

## 1. 運輸関係行政機構

### (i) 概要

(1) タイ国においては、基本的には運輸通信省が運輸行政全般を所管している。

(2) その機構は、別紙のとおり、大臣官房に当たる次官室、陸運局、航空局、港湾局、高速道路局、海運振興委員会の他、気象局、郵便通信局があり、次官の下、4人の副次官（局長級）がいる。

(3) また、大臣の他に4人の副大臣がおり、以下の通り、大臣も含めた5人で業務を分掌している。（副大臣も閣議メンバー）。

（大臣及び副大臣の分掌）（第2次チュアン内閣、00年6月14日改造）

ステーブ運輸大臣：国道局、郵便通信局、国鉄\*、タイ国際航空\*、通信公社\*  
（民主党）

プラディット副大臣：国鉄\*（大臣と共管）、空港公社\*、第2バンコク国際空  
（民主党） 港（株）\*

ソントヤ副大臣：陸運局、地方バス公社\*、バンコクマストラ公社（バス）\*、  
（タイ国民党） 貨物輸送公社\*

チャイヤ副大臣：港湾局、気象局、海運公社\*、港湾公社\*、航空管制公社\*  
（統一党）

イッティ副大臣：海運振興委員会事務局、航空局  
（国家発展党）

※\*印はState Enterprise

### (ii) 特徴

(1) 各局の独立性が高く、相対的に次官室の権限が弱い。

(2) 副大臣の権限が強く、相対的に大臣権限が弱い。

(3) 鉄道局が存在せず、また、鉄道に関する事業法がない。このため、鉄道行政（特に現在進めているバンコク市内の都市鉄道プロジェクト）は、運輸通信省以外でも内務省あるいは首相府など関連する省庁が主管する場合がある。（バンコク都市鉄道プロジェクトのうち、市内中央部に99年12月開業したタナヨンプロジェクト（BOT）についてはバンコク都庁の関与が強いため内務省管轄、地下鉄については首相直属プロジェクトであるため首相府が管轄し、運輸通信省は国鉄の関与が強いホープウェルプロジェクト（BOT）を管轄する。）

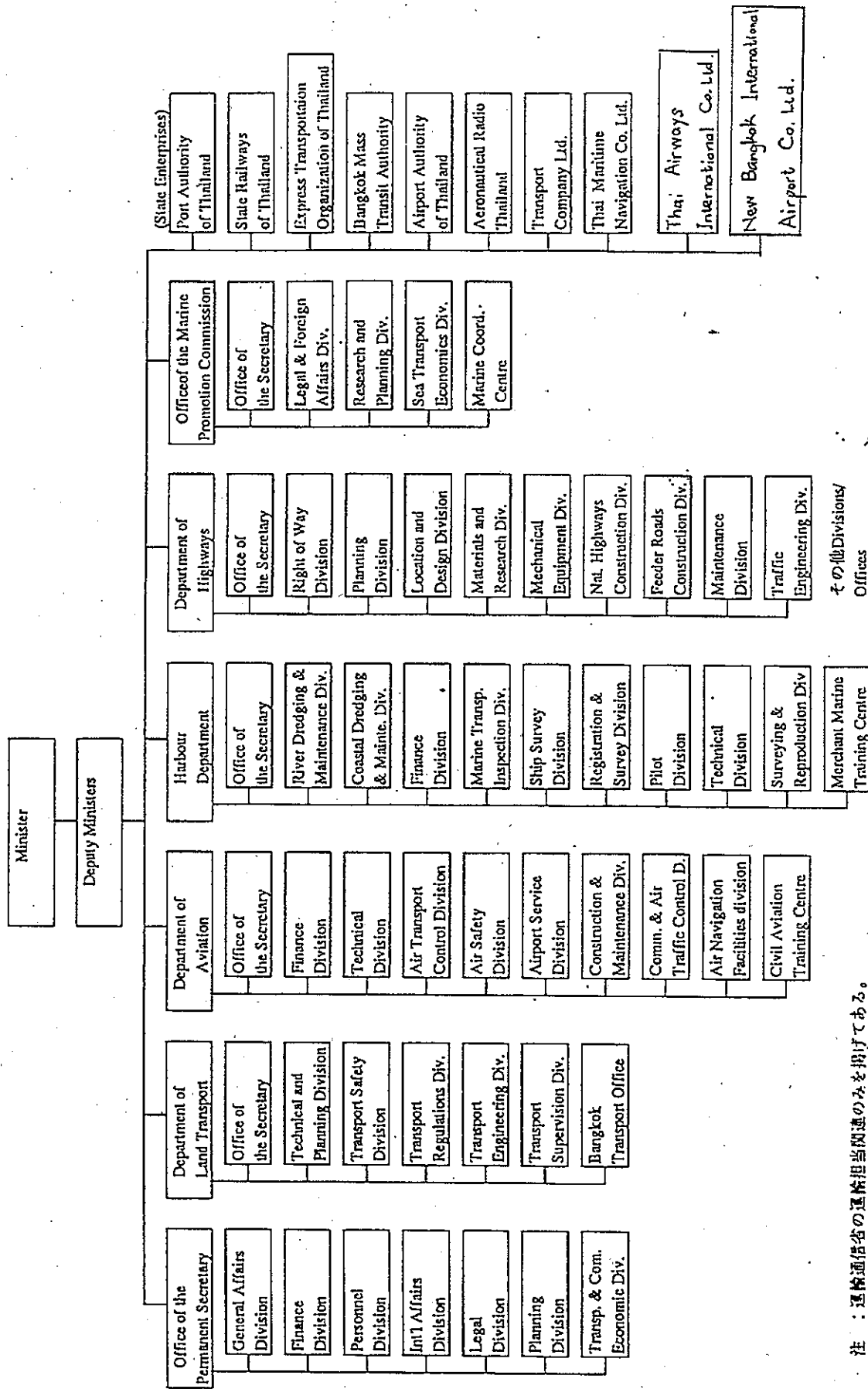
鉄道行政の非一元化は、各プロジェクトの調整の必要性を生じるため、国家プロジェクト全般を所掌するNESDB（国家経済社会開発庁）（日本の経済企画庁及び国土庁にあたる。）の権限を相対的に強くしている。

(4) 運輸通信省傘下には公社、公団あるいはタイ航空（株）のように極めて公的な

会社であるState Enterpriseが11存在する。ただし、航空局と空港公社、港湾局と港湾公社のようにこうした本省各局とState Enterpriseとの関係では、後者の権限が強く、人事、予算面で各局が公社等を必ずしも掌握しているとは言えない。（空港公団は空軍、港湾局は海軍の支配力が強い。）すなわち、我が国の場合には運輸省の内部部局として例えば新東京国際空港課があり、新東京国際空港公団を監督する関係になっているが、タイの場合は空港公社を監督する組織が運輸通信省の内部部局には存在せず、担当副大臣が人事、予算面を含め直接にState Enterpriseを直接に監督する関係となっている。このため、例えば空港公社のことは運輸通信省に聞いてもわからず、空港公社に直接に接触する必要がある。

### (iii) その他

我が国の運輸省の所管する行政分野については、上記の運輸通信省の他に、バンコク地下鉄及び観光を所管する首相府（地下鉄については担当：ソンプーン首相府大臣（民衆党）・実施部隊：首都圏高速輸送公社（State Enterprise）、観光については担当：アディサイ首相府大臣（国家発展党）・実施部隊：タイ政府観光局（State Enterprise）がある。



その他Divisions  
Offices

注：運輸通信省の運輸担当関連のみを掲げてある。  
出所：運輸通信省

タイ運輸通信省組織図

## 2. 航空

### (i) バンコク国際空港（ドンムアン空港）

バンコクは、地理的にもインドシナ半島の中心に位置し、東南アジアの中で見ても、東アジア、南・西アジア、ヨーロッパ、オセアニアのいずれの地域からもアクセスしやすい利点がある。加えて後背地が観光資源に恵まれる一方、経済成長も著しく、現在では、シンガポールのチャンギ空港と並んで、名実ともに東南アジアにおけるハブ空港の役割を果たしている。

#### (1) 離着陸回数、旅客・貨物の取り扱い数量（図1～3）

1997年の離着陸回数が年間約16万7千回と、他のタイの主要空港と比較しても群を抜いているが、我が国において1本の滑走路で処理可能な回数として使われているのが年間約16万回、2本のクローズド・ランウェイ（滑走路間隔が1,000m未満の平行滑走路。バンコク国際空港はこれに当たる。）の場合が約20万回で、滑走路の処理能力で見ても次第に限界に近づきつつある。

また、特に旅客の取り扱い数年間約2,500万人は、成田のそれにほぼ匹敵する値であり、朝や夜間のピーク時におけるターミナルの混雑ぶり（我が国ほどではないにせよ）を見ると、これまで増築に増築を重ねることで対応してきたターミナルの方も限界に達しつつあるような状況にある。

特にシンガポールとの比較で見ると、旅客取り扱い数の差ほどには離着陸回数の開きが少ない。これはバンコクが軍民併用空港（実際にはもともと軍用地であったものがタイ空港公団（AAT）に転用されたものである。）であることや、近距離線が比較的多いこともあり相対的に小型機による離着陸が多いこと（特にカンボジアやラオスとの間ではプロペラ機による国際線が存在している。）などが背景にあるものと考えられる。

こうした現在のドンムアン空港の混雑解消と、将来的なハブ空港としての機能強化の観点から、バンコクの東約30kmのノングハオに第二バンコク国際空港が計画され、円借款を主な原資として、2004年の開港を目指し、工事が進められている。我が国の感覚では信じられないことであるが、実際には、新空港完成後の両空港の分担関係が明確にされていない。少なくとも開港後しばらくの間は新空港にすべての国際線と、それとの乗り継ぎ需要の多い主要な国内線（チェンマイ、プーケット等）、それ以外は現空港にというおおまかな了解があるのみである。新空港の将来計画が滑走路4本（クローズド2本×2）と年間1億人対応のターミナルという途方もないポテンシャルを有していることに鑑みると、利便性の観点からはやはり将来的にはノングハオへの一本化というのが常識的な線と考えられる。

## (2) 国際線の概況 (表1)

表は、バンコク国際空港に乗り入れている国際線を、欧州線、北東アジア線 (中国以北)、東南アジア線、南・西アジア線、中央アジア線 (旧ソ連諸国)、オセアニア線、アフリカ線、アメリカ線の8方面に分けて航空会社毎にその路線と週間往復便数を記載したものである。

### ① 路線の多様性

先にも挙げた地理的、経済的その他の条件から、様々な航空会社が様々な路線に就航している。スターアライアンス (お膝元のタイ国際航空、ユナイテッド、ルフトハンザ、全日空など)、ワンワールド (英国航空、アメリカン航空など)、ノースウェスト・KLM連合等のワールド・アライアンス勢の他、日本航空、キャセイ、シンガポールといったこの地域を代表するエアラインのみならず、たとえばASEAN10のフラッグ・キャリアはすべて揃っているなど、当地から世界中のどの地域に行くにも不便を感じないようなラインアップとなっている。

### ② 以遠路線の多様性

バンコク以東の国のエアラインが当地を經由してバンコク以西へ (エヴァ・エアのウィーン、ロンドン、アムステルダム線、カンタスのフランクフルト、ロンドン、ローマ線、キャセイのシンガポール線、全日空のデリー線など)、あるいは、その逆 (ガルフ航空の香港線、スカンジナビアのシンガポール線、英国航空のシドニー線など) といった、バンコクを經由地にした路線が数多く存在する。

### ③ GMS諸国へのゲートウェイ

大メコン圏地域 (Greater Mekong Subregion) とは、メコン川流域の6カ国・地域 (中国・雲南省、ミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ヴェトナム) を指すが、この地域への路線が充実している。エンジェル・エア (昆明、ルアンプラバン)、中国雲南航空 (昆明)、タイ国際航空 (昆明、ヤンゴン、ハノイ、ホーチミン、ヴィエンチャン、プノンペン)、バンコク・エアウェイズ (プノンペン、シエムレアプ) ラオ航空 (ヴィエンチャン、ルアンプラバン)、カンボジア航空 (プノンペン)、ロイヤル・エア・カンボジア (プノンペン) ミャンマー国際航空 (ヤンゴン)、ヴェトナム航空 (ハノイ、ホーチミン) が就航している。

この地域は、特に外国人観光客誘致の点で、タイ政府観光局 (TAT) を中心に、ワーキンググループを開催 (世界銀行の融資でESCAPが事務局として開催) するなど、まとまった活動を展開している。参加国の足並みが揃わずになかなか成果につながらないのが地域活動の常であるが、観光分野は、たとえばタイが中心となって観光客を受け入れ、そこから他の国にも足を伸ばしてもらおうとい

ったことに比較的他の国が同調しやすい（あるいは同調せざるを得ないほど経済的な条件が違いすぎる）というようなことから、珍しく足並みが揃って成果を上げつつある分野である。そうした地域レベルの活動に上記の航空路線は大きく貢献している。

また、厳密にはGMS諸国ではないが、中国南方航空の海口（海南島）線や、汕頭（広東省東部の港湾都市）線など、珍しい路線があるのもバンコクの特徴である。

#### (ii) その他の主要な地方空港（図1・4、表2）

バンコク国際空港はAATの管理下にある（新バンコク国際空港株式会社（NBIA）はAATの子会社である。4. 参照）が、AATは他にもチェンマイ、プーケット、ハジャイ、チェンライの4つの主要な地方空港を管理している。いずれもバンコクには遠く及ばないものの、近年航空需要の伸びが著しい。

##### (1) チェンマイ

国際線では、マレーシア（MH）及びシンガポール（MI：シルク・エア：シンガポール航空の子会社）からの便や、GMSエリアへのアクセスとして昆明（TG）、ルアンプラバン・ヴィエンチャン（QV）への便がある他、長距離路線としてデュッセルドルフ・ミュンヘン（LT：LTU国際航空）への便がある。

国内線では、バンコクとの間に多数の便がある他、チェンライ、コンケン他9つの地方空港とを結ぶ路線があり（運航社はTGの他、小型機により地方路線を運航するPBエア）、特に首長族で有名なメーホンソンへは1日3便（航空機では所要35分のところ、車では所要約8時間という典型的な陸の孤島）と、タイ北部へのゲートウェイ的な位置づけである。

##### (2) プーケット

現在、国内の混乱から敬遠されがちなバリ島を尻目に、独走態勢を保っているリゾート地であり、国際線、国内線ともに好調である。LTが上記デュッセルドルフ・ミュンヘンのチェンマイとの三角運航の他、フランクフルトにも便を張り、週3便体制となっているのは、特に長期のリゾート客を中心にしたドイツ人旅行者がいかにか好調かを示している。

その他にも、チェンマイ同様のMH、MIの他、シンガポールはTG、8G（エンジェル・エア：1998年誕生のタイの新生航空会社）を加えて3社体制となっており、また、TGがパース、台北との間に路線を張っている他、月・木・土の東京発09：45、プーケット着15：45のTG便は、現在唯一の日本からタイの地方空港への直行便となっている。

国内線では、バンコクとの間に最も多くの便が設定されている他、チェンマイ、

ハジャイ、サムイ島との間に路線がある。

### (3) ハジャイ

南部地域の玄関口として、MHがクアラルンプル線、TGと8Gがシンガポール線をそれぞれ運航している他、国内線では、バンコクとの間に1日6便、プーケットとの間に1日1便が運航されている。

### (4) チェンライ

タイ最北部の国際空港としての運営を視野に入れ、1998年10月、従来の運輸通信省航空局(DOA)直営からAATに移管された。現在、国際線では8Gが昆明、ルアンプラバン、マンダレーとの間を運航しており、GMSの玄関口としての役割が期待されている。国内線ではバンコクとの間に1日6便が運航されている。

### (5) その他

AAT以外の空港は、DOA直轄の空港か、又はバンコク・エアウェイズ(PG)の私営空港(サムイ島、スコータイ)である(例外的に、空軍管理のウタパオ空港があるが、現在、定期便としてはサムイ島にPGが1便飛ばしているだけで、残りはチャーターフライト(パタヤを目的地とするロシア人の利用が多い。)である。DOA内に貨物基地としての利用を検討する動きがあるが具体化していない。)

サムイ島、スコータイの両空港は基本的には国内線用だが、PG自身がそれぞれシンガポール、ルアンプラバン・シエムレアプへの国際線を就航させている。国際線の就航に伴い、1999年、それぞれ400パーツ、150パーツの空港施設使用料が定められた。

### (iii) タイの国内航空(図5)

タイにおいては首都バンコクが飛びぬけて人口が多く、住民登録している人だけで600万人とも800万人とも言われ、一説には1,000万人を超えとも言われている一方で、たとえばチェンマイの人口は20万人程度と、恐るべき一極集中となっている。すなわち、我が国でいえば、東京だけあって大阪や名古屋、福岡といった政令指定都市がないような状況である。それにもかかわらず、国内航空路線は比較的良く発達し、国内の主な都市へは必ず毎日便があるといってもよい。これには、外貨収入の第2位を占める観光(ちなみに第1位はコンピュータ部品)に係る旅客の貢献が見逃せないと思われる。

具体的には、バンコクから北部(チェンマイ、チェンライ)、東北部(コンケ

ン)、南部(プーケット、ハジャイ)の各中核都市には1日5往復以上の便があり、それに準ずる都市(北部のピサヌローク、ランパン、東部のウドンタニ、ウボンラチャータニ、南部のスラータニ、ナコンシータマラート、トラン、ナラティワート)にも1日1便以上の便がある。その他、観光的な路線として、メーホンソン(チェンマイで乗り換え)、サムイ島、スコータイ、ラノーンや、昨年7月にオープンしたばかりのクラビー(一説には、タイでもっともきれいな海とも言われる。)にも1日1便以上の便がある。

従来より、タイの航空業界は国営のタイ国際航空の独占状態にあり、一部観光路線をバンコク・エアウェイズが行うという状態が長く続いてきたが、1998年に誕生したエンジェル・エアは、チェンマイ、チェンライ、プーケットといった国内幹線や、シンガポール、GMS諸国、中国四川省の省都・成都といった路線に積極的に参入させることで、競争促進的な方向へと転換し始めた。タイ国際航空の民営化(一部の株を放出)や、PBエアによる地方路線への小型機による参入など、タイの航空業界の図式は新たな時代に突入したといえる。

#### (iv) AATの民営化(図6)と、いわゆる一般的な民営化問題について

##### (1) AATの民営化(図6)

1997年来の経済危機に伴う慢性的な資金不足を解消する観点から、現在AATが保有する資産及び現バンコク国際空港(ドンムアン空港)の収入の有効活用を図るため、1998年7月、NBIAへの出資者であるAATを持株会社に衣替えし、その株式の30%を民間に売却する案が閣議承認された。

これにより、NBIAはタイ政府70%、民間30%出資の持株会社の子会社的な位置づけとなる。この案はこれから今年の8月にかけて逐次実施に移される予定であるが、現時点では民間出資予定者の具体的な名前は挙がっておらず、経済危機が続く中でどのように民間資金を集めていくかが大きな課題となっている。

特に今後問題になっていくと考えられるのは、この30%の民間ポーションを取得する者(タイ政府はこれを戦略的共同経営者(Strategic Partner)と呼んでいる。)に、ノングハオ新空港の民活利用部分(貨物ターミナル、駐車場、給油、ホテルなど)のコンセッションを付与する予定であるが、現段階でこの事業者が決まっていないため、新空港の重要な部分の詳細が決まらないという点である。

##### (2) いわゆる一般的な民営化問題について

上記のAATの例もそうであるが、当地において民営化(privatization)は多分に経済危機の克服の際のIMFとの合意と絡めて語られることが多い。このため、何となく資金不足の特効薬のようなイメージが持たれるが、いずれの民営化プロジェクトにおいても、大なり小なり、ある種の誤解ないしは幻想に基づく問



題点を抱えている。

#### ①民間に対する過大な期待

「政府にお金がないから足りない分は民間に」という発想はしばしばプロジェクトの遅れ、停滞、ひどい場合には破綻を招く。(1)の末尾に指摘したAATの民営化の場合も、追加的投資に比して利益が多く見込まれ、75%の持株比率によりコントロールも可能なRegional Airport Co.には英国空港公団(BAA)等が関心を示しているといわれる(ホンは最も利益を生む可能性の高いポケットだけを切り売りして欲しいと考えているともいわれる。)一方で、AAT本体の方は、今後数年にわたってロングハオという巨額の投資案件を抱えており、人気は低い模様である。

一方、例えば優良企業のタイ国際航空(株)などは関心を魅いているようであるが、こちらの方はグローバルなアライアンスの観点でどこと手を組むかという別の次元での問題を抱えることになった。

また、昨年12月に開業したバンコク高架鉄道(BTS)のように、政治的圧力により採算ラインを割った運賃設定をせざるを得なかったような例もある。これはいわゆるBOT方式では最も避けなければならない部類のカントリーリスクの例と考えられる。

プロジェクト破綻にまで追い込まれた例としては、いわゆるホープウェル・プロジェクトがある。工事の遅れからタイ政府による契約破棄に至った訳であるが、民活導入ではこうした予期せぬ事態の場合の解決方法や権利義務関係を明確にしておくことが求められる。

#### ②十分な事前の検討がなされなかったことによるある種の悲劇

当地では航空管制業務がエアロタイと呼ばれる国営企業(株式割合:タイ政府9割、民間1割)が行っている。以前は主要空港(AAT所管空港)のみについて管制を行っていたが、一連の民営化の流れを受け、1998年10月より、それまでDOAが管制を行っていたDOA直営の地方空港についてもエアロタイが行うことになった。これに伴い、DOAは、エアロタイがきちっと業務をおこなっているかどうかを監督する任務を担うこととされたが、後者の方が給料が良いことが響いて、優秀な職員がほとんどDOAからエアロタイに移ってしまい、DOAが当初想定していた監督態勢を十分に組めないような事態に陥った。

エアロタイはそれまでの管制実施の実績もあるため、現時点では危険は生じていないものの、日本ではちょっと考えられないような笑い話である。

#### (v)第2バンコク国際空港建設計画

##### (1)はじめに

タイの民間航空は、ダイナミックな経済発展と観光産業の興隆を背景に近年急速な発展を遂げてきた。その表玄関であるバンコク国際空港（通称ドンムアン空港）は、国際旅客数では世界第10位であり、東南アジアではシンガポール・チャンギ空港（第6位）に次ぐ利用者の多い空港である。しかし、バンコク国際空港は、空軍との共用空港である上に、滑走路やターミナル地区の拡張に用地上限界があり、将来の航空需要に十分対応できない。さらに、マレーシア、香港など周辺諸国では新空港建設が相次いでおり、バンコクが東南アジアの航空拠点として生き残っていくには、第2国際空港の建設が国家的な必須事項となっている。

なお、昨年7月以来のパーツ危機により、航空旅客の需要は一時的に減少しているが、これにより当初の需要予測が2年ほど先送りになるものの、2004年には国際・国内旅客数は1996年の約50%増の年間3,500万人になり、同空港は容量不足になると想定されている。

## (2) 経緯

1960年、タイ政府はバンコクの第2国際空港に関する事業化調査を行い、サムットプラカン県バンプリ軍ノングハオを最適地として選んだ。

これに基づき、運輸通信省航空局は1963年から1973年にかけて約2万ライ（約3,000ha）の空港用地の買収を進めるとともに、第2国際空港マスタープラン作成のためのコンサルティング契約も行った。しかしながら、結論は出されず、その後の政変などで政権が替わる度に種々の議論があったが棚上げとされ、最終結論は出されなかった。

1980年代に入り、タイの経済発展に伴い、航空需要は飛躍的に増大したことを踏まえ、1986年10月から1991年9月までの5カ年間を対象とする第6次国家経済社会開発計画で、この計画が急浮上した。

最終的に1991年5月7日、アナン内閣は第2バンコク国際空港用地として従来あったいくつかの候補のうちから、既に航空局が空港用地として確保し、また、東部沿岸開発地域への入り口にもなりうるという有利な条件から、ノングハオを第2国際空港にする旨の閣議決定を行い、その業務の実施をドンムアン空港を管轄するタイ空港公団（Airport Authority of Thailand:AAT）に命じた。

