

◇◆岐路に立つタイの EV 市場◆◇



BYD Sealion 6

出典：BYD

タイの EV 市場は、2022 年に政府が打ち出した EV 奨励策「EV3.0」によって購入時の補助金（7 万～15 万バーツ）や輸入関税の大幅な引き下げ（乗用車 8%→2%）によって、中国メーカーを中心に急速に拡大しました。今年 1 月のタイの自動車販売台数 48,082 台のうち、EV は約 25%の 12,448 台と高水準を記録し、好調を維持しています。しかし、その裏では様々な問題や懸念材料が徐々に浮かび始めています。本記事では岐路に立つタイの EV 市場についてお伝えします。

・急速な市場拡大が招いた問題点

タイ国内の EV はトヨタやホンダ、三菱自動車などが主力メーカーであるハイブリッド（HEV）と、新興勢力である BYD などの中国メーカーが主力メーカーのバッテリー電気自動車（BEV）に分かれ、タイ政府は特に BEV に対して手厚い奨励策を打ち出してきました。その結果、2021 年には約 2 千台だった BEV の新車登録台数は、翌 2022 年には約 1 万台、2023 年には約 7 万 6 千台と急速に増加しました。その間、輸入販売により市場を獲得した中国の EV

メーカーは、奨励策の恩典を受けるための条件である「2022 年～2024 年に輸入・販売した BEV の数と同じ台数の生産」のため、相次いでタイでの現地製造を始めました。EV3.0 で補助金を支給された BEV の台数は約 7 万 5,000 台とされ、2024 年中に同じ台数分、または 2025 年にずれ込んだ場合は 1.5 倍の台数をタイで生産する必要があり、満たせなければ、補助金や優遇税率との差額分の返納が義務付けられています。この結果、供給過多を引き起こして早くも値下げ競争が始まってしまい、2022 年の発売当初の販売価格と比べて 20～30% 価格を下げるメーカーもあり、急速な値下げに対して既存オーナーからは反感の声が上がっています。また、大幅な値下げは中古車販売市場にも影響が出始めていて、この先も値下げが続くと買取価格が新車価格を上回る恐れがあるため、中古車販売業者が中国メーカーの BEV の下取りに二の足を踏んでいると報じられています。



・ タイ国内に広がる中国メーカーに対する不信感

2024 年のタイ国内 BEV 新規登録台数では BYD、GW に続く第 3 位だった NETA（合衆汽車）ですが、先日 6 月 23 日にタイ国内の事業を停止したことが報じられました。同社は 2024 年 3 月に部品を輸入して現地で組み立てる完全ノックダウン方式の工場を、中国国外初の生産拠点としてタイで稼働を開始したばかりでした。2024 年のタイ国内の販売台数は 7 千台余りと、前年から半減してしまいましたが、今年の 1 月には向う年間の販売台数を 3 万台に引き上げる目標を明らかにし、年内に SUV タイプの新型車を投入すると発表、3 月には「タイは多くの顧客基盤を持つ重要な拠点である」と声明を発表してテコ入れを図っていました。しかし、中国本社の経営悪化とともに部品不足や部品調達の遅れが深刻化し、ユーザーからの「修理を受けられない」という苦情が相次ぎ、タイ消費者評議会から同社のタイ法人が改善を求められる事態に発展、販売市場でも相次ぐ中国メーカーの参入や急激な価格競争によって売り上げが激減し、事業停止に至ってしまいました。



NETA X

出典：NETA

また、最近では経済価値を生まない中国資本の「ゼロパーツ工場」が問題視されています。本来ならば雇用創出や地場産業の活性化など、地域経済に好影響を及ぼす投資を呼び込むために付与されている恩典（減税や免税などの優遇策）を使ってタイ進出をしておきながら、実際には工場建設の設計・施工から労働力確保・物流まですべてを中国企業内で完結させてしま

い、タイ国内にお金が落ちない仕組みが出来上がっています。さらに工場周辺には中国語表記のレストランやカラオケ施設、雑貨店などが乱立し、そこでは正規の就労ビザを持たずに働く中国人が増えるなど、地域の住環境の変化や治安の悪化も心配され、急激に進む中国化に近隣の住民から不満の声が上がっています。タイ工業連盟（FTI）もゼロパーツ工場がタイの産業に与える影響を懸念しており、外国人による工場設立基準の厳格化や取り締まりの強化を求めています。

