

平成 19 年度
諸外国の国土政策分析調査
(その 3)

タイの国土政策事情 -
報 告 書

平成 20 年 3 月

国土交通省 国土計画局

1. タイの国土政策の背景事情

(1) 経済・社会情勢

下表は、タイの自然的・地理的・社会的特性ならびに経済的特性に関わる基礎指標を整理したものである。

タイの自然的・地理的・社会的特性ならびに経済的特性

自然的・地理的・社会的特性	国土面積	514,000km ²
	土地利用	耕地 27.7%(2003年)、永年作物地 7.0%(2003年)、森林 28.9%(2000年)
	人口	6,280万人(2006年)
	都市人口比率	16.5%(1950年)、20.9%(1970年)、29.4%(1990年)、32.3%(2005年)
	人種	大多数がタイ族。その他、華僑、マレー族、山岳少数民族等。
	言語	タイ語
	宗教	仏教 95%、イスラム教 4%
	国の略史	タイ王国の基礎は 13 世紀のスコータイ王朝より築かれ、その後アユタヤ王朝(14~18 世紀)、トンブリー王朝(1767~1782)を経て、現在のチャックリー王朝(1782~)に至る。1932 年立憲革命。
経済的特性	名目 GDP	1,227 億米ドル(2000 年) 1,617 億米ドル(2004 年) 1,766 億米ドル(2005 年)
	一人当たり GNI	1,990.0 米ドル(2000 年) 2,490.0 米ドル(2004 年) 2,720.0 米ドル(2005 年)
	産業別就業人口比率	第一次産業 46.0%、第二次産業 18.5%、第三次産業 35.4%(2001 年)
	産業別 GNP 比率	第一次産業 10%、第二次産業 44%、第三次産業 46%(2003 年)
	経済成長率	4.5%(2005 年) 5.0%(2006 年) 4.8%(2007 年)
	物価上昇率	4.5%(2005 年) 4.7%(2006 年)
	失業率	1.5%(2006 年)

資料：国交省国土計画局HPに加筆

近年のタイ経済の概況は以下のとおりであった。(クモンワタナニサ 2008)

2002 年~2004 年平均経済成長率 6.2%

2001 年の不景気、ならびに経済危機からの脱却による効果で、家計の伸びは 5.6%であり、民間企業の投資回復も 15.8%と高い成長率を達成した。また、輸出も大幅な伸びを示

した。

2005 年にはタイ経済は津波による観光客減少、旱魃による農業不振と東部臨海地域（ESB）の石油化学産業への影響、原油価格の騰勢、タイ南部の治安悪化などのマイナス要因を抱えることになった。

2006 年の後半には経済の停滞が現れ始めた。個人消費、法人投資ともに 2006 年初から下降し始めたこと、また経済活性化を企図する 2007 年政府予算が国会承認を得られなかったことも響いた。さらに 2006 年後半にタイパーツの値上がりも停滞に拍車をかけたと思われる。

2007 年タイ経済は安定基調へ。原油価格の上昇にもかかわらず、雇用は上昇

2007 年中頃米国のサブプライムローン問題が世界的規模で投資活動を直撃し、タイの S E T 指標（タイの株式指標）も短期的ではあったが影響を受けた。

にもかかわらずタイ経済は次の要因により引き続き成長した。その要因とは・輸出の進展・政府の経済推進予算法 2007 における前進・政府資金の注入・企業活動の足かせと見られていた E I A（環境負荷評価）への理解が進んだことなどである。

また、近年のタイの社会動向の概要は以下の通りである。（クモンワタニサ 2008）

タイも高齢化社会に移行しつつある

高齢者（60 歳以上）の比率は着実に増加傾向にある。2006 年に 650 万人（対人口比 10.64%）だったものが 2011 年には 807 万人（11.33%）に上昇すると予測されている。高齢者に対する医療、生活保護・社会保障に備える必要がある。

雇用の増勢

タイの 2006 年の総労働力は 3,730 万人であった。そのうち 2,100 万人が製造業・商業・ホテルや飲食店などのサービス業（いわゆる非農業職）に従事しており、1,500 万人が農業従事者である。失業率は 1.23%と低い。しかしながら、中程度の技術労働者、なかでも技術者の不足が恒常的な問題である。市場の要請に基づく教育機関と職業訓練所の拡充、ならびに、質の高いスキルを身につけた労働力や技術職を育成するため、民間企業と教育機関の協力が奨励されている。

タイの人々の教育水準は上がってきている

義務教育は 9 年で 2006 年は 96%が初等教育 6 年を終了し、その上 3 年の中等教育（9 年生）へは 80%が進み、さらに高校の 3 年（12 年生）を 79%が終了した。タイの識字率は 92.6%である。しかしながらそれぞれの初・中・高等教育機関の平均的な学年において教育水準をテストしたところ、期待値に対して 50%にしか達していない。私立の教育機関に進む生徒も増えている。国の競争力を高めるために、製造・サービス業ともにその企業経営に直結するより高度な教育をどう進めるかが課題となっている。

また、タイ国民の健康状態は改善されつつあるものの、一方で麻薬中毒が難問であり、増加傾向にある（クモンワタニサ 2008）。麻薬の問題は、地域社会の破壊につながる恐れ

のある「現代社会の悪」の代表例として捉えられ（NESDB ヒアリング 2008）、重要視されている。

今日に至るタイの産業構造の変化については、以下のようにまとめられる。（政策投資銀行 2001：経済産業省 2007：高橋 2003）

概要

タイは 50 年代までは米の生産・輸出を中心とする農業国であった。50 年代末から工業化政策が始まり、61 年に経済開発計画が導入され、60 年代には「輸入代替」工業の育成が促進された。しかし、資本財輸入等を通じて貿易不均衡が拡大し、国際収支の悪化を招いたため、70 年代に入ってから「輸出指向型産業育成」に方針転換された。この結果、食品加工業、繊維、衣類等の労働集約型産業が高成長を遂げた。

世界的不況の影響を受けた 80 年代前半には経済成長は鈍化した。しかし、85 年のプラザ合意以降、外資による直接投資が急増した結果、輸出指向型産業が急成長し、外資主導の工業化が進展した。

1985 年（プラザ合意）以前の状況

タイの産業構造は 1960 年代以前は農業中心で、米・ゴム・コーン（メイズ）などの伝統的商品の輸出によって外貨獲得がなされていた。

1957 年から 1958 年に世界銀行経済調査団がタイへの融資のために訪れたのを契機に経済政策経済開発計画が導入された。

タイでは 1960 年代まで、基本的に輸入代替工業化政策を推進していた。国家経済社会開発計画を見ても、第 1 次計画（61 年～66 年）・第 2 次計画（67 年～71 年）では、国内産業保護色の強い輸入代替を通じた工業化が志向されていた。

しかし、保護的関税による国内物価の高騰、外貨減少、為替レート上昇に伴う 1 次産品輸出の低迷、国内市場規模の狭隘さ等の理由から、輸入代替工業化政策は行き詰まりを見せ、保護された国内産業の競争力も向上するには至らず、国際収支も悪化することとなった。

タイ政府は第 3 次（72 年）国家経済社会開発計画以降、輸出指向型工業化政策へと方向転換を行った。具体的には、輸出を通じた工業化が方針の 1 つとして打ち出され、輸出業者への支援や外資誘致の積極化が図られることになった。その象徴的な取り組みが、1972 年に制定された投資奨励法と 77 年の同法改正により、外資の選別的な誘致・工業化の促進がなされた。

輸出指向型工業化に政策転換後も、農産物・鉱産物やその加工品を輸出する事により外貨獲得が可能となったことは他のアジアの地域とは異なるタイの特徴である。70 年代後半から輸出品の多くを対の中国系財閥によるアグリビジネス製品、冷凍エビ、水産缶詰、ブロイラー、果物缶詰などアグリンダストリー製品が占めるようになった。

70 年代には農産品も多様化が進み、タピオカ製品、砂糖、トウモロコシの輸出シェアが拡大した。しかし、1982 年を境にコメ・タピオカ・砂糖などの輸出価格が下落すると深刻

な不況に陥った。

1985年（プラザ合意）～1990年代後半（アジア通貨危機）の状況

1985年に初めて工業製品輸出額が農産物輸出品額を上回った。この時期の輸出工業製品は農産加工品や輸入技術による労働集約的な組み立て産業の製品であった。

1980年代半ば以降、タイの経済・社会に大きな影響を及ぼした金融危機が間に挟まるもの、2000年初頭まで、輸出指向型工業化政策の推進とそのための積極的な外資誘致政策が継続された。1970年代までの輸入代替政策の課題が認識された結果ではあるが、1980年代半ば以降は、新たな要因も加わってこうした方向性はより加速されることになったといえる。

1980年代後半、タイの産業構造も大きく変わり、輸出製品も農産加工品からコンピュータ・ICなどの工業製品が上位を占めるようになった。GDPに占める農林水産業は10%台にまで減少している。

表 輸出品目別構成（99年）（単位：％）

工業製品	84.3
コンピューター及び同部品	13.5
繊維製品	8.7
電気機械	6.9
IC関連	5.0
農産物	8.4
水産物	3.6
その他	3.7
合計	100.0

出所：BOT

80年代の国際市場の農産物価格の暴落と世界的な不況を背景に、タイ政府は観光産業や海外への出稼ぎに力をいれるようになった。1992年以降、観光産業はどの輸出産業も上回る外貨獲得源となっている。

表 - 産業部門別GDP構成比の推移（単位：％）

	80	85	90	95	2000
農林水産業	23.2	15.8	12.5	9.7	9.1
製造業	21.5	21.9	27.2	29.6	33.4
商業	17.6	18.3	17.7	16.4	16.8
サービス	14.0	14.5	13.4	13.2	14.3
その他	23.7	19.5	29.2	31.1	26.4

出所：国家経済社会開発委員会（NESDB）

1990年代後半（1997年アジア通貨危機）～の状況

1990年代後半以降のタイでは、先ず1997年のアジア通貨危機によって問題が顕在化し

た金融・財政システムの改革と安定化を図ることが最重要課題となり、輸出産業の競争力強化・高付加価値化を進めることが重要な側面の1つとなった。また、現地に進出している日系企業の側でもアジア通貨危機を受けた事業構造の再編が進む中、タイでのインフラ整備や人材の育成が進展したことに伴い、現地での部品調達拡大・オペレーションの高付加価値・高機能分野への拡大により拍車がかかることとなり、それに伴う新たなニーズ計量標準制度・環境問題への対応・中小企業振興が現地において発現することとなった。

課題

国家経済社会開発委員会(NESDB)は経済構造の課題として以下のように指摘している。
所得格差の拡大(農業部門と非農業部門)

農業部門については2000年現在、全就業者のうち5割近くを占めているにもかかわらず、GDPに貢献している割合は約1割にすぎない。就業者一人当たり付加価値生産高も、非農業部門と農業部門を比較すると、80年の10.4倍から2000年には14.3倍に広がっている。

工業化の進展を受けて農業部門のGDPに占める割合は低下しているものの、就業人口が多い事からその重要性は依然として大きい。97年の通貨危機発生後は、都市部で急増した失業者を農業部門が吸収するという役割を果たした。

表：農業部門と非農業部門の比較

	1980年	1990年	2000年
GDPに占める割合			
農業部門	20%	14%	11%
非農業部門	80%	86%	89%
就業者に占める割合			
農業部門	71%	60%	46%
非農業部門	29%	40%	54%
就業者一人当たり付加価値生産高(単位:バーツ)			
農業部門	11,577	-	22,296
非農業部門	110,801	-	156,082

出所：タイ産業金融公社(IFCT)

