

□ ■タイの産業構造 ■ □

島根ビジネスサポートオフィスの八木です。今回はタイの産業構造の変遷、特徴、地域性を開発計画・構想も念頭に入れ紹介したいと思います。

【産業構造の変遷と構想】

タイの経済発展、産業構造の第二次大戦後の変遷と構想です。

- 1.0 1960年以前
家内工業のタイ
- 2.0 1970年代から1980年代
天然資源や繊維産業を中心とした安価な労働力をたよりに成長したタイ
- 3.0 1980年代後半から2010年代
外資企業の進出を活用した重化学工業が中心となったタイ、
- 4.0 2015年－2036年を想定
「タイランド4.0」のタイ、

第4段階の「タイランド4.0」は、innovation、生産性の向上、serviceで持続可能な付加価値を、特にデジタル化をテコに創造する、経済構造の構想です。この実現を、20年後の2036年に想定し、先進国入りと少子高齢化の問題の克服と解消を目指すべく、長期経済計画を2015年に発表いたしました。これをタイ政府は「タイランド4.0」と呼びます。

【歴史的背景】

1960年代以前のタイ経済は農業中心で、米・ゴム・コーン（メイズ）などの伝統的商品の輸出によって外貨獲得がなされていました。1957年に世界銀行がタイへの融資のため調査に訪れたのを契機に、経済開発計画が策定されました。第1次計画（61年～66年）・第2次計画（67年～71年）では、国内産業の保護を主題とした輸入代替を通じた工業化を志向しました。しかし、保護関税による国内物価の高騰、外貨減少、為替レート上昇に伴う1次産品輸出の低迷、国内市場規模の狭さ等の理由から、輸入代替

2021年6月

工業化政策は行き詰まりました。保護政策下では国内産業が競争力を付けることが出来ず、国際収支は悪化しました。

第3次（72年）計画以降、輸出指向型工業化政策へと方向を転換。輸出を通じた工業化が打ち出され、輸出企業への支援や外資誘致が積極的に図られました。それにより生まれたのが、投資奨励法（1972年）と同法改正（77年）です。タイの場合、輸出指向型工業化に政策転換後も、並行的に農産物・鉱産物やその加工品を輸出する事による外貨獲得が可能だったことは他のアジアの地域とは異なる特徴です。

70年代後半から輸出品の多くは、タイの華人系財閥（チャロンポカパン＝CPなど）によるアグリビジネス製品、冷凍エビ、水産（主としてツナ）缶詰、プロイラー、果物缶詰などアグリインダストリー製品が占めるようになりました。所謂、世界のキッチン化のスタートです。70年代には農産品も多様化が進み、タピオカ製品、砂糖、トウモロコシの輸出シェアが拡大しました。しかし、1982年を境にこれらの輸出価格が下落し、深刻な不況に見舞われました。

1980年代半ば以降、タイの経済・社会に大きな影響を及ぼした危機（1997年）が間に挟まるものの、2000年初頭まで、輸出指向型工業化政策の推進とそのための積極的な外資誘致政策が継続されました。1985年のプラザ合意後、主として日系企業、特に自動車産業を中心とした進出以後、産業構造も大きく変わりました。連れて、裾野の広い自動車産業だけに、農産加工品から脱皮して、付加価値の高い自動車部品、コンピュータ・ICなどの、後に自動車そのものも輸出されるようになりました。従い、GDPに占める農林水産業は10%まで減少しました。

1990年代後半以降のタイでは、先ず1997年のアジア通貨危機によって問題が顕在化した金融・財政システムの改革と安定化を図ることが最重要課題となり、輸出産業の競争力の強化と高付加価値化を進めることが重要な側面の1つとなりました。又、現地に進出している日系企業の側でも、アジア通貨危機を受け、事業構造の再編を進めました。また、タイでのインフラ整備や人材の育成が進展したことに伴い、現地での部品調達拡大・オペレーションの高付加価値・高機能分野への拡大に、より拍車がかかることとなり、それにより生まれた新たなニーズ、具体的には1) 計量標準制度 2) 環境問題への対応 3) 中小企業振興が現地においてスタートすることとなりました。

2001年1月政権に就いたタクシン元首相は、国内需要の喚起と外資誘致による輸出促進、世界のキッチンを実現しました。それと同時並行で、首都圏の大卒層を中心に所得が増え、国民の可処分所得は飛躍的に増えましたが、「中心国の罨」にはまりました。

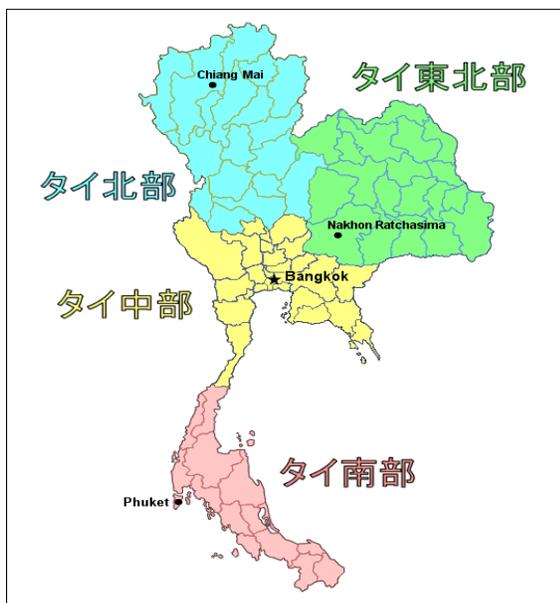
2021年6月

2014年に現プラユット首相に率いられた陸軍のクーデターにより成立した軍事政権は、意外にも実務能力があり、「中進国の罨」にはまったタイを富ませ、東南アジアで（シンガポールに次ぐ）二か国目の先進国入りを目標に、2015年に上述タイランド4.0の長期成長計画を発表しています。コロナ禍等の問題にぶつかりつつ、紆余曲折をしながらも、2036年先進国入りを目指し歩を進めています。

