
2 拡大と浸透

—ポストコロナ期のタイ経済における中国の影響力

Trin Aiyara

タマサート大学 経済学部准教授

要約

新型コロナウイルス感染症（以下、感染症）の流行は、2020～21年にピークを迎えたが、規制による観光客の減少はあったものの、概してタイ・中国両国のモノやカネの流れにほとんど影響しなかった。感染症拡大以前と同様、コロナ禍の期間もタイ・中国間の商流は成長を続け、中国の輸入業者は熱帯果物などの市場で支配的な買い手として力を保ち続けた。また、原材料、資本財などの市場で中国の業者はシェアを維持し、自動車、自動車機器、軍需品などでは新勢力として抬頭し始めた。

中国からの直接投資（以下、FDI）による資金流入はパンデミックの悪影響を受けなかったばかりか、米中貿易戦争からは恩恵を受けた。中国からタイへのFDI金額とBOI（タイ投資委員会）申請プロジェクト数からみると、2019～22年のパンデミックが両国の資本移動に与えた影響は限定的だったことがわかる。2020～21年、感染症をめぐる状況が最悪になった時ですら、中国によるタイ経済へのFDIが止むことはなかった。既にタイ国内に確立された生産拠点を維持するための日本のFDIと異なり、中国企業はタイをハブとして位置付け、そこから東南アジア諸国や他の地域の市場開拓を行い、ビジネスを展開しようとしている。中国人投資家は東南アジアの中心に位置するタイの地の利を生かしてビジネス機会を追求しようとしている。コロナ禍中も両国間の貿易額は増加し、タイの対中貿易赤字額は拡大した。

タイの政治エリートは、近年タイの貿易相手国として中国が浮上してきた

ことをある程度織り込んでいた。特に軍部主導のプラユット・ジャンオーチャー政権（2014～23年）に対し不干渉の原則を確約し、クーデター政権を政治的に支援した中国を、タイの政治エリートは慈悲深い大国とみなした。クーデター政権に対して、民間人による政権に再び戻すための選挙を実施するよう再三、要請を繰り返す米国政府の干渉に対し、タイの政治エリートは中国を利用して対抗した。

米国との関係変化に加え、日本政府の外交スタンスと一般タイ人の対日認識の変化をテコとして、タイ政府は日本との関係にも調整を加えた。日本の外交は主に、相手国を説得する手法に基づくソフトパワー戦略に頼っており、それにより友好的で安定したイメージを保ってはいた。しかし、この戦略は米中を代替する選択肢としての自国をアピールするというよりは、地域レベルの「地政学上の現状維持」を優先するものだった。

一方、中国外交もまたソフトパワー戦略を採ってはいたものの、経済への波及効果をより重視し、リスクを恐れず積極展開するよう動いた。タイ政府は、高速鉄道開発などいくつかの分野で中国との協力を積極的に推進するようになった。さらに、ある調査によれば一般のタイ人は中国が最大の貿易パートナーであると認識するようになり、東南アジアにおける日本の存在感の増大を支持しないことが明らかになった。中国のプレゼンスに日本が対抗しようとするれば地域の安定した環境は損なわれ、中国市場への依存を強めるタイ経済に悪影響がもたらされるとタイ人は考えている。

タイ・中国両国の感染症対策により国境を越える移動が阻まれ、ヒトの流れは大きく影響を受けた。その後、感染症関連措置が解除されたことで予想通り人流は回復し、特に中国人のタイ入国が顕著に増えた。ただし、こうした回復は観光よりビジネスと留学が中心となった。多くの場合、タイ・中国間のヒトの流れはカネの流れと表裏一体であることが多い。ポストコロナ期の両国間の貿易額とFDI金額、そして中国人移民数の増加を踏まえれば、中国はタイで確実に存在感を高めている。最近の中国資本の流入により、タイ人、特に中国からの参入者と直接競合するタイの事業主との間からは不安が生まれ始めている。

はじめに

本稿は、「タイ経済における中国の影響」（季刊『国際貿易と投資』120号、2020年6月）の続編で、ポストコロナ期で経済が正常化した後のタイ経済に対して中国プレーヤーが与える影響力を検討する。感染症の流行後、感染症拡大以前からみられていた中国の影響力がどのように変化したのか、モノ、カネ、ヒトの経済資源の流れに着目して分析する。

本稿では、主に2019～22年の一次・二次製品の貿易、対内FDIのフロー、観光及び高等教育等の分野を対象に分析する。具体的には貿易、国際投資、クロスボーダーのヒトの流れという三つの領域における国境を越えた経済活動について調査・分析する。諸領域、特に本稿の調査対象とした領域に対する中国の影響力は、経済要因のみならず、国際紛争、当該国や外国の政策といった政治要因にも依存しているというのが本稿の骨子である。

1. 感染症流行以前の中国プレーヤーの影響力

感染症流行前、中国プレーヤーはタイ経済の一次、二次、三次産業のあらゆる分野で極めて大きな影響力を行使していた。これは、中国プレーヤーがタイで最大級の影響力をもつ買い手であり売り手であったことによる。言い換えれば、中国プレーヤーは、市場独占者かつ単一の買い手としてタイ市場を変容させるほどの力を持っていたといえる。中国プレーヤーが強力な買い手、売り手として台頭した契機は、2002年に中国とASEAN（東南アジア諸国連合）の間で締結された自由貿易協定（CAFTA）^{（注1）}にある。この協定はその後の両国間の貿易、サービス、投資という分野で二国間協定を結ぶ基盤となった。一連の経済協定をテコに中国プレーヤーはタイ市場で事業を拡大し、市場へ浸透していった。

