

一般調査報告書

タイへの日系企業進出をとりまく状況

最近、海外進出といえば、タイをイメージすることは多いのではないのでしょうか？  
 実際に愛知県からは、自動車産業を中心として267社（「2013年における愛知県内企業の海外事業活動」あいち産業振興機構）の進出が確認されています。

全国的には、2013年のタイ商務省データによれば、日系企業は登記ベースで7,739社がタイに進出しています。

業種		企業数	比率	業種		企業数	比率
農業、林業、漁業、鉱業、採石業、砂利採取業		9	0.2%	情報通信業		118	3.0%
製造業		1,879	48.4%	運輸業・倉庫業		144	3.7%
	食料品製造業、飲料・たばこ・飼料	126	3.2%	卸売		907	23.4%
	繊維工業	68	1.8%	小売		35	0.9%
	木材・木製品、家具・装備品	20	0.5%	金融保険		56	1.4%
	パルプ・紙・紙加工品	24	0.6%	不動産、物品賃貸業		63	1.6%
	印刷	29	0.7%	サービス業		475	12.2%
	化学	93	2.4%		広告	25	0.6%
	石油製品・石炭製品	8	0.2%		飲食店	59	1.5%
	プラスチック製品	171	4.4%		教育、学習支援	20	0.5%
	ゴム製品	61	1.6%		医療、福祉	3	0.1%
	窯業・土石製品	31	0.8%		マッサージ・スパ	14	0.4%
	金属製造・加工	376	9.7%		旅行・観光	71	1.8%
	一般機械製造	167	4.3%		コンサルタント (会計、弁護士事務所含む)	93	2.4%
	電気機器製造	234	6.0%		その他のサービス	190	4.9%
	輸送用機械器具	330	8.5%				
	その他の製造	141	3.6%	分類不能		61	1.6%
建設業		137	3.5%	合計		3,884	100.0%

出典：「タイ日系企業進出動向調査」中小企業基盤整備機構

中小企業基盤整備機構の調査によると、製造業が全体の半分弱、1,879社（48.4%）を占め、特に金属製造・加工376社（9.7%）、輸送用機械330社（8.5%）、電気機器234社（6.0%）の比率が高くなっています。

一方、製造業以外では、卸売907社（23.4%）、サービス業475社（12.2%）、運輸・倉庫業144社（3.7%）、建設業137社（3.5%）と続いており、日系企業の活動領域が広範にわたっています。

こういった日系企業進出の流れの中で、進出にまつわる論点2つをとりあげようと思います。

1つ目が、日系企業の進出がどうタイ側でどう受け止められているか、2つ目が2014年5月の政変を経てどうタイへ進出済みの日系企業がそのスタンスをもっているかを検討したいと思います。

1. タイ産業界等から見た日系企業進出に係るイメージ

バンコクビズ紙で、「ここ2～3年で日系部品メーカーのタイ進出が加速し、タイ

の中小部品企業の操業に深刻な影響が出ている。特に自動車関係について顕著である。2015年1月～2月の受注は、昨年比で約4割も減少した。この状態が続くようなら、タイの中小企業は危機的状況に陥るだろう」とタイ工業省中小企業振興局の局長コメントを報じています。

このことは2011年～2012年に実施された、ファーストバイカープログラムという自動車購入の際の税還付制度が終了し、生産量が低下したことにより、市場全体のパイが小さくなっているのも背景にあると思われます。

また、タイ国内で発行されている雑誌MBA誌において、タイ工業省ジャパンデスクの部長は、「タイ人と協力してもらうために、日本企業の誘致に努めたい。」とコメントしています。

現在、愛知県を含めた11の地方自治体が工業省と経済連携に関して協力を確認する覚書を締結しており、そのタイ側の受け皿となっているのがタイ工業省ジャパンデスクです。ジャパンデスク部長の発言は、何らかのコラボレーションができるならばさらに日本企業の誘致に努めたいという、現在のタイの状況を端的に表しているのではないのでしょうか。

先ほどの、タイ企業の自動車分野での受注が減っているとのコメントについては、著者もタイ自動車部品メーカーの育成に携わっていますが、Q（品質）C（コスト）D（納期）について日本企業品質に自力で追いついている企業は、まだあまり多くないと感じています。

一部の企業からは試作品は良いが量産になると品質にばらつきがあるなどの声もあります。

一方、日系企業が技術指導の上、タイローカル企業と連携し、安く品質の良い物を生産して拡販につなげるようなシナジーを発揮している企業もあります。

今後、あくまで他国であるタイにおいて安定した事業活動をするためには、タイ側のメリットにも着目した事業構築が、今まで以上に必要になってくるかもしれません。

## 2. タイ政情に対する日系企業の対応

タイでは、2014年5月22日の政変において統治権を掌握したタイ軍部が、9月4日に内閣を発足させました。現在、街の中や事業環境は安定していますが、タイの政情はどのように企業活動に影響しているのでしょうか？その影響を探りたいと思います。

バンコク日本人商工会議所（JCC）が実施した2014年下期日系企業景気動向調査においては、既存の設備投資計画（2013年11月の政治混乱の開始前に決定されていた案件）への「影響なし」が68%と最も多く、次いで「延期した」が8%、「縮小した」が5%となっています。