その後、政府部内で同空港の建設・運営に関して民間活力導入の必要性が強く叫ばれ、1996年2月に、政府及びAAT出資の新バンコク国際空港会社（New Bangkok International Airport Co., Ltd:NBIA）が設立され、第2国際空港関連の業務をAATからすべて引き継いだ。

また、懸念された用地内住民の立ち退きについては、タイ政府はすでに補

償金を支払っており、対象住民（2,400戸）による土地占有は違法としながらも、条件により20～80万バーツの補償金を再度支払うことを1996年5月に閣議決定した。その後移転は順調に進み、現在工事エリア内の立ち退きはすべて終了している。

もともとの基本計画では、滑走路2本と年間3,000万人対応の旅客ターミナルビル等を2000年にオープンする予定であった。しかし、1997年、チャワリット政権において、国家財政安定のため各種公共工事の見直しが行われた中で、第2国際空港計画も住民移転や設計業務の遅れ等を理由に変更された。その計画変更は、完成を2003年まで延期し、施設規模も滑走路1本と年間旅客数2,000万人対応施設に縮小し、そのつなぎとしてドンムアン空港を拡張するというものであった。

現チュアン政権では、IMFから緊縮財政及び政府企業体民営化の要請を受け、AAT及びNBIAの民営化と、両空港の整備計画の費用対効果を考えたすりあわせが行われ、1998年7月に第2国際空港が将来のメイン空港であることを前提として、2003年完成予定のフェーズ1の段階から年間3,000万人対応の旅客ターミナルを建設する旨の再度の計画変更及びAATの持株会社への変更、株式の一部の民間への売却等を柱とする民営化計画が閣議承認された。（（3）③及び参照）

なお、円借款として、第21次（1996年度）でポルダー（洪水対策用堤防）、滑走路、旅客ターミナルビル建設などに312億円、第22次（1997年度）で施工管理費用として9億円、第24次（1999年度）で滑走路、旅客ターミナル建設などに335億円が締結されている。

### （3）計画の概要

#### ①位置（図2）

バンコク中心部より東方約30kmに位置し、現ドンムアン空港からは南東方向に約30km離れている。

#### ②空港面積及び立地

3,200ヘクタール（8km×4km）で、北側をオンヌット通り、南側をバンナトラッド通りに囲まれた長方形の土地。もともと海拔0.5mの湿地帯で、養殖池が点在する地域である。なお、「ノングハオ」というのはタイ語で「コブラの池」という意味である。

#### ③建設計画（1998年7月閣議承認）（図7）

（ア）フェーズ1（2003年完成、2004年供用開始）

西側滑走路3,700m1本、旅客ターミナルビル（年間3,000万人対応）、ユーティリティ施設、貨物施設など

(イ) フェーズ2（2005年完成）

東側滑走路3,700m1本

(ウ) 全体構想（完成時期未定）

滑走路4本、旅客ターミナルビル2棟（年間1億人対応）

④ 需要予測

1993年の基本計画策定時の需要予測では2010年には国際旅客が年間4,000万人を超え、航空貨物が250万トンに迫るとなっている。しかし、1997年からのアジア通貨危機の影響を受け、この数字は下方に修正される見込みである。

⑤ 就航路線

ほとんどの国際線と主要な国内路線の半数が第2国際空港で運航される予定であるが、ドンムアン空港との具体的な航空会社配置分けについては調整中である。

⑥ 事業費

総事業費は、1997年時点での予算額で約1,740億バーツ（フェーズ2まで）である。内訳は、

(ア) N B I A 実施分（用地造成、滑走路、旅客ターミナル、供給施設など）

約1,210億バーツ

(イ) エアロタイ（タイ政府91%、航空会社9%出資の航空管制実施会社）  
実施分（航空管制、航空保安施設）

約20億バーツ

(ウ) 民活部分（貨物ターミナル、駐車場、給油、ホテルなど）

約510億バーツ

⑦ アクセス（図8）

当面は道路アクセスが中心となる予定である。空港北側からはバンコク

ーチョンブリ高速道路が接続し、空港南側からはバンナトラッド高速道路（工事中）が接続する。

鉄道アクセスとしては、タイ国鉄東線からの分岐及び現在進行中のＢＴＳＣ（タナヨン）の高架鉄道の延長が検討されている。鉄道駅は、ターミナル地下にできる計画であるが、鉄道によるアクセス需要の不透明さから、乗り入れ時期は未定である。

#### （４）現状

##### ①工事状況

建設現場においては、工事用仮設道路が完成し、ポルダー工事及び地盤改良工事が進行中である。1999年には旅客ターミナルビルの杭打ち工事が開始される予定である。

##### ②ＡＡＴ等の民営化計画

昨年来の経済危機に伴う慢性的な資金不足を解消する観点から、現在ＡＡＴが保有する資産及び現バンコク国際空港、（ドンムアン空港）の収入の有効活用を図るため、1998年7月、NBIAへの出資者であるＡＡＴを持株会社に衣替えし、その株式の30%を民間に売却する案が閣議承認された（図5）

これにより、NBIAはタイ政府70%、民間30%出資の持株会社の子会社的な位置づけとなる。この案はこれから2001年にかけて逐次実施に移される予定であるが、現時点では民間出資予定者の具体的な名前は挙がっておらず、経済危機が続く中でどのように民間資金を集めていくかが大きな課題となっている。

図1 / タイ主要空港離着陸回数(運輸通信省航空局統計)

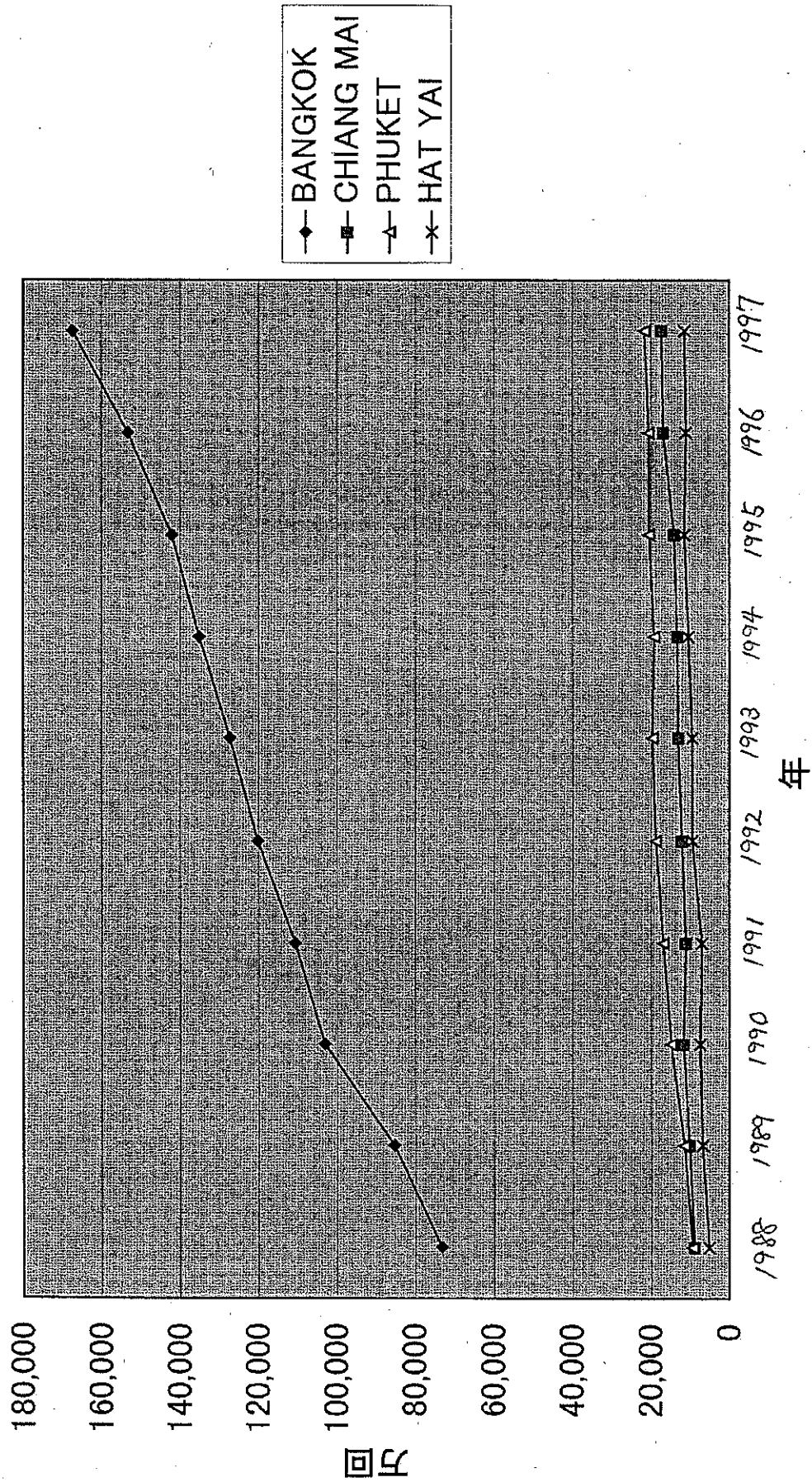


図 2: バンコク国際空港における旅客取扱量の推移

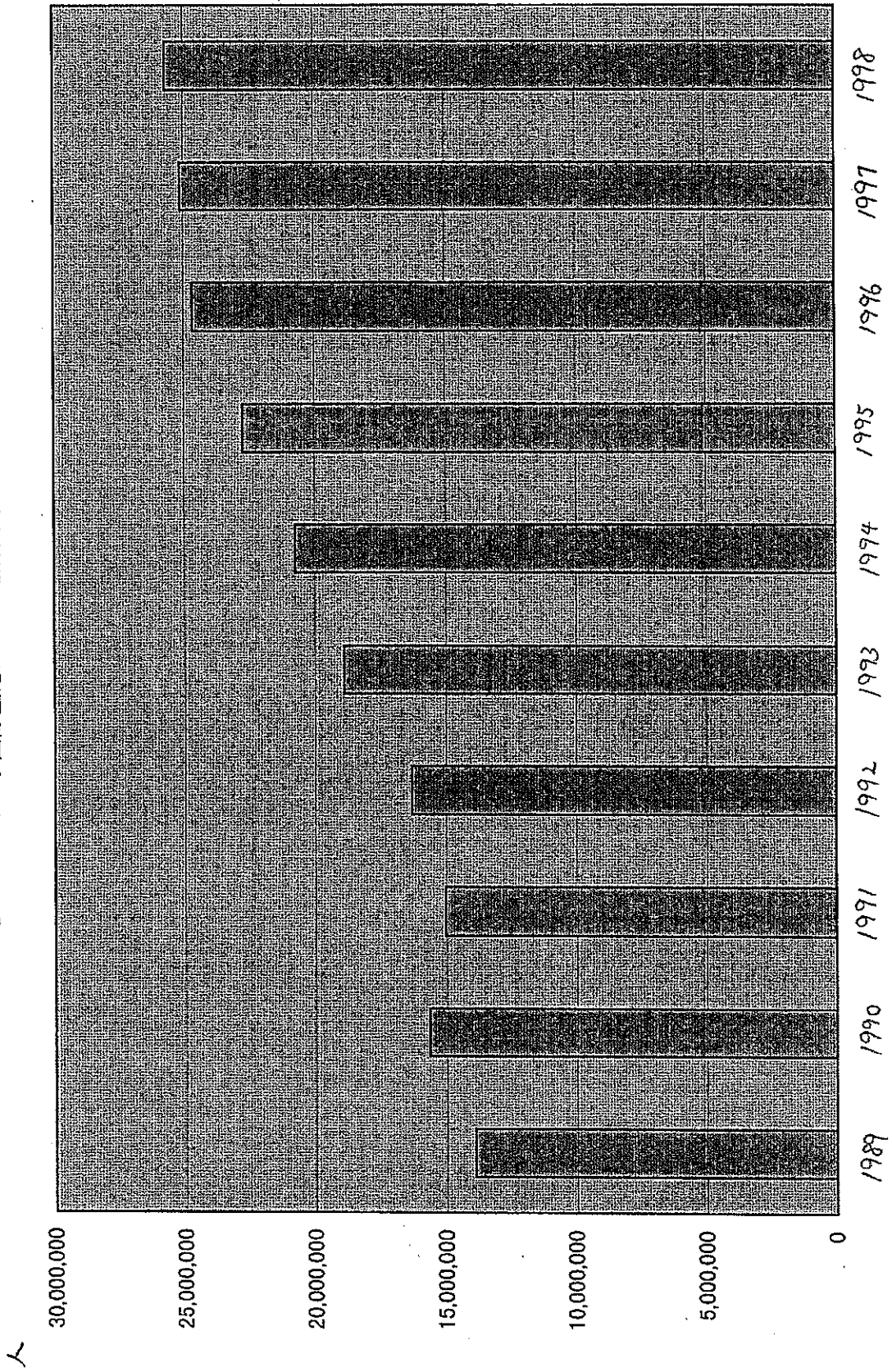




図3: バンコク国際空港における貨物取扱量の推移

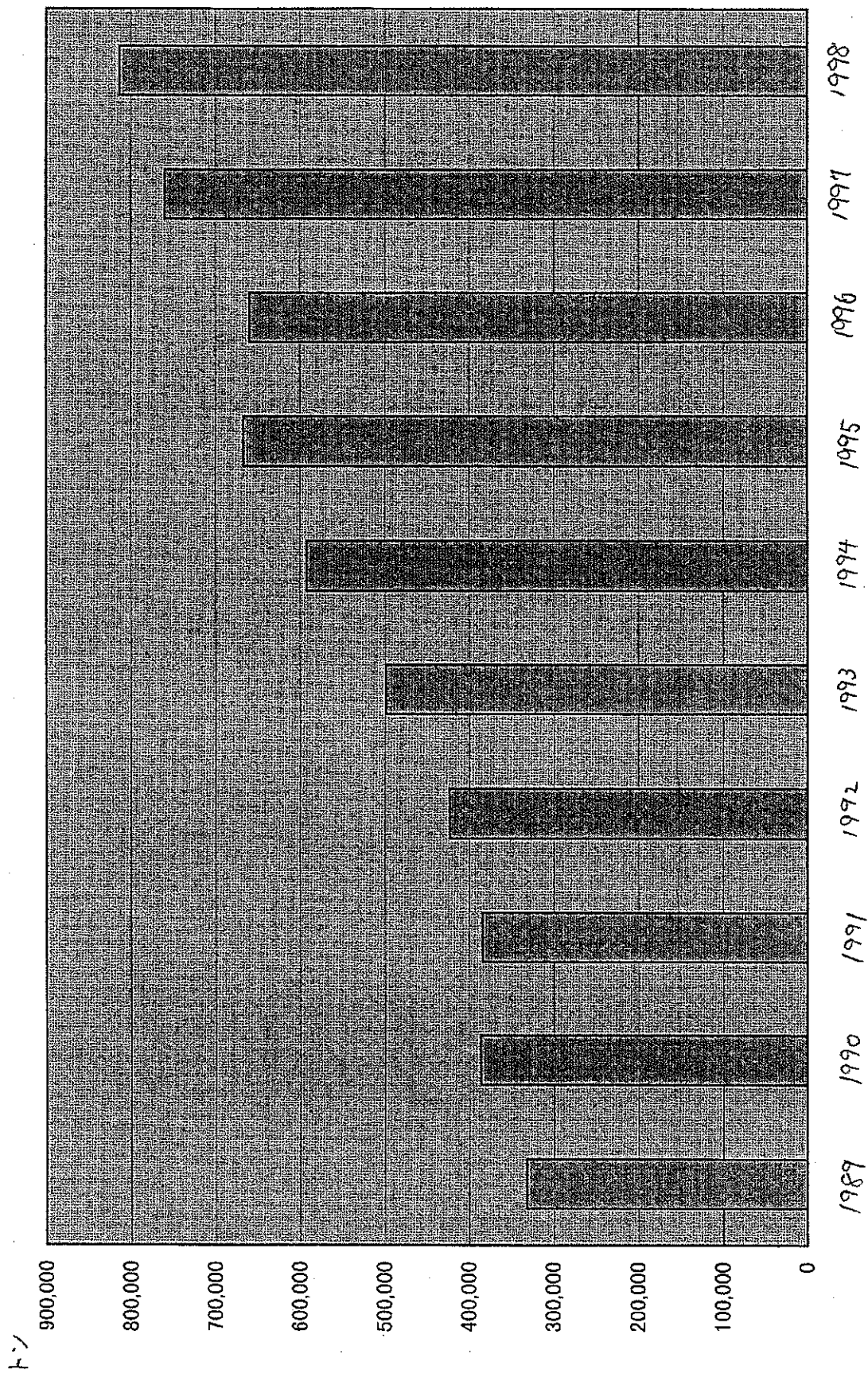




表 1

バンコク国際空港への国際線乗り入れ状況(2000年2月時点のダイヤに基づき作成)

## 1. 欧州線

航空会社	路線	週間往復	備考
エアロフロート(SU)	モスクワ-バンコク	6	
エールフランス(AF)	パリ-バンコク	7	
アリタリア(AZ)	ミラノ-バンコク	3	
英国航空(BA)	ロンドン-バンコク	7	
中華航空(CI)	バンコク-アムステルダム	6	
チェコ航空(OK)	プラハ-バンコク	2	
エヴァ・エア(BR)	バンコク-ウィーン	3	
	バンコク-ロンドン	3	
	バンコク-アムステルダム	3	
フィン・エア(AY)	ヘルシンキ-バンコク	4	
ガルーダ・インドネシア航空(GA)	バンコク-ロンドン	2	
	バンコク-フランクフルト	3	
KLMオランダ航空(KL)	アムステルダム-バンコク	7	
ラウダ航空(NG)	ウィーン-バンコク	4	
LOTポーランド航空(LO)	ワルシャワ-バンコク	3	
LTU国際航空(LT)	デュッセルドルフ-バンコク	2	
	ミュンヘン-バンコク	2	
	フランクフルト-バンコク	1	
ルフトハンザ・ドイツ航空(LH)	フランクフルト-バンコク	7	
マレウ・ハンガリー航空(MA)	ブダペスト-バンコク	3	
オリンピック航空(OA)	アテネ-バンコク	2	
カンタス航空(QF)	バンコク-フランクフルト	3	
	バンコク-ロンドン	14	
	バンコク-ローマ	3	
ロイヤル・ブルネイ航空(BI)	バンコク-フランクフルト	2	
スカンジナビア航空(SK)	コペンハーゲン-バンコク	11	うち経由3. 5
	ストックホルム-バンコク	3	
	バンコク-ブダペスト	3.5	
スイス航空(SR)	チューリヒ-バンコク	9	
タイ国際航空(TG)	バンコク-フランクフルト	17	
	バンコク-コペンハーゲン	11	
	バンコク-ロンドン	10	
	バンコク-ミュンヘン	4	
	バンコク-パリ	7	
	バンコク-アテネ	2	経由
	バンコク-ローマ	6	うち経由3
	バンコク-マドリッド	3	
	バンコク-ストックホルム	3	
	バンコク-チューリヒ	7	

2. 北東アジア線

航空会社	路線	週間往復	備考
エアフロート(SU)	ウラジオストクーバンコク	1	
中国国際航空(CA)	北京ーバンコク	7	
エアインディア(AI)	バンコクー東京	2	
エアマカオ(NX)	マカオーバンコク	3	
全日本空輸(NH)	東京ーバンコク	7	
	大阪ーバンコク	7	
エンジェル・エア(8G)	バンコクー成都	4	
	バンコクー昆明	5	
アジアナ航空(OZ)	ソウルーバンコク	7	
ピーマン・バングラデシュ航空(BG)	バンコクー東京	1	
キャセイ・パシフィック航空(CX)	香港ーバンコク	32	
中華航空(CI)	台北ーバンコク	20	経由
	香港ーバンコク	7	
	高雄ーバンコク	7	
中国東方航空(MU)	上海ーバンコク	9	
中国南方航空(CZ)	海口ーバンコク	1	
	南京ーバンコク	1	
	広州ーバンコク	4	
	汕頭ーバンコク	4	
中国南西航空(SZ)	成都ーバンコク	3	
中国雲南航空(3Q)	昆明ーバンコク	7	
エジプト航空(MS)	バンコクー東京	2	
エミレーツ航空(EK)	バンコクー香港	4	
エヴァ・エア(BR)	台北ーバンコク	20	
ガルフ航空(GF)	バンコクー香港	7	
日本航空(JL)	東京ーバンコク	17	
	大阪ーバンコク	7	
	名古屋ーバンコク	3	
	香港ーバンコク	3	
KLMオランダ航空(KL)	バンコクー台北	7	
大韓航空(KE)	ソウルーバンコク	14	
ノースウエスト航空(NW)	東京ーバンコク	7	
シンガポール航空(SQ)	バンコクーソウル	3	
	バンコクー東京	3	
スリ・ランカ航空(UL)	バンコクー香港	3	
スイス航空(SR)	バンコクー台北	3	
タイ国際航空(TG)	バンコクー香港	42	うち経由21
	バンコクー台北	28	うち経由7
	バンコクー昆明	7	
	バンコクー北京	7	
	バンコクー大阪	24	うち経由3
	バンコクーソウル	20	
	バンコクー東京	14	うち経由4
	バンコクー名古屋	3	
	バンコクー福岡	4	
	バンコクー高雄	7	
	バンコクー上海	7	
	バンコクー広州	4	
ユナイテッド航空(UA)	香港ーバンコク	7	経由
	東京ーバンコク	7	経由

3. 東南アジア線

航空会社	路線	週間往復	備考
エールフランス(AF)	バンコク-ハノイ	3	
全日本空輸(NH)	バンコク-クアラルンプル ヤンゴン-バンコク	3.5 1.5	経由 経由
エンジェルエア(8G)	バンコク-シンガポール バンコク-ルアンプラバン	12 4	
バンコクエアウェイズ(PG)	バンコク-プノンペン バンコク-シエムレアブ	7 21	
ピーマン・バングラデシュ航空(BG)	バンコク-シンガポール	2	
キャセイ・パシフィック航空(CX)	バンコク-シンガポール	7	
エジプト航空(MS)	バンコク-マニラ	2	経由
フィン・エア(AY)	バンコク-シンガポール	2	
ガルーダ・インドネシア航空(GA)	デンパサール-バンコク	5	
カンボジア航空(KT)	プノンペン-バンコク	2	
ラオ航空(QV)	ヴィエンチャン-バンコク ルアンプラバン-バンコク	7 1	
ルフトハンザ・ドイツ航空(LH)	バンコク-マニラ	4	
マレーシア航空(MH)	ペナン-バンコク クアラルンプル-バンコク	7 14	
ミャンマー国際航空(UB)	ヤンゴン-バンコク	14	
フィリピン航空(PR)	マニラ-バンコク	5	
ロイヤル・エア・カンボジア(VJ)	プノンペン-バンコク	14	
ロイヤル・ブルネイ航空(BI)	バンダル・セリ・ベガワン-バンコク	4	
ロイヤル・ネパール航空(RA)	バンコク-シンガポール	2	
スカンジナビア航空(SK)	バンコク-シンガポール	7	
シンガポール航空(SQ)	シンガポール-バンコク	35	
スイス航空(SR)	シンガポール-バンコク	4	
タイ国際航空(TG)	バンコク-ヤンゴン バンコク-シンガポール バンコク-ジャカルタ バンコク-バンダル・セリ・ベガワン バンコク-デンパサール バンコク-マニラ バンコク-ハノイ バンコク-ホーチミン バンコク-ヴィエンチャン バンコク-プノンペン バンコク-クアラルンプル バンコク-ペナン	14 49 10 4 7 10 4 7 7 14 14 7	うち経由7 うち経由7
トルコ航空(TK)	バンコク-シンガポール	4	
ヴェトナム航空(VN)	ハノイ-バンコク ホーチミン-バンコク	7 7	