・タイ政府の施策

タイ政府は 2024 年から 2027 年までの 4 年間を対象とした EV 普及策として EV3.5 という支援措置をおこなっています。これはタイで EV が普及し始めた 2022 年～2023 年に、EV 普及策第一弾として発表された施策 EV3.0 のアップデート版で、国内生産と市場成長のさらなる強化を目的としています。

	Thailand EV3.5
対象	乗用車、ピックアップトラック：価格 200 万バーツ（約 880 万、1 バーツ約 4.4 円）以下 二輪車：価格 15 万バーツ以下
補助金	乗用車バッテリー容量 50kWh 未満：2024 年 5 万バーツ、2025 年 3 万 5 千バーツ、2026 年～2027 年 2 万 5 千バーツ 乗用車バッテリー容量 50kWh 以上：2024 年 10 万バーツ、2025 年 7 万 5 千バーツ、2026 年～2027 年 5 万バーツ ピックアップトラック：2024 年～2027 年 10 万バーツ（タイ国内で製造されたものに限る） 二輪車バッテリー容量 3kWh 以上：2024 年～2027 年 1 万バーツ（タイ国内で製造されたものに限る）
関税 物品税	完成車輸入時の関税：200 万バーツ以下の EV 乗用車：2024 年～2025 年の 2 年間、最大 40%の引き下げ 物品税：700 万バーツ以下の EV 乗用車：8%から 2%に減税

	現地生産開始時期	2026 年	2027 年
条件	必要な完成車生産台数 (乗用車)	当該補助金を受けて輸入した EV 完成車の台数の 2 倍以上	当該補助金を受けて輸入した EV 完成車の台数の 3 倍以上

出典：JETRO ビジネス短信

さらに、タイ投資委員会（BOI）は国内産業を保護しながら EV 市場の形成を後押しするため、原材料などの現地調達率 40～45%を達成したメーカーと関連部品業者に対して、法人税率 50%の減免措置を 2 年間付与する追加の優遇措置を発表しました。既存の部品メーカーを支援するとともに、より強固なサプライチェーンの構築につながることが期待されます。



NETA の工場

出典：NETA

しかし、上記の通り売り上げ台数第 3 位の NETA が事業を停止し、優遇策を受けるためのノルマである国内生産台数 1 万 9 千台に対して 4 千台余りと未達が確実となっており、政府内からも国家 EV 政策委員会に対して、生産ノルマ未達成時の対応や補助金制度の見直しなどを求

める声が上がっています。今後、NETAのように事業を停止するメーカーを再び出さないためにも、実効的な支援策が求められます。

□■インドネシアにおけるスマート農業の展望■□



こんにちは。島根・ビジネスサポート・オフィスの柴田です。

近年、インドネシアでは人口増加・食料安全保障・農業人材不足といった課題を背景に、農業分野のデジタル化・機械化が急速に進められています。政府も ICT（情報通信技術）や IoT（モノのインターネット）、AI などの先端技術を活用して、農作業の効率化・省力化・高度化を図る「スマート農業（Smart Farming）」を推進分野に位置づけ、新技術導入に力を入れています。

今回の記事では、インドネシアの農業が直面する課題とスマート農業の国家戦略、そして日本の中小企業との協業の可能性についてご紹介します。

インドネシアでスマート農業が求められる背景

インドネシアは、2023 年時点で総人口約 2 億 8,000 万人を抱える ASEAN 最大の国であり、食料供給の安定は国家的課題となっています。労働人口の約 27%、6,000 万人以上が農業関連

分野に従事しており、国土の約 3 割が農地として利用されている同国では、農業が国内 GDP の約 12% を占めます。

しかしながら、同国の農業は以下のような構造的課題を抱えています。

■ 農業従事者の高齢化と若者離れ

インドネシアの農業は、家族経営の小規模農家が中心です。2023 年のインドネシア農業省の調査によると、農家の 70% 以上が 1 ヘクタール未満の小規模農地で農業を営んでおり、平均耕作面積は約 0.5 ヘクタールにとどまります。こうした小規模農業では機械化・自動化が進まず、労働集約的な作業が多く残っています。

