

諸外国の成長戦略、地域振興等に係る  
国土政策分析調査

国別調査報告書〔タイ王国〕

平成 25 年 3 月

国土交通省 国土政策局

## 目 次

1. 国土の概要	1
(1) 自然的・地理的・社会的特性	1
(2) 経済的特性	1
(3) 行政システム	1
2. 国土政策上の課題	4
(1) 国土政策の経緯	4
(2) 都市整備課題	6
(3) 地域政策の動向・現状と政策課題	7
(4) 社会資本整備	9
(5) 持続可能な国土管理	11
(6) その他の国土政策上の課題	12
3. 計画体系	13
(1) 全計画体系（社会経済開発計画及び空間計画）	13
(2) 計画間の調整システム	15
4. 国土政策に関わる現状の取組	16
(1) 社会経済開発計画	16
(2) 空間計画	17
(3) 広域地方計画	19
(4) 大都市の計画	20
(5) 国土政策関連図	22
5. 国土政策の実施と評価の仕組み	27
6. 地域別主要データ	28
主要情報源・情報出所	29

## タイの国土政策事情

### 1. 国土の概要

#### (1) 自然的・地理的・社会的特性

国名	タイ王国	
国土の概要		
自然的・地理的・社会的特性	国土面積 <sup>1</sup>	51万4,000平方キロメートル（日本の約1.4倍）
	土地利用 <sup>2</sup>	耕地27.54%、永年耕作地6.93%、その他65.53%（2005年）
	人口 <sup>1</sup>	6,593万人（2010年）（タイ国勢調査）
	人口密度*	128人/km <sup>2</sup> （2010年）
	都市人口比率（%） <sup>3</sup>	16.5（1950）、18.0（1955）、19.7（1960）、20.2（1965）、20.9（1970）、23.8（1975）、26.8（1980）、28.1（1985）、29.4（1990）、30.3（1995）、31.1（2000）、32.2（2005）、33.7（2010）
	民族 <sup>1</sup>	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 <sup>1</sup>	タイ語
	宗教 <sup>1</sup>	仏教 94%、イスラム教 5%
国の略史 <sup>1</sup>	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。	

#### (2) 経済的特性

経済的特性	GDP <sup>1</sup>	3,457億ドル（名目、2011年）
	一人当たりGDP <sup>1</sup>	5,394ドル（2011年）
	産業別就業人口比率（%） <sup>2</sup>	第一次産業40.7、第二次産業13.2、第三次産業46.1（2011年推計値）
	産業別GNP比率（%） <sup>4</sup>	第一次11（2007）、12（2008）、11（2009）、12（2010）、12（2011） 第二次46（2007）、44（2008）、43（2009）、45（2010）、41（2011） 第三次45（2007）、44（2008）、45（2009）、43（2010）、46（2011）
	経済成長率（%） <sup>1</sup>	0.1%（2011年）
	消費者物価指数 <sup>1</sup>	112.1（2007年を基準年とする）
	失業率（%） <sup>1</sup>	0.4%（2011年）

#### (3) 行政システム

行政システム	政体 <sup>1</sup>	立憲君主制
	元首 <sup>1</sup>	プミポン・アドゥンヤデート国王（ラーマ9世王） （1946年6月即位）
	議会 <sup>1</sup>	下院 500名（小選挙区 375名、比例区 125名） 上院 150名（公選 77名、任命 73名）
	政府 <sup>1</sup>	(1) 首相名 インラック・シナワット (2) 外相名 スラボン・トーウィチャックチャイグン
	政党 <sup>2</sup>	上院（2008年2月17日任命：2008年3月2日選挙）※次期選挙2014年3月

政党の党員は立候補できない

下院 (2011年7月3日選挙の獲得議席) ※次期選挙 2015年7月

タイ貢献党 PTP 265、民主党 DP 159、タイ誇り党 PJT 34、タイ国民発展党 CTP 19、その他 15

国家行政組織  
および国土政  
策担当組織<sup>5</sup>

■国家機構図 (2011年12月末現在)



