

第I部
変動の時代における
日タイ経済連携
(日タイ経済交流史 2004 ~ 2023 年)

国土舘大学
(泰日工業大学客員教授)

助川 成也

第I部

変動の時代における日タイ経済連携 (日タイ経済交流史 2004～2023年)

1. はじめに：日本とタイの経済連携の20年を振り返る

本稿では、日本とタイの経済交流について2004年から2023年までの20年間を振り返り、両国の関係がどのように変化し、また深化してきたかを概観する。この20年間、日本とタイは政治的・経済的な変動に翻弄されながらも、互いに協力し合い、成長の機会を模索してきた。特に、経済面では日タイ経済連携協定（JTEPA）が締結され、貿易や投資の自由化が促進された。これにより、タイ国内での日系企業の活動が活発化し、両国の経済的つながりはより強固になった。

一方で、政治不安や少子高齢化、大洪水、新型コロナウイルスのパンデミック（世界的大流行）など、両国は多くの課題にも直面した。しかし、これらの困難を乗り越える過程で、産業構造の転換や技術革新を推進するための新しい枠組みが生まれた。泰日工業大学の設立や、日本の技術を生かした東部経済回廊（EEC）開発への貢献は、その一例である。これらの取り組みは、次世代の産業人材の育成や産業の高度化、持続可能な経済基盤の構築に向けた重要なステップとなった。

振り返れば、日本とタイの関係は、単なる経済的パートナーシップを超えて、人材育成や地域社会の発展など、多岐にわたる分野で相互依存を深めてきた。これらの成果は、両国が緊密に連携し、共に発展していく必要性を改めて示している。今後の20年を見据えたとき、これまでに築かれた基盤をどのように活用し、さらに経済連携関係を強化していくかが問われている。

2. タイの経済成長とその挑戦

(1) タイの構造変化と経済発展の軌跡

2004年から2023年の20年間、タイ経済は顕著な発展を遂げた。世界銀行がGNI（国民総所得）を基に各国を「高所得国」「中所得国（上位・下位）」「低所得国」に4分類したのは1987年のことである。1987年時点でタイは「下位中所得国」に分類された。この時期、タイは外国直接投資を成長のエンジンに、工業化や輸出拡大により高成長を遂げた。タイの年平均経済成長率は、プラザ合意のあった1985～95年は9.4%と二桁寸前に達し、また戦後最大の経済危機「アジア通貨危機」を挟む95～2005年においても同3.1%で成長した。その結果、タイは2010年に「上位中所得国」入りを果たした。

しかしこの20年間（2004～23年）では、経済成長水準は徐々に低下している。他の東南アジア諸国連合（ASEAN）主要国は、この間、新型コロナウイルスのパンデミック期前（2004～18年）は概して5～7%で経済が成長しており、新型コロナ期を含む直近5年間も、約3～5%で成長している。タイと他のASEAN主要国の経済成長では顕著なコントラストが生じている（表1）。

表1 タイおよびASEAN主要国の5年毎の年平均経済成長率（2004～23年）

単位：%

期間	タイ	インドネシア	マレーシア	フィリピン	ベトナム
2004～08年	4.1	6.2	5.4	5.3	6.8
2008～13年	3.5	5.8	4.2	5.2	5.9
2013～18年	3.2	5.0	5.2	6.6	6.9
2018～23年	0.3	3.4	2.8	2.9	5.2

（資料）World Economic Outlook, October 2024（IMF）

タイは2010年に「上位中所得国」入りを果たしたが、それ以降の経済成長は他のASEAN加盟国と比べて緩慢である。その背景について、幾つかの要因が考えられる。まず、1) 政治的な不安定、2) インフラ投資の遅れ、3) 人口動態の変化、等である。

第1に、タイの直近20年は2006年と2014年のクーデター発生をピークに、政情不安期と形容できる。このような政治的な不安定さは、外国投資の減少や国内企業の投資控え、政策実施の停滞など、経済成長を妨げる要因となった。また、クーデター後の軍事政権期以外も、

2006 年のクーデターで放逐されたタクシン・チナワット元首相を支持する親タクシン政党と、反タクシン政党とで頻繁に政権が交代した結果、長期的な経済政策は継続が難しくなり、次で指摘するインフラ開発や規制改革が遅れるなど、経済成長に影響を及ぼした（表 2）。

表 2 タイの首相と在任期間（2004～23年）

年	月	首相	在任期間	政権主要与党
2004	～9月	タクシン・チナワット	5年7カ月（2044日）	タイ愛国党
2006				
2007	9月～	スラユット・チュラノン	1年3カ月（485日）	軍事政権
2008	1～9月	サマック・ストラウエート	7カ月（224日）	国民の力党
	9～12月	ソムチャイ・ウォンサワット	2カ月（75日）	国民の力党
2009	～7月	アピシット・ウェーチャチャーワ	2年7カ月（962日）	民主党
2011				
2011	7月～	インラック・チナワット （暫定首相：ニワットタムロン・ ブンスンパイサーン）	2年9カ月（1006日） （15日）	タイ貢献党
2013	～5月			
2014				
2023	5月～	プラユット・チャンオーチャー	8年11カ月（3260日）	軍事政権 （19年～国民 国家の力党）
	～9月			
	9月～	セター・タウィーシン	12カ月（358日）	タイ貢献党

（資料）各種資料をもとに著者が作成

第 2 に、インフラ投資の遅れについて、特に 2000 年代から続く親タクシン政党と軍政を含む反タクシン政党とで頻繁に政権交代したことがインフラ整備計画に影響を与えてきた。例えば、タクシン政権が国内の経済発展と競争力強化のため、高速道路整備、鉄道網の拡張、新空港建設、都市交通の整備などが含まれた「メガプロジェクト」と呼ばれた経済インフラプロジェクトは、2006 年のクーデターによって中断または遅延した。インラック政権時に 2011 年の大洪水を経て計画された大型治水対策も 2014 年のクーデターにより中断された。こうした長期的なインフラ整備の中断や見直しは、タイの経済成長や事業環境整備に影響を与えてきた。

タクシン追放後の期間（2006 年～2014 年）の政権は、自らの支持基盤の拡大を最優先し、短期的な政策に偏る傾向があった。その結果、地方や国境地域における重要なインフラ整備

が進まず、地域間の格差が拡大した。大規模なインフラ投資事業が再び開始されたのは、「力」による秩序の確立を背景に、腰を据えた政策実現が可能になったプラユット政権になってからのことである。同政権の下、鉄道の複線化、首都圏の大量輸送システム、高速鉄道建設他、EEC プロジェクトを含め約 20 のプロジェクトが承認されたが、土地収容手続きや環境影響評価での調整不足や、官民連携（PPP）方式での投資家との交渉難航により計画は遅延している。こうした遅れは、タイの国際競争力を低下させる要因となっている。

第 3 に、人口動態の変化である。人口経済学では「人口ボーナス」という概念がある。同期間は生産年齢人口（15 歳以上 65 歳未満）の増加に伴う労働投入量の増加と、生産年齢人口比率の上昇に伴う貯蓄率の向上および資本ストック（機械、工場、港湾、電力、道路他生産活動に寄与する投資蓄積）の増加の 2 つの経路を通じて、経済成長が押し上げられる。

国連の世界人口推計 2024 年版によれば、タイでは「人口ボーナス」期が 1967 年に始まり、以降の経済成長を後押ししたが、2013 年にはこの期間が終了、急速に高齢化が進行している。タイの生産年齢人口は 2019 年に減少に転じており、経済成長に大きな影響を及ぼしている。

また、タイは ASEAN の中でシンガポールと並び、最も少子高齢化が進んでいる。総人口のうち 65 歳超の高齢者の割合を高齢化率と呼ぶ。高齢化率が 7%超は「高齢化社会」、14%超は「高齢社会」、21%超では「超高齢社会」と呼ばれる。前述の国連人口推計によれば、タイが「高齢化社会」に入ったのは、この交流史の起点となる 2004 年であり、2022 年には「高齢社会」に入った。そして 2033 年には「超高齢社会」入りが見込まれている。

高齢者人口の増加は、社会保障費の膨張を引き起こし、政府の財政負担を増大させる。年金や医療費などの支出が増加することで、財政資源がインフラ投資や産業振興に振り向けられにくくなり、経済成長に必要な投資が抑制される恐れがある。特に、インフォーマルセクターの従事者など多くの労働者が正式な年金制度や社会保険に加入しておらず、老後の所得保障が課題となっている。これらへの対応がさらに財政の逼迫を招く可能性がある。

また、貯蓄率の低下も経済成長に悪影響を与える。高齢化が進むと、現役世代が減少し、全体としての貯蓄率が低下する傾向がある。これにより、国内資本の蓄積が進まず、長期的な成長力が停滞する懸念がある。生産年齢人口が既にピークを超え、人口オーナス（重荷・負担）期にあるタイは今後、労働投入型の成長から脱却し、技術革新や生産性の向上を通じた新しい成長パターンへの転換が求められる。

(2) 人材不足と労働市場の課題

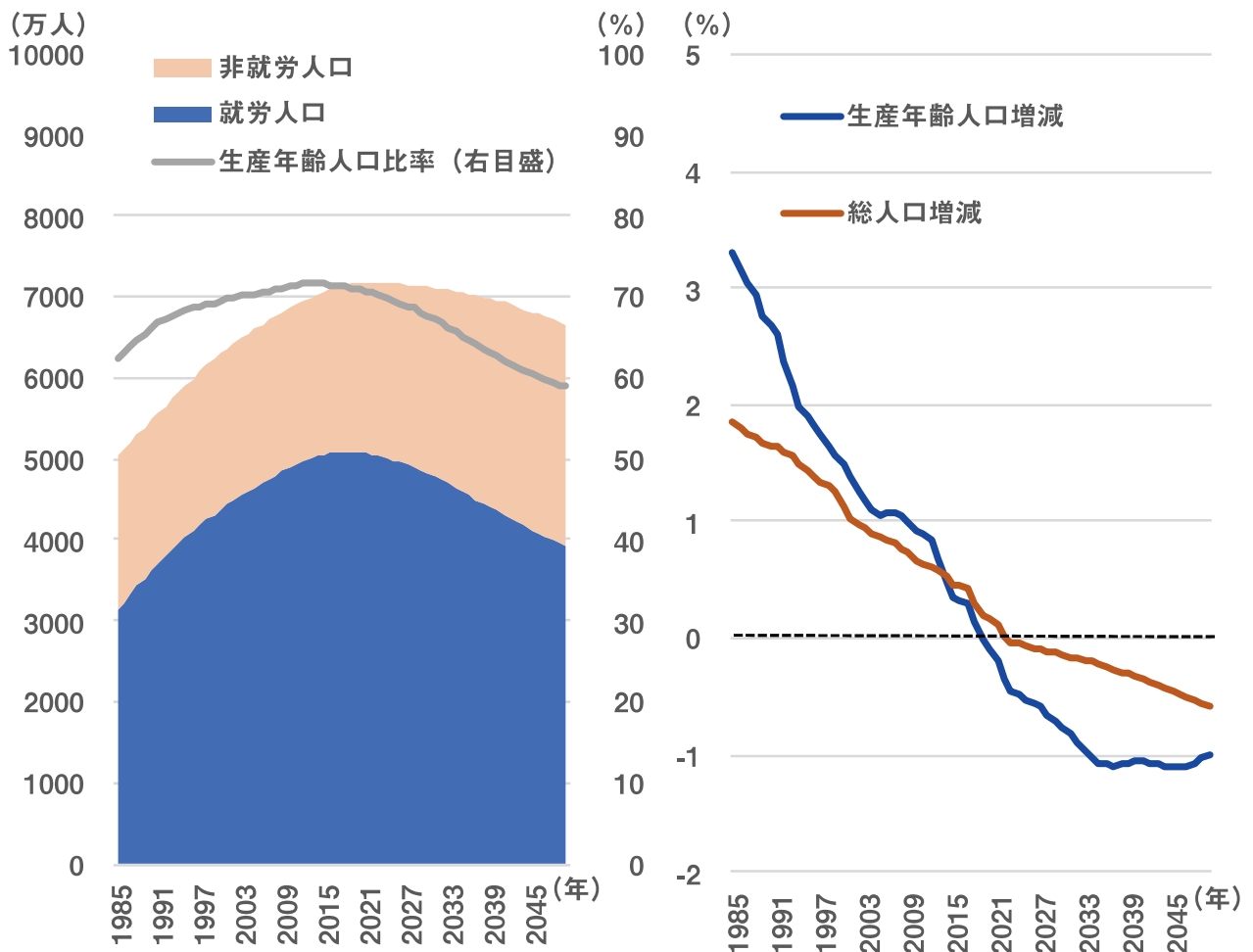
タイ経済は、長らく安価な労働力を原動力として経済を発展させてきたが、生産年齢人口が減少に転じ、追加的な労働力の投入が期待できず、特に労働集約型産業が成長の限界にある。

