

IV. 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：51.4 万 km²

人口：6,550 万人 (2010 年 9 月)

首都：バンコク

民族：大多数のタイ族のほか、華僑、マレー族、山岳少数民族等

言語：タイ語

宗教：仏教、イスラム教

政体：立憲君主制

議会：二院制 (下院 500 名、上院 150 名)

名目 GDP：3,189 億ドル (2010 年)

一人当たり GDP：4,992 ドル (2010 年)

通貨：バーツ (1 ドル=約 31.73 バーツ [2010 年平均])

在留邦人数：46,232 名 (2010 年 10 月)

1. 内政

タイにおいては、2006 年 2 月以降、親タクシン首相 (当時) 派と反タクシン派双方の大規模な集会が開催されて社会的対立が激化し、同年 4 月の選挙は、野党がボイコットする等の異例の事態となった。その後、司法当局により選挙は違憲無効と判断され、選挙のやり直しが検討される中、2006 年 9 月、ソンティ陸軍司令官 (当時) を中心とする軍部による政変が発生し、タクシン政権は崩壊した。

2007 年 12 月、スラユット政権下で下院議員選挙が行われ、タイ愛国党の流れを汲む国民の力党は、下院 480 議席中、233 議席を獲得し、第一党となった。2008 年 1 月、サマック国民の力党党首が下院で首相に選出され、翌 2 月に同首相の下、新政権が発足した。しかし、サマック首相退陣を求める反政府デモ (黄色シャツ) が拡大し、首相府がデモ隊によって長期にわたり占拠される中、同首相に対して憲法違反判決が出され、同じく国民の力党のソムチャイ副首相が 2008 年 9 月首相に就任した。その後も国民の力党政権に対するデモ集会が継続され、同年 11 月末にデモ隊がバンコクの国際空港を占拠し、同年 12 月の ASEAN 関連首脳会議が延期されるに至り、社会・経済的に多大な影響を与えた。同じく 12 月、国民の力党幹部の選挙違反に対して憲法裁判所が憲法違反を認め、国民の力党の解党・幹部の政治活動禁止の判断を下したため、ソムチャイ首相は失職し、アピシット民主党党首が首相に選出された。

その後は、タクシン元首相支持派 (赤シャツ) によるデモ集会が頻発し、2009 年 4 月に

パタヤで開催されていたASEAN関連首脳会議の会場にデモ隊が乱入した。2010年2月に最高裁判所が、タクシン元首相の国内資産を没収する判決を出し、反独裁民主戦線（UDD）が民主党政権への不満を高める中、同年3月中旬より国会の即時解散を求めてバンコク市内において大規模な反政府抗議集会を実施した。同年4月10日、デモ隊と治安部隊との間で衝突が発生し、邦人1名を含む25名が死亡した。その後もデモ隊はバンコク中心部でのデモ集会を続行したが、同年5月19日に治安部隊がデモ隊への行動を開始し、赤シャツ幹部はデモ集会の終結を宣言した。3月からのデモ隊と治安部隊との一連の衝突により日本人を含む約90名の死者が発生した。

2011年5月、アピシット首相は同年12月の任期満了を待たずに下院を解散、同年7月3日に総選挙が行われた。選挙の結果、タクシン元首相支持派のタイ貢献党が500議席中265議席を獲得し議会内第1党となった。アピシット首相は敗北宣言を行い、民主党は野に下った。同年8月10日、国会においてインラック・シナワット女史が首班指名を受け、インラック政権が成立した。

インラック政権は、7月からの降雨によりもたらされた北部及び中央部を中心に発生した大規模洪水被害により、政権発足直後から非常事態に直面することとなった。

2. 外交

タイは伝統的に柔軟な全方位外交を維持しつつ、ASEAN諸国との連携と日本、米国、中国といった主要国との協調を外交の基本方針としている。

3. 経済

タイ政府は、日本を始めとする海外からの直接投資を梃子としつつ、工業化による輸出促進政策を推進した。このような政策は奏功し、タイは1980年代後半から急速な経済発展を遂げた。その一方で、資本財、中間財等の輸入増大により、経常収支は恒常的に赤字であった。

タイではパーツが米ドルにほぼ固定され、海外で調達された資金が不動産に流れ込むこと等によってタイ経済がバブル的な様相を呈する中、国際的投機筋の動きもあり、パーツ切り下げの圧力が高まった結果、1997年7月、タイ政府は変動相場制を導入し、パーツは大きく売り込まれた。このような動きは他のアジア諸国に波及し、いわゆるアジア経済危機が発生した。タイ政府は、IMF及び日本を始めとする国際社会の支援を受け、不良債権処理など構造改革を含む経済再建に努力し、タイ政府の財政政策を含む景気対策、好調な輸出などにより低迷を続けていた経済は、その後回復に転じた。

2001年2月に発足したタクシン政権は、従来の輸出主導に加えて国内需要も経済の牽引力とすることを訴え、農村や中小企業の振興策を打ち出した（「デュアル・トラック・ポリシー」）。これらの内需拡大政策の効果と見られる個人消費の活性化等もあり、経済は2007年頃まで比較的高い成長を続けた。なお、タクシン政権は、2006年9月にクーデターにより崩壊した。

2008年、内政の混乱に加え、リーマン・ショックに端を発した世界経済危機の外需減退

を受けて輸出が減速を始め、景気は低迷した。2008年、2009年の成長率はそれぞれ2.5%、マイナス2.3%と近年にない低いものとなった。これに対しタイ政府は、大規模な財政支出による景気刺激策をとりつつ、経済の下支えを図った。その後、海外の輸出市場の景気回復に伴いタイ経済も回復し、2010年には7.8%の成長率を記録した。2011年は当初3.5%～4.5%の成長率を見込んでいたが、大規模洪水被害の発生により、これを1.5%に下方修正している。

4. 日本・タイ関係

日本・タイ両国は伝統的に友好関係を維持しており、皇室・王室間の交流も親密である。近年、両国は二国間関係にとどまらず、東南アジア地域及び国際社会の諸問題についても緊密な対話と協力を実施している。1998年以降外交・防衛当局者協議を開催してきている。