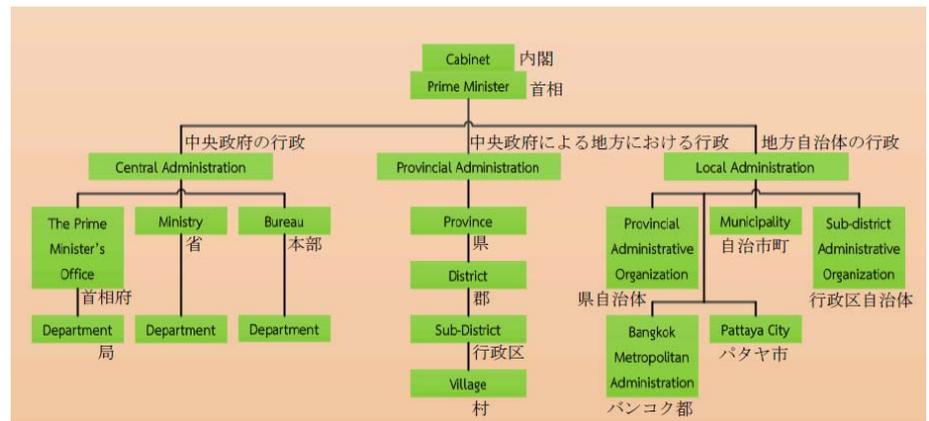


(注) 各省の大臣官房は省略。  
(出所) 2007年憲法, 1991年省庁局改組法(最終改正2010年)などにより筆者作成。

\* 国土政策担当組織：  
 国家経済開発庁（社会経済開発計画）  
 内務省公共事業・都市農村計画局（空間計画）

地方制度<sup>27</sup>

図 行政体系



## 2. 国土政策上の課題

### (1) 国土政策の経緯

国土政策上の課題																
国土政策の経緯	略史	<p>首相府（the Office of the Prime Minister）の国家経済社会開発庁（The National Economic and Social Development Board Office）が国家開発計画を所管している。</p> <p>国家開発計画の目的は国家政策のフレームワークとして機能することであり、政策決定者ならびに政府諸官庁が特定の開発政策を策定・改定する際のガイドとして使われる。最初の開発計画は6ヵ年計画であったが、第2次以降は5ヵ年計画である。</p>														
	国家開発計画のテーマの変遷 <sup>6,7</sup>	<p>1961年以降、タイは国家開発の方向付けを11次にわたる国家経済社会開発計画(以後国家計画)に委ねてきた。この間、タイは各期の国家計画の政策や方向に影響を受けつつも、同時並行的に「空間開発計画」も重視してきた。第3次国家計画において初めて首都バンコクへの一極集中が問題視され、その結果、都市化計画は首都への人口流入の抑制と農村部から首都への人口流入を抑制する方策を定めた。その後、地方都市振興計画が進められ、首都とその他の都市との社会的経済的格差を縮めようとする努力が払われることになった。首都と地方との社会的経済的格差是正の必要性についての基本認識は、今日の第11次国家計画(2012-2016)まで継承されているが、第8次計画(1997-2001)からは、第7次までの成長志向のアプローチに替わり、包括的な「人間中心の開発」という新モデルにシフトした。</p> <p style="text-align: center;"><b>表 国家計画および空間開発計画</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>国家計画</th> <th>国家計画の特長と開発の指標</th> <th>都市化・空間開発計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1次 1961-1966</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国の経済基盤安定を第一義とする</li> <li>● 社会的経済基盤主導の開発: 輸送網灌漑設備/ダム、電力等公共設備等</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 優先順位つけず</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>第2次 1967-1971</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 経済基盤安定とともに人的資源の開発に焦点を当てる。</li> <li>● 農村部や僻地への国富の再配分政策を始めとする経済と社会的インフラの強化策。</li> <li>● 計画推進のため部門別の分析手法を導入</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 一極集中緩和のため東北地域の農村部開発を急ぐことが提言された。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>第3次 1972-1976</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 引き続き経済成長に軸足を置きつつも、とくに金融制度安定を重視</li> <li>● 初めて人口など社会構造に焦点を当てる。たとえば家族計画、人口増加率の抑制等</li> <li>● 農村部・僻地への所得再配分、経済・社会サービスの再配分を重視。また、農業研究所設立、農業金融の導入、農産物価格安定策などが提言された</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口規模に計画性を持たせ、農村部から首都バンコクへの流入を抑制することが強調された</li> <li>● バンコクの居住区としてニュータウン開発が提言された</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>第4次 1977-1981</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 政情不安定期ゆえ開発計画におけるマクロ的な政策を述べている</li> <li>● 強調点は: 農産物生産の拡大、輸出拡大に向けた製造部門の再構築など経済再活性化への方策。加熱する分野への冷や水政策とともに地方への所得再配分と職業機会の増大策を導入</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方都市を振興する。農村と地方の集中緩和策として。</li> <li>● バンコクを複数の機能が複合する自給的な首都へ再構築する。