

タイ国における新造船建造並びに それに伴う関連産業の市場需要と 今後の投資環境に関する調査報告書

2012年3月

社団法人 日本船用工業会
財団法人 日本船舶技術研究協会

は じ め に

(社)日本船用工業会では、我が国造船業・船用工業の振興に資するために、ポートレースの交付金による日本財団の助成金を受けて「造船関連海外情報収集及び海外業務協力」事業を実施しております。その一環としてジェトロ関係海外事務所を拠点として海外の海事関係の情報収集を実施し、収集した情報の有効活用を図るため各種報告書を作成しています。

本書は、(社)日本船用工業会と日本貿易振興機構(ジェトロ)が共同で運営しているジェトロ・シンガポールセンター船用機械部(村岡英一所員)が、タイにおける船用工業製品の輸出及びタイ国への投資の可能性について検討するため、投資環境及びタイの海運や造船産業について調査したものです。

本書が、関係者の皆様の参考になりましたら、幸いです。

ジェトロ・シンガポールセンター船用機械部
(社団法人 日本船用工業会共同事務所)
ディレクター 村 岡 英 一

目 次

1. タイ国概要.....	1
1.1 概要.....	1
1.2 経済動向.....	2
1.3 輸出.....	7
1.4 タイ FTA (EPA 含む)	9
1.5 直接投資	11
1.6 日タイ間の貿易・投資.....	13
2. 海事産業.....	16
2.1. 海運.....	16
2.2. 運輸省海事局 (Marine Department)	27
2.2.1. 海事局業務及び組織.....	27
2.2.2. 海事局組織表.....	28
2.2.3. 海事振興委員会.....	29
2.2.4. 財政支援.....	31
2.2.5. 税制上の優遇措置	33
2.3. タイ工業省.....	34
2.3.1. 工業省産業経済局 (Office of Industry Economy) 組織表	34
2.3.2. 造船マスタープラン.....	35
2.4. 造船産業.....	36
2.4.1. タイ主要造船所.....	40
2.4.2. タイ造船・修繕工業会主要会員リスト	50
2.4.3. 主要造船所要目.....	54
2.5. タイ船主協会会員リスト.....	56

1. タイ国概要

1.1 概要

タイはインドシナ半島のほぼ中央（北緯 5～21 度・東経 97～106 度）に位置し、西と北にミャンマー、北東にラオス、東にカンボジア、南にマレーシアと国境を接している。国土面積は 513,115 平方キロメートルで、日本の約 1.4 倍、フランスとほぼ同じ大きさに当たり、この国土は①中部平野地域、②東部海岸地域、③東北部高原地域、④北部及び西部山岳地帯、⑤南部半島地域の 5 地域に区別され、その大半が平野部となっている。また、国土面積の約 40%を農地が占めている。

タイの気候は熱帯性気候で、暑季（3月～5月）・雨季（6月～10月）・涼季（11月～2月）の 3 シーズンに分けられ、また、年間の平均気温は約 28℃で、バンコクの平均気温は 4 月が 30℃、12 月が 25℃となっている。



図1 タイ国位置図

表1 タイ国概要

国・地域名	タイ王国 Kingdom of Thailand
面積	513,115 平方キロメートル（日本の約 1.4 倍）
人口	6,388 万人（2010 年、出所：NESDB） 人口密度 124.28（人/km ² ）
首都	バンコク（タイ語名：クルンテープ・マハナコーン） 人口 572 万人（2007 年、国家統計局）
言語	タイ語
宗教	人口の約 95%が上座部仏教、その他イスラム教（4%）、 キリスト教（0.6%）など

1.2 経済動向

JETRO 調査（2011 年）によれば、2010 年のタイ経済はリーマン・ショックから急速に回復し、順調な経済成長を達成した。輸出は 2009 年第一四半期を底にして、世界経済の回復や FTA の進展などに伴い前年比 28.1%増となった。外資企業による 2010 年の投資認可額は、経済回復により最大の投資国である日本をはじめ大きく増加した。

2010 年 4～5 月に大規模な騒乱が起こり、また 2011 年 7 月に行われた下院総選挙で野党が大勝、政権が交代するなど政治的には安定性に欠ける状況が続いているが、貿易・投資などを通じた日タイのつながりは強固なものがあり、投資先としての魅力は衰えていない。2010 年の実質 GDP 成長率は、世界経済の後退により影響を受けた 2009 年の 2.3%のマイナス成長から一転し、7.8%のプラス成長となった。自動車産業を中心に製造業の回復が著しく、第一四半期の成長率は前年同期比で 12.0%となった。その後、四半期ごとの成長率は鈍化したものの、2010 年通年ではアジア通貨危機後で最も高い成長率を達成した。内外需要の増加に伴い国内消費、輸出が増加したほか、民間投資も活発であったことが主因である。

世界経済の回復により自動車産業の集積が再び進んでいるタイでは自動車の生産台数が大幅に増加した。2010 年の自動車生産台数は前年から 64.6%増加し、過去最高の約 165 万台となった。また、国内自動車販売も好調に推移し、2009 年から約 45.6%増加し、過

去最高の 80 万台を突破した。新型モデルの投入や農産品価格の高値安定による農業従事者所得の増加などがその背景としてあげられる。

2011 年 1～3 月期の実質 GDP 成長率は、前年同期比 3.0%となった。世界経済の回復による輸出の拡大、観光部門の拡大、民間投資の増加、農業従事者の所得増加による国内需要の拡大が貢献した。また、東日本大震災によるサプライチェーンへの打撃により、タイの自動車産業を中心に製造業では部品などの調達不足の状態に陥り、減産を余儀なくされるなどの影響が出たものの、当初想定した時期よりも早く通常操業に戻る企業もみられた。タイ国家経済社会開発庁（NESDB）は 2 月に発表した 2011 年の経済成長率見通しを 5 月においても 3.5～4.5%増で据え置いた。



図 2 実質経済成長率

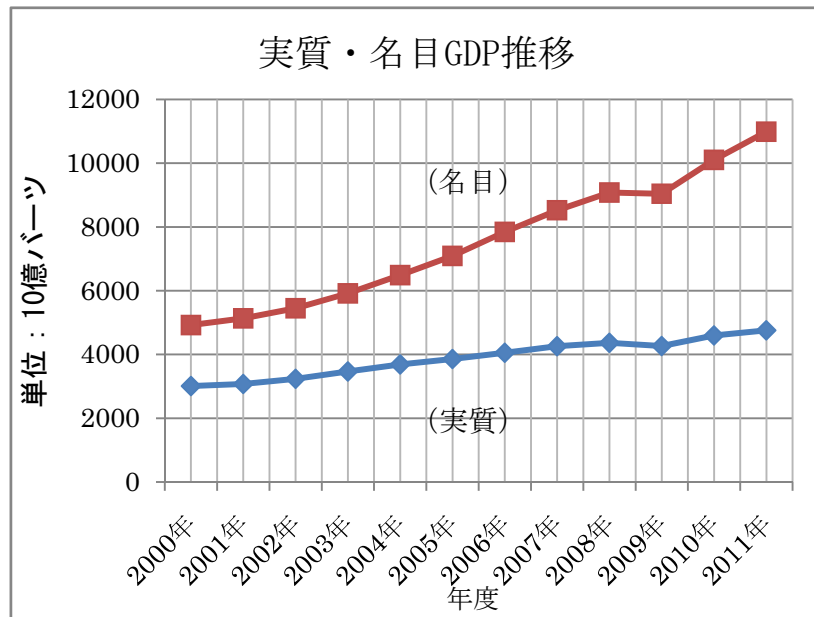


図3 実質・名目 GDP 推移

しかしながら、2011年9月からの大規模な洪水被害が発生し、経済状況は一変した。

当初、今年の経済成長率が3%以下に押し下げられるとの見通しを示したが、10月19日タイ中央銀行は洪水の発生などを受け、2006年以降で初めてとなる政策金利の据え置きを決定した。

タイ財務省2011年11月の月例経済報告を発表し、2011年11月のタイ経済は、洪水災害の余波として景気の明確な減速の兆候を示した。2011年11月の個人消費も同様減少した。これは2011年1月までの付加価値税に反映され、前月の11.3%の伸びに比べて、昨年からはマイナス1.0%減少した。これは2011年11月の消費財の輸入量が、先月比6%の増加から3.9%の遅いペースに減速していることとも一致している。一方、耐久財の消費量は急激な減少となった。これは、2011年11月の乗用車販売数に一部反映され、日本での津波災害発生後の自動車産業の回復による3カ月連続の増加の後、昨年比ではマイナス62.1%の減少となった。この減少は、主に被災地に隣接する自動車部品工場の閉鎖によるサプライチェーンの混乱による自動車生産の停止によるものであった。2011年11月の二輪車販売台数も昨年比マイナス11%と2カ月連続の減少となった。更に、2011年11月の米消費者信頼感指数は4カ月連続減少の61.0ポイントで、過去122カ月の最低レベルに位置している。

この原因は主に1) 洪水が引き起こしたタイのいくつかの地域、特にバンコクと7カ所の工業団地での経済の減速と民間及び公共資産への損害、2) 洪水災害後の生活費高騰への懸念、3) 欧州の債務危機による世界経済の減速があげられる。

タイの国家経済社会開発委員会事務局（NESDB）は 11 月 21 日に 7-9 月期の国内総生産（GDP）を公表し、実質 GDP 成長率は前年同期比で+3.5%となり前期から成長は加速した。また、前期比年率（季節調整値）では 2.1%の増加であった。需要側を見ると、7-9 月期の輸出が前年同月比+17.4%（4-6 月期は同+12.0%）となり、先進国の景気鈍化を受け、先進国向けの輸出は低迷したものの、大きなシェアを占める ASEAN や中国向けの輸出が拡大したため、堅調さを維持した。

輸入も前年同期比+19.3%（4-6 月期は同+15.1%）と伸びているが、純輸出で見ると成長への寄与は 1.4%ポイント（4-6 月期は同 0.3%ポイント）と大幅に増加した。ただし、内需については個人消費が前年同期比+2.4%（4-6 月期は同+2.7%）、投資が前年同期比+3.3%（4-6 月期は同+4.1%）と減速しており、外需主導で成長したと言える。

供給側を見ると、農林水産業が前年同期比▲0.9%（4-6 月期は同+6.7%）と縮小に転じた。なお、これに伴って農家所得が減少したことは、個人消費の伸び悩みの要因となっている。一方、製造業については、前年同期比+3.1%（4-6 月期は同▲0.1%）であり、東日本大震災の影響で縮小していた前期から回復に転じている。特に自動車、ハードディスクドライブ、ゴム・プラスチック製品の加工など主要産業が好調だった。

タイの貿易統計によると、ASEAN 向けの輸出シェアは 23.6%であり、7-9 月期は前年同期比+34.7%（4-6 月期は同+23.6%）と好調だった。また、中国向け（シェア 13.6%）も 7-9 月期は前年同期比+62.8%（4-6 月期は同+22.7%）と急拡大した。一方、先進国への輸出は伸び悩んでおり、例えば、日本向け輸出（シェア 10.2%）は、7-9 月期は前年同期比+21.0%（4-6 月期は同+35.9%）となっている。なお、品目別に見ると、主要輸出品目であるコンピュータなどの電子部品や自動車などが好調だった。7-9 月期の農家所得は前年同期比+7.4%（4-6 月期は同+25.7%）で大幅に鈍化した。

