

2020年度日・タイ経済協力セミナー  
「内閣改造後のタイの経済政策

～EECと重要産業の進捗～

講師 1. シハサック・プアングゲオ氏 東部経済回廊（EEC）特別顧問  
（元駐日特命全権大使）

2. ノッパマート氏 工業省 産業経済局 マクロ産業政策部長  
モデレーター：助川成也氏（国士舘大学 政経学部経済学科 教授）

11月6日午後3時からシハサック東部経済回廊（EEC）特別顧問、ノッパマート工業省産業経済局マクロ産業政策部長を講師、助川教授をモデレーターとして「内閣改造後のタイの経済政策～EECと重要産業の進捗～」と題したオンラインセミナーを開催いたしました。

今回は、当協会とタイ王国大使館、国士舘大学政経学会が主催、大阪商工会議所の共催、国際機関日本アセアンセンターの後援をいただき、参加者は320人を超える大盛況となりました。その概要をご紹介します。（文責：日・タイ経済協力協会）

みなさまこんにちは。

ただいま、ご紹介いただきました駐日タイ王国大使のシントン・ラーピセートパンです。まだ「ニューノーマル」が「ノーマル」になっていないこともございますが、今日はオンラインを通じて日タイ経済協力セミナー「内閣改造後のタイの経済政策、EECと重要産業の進捗」でご挨拶する機会をいただき、光栄に思います。

私は、昨年10月31日に日本に降り立ち、今年3月17日に天皇陛下に信任状を捧呈し、正式に着任いたしました。日本への赴任は今回3回目、第2の故郷に戻ってきたような安心感もございますが、同時に職責への期待と使命感を感じています。

セミナーでのご挨拶に際し、最初に新型コロナウイルスが猛威をふるう中、生活や事業への影響を受けておられる皆さまに心よりお見舞いを申し上げます。一刻も早く事態が収束することを願っております。

さて、本日は日タイ経済協力ウェビナーにご参加いただきまして、ありがとうございます。コロナ禍において両国の交流が制約を受けざるを得ない状況の中、日本の皆さまにタイに関する最新情報を提供し、内閣改造後のタイの経済政策、特に東部経済回廊（EEC）と重要産業の進捗をご理解いただく機会となれば幸いです。



また、本日の講師のシハサック・プアングゲオ EEC 特別顧問は、ご存知の方も多くいらっしゃるかと思いますが、元駐日タイ王国大使であり、日本とタイの経済関係の専門家で、有益なお話をお伺い出来ることと思います。

ここでタイ経済における日本の重要性を少しご紹介させていただきます。タイには実に 6000 社以上の日系企業が進出しており、タイの外国直接投資において、日本は最大の投資国です。タイ投資委員会 (BOI) に申請された日本からの投資プロジェクトの件数は、2019 年には 227 件、投資総額 730 億バーツ、直近の 2020 年第 1 四半期においても、49 件、74 億バーツです。他方で、最近ではエネルギー分野や観光業など、タイから日本に投資する案件も増えており、双方向の経済交流がますます深まっています。

また、2020 年 1~8 月で、日本はタイにとって第 3 位の輸出国です。観光分野でも、昨年、日本に入国したタイ人観光客が 130 万人にのびりました。一方、タイに入国した日本人観光客は約 180 万人です。残念ながら、現在、新型コロナウイルス感染拡大のため、世界中の経済活動が停滞または停止を余儀なくされました。しかし、タイは新型コロナウイルス感染拡大対策を講じながら、経済復興を目指しています。

両国間の渡航については、現在、日本とタイの政府間で相互に出入国の条件緩和を進めています。日本からの外交官、政府関係機関の職員、ビジネスマン、学生、医療目的者、タイ人を家族に持つビザを持っている方々は、十分な感染対策のもと、タイへの入国が可能になっています。在東京タイ王国大使館では、タイ国籍者が帰国するための東京発タイ行き特別便、いわゆる repatriation flight (帰国便) を毎週水曜日と木曜日の 2 便、また日本国籍、外国籍者の渡航もできるよう特別便を毎週、木曜日、金曜日、日曜日の週 3 便、これらを全日空、日本航空、タイ国際航空により運航しています。2020 年 5 月 9 日から現在まで、タイ国籍者向け特別便は 22 便、非タイ国籍者向け特別便は 34 便。合計 56 便が運航し、日本からタイへの渡航人数は 4612 人にのびります。

また 11 月から、在大阪タイ王国領事館が関西空港発タイ行き特別便を毎週日曜日にタイ国際航空を使って運航しています。観光目的でのタイ入国の制限緩和も進み、ツーリストビザの発給が始まりました。大変嬉しいことに、旅行の再開を強く望む国として、タイは日本を、日本はタイを、それぞれお互いのトップリストに入れていています。一日も早く、新型コロナウイルスの感染の終息と同時に、皆様が先頭に立ってタイとの交流再開のけん引役を担っていただくことを願っております。さらに両政府は、両国間の往来が円滑になるよう、ビジネストラック、ファーストトラックの措置についても交渉を続けています。

最後になりましたが、ウェビナーの開催にご尽力いただきました関係者の皆様に御礼を申し上げますとともに、ご参加いただきました皆様方のますますのご健勝とご活躍を祈念し、私の挨拶といたします。今回は、オンラインでしたが、次回は皆様に直にお目にかかれることを楽しみにしております。本日は、ありがとうございます。

## 2. JTECS 桑田理事長ご挨拶

みなさん、こんにちは。

JTECS 理事長の桑田でございます。本日は、お忙しいところご参加いただき、ありが

とうございます。



当協会として、ウェビナーを公開するのは 2 度目になります。先月に法政大学の浅見教授にタイの政治状況についてお話いただきました。新型コロナウイルスで経済活動が制限される中、学生によるデモが続く、緊張が高まっているという現地の状況をお話いただきました。

