

中国企業のタイ進出と在タイ日系企業への影響

調査部

副主任研究員 熊谷 章太郎

(kumagai.shotaro@jri.co.jp)

要 旨

1. 中国企業は国際競争力の高まり、国内労働コストの上昇、米中貿易戦争の深刻化などを背景に、東南・南アジアでの事業展開を本格化させつつある。他方、タイ政府も資本・知識集約型産業における中国企業の誘致活動を積極化させており、中国企業のタイ進出が活発化し始めている。ただし、その多くは今後の事業拡大に向けた協力の覚書締結や事業計画の発表など、実際の投資・生産活動に至る前段階のものであるため、国際収支統計における中国のタイに向けた直接投資に現状顕著な増加は認められない。
2. 先行きを展望すると、①労働コストの高いタイへの労働集約型産業の生産シフトは限られる公算大であること、②初期投資コストの大きい製造業における投資の意思決定・実行には時間が掛かること、③中国企業に関心の高いEEC（東部経済回廊）地域のインフラ整備が途上であること、などを理由に、短期的には中国企業のタイ進出ペースは緩やかなものにとどまると予想される。
3. 中期的には、投資先の選定プロセスの終了やインフラ整備の進展などを受けて中国企業のタイ進出は本格化していくと見込まれる。日系企業が長年にわたりタイ向け直接投資を積み上げてきたことを踏まえると、中国企業がたとえハイペースでタイ事業を拡大しても、在タイ日系企業の相対的なプレゼンスの優位は揺らがないだろう。ただし、中国企業が高い国際競争力を有するEV（電気自動車）、次世代通信技術、AI（人工知能）などの分野でタイ事業を拡大すれば、長期的に中国のプレゼンスが大きく高まっていく可能性がある。
4. 中国企業のタイ進出拡大が在タイ日系企業に与える影響については、競合と補完という視点から捉える必要がある。中国企業による経済インフラの整備などは在タイ日系企業にもプラスとなりうる一方、自動車関連産業への参入はわが国企業にとって逆風となりかねない。中国企業との競合が予想される業種においては、タイ市場における優位性を維持するべく、新技術への対応を加速するとともに、中国企業の製品・サービスとの差別化戦略を強化することが求められる。

目次

はじめに

1. 中国企業のタイ進出の背景

- (1) 中国側の要因
- (2) タイ側の要因

2. 中国企業のタイへの進出状況

- (1) 現在の進出状況
- (2) 今後の進出動向

3. 中国企業のタイ進出の影響

- (1) タイ経済への影響
- (2) 在タイ日系企業への影響

おわりに

はじめに

中国では、労働コストの上昇や米中貿易競争の深刻化などをきっかけに、生産拠点を東南・南アジアに移転する動きが本格化しつつある。

一方、東南・南アジア各国はこの動きをチャンスと捉え、投資誘致活動を積極的に展開している。タイとマレーシアは労働コストが高いことから労働集約型産業の競争力は低いものの、産業集積の進展や電力・物流インフラの質の高さを背景に資本集約型産業では有力な受入先となっている。両国とも中国からの投資誘致に向けた取り組みを積極的に展開しているが、マレーシアのマハティール政権は過度な中国依存の是正を掲げてインフラ整備における中国の関与を縮小させるなど、一定の距離を保つ姿勢を示している。一方、タイのプラユット政権は、同国の産業高度化に向けたEEC（Eastern Economic Corridor、東部経済回廊）のインフラ整備や経済のデジタル化に向けて中国企業の参入を呼びかけており、マレーシアよりも中国の進出に対して前向きである。2019年9月には中国からの生産移管を念頭に置いた税制上の優遇措置を含む投資誘致策「タイランド・プラス」も打ち出した。これらを受けて、今後、中国企業のタイでの事業展開が急拡大するとの見方が広がりつつある。

タイは自動車関連産業を中心にわが国の東

南アジアビジネスの極めて重要な拠点である。そのため、中国企業のタイ進出拡大が現地の経済や進出企業にどのような影響をもたらすかを見極めることは、わが国のアジアビジネスを俯瞰する観点からも重要である。

これらを踏まえ、本稿は中国企業のタイ進出の現状を確認するとともに、今後の動向や在タイ日系企業への影響を展望する。

1. 中国企業のタイ進出の背景

まず、中国企業のタイ進出拡大の背景を整理する。2018年以降、米中貿易戦争が注目を集めていることもあり、内外メディアの多くはそれと関連付けながら中国企業の東南・南アジアへの事業展開を報じている。しかし、米中貿易戦争はあくまでも一つのファクター

に過ぎず、それだけがすべてではない。足元の動きは、投資国・投資受入国双方の様々な要因が重なったものと捉えるべきである（図表1）。

(1) 中国側の要因

中国企業がタイを含む東南・南アジアで直接投資を通じた事業展開を積極化している理由としては、以下の4点を指摘出来る。

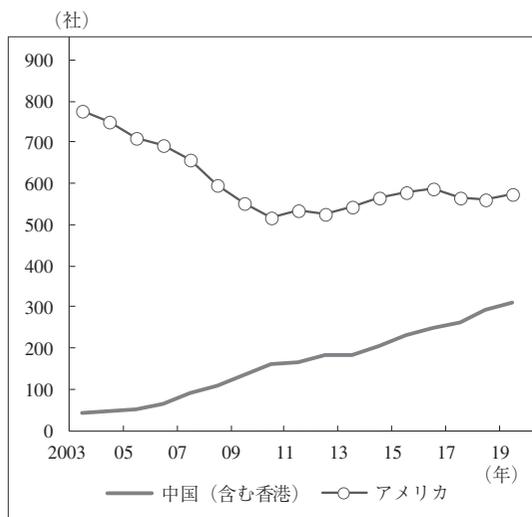
第1に、中国企業の国際競争力の高まりである。中国の経済規模や貿易額は過去20年間で10倍以上の成長を遂げ、大企業の数・規模も大幅に拡大した。米経済誌Forbesが売上、利益、総資産、時価総額を基に算出する「Global 2000」に含まれる中国・香港企業数は2003年の43社から2019年に309社に増加した（図表2）。また、官民が一体となった

図表1 中国企業のタイ進出のプッシュ・プルファクター



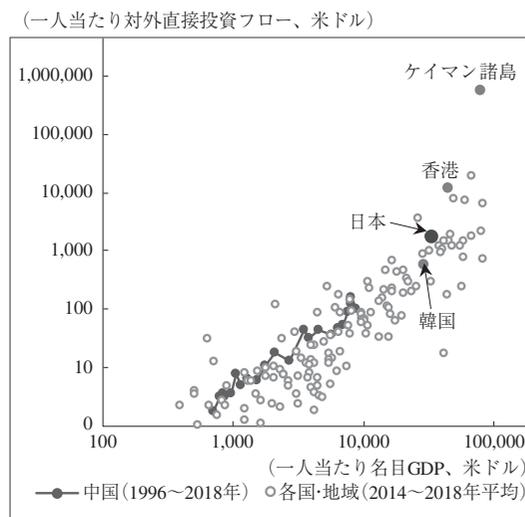
(資料) 日本総合研究所作成

図表2 「Global 2000」に含まれる中国・アメリカ企業数



(注) ランキングは、売上、利益、総資産、株価時価総額を基に算出。
(資料) Forbes

図表3 一人当たり名目GDPと一人当たり対外直接投資



(資料) World Bank

R&D（研究開発）の積極化を背景に、科学技術分野における中国の学術論文掲載数や特許出願件数が急増するなど、技術力や生産性も高まっている。この他、輸出を通じた事業展開を進めるなかで、国際ビジネスにかかわるノウハウの蓄積も進んだ。これらを受けて、かつては中国企業にとっては困難であった直接投資を通じた海外での事業展開が可能になったのである（注1）。経済発展の代理変数である一人当たり名目GDPと対外直接投資の間にも明確な相関関係が看取される（図表3）。

第2に、2000年以降、国家戦略として実施されている「走出去」や、2014年に提唱された「一帯一路」構想などに基づく中国政府によ

る企業の海外進出支援である。中国政府は企業の貿易・投資拡大につながる海外インフラ整備支援を積極化させており、タイについてはEEC（Eastern Economic Corridor、東部経済回廊）の開発やタイ・ラオス・中国雲南省を結ぶ輸送インフラの整備に向けて、タイ政府・企業と協力覚書を結ぶなど関係を深めつつある（図表4）。また、香港政府も、広東省、香港、マカオを一体する「GBA（Greater Bay Area）」とタイの経済関係の促進に向けたタイ政府との交渉を進めている。

第3に、労働コストの上昇である。2000年に1,000ドルに達していなかった中国の一人当たり名目GDPは、経済成長や元高を受けて2010年に4,524ドルに上昇し、現在は約1万

