

「タイランド4.0」とは何か(後編)

—EEC (東部経済回廊) 開発とその課題—

調査部

上席主任研究員 大泉 啓一郎

要 旨

1. 本稿は、タイの長期開発ビジョンであるタイランド4.0を実現するための中心的なプロジェクトである東部経済回廊（以下EEC）開発の特徴を踏まえて、タイランド4.0を実現するための課題を検討するものである。
2. EECとは、バンコク東部3県（チョンブリ県、チャチュンサオ県、ラヨン県）を対象とする開発地域のことである。タイ政府が、同3県の地域開発に着手した理由としては、1) タイランド4.0を実現するためには競争力を持つ産業の育成を目的とした集中的な投資が必要であること、2) そのための立地としては、すでに工業地帯が形成されている同地域の開発が効果的であること、3) 同地域が東アジアの市場へのアクセスに最も適した場所であることなどがあげられる。
3. EECの開発は、「20カ年国家戦略」の下に位置付けられた国家プロジェクトであり、政府主導でインフラが整備される予定である。すでに今後5年間で1兆5,000億バーツを超える大規模インフラ整備が始まっており、開発を担う民間企業を誘致するための過去最大の投資優遇策も発表されている。また、「デジタル・パーク」という新しいカテゴリーの開発区を建設し、デジタル時代に対応するための人材誘致を国内外で行う計画である。
4. EECの開発に対する日本企業の関心は高い。ただし、EECなど産業集積地の生産性向上を図るなど、直面する課題に取り組むことが、タイランド4.0を実現するために必要となる。具体的には、既存の産業が、それぞれの課題解決のためにデジタル技術を導入することが鍵となる。

目次

はじめに

1. EEC開発の背景と利点

- (1) 集中的な特定産業の開発
- (2) 既存の工業地帯の活用
- (3) ASEANのハブ機能の強化

2. EEC開発の特徴

- (1) 政府主導のインフラ開発
- (2) 最大の誘致政策（税制措置）
- (3) デジタル・パークと人的資本誘致戦略

3. タイランド4.0を実現するための課題

- (1) 高まる日本企業の関心
- (2) タイランド4.0を実現するための課題
- (3) デジタル技術の導入の観点から

おわりに

はじめに

前編では、タイ政府の長期開発ビジョンであるタイランド4.0について概観した。

タイランド4.0は、ドイツのインダストリー4.0と同様に、最新のデジタル技術の活用を通じた経済社会の改革を目指していること、その実現に向けた20カ年国家戦略を作成したこと、今後20年以内に高所得国入りを果たすという目標を掲げるなど、成長戦略を高成長路線へと舵を切ったこと、その担い手として10のターゲット産業の育成を計画していることなどを指摘した（注1）。

本稿は、タイランド4.0を実現するための中心的なプロジェクトである東部経済回廊（以下EEC）開発に焦点を当てる。EECは、バンコク東部に位置するチョンブリ県、チャチュンサオ県、ラヨン県の3県を対象とする地域で、EEC開発は、タイランド4.0を実現するための集中的な地域開発をいう。すでに、同地域では総額1兆5,000億バーツ（約430億ドル）を超える投資計画が動き始めている（注2）。

EEC開発への日本企業の関心は高い。2017年9月に世耕経済産業大臣を含めた600人近い日本企業関係者がEECを視察した。EEC開発や10のターゲット産業育成など、タイランド4.0を実現するための計画は、日本企業にとって魅力的であるが、乗り越えるべき課題も多い。タイにアジア最大の集積地を形成す

る日本企業には、タイ政府の政策を検討するとともに、現場の生産性を向上させていく地道な努力が求められる。

本章の構成は以下の通りである。1. では、EEC開発の背景とその利点について述べる。2. ではEEC開発の特徴を整理する。3. では、EEC開発を中心にタイランド4.0の課題を示す。

(注1) 10のターゲット産業は、①次世代自動車、②スマート・エレクトロニクス、③医療・健康ツーリズム、④農業・バイオテクノロジー、⑤未来食品、⑥ロボット産業、⑦航空ロジスティック、⑧バイオ燃料とバイオ化学、⑨デジタル産業、⑩医療ハブである。その育成政策については大泉（2017）を参照。

(注2) この額は2016年のGDPの約10%、国家予算の約50%に相当する。

1. EEC開発の背景と利点

2017年2月、バンコクで「オポチュニティ・

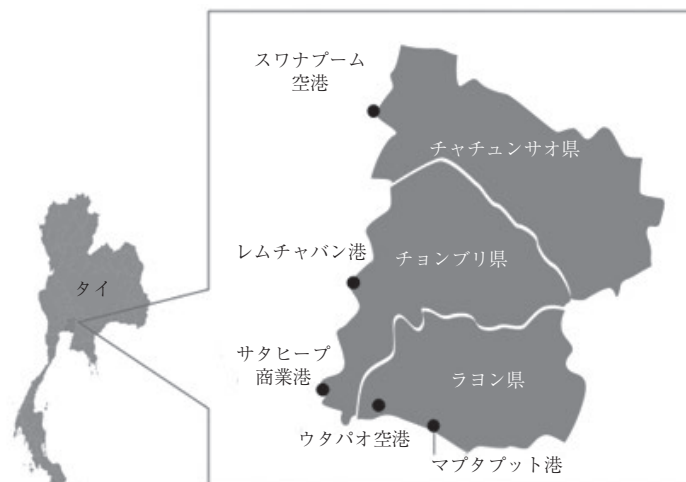
タイランド」と名付けた大規模な投資セミナーが開催された。同セミナーの冒頭で、プラユット首相はタイランド4.0について説明し、その実現に資する外国企業の投資に過去最大の優遇措置を付与する意向を明らかにした。その後、EECを外国企業の投資奨励地域として提示した。EECは図表1に示したようにバンコクの東部に位置するチョンブリ県、チャチュンサオ県、ラヨン県の3県である。