NESDB が 11 月 21 日に発表した第 3 四半期（7～9 月）の GDP 伸び率は前年同期比 3.5%となり、第 2 四半期の 2.7%から 0.8%加速した。震災復興で自動車など主要産業が生産を正常化し、輸出を拡大したため。洪水被害の影響を織り込み、通年の予測は、8 月発表の 3.5%～4.0%から 1.5%に下方修正した。

政府は、復旧や治水対策を実施するとしており、10-12 月期の成長鈍化は避けられないが、年明け以降、迅速に復興作業を実施することが重要となるだろう。NESDB が予想するように 2012 年に成長を大きく回復させるためには、政府主導で復興を効率的に進めることが不可欠である。なお、中長期的には、自然災害への脆弱性に対する懸念を払拭し、質の高い労働力や産業集積地を抱えるという魅力を維持し、海外からの資本吸引力を低下させないよう努力することも必要となってくるだろう。NESDB によれば、洪水の影響は特に北部アユタヤとパトムタニ県で大きい。これらの地域は、一次製品の生産地となっているほか、自動車部品、電子部品、織物、靴、食料、飲料、ゴム・プラスチック製品の主要な供給地でもある。また、すでに 140 万以上の農家が洪水の被害を受けており、合わせて

10-12月の観光客数も従来の510万人から440万人まで減少する見通しである。7-9月期の公共投資の実績や洪水の収束が当初の想定以上に遅れており、本格的に復旧作業が行われるのが年明け以降になると見込まれることを勘案すると、実際の成長率は中銀の予測よりも下振れする可能性が高いと考えられる。なお、11月21日には世界銀行が発表した見通しでは、2011年の成長率を2.4%、2012年の成長率を4.0%としている。

表2 経済指標

項目	2008年	2009年	2010年
実質 GDP 成長率(%)	2.5	-2.3	7.8
名目 GDP 総額 ドル(単位:100万)	272,578	263,711	318,908
一人あたりの GDP(名目) ドル	4,300	4,151	4,992
消費者物価指数(基準年 2007年)	105.4	104.5	108.0
経常収支(国際収支ベース)ドル(単位:100万)万	2,157	21,866	14,837
貿易収支(国際収支ベース)ドル(単位:100万)	-371	19,388	14,083
外貨準備高 ドル(単位:100万)	108,661	135,483	167,530
対外債務残高 ドル(単位:100万)	76,102	75,307	96,913
為替レート (期中平均値、対ドルレート)	33.3133	34.2858	31.6857
通貨供給量伸び率(%)	9.2	6.8	10.9
輸出額 - ドル(単位:100万)	177,778	152,422	195,314
対日輸出額 - ドル(単位:100万)	20,094	15,723	20,413
輸入額 - ドル(単位:100万)	179,225	133,688	182,418
対日輸入額 - ドル(単位:100万)	33,534	25,024	37,854
直接投資受入額 - ドル(単位:100万)	7,543	4,495	4,986

1.3 輸出

2010年の貿易（通関ベース）は、世界経済の急速な回復に伴いタイ経済も急速に回復し、輸出入ともに増加した。輸出は前年比28.1%増の1,953億1,160万ドル、輸入は36.5%増の1,824億650万ドルとなり、貿易収支は129億510万ドルの黒字となった。輸出、輸入とも多くの品目で増加に転じた。輸出について品目別にみると、最も金額が多かったのは、コンピュータ・同部品で188億3,670万ドル、次いで自動車・同部品177億1,330万ドル、宝石・宝飾品116億5,190万ドルとなった。コンピュータ・同部品は17.6%増となったが、中国向けが同品目全体の4分の1以上を占めており、また中国向け輸出の中でも同品目が最大となっている。

表3 タイの品目別輸出入 (単位：100万ドル)

	輸出(FOB)					輸入(CIF)			
	2009年	2010年				2009年	2010年		
	金額	金額	構成比	伸び率 (%)		金額	金額	構成比	伸び率 (%)
コンピュータ・同部品	16,017.4	18,836.7	9.6	17.6	原油	19,113.7	23,905.3	13.1	25.1
自動車・同部品	11,120.7	17,713.3	9.1	59.3	産業機械・同部品	12,073.8	16,726.0	9.2	38.5
宝石・宝飾品	9,761.3	11,651.9	6.0	19.4	化学品	8,667.8	12,586.2	6.9	45.2
電子集積回路	6,444.6	8,066.2	4.1	25.2	電気機械・同部品鉄・	9,394.2	12,162.5	6.7	29.5
天然ゴム	4,305.8	7,896.0	4.0	83.4	鉄鋼	7,383.5	11,727.8	6.4	58.8
精製燃料	5,428.4	7,071.9	3.6	30.3	集積回路基板	8,105.9	10,764.5	5.9	32.8
ゴム製品	4,487.6	6,434.0	3.3	43.4	宝石・地金銀	5,477.2	9,877.4	5.4	80.3
ポリエチレンなど	4,457.2	6,343.6	3.2	42.3	コンピュータ・同部品金	6,827.5	8,145.4	4.5	19.3
化学製品	4,466.1	5,778.3	3.0	29.4	属ぐず・スクラップ	4,747.4	7,512.2	4.1	58.2
コメ	5,046.5	5,341.1	2.7	5.8	自動車部品	3,374.6	5,912.6	3.2	75.2
合計(その他含む)	152,426.3	195,311.6	100.0	28.1	合計(その他含む)	133,663.4	182,406.5	100.0	36.5

自動車・同部品の輸出額は2010年に過去最高となった。タイの自動車産業界には、生産、販売両面で日系メーカーほか、フォードやGMといった欧米系メーカーなど多くの企業が集積している。タイ自動車産業連盟（TAIA）によると、自動車産業に携わる企業は約2,400社存在し基幹産業として同産業がタイ経済に与える影響は大きい。自動車・同部品の輸出先をみると、最も輸出額が大きいのがオーストラリアの32億1,680万ドルで、全体に占める割合は18.2%となった。特にバン・ピックアップトラックの輸出が大きい。続

いてインドネシアの17億8,450万ドルとなっている。また、増加率が高かったのは、チリ（8.8倍）、ロシア（5.9倍）、イギリス（2.8倍）であった。世界最大の輸出量をほこるコメは、輸出量は前年比11.6%減、金額は2.3%減となった。

表4 タイの主要国・地域別輸出入（単位：100万ドル）

	輸出(FOB)				輸入(CIF)			
	2009年	2010年			2009年	2010年		
	金額	金額	構成比	伸び率(%)	金額	金額	構成比	伸び率(%)
アジア	92,833.4	122,842.9	62.9	32.3	97,569.1	133,416.5	73.1	36.7
アセアン	32,489.7	44,333.9	22.7	36.5	24,699.0	30,327.5	16.6	22.8
シンガポール	7,573.8	9,009.5	4.6	19.0	5,724.0	6,294.2	3.5	10.0
マレーシア	7,662.9	10,566.7	5.4	37.9	8,574.7	10,708.9	5.9	24.9
インドネシア	4,667.3	7,346.6	3.8	57.4	3,800.5	5,675.8	3.1	49.3
フィリピン	3,021.9	4,886.1	2.5	61.7	1,783.2	2,375.4	1.3	33.2
その他アセアン	9,563.7	12,525.1	6.4	31.0	4,816.6	5,273.2	2.9	9.5
日本	15,723.7	20,415.7	10.5	29.8	25,023.4	37,856.1	20.8	51.3
香港	9,484.0	13,131.8	6.7	38.5	1,730.4	1,817.5	1.0	5.0
中国	16,119.4	21,473.2	11.0	33.2	17,028.9	24,239.4	13.3	42.3
台湾	2,251.0	3,230.7	1.7	43.5	4,797.5	6,815.5	3.7	42.1
韓国	2,818.9	3,609.9	1.8	28.1	5,421.8	8,056.5	4.4	48.6
インド	3,223.8	4,393.6	2.2	36.3	1,727.6	2,252.7	1.2	30.4
UAE	2,459.5	2,843.6	1.5	15.6	6,666.6	8,654.9	4.7	29.8
その他アジア	8,263.4	9,410.5	4.8	13.9	10,473.8	13,396.3	7.3	27.9
米国	16,661.3	20,200.4	10.3	21.2	8,373.2	10,675.3	5.9	27.5
EU(15カ国)	16,059.6	19,216.5	9.8	19.7	11,682.9	13,278.1	7.3	13.7
英国	3,237.0	3,658.5	1.9	13.0	1,767.4	1,907.9	1.0	8.0
オランダ	3,123.8	3,643.9	1.9	16.6	825.2	952.4	0.5	15.4
ドイツ	2,626.4	3,302.2	1.7	25.7	3,430.7	4,629.3	2.5	34.9
その他EU	7,072.4	8,611.9	4.4	21.8	5,659.6	5,788.5	3.2	2.3
オーストラリア	8,578.6	9,369.6	4.8	9.2	3,787.4	5,895.9	3.2	55.7
その他	18,293.5	23,682.2	12.1	29.5	12,250.8	19,140.8	10.5	56.2
合計	152,426.3	195,311.6	100.0	28.1	133,663.4	182,406.5	100.0	36.5

出典：タイ商務省

(単

輸出額を国別にみると、1位は中国で214億7,320万ドル、2位は日本で204億1,570万ドル、3位は米国で202億40万ドルとなった。輸入を品目別にみると、最も金額が多かったのは、原油で239億530万ドル（前年比25.1%増）、次いで産業機械・同部品167億2,600万ドル（38.5%増）、化学品125億8,620万ドル（45.2%増）となった。国別では、日本からの輸入が378億5,610万ドルと最も多く、次に中国が242億3,940万ドル、マレーシア107億890万ドルと続いた。輸入は917億2,490万ドル（29.1%増）となり、日本が輸入全体の18.5%を占める169億2,210万ドル（17.8%増）で1位、中国、米国がそれぞれ31.3%増、32.6%増と日本を上回る増加率で拡大している。

1.4 タイ FTA (EPA 含む)

2010年にタイはASEAN+1FTAの枠組みで、インド、オーストラリア（豪州）・ニュージーランド（NZ）の2つのFTAを正式に発効させた。これによりタイは、日本、中国、韓国と合わせて5つの+1FTAを完成させた。また、日本、インド、豪州、NZとの間では、ASEANの枠組みでのFTAに加え2国間のFTAがあり、これでタイのFTA締結相手国は、ASEAN域内に加え、日本、中国、韓国、インド、豪州、NZの計15カ国となった。

