

進化、膨張する 「タイ・プラス・ワン」



後藤 康浩

日本経済新聞
編集委員

産業は製品、企業、集積などさまざまな面で盛衰の速度を増している。製品ではノートパソコンからタブレットPC、携帯電話からスマートフォンへの転換がその例であり、企業ではソニーからアップル、ノキアからサムスンが当てはまるだろう。だが、より大きな動きは産業集積の盛衰だ。今、アジアでは中国・広東省からタイを中核とするインドシナ半島への産業集積のシフトが急激に進んでおり、インドシナ半島は世界の「モノづくりの十字路」に変貌を遂げつつある。

成長し、高度化するタイと その周辺の産業集積

まず、見なければならぬのはタイの政治混乱である。タクシン元首相支持派と反タクシン派の対立、衝突はタクシン政権が崩壊した2006年からすでに9年目に入っている。北部、東北部の農民や労働者層を基盤とするタクシン派とバンコクのホワイトカラー、知識階層、メディアなどが組んだ反タクシン派の対立という構図のもと、タクシン氏の妹であるインラック首相がタクシン氏の帰国のための恩赦をゴリ押ししたのが昨年秋からの混乱の直接的な原因だ。議会解散、バンコク封鎖、非常事態宣言、総選挙と両派が持ち札を切ったが、出口はみえない状況だ。

だが、今回、現地をみて感じたのは、タクシン支持派の「赤シャツ」も反タクシン派の「黄シャツ」も長期化した対立にうんざりし、ある種の共通認識が生まれつつあるということだ。「タクシン氏は罪を受け入れ、刑に服すとともに、政治は民主主義のルールに基づき選挙で決めよう」というものだ。タクシン支持派でも「恩赦は許されない」と主張する人は多く、反タクシン派でも「選挙を否定すれば民主主義が崩れる」と言う人が少なくなかった。従来の「赤シャツ」対「黄シャツ」という区分けが不鮮明になり、赤と黄が融合し、オレンジ色に変わりつつあるという印象だ。タイの「オレンジ化」である。

これまではプミポン国王が何らかの考えを表明し、

軍部も無言の意思表示で、事態がとりあえず沈静化する「仏の見えざる手」とも呼ばれる、他人任せで、曖昧模糊とした解決がタイの特徴だった。だが、今は国民自身の手による解決の意思が高まり、具体的な動きに進みつつあるようにみえる。これはおそらく、タイの政治的成熟以上に、外部環境が促しているといえるだろう。タイが東南アジア諸国連合（ASEAN）最大の産業集積となり、「陸のASEAN」とも呼ばれるインドシナ半島全体の経済成長のカギを握ることになった、という事実である。タイが政治混乱を続ければ、インドシナ半島にこれ以上の発展はない、という目に見えない力がタイにかかっている。逆に言えば、それほどタイと周辺の産業集積は成長し、高度化している。

状況は「チャイナ・プラス・ワン」と「タイ・プラス・ワン」の複合として説明できる。いうまでもなく、中国は2005年以降、人件費と人民元のダブルの上昇で、グローバル生産拠点としての力を急激に低下させた。縫製、玩具、靴など労働集約型の輸出産業がまず、中国を抜け出し始め、それが電機、電子などより付加価値の高い産業にまで広がっている。ただ、中国自体が巨大な市場であるため、多くの企業は中国拠点を内需向けに振り替えるなど中国拠点を維持し、もうひとつ別の人件費と通貨が割安な国での生産拠点をもつようになった。中国の政治リスクを考えたダブル拠点という狙いももちろんある。いずれにせよ「チャイナ・プラス・ワン」は進み、その行き先としてASEAN、とりわけタイや周辺国が選ばれてきた。

それを受けて、2010年以降、日本企業は再び、怒濤の勢いでタイに生産拠点を開設。タイへの外資の直接投資の6割が日本というまでに膨張した。だが、タイの人口は6800万人で、工場労働力はたちまち払底、11年以降、タイの失業率は0.4~0.8%という完全雇用状態になり、人手不足が深刻化した。その結果、起きた波がカンボジア、ラオスなどへの工場シフトの動きだ。といってもカンボジアなどの生産インフラはまだ未熟で、部品、材料をタイなどから運び込まざるを得