【地域的特性】

産業構造の変遷は、地域ごとに形態、進捗度合い、特色が異なり、結果として地域格差を発生させます。日本＝東京ではありません。タイ＝バンコクでもありません。タイ＝バンコクの視点が多くなるので、タイを正しく普遍的にご理解を頂くために、今回は地域性を考慮の上、紹介したいと思います。

タイでは、行政上75県とバンコク、パタヤの2特別区に区分けされます。タイを地域別で分類する際、4つ、5つ、あるいは6つの地域へ分類することができます。今回は地理的要素を大前提に「北部」「中部」「東北部」「バンコク、パタヤ特別区+東部（チョンブリ、ラヨン、チャチンサオ）」「南部」の5地域でくり、紹介したいと思います。



引用：Trandeideas 5

先ず最初に、各地域を定量面（面積、人口、名目 GDP,ただし 2017 年時点）から概観します。

	面積(km2)	人口(1,000 人)	名目 GDP (10 億バーツ)
北部	169,644 (33.1%)	11,400 (16.9%)	1,183(7.7%)
中部	16,593 (3.2%)	3,138 (4.6%)	838 (5.4%)
東北部	168,855 (32.9%)	18,619 (27.5%)	1,496 (9.7%)
バンコク+東部	44,265(8.6%)	21,638 (31.9%)	10,024 (64.9%)
(バンコク)	7,762 (1.5%)	15,931 (23.5%)	7,167 (46.4%)
(東部)	36,503 (7.1%)	5,707 (8.4%)	2,857 (18.5%)
南部	70,715 (13.8%)	9,261 (13.7%)	1,371 (8.9%)
全国	513,120(100%)	67,654(100%)	15,452(100%)

(出所) National Economic and Social Development Board、Department of Provincial Administration

続いて、定性面での地域性です。

<北部>

中心都市は、チェンマイ(人口 180 万人)、チェンライ(人口 130 万人)です。この地域は、ラオス、ミャンマーと接し、中国の雲南省に続く、高原山岳地帯故、気温は比較的低温（バンコクより常時 4-5 度程度）、他地域よりも湿度も低いのが特徴です。第一次産業は、歴史的にうるち米生産より、もち米生産が多いですが、近年では農業の比率はどんどん下がり、観光業を中心とする第三次産業が急激に増えています。

2017 年のチェンマイだけの統計では、第一次産業 17%、第二次産業 8.8% 第三次産業 73%となっています（出所 在チェンマイ日本総領事館）。チェンマイ県の南方約 25km のランブーン県には、北部工業団地（敷地面積 282 ヘクタール、1983 年着工、1985 年完工）が造成され沖データ等の日系電子部品メーカーが進出しています。進出企業の親睦組織には、日系企業 32 社が加盟(2019 年時点)しています。

<中部>

日本の明治天皇と期を同じくするラーマ5世（チョロンコン大王）時代に稲作が推進された穀倉地帯です。チャオプラヤー川、及びその支流のデルタ地帯のコメの生産性の向上が、国内消費以上の生産を可能とし、後年タイをコメの輸出国に押し上げました。

南地域のアユタヤ、シンプリーは、後述の東部同様バンコクの通勤圏内です。日本人駐在員は車で往復1-3時間かけ、毎日通勤しています。多くの工場団地には、日系の自動車部品、電子部品製造業が進出しています。2011年7月、この地区は3ヶ月に渡る洪水に見舞われ、サプライチェーンは寸断されました。複数の自動車メーカーが東部に進出、既存進出メーカーも東部に工場を増設したために、部品供給のリスク分散と、ロジステックの観点から、数多くの関連企業が東部の工業団地に分工場を設立することとなりました。

<東北部>

タイ語で「イサーン」と言われるこの地域は、面積でも人口でもタイの1/3を占めており、人口160-260万人の大都市は、地域内に5つもあります。

東北部の、特に南イサーンの入り口に位置するナコンラーチャシーマ（別称コーラート）の存在、重要性が今後増すと期待されます。同都市の人口はバンコクの1/4の260万人で、タイで第二規模を誇るの大都市です。ナコンラーチャシーマは、バンコクから飛行機で一時間余、車で4-5時間の距離です。