そのために中心部、郊外、外延部がそれぞれの経済的・社会的センターを有する形が望ましい</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	国家計画	国家計画の特長と開発の指標	都市化・空間開発計画	第1次 1961-1966	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国の経済基盤安定を第一義とする</li> <li>● 社会的経済基盤主導の開発: 輸送網灌漑設備/ダム、電力等公共設備等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 優先順位つけず</li> </ul>	第2次 1967-1971	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 経済基盤安定とともに人的資源の開発に焦点を当てる。</li> <li>● 農村部や僻地への国富の再配分政策を始めとする経済と社会的インフラの強化策。</li> <li>● 計画推進のため部門別の分析手法を導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一極集中緩和のため東北地域の農村部開発を急ぐことが提言された。</li> </ul>	第3次 1972-1976	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 引き続き経済成長に軸足を置きつつも、とくに金融制度安定を重視</li> <li>● 初めて人口など社会構造に焦点を当てる。たとえば家族計画、人口増加率の抑制等</li> <li>● 農村部・僻地への所得再配分、経済・社会サービスの再配分を重視。また、農業研究所設立、農業金融の導入、農産物価格安定策などが提言された</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口規模に計画性を持たせ、農村部から首都バンコクへの流入を抑制することが強調された</li> <li>● バンコクの居住区としてニュータウン開発が提言された</li> </ul>	第4次 1977-1981	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 政情不安定期ゆえ開発計画におけるマクロ的な政策を述べている</li> <li>● 強調点は: 農産物生産の拡大、輸出拡大に向けた製造部門の再構築など経済再活性化への方策。加熱する分野への冷や水政策とともに地方への所得再配分と職業機会の増大策を導入</li> </ul>
国家計画	国家計画の特長と開発の指標	都市化・空間開発計画														
第1次 1961-1966	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国の経済基盤安定を第一義とする</li> <li>● 社会的経済基盤主導の開発: 輸送網灌漑設備/ダム、電力等公共設備等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 優先順位つけず</li> </ul>														
第2次 1967-1971	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 経済基盤安定とともに人的資源の開発に焦点を当てる。</li> <li>● 農村部や僻地への国富の再配分政策を始めとする経済と社会的インフラの強化策。</li> <li>● 計画推進のため部門別の分析手法を導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一極集中緩和のため東北地域の農村部開発を急ぐことが提言された。</li> </ul>														
第3次 1972-1976	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 引き続き経済成長に軸足を置きつつも、とくに金融制度安定を重視</li> <li>● 初めて人口など社会構造に焦点を当てる。たとえば家族計画、人口増加率の抑制等</li> <li>● 農村部・僻地への所得再配分、経済・社会サービスの再配分を重視。また、農業研究所設立、農業金融の導入、農産物価格安定策などが提言された</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口規模に計画性を持たせ、農村部から首都バンコクへの流入を抑制することが強調された</li> <li>● バンコクの居住区としてニュータウン開発が提言された</li> </ul>														
第4次 1977-1981	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 政情不安定期ゆえ開発計画におけるマクロ的な政策を述べている</li> <li>● 強調点は: 農産物生産の拡大、輸出拡大に向けた製造部門の再構築など経済再活性化への方策。加熱する分野への冷や水政策とともに地方への所得再配分と職業機会の増大策を導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方都市を振興する。農村と地方の集中緩和策として。</li> <li>● バンコクを複数の機能が複合する自給的な首都へ再構築する。そのために中心部、郊外、外延部がそれぞれの経済的・社会的センターを有する形が望ましい</li> </ul>														