また少子化により将来的にも労働力供給増は期待できない。国連世界人口予測によると、タ

イの合計特殊出生率が人口維持水準の 2.1 を割ったのは 1990 年である。以降も同出生率は減少が続き、本交流史の起点である 2004 年には 1.66、2023 年には 1.21 にまで下落した。2025 年以降は 1.2 を割り込む見込みである。しかし、出生率が人口置換水準を下回っても、ただちに出生数が減少するわけではなく、その影響は時間を置いて現れ、最終的に人口減少につながる。これは人口モメンタム（慣性）とよばれるが、まずは生産年齢人口の減少、次いで総人口の減少へと移行する。

タイで生産年齢人口が減少に転じたのは 2019 年、そして総人口も 2023 年に減少に転じている（図 1）。生産年齢人口の減少は、労働力の供給減少や消費の低迷といった直接的な影響に加えて、政府歳入の減少を通じた財政の硬直化や逼迫、政府支出の減少による需要の抑制により、結果的に GDP 成長率を低下させる要因となる。経済成長の主要な要素の一つは労働力であり、生産年齢人口の絶対数の減少は、GDP 成長率の低迷の要因となる。これに対処するためには、労働生産性の向上や技術革新、移民政策の見直しなど、多角的なアプローチが必要である。

図 1 タイの人口構造（1985～2050年）



(資料) World Population Prospects,2024(UN)

タイには産業別の経済構造と就労構造との不整合問題がある。タイの経済構造では、GDPへの寄与が主に製造業やサービス業に由来する一方で、就労構造は依然として農林水産業などの第一次産業に多くの労働力が割かれている。具体的には、第一次産業のGDPに占める割合は2010年を除いて1割未満であるが、年々、その比率は低下しているものの、全就労者数の約3割が第一次産業に従事している。この極端な乖離は、経済構造に見合った形で労働力の産業間移動が進んでいないことを示している。また、この20年間で減少した第一次産業の就労者の多くは、製造業ではなく、主にサービス業他に移動したことがわかる。

表3 タイの名目GDPと就業者数の産業別比率

単位：％、千人

	名目GDP比率				産業別就業比率				雇用者数 (千人)
	第一次産業	第二次産業		第三次産業	第一次産業	第二次産業		第三次産業	
		製造業				製造業			
2000年	8.5	33.7	28.4	57.8	44.2	15.2	14.9	40.6	31,293
2005年	9.2	35.5	29.6	55.3	38.6	16.3	15.8	45.1	35,257
2010年	10.5	37.1	30.9	52.4	38.2	14.4	14.1	47.3	38,037
2015年	8.9	33.4	27.4	57.7	32.3	17.7	17.0	50.0	38,016
2020年	8.7	30.6	25.6	60.7	31.3	16.6	15.9	52.0	37,680
2023年	8.6	30.4	24.9	61.0	30.2	16.2	15.7	53.6	39,912

(資料) 国家統計局 (NSO)、国家経済社会開発評議会 (NESDC) より作成。

この経済構造と就労構造の不整合は、タイ経済の成長を制約する要因となっている。より高付加価値な産業がタイ経済を牽引する一方で、それに対応する十分な労働力が同分野に移動しておらず、人材不足が慢性化している。また農林水産業では、機械化や技術革新の遅れから、生産性が低く、所得向上が制限されている。これにより、都市部と地方部との所得格差が拡大している。

この問題を解決するには、農業部門での機械化等を通じた省力化を推進し、労働力の効率的利用を促すとともに、労働者のスキル向上や再教育によって製造業やサービス業へのスムーズな移動を促す政策が必要である。産業構造と就労構造の不整合は、労働市場の柔軟性の欠如や教育制度とも密接に関連しており、これらの問題に対処しない限り、生産年齢人口の減少と相まって、タイの労働力不足感は更に深刻化するであろう。

現地に進出している日系企業も、労働賃金上昇に加えて、技術者、中間管理職を中心に、人材の採用難に悩まされてきた。ジェットロが毎年実施している海外進出日系企業実態調査（ア

ジア・オセアニア編) によれば、調査年によって設問項目に相違があるが、この 20 年の間、賃金上昇は日系企業にとって深刻な課題であるが、タイ経済の長期低迷もあり、人材の逼迫感は徐々に緩和している(表4)。日系企業の技術者や中間管理職の採用難の課題解消に向けて、日本のモノづくり人材の育成を目指した取り組みが行われた。泰日工業大学の設立である。この動きについては、後述する。

表4 タイにおける雇用・労働面で問題点と感ずる進出日系企業の比率

単位：%

順位		2004年	2010年	2015年	2020年	2023年
従業員の賃金上昇		54.7	50.4	60.1	51.7	55.7
人材の採用難	技術者	48.6	31.5	32.8	18.7	18.8
	中間管理職	40.9	33.3	38.1	19.5	
	一般ワーカー	設問なし	39.0	11.5	5.3	7.3
	一般スタッフ	設問なし	20.2	18.0	8.4	

(注) 2023年は「労働力の不足・人材採用難」に関する設問の選択肢が「専門・技術、中間管理職等」「一般作業員・スタッフ等」となっている。

(資料) 海外進出日系企業実態調査(アジア・オセアニア編)各年版、ジェットロ

(3) 「高所得国」への挑戦：タイランド 4.0 構想

2010年に「上位中所得国」となったタイは、2037年までに先進国入りを目指している。この目標を打ち出したのは、プラユット・チャンオーチャー軍事政権下の2015年頃からである。この背景には、2010年代に入り、タイの経済成長が鈍化し、所得向上が停滞し始めたことがある。「中所得国の罠」と呼ばれるが、同罠を脱する新たな経済政策が必要とされた。

プラユット政権は2016年、タイを高所得国に押し上げるための戦略として「タイランド 4.0」構想を打ち出した。この政策は、従来の農業や製造業に依存する「労働集約型経済」から脱却し、イノベーションやデジタル技術、ハイテク産業を中心とした「知識集約型経済」への移行を目指している。特に、自動車産業やロボティクス、バイオテクノロジー、スマート製造など国内産業の高度化を図り、技術革新を基盤とした成長モデルへの転換を目指している。

「タイランド 4.0」構想を特定地域で先行的に実施するのが、東部経済回廊(EEC)計画である。EECでは高付加価値産業の投資誘致やインフラ開発を進め、地域経済の発展を目指し

ている。同計画を通じて、外資系企業の投資を通じた先進技術の導入を促進することで、タイ経済の競争力向上につなげる狙いである。

世界銀行の高所得国の基準は、2023年の1人当たりGNI（Atlas方式）で14,005ドル超である。2023年のタイの同GNIは7,180ドルで、同基準の半分であるが、製造業の高度化やデジタル技術の普及、インフラ投資の進展を通じて、所得向上を目指している。

課題は、タイ国内の政治的不安定である。特にタイランド 4.0 構想は外資企業の投資誘致が鍵であり、政治的不安定は外資企業の投資判断に少なからず影響を与える。また、産業構造の高度化には高度な技術と人材が不可欠である。タイでは依然として技術人材の育成が遅れている。更に、EEC 対象地域では同プロジェクトの一環で、交通網や物流インフラの整備が進められているものの、2020年以降には新型コロナウイルスのパンデミックもあり、その進捗の遅れは、産業集積や外資誘致の足枷になっている。

(4) 日本の支援と OECD 加盟への道

「先進国クラブ」とも言われる経済協力開発機構（OECD）は、1) 金融の安定を維持しつつ、加盟国の最高の持続可能な経済成長と雇用、生活水準の向上を達成し、ひいては世界経済の発展に貢献すること、2) 経済発展の過程にある国々の健全な経済拡大に貢献すること、3) 国際的な義務に従い、多国間かつ非差別的に世界貿易の拡大に貢献すること、を主な目的とする機関である。タイは2000年代前半のタクシン政権時代に加盟を検討したが、2006年のクーデターで頓挫した。

タイは2023年12月26日に閣議で加盟に向けた趣意書を承認、翌年2月17日にOECDに提出した。タイはOECD加盟により、外国人投資家の信認向上や経済環境の国際標準化を促進し、経済の効率性とガバナンスの向上、先進国からの知識と技術の移転を通じた国内の労働者のスキルと生産性の向上、国民の福祉向上に向けた政策の改善、経済政策の安定化を通じた予見可能性向上等を期待する。また「国のステータスを高め、国民の生活の質の向上に役立つ」（プロミン首相秘書官）のに加え、加盟による経済効果は2,700億バーツに達し、GDPを1.6%押し上げるとしている（タイ開発研究所：TDRI）。

ただしOECDの加盟手続きは単なる形式的なものではなく、厳格な審査が行われる。これはOECD自体がその規模において世界的な組織化を目指しているわけではなく、世界的規模で自らの基準と政策の適用・実施を目指しているためである。そのためタイは、OECDが求める水準での法令や規則の見直しが求められるが、その他にも乗り越えるべきハードルがある。例えば、タイの民主主義と人権状況も課題になる。OECDは異なる政治的意見が尊重される政治的多元主義が重視されている。また平和的なデモや抗議活動の尊重が求められている。

2014 年のクーデターで軍事政権となったタイは 2019 年の総選挙を経て、形式上、民政移管された。しかし依然として反政府デモや批判的な意見に対して厳しい取り締まりが行われ、現在も多くの活動家が逮捕・勾留されている。また 23 年 5 月の選挙で地滑り的な勝利を収めた急進的な改革を目指す前進党に対して、憲法裁判所は同党が選挙公約に不敬罪の改正を掲げたことは「国家転覆を意図しており違憲」と判決、24 年 8 月に解党を命じた。

その中で日本は、タイの OECD 加盟を後押ししている。日本は OECD 加盟 50 周年の 2014 年に、日本が橋渡し役となり、東南アジアの国内優先課題、政策改革、地域統合の取り組みを支援する OECD 東南アジア地域プログラム（SEARP）を立ち上げた。これはタイの OECD 加盟手続きの開始に繋がっている。

また日本の OECD 加盟 60 周年を迎えた 2024 年、今後 3 年間で 800 万ユーロ規模の資金を動員して、「日本 OECD・ASEAN パートナシップ・プログラム（JOAPP）」を立ち上げた。岸田首相は、グローバルな課題への対処には重要なアクターとなった東南アジアの OECD への参画が不可欠として、日本が OECD とアジア地域の架け橋となり、OECD の同地域への関与強化を提案している。

タイは OECD が求める水準での法令や規則の見直しが求められることから、加盟には 4～5 年程度は要すると見られるが、OECD 加盟を通じた透明なガバナンス維持、法の透明性、知的財産権の保護強化の枠組み、行政手続きの簡素化など、タイの成熟化・安定化、そして投資環境の改善は、日本にとっても利益である。

3. タイの政治的安定化への模索

(1) 政治転換の 20 年：変革と課題

2004 年から 2023 年までの 20 年間は、政治転換の 20 年と言えよう。この時期は、クーデター、政権交代、社会運動、国王の崩御といった歴史的出来事が政治体制に大きな影響を与え、タイにとって政治的に浮き沈みの激しい 20 年間であった。また日本企業の投資マインドにも大きく影響したことから、一連の政治変動を振り返っておきたい。

この政治転換期とも呼べる 20 年は、クーデターによるタクシン政権の崩壊から政治が流動化、その後、タクシン支持を巡り国内が分断、両陣営が政権交代を求めて激しい社会運動を展開するなど、タイ政治が大きく揺れ動いた。やがて軍政と民主的な政治体制を求める陣営との対立に転換した。その中で民主主義を求める若者を中心とした新しい政治運動が台頭した。この時期を通じて、タイの政治は安定化への出口を模索し、変革と対立を繰り返してきた。