この3つの県が対象となった理由を以下検討する。

(1) 集中的な特定産業の開発

タイ政府が、特定の地域に限定した開発を指向するようになったのは、つい最近のことである。それまでは、首都バンコクで工業化が突出して進み、地域経済格差が拡大したこ

図表1 EECの地理的位置



(資料) 日本総合研究所作成

とに加え、バンコクへの人口移動の加速、バンコクの住居環境の悪化(交通渋滞の深刻化、スラムの拡大)などが問題視されてきた。実際に、「第3次国家経済社会開発計画(1972～76年)」以降、地方分散化を工業化政策の中心にしてきた。

外国企業の誘致についても同様で、バンコクからの距離によって投資地域を区分するゾーン制度が採用されてきた。これはバンコクから距離の近い地域から「ゾーン1」、「ゾーン2」、「ゾーン3」の3つに区分し、バンコクから遠い地域ほど、大きな優遇措置を付与する制度である。たとえば、ゾーン1では機械の輸入に関する税率が50%免除となるが、ゾーン2やゾーン3では原則全額免除となる。また、法人税は優遇措置期間後も、ゾーン3の投資案件については、最長5年の免除が可能であった(大泉2012)。

このような工業化の地方分散を目的としたゾーン制度は、2015年にプラユット暫定政権下で発表された「7カ年投資計画(2017～2021)」によって廃止となった(注3)。

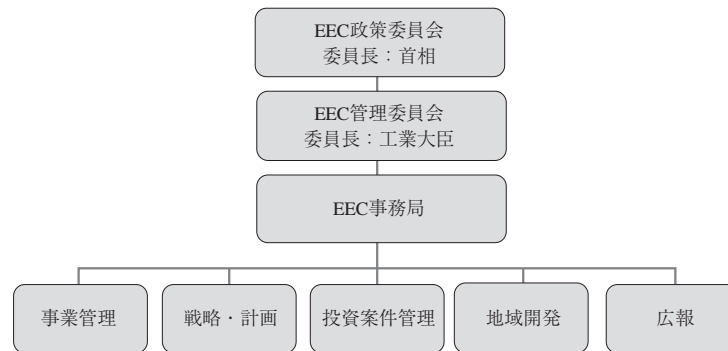
他方、同計画では、競争力のある産業の育成を特定地域で開発するクラスター政策(Cluster Policy)が示された。ただし、今日の新興国・途上国の成長戦略において、グローバル・バリューチェーンに参入出来る集積地をいかに形成するかが共通のテーマとなっており、特定地域の産業集積を促進するクラスター政策はタイに特有なものではない。

タイのクラスター政策では、①自動車・部品、②電気・電子・通信機器、③環境に配慮した石油化学および化学製品、④デジタル産業 ⑤自動車を「スーパークラスター」に、⑥農産物加工、⑦繊維・衣服を「一般クラスター」に指定し、それぞれについて投資優遇地域と優遇措置が示された(BOI 2015、大泉2016)(注4)。ただし、このクラスター政策は注目を集めたものの、ほとんど成果を上げることが出来なかった。その原因の一つは、インフラ整備や人材育成について民間主導を基本姿勢としていたからである(注5)。

これに対してEEC開発は、憲法が規定する「20カ年国家戦略」を実現する国家プロジェクトと位置付けられ、政府が率先してインフラ整備などに当たる点で、クラスター政策と大きく異なる。このEEC開発構想は2016年6月28日の閣議で決定され、10月4日にはEEC法令案が原則承認されるなど、急速に具体化した。2017年1月には、GDPの10%に相当する約1兆5,000億バーツを投じるEEC開発計画(2017～2021年)を公表し、2017年度中に48プロジェクト(約70億バーツ)を優先的に進めることを決めた。

EEC開発計画の立案と実施を加速させる体制に関して、1月17日に関連組織にかかわる布告を公布した。これにより、EEC政策委員会(委員長:首相)を頂点にその下部組織としてEEC管理委員会(委員長:工業大臣)、EEC事務局が連なる体制が整った(図表2)。

図表2 EEC開発の運営体制



（資料）日本総合研究所作成

(2) 既存の工業地帯の活用

EEC開発は、新しく工業地帯を開発するものではなく、過去30年以上かけて発展してきた東部臨海工業地帯を強化するものである。

東部臨海工業地帯の開発は、1973年にタイ湾（旧シャム湾）で天然ガス田が発見されたことを契機に始まった。そして1980年代に入って、重化学工業化の促進を目的に当時のプレム政権が本格的な工業化を進めた（注6）。同地域の開発は、先に示したバンコクの一極集中を是正する政策でもあり、同地域への投資には法人所得税や輸入関税の免除などの優遇措置が適用された。1990年代以降外国企業のタイ進出が本格化するなかで、多くの企業はこの東部臨海工業地帯に進出するようになり、急速に発展していくことになった。現在では、石油化学だけでなく、繊維、電子、自動車・部品の輸出集積地として、タ

イ経済を支えている。レムチャバン港は世界第22位の規模を持つコンテナ港へと成長し（注7）、工業団地・工業区も26を数えるなどインフラも整備されている。

EECがすでに製造業の集積地となっていることを統計から確認しておこう。図表3は、GPP（県内総生産）統計から各県・地域の製造業のシェアを計算したものである。図表3では、バンコク、近郊5県（サムットプラカン県、サムットサコン県、パトゥムタニ県、ナコンパトム県、ノンタブリ県）、これらを取り巻く周辺4県（アユタヤ県、チョンブリ県、ラヨン県、チャチュンサオ県）、それ以外に区分・整理した（地理的な位置関係は図表4）。なお、EEC 3県は周辺4県に含まれる。