ない。あくまで手間のかかる一部の工程をカンボジアなどに移すという「分業型移転」であり、それを「タイ・プラス・ワン」と呼ぶようになった。

モノづくり競争力を高めつつある「タイ・プラス・ワン」

「タイ・プラス・ワン」はカンボジアであれば、タイ国境に近いポイペトや南部のコッコンなどが代表的な拠点であり、ラオスではサバナケットが知られている。タイのマザー工場からのトラック輸送が便利で確実なこと、電力インフラなどが整っていることが条件だ。ミネベア、矢崎総業、ミカサボールがカンボジア、ニコンがラオスにそれぞれ分工場を設け、稼働している。

タイ東南部のラヨン県に工場をもつミカサボールは、カンボジア南部でタイ国境から3キロほどコッコン工業団地に分工場を置く典型的な「タイ・プラス・ワン」モデルであり、ラヨン県の工場とコッコンの工場はトラックで4時間ほどにすぎない。原料のゴムや合成皮革、化学品などはタイから運び、コッコンの工場では中間品にしてラヨン県の工場で最終仕上げをしたり、コッコンで最終製品にまで仕上げ、バンコク南部のレムチャバン港から輸出するという。興味深いのはタイ工場のベテラン作業員がコッコンの工場に生産指導に出張し、手取り足取り教えていることだ。マザー工場と分工場が近いということに加え、タイ語とカンボジア語が似通っており、コミュニケーションがとりやすいこともこうした展開を可能にしている。「タイ・プラス・ワン」は単なる分業以上に深みと優位性を備えた枠組みなのだ。

もうひとつ「タイ・プラス・ワン」で重要なのは道路網だろう。インドシナ半島には大きくベトナム中部のダナンからラオス、タイを通り、ミャンマーのモラマインに至る「東西回廊」とバンコクから東に進み、前述のポイペトやカンボジアの首都、プノンペンを通り、ベトナムのホーチミンまで至る南部回廊がある。さらにタイ東南部の海岸線を走り、コッコンに至る街道もある。現状では南部回廊が最も整備され、沿線にも工業団地が建設されているため、活発な産業動脈になっている。南部回廊はバンコクから西に向かうとカンチャナブリを通り、ミャンマー国境を越え、今、日本とタイが開発を推進しようとしているダウエーに至る。ミャンマー部分の160キロはまだ砂利が敷かれた道路にすぎないが、拡張、舗装され、南部回廊の延

長として機能し始めるまでに時間はさほどかからないだろう。ダウエーの港ができれば南シナ海とインド洋が結ばれ、インドシナ半島の産業競争力はさらに高まるのは間違いない。

そうなれば「タイ・プラス・ワン」は一部の工程のシフトではなく、工場全体の移転にもつながってくる。モノづくりにおいて異なる場所との分業は在庫、物流コスト、生産リードタイムのいずれをとっても無駄でしかないからだ。「タイ・プラス・ワン」はいずれ産業分野別の国ごとの分散、自動車、電子機器など部品の裾野が広い産業における最終組み立てと部品供給といった形に進化していこう。すでにその兆しはみえつつある。

物流面ではすでにタイがハブとして機能している。近鉄エクスプレスが始めている「バンコク・ゲートウェイ・サービス」はインドシナ半島5カ国とマレーシアから集めた完成品、部品をバンコクに集め、仕分けしたうえで、米国、欧州、日本などに送るという「ハブ・アンド・スポーク」の物流網で急激に取扱量が増えているという。半導体から電子機器、自動車部品、衣料品、靴さらにはカツラまで集荷され、世界に運ばれていた。スワンナプーム空港の貨物取り扱い量はこれまでASEANの物流ハブといわれたシンガポールのチャンギ空港に迫りつつあるという。来年に発足するASEAN経済共同体（AEC）はインドシナ半島の産業集積をさらに成長させるだろう。

では、中国はどうなるか？ 中国の生産基盤は強固であり、揺らがないとみられてきたが、輸出型製造業をとどめるのはますます難しくなり、中国内需のための生産集積への変化は進むだろう。それも下手をすれば、労働集約型の製品はASEANや南アジアからの輸入品の大量流入で、市場を奪われるおそれがある。それを予感させる事例が農産物のコメだ。中国は世界最大のコメ生産国で、コメの自給堅持は中国政府の食糧安全保障の要だったが、今、公式および密輸でベトナム米が大量に流入し、中国産のコメが売れ残る事態になっている。これが工業製品で起きないとは言い切れない。

グローバル企業にとって「チャイナ・プラス・ワン」が遠くない将来に「マイナス・チャイナ」すなわち「グローバル生産の基盤から中国を除く」という選択肢に変わることも想定しておくべきかもしれない。

