

## 県政調査報告書

令和8年5月8日

神奈川県議会議員 長田 進治 殿

会派名 自由民主党神奈川県議会議員団

団長名 高橋 栄一郎

県政調査を次のとおり実施しましたので、報告いたします。

1 調査議員	(調査団長) 田中徳一郎 (団員) 土井りゅうすけ、加藤 元弥、綱嶋 洋一、 山本 哲、市川 和広、芥川 薫、 おざわ良央、田中 信次、武田 翔
2 調査目的	<p>タイでは、産業集積や政府の税制優遇により効率的な供給網が構築されており、さらにインドシナ半島の中心に位置し、ASEAN各国の物流の結節点となっているという地理的優位性から、日系企業の事業展開が進んでいる。</p> <p>また、高齢化の進展により、医療・介護を始めとする高齢者関連市場の拡大が注目されている。</p> <p>そういった状況を踏まえ、ライフサイエンス・ヘルスケア産業において、日本・タイ両政府機関や経済団体と連携して、日系企業のタイ進出を支援している「KAIGOLIFE」からその取組を聴取し、県内中小企業のビジネス展開支援の参考とする。</p> <p>同じく「ジェットロ・バンコク事務所」においても官民協力機関等と連携した支援プラットフォームを整備・構築していることから、このような取組を聴取し、今後の施策の参考とする。</p> <p>「チュラロンコン大学交通研究所(CUTI)」は、高齢化・都市混雑・運転手不足等を背景とした新たなモビリティ政策の研究・制度設計支援を行っていることから、この取組を聴取し、新たなモビリティ供給のあり方の検証の参考とする。</p> <p>「日本発条株式会社」は、国際的な部品サプライヤーとして、情報通信分野や産業生活分野など様々な業界を支えている。その取組を聴取し、日系企業にとってのタイ進出メリットに関する理解を深める。</p> <p>そのほか、タイ国内での技能実習生の募集、選抜、日本語教育などを行っている「タイシンタックストラベルサービス人材派遣株式会社及びタイアサワラート人材派遣株式会社」の取組について聴取し、外国人材の雇用支援についての参考とする。</p>
3 調査期間	令和8年3月28日～令和8年3月31日
4 調査地	タイ王国
5 調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査内容は、別添報告書のとおり</li> <li>経費は、合計4,812,430円であった。</li> </ul>



# 県政調査報告書

自由民主党  
神奈川県議会議員団



チュラロンコン大学交通研究所 (CUT I)

(左から後列 加藤議員、芥川議員、網嶋議員、市川議員、山本議員、武田議員、田中(信) 議員、おざわ議員  
(前列 土井議員、研究フェロー、リサーチアシスタント、田中(徳) 議員)

調査議員	<p>調査団長 田 中 徳一郎</p> <p>団 員 土井りゅうすけ</p> <p>加 藤 元 弥</p> <p>綱 嶋 洋 一</p> <p>山 本 哲</p> <p>市 川 和 広</p> <p>芥 川 薫</p> <p>おざわ 良 央</p> <p>田 中 信 次</p> <p>武 田 翔</p>
調査期間	令和8年3月28日～3月31日
調査地	<p>I KAIGO Life</p> <p>II ジェトロ・バンコク事務所</p> <p>III チュラロンコン大学交通研究所 (CUTI)</p> <p>IV 日本発条株式会社 (タイ現地工場)</p> <p>V タイシンタックストラベルサービス人材派遣 株式会社及びタイアサワラート人材派遣株式会 社</p>

# I K A I G O L i f e

■日 時：令和8年3月28日（土） 自：14時 至：15時30分

■場 所：セントラル・チットロム（総合デパート）4階 福祉器具売場  
(1027 Phloen Chit Road, Lumpini, Pathum Wan, Bangkok 10330)  
サイアムパトゥムワンハウス（オフィスビル）  
(414 Phayathai Road, Wang Mai Sub District, Pathum Wan District, Bangkok 10330)

■対応者：同法人 Director

■調査概要：K A I G O L i f eは、日本・タイ両政府機関と経済団体と連携して、日系企業のタイ進出を支援する団体であり、ライフサイエンス・ヘルスケア産業におけるプラットフォームの拡充や、企業間の連携強化を支援している。福祉器具売り場（総合デパート内）を見学し、そのようなライフサイエンス・ヘルスケア分野における企業のビジネス展開支援について御説明いただいた後、質疑応答を行った。

## 1 現地視察

セントラル・チットロム（総合デパート）4階 福祉器具売場



セントラル・チットロム（総合デパート内の福祉器具売場で説明を受ける様子）

## 2 概要説明

### （1）設立の経緯

K A I G O L i f eは、ライフサイエンス・ヘルスケアを中心とした企業に対し、事業戦略立案・市場開拓支援・コンサルティングを提供する企業である。タイ及びASEANにおいて、健康的な生活の実現を支える事業の成長支援を行っており、ライフサイエンス・ヘルスケア産業の発展に寄与している。

同社は、2014年に設立された株式会社松永製作所のタイ現地法人（Matsunaga Thailand）との連携を基盤として事業を開始した。株式会社松永製作所は日本の老舗

車いすメーカーであり、創業50年以上の歴史を持つ。東京パラリンピックで競技用車いすを提供するなど、技術力と品質は国際的にも高く評価されている。

株式会社松永製作所のタイ現地法人（Matsunaga Thailand）の責任者がK A I G O L i f eのD i r e c t o rを兼任していることから、日本の福祉機器メーカーが持つ専門性と、K A I G O L i f eが有するライフサイエンス・ヘルスケア分野におけるネットワークや事業支援の強みを生かし、両者が相互補完的に取組を進めている。

## （2）企業目的

「タイが新たなウェルネスビジネスを開拓し、各国が欠いているものを見付け、それを機に他の企業と連携して経済と社会の両方を向上させること」である。

タイでは高齢化が進む一方、福祉用具・介護サービス・健康関連ビジネスの専門知識が十分に普及していない。日本の福祉・健康産業で培われた知見をタイに移転し、企業支援・教育・市場形成を通じて健康的な生活を支える仕組みづくりを使命としている。

## （3）事業内容

事業は次の3つに大別される。

- ・ライフサイエンス・ヘルスケア産業向けの事業戦略・コンサルティング
- ・福祉用具・介護分野における教育・啓発活動、製品展示
- ・日本企業のA S E A N進出支援及び市場開拓サポート

## （4）タイの高齢化と介護市場の実態

### ア 人口動態の変化

タイは平均年齢が40歳を超え、アジアでも最速級のスピードで高齢化が進んでいる。出生率は1.2と日本と同水準であり、人口減少社会に突入している。

### イ 未富先老の構造

日本が高度経済成長を経て高齢化したのに対し、タイは経済成長が十分でない段階で高齢化に突入しており、「未富先老（豊かになる前に老いる）」という構造的課題を抱えている。

### ウ 家族構造の変化

都市部では共働きが一般化し、家族による介護が困難になっている。

### エ 老人ホーム市場の急拡大

タイ国内には約3,000の老人ホームが存在するとされるが、その多くは家屋を改装した小規模施設であり、質には大きなばらつきがある。

### オ 生活習慣病の増加と介護需要

タイでは糖尿病・高血圧などの生活習慣病が急増しており、高血圧患者数は日本と同水準、糖尿病患者数は日本を上回るという状況にある。

### カ 今後の介護需要の見込み

生活習慣病の増加により、将来的に脳卒中・腎不全などの重篤な疾患が増加する可能性が高く、介護需要は急速に拡大すると見込まれている。

## (5) 日本企業との連携

### ア 日本企業のタイ進出支援

#### (ア) 医療機器の登録支援

タイ商工会議所のウェルネス委員会と連携し、日本の医療・介護企業のタイ進出を支援している。医療機器の登録支援は特に重要であり、複雑な手続を代行することで日本企業の負担を軽減している。

