



RIETI Policy Discussion Paper Series 16-P-013

タイの産業構造高度化に向けたマクロ経済・ 産業政策分析と対応の方向性について

福岡 功慶

経済産業研究所

落合 亮

在タイ日本国大使館

多田 聡

在タイ日本国大使館



Research Institute of Economy, Trade & Industry, IAA

独立行政法人経済産業研究所

<http://www.rieti.go.jp/jp/>

タイの産業構造高度化に向けたマクロ経済・産業政策分析と対応の方向性について*

福岡功慶（経済産業研究所、在タイ日本国大使館）

落合亮（在タイ日本国大使館）

多田聡（在タイ日本国大使館）

要 旨

本稿はタイのマクロ経済・産業政策分析を行い、タイが先進国となるために今後目指すべき産業構造の方向性及び産業高度化にとって必要性の高い施策について議論するものである。タイは経済発展を遂げ 1 人当たり GDP は 6,000 ドル程度に成長してきたが、成長率は減速傾向で GDP の水準は停滞し、いわゆる「中所得国の罠」に陥るリスクが懸念されており、産業高度化が急務の課題である。タイ産業のマクロ分析を通して、90 年代から 00 年代後半にかけて、製造業やサービス業の労働生産性は上昇する一方雇用は拡大しており、農林水産業からより生産性の高い製造業やサービス産業に産業構造の重心を移していくことで、国全体の生産性を高めながら雇用を生み出していくことは可能であることを示した。更に、タイの経済・産業政策の変遷と現在の政権における産業政策分析からは、タイは今後これまでのような市場メカニズムを重視し、民間の活力を十分に生かす政策をベースとしつつも、より産業選択的な政策も取り入れていくことが重要であることを示した。具体的には、クラスター政策にインフラ政策やサポーティングインダストリー政策を整合的に組み込む重要性を論じ、自動車産業等においてどのような具体的施策が必要か、日タイの現在の協力状況を鑑みつつ提言を行った。本稿は、タイを始めとした多くの新興国が経済成長の結果無償ODAを卒業していく中で、今後日本が新興国においてどのように Win-Win の関係を構築し、経済外交を展開すべきかについて示唆を与えるものである。

キーワード：タイ、産業高度化、人材育成、自動車産業、産業政策

JEL classification: JEL :N, JEL :O, JEL :H

RIETI ポリシー・ディスカッション・ペーパーは、専門論文の形式でまとめられた研究成果を公開し、活発な議論を喚起することを目的としています。論文に述べられている見解は執筆者個人の責任で発表するものであり、所属する組織及び（独）経済産業研究所としての見解を示すものではありません。

*この論文は、経済産業研究所の研究成果の一部である。本稿の原案に対して、佐渡島志郎（在タイ日本国大使）、内川昭彦（在タイ日本国大使館）、岩田泰（経済産業省アジア大洋州課長）、三又裕生（JETRO バンコク所長）保住正保（JETRO バンコク前所長）、若林伸佳（HIDA バンコク前所長）ならびに経済産業研究所ディスカッション・ペーパー検討会の方々から多くの有益なコメントを頂いた。ここに記して、感謝の意を表したい。

問題意識・背景

在バンコク日本商工会が創立して約60年、在タイ日本企業数は4500社を超え、在留邦人数も登録ベースで約6万4千人となった。自動車産業（シェア90%以上）や電機産業など日系メーカーが圧倒的なシェアを誇る産業が存在し、日本企業を中心とする分厚い産業集積を形成している。

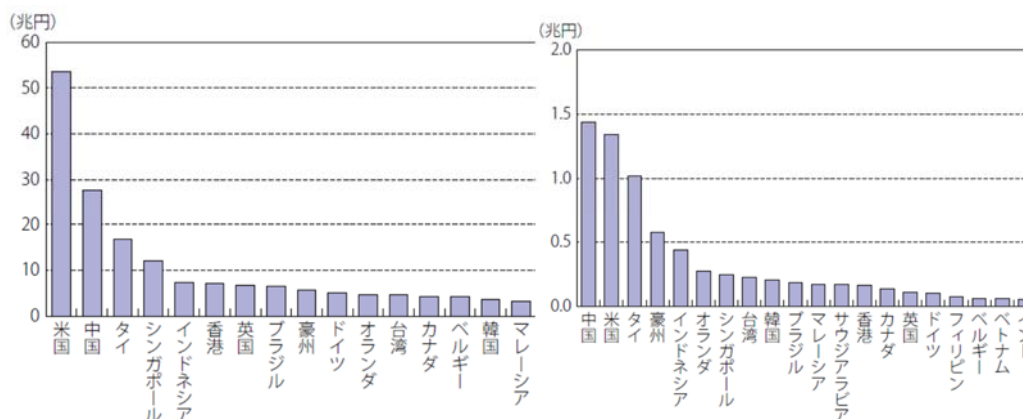
タイへの投資の面からは日本は最大の投資国であり、在タイ日本企業の売上高、経常利益は図表1のとおり米国・中国に次ぐ3位である。利益率で考えれば米・中を上回っており、タイは日本企業の最も重要な海外展開拠点の一つといえる。

このように1990年代以降の開放政策の推進と日本企業を中心とした海外直接投資流入の拡大の結果、タイ経済の一人あたりのGDPは2015年時点で6000ドル程度まで上昇しており、中国やマレーシアなどの国々と同様に高位中所得国に位置づけられている。他方で、タイの経済成長の推移を見ても（図表1.1）、成長率は鈍化傾向にあり、一人当たりGDPの水準も伸び悩んでいることから、「中所得国の罠」²に陥るリスクも懸念されている。特に経済発展に伴う賃金の上昇と安価な労働力が豊富に存在する近隣途上国の追い上げによって、これまでタイの発展を支えた労働集約的産業の優位性が失われつつあり、産業構造の高度化が急務の課題となっている。

分厚い日本企業の産業集積を背景に、タイの産業構造が高度化し産業競争力が強化されることは即ち、これらの企業とサプライチェーンで結ばれている日本企業の競争力強化にもつながる。そのため、タイ政府が進める産業構造高度化への日本の支援は、日本の国際産業政策の目的にも合致するものとなるだろう。

加えて、今後多くの新興国が中進国の罠を脱するために、産業構造高度化を希求することが見込まれる中、日本のタイにおける産業構造高度化のための貢献はモデルケースとなりうるものであり、各発展段階に固有の政策課題に直面する国ごとにカスタマイズし横展開できる可能性がある。

図表 12012 年度の日系海外現地法人の売上高（左）及び経常利益（右）(出典:通商白書 2015)



このような問題意識に基づき、タイが「中所得国の罠」を回避し新たな成長段階に進むためにはいかなる政策的取組みが必要となるであろうか。本稿では、タイが抱える産業構造上の課題につい

² Felipe et al.(2012)によると、「中所得国の罠」とは、一人当たりGDPが中程度の水準に達した後、発展パターンや戦略を転換できず、成長率が低下し、先進国へ移行できずに中所得国にとどまることである、とされている。

て検討し、それに取り組むための産業政策のあり方に焦点を当てて論じることとする。まず第1節においてタイの産業構造上の特徴と課題について明らかにする。次に第2節において過去の産業政策をレビューしつつ現政権の政策の特徴と課題について検討した上で、それを踏まえつつ第3節で産業構造の高度化に向けて必要と思われる施策について検討してみたい。なお、本稿において、産業構造の高度化とは、生産性向上や高付加価値化等による産業の発展と、資源の製造業やサービス産業への移動による産業構造転換の双方を意味する。

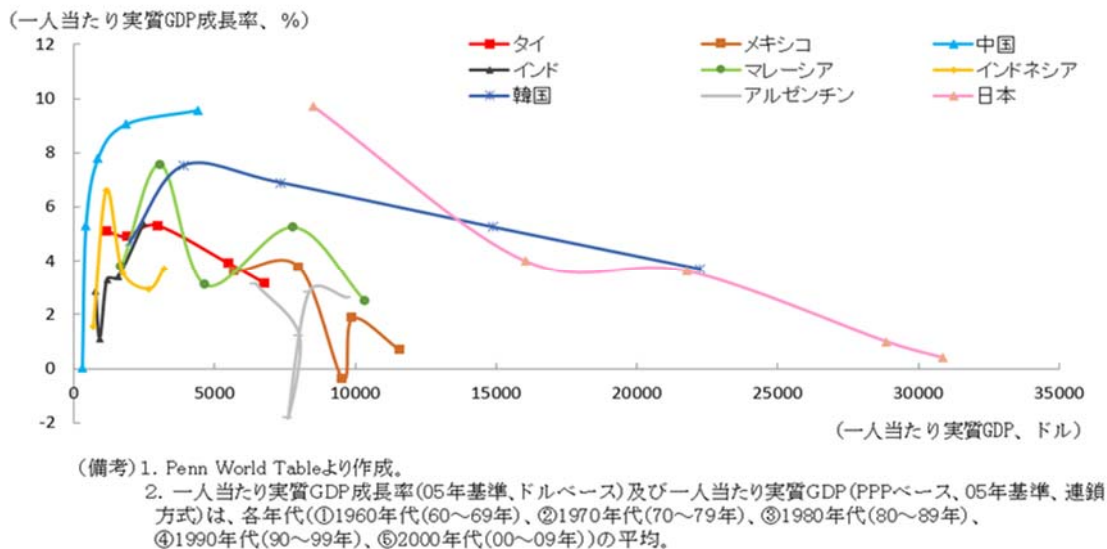
1 タイが目指すべき産業構造の方向性について

1.1 タイの産業構造の変遷

まず、タイの産業構造を歴史的に振り返り、どのような構造的な変化が見られたかを確認してみる(図表 1.2)。主な特徴として以下の点が挙げられよう。

図表 1.1 経済成長の推移(1960年代以降)：

タイは成長率が減速傾向であり、一人当たり GDP の水準も停滞している。



第一に、タイは歴史的に第一次産業の就業者比率が高いことである。1980年時点ではタイの第一次産業の就業者比率は70%に達しており、他国と比較しても突出して高い水準にあった。その後、30年以上の時間をかけて40%程度まで低下してきたものの、依然として高い水準にある。一方で、第一次産業がGDPに占める割合を見てみると、直近では10%程度であり、インドネシアやフィリピンなどよりも低い水準に留まっている。

第二に、第二次産業の就業者比率が歴史的に低く、現在もその比率が上昇していることである。これをマレーシアと比較してみると、マレーシアでは1990年代に同比率が30%超まで上昇した後、2000年代以降は減少に転じている。また、第二次産業がGDPに占める割合を見てみると、1990年代初頭に40%程度まで上昇を続けた後は概ね横ばいで推移しており、直近では中国やインドネシア、マレーシアなどよりも低い水準にある。

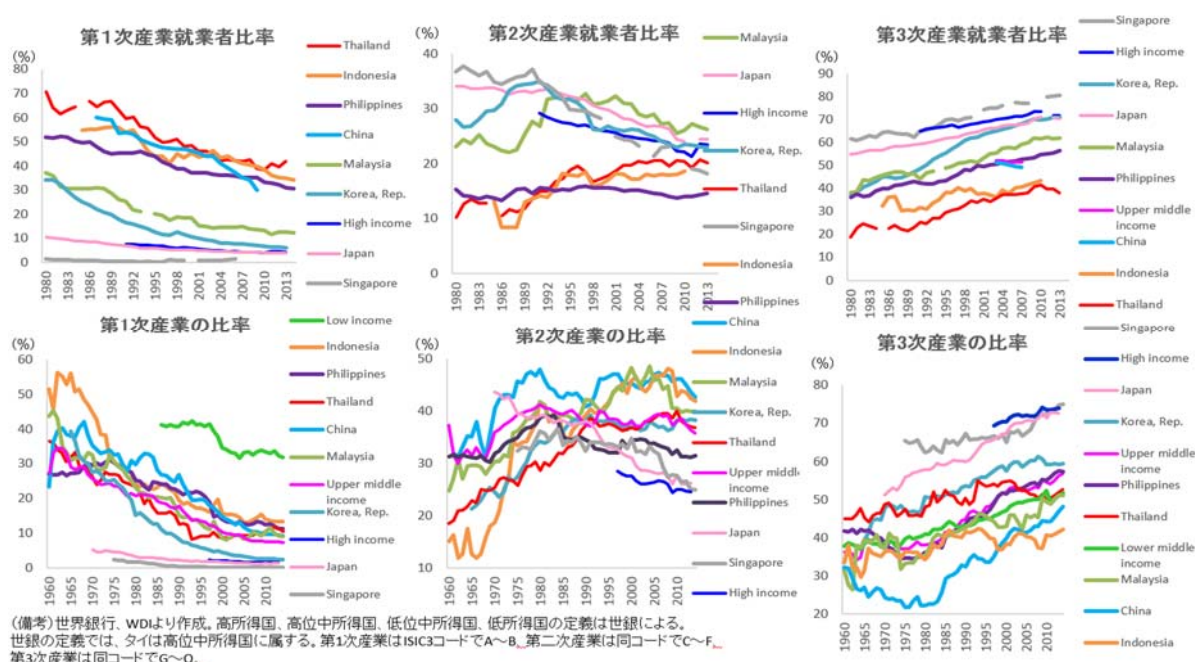
第三に、第三次産業の就業者比率が他国と比較して低く、フィリピンやマレーシアなどよりも低い水準にあることである。なお、高所得国と呼ばれる先進国では同比率が70%程度に達している。第三次産

業が GDP に占める割合については、歴史的に見るとタイは他国と比べてむしろ高い水準にあったものの、直近ではフィリピンなどよりも低い水準に留まっている。

産業構造高度化の進展に伴って就業者や付加価値が第一次産業から第二次産業、第三次産業へと移っていく現象はペティクラークの法則³として知られているが、この法則に照らしてみると、タイは同じ高位中所得国に属するマレーシアなどと比較しても産業構造の高度化が進展していないことがわかる。

図表 1.2 タイの産業構造：

他国と比べてタイは歴史的に第 1 次産業の就業者比率が高く、第 2 次産業や特に第 3 次産業の就業者比率が低い。



1.2 地域の産業構造

次に、タイの地域経済の産業構造の変化を確認してみる（図表 1.3）。主な特徴として以下の点が挙げられる。

第一に、バンコク首都圏ではすでに第三次産業が GRP（地域内総生産）に占める割合が 70%に達しており、この比率だけを見れば先進国と同様の産業構造に移行していると言える。

第二に、日系企業が数多く進出している臨海工業地帯がある東部においては、第二次産業が GRP に占める割合が 70%に達している。

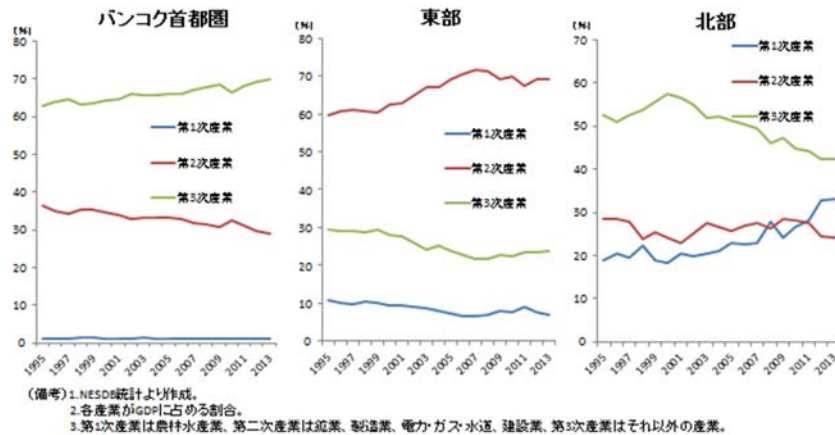
第三に、目立った産業が育っていない北部では、2000 年代以降、第三次産業が GRP に占める割合が低下する一方で、特に近年では第一次産業が GRP に占める割合が高まっていることである。

以上から、タイの産業構造は地域によって大きく異なっており、地域の産業構造に見合った政策が求められるとともに、農業が主要な産業となっている北部などの地域では、今後も引き続き農業が重要な産業となることが想定されるものの、農業以外の産業についても育成していくという視点が必要となる。

³ 経済が発展し、所得水準の高い国ほど、国内生産に占める第三次産業の比率が高くなるという経験則。

図表 1.3 タイの産業構造（地域経済）：

日系企業の進出が進んでいる東部では第二次産業のウェートが高まっている一方、北部では近年では第一次産業のウェートが高まっている。



1.3 輸出構造

次に、タイの輸出品目の推移を見てみよう（図表 1.4）。1990 年には衣服やハードディスクドライブ（HDD）などの情報処理装置、宝石などが主であったが、2000 年代以降は自動車・部品、電子部品などが高いシェアを占めるようになってきており、輸出品目については高度化してきていると言えよう。

図表 1.4 タイの主な輸出品目の推移：より高度な品目にシフト

1990		2000		2014	
Articles of apparel and clothing accessories	11.5	Automatic data processing machines and parts thereof	12.6	Motor cars, parts and accessories	10.8
Automatic data processing machines and parts thereof	6.8	Electronic integrated circuits	6.5	Automatic data processing machines and parts thereof	8.1
Precious stones and jewellery	6.3	Articles of apparel and clothing accessories	4.8	Refine fuels	5.0
Rice	4.7	Motor cars, parts and accessories	3.5	Precious stones and jewellery	4.4
Prepared or preserved fish, crustaceans, molluscs in airtight containers	4.3	Prepared or preserved fish, crustaceans, molluscs in airtight containers	3.0	Polymers of ethylene, propylene, etc in primary forms	4.3
Tapioca products	4.2	Radio-broadcast receivers, television receiver and parts thereof	2.8	Chemical products	3.8
Rubber	4.0	Polymers of ethylene, propylene, etc in primary forms	2.7	Rubber products	3.5
Electronic integrated circuits	3.7	Precious stones and jewellery	2.5	Electronic integrated circuits	3.3
Fresh, chilled or frozen shrimps, prawns and lobster	3.5	Rubber	2.2	Machinery and parts thereof	3.2
Footwear and parts thereof	3.4	Fresh, chilled or frozen shrimps, prawns and lobster	2.2	Rubber	2.7

(備考) 1. タイ商務省データより作成。
2. 輸出全体に占めるシェア。単位：%

1.4 主な産業の生産性

タイの主な産業の生産性について、1990 年代、2000 年代、2000 年代後半という 3 つの期間に分けて見てみる（図表 1.5）。主な特徴として以下の点を指摘しておきたい。

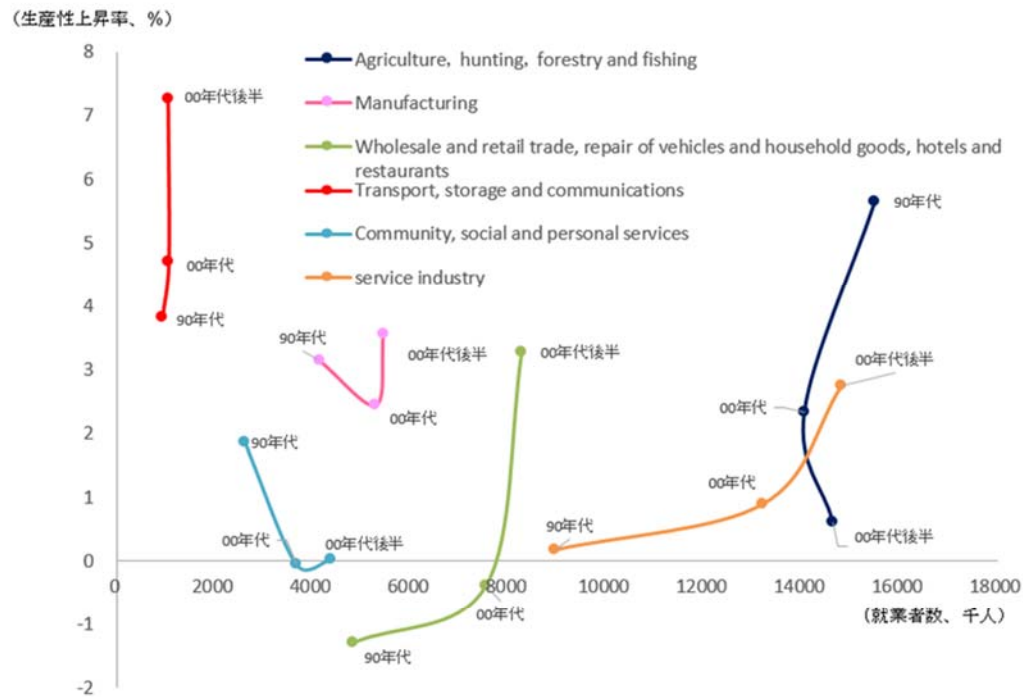
第一に、農林水産業については、90 年代に高い生産性上昇率を示していたものの、2000 年代、2000 年代後半と徐々に生産性の上昇率が低下していることである。他方で、就業者数については上記の期間でさほど大きな変化は見られず、農林水産業が雇用の大きな受け皿となっていることがわかる。

