

# タイ EEC に積極関与する中国 「一帯一路」リンクによりインフラ分野で存在感

アジア調査部 首席主任研究員

酒向 浩二

03-3591-1375

koji.sako@mizuho-ri.co.jp

- 中国は、産業高度化を目指す「タイランド4.0」政策の実践地である東部経済回廊（EEC）を自国の「一帯一路」構想とリンクさせる形でEECへの関与を強めている
- 中国企業はEECの大型インフラ開発に対し積極的な応札姿勢をみせているほか、EECのデジタル振興ではアリババの存在感が高まっている
- EEC開発を急ぐタイにとって日中競合による開発スピード向上と自国利益の最大化が優先となるが、日中にとってはEECに係る取り組み情報を共有したうえで協調しタイと向き合うことも肝要となる

## 1. はじめに

近年、中国がタイとの経済協力関係を深めている。タイ政府は自国の産業高度化を図る「タイランド4.0」政策を進めており、同国最大の深海港レムチャバン港などを擁するチョンブリーおよび隣接するチャチェンサオ、ラヨーンの3県からなる東部経済回廊（EEC：Eastern Economic Corridor）をその実践の場と位置付け、開発に注力している（次頁図表1）。中国は、そのEECの開発パートナーに名乗りを上げ、積極的な協力姿勢を示している。2016年9月に両国政府の間で協力合意が形成され、2018年8月には王勇国務委員をトップとする500人規模の経済界のミッションがタイに派遣され、EECを視察した。

EECは大きく2分野に分かれてる。一つはインフラ開発で、バンコク首都圏とEECを結ぶ高速鉄道やデジタルパークの新設、既存のレムチャバン港、ウタパオ空港、マタプット港の拡張・近代化などが主要プロジェクトとなっており、特に当該インフラ分野で中国企業の積極的な動きが目立つ。もう一つは産業振興であり、自動車、電子、農業、食品などの既存産業の高度化と、デジタル、航空、ロボット、バイオなど新産業の育成がターゲットとなっている。ここでは、デジタル分野などで中国企業の動きが目立っている。

一方、タイでは5,000社以上が集積して高い存在感を維持してきた日本企業も、既にEEC地域には1,000社超が進出しており（日本政府関係者）、地域開発への関心は高いが、中国企業と比較すると特にインフラプロジェクトへの参画に対しては慎重な姿勢が目立つ。こうした現状を踏まえ、本稿では、2018年12月に筆者が行った現地調査も踏まえながら、中国企業のEECへの関与を日本企業と比較したうえで、日本にとっての示唆について考えてみたい。

## 2. EECに対して積極的な中国

まず、中国のEECへのアプローチの状況を確認しておく。

### (1) 「一帯一路」とEECをリンク

中国政府はユーラシア大陸の東端の中国と西端の欧州を陸路と海路で連結する「一帯一路」構想を2013年以降に推進しており、特に自国に隣接するASEAN地域を「一帯一路」構想における最重点地域の一つに位置付けている<sup>1)</sup>。

タイ政府が「タイランド 4.0」およびそれに伴う EEC 開発を対外公表したのは2016年半ばである。「一対一路」は、中国と周辺国との連結性を強化することに主軸が置かれているが、EEC もまたタイとカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム (CLMV) などの周辺国の連結性を強化することが狙いの一つとなっており、構想面でみると両者の親和性は高かったといえよう。そのためタイ経済を総括するソムキット副首相が2016年9月に訪中して張高麗副総理、王勇国务委員と会談した際、中国はタイの国家改革・経済投資を支援し、タイは中国の「一帯一路」政策に積極的な役割を果たすという相互協力に合意することとなった。