冷戦時代の両国関係を振り返れば、中国プレーヤーのこうした拡大と浸透はタイ社会にとって歴史的に新しい現象である。冷戦時代、中国共産党（北

京政府)はタイの農村地域でタイ共産党(CPT)などによるタイ東北地方のゲリラ活動を支援しており、その関係から、両国間にほとんど外交関係はなかった。両国の関係改善の大きな契機となったのが1997~98年のアジア金融危機である。中国は人民元を切り下げず、ASEAN+3^(注2)のプログラムに参加するなどして、危機に苦しむ東南アジア諸国を支援した。こうした支援により中国のイメージは「共産主義の元締め」から「ASEANの友好的な隣人」に変わった。さらに中国はパンデミック発生の数年前にインフラストラクチャーの国際ネットワークを構築し、近隣諸国とのコネクティビティの改善を目指す「一帯一路」構想を発表している。「一帯一路」では特に、東南アジア大陸部の中心に位置するタイの地の利を中国・タイ両国が活用することを狙いとしている。

市場を独占し、単一の買い手であることから生まれる中国の影響力は、以前よりタイ経済のあらゆる分野で見られたが、その力は拡大している。まず、中国は特定の一次産品市場を支配している。両国間の貿易自由化を追い風に、中国の中間業者は安価なリンゴ、ぶどう、柑橘類などの温帯果物やにんにくを陸路で大量にタイに持ち込み、タイの国産品を押し出した。国連商品貿易統計データベースによれば、2018年、リンゴ、ぶどう、柑橘類で中国産はタイの輸入品総量の約70~85%を占めた。タイの消費者は中国産の安い商品を中国のサプライヤーから購入するようになり、タイの農家、特ににんにく農家が打撃を受けた。

また中国の買い手は特定の果物、特にドリアンの価格と供給チェーンを大きく支配するようになってきている。近年、タイのドリアン市場では中国人が単一の買い手となっている。彼らは果樹園の所有者と直接取引して仕入れたドリアンを高価格で売ようになり、ドリアン市場からタイの中間業者を排除した。中国の業者がドリアンを高く買うようになったため、タイ農家は他の作物を育てていた農地でドリアンを転作するようになった。当然、タイのドリアン供給量は増加し、ドリアン農家数とドリアン生産量が増えるほどにタイのドリアン産業に対する中国の交渉力は高まることになる。つまり、タイのドリアン果樹園が増えれば増えるほど、中国の中間業者にとっては仕入れ

元の選択肢が増え、単一の買い手としての力が増すのである。

一次産品同様、二次産品、特に工業製品でも中国プレーヤーは最大の売り手や買い手になっている。タイ市場に参入したい中国の売り手は、繊維、電気製品、電子製品などの分野で価格戦術を駆使した。中国製品の価格が下がったのを見て、一部のタイの起業家は国産品の代替として中国の工場から中国製品を輸入するようになった。一方、中国の業者は、バンコクやタイ東北地方の主要都市ウドンターニーなどで生地やアパレルを扱う店舗を開くようになった。さらに、中国企業のなかには、バンコクと東北地方の中心地ナコーンラーチャシーマーを結ぶ高速鉄道（HSR）プロジェクトの建設に参与し、セメントや鉄鋼などの重工業製品の販売を試みるところもあった。

中国の工場は、電子集積回路やコンピューター部品といったタイの中間製品の最大級の買い手となった。そこへ米中貿易戦争が勃発し、中国発の対米輸出品に障壁が設けられたため、中国製品の需要が低下した。その結果、中国向け中間製品を生産するタイのメーカーも打撃を受けるようになった。一方、タイ側の中間製品の供給の混乱により、これを仕入れて完成品を作る中国の工場が影響を受ける状況も生まれている。例えば、2011年の大洪水のときにはタイのハードディスクドライブ工場の生産が途絶し、中国の工場はパーソナル・コンピューターの生産を継続するためハードディスクドライブをマレーシアから輸入せざるを得なくなった。

第三次産業においても、売り手、買い手としての中国の影響力はいくつかの分野で顕在化している。しかし、中国の売り手はコンビニエンスストアやショッピングモールといった「従来型」の小売サービスでは存在感が薄く、統計をみても市場独占者と単一の買い手としての影響力は十分に読み取れないかもしれない。だが、ラザダ（Lazada）やショッピング（Shopee）など、プラットフォーム上のオンラインショッピングにタイの消費者が馴染むにつれて、中国の売り手は、オンラインプラットフォームを使った小売ビジネスを支配するようになった。こうした中国企業によるオンラインショッピングの支配が生まれた一因は、中国ASEAN間の通商振興の一環として電子商取引の促進が試みられたことにある。

さらに、中国は高等教育や観光などのサービス市場分野で、市場の動向を決する最重要プレーヤーとなった。2013年にタイの大学に入学した外国人留学生の約35%は中国人だった。中国人事業家は、クルーク大学、スタンフォード国際大学など、いくつかの大学を買収している。中国人学生がタイの大学に留学する理由は単に勉強したいからではなく、卒業後にタイでビジネスをしたいという経済的理由にも基づいている。一方、観光業では、感染症発生前から既に何年間も、中国人観光客はタイを訪れる最大の外国人グループとなっていた。これらの観光客はタイ経済に一定の貢献をしたとはいえ、その行動がタイ社会に問題を引き起こしたのも事実である。その一例が、「低価格パッケージツアー」である。これは中国人観光客に低価格のパッケージツアーを提供する代わりに特定の店で高額商品を購入させるというものである。こうした慣行は、タイのイメージ低下につながる反面、一般のタイ人はここからほとんど利益を得られていないという問題点がある。

次節では、感染症の世界的流行と米中貿易戦争によって、買い手、売り手としてタイに最大の影響力を行使する中国プレーヤーの地位がどう変化したかという問題に移りたい。まず貿易の対象となるモノの流れを分析し、次にモノとならぶ国際的な経済資源であるカネとヒトの流れが感染症で生まれたニューノーマルの時代にどのように推移したかを分析したい。

