

講演会名：日タイ経済協力ウェビナー／泰日工業大学J-Seminar
主催：日・タイ経済協力協会／泰日工業大学（TNI）
日時：2023年5月16日（火）15:00～16:30（日本時間）
於：オンライン

変わる日系企業の集積地・タイ ～TNIの1年で感じた変化と危機感～

助川成也

国土舘大学 政経学部 教授
泰日工業大学（TNI） 客員教授

助川成也 略歴

国土舘大学政経学部教授／泰日工業大学 客員教授
Yahoo! ニュース公式コメンテーター

【学歴】

九州大学大学院経済学府博士後期課程修了博士(経済学)

【職歴】

1992年 日本貿易振興会(ジェトロ)入会
1998年 **タイ・バンコク事務所 (日系企業支援)**
2004年 本部海外調査部アジア大洋州課
(ASEAN総括・FTA総括)
2010年 **バンコク事務所 (次長・広域調査員)**
2013年 本部 海外地域戦略主幹 (ASEAN)

2017年 国土舘大学 政経学部 准教授
2020年 同大学 政経学部 教授 (現職)
2022年 **泰日工業大学 (TNI) 客員教授 (現職)**
(在外研究で1年間タイ滞在。23年3月帰国)

YAHOO! ニュース
JAPAN

主要	経済	エンタメ	スポーツ	国内	国際	IT	科学	地域
4/12(水) 6:20更新								
・蘭国賓の仏大統領 やじで演説中断 NEW ・マクロン氏の台湾巡る発言 波紋 ♡ 2270 ・ミャンマー軍が村空爆 50人超死亡 NEW ♡ 844 ・ロシア、電子招集令状を合法化へ NEW ♡ 181 ・日本の外交青書 中国側はいらだち ♡ 562 ・韓国で山火事 100世帯被害と報道 ♡ 143 ・韓国、外交青書の竹島記述に抗議 ♡ 542 ・タイで深刻な大気汚染 観光に打撃 ♡ 326								
						 マクロン仏大統領、抗議のやじで... 4/12(水) 6:20 朝日新聞デジタル		



タイ北部で深刻な大気汚染 政府が警戒呼びかけ、観光業に打撃
ライター 20時間前



助川成也 | 14時間前

国土舘大学政経学部教授／泰日工業大学客員教授

この3月末までタイ・バンコクに約1年にわたり住んでいたが、乾期でほぼ雨が降らない中、度々、PM2.5による大気汚染警報が発出されていた。実際、大気汚染により、気管支炎を患う患者が増えている。

タイの中でも最も大気汚染が深刻なのがチェンマイなどタイ北部。原因は主に焼き畑農業や森林火災とみられる。タイ北部はミャンマー、ラオスと国境を接しており、これら地域では、依然として焼き畑農業が行われている。特にサトウキビの収穫は3月末までであったが、収穫後に焼き畑を行っているようだ。

焼き畑は、①伐採不要で整地が容易であること、②焼き払った草木が肥料となること、③害虫駆除、のメリットがある。しかし煙害は国境を越えて他国にも深刻な影響をもたらしており、タイ国では到底解決できない。これら地域は5月末頃より雨期に入り、この問題は一旦収束するだろうが、次の乾期に向け、急ぎ国境を越えた連携を採るべきである。

変わる日系企業の集積地・タイ

<目 次>

- ・ 新政権誕生。経済政策への影響は？
- ・ タイに生きる日本企業と変わる
 - － 日本の「経済的存在感」
 - － 日系産業界と「タイ社会との関係」

[23年5月14日の下院総選挙結果]

◆23年5月15日時点（開票率98%）

政党名	主要人物	小選挙区	比例代表	合計	議席増減
前進党	ピタ党首	113	39	152	△ 82
タイ貢献党	ペントンター首相候補	112	29	141	△ 5
タイ誇り党	アヌティン保健相	67	3	70	△ 19
国民国家の力党	プラウィット副首相	39	1	40	▲ 76
タイ団結国家建設党	プラユット首相	23	13	36	新
民主党	ジュリン党首	22	3	25	▲ 28
タイ国民発展党	ワラウット党首	9	1	10	△ 0
その他		2	7	9	-
合計議席数		400	100	500	-

◆首相指名投票（7月下旬？）：

上院（250議席）＋下院（500議席）⇒ ≥376議席

▼連立組み合わせ



- ・ 前進党（152）＋タイ貢献党（141）＝293 < 376
- ・ 同上 ＋ タイ誇り党（70）＝363 < 376

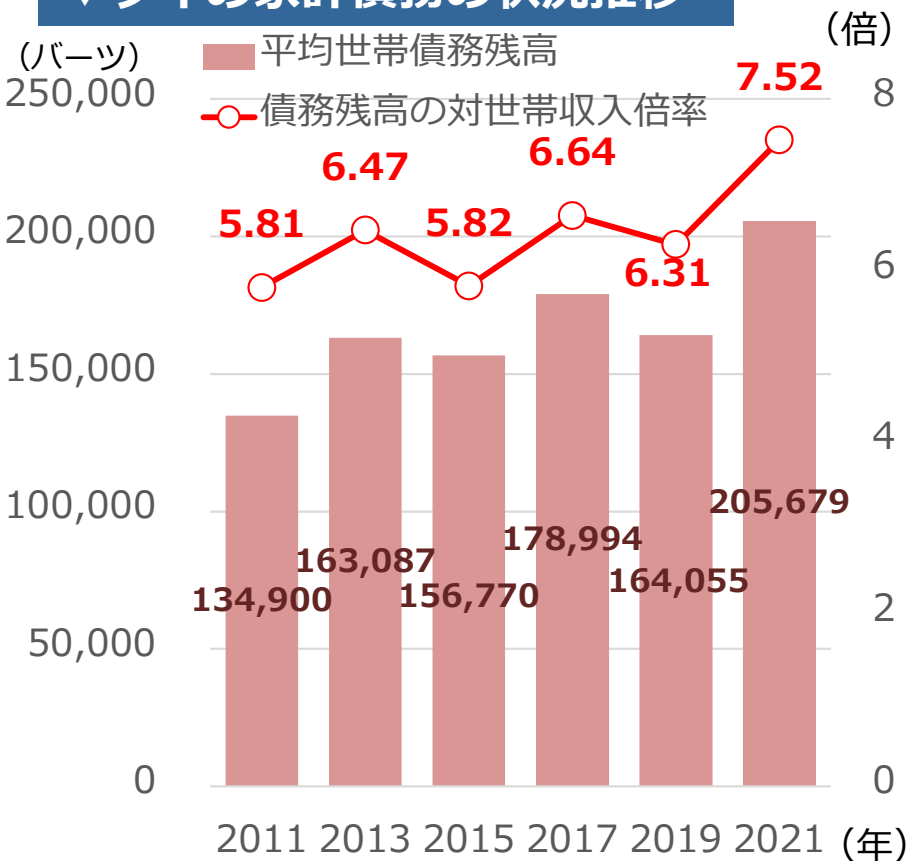
➡過半数に届かず。旧与党連合とタイ貢献党で連立？

「タイの世帯所得と地域間格差」

- ・ 2021年の平均世帯債務残高は初めて20万バーツ超え。前回調査比**25.4%増**、世帯収入／月の**7.52倍に急増**（※日本の純貯蓄額（貯蓄現在高－負債現在高）は1313万円）。
- ・ 特に債務残高の世帯収入比は、**東北部、北部で高く、約10倍に**。

（※総務省統計局「家計調査報告 貯蓄・負債編」2021年(令和3年)平均結果の概要

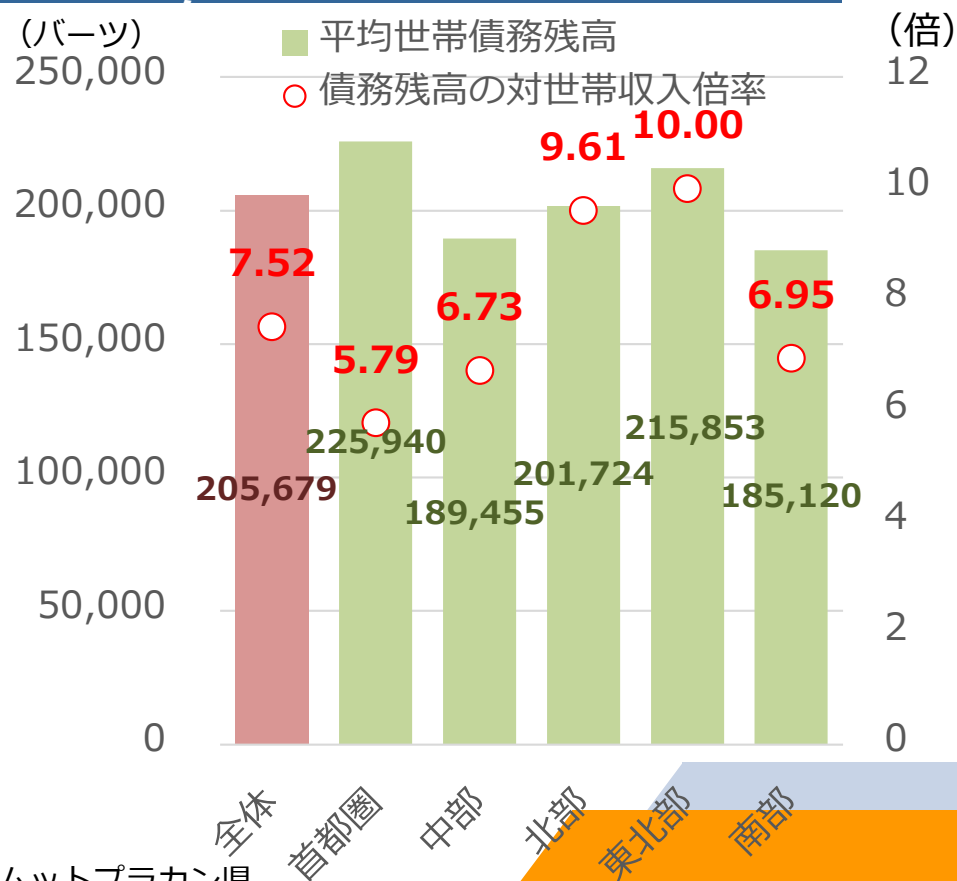
▽タイの家計債務の状況推移



（注）首都圏＝バンコク都、ノンタブリ県、パトゥムタニ県、サムットプラカン県。

（出所）タイ国家統計局

▽地域別家計の債務状況（2021年）



[プラユット政権時の政策の位置付け]