その際、経済政策については、不透明な部分が多く、これまでのタイランド 4.0 政策や EEC 政策がどうなるのか、誰が経済政策のかじを取るのかも含めて、まだはっきりしないというご指摘があり、それについては、次回のセミナーのテーマにしようということになったのですが、それが今回のセミナーということになります。

今回は、先月のウェビナーでもモデレーターをしていただいた助川先生が、タイ大使館と調整いただき、EEC 特別顧問をされている、そして、元駐日大使のシハサク閣下、および工業省のノッパマート様からお話しいただくという話になりました。日本の企業の皆様には大変、関心が高い問題であろうと思います、EEC 政策と重要産業政策について、じっくりお話しできたいと存じます。

私どもは、一昨年にタイの工業大臣からの要請を受け、経済産業省とタイの産業高度化を支援する事業を進めており、今年も、タイの中小企業のスマート化を加速する支援事業をはじめようとしております。その立場からも、経済政策の行方は、大変、関心があるところでございます。

当協会の会長でトヨタ自動車の会長でもある内山田会長は、最近、「日本企業は不況で工場のラインが止まると、日頃、できなかったラインのカイゼンを進め、再開のときには生産性を一段と高めてきた。今回もピンチをチャンスに変えて、新しいことにチャレンジしてほしい」と言われました。

今回の新型コロナ禍の中、新たなチャンスを見出すことができるのか、本日は、タイ政府の経済政策についてお伺いし、ピンチをチャンスに変えられるようなヒントを少しでもいただければと思います。

### 3. 助川教授からの紹介

まず今回のセミナーですが、実は先月 1 日に「タイの最近の政治動向」というテーマで法政大学浅見先生をお招きし、プラユット内閣改造や若者を中心とする反政府抗議活動、その解決に向けた課題についてお話いただきました。非常に関心が高く、参加者は約 770 人にのぼりました。本来、その時に「経済政策の継続性」についてもお話いただく予定でしたが、反政府抗議活動の大規模化と活発化により、一気に注目が集まったことから、浅見先生には、政治情勢を中心にお話いただきました。そして、経済政策については、特に東部経済回廊、これを EEC と呼んでいますが、時間の制約から別途セミナーを設けることになりました。

た。それが今回のセミナーです。

今回は、日タイ経済協力協会（JTECS）、在京タイ王国大使館、そして私どもの国士舘大学で主催いたします。タイ王国大使館には、今回、EEC 事務局、そして工業省の現地責任者にも講演者としてご参加いただくなど、多大なるご協力をいただきました。国士舘大学は今後の日本を担う若者に、タイに対する理解を深めてもらうべく、主催機関として協力いたしました。



タイは、日本の製造業にとって中国に次ぐ進出先です。そして、アセアン随一と言われるタイの産業集積の一角を日本企業が担っています。今年は、コロナ禍で現地出張は叶いませんが、本日、ウェビナーにご参加いただく皆様には、文化的にも経済的にも深い関係を有するタイを、ウェビナーを通じて少しでも体感していただければと思います。

参加者には本学の学生もおおり、タイに関する予備知識がなく、今回のウェビナーの背景に不案内な参加者も少なからずいると思いますので、冒頭に少しだけ背景説明をいたします。そのポイントを頭に入れていただき、お二人の講師のお話をお聞きいただきたいと思います。

外務省によれば、昨年 11 月時点でタイで活動している日本人は、アメリカ、中国、オーストラリアに次いで第 4 位です。都市別には、バンコクはロサンゼルスに次いで第 2 位です。ニューヨークやロンドン、上海よりも上位に位置します。先ほど大使からお話がありましたが、タイにとって日本は最大の直接投資国です。タイ投資委員会（BOI）統計では、プラザ合意があった 85 年から 2019 年までの 35 年間、日本は常に第 1 位の投資国でした。現在、6000 社以上の日本企業がタイで活動しており、現地で多くの雇用を生み出しております。一部の推計では、タイの製造業雇用の 3 割は日本企業によるものです。そして、最近では、第 4 次産業革命を推進すべく、日本はタイと共に歩んでいきます。

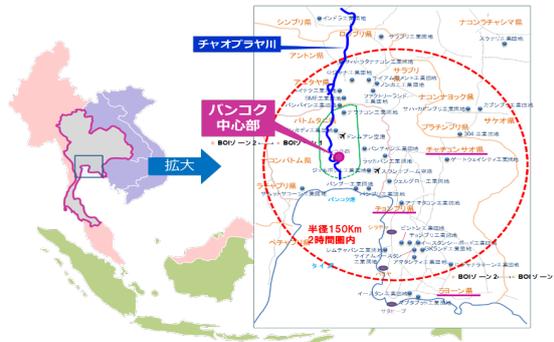
タイに日本企業が集積した大きな理由の一つは、タイは有望投資国の中でも、特にラーマ 9 世王のもとで、社会・治安が安定している国と見られていたことと無関係ではありません。しかし 2000 年代半ばより、都市と地方、タクシン元首相支持派と反タクシン派の対立が勃発、社会情勢は流動化しました。国内対立の更なる悪化の懸念もあり、国軍は 2004 年、2014 年にクーデターを起こし、暫定的にこの国を統治しました。

タイの特徴は、クーデター起きても、行政、投資政策が大きく変わることはないことです。直近、2014 年 5 月のクーデターでは、プラユット陸軍司令官が首相に就任し、国内融和のかじ取り、特に経済運営に支障が出ないよう経済閣僚や副大臣には、経験豊富な元閣僚を多数起用しています。

タイの経済面での課題は、「中進国の罠」からの脱却が大きなポイントです。政治面での国内対立によって、これまで実施されてきた経済構造改革やインフラ開発は、繰り返し何度