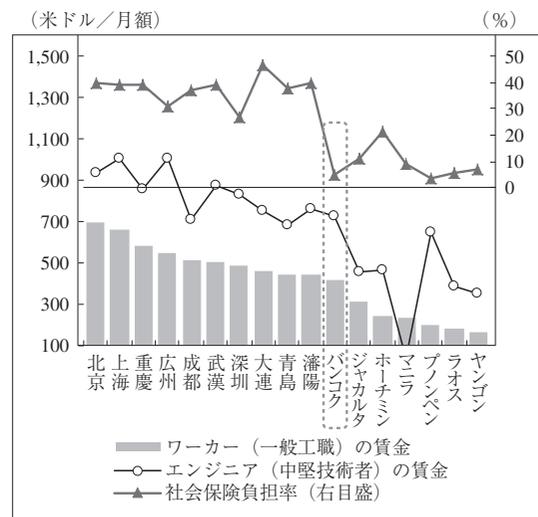
図表4 中国とタイの経済協力に向けた近年の動き

報道・発表時期	内容	
2017年	7月	タイ政府、中国の技術協力を受けて建設を進めるバンコク～ナコンラチャシマ間的高速鉄道計画を閣議決定。2021年開業予定（ナコンラチャシマ～ノンカイ間への延伸については未定）
	9月	ブラユット首相、習近平国家主席と会談。タイ中高速鉄道事業に関連する合意文書に調印
	10月	ソムキット副首相と高麗副首相が代表を務めるタイ中経済協力会議を開催。一帯一路構想による中国南部（汎珠江デルタ経済圏）とASEANの経済協力強化などについて議論
	12月	タイと中国が協力して整備するバンコク～ナコンラチャシマの一部区間の起工式を実施
2018年	5月	ソムキット副首相、香港の林鄭月娥（キャリー・ラム）行政長官と会談。広東省・香港・マカオとタイの間の経済関係を強化することで合意
	8月	バンコクでタイ-中国貿易・投資・経済協力合同委員会を開催。政府関係者や中国企業の幹部約500人が参加し、自動車メーカー、デジタル企業などが事業協力の覚書を締結
	11月	ソムキット副首相、中国国際輸入博覧会で中国企業に対してEECへの投資を呼びかけ。ファーウェイ、ZTEとの幹部らとも会談
2019年	4月	ブラユット首相、一帯一路国際協力サミットフォーラムに出席。習近平国家主席や李克強首相との会談で、タイと周辺国を結ぶインフラ整備やタイ中貿易促進について合意
	7月	ソムキット副首相、香港貿易発展局の会長と会談し、グレーター・ベイ・エリアとタイとの協力関係を構築するため、両国・地域間の共同委員会を設置することで合意
	9月	EEC事務局、中国河南省の鄭州航空港経済総合実験区（ZAEZ）工作委員会と航空都市開発に関する情報共有などを含む協力覚書を締結

（資料）各種報道を基に日本総合研究所作成

ドルに達している。これに伴い、中国はアジア新興国の中で最も労働コストの高い国となり、労働集約型産業の国際競争力が大きく低下した。その結果、代表的な労働集約型産業であるアパレル産業では2010年代半ばからベトナム、カンボジア、バングラデシュなどへの生産拠点の移転が本格化しつつあり、中国からの輸出は2015年頃から減少傾向が続いている（注2）。また、ワイヤーハーネスの製造やスマートフォンの組み立てなど、輸送機械産業や電子機器産業における労働集約的な生産工程についても、ベトナムをはじめとした東南アジアに生産拠点をシフトさせる動きが広がりつつある。タイはASEAN新興国の中で人件費が高いため（図表5）、労働コス

図表5 中国とASEAN各国の製造業の労働コストと社会保険負担率



（資料）JETRO「2018年度 アジア・オセアニア投資関連コスト比較調査」

トが生産拠点の選択にとって最も重要な要素となっている業種における生産シフトは極めて限られる。しかし、社会保険料の企業負担率が低く、それを含めた人件費は中国より依然3割以上低い。また、「アジアのデトロイト」と称されるようにASEANの中では厚い産業集積を有することから、事業環境と労働コスト双方の兼ね合いが重要となる、付加価値の高い製造業・製造工程の有望移転先となっている。

第4に、米中貿易摩擦の深刻化である。2018年7月と8月に発動された「第1弾」「第2弾」の対中関税引き上げは対象となる品目が限られたが、2018年9月の「第3弾」と2019年9月の「第4弾」の発動に伴い、大半の対米輸出品に追加関税が課されることになった(図表6)。これを受けて、アメリカ

向け製品を生産する在中国企業は、生産拠点を中国から東南・南アジアにシフトさせることが検討課題となった。その後、米中両政府は一段の対立深刻化を避けるべく貿易交渉を進め、2019年12月の「第1段階」合意を受けて、アメリカは同年9月に発動した「第4弾」の関税率を引き下げる方針を示すとともに、同年12月に発動予定であったスマートフォンやパソコンへの追加関税を見送ることを決定した。

米中対立がどのように展開するかは、①「第2段階」合意に向けた米中貿易交渉、②2020年11月のアメリカ大統領選挙の結果、③習近平国家主席が任期末を迎える2023年以降の中国の政治体制などに左右される。しかし、中国企業の国際競争力の向上、中国政府による海外インフラ整備への積極的な関与や中国企業

図表6 アメリカの対中輸入関税

	発動時期	内容	対象となる輸入規模	主要品目
第1弾	2018年7月	818品目に25%の追加関税を賦課	340億ドル	自動車、産業用ロボット、航空・宇宙関連
第2弾	2018年8月	279品目に25%の追加関税を賦課	160億ドル	化学製品、半導体
第3弾	2018年9月	5,745品目に10%の追加関税を賦課	2,000億ドル	家具、家電製品
	2019年5月	関税率を25%に引き上げ		
第4弾	2019年9月	3,243品目に15%の追加関税を賦課⇒2019年12月の米中貿易交渉の「第1段階」合意を受けて関税率を7.5%に引き下げる方針を発表	1,120億ドル	家電、衣料品
	2019年12月	555品目に15%の追加関税を賦課⇒2019年12月の米中貿易交渉の「第1段階」合意を受けて発動を見送り	1,600億ドル	スマートフォン、パソコン、玩具

(資料) USTR、各種報道を基に日本総合研究所作成

の海外進出支援、中国の成長鈍化や労働コストの上昇などを踏まえると、米中対立の行方にかかわらず中国企業が東南・南アジア向け投資を積極化する流れは続くだろう。

これまで中国の対外直接投資は主に資源国や経済規模の大きい先進国に向かっており、生産拠点や市場として東南・南アジアを目指す動きは比較的新しい現象である（注3）。そうしたこともあり、現時点の中国の香港・シンガポールを除くアジア向け対外直接投資残高は全体の6%、タイのシェアは1%程度に過ぎない。しかし、今後は東南・南アジア

向け投資が本格化するなかで、タイへの投資シェアも徐々に高まっていくと考えられる。

(2) タイ側の要因

中国企業の投資を引き寄せるタイ側の要因としては、以下の4点が挙げられる。

第1に、良好な事業環境である。世界銀行のビジネス環境評価や世界経済フォーラムの国際競争力ランキングなどが示すように、タイはアジア新興国の中で相対的に良好な事業環境を有している（図表7）。2019年10月に公表された、世界銀行の最新のビジネス環

図表7 アジア新興国の事業環境比較

	ビジネス環境	インフラ整備状況	製造業の集約度	製造業高度化の推進力	経済規模	経済成長率	労働力人口	労働コスト・所得水準	中国からの距離	FTA/GSPの適用状況	
	世界銀行のランキング(2019年)	世界競争力報告書(2018年)	製造業のGDPシェア(2017年)	「製造業の未来への準備」報告書(2018年)	名目GDP(2018年)	実質GDP成長率(2018~24年、IMF予測)	15~64歳人口(2015年)	一人当たり名目GDP(2018年)	首都間の直線距離	対中FTA	対米GSP/FTA
	ランキング	ランキング	%	ランキング	10億ドル	%	100万人	ドル	キロ	あり◎、なし×	
バングラデシュ	168	109	17.3	89	288	7.0	106	1,745	3,003	×	×
ミャンマー	165	NA	23.9	NA	69	6.8	36	1,298	2,922	◎	◎
ラオス	154	99	7.5	NA	18	6.8	4	2,720	2,694	◎	◎
カンボジア	144	NA	16.2	91	25	6.5	10	1,509	3,345	◎	◎
パキスタン	108	93	12.0	93	313	2.7	114	1,555	4,826	◎	×
スリランカ	99	65	15.9	74	88	4.3	14	4,068	5,179	×	◎
フィリピン	95	92	19.5	66	331	6.7	64	3,104	2,739	◎	◎
インドネシア	73	71	20.2	59	1,022	5.3	173	3,871	5,156	◎	◎
ベトナム	70	75	15.3	53	241	6.5	66	2,551	2,353	◎	◎
インド	63	63	14.9	44	2,717	7.6	860	2,036	3,784	×	×
タイ	21	60	27.1	35	487	3.5	49	7,187	3,293	◎	◎
マレーシア	12	32	22.3	22	354	4.8	21	10,942	4,331	◎	×

（注）FTAは二国間協定のほか、地域としての協定を含む（例：タイは中国と二国間FTAを締結していないが、ASEAN・中国FTAが存在するため「◎」となる）。

（資料）IMF、世界銀行、世界経済フォーラムなどを基に日本総合研究所作成

境ランキングでタイは21位と、アジア新興国の中ではマレーシア（同12位）に次ぐ高順位となり、中国（同31位）、インド（同63位）、ベトナム（同70位）、インドネシア（73位）を上回った。

また、同ビジネス環境ランキングで勘案されていない、税制上の恩典についても諸外国に比べ手厚い優遇措置が講じられている。BOI(Board of Investment、タイ投資委員会)は、奨励業種・地域への投資に対して、最長13年間の法人税の免除などを提供している。加えて2019年9月には、生産拠点の中国からの生産移転を睨んで追加的な法人税減税措置や人材育成にかかわる法人税控除枠の拡大などを含む「タイランド・プラス」を発表した(図表8)。

第2に、デジタル経済や環境配慮型経済への移行である。タイ政府がデジタル化を推し進めている背景としては、今後、アジア新興

国の中でも早いペースで少子高齢化が進行するとともに、生産年齢人口の減少が続くと予想されていることを指摘出来る(図表9)。労働人口の減少に対応するため、政府は「タイランド4.0」をキャッチフレーズに、デジタル技術を活用した生産性の向上を目指しており、人工知能や次世代通信技術で高い国際競争力を有している中国企業の積極的な参入を呼びかけている。2018年4月、政府はタイ経済のデジタル化促進に向けて中国ネット通販最大手のアリババと提携することを発表し、IT人材の育成、中小企業のITリテラシーの向上、タイ産農作物の中国への販売拡大促進に向けて協力する方針を示した。

環境配慮型経済への移行については、近年の大気汚染の深刻化などに対応するため、政府はEV（電気自動車）の普及や再生可能エネルギーによる発電拡大など、環境汚染排出物質の抑制に向けた取り組みを強めつつあ