▼政権が交代しても、「効力」を持ち続ける計画へ。

2017年憲法
(2017年4月6日施行)

- ・「国家の経済開発の基本となる指針を定め、政府はそれに則って政策を遂行すべき」
- ・「基本となる指針は予算の策定に反映されるべき」

「国家戦略法」
(2017年6月22日成立)
(2018年4月7日施行)

- ・ 向こう20年間の国家戦略を策定・監督していく仕組み

タイランド4.0

国家戦略計画
(2018~2037)

※2037年迄に先進国入りを
目指す（5年毎に見直し）。

国家経済社会開発計画

- ・ 第12次:2016~21
- ・ 第13次:2023~27

- ・ 向こう5年間の中期計画に落とし込み

東部経済回廊 (EEC)

- ・ タイランド4.0構想に資する
施策・事業を地域限定で実施

BCG経済モデル

国家戦略モデルに据えることを発表（2021年1月）

パンデミックで明らかになった不均衡に対処することで成長を実現。



【「タイランド4.0」と12のターゲット産業】

- ◆ 「**タイランド4.0**」は中所得国の罠を回避するため、産業の高度化、高付加価値化を図り、環境と社会の不均衡に対処すべく、ターゲットとなる**重点産業への投資拡大を図る**とともに、持続可能な経済成長を目指すタイのビジョン。
- ◆ **ファーストSカーブ産業**（既存産業）と**新Sカーブ産業**（今後、タイ経済の原動力になることを期待）、追加産業で、合計重点産業は**10+2（=12）**にのぼる。

◆タイランド4.0のイメージ

Thailand 1.0

- ・ 農業および手工芸関連事業

Thailand 2.0

- ・ 軽工業 ・ 低賃金労働

Thailand 3.0

- ・ 重工業 ・ 輸出促進
- ・ 海外からの直接投資

Thailand 4.0

- ・ 先端技術とイノベーションの促進

1stSカーブ産業

新Sカーブ産業

追加産業

Thailand 4.0の「12」のターゲット産業



[「タイランド4.0」と12のターゲット産業]

▽ターゲット産業別外国投資受入累計（認可ベース、2017～22年）（単位：件、100万バーツ）

ターゲット産業名		外国投資		対全体シェア	
		件数	金額	件数	金額
1 st Sカーブ産業 （既存産業）	農業・バイオテクノロジー	67	59,235	1.3	3.7
	スマートエレクトロニクス	580	323,616	11.6	20.0
	次世代自動車	464	354,363	9.3	21.9
	ウェルネスツーリズム	58	69,043	1.2	4.3
	食品加工	297	81,582	5.9	5.0
		1,466	887,839	29.2	54.9
新Sカーブ産業 （次世代産業）	デジタル	577	45,942	11.5	2.8
	医療機器	125	49,110	2.5	3.0
	バイオ燃料・バイオ化学	324	177,134	6.5	10.9
	自動化・ロボット	32	5,204	0.6	0.3
	航空	26	12,891	0.5	0.8
		1,084	290,281	21.6	17.9
追加産業	教育	6	769	0.1	0.0
	防衛	0	0	0.0	0.0
ターゲット産業計		2,557	1,178,889	51.0	72.9
その他産業		2,459	438,984	49.0	27.1
外国投資全体		5,016	1,617,873	100.0	100.0

（資料）タイ投資委員会（BOI）

2017～22年の6年間の累計で、ターゲット産業は
外国投資件数の半分を集める。金額では7割超。

[東部経済回廊（EEC）とその行方]

- ◆タイ政府は「タイランド4.0」を加速させるため、
先行的に**ラヨン・チョンブリ・チャチェンサオの
東部3県**に東部経済回廊（Eastern Economic
Corridor : EEC）を設置し、「Sカーブ産業」を
誘致。

▽EECにおける主要インフラ投資計画



EEC対象3県

▽EECの経済的位置付け（21年）

- ◆人口の対全体：5.5%
- ◆GDPの対全体：14.6%
- ◆第2次産業の対全体：31.5%
- ◆EECのGDP産業別比率
 - ・農業：2.7%
 - ・製造：69.4%
 - ・サービス：27.8%

（資料）EEC事務局ヒアリング
（2022年9月1日）、NESDC

[東部経済回廊（EEC）とその行方]

◆タイ政府は「タイランド4.0」を加速させるため、先行的に**ラヨン・チョンブリ・チャチェンサオの東部3県**に東部経済回廊（Eastern Economic Corridor : EEC）を設置し、「Sカーブ産業」を誘致。

▽EECにおける外国企業の投資動向



外国投資件数の4割弱、投資額の6割弱がEECに集中。

▽EEC外国投資受入累計（認可ベース、2018～22年）

（単位：件、100万バーツ）

	投資認可実績		対全体シェア	
	件数	金額	件数	金額
直接投資全体	4,286	1,390,820	100.0	100.0
EEC計	1,616	789,958	37.7	56.8
チョンブリ	811	318,546	18.9	22.9
ラヨーン	641	412,148	15.0	29.6
チャチュンサオ	164	59,263	3.8	4.3

（資料）タイ投資委員会（BOI）

[東部経済回廊（EEC）とその行方]

- ◆ 国民国家の力党を中心とする連立政権プラユット政権は、次世代の高度産業集積地作りを目指す東部経済回廊（EEC）政策を実施中。
- ◆ 2023年5月14日の総選挙後、**EEC政策が継続**されるかどうか注目される。

前進党 	タイ貢献党 	国民国家の力党 	タイ団結国家建設党 
・ EEC開発自体は維持。	・ 見直し。	・ EECの既存方針を継続。	・ EECの既存方針を継続。
・ 地元に根差した組織に改変。EEC政策委員会の委員に3県出身者を登用、EEC事務局長をEEC地域の県民が選挙で選出。 ・ 中小企業向けの投資恩典を設置。	・ EECに代えて独自政策の新事業特区（NBZ）を推進。 ・ NBZは土地取得や登記関連法、競争法、外国人労働者の確保など事業のしやすさを総合的に改善。中小企業支援も重視。	・ ウタパオと東北部ブンカン県を結ぶ複線鉄道を建設、開発の地方分散を図る。	・ 向こう2～3年以内に4兆バーツの次世代産業を誘致。

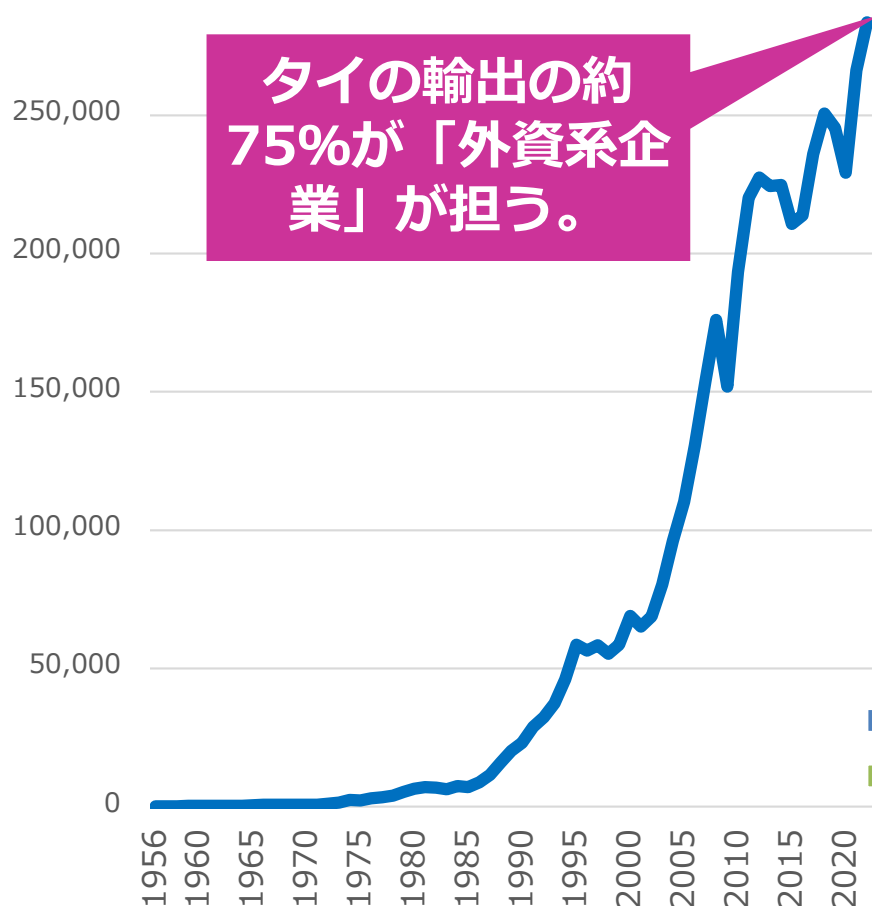
（資料）クルンテープ・トゥラキット紙（2023年5月8日付）

[外資に依存するタイの輸出]