も頓挫しています。長期的な政策は遂行できない状況が続きました。一人当たり GDP が中所得国のレベルに達した後に発展パターンや戦略が転換できずに成長が停滞する、それを「中進国の罠」と呼んでいます。その可能性が指摘される中、具体的、かつ抜本的な対策がとれない状況が長く続いてきました。2015 年の内閣改造で、タクシン政権時代に日タイ経済連携協定 (JTEPA) など代表されますが、積極的な FTA 政策を手掛けたソムキット氏が経済担当副首相に就任しました。

【競争力の源泉「産業集積」と「サプライチェーン」】

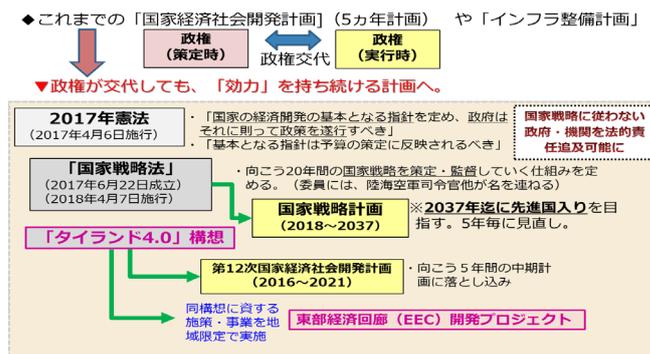


プラユット暫定政権は、これら経済チームメンバーを主要閣僚に配置しました。特にソムキット副首相は成長戦略として「タイランド 4.0 構想」を打ち出しました。この計画はデジタル技術など先進技術を導入して産業構造を高度化する、そして中進国の罠に陥ることなく、先進国入りを目指すものです。

ここでは、もともと工業省が作成した次世代重要産業 10 業種をクラスター化する案が採用され、現在までに重要産業は 12 業種に増えています。タイランド 4.0 構想を地域限定で先行的に実施するのが「東部経済回廊」(EEC) 計画です。もともとタイのチョンブリ県、チャチュンサオ県、ラヨン県の東部 3 県は、産業集積地ですが、次世代ターゲット産業を誘致して、クラスター形成を目指しています。

EEC 計画は、大きく 3 つのフェーズに分かれます。2017 年から始まった第 1 フェーズでは、国内外からの投資を誘致し、2019 年からの第 2 フェーズは、運輸、ロジスティクス開発を集中的に行います。本日は、このようなお話を具体的にお聞きできるかと思います。2022 年以降に始まる第 3 フェーズは、タイと周辺国とを連結するインフラを強化することが重視されます。これら政策の実行を担保するため、2017 年憲法に「国家戦略を定めること」と明記しています。そして、それを踏まえて、2017 年 6 月に 20 年間にわたる国家戦略を実行する仕組みを定めた「国家戦略法」を策定しました。これに基づき、「20 年国家戦略」が策定されましたが、タイランド 4.0、EEC 計画は、この国家戦略計画のもとで、実行が担保されています。これは、例え政権が変わっても、これら政策は実施しなければならないことを意味します。

【東部経済回廊 (EEC) 開発プロジェクトの位置付け】



## 【東部経済回廊（EEC）とその行方】

- ◆タイ政府は「タイランド4.0」を加速させるため、先行的にラヨン・チョンブリ・チャチェンサオの東部3県に東部経済回廊（Eastern Economic Corridor: EEC）を設置し、「Sカー産業」を誘致。
- ◆EEC実現のため、当該3県に空運、道路輸送、鉄道輸送等交通インフラを重点的に投資予定

▽EECにおける主要インフラ投資計画



▽EECにおける投資認可実績（18～20年1～6月累計）

投資全体	投資全体		外国投資		外国シェア	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
直接投資全体	3,785	210,020	2,353	713,058	62.2%	58.9%
EEC計	1,007	714,944	850	422,818	78.2%	59.1%
チョンブリ	529	364,098	427	174,937	80.7%	48.0%
ラヨン	408	270,452	324	203,891	79.8%	75.4%
チャチェンサオ	152	80,394	99	43,990	65.1%	54.7%
EECのシェア	28.7%	59.1%	36.1%	59.3%		

（注）17年のEEC向けFDIは、内商・外商に分別されず、割愛。  
（資料）タイ投資委員会（BOI）認可統計

▽経済の司令塔ソムキットチーム、辞任 20年7月

- ・ソムキット副首相
  - ・ウタマ財務相 ・ソンティラット・エネルギー相
  - ・スウィット高等教育・科学・研究・技術革新相
- ・ポスト・ソムキット、誰がEECを推進？  
・コロナ禍の影響は？  
・他の県は不満では？

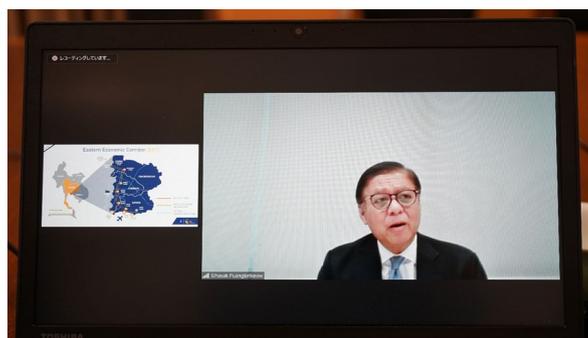
最後に最近のタイ情勢ですが、昨年3月に総選挙を行い、7月に第2次プラユット政権が発足しました。これにより一応は、民政移管が完了したと解釈されています。ソムキット副首相、そして経済チームは第2次プラユット政権でも重要な位置にいました。しかし、今年の6月に最大与党の国民国家の力党で内紛が起こり、新党首にプラユット首相の「ビッグブラザー」（兄貴分）と言われているプラウィット副首相が党首に就任しました。党の創設に尽力したソムキット経済チームのウッタマ財務大臣やソンティラットエネルギー大臣などは党の役職から外れました。さらに、ソムキット副首相以下、経済チームのメンバーは、党役職のみならず、大臣ポストも降り、プラユット政権から去りました。タイランド 4.0 および EEC 政策は、ソムキット副首相をはじめ、経済チームが策定し、けん引してきた政策です。そのソムキット副首相が政権を去った今、外国投資家から見れば、EEC を中心とした経済政策の推進体制が見えにくくなってきたことは確かです。