タイの製造業はバンコク周辺に集中している。図表4では、バンコク、近郊5県、周辺4県をまとめて「バンコク・メガリージョン」

図表3 タイの地域別製造業のシェアと一人当たりGPP

	1995	2000	2005	2010	2015	人口 (1,000人)	一人当たり GPP (ドル)
バンコク・メガリージョン	78.3	79.3	75.7	72.6	74.3	19,746	13,000
バンコク	19.4	20.6	16.4	12.9	15.5	8,643	14,990
近郊5県	31.9	32.1	29.4	27.0	25.2	6,936	8,249
サムットプラカン	9.7	13.1	11.9	10.1	8.2	2,016	9,926
サムットサコン	10.2	7.6	5.8	6.7	5.2	1,447	6,895
パトゥムタニ	7.4	6.5	6.9	6.5	6.2	946	10,638
ナコンパトム	3.8	3.3	3.2	2.4	4.4	1,039	8,433
ノンタブリ	0.8	1.6	1.6	1.2	1.2	1,487	5,647
周辺4県	27.0	26.6	29.9	32.7	33.7	4,167	16,780
アユタヤ	6.3	7.4	6.6	7.9	7.7	868	13,892
チョンブリ	10.7	8.7	10.4	10.5	10.7	1,645	14,364
ラヨン	6.1	7.1	8.5	9.3	9.7	878	28,686
チャチュンサオ	3.8	3.4	4.4	5.0	5.6	775	11,655
その他	21.7	20.7	24.3	27.4	25.7	47,490	3,001
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	67,236	5,937

(資料) NESDB, *Gross Regional and Provincial Product*

図表4 バンコクと近郊5県、周辺4県



(資料) 日本総合研究所作成

としてまとめたが(注8)、その製造業のシェアは常に7割を超えている。ただし内訳をみると、時間とともにバンコクと近郊5県の比率が低下する一方で、周辺4県の比率が上昇している。周辺4県に属するEECの比率は

1995年の20.6%から2015年には26.0%に上昇した。いいかえれば、EECにある製造業が生み出す付加価値は全国の4分の1を占めている。県別にみれば、2015年に最も比率が高いのはチョンブリ県(10.7%)で、第2位がラ

ヨン県（9.7%）と、ともにEECの対象県である。

製造業の比率の高さは都県別の一人当たりGDPの水準にも反映している。2015年のバンコク・メガリージョンの一人当たりGDPは13,000ドルと全国平均の2倍の水準にあるが、県別にみると、第1位がラヨン県、第2位がバンコク都、第3位がチョンブリ県、第4位がアユタヤ県、第5位がチャチュンサオ県であり、上位5都県にEECの3県が含まれている。EEC 3県の一人当たりGDPを計算すると、16,741ドルとバンコク・メガリージョンの水準を上回る。

EECは日本企業の進出地域としても重要な地域である。図表5は、日本企業の投資認可件数を県別にみたものである。バンコク・メガリージョンにおける日本企業の投資認可件

数は累計で6,332件であり、全体の8割近い。

もっとも、1980年代まではバンコクと近郊5県（とくにサムットプラカン県、パトゥムタニ県）での投資案件が多かったが、90年代以降周辺4県のシェアが上昇している。累計件数では、最も多いのがチョンブリ県の1,479件であり、次いでアユタヤ県の1,188件、ラヨン県の939件となっている。2010～16年のEEC向け投資の累計件数が44.6%を占め、件数で見ると日本企業の半数近くがEECに投資していることがわかる（注9）。このようにEECは、日本企業を含む外国企業の進出により発展してきた東部臨海工業地帯の開発を引き継ぐものであり、EECの開発は外資企業の今後の事業展開にも資する政策といえる（注10）。

図表5 日本の直接投資認可件数（地域別）

	1970-74	1975-79	1980-84	1985-89	1990-94	1995-99	2000-04	2005-09	2010-14	2015-16	合計
バンコク・メガリージョン	6	15	36	421	416	762	1,024	1,326	2,326	606	6,332
バンコク	1	5	4	59	36	61	73	184	277	137	837
近郊5県	4	9	26	262	192	196	228	259	413	94	1,589
サムットプラカン	2	4	16	118	55	67	68	97	193	62	620
サムットサコン	0	0	2	9	6	4	9	13	10	3	53
パトゥムタニ	1	3	7	124	128	122	141	142	198	27	866
ナコンパトム	0	1	0	9	2	0	6	3	5	2	26
ノンタブリ	1	1	1	2	1	3	4	4	7	0	24
周辺4県	1	1	6	100	188	505	723	883	1,636	375	4,043
アユタヤ	0	0	2	32	73	182	241	238	420	66	1,188
チョンブリ	1	1	1	25	64	149	225	360	653	164	1,479
ラヨン	0	0	2	13	18	127	188	187	404	119	939
チャチュンサオ	0	0	1	30	33	47	69	98	159	26	437
その他	0	3	9	51	130	234	231	232	362	129	1,252
全体	6	18	45	472	546	996	1,255	1,558	2,688	735	8,319

（注）網掛けは上位3地域。

（資料）タイ投資委員会資料より日本総合研究所作成

(3) ASEANのハブ機能の強化

タイランド4.0は、タイが地域のハブとして成長し続けることを目的としている。これは第12次経済社会開発計画（2017～21年）にも明記されていることであり、EECの紹介パンフレットでは、EECからCLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）への飛行時間は1時間圏内、ASEANへは2～3時間圏内、中国・インドへは4～5時間圏内にあることが強調されている（図表6）（Eastern Economic Corridor Office of Thailand 2017）。

