

# 日・タイ経済連携協定の 期待と課題

調査部 環太平洋戦略研究センター  
主任研究員 大泉 啓一郎

## 要 旨

1. 2007年4月3日、タイのスラユット首相と安倍首相は、自由貿易協定（FTA）を柱とする「日本・タイ経済連携協定（JTEPA）」に署名した。同協定は、モノの貿易自由化だけでなく、サービス貿易・投資の促進、技術協力、人の移動の促進、知的財産権保護などを対象としており、両国の経済関係がより一層強化されることが期待出来る。
2. 日・タイ経済関係の歴史は古く、2007年は日・タイ修交120周年に当たるが、とくに1985年のプラザ合意以降、日系企業がタイ進出を加速させたことを主因に、両国の経済関係は緊密化した。日本からの直接投資額は、製造業を中心に1985年の5,620万ドルから2006年には31億1,069万ドルへ増加した。90年代には電子電機分野への投資が多かったが、2000年以降は自動車を含む輸送機器分野が増加した。現在では、タイは日系企業の重要な生産拠点となっている。
3. 日系企業の進出に伴い、両国間の貿易が急増した。日本からタイへの輸出は1985年の2億ドルから2006年は229億ドルへ、輸入も同期間に1億ドルから169億ドルへ増加した。タイ向け輸出は95%以上が工業製品であり、輸入でも工業製品の割合が1985年の27.0%から2005年は71.9%へ上昇した。
4. 今回署名した経済連携協定では、発効と同時に日本がほぼ100%の鉱工業製品の関税を撤廃し、タイは10年以内の関税撤廃を目指す。ただし、タイは自動車について関税率を引き下げるものの詳細は今後の協議事項とし、日本も多くの農産物の関税を撤廃・引き下げに応じたものの、コメを例外とした。その結果、フィリピンとマレーシアとの連携協定に比べ、双方に例外が多く残る結果となった。
5. 投資促進では、タイがサービス分野の投資規制を緩和することで進展がみられた。たとえば、現地で生産する製品を扱うことを条件に販売会社、修理などアフターケアを行うサービス会社への出資比率の上限が50%未満からそれぞれ75%、60%へ引き上げられる。
6. また、技術協力では、日・タイ経済関係の深い分野、農産物・食料品、自動車、鉄鋼、繊維分野で人材育成、技術支援、マーケット開拓などの協力体制構築に向けた文書が交わされた。人の移動では、タイは就労認可条件の緩和、手続きの簡素化、日本は滞在資格対象の拡大と要件の緩和に合意した。今後、日系企業のタイ人雇用規制の緩和、介護福祉士としてのタイ人の滞在資格などが検討される予定である。
7. 日・タイ経済連携協定の内容について日本側のメリットが少ないとの批判もあるが、協定では「ビジネス環境整備委員会」を通じて、タイ政府に随時、問題解決への施策を要請するプロセスが盛り込まれた。

## 目 次

### はじめに

#### I. 日・タイ経済関係 ～深まる関係～

1. 直接投資
2. 貿易

#### II. 貿易の自由化

1. タイの関税引き下げ
2. 日本の関税引き下げ

#### III. 投資促進、経済協力、人の 移動

1. 投資促進
2. 経済協力
3. 人の移動

### おわりに

### はじめに

2007年4月3日・タイのスラユット首相と安倍首相は、自由貿易協定（FTA）を柱とする「日本・タイ経済連携協定（JTEPA）」に署名した。日本の経済連携協定の署名は、シンガポール、メキシコ、マレーシア、フィリピン、チリに次いで6カ国目で、秋にも発効される見込みである。

日・タイ経済連携協定によれば、発効後10年以内にタイ側の輸入の97%、日本側の輸入の92%が無税になる。また、経済連携協定は、モノの貿易の自由化だけでなく、サービス業を含めた投資の促進、人の移動に関する規制緩和、技術協力、知的財産権の保護など幅広い分野を対象としており、両国の経済関係がより一層強化されることが期待出来る。