まず 2004 年以降の政治情勢を振り返ってみたい。2004 年時点でのタイは、CEO 首相とも

呼ばれたタクシン・チナワット政権の下、迅速かつ効率的な政策を次々と打ち出すなど、一時代を築いた。しかし、タクシンのあからさまな利益誘導や権力の集中に対して批判が強まり、2005年末頃から同首相の退陣を求める政治集会が拡大した。2006年9月には軍事クーデターが発生し、タクシン政権が崩壊した。当時、米国で国連総会に出席していたタクシンは帰国を断念、海外での流浪を余儀なくされた。これがその後のタイ政治の大きな対立を生んだ。

1年強の軍事政権期（スラユット暫定政権）を経て、クーデター後初めて行われた2007年12月の総選挙では、親タクシン派政党・国民の力党（PPP）が勝利し、サマック・スントラウェートが首相に就任した。しかし、同氏の料理番組出演が憲法の副業禁止規定に違反するとして、憲法裁判所より失職判断を言い渡された。後継のソムチャイ・ウォンサワット政権も、2007年12月の総選挙での選挙違反をめぐる裁判で、PPPは解党命令を受け、ソムチャイ首相は失職した。この間、反タクシン派の民主市民連合（黄シャツ派、PAD）が首相府や空港を占拠するなど、国内は混乱状態に陥った。

表5 タイの政治転換（2004～2023年）

年	月	出来事	概要
2005	11月以降	タクシン首相退陣要求の政治集会拡大	利益誘導や言論統制への批判からタクシン退陣を求める集会が拡大。
2006	9月	クーデター発生	クーデター敢行後、軍が政権を掌握。タクシン首相は国外に逃亡。
2007	12月	総選挙で親タクシン派が勝利	クーデター後初の総選挙でタクシン派が勝利、サマック首相誕生。
2008	8月	民主市民連合（PAD）が首相府占拠	反タクシン派PAD（黄シャツ）が首相辞任を求め4カ月間占拠。
	9月	サマック首相辞任、ソムチャイ首相就任	裁判所の判決により、憲法違反でサマック首相が失職。
	11～12月	民主市民連合（PAD）が2国際空港を占拠	国民の力党（PPP）解党、ソムチャイ首相失職を受けて空港解放。
	12月	憲法裁が国民の力党（PPP）を解党	この裁定によりソムチャイ首相は首相職失職。
2009	1月	アピシット首相就任	アピシット・ウェーチャチーワが首相に就任。
	4月	ASEANサミット中止	赤シャツの反独裁民主戦線（UDD）が抗議活動。
2010	3～5月	バンコク中心部を赤シャツ（UDD）が占拠	ラチャプラソン交差点を占拠。5月には国軍が鎮圧作戦実施。
2011	7月	総選挙で親タクシン派が勝利	タクシン元首相の妹インラックが首相に就任。
	10月	タイ大洪水発生	歴史的な大洪水が発生し、バンコク以北の7つの工業団地で冠水。
2013	11月	恩赦法案に反対する大規模デモ発生	2004～13年の政治犯を恩赦。PDR（人民民主改革委員会）がデモ。
2014	5月	クーデター発生、インラック政権崩壊	国家平和秩序維持評議会（NCPO）が全権掌握。プラユットが暫定首相。
2016	10月	プーミポン国王が崩御	プーミポン国王が崩御し、ワチラロンコーン皇太子が継承。
2019	3月	下院総選挙（8年ぶり）	プラユット首相再選。
2020	2月	新未来党にタイ憲法裁判所が解党命令	タナトーン氏が新未来党に総選挙資金貸し付け。
	7～11月	学生・若者による大規模反政府デモ	新未来党の解党命令を背景に、学生中心のデモが拡大。
2021	7月以降	反政府運動再燃	ワクチン対策の遅れや経済悪化に対する不満から反政府運動が再燃。
2023	5月	下院総選挙、前進党が第一党に	親タクシン派タイ貢献党が第二党。
	8月	連立政権樹立	タイ貢献党が旧軍政の流れを汲む国民国家の力党（PPRP）他と連立。

（資料）各種資料をもとに作成。

2008年から2010年にかけては、反タクシン派（黄シャツ派）と親タクシン派（赤シャツ派）との対立が深刻化した時期である。特に2010年には赤シャツ派がバンコク中心部のラチャプラソン交差点を占拠し、反政府運動を展開、最終的に軍の鎮圧によって多数の死傷者が出る事態となった。これにより、タイの政治的分断はさらに広がった。

2011年の総選挙では親タクシン政党のタイ貢献党が勝利し、タクシンの末妹のインラック・チナワットが首相に就任した。インラック政権下では、経済政策の一環として最低賃金の全国一律300バーツ化やインフラ整備が進められた。2013年には海外逃亡生活を続けているタクシン他政治犯の恩赦法案をめぐる大規模な反対デモが発生し、2014年5月には再び軍事クーデターが起こった。プラユット・チャンオーチャー陸軍司令官を首班とする国家平和秩序維持評議会（NCPO）が全権を掌握、同司令官が暫定首相に就任した。

軍事政権下では新しい憲法が制定され、2019年に民政移管の総選挙が実施されたが、軍政に有利な選挙制度のもとでプラユット首相が再選された。軍政下では政治的な安定がある程度確保されたが、言論の自由や政治活動の制限が強まり、反対派への弾圧も見られた。プラユット政権は、総選挙を挟んで2期8年11カ月もの長期政権となった。

また、2016年10月には長期にわたり入退院を繰り返していたラーマ9世プーミポン国王が崩御した。国父とも呼ばれた国王の崩御を受けて、タイ国民は深い悲しみに暮れた。崩御から約50日後の同年12月、ワチラロンコン皇太子がラーマ10世として即位した。

2020年からのタイにおける政治運動は、若者が中心になるなど新たな段階に入った。これには、新未来党（Future Forward Party）の解党が大きく影響している。新未来党は2018年にタイ・サミットグループ創業家出身のタナトーン・ジュアングルンギットが設立し、軍政に対抗する改革派の政党として、若者から強い支持を集めた。新未来党は、2019年の総選挙で第三党となり、軍政に対抗する象徴的な存在となった。

しかし、2020年2月、タイ憲法裁判所はタナトーン党首が個人的に党に貸し付けた資金を違法とみなし、新未来党に対して解党命令を下した。この裁定は、既存の政治構造に挑戦しようとする若者たちの間でさらなる反発を引き起こし、若者主導の反政府デモのきっかけとなった。

2020年7月以降、新未来党の解党命令に加えて、政府の新型コロナウイルス対策への不満や経済悪化が原因となり、若者たちが中心となった大規模な反政府デモが展開された。特に、これまでタブー視されていた王室改革を求める声が公然と上がった。このデモは学生や若年層を中心に組織され、SNSを通じて広がり、全国規模の運動へと発展した。

若者主導のデモは、従来の反タクシン派・親タクシン派の枠組みと一線を画した。デモの参加者は、既存の政治エリートへの反発を強め、より広範な民主主義の拡大を求めた。SNSを駆使して若者同士が情報を共有し、連携した点も新しい動きだった。プラユット政権はこのデモに対して厳しい態度で臨んだ。集会の制限や一部リーダーの逮捕、非常事態宣

言の発動などを通じて、デモ鎮圧を図ったが、政府側の強硬な対応は、若者たちのさらなる反発を招き、反政府感情が一層高まった。

既存の政治秩序に挑戦する若者や市民にとって希望の象徴であった新未来党の解党は、その後の2023年の総選挙で同党の理念を引き継いだ後継政党・前進党が第一党へと躍進した原動力となった。

2023年の総選挙では、新進気鋭のピター党首率いる前進党が第1党に、そして親タクシン派のタイ貢献党が第2党となった。それぞれ「軍政の流れを汲む政権の終焉」を掲げて選挙戦を戦っており、比例代表の得票率は2党合計で約7割(68%)に達するなど、国民が「真の民主主義の回復」を希求した結果である。

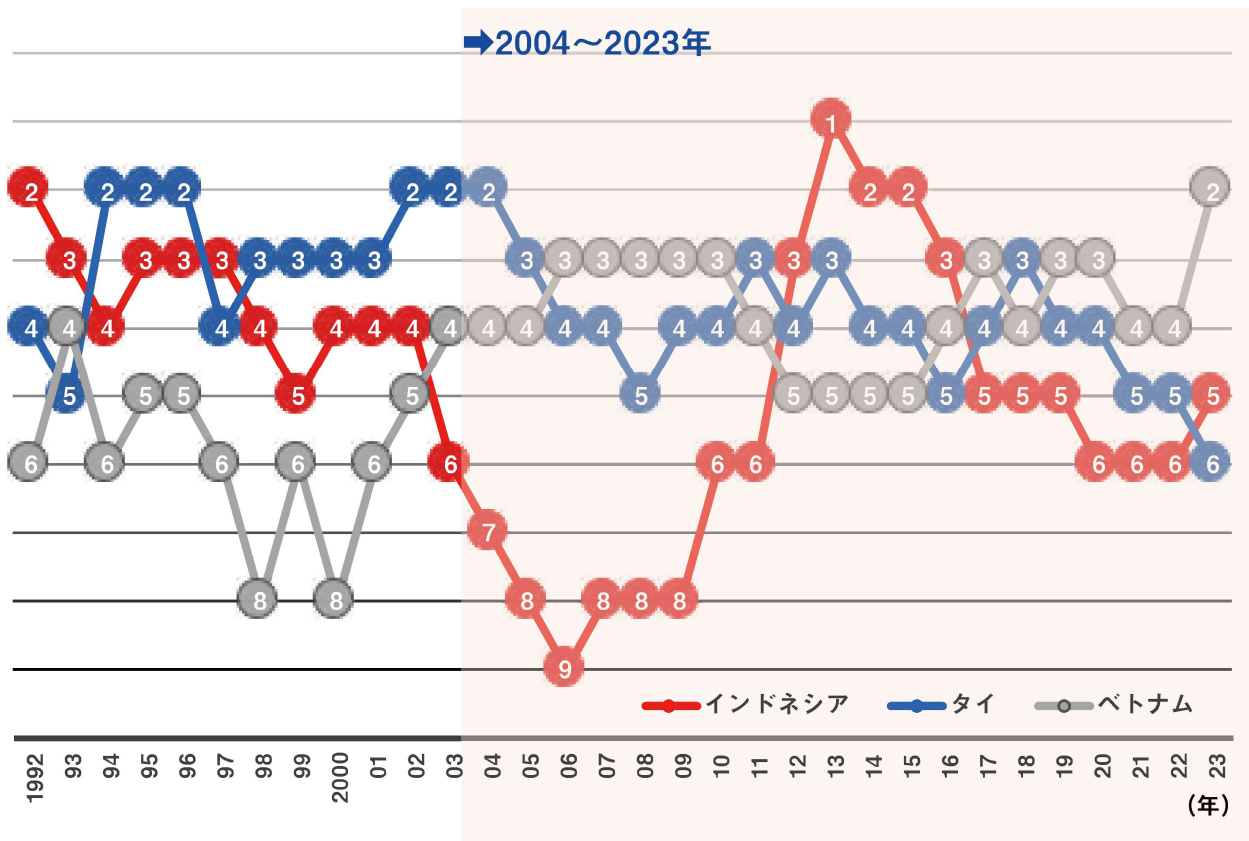
しかし新首相選出は、軍政下で策定された憲法により、軍政が任命した上院議員の支持が不可欠で、前進党による連立政権樹立は阻まれた。最終的に、第二党のタイ貢献党と仇敵であるはずの旧軍政の流れを汲む国民国家の力党他守旧派とが連立政権を樹立した。これを受けて、15年にわたり海外逃亡を続けてきたタクシン元首相は23年8月に帰国した。真の民主主義の回復を切望した国民の多くは「貢献党は民主化よりタクシン氏の帰国を優先した」として反発しており、現在も政治・社会不安の火種はくすぶり続けている。

(2) 政治転換期におけるタイの評価と投資の可能性

タイ投資委員会(BOI)によれば、プラザ合意のあった1985年以降の累計直接投資額・件数で最大国・地域は日本である。しかし、政治混乱が長期化するにつれて、日本から見た有望投資先としてのタイの位置付けは低下している。国際協力銀行(JBIC)による中期的(今後3年程度)有望事業展開国ランキングにおいて、90年代から2000年代、タイはベトナムやインドネシアを圧倒する有望投資国に位置付けられてきたが、政治混乱の長期化が暗い影を落としている。2023年にタイはベトナムやインドネシアの後塵を拝し、6位に沈んだ。JBICは日本輸出入銀行時代の1992年以降、32年にわたってランキングを発表しているが、タイがトップ5から陥落したのは23年度調査が初めてである。

