

### Ⅲ. 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：6,891万人（2017年：タイ国勢調査）

首都：バンコク

民族：大多数がタイ族。その他 華人、マレー族等

言語：タイ語

宗教：仏教（上座部仏教）94%、イスラム教5%

政体：立憲君主制

議会：二院制（下院500議席（民選）、上院250議席（官選））

GDP：4,872億ドル（2018年：IMF資料）

一人当たりGDP：7,187ドル（2018年：IMF資料）

経済成長率：4.1%（2018年：NESDC資料）

インフレ率：1.1%（2018年：NESDC資料）

在留邦人数：75,647人（2018年10月）

#### 1. 内政

2014年のクーデター発生直後の5月30日、国家平和秩序維持評議会（NCPO）は、第1～3期で構成される民政復帰に向けた「ロードマップ」を発表。同ロードマップに基づき、7月に暫定憲法、8月に国家立法議会及びプラユット首相による暫定内閣が、10月に改革会議及び憲法起草委員会が順次立ち上げられ、新憲法発布に向けた作業が進められた。2016年8月、国民投票により新憲法案が可決。2017年4月に公布された。その後、数回の選挙延期の後、2018年9月に選挙実施のための下院議員選出法が公布された。

2019年3月24日、新憲法に基づき、8年ぶりとなる下院総選挙が実施され、5月8日、選挙管理委員会が選挙結果を発表。また同14日には、NCPOが選出した上院議員全250人が任命された。6月5日、首相選出のための上下両院合同議会が開催され、投票の結果、プラユット首相を新政権首相として選出。7月16日、憲法の規定に基づき、プラユット新政権閣僚一同がワチラロンコン国王への宣誓式を実施し、プラユット（民政）新政権が正式に発足した。新政権は親軍政党「国民国家の力党」を中心とした19政党による連立政権。同民政政権発足とともに、NCPOは解散となり、タイは5年ぶりの民政復帰を果たした。

また、タイ政府が民政復帰に向けた取組を続ける最中、タイの象徴である王室においても大きな変化があった。2016年10月13日、1946年の即位以来、70年間の長き

にわたりタイを統治し、国民にとって多大なる尊敬と敬愛の対象であり、タイの発展を主導してこられたプミポン国王が崩御された。新国王(ラーマ 10 世)として、ワチラロンコン皇太子が即位された。タイ政府と同国民はプミポン前国王の崩御に際し、国を挙げて悼み、約一年間の服喪期間が設けられた。2017 年 10 月 26 日には、プミポン前国王の火葬式が執り行われた。その後、2019 年 5 月 1 日、ワチラロンコン国王とスティダー・ワチラロンコン・ナ・アユタヤ陸軍大将の御成婚とスティダー王妃御就任が発表された。同 4～6 日には、ワチラロンコン国王の戴冠式が国を挙げて盛大に執り行われた。

## 2. 外交

タイは、長きにわたり全方位外交を基本としつつ、主要国との距離を内外の事情に応じて変更する柔軟な外交を展開しており、その基本的な姿勢は最近も変わっていない。

近年は、国際的に関心の高い問題に対して談話を発表する等、海外の情勢について積極的に立場表明を行う傾向が見られる。中東・アフリカ地域との関係強化の動きが見られる。また地政学的にメコン地域の中核を成すことから、地域情勢にも積極的に関与する傾向が見られ、エーヤワディ・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略会議（A C M E C S）の再活性化、タイ国際協力機構（T I C A）を通じた周辺国への国際協力やハード・ソフト両面の連結性の向上持続等の取組が挙げられる。

## 3. 経済

インラック政権は、選挙公約としていた全国一律の最低賃金の引上げ、大卒者の初任給引上げ、コメ担保融資制度、自動車購入者への減税措置等の経済政策の実施により国内経済の強化を目指す一方、政権発足後は、例年を上回る降水により、北・中部地方で大規模な洪水が発生し、バンコク周辺の工業団地が浸水したほか、タイ、さらにはサプライチェーンを通じ、我が国及び地域の経済に大きな影響を与えた。このため、当初、国家経済社会開発庁（N E S D B）は 2011 年の経済成長率を 3.4～4.0%と予測していたが、実際には 0.1%に低迷。その後、大洪水からの復旧・復興から始まり、内需が牽引する形で経済活動は回復し、2012 年は、7.3%の成長を記録。2013 年は、自動車購入者への減税措置の終了に伴う自動車の反動減、洪水からの復旧・復興投資の一巡により、2012 年に成長を牽引した内需が低迷し、2.9%の成長にとどまった。

また、2014 年 5 月に発生した政変により、軍部を中心とする N C P O が全権を掌握した後の政情混乱等もあり、2014 年の成長率は 0.9%であった。その後、緩やかに回復基調に転じ、15 年の経済成長について、3.0%、16 年は 3.3%、17 年は 3.9%、18 年は 4.1%であった。

## 4. 日本・タイ関係

### (1) 政治関係

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。長年の両国の皇室・王室間の親密な関係を基礎に、政治、経済、文化等幅広い面で緊密かつ重層的な関係を築いており、人的交流は極めて活発である。

タイにおける在留邦人は7万2,754人(2017年10月)、タイへの日本人渡航者は年間約164万人(2018年)、バンコク日本人学校生徒数は2,631人、シーラチャー日本人学校生徒数456人(2017年4月)に上る。

