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）
人口：6,609 万人（2022 年）（日本の約２分の１。急速に進む少子高齢化。）
面積：約 51 万平方キロメートル（日本の約 1.4 倍。近隣国と長い陸上国境線を有する。）
政治体制：立憲君主制。主権はタイ国民に帰属。国王は国会、行政、裁判所を通して三権を行使し、軍の総帥。
宗教：国民の９割以上が仏教徒。憲法で宗教の自由を保障、国教の規定はない。最南部では住民の過半数がイスラム教徒。
名目ＧＤＰ：5,135 億米ドル（2023 年）
一人当たり名目ＧＤＰ：7,331.5 米ドル（2023 年）
経済成長率：1.9％（2023 年）
インフレ率：1.2％（2023 年）
失業率：0.9％（2023 年）
タイ進出日系企業数：5,856 社（2021 年、JETRO 調査）

１．内政

1932 年の立憲革命から近年に至るタイの政治体制の変遷については、世界大戦や共産主義勢力の東南アジア地域での拡大といった国際情勢を反映して軍部中心の権威主義体制が長く続いた後、1980 年代から 1990 年代にかけて民主化が進展し、冷戦終結による軍部の影響力が相対化する中で「1997 年憲法」の下で急速に勢力を拡大したタクシン党首率いるタイ愛国党と、これに反発する勢力の政治的対立が深刻化してきた。

2014 年５月、軍事クーデターが発生し、軍部が統治権を掌握したが、2019 年７月に選挙を経て民政復帰した（プラユット政権発足）。その後、2023 年の下院選挙で、セター政権（タクシン派）が保守・親軍派政党と連立政権を樹立した。2024 年８月、タイ憲法裁判所は、過去に有罪判決を受けた人物を閣僚に任命した人事は、憲法が規定する閣僚の倫理基準に違反するとして、セター首相を失職とする判決を言い渡した。同月、後任にタクシン元首相の次女で最大与党、タイ貢献党の党首のペートンターン氏が首相に就任した。

２．外交

タイは、伝統的に全方位外交を基本としつつ、従来から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いる。その基本的な姿勢は最近も変わっていない。その上で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。

近年は、積極的な経済外交を展開し、中東やＥＵ諸国との関係強化の動きが見られる。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（ＡＣＭＥＣＳ：域内格差を是正するため立ち上げられたメコン地域諸国独自の協力枠組み。）の活性化、タイ国際協力機構（ＴＩＣＡ）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等の取り組みが上げられる。

３．経済

2014 年はクーデターが発生するなどの政情混乱等により、1.0%の緩やかな成長率となった。2019 年は米中貿易摩擦の影響もあり 2.2%の成長率にとどまった。2020 年には、世界的な新型コロナウイルス感染症の蔓延の影響により、-6.1%と 2009 年以来のマイナス成長となったが、世界経済の回復による輸出の回復に伴い 2021 年には 1.6%にまで改善した。その後、海外観光客数の回復もあり、2022 年の成長率は 2.5%となった。2023 年についても海外観光客数の回復が続いたことなどから緩やかに経済は成長したものの、製品輸出の鈍化や政府の予算成立の遅れなどもあり、1.9%の成長率にとどまった。タイ経済については、「中進国の罠」に陥らずに安定成長ができるかが課題であり、労働集約的産業から高付加価値産業への転換の必要性が指摘される。

1980 年代以降、日本企業は円高を背景に積極的にタイに投資・進出し、タイの経済成長に貢献している。

年	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
経済成長率	1.0%	3.1%	3.4%	4.2%	4.2%	2.2%	-6.1%	1.6%	2.5%	1.9%

４．日本・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。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。2022 年は日タイ修好 135 周年を迎えた。

タイにおける在留邦人は 72,308 人（2023 年 10 月）。日本における在留タイ人は 59,271 人（2023 年 6 月）。

また、日本へのタイ人渡航者は新型コロナウイルス感染症の世界的蔓延の影響により、2021 年は年間約 3,000 人に激減したが、2023 年は約 100 万人まで回復した。

現在、タイ進出日系企業数は、5,856 社（2021 年、JETRO 調査）を数える。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となっている。