2000年代半ばまで、タイが有望国とされた理由の一つは、プーミポン国王の下での「政治・社会情勢の安定」である。タクシン追放クーデターの前年の2005年では43.4%がそれを理由に挙げていた。しかし以降、同比率は低下し、インラック政権が軍事クーデターで崩壊した14年は1.4%となった。以降、同年を底に徐々に回復しているものの、23年でも12.2%にとどまり、信頼感は戻っていない。

図 2 日本企業の中期的（今後3年程度）有望事業展開国



(資料) わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告～海外直接投資アンケート調査結果～ (JBIC, 各年版)

4. タイ経済における日本と日本企業

(1) タイの貿易と日本

タイ経済は ASEAN 随一ともいわれる産業集積とその輸出に支えられている。輸出額の対 GDP 比は、日本や主要先進国に比べて高く、この 20 年間は 5～6 割で推移している。主な輸出分野は、自動車産業、電気・電子機器産業であり、天然ゴムや米など農産品といった伝統的な輸出品の割合が相対的に減少している。自動車産業においては、特にピックアップトラックや自動車部品について、ASEAN の製造・輸出拠点として重要な役割を果たしている。

タイは中継貿易の機能を担うシンガポールを除き、2012 年以降 2018 年まで、ASEAN 最大の輸出国であった。2019 年以降、中国プラスワンの追い風を受け、スマートフォンに代表される電話機・同部品やコンピュータ電子製品・同部品の生産・輸出拠点として台頭するベトナムに、翌 2020 年には集積回路など電子部品の輸出を強化しているマレーシアに、それぞれ輸出額で抜かれた。

一方、輸入は原油や産業機械、化学製品などが主力品目である。また自動車産業の成長

に伴い、部品需要が増加し、産業機械や自動車部品が輸入の主役になっている。

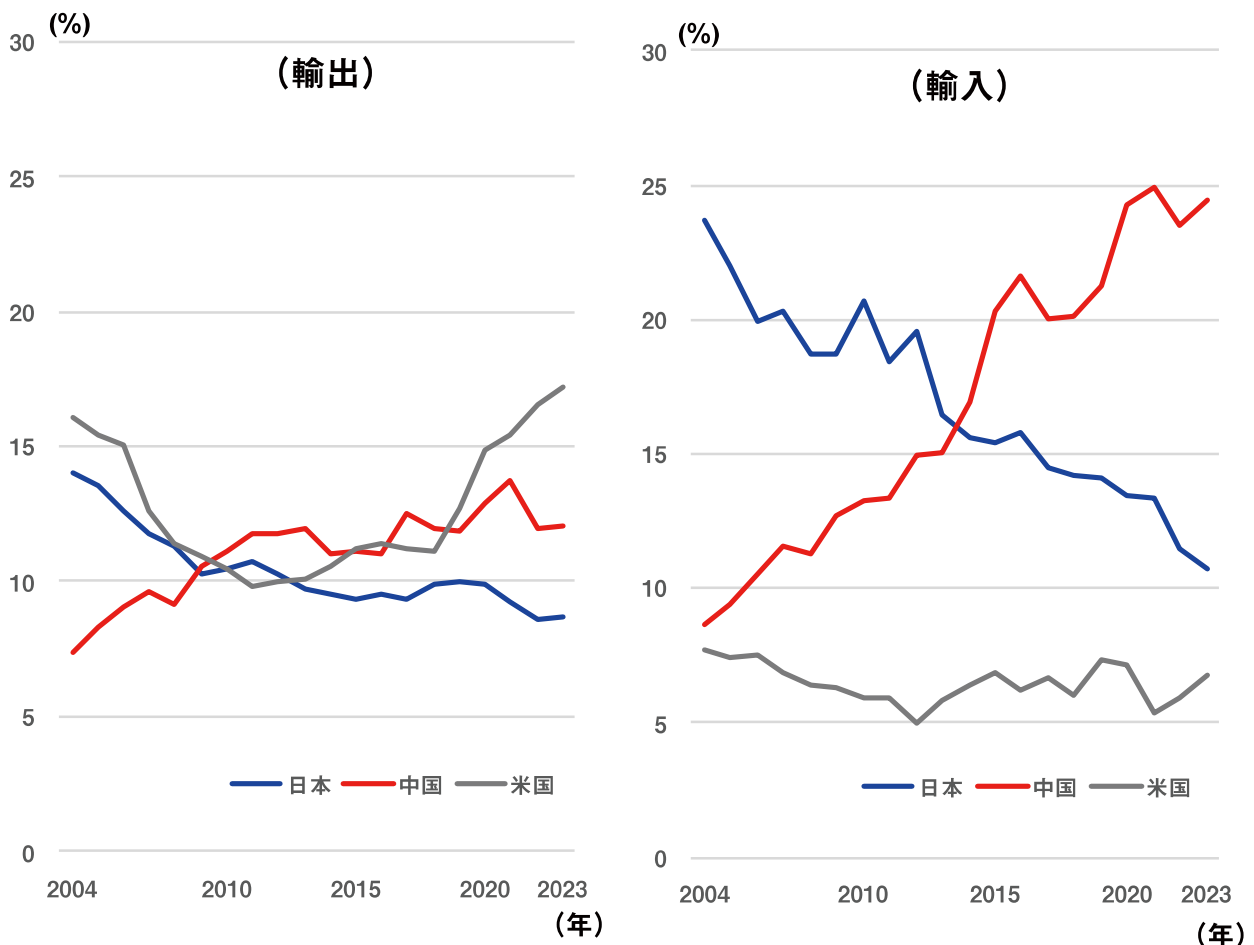
タイのこの 20 年の国別貿易の特徴は、日本のシェア低下と、それに反比例する形での中国の台頭である。しかし、日本は依然としてタイの主要な貿易相手国であり、日タイ経済連携協定 (JTEPA) の発効 (2007 年 11 月) も、両国の貿易関係を強化した。

一方、特に 2000 年代後半以降、タイの輸出相手国として中国の存在感が増し、輸出は、2010 年、輸入は 2014 年に、中国がタイ最大の貿易相手国となった。ただし輸出は、米国の堅調な経済と、2017 年の米国トランプ大統領就任以降、中国からの対米輸出にブレーキがかかり、タイを含めた第三国の対米輸出が拡大した。

タイの輸入では、更なる動きが顕著である。タイの輸入に占める日本のシェアは、この 20 年で約 24% から 10% 強にまで減少、一方の中国は約 9% から約 25% へとシェアを拡大した。これら貿易相手国としての中国の躍進は、ASEAN 中国自由貿易地域 (ACFTA) の物品貿易協定の発効 (2005 年 7 月) が少なからず影響している。

近年、タイでは中国からの電子商取引 (EC) や ACFTA を通じた消費財の氾濫的流入に圧迫され、タイの中小企業が悲鳴をあげている。

図 3 タイの輸出入における日本・中国・米国のシェア推移 (2004~23年)



(資料) Direction of Trade (IMF)

タイの輸出は、外国企業が主導している。タイ商務省は、2022 年以降、内外資企業別で輸出額を公開している。2023 年の輸出額（2,845.6 億ドル）のうち、同報告によれば、40.8%は外資 100%企業が担っている。内資（100%地場）企業は 24.6%である。残りは外資と地場との合弁企業である（外資主導型企业は 15.3%、内資主導型企业は 18.8%）。これら合弁企業も外資系企業に含めると、タイの総輸出の4分の3(75.4%)は外資系企業が担っている。

(2) タイの直接投資受入れと日本

タイ経済を支えている ASEAN 随一の産業集積の根幹を構築しているのは、海外直接投資である。タイは長年に亘り海外直接投資を受け入れ、雇用を創出し、また輸出を振興することで経済成長のエンジンとしてきた。タイにとって最大の直接投資国は常に日本であった。

しかし、2018 年以降の米中貿易戦争の激化や、新型コロナウイルスのパンデミック時に中国が厳格なゼロコロナ政策を長期間にわたって実施したことを受けて、中国リスク回避を目的とした ASEAN 向け投資が顕著になった。さらに、2022 年末に中国がゼロコロナ政策を終了した後も、サプライチェーンの多様化や地政学的リスクの観点から、ASEAN への投資が拡大し続けている。これは外国企業だけでなく、中国企業も同様である。そのため、近年は中国からの対外直接投資の増加が特に ASEAN 諸国で顕著である。

2004 年から 23 年までの 20 年間について、BOI 投資統計（認可ベース）から 5 年毎に投資金額の上位 10 カ国・地域とシェアをみた（表 6）。最初の 15 年間は日本が最大かつ圧倒的な投資国であったが、徐々に中国が存在感を高めている。そして直近の 5 年間（19～23 年）は、中国が日本のシェアを上回り、タイ最大の投資国となるなど、貿易面のみならず投資においても中国の存在感が高まっている。

しかしプラザ合意があった 1985 年以降 2023 年までの投資累計では、投資金額では最大が日本(37.7%)で、中国(同 5.8%)は第 4 位、投資件数でも最大が日本(38.1%)で、中国(同 6.1%)はこちらでも第 4 位である。

日本の直接投資は、製造業が中心である。特に、自動車産業や電気・電子機器産業が主力である。中でも、タイは日系企業にとって ASEAN 地域における重要な製造ハブの一つに位置付けられている。

2010 年代にはタイ政府は燃費効率が高く、環境負荷の少ない小型車の生産拠点化を目指すエコカー政策を始動させ、これに伴い日本の自動車メーカーが同分野で積極的に投資を行った。自動車部品や環境関連技術に対する投資も増加し、エコカーの生産輸出拠点としてタイ工場が強化された。近年では、従来の製造業に加えて、情報通信技術（ICT）や電子商取引など EEC 政策に呼応した日系企業の投資が目立つ。

表 6 タイの海外直接投資額（認可ベース）上位10カ国・地域（2004～23年）とその比率

単位：%

順位	2004 - 08年		2009 - 13年		2014 - 18年		2019 - 23年	
1	日本	38.7	日本	55.4	日本	32.7	中国	20.3
2	米国	12.5	シンガポール	5.7	中国	9.0	日本	20.2
3	シンガポール	6.3	オランダ	4.9	シンガポール	7.6	シンガポール	11.6
4	オランダ	4.5	香港	4.1	米国	7.2	米国	10.9
5	マレーシア	4.2	米国	4.0	オランダ	4.7	台湾	9.2
6	台湾	3.0	中国	3.1	マレーシア	4.0	香港	5.3
7	香港	2.4	マレーシア	2.7	ケイマン諸島	3.9	オランダ	3.3
8	スイス	2.0	台湾	2.0	香港	3.5	韓国	2.7
9	中国	1.6	スイス	1.4	ルクセンブルグ	2.8	ケイマン諸島	2.5
10	韓国	1.6	韓国	1.4	インドネシア	2.3	スイス	1.8

(資料) タイ投資委員会 (BOI)

タイの直接投資受入れにおいて、日本のシェアが低下した背景に、政治転換期での不透明感に加えて、生産年齢人口の減少や国内市場規模を左右する総人口も 2023 年に減少に転じるなど、日本企業がタイへの戦略的投資に躊躇していることがある。

一方の中国からの投資は、インフラ整備やエネルギー分野で特に存在感を高めている。タイ政府が進める鉄道やエネルギー関連のインフラ開発プロジェクトに中国企業が積極的に参画している。近年では、製造分野にも進出しており、特に電気自動車（EV）や家電分野で存在感が高まっている。これは中国国内でのコスト上昇や、激しい国内競争から抜け出し、海外で市場開拓を目指す戦略的な動きの一環である。また中国企業にとって、タイは ASEAN 市場全体へアクセスするための拠点として位置付けられている。

(3) タイにおける日系企業および日系社会の動向と貢献

タイ政府は投資優遇策を設けて外資系企業を数多く誘致し、2000 年代初めまでに工業化と経済の高成長を実現した。また国民から敬愛を集めていたラーマ9世王の治世下で社会・政治体制は安定し、「東南アジアの優等生」と呼ばれた。日本企業はタイを有望投資国として高く評価し、長年にわたり資本を継続的に投下し、タイは日本企業にとって中国に次ぐ一大産業集積地となった。

特に、タイは自動車の戦略的生産・輸出拠点となり、「アジアのデトロイト」と呼ばれるまでになった。国際自動車工業連合会（OICA）によれば、2023年においてタイは世界第10位の自動車生産国である。タイでは27社（注1）がトラックを含め自動車を組み立て、それを1次サプライヤー525社、2次以降の1,760社が支えている（2022年現在）。