また、新規の設備投資計画（2013年11月の政治混乱の開始以降に決定されたもの）への影響は、「影響なし」が66%と最も多く、次いで「延期した」が6%、「縮小した」

が4%となっています。

今般の政治情勢を受けて、今後の日本の対タイ投資全体について、「変わらない」が54%と最も多く、また「増大する」は28%、「減少する」は18%となっています。

以上のことから、日本企業のスタンスは政変を経てもあまり変わっていないことと見受けられますが、一方で大手部品メーカーの中には、タイの部品メーカーのサプライチェーン集積は代えがたいものがあるが、政治状況を鑑み、ポートフォリオの中で考慮する可能性もあるとのコメントも当センターに寄せられています。

同じく東南アジアで自動車産業の集積が進みつつあるインドネシアと比べても、タイは格別な産業集積を誇っています。

また、過去の政変時にも、政治と経済は別物と言わんばかりの経済成長を遂げてきました。

今後もタイは日本にとって産業面での良きパートナーであり続けるのでしょうか？

これらの点について、ジェトロ海外展開プラットフォームコーディネーターを務め、タイの大学で教壇に立たれるなど、タイでの経験が豊富なアークエンタープライズ社の福田マネージングダイレクタにお話を伺います。

Q1：タイにおいて日本企業が今後も安定的かつ友好的に事業を展開するためにはどのようなことに気を付けたら良いのでしょうか？

当地に進出した日系企業の皆さんが意識しなければならないことは2点あると考えています。

ここでは、B2BとB2Cの両面、共通している話題を提供したいと思いますが、1つ目は「ITの活用」と、2つ目は「M&A」(Mergers and acquisitions= 合併と買収)手法を用いた経営統合です。

1つ目のITの活用については、自動車関連の産業で言えば、既に日本国内では人手で溶接や板金を行っている時代から、ニーズの増加や人件費の高騰により、ITを導入したロボットによる大量生産があたり前となっています。

しかしながら、タイではまだまだ人件費は、日本ほどコストインパクトが無いと捕えている産業もあります。

また、IT導入は費用対効果の点のみを捕える企業もあると思いますが、これからは異なると読んでいます。

これからタイでも、生産性や品質の安定を考えると、近い将来はロボット導入というのもあり得る事だと思います。

タイでは既に、大手・中堅企業ではありますが、ITでのサプライチェーンのシステム導入により企業間の在庫や製造状況が連携できるようになり、タイムリーな調達ができるようになった事例を最近ではよく聞きます。中小企業でもこれからはITを駆使して「生産性の向上」、「製品の安定」、「安定供給」が可能となる時代が来ると思っ

ています。

2つ目は日本ではM&Aという言葉が登場して30年経ちますが、一般的には、2000年後半から話題にされていると認識しています。

これまでは、日本では、M&Aと聞くと大手企業の用いる手法での企業買収合併と思われる方が殆どでしたが、今や日本では、中小企業の事業継承の問題でM&Aの手法を使った企業買収が実行されています。

タイの中でも日系企業とタイローカル企業間のM&Aはまだまだ事例も少なく目立ちませんが、着手している企業もありますし、弊社では支援実績もあります。

一般にM&Aと聞くと敵対的買収をイメージするかもしれませんが、様々なM&Aの手法があり交渉から入る友好的なケースもあり、「売り時」「買い時」というタイミングが重要です。普段から対象としたい企業について、そのビジネスや内部事情に精通しておくことが必要です。M&Aは経営のツールでもあるので、その点も海外での事業展開で意識しておくべきだと思います。

Q2：今回の一連の政変によって、タイという国はどう変わっているのでしょうか？

また、その変化が日系企業の活動へ与える影響は永年のご経験からどのようなものがありますか？

タイは、プラユット政権になり約半年が過ぎましたが、2015年末に発足するアセアン経済共同体が目先に迫っていることから、近隣諸国との連帯を強化して、経済の建て直しをスタートしています。

また、国内向けには格差社会に対する批判を解消する手段として、BOI（投資奨励委員会）と共に国境地域に経済特区構想を打ち出すなど、積極的な姿勢が見受けられます。

製造業が多いタイでは、とりわけ自動車の生産台数が注目される場所ではありますが、2014年通年で、前年比30%以上減少しています。

これはトータルした数字になりますが、主要ブランド別に見ると、ホンダ、日産、三菱、マツダが前年比で、35%以上の減少になっています。しかし、このような数字が出てはいますが、今年（2015年）は、ピックアップトラックの輸出やエコカーの海外展開が始まることもあり、今後の経済活動には期待をしたいところです。

また、2015年1月からのBOI（投資奨励委員会）の投資奨励の変更について、海外からの投資はこれまで同様、継続的に受け入れますが、高度な技術がある分野を特に受け入れる体制になっていることから、エコカーなどの分野でも追い風になると思われます。

日系企業の活動については、現地化をより一層進める体制を整えつつ、付加価値のある製品やサービス分野の投資が不可欠になりつつあるため、労働集約的な考えでは

なく、新たな技術やサービスを目指す取り組みも必要であると思われます。

今後も当センターでは、現地の生の情報を発信していきます。 以上

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。