- ◆タイは輸出指向型企業を誘致し、経済成長を達成してきた。
- ◆タイ商務省が内外資別輸出額を初めて発表。22年の輸出額の75%を外資が担う実態が明らかに。これは米中対立の影響を受ける懸念があることを示唆。

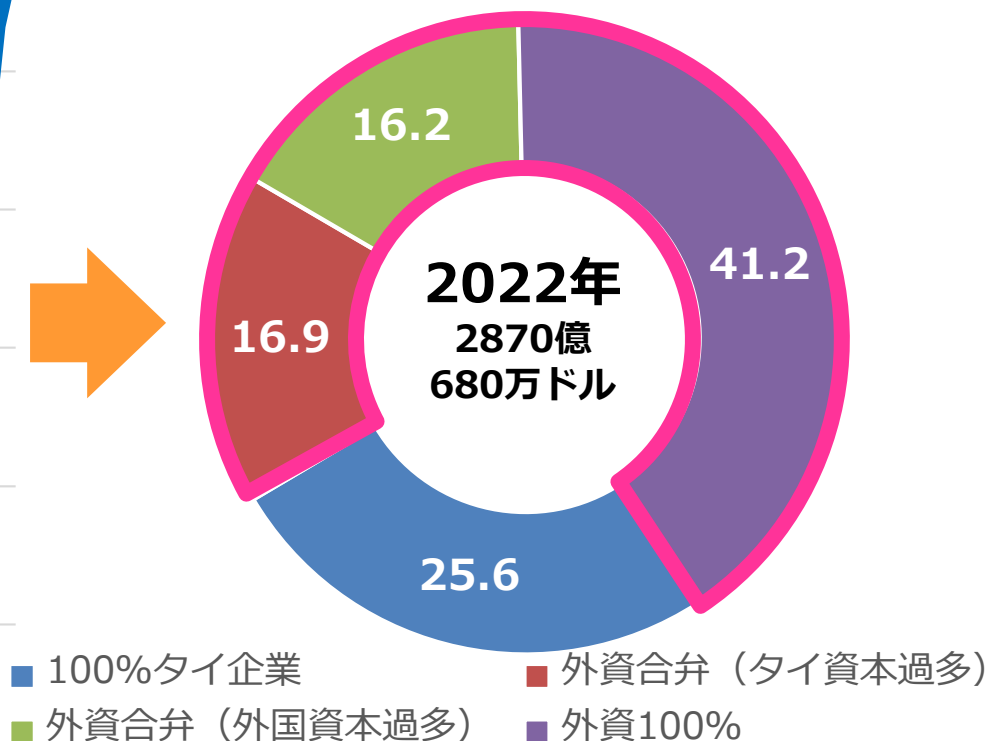
(100万ドル)
300,000

▼タイの輸出額推移（1956～22年）



(資料) Direction of Trade (IMF)

▼タイの企業タイプ別輸出比率（2022年）



(資料) タイ商務省貿易政策・戦略事務局 (TPSO)

変わる日系企業の集積地・タイ

<目 次>

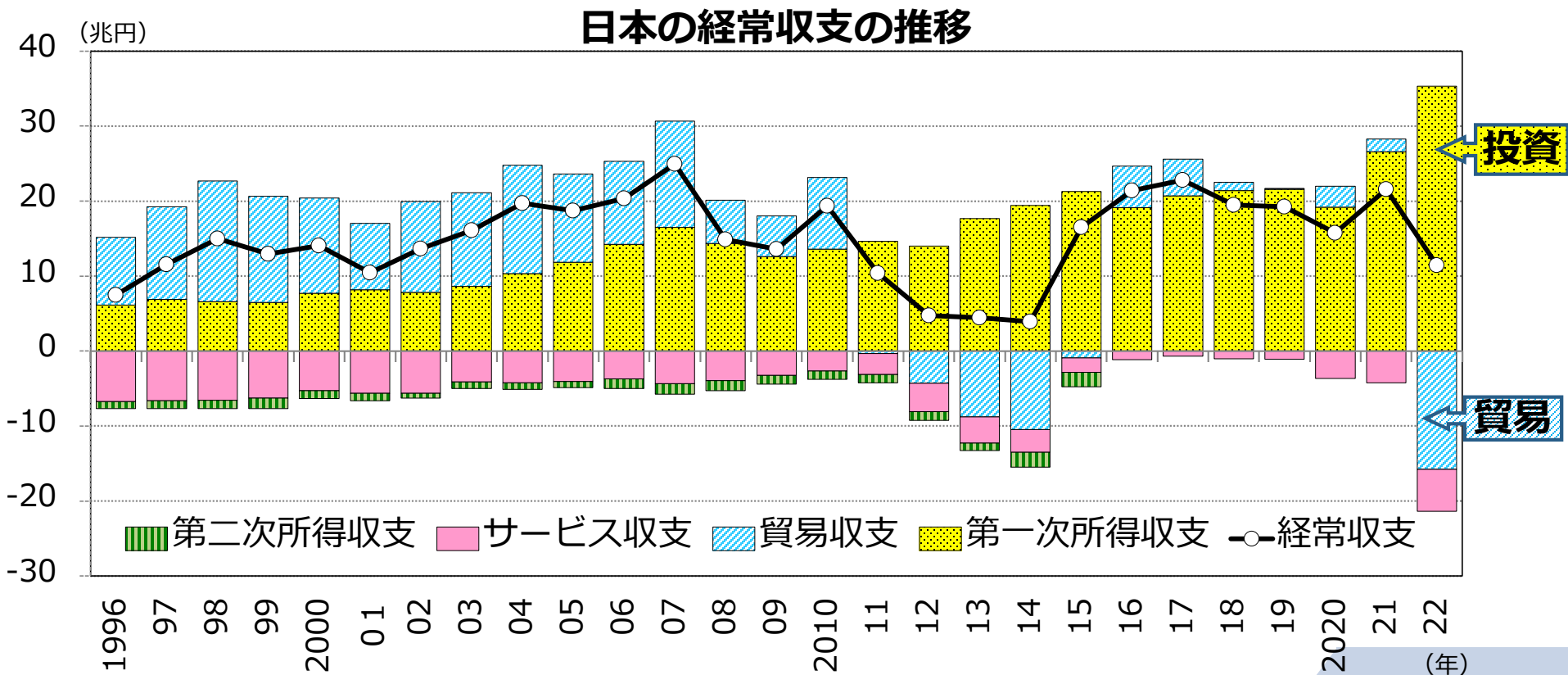
- ・ 新政権誕生。経済政策への影響は？
- ・ タイに生きる日本企業と変わる
 - － 日本の「経済的存在感」
 - － 日系産業界と「タイ社会との関係」

「貿易立国」から「投資立国」に移行



▼経常収支から見る日本の「貿易立国」から「投資立国」への変化

- ・資源が少ない日本は、長年、原材料を輸入・加工し輸出する「貿易立国」として存在感。
- ・長年、「貿易黒字」を計上も、2011年以降、「貿易赤字」を計上する年も。
- ・今や日本の経常収支黒字を支えるのは、「投資」（直接投資収益・間接投資収益）

