

□■タイの新型コロナ発生からこれまで■□

～「新型コロナウイルスによる日タイ経済への影響と今後」を中心に～

こんにちは。島根・ビジネスサポート・オフィスの神谷です。

世界中で猛威を振るっている新型コロナウイルスですが、タイ国内で初めて感染者が確認されたのは1月13日のことで、中国湖北省武漢市から観光でタイを訪問した中国人女性でした。その後、1月22日にタイ人では初めて(外国人含め4人目)の感染者が確認され、3月15日に累計の感染者が100人を超えてからは急速に感染が広がり、3月26日にはついに1,000人を超える事態となりました。その後、政府は3月28日に非常事態宣言を発令し、様々な規制が行われたことが奏功し、4月30日には新規感染者が7人(累計感染者2,954人、死亡者54人、隔離治療中213人、回復者2,687人)まで減少しました。

今回は4月14日に開催されたMEDIATOR CO., LTD. 主催 SMBC(三井住友銀行)の長谷場 純一郎氏によるWebセミナー「新型コロナウイルスによる日タイ経済への影響と今後」の内容を中心に、タイ国内の状況や、タイ政府による対策・施策についてお伝えします。

【タイの新型コロナウイルス感染状況とタイ政府の対応】

- －感染者数の累計が100人を越えた3月15日以降、タイ政府やバンコク都知事、各県知事が様々な施策、規制を打ち出してきたが、大きな規制の動きとしては3月22日のバンコク都知事による食品・生活必需品の販売店(スーパーマーケット・コンビニなど)・薬局以外の小売業の閉鎖、飲食店の営業規制(デリバリーと持ち帰りのみ対応可)と、4月4日のタイ行き旅客機の飛行禁止の2つ。
- －3月28日の非常事態宣言発令時には、特に大きな動きはなかった。
- －国内の感染状況は3月22日の新規感染者188人がピークと見られ、それ以降は新規感染者数は減少傾向、回復者が増加傾向にあり、4月12日には回復者の累計が入院中患者を上回った。

<タイ国内の感染者数の推移と主な動き>

日付	感染者数 (累計)	新規感染者数	死亡者数 (累計)	回復者数 (累計)	国内の主な動き
3/15	114	32	1	37	感染者数累計が100人を突破
3/16	147	33	1	38	タイエアアジアが日本路線を運休(6月16日まで)
3/17	177	30	1	41	ソクラーン(タイ正月 4月13日～15日)休暇延期決定
3/18	212	35	1	42	学校休校(オンライン授業開始) バンコク及び周辺部の娯楽施設閉鎖
3/22	599	188	1	45	バンコクでスーパーマーケット、コンビニを除く小売業、テイクアウトかデリバリー以外の飲食店を閉鎖(4月30日まで) 感染に対する陰性証明書がない外国人の入国禁止 タイエアアジアが国際線全線を運休
3/23	721	122	1	52	陸路による全ての国境を閉鎖(物流は条件付で通過可能)

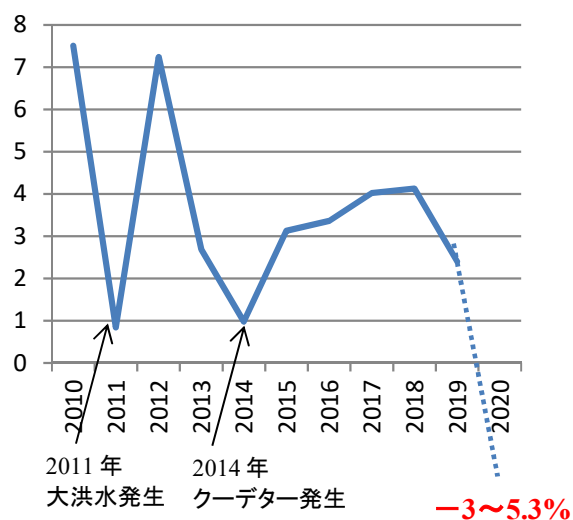
3/25	934	107	4	70	タイ航空が欧州路線以外の国際線を運休 全ての国立公園を閉鎖
3/26	1,045	111	4	88	県境に検問を設置 長距離バスチケットの販売を停止(発券済み分は利用可)
3/28	1,245	109	6	100	非常事態宣言
4/1	1,771	120	12	342	タイ航空が欧州路線のほぼ全線を運休 タイエアアジアが国内線を全線運休(4月30日まで) タイ国鉄が長距離路線のうち22路線を運休
4/3	1,978	103	19	581	夜間外出禁止令(22時~4時)発令
4/4	2,067	89	20	612	タイに向けた旅客機の飛行禁止(4月30日まで)
4/10	2,473	50	33	1,013	バンコクとチェンマイ県で酒類販売禁止(4月20日まで) プーケット県が空路による出入りを禁止(4月30日まで)
4/12	2,551	33	38	1,218	回復者の累計が治療中患者を上回る
4/20	2,792	27	47	1,999	バンコクで酒類の販売禁止を4月30日まで延長
4/27	2,931	9	52	2,609	非常事態宣言を5月31日まで延長 タイに向けた旅客機の飛行禁止を5月31日まで延長
4/28	2,938	7	54	2,652	
4/29	2,947	9	54	2,665	タイ国鉄が長距離路線のうち9路線を運行再開
4/30	2,954	7	54	2,687	長距離バスチケットの販売停止を5月31日まで延長
5/1	2,960	6	54	2,719	
5/2	2,966	6	54	2,732	
5/3	2,969	3	54	2,739	バンコクでの酒類の販売解禁。飲食店は一定の条件の下営業再開(引き続き営業停止のデパート内飲食店除く)
5/4	2,987	18	54	2,740	
5/5	2,988	1	54	2,747	
5/6	2,989	1	55	2,761	
5/7	2,992	3	55	2,772	
5/8	3,000	8	55	2,784	

【タイ経済への影響】

—2019年通期のGDP成長率が+2.4%だったのに対し、2020年の成長率について、コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、金融各機関は以下の通り数字を発表しており、民間の調査会社では機関によっては-6%より低い数字を予測するところもある。

