

## **第四章 タイの地域格差是正政策と 製造業立地政策・製造業立地動向**

## 4. 1. タイにおける国土政策と製造業立地政策の変遷及びその特質と両者の関係

### 4. 1. 1. タイの国土政策と地域格差是正

タイは、首都バンコクを中心とした巨大な大都市圏と、その他の地域との地域格差が常に問題となってきた。首都バンコクの中心都市としての歴史は必ずしも長いわけではないが、肥沃な農村地帯に面したチャオプラヤ川河口付近という地理的要因の他にも、アユタヤ朝時代から海運と貿易の要衝として栄えてきた歴史や、主にラマ五世時代に行われた近代化と中央集権化が、一極集中構造の下地を形成したと考えられる。そして戦後の輸入代替・輸出代替産業化による経済発展、とりわけグローバル化が進展した1980年代後半からの海外直接投資(FDI: Foreign Direct Investment)の導入を伴った高度成長は、様々な投資をバンコクとその周辺県に集中させるようになった。

一方、バンコクから離れた地方圏は、今日まで概して第一次産業によって経済が成り立ってきた。山岳部を除けばどの地域も概してコメが主要な農産物であり、チャオプラヤ川の流域をはじめとする肥沃な地域では住民はコメによる収入だけで生きていくことができたが、経済成長のための付加価値を生じさせることはなかなかできなかった。南部や東部ではコメの他に様々な商品作物、また天然資源が豊富に産出され、また人口もそれほど大きくないので、比較的恵まれていたが、東北部のように塩害などの影響で農業すら振興しにくい地域においては、長らく貧困が蔓延している状態であった。また北部・東北部は内陸に位置し、アジア諸国の高度成長を担う製造業の中でも重化学工業や自動車産業のように原材料や製品の重量がかさむ産業の立地には基本的に不適となっており、そうした地域では基本的に産業集積が形成されなかった。

こうした状況によって様々な投資や経済活動がバンコクを中心として行われるようになり、大きな地域格差が生じ、また人口移動によって多くの労働者(特に若者)がバンコクに押し寄せるようになった。1997年の経済危機までは世界最悪との評判も多かった交通渋滞、また排気ガスや水質汚濁等の都市環境問題もこうした経済活動の集中から引き起こされたものであった。

このような状況に対してタイ政府は、圧倒的な首都都市バンコクとその他地域との地域格差に対して国家計画により継続的な取り組みを行なってきており、投資政策においても輸出振興、重要産業振興の他に地域開発が大きな政策課題として取り上げられている、東南アジアの中でも非常に特徴的な国となっている<sup>1</sup>。そして、絶対的貧困に対して農業改善事業など農村への対策が施される一方で、国家全体のバランスの取れた開発については、地方の中心都市に拠点を整備し産業を誘致・振興することによって達成するというスタンスを取った。高度成長期の経済発展を担った製造業による拠点地域の地域開発が、地域格差是正と地方の振興において主要な役割を担うという前提で、これから紹介していく様々な政策が繰り出されていくのである。

こうした政策の評価については、すでにディクソン<sup>2</sup>などをはじめとする様々な研究者が、似たような、しかし少しずつ焦点を違える形で分析している。ただ、その結論は「依然としてバンコク集中」という論調と「地方分散が進みつつある」という論調に分かれ、また場合によっては両者が混ざった形になっており、実際の状況が判然としない状況にある。その原因の一つは、「(大)都市(圏)」「地方(圏)」の概念が明確でなく、大都市圏を狭く取った場合は「分散」、広く取った場合は「集中」という結論になっ

<sup>1</sup> 和田正武(1996)

<sup>2</sup> Chris Dixon(1999)

ているためであり、また地域割がせいぜい県レベルのためバンコクを中心とする都市圏がどの程度の広がるを持っているのか、また産業立地がバンコクとどの程度の間接性を持っているのかが判然としないためである。

本章ではまず、タイの地域格差是正政策を、高度経済成長を担った製造業の立地分散の視点からレビューし、第一章・第二章で論じたアジア諸国の地域格差是正政策の基本的な枠組みに鑑みて性質付けをする。次に、実際の地域格差、また分散の対象としての製造業企業立地が種々の政策に対してどのように反応したかを示す。さらに比較的分散が容易な企業を絞り込んだ上で、バンコク周辺に立地している企業と、地方に立地している企業に対してインタビューなどを行って立地要因等を分析し、どのような性質を持つ企業ならば分散が可能かを検討する。

#### 4. 1. 2. 地域格差是正政策の背景

##### 4. 1. 2. 1. 歴史的な状況

タイは、戦前までは専ら農業を中心とした経済構造を持っており、気候や土壌の状況によって状況は異なるものの、どの地域の経済も農林水産業によって成り立っていた。製造業については、欧州系の貿易商社や中国人商人を通じて様々な商品、技術、情報が到達できる状況にはあったものの、これらの企業や商人は、精米業や製材業は別として輸入品と競合する製造業の分野には殆ど関心を向けなかった。それはボーリング条約などの通商条約で、タイの前身であるシャム王国の輸入関税が3%という低いレベルに設定され、輸入品に対抗して国内で近代的な工業を興すのが殆ど不可能な状況におかれていたからでもあった。結局シャム王国は、ボーリング条約によって持ちこまれた自由貿易の原則に沿ってコメなどの一次産品に特化し、世界経済の中に「農業輸出国」としての安定した地位を確立する一方、「工業化」という面に関しては18世紀後半を通じてほとんど見るべき進展がなかった。ほぼ同じ時期に「開国」した日本が「殖産工業」の方針に従い、政府の積極的な介入や手厚い保護を通じて工業化を急いだのとは、極めて対照的だった<sup>1</sup>。

また格差については、プラサート<sup>2</sup>によればそれは大きな問題とはなっていなかったと言われる。プラサートによれば「たどつかつてのタイ社会が地位や役割によって王、貴族、平民、奴隷に分けられていても、このような階級の分化は階級間で利益をめぐって葛藤を生じたり、抑圧や搾取のためにひどい損害をもたらすようなものではなかった。社会は権力の濫用を防ぎ、過度の抑圧や搾取が起こらないようにするためのさまざまな手段を持っていた。都市と農村の生活様式のちがいは、同一の文化の中に共存しているため限られたものとなっており、便利さや快適さの享受や生活の中でのさまざまな機会にもさほど大きな違いはなかった。」ということである。したがって、現在のように地域格差が問題化するのとは、「外国との通商や西欧文化がバンコクの役割を変え、またバンコクとタイの他の地域、特に農村部とのギャップをはっきりと目に見える重要な問題にしてしまった時以降」ということになる。プラサートによれば、この「外国との通商」とは、海外直接投資により製造業を基盤とする経済成長が始まる以前、前述のボーリング条約に遡ることができ、「農民の貧困や都市と農村の間の格差の問題を議論する際に、マルクス主義学派に属する研究者はラーマ4世の時代（1855年）にイギリスの代理人であるボーリングがタイと条約を締結するために訪れて以来、タイに浸透した資本主義システムの邪悪性を強調する。」<sup>3</sup>としており、これがタイにおける地域格差問題の端緒であろうと考えられる。

また後述のマレーシアの場合や、その他の東南アジア諸国では、植民地時代の影響による土地所有の不平等に起因する階層格差や地元の民族と華人との経済格差が大きく問題になるが、タイの場合、まず植民地政策を経験せず、土地の使用は自分で耕作できることを基本政策としたため、プランテーション産業は外国人はもちろんタイ人にも原則的に許可されなかったことから、土地所有を不平等にせず、それが社会の安定に貢献した<sup>4</sup>といわれており、またタイ政府の中国人に対する同化政策によって他国のような華人

<sup>1</sup> 井上隆一郎(1991)、p.67-

<sup>2</sup> プラサート・ヤムクリンフング(1995)

<sup>3</sup> プラサート・ヤムクリンフング(1995)

<sup>4</sup> 吉原久仁夫(1999)

としての強烈なアイデンティティは次第に薄れ<sup>5</sup>、民族格差によって生じる問題は少なくなった。

近代政権は、戦前戦後をまたぐピブーン政権とその後の経済開発を担うサリット政権によって今の体制の基礎がつけられたが、ピブーンが経済ナショナリズムに基づいた政府による市場介入を積極的に行ったのに対して、1957年に政権を掌握したサリットは民活化とより自由な市場経済を復活させた。しかし、ピブーン政権までは政権が常に不安定であり農村の貧困や不公平の問題の解決について検討する時間がほとんどないほどであったのに対し、サリット独裁政権の時代（1959年以降）になってようやく政権が転覆されるような心配がなくなったため、この時期を境に政府が初めて農村開発を重視するようになった<sup>6</sup>。さらに冷戦構造の中で、共産主義者たちのゲリラ活動の脅威を排除するために農村開発の必要性はさらに高まり、それ以来タイ政府は農村開発、さらに工業化が軌道に乗り始めると産業の地方分散を用いて地域格差是正政策に取りかかることになる。

#### 4. 1. 2. 2. 地域格差是正政策を特徴づけた背景

地域格差是正を含む、タイの国家政策（とくに経済政策）を初期の段階で規定したのは、まずサリット政権に打ち出された開発政策であり、もう一つは世界銀行のミッションであった。

タイで地方開発を含む経済開発政策の基本が形成され、外資導入を進めたサリット政権（1958～63）の特徴として

- ①ピブーン政権がそれまで実施した国営企業中心の政策を改め、民間企業主導の工業化を進めたこと。
- ②そのため積極的に外国資本を導入したこと。
- ③経済開発計画を策定し、産業インフラを含め工業化の基盤整備を図ったこと。

が挙げられる<sup>7</sup>。1958年のクーデターのあと、サリットは初めて「開発（kan phattana）」というタイ語を使用した<sup>8</sup>が、その時以降、「経済開発」という言葉に加えて非西欧型社会改造を意図する「国の開発」という言葉を好んで使用した<sup>9</sup>点に、アジアの開発主義の特徴が大きく出ていると考えられる。藤原はこの点について、「タイでは、サリット政権の下で、すでに経済開発を国家目標として追求する体制が50年代後半に実現しており、そこでは「国家開発の推進」と「政治的な安定」を含む「タイ式デモクラシー」などという概念に見られるような、「開発主義」におなじみのレトリックも現われている。しかし、同時代の他の諸国ではそのような例は乏しい。」<sup>9</sup>として、タイではサリット政権の時から、他のアジア諸国に先じて国家による開発主義的体制が整えられたと主張している。

地域格差是正政策との関係では、開発主義の下、国全体の開発・発展を目指すために全ての国民がその成果を現在あるいは将来享受できるという前提が必要でありそのために地域格差是正が唱えられる一方

<sup>5</sup> このように華人のアイデンティティが薄れた原因としては、一般的にはアユタヤ朝以来王国が華人をコメなどの商人、また官吏として重用してきたことを挙げる文献が多いが、吉原は「中国本土で共産主義勢力が強くなり、それに影響された華人がタイで増加し始めた……。タイ政府は華人をタイ文化に同化させ、中国人としてのアイデンティティを与える組織（たとえば中国人学校）を抑圧することを決断した。」（吉原久仁夫(1999)）として戦後の取り組みを挙げている。

<sup>6</sup> プラサート・ヤムクリンフング(1995)

<sup>7</sup> 赤木攻・末廣昭(1995)

<sup>8</sup> 末廣昭(1998-a)

<sup>9</sup> 藤原帰一(1998)

で、実際の経済開発の上記①～③の特徴は基本的に地域格差是正をあまり顧みない方向性を持っているということがいえる。①は自由な企業活動とを認め不必要な政府の干渉を排除することからより生産効率の高い地域での立地集積を促し、②も①にも関連して外資が政府の政策と弱い関連しか持たず、タイの既存の地域構造に基づいて産業基盤上でも労働力調達の上でも地方よりも圧倒的に優位にたっていたバンコク及びその周辺県に集中することになった<sup>10</sup>。実際に1980年代後半から工業化中心の経済開発が軌道にのってくると、開発政策の推進は農業よりは工業に、生活環境よりは生産力の向上に、そして農村よりは都市に力点を置く経済政策に傾斜していった<sup>11</sup>。こうしたことから、タイの国土・地域格差政策はその初期の段階から、第一章で指摘したような国土政策の二面性を持つことになったと考えられる。

もう一つ、タイの国土政策・地域格差是正政策を規定することになった世界銀行の提言については、50年代中頃からタイ側からの援助要請が強まったのに応じて、より本格的な支援に乗り出すため世界銀行の調査団がタイを訪れて詳細な調査を実施し、1959年に一連の勧告を含めた報告書『タイ国公共開発計画(Public Development Program for Thailand)』がその後のタイの経済政策とともに国土政策を規定することになる。その提案の要点は、①民間企業による投資活動を促進し、産業活動に占める民間部門の比重を高める、②政府は電力・運輸・通信などのインフラ部門に投資を集中する、③外国からの投資、借款などを積極的に導入する、④国家としての総合的な開発計画を策定する、などであった。この報告書は、そのころ影響力のあった米国の経済学者W.ロストウ(Walt W. Rostow)の開発理論、つまり「投資の加速による『ビッグプッシュ』によって経済のテイクオフを図る」という主張から影響を受けたものであった<sup>12</sup>。このうち①～③はサリットの経済政策の特徴としてもすでに紹介したが、④がその後、1961年に始まる国家経済社会5ヵ年開発計画(NESDP:National Economic and Social Development Plan)<sup>13</sup>として今日までのタイの国土政策の根幹となっている。この後紹介する、1977年投資奨励法に基づいてBOIが所管している投資奨励地域の設定(1983)などの政策、インフラ整備としてタイ工業団地公社(IEAT:Industrial Estate Authority of Thailand)等による工業団地の立地、大規模開発としての東部臨海開発計画(1980)、またその他各種産業関連の基幹インフラの建設にもこの国家経済社会開発計画がすべて強く影響していると考えられる。

一方、地域格差が実際に拡大する高度成長期に政策を規定した要因は、上記のような歴史的背景の他に、グローバル化の影響がある。特に経済成長の過程に不可欠な大規模な資本の供給元を外国に求め、海外直接投資を柔軟に受け入れる必要があったことが挙げられるが、同じように高度成長を周辺諸国との投資受け入れ競争の中で、かつて日本が「閉じた」国土空間の中で行ったような産業立地誘導のための政策とは違い、規制ではなく税制などの優遇政策中心の政策になったことが、地域格差の是正には大きな足かせとなった。これについての詳細は、以下に各計画や政策別に項目を立てて述べることにする。

<sup>10</sup> 生田真人(2000)、p.240

<sup>11</sup> 赤木攻・末廣昭(1995)

<sup>12</sup> 井上隆一郎(1991)、p.96-

<sup>13</sup> 第一次のみ国家経済開発6ヵ年計画。

### 4. 1. 3. 国家経済社会開発計画

#### 4. 1. 3. 1. タイにおける国家計画

##### ○由来

サリット政権は、前項で述べたような背景のもと、世界銀行の勧告を受けるような形で経済開発の体制づくりにすばやく対応する。まず1959年のうちにそれまでの経済顧問委員会の機能を分離独立させる形で、国家経済開発庁(NEDB:National Economic Development Board)と投資委員会(BOI:Board Of Investment)を設置した。いずれも、閣僚レベルの委員会とその事務局からなる、首相府直属の強力な権限を持つ経済官庁であった<sup>1</sup>。そして前者が策定を担当したのが1961年の(第一次)国家経済開発計画(NEDP:National Economic Development Plan)、のちの国家経済社会開発計画(NESDP:National Economic and Social Development Plan)である。この計画では、公的資金の計画的な配分を重視し、なかでも世界銀行や米国から供与される開発援助が、計画に沿って最大限に利用されるような体勢が構築された。関係各省は、この計画に沿って予算編成と事業の実施を進め、NEDBはその総合調整にあたるという仕組みである。これによって、特に農村での道路網や灌漑システムが整備され、また工業発展を支えるための道路・港湾・電力・水道・通信などのインフラ部門が拡充された<sup>2</sup>。

また国家計画の策定については、世界銀行の勧告にも関連して、コロンボプランの影響も指摘されている。英連邦外相会議が1950年1月にセイロン(現スリランカ)で開催され、独立を認めた英領アジア諸国に対する経済援助、いわゆるコロンボプランを決定した。そして同年5月の第1回コロンボ計画協議委員会では、翌年51年から加盟途上諸国に「経済開発6カ年計画」の作成と実施を義務づけ、これらに対して資金援助を行なうことを決議した。末廣<sup>3</sup>はこのことをもって、南・東南アジア諸国での経済開発計画の導入は、独自の計画をすでに持っていたインドを除くと、このコロンボ計画への加盟や世界銀行の提言の受容が契機になっている場合が多いと指摘している。タイはイギリスの植民地ではなかったが、米国等の援助国や国際機関の他、ビルマ(現ミャンマー)、マレーシア等周辺諸国にも影響され、インフラ支援などを中心とした援助受け入れへの枠組みを構築したと考えられる。

##### ○効力

タイにおいては現在にいたるまで、国家経済社会開発計画が、全国レベルでのインフラ整備、産業立地誘導や地域格差是正政策に非常に大きな影響を与えていると考えてよい。それは、様々な計画体系の最も上位に位置する中期計画(五カ年)であること、タイ政府はこれより長期あるいは包括的な計画を持たないこと、内閣の承認を必要としていること、策定機関である国家経済社会開発庁が予算配分等に関して大きな権力を保持していることなどがその理由として挙げられる。

しかし実際にどの程度強力であるかは意見が分かれるところであり、「タイの計画が国家(あるいは指導者)の強力な意志を表明し、場合によっては強権を以て実施されるという性格を持たず、行政府のテクノクラートによる経済全体の穏やかな方向付けという性格が強く表れている」といった意見<sup>4</sup>や、「計画によって定められるものはあくまで目標であって、経済実績や実際の政策推移を必ずしも示しておらず、また実施に関する強制力はほとんどない。したがって、この計画をタイの理想的な開発の青写真ととらえ

<sup>1</sup> 井上隆一郎(1991)、p.96-

<sup>2</sup> 井上隆一郎(1991)、p.96-

<sup>3</sup> 末廣昭(1998-b)

<sup>4</sup> バンコク日本人商工会議所(1995)、p.46

ることは出来ても、実現のための実行力をともなったものではない。実際に政府各部署が個々に担当する政策は、これら『指示的経済政策』とも呼べる国家経済社会開発計画にとらわれない<sup>5</sup>といった、計画の効力を疑問視する意見も多く出ている。確かに、実際の各インフラ整備は内務省などを中心とした各インフラ担当官庁に権限があり、またこれから見ていくように現実との乖離は顕著であるが、一方で後述の主要インフラ整備事業、大規模開発事業、投資政策については、程度の差はあれ国家経済社会開発計画と大きな乖離を生じているわけではない。

#### 4. 1. 3. 2. 第一次・第二次計画

初めて策定された第一次国家経済開発計画(1960-66)においては、基本的に現在まで続いている民間主導の開発、外国資本に対する柔軟な姿勢といったことが打ち出されている。第一次計画での最大の特徴は、経済政策は民間、インフラ整備は政府という役割分担を明確に示したことである。またこのころの工業開発の目標は、主に輸出代替工業の育成であり、輸出増による貿易収支改善を目指していた。そのために外資導入などの積極的な導入も図られた。結果としてこの時期、平均年8%という経済成長を成し遂げ、タイの最初の開発計画としてテイクオフは成功し、輸入代替工業化が進んだ。

第二次国家経済社会開発計画(1966-71)は、第一次計画を継承しつつも、計画に「社会」の言葉を付け加えて明示したことから所得格差の是正、地方分散、農村開発についても問題意識を示すようになり、タイの地方農村部の貧困緩和についての政策を打ち出した。この時期は当時のタイ経済に大きな影響力を持っていたアメリカ合衆国からのベトナム戦争関連の軍事支出や直接投資の減少、さらに一次産品の下落などが影響し、成長率は第二次計画の目標に至らなかった。

両時期を通じて地域格差是正政策は、農村部の貧困緩和や共産化対策などに限られ、一方インフラ整備による産業基盤の増強はバンコクを中心とする首都圏の地域に限られ、所得格差、地域格差の問題はこの時期から顕在化していくことになる。そもそも1960年代は、ピシットが後年述べるように「国の初期的成長を達成するために一次的な集中が必ずしも悪いというわけではない」<sup>6</sup>という認識が一般的であったと考えられる。

#### 4. 1. 3. 3. 第三次計画

1972年からの第三次国家経済社会開発計画(1971-76)は、第二次計画の期間までにさらに問題化した所得格差、地域格差の問題に対して、県単位の計画<sup>7</sup>まで含めて具体的な計画が策定された初めての計画と言われている。ディクソン<sup>8</sup>が「当時はベトナム戦争と共産勢力の拡大に対応する形での東北開発支援策であり、また実際に実行力のある政策は行なわれなかった」と指摘するものの、1972年のタイ工業団地公社(IEAT:Industrial Estate Authority of Thailand)の設立等も合わせて、「タイにおける工業の分散化政策は、1970年代に入り、第三次国家経済社会開発計画(1971-76年)で初めて明言された」<sup>9</sup>として、地方分散政策の始まりをこの第三次計画の始まる1970年代前半におくという意見が多い。

全体的な経済政策としては、まず投資奨励法を改正(1972)して投資委員会の権限強化と地方産業の強化

5 国土庁大都市圏整備局・名古屋市(1995)

6 Phisit Pakkasem et al (1977)

7 国土庁大都市圏整備局・名古屋市(1995)

8 Chris Dixon(1999)

9 秋野晶二(1998)



が謳われた。BOI権限の強化は外国投資の制限や誘導を強め、これまでのような自由経済と外資を導入した輸入代替産業の育成から、選別的に輸出型の製造業を育成する<sup>10</sup>という方針が見て取れるようになった。

この輸出型の製造業育成に関し、IEATを中心として後述の工業団地や輸出加工区の整備が計画に盛り込まれ、実際に整備されることになった。これと共に北部及び東北部で地方成長拠点の整備が考案され実際に9都市が指定されており、この「拠点」という概念は成長の極理論に基づいた地方分散政策であり、後述するように各次計画において「地方拠点都市」「地方開発拠点」「工業開発拠点」など様々な用語と定義を以て定められることになる。

#### 4. 1. 3. 4. 第四次計画

1976年からの第四次計画(1976-81)になると、都市と農村の所得格差の解消を狙う社会開発戦略と、貿易収支の改善を目指す輸出振興計画に重点が置かれる<sup>11</sup>。特に産業振興・地域開発と所得分散を結びつけて推進しようとする意図も働いて、地方企業や中小企業の振興が大きく掲げられるようになる。特に地方での雇用を生み出すため、資源配分や産業構造の改善が謳われることになる。2002年現在まで様々なゾーン区分によって行われている投資優遇措置もこのときに最初に行われている。これと同時に東部臨海開発計画の中心的な役割を果たす大規模工業開発計画がスタートすることになり、重工業の保護政策と共にタイの工業開発が本格化する。

この第四次計画における地域格差是正、産業地方分散政策をもう少しよく検討してみると、第四次計画の基本方針としてまず、国内格差を減少させて社会的公平(Social Justice)を達成することが挙げられ、これまでの地域・社会格差の根源には、①経済活動の多様性が他地域で見られず一次産品に頼っている、②農業も工業も生産が中央部に偏っている、の2つであるとしている。NESDBの高官(のちに長官にまでなる)ピシットは、「この時期のタイの計画担当者(Planner)<sup>12</sup>によって適用される地域開発の戦略が、遅れた地域の経済構造を改善して所得分配の不釣り合いを減少させることにある」<sup>13</sup>、「第四次計画では地方分散政策にかなりのウェイトが占められている。文面でも3章分(分散的都市政策、基礎インフラの分散、社会サービスの分散(すべてDecentralization))で述べられている」<sup>14</sup>として、産業の分散による地域格差是正を目指していることがわかる。具体的には、①所得再分配と貧困緩和(農村化対策などを指す)、②農業生産物を多様化し、都市での生産とのリンクを増強して地域の生産構造を改善(具体的には農産加工業や資源依存型工業の振興を指す)、③社会的政治的に安定していない地域を指定して開発を援助(共産化対策などを指す)、④バンコク大都市圏以外での雇用を促進(公共投資や産業振興等を指す)、という4つのアプローチの組み合わせ<sup>15</sup>となっている。

また第四次計画では、具体的な地方開発の戦略としていくつかの地方都市の開発が盛り込まれ<sup>16</sup>、地方での地域開発を促すために地方都市成長拠点(Regional Urban Growth Centers)の開発のためのガイドラインが設定された。これをPakkasemは「世界銀行のいうところの『第二の都市(Secondary Cities)』の育成が目

10 井上隆一郎(1991)、p.114

11 井上隆一郎(1991)、p.120

12 NESDBの政策担当者を指すものと思われる。

13 Phisit Pakkasem et al (1977)

14 Phisit Pakkasem et al (1977)

15 Phisit Pakkasem et al (1977)

16 プラサート・ヤムクリンフング(1995)

的となる。…政府はこれまで成長極を各地に配置する計画を策定してきたが、政府の供給力や技術力に限りがあるので第四次計画では(第三次計画の)9都市から5都市(チェンマイ、コラート、コーンケン、ソンクラ、ハジャイ)に絞った。」<sup>17</sup>としている。第三次から形を変えながら行われてきている拠点の指定は、当時のタイにおいて「成長センター戦略(Growth Centre Strategy)」と呼ばれ、前述のペルーによる成長の極理論に似ているものであるが、この場合具体的には、地域開発格差を提言させるための工業分散と、新規資源開拓地域における開発という2つの意味において適用されたということになっている<sup>18</sup>。ただし上記5都市が全面的にバンコクの代替地になるという認識は薄く、そのことはピシットの「これら5都市を取ってみても、輸出志向型やハイテク消費財工業ではバンコクに太刀打ちできる都市は少ないだろう。しかし、アグロインダストリーや地域サービス・消費財、天然資源依存型産業などでの成長が見こめるだろう。」<sup>19</sup>といった認識にも表れている。

#### 4. 1. 3. 5. 第五次計画

1981年からの第五次計画においては、第三次計画から対応が続いた地域格差・所得格差解消という課題に加え、世界的な不況によってもたらされた経常赤字、インフレーションなどに対応するため、開発における「新しい方向性」が模索された。具体的には、輸出産業の育成・振興を第一目標に様々な開発計画が策定され、特に後述の東部臨海開発計画(ESBD: Easeten Seaboard Development Plan)が本格的に始動したのはこのころであった。

地域格差是正との関連では、これまでの国家計画の中でこの第五次計画が地方分散を最も意識した時期と考えられる。第五次計画の準備期間中、農村・都市間や地域間の格差の是正について過去四つの計画の失敗を見つけ出し、農村の貧困と戦うための新しい戦略や方法を探すために内容についての深い分析が続けられた<sup>20</sup>。工業分散については、5カ所(6都市)の「地方都市拠点(Regional Urban Center)」が経済活動の空間的拡散を狙いとして設定され、これらの地域の工業開発による生産活動の活発化を通じて、地方振興を目指す計画が策定された。これらの5地域において、都市内の経済活動に必要なサービスの効率的な供給を目指してインフラ整備を集中的に行うとしている。交通・通信・水供給・工業団地等産業に直接必要なインフラはもちろん、住宅やスラム改善まで含めた総合的な整備を目指した<sup>21</sup>。

しかもこの時期の政策は、農業開発よりも工業化による地域格差是正という視点が強く出ている。製造業のGDPに占める割合が農林水産業をしのぐのはこの頃であり、またこれ以上農村の過剰人口が移動し得る未開拓地は残されていないことから、これらの都市での工業開発とサービス関連業が農村からの移動者に職を与えることが重要という認識が強かった。第五次計画の目標の中には、「バンコクよりも地方の工業化を早く」「バンコクや周辺県での投資振興は続けるべきではない(但し労働集約的な輸出工業だけは例外)」<sup>22</sup>等の文言があり、地方の工業化を通じて地域格差を解消していこうという意図が強く表されている。

<sup>17</sup> Phisit Pakkasem et al (1980)

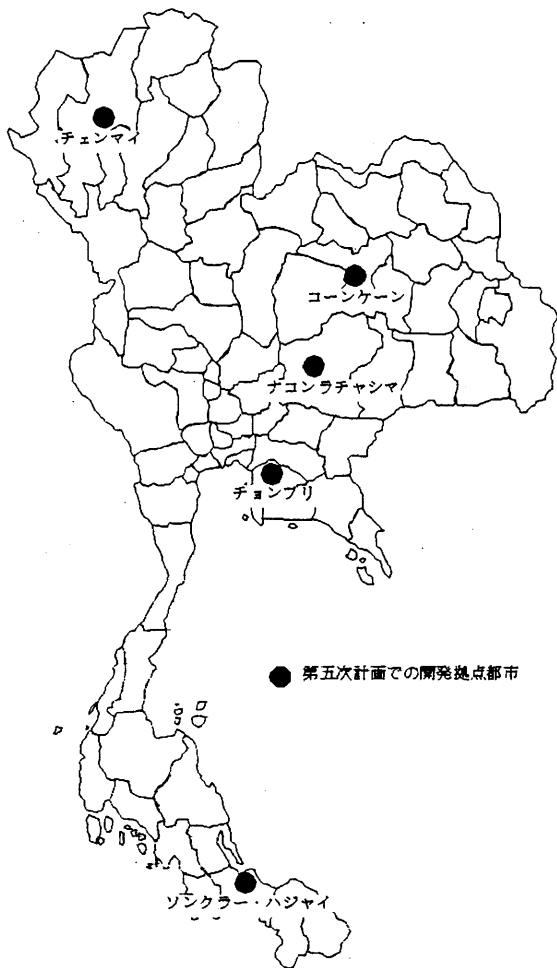
<sup>18</sup> Phisit Pakkasem et al (1977)

<sup>19</sup> Phisit Pakkasem et al (1980)

<sup>20</sup> プラサート・ヤムクリンフング(1995)

<sup>21</sup> National Economic and Social Development Board(1982)

<sup>22</sup> National Economic and Social Development Board(1982)



出典：The Fifth National Economic and Social Development Plan (1982-88)

図4-1 第五次国家経済社会開発計画における開発拠点都市

出典：NESDB(1981)

### ○地方都市拠点

「地方都市拠点(Regional Urban Center)」は地方の工業化の起点となる都市であり、インフラストラクチャーと公益事業を重点的に行う開発戦略の中心となる地域である。集中的な研究を踏まえて六つ(チェンマイ、コーンケン、ナコンラチャシマ、チョンブリ、ソンクラ、ハジャイ)の「中間都市」(あるいは「第二都市」)の経済社会基盤を強化するプロジェクトのリストが用意され、その中には交通、通信、水供給、工業団地などの産業インフラの他、住宅やスラム改善なども含まれている。これは明らかに特に地方からバンコクへの移住のペースを鈍らせることを期待して採用されたものであった<sup>23</sup>。こうした拠点の指定は、次の第六次計画にも引き継がれ、拡大されることになる。

ただし、だからといってバンコク大都市圏において大きな規制が加えられたというわけではなく、基礎的な工業を振興するための新しい工業地域の開発を進めるために東部臨海開発地域での新経済地域(New Economic Zone)を計画し実行した他、高速道路の建設などバンコク大都市圏での交通システムの改善プログラムを始めた。バンコクでの水供給等の改善とともに洪水対策プログラムの第一段階を始めるなど、バンコクとその近郊でも、その必要性に応じてインフラ整備をせざるを得なかった。これについてピシットは、「現実的で統合的なプログラムをもって効率的で秩序だった開発をバンコク大都市圏において行う現実的なニーズがあった。もちろん他の地方都市でのプロジェクトや東部臨海での新経済地域の開発など、

<sup>23</sup> プラサート・ヤムクリンフング(1995)

段階的に分散化を目指す都市政策が必要ではあったのだが・・・<sup>24</sup>と述懐している。また実際の財政出動は、当時の逼迫した財政状況と東部臨海開発地域への大規模投資を反映して、それほど強力なものにはならなかった。

#### 4. 1. 3. 6. 第六次計画

1986年に始まる第六次計画(1986-91)の時期は、高度成長が始まるとともに本格的な国際競争の時代に対応すべく様々な施策が計画・立案された時期であった。基本的には、①開発における効率の増大、②生産構造や基礎的サービスの改善、③富の分配と公平性の強化、という3つの開発戦略のもと、まず鮮明な民活推進路線を打ち出し、また第五次の地方拠点都市戦略の拡大によって地方振興を図るべくインフラ整備を推進した。また予想を遙かに上回る経済成長に対応すべく、第六次計画は89年に改訂を余儀なくされたが、その中で地域格差の是正の一手段として、地方分権(地方への政府権限委譲)がクローズアップされ、投資に関する優遇措置の申請や工場設立の許可に関する権限を地方に分散、あるいはBOI等の地域事務所を新たに設立するなどの提言がなされた。

地方分散政策については、第五次で定められた地方都市拠点に加え新たに19都市が拠点と認定され(図4-2)、開発戦略の一つである③富の分散と公平性の強化を空間的な計画で裏打ちする形となった<sup>25</sup>。しかしながらこの時期は、外資導入による経済成長及びそれに対応した民活推進路線を鮮明に打ち出した時期であり、中小企業や地域産業の具体的な育成策を打ち出すには至っておらず、また経済成長を優先しているため、地域格差是正、地方分散政策自体についても取り組みは第五次計画に比べて鈍いものとなっている。このことは、やはり開発戦略の一つである①開発における効率の増大を裏打ちしており、政府はインフラ整備等の基盤づくりに集中し、実際の経済活動は民間に委ねるというスタンスとなっている。結果としてこの時期、日系企業をはじめとする外資の導入が爆発的に増大し、観光産業の振興とともに経済を大幅に拡大させた一方、地域格差や階層格差、さらにはあまりにも急激な経済成長に付随するインフラ問題(電気、水道など)、都市環境問題(交通渋滞、水質汚濁など)、労働力問題(熟練労働者不足など)を露呈させた。

経済成長との関連で、この時期に地域格差是正がどのように捉えられていたかをピシットの文献でみると面白い。これまで紹介してきたように、ピシットは第五次までの文献の中で、その程度の差はあってもバンコク集中はそれほど望ましいものではなく地方分散によってバランスの取れた開発を目指すべきだという認識を示してきた。しかし、第六次計画策定の時期に書かれた彼の文献<sup>26</sup>では、「政府はこれまでの経済政策や投資優遇システムが、バンコクの一極集中の強化に大きな役割を果たしてきたことを暗に(implicitly)認めてきた」という認識を示した上で、「経済構造、社会サービス、人口や雇用の分析から、バンコクは引き続き社会・経済・行政の大きなセンターとして非常に重要な地位を占めることにかわりはないと思われる。それは、もし第二都市への分散政策や東部臨海での新経済地域の政策が行われていたとしてもだ。したがって、将来的には、バンコクの成長をフィジカルプランや土地利用規制によって止める(stop)のではなく、バンコク大都市圏の秩序だった効率的な成長のため「効率的な都市管理計画(an effective urban management plan)」を進めるべきである」と、全く正反対の見解を示している。特に大都市の立地を

<sup>24</sup> Phisit Pakkasem et al (1987)

<sup>25</sup> National Economic and Social Development Board(1987)

<sup>26</sup> Phisit Pakkasem et al (1987)

阻む規制には否定的で、「これまでの（集中）規制政策(Control Strategies)」（ゾーニング規制、多極化、第二都市など）はうまくいっていない」「政策における私の立場は、大都市圏の成長を抑制するような早まった試みは経済的にみて妥当ではないというものだ。政府政策は、大都市圏の成長を止めるのではなく、もっと効率的に運営することに力を注ぐべきである」としている。そして「バンコク大都市圏が20年間のタイ経済成長のエンジンとなっていたのだから、第六次計画の方向性（経済成長）について、バンコクでの首都圏の開発は望ましいと言うことになる。…タイの開発の成功は、バンコク大都市圏の開発政策の成功に直結しているだろう」とまで言い切っている。

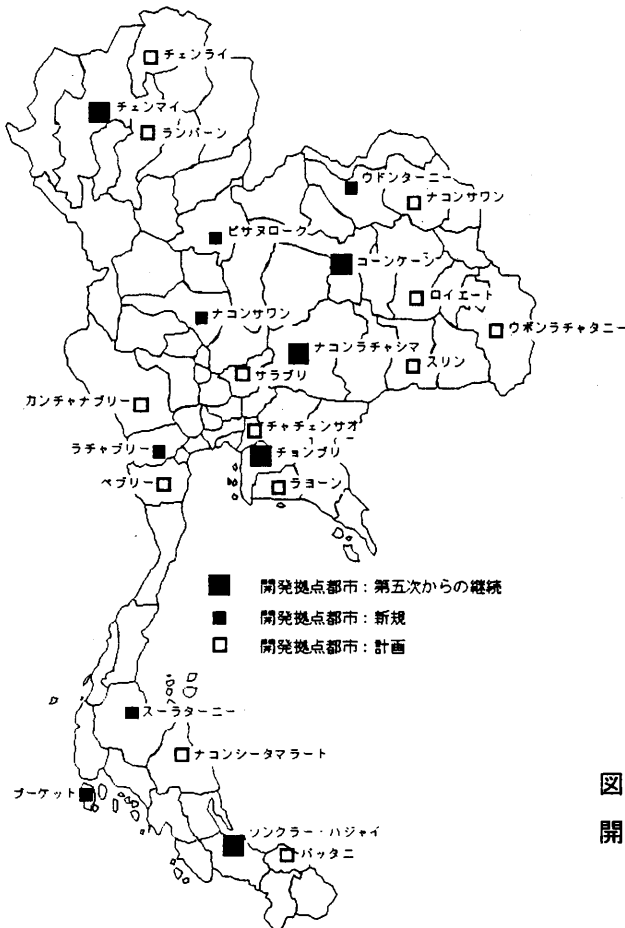


図4-2 第六次国家経済社会開発計画における開発拠点都市

出典：NESDB(1986)