中国政府が「一帯一路」の戦略として打ち出している新幹線計画（ノンカイ-バンコク）の重要な中間駅となります。タイ政府の国家予算割り当て区間の建設契約は完了し、一部工事は着手されましたが、中国政府借款路線部は、融資利率、中国系建設業者との契約義務化で難航し、ずるずると正式契約締結、工事着工が遅れており、蝸牛の歩みと揶揄されています。しかし、中国としては、「一帯一路」の戦略性のあるプロジェクトであり、将来的にはノンカイからビエンチャンを経て、ラオス国内を抜けて中国のシーサンパンナまでつながります。実現すれば、北京からバンコクまで、そして中国のシャム湾まで鉄道で結ばれるという、重要な路線です。従い、早晩タイ政府の粘り勝ちになると推測しています。

これと並行して、ナコンラーチャシーマを核とする道路網も計画されています。現在の国連アジア極東経済社会委員会（ESCAP）が1959年提唱した「アジアハイウェイ」構想の一路線です。これは、現代版、シルクロードともいわれ、東端は日本の東京（日本橋）から、32ヶ国、全長14.1万kmを、現存の各国の道路の

2021年6月

整備を基本とする道路網(全8区画)で繋ぐ整備構想です。トルコからは、国連欧州経済委員会が主幹する欧州自動車道路に繋がります。

東南アジア区間は、ベトナムからカンボジアを、特に日系の工場団地を2ヶ所抱えるポイバトをタイにつなぐ南部回廊、そしてピサヌロークを経由する東西回廊と複数のルートが計画に組み込まれていますが、出来る区間から整備が進むものと思われます。

ナコンラーチャシーマは、ラオス、その先の雲南省、北京に繋がる南北回廊と、そしてベトナム、カンボジア、そしてミャンマーに連なる南部回廊の結節点＝都市でゲートウェイになることが期待されます。この将来性を見込み、工場団地の造成も既に進んでいます。関連地域の不動産価格も上昇中です。

北イサーンの主要都市、ウドンタニ(人口160万人)は、もともとはラオス領に属し、一時期フランスの植民地扱いを受けていました。中国に源流を発するメコン川流域ながら、肥沃な地ではなく、鉄分、塩分を多く含む赤土であり、且つ気候も過酷(雨期でも雨が少なく)なため、農作業に適さないながら、農業に糧を求めざるを得なく、結果貧しい地域となっています。この地区の各家庭では、家計を賄う為、バンコクへ出稼ぎを余儀なくされ、残る家族は送金頼みの生活を送る人も多いです。バンコク、及び東部の工業地帯のブルーワーカーの供給源となっています。

ウボンラーチャター(人口190万人)を中心とした南イサーンは、カンボジアに接し、タイながらクメール文化の影響を強く受け、人種的にカンボジア人との混血が進み、肌の色が黒く彫りの深い顔立ちをしています。象祭りで有名なスリンでは、養蚕業が盛んで、シルクの生産が盛んです。カンボジアのポイバトと有機的な生産が可能な工場団地の計画が進んでいます。

<バンコク+東部>

タイの大首都圏です。バンコクの人口は、公表558万人とされていますが、住民登録をしない、出来ない非正規労働者、又、出稼ぎ労働者が多数おり、こういった人口も含めると、首都圏の人口は1,500-1,200万人に昇るとされています。因みに、在留日本人も大使館に在留届を提出しているのは約8万人のみ。提出していない人を含めると(コロナ禍前は)常時10万人から12万人いると言われていました。コロナ禍後の今でも9万人はいると推測されます。

国土面積で僅か1.5%のバンコクが、人口で23%と約4分の1、経済力で46%と約半分を占めています。巷東南アジアの他国に比し、首都であるバンコクへの一極集中が顕著であるため、タイ国バンコク都ではな

2021年6月

く、「バンコク国バンコク都」と称されることもあります。国内の他の地域と比べるとバンコクの発展度合いは別の次元にあると言えます。

東部には、多くの工業団地がタイの民間企業グループ（所謂タイの財閥系企業）により造成されています。バンコクと経済面でのつながりが密接です。この地域の最大都市は、パタヤ特別区を含むチョンブリーで人口160万人です。日本人の駐在員は、バンコクまたはパタヤ、シラチャにすみ、これらの街から毎日片道1—2時間をかけ車で通勤している方も多いです。従い、今回の記事では、東部はバンコクと1つにまとめ同じ地域として紹介をいたします。長期経済成長計画のEEC（Eastern Economic Corridor、東部経済回廊）地域です。政府は、2036年までの第4段階として、先進国を入りを目指し、この地域にその牽引役となることを期待しています。この地域の多くの工業団地には、歴史的に多くの日系製造業が進出しています。この地区は、自動車産業や、電気・家電、一般機械など、付加価値の高い工業製品の製造拠点となっています。近年、中国系企業の進出が目につきます。

2000年以降、このバンコクと東部の地区の大卒の労働人材を中心に、世帯所得がUS10,000-35,000の、いわゆる中間所得層が形成され始めています。

<南部>

南部の中心都市はハジャイ（人口36万人）です。もともとは華人の街です。東北部や北部と同様に、第1次産業の比重が高い経済構造ですが、名目GDPのシェアを見ると、第1次産業のシェアは24%、タイ湾側の天然ゴム業の第2次産業は21%で、他の地域に比べ、アングマン湾側のプーケット、クラビ、サムイ島等の観光業を主とする第3次産業55%の割合が高いと言えます（引用 Jetro）。