2011年3月に発生した東日本大震災においては、タイから支援物資、義援金の供与、医師の派遣等国を挙げて大規模な支援が行われた。

2011年7月から発生したタイの大規模洪水被害に際しては、我が国から、排水ポンプ車隊を含む様々な調査団、専門家チームの派遣、レーダー観測機による被災地情報の収集、緊急物資、緊急無償資金の供与、ASEAN+3緊急米備蓄制度の下での支援等が実施された。また、市民、企業、NGO等により義援金の供与等の支援が実施された。工業団地が冠水し、日系企業も多く被害を受けたことから、我が国政府は、資金面での支援や、タイ人労働者の日本での就業を一時的に一定の条件の下で認めるなど、タイの経済復旧・復興とサプライチェーンの維持・早期回復にも資する日系企業支援を実施した。また、2010年11月、12月に行われた首脳会談、外相会談においても、我が国として、新たなチャオプラヤ川流域洪水対策マスタープランの策定を行うことなど、タイの復旧・復興、今後の治水対策を全面的に支援する旨タイ側に表明した。

1980年代後半以降、日本企業は円高を背景に積極的にタイに進出し、タイの経済成長に貢献してきた。現在、在バンコク日本人商工会議所への加盟企業は約1,300社を数える。1997年7月に顕在化した通貨経済危機に関し、日本は大規模な資金的・人的協力を実施した。2007年、日タイ経済連携協定の発効により、両国の経済関係の更なる緊密化が期待されている。またタイはメコン地域開発を進める上での日本の重要なパートナーである。

(出所) 外務省資料より作成

第2 我が国のODA実績

1. 援助実績

タイに対する我が国のODAは、1954年に技術協力としてタイから研修員を受け入れたことに始まる。1968年に円借款、1970年に無償資金協力が開始された。タイにとって我が国は最大のODA供与国（累積）であり、我が国ODAはタイの経済発展と我が国との二国間関係の発展に貢献してきた。

なお、タイは1993年度をもって一般プロジェクト無償資金協力から卒業した。

援助実績

(単位：億円)

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2006	-	1.61	57.54
2007	624.42	1.79	54.72
2008	630.18	2.57	53.83
2009	44.62	8.32	46.08
2010	239.46	11.55	27.98
累計総額	21,986.21	1,615.69	2,127.21

(注) 1. 「金額」は、円借款及び無償資金協力は交換公文ベース、技術協力はJICA経費実績及び各府省庁・各都道府県等の技術協力経費実績ベースによる。

2. 円借款の累計は債務繰延・債務免除を除く。

2. 対タイODAの意義

ASEANとの関係を重視する我が国の外交において、同地域で大きな存在感を有しているタイとの関係強化は、引き続き重要である。また、日タイ両国は、外交面のみならず経済面・文化面などで緊密な交流関係を保っており、長年にわたって相互間で培ってきた人的・技術的集積は、貴重な外交的財産といえる。これらを踏まえ、我が国とタイの関係を深化させ、タイにおける我が国のプレゼンスを維持、拡大していくために、今後ともODAを活用していくべきである。

さらに、タイが経済発展を遂げる中、開発のパートナーとしてのタイの役割も重要性を増している。2009年11月に第1回日本・メコン地域諸国首脳会議を主催する等、我が国が重点的に取り組んでいるメコン地域開発やアジア・アフリカ協力においては、タイはパートナーとしての役割を積極的に果たしている。さらに、開発レベルの異なる我が国とタイが南南協力の実施等を通じて協力することにより、他の開発途上国への支援において、より多面的かつ効果的な支援が可能となっている。

3. 対タイODAにおける重点分野

我が国は、タイの政策、経済・社会情勢の変化、現地タスクフォースとタイ政府との間で随時実施している政策協議を踏まえ、2006年5月に対タイ経済協力計画を改定した。最

新の事業展開計画においては以下を重点分野としている。

(イ) 持続的成長のための競争力強化

(a) 産業振興のための基盤整備（人材育成・制度整備）

一定の発展段階に達しているタイが今後も成長を続けるために重要なことは、民間主導の持続的成長であると考えられることから、産業生産性向上、通商活動円滑化及び地域経済活性化に対して協力をを行う。

(ロ) 社会の成熟化に伴う問題への対応

(a) 環境管理体制支援

中進国化に向けて、より積極的な環境管理の取組が必要となっていることから、都市環境改善、環境・防災に対して協力をを行う。

(b) 社会的弱者支援（人身取引対策等）

力強い経済成長を遂げる一方、人身取引対策や障害者支援等、人間の安全保障の観点から解決していくべき事項が存在していることから、社会的弱者支援に対して協力をを行う。

(c) 高齢化対策

到来しつつある高齢化社会への行政の対応能力の強化が重要であるとの認識が高まっていることから、高齢化対策に対して協力をを行う。

(ハ) 第三国に対する共同支援

(a) 南南協力（主として対メコン地域・対アフリカ）

タイはアジア域内協力の拡大・深化のための様々なイニシアティブなど他の途上国への支援を積極的に展開している。我が国が重点的に取り組んでいるメコン地域開発やアジア・アフリカ協力において、タイはパートナーとしての役割を担い得る存在であることから、日・タイ・パートナーシップ・プログラム（J T P P : Japan-Thailand Partnership Programme in Technical Cooperation）の枠組みも活用しつつ、南南協力を促進する。

(ニ) その他の重点分野

(a) J T E P A（日タイ経済連携協定）推進

同協定に基づく食品の安全に関する特別小委員会の協議結果を踏まえた案件や、科学技術・エネルギー・環境及び中小企業分野のほか、協定上実施することとされている協力の各分野に関する案件を実施する。