第二に、製造業については、90 年代と比較して 00 年代に生産性の上昇率が幾分鈍化したものの、00 年代後半には再び上昇していることである。就業者数は上記の期間でそれほど増えていないことも指摘できる。

第三に、サービス産業については、90年代、00年代、00年代後半と生産性が上昇しているとともに、就業者数も大きく増加していることがわかる。

以上から、生産性が低下している農林水産業からより生産性の高い製造業やサービス産業に産業構造の重心を移していくことで、国全体の生産性を高めながら雇用を生み出していくことは可能と言えよう。

図表 1.5 タイの主な産業の生産性の推移：
農林水産業は生産性低下、製造業とサービス産業は生産性上昇

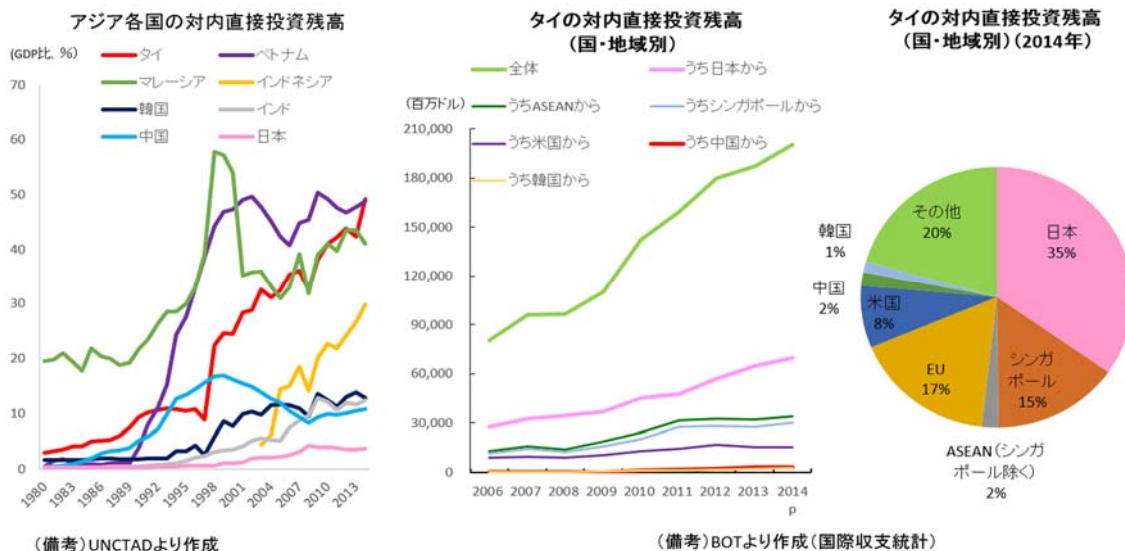


- (備考) 1. APO Productivity Databaseより作成。
 2. 生産性は、産業別GDP (PPPベース)をそれぞれの産業の就業者数で除した値の上昇率。
 3. ①90年代(1990年～1999年)、②2000年代(2000年～2009年)、
 ③2000年代後半(2005年～2013年)の3つの期間の年平均。
 4. サービス産業とは、国際標準産業分類の「卸売・小売業及び自動車並びに家具の修理」「ホテル・レストラン」「運輸・倉庫・通信」「金融仲介」「不動産・賃貸」「ビジネス」、「コミュニティ、社会的及び個人サービス」のことを指す。

1.5 対内直接投資の動向

海外からの直接投資受入れのメリットとして、設備投資や生産、輸出、雇用などの拡大を通じて経済成長が促進されるとともに、海外からの優れた技術や経営ノウハウの移転による生産性の向上という効果が期待される。タイへの海外からの直接投資は、アジア通貨危機を経て2000年代以降、急速に増加してきており、国・地域別にみると日本からの直接投資が最も多いことがわかる（図表1.6）。

図表 1.6 タイの対内直接投資残高：2000年代以降、急速に増加



この直接投資と経済成長との関係を示したものが図表1.7である。ここから読み取れる主なポイントは次のとおりである。

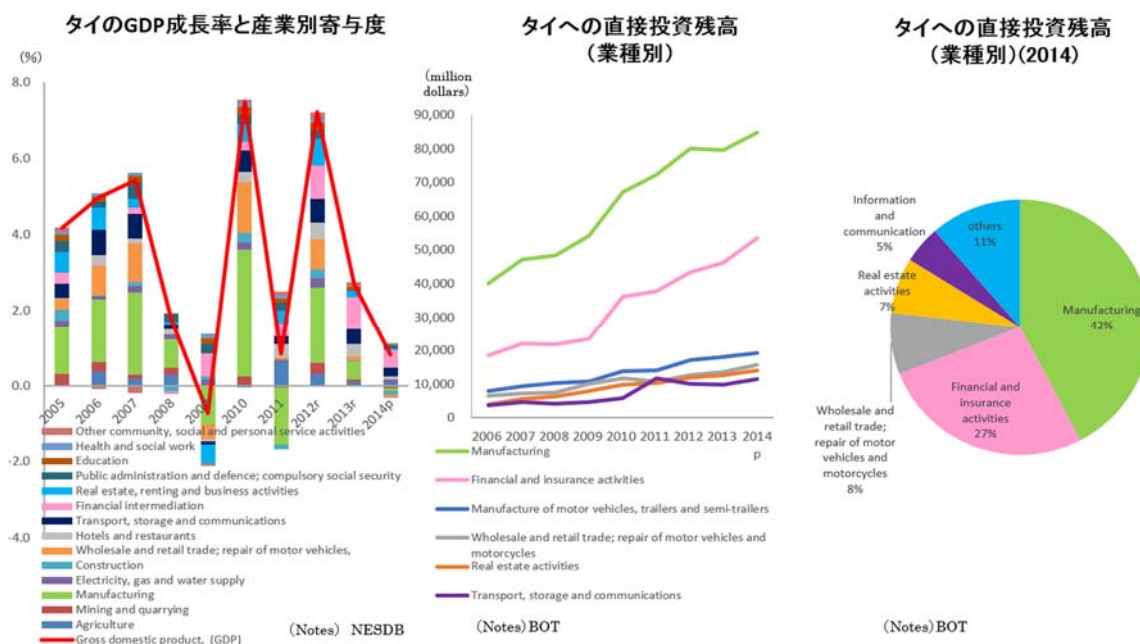
第一に、経済成長を産業別に寄与度分解してみると、2000年代半ば以降、特に製造業の寄与度が高く、成長の牽引役であったことがわかる。また、直近では金融仲介業の寄与度が高まってきていることも特筆すべき点である。

第二に、対内直接投資を業種別に見てみると、自動車を始めとした製造業に次いで、金融・保険業の伸びが顕著であることがわかる。

以上から、直接投資と経済成長との関係には一定のラグがあると思われるものの、対内直接投資が増加している分野が経済成長に寄与していることがわかる。もちろん、経済成長は様々な要因が結びついた結果生じるものであり、直接投資以外の要因で成長が生み出されている面があることは当然であるが、対内直接投資が一定程度経済成長に寄与していると言うことは可能であろう。

図表 1.7 タイの産業別 GDP 寄与度と対内直接投資：

近年では、対内直接投資が増えている製造業や金融・保険業といった分野が経済成長の押し上げに寄与している。



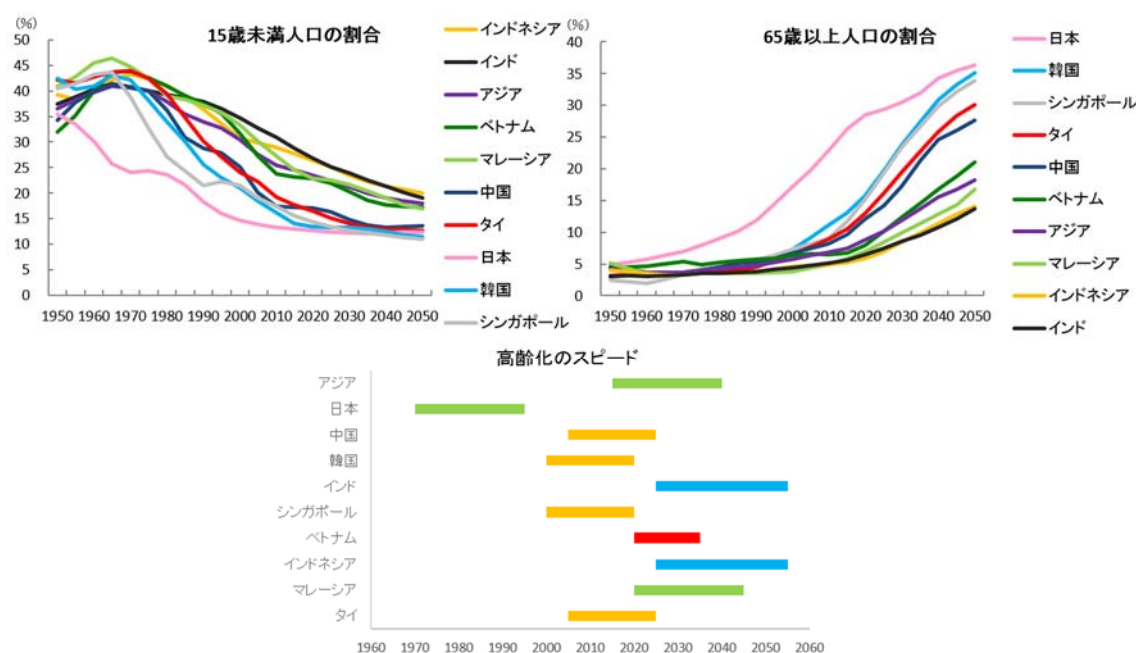
1.6 人口動態の変化

人口動態の変化は産業構造に大きな変化をもたらすと考えられる。アジアの主な国々の人口動態の変化を見てみると、タイは今後急速に少子高齢化社会を迎えることがわかる（図表 1.8）。タイは今後 15 歳未満の人口割合が低下するとともに、65 歳以上の人口割合が増加することが予測されているが、その進展の速度はシンガポールを除く他の ASEAN 諸国と比べても速いことがわかる。

また、とりわけ高齢化社会の進展の速度に関しては、タイは日本以上に急速に進むことが予測されている。国連では、65 歳以上の人口が全人口に占める割合（高齢化率）が 7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」と定義しているが、日本の場合、この「高齢化社会」から「高齢社会」に至るまでに約 25 年を要している。タイの場合、2005 年に「高齢化社会」を迎えてから約 20 年で「高齢社会」に移行すると予測されている。

こうした少子高齢化の進展は、労働供給の減少という面から経済成長に対して下押し要因となる懸念がある一方で、例えば保険・医療・介護といった分野への消費者の新たな需要を生み出すであろう。こうした需要面の構造変化に供給構造が対応していく過程の中で、産業構造にも大きな変化をもたらすことが予想されよう。

図表 1.8 人口動態の変化：少子高齢化が急速に進展



(備考) 1. United Nations, Population Division, Department of Economic and Social Affairs World Population Prospectsより作成。
2. 高齢化のスピードは、高齢化率(65歳以上の人口が全人口に占める割合)が7%を超えた年から14%に達する年までの期間を示す。

次節でも言及するように、このような構造上の課題があるにも関わらず、サービス産業を積極的に発展させようとする試みは従来の政権では見られない。現在のプラユット政権の産業政策上のプライオリティは、より技術集約的な製造業の発展による高付加価値化に置かれている。勿論、このような方向性自体は誤った政策とは思われないが、サービス産業の生産性向上効果や雇用創出効果等の成長促進効果を考慮すれば、よりマクロ経済全体としてバランスの取れた政策が求められているように思われる。

次節では、産業政策に焦点を当て、過去の政策を評価しつつ、現政権下で実施されつつある産業政策の特徴と課題について明らかにする。

2. 産業政策の観点から見たプラユット政権の産業高度化政策

2015年8月、タイでは内閣改造が行われ、プリディヤトーン氏に代わってソムキット氏が経済担当の副首相に就任し、足下の景気低迷を打開するため短期的な景気刺激策を矢継ぎ早に打ち出すとともに、中長期の成長戦略についてもまた次第に輪郭を固めつつある。特に産業構造の高度化は、タイ経済が抱える構造的な問題を克服し、中所得国の罠に陥るのを回避するために不可欠かつ喫緊の課題として強く認識されている。本節においては、タイ政府の中長期的な成長政策、特に産業構造転換を目的とした産業政策に焦点を当て⁴、現在のプラユット政権と類似の選択的産業政策が追求されたタクシン政権時を中心とした過去の介入政策の経験もレビュー・評価しつつ、現政権の産業育成政策の残

⁴ 産業政策に決まった定義はないものの、概ね、価格メカニズムでは適正な資源配分が行われない場合に特定の産業組織に介入する政策を意味している。しばしば①産業構造に影響を及ぼす政策、②情報の不完全性を補完する政策、③産業の市場秩序に関連する政策、④格差是正を目的とする政策等に分けられるが、本節では産業構造変化に最も直接的に影響を及ぼすと考えられる①の政策に焦点を当てる。

された課題について検討を行う。

2.1 タクシン政権下の産業政策

現在のプラユット政権下で経済政策の指揮を採るソムキット副首相は、2001～2006 年のタクシン政権下においても、副首相、財務大臣、商務大臣等重要な経済閣僚を担当しており、同期間中の高成長を政策的に支えた人物の一人として評価されている。今回は、そのタクシン氏の妹であるインラック氏を倒して政権を握った現在のプラユット軍事政権下で経済政策の指揮を採ることになった。同氏は広く知られている通り、マーケティング研究の大家、フィリップ・コトラー氏の弟子ということもあり、マーケティングの専門家であるという点で、テクノクラートな指導者である。特に同氏はマーケティングによって国の競争力を高めるという政策理念を持っており、国が強みを持つ産業の選定や海外への売り込みを非常に重視する傾向がある。

同氏が政府の経済政策の指揮を採っているということもあり、プラユット政権下の経済政策は、タクシン政権下のそれと共通する面が多い。タクシン政権は、デュアル・トラック政策と呼ばれる内需拡大と輸出促進・外資導入の拡大の両立を目指した。つまり、ニッチ市場を探す輸出戦略を推進すると共に、外需への過度の依存を避けるため、地域の特性を活かした地域活性化を図り、村落基金を通じた農村の購買力の向上や一集落（タンボン）一品（OTOP）運動の推進等、農村の草の根の開発を通して内需の拡大を図った。これらは自国の特性や市場ニーズを分析し、競争力の源泉を見直すことにより、市場の嗜好に応じた製品の差別化や高付加価値化を達成し、大企業だけではなく草の根の経済力の底上げも狙ったものだった。ポピュリズムとの批判もあるが、輸出促進による外需への極端な歪みが生じる政策を是正し、内需とのバランスを取り戻すという点で大きな政策転換であったといえよう。

産業政策もこのような理念の下に構築されていたものと思われる。タイ経済の弱点を見直し、よりミクロレベルでの競争力の強化、特に工業化が始まった数十年前から認識されていた地場の革新能力の向上による「知識基盤社会」の構築が主要な産業政策上の目標になった（Intarakumnerd et al (2002)、Charoenporn (2012)）。そのような政策の柱になったのがクラスター政策の下での選択的な産業政策手段による特定産業の育成であり、もう一つは各地における地域サイエンスパークやインキュベーターの設置とそのための科学技術インフラの整備等の科学技術政策だった。以下では前者に焦点を当て、その概要を述べる。

まず、新設された国家競争委員会（NCC）によって、自動車、食品、観光、ファッション、ソフトウェアの5産業が重点産業として選定され、その発展のためにクラスター政策の枠組みが利用されることになった。産業クラスターは、同一もしくは関連する産業において、企業は、互いに隣接する企業の生産・技術革新行動から利益を得ることができるというマーシャルの外部性の存在により発生すると言われているが、それを政策的に一層促進することにより産業構造の転換を図ろうとした。このようなクラスター政策は国家経済社会開発委員会（NESDB）により考案され、NCC にアドバイザーとして雇用されたハーバード大学のマイケル・ポーター教授の研究チームによって、事例としてエビ及び観光（プーケット島）の2産業が調査されると共に、他の研究チームによってクラスター候補地を選定するためにタイ国内各地の企業集積の調査が行われた。またこのような国家レベルのクラスター政策に加え、地域や更にその下の地区レベルのクラスターの育成も推進され、前者については19の区域に区分し、区域ごとにいくつかの戦略的な製品・サービスに焦点を当てた地域独自のクラスター

一戦略を計画・実施することを求めた。後者については草の根経済の能力向上を目的とし、コミュニティベースのクラスターと呼ばれ、OTOP 政策にも関連付けられた⁵。

このようにクラスターに注目した産業政策が採られた背景には、産業構造高度化のために不可欠となる国家としての革新システム (National Innovation System) が不十分だったことがある (Intarakumnerd (2002))。民間企業は技術の習得に積極性がなく、政府の政策も市場志向的な介入政策に限定され、それらの実施すらも非効率的で一貫性がなかった。また、教育機関も産業ニーズからかい離した研究に専念し、革新のための資金メカニズムも不十分で、民間団体の影響力も小さく政治に左右されていた。つまり、制度的に革新を刺激する環境が不十分であるとの認識に基づき、革新システムの各主体間のリンケージを強化し、知識の普及を刺激するためにクラスターの効果が注目された。

しかし、タクシン政権下で進められたこのような産業クラスター政策は、タイの革新能力の向上や産業構造高度化という国家目標の達成に貢献しなかったという評価が一般的である。このような失敗の主な理由として、実施・運用面での問題が挙げられている。特に政府の政策実施能力の問題として、産業政策の策定・実施を担う省庁において、省の力が弱く局の力が強いという特徴に加え、更に派閥政治の影響が加わったことが指摘されている (Lauridsen (2008))。つまり、歴史的にタイでは、地方の有権者と密接に結び付いた連立政権各党及び各党内の派閥の影響が複雑に入り乱れており、各省の大臣もこれらの党・派閥間で振り分けられただけでなく、省内各局を管轄する副大臣もそのような影響下で指名されてきたため、省内での政策の一貫性を保持するのが困難だった。タクシン政権下では同氏への権力の集中によりこのような状況は多少改善したものの、大部分は解消しえなかった。また各省間でも政策を実施する上での協調はなく、それを克服するために新たな政府機関が設置されたが、旧来の機関も依然として残っていたため、事態は更に悪化するのみだった。更に、クラスター政策を実施する上で重要な主体の一つになるべき地方政府が、機能面でも資金面でも弱いことに加え、政策自体を十分に理解していなかったと言われている (Intarakumnerd et al (2011))。

また政策設計上の問題点として、クラスター内での協調の欠如、特にクラスターの核となる民間企業と知識の供給主体となる大学や公的研究機関との連携が弱かったことが挙げられている (Intarakumnerd et al (2011))。タクシン政権以前のタイの革新システムの特徴として、研究は大学や公的研究機関が行いそれを企業に提供するという一方向の関係になっていた。タクシン政権下では企業側にもより革新能力や主体性を持たせ、双方の協調による革新システムを構築しようとしたが、旧来システムの影響が強く、十分な成果を発揮できなかった。また大学や研究機関は、長期的な協調型の R&D よりも訓練やコンサルタント的な役割に終始し、クラスターの構成要素にはなりえていなかった。更に、クラスター内の企業同士の協調も不十分であり、協調を主導するようなリーダー的な企業も存在しなかった。

また、官民の対話についても、これまで継続されてきた官民合同協議委員会 (JPPCC) を、首相と民間部門の間のよりインフォーマルなものに変え、民間側に対し政府の戦略の理解促進を図ったが、基本的に家父長的なアプローチに変化はなく、トップダウン型のアプローチが中心となり、民間側の政策的インプットの吸い上げは限られていた。

