

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—

調査部 上席主任研究員 大泉 啓一郎

目 次

はじめに

1. タイに集積する日本企業

- (1) わが国の対タイ直接投資の概要
- (2) 業種別の投資額の推移
- (3) 地域別の直接投資の変遷

2. タイの集積地から新興国・途上国を狙う

- (1) 新興国・途上国市場の拡大
- (2) 工業製品の輸出拡大と技術水準の向上
- (3) 新興国・途上国向け輸出の特徴と課題

3. タイの新成長戦略と日本企業の対応

- (1) 投資戦略の変更
- (2) クラスター戦略とはなにか
- (3) クラスター対象地域と優遇措置
- (4) 日本企業はクラスター政策をいかに活用すべきか

おわりに

要 約

1. 本稿は、タイにおいて日本企業が形成する集積地に着目し、新興国・途上国向け輸出の生産拠点としての活用の可能性を考察するものである。
2. 日本企業は1980年代後半以降タイへの直接投資を加速させてきた。2014年末の日本企業（製造業）の対タイ直接投資累計額は3兆9,558億円と、対中国の約4割に相当する。また、その8割以上がバンコクとその周辺に集中しており、日本企業は海外にあるもう一つの工業地帯と呼べる集積地をタイに形成している。
3. 今後は、新興国・途上国向けの輸出拠点として、この集積地を活用すべきである。なぜなら2000年代以降新興国・途上国の市場が急速に拡大するなかで、日本のプレゼンスは低下しているからである。生産コストが高い日本からの輸出は価格競争力が弱い。この観点に立てば、タイにある集積地からの新興国・途上国向け輸出が重要性を増すことになる。
4. 新興国・途上国向け輸出を促進していくためには、拠点の生産性の向上が不可欠である。この観点に立てば、最近タイ政府が相次いで発表している成長戦略が注目される。なかでも、特定産業の育成を、それに適した地域で集中的に行うクラスター政策は、日本の集積地の生産性向上と合致するものである。もちろん、タイが抱える財政面や人材面での課題は多い。これに対しては日本の官民とタイ政府とが協力して取り組むことが望ましい。
5. これまでタイにおける日本企業の拠点は、主に先進国向けの輸出拠点として活用されてきた。2000年代は、中国を含めた東アジア域内でのサプライチェーンが形成され東アジア向け輸出が増えた。しかし、世界経済の成長の担い手が新興国・途上国に移行しつつあることを勘案すれば、新興国・途上国向けの輸出拠点としての同集積地の活用を検討すべきである。そのためには、生産拠点の競争力強化に加えて、販路拡大・輸出戦略を立案・実施する組織の強化が必要である。

はじめに

本稿は、タイにおいて日本企業が形成する集積地に着目し、新興国・途上国向け輸出の生産拠点としての可能性を考察するものである。

2015年12月末のASEAN経済共同体（AEC）の発足により、ASEANにおける日本企業の生産および販売活動の活発化が期待されている。ただし、AECが発足したことで何かが大きく変化するわけではない。むしろ、これまでASEANが変化してきた事実に向け、自ら新しいビジネスチャンスを創出し、積極的に課題に取り組んでいく構想力が求められている（大泉 [2015]）。

たとえば、ASEANにある生産拠点の生産性をいかに引き上げるか、日本とASEANの間でどのようなバリューチェーンを構築するか、ASEAN域内の物流（ロジスティックス）をいかに高度化するか、当該国政府の政策変更（制度変更）にいかに対応するかなどの具体的な取り組みが必要になる。また同時に、当該国政府の開発戦略や外資政策の変化にも迅速に対応する機動力が重要になる。

本稿では、ASEANで最も日本企業が集積するタイを例に、その活用方法の一つとして新興国・途上国向けの輸出拠点という視点を提供する。本稿の構成は以下の通りである。1. では、タイ投資委員会（BOI）の認可案件リストを利用して、日本企業のタイにおける集積化の現状について述べる。2. では、タイの集積地を新興国・途上国向け輸出の生産拠点とする根拠を示す。3. では、タイの集積地の競争力強化のために、タイのクラスター政策を活用するという視点を提示する。

1. タイに集積する日本企業

(1) わが国の対タイ直接投資の概要

まず、日本企業のタイにおける集積状況を確認する。

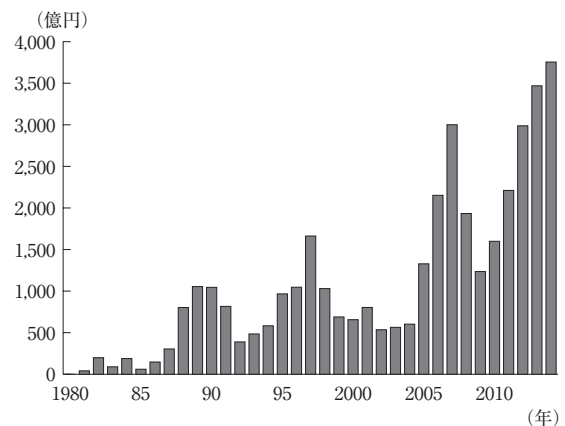
日本の製造業は、1985年のプラザ合意以降の円高のなかで、タイ向け直接投資を加速させてきた。図表1は、日本の製造業の対タイ直接投資額の推移をみたものである。1980年代後半、1990年代半ば、2000年代後半、そして2010年代以降の四つの投資ブームが確認できるが、全体として右肩上がりの増加傾向にあることがわかる。

タイにとって日本は最大の直接投資相手国である。2014年末のタイの対内直接投資残高を国・地域別にみると、日本が696億ドルで最も多く、全体の35%を占めている（図表2）。以下、シンガポール、アメリカ、オランダ、香港、ヴァージン諸島の順となっているが、日本の規模は、第2位のシンガポール（301億ドル）の2倍を超える。

また、日本にとってもタイは重要な投資先である。

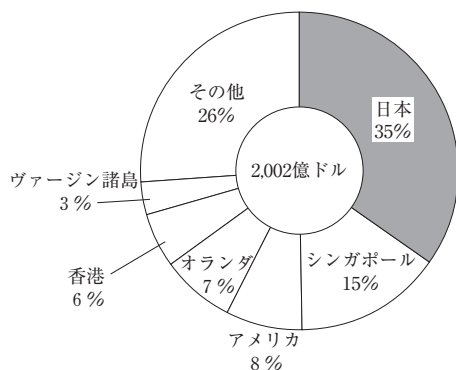
日本銀行の統計によれば、タイ向け直接投資残高（製造業）は3兆9,558億円と中国向けの8兆4,574億円に次いで多い（図表3）。

（図表1）日本の対タイ直接投資の推移（製造業）



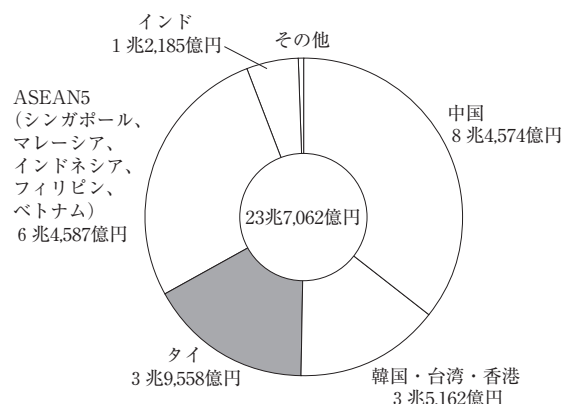
（資料）財務省、日本銀行統計より作成

(図表 2) タイにおける対内直接投資残高の国・地域別シェア (2014年)



(資料) タイ中央銀行

(図表 3) 日本のアジアにおける直接投資累計額 (製造業：2014年末)



(資料) 日本銀行統計

タイでは、2006年の軍のクーデターによりタクシン政権が崩壊して以降政局不安が続いており、加えて、2011年には大洪水で多くの企業が操業停止に追い込まれるなど、投資に対してマイナス要因があったものの、日本の投資額は減少することなく、むしろ増加した。

このことは、日本企業にとってタイが投資先として根強い人気があることを示すものである。国際協力銀行 (JBIC) 『わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告書』(2015年度)によれば、中期的有望国としてタイは、インド、インドネシア、中国に次ぐ第4位となっている。

また、タイを有望国とみなす理由としては、「現地マーケットの今後の成長性」(回答企業の55.5%、以下同じ)が最も多く、以下、「安価な労働力」(36.7%)、現地マーケットの現状規模(35.9%)、「組立メーカーへの供給拠点として」(27.3%)、「第三国輸出拠点として」(同24.2%)となっている。

