

II. タイ王国における調査

第1 タイ王国の概況

(基本データ)

面積：51万4,000平方キロメートル（日本の約1.4倍）

人口：6,346万人（2002年）

首都：バンコク

人種：大多数がタイ族。その他、華僑、マレー族、山岳少数民族等

言語：タイ語

宗教：仏教 95%、イスラム教 4%

略史：タイ王国の基礎は13世紀のスコータイ王朝より築かれ、その後アユタヤ王朝（14～18世紀）、トンブリー王朝（1767年～1782年）を経て、現在のチャックリー王朝（1782年～）に至る。1932年立憲革命。

政体：立憲君主制

GDP：1,431億ドル（2003年）

一人当たりGDP：2,236ドル（2003年）

経済成長率・物価上昇率：6.7%、1.8%（2003年）

失業率：2%（2003年）

総貿易額：輸出784億ドル、輸入742億ドル（2003年）

主要貿易品目：輸出 コンピューター、集積回路、自動車・部品、天然ゴム
輸入 電気機械・部品、産業用機械、原油、化学製品、集積回路

主要貿易相手国：輸出 米国、日本、シンガポール、中国、香港
輸入 日本、米国、中国、マレーシア、台湾

在留邦人数：25,329人（2002年10月現在）

通貨：バーツ（1バーツ=2.67円 [2004年8月現在]）

1. 内政

タイでは1932年の立憲革命以降、軍部主導の政治が続いていたが、92年の軍と民主化勢力との衝突（5月事件）以降、軍部は政治関与を控え、民主的な政権交代手続が定着している。97年に成立した新憲法に従って、2001年1月に下院選挙が行われ、タイ愛国党の圧勝によりタクシン政権が成立した。タクシン政権は、首相の強力なリーダーシップと下院における連立与党の安定多数（500議席中、タクシン首相が党首を務める「タイ愛国党」が296議席、連立与党を含めると348議席を占める。ちなみに200名

で構成される上院の議員は政党には所属していない。)及び国民の高い支持率(本年7月時点61.6%)を維持している。

タクシン首相は、重大な社会問題であった麻薬問題に関し、03年2月より11月にかけて麻薬撲滅戦争を宣言、徹底的な取締を行った。期間中に約2,500人が殺害されたとされ、批判の声もあるが、同政策に対する国民からの支持は非常に高い。

04年1月初旬から、タイ最南部3県(ヤラー、パッタニー、ナラティワート)で軍・警察施設の襲撃や爆弾・放火事件等が連続して発生、4月には死者113人に及ぶ軍・警察施設の同時多発襲撃事件が発生した。原因としては、南部分離独立ゲリラの活動、違法ビジネスを巡る利権争い、ジュマ・イスラミーア(JI)等の国際テロ組織の関与の可能性等様々な要因が関係していると言われるが、政府は最南部の治安対策を強化するとともに、同地域への経済支援策を発表した。

最近は南部情勢等に対する政府の対応等に対して批判が高まっているものの、タクシン政権の政権基盤は強固であり、好調な経済を背景に依然支持率も高く、タイ愛国党は05年1月の任期満了に伴う下院総選挙においても勝利するとの見方が強い。

2. 外交

タイは伝統的に柔軟な全方位外交を基本とし、ASEAN加盟国として域内諸国との連携・強調を維持しつつ、日本、米国、中国といった地域に強い影響力を有する主要国との良好な関係の維持に努めてきた。タクシン政権は、国益を最大化するための国際環境の整備に積極的に努め、アジア協力対話(ACD)及びアジア債券市場構想を提唱し、各国とのFTAを推進している。また、隣接するカンボジア、ラオス、ミャンマーの貧困及びタイとの経済格差に起因する問題の解決のため、タイによる経済協力及び4か国間での協力の枠組である経済協力戦略(ECS)を提唱する等、近隣諸国との関係でも積極的なイニシアティブを打ち出しており、特にミャンマーとの関係を大幅に改善させた。また、タイは03年10月よりイラク復興支援のため、工兵・医療部隊を中心にタイ軍約450名をイラクに派遣している。

3. 経済

タイは、我が国を始めとする海外からの直接投資を梃子に輸出産業を牽引役とした開発戦略により、87年から95年まで毎年8%を超える経済成長を遂げた。これにより伝統的な農業国から離陸し、東アジアの経済成長センターの一翼を担うようになったが、同時に急速な経済発展は、都市部の肥大化、都市部と地方の所得格差の拡大、環境破壊等の経済成長に伴う歪みの問題をもたらした。

97年7月に経済通貨危機が起きたが、危機克服のため、チャワリット政権はIMFプログラムに基づく緊縮政策を実施し、為替レートの安定、経常収支の黒字化等の成果をあげた一方、実態経済は低迷を続け、金融機関を中心とする企業の倒産、失業者の増大、

貧困層への影響等が深刻化した。これに対し、97年11月に発足したチュアン政権は、IMFの合意を得て政策を転換、減税、雇用創出、公共投資、中小企業支援等を内容とする総合経済対策を打ち出し、特に不良債権処理を促進するため、銀行ごとの資産管理会社の設立を促し、民間債務リストラ及び破産法等経済関連法の改正等を実施した。2001年2月にタクシン首相が政権担当後も、低金利、草の根政策等の内需拡大策、及び好調な輸出により、高い経済成長率を維持しており、04年度の成長見通しは、6.0%から7.0%である。

タイは、一村一品運動、村落基金、30 パーツ医療政策、低所得者向け住宅供給等の草の根経済の需要喚起と FTA 推進等国際経済競争力強化の双方を追求する「デュアル・トラック・ポリシー」を推進している。

タイは FTA 政策を強力に推進している。現在、既にタイ・ASEAN の枠組みの下、中国とは昨年10月に果物、野菜に関するアーリーハーベストを開始し、オーストラリアとは本年7月署名したほか、現在、日本、米国を始め多数の国と交渉中である。

また、タイは、近隣国との経済協力の枠組みである ACMESS(Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy) を主導するなど「エマージング・ドナー(新興援助供与国)」を志向している。ACMESS とは、タクシン首相のイニシアティブにより、昨年11月ミャンマーのパガンにおいて、タイ、ミャンマー、ラオス、カンボジアの首脳が集い創設したメコン地域開発に関する域内の枠組みであり、後にベトナムも参加することとなった。

4. 日タイ関係

日タイ両国は600年にわたる交流の歴史を持ち、伝統的に友好関係を維持している。近年は両国の皇室・王室間の親密な関係を基礎に、政治、経済、文化等あらゆる面で緊密な関係を築いており、人的交流も非常に活発である。特に経済面において両国は非常に緊密な関係にあり、タイから見て我が国は貿易額、投資額、援助額ともに第1位である。我が国にとってもタイは東南アジア地域における重要な生産拠点かつ市場であり、現在、バンコク日本人商工会議所の加盟企業は1,170社を数え、タイは対外民間債務の約半分を邦銀から借り入れる等、両国の経済は緊密な相互依存関係を形成している。97年の経済危機に際しても、日系企業は大規模な撤退を行わず、日本からの増資による支援等を行い、また政府レベルでも危機の直後から、IMFを通じた金融支援、「新宮澤構想」を始めとする円借款、輸銀融資、貿易保険、無償援助、技術協力等、総額144億ドル以上に上る支援国中最大の幅広い支援を行った。

現在、緊密な経済関係を更に強固なものにすべく、日タイ経済連携協定(JTEPA)の締結に向け、03年12月の両首脳による正式交渉開始の合意を受けて政府間交渉が行われている。同協定ではFTAのみならず、投資、政府調達、協力等幅広い分野における経済関係の強化が目指されている。

また 98 年以降、外交・防衛当局者協議を行っているほか、03 年 2 月、アフガニスタンにおけるテロ対策に際し、海上自衛隊艦船によるタイ陸軍工兵部隊重機の中東への輸送を行う等、両国は防衛面においても緊密な信頼関係を築いている。

なお、在留邦人数は 25,329 人（02 年 10 月）、また在日タイ人数は 33,736 人（02 年 12 月 31 日現在）であり、そのうち 1,641 人が留学生である（03 年 5 月現在）。

（出所）外務省



（写真）発展を遂げるバンコクの街並み

第2 我が国のODA実績

1. 概要

タイは、長年我が国と友好国であることもあり、我が国 ODA の大口拠出国となっている。タイに対する我が国の ODA の歴史は、1954 年に技術協力としてタイから 21 名の研修員を日本へ受け入れたことに始まった。続いて 68 年には有償資金協力、70 年には無償資金協力が開始された。当初は、インフラ等の国の基礎作りに対する支援が中心であったが、その後タイの発展とともに、灌漑、農村開発、上下水道等へ分野が多様化し、援助額も増えていった。80 年代後半から 90 年代中盤にかけては、タイが目覚ましい高度経済成長を遂げる中で、日タイ協力にも質的な変化が見られた。まず、93 年に一人当たり GDP が 1,445 ドルを超えたことを受け、無償資金協力の対象国から卒業した。翌 94 年にはタイと協力して第三国に支援するスキーム「(日タイ・パートナーシップ)」も開始された。