日本における在留タイ人は5万1,003人(2018年6月)、また日本へのタイ人渡航者は年間約114万人(2018年)に上る。

ハイレベルでの交流に関しては、2013年1月に安倍内閣総理大臣が就任後初の海外訪問先の一つとしてタイを訪問し、日タイ首脳会談にて「戦略的パートナーシップ」の更なる発展、協力関係の強化等を確認するとともに、プミポン国王陛下に拝謁した。2014年5月の政変後、同年8月、プラユット政権が発足し、同年9月、国連総会の際、日タイ外相会談が実施された。また、同年10月、城内外務副大臣がタイを訪問してプラユット首相を含む新政権要人と意見交換を行ったほか、同月、アジア欧州会議(ASEM)第10回首脳会談の際、日タイ首脳会談が実施された。更に、2015年2月、プラユット首相は首相として初めて訪日し、同年3月には国連防災世界会議、同年7月には日メコン地域諸国首脳会議に出席するため、それぞれ訪日し首脳会談を実施(7月には日タイ外相会談も実施)した。2016年5月には岸田外務大臣が訪問し、プラユット首相、ソムキット副首相、ドーン外相と会談した。2017年3月、天皇皇后両陛下は、2016年10月に崩御した前国王プミポン陛下を弔問するため、タイを御訪問された。また、同年10月には、秋篠宮同妃両殿下が、前国王プミポン陛下の御火葬式に御参列するために、タイを御訪問された。2018年6月には、河野外務大臣が、タイを訪問し、プラユット首相、ドーン外相と会談した。同年10月には、第4回日本・メコン地域首脳会議に参加するため、プラユット首相が訪日し、日タイ首脳会談が行われた。また同年12月には、秋篠宮同妃両殿下が訪問された。2019年6月には、G20大阪サミットに参加するため、同年10月には即位礼正殿の儀に参列するため、プラユット首相が訪日した。同年11月には、安倍内閣総理大臣は、タイが議長国を務めるASEAN関連首脳会議出席のため、タイを訪問した。

### (2) 経済関係

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。現在、タイ進出日系企業数は、5,444社(2017年10月JETRO調査)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。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る。また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。

## ①対日貿易額

(単位：億円)

年	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
輸出	24,777	26,647	30,093	30,515	20,697	29,937	29,885	34,889	35,072	33,198	33,870	29,744	33,004	35,625
輸入	17,175	19,639	21,536	21,522	14,952	18,400	19,532	18,857	21,503	22,995	24,711	21,896	25,502	27,707

## ②主要品目

輸出 自動車・同部品、調理済み鶏肉、コンピュータ・同部品

輸入 機械・同部品、自動車部品、鉄・鉄鋼

## ③日本からタイへの直接投資（タイ投資委員会、認可ベース）

年	件数	金額（パーツ）
2014	417	1,819億3,200万
2015	451	1,489億6,400万
2016	296	808億1,100万
2017	270	918億100万
2018	315	936億7,500万

(出所) 外務省資料等より作成

## 第2 我が国のODA実績

### 1. 対タイ経済協力の意義

我が国とタイは、政治、経済、文化等幅広い分野で緊密な関係を築いており、人的交流も極めて活発である。特に、経済面において非常に強い結びつきを有しており、タイにとって我が国は、貿易総額、海外からの投資額及び援助額ともに第一位となっている。タイは自動車産業や電気・電子産業等の一大集積地であり、多くの日系企業が進出（バンコク日本人商工会議所の会員だけで約1,764社:2020年2月末時点）するなど、我が国にとっても、重要な経済活動のパートナーである。

タイは中進国入りしたものの、持続的に社会・経済を発展させていくためには、競争力強化を通じた更なる経済成長、環境・気候変動問題、高齢化問題、社会的弱者支援といった国内の課題への取組、2011年の大洪水を踏まえた洪水対策への取組等が必要である。

また、インドシナ半島の中心に位置するタイは、ASEAN共同体の設立に向け中核的役割を担うとともにメコン地域の発展の鍵となっている。当該地域におけるタイの戦略的重要性を踏まえ、同地域におけるASEAN連結性強化、格差是正といった域内共通課題への取組にタイと協力して積極的に取り組んでいくことが必要である。

2012年には、政治・経済・社会の各分野における二国間並びに地域的及び国際的な問題に取り組むため、両国間の戦略的パートナーシップを更に強化することを両国首脳が確認している。

また、援助国でもあるタイと、開発パートナーとして、両国の強みを活用した協力を展開することは、中進国に対する開発協力のモデル構築の観点からも効果的である。

### 2. ODAの基本方針

中進国入りしたタイに対しては、日タイ関係の深化のための双方の利益増進や日本にも知見がありタイだけでは解決できない高齢化問題、産業人材育成、環境・気候変動問題等に対する支援を実施する。タイへの協力に当たっては、中進国に対する開発協力のモデルの構築を目指すとともに、協力の成果がASEAN域内を始めとする他国への協力を活用されることを念頭においた支援を展開する。

また、タイには日本の民間企業、NGO、大学、地方自治体等の様々なアクターが活動していることを踏まえ、課題解決のための非ODA事業を含む各アクターの効果的・効率的な活動のために、ODAを活用したアクター間の連携やタイ側とのネットワーク構築に資する協力を展開する。

### 3. 重点支援分野

#### (1) 持続的な経済の発展と成熟する社会への対応

日タイ双方の経済・社会面の利益に資するよう、産業人材の育成や日タイ経済連携

の強化、我が国の新成長戦略の実現等を通じた競争力強化のため基盤整備、日タイ連携による研究能力向上、研究機関や研究者間のネットワーク強化の支援を行う。

また、社会の成熟化に伴い取り組むべき課題である環境・気候変動問題、高齢化問題、社会的弱者支援等、タイだけでは解決が困難な課題について、日本の知見・経験も活用した支援に取り組む。

**(2) ASEAN域内共通課題への対応**

タイとの協力に基づき、ASEAN・メコン地域における連結性強化及び同地域内の格差是正等といった域内共通課題へ取組についての支援を行う。

**(3) ASEAN域外諸国への第三国支援**

国際社会の課題に対し援助国でもあるタイと協力し、ASEAN域外諸国への南南協力を展開する。

**4. 援助実績**

タイに対する我が国のODAは1954年の技術協力に始まり、1968年に円借款、1970年に無償資金協力が開始（1993年度をもって一般プロジェクト無償資金協力は卒業）され、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。我が国は、タイに対する最大の援助国（累計ベース）である。

**(参考) 我が国の対タイ援助実績**

(単位:億円)

年度	円借款	無償資金協力	技術協力
2013	-	1.78	27.69
2014	-	2.31	17.43
2015	382.03	11.68	23.95
2016	1,668.60	2.38	25.62
2017	-	4.30	26.92
累計	24,036.84	1,723.15	2,318.91