他地域と比較して、経済格差の付いた南部を底上げして、「タイランド4.0」を成就する為、2019年（東部のEEC版の）南部経済回廊SEC（Southern Economic Corridor）構想が提唱されました。これは、南部のタイ湾側の県とアングマン海側の県を結ぶ開発構想です。総事業費2,000億バーツをかけ、南部の伝統的な農産品である天然ゴムやヤシに加え、豊富な観光資源を生かす、地域の特色に合わせた戦略的な構想です。対象県は、チュンポン県、ラノン県、スラタニ県、ナコンシータマラート県の4県です。この4県からスタートし、最終的には南部全体に波及させる計画です。

一方ラーマー一世時代から、構想として常に浮かんで消えている「クラ地峡運河」構想も話題として、タイと中国で話し合われている模様です。2018年時点の構想では、東部タイ湾のナコンシータマラート県と西部アングマン海側のトラン県を結んで、全長135km、幅350~400m、水深30mの運河を約480億ドルで

2021年6月

開削し、残土で人工島を造成するという構想です。これが実現すれば、ヨーロッパ、中東と中国、韓国、日本は、シンガポールやインドネシアの沖合に船を迂回させることなく、航海日数の削減により、時間、輸送費の低減を図ることができます。アジア版スエズ運河構想です。これにより両県の発展は大いに期待でき、「タイランド4.0」に資すると考えます。が、シンガポールの優勢性をタイが取り込むことになる為、国際問題になりかねないと愚考する次第です。

タイの産業・経済構造について、地域の特徴も交えながらご紹介いたしました。「中進国の罫」から脱するべく、各都市、地域において経済成長計画が進んでいますが、コロナウイルスの流行の影響もあり、構想通りの進行が難航している状況にあります。2015年に発表され、20年間かけ、2036年までの先進国入りを目指す「タイランド4.0」ですが、既に4分の1が経過しています。今後の対経済およびその発展が注目されます。

□ ■ マレーシア第2の都市ジョホールバル ■ □

こんにちは。島根ビジネスサポートオフィスの柴田です。

マレーシアの都市と聞いて多くの方が最初に思い浮かべる都市は、首都であるクアラルンプールでしょうか。旅行好きの方であれば、パナンやランカウイ、ボルネオといった島々を連想される方も多いかもしれません。ですが今回は、マレー半島の最南端に位置する、マレーシアの主要都市の1つである「ジョホールバル」に焦点を当てご紹介いたします。

【ジョホールバルとは】

ジョホールバルは、ジョホール州の州都で、マレー半島の最南端に位置しており、人口はマレーシアにおいてクアラルンプールついで第2位（約133万人）を誇る大都市です。あまり聞き馴染みのない都市かもしれませんが、同地は1997年に行われたFIFAワールドカップ1998・アジア第3代表決定戦が開催され、当時のサッカー日本代表が相手国イランを下し、初のワールドカップ本大会出場を決めた地として有名です。実際に試合が行われた「ラーキンスタジアム」はサッカーファンの聖地として、ジョホールバルの観光地の1つとなっています。

同州には日本人会や日本人学校があり、首都であるクアラルンプールと比較すると小規模ではあるものの日本人コミュニティも存在しています。日本人が移住したい国としてトップの人気の誇るマレーシアですが、クアラルンプールよりもスローライフを送ることができる、という点で、移住先としても密かに人気を集めています。

産業は電気・電子、機械・部品といった製造業が主となっており、2018年時点でマレーシアに進出している日本企業は1,385社あり、そのうち141社がジョホール州に拠点を置いています。近年、ジョホールバルに拠点を置く企業の間では、これまでの生產品目からより高付加価値な製品メニューの拡充をする傾向が見られます。また、マレーシア政府が2018年10月に発表した「インダストリー4.0」において、電気・電子、機械・部品、化学、航空機器、医療機器が重点分野と位置付けられており、この重要産業への製品の多角化、自動化・機械化設備の導入傾向にあります。

【シンガポールとの密接な関係】

ジョホールバルとシンガポールは、ジョホール海峡を隔てて隣接しています。ジョホールバルからシンガポールへ陸路で行くには、シンガポールの西部につながるセカンドラインを渡るか、シンガポール北部を結ぶコーズウェイ橋を渡るかの2通りの方法があります。特にシンガポールからコーズウェイ橋を渡るとすぐにジョホールバルの中心街があるため、コーズウェイ橋を渡ったの往来が多いです。ちなみに、この2国間の国境はこのジョホール海峡に沿って位置しています。



コーズウェイ橋の渋滞の様子

この地理的要因もあり、ジョホールバルはマレーシアの都市ではあるものの、シンガポールとの往来は非常に盛んに行われています。国が違えばもちろん物価や給与水準も異なりますので、ジョホールバルから、毎日国を跨いで給与水準の高いシンガポールに働きに出かける地元の方は多くいます。

逆に、マレーシアの物価はシンガポールの3分の1とされているため、休日に日用品などの買い物のために、シンガポールからジョホールバルへショッピングに出かけるシンガポール人の方も多くいます。いかにマレーシアの物価が安いかわかる、少し変わった法律がシンガポールには設けられています。「スリークォーター・タンク法」という法律で、シンガポールからマレーシアへ国境を超える際に、ガソリンタンクのメーターが3/4以上に満たない車両に対して罰金を科す法律で、価格が大きく安いマレーシアへ給油目的で行くことを防止するために制定されたものです。この法律からもいかにシンガポールの方にとってジョホールバルが身近であるか、ということが感じ取れるかと思えます。