出典：NESDB(1987) 'The Sixth National Economic and Social Development Plan'

すでにNESDBの副官、のちに長官となるピシットのこうした見解が第六次計画やそれに基づく政策や予算配分にどの程度影響したかを正確に測ることは難しい。実際に第六次計画では合計で24もの開発拠点都市が指定されており、開発の基本戦略と合わせて少なくとも見かけ上は地方分散政策の継続を表現していると考えられる。しかし同時に民活化を求めていることもあって、実際の政策レベルでは自由な経済活動による経済成長をある段階で達成し、それまでは「ハーリー・リチャードソンもいうように一極集中(High Levels of Primacy)が欠かせない」し、地域格差は『極化の反転(polarization reversal)』によって自動的に解消する<sup>27</sup>という認識がかなり強かったのではないかと考えられる。

#### 4. 1. 3. 7. 第七次計画

第六次計画期の高度経済成長を踏まえて、1991年からの第七次計画(1991-96)では、成長の可能性を最大

<sup>27</sup> Phisit Pakkasem et al (1987)

限に活用することを重視するべきと言う議論と、経済成長を多少犠牲にしても開発の質と社会的厚生 of 追求を優先すべきという議論が併存する中で、「開発のバランス重視」という目標<sup>28</sup>に落ち着いたとされている。第七次計画での課題には、国際市場での競争力の維持、貯蓄・投資のアンバランスの拡大抑制、基礎的インフラサービス・エネルギー不足の解消、熟練労働者不足の改善、さらには当時深刻化していた森林破壊に代表される自然資源の劣化及び環境汚染対策など、新たな段階を迎えたタイの成長段階に対応したものが多く挙げられている。

地域格差是正については、文言上、第三次以来引き続いての対応が模索されているものの、これまでの計画に見られたようにバンコク及びその周辺県から産業活動を地方に分散させるという地方開発一辺倒の目標ではなく、すでに計画段階でバンコク東南部<sup>29</sup>への都市・産業活動の展開を、第七次計画の文言ですでに前提としている。新しく4つの地域に後述の「新経済ゾーン」や「工業開発拠点」が設定されたが、同時にバンコクとその周辺に集中した産業投資に対しても肯定的な意味を与え、都心部での過密を緩和しながらも、大都市圏としてさらなる発展を目指す意図が記されている(図4-3)。一方1992年に成立したチュアン・リークパイを首相とする政権になると産業の地方分散政策が強化され、「都市部の一極集中問題を解決し、地方への開発機会を分散させること」を基本方針とした首相を委員長とする「農村開発・地方発展分散委員会(The Rural Development and Provincial Decentralization Committee)」が設置されている。

第七次計画<sup>30</sup>においては、工業分野での地方分散の項目の中で、地方分散が進まない理由について、

- ①基礎的サービスの不足
- ②財政的な障害、
- ③市場的または技術的問題
- ④(バンコクとの)距離的問題

の4つを挙げている。具体的には、東部臨海開発地域以外の地方県におけるインフラが以前として不足していること、地方都市での労働力の質が劣っていること、地方自治体の財政的・技術的能力が不足していること、地元企業に対する支援が十分でないこと等が挙げられている。

このような課題に対して、第七次計画ではこれまでの一次元的な拠点の概念に加え、面的なゾーンでの開発促進が述べられ、(1)東部地域(マプタプット、レムチャパン、ウタパオ周辺)、(2)東北地域(ナコンラチャシマ、コーンケン、ウボンラチャタニ周辺)、(3)北部地域(チェンマイ、ピサヌロク周辺)、(4)南部地域(クラビ、ソンクラー、スラタニー周辺)の計4つの地域に「新経済ゾーン(New Economic Zone)」が設定され、広域的な整備が行われることになった。また第五次・第六次計画の地方拠点都市の後身となる「工業開発拠点(Industrial Development Core)」が、チェンマイ、ピサヌロク、ナコンサワン、コーンケン、ナコンラチャシマ、サラブリ、ラチャブリ、スラタニー、ソンクラー・ハジャイの計9つ(10都市)指定され、インフラ整備がその重点課題として設定されている。工業都市拠点を中心として工業団地、公共施設、アメニティ施設を設けて開発ポテンシャルを高め、労働者訓練や優遇措置を含めた包括的な政策で拠点への投資を支援し、工業の地方分散を進めるという狙いとなっている。

<sup>28</sup> National Economic and Social Development Board(1992)

<sup>29</sup> すでに開発が進んでいる東部臨海開発地域。一部はバンコク大都市圏に含まれる(中心から80~180km)。

<sup>30</sup> National Economic and Social Development Board(1992)

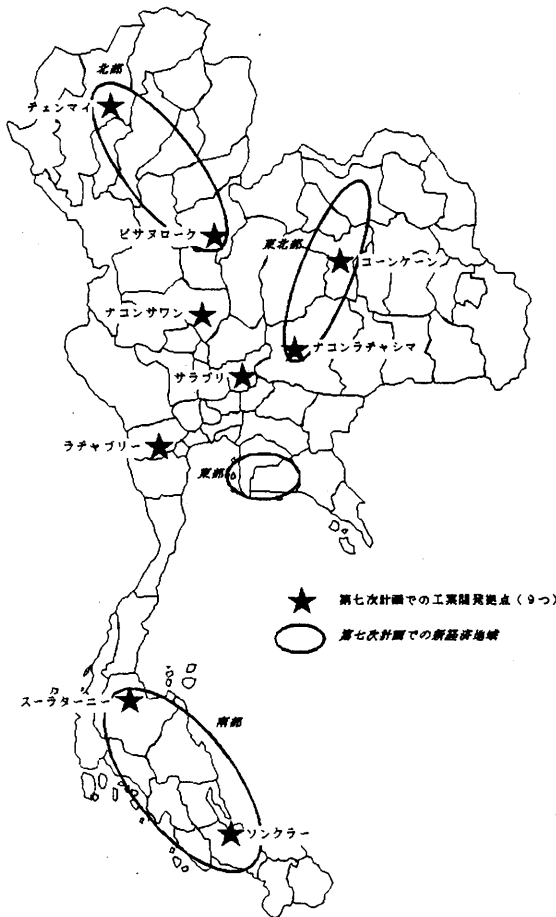


図4-3 第七次国家経済社会開発計画における工業開発拠点と新経済地域

出典：各種資料

出典：『第7次経済社会開発計画フレームワーク（概要）1992-1996』など

#### 4. 1. 3. 8. 第八次計画と経済危機

1996年からの第八次計画は、それまで約10年間の高度経済成長を受けて、その間に生じた様々な課題に対応するとともに、より社会的な側面を重視するべく「人間の発展」をキーワードに、経済成長以外にも様々な目的と目標を達成することが明記された。もちろん地域格差是正も課題の一つとして挙げられ、人々の生活の質を向上させるため、地方や農村地域の開発ポテンシャルを構築し、地域開発アプローチを用いた機会と成長の分散のための政策指針や、開発への参加の拡大と成長の再配分、都市問題の解決等<sup>31</sup>を戦略の一つとして挙げた。一方で、経済の安定化については国際収支の改善などが含まれて多少の意識はされていたものの、基本的にはマクロ経済の成長持続には暗黙の了解が置かれた上での計画であり、バンコク大都市圏の立地集中に対する強力な対応策が特に予定されているわけではなかった。

この第八次計画は、1997年に発生した金融危機、経済危機によって改定と大幅な方針変更を余儀なくされた。内容的には、IMFの融資条件・新憲法・様々な国際会議で進められている貿易・投資の自由化を考慮に入れる、資源配分の最適化を図る、開発プロジェクトの優先順位・延期・中止・縮小の基準の明確化に努めるなど、危機からの復興を示唆しており、地域格差を是正するような政策（地方でのインフラ整備など）は、この経済危機によって主要な国家的課題からとりあえず姿を消すことになる。

31 バンコク日本人商工会議所(1997)、p.96

#### 4. 1. 4. BOIの政策・投資奨励地域

タイにおける実際の産業立地の地方分散政策は、効力の強さはさておいても、業種別、地域別などに細かく設定された包括的なもので、地方での産業誘致を行っているアジア諸国の中でもとりわけ特徴的なものとなっている。

投資を規制・優遇する法律自体は、1954年に設置されたタイ投資委員会(BOI:Board Of Investment)と1977年に改訂された投資奨励法を元に現在まで進められている。BOIは、設立された1954年当時からしばらくは単に産業奨励法(投資奨励法の前身)の運用窓口としての機能しかなかったが、サリット政権下の1959年に改組され正式発足して権限が強化され、1977年の投資奨励法制定以降は、現在のような体制で製造業など多くの産業の投資について総合的に管理するようになった。国の政策に合致する投資プロジェクト

(国外・国内とも)に対して広範な財政的、非財政的な特権や保護を与える権限が与えられており、また外国人投資家に対する政策(①投資奨励政策、②外国人の職業に対する規制、③企業に対する規制)の中では、税・土地などの規制と恩恵供与、ワークパーミット(労働許可)等を与える役目を持っており、特定の条件(輸出比率など)を満たした企業に対してワンストップサービスセンターとして機能している。

秋野<sup>1</sup>によれば、BOIが地方への工業分散化のための投資奨励策を導入しはじめたのは、1978年以降と言われている。当初、一般工業・アグロインダストリー・輸出志向工業の3つの工業に分類して、そのそれぞれに特定の郡を指定して奨励しようとしていたが、78~86年までは4つの地域を設定し、そのそれぞれに特定の郡を指定する形で奨励が行われるようになった。こうした考え方は、投資をより多く呼び込もうとするBOIの政策が、国家経済社会開発計画による地方分散の意図という影響を受けていると考えることができる<sup>2</sup>。

しかしながら、結果としては1980年代前半まで特に包括的に地方分散に関連した政策はBOIでは行なわれていなかった<sup>3</sup>という認識が強く、こうしたことを踏まえて1987年以降、地域格差の是正を念頭において、プロジェクトへの投資の立地点がバンコクから遠くなるほど税制を中心とした優遇措置が手厚くなるようなゾーンによる地域の差別化を行うことになる。ゾーン区分は何度か改訂され、1993年にはBMR(Bangkok Metropolitan Region)と呼ばれるバンコク大都市圏に相当する地域全体において、優遇が最も薄いゾーン1に指定されている(図4-6)。1989年には『投資奨励にかかる優遇措置認可基準(1987年制定)』を改定し、第3ゾーンの税制上の優遇措置を強化、地方への一層の投資誘致を図っている。93年の布告でもこの傾向を強化するとともに、外資規制の緩和に加え、さらに工場移転などに対しても税の特権を与え、この動きを強化しており、この地方分散を強化するような優遇の改訂作業は経済危機が起こる1997年まで続いた。また、申請やその後の関税減免の手続き等を地方でもスムーズにとり行うという意図

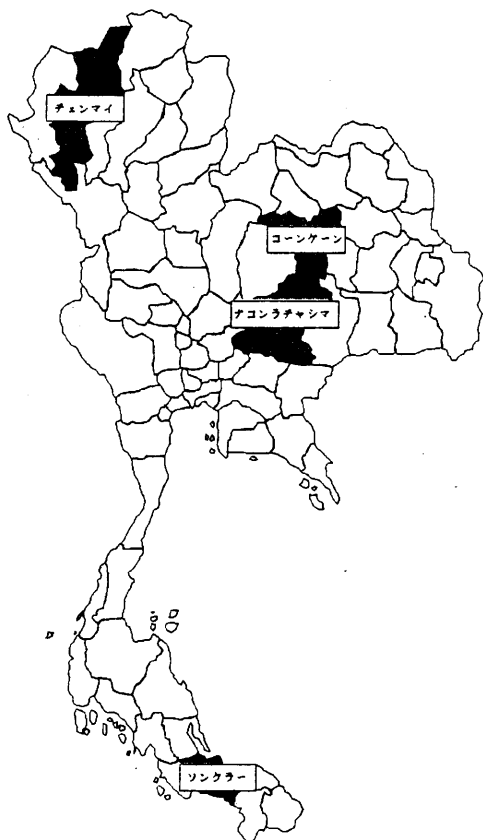
<sup>1</sup> 秋野晶二(1998)

<sup>2</sup> このことは、ピシットの当時の見解「(1960年から77年までにBOIの恩典を受けた企業の85%がバンコクを中心とする中央地域にある理由について)集中を防ぎ分散を促すための恩典が十分でなかったというのが優勢な議論になっている。様々な産業に対するコストの係り方について、もっと細かく検討すべきである。そうした恩典の大きさを変えること以外に、バンコクに位置する幾つかのタイプの工業に対する税減免をやめるか抑えるかする必要はあるだろう。しかし現在の政府の政策は輸出志向となっており、それがバンコクからの分散には悪い方向に大きく働いていると考えられる。バンコクと他の地域の間で様々な課税方法(の違い)をうまく作って立地を誘導する必要がある。」「より貧しい地域での振興のための第一段階として、バンコクやその周辺の会社での税の減免(Tax Holiday)を思いきって大幅に抑制するかなくしてしまう必要がある。そして次の第二段階として、労働集約的な産業を地方で振興する必要がある。」(Phisit Pakkasem et al (1980))にも裏付けられている。

<sup>3</sup> Chris Dixon(1999)

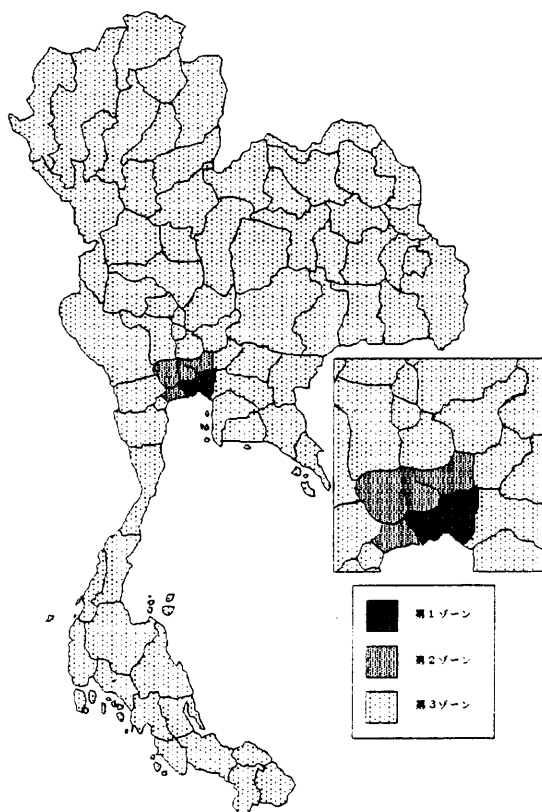


で、BOIの支部が投資奨励地域の設定とともに地方の各地にも進出し、ナコンラチャシマー、チェンマイ、スラタニー（のちにソンクラーに移転）、チョンブリ、ウボンラチャタニに存在している。



出典：『国際比較による大都市圏調査研究報告書～1&2より筆者作成』

図4-4 1983年当時の投資奨励地域  
出典：国土庁大都市圏整備局・名古屋市(1995)



出典：『国際比較による大都市圏調査研究報告書～1&2より筆者作成』

図4-5 1986年当時の投資奨励地域  
出典：国土庁大都市圏整備局・名古屋市(1995)

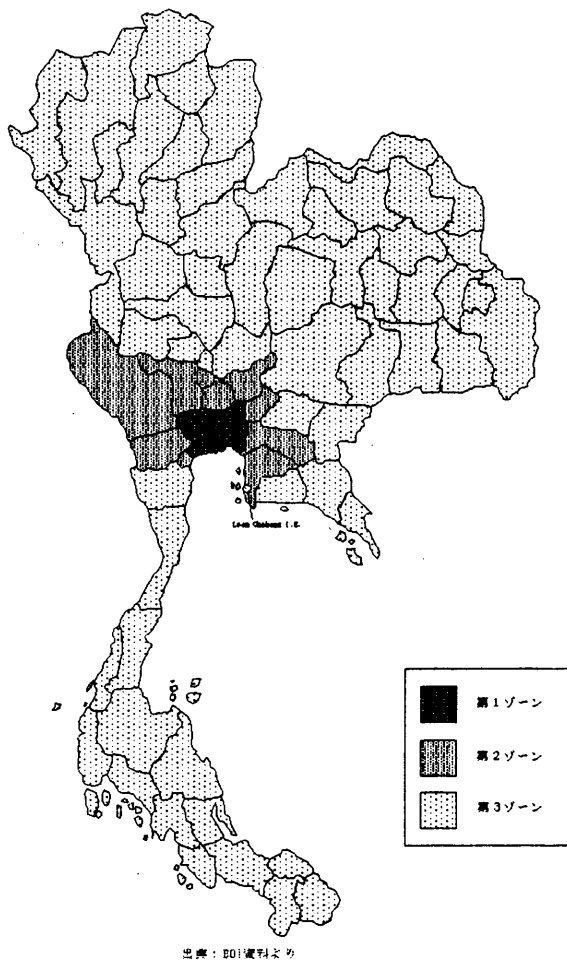


図4-6 1993年当時の投資奨励地域  
出典：BOI資料

全体として奨励案件は、

- ・ バンコク以外の地方の経済発展に資するもの
- ・ タイの産業の技術力を高めるもの
- ・ 国内の原材料を利用するもの
- ・ 基本的なサポーティング産業
- ・ 外貨を獲得するもの
- ・ インフラの発展に役立つもの
- ・ 天然資源を保存し、かつ環境問題を減少させるもの

といった様々な観点から選別され(表4-1)、実際の恩典は非常に細かい業種別かつ前述のゾーン別に分離して設定され、上記の観点により合致した産業はバンコクに近いゾーンにおいても立地できるが、そうでないものは地方圏への立地分散が推し進められるという仕組みとなっている。

番号	産業	業種	ゾーン		
			1	2	3
1	農産	植物育種			
1	2	茶種と果樹			
1	3	畜産			
1	4	家畜飼育			
1	5	家畜生産			
1	6	屠殺			
1	7	なめし、皮革仕上げ、毛皮仕上げ、毛仕上げ			
1	8	農産原料を除く食品加工			
1	9	ミルクあるいは乳製品の製造			
1	10	植物あるいは動物から油あるいは油間の製造			
1	11	マーガリンの製造			
1	12	加工穀物の生産			
1	13	ココアあるいはチョコレート生産			
1	14	タバコからのシレジンの製造			
1	15	グルタミンソーダの製造			
1	16	動物飼料の製造			
1	17	木の副産物あるいは植物からの板(Board)の生産			
1	18	自動車用チューブおよびタイヤの製造			
1	19	ゴム製品の製造			
1	20	ゴムの木からの家具、取り付け家具、床材の製造			
1	21	生鮮食料、野菜、果物、花の近代的な包装および貯蔵			
1	22	動物乾燥およびサイロ			
1	23	農産生産物のグレイディング			
1	24	深海漁業			
2	1	鉱物、金属、セラミックス			
2	2	鉱物、金属、セラミックス			
2	3	鉱物、金属、セラミックス			
2	4	鉱物、金属、セラミックス			
2	5	鉱物、金属、セラミックス			
2	6	鉱物、金属、セラミックス			
2	7	鉱物、金属、セラミックス			
2	8	鉱物、金属、セラミックス			
2	9	鉱物、金属、セラミックス			
2	10	鉱物、金属、セラミックス			
2	11	鉱物、金属、セラミックス			
2	12	鉱物、金属、セラミックス			
2	13	鉱物、金属、セラミックス			
2	14	電気鉄を主としたスチール・シートあるいはコイルを主とするスチール・シートあるいはコイルの製造			
2	15	WRB-ROD、STEEL-WIRE、丸鋼、シャフティング・バー、バー			
2	16	スチールの丸鋼、ダイフォームD・バー			
2	17	鉄およびスチール棒			
2	18	鋼道のスチール・パイプの製造			
2	19	煉鉄物の製造			
2	20	非鉄金属の溶解			
2	21	フェロアロイ製品の製造			
2	22	フェロアロイの圧延、鍛造、切断、鍛造			
2	23	プレハブ住宅およびその部品			
2	24	Fire material protection、耐火材の製造			
3	1	軽工業			
3	2	軽工業			
3	3	軽工業			
3	4	軽工業			
3	5	軽工業			
3	6	軽工業			
3	7	軽工業			
3	8	軽工業			
3	9	軽工業			
3	10	軽工業			
3	11	軽工業			
3	12	軽工業			
3	13	軽工業			
3	14	軽工業			
3	15	軽工業			
3	16	軽工業			
3	17	軽工業			
3	18	軽工業			
3	19	軽工業			
3	20	軽工業			
3	21	軽工業			
3	22	軽工業			
3	23	軽工業			
3	24	軽工業			
3	25	軽工業			
3	26	軽工業			
3	27	軽工業			
3	28	軽工業			
3	29	軽工業			
3	30	軽工業			
4	1	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	2	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	3	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	4	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	5	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	6	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	7	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	8	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	9	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	10	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	11	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	12	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	13	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	14	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	15	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	16	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	17	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	18	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	19	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	20	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	21	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	22	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	23	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	24	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	25	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	26	金属製品、機械および運輸機器の製造			
4	27	金属製品、機械および運輸機器の製造			
5	1	電気、電子産業			
5	2	電気、電子産業			
5	3	電気、電子産業			
5	4	電気、電子産業			

表4-1 1995年現在の投資奨励付与リストと立地できるゾーン

出典：BOI資料より著者編集

外資に関してBOIは、第一ゾーン、第二ゾーンに立地するBOI認可企業に対し、外国資本が登録資本の51%以上を保有するためには、総売上高の50%以上を輸出すること、100%を保有するためには、同80%以上を輸出することを定めており（サポーティングインダストリーの対象19業種、貿易投資促進事務所等を除く）、そのため内需向け企業は、第三ゾーン立地する企業を除き外国資本がマジョリティを取ることができない<sup>4</sup>という点で、地方分散をさらに促す傾向にある。BOIの投資奨励を得ると、さらにその他にも税制面では一定期間の法人所得税の減免、奨励対象プロジェクトの機械設備輸入関税及び原材料・資材の輸入関税の減免、非税制面では外資比率51%以上の企業に対しても奨励対象プロジェクトに関する土地所有の許可、外資出資比率最高100%までの許可、外国人の優先的なビザ、ワークパーミットの取得許可及び永住権の許可等を得ることができる<sup>5</sup>。こうしたことも、一部の企業にとってBOIの奨励恩典を取得して地方に立地することによるメリットが生まれると考えられている。

しかし一方で、BOIの投資奨励地域の設定による産業の地方分散には限界がある。まず税制等の優遇が主体であり規制的手段ではないため、大都市（圏）への立地を直接制限することはできない。そもそも投資自体は外資であっても特定の工業団地を除けば基本的に自由であり、BOIを通す義務といったものはない。BOIもすべての直接投資（国内外を含め）を管理しているわけではなく、例えば1990年代前半の全投資額の概ね3割から5割のみがBOIを経由したとする報告書がある<sup>6</sup>。工場の立地を直接規制する法律・規制はチャオプラヤ川の水質保全を目的としたものくらいしか見当たらず、地域・対象業種の双方で非常に限定的なものとなっており、日本の工業等制限法のような強力な立地規制は見当たらない。

また、投資奨励法がもともと一定の条件に該当する投資案件に対して税・関税上の優遇措置を与えるものであったため、80年代に入ってから、特に輸出比率が高くまた雇用人数の多い案件が優先的に承認されたことが、地方の中小企業の振興を阻んだという指摘もある。井上<sup>7</sup>は、BOIの政策が（特に1980年代後半からの）輸出向けの大規模工場に対する巨額の投資を呼び起こす結果となったが、その反面大多数の中小企業は優遇措置の対象から外れたままで、大企業に比べて不利な条件の元に立たされ、それが特に地方にすでに多く存在していた、またあるいは新たに生まれたであろう中小企業の投資活動を鈍らせる結果に繋がってきた、としている。

さらに、企業間のあらゆる取引に対して一定比率の「ビジネスタックス」を課していることから、企業が生産活動の一部を外注や下請けに出せば、それだけ税負担が重くなる仕組みとなっているため、企業は部品や材料を社内で加工するか、それとも輸入によって調達しようとする傾向が強く、国内の発注・下請け企業の発展が妨げられてきたと井上は述べている<sup>8</sup>。特にサポーティングインダストリーの育成が国家経済社会開発計画にも挙げられる程の政策課題であったにも関わらず、こうした逆行した政策<sup>9</sup>は、BOIの政策がまだ集積が形成されていなかった地方県での立地や産業連関を制約したとも考えられる。

こうしたBOIの投資政策も、1997年の経済危機の影響を踏まえて大きく変更されることになる。地方分散政策との関連では、ゾーンが変更され、従来第三ゾーンに指定されながら産業が振興されているラヨン、プーケットが第二ゾーンに加えられ、第三ゾーンの58県がさらに2つに分けられ、最も所得の低い18

<sup>4</sup> バンコク日本人商工会議所(1999)

<sup>5</sup> 「土地法」では、外資比率51%以上の企業は原則として土地所有が認められていない。

<sup>6</sup> 国土庁大都市圏整備局・名古屋市(1995)

<sup>7</sup> 井上隆一郎(1991)、p.179

<sup>8</sup> 井上隆一郎(1991)、p.179

<sup>9</sup> 井上(井上隆一郎(1991)、p.179)は、こうした齟齬はおもに政治的な理由からもたらされたとしている。

県により大きな優遇が与えられることになった。地方分散政策が強化されたようにも見えるが、全体としては、経済危機からの投資を通じての回復や、税収の上昇を改正の主な目的としてあげ、合弁原則の緩和、輸出比率の撤廃等、第一ゾーンで従来優遇取得のために設けられていた各種規制の緩和などを鑑みる<sup>10</sup>と、バンコク周辺県への集中を容認する動きと考えられる。

ゾーン	1993年の奨励策の権利特典	新政策による権利特典	
		工業団地外	工業団地内
ゾーン1	1. 機械輸入関税の50%減税（輸出80%以上あるいは団地に立地すること） 2. 法人所得税の3年間の免除（輸出80%以上で、団地に立地すること） 3. 輸出用の原材料の輸入税免税、1年間	1. 機械輸入関税の50%減税 2. 輸出用の原材料の輸入税免税、1年間	1. 機械輸入関税の50%減税 2. 輸出用の原材料の輸入税免税、1年間 3. 法人所得税の3年間の免除、ただし、奨励を受けた工業団地および工業地域の立地する。（1,000万パーツ以上のプロジェクトは、2年以内にISOそれに相当する国際基準をとること、未達成の場合、1年間の免税期間をカット。）
ゾーン2 18県	1. 機械輸入関税の50%減税 2. 法人所得税の3年間の免除、団地に立地の場合、7年間 3. 輸出用の原材料の輸入税免税1年間	1. 機械輸入関税の50%減税 2. 法人所得税の3年間の免除、団地に立地の場合、7年間 3. 輸出用の原材料の輸入税免税、1年間	1. 機械輸入関税の50%減税 2. 法人所得税の3年間の免除、団地に立地の場合、7年間 3. 輸出用の原材料の輸入税免税、1年間
ゾーン3	60県	58県	58県
	1. 機械輸入関税の免除 2. 法人所得税の8年間の免除 3. 輸出用の原材料の輸入税免税、5年間 4. 国内用の原材料 輸入税の減免75%（国内に該当する原材料がないなどの条件あり） 5. その他の特典 ①法人税の免税期間を超えて、向こう5年間、法人所得税を50%減免 ②法人所得を生じた日より数えて、10年間、輸送、電力、水道の経費の2倍までの控除 ③設備の据付、および必要インフラ建設の投下金額の25%を純利益から控除	1. 機械輸入関税の免除 2. 法人所得税の8年間の免除 3. 輸出用の原材料の輸入税免税、5年間	左記に同じ
ゾーン3		40県 工業団地外	40県 工業団地内
		設備の据付、および必要インフラ建設の投下金額の25%を純利益からの控除	①法人税の免税期間を超えて、向こう5年間、法人所得税を50%減免 ②法人所得を生じた日より数えて10年間、輸送、電力、水道の経費の2倍までの控除
ゾーン3		18県 工業団地外	18県 工業団地内
		①法人税の免税期間を超えて、向こう5年間、法人所得税を50%減免 ②法人所得を生じた日より数えて、10年間、輸送、電力、水道の経費の2倍までの控除 ③設備の据付、および必要インフラ建設の投下金額の25%を純利益から控除	左記に同じ

注1. ゾーン1及びゾーン2の機械輸入関税減税は、輸入税率10%以上の機械に対してのみ有効である。

注2. 1993年の権利特典の使用可能な場合あり、本文参照。

注3. ISO取得の条件は全ゾーン共通

表4-2 経済危機前後での奨励特典の変更項目

出典：バンコク日本人商工会議所(2001)、p.150

<sup>10</sup> バンコク日本人商工会議所(2001)、p.144-

#### 4. 1. 5. インフラ整備

##### 4. 1. 5. 1. 工業団地

製造業の立地に影響を与えるインフラ整備の中でも、工業団地の整備によるインフラ供給の保証は、地方県での立地に重要な要素となっている。工業団地に立地することによる一般的なメリットとしては、電気・水等のインフラが安定的に供給されること（官営においては政府の保証があること）、同業種の集積によるメリットがあらかじめ期待できることなどである。特に元々地縁などがなく短期間で収集した情報を元に適地を選ぶ傾向がある外資企業においては、各種のインフラ供給（電気・水など）が揃っている工業団地への立地を前提とする場合が多くなっている。

タイにおいて工業団地は官営、半官半民、民営の3形態に分かれるが、前2者についてはタイ工業団地公社(IEAT:Industrial Estate Authority of Thailand)が建設、運営管理を担当しており、国家経済社会開発計画などにより地方での工業団地整備が進められること、また官営・半官半民の場合外資100%も可であるのに対して、純民間工業団地の場合はBOI認可なしでは土地取得できない<sup>1</sup>という点<sup>2</sup>などで、直接・間接に地域格差是正政策を担っている形となっている。

また生産品の対象市場による分類があり、GIZ(General Industrial Zone)は一般に国内市場を対象とした製品を製造する工場が立地するのに対し、EPZ(Export Processing Zone)は輸出製品の工場生産のための地域となっており、大部分の製品を輸出しなければならない代わりにより有利な優遇措置を得ることができる。EPZが整備されている工業団地は限られており、1994年現在でGIZが全体の93%と大部分となっている<sup>3</sup>が、特に本国市場等を主要な対象としている外資系企業にとっては、EPZへの立地が重要となる。

工業団地による地方分散政策は、第一次国家経済開発計画の第二フェーズ(1964-66)において、インフラを十分に備えた安価な土地を中小企業に提供するという設置方針が唱えられることによって始まったとされる<sup>4</sup>。具体的には、パトムタニ県ランシット郡に130haの土地を工業用地に指定して初めての工業団地整備を計画したが、のちに計画は変更され計画用地は大学用地になった。この時期の工業団地に対する考え方は、中央に集中した工場認可などの行政サービスを背景にバンコクに工業開発を誘導しようというものであったが、すでに一部で問題化されていた公害、交通渋滞、居住環境問題などが悪化したため、その後バンコク都の外での工業団地建設という認識に改められた。

しかし官営の工業団地は1969年に設立されたバンコク都内のバンチャン工業団地が初めてであった。その後、1972年の革命軍布告(Revolutionary Decree)No.399の発表に基づいてタイ工業団地公社が設立され、工業団地等の適正配置について責任を持つことが決定され<sup>5</sup>、1976年には第二の工業団地ラッカバン工業団地が建設されたが、これもやはりバンコク都内であった。同じ頃、初めての本格的民営工業団地としてナワナコン工業団地が1971年、バンコク郊外のパトムタニ県に設立される。同工業団地は現在でもタイで最大級の規模を誇る工業団地であり日系企業等も多く立地している。一方、この時点ではまだ地方への投資に対するインセンティブは不十分とされて工業団地も地方県には設立されなかった。

<sup>1</sup> バンコク日本人商工会議所(1999)

<sup>2</sup> 福田他(福田拓生・高見幸次(1996)、pp.51-60)によればBOIが特別に認めた企業(輸出企業等)であれば土地の所有ができ、また政府指定の工業団地であれば、BOI認可企業でなくても土地は取得出来るということである。

<sup>3</sup> バンコク日本人商工会議所(1995)

<sup>4</sup> UNIDO(1992)

<sup>5</sup> Wisarn Pupphavesa and Josefina M. Ramos(1991)

バンコク大都市圏外での（官営）工業団地の設立は、1983年の北部工業団地（ランブーン県）が初めてであり、官営・民営の工業団地の立地はその後バンコク大都市圏や東部臨海開発地域を中心に続けられた。経済成長が続いた1990年代前半には工業団地の建設がピークを迎え<sup>6</sup>、バンコク周辺県の労働力不足や地価高、またBOIの奨励政策等を反映して地方県（BOI第三ゾーン）での充実振りが目立つようになったが、全体でみるとタイ全体におけるバンコク大都市圏への集中の度合いは引き続き強くなっており、また前述の国会経済社会開発計画に定められた地域拠点都市等との一致は見えていない。その原因としてまず、入居が想定される企業の希望がやはりバンコク大都市圏に集中していると予想されたため地方県での設置がそれほど進まなかったことが挙げられるが、その他に遠因として、IEATは工業団地の設立に際し独自のインフラ供給基準を持っているため、地方県での立地が奨励されても政治力がなければインフラ供給がなされず工業団地の整備もできない<sup>7</sup>といった事情があると言われている。

工業団地の分布状況を見てみると、（旧）第三ゾーンへの供給が広がっており、数（29ヶ所、51%）、供給面積（7419ha、49%）と第三ゾーンでの拡大が見られる（表4-3）。しかし、第三ゾーンにはレムチャバシ工業団地の他、後述の東部臨海開発地域であるラヨーン県や、第二ゾーン県とバンコクからほぼ等距離にあるプラチンプリ県も第三ゾーンに含まれており、それぞれ筆者の調べで8つの工業団地を持っている。したがって実際には必ずしもバンコクから遠く離れた地方県での工業団地整備が多いとは言えない（図4-7）。また表4-4を見ると、IEATが単独で整備している工業団地は第三ゾーンでのみ設立されているものの、共同で整備している工業団地と合わせると、その他の民間ベースで整備している工業団地に対して地域的割合に特に大きな差があるわけではない。また外国資本の一部が特に対象となる輸出促進ゾーン（EPZ:Export Processing Zone）の設置併合型団地の数も、地域的割合は多少バンコクよりの第二ゾーンに多いとはいえ差はそれほど大きくはなく、ほぼまんべんなく整備されていると考えてよい。こうした状況を考えると、工業団地整備においてはIEATが第三ゾーンでの整備に多少気を配っているものの、全体としては民間同様のトレンドで整備がなされ、EPZについても同様に工業団地の地域的バランスを考慮して指定していることがわかる。

	合計		運営主体別			種別	
	数	シェア	官営	半官半民	民営	GIZ型	GIZ/EPZ併設型
ゾーン1	11	19.3%		7	4	7	4
ゾーン2	17	29.8%		10	7	12	5
ゾーン3	29	50.9%	6	7	16	23	6
計	57	100.0%	6	24	27	42	15

表4-3 BOI統計による2000年1月現在の工業団地数の地域分布  
出典：『タイ国経済概況2000/2001年版』より筆者編集

<sup>6</sup> 96年現在のタイの工業団地のうち、90年代に完成した工業団地が全体の8割以上を占める。瀬田史彦(1997)、p.62より。

<sup>7</sup> バンコク日本人商工会議所(1999)

	合計		運営主体別		種別	
	供給面積	シェア	官営分	民営分	GIZ	EPZ
ゾーン1	2,903	19.11%	0	2,903	2,773	130
ゾーン2	4,870	32.06%	0	4,870	4,524	345
ゾーン3	7,419	48.84%	2,042	5,377	7,083	336
計	15,191	100.00%	2,042	13,150	14,380	811