また、インドネシア国家開発計画庁（Bappenas）のレポートによると、若年層の都市部への流出が続いています。これも一因となり、現在の農業従事者平均年齢である 51 歳が、2030 年には 55 歳を超えると予測されており、高齢者が農業を支える構図が強まっています。

出典：Badan Pusat Statistik “Agricultural Census 2023”, <https://www.bps.go.id>

Bappenas “Indonesia Vision 2045”, 2022 年版



■ 気候変動と自然災害による農業への影響

インドネシアはモンスーン気候に属し、気候変動による干ばつ・洪水・病害虫のリスク増加が顕著です。2023 年のコメの全国平均収量は 1 ヘクタールあたり 4.68 トンで、前年（2022 年：4.84 トン）から約 3%減少しました。これは同年のエルニーニョ現象により東ジャワや東ヌサ・トゥンガラ州を中心に発生した深刻な干ばつが原因とされています。

加えて、灌漑施設の老朽化や整備不足により、水管理の非効率性が課題となっています。農業省の報告では、全国の農業用水路の約 46%が修繕・改修を必要としているとされています。

■ 農業生産性の伸び悩み

インドネシアの主食である米を例に見ると、2022 年の 1 ヘクタールあたりの収量は 5.1 トンであり、同年のベトナム（約 6.0 トン）や日本（約 6.5 トン）と比較すると、生産性に差があります。これは、肥料散布や病害虫対策、収穫作業の非効率性が主な要因とされています。

農家の多くは、天候や経験に頼った「勘と経験」の農業を行っており、精密農業（Precision Agriculture）やデータに基づく栽培管理の導入が急務となっています。

国家戦略としての「スマート農業」推進

こうした課題に対応するため、インドネシア政府は「農業 4.0」戦略を掲げ精密農業、ICT や IoT の活用、自動灌漑システム、AI による収量予測などを通じて、生産性向上と労働力不足の克服を目指しています。

2020-2024 年国家中期開発計画（RPJMN）でも、このスマート農業の推進が国家優先課題の一つとして明記されています。農業省傘下では、大学・民間企業と連携した実証プロジェクトも開始されており、ドローン散布、気象センサー、スマート灌漑装置などの導入事例も増えています。

しかし、現時点でスマート農業の導入は都市周辺の大規模農場や先進農家に限られており、農家全体の数%未満にとどまっています。特に小規模農家向けの低コストかつ導入・運用が容易な技術が圧倒的に不足しており、ここに日本の中小企業技術が貢献できる余地が大きいと考えられます。



スマート農業分野における日本への期待

インドネシアの農業が直面する課題は、「高機能かつ大規模」な技術だけでは解決できません。特に、1ヘクタール未満の小規模農家が大多数を占める同国においては、現場の実情に合った技術とノウハウが求められています。ここにこそ、日本の中小企業が持つ強みが活かせる余地があります。

■ 小型・高効率な農機械や設備へのニーズ

インドネシアでは、大型農機の導入が困難な地形が多く、「小型で操作が簡単」「燃費が良く、壊れにくい」農機具へのニーズが高まっています。日本の中小企業による1人～2人で操作可能な田植え機、管理機、収穫機は、現地農家からの注目度も高く、すでに一部地域では実証導入が進められています。

また、温室やビニールハウス向けの省エネ型換気システムや自動灌水装置など、日本の簡易制御技術も、暑熱対策や水資源の有効利用に有効であり、関心が高まっています。

■ ICT・IoT技術による「見える化」と「効率化」の支援

インドネシアでは、スマートフォンの普及率が高いため、スマホベースの営農管理ツールやセンシング技術との親和性が高い環境です。

たとえば、日本のスタートアップ企業が開発した気象センサー＋作業管理アプリを導入し、作付け時期や病害虫対策が見える化する事例が始まっています。また、ドローンによる圃場診断や農薬・肥料の精密散布など、導入初期コストを抑えたサービス型展開（SaaS、レンタルモデル）も注目されています。