97 年の経済通貨危機に際して我が国は、円借款による経済構造改革支援やインフラ整備支援、技術協力による人材育成支援を実施したほか、経済構造改革支援のため卒業国であるタイに例外的に無償資金協力を行うなど、タイの経済回復に向け再度積極的な支援を行った。

これと同時に、我が国は、近年、地域コミュニティに直結したきめの細かい支援が可能な草の根・人間の安全保障無償資金協力にも力を入れている。

現在、タイのタクシン首相は、対外借り入れには抑制的な態度をとる一方で、タイの援助供与国化を目指し、近隣国への支援には積極的な姿勢を示している。

我が国からタイに対する 2003 年までの援助実績累計は、円借款 2 兆 51 億円、無償資金協力 1,630 億円（草の根・人間の安全保障無償資金協力を含む）、技術協力 1,919 億円、合計 2 兆 3,600 億円となっている。

我が国の対タイ援助（単位：億円）

| 年度 | 有償 | 無償 | 技協 | 合計 |
|-----|--------|-------|-------|--------|
| 99年 | 1,518 | 2 | 66 | 1,586 |
| 00年 | 957 | 2 | 66 | 1,025 |
| 01年 | 23 | 3 | 69 | 95 |
| 02年 | 451 | 4 | 57 | 512 |
| 03年 | 448 | 4 | 42 | 494 |
| 累計 | 20,051 | 1,630 | 1,919 | 23,600 |

2. タイへのODA供与の意義

我が国からタイにODAを供与する意義として、政府は次のことを挙げている。

- ① 日本・タイ両国は外交関係を開設して以来、伝統的に政治、経済、文化等の各分野において友好関係を増進・緊密化させてきており、貿易・投資等の面で密接な相互依存関係を有する。
- ② 96年に始まる経済不振、不良債権増大等により、97年8月にIMFと合意されたプログラムの下、タイはマクロ経済の安定化に積極的に取り組んでおり、持続的な経済成長軌道への回復がほぼ見込まれつつある中で、東南アジア地域における直接外国投資の中心的な受入国となりつつある。
- ③ 産業の多角化と高度化が進む中で、従来からの人材不足、インフラ不足等の構造的な問題に加え、都市の大気・水質汚染、森林資源の荒廃等が懸念されており、環境問題や社会的弱者への悪影響等の諸問題の解決のための援助需要も高まってきている。さらには、CLMV諸国及びメコン地域開発のためにはタイのマクロ経済安定化が欠かせない。
- ④ 日・タイ・パートナーシップ・プログラム2が合意・締結されるなど、地域協力や南々協力を進める上で、タイが我が国の重要なパートナーとなっている。

3. 援助の重点分野

我が国は、タイにおける開発の現状と課題、開発計画等に関する調査・研究及びタイ側との政策対話を踏まえ、00年3月に対タイ国別援助計画を策定しており、以下の分野を援助の重点分野としている。

①社会セクター支援（教育、HIV/AIDS問題など）

タイは急速な経済発展に伴う歪みの是正の観点から第8次5か年計画において計画の重点を経済発展から人間中心の開発に移している。我が国は、タイが第8次5か年計画で重視している人間中心の開発への協力をを行い、当国の社会セクターにおいて特に我が国の支援を必要としている、教育分野、HIV/AIDS分野を中心に社会セクター全般の支援を行う。また、援助の際にはWID配慮やNGO支援に留意する。

②環境保全

我が国は、環境分野におけるノウハウを蓄積しており、それらはタイに裨益しうるものである。このことから、環境保全に関する技術的なノウハウの移転を促進し、円借款、開発調査等による環境協力を実施する。

③地方・農村開発

タイは、バンコク一極集中の緩和及び地域間の経済格差是正に向けて、地方振興を図るべく地方への投資優遇措置の実施等に努力している。このため、我が国はタイの地方格差是正に資するよう、企業の地方展開の拠点造りにつながる地方都市のインフラを整備し、就業人口の50%を占める農業の振興を図り、あわせて農村地域の開発

(特に東北タイ等の貧困農村地域開発)に積極的に協力する。

④経済基盤整備

タイが輸出指向型の高度な産業構造を形成し国際競争力を強化して今後継続的な経済発展を達成するため、我が国はバンコク一極集中及び産業・経済の急速な発展に伴い不足している経済インフラ整備を支援するとともに、急激な産業構造の高度化に対応しうる人材不足(特に技術系の人材不足は深刻)を解消するため、技術系の人材育成に資する職業訓練等への協力をを行う。また、産業構造の裾野を広げるサポーターディングインダストリーの育成への支援を行う。

⑤地域協力支援

我が国は、日・タイ・パートナーシップ・プログラム等を通じ、当国の南南協力を支援している。また、「ADB・GMSプログラム」や「インドシナ総合開発フォーラム」、「メコン河委員会」等の枠組みを通じた地域協力が具体化されつつある。今後とも地域協力の枠組みにおける相互協力を推進する。

4. 対タイ経済協力の見直し

近年、タイは政治的、経済的、社会的に急激な変化を遂げ、我が国として、対タイ経済協力政策を見直す時期に来ている。このような状況を受けて、現在、タイに対する経済協力の基本となる対タイ国別援助計画の改定作業に入ったところである。

(出所) 外務省



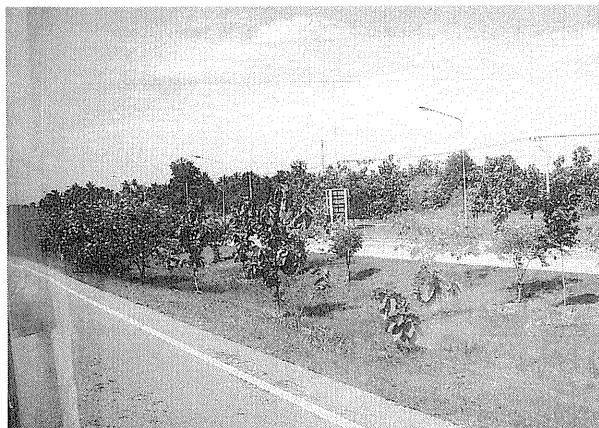
(写真) 大使館等から ODA の概要説明を聴取

第3 調査の概要

1. 東部臨海開発計画チョンブリ・パタヤ道路建設事業（有償資金協力）

（1）事業の背景

東部臨海開発計画は、シヤム湾に面したバンコク東南の沿海部のチャチェンサオ、チョンブリ、ラヨンの3県にまたがって、地域総合開発を行うものである。同計画は、天然ガスをベースとした重化学工業（マプタプット地区）、輸出志向型の労働集約型工業（レムチャバン地区）、観光事業（パタヤ地区）と、それを支える港湾、道路、鉄道、ダム、送水管などのインフラ群から構成されることとなっていた。



（写真）チョンブリ・パタヤ道路を走行

（2）事業の目的

本事業は、東部臨海地域の開発により、新たに大量の陸上輸送の需要が発生すると見込まれ、鉄道とともにこれに対応するための道路網整備を行うものである。

（3）事業の概要

有償資金協力によりチョンブリ～パタヤ間に延長約68キロ、往復4車線の高速道路を建設する。

< 供与額・供与条件等 >

| | 第1期 | 第2期 | 合計 |
|---------|---|--|----------|
| 工期 | 1989年6月～1994年6月 | | |
| 事業費(全体) | 130億49百万円 (日本側:97億87百万円、タイ側:32億62百万円) | | |
| 円借款承諾額 | 41億17百万円 | 56億70百万円 | 97億87百万円 |
| 実行額 | 40億74百万円 | 45億13百万円 | 85億87百万円 |
| 交換公文締結 | 1988年9月 | 1991年9月 | |
| 借款契約締結 | 1988年11月 | 1991年9月 | |
| 借款契約条件 | 金利2.9% 返済30年 (うち据置期間10年) 一般アンタイド | 金利3% 返済25年 (うち据置期間7年) 一般アンタイド | |
| 貸付完了 | 1994年3月 | 1997年1月 | |
| 実施機関 | 運輸通信省道路局 | | |