また、コロナ禍により、海外と連携して行われる様々なプロジェクトでは、一部に遅れや中止も見受けられます。ソムキット経済チームが去った今、経済は、スパタナポン副首相兼エネルギー大臣が担当します。ただ、9月末の日本経済新聞のインタビューで「自分はソムキット副首相の直接の後任ではない。経済のトップはプラユット首相である」と発言、私も紙面を見て少し不安を覚えました。EEC 自体は、もとタイ石油公団（PTT）社長で副運輸大臣も務め、元日本留学生でもあったパイリン・コロナ経済対策センター実行委員長が担当しているという話も聞こえています。

これら現状を踏まえ、今日の講師お二人にお話しいただきたいのは、まず、コロナ禍、そしてポスト・ソムキット経済チームの EEC の行方と進捗です。実際に EEC の 5 大プロジェクトの一つである航空機の MRO センターは、タイ国際航空の破綻とエアバス社の撤退で残念ながら見通しが立っていません。国家戦略法で実行は担保されていますが、コロナ禍の影響は避けがたい状況です。また、EEC で「東部三県のみ優遇」されることについては、他の県から見ると、なぜそこだけ優遇するのか、地域経済格差に拍車をかけるとの懸念も生まれています。そして 12 の重要産業については、その誘致育成の進捗と課題、日タイ連携の可能性について、工業省からもお話しいただきたいと考えます。以上の観点を踏まえて、本日のお二人の講師にお話しいただければと思います。それでは、まず東部経済回廊（EEC）特別顧問シハサク元日本大使からお話をお願いします。

#### 4. シハサック閣下ご講話

皆様、こんにちは。まず、最初に日タイ経済協力協会（JTECS）桑田理事長はじめ、今回のウェブセミナーを開催するに際し、ご尽力いただきました皆様に感謝いたします。JTECSには、日本とタイとの民間企業の架け橋となっただき、感謝いたします。また、シントーン大使ほか、在京タイ大使館の皆様にも、セミナーを開催いただき感謝いたします。さらにお忙しいところ、参加いただいた皆様にも感謝申し上げます。



私は、日本には 2 回駐在しました。日本企業の力、可能性については、大変、関心を持ち注目しています。これまで日本の投資はタイ経済に大きな貢献を果たしてきました。その投資額は 35 年間、トップを維持しています。中でも東部臨海地域（イースタンシーボード）に対する日系企業の投資が活発であり、タイで自動車産業、電気・電子産業が大きく発展し、経済のけん引役になりました。EEC は、イースタンシーボードの発展形と考えています。私が日本にいるときから感じていたのは、日本がタイを重視し、海外の生産拠点として活用している事実です。更にはタイを拠点に近隣諸国に「タイ・プラスワン」という国際分業戦略のもと、投資を拡大させています。

さて、タイ経済は現在、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けています。特に観光業です。その中で、タイ政府の経済対策が奏功し、輸出も回復基調にあります。そして今後、人の往来の再開、特に観光客の受け入れの検討を始まりました。世界銀行が発表するビジネスのしやすさのランキングですが、タイは 190 か国中 21 位です。また、タイは約 6 億 5 千万人の人口を擁する東南アジアにあり、東南アジア諸国を連結する中心に立地しています。

今日は、3 つのことをお話しします。1 つ目は、EEC に対する皆さんの懸念を払しょくする意味で、政策の継続性についてお話します。特に内閣改造後の方向性についてお話します。二つ目には、EEC の進捗状況、特にインフラ整備についてお話します。このインフラ整備には日本企業も参加しています。そして、3 つ目には、コロナ禍において、特にタイ政府が重視している潜在力のある産業分野の投資についてもお話しします。

6 月にバンコク日本人商工会議所が発表した在タイ日系企業景気動向調査によれば、調査企業の 60% は引き続きタイでの事業を継続、または拡大していく意向を示しています。30% は静観し、事業規模の縮小は 7% です。これはコロナの影響によるものと考えています。また、タイ投資委員会（BOI）によれば、日本からの直接投資額（申請ベース）は、1~9 月で約 500 億バーツです。自動車、電機・電子、バイオテクノロジーが主な投資分野です。

では、EEC の継続性について、多くの方が懸念されています。EEC 事業はプラユット政権から始まったわけですが、これは特定の政治家の事業でもなく、特定の政権の事業というわけでもありません。EEC 政策は国家戦略に規定されており、政権が代わっても担当副首相が代わっても、政策は変わることはありません。実際に政権内では、EEC に焦点を当てて日々協議しています。また、パイリン委員長は、新型コロナ禍の経済担当委員会のトップですが、EEC を非常に重要視しています。EEC は、副首相が主導していますが、工業大臣をはじめ各省大臣も推進している政策です。

