

## タイ・プラス・ワンの企業戦略

今年春に刊行した『タイ・プラス・ワンの企業戦略』（勁草書房）に沿って、タイに拠点を置きながら、工程間分業などでカンボジアやラオス、ミャンマー、ベトナム（CLMV諸国）に投資する日系企業およびタイ企業の動向について、最近の状況もおりまぜながら話を進める。具体的には、タイとCLMV諸国の投資環境、独自に実施した企業調査結果および大都市か国境かを含む企業の立地選択について解説する。

### タイとCLMV諸国の投資環境と タイ・プラス・ワン投資

石田正美

本コースでは2017年4月に勁草書房から出版された『タイ・プラス・ワンの企業戦略』の第1章の書籍の概要と第2章のタイとCLMV諸国の投資環境、第8章のタイと周辺部の国境開発の現状と課題の概要を話し、最後にタイ・プラス・ワン企業の進出状況を地図上で紹介した。

書籍の概要では、2012年4月1日にバンコクとその近郊県並びにプーケット県で、2013年1月1日にタイ全土で最低賃金が1日300バーツに引き上げられ、タイに進出している日系企業などがカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムなどCLMV諸国に労働集約的な一部の工程を移管させる投資が行われ、こうした動きが「タイ・プラス・ワン」として先行研究で取り上げられてきたことを紹介した。同書はこうした在タイ日系企業など多国籍企業の工程間分業に加え、タイの地場企業とその他在タイ多国籍企業にも対象を拡大し、投資目的にCLMV諸国の国内市場をターゲットとした投資、またCLMV諸国の鉱業や農業資源の活用をめざした天然資源指向型投資をも包含し、対象範囲を広げたことを示し、同書の各章を簡単に紹介した。

第2章のタイとCLMV諸国の投資環境では、これらの国々の投資環境として、税制優遇措置、賃金と市場規模、タイを含む5カ国の大都市の現状と、同書第8章のタイの国境地域開発とCLMV諸国の国境立地を紹介した。税制優遇措置では、各国の法人所得税と輸入関税の減免措置を比較し、各国で異なる経済特別区ないし経済特定区（いずれもSEZ）の制度を概説した。このなかでも、複雑なタイの法人所得税の減免措置に

ついて、優遇対象となる特定産業を県レベルで指定したクラスター制度を詳しく説明した。

賃金と市場規模については各国の最低賃金とワーカーの平均賃金を比較した。現状でタイとカンボジア、ラオス、ベトナム間では最低賃金で1.4～2倍の格差が存在しているが、タイが最低賃金を引き上げた2013年初めのその格差は2.4～4.0倍も開いていた。この格差縮小により、在タイ多国籍企業にとってのCLMV諸国に工程を移管させるインセンティブは低下した。しかし、賃金上昇は、裏を返せば所得水準の上昇を意味する。ASEAN先発国の高度成長時代がすでに終わったなかで、CLMV諸国は7%前後の成長率を維持しており、人口の高齢化もタイのように進んではない。つまり、多国籍企業と地場企業に限らずタイ・プラス・ワン投資は、工程間分業型から、CLMV諸国の国内市場向け投資にシフトしていくことが想定される。

大都市の現状については、バンコク、プノンペン、ヤンゴン、ホーチミン市、ハノイ、ハイフォンなどでタイ・プラス・ワンの投資目的に利用が想定されるルート、工業団地の分布、環状道路の整備状況などを中心に概説した。タイの国境地域開発とCLMV諸国の国境立地では、タイが国内地域格差是正の一環として国境地域開発を行ったこと、タイ政府が指定した10県のSEZ、具体的事例としてカンボジアとのアランヤプラテートポイペト国境、ラオスとのムクダハン－サワンナケート国境、ノンカイ－ビエンチャン国境における輸出入状況、カンボジアやラオス側も含めたSEZの開発状況を紹介、特にタイの主要輸入品目であるカメラ部品やワイヤーハーネスなどで工程間分業が行われていることを示唆する結果を示した。

最後にタイ・プラス・ワンの投資として日系をはじめ多国籍企業とタイの地場投資の事例を地図上で示し、日系企業ではビエンチャン、サワンナケート、プノンペンなどで製造業の投資が多いのに対し、タイの地場企業はプノンペンやビエンチャンなどの都市に病院や