（出所）外務省資料等より作成

第２　我が国のＯＤＡ実績

１．援助の目的と意義

日本とタイのＯＤＡの歴史は、1954 年に技術協力としてタイから 21 名の研修員を受け入れたことに始まる。続いて 1968 年に有償資金協力、1970 年に無償資金協力を開始した。1997 年の経済危機の際は、日本はタイの経済回復に向け積極的な支援を実施した。タイにとって我が国は最大の協力実施国となっている。

これまで日本は、タイに対してＯＤＡを供与することで、同国の経済・社会発展に大きく貢献してきた。ＡＳＥＡＮとの関係を重視する我が国の外交において、同地域で存在感を更に増しているタイとの関係強化は、今後も重要となる。

２．対タイ協力の方向性

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、タイが 2019 年のＡＳＥＡＮ議長国として「持続可能な開発」をテーマとして掲げたことも踏まえ、協力の成果がＡＳＥＡＮ域内を始めとする他国への協力に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、国際機関等の様々なアクターが地域拠点機能も含めて活動していることを踏まえ、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．援助の基本方針及び重点分野

対タイのＯＤＡ基本方針には、大目標として「日本とタイの政治・経済・社会面での緊密な関係を踏まえた戦略的パートナーシップに基づき、双方の利益増進につながる協力を推進するとともに、ＡＳＥＡＮ・メコン地域の均衡のとれた発展に貢献する」ことが掲げられている。

2020 年２月に策定された対タイ国別開発協力方針では、次の３分野を重点分野として支援していくことを掲げている。

（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、産業人材の育成や渋滞緩和等の都市機能の向上、流通やＩＣＴ等の質の高いインフラ整備、2011 年の大洪水を踏まえた水災害への対策を始めとする防災の推進、国際共同研究の推進等、持続可能な社会・経済の発展の基盤となる支援を行う。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、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

ＡＳＥＡＮ・メコン地域における連結性強化、経済統合の深化及び同地域内の格差是正といった域内共通課題への取組についての協力を行う。特に、ＡＣＭＥＣＳマスタープランの実現等、メコン各国独自の取組への支援を通じて、メコン各国の自立的な成長に資する取組を進める。

（３）第三国支援の実施

ＡＳＥＡＮ・メコン地域及び国際社会の課題についてタイと協力し、両国が支援すべきと考える第三国への支援を更に展開する。特に、自由で開かれたインド太平洋（ＦＯＩＰ）などの我が国の重要政策や、2019 年 10 月に改訂された日タイ・パートナーシッププログラム（ＪＴＰＰ）（フェーズ３）の下、ＡＳＥＡＮ諸国等を対象とした第三国研修や専門家派遣を実施していくとともに、インフラ案件での協調融資等、第三国を対象とした新規の協力を追求していく。

４．援助実績

2022 年度の援助実績を見ると、円借款は 500 億円、無償資金協力は約７億円、技術協力は約 28 億円となっている。また、同年度までの援助累計では、円借款は２兆 4,289 億円、無償資金協力は 1,736 億円、技術協力は 2,444 億円となっている。

（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
2018	－	1.57	26.78
2019	94.34	0.14	28.27
2020	－	1.74	16.74
2021	－	2.11	25.03
2022	500.00	6.76	27.93
累計	**24,289**	**1,735.77**	**2,443.66**

（注）円借款及び無償資金協力は交換公文ベース。技術協力は経費実績ベース。円借款の累計金額は借款契約ベース。

（出所）外務省資料等より作成

第３　調査の概要

１．バンコク大量輸送網整備事業（パープルライン・レッドライン）（円借款）

（１） 事業の概要

バンコク首都圏においては、アジア通貨危機後の経済回復に伴い、都市部の産業活動が活発化し、自動車に依存する交通システムが交通渋滞を深刻化させていた。また、自動車の排気ガスによる大気汚染が大きな環境問題として認識されていた。同首都圏では、大量輸送システムの整備が進められ、1999 年にスカイトレイン、2004 年に地下鉄ブルーラインが開業したが、バンコク中心部のみの運行で路線距離が限られ、また、バスなどの他の交通手段との接続もなかった。