この他、NESDBは以下の課題をあげている。

地域間所得格差

熟練労働者の不足

生産コストの上昇による国際競争力の低下

不十分なインフラ

環境劣化

脆弱なコーポレートガバナンス

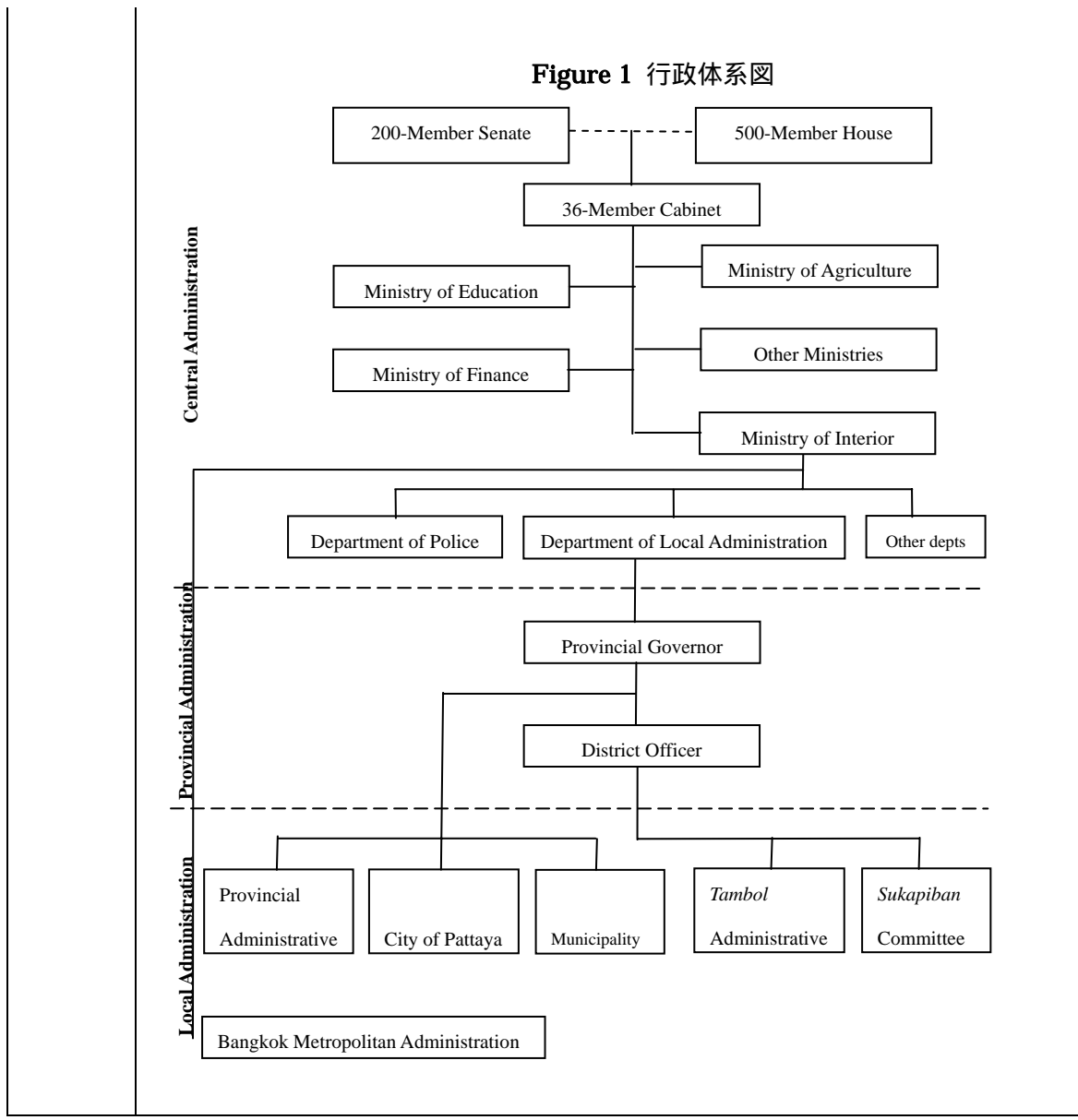
金融セクターの体力低下

(2) 政治・行政システム

下表は、タイの政治・行政システムの概要を整理したものである。

タイの政治・行政システム

政体	立憲君主制
元首	プミボン・アドゥンヤデート国王（ラーマ9世王） （1946年6月即位、在位60年）
国会	下院 480名（選挙区 400名、比例区 80名） 上院 150名（公選 76名、任命 74名）（2008年3月に選挙実施見込み）
内閣	（1）首相名 サマック・スントラウエート （2）外相名 ノパドン・パッタマ
国家行政組織 および 国土政策担当 組織	行政システムは、国、県、地方自治体の3段階からなる。中央政府は、首相府と19の省があり、内閣を構成する。省を構成するのは、首相府、財務省、工業相、防衛省、外務省、観光・スポーツ省、社会開発・人間保障省、農業・協同組合省、交通省、自然資源・環境省、情報通信省、商業省、エネルギー省、内務省（*空間計画を担当）、法務省、労働省、文化省、科学技術省、教育省、公衆衛生省である。
地方制度	<p>県は、県知事および県知事府と行政区役所から構成され、76の県がある。県は行政区に分割されおり、県知事管轄下の行政区役所により所管される。行政区は地方自治体（タンボン）に分かれており、タンボン長（ガムナン）により所管される。タンボンはさらに村に分けられており、村長により所管されている。地方自治体は以下の6つの形態に分類されている。</p> <p>都市自治体</p> <ul style="list-style-type: none"> - バンコク都庁 The Bangkok Metropolitan Administration (BMA) - 都市自治体 The Municipality - パタヤ特別市 The City of Pattaya <p>農村自治体</p> <ul style="list-style-type: none"> - 県行政機構 The Provincial Administrative Organisation (PAO) - タンボン The <i>Tambon</i> Administrative Organisation (TAO) - 衛生区（町レベル自治体）The <i>Sukhapiban</i> (Sanitary Committee)



資料：国交省国土計画局HPに加筆

タイ王国憲法 BE2550 (2007年) は中央、地方、町村の行政システムに影響を及ぼす重大な改定を行った。国家行政法(第7号)BE2550(The State Administration Act (Issue7) BE2550)、県・行政区の予算形成に係る理念と技法そして開発計画に関する国王令 BE3550 (Royal Decree on Principles and Method in Formulation of Provincial and Sub-Regional Budgeting and Development Plans BE2550) である。両方とも県単位の行政に変化をもたらし、その権限を強化する立法である。県下部単位(県の中核)の行政は、県および県の中核へ開発計画の立案と実行のための予算の立案を委譲することと、中央政府、地方政府の関連部局、民間企業および民間の団体と協力関係を作ることによって開発

に深く関与できることになった。ただ、地方の計画は国のプラン、政府の方針、ならびに地元のニーズに合致したものでなくてはならない。この重要な変革は県および県の中核の計画を統合とへ向かわせ、成功へのインセンティブとなると思われる。また、将来の主要な開発計画への指針になる可能性を秘めている。(クモンワタナニサ 2008)

(3) 交通インフラの整備状況

下表は、タイの道路、港湾、空港、鉄道の整備状況について整理したものである。

タイの交通インフラの整備状況

道路	<p>道路</p> <p>総延長 64,600 km (舗装: 62,985 km, 未舗装: 1,615 km (1996 推計))</p> <p>バンコクからの高架高速道路 : <u>Bang Na-Trat Highway</u>, <u>Viphawadi Rangsit Highway</u></p> <p>近年、2車線の幹線道路が4車線道路へと整備が進んでおり、安全性、速度面での改善が著しい。</p> <p>公共交通</p> <p>バンコク・マストランジット公社がバンコクとその周辺地域の約 250 路線のバスサービスを行なっている。地方部においては、数多くの民営バス会社が主要都市において都市内ならびにバンコクと主要都市間を結ぶ長距離バスを運行している。バンコクの長距離バスターミナルは北部、東北部、南部、東部の各ターミナルがある。</p> <p>軌道系都市内公共交通</p> <p>バンコクには、高架の <u>Bangkok Skytrain</u> と地下鉄 : <u>Bangkok Metro subway</u> (公式には the Mass Rapid Transit (MRT)) がある。</p> <p>近年の動向</p> <p>タイ政府はタイを東南アジアの交通ハブとして発展させることを政策として掲げている。</p>
港湾	<p>国際港湾として以下の 5 港がある。</p> <ul style="list-style-type: none">- バンコク港 (Bangkok Port) : 50 年以上、タイの主要港としての役割を果たしてきた。年間取扱量 12,000 gross tons 以上。- レムチャバン港 (Laem Chabang Port) 東部臨海地域のチョンブリ県 (バンコクの東南、約 130 km) に位置する最大の港湾。ゲートウェイとして機能している。- ソクラ港 (Songkhla Port) : タイ湾南部に位置し、コンテナ港は 20,000 gross tons 以上の取り扱い容量を有する。- プーケット港 (Phuket Port) : 観光地として大型客船受け入れように整備されているのが特色。- マプタプット港 (Maptaphut Port) : Maptaphut Industrial Estate 内に整備された工業専用港。

<p>空港</p>	<p>次の5つの国際空港が整備されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> - Don Mueang International Airport (DMK) (旧バンコク国際空港) - Suvarnabhumi Airport (BKK) (新バンコク国際空港) - Chiang Mai International Airport (CNX) - Hat Yai International Airport (HDY) - Phuket International Airport (HKT) <p>近年の動向</p> <p>タイはバンコク新国際空港(スワンナプーム空港)の開業によって地域の航空網のハブとなることが期待されている。新空港は、当初、利用者容量3千万人であり、さらに4千万人まで拡張が予定されている。スワンナプーム空港開発委員会は、2035年を目標とし、空港集への土地利用計画を含めたスワンナプーム臨空都市の開発計画を作成している。新空港とバンコク(LRT建設中)、東部臨海工業地域、中央地域の北部、西部を結ぶ交通網の拡充も計画されている。</p>
<p>鉄道</p>	<p>タイ国鉄(SRT)の年間利用者数は約50 millionである。SRTは1890年創設で2005年時点で、総延長は4,070kmで、42県を結ぶ。ほとんどは単線であるがバンコク周辺の重要区間については複線化されており、今後複線部分を延伸していく計画である。</p> <p>近年の動向</p> <p>近い将来、複線路線を延伸する予定である。南部のマレーシアには既に接続しているが、北部の南部中国、ミャンマー、ラオスへも、チェンライから246km延伸し、鉄道を接続する計画がある。他の事業として、ノンカイでメコン川を越えてラオスへと延伸する計画がある。</p>

資料：国交省国土計画局HPに加筆

タイの交通インフラ整備課題は次のように捉えられている。(ワニスブット2007)

全国鉄道ネットワークの段階的な向上

最終的には幹線ネットワーク全体が複線化、電化、標準軌化されるべきである。現在鉄道サービスの質は低下しており、そのエネルギー効率、時間の節約、環境への影響及び安全性の点での明らかな潜在的利益にも関わらず、大量の貨物と旅客の流動のための現実的な選択肢となっていない。同様に、特に新しいインフラが整備されるならば、タイ国鉄(SRT)は貨物輸送に一層本気で取り組む必要がある。これには、一層利用可能なコンテナ列車の展開、全国においてコンテナをトラックや船等に積み替えできる主要地点でのトランスモーダル施設が含まれる。現在、タイでは貨物の88%(重量ベース)がトラック輸送されている。このいくらかが鉄道システムに移るならば、かなりの利益を生み出す。

特定のルートへの高速で快適な鉄道(FCT)サービスの導入

タイには高速鉄道（HSR）サービスを成り立たせる2つの大規模な結節都市（例えば東京 - 大阪）が欠けているため、最高級の鉄道旅客サービスはFCT - 例えば、カナダにおけるトロント - モントリオール間のVIA鉄道又は合衆国におけるニューヨーク - ボストン間のアムトラックサービス - によるべきである。旅客流動と支払能力の予測に基づく最優先のルートは、ラヨンまで延長可能なバンコク - スワンナブーム国際空港 - パタヤ間である。次いで実現可能なルートは、最近バス、鉄道の旅客が増加しているがバンコク - ナコーンラーチャーシーマ間である。3番目に可能なルートは、観光客の大きな伸びに支えられたスワンナブーム国際空港 - バンコク - タイ・リビエラ（ホアヒン）間である。

全国高速道路システムの開発

タイは、東アジアで、全国的高速道路網を持たない2 - 3の中所得国の1つである。よく計画された全国的高速道路網が高い経済的収入（例えばマレーシアや中国）を発生させるなら、今日の状態はタイに、増大する燃料消費、負傷者と死亡者、人間の時間の余計な損失、輸出品及び国内販売商品の価格競争力の低下などの実質的経済コストを負わせている。バンコクの外側の環状道路を通じて接合された4方向に枝分かれしたシステムが必要である。その枝は、バンコクから、(i)南部（マレーシア国境に至る。タイ・リビエラ、ブーケット地区を受け持つ。）、(ii)北部（チェンライ及びチャンコーンに至る。）、(iii)北東部、北東開発スピ（ナコーンラーチャーシーマ、コーンケン、ウドンターニー、ノンカイ）を受け持つ、そして(iv)パタヤ、ラヨンを含む東部海岸に向かって伸びるものである。（一番最後のシステムは部分的に完成済、パタヤまでもまもなく完成予定）

バンコク地域の大量鉄道輸送計画の実行

バンコクにおける鉄道網の規模（km）を大量に増大させる現在の計画は、原則、非常に望ましい。空間的な変化がバンコク都心の経済を世界一流の付加価値の高いグローバル経済に変化させるのであれば、バンコクにおける取引効率を極力早く向上させる必要がある。付加価値の高いサービス経済は、人間の時間ときれいな空気を尊重するが、その両者は鉄道網のもたらすメリットである。郊外と結ぶ鉄道は、郊外居住者がバンコク都心で仕事、買い物、そして楽しむための自動車交通のバンコク都心への圧力を取り去るように作られる必要がある。計画されたシステムの実現は、道路依存の都市輸送システムと比較して、エネルギーコストを軽減する。しかし、鉄道路線（特にBTS）が既にバンコクの都市形態と土地市場を劇的に改変しているのであれば、全ての取り組みは、路線の選定が望ましい都市形態と将来の旅客流動の観点から最善であることを保証するようにすべきである。

アメニティ地域（アメニティベースの専門化した経済を有す地域）間のリンク改善

アメニティ地域は、鉄道、道路、可能なら水中翼船により、一層よく結ばれる必要があるが、多くの外国人観光客はスワンナブーム国際空港から直接アメニティ地域へ乗り継ぐことを望んでおり、最重要なのは空路で結ばれることである。この面でタイは強みを有している。バンコク航空が、アメニティ地域への接続に特化し、自らを「プティック・エアライン」と称する、アメニティ志向の航空分野における世界的リーダーであるためである。

(4) 各地域の特色

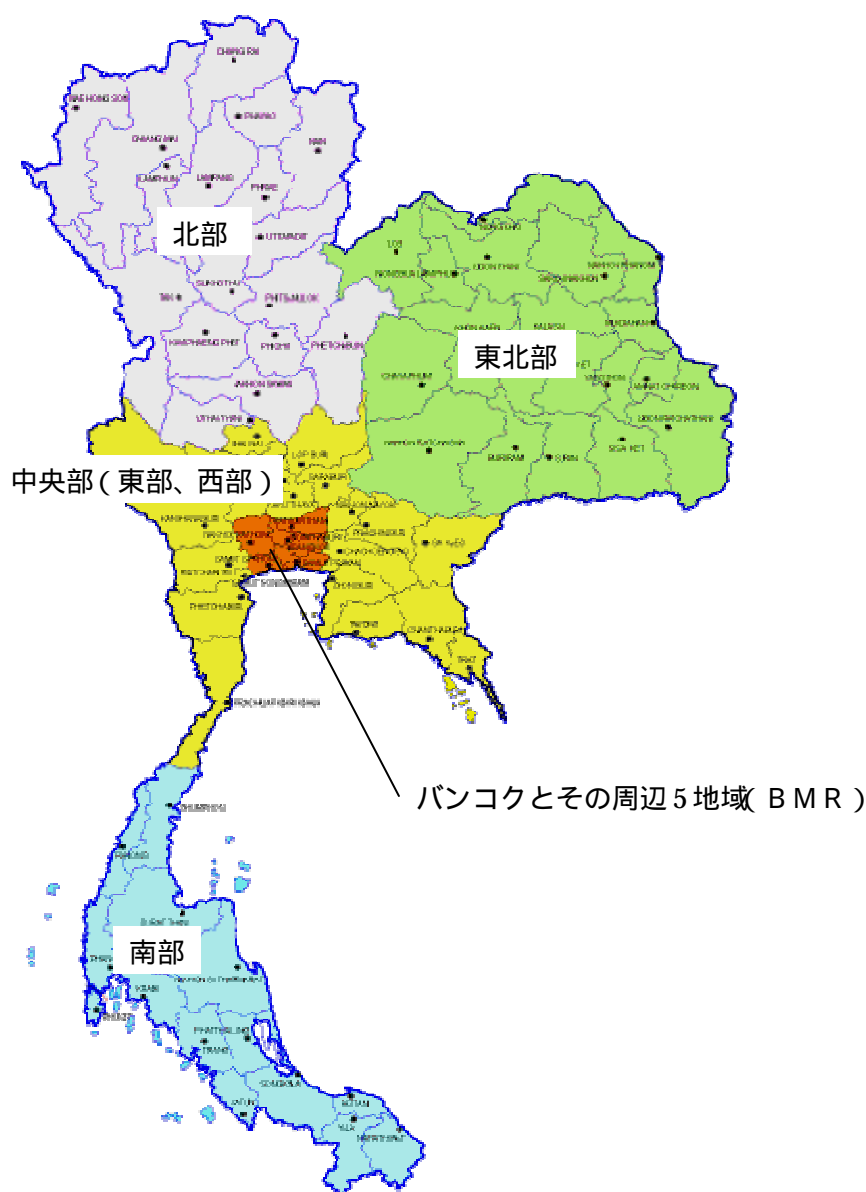
表4は、地域別の土地利用、人口、経済の動向を整理したものである。

表3 タイの地域別土地利用、人口、経済

土地利用	1995年：million rais			
	Northern	Northeastern	Central	Southern
土地利用				
土地総面積	106.03	105.53	64.94	44.20
Forest Land	46.18	13.29	14.92	7.78
Farm Holding Land	29.22	57.86	27.24	18.16
- Paddy land	15.20	37.90	11.81	3.38
- Field Crops	10.22	12.87	8.83	0.09
- Fruit & Trees Crops	1.98	2.38	4.55	13.41
- Vegetable & Flowers	0.32	0.24	0.30	0.09
- Livestock Farm	0.11	0.48	0.12	0.05
- Idle land	0.26	2.19	0.38	0.39
- Housing Area	0.90	1.33	0.78	0.50
- Others	0.23	0.46	0.46	0.24
Unclassified land	30.63	34.38	22.78	18.25