- ・世界銀行 -3.0%(悲観シナリオ -5.0%)
- ・タイ中央銀行 -5.3%

タイのGDP成長率



ーバンコク日本人商工会議所、JETROによる調査(3月9日～13日に実施)では、約8割の日系企業が「マイナスの影響がある」と回答。これは製造業・非製造業共にほぼ同じ数字となっており、業種に関わらず大きな影響を受けていることを示している。

	大きく マイナス	多少 マイナス	影響なし	多少 プラス	大きく プラス	分からな い
全体 552社	175 31.7%	265 48%	44 8%	12 2.1%	2 0.4%	54 9.8%
製造業 285社	91 31.9%	136 48%	25 8.7%	7 2.4%	1 0.3%	25 8.7%
非製造業 267社	84 31.5%	129 48.1%	19 7.2%	5 1.9%	1 0.4%	29 10.9%

ータイ商工会議所大学が発表している消費者信頼感指数は、米中貿易摩擦の影響で昨年から低調だったが、新型コロナウイルスの影響でさらに急落し、2020年3月は50.3(100以上楽観的、100以下悲観的)となり、かなり悲観的な結果となった。

ータイ経済は主に貿易とサービス業によって支えられている(稼いでいる)が、貿易のメインである米・中・日への輸出は、昨年からパーツ高の影響で悪かった。2020年2月の輸出額は、まだそれほど大きな影響はなく、0.3の増額だったが、2020年はうるう年であるため、1日分を3%と考えると、実質マイナスである。

<タイの主な輸出相手国・金額の増減(単位:百万バーツ)>

	国名	2019年2月	2020年2月	増減
1	アメリカ	67,876	76,883	+13.3%
2	中国	71,994	67,543	-6.2%
3	日本	67,897	57,799	-14.9%
	世界全体	620,181	622,018	+0.3%

ーASEAN向けの輸出も2019年はパーツ高の影響が大きく、相当悪かった。前年比でだいたいマイナス10%前後。2020年は2月の時点でまだ大きな影響は見られないが、これから顕在化していくものと思われる。

<タイからASEAN諸国への輸出額(単位:百万バーツ)>

	2019年		2020年		前年比	
	2月	1-2月	2月	1-2月	2月	1-2月
シンガポール	24,420	42,272	29,608	56,906	+21.2%	+34.6%
ベトナム	31,976	61,948	28,616	54,091	-10.5%	-12.7%
インドネシア	24,293	48,096	25,070	46,120	+3.2	-4.1%
マレーシア	25,668	55,653	21,007	43,545	-18.2%	-21.8%
カンボジア	15,020	33,295	17,894	36,210	+19.1%	+8.8%
フィリピン	17,275	36,707	17,721	34,238	+2.6%	-6.7%
ミャンマー	11,031	22,985	11,904	23,010	+7.9%	+0.1%
ラオス	8,719	19,342	9,228	19,212	+5.8%	-0.7%

—もう一方の稼ぎ口である観光産業については、外国人観光客の4分の1を中国人が占めているため、貿易よりも早く影響が出始めている。第一四半期の観光収入は39.9%減と低迷しており、今後も悪化することが確実である。

—バンコク・スワンナプーム空港の国際線到着数は2月が4割減、3月が4割減、4月はほぼ10割減となっている。(※4月4日以降、外国からの旅客機の飛行は禁止されている)



利用者がほぼいないため、店舗が閉鎖されている免税店エリア

<バンコク・スワンナプーム空港国際線到着者数>

	2019年	2020年	前年比
1月	1,865,929	1,854,370	-0.62%
2月	1,754,425	978,662	-44.22%
3月	1,680,449	334,881	-80.07%
4月*	547,729	1,478	-99.73%

※4月11日まで

【タイが経験した過去の危機と対応(過去と今、何が同じで何が違うのか?)】

—過去にタイを襲った危機的状況と対応

- ・1997年 アジア通貨危機 ⇒ 銀行の国有化、増資。タイ側株主の同意が得られることを条件に、外資が奨励企業の資本の100%まで保有することを認められた。
- ・2008年 リーマンショック(金融政策は今回のコロナ対策と似ている) ⇒ 株式投資対策(長期投資信託等への税額控除の拡大等)、企業融資の拡大、政策金利の引き下げ(3.75%→1.25%)など。
- ・2011年 大洪水(労働者保護の観点で今回の参考になる) ⇒ 被災家庭へ5,000バーツ(≒16,500円)支給、被災企業に対し従業員を解雇しないことを条件に従業員一人当たり2,000バーツ(≒6,500円)を補助(3ヶ月間)。被災企業は労働者保護法の規定により、自宅待機従業員に対して給料の75%を支払ったケースが多く見られた。

—今回のコロナウイルス感染拡大に伴う政策

- ・社会保険料の支払期限の延長、料率変更
- ・ビザの期限延長と90日レポート免除
- ・BOI法人所得税の「免除恩恵使用申請書」提出期限延長
- ・定時株主総会の開催日延期を容認
- ・一部の取引の源泉徴収率を軽減
- ・社会保険対象外のフリーランス等への現金支給
- ・個人所得税免除・失業者への社会保険加入者
- ・税金の支払の延長

—過去の事案とコロナの違い

- ・2011年の大洪水は、甚大被害の地域と時期が限定的(アユタヤ県、2~3ヶ月)で、乾季に入れば復旧の見込みが立つ、リーマンショックは経営破綻からの不況だったため、影響の大きさが予測できた。今回はいつ終わるか(収束するか)が見えないのが最大の違いで、例えタイ国内で封

じ込めができた＝グリーンゾーンになったとしても、他国で感染が続く＝レッドゾーンである限り、貿易とサービス(観光)は影響を受け続ける。

・貿易の相手国や世界各国全体の状況が大切であり、世界全体がグリーンゾーンになることが本当の終息と言える。

【現地メディアの報道から】

- ・銀行が破綻した1997年のアジア通貨危機と違って、今回は銀行が元気なので、積極的な融資に対する優遇政策などが期待できる。
- ・経済に与える影響の大きさは、アジア通貨危機とリーマンショックが同時に起きた規模、感染症でいうと、2002年のSARSや2009年の新型インフルエンザと比べがちだが、100年前に猛威を振るったスペイン風邪の規模と思われる。(スペイン風邪は当時の日本の人口5500万人に対し、2300万人が感染、39万人が死亡している)
- ・今後、終息の兆しが見えても第二波、第三波が来る恐れもあり、まだ安心はできない。
- ・現在、外国人のタイ入国には①ワークパーミット(労働許可証)取得者であること②タイの在外公館発行による入国許可書③飛行可能健康証明書(英文)の3つの条件が課せられている。今後、世界的に収束に向かったとしても、免疫証明書などの提出が求められる可能性があり、観光産業は大打撃を受ける。

