

タイにおける MRO 事業に関する概要とアップデート

2020 年 6 月 30 日
One Asia Lawyers タイ事務所

2016 年にプラユット政権が発表したタイの 20 カ年国家戦略の中核となる「タイランド 4.0」は、外国企業の誘致を通じて先進技術を導入し、産業構造の高度化と 20 年以内に先進国入りの実現を目指すために掲げられたビジョンですが、その投資対象地域として指定されているのが、チョンブリ県、ラヨーン県、そしてチャチュンサオ県の 3 県から成る EEC (Eastern Economic Corridor: 東部経済回廊) です。

2018 年 5 月には EEC 開発法ⁱが施行され、EEC 政策委員会は EEC への投資において特に重要なとみなされる 12 のターゲット産業ⁱⁱなどに対し、BOI の恩典を超えた優遇措置の決定権限が与えられています。その中でもラヨーン県に位置するウタパオ空港での MRO 事業は EEC 開発計画の中でも目玉プロジェクトで、第 1 期に 63 億バーツ（約 229 億円）ⁱⁱⁱを投じ 210 ライの広大な敷地で開発が予定されています。

1 MRO 事業とは

MRO とは、M (整備 : Maintenance) 、R (Repair : 補修) 、O (Overhaul : オーバーホール) を指し、MRO 事業とは、一般的に航空機やその装備品に関する整備や補修事業のことと意味します。

今後、短距離の移動に航空会社を利用する客が増え、航空機利用客数は急成長すると言われていますが、利用客数の増加とともに必要とされる航空機台数の増加も見込まれています。コロナの影響が大きく生じる可能性が高いですが、アジア太平洋地域における航空機台数は、Oliver Wyman 社の調査によれば、今後 10 年で現在の 7,786 機から 13,838 機に、また、世界市場における占有率も 17% から 35% に増加、これに伴い MRO サービスの需要が大幅に拡大すると予想されています。

現時点ではアセアン地域において MRO 事業の環境が整備されているのはシンガポールとマレーシアの 2 か国のみとなっており、タイはアセアン No.1 のみならず、世界の MRO ハブを目指し、優先的にウタパオ空港の MRO センター開発プロジェクトを進めています。

2 エアバス社の撤退

エアバス社 (Airbus S.A.S) は 2018 年よりタイ国際航空との合弁事業による MRO センター開発プロジェクトへの参入を試みていましたが、2020 年 4 月 20 日に事実上、タイにおける同プロジェクトから撤退したことが大々的に報じられました^{iv}。その後、バンコクエアウェイズ (Bangkok Airways PCL) 、BTS グループ (BTS Group Holdings PCL) 、及びゼネコン大手のシノタイ (Sino Thai Engineering and Construction PCL) で組織される BBS ジョイントベンチャーが、MRO センター開発プロジェクトを含む東部航空都市開発事業を 2,900 億バーツで落札^v、6 月 2 日の閣議で承認されましたが、当該事業に MRO 施設や航空訓練施設については含まれていません。現在、①エアバス社に代わる合弁パートナーを新たに見つけるのか、②タイ国際航空単独で投資するのか、または③タイ国際航空が単独で先行投資し、合弁パートナーは後で見つけるのか、という 3 つの選択肢を検討していると伝えられています^{vi}。

3 MRO 事業にかかる規制

タイの MRO 事業にかかる規制は、航空法^{vii} (Air Navigation Act, B.E. 2497 (1954)) に定められています。タイ国内における航空機関連のセンター運営事業は以下の 3 つに分類され (同法第 41/93 条) 、事業運営にあたりタイ民間航空局(The Civil Aviation Authority of Thailand, CAAT)の局長より証明書を取得することが義務付けられています (同法第 41/94 条) 。

- (1) クラス 1 : 航空機のメンテナンス事業
- (2) クラス 2 : 航空機の主要構成要素 (エンジン・プロペラなど) のメンテナンス事業
- (3) クラス 3 : 航空機の機材及び部品 (通信機器を含む飛行に必要とされる全ての機材及び部品) のメンテナンス事業

同法第 41/22 条において証明書の申請者に要求される資格及び特性が規定されていますが、クラス 1 の申請者に限っては、以下に該当する法人格を有する必要があります。

- (1) タイ法に基づき設立された非公開会社または公開会社で、タイに本社を有していること (航空法第 41/23 条) 。
- (2) 登録資本金が告示の要件を満たしていること (航空法第 41/23 条)。
(例) 固定翼機 : 2,500 万バーツ以上 (2016 年運輸省告示第 54 条^{viii})
- (3) タイ国籍の株主 (タイ国籍の自然人、政府や政府系企業、及びタイ国籍の株主が 51% 以上の株式を保有し、タイで設立され、本社をタイ国内に有する非公開会社、公開会社^{ix}、またはパートナーシップ) が 51% 以上の株式を保有すること (航空法第 41/23 条、第 41/24 条) 。
- (4) タイ国籍者が事業の管理・経営権限を有すること。 (航空法第 41/25 条)

さらに、2016年運輸省告示第16条において、以下の要件全てに該当する場合に限り、タイ国籍者が事実上の管理・経営権限を有しているとみなされると規定されています。

- a. 取締役会メンバーの三分の二以上がタイ国籍者であること。
 - b. 管理者やマネージャーにタイ国籍者を有すること。
 - c. 署名権限者の三分の二以上がタイ国籍者であること。
 - d. 第17条に規定される通り、タイ国籍者以外の者により経営が独占されていないこと。（第17条では9つの項目に渡り、経営が独占されると認定されるケースを規定しています。）
- （5）取締役など管理職レベルの者が航空法第41/26条に規定される禁止特性（破産者、懲役刑を受けた者、他）を有していないこと（航空法第41/25条）。
- （6）過去3年間でタイ民間航空局より発行された証明書が失効されていないこと。