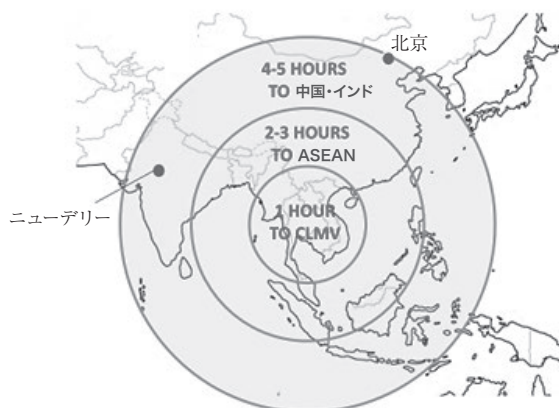
タイ経済は、これまで輸出拡大をテコに成長してきた。輸出額は1990年の230億ドルから2016年には2,154億ドルと四半世紀で10倍近くに増加し、そのうち工業製品の占める割合は63.7%から78.4%に上昇した。近年は、労働集約的な製品だけでなく高技術製品の比

率も急速に高まっており、タイは今や世界のサプライチェーンの中心的な存在になっている（注11）。2011年の同国の大洪水によって工業団地の一部が被災し、世界のサプライチェーンが一時停止したことはその証左である。

タイの輸出先をみると、かつては日米欧が中心であったが、近年はASEAN加盟国と中国・インドの比率が高まっている。2016年のASEAN加盟国・中国・インド向け輸出は全体の38.9%を占め、日米欧向けの30.3%を上回っている（図表7）。

ASEAN加盟国・中国・インドは今後も高い成長が期待出来る地域である。IMFの見通しによれば、購買力平価ベースでみた経済規模は、今後5年間年率8.6%での成長が見込まれている。ちなみに同期間の日米欧は年平均3.8%にとどまる。このような高成長が見込まれるASEAN加盟国・中国・インドへの

図表6 タイから東アジアの距離（飛行時間）



（資料） Eastern Economic Corridor Office of Thailand (2017) より日本総合研究所作成

図表7 タイの対東アジア輸出の動向

国・地域	輸出額		年平均 伸び率	シェア		GDP (購買力平価ベース)			年平均伸び率	
	2010 (100万ドル)	2016 (100万ドル)	10-16 (%)	2010 (%)	2016 (%)	2010 (10億ドル)	2016 (10億ドル)	2022 (10億ドル)	10-16 (%)	16-22 (%)
総額	195,312	211,842	1.4						5.0	5.8
ASEAN+中国+インド	70,201	82,500	2.7	35.9	38.9	21,831	36,180	59,494	8.8	8.6
ASEAN	44,334	53,936	3.3	22.7	25.5	4,113	6,226	9,751	7.2	7.8
CLMV	12,396	21,948	10.0	6.3	10.4	624	1,000	1,674.8	8.2	9.0
カンボジア	2,342	4,592	11.9	1.2	2.2	35.4	59.0	98.1	8.9	8.9
ラオス	2,136	3,940	10.7	1.1	1.9	23.8	40.9	69.1	9.5	9.1
ミャンマー	2,073	4,120	12.1	1.1	1.9	182.9	304.7	534.6	8.9	9.8
ベトナム	5,845	9,295	8.0	3.0	4.4	382.1	595.5	973.0	7.7	8.5
その他ASEAN	31,937	31,988	0.0	16.4	15.1	3,489	5,226	8,076.0	7.0	7.5
シンガポール	9,009	8,117	▲1.7	4.6	3.8	358.7	492.6	649.5	5.4	4.7
マレーシア	10,567	9,507	▲1.7	5.4	4.5	581.4	863.3	1,295.0	6.8	7.0
インドネシア	7,347	7,976	1.4	3.8	3.8	2,004.0	3,032.1	4,712.2	7.1	7.6
フィリピン	4,886	6,310	4.4	2.5	3.0	514.0	805.2	1,368.1	7.8	9.2
ブルネイ	129	79	▲7.9	0.1	0.0	30.7	32.5	51.3	1.0	7.9
中国	21,473	23,478	1.5	11.0	11.1	12,406	21,292	34,316.5	9.4	8.3
インド	4,394	5,086	2.5	2.2	2.4	5,312	8,662.4	15,426.5	8.5	10.1
日本	20,416	20,299	▲0.1	10.5	9.6	4,486	5,238	6,201	2.6	2.9
韓国	3,610	3,990	1.7	1.8	1.9	1,474	1,934	2,613	4.6	5.1
台湾	3,231	3,448	1.1	1.7	1.6	894	1,132	1,460	4.0	4.3
香港	13,132	11,322	▲2.4	6.7	5.3	331	430	575	4.4	5.0
アメリカ	20,231	24,228	3.1	10.4	11.4	14,964	18,569	23,760	3.7	4.2
欧州	19,276	19,764	0.4	9.9	9.3	14,671	17,193	21,440	2.7	3.7
日米欧	59,922	64,291	1.2	31	30.3	34,121	41,000	51,401	3.1	3.8

(資料) UNCTAD, IMFより日本総合研究所作成

輸出拡大に注力することは適切な成長戦略といえる。実際、近年成長が目覚ましいCLMVへの輸出は2010年の124億ドルから2016年には219億ドルに急増し、輸出全体に占めるシェアは6.3%から10.4%に上昇した。2016年6月の閣議で採択されたEEC開発構想は、西はミャンマーのダウエー港、東はカンボジアのシアヌークビル港、ベトナムのブンタウ港との連結を視野に入れたものであった。同地域がEECと「回廊 (corridor)」と命名されたのも、ベトナムからカンボジア、タイ、ミャンマーを結ぶ「南部経済回廊」を意識したものと考