人口	2003	2004	2005
人口			
東北部	21,628,682	21,762,787	21,901,868
北部	11,654,000	11,654,000	11,655,000
南部	8,562,345	8,669,227	8,777,780
東部	4,284,841	4,342,560	4,400,969
西部	3,582,885	3,594,670	3,606,000
中央部	3,017,000	3,033,000	3,048,864
バンコクとその周辺	10,925,228	11,141,235	11,372,360
全国	63,654,981	64,197,479	64,762,841

経済	地域総生産（名目価格）			
	(Million Baht)			
地域総生産	1990	1995	2000	2005
東北部	261,347	489,332	515,489	742,534
北部	219,292	382,848	438,454	616,087
南部	190,617	385,477	465,006	690,667
東部	177,396	419,524	624,235	1,100,259
西部	95,264	176,394	206,491	296,841
中央部	87,790	183,151	339,740	518,756
バンコクとその周辺	1,151,836	2,149,485	2,333,316	3,139,084
全国	2,183,542	4,186,212	4,922,731	7,104,228



地域別人口分布の概況は以下の通りである。

2006年の全国人口は6,280万人であるが、これを地域別に見ると、東北部が2,110万人でトップである。第二位は北部が1,190万人、ついで中央部(東西両地域を含み、BMRを含まず)が1,130万人、バンコクとその周辺5地域、すなわちBMRが990万人である。南部は最少で、860万人となっている。(クモンワタナニサ 2008)

西暦2006年現在、全国で1,164の都市があり、1,840万人(総人口の62.8%)が居住していた。バンコクとその周辺5地域(BMR)の都市人口比率(都市化率)が最も高く76.9%であった。ついで中央、南部、北部と続きそれぞれ27.8%、23.7%、19.6%であった。都市化率がもっとも低いのは東北部で15.7%である。(クモンワタナニサ 2008)

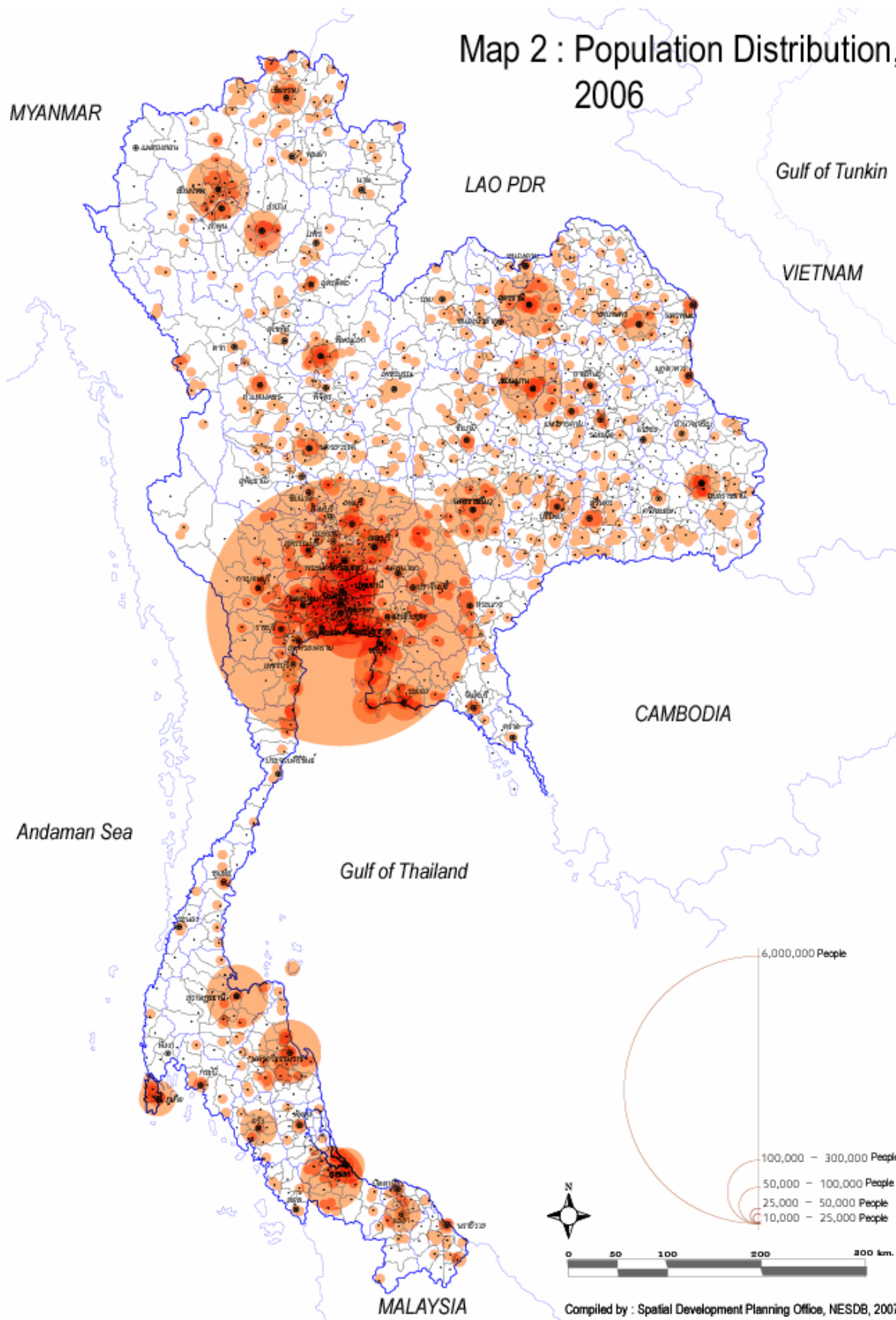
居住規模 (人)	居住者数						
	%	全国	バンコク首都圏	中部	南部	北部	東北部
~ 6,000,000	0.01	1	1 BMA	0	0	0	0
100,000-300,000	0.13	10	3 TN. ノンタブ リー TN. バークレット TN. バンブー	0	3 TN. ハジャイ TN. スラットターニ TN. ナコンシータヌ ラート	1 TN. チェンマ イ	3 TN. ナコンラーチャシ -マー TN. ウド-ンターニ TN. コンカーン
50,000-100,000	0.35	27	8	8	4	5	2
25,000-50,000	1.17	91	23	22	17	8	21
10,000-25,000	12.37	962	60	183	128	228	363
<10,000	85.97	6,687	216	1,455	1,024	1,434	2,558
都市化率 Urban Area = Municipality Rural Area = Non Municipality		29.30	76.93	27.81	23.70	19.64	15.65
都市化率 Urban Area = Settlements with density>400people/km. ² & population >1,000 people		34.24	91.53	31.28	28.60	23.80	17.31

Sources: Department of Local Administration

Compiled by: Spatial Development Planning Office BE. 2550

Note: TN. = Nakhon Municipality, TM. = Muang Municipality, TT.= Tambon Municipality

Map 2 : Population Distribution, 2006



このような地域別人口分布の状況から、以下のようなタイの特色が指摘できる。(クモンワタニサ 2008)

タイの居住形態はバランスを欠いている。

バンコクは他のいかなる首都と比べてもその突出振りが際立っている。その人口は、タイ第2の都市ナコンラーチャーシーマーの36倍にもなる。(ノンタブリー市を第2としなかった理由は、それがバンコクの拡大線の延長にある町だからである)。2007年におけるバンコクの登録人口は600万人であり、タイの都市居住者人口の30%を占める。これはバンコクと他の都市とのあまりに大きな乖離であり、バンコクと周辺都市を含めて比較の対象とした場合、その偏差は絶望的にさえ思える。

バンコクを除いてタイの都市形態を見ると中規模都市が少ないことが分かる。バンコクを除くと人口30万を超える都市がないのに対し、ベトナムやフィリピンの第2の都市は100万人規模の人口を擁している。タイでは人口5万人を超える都市は11しかなく、そのなかの最大のものでさえバンコクの衛星都市ノンタブリー市が20万人を超えるだけである。この状況がタイの都市システムの弱点であり、少なくとも100万人規模のバンコクと対抗できる都市が欲しい。このことがタイの都市形態のアンバランスの元凶である。

タイの都市化率は2006年時点で29.3%と極端に低い

同等の発展段階にある他の諸国に比べても低い。たとえばフィリピン(45% 2000年)、インドネシア(41% 2000年)。都市化の定義の難しさは常に非都市地域からの人口流入が常態化している場合、単なる行政区による線引きは意味を持たないという要素はある。また、バンコク首都圏の登録人口は数十万人規模で実態よりも低いと言われているので、それも都市化の数値攪乱要因である。

タイの空間経済的については以下のような説明がなされている。

首都バンコクと、その後背地の必要を満たす一連の「地方都市」 - 例えば、ナコンラーチャーシマ、チェンマイ、ハジャイ - から成るタイの古い都市システムは次第に現実的ではなくなっている。タイの空間経済はグローバルな需要を反映する鏡である。都市地域の健全性は、その後背地の農村の経済的健全性のようなボトムアップする力の反映というよりは、むしろ国内及び、グローバル経済における競争力のあるポジショニングの産物である。(ワニスブット 2007)

下表は1人当たり実質所得を指標として、1997～2004年間の地域間の相対的な結果を示している。1997年の経済危機以来、バンコクのペリアーバン地域(東部及び中央地域)のみが国(の成長)に寄与している。バンコク及びその周辺地域(バンコク及び近接地域)では外側のすべての地域と同様に減少した。これは、圧倒的多数がバンコクのペリアーバン地域に立地している輸出向け製造業が1997年のタイ・パーツの大幅な下落によって利益を得たためである。(ワニスブット 2007)

2000～2004年にかけては、やや異なったパターンが現れ始めた。すなわち、バンコクの

ペリアーバン地域が最大の増加を見せる一方で、北東地域、南部地域及び西部地域がシェアをわずかに増加させた。1人当たり所得の全国平均にタイする比率が最も低下したのはバンコクであり、特にバンコク郊外及び近接地域である。これは、バンコクの中心部及びペリアーバン地域の双方に比べて郊外地域の発展が減速していることを示している。(ワニスブット 2007)

南部(最南部の3県を除く)が観光及び農業に立脚する成長を続け、東部が過去の製造業依存時代よりも多様な経済に立脚する成長を続けるべきである一方で、バンコクは、ビジネス、専門サービス及びホスピタリティサービスの分野で勢いを再び得ることが期待されている。北部、北東部及び西部は比較的遅れそうである。(ワニスブット 2007)

表 1 9 9 7 2 0 0 4 年地域格差

地域	一人当たり生産率		
	1997	2000	2004
北東	0.345	0.306	0.309
北部	0.512	0.475	0.475
南部	0.752	0.711	0.738
東部	1.975	1.916	2.201
西部	0.753	0.737	0.746
中心部	1.265	1.445	1.553
バンコクと近隣地域	2.735	2.844	2.565
バンコク	2.914	3.077	2.801
全国	1.000	1.000	1.000

Note: Current prices

Source: NESDB (National Economic and Social Development Board)

《資料一覧》

- 国土交通省国土計画局ホームページ「世界の国土計画：タイ（2007年版）」
（http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/sp/jp/general/08_thailand.html）
ニタヤ・クモンワタナニサ（2008）「タイの空間計画における構造変化」、平成19年度国土
政策セミナー配付用資料
- スワット・ワニスブット（2007）「タイにおける経済競争力を有する大都市地域開発の努力
と挑戦」、平成18年度国土政策セミナー配付用資料
- 政策投資銀行シンガポール駐在員事務所（2001）「S - 20 駐在員事務所報告 - タイ工
業化の概要 - 」、12月
- 経済産業省（2007）「平成18年度経済協力評価事業（経済協力の推進に係る政策評価）」、
平成19年3月
- 高橋良子（2003）「タイ経済の発展と諸問題」、『タイ・経済発展の光と影 新国際分業の中
に生きるタイの人々』（調査実習報告シリーズ No.1 2003年度）
- NESDB（国家経済社会開発委員会）ヒアリング（2008）：本調査の調査団が2008年1月7
日に実施。

3. 国土政策に関わる現行の計画・制度の内容及び政策課題

(1) 社会・経済開発計画

現行の国家経済社会開発計画（国家計画）の概要

下表は現行の国家経済社会開発計画の概要を整理したものである。

表 現行の国家計画の概要

名称	第10次経済社会開発計画
計画期間	2007-2011
策定機関	首相府国家経済社会開発委員会事務局
計画の法的位置付け	国家5カ年計画は内閣により承認され、政令として発布される。
計画の目標と開発戦略	<p>第10次計画は、社会的調和の創造すなわち「緑と幸福にあふれる社会」を目的として掲げた点できわめてユニークな特徴を有している。意見するとユートピア的な方向性にみえるが、仔細にみると真の目的は経済社会開発にあることがわかる。2011年に、財政赤字額をGDPの2%以下、失業率を2%以下、貯蓄額をGDPの35%以上、インフレをGDPの4%以下、生産性の上昇率3%以上などの具体的な目標を掲げ、ガバナンスの向上、市場メカニズムの強化、中小企業生産額をGDPの40%に引き上げることなども目標とされている。これらを通じ、タイの経済を持続可能なものとしていくことが意図されている。計画は、以下の7つ目的と5つの戦略から構成される。</p> <p>目的.</p> <p>(1) 家族、宗教組織、教育機関とその連携を通じた良識と倫理の向上を図る機会の提供。生活と資産の安全の確保における健全なサービスの創出。</p> <p>(2) コミュニティの潜在力の向上。経済と生活の質の向上のベースとしての人々のネットワークの創出。持続可能な自然環境資源の保護と保全を通じての自足性の向上と貧困緩和の促進。</p> <p>(3) 知識とイノベーションに基づく価値創造型生産構造への再編。付加価値リンケージのサポート</p> <p>(4) 金融、エネルギー製造業市場、雇用市場、投資分野におけるセイフティネット、リスクマネジメントシステムの創出。</p> <p>(5) 商業と投資における公平な競争システムの構築。</p> <p>(6) 豊かで多様性のある自然資源の創出。良好な環境の保全。公正で字俗化能名メカニズムの確立。</p> <p>(7) 政府セクター、民間セクター、市民の協働による、よきガバナンスの確立。地方行政の能力向上。民主的な参加プロセスとメカニズムの構築。</p> <p>戦略.</p> <p>戦略1 社会的条件と人間開発：教育、医療、モラル、倫理、個人と財産の安全性 平均寿命80才、犯罪発生率10%減の目標値</p> <p>戦略2 強いコミュニティの実現と環境との共存</p>