図表8 タイランド・プラスの概要

項目	内容
法人税の追加減税	①投資額10億バーツ以上、②2020年末までの申請、③2021年末までの投資実施、の条件を満たす投資企業に対して、通常の恩典措置の適用終了後に追加で5年間法人税を減税
人材育成にかかわる経費の法人税免除	人材育成にかかわる経費の100~200%を法人税から控除する 教育・トレーニング関連以外の企業によるSTEM (Science Technology Engineering Mathematics) 関連教育施設の建設にかかわる費用の法人税からの控除
その他 (事業環境改善に向けた今後の計画)	ビザ・ワークパミットの発給条件の緩和
	タイ・EU間のFTA交渉見直し、TPP11への加盟
	投資障壁の解消に向けた、BOI、歳入局、工場局などの連携強化
	特定国・地域の企業に適した工業団地の整備

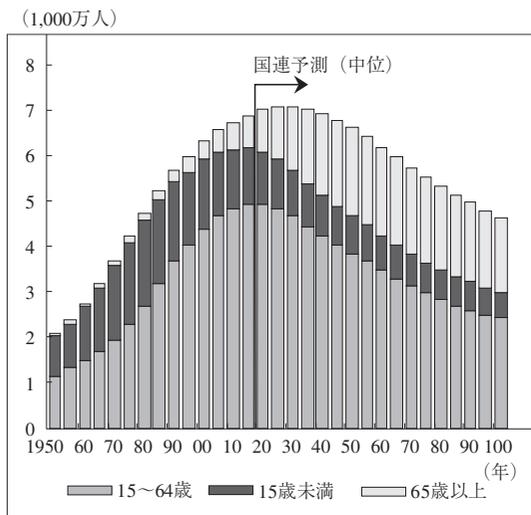
(資料) Board of Investmentを基に日本総合研究所作成

る。BOIは外資企業のEV生産への参入促進に向けて2017年から2018年末にかけて第1期の税制優遇プロジェクトを実施し、同制度終了後は政府も生産者への税制優遇措置に加えて購入者に対しても優遇措置を提供することを検討している。また、インドは2030年までにEV販売比率を3割に高めることを目標に掲げており、インドネシアも2040年にガソリン車の廃止を目指すなど、諸外国もEV普及に向けた取り組みを強めつつある。そのため、タイは自動車製品・部品の輸出競争力を維持するため、EVへの対応を急ぐ必要がある。タイでは日系自動車メーカーが圧倒的なシェアを占めているが、EVについては中国が世

界の保有台数の5割強を占めており、技術開発が進みやすい環境を有している（図表10）。そうしたことから、タイ政府は中国企業に対してタイでのEV生産を呼びかけている。

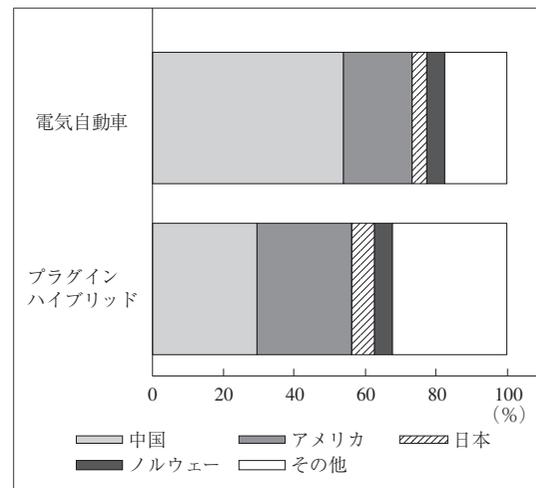
エネルギー政策については、2019年5月に閣議決定した新たな電力開発計画で現在1割弱の再生可能エネルギーの割合を2037年にかけて約3割に高める方針を示した。同分野の中で特に重要な役割を果たすのが太陽光発電であるが、EVと同様、太陽パネル生産についても中国が世界の主要メーカーとなっている（図表11）。これまでのところ、中国の太陽光パネルメーカーがタイに生産拠点をシフトさせる動きは出ておらず、東南アジアでの

図表9 タイの人口動態



(資料) United Nations "World Population Prospect 2019"

図表10 世界のEV保有台数の国別シェア (2018年)



(資料) International Energy Agency "Global EV Outlook 2019"

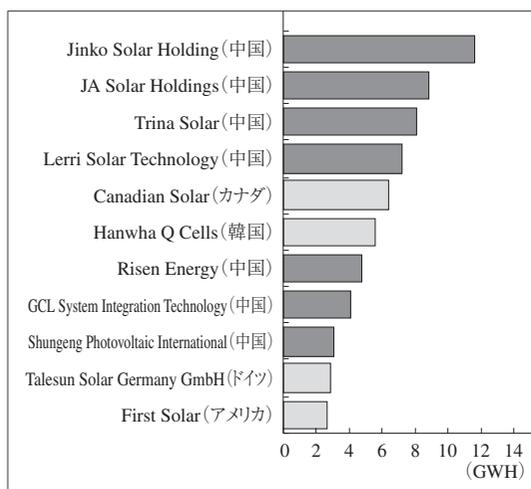
生産拠点多マレーシアに限られているが、今後、これらの製品やその中間財の製造を手掛ける企業が生産能力の一部をタイにシフトする可能性はあるだろう。

第3に、タイによるCLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）といった高成長が続く周辺国需要の取り込みである。カンボジア、ラオス、ミャンマーと陸続きであるタイは、シンガポール、マレーシア、インドネシアよりもCLMV向け輸出比率が高く、これらの国々の高成長の果実を取り込みやすい経済構造を有している（図表12）。今後も、タイと周辺国のトラックの乗り入れなどに関する規制緩和や通関手続きの簡素化、道路・

鉄道インフラ整備の進展、円滑な海外送金にかかわるITシステムの整備や資本規制の緩和などを背景に、タイの周辺国向けビジネスは拡大していくと見込まれる。インド向けビジネスも同様である。①インド経済は底堅い成長が続くと見込まれること、②中国・インド間にはFTAが存在しない一方、ASEAN・インド間にはFTAがあり、利用可能であること（注4）、③厳格な解雇規制や土地収用の困難さが製造業のインド進出の阻害要因となっていること、などを踏まえると、わが国企業だけでなく、中国企業もインドへの輸出拡大も視野に入れながらタイ向け投資を拡大する可能性がある。

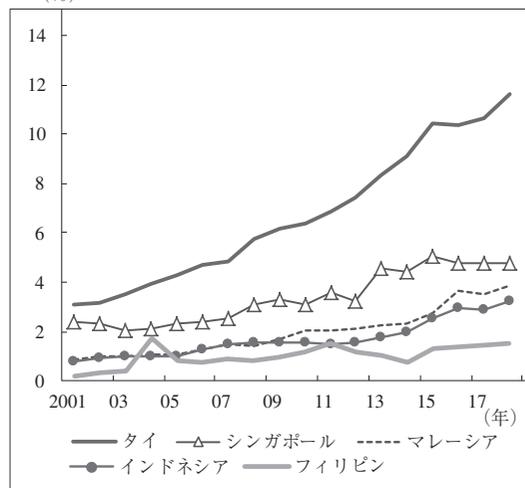
第4に、第2・第3の要因と関連した経済

図表11 太陽光パネルの出荷量（発電容量）
世界トップ10企業（2018年）



(資料) Global Data “Global solar photovoltaic module shipments ranking in 2018”

図表12 ASEAN各国のCLMV向け輸出シェア
(%)



(資料) IMF

インフラの整備需要である。タイ政府は産業高度化に向けて、政府はEECの経済インフラの整備、具体的にはドンムアン国際空港・スワンナプーム国際空港・ウタパオ国際空港を結ぶ高速鉄道、レムチャバン港やマプタプット港の拡張、デジタルパークの建設などを進めている（図表13）。また、タイ周辺国向け輸出の拡大や自動化・デジタル化が困難な労働集約的な生産工程の周辺国との国際分業の必要性の高まりなどを背景に、タイと周辺国をつなぐ越境インフラの整備も重要課題となっている。財政支出を抑制する観点からタイ政府はこれらのプロジェクトの大半をPPP（Public Private Partnership、官民連携）方式で実施することを計画している。タイは、

インド、ベトナム、フィリピンなどのように中国との間で領土問題を抱えていないこともあり、アジア諸国の中でも中国企業のインフラ整備への参入に積極的な姿勢を示している。中国企業はラオスを経由して中国雲南省につなげる高速鉄道の整備を受注しているが、その他の主要インフラ整備プロジェクトへの参入にも関心を示している。

以上のタイ・中国の状況を踏まえると、今後、中国企業がタイで事業拡大を本格化させる可能性が大きいと判断される。

（注1） Helpman et.al [2004] も、企業は生産性が限られる間は国内販売のみを行うが、生産性が上昇するにつれて初期コストや輸送費用のかかる輸出が可能となり、さらに生産性が一段と上昇するとより初期コストの高い直接投資を通じた事業展開が可能となることを理論的に示している。

図表13 EEC関連の主要プロジェクトの最近の進捗状況



案件名	進捗状況
スワンナプーム国際空港、ドンムアン国際空港、ウタパオ国際空港の3空港を結ぶ高速鉄道整備	2019年10月、CPグループを中心とした企業連合がタイ国鉄と開発にかかわる契約を締結。今後、2024年頃の開業を目指し、1～2年以内に建設を開始する予定
ウタパオ空港の拡張工事及び航空関連産業誘致に向けた周辺地域の開発、整備・修理・分解点検センターの整備	2019年3月、3つの企業連合が入札に参加。技術審査・価格審査を経て、2020年1月頃に落札企業と契約を実施する見込み
レムチャバン港の第3期拡張工事	2019年3月、2つの企業連合が入札に参加。書類不備で失格とされた企業連合が失格取り消しを求めて行政を提訴し、同年9月末に裁判所は失格を取り消し
マプタプット港の第3期拡張工事	2019年10月、国営石油PTTの参加企業であるPTTタンク・ターミナルと独立発電事業者ガルフ・エナジー・ディベロップメントの合弁企業が、タイ工業団地公団と開発にかかわる契約を締結。今後、2023年までに海岸の浚渫と埋立を実施する予定
デジタルパークの建設	2019年に実施した入札では応札者がいなかったため、2020年1月頃に再入札を実施する予定