■ 日伊共同実証・販路開拓

現在、インドネシア政府や地方自治体は、大学・企業と連携したスマート農業実証プロジェクトを各地で展開しています。

インドネシアの農業生産は、ジャワ島に集中しており、特に西ジャワ州は稲作と園芸作物（キャベツ、チリなど）、中央ジャワ州はコメ・サトウキビ、東ジャワ州は畜産とトウモロコシの一大産地として知られています。また、西ジャワ州チアンジュールではIoTによる灌漑制御システムの実証事例が見られ、スマート農業の先進地域となりつつあります。

一方で、スマトラ島（例：北スマトラ州のアブラヤシ農園）やカリマンタン島でも、ドローンによる施肥・農薬散布の導入が進みつつあり、各地でパートナー企業・機材提供企業を求める動きが活発化しています。

■ 日本の自治体・地域企業が担う役割

地域に根ざした日本の企業が持つ、農機・計測機器・水処理技術・温室制御などの中核技術は、インドネシアの農業課題と多くの接点を持っています。さらに、自治体を持つネットワークや支援制度を活用することで、企業単独では難しい現地行政・大学・民間との連携や人材育成支援も視野に入れることができます。

たとえば：

- ・ 地元農機メーカーが現地農業大学と共同で小型機械の実証を行う
- ・ 水管理機器メーカーが、農村向けの簡易灌漑制御装置の導入を提案
- ・ 温室栽培関連企業が、現地企業との合併による現地組立・保守モデルを展開

など、段階的な市場参入・販路開拓が可能です。

インドネシア市場における参入のヒント

インドネシアは巨大な人口と経済成長ポテンシャルを有する市場であり、農業分野を含めて外国企業にとって魅力的なビジネス機会が多く存在します。一方で、制度面の制約、文化的違い、実務上のハードルも少なくないのが実情です。

本章では、日本の中小企業や自治体がスマート農業を中心にインドネシアでビジネスを展開する際の制度・支援・留意点を整理します。

■ 外資参入に関する制度と規制

インドネシアでは、一部の業種において外資の出資比率が制限されており、農業分野も例外ではありません。農業機械の製造・流通などは比較的開放的ですが、「農地の保有」「農業生産への直接参入」などは原則として外資に制限ありとされています。

この規制を踏まえると、以下のようにインドネシア現地の企業や大学などと連携をしながらの市場の参入が望ましいと言えます。

- ・ ローカル法人（PT）とのジョイントベンチャーが主流の参入形態
- ・ 農業大学、農業組合、地場企業との提携により参入障壁を下げる
- ・ 製品輸出よりも現地での販売代理店や技術供与モデルが初期導入に適している

農業分野における制限に加え、外国資本による法人設立には、資本金として約 1 億円が必要になるなど、経済的な制約もあります。

■ 現地市場への理解と注意点

インドネシアの農業市場に参入する際には、制度や支援策といったマクロな視点だけでなく、現地農業の実情や農家の価値観をしっかりと理解することが欠かせません。

日本製の農業機械や ICT 機器は高性能で信頼性が高い反面、その価格がネックとなることが少なくありません。特に中小規模の農家にとっては、初期導入コストが非常に大きなハードル

となることが多く、導入の判断基準は「品質の高さ」ではなく、「日々の経営を圧迫しないかどうか」に置かれる傾向があります。

また、農機具やスマート農業機器の導入にあたっては、使い方が複雑であったり、メンテナンス体制が整っていなかったりすると、現場での運用が進まないこともあります。こうした背景から、現地語によるマニュアルの整備や、現地スタッフによるトレーニング提供、アフターサービス体制の構築など、丁寧な支援が求められます。

さらに、文化的・宗教的な要素も無視できません。インドネシアは世界最大のイスラム教国であり、ハラールへの配慮やビジネス上の礼儀作法、女性の役割など、ビジネスマナーに関しても日本とは異なる価値観が存在します。

たとえば、展示会で農業資材の紹介を行う場合でも、自社製品に使われる潤滑油やゴム部品などに動物由来成分が含まれていないか、などイスラム教の慣習を意識した対応が求められることがあります。こうした文化背景を理解し、相手への敬意をもって接する姿勢は、ビジネスの信頼を築くうえで非常に重要です。

このように、インドネシア市場では単に「良い製品を持ち込めば売れる」という発想では通用しません。現地の実態を把握し、価格、操作性、文化といった多様な観点から総合的に対応していく柔軟さが必要とされます。