4. 南・西アジア線

航空会社	路線	週間往復	備考
アエロフロート(SU)	デリーーバンコク	1	経由
エアインディア(AI)	ムンバイーバンコク	2	
	デリーーバンコク	1	経由
	カルカッターバンコク	1	経由
モルディブ航空(L6)	モルディブーバンコク	3	
全日本空輸(NH)	バンコクーデリー	2	
ビーマン・バングラデシュ航空(BG)	ダッカーバンコク	4	
	ヤンゴンーバンコク	1	
キャセイ・パシフィック航空(CX)	バンコクーコロンボ	3	
	バンコクームンバイ	4	
	バンコクードバイ	4	
チェコ航空(OK)	ドバイーバンコク	2	経由
ドゥルック・エア	パローバンコク	4	
	カルカッターバンコク	3	経由
	ダッカーバンコク	1	経由
エル・アル・イスラエル航空(LY)	テルアビブーバンコク	4	
エミレーツ航空(EK)	ドバイーバンコク	10	
ガルフ航空(GF)	バーレーンーバンコク	2.5	
	アブダビーバンコク	2.5	
	マスカットーバンコク	2	
インディアン航空(IC)	カルカッターバンコク	4	
	バンガロールーバンコク	2	
	マドラスーバンコク	2	経由
クウェート航空(KU)	クウェートーバンコク	5	
パキスタン航空(PK)	ラホールーバンコク	2	
	イスラマバードーバンコク	2	
	カラチーバンコク	3	
ロイヤル・ブルネイ航空(BI)	バンコクードバイ	2	経由
	バンコクーアブダビ	1	
ロイヤル・ヨルダン航空(RJ)	アンマンーバンコク	3	
ロイヤル・ネパール航空(RA)	カトマンズーバンコク	4	
サウディ・アラビア航空(SV)	ジェッダーバンコク	2	
	リヤドーバンコク	2	
スリ・ランカ航空(UL)	コロンボーバンコク	3	
タイ国際航空(TG)	バンコクーコロンボ	3	
	バンコクーカルカッタ	3	
	バンコクーデリー	5	
	バンコクーカトマンズ	7	
	バンコクーダッカ	7	
	バンコクードバイ	7	
	バンコクーカラチ	4	うち経由3
	バンコクーラホール	3	
	バンコクーマスカット	3	
トルコ航空(TK)	イスタンブールーバンコク	4	

## 5. 中央アジア線

航空会社	路線	週間往復	備考
カザフスタン航空(9Y)	アルマトイーバンコク	2	
トルクメニスタン航空(T5)	アシハバードーバンコク	3	
ウズベキスタン航空(HY)	タシケントーバンコク	3	

## 6. オセアニア線

航空会社	路線	週間往復	備考
英国航空(BA)	バンコクーシドニー	7	
オリンピック航空(OA)	バンコクーメルボルン バンコクーシドニー	2 2	経由
カンタス航空(QF)	メルボルンーバンコク シドニーーバンコク	6 18	うち経由1
タイ国際航空(TG)	バンコクーシドニー バンコクーメルボルン バンコクーブリスベーン バンコクーオークランド バンコクーパース	20 10 3 5 3	うち経由15

## 7. アフリカ線

航空会社	路線	週間往復	備考
エジプト航空(MS)	カイローバンコク	2	
エチオピア航空(ET)	アディスアベバーバンコク	3	
南アフリカ航空(SA)	ヨハネスブルクーバンコク	3	

## 8. アメリカ線

航空会社	路線	週間往復	備考
ノースウエスト航空(NW)	ロサンゼルスーバンコク ラスベガスーバンコク	7 7	経由
タイ国際航空(TG)	バンコクーロサンゼルス	7	
ユナイテッド航空(UA)	ロサンゼルスーバンコク デンバーーバンコク シアトルーバンコク	7 7 7	経由

図4： タイの主要地方空港における離着陸回数(運輸通信省航空局統計)

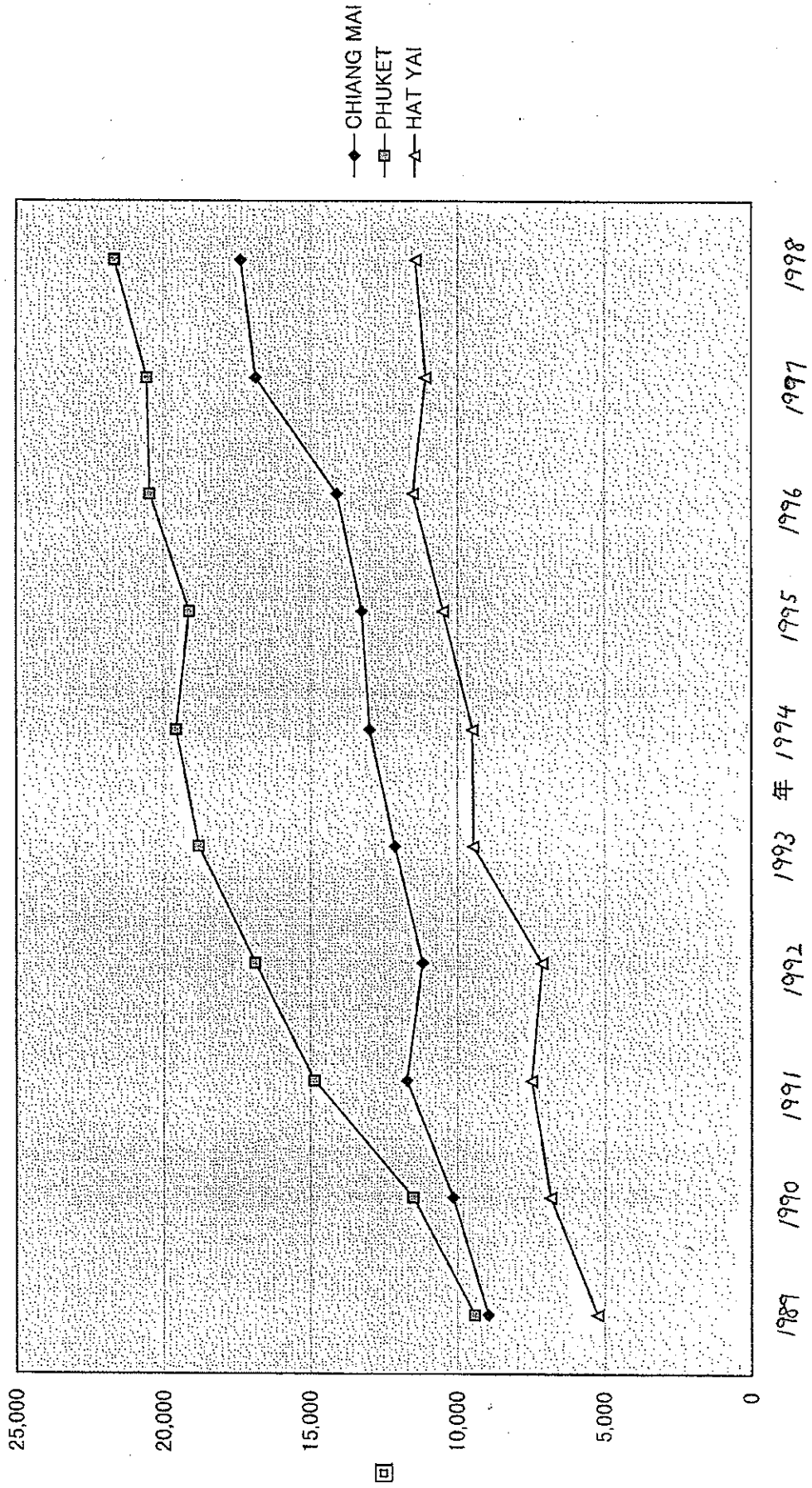


表 2

タイの主要地方空港への国際線乗り入れ状況(2000年2月時点のダイヤに基づき作成)

## 1. チェンマイ

航空会社	路線	週間往復	備考
LTU国際航空(KT)	デュッセルドルフーチェンマイ ミュンヘンーチェンマイ	1	復路ブーケット経由 1 復路ブーケット経由
マレーシア航空(MH)	クアラルンプルーチェンマイ	2	ノンストップ
タイ国際航空(TG)	チェンマイー昆明	2	ノンストップ
ラオ航空(QV)	ルアンプラバンーチェンマイ ヴィエンチャンーチェンマイ	2	ノンストップ 2 ノンストップ
シルク・エア(MI)	シンガポールーチェンマイ	3	ノンストップ

## 2. ブーケット

航空会社	路線	週間往復	備考
LTU国際航空(KT)	デュッセルドルフーブーケット フランクフルトーブーケット ミュンヘンーブーケット	1	往路チェンマイ経由 1 ノンストップ 1 往路チェンマイ経由
ドラゴン航空(KA)	香港ーブーケット	3	ノンストップ
マレーシア航空(MH)	クアラルンプルーブーケット ブーケット→ペナン	3便	9 ノンストップ 片道のみ
タイ国際航空(TG)	ブーケットーパース ブーケットーシンガポール ブーケットー台北 東京→ブーケット	3便	2.5 往路2、復路3 7 ノンストップ 3.5 往路2、復路5 片道のみ
シルク・エア(MI)	シンガポールーブーケット	14	ノンストップ
エンジェル・エア(8G)	ブーケットーシンガポール	5	ノンストップ

## 3. ハジャイ

航空会社	路線	週間往復	備考
マレーシア航空(MH)	クアラルンプルーハジャイ	4	ノンストップ
シルク・エア(MI)	シンガポールーハジャイ	7	ノンストップ
タイ国際航空(TG)	ハジャイーシンガポール	7	ノンストップ

## 4. チェンライ

航空会社	路線	週間往復	備考
エンジェル・エア(8G)	チェンライー昆明 チェンライールアンプラバン チェンライーマンダレー	2	ノンストップ 2 ノンストップ 3 ノンストップ