ジェトロ・バンコク事務所が商業省事業開発局の法人登記簿をベースに調査したところ、2020年時点で5,856社の日系企業の存在が確認された。うち製造業は2,344社（シェア40.0%）で、非製造業が3,257社（同55.6%）、建設業は152社（2.6%）である。

これら在タイ日系企業は雇用面でのタイへの貢献は大きい。バンコク日本人商工会議所（JCC）の協力を得て試算したところ、大半の大企業が加盟するJCC会員企業1,642社（22年末時点）で、約79万人を雇用しており、タイの企業雇用者数の約6%を占める。一方、在タイ日系企業全体で推計すると、140万人を雇用しており、全雇用者数の10.9%を占める。製造業のみで見れば、日系製造企業は約95万人を雇用し、タイでの製造法人全体の雇用者数の17.2%を占める（表7）。

表7 在タイ日系企業の雇用面での貢献(2022年末時点)

	JCC会員企業			在タイ日系企業全体		
	全法人	製造業	非製造業	全法人	製造業	非製造業
企業数（社）	1,642	703	939	5,856	2,344	3,512
雇用全体（人）	787,133	547,995	239,138	1,406,839	949,463	457,376
企業数シェア	0.06%	0.15%	0.04%	0.22%	0.52%	0.16%
雇用者数シェア	6.1%	9.9%	3.2%	10.9%	17.2%	6.2%

（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が試算。

長年にわたる日本企業の資本投下は、JCCの加盟企業数の推移にも現れている。1985年のプラザ合意後の円高進行により、日本企業がコスト削減のために生産拠点を海外に移す動きが加速し、タイへの進出が増加した。1985年に394社だった会員数は、10年後の1995年には1,000社を超えた。

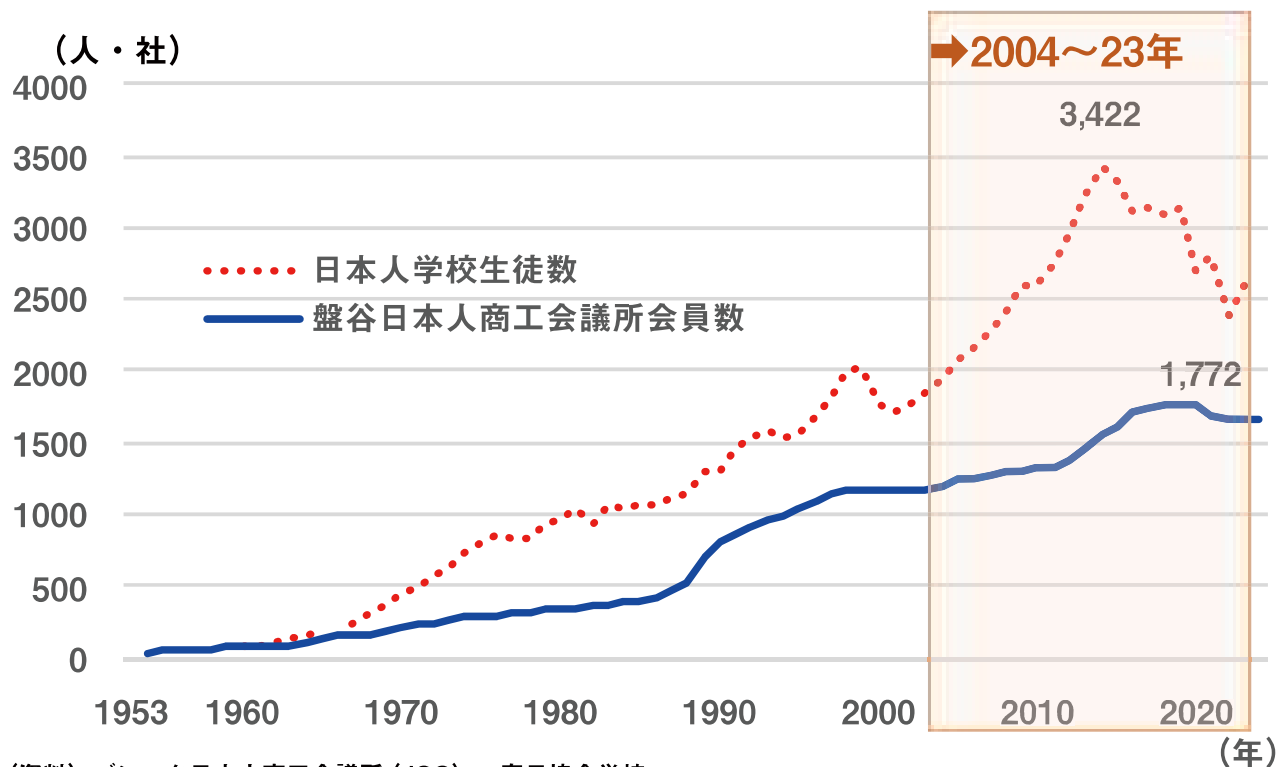
日本企業にとって、タイがASEANの中でも戦略的重要拠点と見なされたのは、1997年の

（注1）マレーシアのタンジョン・インターナショナルは2024年5月、SUBARU（スバル）と合併で設立したタイ工場を閉鎖すると発表した。またタイ政府の「エコカー政策」に呼応して12年に稼働開始したスズキも2024年6月、四輪車工場を25年末までに閉鎖すると発表した。

アジア通貨危機を経て、タイがピックアップトラックを中心に輸出機能を担う拠点に位置付けられたこと、そして ASEAN 自由貿易地域（AFTA）により域内関税が 2003 年までに 5%以下にまで削減されたこと、等が影響している。

2011 年にはタイ大洪水が発生し、自然災害リスクへの懸念が高まったものの、エコカー政策に呼応する進出もあり、加盟企業数は増え続け、2019 年にはピークの 1,772 社を記録した。しかし、2020 年に新型コロナウイルスがパンデミック化して以降は一部の企業が撤退、また事業の再編成が行われ、会員数は一時的に減少、2024 年 3 月末時点で 1,656 社で、ピークから 100 社以上減少した。しかし在外の日本商工会議所では、会議所単体では中国・上海日本商工クラブに次ぐ会員数である。国別では、近年、中国リスクの回避地として注目されているベトナムが台頭し、タイは中国、米国、ベトナムに次ぐ第 4 位である。

図 4 バンコク日本人商工会議所（JCC）会員数と日本人学校生徒数の推移



(資料) バンコク日本人商工会議所（JCC）、泰日協会学校

日本企業のタイ進出が進むにつれて、駐在員およびその家族の子弟も増加した。バンコク日本人学校は、1926 年に「盤谷日本尋常小学校」として設立され、第二次世界大戦が激化した 1945 年に一時休校となった。戦後は 1956 年に「在タイ日本国大使館附属日本語講習会」として再開し、日本人社会の拡大に合わせて校舎移転やカリキュラム充実が進められ、1974 年には「泰日協会学校」としてタイの私立学校の認可を正式に取得した。1980 年代から 1990 年代にかけて日系企業の進出が急速に拡大する中、駐在員子弟の増加に伴いバンコク校も規模を拡大していった。

また、チョンブリ県やラヨン県などの東部臨海工業地域では、インフラ整備の進展により日系企業の集積が進み、日本人駐在員家族の急増に伴い、日本人学校のニーズが高まった。2001年には補習授業校が設立され、その後、2009年には全日制の「泰日協会学校シラチャ校」として昇格、開校した。シラチャ校は、世界最大の在外日本人学校であるバンコク校の混雑を緩和し、東部での教育需要に対応する目的で設立されたものである。91名の生徒数で開校したが、2019年には500名を超える規模に成長した。

バンコク校とシラチャ校を合わせた日本人学校の生徒数は2014年には3,400人を超えピークを迎えたが、同年5月に発生したクーデターによる政情不安や、2020年以降の新型コロナウイルスのパンデミックによる外出制限により生徒数は減少し、2020年には2,400人を割り込み、ピーク時の7割水準にまで低下した。

(4) 日本の対タイ ODA 政策の変遷

2004年から2023年にかけて、日本の対タイ ODA 政策は、タイの経済発展や政治情勢に応じて変化してきた。タイが上位中所得国に移行する中で、経済インフラから技術移転や人材育成など技術協力へのシフトが進んだが、戦略的な大型プロジェクトには大規模な円借款が供与された。特に、インフラ整備や環境対策、パンデミック対応など、地域の安定と繁栄を支える支援が継続して実施されている。

例えば、2011年のタイ大洪水により、特に防災インフラ整備や交通インフラ改善が重点となり、「東部外環状道路改修計画」や「チャオプラヤ川流域洪水対策プロジェクト」などが実施された。前者では、洪水時にもバンコクとアユタヤを結ぶ東部外環状道路の機能を確保するため、道路の嵩上げ工事等により円滑な物流の維持に寄与した。後者では、洪水対策マスタープランの策定、洪水予測システムの構築、洪水情報管理システムの計画策定に関する協力が行われた。

2015年の「バンコク大量輸送網整備計画（レッドライン）」では、都市部の交通渋滞問題を解消するため、第Ⅱ期（ランシット駅～タマサート大学ランシットキャンパスまでの延長計画／約8.84km）として382億円の円借款が供与された。このプロジェクトは、バンコクの公共交通網の強化を目的としており、地域の移動効率の改善に大きく貢献した。その後、2016年には、同計画の延伸プロジェクトとして第Ⅲ期（バンスー中央駅～ファランポーン駅までの延長計画／約5.7km）として、1,696億円の円借款が供与されるなど、ASEAN 共同体におけるタイの中核的役割を支援する形でインフラ整備が推進された。

近年では、新型コロナウイルスのパンデミックにより保健医療支援が強化され、医療機器供給や感染症対応能力向上のプロジェクトが進行した。2022年には、500億円の新型コロナウイルス危機対応緊急支援借款が供与されている。

1) クーデターの ODA への影響

タイは 2006 年、2014 年にクーデターを経験しており、これが ODA 政策に一定の影響を与えたが、日本はタイの民主化に関して懸念を示しつつも、既存のインフラプロジェクトの継続を重視した。特に 2011 年のタイ大洪水の経験から、防災インフラ整備は火急の課題であり、「チャオプラヤ川流域洪水対策プロジェクト」は継続された。一方で、新規の無償資金協力案件は一時的に見合わせた。

2014 年の軍事政権移行後、日本はインフラ支援を続けながら、政治的な要因が ODA に影響することを懸念していた。こうした状況でも「バンコク都市鉄道整備計画」などの円借款は推進されたが、人権や民主化関連のプロジェクトは限定的に実施されるのみであった。

2) タイの上位中所得国入りと ODA への影響

2004 年以降、日本の ODA は基盤整備から高度な技術協力へと変化した。具体的には、産業技術の普及や人材育成を目的としたプロジェクトが増加し、「効率的な税関手続きのための原産地規則に係る能力向上プロジェクト」などが展開された。2010 年にタイが上位中所得国に位置付けられたが、2018 年にはタイの技術力を利用した地域貢献が進められ、南南協力の一環として他の発展途上国への支援がタイを通じて行われるようになった。

タイが上位中所得国に移行したことにより、一般的には日本の ODA 供与額は減少する傾向にある（図5）。これは、タイが以前よりも経済的に自立した立場となり、従来の支援の必要性が相対的に低下したためである。しかし、特定の重要プロジェクトには依然として大規模な円借款が供与されている。例えば、2022 年には「新型コロナウイルス危機対応緊急支援借款」として 500 億円の円借款が供与された。この支援はパンデミック対策と経済回復のための資金として使用され、引き続き経済インフラの強化が重要な支援分野となっている。