2. タイ・中国のモノの流れ

2018～22年のタイ・中国両国の貿易規模は、輸出入いずれも感染症の拡大にあまり大きく影響されなかった。タイ商務省常任書記官事務所情報技術通信センターとタイ税関の統計によると、2018～22年、中国は金額ベースでタイにとって最大の貿易相手国であり、貿易総額で約5分の1（20%）から4分の1（25%）を占めていた。これより、タイの貿易動向は中国に大きく影響を受けることが読み取れる。ちなみに同期間の第2位と第3位の貿易相手国は日本と米国だった。2022年には、日米の地位は逆転し、米国が第2位、日本が第3位になった。日米の2か国がタイの貿易額に占める比率はおよそ10～18

%であり、これに1位の中国を合わせると、2018～22年に3大相手国がタイ貿易全体に占めた割合は3～4割となる。中国、米国、日本だけで貿易のほぼ半分近くを占めるため、タイの経済と貿易はこれらの国の状況から大きな影響を受けるといえる。

タイの政治エリートは、国際政治経済における変化を認識する上で、近年タイ最大の貿易相手国に中国が浮上して来たことをある程度織り込んでいた。特に軍部主導のプラユット政権期に不干渉の原則を確約し、クーデター政権に政治的支援を与えた中国は、タイの政治エリートから慈悲深い大国とみなされた。クーデター政権に対して文民政権に再び戻すための選挙を実施するよう再三、要請を繰り返す米国政府の干渉に対し、タイの政治エリートは中国を利用して対抗した。米軍がタイとの合同軍事演習の縮小を決定すると、中国は逆に軍事演習を拡大した。クーデター政権の時代、タイは従来のバランス外交から、時には国益を妥協してでも中国の利益を容認する方針に転換したのである。

米国との関係変化に加え、日本政府の外交スタンスと一般タイ人の対日認識の変化をテコとして、タイ政府は日本との関係にも調整を加えた。日本の外交は主に、相手国を説得する手法に基づくソフトパワー戦略に頼っており、それにより友好的で安定したイメージを保ってはいた。とはいえ、この戦略は米中を代替する選択肢としての自国をアピールするというよりは、地域レベルの「地政学上の現状維持」を優先するものだった。

一方、中国外交は、ソフトパワー戦略を採ってはいたものの、経済への波及効果をより重視し、リスクを恐れず積極展開するよう動いた。タイ政府は、高速鉄道開発などいくつかの分野で中国プレーヤーとの協力を積極的に推進するようになった。さらに、ある調査によれば一般のタイ人は中国が最大の貿易パートナーであると認識するようになり、東南アジアにおける日本の存在感の増大を支持しないことが明らかになった。拡大する中国のプレゼンスに日本が対抗しようとするれば、地域の安定した環境は損なわれ、中国市場への依存を強めるタイ経済に悪影響がもたらされるとタイ人は考えている。

2.1 タイの中国、世界との貿易関係

表1は、タイの対中国貿易の推移を示したものである。コロナ禍の2019～22年、タイ・中国両国は嚴重な水際対策を取る必要に迫られたものの、表1に見られるように、こうした措置は両国の貿易に何ら負の影響を与えず、貿易額は19年の2.4兆バーツから22年の3.6兆バーツへと大幅に増加した。またタイの対中輸出額も19年の0.9兆バーツから22年の1.2兆バーツへと漸増した。嚴重に国境管理を敷いたにもかかわらず、2019～22年には貿易額も輸出額も成長を続けたのである。唯一、中国からの輸入額は19年の1.57兆バーツから20年の1.56兆バーツに漸減したが、21年と22年にはそれぞれ2.1兆バーツ、2.4兆バーツに回復した。タイ側から見た中国との通商関係上の懸念は貿易赤字の拡大である。タイの対中貿易赤字額は19年の0.67兆バーツから22年には1.3兆バーツへと急増した。これは、中国との貿易は外貨獲得という観点では利益をもたらしていないことを意味する。

貿易赤字の原因は中国製品が大量にタイ市場へ流入したことにある。TikTokをはじめとしたオンラインプラットフォームを活用し、一部のタイ業者は国産品より安い中国製品を輸入して自国市場で売ることになった。特に繊維品においては中国メーカーの生産コストが低いため、大量生産できる安価な中国製品がタイ製品と競合するようになった。これにより中国製品との「不公平な」競争を強いられたタイの中小企業の収益は悪化した。タイの中小企業協会のトップは、流入する中国製品が規制に準拠しているかどうかを調べるよう、タイ政府に調査を要請した。

表1. タイの対中貿易額の推移

(単位：100万バーツ)

項目/年	2019	2020	2021	2022
貿易 (中国)	2,480,419	2,494,287	3,301,717	3,678,998
輸出 (中国)	902,188	926,646	1,173,761	1,191,875
輸入 (中国)	1,578,231	1,567,640	2,127,955	2,487,122
貿易収支 (中国)	▲ 676,043	▲ 640,993	▲ 954,194	▲ 1,295,247

出所：商務省；常任書記官事務所情報技術通信センター 及びタイ税関（2023年）

2023年4月時点で、中国からの輸入上位10品目は、(1) 電気機器及び部品、(2) 家電製品、(3) 化学品、(4) 機械及び機械部品、(5) コンピューター、(6) 設備及び設備部品、(7) 鉄鋼及び鉄鋼製品、(8) 鉱物、金属くず及び鉱物製品、(9) 金属製品、(10) 車両と電子回路である。タイが中国から巨額の工業製品を購入していることは明らかであり、これはタイのメーカーが中国企業に対して一部競争力を失っていることを意味している。