(b) 地方行政サービス向上

効果的な公共サービスを住民に提供するための自治体間連携に係る制度整備、実施能力向上を支援する。

（出所）外務省資料より作成

第3 調査の概要

1. バンコク地下鉄（ブルーライン）（有償）

（1）事業の内容

1995年、タイ政府はバンコク都市鉄道整備計画を策定し、5路線（ブルーライン、オレンジライン、パープルライン、グリーンライン、レッドライン）の建設を計画した。

このうちブルーラインはバンスー駅とフアランポーン駅間約20kmを結ぶ地下鉄であり、1996年に着工、2004年に完成し運行を開始した。日本政府は着工当初における第1期円借款供与以降、累計で5期、2,224.26億円を供与した。供与の対象はトンネル建設、車両基地、軌道等の土木工事部分であり、多くの日系企業が施工業者として参画した。また、日本側の提案により、全駅におけるエスカレーター及びエレベーター設置、プラットホームへのドアシールド設置など、障害者や高齢者に配慮した形での整備が行われた。

なお、タイ側は自力での路線延伸を計画している。



（写真）バンコク地下鉄シーロム駅の視察

①E/N締結：1996年9月（第1期）

②承諾額：2,224億2,600万円

③供与条件

- ・金利：2.7%（第1、2期）、0.75%（第3～5期）
- ・償還期間：25年・うち据置7年（第1、2期）、40年・うち据置10年（第3～5期）
- ・調達条件：一般アンタイト（コンサルティングサービス部分は部分アンタイト）

（2）概況等

シーロム駅構内において、プラットホームのドアシールド、案内モニター等の設備を視察するとともに、同駅からフアランポーン駅まで地下鉄に乗車した。

<説明概要>

現在は3両編成での運行であるが、6両編成まで対応できる設備となっている。プラットホーム頭上にある案内モニターには次の列車の到着時刻や広告等が表示される。近年、地下鉄の混雑は激化している。

2. タイ国鉄（有償）

（1）事業の内容

タイ国鉄（S R T : State Railway of Thailand）に対しては長期にわたり我が国の円借款が供与されている。

- ・国鉄整備 28.36 億円（1967 年度）
- ・鉄道車両調達 83.00 億円（1981 年度）
- ・タイ国鉄信号改良・近代化 128 億円（1983 年度）
- ・タイ国鉄整備（指令電話改善・客車購入） 64.01 億円（1984 年度）
- ・国鉄長距離輸送力増強事業（タイ国有鉄道整備計画（客車購入（II））） 39.3 億円（1987 年度）
- ・タイ国有鉄道整備事業計画 107.11 億円（1991 年度）
- ・国鉄軌道改良事業 103.31 億円（1992 年度）
- ・国鉄輸送力増強事業（第 2 期） 136.31 億円（1993 年度）
- ・国鉄軌道改良事業（第 2 期） 76.51 億円（1994 年度）
- ・国鉄軌道改良事業（第 3 期） 79.73 億円（1996 年度）
- ・国鉄軌道改良事業（1）（2）（3） 29.79 億円（1998 年度）
- ・バンコク大量輸送網整備計画（パープルライン）（I） 624.42 億円（2007 年度）
- ・バンコク大量輸送網整備計画（レッドライン）（I） 630.18 億円（2008 年度） 等

（2）概況等

フアランポーン駅内会議室において、プラチャック・タイ国鉄副総裁から国鉄の概要及びタイ国鉄に対する日本の支援の概要等の説明を聴取するとともに、同駅からバンスー駅まで普通列車に乗車した。



（写真）タイ国鉄に試乗

<説明概要>

（プラチャック副総裁）

これまで日本とタイ国鉄は緊密な関係を築いており、また日本企業とも様々な資材の調達等を通じて関係が深い。日本との協力関係において特に重要であることは、タイ国鉄職員が J I C A を通じて日本の運行制度や技術的内容に関する研修を受けていることである。両国間の協力関係は 30 年以上続いており、日本で得た様々な知見を用いて毎日の効率的な運営に努めている。最近もタイ国鉄幹部が約 1 か月間、日本で研修を受講した。日本政府の協力に感謝し、日タイ関係の更なる進展を望む。

(タイ国鉄職員)

タイ国鉄の総延長は約 4,400km、単線が 94%を占め、複線は 4%、複々線が 2%である。

職員数は 2011 年 9 月時点で 11,452 名であり、構成比は機械工学部門が 38%、運行部門が 34%、総務・会計部門が 14%である。

収入の 75%が旅客、25%が貨物である。乗客数は年間約 4,570 万人で増加傾向にある。

(在タイ大使館)

タイ国鉄は自前で車両の調達ができないため、JR の中古車両のほか、韓国製ディーゼルカーなど各国の車両を使用している。

タイの鉄道は 1900 年代初頭にドイツの協力により建設されたが、現在、長距離輸送はほとんどバスが担っており、

鉄道は根付いていない。また、沿線の不法占拠が多く、線路の改善の必要性は高い。一方でバンコクの都市交通整備計画が進んでおり、高架橋を用いた通勤タートレインの建設が始まっている。



(写真) タイ国鉄の視察

3. バンケン浄水場 (有償、無償、技術協力)

(1) 事業の内容

バンケン浄水場はタイ首都圏水道公社 (MWA : Metropolitan Waterworks Authority) により運営されているアジア最大級の浄水場であり、バンコク首都圏住民約 800 万人に対し給水を行っている。

日本はこれまでタイ首都圏水道公社に対し、様々な形で支援を行ってきた。1979 年以降、浄水場拡張など 12 の円借款事業を実施するとともに、1986 年には水道技術訓練センターを無償資金協力により建設した。また、同センターを活用した水道技術者育成を技術協力により実施したほか、周辺国の技術者育成を行う第三国研修を実施した。

2011 年 10 月、11 月の洪水被害に際しては、緊急援助隊専門家チームの派遣及び緊急支援機材の供与を行っている。

①円借款

- ・浄水場拡張など 12 事業 (1979 年～)
- ・承諾金額総額 : 約 1,053 億円

②無償資金協力

- ・水道技術訓練センター建設 (1996 年)

③技術協力

- ・水道技術訓練センターを活用した水道技術者育成 長期・短期専門家派遣 133 名、研修員受入 54 名（1985 年～1991 年、1994 年～1999 年）
- ・第三国研修（1992 年～2001 年、2008 年～2010 年）