表5 タイの主な2国間FTA交渉などの動向

相手国・地域	現状
豪州	05年1月1日発効。全関税品目の49%（豪は83%）の関税を撤廃、段階的に関税を撤廃し、2025年（豪は2015年）にはすべての関税を撤廃。
ニュージーランド	05年7月1日発効。豪州とのFTAをモデルとしている。
中国〔注〕	ASEAN中FTA枠組み協定の下、EHを実施。03年10月からHS07-08類（野菜、果物）、04年1月以降01-06類（農産物）で関税撤廃および引き下げ開始。EH以外の関税引き下げは2005年7月20日から開始。ノーマルトラック1対象品目は2010年1月1日関税撤廃済。2010年10月28日にはリ・インボイス条項が含まれた第2修正議定書に署名。
インド	04年9月1日から家電製品・自動車部品など82品目の関税引下げを先行して実施した（2006年9月までに関税撤廃完了）。全体の協定については一旦はほぼ交渉は終了したものの、サービス・投資も含め再交渉中。
日本	05年9月に基本合意。07年4月署名、2007年11月発効。物品貿易に加え、サービス貿易、投資、人の移動、知的財産など幅広い分野での協定。

ペルー	03年10月に枠組み協定を締結。2005年11月にアーリーハーベスト議定書署名。双方とも対象品目の70%の関税を先行して撤廃する。ただし、譲許表をHS2002からHS2007に変更する作業が生じ未発効であったが、2009年11月13日にアーリーハーベスト第2議定書に署名。2011年11月発効を目指す。
バーレーン	02年12月に枠組み協定を締結。626品目のアーリーハーベスト(関税先行引下げ、EH)は未実施。関税同盟である湾岸協力会議(GCC)との兼ね合いもあり中断。
米国	04年6月に本交渉開始。農産物やサービス分野、医薬品などに関わる知的財産権などで国内産業への影響を懸念する声が出た。米国側がクーデター後の暫定政権とは交渉を行わないことを表明。2007年7月にシュワブ USTR代表が交渉中止を明言。
欧州自由貿易連合(EFTA)	05年10月、第1回交渉を実施も、以降クーデターにより暫定政権下で交渉は中断。
韓国〔注〕	2006年8月に署名、2007年6月にタイを除き発効。以降、韓国とタイとで個別交渉、128品目についてタイ側輸入関税削減・撤廃の先延ばしで交渉妥結。この結果、タイはAKFTA加入議定書に2009年2月27日に署名。タイは、対ASEAN域内で2009年10月1日発効、対韓国で2010年1月1日に発効。

出典：JETRO-BKK

FTA を締結している15カ国向け輸出での利用率は、32.8%と初めて30%を超えた。ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) では、2010年1月にASEAN 先行加盟6カ国(タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ブルネイ、シンガポール)の間ではほぼすべての関税が撤廃された。2010年8月の政府の発表では、先行加盟6カ国で品目ベースの99.65%の関税が撤廃されている。

AFTA を利用した輸出上位品目は、貨物自動車、乗用車排気量(1000cc超～3000cc以下のガソリンエンジン)、窓・壁掛け用エアコンとなった。2010年1月には、ASEAN・中国自由貿易協定(ACFTA)において、中国とASEAN 先行加盟6カ国との間でノーモルトラック対象品目の約97%、全品目の89%以上で関税が撤廃された。その結果、タイの中国向け輸出でのFTA 利用率は2009年の24.8%から2010年には34.4%に拡大した。

1.5 直接投資

タイ投資委員会 (BOI) によると、2010 年のタイへの直接投資 (認可ベース、外国資本 10%以上の案件) は、2009年 (614 件、1,420 億7,740 万バーツ) と比較して、件数で39.4% 増の856 件、金額で96.5%増の2,792 億3,290 万バーツとなった。部門別の投資認可件数 および金額をみると、7 つすべての部門において2009 年より件数、金額とも増加した。最も件数が多かった部門は機械・金属加工で、217 件だった。次いで、電器・電子機器 (189 件)、サービス・インフラ (188 件)、化学・紙 (107 件) と続いた。最も件数の多かった機械・金属加工のうち、自動車部品製造が79 件と最も多く、次いで金属製品・部品製造が44 件となった。

表 6 タイの業種別直接投資<認可ベース>

(単位：件、100 万バーツ)

	2009年		2010年			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率(%)
電気・電子機器	108	37,624.0	189	106,117.8	38.0	182.0
機械・金属加工	157	44,423.6	217	49,258.4	17.6	10.9
サービス・インフラ	165	19,524.5	188	44,435.3	15.9	127.6
鉱業・セラミック	13	3,284.4	18	33,449.2	12.0	918.4
化学・紙	63	15,437.8	107	19,113.6	6.8	23.8
農水産業・農水産加工	60	16,171.3	72	17,534.2	6.3	8.4
繊維・軽工業	48	5,611.8	65	9,324.4	3.3	66.2
外国直接投資計	614	142,077.4	856	279,232.9	100.0	96.5

出典：タイ投資委員会 (BOI)

国・地域別では、日本からの投資が342件、1,003 億500 万バーツと最大になり、全体の35.9%を占めた。オランダからの投資が257 億8,000 万バーツと急増したが、これは日立グローバルストレージテクノロジー (オランダ) のHDD 関連で約155 億バーツの投資があったことが大きい。2010 年は天然ガス発電、タイヤ、シームレススチールパイプで大型案件があったこともあり、173 億1,200 万バーツと2.5 倍に増加した。2011 年1~5 月の直接投資 (認可ベース、外国資本10%以上の案件) をみると、359 件、1,162 億3,900 万バーツの認可があった。前年同期比で件数が20.5%増、金額が16.6%増とタイへの投資は引き続き活発に推移している。国・地域別で最も金額が大きいのは日本で、188 件、734 億4,400 万バーツだった。前年同期比で件数が69.4%増、金額で2.3 倍となった。金額ベースでは全体の63.2%のシェアを占めている。次いでシンガポール、英領バージン諸島、台

湾と続いている。部門別で見ると、サービス・インフラが407 億バーツ、機械・金属加工が387 億バーツとなっている。

表 7 タイ国・地域別対内直接投資<認可ベース>

(単位：件、100 万バーツ)

国名	2009年		2010年			
	件数	金額	件数	金額	構成比	伸び率(%)
日本	243	58,905	342	100,305	35.9	70.3
米国	37	25,591	48	6,204	2.2	△75.8
カナダ	7	667	4	112	0.0	△83.2
欧州	135	16,210	159	74,512	26.7	359.7
オランダ	22	3,751	23	25,780	9.2	587.3
英国	21	1,943	15	564	0.2	△71.0
ドイツ	21	1,071	31	2,587	0.9	141.5
フランス	17	772	20	2,618	0.9	239.1
スイス	11	2,748	19	8,981	3.2	226.8
韓国	31	6,278	51	2,573	0.9	△59.0
中国	15	7,009	28	17,312	6.2	147.0
台湾	32	5,341	40	4,503	1.6	△15.7
香港	14	1,001	30	13,012	4.7	1,199.9
シンガポール	49	14,699	62	19,170	6.9	30.4
オーストラリア	13	676	17	6,081	2.2	799.6
インド	17	3,680	13	1,740	0.6	△52.7
マレーシア	25	6,389	39	4,808	1.7	△24.7
外国投資計	614	142,077	856	279,233	100.0	96.5

出典：タイ投資委員会(BOI)

1.6 日タイ間の貿易・投資

日本との関係を2010年の貿易額で見ると、日本はタイの貿易額全体の15.4%を占め、最大の貿易相手国となっている。

輸出は204億1,570万ドル(前年比29.8%増)、輸入は378億5,610万ドル(51.3%増)とともに大きく増加した。品目別にみると、輸出ではコンピュータ・同部品(12億3,160万ドル)、自動車・同部品(12億330万ドル)、天然ゴム(10億9,150万ドル)の金額が大きかった。

輸入では、産業機械・同部品(71億2,620万ドル)が最も大きく、鉄・鉄鋼(52億7,380万ドル)、自動車部品(37億4,550万ドル)がそれに続いた。前年比82.3%増と伸び率が大きかった自動車部品は、タイ国内自動車需要の拡大などを受け、タイに拠点を持つ完成車メーカーへの部品供給が伸びた。

2011年1～5月の貿易額をみても、天然ゴムの国際価格の上昇による輸出金額の増加を除くと、輸出入ともに品目に大きな変化はない。ただし、自動車部品が前年同期比12.9%増と伸び率を鈍化させている。震災により、タイへの部品供給に一部影響があり、完成車メーカーが減産せざるを得なくなったことが影響しているとみられる。

表 8 タイの対日主要商品別輸出入

(単位：件、100万パーツ)

	輸出(FOB)					輸入(CIF)			
	2009年	2010年				2009年	2010年		
	金額	金額	構成比	伸び率		金額	金額	構成比	伸び率
コンピュータ・同部品	1,013.0	1,231.6	6.0	21.6	産業機械・同部品	4,724.0	7,126.2	18.8	50.9
自動車・同部品	555.5	1,203.3	5.9	116.6	鉄・鉄鋼	2,977.0	5,273.8	13.9	77.2
天然ゴム	457.3	1,091.5	5.3	138.7	自動車部品	2,054.9	3,745.5	9.9	82.3
集積回路基板	888.6	960.5	4.7	8.1	電気機械・同部品	2,391.9	3,485.3	9.2	45.7
加工鶏肉	665.0	741.7	3.6	11.5	集積回路基板	2,400.7	2,891.8	7.6	20.5
水産物缶詰	547.0	588.0	2.9	7.5	化学品	1,885.7	2,770.7	7.3	46.9
プラスチック製品	451.3	567.4	2.8	25.7	金属くず・スクラップ	887.2	1,400.9	3.7	57.9
美容用、メーキャップ用又は 皮膚の手入れ用の調製品	275.7	549.2	2.7	99.2	医療機器	918.1	1,365.9	3.6	48.8
その他電気機械・同部品	441.3	532.6	2.6	20.7	金属製品	763.2	1,143.0	3.0	49.8
産業機械・同部品	337.5	528.2	2.6	56.5	プラスチック製品	843.5	1,126.9	3.0	33.6
鉄・鉄鋼	377.6	480.0	2.4	27.1	雑貨	553.3	895.6	2.4	61.9
アルミ製品	405.5	456.4	2.2	12.5	宝石・地金銀	270.7	678.8	1.8	150.8
ポリエチレンなど	274.6	435.0	2.1	58.4	家電製品	358.6	541.2	1.4	50.9
ラジオ・テレビ受信機・同部 品砂糖	227.6	429.8	2.1	88.9	半導体等	282.9	472.9	1.2	67.2
	241.1	228.4	1.1	△ 5.3	コンピュータ・同部品	339.0	399.7	1.1	17.9
合計(その他含む)	15,723.7	20,415.7	100.0	29.8	合計(その他含む)	25,023.4	37,856.1	100.0	51.3

拡大する両国間の貿易だが、日本向け輸出の経済連携協定(EPA)利用率は3年連続で20%台にとどまっている。日本では多くの品目で既に関税が撤廃されている、または関税自体が低くなっており、あえてEPAを使う必要がないことが理由にある。WTOによると、2009年の日本の関税撤廃品目比率は53.7%で、韓国(15.8%)や中国(7.5%)、オーストラリア(48.8%)に比べても撤廃品目比率が高い。特に、日本では機械機器関連でその比率が高く、非電気機械(100%)、電気機械(96.4%)、輸送機械(100%)となっている。

2010年の日本からの投資は、342件、1,003億500万パーツ(前年比70.3%増)となり、全体の35.9%を占め、国別で最大となった。日本からの投資は自動車関連、電気・電子機器関連での集積が多くなっている。BOIの統計には表れない一部サービス産業(レストランやホテル、小売業など)の進出も相次いでおり、製造拠点として位置付ける企業から、内需を狙う企業まで幅広い産業・企業がタイにおけるビジネスの機会を模索している。