#### (イ) 介護施設の運営アドバイス

タイに進出した日本企業による老人ホームの設計・運営に関するアドバイスを提供し、施設の質の向上に寄与している。

#### (ウ) 日本企業とのマッチング

日本企業とタイ企業のマッチングを行い、ビジネス連携を促進している。

### イ タイ政府関係との主なネットワーク

区分	関係機関	関係性
中央政府	タイ保健省	実証事業の協力
外交機関	在タイ日本国大使館	事業連携・日本企業支援
経済団体	タイ商工会議所	事業協力・市場開拓
地方自治体	高齢者施設・自治体	実証事業・販売スキーム構築



(会議室内での質疑の様子)

## 3 質疑応答

問 タイ国内にはどの程度の数の老人ホームがあるのか。また、その質についてどう見ているか。

答 約3,000施設あるとされるが、その多くは家屋を改装した小規模施設であり、質には大きなばらつきがある。富裕層向けの高級施設は設備も人員も整っているが、低価格帯の施設では人手不足や衛生面の問題が見られることもある。

問 料金はどの程度となっているか。

答 高級施設では月額4万バーツ以上となっている。もっと高いところでは8万バーツや10万バーツ以上のところも少なくない。タイの物価水準からすると高額だが、富裕層の需要は非常に高く、常に満室の施設も多い。

問 生活習慣病が増えているとのことだが、どの程度深刻なのか。

答 糖尿病・高血圧の患者数は日本と同等か、それ以上と言われている。食生活の変化、特に砂糖や調味料の過剰摂取が大きな要因と指摘されている。今後、脳卒中や腎不全など重篤な疾患が増えれば、介護需要は一気に高まることが予測されている。

問 福祉用具の普及状況はどうか。日本と比べてどのような課題があるのか。

答 タイでは福祉用具に関する専門知識が十分に普及していない。車いすは、座ればよいという認識が一般的であり、姿勢保持や身体状況に合わせた調整の重要性が理解されていない。誤った姿勢で使用すると、じょく瘡や関節拘縮のリスクが高まるため、教育の重要性は極めて高い。

問 御社ではどのような教育を行っているのか。

答 病院・老人ホーム・大学などで、姿勢保持、車いすの選定方法、介護技術、リハビリテーションに関する研修を実施している。実技中心で、参加者の満足度は高い。保健省主催の啓発イベントでも講義を行っている。

問 日本企業のタイ進出支援も行っていると伺った。具体的にはどのような支援を行っているのか。

答 医療機器の登録支援が最も多い。タイでは医療機器の登録手続きが複雑で、専門知識が必要である。当社はその手続きを代行し、日本企業の負担を軽減している。

また、老人ホームの設計・運営に関するアドバイスや、日本企業とタイ企業のマッチングも行っている。

問 鳥取県、島根県、大分県ではタイでの取組が進んでいると聞いているが、その状況について伺いたい。

答 鳥取県、島根県、大分県は、駐在員を置くのではなく、現地のコンサルティング企業に委託し、タイでの支援事業を実施している。その中で、タイにおける介護事業の販路開拓支援として、当社でも一緒にやらせてもらっている。

問 神奈川県内の中小企業へも支援が可能か。

答 もちろん可能である。神奈川県は医療・福祉関連企業が多く、タイ市場との親和性は高い。特に福祉用具や介護技術の分野では、日本の品質が高く評価されている。

問 電動車いすの進化について、電動化へ向かうのか、それとも既存モデルのシンプル化が進むのか。

答 両方のニーズがあり、電動車いすにも複数のバリエーション（ハイスペックとシンプルモデル）が必要である。コストと機能のバランスを検討しながら開発を進めている。

問 デイサービス等の送迎時における車いすの安全性に関して伺いたい。車いすの乗車時における交通事故の状況はどうなっているか。

答 シートベルト装着の重要性が指摘されている。タイでも今後、同様のリスク対応が必要になると予想される。

問 今後、介護分野での日本企業に対する人材や技術ニーズが出てくると考えてよいのか。

答 日本の介護人材教育システムや専門職の認証制度が注目されている。

## 4 考察

タイ県政調査の初日には、KAIGO Lifeを訪問し、タイの高齢化率や高齢者を支援する体制、ASEAN各国におけるヘルスケア市場の現状やそのニーズについて話を伺った。

KAIGO Lifeは、日本・タイ両政府機関と経済団体が連携し、日系企業のタイ進出を支援する団体である。

タイの高齢化率やNCDs（高血圧や糖尿病患者の割合）は、日本と同等かそれ以上と言われており、今後は脳卒中や腎不全などの重篤な疾患が増加し、介護需要が急速に高まることが予測されている。また、タイ国内では所得格差が大きく、社会保障体制が弱いことから、高齢者や介護が必要な方々をどのように支援していくかが最重要課題となっていることを確認した。

こうした状況の中で、鳥取県、島根県、大分県などの自治体がKAIGO Lifeと連携し、タイで支援事業を展開している事例は、神奈川県にとっても参考にすべき点が多いと感じた。また、タイのヘルスケア分野への進出を模索する神奈川県内企業にとって、KAIGO Lifeのノウハウをいかに活用してもらうかが重要であると考えていたところ、今回の調査をきっかけに、令和8年5月に横浜で開催される「ASEANヘルスケアセミナー」において、今回の視察で対応いただいた方が講演を行う予定であることを伺った。講演では、日タイ連携による医療介護プラットフォーム事業やタイのヘルスケア市場の現状について紹介される予定である。

この機会を生かし、ASEAN各国で進む高齢化を背景に、ASEANのヘルスケア産業モデルの構築に神奈川県内のヘルスケア産業を支える企業がどのように関与できるか、新たなスキームをしっかりと検討することが重要であると考えます。改めて、神奈川県が持つ医療・福祉分野の強みを生かし、タイとの連携を深めることは双方にとって大きなメリットがあると確信した。

## II ジェトロ・バンコク事務所

■日 時：令和8年3月29日（日） 自：10時 至：11時30分

■場 所：ホテルJALシティ会議室

(Soi Sukhumvit 55 Thonglor, Sukhumvit Road, Klongtan Nua, Wattana, Bangkok 10110, Thailand)

■対応者：ジェトロ・バンコク事務所次長

■調査概要：タイは、製造業における生産拠点としての役割に加え、近年はタイ国内の成長する中間層を狙った消費市場としても注目されており、ジェトロ・バンコク事務所は、当地の官民協力機関等と連携した支援プラットフォームを整備・構築し、タイにおける中小企業のビジネス展開をサポートしている。このようなジェトロ・バンコク事務所の取組について、御説明いただき、質疑応答を行った。



(会議室内での質疑の様子)

