

タイ

景気回復に問われる政策実行力

ジェトロ海外調査部アジア大洋州課 蒲田 亮平

2015年第2四半期のGDP公表値からは、公共投資と観光業に支えられる経済構造が透けて見える。個人消費回復の足を引っ張る農産物価格の下落や家計債務問題、中国景気の減速といった世界経済の不調に伴う輸出伸び悩みなどにより、民間部門は投資を積極的に増やす状況にない。政府は産業構造改革と景気刺激策の両にらみで政策を打ち出している。

力強さを欠く経済

タイ国家経済社会開発庁（NESDB）が2015年8月17日に発表した15年第2四半期のGDP成長率は、前期の3.0%からやや減速して2.8%となった。公共投資が大幅に増加した他、観光分野を中心とするサービス輸出、ホテル・レストラン分野、建設分野などが成長をけん引した。他方、中国をはじめ世界的な景気減速の影響を受けて財の輸出が減少したこと、干ばつにより農業分野の被害が大きかったこと、輸出志向型産業を中心として工業分野の生産が減少したこと……などが負の影響を与えた、とNESDBは分析する（図1）。

15年通年でのGDP成長率については、2.7~3.2%との予測を発表。政府は、従来、民間投資・観光分野の回復、世界経済回復に伴う輸出の伸び、国内自動車販売の回復などを見込み、15年の経済成長率を3.5~4.5%と見込んできたが、これを大幅に下方修正する

図1 需要項目別成長率（前期比）

| | 15年第1四半期 | 15年第2四半期 |
|-------|----------|----------|
| 総資本形成 | 10.7 | 2.5 |
| 民間投資 | 3.6 | ▲3.4 |
| 公共投資 | 37.8 | 24.7 |
| 民間消費 | 2.4 | 1.5 |
| 政府消費 | 3.3 | 4.6 |
| 輸出 | ▲4.3 | ▲5.5 |
| 輸入 | ▲7.2 | ▲10.1 |
| GDP | 3.0 | 2.8 |

出所：国家経済社会開発庁（NESDB）

形となった。

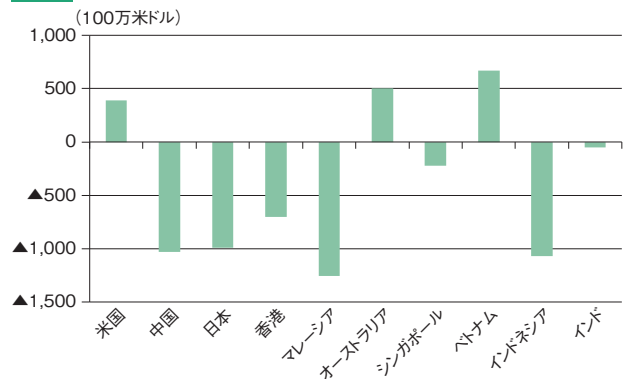
14年8月の組閣以降、プラユット暫定政権は国内対立の緩和と景気回復を最優先課題とする政策を進めてきた。軍事政権に対する批判をかわし、将来的な民政移管を円滑に進めるためだ。当面は公共投資で景気を支え、民間投資や輸出の回復を待つ構えだ。だが、国内市場の回復に力強さが欠け、国際市場も中国の景気減速感が強まる中、公共投資頼みの景気拡大の傾向が鮮明となっている。今後の景気回復の鍵を握るのは輸出と個人消費である。

世界景気減速の影響を受ける輸出産業

15年1~7月期におけるタイの輸出額は、前年同期比5.36%減の1,231億4,000万ドルだった。図2によれば、輸出額全体の5割強を占めるハードディスクドライブの輸出が伸びた米国向け、自動車輸出が伸びたオーストラリア向け、エアコンや冷蔵庫などの家庭用電化製品輸出が好調なベトナム向けを除き、10カ国中7カ国向けの前年同期比輸出額が減少している。

タイの貿易構造の特徴は、米国、中国、欧州、日本向け輸出がそれぞれ10%程度のシェアを占めるバラ

図2 主要国・地域向け輸出額の変化(15年1~7月、前年同期比)



資料：Global Trade Atlas を基に作成

ンスの良さにある。だが、ASEAN 主要国、中国、日本向けが同時に減少し、欧州向けも振るわない中、米国向けだけでは輸出全体を支えきれない。インドネシアやマレーシアなど ASEAN 主要国向け輸出も軒並み減少している現在、輸出産業全体の競争力を一層強化する取り組みが不可欠だ。