さらに、中国製品の流入は、炭素国境調整メカニズム（以下、CBAM）など新たな規制が中国企業の欧州市場向け輸出品に導入されたことでも加速した。具体的には、EU当局は2023年10月1日からCBAMを施行し、(1) 鉄鋼、(2) アルミニウム、(3) セメント、(4) 肥料、(5) 電力、(6) 水素という6分野（川上、川下いずれの分野も含む）の輸入業者に適用を開始した。CBAMは輸入業者にとっては炭素税と同様の機能を持ち、欧州市場における対象分野の輸出品価格は従来よりも高くなる。CBAMの施行にともない、中国メーカーは輸出先を欧州諸国からタイなど東南アジア諸国にシフトさせるようになった。上表にみられるように中国製品のタイへの流入が加速し、対中貿易赤字が悪化した背景には、こうした中国の輸出市場の変化もある。

商務省常任書記官事務所情報技術通信センター及びタイ税関の統計によれば、タイの中国向け輸出品目は主に原材料、鉱物、部品などの中間製品であった。22年の対中輸出品目上位15位は、(1) 果物（生鮮、冷凍、冷蔵、乾燥品）、(2) ゴム製品、(3) 樹脂ペレット、(4) キャッサバ製品、(5) コンピューター及びコンピューター部品、(6) 化学品、(7) ゴム、(8) 木材及び木製品、(9) その他製造品、(10) 銅、(11) 電子回路、(12) 機械及び機械部品、(13) 農業製品、(14) オートバイ及びオートバイ部品、(15) 自動車、自動車部品及び自動車機器であった。これら15分野の輸出品は、タイの対中輸出総額の約77%（4分の3以上）を占めている。

表2は、タイの対世界での貿易額の推移である。効果的なコロナワクチンがなかった2019～20年にかけて、貿易額は15.05兆バーツから13.66兆バーツへと減少した。具体的には、輸出額が7.63兆バーツから7.18兆バーツ、輸

表2. タイの対世界貿易額の推移

(単位：100万バーツ)

項目/年	2019	2020	2021	2022
貿易 (世界)	15,054,049	13,659,835	17,094,524	20,526,714
輸出 (世界)	7,628,400	7,183,567	8,568,939	9,957,072
輸入 (世界)	7,425,648	6,476,267	8,525,584	10,569,641
貿易収支 (世界)	202,751	707,300	43,355	▲ 612,569

出所：商務省；常任書記官事務所情報技術通信センター及びタイ税関（2023年）

入額も7.43兆バーツから6.48兆バーツに減少した。しかし、翌21年、タイの貿易額は増加に転じ17.09兆バーツに、22年には20.53兆バーツに増加した。輸出額も21年には8.57兆バーツ、22年には9.96兆バーツ、輸入額は21年には8.53兆バーツ、22年には10.6兆バーツに増加した。

対中貿易赤字と同様に、タイの対世界での貿易収支はこの期間、悪化が続いた。2020年、タイは対世界で0.7兆バーツの貿易黒字だったが、21年には黒字幅は0.043兆バーツに縮小し、22年には0.61兆バーツの貿易赤字に転落した。こうした状況からは、感染症の拡大がなぜタイの貿易収支悪化につながったのか、その要因は何か、という問いが生じる。その答えは、パンデミックの影響というよりむしろ、感染症終息後の経済正常化によって世界で起こったことに関連している。

タイの貿易赤字は、特に近年大幅に価格上昇した石油などのエネルギー輸入によって引き起こされた。2022年、燃料製品の輸入額は前年比で67%増加し、同年、タイの燃料およびエネルギーの輸入額は約2.1兆バーツに達した。エネルギー輸入額がここまで増加したのは、世界各地の経済活動正常化によるエネルギー需要の増加に加え、ロシアのウクライナ侵攻によるエネルギー価格高騰もその一因である。対世界での貿易赤字拡大は、タイ経済が特に石油や燃料などの輸入資源に大きく依存していることから生じている。

ここまでタイ・中国の貿易関係を概観したが、次はタイと中国の経済関係の変化を顕著に反映する品目である、①果物、②原材料、③資本財、④自動車、⑤軍需品を見る。

①果物

2019～22年、中国は穀物、家畜、水産物を含むタイ農産物にとって最大の輸出市場だった。商務省常任書記官事務所情報技術通信センターとタイ税関の23年の統計によれば、同分野の同時期の対中輸出額は0.19兆バーツから0.36兆バーツで推移した。この間、タイの農産物の第2、第3の市場は日本と米国だった。前述のように、タイの対中輸出において金額ベースの最大品目は果物（生鮮、冷蔵、冷凍、乾燥）である。22年、果物の輸出はタイの対中輸出総額の約14%を占めており、農産物は対中輸出総額の約46%、つまりほぼ半分を占めていた。

中国へ輸出する果物の典型例が、果物の王様とも目されるドリアンである。ドリアン輸出額は、19年の263.4億バーツから22年には1,060億バーツへと急増した。この数字を見れば、感染症の拡大がタイのドリアン輸出にほとんど影響しなかったことがわかる。ドリアンの輸出はタイの対中農産物輸出総額の29%、つまり約3分の1を占めている。ちなみに22年のドリアン輸出の相手国上位は、中国、香港、台湾、マレーシア、米国だが、中国への輸出額の約1,060億バーツはドリアン輸出総額の96%を占めており、圧倒的なシェアとなっている。換言すれば、タイのドリアン輸出のほぼすべてが中国市場向けであり、その結果、タイのドリアン輸出は中国の動向に左右されるといふ脆弱性を孕んでいる。