私は、EEC 事業に対して強い自信を持っています。タイでは新型コロナがうまく制御出来ており、また米中対立の中、人口規模 6 億 5000 万人を擁するアセアン諸国の強い連帯もあり、今後も海外投資がアセアン、そしてタイに一層入って来ることが予想されるためです。事業リスク分散の観点からも、EEC は重要な役割を果たすと考えます。また、EEC の EEC 事務局、そして首相をトップとする EEC 政策委員会は、法律で担保されています。また、EEC はいわゆる「役所仕事」ではなく、手続きを極力省き、柔軟に運営する方針をとっています。その意味では、EEC は「ひとつの砂場」です。砂場の中で、いろいろな規制がどのように緩和されていき、その効果がどの程度見込めるかを実証していきます。EEC 恩典は、BOI 以上です。ケースバイケースで最大の恩典を付与することもあります。また、EEC は、地方自治体や各省庁と連携し、一体となって運営していきます。単に産業の発展だけでなく、総合的な経済の発展を狙っています。観光産業の発展、および人材の育成も担います。EEC 政策が継続され、引き続き政府が重要視していますので、皆様には安心していただきたいと思えます。

10 月に EEC 政策委員会が開かれ、その中で各活動の進捗状況が報告されました。2020 年 9 月時点での EEC 地域における全投資金額は 1.58 兆バーツに上っています。その内訳としては、EEC 事務局の配分予算 676 億バーツのみならず、官民連携 (PPP) プロジェクト、これは重要プロジェクトとされる高速鉄道整備、ウタパオ新空港、そしてマプタプット港整備など 3 つのプロジェクト合計で 5270 億バーツに上っています。更に BOI 承認事業として 2017 年から今年 6 月までの累計で 9870 億バーツです。従って、EEC では投資が継続され、更に進展していることをご報告します。

2020 年第 4 回 東部経済回廊委員会会議の議決  
2020年10月5日

- ・ 「タイの経済を推進、タイ人にキャリア作り、生活の質を向上させる」の目的で、EEC は投資を促進し、未来へ歩む。

EEC 地域内の投資促進計画は継続し、2020年9月時点で全投資金額は約1.58兆バーツである。投資内容は以下のように分けられる。

1. EEC 地域開発の予算 (インフラ関連) は合計 676.87 億バーツが承認された。具体的には、2018 年～2021 年の間は 507.57 億バーツ、2022 年～2024 年の間は 169.30 億バーツである。
2. 官民連携プロジェクト (PPP) の中に 3 つのプロジェクトはすでに民間事業者が選定され、合計 5,276.03 億バーツ相当の契約が結ばれた。具体的には、2020 年内には 25.65 億バーツ、2021 年に 557.83 億バーツ、プロジェクト全体には約 4,692 億バーツが投資される。
3. 2017 年から 2020 年 6 月までの EEC 内のターゲット産業を対象とする BOI から発行された奨励証書の合計投資金額は 9,874 億バーツであり、すべては民間企業による投資である。

先ほど、モデレーターの方から EEC の概要のご説明がありました。チョンブリ、ラヨーン、チャチュンサオの 3 県が対象ですが、この 3 県はもともと製造拠点として重要な役割を果たしてました。EEC は、タイランド 4.0 の政策をこの 3 県で展開するものです。目標は、イノベーションや高付加価値活動を促進し、タイが「中所得国の罠」から脱することが出来るよう、EEC を推進エンジンにしたいと考えています。まずはインフラ整備です。インフラ整備に多くの予算を投入し、企業の投資を促します。先ほど述べた 3 つのプロジェクトですが、最初にウタパオ新空港、スワンナプーム空港、そしてドンムアン空港の 3 空港をつなぐ高速鉄道です。ドンムアン空港は主に LCC 用空港、スワンナプーム空港は一般的に使わ

れる国際空港です。計画通りに進めば、2024年に鉄道が繋がり、ウタパオ空港も同年に建設が完了します。そして、3つ目のマプタプット港ですが、2025年に建設完了を予定しています。



また、残る主要インフラ開発プロジェクトは、タイ最大の港レムチャバン港の第3フェーズです。これは2020年内に民間企業と契約が締結される予定です。そして、航空機整備センターMROにつきまして、タイ国際航空の事業再建計画もあり、エアバスが脱退しましたが、引き続きタイ政府がこのMRO事業を推進します。現在、タイ国際航空は事業再建計画の承認を待っていますが、承認されれば、引き続きこのプロジェクトを推進します。そして、デジタル特別技術開発区のプロジェクトですが、これに多くの民間企業が参加することを期待しております。

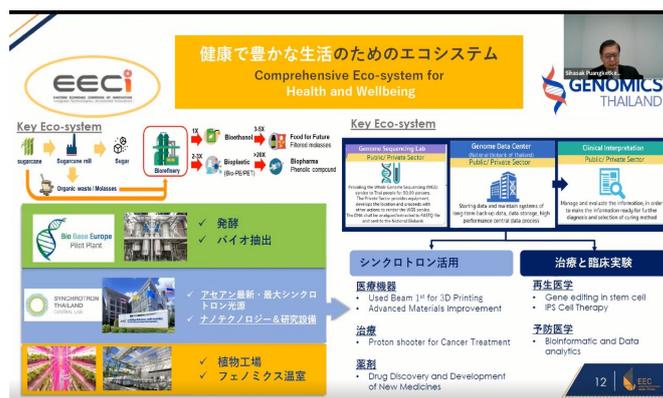
先ほどの3プロジェクトを少し詳細にお話しします。まず高速鉄道は2025年に運行開始予定です。5つの県、3つの空港を結び、9つの駅から構成されます。この高速鉄道の整備によって、鉄道駅の近隣地域の発展にも貢献するでしょう。現在、CPグループ、中国鉄道建設、バンコク・エクスプレスウェイ&メトロ (BEM)、ゼネコンのチョー・ガンチャーとイタリアン・タイが参加しています。このように多くの民間企業が高速鉄道計画に参画し、更にそこから幾つかの下請け企業に委託されますので、多くの日系企業も参加することになるでしょう。また、ウタパオ国際空港ですが、航空機の整備だけでなく、航空産業の人材育成にも貢献できると考えます。ウタパオ国際空港はマスタープランの作成、そしてアドバイザーとして成田空港が支援しています。また、空港の運用開始後も、引き続き成田空港が参加されると聞いています。その他、双日も成田空港とのコーディネーターとして参加します。そして、OCIグループもマスタープラン作成に参加しています。ウタパオ国際空港にはターミナル、貨物ターミナル、市場、運送センター、MROセンターなどの施設も入っています。

