

ASEAN工業団地ガイド

日本総合研究所

タイの工業団地

～高度化への過渡期にあるタイの工業団地

第1回

総合研究部門 山野 泰宏

バンコク大洪水と工業団地

バンコクでは2011年秋に50年に一度とも言われる大洪水が発生した。多くの日系企業が被害を受け、タイおよび日本のみならず、世界の自動車サプライチェーンが影響を受けたことは記憶に新しい。バンコクでは毎年のように洪水が起きているが、ここまで大規模なものは近年なかったため、各工業団地や立地企業が実施していた事前の対策では対処しきれなかった。その結果、被害は拡大し、長期にわたって影響を受けることになった。

この災害を契機に、工業団地や立地する企業、およびこれから立地しようとする企業は、あらためて洪水をはじめとする自然災害や、その他テロなどのリスク対策の重要性を認識し、対策を講じ始めている。具体的には、工業団地では敷地全体を5メートル以上のコンクリート壁で囲み、排水ポンプを増強する、立地する企業では重要な機械設備や機能をオフィスの2階より上に移動する、といったものである。企業によっては、洪水リスクのない場所へ工場を移転、もしくは第2工場を建設したところもある。新たに進出しようとする企業は、立地先決定の大きな要因として、洪水等の災害リスクを重視するようになった。

タイ工業団地の現状と課題

タイでは1967年に最初の工業団地がバンコク郊外に整備された。当初は工業省が所管していたが、1972年に工業団地を整備、運営する機関としてタイ工業団地公社(Industrial Estate Authority of Thailand: IEAT)が設立された。

2014年4月時点でタイ国内には70を超える工業団地がある。それらは、以下の通り3種類に分類できる。
 <1> IEATが所有・運営する工業団地(11カ所)
 <2> IEATの基準に沿って民間デベロッパーが所有・運営する工業団地(37カ所)
 <3> 民間デベロッパーが所有・運営する工業団地(20カ所以上)

それぞれの特徴は以下の通り。

<1> 立地はバンコクに近いものが多く利便性は高いが古い工業団地が多く、管理状態は良くない。

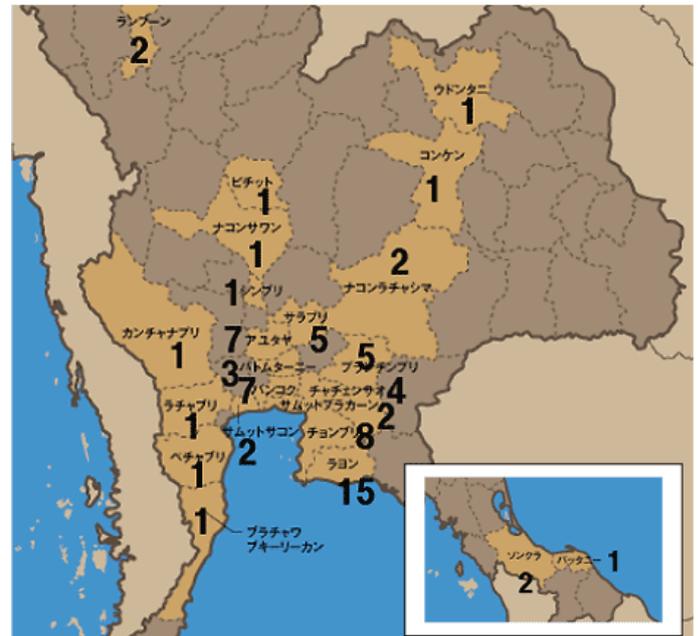
<2> IEATが一部出資している工業団地もあるが、管理運営にIEATが関与することは基本的にない。民間企業により運営されており、比較的管理状態は良い。

<3> 所有・運営するデベロッパーは、日本や外国資本が主体となるもの、タイローカル資本の大手不動産会社が所有するもの、中小の異業種参入事業者が運営するものなど多種多様。そのため管理状態もそれぞ

れの工業団地で異なっている。

この中でも、多くの日系企業が立地するのは、<2> および <3> に属する高い水準で管理・運営されている工業団地である。

図表1 タイ国内工業団地の立地(数字は首都府・県内の団地数)



出所：日本アセアンセンターHPより日本総研作成

具体的には、アマタ、ロジャナ、ヘマラートなどの大手デベロッパーが運営する工業団地である。タイでは電力や水の供給は比較的安定しており、停電などのインフラ障害はそれほど深刻ではないものの、それでも一定の頻度で発生している。そのためこれらの工業団地では、自家発電設備を保有し、公共電力に加えて2系統で電力供給している。他にも自前の貯水設備を持ち工業用水を供給するなど、より安定的なインフラ供給を担保している。運営面でも、日本人スタッフを配置して日常のコミュニケーションに努め、構内の道路管理や緑の景観にも配慮するなど、要求水準の高い日系企業のニーズ把握とそれに応える努力を怠らない。