ただ、日常的に往来がされてはいますが、国間の移動になります。前述のコーズウェイ橋の両端には、シンガポールとマレーシアそれぞれの入国審査場が設けられており、当然そこでの出入国の審査が必要となります。移動のタイミングが悪いと、この出入国の手続きに数時間かかる場合もあります。特にシンガポールに出稼ぎに出ている方の日勤・夕勤のシフトが入れ替わる朝と夕方の2回は最も混雑するタイミングだとされています。コーズウェイ橋は、1日30万人以上の利用者がおり、世界で最も往来の多い陸路国境の1つとされています。現在

2021年6月

はコロナウイルスの影響で、往来に厳しく規制がかかっている状況ですが、コロナウイルスの収束し、ご旅行をご検討される方は、移動の時間帯に注意して観光されることを強くお勧めします。

現在、ジョホールバルとシンガポールを結ぶ国境鉄道（RTS Link: Rapid Transit System Link）の工事が、2026年末の開業を目指し両国で進んでいます。このRTSはジョホールバルのプキッ・チャガール駅間の約4kmを結ぶもので移動時間は約5分、1時間あたりに双方向1万人ずつの乗客の対応が可能となり、今までは自動車やバスがメインだった移動手段の利便性が大きく増すことが期待されます。両駅にはCIQがあり、出入国手続きは出発地でのみ必要となるため、上記のような出入国手続きに要する時間の短縮が実現することとなるため、更に往来が活発になることが予想されます。

【都市開発プロジェクト イスカンダル開発計画】

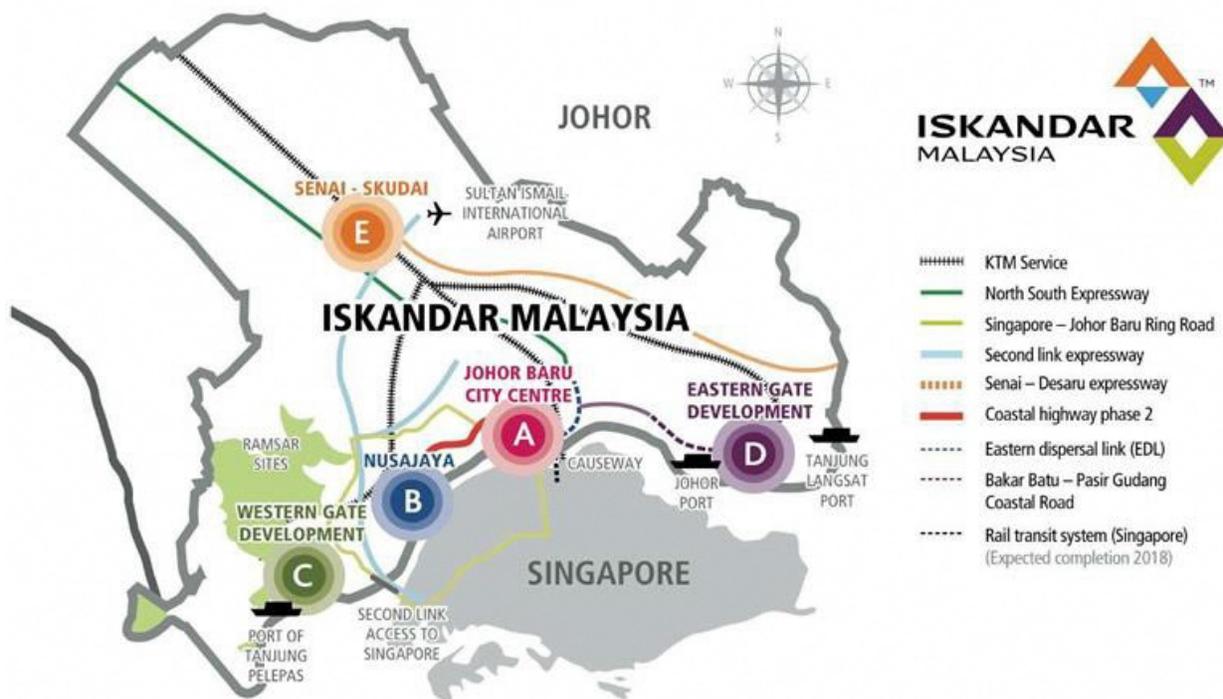
現在、ジョホールバルにおいて世界的に注目を集める、大規模な開発プロジェクト「イスカンダル開発計画」が進行しています。イスカンダル開発計画とは、2006年にスタートした、マレーシア南端部の州都ジョホールバルを含むジョホール州を大規模開発するという国を上げた大プロジェクトです。2025年までに、2217km²（東京都とほぼ同じ面積）に渡るジョホール州を、約10兆円かけて開発し、計画開始前、2005年時点で140万人だった人口を、2025年までに300万人に引き上げることなどが目標として掲げられています。併せて、シンガポールと隣接し、土地と人材が比較的安価に調達が可能であることから、シンガポールと同一の経済圏としての発展が期待されています。

イスカンダル計画目標値

	人口	GDP	一人当たりGDP	雇用	失業率
2005年	140万人	200億USD	14,790USD	61万人	3-4%
2025年	300万人	933億USD	31,100USD	142万8千人	1.8%