これ以降、中国にとって EEC は「一帯一路」における ASEAN のゲートウェイの一つとなり、中国による EEC 向けの投資は「一帯一路」構想の一環という位置づけとなった。2017年9月には、中国で開催されたブラジル、ロシア、インド、中国、南アフリカ (BRICS) 首脳会議にプラユット暫定首相が特別に招待された。同首相は習近平国家主席と会談し、中国は EEC を、タイは「一帯一路」をそれぞれ支援することを再確認している。

図表 1 EEC 開発計画の概要



(資料) EEC 事務局

こうした経緯を経て、2018年8月にバンコクで開催された「タイ・中国ビジネスフォーラム」の場で、ソムキット副首相は、「中国の「一帯一路」政策により ASEAN は世界各国との戦略接続拠点に変わった。その中心のタイは、CLMV や中国、インドとの結びつきが強い。中国企業にとって（投資先として）最適な国だ」と発言し、「一帯一路」と EEC の親和性を改めてアピールした。フォーラム開催後、王勇国務委員の大規模ミッションが EEC を視察し、「一帯一路」と EEC のリンケージ強化が始動することとなった。

EEC の大型インフラは 2018 年 11 月から入札が始まった。本稿執筆時点では高速鉄道の入札は開始、その他は入札書類購入の段階であるが、中国鉄道建設（中国鉄建）が高速鉄道においてタイの大手財閥であるチャロン・ポカパン・ホールディングス（CP）が組成するコンソーシアムに参画し<sup>2</sup>、その他のプロジェクトでも同社はすべて入札書類購入を行うなど（図表 2）、中国企業の積極的な姿勢がみられる。

## （2）デジタル分野では中国アリババが前面に

このほか、中国最大の電子商取引（EC）プラットフォームであるアリババ集団は、EECにおけるデジタル分野の振興で存在感を高めている。タイ政府は、デジタル分野のパートナーの有力候補としてアリババ集団に対するアプローチを強化し、2016年10月にアリババ集団と協力覚書を締結している（次頁図表3）<sup>3</sup>。タイ政府はEECにおけるデジタル分野の振興を図るうえで、アリババの越境EC物流網に加え、人材支援にも期待しており、これに対してアリババ集団はEEC内にスマートシティハブを設置すると共に、人材育成を支援する。具体的には、EEC内に広大な物流拠点をまず設置し、EECを中国・ASEANの越境ECハブに育てていく意向を示している。

図表 2 EEC インフラ案件に対するタイ、中国、日本企業の関与

	タイ企業	中国企業	日本企業
高速鉄道の新設 (入札参加)	CP連合（CPホールディングス、BEM、CK、ITDなど）、 BTS連合（BTS、シノタイ・エンジニアリング、ラチャブリ・エレクトリシティ・ジェネレーションなど）	中国鉄建（CP連合に参画）	—
レムチャバン港の拡張 (入札書類購入)	CPホールディングス、PTTタンク・ターミナル、ITDなど	中国鉄建、中国交通建設、蛇口集装箱碼頭など	伊藤忠商事、三井物産、住友商事、フジタなど
マタブット港の拡張 (入札書類購入)	PTTグローバル・ケミカル、ITDなど	中国鉄建、中国交通建設、中国水利水電建設集団など	東京ガス、三井物産など
ウタパオ空港の拡張 (入札書類購入)	バンコク・エアウェイズ、タイ国際空港など	中国鉄建、中国交通建設、中国水利水電建設集団など	海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）、三井物産、双日など