(2) 業種別の投資額の推移

図表4は、日本の製造業の対タイ直接投資残高を業種別に整理したものである。

輸送機械が1兆3,046億円と圧倒的に多く、全体の33.0%を占める。以下、電気機械(6,908億円：17.5%)、鉄・非鉄(5,504億円：13.9%)の順であり、この3業種で全体の64.4%を占める。

他方、アジア全体に占めるタイの割合をみると(図表4の右端)、ゴム・皮革が27.0%、輸送機械が24.8%、精密機械が24.7%、木材が19.2%、繊維が16.1%と高く、タイが多業種にわたって日本の重要な投資先となっていることがわかる。

もちろん、時間とともに主要業種は変化している。

(図表 4) 日本の対タイ直接投資残高 (業種別、2014年末)

	金額 (億円)	シェア (%)	アジア全体に占めるタイのシェア (%)
食料品	1,074	2.7	6.9
繊維	542	1.4	16.1
木材	1,051	2.7	19.2
化学・医薬	2,986	7.5	9.1
石油	0	0.0	0.0
ゴム・皮革	2,243	5.7	27.0
ガラス	714	1.8	7.9
鉄・非鉄	5,504	13.9	23.6
一般機械	2,933	7.4	11.8
電気機械	6,908	17.5	15.2
輸送機械	13,046	33.0	24.8
精密機械	1,360	3.4	24.7
その他	1,196	3.0	-
合計	39,558	100.0	16.8

(資料) 日本銀行統計

図表5は、BOIが認可した日本の投資案件（1973～2014年）7,584件を業種別に整理したものである（注1）。業種については、BOIの七つの大区分（「農業・農産物」、「鉱物・セラミック・基礎金属」、「軽工業」、「一般機械・輸送機器」、「電気機械」、「化学工業・製紙」、「サービス・公共事業」）を用いた。上位3業種については網掛けした。

（図表5）日本の対タイ直接投資認可件数（業種別）

	1973-74	1975-79	1980-84	1985-89	1990-94	1995-99	2000-2004	2005-2009	2010-2014	合計
農業・農産物	0	3	8	55	47	42	55	58	71	339
鉱物・セラミック・基礎金属	0	0	4	21	15	36	28	48	79	231
軽工業	0	3	9	94	65	44	57	47	67	386
一般機械・輸送機器	3	5	14	110	127	318	512	617	1,218	2,924
電気機械	0	4	5	134	214	341	342	280	455	1,775
化学工業・製紙	2	3	3	51	63	156	152	188	323	941
サービス・公共事業	1	0	2	7	15	59	109	320	475	988
	6	18	45	472	546	996	1,255	1,558	2,688	7,584

（資料）タイ投資委員会資料より作成

（注）網掛けは上位3業種。

まず、1970年代以降一貫して一般機械・輸送機器が高いシェアを維持していることが目につく。

日系自動車メーカーのタイ進出の歴史は古い。1957年のいすゞ自動車の進出を皮切りに、1961年に三菱自動車、1962年に日産自動車、日野自動車、トヨタ自動車が進出した。これはタイ政府が自動車の輸入を制限する一方、1960年制定の新産業投資奨励法により自動車産業を投資奨励対象にしたことを原因とする。また、タイの農村においてピックアップトラックの需要が伸びたという事情もあった（注2）。その後も自動車関連メーカーの進出は続き、現在では部品メーカー（Tier1）、部品生産の機械メーカー（Tier2）、生産機械・設備のメンテナンス会社（Tier3）のほか、物流会社などの進出が続き、タイは東南アジア最大の自動車メーカーの集積地となっている。

そのほか、1980年代までは農業・農産物と軽工業が多く、1980年代後半以降に電気機械が増えたことが確認できる。さらに1990年代後半から化学工業・製紙が、2000年代後半からサービス・公共事業が増加したというトレンドがある。

このような投資業種の変化は、タイの産業構造の変化と合致するものである。タイの工業化は労働集約的産業から技術・資本集約的産業へ、そして産業全体としてはサービス化が進んできた。

（3）地域別の直接投資の変遷

タイへの日本企業の進出の特徴は、バンコク周辺に集中していることである。日本の中国向け直接投資が北京、天津、上海、重慶、武漢、広州など中国全土に広く分散しているのとは対照的である。

これはタイ政府がバンコク周辺に誘致した結果ではない。むしろタイ政府はバンコクから距離が離れた地域への投資を積極的に促進してきた。しかし、日本企業は港湾へのアクセスや関連企業との関係からバンコク周辺の工業団地を選択したのである。

図表6は、認可案件の立地場所の推移をみたものである。

(図表6) 日本の対タイ直接投資認可件数(地域別)

(件)

	1970-74	1975-79	1980-84	1985-89	1990-94	1995-99	2000-2004	2005-2009	2010-2014	合計
バンコク・メガリージョン	6	15	36	421	416	762	1,024	1,326	2,324	6,330
バンコク	1	5	4	59	36	61	73	184	277	700
近郊5県	4	9	26	262	192	196	228	259	411	1,587
サムットプラカン	2	4	16	118	55	67	68	97	193	620
サムットサコン	0	0	2	9	6	4	9	13	9	52
パトゥムタニ	1	3	7	124	128	122	141	142	197	865
ナコンパトム	0	1	0	9	2	0	6	3	5	26
ノンタブリ	1	1	1	2	1	3	4	4	7	24
周辺4県	1	1	6	100	188	505	723	883	1,636	4,043
アユタヤ	0	0	2	32	73	182	241	238	420	1,188
チョンブリ	1	1	1	25	64	149	225	360	653	1,479
ラヨン	0	0	2	13	18	127	188	187	404	939
チャチュンサオ	0	0	1	30	33	47	69	98	159	437
その他	0	3	9	51	130	234	231	232	364	1,254
全体	6	18	45	472	546	996	1,255	1,558	2,688	7,584

(資料) タイ投資委員会資料より作成

(注) 網掛けは上位3地域。

図表の中では、バンコク、近郊5県（サムットプラカン県、サムットサコン県、パトゥムタニ県、ナコンパトム県、ノンタブリ県）、それを取り巻く周辺4県（アユタヤ県、チョンブリ県、ラヨン県、チャチュンサオ県）、それ以外に区分・整理した（地理的な位置関係は図表7）。また、バンコク、近郊5県、周辺4県をまとめて「バンコク・メガリージョン」とした。

(図表7) バンコクと近郊5県、周辺4県



(資料) 日本総合研究所作成

図表6が示すように、バンコク・メガリージョンにおける認可件数は累計で6,330件であり、全体の83.5%を占めている。日本企業はバンコクとその周辺に集中しているのである。

時系列でみると、図表6の上位3地域の変化が示すように、1980年代まではバンコクと近郊5県（とくにサムットプラカン県、パトゥムタニ県）での投資が多かった。しかし、その後は近郊5県のシェアが1990-94年の35.2%から2010-2014年に15.3%に低下したのに対して、周辺4県（とくにアユタヤ県、

チョンブリ県、ラヨン県)のシェアは1990～94年の34.4%から2010～2014年には60.9%に上昇した。累計件数では、最も多いのがチョンブリ県の1,479件であり、次いでアユタヤ県の1,188件、ラヨン県の939件となっている。いずれも周辺4県に属す。

このような日本企業の進出先の変化は、タイの工業地帯の拡大の動きと合致するものである。図表8は、タイの県別工業生産比率の推移と一人当たりGDP(2014年)を示したものである。日本企業の進出先の変化とほぼ同様のトレンドを描いている。近郊5県の工業生産比率が1995年の31.9%から2014年には25.4%に低下したのに対して、周辺4県は同期間に27.0%から31.3%に上昇した。そしてバンコク・メガリージョンとしてのシェアは常に7割を超えている。2014年時点でもっとも工業生産が多いのはバンコクであり、次いでチョンブリ県、ラヨン県である。