### 1 概要説明

#### (1) ジェトロ・バンコク事務所の業務内容

ジェトロ・バンコク事務所は、日本貿易振興機構（JETRO）がASEANにおける日本企業支援の中核拠点として設置した事務所である。タイは日本企業の海外進出先として極めて重要な位置を占めており、進出企業数は約6,000拠点に達する。中国・米国に次ぐ世界第3位の規模となっており、こうした日系企業の活動を支援するため、投資環境の調査・分析、日本企業の進出支援、現地企業とのビジネスマッチング、規制情報の提供など多岐にわたる業務を担っている。

#### (2) ASEANにおける位置付け

ASEANは人口6億人を超える巨大市場であり、タイはその中心的役割を果たしている。タイは自動車・電機産業の集積地であり、日系企業のサプライチェーンの要となっている。ジェトロ・バンコク事務所は、ASEAN全体の動向を把握しつつ、タイ特有の経済構造や政策動向を分析し、日本企業に提供している。

### (3) タイ経済の基礎構造と課題

#### ア 輸出依存型経済

タイ経済は輸出依存度が高く、GDPの約70%を輸出が占める。主要輸出品目は自動車・電機・農産物加工品であり、日系企業の存在が大きい。特に自動車産業はタイ経済の基幹産業である。

#### イ 所得格差の拡大

バンコク首都圏の1人当たりGDPは全国平均の2.6倍、最貧地域の約7倍に達しており、地域間格差が大きい。都市部と地方の経済格差は社会問題となっている。

#### ウ 少子高齢化の進行

タイの合計特殊出生率は1.2で、日本と同水準まで低下しており、2022年に人口がピークを迎え、減少局面に入った。高齢化のスピードは日本以上であり、社会保障制度の整備が追い付いていない。

### (4) 家計債務・消費動向・産業構造の変化

#### ア 家計債務の増加

タイの家計債務はGDP比90%と極めて高く、アジアでも最も高い水準にある。自動車ローン・消費者ローンの増加が背景にあり、個人消費を圧迫している。

#### イ 消費動向の変化

家計債務の増加により、自動車販売が大きく落ち込んでおり、日系自動車メーカーにとって大きなリスクとなっている。一方で、富裕層を中心に日本産品（和牛・抹茶・果物など）の需要は高まっている。

#### ウ 産業構造の転換

タイ政府はEV（電気自動車）産業を国家戦略として位置付けており、中国企業が巨額投資を行っている。これにより、自動車産業の構造が大きく変化している。

### (5) 中国企業の台頭と日系企業への影響

#### ア EV市場における中国企業の中国企業の投資拡大

BYD、Great Wall Motor、SAICなどの中国企業は、タイ政府のEV優遇政策を背景に大型工場を建設し、タイ市場に急速に進出している。これらの企業は、低価格、大規模投資によるバッテリー供給網の強さを武器に市場を席卷している。

#### イ 日系企業のシェア低下

かつて日系メーカーが9割のシェアを持っていたタイ自動車市場は、現在では6割程度まで低下している。EV市場では中国企業が圧倒的な存在感を示しており、日系企業は構造転換への対応を迫られている。

#### ウ サプライチェーンへの影響

中国企業の進出により、部品調達構造も変化している。中国系サプライヤーが増加し、日系サプライヤーの競争環境が厳しくなっている。

### (6) 日本産品の需要と消費トレンド

タイでは「日本産品＝高品質」というブランドイメージが強く、富裕層を中心に日

本製品の需要が高い。特に、和牛、抹茶、シャインマスカット、みかん、日本の加工食品などが人気である。神奈川県産のみかん・お茶などは品質が高く、富裕層市場を中心に輸出拡大の余地が大きい。

若年層の間では日本のアニメ・ファッション・食文化への関心が高く、日本製品の需要は今後も拡大が見込まれる。

## 2 質疑応答

問 タイでは地域と中央の税配分のバランスはどうなっているのか。地方都市での観光やインバウンド施策と経済成長のバランスをどのように取っているのか。

答 タイでは地方への税配分は限定的なため、中央政府の支援が重要となっている。基本的には外資による経済効果を活用しながら、地域産業の育成とのバランスを図ることが必要と考える。

また、タイはインバウンドが盛んだが、コロナ禍ではほぼ収入がなくなり、経済も大きなダメージを受けた。最近では、中国からの旅行者が減り、インド、ロシア、中東からの旅行者が増加している。

タイは、そもそも外資企業に頼るところが強く、マレーシアのように自国で半導体を育てるといった政策を持っていないため、中国のEVが台頭し、自国産業が育ちにくいといった課題がある。

問 タイの少子化対策について、タイは高齢化が進む中で、どのような少子化対策を実施しているのか。

答 タイでは少子化対策がほとんど実施されていない。結婚や子育てを促進する政策は限定的で、行政は民間に任せる傾向がある。例えば、不妊治療の支援やお見合いイベントの開催などが行われているが、根本的な対策には至っていない。経済的な理由から結婚を選ばない人が増えており、少子化の進行が止まらない状況となっている。

問 中国企業との競争について、中国企業が拠点を拡大している中で、タイの日系企業の競争力は維持できるのか伺いたい。

答 中国企業の投資が増加しているが、雇用や経済効果が限定的となっている。中国企業は従業員を本国から連れてくることが多く、地元雇用が生まれにくい状況である。

また、中国の電子決済システムを利用するため、タイ国内にお金が落ちにくい状況が指摘されている。タイ政府は日系企業のように技術移転や人材育成を行う企業を誘致したいと考えているが、現状では中国企業の投資を受け入れざるを得ない状況にある。

問 日本のコンテンツ（アニメ・漫画）の活用について、神奈川県などの地方コンテンツを活用した展示会などのインバウンド施策の可能性はあるか。

答 日本のアニメや漫画はタイでも一定の人気を誇っており、展示会やイベントを通じて更なる展開が期待されている。例えば、日本関連のイベント「日本博」や「ジャパンフェス」などで出展する機会がある。ジェトロ・バンコク事務所はコンテンツ業界に詳しいコーディネーターと契約しており、タイの企業やイベント主催者とのネットワークを活用して支援を行っている。神奈川県のアニメや漫画の聖地を活用したプロ

モーションも可能であり、インバウンド観光との連携が期待される。

問 ペットフード市場について、タイのペットフード市場規模と成長性、日本企業の参入可能性について伺いたい。

答 ペットフード市場は毎年3～5%の成長を続けており、特に高齢ペット向けの機能性フードが求められている。タイはペットフードの輸出大国でもあり、国内市場では日本の高品質な製品について、参入の余地がある。ただし、食品登録の規制が厳しく、輸出には時間がかかる場合がある。

問 交通インフラの整備状況とタイの交通システムの問題点と改善の見通しについて伺いたい。

答 日本のODAを活用した地下鉄（MRT）や高架鉄道（BTS）の整備が進められているが、運賃が高いため低所得者層には利用が難しい状況である。信号システムの整備や道路インフラの改善が必要だが、予算の制約が課題となっている。

また、バンコクの渋滞問題は、交通ルールの不徹底や信号システムの運用の不明確さが原因となっており、これらの課題を解決するための日本の技術導入が期待されている。交通インフラの整備は進行中で、日本の信号システムなどの導入も検討されている。ただし、資金面が課題となっており、実現には時間がかかる見通しである。