そして、マプタプット港について、その整備は2026年に終了予定です。二つのターミナルが整備され、液体燃料なども収容できる設備が設置される予定です。レムチャバン港に関しては、コンテナの収容能力を向上させ、また自動化によって、世界的にも処理能力を有する港湾に整備される予定です。事業開始は2027年を予定しています。これらのインフラ整備により、物流体制が整い、EEC内だけではなく、周辺地域や近隣諸国との輸送ネットワークの拡大にも寄与することが見込まれます。今後、EECは東南アジア諸国とマルチモーダル輸送により連結されていきます。陸海空の連結が期待されます。

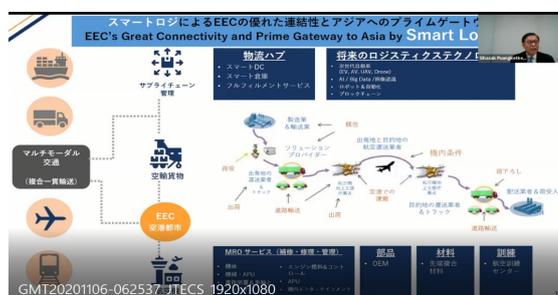
そしてデジタル時代に欠かせないのが「5G」です。タイは、東南アジアの中で5Gを初めて導入する国になります。来年3月にEECの50%の地域で5G通信が可能となります。5Gが整備されれば、特にデジタル産業、IoT、ロボット、AIなどデジタル技術が必要とされる産

業で多くの投資を呼び込み、スマートシティでの活用が期待されます。EEC の中でスマートシティとして新しい都市が生まれてきます。新型コロナウイルスの世界的な大流行（パンデミック）によって、EEC における投資分野を見直す必要もあります。ただ、我々はメガトレンドがあると考えます。「健康・医療」、次いで「デジタル」、更に「ロジスティックス」です。EEC も政策の再検討を行った中で、この 3 分野が今後、重要になります。デジタル分野においては、今後、デジタル技術を使って産業の高度化、発展につなげようとする考え方が多く出てくるでしょう。例えば、スマート工場、スマート農業、スマートサプライチェーン、スマートロジスティックス、また、遠隔治療、オンライン診断、精密医療、そしてスマート観光も今後、拡大していくでしょう。

健康・医療の分野について、この図で紹介いたします。イノベーションと高度な技術を活用する医療、タイは農産物が豊富で、またバイオ技術も多く開発されて優位にあります。従い、我々はバイオ技術を用いて健康・医療分野で貢献すべく、EEC-i で多くのプロジェクトが展開されています。まずバイオベース・パイロットプラントです。そしてシンクロトンタイランド。これによって医療が更に発展していくでしょう。そして植物工場で食品分野の研究開発が推進されています。また、バイオリファイナーセンターも EEC-i の中で、タイ農産物から機能性物質の抽出技術を発展させるものです。これには欧州企業が協力しています。また、医療に関しては、ジェノミクスタイランド社が現在、このゲノム技術の活用をして 5 万人のデータを集めています。今後、タイの医療に活用することを考えています。今後、ゲノム技術を使った医療が発展すれば、製薬、および難しい治療にも貢献できると考えています。



最後にロジスティックス分野ですが、タイは立地的な優位性、および今後、EEC での輸送手段の整備により、多くの主要企業が EEC に参加していくことになるでしょう。例えば、アリババはすでにインテリジェンス・ロジスティクスセンターを EEC の中に設立しました。そのために、関税局も規制緩和を行い、ルールを見直し、タイにおけるアリババの事業展開を支援します。また、ウタパオ空港では、ロジスティクス、特にスマートなロジスティクスに焦点を当て、貨物センターおよび自由貿易が可能な 120 エーカーのエリアを設け、年間 3 万トンの貨物の取り扱いが可能になります。健康・医療、デジタル、ロジスティックスが今後、EEC において非常にポテンシャルが高い分野であると考えます。そして、日系企業もこの 3 つの分野で大きな成果を上げており、今後、ますますこの分野での投資が増えていくことを期待しています。ありがとうございました。



## 5. ノッパマートマクロ産業政策部長ご講話

みなさんこんにちは。今回、工業省産業経済局（OIE）に対しましてご講演の機会をいただき、感謝申し上げます。

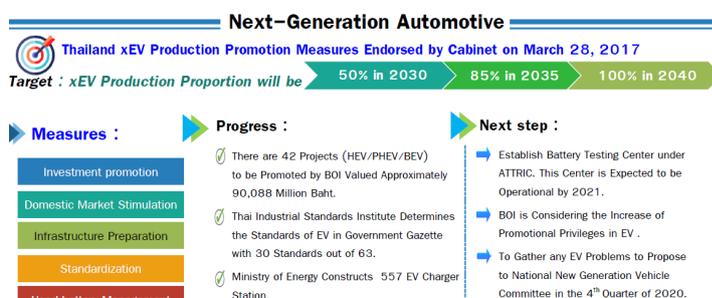


ターゲット産業政策に関して、現在、重点業種数は 12 業種です。本日は、その重点産業の進展についてご紹介します。現在、4 分野で政府の承認を得て、政策を立案、発出しています。それは、次世代自動車、スマートエレクトロニクス、観光、加工食品の 4 つです。それぞれをご紹介します。