【まとめ】

- ―事業者向けの具体的な支援策はまだ発表されていない。洪水時の対策を参考にすると、過度な期待は禁物。
- ―今後の経済への影響は、理想的には外出規制などから開放された際の内需が盛り上がり、回復の早かったタイへのリスク分散の投資誘致が期待されるが、まずはいつ非常事態宣言が解除されるかが注目されている。
- ―一方で「コロナ前」と「コロナ後」の世界が変わることを受け入れなければならない。
 - ・オフィスビルなどの大規模開発は減る？(セミナー会場、事務所にかかる経費は必要なくなる?)
 - ・リモートワークの普及により、都心に住むメリットが問われ、郊外に住む人が増えるのでは？(郊外の住宅開発が進むのでは?)
 - ・駐在員の必要性も問われる。
 - ⇒日本人でなくとも、管理能力のある人材であればいいのではないか。
 - ⇒未来を見据え、個人の能力を鍛えることが重要になってくる。
 - ⇒管理職の管理能力が問われてくる。
 - ⇒年功序列ではなく、より能力重視でフラットな世界になるのではないか。
- ―タイがいち早く終息させることができた場合、今後リスク分散の投資先として周辺国と比較した時のアドバンテージになる。

【あとがき】

冒頭にもお伝えしました通り、タイでは様々な規制がなされましたが、その効果があらわれて感染者数を減少させることに成功しています。5月に入ってから規制の一部が解除され、街中は徐々に活気を取り戻しつつありますが、同時に第二波、第三波が派生することも心配されています。政府は今後の感染状況に応じて、5月中旬に新たな基準を発表するとしています。現在、日本ータイの往来はできない状況にありますが、一日も早く復旧することを願うばかりです。

□■タイの新たな鉄道整備と沿線開発計画 MP2■□

～タイの鉄道整備は新たなステージへ～

皆さん、タイの名物とは聞かれたら、なんと答えますか？ トムヤムクン？ムエタイ？或は、あの悩ましい「交通渋滞」ですか？本コラムでは 1980 年代からタイの自動車業界のビジネスにかかわり現在はタイ在住 8 年目の八木が、タイの交通問題のこれまでとタイの新たな鉄道整備と沿線開発計画(MP2)についてご紹介します。

交通渋滞は、タイに限らず東南アジアでは、経済発展の産物です。第二次大戦後、タイは久しく農耕社会、軽工業中心の社会でした。それが 1980 年代半以降、特に 1990 年に入り、工業化へと大躍進しました。きっかけは 1985 年のプラザ合意です。ニューヨークのプラザホテルで先進 5ヶ国財務相、中央銀行総裁会議が開かれ、「ドル高是正」の方針が決定し、円は対ドルで見る間に、250 円から 140 円に切りあがりました。この円高を契機に、従来日本で生産し対米輸出をしていた産業、特に電子電機産業は、米国の GSP(特恵関税制度)の改定もあり、生産コストの安い東南アジア諸国にジョブシフト(生産移管)をし、米国向け迂回輸出を一気に短時間で進めました。この恩恵を受け、タイは経済成長に向けてのテイク オフ(離陸)が始まります。同時に個人所得増に応じ、自動車需要は急増しました。

一人当たりの国民総所得推移(US\$)

年度	一人当たり GDP(US\$)
1975	380
1985	790
1990	1,490
1995	2,750
(中略)	
2014	5,780
2018	6,492

(出所;世界経済のネタ帳)

【図表1】自動車生産台数の推移



タイ政府は、工業化へのこととして、積極的に自動車産業を誘致、その結果インドネシアを抑えて、自動車生産国の礎を築きました。しかし、これらのスピードに合わせた政府のインフラ(主として、道路網、交通システム)の整備が追い付かず、バンゴク中心街は言うに及ばず、首都圏あらゆるところでの交通大渋滞を起こしました。

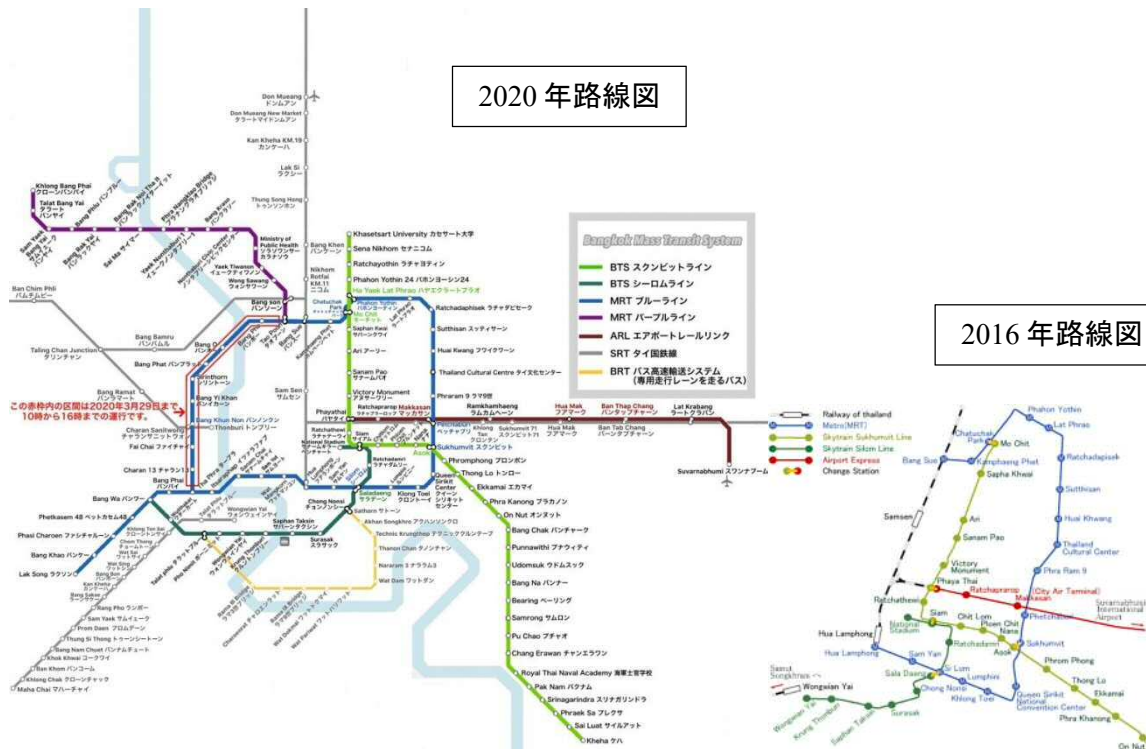
1980 年代後半から 90 年初頭にかけては土地区画整理の計画を立てる前に、日本人が多く住むスクムビット通り沿いが良い例ですが、最初に家が建ち、あと追いで小径(タイ語でソイと言います)