■ 段階的な現地化の重要性

日本企業がインドネシア農業市場で成果を上げるためには、駆け足で展開を図るのではなく、小さな実績を積み上げながら、徐々に現地との接点を深めていく「段階的な現地化」が極めて重要です。最初から全国展開を狙うのではなく、地方の農業大学や自治体と連携してパイロットプロジェクトを実施し、地域に根差した形で技術を試験導入するという戦略です。このような実証活動を通じて得られる現場からのフィードバックは、製品やサービスの改良につながるだけでなく、地元の農家からの信頼形成にも大きく寄与します。

また、インドネシアでは「信頼」がビジネスを動かす重要なキーワードです。信頼関係が構築されていない段階で製品を売り込もうとしても、警戒感を持たれてしまうことがあります。したがって、現地の販売代理店や農業協同組合、行政機関との協業体制を構築し、「一緒に農業を改善するパートナー」としての姿勢を示すことが求められます。たとえば、農業研修の共

同開催や技術説明会の実施といった活動を通じて、製品・ノウハウを共有し、共に活かすという意識で取り組むことが成功への近道となります。

こうした取り組みは時間と労力を要しますが、価格競争ではなく価値提案型のビジネスモデルを展開したい日本企業にとっては、むしろ持続的な優位性を築くうえで不可欠なプロセスです。「現地の声を聞く」「共に汗をかく」「約束を守る」といった基本的な姿勢が、最終的に日本企業への高い信頼につながり、事業の拡大と定着を実現する鍵となるのです。

最後に

インドネシアでは、人口増加や食料需要の高まり、農業従事者の高齢化・人手不足といった課題に直面する中、スマート農業の導入が国家的な優先事項として推進されています。政府は「農業 4.0」の名のもとに、ICT、IoT、自動化、AI などの先端技術を活用し、農業の近代化と持続可能性の確保を目指しています。

スマート農業に関連する施策は、国家中期開発計画（RPJMN）をはじめとした主要政策に明記されており、各地域においても試験的な導入やパイロットプロジェクトが進行中です。これに伴い、農業用センサー、灌漑制御機器、ドローン、AI 解析ツールなど、関連技術・製品へのニーズも今後拡大していくと見込まれます。

一方で、地方農家の技術的リテラシーや初期投資への課題、通信インフラの未整備など、スマート農業の本格的普及に向けた障壁も依然として存在しています。したがって、インドネシア市場に参入する企業にとっては、現地ニーズに即した低コスト・簡便な製品開発や、教育・運用支援を含む包括的な提案が求められます。

今後、インドネシア農業のスマート化は着実に進展していくと考えられ、日本企業にとっても、技術提供・共同実証・現地パートナーとの連携などを通じた多様なビジネス展開の余地があります。特に、地方政府や大学・研究機関、農業団体などとの連携を強化することで、持続可能かつ現地に根ざしたモデルの構築が期待されます。



□■港町「ターチャローム」でのんびりローカル体験■□



こんにちは。島根・ビジネスサポート・オフィスのタイ人スタッフ、バンブーです。

バンコクから少し足を延ばし、ローカルな港町「ターチャローム（Tha Chalom）」を訪れました。この町はバンコクの西隣、サムットサーコン県（Samut Sakhon）に位置しており、日本人にはあまり馴染みのないエリアです。

観光地としてはまだあまり知られていませんが、昔ながらの町並み、美味しいシーフード、インスタ映えするストリートアートが揃った、落ち着いた雰囲気のある町です。バンコク発のローカル鉄道や渡し船など、日本では味わえない移動手段も含めて、旅好きにはたまらないルートです。

今回は、実際に体験した1日旅の行程を詳しくご紹介します。

10時・バンコク出発 | ローカル鉄道でタイムスリップ！

まずは、バンコク市内を走る高架鉄道、BTS¹スカイトレインで「ウォンウィエンヤイ駅（Wongwian Yai）」へ移動します。駅から徒歩約15分で、昔ながらの「ウォンウィエンヤイ鉄道駅」に到着します。