注:単位ヘクタール

表4-4 BOI統計による2000年1月現在の工業団地数の地域分布  
出典:『タイ国経済概況2000/2001年版』より筆者編集

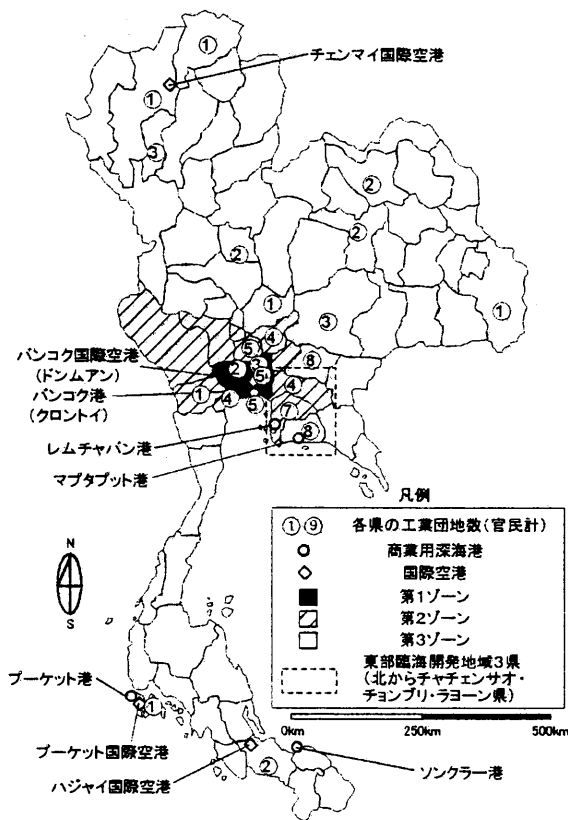


図4-7 インフラ整備状況(1997年現在)

出典:各種資料

#### 4. 1. 5. 2. 東部臨海開発計画

東部臨海開発計画は、元々タイ湾での天然ガス田の発見と重化学工業の振興を目的に浮上した計画であったが、具体的な計画はバンコク・クロントイ港の容量過多に伴う新港開発を契機に実現し、1980年に東部臨海開発委員会設立、1982年に計画の閣議決定がなされた。位置的には図4-7で示すようにバンコクからタイ湾に沿って東南方向におよそ80kmから180kmのチャチェンサオ県、チョンブリ県、ラヨン県との3県を対象としており、2つの新港湾を中心に工業団地や道路など関連インフラを内包した大規模な地域開発計画かつ工業振興計画となっている<sup>8</sup>。開発には円借款も導入され、当初計画に示された港湾、工業

<sup>8</sup> 萩野瑞(1989)



団地、送水管、鉄道、道路などの支援施設の建設は、一部中止されたものを除いてほぼ完了するに至っている。さらに第二高速道路の拡張、ウ・タパオ空港の拡張、バンコク第二空港、東北地方からラオス・ベトナム方向に直接リンクする高速道路等、第八次に至るまでの各次計画におけるこの地域の位置づけはますます強まっており、バンコクに集中した産業活動の受け皿としてインフラ整備や産業集積が進み、現在では東南アジアを代表する自動車産業集積となっている。

東部臨海開発計画の中でも主要な開発は、建設が1982年に決定された<sup>9</sup>レムチャバン・マブタブット両港の開発である。レムチャバン港は1991年に開港、6万トン(D/W)クラスの大型船が入港可能な本格的貿易港として次第に設備を強化し、同時に付近にいくつかの団地が整備されており、商業港としての色彩が強い<sup>10</sup>。元々バンコク・クロントイ港の容量の一部を受け継ぐことも目的として建設されたため、バンコク港からの貨物のシフトや1990年代の新しい工業団地の開業や企業進出を経て、開業以来取り扱い量が急増している。クロントイ港はバンコク南部にあってアクセスに難があることもあって、東部臨海開発計画の地域外からの利用も多く、1997年にコンテナの扱いではバンコク港を超えて国内最大となった<sup>11</sup>。一方、マブタブット港は1992年に稼働を開始し、鉄鋼業、化学工業、石油化学工業等の工場群を控えるため工業港的な色彩が強く、東部臨海開発計画の地域内での供用を主とする港湾となっている。

東部臨海開発計画の全体構想について、ピシットによれば、東部臨海開発計画はバンコクから切り離された「自立的な都市システム」という位置づけとなっている<sup>12</sup>が、実際に自立した都市圏として業務集積があるわけではなく、工業団地が計画地域の道路沿い一体に散在し、地域の中心都市であるチョンブリ市やパタヤ市等との有機的なつながりが認められるという報告はない。

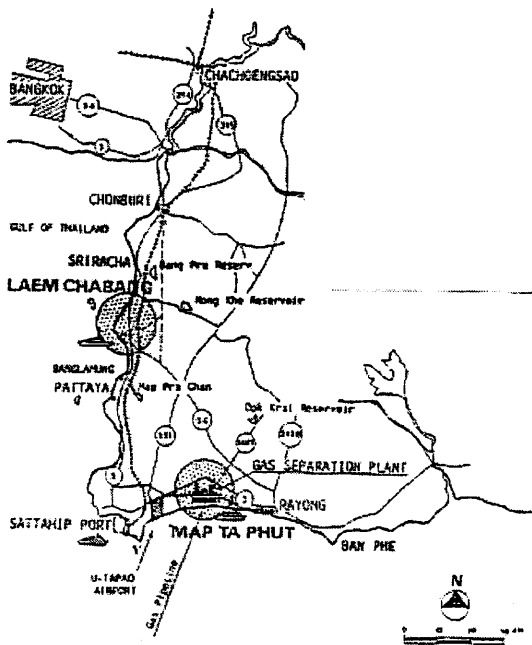


図4-8 東部臨海開発計画  
出典：萩野瑞(1989)

<sup>9</sup> 谷浦孝雄編(1989)

<sup>10</sup> バンコク日本人商工会議所(1999)

<sup>11</sup> バンコク日本人商工会議所(1999)

<sup>12</sup> その著書で「新しい開発は、大都市圏から自立している必要があり半自立的な都市システムを維持できる程度に離れている必要がある。ESBDもその一つの実験地である。」(Phisit Pakkasem et al(1980))と述べている。

#### 4. 1. 5. 3. 基幹インフラ整備

##### ○道路

タイの輸送体系は、長らく河川や運河を利用する水運を中心としてきており、1950年代までは道路交通はわずかなものであった。しかし1953～54年にかけてアメリカからの援助を受けて建設されたサラブリ～ナコンラチャシマを結ぶ国道2号線の事業を契機に近代的な道路技術が導入された。そして第一次国家経済社会開発計画と道路整備七カ年計画(1965)以降、社会資本の整備が道路建設を中心に行われたこともあり、道路整備が進みモータリゼーションが進展した<sup>13</sup>。

これまでタイの道路事情については、バンコクにおける交通渋滞が常に問題視されてきたが、主要都市を結ぶ幹線国道の整備については第一次計画から国道建設を主眼に重点的に行われてきており、また東北部についてはベトナム戦争時のアメリカ軍の援助などもあって、整備水準は東南アジアの中でも非常に優れたものとなっている。したがって幹線道路沿いに限れば、産業活動に伴う輸送において生ずる道路整備上の問題は少ないと考えられる<sup>14</sup>。

一方都市内道路については、バンコクの交通渋滞が1997年の経済危機まで深刻となっており、最も深刻なときでは平均時速は8kmであったという調査も報告されている<sup>15</sup>。特にオフィス立地集積に関してこの問題は深刻であり、経済危機までは副都心でのオフィス開発が盛んであった<sup>16</sup>。ただし、経済危機後は交通渋滞の問題は急激に沈静化し、その間にバンコク都内の高速道路や立体交差の整備が進んだため、2001年現在では、特別な事情(豪雨と冠水による渋滞、局所的なボトルネック)がない限りはそれほど大きな問題となっておらず、立地に影響するほどではない。また排ガス等の公害問題対策として、バンコク都内については日中のトラック進入規制を行っており、業態によっては立地意図に作用してくる可能性がある。

##### ○鉄道

タイ国鉄(State Railway of Thailand)による路線網は、バンコクから放射状となって各地に延びており、チェンマイまでの北線、ノンカイ及びウボンラチャタニまでの東北線群、アランヤプラテートまでの東線、マレーシアとの国境であるパダンプサル及びスンガイコロクに至る南線が基幹路線となっている。しかし全輸送モードにおける鉄道シェアは、旅客で5%程度、貨物で2%程度<sup>17</sup>と低いシェアでしかなく、産業基盤としての価値は、石油・セメント<sup>18</sup>・農産品など一部の産業でしか期待できない。

##### ○空港

国際空港はバンコク・プーケット・チェンマイ・ハジャイの4つから1998年にチェンライ空港が国際化され全部で5つとなっている。国内空港は22だが、多くの航空会社はバンコク・ドムアン空港を経由しており、取扱量も同空港が圧倒的で、97年における国際線利用客に占める同空港の占める割合は73%となっている<sup>19</sup>。

全国的に見ると、国内航空路線はバンコクへの一極集中度にしては比較的発達し、バンコクから国内の主要都市へはたいいてい毎日便があるといった状況となっている。具体的にはバンコクから北部(チェンマ

<sup>13</sup> バンコク日本人商工会議所(2001)

<sup>14</sup> ジェトロ(1995)、さくら総合研究所他(1996)など、企業進出に関する書物を参照した。

<sup>15</sup> ジェトロ(1995)

<sup>16</sup> Fumihiko SETA and Mihoko MATSUYUKI(1999)

<sup>17</sup> バンコク日本人商工会議所(2001)

<sup>18</sup> 石油・セメント類は専用列車による直行輸送という鉄道の特徴を發揮しやすい輸送品目である。バンコク日本人商工会議所(2001)より。

<sup>19</sup> バンコク日本人商工会議所(1999)

イ・チェンライ)、東北部(コーンケン)、南部(プーケット、ハジャイ)の各中核都市には一日5往復の便があり、それに準ずる都市(北部ピサヌローク、ランパーン、東北部のウドンターニー、ウボンラチャタニ、ナコンラチャシマ、ナコンパノム、ナコンサワン、南部のスラタニー、ナコンシタマラート、トラン、ナラティワ)にも一日1便以上の便がある<sup>20</sup>。

一方、地方都市同士の航空便や、その他の国際空港での国際便は貧弱で、2001年2月現在、地方間国内便ではプーケットやサムイ島等の観光地とを結ぶ便以外、また国際便についてはプーケット～アジア周辺諸国との便と、南部～シンガポールとの便を除けば毎日通っている便がない状態となっている<sup>21</sup>。

### ○港湾

港湾はバンコクから東部地域にかけてバンコク港、レムチャバン港、マプタプット港、また南部のプーケット港やソクラー港などがある。元来バンコク港が取扱量最大を誇っていたが、容量的な限界もあって現在は東部臨海開発計画の一環として91年にレムチャバン港、92年にマプタプット港が完成し、97年にはレムチャバン港が1997年にコンテナの扱いではバンコク港を超えて国内最大となった。プーケット港、ソクラー港は主に観光や南部の一次産品輸出を取り扱っているが、製造業輸出入においてはバンコク港、レムチャバン港などバンコク周辺の港湾の整備水準が進んでいる。

### ○通信

通信インフラも、これまでの国家経済社会開発計画の下で整備されてきたが、2001年現在、依然として電話回線普及率が低だけでなく、故障率が高いなど通話品質が著しく低い状態であると指摘されている<sup>22</sup>。特に地方においては電話網の整備が遅れており、バンコク首都圏の10分の1程度と大きな格差が存在している。但し立地に関する文献を参照する限り、バンコク以外の主要都市を含めた都市部においてはこうしたことが立地上の制約になるという指摘はない。

総じてインフラ整備については、井上が指摘する<sup>23</sup>ように、バンコク大都市圏と地方部(地方主要都市を含む)との間に大きな格差があるという見方が一般的であるが、産業活動に関連する基幹インフラ整備に限定して述べれば、通信を除いた道路・鉄道・空港・港湾の基幹施設・設備については、地理的な要素(海に面しているかなど)を差し引けば地方主要都市でも遜色ない程度に整備されていると考えることもできる。しかし、それぞれ他地域とを結びつけるネットワークとして見た場合には、空港の便数が典型的に示すように明らかにバンコク一極集中の構造となっている。

20 バンコク日本人商工会議所(2001)

21 バンコク日本人商工会議所(2001)の付属資料を参考にした。

22 バンコク日本人商工会議所(2001)

23 「バンコクで過密化が起こっている大きな理由の一つは、地方でのインフラ整備が遅れていることにある。今日のタイでは、運輸・通信手段から、水やエネルギーの供給、さらには医療、教育、文化などの施設に至るまで、バンコク地域に比べて、その他の地域での整備がはるかに遅れている。農村地帯には、電話のない地域、電気や上水道のない地域も多く、医療や教育の施設も貧弱なところが多い。地方の有力都市にしても、バンコクとのインフラ面での格差は大きい。例えば、政府機関の職員や大企業の社員は、医療や教育のレベルが低いことを理由に地方都市への転勤を避けたがる傾向さえある。」(井上隆一郎(1991)、p.177)

#### 4. 1. 6. 最低賃金の設定

タイでは1973年以来、地域ごとに日額により最低賃金が設定されている<sup>1</sup>。これは物価などを考慮して地域によっても細かく分かれており、企業側にはBOIの投資奨励と同じくゾーンと呼ばれて立地の参考とされる。特に労働集約的な工程を持つ工場の進出の際には、投資奨励以上に最低賃金のゾーン区分が大きく影響すると考えられる。経済成長が続いた1997年までは非常に早いペースでこの最低賃金が更新され上昇し続けたが、経済危機以降は企業進出を促すため上昇ペースは鈍化している。

最低賃金のゾーンは、基本的にはBOIの投資奨励ゾーンと同様に、バンコクからの距離で決まり遠くなるほど安くなる構造だが、プーケットやチェンマイ等のように観光産業の発達などで物価水準が高いところでもやや高めに設定されている。2001年現在では、最低賃金が最も高いバンコク周辺などで165バーツであるのに対し、最も安い地方県では133バーツと4分の3程度であり、労働集約的な工程を持つ工場にとっては場合によって立地の上で大きな検討要素となる。

地域 年月	バンコク周辺	中部・南部				北東部・東北部	
	バンコク、フタブリ、パトムタニ、ナコンパトム、サムサコン、サムトプラカン	プーケット	ランパンガ	チョンブリ ラブリ	その他	チェンマイ ナコンラチャシマ	その他
73.4.17	12(注1)	適用なし				適用なし	
74.1.1	16(注1)	適用なし				適用なし	
6.14	20	適用なし				適用なし	
10.1		18				16(注2)	
75.1.16	25	21					
77.10.1	28	21				19	
78.10.1	35	28				25	
79.10.1	45	38				35	
80.10.1	54	47				44	
81.10.1	61				52	61	52
82.10.1	64			61	52		
83.10.1	66			63	56	63	56
85.10.1	70			65	59	65	59
87.4.1	73			67	61	67	61
89.1.1	76		73	69	63	69	63
4.1	78		75	70	65	70	65
90.4.1	90		84	79	74	79	74
91.4.1	100		93	88	82	88	82
92.4.1	115		107	101	94	101	94
93.4.1	125		110		102	110	102
94.4.1	132		116		108	116	108
10.1	135		118		110	118	110
95.7.1	145		126		118	126	118
96.10.1	157		137		128	137	128
98.1.1	162		140		130	140	130
2001.1.1	165		143		133	143	133

(注1) サムサコン、ナコンパトムは適用なし

(注2) ウドンタニ、ウボンラチャタニ、コンケン及びコンラチャシマについては18バーツ

表4-5 地域別最低賃金の推移  
出典：バンコク日本人商工会議所(2001)より筆者編集

<sup>1</sup> バンコク日本人商工会議所(2001)

#### 4. 1. 7. 農産加工業と地域格差是正

これまで本節では、地域格差是正の主要な手段として産業立地の地方分散について関連する項目について検討してきているが、タイが本来コメなどを中心とする農業国であり農業人口が非常に多いこともあって、元々農村開発、また工業化に関連して農産加工業・いわゆるアグロポリタンアプローチを採用しようとする動きも昔からあり、現在でもそれは続いている。ここでその全容を紹介することはできないが、地域格差是正政策との関係で農産加工業の発展を目指した政策について概説しておく。

ピシットも「(地域格差是正)政策は大きく、農村農業開発と、都市工業構造改善の2つに分けられる。前者はアグロポリタンアプローチを推進し、農村開発や小中心地の形成を伴ってよりよいリンケージ(better linkage)を築くべきである。」<sup>1</sup>と指摘しており、前述の第二都市(Secondary City)の強化と都市構造の改善のための主要基幹産業として農産加工業が常に注目され続け、マイク・ダグラスが述べるような前述の都市農村リンケージといった発想が、第二都市への振興としての成長極アプローチ(Growth Pole Approach)と同時に展開されることになる。

確かに、周辺諸国の中でも際だって発達している農業を中心とした産業振興を目指すべきであるという意見は、ワラコーン<sup>2</sup>からも聞かれ、また末廣<sup>3</sup>のように、農産物の拡大やアグロインダストリーの成長が地方の購買力を増強し、経済発展の初期の需要増進に貢献したとしてその意義を認める意見もある。

しかしながら、ピシットが報告している都市農村リンケージ構築の事例においては、農村の消費においてこうしたバンコクと農村をつなぐ中継的な第二都市(あるいは第三都市のようなものもあるかもしれない)が貢献している一方、農産物の加工など付加価値を生み出す肝心の生産部門はこうした「小中心地」を素通りしてバンコクにいつてしまうという状況を示している<sup>4</sup>。マイク・ダグラスの都市農村リンケージも、理論においては途上国の地域格差是正政策に新しい枠組みを与えたという点で貢献が認められるものの、それを実際に用いようとしたタイにおいて総じて成功しているとは言い難い状況となっている。

<sup>1</sup> Phisit Pakkasem et al (1977)

<sup>2</sup> 「農業と工業の間の強固な結びつきなくして真の成長センターとなることは不可能である。ナコーンラチャーシマーが依然として莫大なる農産物の産地であり、バンコクや「東部臨海開発地域」に比べれば工業化には不利であることから、政策立案者はアグロインダストリーの重要性を強調することが必要となる。」(ワラコーン・サーマコーセート(1994)、p.13)

<sup>3</sup> 「新興農産物の拡大やアグロインダストリーの成長は、農村や地方の商人・上層農民の所得向上を通じて、拡大する国内市場を輸入代替産業に提供した。この時期の輸入代替産業の代表である繊維、家電製品、オートバイ、自動車(ピックアップと呼ばれる1トン積み商用車)、屋根の吹き替えに使われるトタン板や缶詰の素材になるブリキ板、化学肥料は、例外なくバンコクではなく地方市場の成長に支えられて発展していったからである。」(末廣昭(2000)、p.141)

<sup>4</sup> 「以前は小さな中心地を作ってそこを大都市と農村の中継地的な役割を持たせようとした。消費の方は農村でも都市型となったのでその点では意義があったが、農産物の方は小中心地を素通りしてバンコクで取り引きされたため、またそれによってできる収入による貯金も結局はバンコクまで素通りしてしまうため小中心地の形成は期待ほどではなかった。」(Phisit Pakkasem et al (1977))

#### 4. 1. 8. タイの地域格差是正政策に関する論争

前項に関連して、タイの地域格差是正政策の主要な論点について紹介しておく。タイは農業を基盤となる主たる産業としながら、製造業を中心とした経済発展によって現在の地位に至っているが、それは同時に大きな地域格差を生じるに至らせた。論点の一つは、地域格差是正あるいは地方振興の手段として、大都市圏をその舞台とした工業化を地方に移植するか、それとも既存の基盤である農業を主体とするべきかというもの、もう一つは工業の地方分散と地域格差是正の政策的枠組みとして用いられてきた成長の極政策の概念がタイの地域格差是正にとって有効か（有効だったか）どうかというものである。

##### 4. 1. 8. 1. 工業化か農業開発かの議論

農村開発は、貧困層対策として長らく様々な政策が採られてきたが、それを、地方部（の一部）をバンコク大都市圏に比肩しうるくらいの経済水準を達成しようとする地域開発(regional development)の主たる手段として用いられてきたかどうかについては、ディクソンが述べる<sup>1</sup>ように重きがおかれていないと考えられている。

この点について明確に工業開発指向の立場を示したのが、国家経済社会開発庁（NESDB）の開発を基本的に支持するグループの中でも長老格であるプラサート<sup>2</sup>である。プラサートは、タイが日本などとは逆に首都バンコクでのインフラ投資を促す政治状況<sup>3</sup>や、農村の予想以上の荒廃状況<sup>4</sup>を踏まえて、工業化を指向した都市での発展が農村を含めたタイ国全体の発展に繋がることを指摘している。開発途上国の最も重要な社会問題として「農民の大多数の貧困と後進性および国の一部の人が住んでいるにすぎない都市における繁栄と便利で快適な様々なものの享受から生じた都市と農村の格差の問題」<sup>5</sup>を指摘し、その解

1 「手工業の振興等を主眼とする農村開発は選択肢として国家計画にも挙げられ続けてきたが地域開発の中では重きが置かれていない」（Chris Dixon(1999)）

2 「開発・発展についてはタイの社会学者の間でも論議の中心になっている。大別すれば現在の政府の開発のあり方すなわち近代化論に沿った国家経済社会開発庁（NESDB）の開発を基本的に支持するグループと、それに対抗するグループの二つの議論に分けることができよう。もちろんプラサート教授は前者のグループに属しており、とりわけ長老格として大きな影響を与えている。ただしプラサート教授が特に政治的な問題として、格差の是正と民主化を急ぐよう政府を批判していることは確認しなくてはならない。」（松菌裕子・鈴木規之(1995)）

3 「バランスのとれた地域開発のもう一つの限界は、国の中の政治的権力の不均衡からくる。タイの場合、政治的決定はいつもバンコクの人々の利益となるようになされる。バンコクは物理的社会的インフラストラクチャーの開発のための国家支出の多くを受け取っている。供給される多くの公共設備が政府予算の負担で助成金を受けている。過去に行われていた輸出米に対するプレミアムが、都市の人々にとって米の値段を安くする一方で、間違いなく農村貧困の重要な原因の一つとなっていたのは典型的な例であろう。」（プラサート・ヤムクリンフング(1995)）

4 「生業として農業に依存する農村の人々の生活を見ると、精神的な平穏や幸福、道徳が重要であるように見える。人間の希望であるこの道徳は、人が少なく資源が豊富にあったかつての社会では真実であったかもしれない。しかし現在の社会ではこのような状況はすでにほとんど残っていない。ほとんどの農村では、貧困のために生活が圧迫されるという問題が著しく増加し、モラルのレベルは心配なほど低下している。例えば飲む・打つ・買うの悪行や、呪術にのめり込んだり、殺し屋になったり、自動車事故にあった人を援助するどころか殺害してしまったりなどである。ある知識人が好んで論じる農村の人々の生活の多くが、「現実」よりも「神話」であることは明らかである。いずれにせよ現在の社会は人口が非常に増加し使われていない土地もなくなってしまったために、都市の青少年達を農村で暮らせることは不可能である。したがって我々の社会が工業開発をめざして前進しなければならないことは疑いもない。そうでなければ、貧困や道徳の衰退は都市においても農村においてもさらに深刻になるであろう。」（プラサート・ヤムクリンフング(1995)）

5 プラサート・ヤムクリンフング(1995)

決策として「農村人口の割合が10%から20%に満たないほどに減ってしまえば、農作物の価格が不安定なために農民の収入が低いといったような問題も、政府が都市の人々から税を徴収することができるために解決することが容易になる。また都市の人が大多数となったために、すでにその割合が少なくなった農村の人々を助けることが可能になる。そして都市と農村の格差は、産業化が高度に進んだ国においてはすでに大きな問題ではなくなっているのである。」<sup>6</sup>として農村の振興を想定しているのである。農業開発については、「農民の収入を増加させるために農業開発のみに依存することは、農作物価格の不安定さや土地の不足、急激な人口増加による農村における労働力の過剰などの様々な限界のために、期待するような結果を得ることが難しいことを認めなければならない。」<sup>7</sup>として、工業をバンコク大都市圏から地方の主要都市への分散させる政策が、「都市の周辺に住む農民の就業機会と収入を増加させ農村開発と直接結びつく」<sup>8</sup>政策であると断言している。

一方、内発的發展論を主軸とするオールターナティブな發展を唱える立場に立つ学者の多くは、こうしたプラサート教授の議論、すなわちタイ農村の農村としての發展の可能性、すなわち農業の可能性を認めていないことに、当然ながら反論している。典型的には、プラサートの著書の日本語版の訳者である鈴木が「(プラサート)教授は、農村と都市の格差は一時的なもので都市部の拡大と農村人口の減少により格差の解消をはかる、具体的には農村の工業化の進展こそが農村開発の決め手であるとしている。しかし教授の議論に沿って開発をすすめても格差が解消されるのかは疑問であり、逆に物質主義の広がりや環境破壊、地域文化の崩壊などの問題の発生・拡大が懸念される。」<sup>9</sup>としている。

#### 4. 1. 8. 2. 成長の極政策に関する議論

これまで度々紹介してきたように、タイはその国家計画である国会経済社会開発計画による地方主要都市の指定、すなわち成長の極<sup>10</sup>政策をもってインフラ整備を国家的視点からそれらの地域に集中して工業化を促し、地方分散、ひいては地域格差是正を促す政策を取り続けてきた。

特に明示的に表れてきたのは1977年からの第四次計画からであり、地域開発格差を提言させるための工業分散と新規資源開拓地域における開発という2つの意味において、「成長センター戦略(growth centre strategy)」が採用された<sup>11</sup>。それは「集中を防ぎ必要なインフラや政策を他の地域で施して新しい製造業活動が分散されるようにするもの」であり、その手段として当時からすでに多くの低開発国で用いられてきた成長の極アプローチ(Growth Pole Approach)が分散政策と同時にタイでも適用されていたのであった<sup>12</sup>。ピシットは、成長の極政策を単に拠点指定による中央政府からの大規模な投資と唱えるのではなく、業種として労働集約的なものを想定し<sup>13</sup>、そのために中央・地方政府の能力向上、インフラ整備や優遇制度の

6 プラサート・ヤムクリンフング(1995)

7 プラサート・ヤムクリンフング(1995)

8 プラサート・ヤムクリンフング(1995)

9 松蘭裕子・鈴木規之(1995)

10 成長の極政策は、成長軸政策と呼ばれることも多いが、ここでは第二章に倣って前者の呼び方とする。

11 Phisit Pakkasem et al (1977)

12 Phisit Pakkasem et al (1977)

13 「成長極は、人的資本でなく天然資源への依存型のものや、労働集約的でなく(輸入)資本・技術依存型のものである場合は地方分散を達成することはできないだろう。」 Phisit Pakkasem et al (1977)より。

(大都市圏との) 差別化、熟練労働者の確保などが必要である<sup>14</sup>ことを、第四次計画の当時からすでに想定していた。

こうしてピシットが述べるような、タイにおいて工業化期間を通じて採用された国家主導の成長の極政策の効果に大きな疑問を呈したのがワラコーンである。ワラコーンは、タイの成長の極政策が西洋での適用事例と本質的に異なっていることを示した<sup>15</sup>上で、中央政府による大規模なインフラ投資が明らかに不適切であったとし、本来は地方の権限を強化した上で、中央と地方が連携して開発計画についてより詳細で多様な戦略をもって望まなければならなかった<sup>16</sup>と指摘している。ワラコーンはこうした批判を元に、「地方中核経済圏」(Local Economic Development Core: LEDC)という新しい概念を提唱している。これは「ミクロポリス(Micro-politan、小型都市)的、あるいは地方経済開発の核の構築に新たな解決策」として、「2万から5万の人口を有する数カ所の市や町からなる都市地域であると規定」され、「それぞれの「核」には、拡大成長の効果をもつた基幹産業が確立され、この基幹産業は地域総生産の少なくとも15%以上を生産」し、「生産～消費活動を行う住民とそれに付随する文化的社会的機能を備えた都市センター(Urban Center)になることが期待される」<sup>17</sup>ものとなっている。しかしここで最も肝心の「基幹産業」の内容について細かい議論はなされていない。

以上、タイの地域格差是正政策に関する主要な論点について簡単に紹介してきた。こうした議論は、タイにおいても度々行われてきたが、結果的にはNESDBが主導する各次の国家経済社会開発計画のもとで、中央政府の成長の極政策と工業化による地方の振興と地域格差是正が目指されることになる。

14 「成長の極理論の適用の妨げになるのは、まずそれを実行に移さなければならない中央・地方政府の能力である。そして免税や工業団地・インフラの整備等の具体的な施策が、現時点で優勢な集積での魅力をしのぐほどのものかどうかということである。さらに熟練労働者の存在も、立地する製造業にだけでなく地方での政策を支えるためにも欠かせない。」 (Phisit Pakkasem et al (1977))

15 ワラコーン・サーマコーセート(1994)、p.16

16 「以下の(4つの)ことが提案できる。①これまで全ての地域経済開発の核が、地方の経済活動を活性化し、所得を増加させ、その結果、後背地に利益をもたらす契機とするために、政府からの大規模なインフラストラクチャー投資と民間投資に依存していたのは事実である。これは明らかに不適切な態度であって、ましてや地方自身の判断に沿った指針とは無縁である。国家レベルでは、開発政策はほぼ同じである。つまり、インフラに大規模な投資が為される限り、民間投資を誘引し、住民の所得・富の増加をもたらし、結果的に農村開発になるというのが基本的な考え方である。この単純な見解が優勢であり、簡単に信用され、受け入れられている。・・・インフラと民間投資を有効に利用できるよう、農業部門、非農業部門の両方で中央と地方の政策を調整しなければならない。・・・②地方レベルでは、地方行政(地方自治体)の権限の強化が切望される。無気力な地方自治体の下で、成長センターが成功するとは思えない。・・・要約すれば、地方財政制度の改善と共に、地方自治体の人的資源の開発が切望されている。③・・・政府が成長センターを力強い経済活動集合体の単位としたいと真に望むならば、地方行政への権力の分散化が不可欠となる。④・・・現存する地域開発の核を強化し、所得の増加と所得格差を縮小するためには、マクロ政治的、ミクロ政治的の両方のレベルでのもっと細かな計画が必要となる。」 (ワラコーン・サーマコーセート(1994)、p.14)

17 ワラコーン・サーマコーセート(1994)、p.5



## 4. 2. タイの地域格差の変遷

### 4. 2. 1. 国土構造と人口配置

#### 4. 2. 1. 1. 歴史的状況

タイの国土は、有史より現在に至るまで農業を中心とした労働人口構成を反映して、比較的散漫な人口分布となっている。スコータイ王朝(1238~1378)、アユタヤ王朝(1351~1767)といった時代も、都市が形成されてもそれに伴う社会・経済システムが周辺農村などに波及することはなく、都市化は限定的なものだった。アユタヤは東西交易の重要な結節点として栄え、中国人、ヨーロッパ人の他、日本人等も集落を形成して都市が発展したが、こうした公益による利益は王室の重要な財源となる反面、海外との交易を契機とする市場経済の農村への拡がりには逆に防がれることにもなった<sup>1</sup>。トンブリー王朝(1767~1782)から現在のバンコクに運河が形成され、チャクリー王朝(1782~現在)を経て、アユタヤより70km程下流に位置する現在のバンコクが、アユタヤ時代同様の交易のメリットも享受しながら発展してきた。末廣<sup>2</sup>によれば、その後1919年にはすでにバンコクの人口は推計で約53万人となっており、急激な成長が見て取れる。

海外との関係では、まずタイは植民地化を免れていることから、他国のように労働力を鉱山地区や港湾に大規模に集結させそれが都市を形成するといったような状況は見られない。また、華僑移民は19世紀末から20世紀末にかけての中国移民奨励政策から来ており、1910年までの30年間で100万人の華僑の流入があったとされるなど、他国同様に華僑流入がバンコクを中心として行われた。1990年代の現在では、華僑及び華人は600万人<sup>3</sup>と国民の1割を占めると言われており、タイの大手25大財閥のうち23が華僑財閥であり、バンコク株式市場の時価総額に占める華僑系財閥の株式総額が89% (91年) である<sup>4</sup>ことから、他のASEAN諸国同様、華僑による経済の寡占が進んでいる。しかし、中国籍を放棄してタイ国籍を取得した華僑も相当数にのぼっていると見られる他、混血華僑を含めれば正確な数字は把握不可能で、また多くの華僑富裕層が政界、官界、財界、軍部などのタイ人との婚姻を通じてタイの支配階層へ同化し、さらに政府も基本的に華僑の同化政策を推進したため、周辺のマレーシア、インドネシアなどの諸国と比べると遙かに融和が進んでいる。このため、次章で紹介するマレーシアのような民族問題が人口配置に与える影響は、国土構造のレベルでは大きくないと考えられる。

#### 4. 2. 1. 2. 高度成長期の人口動態と都市人口

タイの全人口は、1970年の約3400万人から1997年にはすでに6000万人を越えた。しかし、人口増加率は、1975年からの5年間で年平均4.3%であったのに対し、1995年からの2年間では年平均で1.1%と急速に鈍化している。タイの人口を地域別にみる場合、登録人口は実際の居住地を反映せず、都市への移住や出稼ぎなどを背景としてバンコクを中心とした都市部で過小評価される傾向にあるが、それを踏まえてみると、東北部に約35%、北部に約20%、南部に約13%などとなっている。しかし伸び率でみると、1970年代ではバンコクでの成長率が非常に高かったが、その後は急速に鈍化し、かわってバンコク都隣接県と東部臨海開発地域を含んだ東部での人口増加が相対的に多くなっている。特にバンコク都隣接県は1970年から1997年にはすでに2.4倍にも達している。これに登録されていない移住人口や出稼ぎ労働者等を含めると、実態

1 友杉孝(1998)、p.46

2 末廣昭(1989)、p.41

3 バンコク日本人商工会議所(1995)、p.9

4 バンコク日本人商工会議所(1995)、p.10

は不明であるが、さらに大きな労働人口がバンコク都とその周辺に集中していると考えられることができる。

		1970	1975	1980	1985	1990	1995	1997
人口	タイ全土	34,397,374	42,391,454	46,861,338	51,795,651	56,303,273	59,460,382	60,816,227
	バンコク都	3,077,361	4,349,494	5,153,902	5,363,378	5,546,937	5,570,743	5,604,772
	バンコク都隣接県	1,452,111	1,818,389	2,073,877	2,476,438	2,991,673	3,325,763	3,510,080
	中部	1,963,004	2,428,265	2,537,664	2,663,465	2,833,950	2,877,458	2,941,524
	東部	2,044,196	2,544,918	2,883,752	3,300,449	3,690,103	3,922,078	4,064,872
	西部	2,075,205	2,577,824	2,813,520	3,098,422	3,305,115	3,498,610	3,562,936
	東北部	12,025,140	14,533,713	16,087,895	18,060,945	19,828,941	20,663,191	21,095,841
	北部	7,488,683	8,913,195	9,487,517	10,391,368	10,993,792	11,896,331	12,091,337
南部	4,271,674	5,225,656	5,823,211	6,441,186	7,112,762	7,706,208	7,944,865	
地域別人口構成比	タイ全土	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	バンコク都	8.9%	10.3%	11.0%	10.4%	9.9%	9.4%	9.2%
	バンコク都隣接県	4.2%	4.3%	4.4%	4.8%	5.3%	5.6%	5.8%
	中部	5.7%	5.7%	5.4%	5.1%	5.0%	4.8%	4.8%
	東部	5.9%	6.0%	6.2%	6.4%	6.6%	6.6%	6.7%
	西部	6.0%	6.1%	6.0%	6.0%	5.9%	5.9%	5.9%
	東北部	35.0%	34.3%	34.3%	34.9%	35.2%	34.8%	34.7%
	北部	21.8%	21.0%	20.2%	20.1%	19.5%	20.0%	19.9%
南部	12.4%	12.3%	12.4%	12.4%	12.6%	13.0%	13.1%	
年平均人口伸び率(5年間の平均)	タイ全土	-	4.3%	2.0%	2.0%	1.7%	1.1%	1.1%
	バンコク都	-	7.2%	3.5%	0.8%	0.7%	0.1%	0.3%
	バンコク都隣接県	-	4.6%	2.7%	3.6%	3.9%	2.1%	2.7%
	中部	-	4.3%	0.9%	1.0%	1.2%	0.3%	1.1%
	東部	-	4.5%	2.5%	2.7%	2.3%	1.2%	1.8%
	西部	-	4.4%	1.8%	1.9%	1.3%	1.1%	0.9%
	東北部	-	3.9%	2.1%	2.3%	1.9%	0.8%	1.0%
	北部	-	3.5%	1.3%	1.8%	1.1%	1.6%	0.8%
南部	-	4.1%	2.2%	2.0%	2.0%	1.6%	1.5%	
人口伸び率(1970=1.00)	タイ全土	1.00	1.23	1.36	1.51	1.64	1.73	1.77
	バンコク都	1.00	1.41	1.67	1.74	1.80	1.81	1.82
	バンコク都隣接県	1.00	1.25	1.43	1.71	2.06	2.29	2.42
	中部	1.00	1.24	1.29	1.36	1.44	1.47	1.50
	東部	1.00	1.24	1.41	1.61	1.81	1.92	1.99
	西部	1.00	1.24	1.36	1.49	1.59	1.69	1.72
	東北部	1.00	1.21	1.34	1.50	1.65	1.72	1.75
	北部	1.00	1.19	1.27	1.39	1.47	1.59	1.61
南部	1.00	1.22	1.36	1.51	1.67	1.80	1.86	