(注) 1. 金額は原則、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経費実績ベースによる。

2. 四捨五入の関係上、合計が一致しないことがある。

(出所) 外務省資料等より作成

### 第3 調査の概要

#### 1. ノンタブリ1道路チャオプラヤ川橋梁建設事業（円借款）

##### （1）事業の概要

本事業の目的は、交通渋滞の発生が顕著なバンコク首都圏ノンタブリ県において、チャオプラヤ川に架かる橋梁を新設することにより、輸送ネットワークの効率性向上及び交通渋滞の緩和を図り、産業の振興及び都市環境の改善に寄与するものである。

本事業では、橋梁、道路、インターチェンジ、フライオーバーの建設と、コンサルティングサービス（円借款対象外）を行う。事業実施機関は運輸省地方道路局であり、本体契約先は、三井住友建設とイタリアンタイ（泰）である。

事業費は、総事業費約205億円のうち、円借款承諾額が約73億円である。2010年9月にタイ政府と交換公文（E/N）を締結し、2014年12月に運用が開始された。

##### （2）視察の概要

ノンタブリ1道路チャオプラヤ川橋梁近辺に建設された同橋梁に関する博物館において、土田正之SMCCタイランド株式会社（三井住友建設タイ現地法人）会長等から説明を聴取するとともに、同橋を視察した。

#### <説明概要>

バンコク首都圏は、人口が東京と同規模（約1,200万人）、地形も東京と同様に河川で寸断されているが、橋梁数は東京と比較すると少ない。

郊外から中心部への渋滞緩和のために建てたこの橋梁は、バンコク首都圏にある21本の橋梁のうち、20番目にできた橋梁であり、日本のODAによる橋梁案件としては最も新しいものである。約40年にわたる支援の間に、21本のうち15本の橋梁が日本のODAにより建設された。

以前はタイの橋梁は鉄橋だけであったが、1971年に三井住友建設がコンクリート製のアーチ橋の技術を伝えた。それ以降、ODAによる橋梁はほとんどがアーチ橋である。

この橋梁はアーチ橋ではなくエクストラードロード橋で、日本の技術が使われている。エクストラードロード橋は、桁橋（横にかけた橋桁によって橋面を支える方式）と斜張橋（橋桁を塔から斜めにケーブルで引っ張る方式）の中間的な構造特性を有しており、斜張橋と比べると、塔を低くすることで距離は短くなるが経済的には安価になる。

例えば吊り橋（桁を吊り下げている方式）のスパンは1kmを超える長さまで掛けることができ、エクストラードロード橋は最長250m、アーチ橋は約100m強である。塔を増やせば距離は長くできるがその分コストはかかる。そこで、距離と経済性を勘案して、本事業ではエクストラードロード橋を導入した。その他の橋梁建設技術としては、斜張橋は日本の支援で既に導入されているが、吊り橋はまだである。



(写真) ノンタブリ1道路チャオプラヤ川橋梁  
博物館での視察の様子

コンクリート製の橋梁技術を伝えたという経緯がある。現在では、日本企業と比べても遜色がないほど高い技術を持つに至っている。本案件を含めこれまでの橋梁案件の多くは、日本企業と現地企業の共同企業体によるものである。事業の実施を通して、現地企業に日本の技術が移転し、今後は現地企業による橋梁の建設・維持管理が行えるようになることが期待される。

日本のODAの仕組みは、単に工事をするだけではなく技術の伝承に重きを置くが、他国の例では、本国から作業員を連れてきて工事をすることもある。日本は持てる技術は惜しみなく教えるため、お人よしのように見られることがあるが、技術の伝承こそがその国の発展に貢献する上で一番重要なことだと思う。こうした点がミャンマー、ラオス、カンボジアなどのタイの周辺国政府になかなか分かってもらえない。なお、タイにおいて、ODA事業より民間企業の活動が活発な国もある。

中進国になったタイ政府は、資金を借りずに自分たちの力でインフラを整備しようと考えている。一方で国の予算もなるべく使いたくないので、今後は民間の資金で整備しようとしている。そこで官と民が連携して公共性の高い事業等をより効率的・効果的に行うことを目指すPPP（官民連携事業）方式に方針を転換している。

タイ政府は現在、新幹線、吊り橋、高層建築物を造りたいと考えている。特に東南アジアに吊り橋を持つ国はないため、東南アジアで最初に持ちたいと思っている。過去、チャオプラヤ川の下流の川幅が広い場所に吊り橋を作る検討がなされ、円借款が借りられないか、検討がされたこともあった。しかし、タイは中進国であるので円借款の金利も高く、吊り橋を円借款プロジェクトとするのは難しい。

#### <質疑応答>

(Q) 本事業においては現地のタイ人を雇用して工事を行ったのか。

(A) 作業員はほとんどが現地のタイ人である。

(Q) 日本企業が現地企業に技術を伝えることは、将来の競争相手を自ら育てることになるのではないか。

(A) タイは外資規制があり、タイ国内で事業を行う場合、現地企業と共同企業体を



作る必要がある。そのためODA案件以外の事業も含めて現地で企業活動をするためには、現地企業とのパートナーシップは必要不可欠である。現地企業が相手企業を選ぶ場合、長年ODA事業を含めて関係を築いてきた実績があるため、日本企業とのパートナーシップは組みやすいと考えられると言える。

(Q) 本事業により、地元の人々の利便性はどのように向上したか。

(A) 交通渋滞も緩和されたが、それに加えて橋梁の向こう側の再開発も進んできているが、再開発はこの橋梁よりはパープルラインによる影響の方が大きいと思う。

(Q) タイの人にとってこの橋梁が日本の円借款によって建設されたことはどの程度認識されており、どの程度感謝されているのか。

(A) 政府関係者には、円借款によって建設されたことは十分に認識されており、感謝されている。一般の人に対しては、日本のODAによることを示すプレートを設置して周知するようにしている。日常的にこの橋梁を使う中でどれだけ日本の援助により建設されたことを認識しているかについては、具体的には把握できていない。日本の支援によることを知らない人もいると思う。