このようなタクシン政権下での産業政策は、タイがこれまで追求してきた特定の育成産業を定めな

⁵ このような多次元でのクラスター政策が同時に進められた結果、同政策の解釈に混同が生じるようになったとの指摘がある (Lauridsen (2008))。

い業種横断的・中立的な産業政策とは性格が異なっており⁶、産業構造高度化に向け重点産業をより具体的に絞り込んだという点で従来の産業政策とは一線を画すものであった⁷。タクシン政権の産業政策は程度の差こそあれ基本的に類似していたが、頻発する政権交代のため、大部分のプロジェクトは実施されなかった。同氏の妹のインラック政権では重点業種に変更が見られ、農業・アグロインダストリー、電子機器・ICT、ファッション、高付加価値サービス（エンターテインメント、医療、観光等）が新たなターゲット産業に指定されたが、より創造型で知識・技術集約型の産業へとシフトしており、後述する通り、このような変化の特徴は現在のプラユット政権下でのターゲット産業にも反映されている。

2.2 プラユット政権の産業政策

次に、上述のようなタクシン政権の産業政策の経験と対比させつつ、現在のプラユット政権下における産業政策について概観する。現政権下での産業政策は、タイの地場企業の競争力強化を目標として重点産業を特定・育成するという点でタクシン政権時の政策と多くの共有点を有している。勿論、経済政策の指揮をとっているのが同じソムキット氏であることの影響が強いと思われる。よりマクロな観点からこのような政策の意義を考察すれば、タイにおいては、従来農業が重視されてきており、末廣（2000）でも指摘されているように、1970年代以降、タイは、天然ゴム、砂糖、飼料用タピオカ、養殖エビ等、新興農産物の植え付け拡大やアグロインダストリーの奨励政策の下、投資優遇措置や農業関連部門への政策的な融資拡大に加え、新たな技術の導入により、農産物の多様化や高付加価値化を推進してきた。その結果、上記1でも示されている通り、付加価値で見るとGDPシェアは相対的に低下してきているが、雇用についてはさほど減少していない。つまり農業関連産業重視の方針を維持してきたため、結果的に製造業やサービス業への構造転換は他国に比べると緩慢なものになった可能性がある。しかし、現在のタイ政府は、中所得国の罠に陥るリスク等昨今のタイ経済をめぐる状況を鑑み、農業の生産性・付加価値を高めることによりその経済的・社会的重要性は堅持しつつも、資源を可能な限りより高い成長が見込める産業にシフトさせていくべきであるとの方針を持っているように思われる。

同政権下での産業振興政策の詳細内容は、現時点では政府内で検討中のため未公表であるが、その大枠は次第に明らかになりつつある。一つは財務省及び工業省による投資促進政策で、もう一つは投資委員会（BOI）や工業省を中心とするクラスター⁸政策である。

前者の理念や大枠については図表2.1にまとめられている。まず、タイが成長の潜在性を持つと思われる業種を、現在既に優位性を持っている産業と長期的に優位性を発揮すると思われる産業に区分し、それぞれについて5産業、計10産業選別している。各産業は発展初期の段階には急速に成長するものの次第に成長は鈍化していくという前提の下、S字型の成長曲線になっているが、構造改革や生産性向上政策によりこの曲線を右上方へシフトさせていく。現在優位性を持っている産業は成長促

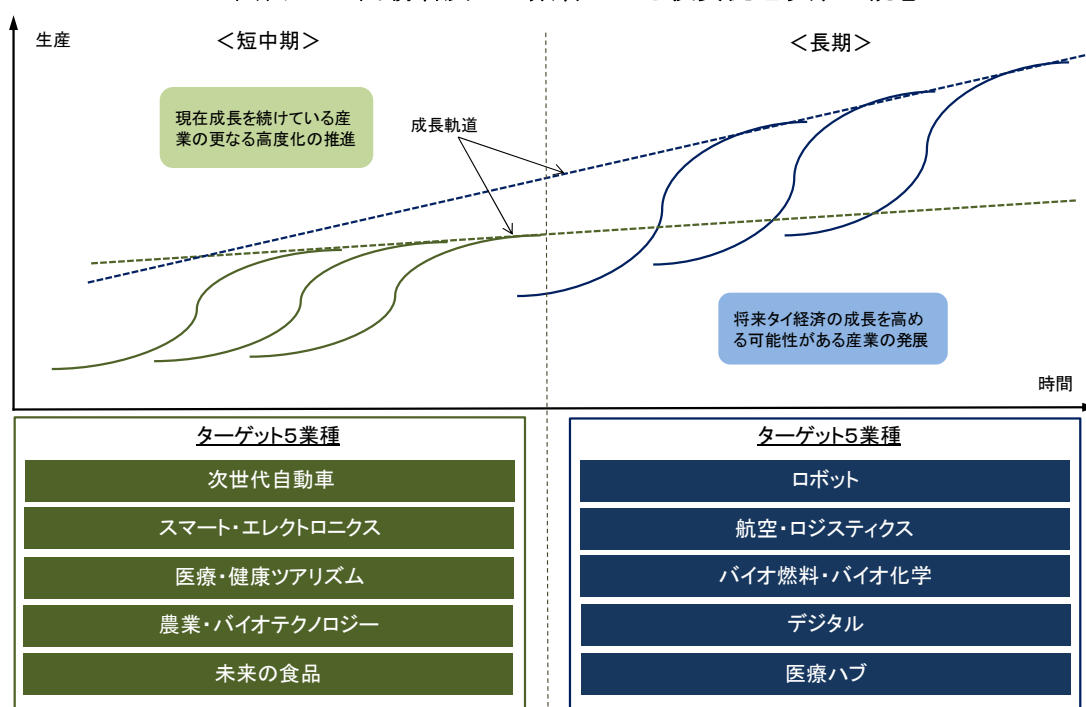
⁶ 産業政策に影響を及ぼす要因の一つとして資源の賦存状況があるが（藤森（1990））、タイの場合、NIES 諸国のように地下資源には恵まれず、外貨獲得のため輸入代替的な産業保護から輸出促進にシフトする必要があった可能性がある。

⁷ （Intarakumnerd（2002））においても、特定産業を対象とした本格的な産業政策が採られた最初の事例との指摘がなされている。

⁸ BOIによれば、クラスターとは「関連する事業や機関が集中的に立地し、縦横・相互に協力し、支援、連携するものを指し、強固なバリューチェーンの構築や、タイの投資可能性の向上ならびに経済発展の地方分散化を図るもの」と定義している。

進度合いという点で将来有望産業より見劣りするものの、これら産業の育成を図って目下の経済成長を維持・促進しつつ、その間長期的に優位性を持つ有望産業の育成に向けた準備を十分に行い、それら産業が花開いた時に一段高い成長となって結実するという政策ビジョンを示している。このような政策目標の達成のために、100 億バーツ規模の「競争力強化基金」が設置され、金融面での支援が行われる方針である。

図表 2.1：財務省及び工業省による投資促進政策の概念



（出典）財務省資料に基づき筆者作成。

重点産業を見ると、製造業が中心で、サービス分野は航空・ロジスティクスや観光が含まれているのみであり、製造業の高度化・高付加価値化が主たる目標となっていると言えよう。自動車、電機・電子製品、食品等従来の産業政策で重視していた業種を継承しつつも、次世代自動車、スマート・エレクトロニクス、未来の食品等、更に洗練された技術を要しより付加価値の高い業種に焦点が当てられていることに加え、ロボット、バイオ、デジタル、医療等全く新しい分野も多く追加されている。

他方、後者のクラスター政策については、国境経済特区（SEZ）政策と並んで、政府による SEZ 政策の一部との位置づけになっている。国境 SEZ 政策は国境地域を中心に⁹、地域・地区を限定して特定の労働集約的な産業¹⁰を中心に、8年間の法人税免除、更に追加的に5年間の50%の法人税控除、機械輸入税の免除、外国人非熟練労働者の雇用の許可等の恩典を付与することにより企業を誘致し、国境貿易の促進につなげようとするものである。他方、クラスター政策については、主にハイテク産業の育成を目的としているという点で、産業構造高度化というプラユット政権の政策指針とも合致しており、より高いプライオリティが与えられているように思われる。

⁹ ターク、サケーオ、ムクダハン、ソンクラ、ノンカイ、チェンライ、カンチャナブリ、ナコーンファノム、ナラティワットの10県（23地域、90地区）に設置する計画。開発は2つのフェーズに分けられ、第一フェーズは最初の5県、第二フェーズは残りの5県。

¹⁰ 例えば、農業・食品加工、セラミック製品、繊維・衣服・皮革製品、家具等。

上述の通り、タクシン政権の時には、ターゲット業種に対する国家レベルのクラスターに加え、地域や地区レベルでのクラスターも育成しようとしたが、現政権では後者のタイプのクラスターの育成方針は示されておらず、より簡素なシステムになっている。

図表 2.2 に示されている通り、育成クラスターは、ハイテクおよび将来の発展が期待される「スーパークラスター」と「その他のクラスター」に分類され、前者には自動車・同部品、電機・電子、石油化学・環境に優しい化学製品、デジタル、フード・イノポリス、医療ハブの6産業が指定されており、後者には農産加工品と繊維・衣料の2業種が対象となっている。また、これらのクラスターの発展を促進する支援事業にも恩典が与えられている点も大きな特徴になっている。

これらの対象業種は、財務省及び工業省による産業政策（投資促進策）のそれとは異なるが、財務省・工業省のターゲット業種は、クラスター育成対象にも組み込まれており、クラスター政策は、財務省・工業省の政策目標達成を支援するための一つの手段になっているとも考えられ、そのような意味ではある程度相互補完的になっている。

具体的な優遇措置として、両者間の差別化が図られ、前者には、8年間の法人所得税免除及びその後5年間の50%控除等税制上の恩典に加え、外国人専門家に対する居住ビザの発給や外資が奨励を受けた事業のための土地所有を許可等、税制以外の恩典が与えられる。

後者については、3～8年の法人所得税免除及びその後5年間の50%控除、機械の輸入関税の免除に加え、スーパークラスターと同様の税制以外の恩典が与えられる。また現政権のクラスター政策の特徴として、業種ごとに育成地域が明確に指定されており（図表 2.3）、業種と地域の組み合わせにより振興する方針になっている。

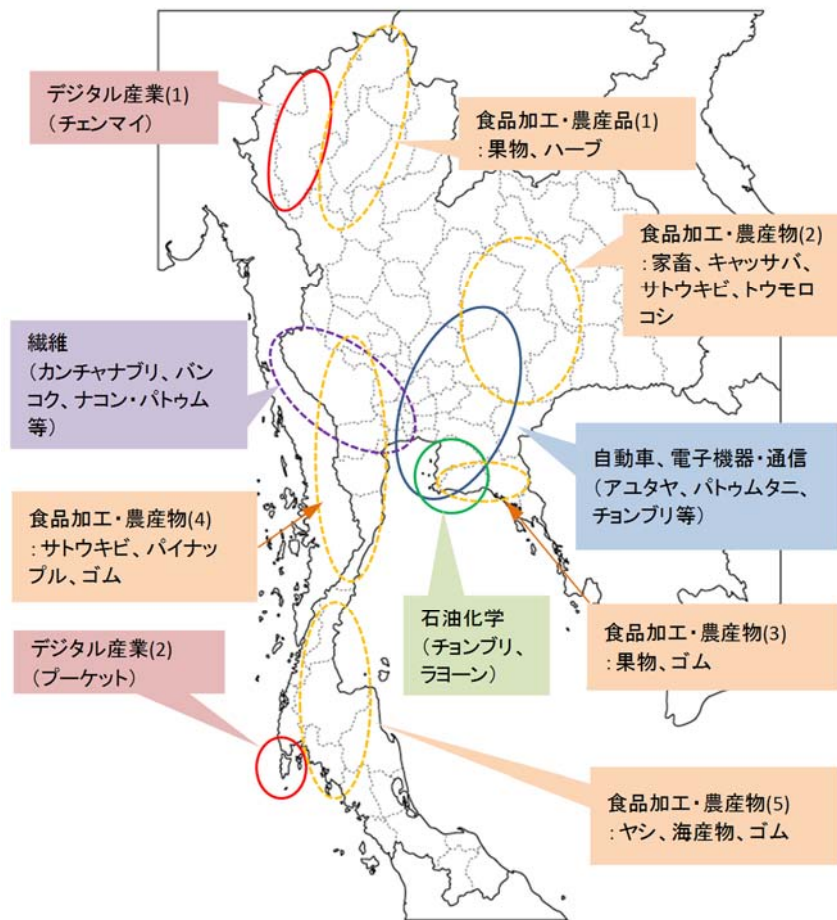
クラスター政策のもう一つの特徴として、上記恩典に申請する企業に対し、クラスターに立地する教育機関、研究機関、もしくは中核的研究拠点（Center of Excellence、CoE）と人材開発または技術向上のための協力を義務付けていることである。この背景には、後述するように、タクシン政権下でのクラスター政策の一つの課題であったイノベーションに向けた教育機関・研究機関等と企業の協調関係の促進を目指しているものと思われる。

図表 2.2：プラユット政権下のクラスター政策の概要

形態	対象業種		優遇措置の概要
スーパー クラスター	自動車・同部品	1) 総排気量が 248cc. 以上のオートバイの製造（エンジン部品の成形がある場合） 2) 乗り物用エンジンの製造：タイ国内で未製造、もしくはメーカーが少ない重要部品の製造 ・高度技術を使用する部品 ・安全および省エネルギーのための部品 ・ハイブリッド車、EV、PHEV用の機器・部品 ・燃料システムトランスミッション/エンジンの部品 乗り物用ゴムタイヤの製造 等	【税制面】 ●8年間の法人所得税免除及び追加的に5年間の50%控除 ●財務省が特に重要で将来性が認められると判断する事業に対しては10～15年の法人所得税免除 ●タイ人・外国人の双方についてクラスター内で勤務する国際レベルの専門家の個人所得税の免除 【非税制面】 ●外国人専門家に対する居住ビザの付与 ●外資が奨励を受けた事業のための土地所有を許可
	電機・電子	1) 電子設計：マイクロエレクトロニクスの設計、組み込みシステム設計 2) 高度技術を使用する電子製品および部品 Organics and Printed, Electronics(OPE)、電気通信機器、医療機器用/自動車部品用/工業用、HDD・SSD用電子部品、等 3) マイクロエレクトロニクス用資材の製造：ウェハー、薄膜フィルムテクノロジーを使用する資材の製造 4) 高度技術レベルの電気製品 インターネットに接続できる電気製品 (Internet of Things)	
	石油化学 ・環境に優しい化学製品	1) 環境にやさしい化学品もしくはポリマーの製造、環境にやさしいポリマーからの製品の製造 2) 特殊ポリマーまたは特殊化学品の製造 3) バイオプラスチックコーティング紙包装材の製造	
	デジタル	1) ソフトウェア（組み込みソフトウェア、企業アプリケーションソフトウェア、デジタルコンテンツ） 2) クラウドサービス 3) データセンター 4) ソフトウェアパーク 5) 映画工業団地または工業区 (Movie Town) 6) タイ映画の制作映画制作向けサービス	
	フード・イノボリス	詳細未公表	
	医療ハブ	詳細未公表	詳細未公表
その他の クラスター	農産品加工	1) 植物および動物の品種改良 2) 天然エキスの製造または天然エキスからの製品の製造 3) 有効成分 (Active Ingredient) の製造 4) 医療食品 (Medical Food) または栄養補助食品 (Food Supplement) の製造 5) 高度技術を使用する植物、野菜、果物、花の品質選別、包装、保存 6) 農産物取引センター 7) 天然ゴムからの製品（ラヨーン、カンチャナブリー、ソクラーの3県のみに立地） 8) ゴム産業工業団地/工業区（ラヨーン、カンチャナブリー、ソクラーの3県のみに立地）	【税制面】 ●3～8年の法人所得税免除及び追加的に5年間の50%控除 ●機械の輸入関税の免除 【非税制面】 ●外国人専門家に対する居住ビザの付与 ●外資の土地保有を認可
	繊維・衣料	1) 天然繊維または人工繊維（特殊繊維及びリサイクル繊維のみ） 2) 糸または布（特殊糸/布およびデザインもしくは研究開発のある糸/布のみ） 3) 漂白・染色/プリント/仕上げ 4) 衣類、衣類部品、および家庭用繊維製品（デザインもしくは研究開発があるもののみ） 5) クリエイティブ製品デザイン・開発サービス (Creative Product Design & Development Center)	
クラスター 支援事業	ロジスティクス事業	公共施設等(商業空港、積荷、積み下ろしサービス等) 大量輸送、大型貨物輸送等 ロジスティクスセンター ナレッジベース事業 研究開発 バイオテクノロジー エンジニアリングデザインサービス、科学実験サービス等 職業訓練学校	スーパークラスターもしくはその他のクラスター内に立地し、各クラスターで規定された産業を支援する事業に対し、通常の投資奨励恩典の法人税免税期間終了後5年間、法人税を50%減免
	ナレッジベース事業		

（出典）BOI、工業省、JETRO、各種報道を元に筆者作成。

図表 2.3 : クラスター設置予定の地域



(出典) 各種報道をベースに筆者作成。

(注) 実線は 4 つのスーパークラスター：①自動車、②電子機器・通信、③石油化学、④デジタル産業。破線は 2 つのクラスター：①食品加工・農産物、②繊維

また、上記以外にも、BOI は 2015 年の 1 月より、新たな投資奨励政策を実施しており、これまでの地方開発を念頭に置いた地域分散政策（ゾーン制）に基づく恩典の賦与から、業種の重要度に基づく恩典の賦与へと大きく政策の方向性を転換している。新奨励政策の下では、国の競争力を向上させるための研究開発促進やイノベーションの創造、農業・工業・サービス業の付加価値の向上、環境への配慮・省エネ、バリューチェーンの強化と地域の能力に合致したクラスターの促進、対外投資の促進等が基本方針として示されている。このように BOI の投資奨励政策においても業種選別・クラスターの育成の観点が重視されていると言えよう。

対象業種は、デジタル産業を除いては、設置を計画している各地域にほとんど存在していない業種ではなく、現時点である程度の集積が見られる業種を選定しているように思える¹¹。自動車や石油化学はその良い事例であろう。そのような意味で、全く新たな産業集積を生み出すことは想定しておらず、基本的には集積の実態調査を通じて各地に最適な業種を選定したものと思われる。しかし、重要

¹¹ Rodrigues-Clare (2007)は、比較優位を最も強く持ち、既に存在する産業のクラスター育成に焦点を当てる必要があることを理論的に示している。

な点は、このようなタイの比較優位を活かした既存の産業をベースとしつつも、その中でより高度な技術を用いる業種へ業種内の重点が変わりつつある点である。つまり、単に比較優位に基づいて自生的に生じたクラスターを拡大発展させることとは異なっている。

このように、プラユット政権下での選択的産業政策は、地場企業の競争力強化に向けて育成産業を選定するという点ではタクシン政権の理念・政策と共通の特徴を持つが、後述するように、ニッチ市場の開拓を目指したタクシン政権時とは異なり、中所得国の罟を回避しつつ持続的成長を達成していくため、より根本的な産業構造の転換を目指している点に大きな相違があるように思える。このような背景には、タクシン政権時には、タイ及びアジアを取り巻く経済環境として、WTO に加盟した中国からの安価な製品が席卷し始めた時期でもあり、これらの製品とは競合しないニッチの市場を開拓する必要があったが、現在は、中国に代わってタイ周辺国、特に CLMV と称されるインドシナ半島の後発国からの安価な製品との競合を迫られる一方、過去 10 年間で付加価値を一層高めた中国の製品にもアジア市場で対抗せざるをえず、優位性を持つ分野や自国経済の強みを分析・発見し、製品付加価値を高めるような構造的変革が必要であるとの認識が政府内に高まっていることがあるように思われる。

しかしながら、特定産業をターゲットとした産業政策は、1990 年代前半の世界銀行による報告書『東アジアの奇跡』（World Bank (1993)）で一定の条件下で成長促進という点で有効であったと評価されていたが、1997 年のアジア通貨危機以降は、官民癒着の温床や通貨危機の原因として否定的に評価される傾向がある（Yusuf (2001)）。以下では、このような状況も踏まえつつ、現在のタイにおけるより選択的な産業政策の意義を再度見直しつつ、プラユット政権が目指す重点産業の育成に向けいかなる政策がありうるのかについて、過去の経験を考慮しつつ検討してみたい。

2.3 タイにおける過去の産業政策のレビューと特徴

2.3.1 タイにおける選択的な産業政策

タイにおいては、一般的に、タクシン政権以前には特定の産業の振興を目的とした政府主導型の産業政策は、一部のケースを除き実施されなかったと言われている。アジア NIES 諸国が市場メカニズムを重視する政策を採用した一方、東南アジア諸国は政府主導の下で積極的な介入を行ったとされるが、そのような東南アジア諸国の中ではタイは例外的に市場重視の経済運営を行ったと言われる。