	<p>参加の促進、計画・知識マネジメント、コミュニティ内外のネットワークの強化</p> <p>戦略3 競争力のある経済、タイの固有性を生かした付加価値、FDI をひきつけるための経済・投資基盤の強化。目標値：貧困レベル4%</p> <p>戦略4 環境保護・保全</p> <p>戦略5 良いガバナンスの実現、農村コミュニティへの所得分配と分権化の推進</p> <p>第10次計画の基本的考え方は、国王により長く推進されてきた自足的経済、持続可能な開発である。結果として、急激な経済状況の変化に対して強い経済、着実な輸出志向的、持続可能な開発を推進する。</p>
計画の構成	<p>第10次計画の目次は次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 序：自足的経済：国王による - 1章 グローバルレベルでの変化 - 2章 人間の質のとタイ社会の開発のための戦略 - 3章 強いコミュニティの建設のための戦略 - 4章 バランスの取れた持続可能な経済構築のための戦略 - 5章 環境多様性に基づく開発のための戦略 - 6章 よきガバナンス確立のための戦略 - 7章 実施戦略と評価
主な特徴	<p>知識ベース社会の構築のための人間及びソーシャル・キャピタルの開発、コミュニティ強化、経済再編の推進、環境多様性の保護、よいガバナンスの確率が計画の基本的考え方となっている。</p>

出所：国交省国土計画局 HP

現行計画において「緑と幸福にあふれる社会」というビジョンが採用された理由については、以下のような説明がなされている。(クモンワタナニサ 2008a)

第10次開発国家計画(2007年-2011年)のビジョンは、「充足経済」の実現を通じて「緑豊かで幸せに満ちた社会」の建設であり、同時に住民重視の視点を取り入れた総力的な開発を目指すものである。この道こそタイの統治と開発の王道であり、各地域の地理的条件を開発のあらゆる局面に織り込むことを可能にする。同時に、この目標へ向かいつつ、わが国の、社会、経済、天然資源の恵みを総動員することによって、自給自足的な農村部の力と国際競争にさらされる都市部の力とをバランスよく維持することが可能になる。充足、論理、免除の原理に基づいた英知、倫理、忍耐の融合した開発によって、国内はもとより、グローバル化などの変化に対しても、すばやく対応できる。

国家的な空間開発の指針としての従前および現在の国家計画の対比

これまでのタイの国家計画に盛り込まれていた開発の思想とその成果については、以下のように説明されている。(クモンワタナニサ 2008a)

つまるところ、国家計画に常に盛り込まれていた開発の思想は、バンコク至上の開発から、地方重視の脱中央型開発への転換であったといえる。その発想は首都圏の開発をその周辺地域に拡張したこと、さらには東部臨海地域にまで拡大した。そのみでなく、空間開発の思想は、事業推進の分野にまで浸透した。例えば、事業推進システム、組織運営、法律制定、投融資、

意思決定や計画の実行に地元住民を参画させる手法など各方面に及ぶ。また、空間開発計画は、国内・海外の環境と政治のありかたなどについても考える場となった。これらの全ての活動が、各国家計画に盛り込まれた開発方針を成功に導く要素となったと考えられる。

10年前、20年前のタイの国家計画には、地域開発というタイトルや目的が明確にあり、空間開発について多くの記述がなされていた（たとえば、東部臨海工業地帯のような開発が大きく取り上げられた）。しかし、タクシン政権時につくられた第9次の計画からは、地域開発にほとんど触れなくなった。現行の第10次計画では、国づくりの主たる関心が社会開発や生活の質の向上といったことにあり、記述項目のほぼ90%以上をこれらが占めている。地域開発に関係する記述は散在する形で少しづつ見ることが出来るものの、空間的な国土・地域政策についてははっきり謳った項目はない。地域開発について書かれている内容も従前の計画のものとほぼ変わりなく、新しい国家レベルの空間開発の展望は無いに等しいといえる。以前の開発計画の策定時には、地域・空間開発計画専門の小委員会が設けられていたが、今回はそういったものは設けられなかった。（NESDB ヒアリング 2008）

国家的な見地からの空間開発のかわりに現計画で重視されている 地域と社会の強化（戦略2 強いコミュニティの実現と環境との共存）は、10年以上前からの地方分権化の流れ（タクシン政権の前の政権で、1999年に地方分権法が成立。2001年施行）に乗りつつ、地方の農村部での経済活動の活発化を目指すものである。例えば、一村一品運動は、その一環として、農村住民の職づくりを進めるものであった。（NESDB ヒアリング 2008）

地域開発に関係するものとして、現計画は、国土開発におけるガバナンス（戦略5 良いガバナンスの実現、農村コミュニティへの所得分配と分権化の推進）を戦略のひとつに掲げている。その実現のため、国としては、汚職防止関係の法律をつくり、良好なガバナンスの実現に向け取り締まるといった対応をとることが検討されている（NESDB ヒアリング 2008）。地方分権化の進展の結果、皮肉にも、土地開発・インフラ整備を巡る利権に絡む汚職が地方で拡大した、というのがタイの実情であるという（ロチャカナカナン 2008）。

今日も、バンコクと地方には非常に大きな格差があるが、この点につき、以前の開発計画と異なり、現行の開発計画は特に謳っていない。バンコクと地方の差は広がっている可能性もあるが、従前から取り上げていた問題であるため、現計画では改めて採り上げなかった。今日、国家経済社会開発委員会（NESDB）として、かつてと異なり、バンコクと地方の格差是正に対処する明確な方針を持っていない。（NESDB ヒアリング 2008）






なお、国際的な開発の観点から、第10次計画では、国際道路の建設、周辺国の安い労働力の導入、周辺国と共同での観光開発といったことについて触れている。しかし、生産、貿易といった経済的な国際分業については記述していない。（NESDB ヒアリング 2008）

国家経済社会開発委員会（NESDB）の掲げる現在の空間開発戦略

上記のとおり、現国家計画には、具体的な空間開発戦略が盛り込まれていない。しかし、NESDBは、以降に記す国土の総合的開発の方針をもっている。（クモンワタナニサ 2008a）

まず、空間開発戦略の背景をなす経済社会環境の変化については以下のように捉えている。（クモンワタナニサ 2008b）

空間開発におけるパラダイムの変化および変革

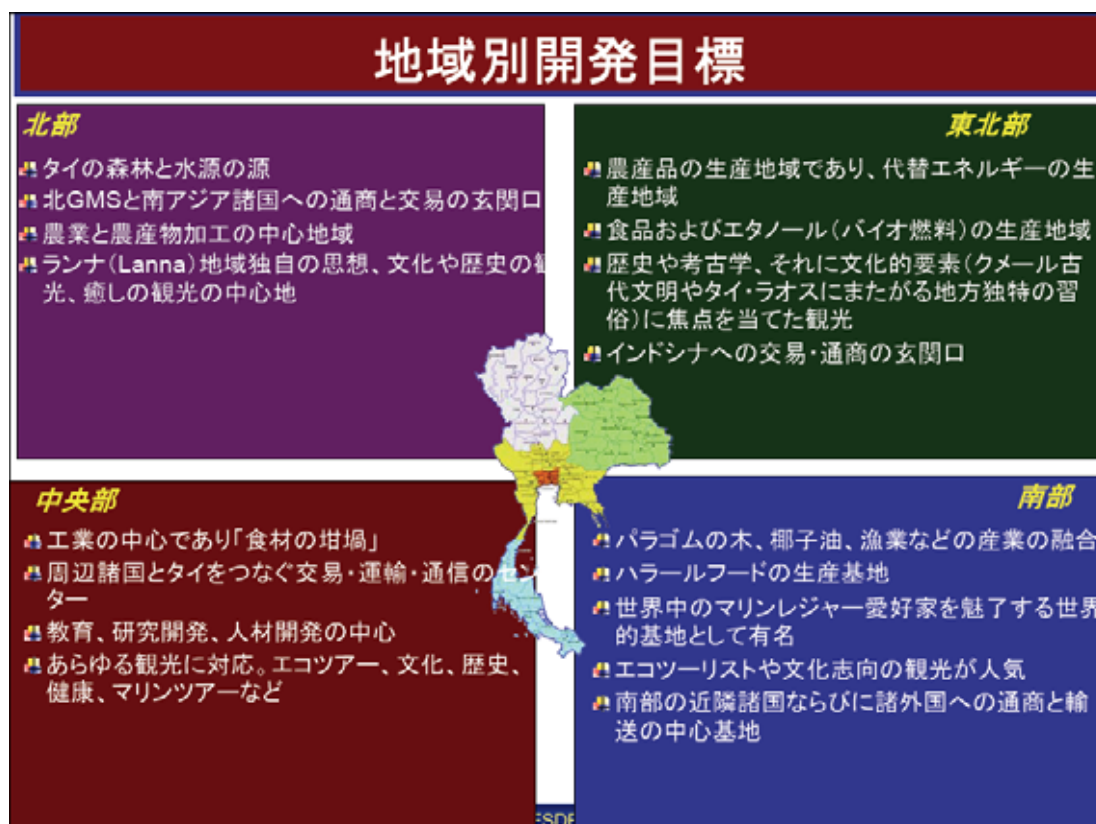
 グローバリゼーション	アジアの世紀、財物と資本の自由な移動、自由貿易協定、地域間経済協力	<ul style="list-style-type: none"> ・ 前向きな貿易政策 ・ 競争力のある企業 ・ GMS/ACMECS/BIMSTEC/IMT-GTの下での地方の中心的な都市や国境の町の開発
 技術	知的創造中心の経済、研究開発型投資活動、技術革新の創造	<ul style="list-style-type: none"> ・ 知的創造活動、革新、知識の商品化 ・ 学習機会の拡大(公的・私的) ・ タイの文化的強さと知識に基づく適切な技術
 社会	高齢化社会、貯蓄問題、急速な都市化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 価値の高い独自の知識を活用した健康関連マーケットの拡大 ・ 地方の中心的な都市のインフラ開発促進
 自然資源と環境	地球温暖化、自然災害、環境負荷の増大と生物多様性の危機	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環境コントロールに関する基準の作成 ・ 環境にやさしい製造プロセスへの移行 ・ 二律背反を解決する効果的方法を模索
 デモクラシーと新憲法	中央、地域、農村部の行政システムの変化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方自治体の行政組織の改革と下位の行政組織の強化 ・ 将来の空間開発への布石

こうした環境変化を踏まえ、地域政策としてとるべき指路について以下の項目を挙げる。
(クモンワタナニサ 2008b)

空間開発への指針

- 農業部門に焦点を当てた加工・生産部門の再編
- 既存の生産体制を維持しつつ近代的な一次産品加工産業を立ち上げる
- サービス産業を再編し、付加価値を上げる
- アジア太平洋地域のタイ周辺諸国との関係を強化する
- 研究開発をあらゆる局面で推進し、投資を呼び込む
- 人的資源を開発するとともに家族およびコミュニティを強化し、以って国民の力量を高める
- 自然の恵みと豊かな環境の保全を強化する

また、北部、東北部、中央部、南部の各地域の開発目標について、以下のように述べる。
 (クモンワタナニサ 2008b)



さらに、以下の観点から臨海部の地域開発を重視している。(クモンワタナニサ 2008b)

臨海部の開発は、わが国経済発展のための空間開発計画において最重点目標である。なぜなら、その地域はバンコク首都圏(BMA)に近く、インフラも通じており、また大規模な産業開発に適する遊休地を有するからである。さらに自然の宝庫でありその海洋資源は観光客に人気が高い。したがって、臨海地区を重要経済地区として開発できれば、バンコク首都圏に成長していた成長力を他の地域に移転することが可能になり、わが国全体の経済的安定とバランスに資することが出来る。

なかでも、特に重視しているのが、東部、南部の両臨海地域である。(クモンワタナニサ 2008b)

東部臨海工業地帯はつくられて長く、民間部門の工場建設が進んだ結果、大気汚染、水質汚濁、環境破壊が問題になってきており、今後の工場新設に限界が見えているため、新たな場所として南部臨海工業地帯が選ばれた。ただし、新たな政権下では、南部臨海工業地帯の開発は重要視されない可能性がある。(NESDB ヒアリング 2008)

東部臨海工業地帯については、工業団地が工場一杯になった状況である。色々な公害の問題も出てきているが、まだ後背の発展余地はある。臨海工業地帯から若干内陸に入った100 km以内の地域に諸工業団地があり、また、トヨタ自動車のように独自に工場を造った例もある。公害については関係部局が、対策を講ずべく盛んに動き始めた状況にある。

(NESDB ヒアリング 2008)

両地域の開発概要は以下のとおりである。(クモンワタナニサ 2008b)



次期ESB開発への戦略

- より詳細に地域の開発可能性を分析する—潜在する地理的社会的背景について。
- マプタブットをケーススタディするどこまで負担能力があるか。空間的な製造業と環境負荷とのバランス点はどこか。
- 住民と現地の参画意欲を高める—プロジェクトの実行より前の初期段階から知識と理解を共有することによって、住民にとって受け入れやすい計画となる。同時に住民の健康や保健面にも留意する必要あり。



Mach 2008

WWW.NESDB.GO.TH

18

南部臨海工業地域 : SSB

東部臨海地域とは別の新たな工業化地域としてSSBの開発構想は1980年から始まった。アンダマン海とタイ湾を繋ぐランドブリッジ構想(大深度港湾。道路、鉄道、パイプライン)



- ・候補地 : 5つの南部タイの県-プーケット、バンガー、クラビー、スラッターニ及びナコンシータンマラート:総面積2000万rai(32,000平方キロ)
- ・現在農業関連産業が圧倒的に多い
- ・豊かな海洋資源に恵まれているSSBは南部タイの主要なマリリゾートになる可能性を秘める
- ・あるところまでインフラ整備に公的資金が投入されている