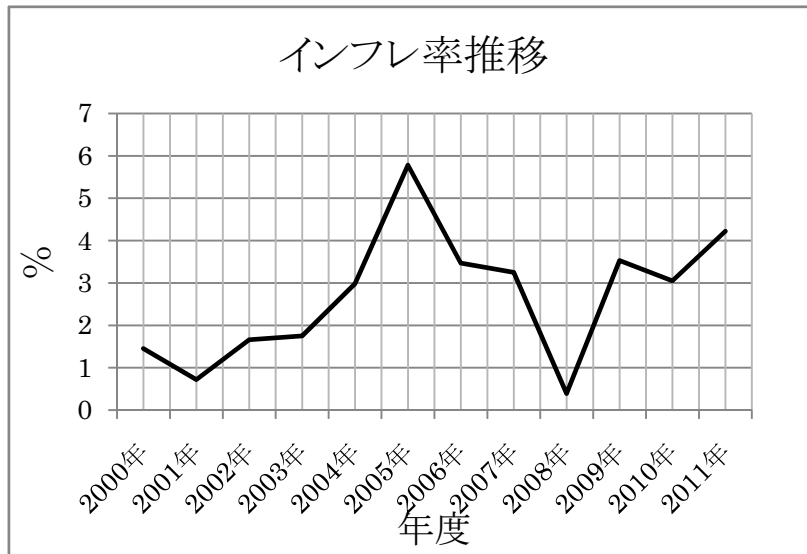


図4 インフレ率推移

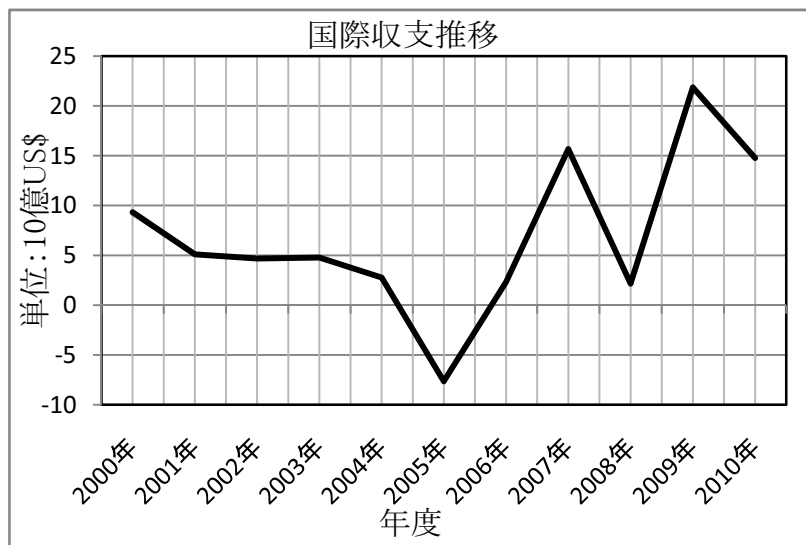


図5 国際収支推移

2. 海事産業

タイ政府は経済発展、またその競争力を高めるため海上輸送を重要な鍵として位置付けている。サービス効率の向上、生産コスト削減に寄与する輸送コストの縮小及び複合輸送と物流振興戦略を推進する上で輸送システムの効率向上を図ること、また、エネルギー戦略としてエネルギー消費削減と気候変動への影響を軽減する為に陸上輸送から海上及び鉄道輸送へのモーダルシフト推進を図っている。

2.1. 海運

タイ国海運業は2009年ロイド統計によれば国別船腹量で2,714千総トン、隻数911隻（世界38位）となっている。

表 9 2009年国別船腹量

順位	国名	総トン数×1,000 (平均)	隻数
1	パナマ	165,385 (21,257)	7,780
2	リベリア	74,091 (29,530)	2,509
3	香港	39,634 (25,374)	1,562
16	日本	12,989 (2,139)	6,071
38	タイ	2,714 (2,979)	911
	世界総計	757,922 (7,266)	104,305

出典：ロイド統計

東南アジア諸国の船腹量はロイド統計資料（2009）によると、シンガポールを除き、総トン数ベースでは、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、タイ、カンボジアの順となっており、平均総トン数ベースではマレーシア（9,000GT）に次いで2位（2,979GT）となっている。

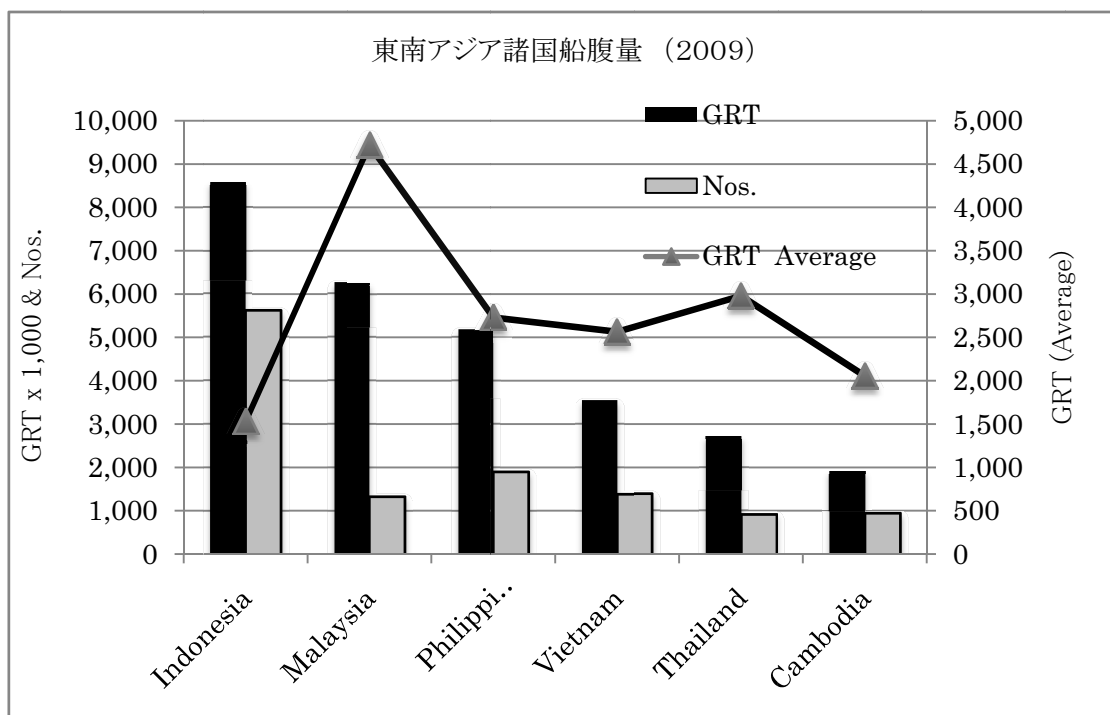


図 6 東南アジア諸国船腹量

Marine Department 資料によると乾性貨物船は過去数年間で載貨重量及び隻数共に増加している。一方、液体貨物船は隻数の増加が顕著であるが載貨重量ベースでは大きな増加は見られていないことより船型が小型化している傾向にある。

タイ輸送モード

国内輸送に関しては、長大な海岸線を有する国としては、陸運輸送が圧倒的な輸送分担をしている。下表は運輸省海事局のデータによるものであるが、Ton ベース輸送量では全体の約 76%は陸上(道路)輸送である。一方、Ton-Km ベース輸送量では海運(内水路及び沿岸輸送)は約 96%を占めている。国際輸送では海運の割合が圧倒的に多く Ton ベース輸送量では約 88%を占め、金額ベースでも 67%を占めている。

表 10 モード別国内輸送シェア(2009 年)

モード	M.Ton-Km	シェア(%)
陸運	179,009	3.1%
海運	3,586,793	61.6%
水運	2,023,570	34.7%
鉄道	2,553	0.0%
航空	32,635	0.6%
	5,824,560	100.0%

表 11 モード別国内輸送シェア(2009 年)

モード	M.Ton	シェア(%)
陸運	423,677	76.1%
海運	29,311	5.3%
水運	41,962	7.5%
鉄道	11,133	2.0%
航空	50,747	9.1%
	556,830	100.0%

表 12 モード別国際輸送シェア(2009 年)

モード	Million Baht	シェア(%)
陸運	283,230	6.2%
海運/水運	3,085,635	67.2%
鉄道	1,936	0.0%
航空	1,222,787	26.6%
	4,593,588	100.0%

表 13 モード別国際輸送シェア(2009 年)

モード	Thousand Ton	シェア(%)
陸運	12,142	11.8%
海運/水運	90,702	88.0%
鉄道	24	0.0%
航空	206	0.2%
	103,074	100.0%

(出典 : Marine Department)

表 14 タイ船隊 GRT/DWT/船齢

船種	平均 GRT	平均 DWT	平均船齢
Tanker	2,144	3,468	24
Container	2,639	3,926	16
Bulk Carrier	18,849	30,568	16
General Cargo	5,045	7,732	28
Ferry, Tug, etc	1,319	1,317	31

(出典 : TSA)

タイ商船隊

表 15 商船隊年度別推移

500GRT 以上

年度	乾貨物船		液体貨物船		総計		増減率(%)
	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	
2000	212	1,878,320	70	561,843	282	2,440,163	11.2
2001	194	1,598,210	137	695,338	331	2,293,548	-6
2002	180	2,431,000	143	406,000	323	2,837,000	23.7
2003	165	2,531,310	139	542,794	304	3,074,104	8.4
2004	184	3,138,659	145	536,571	329	3,675,230	19.5
2005	201	3,422,495	158	528,998	359	3,951,493	7.5
2006	178	3,156,439	176	552,248	354	3,708,687	-6.1
2007	169	2,985,169	178	547,290	347	3,532,459	-4.7
2008	233	3,255,691	249	724,623	482	3,980,314	12.7

出典: Office of Maritime Promotion Bureau

表 16 タイ商船DWT別内訳

タイ商船タイ(載貨重量別)(2009)

(minimum loading=500GRT)

載貨重量	乾貨物船		液体貨物船		総計		増減率(%)
	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	
500-4,999	74	181,241	234	491,765	308	673,006	17.70
5,000-9,999	44	322,635	21	132,329	65	454,964	11.95
10,000-14,999	12	153,164	-	-	12	153,164	4.03
15,000-19,999	25	424,663	-	-	25	424,663	11.17
>=20,000	66	1,928,714	3	168,436	69	2,097,150	55.15
Total	221	3,010,417	258	792,530	479	3,802,947	100

出典: Office of Maritime Promotion Bureau

表 17 タイ商船船齢別内訳

船齢別船舶数・載貨重量(2009)

(minimum loading=500GRT)

船齢	乾貨物船		液体貨物船		総計		増減率(%)
	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	
<5	14	134,359	5	23,276	19	157,635	4.15
5-9	4	134,161	3	16,848	7	151,009	3.97
10-14	37	664,388	15	98,133	52	762,520	20.05
15-19	15	272,175	16	39,166	31	311,341	8.19
20-24	36	683,061	60	149,894	96	832,955	21.90
25-29	50	738,166	71	278,127	121	1,016,293	26.72
>=30	65	384,108	88	187,086	153	571,193	15.02
Total	221	3,010,418	258	792,530	479	3,802,946	100