（２）概況等

バンケン浄水場会議室において、チャルーン・タイ首都圏水道公社総裁から同公社及びバンケン浄水場の概要についての説明を聴取し、質疑応答を行った後、浄水場設備を視察した。

<説明概要>

（チャルーン総裁）

JICAから円借款等による協力を受けたことにより、広い領域に給水サービスを行うことができるようになった。また、水害のたびにJICAから支援を受けているが、2011年の洪水被害に際しても機材供与のほか、水質の専門家の派遣を受けた。その際、同専門家がインラック首相等に対し、洪水被害による水質への影響については問題ないと説明したことにより、住民が安心した。このため公社としても水害を乗り越えることができた。



（写真）バンケン浄水場の視察

（公社職員）

今後、浄水場に通ずる運河に沿って、現在より高い高さ 3.5m の堤防を築く予定である。工期は 2 年間であるが、本年（2012 年）の雨期までの応急対策として、コンクリートでなく土を盛ることになっている。

<質疑応答>

（Q）水道事業は生活及び衛生環境向上のため重要であるが、バンコクの水道普及率ほどの程度か。

（A）約 98% である。バンコク首都圏の約 800 万人に供給している。2013 年までに 100% とする計画である。

（Q）水道料金の徴収方法及び徴収率は。

（A）各家庭の使用料を測定し請求書を発行している。支払いは近所の支払場所において行う。直ちに支払いが困難な場合には分割払いも認めている。徴収率はほぼ 100% である。

（Q）漏水率及び鉛管のビニール管への切り替え状況は。

(A) 漏水率は10年前に43%だったが改善し、現在は25%である。管理領域を小さく分割してステーションを置き、早急な工事を行っている。鉛管の交換は進めており、一部の大きな管には鉄を使用しているが、小さな管にはPVC（ポリ塩化ビニール）を使用している。日本の東京都から協力を得て漏水の分析を行い、漏水対策を進めた。



(写真) 洪水対策の土塁

(Q) 公社はバンコク市営か国営か。公営による水道事業運営は非効率であるとの観点から、日本では民営化すべきとの意見があるが、タイではどうか。

(A) 公社は公営で、政府と民間半々である。将来も現在と同様の形が望ましいと考える。

(Q) バンコク首都圏の拡大による下水道の普及の見通しは。

(A) 長期計画があり、水道利用の増加により拡大することとしている。新たな浄水場を建設する必要があるかもしれない。

4. ホンダ工場（洪水被害状況）（緊急無償）

（1）支援の内容

2011年秋に発生したタイの洪水により、アユタヤのロジャナ工業団地を始めとしてタイ各地に立地する日本企業は大きな浸水被害を受けた。ホンダオートモービルタイランド社もその一つである。

我が国はタイの洪水被害に対し、2011年10月以降、人的支援、緊急援助及び日系企業支援を実施した。

人的支援としては、まず、ASEANが派遣するアセスメントチームにJICA専門家1名を派遣したほか、JICA調査団を2回にわたり派遣した。また、国際緊急援助隊専門家チームを派遣し、この中で排水ポンプ車10台をタイに送っている。

緊急援助としては、テント、浄水器等3,000万円相当の緊急物資の供与に続き、救援ボート用船外機、ライフジャケット、仮設トイレ等2,500万円相当の緊急援助物資の追加供与を行った。また、10億円を上限とする緊急無償資金協力の実施を決定した。

このほか、国内外における相談窓口の設置、資金調達の円滑化、タイ人従業員の日本受入れといった日系企業支援策が経済産業省の対応により行われている。

①人的支援

- ・ASEANアセスメントチームへの専門家派遣

2011年10月14日 ASEAN派遣アセスメントチームにJICA専門家派遣
(1名)

- ・ JICA調査団の派遣
 - 10月18日 洪水の被害状況の調査(2名)
 - 10月28日 氾濫水排水支援の調査(3名)
- ・ 国際緊急援助隊専門家チームの派遣
 - 10月25日 地下鉄施設(2名)、上水道施設(2名)
 - 10月26日 空港施設(2名)
 - 11月2日 排水ポンプ車チーム派遣を決定
 - 11月18日 排水ポンプ車10台、タイ到着

②緊急援助

- ・ 緊急援助物資の供与
 - 10月10日 テント、浄水器等3,000万円相当の緊急物資の供与決定
 - 10月18日 救援ボート用船外機、ライフジャケット、仮設トイレ等2,500万円相当の緊急援助物資の追加供与決定
- ・ 緊急無償資金協力
 - 10月25日 藤村官房長官、無償協力の実施を発表
 - 11月1日 玄葉外務大臣、10億円を上限とする緊急無償資金協力の実施決定発表

③日系企業支援(経済産業省において対応)

- ・ 国内外における相談窓口の設置、現地ミッションの派遣、JETROによるタイ及び周辺国進出日系企業への影響に係る情報収集
- ・ 資金調達の円滑化(短期運転資金の調達、資金借入に当たっての保証・保険、設備資金・長期運転資金の調達、輸出・海外投資・融資に関するリスク軽減)、生産体制の再構築、法務・労務・税務対策等の支援
- ・ タイ人従業員の日本受入れ
- ・ 企業再建・復興高度化のための人材育成支援、災害リスクへの対応

(2)概況等

ホンダオートモビルタイランド社において、伊東アジアホンダモーター社ディレクター及び芝池ホンダオートモビルタイランド社副社長ほかから洪水被害の状況等について説明を聴取した後、工場内の洪水被害状況及び被害を受けた自動車のスクラップ作業を視察した。



(写真) 製造ラインの復旧状況の視察

<説明概要>

ロジアナ工業団地はバンコクから約80km北に位置し、入居企業250社のうち約3分の2が日系企業である。ホンダオートモビルタイランド社は1992年にバンコクで設立され、1996年にロジアナ工業団地に移転した。敷地面積は約85万㎡、生産能力は年間24万台であり、約5,800人の従業員が6車種を製造している。

2011年10月の洪水時は、完成車を工場外に避難させ、防水対策を急ピッチで実施したが、8日に堤防が決壊して工場への浸水が始まり、避難させられなかった完成車1,055台が冠水した。水位は最大で2mを超えた。11月11日に工業団地の排水が始まり、11月末に見込みより早く排水が完了、その後清掃を始め、現在復旧作業に当たっている。洪水被害は約50日間に及んだ。