が自然発生的に作られていきました。今でもそのなごりで小径はどこもつながらない突き当りの道になり、複雑かつ狭隘な道のまま改善されずに交通渋滞を助長する原因になっています。とは言え、日本のように駅前にロータリーを作り、新交通システムと巧くまく接続すれば、中心部の商業・ビジネス街への流れは分散され、渋滞は軽減されるのでしょうか、BTSなどの交通システムの建設は車社会の後追いで始まったため、駅前広場の設置は思うに任せず、苦肉の策として主要道路(タイ語でタノン)の上に高架橋での建設するのが精一杯でした。

それでも今の交通渋滞のレベルは1990年初頭に比し、随分改善されました。それは、今だ、課題を抱えつつも、タイ政府によるインフラ投資への集中、後述の公共輸送手段の構築、そしてバス輸送から新交通システムへの切り替えによるものです。2000年迄は、自動車以外の交通手段は、1897年に遡るタイ国鉄とバス輸送だけでした。前者の鉄道は、首都圏の交通手段と言うよりは国内主要都市を結ぶもの。又(国際航空未発達時代の)マレーシア・シンガポール、並びにカンボジア、ラオスへの移動手段、国際列車でした。後者のバスは、騒音が激しく、古い、汚い、暑い、治安が悪い交通手段で、余りに多い路線数に、一体どれに乗ったら何処に行けるのか全く分からない乗り物で、外国人には、言葉の問題もあり、利用しがたいものでした。

紆余曲折は多々ありましたが、首都圏の公共輸送手段として、1999年にBTS(Bangkok Transportation System、別称 Sky Train)を、2004年にMRT(Mass Rapid Train、別称 Metro)を、2009年にFirst Rail Link(別称 Airport Link)をスタートし、格段に利便性を向上させています。しかも、すべてエアコン完備、治安も問題ありません。交通渋滞解消の為、大気汚染の改善の為、バス輸送の比率を落とす政策に切り替えた結果でもあります。

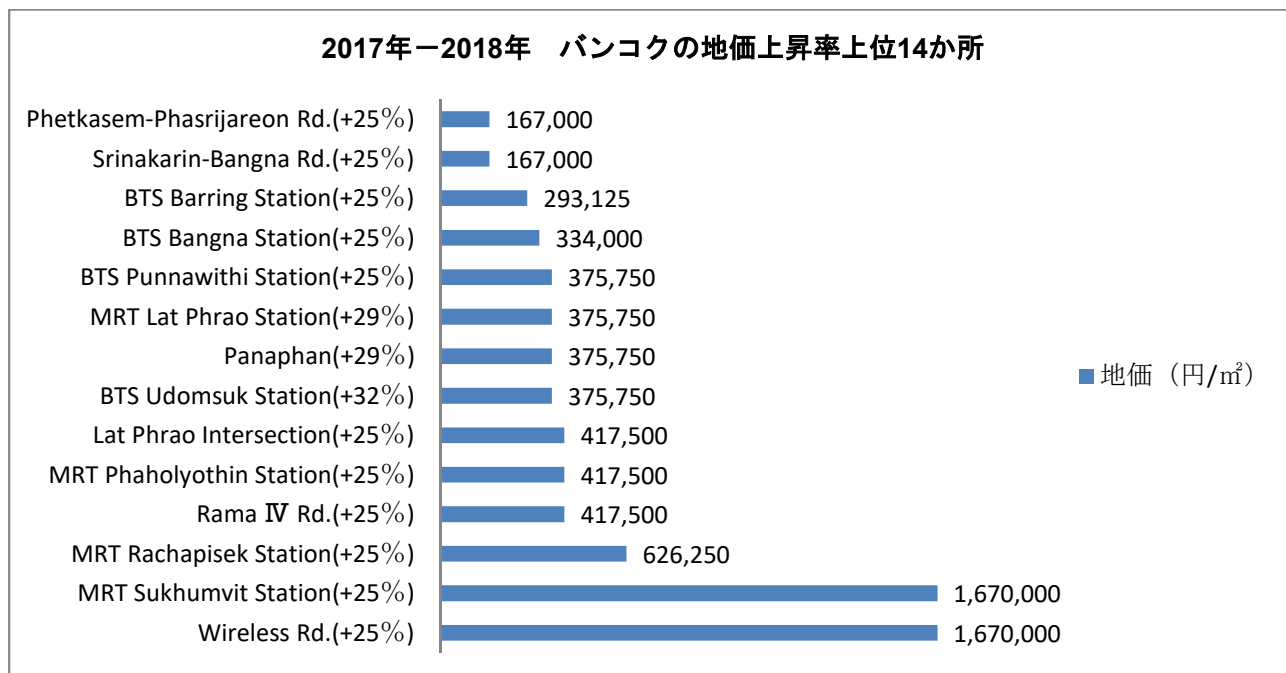
下記は2020年現在のバンコク首都圏の交通網システム路線図です。引き続き路線は拡大拡充しつつあります。