（資料） EEC事務局、各種報道を基に日本総合研究所作成

- (注2) アパレル産業の生産移転については熊谷 [2019] を参照。
- (注3) Nozaki [2017] は、2007～2014年の中国からタイへの投資プロジェクトの約4割は中国から主要輸出先との貿易摩擦の回避を目的としたものであると分析しており、米中貿易戦争が深刻化する以前にも中国・アメリカ間の貿易摩擦の回避に向けて生産拠点を移す動きは存在した。しかし、当時の投資額はタイ・中国双方にとって限られていたこともあり、本現象に対する内外の注目度は低かった。
- (注4) RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership、東アジア地域包括的経済連携) が締結されれば、インドの中国からの輸入関税が大幅に削減される可能性がある。しかし、インドは対中貿易赤字の一段の拡大につながりかねない貿易自由化に対して極めて消極的であり、2019年11月にはRCEP交渉からの離脱の可能性を示唆している。

2. 中国企業のタイへの進出状況

続いて、中国企業のタイへの投資状況を見る。中国企業は、本土からの投資に加えて、資金調達機能が高く資本移動の自由が認められている香港経由の投資により海外事業展開を進めている (注5)。そのため、中国からの対内直接投資をみるに当たっては、中国本土と香港を合わせた直接投資統計で分析する。

(1) 現在の進出状況

前述したタイ・中国双方の要因を受けて近年中国企業のタイ進出・事業拡大が相次いでいる (図表14)。中国企業の進出加速は統計上にも表れており、2019年1～9月の中国・香港からのBOIへの申請・許認可額はともに前年の2倍強に増加した (図表15)。また、過去5年間10%前後で推移していた中国・

香港のシェアは足元で3割強に高まった。これらを背景に、タイビジネスにおける中国企業のプレゼンスの急拡大および在タイ日系企業の相対的優位性の低下を示唆する報道が散見される。しかし、以下を踏まえると中国企業の実態としてのタイ進出はまだ限られている。

まず、中国・香港からのBOIへの投資申請・許認可額は前年比では大幅に増加しているものの、金額ベースでみると依然として小さい。近年の中国企業からの投資シェアの高まりは最大の投資国である日本からの投資低迷によるものであり、中国企業の投資急増が主因とは言えない (図表16)。また、資本移動のタイミングで対内直接投資を捉えた国際収支統計を見ると、中国からの投資の増加ペースもBOIの統計が示すよりも緩やかである一方、日本からの投資は2018年にかけて増加するなど、BOIの統計とは異なる動きを示している (図表17)。この他、投資残高における日中の差も2016年以降一段と拡大している (図表18)。

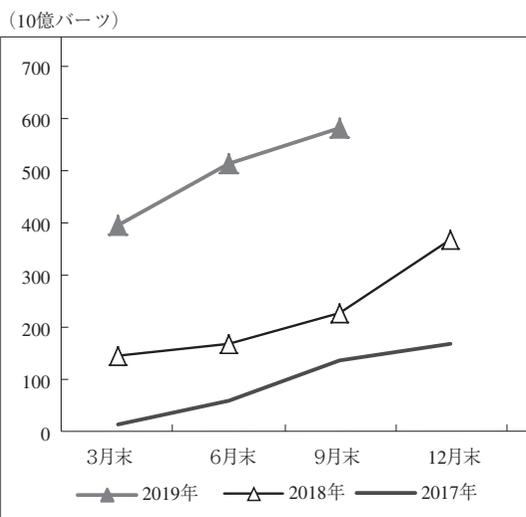
報道やBOIの統計から受ける印象と実態との乖離は、現時点での中国企業のタイ進出の大半は今後のタイ事業の拡大に向けた視察、タイ政府・企業などとの協力覚書の提携、BOIへの投資申請など、実際の投資・生産活動に至る前段階の動きを反映しているに過ぎないことを示唆している。

図表14 中国企業のタイへの投資動向に関する報道例

投資先業種	企業名	内容
金属	廈門金鷲特種合金 (GESAC)	2019年8月、超硬合金の製造工場をタイに設置する計画を発表
自動車	上海汽車	2014年、大手財閥CPグループと合弁会社SAICモーター・CPを設立。2019年6月、EVの国内販売を開始
	福田汽車 (北京汽車集団傘下の企業)	2019年5月、大手財閥CPグループとタイでの車両生産・販売に向けた合弁会社を設立に向けた契約を締結
	威馬汽車	2019年、タイ国営石油会社PTTとタイのEV生産にかかわる実現可能性調査を実施すると発表
	比亞迪 (BYD)	2017年10月、家電の輸入販売を手掛けるAJアドバンス・テクノロジーの子会社への生産委託によりタイでの現地生産を開始すると発表。2019年6月、建築資材製造大手SCGとEV関連ビジネスの調査・開発などに関する協力覚書を締結
	浦林成山	2019年4月、工業団地開発大手WHAコーポレーション、中国のタイヤメーカー浦林成山がWHAコーポレーションの工業団地内にタイヤ工場を設立すると発表
	EV大手企業 (*企業名不詳)	自動車部品の製造を手掛けるタイのサミット・グループは中国大手EV企業との合弁で電動トラックのタイでの組み立て生産を計画 (2019年5月報道ベース)
家電	海信集団 (ハイセンス)	今後数年以内にタイ東部にエアコン工場を建設する方針 (報道ベース)
	シェンチェン・ベッサー (Besser)	2022年までにタイ東部に液晶ディスプレイの製造工場や研究開発センターを開設する方針 (2019年4月報道ベース)
ロボット	瀋陽新松機器人自動化 (シスアンロボット)	EECエリア内に生産拠点を設置することを検討 (2019年6月報道ベース)
	深圳市優必選科技 (UBTECH)	2018年10月、国立大学キングモンクット工科大学トンブリ校、携帯電話販売大手Jマート、システムインテグレーターチャンワニットと、産業界へのロボット普及に関する協力覚書を締結
建設	広西建工集団	大手財閥CPグループと東部に中国企業向け工業団地「CPGC工業団地」を開発する予定 (2019年11月報道ベース)
エネルギー	中国能源建設 (CEEC)	ウタパオ空港の発電事業に1億ドルを投資する方針 (2019年2月報道ベース)
通信	中国移動通信	2014年に通信大手トゥルー・コーポレーションとの事業提携を発表し、同社の株式18%を取得。2019年9月、次世代通信システムの開発業務の提携を発表
	ファーウェイ	2019年9月、次世代通信システムの開発で通信大手AISと提携すると発表。同年10月、IT技術者の養成センター「ファーウェイ・アカデミー」の開設をBOIに申請
	騰訊控股 (テンセント)	2019年4月、通信大手トゥルー・コーポレーションのデータセンター事業を手掛ける子会社と共同でクラウドサービスを開始。2019年6月、動画配信サービス「We TV」を開始
	中国長城工業集団	2019年10月、通信衛星事業を行うタイコムと無人航空機や虚空関連通信衛星にかかわる業務の協力覚書を締結
物流	国家能源投資集団公司	2018年11月、工業団地開発大手WHAコーポレーションとタイ・ラオス・雲南省をつなぐ物流事業の開発について協力覚書を締結
EC	アリババ	2019年内中にタイ東部にECの物流センターなどを設置する方針
	京東 (JD.com)	2017年11月、小売大手セントラル・グループと通販サイトを開くと発表
金融	中国工商銀行 (ICBC)	2019年10月、タイの政府貯蓄銀行と電子データ収集システムやオンラインサービスなどの分野で業務提携にかかわる覚書を締結
	東亜銀行 (香港)	2018年6月、カシコン銀行と中国・香港とタイの間の貿易・投資拡大に向けた協力覚書を締結
	中国銀行	2019年5月、タイ輸出入銀行と一帯一路に関連したプロジェクトにかかわる金融協力にかかわる覚書を締結
	海通証券	2019年7月、海通証券の香港子会社がクルンタイ銀行の子会社であるKTB証券と資産管理や証券業務などの分野で協業することを発表
	深圳証券取引所	2019年4月、タイ中間の企業の提携や相互投資の促進に向けた協力覚書を締結
イノベーション全般	中国科学院	2019年11月、建築資材製造大手SCGとバトゥムタニ県に「タイランド4.0」の注力業種にかかわる最先端技術の研究施設を設置することで合意
	中国広東省企業 (*企業名不詳)	EECエリア内にタイ政府が建設を予定しているデジタルパークとは別に独自のイノベーション施設を建設することを検討 (2019年6月報道ベース)

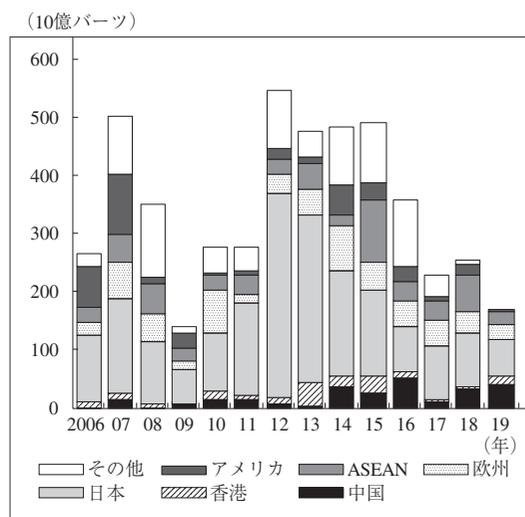
(資料) 各社ウェブサイト、各種報道を基に日本総合研究所作成

図表15 中国（含む香港）のタイ向け直接投資
(BOI申請ベース)



(資料) Board of Investment

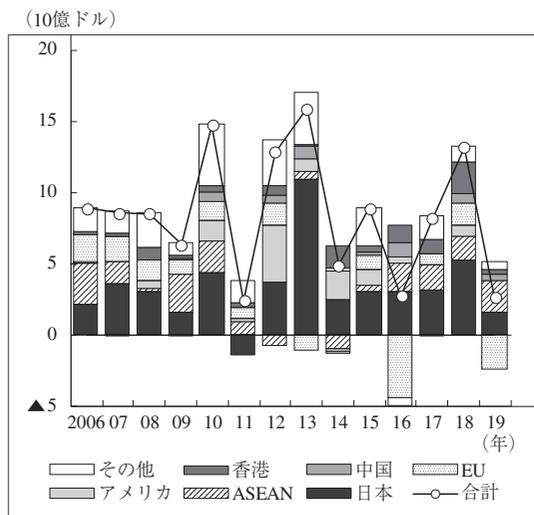
図表16 国・地域別タイ向け直接投資 (BOI許
認可ベース)