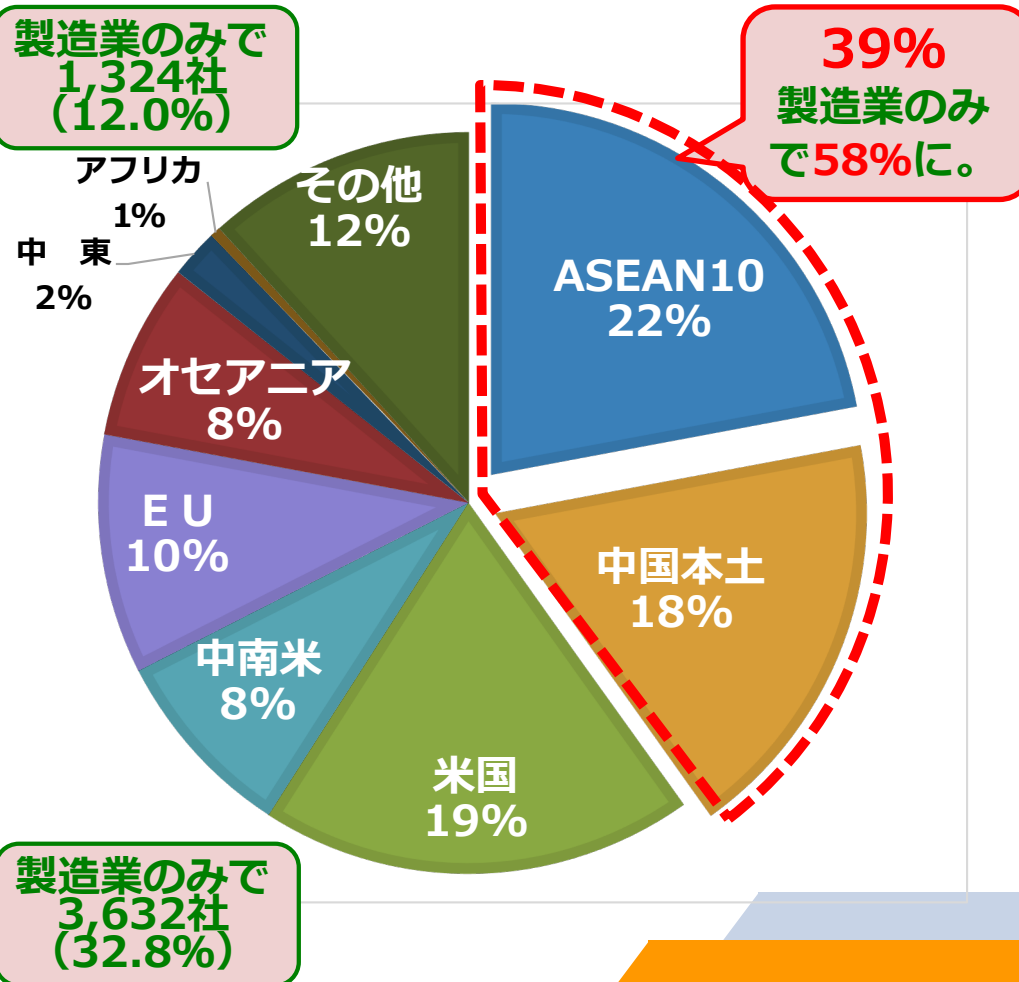


【日本企業の海外拠点の大半はアジア】

▼海外進出現地法人企業数（全産業）

順位	国名	2020年	シェア
1位	中国本土	6,303	24.5%
2位	米国	3,008	11.7%
3位	タイ	2,362	9.2%
4位	ベトナム	1,188	4.6%
5位	香港	1,183	4.6%
6位	インドネシア	1,147	4.5%
7位	シンガポール	1,117	4.3%
8位	台湾	950	3.7%
9位	マレーシア	790	3.1%
10位	韓国	785	3.1%
11位	インド	616	2.4%
12位	フィリピン	595	2.3%
13位	ドイツ	586	2.3%
14位	イギリス	573	2.2%
15位	メキシコ	412	1.6%
-	世界全体	25,703	100.0%
-	ASEAN	7,414	28.8%

▼日系現地法人の経常利益の地域別シェア（2010～20年累計）



（出所）第51回 海外事業活動基本調査
結果（2020年度実績）経済産業省



[タイにおける日本の存在感]

▼タイの外国直接投資認可金額（単位：100万バーツ、%）

	1985～89年		1990～99年		2000～09年		2010～19年		2020～22年		累計	
		シェア		シェア		シェア		シェア		シェア		シェア
1位	日本	44.6	日本	36.8	日本	40.4	日本	42.9	日本	22.0	日本	39.1
2位	台湾	11.4	米国	19.3	米国	13.6	中国	7.7	中国	17.0	米国	11.2
3位	米国	7.9	オランダ	8.8	シンガポール	6.6	シンガポール	6.4	米国	10.1	シンガポール	7.0
4位	英国	7.1	台湾	8.4	マレーシア	4.6	米国	5.1	シンガポール	9.5	台湾	5.2
5位	香港	6.1	シンガポール	8.3	台湾	3.8	オランダ	4.7	台湾	9.3	オランダ	5.1
金額計	459,626		2,312,828		2,643,285		3,685,412		853,342		9,954,493	

（資料）タイ投資委員会（BOI）

▼在タイ日系企業の雇用面での貢献

		在タイ日系企業全体		
		全法人	製造業	非製造業
企業側 実数	企業数（社）	5,856	2,344	3,512
	雇用全体（人）	1,406,839	949,463	457,376
対タイ全 体シェア	企業数（%）	0.2%	0.5%	0.2%
	雇用（%）	10.9%	17.2%	6.2%

（備考）一部のタイ地場大企業の影響を軽減するため、JCC会員企業の企業規模別業種別で雇用人数中央値を用いて試算。

（資料）バンコク日本人商工会議所（JCC）の協力を得て、泰日工業大学助川成也客員教授が試算。

[ASEAN市民に対する世論調査2023]

(調査名) The State of Southeast Asia: 2023 Survey Report

(調査国) ASEAN加盟10カ国の1,308人 (①学界/研究、②ビジネス/金融、③政府、④市民社会/NGO/メディア、⑤地域/国際組織)

(調査期間) 2022年11月14日～23年1月6日

東南アジアで最も影響力のある経済力を持つ国・地域。



▼タイ国民から見た経済的影響力

	2019年		2020年		2021年		2022年		2023年	
1位	中国	72.6%	中国	86.5%	中国	84.7%	中国	69.2%	中国	74.3%
2位	ASEAN	16.8%	米国	5.2%	米国	5.3%	米国	13.7%	米国	9.0%
3位	日本	7.1%	ASEAN	4.2%	ASEAN	4.6%	ASEAN	7.7%	ASEAN	8.3%
4位	米国	2.6%	日本	3.1%	日本	3.8%	日本	4.3%	日本	3.5%
5位	EU	0.9%	EU	1.0%	豪州	0.8%	豪州	1.7%	EU	2.8%
6位	インド	0.0%	インド	0.0%	EU	0.8%	韓国	1.7%	中国	74.3%

→「投資」での存在感以上に「貿易」での存在感が順位を左右？



▼ASEAN各国民から見た経済的影響力

	ASEAN		ベトナム		インドネシア		フィリピン		マレーシア	
1位	中国	59.9%	中国	69.1%	中国	71.1%	中国	36.4%	中国	65.3%
2位	ASEAN	15.0%	ASEAN	11.0%	ASEAN	19.0%	米国	26.3%	米国	13.7%
3位	米国	10.5%	米国	9.6%	米国	5.0%	ASEAN	25.3%	ASEAN	12.1%
4位	日本	4.6%	EU	4.4%	日本	3.3%	日本	7.1%	日本	2.4%
5位	EU	4.2%	日本	3.7%	EU	1.7%	EU	2.0%	EU	2.4%

(資料) The State of Southeast Asia 2023(ISEAS Yusof-Isak Institute)

[世界の自動車生産ランキング (2022年)]

世界 **8,502**万台

ASEAN **438**万台
(世界第5位の水準)

タイ **188**万台



(世界第10位)

順位	自動車			乗用車			商用車	
	世界生産	台数		世界生産	台数		世界生産	台数
		85,016,728			61,598,650			23,418,078
1	中国	27,020,615	1	中国	23,836,083	1	米国	8,308,603
2	米国	10,060,339	2	日本	6,566,356	2	中国	3,184,532
3	日本	7,835,519	3	インド	4,439,039	3	メキシコ	2,851,071
4	インド	5,456,857	4	ドイツ	3,480,357	-	ASEAN	1,718,613
-	ASEAN	4,383,744	5	韓国	3,438,355	4	タイ	1,289,458
5	韓国	3,757,049	-	ASEAN	2,665,131	5	日本	1,269,163
6	ドイツ	3,677,820	6	ブラジル	1,824,833	6	インド	1,017,818
7	メキシコ	3,509,072	7	スペイン	1,785,432	7	カナダ	939,364
8	ブラジル	2,369,769	8	米国	1,751,736	8	ブラジル	544,936
9	スペイン	2,219,462	9	ロシア	1,217,787	9	トルコ	541,759
10	タイ	1,883,515	10	インドネシア	1,214,250	10	スペイン	434,030
11	インドネシア	1,470,146	17	マレーシア	650,190	15	インドネシア	255,896
20	マレーシア	70,227	18	タイ	594,057	21	ベトナム	69,919
34	ベトナム	232,410	34	ベトナム	162,491	26	マレーシア	52,085
38	フィリピン	92,223	41	フィリピン	41,663	27	フィリピン	50,560
44	ミャンマー	3,175	43	ミャンマー	2,480	35	ミャンマー	695



生産台数の
日系シェア
約8割

※タイ市場
21年 : 87.5%
22年 : 85.4%

[タイの自動車産業を支える裾野産業]

▼タイの自動車アッセンブラー（2020年） ▼タイ自動車産業構成（2021年）

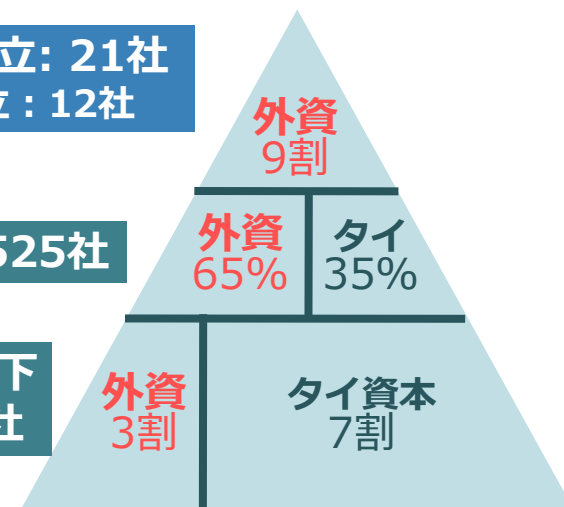
- ：稼働開始済 ○：BEVでBOI認可済
◎：物品税局とMOU締結（国内生産を約束し補助金受給）

	企業名	乗用車		ピックアップ
		ICE	BEV	
1	オートアライアンス（マツダ）	●	○	●
2	BMW製造	●		
3	フォードモーター			●
4	FOMM		●	
5	長城汽車（GWMM）	●	◎	
6	ホンダ・オートモービル	●	○	
7	いすゞモーター			●
8	メルセデス・ベンツ製造	●	◎	
9	三菱モーター	●	○	●
10	日産モーター	●	○	●
11	上海汽車（SAIC）・CP	●	◎	●
12	スズキモーター	●		
13	タカノオート		●	
14	タンチョン・スバル	●		
15	トヨタモーター	●	◎	●

自動車組立：21社
二輪車組立：12社

Tier1: 525社

Tier2以下
1,687社

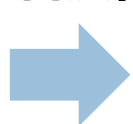


	企業名	バス・トラック		バン
		ICE	BEV	
16	福田汽車（FOTON）・CP	●		
17	日野モーター製造	●		
-	いすゞモーター	●		
18	エナジー・アブソリュート		●	
19	スカーニア製造	●		
20	タイ・スウェディッシュ組立	●		
21	トヨタ・オートワークス			●

【タイの自動車産業（2010－2022年）】

▼タイの電気自動車普及目標

30@30



20**30**年までにEVの生産台数を全体の**30**%まで引き上げ。(75万台? 72.5万台?)