えられる。

また、タイが輸出拡大を通じた経済成長戦略を強調する背景には、日本と同様に少子高齢化が加速しており、国内市場の拡大に多くを期待出来ないこともある。2015年の60歳以上の高齢者の比率はすでに16.3%と高く、2028年には25%を超え、4人に1人が高齢者となる(注12)。最新の人口調査(2015年実施)では合計特殊出生率は1.5を下回っており、高齢化はさらに加速する可能性が高い(NSO 2017)。

- (注3) 厳密には、ゾーン制の廃止は、2014年にインラック政権下で発表された新投資計画案で示された。ただし、同案は、労働集約的な事業を優遇措置の対象から外すことを盛り込んだため再検討を余儀なくされた。2015年にプラユット暫定政権下で決定した新投資計画では、労働集約的な事業への恩典が存続し、社会安定の観点から地方分散策も形を変えて残された。たとえば、所得水準の低い22県への投資に優遇措置を残し、いくつかの国境県には「特別経済開発区」を設置し、隣接国（ラオス、カンボジア、ミャンマー）との経済関係を強化させるという計画が示された（大泉2014）。
- (注4) クラスタ形成による産業育成策は、2000年代初頭にタクシン政権がクラスタ戦略の祖であるハーバード大学のマイケル・ポーター教授を顧問に招いて検討したことがある（末廣2009）。その結果、①食品加工、②自動車組み立て、③ファッション産業（繊維・衣類、宝石・宝飾品、皮革）、④観光産業、⑤ソフトウェア開発の5業種が指定された。ただし地域を指定するものではなかった。
- (注5) 優遇措置の付与が2016年12月末までと短かったこともある。
- (注6) 東部臨海工業地帯の開発経緯については東（2000）を参照。
- (注7) 2019年までに1,800万TEUへ拡張する計画。
- (注8) バンコク・メガーリジョンについては大泉（2016）、末廣（2017）を参照。
- (注9) 2017年2月以降のEEC地域への投資申請は160件23億4,000万バーツに達した。このうち10のターゲット産業への投資は14億2,000万バーツに達したという。
- (注10) タイ政府は、EEC開発にかかわる公式HPを開設した。<http://eecthailand.or.th/en>
- (注11) UNCTADの分類では、中技術集約的工業製品と高技術集約的工業製品を合算した輸出が全体に占める

割合は1995年の64.6%から2015年には83.7%へ上昇した。

(注12) タイにおける高齢者の定義は60歳以上である。

2. EEC開発の特徴

(1) 政府主導のインフラ開発

すでに述べたように、EEC開発は「20カ年国家戦略」の下に位置付けられ、政府が率先して取り組む国家プロジェクトとなっている。政府は、EECにおけるインフラ整備、ターゲット産業育成、観光促進などに今後5年間で1兆5,000億バーツを超える投資計画を決めている（図表8）。

これにより3つの国際空港（スワナプーム空港、ドムアン空港、ウタパオ空港）が高速鉄道で結ばれる予定である。たとえば、スワナプーム空港とウタパオ空港を45分で連結させる。同時にウタパオ空港の第2滑走路、第

図表8 EEC開発における5年間の投資計画

内容	投資額 (100万バーツ)	概要
新型都市・病院	400,000	4つの新都市（チャチュンサオ、パタヤ、ウタパオ、ラヨン）建設ほか
観光	200,000	
工業	500,000	次世代自動車、エレクトロニクス、ロボット、航空機関連、バイオなどの分野に外資誘致
高速道路	35,300	
鉄道（複線化）	64,300	バンコクからラヨン県までを結ぶ
高速鉄道	158,000	スワナプーム空港、ドムアン空港、ウタパオ空港を結ぶ
レムチャパン港拡張	88,000	第3フェーズの開発（自動車年間300万台の輸出能力へ）
マプタプット港拡張	10,150	液体貨物やエネルギー資源の輸送に対応
ウタパオ国際空港拡張	200,000	年間300万人を1,500万人に能力引き上げ
	1,655,750	

（資料）各種資料・報道より日本総合研究所作成

2ターミナルを建設し、年間処理能力を現在の300万人から1,500万人に引き上げる。この高速鉄道は、バンコクの中心にあるマッカサン地域の開発とともに行われる予定である。そのほか、レムチャバン港からマプタプット港を複線化した鉄道で連結する。また、同地域の観光インフラを整備するとともに、チョンブリ、パタヤ、ウタパオ、ラヨンで都市開発を進める計画も含まれている。

EECが国家プロジェクトであるとはいえ、これらの投資のすべてをタイ政府が賄うわけではない。工業部門の投資の多くは国内外の民間企業に期待しているし、インフラ整備もPPP（官民パートナーシップ）などを通じて海外から資金調達することを予定している。すでに、EECの生命線となるバンコクからラヨンをつなぐ高速鉄道のPPPは年内にも公示される予定である。インフラ整備を迅速に進めるために、EEC開発にかかわるPPPについては、従来24カ月かかる手続きを8～10カ月に短縮するという「ファースト・トラック」を特別に認めることを閣議決定している。タイ政府は、これらの資金源について中国の一带一路との連携も視野に入れている（注13）。

(2) 最大の誘致政策（税制措置）

BOI（投資委員会）は、2015年以降、外国企業を含めて投資の優遇措置を案件の対象分野やその技術水準を考慮して付与してきた。たとえば、国の競争力向上に貢献する設計・

図表9 投資優遇策

EECへの投資に対する優遇策	特別産業に対する優遇策
<ul style="list-style-type: none"> ・最長8年間の法人所得税免除に加え、その後5年間50%免除（2017年中の申請を条件） ・専門家に対する個人所得税を17%とする ・行政手続きのワンストップサービス 	<ul style="list-style-type: none"> ・対象産業への投資に対して最長15年間の法人所得税免除 ・100億バーツの基金からの補助金の活用