(注) 2019年は1～9月値。
(資料) Board of Investment

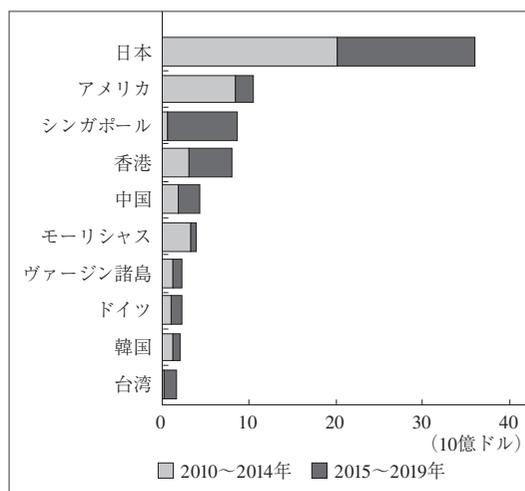
図表17 タイの対内直接投資

<国・地域別>



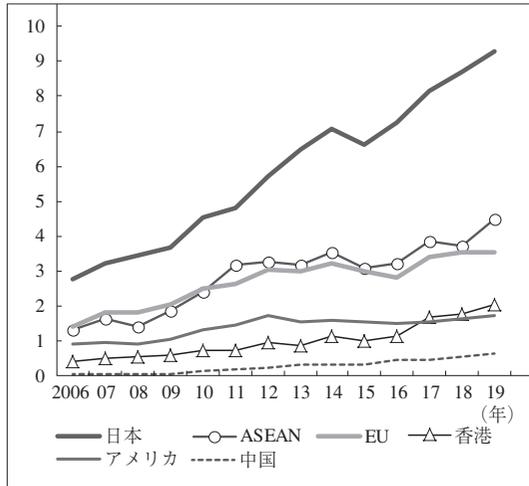
(注) 2019年は1～6月値。
(資料) Bank of Thailand

<2010年代のトップ10投資国・地域>



図表18 タイの対内直接投資残高

(100億ドル)



(注) 2019年は6月末値。
 (資料) Bank of Thailand

(2) 今後の進出動向

続いて、今後の中国企業のタイ進出動向を短期（今後数年間）と中期（10年程度）に分けて展望する。

まず、短期については、ASEAN新興国の中で労働コストの高いタイへの労働集約型産業の生産シフトに限られる公算が大きいことに加え、以下の3点がタイ向け投資の制約要因となるため、中国企業のタイ進出ペースは緩やかにとどまると予想される。中国企業のタイ進出はタイ政府・企業との協力覚書の締結や今後の投資計画の発表など、事業実態を伴わない見かけ上の進出が中心となるだろう。

第1の制約要因は、国際投資にかかる各種コストである（図表19）。通常、初期投資コストの大きい製造業については、投資の意思決定に相応の時間が必要となる。また、多国籍企業の中国からの撤退が容易ではないのと同様、中国企業が国内事業を縮小させながら海外に生産拠点を移転させるのにも様々なハードルが存在する。まず、国内工場を縮小する場合、従業員への経済補償金を支払う必要がある（注6）。また、土地や生産設備を長期のリース契約により調達している企業は、リース契約の早期解約に伴う違約金を支払う必要もある。中国国内の産業空洞化や失業率の上昇などにつながりかねない大型の工場閉鎖の場合、当局が会社の清算・譲渡にかかわる許認可に対して消極的な対応をとり、行政手続きに時間がかかる可能性もある。譲渡売却を行う場合には相場よりも買い叩かれる傾向がある。この他、中国からの資本流出に伴う過度な元安を抑制するため、近年対外直接投資に関する規制が厳格化されつつある。元安と資本流出の悪循環に対する懸念が強まり資本規制が一段と厳格化される場合、対外投資は伸び悩むだろう。

第2に、タイのインフラ整備の進展に関する不透明感である。EECにかかわる主要インフラ案件は整備の途上にあり、事業が遅延するリスクを抱えている。例えば、注目度の高い、ドンムアン・スワンナプーム・ウタパオ国際空港を結ぶ高速鉄道については、2019年

図表19 中国企業のタイ向け投資の制約要因

	短期の制約要因	制約内容	短期の制約は中長期的に解消されるか
中国側	意思決定の時間的コスト	投資先の選定には一定の時間が必要	社内での検討を経て投資先は決定
	国内事業の縮小が困難	従業員への経済補償金の支払い	有期雇用者については一定期間経過後雇用期間は満了（経済補償金の支払いは不要）
		土地や生産設備のリース契約解除にかかわる違約金の支払い	一定期間経過後リース期間は満了
		雇用維持の観点から当局は事業売却・清算などにかかわる許認可に対して消極的な態度を示す可能性	労働力人口の減少などを背景に当局の失業問題に関する懸念は和らぐ見込み
対外資本規制	過度な元安抑制に向けた対外投資にかかわる規制厳格化	人民元の国際化に向けて人民銀行は中期的に資本自由化を促進する見込み	
タイ側	インフラ未整備	EECのインフラは整備の途上であり、国内政治の動向次第では遅延する可能性	EECの開発は長期国家戦略にも掲げられており、中期的にインフラ整備は進展
	先端技術を活用した財・サービスへの需要の小ささ（例：EV）	現時点ではタイおよび周辺国の需要は限定的（固定費削減のため、中国企業はタイでの現地生産よりも中国からの輸出に注力する可能性）	タイの国内販売・輸出需要が拡大するにつれて、タイで現地生産を行うメリットは拡大

（資料）日本総合研究所作成

10月に開発を担うCPグループを中心とする企業連合とタイ国有鉄道の間で開発契約が締結されたばかりであり、今後1～2年の間に土地が提供され工事が始まる予定である。EEC関連の整備は政治動向に影響を受けないように法制化されているものの、実施方法の詳細や毎年の予算編成はどうしても政治動向に左右される。インフラ開発にかかわる行政手続きの変更などを理由に完成時期が後ろ倒しになれば、中国企業のタイへの投資実行時期もずれ込むことになる。

そこで肝心の政治動向をみると、2019年7月に発足した第2次プラユット政権は、多数の少数勢力との連立により辛うじて下院で過半数の議席を確保するなど、政治基盤は脆弱である。また、2019年11月、憲法裁判所が議

員規則違反を理由に告発されていた野党「新未来党」のタナトン党首に対して議員資格を剥奪するとの判決を下したことも、今後の政治不安定化につながる可能性がある。同氏は、国会外で引き続き政治活動を展開していく方針を示しており、政治集会が大規模なデモ活動につながっていく場合、2013年後半から2014年前半のような政治膠着を引き起こすことも考えられる。その場合、インフラ整備や大型の投資案件の審査が停滞することになる。

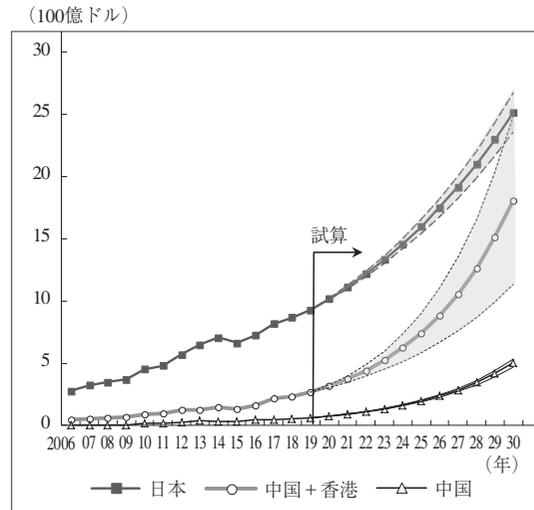
第3に、EVやデジタル産業など、先端技術を活用した財・サービスに対するタイ国内需要やタイからの輸出が限られることもタイ進出の制約要因となるだろう。EVについてタイ政府は現在500台程度に過ぎない登録台

数を2036年までに120万台まで増加させることを目指しているが、これは単純計算すれば年間の販売台数は10万台弱にとどまることを意味する。インドやインドネシアなどEV普及に対して野心的な目標を掲げる国と比べるとタイの目標は控えめである。今後のEV関連技術の進歩を踏まえて目標が大幅に上方修正される可能性はあるが、中国のEV企業は固定費削減に向けて一定規模の国内・輸出需要が見込めるようになるまではタイでの現地生産よりも中国からの輸出に注力するだろう。

ただし、インフラ整備の進展などにより中期的には投資制約要因の一部は解消に向かうため、やや長い目で見れば中国企業のタイ進出が本格化すると予想される。製造業のタイ向け投資が本格化すれば、それに付随するサービス業のタイ進出も活発化するだろう。日本のタイへの直接投資残高が中国企業の16倍程度あることを踏まえると、近年と同様のペースで投資増加が続いても日本の相対的な優位性は揺るがないものの、香港からの投資を含むベースでみた中国との差は徐々に縮まっていくと予想される（注7）（図表20）。

長期の投資動向は、タイ政府の産業政策やサービス業の外資規制（注8）、技術革新の動向にも依存するため予測は困難である。しかし、政府がEV比率を大幅に高めるような政策を打ち出すとともに、次世代通信技術やAI（人工知能）を用いた製造業振興策を強