本稿では、I. で、日・タイ間の貿易・投資を振り返り、II. で、本協定において合意されたモノの貿易の自由化について、III. では、投資促進、技術協力、人の移動について考察する。

#### I. 日・タイ経済関係 ～深まる関係～

日・タイの交易関係の歴史は古く、2007年は「日・タイ修好120周年」に当たる。

とくに1985年のプラザ合意以降の円高を背景に、日系企業がタイに多数進出したことで、

両国の経済関係は急速に緊密化した。

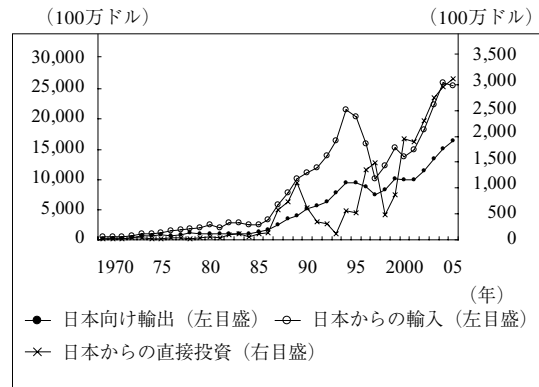
図表1は、タイ側からみた日本からの直接投資受入額（国際収支ベース）および対日貿易額の推移である。直接投資、貿易額ともに1988年以降急増したことがわかる。その後、90年代末にかけて通貨危機により、ともに減少したが、2000年以降再び増加し、2006年は、直接投資が31億ドル（タイにとって第1位）、輸出が165億ドル（同第2位）、輸入が255億ドル（同第1位）となっている。

## 1. 直接投資

図表2は日本側からみたタイへの直接投資を製造業と非製造業に区分したものである。日本からタイへの直接投資の主体は製造業であり、日系企業がタイを生産拠点として重視してきたことがわかる。製造業への直接投資の内訳をみると、1990年代は電子電機分野が多かったが、2000年以降は自動車を含む輸送機器分野が増加した。これらの製品は当初は主にアメリカ向けに輸出されていたが、その後、日本向け逆輸入、欧州やアジア域内向けが増え、現在は国内向けも増加している。他方、非製造業への直接投資は、80年代末から90年代半ばまでは建設、運輸、不動産、2000年以降は商業、金融・保険、サービス業が中心となっている。

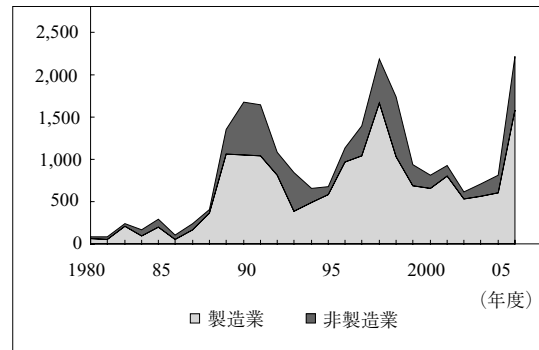
日本銀行が発表したタイ向け直接投資累計額（製造業）は、2006年末時点で1兆7,647億円と、アジアのなかでは中国（3兆6,052

図表1 日本との貿易・投資関係



（資料）タイ中央銀行統計より作成

図表2 日本からの直接投資



（資料）財務省、日本銀行資料より作成

億円）に次いで多い。

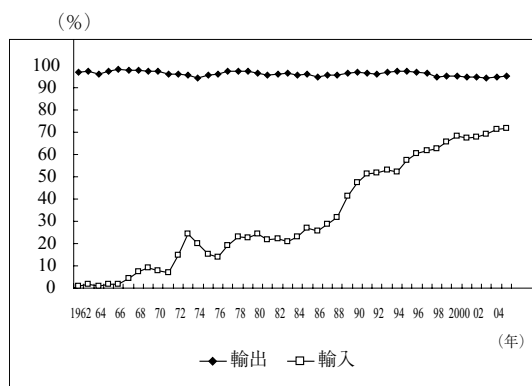
このところは政局不安が高まっているものの、日系企業のタイへの期待は依然として高く、2006年11月に国際協力銀行（JBIC）が発表したアンケート結果では、484社中142社がタイを中期的（今後3年程度）に有望な地域として捉えている。順位では中国、インド、