相当数の機器を更新する必要があると、冠水した1,055台はスクラップ処分とすることを決めた。洪水により従業員の85%が自宅に被害を受けたが、現在は100%出勤できる状態に回復している。



(写真) 冠水した自動車のスクラップ作業

<質疑応答>

(Q) タイの法律では休業中の従業員の給与補償は75%であるところ、同社では100%の対応とのことで敬意を表する。子会社や関連会社、協力企業からの部品供給の復旧状況は。

(A) 2月末頃に復旧し部品供給が再開できる見込みである。なお、企業間に影響があることから、この工業団地のみではなく全ての工業団地において洪水対策が必要である。

(Q) 工業部品における世界の相互依存関係が強まっているということか。

(A) タイにおける集中が明確になった。今後はリスク分散に努める。まずは復旧宣言により従業員に安心して勤務してもらう。

(Q) 工場再開の目途は。

(A) 目標は4月頭である。設備交換の段取りを行っており、目標は厳しいが、ぎりぎり見通しが出てきたところである。

(Q) ラインの復旧は日本の業者が行うのか。

(A) その通り。車体工場は何とか復旧できそうであるが、エンジン工場は設備に大きな被害があり、かなり厳しい。

(Q) タイ政府からの補償は全くないのか。

(A) ない。従業員については、法定通り従業員に給与を支払っている場合に1人当たり2,000バーツの補助がある。

(Q) 従業員の男女比、深夜勤務の有無、期間社員の有無は。

(A) 間接部門には女性も多いが、現場は男性が圧倒的に多い。深夜勤務はある。従業員 5,800 人のうち 2,200 人～2,300 人が期間社員である。休業補償は全員に支給した。

5. ニコン工場（洪水被害状況）（緊急無償）

（1）支援の内容

ニコンタイランド社は、ホンダオートモービルタイランド社と同様にアユタヤのロジャナ工業団地に立地し、洪水被害を受けた日系企業の一つである（洪水被害に対する日本の支援については前記参照）。

（2）概況等

ニコンタイランド社において村石社長ほかから洪水被害の状況等について説明を聴取した後、工場内の洪水被害状況及び製造ラインにおける作業を視察した。

<説明概要>

ニコンの海外の主要拠点として中国、タイの 2 工場があり、デジタル一眼レフカメラ生産量の 95%、交換レンズの 65%をタイ工場で製造している。工場の設立登記は 1990 年、工場の完成が 1991 年であり、工場敷地は約 14 万㎡、工場建屋の延べ床面積は約 6 万 6,000㎡である。2009 年度のカメラ生産量は年間 430 万台であった。

ニコンタイランドはニコンの主要工場であり、洪水被害に伴う生産停止により、グループの連結の業績に大きな影響を与えてしまった。洪水被災前は 1 万人規模の従業員がいたが、被災後は派遣社員 1,700 人を派遣会社に戻し、正規社員の雇用を維持した。現在の従業員 7,600 人は全て正規社員であり、60%が女性である。また、協力工場に機械を移してラインを作り、代替生産している部分で 1,500 人が従事している。うち 330 人～340 人が特別ビザの発給を受け、日本の仙台及び栃木工場で働いている。

2011 年 10 月 9 日に工場への浸水が始まり、水位は最高で 2.7～2.8m に達した。同時に従業員や雇用したダイバーにより、金型や設備を水中から引上げるなどの作業に当たった。工業団地の排水には国土交通省のポンプ車が当たったが、音も少なく大変役立ち、日本の技術力の高さを示すことができ 11 月 26 日に排水が完了した。

最近 4、5 年は雨量が増加しており、工場は稼働していたが、雨期の後半になると通勤バスの運行に支障が生じて従業員の通勤率が落ちるといった状況だった。



(写真) 工場の壁に残る冠水の跡

<質疑応答>

(Q) リスクヘッジのための拠点分散を考えるとすれば、タイ国内か、国外か。

(A) 実績ではタイ国内である。タイ国内の海拔が高く、洪水被害のない所を検討している。

(Q) どの程度の割合を協力工場に外注しているか。

(A) 被災前は月産 40 万台近くであったが、2011 年 11 月には 1 万台、12 月には 5 万台をほぼ外注により生産した。1%、2%の数字だが、従業員に仕事を再開させることで今後の生産のトレーニングになった。

(Q) フル操業はいつ頃になるか。

(A) 被災前の生産量に戻すのは 3 月を予定している。

(Q) 協力工場は他社か。以前から協力関係にあるのか。

(A) 以前から取引がある他社である。再手配した設備を持ち込んで生産を行っている。

(Q) 近隣の人材を雇用しているのか。

(A) 極力雇用を守るため、当社の従業員が通勤できる範囲内を心がけている。

(Q) 従業員の被災状況及び従業員に対する補償の内容は。

(A) 従業員 7,600 人中、現在も 280 人と連絡がついていない。自宅を流された従業員に対し、10,000 バーツを上限に見舞金を渡している。このほか、コメや薬、飲料水等の物資を配付している。



(写真) 工場の視察

第4 意見交換の概要

1. ウィラポン洪水対策委員長・元副首相

(ウィラポン委員長) 2011年のタイの大規模洪水被害は、我々にとって確かに危機であったが、同時に日本を始め諸外国との関係の重要性を再認識する契機となった。私は復興対策委員長に任命され、最初に在タイ日本大使と面会し、タイにとって非常に重要なパートナーである日本に対して防災対策等に関する支援を申し入れた。その後、日本訪問が実現し、政府及び民間の多数の要人と面談することができた。日本がタイを重要なパートナーとみなしていることに感謝している。日本からの提案は常に有益と考えており、意見や提案を願う。

(派遣団) 政府の先頭に立って対策に尽力されている委員長に敬意を表す。洪水で多くの死者や3兆5,000億円近い被害が生じ、日系企業も約450社が被災した。東日本大震災に対する支援に御礼申し上げるとともに、二度とこのような洪水が発生しないよう、新マスタープランの作成等の技術的支援を通じて日本も復興、治水、防災に積極的に参画したい。