一方でタイ工業団地における課題は、日系企業の立地対象となる高水準の工業団地が限られ、用地が不足していることである。特に2011年の洪水被害以降、工場のタイ国内移転や第2工場設立の動きもあり、用地逼迫の状況が続いている。加えて、最近では日系の中小零細企業の進出も増加しており、これらの企業にとっては、高水準の工業団地は土地コストが高いことや、敷地のロットが大きすぎて合わない、といったミスマッチも生じている。

したがって、これまで日系企業の進出が少なかった工業団地についても、進出対象として検討先に加える必要が出てきている。IEATやタイの民間デベロッ

パーは日系企業について、要求水準が高いものの、コスト負担力があって行儀の良い優良顧客と見ているので、その進出拡大への期待は大きく、日タイの利害は一致している。

ASEAN経済統合とタイの産業

ASEAN諸国は2015年に経済統合を予定しており、その準備を進めている。10年程度の年月をかけて段階的に関税や法規制の障壁を取り払っていく取り組みであり、2015年を境に劇的に環境が変わるものではない。すでに南部経済回廊や東西経済回廊の構想に基づき、ハード面はアジア・ハイウェイとして物流網の整備に着手されており、並行してソフト面（運用）についても調整が進められているところである。

図表2 メコン地域（経済回廊）図



出所：経済産業省

経済統合後は、シンガポールが経済の中心になると想定されるのに対し、タイは現在の製造拠点としての立ち位置をさらに強化することが見込まれている。

タイでは日系企業を中心とした強固な自動車産業クラスターが形成されており、日本車のシェアも約90%と極めて高い水準である。輸出品目をみても自動車産業が大きなシェアを占めており、タイの製造業の根幹をなしていることが分かる。加えて、コンピューターや電気・電子、機械、食品といった幅広い産業において日系企業が進出し、タイの製造業を支えている。

図表3 品目別輸出額

	(単位：百万米ドル)		
	2011年 金額	2012年 金額	構成比
自動車・同部品	16,985	22,913	10.0%
コンピューター・同部品	17,064	19,057	8.3%
宝石・宝飾品	12,301	13,148	5.7%
精製燃料	10,092	12,881	5.6%
ゴム	12,698	8,746	3.8%
エチレンポリマーなど	8,803	8,532	3.7%
化学製品	8,293	8,516	3.7%
ゴム製品	8,392	8,410	3.7%
鉄・鉄鋼	4,989	7,045	3.1%
電子集積回路	7,910	6,689	2.9%
合計	222,575	229,514	100.0%

出所：タイ商務省より日本総研作成

タイがASEANにおける製造拠点としての地位を

高めることは、結果的にASEAN諸国における日系企業の存在感を高めることにつながる。タイ政府は2015年以降を見据え、産業高度化施策を進めている。その考え方は、単純な組み立て工程や簡単な製造工程はベトナムやカンボジアなどの周辺国に移し、タイ国内ではR&Dや高度な技術を要求される製造工程など、付加価値の高い分野に特化することで、差別化を図るとともに、高い地価や人件費コストの負担力を高めようというものである。ただしこれまでのところ、タイ政府や産業界の取り組みにも関わらず、この試みは必ずしも順調には進んでいないため、日本政府や日系企業の支援や投資が期待されているところである。

今後と日系企業のタイ進出

現在、タイ政府は全国一律の最低賃金導入や、地方部の工業団地を優遇してきた投資インセンティブ（税制優遇等）政策の変更など、これまでの仕組みを変える取り組みを進めているところである。バンコクから遠い工業団地は、低い人件費、投資インセンティブ優遇に加え、低い土地コストを武器に企業誘致を進めてきた。しかし、今後はこれらのアドバンテージの大半がなくなる事態に直面する。土地コストについても、ASEAN諸国との比較になることから、今後は優位性にならない。

これらの変化に対し、タイの工業団地の具体的な動きとして、<1>バンコクに近い工業団地、特に老朽化したIEAT工業団地の再開発による産業高度化と、<2>バンコクから遠い工業団地はインフラや管理水準の向上による企業誘致の取り組みが進むと想定される。

このような動きを見据えて、日系企業がタイに立地して見合う機能という視点では、<1>拡大するASEANマーケットへの参入を目指した商品開発を行うR&D機能、<2>ASEAN全体の製造機能を統括する拠点（HQ）機能、といったものが想定される。タイは単なる製造拠点としての役割は徐々に失われていくことから、ASEAN各国の国内市場動向を見据えつつ、ASEANないしメコン地域への取り組み戦略を定めた上で、各国の工業団地の状況、クロスボーダー・コネクティビティの進捗状況をみながら、設置する拠点の役割・機能に応じて進出先を検討すべきである。

<プロフィール>



山野 泰宏
(Yamano Yasuhiro)
総合研究部門
社会産業デザイン事業部
グローバル・インフラ戦略グループマネジャー

大手建設会社勤務を経て、株式会社日本総合研究所入社。

主にインフラ・都市開発、PPPに関するコンサルティング業務に携わり、近年はインド、ASEANに関する調査、コンサルティング案件に従事している。