ベトナムに次いで第4位となっている。

## 2. 貿易

両国の貿易関係が、プラザ合意以降急速に緊密化したことは前に述べた。ここでは、その内容の変化をみておこう。日本のタイ向け輸出のほとんどは工業製品であり、その割合は一貫して95%を超えている(図表3)。他方、タイからの輸入に占める工業製品の割合は80年代半ばまで30%を超えることがなかったが、日系企業の進出に伴い、その割合は90年が41.4%、2000年が65.7%、2005年が71.9%へ上昇した。ただし、タイは日本にとって重要な農産物・食料品の調達国であり、日本の農産物・食料品輸入の5%を占める。タイ側からみると近年、伸び率は低下傾向にあるものの、日本向け輸出の約15%を占めている。

図表3 日本の対タイ貿易に占める工業製品の割合



(資料) UN COMTRADE

2006年の輸出入の内訳は図表4に示した通りである。

タイの輸出入に占める日本の割合は、輸出が90年の17.2%から2006年に12.7%へ、輸入が同じく30.6%から20.1%へ低下している。しかし、現在ではタイにおける日系企業の多くは、これまで日本から輸入していた原材料や中間財をその他の東アジア諸国から調達し、他方、製品を世界に輸出している。つまり、輸出入の割合でみると日本のプレゼンス

図表4 2006年の日本の対タイ貿易内訳

輸出 (1,000ドル、%)

	金額	前年比	シェア
総額	22,923,804	1.4	100.0
食料品	143,473	▲ 4	0.6
繊維及び同製品	285,074	▲ 2.6	1.2
化学製品	2,355,050	8.4	10.3
非金属鉱物製品	277,102	4.6	1.2
金属及び同製品	4,280,172	▲ 1.1	18.7
一般機械	5,475,982	▲ 3.5	23.9
電気機器	5,359,945	3.4	23.4
輸送用機器	2,280,866	▲ 3.1	10.0
精密機器	436,703	6.2	1.9
その他	2,029,436	14.7	8.9

輸入

	金額	前年比	シェア
総額	16,895,509	7.8	100.0
食料品	2,430,889	2.4	14.4
原料品	1,384,846	34.7	8.2
鉱物性燃料	426,597	60.3	2.5
化学製品	959,700	4.4	5.7
繊維製品	452,207	▲ 2.4	2.7
非金属鉱物製品	434,120	5.8	2.6
金属及び同製品	878,840	27	5.2
機械機器	7,567,745	3.2	44.8
その他	2,360,565	8.1	14

(資料) JETROホームページ

は低下しているが、タイにおける日系企業の実際のプレゼンスは高く、同国の持続的な経済発展に大きく寄与している。後述するように日系自動車メーカーの進出により、タイはピックアップトラックの世界的な生産拠点になったし、また電子電機分野においては、中国との分業体制の深化に寄与した。

## Ⅱ．貿易の自由化

今回署名された経済連携協定によって双方の輸入関税が様々な品目で引き下げられる。次に、日・タイ経済連携協定のなかで合意したモノの貿易の自由化について、タイに先立って署名されたマレーシア、フィリピンとの経済連携協定と比較しながら、考察する(図表5)。

図表5 経済連携協定概要(貿易自由化)