表4-6 タイの地域別人口およびその比率、伸び率  
出典：『Thailand Figure 1998-99』

この状況を、80年代後半からの高度成長期についてより詳しく県別に見てみると、85年から97年の12年間でタイ全体では人口が1.17倍になったのに対し、バンコク都では1.05倍だが、バンコク都周辺県では、1.42倍と非常に大きな伸びを示しており、また東部臨海開発地域が含まれる東部で1.23倍と全国での伸びよりも高く推移している。ただし、必ずしもバンコク近傍で人口増加が高いわけではなく、後にみるように産業立地の主要な集積があるアユタヤ県(Phra Nakhon Si Ayutthaya)では、1.10倍と全国平均を下回るのに対し、最北部の山岳地帯メーホンソン県(Mae Hong Son)で1.48倍や南部のラノン県で1.55倍と高いなど、各県で様々な状況があつて、これから検討する産業集積と人口移動・集中の関係は決して明らかではない。

	人口('85)	人口('97)	人口伸び率 (97/85)	面積 km2	人口密度 /km2
Whole kingdom	51,795,651	60,816,227	1.17	513,114.6	118.5
Bangkok	5,363,378	5,604,772	1.05	1,565.2	3,580.9
Vicinity of Bangkok	2,476,438	3,510,080	1.42	6,193.0	566.8
Nakhon Pathom	609,318	753,599	1.24	2,168.3	347.6
Nonthaburi	504,424	800,741	1.59	622.3	1,286.7
Pathum Thani	384,713	592,328	1.54	1,525.9	388.2
Samut Prakam	662,612	956,268	1.44	1,004.1	952.4
Samut Sakhon	315,373	407,146	1.29	872.4	466.7
Central	2,663,465	2,941,524	1.10	16,593.4	177.3
Chai Nat	339,478	352,534	1.04	2,469.7	142.7
Phra Nakhon Si Ayutthaya	652,977	721,496	1.10	2,556.6	282.2
Lop Buri	695,962	756,484	1.09	6,199.7	122.0
Saraburi	489,056	596,484	1.22	3,576.5	166.8
Sing Buri	215,021	225,080	1.05	822.5	273.7
Ang Thong	270,941	289,397	1.07	968.4	298.8
Eastern	3,300,449	4,064,872	1.23	36,502.5	111.4
Chanthaburi	390,348	484,170	1.24	6,338.0	76.4
Chachoengsao	525,717	627,119	1.19	5,351.0	117.2
Chon Buri	806,396	1,028,625	1.28	4,363.0	235.8
Trat	167,967	220,000	1.31	2,819.0	78.0
Nakhon Nayok	211,444	241,939	1.14	2,122.0	114.0
Prachin Buri(+Sa Kaeo)	779,763	958,388	1.23	11,957.5	80.1
Rayong	418,814	504,631	1.20	3,552.0	142.1
Western	3,098,422	3,562,936	1.15	43,046.7	82.8
Kanchanaburi	620,033	766,352	1.24	19,483.2	39.3
Prachuap Khiri Khan	400,868	468,880	1.17	6,367.6	73.6
Phetchaburi	410,578	453,391	1.10	6,225.1	72.8
Ratchaburi	684,022	813,293	1.19	5,196.1	156.5
Samut Songkhram	203,418	207,707	1.02	416.7	498.5
Suphan Buri	779,703	853,313	1.09	5,358.0	159.3
Northeastern	18,060,945	21,095,841	1.17	168,854.3	124.9
Kalasin	820,673	974,460	1.19	6,946.7	140.3
Khon Kaen	1,542,593	1,726,594	1.12	10,886.0	158.6
Chaiyaphum	945,307	1,115,519	1.18	12,778.3	87.3
Nakhon Phanom	587,506	703,935	1.20	5,512.7	127.7
Nakhon Ratchasima	2,187,165	2,510,839	1.15	20,494.0	122.5
Buri Ram	1,285,057	1,494,836	1.16	10,321.9	144.8
Maha Sarakham	845,733	927,753	1.10	5,291.7	175.3
Mukdahan	264,475	326,188	1.23	4,339.8	75.2
Yasothon	487,823	549,466	1.13	4,161.6	132.0
Roi Et	1,147,300	1,310,095	1.14	8,299.4	157.9
Loei	511,290	630,876	1.23	11,424.6	55.2
Si Sa Ket	1,205,438	1,422,527	1.18	8,840.0	160.9
Sakhon Nakhon	885,941	1,077,208	1.22	9,605.8	112.1
Surin	1,175,598	1,367,685	1.16	8,124.0	168.4
Nong Khai	764,904	888,702	1.16	7,332.3	121.2
Udon Thani(+Nong Bua Lamphu)	1,668,037	1,977,713	1.19	15,589.4	126.9
Ubon Ratchathani(+Amnat Charoen)	1,736,105	2,091,445	1.20	18,906.1	110.6
Northern	10,391,368	12,091,337	1.16	169,644.3	71.3
Kamphaeng Phet	621,243	766,048	1.23	8,607.5	89.0
Chaing Rai	981,124	1,261,138	1.29	11,678.4	108.0
Chaing Mai	1,277,835	1,573,757	1.23	20,107.1	78.3
Tak	318,844	471,596	1.48	16,406.6	28.7
Nakhon Sawan	1,042,936	1,131,900	1.09	9,597.7	117.9
Nan	417,344	484,116	1.16	11,472.1	42.2
Phayao	480,420	517,622	1.08	6,335.1	81.7
Phichit	553,913	601,117	1.09	4,531.0	132.7
Phitsanulok	735,052	865,408	1.18	10,815.8	80.0
Phetchabun	905,262	1,040,917	1.15	12,668.4	82.2
Phrae	475,238	494,637	1.04	6,538.6	75.6
Mae Hong Son	155,001	229,284	1.48	12,681.2	18.1
Lampang	737,145	807,362	1.10	12,534.0	64.4
Lamphun	398,292	408,804	1.03	4,505.9	90.7
Sukhothai	566,915	627,090	1.11	6,596.1	95.1
Uttaradit	441,730	481,563	1.09	7,838.6	61.4
Uthai Thani	283,074	328,978	1.16	6,730.2	48.9
Southern	8,441,186	7,944,865	1.23	70,715.2	112.4
Krabi	257,550	344,610	1.34	4,708.5	73.2
Chumphon	355,834	448,087	1.26	6,009.0	74.6
Trang	469,263	576,060	1.23	4,917.5	117.1
Nakhon Si Thammarat	1,352,237	1,511,857	1.12	9,942.5	152.1
Narathiwat	493,089	646,871	1.31	4,475.4	144.5
Pattani	483,782	590,735	1.22	1,940.4	304.4
Phangnga	195,360	229,704	1.18	4,170.9	55.1
Phatthalung	430,412	498,805	1.16	3,424.5	145.7
Phuket	147,467	221,835	1.50	543.0	408.5
Yala	306,362	418,790	1.37	4,521.1	92.6
Ranong	98,152	151,868	1.55	3,298.0	46.0
Songkhla	981,670	1,191,233	1.21	7,393.9	161.1
Satun	192,406	253,177	1.32	2,479.0	102.1
Surat Thani	677,602	861,233	1.27	12,891.5	66.8

表 4-7 タイ各県の基礎指標  
出典：'Thailand Figure 1995~96'より筆者作成

都市人口は、タイでは市街化を反映した適当な指標がなく、通常は市域（テサバーン）内人口を都市人口の指標としている<sup>5</sup>。都市人口比率はタイ全土では20%弱と、工業化を果たした国にしては低い水準であり、全体が都市地域とされるバンコク都が常に100%である他は、隣接県、東部、南部など、割合が高い地域でも10%程度となっている。

1960	1970	1980	1990	1996	
%	%	%	%	%	人数(千人)
12.5	13.3	17.0	18.7	20.0	11,884

表4-8 タイの都市人口比率  
出典：矢野恒太記念会(2001)『世界国勢図会』より抜粋

バンコク都は、他県の都市と違い全体が自治権を持った大きな自治体単位であるため、通常これの一つの都市として扱うことが多く、チェンマイ市など、実際には市街化が市境をはるかに越えて広がっている他の都市と比較すると都市人口が巨大となり、通説であるバンコク都一極集中、第二都市が10~20万人に満たないといった分析となる。しかしこのことはタイの国土構造の実際の状況を少し見誤らせると考えられる。他の都市の場合は、タイ政府が人口等所定の要件を満たした地域をテサバーンやスカピバン（衛生区）<sup>6</sup>に指定し一定の自治権を与えていることからこうした地域を「都市地域」と見なして都市人口を推計するのであるが、タイの都市構造は自動車道路等に沿ってフィンガー上に発展することからしばしば都市域がテサバーン・スカピバンの境界をはみ出すため、過小評価されがちになってしまう。ただ、バンコク都の人口集積も上に見たように隣接県に伸びており巨大な大都市圏を形成していることから、バンコク大都市圏が他の地域の10倍以上の規模を持つ一極集中構造であることには間違いのないといえるだろう。

1975		1988	
1	バンコク 4,349,494	バンコク 5,716,779	
2	チェンマイ 100,837	ノンタブリ 218,354	
3	ナコンラチャシマ 83,564	ナコンラチャシマ 204,982	
4	ウドンタニ 74,658	パパダン(サムットプラカン県) 164,957	
5	パパダン 74,359	チェンマイ 164,030	
6	ピサヌロク 71,908	ハジャイ 138,046	
7	コーンケン 71,526	コーンケン 131,340	
8	ハジャイ 62,808	ナコンサワン 105,220	
9	ソクラー 57,998	パッケレット(ノンタブリ県) 102,747	
10	ナコンシタマラート 56,808	ウボンラチャタニ 100,374	

注：順位は自治体(都、市、衛生区)単位での順位。バンコク以外で県名がない都市は市人口。あるものは衛生区人口。

表4-9 タイの上位10都市の変遷  
出典：“National Urban Development Policy Framework”(1975,88)・

<sup>5</sup> 一般的にも、友杉(友杉孝(1998)、p.46)が著書で示すような形でテサバーンの人口を都市人口とすることが多い。

<sup>6</sup> 1999年にすべて格上げされテサバーンに統一されている。内務省都市地方計画局資料より。

#### 4. 2. 2. 産業活動の地域格差

##### 4. 2. 2. 1. 一人当たり指標による経済格差

タイにおいても地域格差を含めて様々な格差が、工業化と経済成長の間に拡大しそれが問題視されたことは間違いない。プラサートは「過去30年間の開発がタイ社会のいたるところで格差を拡大することに貢献したという点については、タイの知識人の間に合意が存在しているだろう。それは例えば、農村と都市の人々、富裕階級と労働者階級、異なった地域間、異なった職業集団間、一部農村内の富裕な農民と貧困農民といった形でみられる」<sup>1</sup>と述べている。

時系列的に見て、一人当たりGDPの格差<sup>2</sup>も地域ごとで見ても拡大していることがディクソン<sup>3</sup>などによって一般的に言われている。一人当たり地域総生産が最大のバンコク大都市圏（BMR）が、最小の東北部に対して、77年には6.6倍であったのに対し、93年には11.0倍とその差が大きく開いている。表4-10には、経済成長期の傾向として、90年と95年のGDPを比較した。

本論で経済成長期について簡単に分析すると、全国平均との比較でバンコク都が90年の3.65から3.37、バンコク都隣接県が2.37から2.24と格差拡大が上の方では押さえられてきているが、東北部で0.35と変わらず、北部では0.52から0.48と下の方は全国平均になかなか追いつかずむしろ離される傾向にある。非常に伸びが大きいのは東部で1.29だったのが1.52、伸び率も5年間で2.11倍（年率16%）と非常に高い成長率を誇っている。中でも東部臨海開発地域の中心的な舞台であるチョンブリ県で2.25から2.91と大きく伸び、ラヨン県も2.10から2.23とそれに続いている。95年には、バンコク都を中心に隣接県と東部を含めた地域で一人当たり地域総生産が非常に大きくなっているが、その傾向は地域によっても大きく違っている。バンコク都隣接県でもパトムタニ県（95年で3.35）とバンコクに迫る勢いなのに対し、西のナコンパトム県（95年で1.17）やノンタブリ県（1.50）は全国平均とそれほど大きな差がない。また北部や東部はバンコクとのアクセスやインフラ整備度を反映して地域内でも非常に大きな格差が存在している。東北部、北部、南部といった地方県では、全国平均を上回る場所は殆どないが、例外的にプーケット県（2.06）やラノン県（1.55）は観光産業等を背景に平均を大きく上回っているものの、伸び率はそれほどでもない。逆にこの間の伸び率が大きいのは、バンコク都～パトムタニ県の集積の伸びによって製造業の立地が伸びているアユタヤ県（3.03、年率で25%）や、地方の工業団地としては集積が進んでいる北部工業団地の位置するランブーン県（2.84、年率で23%）などでの伸びが著しい。

しかしどの単位（地域・県）で集計したかによることもあり、製造業立地が著しいチョンブリ県、ラヨン県等を含む東部、アユタヤ、サラブリ県を含む中部、さらにはその先のタイ第二の都市ナコンラチャシマ県を含む東北部の一部もバンコク大都市圏に含まれる可能性があるため、特に地域ベースでの集計には注意が必要である。

<sup>1</sup> プラサート・ヤムクリンフング(1995)

<sup>2</sup> NESDB が提供する GDP データについては、末廣がその信憑性や時系列での連続性に次のように異議を唱えている。「NESDB は 1988 年に、「I-O 表」の調査結果に近づける形で、過去の国民所得会計の数字を名目と実質の双方で、60 年に遡って全面的に改訂するに至った。・・・実質 GDP 成長率については、1951 年以降の連続した長期統計が利用できないことを意味する。換言すると、60 年代、70 年代、80 年-90 年代の「実質成長率」の数字はそれぞれが独立しており、単純に比較することはできないのである。」（末廣昭(2000)）

<sup>3</sup> Chris Dixon(1999)

	GPP/capita('90)	全国との比較('90)	GPP/capita('95)	全国との比較('95)	伸び率
	baht/capita		baht/capita		('95/'90)
<b>Whole kingdom</b>	<b>39,104</b>	<b>1.00</b>	<b>70,519</b>	<b>1.00</b>	<b>1.80</b>
<b>Bangkok</b>	<b>142,674</b>	<b>3.65</b>	<b>237,424</b>	<b>3.37</b>	<b>1.66</b>
<b>Vicinity of Bangkok</b>	<b>92,841</b>	<b>2.37</b>	<b>158,015</b>	<b>2.24</b>	<b>1.70</b>
Nakhon Pathom	34,508	0.88	82,453	1.17	2.39
Nonthaburi	62,798	1.61	105,479	1.50	1.68
Pathum Thani	109,584	2.80	236,252	3.35	2.16
Samut Prakarn	155,466	3.98	194,367	2.76	1.25
Samut Sakhon	89,278	2.28	213,332	3.03	2.39
<b>Central</b>	<b>31,494</b>	<b>0.81</b>	<b>65,189</b>	<b>0.92</b>	<b>2.07</b>
Chai Nat	23,000	0.59	39,548	0.56	1.72
Phra Nakhon Si Ayutthaya	27,816	0.71	84,198	1.19	3.03
Lop Buri	21,244	0.54	40,123	0.57	1.89
Saraburi	66,217	1.69	115,784	1.64	1.75
Sing Buri	21,537	0.55	40,619	0.58	1.89
Ang Thong	22,575	0.58	41,255	0.59	1.83
<b>Eastern</b>	<b>50,602</b>	<b>1.29</b>	<b>106,888</b>	<b>1.52</b>	<b>2.11</b>
Chanthaburi	27,039	0.69	53,550	0.76	1.98
Chachoengsao	44,364	1.13	84,749	1.20	1.91
Chon Buri	87,909	2.25	205,127	2.91	2.33
Trat	34,661	0.89	72,605	1.03	2.09
Nakhon Nayok	23,315	0.60	36,501	0.52	1.57
Prachin Buri*	19,199	0.49	47,486	0.67	2.47
Rayong	82,170	2.10	157,092	2.23	1.91
<b>Western</b>	<b>30,041</b>	<b>0.77</b>	<b>52,801</b>	<b>0.75</b>	<b>1.76</b>
Kanchanaburi	39,454	1.01	58,721	0.83	1.49
Prachuap Khiri Khan	31,978	0.82	62,493	0.89	1.95
Phetchaburi	32,489	0.83	54,403	0.77	1.67
Ratchaburi	30,296	0.77	57,482	0.82	1.90
Samut Songkhram	23,627	0.60	40,195	0.57	1.70
Suphan Buri	21,534	0.55	40,950	0.58	1.90
<b>Northeastern</b>	<b>13,627</b>	<b>0.35</b>	<b>24,461</b>	<b>0.35</b>	<b>1.80</b>
Kalasin	12,133	0.31	20,874	0.30	1.72
Khon Kaen	17,230	0.44	34,271	0.49	1.99
Chaiyaphum	13,844	0.35	24,456	0.35	1.77
Nakhon Phanom	11,618	0.30	19,807	0.28	1.70
Nakhon Ratchasima	17,516	0.45	36,479	0.52	2.08
Buri Ram	12,427	0.32	20,804	0.30	1.67
Maha Sarakham	13,198	0.34	19,456	0.28	1.47
Mukdahan	12,764	0.33	24,990	0.35	1.96
Yasothon	11,210	0.29	19,027	0.27	1.70
Roi Et	12,724	0.33	19,975	0.28	1.57
Loei	16,051	0.41	24,929	0.35	1.55
Si Sa Ket	11,074	0.28	18,126	0.26	1.64
Sakhon Nakhon	12,534	0.32	20,867	0.30	1.66
Surin	11,455	0.29	18,670	0.26	1.63
Nong Khai	14,358	0.37	23,350	0.33	1.63
Udon Thani*	13,091	0.33	19,001	0.27	1.45
Ubon Ratchathani*	12,435	0.32	23,032	0.33	1.85
<b>Northern</b>	<b>20,409</b>	<b>0.52</b>	<b>34,163</b>	<b>0.48</b>	<b>1.67</b>
Kamphaeng Phet	25,179	0.64	34,305	0.49	1.36
Chaing Rai	17,047	0.44	28,267	0.40	1.66
Chaing Mai	30,529	0.78	49,653	0.70	1.63
Tak	22,338	0.57	36,165	0.51	1.62
Nakhon Sawan	20,528	0.52	34,305	0.49	1.67
Nan	15,211	0.39	25,882	0.37	1.70
Phayao	14,849	0.38	25,257	0.36	1.70
Phichit	15,976	0.41	26,187	0.37	1.64
Phitsanulok	18,749	0.48	33,922	0.48	1.81
Phetchabun	15,412	0.39	26,887	0.38	1.74
Phrae	14,651	0.37	23,860	0.34	1.63
Mae Hong Son	18,087	0.46	28,701	0.41	1.59
Lampang	25,576	0.65	40,368	0.57	1.58
Lamphun	19,073	0.49	54,247	0.77	2.84
Sukhonthai	18,455	0.47	28,107	0.40	1.52
Uttaradit	20,929	0.54	32,208	0.46	1.54
Uthai Thani	18,726	0.48	34,143	0.48	1.82
<b>Southern</b>	<b>26,147</b>	<b>0.67</b>	<b>49,235</b>	<b>0.70</b>	<b>1.88</b>
Krabi	24,619	0.63	54,255	0.77	2.20
Chumphon	26,443	0.68	47,861	0.68	1.81
Trang	22,121	0.57	44,053	0.62	1.99
Nakhon Si Thammarat	19,117	0.49	36,684	0.52	1.92
Narathiwat	19,510	0.50	31,724	0.45	1.63
Pattani	21,175	0.54	46,051	0.65	2.17
Phangnga	38,257	0.98	66,816	0.95	1.75
Phatthalung	15,647	0.40	28,035	0.40	1.79
Phuket	87,978	2.25	145,372	2.06	1.65
Yala	25,053	0.64	42,447	0.60	1.69
Ranong	64,936	1.66	109,372	1.55	1.68
Songkhla	29,636	0.76	58,419	0.83	1.97
Satun	28,775	0.74	49,571	0.70	1.72
Surat Thani	28,461	0.73	56,375	0.80	1.98

注：\*印の3県は、1994年に分割されているので、データは連続していない。

表4-10 地域別総生産の推移  
出典：“Thailand In Figures 1998-1999”より筆者作成

県別で見た場合、1996年の一人当たり県民総生産は全国平均76,634Bに対し、バンコク都は254,611B、バンコク周辺県で165,221Bであるのに対し、最低のシサケ県で19,636B、東北地方26,635B等となっており、その格差は最大で13.0倍となっている。

一方、所得格差についても似たような傾向が見られる。高橋孝明によるタイの地域の所得格差による研究<sup>4</sup>をここで紹介すると、1981年時点でバンコクの平均世帯所得を基準にした場合の他の地方の値はそれぞれ4割～6割であり、バンコクの所得水準は他の地方の約2倍に達していた。その後格差は1992年まで拡大し続け、最も所得水準の低い東北部とバンコクの格差は約4倍にまで拡大した。しかしこのころには農村部の余剰労働力が消滅し、農業労働者の賃金が上昇し始めるという形で労働市場の転換点に達し、1994年には所得格差は縮小し始め、バンコクと東北部との格差は3倍に縮まってきている。1981年以降の経済成長がバンコクを中心に伸びてきたことは、バンコクとその他の地方の都市部との格差が開いてきたことから分かる。1981年の時点では非常に近い値（所得格差）を示していたものが、バンコクの値が「他の都市部」の水準を上回るようになり、1992年には「他の都市部」はバンコクの73%にまで低下し格差は開いてきている。しかし、1994年には78%まで格差は縮まってきており、この点でも格差縮小への転換点を迎えていることを伺わせるとしている。

また高橋は所得格差のジニ係数についても調べ、1981年は0.4308、1992年は0.5166だが、1994年には0.5059と逆にわずかに低下し、クズネツの逆U字仮説が予想する通りの変化が起ころうとしていると述べている。

高橋や他の論者が指摘するのは、所得格差や世帯所得で地域格差を見ると一人当たりGDPで見た場合に比べその差が小さくなることである。高橋によれば、タイのなかで最も所得水準の低い東北部とバンコクを比べると、その所得格差は10倍に達するとしばしば指摘されるが、これは一人当たりGDPで比べた場合で、これよりも人々の暮らしぶりをもっと正確に示す世帯所得で測った場合、両者の格差は5倍前後に、さらに人々の福祉水準をもっと正確に表すために物価水準や生活費の差を考慮すると、その格差はもっと小さくなるが、依然として大きな格差が地方間に存在することに変わりはない<sup>5</sup>としている。格差を感覚的に倍数で把握することは難しいが、かなりの格差が生じていることは確かと考えてよいだろう。

しかし、末廣は「付加価値額でみた地域間の経済格差ほど、世帯別収入で見た地域間の所得格差は大きくないこと、所得格差で測った場合、「バンコク対地方」の格差ではなく、むしろ「バンコク・地方主要都市対農村部」の格差の方がもっと顕著であるという、重要かつ新たな結果を引き出すことができる。・・・実際、家電製品やオートバイの世帯別保有率を調べると、バンコクと地方都市の間には殆ど格差がなく、農村部との間で大きな格差が確認できた。」<sup>6</sup>と述べて、単なるバンコク対地方という構図ではなく、都市化による地方内の格差も見られているとしている。こうした指摘に対し本論では、後に示すようにバンコク大都市圏と地方での格差を強調する立場にあるが、このことと末廣が指摘することは必ずしも矛盾しない。工業化による産業の立地がバンコク大都市圏に集中しても、それによる税収などがインフラ整備等によってある程度移転されている可能性がある。また移転所得、いわゆる送金のシェアが地方で大きいという指摘<sup>7</sup>もあり、バンコクに出稼ぎにしている人が地方に送金する場合には、この項目が計上されるので、この大きさは地方においてバンコクからの送金が重要であることを示している。

<sup>4</sup> 高橋孝明(2000)、p.68-

<sup>5</sup> 高橋孝明(2000)、p.60

<sup>6</sup> 末廣昭(2000)、p.321

<sup>7</sup> 高橋孝明(2000)、p.72

4. 2. 2. 業種別の分析

さて、ここで業種別についても検討してみたいが、まず全国的な状況を時系列で追ってみると、1950年代～70年代まで一貫して農林水産業（主に農業）が主体だった経済構造が1980年に製造業主体にとってかわり、1995年には農林水産業の地域別GDPは10%を割り込んでしまっている。かわって製造業は31.5%と農業に完全にとってかわり経済成長の推進力となっていると考えてよいだろう。

(単位：百万バーツ)

業種	1951	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995
農林水産業	50,524	59,602	71,154	90,892	117,220	138,889	162,078	199,152	226,101	269,717
うち農業	33,539	38,239	51,033	62,953	76,420	93,244	113,768	146,934	160,195	183,092
うち家畜	4,783	7,884	7,690	8,751	10,510	12,934	18,855	20,601	29,093	32,028
うち漁業	2,310	2,686	2,819	6,493	16,703	18,036	16,238	20,193	30,030	50,305
うち林業	9,892	10,792	9,612	12,696	13,587	14,675	13,217	11,424	6,783	4,292
鉱業	959	1,144	1,313	2,569	3,858	3,695	6,861	21,553	31,053	44,682
製造業	18,101	25,697	32,663	55,130	80,838	132,196	211,031	268,133	540,932	909,316
建設業	3,113	5,269	9,933	16,811	25,584	23,694	41,882	59,269	116,606	184,796
公共公益	108	266	555	1,400	4,289	8,624	15,614	26,959	46,841	79,020
運輸通信	5,529	8,748	17,477	23,206	32,931	40,771	65,669	85,922	146,796	238,599
商業	20,594	29,873	37,095	53,774	87,445	112,593	163,680	197,432	338,106	491,604
金融不動産	799	1,363	2,991	5,869	13,132	18,110	28,292	38,145	108,111	224,215
家賃所得	14,669	10,016	18,329	21,156	26,387	34,045	43,299	49,433	60,688	78,616
公務・軍事	2,980	6,253	8,338	11,147	16,864	23,710	37,756	50,913	61,363	76,008
サービス業	15,991	20,359	25,819	37,034	56,010	76,326	115,073	166,172	231,269	290,740
国内総生産	133,366	168,589	225,667	318,990	464,559	612,653	891,235	1,163,083	1,907,866	2,887,313

業種	1951	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995
農林水産業	37.9%	35.4%	31.5%	28.5%	25.2%	22.7%	18.2%	17.1%	11.9%	9.3%
うち農業	25.1%	22.7%	22.6%	19.7%	16.5%	15.2%	12.8%	12.6%	8.4%	6.3%
うち家畜	3.6%	4.7%	3.4%	2.7%	2.3%	2.1%	2.1%	1.8%	1.5%	1.1%
うち漁業	1.7%	1.6%	1.2%	2.0%	3.6%	2.9%	1.8%	1.7%	1.6%	1.7%
うち林業	7.4%	6.4%	4.3%	4.0%	2.9%	2.4%	1.5%	1.0%	0.4%	0.1%
鉱業	0.7%	0.7%	0.6%	0.8%	0.8%	0.6%	0.8%	1.9%	1.6%	1.5%
製造業	13.6%	15.2%	14.5%	17.3%	17.4%	21.6%	23.7%	23.1%	28.4%	31.5%
建設業	2.3%	3.1%	4.4%	5.3%	5.5%	3.9%	4.7%	5.1%	6.1%	6.4%
公共公益	0.1%	0.2%	0.2%	0.4%	0.9%	1.4%	1.8%	2.3%	2.5%	2.7%
運輸通信	4.1%	5.2%	7.7%	7.3%	7.1%	6.7%	7.4%	7.4%	7.7%	8.3%
商業	15.4%	17.7%	16.4%	16.9%	18.8%	18.4%	18.4%	17.0%	17.7%	17.0%
金融不動産	0.6%	0.8%	1.3%	1.8%	2.8%	3.0%	3.2%	3.3%	5.7%	7.8%
家賃所得	11.0%	5.9%	8.1%	6.6%	5.7%	5.6%	4.9%	4.3%	3.2%	2.7%
公務・軍事	2.2%	3.7%	3.7%	3.5%	3.6%	3.9%	4.2%	4.4%	3.2%	2.6%
サービス業	12.0%	12.1%	11.4%	11.6%	12.1%	12.5%	12.9%	14.3%	12.1%	10.1%
国内総生産	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

表4-11 業種別GDP (1988年価格ベース)

出典：『Thailand in Figures 1999』より筆者作成



ところが、業種別労働人口については、製造業への転換の傾向は同じだが、その割合については大きな差がある。1960年代までは約80%以上の労働人口が農業に従事しており、製造業は3.4%を占めるに過ぎなかったが、工業化と市場経済の発達で1995年には製造業13.8%を始め、商業、サービス業などで増え、逆に農業は53.3%まで低下している。しかし以前として半数以上の労働人口が農業に従事しているのに、農業（農林水産業）のGDPが9.3%ということが、都市対農村という図式を非常に明確に表していると考えられる。こうしたことから、プラサートは「工業部門で働く人の収入は、農業部門で働く人の収入より概してより高い。農業部門からの収入を工業部門の収入に追い付くまで増加させようと望むことは困難であり、問題の解決も工業開発の停止や都市の成長の停止によってなされるものでないことは明確である。都市の人と農村の人の収入の格差の縮小は、経済開発のための措置だけでは成し遂げることはできない。たとえどんなに農業開発に金を注ぎ込んでも、この部門からの収入を工業部門からの収入に追い付くほど増加させる方法は全くない。」<sup>8</sup>と強く主張し、税収分配による所得の地域間均衡の達成まで主張しているのである<sup>9</sup>。

単位:千人

	1960	1970	1980	1990	1995
農業	11,332	13,202	16,567	19,726	17,276
製造業	470	683	1,290	3,313	4,479
商業	779	876	1,694	2,976	4,127
サービス業	654	1,184	1,181	3,065	3,584
その他	514	707	2,135	1,763	2,976
計	13,749	16,652	22,867	30,843	32,442

単位:%

	1960	1970	1980	1990	1995
農業	82.4%	79.3%	72.4%	64.0%	53.3%
製造業	3.4%	4.1%	5.6%	10.7%	13.8%
商業	5.7%	5.3%	7.4%	9.6%	12.7%
サービス業	4.8%	7.1%	5.2%	9.9%	11.0%
その他	3.7%	4.2%	9.3%	5.7%	9.2%
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表4-12 産業別労働者人口

出典:『Thailand in Figures 1999』より筆者作成

この業種別の分析を地域別に行うために、まず業種別の地域総生産シェアを地域別で見ると、各地域に大きな違いがみられる。バンコク都では製造業の割合が最も多い(28.7%、1995年)ものの、商業(20.1%)、サービス業(15.3%)等多岐に渡っている。一方バンコク都隣接県は5割以上が製造業となっているが、その割合は次第に減少し、かわりにサービス業や住宅建設等を背景にしていると見られる建設業の伸びが大きい。製造業の集積が伸びつつある中央部と東部は製造業のシェアが大きいだけでなくさらに伸びて4割前後までとなっており、この傾向は西部にまで伸びていることがわかる。一方、バンコクから遠く離れた東北部、北部、南部は製造業の割合はせいぜい1割程度となっている。一人当たりGDP自体は必ずしも低くない南部は製造業の割合が6.1%と最も少ないが、これは農林水産業が盛んで特に商品作物が多いためであると考えられる。

さらに、県民総生産に占める製造業の割合から、タイにおける県別製造業特化係数を算出すると表4-14のような順序になる。全国平均では製造業の割合が28.4%なのに対して、バンコク都はサービス産業の進展を反映して29.0%であるが、バンコク周辺県平均では55.8%と高く、地方ではおしなべて低い。さらに特化係数で製造業の割合が1を超える県は、工業集積の誘致に成功した殆ど唯一の地方圏といつてよい

<sup>8</sup> プラサート・ヤムクリンフング(1995)

<sup>9</sup> 「格差を本当に縮小させる唯一の方法は都市の金持ちから現行より多くの税金を徴収し、この税収を農村の人々の収入の増加に役立つように用いるというような直接的・間接的な様々な方法による政治的な措置をとることである。」(プラサート・ヤムクリンフング(1995))

北部ランブーン県以外すべてバンコク周辺県となっている。

	バンコク都		バンコク都隣接県		中央部		東部	
農業	0.6%	→ 0.6%	7.3%	→ 7.3%	12.4%	→ 10.4%	14.9%	→ 11.2%
鉱業	0.0%	→ 0.0%	0.1%	→ 0.1%	6.3%	→ 4.2%	7.2%	→ 4.2%
製造業	31.0%	→ 28.7%	63.3%	→ 56.1%	29.1%	→ 38.2%	30.2%	→ 44.0%
建設業	5.8%	→ 5.7%	4.5%	→ 8.8%	4.2%	→ 6.1%	6.6%	→ 5.2%
公益	1.7%	→ 1.5%	4.3%	→ 4.3%	3.6%	→ 4.6%	3.1%	→ 4.4%
運輸通信	11.5%	→ 11.5%	2.5%	→ 3.5%	3.8%	→ 4.3%	4.0%	→ 4.4%
商業	21.2%	→ 20.1%	7.7%	→ 7.1%	16.1%	→ 13.4%	12.3%	→ 10.3%
金融・不動産	8.8%	→ 12.6%	3.0%	→ 3.8%	2.9%	→ 3.6%	3.7%	→ 3.5%
不動産賃貸	1.8%	→ 1.6%	1.6%	→ 1.5%	4.1%	→ 2.6%	2.9%	→ 1.9%
公務・軍事	2.2%	→ 2.3%	1.1%	→ 1.1%	5.5%	→ 4.9%	2.9%	→ 2.7%
サービス業	15.4%	→ 15.3%	4.6%	→ 6.4%	11.9%	→ 7.7%	12.3%	→ 8.1%
地域総生産	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	西部		東北部		北部		南部	
農業	21.7%	→ 17.9%	27.3%	→ 19.8%	23.7%	→ 18.1%	34.6%	→ 39.7%
鉱業	2.4%	→ 2.2%	0.4%	→ 0.6%	4.8%	→ 3.4%	1.2%	→ 1.3%
製造業	17.8%	→ 22.8%	9.3%	→ 12.1%	8.1%	→ 12.2%	7.1%	→ 6.1%
建設業	7.0%	→ 7.9%	8.0%	→ 10.6%	7.8%	→ 10.5%	6.9%	→ 6.7%
公益	2.1%	→ 2.3%	1.3%	→ 1.5%	1.7%	→ 1.9%	1.9%	→ 1.8%
運輸通信	6.2%	→ 5.8%	3.7%	→ 4.2%	4.9%	→ 5.2%	5.8%	→ 5.3%
商業	18.2%	→ 17.5%	21.4%	→ 19.8%	17.4%	→ 17.1%	15.8%	→ 13.7%
金融・不動産	4.0%	→ 4.9%	2.6%	→ 4.5%	4.0%	→ 5.3%	3.4%	→ 4.5%
不動産賃貸	4.5%	→ 3.3%	5.3%	→ 3.8%	5.5%	→ 4.4%	3.8%	→ 3.0%
公務・軍事	4.7%	→ 5.1%	6.8%	→ 7.3%	5.8%	→ 6.9%	4.8%	→ 5.0%
サービス業	11.4%	→ 10.2%	13.8%	→ 15.8%	16.4%	→ 15.0%	14.6%	→ 12.8%
地域総生産	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表4-13 地域別業種別GDPの変化(1990年→1995年)  
出典: "Thailand In Figure 1998-1999"より筆者作成

またこれまでの研究は、タイの全76県を概して8地域程度<sup>10</sup>に分割して分析しているケースが多いが、一人当たり地域総生産同様、地域内での格差が特化係数においてもかなり大きく、バンコク隣接県の外側にあたる郊外の東部、中央部、西部においては県毎に特化係数の差が著しい<sup>11</sup>。従来の調査では、こうしたバンコク首都圏の広がりに対し分析の区域に対する配慮を欠いていたため、バンコクを中心とする製造業立地の更なる広がりを正確に捉えることが出来ておらず、バンコクからの物理的距離で優遇措置を差別化したBOIのゾーン区分による分析とも相俟って、あたかも地方分散が進んでいるかのような印象を与えていた。しかしながら実際は、バンコクとの物理的距離よりも主に道路輸送による時間的距離によるところが大きく、同じような距離にあり共にBOI第二ゾーンにあるが国道1号線が走るサラブリ(1.63)と高規格道路がないナコンナヨック(0.23)で非常に大きな開きがあり、また第三ゾーンにあり国道3号線が通り港湾もあるラヨン(1.33)において大きい等、97年までの経済発展によるバンコク大都市圏の拡大によって、これまでの調査方法では捉えきれない部分が多くなってきたことがわかる。

<sup>10</sup> この場合、バンコク、バンコク隣接県、東部、中央部、西部、北部、東北部、南部の8地域。

<sup>11</sup> 東部はうち3県で大規模開発が行われた影響が強いが、その他で例えば中央部を例に取ってもアユタヤ県の2.02からチャイナー県の0.20まで実に10倍もの開きがある。