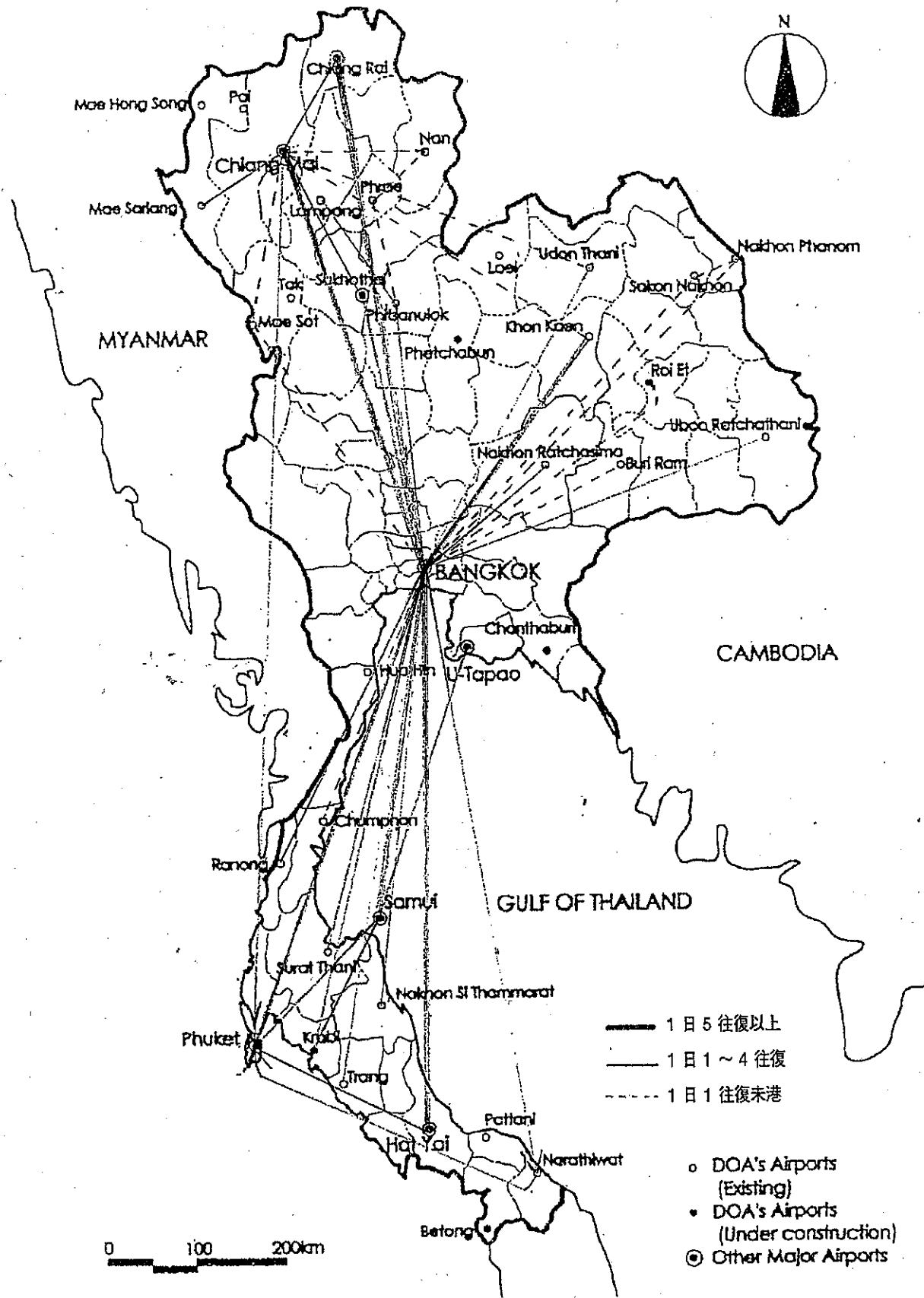
## 5. サムイ島

航空会社	路線	週間往復	備考
バンコク・エアウェイズ(P)	サムイ島ーシンガポール	7	ノンストップ

## 6. スコータイ

航空会社	路線	週間往復	備考
バンコク・エアウェイズ(P)	スコータイールアンプラバン スコータイーシエムレアプ	3便	4 ノンストップ 片道のみ

図5 タイの国内航空





SBIA SITE LOCATION

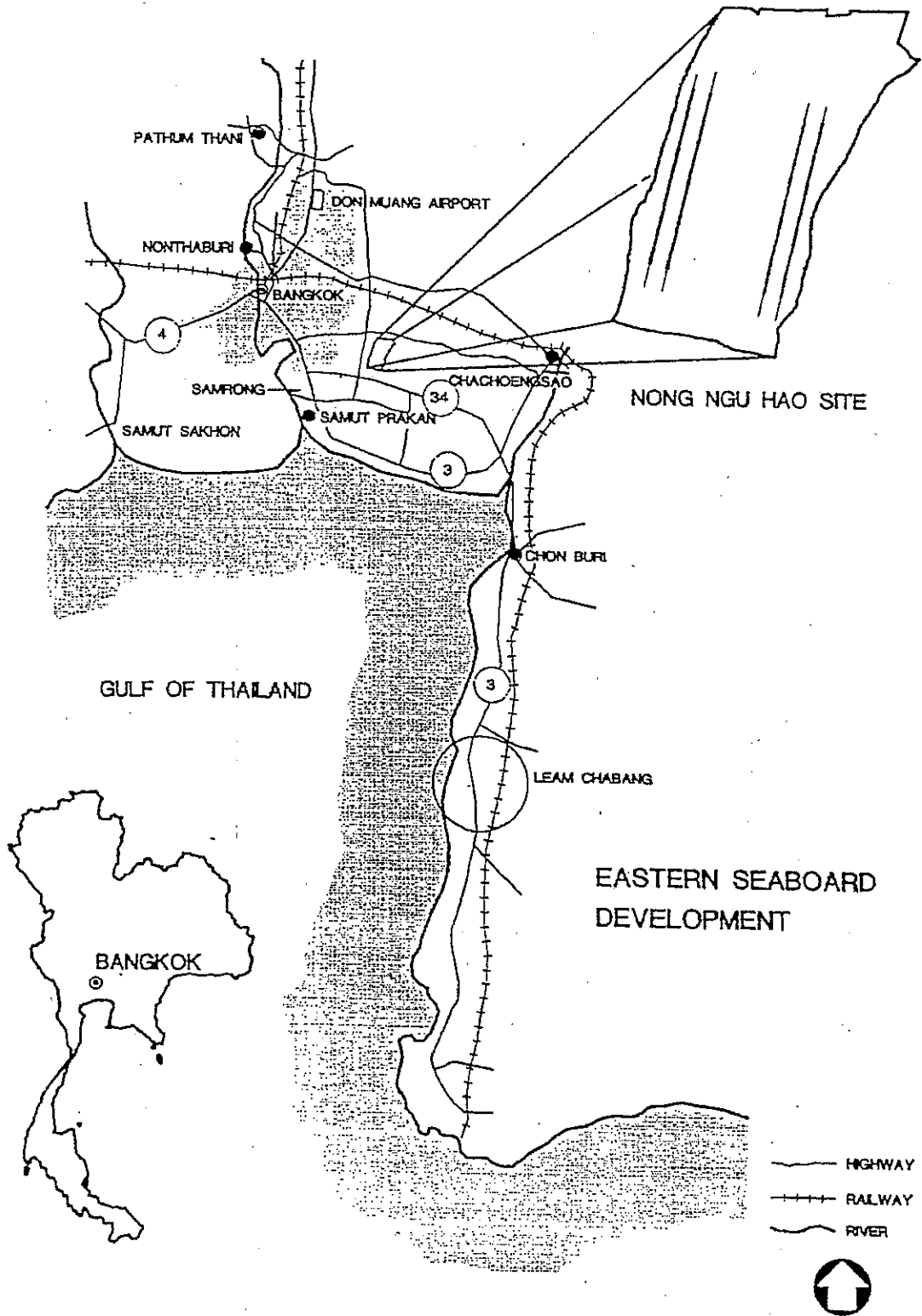


図 6: 第 2 バンコク 国際 空港 の 位置

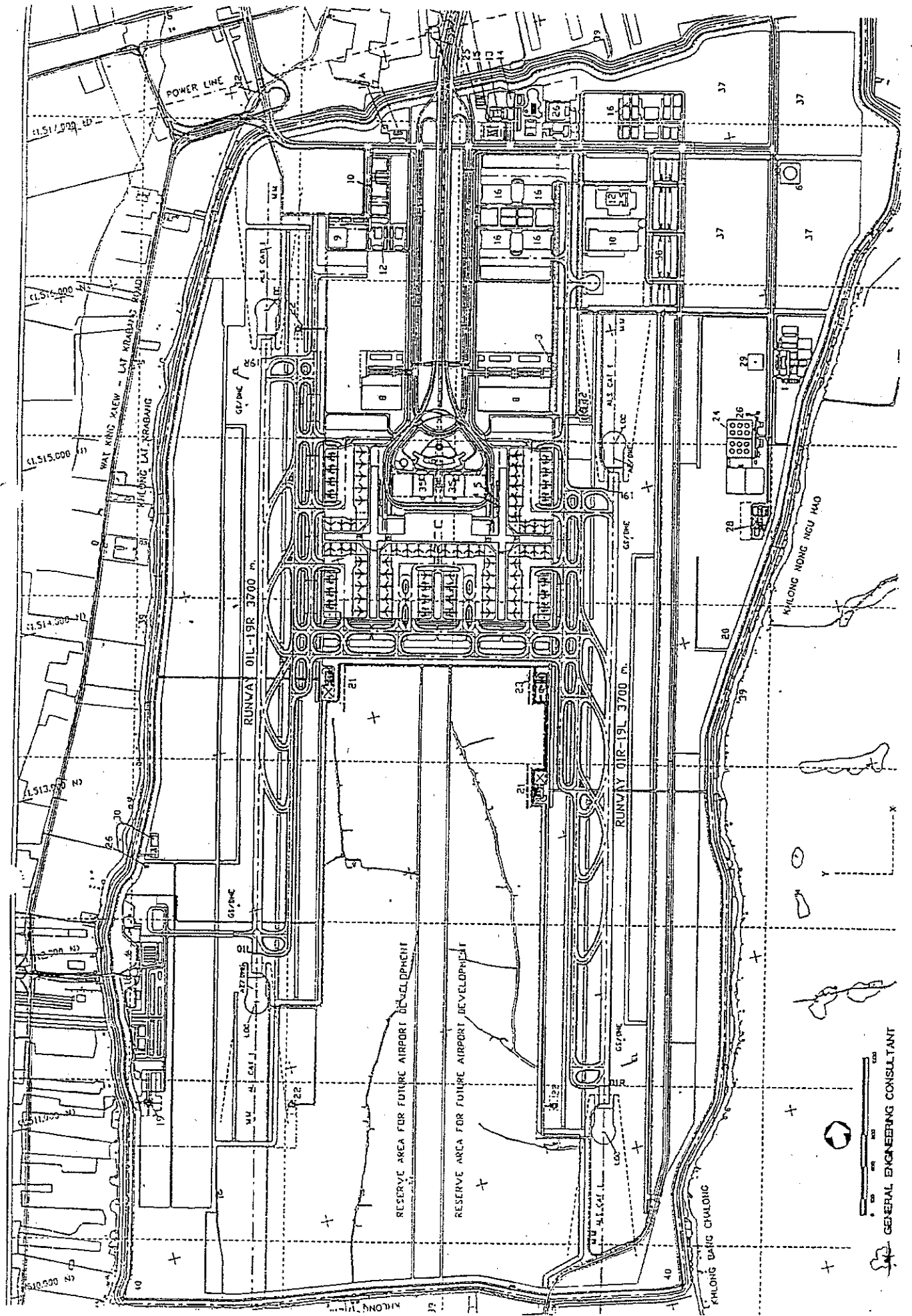


図 7 第 2 バンコク国際空港の建設計画

## ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 SECOND BANGKOK INTERNATIONAL AIRPORT

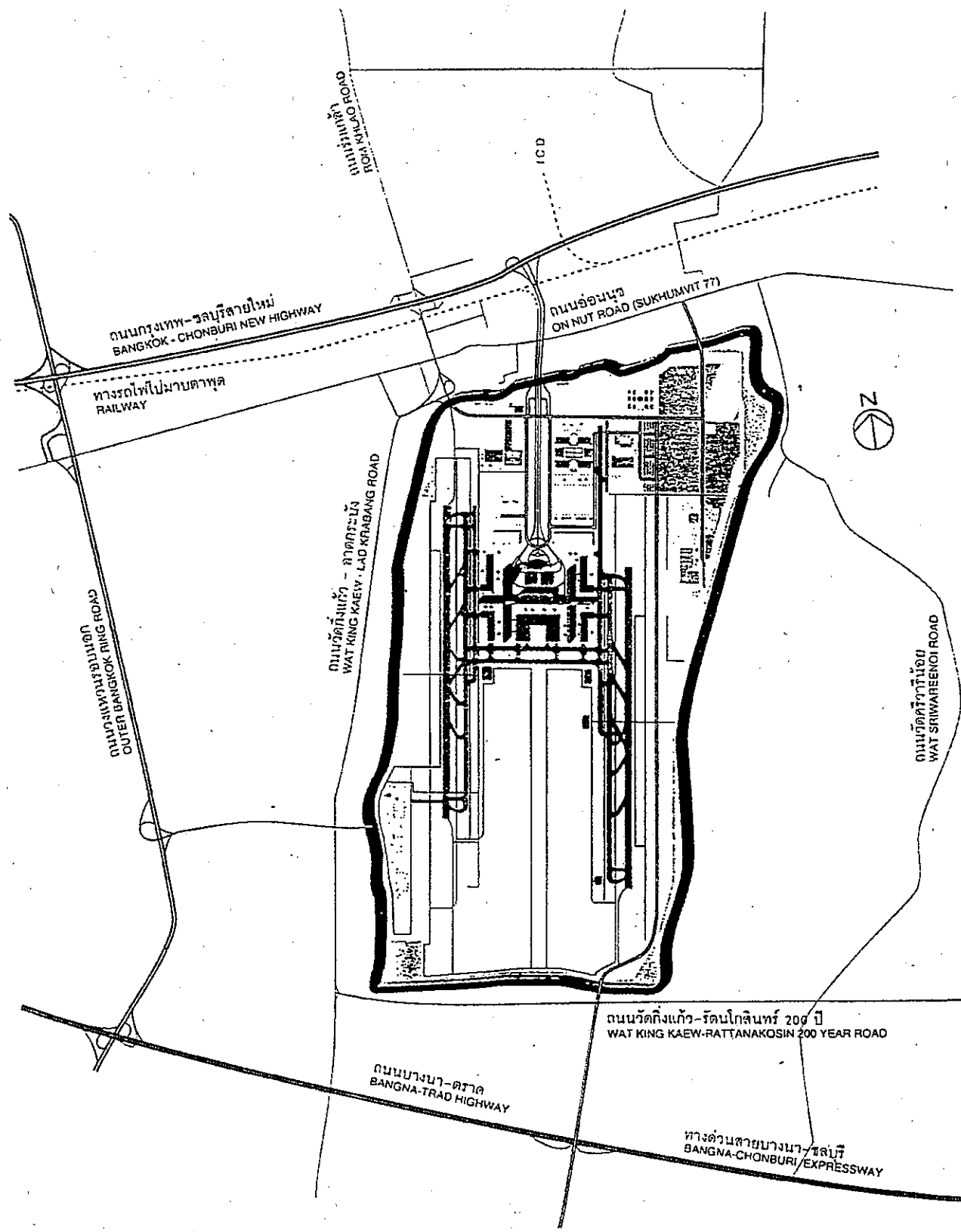
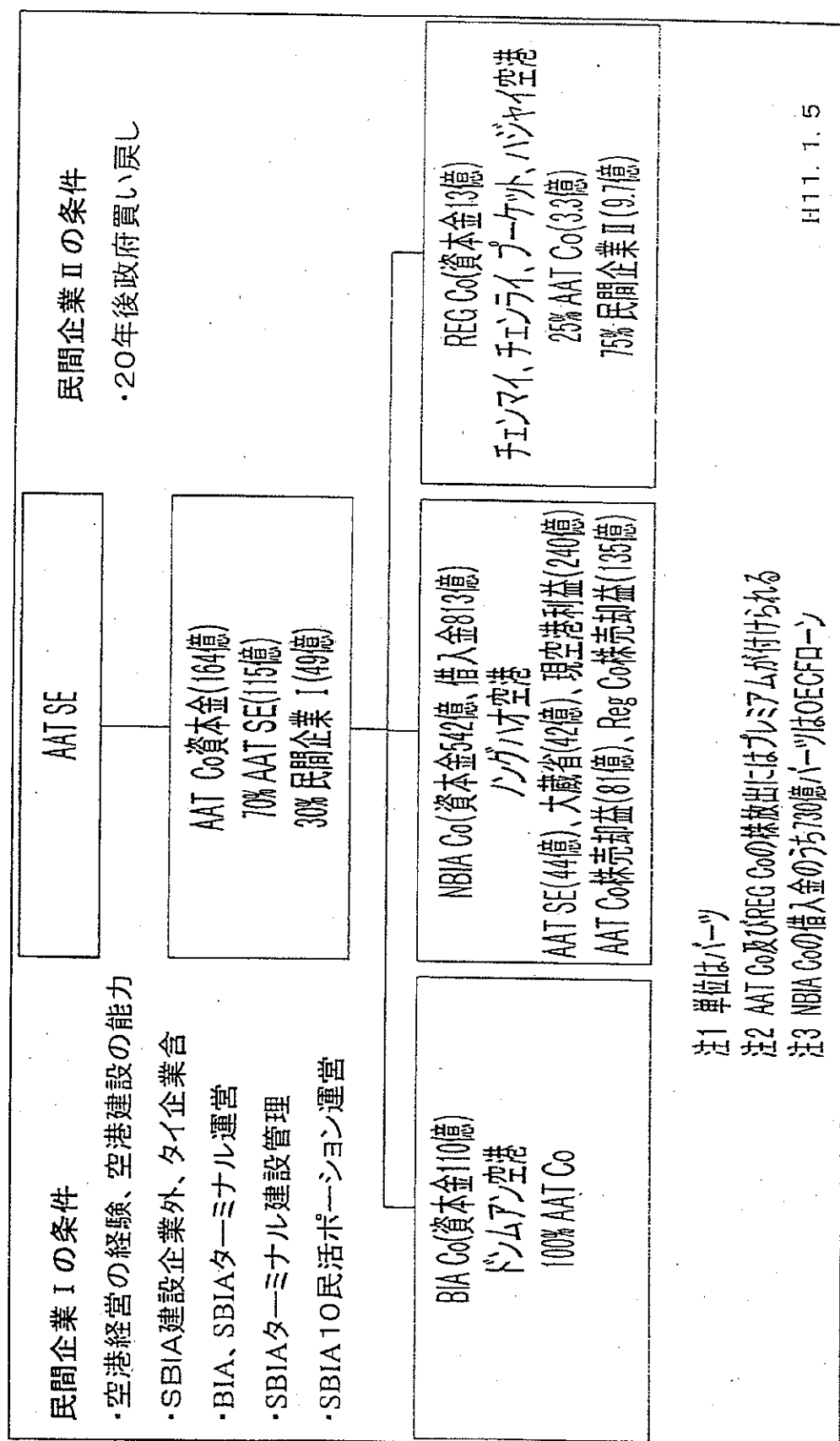


図 8: 第 2 バンコク 国際 空港 の アクセス

# タイ空港公団(AAT)の民営化

図 9:



### 3. 鉄道

#### (i) タイ国鉄

##### (1) タイ国鉄の沿革

タイにおける鉄道の導入は、アジア諸国の中では比較的遅く、日本の新橋-横浜間開業よりも約20年後の1890年、ラマ五世によってシャム王立鉄道が設立され、バンコク-ナコンラチャシマ間の建設が開始されたのを起源とする。建設は、主に英国やドイツの企業が受注して進められ、順次主要幹線網が完成して第2次世界大戦時で約3,000kmの延長に達していた。

1951年、「タイ国有鉄道公社法」の制定により、鉄道省から現在の公共企業体の形態となった。かつては、パクナム鉄道、メクロン鉄道といった民営鉄道も存在したが、付与された免許期間の満了とともに政府に移管され、現在タイ国内で鉄道事業を行っているのはタイ国鉄のみである。

##### (2) 組織

公共企業体であるタイ国鉄の政策決定及び監理は、形式上は国鉄総裁と内閣によって指名される5~7名のメンバーからなる、監理委員会に委ねられているが、運輸大臣が全般的な監督権限を有するなど、実態としては政府の影響力が強く反映される。タイ運輸省における実際のタイ国鉄に対する監督責任者は、運輸大臣の下で副大臣(2000年1月現在は、プラディット氏)が受け持っている。タイ国鉄部内における組織は、総裁の下に4名の副総裁(運転関係、総務、開発計画、特命事項各1名)が、またその下には運輸局、機械局、土木局など23の局・部が存在する。職員数は漸減の傾向にあるが、1997年度時点で約20,900人(臨時職員を除く)となっている。

##### (3) 営業路線網

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、チュンマイまでの北線、ノンカイおよびウボンラナチャタニまでの東北線群(2線)、アランヤプラテートまでの東線、東線のチャチャンサオから南に分岐しサタヒップまで延びる東部海岸線、マレーシアとの国境であるパダンベサール及びスンガイコロクに至る南線が基幹路線である(図7参照)。これに若干の支線、短絡線などを加えて、営業キロは1997年度現在で4,041kmであるが、そのほとんどは単線で、複線区間はバンコク~バンパチ間の90km(2.2%)に過ぎない。そのため、列車の行き違いによる時間ロスのみならず、信号システムの整備の遅れも加わって一つのトラブルが、上り下り両方の列車の運行に多大の影響を与えてダイヤを混乱させる要因となっており、正常ダイヤの復旧に多くの時間を費やす原因となっている。

#### (4) 線路規格、運転

線路はマレーシア、カンボジアなど隣接諸国と同じく狭軌（1 mゲージ。日本も狭軌であるが、若干広い1.067 m）となっており、標準機と比較すれば高速運転には余り向いていない。線路保守は比較的良好に実施されているが、近年の予算不足により滞り気味の箇所が増え、早急な整備が必要とされる箇所も多い。運転最高速度は一応100 km/hが標準となっているが、主要幹線の良く整備された区間においては120 km/hの高速運転も行われており、近隣諸国と比べても高速化は進んでいるようである。しかし敷設されているレール、マクラギ等は、日本のローカル線なみの軽便なものが未だ大半を占めるうえ老朽化も進んでおり、これもまた予算の関係であまり更新作業がなされていないため、レール破損及び路盤の整備不良などを原因とした列車脱線事故などが多発している。このため安定した輸送を確保しようとするれば、これら軌道構造の改良や複線化、信号・保安設備や踏切保安設備等の改善などインフラの強化がまず必要である。電化はまだ行われておらず、全てのディーゼル機関車による客車牽引かディーゼルカーによる運行となっている。これらの車両についても老朽化したものが多く、客車に至ってはほとんどが昭和20年代後半から30年代にかけて日本で製作されたものであり、更新時期は既に過ぎているが、懸命な保守により耐用を延ばしている状況である。また車両数そのものの不足も深刻であり、運用も危機的な状況である。このため近年OECFローン（現JBIC）などにより、積極的に機関車、ディーゼルカー等を購入しているが、これも最近の経営危機からそのテンポは落ちてきている。しかし、1998年3月に日本のJR西日本から54両の中古車両（これでも現存の車両よりは新しい）の供与を受け一息ついたところである。

#### (5) 経営概況及び運営状況

他の諸国と同様、自動車の普及や道路、航空路網の整備により鉄道旅客数は思ったようには伸びてはならず、経営は苦しい状況にある。営業収支は、第1次オイルショックの影響を受けた1974年に赤字に転じ、以後ほぼ連続して赤字経営が続いている。

1997年度は、営業収入84.8億パーツ（対前年度比1.06）、営業支出91.8億パーツ（対前年度比1.04）と、7.0億パーツの赤字であった。営業支出の内訳は、人件費57%、資機材費18%、燃料費12%、減価償却費13%と人件費の占める割合が高い。

収支の悪い原因の一つに、国の政策により運賃が非常に低く抑えられていることが挙げられる。特に全旅客数の92%を占める3等列車利用客の運賃は、貧困層救済の名目で特に低くなっており、1985年以来改定されていない。このため、1～3等の全旅客運輸収入に占める3等運賃の割合は57%と旅客数比率と較べ大きく低下する。ちなみに3等通貨は、11 kmまでわずか2パーツ、100 kmでも22パーツの安さ

である(日本のJR幹線の場合、11kmで230円、100kmで1,590円)。

このため、不可避免的に発生する赤字補填として、政府からある程度の補助は受けているが十分とは言い難く、タイ国鉄の営業の悪化に歯止めがかからない。しかし、1998年よりこの様な事態を改善するため国策としてやむを得ず発生する赤字に対し、必要経費を国から確実に収受するPSO(Public Service Obligations)システムの導入が行われたところである。

#### (6) 旅客輸送

旅客の輸送量については、1997年度の旅客数は6,535万人で、ここ1、2年頭打ちの傾向にあり、ピークであった1994年に比べると約一千万人の減少である。この原因はいくつか考えられるが、近年の経済不況及び高速道路網の発達による高速バスの躍進等、タイ国鉄にとってある程度やむを得ない原因もあるが、その他にタイ国鉄全体のサービスの向上が、期待されているほどなされていないことも原因として上げなければならない。具体的には、到達時間の短縮、列車本数の増加、車両の更新、事故の撲滅、定時制の向上、駅等の旅客施設の改善など旅客輸送に限ってみても改善の余地は余りに多く、かつ大きい。

1等、2等、3等の旅客数の割合(1997年度)は、それぞれ0.08%、7.6%、92%と3等が圧倒的である。なお、平均乗車距離は1997年度で181kmとなっておりここ数年ほとんど変化していない。これはまた輸送の主体が通勤通学輸送、いわゆる通勤輸送ではなく、都市間輸送であることを示している。

#### (7) コミューター輸送

鉄道輸送の使命を大きく分けると、長距離都市間輸送、大都市における通勤通学輸送(通勤輸送)及び貨物輸送の三つに分けられるが、このうち通勤輸送についてはタイ国鉄線はほとんどその役割を果たしていない。ある調査によればBMR(Bangkok Metropolitan Region)一日の総トリップ数は1,580万トリップ(1995年)であるが、このうち鉄道の占める割合はわずか1%であり、運河等を利用するボートとほぼ同じシェアとなっている。実際のタイ国鉄における全旅客数の中の通勤輸送としての利用客数をみても1997年度で年間500万人に過ぎず、割合としても約7.5%にすぎない。しかもこの数字は年々減少傾向にある。

タイ国鉄及びタイ政府としても通勤輸送の増強には力を入れているが、北線を除いて単線であること及び道路との踏切が原因となって現状ではこれ以上列車本数を増やすことは困難な状況である。また料金の徴収についても車内検札方式のため運賃を100%確実に回収できる体制になっていないことも営業収入不足の一因となっている。

## (8) 貨物輸送

貨物輸送は、1997年度の輸送実績が990万トン、輸送トンキロで34億トンキロとなっており、10年前に比べそれぞれ431万トン増（77%増）、6.8億トン（25%増）増加している。これは4～5年前まで頭打ちだったものが、ここ2年のうちにかなり扱い量を延ばしてきたことによっている（後述）。

平均輸送距離は345km、主な輸送品目は石油（重量比で36%）、セメント（同20%）、農産品等である。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性を発揮しやすい輸送品目であることが幸いして比較的安定した輸送量を確保してきたが、米、ココナツ、砂糖、ラバー等の農産品や機器・消費財等の二次産品については、鉄道のシェアはじり貧の傾向にあり、大部分がトラック輸送に置き換わっている。これら一般貨物は、全国に300箇所以上もある貨物取扱駅でいちいち停車し、貨車の連結・解放を行いながら運ばれるため非常に時間がかかり、また到着日時も正確に特定できない場合が多いため顧客離れを起こしている。鉄道貨物の再生のためには日本と同様、これらの輸送をコンテナ化し、主要駅のみを結ぶ快速コンテナ列車による迅速な集配業務を行うシステムに変える必要がある。

なお、海上輸送されてきたコンテナを港で直接鉄道に積み換えて輸送するコンテナ輸送については、東部臨海開発事業の一環としてラクラバンに建設された内陸コンテナ基地が供用開始されたこと、及び東部海岸線からの支線としてレムチャバン港につながる線が完成したことに伴い、同基地・レムチャバン港間の輸送システムが稼働し始めたため、コンテナ取扱高が急激に増加している。

また、同じく東部臨海開発事業の一環で建設されてきたサタヒップ・マブタプット間の延伸線や、東北線ゲンコイ～東線クロンシップガオ間短絡線が1995年に完成したこともあり、同地方における貨物輸送の大幅な伸びが期待されるようになった。

## (9) 投資計画及び進行中のプロジェクト

### ① 第8次5カ年計画

タイ国鉄全体の投資計画は、政府から承認された5カ年計画に基づいて行われている。現在執行されているのは名目上は1997年に了承された第8次5カ年計画（1997～2001）であるが、実質的な中味はその前の第7次5カ年計画で決定されたものが先送られてきたものが主である。第8次計画の承認が遅れたことにより、本計画の実質的なスタートは99年度からとなったが、やはり種種の問題により実行ベースは計画ベースより遅れている。この第8次5カ年計画は総額1,328億バーツで、中味は「タイ国鉄による既存施設の改善計画分（764億バーツ）」と「政府の政策に基づく新規投資分（564億バーツ）」の二つに分かれている。後述する個々のプロジェクトの中で、軌道強化事業や複線化事業は主に前者に、また新線建設等



は後者に含まれている。

第8次5か年計画で予定されているこの他の事業としては、幹線区間における信号の色灯化プロジェクト、機関車、客車等の購入計画、踏切の改良等が含まれている。

#### ②軌道強化事業

老朽化した軌道を高規格なものに更新し、運転の安全及び安定化を図ると共に、軌道保守の省力化を目的とした事業である。更新の内容は、レール・分岐器の重量化（100ポンドレール化）、ロングレール化、コンクリートマクラギ化及び道床圧の増加化（25cm化）となっており、主に北線と南線を対象としているが、東北線群及び東線の一部も含まれる。事業対象計画総延長は約1700kmで、これを一次（第7次5か年計画）及び二次（第8次5か年計画）に分けて実施することになっている。このうち第1次は総延長800kmで、これをほぼ3分の1づつ、3つのフェーズに分けて順次進めることになっており、1996年9月から順次始まった契約は現在第2フェーズまでの延長563km間についてほぼ完了し、既に一部工事中である。この事業にはOECFの円借款がついており、他の事業に見られるような資金不足による事業の停止や破棄の恐れは比較的少ない。

引き続き現在の第8次5か年計画の中では、同様に残りの約941km（総額216億）を行うこととなっているが、着手時期については2000年10月以降を目指している。

#### ③複線化事業

運転本数の増大、スピードアップなど輸送能力の抜本的な改善のための事業であり、全額国の負担で1993年より一部着手されている。現在計画されているのは第7次5か年計画に基づくもので、バンコク周辺の幹線5線区234kmを対象としており、まずランシット～バンパチ間（北線61km）が'97年6月に契約されたのを皮切りに順次施工範囲を拡大していこうとしているところである。また次のステップとして、第8次5か年計画の中で、バンコクから離れた区間についても幹線618kmの複線化が予定されている。しかし工事費の高騰及び緊縮財政のため第7次についても進捗は余り上がっていない。

#### ④新線建設

現在計画されているものは4路線総延長793kmで、一部は第8次5か年計画においても着工が基本的には認められている。全体計画の内訳は、北線デンチャイ～チェンマイ間246km、東北線ブアヤイ～ナコンパノム間368km、東部海岸線マプタプット～ラヨン間16km、南線スラタニ～パンナ間163kmである。しかし現実的な着工となると、予算上から現状では展望が見えない。

#### (10) ホープウェルプロジェクト

香港に本拠を置く不動産及び持ち株会社であるホープウェルホールディング社（H/H社）が計画し、1990年10月に同社のタイ現地小会社とタイ国鉄との間で契約を結んだBOT方式による総額800億バーツにのぼる事業である。事業の内容は、H/H社がバンコク市内のタイ国鉄の主に北線及び東線の線路敷（全長60Km）を利用して3階建ての高架を建設し、最上階を有料高速道路、2階部分をタイ国鉄の在来線とH/H社の運営する通勤用鉄道とし、また地平面部および主要駅周辺部をH/H社が商業施設等に活用するというものである。タイ国鉄側のメリットとして、自己の資金を使わずに現在問題となっているバンコク市内38箇所の踏切（道路との平面交差）が高架化またにより解消されること、これにより列車増発及びスピードアップが可能になることなどが上げられる。

当初計画では、1999年までに全線を完成させる計画となっていたが、同社の資金繰りがつかず、当初から工事の進捗は大幅に遅れ気味の状況が続き、タイ国鉄（タイ政府）と同社の間で様々なやりとりがあった後、とうとう1998年の2月になって業を煮やしたタイ政府が同社に対して契約破棄の通告をし、同事業は建設途中で頓挫した。

現在までの工事の進捗率は約19%。従って、ドンムアン付近（北線）及びエカマイ付近（東線）等において、建設途中で放置された高架橋の柱等が現地で無惨な姿をさらしている。

今後の問題は、いかにしてこの計画を修正し、新たな事業として再スタートを切るか、ということと、H/H社との関係をいかに精算するかという点である。この事業は、基本的にはバンコクの交通渋滞の抜本的な改善にもつながる基幹交通ネットワークの構築という意義を持つもので、タイにとっても最も重要なプロジェクトの一つであり、早期の再立ち上げが各方面から期待されている。

現在新たなコンセプト作りのためのスタディがJ B I C及びドイツのK f Wの資金により行われているが、両者の契約元及びスタンスの違いから統一のとれたプランが出来るまでにはなお曲折が予想される。

#### (11) 新幹線計画

この計画は1996年2月、タイ政府の閣議において調査を進めることが決定されたことから始まる。計画の内容は以下の4ルート。

北線（バンコク～チェンマイ）

南線（バンコク～スンガイコロク）

東北線（バンコク～ノンカイ及びバンコク～ウボンラチャタニ）

またその後バンコク～ラヨー間の計画が追加された。

これらの計画については、当時の好景気に後押しされ、一部については真剣な

概略検討まで行われたものの、建設費と収入との関係についてかなり悲観的な予測が多く、着工までには至らなかった。しかしタイ政府はかなり熱心の実現を目指しており、特にラヨン線については新国際第二空港のアクセスという意味合いもあるため、最近まで民間資本を導入しての実現の希望を捨てていなかった。しかし、現在は97年7月のタイバーツフロート制移行からの深刻な経済不況により、現実味は遠のいた感がある。

## (ii) バンコク都市鉄道プロジェクト

### (1) 背景

バンコクの交通渋滞は年々その深刻さを増してきており、1997年以來の経済危機の影響で近年は若干緩和されているものの、絶対的な道路容量の不足が解消されたわけではないことから、このまま推移すれば、将来的にはより深刻な状況に陥ることは必至である。

このため、大量、高速かつ確実な輸送が可能で、環境への影響も少ない鉄道輸送への機体が高まっている。これを受けて以下のような都市鉄道プロジェクトが検討され、その一部は既に工事に着手している。

### (2) 進行中のプロジェクト

#### ① ホープウェル計画

前述 (i) (10) 参照

#### ② タナヨン計画

タイの大手不動産業者タナヨン社とバンコク都庁が1992年に結んだBOT契約により、バンコクの商業地区を走る主要な幹線道路沿い上32kmに高架鉄道を建設するもので、建設後30年間の営業が認められている。当初は98年12月に開催されたバンコク・アジア大会に間に合わせる予定であったが、結局、99年12月5日(国王誕生日)に開業した。不動産バブルの崩壊、通貨危機の影響により慢性的な資金不足問題を乗り越えて開業し、バンコクで第1号の都市鉄道として注目されているが、需要予測の1日60万人の利用を大きく下回る15万人程度の利用実績で、収入見込みが金利負担分を下回るなど財政破綻が心配されている。

#### ③ MRTA地下鉄計画

もともとは市街地道路上の高架鉄道として計画されていたが、環境への配慮から、20kmの地下鉄に計画変更された。

当該計画変更により事業費が増大したため、タイ政府はそれまで予定していた完全なBOT方式を諦め、トンネル掘削党の建設はMRTA（首都圏高速輸送公社）が公共事業として実施し、運営・車両導入等はMRTAとの25年間のコンセッション契約に基づき民間事業主体が行う（信号通信施設の整備等を伴うBOT方式の一種。事業費約600億円）というスキームに変更された。

建設事業については1996～98年に3次に渡って円借款が供与され、2003年開業を目指して工事が進められている。総事業費約3,000億円（用地取得費を除く。）のうち60%程度について円借款が供与されてきたが、97年来の通貨・経済危機の影響でタイ政府負担部分の確保が困難になったことから、98年度、通常の年次借款とは別に、緊急分として内貨分の借款が供与されることとなった。これにより、97年実施分以降は円借款100%の融資比率となっている。