出所: <https://tabimap.info/>

出所: <http://mekong.main.jp/>

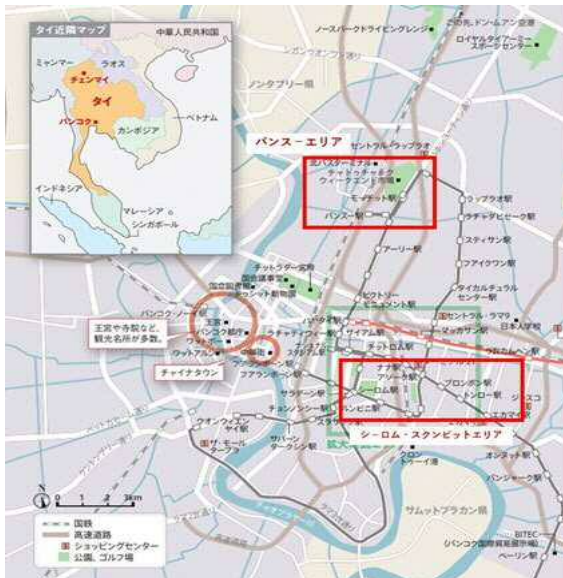
BTSが開業した当時、私はタイ人に質問されました。「なぜ日本人はBTSの駅近くの狭くて家賃の高いコンドミニアムを借りるのか」と。私は、「どうして不思議？通勤に便利だから。徒歩圏なら、どこに行くにも約束の時間に行けるから。自家用車、タクシーとかバスで行くとすれば、渋滞が激しく時間が読めないから。」10年前はこの感覚がなかなか分かってもらえませんでした。今はタイ人も駅近くのマンションを購入し始めました。なぜならば、同じ広さのマンションでも、築年数が同じでも、家賃相場は高く、寄って中古売却価格も高く、下がらないことに気づいたのです。実際にバンコクの地価はBTSやMRTの駅周辺で高騰を続けています。



(出所;Bangkok Post より オフィス 2020年5月の為替レートで換算)

タイ政府の交通インフラへの投資は続きます。2019年4月にタイ運輸省は鉄道局を創設。これまでの鉄道開発は運輸省は管轄していましたが、主体は各鉄道会社でした。そのためBTSとMRTの乗り換えのターミナル駅の駅名がBTSはアソークでMRTはスクムビットということに代表されるような不便さやわかりにくさが生まれてきていました。日本の様にJRと地下鉄のカードは統合されおらず、最近までは窓口で小銭に両替して、自動販売機でチケットを買うというような状態でしたが、鉄道全体としてどうあるべきかということを鉄道局が取りまとめていきます。そして新たな整備計画MP2においては交通網整備にとどまらず都市開発と合体し、複合化し始めます。鉄道を敷くだけではなく街づくりを視野に入れた計画になっています。日本の高度成長期に東急が田園都市線を開発し、各駅の街づくりを行ったようにバンコクの交通網整備も一つ違うステージに進みました。

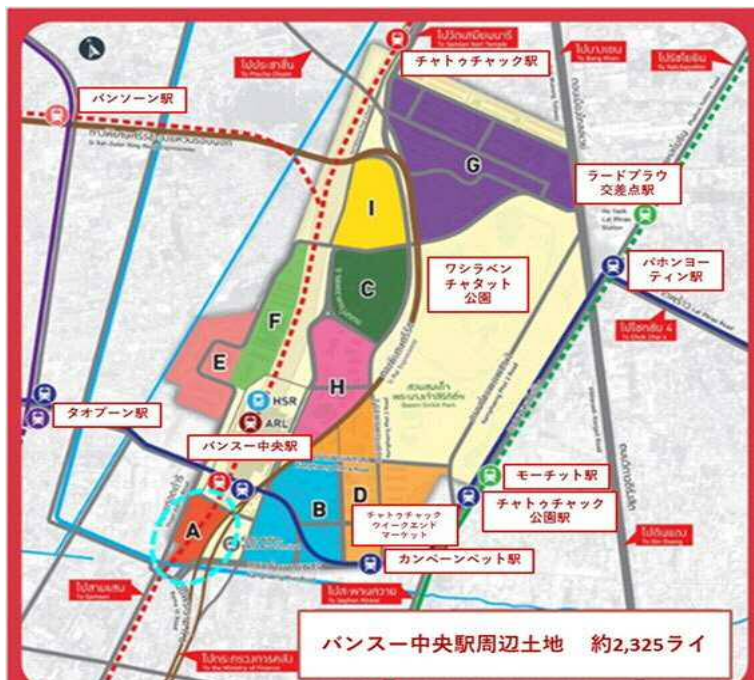
具体的な事例では、バンスー駅再開発プロジェクトがあります。交通渋滞解消を目指し、Thailand4.0をも睨んだ副都心づくりを兼ねた開発を行っています。



左：バンズー駅は現在のバンコクの繁華街より北へ 11 kmほどのエリア(出所 Jetro) 右は現在の国鉄始発駅フアラロンポン駅

タイ国鉄創業より、始発、起点駅と活用してきたフアラロンポン駅(日本の品川-横浜間の汽車開通は、1872年ですが、タイではこれに遅れること25年の1897年に建設)は、MRTの駅として残し、中央駅としての役目を終え、バンズー駅にその起点駅としての地位を明け渡します。バンコクの郊外(北部)のバンズーに超大型の起点駅を建設中です。

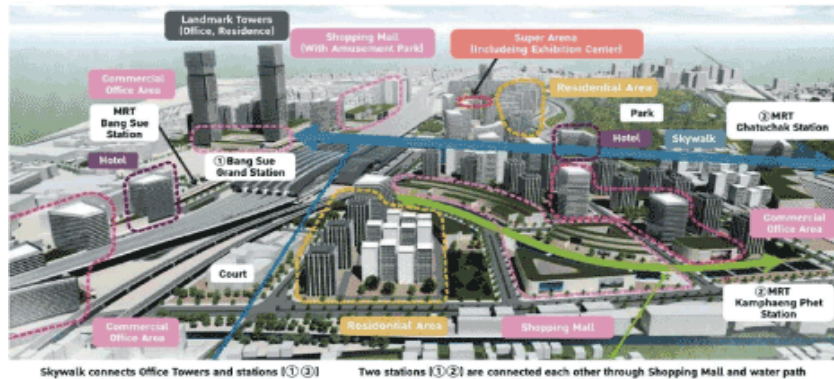
既存のMRT, BTS, Airport Linkで環状線の構築、そして延伸、それらの路線はその中心的な役割のバンズー駅に繋がります。新中央駅として、東京駅的な位置付けとなります。完工は若干遅れる可能性が高いと言われていますが、既に建物は完成しています。計画では来年2021年開業です。このプロジェクトでは、Park&Ride方式の概念を取り入れ、タイで最初のSmart City建設となり、今後の模範たらしとするものです。日本政府もBackupを行っています。