(注) 1. 欧米や ASEAN 企業も入札書類を購入しているがタイ、中国、日本企業のみを抜粋。現地法人が入札対応している場合もある。

2. 高速鉄道以外は、今後国際コンソーシアムが形成される予定だが、執筆段階では不明。

(資料) 各所報道より、みずほ総合研究所作成

### (3) 中国製造業のタイ進出も進展の兆し

さらに、中国は、現時点では小規模にとどまるEEC地域への製造業の進出についても、受け皿となる工業団地の整備を通じて後押しする方針である。その一例として、タイの工業団地大手アマタがEEC内のラヨーン県で開発するアマタ・ラヨーン工業団地内に設けられた「タイ・中国ラヨーン工業区」が挙げられる。当該工業団地には日本企業が数多く入居するが、その一角に設けられた同工業区は中国企業と共同で2006年から操業が続けられ、2017年に敷地面積を倍増したことで80社から100社超まで入居企業が増加している。既に中資系銀行や工場の外内装を請け負う中資系企業も進出するなど、中国企業のサポート体制が整っている（図表4）。現地では、「米中貿易摩擦は、輸出型中国製造業のタイへの投資拡大を促している」（地場金融機関）との声も聞かれた。

ASEAN内需を狙う中国製造業の市場開拓も始まっている。上海汽車はCPグループと合弁でEEC内のチョンブリー県に年産10万台の工場を新設し、買収した英国MGのブランドで2017年末に自動車生産を開始している。

図表3 アリババ集団とタイ政府の協力（概要）

① 中小企業支援	タイの中小企業3万社のECトレーニングを行い、これらの企業がタイ国内外のECプラットフォームにアクセスすることを支援する
② デジタル人材支援	タイの1万人の人材のデジタルテクノロジーの習得を支援する
③ 物流支援	アリババが、タイのサプライチェーン及び物流システムの構築を支援する
④ EEC 支援	EECにおいてアリババとタイ政府は協力し、タイにASEANにおけるデジタルテクノロジーハブ及びデータセンターを設置する

(資料) アリババプレスリリース「Thailand and Alibaba Sign Agreement to Help Thai SMEs Succeed in Online Commerce」(2016年12月8日)より、みずほ総合研究所作成

図表4 タイ・中国ラヨーン工業区



(資料) 筆者撮影 (2018年12月)

### 3. EEC のインフラ関連プロジェクトへの参画には慎重な日本

続いて、日本のEECへのアプローチをみていく。

#### (1) EECへの関心は高いが、大型インフラプロジェクトの採算性は疑問視

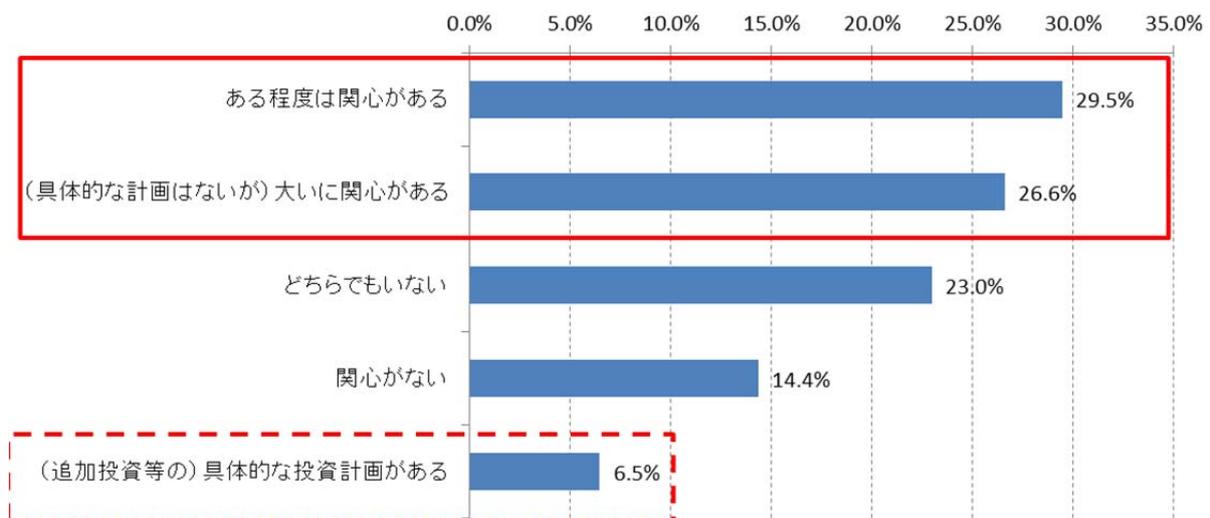
日本も比較的早い段階からEECへの関心を示していた。2017年9月に世耕経済産業大臣をトップとする約600名の日本経済界のミッションが日タイ修好130周年を記念してタイを訪問した。ミッションはEECを視察し、その様子は連日タイのメディアでも大々的に取り上げられて経済紙の1面を飾った。