勿論、選択的な産業政策手段の代表的なものの一つである関税政策はタイでも採られてきているが、それはあくまでも国内の輸入需要の高まりによる貿易赤字拡大への対応を目的としたマクロ政策であって、戦略的に関税により保護し、政策的にレント（超過利潤）を生じさせることによって当該産業への資源の誘導を図る産業政策とは異なった。

その他にも政府がより積極的に介入したケースも皆無であったという訳ではないが、その場合でも政策の主眼は規模の経済性を発揮するための市場への参入制限や生産調整が中心で、直接的な育成政策という色彩は弱かった（東 (2000)）。これはしばしば、1980 年代以降、政府主導で重化学工業化（自動車、鉄鋼等）を推進したマレーシアの事例と対比される。他方、タイで主流だった産業政策は、産業を特定せずに輸出促進や投資奨励を行う「中立的産業政策」であった（東 (2004)）。

このような輸出促進策や投資奨励策が本格化したのは 1983 年 1 月の投資奨励認可及び税恩典賦与の基準（投資委員会発表 No.1/2526）が発表された後である（鷲尾 (1990)）。輸出企業には外資 100% を認めることに加え、税制・関税上の様々な恩典を付与し、また関税引き下げ等輸入自由化も行った。

このような政策は、1980年代前半の世界経済不況の下、すぐには効果をもたらすことはなかったが、1980年代後半には円高誘導という大きな国際的為替調整後のタイへの大量の直接投資流入の足掛かりとなった。その後、外資による輸出拡大による国民所得・購買力の拡大と目覚ましい経済成長は、タイの産業政策の有効性・妥当性を示すものと評価されている（東（2004））。

その一方で、タクシン政権以前のタイにおいても、このような中立的な産業政策と共に、数は少ないがいくつかの産業をターゲットとする個別の産業政策も採られてきていることに留意する必要がある。東（2003）の研究において、これらの政策について事実に基づく詳細な評価が行われているが、その結果によれば、程度の差はあるものの、それなりの効果があった産業も存在すると評価されている。以下では、主に東（2003）の研究結果に基づき、自動車産業と石油化学に関する政策評価を取り上げつつ、プラユット政権での産業政策の在り方に関する考察を行う。

2.3.2 自動車産業

Doner（1992）では、このようなローカルコンテンツ（国内部品調達）を要求する自動車産業政策は、中立的な産業政策を追求してきたタイにおいて、ターゲットを特定した産業政策の例外的事例と指摘されており、部品の現地化に貢献したものと評価されている。タイでは自動車組立産業の輸入代替化が1960年代に始まったが、1962年の改正産業投資奨励法の下、日本の主な自動車メーカーを始め、多くの自動車組立企業が進出した。池本（1994）によれば、1968年末時点で市場規模5万台、組立台数で2万台程度の状況にも関わらず、組立工場は10社に達しており、独占ではなくむしろ「過当競争」の状況にあったと述べられている。

国産化が始まったのは、1969年に工業省が中心となって「自動車産業開発委員会」が発足し、育成方針が検討され、その中でそれまでのCKD部品の組立から自国での製造へと方針が転換されたことがきっかけである。その結果、1970年代以降は輸入代替的産業保護策がとられ、組立企業に国内部品の調達（ローカル・コンテンツ）を要求し、国産化率は1980年代まで段階的に引き上げられたため、自動車企業は自国の系列企業をタイに誘致するか、地場系企業の育成のいずれかを選択する必要に迫られた。この当時の政策は主に業界団体や個別企業の政治的圧力によって左右され、経済的合理性を考慮して採用されたものではなかったため、狭隘な国内市場等の影響もあり、決して効率的な生産が行われたとは言えず、生産も停滞した。更に、1983年4月に工業相に就任した、当時タイ商工会議所会頭であったオップ氏は、部品国産化100%を目指す「国民車構想」を念頭に置き、国産化率の引き上げを狙う等の動きもみられた¹²。

しかし、1985年以降はテクノクラート出身の工業相が誕生し、また円高下で日系企業を中心とする外資が大量に参入して国内の購買力が向上し市場規模が拡大したため、1990年代以降は保護から規制緩和の動きへと転じることとなった。その結果、タイ国内における自動車生産は急激に拡大し、このような市場拡大の環境下で地場部品企業もまた保護強化よりも外資からの技術移転の促進による競争力の強化を志向するようになった。

他方、部品国産化政策は継続され（国産化率義務は1987年以降54%）、1986年にエンジン国産化が発表され、タイで一番需要があり、モデル数も少ない小型ピックアップトラックのディーゼルエンジンに対象が絞られた。この計画の下、段階的に部品の国産化を進め、シリンダーブロック等の鋳造品やクランクシャフト等の鍛造品が強制調達品目とされた。しかし、タイはWTOに設立時（1995年

¹² しかし、1985年9月に同工業相は辞任に追い込まれたため、同計画は頓挫した。

1 月) より加盟しており、上記のような部品の国産化率義務は WTO で禁止されている TRIMs に該当するため、2000 年に撤廃されている。

自動車産業自体の発展は、1990 年代以降の規制緩和・自由化政策の下での輸入車関税の大幅引き下げにより価格が下落した結果、国内市場が大きく拡大したことが発端となっていたものの（池本（1994））、そのような中でも部品国産化政策は技術援助等を通してある程度の地場系部品企業の成長を支援してきたと評価されている。同特に 1990 年代前半の BOI による裾野産業育成に向けた一連の奨励策の変更により、金型、治具、鍛造、鋳造、工具、熱処理等 10 分野が奨励対象になったこともこのような成長を下支えしたといわれている。特に部品の精度と製品の品質を左右する金型の成長については、東（2003）において詳しく分析されている。1990 年代の自由化の中でも、部品供給が輸入に転じることなく、むしろタイ国内での生産拡大につながった事実、タイ国内の部品産業が育成されてきていたことを示すものであろう。

また、このような地場の自動車産業の発展プロセスにおいて、問題解決に向けた官民の協力があったことも同時に指摘されている。1996 年の輸出低迷を受け競争力強化の必要性に直面し、工業省は業界団体と協力し、官民合同で産業発展のための問題解決に取り組むための独立機関である「産業振興機構」が設立された。これは工業省のイニシアティブ下にあるものの独立した機関であり、民間側の主導によって運営された点に特徴がある。このような機構の一つである自動車振興機構では、日本からの専門家の派遣により、品質、コスト、納期等の水準を高め、製品の試験・検査、開発能力の向上、企業内研修や技能検定等人材育成の支援が行われた。

2.3.3 石油化学産業

石油価格産業は大規模な生産設備を必要とするという点で、産業政策が採られることは必ずしも珍しいことではなく、タイのみならず、インド、インドネシア、中国、マレーシア、韓国でも形態は異なるが育成政策が採られてきた（Vergara and Babelon (1990)、Lucas and Wangdee (1997)）。東（2003）では、石油化学産業は、タイでは主要産業で政府が主導的に開発計画を立案し、育成してきた産業であると評価している。石油化学産業の促進は、1980 年頃、プレーム政権下で NESDB が中心となって策定された重化学工業化構想、「東部臨海開発計画」の一環として実施された。その背景には、1960 年代の輸入代替工業化プロセスの下で石油化学関連製品に対する需要の急拡大と、貿易赤字の拡大への対応に迫られたことがある。政府が育成に介入する前は、タイの石油化学産業は相対的に小さく、輸入原材料を用いて基礎的な石油化学製品を生産しているような状況であった。

1973 年にタイ湾で発見された天然ガスを活用し、1978 年に石油・天然ガス関連事業を推進することを目的に国営で設立されたタイ石油公団（PTT）は天然ガスパイプラインや石油化学産業向けの原材料（エタン、プロパン）を供給するガス分離プラントを建設した（TDRI (1997)）。また PTT は民間企業 4 社との合弁（民間側 51% 保有）で石油化学公社（NPC）を設立し、天然ガスを利用して下流部門のプラスチック樹脂の生産向けの基礎的な化学原材料製品を生産した（下流部門の民間企業は生產品の 80% を購入する義務）。タイ・プラスチック・アンド・ケミカルズ（TPC）社等、同産業における地場パイオニア企業は専門家を NPC に派遣し、技術的なアドバイスを与えた。TPC は BOI より幅広い投資恩典を賦与されることに加え、時限的な法人税の免除もしくは 50% の控除、株主配当に対する法人税免除（1998 年まで）、機械設備の輸入に対する関税や事業税の免除等、様々な恩典の対象となった（Vergara and Babelon (1990)）。

このような政策は、東部臨海開発計画を推進するために設置された、ブレーン首相を委員長とする「東部臨海地域開発委員会（ESDC）」の石油化学産業小委員会（委員長：チラユ副工業相）が中心となり、プロジェクトの実施可能性を慎重に検討した上で、同委員会の明確な指針と強いリーダーシップの下で実施された。同時に工業省は同産業の輸入代替を強力に推進し、ESDC が承認する以外のプラントの新設・拡張を禁止し、輸入に対しては関税 40%と輸入課徴金 20%を課した。

このような政策の結果、1980 年代前半に財政赤字が拡大し、対外債務が拡大する中で、東部臨海開発計画の他のプロジェクトが中止に追い込まれる中で、石油化学産業だけは順調に成長したと評価されている。

2.4 プラユット政権下での産業政策に関する考察

2.4.1 中立的産業政策の限界

上述の通り、タイは 1990 年代以降、外資を積極的に導入しつつ、特定産業の育成に依存しない中立的な輸出奨励策や投資奨励策を実施することにより、目覚ましい経済成長を達成してきた。しかし、2000 年代後半以降はそのような開発政策の効果も限界に達し、競争力の向上が主要な課題と認識されるようになったように思われる。特に現在のプラユット政権下では、タクシン政権での産業政策の基本理念をベースにしつつ、より知識・技術集約型の産業を中心とした産業構造の高度化に重点を置いた競争力の向上が図られているが、タイ経済を取り巻く内外の経済環境を考慮すれば、このような政策指針が提起されるのは必然的な結果であろう。

他方、このような産業構造の高度化のための政策手段として中立的産業政策の有効性を考えたとき、それは必要な政策ではあるものの、それだけでは決して十分とは言えないように思える。外資導入や輸出促進による経済成長・産業発展の理論的根拠の一つとして、知識・技術・経営ノウハウ等の移転の効果が挙げられるが、タイの過去 20 年間の発展経験及び現在の政権の危機意識を見れば明らかなように、決して十分な効果をもたらしているとは言えない。勿論そのような効果が全くなかったとは言えないが、少なくとも現時点では、タイ経済を中所得国の罠に陥ることを回避し、持続的成長の軌道に乗せる程の構造変革をもたらしているようには見えない。このような中立的政策の最大の貢献は、タイの経験を見る限り、あくまでも労働や資本等の生産要素・資源の効率的な動員・投入であって、ダイナミックに、より高度な産業への構造転換を誘発するための十分な政策ツールとはなりえていないように思われる。

産業高度化を達成した他のアジア諸国の経験を見ても、例えば韓国や台湾は産業高度化を海外直接投資の流入に依存せず、前者は地場の大企業（財閥）、後者は地場の中小企業の役割が大きかったと言われていることに加え、Stiglitz（2001）も、アジアで高成長を達成した国に共通しているのは必ずしも外資の導入ではないと論じている。

標準的な理論的に基づけば、市場メカニズムは、ある一定の条件下において、最適な資源配分の達成に貢献するが、市場の失敗が存在する場合¹³や動学的に見た場合には必ずしも最適な資源配分の達成を保証していない。このような意味で、タイの現在の重要な政策的課題の一つである潜在的優位性を持つ産業の発展促進という目的のためには、市場メカニズムに依存する政策だけでは十分とはいえ

¹³ 市場の失敗が生じる例として、①技術や経験の産業内他企業への漏出等動学的規模の経済が働く場合、②産業内の生産が増大することによって生産コストが低減するマーシャルの外部効果が働く場合、③国際的寡占市場が存在し、国内のレントが海外へ漏出して経済厚生が低下する場合、④収益を排他的に獲得するのが困難な研究開発投資が行われる場合が挙げられる（黒岩（2004）、藤森（1990））。

ず、産業選択的な産業政策の有用性は高いように思われる。言い換えれば、現政権が掲げるようなターゲット産業の育成を促しつつ、産業構造の高度化を推進するためには、これまでのように市場メカニズムを重視し民間活力を十分に活用する中立的な産業政策をベースとしつつも¹⁴、政府がより積極的にこれら産業の育成に向け誘導していく政策も加味していく必要があるように思える（下村（2004））。プラユット政権が育成対象としている産業の中には、自動車や電子機器等過去に育成対象として検討された業種も含まれているが、例えば自動車については次世代自動車、電子機器についてはスマート・エレクトロニクス等、より技術集約的で規模の経済性が強く働く分野が挙げられている。これらの産業の育成にはインフラや制度等に加え、資源をスムーズにこれらの産業へと誘導していくような、より積極的な政府の関与を必要としているように思える。

クラスター政策との関係で論じれば、政策上は自動車や電機・電子機器等産業をベースとしつつも、関連する多種多様なサポーティング業種も含むという意味で、伝統的な産業政策のように必ずしも一種類の産業を対象としたものではない。また、クラスターの生成要因は産業特性に依存することはなく、規模の経済や集積の経済を持つ技術の種類に依存することが指摘されており（Rodriguez-Clare（2007））、産業そのものよりも、これら技術に対する支援が中心であるべきことを意味する。言い換えれば、クラスター理論に基づけば、貿易理論程には産業の発展は天然資源・生産要素賦存やそのた外的な制約を受ける余地は小さく、技術基盤が整えば、クラスター生成を通して如何なる産業でも発展しうる可能性が存在することになる。

多くの理論的根拠が示す通り、クラスターを活用した産業発展を図るのであれば、より積極的な政府の役割も必要とされることになる（Porter（2007）、Pessoa（2011））。Porter（2007）は、クラスター発展の促進のための政府の介入の必要性を指摘しつつも、それは業種横断的な政策であって、クラスターの特性に関する情報の収集、企業間連携の促進、クラスター内の公共財的な資産（大学研究センター、テストセンター等）への協調した投資等、主に企業や大学・研究機関の間の協調を促進するような介入を行うべきであると主張している。

しかし、ある程度の革新能力が形成され、既存クラスターの高度化が主要な目標となる先進国のクラスターとは異なり、技術基盤が貧弱な中、労働集約型から技術集約型への速やかな大転換が求められる新興国・途上国の場合、それだけでは不十分のように思える。Hausmann and Rodrik（2003）が論じたように、途上国の企業は、新規分野に進出する際だけではなく、既存製品を製造する場合でさえも、主に海外の既に存在している生産者から技術を導入し、現地のニーズに合うように手を加える試み・実験が必要になる。このような試みはコストがかかる作業である一方、成功してもその情報は同一産業内の他の企業にも不可避免的に流出してしまうため、利益の全てを手にする事ができず、このような試みに着手しない可能性が生じる。

このような情報の外部性が存在する場合、補助金や保護等産業を選択した政府の介入が必要になるだろう（Rodrik（2004、2008））。そもそも起業・革新インセンティブが生じない状況下では、産業やクラスターの発展も望めない。つまり、単に業種を特定しないより横断的なクラスター育成政策だけではなく、選択的な産業政策も組み合わせしていく必要があるように思われる。

更に、タイのように長期にわたって自由化・開放政策を維持し、グローバルな経済システムに深く組み込まれた経済においては、現在の比較優位に基づく資源配分圧力が非常に強く働く可能性が高い

¹⁴ 例えば 2.3.1 の自動車産業のように、保護が開始された時点で既に民間組立企業の競争が十分確保されていた事例もある。

が、そのような中でまだ顕在化していない、潜在的な比較優位を現実化させるためには、それなりに強力で効果的に機能する政府の政策的介入が必要とされているように思われる。

このような視点からタクシン政権の産業政策を考えてみると、同政権によるデュアル・トラック政策の下では、対外開放も同時に推進されたことにより、2000年代前半の米国の好景気や中国の高成長等対外経済環境に強く影響され、地場の技術力を高めるという内的な原動力やインセンティブが薄れてしまったことも、同政権の産業政策が十分に効果を発揮できない一因になったと考えられる。そのような意味で、政府、企業、大学等の各主体が一致団結して共通の目標の達成に向けて行動するよう、より強力な政策的誘導を図るべきであったのではないかと考えられる。

2.4.2 政府の失敗と政策ツールの制約

選択的な産業政策を考える上で政府の失敗は避けて通れない課題であり、そのような政策の有効性について懐疑的な見方も存在する (Noland and Pack (2003))。そもそも、タイ政府にこのような問題を克服する能力があるか否かは不明であるため、このような産業政策は望ましくないという考え方もあるだろう。しかし、上記の研究結果が示す通り、政府が積極的に介入し、選択的に産業を育成する政策が一定の成果をもたらした事例が存在することも事実である¹⁵。石油化学産業のように政府主導型で成長軌道に乗った産業もあれば、自動車部品産業のように政府による保護や国産化を主導する政策により一定の成果がもたらされた事例もある。

選択的な産業政策を実施する際、具体的な政策内容以外に、慎重な検討を要するのは、どのような産業をターゲットにするかという点と、いかに政府の失敗を回避するかという点であろう¹⁶。

前者については、タイ政府自身が民間セクターと密接に対話しつつ、当該産業の将来の優位性について、現在及び将来のコストを考慮しつつ、慎重かつ十分に検討して決定すべきことである。先述のとおり、タクシン政権ではこの点が必ずしも十分ではなかった。政策の便益とコストについてはどのような時間軸を基準とするかによっても評価の判断が分かれることになるが、この点についてはより民主的なプロセスを踏みつつ判断することが要求されるだろう。

後者については、その主な原因として、黒岩 (2004) では、技術や消費者の嗜好等の正確な情報の不足、経済課題を分析し正しい政策を提示する政府の能力の制約、レントシーキングが指摘されている。これらの点に関連して、過去の政策事例が示唆することは、選択的産業政策を実施する際には、①官民の対話を密にし、民間側の要望を迅速に吸い上げ、また危機感を共有すること¹⁷、②政府が制度設計と運用について明確で統一的な指針を官民に示すこと、③各省庁間で協調して政策を執行すること、④政策の継続性が保証されること、⑤民間の業界団体からの圧力から独立していること、が必要であり、これらの条件が整えば、政府の失敗の可能性も軽減される可能性があるように思われる。

¹⁵ 産業政策自体、アジア通貨危機後、官民癒着の温床であり危機の根源と非難されたが、Stiglitz

(2001) は、アジアの成長過程において、市場の失敗への対処という点で有効であったこと、特にルールに従って政策金融や産業保護を実施した国は汚職や経済的歪みが抑制されておりその後の成長基盤となったこと、アジアで高成長を達成した国に共通しているのはいずれも産業政策を採ったということ

(特に金融市場への介入によって輸出企業、中小企業、特定産業への融資を拡大)、米国でさえも農業生産性向上、通信網の整備、関税の設定、金融市場への介入等を採用したことを指摘している。

¹⁶ 言うまでもなく、自動車部品産業の事例が明確に示すとおり、国内の市場が拡大し、産業が成長軌道に乗るタイミングで、このような産業政策は順次解除されなければならない。

¹⁷ 他方、官民の距離が近くなりすぎると汚職やレントシーキングのリスクが高くなるため、両者の適切な距離感を保つ必要があることに注意する必要がある。

上記①に関しては、Rodrik（2004）は、産業政策とは官民が戦略的な協調を行い、コストや機会を見つけ出す「発見のプロセス」であると述べているように、産業政策の根幹をなすものと言える。プラユット政権下でも、各優先課題について官民の代表による政策対話を実施するようなメカニズムが構築されており、政策を策定・実施する上で、より実効力のあるものとなることが期待されている（図表 2.4）。

図表 2.4：政府の経済課題に関する官民による委員会メンバー

運営委員会名	政府側メンバー	民間側メンバー
1. 革新・生産性改善委員会	ピチュート科学技術大臣	カン・サイアムセメントグループ社長兼CEO
2. 投資促進 ・インフラ開発委員会	アピサック財務大臣	チャーシリ・バンコク銀行頭取
3. 中小企業振興・起業委員会	スウィット商務副大臣	スパン・タイ工業連盟会長
4. 職業開発委員会	ダボン教育大臣	ルーンローテ・サイアムセメントグループ上級副社長
5. 経済基盤・市民開発委員会	アヌボン内務大臣	タパナ・タイピバレッジ社長兼CEO
6. 観光・MICE促進委員会	コープカン観光・スポーツ大臣	カリン・タイ商工会議所副会頭
7. 海外投資・輸出促進委員会	アピラディ商務大臣	サナン・Srithai Superware PCL社長
8. 産業クラスター発展 ・タイS字カーブ委員会	アチャカ工業大臣	プラサート ・PTT Global Chemical CEO
9. 法規制改正・改革委員会	ウィサヌ副首相	カン・サイアムセメントグループ社長兼CEO
10. 農業近代化委員会	チャチャイ農業・協同組合大臣	イサラ・タイ商工会議所会頭
11. 基礎教育 ・指導者育成委員会	ダボン教育大臣	スパチャイ・True Corporation PLC CEO
12. 歳入創出 ・歳出促進委員会	アピサック財務大臣	トス・セントラルグループCEO