	県民総生産にしめる製造業の割合	製造業特化係数	1993年 BOI ゾーン	国家計画による拠点指定		
				5次	6次	7次
Pathum Thani	64.1	2.257	1			
Samut Sakhon	63.0	2.218	1			
Chon Buri	62.7	2.208	2/3	●	■	
Samut Prakarn	60.0	2.113	1			
Phra Nakhon Si Ayutthaya	57.4	2.021	2			
□バンコク近郊県全体	55.8	1.965	1			
Lamphun	47.5	1.673	3			
Chachoengsao	46.5	1.637	2		■	
Saraburi	46.3	1.630	2		□	★
Nakhon Pathom	46.0	1.620	1			
□東部全体	45.4	1.599	2/3			
Rayong	37.7	1.327	3		□	
□中央部全体	36.9	1.299	2/3			
Ratchaburi	33.8	1.190	2		■	★
Nonthaburi	33.0	1.162	1			
Bangkok	29.0	1.021	1			
■タイ全土	28.4	1.000	-			
...	...	...	...			
Nakhon Ratchasima	24.4	0.859	3	●	■	★
Khon Kaen	23.5	0.827	3	●	■	★
□西部全体	22.6	0.796	3			
...	...	...	...			
Nakhon Sawan	17.2	0.606	3		■	★
Chaing Mai	16.5	0.581	3	●	■	★
...	...	...	...			
□東北部全体	12.2	0.430	3			
□北部全体	11.8	0.415	3			
...	...	...	...			
Udon Thani(+Nong Bua Lamphu)	11.0	0.387	3		■	
Phuket	10.5	0.370	3		■	
Phitsanulok	7.4	0.261	3		■	★
...	...	...	...			
Ranong	7.4	0.261	3			
...	...	...	...			
Ubon Ratchathani(+Amnat Charoen)	7.0	0.246			□	
...	...	...	...			
Songkhla	6.8	0.239	3	●	■	★
□南部全体	6.4	0.225	3			
...	...	...	...			
Phetchabun	2.6	0.092	3			
Nakhon Phanom	2.5	0.088	3			
Phrae	2.2	0.077	3			
Si Sa Ket	2.1	0.074	3			
Nan	1.3	0.046	3			

注: 国家計画による拠点は、左側に地名・数字が掲載されているもののみ。6次の白抜きは計画

表 4-14 1996年の県別製造業特化係数  
出典: 『Thailand in Figure 1999』より筆者作成

バンコク大都市圏での産業構造、即ちバンコク都では製造業の他にサービス業・商業なども含めた多様な構造であるのに対し、隣接の成長県で製造業の割合が顕著であることは上記でも明らかであるが、さらにデータを挙げると、地域別の企業数においては一般的に製造業と商業が多く、バンコク都ではその割合が31%と40%、隣接県では52%と24%と隣接県で製造業の割合がやや多い。しかしこれを被雇用者数で取

ってみると、バンコク都では製造業の他、建設業・商業・企業サービス業など様々な業種で構成されているが、隣接県では80%が製造業とほぼ独占状態である。このことからバンコク大都市圏の拡大は主に製造業が担っていることがわかる。

	全国			バンコク			バンコク近隣県		
	被雇用者(Employees)		シェア	被雇用者(Employees)		シェア	被雇用者(Employees)		シェア
	1993	1995	1995	1993	1995	1995	1993	1995	1995
全国	24,580	44,283	0.7%	1,253	4,921	0.2%	529	913	0.1%
鉱業	2,576,777	3,241,729	47.8%	963,455	1,130,017	35.9%	837,780	1,075,443	80.0%
製造業	109,657	164,681	2.4%	31,029	81,570	2.6%	40,324	41,447	3.1%
公益事業	377,014	734,469	10.8%	230,173	368,169	11.7%	16,345	55,265	4.1%
建設業	917,509	1,269,891	18.7%	512,576	676,218	21.5%	30,510	57,634	4.3%
商業	256,308	389,694	5.7%	200,784	262,905	8.3%	12,692	58,353	4.3%
交通・通信	356,567	557,175	8.2%	286,859	417,448	13.2%	7,920	27,504	2.0%
企業サービス	293,375	377,795	5.6%	171,687	210,305	6.7%	15,376	27,428	2.0%
個人サービス									
計	4,911,787	6,779,717	100.0%	2,397,816	3,151,553	100.0%	961,476	1,343,987	100.0%

注：バンコク近隣県とは、ナコンパトム、ノンタブリ、パトムタニ、サムットプラカン、サムットサコンの5県

表4-16 産業別雇用人口  
出典：『Thailand in Figures 1997-98』

	全国			バンコク			バンコク近隣県		
	企業数		シェア	企業数		シェア	企業数		シェア
	1993	1995	1995	1993	1995	1995	1993	1995	1995
全国	901	1,323	0.5%	92	142	0.1%	17	25	0.1%
鉱業	69,856	83,706	28.7%	36,040	41,566	30.7%	7,233	10,282	52.2%
製造業	1,847	2,031	0.7%	588	622	0.5%	120	144	0.7%
公益事業	7,059	14,216	4.9%	4,012	6,171	4.6%	272	1,032	5.2%
建設業	104,356	122,491	42.0%	46,137	54,364	40.2%	3,755	4,785	24.3%
商業	6,758	8,794	3.0%	3,843	4,966	3.7%	224	373	1.9%
交通・通信	11,744	18,394	6.3%	7,525	10,657	7.9%	302	849	4.3%
企業サービス	37,157	40,976	14.0%	15,153	16,711	12.4%	1,757	2,200	11.2%
個人サービス									
計	239,678	291,931	100.0%	113,390	135,199	100.0%	13,680	19,690	100.0%

注：バンコク近隣県とは、ナコンパトム、ノンタブリ、パトムタニ、サムットプラカン、サムットサコンの5県

表4-15 産業別地域別企業数  
出典：『Thailand in Figures 1997-98』

### 4. 3. タイにおける製造業の立地状況の把握

#### 4. 3. 1. 既存調査レビュー

##### 4. 3. 1. 1. グローバル化とタイへの進出企業

本節では、前述のような製造業立地の地方分散政策に対する実際のタイにおける製造業の立地状況をなるべく具体的に把握することを目的とする。まず本項においては、タイにおける製造業立地の分布状況に関する既存調査のレビューを行うが、その前にまず、グローバル化との関連で、海外からの直接投資が、タイの製造業立地全体の中でどの程度の影響を及ぼしているかについて簡単に述べておく。表4-17は、1960年以降の国別登録資本金累計額である。海外からの直接投資が本格的に伸びたのは80年代後半であるが、その期間を通じて、タイと外国の累計登録資本額を比較すると、7:3とタイの資本が多くを占めている。これだけ見るといくらグローバル化による海外直接投資が多いからといってもその影響は限定的であり、タイ資本がより大きな影響を持っていると考えるべきだろう。ただし、実際の意志決定はこれとは別の次元で行われる可能性がある。後述する本論文におけるインタビュー調査の中でも、日系企業ながらタイ資本が過半の場合が少なからず見受けられたが、実際の意志決定は日本本社の場合も多く、タイ人の出資者（カウンターパート）は大きな意志決定には実質的に参加していないという場合も多い。これは、BOIの投資優遇の場合に優遇税制がタイ資本比率にも関連していることにも原因がある。

一方合弁等で進出する外国企業は、BOIの認可実績では件数、金額ともに日本企業が最大の部分を占め、アメリカ、台湾、香港などの企業がそれに続いているが、BOI奨励案件以外の投資も含めると、1970年代などは米国企業の投資が日本企業のそれを上回っていたという報告<sup>1</sup>もある。

	累計登録資本額		構成比		
	60~85年末	60~95年末	60~85年末	60~95年末	86~95年末
合計	36,635	485,826	100.0%	100.0%	
タイ	26,276	348,023	71.7%	71.6%	
外国計	10,359	137,803	28.3%	28.4%	
<外国資本の内訳>			100.0%	100.0%	100.0%
日本	2,768	60,732	26.7%	44.1%	45.5%
台湾	937	13,622	9.0%	9.9%	10.0%
香港	509	12,050	4.9%	8.7%	9.1%
アメリカ	1,717	9,563	16.6%	6.9%	6.2%
イギリス	724	4,818	7.0%	3.5%	3.2%
シンガポール	458	3,905	4.4%	2.8%	2.7%
スイス	152	2,283	1.5%	1.7%	1.7%
オランダ	276	1,371	2.7%	1.0%	0.9%
マレーシア	271	1,335	2.6%	1.0%	0.8%
フランス	66	1,037	0.6%	0.8%	0.8%
その他	2,481	27,087	24.0%	19.7%	19.3%

注：「登録資本金累計額」＝奨励証書発給の登録資本金額

表4-17 1960年以降の登録資本金累計額

出典：『Foreign Investment From Major Countries』BOI国際部

引用：『タイ国経済概況96~97』

またバンコクを含むアジア大都市での拡大大都市圏化の傾向は、近年のグローバル化の影響としばしば強い関連をもったものとして紹介されるが、こうした傾向は必ずしも近年の動きのみから与えられたもの

<sup>1</sup> 井上隆一郎(1991)、p.112

ではないことに注意する必要がある。工業立地は通常、その製品は様々であっても、輸出に便利な運輸・通信ルートに沿った海岸線や港湾都市に決定されるのが歴史的な事実となっている。タイでは、米国、日本などの多国籍企業による新しい国際分業の展開があり、新しい工業立地は多国籍資本や世界システムの利益にしたがって決定されたという論調があるものの、歴史的には、貿易に便利な経済立地それ自体は、開港以前の中国との王室独占貿易時代も、開港以降の欧米との自由貿易時代も同様で、やはり水運に便利な河口、海岸線の港を中心としており、決して現代の多国籍資本時代だけの特徴ではなく、過去との連続性がある<sup>2</sup>。

#### 4. 3. 1. 2. BOIデータによる基本的な分析

タイの製造業立地の状況を示すものとして最も多く用いられるのが、BOIの投資奨励申請に基づくものである。タイには他に『工業調査(Industrial Survey)』という調査もあるが、これについては末廣がその信憑性に疑念を抱いている<sup>3</sup>ように、分析にはあまり利用されていない。

一方、BOIデータにも様々な問題がある。まず投資奨励特典に基づくものでありBOIに基づかない製造業立地もありうることから、製造業に投資されたすべてのデータを扱っていない。一説には、全投資額の概ね3割から5割がBOIを経由しており、また投資件数ベースでも概ね5割がBOIを経由し、投資活動において質・量ともに大きな比重を占める外国直接投資の大半はBOIを経由しているという報告がある<sup>4</sup>。BOIが地方に有利な奨励特典を行っていることから、地域的には地方での投資を過大評価する恐れがあることを認識しなければならないだろう。次に企業の申請・認可・認可証発給・操業の4段階の統計があることも問題となっている。申請ベースではもちろんのこと、認可ベースでも経済状況の変化などにより実現されない場合があり注意を要する。さらに、BOI特典は事業(プロジェクト)ベースの統計で増設等も含むため、ある年の操業数が新規立地を示しているとは限らない。特に長年操業している企業の場合はBOIの恩典期限に合わせて新たな申請を行うことから、累計なども全体の立地を示しているとは限らないことになる。最後に、実際には承認した企業についても捕捉出来ない企業があること<sup>5</sup>も報告されており、こうしたことから正確には産業立地の統計とは言えない。本論文では製造業の立地を検討しているが、観光などのサービス業なども一部ではあるが含まれていることも挙げなければならない。

しかしこうしたことを踏まえてもBOIの統計は産業立地の状況を端的に示す指標として多く用いられており一定の信憑性があると考えられるので、上記のような問題も前提としながら観察してみることにしよう

<sup>2</sup> 北原淳(1995)、p.38

<sup>3</sup> 「1987年の工業調査(Industrial Survey)は、バンコクでの郵送調査の回収率がわずかに10%、地方でも21%であった。1990年の工業調査の場合も、バンコクでの回収率が7%、地方が19%である。」(末廣昭(2000)、p.317) 「タイでは1980年代以降、ほぼ2年～3年おきに「工業調査」を実施してきたが、これを担当する国家統計局では人口センサス、労働力調査、社会調査にもつばら力点をおき、「工業調査」に対しては低い優先度しか与えてこなかった。また、サンプリングの対象地域も調査年によって異なり、ある年には大手企業のセメント工場が、次の調査年には大手の鉄鋼工場が入って、その都度、特定業種の数字が跳ね上がるという現象が生じた。」(末廣昭(2000)、p.322)

<sup>4</sup> 「工業投資を含む全産業投資のうち、BOIを通る比率については適当な統計がないが、筆者がBOI担当者から取材したところでは、金額ベースでは、1993年は、タイ中央銀行が把握している投資額3389億パーツのうち、1081億パーツがBOIを経由し、1994年の上半期では、同じくタイ中央銀行が把握している投資額の5376億パーツのうち、2546億パーツがBOIを経由しており、全投資額の概ね3割から5割がBOIを経由している。」(国土庁大都市圏整備局・名古屋市(1995))

<sup>5</sup> 2000年4月のBOIへのインタビューより。

う。  
 古くは1978年時点では、1960年以降に操業してBOIの投資奨励を受けた企業の半数以上がバンコクに立地し、中央部で全体の85%を占めていたという報告がある<sup>6</sup>。その後も、1979年～90年の投資奨励承認件数で国内投資件数の40.3%、海内投資件数の52.1%がパリモントン（バンコク都及び隣接県）に集中し、中でもバンコク都へはそれぞれ19.6%と15.7%のみで、多くの投資奨励プロジェクトがBMAを素通りしてその郊外や東部臨海開発地域に「分散」立地しているというメディアの報告<sup>7</sup>がある。

図4-9より1990年代のBOI投資奨励恩典の承認件数でみると、当初はやはりほとんどがバンコク及び周辺県で構成されるゾーン1内に集中していたものが、次第にゾーン2、3に分散するようになり、1993年にははじめてゾーン3の割合が5割を超えてその後もゾーン3の割合が増えていることがわかる。

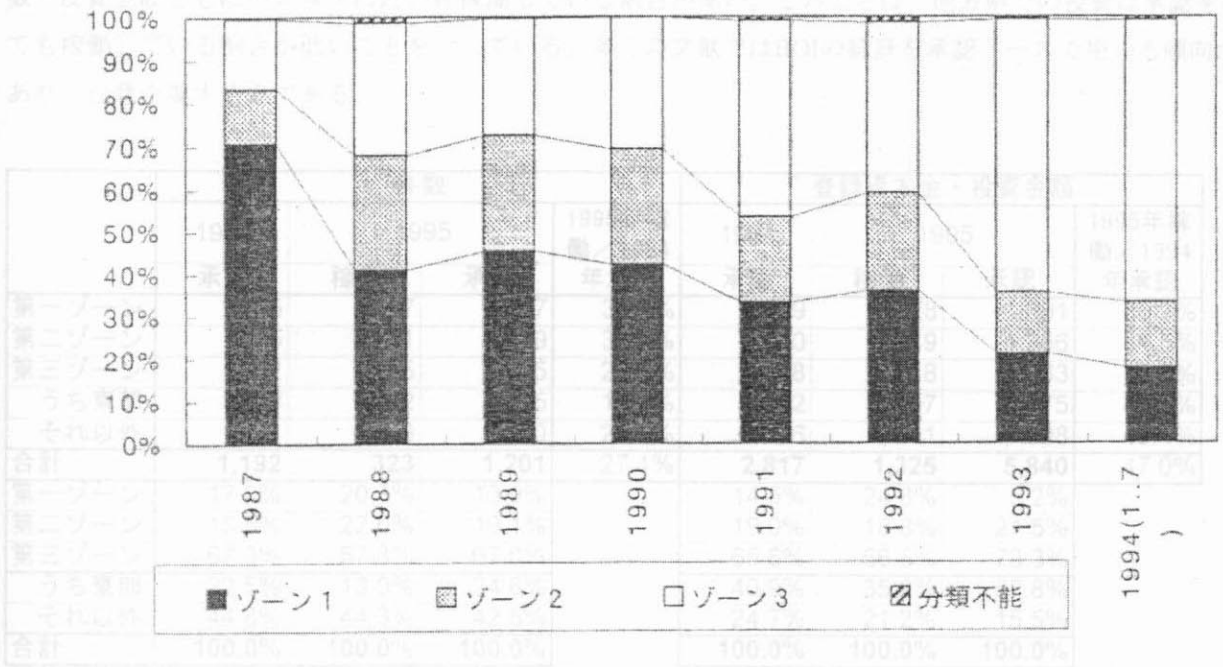


図4-9 投資奨励地域別の投資件数・地域別割合（承認ベース）の推移

出典：BOI 国際部資料

しかし前述のように承認と稼働の比率には開きがあり、また第三ゾーンにはバンコクに比較的近く東部臨海開発地域の対象地域になっているチョンブリ県レムチャバン工業団地及びラヨン県があるため、これだけでは必ずしもバンコクから遠く離れた地方県での立地が多くなっているとはいえない。そこで、表4-18で、高度成長期である1994年と1995年の承認及び稼働件数及び登録資本金（稼働の場合は投資金額）を、第三ゾーンを東部とそれ以外に分割して表示してみた。まず、地域別のシェアを見てみると、件数と登録資本金・投資金額でかなり差があることがわかる。件数では第三ゾーンの「それ以外」の地域、いわゆる地方県での割合が4割以上と非常に高く、これは稼働件数においても割合があまり変わらないことと

<sup>6</sup> Phisit Pakkasem et al(1978)

<sup>7</sup> Medhi Krongkaew(1996)

含めて地方分散がかなり進んでいると考えることができる。このことは他の文献の見解<sup>8</sup>と基本的に一致している。登録資本金・投資金額ベースで見た場合は若干異なる。第三ゾーン全体で見た場合は件数と傾向が非常に似通っているが、その多くは東部に投資されている。これは素材型産業に代表される重工業が海岸沿いの大規模プラントを東部臨海工業地域に立地させることによるものであると考えられる。この場合、地方県である「それ以外」の割合は年にもよるが2割前後とそれほど多くない。

またここで付記しておきたいのは、承認されたプロジェクトのうち実際に稼働するのは投資金額でも半分に満たず、件数に至っては3割にも満たないことである。承認されたプロジェクトが実現する場合1年以内に稼働する<sup>9</sup>と考えた場合、その稼働率は合計で件数では27.1%、投資金額では47.0%に過ぎず、かなりのプロジェクトは承認を得ただけで実行されていないことがわかる。またそれを地域別で見た場合、件数・投資金額ともにバンコクに近い程稼働している割合が高い。このことは、地方県での投資は承認を得ても稼働している割合が低いことを示している。多くの文献ではBOIの統計を承認ベースで用いる傾向があり、注意を要する点である。

	件数				登録資本金・投資金額			
	1994	1995		1995年稼働／1994年承認	1994	1995		1995年稼働／1994年承認
	承認	稼働	承認		承認	稼働	承認	
第一ゾーン	205	67	167	32.7%	409	328	301	80.2%
第二ゾーン	185	71	229	38.4%	560	249	1,256	44.5%
第三ゾーン	802	185	805	23.1%	1,848	748	4,283	40.5%
うち東部	268	42	295	15.7%	1,152	467	3,375	40.5%
それ以外	534	143	510	26.8%	696	281	908	40.4%
合計	1,192	323	1,201	27.1%	2,817	1,325	5,840	47.0%
第一ゾーン	17.2%	20.7%	13.9%		14.5%	24.8%	5.2%	
第二ゾーン	15.5%	22.0%	19.1%		19.9%	18.8%	21.5%	
第三ゾーン	67.3%	57.3%	67.0%		65.6%	56.5%	73.3%	
うち東部	22.5%	13.0%	24.6%		40.9%	35.2%	57.8%	
それ以外	44.8%	44.3%	42.5%		24.7%	21.2%	15.5%	
合計	100.0%	100.0%	100.0%		100.0%	100.0%	100.0%	

単位：(件数)件、(資本金・投資金額)億バーツ、以下切り捨て

表4-18 1994・95年のBOI投資奨励恩典の承認及び稼働の件数と登録資本金・投資金額  
出典：BOI資料(1996年7月12日発行)

上記のように、BOIのデータは基本的にプロジェクトベースであるが、BOIが発行している"Profiles of

<sup>8</sup> 「投資ブームと工業化のいっそうの進展は、大規模工場の出現と工場労働者の急増に帰結した、BOIが奨励した企業に限っても、新たに創出された雇用労働者数は、1991年から1993年の間に28万人の規模に達したほどである。しかも、これら工場労働者のうち、バンコク首都圏に位置するのは全体の4割強でしかなく、残りは中部や東タイをはじめ、地方に分散していた。地方に進出した工場の中には、最新の設備を備え、2000人から3000人を擁する大規模な工場も珍しくない。工場社会は確実に地方にも拡大していった。」(綾部恒雄・石井米雄編(1995))

<sup>9</sup> 後述のインタビュー調査では、工場の立地決定から操業までがだいたい1年～1年半であり、それ以上伸びることは経済情勢の変化などを踏まえて稀である、という話が多く得られ、そのことから1年以内に稼働という過程がある程度の妥当性を持つと考えた。2000年4月24日のBOIの永井恒太氏へのインタビューでは「承認」と「稼働」の値が違うのは確かで、「承認」の第三ゾーンへの広がりだけで分散が進んでいるということはできないと思う。ただ、承認されてから2年以内に稼働させ、BOIに届け出る必要がある(時期の延長は可能)。しかし、奨励をもらっていないながらBOIには届け出ないケースなどもあり、結局はすべてを把握できていない状況である。」ということであった。



BOI-Promoted Companies and Sectors 1999"にはその累計としての立地が、(製造業の場合)工場とオフィスを区別して掲載されている。そこでこのデータの工場立地について集計し、業種別ゾーン別に分析してみると、まず総計では約半数が第1ゾーンに立地していることが分かった。バンコク周辺部である第2ゾーンと合わせると8割近い割合(76.9%)となり、地方県の割合は非常に限られていることがわかる。しかも業種別でみると、第3ゾーンに立地する企業は、農業・食品と、鉱業、またサービス業等(観光業なども含まれる)が主体となっており、高付加価値が期待できる電気電子や金属・機械・輸送機械ではその全国シェアは低い。

ゾーン	農業・食品	化学系	電気電子	軽工業	金属・機械・輸送機械	鉱業等	サービス業等	総計
1	40.8%	54.5%	43.8%	64.6%	40.3%	44.4%	59.3%	51.3%
2	17.1%	30.2%	44.7%	15.4%	45.6%	27.3%	14.6%	25.6%
3	42.1%	15.3%	11.5%	20.0%	14.1%	28.3%	26.0%	23.1%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表4-19 BOIゾーン別、業種別立地総数  
出典 "Profiles of BOI-Promoted Companies and Sectors 1999"より筆者集計

#### 4. 3. 1. 3. その他のデータ

その他の分析をここでまとめて紹介してみると、一般的には70年代までのバンコクの周辺の工業地帯はほぼ50キロ圏内に限定されており、その外部は米作農業地帯であったが、80年代から工業地帯は、バンコク周辺5県へ、そして87年の外国投資ラッシュころから、さらにその外縁10県へ、そして北部など地方へと拡大、拡散していったとされている<sup>10</sup>。その中で製造業立地についても地方分散が進んだとする記述が多いが、主に中部及び東部を分散の対象として認めている分析が多く、これは広い意味でバンコク大都市圏に入る可能性がある。一方、米作農村が工業地帯に変化した今日でも、バンコクは依然周辺の工業特化県を管理する「管制高地」として君臨し、欧米先進諸国工業が生産部門を途上国に移転して、管理中枢部門だけを握っているような立場である<sup>11</sup>という指摘が多い。具体的なデータ分析でも例えば、タイに進出した多国籍企業93社のうち54社はオフィスをバンコクに置いているという報告がある<sup>12</sup>。しかし、秋野による電気電子産業に限った分析では、「タイ資本は分散化の程度が低く、規模別では小規模企業のバンコクやサムットプラカーンへの立地が多い。それに対して、外資は分散化の程度が大きく、規模でも比較的大きな企業の地方展開が多い」<sup>13</sup>としており、このことは外資系企業が、大工場に必要な大規模な土地や安価で大量の労働力を求めて地方に行きやすいという状況を反映していると考えられる。

BOIが工業団地に入居している企業(BOI奨励企業以外の企業も含む)のみについて調べた入居状況を見てみると(表4-20)、供給面積に対して分譲残りはゾーン1内で7%であるのに対してゾーン2・3では43%、47%と、需要においてはゾーン1が高いことがわかる。そもそも全体としては工業団地の面積は供給過剰の状態にあり、別の分析では97年の総工業団地面積7.5万ライのうち24%は入居企業がないとい

<sup>10</sup> 北原淳(1995)、p.59

<sup>11</sup> 北原淳(1995)、p.61

<sup>12</sup> 田坂敏雄(1998)

<sup>13</sup> 秋野晶二(1998)

った報告<sup>14</sup>もあり、工業団地の立地は製造業企業の実際の立地を反映していることにはなっていない。

	単位:ha	合計	運営主体別		種別	
			官営分	民営分	GIZ	EPZ
ゾーン1	分譲残面積	252			252	
	割合	6.9%			7.4%	
	全供給面積	3,651		3,651	3,383	268
ゾーン2	分譲残面積	2,265		2,265	2,191	75
	割合	43.2%		43.2%	44.5%	23.6%
	全供給面積	5,244		5,244	4,928	316
ゾーン3	分譲残面積	3,523	307	3,216	3,351	172
	割合	46.8%	15.4%	58.1%	47.2%	40.5%
	全供給面積	7,530	1,990	5,540	7,105	424
計	分譲残面積	6,040	307	5,482	5,794	246
	割合	36.8%	15.4%	38.0%	37.6%	24.4%
	全供給面積	16,425	1,990	14,435	15,416	1,009

表4-20 BOI統計による2000年1月現在の工業団地数の地域分布  
出典：『タイ国経済概況2000/2001年版』より筆者改

<sup>14</sup> 田坂敏雄(1998)

#### 4. 3. 2. オフィス・工場の立地も踏まえた包括的な分析

##### 4. 3. 2. 1. 分析の目的とリストの選択

さて前項までの政策や立地分析に関するレビューを踏まえて、本論文における分析に入りたい。本論文における分析の元データとして、2000年に民間企業より発行された『タイ工場年鑑』（2000年版はサンプル数2411社）を主に用いている。このデータはBangkok Comm社より出され市販されている企業リストであり、ファックス等を中心として情報が収集されている<sup>1</sup>。元々日系企業中心のデータ収集であったが、2000年号はデータもかなり拡充され、各企業において工場とオフィスの位置が明示されているのが特徴で、このことが本論文で用いる決め手となった。データについては、タイ資本の比率ではBOI事業累計で66.4%に対しここでは55.7%とタイ資本がやや少なめ、BOI奨励企業の比率では3～5割がBOIを経由している<sup>2</sup>のに対しここでは42%とほぼ同水準と大差ない状況である。また100人以上の企業が61.7%を占めることから中小零細企業を過少評価する恐れがあるが、タイの場合、地方分散に関わる製造業企業は中小零細企業だけでは存立し得ず、中規模以上の企業の立地傾向をもってかなりの性質が描き出されると仮定した。また製造業による経済発展前後の動向の違いをより正確に捉えるため、1980年におけるタイ工業協会(The ATI: Association of Thai Industry)<sup>3</sup>の加盟リストを補足的に用いている。ATIのリスト（サンプル数543社）は製造業企業が主体だが、中にはそれらに多く投資している銀行、また大学機関等も少数だが存在している。さらに、補助的にはあるが、IEATが発行している『Factory in IE/IZ/IP & Label』というCD-Romデータによる1997年時点でのIEATが関連する工業団地内企業の分析（サンプル数1197社）も加えている。タイの場合、製造業企業は必ずしも工業団地内に立地しているわけではないので、地方分散の程度を示すデータにはならないが、工業団地に立地する企業のオフィスの位置などからバンコク大都市圏を中心とした構造の詳細を示すのに使うことができると考えられる。

製造業関連の企業リストはタイ国内においても政府・民間から多く発行されているが、それらの中でこの3つのデータを選択した理由は、本論の目的が単に工場の立地動向だけを調べるのではなく、製造業企業の工場（生産機能）とオフィス（管理機能）の繋がりからタイの製造業立地を中心とした国土構造の有機的な関係を導き出すことを目的としているためである。そうした観点から、経済成長前後のそれぞれの時点で工場とオフィスの区別を明確に行って収集されたリストの中では、この3つが最もよく調査されているものと考えられる。

<sup>1</sup> 1998年の電話インタビューより。

<sup>2</sup> 国土庁大都市圏整備局他(1997)

<sup>3</sup> 1988年に「経済団体法」に基づいて、連盟（連合会議）に格上げされ、BOT（タイ商業会議所連盟）と同格となった、タイで最も大きな製造業主体の圧力団体。各業種別に委員会を設置し、関税、投資奨励、税制、設備の新設拡張などについて政府や工業省、投資委員会と折衝する。現タイ工業連盟(The Federation of Thai Industry)。

IEAT工業団地	ゾーン	県	企業数	資本量 (百万バーツ)	労働者数
Gemopolis	1	Bangkok	16	1,029	1,364
Ladkrabang	1	Bangkok	165	41,145	36,715
Bangchan	1	Bangkok	55	7,277	13,946
Bangplee	1	Samutprakarn	110	6,517	22,433
Bangpoo	1	Samutprakarn	264	20,546	38,668
Samut Sakorn	1	Samutsakorn	45	5,018	3,962
Bangpa-in	2	Ayutthaya	53	7,905	14,704
Hi-Tech	2	Ayutthaya	27	8,157	5,882
Saha Rattana Nakorn	2	Ayutthaya	40	1,059	4,629
Wellgrow	2	Chachoengsao	71	6,757	10,308
Gateway	2	Chachoengsao	6	230	1,139
Nong Khae	2	Saraburi	3	100	100
Bangpakong	2	Chonburi	118	16,773	15,568
Laem Chabang	3*	Chonburi	70	30,880	16,420
Northern Region	3	Lumpoon	67	11,347	23,301
Map Ta Phut	3	Rayong	43	244,180	10,786
Eastern	3	Rayong	22	627	975
Eastern Seaboard	3	Rayong	22	3,030	340

注: Laem Chabang I.E.は第2ゾーンの立地だが、例外的に第3ゾーンとしての優遇が得られる。

表4-21 タイ工業団地公社によって建設された工業団地(Industrial Estate)の概況  
出典:『Factory in IE/IZ/IP & Label』(1997)より筆者集計

#### 4. 3. 2. 2. 地域区分

まず分析のため、タイ全土を基本的に距離と方角、さらにBOIの投資奨励ゾーンによっていくつかの地域に分類している。図4-10、4-11、表4-21のように分類すると、それぞれの地域の特徴が以下のよううまく浮かび上がってくるのがわかる。

都心地区 (10) : 現在に至るまでの都心地区。

旧都心地区 (2W) : 王宮を中心とした旧都心地区であり、昔は商業業務機能も兼ねていた地区。

南部新都心地区 (2S) : 都心地区から南に伸びる地域で、銀行の本店などが新しく立地してきておりBMAも新都心の立地を推進しようとしている地区。

東部新都心地区 (2E) : 都心から東に伸びるスクンビット通り沿いの地域でホテル、高級住宅街の他、企業本社も多く立地している地区。

北部新都心地区 (2N) : 都心の北部に位置し、空港とのアクセスがよく、また多くの政府関連施設が立地している地区。

南部郊外地域 (3S) : バンコク南部からサムットプラカン県にかけてのチャオプラヤ川の西側の地域であり、石油化学関連産業等が最初に立地し始めた地区。現在は川向こうの都心とのアクセスに問題を抱えている。

東部郊外地域 (3E) : スクンビット通りをさらに東に進んだ地域で新しい副都心が形成され、1980年代の工業団地も新しく整備されている地区。東部臨海開発地域の通り道。

北部郊外地域 (3N) : バンコク県北部で国際空港を含む地域。以前からある程度のオフィス・工場集積が進んでいた。

西部郊外地域(3W) : チャオプラヤ川の西側のバンコク県内各区。都心と川を挟むこともあって他の地域より立地は遅れている。

北東部郊外地域(3O) : バンコク県東部の数区で、IEATが初期に工業団地を建設したのはこの地域であるが、他の郊外地域と比較すると住宅地区としての性質の方が大きい。

東部臨海開発地域 (4E) : バンコク東部の3県。BOIゾーンでは、第二ゾーン、第三ゾーンになるが高速道路や高規格道路があり海岸沿いの地域はバンコクとのアクセスがよい。港湾も整備されている。

北部工業地帯 (4N) : バンコク北部の2県。BOIゾーンでは、第一ゾーン、第二ゾーンになり、空港とのアクセスがよく、中心を国道が通るので、概してアクセスがよいが、チャオプラヤ川の水質規制のため工業排水についての制約がある。

西部工業地帯 (4W) : バンコク西部の3県。BOIゾーンでは、すべて第一ゾーンになるが、チャオプラヤ川の西側にあたり、特に1980年代後半からの経済成長の過程で都心とのアクセスに問題が生じるようになった。

周辺県地域 (5O) : 上記以外のBOI第二ゾーンの県。都市地域はバンコクから概ね100~150km。

地方県地域 (6O) : 上記以外のBOI第三ゾーンの県すべて。バンコクから最低でも100kmは離れている。

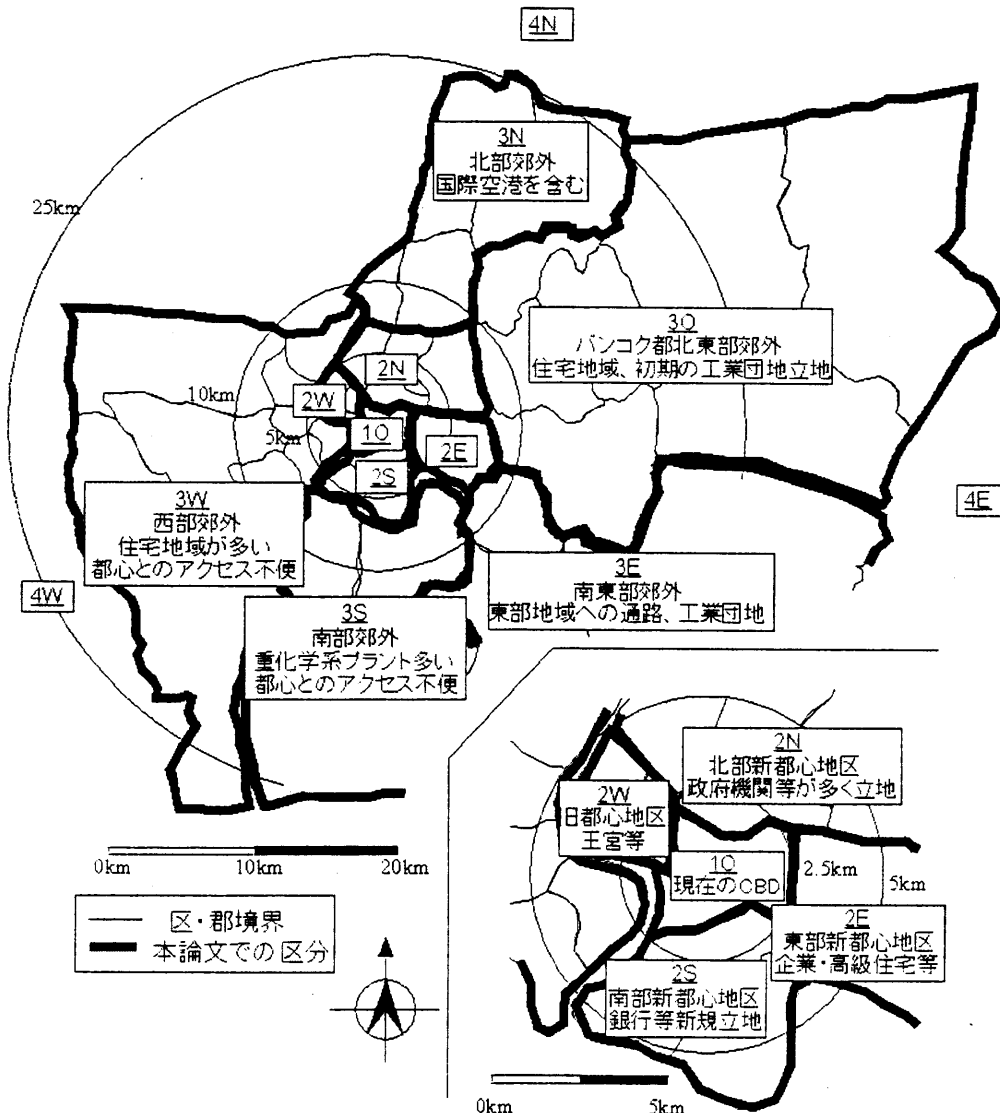


図 4-10 本論文での地域区分(1)