(Q) 円借款がなければ、この事業は実行できなかったか。それともタイの国力からして円借款なしでも実行可能だったか。

(A) この事業を実施した当時は円借款と日本の技術がなければ難しかったのではないかと。なお、この事業はODAによる支援を受ける最後の道路橋梁案件かもしれない。中進国となった現在のタイであれば自力で行うことは可能だと思う。

(Q) 円借款を受ける相手国としては、技術移転もセットで期待できるということか。

(A) 円借款には2種類ある。タイド援助では物資及びサービスの調達先が援助供与国（日本）に限定される等の条件が付いており、アンタイド援助では、これらの調達先が国際競争入札により決まることになる。アンタイド援助では必ず日本企業が落札するわけではないが、多くの場合日本企業が落札するので技術移転は期待できる。

(Q) タイド援助は日本語で「ひも付き」とも言われるが、相手国にとっては日本から技術移転が期待できるありがたいものなのか、それとも自分たちでもできるのに日本企業がついてくるありがたくないものなのか。

(A) タイ企業の技術力が高まっており、日本の技術がないと作れないものはだいぶ限られてきている。そこでタイド援助となると、「もっと安くできる他国企業があるのではないか」、「自国の企業だけでできるのではないか」、という意見は出てくる。日本としてはそうした意見に対してよりメリットを示していかないといけない。

(Q) ミャンマー、ラオス、カンボジアなどで他国の影響が強まっている中、タイで日本の優位性が保たれているのは、これまでのJICAに対する信頼によるものか。

(A) それに加えて、皇室と王室の交流をはじめ国自体が友好的であることも関係すると思う。タイの国民は王室を敬愛しており、その王室と深い交流のある皇室のある日本はやはり特別な存在である。

## 2. バンコク大量輸送網整備事業（円借款）

### （1）事業の概要

本事業の目的は、バンコク首都圏において、大量輸送システム（パープルライン）を整備し、増加する輸送需要への対応、交通渋滞緩和、大気汚染改善を図り、地域経済の発展及び都市環境改善に資するものである。

本事業は、①高架、駅舎、車両基地、軌道の建設、②信号、通信・電気設備、オペレーションコントロールセンター、改札の整備、③車両調達、④コンサルティングサービスからなり、円借款対象は①及び④である。

事業実施機関は、タイ高速度交通公社（MRTA）であり、本体工事の契約先はチヨーカンチャン（泰）、東急建設、シノタイ（泰）、Power Line Engineering Plc（泰）、ASCON Construction Plc（泰）、Ruamnakorn（泰）、イタリアンタイ（泰）である。また、電機・機械システム調達の契約先は、BEM（バンコク高速道路・メトロ社）（泰）で、路線の運営・維持管理を担っている。なお、BEMから鉄道システム（信号・通信・車両等）を受注しているのは、丸紅・東芝による共同企業体MTJVであり（車両製造はJ-TRCが受注）、維持管理については、丸紅・東芝・JR東日本の共同企業体JTTが10年間の契約を受注している。

総事業費約2,142億円のうち円借款承諾額が約791億円である。2008年3月に第1期交換公文（E/N）がタイ政府との間で締結され、2016年8月に運用が開始された。

### （2）視察の概要

バンラックヤーイ駅からクロンバンパイ駅までパープルラインに試乗し、同駅近くの車両基地内の事務所において、川崎淳司JTT社長等から説明を聴取するとともに、車両基地を視察した。

### <説明概要>

2016年開業のパープルラインは現在、全線約23kmでタオープン駅からクロンバンパイ駅まで16駅あり、南に延伸開業予定（2024年）となっている。車両は3両編成が21本、計63両を保有している。営業時間は5時30分から24時である。運用開始時は乗客が少なかったがその後増えてきており、現在は、ピーク時約6分毎、1時間当たり最大で12本の運転間隔となっている。なお、2020年2月から夕方のピーク時に1時間当たり16本にする予定であり、更に増やす予定があると聞いている。

車両の主な仕様は自動のワンマン運転であり、軌道は日本の新幹線と同じ標準軌である。電気を車両に送り込む給電システムは、第三軌条という線路の脇にある鉄のバーを車両が擦りながら走ることで電気が送り込まれる仕組みになっている。第三軌条は、乗客が線路内に立ち入る危険性がない場合、コストメリットがある方法である。信号システムは、世界的にトレンドになっている無線列車制御システム（CBTC）という無線を使った信号システムとなっている。ホームドアは天井までは高さのない

腰高可動柵である。

本事業は、土木・軌道工事が円借款、鉄道システムがタイ民間資金によって実施されている。円借款で建設された高架鉄道、駅舎の部分については、契約1：駅・高架構造物（東半分）、契約2：駅・高架構造物（西半分）、契約3：車両基地、パーク&ライド設備、契約4：軌道設備の4つに分かれ、円借款承諾額は約791億円となっている。

タイのゼネコンであるCKの子会社である鉄道・高速道路運営を行うBEMが、MRTAと鉄道システム納入・メンテナンス・運営に関する30年間の事業免許契約を締結しており、そのBEMとMTJVが車両を含めた鉄道システム納入、メンテナンス契約を結んでいる。さらにMTJVは機器納入でも様々な企業と契約したが、そのうち車両は総合車両製作所、電力は明電舎、その他海外メーカーとも契約している。同社はJTTと10年間の鉄道メンテナンス契約も締結している。



(写真) パープルラインの視察

には、タイ人のマネージャーが中心になって、車両・基地整備、電力、軌道、故障管理・安全衛生を管理しているが、日本人の技術スタッフがJR東日本のノウハウを使って側面支援する体制になっている。

JTTがメンテナンス対象としている設備は、①車両、②変・配電設備、③車両基地設備、④軌道である。同社の技術管理部門は、故障管理センターと安全衛生管理の部門があり、維持管理の中心的な役割を担っている。スタッフの総数は129人でそのうち日本人スタッフ8人（JR東日本から6人、丸紅から2人。なお東芝インフラシステムズは技術的サポートのみで社員の派遣はしていない）、それ以外はタイ人である。基本的