映画館を建設する一方、ベトナムでは流通関係のM&Aなど賃金と市場を考慮した投資が多く行われていることが示された。

(いしだ まさみ／アジア経済研究所 開発研究センター)

---

## タイ・プラス・ワン投資の現状と課題

---

梅 崎 創

---

2015年末のASEAN経済共同体（AEC）設立に象徴されるように、東南アジア地域の投資環境はダイナミックに変化し続けている。AECの一環として進められる制度的な経済統合がASEAN域内の貿易や投資を後押しする一方で、タイ、マレーシアなどの先進ASEAN諸国においては経済発展の結果として賃金等の生産コストが上昇し、また、1990年代にASEANに加盟したCLMV諸国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）でも物理的、制度的なインフラの整備が進み、直接投資を受け入れる態勢が整ってきた。このような状況下、タイに拠点を置く外資系企業やタイ企業によるCLMV諸国への投資、すなわちタイ・プラス・ワン投資が活発化している。

タイ・プラス・ワン投資は企業戦略として実行されるものであるが、タイやCLMV諸国の社会や経済にも大きな影響をもたらすものと考えられる。タイは「中所得国の罫」を脱して持続可能な経済成長を実現するために産業の高度化を重要な政策課題と位置付けている。タイ全土で2013年1月に実施された最低賃金の引き上げは、労働集約的な生産活動をCLMV諸国へと移転させる1つの契機となっている。その一方でタイ政府は現在、産業高度化の切り札として東部経済回廊構想を強力に推進している。CLMV諸国においては、タイ・プラス・ワン投資が工業化や産業発展の基盤を形成し、新しい雇用を創出することで経済成長に寄与すること、その結果、タイなど先進ASEAN諸国との経済格差が縮小されることが期待されている。

2011年以降、タイからCLMV諸国への直接投資が急増しており、2013年までにはタイ証券取引所の上場企

業100社がCLMV諸国に設立した現地子会社・合併企業は130社にのぼっている（第3章）。また、2014年第4四半期時点で、在タイ日系企業の少なくとも134社がCLMV諸国に生産・営業拠点を設立しており、さらに65社が設立を検討しているという報告もある（第4章）。

我々がCLMV諸国で行った調査は、タイ・プラス・ワン投資の多様性を浮かび上がらせるものであった（第5章）。産業部門としては製造業が中心であるものの、農業関連、素材産業、サービス業なども進出している。カンボジアやラオスでは労働集約型の工場が多い。ミャンマーでは従業員100人以下の事業所が大半を占めており、生産拠点というよりも駐在員事務所や営業拠点が中心であった。進出目的を比較すると、カンボジアやラオスでは低賃金を活用した生産活動を目的とする企業が多いのに対して、ベトナムやミャンマーでは新規市場開拓を目指す企業が多い。とくにカンボジアに関しては、米国、EU、日本から一般特権関税（GSP）を供与されていることを進出理由に挙げる企業が多い。立地選択に関して、国境地域を選ぶ企業は低い生産コストや外国市場へのアクセスを重視しており、首都などの大都市圏を選ぶ企業は国内市場へのアクセスや、よりよい物理的・制度的インフラを重視する傾向が強い。投資環境に関する評価は、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーの順になっており、各国が取り組むべき課題には違いもある。たとえば、カンボジアやミャンマーでは電力インフラ、ラオスでは離職率の高さや交通インフラなどが大きな問題となっている。相対的に高い評価を受けているベトナムでも、経済発展にともなう渋滞など、過剰集中による問題を緩和させる対策の必要性が高まってきている。（うめざき そう／アジア経済研究所 経済統合研究グループ）

---

## 開発途上国におけるGVC主導型開発戦略と企業の立地選択

---

黒 岩 郁 雄

---

グローバル化の進展のなかで、多国籍企業を中心と

するグローバルバリューチェーン（GVC）は拡大し、開発途上国の開発戦略にも大きな影響を与えている。本稿は、「GVC主導型開発戦略」を提示し、続いて開発戦略と企業立地の関係について、企業調査の結果をもとに検証するものである。事例として、タイを拠点とする多国籍企業の投資（＝タイ・プラス・ワンの投資）が増加しているカンボジアを取り上げる。