タイ国家EV政策委員会
(2021年3月)

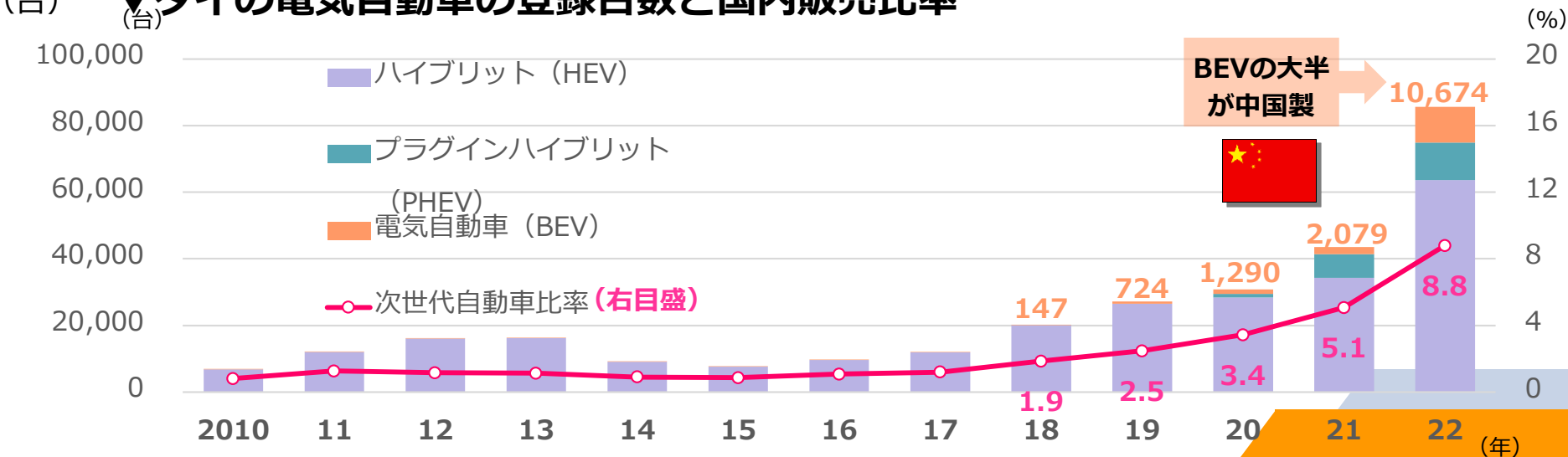
◆EVの年間導入台数見込み

用途	2025年		2030年		2035年	
	台数	シェア	台数	シェア	台数	シェア
国内向け	22.5万台	30%	44万台	50%	115.4万台	100%
生産	22.5万台	10%	72.5万台	30%	135万台	50%

BOI投資奨励の限界
需要刺激策に舵切り

(出所) タイ国家EV政策委員会

▼タイの電気自動車の登録台数と国内販売比率



(資料) タイ運輸省陸運局

[タイの自動車政策（2022年～）]



▼タイの電気自動車（BEV）振興策（2022年2月15日閣議決定、22年5月30日官報掲載）

		乗用車	条件
対象		- 小売価格2百万Bt未満。 - 現地生産（予定）車 - 出力10kwh以上	24～25年までに現地生産 ➡24年生産開始：22～23年の輸入完成車台数分生産 ➡25年生産開始：22～23年の輸入完成車台数×1.5倍分生産。 - EV部品の国産化 ①バッテリーのセル生産 ②バッテリーのモジュール組立+その他1部品 ③バッテリーパック組立+その他2部品 ※（2035年までに、5つの電子部品のうち減速ギア、EV向けエアコン、直流管理ユニット（インバーター、DCDCコンバーター等）、バッテリーマネジメントシステムの1～2部品の国産化を義務化。
恩典	補助金	10-30kwh未満：7万Bt - 同以上：15万Bt	
	輸入関税（22～23年）	40%引き下げ 20%引き下げ 国・地域:現行関税率（FTA）➡ BEV振興策 - 中国: 0%（ACFTA）➡0% / 0% - 日本:20%（JTEPA）➡0% / 0% - 韓国:40%（AKFTA）➡0% / 20% - EU: 80%（MFN）➡40%/ 60%	
	物品税（22～25年）	8%（輸入車）➡2%	

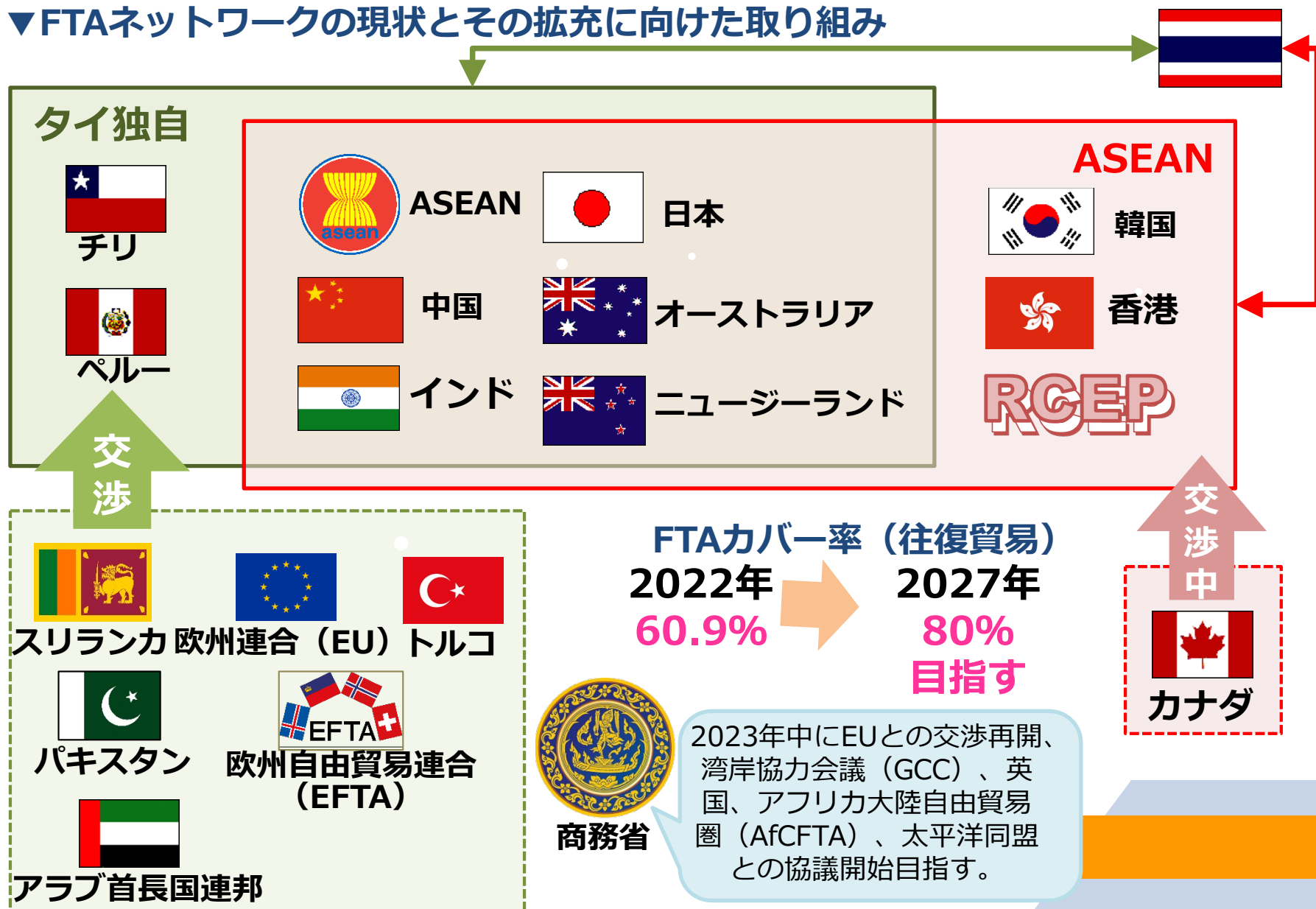
（出所）山本肇「タイのEV政策の概要と最新のEV市場動向」（所報、2022年4月号）

▼タイ財務省物品税局とMOUを締結し、補助金他恩典を受ける企業一覧

メーカー	親企業	国籍	MOU締結日	モデル
トヨタ	トヨタ自動車	日本	22年4月29日	bZ4X
GWM	長城汽車	中国	22年3月21日	ORA Good Cat
MG	上海汽車（SAIC）・CP	中国・タイ	22年3月21日	EPワゴンEV, ZS EV, MG4
BYD	比亞迪汽車	中国	22年10月10日	ATTO3
NETA	浙江合衆新能源汽车	中国	22年11月24日	NETA V
メルセデスベンツ	メルセデス・ベンツ	ドイツ	22年12月9日	EQS

[タイのFTAネットワーク] (23年5月時点)

▼FTAネットワークの現状とその拡充に向けた取り組み



[ACFTAでタイに流入するEV]



24

ACFTA
利用輸出



電気二輪車
(HS8711.9051)
基準税率：72%

電気自動車
(HS8703.90)
基準税率：80%

ACFTA
高度センシティブ品目 (HSL)
・2014年まで：72%
・2015年以降：50%

ACFTA
ノーマルトラック (NT1)
(2010年以降：0%)



▼タイで輸入販売されている電気自動車 (BEV)