（出典）各種報道をベースに筆者作成。

（注）肩書きは任命当時のもの。

上記②から⑤に関しては、一言でいえば政府の能力に関する点であるが、実際、前述の通り、タクシン政権の産業政策が効果を発揮しなかった重要な要因の一つは、政府と政治の間の関係や政府機構が抱える課題、つまり政府の能力そのものの問題であった。因果関係は不明だが、タイではこのような能力が備わっていないが故に自由主義的な政策が実施されてきたともいえる。しかし、タイが抱える構造的な問題を克服するため、これまで以上に政府による政策的介入の重要性が増しつつある現在、政府の能力の改善は喫緊の課題と言え、そのためには強い政治のリーダーシップが必要になるだろう。特に上記⑤に関しては、東（2000）でも指摘されているように、自動車産業育成の過程で、関税政策やモデル数制限等の政策が度々民間企業の圧力によって変更され、政策の一貫性が維持されていなかった時期もあった。成功した過去の事例において、なぜこれらの諸条件が満たされたのかが重要になるが、この点については今後更なる検証が必要になるだろう。

要約すれば、産業政策を一律に効果がない、もしくは負の影響をもたらすと判断するのは誤りであり、過去の事例を見る限り、その成否は国によって異なっていたのが実態である（藤本（1990）、太田（2003））。したがって、重要となるのは、各国の経済環境等に適合するように各国独自の産業政策

を構築するにかかっているように思われる。

現在のタイが産業政策を検討する際に注意しなければならない重要な点は、このような個別産業をターゲットとした産業政策の具体的措置を検討する際、WTO 協定との整合性について十分に検討する必要があるという点である。例えば、自動車部品産業の国産化率が 2000 年に禁止されたように、グローバルなルールに組み込まれつつあるタイにとって、採りうる政策手段、特に貿易政策手段は 1990 年代以前に比べ大幅に制約されているのが現状である。

また、プラユット政権は、環太平洋戦略的経済連携協定（TPP）への参加にも大きな関心を示しており、現在は参加した場合の経済的・社会的影響について詳細な分析を実施している。TPP への参加は、企業のサプライチェーンを一層効率化させ、米国を中心とした新たな輸出市場の獲得の可能性も高める等、タイ経済に大きな利益をもたらす可能性がある一方、同協定は日米先進国主導で最先端の経済ルールを例外なく参加国に適用し、域内の高い水準の自由化を目指しているため、本稿で論じているような産業高度化に向けた施策を実施する上で WTO 以上に大きな政策的制約を課す可能性がある。TPP への参加問題は、上記のような二つの相反する側面を持つためタイ政府も難しい選択に迫られることになるが、TPP 協定が持つ多面性を考慮しながら、より慎重に検討していく必要がある。

2.5 プラユット政権下における産業育成政策の課題

本節の最後に、プラユット政権が打ち出している産業育成政策、特にクラスター政策が抱える課題について言及する。ただし、既に述べた通り、政策の詳細は未公表であるため、現時点で詳細な評価は行うことは不可能だが、政策の柱・方向性に関していくつか課題とすべき点は既に明らかになりつつある。

2.5.1 クラスター政策の課題

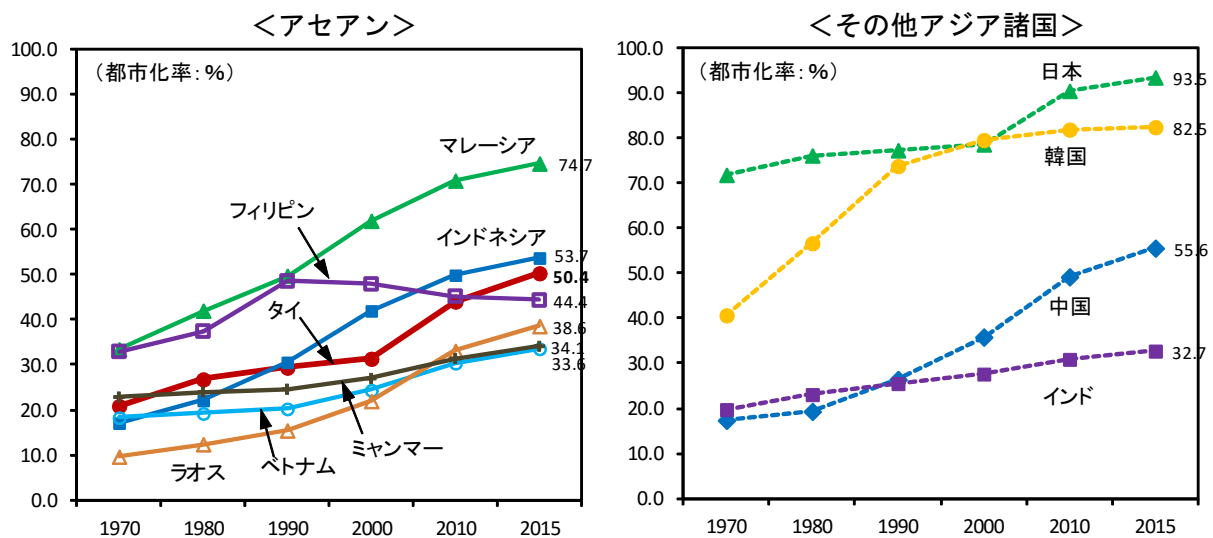
プラユット政権のクラスター政策は、対象業種に対象地域も組み合わせている点で、「空間」という側面が重要になっている。そして、地理経済学が示唆するような、集積に基づく規模の経済性という概念も切り離すことのできない要素である。それにも関わらず、これまで公表されている政策的措置は、税制や関税上の優遇措置に関わるものが中心となっており、その前提・基盤となるべきインフラ政策や中小企業政策等の政策との関連性が明確ではないことである。

産業クラスターは一般には、中核となるべき産業と周辺産業（サポーティング産業）から構成され、ある特定の空間内における企業集積を活かしたこれら企業間の相互のネットワークの存在が中核となっている。このようなネットワークの構築には2つの検討すべき要素があり、その一つは通信、運輸、ロジスティクス等のハード・ソフトのインフラの存在であるが、どのようにクラスター内のインフラを整備し、また現在タイ全土に展開しようとしているよりマクロのインフラ政策とどのように連携させていくのが明確になっていない。前者はクラスターの存立のために不可欠な基盤要素であり、後者はクラスターの発展インセンティブを誘発する要因である。このようなインフラ政策とクラスター政策との一貫性を確保することが政策の成否を握ることになるだろう。

上記後者に関連して、タイは他の先発のアジア諸国に比べ、都市化の発展が未成熟の段階にある。図表 2.5 はアジア主要国における都市化率（都市人口の総人口に占める割合）を比較したものである。ここで用いた統計では「都市」の定義が各国独自の定義に基づいていること、また各国における農業部門の重要性の相違等が影響してくるため、必ずしも単純比較はできない点に留意する必要があるが、

タイの都市化は日本や韓国に比べて大幅に遅れているだけではなく、他のアセアン諸国と比べても、ライバルのマレーシアや後発のインドネシアよりも低い。勿論、首都のバンコクのみ取り上げればかなりの都市化が進んでいると言えるが、タイ全体としてみれば、地方都市の発展は依然として未発達なままである。地方における雇用吸収や、地方とバンコク等大都市との所得格差の縮小にも貢献しうる地方都市の発展のためにも、各地域の特性を活かしたクラスターの育成は有用であると思われるが、その成功のためにもバンコク等大都市とこれら地方都市（クラスター）の物理的なリンクは不可欠であろう。

図表 2.5：アジア主要国における都市化率の比較



(出典) 世界銀行「世界開発指標」

もう一つの要素は、クラスター内におけるサポーティング産業の要となる技術力のある中小企業の育成政策との一貫性である。現政権下で新たに打ち出されている中小企業関連の政策の中心はベンチャータイプの独立志向の強い中小企業の育成や、不況に苦しむ中小企業の救済のための資金的支援である。つまり、中小企業の育成はあくまでも雇用創出や国内需要喚起が政策目的になっており、外資企業をはじめとする大企業との連携という組織的な観点は無視されている。これはタクシン政権の時にも共通にみられた特徴であり、同政権では都市中小企業も政権の支持基盤の一つであったためポピュリズム政策としての性格が強く、クラスター政策が効果を発揮しなかった原因の一つであるとの指摘もある (Lauridsen (2008))。したがって、クラスター育成政策との関連性を高めるという視点からいえば、やや古いタイプの中小企業政策に属するかもしれないが、サポーティングタイプの下請け形態の中小企業の育成支援も必要とされているように思われるが、そのためにはまず中小企業側の技術能力の向上が必要になるだろう。その際には大企業側の需要とマッチするような技術獲得が必要になるが、そのための情報共有や技術向上に向けた企業間の協調を促すための積極的な介入が必要となるだろう。言うまでもなく、このような中小企業の育成のためには、産業が必要とする人材の育成も必要不可欠になるため、このような政策も常にセットで実施される必要がある。

しかし、仮に中核産業とある程度の技術力のあるサポーティング産業がクラスター内に存在していたとしても、それら企業によって、互いに補完的な役割を担う様々な新規分野への大規模な投資が協

調して同時に行われなければ、クラスターの発展は見込めない。他方、民間にこのような協調を促す何らかの制度・組織がなければ、このような投資が実現する保証はなく（協調の失敗）、政府の介入の余地が生じることになる。

同様に、クラスター内における企業と大学・研究機関等とのイノベーションに係る協調関係の促進についても政府が積極的に関与する余地がある。この点については、既述の通り、タクシン政権でクラスターを通じた高度化が成功しなかった重要な要因の一つとして指摘されており、大学・研究機関側が産業界のニーズを反映しつつ研究開発を行い、また企業側も受け身にならず、自らの革新能力を高め、大学・研究機関側にインプットできるよう、双方の意識を変えるための何らかのインセンティブの賦与が必要になるだろう。特に、タイ企業の R&D 支出の低さを鑑みると、大学・研究機関と企業の間で単なる研修やコンサルタントサービスの授受を行うだけでなく、協調して R&D への支出を拡大させていくための強い政府介入が重要になるだろう。

更に、クラスター政策全体のデザインとして、資源制約がある中、効率的に政策効果を発揮するため、育成の順序付けとクラスター間の関連付けについても考慮に入れるべきであろう。あくまでも仮想的な事例に過ぎないが、まず既にある程度の産業基盤が構築されている自動車・同部品クラスター（次世代自動車）に注力し、電機・電子関連産業への需要を高めつつ、電機・電子クラスター（スマート・エレクトロニクス等）を育成、次なるデジタルクラスター創造の基盤を創る等、クラスター間の体系立った育成が求められているように思われる。つまり、あるクラスター産業への需要を創出しつつ、同時に当該クラスターをまた別のクラスターへのインプット（供給）として活用するといった、需要と供給の連関性を生み出していくということである。

また、この例では、次世代自動車に需要があることを前提にしているが、国内需要の存在が一つのキーポイントになるであろう。勿論、輸出拡大という選択肢も存在するが、最先端産業では主な輸出先は先進国になる可能性が高く、競争力という点で劣ると考えた方が現実的であり、まずは国内市場である程度の販売を増やし、そこで経験と競争力を身につけた後、海外へ進出していくというパターンを辿る可能性が高いと思われる。過去の事例を見ても、産業保護・育成が失敗する大きな要因の一つは、国内市場の狭さ（需要の制約）であり、育成政策が順調に軌道に乗るためにも、産業発展の初期段階においてある程度の国内需要を確保しておくことが必要と思われる¹⁸。

政策実施上の問題としては、クラスター政策は本来比較的中長期の産業育成の視点から実施されるべき政策にも関わらず、政府の発表によれば、2016 年末までに申請し、2017 年中に事業を実施しなければならず、実際には短期的な景気刺激策の側面が強い¹⁹。また企業が長期のビジネスに関わる決定を、このような短期間に決定するのは実質上不可能であるため、成長戦略と景気刺激策を切り離し、より現実的な運用に改める必要がある。

また、財務省及び工業省による投資促進政策とクラスター政策の関連性についても必ずしも明確ではなく、これらの政策の魅力・メリットが投資家に明確に伝わるよう、より体系的に示していく必要がある。

¹⁸ 例えば、上記 2.3.2 の石油化学産業育成の事例を見ても、そもそも同産業の輸入増大による貿易赤字解消が背景にあった通り、国内には大きな需要が存在していた。

¹⁹ 他方、国内政治上の観点からは、ソムキット副首相はタクシン政権時に経験したように、政党政治の下では政策の遂行が思い通りに行かなくなるとの判断から、2017 年中に予定されている総選挙前の軍事政権の下で政策を可能な限り軌道に乗せておくことを意図している可能性もある。

2.5.2 近代的なサービス産業の発展

現在のクラスター政策でターゲットとされるより高い技術を要する産業は、質の高いサービスの投入が不可欠になっており、またクラスター内外のサプライチェーンをより効率化・高度化させるためには、生産性が高く、効率的でより近代的なサービス産業の発展が不可欠である。言い換えれば、ビジネスサービスを中心とした産業の生産性は製造業の生産性にも大きな影響を与える可能性がある。更に、本稿第1節の議論からも明らかなように、マクロの観点からも、産業構造転換を促し、所得を拡大させつつ雇用を吸収可能になるという点で、成長促進にも寄与する可能性が高い。

しかし、タイのサービス産業の実態を見ると、第1節で示されているとおり、サービス部門の付加価値の割合は、1990年から2000年にかけて低下しており、高中所得国のトレンドとは逆になっている。また、サービス産業の生産性の伸びを見ても、第1節で見たとおり、2000年代後半以降の生産性の伸びは著しいものの、2000年代全般を通じて見れば、マレーシア等に比べ低いことが指摘されている（ADB（2015））。上記ADBの報告書においては、タイのサービス産業の生産性が低い理由の一つとして、サービス産業における外国投資規制の存在が挙げられており、特に通信、観光、メディア、金融部門において競争を阻害していることが指摘されている。このような投資規制の根拠になっている法律が「1999年外国人事業法」である²⁰。

外国人事業法はその前身となる外国企業規制法が1999年に改正され、タクシン政権下の2003年²¹に施行された法で、図表2.6に示されているとおり、3つのグループに業種を分類し、外国人に対する投資規制業種を設定したものである。この規制対象となる業種に製造業は含まれておらず、実質上サービス業に対する外資参入を規制するものとなっている。

同法の存在自体、昨今のタイの経済環境を鑑みれば時代遅れになっている感があるが、それはタイ政府も次第に認識しつつあるように思われ、サービス規制のベースとなっている第3種の規制対象から、商業銀行、銀行の駐在事務所、生命保険、損害保険の4つの事業を除外することを既に決定しており、また追加的に、駐在員事務所、地域統括事務所、民間もしくは政府契約事業等の3つのサービス関連事業を除外することを検討中である。

²⁰ 業種横断的な同法以外にも個別業法が適用されるケースも多く、同法だけがタイのサービス業への外国投資規制になっている訳ではないことに留意する必要がある。

²¹ タクシン政権下で最も利益を得ていて、政策推進の主体にあったのは、製造業ではなく地場のサービス大企業、特に通信、不動産・建設、エンターテインメント、メディア、銀行）だったと言われている。

図表 2.6：外国人事業法の概要

【第1種：特別の理由により外国人が営むことができない業種】

- ✓ 新聞、ラジオ放送、テレビ放送事業
- ✓ 稲作、畑作、園芸
- ✓ 営林及び自然林の木材加工
- ✓ 土地の売買 等

外国人による投資は禁止

【第2種：国家の安全、または伝統芸術、天然資源、環境に影響を与える事業】

- ✓ 国の安全に関するもの：武器の製造販売、国内輸送
- ✓ 伝統、芸術、民芸品に影響を与えるもの：古物、美術品でタイ国の芸術、工芸品の取引、等
- ✓ 天然資源または環境に影響を与える事業：砂糖さびからの精糖、塩田での風力製塩、等

閣議の了承に基づき商務大臣が許可を与える事業

タイ人が40%以上の資本株式を保有し(許可があれば25%以上)、タイ人が取締役の5分の2以上である必要

BOIの奨励許可や、タイ工業団地公団法等に基づく輸出目的の工業・商業の営業許可証を取得している場合には外国人の事業が可能

【第3種：外国人との競争力がまだついていない事業】

- ✓ 精米、米および穀物の製粉
- ✓ 養殖漁業
- ✓ 植林
- ✓ 合弁、ベニヤ板、チップボード、ハードボードの製造等
- ✓ サービス(会計、法律、建築、ホテル、観光、飲食等) 等

外国人事業委員会(注)の了承に基づき、商務省の商業開発局長が許可

外国人は100%出資で進出可能

(出典) 商務省、JETRO 資料を参考に筆者作成。

このような改正は望ましいものであるが、その一方で運用を強化しようとする逆の動きも頻繁に生じ、特に外国人の定義を既存の「出資比率 50%以上が外国人によるもの」という規定を「議決権ベースも含み出資比率 50%以上が外国人」に変更するという改正案が商務省より頻繁に提示されてきた。長年商務省によって認められてきたこのような定義の急な変更は、タイで事業を行う外国企業の経営を混乱に陥れる可能性が高く、新規の投資インセンティブを阻害することになる。このような修正の動きは、農村の草の根を支持基盤として成立したタクシン政権時（2002 年）、タクシン政権崩壊後外資優遇一辺倒の政策に修正が加えられた時期（2007 年）、プラユット軍事政権の誕生後の国民の支持確保が喫緊の課題になっている時期（2014 年）等²²、国内の政治的事情により内向きの政策が志向された時期に発案される傾向があり、タイの近代的なサービス産業促進に向けた一つの重大な懸案事項となっている²³。

また「名義貸し」のような違法とされる手法を用いて実質上外資が 50%を所有する形態で参入している事例も多く見られるようであり、このような実態を鑑みれば、基本的に開放というスタンスを取りつつも、地場のサービス産業を育成するために必要な措置を確保しておく方針に転換した方が望ましいように思われる。そうすれば、更なる生産性の向上を通じて、クラスター産業の発展に貢献すると共に、第 1 節で指摘したように、ようやく開花し始めたサービス産業の更なる生産性改善につながり、それはマクロ的にみた生産性向上にも大きく寄与することになるだろう。

²² ジェトロ・アジア経済研究所『アジア動向年報』各年版参照。

²³ その他、タイは、アセアン経済共同体（AEC）の下でのサービス分野開放コミットメントも他の国に比べ見劣りしていると言われる。

3.タイ産業の構造の高度化に向けた施策について

3.1 タイ産業の構造的課題への対応

前節でもみた通り、タイの現政権は、クラスター育成というツールを活用し、育成すべき特定産業のターゲットを具体的に定めつつ産業構造の転換を促す戦略を打ち出している。このような目標を達成するためには、市場メカニズムを重視し、民間の活力を十分に活かす政策をベースとしつつも、これらの産業に諸資源を適切に誘導していくためには、より産業選択的な政策も適宜組み合わせていく必要があると思われる。今後の支援のあり方として、特に産業クラスターの育成という観点で言及するならば、クラスター政策にインフラ政策やサポーターインダストリー育成を整合的に組み込んでいくという視点は不可欠である²⁴。本節ではそのために必要となるべき具体的な施策に言及しつつ、日本政府の協力の取り組みと課題について検討を行う。

3.1.1 自動車産業の高度化に向けた施策

以上を踏まえ、タイ政府がスーパークラスターに指定しており、タイにおける最大の産業ともいえる自動車産業を例にして具体的な産業高度化へ向けた施策について検討したい。

タイにおける GDP のうち自動車産業の占める割合は約 10%²⁵であり、非常に大きな割合を占める。また、図表 3.1 の通り、ASEAN の他国と比べてもタイは部品メーカーも含めた強固な産業集積がある。