1980年代半ば以降、貿易自由化や経済統合、さらには技術進歩やインフラ整備による通信・輸送コストの大幅な低下によって、国境を越えた工程間分業（「第二のアンバンドリング」）が盛んになった。このような環境変化は、開発途上国の開発戦略を大きく変化させた。GVC主導型開発戦略では、第1段階として「GVCへの参加」が目標となる。第2段階では、「GVCの高度化」が目標とされ、最初に裾野産業の発達によるオペレーショナル・クラスターの形成、続いて技術革新を生み出すテクノロジカル・クラスターの形成へと進む。また企業レベルでは、最初は組み立てなど付加価値の低い活動に特化するものの、次第に企業の能力向上とともに、付加価値の高い活動へとシフトしていく（図1参照）。

保護貿易が行われていた時代には、サプライヤーが集積し、人口規模が大きな都市の優位性は高かった。ところが、貿易自由化や経済統合が進むと、高所得国と隣接する国境地帯の立地優位性が高まる。そのような事例は、メキシコ、中東欧諸国のみならず、カンボジアをはじめとするメコン諸国でもみられた（参考文献①）。

特にカンボジアでは、タイに拠点をもち電機・電子部品や自動車部品企業の投資が増えている。機械産業

のGVCでは、アパレルや製靴のGVCよりも質の高いロジスティクスが求められる。そのため、輸送費用（時間）を節約できる国境地帯の優位性は高く、調査結果によると、国境地帯に立地するすべての企業が、低賃金の他に、タイ国内のサプライヤーや市場へのアクセスの良さをメリットとしてあげている。他方、労働力が越境移動しやすいため、その確保が難しいと指摘している。

プノンペンに立地する企業では、政府サービス、インフラサービスへのアクセス、外国人の居住環境が立地要因としてあげられる一方で、高い国内輸送費用が問題になっている。特に、カンボジアではインフラの未整備、少ない輸送量、片荷問題などの他に、国内輸送業界の寡占体質や利権構造が高い輸送費用の原因になっており、競争促進が不可欠である。

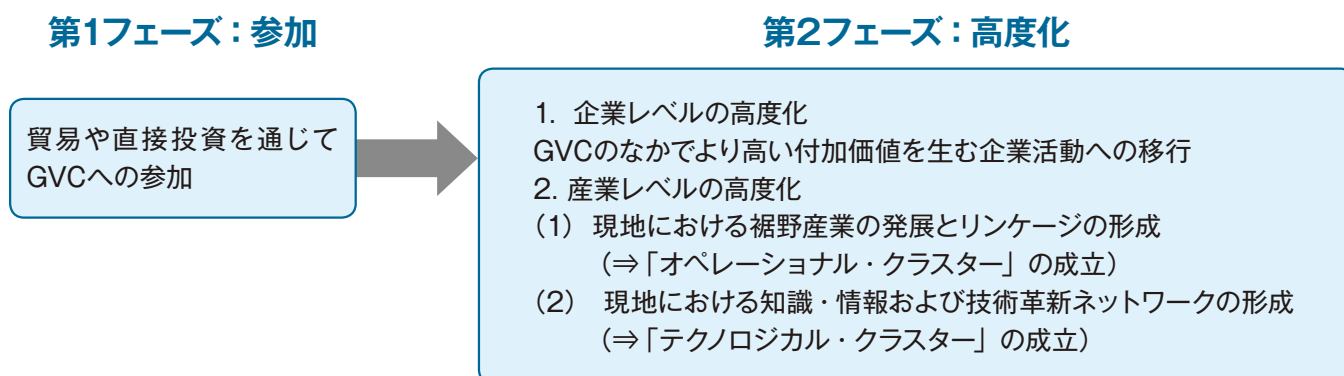
調査結果をまとめると、GVC主導型開発戦略の第1段階では、輸送費用の低い国境地帯が有利であるが、労働力の確保が国境地帯の発展の制約になるかもしれない。裾野産業の形成が重要となる第2段階では、既存の産業基盤をもつ都市の優位性が高まるかもしれない。

（くろいわ いくお／アジア経済研究所 開発研究センター）

## 《参考文献》

- ① Kuroiwa, Ikuo eds., *Economic Integration and the Location of Industries: The Case of Less Developed East Asian Countries*, Ham phire, UK: Palgrave Macmillan, 2012.

図1 GVC主導型開発戦略



（出所）筆者作成。