## <質疑応答>

(Q) 円借款がなければパープルラインの開業は難しかったのか。

(A) 円借款では、相手国政府に資金を供与し、供与された政府が技術を満たしつつ安価な企業を選んで事業を実施することになる。本事業における円借款の対象は土木・軌道工事部分だけだが、結果的に、日本の車両が導入され、日本企業によるメンテナンスが行われている。さらにJICAによる研修などへの参加を通して、MRTAの意思決定に携わる役職の方に日本に来てもらい、日本の技術を知ってもらう機会を設けている。実際に車両をどこから選ぶか、メンテナンスをどうするかという段階になったときに、日本の技術に対する理解があれば日本の優位性が保たれる。本事業は、単に円借款による資金供与という面だけでなく、日本の企業が参加したことによって全体としてうまくいった事業だと考えている。

(Q) 本事業は、JR東日本として海外に進出した最初のケースであると聞いた。ある程度のスケールメリットがある、将来性があるという認識で進出したと思うが、

そうした判断の分岐点はどこか。言い換えれば日本企業が海外に販路を求める、しかも現地の人に喜ばれるような事業を行うにはどの程度のスケールメリットが必要か。また、このような海外進出にはJICAのサポートが必要と考えるか。

(A) 本事業が最初のケースであるので、どの程度のスケールメリットがあればよいかということよりは、まずはJR東日本のメンテナンスの技術が海外でどの程度役に立つのかを評価している段階である。メンテナンス期間は10年であるが、10年経過後にはメンテナンスにかかる別の課題が生まれるものである。そうした長期的な視点に立ち、JR東日本の人員の制限等を含む全体的な条件を踏まえつつ、チャンスがあれば他の国にも事業を広げていきたいと考えている。現時点では、車両本体及びメンテナンスの質について高い評価を得ているので、そのような評価を継続できるようにしながら、次の事業につなげていきたい。

(Q) 電力の供給は安定しているのか。

(A) タイの電力の供給は、日本に比べると安定していない。現時点では瞬間的な電力ロスが発生しているが、明電舎製の設備は、バッテリー等を保持して1時間は耐えられる設計になっているので、電力が原因で長時間運休したことはない。

(Q) 南の延伸は既に着工しているか。また、この延伸はタイ独自の事業か。

(A) 計画はあるが着工していない。円借款の要請はなくタイ独自の事業である。

### 3. 産業人材育成プロジェクト（円借款手続中）

#### (1) 事業の概要

タイの工業化を支える工科系人材の育成の拠点となる教育・研究機関の整備（施設建設・機材供与）及び技術支援（カリキュラム作成、教員養成、研究・教育機能の強化等）を実施するため、1960年以降、モンクット王工科大学ラカバン校（KMITL）に対して無償資金協力、技術協力による事業が実施されている。

日本の技術協力の下、2019年5月にタイで初めての高専（KOSEN-KMITL）がKMITLに開校した。同校に対しては日本の高専と同水準の教育を提供し、本邦への留学機会の提供などを通して、タイにおける技術者育成を図り、もってタイの持続的な経済発展に寄与すべく、タイ政府より円借款支援要請があった。これに対して、2019年11月の日タイ首脳会談で円借款が合意され、現在、手続を行っているところである（交換公文（E/N）の締結は2020年3月の予定）。

#### (2) 視察の概要

KOSEN-KMITLにおいて、コムサン・マリーシーモンクット王工科大学工学部長・KOSEN-KMITL校長等から説明を聴取するとともに、仮校舎にある教室、実験室等を視察した。

## ＜説明概要＞

KMITLは、日本のODAにより、タイ国内で一、二を争う工科系の大学に成長し、2020年に創立60年を迎える。そのKMITLにタイで初めての高専となるKOSEN-KMITLが、日本政府とタイ政府との協力の下、2019年5月に開校した。

タイに高専の教育手法を導入するきっかけとなったのは在タイ日系企業から要望を受けて、在タイ日本大使館が中心となって産官学の円卓会議を開いたことである。その中で日本の高専をタイに導入するのがよいという結論になり、日本高専機構等の関係者に協力を要請したところ、快諾してもらった。日本の商工会議所からも大賛成、卒業を見据えて採用計画を考えたい、奨学金を商工会議所では出せないか検討する、などと言ってもらった。

KOSEN-KMITL設立の目的は、日本の高専の教育手法を導入し、タイの製造業のニーズを満たす技術者を育成することである。現在、24人の優秀な学生が最初に開設された学科であるメカトロニクスコースで学んでいる。今後、コンピューターエンジニアリング学科、電気電子エンジニアリングコースが開設される予定である。

日本の国立の高専ではモデル・コアカリキュラムという特別なカリキュラムがある。必修の基本的な教科を「コア」とし、それを超えて専門を広く捉えることを「モデル」としており、KOSEN-KMITLにおいても採用されている。

日本の高専はタイのほかに、ベトナム、モンゴルなどアジア諸国を中心に海外で導入が進められており、この3か国を重点国として、あわせて6人の教員が日本の高専機構から派遣されている。日本の高専は、研究活動も重要と考えており、高専5年生は指導員からテーマが与えられ、1年間かけて研究を行う。その研究を踏まえて卒業論文を作成する。20歳で研究活動をする学校というのは世界でおそらく高専だけだと思う。こうした研究活動をKOSEN-KMITLでも実践できればと考えている。

KOSEN-KMITLの教育は、工学実験に焦点を置いている。同時に、数学、物理、工学など基礎理論を学ぶ教科にも力を入れている。問題解決型学習（PBL）も積極的に導入している。さらに、企業との連携を強化し、業界の研究課題を高専の教育や研究に取り入れて、新しいイノベーションを創出することを目指している。



（写真）KOSEN-KMITLの視察

の育成を目指しており、同地区でも高専を開校しようと考えている。こうした計画に

卒業生を在タイ日系企業に就職させることが主な目的の1つなので、日本語教育は中級から上級のレベルを目指している。卒業時には日本語能力試験のN2レベル（N1が一番難しい）を取得させたい。