盤谷日本人商工会議所（バンコク日本商工会）が2018年5月に行ったアンケート調査によると、EEC政策の重点産業に該当するタイ進出企業の内、EEC地域への投資に対して、「ある程度は関心がある」と「（具体的な計画はないが）大いに関心がある」の回答を合わせると計56.1%の企業が関心を示しており（図表5）、日本企業はEECには比較的高い関心を示している様子が見えてくる。

他方で、「（追加投資等の）具体的な投資計画がある」と回答した企業は6.5%にとどまっている。同アンケートでは、EEC政策において改善すべき点についても質問しているが、「タイ政府による甘い需要見通し」が35.9%で最多、「EEC開発計画における不透明なタイムスケジュール」が34.6%でほぼ同程度の回答率で並んだ（次頁図表6）。

このことは、日本企業が、EEC関連の大型インフラプロジェクトの採算性を疑問視し、EEC開発の将来展望には不透明な面が残ると冷静に捉えていることを示している。

図表5 EEC 地域への投資への関心



(注) n=EEC政策の重点産業に該当する事業を有するタイ進出日系企業139社  
(資料) 盤谷日本人商工会議所「JCC2018年上期 日系企業景気動向調査(概要)」より、みずほ総合研究所作成

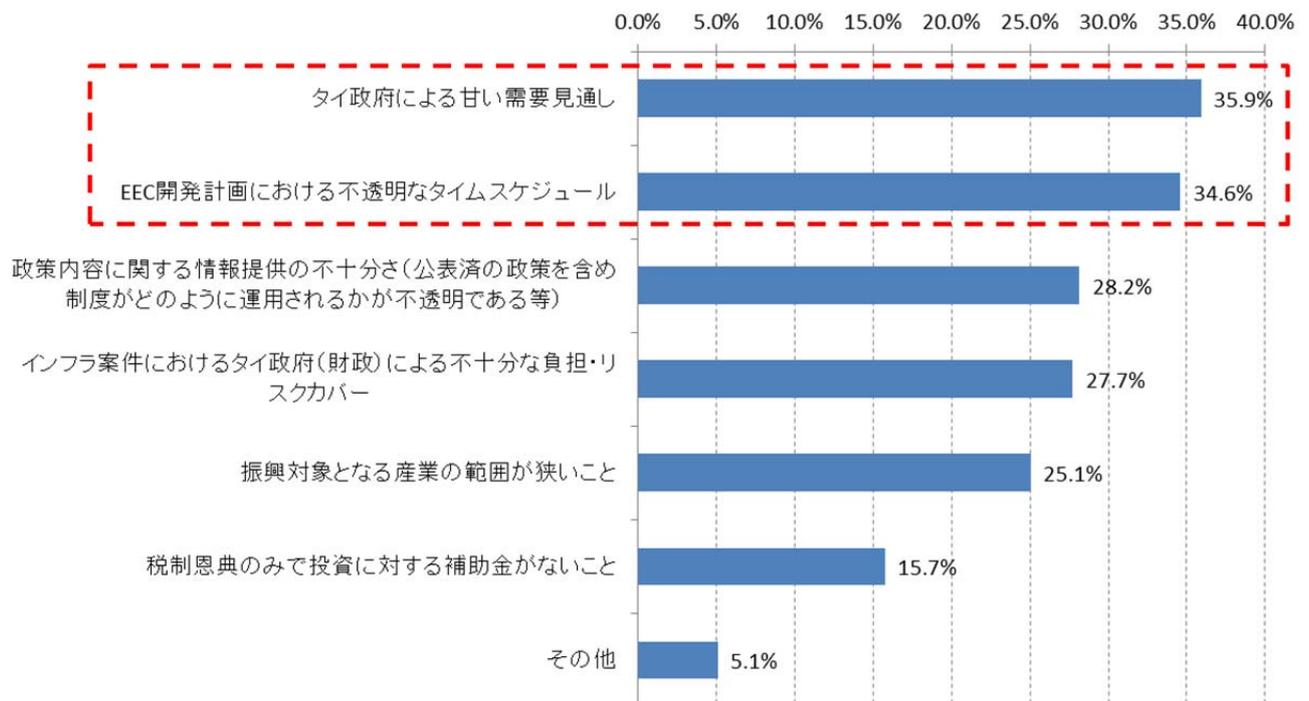
タイ政府はEEC開発には1.5兆バーツ（約5兆円）のコストを見込んでおり、その大半は民間資金で賄うとしている。例えば、首都圏のドンムアン、スワンナブームとEECのウタパオの3空港を結ぶ220km、建設費2,200億バーツ（約7,500億円）の高速鉄道について、多数の日本企業は採算性確保が厳しいとみている。現在のウタパオ空港は、軍民共用のために3,000m超の大型滑走路は有するもパタヤビーチなどに向かう観光客向けのローカル空港にとどまっており<sup>4</sup>、近郊の近代化や滑走路の増加を図っても空港間連結の高速鉄道に経済性を見いだすことは困難と推察されていることが主因である。