ACFTA
利用輸出



メーカー	モデル	原産国	小売価格 (千バーツ)	輸入税 %	物品税 %	走行距離 km	容量 kWh
VOLT(宏瑞)	VOLT City EV	中国	365-425	0	8	165	11.8
BYD	M3, T3	中国	999-1,089	0	8	300	50.3
	e6	中国	1,400	0	8	400	80
ボルボ	XC40リチャージ	中国	2,590	0	8	418	78
	EX30	中国	23年発売予定	0	8	460?	n.a.
	EX90	中国	23年発売予定	0	8	584?	n.a.
テスラ	モデル3	中国	1,759-2,309	0	8	423-568	54-82
	モデルY	中国	1,959-2,509	0	8	393-488	57.5-75

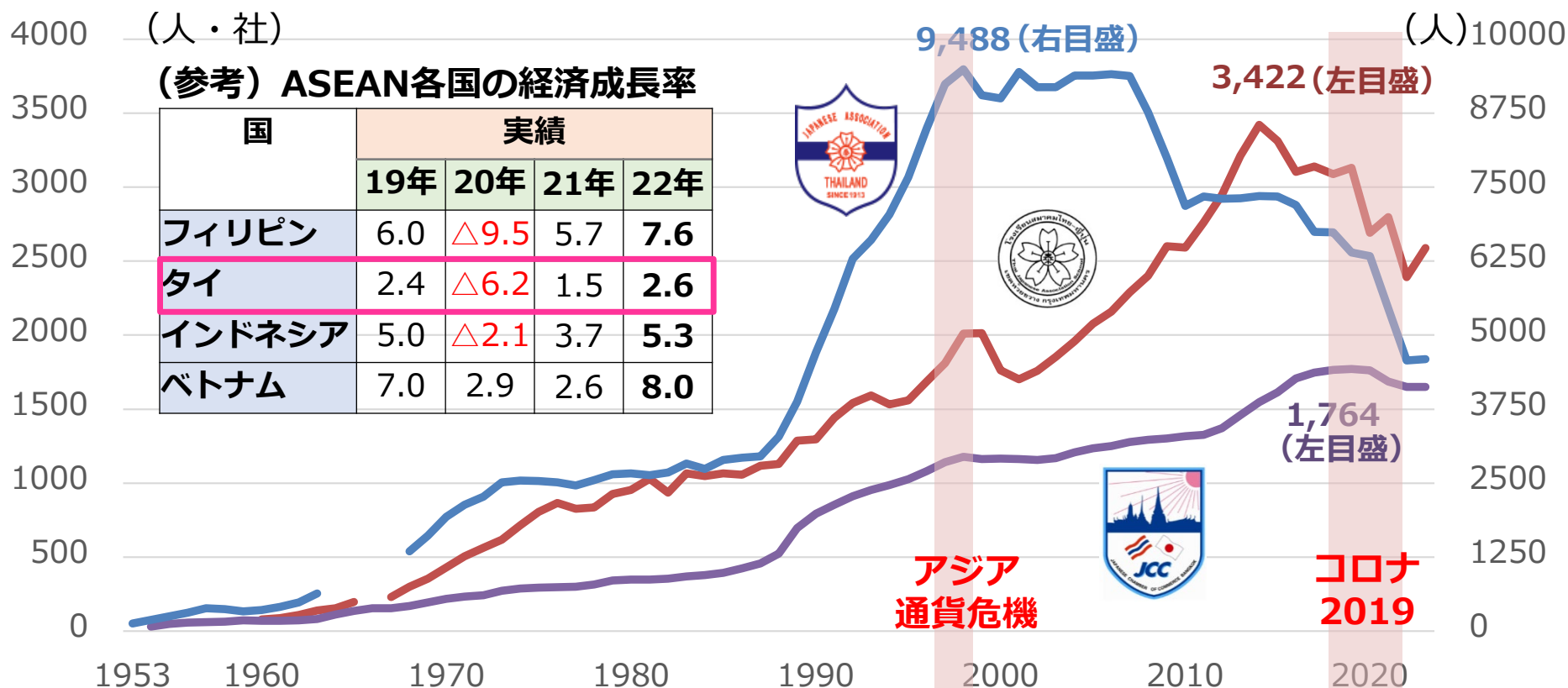
(資料) ACFTA協定書をもとに作成

【日本人関連機関・団体の動向】 (1953～2023年)



▼日本人商工会議所・日本人会・日本人学校の会員（社）数・生徒数推移

- ・泰日協会学校（日本人学校）生徒数は**2014年がピーク**。2009年にシラチャ校開校。新型コロナでオンライン授業を余儀なくされ、**生徒急減**（帰国者急増）。
- ・**JCC会員企業数**は近年、特に電気・機械で減少。ただし**製造業は依然、約44%**を占める。
- ・日本人会会員数は**98年から半減**。ネット環境向上・スマホ普及に伴い、**情報源が多様化**。



(注) 日本人会会員数は毎年3月末時点。JCC設立時は30社。

(資料) 泰国日本人会100年史、学校要覧2022、JCCホームページ

変わる日系企業の集積地・タイ

<目 次>

- ・ 新政権誕生。経済政策への影響は？
- ・ タイに生きる日本企業と変わる
 - － 日本の「経済的存在感」
 - － 日系産業界と「タイ社会との関係」

[ASEAN市民に対する意識調査2023]

(調査名) The State of Southeast Asia: 2023 Survey Report

(調査国) ASEAN加盟10力国の1,308人 (①学界/研究、②ビジネス/金融、③政府、④市民社会/NGO/メディア、⑤地域/国際組織)

(調査期間) 2022年11月14日～23年1月6日

日本の財産
「信頼感」



大国に対する信頼度：国際社会の幅広い利益のため「正しいことを行う」

Q：世界の平和、安全、繁栄、統治への貢献するため「正しいことをする」と思うか？（「そう思う」、「大変そう思う」の合計）

	ブルネイ		インドネシア		マレーシア		フィリピン		タイ		ベトナム	
1位	日本	79.2%	日本	53.7%	日本	54.0%	日本	75.7%	日本	57.7%	日本	64.7%
2位	中国	60.9%	EU	37.2%	EU	47.6%	米国	69.7%	EU	52.7%	EU	58.8%
3位	米国	45.0%	米国	33.0%	米国	41.9%	EU	61.6%	米国	48.6%	米国	51.5%
4位	インド	33.3%	インド	24.0%	中国	29.0%	インド	40.5%	インド	27.1%	インド	33.8%
5位	EU	32.5%	中国	22.3%	インド	25.0%	中国	21.3%	中国	24.4%	中国	4.4%

	カンボジア		ラオス		ミャンマー		ベトナム		ASEAN	
1位	EU	86.6%	EU	65.5%	米国	58.2%	日本	64.7%	日本	54.5%
2位	米国	85.1%	米国	64.4%	日本	34.8%	EU	58.8%	米国	54.2%
3位	中国	53.7%	日本	53.3%	EU	16.5%	米国	51.5%	EU	51.0%
4位	日本	18.7%	中国	43.9%	インド	11.3%	インド	33.8%	中国	29.5%
5位	インド	9.7%	インド	28.0%	中国	7.9%	中国	4.4%	インド	25.7%

(資料) The State of Southeast Asia 2023(ISEAS Yusof-Isak Institute)

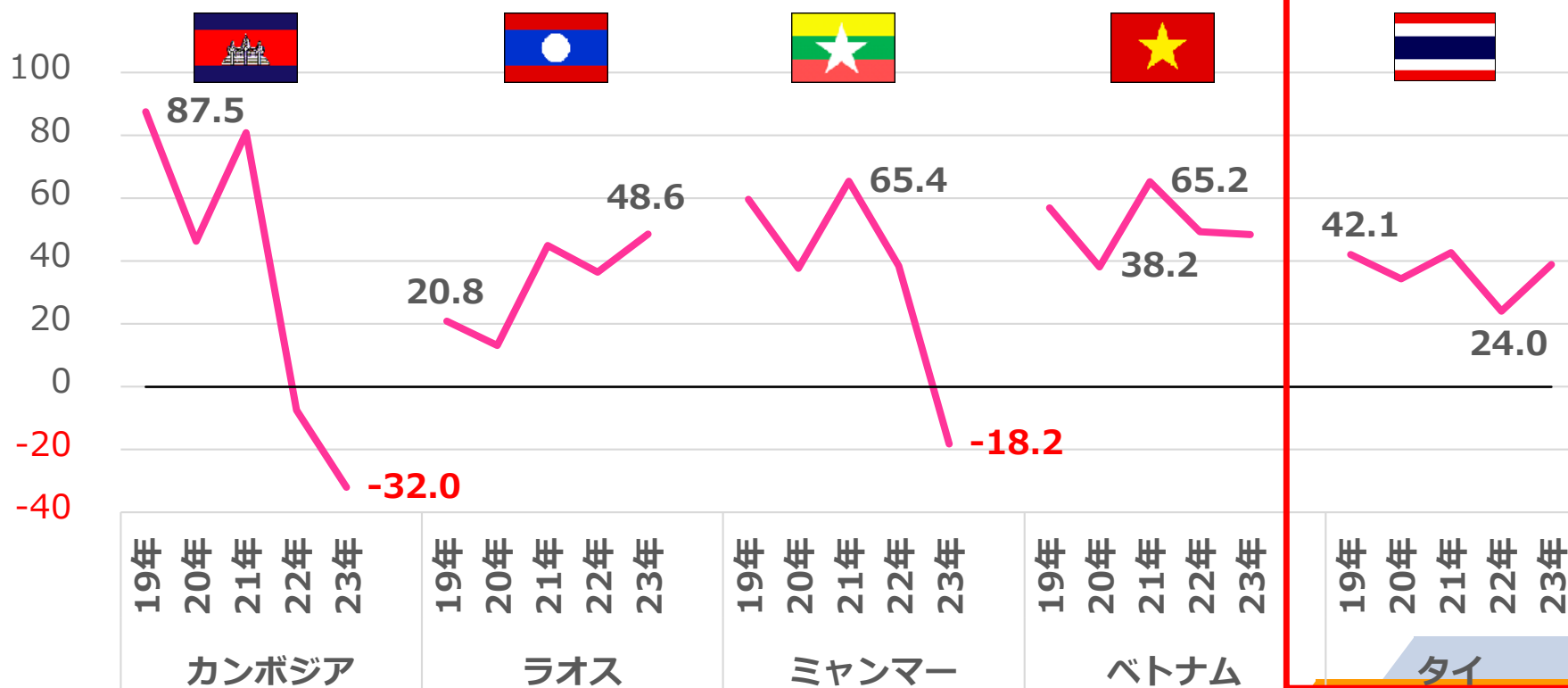
[ASEAN市民に対する意識調査2019~23]