		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 初めて自国の豊かな自然資源を大切にす視点が導入された。国土の有効活用、水資源に関する法制定、タイ湾岸のエネルギー開発等が提言された</li> </ul>	
第5次 1982-1986	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国家計画の策定ベースをプロジェクト中心からプログラム中心へと転換。</li> <li>● 地域に的を絞った公共・民間開発計画の策定：例えば農村部開発計画、北部臨海地域開発計画、地方都市開発計画等</li> <li>● 288の貧困地域、地区をターゲットにした解決策に力点を置いた</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 北部臨海地域にバンコク首都圏（BMR）経済活動をシフトさせる計画の先鞭をつけた</li> <li>● バンコク首都圏の再編成を目指し、それぞれの地区に固有の役割分担を与えた</li> <li>● 5つの主要都市の開発：、チェンマイ、コーンケン、ナコーンラーチャーシーマー、チョンブリー、ハートヤイ（ソンクラーク県）</li> </ul>	
第6次 1987-1991	<ul style="list-style-type: none"> <li>● プログラム中心の国家計画の策定とともに国定開発推進における政府の役割を国営企業開発の観点から見直すこととしたし。</li> <li>● 経済成長と国家予算および財政収支の安定を図ることの重要性に言及した</li> <li>● 開発における民間企業の重要性和自然環境資源の保全と開発における地元の人々からなる組織の力の重要性を強調した</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市部および特定地域の開発計画を策定：例えば財政面、法制面でのバンコクの成長政策、地域都市の開発計画等</li> <li>● 東部臨海地域の開発促進および南部地域北半（ソンクラーク湖盆、ならびにバクパナン）の新経済開発区への開発準備</li> </ul>	
第7次 1992-1996	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 持続可能な開発を標榜した。すなわち経済発展、人的資源の開発・配分および生活の質・環境の3分野にバランスの取れた成長を実現することである</li> <li>● タイを経済・貿易・金融・観光における東南アジア地域のリーダーにすることを明言</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バンコク首都圏（BMR）に対する社会資本投資と不動産および環境政策を統合した開発指針を策定した。</li> <li>● 東部臨海地域の開発継続</li> <li>● 中部地区北半地区の中心としてサラブリー県の産業振興を計画</li> </ul>	
第8次 1997-2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 経済成長に力点を置いた開発モデルから国民中心の開発モデルへの転換</li> <li>● 計画の策定段階からあらゆる階層の人々を巻き込む形でのボトムアップ型の開発計画を提唱。</li> <li>● 経済、社会資源、環境等種々の側面に即したバランス重視の開発計画。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 引き続き東部臨海地域、南部臨海地域、西部臨海地域およびBMRの開発</li> <li>● 近隣諸国とIMT-GT、GMS、BIMSTECの枠組みの下での経済協力（バングラデシュ、インド、ミャンマー、スリランカ、タイの間の経済協力）。</li> </ul>	
第9次 2002-2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国家の運営につき「充足経済の理念」を提唱</li> <li>● 国民中心の開発スタイルを第8次国家計画より継承。</li> <li>● 草の根経済開発と最低生活保護を通じた経済の再生と免責権の確立</li> <li>● 社会的正義と競争力をそがない形で量的拡大から質の充実を目指した開発へ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 持続可能でかつ農村部と都市部間のバランスの取れた開発の再編成を図る一町村の活性化、居住可能な都市および町村、都市・農村の貧困撲滅、都市・農村間のしっかりとした協力関係の構築、地域、地区町村各レベルに応じた開発戦略の構築等を通じて。</li> <li>● 地方毎の核都市の開発計画を打ち上げ</li> </ul>	
第10次 2007-2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「充足経済の理念」の実現に向けた実行策の策定。</li> <li>● 第8次、第9次国家計画から継承した国民の中心の開発を継続</li> <li>● 「緑豊かで幸せに満ちた社会」と</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国家の礎としての地域社会を強化するという戦略を重視</li> <li>● 開発の全ての段階に全てのパートナーを参画させる方針の明示。とくに行動計画策定に</li> </ul>	