(4) 現況等

本議員団は、バンコクからレムチャバンまで移動する際、チョンブリ・パタヤ道路を走行し、車中、JBIC バンコク事務所から説明を聴取した。

本事業は1994年6月に完工したが、JBICの説明によれば、本事業実施による効果は、次のとおりである。

本事業の完成後、東部臨海地域の南北交通（チョンブリ・パタヤ道路及び並行して走る2つの一般国道）の約56%をチョンブリ・パタヤ道路が占めており、同道路は東部臨海地域の道路網の重要幹線として機能している。

97年にタイ国陸上交通管理委員会（OCMLT）が作成したタイ国交通モデルを用いたシミュレーションによると、東部臨海開発計画によって新設・拡幅された道路事業が実施されなかった場合、これら事業が実施された場合の8割未満の交通量と7割の平均速度に留まっていたと試算されている。

同道路は、98年末に完成したバンコク・チョンブリ道路及びバンコク東部外環状道路とも連結しており、一体となった高速道路網として、同道路を中心とした東部臨海地域の道路網は、レムチャバン港の取扱貨物の陸上輸送、及び同地域に立地する各種工場の原材料や製品の陸上輸送を担うことにより、同地域の産業開発に大きく貢献した。

2. 東部臨海開発計画レムチャバン商業港整備事業（有償資金協力）

(1) 事業の背景

タイ随一の貨物量を取扱うバンコク（クロントイ港）は河川港であり、推深が浅く水路幅が狭いため、大型コンテナ船の入港は不可能であった。このため、コンテナ船の大型化に対応し、バンコク港を補完・代替する深海港の建設が必要となっていた。また、東部臨海地域において建設される工業団地等の輸送需要に対応する商業港の建設は東部臨海開発計画の中核として同計画に不可欠な事業でもあった。



(写真) 展望塔よりレムチャバン商業港を視察

(2) 事業の目的

本事業の目的は、大型化するコンテナ船の直接入港に対応し、バンコク港を補完・代替深海商業港を新設することである。

(3) 事業の概要

有償資金協力により、レムチャバンに深海商業港を新設する。

< 供与額・供与条件等 >

| | 第1期 | 第2期 | 第3期 | 合計 |
|---------|--|---|---|-----------|
| 工期 | 1986年12月～1991年10月 | | | |
| 事業費(全体) | 351億86百万円 (日本側：228億91百万円、タイ側：122億95百万円) | | | |
| 円借款承諾額 | 41億72百万円 | 122億83百万円 | 64億36百万円 | 228億91百万円 |
| 実行額 | 31億78百万円 | 48億43百万円 | 58億68百万円 | 138億89百万円 |
| 交換公文締結 | 1984年7月 | 1985年9月 | 1990年2月 | |
| 借款契約締結 | 1984年9月 | 1986年11月 | 1990年2月 | |
| 借款契約条件 | 金利3.5% 返済30年 (うち据置期間10年) 一般アンタイド | 金利3.5% 返済30年 (うち据置期間10年) 一般アンタイド | 金利2.7% 返済30年 (うち据置期間10年) 一般アンタイド | |
| 貸付完了 | 1993年6月 | 1993年11月 | 1995年5月 | |
| 実施機関 | タイ港湾公社 | | | |

(4) 現況等

本議員団は、展望塔から商業港を視察するとともに、現地でコンテナターミナルの一つを開業しているTIPS(株)より説明を聴取し、質疑を行った。

< 説明概要 >

本事業の実施機関であるタイ港湾公社(PAT)は、2025年までのコンテナ需要に対応すべくフェーズ1から3までの3段階に分けたマスタープランをたてており、円借款対象部分とPATによる一部拡張部分を合わせたものがフェーズ1(コンテナの年間取扱可能量：1.65百万TEU)に相当する。

84年、85年及び90年にそれぞれ交換公文と借款契約を締結し、合計229億円を供与した。91年1月に商業運転を開始し、同年10月に建設が完工した。

レムチャバン商業港の建設に当たり、事業の実施機関であるタイ港湾公社(PAT)は約10キロ平方メートルの用地を取得し、その結果、1,726世帯が移転対象となった。

JBICによれば、本事業実施による効果は、次のとおりである。

レムチャバン商業港整備事業の実施機関は、タイ港湾公社(PAT)であり、完成後の運営・維持管理もPATが担当している。PATは、より効率的な運営を図るべく、ターミナルの運營業務は民間業者に委託している。

また、主要取扱品目であるコンテナ貨物の取扱量は、開港以来順調に伸びてきており、審査時想定を2倍以上も上回る実績(98年度は1,269万3,000トン)を達成した。この実績はバンコク港を凌駕し、今後もその割合は増加する予定である。また、レムチャバン港建設により、東部臨海地域では立地工場に対する部品輸入や製品輸出の利便性が

向上し、結果として同地域への工場進出が増加し、産業開発が後押しされた。

レムチャバン商業港の開港により、バンコク港の貨物取扱量の減少に伴う貨物トラック輸送が減少し、結果としてバンコクの交通渋滞の更なる悪化を緩和する効果もあった。

<質疑応答>

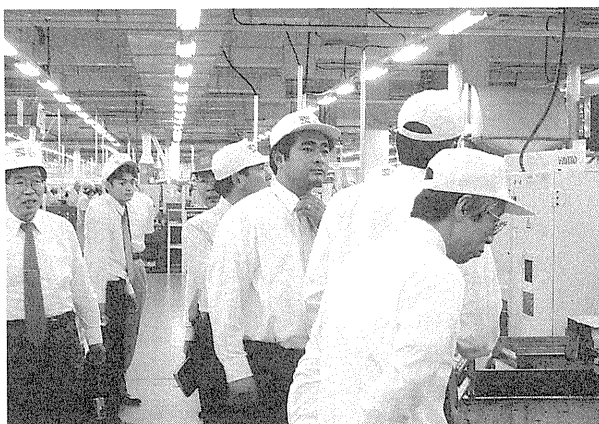
(Q)本商業港は、将来東南アジアのハブ港になるか。

(A)現在はシンガポールやマレーシアの商業港より貨物の取扱量は少ないが、将来はそれに匹敵する水準になると見ている。

3. 東部臨海開発計画レムチャバン工業団地建設事業（有償資金協力）

(1) 事業の背景

従来の農業セクター中心の経済発展を補うとともに、バンコク首都圏への過度な人口、産業の集中による経済格差を是正するため、東部臨海開発計画の一環として、バンコク港を代替するレムチャバン港の開発にあわせ、隣接地に輸出加工業と一般軽工業を対象とする工業団地を建設する必要がある。



(写真) タイサミットミツバ電気製造(株)を視察

(2) 事業の目的

本事業の目的は、バンコク首都圏への工業の過度の集中を回避するとともに、タイの新しい産業基盤を整備することである。

(3) 事業の概要

有償資金協力により、レムチャバンに輸出指向型軽工業に対する良質かつ安価な工業用地の提供をするための工業団地を建設する。

< 供与額・供与条件等 >

| | 第1期 | 第2期 | 合計 |
|---------|---|---|----------|
| 工期 | 1987年4月～1991年3月 | | |
| 事業費(全体) | 95億90百万円 (日本側：59億25百万円、タイ側：36億65百万円) | | |
| 円借款承諾額 | 29億22百万円 | 30億3百万円 | 59億25百万円 |
| 実行額 | 25億76百万円 | 19億89百万円 | 45億65百万円 |
| 交換公文締結 | 1985年9月 | 1987年9月 | |
| 借款契約締結 | 1985年10月 | 1987年9月 | |
| 借款契約条件 | 金利3.5% 返済30年 (うち据置期間10年) 一般アンタイト | 金利3% 返済30年 (うち据置期間10年) 一般アンタイト | |
| 貸付完了 | 1992年10月 | 1992年8月 | |
| 実施機関 | タイ工業団地公社 | | |

(4) 現況等

本議員団は、レムチャバン工業団地公社所長及びJBICバンコク事務所より説明を聴取し、質疑を行うとともに、同工業団地にある日系企業の一つであるタイサミットミツバ電気製造(株)の工場を視察した。

< 説明概要 >

レムチャバン工業団地は、輸出志向型軽工業用の工業団地であり、JBICは、工業団地のための土地造成、上下水施設の整備等を対象に支援している。現在、本工業団地には、100社を超える企業が入居しており、3万人以上が雇用されている。また、本工業団地は、チョンブリに5つある工業団地の中でも主要なものであり、チョンブリの工業化と発展に大きな役割を果たしている。

タイサミットミツバ電気製造(株)は、1993年7月に設立された自動車部品製造会社であり、資本金1億バーツ、主要商品はワイパー、スターター、パワーウィンドモーター、ウィンドウォッシャー、ファンモーターなどである。