（資料）各種法規を参考に日本総合研究所作成

デザイン、研究開発を中心とする知識集約的事業とみなされたものには、最長8年間の法人所得税が免除される。

さらに、これらの投資がEECを対象とする場合には、2017年12月29日までの申請を条件に、優遇期間終了後に法人所得税が5年間50%免除される（図表9）。さらに戦略プロジェクトとみなされた投資（10ターゲット産業やEECのインフラ整備に重要なプロジェクト）をEECで行う場合は、最長15年間の法人所得税の免除が適用される。そのほか、機械・原材料あるいは輸出や研究開発に用いる重要な物資の輸入関税が免除され、土地所有権の取得認可および土地賃貸期間を最長50年間とし、その後49年の延長が認められる。EECでの研究開発を促進するため、タイ政府は投資や研究開発、人材開発にかかわる補助金を提供する国家競争力強化基金（総額100億バーツ：約300億円）の設置も表明した（注14）。

(3) デジタル・パークと人的資本誘致戦略

タイランド4.0は、デジタル時代の新しい

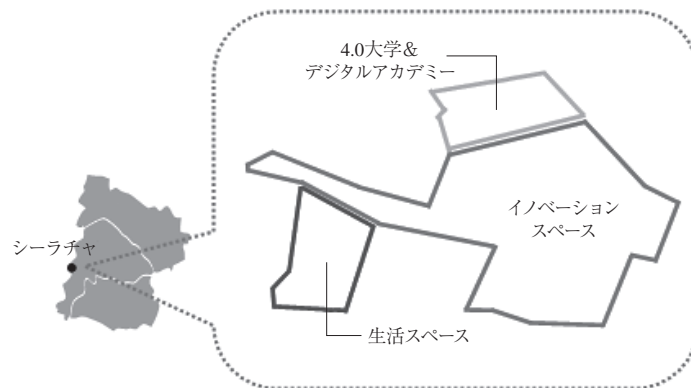
産業の誘致を目指すものであり、領域として製造業だけでなく、デジタル・コンテンツの開発も対象となる。その開発区として、「デジタル・パーク (Digital Park)」の建設が予定されている (図表10)。これはEECd (東部経済回廊デジタル) と呼ばれるもので、チョンブリ県シラチャー郡の衛星ステーション周囲の1.2平方キロメートルを対象とするものである。敷地内には、デジタル関連の産業施設 (イノベーションスペース) だけでなく、最新の住宅設備 (生活スペース)、大学の誘致やホテル、会議場 (4.0大学&デジタルアカデミー) の建設も計画している (注15)。タイ政府は、このデジタル・パークを3年で完成させ、年間100人の起業家を輩出し、10万人の雇用を創出する計画である (Ministry of Digital Economy and Society 2017)。

タイの生産性向上については、人材不足が常に問題として指摘されてきた。これを緩和

するために、BOIは「ストラテジック・タレント・センター (STC)」を開設した (BOI 2017)。これはEECだけを対象とするわけではないが、タイ全土にわたってタイ企業・外国企業が専門性の高い人材にアクセス出来る制度で、人材紹介のほか、資格・能力の証明、外国人専門家のビザ・就労認可証の手続きを支援する。EECで働く外国人専門家には、個人所得税を一律17%とすることをタイ政府は閣議で決定した (タイの個人所得税は累進課税で最高税率は35%)。そのほか、5年間有効の就労認可証を発給することが計画されている。

- (注13) タイの「物流5カ年計画」にも、中国の「一带一路」との連携姿勢が明確に読み取れる (NESDB2017)。
- (注14) EECへの投資優遇にかかわる法規としては、「改正投資奨励法 (2017年4版)」、「ターゲット産業振興法」(2017年)、「EEC投資奨励措置 (2017年BOI布告)」がある。
- (注15) 海外の大学は過半数を占める出資が可能になる見込みである。

図表10 デジタル・パーク



(資料) Ministry of Digital Economy and Society (2017) より日本総合研究所作成

3. タイランド4.0を実現するための課題

(1) 高まる日本企業の関心

EECに対する日本企業の関心は高い。

2017年6月7日、東京でタイ投資委員会（BOI）と日本貿易振興機構（JETRO）が主催する「タイ投資シンポジウム～アジアの次世代ハブを目指して～」が開催された。1,200人を前にソムキット副首相、スウィット首相府大臣、ウッタマ工業大臣ほかが講演した。日本とタイは「東部経済回廊及び産業高度化に向けた協力に関する覚書」に署名した（注16）。次いで、2017年9月には、日本企業関係者約600人が視察団を形成、タイを視察した。その際、日本経団連、日本商工会議所、中小企業基盤整備機構などがタイ政府機関と7つの協力覚書（MOU）を締結した。

これまでみてきたように、タイランド4.0や10ターゲット産業の育成、EEC開発の方向性は明確である。それは、デジタルエコノミー時代への対応であり、目指すゴールは、ドイツのインダストリー4.0や日本のソサエティ5.0とほぼ同じである（注17）。ただし、タイが、ドイツや日本と同様のゴールを目指しているとする場合、その道のりは長く、その過程で乗り越えていくべき課題は多いと考えるべきであろう。ビジョンや長期開発だけに目を奪われず、課題を明確化し、取り組むことが重

要である。

(2) タイランド4.0を実現するための課題

タイランド4.0を実現するための課題を、ドイツのインダストリー4.0、日本のソサエティ5.0と比較することで考えてみたい。

それぞれについて簡単に解説する。

タイランド4.0は、前編で詳しく述べたが、持続的な付加価値創造社会（4.0）をゴールとし、これまでの時代を、「農村社会、家内工業」が中心であった時代を1.0、「軽工業、輸入代替工業化、天然資源と安価な労働力を活用」した時代を2.0、「重工業、輸出指向工業化、外資の活用」により経済発展した現在を3.0としている。

