38.8%に上昇し、この間の実質

図表21 先進国と新興国・途上国の経済規模



(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、ギリシャ、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、イギリス、アメリカ。  
新興国・途上国：その他

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

---

成長率は、先進国が2%であったのに対し、3倍の6%であった。このトレンドを延長すると、2020年代に先進国と肩を並べることになる。

これら新興国・途上国の市場の開拓・確保には、最終的には対象国に生産拠点を設け、販売拠点を拡張することが望ましいが、すべての新興国・途上国が、採算に見合う市場規模を有しているわけではない。むしろ進出するには市場規模が小さいと判断される国が多いだろう。また新興国・途上国の多くはインフラが未整備で、かつ投資規制が厳しい場合が少なくない。このような状況のなかで市場を確保するためには、輸出が主たる戦略となる。しかし日本からの輸出は高い労働コストなどから新興国・途上国市場において競争力を持たない（注11）。

このようななかで活用すべきは、日本企業が海外に形成してきたサプライチェーンであり、その生産コストを一段と引き下げることである。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といえる。

## （2）タイプラスワンを強化するために

タイプラスワンの特徴は、チャイナプラスワンと比較すれば明確になる。チャイナプラスワンは、中国におけ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、タイの生産拠点からCLMで生産・加工するための原材料・部品を送り、CLMで生産した部品を再びタイの生産拠点に納入する。つまり、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対して、タイプラスワンはタイの生産拠点の競争力強化策といえる。

タイプラスワンをより強力なビジネスモデルにするためには、生産ブロックの立地の見直しやサービスリンクのコスト削減だけでは不十分である。タイに残された生産拠点、生産ブロックの生産性向上策が必要である。

タイ政府は、日本企業を含め生産拠点の競争力強化は、国家戦略の重要な一部と認識してきた。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。また前述のように、労働力をより生産性の高い産業へと移行させるための投資戦略を検討中である。

タイ政府だけでなく、日本政府も生産性の向上のための支援を行っている。日本とタイの間では、泰日経済技術振興協会がタイへの最新技術と知識の移転・普及、人材育成を行っている。2007年6月には泰日工業大学が設立され、日本のものづくりに直結する、実務的

かつ実践的な技術と知識を兼ね備えた学生を育成している（注12）。2012年現在、同大学は1,128人の学生を有している。また、日本政府は、東南アジアの工学系大学とネットワークを形成し、民間企業との共同研究を促進するプロジェクトを推進している（注13）。

企業レベルでは、①企業間、②企業内の両面での生産性向上策が求められる。

企業間では、タイの集積地は、多数の日本企業が密集するため、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。海外で、日本人による日本語によるシナジー効果が期待出来るのはタイにおいてほかにない。この点では、バンコク日本人商工会議所などが中心になって経営や技術関連の経験やノウハウを交流する場を設けることが有用となろう。また、日系企業に勤めるタイ人同士の交流の場の設定も、新しい経営・技術革新を生み出す契機になるかもしれない。

そして企業内では、このようなR&Dと現場を結び付ける生産フロントを磨く必要があろう。そのためには、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。

（注11）新興国・途上国市場については、大泉 [2013] を参照。

（注12）泰日工業大学については、<http://www.tni.ac.th/web/TNI2012-jp/>を参照。

（注13）このプロジェクトはJICA（国際協力機構）によって運営

されるSEED -Netと呼ばれる。詳しくは、[http://www.seed-net.org/01\\_index\\_jp.php](http://www.seed-net.org/01_index_jp.php)を参照。

#### 【参考文献】

1. 大泉啓一郎 [2008] 「大メコン圏（GMS）開発プログラムとCLMVの発展—経済回廊整備で広がる可能性と日本の役割」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』2008 Vol.8 No.13
2. 大泉啓一郎 [2012] 「タイの大洪水をどう捉えるか」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』2012 Vol.12 No.44
3. 大泉啓一郎 [2013] 「拡大する新興国・途上国輸入市場をどう攻略するか」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』2013 Vol.13 No.49
4. 小野澤麻衣 [2013] 「メコン諸国 タイ+1をどう使うか」JETRO『ジェトロセンサー』2013年6月号
5. 柿崎一郎 [2013] 「タイの輸送インフラ投資開発計画（2013～2020年）」バンコク日本人商工会議所『所報』2013年8月号
6. 木村福成 [2003] 「国際貿易理論の新たな潮流と東アジア」国際協力銀行（JBIC）『開発金融研究所報』2003年1月号第14号
7. 木村福成・安藤光代 [2006] 「国際的生産・流通ネットワークと新国際通商戦略」財務省財務総合研究所『フィナンシャル・レビュー』April -2006
8. 経済産業省 [2012] 『通商白書2011』
9. JETRO [2013] 「東西回廊・西側ルートを経由したバンコク—ヤンゴン間陸路輸送調査」（[http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001395/bgk\\_rgn2.pdf](http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001395/bgk_rgn2.pdf), 2013年9月13日アクセス）
10. SMBC [2013] 『2兆パーツインフラ計画と借入計画』
11. Asian Development Bank [2011], *The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework 2012-2022*.
12. Asian Development Bank [2012a], *Greater Mekong Subregion, Twenty Years of Partnership*.
13. Asian Development Bank [2012b], *The Greater Mekong Subregion at 20 Progress and Prospects*.
14. IMF [2013] "Breaking Through The Frontier: Can Today's Dynamic Low-income Countries Make it?", *World Economic Outlook*, April 2013.
15. Kimura, Fukunari and Mitsuyo Ando [2005] "Two-dimensional Fragmentation in East Asia: Conceptual Framework and Empirics", *International Review of Economics and Finance*.
16. NESDB, Thailand [2013] *Population Projections for Thailand 2010-2040*.
17. Taguchi, Hiroyuki [2013] "Emerging Production Networks & Connectivity in Indochina Region", ESRI workshop on "The Potential of Asian Economic Zone" September 27, 2013.