JBICによれば、本事業実施による効果は、次のとおりである。

本事業は91年3月に完工したが、東部臨海開発地域計画を受けて、東部臨海地域は急速な経済成長を遂げた。91年から96年にかけて、タイ全国の一人当たり実質GDPは年率6.6%の成長を遂げたが、東部臨海地域及び本事業が位置するチョンブリ県の指標はタイの全国平均を上回りそれぞれ年率11.7%、10.9%の成長を遂げた。また、審査時には本工業団地入居企業により2万5,000人の雇用創出が見込まれていたところ、97年末時点で3万人以上が雇用されており、当初想定を上回る雇用創出効果があった。

< 質疑応答 >

(Q) この工業団地の特徴は何か。

(A) 本工業団地の特徴は、問題が極めて少ないことである。

(Q) 本工業団地では環境問題はあるか。

(A) 今のところ産業廃棄物投棄などの環境問題は起きていない。

(Q) 本工業団地には住宅はあるか。

(A) 住宅は工業団地内にはなく、それと隣接した地区にあるほか、パタヤにもある。

(Q) 今後工業団地を拡張する予定はあるか。

(A) 本工業団地は港と住宅地に隣接しているため、これ以上の拡張は困難であり、考えていない。

4. 首都高速道路ラムイントラ～アトナロン線建設事業（有償資金協力）

(1) 事業の背景

バンコクの道路網は、世界の首都と比較して道路率が極端に低い上、質的にも幹線道路の幅員や規格に連続性が欠如していること、交差点の形状や位置に不適切な場合があること、幹線道路の密度が極端に低い地区があること等多くの欠陥を抱えていた。このため、経済成長、人口増加、自動車交通の発達に伴い、バンコク首都圏の交通渋滞は慢性化し、都市機能に様々な制約を与えていた。



(写真) ラムイントラ～アトナロン線を走行

中でも特別区北東部地域は、首都圏全体に比べて人口増加が著しく、自動車保有台数が増加する一方で、同地域と都心部を南北に結ぶ幹線道路が少なく、さらに、バンコク北部バンパイーンランシット間に立地する企業が、南部クロントイ港を搬出入港として利用していることが、幹線道路の渋滞の一因とみなされていた。

(2) 事業の目的

本事業の目的は、バンコク特別区北東部地域の人口増加に伴う交通量の増大に対処するとともに、南北方向の交通混雑を緩和するため、バンコク特別区北東部に高速道路の南北ネットワークを拡充しようとするものである。

(3) 事業の概要

有償資金協力により、有料道路（6車線、延長 18.7 キロメートル）を建設する。

< 供与額・供与条件等 >

| | 第 1 期 | 第 2 期 | 合計 |
|---------|---|---|--------------|
| 工期 | 1992 年 8 月~2000 年 4 月 | | |
| 事業費（全体） | 983 億 43 百万円 (日本側：366 億 54 百万円、タイ側：616 億 89 百万円) | | |
| 円借款承諾額 | 148 億 4 百万円 | 218 億 50 百万円 | 366 億 54 百万円 |
| 実行額 | 104 億 93 百万円 | 153 億 88 百万円 | 258 億 81 百万円 |
| 交換公文締結 | 1991 年 9 月 | 1992 年 12 月 | |
| 借款契約締結 | 1991 年 9 月 | 1993 年 1 月 | |
| 借款契約条件 | 金利 3% 返済 25 年 (うち据置期間 7 年) 一般アンタイト | 金利 3% 返済 25 年 (うち据置期間 7 年) 一般アンタイト | |
| 貸付完了 | 1998 年 1 月 | 2000 年 5 月 | |
| 実施機関 | タイ高速道路交通公社 | | |

(4) 現況等

本議員団は、本線を走行し、車中 JBIC バンコク事務所より説明を聴取した。

< 説明概要 >

本線は、96 年 10 月に一部共用開始し、2000 年 4 月に完工した。

98 年以降、事業対象地域には首都圏人口の約 4 割が居住し、さらに同時期のバンコク首都圏の自動車登録数も年々増加しており、交通需要は想定どおり増大している。しかしながら、日平均交通量は、供用開始翌年の 97 年実績は、5 万 1,682 台で、計画の 48%、02 年実績は、5 万 6,480 台で、41.5%の達成率にとどまっており、事業効果の発現は限定的となっている。なお、最近の交通量は、おおむね 6 万 7,000 台から 8 万台の水準で推移している。交通量が伸びていない背景には、本事業と同時期にバンコク都庁により側道が高規格で建設されたこと、接続する高速道路網の整備が十分進んでいないことがある。

JBIC の「円借款案件事後評価報告書」（2003 年）では、「本事業では、目的が重複する道路が同時期に他の実施機関により建設され、事業効果の低下をもたらした。計画段階において、JBIC を含む事業関係者が十分な調査と調整を行い、事業効果発現を阻害する外部要因リスクを阻止する対策を高じておくべきである」と指摘している。

JBIC によれば、側道の建設に起因する本事業の問題は、事前に各機関の実施計画、組織間の十分な調整が行われていれば、起こりえなかったと考えられ、また、終点北側の他の高速道路との未接続に起因する本事業の問題解決のためには、首都圏道路網の整備を早急に進めることが必要である、としている。

<質疑応答>

(Q)今後交通量を増やすため、タイ政府はどのように対応するのか。

(A)04年7月20日にタイ政府はラムイントラから東部外環状道路までの高速道路建設計画(約9.5キロ)を閣議決定した。当該区間の工事完了は、08年3月の予定である。

5. 第2バンコク空港建設事業(有償資金協力)

(1) 事業の背景

近年のタイの経済発展を反映して、バンコクの航空需要(年間旅客数は2002年3,200万人、前年比5.1%増)は増加傾向にあるが、既存のバンコク国際空港は立地条件上拡張工事にも限界があったため、バンコク地区に新たな空港を建設し、増加する国内外の空港旅客・貨物需要に速やかに対処する必要があった。



(写真) 建設中の旅客ターミナルを視察

(2) 事業の目的

本事業の目的は、バンコク都心部から東方約30キロメートルに位置するサムットプラカン県ノングーハオに、新国際空港を建設することにより、増大しつつある空港需要への対応を図り、タイの経済発展に寄与することである。

(3) 事業の概要

有償資金協力により、第2バンコク空港を建設する。

< 供与額・供与条件等 >

| | 第 1 期 | 第 2 期 | 第 3 期 | 第 4 期 | 第 5 期 | 第 6 期 | 合計 |
|---------|---|---|---|---|---|--|----------------|
| 工期 | 1998 年 7 月～2005 年 9 月(予定) | | | | | | |
| 事業費(全体) | 3,172 億 43 百万円 (日本側：1,974 億 76 百万円、タイ側：1,197 億 67 百万円) | | | | | | |
| 円借款承諾額 | 312 億 23 百万円 | 9 億 64 百万円 | 334 億 61 百万円 | 185 億 6 百万円 | 347 億 84 百万円 | 448 億 52 百万円 | 1,637 億 90 百万円 |
| 実行額 | 311 億 92 百万円 | 貸付実行中 | 貸付実行中 | 貸付実行中 | 貸付実行中 | 貸付実行中 | 貸付実行中 |
| 交換公文締結 | 1996 年 9 月 | 1997 年 9 月 | 1999 年 9 月 | 2000 年 9 月 | 2002 年 9 月 | 2004 年 4 月 | |
| 借款契約締結 | 1996 年 9 月 | 1997 年 9 月 | 1999 年 9 月 | 2000 年 9 月 | 2002 年 9 月 | 2004 年 4 月 | |
| 借款契約条件 | 金利 2.7%* 返済 25 年 (うち据置 7 年) 一般アンタイド | 金利 0.75% 返済 40 年 (うち据置 10 年) 一般アンタイド | 金利 2.2%** 返済 25 年 (うち据置 7 年) 一般アンタイド | 金利 2.2%** 返済 25 年 (うち据置 7 年) 一般アンタイド | 金利 2.2%** 返済 25 年 (うち据置 7 年) 一般アンタイド | 金利 1.05% 返済 20 年 (うち据置 6 年) 一般アンタイド | |
| 貸付完了 | 2004 年 1 月 | — | — | — | — | — | |
| 実施機関 | 新バンコク国際空港公社 | | | | | | |

*コンサルタント部分については、金利 2.3%

**コンサルタント部分については、金利 0.75%、返済 40 年（うち据置 10 年）

(4) 現況等

本議員団は、新バンコク国際空港公社、JBIC バンコク事務所及びパシフィック・コンサルタンツ・インターナショナルから本事業について説明を聴取し、質疑を行うとともに、工事中の空港内を視察した。