（写真）パープルライン車両基地

この事業は、同首都圏において大量輸送システム（パープルライン・レッドライン）の整備を進めて、増加する輸送需要への対応と交通渋滞の緩和及び大気汚染の改善を図ることを目的としている。

（２）視察の概要

パープルライン・クロンバンパイ駅に併設される車両基地事務所において、ＪＴＴ（Japan Transportation Technology(Thailand)Co.,Ltd.）社長の谷野充氏などから説明を聴取し、車両基地内を視察した後、パープルラインに試乗した。また、その後レッドライン運輸司令所（ＯＣＣ：Operation Control Center）を視察するとともに、レッドラインに試乗した。

＜説明概要＞

パープルラインは、郊外と都心北部を結ぶ高架鉄道で、総事業額約 2,100 億円、円借款額約 790 億円、事業主体はタイ大量輸送鉄道公社（ＭＲＴＡ：Mass Rapid Transit Authority）となっている。受注状況は、車両・信号・その他は丸紅・東芝（車両はＪ-ＴＲＥＣ）、メンテナンスがＪＴＴ（丸紅・東芝・ＪＲ東日本出資の在タイ現地法人）となっている。バンコク都市鉄道プロジェクトにおいて初めて日本製車両（Ｊ-ＴＲＥＣ）が採用され、日本の鉄道事業者（ＪＲ東日本）が海外で鉄道メンテナンス事業に初めて参画した案件である。パープルラインは 2016 年に開業し、2017 年にはブルーラインと接続した。今後は、バンコク中心部に向かって延伸整備している区間が開業する予定である。パープルラインの車両基地は、最北の駅に隣接しており、ＪＴＴは

ここを拠点に車両、基地設備、軌道、電力設備のメンテナンスを行っている。なお、パープルラインの輸送障害発生はゼロ（2023 年）となっており、質の高いメンテナンスを提供している。

（写真）レッドライン運輸司令所

レッドラインは、郊外と都心部の北の玄関を結ぶ高架鉄道で、総事業額約 3,320 億円、円借款額約 2,680 億円、事業主体はタイ国鉄（ＳＲＴ：State Railway of Thailand）となっている。日本の企業連合（住友商事・三菱重工・日立ＪＶ）が車両・鉄道システムを受注している。レッドラインは 2021 年に開業し、運輸司令所（ＯＣＣ）では、列車の安全運行を確保するため、全ての列車の運行状況をリアルタイムに管理（毎日 24 時間交代制、７名体制勤務）している。ダイヤ正常時はシステムによる運転状況を監視し、事故や設備故障などのトラブルが生じた場合には、現場からの情報が全て運輸司令所に集約され、ダイヤを正常に戻すための運転整理や設備の復旧指示などを実施している。

バンコク都市鉄道は 13 路線（総延長約 280 キロメートル）が開業済で、４路線（総延長約 70 キロメートル）が建設中となっており、バンコク都市鉄道マスタープラン（M-ＭＡＰ）によると 2029 年には総延長約 550 キロメートル程度になると見込まれている。現在、ＪＩＣＡが協力して、第２次バンコク都市鉄道マスタープラン（M-ＭＡＰ２）の支援を実施しており、日本企業の参入の可能性等も検討されている。

＜質疑応答＞

（Ｑ）パープルラインは輸送障害発生割合がゼロ（2023 年）と説明があったが、路線によって違いが見られるのか。

（Ａ）路線によって違いがある。変電所や信号機トラブルなど各路線で輸送障害が発生し、差が見られる。

（Ｑ）レッドラインは輸送障害発生割合が高い（2022 年）データになっているがどういった理由があるのか。

（Ａ）2021 年に開業した当初ということもあって初期故障で輸送障害発生割合が高くなっていると思われる。

（Ｑ）今回初めてパープルラインの車両からメンテナンスまで関わったとのことであるが、他の路線について他国の関与はどの程度あるのか。

（Ａ）レッドライン（運行事業者：SRTET）は日本の企業連合（住友商事・三菱重工・日立ＪＶ）、グリーンライン（運行事業者：BTS）、エアポートレールリンク（運行事業者：Asia Era One 2021 年まで SRTET）及びブルーライン（運行事業者：BEM）は