²⁴ 日本で実施された経済産業省のクラスター政策については、クラスターに参加した企業が参加しない企業よりも生産性が向上しているという研究もあり一定程度の効果があると考えられる（岡室 2013 年に詳しい）。

²⁵ タイ自動車連盟による推計(2015 年)

図表 3.1 ASEAN 周辺国及び日本の自動車産業におけるサプライヤー数



また、図表 3.2 にある通り、今後 10 年間の自動車生産台数予想において、タイは今後生産台数の伸びが特に大きいと見込まれており、今後の産業構造の高度化においてもポテンシャルが高いと言える。

図表 3.2 日系カーメーカーによる地域別海外生産台数予測

(単位：千台、%)

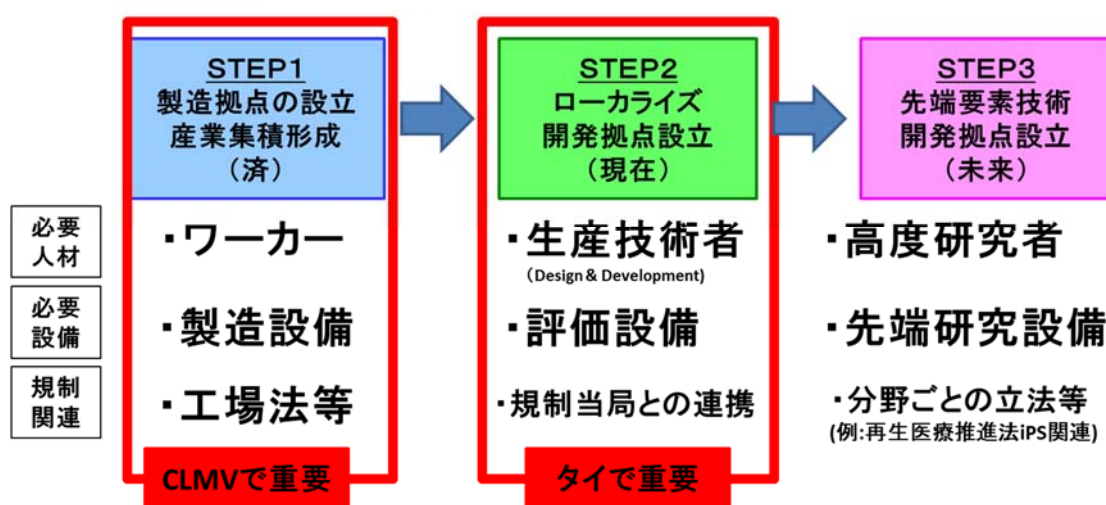
	2012/実績	2013/実績	2014/推定	2015/見込み	2020/予測	2025/予測
北米	4,254(26.9)	4,541(27.1)	4,600(26.3)	4,650(25.2)	4,770(22.8)	4,880(20.2)
アジア（中国）	1,850(11.7)	2,310(13.8)	2,730(15.6)	2,850(15.4)	3,460(16.5)	4,070(16.8)
アジア（タイ）	1,800(11.4)	1,850(11.0)	1,500(8.6)	1,900(10.3)	2,540(12.1)	3,260(13.5)
アジア（他）	4,851(30.7)	4,896(29.2)	4,940(28.2)	5,050(27.3)	5,290(25.3)	5,810(24.0)
欧州	1,484(9.4)	1,537(9.2)	1,620(9.3)	1,650(8.9)	1,930(9.2)	2,210(9.1)
中南米	1,235(7.8)	1,284(7.7)	1,690(9.7)	1,930(10.4)	2,540(12.1)	3,490(14.4)
アフリカ	249(1.6)	232(1.4)	300(1.7)	330(1.8)	390(1.9)	470(1.9)
大洋州	101(0.6)	106(0.6)	110(0.6)	110(0.6)	-	-
合計	15,824(100)	16,756(100)	17,490(100)	1,8470(100)	20,920(100)	24,190(100)

(出典) 総合技研株式会社「2025 年における自動車産業予測（2015 年版）」より。

次に、自動車産業における、クラスター政策、産業高度化インフラ政策、サポーターインダストリー育成がどのようにあるべきか、具体的に検討したい。

自動車産業の高度化を考える際、どのような Step を踏むべきか考えることは非常に重要である。タイの現状を考えるに、図表 3.1 を見ても分かるとおり産業集積が進み製造拠点としての能力は十分に備わってきたと考えられる。次のステップとして、図表 3.3 のとおり、現地新興国ニーズに合わせた開発に力点を置くことは合理的で・妥当な一歩と考えられる。タイ政府関係者の中には、一足飛びに、水素自動車開発や電気自動車のバッテリー開発等の個別要素技術開発を奨励すべきという意見もあるが。しかし、政策リソースが限定されている中では、まずは足下の開発技術を強化することこそが優先度が高く、未来のより先端な研究・開発技術に繋がるものと考えられるべきであろう。また、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム（CLMV）を市場としてのみ見るのではなく、CLMV との連携強化による地域としての産業競争力向上を図ることが、今後インドやインドネシアが台頭する世界では重要である。この観点から、労働集約的な工程は積極的に CLMV へ出していくことが望ましい。更には、メコン地域がグローバルバリューチェーンにきちんと位置づけられるようにすることがこの地域が、中期的に繁栄していくために必要不可欠である。

図表 3.3 産業高度化に向けた 3 STEP



(出典：在タイ日系自動車メーカーへのヒアリングをベースに筆者作成)

図表 3.4 次世代自動車産業育成に必要な具体的な施策例

(出典) 自動車メーカーヒアリング、マレーシア政府の自動車産業高度化戦略資料を参考に筆者作成

＜次世代自動車スーパークラスターの指定＞

- ☆国立次世代自動車 R&D 機関の設立
 - ・産官学の連携強化
- ☆自動車製造の高付加価値工程企業への投資優遇・税制恩典

＜自動車産業高度化インフラ整備＞

(開発力強化に向けた取組)

- －国立の自動車試験所の設立（衝突実験・高速テスト・風洞実験等に対応）
- －民間における試験設備の導入・共有における補助・輸入免税
- －研究開発税制の整備
- －特許・知財関係制度整備
- －開発拠点としての関連規制整備（規制機関との事業者の連携強化）
 - ・排出試験や路上実験走行に関する規制の手続き簡素化等
- －研究開発試験車の輸入税・物品税の減免（開発試験車カテゴリの導入）
- ☆外資製造事業者の土地所有許可、ビザワークパーミット取得支援
- ☆水・エネルギー・電力の安価で安定的な供給

(次世代技術への対応)

- －新技術普及のための市場創出施策²⁶（物品税の減免、次世代車購入補助金等）
- －電気 or 水素自動車のための充電 or 充填ステーションの整備
- －自動運転実証試験のためのセンサー整備、関連法の整備
- －1 トンピックアップトラックへの税制優遇等の維持
- －HV/EV 市場創出のためのタイ以外からの部品の輸入に関する物品税減免
- －HV/EV 自動車の簡単な組み立てに関する関税撤廃等の施策

＜サポーティングインダストリー育成＞

- －IT 化への対応支援
- －エンジニアの育成、社会的ステータス改善
- －ASEAN のワーカーのタイにおける研修
- －タイの大学工学教育向上のための日本へのタイ人受入れ研修サポート
- －タイの自動車産業競争力強化のため CLMV の自動車産業向け労働者の短期トレーニングビザ創設
- －鉄鋼高炉建設
- ☆はタイ政府において実施済のもの

²⁶ ただし、新規市場創設のみに重点を置き、現在タイの自動車産業の大きな収益源となっているピックアップトラック等の主力製品については税制優遇を維持しなければ、逆に企業の新規投資意欲を削ぐ可能性があるので注意が必要である。

3.1.2 次世代自動車開発促進政策の例

例えば、タイ政府が次世代自動車開発に向けスーパークラスターを特定産業として指定する場合、同時に、インフラ整備策、サポーターティングインダストリー育成施策を同時に講じなければクラスター政策の効果は極めて限定的なものとなる可能性が高い。逆に、クラスター、インフラ、サポイン政策を両立させようとすれば相当の設備投資・政策資源が必要となるため、慎重に特定産業分野のターゲットを絞り、集中的に資金・人材・設備を投入する必要がある。

具体的に、次世代自動車開発スーパークラスターを指定する場合に同時に実施すべきと考えられる施策を書きだしたものが図表 3.4 である。タイ政府においては図表 3.4 に上げられている施策のうち、中立的産業政策の部分（投資優遇・税制恩典、水・エネルギー・電力関連等）だけが実施されており、最終的な政策目標の達成に向け十分な効果が見込めない可能性がある。そのため、タイ政府は中立的産業政策に加え、次世代自動車の市場創出、国立次世代自動車 R&D 機関の設立や、電気充電ステーション、など包括的な形の支援を検討することが必要である。

3.1.3 次世代自動車バリューチェーンのミッシングリンク解消（クラスター政策以外で政府の積極的関与が望まれる分野）

更なる自動車産業高度化には、自動車産業バリューチェーンのミッシングリンクとなっている①製品開発力の強化、②電装部品のソフトウェア開発・実装等の高付加価値工程の現地化、③鉄鋼部素材の大元である高炉の建設④インフラ基盤の安定性、⑤ダウナー開発、が必要である。

① 製品開発力の強化

図表 3.4 で示されているように自動車産業の高度化を技術的な側面から見ると、最初のステップでは製造拠点として製造設備をワーカーがきちんと操作し、正確にきめられた品質の製品を作り上げることが求められる。この段階を超えると、次にもとめられるのは製造拠点及び新興市場からの近接性を活かした製品開発能力の強化が産業高度化のステップである。現地開発能力強化のためには、①IT 知識を持ち製図や設計ができる技術者の育成、②開発した製品の性能を正確に評価するための試験設備の整備、③開発拠点としての関連規制整備が必要となる。

②高付加価値工程の誘致・育成

製造拠点として発展しているタイだが電装部品のソフトウェア開発・実装等の高付加価値工程は現地化されておらず、このような分野については、特定産業として積極的に政府が関与して誘致・育成を行うことが産業高度化のために効果的であると考えられる。

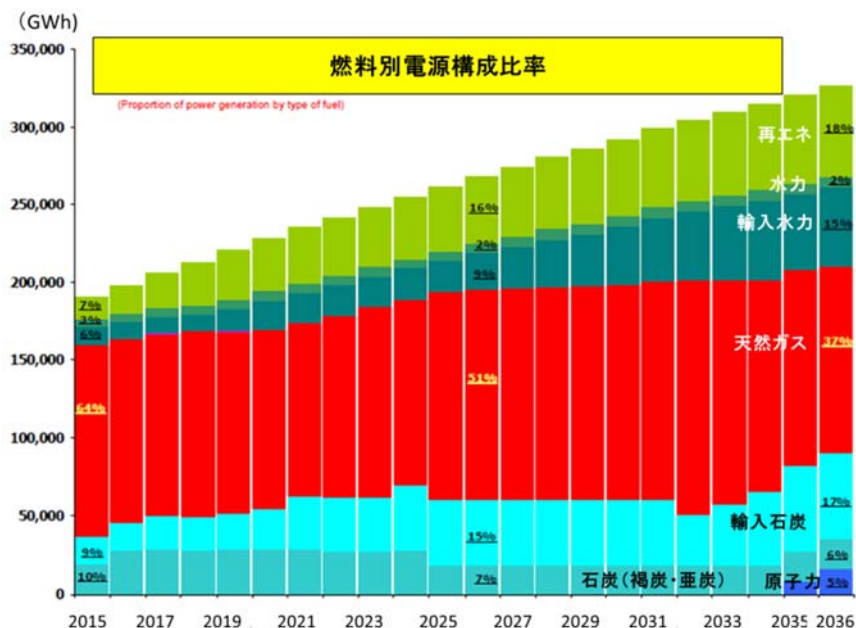
③高炉建設

巨大な産業集積を形成するタイには、バリューチェーンの大元である高炉が存在しない。そのため、鉄鋼・スラグを輸入しタイにおいて加工する形をとっているが、一貫生産できないと非常に効率が悪く、これは川下の自動車産業や電機産業の競争力にも影響を与える。タイにおける鉄鋼の需要量は 2,000 万トンであり、高炉 1 つ 1,000 万トンの生産量と考えても、高炉をタイに建設することは合理的と考えられる。

④インフラ基盤の安定性

製造業の発展のためには、水・エネルギー・電力等の安定的で安価な供給や効率的な物流網の整備が必要不可欠である。エネルギーの安価な調達や発電源の多様化が非常に重要である。特に、タイエネルギー省による電源開発計画（図表 3.5）によれば、ガス火力発電所の割合を引き下げ、高効率な石炭火力の導入をどれくらい進められるかが試金石になる。

図表 3.5 PDP2015（2015-36）発電電力量と電源構成比率見込み



（出典：タイ政府公表の電源開発計画より）

⑤ダウエー開発

アジアの自動車産業においては、インド・インドネシアにおいて目覚ましい発展を遂げており、メコン地域大で形成されつつある自動車産業のバリューチェーンがインド・インドネシアに劣後し埋没しないためには、将来の適切なタイミングでインド・インドネシアまで含めた相互補完的なバリューチェーンを形成することが重要である。この意味で、ダウエー開発を進めることはタイにとって非常に大きな意味を持つ。

3.1.4 タイ産業高度化のための日タイによる具体的協力の概要

3.1.4.1 タイ産業高度化のための政策提言（15年9月）

在タイ日本国大使館、タイ経済社会開発庁、科学技術省、ジェトロバンコク事務所（以下、4者と記す）は以上で述べてきた、タイ産業高度化への問題意識から、高い技術力を持ち、タイへの研究開発投資に関心を持つ日系企業を対象に、3回のワークショップ²⁷（以後、イノベーションワークショップと記述する）開催及び20社以上からインタビューを行った。これらの取組を通じて、タイの産業高度化のために必要と考えられる施策をとりまとめ、佐渡島在タイ日本国大使、ピチュート科学技術大臣、アーコム NESDB 長官（当時）、保佐 JETRO バンコク所長により署名されたものが

²⁷佐渡島在タイ日本国大使、ピチュート科学技術大臣、アーコム NESDB 長官（当時）、保佐 JETRO バンコク所長が全ての会合に参加。

「タイ産業における研究開発及び人材育成に関する高度化についての共同政策提言」（以下、共同政策提言と記す。）である。この提言は日タイ両政府が共同で署名する形になっており、両国のこの分野に関する関心の高さが伺える。

イノベーションワークショップで議論された内容、共同政策提言の概要は以下の通りである。²⁸

研究開発拠点として有望なタイ

タイは①製造拠点からの近接性、②将来有望なメコン地域を中心に位置する、③政府との優遇政策・規制等に関する対話が比較的容易という理由から日本企業にとって非常に有望な研究開発拠点候補であることがわかった。

実際、イノベーションワークショップで発表した企業含め多くの企業が、開発拠点機能強化のためのタイへの投資を実施・計画しており、更にタイ人を中心とした開発を行うための人材育成計画を策定し始めている。

目指すべき発展の方向性

タイは、主要産業の上流から下流まで、また、大企業に加え中小企業を含めた裾野の厚い産業集積が存在し、製造拠点として発展してきた。タイの次なるステップは、タイにおける製品開発力を飛躍的に向上させることである。そのためには①試験・評価をタイで行えるようにすること、②次世代カーへの対応を進めること、③①、②を実行できる人材を育成すること、周辺国において労働集約的な部分を担う労働者を育成することである。

ハブ化の重要性

更に、タイが圧倒的な産業競争力を獲得するためには、ハブ化することが必要不可欠である。実際、今回参加した日系自動車メーカーからタイの自動車試験・評価、ピックアップ/HV/EV、人材育成分野についてハブ化についての期待が表明された。

タイがハブになった場合のメリットとして①製品開発ノウハウの蓄積、②日系企業からの研究開発関連の投資呼び込み、③マーケットニーズにあった開発力の向上、④価格競争力の向上、⑤人材育成の促進のために有益という点が上げられ、以上より、4者はタイが①製品開発、自動車試験・評価ハブ、②ピックアップ/HV/EV 製造・輸出ハブ、③メコン地域の人材育成ハブを目指すことは産業高度化への重要なステップであるという認識を共有した。

自動車試験・評価ハブに向けた熾烈な競争

自動車試験・評価ハブになるための競争は非常に熾烈である。現在、マレーシア、インドネシア等は自動車試験・評価ハブになろうと日系自動車メーカーにアプローチしている。マレーシアは最近国立の自動車試験・評価センターを設立した。ある日系自動車メーカーは現在ローカライズ開発のための試験をタイからマレーシアへ自動車を輸送し実施している。

更に、ある日系自動車メーカーによれば、「試験・評価ハブは地域に一つあれば十分である。もしインドネシアが地域の試験・評価ハブになれば、タイやインドやマレーシアには試験・評価機能はあまり必要なくなる。確かに現状タイにアドバンテージがあるが、これは熾烈な競争である。」という

²⁸ <http://www.th.emb-japan.go.jp/jp/policy/jointpolicy-remommendation-2016.htm>

声もあった。

克服すべき課題

多くの企業から聞かれたタイが研究開発拠点となるための課題は自動車・電機産業分野において、①製品開発に必要な試験・評価設備・制度が十分に整えられていないこと、②次世代カー（HV/EV）への対応の遅れていること③タイにおいて開発業務を行う生産技術者の質・量ともに不足していること、労働集約的な部分を担う周辺国の労働者のレベルが十分でないことである。

以上の議論から、以下のような具体的な政策が提言された。

具体的な政策案：製品開発、自動車試験・評価ハブに向けた協力

製品開発、自動車試験・評価ハブとなるために、タイは日本と協力し、以下のような方向に進むよう奨励された。

- ・ 国立の自動車試験所の設立（衝突実験・高速テスト・風洞実験等に対応）
- ・ 民間における試験設備の導入・共有における補助・優遇
- ・ 研究開発試験車の輸入税・物品税の減免（開発試験車カテゴリの導入）
- ・ 排出試験や路上実験走行に関する規制の手続き簡素化
- ・ 特許検索システム利用の促進

具体的な政策提案：ピックアップ及び HV/EV 生産ハブに向けた協力

ピックアップ及び HV/EV 生産ハブとなるために、タイは日本と協力し、以下のような税制等におけるインセンティブを率先してとるよう奨励された。

- ・ 1 トンピックアップトラックへの税制優遇等の維持
- ・ HV/EV 市場創出のためのタイ以外からの部品の輸入に関する物品税減免
- ・ HV/EV 自動車の簡単な組み立てに関する関税撤廃等の施策
- ・ 地元企業の能力向上を促進するための技術移転を促進

具体的な政策提案：人材育成ハブに向けた協力

4 者はタイのエンジニアの質・量ともに強化することの重要性、CLMV の労働者の人材育成が重要であることを共有した。このため、エンジニアの養成について以下のような、イニシアティブをとるよう奨励された。

- ・ タイの大学工学教育向上のための日本へのタイ人受入れ研修サポート
- ・ 高い能力を持ったタイ人がタイに戻って継続的に働く仕組みを創設
- ・ エンジニアの社会的なステータス改善
- ・ タイと日本、双方の留学生を増加促進
- ・ タイの自動車産業競争力強化のため CLMV の自動車産業向け労働者の短期トレーニングビザ創設

財政措置

- ・ 4 者は、基礎・高等教育システムを通して十分な研究者の数を確保することは、公的部門の重

要な役割であることを共有した。

- ・研究開発予算の増加及び資金活用が産業の高度化及び人材育成に不可欠である。

対話の継続

4 者は、中長期的なタイの産業高度化プラン策定のため、自動車部素材・サービス業・農業等、より幅広い分野において、関係省庁、日本企業や大学とともに、継続的な対話を行う重要性を認識した。

3.1.5 共同政策提言を踏まえての日タイ協力の深化・具体化

＜共同政策提言抜粋＞

○製品開発、自動車試験・評価ハブとなるために、タイは日本と協力し、以下のような方向に進

むよう奨励された。

- ・国立の自動車試験所の設立（衝突実験・高速テスト・風洞実験等に対応）
- ・研究開発試験車の輸入税・物品税の減免（開発試験車カテゴリの導入）

4 者により署名された共同政策提言は 2015 年 9 月末にプラユット首相に提出された。その後、タイ国立の自動車試験所の設立を具体化すべく、2015 年 11 月に日本自動車研究所とタイ工業省は林経済産業大臣及びアチャカ工業大臣同席の下、タイ国立自動車試験場設立に向けた人材育成協力覚書を締結した。