島根・ビジネスサポート・オフィス便り vol.129

※ 1：BTS（Bangkok Mass Transit System）は、バンコク中心部を走る高架式の都市鉄道（通称スカイトレイン）です。渋滞の多いバンコクでも時間通りに移動できる交通手段として地元の人や観光客に広く利用されています。JR や地下鉄のように切符を買って乗車できます。

ウォンウィエンヤイ鉄道駅の周辺には、地元の人に人気の食堂や屋台が多くあります。朝食や軽食を楽しめる場所が多く、出発前にゆっくり食事をするのもおすすめです。また、市場の屋台で買った食べ物を列車内で食べることもできます。車内はローカルな雰囲気満点なので、タイの朝食を味わいながら旅をスタートするのも楽しい体験です。

ここからローカル鉄道で「マハチャイ駅（Mahachai）」へ向かいます。この列車は1日17本の列車が運行しており、始発は 5:30 発、最終は 19:10 発と本数も多いです。

チケットは、通常車両が 10 バーツ（約 40 円）ですが、一部の便では冷房付き車両（エアコン車）があり、25 バーツ（約 100 円）で利用できます。最新の時刻表は、タイ国鉄の公式サイトで確認できますが、タイのローカル列車は時折遅延することもあるため、時間には少し余裕を持って行動するのがおすすめです。



昔ながらのディーゼル列車に揺られながら、ローカル住宅街や市場を横目に、約 1 時間の鉄道旅。まるでタイの昭和にタイムスリップしたかのような風景が広がります。

※ ウォンウィエンヤイ発マハチャイ行きの列車時刻表

https://ttsview.railway.co.th/SRT_Schedule2022.php?ln=th&line=5&trip=1

11 時・マハチャイ市場を散策

マハチャイ駅を出ると、すぐ目の前には活気あふれるシーフード市場が広がっています。エビ、カニ、イカ、貝など、新鮮な魚介類がずらりと並び、香りも活気もアジア感満載です。

鮮魚のほかにも、干物や魚の佃煮などの加工食品も豊富に揃っており、お土産にもぴったりです。さらに、季節のフルーツも販売されています。例えば、6月頃はドリアンやライチのシーズンで、特にサムットサーコン県はライチの名産地として知られています。日本では珍しい、新鮮な旬のライチやその他、様々な味覚が楽しめます。

観光地化されていないローカルな市場なので、外国人は珍しく、地元の人々が親しげに声をかけてくれることも。市場内の屋台で小腹を満たすのもおすすめです。ただし、お腹が敏感な方や屋台グルメに少し不安を感じる方には、清潔で落ち着いた雰囲気のレストランが向いているかもしれません。

12 時・レトロな中華レストランでランチタイム

昼食には、マハチャイ駅から徒歩約7分（約500m）の場所にある人気のレストラン「ロニアム・ティムサム」がおすすめです。レトロな中国風の内装が印象的で、「まるで古い中華風旅館に迷い込んだよう」とSNSでも話題になっています。

店内には昭和レトロと中華文化が融合したような独特な空間が広がっており、写真映えも抜群です。メニューは毎日手作りの本格点心（ティムサム）をはじめ、人気のバクテー（Bak Kut Teh）、中華風焼きそば（Pad Mee）など種類も豊富にあります。



点心は1皿15～25バーツとお手頃価格で、地元の人からも長年愛されている老舗です。営業時間は月～金の15:00～24:00、土日・祝日は12:00～24:00と、夜遅くまで営業しているのも嬉しいポイントです。

お店の場所はこちら：<https://maps.app.goo.gl/5QDKAT5qPNVuytUw7>

13時・渡し船で対岸のターチャロームへ

昼食の後は、市場から徒歩約5分、「マハチャイ渡し船乗り場」から、川を渡るローカルフェリーに乗船します。運賃はたったの3バーツ（約12円）、所要時間はわずか約3分と、とても手軽なローカル体験です。このフェリーは24時間運航しており、決まった時刻表はありませんが、常に2隻の船が交互に運行しているため、ほとんど待ち時間なく利用できます。

また、対岸でレンタルバイクを利用して観光したい方は、オートバイを船に乗せることも可能です。その場合の乗船料は1人6バーツとなっています。タイらしいのんびりとした雰囲気の中、地元の人と一緒に船に揺られながら川を渡る時間も、この旅の魅力のひとつです。