このイスカンダル計画では、今までジョホールバル経済を牽引してきたコア産業として、電気電子、石油化学、食料加工、物流、観光の5つの産業が、今まで開発地区にはなかった新たな4つの産業、金融・保険・不動産、クリエイティブ、医療、教育が「新興産業（Emerging Industry）」として、それぞれ促進産業に指定されています。これらの9つの促進産業においては、環境に優しい技術の開発・応用が期待されています。

また、イスカンダル計画は5つの地区に区分され、それぞれの地域の特色を出しながら開発が進められています。



イスカンダル計画 開発エリア地区地図
 出典：https://iskandarmalaysia.com.my

A 地区	ジョホールバル都心部 (行政や金融といった中枢部)
B 地区	イスカンダル・プテリ地区 (外国人移住者を誘致するため住居、商業、教育、医療に力を入れる地域)
C 地区	タンジュンプルパス港エリア (物流拠点)
D 地区	タンジュンランサット、パシルグダン工業団地 (化学や電気電子など製造業に注力する地域)
E 地区	スナイ空港周辺 (ハイテク分野を誘致)

シンガポールもこのイスカンダル計画に投資を行っています。海外からの開発地域への投資が全体の40%を占めており、シンガポールは中国に次ぐ投資国となっています。投資額の75%は製造業関連、教育、医療分野に向けられています。また、シンガポールは政府として、土地や労働力が不足するシンガポールにとって、イスカンダル地域が活用できるという見解を示しており、シンガポール経済開発庁が、シンガポール国内に拠点を置く外資系企業に対して、イスカンダル地域を利用することを推奨する方針を打ち出しています。

2021年6月

シンガポール政府系投資会社テマセク・ホールディングス、シンガポール最大の証券会社 UOB ケイヒアン、シンガポール政府系不動産会社キャピタランドなど国内の大手企業は、既にイスカンダル開発地域に進出しています。

計画通りとは言えないものの、開発計画が進む一方で、残念ながら途中で頓挫してしまった計画も存在しています。それが、クアラルンプールとシンガポール間の 350km を最短 90 分で結ぶ高速鉄道開通の計画です。マレーシアとシンガポールの両国政府は、2016 年 12 月にこの高速鉄道の計画に合意し、当初は 2026 年の開通を目指していました。しかし、2018 年 5 月のマレーシアの政権交代をきっかけに、同国の多額の連邦債務が発覚したため、同年 9 月に 2020 年 5 月末までの建設計画の履行が延期されていました。その後、マレーシア側が計画再開にかかる費用、技術面での再検討に時間を要する、という理由で 2020 年 12 月末まで再延期されました。最終的な計画の撤回がされたのは、2021 年 1 月のことで、両国の共同声明によると、マレーシアがこの計画に関して複数の変更点を提示したものの、交渉期限である 12 月 31 日までに合意に至らなかった、と述べられています。

その後、マレーシア政府は計画の破棄による補償金 1 億 281 万 5,576 S ドル（約 84 億円）をシンガポールへ支払ったことが 3 月 29 日に両政府より発表されました。マレーシア政府は 2018 年の 1 度目の延期の際にもシンガポール政府に 1,500 万 S ドル（約 11 億 7,000 万円）を支払っていましたが、補償金だけでマレーシア政府はシンガポール政府に 1 億 1781 万 5,576 S ドル（約 95 億 7,000 万円）を支払う結果となりました。

【最後に】

日本での認知度が比較的に低いと思われるジョホールバルですが、現在 ASEAN の中でも大きな注目を集める都市となっています。コロナウイルスの影響により、計画の遅延が心配されますが、目標とする 2025 年に向けて着実に計画は進んでいます。

近年では、開発計画の進行と隣国シンガポールにおける人件費やオフィス賃料の高コスト化が進むのに伴い、日本企業のイスカンダル開発地域への進出が増加傾向にあります。現在は、コロナの影響もあり、ジョホールバルに注がれる熱は少し冷めているようにも感じられますが、2025 年に近づくにつれ再度大きな注目を集めることが予想されます。皆様にも、今回の記事をきっかけに、ジョホールバルについてご興味を持っていただけたのであれば幸いです。

