



バンコク便り



1. はじめに

7月から入国申請システムの「タイランド・パス」が廃止されたことにより、タイへの入国者が増加しています。また7月2日からは、出入国時に提出が求められていた出入国カード（TM6）が空路での入国に限り免除となり、タイへの入国は大幅に手続きが簡素化されています。一方、今後導入が予定されている「外国人観光客料金徴収制度」は、労働許可書の有無などに関わらず、全ての外国人から一律で300バーツが徴収される見込みで、導入時期と今後の動向が気になるところです。

2. 現地ビジネス情報（タイの航空機産業 Vol. 2）

前回は、旅客数の拡大についてレポートいたしました。今回は、航空機産業の現状と MRO（Maintenance：保守, Repair：修理, Overhaul：分解検査）需要の拡大についてレポートいたします。

今後、アジア・太平洋地域が世界の航空機需要の中心となると予想されています。これは、2040年に全世界の旅客数のTOP10に中国（1位）、インドネシア（3位）、タイ（9位）の3か国が入ることが予想されていることが大きな要因です。また近年では、2016年に加盟国間の経済発展などを目的に ASEAN 経済共同体（AEC）が発足し、ASEAN 域内での資本（ヒト・モノ・カネ）の完全自由化の開始と多数の LCC 設立が拡大の後押しをしています。

エアバス社の発表によると、2018年～2037年に見込まれる3万7,390機の供給数のうち、全体の4割をアジア太平洋地域が占めると見込んでいます。また、ボーイング社も、エアバスとほぼ同数値となる、2040年までに約4割（1万7,000機）を同地域が占めると予測しています。アジア太平洋地域の特徴として、小型機が全体の8割近くを占めることがあげられますが、これは、短距離路線を運航する LCC の需要が多いことが背景となっています。

このように航空機需要の拡大が見込まれるにつれて、現地での MRO ニーズが高まっています。各 OEM が MRO の現地化を目指していますが、タイには航空機産業分野の経験がある工場が非常に少なく、思うように進んでいないのが現状です。その為、タイ政府は様々な恩典を用意し、新規進出や投資の促進を行っています。政府としては、タイが ASEAN の航空機産業のハブとなることを掲げています。コロナ禍で一度は停滞してしまった同分野ですが、今後は日系企業にとって大きなビジネスチャンスと見られています。次回のレポートでは、MRO 市場の成長予測やタイにおけるプレーヤーをご紹介いたします。

2018～37年まで航空機需要（100座席以上の旅客機、貨物機10トン超）単位：機

地域	18～27年	28～37年	18～37年	各地域のシェア
アフリカ	450	680	1,130	3%
アジア太平洋	6,480	9,160	15,640	42%
国家共同体 (CIS)	580	640	1,220	3%
欧州	3,650	3,420	7,070	19%
ラテンアメリカ	1,330	1,380	2,710	7%
中東	1,340	1,490	2,830	8%
北米	2,970	2,990	5,960	16%
貨物会社	450	380	830	2%
合計	17,250	20,140	37,390	100%

出所：エアバス GMF2018

3. 現地トピックス（東根市産さくらんぼプロモーション 2022 開催！）

7月1日から1週間の日程で、8年連続8回目となる東根市産さくらんぼプロモーションがバンコクで開催され、DON DON DONKI（全店舗）やバンコク近郊のセントラルグループの店頭で販売されました。

例年、プロモーションの一環として、在タイ日本大使館にも東根市産さくらんぼを贈呈しており、今年は大使館のご厚意により、大使公邸で開催されたレセプションにて振る舞われました。

多くのタイ人出席者に味わって頂くことで、東根市産さくらんぼと山形県の認知度向上につなげることができました。



在タイ日本国大使館 facebook より