問 農産物の流通について、日本産農産物がタイ市場で受け入れられるためにはどのような取組が必要か伺いたい。

答 日本産の柑橘類や抹茶は高品質で人気があるが、価格が高いため高所得者層向けとなっている。抹茶は健康志向の高まりにより需要が増加しており、オーガニック製品も評価されている。例えば、ドン・キホーテでは日本産の柑橘類や抹茶製品が販売されているが、地元の果物や中国産の製品と比較すると価格が3倍から5倍の価格であるため、競争が厳しい状況である。

### 3 考察

タイにおける日本企業は、これまで産業基盤の構築や人材育成を通じて経済発展に大きく貢献してきたことが確認できた。一方で現在は中間層の拡大により、消費が高品質、高付加価値志向へと変化しており、日本企業にとっては新たな機会となる反面、中国・韓国企業との競争が激化しており、特にEV市場においては、タイ政府が国家戦略として位置付けていて、中国企業が巨額な投資を行っている。

こうした状況を踏まえ、県内企業の海外展開を単なる輸出にとどめず、現地パートナーとの連携や市場への適応を前提とした支援へと強化する必要がある。中小企業に対しては、ビジネスマッチングや現地情報の提供など、実践的な支援が重要である。

今後は日本の技術力を生かしつつ現地ニーズに柔軟に対応できる企業の育成と支援を進め、タイとの経済関係を一層深化させることが求められる。

### Ⅲ チュラロンコン大学交通研究所（CUT I）

■日 時：令和8年3月29日（日） 自：15時 至：17時

■場 所：チュラロンコン大学交通研究所（CUT I）  
(254Phayathai Road, Pathumwan, Bangkok 10330, Thailand)

■対応者：同所 研究フェロー、リサーチアシスタント

■調査概要：チュラロンコン大学交通研究所は、タイにおける都市交通政策（ライドヘイリング・プラットフォーム※注、オンデマンド交通等）に関する研究を行うタイ国内有数の研究機関である。このような新たなモビリティ供給のあり方の取組について、御説明いただき、質疑応答を行った。



(会議室内での質疑の様子)

※注 ライドヘイリング・プラットフォームとは、アプリを通じて一般ドライバーやタクシーと乗客をマッチングするサービスのこと。

#### 1 概要説明

##### (1) 研究所設立の経緯

チュラロンコン大学交通研究所（CUT I：Chulalongkorn University Transportation Institute）は、タイ最古の国立大学であるチュラロンコン大学に設置された交通政策研究の中核機関である。タイでは急速な都市化とモータリゼーションが進行し、特にバンコク首都圏では深刻な交通渋滞、大気汚染、公共交通の未整備など、都市交通に関する構造的課題が顕在化してきた。こうした状況を背景に、学術的知見に基づく政策提言を行う専門機関の必要性が高まり、CUT Iが設立された。

##### (2) 研究内容

都市交通計画、公共交通政策、物流・サプライチェーン、EV（電気自動車）、AI・データサイエンス、非正規交通（インフォーマル交通）、交通安全など、多岐にわたる研究領域を扱っている。特に、バンコクの交通渋滞は世界的にも深刻であり、CUT Iはその要因分析や改善策の立案において中心的役割を果たしている。

##### (3) 政策提言機関としての位置付け

タイ運輸省、陸運局（DLT）、バンコク都庁（BMA）などの政府機関と密接に連携し、政策立案の基礎となるデータ分析や制度設計の支援を行っている。政府の交

通政策に対し、学術的根拠に基づく提言を行うことで、タイの交通行政の高度化に寄与している。

#### (4) 組織体制と研究者構成

##### ア 研究者の専門性

CUT Iには、都市計画、交通工学、データサイエンス、経済学、社会学など、多様な専門分野を持つ研究者が所属している。特に、交通データ分析やAIを活用した需要予測など、先端的な研究が進められている。

##### イ 国際共同研究

米国南カリフォルニア大学（USC）、東京大学、ガジャマダ大学（インドネシア）など、海外の大学や研究機関と共同研究を行っている。観光都市プロジェクトにおける交通需要予測や、アジア地域における持続可能な都市交通モデルの構築など、国際的視点を取り入れた研究が特徴である。

##### ウ 産学官連携

政府機関だけでなく、民間企業とも連携して研究を進めている。特に、公共交通事業者や物流企業との共同研究を通じ、実務に直結する政策提言を行っている。

#### (5) バンコクの交通課題の分析

##### ア 深刻な交通渋滞の構造

###### (ア) 自家用車依存率の高さ

バンコクの自家用車依存率は約80%と極めて高く、公共交通利用率は10%台にとどまっている。都市構造が自動車中心で形成されてきたことが渋滞の根本要因である。

###### (イ) 道路容量の不足

道路容量が交通需要に対して不足しているため、慢性的な渋滞が発生している。

###### (ウ) 交通管理の課題

信号制御の最適化や交差点改良が遅れており、交通管制の効率化が進んでいない。AIを活用した信号制御の研究を進めている。

#### (6) 公共交通の課題と改善策

##### ア 公共交通ネットワークの未整備

バンコクでは地下鉄（MRT）や高架鉄道（BTS）の延伸が進んでいるが、依然として都市全体をカバーするには至っていない。特に郊外部では公共交通の選択肢が限られている。

##### イ 乗換の不便さ

事業者間の連携が不十分であり、乗換がスムーズに行えない。運賃体系の統一も課題である。

##### ウ データ整備の遅れ

公共交通データが事業者ごとにバラバラであり、利用者が正確な情報を得られない。CUT IはGTF S（公共交通データ標準化）を推進し、Googleマップ等で正確な情報が提供される仕組みの構築に取り組んでいる。

## (7) 非正規交通（インフォーマル交通）の実態

### ア バイクタクシーの役割

バイクタクシーは、渋滞を避けて迅速に移動できるため、市民の重要な移動手段となっている。

### イ 安全性の課題

ヘルメット着用率の低さや運転マナーの問題が指摘されている。

### ウ 制度化の必要性

非正規交通を排除するのではなく、制度化・安全基準化を進めるべきと提言している。

## 2 質疑応答

問 バンコクの渋滞は世界的にも深刻だが、その要因は何か。

答 大きな要因として自家用車依存が挙げられる。利用率は約80%に達し、公共交通利用率は10%台にとどまる。

問 MRTやBTSが整備されているのに、なぜ公共交通利用率が伸びないのか。

答 ネットワークが十分に広がっておらず、郊外部ではアクセスが悪い。また、事業者間の連携不足により乗換が不便な状況にある。

問 データ整備の遅れも重要な課題となっているのか。

答 GTFISによる公共交通データ標準化を進め、Googleマップで正確な情報が提供できるように取り組んでいる。

問 バイクタクシーは違法なのか。

答 完全な違法ではないが、制度化が遅れている。市民にとって重要な移動手段であり、排除ではなく安全基準化が必要である。

問 バンコクではインフォーマル交通が主要な移動手段となっているとのことだが、こうした交通手段が増えることで交通事故が増加する懸念があると思う。交通事故への対応について、具体的にどのような取組が行われているのか教えていただきたい。

答 交通事故への対応についてだが、バンコクでは交通警察が取締りを行い、監視カメラを設置するなどの対策が進められている。ただし、実際にはこれらの取組が十分に機能していないケースが多いのが現状である。例えば、交通警察が現場で取締りを行っても、違反者がその場で罰金を支払うことで問題が解決したように見えることがあるが、根本的な交通ルールの徹底には至っていない。