つまり、現行法において、外国企業はタイにおけるMRO事業への参入に際し、持ち株比率49%以下でタイ企業や政府との合弁会社を設立し、タイ側に経営権限を与える方法しか選択肢がない状態となっています。

4 外資規制緩和の動き

まだ正式な発表がなされているわけではありませんが、規制緩和に関する緊急勅令の草案が内閣で承認される可能性があり、今後3か月かけてタイ法制委員会事務局（Office of the Council of State）により同草案が検討される予定であるといわれています。同草案は外国企業のMRO事業への100%外資での参入を認める一方で、タイ人労働者への技術移転や認可取得後5年目以降の全従業員に占めるタイ人労働者の割合を80%以上とするなどの義務が新たに課せられるなどといわれています^x。新ルールが施行されればクラス1の航空機メンテナンス事業に要求されていたタイ企業との合弁要件などが撤廃されるため、MRO事業における活発な外国企業の投資活動が期待されますので、今後、同草案の動向等について注視する必要があります。

以上

〈注記〉

本資料に関し、以下の点ご了解ください。

- ・ 本資料は 2020 年 6 月 30 日時点の情報に基づき作成しています。
- ・ 今後の政府発表や解釈の明確化にともない、本資料は変更となる可能性がございます。
- ・ 本資料の使用によって生じたいかなる損害についても当社は責任を負いません。

以上

「One Asia Lawyers」は、日本および ASEAN 及び南アジア各国の法に関するアドバイスを、シームレスに、一つのワン・ファームとして、ワン・ストップで提供するために設立された日本で最初の ASEAN 及び南アジア法務特化型の法律事務所です。

One Asia Lawyers タイ事務所においては、常駐日本人専門家 3 名を含む合計 20 名の体制で対応を行っております。コーポレート、労務、倒産、訴訟等、現地に根付いたサービスを提供しております。

各種フォーマットの提供や各種動画配信（例えば、「タイにおける解雇のポイント（日本語、英語）」、「タイにおける個人情報保護法のポイント（英語、タイ語、日本語）」、「タイにおける駐在員が知っておくべきコンプライアンスのポイント（日本語）」）を行っております。

本記事やご相談に関するご照会は以下までお願い致します。

yuto.yabumoto@oneasia.legal (藪本 雄登)

miho.marsh@oneasia.legal (マーシュ美穂)

ⁱ Eastern Special Development Zone Act B.E. 2561 (2018)
<https://www.eeco.or.th/sites/default/files/EEC%20Act%20English%20Ver%28unofficial%29.pdf>

ⁱⁱ EEC 開発法 39 条によれば、(1)次世代自動車産業、(2)スマートエレクトロニクス産業、(3)高所得者対象観光及びメディカルツーリズム業、(4)先端農業及びバイオテクノロジー産業、(5)食品加工業、(6)ロボット産業、(7)航空及び物流業、(8)バイオ燃料及びバイオケミカル産業、(9)デジタル産業、(10)医療ヘルスケア産業の 10 産業であるが、これに(11)防衛、(12)教育が追加され現在では 12 産業となっています。

ⁱⁱⁱ NNA ASIA 2020 年 1 月 6 日付

<https://www.nna.jp/news/result/1991504#MRO>

^{iv} NNA ASIA 2020 年 4 月 23 日付

<https://www.nna.jp/news/result/2036016#%E3%82%A8%E3%82%A2%E3%83%90%E3%82%B9%E3%80%80%E6%92%A4%E9%80%80>

^v Bangkok Post 2020 年 6 月 3 日付

<https://www.bangkokpost.com/thailand/general/1928440/bbs-lands-b290bn-u-tapao-airport-bid>

^{vi} Thansettakij 2020 年 4 月 22 日付

<https://www.thanettakij.com/content/430983#:~:text=%E0%B9%83%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88%E0%B8%AA%E0%B8%B8%E0%B8%94%E0%B9%82%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%87%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%A8%E0%B8%99%E0%B8%99%E0%B8%A2%E0%B9%8C%E0%B8%8B%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%A1,%E0%B9%80%E0%B8%A1%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9A%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%84%E0%B8%95%E0%B8%B0%E0%B8%A7%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%81>

vii

<https://www.caat.or.th/wp-%E0%B8%B2%E0%B8%88%95%E0%B8%B4%E0%B8%89%99%E0%B8%AD%E0%97.pdf>

^{viii} Notification of The Ministry of Transport Re: Criteria and Conditions for Granting Licensing to Air Operation Business B.E. 2559 (2016)

<https://www.caat.or.th/wp->

<content/uploads/2018/03/%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A8-%E0%B8%84%E0%B8%84.-%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B9%80%E0%B8%81%E0%B8%93%E0%B8%91%E0%B9%8C%E0%B9%81%E0%B8%A5%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%87%E0%B8%B7%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B9%84%E0%B8%82-AOL-Consolidated-Eng.pdf>

ix 無記名で発行された株式は外国籍株主に保有されているとみなされる（航空法第41/24（3））。

^x The Nation Thailand 2020年6月18日付

https://www.nationthailand.com/business/30389789?utm_source=category&utm_medium=internal_referral