3) その他の ODA 政策に影響する要因

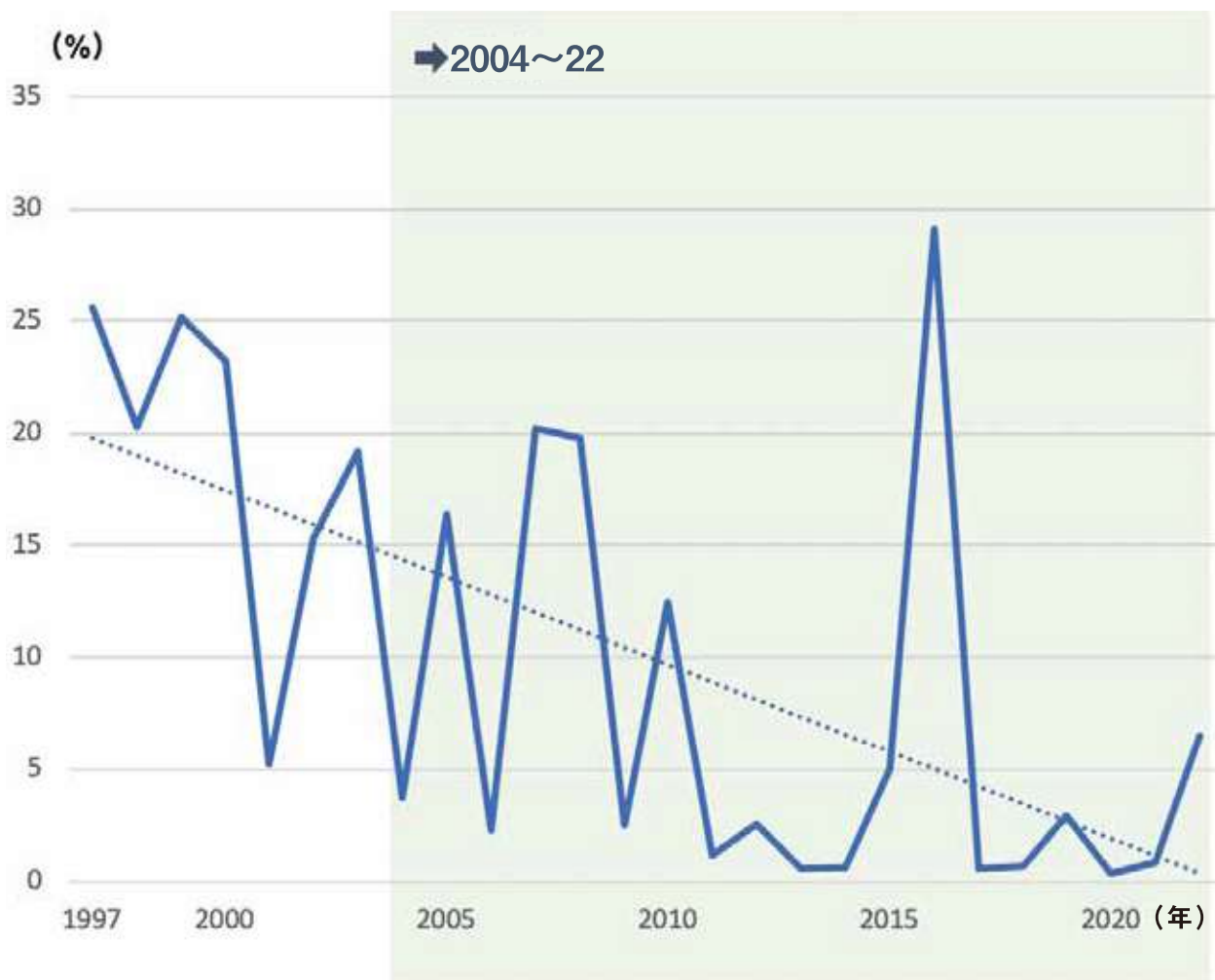
日本の ODA 政策に影響を与えた要因として、ASEAN 経済共同体の設立と地域内連結性の強化がある。日本はタイを ASEAN の中心的存在とみなし、東部経済回廊（EEC）プロジェクトなど、メコン地域全体の発展を支える支援を実施した。特に、日タイ経済連携の強化はタイの経済発展を支える重要な要素となった。

また、気候変動対策として、「PM2.5 予防・軽減のための大気管理プロジェクト」などの環境保護プロジェクトが進められた。2020 年代には、気候変動の影響が深刻化する中、環境技術の移転や持続可能な社会構築への支援が強化された。さらに、新型コロナウイルスによる保

健医療支援が急務となり、2021年から2022年にかけての感染症対応プロジェクトが推進された。

日本は今後も、タイをASEANのハブとして位置付け、地域全体の発展を支える重要なパートナーとして、連携して地域の安定と繁栄を支える必要がある。

図5 日本の対東南アジア向けODA供与額におけるタイのシェア



(資料) 政府開発援助 (ODA) 国別データ集 (外務省)

5.20 年間 (2004 ~ 23 年) の日タイ経済の重要事象

本節では、20年間にあった日タイ経済関係に大きな影響を与えた事象として、①日タイ経済連携協定(JTEPA)の締結、②泰日工業大学(TNI)の設立、③2011年タイ大洪水、を取り上げて、経緯を含めて振り返る。

(1) 新時代に向けた日タイ経済連携協定 (JTEPA)

日タイ間の経済関係強化の礎石となったのは、2007年4月に署名し、同年11月に発効

した日タイ経済連携協定（JTEPA）である。以降、日本とタイも参加する日 ASEAN 包括的経済連携協定（AJCEP）、地域的な包括的経済連携（RCEP）協定が各々、2009年、2022年に発効した。日タイ間で重層的に協定が締結された結果、両国の企業は貿易に際し、協定間で関税率や原産地規則などを検討し、自社にとって最適なものを選ぶことができる（表8）。以降では、日タイ2カ国間で締結したJTEPAに焦点を当て、その経緯、課題等を述べる。

表8 日本・タイ間の3つのFTAと自由化率

協定		日タイ経済連携協定（JTEPA）	日ASEAN包括的経済連携協定（AJCEP）	地域的な包括的経済連携協定（RCEP）
発効		2007年11月	2008年11月	2022年1月
タイ側	ステージング	10年	10年	20年
	自由化率	93.8%	96.9%	88.5%
日本側	ステージング	10年	10年	21年
	自由化率	87.2%	86.5%	88.1%

（注）自由化率とは総品目数に対する関税撤廃品目数。ステージングは関税削減・撤廃が完了するまでの期間。
（資料）各協定をもとに作成

1) 構想から締結までの経緯

日本にとってJTEPAの意義は、タイにおける日本企業の経済的利益の確保・強化、そして東アジア経済統合の実現である。前者については、タイには自動車や電機・電子分野を中心に日系企業が集積しており、タイは貿易・投資先として極めて重要である。そのため貿易自由化による部品調達コスト等の低減やタイ国内の事業環境改善は重要な課題であった。後者については、日 ASEAN 経済連携の完成および将来的な課題としての東アジア地域における経済統合に向けた重要なステップと見なされた。

交渉のきっかけは、2001年11月にタクシン首相が、日本を初めて訪問した際に、小泉首相との首脳会談の場で、産官学によるFTAの作業部会を設け、共同研究を行うことを提案、合意したことに始まる。以降、2002～2003年にかけて5回の作業部会が開催され、2003年12月の日 ASEAN 首脳会議の際、交渉開始に合意した。実際の交渉は、2004年2月に開始され、その後、4回の閣僚会談、9回の事務レベル交渉を経て、両国は2005年9月に大筋合意に至った。

2006年9月にはタイでクーデターが発生し、交渉を担ってきたタクシン政権が崩壊したが、協定の重要性は軍政下でも共有され、協定内容の調整は継続的に進行し、最終的に2007年4月、安倍首相とスラユット首相の間で正式に署名された。

2) JTEPA の特徴

JTEPA は、物品貿易、サービス貿易、投資、人の移動、知的財産など多岐にわたる章から構成される。物品貿易においては、タイは日本から輸入する 93.8%の品目に対して、一方、日本はタイから輸入する 87.2%の品目に対して、それぞれ関税を撤廃した。

サービス貿易については、製造関連サービスなど特定分野において規制が緩和され、透明性も向上が図られた。これにより、タイ国内での日本企業の事業活動基盤が強化された。投資分野では、日本の投資家に対する保護が確保された。内国民待遇や最恵国待遇が約束され、タイ側における法的安定性や透明性が確保されると同時に、投資自由化が進められることになった。

また、人の移動では、日本へのタイ料理人やタイ伝統文化の指導員の入国要件が緩和された。知的財産に関しては、特許や商標権などの知的財産権の保護が強化され、タイにおける企業活動の基盤として知的財産保護制度が整備された。これにより権利取得が容易になり、透明性が向上するなど、日本企業の活動を支える仕組みが確立された。

さらに、JTEPA は両国間の協力を推進するものであり、協力分野は農業、教育、金融サービス、中小企業支援、観光、環境保護など広範囲にわたっている。この協定は新時代の日タイ関係の構築に向けた協力体制を整え、経済的な緊密性を高める契機になった。

3) 自動車部品輸入における運用上の問題

JTEPA を運用する上で課題も発生した。JTEPA に基づき、100品目に及ぶ自動車部品（ギアボックス、クラッチ、シートベルトなど）の関税撤廃は、ASEAN 自由貿易地域（AFTA）の完成を条件としていた。また原産地証明書（C/O）の提示に加えて、タイ工業省工業経済事務局（OIE）が発行する輸入証明書が求められた。対象品目は「自動車組立製造に使用される部品」に限られ、輸入者も自動車組立企業または組立企業に直接納品する同部品製造会社、いわゆる一次サプライヤー（Tier1）に限定され、Tier2以下のサプライヤーは適用対象外とされていた。この制限により、特に中小企業が排除されるなど、「EPA 利用上の平等」が損なわれているとの指摘があるものの、日本からの自動車部品の無秩序な流入が、タイの裾野産業に影響することを警戒し、タイ政府が求めた規定である。

関税撤廃対象品目は、自動車組立用部品または自動車構成部品に限られ、部品単品での輸入は対象外とした。2010年8月のASEAN 経済相会議で AFTA が正式に完成したことが

確認され、80品目は2012年に、残りの20品目は2014年に、それぞれ関税撤廃が期待された。しかしJTEPAを利用する際、幾つかの問題が発生した。

第一の問題は「国内仲介取引の否認」である。日本から輸入した自動車部品を加工し、タイ国内の自動車組立企業に納入する際、商流に「仲介企業」が介在するケースがある。税関は事後調査において、この仲介取引を否認し、JTEPAの適用が拒否される事例が発生した。

次に、「輸出用ロックダウン（KD）部品の対象外問題」である。タイは小型車を中心とした自動車の輸出拠点として機能しているが、JTEPAは関税減免の適用を「完成自動車に組み入れる用途」に限定している。これに対し、企業側は協定の条文に利用用途が限定されていないと主張しているが、タイ政府は「国内組立用のみ」との見解を示している。この解釈の相違は、輸出向けKD部品と国内向け部品の数量管理を複雑にし、運用上の困難性を引き起こした。

4) 鉄鋼製品の輸入枠問題

JTEPAに関連する鉄鋼製品の輸入に関して、タイで生産されていない熱延鋼の輸入関税は即時撤廃される一方で、タイ国内で生産されているものの生産量を十分確保できない熱延鋼は、日系企業による自動車生産用の輸入分については無税枠（クオータ）を設定した。日本製熱延鋼板の無税輸入枠は、タイ国内の生産状況や需要、産業保護の観点などを考慮してタイ政府が毎年設定した。なお、その他枠外の熱延鋼は10年間に亘り関税を据え置きし、11年目の関税撤廃が約束された。

クオータは日系企業間で毎年話題に上った。まず「輸入枠の制限」により、輸入枠を超えた分には通常の関税率が適用されることになり、企業の輸入計画やコスト管理に影響を与えていた。次に、「輸入枠の管理と透明性の課題」である。輸入枠の配分や管理手続きに関しては、透明性や公平性に対する懸念が指摘されていた。具体的には、輸入枠の申請手続きが複雑で、企業が必要な情報を十分に得られず、輸入手続き上の不確実性に直面することがあったという。

さらに、「輸入枠の適用範囲の限定」も課題となった。一部の鉄鋼製品について、輸入枠の適用範囲が限定的であり、企業が必要とする製品が輸入枠の対象外となる場合がある。この結果、企業は関税負担の増加や調達コストの上昇を余儀なくされる場合があり、経済的な影響が懸念された。

5) JTEPAの利用状況

タイ商務省は、自らが原産地証明書を発行する輸出のFTA利用額を公表してきた。また近年、関税局の協力を得て、輸入額も公表している。FTA利用輸出額（または輸入額）を当