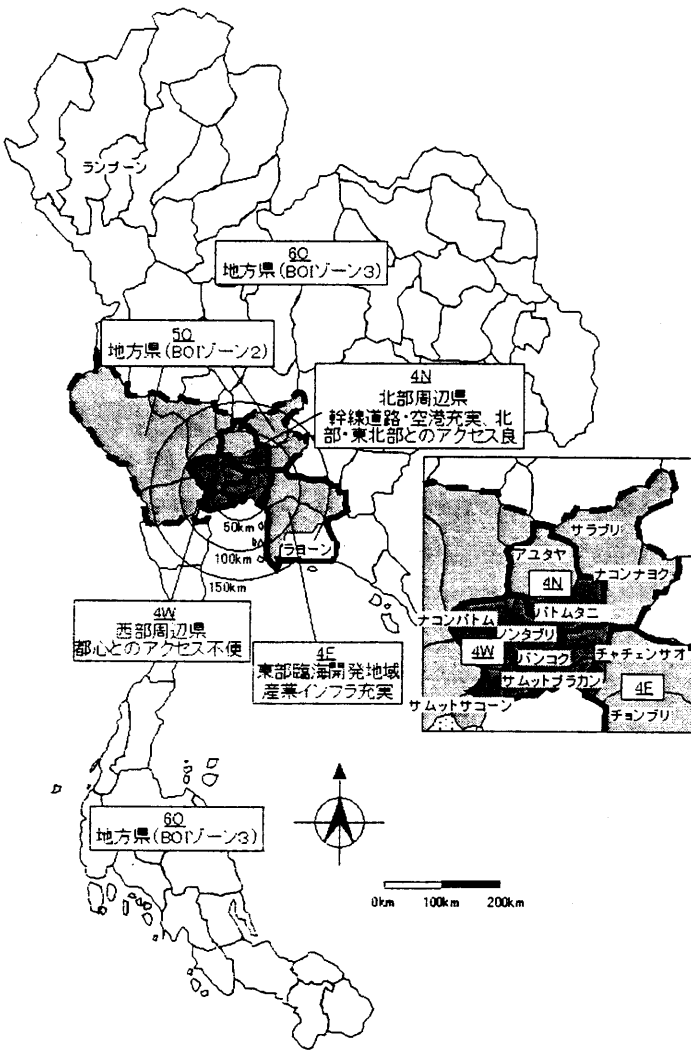


図4-11  
本論文での地域区分(2)

都心からの距離	方角	北	東	南	西	その他
		N	E	S	W	0
~2.5km	1					10 バトゥムワン区 バンラック区
~10km	2	2N ドゥシット区 バヤタイ区 ラテウィ区 ファイクワン区	2E クロントイ区 プラカノン区	2S サトン区 ヤナワ区 バンコラン区	2W プラナコン区 ボンブラップ区 サンパンタウォン	
~25km	3	3N ドンムアン区 パンスー区 チャチャック区 バンケン区	3E ムアン郡 バンブリー郡	3S ラプラナ区 パパダン郡 プラサムチェディ	3W 都内西側10区	30 都内東側7区
~100km	4	4N バトムタニ県 アユタヤ県	4E バンブー郡 チョンブリ県 チャチェンサオ県 ラヨーン県		4W ノンタプリ県 ナコンパトム県 サムットサコーン	

区名：バンコク都内の各区（区の種類は1995年当時）

郡名：サムットプラカン県内の各郡

県名：バンコク周辺の県名

注1：ここでのクロントイ区はバンカピ区の一部を含む

注2：ここでのバンブー郡はムアン郡の一部を含む。

表4-21 本論文でのタイ地域分類

4. 3. 2. 3. 分析結果

1980年代後半から始まる経済成長以前については、基本的には1985年以前の企業について見ればよいが、一部の企業はオフィスや工場を移転している可能性があり、最近発行されたデータで考察しただけでは信憑性に欠ける部分がある。そこで、1980年時点における製造業企業の立地状況を1980年のATIリストを用いて見てみよう。

当時、製造業企業のオフィス立地ではすでに都心地域が多いが、その次には旧都心地区にある程度の集積が見られ、製造業による発展以前はまだ旧都心地域にも中枢機能が残されていたことがわかる。また旧都心地区には、外国企業<sup>4</sup>には旧都心地区にオフィスを持つものが見当たらず、タイ企業の本社の集積が集まっているということになっている。一方、工業立地は、東部と南部のバンコク都郊外地域がその多くを占めており、バンチャン、ラクラバン等、IEATが初期に建設した工業団地を有する北東部郊外地域にはまだあまり立地が進んでいない。

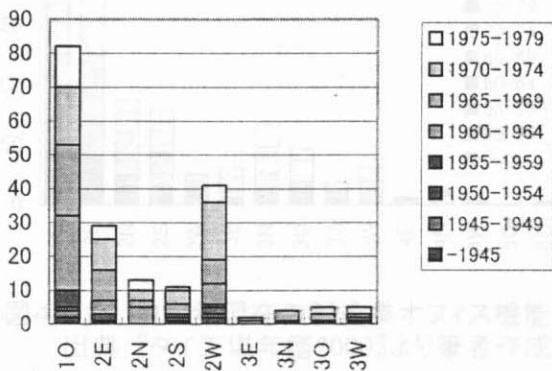


図4-12 1980年当時の製造業オフィス機能立地出典 ATI会員1980年名簿より筆者集計

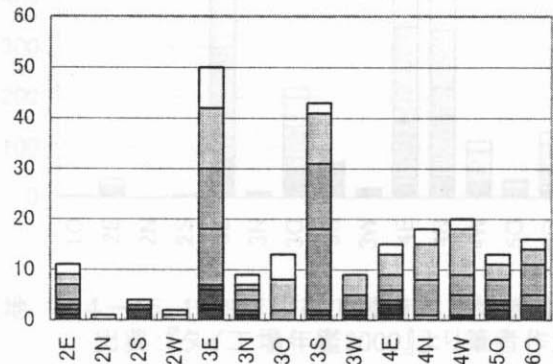


図4-13 1980年当時の製造業工場機能立地出典 ATI会員1980年名簿より筆者集計

次に2000年時点での状況を、『タイ工場年鑑2000』を用いて同じように表示してみると、まずオフィス集積は、都心地区と東部新都心地区に2分されるされることがわかり、それ以外にも北部と南部にも副都心が出来あがりつつあることがわかる。一方1980年当時は2大オフィス街の一つであった旧都心地区については、すでに伸びが鈍化し他の地域に取って代わられている状態となっている。この地区は、オフィス建設に関しても旧市街の保存のため高さなどの規制がかけられている地区であることが影響していると考えられる。一方、東部新都心からさらに東部郊外地域、北部新都心からさらに北部郊外地域にもオフィスが伸びていることがわかる。一方で、最初に工業団地を建設しようとしていた北東部郊外地域と、チャオプラヤ川の西側にある西部郊外地域にもそれなりの集積があるが、限定的となっている。オフィス立地については、それより距離が離れている地域にはほとんど立地していない。

一方工場は、他の参考文献等のデータと同じように85年以降に急増しており、総じて3~4の地域に広がっているが、その中でも東部臨海工業地帯は85年以前はゼロに近かったのにも関わらず年々順位を上げ、現在は立地数で最大であり、95年以降の企業立地の伸びも続いている。政府の開発政策の目玉の一つであった東部臨海開発地域は、少なくとも産業立地の面で顕著な成功を収めたといえるだろう。またバンコク

<sup>4</sup> ここでは、BOIを始めとする外資優遇政策等の多くは、前述のようにタイ資本が過半かどうかで優遇措置等に違いを設けていることから、タイ企業が資本の過半数を所有する場合に「タイ企業」と定義し、それ以外の場合は「外国企業」とする。

東部(3E,4E)と、空港へのアクセスがよく労働力の後背地(北部・東北部)も大きいバンコク北部(3N,4N)が、西部やそれより遠方の地域をはるかにしのぐ数となっている。これは、4の地域への地方分散というよりも、バンコク大都市圏の外延的拡大と考えたほうが自然であり、地方分散は実態として進んでいないという分析の仕方ができる。数としては、1980年代にはかなり多かった南部郊外地域も、チャオプラヤ川の西岸という地理的制約と、付近の道路容量の限界等があつて集積としての相対的な地位を落としている。一方、周辺県地域は、60年代後半以降は、85年の経済成長が始まる以前までほとんど伸びがなく、また経済成長が始まった後についてもバンコクにより近い県を上回るに至っていない。BOIのゾーン区分を地方への優遇政策として見た場合に、それが必ずしも成功しているとはいえない状況にある。

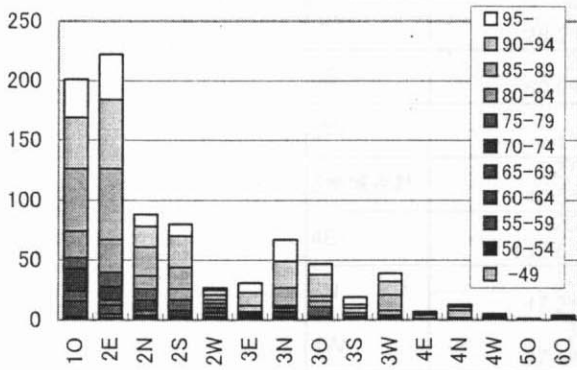


図4-14 1999年現在の製造業オフィス機能立地  
出典:『タイ工場年鑑2000』より筆者作成

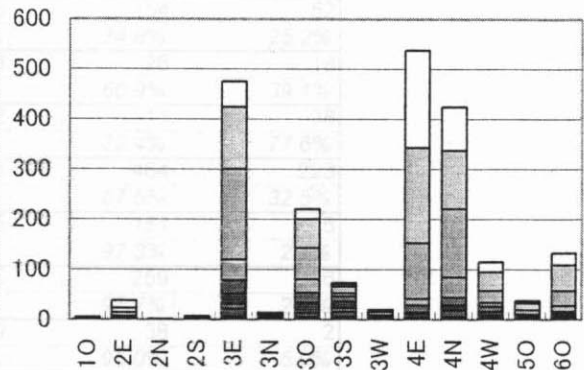


図4-15 1999年現在の製造業工場機能立地  
出典:『タイ工場年鑑2000』より筆者作成

こうしたことを踏まえて各地域の性質をまとめると、まずバンコク都心から10km以内の1・2地域ではほぼオフィス(管理機能)に特化した地域であると考えてよい。一方で25kmまでの3地域では方角によって性質が異なる。空港のある北方面(3N)、住宅街となっている西方面(3W)は1・2地域と同様にオフィスを中心とした立地であるが、工場地帯に続く東方面(3E,3O)と南方面は工場(生産機能)とオフィスが拮抗、あるいは工場がやや優勢な状況となっている。さらにそれ以遠での4~6地域の立地では、もはやオフィスのみの立地というのはいずれも、生産機能が必ず伴った立地となっていることがわかる。このように、地域によって機能が大きく分かれているのが非常に特徴的となっている。

さらにオフィスと工場の立地について見てみると(図4-16)、オフィスと工場が分かれて立地しているかどうかについては、全体では61%がオフィスと工場を同位置に持つ(他にオフィスを構えていない)企業であるが、その割合は地方圏でも53%と若干低めながらそれほど大きな差はなく、地方県の立地であるからといって必ずしもバンコク等にオフィスを別に構えるとは限らないことがわかる。特に後述するタイで唯一の地方県の工業集積であるランブーン県では、オフィスと工場が同位置の企業が76%と高く他のオフィスを必要としていないことがわかる。

またオフィスと工場の位置関係について、バンコク都心からの方向性にどの程度の関係があるかを細かく調べると、『タイ工場年鑑2000』リストとIEATリストについて、図4-16・17のようになった。これを見ると、特に東側についてそうした傾向を観察することができ、例えば図4-16でオフィス立地が2Eにある企業(全270社)のうち、工場が東側にあるのは2E(同じ地域)が24、3Eが65、4Eが93で合計182企業、74%が東側に工場を持つことになる。IEATのデータでも同様の計算で77%となっており、これは東部臨海開発地域の工場と、新しくオフィス街として開発されたバンナ地区の副都心との関係などが考え



られる。

	オフィスのみ	オフィス=工場	工場のみ
1O	1 0.5%	6 3.1%	190 96.9%
2E	2	10	164
2N		2	70
2S	1	9	81
2W			23
2地域合計	3 0.8%	21 5.8%	338 94.2%
3E	185 56.2%	264 80.2%	65 19.8%
3N	5 8.8%	7 12.3%	50 87.7%
3O	58 28.2%	154 74.8%	52 25.2%
3S	28 60.9%	28 60.9%	18 39.1%
3W	2 4.1%	11 22.4%	38 77.6%
3地域合計	278 40.5%	464 67.5%	223 32.5%
4E	256 137.6%	181 97.3%	5 2.7%
4N	125 47.2%	259 97.7%	6 2.3%
4W	39 97.5%	38 95.0%	2 5.0%
4地域合計	420 85.5%	478 97.4%	13 2.6%
5地域合計	21 233.3%	9 100.0%	0 0.0%
6地域合計	42 76.4%	55 100.0%	0 0.0%
不明			1
総計	765	1033	765

表4-22 オフィス・工場の立地から見た各地域の地域構造  
出典：『Factory Directory in Thailand 1998/99』より筆者集計

		工場機能立地												うちランプー ン県 以外		不明	小計	同位置 の割合	
		1,2計	3E	3N	3O	3S	3W	4E	4N	4W	5O	6O							
同位置	同位置												47	36		1461			
オフィス 機能 立地	1O	4	12	47	2	10	13	1	48	39	15	4	19	4	15	4	214	2%	
	2E	24	1	65		20	7		93	30	11	3	16	5	11		246	9%	
	2N	1	3	15	1	11	3		23	22		3	8	7	1	6	1	97	1%
	2S	9	1	11		4	5		47	12		7			6		93	9%	
	2W		0	6	2	8	4	1	1	6	2		1	1	1		32	0%	
	3E	354	0	3		2	1		20	1		1	5		5	1	34	91%	
	3N	10	0	6		3			29	19		2	7	7	3	4	73	12%	
	3O	176	1	10		12			18	7	3	2	1		1	1	55	76%	
	3S	39	0	3		2			13	2	3				0		23	63%	
	3W	18	1	9		2	1	1	12	3	11		2	6	2	4	48	27%	
4,5,6計	826	1	3	0	1	4	0	10	7	3	0	6		6	0	35	96%		
小計	1461	20	178	5	73	40	3	314	148	60	28	74	15	59	7	950	61%		
同位置の割合		66%	67%	67%	71%	49%	86%	51%	69%	53%	26%	53%	76%	38%	0%	61%			

図4-16 現在の製造業企業立地におけるオフィス機能と工場機能の関係  
出典 『タイ工場年鑑2000』より筆者集計

工場立地	オフィス立地 (数字は工場・オフィスの立地数)												Total	
	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4		6
	O	E	N	S	W	E	N	O	S	W	E	N	O	
3 E	49	36	12	10	5	29	1	4	8	7		1		162
3 O	10	10	9	5	3	4	2	7	1	1		2		54
4 E	27	39	11	22	1	25	13	12	4	2	8	5	3	172
4 N	13	7	7	5	2	2	7	6		2				51
4 W		1	1	5			1	1	3	6				18
5 O			1		1		1							3
6 O	7	5	1	5	1	13	4	2		3	1		2	44
Total	106	98	42	52	13	73	29	32	16	21	9	8	5	504

注1: 枠内数字は、バンコク都心から同じ方角にオフィスと工場が立地して  
 注2: 工場とオフィスが違う企業のみを掲載

図4-17 IEAT工業団地立地企業の工場とオフィスの立地関係  
 出典:『Factory in IE/IZ/IP & Label (Program & Data)』より筆者集計

国籍との関係では、工場の地方立地においては地元企業に地方での地の利があるという予想に反して外資が多く、秋野の電気電子産業の立地分析<sup>5</sup>と同じような結果となっており、その点では外資において比較的BOI政策の影響が見られると考えられる。またオフィスを別に持つものは71%がタイ企業であるのに対して、全体では55.8%にしかならないことから、外資の場合は海外の本社等とのやり取りが行われていると推察できる。オフィス立地の特徴的なものとしては、西側一体（旧都心地区、西側郊外地区）は国内企業が非常に大きな割合を占めており、旧都心地区では1980年同様、外資は1つも見当たらないという結果が出た。それ以外には、特に大きな違いは見られない状況である。

地域別に立地する工場の業種構成を見てみると（図4-18）、地方県(6O)では食品と電気電子産業の割合が多く、また3S、4Eといった港湾を背景とする地域では、プラスチック等、化学、金属といった素材系の産業や輸送機械（自動車）など原材料や製品の重量が比較的大きい産業が多く集積しているのがわかる。業種の方から見てみると、電気電子産業が空港に近い4Nや3O、また地方県(6O)で多く見られるが、4Eでもかなりの割合がある。一方で、食品、繊維等労働集約型の産業が4W及び地方県(5O,6O)で非常に多いが、バンコク都周辺にも労働集約型産業が立地し、必ずしも際立った地域分業があるとはいえない。

新たに主要な工場集積の対象となった4E、4N等バンコク周辺県の状況をより細かく郡別に見てみると、幹線道路や工業団地がある特定の郡に工業立地が集中していることがわかる（表4-23）。工業団地もバンコク都心及び港湾等特定インフラとのアクセスを重視しおしなべて幹線道路沿いに設立されている<sup>6</sup>こと、及び工場の各工業団地への入居状況もバンコクに近い程進んでいる<sup>7</sup>ことを考え合わせると、製造業企業立地がバンコクを中心としながらさらに外延化していると考えられる。

<sup>5</sup> 秋野晶二(1998)

<sup>6</sup> 工業団地は概して国道に接しておりアクセス上の問題はないと考えられる。日本コンサルティング(2000)『タイ工業団地全入居企業リスト 2000年版』の地図で確認した。

<sup>7</sup> 前項の工業団地の供給残状況を参照のこと。

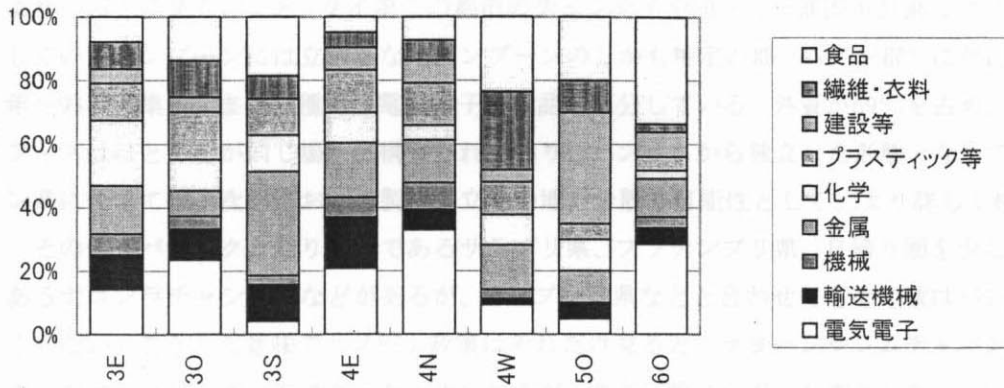


図4-18 地域別業種別工場立地  
出典:『タイ工場年鑑2000』より筆者集計

県	郡	工場機能の立地数	面積	登録人口	IEAT工業団地	道路等インフラ
			平方キロ	千人	団地数	
パトムタニ県	クロンルアン	196	299	86	1	東北・北部へ向かうR1（国道1号線）沿い 高速道路、またR1との接続もよい （県の東半分はバンコクとのアクセス不便）
	ムアン	55	120	80	1	
	その他計	21	1,107	246	0	
アユタヤ県	バンバイン	94	229	65	2	東北部へのR1と北部へのR32の結節点 R1とR32に接続容易 R32沿い （県の西半分はバンコクとのアクセス不便）
	ウタイ	67	187	38	1	
	ナコンルアン	35	199	33	0	
	その他計	14	1,939	564	1	
チャチェンサオ県	バンパコン	105	258	76	1	東部臨海沿いのR3、R304沿い （県西部はアクセスがよいが、東部は不便）
	その他計	28	5,093	683	2	
チョンブリ県	シラチャ	180	616	157	3	R3沿い、レムチャバン港がある R3沿い、バンコクとのアクセスがよい （道路網は海岸線沿い中心で東側は不便）
	ムアン	113	229	227	1	
	その他計	30	3,516	578	0	
ラヨーン県	ムアン	88	515	144	4	R3沿い、マプタブット港がある 県道のみだがチョンブリに出やすい （東部はバンコク圏から外れる）
	ブラックデン	75	618	33	1	
	その他計	21	2,419	273	0	

表4-23 バンコク周辺県各郡における工場立地数と各種インフラ整備状況  
出典 筆者作成

前掲の図4-16を見ると、概して立地が少ない地方県の中で、とりわけタイ北部のランブーン県への立地が『タイ工場年鑑2000』リストで62企業（地方県全体の39%）と非常に進んでいることがわかる。ここは北部工業団地(NRIE:Northern Region Industrial Estate)が1983年に立地し、その後外資系企業を含む多くの企業が立地した唯一といってもよい地方県である。

ランブーン県は、隣に主要地方都市であるチェンマイ県があることから国家計画の中で特定の成長核として指定されたことはないが、にも関わらず成功した要因は、工業団地が設立されてしばらくたった1980年代後半の投資ラッシュ時に首都周辺の土地が暴騰しすぎ、その代替地として日系中小企業などが進出したからだと言われている<sup>8</sup>。工業団地のための土地の確保に成功し、また当時の社会行動党(Social Act Party)の政治的な協力を得てインフラ整備も進められた。さらに工業団地完成後に日本やNIEs諸国の進出が急激に進み、それに従いランブーン県の立地も伸びたというタイミングも強く影響している<sup>9</sup>。立地の状況を

<sup>8</sup> 北原淳(1995)、p.67

<sup>9</sup> IEAT 元幹部チャワリット氏へのインタビュー（2000年4月）

よりつぶさに見ていくと、タイ第二の都市のチェンマイや同じく一部国土計画でコリドーを形成しようとしていたランブーンには立地がなくランブーンのしかも特定の郡（ムアン郡）にだけ集中、進出年代も88年～93年に集中、また業種では電気電子と食品が二分している。外資が69%を占め、また前述のようにオフィスはほとんどが同じ場所に構えられており、バンコクから独立した形態となっている。このランブーン県については、次節において製造業立地の地方分散の可能性として、より詳しく検討することにする。

その他はバンコク日帰り圏域であるサラブリー県、プラチンブリー県、日帰り圏を少し外れた第二の都市であるナコンラチャシマ県などがあるが、ランブーン県などと合わせてもその数はバンコク周辺には及ぶべくもない。こうした意味で、ゾーン政策はそれだけ見ると、ラヨンやレムチャバン等東部臨海開発地域の一部地域に付いては有効だったと思われるが、地方分散に必ずしも寄与したとはいえないと考えられる。

## 4. 4. タイにおける製造業の地方分散の可能性の検討

### 4. 4. 1. 製造業の企業の意図についての既存文献調査

製造業の立地について、一般的な立地上の考慮点についてはすでに前章で示している。タイにあっても古くから工業立地は、①市場の大きさとその市場からの近さ、②港湾、③資源や輸出市場、といった要素で決まると言われており<sup>1</sup>、それが産業の変化（重厚長大から軽薄短小への変化など）を通じて変化し、港湾の他に空港の立地が重要になったり、高度な技術を要する場合は人材が重要になったりといった変化が生じる。当然市場についても、それが国内市場ならば国内の大市場に近い方が有利であり、一方で輸出を中心とした企業ならばむしろ港湾や空港が重要性を増す。また土地価格も非常に重要な要素と一般的には考えられるが、タイなど新興工業国の場合、後に見るように他のコストに比べると土地価格の重要性は相対的に低い場合が多く、例えば工業団地の選択についてみても、バンコクから等距離であったりする場合、価格以外に工業団地自体の性能・信頼性等が重要視される傾向がある。

もちろんこれらの特徴は各工場の業種・規模や戦略方針などによっても大きく異なるため、一概には言えない。こうした背景にもよって、管見の限りではタイにおいて国内での製造業立地の意図について十分に調べた文献は見あたらない。間米・黒田はその著書<sup>2</sup>の中で、日系企業のタイ国内での工業用地選定に際し、次の5点を挙げている。

- ・製品の販売先は、タイ国内向けか輸出向けか。タイ国内納入の場合には、納入先の工場に近いところが望ましい。納入先が工業団地にある場合と同じ工業団地に設置するのも一つの方法である。
- ・輸出向けの場合には、クロントイ港、レムチャバン港、またはマブタブット港に近いところを選ぶことがよい。
- ・パートナー（タイ側出資者）の用地に工場建設するケースも数多く見られる。この場合はパートナーの出資の一部が、土地の現物出資となることが多い。このときの土地の評価額が適当であるかどうか。第三者に市場価格を参考にしてチェックさせる必要がある。
- ・食品加工のプロジェクトの場合、その用水の水質が製品品質に大きく影響する場合がある。このような場合には、良質な水脈を探り当てた場所に工場を建設し成功している例がある。
- ・生産拠点の規模によっては、工業団地内にすでに建設されている標準工場を購入するケースも見られる。これはタイ工業開発株式会社(TFD)の開発しているものである。いわゆる「建て売り工場」である。・・・また工場ビル（一般に四階建て）を用意している工業団地もあり、この方式は原則的に賃貸料を床面積に応じて毎月支払うシステムであるため、初期投資金額は少なく済むので中小企業の生産拠点設置には便利な方法である。

これをまとめると、特に日系企業等のように土地勘がない場合は、パートナーの推薦がない限り工業団地への進出が殆ど前提となるということ、製品の販売先が国内向けか輸出向けかで納入先か港湾（あるいは空港）に近いところという選択になること、業種によって水質が重要になること（食品以外に精密機械や電気電子産業の一部もこれに当てはまる）といったところだろう。間米・黒田はその後で、BOIの投資

<sup>1</sup> Phisit Pakkasem et al(1978)

<sup>2</sup> 間米康生・黒田武之助(1995)、p.42-

政策についても紹介し、地方における有利な優遇制度についても説明している。

一方、日系企業の海外進出要因についてはジェトロが中心となって継続的に調査報告を出しているが、どの調査報告を見ても、タイへの進出要因までは調査されていても、タイ国内でどのような立地選好を示すかについての分析がない。ジェトロ・バンコック・センターの調査<sup>3</sup>によれば、タイを選択した要因としては、アンケートの回答企業317社のうち311社と殆どが労働力要因（低廉な労働力：163、労働力の質：148）を挙げているものの、「低廉」といった基準は他国との比較であり、国内でより労働力が低廉な地方圏を志向しているかどうかは定かではない。

こうしたことから、製造業企業のタイ国内での立地意図、ひいてはそれを元にした製造業の地方分散政策の分析はまだしっかり行われていないことがわかる。次項以降で、製造業の立地選好と、地方分散政策の具体的な効果を、インタビューやアンケートを通じて明らかにする。

---

<sup>3</sup> ジェトロ・バンコック・センター(1996)

#### 4. 4. 2. 電機電子産業の立地分析

本項では、タイにおける製造業の地方分散にかかる現状と政策への示唆について、より詳しく分析するため、地方分散が比較的容易であり、かつ一般的に付加価値が高いと考えられ相対的な地域格差の是正に寄与すると考えられる電機電子産業に注目し、地方分散を可能または容易にする要因について具体的に分析する。

##### 4. 4. 2. 1. 電機電子産業の特徴

電機電子産業が、比較的地方に分散されやすい産業として認識されている点について少し細かく考察を加えると、例えば日本の例で見た場合、小田が述べるように「通信機器・コンピューター・テレビ・音響用機器などを製造する電子工業および発電機・変圧器・家庭用電化製品などを製造する電気工業は、(日本の)高度経済成長期以降、工業活動の地方分散を先導し、分散工場を核とする段階的な下請業者群からなる生産と労働の地域的編成を形づくってきた」<sup>1)</sup>のであった。また山崎もその著書の中で、金属製品、一般機械、出版・印刷に比べ、電気機械、衣服が分散的な立地動向を示す<sup>2)</sup>と述べている。

タイにおける電機電子産業の立地状況については、秋野の文献<sup>3)</sup>において、「エレクトロニクス産業」の立地動向として非常に詳しく掲載されている。秋野はまず、エレクトロニクス産業の性質として、「素材産業に見られるように、省エネや合理化のためにこの分離された諸工程を結合させる必要性の度合いは低く、膨大な設備投資や大規模なインフラも必要としない。また自動車産業のように素材・部品産業の集積に大きく依存しているというわけでもない。それゆえ、エレクトロニクス産業は、特定地域に工場を集積しなければならない必要性の度合いが比較的弱いといえる。」として、分散の可能性が比較的高いとしている。その後の具体的なデータ分析において、80年代を通して産業立地(事業所数、従業員など)は分散したが、それでも分散の先はサムットプラカン、パトムタニ、アユタヤ、チャチュンサオ、チョンブリ、ランプーンといった少数の特定県に限定され、主にバンコク周辺の特定県に集中して立地しているとして、実際にはバンコク大都市圏の分散は極めて限られたものであったと結論づけている。しかし、秋野の分析はデータによる現状分析が主体であり、分散が促せなかった理由や政策自体への言及は限られたものとなっている。

##### 4. 4. 2. 2. 本論文での日系企業インタビュー調査

ここでは、タイにおける電機電子産業関連の企業の立地意向について細かく分析し、電機電子産業全体として本格的な地方分散を阻む原因とそれへの解決策、また電機電子産業の業種や業態を細かく調べて、どのような業態であれば地方分散がより容易か、といった事項についてインタビュー及びアンケート調査によって詳しく分析することにする。

まずインタビューにおいては、地方分散に関連する立地意図についてより明確な回答が得られるように、対象企業の立地する地域を、例外的に立地企業が多かった地方県であるランプーン県・チェンマイ県、及びタイの電機電子産業の主要な立地地域であるバンコク近郊のパトムタニ県、アユタヤ県に絞っている。

<sup>1)</sup> 小田宏信(1992)

<sup>2)</sup> 「戦後日本の産業配置は、設備投資額の大きな鉄鋼、石油化学などの基礎素材型産業を別とすれば、基本的には大都市圏への集中度を高めた金属製品、一般機械、出版・印刷と相対的に地方立地展開の多かった電気機械、衣服の相対立する立地動向によって規定されてきたと言える。」(山崎朗(1999))

<sup>3)</sup> 秋野晶二(1998)

調査依頼は、各調査期間の2～3週間前に「タイ工場年間2001/02」(Bangkok Comm.社)及び「タイ工業団地全入居企業リスト2000年版」(Nippon Consulting Co., Ltd.)によって得られた電子メールアドレスやFAX番号等で依頼し、了解が得られた企業についてインタビューを行っている。

またここでは結果的に、日系企業への調査に限定された形となっている。調査開始当初、日本語と英語の併記による調査依頼を出していたにも関わらず、了解が得られた企業のうち日系企業でなかった企業は2社しかなく、日系電機電子産業企業へのインタビューということになっている。当然、日系企業のみへの調査ではバイアスがかかることが考えられる。そのことについてここでやや詳しく検討すると、まず電機電子産業におけるタイローカルと外資(日系以外も含む)の違いとして、秋野のデータに基づく表4-24のように、地域的には外資系企業の方がバンコクから遠い地域に立地する割合が高くなっていることと、輸出比率では明らかに外資系企業は輸出企業となっており国内市場対象となっているタイローカル企業と際だった差が表れる。特に後者の点は、表面的には輸出促進地域へ立地する企業への特典と制限、またBOI奨励恩典と深い関わりがある。

タイ資本の比率		0%		1～49%		50～99%		100%		合計	
		企業数	シェア	企業数	シェア	企業数	シェア	企業数	シェア	企業数	シェア
地域	バンコク都・隣接県	112	62.9%	66	67.3%	95	72.0%	96	85.0%	369	70.8%
	近郊県(中央部)	51	28.7%	26	26.5%	32	24.2%	15	13.3%	124	23.8%
	その他の地方県	15	8.4%	6	6.1%	5	3.8%	2	1.8%	28	5.4%
	合計	178	100.0%	98	100.0%	132	100.0%	113	100.0%	521	100.0%
輸出比率	0%	0	0.0%	1	1.1%	9	7.6%	22	22.2%	32	7.0%
	1～29%	1	0.7%	2	2.2%	24	20.2%	33	33.3%	60	13.1%
	30～79%	1	0.7%	7	7.6%	14	11.8%	10	10.1%	32	7.0%
	80～99%	45	30.6%	45	48.9%	28	23.5%	12	12.1%	130	28.4%
	100%	100	68.0%	37	40.2%	44	37.0%	22	22.2%	203	44.4%
	合計	147	100.0%	92	100.0%	119	100.0%	99	100.0%	457	100.0%

注: データは秋野の制作データによる。

表4-24 タイ資本の出資比率別に見た設立年次別・輸出比率別・主要製品別企業数  
出典: 秋野(1998)より筆者編集

秋野のデータでは会社の規模が不明なため、ここで1990年代前半の主要な電気製品の国内販売台数と輸出台数を比較した表4-25を見ると、冷蔵庫以外の多くの品目で輸出が大幅に上回っており、その傾向は年を追う毎に益々顕著となっている。したがって前掲の表4-24と考え合わせると、輸出の多くを担うと考えられる外資系企業の影響が非常に大きいと考えられる<sup>4</sup>。

品目	年	国内販売	輸出	輸出の割合
ビデオカメラ	1990	990,799	1,588,400	61.6%
	1991	841,449	2,885,700	77.4%
	1992	944,690	5,663,000	85.7%
	1993	927,720	4,642,800	83.3%
	1994	1,078,525	5,673,200	84.0%
冷蔵庫	1990	652,548	120,800	15.6%
	1991	681,749	307,900	31.1%
	1992	845,804	437,400	34.1%
	1993	932,767	543,500	36.8%
	1994	1,090,007	718,600	39.7%
エアコン	1990	86,712	54,600	38.6%
	1991	81,727	222,000	73.1%
	1992	75,898	359,100	82.6%
	1993	61,506	477,500	88.6%
	※	1994	64,939	918,700
電子レンジ	1990	11,643	1,092,000	98.9%
	1991	15,500	1,481,700	99.0%
	1992	12,146	1,738,900	99.3%
	1993	14,604	1,699,800	99.1%
	1994	10,907	2,011,200	99.5%
扇風機	1990	1,173,150	3,027,231	72.1%
	1991	1,249,930	2,639,900	67.9%
	1992	1,338,772	3,160,200	70.2%
	1993	1,607,343	4,111,500	71.9%
	1994	1,785,950	5,379,900	75.1%

注: 単位: 台数。国内販売はタイ中央銀行の資料、輸出は関税局の資料。※「エアコン」と「電子レンジ」は業界推定値と大きな開き(業界推定値の方が大きい)がある。

表4-25 家電製品の国内外販売台数比較  
出典: 『タイ国経済概況1996/97年版』より筆者改

<sup>4</sup> 国籍別の企業規模データは見あたらないので推測に過ぎないが、輸出台数等を考え合わせると外資系で輸出を主体とする企業の方がより大きな企業が多いという推測がなされる。



外資系企業における日系企業の比率は前述したが、さらに電機電子産業におけるそれを表4-26を見ると、日系企業のシェアは2～3割（このデータの場合25.7%）とかなりの部分を占めている。

	電機電子関連総計	シェア	うち電気電子	うち計測・分析機器	うち光学機器・時計
タイ過半	178	58.0%	173	2	3
日系過半	79	25.7%	69	2	8
台湾過半	12	3.9%	11		1
その他外資過半	38	12.4%	30	1	7
不明	111	-	102	1	8
総計	418	-	385	6	27

注：単位は企業数。シェアは不明分を除いたもの。

表4-26 『タイ工場年鑑2000』における国籍の内訳  
出典：筆者作成

こうしたデータから、日系企業はタイにおいて、電機電子産業の生産に非常に大きな影響を及ぼしていると考えられる。したがって、立地性向に関する詳細なインタビューにおいて日系企業であることからくる特徴をうまく区別して分析すれば、電機電子産業一般の立地分散の可能性についての考察も可能であると考えた。

以降では、実際に行ったインタビューの概要とその結果を示すことにする。

#### ①地方県（ランブーン県、チェンマイ県）での調査

2001年11月26日から29日に、タイ・ランブーン（チェンマイ近郊）の北部工業団地(Northern Region Industrial Estate)に進出している企業などへのインタビュー調査を行った（表4-27）。内容は、ランブーン、チェンマイへの立地選択に関するもので、対象はメール及びFAXで依頼をした企業（約60社）のうち取材許可のあった8社である。うち7社が日系企業となっている。

##### ・基本データ

北部工業団地の電機電子関連企業は、インタビュー企業は少なくとも500人前後以上、それ以外を含めた全体でも従業員が最低100人はおり、熟練労働者（月給社員・スタッフという分け方もある）はおおなべて10%程度、日本人は1%程度であり、BOI奨励を必ず受けている。投下資本は、タイ国内の金利が進出当時高かったため大きめに行われており、1億パーツ以上がほとんどであった。経済危機後の規制緩和もあって日本過半が大部分だが、必ずしも日本100%であるとは限らない。

##### ・タイ進出のきっかけ

タイ進出のきっかけは、労働集約型の低コスト指向によるものと、セットメーカなど取引先によるものがある。他国と比べたタイの長所は、安定した政権、十分なインフラ、安くて豊富な労働力といったものである。電機電子産業は輸出が基本ということもあり、自動車産業等と違って国内市場向けというのは基本的に考えられていない。当然、取引先のセットメーカはタイ国内にも製品を出荷していると考えられるが、恐らく日本への出荷分に比べると遙かに小さいのではないかと考えられる。一方、タイの相対的な弱点は英語が通じにくいこと、法規制などが分かりにくいことが挙げられている。