< 説明概要 >

建設中の新空港の概要は、次のとおりである。

- 用地面積：3,200 ヘクタール
- 長さ 3,700 メートルと 4,000 メートル、幅 60 メートルの滑走路が各 1 本。両滑走路は 2,200 メートル離れて並行に走っており、その間に 2 本の道路が走っている。将来は、両滑走路の外側にさらに 2 本の滑走路が建設される予定。
- 120 の駐機スペースがあり、そのうち 51 は旅客ターミナルとゲートで結ばれる。
- 旅客ターミナルは、年間 4,500 万人の利用に対応できるように設計。
同ターミナルには 360 のチェックインカウンター、124 の入国審査用ブース、72 の出国審査用ブースが、また地下には鉄道の駅ができる予定。
- 旅客ターミナルに隣接する 2 つの 5 階建て駐車場（5,000 台駐車可能）のほか、1 万台駐車可能な野外駐車場が建設される予定。
- 24 時間対応可能で、年間 300 万トンの貨物を処理できる貨物専用ターミナルを建設する。
- 洪水を防止するため、幅 70 メートル、高さ 3.5 メートルの堤防が空港の周囲に造られ、また 6 つの池が造られる。
- 旅客ターミナル前に 600 名収容できる宿泊施設が建設される。

・旅客ターミナルとバンコク市は高速道路のほか、鉄道で結ばれる。

本空港は、2005年9月に開港予定である。新空港完成後、現在使用中の旧空港は定期便以外が使用し、定期便はすべて新空港を使用することになる。

また、本事業は、旅客数、貨物取扱量及び航空機発着回数の増加を通じて、観光・投資の促進、事業用地周辺地域の開発の促進が進み、タイの経済発展への寄与が期待されている。

本事業はまだ実施中であるが、実施に際して、新バンコク国際空港公社は環境影響調査を実施した。その結果、重大な負の環境影響は予測されなかった。滑走路の位置を決めるに当たり、できるだけ騒音が出ないように配慮した。また、供用中に騒音等の影響を受ける住民に対し、補償基本計画が策定されている。なお、空港敷地内からの住民移転は完了しており、移転に伴うトラブルは発生していない。

<質疑応答>

(Q)バンコク市内から新空港へのアクセスはどうなっているのか。また年間4,500万も
の人を輸送するため、どのような方法を考えているのか。

(A)バンコク中心部と新空港とは高速道路と鉄道で結ぶ予定であり、現在工事を進めて
いる、鉄道は3年後の運用開始を目指している。

(Q)10年後の需要予測をどうみているか。

(A)今年の現国際空港利用者数は3,200万人で、来年は3,500万人に増加すると見込ま
れている。本空港は4,500万人まで対応可能であるが、開港後、5、6年後に利用者
数を勘案して、再度計画を見直す予定である。

(Q)将来、アジアのハブ空港を目指す考えはあるか。

(A)来年の開港時には2本の滑走路でスタートするが、将来それを4本にする予定であ
る。新空港がバンコクにあることを考えると、アジアというより東南アジアのハブ
空港になることを期待している。

(Q)空港建設の雇用創出効果はどうか。

(A)空港建設工事によって2万人の雇用が生まれ、また、新空港の運用によって1万
2,000人の雇用が生まれる見込みである。

(Q)本事業で当初の入札をキャンセルした理由は何か。

(A)450億バーツが予定価格であり、540億バーツという入札価格がそれを上回ったた
め、キャンセルした。そこでローカルコンテンツを高めて、再度入札した結果、360
億バーツで行うことにした。建設費用を抑えたことによって、新空港の機能そのも
のに影響は出ない。

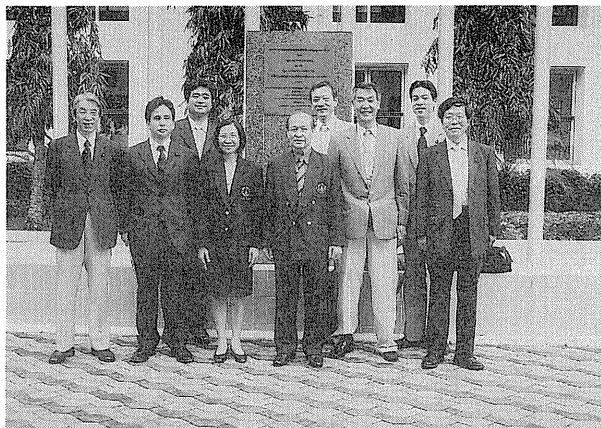
(Q)受注した日本企業は本事業でどのような役割を果たしているか。

(A)竹中工務店と大林組が乗客ターミナルの建設に携わっている。

6. プライマリー・ヘルスケア・プロジェクト（PHC）（技術協力）

（1）事業の背景

1981年に鈴木総理（当時）が提唱した ASEAN 人造りプロジェクト構想の一環として、無償資金協力により、バンコク近郊のマヒドン大学にプライマリー・ヘルス訓練センター（ASEAN Training Center for Primary Health Care）が建設された。同センターに対し我が国は、82年から7年間、技術協力事業を実施し、日本人専門家の派遣などを通じ



（写真）マヒドン大学 ASEAN 保健研究所を視察

て、ASEAN 諸国の技術者のための研修コース実施などを支援した。

同訓練センターは、タイ政府主導の下、毎年 ASEAN 各国の PHC 関係者を対象とした1週間のセミナー及び1か月間の研修を実施してきたが、同コースの質・量的拡充を目的に、87年、タイ政府から我が国に第三国研修としてのコース実施に対する支援の要請がなされた。

同訓練センターは、88年にマヒドン大学の一学部に相当する「ASEAN 保健研究所（AIHD）」と改称された。

（2）事業の目的

本事業の目的は、アジアを中心とした開発途上国でプライマリー・ヘルスケアに従事している者に指導者として働くために必要な知識、技術（保健サービス管理、保険情報システム管理など）を習得させるため、10か月の修士コース（Master of Primary Health Management）を設けることにある。

（3）事業の概要

① 協力期間 1997年度～2007年度

② 2002年度までの我が国の協力

短期専門家派遣 2名

研修費用負担 19.3百万バーツ（約6.3億円）

③ 研修参加国

バングラデシュ、ブータン、カンボジア、中国、インド、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、モルディブ、ネパール、パキスタン、フィリピン、スリランカ、ベトナムの15か国

(4) 現況等

本議員団は、マヒドン大学 ASEAN 保健研究所所長等から、本事業の説明を聴取するとともに、質疑を行った。

<説明概要>

我が国の本事業への協力は、5年間で1フェーズとして実施されており、現在は、2003年度に始まった第4フェーズが実施されている。

本修士コースは、ASEAN 諸国を中心とした途上国において PHC 分野で活動を行う者を対象にした、10か月間英語で履修するコースである。修了生は、PHC 関連の分野の知識、技術を習得し、PHC 関連の政策立案、計画管理等の業務を適切に行えるようになる。第4フェーズの現フェーズでは、段階的に JICA の負担を減らすことで、AIHD の自立発展性を高めるように計画されている。

これまで 482 名が修士課程を始めとする各種研修コースを卒業し（うち日本人が 37 名）、そのうち 258 名が JICA またはタイ政府からの奨学金を受けている。

本件研修対象国 15 か国から、毎年 12 名の研修員がプライマリー・ヘルスケアの修士号の学位を取得できる。第3フェーズまでの15年間で、合計 173 名の学生が学位を取得した。

JICA によれば、本事業実施による効果は、次のとおりである。

- ① プライマリー・ヘルスケアの研修割当国では、平均余命、乳児死亡率等多くの社会開発指標が低く、国民の保健サービスの充実が重要な国家課題となっている。また、研修場所を先進国でなくタイに設定したことにより、割当国の社会状況に近い状況で研修参加者が知識・技術を習得できた。
- ② 本修士課程参加者の多くは、帰国後研修で習得した知識・技術を使える立場にあり、それぞれの職場で活躍している。
- ③ 本研修は 16 年間も実施されており、研修の管理運営上及び学究面でも十分である。先進国での研修と比較しても、周辺国の状況に合わせた身近な研修が行えることから、費用対効果も大きい。
- ④ 研修割当一国当たりの研修参加者数こそ少ないものの、当該国ではプライマリー・ヘルスケア向上への努力及び援助機関による支援によって保健サービスは向上しつつあり、研修参加者が果たす役割は小さくない。
- ⑤ 研修への応募はタイの外務省を通じて各国に通知され、各国の保健省が研修参加者を選抜しており、JICA がそれに関わっていないこと、また、ASEAN 保健研究所が JICA 以外の財源を見つけるため積極的に活動していない点、改善の余地がある。