パンデミックのピーク時にもタイのドリアン輸出額は増加したとはいえ、この時中国の国内状況に対する脆弱性が明らかになった。中国の習近平政権が「ゼロコロナ」措置を採用し、国境を厳しく監視、管理したことから、タイのドリアン農家とその中間業者は打撃を被った。中国の「ゼロコロナ」措置による物流コストの上昇を吸収できず、タイと中国の中間業者は、事前の価格合意にも拘わらず、タイのドリアン農家に対し間接的に買付価格の引き下げを強いた。タイのドリアンその他の果物の輸出に物流リスクがあることを示したといえる。また厳格な水際措置により、あらゆるトラックやコンテナが国境で中国の担当官による検査を受けなければならなくなった。もし国境で感染症感染例が頻繁に検知されていけば、中国当局はタイの輸出品に対

して国境を閉鎖する権限すら有していたのである。

②原材料

商務省常任書記官事務所情報技術通信センターとタイ税関の統計によると、2019～22年におけるタイの対中原材料輸入額は5,348億パーツから9,862.3億パーツへと段階的に増加した。ドリアン輸出と同様、感染症は中国からの原材料輸入にほとんど影響しなかったとみられる。一方、ドリアン輸出とは異なり、中国はこの分野では必ずしも圧倒的なシェアを取得しているわけではない。22年、中国は相手国としてはトップだったものの、輸入総額の22%と、約5分の1を占めたに過ぎなかった。ちなみに同年、日本と台湾からの原材料輸入はそれぞれ13%と7%を占めていた。

タイ国家経済社会開発評議会（NESDB）の報告によれば、タイによる原材料の輸入増加は、電気製品や電子製品など特定分野の世界的需要が高まったことに起因していた。完成品の需要増加に対応するため電子部品などの原材料の輸入も拡大した。これを踏まえれば、タイによる中国の原材料の輸入増加も電気及び電子製品の世界的需要回復と関連している可能性がある。感染症が流行する以前から、タイは日本ではなく中国や東南アジアの供給元から原材料を輸入するようになっていた。中国からの原材料輸入が増加した背景には、近年、タイのメーカーのグローバル・バリュー・チェーン（GVC）上の地位が高まっていることが挙げられる。

一方で、タイは鉱物や燃料などの原材料を輸出する国でもある。このタイの原材料輸出では、中国は最大相手先ではない。19年、タイは中国に鉱物や燃料を316.1億パーツ輸出しており、中国は輸出相手として第4位だった。この輸出額は2022年にはわずか183.8億パーツに急減し、相手国としての中国の地位は9位に低下した。鉱物や燃料と同様、中国の個人消費低下を原因とした樹脂ペレットの輸出減少など、ほかの原材料についても輸出が減少した。こうした中国の需要低下は、中国恒大集団をはじめとする国内大手不動産会社の破綻や中国国内の生活費上昇が一因とされる。

③資本財

2019～22年、中国からの資本財輸入額は5,348億パーツから8,714.5億パー

ツに増加した（商務省常任書記官事務所情報技術通信センター及びタイ税関の統計）。22年、中国の資本財はタイの資本財輸入総額の37%を占めていることから、タイは中国にかなり依存しているといえる。ちなみに同期間、タイの機械の中国向け輸出額は170億パーツから236.5億パーツで推移したが、特に21～22年にはほとんど伸びず、231億パーツから236.5億パーツとほぼ横ばい（前年比2%増）だった。

一方、同時期、タイにとって他の主たる資本財輸入国は日本（2位）と米国（3位）だった（21年には常時4位だったマレーシアが3位になり、米国は4位に転落している）。22年、日本と米国から輸入された資本財は資本財輸入総額の17%と7%を占めていた。これは、22年には中国からの資本財輸入額が日米からの輸入額合計を上回ったことを意味する。

他の東南アジア諸国の資本財輸入の状況はタイと似ている。ASEAN加盟国は特定分野で電気機器や設備など巨額の資本財を輸入している。特に日本や中国から機械・機械器具を輸入していたASEAN諸国においては対中、対日の貿易赤字の大きな部分を資本財が占めてきた。ASEAN諸国のなかでも特に対中貿易赤字が最も大きいのがタイで、22年に赤字幅は約98億ドルに達した。

資本財を輸入すれば貿易赤字が増大しかねないにもかかわらず、タイは中国や日本からの資本財輸入に依存してきた。これらの資本財がタイの主要輸出品である工業製品の生産に不可欠だったからである。タイの工業製品に対する需要が外国市場で増加すると、タイの工場は資本財の輸入を増やす必要に迫られた。例えば、23年の年初から9月末までの9か月間の鋼板加工機の輸入額は前年同期比4.6%増の234.7億パーツだった。ちなみにこれらの機械に関する輸入相手国の上位5か国は、中国、日本、そして台湾、ドイツ、韓国である。機械の輸入増加は、タイからの大型車を含む自動車の輸出が増加した（23年年初から第3四半期末までの輸出額は2,970億パーツ）ことと関連している。

④自動車

2019～22年にかけて、自動車・自動車機器の対中輸入額は844.8億パーツ

から971億パーツに増加した。中国からの自動車・自動車機器輸入のピークは21年で、輸入額は1,038.4億パーツに達した。19年に同分野の輸入総額の18%を占めていた中国製の自動車・自動車機器のシェアは22年には22.64%に拡大し、中国は自動車・機器の輸入相手国として第2位に浮上した。これと対照的に、日本からの自動車・自動車機器の輸入額は19年の1,444.3億パーツから22年は1,203.3億パーツに減少した。中国同様、日本からの輸入のピークは21年で、輸入額は1,306.8億パーツだった。タイの自動車・自動車機器の輸入額に占める日本製品の割合は19年の30%から22年には27%に低下した。これは、日本製の自動車・自動車機器の輸入が絶対額においてもシェアにおいても大きく落ち込んでいることを意味する。19～22年にかけても日本はタイ最大の自動車・自動車機器の輸入相手国としての地位を守ったが、その輸入数量とシェアは減少傾向にある。