(出所 ; Jetro)

この周辺の土地、コンドミニアムは人気を博し、既に値上がり始めています。ここには、開業時より BTS の駅が乗り入れるとともに、3 空港(ドンムアン、スワンナプーム、ウタパオ)をつなぐ連絡高速鉄道も、2024 年に BTS を経由して繋がります。この高速鉄道は、日本の Narita Express 的な存在です。ウタパオ国際空港、及び近くの観光地、かつ保養地のパタヤには、バンコク市内の環状線の駅(パヤタイ、マッカサン)から、わずか 45 分で行けるようになります。しかも 運賃は THB270(約 1,000 円)で格安。現在バンコクからパタヤ迄自家用車で 2 時間、Bus で 2.5 時間と比較すると利便性は高く、観光客誘致の起爆剤になること必死です。

バンスー中央駅周辺の開発イメージ図



出所:タイ国鉄

バンスー駅からは、従来フアラロンポン駅を起点にしていた国鉄の北線、東線、東北線、南線に加え、北部高速鉄道(バンコクーヒサヌローク間)及びイサーン高速鉄道(バンコク-ナコンラーチャシーマ間)を計画。前者は日本政府企業が関心を示していますが、採算に問題あり、具体化に時間が掛かっています。後者は、中国の一帶一路政策の影が見え隠れしますが、バランス感覚の良いタイ政府は、日本と競わせつつ、中国より有利な条件での借款を引き出し、基本契約締結し、建設施工業者も中国、タイ国のコンソーシアムと大筋で合意し、現在細部の詰めを行っております。早々にこれを決着し、近々工事を開始する見込みです。



バンスー駅舎 (2020 年 4 月撮影)

タイはインフラの整備及び拡充を背景に、観光業も、外資の誘致も更に進め、産業構造の高度化を目指しています。

★★タイから便り★★

～タイにおける電子決済の普及について～

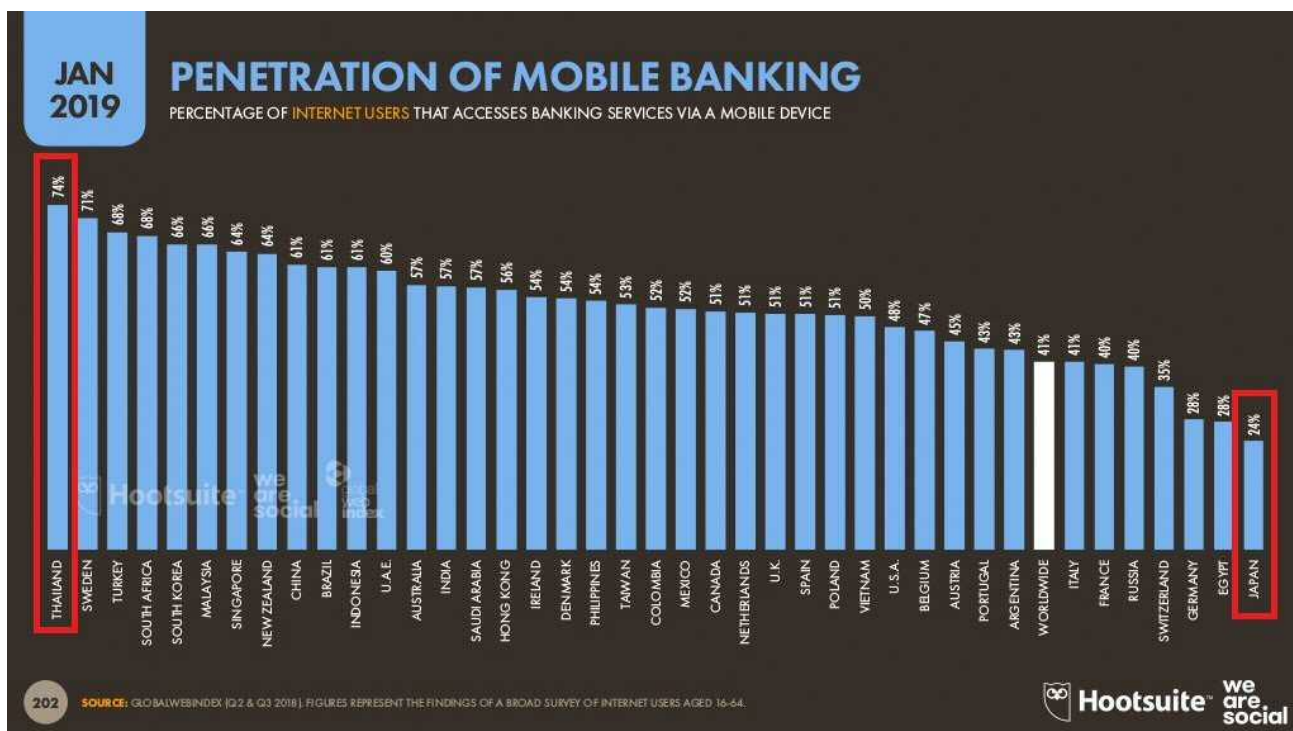
こんにちは。島根ビジネスサポートオフィスの柴田です。

電子決済とは、現金の直接的な受け渡しを行わず、電子的なデータの送受信によって決済を処理する方法です。具体的な例としては、クレジットカードやデビットカードによる決済、日本でのSUICAや、楽天EBAY、NANACOやWAONなどの電子通貨による決済等が挙げられます。本記事では、現在市場に存在する様々な決済手段の中から、タイにおけるモバイルバンキングおよびモバイル決済サービスについてご紹介いたします。