ドイツ、ピンクライン（運行事業者：BTS 関連）、イエローライン（運行事業者：BTS 関連）及びゴールドライン（運行事業者：BMA 関連、BTS が技術協力）はフランス、中国が調達に関わっている。

（Ｑ）相互乗り入れなどは行われていないのか。料金設定はどうなっているのか。

（Ａ）相互乗り入れは行われていない。駅が近くにあるというだけである。現在、欧州規格での技術基準を作っていると言われる。料金については会社ごとに違いがある。タイ運輸省は、日本の Suica のような統一規格のチケットを作ろうとしているようだが課題はまだ多い。

（Ｑ）タイ運輸省に対する要望はあるか。

（Ａ）統一規格を進めているとの話があったが、欧州の規格に偏ることがないように日本規格も含めて広く門戸を広げて欲しいと思う。

（Ｑ）メンテナンスについて欧州の企業と共に行うという考え方はないのか。

（Ａ）日本の車両は日本側で、欧州の信号機は欧州側でといったメンテナンスのやり方は可能であると思う。しかし、我々が欧州の車両や信号機をメンテナンスすることは難しいと思う。例えばメーカーマニュアルで予備品の交換が３年となっていた場合でも、使えるようであれば安全面を考えながら継続して使うこともある。それに対して欧州のメーカー系の企業は新しい予備品に次々に交換していく傾向がある。予備品もひとかたまりのモジュールごと交換ということが多く、予備品自体がブラックボックス化している傾向がある。

２．東部臨海開発計画（レムチャバン商業港建設事業）（円借款）

（１）事業の概要

レムチャバン港は、現在、タイ最大の貨物取扱量を誇る港湾となっている。1980 年代に始まった東部臨海開発計画の一環として、バンコクの南東約 130 キロメートルのレムチャバン地区に、東部臨海地区の工業団地の主要商業港として、また、大型船の入港が困難なバンコク港の代替機能も合わせ持つ深海港を建設することを事業の目的としている。借款額：約 1,788 億円（東部臨海開発計画の総額）、約 229 億円（レムチャバン港のみ）。

（２）視察の概要

ＪＩＣＡタイ事務所及び株式会社上組の合弁会社ＥＳＣＯ副社長の駒真吾氏から説明を聴取した後、レムチャバン港内でコンテナターミナルの運営に参画している企業（ＥＳＣＯ社）のオペレーションルームを視察した。

＜説明概要＞

1980 年代に貨物量の増大に伴い大型船の入港が困難なバンコク港の代替機能も合わせ持つ深海港が必要になり、東部臨海開発計画の一環として、バンコクの南東約 130

キロメートルのレムチャバン地区に、東部臨海地区の工業団地の主要商業港として、レムチャバン港を建設する計画が開始された。日本側は、マスタープランの策定など技術協力（開発調査）による支援と共に、1980 年代半ば～1990 年代にかけて港湾開発や道路等のインフラ整備に総額約 1,788 億円の円借款を供与した。タイ側は、当時の経済状況（多額の債務を抱えることへの懸念等）やタイ国内の議論（経済による日本の再植民地化への懸念等）を踏まえ、事業計画規模や事業実施時期を柔軟に修正し適切に計画を実行することとした。1985 年のプラザ合意後、急速な円高が進行し、国内製造業などは経営が厳しくなったことから、賃金の安い国外に工場を移転する企業が増えた。1980 年代後半から、レムチャバン地区への日系企業の入居や海外直接投資も急増することとなった。その結果、同地域における雇用創出や経済成長を促すこととなった。

レムチャバン港は、1991 年に運営が開始された。現在タイ最大の商業港で 2022 年の世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングにおいて、第 20 位（約 874 万ＴＥＵ）の貨物取扱量となっている。同港の計画取扱容量は、供用済みのフェーズ１（Ａ、Ｂ埠頭）及びフェーズ２（Ｃ、Ｄ埠頭）で約 1,100 万ＴＥＵ、整備中のフェーズ３（Ｅ、Ｆ埠頭）は 700 万ＴＥＵとなっており、合計で約 1,800 万ＴＥＵとなる見込みである。円借款で整備したＢ埠頭は、日本企業が運営に参画している。ただし外資規制があるため地元の企業との共同出資で運営参画している。（上組：Ｂ１及びＢ３ターミナル、三井物産：Ｂ２ターミナル、日本郵船：Ｂ４ターミナルにそれぞれ運営参画している。上組は現地に常駐しオペレーションを行っており、三井物産と日本郵船は主として出資を行っている。）