(図表8) タイの地域別工業生産比率と一人当たりGDP

	1995	2000	2005	2010	2014	人口 (1,000人)	一人当たり GDP (ドル)
							(%)
バンコク・メガリージョン	78.3	79.3	75.7	72.6	72.4	19,521	12,993
バンコク	19.4	20.6	16.4	12.9	15.7	8,582	14,813
近郊5県	31.9	32.1	29.4	27.0	25.4	6,812	8,267
サムットプラカン	9.7	13.1	11.9	10.1	8.5	1,979	10,195
サムットサコン	7.4	6.5	6.9	6.5	6.2	933	11,070
パトゥムタニ	10.2	7.6	5.8	6.7	5.2	1,423	6,963
ナコンパトム	3.8	3.3	3.2	2.4	4.2	1,020	7,897
ノンタブリ	0.8	1.6	1.6	1.2	1.3	1,456	5,383
周辺4県	27.0	26.6	29.9	32.7	31.3	4,127	17,010
アユタヤ	6.3	7.4	6.6	7.9	6.9	869	12,961
チョンブリ	10.7	8.7	10.4	10.5	9.6	1,627	13,546
ラヨン	6.1	7.1	8.5	9.3	8.7	867	31,053
チャチュンサオ	3.8	3.4	4.4	5.0	6.1	763	13,053
その他	21.7	20.7	24.3	27.4	27.6	47,482	3,174
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	67,003	6,034

(資料) NESDB, *Gross Regional and Provincial Product*

このような工業化の進展をテコに、バンコク近郊・周辺地域のGDPは急増した。その結果、2014年に一人当たりGDPが10,000ドルを超えた地域は、バンコクのほかにもサムットプラカン県、サムットサコン県、アユタヤ県、チョンブリ県、ラヨン県、チャチュンサオ県の6県となっている。一人当たりGDPが10,000ドルを超えるというのは、世界銀行が「高所得国」とみなす水準に近い(注3)。つまりタイは国としては中所得国に属するが、バンコクと6県は高所得国と同様の水準にあるといえる。

他方、バンコク・メガリージョンを除く地域(人口:4,750万人)の一人当たりGDPは3,174ドルとメガリージョンの4分の1であり、この水準はインドネシアの一人当たりGDPよりも低い。

このようにタイの経済成長は、バンコクを中心に広がる「メガリージョン」がけん引している。そして、このメガリージョンに向けて、地方から生産性の高い若年労働者が流れ込み、同地域の生産性をさらに高めるといふ好循環が形成されている。他方、タイでは、メガリージョンとそれ以外の地域で所得格差が大きいことに注意したい。タイにおける生産場所や市場規模を考える場合、このメガリージョンの存在を見極めることが重要となる(注4)。

日本企業の進出はバンコク・メガリージョンに集中しているが、詳細にみると、業種ごとに集積の場所が異なっている。

図表9は、7業種の直接投資認可件数を地域別にみたものである。件数の多いものから3地域に網掛けをした。

農業・農産物と軽工業は、チョンブリ県、サムットプラカン県、パトゥムタニ県が多い。一般機械・輸送機器と化学工業・製紙は、チョンブリ県、アユタヤ県、ラヨン県という周辺5県に多い。チョンブリ県、ラヨン県に一般機械・輸送機器が集中しているのは、レムチャバン港やマブタプット港が整備されたことに影響を受けており、化学工業は、シャム湾で天然ガス田が発見されたことを契機に発展した。電気機械は、バンコク、パトゥムタニ県、アユタヤ県とバンコクから北部に集中している。鉱物・セラミック・基礎金属は、チョンブリ県、ラヨン県が圧倒的に多い。サービス・公共事業はバンコク、チョンブリ県、サムット県が多いが、バンコクが全国の4割強を占める。

(図表9) 日本の対タイ直接投資認可案件(業種別地域別)

(件)

	農業・農産物	鉱物・セラミック・基礎金属	軽工業	一般機械・輸送機器	電気機械	化学工業・製紙	サービス、公共事業	合計
バンコク	3	4	31	59	164	36	403	700
サムットプラカン	29	25	41	228	105	69	123	620
近郊4県	15	1	3	11	11	10	2	53
サムットサコン	27	9	67	191	432	62	79	867
パトゥムタニ	11	-	5	1	5	4	-	26
ナコンパトム	-	1	2	5	12	1	3	24
ノンタブリ	24	15	39	444	395	188	83	1,188
周辺5県	30	71	43	830	139	225	142	1,480
アユタヤ	19	54	18	544	58	177	69	939
チョンブリ	9	13	19	204	99	56	37	437
ラヨン	172	38	118	407	355	113	47	1,250
チャチュンサオ	339	231	386	2,924	1,775	941	988	7,584
その他								
合計								

(資料) タイ投資委員会資料より作成

(注) 網掛けは上位3地域。

地域ごとに集積する業種が異なることは、当該地域内にそれぞれの生産ネットワークが形成されていることを示唆する。2011年の大洪水の後も、タイから撤退する企業が少なかったのは、単に日本企業が集中して存在するだけでなく、企業間のネットワーク化が深化していたためと考えられる。

このように日本企業がおよそ四半世紀にわたってタイへの直接投資を継続してきた結果、バンコク周辺に日本の工業地帯ともいえる集積地が形成されている。こうした日本企業の集積地を最大限活用するにはどうしたらよいであろうか。この点について次章で検討する。

(注1) タイでは投資優遇措置を受けるためにはBOIの認可を受ける必要がある。もちろん投資認可を受けなくても投資はできる。また投資認可は案件ごとに申請する必要があり、一企業が一案件というわけではなく、一企業でも複数の認可を取得している場合がある。さらに、認可済み案件を延長する場合や、案件の規模を拡大する場合にも改めて認可を取得する必要がある。このように留意点が多いものの、案件数による考察は日本企業の立ち位置を考えるうえで重要である。

(注2) タイの自動車産業政策と集積地化は末廣[2005]を参照。

(注3) 世界銀行は一人当たりGNI(国内総所得)が12,746ドルを超える国を「高所得国」と定義している。

(注4) メガリージョンについては、リチャード・フロリダ [2009]、大泉 [2011]などを参照。

2. タイの集積地から新興国・途上国を狙う

(1) 新興国・途上国市場の拡大

これまでタイの集積地は、日米欧の先進国向けの輸出拠点として活用されてきた。また、2000年代に入ると中国やASEAN域内の分業体制が深化し、タイの集積地はグローバルサプライチェーンの重要な要素の一つとなった。

今後は、新興国・途上国向けの輸出拠点としても積極的に活用すべきである。なぜなら、2000年代に入って新興国・途上国の市場が急速に拡大しているからである。

図表10は、先進国と新興国・途上国の名目GDP（ドルベース）のシェアの変化をみたものである。1990年代まで、先進国が世界全体のおよそ80%を占めていたものの、2000年代に入って先進国のシェアは一貫した低下傾向をたどり、2014年には60.8%となった。これは、先進国経済の鈍化というよりも、新興国・途上国経済の躍進と捉えるべきである。2000～2014年の新興国・途上国の年平均実質GDP成長率は6.0%と、先進国の同1.8%を大幅に上回っている。このトレンドを延長すれば、2030年までに新興国・途上国の経済規模は先進国を上回ることになる。

この新興国・途上国の経済規模は、生産規模を示すと同時に、市場規模を示すものである。つまり2030年までに新興国・途上国の市場規模が先進国を上回ることになる。わが国が少子高齢化や人口減少で国内市場に大幅な拡大が見込めないことと考えあわせれば、新興国・途上国の市場の開拓・確保は日本企業の持続的な成長に不可欠な戦略といえる。

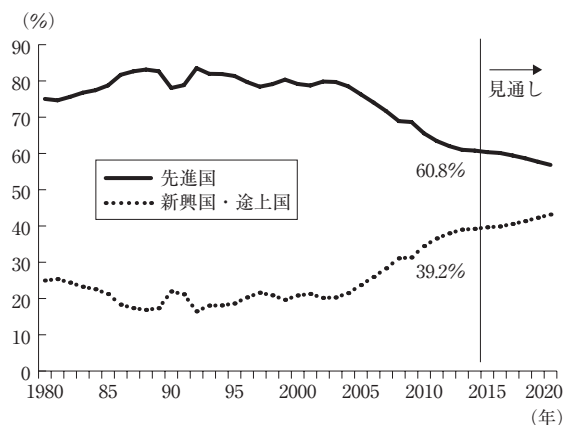
実際、新興国・途上国の市場拡大に伴って輸入が急速に拡大している。新興国・途上国の輸入は、2000年の1兆5,210億ドルから2014年には7兆1,660億ドルに増加した。これに伴い、新興国・途上国が世界の輸入全体に占める割合は、同期間に23.1%から38.1%に上昇した。

これに対して、日本の新興国・途上国向け輸出は、2000年の1,220億ドルから2011年に3,700億ドルに増加した後、2014年には3,010億ドルに減少しており、日本が新興国・途上国の輸入市場を捉えているとはいえない。

