



今こそタイへの投資を考えよう

2023.11.8

バンコック銀行 日系企業部

Bangkok Bank Public Company Limited
Japanese Corporate Division

1-1. タイ王国 の概要

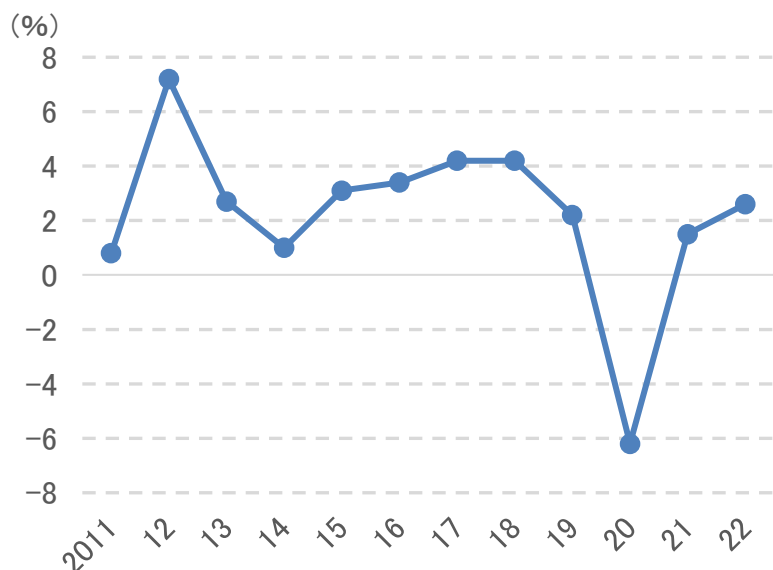
- 面積 51.3万平方キロメートル(日本の約1.4倍・インドシナ半島の中心)
- 人口 6,979万人
- 首都 バンコック(居住者数 1,090万人)
- 宗教 小乗仏教 94.6%、イスラム教 4.3%
キリスト教 1.0%、その他 0.1%
- 平均年齢 男性 37.8歳、女性 40.1歳
- 平均寿命 男性 74.6歳、女性 80.8歳
- 気候 熱帯モンスーン(高温湿潤)
- 政治体制 立憲君主制
- 国家元首 ワチラーロンコーン王(ラーマ10世)
- 政治 タイ貢献党を中心とした連立政権
首相 セター・タビシン氏
- 名目GDP 5,462億米ドル(2021年、日本の約10%)
- GDP/人 7,809米ドル(2021年、日本の約20%)
- 失業率 0.9%~1.0%
- 最低日給 340バーツから353バーツ(地域毎に異なる)

出所: CIA、JETRO、タイ労務省



1-2. タイ経済の概要

◆ 実質GDP成長率 (%)



- 2022年の実質GDPは民間消費と輸出が牽引し、前年比2.6%増。
- タイ政府は2023年の実質GDP成長率は2.5～3.0%程度の増加となる予測をしている。
- 2023年の自動車国内販売台数は自動車ローン審査の厳格化等により、23年8月までの累計で525千台(22年比▲6.2%)と前年比割り込む。後半に入り、一層販売の落込が顕著であり、通期で80万台を下回ることも予想されている。また、23年に入り、国内販売での中国車シェアが急上昇し、単月で10%を超えており、日本車の売上低下に拍車がかかっている。
- 2023年の二輪車生産台数は23年8月までの累計で1,684千台(22年比▲0.8%)と前年比割り込む状況である。消費者の購買力低下と自動車と同じくローン基準の厳格化により、生産台数は通期で210万台程度にて着地する見込みとなっている。

◆ 国際収支など

	18年	19年	20年	21年	22年
輸出(億ドル)	2,529	2,462	2,316	2,720	2,870
輸入(億ドル)	2,482	2,362	2,061	2,668	3,031
貿易収支(億ドル)	47	100	254	51	-161
外貨準備(億ドル)	2,056	2,243	2,581	2,459	2,166
平均為替レート(B/\$)	32.31	31.05	31.29	32.16	35.06

◆ 自動車

	11年	12年	13年	14年	15年	16年
生産台数	146万	245万	246万	188万	192万	194万
国内販売台数	79万	144万	133万	88万	50万	76万
輸出台数	74万	102万	113万	113万	79万	118万