木造の小さな船に乗って、対岸の「ターチャローム（Tha Chalom）」へ渡ると、そこにはまったく違った時間が流れる静かな町が広がっています。



13時半・電動三輪車でレトロな町をのんびり巡る

島根・ビジネスサポート・オフィス便り vol.129

フェリー乗り場のすぐ近くには、電動三輪車（トゥクトゥク型）による町巡りサービスがあります。ターチャロームの最大の魅力のひとつが、壁に描かれたアート作品の数々。おすすめのルートのひとつが、町のあちこちに点在するストリートアートをめぐるコースです。漁師や魚、猫などのイラストが壁に描かれた建物が並び、レトロな港町の風景とアートのコラボレーションが楽しめます。

三輪車に乗ってのんびり移動できるので、暑い日や歩き疲れたときにもぴったり。写真撮影スポットでは車を止めてくれるので、ゆっくり記念撮影も可能です。運転手付きで、町の見どころをゆっくり回ってくれるので、初めて訪れる方にも安心です。料金は1時間100 バーツ（約400円）とリーズナブルで、ローカル気分を味わいながら快適に移動できます。

もっと自由に自分のペースで巡りたい方には、レトロな赤い自転車のレンタル（1時間100 バーツ）もおすすめです。木造家屋が並ぶ静かな通りや、レトロな商店、カフェなどを、自分の足でのんびり探検できます。



ターチャロームのストリートアートについて、さらに詳しく調べてみました。この町に彩りを添えるアート作品は、地元住民や行政、大学の学生たちが協力して生まれたものです。ターチャロームの町にストリートアートが登場した背景には、地元住民と行政、そして若いアーティストたちの熱意があります。

島根・ビジネスサポート・オフィス便り vol.129

この取り組みは、サムットサーコン都市開発会社という社会的企業が中心となり、地元コミュニティと協力して始まったもので、町の魅力を高めようと、壁画アートを描くプロジェクトを推進しました。

この活動が大きな反響を呼び、サムットサーコン県はさらなる発展を目指して「トノン・タワーイ」通り」にストリートアートを展開する新たなプロジェクトを立ち上げます。発案者は、県の都市計画局のスパッターラー・チャイテーワランさん。プロジェクト名は「Street Art : すべての家がキャンバス」です。



このプロジェクトには、ランシット大学およびラートクラバン工科大学の建築学部の学生たちやアーティストが参加し、地域と共に制作が進められました。壁画の制作には住民や自治体（サムットサーコン市）も協力し、アーティストへの宿泊支援や壁の提供など、地域全体でアートのある町づくりが行われました。

そして、2020年2月末～3月初旬にかけて、10か所の壁画と9枚のカラフルなマンホールアートが誕生。ターチャロームの町に鮮やかな彩りが加わり、今では写真を撮る観光客が後を絶ちません。

14時半・レトロカフェでのんびり休憩

今回訪れたお店は、築70年以上の古い建物を改装したローカルカフェ。もともとはとんがり屋根の木造家屋で、屋根にはヤシの葉を使った伝統的な造りだったそうですが、火災で大きな被害を受け、その後小さなコンクリートの建物として再建されました。その場所を活かして生まれたのが、今の「EVERYDAY 1990 CAFE」です。



店内には、懐かしさとセンスが絶妙に融合した空間が広がり、ストリートアート散策の合間に立ち寄るにはぴったり。店主さんによると、開業して約2年になるこのカフェでは、タイ北部のチェンライ県産の生豆を中心に、サウジアラビアやアフリカなどから輸入した厳選豆も使用しているそう。店頭にはオリジナルパッケージのコーヒー豆も販売されており、お土産にもおすすめです。

メニューには、コーヒーのほか、抹茶、ココア、フルーツドリンクなども充実。また、クロワッサンやワッフル、ブラウニーなどの軽食も楽しめるので、ランチやおやつタイムにもぴったりです。地元の人々にも親しまれている、ターチャロームらしい温もりを感じる一軒です。