(写真) ウィラポン洪水対策委員長・元副首相との意見交換

また、地球規模での気象変動に

より多くの被害が生まれる中、日本・タイ両国においては気象レーダーによる気象変動の予測が重要であり、技術の連携を強化し、大きなプロジェクトを進めることが必要である。

(委員長) 被災企業に御見舞い申し上げます。現在、被災企業に対する支援策や工業団地における防災計画について、日本政府、JICA及びタイ技術者協会と検討しているところであり、本日も被災した日系企業を招いて意見交換を行う予定である。

タイは水資源管理の知見及び技術が十分でなく、日本の技術支援は有難い。1999年にJICAがチャオプラヤ川マスタープランを作成しているが、国王陛下が2011年に示した水資源管理のアイデアと似通う部分があるため、そのマスタープランを更新することでより効率的な防災計画を立てることができると考えている。水資源管理について欧州諸国からも協力の申出があるが、JICAのプランが優れていると考えており、JICAと緊密な協力を進めたい。

1997年のアジア通貨危機の際に日本がタイを支援したことを強く覚えている。危機の際に支援の手を差し伸べてくれることが重要な要素と確信している。

(派遣団) 洪水発生以降の日本の様々な支援が役立ったか、支援のスピード、タイミング

が適切だったか聞きたい。もう少し迅速な支援ができたのではないかとの見方もある。
(委員長) 支援については事前に J I C A 等の日本側とすりあわせたため、タイミングの遅れや内容の乖離といったことはなかった。

(派遣団) もう少し支援ができたのではないか、緊急無償援助についても、もう少し多く必要ではないかと思っている。タイは無償資金協力の被援助国から卒業したが、無償、有償、技術協力問わず立案していかなければならない。

(委員長) 提言は首相に報告し検討する。

(派遣団) チャオプラヤ川の洪水発生は予見できたのではないか。

(委員長) チャオプラヤ川の長期的な治水計画に関し、現在 J I C A のマスタープラン案の検討を進めているところである。コンセプトを重視しつつ、先般閣議決定された 3,500 億バートの防災予算を活用して長期的防災計画を作成していきたい。

被災企業の資金繰りの問題については 3% の低利子によるソフトローンを検討しているが、J B I C による支援もあり得るのではないか。工業団地は広大であり、防災インフラの整備に当たっては低利子で資金を工業団地の開発会社に貸し付けることにより支援を行いたい。

いずれにせよ、これまでの日本・タイ間の協力関係及び日本からの支援は全く問題なく、スムーズに行っている。

(派遣団) 洪水被害には日本と同様に人災の面もあったのではないか。また、行政官の連携の悪さも日本と同様にあったのではないかと聞く。日本では原発の事故調査委員会があるが、そうした組織はあるのか、洪水対策委員会が兼ねているのか。

(委員長) 今回の洪水の原因は第一に降雨量が多かったこと、第二に防災インフラの計画がアジア経済危機以降の資金繰りの困難により予定通り進まなかったことにある。現在タイは着実な成長を続けており、この機会に防災計画の重要性を再認識し、通貨危機後にできなかった防災インフラの整備を一気に進めていきたい。

ただし、政府・行政が非効率であった点は否めず、水資源管理が中央の中でも、中央・地方間でも総合的に行われず分断されていた。今後は首相をトップとした一元的・総合的な水資源管理の包括体制を作らなければいけない。この点は日本と同様にメディアに批判されている。

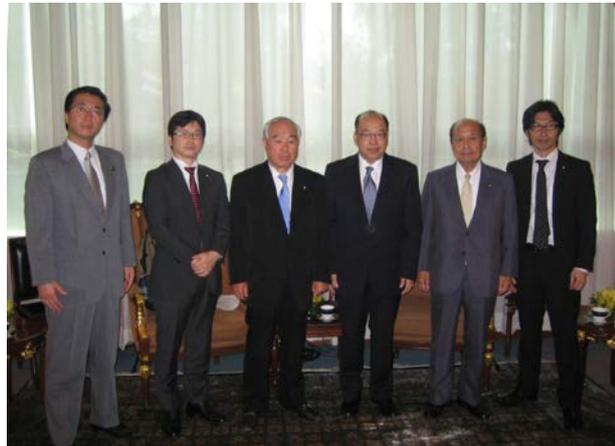
(派遣団) 1995 年の阪神大震災以来、災害対策に当たってきた中で、災害は多くの国との友情を深める契機になること、国民の間で絆や連帯が深まること、これまで弱かった社会の問題点を克服する契機になることを確信した。大災害は人間を強くし、社会を進歩させる機会にもなる。ぜひ互いに困難に立ち向かい頑張りたい。

(委員長) 日本が危機の際に常に手を差し伸べてくれることに感謝する。日系企業はタイ社会に深く浸透している。

2. スラポン外務大臣

(スラポン外務大臣) 派遣団が洪水被害状況とともに視察する鉄道や水道開発プロジェクトは大変有意義である。洪水被害に対する日本政府及び民間からの多大な支援に感謝する。日本政府と協力して被災した日系企業を支援していきたい。

タイ政府は先日3つの対策を閣議決定した。第1に復興及び治水対策であり予算は3,500億バーツ、第2に金融流動性確保による被災企業への支援策であり予算3,000億バーツ、第3に災害保険基金に関するものであり予算500億バーツである。タイ政府は今後、長期的なインフラ整備、治水マネジメント及び災害対策を中心に組みたい。



(写真) スラポン外務大臣との意見交換

(派遣団) 昨年(2011年)、日本とタイ

はともに災害に見舞われたが、タイから受けた暖かい支援に感謝するとともに、洪水による多くの死者と被害の発生にお見舞い申し上げます。

チャオプラヤ川の洪水を克服するため、水資源管理が最も重要である。JICAが作成したチャオプラヤ川治水マスタープランを一つのベースとして復興計画を進めるとの話がウィラポン復興対策委員長からもあった。今後の日本の技術的・財政的援助を検討し、政府に持ち帰りたい。