□ ■ タイにおける新型コロナワクチン接種の状況 ■ □



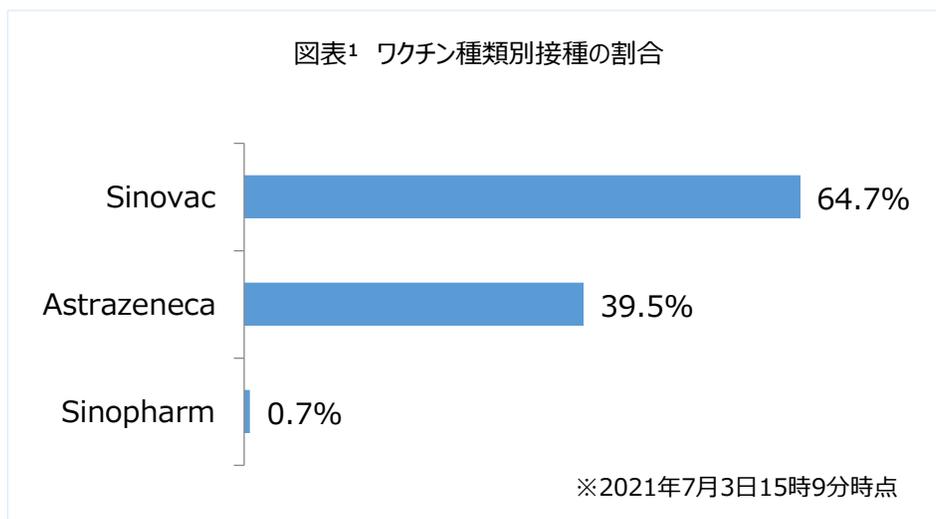
※バンコク都でのワクチン接種会場の様子

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、ニンです。

タイ政府では現在、集団免疫の確保のため、多くのワクチンの調達を行っています。また、調達と並行して、政府はタイ人や一部のタイ在住外国人に対して、無償でのワクチン接種を開始しています。今回は、これまでのタイの新型コロナワクチンの接種状況についてご紹介したいと思います。

現時点でタイ保健省により使用が承認されているワクチンは、アストラゼネカ、シノバック、ジョンソン・エンド・ジョンソン、モデルナ、シノファームの5種類です。この5種については、タイ保健省食品医薬品局（FDA）により使用が承認されていますが、政府が提供しているのは、シノバック、アストラゼネカ、シノファームの3種類のみです。ジョンソン・エンド・ジョンソンおよびモデルナについては、まだ国内には届いてはいませんが、政府のワクチン調達計画に含まれており、今年末にタイに届く予定です。

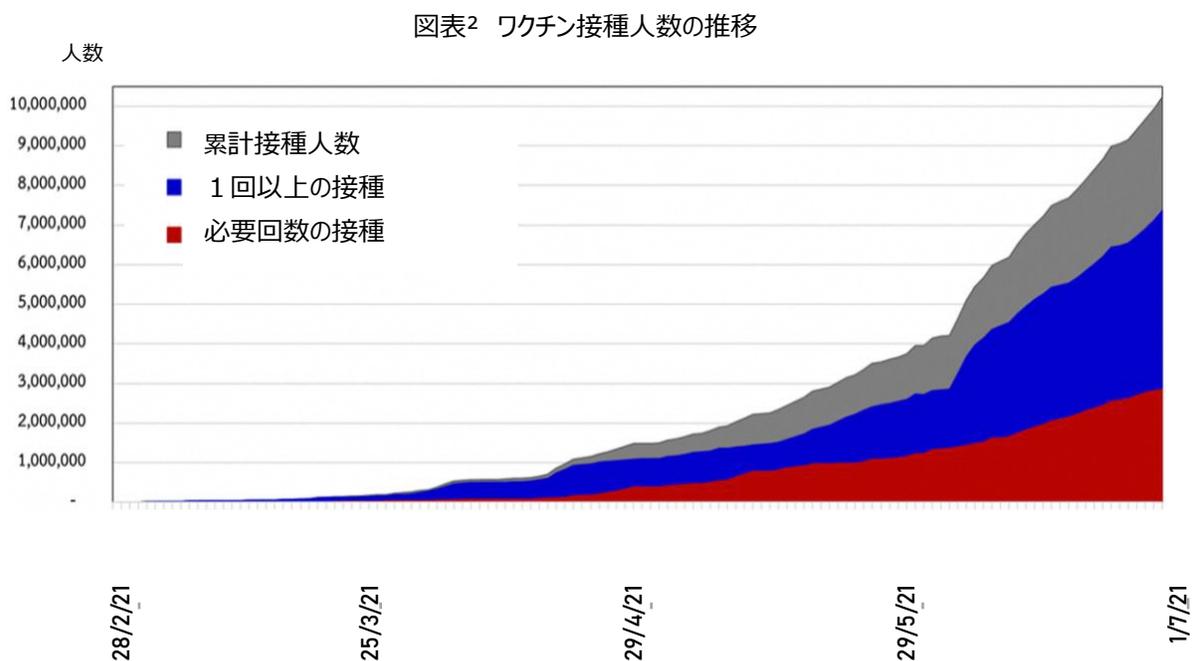
これまで、主に接種されているワクチンはシノバックや、アストラゼネカしかありませんでした。このワクチン2種のそれぞれの接種率は、シノバック64.7%、次いで、アストラゼネ39.5%となっています。6月末に100万回分が到着したばかりのシノファームは、7月3日時点のワクチン接種割合の0.7%を占めました（図表¹参照）。



出典：モープロムの公式 LINE (<https://bit.ly/3ow6fMJ>)

※モープロムは、タイ保健省のコロナ情報配信や、ワクチン接種予約など LINE サービス。

2021年7月1日18時00分時点で、累計ワクチン接種人数は10,227,183名（対前日比+299,485名）です。その内1回以上の接種人数は7,364,585名（対前日比+183,186名）となり、必要回数の接種人数は2,862,598名（対前日比+45,754名）となります。少なくとも1回接種した人の割合は、全人口の約10%となっています。



※2021年7月1日18時00分時点

出典：タイ保健省のホームページ (<https://ddc.moph.go.th/vaccine-covid19/>)