図表11は、新興国・途上国の工業製品輸入（注5）における相手先別シェアを日本と中国、ASEAN、タイについて示したものであるが、日本が1995年の16.7%から2014年には8.0%と一貫して低下していることがわかる。これに対して、中国のシェアは同期間に2.5%から19.6%に急上昇した。また、ASEANとタイも緩やかながら上昇傾向にある。

中国やASEAN諸国などの新興国・途上国の輸出工業製品は、価格競争力が強い。加えて、近年は、

(図表10) 名目GDPのシェア



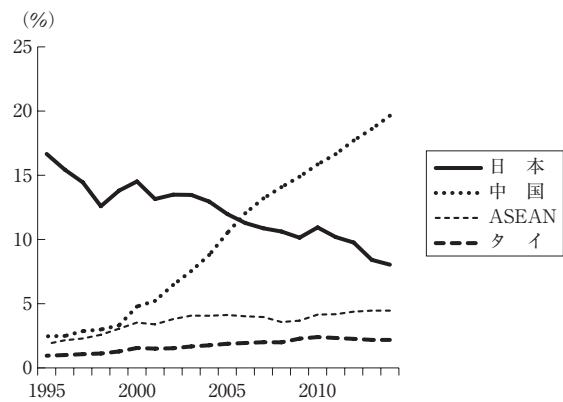
(資料) IMF, *World Economic Outlook*, October 2015

(注) 数値は2014年。

工業化の進展により資本集約的・技術集約的製品の輸出でもシェアが上昇している。コモディティ化された製品の先進国からの輸出は、新興国・途上国からのものに急速に置き換わりつつあるといえる。

このような世界貿易の変化を勘案すれば、日本企業にとって、新興国・途上国の生産拠点を利用して、新興国・途上国の市場を開拓・確保するという戦略が必要になる。ここに新興国・途上国向けの輸出拠点としてのタイの集積地の新しい役割が浮上する。

(図表11) 新興国・途上国における工業製品輸入のシェア



(資料) UNCTAD
(注) ASEANはタイを除くASEAN加盟9カ国。

(2) 工業製品の輸出拡大と技術水準の向上

タイの輸出は1970年の7億ドルから2014年には2,276億ドルに増加した（世界第24位）。同時に輸出に占める工業製品の割合は1970年の3.9%から2014年には76.4%に上昇した。これはタイが農業国から工業国へと変貌したことを示すものである。これには日本企業のタイ進出が大きく貢献しているのは前述の通りである。

図表12は、2014年の対タイ輸出上位20品目をみたものである。第1位がコンピュータ関連製品（SITCコード752、122億ドル、以下同じ）、第2位が貨物自動車（782：104億ドル）、第3位が貨物自動車（782：104億ドル）、第4位が石油製品（334：98億ドル）、第5位が半導体（776：84億ドル）、第6位が半導体（776：84億ドル）、第7位が自動車用部品（784：68億ドル）、と工業製品が上位を占めている。

近年の特徴は、自動車用部品の輸出が急増していることである。自動車用部品の輸出は、2000年には5億ドル程度で、上位20品目に含まれていなかったが、それ以降一貫した増加傾向をたどり、2014年には68億ドルとなり、かつ輸入額を上回るようになった（図表13）。これは、タイに自動車の裾野産業が集積してきたことを示すものである。

加えて、輸出工業製品の技術水準も高まっている。

図表14は、国際連合貿易開発会議（UNCTAD）による四つの区分（「労働集約的・資源集約的工業製品」、「低技術集約的工業製品」、「中技術集約的工業製品」、「高技術集約的工業製品」）別の輸出比率の

(図表12) タイの輸出上位20品目（2014年）

(10億ドル、%)			
		金額	シェア
1	752 コンピュータ関連製品	12.2	5.3
2	782 貨物自動車	10.4	4.6
3	334 石油製品	9.8	4.3
4	776 半導体	8.4	3.7
5	784 自動車用部品	6.8	3.0
6	781 乗用自動車	6.5	2.9
7	231 天然ゴム	6.0	2.6
8	042 コメ	5.4	2.4
9	741 エアコン	5.2	2.3
10	897 貴金属細工・貴石製品	4.3	1.9
11	037 魚・甲殻類の調整品	4.3	1.9
12	571 エチレン重合体（一次製品）	4.2	1.8
13	772 集積回路	4.2	1.8
14	764 通信機器	4.0	1.7
15	759 コンピュータ関連部品	4.0	1.7
16	778 電気機器	3.9	1.7
17	625 タイヤ	3.7	1.6
18	713 エンジン関連製品	3.4	1.5
19	775 家庭用電気機器	3.3	1.4
20	667 真珠・貴石・半貴石	2.9	1.3
	その他	114.8	50.4
	合計	227.6	100.0

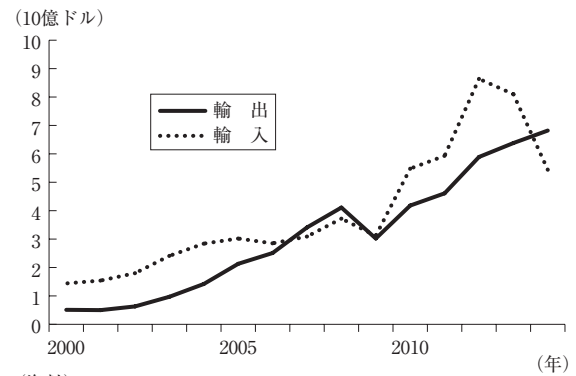
(資料) UNCTADより作成
(注) SITC 3桁分類。

変化をみたものである。

労働集約的・資源集約的工業製品と低技術集約的工業製品を合算したシェアが1995年の35.4%から2014年には16.7%に低下し、他方、中技術集約的工業製品と高技術集約的工業製品を合算したシェアは同期間に64.6%から83.3%に上昇している。

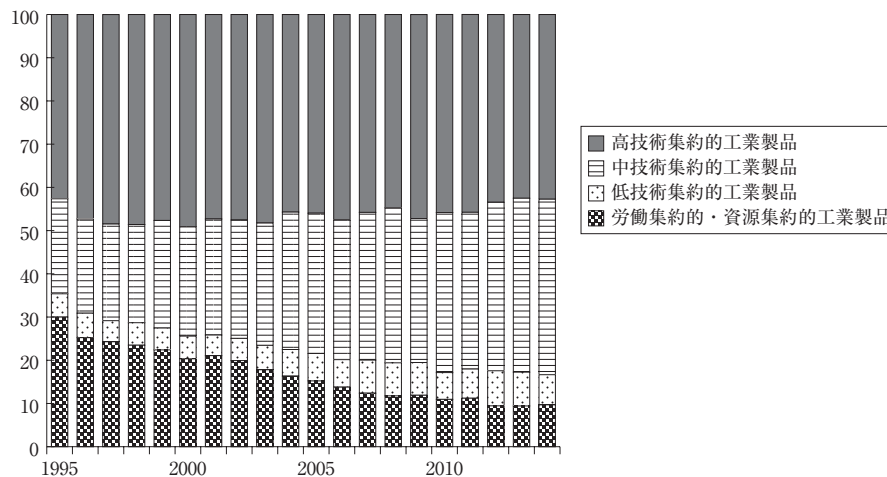
このように輸出に占める工業製品の割合が上昇するだけでなく、技術水準も高まっている。現在では、タイの生産拠点は、自動車や電子機器のグローバルサプライチェーンにおいて重要な位置を占めている。このことは、2011年の大洪水で世界の生産が一時停止を余儀なくされたことから明らかである。

(図表13) タイの自動車用部品の輸出入



(資料) UNCTAD

(図表14) タイにおける技術水準別工業製品の輸出比率



(資料) UNCTADより作成

(3) 新興国・途上国向け輸出の特徴と課題

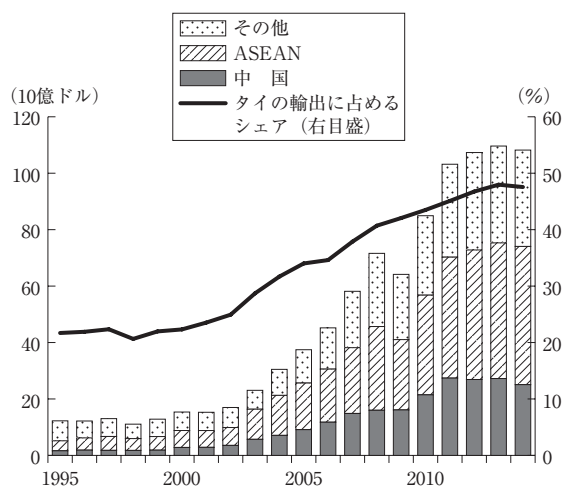
次にタイの新興国・途上国向け輸出の特徴と課題を考察する。

タイの新興国・途上国向け輸出は、2000年の154億ドルから2014年には1,082億ドルに増加した。輸出全体に占める割合は同期間に22.3%から47.5%に上昇した(図表15)。