図表20 タイへの直接投資残高

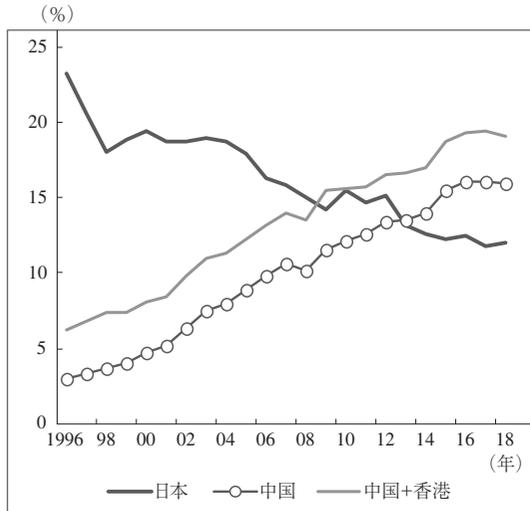


(注) ケース①(2015年10～12月期～2019年4～6月期)、ケース②(2010年10～12月期～2019年4～6月期)の2つの期間の平均増加率を基に直接投資残高の先行きを予測（試算値内の折れ線は予想値中央値、上下のシャドーはレンジ幅）。

(資料) Bank of Thailandを基に日本総合研究所作成

化していけば、これらの分野で高い国際競争力を有する中国企業がハイペースで事業拡大を続けると見込まれる。その結果、貿易面だけでなく対内投資面でも中国のシェアがわが国と拮抗するレベルまで高まっていく可能性がある。なお、1990年代、わが国のタイとの貿易はタイの貿易額の約2割を占める一方、中国のシェアは香港を含めても5%程度に過ぎなかったが、両者のシェアは2000年代末に逆転し、その後も差が開いている（図表21）。日中の貿易依存度の変化を踏まえれば、今後20年程度で投資で同様の変化が起きる可能性がある（注9）。

図表21 タイの国・地域別貿易シェア



(資料) Bank of Thailand

- (注5) 2018年の中国の対外直接投資残高における香港向けの割合は約6割に達する。
- (注6) 経済補償金は「労働契約終了前の12カ月のボーナスなど各種手当を含む平均月収の平均×勤続年数」により算定される。
- (注7) 中国が資本自由化を進め香港を経由しない投資の割合が高まっていく場合は中国企業の投資残高がこれまでよりも速いペースで増加する一方、香港からの投資増加ペースは鈍化することになる。
- (注8) タイでは外資比率が50%を超える企業のサービス業への参入は当局が許可した場合を除き禁止されている。2013年に財務省とタイ中銀が三菱UFJフィナンシャル・グループがアユタヤ銀行買収を認可したように、中国企業によるタイ企業の大型買収をタイ政府が承認する事例が増えていくかは中国のタイ投資の動向を大きく左右することになる。
- (注9) 中国から東南・南アジアへの生産移転に伴う貿易黒字の縮小などにより中国が経常収支赤字国に転換し元安圧力が強まる場合、人民銀行は元安抑制を優先し対外資本規制を厳格化する可能性がある。この場合、中国のタイ向け投資は長期的にも増加ペースが緩やかなものにとどまると見込まれる。

3. 中国企業のタイ進出の影響

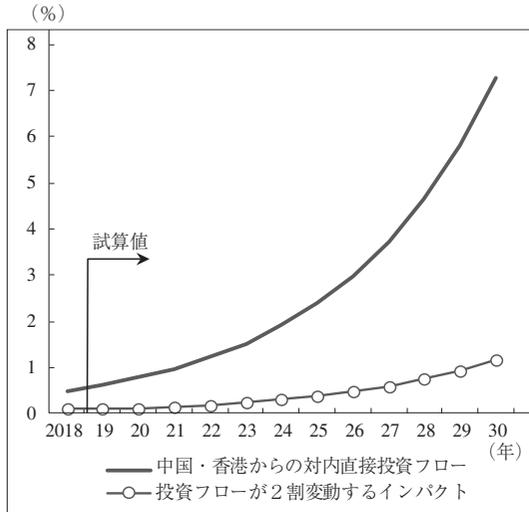
中国企業のタイ投資の拡大によりタイ経済および在タイ日系企業のタイビジネスがどのように変容していくのかを考察する。

(1) タイ経済への影響

中国企業のタイ進出の影響でまず注目されるのが、景気へのインパクトである。2017～2018年にかけて前年比+4%台に高まっていた実質GDP成長率は足元同+2%台前半に鈍化しており、政府は景気持ち直しに向けて投資誘致に腐心している。過去5年間の中国・香港からタイへの直接投資フローは国際収支ベースで年平均約30億ドルであり、タイGDPの約0.5%に過ぎない。そのため、中国企業の投資の増加による成長押し上げ効果は限られる。しかし、今後、名目GDP成長率を大きく上回るペースで増加が続けば中国からの投資は存在感を高めていくと見込まれるため、中長期的には景気動向にとって中国からの投資の増減は無視出来なくなるだろう(図表22)。

生産性の向上などを通じた中長期的な経済成長への影響については、現時点で定量的な評価を行うことは難しい。もっとも、①過去のタイ向け対内直接投資は賃金や生産性の上昇に作用してきたこと(注10)、②タイ進出を拡大している中国企業は資本・知識集約型産業の企業であることを踏まえると、中国企

図表22 中国・香港からタイへの直接投資（対名目GDP比）

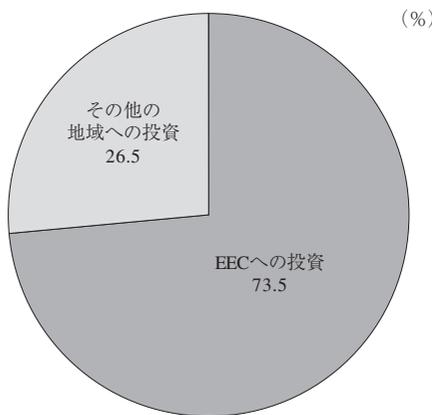


(注) 名目GDPはIMFの2019～2024年の成長率予測などを基に年率4%で増加すると仮定。中国・香港からの対内直接投資は過去5年間の平均増加率：約2割が今後年率3割に加速すると仮定。

(資料) National Economic and Social Development Council、Bank of Thailand、IMFなどを基に日本総合研究所作成

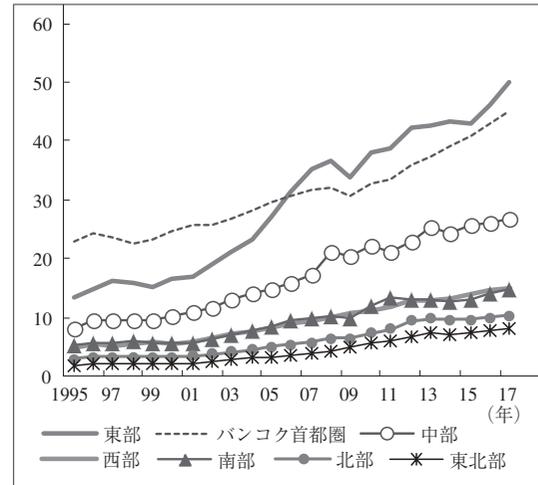
業のタイへの直接投資増加はタイ経済にとってプラスに働くと考えられる。外資出資規制が残るサービス業では外資企業は合弁により事業を展開しており、製造業についても販売網の早期開拓に向けて地場企業と提携しながら事業を展開しているため、新技術に関するノウハウなどが地場企業に波及しやすい。また、イノベーション関連センターの設置、人材育成などに積極的な姿勢を示す企業も多く、経済成長の持続性を高めるであろう。ただし、中国企業を含む各国からの投資の大半がタイの中で最も所得水準の高い東部地域に集中していることから（図表23・24）、今後地域間の経済格差が一段と拡大する可能性が高い。政府は「福祉カード」を通じた低所得

図表23 BOIの地域別投資許可額（2018年1月～2019年9月）



(資料) Board of Investment

図表24 タイの地域別一人当たり名目GDP（万バーツ）



(資料) National Economic and Social Development Council

者への再分配政策の強化などにより経済格差の縮小を図っているが、北部・東北部などへの産業誘致や農林水産業の生産性向上など、所得再分配前の経済格差縮小に向けた取り組みを強化する必要がある。

中国企業のタイ進出によって貿易構造も変化すると見込まれる。ただし、貿易構造への影響については、本稿の分析対象である中国企業の動向だけでなく、アジア全体のサプライチェーン再編の影響を受けると考える必要がある。各産業の大手企業は新たなサプライチェーンを模索している段階であるため、タイの輸出入先がどのように変容していくのかについては未知の部分も大きい。しかし、以下を勘案するとタイは直接的にも間接的にも中国依存を深めていくと考えられる。

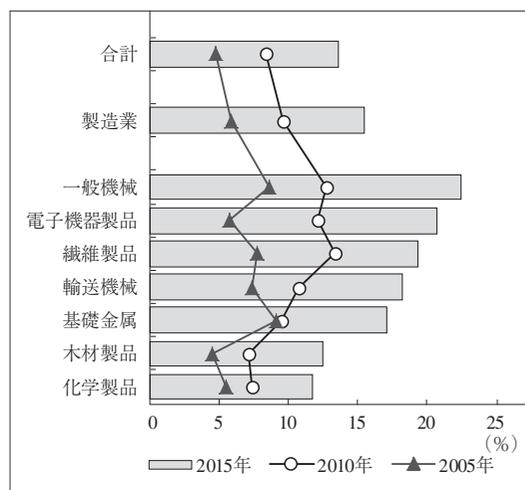
図表25 タイの中国からの主要輸入品(2018年)

HSコード	品目	金額(億ドル)	全体に占めるシェア(%)
トップ10の合計		138.2	27.7
8517	電話機・無線通信機器	48.9	9.8
8471	パソコン	20.6	4.1
7326	鉄鋼製品	13.4	2.7
8542	集積回路	10.0	2.0
8708	自動車部品	9.9	2.0
8544	電力・通信ケーブル	7.7	1.5
7210	鉄・非合金鋼(フラットロール製品)	7.2	1.5
8537	電気制御機器、数値制御装置	6.9	1.4
8536	電気スイッチ、ヒューズ、コネクタ	6.9	1.4
8504	変圧器	6.7	1.3