<質疑応答>

- (Q)これまで国際短期トレーニングプログラムに日本から 493 名が参加しているが、日本のどこの大学から来ているのか。
- (A)本研修は大学の夏休みの期間に行っているの、様々な大学から来ている。
- (Q)各国からプライマリー・ヘルスケアの修士課程に参加されている方はどのような方々か。
- (A)大半の方が東南アジアその他の国々の医者、看護婦または保健省の役人である。
- (Q)日本政府や JICA への要望はあるか。
- (A)国境地域は国境を越えた人の移動が激しく、マラリア、結核などの病気が深刻化している。これらは国際的に解決しなければならない問題であり、是非日本の協力をお願いしたい。
- (Q)スラムの衛生状態を改善するためどのように対処しているのか。
- (A)スラムではボランティアを活用しながら、様々な活動を行っているが、スラムに住む人たちが一般的に保健に対する関心が低いため、こうした活動がなかなかうまくいかないこともある。
- (Q)農村での医療施設の整備状況はどうか。
- (A)県及びその下部にある郡ごとに病院があり、村にはヘルスセンターを置いている。村では医者の数が非常に不足しており、住民 8,000 人から 1 万人に 1 人の割合でしか医者はいない。
- (Q)修士課程を終えた方々の活動状況はどうか。
- (A)各国の保健省や国連の専門機関などで専門家として活躍している。各国に同窓会のようなものがあり、役立っている。
- (Q)PHC の修士課程への参加希望はどうか。
- (A)年間 30 名の方を学生として受け入れているが、応募者はそれを遥かに上回っている。

7. 水管理システム近代化計画（技術協力）

(1) 事業の背景

チャオプラヤデルタは、タイ国の穀倉地帯として古くから水稲栽培が盛んであるとともに、首都バンコクを抱え経済活動の中心となっている。

近年、バンコク及びその郊外における人口の集中や工業導入に伴う外資系工場の進出及び乾期稲作の発展等から、水需要量が増大している。

しかし、この地域への水供給のほとんどは、チャオプラヤ川上流のプミオン・シリキット両ダムに依存しており、極めて脆弱な状態になってきている。一方、新規の水資源開発には、自然環境への影響や土地利用者との話し合い等が重要な課題となっていることから、長期間の調整を必要としている。



また、水需要の大半を占める農業分野では、乾期の農業用水の不足、末端圃場レベル水利用の非効率等の課題を抱えている。

このため、タイ国政府は、新たな水需要の対策として、既存の灌漑排水施設の改良や水管理技術の改善等、近代的な水管理を行うことによる既開発水資源の有効利用を図ることとした。

一方、タイ国政府は第8次農業開発計画（1997年～2001年）において、高品質かつ多様な農産物生産による国際競争力の強化、天然資源の効率的利用と持続的農業開発を政策の主要課題として掲げている。これは、米の世界最大輸出国であるタイ国として、米の世界的な余剰の中で米価のこれ以上の下落を抑えるとともに、農家収入を確保するため、そして水が不足する乾期においては水稲単作からその他の畑作物に切り替えたいというものである。

タイ政府は、王室灌漑局(RID)に対して1985年から97年まで、灌漑排水施設の計画・設計・施工に関わる適正技術の開発整備及び水管理技術の確立を目的としてプロジェクト方式技術協力を実施してきた日本政府に、これまでの技術協力の成果を更に発展させ、より一層の効率的な水管理システムを構築するとともに、作物多様化のためのプロジェクト方式技術協力を要請した。



(写真) ロップリにて水管理システムを視察

(2) 事業の目的

本事業は、「流域デルタレベルでの水管理改善」を行い水資源を生み出すと同時に、乾期畑作物導入のための条件整備を行う「圃場レベルの施設整備」を行い、出来上がった施設の維持管理及び圃場レベルでの水管理改善を行う農民による「水利組織」を設立・強化し、これらの活動を進めるためと成果の普及のための「研修」を行うことを目的としている。

(3) 事業の概要

- ①協力期間：1999年4月1日～2004年3月31日
- ②上位目標：持続的な営農による農家所得の向上
- ③プロジェクト目標：乾期に灌漑用水の効率的利用を通じ、モデルエリアにおいて乾期畑作物の作付面積が拡大し、併せて作物多様化が促進される。
- ④本事業の主な内容
 - a) チャオプラヤ川流域を対象とする水管理システムの改善に関する活動
 - b) 圃場レベルの施設整備
 - c) 農民の水利組合等組織化による農民参加型の水管理改善
 - d) 乾期畑作の導入に関する営農活動の促進
 - e) 農業・共同組合省の王室灌漑局、農業普及局の職員及び農民グループに対する研修
- ⑤実施機関：国際協力機構（JICA）の技術援助のもと、農業・協同組合省傘下の王室灌漑局（RID）及び農業普及局（DOAE）によって実施

(4) 現況等

本議員団は、農業・協同組合省王室灌漑局において、同局及び JICA 専門家より事業内容の説明を聴取し、質疑を行った。

<説明概要>

JICA によれば、本事業実施による効果は、次のとおりである。

- ①チャオプラヤ川デルタ下流域を対象とするテレメータリングシステム（無線データ配信）のパイロット・プロジェクトの運用が開始された。また、上流東岸域を対象とした、水文データ等の情報を共有できるシステムが開発された。これにより、王室灌漑局と地方事務所と農民の間でリアルタイムでデータを共有できるようになり、灌漑排水計画の意思決定に資することとなった。
- ②圃場レベルにおいては、小用水路を整備することによって、圃場一筆ごとの水管理を可能とする圃場が 800ha 整備された。
- ③21 の水利用者グループ並びにグループ連合が設立され、水配分が公平に行われるようになった。
- ④乾期畑作については、25 世帯の農家が畑作物を栽培したが、最初の 2002/2003 乾期には例年以上の降雨、停滞水障害が重なり十分な収穫を達成することができなかつたため、プロジェクトの延長を行い、十分な収穫を達成するため活動を継続中。
- ⑤昨年 12 月の終了時評価調査時点で、研修 2 回、セミナー 1 回を開催した。これにより、技術移転を受けたカウンターパートが 15 回の講義、4 回の講演を行っており、水管理に関する技術移転が実施されている。

<質疑応答>

(Q)農民参加型の灌漑事業の中身はどうか。

(A)計画策定、意思決定、実施などすべての段階で農民が参加している。水利用の方法についても、農民が意見交換を行っている。事業参加に当たって、農民から負担を求めることはない。

(Q)農業の経営形態はどうか。

(A)農地を所有している農家が全体の80%であるが、そのうち実際に自分で農業を行っている者が60%しかおらず、半数以上が小作である。地主の所有する土地が平均85ヘクタール、一戸当たりの耕作面積が7.7ヘクタールであり、平均年収は8万2,500バーツである。

(Q)タイの農地の土壌はどうか。

(A)土壌は粘度分が多く、水田には向いているが、畑作には向いていない。近年、タイでは化学肥料や殺虫剤により土壌が悪化している。食の安全に関わる問題であるので、出来るだけ天然肥料を使うように指導している。

(Q)溜池を作るプロジェクトはどうか。

(A)農村部では農業のほかに野禽類を飼育しており、溜池が役立っている。小規模農家が集まって相互扶助を行う制度を創設しようと考えているが、いまなお出来ていない。

(Q)バンコク周辺には湿地帯が多いようだが、農業はできるのか。

(A)確かに湿地帯が多いが、果樹園は可能である。

(Q)日本ではすでにコメが過剰であるが、今後タイから安いコメが入ってくるのではな
いかと心配している。日タイ間のFTA交渉ではこの点を十分に協議する必要がある
と考える。タイの農業の発展のためには、近代的な村づくりが重要であるので、日
本としても支援していきたいがどうか。

(A)本計画に対する日本政府及びJICAの貢献は大きく、我々としてもとても感謝して
いる。

8. バンコク地下鉄整備事業（有償資金協力）

(1) 事業の背景

バンコクにおける交通はその9割を道路に依存している。ラッシュアワーにおける自動車の平均時速は約8キロであり、交通混雑による年間の経済損失は、タイGDPの3%に相当すると言われ、その抜本的な解決は緊急の課題となっていた。1997年の通貨危機以後新規車両の登録台数は落ち込んでいるものの、バンコクの交通渋滞は依然として深刻な状態が続いていた。

また、道路に大きく依存したバンコクの交通は石油資源を消費し、深刻な大気汚染と

住民の健康被害を引き起こしており、大気汚染の軽減も大きな課題となっていた。

(2) 事業の目的

本事業の目的は、タイの第7次国家経済社会開発計画並びに第8次同計画に沿って、バンコク大量輸送交通網整備の一環としてバンコク中心部に地下鉄を建設することにより、年々深刻化するバンコクの交通渋滞問題を緩和して円滑で効率的な交通を実現するとともに、大気汚染等の環境問題の改善を図ることにある。