まず、最初に次世代自動車、つまり電動自動車（電気自動車：BEV、ハイブリット車：HEV、プラグイン・ハイブリット車：PHEV）です。タイ政府は国内生産支援を行っています。更に公用車購入支援、充電設備の設置支援、そして電動車規格の策定、および自動車税制の見直しを行っています。これら政策を展開し、その成果は次の通りです。

現在、タイ投資委員会（BOI）から投資奨励を受けた HEV、PHEV、BEV で 26 の事業があり、投資総額は 780 億バーツです。そして、電動車の部品およびバッテリーの製造分野で 14 事業が BOI から承認され、投資額は 108 億バーツです。BOI から投資奨励を受けた充電ステーションは 2 事業で 11 億バーツです。これら政策により、BMW、日産、ホンダ、トヨタがタイ国内で電動車をすでに製造、販売しています（2020 年 8 月 17 日時点のデータ）。

今後、BOI は電動車産業を支援すべく、制度をより充実させます。例えば、今までは 4 輪電動車に限られていましたが、2 輪電動車、3 輪電動車も投資奨励の対象に加えます。また、エネルギー省はタイ国内のすべての地域をカバーすべく充電ステーションを設置する政策を展開しています。この充電ステーションを利用した場合、ユニットあたり 2.63 バーツで利用でき、今後、電動車の普及につながるものと期待しています。

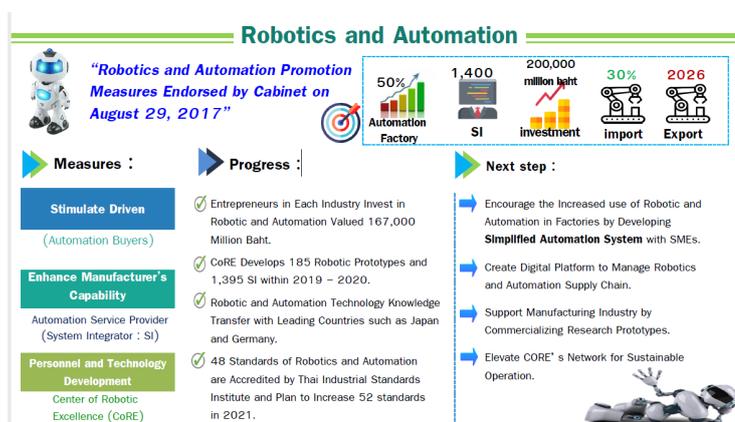


また、自動車試験認証センター（アトリック）が、チャチュンサオ県にあり、すでに試験サービスを提供しています。現在、提供可能な試験サービスは、タイヤ、車外騒音試験、およびウェットグリップ試験で、今後、転がり抵抗試験サービスも年内には始まる見込みです。また、今後、バッテリー試験センターも立ち上がる予定です。UNR100 および UNR136 に基づく 4 輪車用バッテリーと 2 輪車用バッテリー試験が提供できる予定ですが、このバッテリーセンターは 2020 年に建設を完了、設備導入の上、来年 5 月から試験サービスを提供する計画です。

電動車における規格化も進んでいます。現在、63 規格を整備中ですが、すでに 30 規格が完了しました。来年度にこの 63 規格をすべて整備したいと考えています。更に電動自動車分野人材を育成する教育計画も展開されています。今後、電動自動車産業の人材も輩出される見込みです。

続いて、ロボットと自動化産業ですが、2017 年 8 月 19 日に行われた閣議決定の産業開発目標に基づき、10 年間の中期目標を立て、ロボット、自動化技術を普及させ、2000 億バーツ以上の投資、及び国内の事業所の 50%以上がロボットや自動化を導入することを目標にしています。

現在、システムインテグレーター（SI）は 200 事業者程度ですが、今後、1400 事業者にまで増やす計画です。そして中期目標の中で、ロボットおよび自動化の製造額が輸入額の 30% を達成できるよう推進していきます。



これらの目標を達成するため、工業省は 3 つの支援措置を実施しています。まず、製造業のロボット・自動化による効率化支援、そして人材を育成し、ロボティクス・エクセレンス・センター（CoRE : Center of Robotic Excellence）を設立し、技術・人材育成、そして事業者支援を行います。これら支援策の成果として、現在、ロボット・自動化の投資総額が

1676 億バーツまで拡大しています。なお、食品、電気・電子、自動車、石油化学のそれぞれの投資額は記載の通りです。

また、既存の事業者が製造分野におけるロボット化および自動化を進める場合、2017 年以降、BOI が投資奨励恩典を付与するようになり、現在までに 92 事業が BOI から承認を受けています。総投資額は 138 億バーツです。

さらに、CORE は工業省管轄機関や民間企業との調整役となり、タイの大学とも連携を取っています。CORE には現在、15 の組織が参加しています。この CORE の事業を通じて、185 のプロトタイプが作られています。SI も 1000 人以上育成されています。また、ロボットおよび自動化におけるデジタルプラットフォームも整備されています。このプラットフォームはもともと PTT が作ったものですが、第 1 フェーズとして実証しました。2019 年 6 月時点での実証の成果として、多くの民間企業が関心を持ったことが挙げられます。このプラットフォームを中小企業も更に利用できるようにします。これは工業省が推進しているプロジェクトです。また、技術移転ですが、日本政府、デンソーが支援し、ラーニングファクトリーとして LASI（リーンオートメーションシステムインテグレーター）事業を立ち上げています。この事業を通じて、様々なモデルが開発され、人材育成に寄与するものと期待しています。大学生でも事業者でも参加可能です。2020 年もこの事業は継続されています。