（写真）レムチャバン港（ＥＳＣＯ社）
オペレーションルーム

＜質疑応答＞

（Ｑ）Ｅ、Ｆ埠頭はいつ頃に完成予定か。

（Ａ）Ｅ、Ｆ埠頭はタイ港湾公社（ＰＡＴ）により整備されておりＥ埠頭は未定、Ｆ埠頭が 2025 年に完成予定とされるが、難工事のため遅れているとされる。中国による大深港の整備の事例は、見方によっては軍艦も入れるような港を整備しているともいえるので警戒している。

（Ｑ）Ｅ、Ｆ埠頭の利用についてタイ政府が制限をかけることはできないのか。

（Ａ）レムチャバン港の管理運営は、基本的にタイ港湾公社が行っているが、Ｅ、Ｆ埠頭の運営については、Ｂ埠頭と同様に民間委託をすることになる。Ｅ埠頭はまだ受注企業は決まっておらず、Ｆ埠頭はタイ石油公社系などとの合弁会社ＧＰＣ社が

受注している。おそらく受注企業が使い方については決めることになる。有事の際には中国側が軍港として利用する可能性はないとは言えないが、タイ政府はそうした利用は認めないはずである。

（Ｑ）コンテナの荷下ろしを含め、港湾のオペレーションを自動化することはできないのか。

（Ａ）Ｂ埠頭でのオペレーションは従来からの人に頼る形になっている。Ｃ、Ｄ埠頭は香港系の企業がオペレーションを行っているが、Ｄ埠頭はガントリークレーン荷役やヤード運営も含め全自動化（フルオートメーション）を進めている。

（Ｑ）Ｅ、Ｆ埠頭が完成すると、大型コンテナ船はＢ埠頭よりも取扱貨物量に余裕があるＥ、Ｆ埠頭を利用することが多くなるのではないか。

（Ａ）そうした課題もあるが、小型・中型のコンテナ船は、使い勝手や料金の割引等からＢ埠頭を利用するというところもある。棲み分けが進むことが考えられる。

（Ｑ）レムチャバン港の取扱貨物量は増えている感覚はあるか。

（Ａ）今後もレムチャバン港の取扱貨物量は増えていく見通しを持っている。肌感覚ではあるが、毎年３％程度の割合で増えてきているのではないか。タイの経済成長率もおおよそこの程度である。

３．産業人材育成事業（モンクット王工科大学ラカバン校附属高等専門学校）（円借款）

（１）事業の概要

モンクット王工科大学ラカバン校附属高等専門学校（KOSEN-KMITL）及びモンクット王工科大学トンブリ校附属高等専門学校（KOSEN-KMUTT）は、タイにおいて設立・運営される高等専門学校（高専）で、日本の高専と同水準の高専教育を提供すること、及び本邦高専への留学機会を提供することにより、実践的でイノベーティブなエンジニアの育成を図り、タイの持続的な経済発展に寄与することを事業の目的としている。総事業額：約 167 億円（借款額：約 94 億円）。

（２）視察の概要

モンクット王工科大学ラカバン校附属高等専門学校（KOSEN-KMITL）校長のナタウット氏などから説明を聴取した後、高専内を視察した。

＜説明概要＞

モンクット王工科大学ラカバン校附属高等専門学校（KOSEN-KMITL）は、2019 年５月に開校した。現在、メカトロニクス工学科（2019 年開講）、コンピューター工学科（2021 年開講）、電気電子工学科（2023 年開講）の３つの学科から成り立っている。タイ高専は、理論的な基礎の上に立って実験・実習・実技を重視した実践的な５年一貫の技術教育を行っている。成績優秀者は日本の高専（３～５年次）へ編入することもでき、2024 年度までに 46 名（KOSEN-KMITL、KOSEN-KMUTT 合わせて）の受入れ実績がある。