	タイ	マレーシア	フィリピン
署名日	2007年4月3日	2005年12月13日	2006年9月9日
相手国側の自由化	輸入の97%が無税に	輸入の99%が無税に	輸入の97%が無税に
鉱工業品	10年以内にほぼ関税撤廃	10年以内にほぼ関税撤廃	10年以内にほぼ関税撤廃
完成車(3000cc以下)	6年目に再協議	2009年まで段階的引き下げ、2010年に撤廃	30%から20%へ引き下げ、2009年に再協議
完成車(3000cc超)	4年目までに現行税率80%を60%に引き下げ。2009年に再協議	2007年まで段階的引下げ。2008～09年は0～5%、2010年に撤廃	原則2010年、遅くとも2013年に関税撤廃
自動車部品	関税率20%超の品目→初年度に20%まで引き下げ、5年後に撤廃。関税率20%以下の品目→5年後に撤廃。一部エンジン・エンジン部品など5品目→7年後に関税を撤廃	現地組立車用部品は関税即時撤廃。その他の部品も2010年までに撤廃	現地組立車用部品のうち比で生産されていないものは関税撤廃
鉄鋼	日本からの輸出量の50%以上(無税枠を含む)について関税を即時撤廃。その他の品目は段階的に関税を引き下げ、10年後に撤廃	実質上すべての鉄鋼・鉄鋼製品の関税を10年以内に撤廃	日本からの輸出量の60%以上(無税枠を含む)について関税を即時撤廃。関税の免税措置供与の条件を3年ごとに再協議
農水産品			
温帯果実	りんご、なし、ながいも等即時撤廃	りんご、なし、かき等即時撤廃	りんご、なし、ぶどう等即時撤廃
日本側の自由化	輸入の92%が無税に	輸入の94%が無税に	輸入の92%が無税に
鉱工業品	発効と同時にほぼ撤廃	発効と同時にほぼ撤廃	発効と同時にほぼ撤廃
農水産品	コメを交渉対象外とする	コメを交渉対象外とする	コメを交渉対象外とする
熱帯果実	ライチ、マンゴー、パパイア、ドリアン等即時関税撤廃	マンゴー、マンゴスチン、ドリアン、パパイア、ランブータン等即時関税撤廃	
鶏肉(骨なし)	関税削減:11.9%→8.5%(5年目)		関税割当 枠内税率:8.5%(枠外税率11.9%)、割当数量1年目1000トン(毎年1000トンずつ増加)→5年目7000トン
鶏肉(加工品)	関税削減:6.0%→3.0%(5年目)		
エビ・エビ加工品	関税即時撤廃		
マグロ缶詰	関税撤廃(5年目)		

(資料) 外務省、経済産業省資料より作成

## 1. タイの関税引き下げ

タイは、協定発効後10年以内に大半の鉱工業製品の関税を撤廃する。この点はマレーシア、フィリピンとも同様であるが、関税撤廃に向けたスケジュールや例外品目については異なる。ここでは、いずれの国においても議論の中心となった自動車とその部品についてみておこう。

タイは3000cc以下の完成車について、同協定による関税引き下げを見送り、発効後6年目に再協議することとした。また、3000cc超の完成車についても、発効から4年目までに現行税率の80%を60%へ引き下げるものの、それ以降のスケジュールについては2009年に再協議することとした。他方、マレーシアは3000cc以下の完成車の関税を2009年まで段階的に引き下げ、2010年に撤廃するとし、3000cc超についても、2007年まで段階的に引き下げ、2008～09年に0～5%、2010年には撤廃することとした。フィリピンは、3000cc以下の関税率を発効により30%から20%へ引き下げ、その後は2009年に再協議することとし、3000cc超については2010年を目標に、遅くとも2013年に関税を撤廃することとした。つまり完成車の関税引き下げの速度はタイが最も遅いことになる。

自動車部品では、タイは一部のエンジン部品を除き、5年後に関税を撤廃する。そしてすべての部品について7年後に撤廃する。他

方マレーシアも、発効と同時に現地組み立て（CKD）用部品の関税を撤廃し、それ以外については2008～09年に0～5%へ引き下げ、2010年に撤廃する。フィリピンは当該部品が同国で生産されているか否かを基準とし、国内で生産されていない場合、現地組み立て用部品の関税を撤廃し、それ以外は10年以内の撤廃を目指す。ただし、フィリピンで生産されている部品についてはフィリピンが引き下げの主導権を持ち段階的に引き下げる。このように自動車部品についてもタイの速度はマレーシア、フィリピンに比べて遅い。