(資料) United Nations

まず、対中輸入の約1割を占める携帯電話のほか、パソコン、鉄鋼などの主要輸入品目のタイへの生産移転は起こっていない(図表25)。携帯電話については、在中国企業はベトナムやインドなどで現地生産拡大に向けた工場の設立を進めている(注11)。また、ベトナムなどで組み立てられる電子製品のうち、付加価値の高い中間財の大半は引き続き中国で生産される状況が続くと見込まれるため、実質的に中国に依存する構造は変わらないだろう。タイのベトナムからの輸入に占める中国の付加価値比率は過去10年で大きく高まったが(図表26)、近年のベトナムへの生産シフトを受けて同比率は一段と高まっていると考えられる。パソコンについては、HP

図表26 タイのベトナムからの輸入に含まれる中国の付加価値率



(資料) OECD

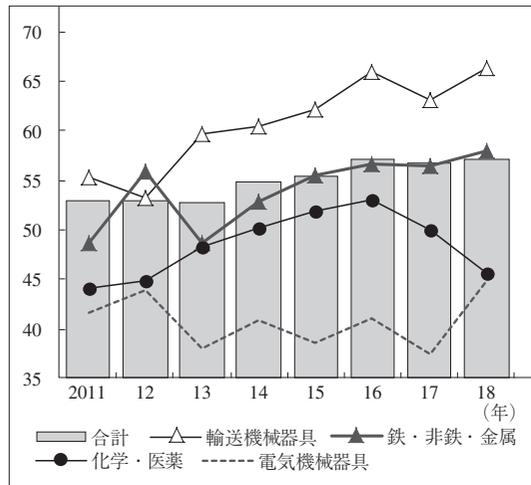
やデルなどのパソコンメーカーおよびそれらの企業からの受託製造を手掛けるEMS (Electronics Manufacturing Service、電子機器受託製造サービス) 企業が生産拠点をどこにシフトするかに依存する (注12)。

EV、高付加価値の電子機器、ロボット製造など、政府が中国企業に対してタイでの生産拡大を呼びかけている品目についても、産業集積が進むまでは現地調達率が低い状況が続き、中間財の大半を中国からの輸入に依存する構図が続くだろう。わが国はタイに厚い産業集積を有するがそれでも在タイ日系企業の現地調達率は6割弱であり (図表27)、直接投資残高とともにタイの対日輸入も増加し

ている (図表28)。ちなみに、2010年代にタイの対日輸入は一時的に減少しているが、これは対日輸入の主たる変動要因である国内自動車販売の不振を受けたものであり、産業集積の高まりによるものではない (図表29)。

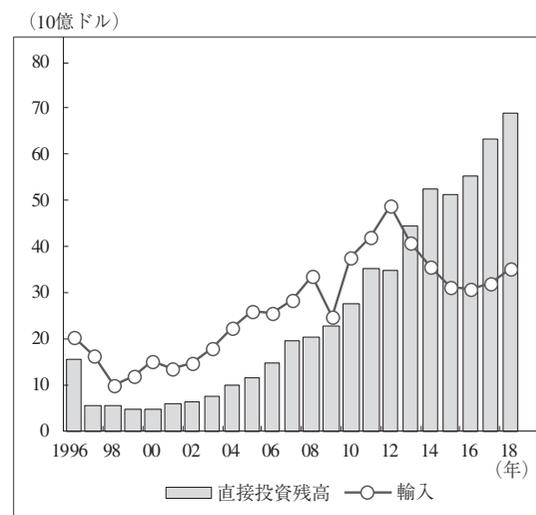
輸出については、中国企業のタイへの進出拡大の大半はタイでの国内販売およびタイから周辺国への輸出を狙ったものであることから、対中輸出が大幅に増える見込みはない。現在の主要輸出品目は天然ゴム・合成ゴム関連であるが (図表30)、それらを自動車や工場用部品向けに加工する化学関連企業が中国から生産移転する動きも出ていない。中国から他国への生産シフトに伴ってタイからの輸

図表27 日系企業のタイでの現地調達率 (%)



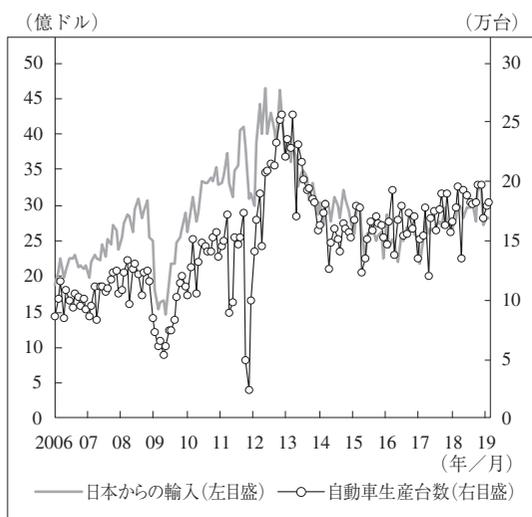
(資料) JETRO「アジア・オセアニア進出日系企業実態調査」

図表28 日本のタイ向け直接投資残高と日本からの輸入 (10億ドル)



(注) 直接投資残高は年末値、2014年以前は旧基準。
(資料) Bank of Thailand、日本銀行「国際収支統計」

図表29 タイの自動車生産台数と日本からの輸入



(資料) Bank of Thailand, The Federation of Thai Industries

図表30 タイの中国への主要輸出品 (2018年)

HSコード	品目	金額 (億ドル)	全体に占めるシェア (%)
トップ10の合計		130.7	43.3
4002	合成ゴム	21.5	7.1
4001	天然ゴム	19.6	6.5
3901	エチレン	14.7	4.9
8471	自動データ処理機械	14.6	4.8
2902	環式炭素水素	13.9	4.6
4407	ゴム糸・紐	12.2	4.0
8542	集積回路	9.1	3.0
9013	液晶デバイス	9.0	3.0
714	キャッサバ芋	8.9	3.0
1108	でん粉	7.2	2.4

(資料) United Nations

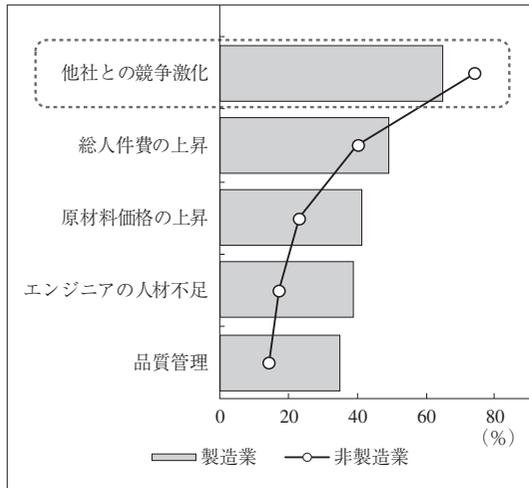
出先も変更する可能性が高い財としては、HDD (Hard Disc Drive) を挙げられる。タイは世界有数のHDD生産・輸出国であり、

中国に輸出されたHDDはパソコンなどへの組み込みを経て各国に輸出されている。そのため、パソコンの組み立て拠点が中国以外に本格的にシフトするようになれば、それにつれてタイのHDDの輸出先もシフトしていくと考えられる。ちなみに、SSD (Solid State Drive) の普及はHDD需要に下押し圧力をもたらしているものの、HDDはSSDよりも大量のデータを安価に保存出来ることから、経済のデジタル化に伴う取り扱いデータ量の飛躍的な増加を背景にHDDへの需要は今後も底堅く推移すると見込まれる。

(2) 在タイ日系企業への影響

最後に中国企業の進出に対して在タイ日系企業がどのように対応していくべきかを考察する。アメリカを筆頭に西側諸国では安全保障を中心に、中国の台頭は世界全体にとって重大な脅威になるとする中国脅威論が根強く存在する。また、中国のWTO加盟後は、中国から各国への輸出拡大が日系企業のアジア事業拡大に対して向かい風になるとの懸念もあった(注13)。現在、在タイ日系企業は経営上の最大の課題に他社との競合激化を挙げているが(図表31)、今後、中国企業のタイ市場への参入が本格化するなか、市場競争が一段と厳しくなる可能性はある。ただし、中国企業のタイ向け投資拡大の影響については過度に警戒するのではなく、補完と競合という二つの視点から捉える必要がある

図表31 在タイ日系企業の経営上の問題点
(2018年下期、複数回答)



(注) 調査対象企業数と回答企業数はそれぞれ1,725社と498社。

(資料) 盤谷日本人商工会議所「JCC 2018年下期日系企業景気動向調査(概要)」

(図表32)。

例えば、日中のタイを含む海外へのインフラ輸出については、受注を巡って競合する案件もあるものの、リスクテイクに消極的な日本企業が参入を見合わせた案件に中国企業が積極的に参入することで経済インフラの整備が進み、それを利用する日系企業に便益をもたらす場合もある(注14)。また、中国企業による次世代通信網の整備も、それらを活用した在タイ日系企業の工場のIoT(Internet of Things)や自動生産化を通じた生産性の向上につながる。その他の業種でも日中の企業が双方の強みを生かして協業しようとする動きが広がりつつある。具体的には、2018年10月に北京で「日中第三国市場協力フォーラム」が開催され52件の協力覚書が締結されたほか

図表32 在タイ日本企業と中国企業の競合・補完関係

	業種例		内容
	日本側	中国側	
補完関係	日中が別産業		日本企業が参入していない/技術力が限られる分野での中国企業の参入はそれらを活用する日系企業のビジネスにとってプラス
	製造業	インフラ関連産業	中国企業による物流インフラ開発は、それらを利用する日系企業の国内・海外取引を円滑化
	製造業	通信関連産業	中国企業による次世代通信網の整備は、日本企業の製造業の高度化(IoT、自動生産など)につながるとともに、デジタル関連産業における新たなビジネスチャンスを創出
競合関係	日中が同一産業		日中間の製品・サービスの質や販売ターゲット層が近い場合、中国企業のタイ進出拡大は日系企業のマーケットシェアを下押し
	自動車産業		政府のEV推進策を受けてEV関連に高い競争力を持つ中国企業の参入が進めば、内燃機関に高い競争力を有する日系企業の相対的な優位性は低下する可能性

(資料) 日本総合研究所作成

(図表33)、2019年4月にはEEC事務局の協力の下、JETROと中国国際貿易促進委員会によって「タイにおける日中ビジネス協力に関するワークショップ」が開催された。日中タイか