また２年間の専攻科課程もあり、このうち１年間を日本の高専の専攻科で受入れ、タイ人教員と協働でタイ高専専攻科学生の研究指導を行うなどしている。

タイ高専の学生に対しては、タイ政府から奨学金が年間 25 万バーツ貸与される（学費や寮費等含む）が、奨学金支給期間と同年数勤務すると奨学金の返済は免除されることになっている。2024 年３月に KOSEN-KMITL 第１期生 24 名（日本の高専に編入学した４名含む）が卒業したが、タイ国内のターゲット産業に就職（タイ国企業には限定されておらず、日系企業も対象）する者が 15 名、専攻科への進学が５名、日本の技術科学大学への編入が４名となっている。

（写真）タイ高専での授業の様子

なお、タイ高専としては２校目となるモンクット王工科大学トンブリ校附属高等専門学校（KOSEN-KMUTT）が 2020 年５月に開校している。2025 年３月に第１期生が卒業予定となっている。

＜質疑応答＞

（Ｑ）企業から寄付を募りファンドのようなものを作って継続的に運営できる仕組みを考えてもいいのではないか。また定員を増やす考えはないのか。

（Ａ）働きながら学位を取得できるようなコースなど、定員は増やしたいが、国からの支援なので自分たちで自由に使うことは認められない。フェーズ２で考える課題である。

（Ｑ）企業から新たな要望はあるのか。

（Ａ）企業にアンケートを取っていて、それを教育目標やカリキュラムの見直しなどにフィードバックしている。日系企業の他、タイ企業も就職先としているが、タイ企業には時間をかけて説明する必要がある。我々としてはテクニシャンではなくエンジニアとして採用してもらいたい。農業の自動化など人手を介さずにできないかといった要望に応えることができる人材を供給したいと考えている。

（Ｑ）日本の高専にいかされるようなことはあるのか。

（Ａ）グローバル教育や英語での授業など、フィードバックは重要である。日本の高専の在り方、グローバル化といったことを考えたい。

第４　意見交換の概要

１．エクシリ外務次官との意見交換

派遣団は、９月３日、タイ外務省において、エクシリ・ピンタルット外務次官と意見を交換した。

（**エクシリ次官**）日本からのＯＤＡによりタイが経済発展を遂げることができたことに感謝する。タイ国内での開発のみならず周辺国、更に地域を越えて日・タイで協力を進めていきたいと思う。今回のタイでのＯＤＡの視察で感じられたことをお聞かせ願いたい。

（**派遣団**）ペートンターン首相が就任されたことに対し心からお祝い申し上げる。長い歴史を有する日本とタイ両国は、皇室、王室を始め、貴重な縁によって結ばれている。また、経済面では、昨年、両国関係は、包括的戦略的パートナーシップに格上げされた。今後更に発展していくことを願っている。

（写真）エクシリ外務次官との意見交換

2024年はＯＤＡが開始されてから70年の節目の年にあたる。日本がこれまでに港湾、鉄道、空港など、あらゆるインフラ整備を実施し、タイの社会経済の基礎を作ることに貢献してきたことを誇りに思う。これからも、こうした支援について、両国民に語り継ぎ、第三国支援を行うなど、両国が地域の発展に協力していくことが重要である。

自由で開かれたインド太平洋（ＦＯＩＰ）戦略、あるいはグローバル経済のパートナーシップという点においても両国の協力は欠かせないため、今後のタイの発展について期待を強くした。

タイが第三国支援の取組を行うに当たり、これまでの日本のＯＤＡから学ぶことがあれば伺いたい。

（**次官**）これまでの日本のＯＤＡについて感謝している。日・タイ関係は深い関わりがある。これまでの日本のＯＤＡは包括的なインフラ整備が多い。これがあったために各道路もつながり、持続可能な構造になっている。

もう一つ重要な協力は人材開発である。この協力を進めてきたお陰で、タイの人材は、国内、地域において貢献することができる。良い例がタイ高専である。ラカバン校（KOSEN-KMITL）では、2024年３月に一期生が卒業したが、タイ国内、地域の発展にも役立つ人材だと考えている。