出典：Office of Maritime Promotion Bureau

表 18 DWT別内訳

載貨重量別船舶数・載貨重量 (2009)

500GRT 以上

載貨重量	バラ積み船		一般貨物船		コンテナ船		冷凍運搬船 I		総計	
	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン
500-4,999	-	-	35	83,665	15	33,672	24	63,904	74	181,241
5,000-9,999	4	27,826	38	278,609	2	16,200	-	-	44	322,635
10,000-14,999	-	-	6	74,803	6	78,361	-	-	12	153,164
15,000-19,999	5	92,602	16	268,104	4	63,957	-	-	25	424,663
>=20,000	45	1,426,621	15	347,026	6	155,067	-	-	66	1,928,714
Total	54	1,547,049	110	1,052,207	33	347,257	24	63,904	221	3,010,417

出典： Office of Maritime Promotion Bureau

表 19 油送船DWT別内訳

液体貨物船舶数・載貨重量(2009)

載貨重量	ケミカル		タンカー		ガス		総計	
	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン
500-4,999	3	4,179	171	399,548	60	88,038	234	491,765
5,000-9,999	4	25,249	17	107,080	-	-	21	132,329
10,000-14,999	-	-	-	-	-	-	-	-
15,000-19,999	-	-	-	-	-	-	-	-
>=20,000	-	-	3	168,436	-	-	3	168,436
Total	7	29,428	191	675,064	60	88,038	258	792,530

出典：Office of Maritime Promotion Bureau

表 20 乾貨物船舶船齢別内訳

船齢別区分 (2009)

船齢	バラ積み船		一般貨物船		コンテナ船		冷凍運搬船 I		総計	
	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン
<5	-	-	4	7,486	10	126,873	-	-	14	134,359
5-9	3	125,185	1	8,976	-	-	-	-	4	134,161
10-14	18	483,998	5	28,727	14	151,662	-	-	37	664,388
15-19	6	189,946	2	28,050	7	54,179	-	-	15	272,175
20-24	10	321,937	24	357,934	1	1,889	1	1,301	36	683,061
25-29	14	406,896	30	304,300	1	12,654	5	14,316	50	738,166
>=30	3	19,087	44	316,734	-	-	18	48,287	65	384,108
Total	54	1,547,049	110	1,052,207	33	347,257	24	63,904	221	3,010,418

出典: Office of Maritime Promotion Bureau

表 21 油送船船齢別内訳

Quantity and Size (DWT) of Liquid Cargo Loading Cessel Classified by age for 2009

船齢	ケミカル		タンカー		ガス		総計	
	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン	船舶数	載貨重量 トン
<5	1	5,600	4	17,676	-	-	5	23,276
5-9	1	6,712	2	10,136	-	-	3	16,848
10-14	-	-	13	93,271	2	4,862	15	98,133
15-19	1	1,709	12	34,314	3	3,143	16	39,166
20-24	1	1,286	48	133,798	11	14,810	60	149,894
25-29	3	14,121	44	225,817	24	38,188	71	278,127
>=30	-	-	68	160,051	20	27,035	88	187,086
Total	7	29,428	191	675,063	60	88,038	258	792,530

出典：Office of Maritime Promotion Bureau

2.2. 運輸省海事局 (Marine Department)

タイ運輸省海事局は国民の生活レベルの向上と貿易競争力の向上に繋がる海事システム、輸送ネットワーク拡大、港湾、海運及び海事関連事業の強化を行う使命を担っている。

2.2.1. 海事局業務及び組織

Marine Department の前身である Harbour Department は 1859 年 8 月 5 日に創立された。過去 140 年にわたって、Harbour Department は、状況変化に適応するための変革を行い、2002 年に行政サービスの改革・改善のため、政府は、Harbour Department の大胆な改革に着手し、新規則の制定や業務改善を行い、OMPC の業務を Harbour Department へ移管し、Harbour Department は運輸省の実施機関である Marine Department となった。海事関係全般の実施機関として、Marine Department は以下の部門から構成されている。

海事局業務は 4 つの主な領域に区分されている。:

(1) 海上輸送

- 貨物・旅客輸送への施設、観光振興の為の水路の浚渫とメンテナンス
- 侵食への河川・運河及び沿岸保護
- 外航船舶検査及び登録
- 利便性及び安全性確保のための内航及び国際海上交通管理
- 貨物、旅客及び観光に関わるサービスに関する港湾建設並びに港湾管理に関する許認可
- 航行安全のための限定港湾内でのパイロテージ管理

(2) 海上貿易に関する責任所管

- 安全性、経済性、オペレーションコスト削減のための海上貨物輸送の振興
- 海事産業に関わる産業の振興（例：高効率性を求めた港湾オペレーション、造船、海運業）
- 商船トレーニングセンター等を活用した海事産業人材の育成

(3) 海上観光振興

- 主要河川や海上での観光振興のためのサービスや安全性を提供できる港や栈橋の建設

(4) 海洋環境

- 河川や海への水投棄の管理、水際への建物侵害管理及び污水处理管理

2.2.2. 海事局組織表

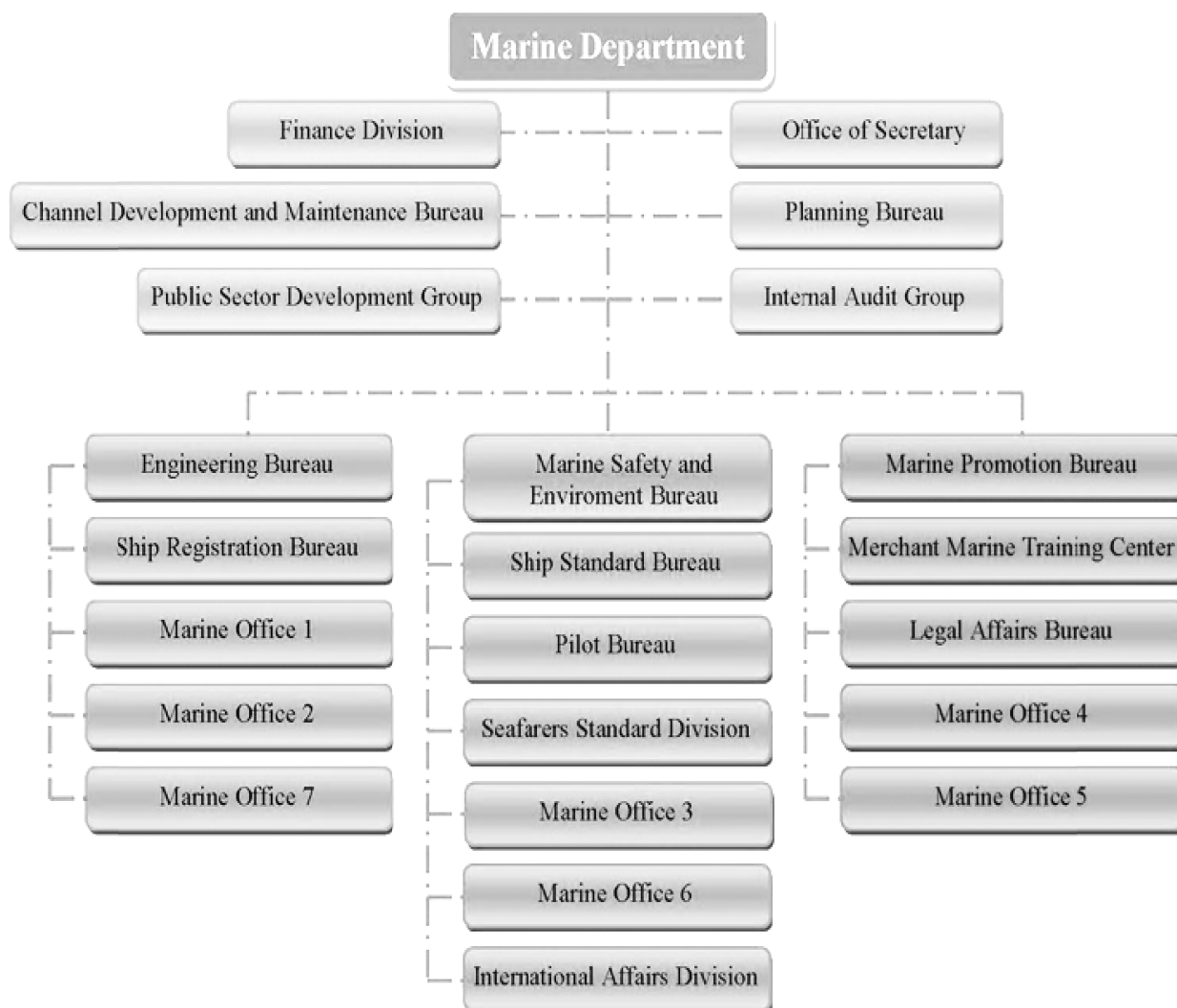


圖 7 海事局組織表

2.2.3. 海事振興委員会

国家海事産業振興を成し遂げるためにタイ首相を長として海事振興委員会の下で6つの委員会が設立されている。

<u>委員会</u>	<u>担当機関</u>
1) タイ籍船による海上輸送シェアの拡大	海事局
2) 沿岸・河川輸送の振興	海事局
3) 港湾開発	海事局
4) 造船産業振興	工業省
5) 船員教育の向上	海事局
6) 国際物流人材育成	海事局

委員会で実施されるプロジェクトは、短期、中期、長期として区分され、海事関連事業者、関連分野への人材育成、安全と環境の向上、研究開発設備や技術移転等へのインフラ、資金、優遇税としての様々な対策やプロジェクトとなっている。