ら約400名が参加し、①交通・物流、②エネルギー・環境、③スマートシティの3分野における具体的な協力案件の組成に向けて、参加企業によるプレゼンテーションと商談が実

図表33 日中第三国協力に向けて締結された協力覚書

	日本側	中国／第三国側		日本側	中国／第三国側
1		中国国家開発銀行	29	千代田化工建設	中国寰球工程
2		中国工商銀行	30	日揮	中国輸出信用保険
3	みずほフィナンシャル・グループ	中国中信集団 中国輸出信用保険	31	東芝	中国電力建設集団
4		中国石油化工集団	32	日立製作所	中国東方電気集団
5		中国国家開発銀行	33	日立製作所 日立租賃	新中水（南京）再生資源投資
6	三井住友銀行	中国輸出信用保険	34	JERA 東京電力フュエル&パワー	中国華電集団清潔能源
7		中国輸出入銀行	35	電源開発	華潤電力
8	三菱UFJ銀行	中国銀行	36	JXTGエネルギー	中国石油化工集団
9	野村ホールディングス 大和証券グループ 三菱UFJフィナンシャルグループ 三井住友フィナンシャルグループ みずほフィナンシャルグループ	中国投資（CIC）	37	鳥取県	吉林省
10	SOMPOホールディングス	中国再保険	38	日本通運	中国外運
11	三井住友海上火災保険	中国太平洋保険	39	CHAdemo協議会	中国電力企業連合会
12	国際協力銀行	中国国家開発銀行	40	パナソニック	Beijing Baidu Netcom Science Technology
13	日本貿易保険	中国輸出信用保険	41	富士通	上海市信息投資
14	日本貿易振興機構	中国国際貿易促進委員会	42	富士フイルム	浙江海正薬業 国家応急防務物資工程技術 研究中心 中日友好医院
15	伊藤忠商事	中国中信集団	43	ViewSend ICT	中国中医科学院广安門医院 博視遠程医療科技（北京）
16		西王集団	44	日中医療・介護技術交流協会 Medical Excellence JAPAN	中国非公立医療機構協会
17	住友商事	中国国際海運集装箱（集団）	45	Medical Excellence JAPAN	海南博鳌楽城開発
18		北京首都創業集団	46	カーチスホールディングス	新華錦集団
19		上海復星医薬（集団）	47	京都大学イノベーションキャピタル	広州民営投資
20	丸紅	中国光伏行業協会	48	パシフィックコンサルタンツ	中国国際工程諮詢
21		中石化煉化工程（集団）	49	吉本興業	華人文化
22	三井物産	華潤（集団）	50	日中経済協会	中国国際貿易促進委員会
23		協鑫（集団）	51		中国機電産品輸出入商会
24	三菱商事	中国建材集団	52	日本国際貿易促進協会	
25	蝶理	新疆衆和			
26	Yokohama Urban Solution Alliance	江蘇嘉睿城建設管理 AMATA Corporation			
27	JFEエンジニアリング	杭州鍋炉集団			
28		上海環信環境工程			

(資料) 経済産業省「第1回日中第三国市場協力フォーラムにあわせて締結された協力覚書（52件）」を基に日本総合研究所作成

施された。今後、協力覚書が締結された企業を中心にタイビジネスにおける協業が進展する可能性がある。

他方、日中間で製品・サービスの質や販売ターゲット層に近い業種においては、中国企業のタイ進出拡大が日系企業の収益下押し圧力となる場合がある。わが国企業のタイ事業に特に大きなインパクトを与えるのが自動車関連産業における中国企業の進出である。今後、EVの早期普及に向けて、政府がEV生産・購入にかかわる補助金を拡大するとともに新車販売におけるEV比率の規制を導入する場合、内燃機関の開発に高い技術力を有する日系自動車企業の販売シェアが低下することになるだろう。中国企業と競合する可能性の高い在タイ日系企業はタイ市場における優位性を維持するべく、新技術への対応を加速するとともに、中国企業の製品・サービスとの差別化戦略を強化する必要がある。

(注10) 直接投資のタイ経済への影響についてはThanapol [2014]、Sasiwimon [2019]などを参照した。

(注11) 中国からタイへの生産シフトの事例はソニーが北京の工場を閉鎖した1件のみである。

(注12) どの程度の生産能力がどの国に移管されるのかは明らかになっていないが、携帯電話と同様、組み立てなど労働集約的な生産工程を中心に生産シフトが起こると考えられるため、タイよりも労働コストの低い国に向かう可能性が高い。

(注13) 2000年代初頭の経済面での中国脅威論については、鬼塚 [2003]、深尾 [2001]などを参照。

(注14) 日中のインフラ輸出の比較については、植村哲士・板谷美帆・益田勝也・章亜莉・何徳白樹 [2017]を参照した。

おわりに

2010年代にかけて貿易・観光を中心にタイ経済の中国依存度は高まったが、今後は投資面でも中国の重要性が高まっていくと見込まれる。それにより、これまでタイで圧倒的なプレゼンスを誇っていた日系企業のビジネスも見直しを求められることになる。わが国企業にとって中国とタイはアジアビジネスの2大拠点であることから、中国企業のタイ進出拡大は在中日系企業にプラス効果をもたらす可能性がある。そのため、中国企業のタイ進出を過度に警戒するのではなく、日中タイ3カ国がウィンウィンの関係を築くことを目指すべきである。日中企業が双方の強みを生かして、相互に補完的な役割を發揮していくことを期待したい。

補論：BOIと国際収支統計の直接投資の違い

BOIと国際収支統計の直接投資の大きな違いとしては、BOIの投資は税制特典が認められた新規プロジェクト投資のみを対象にしているのに対し、国際収支統計は税制特典の対象外の新規投資やM&Aによる事業権の取得を含んでいることを指摘出来る(図表34)。例えば、三菱UFJフィナンシャル・グループが2013年に資産規模で第5位の大手商業銀行アユタヤ銀行を5,000億円超で買収したことで、タイの金融セクターにおけるプレゼンスは飛躍的に高まったが、この投資は国際収支ベースの直接投資には反映される一方、BOIの直接投資統計には含まれない。

また、事業活動による内部留保の増減である再投資収益もBOIの直接投資には含まれない一方、国際収支統計には含まれる。2011年秋口に大水が発生した際には、被保険者への支払いにより大幅赤字を計上した保険会社を中心に多くの日系企業は内部留保の取り崩しを余儀なくされた。その結果、タイにおける事業規模は一時的に縮小し国際収支上の直接投資はマイナスを計上したが、これらの動きはBOIの投資統計には反映されない。

この他、BOIの投資は許可額であり、当局の認可が下りた後の計画変更や遅延などにより実際の投資額・実施時期との間に乖離が存在することにも留意する必要がある。実際、2011年の大水や2013～2014年の政治混乱などの予期せぬ事態の発生や2015年からの労働集約型産業への税制優遇措置の縮小を見越した駆け込み申請などにより、2010年代の直接投資には許認可ベースと実行ベースの間で大きな乖離が存在する。

許認可ベースの直接投資は景気の先行きを展望するうえで有用な指標であり、多くの内外メディアはBOIの統計に基づいてタイへの投資動向を報じている。ただし、BOIの統計はあくまでも投資の一面を捉えたものに過ぎないため、国際収支ベースの直接投資と合わせながら投資の実態を把握すべきである。

図表34 BOIと国際収支統計の直接投資の定義の違い

	タイ投資委員会	国際収支統計	
投資額の把握方法	タイ投資委員会への提出書類	銀行・企業による報告 (International Transaction Reporting System)	
投資額計上のタイミング	申請時/許認可時	投資の実行時期(発生主義)	
直接投資 の範囲	新規投資・拡張投資	投資奨励制度の対象プロジェクトのみ	全ての投資
	M&A (海外企業によるタイ企業の買収)	含まない	含める
	再投資収益	含まない	含める
	投資引き上げ	含まない(控除しない)	含める(控除する)

(資料) Board of Investment、Bank of Thailand、IMFなどを基に日本総合研究所作成

参考文献

(日本語)

1. 植村哲士・板谷美帆・益田勝也・章亜莉・何徳白樹 [2017] 「インフラ輸出における日中の競合と補完」野村総合研究所 知的資産創造 2017年11月号
https://researchmap.jp/?action=cv_download_main&upload_id=159121
2. 鬼塚義弘 [2003] 「中国脅威論」に関する一考察」国際貿易投資研究所 季刊 国際貿易と投資 Spring 2003 / No.51
<http://www.iti.or.jp/kikan51/51onizuka.pdf>
3. 熊谷章太郎 [2018] 「アノレル生産からみたアジアの労働集約型産業の未来」日本総合研究所、環太平洋ビジネス情報RIM 2018 Vol.18 No.71
<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/rim/pdf/10785.pdf>
4. 深尾享司 [2001] 「中国の産業・貿易構造と直接投資：中国経済は日本の脅威か」独立行政法人経済産業研究所 RIETI Discussion Paper Series 02-J-011
<https://www.rieti.go.jp/jp/publications/dp/02j011.pdf>

(英語)

5. Helpman, Elhanan, Marc J.Melitz and Stephen R.Yeaple [2004] "Export Versus FDI with Heterogeneous Firms" American Economic Review Vol.94 No.1, pp.300-316
6. Kenji Nozaki [2014] "FDI Directed to Thailand by Chinese Enterprises for Circumlocutory Export" Journal of Asian Development, 2017 Vol3, No.2 pp.43-59
<http://www.macrothink.org/journal/index.php/jad/article/download/11116/9003>
7. Sasiwimon Warunsiri Paweenawat [2019] "Foreign direct investment and wage spillover in Thailand: Evidence from firm-level panel data" International Journal of Social Economics, Vol.46, No.10, pp.1198-1213.
8. Thanapol Srithanpong [2014] "FDI and spillovers on productivity and wage in the business trade and services sector: A case of Thailand, Asia Pacific Business & Economics Perspectives, 2 (1), Summer 2014 pp.54-70
http://apbersociety.org/Asia_Pacific_Business_and_Economics_Research_Society/Journal_files/Srithanpong.pdf

本誌は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。

本誌は、作成日時時点で弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。