国別にみると、中国向けが251億ドルと最も多く、以下、マレーシア、インドネシア、ベトナム、フィリピンの順となっており、東アジア諸国が上位を占めている。なかでもASEAN新興国・途上国(シンガポールを除く)を合算すると490億ドルとなり、中国の水準を上回る。また、その他新興国・途上国向けは、国ごとの金額は小さいものの、全体では341億ドルとなる。

2014年のタイの新興国・途上国向け輸出の上位20品目をみると、第1位が貨物自動車、第2位が石油製品、第3位が自動車用部品と工業製品が多い(図表16)。

(図表15) タイの新興国・途上国向け輸出



(資料) UNCTAD

(図表16) タイの新興国・途上国向け輸出上位20品目 (2014年)

		(10億ドル、%)	
		金額	シェア
1	782 貨物自動車	6.6	6.1
2	334 石油製品	6.1	5.7
3	784 自動車用部品	4.6	4.2
4	231 天然ゴム	4.2	3.9
5	781 乗用自動車	4.0	3.7
6	042 コメ	3.9	3.6
7	571 エチレン重合体 (一次製品)	3.2	2.9
8	752 コンピュータ関連製品	2.3	2.1
9	741 エアコン	2.1	2.0
10	713 エンジン関連製品	2.1	1.9
11	061 砂糖・はちみつ	2.0	1.9
12	759 コンピュータ関連部品	1.9	1.7
13	772 集積回路	1.8	1.7
14	778 電気機器	1.8	1.7
15	621 ゴム加工材料	1.8	1.7
16	511 炭化水素・同誘導体	1.8	1.6
17	575 プラスチック製品	1.7	1.6
18	625 ゴム製空気タイヤ	1.6	1.5
19	776 半導体	1.6	1.5
20	054 野菜 (生鮮・冷蔵・冷凍)	1.6	1.5
	その他	51.6	47.7
	合計	108.2	100.0

(資料) UNCTADより作成
(注) SITC 3桁分類。

以下では、タイの新興国・途上国向け輸出を、①中国、②ASEAN新興国・途上国、③その他の新興国・途上国の三つに区分して、その特徴をみてみよう。

A. 対中国輸出

タイの中国向け輸出は、2000年の28億ドルから2014年には251億ドルに増加した。2010年以降、タイにとって中国は最大の輸出相手国となっている (第2位はアメリカ、第3位は日本)。

中国向け輸出の急増は、電子電機製品のサプライチェーンの形成、中国国内消費市場の急拡大、ASEAN中国FTAの発効などによって後押しされた (注6)。

ただし、中国向け輸出は2011年以降伸び悩んでいることに注意したい。2013年の272億ドルから2014年に251億ドル、2015年にはタイ中央銀行の直近のデータでは237億ドルに減少している (注7)。

2014年のタイの対中国輸出上位20品目をみると、第1位が天然ゴム、第2位がゴム加工材料、第3位がエチレン重合体、と原材料が主となっている。2000年半ばまで上位を占めていたコンピュータ関連製品や部品、半導体はランクを下けている (図表17)。

(図表17) タイの中国向け輸出上位20品目 (2014年)

		(10億ドル、%)	
		金額	シェア
1	231 天然ゴム	2.8	11.0
2	621 ゴム加工材料	1.6	6.2
3	571 エチレン重合体 (一次製品)	1.6	6.2
4	054 野菜 (生鮮・冷蔵・冷凍)	1.5	6.1
5	752 コンピュータ関連製品	1.3	5.2
6	511 炭化水素・同誘導体	1.1	4.5
7	248 製材・まくら木	0.9	3.7
8	592 でん粉・小麦グルテン	0.8	3.3
9	335 石油残留物・同製品	0.8	3.2
10	759 コンピュータ関連部品	0.8	3.1
11	575 プラスチック製品	0.6	2.4
12	776 半導体	0.6	2.4
13	772 集積回路	0.6	2.3
14	334 石油製品	0.5	2.0
15	574 ポリエーテル重合体	0.5	1.9
16	512 アルコール・フェノール	0.4	1.7
17	716 電気モーター	0.4	1.6
18	516 有機化学品	0.4	1.6
19	042 コメ	0.4	1.5
20	057 果実・ナット (生鮮・乾燥)	0.4	1.5
	その他	7.1	28.4
	合計	25.1	100.0

(資料) UNCTADより作成
(注) SITC 3桁分類。

これは中国経済の減速だけでなく、タイから輸入していた電子部品の中国の国内生産が可能になったことの影響を受けていると捉えるべきである。それでも、中国の新興国・途上国からの工業製品の輸入に占めるタイのシェアは17.2%と高く、今後の工業製品の品質の改善によって市場確保は可能である。この観点に立てば、後述するタイ政府が発表した新しい投資戦略やクラスター政策を活用した品質向上策を検討すべきである。

B. ASEAN新興国・途上国

タイのASEAN新興国・途上国向け輸出（注8）は、2000年の60億ドルから2014年には490億ドルに増加した。タイの輸出全体に占める割合は、同期間に8.7%から21.5%へ大幅に上昇した。ASEAN新興国・途上国向け輸出の上位20品目をみると、工業製品が圧倒的に多く、第1位が石油製品、第2位が自動車用部品、第3位が乗用自動車、第4位が貨物自動車となっている（図表18）。

ASEAN新興国・途上国の輸入市場でシェアを急速に伸ばしたのは中国で、2000年の5.3%から2014年に22.0%に上昇した。工業製品に限ってみると同期間に5.2%から29.1%に上昇している。これに対して、タイのシェアも4.2%から6.2%に上昇し、工業製品においても3.9%から6.7%へ上昇するなど健闘している。ちなみに、日本は19.4%から7.6%、工業製品では23.9%から10.4%に低下した。

タイの輸出工業製品の中国との競合関係を考える際には、生産規模の格差を考慮しなければならない。中国の名目GDPは2000年の1兆2,000億ドルから2014年には10兆4,000億ドルに10倍近く増加し、世界全体に占めるシェアも3.6%から13.4%に上昇した。他方、タイの名目GDPはこの間に1,300億ドルから4,000億ドルへ増加したものの、世界のシェアでは0.4%から0.5%へとほぼ横ばいであり、2014年において中国の経済規模の4%でしかない。

このようにタイの経済規模は中国を大幅に下回っているにもかかわらず、ASEAN新興国・途上国市場においてシェアが上昇し、かつ中国の2割以上の輸出規模を維持していることは高く評価できる。この背景には、品質だけでなく、ASEAN新興国・途上国市場への輸送コストが低いこと、ASEAN域内での多国籍企業（日本企業を含む）のサプライチェーンが深化していることなどがある。

C. その他新興国・途上国

タイのその他新興国・途上国向け輸出は、2000年の52億ドルから2014年には341億ドルに増加し、シ

（図表18）タイのASEAN新興国・途上国向け輸出上位20品目（2014年）

		（10億ドル、%）	
		金額	シェア
1	334 石油製品	5.4	11.1
2	784 自動車用部品	2.3	4.7
3	781 乗用自動車	2.3	4.7
4	782 貨物自動車	1.6	3.3
5	061 砂糖・はちみつ	1.2	2.4
6	713 エンジン関連製品	1.1	2.2
7	741 エアコン	1.0	2.1
8	778 電気機器	1.0	2.1
9	759 コンピュータ関連部品	1.0	2.0
10	776 半導体	1.0	1.9
11	772 集積回路	0.9	1.9
12	231 天然ゴム	0.9	1.8
13	699 卑金属製品	0.9	1.8
14	764 通信機器	0.9	1.7
15	098 調整食料品	0.8	1.7
16	571 エチレン重合体（一次製品）	0.8	1.7
17	575 プラスチック製品	0.8	1.6
18	111 非アルコール飲料	0.8	1.6
19	775 家庭用電気機器	0.7	1.5
20	553 調整香料・化粧品	0.7	1.4
	その他	22.9	46.8
	合計	49.0	100.0