日本以外との協力事業としましては、ドイツとの協力事業があります。CORE とタイドイツ協会（TGI）が連携し、ドイツ学術交流会（DAAD）と MOU を締結し、ロボットおよび自動化分野の協力を推進します。

続いて 3 番目のバイオ産業です。現在、OIE は 2018～2027 年までの「バイオ産業開発計画」を策定し、同産業の育成に取り組んでいます。このバイオ産業開発計画は、2018 年 7 月 17 日に閣議決定され、今後、バイオ産業の発展に制約を取り除き、投資を促進し発展させていきます。そのために、バイオエクセレントセンター（COVE）を設立しました。これは先ほどの CORE と同様の役割を担うセンターとして期待されています。



現時点までの成果ですが、タイ工業省工業経済局はバイオプラスチック製品の承認基準を今年 6 月 29 日に公表しました。自然分解できる 11 種類のバイオプラスチック製品の購入費の一部が法人税で損金計上可能になります。現在は、この基準での承認申請企業は 4 社です。これによって、バイオプラスチック製品の利用拡大が進むものと期待しています。法人税の 25%を損金計上可能になるというインセンティブとして、バイオプラスチックの利用拡大が期待できると考えます。今後、COVE が OIE、そしてタイ国立科学技術開発庁（NSTDA）とともに、研究成果の商業利用を検討していきます。我々は、Eastern

Economic Corridor of Innovation(EECi)、バイオポリシーの中で今後、研究成果がもっと商業利用できるように推進します。また、事業者の育成も行います。我々は昨年、「トランスフォーメーション・トゥー・バイオプラスチックインダストリー」を展開し、このプロジェクトに参加した事業者が更にバイオプラスチックを開発できるよう支援します。

最後に、食品加工分野について。2019年から2027年までの計画に基づき、食品加工産業を発展させます。これも2020年7月28日に閣議決定されています。食品加工産業の中で我々は、新しい事業者をさらに育成し、高付加価値の次世代食品を開発を目指しています。2027年には、タイの次世代食品の製造拠点化を目標に、本計画を進めます。現在、4つの分野において、工業省および関連当局が連携して政策を展開しています。



例えば、1つ目は事業者の育成です。我々はフード・ウォリアーズ（食品戦士）と呼んでいますが、そういった事業者をさらに増やします。2つ目は、次世代食品の開発、つまり研究成果を活用し、ネットワークを通して次世代食品を展開します。3つ目は、事業開拓への支援です。特に新型コロナウイルスが感染拡大している中で、新しいプラットフォームを作り、事業を開拓し、中小企業が利用しやすいよう取り組みます。そして、4つ目は一種のインフラ整備ですが、スマートファーミングができるよう農家を支援し、食品一つ一つのトラッキングが可能な制度にしていきます。同時に許認可の迅速化を図っていきます。今までの成果として、食品加工産業のプロジェクトの中で、フード・ウォリアーズ、新しいタイプの事業者ですが、これはタイ工業省だけではなく、労働省や農業協同組合省も同様のフード・ウォリアーズ事業者を育成していますが、食品安全、スマートファーミング、および地域産業の中小企業育成のテーマで計約3万人以上が育成されました。また、研究開発の成果を新しい製品に活用できるよう多くの関係機関と連携しています。特に研究開発の分野で、現在、新しい食品の開発として15の事業を支援しています。

また、タイ工業省工業振興局（DIP）が300の新商品を目指して開発支援事業を展開しています。その中で包装を含む新たな梱包も支援しています。また、タイの商務省と連携して展示会の出展支援を行い、新しい市場チャンネルの開発を支援しています。例えば、THAIFEX - Anuga Asia 2020の展示会も出展支援しています。

また、スマートファーミング分野で2つの事業者がBOIの投資奨励対象事業に申請しています。また、タイのサトウキビ、砂糖製造支援事務所、これは工業省の中にありますが、大型栽培ができるよう新しい技術を導入し、46の農家が参加して大規模化支援を行っています。今後、引き続き工業省は人材育成を、特にフード・ウォリアーズをさらに増やしたいと考えます。そのための訓練事業も実施します。そしてOIEは次世代食品、例えば、有機栽培農産物、グルテン・フリー、またビーガンなどのようなベジタリアンフードの開発支援も行っています。引き続き、我々OIEは次年度予算における進捗状況も引き続きフォローしていきます。

す。  
以上、ありがとうございました。

## 5. 質疑応答

(助川教授)

ノッパマート部長、ありがとうございました。EECに関する質問が5問、工業省 OIE に関する質問が2問来ていますが、時間の関係で1問だけにさせていただきます。シハサク閣下に対する EEC に関する質問です。コロナ発生前、EEC への投資は官民連携 (PPP) での投資が約6割、国営企業が1割、政府予算が3割でした。しかし、コロナの影響で民間の投資意欲が大きく削がれているように感じています。その状況下、EEC 事務局としてはどのように民間投資を集め、開発を進めるのかお伺いします。

(シハサク閣下)

質問、ありがとうございました。先ほど、5つのインフラ整備をご紹介いたしました。3つの空港を結ぶ高速鉄道、ウタパオ新空港、そしてマブタプット港の整備、レムチャバン港の整備、これらの事業は PPP 方式で行います。確かにコロナの影響があるかもしれませんが、我々は続けていきます。すでに3つのプロジェクトで契約が交わされ、残りの2つも予定通りの日程で進めています。現在、このインフラ開発は、今後3年ないし5年の開発であり、投資家から見ると、事業展開をしやすいと感じられるインフラ開発になると思います。従って、コロナの影響があったとしても、影響を受けずにしっかりと進めます。契約を締結したものは、しっかりと進めますし、これから契約するものも、例えば、レムチャバン港も年内に契約を交わす予定です。開発は続行します。

以上