中国製の自動車・機器の台頭と日本製品の相対的衰退は、タイの消費者の間で電気自動車（以下、EV）の気が高まっていることと一定の関係がある。2022年の年初から第3四半期末までの期間の中国製EVの輸入台数は59,735台だった。これは前年同期比176%の増加である。タイの市場拡大に伴い、BYD、長城汽車（GWM）、合衆新能源汽車（Hozon Auto）などの中国EVメーカーは、2021年10月、中国ASEAN自由貿易協定（CAFTA）に基づく輸入関税免除を活用し、生産工場を一部タイに移設する計画を発表した。日系メーカーはこれに対し、輸入関税免除は自動車市場で公正な競争をもたらさないと声明した。

日系自動車メーカーの競争力が低下した原因は、輸入関税だけでなくEV開発競争での出遅れもある。日系自動車メーカーはEVの開発と生産において中国の競合他社に遅れをとっている。日系自動車メーカーの生産と部品組み立てのネットワークに依存するタイにとっては、この分野における日本企業の開発と適応の遅れは問題となりかねない。

⑤軍需品

2019～22年、タイの軍需品の対中輸入額は459億パーツから5,216億パーツに急増した。しかし、19年の459億パーツから20年には563億パーツに増加し

たのち21年には再び293億パーツに落ちこむなど、かなり変動が大きい。金額の変動にともない輸入総額に占める相手国のシェアも変動が大きい。例えば、20年に中国製品はタイの軍需品輸入総額のわずか8%だったが22年には38%に上昇した。22年になると中国は最大の軍需品供給国となり、長年にわたり最大の供給国だった米国は3位に転落した。米国のタイへの軍需品輸出は19年の727.6億パーツから22年の145.8億パーツに減少した。輸入総額に占める割合も、19年の84%から22年にはわずか10%に急落した。19年と20年、米国はタイの軍需品の最大の供給国だったが、21年を転換点として中国が米国をわずかに上回り最大の供給国となった。とはいえ輸入額で見ると、2019～22年の期間において21年は最も落ち込んだ年でもある。これは、感染症の流行を受けて、タイ政府が軍需品購入を含む軍事予算を削減したからである。中国からの軍需品輸入の増加は、14年にプラユット政権が権力を掌握して以来、中国とタイの軍事的紐帯が緊密化していることと関連している。14～19年にかけて、タイ軍と中国軍は定期的に共同演習プログラムを組織し、潜水艦や戦車など10点を超える主要軍需品の購買契約を成立させた。中国からの軍需品輸入の急増はまた、中国が高度な軍事装備をより低価格で提供できるようになったことを示すものでもある。これとは対照的に、23年5月、米国は訓練と技術上の問題を理由にF-35ステルス戦闘機をタイ空軍に売ることを拒否した。F-35ステルス戦闘機の販売拒否につき、一部識者はタイと米国との安全保障関係が衰退しつつある兆候と解釈している。

3. タイ・中国間のカネの流れ

タイ・中国間の資本流動、特に中国からタイへのFDIのパターンは2010年代の終わりに劇的に変化した。2012～18年の中国からタイへのFDI額は、約4億ドルから11億ドルの範囲で推移していたが、19～22年は一度も12億ドルを下回らなかった。FDI額のピークは20年に記録した18億8,288万ドルだが、22年には一転して12億7,180万ドルに落ち込んだ。これは19～22年の期間においては最低額だが、12～18年のピーク額は上回っている。こうしたFDI額

の変化は、中国からタイへのカネの流れの変化を示す一部にすぎない。

タイ中央銀行の統計によれば、19～22年には確かに中国のFDI額は増加したものの、依然として日本が中国を上回っている。日本のFDI額は2019年には853.4億バーツ、20年に414.4億バーツに落ち込み、21年には1,067.7億バーツに増加、22年には再び644.3億バーツに減少するなど、変動が大きかった。一方、19～22年の米国からのFDI額は、960万バーツの流出から460.9億バーツの流入に増加した。ただし、19年と22年にタイに最大のFDIを行った国はシンガポールであり、いずれの年も1,000億バーツを超えていた。19年のシンガポールのFDI額は1,617.5億バーツ、2022年は1,327.5億バーツである。中国のFDI額は増えてはいるものの、依然としてシンガポールと日本の投資額を下回っている。

タイと中国間の資本移動について、BOIへの投資申請統計から別の側面を考察してみよう。BOIの主な目的は、一定期間の税の軽減・免除などのインセンティブによりタイ国内における外国投資家の経済活動を奨励、促進することにある。19年には、227件の日本のプロジェクトがBOIに申請された。これは申請されたプロジェクト総数の23%を占めている。ちなみに同年、中国企業の申請件数は203件だった。ただし、金額ベースでは、同年にBOI申請した中国のプロジェクト総額は日本を上回り、約4倍となっていた（中国のプロジェクト総額は2,617.1億バーツ、日本は731億バーツ）。中国のプロジェクト総額は外国人投資家による全プロジェクト総額の52%を占めていた。

一方、22年には、外国人投資家向けBOI申請をした日本のプロジェクトは293件で、件数ベースでプロジェクト全体の27%を占めていたのに対し、同年の中国企業のプロジェクト数は158件だった。日本のプロジェクト数は中国の約2倍だったが、19年と同じように金額ベースでは中国が日本を上回った（中国のプロジェクト総額は773.8億バーツ、日本は507.7億バーツ）。22年の日中のプロジェクト総額の金額差は2019年ほど大きくはなく、1対1.5程度だった。22年の中国のプロジェクト総額は全外国人投資家のプロジェクト総額の18%を占めていた。ちなみにBOIが促進する外国プロジェクトは大規