（資料）UNCTADより作成

（注）SITC 3桁分類、ASEAN新興国・途上国はASEAN加盟国からシンガポールとタイを控除したもの。

エアは8.7%から17.0%に上昇した。

輸出上位20品目をみると、第1位が貨物自動車、第3位が自動車用部品、第4位が乗用自動車と、自動車関連が圧倒的に多い（図表19）。この3品目だけで23.8%を占めており、新興国・途上国向け輸出は自動車関連に偏重しているといえる。

その他新興国・途上国の輸入においても中国のプレゼンスは高い。同地域の輸入全体に占める中国の割合は、2000年の3.7%から2014年には14.4%に上昇した。品目別では、工業製品が同期間に4.7%から21.3%に大幅に上昇した。これに対してタイの割合は0.8%から1.0%の微増に、工業製品では0.7%から1.2%と伸び幅は小さい。タイにとって自動車以外の製品を輸出することが課題となる。

中国の輸出が、タイに比べて輸送コストが高いにもかかわらず、金額を急増させ、シェアを急上昇させていることは、中国よりも同地域への距離が近いタイにとって輸出を拡大させる余地があることを示唆する。もちろん、ASEAN新興国・途上国向け輸出と比較して、タイとその他の新興国・途上国との間にサプライチェーンが構築されていないことも同地域向けの輸出が伸び悩む原因である。しかし、これらの地域でも工業化が進み始めていることを考えれば、原材料や中間財の輸出の可能性は広がるはずである。その好機を見逃してはならない。

タイがその他新興国・途上国向けの輸出を強化するためには、ASEAN域内の分業体制を活かした輸出も検討すべきであろう。例えば、近年のタイの賃金上昇に伴う価格競争力の低下が問題となるのであれば、近隣諸国を活用した新しいサプライチェーン、いわゆるタイプラスワンなどのビジネスモデルが有効かもしれない（注9）。

（図表19）タイのその他新興国・途上国向け輸出上位20品目
（2014年）

(10億ドル、%)

		金額	シェア
1	782 貨物自動車	4.5	13.3
2	042 コメ	3.0	8.9
3	784 自動車用部品	2.1	6.0
4	781 乗用自動車	1.6	4.5
5	741 エアコン	1.2	3.5
6	037 魚・甲殻類の調整品	1.1	3.4
7	713 内燃機関	0.9	2.6
8	571 エチレン重合体（一次製品）	0.8	2.3
9	625 ゴム製空気タイヤ	0.8	2.3
10	775 家庭用電気機器	0.7	2.0
11	334 石油製品	0.6	1.8
12	231 天然ゴム・ラテックス	0.6	1.7
13	061 砂糖・はちみつ	0.6	1.7
14	743 空気ポンプ・圧縮機	0.5	1.5
15	513 カルボン酸・同誘導体	0.5	1.5
16	897 貴金属細工・貴石製品	0.5	1.4
17	778 電気機器	0.5	1.4
18	699 各種の卑金属製品	0.5	1.4
19	667 真珠・貴石・半貴石	0.4	1.3
20	752 コンピュータ関連製品	0.4	1.2
	その他	12.4	36.2
	合計	34.1	100.0

（資料）UNCTADより作成
（注）SITC 3桁分類。

（注5）わが国の輸出の95%は工業製品であり、総額による評価では日本の競争力を過小評価することになるリスクがある。

（注6）2010年にASEANと中国の間で関税が原則撤廃されている。

（注7）<https://www.bot.or.th/English/Pages/default.aspx>

（注8）本稿では新興国・途上国市場を対象とするので、シンガポールを控除し、またタイの立ち位置を確認するという目的からタイの額を控除した。

（注9）タイプラスワンについては大泉 [2013] を参照。

3. タイの新成長戦略と日本企業の対応

(1) 投資戦略の変更

タイの集積地を新興国・途上国向けの輸出拠点とするためには、販路の開拓への取り組みに加えて、

生産性を一段と引き上げる必要がある。この観点から、最近タイ政府が発表した成長戦略は検討に値する。

タイ政府は、「第12次国家経済社会開発計画（2017～2021年）」の検討が大詰めを迎えるなか、国際競争力を強化するための中期成長戦略を急速に具体化されている。同計画の最終案はまだ発表されていないものの、これまでのNESDB（国家経済社会開発庁）やBOIのさまざまな会議での発表を踏まえると、高所得国への移行戦略が明示されることが予想される。

例えば、NESDB [2015] は第12次5カ年計画中の実質GDP成長率の目標を5.0%とし、タイが2026年頃に世界銀行が定義する「高所得国」に移行したいとした。そして、その実現には、「中所得国の罠（middle income trap）」を回避することが必要であるとしている。

中所得国の罠とは、世界銀行が2007年に発表した『東アジアのルネッサンス（An East Asia Renaissance）』のなかで提示した概念で、労働集約的産業・天然資源集約的産業で成長してきた中所得国が、技術革新や産業構造の高度化、人材育成などへの努力を怠れば、高所得国への移行が困難になるというものである（World Bank [2007]）。

たしかに、1970年代以降のタイの経済成長率をみると、1970～2000年の年平均成長率は6.6%と中所得国の平均成長率4.6%を2%ポイント上回っていたのに対して、2000～2014年の年平均成長率は3.9%と、中所得国の5.9%を2%ポイント下回っている（図表20）。

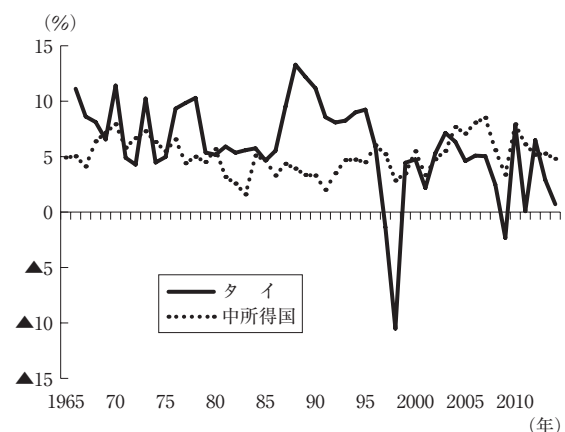
中所得国の罠を回避し、高所得国へ移行するためには、産業構造の高度化が不可欠である。この観点から、2015年11月17日の閣議において、成長をけん引する産業として以下の10業種を承認した。

①次世代自動車工業（Next Generation Automotive）②スマート・エレクトロニクス（Smart Electronics）、③富裕・医療・健康ツーリズム（Affluence, Medical & Welfare Tourism）、④農業・バイオテクノロジー（Agriculture and Biotechnology）、⑤未来食品（Food for the Future）、⑥ロボット産業（Robotics）、⑦航空・ロジスティック（Aviation and Logistics）⑧バイオ燃料・バイオ化学（Biofuels and Biochemical）、⑨デジタル産業（Digital）、⑩医療ハブ（Medical Hub）である。

政府は、このうち①～⑤を既存産業、⑥～⑩を未来産業と区分し、時期を分けて育成する計画を示した（図表21）。

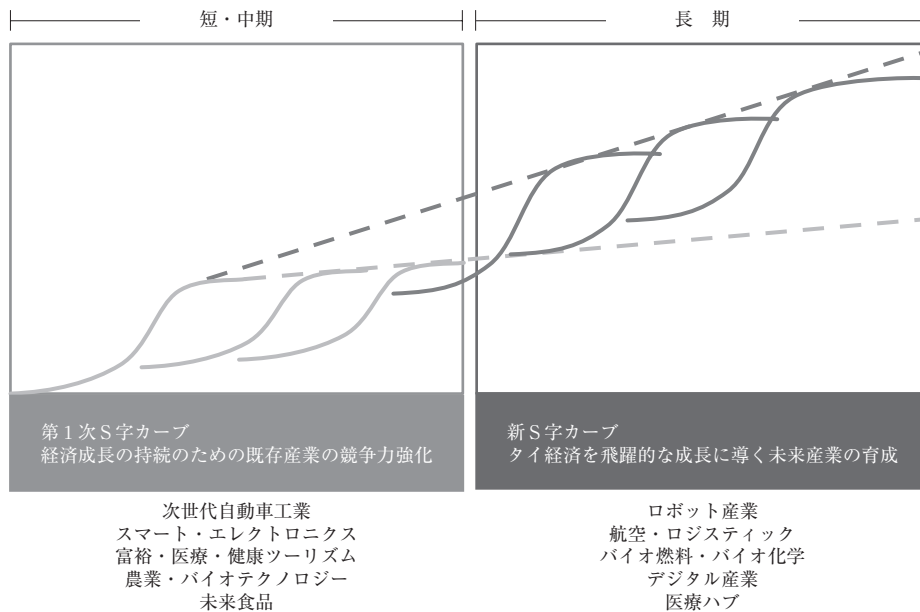
短期・中期的には、①～⑤の産業を育成することで経済成長の持続性を確保し（図表の第1次S字カーブに相当）、長期的には⑥～⑩の未来産業を育成することでタイ経済の飛躍的な成長を実現し（図表の新S字カーブに相当）、高所得国へ移行するという計画である。