イギリスの調査会社 We are social とソーシャルメディアプラットフォームの Hootsuite が 2019 年の 1 月に各国のインターネットユーザーを対象とした調査で、タイのネット利用者の 74%が銀行スマートフォンアプリで金融取引を行っており、対象となった 41 カ国の中で 1 位である、と発表をしました。

モバイルバンキングの利用比率はタイが 1 位で 74%、2 位スウェーデンが 71%、3 位のトルコが 68%となりました。そんな中、日本の利用比率は 24%で、41 か国の内最下位、タイの約 3 分の 1 の利用比率でした。

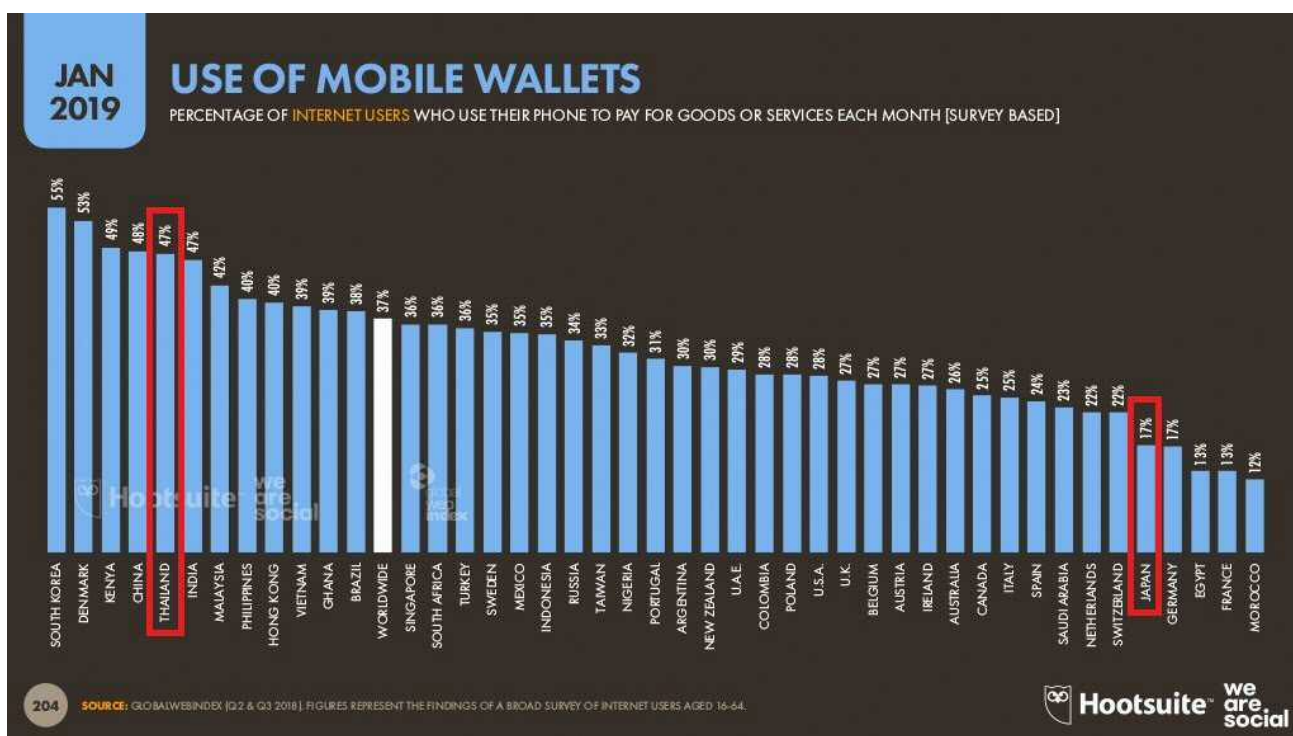
インターネットユーザーの人口はタイが、全人口約 6,924 万人の内、約 82%に当たる、約 5,700 名です。対して、日本のユーザー人口は約 1 億 2,700 万人のうち、約 94%にあたる約 1 億 1,890 万人としています。上記の利用比率は、このネットユーザー数をベースにした数字になります。



タイのモバイルバンキングの普及の背景には、手数料が無料または安いという点が挙げられます。モバイルバンキングを利用すると、自身が所有する銀行ではない、他行の口座に振り込みをする場合でも、振込手数料が発生しません。国内送金も無料で行え、光熱費や家賃、クレジットカード等の各種支払もモバイルバンキングで支払いが可能で、手数料もかからない場合がほとんどです。

また、2017年の世界銀行の調査では、タイのASEAN諸国内での銀行口座所有率は81%で3位となり、日本の98.2%やASEAN内で1位のシンガポールの97.8%には及ばないものの、他のASEAN諸国に比べモバイルバンキングアプリを利用可能な人口の母数大きいことも普及を進めた要因の一つだと考えられています。

また、同発表内では決済アプリの利用率についても言及されており、タイは世界で5位の47%で、アジア内で見ると1位の韓国(55%)と4位の中国(48%)に次いで3位となりました。日本の利用率は17%と、こちらもタイとは大きな差がつく結果となりました。



現在の日本ではLINE PAY や PAY PAY、楽天 Pay 等多くのキャッシュレス決済サービスがあり徐々に利用が広まっています。ではここで、タイ国内で利用されている3つの決済サービスおよびその特徴をいくつかご紹介します。

① PROMPT PAY (プロンプト・ペイ)



タイが国策として国を挙げて推進している送金システムです。

PROMPT PAY は、銀行口座番号と紐づけられた携帯番号や、身分証明書を使用したモバイル決済システムのことをいいます。タイ国内の各銀行が提供するモバイルアプリ内で使用可能なため、他行向けの送金もできることで注目を集めています。現在、同システムの登録者数は約 4,430 万人に上り、タイ国内で最も利用者の多い決済サービスです。

前述の通り、PROMPT PAY は銀行口座と紐づけられた、携帯番号や身分証明書を利用したシステムです。そのため、送金時に相手の利用銀行や口座番号が不要で、口座に紐づけられた携帯電話番号がわかれば、その番号宛に送金が可能なため、送金に係る手続きの簡略化が可能です。また、同サービスを利用した場合、現在 5,000 バーツ以下の送金については手数料が免除されます。タイの国家電子決済委員会では、今後この免除範囲を拡大する方針を発表しています。