(写真) バンコク地下鉄ラマ9世駅を視察

(3) 事業の概要

有償資金協力により、地下鉄建設の土木工事及び駅周辺乗換施設調査を行う。

< 供与額・供与条件等 >

| | 第1期 | 第2期 | 既往案件内貸融資 | 第3期 | 第4期 | 第5期 | 合計 |
|---------|--|---|--|--|--|--|------------|
| 工期 | 1996年12月～2004年3月 | | | | | | |
| 事業費(全体) | 3,955億71百万円 (日本側：2,224億26百万円、タイ側：1,731億45百万円) | | | | | | |
| 円借款承諾額 | 265億86百万円 | 326億59百万円 | 297億92百万円 | 233億43百万円 | 642億28百万円 | 458億18百万円 | 2224億26百万円 |
| 実行額 | 265億86百万円 | 325億81百万円 | 297億92百万円 | 233億43百万円 | 貸付実行中 | 貸付実行中 | 貸付実行中 |
| 交換公文締結 | 1996年9月 | 1997年9月 | 1998年7月 | 1998年9月 | 1999年9月 | 2000年9月 | |
| 借款契約締結 | 1996年9月 | 1997年9月 | 1998年7月 | 1998年9月 | 1999年9月 | 2000年9月 | |
| 借款契約条件 | 金利2.7% 返済25年 (うち据置7年) 一般アンタイド | 金利2.7%* 返済25年 (うち据置7年) 一般アンタイド | 金利0.75% 返済40年 (うち据置10年) 一般アンタイド | 金利0.75% 返済40年 (うち据置10年) 一般アンタイド | 金利0.75% 返済40年 (うち据置10年) 一般アンタイド | 金利0.75% 返済40年 (うち据置10年) 一般アンタイド | |
| 貸付完了 | 2002年1月 | 2003年1月 | 2001年9月 | 2002年3月 | — | — | |
| 実施機関 | 首都圏高速鉄道公社 | | | | | | |

*コンサルタント部分については、金利0.75%、返済40年(うち据置10年)

(4) 現況等

本議員団は、タイ高速度交通公社(MRTA)から説明を聴取し、質疑を行うとともに、操車場、管制室及び地下鉄の駅舎を視察し、ラマ9世駅から終点のファランブーン駅まで地下鉄に試乗した。

<説明概要>

事業の内容は、次のとおりである。

①対象地域：バンコク市内中心部

②事業概要：

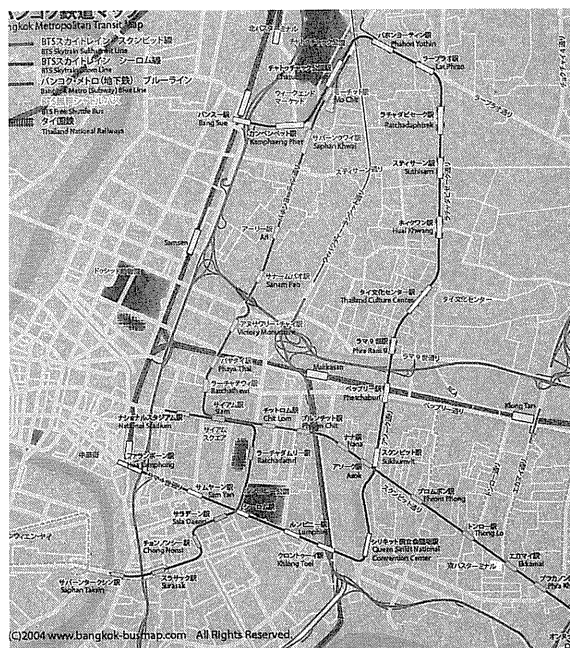
a) 土木工事（地下鉄建設）

フア・ルンポン駅からバン・ス駅
までの延長 20.0 キロメートル、18
駅

b) 車両・機器の調達・運営（民間）

c) 駅周辺乗換施設調査を実施

（このうち円借款で行った事業は a
と c。車両等はドイツ製のものが調
達された）。



③総事業費：

（地図：バンコクバスマップのホームページより）

3,955 億 7,100 万円（そのうち円借款で供与した額は 2,224 億 2,600 万円）

④スケジュール： 2004 年 7 月 3 日に開通した。

- ・実施体制：本事業の実施機関はタイ高速交通公社（MRTA）
- ・車両：1 編成当たり 3 輛編成
- ・今後の予定：MRTA は 91 キロの地下鉄を建設する計画である。

JBIC によれば、本事業の結果、道路モードへの過度の依存を改善し、旅客の代替交通手段への円滑な移動による交通渋滞の緩和、及び車両からの排出により深刻化する大気汚染を軽減し、バンコクにおける都市環境の改善と温室効果ガスの排出を抑制する効果が期待されるとのことである。

<質疑応答>

(Q)本地下鉄事業は収益性の点でどうか。

(A)地下鉄工事には多額の費用がかかっており、最初から赤字になることは予想していた。すでにご承知のとおり、バンコクの交通渋滞は大変なものであり、渋滞による経済的損失は、年間何兆パーツにも上っている。東京など日本の都市のように、通勤にはできるだけ地下鉄を利用して、車の使用は週末のみとなるようにすることが目標である。現在は開通してから日が浅く、地下鉄利用者数は一日当たり 20 万人程度であるが、地下鉄網が完全に整備されれば、将来一日当たりの利用者数は 180 万人になるものと見ている。

(Q)スカイトレイン(BTS)の利用者が当初の計画よりも少ないが、BTS システムのどこが問題なのか。

(A)現在、BTSの利用者数は一日当たり40万人であるが、利用者が当初の計画よりも少ない主な理由は、BTSがほかの公共交通システムと連結がされていないこと、料金がバスより高いことなどである。

(Q)パークアンドライドを日本で実施しようとしたが、うまくいかなかった。バンコクでパークアンドライドを行う考えはあるのか。

(A)それを実施するためには駅に十分な駐車場があることが条件である。現在の20キロ区間内の2つの駅に隣接して5階建ての駐車場がある。そのほか、20台から30台分の駐車場が5つの駅にある。もっと駐車場を整備して、できるだけ通勤客が地下鉄を利用できるようにしたい。

(Q)地下鉄と国鉄を相互乗り入れにするとさらに地下鉄利用者が増えると思われるが、そのような考えはないか。

(A)残念ながら車両の規格等が異なるので、相互乗り入れはできない。

9. クロントイ・スラム図書館整備事業（草の根・人間の安全保障無償）

(1) 事業の背景

現在、バンコクには1,500ものスラム（人口密集地域）が点在し、140万人以上の人々が暮らしている。スラム問題で暮らす子どもたちは、経済的理由等により教育を受ける機会を奪われており、そのため、スラムから抜け出して自分自身の力で人生を歩むことができないでいる。スラムに住む人々の教育環境の整備等のため様々



(写真) 図書館で児童による舞踊を視察

なNGOが活動しているが、シーカー・アジア財団も、そのNGOの一つとして、バンコク最大のクロントイ・スラム地区を拠点に援助活動を行っている。

(2) 事業の目的

本事業は、クロントイ・スラム地域において、シーカー・アジア財団が管理・運営を行っているクロントイ・スラム図書館に対し、草の根・人間の安全保障無償資金協力を行うことを目的としている。

(3) 事業の概要

- ①供与年度：2001年度
- ②形態：草の根・人間の安全保障無償資金協力
- ③供与額：8万3,330ドル
- ④供与先：シーカー・アジア財団

(4) 現況等

本議員団は、シーカー・アジア財団事務局長等から、同財団の概要や活動について説明を聴き、質疑を行うとともに、クロントイ・スラム地区を視察した。

<説明概要>

シーカー・アジア財団は、社団法人シャンティ国際ボランティア会（SVA）のタイ現地法人で、SVAと協力・提携して活動している。同財団のスタッフの数は、日本人4人、タイ人48人で、地球上の貧困・平和・人権・環境等の諸問題を、世界の構造的矛盾によって生じた人類共通の課題と認識し、ありとあらゆる人々が本来的に所有する可能性を実現させ、すべての民族と人間の尊厳性が尊重され、また、国家や民族、宗教、言語、文化の違いを超えて共生し、「共に生き、共に学ぶ」ような地球市民社会の構築を目指し、開発途上国における開発協力事業を推進することを目的に活動している。

同財団は、タイにおいては、同国最大のクロントイ・スラムを拠点に、バンコクのスラム地域や東北タイ（スリン県、ルーイ県）の農村、北タイ（パヤオ県）の山岳民族を対象に、保育園や学生寮の運営、奨学金活動、図書館活動、職業訓練を実施している。

同財団の図書館活動の原点は、1980年代に始まったインドシナ難民救済支援である。難民キャンプでの活動と並行し、タイ国内、バンコクのスラムや農村で図書館事業をはじめとする教育・文化支援活動を始めた。