（図表20） タイと中所得国の実質GDP成長率の推移



（資料） World Bank, World Development Indicators

(図表21) 育成10業種と育成期間



(資料) Ministry of Industry [2015]

(2) クラスタ戦略とはなにか

上記の産業の育成策として、タイ政府は2015年9月に「クラスタ政策 (Cluster policy)」を発表した (BOI [2015])。クラスタ政策とは、指定産業の育成と競争力強化を、それに適した地域において集中的に進める政策をいう。

現時点 (2016年2月時点) では、①自動車・部品、②電気・電子・通信機器、③環境に配慮した石油化学・化学製品、④デジタル産業を「スーパークラスタ」(注10)、⑤農産物加工、⑥繊維・衣服を「一般クラスタ」(注11)を対象としている。

③環境に配慮した石油化学・化学製品が、前述の10業種に含まれていないにもかかわらず、スーパークラスタの対象に指定されたのは、現時点において同製品がタイの主要輸出品であるためと考えられる。また閣議決定では未来産業に指定されたデジタル産業が、スーパークラスタの対象となったのは、近年世界中で起こっているデジタル社会への対応がタイにも不可欠と判断したからだろう。なお、クラスタ政策の対象は今後変わる可能性がある。

このようなクラスタ形成による産業育成策は、実はタイにとって新しい戦略ではない。2000年代初頭にクラスタ戦略の祖であるハーバード大学のマイケル・ポーター教授を顧問に招いて、育成産業の選定とクラスタ形成のための施策を検討したことがある (末廣 [2009])。当時は、①食品加工、②自動車組み立て、③ファッション産業 (繊維・衣類、宝石・宝飾品、皮革)、④観光産業、⑤ソフトウェア開発の5業種が指定された。しかし、詳細な政策は作成されず、その後の政局不安のなかで政策そのものが立ち消えになった (注12)。

(3) クラスター対象地域と優遇措置

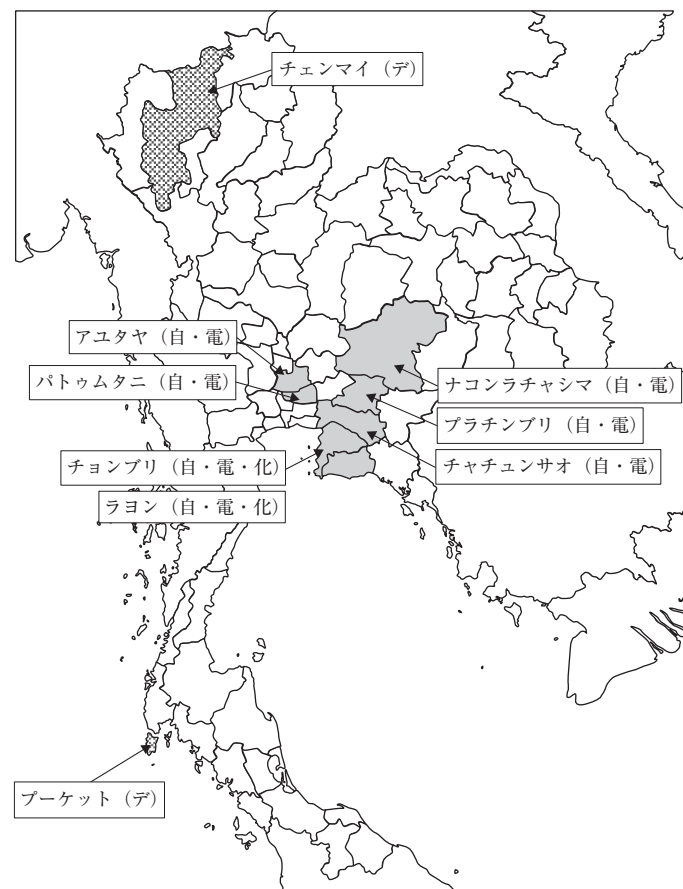
図表22は、スーパークラスター対象地域を図示したものである。①自動車・部品、②電気・電子・通信機器の対象地域は同じ7県（アユタヤ県、パトゥムタニ県、チャチュンサオ県、チョンブリ県、ラヨン県、プラチンブリ県、ナコンラチャシマ県）である。③環境に配慮した石油化学・化学製品は、チョンブリ県、ラヨン県である。これらはいずれもバンコク周辺の県である。他方、④デジタル産業は、バンコク周辺ではなく、北部のチェンマイ県と南部のプーケット県を対象とする点で異なる（注13）。

スーパークラスターに該当する投資については、最長8年間の法人税免除と、その後最長5年間の法人税の50%免除を受けることができる（図表23）。さらに、未来産業にかかわるもので、とくに重要と認められた投資については、財務省が10～15年間の法人税免除を検討する。

その他、高い技術力を有するとみなされた外国人は、個人所得税が免除され、長期滞在が認可される。クラスター政策が、企業誘致だけでなく、人材獲得にも目を向けていることがわかる。

他方「一般クラスター」である農産物加工や繊維・衣服についても、3～8年の法人税の免除とその後5年間の50%免除が適用されている。このことは、タイがいまだ労働集約的な産業も必要としている

(図表22) スーパークラスターの対象地域



(資料) 日本総合研究所作成

(注) 自：自動車・自動車部品、電：電子・電気・通信機器、化：環境に配慮した石油化学・化学製品、デ：デジタル産業。

(図表23) 投資優遇措置

	スーパークラスター	一般クラスター
税制面	<ul style="list-style-type: none"> ● 8年間の法人税免除とその後5年間の50%免除 ● さらに重要とみなされた業種については10-15年間の法人税免除を検討 ● 設備・機械の輸入関税の免除 ● 特別区で働く高い技術力を有する外国人の個人所得税免除 	<ul style="list-style-type: none"> ● 3-8年の法人税免除とその後5年間の50%免除
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 高い技術力を有する外国人に長期滞在認可を検討 ● 奨励地域での活動を目的とする土地の所有権の取得を認可 	

(資料) BOI, *New Investment Promotion Measures*

ことを示すものである。

一方、クラスター政策では、クラスターを支える①知的基盤産業（研究開発や設計、人材育成センターなど）や②輸送関連産業（鉄道、港湾、物流センターなど）への投資にも優遇税制が適用される。そのほか、資金面や人材面でクラスター政策を支えるよう支援する。2015年12月22日の閣議で、クラスター政策を支える基金（100億バーツ）の設立が承認された。また、「人材移行戦略（Talent Mobility）」として、官僚や大学研究者を民間企業へ派遣する制度を検討している。

(4) 日本企業はクラスター政策をいかに活用すべきか

このようなクラスター政策は、日本企業の活動とどのように関係するだろうか。

図表24は、日本企業の認可投資累計件数（1973～2014年）を、一般機械・輸送機器、電気機械、化学・製紙の3分野に区分し、県別に件数の多いものから並べたものである。クラスター政策における①自動車・部品の対象地域を一般機械・輸送機器の順位と比較すると、サムットプラカン県を除き、上位の県と重複していることがわかる（クラスター政策の対象地域は網掛けした）。同様に、②電気・電

(図表24) 日本企業の認可投資件数地域別ランキングとクラスター地域

(件)