タイ政府は、高専をKOSEN-KMITLだけで終わらせるつもりはなく、既に1校の開校準備をしている。さらに、長期計画としてバンコク東部の再開発プロジェクトである東部経済回廊（EEC）を担う人材

対しても日本はノウハウ提供などの支援を考えている。

#### ＜質疑応答＞

（Q）産官学の円卓会議から開校までどの程度の時間がかかったか。

（A）2年間である。タイ政府からの全面的な支援と強い要請を受け、通常を大幅に超えるスピードをもって準備した。

（Q）本校の授業料は学生にとって大きな負担になるほどの額か。

（A）学校を運営するには、校舎建設や実験・実習に必要な資機材の購入、学校側が負担している学費や学生の生活費、さらに日本の高専への留学制度に係る奨学金などの費用が必要である。そうした費用のうち、日本への留学にかかる奨学金は円借款による資金から支出することになっている。本校を開校するための新しい校舎の建設や実験・実習に必要な資機材の購入はタイ政府の予算で行われる。円借款の大部分は日本への留学に使われる予定であるが、今後タイ側で本校を運営していくためにタイ人教員が日本高専で受ける研修費用も含まれることになっている。さらに現在行われている日本人教員による本校での指導等の費用も円借款になる予定である。円借款の協力期間は2020年度から10年間の予定で、この10年の間に日本のノウハウなどを伝え、その後はタイ人のみで運営していくことを目指している。

#### 4. 就労移行支援事業所兼販売所整備計画（草の根・人間の安全保障無償資金協力）

##### （1）事業の概要

本事業は、就労移行支援事業所兼販売所の整備工事及び移動販売車を整備することで、障害者のエンパワーメントとインクルーシブな社会の実現を目指すものである。

バンコクにあるアジア太平洋障害者センター（APCD）の敷地内にある60 Plus+ Bakery & Café（ベーカリーショップ）は、山崎製パン株式会社の現地法人であるタイヤマザキから、パン製造や販売の指導、経営アドバイスの提供等の支援を受け、同社から、就労移行支援事業所兼販売所の開設後に監督者（店長）1人が派遣されている。

##### （2）視察の概要

APCD事務所において、ピルーン・レイスミス事務局長等から説明を聴取するとともに、ベーカリーショップを視察した。

#### ＜説明概要＞

APCDは、アジア・太平洋地域における障害者の能力向上・エンパワーメントと社会参加を促進する拠点として、2002年にタイ政府と日本政府により設立された。APCDが入っている建物は日本からの無償資金協力で建てられ、そのほかにもJICAの技術協力や日ASEAN統合基金（JAIF）等による支援を受けている。

2015年12月には、外務省の草の根・人間の安全保障無償資金協力で、障害者のため

の就労訓練所を併設したバリアフリーの販売所と、実際に就労機会を提供できるよう車椅子リフト付きの移動販売車が整備された。

A P C Dの目的は、障害者の雇用促進である。福祉や慰みということではなく障害者が社会をよくする、障害者は社会の宝であって障害者が高齢化社会を豊かにするという考え方の下、日本から大学教授などをアドバイザーとしてこのセンターに派遣し、タイを含むA S E A Nの10か国、その中でもタイとメコン川流域のベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーを中心に、北朝鮮を含めたアジア諸国（約40か国）の障害者団体のリーダーを対象とした研修を、過去18年間に約3,000人に対し行った。

当初は移動障害（車椅子等）の人たちを中心に支援をしていたが、知的障害、自閉症、発達障害、精神障害の方々の支援を始めたところ、就労に結び付けるのは難しかった。そこで、在タイ日本大使館に日本企業の紹介を依頼したところ、山崎製パン株式会社の現地法人であるタイヤマザキを紹介していただいた。そして同社と協力して事業を行うことで合意し、ベーカリーショップを始めることになった。タイヤマザキからは製造・販売の指導や経営アドバイスなどを行ってもらっている。

最初はタイヤマザキも、タイで初めて障害者が運営するベーカリーであったため、タイ人障害者による運営ノウハウがなく、戸惑っていたようだが、結果としては、事業を始めて1年で、タイヤマザキの売上げが20%増えた。その理由は、「タイヤマザキは障害者を雇用する会社である」と評判になり、タイ人の多くがタイヤマザキのパンを購入するようになったからである。

本ベーカリーショップでは毎年、障害者を約30人雇用し、彼らはここで1年間オン・ザ・ジョブ・トレーニングした後、他のベーカリーショップに再就職している。

移動障害や、知的障害の人たちは徐々にではあるが就労できるようになりつつあるが、精神障害の人たちはいまだ就労は難しい。そこで本ベーカリーショップでは精神障害の人たちを中心に雇用をしている。もちろん精神障害の人たちのみではなく、聴覚障害や視覚障害の人たちも従業員の中にはいる。

こうした活動がかなりタイ国内で反響を呼んでおり、事業が発展してきている。バンコクにある国連アジア太平洋経済社会委員会(E S C A P)の本部が、支店を置くことを認めてくれて、本ベーカリーショップで働いた経験のある障害者がその支店で働いている。また、タイ政府からも支店を作るように依頼があり、今年中に首相府に支店ができる予定である。

外務省の草の根・人間の安全保障無償資金協力により移動販売車が整備されたため、本ベーカリーショップで販売するだけでなく、様々な企業に販売しに行くことができている。1日当たり5社から8社の企業から数千個の注文をもらっている。

本ベーカリーショップの運営はA P C Dが行っているが、A P C Dは2009年からシリントーン王女殿下の支援を受けた王室財団となっており、政府から独立した、国際的な非営利組織であるため、タイ政府が運営しているわけではない。このように、N P OのA P C D、民間企業のタイヤマザキ、タイ政府が連携して運営していることで、国連やO E C Dなどから高い評価を得ている。