Mach 2008

WWW.NESDB.GO.TH

19

SSB 開発戦略

SSBは大規模産業立地の適地として戦略的にも将来性においても今なお有望な地域である。投資は既設のインフラを有効利用する形で行われるべきである。大規模産業を誘致するには、更なるインフラ投資が必要と考えられる



1

南部地域の観光センターとするため観光産業の更なる育成



2

生鮮農産物を活用した農業加工産業の拡大



3

機が熟し政府の方針が固まり次第石油化学産業の立ち上げ

Mach 2008

WWW.NESDB.GO.TH

21

地域開発関連事項として、政府は、リゾート観光など、アメニティ関連のサービス業(ア

メニティ産業)の振興支援を行っている。中心となるのは中小企業向けの支援であり、おむね村落(タイ語でタムボン)別に支援を行っている。(NESDB ヒアリング 2008)

開発計画の策定時の調整と事業化のプロセス

経済社会開発計画の策定に際し、地方からの意見の吸い上げのため、各地方で関係者数百人の会議を行う。そこで出された意見を NESDB でまとめ、それを各地方に送り再度の検討を経たうえで各県の意見をまとめる。各省庁の意見聴取のための、省庁間の事前打ち合わせも行われる。(NESDB ヒアリング 2008)

開発計画については NESDB が作成するが、その後の実行は各部局、各省庁の部局の任務になり、部局の取り組み姿勢が成果に影響する。また、現在は国家レベルの開発より市域、県レベルの開発が中心になってきている。政府与党の議員各々が地元の県の開発計画を立て、予算を中央から獲得するべく行動する。その影響で県別の配分が変わる、という政治関与の余地は少なくない。国家レベルの開発計画を立案しても実行できないという問題も最近目立つ。例えば、南タイでの火力発電所建設計画を巡り住民の反対運動が起こり、計画は取り止めとなった。政府側には、住民から反対意見が出ることを恐れて実行を決断しない、という姿勢もある。(NESDB ヒアリング 2008)

当然、政権交代による影響もある。例えば、NESDB では、5年前(タクシン政権下)スワンナブーム空港周辺の開発計画をつくった。しかし、クーデターが起こり臨時政権になってから、その計画は反故にされた。新政権下で新たな計画が立てられるかどうかは不明である。(NESDB ヒアリング 2008)

地方部における地域開発への取り組み例：北部地域

地域開発問題としてのバンコクの優越性、地域間の所得格差、貧困問題に対応すべく、国家政策として、地域中核センター(1982年。北部チェンマイ、東北部コーンケン、南部ソクラーを指定)、繁栄分散化政策(1992年。産業の地方分散)、大メコン圏経済協力(同年)、国家競争力開発(2002年)が順次打ち出した。これらは政策として現在も継続している。このうち、タクシン政権が打ち出した国家競争力開発は、マクロ経済の発展、国際協力の強化を牽引力として地域経済の活性化を図ろうとするもので、以下の7つの面の強化をめざすものである。(NESO ヒアリング 2008、Thangphet 2008)

1. 経済開発基盤(プラットフォーム)
2. 活動的な国際的プレーヤー
3. ニッチ市場における世界のリーダー
4. 賢明さと学習基盤を備えた技術革新国家
5. 起業化精神にあふれた社会
6. 国際感覚を備え、文化的な誇りを持つ社会
7. きちんとした暮らしの環境を備えた国

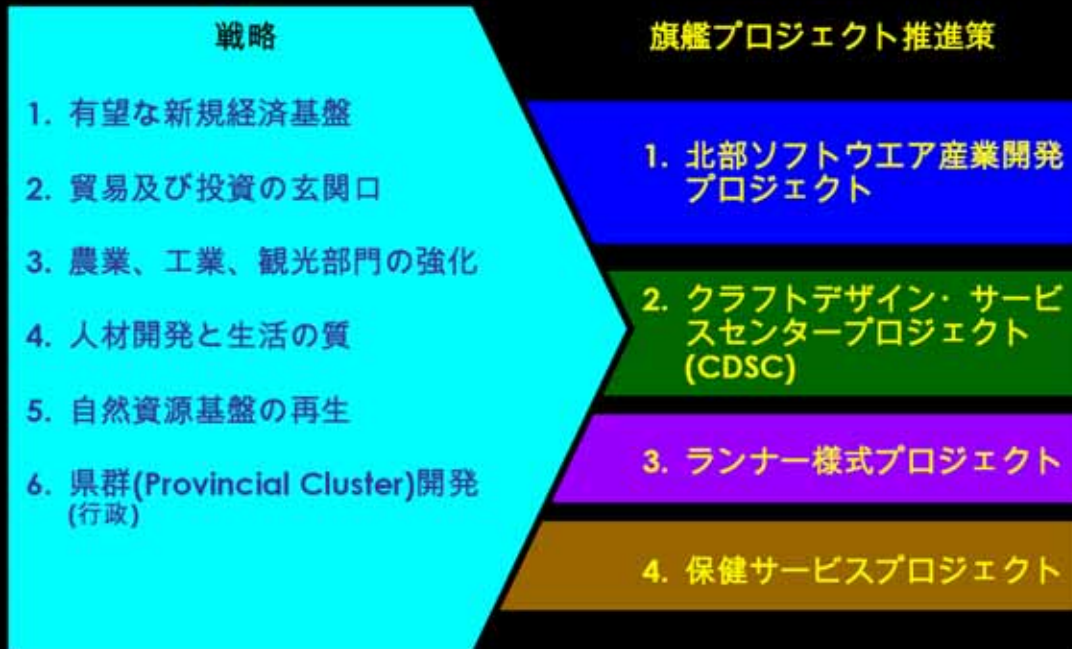
この国家競争力開発の展望のもと、政府は北部、東北部、中部、南部それぞれの地域開発戦略を立てた。その例として、北部における戦略(2003年閣議で承認されたもの)

を紹介すると、以下のとおりである。NESDB 北部事務所によると、この取り組みを通じて得られた教訓は、政策的関与、県群（Provincial Cluster）開発戦略計画、協力関係の構築、大学の関与、民間セクターの能力開発の重要性であった。（NESO ヒアリング 2008、Thangphet 2008）

なお、県群開発戦略は、地域（リージョン）をサブ・リージョン（複数県）に分け、サブ・リージョン毎の開発を強化しようと、タクシン政権下で導入されたものである。政権交代後は一時棚上げにされたが、その後、再びその重要性が認識され、取り組まれている。北部地域では、県群の分け方が従前と変えられたこととあわせ、発展ポテンシャルの高い北北部の県群を、北部全体の発展の牽引力とすることが明確化された。また、北部発展の鍵のひとつである大メコン圏経済協力に関しては、総じて順調であるという。（NESO ヒアリング 2008）

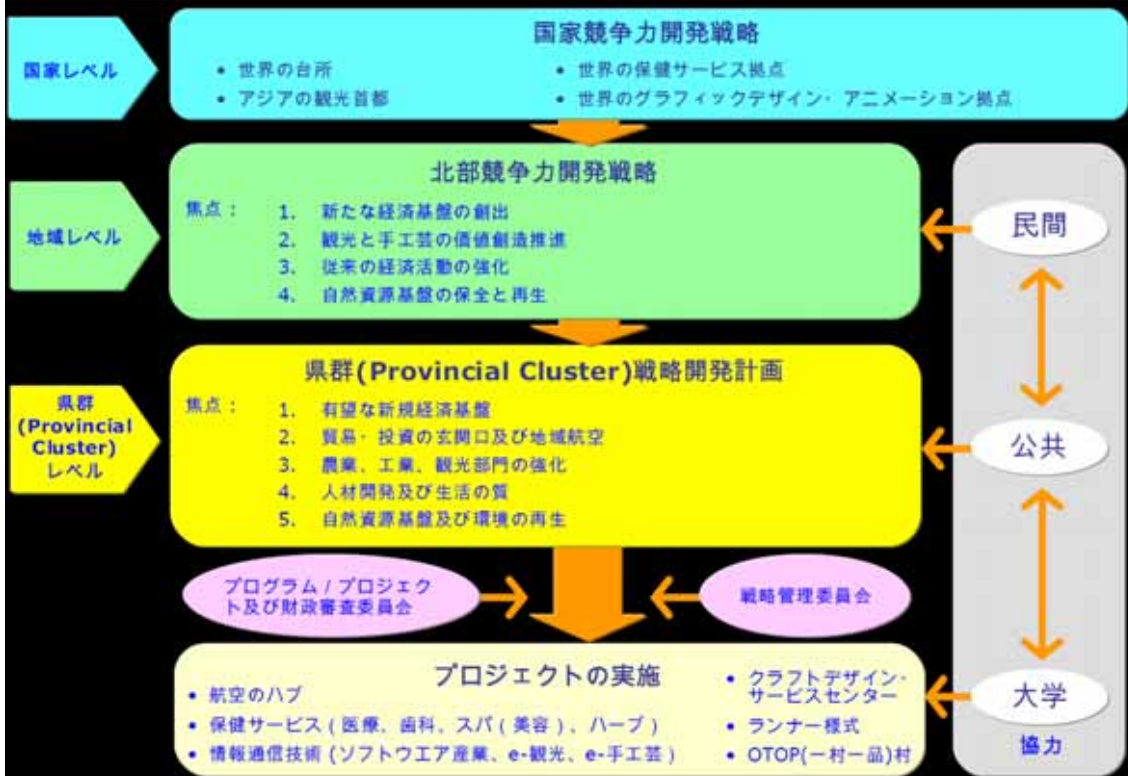


北北部県群 (Provincial Cluster) 戦略開発計画



5

北部開発のプロセス



(2) 空間計画

内務省公共事業・都市農村計画局 (DPT) 作成中の全国・地域計画の概要

現在 DPT は全国を中央地域、バンコク、北部、東部、東北部、南部の 6 地域にわけた地域 (ブロック) 計画と全国計画を作成中である。これらは都市・地域計画 (空間計画) 体系中の上位の計画に位置付けられるものであり、2008 年の中頃にはまとめられる予定である。(DPT ヒアリング 2008)

下表は、地域計画の概要を整理したものである。

表 現在作成中の地域計画の概要

名称	中央地域、バンコク、北部、東部、東北部、南部の 6 地域の計画
計画期間	長期計画 (50 年、2006-2057)、中期計画 (10-15 年)、短期計画 (5 年) の 3 種
策定機関	公共事業・都市農村計画局
計画の法的位置付け	国家 5 カ年計画に沿って都市発展パターン、自然資源の望ましい利用等の幅広い空間政策を扱う。タイの都市計画の歴史 40 年において初めての地域計画作成の試みであり、現在作成中である。
計画の目標と開発戦略	<p>現在、作成中の地域計画の目的と戦略は市民ワークショップの結果と一貫性のあるものとなっている。</p> <p>役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 5 年以内：タイはアジアおよび南中国のゲートウェイとなると同時に、食料生産基地としても機能する。 ・ 15 年以内：タイは工業国、とりわけ農産物加工業が重要。 ・ 30 年以内：先進国に仲間入りする。さらに 50 年以内に工業・農業技術、農産物加工、健康サービスにおいて先進的な役割を果たす。 <p>ビジョン</p> <p>都市と農村地域のバランスある、かつ持続可能な開発のための土地利用計画。先進国と同様のレベルの生活の質の改善。アジア地域の開発に先導的な役割を果たす。生活、宗教、伝統といったタイ人としてのアイデンティティに対する意識の醸成。</p> <p>戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 近隣国ならびにグローバルレベルの経済的リンケージの提供。 ・ バンコクをグローバルシティとして発展させる。 ・ 都市間のバランスと補完のための都市クラスターの形成 (地域中核都市、中都市、小都市、農村タウンから構成される)
計画の構成	<p>計画の概要</p> <p>Conceptual plans</p> <p>コンセプトプランは地域計画の概念を示すものであり、経済プラン、フィジカルプラン、社会プラン、環境プランから構成される。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 経済コンセプトプラン <ul style="list-style-type: none"> - 周辺地域への開発を誘導、とりわけ国境地域での商業活動を促進する。とくに東西軸 (ラオス、ベトナム、南中国) と南北軸 (マレーシア、シンガポール)、Phisanulok は両軸の交点として “Indochina Intersection” の役割を果たす。

	<ul style="list-style-type: none"> - スワンナブーム空港（バンコク新国際空港）周辺地区のロジスティックセンターとしての整備。東部臨海工業地域とのリンク。 - フィジカルコンセプトプラン 地域中核都市の強化とグリーンベルトの設置による無秩序な都市拡大の防止。 - 社会コンセプトプラン <ul style="list-style-type: none"> - 地方農村部における社会的機会の拡大。都市部における生活の質の向上。 - 芸術、文化、伝統の発展 - 環境コンセプトプラン <ul style="list-style-type: none"> - 森林地域の保全 - 農地の保全 <p>政策プラン コンセプトプランのもとで19の政策プランが策定される。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 経済政策プラン 東部臨海工業地区等の経済促進地区に焦点。国境地域の商業促進、観光地区、優良農業についても支援の強化。 - 人口・雇用プラン <ul style="list-style-type: none"> - 今日、人口500万以上の都市はバンコクのみ。10万人以上の都市は Nakhonratchasima(中部), Khonkan, Udonthani（東北部）, Chiang Mai（北部）, Suratthani, Nakhonsrithammarat, Sonkla（南部）と格差が大きい。人口構成のバランスをとっていく。また年齢構成のバランスについても配慮。 - 雇用機会拡大のための教育。 <p>都市開発政策プラン 都市間のバランスと相互補完のための都市クラスターの強化。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 土地利用政策プラン 自然資源と環境の保護・保全。都市の無秩序な拡大防止のためのグリーンベルトの適用。乾燥地域と洪水地域の特定。 - 交通・物流プラン <ul style="list-style-type: none"> - 鉄道と他の交通モードとのリンケージの強化 - 物流と工業促進地域、輸出促進知己とのリンクの強化 - 観光政策プラン Cambodia, Laos, Vietnam 等、近隣諸国との観光連携の強化 - 工業政策プラン 工業ゾーンの特定：地域中核都市周辺のグローバル工業、小都市周辺の地域的工業、中部・東部地域の基礎的・戦略的工業 - 水資源政策プラン 水資源の保護と保全
<p>主な特徴</p>	<p>主要な特徴は下記のとおり。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 統合と持続可能な開発のための枠組みの提供 2. 都市と農村間のバランス 3. グローバルな競争力 4. 生活の質の改善 5. 社会的ニーズへの対応