また、バンコクでは左側通行が基本であり、交差点での信号無視や無秩序な運転が渋滞や事故の原因となっている。交通ルールを守らせるための啓発活動や取締りの強化が必要であると考えている。

問 神奈川県との交通政策との比較について伺いたい。日本では規制が非常に厳しく、柔軟性に欠ける点が課題となっている。例えば、ライドシェアや新しい移動サービスを導入しようとしても、規制の壁に阻まれることが多い。バンコクではインフォーマル交通が広く受け入れられているとのことだが、こうした柔軟性を日本で実現するためのヒントはあるか。

答 確かに日本の規制は非常に厳しく、柔軟性に欠ける点があると感じている。一方で、バンコクでインフォーマル交通が広く受け入れられている背景には、規制が後付けであることや、実践が先行していることが挙げられる。例えば、バイクタクシーやトゥクトゥク（3輪タクシー）などのインフォーマル交通は、法律で明確に規定されていないため、黙認されているケースが多い。

このような状況では、研究機関や大学がクッション役となり、政策提言を行うことで規制緩和を進められる可能性がある。日本でも、地域の声を反映した柔軟な移動サービスの設計を進めるために、研究機関が橋渡し役を果たすことが有効であると考えている。

問 ライドシェアに関してだが、バンコクではプラットフォーム企業が労働者の権利を十分に保護していないという課題があるとのことだった。具体的には、労働者が社会保障や保険制度を受けられないという問題があると伺った。このような状況に対して、どのような改善策が考えられるのか。

答 バンコクでは、ライドシェアの労働者がインフォーマルワーカー（非公式労働者）として扱われることが多く、社会保障や保険制度を受けられないという問題がある。例えば、ライドシェアの運転手が受け取る報酬のうち、約30%がプラットフォーム企業に手数料として取られている状況である。

このため、運転手が実際に手にする収入は限られており、保険料や社会保障費を負担することが難しいのが現状である。改善策としては、政府がプラットフォーム企業に対して規制を設け、手数料の上限を設定することが考えられる。

また、運転手が社会保障を受けられるようにするための制度設計も必要である。例えば、プラットフォーム企業が運転手の保険料の一部を負担する仕組みを導入することが考えられる。さらに、運転手の組合や労働団体を設立し、彼らの権利を守るための交渉力を強化することも重要である。これらの取組を通じて、ライドシェアの労働者がより安定した環境で働けるようにすることが重要であると考えている。

問 神奈川県では、公共交通機関の利用率が低下している一方で、通勤時間が長いという課題がある。特に郊外の地域では、バスや鉄道の運行が減少しており、住民の移動手段が限られている状況である。バンコクのインフォーマル交通の事例を参考に、こうした交通空白を埋めるための具体的な提案があれば教えていただきたい。

答 神奈川県の交通空白の問題は、バンコクの状況と共通する部分が多いと感じている。バンコクでは、インフォーマル交通が交通空白を埋める役割を果たしている。

例えば、バイクタクシーやトゥクトゥクは、公共交通機関が届かない地域で重要な移動手段となっている。神奈川県でも、住民の声を反映した柔軟な移動サービスの設計が必要であると考えている。

具体的には、地域住民や自治体が協力して、コミュニティベースの移動サービスを立ち上げることが考えられる。例えば、住民が共同で運営するライドシェアサービスや、地域限定のオンデマンドバスの導入が有効である。また、既存の公共交通機関とインフォーマル交通を組み合わせたハイブリッド型の移動サービスを設計することで、交通空白を埋めることができると考えている。

問 バンコクの交通渋滞問題をどのように解決しようと考えているのか。

答 まずは、基本的に交通ルールをしっかりと遵守させることが重要と考える。自転車の青切符制度のように、取締りを強化し、交通警察の機能を高める必要がある。

問 交通ルール設定に時間がかかるのはなぜと考えるか。

答 道路法上の認可に4、5年かかるなど、法律と実践のギャップが存在する。規制が先行している場合と、実践が先行している場合があり、調整が困難となっている。

問 バンコク交通渋滞の根本原因について、何があると考えているか。

答 交通ルールが守られていないことが根本の原因であると考えている。左側通行なのに違う方向に走る、信号を守らないといったドライバーが多く、これが渋滞を引き起こしている。

問 最後に、神奈川県に対して何か具体的な提案があれば教えていただきたい。

答 当研究所では、まずバンコクにおけるインフォーマル交通やライドシェアに関する研究成果を神奈川県と共有し、それを神奈川県の交通政策に役立てることができると考えている。

例えば、インフォーマル交通の運営モデルや、労働者の権利保護に関する知見を提供することで、新しい移動サービスの設計に貢献できる。また、神奈川県の交通課題に特化した共同研究を実施し、具体的な政策提言を行うことも可能である。

さらに、神奈川県の交通政策を国際的に発信するためのサポートを行い、他国との連携を促進することも考えられる。これらの取組を通じて、神奈川県とバンコクの交通政策について相互に学び合い、より良い移動環境を構築することを目指していきたいと考えている。

### 3 考察

神奈川県が抱える交通課題の中で、大きな問題は人手不足である。少子高齢化が進む中で、どの分野でも人手不足が発生しているが、特に交通・運輸業におけるドライバー不足が顕著である。日本では、国が定めるルールが極めて細かく、厳格であり、それを守らなければ処罰されるほど厳しい規制が敷かれている。

運転免許の取得が難しいことも課題として挙げられるが、交通・運輸業界を保護するために「無認可」や「白タク」は厳しく処罰される制度設計となっている。その一方で、この厳しいルールが参入障壁を高める結果となり、人口の少ない地域では運用や営業が困難になるという問題も生じている。

タイでの現状の調査により判明したのは、その辺りのルール化がほぼされていないということである。

ウーバーのような海外発のライドヘイリング・プラットフォームのシステムが、国内市場に容易に浸透する一方で、既存の事業を圧迫し、簡単に廃業に追い込むことがある。さらに、ウーバーが撤退した後も、他国から同様のシステムが次々と参入し、外国発の新しい仕組みが市場の大きな潮流を作っている。

現在の状況は官主導ではなく民間主導で進んでおり、タイでは特に民間任せの状態が続いている。そのため、企業が撤退すればそれで終わりとなり、業界全体としての成長

という意識はあまり見られない。しかし、運転という作業をこなせる人が多いことから、参入障壁が低く、多くの人々に仕事の機会を提供している現状がある。

神奈川県「ライドシェア」についても大学側から注目しているとコメントをいただいたところだが、長らく公共の厳格なルールでやってきたことにより「白タク」というイメージも重なり、全県展開までに至っていない。

大学側からは「副業」としての位置付けが良いとのアドバイスもあり、助け合いの精神から「神奈川版ライドシェア」を副業として広めることで、柔軟な交通環境を作り出せるのではないかと考える。

タイとの連携によるメリットとして、実践や実験が行いやすい環境が挙げられる。このため、アプリ配車などの実証実験を通じて課題を蓄積することが期待できる。また、日本とタイはともに少子高齢化という共通の社会背景を抱えており、交通事情にも多くの共通点が見られる。そのような状況の中で、チュラロンコン大学との連携を強化することは、今後の神奈川県の交通事情への改善に大きなプラスとなることは間違いない。

日本の法律内でなかなか突破できない事案などが発生した時、同大学へ相談やアドバイスをもらうことで突破口が開ける可能性が大いにある。今後とも今回訪問をしたことを財産に、関係性を強化することを望む。