模工業団地に集中しており、主に東部沿岸地域のチョンブリー県とラヨン県及び中央平野のプラナコーンシーアユッタヤー郡がその中心である。

中国からタイへのFDI額とBOI申請プロジェクトの動向からみると、2019～22年のパンデミックが両国の資本移動に与えた影響が限定的だったことがわかる。20～21年、感染症を巡る状況が最悪になったときでも、中国によるタイ経済へのFDIが止むことはなかった。この期間に中国からのFDIがあった分野は、ゴムタイヤ・チューブ、自動車・自動車部品、金融サービスなどである。既にタイ国内に確立された生産拠点を維持するための日本のFDIと異なり、中国企業はタイをハブとして位置付け、そこから東南アジア諸国や他地域の市場を開拓し、展開しようとしている。中国人投資家は東南アジアの中心であるというタイの地の利を生かしてビジネス機会を追求しようとしている。

前述の立地に加え、中国人投資家は特定のビジネス目的を持っており、東北地方ではノンカーイ、ナコーンパノム、ムックダーハーン、北部ではチェンライ、西部ではターク、カンチャナブリ、南部ではソンクラーなどの国境都市の特別経済区（SEZ）にも投資している。これらの経済特区は、整備されたインフラ、税優遇制度、そしてとても安価で豊富な労働力を中国人投資家に提供して資本を誘致した結果、今ではそれぞれの経済特区が特定のビジネスのハブとなっている。例えば、ソンクラー県の経済特区はゴム製品の中心地、ナコーンパノム県は電気製品の生産の中心地といった具合である。

中国からのFDIによる資金流入はパンデミックの悪影響を受けなかったばかりか、米中貿易戦争からは恩恵を受けた。米中貿易戦争で米国は中国製品に対する輸入税率を引き上げた。ドナルド・トランプ政権は例えば中国製の家具や家電に対する輸入税率を10%から25%に引き上げた。これは、米国政府が仕掛けた貿易戦争が中国企業のタイへの工場移転を促進することに働いた。これは高率の米国輸入税を中国企業が回避しようとすることで生じた動きである。また、タイ政府も中国資本を誘致するため一連の誘致策を実施したほか、中国企業が経営資源の一部をタイに配分するよう、中国国内を回ってタイの魅力を宣伝する説明会を開催した。米国の高率の関税を回避するた

めに中国企業が工場を移転する動きはタイ以外の東南アジア諸国にも起こり、特にベトナムで顕著だった。

中国企業の工場移転だけではない。米中貿易戦争は特に自動車やエレクトロニクス関連分野において、日本企業がタイ投資を拡充することにもつながった。米国は、日本製品の最大市場の一つである。換言すれば、米中貿易戦争により日中両国の企業が中国からタイに生産拠点を移転するようになった。米国政府が中国で作られた製品の輸入税を引き上げたことで、中国製品は米国の消費者にとって割高になったからである。

中国資本のカネの流入はさらに、不動産所有や火鍋レストランなどの分野でも起きた。中国人投資家を対象とした「住みたい場所上位10か国」の調査によれば、2018～21年にかけてタイの住宅は最も好まれる投資対象だった。中国人による活発な住宅投資によって、中国とタイの経済関係は一層、緊密化したのみならず、タイの不動産価格の上昇を招き、高級物件の建設が促進された。ところが、住みたい場所ランキングにおけるタイの地位は、22年と23年にそれぞれ第4位、第5位に転落した。この低下は、中国国内の経済問題（不況、若者の失業、輸出の減少など）に起因している。中国人投資家は、タイなど外国への資金配分を見直す必要に駆られるようになったのである。

同様に、一部の中国企業、特に中小企業がタイでレストランやコンビニエンスストアを開業するようになった。その好例がバンコクにおいて中国人が保有する四川風火鍋レストラン店舗数の増加である。多くの中国人事業家が、いわゆる「第一チャイナタウン」と呼ばれるヤワラートや、「第二チャイナタウン」として知られるフワイクワーンで火鍋レストランを所有、経営している。現在、これらの火鍋レストランはバンコクで外食する上で最も人気の高い選択肢の一つとなっている。

4. タイと中国間のヒトの流れ

他の国々と同じように、中国とタイのクロスボーダーのヒトの流れは、感染症流行期の嚴重な国境管理政策によって妨げられた。タイ公共放送が

2022年12月29日に報じた観光スポーツ省（MOTS）の統計によれば、タイを訪れる中国人観光客数は、19年の年間1,113万8,658人から22年にはわずか21万9,421人にまで急減した。中国人観光客数のピークは19年で、タイは中国人観光客相手に5,300億バーツを超える収益があった。また前年の18年には約1,000万人の中国人観光客がタイを訪れ、5,200億バーツ以上の収益があった。中国人観光客数ともたらされる収益の規模を見れば、ここ数年間、タイ経済がいかに中国人観光客に依存していたかがわかる。21年は中国人観光客数が最低となった年で、タイを訪れた中国人はわずか13,043人だった。感染症の流行によってタイ・中国両政府が海外旅行制限措置を取ったため、それまで中国人観光客によってもたらされていた収益は損なわれた。

タイ経済にとっての重要性をふまえ、中国人観光客を再びタイに呼び込むべく、タイ政府は再三にわたってキャンペーンを展開している。タイ貢献党のセター・タウィーシン政権は先ごろ、23年9月以降に中国人観光客を対象としたビザ免除措置を実施した。セター首相は、この施策の施行後にビザなしでタイを訪れた最初の中国人観光客群を自ら出迎えた。また同政権は、カザフスタンの観光客にもビザの免除措置を実施した。こうした措置は、入国管理を緩和して中国人観光客数を増加させることを目的としている。ビザ免除措置の実施前から中国人観光客数は回復基調にあったものの、反面、旅行の出費が抑えられるようになったため、観光客1人あたりの支出単価は減少した。つまり、タイは再び多くの中国人観光客を迎えるようになったものの、支出単価が減少したため収益はまだ感染症拡大前に戻っていない。