該国向け輸出額（輸入額）で除すことで名目ベースの FTA 利用率が算出できる。

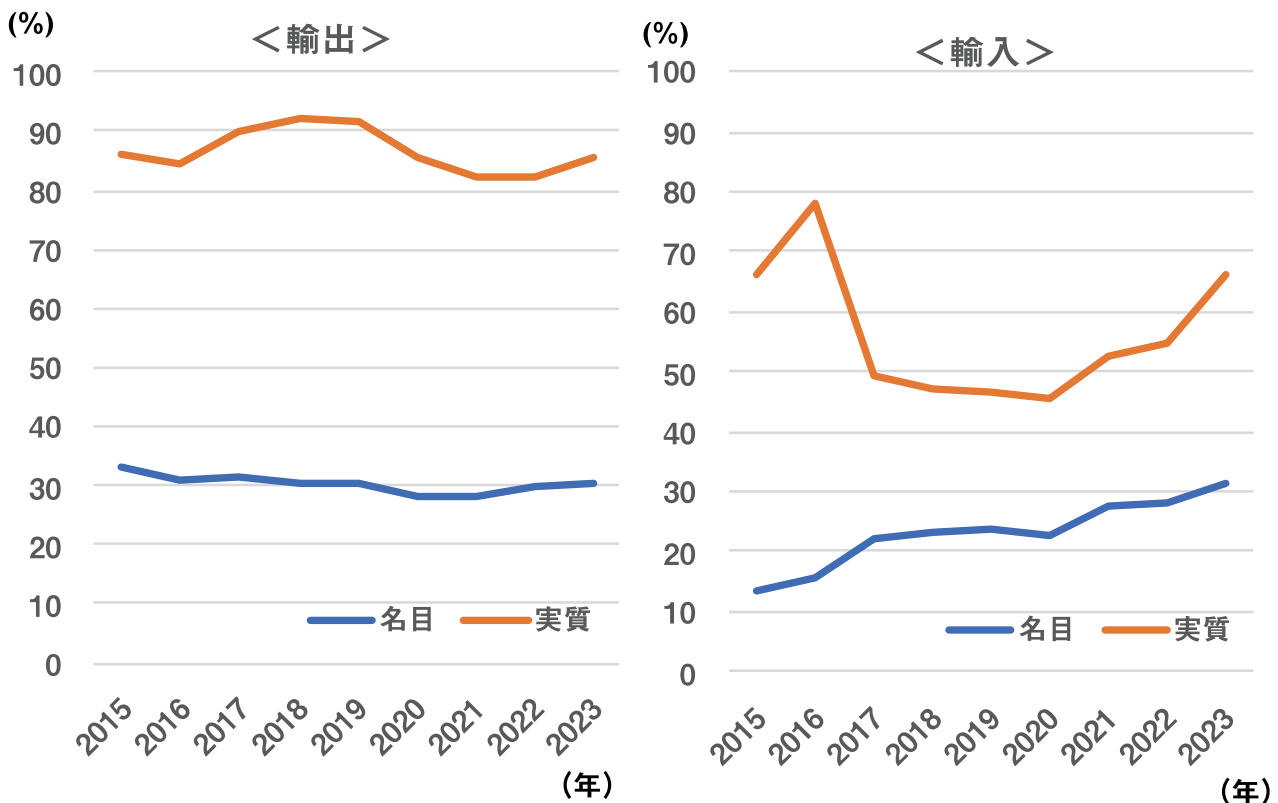
日本など先進国は既に最恵国待遇（MFN）ベースで関税が撤廃されている品目が多く、あえて FTA を利用する必要がない場合や、逆に多くの品目が FTA の関税削減・撤廃の対象外である場合、「名目利用率」は自ずと低くなる。

関税削減・撤廃の対象外の品目を除外し、FTA が利用可能な品目の輸出額を分母として算出したのが「実質利用率」である。FTA が貿易の現場で実際に利用されているかどうかを見る際に重要なのが実質利用率である。JTEPA の実質利用率は、タイの対日輸出で 8～9 割前後に達している。一方、対日輸入では 4～6 割で推移している（図 6）。

輸出に比べて輸入での JTEPA の利用率が低い要因の一つが、タイ投資委員会（BOI）の投資奨励制度（投資恩典）の存在である。輸出向け最終製品の原材料や中間財であれば、BOI の投資恩典を用いて無税で輸入可能である。また輸入の際に課される付加価値税（VAT）は、FTA では減免されない一方、BOI では VAT も免税される。

関税削減の過程で、実際の利用の現場で様々な課題が噴出したものの、FTA 締結から 15 年以上経過し、両国の貿易・投資の基盤になったと評価できる。

図 6 タイの対日貿易における FTA の利用率（実質・名目）



(資料) タイ商務省および税関資料より作成

(2) 泰日工業大学 (TNI) の設立とその期待

1) TNI 設立の経緯

日本・タイの連携を象徴する大学「泰日工業大学」が2007年6月にバンコク市内のパタナカーン地区に開校した。同大学を設立したのは、泰日経済技術振興協会 (TPA) である。TPA は、タイではソーソーとも呼ばれ、タイ語教室を運営していることもあり、日本人駐在員家族にも広く知られた存在である。

TPA は1973年1月にタイの経済発展のため、日本からタイへの最新の科学技術と知識の移転・普及、人材育成を目的に設立された。TPA 設立の背景には、当時のタイでの反日感情の高まりへの対処がある。

1960年代後半から80年代前半にかけて、タイでは反日感情が繰り返し噴出、田中角栄首相の来タイ (1974年1月) でピークに達した。これら祖国タイにおける反日感情の高まりを元日本留学生・研修生が憂慮、日本留学組の先駆者のソムマーイ・フントラクーン (後に大蔵大臣) の下で、日本の科学技術と知識のタイへの移転・普及、人材育成を目的に元日本留学生・研修生の有志が設立したのが TPA である。日本側でも通商産業省 (現経済産業省) を中心に、本当にタイのためになる協力形態を模索、TPA 設立に先立ち、TPA に日本側で協力する姉妹機関として日・タイ経済協力協会 (JTECS) が設立された。初代理事長の穂積五一は地元政財界や関係者から丁寧に意見を聞きとり、「真にタイのためになる経済協力は技術を中心とする教育協力」と結論付け、日本の官民によるタイへの技術移転・産業協力を円滑化・調整する役割を JTECS が TPA と連携して担うことになった。

TPA が創立30周年を迎えた2003年、同協会は創立時からの構想であったものづくり型大学「泰日工業大学」の開設を決議した。開設資金は TPA が多様な各種事業によって、長年に亘り積み立てた独自収益である。日本型モノづくりをタイ流に普及させるため、自ら大学を設立し、人材育成を目指した「タイ人のタイ人のための日本的ものづくり大学」である。

日本の名を冠した「泰日工業大学」について、2006年の TPA 総会で承認された当初予算は、土地購入費や建物建設費を含めて3億9400万バーツであった。大学名に「日」の一文字が入っているが、政府開発援助 (ODA) など日本の資金は一切入っていない。全て TPA の自己資金である。それにも関わらず「日」の一文字を入れたのは、「日本型モノづくり」を担い、また「日タイ関係の増進」に資する人材育成への願いが込められている。

TPA による「日」の字を冠した工業大学設立に感銘を受けた日系産業界は、奨学金や、実習・学習に必要な設備・機材の提供、企業から専門家を派遣し実習指導を担ったり、また現場研修を受け入れるなど大学運営を後押しした。まさに日本とタイが一体となって「日本型モノづくり」を担える人材育成に取り組んだのである。

2) TNI におけるモノづくり教育

2007年6月に開校した同大学は、自動車、電気・電子、通信産業など、技術人材の慢性的な不足というタイ産業界が抱える問題の解消に寄与するため、エンジニア教育・人材育成を目指した。特に実習に重点を置いた実務的な実践教育をモットーに、現場で使える日本語教育を重視した指導体制を採った。日本語は全学部全学生の必修科目である。

TNIでは製造技術や生産・品質管理など固有の技術を学ぶのみならず、その根本にある、例えば、5S、カイゼン、実践的な現場体験に基づく日本の「ものづくり精神」を重視する教育理念を持つ。またその一環で、ものづくり5ゲン（G）主義（現場、現物、現実、原理、原則）を徹底している。

「次代のタイ産業界を担う人材の育成・輩出」を通じて、慢性的な技術者不足の解消を目指した TNI は、2011年に初めて卒業生を送り出した。第一期生で就職した166名のうち、54%を占める89名が日系企業に就職した。タイのITやソフト業界に日系企業が少ないことから、情報学部（現、情報技術学部）の日系企業への就職率は22%にとどまったものの、工学部、経営学部では各々72%、67%であった（注2）。

3) 日タイの架け橋となる「日本応援団」の育成

慢性的な技術者不足に悩む日系産業界に対して、TNIは日本語を理解する「次代のタイ産業界を担う人材の育成・輩出」面での貢献が期待された。設立当初は、卒業生の半分以上を在タイ日系企業に供給していた TNI であるが、近年、その割合が大きく減少している。22年3月に卒業し就職した608人のうち、日系関連企業に就職したのは2割程度で、残りは日本とは全く関係がない企業に漏出した。

このことに危機感を持った TNI は23年9月、4学部（注3）全ての4年生を対象にアンケート調査を行った。卒業後に日本企業で「働きたい」との回答は76%を占め、TNIの学生自身が日本企業を忌避しているわけではないことがわかり、関係者は安堵した。ただし、3人中1人は「条件が良ければ働きたい」との前提条件付きである。給与や福利厚生等はタイ人の若者にとって就職先選択の重要評価項目である。近年、「日本企業=高給」や「=高知名度」のイメージは崩れつつあり、人材獲得競争で競り負けている可能性がある。

一方で、多くの学生は日本での就労に魅力を感じている。回答者のうち4人に3人が日本での就職を希望した。日本でインターンとしてまず受け入れ、採用の上、人材育成が出来れば、

（注2）吉原（2011）。

（注3）工学部、経営学部、情報技術学部、国際学院。

技術者の高齢化に伴う技術伝承問題や事業継承問題の解決に繋がる可能性がある。またそれら人材をタイ現地法人に派遣すれば、現地化の問題、地方・中小企業に多い海外駐在員の成り手不足問題の解消にも繋がる可能性がある。

TNI は約 4,000 名の学生を抱える中規模大学で、日本に関心がある若者が集うタイ最大の大学である。多くの卒業生が在タイ日系企業や日本で活躍すれば、卒業生は日本応援団として日タイ関係の増進に寄与するであろう。

表 9 泰日工業大学 (TNI) の学生数

	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
工学部	1,342	1,361	1,439	1,444	1,357	1,185	968	873	813	799
情報技術学部	907	906	976	986	969	967	981	1,002	1,014	1,093
経営学部	1,932	1,958	2,142	2,124	1,961	1,867	1,682	1,573	1,490	1,398
国際学院	-	-	-	-	-	-	-	-	160	165
合計	4,181	4,225	4,557	4,554	4,287	4,019	3,631	3,448	3,477	3,455

(資料) 泰日工業大学「日系企業に対する関心度調査」(2023年12月)

4) TNI 以外の技術者育成：タイの高等専門学校 (KOSEN) プロジェクト

2019 年にタイ政府と日本政府の協力プロジェクト「Thai KOSEN Initiative Project」で設立されたタイの高等専門学校 (KOSEN) は、日本型高専教育をモデルに、産業界と連携しながら技術者を育成する取り組みである。プロジェクト予算 (約 170 億円) の約 6 割は円借款を活用している。現在、KOSEN-KMITL (キングモンクット工科大学ラカバン校高等専門学校) と、KOSEN-KMUTT (キングモンクット工科大学トンプリ校高等専門学校) の二校がある。前者は 2019 年 5 月に、後者は 20 年 6 月に、それぞれ開校した。その起源は 2016 年 12 月に菅官房長官 (後の首相) とソムキット副首相との間で締結された「日タイ産業人材育成協力イニシアティブ」に遡る。

タイ高専が協力事業となった背景には、タイが推進する「タイランド 4.0」政策を支える技術人材の育成がある。このプロジェクトは、特に東部経済回廊 (EEC) に進出する企業への貢献を重視しており、日本の高専と同等の技術教育を提供することを目指している。そのため日本の高専と同様、高校 3 年間と大学 4 年間を圧縮して、中学卒業後に 5 年間の一貫教育を行い、タイランド 4.0、特に EEC に進出している日系企業に貢献できる革新力のあるエンジニア育成を目指している。

タイ高専では、科学技術教育を重視し、特に日本語と英語での専門教育を行い、卒業時には多言語での技術的な議論ができるレベルにまで学生を育成することが期待されている。

また、少人数教育や 5 年間の全寮制などを導入し、協調性や実践力を養う。卒業生は日系企業を含む多くの企業で研究開発部門や製造部門の技術者としての活躍が期待されている。