海事振興政策

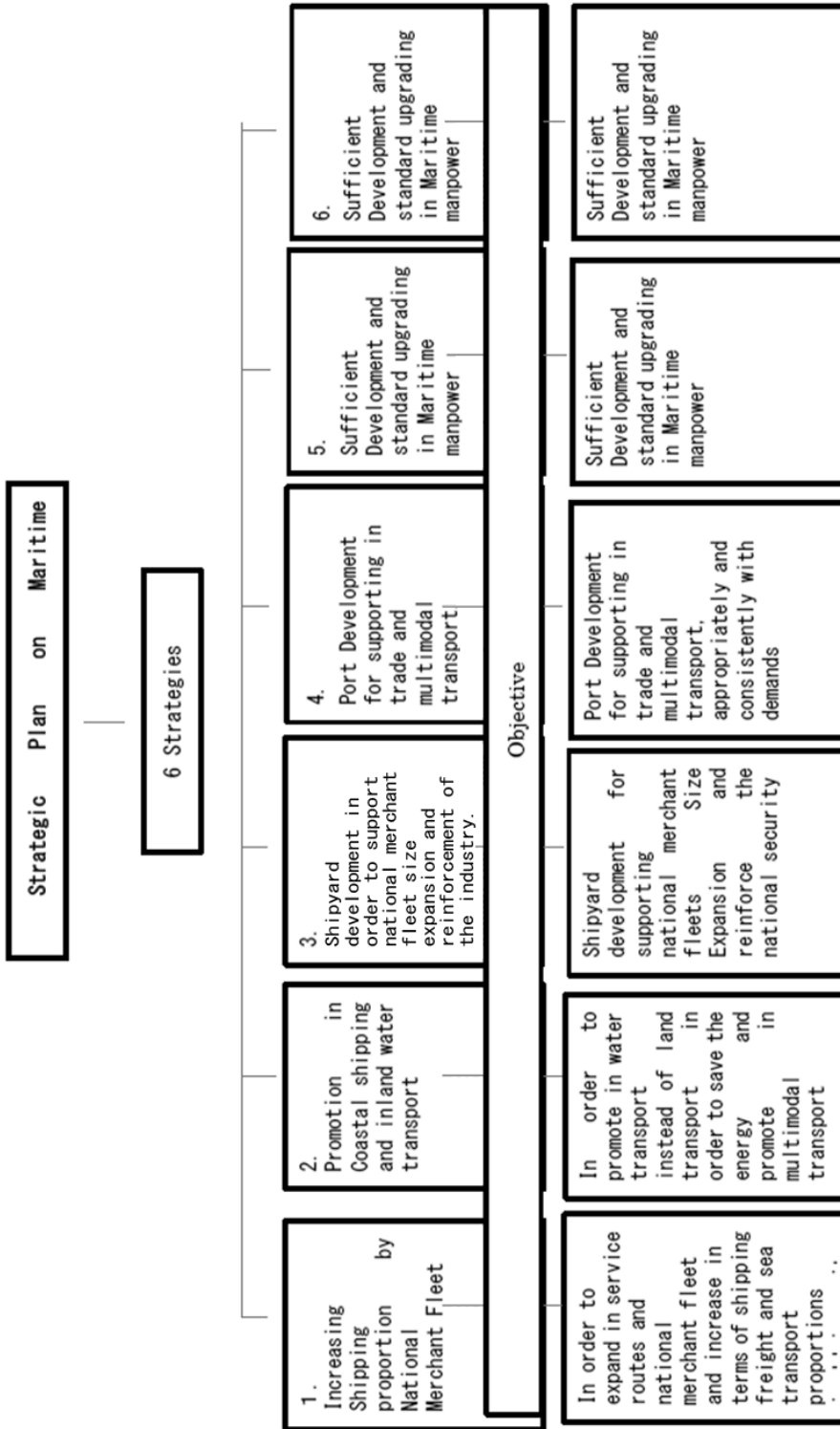


図 8 海事振興委員会 6 大戦略

2.2.4. 財政支援

上記海事振興政策の1)、2)及び4)実施に向けて、外航海運会社への船舶調達への船舶融資支援、内航海運へのタイ造船所建造での船舶調達への船舶融資支援策が検討され、

1) タイ籍船による海上輸送シェアの拡大については2011年内に Maritime Promotion Commission 会議での承認を取得後、閣議決定後実施開始の予定で推進している。

1) 外航海運への融資支援策

タイ財務省のFP0(Fiscal Policy Office)は2010年8月9日にタイ船主協会、海事局、タイ中央銀行、タイ輸出入銀行とのタイ国際海運への融資支援に関する協議を行った。この会議はタイ船主協会会員会社(国際海運会社)9社による今後3年間(2010年-2012年)のタイ船隊増強投資計画に基づくものである。この結果を受け、2010年12月にMPCにてタイ籍船による海上輸送シェアの拡大の為の船舶調達融資支援策が決定され、2011年3月より輸出入銀行による船舶融資が開始され、2012年1月現在で4隻への船舶融資が確定している。

(1) 融資支援案内容

- ・ 輸出入銀行が直接あるいは他の融資機関とのシンジケートローンを準備する。
- ・ 融資通貨はタイバーツあるいは米ドルとし、融資期間は3年とし、総額18,000百万バーツを3年間で下記として融資する。
- ・ 返済期間は2年間据え置き期間を含め10年間(新造船調達の場合)
- ・ 金利
 - <最初の5年間>
 - タイバーツ MOR プライムレート-2.5%
 - 米ドル MOR LIBOR+1%
 - <6-10年間>
 - 輸出入銀行に依る。

(2) 融資支援対象船舶

- ・ 国際海運従事船舶
- ・ 融資期間はタイ国船籍
- ・ 船齢20年未満

(3) 政府支援予算

輸出入銀行への5年間の利子補給予算として1,000百万タイバーツを計上する。

(4) ペナルティー条項

船舶を海外登録等本件の条件に違反した場合、輸出入銀行との合意書に基づき返済期間利子を含め全額政府に支払う。

2) タイ造船・修繕工業会／国内海運への融資支援策

タイ工業省及びタイ造船・修繕工業会は沿岸輸送振興と造船産業振興策の一環として今後5年間で船齢25年を超える110隻の内航タンカー近代化計画を作成し、関係省庁、金融機関と協議を行っている。

財務省の審査・承認を経て、海事振興委員会 (Maritime Promotion Commission) の承認後、閣議決定の予定で計画を推進している。

この内航タンカー近代化の第1期として財務省より10隻分を国営銀行を介して海運会社と造船所への融資を行うよう要請を検討している。

また、造船・修繕工業会は政府に対し、次の支援を要請している。

- (1) 海運会社への最初の8年間の income tax 控除と次の5年間の income tax の50% 控除
- (2) 本計画実施におけるタイ造船業 income tax 控除
- (3) 石油会社による石油輸送費の改善と政府支援
- (4) 初期予算として3500DWT ダブルハルタンカー設計費16百万タイバーツの供与

このプロジェクトの効果として、

- (1) 第1期として10隻のタンカーを建造することよりタイ造船産業売り上げは35億バーツとなり、約20,000人／年の雇用が創出される。
- (2) 持続的なタイ造船産業の成長、国産品の増加による関連基幹産業の成長と海事産業における強固な中小企業の発展が見込まれる。
- (3) タイタンカー能力の強化

2.2.5. 税制上の優遇措置

- タイ国投資委員会条例 (Board of Investment Act) に基づく海運振興特典として輸入税と法人税の 8 年間免除
- 1,000GRT 以上の船舶輸入税免除 (1996 年 9 月 11 日より有効)
- 国際輸送に供するタイ籍船舶船主へのチャーター料支払いに伴う源泉徴収税を 5 % から 1%へ減税
- 国際輸送に供する船舶の売却金を代替え船舶購入に供する場合は、売却金に課される法人税を免除 (1996 年 9 月 25 日より有効)
- 海外船主へのチャーター料支払いに課される源泉徴収税を 1 %へ減税 (一時的に 5 年間有効とする)
- 国際輸送に携わるタイ籍船舶に乗船するタイ及び外国人船員の所得税の免税 (1996 年 10 月 4 日より有効)
- 海運業者で且つ船主である場合の法人税免税 (1997 年 7 月 15 日閣議決定)

2.3. タイ工業省

造船産業は 2006/2007 年に運輸省から工業省管轄となり、工業省産業経済局 (Office of Industrial Economics) が造船産業の責任部門として様々な造船振興の政策策定を行っている。

2.3.1. 工業省産業経済局 (Office of Industry Economy) 組織表

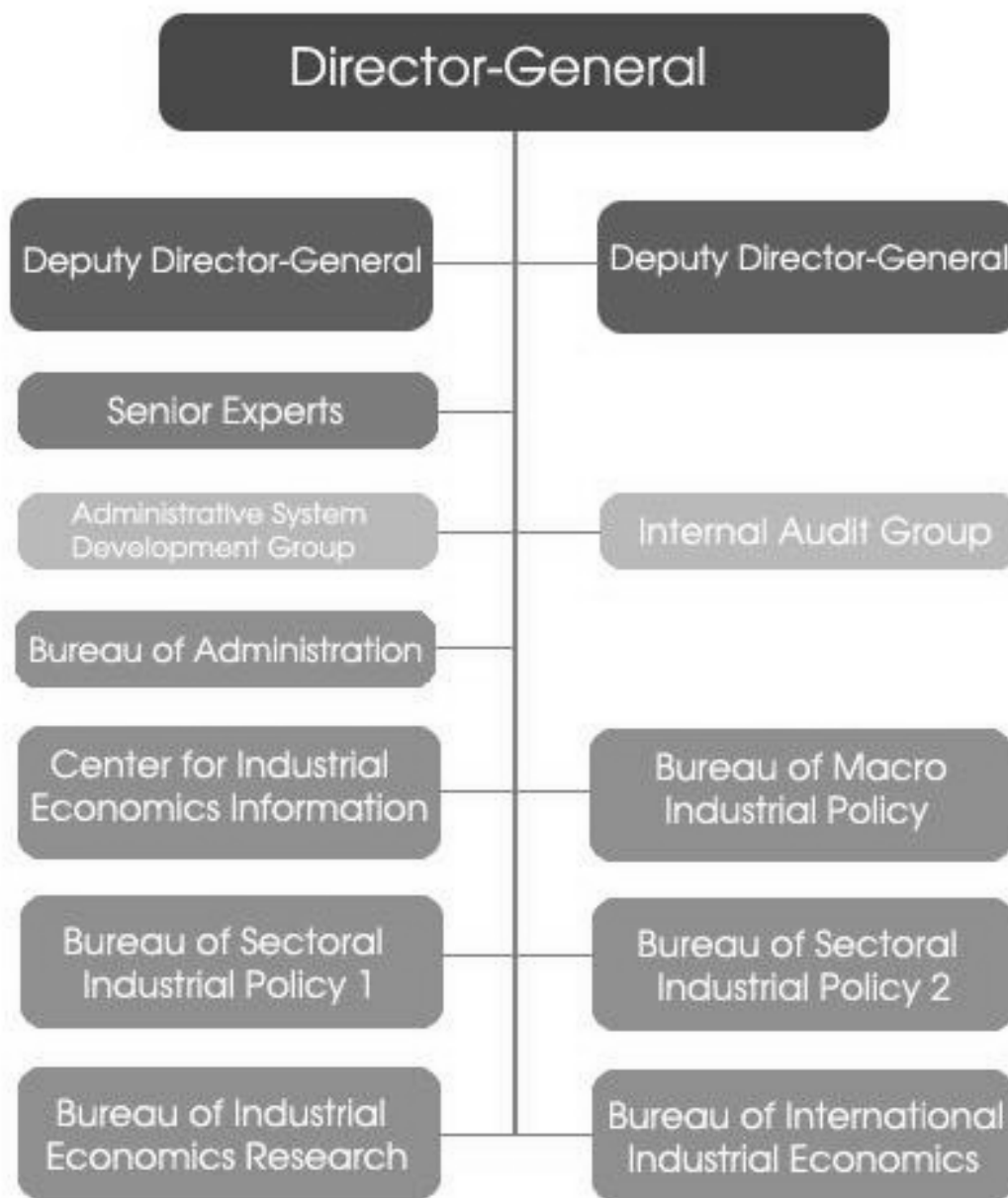


図9 工業省産業経済局組織表

2.3.2. 造船マスタープラン

タイ政府は造船業振興に関するマスタープラン(15年)を2007年に策定し下記を重点政策として調査並びに実施している。

1. 造船工業団地
2. 建造・修繕能力向上 (20,000DWT船舶の建造、200,000DWT修繕)
3. 資金協力
4. 造船人材教育
5. 投資を含めた税制政策