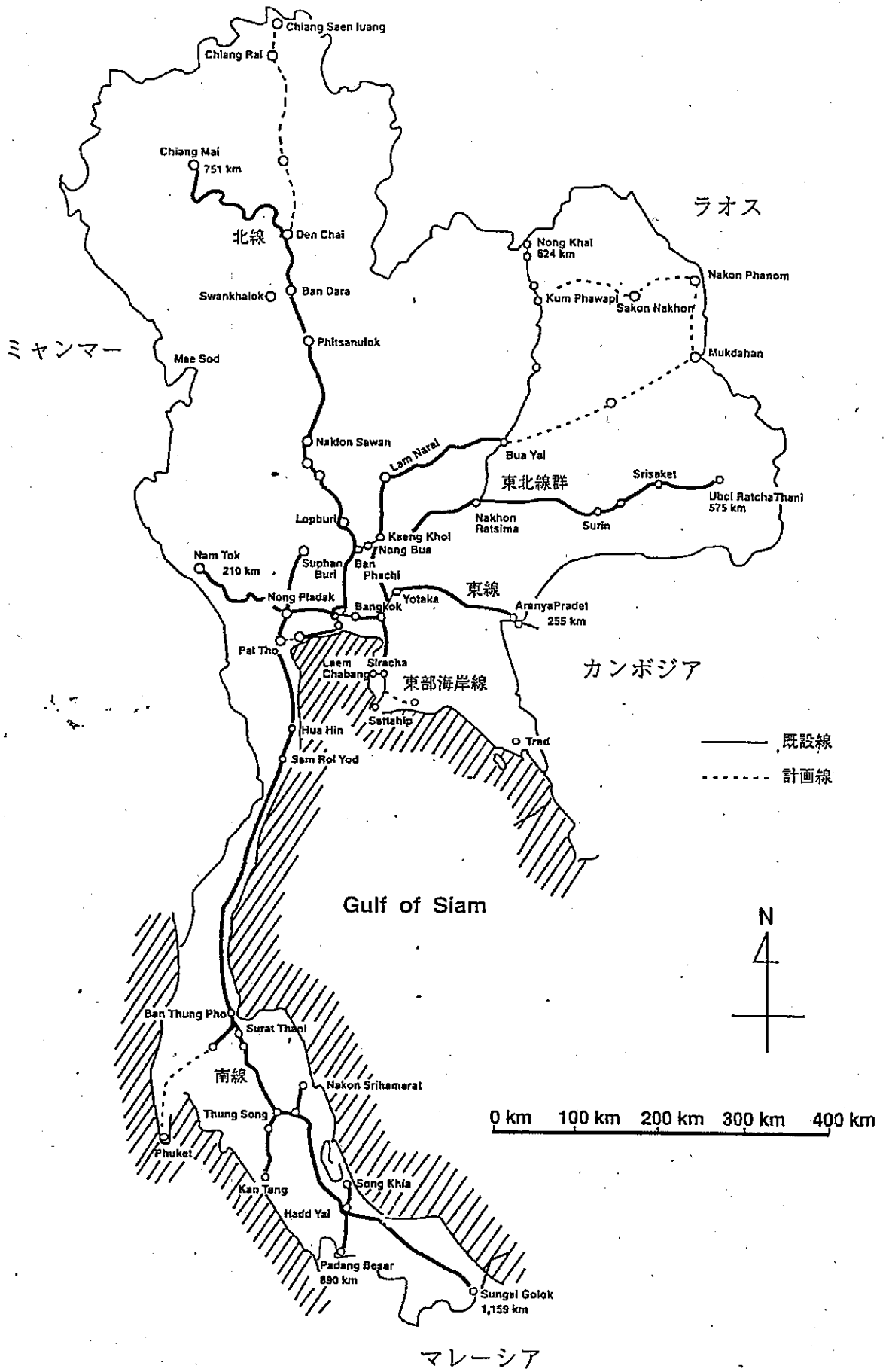
一方、運営・車両導入に係るコンセッション契約主体については、97年12月1日に入札が行われ、地元の大企業ゼネコン・チョーカンチャンを主体とするグループが交渉権を獲得。今後2000年8月頃までに契約が締結される予定であるが、現下の経済情勢でファイナンスが組めるかどうか予断を許さない状況にある。

### （3）最近の動き

従来より、首相府にOCMLT（陸上交通調整委員会事務局）が設置され、将来のバンコクの都市鉄道整備について、各実施機関をとりまとめる役割を担っているが、従来は十分な予算が組まれておらず、十分な発言力を有していなかった。

1998年の年次円借款により、「交通管理セクターローン」として、OCMLTを実施機関として40億円強が供与された。この事業は、バンコクに於ける交通問題を解決するため、OCMLTを調整窓口として、交通セクターにおける政策や計画の策定、小規模なプロジェクト実施を支援するものであり、大量輸送機関に係るマスタープランの見直し等具体的な成果が期待されている。

図10：タイ国鉄鉄道網



#### 4. 自動車

##### I 自動車検査制度

###### 1. 制度概要

タイ国の自動車に係わる法律は、陸運法 (Land Transport Act) と自動車法 (Motor Vehicle Act) の2つに分けられており、それぞれ下記のカテゴリーにより登録される。

###### (1) 陸運法 (L. T. A) 対象自動車

###### ① 車両重量 1, 600 kg 以上のトラック

(乗車定員7名以下の乗用車を除くバン・ピックアップ・ミニバスを含む)

車両重量が重い4駆のバン・ピックアップは陸運法のカテゴリーに該当するが、現実には自動車法のカテゴリーで登録されている。(車両重量の規定が明確でないため)

トラックのカテゴリー

ア) 貨物自動車

イ) バン

ウ) タンク自動車

エ) 危険物運搬車

オ) 特種自動車

カ) トレーラ

キ) セミ・トレーラ

ク) ポール・トレーラ

ケ) トラクタ (トレーラ・ヘッド)

###### ② 乗車定員12名以上のバス

バスのカテゴリー

ア) エアコン・バス (長距離)

イ) エアコン・バス (路線)

ウ) エアコンなしのバス

エ) ダブル・デッカーバス

オ) トレーラー・バス

カ) 連節・バス

キ) バスを改造したもの (救急車・医療防疫車等)

###### (2) 自動車法 (M. V. A) 対象自動車

車両重量1, 600 kg 以下又は乗車定員12名以下の自動車

###### ① 自動車法のカテゴリー

ア) 乗車定員7名以下の乗用自動車

(クーペ・セダン・バン・ダブルキャブピックアップ)

イ) 乗車定員7名以上の乗用自動車

(並列する座席が3、4席あるもの)

ウ) 自家用貨物自動車

エ) 三輪自動車 (550 cc 以下)

オ) タクシー (セダンのみ)

カ) 乗車定員7名以下のタクシー

キ) 小型四輪タクシー (800 cc 以下・軽トラックに座席を付けたもの)

- ク) 三輪タクシー
- ケ) ハイヤー
- コ) 観光ハイヤー
- サ) レンタ・カー
- シ) オートバイ (50 cc 以上・ホイールが10インチ以上)
- ス) トラクター
- セ) 蒸気自動車
- ソ) 農耕自動車
- タ) トレーラ

なお、検査基準は基本的には同じであるが、陸運法のほうが細かく規定されている。

(例：警音器・燃料タンク・窓ガラス)

自動車の検査は、新規検査、継続検査及び構造等変更検査の3種類に分けられている。

自動車法対象自動車の新規検査は、自動車の登録を管轄する陸運事務所で行うこととし、基本的にはここで自動車法の基準適合性の確認のための検査を行っている。

自動車法には、確立した認証制度が存在しないため、輸入自動車にあつては生産国の基準適合証明書、国内生産自動車にあつては、タイ国工業省(TISI)の工業規格適合証により確認している。

なお、確認項目は、排ガス、窓ガラス及びシートベルトの項目のみである。

現実には、車台番号及び原動機番号等の確認を受けるだけでパスしているのが実体である。

陸運法対象自動車については、認証制度が存在し、陸運局で型式毎に審査を実施している。内容は、書面審査並びに現車による緒元等の確認である。

しかし、自動車の技術基準が整備されていないため、性能等の確認試験は実施されていない。

継続検査は、陸運法と自動車法とではそれぞれ有効期間が異なる。陸運法対象自動車の継続検査は、1979年から国の検査場で開始された。また、自動車法対象の自動車は、検査業務量の増加等から国の検査施設では対処できないことから、1994年7月より首都圏部に民間自動車検査制度を発足させ民間による検査を実施している。

構造等変更検査は、名義変更、車体の塗色変更及び原動機の乗せ換え時に、国の検査を受けることとしている。

#### 検査対象自動車及び継続検査有効期間

##### 陸運法

有効期間1年

- ・車両重量3.5トン以上の貨物自動車
- ・乗車定員20名以上のバス

有効期間3年

- ・車両重量3.5トン以下の貨物自動車
- ・その他の貨物自動車及びバス

## 自動車法

有効期間 6 ヶ月

- ・メータ付タクシー

(主にタクシーメータの検査)

有効期間 1 年

- ・タクシー及び事業用自動車
- ・\*車令が 7 年を超えた自動車 (乗用車・ピックアップ・バン)
- ・\*車令が 5 年を超えたオートバイ

- \* ① 1997年1月より拡充強化 (以前は、乗用車・ピックアップ・バンが10年、オートバイが7年超え)
- ② 対象地域に登録されている自動車を対象。(対象地域は、バンコク都市部6県 (バンコク、サムットソンクラーン、サムットパラカーン、アユタヤ、パトントニー、ノンタブリー))
- ③ 1999年1月より地方17県を対象地域とし、23県で検査を実施する。なお、対象地域は逐次拡大することとし、将来は全国で検査を実施する。

### 検査対象地域 (自動車法自家用自動車)

1994年 当初対象地域	1999年 拡大対象地域
1. バンコク	7. チェンライ
2. サムットソンクラーン	8. チャンマイ
3. サムットパラカーン	9. ランパーン
4. アユタヤ	10. ナコンサワン
5. パトントニー	11. ウドンターニー
6. ノンタブリー	12. コンケーン
	13. ウボンラチャターニー
	14. ナコンラチャシーマ
	15. ロップリー
	16. ナコーンパノム
	17. チョンブリ
	18. ラヨーン
	19. チャンラブリー
	20. トラート
	21. スラタニー
	22. ナコンスイータマラット
	23. ソンクラ



2. 自動車の基準 (概略)

別添-1 (省略)

3. 自動車の検査基準

別添-2 (省略)

4. 自動車の検査実施要領

別添-3 (省略)

5. 自動車税制度

別添-4 (省略)

6. 民間自動車検査場の認可基準 (概略)

(1) 申請者

法人又は個人

(2) 設置場所

① 住宅地でないこと。(検査対象がオートバイの場合は、ビル内であれば可)

② 病院及び学校から50m以上離れていること。

(3) 施設の面積等

① 検査エリア

ア) 検査対象自動車の車両重量が1,600kg以下

幅3.5m\*長さ10m

イ) 検査対象自動車の車両重量が1,600kg以上

幅3.5m\*長さ14m

ウ) オートバイ

幅2.5m\*長さ5m

② 駐車エリア

ア) 検査対象自動車の車両重量が1,600kg以下

幅2.5m\*長さ6m \*2

イ) 検査対象自動車の車両重量が1,600kg以上

幅3m\*長さ12m \*2

ウ) オートバイ

幅1.2m\*長さ2.3m \*2

(4) 検査員の資格

必要人数:1名以上

資格要件:機械工学士等高度な技術教育を受け、陸運局の研修を受講した者

(5) 検査手数料

オートバイ : 60パーツ

車両重量1,600kg以下 : 150パーツ

車両重量1,600kg以上 : 250パーツ

(6) 検査対象自動車

○陸運法

路線バス・区域バス・自家用バス・小型地方バス

○自動車法

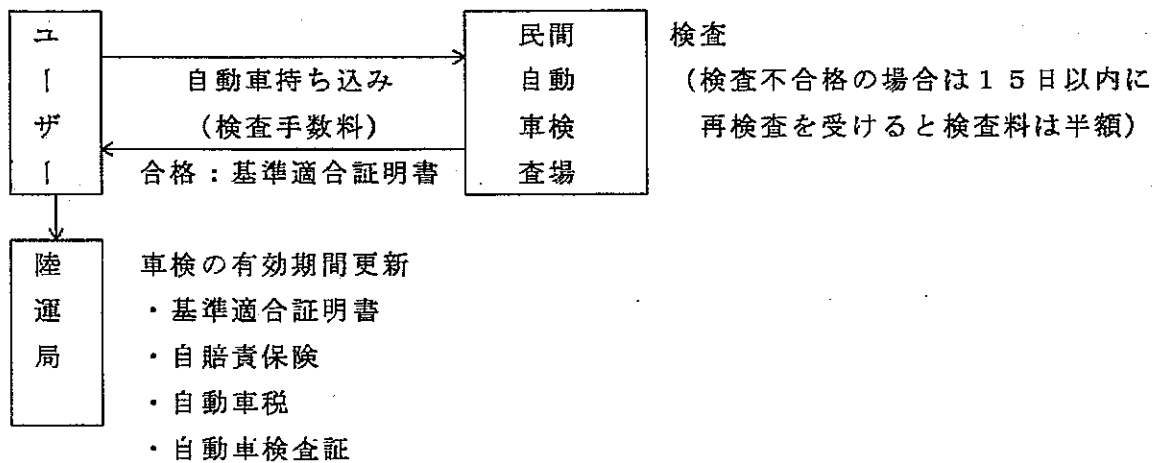
自家用乗用自動車（乗車定員7人以下）

小型マイクロバス・乗用ピックアップ

自家用バン・ピックアップ

自家用オートバイ

(7) 民間自動車検査の流れ



(8) 民間自動車検査場に必要な検査機器

- ① ヘッドランプテスター（現時点では、スクリーンボードでも可）
  - ② スモークメータテスタ（ボッシュタイプ）又はオパシメータ
  - ③ 排出ガス測定器（NDIR）
  - ④ 騒音計
  - ⑤ エンジン回転測定器
  - ⑥ 検査ピット又は検査リフト
- \* LPG車の検査を実施する検査場は、ガス洩れ検知器）  
オートバイ専業の場合は、②及び⑥は必要ない。

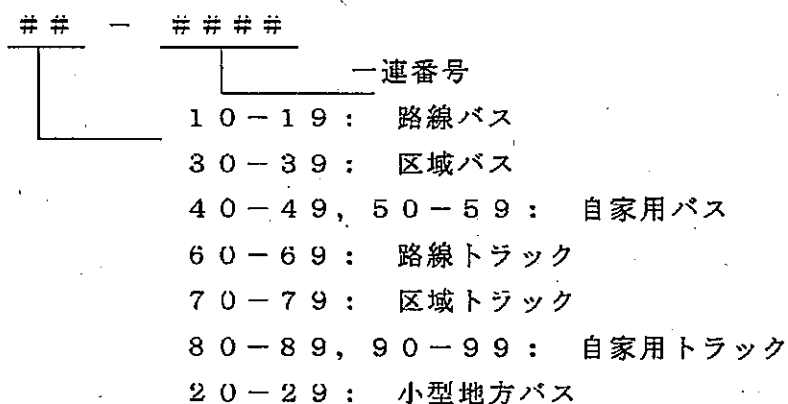
## II 登録番号標板

タイ国の登録番号標板は、陸運法が対象となるもの及び自動車法が対象となるものに分けられている。

現在、自動車法対象の自動車には4種類の登録番号標板が付けられている。

### 陸運法

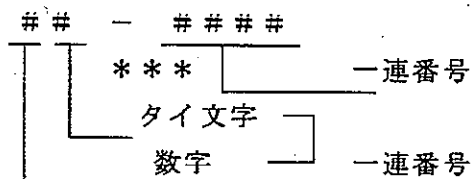
- (1) 登録番号標板サイズ : 縦 22 cm \* 横 44 cm  
(2) 標板の色 : 白 = 自家用、黄色 = 営業用



### 自動車法

**旧番号標板** (1997年3月31日以前の登録自動車及び1997年4月1日以降に移転登録を行っていない自動車)

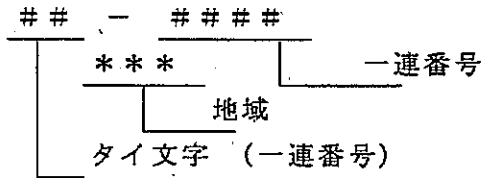
- (1) 登録番号標板サイズ : 縦 15 cm \* 横 30 cm  
(2) 標板の色 : 白 = 自家用 黄 = 営業用  
赤 = 仮ナンバー 緑 = サービスカー(ハイヤー)  
青 = 国連・大使館



**新番号標板**

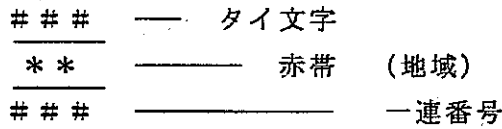
(1997年4月1日以降の登録自動車及び変更登録のある自動車)

- (1) 登録番号標板サイズ : 縦15 cm \* 横34 cm
- (2) 標板の色 : 白=自家用 黄=営業用  
赤=仮ナンバー 緑=サービサー (ハイヤー)  
青=国連・大使館 橙=トレーラ・トラクタ
- (3) 自家用自動車の文字色 : 黒=自家用自動車 (乗車定員7名以下)  
緑=ピックアップ、バン  
青=乗用ピックアップ、バン (乗車定員7名以上)



(オートバイ)

- (1) 登録番号標板サイズ : 縦17 cm \* 横17 cm



### Ⅲ 最近の基準の動向

#### 1. シートベルト規制の導入

1997年10月7日より下記の対象自動車に対しシートベルトの義務付けを図った。

シートベルトは、運転者席及び助手席が3点式及び全席中央座席には2点式を備えることとしている。

##### (1) 自動車法

- |                    |                |
|--------------------|----------------|
| ① 乗車定員7名以下の乗用車     | 1998年1月1日以降の登録 |
| ② マイクロバス、ピックアップ、バン | 1994年1月1日以降の登録 |
| ③ タクシー&ハイヤー        | 1998年1月1日以降の登録 |

##### (2) 陸運法

- |   |                |
|---|----------------|
| ① 乗車定員が15名以下のトラック<br>車両重量1,600kg以下の陸運法対象自動車 | 1994年1月1日以降の登録 |
| ② 小型地方バス(乗車定員15名以下)                         | 1994年1月1日以降の登録 |

#### 2. 排ガス規制の動向(新車)

##### ガソリン自動車(車両重量3.5t以下)

1997. 1. 1 施行	規制値 : 93/59/EEC
1999. 1. 1 導入	規制値 : 94/12/EEC

##### 軽量ディーゼル自動車(車両重量3.5t以下・乗車定員9名以下)

1997. 1. 1 施行	規制値 : 93/59/EEC
1999. 1. 1 導入	規制値 : 94/12/EEC

##### 重量ディーゼル自動車(車両重量3.5t超え)

1998. 5. 7 施行	規制値 : EURO1
1999. 1. 1 導入計画	規制値 : EURO2

\* 遅延

##### オートバイ

1997. 1. 1 施行	ECE R 40-01 (テスト法のみ)
1999. 2. 15	ホワイトスモーク規制 オパシメータ(フルフロータイプ)で測定した 値が30%を超えないこと

### 3. 自動車の窓ガラスに係わる規制

自動車窓ガラスの可視光線透過率は40%以上であること。なお、前面ガラスは、上縁であって、鉛直面上の実長の25%以内の範囲とする。

対象自動車 : タクシー及びハイヤー

                  自家用自動車(乗用車、バン、ピックアップ、トラック、ミニバス等)

適用時期 : 2000年6月1日以降(使用過程車を含む)

#### IV 自動車統計

##### 1. 自動車保有車両数

タイ国の自動車保有台数は増加傾向にあり、1998年末現在1,800万台を突破した。全保有台数の約21%（401万台）が首都バンコクに集中している。

また、タイ国のオートバイの保有台数は約1,246万台で、全自動車の約66%を占めている。

表 11 自動車保有台数の推移（タイ国内の登録台数）：1993 - 1998

自動車の種類	1993	1994	1995	1996	1997	1998
乗車定員7人以下の自家用乗用車	1,041,246	1,265,030	1,383,613	1,567,307	1,812,415	1,974,345
マイクロバス・乗用ピックアップ	556,991	533,797	529,562	531,295	537,997	554,851
バン・ピックアップ	1,381,048	1,625,041	1,921,722	2,256,052	2,587,253	2,779,328
オートバイ	7,260,665	8,248,303	9,314,840	10,713,678	11,649,959	12,464,499
その他	289,450	302,171	298,622	320,337	318,965	315,455
路線（固定ルート）バス	62,104	64,028	65,060	66,060	66,974	69,711
区域（非固定ルート）バス	14,250	15,033	15,796	17,177	18,772	19,785
自家用バス	6,690	7,134	6,927	7,182	7,315	7,145
区域（非固定ルート）トラック	50,658	49,433	56,219	65,355	71,145	72,186
自家用トラック	374,987	401,247	443,111	501,439	541,737	549,288
小型地方バス	24,367	24,570	24,355	24,198	22,054	23,243
自動車法対象外自動車	39,302	44,016	37,892	23,816	31,654	30,676
合計	11,101,758	12,579,903	14,097,719	16,093,896	17,666,240	18,860,512

表 13 自動車保有台数の推移（バンコク）：1993 - 1998

自動車の種類	1993	1994	1995	1996	1997	1998
乗車定員7人以下の自家用乗用車	727,054	886,446	940,573	1,026,233	1,156,361	1,231,899
マイクロバス・乗用ピックアップ	364,782	328,481	321,496	316,580	319,546	317,013
バン・ピックアップ	272,190	323,902	402,680	462,803	552,835	594,617
オートバイ	1,105,084	1,233,503	1,373,072	1,527,834	1,616,622	1,646,738
その他	71,343	82,091	86,238	91,520	89,887	95,576
路線（固定ルート）バス	14,062	13,888	14,140	14,153	14,382	14,147
区域（非固定ルート）バス	5,620	5,760	6,045	6,372	6,971	7,019
自家用バス	4,392	4,491	4,179	4,122	4,038	3,809
区域（非固定ルート）トラック	26,230	26,230	25,559	29,698	31,236	31,348
自家用トラック	64,119	60,996	65,868	68,536	79,218	73,196
小型地方バス	0	0	0	0	0	0
自動車法対象外自動車	1,231	1,231	1,231	1,231	1,231	1,231
合計	2,656,107	2,963,043	3,241,081	3,549,082	3,872,327	4,016,594

出所：陸運局

表 14 車種別自動車登録台数

車 種	タイ国内	バンコク	地方県
「自動車法対象自動車」			
乗車定員7人以下の乗用車	1,974,345	1,231,899	742,446
乗車定員7人以上のマイクロバス・乗用ピックアップ	554,851	317,013	237,838
バン・ピックアップ	2,779,328	594,617	2,184,711
3輪車	2,518	901	1,617
地域間タクシー	366	282	84
乗車定員7名以下のタクシー	58,811	56,451	2,360
路線タクシー	9,072	8,345	727
3輪タクシー (Tuk Tuk)	47,211	7,406	39,805
ホテルタクシー	941	609	332
ツアータクシー	616	582	34
ハイヤー	414	414	0
オートバイ	12,464,499	1,646,738	10,817,761
トラクター (トラック・トレーラを除く)	108,565	15,961	92,604
ロードローラ	8,011	3,843	4,168
農耕自動車	75,470	64	75,406
トレーラ (トラック・トレーラを除く)	3,460	719	2,741
「陸運法対象自動車」			
路線バス	69,711	14,147	55,564
一般営業バス	19,785	7,019	12,766
自家用バス	7,145	3,809	3,336
一般営業トラック	72,186	31,348	40,838
自家用トラック	549,288	73,196	476,092
小型地方バス	23,243	0	23,243
法規対象外自動車	30,676	1,231	29,445
合 計	18,860,512	4,016,594	14,843,918

出所：陸運局 (1998年末現在)



表 15 貨物自動車の種別登録台数 (1998年)

種 類	タイ国内	バンコク	地方県
10車輪	170,080	15,696	154,384
6車輪	252,710	36,488	216,222
4車輪	92,857	11,931	80,926
トラクタ	19,617	7,166	12,451
フル・トレーラ	21,390	3,145	18,245
セミ・トレーラ	24,963	10,452	14,511
その他	39,857	19,666	20,191
合 計	621,474	104,544	516,930

出所：陸運局

表 16 新車登録台数 (1998年)

車 種	タイ国内	バンコク	地方県
「自動車法対象自動車」			
乗車定員7人以下の乗用車	54,861	35,820	19,041
乗車定員7人以上のマイクロバス・乗用ピックアップ	5,252	3,381	1,871
バン・ピックアップ	83,599	28,653	54,946
乗車定員7名以下のタクシー	2,783	42,773	10
3輪タクシー (Tuk Tuk)	4	—	4
その他	7,372	670	6,702
オートバイ	543,458	75,666	458,792
「陸運法対象自動車」			
バス	3,248	1,629	1,619
小型地方バス	377	—	377
トラック	15,378	3,262	12,116
合 計	707,332	151,854	555,478
月平均新車登録台数	58,944	12,655	46,290
日平均新車登録台数	1,938	416	1,522

表 17 自動車税の歳入 (1998年)

単位：百万バーツ

種 別	タイ国内	バンコク	地方県
自動車法対象車	6,810.09	3,330.69	3,479.40
陸運法対象車	1,731.69	355.86	1,375.83
合 計	8,541.78	3,686.55	4,855.23

出所：陸運局

表 18 自動車生産台数

種 別	1995	1996	1997	1998
乗用車	127,640	138,579	112,041	32,008
1,200 cc 以下	1,724	1,852	104	
1,201 - 1,500 cc	52,285	55,217	62,251	13,093
1,501 - 1,800 cc	49,936	54,640	32,765	10,855
1,801 - 2,000 cc	5,930	10,995	8,803	2,154
2,001 cc 以上	17,765	15,875	8,118	5,906
OPV		2,544	1,604	1,950
バン・マイクロバス	1,625	1,095	373	60
バス	1,726	609	554	576
トラック				123,536
ピックアップ1トン以下	18,955	17,993	4,907	1,978
ピックアップ1トン以上	327,437	351,920	218,336	119,986
5トン	1,612	3,775	1,095	324
5-10トン	15,822	14,137	9,739	500
10トン超	30,863	28,776	11,654	748
合 計	525,680	559,428	360,303	158,130