一方で、高専には幾つかの課題が指摘されている。特に現地企業からは技術者としての処遇や給与制度の課題が指摘されている。タイでは、エンジニア職は基本的に大学卒以上の学位が求められるが、高専の卒業生は準学士扱いであり、初期の段階ではエンジニアとしての採用が難しいとされた。しかし、就職支援の強化や日本語教育の充実によって、日系企業などからの需要も徐々に高まっている。また、全学生がタイ政府奨学金を受けているため、卒業生が日本での研修や仕事を希望しても、卒業後 5 年間はタイ国内で指定された産業に従事する義務があり、就職の選択肢が制限されることも課題である。

タイ人教員の育成も重要な課題である。現在は日本からの派遣教員が中心となって教育を行っているが、タイ人教員が自立して KOSEN 教育を継続できるようにすること、プロジェクト終了後も、タイ人教員が教育の質を保つことが課題である。

(3) 2011 年の大洪水：日タイの絆による復旧支援

1) 大洪水発生の原因とその被害

タイでは 5 月から 10 月末頃までが雨期である。この間、タイが位置するインドシナ半島には年 1～2 回程度の頻度で台風や熱帯性低気圧が上陸する。「気候変動」の影響とも言われているが、2011 年の雨季でその数は 5 回にのぼり、同半島での降雨量が通常の 1.2～1.8 倍に達した。毎年のように小さな氾濫を繰り返してきたチャオプラヤ川であるが、上流に位置するプミポン・ダム、シリキット・ダムの人的管理ミスも手伝い、タイ中部で大洪水が発生、7 つの工業団地が洪水に見舞われた。この規模の大洪水は、1942 年以来「69 年振り」と言われた。

2011 年 10 月 4 日にアユタヤ県最北部に位置するサハ・ラタナナコン工業団地の堤防が決壊、同工業団地が冠水して以降、10 月 8 日未明にはバンコク以北で最大数の日系企業を抱えるロジャナ工業団地が被災、以降、ハイテク、バンパイン、ファクトリーランド、ナワナコン、バンカディと主要な工業団地が次々と洪水に飲み込まれた。特に最初に冠水したサハ・ラタナナコン工業団地とロジャナ工業団地では、従業員を工業団地外に避難させるのがやっとで、金型、機械設備、在庫等を高台に移送する時間的余裕もなく、最も甚大な被害を被った。

大洪水の被害を受けた 7 つの工業団地の企業数は、当時、ジェトロが確認しただけで 804 社、うち日系企業は 55.8%を占める 449 社にのぼる。また、工業団地外に立地する企業も少なからずあり、洪水の被害を被った日系企業数は工業団地内外合わせ少なくとも 550 社を超えた。

タイ大洪水は、タイの産業競争力の源泉とも言われた「産業集積」に壊滅的な被害を与えた。もともとアユタヤ近郊の工業団地には、2006 年まで主要な空の玄関口であったドンムアン空港に近接していることを背景に、主に航空貨物として輸送される電子部品や電気機器

の製造企業が集積していた。

大洪水の被害は、サプライチェーンを通じて、洪水被害がなかったタイ国内地域のみならず、海外の生産活動にまで影響を与えた。例えば、自動車製造企業ではロジャナ工業団地で被災したホンダ以外にも、トヨタ、日産、三菱他全ての日系自動車企業が部品調達難から約1カ月以上に亘り生産及び輸出も休止を余儀なくされた。JCCの2012年上期タイ国日系企業景気動向調査によれば、洪水により直接的な被害を受けた製造企業は凡そ4社に1社にとどまったものの、「取引先等が被災し間接的に被害を受けた」企業は6割を超え、その結果、「直接的」または「間接的」な形で洪水の影響を受けた製造企業は全体の約85%にのぼった(表10)。

表10 タイ大洪水の事業への影響

	回答企業数	件数			構成比(%)			直接+間接被害
		直接的被害	間接的被害	被害なし	直接的被害	間接的被害	被害なし	
製造業	226	55	138	33	24.3	61.1	14.6	85.4
非製造業	139	20	86	33	14.4	61.9	23.7	76.3
全体	365	75	224	66	20.5	61.4	18.1	81.9

(資料) 2012年上期タイ国日系企業景気動向調査(バンコク日本人商工会議所)

世界銀行はタイ大洪水による経済損失を約1.43兆バーツ(約4.7兆円)と推計し、その結果、同年のタイの経済成長は前年の7.5%から急落、0.8%の成長にとどまった。

日タイ両政府はサプライチェーンの早期復旧に向けて、被災企業や産業界の要望・意見に耳を傾け、緊急的措置を矢継ぎ早に打ち出した。大洪水からの一早い復旧には、日本・タイ両政府の支援措置が大きな役割を果たした。

2) タイ政府による復旧支援

工業省やBOIなどタイ政府は被災工業団地・企業の早期復旧の観点から、被災企業の声に耳を傾け、復旧支援策を講じた。また当時のインラック政権は、緊急的に設置した洪水救済対策経済閣僚会議において日系産業界からも代表者を招き、閣僚間で被災日系企業の現状と要望とを共有した。これらの場を通じ日系産業界はタイ政府に6分野13項目で構成される緊急措置を要望した(表11)。タイ政府はこれら要望の多くを緊急救済措置として実施し、早期復旧を後押しした。

例えば、「②洪水で被災した工業団地から機械設備の移動支援」については、陸軍が大型の筏を被災企業に無償で貸与し、金型や設備等の引き揚げを支援した。BOI 奨励事業に関する⑨、⑩についても、2011年11月7日のBOI本会議で、日系産業界の要望の多くを盛り込む形で「洪水救済措置」を決定した。ここには、申請日から6カ月間に亘り暫時的に工場を移動すること、暫時的な生産委託（アウトソーシング）、工場復興のために外国人専門家および技術者の入国・就労、被災した機械の代替機械の免税輸入、洪水により損害を受けた輸入原材料の無税での廃棄処理、が含まれた。

また「⑬日本人ビジネスマンやエンジニアが、タイで被災状況を評価し、損害を受けた機械や部品を修理または交換等の目的でタイに緊急入国する場合、入国ビザや労働許可証の即時発給、または免除」の要望について、タイ政府は時限的規制緩和を検討、その結果、洪水復旧支援で入国する外国人に対し「儀礼ビザ」(Courtesy Visa)を発給、90日以内の滞在許可と入国後、所在地の労働事務所の承認を受けることで労働許可証を取得せずに復旧業務に従事出来るよう措置を講じた。これまでのタイ政府の厳格な労働行政と比べれば、異例の対応と言えよう。

表 11 日系産業界がタイ政府に要望した緊急措置6分野13項目

工業団地からの排水
① 可能な限り早急な工業団地からの排水。 ② 洪水の影響を受けている工業団地から企業による機械設備の移動の支援。
正確な情報の迅速な公表
③ 警告や危険地域等含め洪水の現在の状況や救済措置について、タイ政府による英語での正確な情報を迅速に公表。 ④ 被災企業の金融支援や税金免除を含めタイ政府による全ての支援措置の英語での迅速な公表。
被災企業の雇用継続における支援
⑤ 事業が継続出来ない間、雇用を継続しようとしている企業に対する助成。 ⑥ 労働者保護法75条に記載されている「不可抗力」についてガイドラインの明確化。
被災企業による事業再開のための金融支援／法人税免税
⑦ 現在、タイ企業のみ対象としたSMEバンクの金融サービスについて、被災した日系企業にも適用すること。 ⑧ 被災企業の事業再開が円滑に進むよう法人所得税の免除、減免、支払いの延期。
BOI奨励事業
⑨ BOI企業が、新たな機械により他の場所で事業を再開する場合、事前通知や事前承認なしで許可すること。 ⑩ BOI企業が、一時的に機械や部品を日本を含め他の場所に移動することについて、事前通知や事前承認なしで許可すること。
その他
⑪ 事業が継続出来ない間、訓練カリキュラムを通じた労働者の人的資源開発を行う被災企業に対する助成。 ⑫ タイ人訓練生が日本企業で訓練教育を受ける場合、必要証明書を迅速に発給する。 ⑬ 日本人ビジネスマンやエンジニアが、タイで被災状況を評価し、損害を受けた機械や部品を修理または交換等の目的でタイに緊急入国する場合、入国ビザや労働許可証の即時発給、または免除。

(出所) ジェトロ・バンコク事務所が取りまとめ。

3) 日本政府による復旧支援

被災した日系企業はタイ工場が洪水で長期の操業停止を余儀なくされたことから、日本を含め周辺国での代替生産によりサプライチェーンを繋ぐことが火急の課題であった。ロジャナ工業団地に入居する複数の被災企業は、洪水相談窓口を設けていたジェットロ・バンコク事務所に対し「日本での代替生産による顧客への納入義務履行にはタイ人従業員の日本への派遣・就労が不可欠」としてタイ人従業員の就労面での規制緩和を強く要望した。

ジェットロはタイ人従業員の日本派遣を希望する企業が相当数にのぼることを確認した上で、経済産業省から派遣されたタイ洪水被害対応現地調査団に、タイ人従業員による日本での代替生産の要望とその必要性を伝えた。

これら被災企業からの強い要望を受け、当時の民主党政権は政治主導で緊急的一時措置としてタイ人従業員の受け入れを決断、2011年10月28日に発表した。洪水により操業困難となった日系企業で勤務していたタイ人従業員に限り、一定の条件の下、最大6ヶ月の日本での代替生産のための就労を認めたのである。

同緊急的一時措置を利用して日本に代替生産のためにタイ人従業員を送り出した企業は88社、タイ人従業員数は5,409人にのぼった。最も同措置を使いタイ人従業員を日本に送り出したのはナワナコン工業団地で被災したLixilで2,000名を超えた。次いで、ロジャナ工業団地のニコンが約350名など、100名以上の従業員を日本に送り出した企業は10社を数えた。

措置実施の発表から約1年が経過した2012年10月末に特例措置終了を通知し、同年末には日本大使館での査証申請受付が終了した。それを踏まえて、筆者が法務省入国管理局に確認（注4）したところ、一人の失踪者や不法残留者もなく、タイ人従業員5,409人全員が日本での代替生産の任務を終えて、日本を出国したことが確認出来た。こうして被災した日系企業のサプライチェーンは、タイ人従業員の国を跨いだ活躍により繋ぐことが出来た。

(注4) 2014年1月16日

6. おわりに

本稿では、過去 20 年間の日タイ関係を振り返り、その中で両国がどのように協力し、共に歩んできたかを振り返った。この期間、政治的・経済的な混乱の中でも、日タイの絆はむしろ強まった。特に、日本企業の技術と資本がタイの産業発展に寄与し、タイは東南アジアにおける製造業のハブ拠点としての地位を確立した。さらに、タイランド 4.0 政策やインフラ投資などの共通課題においても、日タイ協力は持続的成長のための鍵となっている。

これらの協力の成果を礎石とし、今後の 20 年も両国の関係を発展、深化させることが期待される。日本とタイは高齢化や労働力の減少といった共通の課題、技術革新やデジタル化における連携はもちろんのこと、再生可能エネルギーやスマートシティの開発など、これまで以上に利害を共有する相互補完的なパートナーとなることが期待されている。

また、人材交流のさらなる促進も重要である。両国の若い世代が、共に学び合うことで、相互理解を深め、新たな日タイ関係を作っていくことに期待したい。これからも日タイの絆が未来に向けて発展し続けることを願っている。

参考文献

- アジア動向年報(各年版)
- 助川成也(2013)「タイ2011年大洪水の産業・企業への影響とその対応」(日本貿易振興機構(ジェトロ)アジア経済研究所『タイ2011年大洪水—その記録と教訓—』情勢分析レポート No. 22)
- 玉垣洋一(2018)「バンコク日本人学校の設立から今日まで」(バンコク日本人商工会議所『所報』、2018年5月)。
- 玉垣洋一(2018)「タイの日本人学校について」(バンコク日本人商工会議所『所報』、2014年7月)。
- 日・タイ経済協力協会(2003)「共に歩み、共に進んだ30年、きつなは海を越えて」。
- 吉原秀男「泰日工業大学第一期卒業生の就職状況」(バンコク日本人商工会議所『所報』、2011年11月号)。
- 泰日工業大学(2023)、「日系企業に対する関心度調査」。
- World Bank (2012), “Thai Flood 2011: Rapid Assessment for Resilient Recovery and Reconstruction”