(調査名) The State of Southeast Asia:Survey Report 各年盤

(調査国) ASEAN加盟10力国の1,308人 (①学界/研究、②ビジネス/金融、③政府、④市民社会/NGO/メディア、⑤地域/国際組織)

日本に対する信頼感DI

Q: 世界の平和、安全、繁栄、統治への貢献するため「正しいことをする」と思うか?
(「そう思う」比率－「そう思わない」比率: 信頼感DI)



(備考) 信頼感DI=正しいことを「する思う」比率－「思わない」比率。

(資料) The State of Southeast Asia:2019~2023

[1970年代に吹き荒れた反日の嵐]

▼田中首相訪タイ時の読売新聞 およびヘッドライン

得意の数字で
説明したが……

——田中首相——

『学生対話』すれ違いに

彼らの不満放置せぬ

田中首相、夕食会で表明

政府 経済協力のある方反省

多難な東南ア外交

学生代表 きょう首相に書簡

企業エゴ耐えられぬ

読売新聞

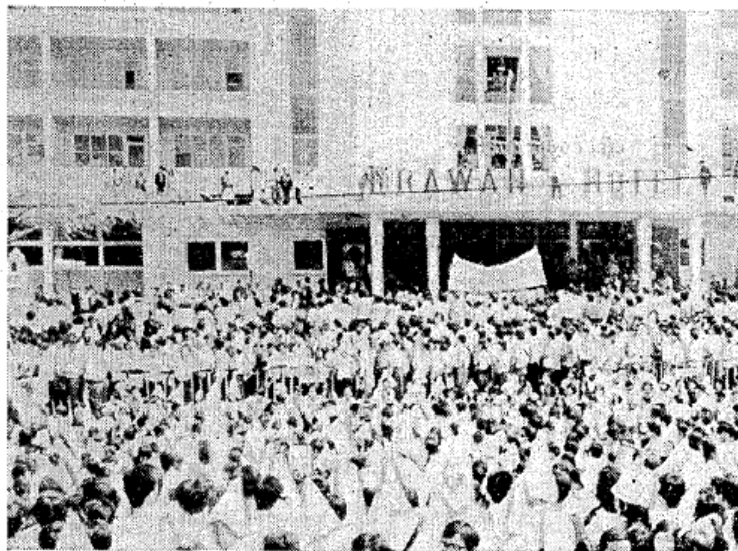
1月10日 木曜
昭和49年(1974年)

THE YOMIURI SHIMBUN

第34978号 (日刊) ©読売新聞社1974年

発行所
読売新聞社
東京都千代田区大塚5丁目1番1号
(郵便番号100)
電話(大田支店)242-1111
郵政省認可東京612

首相迎え、タイ学生デモ



9日、タイ学生ら数千人が取り囲んだ田中首相の滞客エラワン・ホテル(AP)

タイの対日不信ほぐす

田中・サンヤ会談

援助、相手国本位に

五千人が宿舎囲む

経済進出に強い非難

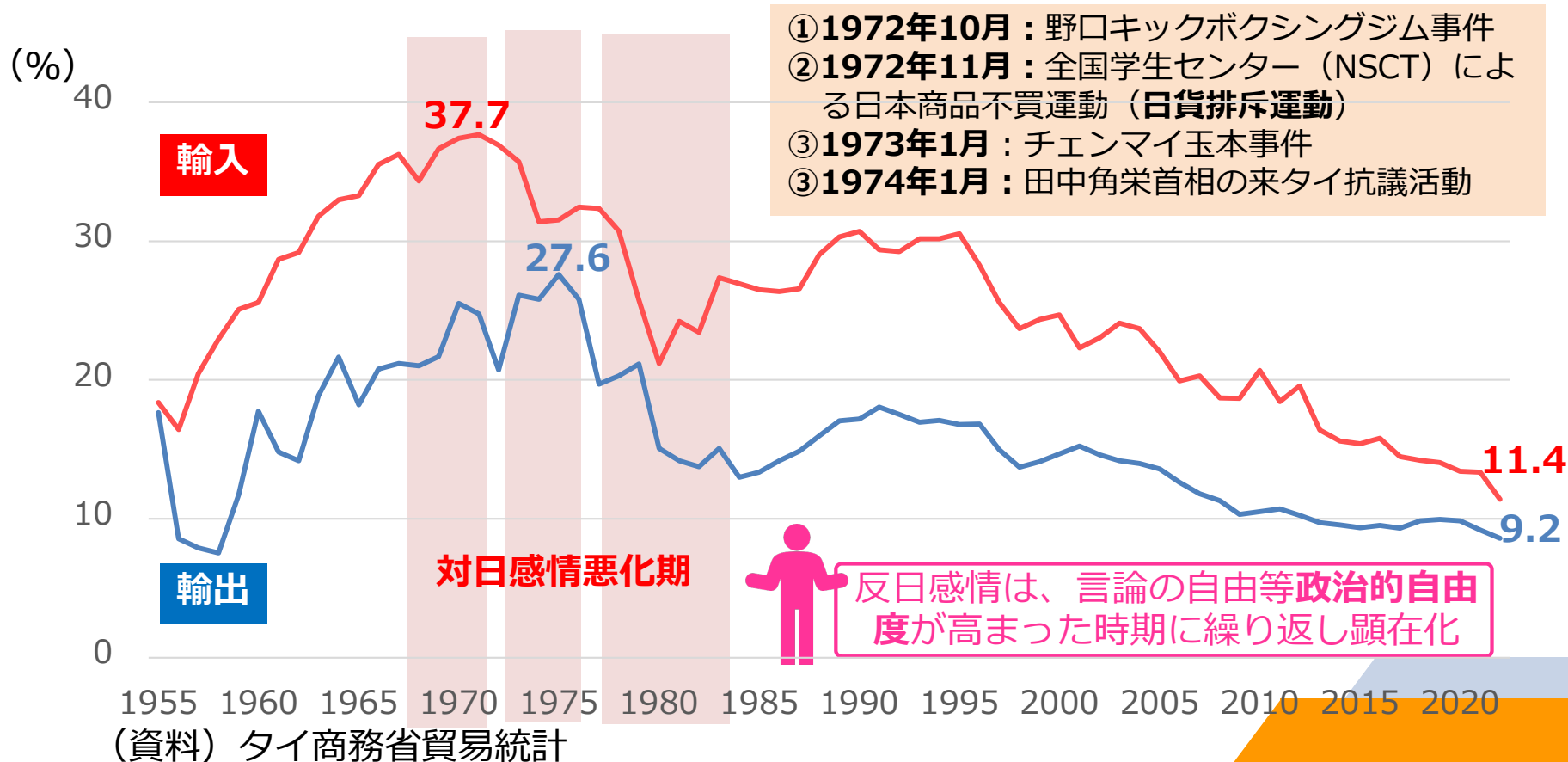
【バンコク九日一八本、本特派員】 田中首相は、九日午前十一時三十分、日本時間午後二時三十分、ドンムアン空港の自衛隊別荘に到着した。ホテルに向かう途中、ななほら過激派学生らの、抗議の聲援に遭い、初めてデモもつ東アジアの反日の嵐を受けた。日本の親歴の首相が外国で「ホーム」のデモという手荒な出迎えを受けたのは前例がない。首相は、九日午前四時三十分(日本時間十一時三十分)から首相官邸でサンヤ首相と談話、引続きタイ学生代表らと会談して、日タイ間の問題を話し合うことになった。東アジアの過激派学生らの暴行のやまを避ける。(本報記者・三田)

【タイの貿易における日本の位置付け】 (1955～2022年)



▼タイの輸出入における日本の比率推移

- ・日本向けシェアは、輸出で1975年（27.6%）、輸入で1971年（37.7%）が最大。
（参考：22年でタイの貿易における中国のシェアは、各々12.0%、23.4%）。
- ・タイ日貿易は1955～2021年の間、タイが一貫して「入超」
- ・タイでの反日感情は、1968～71年、73～76年、77年10月～80年代前半に顕在化。



[タイで愛される企業になるために]



◆ブンチャナ・アタコーン経済大臣のタイ人の反日感情を巡る発言



略歴等：元駐米タイ大使。
国立開発行政研究所
(NIDA) 学長、国家開発省
副大臣、経済大臣を歴任。

「日本人は日航機でやってきて、空港では日本の旅行業者のガイドに案内され、日本製のバスでバンコク入りし、日本人経営のホテルに泊まり、日本人経営のレストランで食事し、日本人経営のナイトクラブで遊ぶ。彼らは自分たちだけの世界を築き、彼らだけで建てた学校へ子供を送っている」

「日本人をエコノミック・アニマルというのは間違っていないと思う。日本人は商売のことになると、儲けることだけを考える。日本人がタイで仕事をする場合は、タイ人の心理をよく理解して、愛される企業になってほしい。そうやってこそ**功德（ブン）**の心だ」