			いう開発ビジョンを掲げた <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国土の開発に経済資本、社会的資本、環境資本という考え方を導入した</li> </ul>	あたりパートナーに役割分担を明確にすることを重視 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方毎の核都市の開発計画の継続。</li> </ul>
		<b>第11次</b> 2012-2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第8～10次国家計画から継承した「充足経済の理念」を継続</li> <li>● 「公平・公正かつ適応力のある幸せな社会」という国家ビジョンを掲げた</li> <li>● 持続開発な開発のコンセプトに基づく家族～町や村～社会～国家レベルの適応力構築を重視し、10次計画よりも具体的に、目標実現のために活用すべき資源をあぶり出し（人的・社会的・資金的・自然的・環境的・文化的資源）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● GMS（拡大メコン地域）に沿った生産基地整備、国境地域の経済ゾーン整備</li> <li>● 国際競争力向上のための、工業・農業・観光・国境経済ゾーン等の投資基盤の整備</li> <li>● 創造的人材の活動機会に焦点を当てた、創造的な都市の開発（科学、技術、革新、創造性、エコロジー原則を基本として）</li> <li>● 都市・農村の開発格差と人口移動を縮小するための、地域的な基礎インフラと経済社会サービスの整備</li> </ul>

## （2）都市整備課題

都市整備課題	都市システム <sup>8</sup>	<p>・2005年時点でタイには首都・大都市合わせて1,156の都市がある。内訳は、首都バンコク、大都市パタヤ、25の特別市（city municipality、タイ語ではテッサバン・ナコン）、135の中規模都市（local Municipality（市）、タイ語ではテッサバン・ムアン）、996小都市（district municipality（町）、タイ語ではテッサバン・タムボン）である。バンコクは単に人口500万人以上の都市というだけではなく、人口第二位の都市であるノンタブリー特別市の20倍にもなる。全国の都市の四分の一は人口10,000人未満の小都市である。中心地理論に照らして考えると、タイには少なくとも人口100～500万前後の大都市があと5つ、加えて10～100万人の都市が18あっていいはずで、それによって、より小規模な都市、すなわち170の第四階層の都市と1,020の第五階層の都市にサービスの提供をいきわたらせることができているはずだといえる。</p> <p>・過去10年間に於いて、都市の成長が数・人口の両面で進んだ。バンコクとその周辺部では大・中都市の拡大が見られている。同時に、東部では全ての大きさの都市が成長している。成長都市の事例としてはナコンパトム、ノンタブリー、チャチェンサオ、チョンブリー、ラヨンにある都市が挙げられる。他地域では人口10,000人未満の小都市の拡大が見られる。この現象は、国家的に経済の中心地とされてきた地域から離れた場所で産業・サービス部門における雇用の密集が分散化して起きている傾向を示している。予測では今後50年で人口が少なくとも30～50%増加するとみられている。これが意味するのは、都市が更に拡大し、人口増加と産業・サービス部門への求職が増大していくということである。現在の都市人口は1,800万人、雇用は1,150万となっている。2017年には都市人口が3,600万人を超えるると予測されている。この点から見ると、それが起こる前に少なくとも2,000人分の雇用増大または工業・サービス部門の100%拡大といった対策を早期に取る必要がある。全体としては都市構造の主要な問題点は以下のとおりである：</p> <p>○バンコクは首座都市（primate city）である。</p> <p>不均衡な都市の成長と分配により、タイの発展と開発はバンコクのみ集中してきた。人口は1961年の240万人から2000年の640万人に増加した。近年の開発政策では以前に比べ、地方の拠点都市を開発することによって地方部への成長を分配することに重点を置くようになっていたものの、未だバンコクが急速な成長を続けている。それはバンコクが今なお貿易、金融、社会サ</p>
--------	---------------------	---