現在作成中の6地域の計画は、計画策定後に内閣に提出し、承認を受けるものである。これらの計画はガイドラインとしての役割を持つものであるため、計画承認後にそれに対応した規制法等の法令が作られることは見込まれていない。関連事業の予算措置に直ちに結びつくものでもない。(DPT ヒアリング 2008)

地域別のガイドライン作成が求められた背景には、地域ごとの状況、環境、考え方の差異の大きさが認識されるようになったことがある。(DPT ヒアリング 2008)

策定中の地域計画の計画期間は2種類あり、50年と30年である。実際に計画が適用されるようになると、アクションプラン、別の言い方をすると修正計画が、5年、10年、15年ベースで作成される。(DPT ヒアリング 2008)

国家経済社会開発計画では、第8次計画までは空間計画が明示的であったがその後はそうでなくなった。しかし、その背景に、全国規模の国土計画を作成する役割がNESDBからDPTに移された、というような2組織間の明確な役割変更があったわけではない。最近では実施されていないものの、DPTが空間計画を立案する際の審議会にNESDBのメンバーの参加を得るなど、基本的にDPTはNESDBと協力しあう、もしくはNESDBからアドバイスを得る関係にあるという。(DPT ヒアリング 2008)

地域計画を策定する際には、各県との調整のため、会議を数多く開いている。まず、全国レベルで全県から担当者呼んで6回会議を開く。そこで、各県の課題あるいは要求を聴取するとともに、DPTの側から様々なアドバイスが行われる。また、これとは別に6地域別に各5、6回の会議を行われる。各県も独自に仮の計画を持っているため、その仮の計画を地域ごとにまとめ、地域計画を作成するかたちを採る。それらの会議には県の担当(県は国の出先機関の位置付け)だけでなく、県自治体(オー・ボ・チョー)、テッサバン、NGO、国民レベルのグループも参加する。(DPT ヒアリング 2008)

現段階での全国・地域計画案の内容

DPTでは、国土の空間的利用に関する課題として以下のようなものへの対応の重要性を認識し、それらの重要性ゆえにタイ全土を対象とした全国計画および地方計画による都市・農村計画的対応に優先的に取り組みものとしている。(Nanrtasenamat 2008)

- 人口増加と経済発展に伴い減少を続ける森林の保護と再生
- これまでの開発の都市集中の一方での、農村部におけるインフラ・公共施設へのアクセス不足
- バンコクへの人口の過集中の原因となった、各地方における成長拠点候補の欠如
- 無秩序な都市拡大による過密とその影響(交通渋滞、公共施設の劣化と不足、環境破壊と洪水の原因となる森林資源の侵食と収奪、工場近接地等危険区域への居住進展など)

DPTでは、グローバル化の進展のタイへの影響を、国家間の地理的境界の除去による国

際市場での競争の激化 と捕らえており、それを踏まえたタイの持続的発展の方向を以下のように描いている。

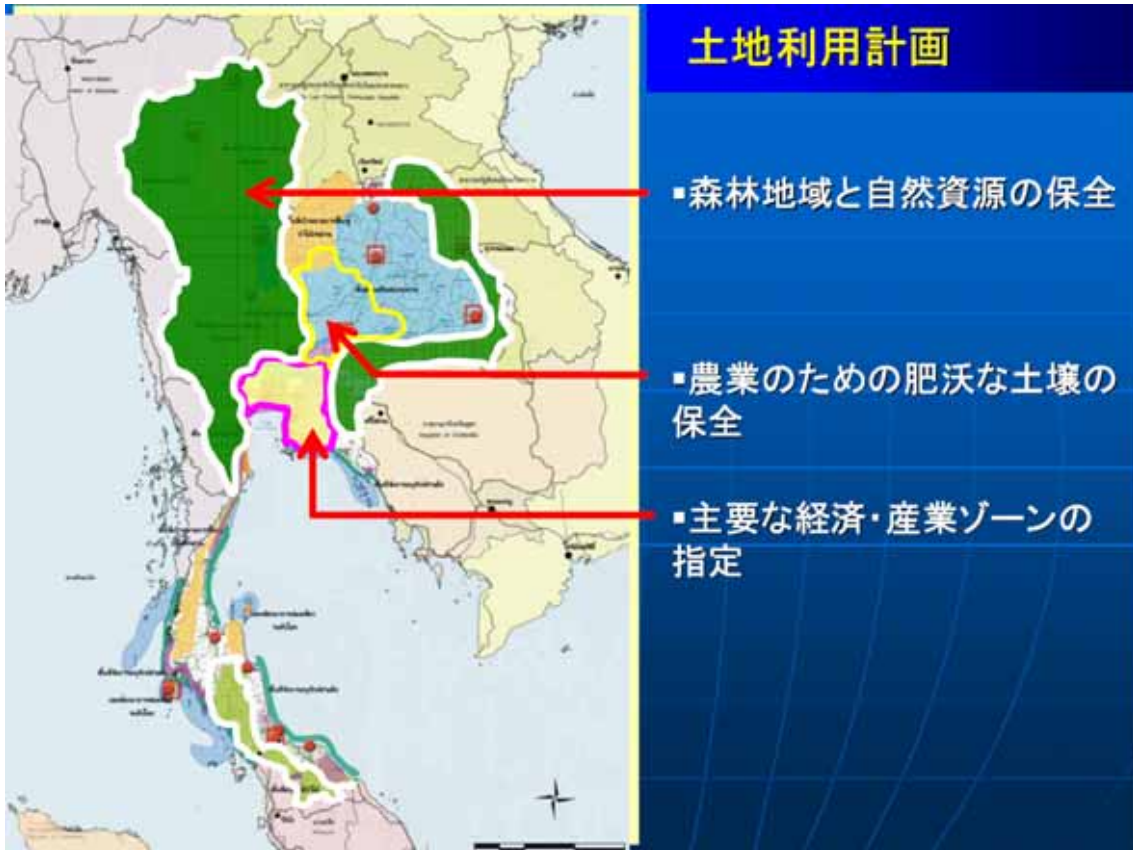
1. 世界の主要な食料輸出国
2. インドシナ地域におけるビジネスと交通のハブ
3. 大メコン圏（GMS）諸国の玄関
4. インドシナ地域における自然・文化観光のハブ
5. 医療製品の市場
6. タイの技術革新を基礎とする経済発展

また、空間開発の戦略目標として次の五つを掲げている。（Nanrtasenamat 2008）

1. 地方分散（バンコクの拡張の減速化、全国の各地方の主要都市の拡張の促進）
2. 均衡のとれた持続的発展（都市地域と農村地域、自然資源間のバランス促進）
3. 都市群形成の振興（諸都市間の望ましい協力促進）
4. 技術革新促進戦略（科学技術と共存し、研究の生産性を高め、情報化都市を創造するための知識社会形成促進）
5. 充足経済戦略（経済基盤の安定化）

こうした国際的なポテンシャルの認識や戦略目標を踏まえ、下図のような全国的な空間整備方針が描かれている。（Nanrtasenamat 2008）



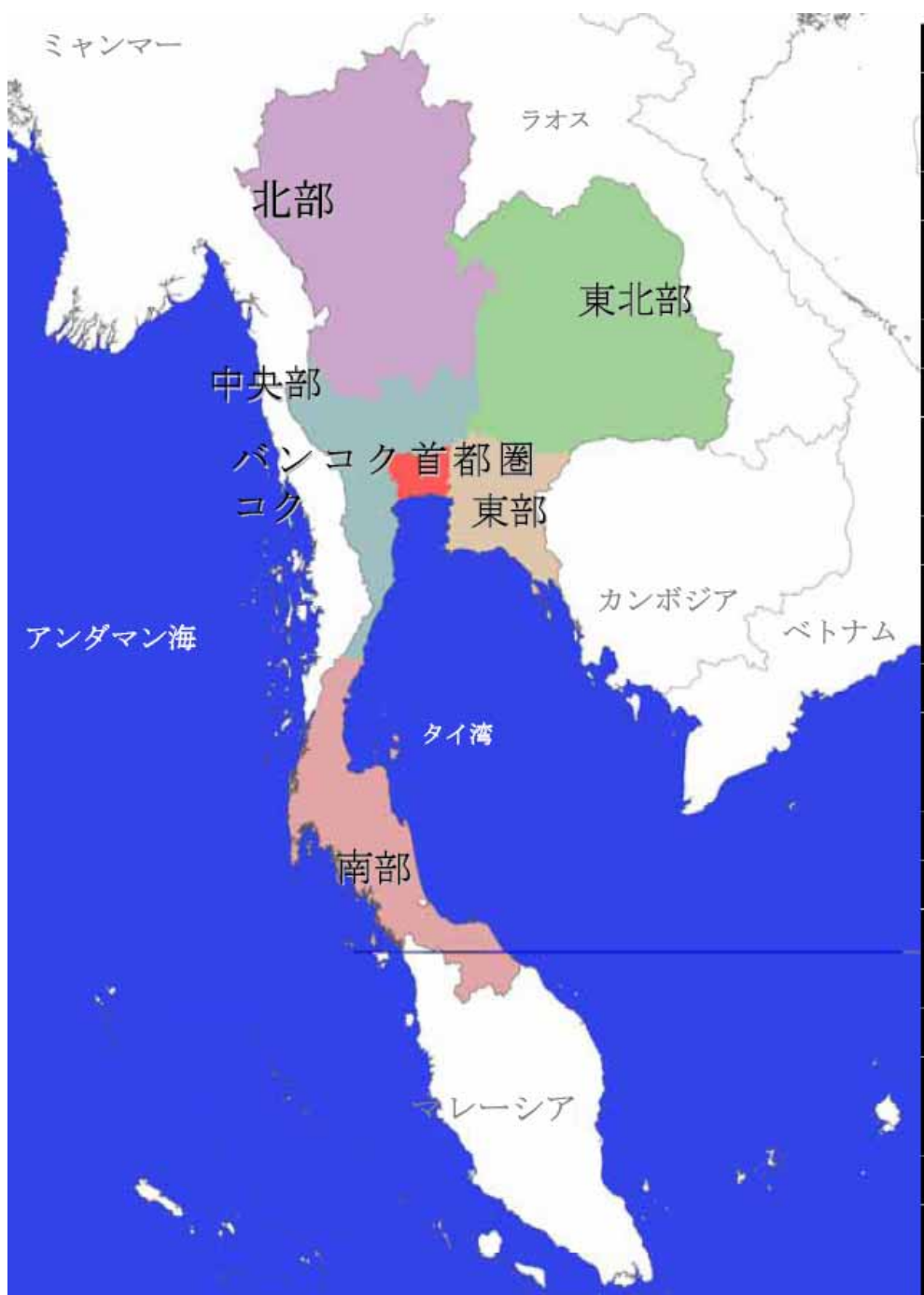




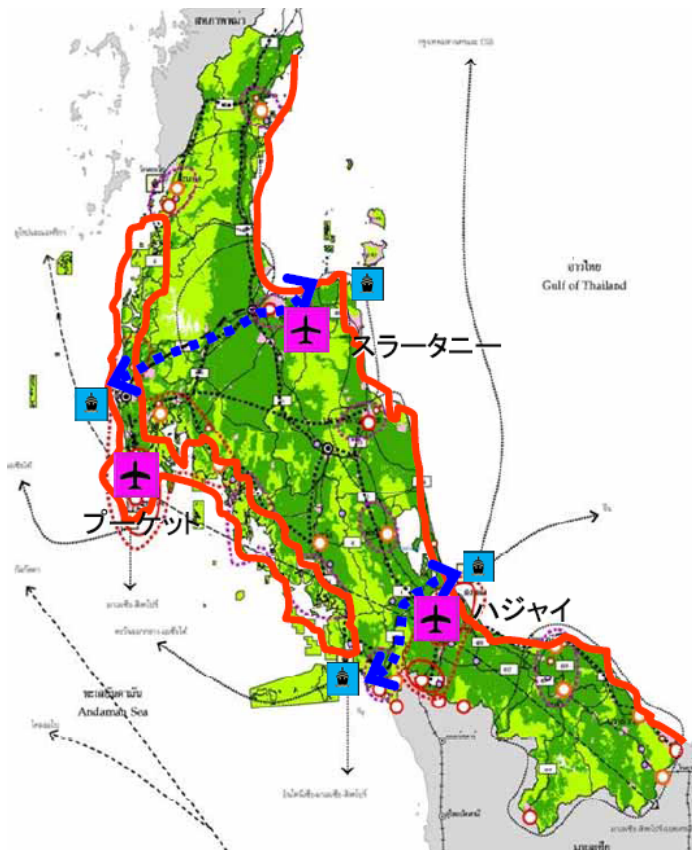
インフラ

- 南北・東西回廊に沿ってスワンナプーム空港と海港を道路・鉄道ネットワークで接続
- マルチモーダル交通体系
- 輸送・ロジスティクスのハブとしてのタイの発展

前記の通り、DPT では全国を6地域にわけた地域計画を作成中である。その区分は下図のとおりである。(Nanrtasenamat 2008)

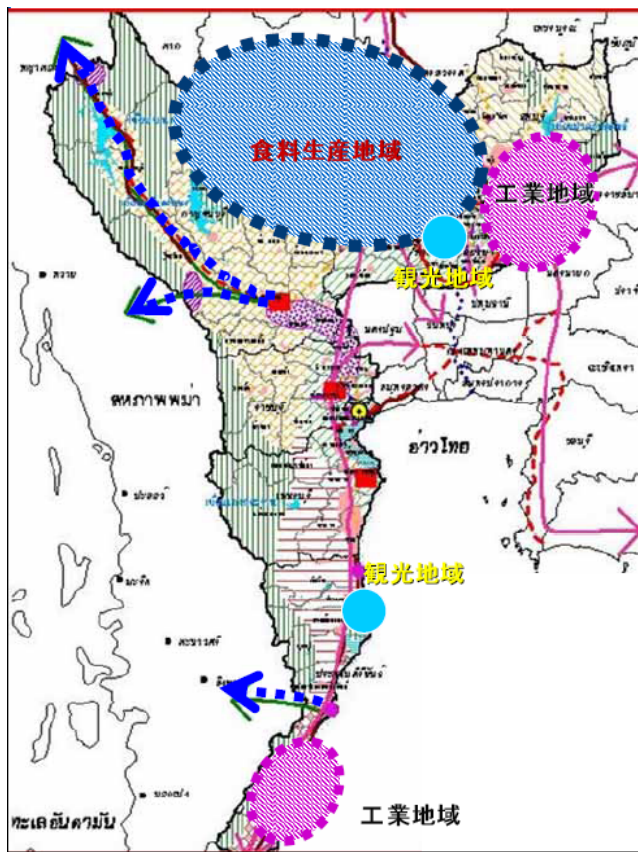


各地域の計画概要案は以下のとおりである。(Nanrtasenamat 2008)