タイが自動車とその部品の関税率の引き下げが遅れた主な理由は、タイ政府が日本政府の最も関心の高い自動車関税の引き下げを交渉のカードとして活用したことである。日・タイ経済連携協定の交渉に当たったタクシン前政権は、開発途上国であっても経済のグローバル化を直視し、むしろ先進国との間でも積極的にFTA政策を進めることで経済発展を実現すべきとの立場をとっていた。その一方で、FTAの内容は各国の「交渉力」によって大きく左右されるものであり、安易な妥協を許さなかった。ちなみにASEAN・韓国自由貿易協定（AKFTA）はタイのみが署名していない。

つまり日・タイ経済連携協定交渉においてタイは自動車関税の引き下げをカードに、日本から有利な条件（たとえば農産物の関税撤廃や人の移動に関する規制の大幅緩和）を引

きだそうとしたといえる。最終的な合意内容からみれば、日本はコメを交渉の対象外とし、人の移動についてもその多くを今後の協議事項とする一方で、タイの完成車の関税率引き下げも再協議事項となった。

## 2. 日本の関税引き下げ

他方、日本のタイからの鉱工業製品の輸入関税は、マレーシア、フィリピンと同様に、発効と同時にほぼ100%廃止される。タイは世界的なコメの輸出国であり、その他の農産物・食料品を世界に輸出しており、「世界の台所」として輸出競争力強化を目指してきた。最終的には、コメは交渉の対象からはずれることになったものの、農産物・食料品では以下の関税引き下げ・撤廃が合意された。

熱帯果実は即時撤廃する。そのほか、エビやエビ加工品は協定発効とともに撤廃、マグロの缶詰についても3年以内の撤廃が決まった。また、骨なし鶏肉は5年以内に11.9%から8.5%へ、鶏肉加工品については6.0%から3.0%へ引き下げられる。

これまでのように農産物を一括して自由化の対象からはずすのではなく、安全・安心な食料の安定的輸入、輸入先の多元化などを考慮しながら、自由化のスケジュールを策定するという柔軟な動きがみられるようになったことは、日本の農産物に関する輸入政策の進展といえよう。

日本の経済連携協定戦略は、農林水産分野

について食料安全保障の視点や、同分野の構造改革の進捗状況を勘案して進めることを基本姿勢としているが、今後、農産物・食料品の輸出国であるタイとの間でどのような関係構築に向けて協議がなされるかが注目される。

## Ⅲ. 投資促進、経済協力、人の移動

### 1. 投資促進

図表6に投資促進、経済協力、人の移動の概要を示した。

量的拡大や円滑化を基本とする投資促進方針は、いずれの連携協定でも明記されているが、タイとの協定はマレーシア、フィリピンに比べ、より詳細に規定されている。また昨今の政局不安を勘案して、同協定では「タイ側は、ほとんどの製造業において、日本の投資家に対し、現状の投資政策より制限的に変更する意図を有さないことを約束」と明記した。とくに、近年、急速に拡大するタイ市場への日系企業のさらなる参入促進を目的に、サービス分野の投資規制緩和を検討することが盛り込まれた。同協定では、具体的に①卸・小売サービス、②保守・修理サービス、③ロジスティクス・コンサルティング、④広告サービス、⑤ホテル・ロジシング・サービス、⑥レストランサービス、⑦海運代理店サービス、⑧カーゴハンドリングサービスの分野に