また、タイ政府による動きとして 2016 年 3 月 29 日にタイ国立自動車試験場設立に向け、工業省提出の予算計画（37 億バーツ（日本円で約 120 億円））が閣議承認された。加えて、11 月 R&D 試験車の輸入税・物品税の免除が閣議承認された（従前、中古車扱いで高関税だったものを免税）。

2015 年 3 月 4 日に行われた日タイ経済連携協定（JTEPA）ビジネス環境小委員会においては、タイ政府側から、本自動車試験施設の設立に向けたコンセプトデザイン、レイアウト等の検討のため、在タイ日本国大使館、JICA、タイ工業省をメンバーとするワーキンググループを設立する旨発言があり、第 1 回が 3 月 15 日に開催された。また、本自動車試験施設の設立に向けたマスタープラン作成に向けた JICA による基礎調査が 2016 年 6 月から開始され、自動車産業の高度化に向け着実に日タイの協力が深化している。

民間ベースでの開発拠点設立の動きとしては、図表 3.6 にあるように、ホンダがアユタヤ工場横に自社によるテストコースを設立（15 年 11 月着工）、日産が大型 R&D センターをバンコクに開所（16 年 2 月より稼働予定）する等の動きがあり、各社ともにタイでの研究開発能力を強化する動きがある。

図表 3.6：在タイ日系自動車メーカーの研究開発体制動向

企業名	R&D体制
トヨタ	2003年、Toyota Technical Center Asia Pacific (Thailand) を設立し、アジア地域（インドを含む）の嗜好を反映したアッパーボデーおよび専用仕様の開発を開始 - 後に、現在の Toyota Motor Asia Pacific Engineering and Manufacturing (TMAP-EM) となり、同社では、アジアの製造拠点の統括も実施。IMV（世界戦略車）の開発も一部タイで行っている。
ホンダ	2005年、Honda R&D Asia Pacific (HRAP) を設立し、アジア・大洋州地域向け自動車の開発、現地調達部品の開発、製品企画等を実施 - ラヨーンに自社テストコースも建設（2015/11着工）し、現地仕様の開発・設計機能を強化する方針
三菱	現地の研究開発（R&D）機能を強化するため、東部チョンブリ県ノンケム郡にテストコースを建設すると発表（2014年）。投資額は5億バーツ超で、2015年5月に開所。
日産	2003年、Nissan Technical Center South East Asia (NTCSEA) を設立し、車両設計、域内開発サポート等を実施 - 今後NTCSEA内にテストコースや試験施設を新設し（13年8月に完成）、車両評価などの研究体制を整備 16年上旬に新しいR&Dセンターが完成
いすゞ	1991年、Isuzu Technical Center of Asia (ITA) を設立し、ピックアップトラックの研究開発、車両装置の設計、試作、実験、評価等を実施 - これまで日本で行ってきた製品企画なども順次現地化してきており、今後更なる現地化を推進
スズキ	2011年、四輪技術本部内に ASEAN TECHNICAL CENTER を設立し、アセアン地域内の効率的な生産体制の構築、現地調達率の引き上げに向けた現地製部品の比較・検討などを実施

（出典）各種報道資料より大使館作成

3.2 第3次産業強化のための施策

第一節の図表 1.5 が示すとおり、サービス産業については、90 年代、00 年代、00 年代後半と生産性が上昇しているとともに、就業者数も大きく増加していることがわかる。このため、タイのサービス産業強化はタイの経済成長にとって重要な要素と言える。

図表 1.8 の通り、タイは高齢化が日本よりも速いペースで進む。そして図表 3.7 の通り、更にこれらの市場は拡大する可能性が高く、医療産業の競争力強化は今後のタイサービス業の高度化に重要な役割を果たすことが見込まれるため、以下、医療産業の高度化について詳述する。

3.2.1 医療産業の高度化

図表 3.7 の通り、世界の医療市場は、2003 年から 2012 年まで毎年平均 7.4% で成長（2012 年には約 7.2 兆ドル）。今後、世界の 60 歳以上人口は、現在の 8.9 億人から 2050 年には 24 億人に増加（「世界人口白書 2011」）し、医療ニーズが拡大する見込みである。

図表 3.7 世界の医療市場の成長率

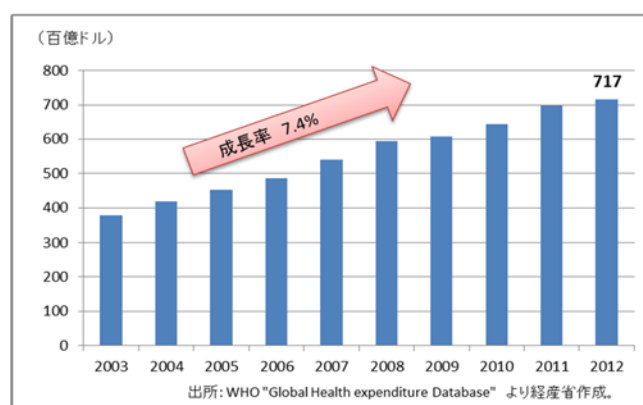
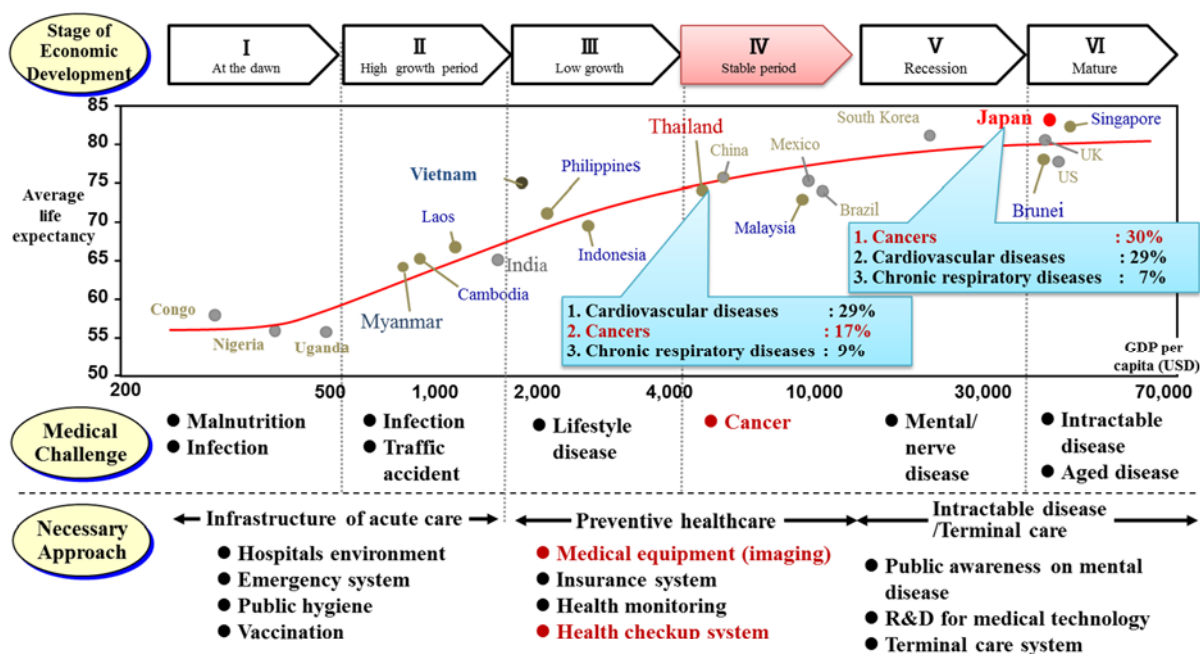


図 3.8 の通り、タイは 1 人あたり GDP が 6,000 ドルを超え、また平均寿命は 70 歳を越えている。これにより、死亡原因は従前の交通事故や感染症からがんなどの生活習慣病に移行してきている。

この流れは、他の新興国も経験することになり、新興国における生活習慣病分野の需要は増加することが見込まれる。タイがメディカルハブとなり新興国の生活習慣病対策の需要を獲得できれば、市場の大きさから考えても、医療はタイ産業の柱となるポテンシャルがある。

図表 3.8 平均寿命、1 人あたり GDP の推移と医療分野の課題



出典：経済産業省ヘルスケア産業課作成資料より

3.2.2 医療産業競争力強化政策の例

タイの医療産業競争力強化に向けて、「アジアトップレベルのがん・生活習慣病の診断・治療ハブ」を志向することが大きな方向性として考えられる。図表 3.8 にあるとおり、今後アジアにおけるがん・生活習慣病対策のニーズは爆発的に増えることが予想される。一方で、それらの診断・治療機能を持つ拠点は、アジアではシンガポールや日本に限られる。日本はアジアのハブとなるためには未だに国際化が不十分であり、シンガポールは診療・治療コストの増大により、アジアの多くの国からの診断・治療ニーズに応え切れていないのが現状である。

そんな中、タイは地政学的にアジアの中心に位置し元々観光客が多いこと、最先端医療技術を持つ日本との人材育成を中心にした良好な協力関係を持つこと、巨大な医療系グループが存在すること等を理由に、産業として大きく育つ可能性がある。

その際に必要なのは施策例をまとめたものが、図表 3.9 である。この中でも特に重要性が高いのががん・生活習慣病関連の医療関係者の人材育成である。感染症に比べ、がん・生活習慣病の診断・治療には使用方法が高度な先端医療機器や診断結果を正確に読み解く、医師の高度な技術が必要となる。この人材育成に関連した部分をどの様に支えられるかが、タイの医療産業が大きく育つかどうかの分水嶺になると考えられる。

図表 3.9 高度医療産業育成に必要な具体的な施策例

＜高度医療クラスターの指定＞

- ☆国立がん・生活習慣病 R&D 機関の設立
 - ・日系医療機関との連携強化が重要
- －医療機器メーカーの製造工場誘致への補助
- ☆高付加価値機器製造企業等への投資優遇・税制恩典

＜医療産業高度化インフラ整備＞

- －高度医療技術を持つ外国人医師に対する医師免許付与
- －メディカルツーリズム促進のためのメディカルビザの創設
- －臨床検査技師・放射線技師資格等の創設
- －高齢化社会到来に対応出来る、慢性期型施設の創設
- －美容（整形）専門病院の創設

＜サポーティングインダストリー育成＞

- －がん・生活習慣病関連の専門医、医療関係者の育成
- －先端機器に対応できる看護師・技師・コメディカル・物理士等の人材育成

3.2.3 メディカルトレーニングビレッジ in タイ構想の推進

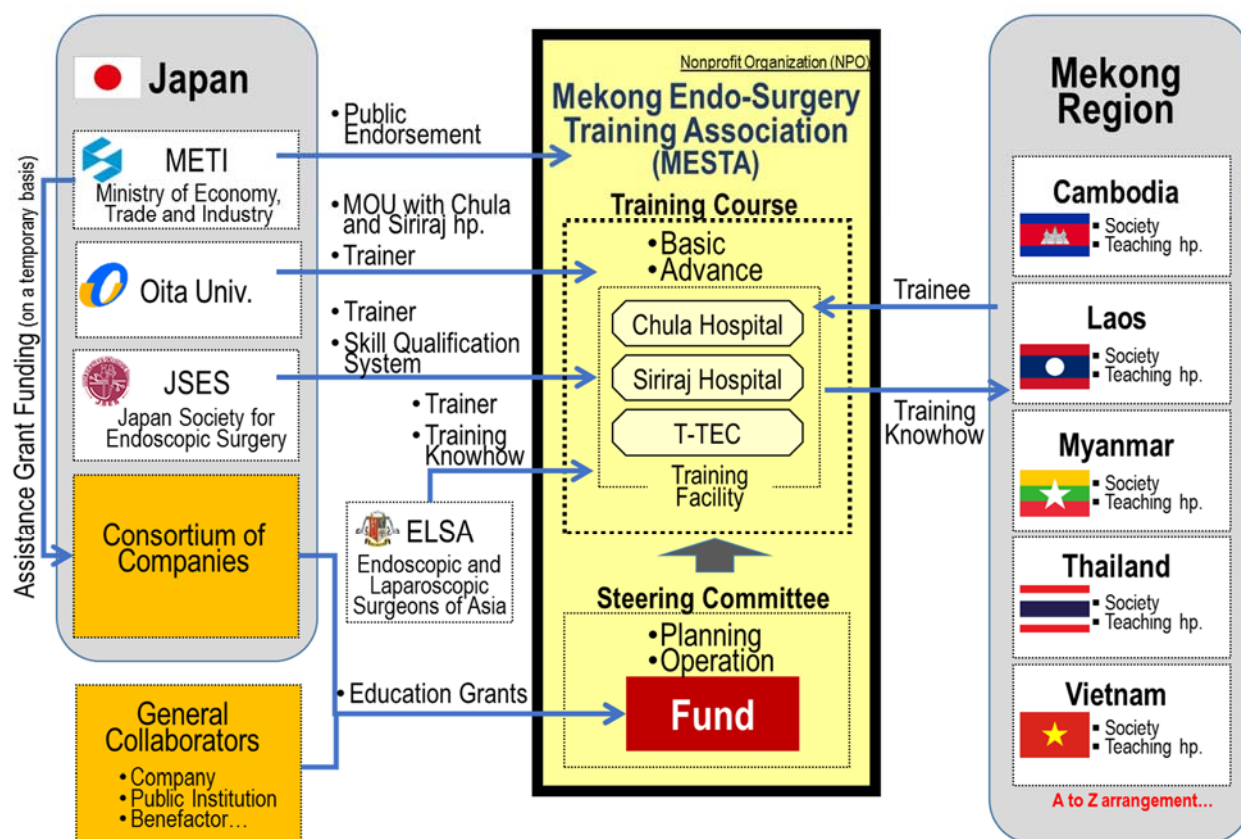
3.2.2 で述べたように今後新興国でも対応を求められるがんや生活習慣病対策においては、今まで以上に、医師の技術力の高さ、先進機器の活用が重要な役割を占める。そのため、医療関係者のトレーニングが重要である。厚生労働省や経済産業省が進めるアセアンの医療人材を日本と協力しながらタイで育成する（メディカルトレーニングビレッジ in タイ）という取組を進めることは非常に効果的であると考えられる。

具体的には、昨年 8 月に塩崎厚生労働大臣及びタイの保健大臣同席のもと協力覚書が調印された、名古屋大学の後藤教授がタイ国立がんセンターやマヒドン大学病院と進めるがん早期発見・診断センターの取組が大きな成果を上げている。

また、内視鏡外科分野においては、大分大学の北野先生がタイにおいて ASEAN の内視鏡外科の権威と連携して進める、Mekong Endo-Surgery Training Association（図表 3.10）は、経済産業省、日系企業、そして各国のメコン外科医が Win-Win となる事例である。このモデルは日本の外科学会との連携で、彼らが提供している技術認定制度(Skill Qualification System)をメコンに展開することで、安全で確実な腹腔鏡外科医を育てる、つまり日本の技術（日本のテクノロジーと医師のテクニック）のアジアへの浸透に貢献できるものである。

ただし、この取組を加速するためには医師法、ビザやワークパーミット等の関連規制をより柔軟にすることが求められる。

図表 3.10 Mekong Endo-Surgery Development Association の概要図



(出典：オリンパス社作成資料より)

3.3 農業分野の生産性向上施策について

農業はタイの就業者数の3割、GDPの1割を占める主要産業である。一方で、1. で議論した通りこれからタイが中進国から先進国に成長するためには、農業の生産性を向上させつつ、就業人口が2次産業、3次産業へ移動していくことが重要である。本章では、1次産業の生産性向上のために必要な施策の方向性について議論する。

現在タイからの国別輸出先は今まで先進国向けが多かったところ、現在では中国やASEANの国々等、新興国が輸出先として増えてきている。FAOによれば今後10年間で市場は2倍の200兆円になり、インド、中国、ASEAN等が大きな需要家になることが見込まれる。この先進国・新興国市場をどのように獲得するか、タイ国内の人口が減少に向かう中で、タイ農業の生産性向上の前提の議論として検討する必要がある。

加えて、タイ自国内の市場は人口減により縮小する方向に向かうため、新市場創造の観点から、トクホ制度の創設等により、健康食品市場を創出するといったことも考えられる。

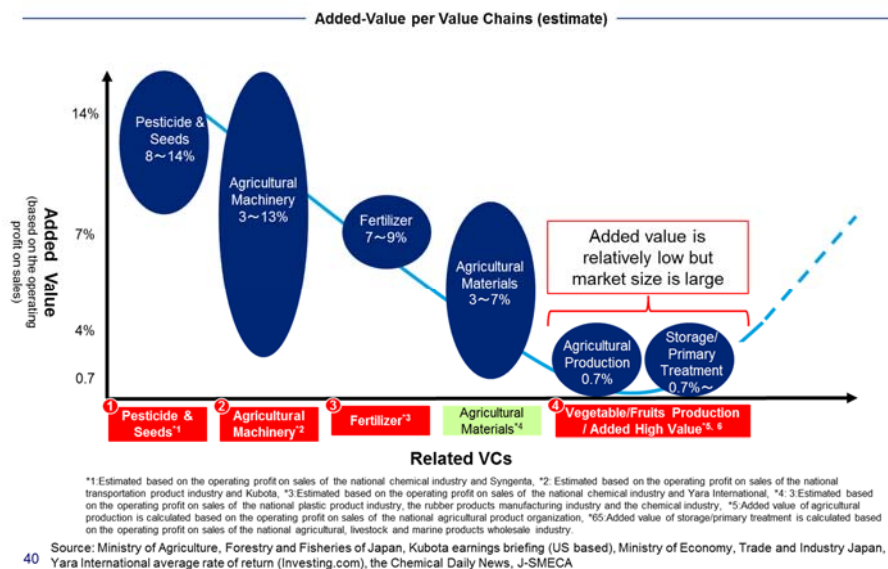
3.3.1 農産品開発力の強化と周辺産業の育成

図表 3.11 の通り、農業関連産業の付加価値はいわゆるスマイルカーブの形となるため、「当該産業のみならず、その隣接する第二次産業、三次産業を育成しいわゆる六次産業化を実現することで農業の高付加価値化を実現する」²⁹（メコン産業開発ビジョン）。以上に鑑み、今後の成長市場を見据えるならば、上記に加えて以下のような施策が考えられる

- ・農機、食品加工機器製造業の育成
- ・コールドチェーン物流、食品小売業、外食産業育成
- ・先進国、新興国への輸出力強化に向けた品種開発試験場整備
- ・農作業プロセスの機械化、農作機械の開発
- ・地球観測衛星・IT システムの活用促進
- ・タイ産ゴムの路盤材への活用など農産品の用途開発
- ・ファインバブル技術などの最新技術の導入
- ・トクホ制度の導入等によるタイ国内での健康市場の創設

以上のように、関連産業も含めた育成を含めて行うことで、タイの農業を強化し、更に強い輸出産業に育てることが農業の生産性向上に必要不可欠である。

図表 3.11 農業関連作用業の付加価値割合

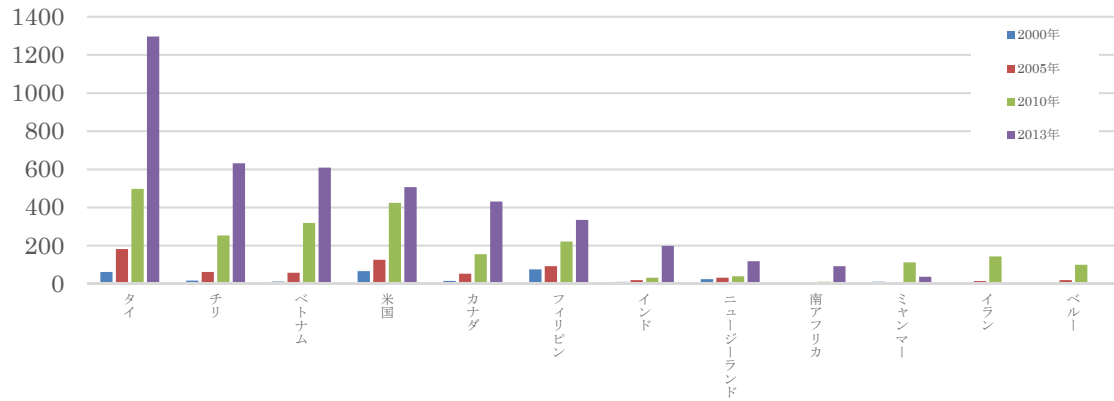


（出典）メコン産業開発ビジョン資料より。

3.3.2 物流網の整備

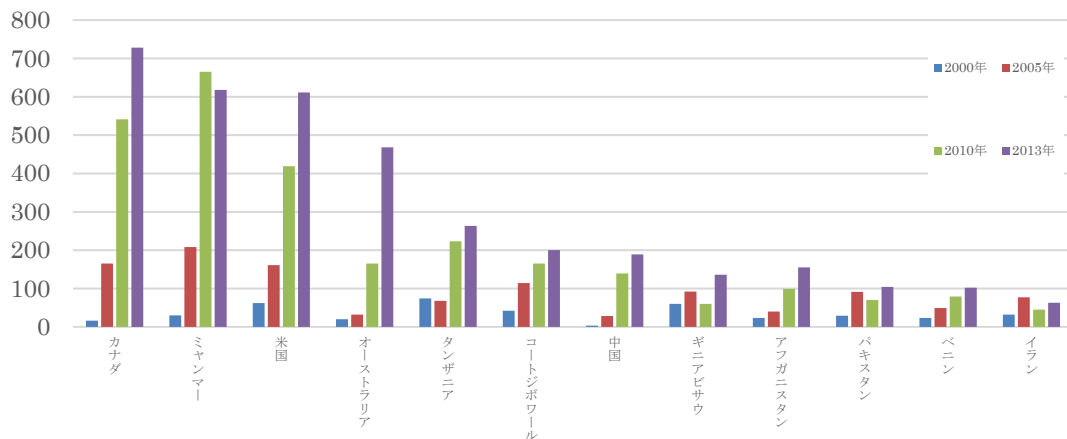
図表 3.12 の通り、付加価値の高い生鮮野菜・果物について、この 5 年間でタイから中国への輸出は倍以上に増えている。この中国への輸出増については原因を分析するのは簡単ではないが、ある物流業者からは中国の需要増加に加えて、2010 年前後から物流ルートが改善したことが理由として挙げられており、またコールドチェーンが整備されれば更に輸出が増加するポテンシャルがあるという意見もある。更なるコールドチェーン・物流網の効率化と言う意味では、ノウハウを持つ外資の導入も効果的であると思われる（現在は外国人事業法により規制がある。）。