これに対し、ドイツのインダストリー4.0は、これから起こる産業革命を第4次産業革命（4.0）と捉え、生産現場をそれに対応したものと変革するという見方である。具体的にいえばIoT（モノのインターネット）を活用した考える工場（スマート・ファクトリー）を形成することを目標としている。ドイツが区分した時代は、18世紀末の蒸気機関の活用が始まる第1次産業革命（1.0）、20世紀初頭の電力を利用した大量生産を中心とした第2次産業革命（2.0）、20世紀末のコンピュータによる生産の自動化を主とした産業構造の転換を第3次産業革命（3.0）と区分する。

これに対して、日本のソサエティ5.0は、

これから目指す社会をAIやIoT技術を駆使した「超スマート社会」を指す。これは社会全体を意味するが、そこでの生産現場のあり方はインダストリー 4.0の考え方に近い。ちなみに、ソサエティ 1.0は「狩猟社会」、ソサエティ 2.0は「農耕社会」、ソサエティ 3.0は「工業社会」、ソサエティ 4.0は「情報社会」と区分される。

これらタイ、ドイツ、日本の区分は厳密には比較出来るものではないが、大まかにみれば図表11のような関係となる。

タイランド1.0（農村社会）は、日本のソサエティ 1.0（狩猟社会）とソサエティ 2.0（農耕社会）に相当するが、ドイツには相当する

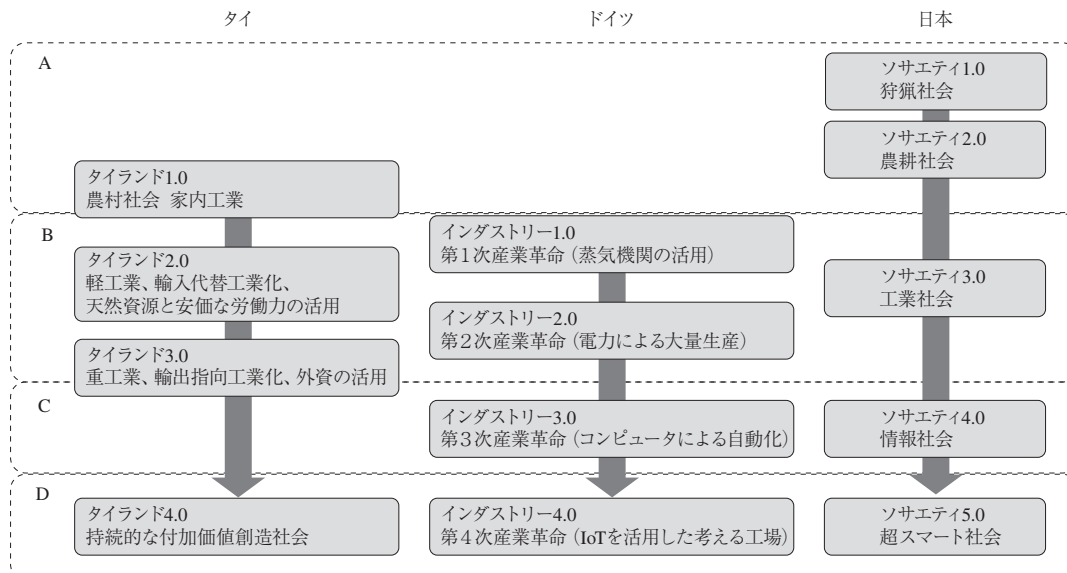
区分はない（図表11中A）。

タイランド2.0（軽工業が中心の社会）とタイランド3.0（重工業が中心の社会）は、日本のソサエティ 3.0（工業社会）およびドイツのインダストリー 1.0とインダストリー 2.0に対応する（図表11中B）。

そして日本のソサエティ 4.0（情報社会）は、ドイツのインダストリー 3.0に対応する（図表11中C）。そしてタイランド4.0は、日本のソサエティ 5.0、インダストリー 4.0に対応する（図表11中D）。

つまり、タイには日本のソサエティ 4.0とドイツのインダストリー 3.0に対応する区分（図表11中C）がない。もちろんタイ政府も

図表11 タイランド4.0と、インダストリー 4.0、ソサエティ 5.0の比較



（資料）日本総合研究所作成

このことを認識している。前編で示したように「タイ・デジタル経済社会開発20カ年計画」を作成し、デジタル化に対応したインフラ整備を行うとしている。ただし、10のターゲット業種の育成やEEC開発計画は、タイランド4.0というゴールから導き出された政策であり、現状からタイランド4.0への経路を十分に描いているとはいえない。タイランド4.0を実現するための課題は、ドイツの第3次産業革命、日本の情報社会に相当する道のりをいかに迅速に経過するかである。

(3) デジタル技術の導入の観点から

タイランド4.0の課題とその対処を、現在のタイの集積地の現状から考えてみよう。すでに先進国と同様にコンピュータを導入した生産現場も多く出現し、技術水準も向上してきたが、ドイツのインダストリー2.0と3.0の間にあるような生産現場も少なくない。そうであるとするならば、タイ政府が当面なすべき政策の一つは、コンピュータによる生産の自動化などを通じた生産性向上である。

デジタル化がグローバル規模で急速に進む現代においては、新興国・途上国においても最新のデジタル技術の活用が可能である。実際に、タイでも、スマートフォンを介した簡易送金サービス「プロムペイ」の登録数が3,000万人を超え、またECを介した決済額は2017年には2.8兆バーツ（約9兆円）に達する見込みである。

しかし、集積地が求めるデジタル技術とはAIやIoTの活用など、インダストリー4.0に相当する最新技術だけではない。むしろ各企業が抱える「ペインポイント（不都合）」をデジタル技術で解消するというソリューションが重要となる。たとえば、電子決済システムの活用、SNSを通じた国内市場の開拓・確保、人材発掘・採用や納税などのバックオフィス機能へのデジタル技術の導入などである。新興国・途上国では、デジタル技術の導入により、様々な課題を解消することがビジネス化している（岩崎2017a）。