	17年	18年	19年	20年	21年	22年
生産台数	198万	216万	201万	142万	168万	188万
国内販売台数	87万	104万	110万	79万	75万	84万
輸出台数	113万	114万	105万	73万	95万	100万

◆ 二輪

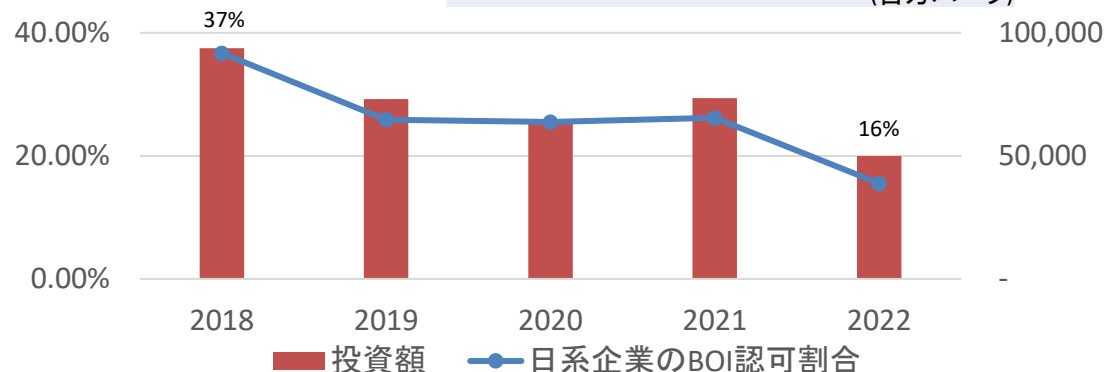
	17年	18年	19年	20年	21年	22年
生産台数	253万	257万	231万	201万	230万	262万
国内販売台数	181万	178万	180万	151万	160万	179万
輸出台数	33万	33万	36万	30万	42万	40万

2. 日系企業の海外拠点集積地 タイ

日系企業の対タイ投資

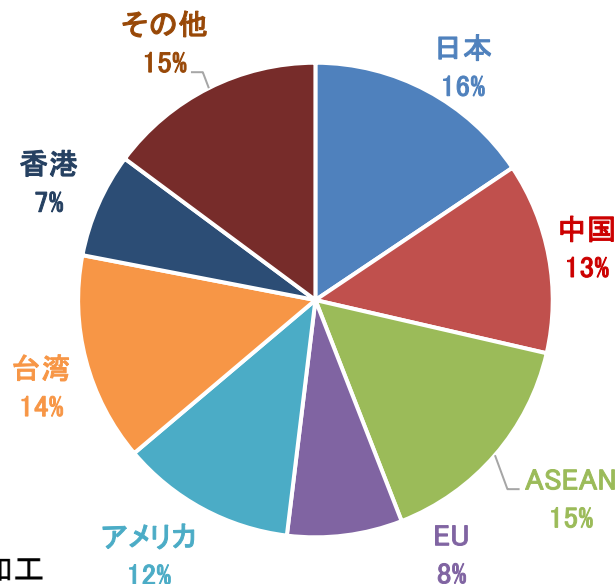
	投資額	件数
2018年	93,765.09	315
2019年	73,101.70	227
2020年	64,357.09	210
2021年	73,502.87	189
2022年	49,960.00	216

(百万バーツ)



2022年 外国資本投資額

総額 約3,204億バーツのうち、
日本からの投資額は16%の
499億バーツと他地域からの
投資額を上回っている



- バンコク日本人商工会議所
会員数 1,651社(2023年4月末時点)
在タイ日系企業総数は 5,800 社以上と推定される
- 在留邦人 78,431 人(2022年10月時点)
- 泰日協会学校
世界最大級の日本人学校(2023年4月時点)
児童生徒数 バンコク校 2,183人 シラチャ校 405人
- 日系企業景況感
2023年上期DI指数(業況判断指数) ▲3ポイント
インバウンドの回復の継続、輸出需要の回復への
期待等から、23年上期から上向く(▲3→26)見込み
- 整備されたインフラ
工業団地、大規模な空港・港湾、全国津々浦々
結ばれた舗装道路網、安定した電力供給 等
- 充実したサプライチェーン
部材調達の容易性、低コストでの調達
多岐にわたる日系企業向けサービス