今後、日本とタイで協力できる分野は多くある。テクノロジー、イノベーション、

人材開発、高齢化社会、公衆衛生などは、協力できる分野である。二国間でも第三国支援でも協力はできると思う。

現在、日本はメコン地域に大きな役割を果たしている。タイも日・メコン協力といった枠組みなどを通じて日本と協力し、メコン地域の開発協力に貢献したいと思っている。メコン地域の経済協力の枠組みＡＣＭＥＣＳも非常に大切である。

（派遣団）日本が得意とする持続的な開発協力という点でタイと連携できることは多いと思う。日本の開発協力は、一度に安く投資するだけで終わりではない。長く技術を伝承し、人を育て、環境負荷にも強く、安全性にも優れていることを兼ね備えている。さまざまの投資案件、入札基準などにも日系企業が強みをいかせるような後押しをお願いしたい。

これまでの日本のＯＤＡによるインフラ整備や、タイ高専などの人材育成の仕組みの導入などの支援について評価していただいているが、格差社会、高齢化社会といった点については日本も課題先進国と言われている。日本に期待することはどういったことか伺いたい。

（次官）高齢化社会はチャレンジになる。働く人が減少する中で、日本からの投資に対応できるような質の高い人材を確保し、課題に対応していきたい。技術やテクノロジーも導入していきたい。今までの政府は、外からの労働者を重視してきたが、すべての年齢の労働者が働ける環境づくりにも力を入れている。こうすることにより、タイ国内の労働環境も改善され問題解決につなげていくことができると思う。

タイは世界銀行と協力してどのようにしたら人口が増加するか検討している。また、高齢化社会の中で社会福祉も重要な課題となっているため健康増進についても検討したいと思う。

（派遣団）周辺国との関係について、外交上の懸念があるか伺いたい。

（次官）タイは、メコン地域の国々と緊密な関係にある。しかしながら課題もある。麻薬、人身売買、詐欺といったことから、最近はＰM2.5 などの環境問題も重視されてきている。こうした課題は他国と協力して解決しているが、タイ政府にとっても優先度が高いものとなっている。

（派遣団）そういった課題についても日本と協力したいと考えるか。

（次官）環境汚染については、タイ、メコン地域の国々に対する支援をいただけるものと信じている。また、国境を越えた犯罪については、法律の適用等の支援をお願いしたいと考えている。

２．スリヤ副首相兼運輸大臣との意見交換

派遣団は、９月３日、タイ運輸省において、スリヤ・ジュンルンルアンキット副首相兼運輸大臣と意見を交換した。

（スリヤ副首相）日・タイ関係は 1887 年の外交関係の樹立から今年で 137 年となる。

経済関係を見ると、日・タイの貿易は非常に活発で、タイにとって日本は世界第３位（2023 年）の貿易相手国となっている。投資・観光も活発で、2023 年にはタイから日本へ 100 万人の観光客が訪れ、日本からタイへ 80 万人の観光客が来訪している。

これまでの日本の円借款や専門家派遣を通じたインフラ整備に感謝する。日本の支援によって、タイはＡＳＥＡＮの交通運輸の中心となっている。今回の訪問を機会に両国関係を更に発展させていきたい。

（派遣団）長い歴史を有する日・タイ関係は、王室、皇室から経済関係に至るまで、かけがえのない関係を築いてきており、さらに、自由で開かれたインド太平洋（ＦＯＩＰ）の構想でいえば、地政学的な要因も共有する関係にある。

日本のＯＤＡは 2024 年で 70 年の節目の年となる。これまでにレムチャバン港を含めた東部臨海開発、運輸面、空港のほか、バンコクの世帯の７割の上水道整備がＯＤＡ事業で行われている。

タイは経済発展により一人当たりＧＤＰが中程度の水準（中所得）に達しているが、先進国同様の産業高度化が図れないことで競争力が高まらず、経済成長が停滞する「中進国の罠」に直面している。タイの経済発展を考える上では、タイ高専のような科学技術産業への高度人材の育成などが極めて重要になろう。