## IV 日本発条株式会社（タイ現地工場）

■日 時：令和8年3月30日（月） 自：9時30分 至：11時45分

■場 所：日本発条株式会社（タイ現地工場）

(49 Moo 4, T. Phragsa, A. Muang Samutprakarn 10280 Thailand)

■対応者：同社 社長、副社長、Executive Managing Coordinator

■調査概要：日本発条株式会社は、情報通信分野や産業生活分野などの部品を最適な形で供給することに特色を持つ企業として注目されている。特にタイ現地工場は、タイにおける自動車産業の需要に対応するグローバルな生産拠点としての役割を果たし、現地自動車メーカー各社への供給を行っている。工場の見学を行い、日系企業にとってのタイ進出メリットについて、御説明いただいた後、質疑応答を行った。

### 1 工場施設視察

工場施設を見学（撮影不可）

### 2 概要説明

#### (1) タイ現地工場の位置付け

日本の自動車内装部品メーカーの海外生産拠点として約30年前に設立された。タイ東部の工業団地に立地し、日系完成車メーカーのサプライチェーンの中核を担う存在である。タイは自動車産業の集積地として知られ、同社はその中でシート部品の製造を通じてタイでの自動車産業の発展に寄与している。

#### (2) 事業内容

主要製品は自動車用シートの内装部品であり、縫製部品、クッション材、カバー類など多岐にわたる。特に縫製工程は自動化が難しく、熟練技能が品質を左右する。同社は長年にわたり技能蓄積を進め、日系メーカーの厳格な品質基準に応える体制を構築している。

#### (3) 生産体制

縫製工程は手作業中心であり、熟練技能者の技術が品質の根幹を支える。一方、裁断工程や一部の組立工程では自動化設備を導入し、生産効率と品質の安定化を図るハイブリッド型生産方式を採用している。

##### ア 生産方式の特徴

###### (ア) 縫製工程の特性

縫製工程は布の伸縮性・厚み・形状が製品ごとに異なり、微妙な力加減や手の動きが必要であるため、自動化が難しい。技能習得には数年を要し、技能継承が重要な課題となっている。

###### (イ) 自動化設備の導入状況

自動裁断機や簡易ロボットを導入し、品質の均一化や作業負荷の軽減を図っている。自動化設備は生産効率向上に寄与しているが、縫製工程の完全自動化は依然として困難である。

#### イ 地政学リスク（カンボジア国境情勢）

##### （ア）国境閉鎖の影響

国境のチェックポイント閉鎖により陸路輸送が停止し、船便への切替えて納期遅延・コスト増が発生している。

##### （イ）サプライチェーンのぜい弱性

ジャストインタイム方式のため、物流遅延は生産ライン全体に影響する。

##### （ウ）リスク分散の必要性

複数ルート確保や在庫管理の見直しが求められる。

#### ウ 中国企業の台頭

##### （ア）価格競争力の強さ

中国企業は低価格と迅速な意思決定を武器に存在感を高めている。

##### （イ）品質面での追い上げ

品質面でも一定の評価を得ており、日系企業の優位性が揺らぎつつある。



（会議室内での質疑の様子）

### 3 質疑応答

問 御社はタイで長く工場を運営されてきたとのことだが、タイ国内での労務管理について、特に苦勞されている点は何か。例えば、従業員の雇用や管理において、どのような課題があるのか教えていただきたい。

答 労務管理において最も頭を悩ませているのは「離職率」の問題である。当社の業務は機械ではなく人が直接関わる部分が多く、特に熟練したスキルの習得が重要である。しかし、従業員が簡単に辞めてしまうと、せっかく育てたスキルが失われてしまい、再教育が必要となる。これが非常に大きな課題である。

正社員だけでなく、期間工や人材派遣の形態で働いている方も多くいるが、そういった方々が短期間で辞めてしまうと、業務に大きな影響が出る。特に熟練作業が求められる工程では、離職率の高さが生産性や品質に直結するため、非常に厳しい状況である。

また、ここ最近の課題として、周辺工場との競争が挙げられる。当社の工場は工業団地内に位置しており、新しい工場が次々と建設されている。そのため、従業員にとってより良い職場環境を提供することが重要である。例えば、給与や手当の面だけでなく、職場環境の改善にも力を入れている。

具体的には、重機を使う際に従業員が重いものを持たなくて済むようにするなど、作業環境を快適にするための投資を行っている。こうした取組を怠ると、従業員が「より良い条件の職場へ移る」といった状況が発生しやすくなる。これが現在の大きな悩みの一つである。

問 先ほどのスライドで、タイ国内での市場シェアについて御説明いただいた。その中で、中国系の新興企業がシェアを奪い始めているという話があったが、御社の取引先の日系の自動車メーカーにおいても、中国系企業へのシフトが進むような動きはあるのか。

答 直接メーカーと話したわけではないが、感覚としては、自動車メーカーにとってシートメーカーを簡単に変更することは難しいと思っている。シートは乗員の安全性能に直結する重要な部品であり、長年の設計や試験を通じて蓄積されたノウハウが必要である。当社はこうしたノウハウを持っており、自動車メーカーとの信頼関係も長年築いてきた。そのため、価格だけを理由に取引先を変更することは少ないと考えている。

ただし、価格調査やベンチマーク（競合他社の製品、価格、サービス、マーケティング施策などを定期的・定量的に調査・比較し、自社の現状把握や価格適正化、機能向上に役立つ手法）の際には、中国系企業の名前が挙がることが増えてきている。特に、コスト面での競争力が高い中国系企業が注目されている状況である。これに対して、当社としては品質や安全性を重視した製品を提供することで、競争力を維持していきたいと考えている。

問 御社はカンボジアにも工場をお持ちとのことだが、現在タイとカンボジアの間で緊張状態が続いている。この状況が工場運営にどのような影響を与えているのか。例えば、物流や生産体制に問題は生じているのか教えていただきたい。

答 実際に影響は出ている。当社のカンボジア工場は国境付近に位置しており、タイとカンボジアの間で領土問題や出入国の規制が発生すると、物流に大きな支障が出る。特に陸路での輸送が停止してしまうと、部品の移動が困難になる。現在は陸路が使えないため、船を利用して物流を行っている。

具体的には、カンボジア南部のシアヌークビル港からタイのレムチャバン港へ部品を輸送している。陸路であれば国境を越えるだけで済むため、非常に効率的で距離も短いのだが、現在は船を使うことで輸送時間が大幅に増加している。

このような状況は物流コストの増加にもつながり、工場運営にとって大きな課題となっている。陸路であれば非常に近いのだが、現状では船を使わざるを得ない状況である。これが現在の物流面での大きな問題となっている。

問 工場内を見学させていただいた際、非常に暑い環境で作業されている従業員の方々が多いと感じた。従業員の健康管理について、どのような取組をされているのか教え

ていただきたい。

答 健康管理については、いくつかの取組を行っている。まず、工場内には医務室を常設しており、従業員が体調を崩した際にはすぐに対応できる体制を整えている。また、会社として医療補助を提供しており、従業員が必要な医療サービスを受けられるよう支援している。

さらに、安全面にも力を入れており、「安全道場」という教育施設を設けている。この施設では、作業中に発生し得る危険について学び、適切な作業方法や保護具の使用方法を徹底的に教育している。新しく入社した従業員には、まずこの安全道場での研修を受けてもらい、基本的な安全知識を習得した上で現場に配属している。これにより、従業員の健康と安全を守る取組を進めている。