そのため、日本側はタイ政府に対して、当初定めた乗客数に達しなかった場合に運営企業の損失を補填するライダーシップ保証を求めたが、受け入れられなかった模様である（日本政府関係者）。その結果、コンソーシアム入りを模索していた日本企業は、最終的にコンソーシアムから外れることとなった（前掲図表2）。

## （2）産業高度化の意向を強めるも、EECにおける人材不足を懸念

一方で、既存産業の振興面でタイ政府が最も期待しているのは製造業を主体とする日本企業である。ソムキット副首相は、2017年および2018年の訪日時に「EEC内のインフラ整備や次世代型産業の誘致を進めることでタイをアジアのハブにすることを目指す。製造技術は友好国日本に期待している」と発言しており、既存投資の次世代化や研究開発拠点の新設などへの期待を高めている。タイ政府が志向する産業高度化にあたっては、EECに集積する日本企業との協力・協調は欠かせないとの認識である。

図表6 EEC政策の改善点



(注) n= タイ進出日系企業 451社

(資料) 盤谷日本人商工会議所「JCC2018年上期 日系企業景気動向調査(概要)」より、みずほ総合研究所作成

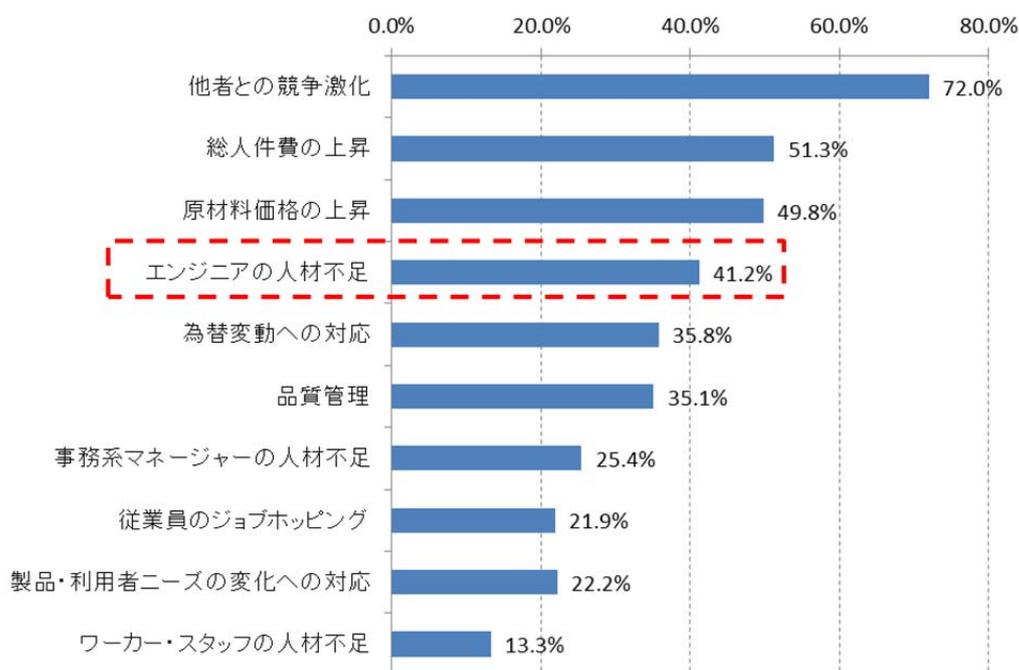
日本企業は、タイにおいて生産コストの上昇が続く中で、高度化に着手している。特にその動きが注目されているのは自動車産業であり、トヨタ自動車がEEC内の工場ではハイブリッド車の生産を2018年以降に増産させていることはタイの政策にコミットした動きとみることができよう。さらに自動車業界のビジネスモデルの変革をもたらすCASE（コネクティッド化、自動運転化、シェアリング、電動化）の潮流はタイを基軸にASEAN全域にも広がりつつあり、その際の中核拠点として自動車産業および電子産業の集積するEECは高い潜在力を有しているといえよう。

