

タイ・バンコクおよび周辺の現状 ～奈良経済同友会タイ・バンコク視察研修に参加して～

平成 28 年 5 月 26 日から 5 月 29 日までの日程で、タイのバンコクおよび周辺の工業団地を訪問させていただく機会を得ました。日系企業の進出により電気・電子、自動車関連産業とともに発展してきたタイの首都バンコクおよびその周辺の現状を報告します。

1. タイの概要

タイは東南アジアのインドシナ半島中央部に位置する面積 51 万 4,000km²、人口 6,600 万人、熱帯性気候の国である。タクシン派（農村部）と反タクシン派（都市部）の対立が続く同国は現在、軍主導のプラユット暫定政権が統治している。

首都バンコクの面積は 1,569 km²（国土の 0.3%）、周辺部も含めた都市圏には約 1,000 万人（同国人口の約 6 分の 1）が生活している。

経済面では、GDP の約 3 割を、また輸出額の約 9 割を製造業が占めており、特に自動車関連産業が同国の経済発展に大きく貢献している。これには電気・電子、自動車関連分野の法人税の免除等、BOI（タイ投資委員会、工業省傘下の投資誘致機関）の投資恩典制度や外国人事業法等による外資誘致施策が大きく寄与している。

日系企業による自動車関連産業が集積するタイは「東南アジアのデトロイト」といわれ、年間生産台数は 200 万台前後、その 4 割はタイ国内向け、6 割は豪州、ASEAN、中近東等へ輸出されている。

2. 視察企業の概要

（1）自動車部品メーカー A 社

奈良県にある自動車部品メーカーの現地法人 A 社はバンコクの東 140km、プラチンブリ県の 304 工業団地にあり、地盤が強固で海拔が 20m 程度あるため、過去の洪水被害を免れている。同社では自動車のウォーターポンプやステアリング、サスペンション等の部品を製造、408 名の従業員が勤務している。

工場内には大勢の若年女性従業員が金属加工や検品を行っており、中高年のパートタイマーが多い日本国内とは労働事情が異なっている。賃金は一人当たり年間 10～20 万バーツ（30～60 万円）である。

同社は日本への輸出に頼らずタイ国内のみで収益を上げられるよう、OEM（委託者ブランド名での製造）比率を 5 年以内に 30%へと高める目標を掲げている。

（2）自動車部品メーカー B 社

同じく奈良県にある自動車部品メーカーの現地法人 B 社は、2002 年バンコク事務所の設立を経て、翌 2003 年、バンコクの南東 60km、チョンブリ県のアマタナコーン工業団地にて操業を開始。同工業団地は大型船舶が入港できるレムチャバン港に近く、自動車関連の日系企業が数多く集積している。

同社は自動車のシートベルトやトランスミッション関連部品や自動二輪用部品の製造・組立を行っており、2013 年には新工場も完成、日本人スタッフ 4 名を含む 120 名が勤務している。

工場内では精密金属プレス、プラスチック成型、スプリング製造が行われており、ここでも女性従業員の姿が多くみられたが、タイでは男性よりむしろ女性の方が生活力があり、勤勉でよく働く傾向があるという。



自動車部品メーカー A 社（左）と同じく B 社（右）の様子。ともに若年層の女性従業員の姿が目立つ。

(3) 食料品メーカー C 社

日本の大手食料品メーカーの現地法人 C 社は 1960 年に設立しており、現在は冷凍食品等の関連会社も含め 20 近い拠点で約 7 千人の従業員が働き、調味料やインスタント麺、缶コーヒー等を国内外に供給している。

視察で訪れたアユタヤ工場はアユタヤ遺跡がある市中心部から北へ約 10km に位置し、204ha の広大な敷地に建つ国内最新工場では 2013 年 4 月に稼働を開始、日本でお馴染みの調味料を年間 64,000 トン生産している。またバイオマスコジェネレーション（熱電併給）システムを導入しており、燃料に国内の精米所で発生するもみ殻を利用、CO₂ 排出量の削減を図っている。

施設を案内した 20 代の女性従業員によると、同社はタイ国内でも大手食料品メーカーとして広く認知されており、安定感、給与面、労働環境面から新卒者の就職希望先として人気が高いという。

(4) 日系企業の進出動向（ジェトロ・バンコク事務所、みずほ銀行バンコック支店より）

タイの日系企業は、商務省のデータベースでは 4,600 社近く（2014 年時点）あるが、未登録の企業も含めると実態は 6,000 社程度と推定される。

現在も日系企業の進出は続いているが、製造業では過当競争となっており、タイ国内の人手不足・賃金上昇も相俟って、タイから撤退する企業や労働集約的な製造工程を隣国のラオス、カンボジア等に移転する企業も一部に見られる。代って、サービス業など第三次産業分野で進出する日系企業のシェアが高まっている。

3. 首都バンコクの様子

バンコクを訪れてまず驚かされたのが交通渋滞のすさまじさだ。朝夕のラッシュ時には 6~10 車線の道路が自動車でびっしり埋め尽くされ、通常なら 5 分とかからない距離が 30 分から 1 時間もかかる。都内すべての人・車両の時間とエネルギーの空費を考えると、莫大な経済損失となっている

のは明らかである。市街地の道路本数や地下鉄などの鉄道路線が極端に少ないことが大きな要因となっており、主要な交通機関はバス（エアコン有り無しで料金が異なる）やモーターサイ（オートバイのタクシー）などがメインとなっている。滞在中には交通事故現場にも何度か遭遇した。現在バンコクでは複数の地下鉄路線の建設が進行しており、今年 8 月には日本の資本・技術の提供を受けたパープルラインが開通する。



バンコク名物の交通渋滞（左）と建設中の地下鉄（右）

街並みも中所得国独特のものがあり、近代的な高層ビルが建つオフィス街と無数のバラックが並ぶスラム街が混在している。洗練された商業施設の道路沿いには無数の電線がバラバラに張り巡らされ、所々垂れ下がって見るからに危険な状態であった。

1960 年代、オリンピック開催直前の東京もこのような感じだったのだろうか、まだまだ発展の余地が大きいバンコクの 10 年後、20 年後の姿に思いを巡らせた次第である。

4. 終わりに

製造業分野で外資を呼び込み発展してきたタイは、慢性的な人手不足・賃金上昇に直面しており、「中所得国」から「高所得国」へと持続的成長を遂げるために、電子設計、バイオテクノロジー、ハイブリッド・電気自動車の部品製造等、より付加価値の高い産業分野への外資誘致を促進している。

親日国タイが ASEAN 諸国のサプライチェーンのハブとして重要な役割を担い、日本とともにさらなる発展を遂げることを期待する。

（前田 徹）