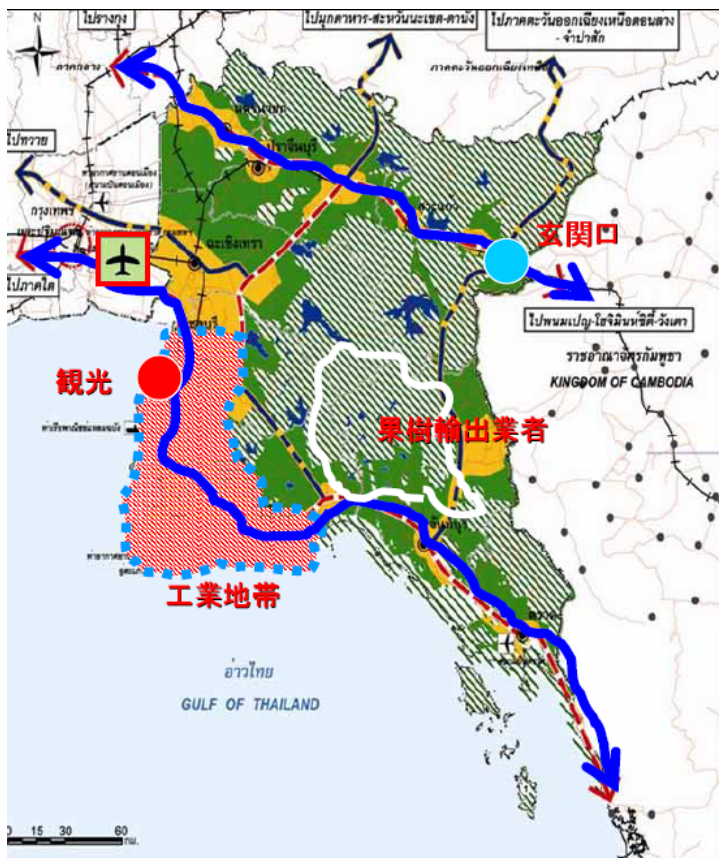
南部地域

- 森林と沿岸域の保全
- 世界第一位に位置するゴム、ヤシ油、ハラルフードの農産工業基盤の育成
- 海洋観光における世界遺産としてのプーケットーパンガークラビの育成
- アンダマン海とタイ湾を結ぶランドブリッジとしての振興
- 地域のハブとしてのプーケット、ハジャイ、スラターニーの各空港の整備、ソクラー深水港Ⅱ期及びサトーンでの深水港の整備推進



中央地域

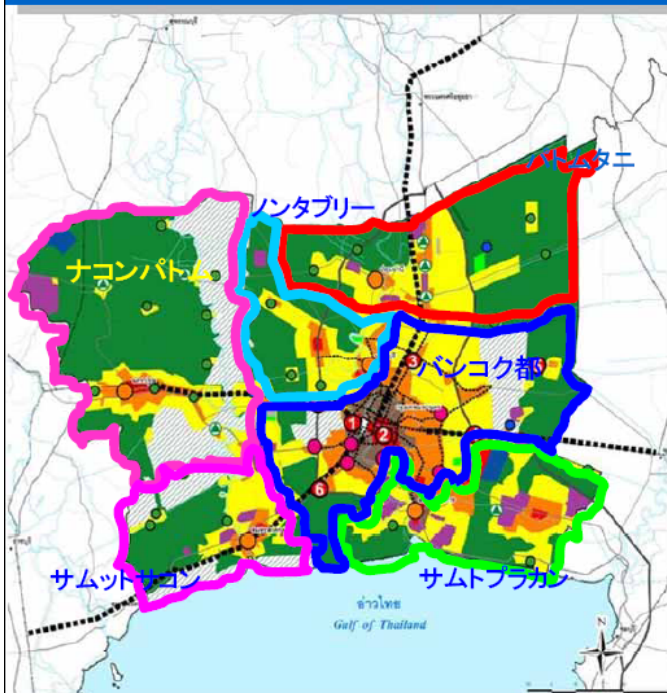
- 洪水、渇水、災害予防のための分水界地域の計画と管理
- 世界の財産としての食料生産地域の育成と保全
- スラブリ、ラチャブリー、プラチャップキリカンにおける工業立地の可能性ある地域の保留
- プラナコンシーアユタヤでの歴史・文化観光の開発
- チャチェンサオからコーン19、ケーンコイに至る東部鉄道の建設による、工業ゾーンと空港、深水港の連結



東部地域

- 東部臨海工業地帯と国家空港、深水港を連結
- 果樹輸出業者の役割増進
- 自然・エコツーリズムの振興
- インドシナへの玄関口
- 空港地域とその周辺の開発計画の作成
- カンボジア、ベトナムと結ばれる沿海部での道路建設
- チャチェンサオ、スリラチャ、レムチャパン、マブタプットを結ぶ鉄道の建設

バンコク都及び隣接地域



- バンコク: コンパクトな都市
- ワールドクラスの都市
- 地域の経済・輸出・輸送のハブ
- ノンタブリー: 居住・シビックセンター
- パトムタニ: 教育・研究開発拠点
- ナコンパトム及びサムットサコン: 農業及び工業拠点
- サムトラカン: 工業・航空促進地域

タイにおける都市・地域計画の策定状況

都市・地域計画のシステムは、国レベル、地域レベル、県レベル、更に下のテッサバン（市町自治体）、タムボン行政機構（行政区行政機構、タムボン自治体）の各レベルのもので構成される。DPT は全ての県に事務所（公共事業・都市農村計画事務所）を持っている。（DPT ヒアリング 2008）

テッサバンは、日本の市より小さなレベルの行政単位であり、全国に 1,200 箇所以上ある。それらの都市計画は、現時点でわずかに約 160 箇所しかつくられていない。それ以外に都市計画作成進行中のテッサバンが約 100 箇所あるが、残り約 1,000 箇所のテッサバンはまだ何も手がつけられていない。将来的には各テッサバンが自前で都市計画を立てられるように自立させたい、というのが DPT の方針である。

タンボン行政機構は、テッサバンより小さな最小行政単位であり、全国に 8,000 箇所以上ある。タンボンではまだ、都市計画が立てられていない。（DPT ヒアリング 2008）

テッサバン、タンボンの都市計画作成に対しては、DPT の各県の事務所が実務上の運営や地方自治体支援を行い、DPT のバンコク本部が学術的支援を行うというのが基本線である。ただし、自治体の現場の担当者がまだ都市計画業務に慣れていないため、自治体担当者の研修を行う、職員を自治体に派遣して支援する、といった活動も本部で行っている。（DPT ヒアリング 2008）

複数の県にまたがる計画としては、地域（リージョン）よりも狭いエリアを対象とするサブ・リージョンの計画も立てられている。DPT では全国を 19 のサブ・リージョンに分けている。サブ・リージョンの長期計画の期間は、30 年である（50 年計画はない）。（DPT ヒアリング 2008）

幾つかの既存の都市計画関連法については、2007 年に行われた国民投票による新憲法承認を受け、それと一致するように修正中である。（DPT ヒアリング 2008）

なお、タイでは国家空間開発について知識を有する人材が極めて少ないうえに、そうしたことを海外で学んできた人々でも実際にそれに関係の仕事に就いていないケースが多い。都市計画についても、バンコクの計画ができたのはほんの 15 年前であり、他自治体での適用はさほど進んでいない。こうしたことから、タイにおける空間計画の適用や理解が進むのは依然容易でない、との見解もある。（NESDB ヒアリング 2008）

タイにおける宅地開発やインフラ整備のマネジメントシステム

以下に示すとおり、国土政策に深い宅地開発やインフラ整備のマネジメントには多くの機関が関係する。NESDB が国レベルの政策を策定・調整し、地方政府および関連機関は開発プロジェクトを企画・実施する。事業ごとのモニタリング・評価は各実施機関の責任であるが、主要事業の最終的な評価は NESDB が行う。

表 国土政策の実施と評価の仕組み：宅地開発やインフラ整備のマネジメント

都市開発事業は、主として内務省の所管である。NESDB の政策を受けて、内務省都市農村計画局（DTCP）は、地方政府が土地利用計画を策定することを支援する。内務省土地局は土地登記、 Condominium 所有権登記、敷地分割、等の土地登記行政を所管する。

一方、建築許可、土地収用、建築基準の設定は、内務省公共事業省の所管である。自治体は、個別の都市開発計画を策定し、事業実施を所管する。

インフラ整備は内務省ならびに運輸交通省所管の政府機関ならびに公益企業によりなされる。住宅事業の実施は国民住宅公社によりなされる。

自治体はプロジェクトの実施を所管する。事業資金は国あるいは自治体独自の財源により実施されるが、BMA の場合、国の財源からの支出は 20%を占め、他は BMA あるいは他の実施公共機関の独自財源である。

図 都市・土地マネジメントに関わる機関

(Source: Banasopit Mekvichai. 1994.)

Office/Agency	Level of Affiliation	Type of Involvement
Prime Minister's Office		
o National Economic and Social Development Board	National	Policy Making
o Tourist Authority of Thailand	National, Provincial	Tourism Promotion
Ministry of Interior		
o Department of Local Administration o Provincial Governors and District Officers	Provincial, District	Supervising, overseeing and monitoring plan implementation operation, and local evaluation
o Department of Land	National, Provincial, District	Land survey and mapping, issuing land titles, and overseeing land subdivision and condominiums
o Department of Public Works	National, Regional, Provincial	Provision of public infrastructure and utilities, overseeing physical development according to building construction controls & physical development plans provided by DTCP
o Department of Town and Country Planning	National, Provincial	Preparing physical plans for urban communities, issuing planning laws and regulation in enforcing development
o National Housing Authority	National, Provincial	Provision of Housing
o Expressway and Mass Transit Authority	National, Provincial	Provision of expressways, elevated railways in BMR
o Metropolitan and Regional Waterworks Authorities	Provincial	Provision of Piped Water
o Metropolitan and Regional Electrical Authorities	Provincial	Provision of Electricity
Ministry of Transportation and Communication		
o Department of Land Highways	National, Regional, Provincial	Provision of land transportation network
o Department of Land Transport	National, Regional, Provincial	Provision of land transportation terminals and specification of transportation routes
o State Railways of Thailand	National, Regional, Provincial	Provision of railway transportation services, including railways through metropolitan areas
o Department of Aviation	National, Provincial	Overseeing and operating airport activities, overseeing air transportation activities
o Airport Authority of Thailand	National, Provincial	Overseeing and operating air transportation terminals
Ministry of Finance		
o Budget Bureau	All levels	Financial planning and allocation
o Government Housing Bank	BMA and other local levels	Financing housing development projects
Ministry of Industry		
o Geological Department	All levels	Overseeing ground water usage
o Department of Industrial Works	All levels	Provision of industrial sites
Ministry of Culture		
o Department of Fine Arts	All levels	Overseeing and operating historical preservation sites

出所：国交省国土計画局 HP

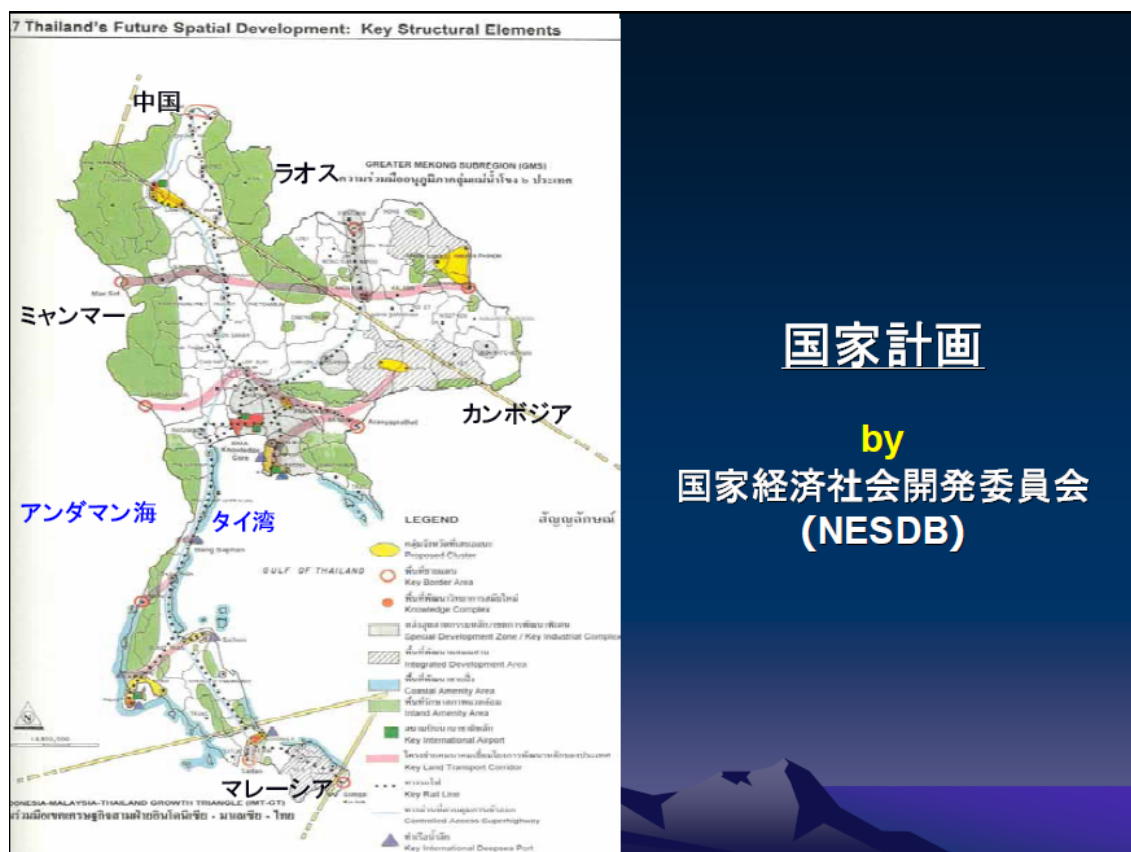
地域、県レベルの空間策定への取り組み事例

バンコク都市圏地域計画の策定活動

NE SDBは5年単位の開発計画を立てており、全国計画のほか地域（リージョン）レベルの計画を立てる。バンコク都および隣接県（サムプラカン県・チャチェンサオ県・パトムタニー県、ノンタブリー県、サムサーポン県）を対象としてもそうした計画が立てられ、それはバンコク都市圏地域計画（バンコク・メトロポリタン・リージョナルプラン）と呼ばれるものである。（BMA ヒアリング 2008）