	一般機械・輸送機器（自動車・部品）		電気機械（電気・電子・通信機器）		化学・製紙 (環境に配慮した石油化学・化学製品)	
1	チョンブリ	830	バトゥムタニ	432	チョンブリー	225
2	ラヨン	544	アユタヤ	395	アユタヤ	188
3	アユタヤ	444	バンコク	164	ラヨン	177
4	サムットプラカン	228	ランブン	144	サムットプラカン	69
5	チャチュオンサオ	204	チョンブリ	139	バトゥムタニ	62
6	バトゥムタニ	191	サムットプラカン	105	チャチュオンサオ	56
7	ブラチンプリ	163	チャチュオンサオ	99	ブラチンプリ	43
8	ナコンラチャシマ	116	ロップリ	70	バンコク	36
9	バンコク	59	ラヨン	58	ナコンラチャシマ	29
10	サラブリ	53	ブラチンプリ	43	サラブリ	12
11	ランブン	48	ナコンラチャシマ	39	サムットサコン	10
12	サムットサコン	11	サラブリー	19	ラーンブーン	10
13	コーンケー	7	ノントブリー	12	ロップリ	8
14	ソングラー	6	サムットサコン	11	ナコンパトム	4
15	ノントブリー	5	コーンケー	11	ラーチャブリー	2
	その他	15	その他	34	その他	10
合計		2,924		1,775		941

(資料) BOI資料より日本総合研究所作成

(注) 網掛けはクラスター政策対象地域、認可投資件数は1973-2014年を対象。

子・通信機器を電気機械と、③環境に配慮した石油化学・化学製品を化学・製紙と比較すると、日本企業の集積する県とクラスター政策が対象にする地域が重なっていることが確認できる。

このことは、日本企業にとって生産性向上のためにクラスター政策を活用できることを示唆している。実際、タイ政府がクラスター政策について日本企業に期待するところは大きいため、クラスター政策の対象地域として日本企業の進出の多い地域を選定したとの想像も働く。いずれにせよ、タイ政府のクラスター政策と日本企業の集積地強化策は共栄関係を築くことができる。

もちろんクラスター政策が効果的に運営されるために乗り越えるべき課題は多い。とくに中所得国であるタイは、財政面や人材面での制約が強い。この点について、前述のようにクラスター政策が、それを支える知的基盤産業や物流関連産業への投資も優遇措置の対象としている点は注目される。例えば、物流インフラの整備は、日本のインフラ輸出の拡大につながる。それを日本企業の今後の活動につながるように設計できれば、国益にもかなうものとなる。

また、日本政府は、アジア地域において今後3年間で4万人の産業人材育成を実施することを発表しているが（外務省 [2015]）、これをクラスター政策と連携させることができれば、クラスター政策の人材不足だけでなく、日本企業の人材育成にも効果をもたらそう。

日本企業にとって、タイは海外にあるもう一つの工業地帯であり、その生産性向上への取り組みが今後の課題であることを考えれば、クラスター政策の活用方法を検討すべきであろう。とくに、タイにR&D機能を移転しようとする企業は、最大限、その恩典を得られるよう工夫すべきである。

クラスター政策はスタートしたばかりであり、対象産業や優遇措置、その適用条件は確定的でない箇所もある。したがって、クラスター政策を日本企業にとっても使い勝手の良いものにするためには、日本の官民とタイ政府の継続的な対話が重要となる。

(注10) スーパークラスターの対象となる4業種であれば、すべてが優遇措置を受けられるわけではない（詳細は、BOIもしくはJETRO『通商弘報』「産業クラスター政策は3種類に区分」（2016年1月22日）添付資料参照。（https://www.jetro.go.jp/view_interface.php?blockId=21861940）。食品研究開発区（フード・イノポリス）や医療ハブも「スーパークラスター」に含まれる見込みである。

(注11) タイでは「その他クラスター（other cluster）」となっているが、本稿では「一般クラスター」と呼ぶ。

(注12) タイの自動車の集積地を「アジアのデトロイト」と呼ぶことがあるが、これは当時の自動車クラスターのネーミングである。

(注13) デジタル産業は、ソフト開発や映画撮影などを対象としている。

おわりに

これまでタイにおける日本企業の拠点は、主として先進国向けの生産・輸出拠点として活用されてきた。2000年代には、中国を含めた東アジア域内でのサプライチェーンの形成がなされてきた。そして、世界経済の成長の担い手が新興国・途上国に移行しつつあることを勘案すれば、今後、日本企業はタイ集積地を新興国・途上国向けの輸出拠点として活用することを検討すべきである。

前述のようにタイからの新興国・途上国向け輸出、とくに東アジア以外のその他新興国・途上国向け輸出は拡大の余地を残している。この可能性を拡大していくためには、生産拠点の競争力強化と同時に、販路拡大・輸出戦略を立案・実施する組織を強化する必要がある。これまで生産面を重視したタイの拠点に新しい機能を付加する段階に突入していると捉えるべきである。

おりしも、2015年1月からタイ政府は、地域統括のための「国際統括本部 (International Headquarter)」、物流機能集約のための「国際貿易センター (International Trading Center)」の設置についての優遇措置を拡大している。これらの活用も検討すべきだろう。

タイでも少子高齢化が進んでおり、国内市場の拡大が期待できなくなったとして、タイ地場有力企業も海外への進出に乗り出している。新興国・途上国市場の開拓には、タイ地場企業との協力体制の構築も有効である。例えば、伊藤忠商事は、2014年にタイの大手コングロマリットであるチャロン・ポカパン (CP) グループと資本提携し、中国を含めた新興国・途上国市場の開拓をする (注14)。タイ地場企業が持つ独自の人的ネットワークも販路拡大に活用すべきである。

(注14) 地場企業との協力対象はタイ企業に限るべきではないだろう。イスラム圏市場の参入には、インドネシア企業やマレーシア企業が有力なネットワークを有している。

(2016. 4. 5)

参考文献

- [1] 大泉啓一郎 [2011]. 『消費するアジア』中公新書
- [2] 大泉啓一郎 [2013]. 「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」日本総研『環太平洋ビジネス情報RIM』2013 Vol.13 No.51
- [3] 大泉啓一郎 [2014]. 「タイ・プラユット暫定政権の経済政策の行方」日本総研『環太平洋ビジネス情報RIM』2014 Vol.14 No.55
- [4] 大泉啓一郎 [2015]. 「ASEAN経済共同体発足で問われることは何か—日本企業の対応を中心として」日本総研『環太平洋ビジネス情報RIM』2015 Vol.15 No.59
- [5] 大泉啓一郎 [2016a]. 「タイに集積する日本企業—海外にあるもう一つの工業地帯」日本総研『Research Focus』No.2015-043
- [6] 大泉啓一郎 [2016b]. 「タイ・プラユット政権の新成長戦略—国際競争力強化のためのクラスター政策スタート」日本総研『Research Focus』No.2015-049
- [7] 大泉啓一郎 [2016c]. 「タイの日本企業集積地の新しい役割—新興国・途上国向け輸出拠点に」日本総研『Research Focus』No.2015-056
- [8] 外務省 [2015]. 「産業人材育成協力イニシアティブ—アジアとともに成長するために」<http://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000112832.pdf> (2016年2月16日アクセス)
- [9] 国際協力銀行 (JBIC) [2015]. 『わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告書—2015年度 海外直接投資アンケート結果 (第27回)』 (http://www.jbic.go.jp/wp-content/uploads/press_ja/2015/12/44372/2015rev.pdf, 2015年12月10日アクセス)
- [10] 末廣昭 [2005]. 「東南アジアの自動車産業と日本の多国籍企業」工藤章・橘川武郎・グレン・D・フック編『現代日本企業』有斐閣所収
- [11] 末廣昭 [2009]. 『タイ 中進国の模索』岩波新書

- [12] リチャード・フロリダ [2009]. 『クリエイティブ都市論』ダイヤモンド社
- [13] ADB (Asian Development Bank) [2015]. *Thailand - Industrialization and Economic Catch Up*.
- [14] BOI (タイ投資委員会) [2015a]. 『クラスター政策で躍進するタイ』 (http://www.boi.go.th/upload/content/BOI-brochure-cluster%20area-JP-20151116_88703.pdf, 2016年1月13日アクセス)
- [15] BOI [2015b]. *New Investment Promotion Measures* (BOIヒルンヤ氏 2015年11月23日プレゼンテーション資料)
- [16] Ministry of Industry [2015]. *Thailand Moving Ahead with Cluster Development* (タイ工業省アチャカ氏2015年11月23日プレゼンテーション資料)
- [17] NESDB [2015]. *การพัฒนาเพื่ออนาคต ประเทศไทย* (「タイの未来に向けた発展」NESDBアークム長官2015年9月プレゼンテーション資料)
- [18] SBCSカンパニーリミテッド [2015]. 「進化し続ける東部臨海地域」『タイ国経済情勢と日本企業の展開』(2015年10月版所収)
- [19] World Bank [2007]. *An East Asia Renaissance*.