また、対応店舗も徐々に拡大しており、ショッピングセンターやコンビニ、タクシーや屋台などでも、QR コードを用いた決済が可能になってきています。

② RABBIT LINE PAY



バンコクの主要鉄道である BTS グループと、日本でもおなじみの LINE が提携して運営をしている決済サービスで、日本で展開している LINE PAY のタイ版です。

同サービスの利用に際し、専用のアプリのダウンロードは不要で、LINE をインストールしていれば、そこから設定が可能です。

同サービスの最大の特徴は、ラビットカードと連携が可能だということです。今までであれば、ラビットカードにチャージをする際は、駅の窓口に出向きチャージをする必要がありました。ですが、RABBIT LINE PAY とラビットカードを連携をすることにより、銀行アプリ経由でオンラインでのチャージが可能になり、更にクレジットカード

を登録すれば、クレジットカードからの直接の引き落としも可能となり、窓口でのチャージが不要となります。BTS は利用者が多く、駅によっては、特に通退勤時に窓口が混み合うこともあるため、バンコク市内に住み、BTS を利用する人にとっては、利便性の高いサービスです。

③ TRUE MONEY WALLET



TRUE MONEY WALLET はタイの大手通信会社 TRUE の提供している決済サービスです。今回ご紹介する 3 つのサービス内では、外国人に解禁されたのが最も遅く、2019 年の 9 月から利用が可能となりました。運営元の TRUE 社は、セブンイレブンと同じ資本系列のため、セブンイレブンの決済でも利用できるのが最大の特徴です。タイ国内のセブンイレブンの店舗数は、2019 年 3 月末時点で 11,399

店舗あり、日本に次いで2位のため、セブンイレブンでも利用可能というのは、大きなメリットだといえます。

セブンイレブンの他にも、マクドナルドやタイのショッピングモールを運営する THE MALL グループ所有のモール内のフードコートなど、同サービスの利用可能な対応点が多いのも大きな魅力です。

日本のキャッシュレス決済の普及については、日本の経済産業省が2018年に発表をした「キャッシュレス・ビジョン 2019」によると、「キャッシュレス」を、「物理的な現金(紙幣・硬貨)を使用しなくても活動できる状態」と定義した上で、2025年までにキャッシュレス決済比率を40%程度までに引き上げることを目標としています。更に将来的には世界最高水準の80%を目指すを発表をしました。タイでは、既にモバイルバンキングと決済アプリの利用率でこの数字に達成しており、対象となる母数の大きさが異なるとはいえ、日本のキャッシュレス決済の普及率の低さが伺えます。

世界的に決済サービスの普及率が高まる中、越境決済として国を跨いだサービスも普及が進んでいます。2019年の8月には、タイの準大手商業銀行アユタヤ銀行と三菱UFJニコスが、「PROMPT PAY」を東京上野にあるディスカウントストア「多慶屋」で試行導入を開始しました。多慶屋は、食料品や化粧品、家電などを低価格で取り揃え、タイ語のチラシや翻訳機による接客など、訪日外国人向けのサービスを提供しています。今回の日本初となる「PROMPT PAY」の導入もタイからの訪日観光客の日本での利便性向上を狙った試みとして、注目を集めています。

アユタヤ銀行は今後、三菱UFJニコスと協働で、「プロンプトペイ」が利用できる日本国内の加盟店増加を目指します。

同システムについては、シンガポールでも越境決済が可能になるよう、併せて準備が進められています。このように各国の決済サービスの国を越えての互換性が高まれば、利便性・訴求力はより高まり、更なる普及へもつながるように思います。日本でのプロンプト・ペイの普及が進めば、訪日タイ人観光客向けのインバウンド事業へのプラスの影響等も見込めますので、今後のサービスの世界的な普及が期待されます。

※別紙に、年内に開催予定のタイ・インドネシア・ベトナムの展示会情報をまとめました。

サポートオフィスでは、現地で開催される展示会へのアテンドも行っております。

関心のある展示会がございましたら、お気軽にご連絡ください。

担当；神谷 靖子 Yasuko Kamiya

Address :1 Glas Haus Building, 12 FL., Room 1202/D,Soi Sukhumvit 25,
Sukhumvit Rd.,Klongtoey-Nua,Wattana,Bangkok 10110

Tel :+66-(0)-2-261-1058

Mobile :+66-(0)-89-200-7763

Mail : shimane-bizsup@aapth.com

▶ タイ経済指標

項目	単位	2017	2018	2019	2020
GDP 成長率	前年比ベ(%)	4.1	4.2	2.4	2.4(19年)
人口*	千人	67,697	67,869	68,021	68,043(2月)
労働者の数*	千人	37,716	38,353	38,207	38,213(3月)
失業率**	%	1.18	1.06	0.99	1.06(3月)
最低賃金*	バンコク	310	325	325	331
	チョンブリー	308	330	330	336
	アユタヤー	308	320	320	325
	ラヨーン	308	330	330	335
賃金: 全国製造業の平均	バーツ	12,473	12,831	13,131	13,368(3月)
インフレ率**	前年比ベ(%)	0.67	1.06	0.71	0.42(3月)
中央銀行政策金利*	%	1.50	1.75	1.25	0.75(3月)
普通貯金率**	%	0.47	0.47	0.47	0.42(4月)
ローン金利(MLR)**	%	6.35	6.32	6.29	5.96(4月)
SET 指数*	1975年:100	1,753.71	1,563.8	1,579.84	1301.66(4月)
バーツ/100円**	バーツ	30.27	29.26	28.48	29.12(4月)
バーツ/米ドル**	バーツ	33.9	32.31	31.05	31.62(4月)
円/米ドル**	円	112.2	110.4	109	108.6(4月)
車販売台数(1月からの累計)	台数	869,763	1,041,311	1,019,602	206,889(3月)
BOI 認可プロジェクト	件数	1,227	1,469	1,500	1,500(19年)
BOI 認可プロジェクト金額	10億バーツ	625.08	549.48	447.36	447.36(19年)

*期末、**平均