また、日本も温暖化による異常気象により大きな水害が発生しており、今後も気象予測についてタイと日本とでシステムを作る必要があると考える。

(外務大臣) 提案に賛成する。気象予測についてタイと日本とで協力することができる。

また、タイとASEAN諸国間でも災害対策に関する協定がある。5月にタイで開催される世界水サミットにおける日本からの参加にも期待している。

3. キティラット副首相兼商務大臣

(キティラット副首相兼商務大臣) 派遣団を歓迎する。インラック首相からも歓迎の言葉が伝えられた。

本日と明日、JICA等による水資源管理のワークショップが開催され、自分も日本とタイの多くの専門家と会う。それに際してアドバイスをいただければ助かる。

(派遣団) 昨年(2011年)、日本とタイは災害により大きな被害を受けたが、本年(2012年)は両国手を携えて復興の年にしたい。洪水発生時にはポンプ車10台を送ったが、

今後はチャオプラヤ川治水マスタープランに基づく復興、そしてそれに基づいた無償支援、有償支援及び技術協力が重要である。また、気象データプログラムについても作り直していく必要がある。

被災した450社の日系企業がタイから撤退せずに頑張ることができるかが日本国民の関心である。二重債務については東日本大震災に際し東北3県でも大きな問題となっている。日系企業が立ち上がることができるように両国間で協力していきたい。

(副首相兼商務大臣) タイではこの2週間、治水対策に関する様々な作業を行ってきたが、今週火曜日に4つの法令が関係閣僚会議で決定された。第1は社会債務の再構築に関する法令、第2は復興及びインフラ再構築への資金支援に関する法令(3,500億バーツ)、第3は被災者に対するソフトローンの供給に関する法令(3,000億バーツ)、第4は災害保険基金に関する法令(500億バーツ)である。また、投資促進局も税の特例措置を3年間延長した。さらに、ソフトローンに関し、プロジェクトファイナンスに係る企業への融資に7年間という期限が検討されている。



(写真) キティラット副首相兼商務大臣との意見交換

復興作業は今月末には開始される予定で、雨期には間に合う見込みである。隣国が台風被害を防いでくれるため、チャオプラヤ平野の安全性を強く確信している。治水マスタープランはすでにできているので治水工事には直ちに取りかかることができる。タイが洪水のリスクを軽減し、投資家にとって安心できる投資先となるよう努めたい。

(派遣団) 日本とタイはあらゆる分野で連携を深めており、企業が安心して操業できる体制を構築されたい。温暖化による異常気象に対処するために、ASEAN全体の気象情報データの収集と幅広い連携が必要である。洪水に際して日本から10億円の緊急無償支援を行ったが、有償援助、無償援助、技術協力を通じた援助がスムーズにできるようにしていきたい。

(副首相兼商務大臣) 日本からの暖かい支援に御礼申し上げる。2011年11月の訪日の際には多くの要人から温かい励ましを受けた。タイの状況改善に努力したい。

(派遣団) 国民や被災企業が安心できる計画に対しては積極的に予算を獲得したい。

(派遣団) 両国の友好関係の更なる発展に向けて、日系企業の負担がこれ以上増えずに事業を継続していけるような環境整備の配慮を願う。

4. スカムポン運輸大臣

(派遣団) 東日本大震災に対するタイの協力に御礼申し上げる。他方、タイが大洪水に見舞われ多くの死者や被害が発生したことを残念に思う。本年(2012年)は発展志向で力を合わせたい。温暖化による異常気象に対しては気象予測データの集積と観測衛星による早急な分析が必要である。

また本日、地下鉄ブルーラインと国鉄に試乗したが、10年先を見越した復興及び交通インフラの整備を考えなければならないのではないかと。道路、鉄道、河川という3つの体系を20~30年戦略で整備されたい。日本の鉄道は他のどの国よりも高い技術を有しており、ぜひ連携したい。

(スカムポン運輸大臣) 同感である。

タイには3本の都市鉄道があり、今後4年間にさらに10本の建設計画がある。早急に鉄道ネットワークを普及したい。日本からはJICAを通じて資金面・技術面での援助を受けている。

高速鉄道については、タイの鉄道軌道幅が1mであり、導入に当たっては軌道の見直しが必要である。日本の新幹線には乗車したことがあり、技術の高さは承知している。韓国、中国、欧州各国から高速鉄道の売り込みがあるが、鉄道計画については今後も日本と様々な面で協力していかなければならない。

2015年に予定されているASEAN経済統合に当たり、連結性の向上が急務である。鉄道に関しても、共通の規格による連結性の向上及びそれによる効率的な物流の構築を図っていく必要がある。タイは地政学上、東南アジアの中心にあり、その利点を最大限に生かして開発を進めていきたい。

ASEANにおける物流の構想の一つに、ミャンマーのダウエイに新たな港を作り、タイ側から道路及び鉄道を通すことで、海運がマラッカ海峡をスキップできるようにする計画がある。多数の日本企業も関心を示しており、タイ政府も必要性を認識している。いずれの計画も日本の協力なしに進められるものではなく、様々な面で協力していきたい。

(派遣団) 二国間のODA予算も若干ではあるが増額の傾向にある。2015年に向けたASEANの連結性の強化に努めたい。

(派遣団) バンコクの高速度道路は素晴らしく、地下鉄は清潔でホームドアシステムによる乗客の安全への配慮もあるが、国鉄は非常に汚く時間も不正確であった。また、道路



(写真) スカムポン運輸大臣との意見交換

も大渋滞によって大きな経済的ロスを生んでいる。日本の鉄道技術の高さ、時間の正確性、安全性について参考にされ、日本の交通管制システムをぜひ導入願う。

(運輸大臣) 現在、市民の足の役割はバスが担っているが、鉄道建設が進めばそれが都市鉄道に移るのではないかと考えている。

5. ロジャナ工業団地公社

(林ロジャナ工業団地公社マーケティング部門ゼネラルマネージャー及び野中住金物産株式会社ロジャナ事業推進部担当課長) ロジャナ工業団地は住金物産が約 20%出資している工業団地であり、入居企業の 7 割は日系企業が占める。