期待を下回ったのは収益だけではない。中国人の行動変化と中国政府による規制の影響を受け、観光客の人数自体もまだ期待される水準には戻っていない。あるタイ人ガイドによると、中国人観光客は感染症に起因する自国の不況や格安航空会社（LCC）の運行本数の減少で向かい風環境にある。さらに、2023年の特殊詐欺を題材とした中国のヒット映画『孤注一擲』で東南アジアが危ない地域として描かれたことも、中国人観光客にタイは恐ろしい国というイメージを植え付け、旅行をためらわせる原因となっている。さらに、中国政府による国内旅行の振興、パスポートの新規発行の制限といった

施策から、中国人にとって海外旅行の魅力が薄れ、国内旅行にシフトする傾向にある。つまり、タイ政府による中国人観光客誘致策は、中国国内の景気動向や政府の施策で一部相殺されてしまっているのである。

前述のように、中国からタイへのヒトの流れは中国人起業家が事業機会を求めてタイに投資するような形でも起きている。例えば、多くの中国人起業家が、バンコクの一部の地区、例えばヤラワートやフワイクワーンで、四川風火鍋レストランを開業している。これら中国資本の火鍋レストランは、中国食材、調理器具、装飾品を安価な運送費用で提供する中国のサプライヤーと取引しており、タイの競合業者より価格優位性がある。タイ人はこうした中国人同士の商圈から排除されており、これらの飲食店からはタイ人への経済波及効果はほとんど生まれない。

しかし、外国人所有の企業はタイで正式に登録できないため、こうした中国系飲食店のオーナーは、名義人となるタイ人を必要としている。特筆すべきは、こうしたオーナーの多くはビジネスビザではなく主に観光ビザで飲食店事業を始めているということである。この動きは中国政府による感染症政策の緩和後、特にバンコク、プーケット、チェンマイなどの県で加速している。例えば、チェンマイ観光協議会のパンロップ・サエジワ会長によると、中国政府による感染症政策の緩和後、中国人投資家は、ホテル、観光ツアー、飲食店、物流サービス、不動産などの分野で事業を立ち上げたり、拡大したりしている。またこれらの中国人投資家は、法的な側面でタイのビジネスパートナーから支援を受けている。

感染症拡大前から一貫して、中国人の若者が大学レベルで留学する国としてタイは人気を保っている。その一例が、タイの法律で認可された上限である49%の資本を中国人投資家が出資するクルーク大学である。この大学の中国人留学生は、感染症のピーク時はオンライン受講していたが、感染症対策が一部緩和されると対面授業を始めるようになった。2022年、タイの大学には合計36,060人の外国人学生が在籍していた。そのうち中国人留学生数は21,906人だったので、中国人はタイの外国人大学生の約6割を占めていたことになる。特に一部の私立大学は、収入の多くを中国人留学生に依存してい

る。例えば上述のクルーク大学は学生の7割近くが中国人留学生である。中国資本の入った大学には教育方法の変化がもたらされ、授業で使われる主要言語がタイ語から中国語に変わった。これらの大学は中国国内の公立大学の入試に失敗したために海外大学の学位で箔をつけ、経済的機会を得たいと考える中国人留学生を集客している。

5. 結論

感染症の流行はタイ・中国両国のモノやカネの流れにほとんど影響しなかったが、ヒトの流れは1~2年間、中断した。感染症拡大前同様、コロナ禍の期間もタイ・中国間の商流は成長を続け、中国の輸入業者は熱帯果物などの市場で単一の買い手として力を保ち続けた。また、原材料、資本財などの市場で中国のプレーヤーはシェアを維持し、自動車、自動車機器、軍需品などでは新勢力として浮上した。感染症中も両国間の貿易額は増加し、タイの対中貿易赤字は拡大した。

感染症の流行によっても、同時期の米中貿易戦争によっても、中国による対タイFDIが減少することはなかった。米中貿易戦争によって中国製品が米国市場で割高になったため、中国のタイへのFDIはパンデミック中にむしろ増えた。東南アジアで事業を拡大するため、以前にもまして多くの中国の投資家や商業プロジェクトが戦略拠点をタイに移したためである。このように中国による対タイFDIは増えているものの、規模の面でいえば依然としてシンガポールと日本の方が上である。

タイ・中国両国の感染症対策により国境を越える移動が阻まれ、ヒトの流れは大きく影響を受けた。その後、感染症関連措置が解除されたことで予想通り人流は回復し、特に中国人のタイ入国が顕著に増えた。ただし、こうした回復は観光よりビジネスと留学が中心となった。多くの場合、タイ・中国間のヒトの流れはカネの流れと表裏一体であることが多い。最近の中国資本の流入により、タイ人、特に中国からの参入者と直接競合するタイの事業主の間からは不安が生まれ始めている。

最後に、ポストコロナ期の両国間の貿易額とFDI額、そして中国人移民数の増加を踏まえれば、タイと中国との経済関係において中国のプレイヤーはタイで確実に存在感を高めている。しかし、一部識者がいう「ニューノーマル」、つまり感染症を完全に制御して共存する日常における近未来においても、諸分野での中国プレイヤーの力はさらに増して行くであろうか？この問題を提起して本稿を終わりたい。

注.

1. ASEAN（東南アジア諸国連合）はタイ、インドネシア、マレーシア、シンガポール、フィリピン、ブルネイ、ミャンマー、ベトナム、カンボジア、ラオスで構成される東南アジアの国際組織。
2. ASEAN+3の3か国は日本、中国、韓国。

参考文献

- ・ITI調査研究シリーズNo.156 「Expansion and Penetration: Influences of the Chinese actors in the Thai Economy in the Post-COVID 19 era」 (https://iti.or.jp/report_156.pdf)

（本稿は、2023年度公益財団法人JKAの補助事業「米中の経済圏構想がASEANと日本の貿易・投資に与える影響調査研究補助事業」の成果の一部である。）