この策定にあたっては、NE SDBにより委員会が立ち上げられ、バンコク都および隣接各県および国の関係機関が参加する。NE SDBが中心となって打ち出す国の政策を計画、ないし図に翻訳してあらわすという意味で、DPTもNE SDBに次ぐ重要な役割を果たす。（BMA ヒアリング 2008）

現行のバンコク都市圏地域計画の関連図（全国計画、地域計画）を以下に示す。（BMA 2008）



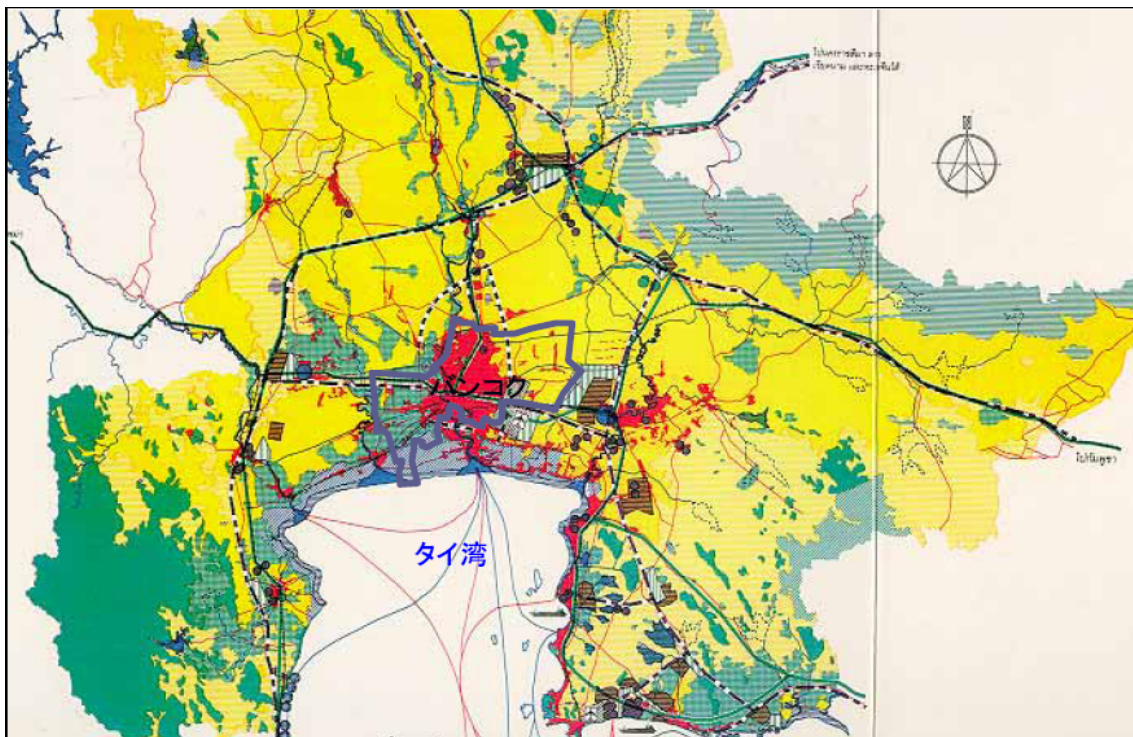
地域計画



- 外環状道路
- - - 幹線道路 (ニュータウンを結ぶ)
- 環状道路 (ニュータウンを結ぶ)

- ニュータウン
- バンコク郊外拠点

情報源：内務省公共事業・都市農村計画局



バンコク都市圏地域計画

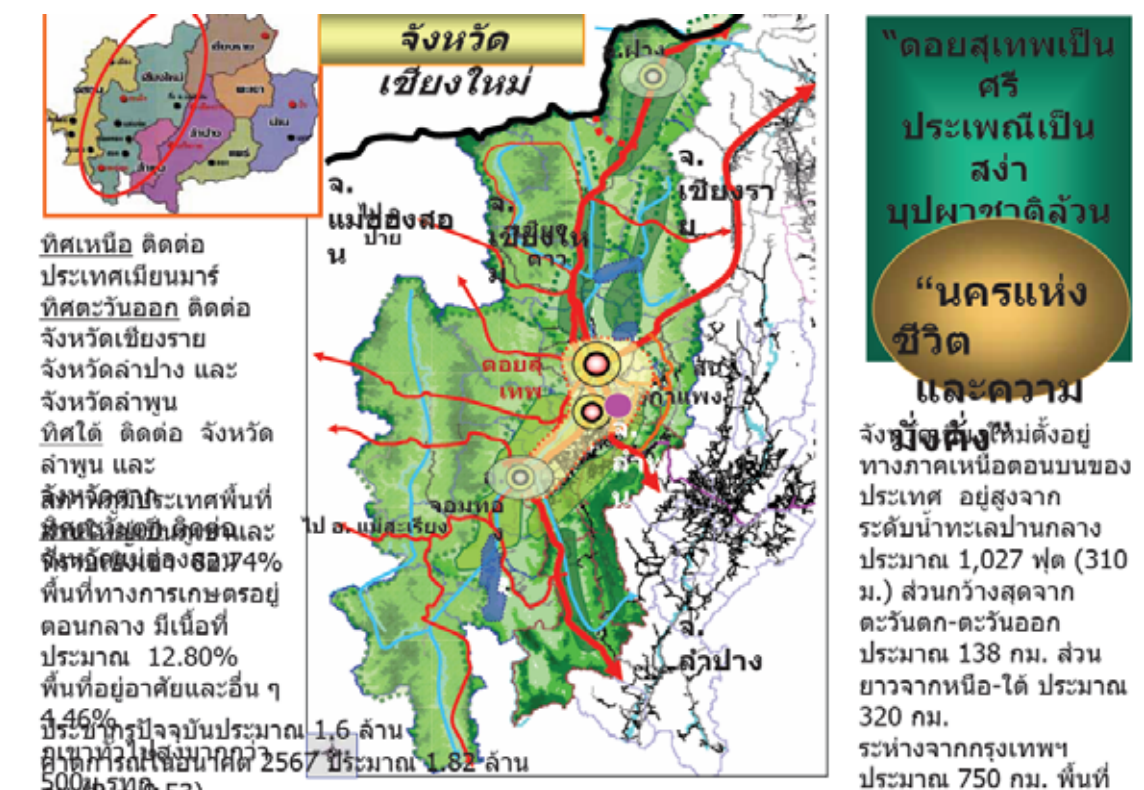
バンコク都市圏レベルでは、例えば以下のような枠組みが定められている。(BMA 2008)

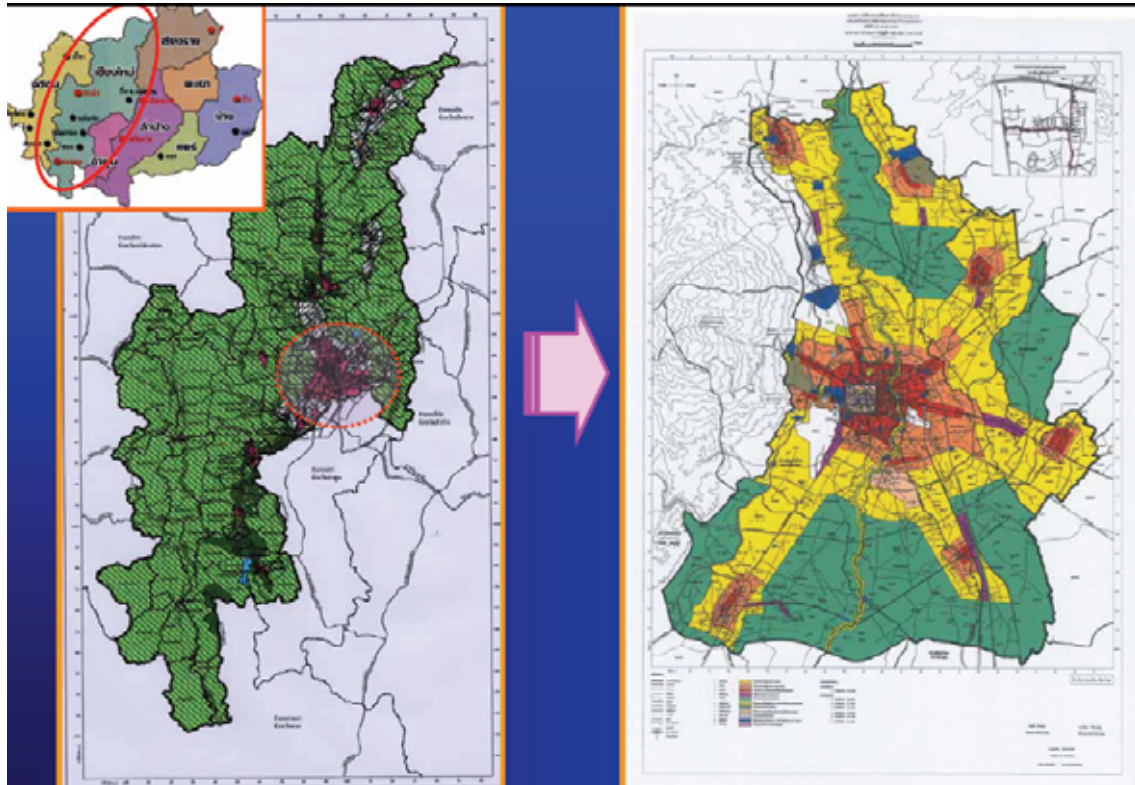
人口密度：一定以上稠密にならないよう、国レベルからフレームとなる計画が提示される。このフレームと現状の人口密度の分布状況の調査を踏まえ、人口を拡散させる方向で、バンコク都市圏内の人口密度配分を定めている。

工業配置：首都であるバンコクには工場を極力新規立地させず、工業の分散立地が進むことがめざされている。例えば、バンコクの南部隣接県のサムプラカン県は、国により工業県に指定されており、こうした工業県、あるいは東部臨海工業地帯への工場移転が進むよう、施策が採られている。

内務省チェンマイ公共事業・都市農村計画事務所の活動

政府の政策方針を受け、DPT は、地域（リージョナル）レベル、県レベル、コミュニティ（テッサバン、タムボン）レベルの計画を立案する。県レベル以下の計画立案は各県の DTP 事務所の役割である。以下は、チェンマイ県の開発計画図（上図）および県の中心のチェンマイ市の都市計画図（下図右）である。（DPT チェンマイヒアリング 2008）





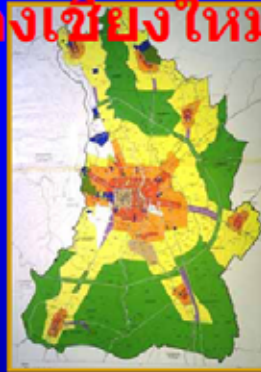
チェンマイ市は、バンコクに比し物価が安いこと、北部地域の産業中心であること等から人口の流入が盛んである。これまで、チェンマイ市では1984、1989、1999年の3度都市計画が立案されたが、人口増による市街地の拡大に対応し順次計画対象区域が拡大されてきた（下図の左から右へ。図の年次は仏暦表示）。今日、タイでは、法により、都市計画は5年間しか効力を有しないことになっているため、乱開発を防ぐには、5年タームで必ず計画を改訂する必要がある。チェンマイ市では第2次と第3次計画の間が10年あいていたが、当時はそうした法による定めがなかった。（DPT チェンマイヒアリング 2008）

การวางและจัดทำผังเมืองรวม

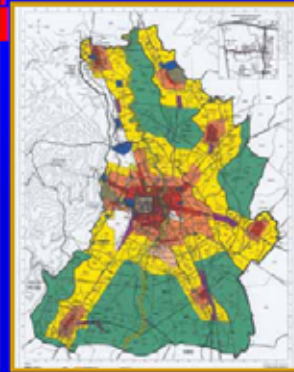
เมืองเชียงใหม่



กฎกระทรวง
ฉบับที่ 7
(พ.ศ. 2527)
ผังเมืองรวม
เมืองเชียงใหม่
ฉบับที่ 1



กฎกระทรวง
ฉบับที่ 78
(พ.ศ. 2532)
ผังเมืองรวม
เมืองเชียงใหม่
ปรับปรุง ครั้งที่
1



กฎกระทรวง
ฉบับที่ 431
(พ.ศ. 2542)
ผังเมืองรวม
เมืองเชียงใหม่
ปรับปรุง ครั้งที่
2

現計画では、チェンマイ市の周辺の郡の幾つかを、チェンマイの衛星都市として開発することを目指している。それらは、チャンサイ郡（一番北。チェンマイ市の観光を支える地区及びベッドタウンとして計画）、メイチョー郡（メイチョー大学を核とする教育の中心地として計画）、サシスデ郡（ベッドタウンとして計画）、その他、軽工業・商業の中心地と位置づける郡、農産品・アグリビジネスの基地として計画する郡、手工業品（タイシルク）の基地及びベッドタウンとして計画する郡（一番南）である。チェンマイの市街地は教育・医療・社会福祉等、様々な役割を担う（下図参照）。（DPT チェンマイヒアリング 2008）

《資料一覧》

- 国土交通省国土計画局ホームページ「世界の国土計画：タイ（2007年版）」
（http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/sp/jp/general/08_thailand.html）
ニタヤ・クモンワタナニサ（2008a）「タイの空間計画における構造変化」、平成19年度国土政策セミナー配付用資料
- NESDB（国家経済社会開発委員会）ヒアリング（2008）：本調査の調査団が2008年1月7日に実施。
- トンチャイ・ロチャナカナン（2008）「政策編成における相反的統合：タイの土地利用計画制度に対する影響の増大」、平成19年度国土政策セミナー配付用資料
- ニタヤ・クモンワタナニサ（2008b）「タイの空間計画における構造変化」、平成19年度国土政策セミナープレゼンテーション資料
- NESO（NESDB 北部事務所）ヒアリング（2008）：本調査の調査団が2008年1月10日に実施。
- Thangphet, Sopon (2008) Linking National Policy Agenda into Local Level Action. 2008年1月10日、NESDB 北部事務所における本調査の調査団に対するプレゼンテーション資料
- DPT（内務省公共事業・都市農村計画局）ヒアリング（2008）：本調査の調査団が2008年1月9日に実施。
- Nanrtasenam, Pranee (2008) Spatial Development Strategies for Thailand. 2008年1月9日、DPTにおける本調査の調査団に対するプレゼンテーション資料
- Department of City Planning, Bangkok Metropolitan Administration (BMA) (2008) The Implementation of the Bangkok Land Use Comprehensive Plan & Regulation 2006. 2008年1月9日、バンコク都庁都市計画局における本調査の調査団に対するプレゼンテーション資料
- DPT（内務省公共事業・都市農村計画局）チェンマイ公共事業・都市農村計画事務所ヒアリング（2008）：本調査の調査団が2008年1月10日に実施。