他方で、それを支える理工系の高度人材は不足しており、日本企業にとって頭の痛い問題となっている（日系自動車産業、日本政府関係者）。バンコク日本商工会は、2017年にタイ政府に対してEEC政策への要望書を提出し、EEC域内のインフラ整備推進、新技術・サービスの規制緩和、人材育成支援などを求めている。これらの条件が満たされれば、日本企業はEECを製造業高度化のハブとして活用することができよう。

ただし、人材育成のハードルは低くない。人材育成は相当の時間・労力が必要となるうえ、EECは、高度人材の供給先となるバンコク首都圏から離れており、人材確保は容易ではないと見込まれるためである。これに対しては、「高速鉄道が完成すれば、バンコクからEECまで1時間で通勤できる。渋滞のバンコクを避けて、EECに通勤したいという高度人材の強いニーズがある」（タイ政府関係者）との意見も聞かれたが、日本側とタイ側の認識は現時点では食い違っているようである。

前述のアンケートでは、経営課題として日系製造業の41.2%が「エンジニアの人材不足」と回答しているが（図表7）、これはバンコクを中心とした調査であり、EEC全域に限るとこの回答率はより高まるとみられる。日系製造業はEECに既に根を下ろしているが故に、タイ政府が思い描くプランと現実との乖離を冷静に見つめているともいえそうである。

図表7 経営上の問題点



(注) n= タイ進出日系製造業 279 社

(資料) 盤谷日本人商工会議所「JCC2018 年上期 日系企業景気動向調査 (概要)」より、みずほ総合研究所作成

#### 4. 中国の EEC 参画の日本にとっての示唆

タイ政府は、今後も日本と中国に対してEECへの積極関与を求めてくるものとみられる。日本にとってEECは既に集積が進んでいる地域であることから、同地域開発は事業環境の改善の意味合いが強いといえる。他方で、中国にとってEECは、「一带一路」の一環としてのインフラプロジェクトの受注先、ASEANにおける新たな輸出および市場開拓の拠点確保という意味合いが強まっている。