(資料) タンシンマンコン・パッタジット
「1970年代のタイにおける反日運動」



タイの在家信者は「**ブン（功德）**」を重要視。「**輪廻転生**」の思想をもち、「ブン」を数多く積むことで来世では幸福で裕福な生活が送られると信じられている。

[泰日工業大学（TNI）と日系産業界との連携]

▼泰日経済技術振興協会（TPA）設立の背景



反日感情の高まりに心を痛めた元日本留学生・研修生の有志が、日本留学組の先駆者**ソムマーイ・フントラクーン**（後に大蔵大臣）の下、日本の科学技術と知識の移転・普及、人材育成を目的に、1973年に設立。

設立30年
TNI設立を決議

▼「日本」の名を冠した泰日工業大学（TNI）



タイにおける**日本型モノ作り実践教育と在タイ日系産業界の技術者不足の深刻な悩みの解消**に資するべく、大学設立を決意。資金は全て自己資金（3.94億バーツ）にも関わらず、**「日本」の名を冠す。**



日本側支援（設立当時）

（1）寄付

- ①奨学金提供
- ②実習室機材、事務用品提供

（2）カリキュラム作成へのアドバイス

（3）専門家・企業OBの派遣

（4）学生の就職受け入れ・支援

日本が大好きな若者による
日本応援団づくりに寄与。

[タイの若年層の外国語の嗜好]

- ◆ 圧倒的シェアを誇る中国語の第2外国語受験者数。
- ◆ タイの大学入試試験で第2外国語に日本語が採用されたのは**1998年**。四半世紀の歴史あり。一方、**韓国語が導入されたのは2018年**。
- ◆ このわずか**4年**で、**韓国語の受験者数は日本語を凌駕し、第2位に躍進**。

▼タイの大学受験における言語別第2外国語受験者数

	2018年			2022年	
	受験者数	シェア		受験者数	シェア
フランス語	7,245	17.0	→	3,158	14.7
ドイツ語	2,396	5.6		852	4.0
日本語	6,385	15.0		3,672	17.1
中国語	13,398	31.5		7,470	34.8
アラブ語	931	2.2		200	0.9
パーリ語	8,129	19.1		2,363	11.0
韓国語	4,087	9.6		3,770	17.5
合計	42,571	100.0		21,485	100.0

わずか4年で
韓国語の受験
者数が日本を
逆転



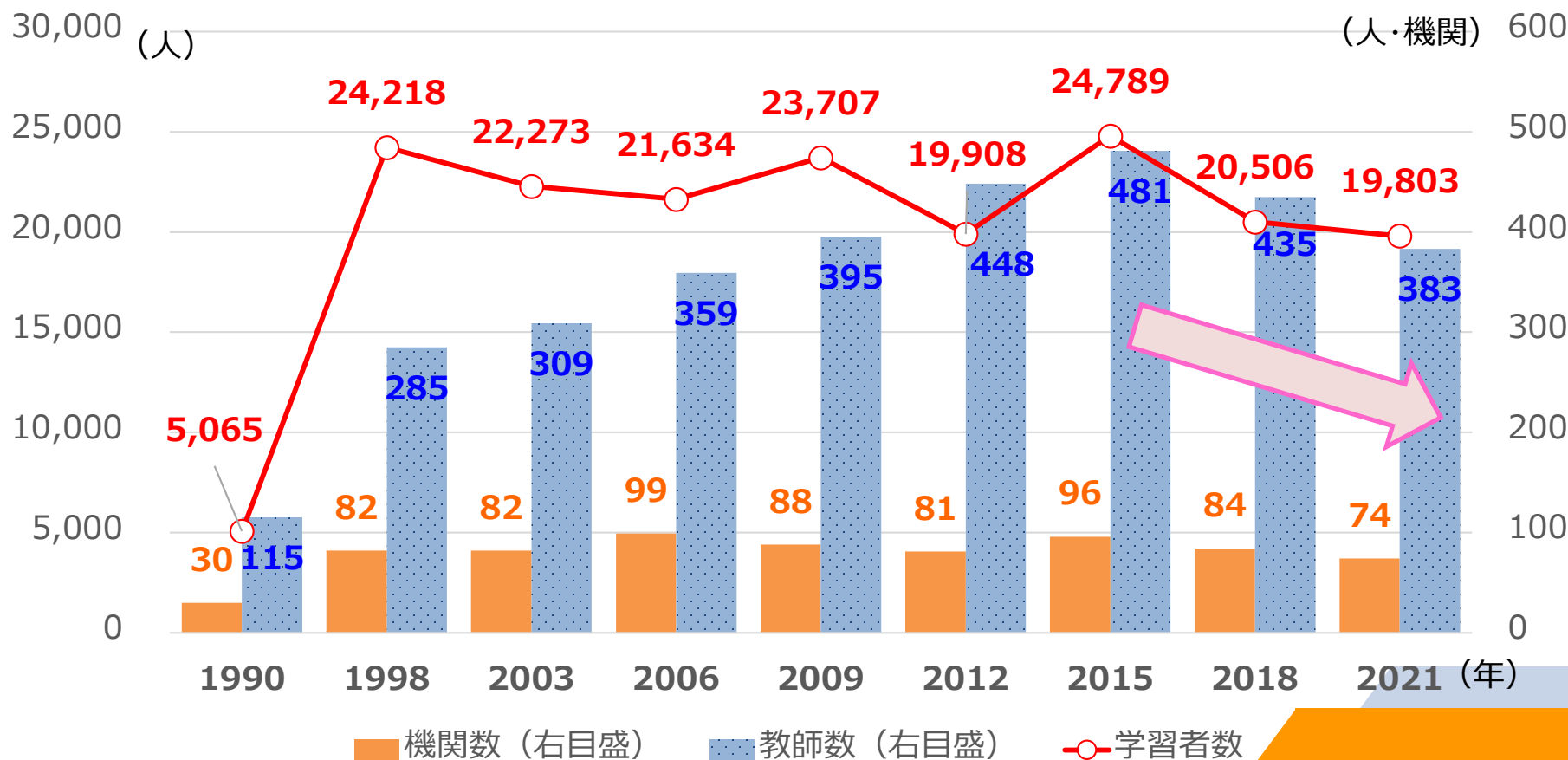
(資料) タイ大学学長評議会 (CUPT)

[タイの高等教育における日本語学習状況]



▼タイの大学等高等教育機関における日本語学習者数・教員数・機関数

- ・日本語の**教員数**、**学習者数**は2015年をピークに各々2割減。（教員数▲100人、学習者数▲5000人）。
- ・日本語教育を行う**機関数**は**2006年（99機関）**をピークに約**4分の3**に（74機関）。
- ・泰日工業大学（学生数約4,000人）は「日本語」が必修。



(出所) 日本語教育機関調査結果 (国際交流基金)



[泰日工業大学卒業学生の進路] (22年3月卒業生)

- ◆ 学部卒業生の**75%が就職**。進学は**15%弱**。
- ◆ 就職先の**5割超は中小企業**。上位就職先業種は、①商業 ②教育・公共 ③製造業
- ◆ 就職した学部卒業生のうち**日系企業は16.5%、日系取引企業が3.5%**。

▼21年度学部卒業生808人の進路 ▼就職した学部卒業生608人の勤務先

	人数	比率
卒業生	808	100.0
就職	608	75.3
進学	114	14.1
その他	86	10.4



	合計		工学部	IT学部	経営学部	国際
日系企業	100	16.5%	46	11	42	1
日系取引企業	21	3.5%	2	12	7	0
タイ企業他	487	80.1%	109	138	216	24
就職者総数	608	100.0%	157	161	265	25

(資料) 泰日工業大学 (2023年1月現在)



日本が大好きな若者が最も集う大学。**最大の日本応援団予備軍**。

➡**8割の親日タイ人**が日本とは無関係な企業に**流出**。

考えられる要因

- ➡設立から16年、日本人駐在員の大半はTNI設立の経緯・存在知らず（日系産業界とTNIとの関係希薄化）
- ➡日系企業の採用に「**新卒回避**」と「**人材紹介会社経由**」傾向。
- ➡日系企業では**出世に限界**あり。



[泰日工業大学を活用した課題解決を]

- ◆ 日本語を理解・話すTNI人材を、課題解決に活用出来る可能性。
- ◆ TNI人材は、就職先として大企業だけには拘らない傾向あり。

▼在タイ日系企業の悩みと泰日工業大学の活用方法

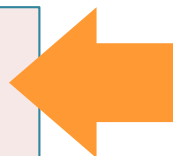
- ・ **悩み1**：地方・中小企業の海外駐在員の成り手不足。
→ 一度駐在すると、10年、20年と長期化する。
- ・ **悩み2**：日本側拠点での技術者の高齢化。
→ 技術伝承に問題。
- ・ **悩み3**：経営の現地化を求められるも、有望人材不在（多くの理由は、日本側とのコミュニケーション問題）。
→ タイ人社員の勤務意欲低下。転職の要因に。



- ① 泰日工業大学の学生を日本本社でインターンとして受け入れ（人材や働きぶりが良ければ、本社で採用）。
- ② 本社で一定期間、社内実務、戦略等を学ばせ、タイ現地法人に派遣（経営の更なる現地化に寄与）。

▼就職した学部卒業生608人の勤務先タイプ

- ・ 大企業：42.6%
- ・ 中小企業：52.7%
- ・ 政府・公益機関：4.8%



就職先は、大企業よりも、むしろ中小企業の方が多い。

変わる日系企業の集積地・タイ

＜本日お話したこと＞

- ・ 新政権誕生。経済政策への影響は？
- ・ タイに生きる日本企業と変わる
 - － 日本の「経済的存在感」
 - － 日系産業界と「タイ社会との関係」

ご清聴
ありがとうございました。