会社名	A社	B社	C社	D社	E社	F社※	G社※
工場的位置	NRIE(EPZ)	NRIE(EPZ)	NRIE(EPZ)	NRIE(EPZ)	チェンマイ空港5分	NRIE(EPZ)	NRIE(GIZ)
タイ進出年(操業年)	1992年	1990年	1989年	1989年	1990年	1992年	1996年
資本金	7000万B	10億B	2.4億B	n.a.	2億B	1.55億B	1億B
資本国	日本100%	日本100%	日本100%	n.a.	日本73%、タイ27%	日本100%	日本60%、タイ40%
従業員	500人	2352人	457人	1900人	890人	200人	107人
うちスタッフ	50人	198人	66人	380人	300人	20人	10人
うちワーカー	450人	2154人	391人	1520人	590人	180人	97人
日本人	5人	19人	10人	29人	3人	5人	3人
製品	電子機器組立	水素	半導体	精密機械用レンズ	コンデンサ	鍛造(ベンチ)	バイク・自動車部品
BOI奨励の有無	有り	有り	有り	有り	有り	有り	有り
タイ及びランブーン・チェンマイ進出のきっかけ	グループ全体で多くの子会社が世界中に展開している。タイへの展開もその一環。	顧客であるセットメーカーの進出により当社として初めての海外進出。NRIEは1年かけて検討し、また既に立地している日系企業からも情報収集した。	イ進出の理由は、顧客のセットメーカーが近客のASEANから調達できることが一つ、もう一つは労働コスト、NRIEに立地している、銀行の情報を元に社長(当時)の意向。	グループで全体で世界展開、すでに他製品でタイ進出済みで、その実績なども考慮。実際は本社トップが下見に来て調査、NRIEへの立地はインフラ整備とBOI特典が決めた。	タイへの進出は親会社の要請から。当地への立地はパートナーのタイ資本(同業者)の推薦で。	日本の拠点がコスト高になったため。タイはコストの他、タイは多国籍に比べ規制がゆるいと考えられたため。NRIEは、労働コストの安さから決めた。	タイ進出は、特定顧客の存在、政権の安定、インフラの充実、等である。同地以外では考慮せず、NRIEは政府が能力を保証するということ、関連企業から情報を得て社長が下見をして決めた。
他の関連施設	なし。業務に関連ない関連会社が6社、バンコクとその周辺にある。将来的にはBOI対応等で協力体制を構築したい。	1つ(バンコク都心・シーロム通り)。	同じ。バンコクにオフィスはないが、別に困らない。	なし。	オフィス1つ(バンコク東部郊外)、工場1つ(カピンブリー)。オフィス(30人弱)は販路開拓、販売、BOI申請関連等を司る。	なし。	同じ。進出してはじめての1年間は、バンコクの事務所でも活動したが、すでに閉鎖している。
輸入の割合(うち日本)	75%(45%)	86%(38%)	80%(40%)	100%(100%)	95%(45%)	99%(99%)	100%(n.a.)
船+トラック	-	78%	10%	100%	90%	99%	99%
飛行機+トラック	68%	-	-	-	10%	-	1%
飛行機(チェンマイまで)	7%	8%	70%	-	-	-	-
国内(トラック)	25%	14%	20%	-	5%	1%	1%
うちNRIE・チェンマイ地域	2%	7%	5%	-	4%	-	-
その他	23%	7%	15%	-	1%	-	-
特記事項	飛行機+トラックが一番多く、チェンマイまで飛行機で運ぶケースは緊急の場合のみ。タイローカルからは調達できるものがない。	入荷は必ずしも早ければよいとは限らない。タイローカルからの調達も、薬品(アルコール、酸等)や細部材に限定。	ウエハーは日本から、他はASEANの日系現地法人からの輸入で輸入元国はよく変更される。マレーシアからは陸路の場合も。	いろいろ試してみたが、タイ製品は品質が安定せず、現在は100%日本からの輸入。	トラックは自社のものであるため、製品出荷の滞りに原材料運搬でもトラックを使っている。タイからの調達は包装材料等に限定される。	重量が重いのですべて船とトラックで。	飛行機で運ぶのは金型など。タイ国内では材料が調達できない。
輸出の割合(うち日本)	80%(20%)	85%(35%)	100%(n.a.)	100%(40%)	80%(10%)	98%(60%)	10%(9%)
トラック+船	60%	-	-	-	-	99%	-
トラック+飛行機	15%	-	-	70%	-	-	-
飛行機(チェンマイから)	5%	100%	100%	30%	-	-	10%
国内(トラック)	20%	15%	-	-	20%	2%	90%
うちNRIE・チェンマイ地域	-	-	-	-	2%	-	-
その他	20%	-	-	-	18%	-	-
特記事項	チェンマイから飛行機は例外的。国内分は半製品としてバンコクの日系組立企業に出荷する。タイローカル向けはない。	輸出製品はすべてチェンマイから航空貨物で運ぶ。翌々日には日本に届く。国内販売はBOIの規制で認められなくなりつつある。	一部工程の委託の場合も日系に頼む。物流は昔はコンテナで運んでいたが、現在は全量チェンマイから飛行機で運んでいる。	輸出のうち、シンガポール向けのみチェンマイから飛行機だが、これはチェンマイからはタイ航空しか運行していないことによる。	他国輸出は、シンガポール、香港、アメリカ、欧州各国。国内は、NRIE以外は、バンコク周辺の工業団地。	重量が重いので全てトラック+船。国内市場は中堅型ベンチに需要がかなわないので輸出。	小さいが電子部品と違って置き場のある飛行機での輸送には向かない。出荷先はバンコク集やソーンの日系セットメーカー。
現在の立地	空港 ○	○	○	-	○	-	○
工業団地	○	○	○	△	-	○	○
地盤・水運	-	-	-	-	-	○	○
幹線道路	-	-	-	-	-	-	○
生活インフラ	-	-	△	-	-	-	○
既存集積の存在	-	○	△	△	-	-	○
BOIチェンマイ事務所	x	x	x	x	x	△	x
BOIの地方優遇政策	-	x	○	○	○	○	○
労働力(コスト・質・供給)	○	○	△	△	○	○	○
特記事項	NRIEが土地もあり、工業用水・電気も豊富である。用地はまだ1/3しか利用していない。取引企業には近ければよいとは限らず面倒も多くなる場合がある。最低賃金も第1ゾーンとNRIEが位置する第3ゾーンで大きく違うという認識。	製品が小物なので飛行機があればよい。NRIEには日系の協議会があったりいろいろ相談できる。BOI特典は当社の製品ではゾーン別に特典の差がないという認識。チェンマイ大学をはじめ大学、短大、高専が多くスタッフの雇用も問題はない。	日本人の生活インフラも重要だが、単身な人も少なくない。近くにも業者が少ないことも、決め手で、集積がなくて部品は輸入で調達できる。人材は東大・高専で調達でき問題ない。労賃は国内の差は感じないが、進出当時のバンコク周辺は供給自体が問題だった。	水供給(脱)も重要。またBOI特典も貴重だった。既存集積があれば便利だが、当社は特殊な工程なので一貫生産で対応。人材確保に現在問題があり、その点ではバンコク周辺がよい。労賃は当然安い。インフラや教育に比べると重要ではない。	工業団地外でもBOIの特典ももらえるので問題ない。しかし、申請関連はバンコクのオフィスでやらざるを得ない。チェンマイ部心というところもあるが、人材調達は、特に高いレベルを望まなければいけない。労賃はバンコクとの差がメリットとして大きい。	地盤が重要。BOIとのやり取りはオンラインと、チェンマイ事務所とのやり取りで事足りる。本部とのやり取りは難しい。最低賃金ゾーンは特に問題しており、バンコクからの運搬費用を考えると労賃の安さからメリットとなる。	地盤も加工に重要。労賃も重要だがインフラほどではない。生活インフラから日本人はやはり単身が多くなる。既存集積での立地は労働力調達で競争関係になると思われる。当社は日本でも一貫加工型で行っており、NRIEでもそれが適用できると考えた。
従業員の雇用	スタッフはつてきた。ワーカーは門に張り紙をしておけば自然に集まってくる。	職業安定所(スタッフ)と看板掲示(ワーカー)で。北部出身者が9割を占める。	地元出身者が9割を占める。	雇用方法は新聞広告と掲示板で、果の就職担当などには行かない。すべて地元採用。	熟練労働者もすべて貼り紙で地元採用。特殊技術はないので高い技術は求めなくてよい。	スタッフは新聞広告・ラジオ・ロコモ・ワーカーは看板掲示で。スタッフは北部以外の出身が5割位。	スタッフは新聞広告・ラジオ・ロコモ・ワーカーは看板掲示で。スタッフは北部以外の出身が5割位。
熟練労働者の供給	特に問題ない。	特に問題ない。	特に問題ない。	問題がある。	特に問題ない。	特に問題ない。	問題がある。
立地の意志決定と将来の立地。特に中国などとの比較	本社の事業部で決定し、企画から2年以内には操業。中国との比較では、顧客数や労賃ではどちらが不利だが、関税等の政策も考えるとは現在互角。	将来的な投資は全て本社で決定。設備だけなら1年だが、建て直しを含めると1年半以上かかる。投資額が大きいので基本的に工場移転は不可。	将来的な投資は本社が決定。クリーンルーム等が揃って簡単に移転できない。中国進出の可能性はあるが、2~3年ではまだ今の場所に対抗できない。	移転の決定は日本本社にあり、エリア持ち株会社(シンガポール)の役割は小さい。移転は、機械の移動は容易だが、特殊技術なので人材再育成が大きい。	先数年での移転はありえない。中国は製品の競争力では脅威だが、労賃ではそれほどでもない。移転する場合は、現在のもう一つの工場になるだろう。	タイよりも中国の将来には検討の余地がある。工場の移転自体はかなり簡単で、ワーカーの再教育も大きな問題はない。	移転や増築等は、本社の意向が大きい。将来的には中国は脅威だが、今はASEANでの現地化を考え、将来の関税の動向の様子等を見る。
その他の特記事項	NRIEの「日系企業協議会」という日系企業で、月1回、労賃や労働者対策についてかなり細かい情報やり取りです。それ以外の集まりは知らない。	日本の本社は静岡。/公式な免許を持っている産地処理業者がバンコクにしかないので問題。	NRIE全体での集まりはない。等しく、「日系企業協議会」でも多少情報を交換する程度。/設備も日本や他国日系企業の中古を使い、タイローカルからは調達しない。	エリア持ち株会社とは人の行き来も年2回十新規投資があるときに交流がある程度。/日系企業協議会」では、労賃、法律の他、インフラの要望でも共同で取り組む。	チェンマイの地域で、日系企業同士の協議会(「北部協議会」)があり、参加している。	本社は新潟で、バンコクにも東京にも拠点は無い。/設備はタイ国内では日系企業からも調達出来ないの、すべて日本から輸入。	富士の本社から人が年に2回(株主総会と事業懇談会)くる。「日系企業協議会」には出席しているが、NRIE全体の会は言葉の問題もあり出席していない。

注: NRIE: 北部工業団地/スタッフとワーカー: 会社によって定義は違いますが、スタッフはほぼ月給労働者、ホウトウワーカーが、ワーカーは日給労働者、ブルーワーカーが該当。/現在の立地条件のメリット・デメリットのマーク: ○: とても重要、△: 多少重要、×: 関係ない、▽: 悪い要素として関係がある、-: コメントなし、/「輸入」: 数字は、金額ベースでの割合。具体的なデータの提供があった場合はその数字だが、なかった場合はインタビュー結果から概算している。/n.a.: 不明、※: F社・G社は電気電子産業ではないが、参考として掲載した。

表4-27 2001年11月のランブーン県・チェンマイ県の日系電気電子産業を中心としたインタビュー調査

#### ・ランブーン県（チェンマイ県）進出の立地要因

総じてみると、多くの企業が重要な立地要因と見なしているのは、空港、工業団地、労働コストの3つである。空港については、便数の少なさを問う企業もあったが、決定的弱点ではない。工業団地については、やはり最低限の能力の保証を考える企業がほとんどで、今回唯一の工業団地外企業は、すでに提携しているタイ企業との合併という特殊ケースだったことからしても、政府等によるインフラ能力への信用が非常に重要であることがわかる。労働コストは立地要因として挙げなかった企業がなかったくらい重要だが、その重要度は企業によってまちまちであり、他のコストとの関係から恩典やインフラの方が重要だとする企業も複数見受けられた一方、非常に重要視する企業もあり、労働集約度による違いがよく見られた。また、ここでは明示的な回答は得られていないが、バンコクとを結ぶ高規格幹線道路の整備は、搬入・搬出にトラックを用いる企業が多いのを見ると、かなり重要な要因と考えることができるだろう。一方で、BOIの地方優遇政策は業種によってまちまちである。また既存集積の存在については、集積を望む企業がある一方、労働力の奪い合いや取引関係の煩雑化を恐れ、逆に近くに同業種や取引先がない方がよいという回答も複数見受けられた。また元々企業集積を期待せず、自社ですべてを賄う一貫加工のつもりで進出し、実際そうしている企業も多い。BOIのチェンマイ事務所については、それをもって立地のメリットとする企業は全くない。また生活インフラについても言及されたことは殆どなかった。また、バンコク周辺で問題となっていた熟練労働者の供給については、実際進出している企業の間では概して問題がないとする意見が多かった。ただ現地雇用のタイ人に求める能力の程度によっても認識は違い、特殊工程を持つ企業などではやはりバンコクに比してデメリットを感じている企業もあった。

#### ・バンコクとの関係（企業内リンケージ）

BOIとのやり取りについて、チェンマイのBOI支部では力弱いという企業も多い。支部の実際の機能は講習など付加的な業務のみで、申請等の重要な業務はバンコク本部が主体となっているという指摘が多い。バンコクに事務所がある企業はBOI本部等とのやり取りをバンコクで行っているが、そうした他事業所がない企業であっても、飛行機でバンコクを往復することで事足りるとして、基本的にバンコク事務所の必要性を感じていないようである。また最近、BOIの手続きがインターネットで遠隔的に可能になったことも大きい。おそらく搬出している製品の種類によってBOIの対応がかなり違うと考えられる。

また日系企業の日本本社との位置関係では、インタビュー企業のうち、富山・新潟・静岡にそれぞれ本社があり東京には販売以外の出先がない企業が3社あり、うちバンコクにも事務所がない企業が2社あった。通常、タイには日本の地方の労働集約型工程が出されることもあって、必ずしもこの場合、大都市間のリンケージが強い、というわけではないということもわかる。

#### ・搬入

原材料などの搬入は、平均で9割、最低でも7割が輸入である。その輸送手段は各社でまちまちだが、電機電子関連産業でも、資材全体の運搬のうちの割合では、船+トラックという手段が多い。しかし、金型や機材パーツなどの緊急の輸入にはチェンマイまで空港を使うという会社も多く、空港の重要性は必ずしも低くない。また日本本国からの輸入は特殊な財でない場合はシンガポール・マレーシアなど他国からの場合もあるが、それでも日系現地法人である場合が多い。国内での搬入は多くても3割であり、あっても段ボール等である場合が多い。また工業団地内・地域内取引はさらに少ないこともわかる。

#### ・ 搬出

北部工業団地内の電機電子産業企業のほとんどは輸出促進ゾーンに立地しているため、必然的に80%以上が輸出になる。その輸送方法は搬入同様企業によってまちまちだが、納期の責任を持つ関係から、搬出の方がやや空港への依存度が高い。また国内の出荷先はやはり日系企業が大部分という傾向があり、それらが多く集まるバンコク周辺に出荷される。

#### ・ 立地の意志決定

立地の意志決定元は、持ち株の関係もあって例外なく本社が決定するということが多かった。移転決定から実際の決定では最低1年、しかし最近は製品の寿命が短くなるにつれてなるべく短くしようとする傾向が強い。またRHQ（地域統括会社）を持つ企業もあったが、あったからといって必ずしもRHQの方に決定力があるわけではないことも分かる。

#### ・ 将来の立地移転の可能性（特に中国等との比較）

進出先としての中国との比較では、認識がやや分かれるものの、基本的には労働コスト自体は中国の方が（ランブーンより）安い、他の費用（組合費、各種手当て、その他）等を含めて同じレベルだとした企業が多かった。現在移転計画を持つ企業はなく、また2～3年での移転にも、既存投資の大きさや従業員の教育をもって否定的であった。一方、10年後は不明とする企業が多かったものの、中国を市場として見据える場合、輸出が（中国での関税障壁などの関係上）やりにくいことから、進出は不可避と考えられている。

#### ・ 現地での関連会社との関係

関連会社との関係では、グループ企業内でも他部門の場合は、既存進出企業との関係は薄い。むしろ取引関係のある企業、または取引関係はなくても同種の製品や関連部品を扱う企業との関係が重要になっている。また工業団地内、地域内の日系企業同士で賃金や法務に関する密な情報交換を行う協議会があり、進出経験のない企業の立地に不可欠な要因の一つと考えられる。日本本国とのやり取りの他に、現地日系企業との取引もあり、また情報交換も日系企業単位で行われることが多いため、日系企業の集積は非常に重要なものになっていると考えられる。一方、日系企業に限らない工業団地内の交流会もあるが、そちらは日系企業のほとんどは重要視していない。

### ②大都市近郊県（パトムタニ県・アユタヤ県）での調査

2001年9月3日から8日に、電機電子産業の立地の多いパトムタニ・アユタヤ両県（バンコク近郊）のいくつかの工業団地に進出している企業へのインタビュー調査を行った（表4-28・29）。内容は、ランブーンへのものと同じく立地選択に関するもので、対象はメール及びFAXで依頼をした企業のうち取材許可のあった13社である。うち12社が日系企業となっている。

第四章 タイの地域格差は正政策と製造業立地政策・製造業立地動向

会社名	H社	I社	J社	K社	L社	M社
工場的位置	ナワナコンLP	ナワナコンLP	ナワナコンLP	ナワナコンLP	ナワナコンLP	ロジャナLP
タイ進出年(操業年)	1989年	1988年	1984年	1988年	1987年	1990年
資本金	1.4億B	7.3億B	11億B	9.5億B	4.88億B	5億B
資本金国籍	日本100%	日本100%	日本100%	日本100%	日本100%	日本100%
従業員	2200人	1700人	4100人	3000人	950人	950人
日本人	35人	18人	n.a.	19人	5人	10人
製品	テレビ・ビデオ・同部品等	コネクタ	ケーブル・ワイヤ・電子部品	髪剃り、ドライヤー、歯ブラシ他	トランジスタ、コンデンサ、ダイオード	半導体、プリンタ
BOI奨励の有無	有り	有り	有り	有り	有り	有り
他の関連施設	なし。	なし。グループ全体では十数社がバンコク周辺やランブーンにも立地。J社が資本参加。	なし。グループ全体では十数社がバンコク周辺やランブーンにも立地。I社は関連会社。	なし。グループ全体ではバンコク及び近郊に計3社。	なし。	オフィス1つ。(バンコク都心)
輸入の割合(うち日本)	70%(70%)	n.a.	60%(n.a.)	45%(n.a.)	88%(n.a.)	75%(n.a.)
飛行機	n.a.	n.a.	n.a.	2%	8%	65%
輸出の割合(うち日本)	100%(n.a.)	90%(35%)	n.a.	95%(30%)	90%(25%)	100%(n.a.)
うち飛行機で輸出	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	90%	n.a.
搬入・搬出	搬入:国内も日系が台湾系との取引であり、タイローカルとの取引はあり得ない。国内は殆どバンコクから。搬出:BOI奨励の規定で全量輸出。	搬入:高付加価値ものが過半で空輸で運ぶ。タイからの調達も、日系であっても品質や精度が落ちる。搬出:付近の工業団地内企業への出荷が多い。	搬入:全体の20%はタイローカルで、プリント基板の発注もある。	搬入:現在タイローカルは、梱包・印刷等技術が高くないものに限定。しかし現地化を目指している。地方からの納品はわずか。搬出:ローカル市場も将来は狙う。	搬入:部品も一部はタイローカルでも可。	搬入:半導体原材料は宮崎から空輸。タイローカルは梱包材など極めて少量でそれすら日系の技術支援を受けている。
搬入の特記事項						
空港	x	o	-	o	-	o
港湾	o	-	-	-	-	-
工業団地	o	-	-	△	△	-
地盤・水源	x	o	-	-	△	o
幹線道路	x	-	-	-	-	-
生活インフラ	-	-	-	o	o	o
既存集積の存在	o	o	o	o	o	o
BOIとのやりとり	-	o	-	-	-	-
BOIの優遇政策※	x	-	-	o	o	-
熟練労働者の供給	o	o	-	-	-	o
労働力(コスト・質・供給)	x	-	-	o	-	△
特記事項	港湾:他諸国からの部品調達に船を使う。工業団地:トラブル時に困ることができるのが大きい。既存集積:外装部品はがさばるので近くが必須。BOIややり取り自体は重要だが支所とでも可能。	水源:メッキ工程に重要。既存集積:グループ企業との存在は大きい。その他:ナワナコンLPには日系企業の会合があり、インフラの不備(周辺道路・電力・水・産業廃棄物)について話し合う。	既存集積:関連企業の誘いで立地した。BOIやりとり:近年は本部近くに立地しなくても大丈夫になったと思う。その他:ナワナコンLPに立地する200社の半数は日系企業、そのうち6割が「ナワナコン工業団地連絡協議会」を組織して3つの分科会で活発に活動。	空港:バンコク市内と空港の両方に近いことが重要。工業団地:水源・電気等よりもセキュリティや情報収集で集積がメリットに。熟練労働者:技術者等の雇用が問題。労働力:最低賃金ゾーンの設定の影響も大きい(がまだ移転はできない)。	生活インフラ:労働コストよりも重要。既存集積:グループ企業の実績が影響大。BOIやりとり:専門業者に申請を依頼しており問題なし。BOI特典:第2ゾーンへの立地も考えた(が他の要因でやめた)。	空港:日本との直行便が、アクセスと盗難防止に重要。水源:半導体生産に必要。生活インフラ:海外顧客接待にアメニティ施設充実が必須。熟練労働者:大卒雇用にはバンコク近接が不可欠。労働力:コストの7%位なので他の要因が大きい。
ランブーン・チェンマイ方面との比較	移転するとしても、タイの地方ではなくて他国(特に中国)だろう。	-	よいところで、生活インフラ等は問題ないと思うが、エンジニアが地方にいないのが問題という認識。タイの地方への移転はあり得ない。	心理的に遠いというイメージだが、新たな製造拠点を構築の際には、候補に入れる予定。	BOI特典もあって、増設の際立地を検討したこともあったが、結局現在の土地に増設することにした。	-
立地の意思決定と将来の立地	本社が決定。カンパニー制なので他部門の既存工場とは別の意志決定。10年で1サイクル。回収は最低5年。/将来の移転は現在考えていない。	移転決定に2年強。	本社で決定。決定まで最低で半年。	増設も含めて本社が決定。操業まで1年半~2年。現地市場のテストに合わせ開発部門もこちらに持ってきたいという希望がある。	ゼロからの進出なら大体1年半くらい。	移転の予定は特になし。

注:LP:工業団地/「BOIの優遇政策」は、優遇による特典自体の効力について。ゾーン別の差についてはそれぞれある場合に限り「特記事項」に付記。/他は表Xの注釈に準ずる。

表4-28 2001年9月のパトムタニ県・アユタヤ県の日系電気電子産業を中心としたインタビュー調査(1)

・基本データ

100人から1000人規模以上の様々な企業。資本関係は多くの企業が日本100%でBOIの奨励を受け、後述のように輸出を主体に営業している。

・立地選定のきっかけ

パターンとしては、関連・取引企業の依頼や勧誘等によるケースと、輸出を前提に労働コスト削減によるケースに分かれる。前者の場合はすでにタイへの立地が決まっていることになるが、後者の場合は様々な要素を検討し、労働力の他、様々な要素を検討してタイに立地する。国内の立地選定においては、きっかけとして知り合い(取引企業等)の助言や日本人が経営する工業団地(ロジャナ工業団地のような場合)

会社名	N社	O社	P社	Q社	R社	S社※
工場的位置	ロジャナLP	バンガディLP	サハ・ラッタナコーン	バンバインLP	アユタヤ県ワンノイ郡	バンガディLP
工場稼働年(操業年)	1990年	1990年	1997年	1988年	1988年	1989年
資本金	8.23億B	0.5億B	0.5億B	0.63億B	0.6億B	1.6億B
資本金	日本100%	タイ58%、日本42%	日本100%	日本100%	日本80%、タイ20%	タイ67%、台湾33%
従業員	1057人	300人	136人	350人	498人	430人
日本人	n.a.	2人	3人	n.a.	9人	3人
製品	トランジスタ、IC	送風モータ、サーモ、リモコン、コードリール等	電機製品パーツ、ワイヤ	時計、ムーブメント、アラームスイッチ	時計、時計ベルト	プリント基板(片面、両面)
BOI奨励の有無	有り	有り	有り	有り	有り	有り
他の関連施設	なし。グループ全体ではバンコク周辺に数社。	なし。親会社グループはバンコク及び近郊に数社。	なし。	なし。	オフィス1つ。(バンコク近郊)	なし。昔はチョンブリ県にオフィス。
輸入の割合(うち日本)	91%(n.a.)	40%(n.a.)	80%(n.a.)	54%(n.a.)	95%(60%)	n.a.
飛行機	n.a.	n.a.	0%	0%	95%	n.a.
輸出の割合(うち日本)	100%(90%)	45%(45%)	80%(n.a.)	100%(54%)	94%(1%)	100%(5%)
うち飛行機で輸出	n.a.	n.a.	80%	10%	94%	n.a.
搬入・搬出						
搬入の特記事項	搬入:タイ国内では周辺工業団地から。	搬入:国内の半分は日系、残りはタイローカルだが、段ボール・印刷等低付加価値のものに限定される。品質自体以外にも自分の顧客への品質保証の面が問題。搬出:タイ国内日系企業への納品が多い。	搬入:ワイヤなどはタイローカルから搬入。搬出:国内の納品先は日系、60km圏内が主。	搬入:タイローカルも額では25%位あるが、梱包材等に限定される。地方からはない。搬出:納期切迫時のみ飛行機。タイ市場ではコストで中国製に勝てない。	搬入:ローカルは梱包材くらいで殆どない。搬出:一度香港に出荷してから再輸出される。	搬出:90%は客先輸出に。
空港	-	-	○	-	○	-
港湾	-	-	-	-	-	-
工業団地	○	-	-	○	x	○
地震・水源	-	x	-	-	○	○
幹線道路	-	-	-	-	△	△
生活インフラ	-	-	x	-	-	-
既存集積の存在	x	○	-	-	x	○
BOIとのやりとり	-	-	-	-	-	-
BOIの優遇政策※	x	-	△	○	○	x
熟練労働者の供給	-	-	○	○	○	-
労働力(コスト・質・供給)	x	○	△	-	○	x
特記事項	工業団地:ロジャナLPは性能がよい。BOI特典:それほど関係ない。労働力:どこでも安いので基本的に関係ない。その他:工業団地内、県内、郡内に日本人金があり、郡内以外では活発に活動している。	既存集積:グループ企業・納品先・部品メーカーの存在は大きい。労働力:ワーカレベルの質も重要。	工業団地:工業団地内ならばどこでもよかった。生活インフラ:バンコクでなくても問題はない。既存集積:在庫を無くすために顧客に近い方がいい。BOI特典:多少は効いている。その他:同工業団地に日系と地元系の集まりがあり、日系の方に時々出席。	工業団地:最も重要だが、工業団地内ならどこでも。生活インフラ:当社は単身でできるので問題なし。熟練労働者:人材が重要。	幹線道路:国道一号線沿いはワーカー募集の広告になる。工業団地:合併相手の用地紹介があり立地の必要なかった。既存集積:時計産業は裾野が小さく集積は不要。BOI特典:原材料関税と法人税減免が大きい。	既存集積:顧客に近いところというのは重要。BOIやりとり:手続きがネットで出来るようになり将来簡素化するだろう。BOI特典:期間制限があるのでもそれほど関係がない。熟練労働者:大都市で立地が不可欠になる。その他:同工業団地に(全体の)協議会があるが活動は活発でない。
ランブーン-チェンマイ方面との比較	-	チェンマイまでの距離では輸送に航空輸送を使う必要があり問題。増産分は他国での対応する予定。	顧客となるセットメーカーが立地すれば、可能性が低いわけではない。増産分は、タイ国内でも検討する。	基本的に、タイの地方は対象としていない。	物流は固定費になるのが基本的に難しいが、労働力にメリットが大きく見いだせば移転もあり得る。	バンコクに顧客がいるので、基本的には不可。
立地の意思決定と将来の立地	本社の設立準備室で決定するが、増設にはある程度現場の発言力もある。グループ企業は情報交換程度。工場操業まで1年強。	工場操業まで1年くらい、開発機能が将来、新設の本社からタイに入る可能性がある。	現在地は、基本的には商社の情報等を元に本社が決めた。当社の他のアジア拠点の社長が様子を見ていた。工場操業まで1年半くらい。	意思決定は本社だが、増設・移転等の判断材料で現地法人も影響。現在、移転の予定はなく、開発・市場開拓も本社(茅野市)で行っている。	設立後の本社の介入が非常に少ないが、重要事項(ブランドイメージや企業ポリシー等)は現地法人だけでの対応は無理。	増資等はタイ現地法人で決定。その場合1~2年位の期間になるが、まだ動きは出ていない。開発は日本の提携企業(兵庫県上月町)が請け負う。

注:前ページに同じ。※:S社は日系企業ではないが、社長が日本人、関連企業が日本企業であることなどから、ここで参考として取り上げた。

表4-29 2001年9月のパトムタニ県・アユタヤ県の日系電気電子産業を中心としたインタビュー調査(2)

といった人の要素が大きく影響している。知り合いがタイローカル企業の場合、工業団地外や地方圏も含めて選択肢がかなり多くなる。

・パトムタニ県・アユタヤ県への進出要因

立地選定に関しては、概して工業団地、熟練労働者の供給、既存集積といった側面が大きく効いており、後二者が地方への立地を妨げる主な要因と考えられる。以下、進出要因と考えられるそれぞれの要因について以下にまとめている。

- ①空港:「どうせどこかの工業団地にはいるなら空港に近い方が…」ということに近い意識となっている。しかし、1996年までの経済成長期では、空港と都心の間の道路沿いでの激しい渋滞との兼ね合いもあり、空港に近いこと(あるいは都心より北側にあること)が非常に重要だった可能性があ

る。

- ②港湾：港湾を利用する場合は、船での輸送時間が大きいので、近くといっても大都市圏内ならどこでも、ということで特に問題はないという意見が多い。
- ③幹線道路：工業団地に立地していれば元々アクセスがよいはずなので、幹線道路ということで特別な考慮をする企業はなかった。
- ④水（水源）：半導体生産、メッキには水を特別に使うことが多く、その場合は特別な考慮がなされる。
- ⑤工業団地：工業団地については、特別なコネ（ローカル企業との繋がりなど）がある場合を除いて、リスク回避を考えて入る場合が多い。水等に特別な配慮が必要な業種はそれなりの調査を行うが、一般的には「どこでもいいから工業団地に…」という意識が強い。
- ⑥生活インフラ：生活インフラは、問題があるとする企業もあつたが少数である。「関係ない」とする企業もあつた。
- ⑦既存集積の存在：既存集積に対しての評価は分かれる。取引企業への納品のしやすさや、関連企業との系列関係を重視して近くにするとというのが大きい。一方、近すぎるとやりにくい、あるいはリスク分散のために違う場所に立地するということも考えられている。
- ⑧熟練労働者の供給：熟練労働者については現在の場所ですら問題を抱えているという企業が多かつた。また、パトムタニとアユタヤの間ですら違いがあるということ踏まえて、地方ではもっと不利になるとする意見が多いこともわかつた。
- ⑨労働コスト・オペレータの量と質：タイ自体への進出要因としては前述のように労働コスト削減が非常に大きいですが、タイ国内の立地においては最低賃金がバンコクと地方で多少違ってあまり関係がないとする企業がむしろ多い。労働賃金は、製品にもよるし円安なども関わっていて評価は難しいが、最低賃金のゾーンが地方分散を促しているとはいえない状況、むしろ熟練労働者の方が重要という印象だつた。
- ⑩BOIとのやり取り：BOIとのやり取りに関しては、頻度にはばらつきがあるものの申告関連の問題は多く見受けられ、大きな企業の中には、担当の職員や部署をおいて対応する場合もあるようだ。しかし、それがバンコク周辺への立地を拘束する程という意見は特になかつた。またインターネットによる申告が可能になってから、直接的な行き来は少なくなつたとする企業もいくつかある。

#### ・BOIの地方優遇政策への評価

BOIの恩典についても意見が分かれ、重要・あるいは重視するという企業もあつたが、そうではない企業も見受けられた。現状ではあまり優遇が得られない立地なので、実感として重要性があまり感じられないと解釈できる。

#### ・チェンマイ地方への印象

一部で労働コストや奨励を踏まえて地方（第三ゾーン）にいく希望を持つ企業もあつたがそれは少数であり、「可能性もないとはいえない」という程度である。その理由は、現在の取引先との近接性から逡巡する企業と、地方圏での人材不足を懸念する企業に分かれている。一方、行けない理由に「生活インフラ」を挙げる企業は、それほど多くなかつた。

#### ・他の事務所などとの関係

同じグループ内であっても販売現法（販売・マーケティングのための現地法人）の場合は、業務上のやり取りは殆どないと考えてよいようである。基本的にバンコク近郊に工場を持つ企業にとって、オフィスは特に必要がないという見方が多い。

#### ・搬入

ローカルコンテンツがないにも関わらずタイ国内で購入する企業が多く、このことは高いコスト意識の反映だけでなく、タイ国内でもそれなりの原材料が調達できることを示している。しかし特に高付加価値材料については、輸入か国内でも日系や台湾系などの企業との取引によるところが大きく、そうした材料の多寡によって輸入割合が決まると考えられる。運搬手段は、ウェハーや時計など特に高付加価値なものが空輸となる以外は、全般に船によるところが多い。国内取引については、工業団地内での取引は少なかったが、北部近郊一体で取引が多いという企業もいくつか見られた。輸入する場合、その輸入元は必ずしも日本とは限らず、シンガポールなど他のアジア諸国から輸入を多く行う企業が多かったが、一方で全量日本からの輸入という企業もいくつかあった。なお、設備については殆どの企業が日本か日系企業から購入しているということだった。

#### ・搬出

BOIの奨励恩典を受けていることもあって、輸出が9割を越える企業が多い。輸出先は必ずしも日本ということではないが、日系企業を合わせると大部分になると考えられる。運搬方法はその製品の性質にもよる。移入と違い、高付加価値でなくとも重量が軽ければ飛行機で運搬するという傾向があるが、これは自らの顧客である搬出先への納期を優先しているためであるとも考えられる。国内販売分については、必ずしも同じ工業団地内というわけではないが、北部近郊一帯ということであれば国内取引のかなりの割合を占める傾向がある。

#### ・立地の意志決定

立地や増設の最終的な意志決定は例外なく本社が決めるが、その判断材料は現地が提供するということが発言力が高まる可能性はある。工場設立は、その起案から操業まで1年から1年半。一度作った工場には「(投下) 資金回収」という概念が強いので、回収しないうちは基本的には移転できないことになる。

#### ・将来の立地移転の可能性（特に中国等との比較）

中国を市場とみた場合の進出意欲はかなり強いが、生産拠点として見た場合はそうではなく、コストなどの優位性は感じられないという意見が主流である。タイへは元々市場ではなく生産拠点として進出している企業が多いので、タイの工場を中国へ移転、という発想にはなかなかならない。タイ国内の地方圏への移転については、労働コストから最低賃金が安い地方にいこうという意欲は基本的にあるが、他の条件を考慮して現実的ではないとする意見が多い。最初に立地した場所での資金回収も常に問題になる。研究・開発（R&D）機能の日本からの移転も、現時点ですでに進めているところはなかった。

#### ・現地での関連会社・他企業との関係

関連会社との関係は、進出する前から取引しているタイ企業との関係を深めて進出する場合は親密にな



るが、それは特殊なケースであり、通常はグループ企業であっても情報交換を多少やる程度で、進出の検討や設立後の業務は独自に行うケースが殆どである。ただし、非常に大きなグループではBOIとの折衝など特殊業務を一括して行う企業を作る等の取り組みが見られる。工業団地や地域内では日系の懇談会があり、程度の差はあるが密な情報交換を行っている場合もある。地元系の懇親会もあるようだが、それに出ている日系企業は見あたらなかった。