最後に、中国のEEC参画の動きをタイの対応も踏まえて整理し、日本にとっての示唆について考えてみたい。

##### (1) 中国の強みはインフラ開発に係るスピードだが、着工後諸課題が顕在化する懸念は煽る

EECの投資環境の改善にはインフラ整備が不可欠である。「一带一路」とEECをリンクさせる中国の参画は、インフラ投資を活発化させる起爆剤となっている。タイがEEC開発を急ぐ背景として、「タイは少子高齢化がASEAN諸国の中でも進んでおり、大型インフラは今取り組まないと将来は財政的により厳しくなるという意識が政府内に根強いことがある」（高速鉄道に関わる日本の理工系研究者）との指摘があった。その点、中国はインフラ事業に取り組むスピードが速い点がタイにとっては魅力的に映っている（タイ進出日本企業）ようである。

EECの高速鉄道案件では、日中タイの共同案件とすることも3カ国の政府間では模索されたが、「フイジビリティ・スタディ (F/S) よりもまずはプロジェクトを前に進めようとする中国企業と、しっかりF/Sを行い一旦コミットしたらやり切ろうとする日本企業の足並みが揃わなかった」（日本政府関係者）との指摘の通り、まず受注することを重視するスタンスの中国と、採算性を重視する日本のアプローチの違いが改めて浮き彫りになった結末となっている。日中の姿勢の違いは今後も大きく変わらず、EECの大型インフラ開発においては、中国の積極姿勢が引き続き受注に有利に働くことになるだろう。

他方で、中国の「一带一路」政策は、ラオス、カンボジアなどの「一带一路」の沿線諸国で対中債務の拡大をもたらしており、大型プロジェクトの着工後に、債務問題の顕在化でプロジェクトが頓挫したり見直されたりするケースがマレーシアなどタイの近隣国で起きている<sup>5</sup>。これらの事象に対しては、「タイは近隣国と異なり中国政府からの借り入れには慎重である。あくまで民間資金主導で進めていく」（タイ政府・タイ金融機関）とのことであった。財政健全性の観点からは評価できる姿勢であるが、中国企業によるF/Sが十分行われていない可能性を踏まえると、着工後に採算性への疑義などから民間の開発資金供給が続かずプロジェクトが停滞するリスクはあろう。

日本側としては、中国の拙速な対応に動じることなく、事業の採算性を重視し、一旦コミットしたらやり切ろうとする姿勢がプロジェクトの持続性を高め、タイとの信頼関係構築を梃子とする受注機会につながるとの認識を堅持すべきであろう。

##### (2) デジタル分野では中国の存在感が高まるが、既存産業の高度化では日本の役割は大きい

タイ政府が目論むEECの新産業であるデジタル、航空、ロボット、バイオの振興については、総じてハードルが高いと見込まれるが、この内デジタルにおいては、アリババグループのコミットによって中国

主導で進捗する可能性が高まっている。タイEECは、中国との越境物流ハブとして成長していく可能性があるだろう。日本企業にとっては、この越境物流網を活用することは一考に値しよう<sup>6</sup>。また、米中貿易摩擦が熾るなかで、中国企業が貿易摩擦を回避するための迂回投資先としてEEC内の工業団地などの投資受け皿整備が進むタイを選択肢の一つとする動きも続くであろう。

他方で、自動車、電子、農業、食品などの既存産業の高度化という面ではタイ政府の日本企業への期待は大きい。中国は、自国で製造業高度化策である「中国製造2025」<sup>7</sup>を実行している最中であり、タイとは製造業高度化という点では競合している。その点、製造技術優位性のある日本企業は、タイとの補完性を見出しやすく、EECにおいては中国に対して優位性を発揮し易いであろう。

日本企業は、中国の「中国製造2025」にもコミットしようとしているが、中国においては、米国が強く指摘するように、知的財産流出懸念や重要データの中国外への持ち出し規制などが残存する。タイにおいてはそのようなリスクが相対的に低い点は、EECで産業高度を図るうえでのメリットとなるだろう。ただし、EEC圏内においては産業高度化を支える高度人材が不足しており、当面は圏外から人材を呼び込む必要がある。その点が高度化の障害となるとの認識を日本企業は強めている。ハードインフラ同様にソフトインフラも重要という点はタイ政府に引き続き指摘していく必要があるだろう。