この点では、スタートアップの役割が注目される。スタートアップには、明確な定義はないものの、デジタル技術の活用により事業の急拡大を目指す新興企業を指すことが多い（注18）。アジアでは、配車サービスのGRAB（本社シンガポール）やGO-JECK（同インドネシア）などが代表的な例である。タイも同様に、スタートアップの事業は、シリコンバレーなどの技術開発型イノベーションではなく、需要型イノベーションが多い。生産現場から言えば、このようなデジタル技術を「人材採用」から「ビジネスマッチング」、「決済サービス」、「マーケティング」などのすべての工程で活用出来る時代だということである。

タイでは、2017年上半期に1,500のスタートアップが始動し、7,500人以上の雇用を創出したといわれる。タイ政府も新しい産業の

担い手としてスタートアップに期待を寄せている。28の大学と連携して約3,000人の学生を対象にしたスタートアップのための講座を開設する方針である。

10のターゲット産業に関連するスタートアップには、5年間の法人税を免除することを決め、他方で200億バーツ（約5.7億ドル）のスタートアップ促進基金を設立し、活動を支援する（岩崎2017b）。また、10月に政府はスタートアップ設立に関する手続きを統括するポータルサイトの開設を閣議決定した。先に述べた「デジタル・パーク」がスタートアップの進出先となることが期待されている。

このようなスタートアップとの連携を含めて集積地のデジタル化、生産性向上が、EEC開発およびタイランド4.0を実現するための当面の課題となる。

(注16) 同覚書は下記HPを参照。

<http://www.meti.go.jp/press/2017/06/20170607001/20170607001.html>（2017年9月20日アクセス）

(注17) 日本のソサエティ5.0は、内閣府が2016年に「第5期科学技術基本計画」で示したビジョン。たとえば下記HPを参照。

http://www8.cao.go.jp/cstp/tyousakai/juyoukadai/infra_fukkou/12kai/sanko2.pdf

(注18) アメリカの著名ベンチャーキャピタル（VC）、Y Combinatorの創業者で起業家でもあるPaul Grahamはスタートアップを「急成長することを企図した企業」としている（<http://www.paulgraham.com/growth.html>）。

たいという危機感は強く、タイランド4.0も国家戦略もEECも方向性は明確である。ただし、その道のりは長く、地道な努力が求められる。当面は、集積地の生産性向上が課題となる。このことは日本企業にとっても課題である。なかでも80万人ともいわれる雇用を抱える日本企業のデジタル化は、タイがタイランド4.0を実現するのに大きな鍵を握るであろう。その意味では、タイランド4.0の実現はタイと日本企業の共栄活動といえるかもしれない。ただし、タイ地場企業のなかにもデジタル技術を導入して事業を展開するところも出てきた。加えて、近年タイへの進出を加速させている中国企業も最新のデジタル技術を携えている。デジタル化への対応が遅れば、日本企業がタイのなかで置き去りにされるリスクが出てきた。日本企業は、タイランド4.0やEEC開発を、デジタル時代においてタイにある生産現場を進化させ、優位性を維持していく契機として捉えるべきである。

おわりに

2回にわたって、タイランド4.0についてみてきた。タイ政府の中所得国の罟を回避し

参考文献

(日本語)

1. 岩崎薫里（2017a）「東南アジア主要国のスタートアップ促進策—スタートアップ・エコシステム形成に向けた動き—」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』2017 Vol.17 No.66
2. ———（2017b）「東南アジアにおける日本企業とスタートアップの連携の可能性」日本総合研究所『JRILレビュー』2017 Vol.8 No.47
3. 大泉啓一郎（2012）「タイの洪水をどう捉えるか—サプライチェーンの自然災害リスクをいかに軽減するか—」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』2014 Vol.12 No.44
4. ———（2014）「タイ・プラユット暫定政権の経済政策の行方」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』2014 Vol.14 No.55
5. ———（2016）「タイの集積地をいかに活用するか—新興国・途上国向けの輸出拠点として—」日本総合研究所『JRILレビュー』2016 Vol.6 No.36
6. ———（2017）「「タイランド4.0」とは何か（前編）—高成長路線に舵を切るタイ—」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』2017 Vol.17 No.66
7. 末廣昭（2009）『タイ 中進国の模索』岩波新書
8. ———（2017）「タイ—バンコク・メガリージョンの誕生」末廣昭・大泉啓一郎編（2017）『アジアの社会大変動』名古屋大学出版会
9. タイ投資委員会（2015）『クラスター政策で躍進するタイ』投資誘致用パンフレット（http://www.boi.go.th/upload/content/BOI-brochure-cluster%20area-JP-20151116_88703.pdf、2016年1月13日アクセス）
10. 東茂樹（2000）「産業政策」末廣昭・東茂樹『タイの経済政策—制度・組織・アクター—』アジア経済研究所

(英語)

11. BOI (Board of Investment), Thailand (2017) Thailand Investment Review, July 2017 Vol.27 No.7
12. Eastern Economic Corridor Office of Thailand (2017) *EEC, the prime gate to Asia*, 配布パンフレット（2017年8月22日入手）
13. Ministry of Digital and Society, Thailand (2017) *DIGITAL PARK THAILAND* (2017年6月7日東京セミナー配布資料)
14. NSO (National Statistical Office), Thailand (2017) *Report of Population Characteristics: The 2015-2016 Survey of Population Change*

(タイ語)

15. NESDB (2017) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) 「タイの物流システム開発戦略計画 第3版（2017～2021）」

本稿は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。

本稿は、作成日時時点で弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。