## 5. 要援護高齢者等のための介護サービス開発プロジェクト（技術協力）

### （1）事業の概要

本事業の目的は、タイにおいて、コミュニティをベースとした持続可能な高齢者介護制度を構築することである。①パイロットサイト6地域において、日本のケアマネジメントシステムを導入し、家族介護者を支援し要援護高齢者を地域で支えることを可能にするための介護サービスモデルを施行実施、②介護人材（ケアマネジャー及びケアギバー）の養成、③パイロットサイトにおける成果を踏まえ、タイ政府に介護サービスに関する政策を提言、④本事業の経験をASEAN諸国等に共有などを行った。

実施機関は保健省及び社会開発・人間安全保障省であり、事業期間は2013年1月～2017年8月である。事業費は2億4千万円である。

本事業の主な成果としては、①ケアマネジャー、ケアギバーの養成がタイ政府により継続（ケアマネジャー12,000人、ケアギバー78,000人）されたこと、②地方自治体に配分される介護サービスに活用可能な予算である介護基金（Long-Term Care Fund）の創設などがある。

### （2）視察の概要

バンコク都ヘルスセンター4の事務所において、ヌティタ・パンヤコム担当看護師等から説明を聴取した。

#### <説明概要>

本事業により2013年から介護サービスの開発を行っており、それにより初めてケアプラン、ケアマネジャー、ケアギバーという仕組み、役割が導入された。それまでタイにおいては、こうした仕組みはなく、家族、医師、看護師がそれぞれ独自でケアをしてきた。本事業を通して、家族、福祉関係者、医療関係者が一体となって高齢者のケアを行っていくという考え方が導入された。この考え方が現在も継続されている。

本センターは民間の組織であり、医師や看護師がバンコクの1つの地区であるビンレン地区の患者のケアを行っており、訪問介護も行っている。同様のセンターはバンコクで70か所あり、各センターは患者が偏らないように区分されている。

この地区は58か所のコミュニティに分かれていて、合計で22,920棟の家、世帯にして23,406戸の世帯が登録されている。本センターの患者は63,825人（男性30,011人、女性33,814人）である

本事業では、6つの対象地区において、高齢者などの社会的弱者に対する長期のケアサービスの提供を行っている。本センターが対象としている地区は、0.352km<sup>2</sup>の範囲に、登録されている住民が7,355人、そのうち60歳以上の高齢者は715人で、その割合は9.72%となっている。

この地区では高齢者に対し28のケアプランが実施されている。現在の対象者は寝た



きりなどで介護が新たに必要になった7人を含めて20人、これまでに亡くなられた方が14人、引っ越された方が1人で、これらを合わせて本事業対象者は35人である。

日常生活を行う能力の評価としてADL（日常生活動作）が使用される。本事業を通じ、ADLの改善や維持が見られた人が大半である。

医師、トレーナー、ソーシャルワーカー、ケアマネジャーなどが高齢者のケアにあっている。ケアは本センター内でも行うし、訪問でも行っている。精神障害の人たちもケアの対象となっており、そのための体制も整備されている。身体障害の人たちは、近くのプールの利用やセンター内での簡単な運動を行っている。最近では、高齢者の運動は、簡単な器具を使つての運動が中心となっている。

また、地元の人がセンターに集まり読経したり、お参りをしたりしており、本センターの利用者と地域コミュニティとの交流の場にもなっている。

寝たきりの高齢者に対しては、ケアマネジャーが月に1回、ケアワーカーが1週間に2、3回（1回当たり60分から90分）訪問介護を行っている。寝たきりではないが外出が困難な高齢者に対しては、ケアマネジャーが月に1回、ケアワーカーが月に最低1回もしくは月2回（1回当たり30分から60分）訪問介護を行っている。

本センターでは、ケアマネジャー及びケアワーカーの育成などの研修も行っている。また、この事業に関心のある人たちの視察も国内外を問わず受け入れている。

ケアマネジャーの研修は、5回実施しており、1回ごとに70人、合計で350人に研修を行い、研修期間は15日間、そのうち12日間は理論に関する講義、3日間は視察という内容である。ケアギバーの研修では、この4年間で4,446人を育成している。

以上はバンコク全体での人数であるが、ディンデン地区ではこれまでにケアマネジャーは9人、ケアギバーは1回目が12人、2回目が10人、そして他の研修を受けた全ての人は61人となっている。

このディンデン地区で行われているケアギバーの自宅訪問では、6人のケアギバーがそれぞれ6人の訪問介護を行っている。病院で治療を受けて病状がよくなり、退院した人を本センターに紹介してもらい、その人の自宅を訪問するようにしている。本センターで研修を受けたケアギバーは、いつ訪問したか、血圧などの身体状況はどうか、状況はどうか等の記録を取るよう研修を受けている。

## 6. バンコク都介護予防推進プロジェクト（草の根技術協力）

### （1）事業の概要

本事業の目的は、バンコク都の高齢者関係部署の職員及び地域の高齢者支援ボランティア等が要介護状態や認知症の予防について正しく理解し、介護予防に対する基礎的な体制が構築されることである。

介護保険制度がないタイでは、介護予防策の必要性が日本よりも高いこと、バンコク都には互助の精神が根付く地域コミュニティがあることに着目し、認知症施策及びロコモティブシンドローム（略称：ロコモ）予防施策を柱に地域と連携した介護予

防策の知見をバンコク都に移転し、バンコク都の高齢化施策を支援している。

本事業においては、バンコク都の2つのヘルスセンター（ヘルスセンター4及びヘルスセンター56）がパイロットサイトとなり、認知症及びロコモ予防の運動をタイ風アレンジしている。また、指導者及びコミュニティトレーナーの育成、地域住民への介護予防の必要性に対する理解と普及活動を実施している。さらに介護予防を推進するため、バンコク都において介護予防推進協議会を設置している。