出所：自動車工業会

表 19 自動車販売台数

種 別	1995	1996	1997	1998
乗用車	163,371	172,730	132,060	46,300
商用車	408,209	416,396	231,096	97,765
バン・マイクロバス	12,425	12,633	8,353	2,792
1トン・ピックアップ	323,813	327,663	188,324	81,263
2-4トン・トラック	16,383	16,683	9,021	2,838
4トン超トラック、バス	31,766	31,814	11,275	3,756
四輪駆動車				4,275
1トン以下				2,841
合 計	571,580	589,126	363,156	144,065
輸出自動車台数		14,020	42,218	66,772

出所：自動車工業会

II. 自動車旅客・貨物輸送事業

事業免許の種類

貨物輸送

- ① 一般（非固定ルート）貨物自動車運送事業
- ② 自家用貨物運送

旅客輸送

- ① 固定路線事業カテゴリ2（路線の起終点がバンコクである都市間路線）
- ② 固定路線事業カテゴリ3（バンコク以外の都市間路線）
- ③ 固定路線事業カテゴリ1（自治体の運営管理）
- ④ 固定路線事業カテゴリ4（県内区域）
- ⑤ 一般（非固定ルート）事業
- ⑥ 自家用バス
- ⑦ 小型地方バス

表 20 自動車運送事業免許数（1998年）

免許の種類	タイ国内	バンコク	地方県
路線バス	2, 125	899	1, 226
一般バス	2, 046	821	1, 225
一般貨物	2, 089	910	1, 179
自家用バス	3, 642	1892	1, 750
自家用貨物	270, 083	21, 463	248, 620
小型地方バス	605	-	605
合計	280, 590	25, 985	254, 605

出所：陸運局

表 21 運送事業免許の推移（1994年-1998年）

免許の種類	1994	1995	1996	1997	1998
路線バス	2,545	2,555	2,768	2,013	2,125
一般バス	1,364	1,364	1,778	1,940	2,046
自家用バス	3,438	3,438	3,887	3,769	3,642
小型地方バス	895	895	714	692	605
一般貨物	1,642		1,865	1,936	2,089
自家用貨物	212,070		249,399	267,810	270,083
合計	213,712		251,264	278,160	280,590

出所：陸運局

表 21 品目別自動車貨物輸送量の推移（1995年－1996年）

貨物品目	トン		トン・キロ	
	1995	1996	1995	1996
米	3,736,876	4,266,556	1,154,405,659	1,184,530,572
土、砂、砂利	39,156,704	42,737,113	3,979,936,892	4,078,162,676
セメント製品	6,007,774	7,985,911	754,100,792	1,355,717,515
鉄	1,946,053	2,434,156	542,782,277	764,873,199
建築材料	934,229	1,193,350	162,293,552	241,978,138
木材	2,253,364	2,082,211	1,320,797,271	911,473,521
まき・木炭等	274,075	333,418	103,172,849	78,930,995
石油製品	4,526,420	3,720,975	1,347,825,014	928,837,668
鉱産物	321,663	708,370	122,916,894	164,486,956
野菜・果物	1,241,012	1,091,507	468,797,885	393,521,550
タピオカ	47,819	1,457,529	15,004,367	376,435,596
トウモロコシ	208,421	372,807	65,969,563	114,406,470
砂糖	1,077,440	1,608,911	230,416,427	363,302,991
豆	89,518	62,869	37,951,309	29,108,645
ジュート類	44,579	40,694	10,770,919	8,224,573
飲料	1,280,243	1,656,352	317,065,849	341,473,236
加工食品	1,449,605	1,337,067	484,477,177	374,396,133
畜産物	198,747	278,116	36,176,851	51,772,012
水産物	869,530	530,327	414,781,337	246,235,914
飼料	3,234,323	3,092,523	1,117,167,578	1,095,155,614
雑貨	1,846,635	1,748,065	372,179,188	397,841,116
工業製品	5,184,193	3,578,339	2,121,590,865	1,408,459,633
その他	2,489,624	3,364,540	881,517,106	748,032,712
合計	78,418,847	85,681,708	16,062,097,621	15,657,357,435

出所：陸運局

表 23 首都圏（バンコク）の品目別自動車貨物輸送量（1996年）

輸送品目	合 計		都市内へ		地方県へ	
	ト ン	トン・キロ	ト ン	トン・キロ	ト ン	トン・キロ
米	408,342	58,840,067	375,675	54,601,028	32,667	4,239,039
土、砂、砂利	8,297,816	857,171,552	8,136,304	844,030,693	161,512	13,140,859
セメント製品	5,325,439	563,826,746	5,040,375	535,744,418	285,064	28,082,328
鉄	215,529	23,996,126	82,580	9,489,508	132,949	14,506,618
建築材料	549,959	64,448,434	484,627	56,922,524	65,332	7,525,910
木材	127,748	15,683,103	28,377	3,458,741	99,371	12,224,362
まき・木炭等	10,949	832,124	912	69,312	10,037	762,812
石油製品	515,560	63,544,930	31,937	3,388,987	483,623	60,155,943
鉱産物	345,654	34,693,706	35,405	3,788,335	310,249	30,905,371
野菜・果物	68,433	8,037,897	29,746	3,849,498	38,687	4,188,399
タピオカ	14,052	2,208,179	14,052	2,208,179	—	—
トウモロコシ	34,948	4,982,691	34,948	4,982,691	—	—
砂糖	74,094	10,553,870	64,057	9,481,735	10,037	1,072,135
豆	—	—	—	—	—	—
ジュート類	14,235	1,593,225	1,460	226,300	12,775	1,366,925
飲料	176,656	20,565,244	50,551	4,972,337	126,105	15,592,907
加工食品	68,344	8,622,833	25,731	2,862,781	42,613	5,760,052
家畜	20,804	2,355,408	18,067	2,134,172	2,737	221,236
水産物	6,204	837,525	547	57,435	5,657	780,090
飼料	265,899	34,884,610	63,236	6,934,515	202,663	27,950,095
雑貨	153,572	15,568,849	31,755	3,720,041	121,817	11,848,808
工業製品	350,944	40,470,371	123,551	12,742,256	227,393	27,728,115
その他	333,606	38,201,054	155,488	16,056,362	178,118	22,144,692
合 計	17,378,787	1,871,918,544	14,829,381	1,581,721,848	2,549,406	290,196,696

出所：陸運局

Ⅲ. 自動車の運転免許証等

表 24 運転免許等保有者数 (1998年)

(単位：人)

免許の種類	タイ国内	バンコク	地方県
乗用車仮免許	457,794	60,074	397,720
3輪車仮免許	8,709	190	8,519
2輪車仮免許	560,812	22,486	538,326
普通乗用車免許 (有効期間1年)	963,229	137,025	826,204
3輪車免許 (有効期間1年)	11,173	678	10,495
2輪車免許 (有効期間1年)	918,526	62,425	856,101
終身乗用車免許	4,229,142	1,073,130	3,156,012
終身3輪車免許	4,773	372	4,401
終身2輪車免許	4,339,281	453,296	3,885,985
営業車免許	94,446	42,623	51,823
3輪営業車免許	14,660	1,920	12,740
ロード・ローラ (建設機械)	20,523	20,522	1
トラクタ	28	3	25
牽引運転免許	1,950	12	1,938
農耕車運転免許	17,018	0	17,018
トラック・バス免許. クラス1	6,898	495	6,403
トラック・バス免許. クラス2	805,639	49,263	756,376
トラック・バス免許. クラス3	209,237	18,884	190,353
バスチケット検閲免許	1,422	620	802
バス車掌免許	19,121	8,345	10,776
長距離バスホステス免許	2,461	134	2,327
法規対象外自動車免許	34	5	29
合計	12,686,876	1,952,502	10,734,374

出所：陸運局

表 25 運転免許等所有者の推移 (1995年-1998年)

年	総合計	自動車法対象自動車免許 (法規対象外自動車免許含む)			陸運法対象自動車免許		
		合計	バンコク	地方県	合計	バンコク	地方県
1995	10,732,124	9,747,337	1,672,598	8,074,739	984,787	80,274	904,513
1996	11,854,096	10,695,878	1,759,563	8,936,315	1,158,218	89,854	1,068,364
1997	12,474,825	11,297,774	1,841,596	9,456,178	1,177,051	90,541	1,086,510
1998	12,686,876	11,642,098	1,874,761	9,767,337	1,044,778	77,741	967,037

出所：陸運局

IV. 交通事故統計

表 26 国内幹線道路の交通事故数

年	事故数	死亡者数	負傷者数	損害額 (単位: 百万バーツ)
1993	3,515	2,017	5,513	327.33
1994	3,629	1,964	3,206	272.45
1995	4,318	2,323	5,645	324.55
1996	3,000	1,328	4,502	212.90
1997	2,259	1,153	3,660	161.07
1998	3,351	1,239	9,599	240.40

出所: 陸運局

表 27 バンコク市内の交通事故数

年	事故数	死亡者数	負傷者数	損害額 (単位: 百万バーツ)
1993	42,876	1,013	11,079	229.58
1994	72,359	1,290	18,849	416.69
1995	64,469	1,284	20,197	497.04
1996	60,308	1,069	23,314	555.60
1997	47,861	787	18,552	467.46
1998	46,800	732	18,920	363.55

出所: 陸運局

表 28 全国交通事故統計

年	事故数	死亡者数	負傷者数	損害額 (単位: 1万バーツ)
1993	84,892	9,496	25,330	102,146.4
1994	102,610	15,176	43,541	140,821.9
1995	94,362	16,727	50,718	163,111.7
1996	88,556	14,405	50,044	156,170.8
1997	82,336	13,836	48,711	157,178.8
1998	73,725	12,234	52,538	137,867.4

出所: 警察署

V. 自動車の検査

表 29 陸運法対象自動車（バス・トラック等）検査の推移

	検査台数	不合格件数	不合格率
1994年	485,651	13,401	2.8%
1995年	522,461	17,797	3.4%
1996年	574,328	16,964	3.0%
1997年	602,318	17,968	3.0%
1998年	558,097	15,759	2.8%

表 30 自動車法対象自動車（小型自動車・オートバイ等）検査の推移

	検査台数	不合格件数	不合格率
1994年	1,780,003	24,233	1.4%
1995年	2,116,602	34,214	1.6%
1996年	2,206,517	38,373	1.7%
1997年	2,026,152	38,617	1.8%
1998年	1,319,039	29,558	2.2%

表 31 自動車検査統計（1998年）

自動車の種類	タイ国内		バンコク	
	検査台数	不合格台数	検査台数	不合格台数
自動車法対象自動車合計	1,319,039	29,558	361,944	17,117
乗車定員7人以下の乗用車	124,287	2,325	82,354	1,506
マイクロバス・乗用ピックアップ	31,833	2,683	18,739	2,072
バン・ピックアップ	151,409	3,618	41,051	1,042
タクシー	79,131	11,419	78,841	11,401
オートバイ	896,773	8,606	128,776	699
その他	35,606	907	12,183	397
陸運法対象自動車合計	558,097	15,759	100,166	4,212
路線バス	55,836	2,733	10,562	892
一般営業トラック	57,113	1,862	26,935	776
一般営業バス	14,929	694	5,104	285
自家用トラック	401,112	9,524	55,424	2,082
自家用バス	8,929	349	2,141	177
小型地方バス	20,178	597	—	—
合計	1,877,136	45,317	462,110	21,329

出所：陸運局



表 32 項目別検査不合格箇所 (1998年)

自動車法対象自動車

自動車の種類	検査件数	不合格件数	# 1	# 2	# 3	# 4	# 5	# 6	# 7	# 8
乗車定員7人以下の乗用車	124,287	2,325	6	188	406	43	56	1,316	24	326
乗用ピックアップ等	31,833	2,683	5	81	718	37	86	1,491	9	319
バン・ピックアップ	151,409	3,618	72	564	707	245	216	982	127	944
タクシー	79,131	11,419	0	406	483	30	1,053	9,449	0	3
オートバイ	896,773	8,606	569	3,091	900	1,708	564	845	196	1,239
その他	35,606	907	18	228	50	56	63	341	12	218
合計	1,319,039	29,558	670	4,558	3,264	2,119	2,038	14,424	368	3,049

- 備考 : # 1 制動装置不良  
 # 2 前照灯及び灯火装置不良  
 # 3 黒煙汚染度及び排ガス基準不適合  
 # 4 騒音規制値不適合  
 # 5 車枠・車体不良  
 # 6 ステアリングシステム不良  
 # 7 不正改造  
 # 8 その他

陸上運送法対象自動車

自動車の種類	検査件数	不合格件数	# 1	# 2	# 3	# 4	# 5	# 6	# 7	# 8
路線バス	55,836	2,733	63	295	737	111	365	26	98	1,147
一般トラック	57,113	1,862	141	268	384	81	111	21	132	809
一般バス	14,929	694	23	75	231	42	56	10	49	281
自家用トラック	401,112	9,524	252	1,559	2,072	633	566	107	533	4,390
自家用バス	8,929	349	4	50	75	22	32	5	25	156
小型地方バス	20,178	597	41	143	108	82	40	11	17	248
合計	558,097	15,759	524	2,390	3,607	971	1,170	180	854	7,031

- 備考 : # 1 制動装置不良  
 # 2 前照灯及び灯火装置不良  
 # 3 黒煙汚染度基準不適合  
 # 4 排出ガス基準不適合  
 # 5 騒音規制値不適合  
 # 6 警音器音量不良  
 # 7 不正改造  
 # 8 その他

出所：陸運局

表 33 民間自動車検査場の推移

	民間自動車検査場事業者数 (全国)
1994年	173
1995年	194
1996年	202
1997年	260
1998年	364 (首都圏 266 地方 98)
1999年	404 (首都圏 271 地方 133)
2000年	609 (首都圏 241 地方 368)

表 34 民間自動車検査場の検査台数推移

	四輪自動車検査台数	二輪自動車検査台数	合計台数	不合格台数
1994年	52,909	17,577	70,486	
1995年	184,445	72,412	256,857	21,676
1996年	193,849	75,276	269,125	16,170
1997年	381,005	197,174	578,179	36,452
1998年	336,907	168,378	505,285	11,309
1999年	337,927	158,230	496,157	7,391

備考：1994年10月より検査を実施

表 35 民間自動車検査場内訳

	全国
二、四輪自動車総合工場	249
四輪自動車専用工場	185
二輪自動車専用工場	170
合計	604

(2000年1月末現在)

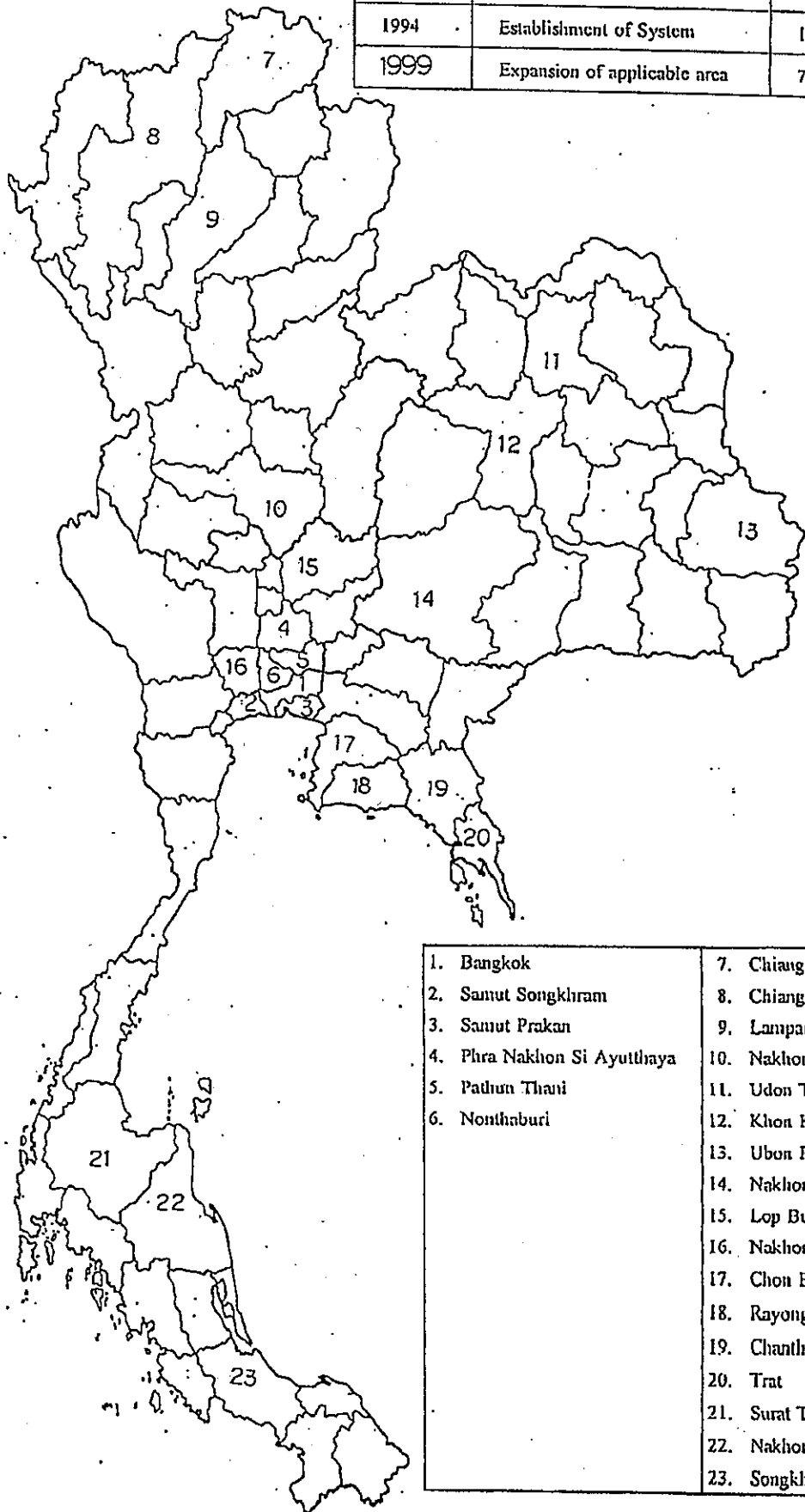
表 36 自動車検査員の推移

	自動車検査員数 (全国)
1994年	173
1995年	194
1996年	202
1997年	260
1998年	418
1999年	622

図 11: タイの民間自動車検査場

Introduction of Private Vehicle Inspection System

Year	Contents	Applicable areas
1994	Establishment of System	1 ~ 6 (Metropolis)
1999	Expansion of applicable area	7 ~ 23



- |                             |                         |
|-----------------------------|-------------------------|
| 1. Bangkok                  | 7. Chiang Rai           |
| 2. Samut Songkhram          | 8. Chiang Mai           |
| 3. Samut Prakan             | 9. Lampang              |
| 4. Phra Nakhon Si Ayutthaya | 10. Nakhon Sawan        |
| 5. Pathum Thani             | 11. Udon Thani          |
| 6. Nonthaburi               | 12. Khon Kaen           |
|                             | 13. Ubon Ratchathani    |
|                             | 14. Nakhon Ratchasima   |
|                             | 15. Lop Buri            |
|                             | 16. Nakhon Pathom       |
|                             | 17. Chon Buri           |
|                             | 18. Rayong              |
|                             | 19. Chanthaburi         |
|                             | 20. Trat                |
|                             | 21. Surat Thani         |
|                             | 22. Nakhon Si Thammarat |
|                             | 23. Songkhla            |

## 5. 海運

### (1) タイ国商船隊の現状

タイ国商船隊は別表のとおり(表35)。1997年現在264隻2,780,864DWT、平均1隻当たり10,534DWTで、タイ経済の発展と共に船腹が拡大され、SOLAS、STCW、MARPOL等の国際条約を批准し、一応国際基準に達している。しかし、東南アジアにおける中心港湾としてシンガポールが従来より機能し、かつ、外貿貨物の太宗が同港経由で輸送されていること、タイの主力港が河川港であったことなどから、大型船が必要とされず、また、商船隊も小規模なもので間に合っている。

大型船が入れるレムチャバン、マプタブット、シラチャ港の整備に伴い、船腹の大型化、遠洋航海が期待されるところであるが、未だその活動領域はアジア域内及びオセアニア地域にとどまっている。

一方、この数年のタイ籍船のシェアは海上輸送量の10%程度にとどまり、残りの約90%は外国籍船に依存している(表36)。

また、商船隊の構成を見ると平均船齢も古い。これは船主に資本力がないため、いきおい中古船を購入する傾向にあること、かつ、現在唯一の特典であるBOI(投資委員会)の免税期間8年を船がスクラップになるまでフルに活用しようとして船齢18年前後の船を手当するためといわれている。タイ国籍船には船員の75%までタイ人を配乗することが義務づけられていたが、約3,500人の船員では需要をまかなえないため、97年にタイ人配乗が50%まで引き下げられた。

### (2) タイ国海運政策、海運法制

タイ国海運の振興策として、①政府、公共団体向け輸出入貨物にタイ国籍船を利用、②BOIの活用(輸入関税の免除、法人税の8年間免除)、③優遇税制(1,000トン以上の船舶の輸入関税免除、外航船舶代替のための中古船売却益に対する法人税免除、タイ国籍船に従事するタイ人及び外国人に対する所得税免除等)、④資金支援(タイ国籍船利用の輸出業社に対する10%の追加与信供与、船社に対するIFCT、輸銀による80億バーツの融資枠設定)、⑤その他(タイ国籍船におけるタイ人配乗人数の引き下げ、ICD/TERMINAL等の内陸事業に対するタイ船社への特典付与、タンカー船隊の整備、国営海運会社の設立等)などが実施、検討されている。

特に、国営海運会社設立については、政府関係調達物資の海上輸送を担当するThai Maritime Navigationを発展的に解消させ、タイ船主協会加盟船社等にも出資を呼びかけて発足せしめるもので、1997年7月に政府より発

表された。現在、出資者、事業内容等が検討されており、今後の展開が注目される。

現在、タイ国には以下の8つの海運関連法がある。

- ① THE NAVIGATION IN THAI TERRITORIAL WATER ACT 1913
- ② THE THAI VESSEL ACT 1938
- ③ THE PORT AUTHORITY OF THAILAND ACT 1951
- ④ THE MERCANTILE MARINE PROMOTION ACT 1978
- ⑤ THE PREVENTION OF COLLISION OF SHIPS ACT 1979
- ⑥ THE ARREST OF SHIPS ACT 1991
- ⑦ THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1991
- ⑧ THE SHIPPERS COUNCIL ACT 1994

上記④は自国船育成等海運政策を政府に勧告、提言する機関としてMaritime Promotion Commission (MPC:海運振興委員会)を運輸通信省に設置することを規定するとともに、政府の判断で自国船積みを指示できる権限を定めている。しかし、現在までのところ、政府関係調達物資を除き特別な制限的指示は出していない。

96年8月に閣議決定された新海運事業法案”THE MERCANTILE MARITIME BUSINESS ACT”の立法化は勅令による実施も含めて最終的に見送られた。これはその後の政権交代もあったが、同法案が船社のみならず代理店、倉庫(ターミナル)、フォワーダー、複合輸送事業者を規制するもので、需給バランスによって決まるマーケットに政府が恣意的に介入する性格を持っていたため、日本、アメリカ、イギリス、オランダ等が反発したことによるものである。この関連で貿易競争法”TRADE COMPETITION ACT”が99年4月に施行されたが、同法は、海運業を適用除外にすることなく、海運運賃等にすべからず規制を架けようとしていることに注意を要する。同法については、荷主団体が主としてターミナルハンドリングチャージ、B/L作成料の値上げに警戒感をもち、海運業への適用を主張していることが背景にあると言われている。同法については、99年5月、主要海運国の集まりであるCSG (Consultative Shipping Group:事務局は英国。我が国も参加)が米国と共同で、海運業への適用除外を求めてデマルシュを行った。2000年3月現在、海運業者が同法の適用を受けて検挙された事例は報告されていない。

### (3) 主要タイ国籍船社の概要

タイ国籍の船社は36社あり、そのうち22社が外航海運のみに従事しており、残り14社が内航海運業を専業若しくは兼業している。これら船社は概ね規模が小さく、株式上場企業もわずか5社にとどまる。上々5社の概要

は以下の通りだが、⑤を除き、在来定期船、ハンデーサイズのマーケットに主力を置いている。

①PRECIOUS SHIPPING COMPANY GROUP

所有タイ籍船腹 (DWT) : 50 籍 (1,024,140)  
船形 : 一般不定期船 (ハンデーサイズ)  
サービス地域 : World Wide

②THORESEN (BAGKOK) CO., LTD.