問 毎朝の点呼や健康チェックなど、従業員の体調管理を日常的に行う仕組みはあるのか。また、緊急時に従業員が倒れたりした場合、工場の運営に支障が出ることはないのか。

答 毎朝の点呼時に従業員の顔色や体調を確認するようにしている。点呼では全員が集まり、挨拶を交わす中で、体調不良の兆候がないかを注意深く見ている。また、緊急時に備えて、各ラインや工程には代替要員を配置している。万が一、従業員が急に倒れたりした場合でも、スペアの人員がすぐに対応できる体制を整えている。このように、工場運営が止まらないようにするための準備を行っている。

問 タイに来て感じたのだが、若い人が多い印象を受けた。一方で、少子高齢化が進んでいるという話も聞いた。御社の工場では比較的若い従業員が多いように見受けられたが、今後の人材確保や、少子高齢化が進む中での製造業としてのタイ進出のメリットについて、どのようにお考えか。

答 当社がタイに進出したのは約30年前のことである。当時は労働集約型のビジネスが主流であり、特にシート製造のような手作業が多い業種にとって、タイは非常に魅力的な進出先であった。タイは若い労働力が豊富で、手作業を中心とした製造業に適した環境が整っていた。しかし、現在は少子高齢化が進みつつあり、今後の人材確保が課題となることは認識している。

そこで当社では、少子高齢化に対応するために「自動化」と「多能工化」を進めている。自動化については、これまで手作業で行っていた工程を機械化することで、必要な労働力を削減しつつ、生産効率を向上させている。一方、多能工化については、従業員一人ひとりが複数の工程を担当できるようにする取組である。これにより、特定の工程に依存することなく、柔軟な人員配置が可能となる。

例えば、あるラインで人員が不足した場合でも、他のラインから多能工化された従業員を配置することで対応できる。また、スキルの底上げを図ることで、従業員の生産性を向上させ、少ない人数でも効率的に運営できる体制を整えている。

さらに、生産性を向上させることで、残業を減らし、従業員の負担を軽減することも目指している。例えば、あるラインではフル稼働させる一方で、別のラインでは少人数で運営するなど、柔軟な運営体制を構築している。このような取組を通じて、少子高齢化に対応しながら、タイでの製造業のメリットを最大限に生かしていきたいと

考えている。

#### 4 考察

今回の日本発条株式会社（タイ現地工場）の視察からから見えてくるのは、海外拠点における製造現場が直面する課題が、そのまま日本国内、とりわけ県内製造業にも共通する構造的課題であるという点である。

まず、労働力不足への対応である。現地工場においては、離職率の高さや人材確保競争の激化が大きな課題として挙げられており、「スキルの習熟が重要である一方、離職により再教育が必要になる」という指摘は極めて示唆的である。これは日本国内でも同様であり、特に中小製造業においては人材の定着が生産性に直結する。県内製造業においても、単なる雇用確保にとどまらず、「定着」と「育成」を一体で考える必要がある。

その対応策として重要なのが、外国人材の受入れと工場の自動化促進である。日本発条株式会社（タイ現地工場）では、将来的な人手不足を見据え「自動化」と「多能工化」による省人化が進められている。これは県内企業においても不可避の方向性であり、特に人手に依存してきた工程ほど、自動化投資の遅れが競争力低下につながる。一方で、自動化だけでは補い切れない分野も多く、外国人材の戦略的受入れを進めるとともに、言語・生活支援を含めた受入れの環境整備が不可欠となる。単なる労働力補填ではなく、戦力化を前提とした制度設計が求められる。

次に、技能継承の重要性である。縫製工程などに代表される熟練作業は依然として手作業に依存しており、長年の蓄積によって付加価値が高められてきた。こうした技能は短期間で代替できるものではなく、離職が即戦力の喪失につながる。したがって、技能継承は単なる教育ではなく、企業の競争力維持そのものと位置付ける必要がある。

その上で重要となるのが、技能継承の「仕組み化」である。日本発条株式会社（タイ現地工場）では、トレーニング施設の設置や多能工化の推進、さらには安全教育の体系化などが実施されている。これは属人的な技能から脱却し、標準化・見える化された教育体系へと転換する好例である。県内においても、企業単独での取組には限界があるため、産業支援機関や教育機関と連携した広域的な人材育成システムの構築が求められる。

最後に、サプライチェーンリスクへの備えである。カンボジア拠点における政情不安の影響により、陸路物流が停止し、海上輸送へ切り替えざるを得なくなった事例は、「物流の寸断が即生産リスクに直結する」現実を示している。グローバルに分業化された製造業において、地政学リスクは不可避であり、平時からの備えが重要である。

このためには、海外拠点の実態把握とリスク管理の強化が不可欠である。具体的には、①複数ルートでの物流確保、②部品供給の分散化、③現地情勢の継続的モニタリング、④緊急時の代替生産体制の構築などが挙げられる。県内企業、とりわけ中小企業にとっては単独対応が難しいため、行政による情報提供やリスク共有の枠組み整備が重要な役割を果たすべきである。

総じて、今回の日本発条株式会社（タイ現地工場）視察から見えてきたのは「人材」

「技術」「供給網」という製造業の基盤が同時に揺らいでいる現状であり、県内製造業においても、労働力確保と生産性向上、技能継承、そしてサプライチェーン強靱化を一体的に進めることが、今後の持続的成長の鍵となることを強く感じた視察となった。

## V タイシントックストラベルサービス人材派遣株式会社及びタイアサワラート人材派遣株式会社

■日時：令和8年3月30日（月） 自：14時 至：16時

■場所：タイシントックストラベルサービス人材派遣株式会社及びタイアサワラート人材派遣株式会社

(31 Soi Punrawithi, Sukhumvit 101 Road, Bang Chak, Phra Khanong, Bangkok 10260, Thailand)

■対応者：同社 CEO、送り出し事業部 営業担当

在タイ日本国大使館 齊藤 あさひ 三等書記官（労働外交官）

■調査概要：タイシントックストラベルサービス人材派遣株式会社及びタイアサワラート人材派遣株式会社は、タイの労働省雇用局（DOE）から認可を受けた技能実習生送り出し機関であり、同じグループ会社として、タイ国内で技能実習生を募集・選抜し、日本への派遣をサポートしている。

特に、独自の教育プログラム「ATP（Asawalert Training Program）」を通じて、日本語能力の向上だけでなく、日本の文化やマナー、実習に必要なスキルをタイ現地で指導し、質の高い人材を育成している。これまでに延べ7,000人以上の技能実習生を日本に送り出しており、タイ国内の送り出し機関として最大の規模を誇っている。学校施設を見学し、このような取組について、御説明いただいた後、質疑応答を行った。

### 1 施設視察



（学校施設の見学の様子）

## 2 概要説明

### (1) 組織の位置付け

タイシンタックストラベルサービス人材派遣株式会社及びタイアサワラート人材派遣株式会社は、タイ国内に多数存在する送り出し機関の中でも最大規模を誇る教育・人材育成機関である。タイは日本にとって重要な外国人材供給国であり、技能実習制度・特定技能制度を通じて多くのタイ人材が日本で就労している。同社はその中核的役割を担い、これまでに累計7,000名以上の技能実習生・特定技能人材を日本へ送り出している。