16時・旅の締めくくり、ローカル鉄道でバンコクへ

午後のゆったりした時間帯になったら、そろそろバンコクへ戻る時間です。ターチャロームのフェリーでマハチャイに戻り、そこからローカル鉄道を使い継いでウォンウィエンヤイ駅へ。鉄道に揺られながらバンコクへと戻る道のりも、旅の余韻を楽しむ大切な時間です。

ターチャロームからそのままバンコクへ戻るのも良いですが、時間に余裕があれば、ターチャローム駅（Tha Chalom）から直接ローカル線に乗ってサムットソクラーム県にあるメークローン（Mae Klong）まで足を延ばしてみるのもおすすめです。ターチャローム駅は町の中心にあり、ここから出発する列車に乗ると、のどかな田園風景を眺めながら約30分でメークロー

ン駅に到着します。列車の本数は限られているため、事前に時刻表を確認しておくことをおすすめします。

メークローンといえば、線路上に広がる「傘たたみ市場」が有名です。列車の到着にあわせて市場の屋台が一斉にテントを畳む様子は圧巻で、世界中の観光客に人気です。

それ以外にも、以下のような見どころがあります：

- 1) ワット・バンプリーヤイナイ (Wat Bang Kung)：木の根に覆われた神秘的なお寺があります。(駅から車で約15分)
- 2) メークローン川沿いのカフェやレストラン：川風に吹かれながらシーフードも楽しめます。
- 3) レトロな街並み散策：古い木造の商店や雑貨屋、地元の市場も見どころです。

※ ターチャローム発メークローン行きの列車時刻表

<https://www.railway.co.th/download/Timetable/2566/SRT-Timetable-2023-04-05-MaeKlong.pdf>

【最後に】

ターチャロームは、観光地とは違うタイの素顔と、人々のやさしさ、そしてノスタルジックな町の魅力が詰まった小さな港町です。観光客が少ない今こそ、安心してじっくりと楽しめるローカル旅先として、ぜひ訪れてみてください。

※掲載情報はご自身の判断と責任におきましてご活用ください。

※別紙に、年内に開催予定のタイ・インドネシア・ベトナムの展示会情報をまとめました。

サポートオフィスでは、現地で開催される展示会へのアテンドも行っております。

関心のある展示会がございましたら、お気軽にご連絡ください。

担当：柴田 隼介 Shunsuke Shibata

Address: 1 VASU1 Building, 12 FL., Room 1202/D, Soi Sukhumvit 25,

Sukhumvit Rd., Klongtoey-Nua, Wattana, Bangkok 10110

Mobile: +66(0)63-228-4585

Mail : shimane-bizsup@aapth.com

➤ タイ経済指標

項目	単位	2022	2023	2024	2025
GDP 成長率	前年比べ (%)	2.7	1.9	2.6	3.1 (3 月)
人口*	千人	69,922	70,104	70,269	70,322 (4 月)
労働者の数*	千人	40,143	40,674	40,356	40,078 (5 月)
失業率**	%	1.32	0.98	1.00	0.90 (5 月)
最低賃金* バンコク	バーツ／日	353	353	363	372
チョンブリー		354	354	361	400
アユタヤー		343	343	350	357
ラヨー		354	354	361	400
賃金：全国製造業の平均	バーツ	14,305	14,416	14,394	14,394 (24 年)
インフレ率**	前年比べ (%)	6.08	1.23	0.06	-0.25 (6 月)
中央銀行政策金利*	%	1.25	2.50	2.25	1.75 (6 月)
普通貯金率**	%	0.28	0.40	0.39	0.27 (6 月)
ローン金利 (MLR) **	%	5.50	6.83	7.14	6.96 (6 月)
SET 指数*	1975 年 : 100	1,668.66	1,415.85	1,400.21	1,089.56 (6 月)
バーツ／100 円**	バーツ	26.78	24.82	23.33	22.60 (6 月)
バーツ／米ドル**	バーツ	35.06	34.80	35.29	33.53 (6 月)
円／米ドル**	円	131.38	144.07	153.72	144.50 (6 月)
車販売台数 (1 月からの累計)	台数	856,057	702,921	559,255	559,255 (24 年)
BOI 認可プロジェクト	件数	1,554	2,383	2,953	776 (3 月)
BOI 認可プロジェクト金額	10 億バーツ	618.62	750.12	973.14	582.22 (3 月)

*期末、**平均