タイ政府のワクチン調達とは？

タイでは、2021年2月下旬よりワクチン接種が開始されました。5月5日の閣議決定によると、今年末までに人口約7,000万人の7割、5,000万人に対してワクチンを1億回分（1人当たり2回分）調達し接種することを目標としています。さらに政府は、タイに居住する全て接種希望者は、その国籍を問わずワクチンの提供を受けることができると述べました。

今までの政府の具体的なワクチン調達計画は下記の通りです。

図表³ タイ政府によるワクチン調達計画

ワクチン	FDA登録日	2021年									合計
		1月~5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月		
アストラゼネカ (英)	1月20日	192万回分 (調達済)	342万回分						月間1000万回分		
シノバック (中国)	2月22日	750万回分 (調達済)	月間200万~300万回分の調達						1000万~1500万回分		
ジョンソン・エンド・ジョンソン (米国)	3月25日						500万~2000万回分			500万~2000万回分	
モデルナ (米国)	5月13日						400万回分			400万回分	
シノファーム (中国)	5月28日		100万回分 (調達済)							100万回分	
ファイザー (米国)	登録申請済 FDAの検討中				2000万回分				2000万回分		

※2021年6月23日時点

出典：バンコク日本人商工会議所 (JCC) よりデータ

タイのワクチン接種登録方法は？

60歳以上や指定の慢性疾患のある方は、アプリ「モーブローム」経由の登録が可能ですが、県別にアプリなどを通じて登録する体制に移行するため、予約は5月末で終了しました。しかし、既に予約した方は予定通りにワクチン接種を受けることができます。

タイ国内でのワクチン接種方法については、現状以下の3通りがございます。

① 県別アプリを通じてワクチン接種登録

バンコク都に居住する方の場合、

- a. 18~59歳対象者は、「Thai Ruam Chai」システムにて登録。（現在、予約満杯）
- b. スマホがない方は7-11や、Family Mart、Top Daily、Mini Big Cなどの受付にて登録。

- c. クルンタイ銀行系パオタンアプリにて登録。
- d. AIS や、True、Dtac など携帯電話会社にて登録。
- e. 60 歳以上若しくは指定の慢性疾患のあるタイ在住外国人は、「www.thailandintervac.com」
サイトにて登録可能。（現在、予約満杯）また、病院での（オンサイト）登録。

バンコク都以外に居住する方の場合、

- a. ノンタブリ県や、チェンマイ県、プーケット県、ナコンラチャシマ県など、県が運用する独自のオンラインシステムにて登録。
- b. スマホがない方は、プライマリ・ヘルス・ケア（以下 PHC）の活動を行っているビレッジヘルスボランティア（以下 VHV）にて登録可能。

② 団体ごとの接種登録

③ ワクチン接種登録（on-site registration）

上記は、無料でワクチン接種が受けられる政府のスキームです。その一方で、有料でのワクチンの提供についても予約が開始されました。5 月末より、団体向けシノファーム製の予約を開始し、6 月末より、外国人も含む一般的なタイ人向けモデルナ製の予約が始まりましたが、あっという間に予約が埋まってしまいました。

現状を見ると、ワクチンの調達が遅れ、ワクチン接種の需要に対してする供給はまだ十分とは言えません。

2021年6月

※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；神谷 靖子 Yasuko Kamiya

Address : 1 VASU1 Building, 12 FL., Room 1202/D, Soi Sukhumvit 25,
Sukhumvit Rd., Klongtoey-Nua, Wattana, Bangkok 10110

Tel : +66-(0)-2-261-1058

Mobile : +66-(0)-89-200-7763

Mail : shimane-bizsup@aapth.com

▶ タイ経済指標

項目	単位	2018	2019	2020	2021
GDP 成長率	前年比 (%)	4.2	2.4	-6.2	-2.6 (1~3月)
人口*	千人	67,869	68,021	68,152	68,161 (1月)
労働者の数*	千人	38,353	38,207	39,451	38,750 (3月)
失業率**	%	1.06	0.99	1.62	1.96 (3月)
最低賃金* バンコク	バーツ/日	325	325	331	331
チョンブリー		330	330	336	336
アユタヤー		320	320	325	325
ラヨン		330	330	335	335
賃金：全国製造業の平均	バーツ	12,831	13,131	13,562	13,388 (3月)
インフレ率**	前年比 (%)	1.06	0.71	-0.84	0.85 (5月)
中央銀行政策金利*	%	1.75	1.25	0.50	0.50 (6月)
普通貯金率**	%	0.47	0.47	0.31	0.25 (6月)
ローン金利(MLR) **	%	6.32	6.29	5.60	5.42 (6月)
SET 指数*	1975年：100	1,563.8	1,579.84	1,449.35	1587.79 (6月)
バーツ/100円**	バーツ	29.26	28.48	29.33	28.64 (6月)
バーツ/米ドル**	バーツ	32.31	31.05	31.29	30.81 (6月)
円/米ドル**	円	110.4	109	106.8	107.7 (6月)
車販売台数 (1月からの累計)	台数	1,041,311	1,019,602	779,857	328,383 (5月)
BOI 認可プロジェクト	件数	1,469	1,500	1,501	452 (1~3月)
BOI 認可プロジェクト金額	10億バーツ	549.48	447.36	361.41	100.11 (1~3月)

*期末、**平均