短期計画 (Short Term Plan) (5年)としての政策

1. 人材育成
2. 関連産業振興(サプライチェーンマネジメント)
3. データベース作成
4. 造船情報センター設立

工業省 Industrial Economics Office (IEO)、タイ造船・修繕工業会及びチェラロンコン大学とのタイ造船に関するデータ作成の協力書調印し、産学共同での造船産業振興を図っている。

2010年に造船産業を所管する工業省産業経済局 (Office of Industrial Economics) は傘下の中小企業振興協会 (ISMED : Institute for Small and Medium Enterprise Development) を通じてタイ造船産業と他の産業との比較調査を実施し、タイ造船産業はその競合性において潜在力を有しているとの結果を得た。また、調査結果はタイ経済や雇用拡大に寄与できる造船産業振興への造船産業が直面している課題の解決や税制面での支援を政府に提言している。

タイ政府は造船業振興に関するマスタープラン(15年)を2007年に策定し、重点政策として進めており (1) 造船工業団地政策は調査を終了、(2) 造船人材教育政策は ISMED を通じて、生産性の向上と併せ実施中である。(3) 船用機材の国産化政策は現在チェラロンコン大学を通じて調査を進めており、2011年9月に日本の船用工業を調査している。

造船産業を管轄する工業省産業経済局は (1) 価値や持続可能な競合力の強化を目的とした産業振興、計画、戦略を統合して実施、(2) 最新の、信頼できる、関連産業に結びついた産業経済に関する情報の提供、(3) 知識面での組織としての産業経済の強化を図ることを

目的とし、（４）国の産業振興開発計画を含めた、最適で効果的な産業振興政策、ガイドライン、対策提言、（５）政策提言、位置付けや提携ガイドラインの定義付け、国際機関等との産業課題に関する交渉への国際産業会議への出席、（６）各種産業における問題解決や技術開発含めた産業振興政策と計画面からのセクター産業状況の報告書作成、（７）産業振興計画の調整、進捗、監理、性能結果に対する評価、（８）産業経済における情報技術センターとして産業振興調査、資料収集・蓄積と活用の政策立案、（９）閣議、工業省あるいは産業経済局の規定に基づき指示された業務の遂行を行うことをその責任としている。

2.4. 造船産業

タイ政府は造船産業を単なる製造産業としてではなく、長期的な国のセキュリティを担う重要なインフラの一部として位置付け、国際貿易の90%以上を担う海上交通サービスの強化に資する産業としてその振興を図っている。また、国家収入と雇用の増大、鉄鋼、機械製造、部品製造、塗料、電気、船用資材等種々の関連産業の振興をも図れる造船産業の振興が海事産業振興委員会で協議されているところである。

タイ造船・修繕工業会（TSBA）の資料によれば、タイにおける造船所数は260社である。タイの造船所の大半は木造船やグラスファイバー船、およびこれらに類する船舶の建造・修理が大半であり、これら小規模造船所は所有者の個人経営で、タイの南部や東岸、主要河川の河岸等の沿岸部に点在している。こうした造船所で建造される船舶の大半が、全長12～24メートルの漁船である。

タイ造船・修繕工業会に登録している造船所数は28社であり、資本金2千万バーツ超のタイ造船所のうち74%にあたる20社が対造船・修繕工業会に登録している。また、2006年のタイ国内造船所売上げ合計に占めるタイ造船・修繕工業会登録造船所の割合は91%であった。

表 22 タイ国造船所数内訳

タイにおける造船所の数

資本金 (単位 100 万バーツ)	造船所数	TSRA 登録造船所数
> 100	3	3
20～100	24	17
< 20	51	8
記載なし	182	
合計	260	28

出典：タイ造船工業会

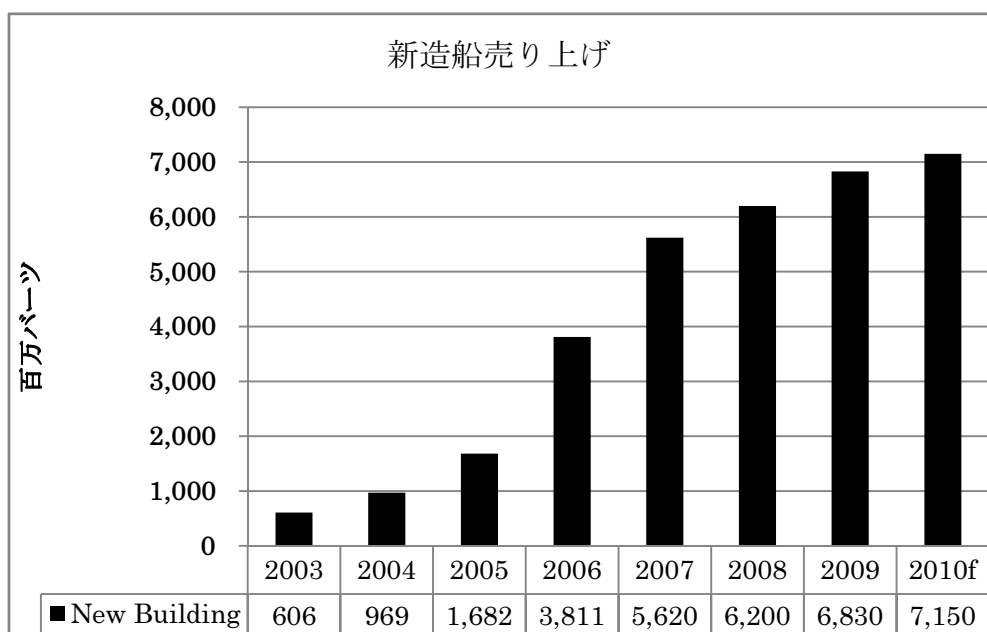
タイ造船修繕工業会資料によれば、2008年の売り上げは2003に比較し421%の増加となったが、主に海外向け輸出新造船の増加によるものである。

2010年売り上げは、新造船7,150百万タイバーツ、修繕4,180百万タイバーツとなっている。

タイの造船産業は国内需要が少ないことのみならず国際競争力の面からもいまだ脆弱な状態にある。

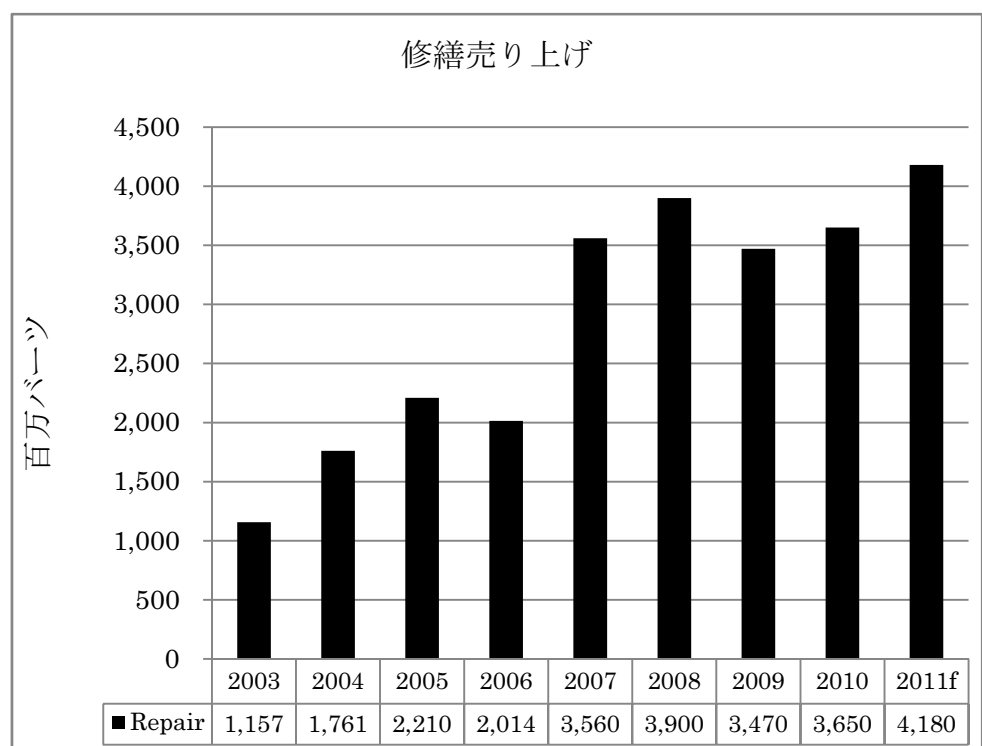
タイ造船所が新造船用資機材を輸入する場合、輸入税は課税されない。国内で調達する場合は7%の付加価値税が課税される。

タイ船主が新造船・中古船を輸入の場合は輸入税、付加価値税ともに免除されるが、タイ国内造船所で建造の場合、7%の付加価値税が課税されるため、造船工業会としては国内造船振興の為にこれを免税とする要請を行っている。



出典:TSBA

図 10 タイ造船工業会会員新造船売り上げ



出典:TSBA

図 11 タイ造船工業会会員修繕売り上げ

2008年ロイド統計資料によれば、タイ建造船舶は10隻、総トン数9,747トン（平均975総トン）と小型船で、総トン数ベースでは世界国別順位で29位である。

表 23 国別新造船建造量（2008）

順位	造船所	隻数	総トン数 (1隻平均)
1	中国	1,164	22,538,098 (19,363)
2	日本	630	19,028,251 (30,204)
3	韓国	531	29,111,141 (54,823)
4	マレーシア	244	123,693 (507)
5	インドネシア	241	231,726 (962)
29	タイ	10	9,747 (975)

出典：ロイド統計

2.4.1. タイ主要造船所

(1) Ithalthai Marine (イタルタイマリン) 造船所

イタルタイマリン造船所はタイの最大手エンジニアリング会社であるイタルタイグループの子会社として1978年に設立され、資本金は4億6千万バーツ、600人の従業員で会社設立以来パトロールボート、プラットフォームサプライボート、タグボート、ホッパードレヅジャー、コンテナ船、練習船、軍艦、漁船等150隻以上の船舶を建造している。