同財団は、「すべての子どもに本を！」をモットーに、次の3つの事業を柱に活動している。

①コミュニティ図書館の運営

クロントイ・スラム図書館を中心に、チュアパーンスラムと地方2県（東北タイ・ルーイ県、スリン県）にて、図書館を運営している。2003年度の実績では、全館合わせて、蔵書2万690冊、年間利用者数約10万人、会員数2,200人である。各図書館では、子どもを対象とした遊び、ゲームをはじめ、伝統文化教室（タイ舞踊・楽器）や語学教室、年間を通して文化行事を開催している。

②移動図書館活動

おはなしキャラバン活動：バンコクのスラムの保育園やスラム地区で年間250回以上の公演を実施し、サービス利用者は5万5,000人以上に上る。また、教育機関や地域組織の要請を受けることも多く、連携して、読書推進キャンペーン等のイベント

で活動を行っている。

絵本の貸し出し：おはなしキャラバン活動や教員研修に関わった保育園に、絵本の貸し出しを行っている。絵本 50 冊と絵本ぶくろが 1 セットで、バンコク、地方を合わせて現在 130 セットを貸し出している。3 か月毎にスタッフが交換に回り、保育士とお話し活動の状況を話し合っている。

③教員研修（おはなしワークショップ）

保育士や小学校の教員を対象とした、おはなしのワークショップをバンコク、他県で開催している。昨年は 9 回、510 名が参加した。おはなしの読み聞かせのテクニックや、教材づくり、幼児教育の基礎講座を通して、おはなしの大切さを教育者に伝えることで、より多くの子どもが絵本と出会えることを目的としている。今後は、研修対象地区を拡張していく予定である。

また、財団によれば、本事業の実施により、スラム地区の子どもたちの識字率が向上するなど、スラムにおける教育の上で大きな成果があったとのことである。

<質疑応答>

(Q)本日スラム図書館を拝見して日本の草の根・人間の安全保障無償資金協力が NGO による援助活動の上で役立っていることが良く実感できた。バンコクのスラムに住む住民からは、基礎教育や職業訓練のほかに、公衆衛生の向上に対する要望はないのか。

(A)スラムでは公衆衛生が重要であることは理解しているが、人々は日々の生活で精一杯であり、教育や職業訓練に対するニーズの方が公衆衛生よりも高いのが実情である。

(Q)このスラムは公安局の土地であるとのことだが、立ち退き等の問題はないのか。

(A)今のところ立ち退きの問題は起きていないが、バンコクにとり、草の根経済は大切であるので、たとえさらにバンコクの景気がよくなったとしても、このスラムの住民を立ち退かせて、大きなビルを建ててもらいたくない。

(Q)スラムではどのようにして行政側と対応しているのか。

(A)10 人から 15 人から成る住民委員会があり、委員は 2 年ごとに選挙で選ばれている。この住民委員会は自治組織であるが、同委員会がスラムを代表して行政側と対応している。

(Q)スラムの住民は早く出ていってもっと豊かな暮らしがしたいとの欲求が強いのか。

(A)スラムの住民の多くは、毎日の食事と読み書きの教育に一番の関心があり、今住んでいるスラムに愛着もあるので、すぐにでもスラムから出ていきたいとの欲求はそれほど強くはない。

(Q)スラムの数は増えているのか。

(A)バンコクではスラムの数は減りつつあるが、地方都市では逆に増えつつある。それ

でも、バンコクにはスラムは 1,500 か所もある。

(Q)スラム地区に高層アパートを建てて住んでもらう考えはどうか。

(A)スラムの人々の多くは、そのまま住み続けたいと思うだろうから、高層アパートは好まないのではないか。

(Q)スラムの子どもにとっての問題は何か。

(A)スラムでは両親とも働いているので、子ども、特に 3 歳から 6 歳までの幼児が十分両親と接することができない点である。

(Q)わが国政府の草の根・人間の無償資金を得て事業を行っているとのことであるが、政府に対し要望はないか。

(A)3 点を要望する。1 点目は、昨年にならできた「NGO 支援無償資金協力制度」に関するものである。「NGO 支援無償資金協力制度」は、開発途上国・地域で活動している日本の NGO が実施する草の根レベルに直接役立つ経済・社会開発協力事業に対して資金協力を行うものである。この制度が出来た結果、日本の NGO は、従来申請できた草の根・人間の安全保障無償には申請ができなくなった。

2 点目は、「NGO 支援無償資金協力」の審査期間の長さの問題である。申請自体は在外でも東京でも出来るが、審査自体は東京の外務省本省で行うため、申請してから審査を経て資金が供与されるまで、数か月もかかっている。草の根無償の場合には在外公館に申請でき、そこで審査がなされるため、申請してから約 3 か月で審査が終了し、在外公館より資金をいただけた。NGO 支援無償の場合には、本年 3 月に行った申請がまだ東京の本省で審査中である。なかなか資金が供与されないために、事業の実施に支障を来している。

3 点目は、「NGO 支援無償資金協力制度」では、支援の対象から人件費や管理運営費が除外されているため、これらについて申請ができないことである。NGO の援助活動経費の中で人件費や管理運営費の占める割合は小さくない。以上の 3 点につき、改善がなされるよう是非お願いしたい。

(Q)スラムの問題は重要な政治問題であると思うが、スラム出身のプラティープさんがタイの上院議員になって以降、スラムの問題解決に向け進展はあったか。

(A)スラムの問題は複雑で解決には時間がかかる。問題を解決するためには相当の予算が必要であり、政治にとってそれをいかに確保するかが最大の問題である。低所得者向けに低利の融資を始めるなど、スラムの改善のために政治家としていろいろな活動している。各地域にあるスラムをネットワーク化して、スラムの抱える問題を共に一緒に考え、政府に政策を提言している。

(Q)来年で上院議員の任期を終えるとのことだが、プラティープ議員の後継者は決まっているか。

(A)現時点ではまだ後継者は決まっていないが、引き続き政治がスラムの問題に取り組むようにしたい。

10. 新クルンテープ橋建設事業（有償資金協力）

（1）事業の背景

1990年代初頭の急速な経済成長や車両台数の増加を背景に、バンコクの道路混雑は深刻な状態となっていた。90年代初頭、チャオプラヤ川には、クルンテープ橋のほか、タクシン橋、メモリアル橋、ポックラオ橋、ピンクラオ橋、クルントン橋、ラマ7世橋ほか全部で12の橋が架かっていたが、いずれも混雑は深刻であった。中でも中環状道路の一部として、円滑な物流を確保



（写真）新クルンテープ橋を走行

保する上で重要な役割を持つクルンテープ橋の交通量は年々増加の一途を辿り、91年には一日当たり9万9,700台に達し、さらに経済成長や人口の増加に伴い、2001年には91年の1.5倍、2010年には1.8倍へと増大すると予想され、渋滞のさらなる悪化が懸念されていた。

同橋周辺の渋滞は、中環状道路が全線6～8車線であるのに対して、クルンテープ橋は4車線しかないこと、跳開橋であるため、要請に応じて週に2～3回は開橋せざるを得ないことが主な原因であった。また、クルンテープ橋は、建設後30年以上を経て老朽化が進み、88年からは重量車両の通行を制限していることも中環状道路としての役割に制約を与えていた。

（2）事業の目的

本事業は、クルンテープ橋の交通可能容量を拡大するため、旧橋の上流側に隣接して6車線の新クルンテープ橋を建設するとともに（新橋のセンタースパン：225メートル、サイドスパン：各125メートルのコンクリート固定橋）、旧橋のリハビリを実施して、軽車両専用橋として有効利用を図るものである。

（3）事業の概要

有償資金協力により、新橋の建設及び旧橋のリハビリテーションを行う。

< 供与額・供与条件等 >

| | |
|------------------|--|
| 工期 | 1993年9月～2002年2月 |
| 事業費（全体） | 150億91百万円 （日本側：75億46百万円、タイ側：75億45百万円） |
| 円借款承諾額 実行額 | 75億46百万円 26億60百万円 |
| 交換公文締結 借款契約締結 | 1992年12月 1993年1月 |
| 借款契約条件 | 金利3% 返済25年 （うち据置期間7年） 一般アンタイト |
| 貸付完了 | 2000年10月 |
| 実施機関 | 運輸省地方道路局 |

（4）現況等

本議員団は、橋を走行するとともに、車中、JBIC バンコク事務所から説明を聴取した。

本事業は、2000年2月に完成したが、JBICによれば、案件の事後評価の際に、新橋、旧橋の利用者や橋周辺の住民を対象にしたモビリティ・アクセス調査によると、事業前後の変化について86%が「交通渋滞が改善された」、91%が「所要走行時間が短縮された」と回答しており、高い効果が確認されたとのことであった。