本日は、今後の発展的な日・タイ関係の在り方、民間投資に対する期待等について意見を交換したいと思う。

（写真）スリヤ副首相兼運輸大臣と共に

（副首相）日本政府からのＯＤＡを通じて都市鉄道や空港などが整備されていることに感謝する。タイに投資している日系企業との協力関係を今後も続けたい。また、これから予定される重要なインフラ事業にも是非参加していただきたいと思っている。

セター前首相は、この地域におけるハブ空港を作りたいと言っていた。それを実現するために国際空港の整備を行っていく必要がある。バンコクには、ドンアン、スワナプーム、２つの空港があるが、より多くの利用客を受け入れられるようにキャパシティーの拡大を計画している。これにより 9,000 万人以上の利用客の拡大ができるようになる。バンコク以外ではプーケット島近傍に新たに空港を建設したいと考えている。チェンマイにも、現空港から 20～30 キロメートル離れたところに新空港を建設したいと考えている。また、タイ南部では約 60 キロメートルを橋でつなぐ建設計画もある。こうした大規模なインフラ整備には様々な機材が必要になるが、日本企業の機材の質や仕事の質は高いので、日本にも是非参画していただきたいと考えている。

（**派遣団**）多くの投資案件があることは素晴らしい。空港の拡張については、日本とタイの往来が増えている中で魅力的である。新しい案件については、日系企業にも紹介したいと思う。

（**派遣団**）これまでの日系企業の仕事の質の高さ、技術力の評価について感謝する。安くて短期間で整備ができるものに魅力を感じることもあると思うが、我々の技術力や仕事の質の高さについて理解をして欲しい。長い歴史がある日本とタイにとってより良い関係を築けていけたらよいと感じている。

（**副首相**）私自身、ビジネスマンとして働いた経験があるが、日系企業はモノの質が高く信頼できると感じている。また、日本には「改善」という考え方があるが、良い考えであると思っており、我々も「改善」の考えに基づいてビジネスを行っていく必要があると思う。

（**派遣団**）2011 年に鹿児島と福岡を結ぶ九州新幹線が全線開業し、これまで車で４～５時間かかっていた移動時間が１時間強まで短縮された。快適で海外から来られた人も多く乗車している。大臣は日本の新幹線にどのような印象を持っているか。

（**副首相**）日本の新幹線は時間どおりに分単位で運行していて感動した。仮に遅れる場合も何分頃に到着するか情報が示される点は、タイの鉄道と違うと感じている。

（**派遣団**）今後より深い日・タイの外交関係を築くようにお願いしたい。我々としてもしっかりと後押ししていきたい。日本のＯＤＡに対する期待、第三国支援についても重要と思うが、どのように考えているか。

（**副首相**）第三国支援についてはタイとしても重視している。タイの周辺ではまだ発展していない国もある。こうした国を日本と共に支援することで、この地域全体の経済力を上げることができると思う。

第５　日本企業関係者との意見交換

１．レムチャバン港関係日系企業関係者との意見交換

派遣団は、９月２日、レムチャバンにおいて、レムチャバン港関係日系企業関係者５名（ESCO 副社長、NYK Line Thailand 社長、泰国三井物産部長、K Line Thailand 社長、MOL Shipping Thailand 社長）と懇談し、ＯＤＡ（円借款）を活用して整備されたレムチャバン港の歴史と現状、中国系の企業により整備中のターミナルが完成した後の管理運営に対する懸念、レムチャバン港のターミナル使用に関する運用基準設定の見通し等について意見交換を行った。

（写真）レムチャバン港関係日系企業関係者との意見交換

２．バンコク日本人商工会議所関係者との意見交換

派遣団は、９月２日、バンコクにおいて、バンコク日本人商工会議所関係者７名（タイ住友商事社長、三井住友銀行バンコク支店長、アユタヤ銀行副頭取、ＡＮＡバンコク支店長、ＪＦＥスチール・タイランド社長、三菱自動車タイランド社長、ＪＣＣ専務理事）と懇談し、タイ経済の現状、現地日本企業が直面する課題等について意見交換を行った。

（写真）バンコク日本人商工会議所関係者との意見交換