実施機関は、タイ側がバンコク都、日本側が福岡県であり、実施期間は2018年1月～2020年1月である。事業費は事業開始時の概算額で5,800万円である。

## （2）視察の概要

バンコク都ヘルスセンター4の事務所において、ポーンニナット・ピムグワン担当看護師等から説明を聴取した。

あわせて、本センターに勤務するボランティア2人から活動に関して説明を聴取した。

### <説明概要>

バンコク都と福岡県との間で、長期の介護予防の協力が行われている。この事業の主たる目的は、高齢者の健康を増進していくことである。

介護予防の知識を普及させる役割を担うのがインストラクターである。それに加えて、ボランティアのコミュニティトレーナーもいる。これまでの3年間に、インストラクターによる知識の普及やコミュニティトレーナーの育成に努めてきた。特に2年目、3年目は、コミュニティトレーナーが、コミュニティにおいて実際に活動できることに重点を置いてきた。

この事業において、転んだりして寝たきりになる高齢者が出ないようにすることと、脳の障害の進行を食い止めることを重視してきた。転んで寝たきりにならないようにするための対策として、水の中で行うものや音楽に合わせて踊るような様々な種類の運動があるロコモ運動を活用している。さらにコグニサイズという脳の機能低下を防ぐため運動なども行っている。

本事業の対象は40歳以上の方で、プロジェクトサイトは、本センターとミンブリ地区にあるヘルスセンター56の2つである。

現在の参加者はヘルスセンター4のみで65人おり、参加する際には事前に5つの項目からなる身体能力の測定を行う。1つ目は握力測定で、2つ目は片足を着いたまま椅子から立ち上がるスタンドアップテストである。3つ目はツーステップテストであり、4つ目はタイムアップアンドゴーテストである。5つ目は片足で立ち続けるというテストである。この身体能力測定は、6か月ごとに行っている。このほかにもアンケートなどを配り、脳の状態を見るテストもある。

## 第4 意見交換の概要

### 1. モンティエン・ブントアン上院議員との意見交換

派遣団は、1月9日、モンティエン・ブントアン上院議員と障害者と国際交流、アクセシビリティを反映した政府調達基準の構築等に関して意見を交換した。なお、本面談にはE S C A Pの秋山愛子社会問題担当官も同席した。

### 2. ウィチャーワット・イサラパックディー外務大臣政務官との意見交換

派遣団は、1月10日、外務省において、ウィチャーワット・イサラパックディー外務大臣政務官と意見を交換した。

(ウィチャーワット外務大臣政務官(以下「政務官」))日本は長年にわたる戦略的パートナーであり、親友の国であり、両国の政治経済の交流は盛んである。そして両国の皇室・王室も長い間、交流を行っており、両国間の関係の基礎になっている。

2015年から両国の首脳は複数回会談を行っており、他国の首脳と比べても多くの会談を行っている。

日本政府及び日本の投資家には、タイ経済をサポートしていただいております。感謝申し上げます。日本は数年来、タイ最大の投資者であり、貿易相手先国第2位であり、



(写真) ウィチャーワット外務大臣政務官  
との意見交換を終えて

だき感謝申し上げます。

タイはJ I C Aを参考にして、T I C A (タイ国際開発協力機構) という組織を作った。J I C AによるT I C Aの活動への協力は、他国支援の面だけでなく、タイ国内の経済競争力を高める役割も果たしている。特に科学、テクノロジー、イノベーション分野において非常に貢献していただいている。

(派遣団) タイは日本のODAが成功した例であると認識している。今回視察に赴いたノンタブリ1道路チャオプラヤ川橋梁やパープルラインの駅に日本のODAによ

ODA及び経済協力を通じて、タイ経済の発展に貢献していただいている。

日本からのODAは1950年代から始まっている。これまでタイはODAを受ける側であったが、現在では日本を見習って第三国への支援を行う国へと立場を変えた。周辺国に限らず東南アジア諸国やアフリカ、またパレスチナに支援を行っている。

日本は、イノベーションと技術を使ってタイ経済を発展させるとともに、タイ政府のE E C開発の政策をサポートしていた

ることを示すプレートが掲げていることは日本国民にとってうれしいことである。

(政務官) 日本のODAはタイにおいては成功している。日本のODAが成功したのは、何がタイにおいて必要かをタイと日本の間で話し合った上で支援を実施してくれたからである。

タイ人は日本のODAがどれだけ貢献しているかよく理解しており、感謝している。派遣団が橋梁や駅に掲げているプレートを視察したことは我々にとってもうれしい限りである。バンコクの住民にとって公共交通機関はとても重要な移動手段であり、これらの支援は市民生活の利便性に貢献した。

(派遣団) タイが今後、発展していく上では中間層の数を増やすことが重要であると思うがどう考えるか。

(政務官) 今回調査団はKOSENを視察したと聞いているが、KOSENはタイの人材育成に貢献するものであり、こうした人材育成により、タイにおける中間層を増やしていくことが可能になると考える。日本がさらにタイに投資することにも資することになる。

## 第5 ODA関連日本企業関係者、青年海外協力隊員、シニア海外協力隊員、JICA専門家等との意見交換

### 1. ODA関連日本企業関係者との意見交換

派遣団は、ODA事業に関連のある日本企業（SMCCタイランド株式会社、JTT、タイ住友商事会社、日立アジア・タイランド）の関係者とタイにおけるODAの現状と課題、他国の存在感が増す中における我が国ODAの在り方、タイ経済と文化等について意見交換を行った。



(写真) ODA関連日本企業関係者との意見交換を終えて

### 2. 青年海外協力隊員、シニア海外協力隊員との意見交換

派遣団は、青年海外協力隊員3人（コンピュータ技術、ソフトボール指導、環境教育）、シニア海外協力隊員1人（水産開発）と懇談し、タイの社会や経済の現状、今後、日本の果たすべき役割等について意見交換を行った。

### 3. JICA専門家等との意見交換

派遣団は、JICA専門家3人（高齢化、鉄道、都市開発）及び在留邦人1人（シャンティ国際ボランティア会アジア地域事務所長）と懇談し、活動の状況を聴取するとともに、ODAの意義、タイを含めた東南アジア諸国の現状等について意見交換を行った。



(写真) クロントイ・スラムの移動図書館

また意見交換後にはシャンティ国際ボランティア会アジア地域事務所において、スラム街における子供たちへの教育の現状等について説明を聴取した後、バンコク最大のスラム街であるクロントイ・スラムを視察した。