図表6 経済連携協定概要（投資促進、協力、人の移動）

	タイ	マレーシア	フィリピン
投資促進			
基本ルール	二国間の投資をより拡大・円滑化するための基本ルールに合意 タイ側は、ほとんどの製造業において、日本の投資家に対し、現状の投資政策より制限的に変更する意図を有さないことを約束	二国間の投資をより拡大・円滑化するための基本ルールに合意	二国間の投資をより拡大・円滑化するための基本ルールに合意
サービス分野			
方針	サービス分野の透明性向上、及びさらなる自由化に向けて引き続き取り組むことに合意 透明性向上の枠組の構築	サービス分野の透明性向上、及びさらなる自由化に向けて引き続き取り組むことに合意 透明性向上の枠組の構築	サービス分野の透明性向上、及びさらなる自由化に向けて引き続き取り組むことに合意 透明性向上の枠組の構築
相手国の規制緩和			
外資比率規制緩和	多くの分野で外資比率を含めてタイ側が改善を約束 ①卸・小売サービス②保守・修理サービス③ロジスティクス・コンサルティング④広告サービス⑤ホテル・ロジング・サービス⑥レストランサービス⑦海運代理店サービス⑧カーゴハンドリングサービス	製造業関連サービス（賃貸、保守、修理等）における外資比率に関する規制緩和（外資による株式の過半数取得の容認）	教育サービス 健康に関連するサービス及び社会事業サービス 海上運送の代理店サービス 外資比率に関する約束電子計算機及び関連サービス 問屋サービス商業銀行サービス
協力分野	9分野を設定 ①農林水産業②金融サービス③科学技術・エネルギー・環境④教育・人材育成⑤中小企業⑥投資貿易促進⑦情報通信技術⑧観光⑨ビジネス環境整備	7分野を設定 ①農林水産業②教育・人材育成③情報通信技術④科学技術⑤中小企業⑥観光⑦環境	10分野を設定 ①人材育成②金融サービス③情報通信技術④エネルギー及び環境⑤科学技術⑥貿易・投資促進⑦中小企業⑧観光⑨運輸⑩道路整備
人の移動	日本側の措置 ①タイ料理人の入国要件を現行の実務経験10年以上を5年以上に緩和②タイの伝統舞踏、音楽、料理、ボクシングなどの指導員（インストラクター）を滞在資格の対象とする ③タイ・スパ・サービスの受け入れの継続協議④介護福祉士の受け入れの継続協議 タイ側の措置 ①査証と就労認可書の申請を一括して行うワンストップサービスセンターの利用条件をBOI（投資委員会）奨励企業だけでなく、投資額300万バーツ以上の企業に拡大②就労目的の在留認可要件である最低月収を6万バーツから5万バーツへ引き下げ③就労認可代理申請における査証申請書類などを不要④タイ人の雇用義務（日本人1人に対し、タイ人4人を雇用）の緩和など継続協議		6つの区分についてそれぞれ定める条件に従って、自然人の入国および一時滞在を認可する。 ①短期の商用訪問者②企業内転勤者③投資家④自由職業サービスに従事する者⑤契約に基づき一時滞在する自然人⑥看護師または介護福祉士

(資料) 外務省、経済産業省資料より作成



ついて、外資比率を含めてタイ側が改善すると約束した。具体的には、現地で生産する製品を扱うことを条件に販売会社、修理などアフターケアを行うサービス会社への出資比率の上限が50%未満からそれぞれ75%、60%へ引き上げられる予定である。

## 2. 経済協力

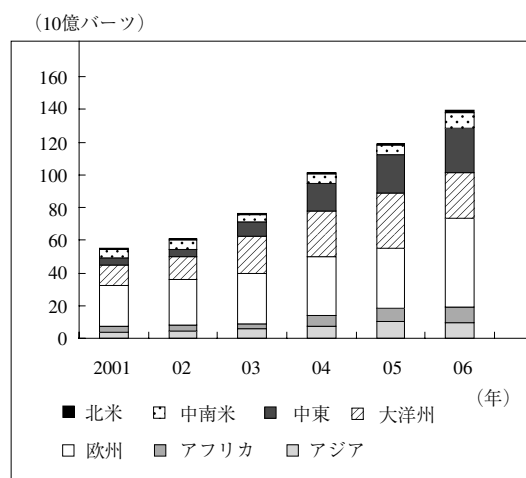
日・タイ経済連携協定では、両国の経済関係の強化を目的に、①農林水産業、②金融サービス、③科学技術・エネルギー・環境、④教育・人材育成、⑤中小企業、⑥投資貿易促進、⑦情報通信技術、⑧観光、⑨ビジネス環境整備の九つの協力分野が明記された。

さらに具体的な施策として、日本の経済産業大臣とタイの商務大臣の間で、食品加工、鉄鋼、自動車、繊維の分野における人材育成、技術支援、マーケット開拓などでの協力体制構築に向けた文書が交わされた。