		<p>ービスの中心だからである。それ以外の都市は人口にして 20 万人を下回り、従って経済的にも社会的にも脆弱である。</p> <p>○都市構造が未だ無秩序で将来大幅に進むとされる都市化の土台としては未熟すぎる。</p> <p>規模の小さすぎる都市が山ほどあるため、タイ唯一の大都市であるバンコクからのサービスの分配を受けることが実質的に不可能である。とはいえ、今後確実に訪れる人口増加に適合するための都市のシステム（体系）化にあたっては、様々なかたちで都市構造が進化して役割や機能がしっかり連携した形を作ることがまさに必要であり、それにより適切で経済的なサービスの提供が可能となり、都市・農村両方の居住者に利益をもたらすことができる。</p> <p>○国民の都市流入の増加傾向が以下のようなその他の問題を引き起こす。</p> <p>生産構造が次第に工業およびサービス部門にシフトするにつれ、農村部居住者が都市に移り住むケースが増加している。都市・農村人口比率は 1960 年の 12.5 : 87.5 から 2004 年の 29 : 71 へと上昇している。国民所得の分配格差が依然として大きいため人々が都市部に流入している。都市居住者の貧困問題は、特に都市部における低所得者層の雇用と居住の拡大に対する支援計画が不十分な場合に発生する。ゆえに都市問題が大きな問題となりやすい。加えて、各都市の人口予測が正確にできない。都市人口の増加はおそらく 30% を超すと予測されている、というのも、人民登録（居住地区の変更）の調査の範囲外で移転が起こっているからである。更にいえば、近隣エリアから大都市への日中における人々の移動は、様々な活動に基づいて行われている。たとえば仕事、勉強など、また観光地には観光客もいる。これらによって、また公的部門の運営が一体的になされていないため、交通、電力、給水、電話、学校、病院などの施設を十分に提供するための計画立案に影響がおよぶ。</p>
--	--	---

### （3）地域政策の動向・現状と政策課題

<p>地域政策の動向・現状と政策課題</p>	<p>マクロ工業・地域開発政策の推移<sup>9, 10</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1960 年代の工業化戦略はもっと国内市場向けの商品の生産を重視していた。輸入部品を大量に使う組立工場を含む輸入代替産業が育成された。また、海外直接投資も積極的に奨励された。輸入代替戦略の推進によって、工業化を進展させるにあたって素早いスタートを切るができた。外国からタイに、投資のために多くの消費財製造業者や組立業者がやってきた。しかし輸入代替の推進の結果、ほぼ全ての工場がバンコク首都圏（BMR）に立地することになった。原材料や機械の移動の鍵となるインフラや設備、特にコンテナや商業港、国際空港といったものがそこにあるからである。</li> <li>・輸出促進戦略の推進に加え、国内の様々な地域に産業活動を分散させる政策が、第 3 次国家経済・社会開発計画（Third National Economic and Social Development Plan（NESDP））にて示されている。実際、投資促進法の 1972 年の改正によって、指定された県内のエリアにて事業を行っている企業に対して投資委員会（Board of Investment（BOI））がより多くの優遇措置を提供することが可能になった。同年、国内各地において工業団地建設を推進する国営企業、タイ工業団地公社（Industrial Estate Authority of Thailand（IEAT））が、工業省（Ministry of Industry（MOI））の管轄下で設立された。ところが 1970 年代下旬になっても、より良いインフラが利用できることと最大の消費者市場へのアクセスの容易さから、工業団地は首都に近い県に立地するものがほとんどであった。更に第 4 次 NESDP の採択の間に、遠隔地における地方部の工業開発推進の追加的優遇として地域工業推進部（Industrial Regional Promotion Branch）が設立された。</li> <li>・産業の立地分散化において、タイ政府は、国内と海外両方の民間投資家が国内の遠</li> </ul>
------------------------	--	---