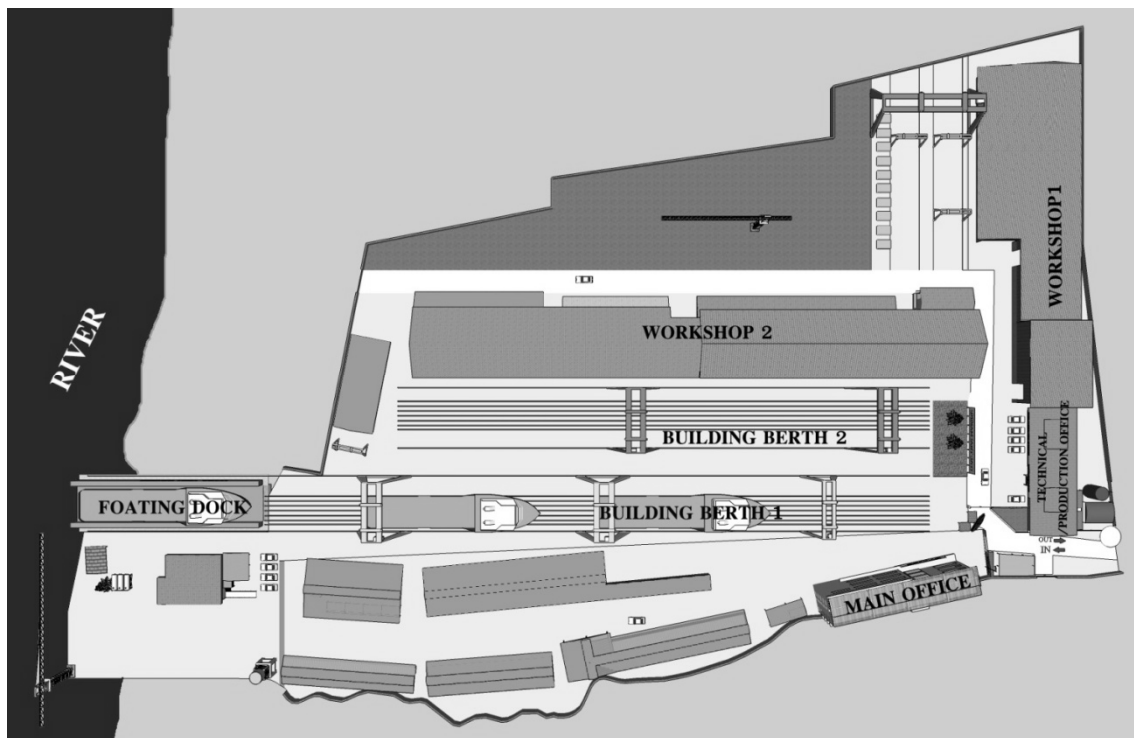


図 12 イタルタイマリン配置図(敷地面積: 112,000m²)

Work Shop 1	: 24.0 m x 180.0 m.(4,320m ²)
Work Shop 2	: 30.0 m x 300.0 m.(9,000m ²)
Building Bert 1	: 31.0 m x 350.0 m.(10,850m ²)
Building Bert 2	: 40.0 m x 300.0 m.(12,000m ²)
Gantry Crane BB1	: 2 x 25 + 2 x 25
Gantry Crane BB2	: 2 x 50 + 2 x 25
Trial basin	: 22.0 m x 100.0 m.
Launching Dock	: 20.0 x 94.5 m、3,500 tons lifting cap

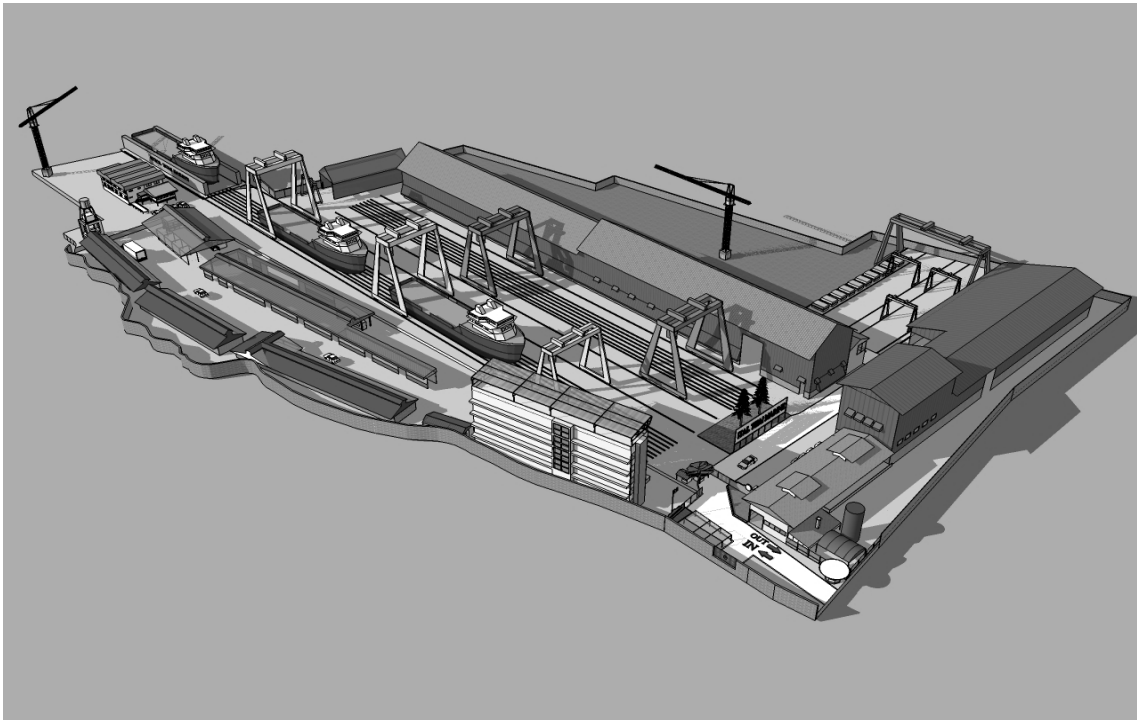


図 13 現在の造船設備

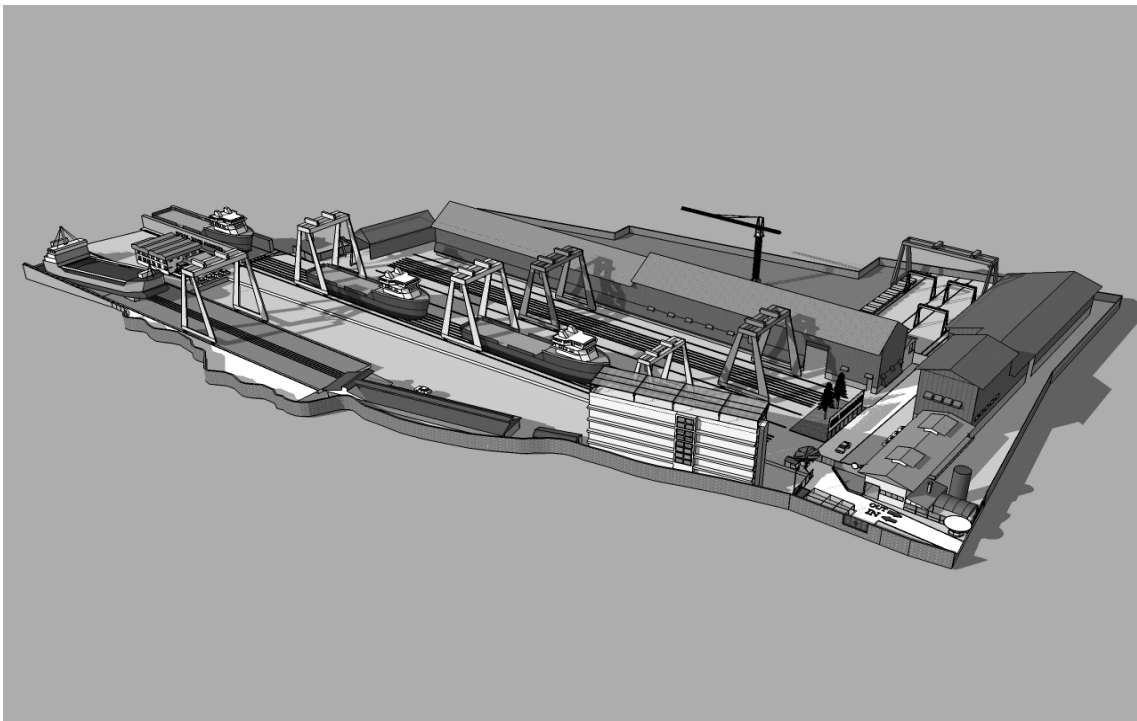


図 14 将来拡張計画図

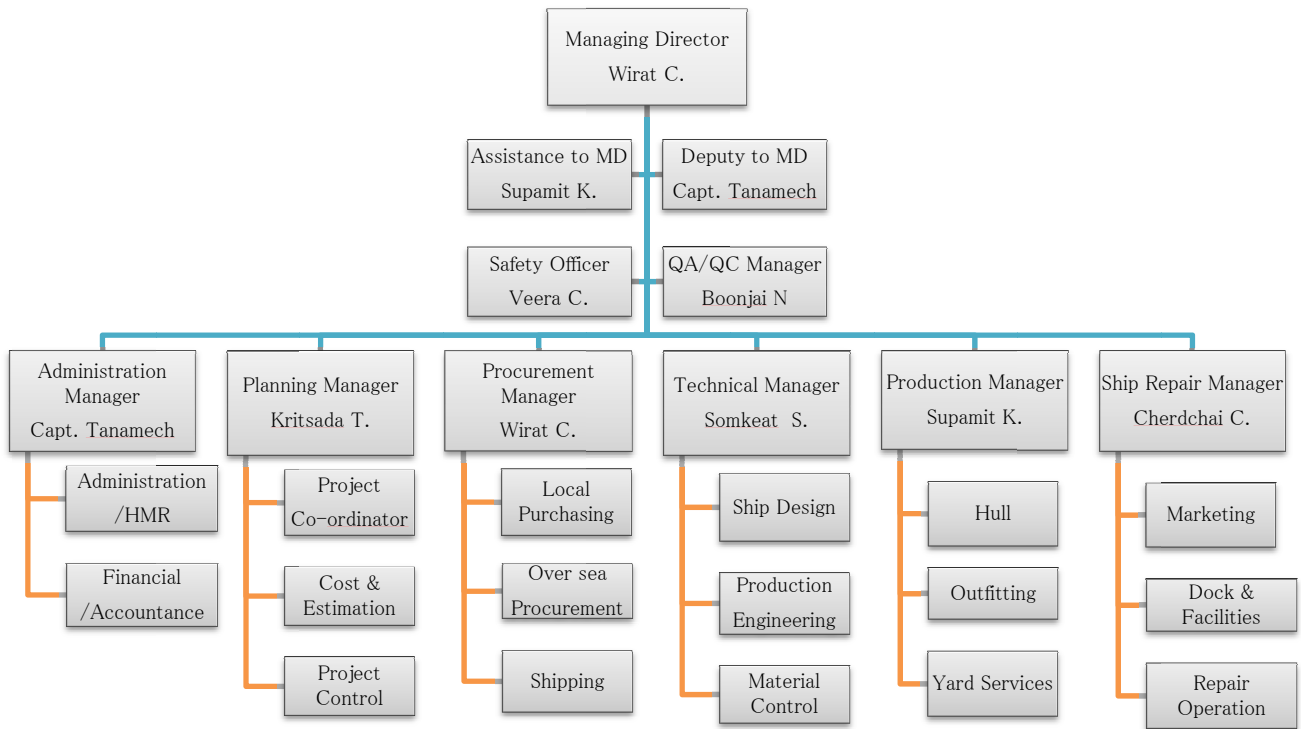


図 15 イタルタイマリン造船所組織表



図 16 イタルタイマリン内業工場

90m MMTC 練習船 “SAKORN WISAI”

Owner : MMTC, Marine Dept.

LOA /DWT : 90.0m/1500 Tons、Capacity : 200 Cadets, 20 Teachers、32 ship crews



图 17 90m MMTC 練習船



図 18 MMTC Simulators Center, Marine Dept.
(Building : 5 Floors, 2300 m²)



図 19 操船シミュレーター