たとえば、タイの農産物・食料品の日本向け輸出は、全体の15%（日本側では5%）を占めており、同部門での協力は、農業部門の就業人口比率が40%を超えるタイの経済発展を底辺から支える効果がある。タイ投資委員会（BOI）は、これにより日本向け輸出が20%増加すると見込んでいる。農業支援のなかには農業協同組合のリーダー育成プロジェクトや両国の地域の交流を軸とした農業振興も計画されている。

また自動車分野では、タイはすでにピック

図表7 貨物輸送機器関連輸出



(注) HS8704の輸出額。

(資料) タイ関税局資料より作成

アップトラックの世界的な生産拠点となっており（図表7）、ピックアップを含む貨物輸送機器（HS8704）の輸出額は2001年の549億パーツから2006年には1,393億ドルへ増加した。金型加工や表面加工など裾野産業の人材育成、日本の退職者を活用した技術ボランティアを通じた技術移転なども計画されている。タイから輸出される自動車のほとんどは、日系自動車メーカーによる生産であり、自動車部品や鉄鋼製品の関税率の引き下げに加え、同分野の技術・人材支援は日系自動車メーカーの競争力強化をさらに促すことが期待される。

### 3. 人の移動

2006年時点で、在タイ邦人は38,031人、在日タイ人は37,703人である。ただし短期出張者を含む日本人の訪タイ観光客数は2000年以降年間100万人を超えており、2005年は118万人と、東アジアでは中国、韓国に次いで多い。これに比べて、タイ人の訪日観光客数は少ないものの、2000年の7万人から2005年には12万人と増加傾向にある。

タイとの経済連携協定では、人の移動について詳細な協議がなされた。

同協定では、タイ側は、①査証と就労認可書の申請を一括して行うワンストップサービスセンターの利用条件をBOI奨励企業だけでなく、投資額300万バーツ以上の企業に拡大し、②就労目的の在留認可要件である最低月収を6万バーツから5万バーツへ引き下げ、③就労認可代理申請における査証申請書類などを不要とするとした。今後、④タイ人の雇用義務（日本人1人に対し、タイ人4人を雇用）の緩和などが継続協議されることになっている。他方、日本側の措置としては①タイ料理人の入国要件を現行の実務経験10年以上を5年以上に緩和すること、②タイの伝統舞踏、音楽、料理、ボクシングなどの指導員（インストラクター）を滞在資格の対象とすることを決め、③タイ・スパ・サービスの受け入れと、④介護福祉士の受け入れの可能性について継続協議とした。

### おわりに

スラユット政権発足時、すべてのFTA締結について、その内容の国民への開示と国会での審議を義務付けたため、日・タイ経済連携協定の再調整や署名の遅れが危惧された。しかし、実際には日・タイ経済連携協定について、例外扱いとし、審議の期間を短縮し、2007年4月の署名にこぎつけた。このことは、タイ経済にとって日本のプレゼンスがいかに高いかを示したものだといえる。

また、近年のタイの政局不安にもかかわらず、日・タイ経済関係はほとんどその影響を受けていない。新憲法制定、それに基づく選挙と新政権の発足がスケジュール通り行われれば、日系企業の東南アジアにおける生産拠点としての機能強化のためにも経済連携協定の役割はより注目されることになるだろう。

日・タイ経済連携協定は交渉開始から署名まで3年5カ月を要した。これに対し、中国や韓国がASEANと包括的経済協力協定にすでに署名していることから、日本の経済連携交渉が出遅れているとの批判が高まっている。また、日・タイ経済連携協定の内容について日本側のメリットが少ないとの批判もある。

しかし、これまでみてきたように二国間の経済連携協定には、両国の事情に配慮し、きめ細かな規定を設けることが出来るという利点がある。同協定では、官民で構成される「ビジネス環境整備委員会」を発足させ、タイ政

---

府に随時、問題解決への施策を要請するプロセスも盛り込まれた。今回の日・タイ経済連携協定の署名は、両国の新しい経済関係強化のスタートと位置付けることが出来る。