3. 日系企業のタイ進出要因と成否要因

タイへの投資理由の変遷

<1990年代>

- 反日感情がほぼ無い
- 立憲君主制のもと国が安定している
- 民族・宗教的な対立が少ない
- タイ人が温和で従順
- 文化や考え方が日本に似ている



<2000年代>

- ASEANのマーケット規模
2015年 ASEAN経済共同体実現
⇒ 商品によっては中国に匹敵する市場規模
- 物流面での優位性
⇒ 欧州・中東・アフリカ・インド・豪州
- 製品の品質確保
- 利益のあがりやすい構造(日本企業の業績など)



<現在>

米中間の経済関係悪化に伴う
ビジネスコンセプトの転換が求められる

- 高い産業集積
生産工程の完結が可能
- ASEANの成長可能性
人口667百万人の経済基盤
経済成長＝資本注入×労働注入
×生産性改善
- 地政学的優位性
米中どちらにもアクセス可能
世界主要国との充実したFTA網

ところが、
中国・台湾・米国企業が積極的にタイ
に進出。
(工業団地は過去最高の販売額)



4. 進出済日系企業が抱える問題点

アジア通貨危機によって大きく変貌した在タイ日系企業→最大の儲け頭

- (1)外国資本は49%まで。本社からも大きな期待はされていなかった。
営業と製造—日本企業担当 人事と会計—タイ企業担当 縁故人事と究極のキャッシュフロー経営
- (2)2000年3月外国人事業法施行
製造業は原則外国資本マジョリティが認可され、日系企業の業績が大きく改善
- (3)タクシン政権によるFTA(自由貿易協定)交渉
- (4)2002年トヨタIMV投入・タイ政府による2006年小型乗用車への恩典付与

日本企業によるタイパートナー外しの動き

- (1)本社
 - ①タイの収益を最大化したい
 - ②タイ事業を独立体として認めていない(営業領域や人事制度へ関与)
- (2)タイ在住日本人責任者の不満
 - ①タイパートナーは収益に貢献していない
 - ②何もしないで金を持っていく(タイ人部下でことが足りる)
 - ③世代交代で意思疎通ができなくなった
- (3)タイ人パートナーの本音
 - ①株主の役割とは具体的な収益貢献化か?
 - ②日本人赴任者は3-5年で交代(公正な意思疎通ができない)
 - ③日本人責任者は、何の解決提案力もない。
 - ④日本の親会社は意思決定が遅く、提言もたなざらしに遭う

日本企業の競争力低下

- (1)電動(EV)化の遅れ
 - ・自動車、建機、農機
- (2)設備投資の遅れ
 - ・積極的なタイ企業、中国企業
 - (2023年における工業団地の売上は過去最高見込)
- (3)従業員の雇い負け
 - ・固定化された賃金テーブル。
 - ・日本の給与水準に引きずられた賃金体系



5. 今こそ、タイへの投資を考えよう

日本の課題

- (1) 絶対的労働力不足
- (2) エネルギー高騰(含円安)
- (3) 原材料の買い負け
- (4) ロジスティクス上の問題

タイ法人の位置づけ再考

- (1) 低コストの生産拠点から付加価値ビジネス
- (2) タイの小売業はCP, セントラル、TCC サハグループと巨人ぞろい。
こうした企業のノウハウの習得
- (3) タイから世界に販売するビジネスモデル
商用車、エアコン、建機、農機

タイで生き残るために

- (1) 本音で話せるパートナーの発掘
(タイ専門家の育成)
- (2) タイ社会の理解
 - ① 人脈で築かれる関係(会社による関係)
 - ② 二者間でも上下関係がある
 - ③ 個人的な食事をしているか?
 - ④ 息子の面倒を見ているか?



本資料は信頼できると思われる各種データに基づき作成しておりますが、当行はその正確性、安全性を保証するものではありません。

また、本資料は情報提供のみを目的としたもので、当行の商品・サービスの勧誘やアドバイザリーフィーの受入れ等を目的としたものではありません。

本資料、プレゼンテーションにより、貴社と当行の間には委任その他の契約関係が何ら発生するものではなく、当行は一切の法的な義務・責任を負いません。

本資料、プレゼンテーションに関連して生じた一切の損害については、当行は責任を負いません。

その他専門的知識に係る問題については、必ず貴社の公認会計士、税理士、弁護士等の専門家にご相談の上ご確認ください。