所有タイ籍船腹 (DWT) : 23 籍 (324,262)  
船形 : 在来定期船、一般不定期船  
サービス地域 : Persian Gulf/Southeast Asia/Hong Kong/Japan/Inter Asia

③UNITHAI LINES CO., LTD

所有タイ籍船腹 (DWT) : 8 籍 (151,541)  
船形 : 在来定期船  
サービス地域 : Europe/Southeast Asia/Japan

④JUTHA NAVEE CO., LTD

所有タイ籍船腹 (DWT) : 11 籍 (131,412)  
船形 : セミコンテナ船  
サービス地域 : Southeast Asia/Japan

⑤REGIONAL CONTAINER LINES CO., LTD.

所有タイ籍船腹 (DWT) : 6 籍 (25,888)  
船形 : コンテナ船  
サービス地域 : Singapore/Hong Kong

(4) タイ国通貨危機に伴う経済混乱と外航コンテナサービス (定期船航路)

1997年7月のバーツ変動相場制導入以降の経済混乱は外航コンテナサービスにも甚大な影響を与えた。それは輸入貨物の激減と輸出貨物の増加をもたらし、増加する輸出貨物を賄うべくタイへ持ち込む空コンテナの増加はそのまま船社経営を悪化せしめることとなった。別表 (表37) のとおり、97年後半以降、輸入貨物は半期平均4.3百万トンが半期平均3.8百万トンに減少 (約12%減) したものの、1999年上半期には1996年当時の水準にまで回復してきた。一方、輸出貨物は半期平均6.1百万トンが半期平均8.1百万トンに増加 (約35%増) となった。また、コンテナ数で見れば、タイへの搬入コンテナ (含空コンテナ) は半期平均50万TEUが62万TEUへ、搬出コンテナは半期平均53万TEUが67万TEUにそれぞれ増加しており、実入りコンテナ搬入比率 (TEU当たりの輸入貨物T

ON÷TEU当たりの輸出貨物TON)も約75%から約50~55%に激減している。これは現在、タイの輸出貨物を運ぶコンテナのうち、約50%が海外より空コンテナで持ち込まれていることを示している。

こうした輸出入量の格差は、96年に開始された世界を代表する船社コンソーシアム(共同配船)の北米航路母船(3,000TEU型)によるレムチャバン港の直接寄港にも影響を与えており、既にSEALAND/MAERSK LINE GROUPが北米航路母船の寄港を取りやめている。残るコンソーシアムもその改編を経て、THE NEW WORLD ALLIANCE(MITSUI O.S.K. LINE/AMERICAN PRESIDENT LINE/HYUNDAI MERCHANT MARINE)及びTHE GRAND ALLIANCE(NYK LINE/F&O NEDDLOYD/HAPAG LOYD/OOCL)が北米西岸(ロサンゼルス、オークランド)向け定曜日配船を実施している。

一方、経済混乱にもかかわらず、バンコクのクロントイ港からレムチャバン港への輸出入貨物の物流シフトは順調に進み、6.でも述べているとおり、97年にレムチャバン港がクロントイ港をわずかながら上回った。この物流シフトを支えるインフラ整備としては、レムチャバン港における既存バース(B2、B3、B4)のガントリークレーンの増設、新バース(B5、C3)の建設、ラカバンICDの整備(SRT ICD-6モジュールのフル整備)、チョンブリとラカバンを結ぶ高速道路の開設、レムチャバンとラカバンを結ぶ鉄道の複線化(2000年初予定)が挙げられる。しかし、現在の経済状況では、レムチャバン港への物流シフトが進展したとしても、インフラ整備は現状にて一段落するものと予想される。

片や、クロントイ港は95年の143万TEUをピークに、96年123万TEU、97年111万TEUとコンテナ扱い個数が年々減少している。河川港である同港には、物理的な入港制限(全長172m、喫水7.8m)から、小型船しか入港できない。コンテナ船の場合、1,000TEU型までが入港できるが、実際に積み込める実入りコンテナは喫水制限から650TEU程度までである。フィーダー船といえども1,000TEU型に大型化していく中で、いつまでクロントイ港をコンテナ取扱い港として機能させていくのか、レムチャバン港との棲み分けを含めて、港灣公社にとっての大きな課題となる。

表35：タイ商船隊

YEAR	DRY CARGO VESSEL		LIQUID CARGO VESSEL		TOTAL		
	NO. OF VESSEL	DWT	NO. OF VESSEL	DWT	NO. OF VESSEL	DWT	RATE
1990	98	655	86	181	184	846	
1991	104	736	91	196	195	932	10.2%
1992	100	746	112	336	212	1,082	16.1%
1993	124	1,117	118	361	242	1,478	36.6%
1994	140	1,371	125	381	265	1,752	18.5%
1995	149	1,670	78	285	227	1,955	11.6%
1996	165	2,056	85	577	250	2,633	34.7%
1997	178	2,201	86	579	264	2,780	5.6%

(単位：DWT-千トン、RATE-対前年比)

(出所：海運振興委員会事務局)

表36：タイ貿易の海上輸送におけるタイ国籍船積み取り実績

YEAR	THAI SEABORNE TRADE VOLUME	SEABORNE TRADE VOLUME CARRIED BY THAI FLAG VESSELS	MARKET SHARE OF THAI FLAG VESSELS (%)
1990	69,432	6,685	9.6
1991	76,051	7,224	9.5
1992	84,010	7,981	9.5
1993	84,774	8,054	9.5
1994	96,311	10,700	11.1
1995	95,082	9,910	10.4
1996	117,065	12,317	10.5
1997	108,461	11,098	10.2

(単位：千トン)

(出所：海運振興委員会事務局)



表37：タイへの・からのコンテナ貨物動向

	INBOUND			OUTBOUND		
	レムチャバン&バンコク (PAT)			レムチャバン&バンコク (PAT)		
	TEU	TONS	TON/TEU	TEU	TONS	TON/TEU
1996 1ST HLF	483,608	4,251,351	8.8	507,068	5,833,216	11.5
2ND HLF	512,829	4,367,981	8.5	548,799	6,334,318	11.5
TOTAL	996,437	8,619,332	8.7	1,055,867	12,167,534	11.5
1997 1ST HLF	507,341	4,391,534	8.7	525,436	6,180,860	11.8
2ND HLF	1,074,093	3,870,569	6.8	622,278	7,607,663	12.2
TOTAL	1,074,093	8,262,103	7.7	1,147,714	13,788,523	12.0
1998 1ST HLF	628,158	3,766,424	6.0	654,247	7,950,442	12.2
2ND HLF	638,292	4,000,052	6.3	683,925	8,197,004	12.0
TOTAL	1,266,450	7,766,476	6.1	1,338,172	16,147,446	12.1
1999 1ST HLF	661,579	4,315,117	6.5	718,877	8,731,415	12.1
2ND (JUL-NOV)	604,143	4,120,246	6.8	659,642	7,920,758	12.0
TOTAL (JAN-NOV)	1,265,722	8,435,363	6.7	1,378,519	16,652,173	12.1

(出所：タイ港湾公社)

## 6. 港湾

### (1) タイ国港湾の概要

拡大を続ける貿易量にも1997年7月からの金融危機・経済危機により若干の騒りも見られるが、反面この事はタイ国からの輸出の優位性をも意味し、又、国内での不振を輸出にて補おうとする動きも強く、貿易の重要性に何ら変わるところは無い。

膨大な物資輸送に欠く事のできない海上輸送の基礎インフラとしての港湾整備も今回の金融危機により建設資金等の問題で、計画の遅延、見直し等はあるものの総じて着々と進められている。

タイ政府が主導しているものに東部臨海開発に対応したレムチャバン港、マプタプット港、南部地域のソクラ港、プーケット港などがあり、又、民間主導で進められている西部地域のバンサパン港、東部レムチャバン近郊のシラチャ地区等がいずれも供用を開始している。

タイ港湾を類別すると、立地条件からみれば、バンコク港に代表される河川港と、レムチャバン港、マプタプット港等の外海に面した海港に分けられる。

機能の面からは、外国貿易港、この内でも外洋に面し大型船の寄港が可能な大水深の港を特に深海港(Deep Sea Port)と呼んでいる。他に内国及び近隣諸国を対象とした沿岸港、及びはしけ輸送が主となる内水港に分けられる。また、コシチャン沖、スラタニ沖等一部地域では現在でも本船が港外に錨泊し、はしけによる貨物の揚げ積みが行われている。

管理運営の面からは公共ターミナルと私有ターミナルがある。

### (2) 港湾の計画、管理、運営

タイ国港湾の基本的な調査・計画は運輸通信省が主体となって行われているが、必ずしも確立されたシステムで総合的に港湾計画が策定されているとも言えない。港湾の管理、運営に関してもそれぞれの港によって異なり、主な港をみても、バンコク港では管理運営の両方をPort Authority of Thailand(PAT)が行っているが、レムチャバン港では管理をPATが行い、運営は民間で行っている。マプタプット港では背後の工業団地を管理するタイ工業団地公社(IEAT)が港湾管理を行うが、運営は民間となっている。また南部のプーケット港、ソクラ港は共に公共港湾であるが、民間企業が管理運営の両方を行っている。

しかしながら、これらの管理運営の区分も一応の概念に過ぎず、それぞれの組織体の中での運用実務等は、これもまたそれぞれの港によって異なっている。

### (3) 主要港の現状と整備

#### ① バンコク港

バンコク港はチャオプラヤ河兩岸にある大小100以上の岸壁、ブイ、ドルフィン、錨地よりなり、コンテナの取扱い数においてはレムチャバン港に抜かれ、船舶の入港隻数ではタイ国最大の港湾であるものの、貨物取扱量ではレムチャバン港に抜かれることになった。

#### (ア) 航路

港としても利用されるチャオプラヤ河は特にその河口付近が浅いため、ここに幅100m（曲折部は幅250m）、水深8.5m（平均水面下（略々最低低潮面下6.3m））、長さ約20Kmにわたって浚渫された航路が設けられ、BAR CHANNELと称されている。これより上流の水深は一般的に深いが、水深8.5mの可航幅は付近流域において100m-300m程度しかなく、本船の回頭のためのTURNING BASIN等も特別に設けられていない。通常利用バース付近の多少でも川幅の広い場所での回頭となるが、大型船の場合、いかにも狭いという感じは免れない。

河川港のため土砂等の堆積は避けられず、定期的な測深に基づいて浚渫されている。航路標識の設置等を含めこれら航路の保全是PATによってなされている。。

入港最大船型は、全長565フィート（約172m）、喫水27フィート（約8.23m、出港時は最大喫水26フィート（7.92m））に制限されている。これは船型によって異なるものの、概略12,000DWT、1,000TEU（TEU：20'コンテナ換算）程度の船型になる。水先は強制で業務は港湾局に所属するパイロットが行い、技量は優れている。

入出港共24時間運用されているが、水深が浅いため深喫水船の場合潮時により運航時間が左右されるという大きな制約を受ける。

大小多数の入出港船に加え、港内間や上下流域及びバンコクとコシチャン沖・シラチャ等を往来するはしけ（通常複数のはしけを1隻のタグボートで曳航するため長くなる）が輻輳しており、座州・座礁事故が非常に多い。BAR CHANNEL付近では航路の拡張計画やはしけ用の第二航路の計画等が幾度もとりざたされているが現在のところ具体化されていない。

チャオプラヤ河やその支流を利用したはしけによる水運が発達しているのも当港の特色である。川に面した、はしけからの荷揚げ場（水切り場）や荷役施設を備えた工場等も多い。

PATバース付近より上流では川幅も狭まるため船型、喫水、運用時間等の制約が厳しくなっている。

#### (イ) バース

バースはその管理運営形態により、PAT BERTH、AUTHORIZED PRIVATE BERTH、PRIVATE BERTHに区別されている。

・ PAT BERTH (バンコク港クロントイ地区)

PATが直接管理運営する港湾施設で、河口のパイロット・ステーションより約45-50Km上流に位置し、その地名からクロントイ港と呼ばれる場合もある。

在来船用岸壁に10バース、コンテナ船用岸壁に7バース(ガントリー・クレーン等コンテナ荷役設備あり)の他に河の中央部数カ所にドルフィン、ブイ、錨地があり、はしけによる荷役も行われている。

急増を続けたコンテナの取扱い量は1995年度は約146万TEUに達し、当港での最大取扱い量とされる100万TEUをはるかに超え、このため構内や付近の交通に著しい混雑を生じさせたが、その後取られたレムチャバン港への誘導策等の各種施策が功を奏して減少を始め、現在は年間約100万TEUを若干超える程度で落ち着いてきている。

近代港湾と呼ぶには遅れていたバンコク港の港湾機能の効率化を図るため、日本政府の技術協力を得て、コンテナヤードの整備、トランスファー・クレーン等荷役設備の増強、管理情報のコンピューター化、管理運営の近代化等々、ハード・ソフトの両面にわたる再開発整備が進められている。

一方で港の所在するクロントイ地区は市街に位置し、港への交通は直接一般交通に影響を及ぼす。このため現在も大型車両は通行の時間制限を受け、港へのアクセスには問題を残している。

・ AUTHORIZED PRIVATE BERTH

PATバースやクロントイ地区の混雑緩和のために、税関によって公共に利用する事を認められたチャオプラヤ河沿いの私設バースで、何れもPATバースの下流に現在下記の5バースが稼動中で外国貿易に利用されている。

BANGKOK MODERN TERMINAL (BMT)	BERTH	1C
UNITHAI TERMINAL (UTT)		2E
SIAM BANGKOK PORT (SBP)		4A
BDS TERMINAL (BDS)		7
THAI PROSPERITY TERMINAL (TPT)		10

・ PRIVATE BERTH

上記の他にも大小多数の私設バースがあり、米、メイズ、肥料等の船積や、鋼材、CHEMICAL、各種OIL等の取り扱いや内国輸送に利用されている。

税関によって定められた条件下でのみ外国貿易にも利用される場合がある。

## ②レムチャバン港

東部臨海開発計画の一環として建設され、1991年に開港した。

バンコクより南東約130Kmに位置し、後背にレムチャバン工業団地や、付近にいくつかの工業団地をひかえ、商業港としての色彩が強い。これら工業団地の稼働開始や、限界に達したバンコク港からの貨物のシフトと相まって急速に取扱いが増加している。

またバンコク近郊、ラカバン地区に完成された鉄道の引き込み線を有する大型のIGD (INLAND CONTAINER DEPOT: 内陸に設けられ、コンテナの受取、引渡し、保管等ほぼ港と同様な機能をもたせた物流施設)。ラカバンIGDはタイ国鉄(SRT)が建設、民間によって運営されている)全6モジュールが稼働を開始し、一部開業した付近を通る高速道路とあわせ利用の便が良くなっている。これらIGDと同港をリンクすることで、今後も引き続き取扱いの大幅な増加が予想される。

同港でのコンテナ取扱い数は1995年度が約50万TEU (空コンテナ含む) 伸び率は約51%、1996年度73万TEU/45%増、1997年度104万TEU/42%増、1998年度143万TEU/38%増と驚異的な伸びを記録し、1999年度に至っては180万TEUが予想される。

これらの背景を受けて1996年3月より北米航路の大型コンテナ船が寄港を開始し、1998年度にはコンテナの取扱いでは遂にバンコクを超え、タイ国最大となるまでに成長している。

港は外洋(シャム湾)に面し、水深14mまでの浚渫および埋立によって建設された深海港で、最大喫水12m、約50,000DWTの船型が入港可能である。

バースはコンテナ・バースとしてB岸壁に5バース、多目的バースとしてA岸壁に現在2バースある。

コンテナ・ターミナルはB-1からB-5までの5ターミナルあり、各ターミナル共にバース長300m(B-5のみ400m)、約10万平米の敷地(B-1、B-5はこれよりも広い)、3基のガントリー・クレーン他近代的な荷役設備を有し、それぞれPATとの間にリース契約された民間会社により運営されている。YARD OPERATIONは何れもTRANSFER CRANE方式を採用し、5バースでの処理能力は200万TEUとされている。

取扱い数の増加とその処理能力から現在の5ターミナルでは早晚その能力を超えるため、B岸壁と背中あわせに、これらと同程度の規模となるC岸壁の建設が進められており、C-3バースが在来船用として仮供用が開始されようとしている。

従来コンテナ・バースで在来船の荷役も行われていたが、増大するコンテナ取扱いのために荷役時間の長い在来船等のオペレーションに支障を来しはじめている。

A岸壁の多目的バースは、A-4バースは長さ300mで農産物を主に、A-5バースは長さ320mで車両の取扱いを主目的に建設され、いずれのバースでも在来貨物の取扱いも可能となっている。ここもリース契約により民間会社が運営している。

他に多目的バース用として2バース分のスペースが既に貸し出されているが岸壁の

建設は遅れている。

同港の北側、A岸壁と背中あわせには浮きドックを使用した造船所があり、船舶の修理工事が行われている。

### ③ マプタプット港

マプタプット港はバンコクの南東約180Kmに位置し、レムチャバン港と同様、東部臨海開発の基礎インフラとして建設され、1992年より稼働を開始した。背後に主として鉄鋼業、化学工業、石油化学工業等の工場群をひかえるため、レムチャバン港の商業港に対し工業港的な色彩が強い。

港湾管理は背後の工業団地を管轄する工業団地省(IEAT)が行っているが、運営は民間に委ねられている。

浚渫と埋立により造成された港で、水深10m、長さ約5,000mの航路と港内に約350mのTURNING BASINを有する。

現在水深12.5mへの浚渫工事は完了したものであると思われるが、未だ公式発表はなされていない。

最大船型は現在のところ、長さ225m、幅32m、喫水9m+潮位で、概略60,000DWTクラスの船が軽喫水で入港可能となっているが浚渫終了の公式発表にあわせて見直しされると思われる。

水先は強制で、24時間運用されている。

バースは現在、公共の多目的バース(長さ約330m)1バースと、私有の専用バース1バース並びに同じく私設の多目的バース1バースが完成しており、拡大延長が計画されている。他に大小7つの各種オイル、ケミカル、LPG等のリキッド・バースがある。

公共用多目的バースの荷役設備は40-TON RAIL MOUNTED CRANE 2基をはじめ各種荷役機器が整っている。

### ④ サタヒップ港

サタヒップ港はバンコクの南東約160Kmに位置し、ベトナム戦争当時に米軍の輸送基地として建設された港である。戦争終了後タイ国海軍の管理となり、一時PATが管理した時期もあるが、現在は再度タイ国海軍の管理下に移され、商港としての利用は殆どなされなくなっている。

不開港のため利用にあたっては前広に海軍及び税関の許可取得が必要である。

### ⑤ ソンクラ港及びプーケット港

ソンクラ港及びプーケット港はタイ南部のそれぞれシャム湾側及びアンダマン海側に位置し、ゴム、錫、海産物、水産加工物等の輸送に利用されると共に、タイ

南部の地域開発を目的として建設された港湾である。

何れも所有者は大蔵省で、契約により管理運営は民間企業が行っている。

ソクラ港は水深9mの岸壁が3バースあり、コンテナ船も寄港している。(ガントリー・クレーン設備無し)

ここも浚渫によって造られた港であるが堆積物のため浅くなっており、現在のところ入出港の最大喫水は7.2mに制限されている。

プーケット港は水深10mの岸壁に2バースが整備されている。クルーズ船、フェリーボートの寄港が多く、商業港としてよりも観光港としての性格が強い。

#### ⑥その他の港湾

##### ・バンサパン港

バンサパン港は西部地域の開発と、背後に位置する鉄鋼ミルの物流への対応を目的として建設された港で、現在大型船用(水深15m(平均水面(MSL)下)、約100,000DWT船対象)2バース、小型船用(水深8-12m AT MSL、約12,000DWT対象)2バースが稼働している。

管理運営は民間会社によって行われている。

##### ・シラチャ港

レムチャバン港の北方、数Kmの場所(バンコクの南東約130Km)に、海岸線より約3Km沖合いの十分な水深の場所に棧橋を造成し、これと海岸を橋により結んだ構造の港湾施設で、民間により建設、管理、運営されている。現在2ヶ所が稼働している。

棧橋は、長さ約400-450m、幅約40m、水深約14m(平均水面下)で50,000-70,000DWTの船型が着岸可能である。

レムチャバン港の本格稼働に伴い、在来船のオペレーションに支障が出て来ており、付近に位置するこれら港湾の利用も増加している。

また、付近にはいくつかの小型タンカー用の棧橋や、大型原油船用のシー・バースもあり、石油・ガスの受け入れ、供給基地ともなっている。

##### ・コシチャン

コシチャンとはシラチャの沖合い約8Kmにある島の名前で、付近に税関指定の錨地があり、ここでの船舶からの貨物の積み卸しが許可されている。錨地は季節風を妨げる側に準備され、時期によって位置が異なる。

コシチャンでの荷役を目的とした船や、喫水が深くバンコク港に入れられない船が喫水調整のため揚荷を行ったり、またはバンコクで積荷後追い積みを行う等の目的に利用され、現在でも相当数の入港船がある。荷役は全てはしけを利用して行わ

れている。

#### (4) タイ港湾の今後の展望

急速に拡大した貿易量に対処するため、1980年代末から1990年代初めにかけて政府主導で港湾建設が進められ、第一期ともいうべき時期を経過したが、その後も貿易量は拡大の一途をたどり、これにつれて前記の如く各港で第二期ともいうべき拡張計画が進められている。ここで特徴的な事は膨大な設備費用を必要とする港湾建設に民間も参加した事と、公共施設にあっても運用に関しては民間を主体とする方向にある事が挙げられよう。

海運に関しては後発であったタイ国においても海運や港湾の重要性は十分に認識されており、現在の金融・経済状態から貿易や港湾整備にも一時的な減速、影響は予想されるものの中・長期的には拡大の道をたどるであろう。

この場合、海岸が遠浅なため航路の浚渫を含め新規の港湾建設には膨大な建設資金を必要とする事や、環境問題を生じる惧れがあることから既存の港湾の拡張という方向に進むものと思われる。