伸び悩む個人消費

個人消費は、タイ GDP の約 5 割を占める最大の需要項目で、輸出と並んで経済浮揚の鍵を握る。15 年第 2 四半期には前期比 1.5% の増加となり、14 年第 3 四半期から 4 期連続で拡大した。ただその中身を見ると、消費財や電力の消費が伸びた一方で乗用車の販売は 6.5% 減となるなど、耐久消費財全般の消費は前年同月比でマイナスが続いており、いまだ力強さに欠ける（図 3）。

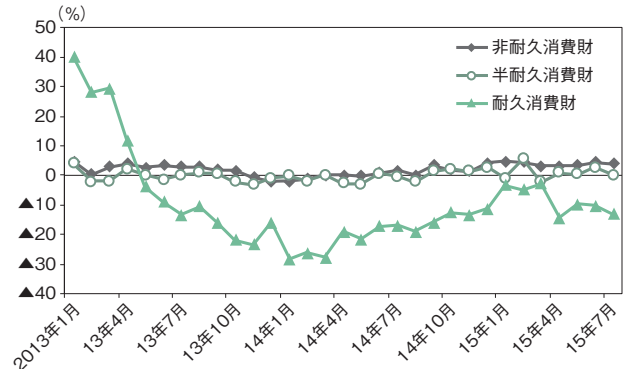
この背景にあるのが家計債務の増大だ。特に、15 年に入ってから、干ばつの影響やゴム、パーム油、コメなど主要農産物の世界的な価格下落により農家所得が大きく落ち込んだことで一層悪化した。12 年の自動車販売促進策を契機として多くの自動車ローンが組まれたことから、家計における同ローン債務残高が急増したことも影響している。消費者向けローン全体に占める自動車ローンの割合は 23.9% で、15 年第 2 四半期時点で住宅ローン（49.4%）に次いで高い。自動車ローンでは、延滞期間が 1 カ月～3 カ月のいわゆる「要注意先債権」の比率も一貫して高まっており、同四半期には 8.5% に達した。販売促進策による自動車需要の「先食い」効果は既に一巡したとみられるが、耐久消費財支出を増やすためには、家計の債務負担の軽減が大きな課題となろう。

改造内閣下で進む産業クラスター計画

景気の減速感が強まる中、プラユット内閣は 15 年 8 月 20 日、初の内閣改造を実施した。その目玉となるのが、過去に財務相や商務相を歴任したソムキット氏の経済担当副首相への登用だ。同氏が率いる「経済チーム」により、経済政策がより積極的・効率的になるとの期待が高まっている。

改造内閣が 9 月 22 日、「スーパー・クラスター計画」の骨子案を承認したのも、こうした期待に応える

図3 民間消費指数の推移（前年同月比）



資料：タイ中央銀行統計を基に作成

取り組みの一つ。同計画は、①自動車・同部品、②電子機器・家電・通信、③石油化学・環境親和的化学産業、④デジタル産業、⑤繊維産業、⑥食品加工業、の 6 分野を対象としている。内閣改造当日に行った講演の中でソムキット副首相は、バリューチェーンを対象とし、各分野に関連する裾野産業や物流、技術開発、大学などの総合的育成を通じ、高度技術産業の集積を目指すことを表明した。

ただ、同計画によってタイの産業高度化が進むかどうかについては留意が必要だ。14 年に打ち出された「国境地域特別経済特区（SEZ）計画」の対象 5 県を併せると、タイ国内 76 都県のうち 31 都県がどちらかの計画に基づく投資優遇措置の対象となる。特に加工食品クラスターの対象地域は 19 県に及ぶなど、地方振興策の色合いが強い。さらに、「スーパー・クラスター計画」の投資恩典を受けるためには 16 年中にタイ投資委員会（BOI）に申請し、17 年中に投資を行う必要がある。産業構造の変革を狙った開発計画であるにもかかわらず短期間で投資を求めるのは、景気刺激的な効果を強く意識したからだろう。

このように、輸出や個人消費が景気のけん引役となり得ていない状況で、政府は今後さまざまな景気対策・投資刺激策を実施する予定だ。タイでの新規・追加投資を検討する日系企業にとって、大盤振る舞いともいえる上述の産業開発計画は大きな投資機会を生む可能性がある。他方、産業開発と景気刺激の二兎を追う政策は、中長期的なタイの産業政策を見定める上で方向性が捉えにくい。ASEAN 経済共同体（AEC）発足を 15 年末に控え、ASEAN の核となる姿勢を明確に示せるのか、今こそ企業に分かりやすいメッセージを発信する努力が求められる。