#### 4. 4. 2. 3. 本論文でのアンケート調査

さて、こうしたインタビュー調査を裏付けるために、日系以外のタイローカル系、その他外資系も含めたアンケート調査を行った。対象は、①チェンマイ県・ランブーン県、②東部臨海開発地域（チャチュンサオ県・チョンブリ県・ラヨーン県）、③パトムタニ県・アユタヤ県の立地する電機電子産業関連の企業の工場（本社オフィスが別にある場合は工場に送っている）であり、『タイ工場年間2001』及び『タイ工業団地全入居企業リスト2000年版』に掲載されていて、条件に当てはまる合計319企業（①76社、②118社、③125社）を対象としている。2002年3月～4月に、往復エアーメールで日本語・英語・タイ語に翻訳された同内容のアンケートを送付し、合計68社（回答率21.3%）から回答を得た。調査の概要は表4-30の通りであり、回答者の多くは、社長、ジェネラルマネージャーなどの経営責任者か、そうでなくても副社長、工場長等、経営全般に関わっていると考えられる担当者による回答がほとんどであることから、信憑性については問題ないと考えられる。またフェイスシートの部分で資本国籍の割合を聞いており、そこから企業の国籍を過半数のシェアを基準に日系、（タイ）ローカル、その他外資系、という形で区別して集計している。

	チェンマイ・ランブーン	東部臨海	パトムタニ・アユタヤ	計
日系	7	10	28	45
その他外資(不明も含む)	1	5	3	9
ローカル	5	7	2	14
計	13	22	33	68

※「東部臨海」は、チャチュンサオ・チョンブリ・ラヨーンの3県。

平均創業・進出年	1991.7年
平均従業者数	977人
平均登録資本金	747百万Barts

回答者に占める社長の人数	25人
--------------	-----

※MDやGM等も含む。

表4-30 アンケート調査の概要

#### ・立地している地区が与えるメリット

まず、立地している地区が与えるメリットとしては、どの地域、また国籍によらず「BOI投資奨励ゾーンの設定による恩恵」と「ワーカーレベルの雇用供給」という2つが多かった。「BOI・・・」については、第一ゾーンであるパトムタニ県を含む地域でも回答が多かったことから、BOIの優遇自体という誤認の回答である可能性もあるが、この点については別の質問にもあるので、後述の分析に回す。

地域別にみると、チェンマイ県・ランブーン県の立地のメリットは、上記の2つに加えて「電話の繋がり安さ」「能力に信用のある工業団地への立地」「EPZ（輸出促進地区）の存在」「ワーカーレベルの雇用コスト優位」といった点に加わり、「空港への近接性」もかなりの企業がメリットと感じている。これらの点は、工業団地をはじめとしたインフラの整備、条件（輸出）にあった優遇の存在、ワーカーのコストと

いったことであり、それぞれが公共投資、優遇措置、最低賃金設定といった政府の施策に関連していることがわかる。

一方、取引先企業や同業者との近接性は、もともと期待されていない面が多い。チェンマイ県・ランブーン県の企業回答者の多くが立地する北部工業団地内にはそれなりの集積（電機電子以外も含め100社程度）が存在するのであるが、そうした集積に期待する向きはなく、むしろ近くにいないことによるメリットを感じている向きが強い。ちなみに大都市圏では、取引先企業との近接性は重視されているが、同業者との集積は必ずしも重視されていないことがわかり、企業の立地集積による立地への効果は、単なる企業の集まりではなく、取引先となることによる影響が大きいことがわかる。

	合計		地域別						資本国籍別					
			チェンマイ・ランブーン		東部臨海		パトムタニ・アユタヤ		日系		その他外資		ローカル	
	割合	順位	割合	順位	割合	順位	割合	順位	割合	順位	割合	順位	割合	順位
空港への近接性	61%	6	77%	7	20%	18	79%	4	68%	4	33%	20	54%	10
港への接続	34%	16	0%	21	60%	4	32%	15	37%	12	44%	15	17%	21
豊富な水の供給	50%	10	73%	8	48%	11	43%	11	48%	11	75%	8	42%	12
電話の繋がりやすさ	65%	5	92%	4	57%	5	59%	6	53%	8	100%	1	79%	3
インターネットの接続のしやすさ	57%	8	67%	9	57%	5	54%	9	49%	10	88%	4	64%	6
能力に信用のある工業団地への立地	73%	3	91%	5	55%	8	79%	3	72%	3	78%	6	71%	5
EPZ(輸出促進地区)の存在	35%	15	83%	6	30%	17	18%	20	26%	16	75%	8	36%	17
BOI投資奨励ゾーンの設定による恩恵	85%	2	92%	3	82%	1	84%	1	84%	1	100%	1	79%	3
政府機関・許認可官庁への近接性	53%	9	50%	14	50%	9	57%	8	51%	9	78%	6	42%	12
取引先企業との近接性	49%	11	15%	19	57%	5	58%	7	53%	7	44%	15	38%	14
取引先企業が近くにいないこと	21%	21	38%	15	19%	19	14%	21	10%	21	44%	15	38%	14
同業者の集積への近接性	27%	18	17%	18	19%	19	38%	13	20%	19	56%	13	31%	19
同業者の集積が近くにないこと	22%	20	33%	16	18%	21	19%	19	21%	17	11%	21	29%	20
日系企業の集積	58%	7	58%	10	43%	13	68%	5	60%	5	63%	12	50%	11
マネージャレベルの雇用供給	46%	12	54%	12	48%	11	41%	12	37%	13	67%	10	57%	8
エンジニアの雇用供給	42%	13	54%	12	50%	9	31%	16	32%	15	67%	10	57%	8
ワーカレベルの雇用供給	86%	1	100%	1	81%	2	84%	1	84%	1	100%	1	85%	2
ワーカレベルの雇用コスト優位	69%	4	100%	1	77%	3	48%	10	60%	5	88%	4	86%	1
生活施設(日本人学校、遊興施設等)の充実	26%	19	9%	20	33%	16	27%	17	20%	18	44%	15	33%	18
観光施設の充実	28%	17	25%	17	40%	14	22%	18	19%	20	56%	13	38%	14
環境規制が支障にならないこと	40%	14	55%	11	38%	15	37%	14	33%	14	44%	15	62%	7

注:それぞれ「はい」の割合とそのパーセンテージの順位

表4-31 立地している地区が与えるメリット

・他の組織（親会社や取引企業など）からの勧誘・要請

立地に際しての他組織からの勧誘については、全体として親会社や取引先からの勧誘があったものが4割程度、その他に政府機関からの勧誘が3割程度と、かなりの影響を及ぼしていることが分かる。特にこの傾向はチェンマイ県・ランブーン県で顕著で、この場合政府機関の勧誘が5割近くと、BOIの働きかけが非常に大きいことを物語っている。

	合計	チェンマイ・ランブーン	東部臨海	パトムタニ・アユタヤ	日系	その他外資	ローカル
親会社・関連会社から	38%	33%	48%	32%	35%	44%	42%
取引先企業から	40%	17%	42%	48%	48%	33%	18%
同業者から	14%	25%	17%	7%	5%	57%	18%
政府機関から	31%	46%	32%	22%	20%	71%	42%

注:それぞれ「あった」と答えた割合。

表4-32 立地に際しての他組織の勧誘があった割合

・ゾーン政策（最低賃金・BOI投資奨励）の有効性

タイに特徴的な、全国をゾーン分けして地方での優遇を行う最低賃金と投資奨励の制度については、両者ともに6割位の企業が「影響がある」とし、また投資奨励におけるゾーン格差の影響がやや大きいという結果が示されている。一方、チェンマイ県・ランブーン県の企業では、特に賃金のゾーンによる影響が大きいことが指摘されているが、これはチェンマイとランブーンでも違う賃金ゾーンから、ランブーン県の北部工業団地内の企業の意向が強く影響しており、労働コストのゾーン分割もかなり大きな影響があることが示されている。

		合計	チェンマイ・ランブーン	東部臨海	パトムタニ・アユタヤ	日系	その他外資	ローカル
賃金	ゾーンの格差の影響が大きい	36%	62%	32%	28%	33%	50%	36%
	ゾーンの格差の影響があるが他の要因の方が重要	25%	23%	27%	25%	24%	13%	36%
	それ自体は重要だが、ゾーンの格差の影響は小さい	24%	8%	27%	28%	27%	13%	21%
	それ自体が企業活動自体にあまり関係がない	10%	0%	9%	16%	13%	13%	0%
	わからない	4%	8%	5%	3%	2%	13%	7%
BOI投資奨励	ゾーンの格差の影響が大きい	46%	46%	45%	47%	49%	50%	36%
	ゾーンの格差の影響があるが他の要因の方が重要	15%	15%	18%	13%	13%	25%	14%
	それ自体は重要だが、ゾーンの格差の影響は小さい	27%	15%	23%	34%	33%	0%	21%
	それ自体が企業活動自体にあまり関係がない	7%	8%	14%	3%	2%	0%	29%
	わからない	4%	15%	0%	3%	2%	25%	0%

表4-33 ゾーン政策の有効性

・社内・グループ内の他事業所との関係

タイ国内における社内およびグループ内の他の事業所（工場やオフィス）の存在については、約5割が全く持たないスタンドアローンの形態であることがわかり、このことはローカル企業を除いたすべてのカテゴリーでほぼ同様にいえることである。チェンマイ県・ランブーン県においてもこうした他の事業所を持っていない企業が多いことは、バンコクに本社や管理機能がなくても特段困ることがないことの裏付けになると考えられる。

一方、他の事業所を持っている場合、その地域は工場の場合、自地域（アンケートの区分と同範囲）への立地が4割前後が多いが、地方県（チェンマイ県・ランブーン県を含む）では少なく、バンコク大都市圏における立地状況を反映している。他の事業所の機能については、管理機能、マーケティング機能、渉外機能などがあり、研究・開発機能の立地はかぎられている。ところで、外資系の巨大企業の場合は、販売部門と生産部門を本国で分けてそれぞれの事業所が別々に進出するケースが多いことから、マーケティング機能が社内の他の事業所で多く一方でグループ企業の他の事業所では少ないことは、予想に反することであるが、これは恐らく自社工場に関係した製品に関するマーケティングという解釈で回答者が捉えたものと判断される。

タイ国外のR HQ（地域統括拠点）の存在については、全体の2割程度の企業で認められたが、その機能は企業によって情報収集・マーケティング・財政支援・技術支援など様々であり、一概にはいえないことがわかる。

	社内	グループ	合計	チェンマイ・ランブーン	東部臨海	パトムタニ・アユタヤ	日系	その他外資	ローカル
①	持たない	持たない	52%	58%	45%	53%	52%	67%	38%
②	持つ	持たない	14%	8%	18%	13%	14%	11%	15%
③	持たない	持つ	17%	0%	18%	22%	16%	11%	23%
④	持つ	持つ	18%	33%	18%	13%	18%	11%	23%

表4-34 社内・グループ内に他の事業所を持つ割合

	地域				機能				
	工場		オフィス		人事・経 理などを 担う管理 機能	マーケ ティング 機能	官庁への 申請等 を行う渉外 機能	研究・開 発機能	その他
	自地域内	地方県	自地域内	地方県					
社内の他事業所	36%	14%	18%	14%	36%	45%	27%	9%	32%
グループ企業の他事業所	48%	17%	17%	9%	22%	17%	26%	9%	9%

注：パーセンテージは、他事業所を持つ企業のうちの割合。

表4-35 社内・グループ内に他の事業所を持っている場合の立地と機能

(機能)	会社数	割合
RHQ(地域統括会社)の存在	10社	18%
担当地域の情報収集	6社	60%
担当地域のマーケティング	6社	60%
担当地域のグループ企業の財政的支援	6社	60%
担当地域のグループ企業の技術支援	6社	60%

表4-36 RHQの存在と機能

・立地の決定に実質的に最も影響力を持つところ

日系企業等の場合に立地決定に日本の本社の影響力が大きいという定説があり、インタビューでもそのような回答が多く得られたことから、アンケートでも立地の決定に実質的に最も影響力を持つと思われるところについて聞いている。この問いは、判断基準が曖昧になりやすいことから、「回答者本人の個人的な判断でもかまわない」ということで回答してもらった。実際に、本社の社長・取締役などの最上層部という意見が日系では大きく4割強となっているが、一方でタイの現地法人が最も影響力を持つとした企業も3割弱ある。また取引先企業など外部の組織といったケースも2割あり、親会社の移転によって子会社が移転を余儀なくされる(あるいは積極的に立地する)といった場合なども少なからずあることがわかる。ところで、この設問の回答では、その他外資系企業において非常に大きな違いが見られたが、これは実態の違いというより、意識の違いではないかと推測される。

	日系	その他外資	ローカル
タイの現地法人	26%	0%	42%
タイ国外にある地域統括会社(RHQ)	2%	0%	8%
本社の担当部局	5%	0%	8%
本社の社長・取締役などの最上層部	44%	0%	8%
株主、親会社、大口の資本参加者等	5%	83%	17%
取引先企業など、外部の組織	19%	17%	17%

表4-37 立地の決定に実質的に最も影響力を持つところ

・2年以内の国内移転計画

移転計画が発案から実行まで概ね2年弱で行われるというインタビューの結果から、2年以内の移転計画を聞いたところ、IT不況を反映してか、計画があるとする企業は1割に満たなかった。地方県への進出はその中でもさらに少ないものとなっている。

	合計	うち地方 県への進 出	チェンマ イ・ラン プーン	東部臨海	パトムタ ニ・アユタ ヤ	日系	その他外 資	ローカル
2年以内に移転・進出計画あり	9%	2%	8%	5%	13%	14%	0%	0%
なし	91%	—	92%	95%	88%	86%	100%	100%

注:「2年以内」としたのは、移転(進出)の発案から実際の移動まで大体1~2年程度というインタビュー結果に基づく。

表4-38 この先2年程度以内にタイ国内での移転・進出の計画の有無

次に、雇用している社員・従業者について、そのカテゴリ別に募集方法と出身地を聞いている。これは主に、パトムタニ県・アユタヤ県でのインタビューで「地方圏では人材が乏しい」と指摘されたのに対し、チェンマイ県・ランブーン県ではそれほど大きな問題が見られないとされたことを踏まえて、その実態を明らかにするための設問である。

まず募集方法については、不況を反映して「(敷地や工業団地正面の前に出す)看板だけですぐに集まる」という答えがインタビュー調査において一般的だったワーカー(日給労働者、あるいは未熟練労働者にほぼ該当する)を除いた、マネージャとエンジニア(月給労働者、あるいはホワイトワーカーと熟練ブルーワーカー労働者に該当する)について別に聞いている。それによれば、新聞広告をはじめとして、大学等の就職課や掲示板を通じた募集、県・市の労働斡旋課等の公的機関経由、民間エージェントの紹介、既存の社員の紹介(いわゆるコネ)、自社や他の地域に出す屋外看板による募集など、それぞれの会社が多様な手段を用いて雇用していることがわかる。地域別では、チェンマイ県・ランブーン県では、民間エージェントの紹介の項目がやや低く、その分既存の社員の紹介(いわゆるコネ)による採用がやや多いといった状況となっている。また大学等の就職課や掲示板を通じた募集による採用が、マネージャよりもエンジニアでかなり多いのは、インタビュー調査も考慮にいれるとチェンマイ大学やランブーンの高専学校での人材供給が影響していると考えられる。国籍別では、日系企業は県・市の労働斡旋課等の公的機関経由を使う割合がやや小さい。

		合計	チェンマイ・ランブーン	東部臨海	パトムタニ・アユタヤ	日系	その他外資	ローカル
マネージャ	新聞広告	60%	62%	50%	67%	56%	78%	64%
	大学等の就職課や掲示板を通じた募集	34%	23%	45%	30%	42%	11%	21%
	県・市の労働斡旋課等、公的機関経由	31%	15%	45%	27%	27%	44%	36%
	民間エージェントの紹介	44%	15%	45%	55%	53%	33%	21%
	既存の社員の紹介(いわゆるコネ)	37%	46%	41%	30%	38%	33%	36%
	他の取引業者、同業者等からの紹介	9%	23%	5%	6%	7%	22%	7%
	自社や他の地域に出す屋外看板による募集	38%	38%	50%	30%	36%	44%	43%
インターネット	9%	0%	9%	12%	9%	11%	7%	
エンジニア	新聞広告	50%	69%	36%	52%	47%	44%	64%
	大学等の就職課や掲示板を通じた募集	38%	46%	41%	33%	44%	11%	36%
	県・市の労働斡旋課等、公的機関経由	29%	31%	41%	21%	18%	67%	43%
	民間エージェントの紹介	41%	8%	41%	55%	47%	33%	29%
	既存の社員の紹介(いわゆるコネ)	38%	46%	41%	33%	38%	33%	43%
	他の取引業者、同業者等からの紹介	4%	8%	5%	3%	4%	11%	0%
	自社や他の地域に出す屋外看板による募集	49%	38%	68%	39%	44%	67%	50%
インターネット	9%	0%	9%	12%	9%	11%	7%	

表4-39 マネージャ・エンジニアの社員の募集方法(複数回答)

出身地については、マネージャとエンジニアと一緒に、ワーカーをそれと別に分けて聞いているが、チェンマイ県・ランブーン県では、ワーカーだけでなく、マネージャ・エンジニアについてもその大部分を地元(タイ北部一帯)で採用していることがわかる。このことは、バンコク周辺(バンコク大都市圏・アユタヤ県と東部臨海開発地域)で約7割のマネージャ・エンジニアを調達している東部臨海、パトムタニ県・アユタヤ県の企業との非常に大きな違いとなっている。地方圏の人材の絶対量についてはわからないが、このデータから少なくとも、現在地方圏である北部に立地している企業は、高学歴を必要とするマネージャ・エンジニアであっても地方で雇用できる状態となっており、バンコクへの依存関係はないことがわかる。ワーカーについては、それぞれの地域でややローカリティーが薄まり、特にその他の地方県から移住して働きにくる労働者も多いことがわかる。

		合計	チェンマイ・ランブーン	東部臨海	パトムタニ・アユタヤ	日系	その他外資	ローカル
マネージャ・エンジニア	バンコク大都市圏・アユタヤ県	50%	11%	41%	70%	58%	33%	29%
	東部臨海開発地域	9%	2%	28%	1%	5%	28%	15%
	タイ北部一帯	22%	81%	10%	7%	20%	13%	35%
	その他の地方県(東北部・東部・西部・南部)	14%	7%	16%	16%	13%	15%	18%
	不明	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%
ワーカー	バンコク大都市圏・アユタヤ県	36%	8%	19%	57%	42%	24%	18%
	東部臨海開発地域	8%	1%	25%	1%	3%	22%	17%
	タイ北部一帯	25%	72%	18%	14%	23%	36%	27%
	その他の地方県(東北部・東部・西部・南部)	27%	19%	43%	23%	28%	18%	28%
	不明	1%	0%	0%	1%	1%	0%	1%

注:合計で100%にならないのは、一部に合計が100%に満たない回答があったため。

表4-40 マネージャ及びエンジニア、ワーカークラスの社員の出身地(平均値)

・原材料の取引先(サプライヤー)との位置関係

次に、集積から離れた地方圏では非常に大きな問題になると予測される取引先との関係を、原材料のサプライヤーと製品の顧客に分けて調査している。

まずサプライヤーについてみると、その位置関係（購入の金額ベース）は、日系企業をはじめとした外資系企業が多いことを反映して、どの地域においても輸入が過半の6割、タイ国内からの調達に4割となっている。地域別・国籍別にみてもこの値はそれほど大きな違いがない。

一方、タイ国内から搬入する場合の搬入元について、地域別に大きな違いが見られる。チェンマイ県・ランブーン県や東部臨海開発地域の場合、自地域内での取引が2割～3割となっているが、他の地域ではほとんど見られない。一方、総じてバンコク都内との取引は多いが、チェンマイ県・ランブーン県では特に多い状況となっている。タイ国内の搬入元の国籍については、母国企業6割、タイローカル3割という形で地域別・国籍別でも一定している。ただし、母国企業としか取引しない企業が10社、タイローカル企業としか取引しない企業が4社と、それぞれの事情に合わせて搬入元の国籍が固定化されており、逆にいえば同じカテゴリーの企業でも様々なパターンがあるという傾向が見られる。

また概ね搬入全体の1割を占めると考えられるタイローカル企業から搬入する原材料の内容について、自由回答で内容を尋ねたが、梱包材、ハンダ、アルコール、薬品・金属材料といった低付加価値、あるいは素材系のものでなく、電子部品、プラスチック成形部品のようにある程度高付加価値が期待できる原材料についても搬入が報告されており、さらにこうした回答についても地域別・国籍別に際だった偏りは見られない。このことは、タイローカルから供給される原材料が、必ずしも低付加価値のものに限らない可能性を示しているが、詳細についてはより細かい調査を必要とすると考えられる。

	合計		チェンマイ・ランブーン		東部臨海		パトムタニ・アユタヤ		日系		その他外資		ローカル	
	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※
母国からの輸入	40%	1	49%	0	30%	1	43%	0	47%	0	36%	1	53%	1
母国以外からの輸入	19%	1	18%	0	19%	1	19%	0	15%	0	14%	0		
タイ国内からの調達	41%	1	33%	1	50%	0	39%	0	38%	0	49%	0	48%	1
バンコク都内	39%	5	48%	1	38%	3	36%	1	37%	2	35%	0	47%	3
パトムタニ県以外のバンコク隣接県	17%	1	19%	1	21%	0	13%	0	12%	1	38%	0	19%	0
パトムタニ県・アユタヤ県	22%	4	4%	0	16%	1	33%	3	26%	3	21%	0	11%	1
チェンマイ県・ランブーン県	9%	2	30%	1	0%	0	8%	1	11%	2	2%	0	6%	0
東部臨海開発地域	8%	0	0%	0	19%	0	3%	0	8%	0	1%	0	12%	0
その他の地方県	3%	0	0%	0	3%	0	5%	0	3%	0	0%	0	5%	0
母国企業	61%	10	64%	1	58%	5	62%	4	62%	5	57%	0	64%	4
その他の外資系企業	7%	0	1%	0	8%	0	8%	0	9%	0	2%	1		
タイローカル企業	31%	4	35%	1	33%	2	28%	1	28%	2	39%	0	36%	2

注:「100%※」の数字は、それぞれの項目のみで100%となっている企業。

表4-41 原材料の取引先(サプライヤー)との位置関係(平均値)

一方、輸入物の輸送運搬手段の内訳を見てみると、総じてバンコク港から陸運(トラック)が4～5割、ドンムアン空港(バンコク都内北部)から陸運が2～4割、あとはレムチャバン港(東部臨海開発地域内)から海運というケースが多い。重要なのは、チェンマイ県・ランブーン県においても、「それ以外の空港(+陸運)」、すなわちチェンマイ空港まで空輸するケースはほとんどないことである。この結果は、「緊急の場合以外は空輸では滅多に発注しない」というインタビュー結果に沿うものである。

	合計		チェンマイ・ランブーン		東部臨海		パトムタニ・アユタヤ		日系		その他外資		ローカル	
	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※
海運(バンコク港)+陸運	49%	10	47%	1	44%	6	52%	3	49%	7	44%	0	52%	3
海運(レムチャバン港他)+陸運	16%	2	4%	0	27%	2	12%	0	15%	1	23%	1	13%	0
ドンムアン空港+陸運	31%	5	40%	1	24%	2	33%	2	33%	2	21%	0	34%	3
それ以外の空港(+陸運)	0%	0	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	1%	0
その他(マレーシアから陸運)	3%	0	8%	0	0%	0	2%	0	1%	0	12%	0	1%	0

注:レムチャバン港の項目は、その他にマブタブット港からの陸運も含まれる。

表4-42 輸入物の輸送運搬手段の内訳

・製品の取引先(カスタマー)との位置関係

カスタマー、すなわち顧客との位置関係についてみると、その位置関係(購入の金額ベース)は、サプライヤーのそれと違い、地域によってはかなりばらつきがあるものとなっている。特にチェンマイ県・ランブーン県の場合、タイ国内への納品が15%しかないのは、立地企業の多くがより多くの奨励恩典を得るためにEPZ(Export Processing Zone)に立地していることから生じるものであるが、より本質的にはこうした地方県での立地は輸出促進型の工場を招くという結果になりがちであることを示している。東部臨海開発地域やパトムタニ県・アユタヤ県の場合、母国への輸出は平均でも15%程度しかなく、母国以外への輸出にも劣る程であるが、この母国以外への輸出の一部は、インタビューによれば香港やシンガポール等にあるアジアの販売拠点に集められるなどの措置が採られる場合であると考えられる。

タイ国内の顧客についても、地域別に大きな違いがある。チェンマイ県・ランブーン県では、バンコク都内との結びつきが大きく、一方自地域であるチェンマイ県・ランブーン県への納品は、他地域(東部臨海開発地域、パトムタニ県・アユタヤ県)からの納品の比率とそれほど大差ない。このことは、原材料の取引先の結果と合わせて、拠点開発による浸透効果・染み出し効果、あるいは(前方)連関効果はあまり期待できないことを示している。

	合計		チェンマイ・ランブーン		東部臨海		パトムタニ・アユタヤ		日系		その他外資		ローカル	
	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※
母国への輸出	27%	1	50%	1	15%	0	27%	0	31%	1	24%	0	58%	1
母国以外への輸出	35%	4	33%	0	33%	3	38%	1	32%	0	42%	3		
タイ国内への納品	37%	5	15%	0	53%	2	35%	3	37%	3	34%	1	40%	1
バンコク都内	23%	4	43%	1	26%	1	14%	2	17%	2	20%	0	40%	2
パトムタニ県以外のバンコク隣接県	31%	3	7%	0	19%	1	48%	2	43%	3	16%	0	6%	0
パトムタニ県・アユタヤ県	13%	2	1%	0	21%	1	11%	1	14%	2	15%	0	8%	0
チェンマイ県・ランブーン県	22%	3	21%	1	24%	2	22%	0	21%	1	37%	1	19%	1
東部臨海開発地域	3%	0	14%	0	0%	0	1%	0	0%	0	2%	0	10%	0
その他の地方県	7%	1	14%	1	10%	0	2%	0	3%	0	10%	0	16%	1
母国企業	71%	20	47%	2	65%	6	83%	12	86%	18	31%	0	38%	2
その他の外資系企業	2%	0	2%	0	3%	0	2%	0	3%	0	3%	0		
タイローカル企業	24%	7	52%	3	31%	3	11%	1	8%	1	66%	1	62%	5

注:「100%※」の数字は、それぞれの項目のみで100%となっている企業。

表4-43 製品の取引先(カスタマー)との位置関係(平均値)

全体として見ると、納品は輸出またはタイ国内の母国企業への搬入が大きく、タイ国内のタイローカル企業への納品ということになるとほとんどのカテゴリーで1割に満たないものとなっている。このことは、取引関係において外資系企業とタイローカル企業、あるいはタイローカル企業同士の関係が希薄となって



いることを示している。

一方、輸出物の輸送運搬手段の内訳を見てみると、その傾向は輸入物のそれとかなり似たものとなっているが、異なる点としてチェンマイ県・ランブーン県での「(陸運+) それ以外の空港」の割合が1割と多少増えている。このことは数字の変化以上に重要と考えられる、というのはこの数値はあくまで金額ベースで見たものであるが、インタビュー調査なども参考に考察すると、顧客対応ということで納期を守る場合にこうした緊急対応ができる航空輸送の存在は不可欠であると考えられ、最寄りの空港を用いての航空輸送の実際の重要性はかなり高いと考えられるのである。

	合計		チェンマイ・ランブーン		東部臨海		パトムタニ・アユタヤ		日系		その他外資		ローカル	
	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※	割合	100%※
陸運+海運(バンコク港)	51%	11	51%	2	48%	3	54%	6	49%	6	46%	1	65%	4
陸運+海運(レムチャバン港他)	16%	4	2%	0	33%	4	9%	0	13%	2	31%	2	14%	0
陸運+ドンムアン空港	26%	7	24%	1	12%	1	37%	5	31%	5	10%	0	21%	2
(陸運)+それ以外の空港	2%	1	10%	1	1%	0	0%	0	3%	1	2%	0	0%	0
その他(マレーシアまで陸運)	3%	0	14%	0	1%	0	0%	0	2%	0	11%	0	0%	0

注:レムチャバン港の項目は、その他にマブタブット港への陸運も含まれる。

表4-44 輸出物の輸送運搬手段の内訳

#### 4. 4. 2. 4. 地方分散に関して得られた知見

##### ○政府の地方分散政策の評価

タイ政府は地方分散政策に関し、①工業団地や基幹インフラの整備、②BOIによる地方での税制優遇、③最低賃金の差別化、という主に3つの政策をもって工場立地の分散を促してきた。このうち、①は必要条件として非常に重要であり、これが満たされたい地方には基本的に工場は立地しないと考えるべき。一方、②、③については企業の製品、業態、進出目的などによってその重要性が異なってくるものの絶対的な立地要因にはならず、他の必要条件である熟練労働者の供給や既存集積の存在といった条件が満たされない場合は、②、③は意味がなくなる。③最低賃金については、タイ自体への進出理由が労働コスト削減であっても、為替の関係などから大都市と地方の格差にはあまり違いを感じないとする企業も多く、また労働コストだけなら格段に安い他国等もあることから、地方分散の誘因としてはあまり強くないと考えるべきかもしれない。労働力に関しては、こうしたオペレータレベルの最低賃金の差別化よりも、エンジニア・マネージャレベルの大都市への偏在を解消し、かつそれを企業にアピールすることが重要と考えられるが、そうした政策はタイにおいても見られない状況となっている。一方、②BOIの投資奨励恩典は、恩典自体だけではなく、そのゾーン格差も含めて比較的強い影響を持っており、産業の地方立地にもある程度の効果があることが示されている。

##### ○地方分散を妨げる要因と対策

地方分散を妨げる要因の一つとして、熟練労働者（あるいは高学歴・高技術の保持者）の供給については、総合大学や高等専門学校などである程度の人材を有するチェンマイ県・ランブーン県の場合、必ずしも現地の状況としては不足しているわけではないが、バンコク近郊に立地する多くの企業は不足していると判断している、という情報のギャップが見られる。熟練労働者の不足は地方一般に対して持たれる印象のようであり、比較的短期間で決定される海外進出の中では、それがたとえ偏見だったとしてもすぐに拭い去るのは難しい。その意味では、海外企業が立地する際に窓口となる役所（タイの場合はBOI）等が地方

の情報に関しても積極的・具体的に提供するとともに、実際に人材が不足している地方では早急に育成する必要があるだろう。それは必ずしも大学レベルが必要というわけではなく、高専・高卒レベルでも十分という企業も多いので、人材の底上げが必要ということになってくる。

一方、もう一つ集中要因として挙げられる既存集積については、チェンマイ県・ランブーン県では特定の地域（北部工業団地）にある程度集積があったとしても、その程度では集積としてのメリットはなく、結果としてこうした地方県に立地する企業の多くは地域内での取引がなくスタンドアローンの形で操業しがちであることがわかった。これは大都市に立地する企業との大きな違いであり、たいていの場合、進出先国で最初に集積ができるのは大都市であることや、一度投下した資本は回収するまでなかなか移転できないことから、より解決しがたい問題と考えられる。パトムタニ県・アユタヤ県の場合、同じ工業団地内よりも北部地域、あるいはバンコク周辺を含めた地域での取引が非常に多く、また重視されることから、「集積」といった場合のクリティカルマスは、1工業団地程度のものではなく、もっと大きなレベルで初めて機能するものであることがわかる。また特に日系企業の場合、インタビューによれば、取引先ではなくても日系企業同士のネットワークを非常に重要視するため、タイ資本と元々繋がりがあるようなまれなケースでない限り既存の日系企業集積を好むことになる。しかし一方で、こうしたリスク回避、取引関係の煩雑化、労働力供給の奪い合い等の理由で既存集積を避ける企業も少なからず見受けられる。従って、地方分散の受け皿を目指す地域は、工業団地、基幹インフラ整備、熟練労働力の供給といった必要条件をまず満たし、その上である程度単独でやっていける（集積等を当てにしない）業態の企業の誘致が不可欠となってくる。

また、よく指摘される生活インフラ等の項目は、インタビュー・アンケートの両方の結果から、立地に関しては第一義的には重要視されないことがわかった。やはりまず会社の経営や生産に関する事項が優先されるといえば今日では否定的な印象になりがちだが、他の条件と合わせて結局会社が立地を選択するのはそれなり的大都市になっていることを考えると、生活条件は他の条件で決められた（大都市などへの）立地である程度保証されるものであるという解釈になるだろう。

### ○工場の地方分散による地域への貢献

企業の工場立地による波及効果については、インタビューからわかっただけでもかなり弱いことがわかる。大部分の原材料を日本等外国からの輸入かローカル企業でも母国系を中心とした、あるいはバンコクからの調達で賄っていることから、国内、また特に地域内への後方連関効果は期待できない。また完成した製品はより多くの割合で輸出に回されていることから、経済的な波及効果もあまりないと考えてよい。特にタイ政府が目指すサポーティングインダストリーの育成という点では、一部の企業で行われている人材育成などの点に限られている。救いは労働力に関する部分で、立地時点での地域の労働需要の増大に大きく貢献するばかりでなく、企業内教育などによりエンジニア等の人材が育つ、地元大学との交流が図られる等のメリットが見られる。

#### 4. 5. 第四章のまとめ

本章では、タイの地域格差是正政策を、高度経済成長を担った製造業の立地分散を通して検討し、政策内容、背景から実際の製造業立地、またそうした立地状況の生じる原因などについて、様々なデータや調査を踏まえて検証した。

タイにおいても、その国家計画においてタテマエとして地域格差・都市農村格差の是正（地域間不平等の是正政策にあたる）が唱えられたものの、それを担う実際の産業立地政策においては結果的に大都市への集中を容認するものであった。国土政策とその他の政策（特に国全体の経済についての政策）が体系上分かれていないタイにしては、タテマエ上であっても、国家経済社会開発計画によって地域格差の是正や農村振興が一貫して唱えられ、成長の極理論にもとづく分散的な国土構造の形成を目指した形跡がある。しかし産業立地の地方分散を促すツールが、投資奨励の差別化や工業団地・基幹インフラの整備といったことに限られ、逆に既存集積地での立地を制限するような政策は打ち出すことができず、実質的に立地分散を促すような政策になっていなかった。特に高度成長期においては、グローバル化の流れに沿って、むしろバンコク大都市圏での産業集積形成による国全体の経済成長を優先するといった動きも強く、地域的配分の不平等（地域間不平等）を是正する政策は実際には志向されなかったといってもよい。

結果として、経済成長を支えた製造業の立地はバンコク周辺へ集中し、拡大大都市圏を形成するに至った。立地については分散傾向にあるとするものも含めて様々な分析があるが、地域区分を考慮にいれながら注意深く分析するとバンコク大都市圏への集中性は依然として否定し難く、オフィス・工場との関係等に鑑みたバンコクの中心性は、減ぜられるどころか逆に大都市圏が拡大する形で立地が進んでいることがわかった。こうした集中は、絶対的地域格差として交通渋滞、大気汚染、スラム形成などの都市環境問題を深刻化させた。こうした具体的問題に対する政策について本論文では特にレビューしなかったが、国土政策上として個別問題として触れられることはあっても統合した取り組みは行われず、結果からみても後手に回った感がある。

立地企業の立地意図についてインタビュー調査・アンケート調査によって分析してみると、主要な地方分散政策である工業団地や基幹インフラの整備、BOIによる優遇政策などはそれなりの効果があると受け止められているが、それ以上に既存集積の影響力が大きく作用していることがわかる。成長の極理論に基づくタイの拠点整備もこうした集積形成を目指すものであり、調査を行ったランブーンでは一つの工業団地を中心にそうした集積が形成されていた唯一の地域と考えられるが、調査によれば製造業企業が志向するような集積は一工業団地よりも遙かに大きな集積を元に行っていることが、大都市圏と地方圏の企業の取引関係の違い等から明らかになった。人材供給などにおいて実際との情報ギャップが見られることから政府の地方分散政策にも工夫の余地が残されているものの、すでに地方に立地している企業の地理的な取引関係や集積による波及効果等を考えると、たとえ産業立地が地方圏で進んだとしても地域に与える効果は限られたものである可能性が高い。したがってここでは、成長の極理論による地域的配分の不平等（地域間不平等）の是正は、実態としても、またその性質からいっても達成され得なかったと考えられる。

第三章で検討した日本との比較では、まず高度成長期に日本で行われた立地制限的な政策はタイでは採用されず、また結果としても高度成長期の日本では少なくとも新産業都市などの拠点での産業立地は進んだが、タイではそうした拠点への工業集積すら進まなかった。このことは、日本とタイの地理的条件の違い（タイの地方圏は概して内陸部が多く加工貿易に向かないと考えられること）以外に、グローバル化に伴って経済成長を同時に達成するために地域格差是正政策が弱めざるを得なかったことに起因している

と考えられる。その証拠に、本章で主に検討したタイの高度成長期と同時期の1980年代後半以降、日本においても第三章で検討したように地域格差是正政策の影響力は弱められ、タテマエとして是正を謳う国土計画との乖離が大きくなってきていたことをすでに示している。地域格差是正政策の性質上は、両国とも地域間不平等の是正・解消を目指して地方（農村部）での産業立地の集積を形成するというスタンスが国土政策では採られたが、結果的に地域的配分の不平等（地域間不平等）の是正は成功しなかった。

次の第五章では、この点をさらに検証するために、タイと同時期に経済成長を達成しながら、様々な歴史的、社会経済的、政治的背景の違うマレーシアの地域格差是正政策について検討する。