### **(3) 日本にとっては、民政移管後のタイ政府への働きかけが重要**

「タイランド4.0」およびそれに係るEEC開発をリードしてきたのは2014年にクーデターでタイを掌握した軍政である。2019年3月24日に総選挙を実施して民政移管を行う予定となっており、軍政は、総選挙前にEECの大型インフラの入札を終えるべく準備を進めている。総選挙後も軍政の影響力の強い政権が発足する可能性が高いが、議会が再開されることから野党の意見を一定程度聞き入れることは不可欠となる。そのため、民政移管後は、EEC開発についてタイ全土の地域開発とのバランスに配慮した調整が行われる可能性が高い（タイ政府関係者）。

その際こそが、軍政下で露呈した「タイ政府による甘い需要見通し」や「EEC開発における不透明な開発スケジュール」（前掲図表6）といった課題や「エンジニアの不足」（前掲図表7）といった懸念に関してタイ政府に包括的な再検証を促す好機となるだろう。そこで日タイ協議の場を設定できれば、EECの持続的発展にもつながる一助になるものとして期待される。

なお、EECにおいては、当事国タイの立場に立つと、日中を競合させることで、開発スピードを速めたうえで有利な条件を引き出そうという原理が働きやすい。実際にEECのインフラ受注では日中が競合するケースが目立っている。タイが目論む競合が過度に激化して日中が疲弊することを回避するためには、日中政府間の相互信頼関係の構築のうえで、お互いにEECに係る企業の取り組み状況を共有することが肝要となるだろう。そのプロセスの積み重ねのなかで、日中の協力姿勢を示しつつタイと向き合うことが、結果的には過度な競争による日中の疲弊回避につながり、日中の持続的な関与によるタイの新たな地域開発の成功にもつながるだろう。

## 【参考文献】

- 酒向浩二（2015）「中国シンクタンクが明かす「新シルクロード構想」の全容」（みずほ総合研究所『みずほレポート』2015年7月22日）
- 酒向浩二（2016）「2025年の製造強国入りを目指す中国の新製造業振興策」（みずほ総合研究所『みずほレポート』2016年6月27日）
- 酒向浩二（2018a）「中国アリババの海外展開に呼応するタイ・マレーシア」（みずほ総合研究所『みずほレポート』2018年2月27日）
- 酒向浩二（2018b）「中国「一带一路」のASEAN展開」（みずほ総合研究所『みずほインサイト』2018年7月20日）
- 末廣昭（2017）「「Thailand4.0」 東部経済回廊 一带一路イニシアティブ」（アジア経済研究所「一带一路研究会」2017年10月31日）
- 

<sup>1</sup> 詳細は、酒向（2015）参照。

<sup>2</sup> CP 連合か BTS 連合のいずれかが落札のため、中国鉄建設の参画は確定ではない。

<sup>3</sup> 詳細は、酒向（2018a）参照。

<sup>4</sup> 中国（南寧、マカオ）、マレーシア（クアラルンプール）、ロシア（イルクーツク）などとの直行便がある。

<sup>5</sup> 詳細は、酒向（2018b）参照。

<sup>6</sup> 中国のデジタル政策においては、サーバーの国内設置を義務化するなど、デジタル保護主義ともいえる政策に対して先進国の懸念が高まっているがタイにおいては批判は少ない。むしろ中国に同調する姿勢も一部にみられる。

<sup>7</sup> 詳細は、酒向（2016）参照。

---

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。なお、当社は本情報を無償でのみ提供しております。当社からの無償の情報提供をお望みにならない場合には、配信停止を希望する旨をお知らせ願います。

---