2011 年 10 月 8 日から工業団地への浸水が始まり、1,600 ヘクタールの全域が水没した。水位は 2.8m に達し、工業団地内の全企業が被災した。工業団地は輪中堤に囲まれているが、平坦な地形もあり、一度浸水すると自然排水が困難であった。排水作業には当初約 1 か月を予定していたが、日本から到着した国交省のポンプ車の能力が極めて高く、エリアによっては 2 週間、全体では約 3 週間で排水を完了した。

(派遣団) 当地へのポンプ車の投入台数及び時期は。

(公社) 10 台であり、他地域に比べ最も早く投入された。

(公社) 排水後、復旧復興計画を作成した。堤防のかさ上げを第一に考えており、コンクリート製のシートパイルを打ち込む案を検討している。

(派遣団) かさ上げの高さは。

(公社) JICA から助言を受けているが、現行から 1~1.5m のかさ上げに加え、下部にも杭を打ち込んで補強することを考えている。ロジャナ工業団地は被災した 7 工業団地中最大であり、外周は 80km に及ぶ。本年 (2012 年) の雨季が到来する 9 月末までに仕上げる必要があり、極めて大きな難工事になる。現在、タイの最大手ゼネコンであるイタルタイと具体的な設計及び工期について打ち合わせを行っているところである。

(派遣団) 予算は。

(公社) 20 億バーツ (約 60 億円) 超である。

被災企業には海外への移転、他の工業団地への移転、現地で継続という選択肢があるが、コスト面、新工場建設の時間面、現地でのノウハウ及び人材面から移転は容易でない。堤防そのものは利益を生む設備ではなく、設備投資の負担は重い。また、被災企業には洪水の再保険がかけ



(写真) ロジャナ工業団地公社との意見交換

られない状況であり、新たな投資が進まない。洪水情報の強化を含め、国レベルでの公的な支援を望む。

大規模で日系企業も多いこの工業団地の復旧は日系企業の活動再開につながる。被害が甚大でタイ政府だけでは対応できない部分があり、日本から技術的・資金的サポートを求めることが入居企業を含めた工業団地の総意である。

(派遣団) 復旧に当たり企業の過度な負担を避けられたい旨はキティラット副首相にも伝えている。

(在タイ大使館) 昨日の派遣団と副首相との会談後、交渉が行われた結果、各テナントには負担をかけない方向で話し合いがまとまっている。

(派遣団) 入居企業の今後の選択の状況は。

(公社) 現在のところ、工業団地に残る予定の企業が8割以上であるが、最終的には工業団地及びタイ政府の洪水対策を総合的に勘案して決定され则认为。一方で閉鎖を決定した企業もある。

(派遣団) 工業団地は完売しているのか。

(公社) まだ販売できるエリアがある。

(派遣団) ロジャナ工業団地は株式会社か。

(公社) ロジャナ工業団地はタイの株式市場に上場している株式会社である。

(派遣団) 借地料が収入の大半を占めるのか。

(公社) 土地売買の形態であるが、中小企業の中には賃貸工場で事業を始めたいとの企業もあり、賃貸工場も経営している。

(派遣団) 工業団地の発電所の電源は。

(公社) 天然ガスだが年々排出規制が厳しくなり、太陽光発電なども行っている。

(派遣団) 土地の価格は。

(公社) 1㎡当たり6,000円程度、1坪当たり18,000円程度である。

(派遣団) 堤防があるということは水害をある程度予測できたのか。最大水位は。

(公社) アユタヤはタイ北部から川が集まる地域で、数年に一回水害がある。1995年、1999年には工業団地は浸水に至らなかったが、あと15cmまで達した。しかし今回の被害は予想できなかった。防水堤についてはJICAから助言を受けており、入居企業としては大きな安心材料である。

(派遣団) 洪水対策は突貫工事になるのではないか。

(公社) マンパワーの問題である。竹谷JICA客員専門員から助言を受けているが、まさに難工事であり限られた工期の中で完成するかどうかは工法及び重機の運用次第とのことである。復旧は日本のハード及びソフトの知見に負う部分が多い。

被災した他の7つの工業団地にも同様の対策を望む。サプライチェーンの問題もあり、エリアにおける総合防災対策が確立されなければ日系企業の事業拡張に支障を来すことになりかねない。

(派遣団) 日系企業がタイに進出する主な理由は。

(公社) ASEAN市場の中心であること、労働コスト面でも中国やベトナムに比べて競争力があること、政治が代わっても経済政策は一定であり長いスパンで見えて安心できることが挙げられる。また、親日国であることも大きい。日本は物作りを通じて地域社会に貢献している。アユタヤ地域で10万人規模の雇用を生み、技術移転及び環境対応を含めて努力を積み上げてきた中に親日感情がある。

(派遣団) ミャンマー及びラオスにおいて、日本企業が被災したタイに代わって両国へ進出する動きがあると聞いたが、状況は。

(公社) タイは東西回廊の中核であり、過去からの資本及び人の蓄積があるが、隣国は豊かになろうとしており、タイが未来永劫安泰かと言えばそうではない。そうした国と競い合いながら、タイの特徴を出す必要がある。

(派遣団) 工業団地公社ではなし得ない、タイ政府又は日本政府でなし得ないことについて、大使館及びJICAに伝えて進めたい。

第5 JICA専門家、青年海外協力隊員、シニア海外ボランティア等との意見交換

1. JICA専門家、青年海外協力隊員、シニア海外ボランティア

派遣団は、1月13日、タイで活動するJICA専門家6名（土地区画整理、障害者支援等）、青年海外協力隊員3名（作業療法士、日本語教師）、シニア海外ボランティア6名（排水処理、ソーシャルワーカー等）と懇談し、活動の状況を聴き意見交換を行った。

2. 村田国連ESCAP（アジア太平洋経済社会委員会）事務局次長等

派遣団は、1月14日、村田国連ESCAP事務局次長、ウライシー・クルアイナムタイ病院理事長と懇談し、ESCAPの事業等について意見交換を行った。