图 12 沿岸港位置图

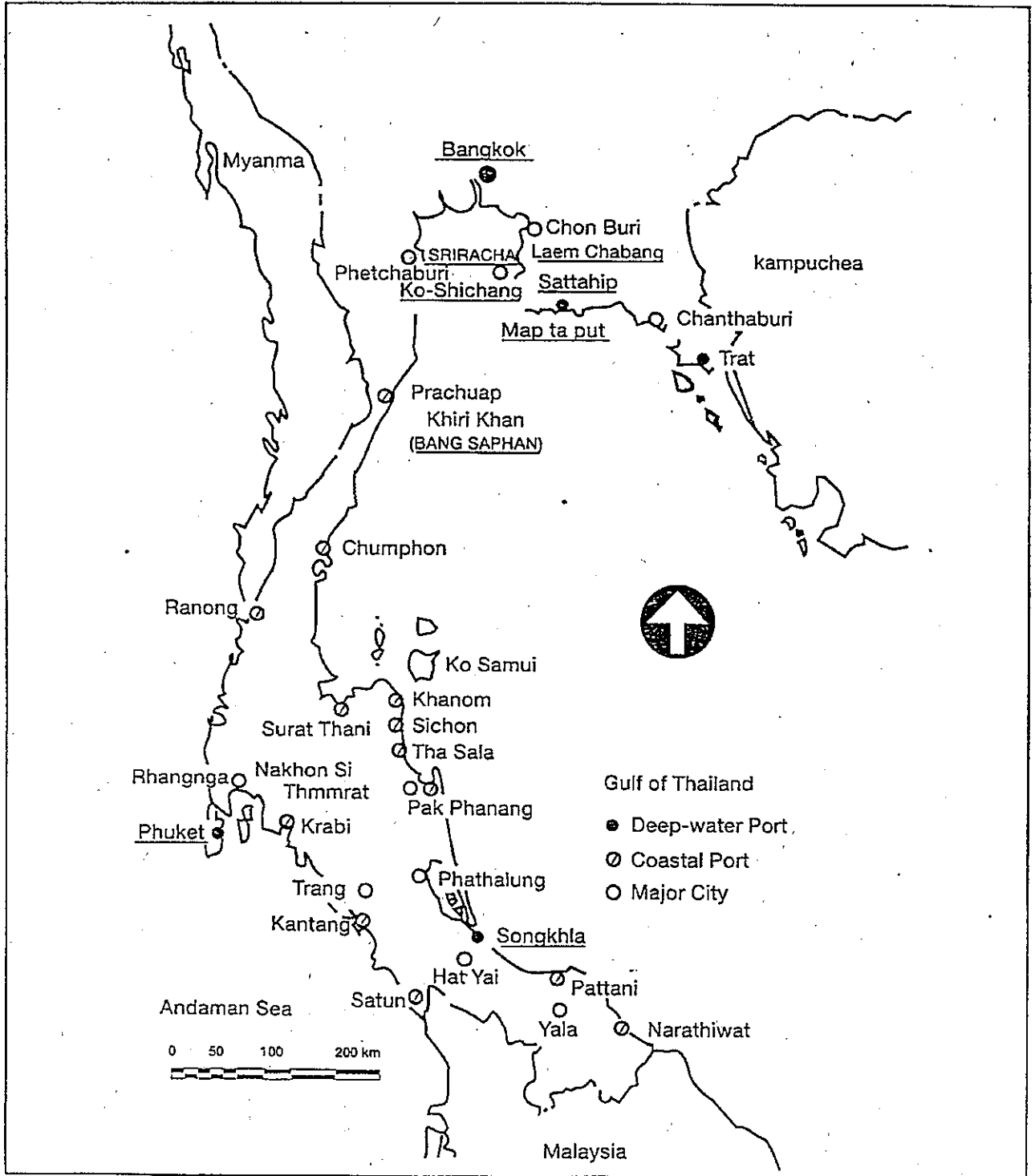
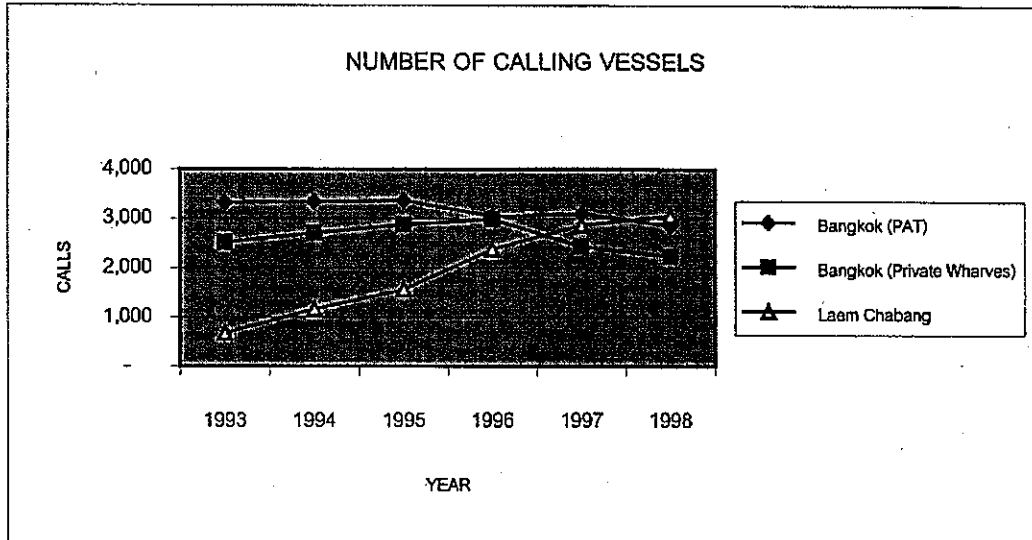


表 38 : STATISTICS OF BANGKOK PORT AND LAEM CHABANG PORT

1. Number of Calling Vessel

Unit : Calls

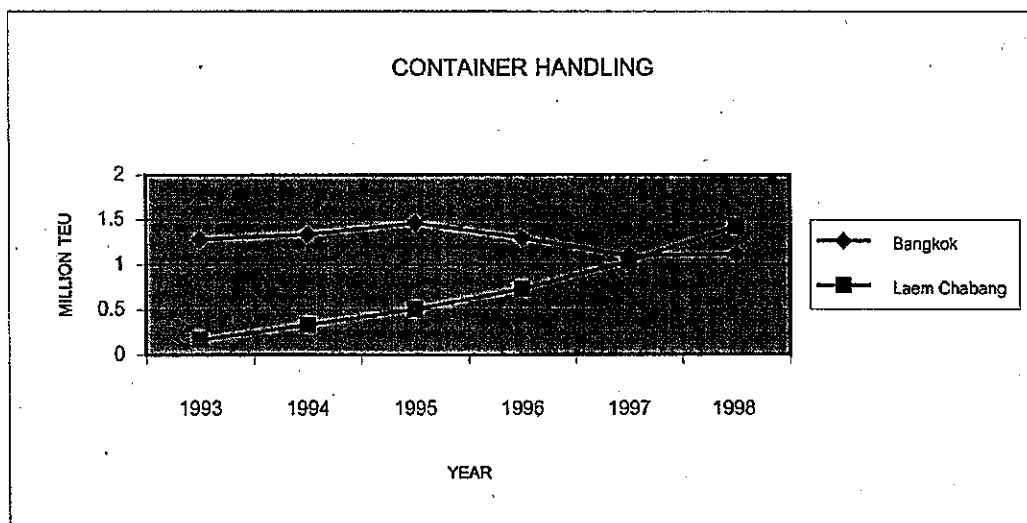
Fiscal Year	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Bangkok (PAT)	3,321	3,349	3,374	3,047	3,099	2,858
Bangkok (Private Wharves)	2,514	2,714	2,878	2,992	2,432	2,231
Laem Chabang	675	1,166	1,561	2,378	2,875	3,059



2. Container handling

Unit : Million TEUs

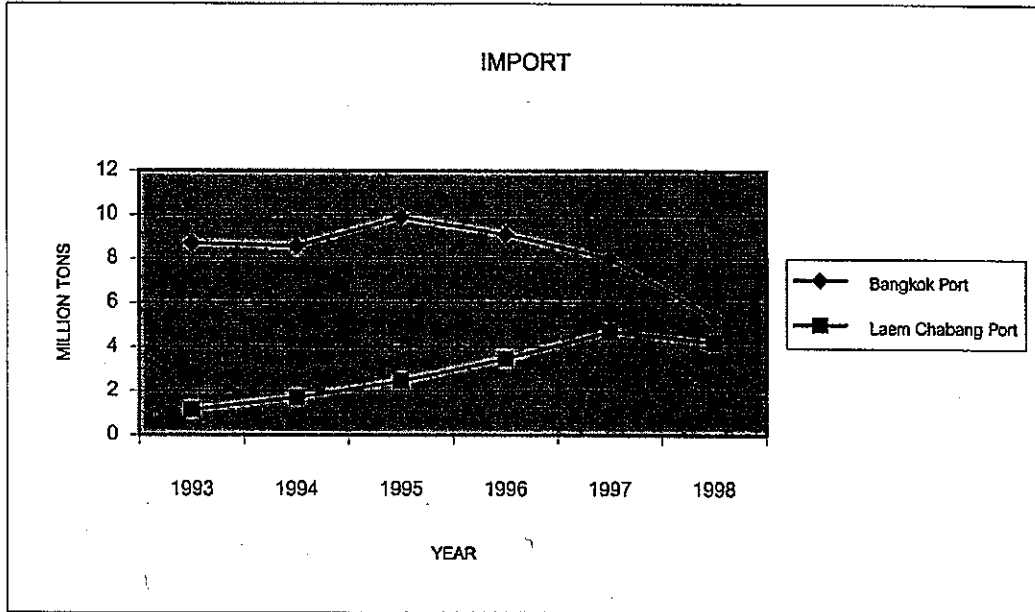
Fiscal Year	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>Bangkok Port</b>						
- Import container	0.599	0.627	0.697	0.629	0.548	0.306
- Export container	0.686	0.710	0.766	0.666	0.551	0.577
- Empty container	-	-	-	-	-	0.231
<b>Total</b>	<b>1.285</b>	<b>1.337</b>	<b>1.463</b>	<b>1.295</b>	<b>1.099</b>	<b>1.114</b>
<b>Laem Chabang Port</b>						
- Import container	0.080	0.153	0.236	0.335	0.483	0.247
- Export container	0.087	0.173	0.254	0.375	0.541	0.718
- Transhipment	0.002	0.007	0.014	0.019	0.012	-
- Empty container	-	-	-	-	-	0.460
<b>Total</b>	<b>0.169</b>	<b>0.333</b>	<b>0.504</b>	<b>0.729</b>	<b>1.036</b>	<b>1.425</b>



3. Import Cargo at Bangkok Port and Laem Chabang Port

Unit : Million tons

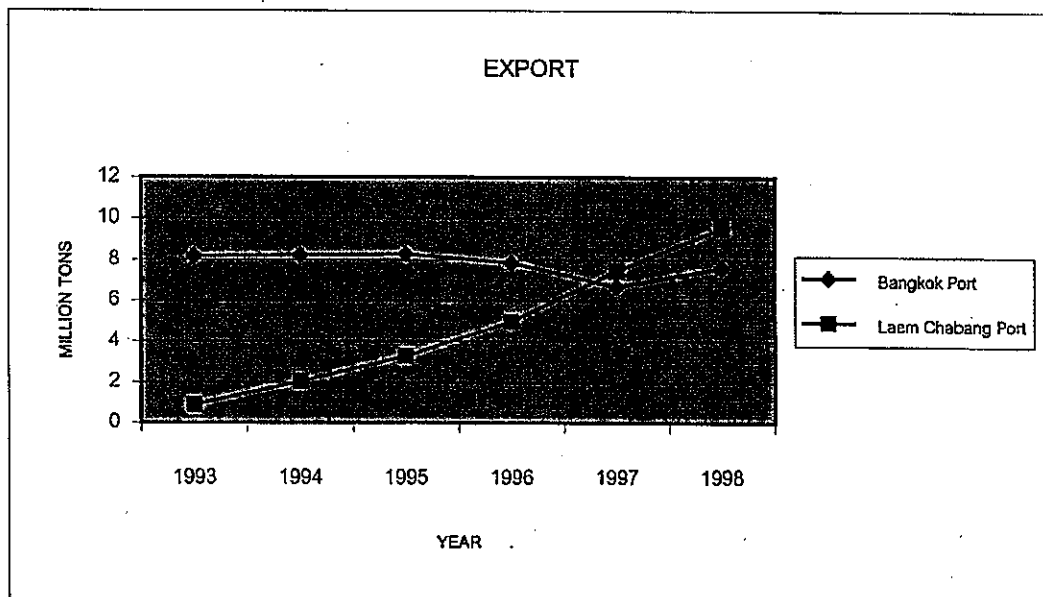
Fiscal Year	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Bangkok Port	8.701	8.578	9.880	9.114	8.004	5.318
Laem Chabang Port	1.143	1.706	2.453	3.457	4.692	4.198



4. Export Cargo at Bangkok Port and Laem Chabang Port

Unit : Million tons

Fiscal Year	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Bangkok Port	8.168	8.227	8.280	7.851	6.697	7.606
Laem Chabang Port	0.897	2.029	3.289	4.968	7.456	9.545



(Sources : Port Authority of Thailand)

## 7. 観光

### 1. 国際観光

#### 1-1 来訪外客数

1999年の訪タイ外客数は、対前年比10.31%増の8651,260人を記録した。(注1)

タイ国政府観光庁(TAT)は、1998年から1999年にかけて、観光キャンペーン「アメージングタイランド」において、ショッピング、料理、文化、遺跡、芸術、エンターテインメント、農業、メコン川流域諸国へのゲートウェイなど、9項目を柱に据えて展開してきた。中でも、1998年のアジア大会と、1999年のタイ国王72歳誕生日を祝う一連の記念イベントは、キャンペーンの目玉となった。

タイ政府は、1997年半ばに、1998年～1999年の2年間で、観光客数1,600万人、観光収入5億8,200万バーツという目標を設定。途中、経済危機が発生し、アジア諸国が景気後退に陥ったことから、キャンペーン対象国(ターゲット)を欧米に変更したり、また、バーツ下落により、海外宣伝活動費が縮小されたり、海外事務所(シカゴ)を閉鎖するなどの困難がいくつかあったが、最終的には目標ほぼ達成することができた。

日本人観光客についても順調に増加している。1997年7月以降のバーツ切り下げによる値頃感も幸いし、1998年には、従来トップの座を保ってきた、マレーシアを抜いて来訪外客第一位になり、翌1999年には、106万4,539人と初めて100万人台を記録、全来訪者数の8人に1人は日本人であった。(注2)

日本人の旅行先を見ると、バンコク、プーケット、サムイといった首都圏および島嶼リゾート以外にも最近では北部のスコタイなどの遺跡めぐりも人気を呼んでいる。

TATは今年も、「アメージングタイランド」を継続、外客数880万人、観光収入、3430億バーツを目標にしている。内容としては、ゴルフをはじめとするスポーツ観光、自然散策やアロマセラピーなどの主においたエコツーリズムの推進、仏教国ならではの瞑想体験など、多様なメニューを提供することになっている。また、バンコク、チェンマイ、プーケットなど、「点」として、存在する観光地を、今後は、周辺県を含む「面」的なものに発展させるための開発に力をいれていくとしている。特に、日本人観光客に対しては、ターゲットを子細分化し、留学(語学研修)や修学旅行など勉学を目的とする学生や、シルバーエイジの長

期滞在なども積極的に受け入れていく考えでいる。

(注1) / (注2) Immigration Bureau, Police Department 調べ。数字は、居住地別統計に基づく。

## 1-2 タイ人海外旅行

タイ人の外国旅行者数は、同国の経済発展や、外貨持ち出し制限及び、出国税の撤廃などにより、堅調な成長を維持し、1992年には、初めて100万人の大台を超え、1996年には、1,823,676人に達した。しかし、1997年7月の通貨危機により、一転マイナス成長となり、1998年は139万3,845人と、1993年の水準さえも下回ったが、1999年に入ってから、景気の持ち直しに伴い、再び増加に転じた。1999年の外国旅行者数は、1,654,740人と1997年をわずかに上回るものとなり、2000年には、1996年程度になるであろうとされている。

1999年の行き先別の人数を見ると、ほぼ全域がプラスに転じているなかで、中国、欧米、オセアニア地域の伸びが著しい。日本への旅行者数は、対前年比13.69%増の76,776人と、全体平均の18.72%増を下回るものであった。

海外旅行者数の持ち直しは、1. 消費回復のほか、2. パーツ高や国内リゾート地のホテル代高騰で海外旅行の割安感が生まれた、3. オリンピック開催と豪華クルーズを売りにしたオーストラリア旅行に人気が集まっている。4. ヨーロッパ方面の旅行が増えたことなどが挙げられる。

THAI FARMERS BANK系列の総合研究所THAI FARMERS BANK RESEARCH CENTERによると、今年のタイ人海外旅行による、海外旅行者の出費 (TOURISM EXPENDITURE)については、1996年の水準 (1,056億パーツ) を下回るものの、900億パーツを予想している。一日あたりの消費額に換算すれば、1996年が5,650パーツ/日であったのに対して、今年は、3,500パーツ/日となる計算になる。

### 海外旅行者の出費 (TOURISM EXPENDITURE) : 単位百万パーツ

年	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
消費額	73,233.65	83,948.32	105,620.96	59,124.92	59,073.21	72,000	90,000

注意：1999年、2000年は速報値及び予測値

## 2. 国内観光

タイ政府は、昨年タイ人の国内旅行挽回をめざして、「タイ人によるタイ旅行：TAHIS TOUR THAILAND」キャンペーンを開催、プーケットやサムイのホテルに宿泊料金の値下げを要請したり、タイ航空や旅行代理店との協力で格安の国内パッケージ旅行を企画したが、効果はほとんど上がらなかったようである。

2000年は、国内旅行者550万人、観光収入2,680億バーツを目標にしている。

## 3. 観光関連法規等

### 3-1 旅行業法など

1992年に施行された、「旅行業者及び観光ガイド法」（以下、旅行業法）により、旅行業者および観光ガイドは、TATの登記事務所に登記し、登記官から許可証の交付を受けなければ活動ができないことになっている。1997年現在の登録業者の数は594社ある。

また、観光関係省庁の代表等によって構成される「旅行業及びガイド統制委員会」が設置されており、旅行業及びガイド業の育成を実施している。旅行業法により、許可証を交付された旅行業者は、TAT総裁に預託金（DEPOSIT）を支払わなければならない、この預託金は、顧客に金銭的損害を与えた時に賠償金として、充当される。

### 3-2 旅行業関係団体

タイには、外国人旅行を取り扱う旅行業者を主たる会員とする協会の、ASSOCIATION OF THAI TRAVEL AGENTS(ATTA)と、タイ人の外国旅行を取り扱う旅行業者および航空券発券業者を会員とするTHAI TRAVEL AGENTS(TTAA)の2団体があり、ATTA加盟業者数は819社（1999年8月現在）、TTAA加盟業者数は518社（1999年9月現在）となっている。業務内容により、旅行業者の中には、両団体にまたがって会員になっているものもある。

### 3-3 宿泊業界

1998年における宿泊施設数4,439施設、279,070室である。地域別では、バンコク都が最大で、517室77,287室となっている。ここ数年の傾向として、施設数としては、小規模施設

の閉鎖、一部ホテルのアパートや寄宿舍への経営変更などにより、減少傾向にあり、一方、部屋数は、大型ホテルの増加により、増加傾向にある。ホテルの平均客室稼働率は、どの地域も50%台～40%台と決して楽な状況ではない。

表39：1998年訪タイ者数ベスト15（居住地別統計）

順位	国名	人数	シェア (%)	対前年比 (%)	観光収入 (百万バーツ)	平均滞在日数
1	日本	986,264	12.58	2.46	20,315.61	6.14
2	マレーシア	918,071	11.71	-12.23	14,458.75	3.74
3	シンガポール	586,113	7.47	19.11	11,590.10	4.39
4	中国	571,061	7.28	29.85	17,154.93	7.04
5	香港	517,996	6.60	9.66	12,391.57	5.13
6	台湾	457,360	5.83	2.03	13,977.08	7.31
7	ドイツ	378,566	4.83	10.59	17,475.01	16.37
8	英国	375,912	4.79	30.68	18,143.11	14.20
9	米国	361,705	4.61	16.27	15,372.43	10.05
10	オーストラリア	302,820	3.86	29.53	11,073.43	9.82
11	フランス	223,495	2.85	10.29	8,376.38	12.55
12	韓国	202,841	2.59	-50.66	5,714.67	6.14
13	インド	147,579	1.88	9.22	6,781.77	12.35
14	スウェーデン	132,926	1.69	33.77	4,756.30	13.61
15	イタリヤ	122,007	1.56	16.44	5,315.28	11.24
総来訪者数		7,842,760	100	7.52	242,177.29	8.40

資料：TAT, STATISTICAL REPORT 1998



表 41: 1998年 居住地別統計に見る主要訪タイマーケットの動向

	性別		旅行形態		旅行頻度	
	男性	女性	団体	個人	初回	二回目以上
アセアン平均	63.72	36.28	34.09	65.91	30.04	69.06
マレーシア	65.56	34.44	38.32	61.68	31.06	68.84
東アジア平均	60.07	39.93	50.93	49.07	49.08	50.02
日本	62.76	37.24	51.02	48.98	50.79	49.21
ヨーロッパ平均	60.53	39.47	28.50	71.50	49.92	50.08
ドイツ	63.03	36.97	20.71	79.29	43.97	56.03
米州平均	64.03	35.97	17.02	82.98	41.89	58.11
米国	64.89	35.11	16.30	83.70	40.75	59.25
オセアニア平均	58.63	41.37	13.30	86.70	44.43	55.57
オーストラリア	58.37	41.63	13.12	86.88	44.33	55.67
南アジア平均	77.56	22.44	25.99	74.01	40.45	59.55
インド	76.86	23.14	28.08	71.92	44.16	55.84
全体平均	61.16	38.84	40.17	59.83	48.80	51.20
	年齢別構成					
	25歳未満	25~34歳	35~44歳	45~54歳	55歳以上	平均年齢(歳)
アセアン平均	14.30	25.96	27.16	19.11	13.47	39.04
マレーシア	14.23	26.37	25.70	18.46	15.24	39.38
東アジア平均	14.89	27.34	24.87	18.53	14.36	38.98
日本	16.70	25.38	17.24	21.51	19.17	40.23
ヨーロッパ平均	12.75	28.07	21.66	20.31	17.21	40.15
ドイツ	9.46	28.16	23.79	19.63	18.97	41.08
米州平均	11.66	21.08	23.11	24.02	20.13	42.08
米国	11.34	20.17	23.47	24.44	20.57	42.36
オセアニア平均	15.40	25.32	20.93	22.28	16.07	39.80
オーストラリア	15.57	25.30	20.75	22.32	16.07	39.77
南アジア平均	17.55	33.03	27.92	14.14	7.36	35.85
インド	19.59	34.22	27.04	12.23	6.92	35.03
全体平均	14.45	27.33	23.92	19.22	15.08	39.29

資料: TAT "STATISTICAL REPORT 1998"

注意:

1. 個別の国は各マーケットから最も来訪者数の多い国を選出した。
2. 数字は各マーケットで占めるシェア(単位:%)

表 40:1999年1~12月訪夕イ者数 (居住地別統計)

	1月		2月		3月		4月	
	人数	対前年比 (%)	人数	対前年比 (%)	人数	対前年比 (%)	人数	対前年比 (%)
総数	763,883	7.54	781,301	17.80	753,670	9.24	666,021	4.41
日本人数	98,346	18.12	90,822	0.63	111,107	20.47	74,891	5.00
	5月		6月		7月		8月	
	人数	対前年比 (%)	人数	対前年比 (%)	人数	対前年比 (%)	人数	対前年比 (%)
総数	621,519	15.84	624,039	11.69	733,147	16.31	728,553	8.71
日本人数	64,304	10.83	65,066	-0.27	86,283	-0.84	106,916	4.31
	9月		10月		11月		12月	
	人数	対前年比 (%)	人数	対前年比 (%)	人数	対前年比 (%)	人数	対前年比 (%)
総数	617,639	15.84	690,775	11.69	836,624	16.31	834,089	8.71
日本人数	104,718	7.61	79,643	9.70	94,446	16.32	87,997	3.15

資料: TAT

表41:地域別日本人訪タイ数

都市名	1998	1997	対前年比
千葉	75,195	101,248	-25.73
福岡	43,253	51,549	-16.09
兵庫	56,728	66,977	-15.30
神戸	98,468	128,459	-23.35
大阪	95,097	121,303	-21.60
東京	256,140	291,920	-12.26
他	361,383	203,998	77.15
計	986,264	965,454	2.16

資料: TAT "STATISTICAL REPORT 1998"

表43：1999年 訪タイ外客数ベスト15

順位	国名	人数(人)	対前年比(%)
1	日本	1,064,539	7.94
2	マレーシア	991,060	7.95
3	中国	775,626	35.82
4	シンガポール	604,867	3.20
5	台湾	557,629	21.92
6	香港	429,944	-16.99
7	英国	425,688	13.24
8	米国	417,860	15.53
9	ドイツ	375,345	-0.85
10	オーストラリア	303,844	0.34
11	フランス	227,219	1.67
12	インド	163,980	11.11
13	スウェーデン	162,465	22.22
14	インドネシア	132,216	90.31
15	イタリア	113,884	-6.66
	計	8,651,260	10.31

表44：1999年 タイ人外国旅行先ベスト10

順位	国名	人数(人)	対前年比(%)
1	マレーシア	445,552	10.49
2	シンガポール	225,431	15.91
3	香港	178,030	36.18
4	台湾	121,589	2.89
5	中国	120,819	72.80
6	日本	76,776	13.69
7	ラオス	62,640	16.39
8	オーストラリア	50,568	48.45
9	米国	43,178	28.02
10	韓国	35,605	29.45
	計	1,654,740	18.72

資料：TAT