### (2) 事業内容

日本語教育、技能訓練、生活指導、メンタルケア、渡航手続、帰国後のキャリア支援など多岐にわたる。単なる送り出しではなく、教育機関としての機能を強く持つ点が特徴である。

### (3) 拠点構成

バンコク本校に加え、タイ東北部ウドンターニーにも日本語学校を併設しており、地方の若者にも教育機会を提供している。地方出身者は日本での就労意欲が高く、送り出しの中心的存在となっている。

### (4) 日本語教育の特徴と教育理念

#### ア 「話す・聞く」を重視した教育方針

同社の日本語教育は、他の送り出し機関と比較しても高い評価を受けている。その最大の特徴は、「読み書きよりも、話す・聞く を重視する」という教育方針である。これは、技能実習生が日本の現場で最も必要とする能力が「指示を聞き取り、正確に行動する力」であるという実務的観点に基づく。

#### イ 指示理解訓練の実施

- ・上司役の講師が日本語で指示
- ・学生がその場で理解し、作業を実行
- ・作業内容は、部品の選別、配置、測定、交換など実務に近い内容の「指示理解訓練」が中心となる。

#### ウ 教育成果

卒業生は、聞き取り能力、実務会話能力、指示理解能力に優れており、受入企業からの評価も高い。特に介護分野では、利用者とのコミュニケーション能力が高く評価されている。

#### エ 技能訓練・生活指導・メンタルケア

##### (ア) 技能訓練施設の整備

A T P プログラムは日本語教育に加え、溶接・フォークリフトなどの技能訓練施設を自社で運営している。これは、受入企業が求める技能を事前に習得させることで、現場でのミスマッチを防ぐ狙いがある。

##### (イ) 生活指導の徹底

寮生活を通じて、時間管理、清掃、金銭管理、日本の生活習慣などの指導が行われる。特に金銭管理は重要であり、借金を抱えて渡航する学生も多いため、生

活費の管理方法を徹底的に教育している。

(ウ) メンタルケア

実習生の離職や失踪を防ぐため、ATPプログラムはメンタルケアにも力を入れている。日本での生活の厳しさや文化の違いを事前に正しく伝える「現実的教育」を重視し、過度な期待を抱かせないように配慮している。

(5) 送り出し制度の変化とATPプログラムの対応

ア 新制度「育成就労」への移行

日本政府は技能実習制度を廃止し、新制度「育成就労」への移行を進めている。これは、技能実習制度が本来の目的である「技能移転」から逸脱し、労働力確保の手段として運用されているとの批判を受けたためとされている。

イ 送り出し機関への影響

育成就労制度では、送り出し費用の徴収制限、日本語要件の厳格化（JLPT（日本語能力試験）N5※注 以上）、職種の限定、転籍の柔軟化などが導入されている。

※注 N5は、基礎的な日本語（挨拶、簡単な語彙・定型文）をある程度理解できる、最も入門的なレベル

ウ ATPプログラムの新制度への対応

ATPは制度変更に対応するため、教育カリキュラムの見直しや費用構造の再設計を進めている。また、特定技能への移行支援も強化している。



(会議室内での質疑の様子)

### 3 質疑応答

問 わずか5か月の学習で、ここまで日本語を話せるようになる理由は何か。

答 話す・聞く を重視するという教育方針を徹底しているためである。現場で必要なのは、上司の指示を理解し、正確に行動する力であると考えている。

問 授業で複雑な指示を出していたが、日常的に行っているのか。

答 位置関係や数量、順序を含む指示を理解できるよう訓練している。

問 技能訓練施設を自社で運営している理由はなぜか。

答 受入企業が求める技能を事前に習得させ、現場でのミスマッチを防ぐためである。

問 育成就労制度への移行で懸念している点は何かあるか。

答 送り出し費用の徴収制限、日本語要件の厳格化、職種の限定である。特に不人気職種は更に送り出しが難しくなる。

問 北海道への送り出しが0人なのはなぜか。

答 寒さによる、防寒具などの初期費用が高いことが理由として考えられる。人気地域は関東地方・中部地方・関西地方である。

問 円安の影響がある中で、21万バーツの費用を払ってまで、日本で働く魅力は現在もあるのか。

答 ここ4、5年で魅力は下がってきてはいるが、依然として魅力はある。特に日本文化や生活環境への関心、安全性、帰国後のキャリア（特に日系企業就職）に有利な点が評価されている。一方で円安の影響により給与面の魅力は、相対的に低下している。

安全性・安心感、日系企業の多さによる帰国後の就職機会、日本語・就労経験の価値、アニメ等による親日的イメージが、メリットとして挙げられる。

問 競合他社への対応はどうしていくのか。

答 学校現場に職員を派遣し、日本に興味を持ってもらう取組を実施している。

問 技能実習生の課題は、日本語の壁だと考える。生徒は日本語のレベルが高いと感じた。そもそも入学時点で、レベルの高い訓練生が入ってくるのか。

答 初心者が入ってくる。試験があり、クリアすると次に進めるが、できないと再度補修となる。それにより、個人差はあるが、一定のレベルまで成長している。

問 どれくらいの管理団体と連携しているか。神奈川県内の管理団体との連携状況はどうか。

答 合計70社と連携している。そのうち実際に稼働しているは20~30社程度である。行政レベルでは、介護の分野でMOU（※注）の締結を仙台市としている。神奈川県内においては、連携している団体の数は多くないが、比較的規模の大きい管理団体と連携している。

※注 MOUはMemorandum of Understandingの頭文字を取ったもので、「覚書」または「基本合意書」と訳される。

問 御社では静岡県に駐在員を配置しているが、需要は東京都の方があると思う。なぜ静岡県に配置しているのか。

答 偶然に案件があったのがきっかけである。高速道路の近くに事務所があり、首都圏へのアクセスもよい。

問 建設業界の人材不足の問題は深刻である。外国人労働者も円安の影響でヨーロッパなどに取られている。こちらの学校で、日本への就労で、取り組まれていることはあるか。

答 ベトナムやフィリピンに比べて、タイは送り出し機関が少ないため、この分野に特化した対応はできていない。そもそも、建設業の人気はタイ国内でも少ない。昔は100人中20人くらいの希望者がいたが、今は、ほとんどいない。

#### 4 考察

タイの送り出し機関である「タイシンタックストラベルサービス人材派遣株式会社及びタイアサワラート人材派遣株式会社」を視察した。現地では、実習生の方々がタイの平均年収に匹敵するほどの多額の費用を自ら負担し、5か月間にわたり日本語や日本のマナー習得に懸命に励んでいる。しかし、これほどまでに過大な経済的・時間的負担を強いている現状に、私は疑問を抱いた。

人口減少社会に直面し、労働力を真に必要としているのは日本側である。日本政府・企業が率先して支援し、実習生が低負担で来日できる仕組みを構築することが、本来あるべき姿だと考える。

昨今の円安の影響により、日本が稼げる国としての魅力を失いつつあるという厳しい現実もある。治安の良さやアニメ・漫画文化といった既存の価値だけに頼ってはいは、優秀な人材を惹きつけるに限界がある。

今、私たちが取り組むべきことは、国内における差別的な扱いの解消や、人種を問わない「同一労働同一賃金」の徹底である。外国人労働者を単なる労働不足を補うだけではなく、共に社会を支えるパートナーとして迎え入れることも必要である。真の意味での多文化共生社会の実現が問われていると感じた。