図表 3.12 中国の野菜・果物の輸入先（単位 MM USD）



（出典：JETRO バンコクオフィス作成資料より）

図表 3.13 インドの野菜・果物の輸入先（単位 MM USD）



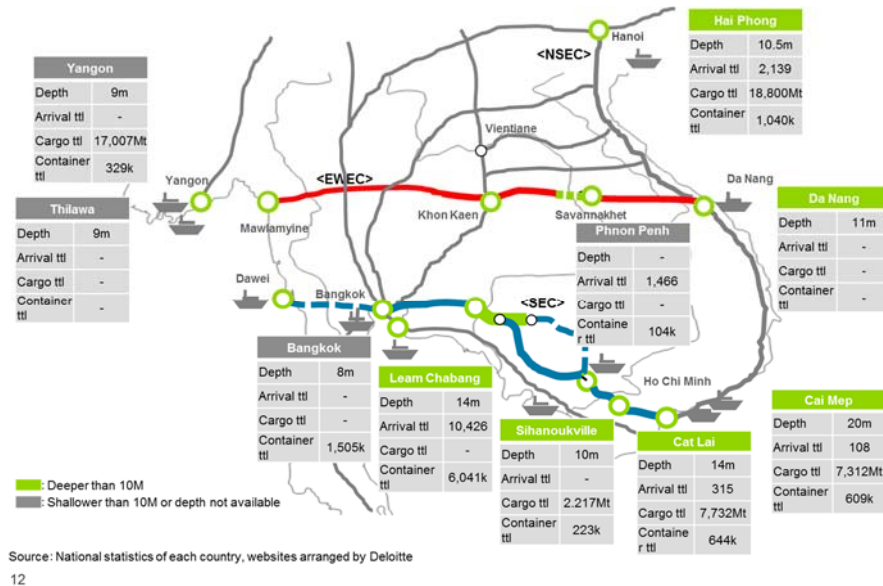
（出典） J E T R O バンコクオフィス作成資料より

図表 3.13 の通り、人口の多さ等から特に重要な新興国市場であるインドの生鮮野菜・果物の輸入先国として、ミャンマーが第2位に位置している。しかし、タイはベスト 20 にも入っていない。

例えば、ダウエー開発が進み、タイがインドまでのコールドチェーンを整備できれば、今後インドへの輸出は増加する可能性がある。このような中期的な戦略を持って、タイ・メコンのコネクティビティ強化を図ることが、タイ農業の競争力を強化させる。

昨年、図表 3.14 にあるように南部経済回廊のミッシングリンクであったつばさ橋（ネックルン橋）が開通し、バンコクからホーチミンまで1日で運ぶことが可能になった。更に、今後南北経済回廊についても進展が見込まれている。これらの取組により、中国・メコン市場へのアクセスが容易となり高付加価値農産品の輸出がより進むと考えられる。

図表 3.14 メコン地域のコネクティビティ整備状況



(出典) メコン産業開発ビジョン資料より。

3.4 更なる外資誘致に向けて

3.4.1 最大投資家である日本企業のビジネス環境改善要望

JETRO、在バンコク日本商工会議所（JCC）等が取りまとめた 2015 年下期 J C C 景気動向調査における、日本企業からタイ政府への要望事項（複数回答,図表 3.15）は、「景気対策（公共インフラ整備など）の推進」が 57%と最も多かった。次いで、「政情の安定」（57%）、「関税や通関にかかわる制度や運用の改善」（41%）、「治安・安全の確保」（40%）、「バンコク首都圏の交通インフラ整備」（40%）などとなった。

業種別では、製造業で「為替の安定化」（29%）、非製造業で「外国人事業法の緩和」（41%）、「ワークパーミット、ビザ発給に関する問題の改善」（29%）なども多かった。

これらの要望に着実に応えることが更なる日本企業誘致に重要である。

図表 3.15 タイ政府への要望事項

単位: 件数、()内は回答企業数割合(%)

前回 順位	今回 順位	タイ政府への要望事項	製造業	非製造業	全 体
2	1	景気対策(公共インフラ整備など)の推進	163 (58)	128 (56)	291 (57)
-	2	政情の安定	161 (57)	129 (57)	290 (57)
3	3	関税や通関にかかわる制度や運用の改善	124 (44)	84 (37)	208 (41)
-	4	治安・安全の確保	109 (39)	96 (42)	205 (40)
4	5	バンコク首都圏の交通インフラ整備	106 (38)	97 (43)	203 (40)
5	6	外国人事業法の緩和	55 (20)	92 (41)	147 (29)
6	7	為替の安定化	82 (29)	39 (17)	121 (24)
7	8	法人税など税制の運用の改善	60 (21)	47 (21)	107 (21)
9	9	ワークパーミット、ビザの発給に関する問題の改善	35 (12)	65 (29)	100 (20)
8	10	教育・人材開発の向上	62 (22)	35 (15)	97 (19)
10	11	タイと近隣国(CLMVやインドなど)を結ぶ物流輸送インフラの整備	36 (13)	49 (22)	85 (17)
13	12	FTA、EPA等経済連携の推進	51 (18)	32 (14)	83 (16)
12	13	通信インフラの整備	40 (14)	37 (16)	77 (15)
13	14	労働紛争の防止	60 (21)	10 (4)	70 (14)
10	15	洪水対策の着実な実施	40 (14)	23 (10)	63 (12)
-	16	渇水対策の実施	34 (12)	14 (6)	48 (9)
16	17	地域統括機能の立地促進(IHQ、ITC等)	17 (6)	27 (12)	44 (9)
15	18	外国人労働者の活用促進	20 (7)	21 (9)	41 (8)
17	19	知的財産権の保護	6 (2)	6 (3)	12 (2)
-	-	その他	3 (1)	3 (1)	6 (1)
合 計			1264	1034	2,298
回答企業数			281	227	508 (100)

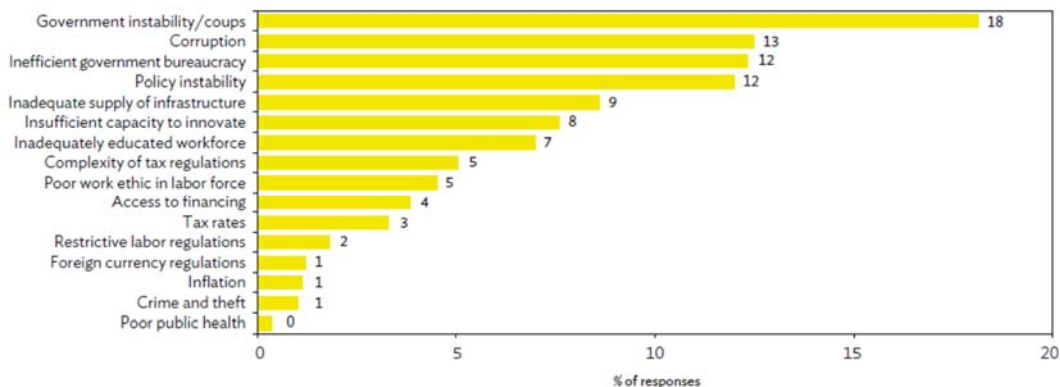
(出典) 在バンコク本人商工会議所所報 (2016 年 3 月号)

3.4.2 世界経済フォーラムによるタイでビジネスを行うための課題

図表 3.16 によればタイでビジネスを行う場合の大きな障害は、政府・政策の不安定性、汚職に加えて、イノベーション力の欠如、優秀な労働力の不足などがあげられておりこれらに対応することも更なる外資誘致につながる可能性がある。

図表 3.16

Figure 3.5: Most Problematic Factors for Doing Business in Thailand, 2014



Source: World Economic Forum (WEF). 2015. The Global Competitiveness Report 2015-2016. Geneva: WEF.

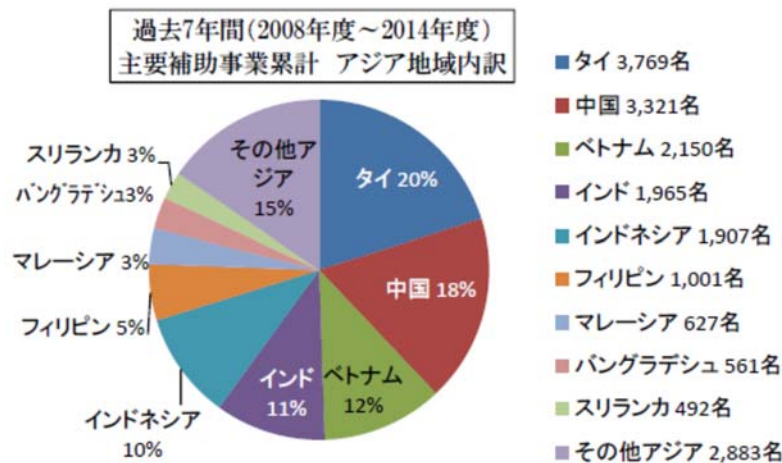
(出典: World Economic Forum 2015 より)

3.5 産業構造基盤の強化

産業構造基盤である人材育成(特にエンジニア、サービス、IT)は急務である。

図表 3.17 にあるとおり、タイからの研修生が最も多く中国を昨年から上回っている。HIDA 研修は、日本企業の意向を強く反映。日本にとってのタイの重要性は益々高くなっており、日本と協力して人材育成を行うことはお互いにとって重要である。

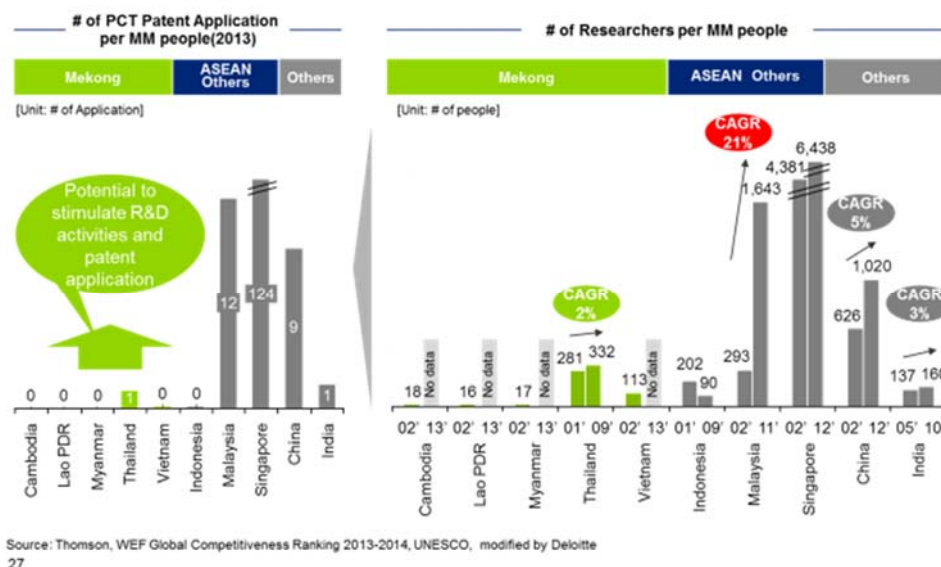
図表 3.17 HIDA の国別研修受入人数



(出典) HIDA 資料より

図表 3.18 を見ても分かるように、タイにおける、研究人材は不足しており、マレーシアに比べても大きく劣後している。人材育成についてもターゲットを絞った上で、より大きな政府による関与が必要ではないか。

図表 3.18



(出典：メコン産業開発ビジョン資料より)

結語

本稿では、第1節においてタイの産業構造のマクロ分析を行い、①産業構造を第1次産業から、第2次、第3次産業（特に第3次産業）へ重心を移動すること、②外資の参入を促進することが、産業構造の高度化において必要であることを示した。

第2節においては、タイの経済・産業政策の変遷と現在の政権における産業政策を分析し、タイ政府は、市場メカニズムを重視し、民間の活力を十分に活かす政策をベースとしつつも、より産業選択的な政策も適宜加えて行く必要があることを示した。特に、クラスター政策にインフラ政策やサポーティングインダストリー育成を整合的に組み入れていく重要性について論じた。

第3節においては、第1節、第2節を踏まえ、具体的な施策について議論するため、自動車産業、医療産業、農業に特に焦点を当て、具体的な政策提言を行いつつ、実際に進んでいる日タイの産業高度化戦略の状況・成果について示した。ここで明らかになったのは、現在タイ政府が打ち出している施策が、まだ十分に、インフラ政策やサポーティングインダストリー育成と十分に整合していないことと、この分野で日タイ政府は問題意識を深く共有し、協力を進めて行くことができるということが示された。

本稿の最も新規性がある部分は、無償協力をテコに日本の要望を実現することが難しくなってきた新興国において、日本が新興国においてどのような経済外交を展開すべきか示唆を与えている点である。

つまり、タイにおいて、「産業高度化」や「人材育成」をテーマとして、両国の協力事業が成功していることで示されるように、これからの新興国との経済外交は「相手国の置かれている状況を深く理解し、日本の産業政策と Win-Win の分野を特定し、リソースを投入、関連する課題を解決し両国の発展に繋げる」という形にシフトすることが効果的であると具体的な例を通して説明している。今回はタイのケースを取り上げたが、これは新興国の様々な産業発展段階、政策課題に直面する国ごとにカスタマイズし横展開できるものであると考えられる。

<参考文献一覧>

1. 池本幸生（1994）「タイの自動車組立産業と自由化政策」（谷浦妙子編『産業発展と産業組織の変化：自動車産業と電機電子産業』ジェトロ・アジア経済研究所 研究双書（No.443））
2. 黒岩郁雄（2004）「制度能力と産業政策」（黒岩郁雄編『国家の制度能力と産業政策』アジア経済研究所 経済協力シリーズ（No.206））
3. 太田辰幸（2003）「アジア経済発展における産業政策の展開」『経営論集』第56号、p95-106
4. 岡室博之、西村淳一（2012）「知的クラスター政策の国際比較と評価：中小企業のイノベーション促進の視点から」『中小企業研究センター年報2012 年版』pp. 3-17.
5. 外務省（2015）『新東京戦略2015』
6. 経済産業省『メコン産業開発ビジョン』
7. 下村恭民（2004）「産業育成手段の多様化を求めて－タイの経験が示唆するもの－」（黒岩郁雄編『国家の制度能力と産業政策』アジア経済研究所 経済協力シリーズ（No.206））
8. ジェトロ・アジア経済研究所『アジア動向年報』各年版

9. 末廣昭 (2000) 『キャッチアップ型工業化論 アジア経済の軌跡と展望』名古屋大学出版会
10. 東茂樹 (2000) 「産業政策－経済構造の変化と政府・企業間関係－」(末廣昭・東茂樹編『タイの経済政策：制度・組織・アクター』ジェトロ・アジア経済研究所 研究双書 (No.502))
11. 東茂樹 (2003) 「タイの金型産業－技術水準の向上と自動車産業への対応－」(水野順子編『アジアの自動車・部品、金型、工作機械産業－産業連関と国際競争力』ジェトロ・アジア経済研究所)
12. 東茂樹 (2004) 「国家の制度能力と産業政策－タイとマレーシアを事例として－」(黒岩郁雄編『国家の制度能力と産業政策』アジア経済研究所 経済協力シリーズ (No.206))
13. 藤森英男 (1990) 「アジア諸国における産業政策の意義」(藤森英男編『アジア諸国の産業政策』ジェトロ・アジア経済研究所 経済協力シリーズ (No.152))
14. 鷺尾宏明 (1990) 「現代タイの産業政策－産業投資奨励法の再評価－」(藤森英男編『アジア諸国の産業政策』ジェトロ・アジア経済研究所 経済協力シリーズ (No.152))
15. Asian Development Bank (2015). *Thailand. Industrialization and Economic Catch-up. Country Diagnostic Study.*
16. Charoenporn, P. (2012). “Thai Manufacturing at the Crossroads.” 『名城論叢』(2012 年 7 月)
17. Doner, R. (1992). “Politics and the Growth of Local Capital in Southeast Asia: Auto Industries in the Philippines and Thailand,” in McVey, R. ed. *Southeast Asian Capitalists*, Southeast Asia Program (SEAP), New York: Cornell University Press, pp.223-256.
18. Hausmann, R. and D. Rodrik (2003). “Economic Development as Self-Discovery,” *Journal of Development Economics*, Vol.72.
19. Intarakumnerd, P., P. Chairatana, and T. Tangchitpiboon (2002). “National Innovation System in Less Successful Developing Countries: The Case of Thailand,” *Research Policy*, 31 (8-9), pp.1445-1457.
20. Intarakumnerd, P. (2011). “Thaksin’s Legacy: Thaksinomics and Its Impact on Thailand’s National Innovation System and Industrial Upgrading,” *International Journal of Institutions and Economics*. Vol.3, No.1, April, pp.31-60.
21. Lauridsen, L.S. (2008). The policies and politics of industrial upgrading in Thailand during the Thaksin era. Paper to be presented at The 10th International Conference on Thai Studies, The Thai Khadi Research Institute, Thammasat University, January 9-11 2008.
22. Lucas, L.E. and C. Wangdee (1997). *Petrochemical and Plastic Industry in Thailand*. Thailand Development Research Institute Foundation (TDRI). October.
23. Noland, M. and H. Pack (2003). “The Asian Industrial Policy Experience: Implications for Latin America,” *Latin America/Caribbean and Asia/Pacific Economics and Business Association Working Paper* No.13.
24. Pessoa, A. (2011). “The Cluster Policy Paradox: Externalities vs. Comparative Advantages,” *FEP Working Papers* No.431.
25. Porter, M.P. (2007). “Clusters and Economic Policy: Aligning Public Policy with the New Economics of Competition,” *ISC White Paper*.
26. Rodriguez-Clare, A. (2007). “Clusters and comparative advantage: Implications for industrial policy,” *Journal of Development Economics* 82, pp.43-57.
27. Rodrik, D. (2004). “Industrial Policy for the Twenty-First Century,” *KSG Working Paper* No. RWP04-047, November.

28. Rodrik, D. (2008). "Normalizing Industrial policy," *Commission on Growth and Development Working Paper* No. 3.
29. Stiglitz, J.E. (2001). "From Miracle to Crisis to Recovery: Lessons from Four Decades of East Asian Experience," in Stiglitz, J.E. and S. Yusuf eds. *Rethinking The East Asian Miracle*. pp.509-526. The World Bank.
30. Vergara, W. and D. Babelon (1990). "The Petrochemical Industry in Developing Asia. A Review of the Current Situation and Prospects for Development in the 1990s," *World Bank Technical Paper*, No.113.
31. Yusuf, S. (2001). "The East Asian Miracle at the Millennium." in Stiglitz, J.E. and S. Yusuf eds. *Rethinking The East Asian Miracle*. pp.1-54.