		<p>隔地に投資することを奨励した。この考え方は「成長拠点理論（growth pole theory）を土台としている。これにより、第五次、第六次の国家経済・社会開発計画においては12都市（ナコンラーチャーシーマー、コンケン、ウボンラチャタニ、ウドンターニー、ナコンサワン、ピサヌローク、チェンマイ、サラブリー、ラーチャブリー、チョンブリー、スラートターニー、ソクラー）が地方経済と雇用への貢献を拡大すべき第二の都市群として選定された。工業省はまた、必要なインフラや施設を支援することにより、いくつかの県において県内産業の開発を推進することを計画した。「産業開発拠点都市（City of Industrial Development Center）」として9つの県がいわゆる県内産業への参画を促された（ナコンラーチャーシーマー、コンケン、ナコンサワン、ピサヌローク、チェンマイ、サラブリー、ラーチャブリー、スラターニー、ソクラー）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>また、「タイ投資委員会・投資推進地区」が1987年に生まれ、BMRを除く全国にて推進地区が指定された。BMRなど支援を受けないエリアについて優遇措置を切り下げようとする動きもあった。しかし一年もたたないうちに政治改革が起こったため、この計画は実現しなかった。新たなシステムのもとで、投資推進地区は三つのゾーンに分けられた。ゾーン1はBMR、ゾーン2はサムットソクラム、ラーチャブリー、カンチャナブリー、スパンブリー、アーントーン、プラナコーン、スリアユタヤ、チャチェンサオ、ナコンナーヨーク、サラブリー、チョンブリーから成る環状地帯の内側、ゾーン3はその他、環状の外側となっている。BOIによる投資推進地区の指定によりゾーン3にはBMRと環状エリアの内側を除く全国のすべての県が含まれることになり、最大限の税制優遇と推進に係る恩典を与えられた。*</li> <li>* BOIの投資恩典制度は、2013年の早い時期に見直しが行われていることが予定されている。その内容は、①ゾーン別恩典の廃止、②ハイテク、再生可能エネルギー、バイオ、ソフトウェア、デザイン、観光、物流、医療といった高付加価値、知識集約型産業などの集積推進、③対象業種の大幅減少（200業種以上→100業種以下）——とされる。</li> </ul>
<p>マクロ工業・地域開発政策の効果<sup>9</sup></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>近年のタイ経済の流れは、1985年に始まり10年以上続いた急速な経済成長と、それに次いで起こった1997年後期に始まった深刻な不況である。好景気の間、タイの平均経済成長率は年間7%に達し、世界中から見ても最高水準であった。その20年あまり、工業部門に代表される輸出推進型開発で潤った経済繁栄期を通じて、タイは世界の中でも中所得国のひとつとなった。何年間も工業化が成功した一方で農村への産業の分散化にはほとんど力が入れられなかった。工業化政策・戦略は主に輸入代替産業と輸出産業を重視していたのだ。その結果、工業化の大半が行われたのはバンコク首都圏（BMR）内部またはその周辺であり、それはバンコク首都圏が輸入代替産業・輸出産業にとって最も経済性が高く、最も効率の良い立地であったからである。バンコクへの工場の集中はやがて首都への大量の移住を呼び込むこととなり、スラム住居の増加、環境汚染、交通渋滞、所得格差といった社会不安につながった。</li> <li>BMRにおける産業活動の極端な集中によって引き起こされる混雑と汚染に加え、残念ながら工業化の効果が他の地域に幅広く公平にいきわたっていないという問題がある。バンコク首都圏の外にある多くの県は今もなお農業関連活動に頼る比重が大きく、収入には限界があり、技術の進歩も進まないままである。タイにおける過去の工業化の不均衡と偏りの経緯はまた、各地特有の資源の有効利用をほとんど顧みない産業が立ち上がって行くことにもつながった。</li> <li>1960年にタイ投資委員会（BOI）が誕生したものの、第三次国家経済・社会開発計画（1972-1976）までは政府によって地域ごとの産業開発を促す特別な政策は存在しなかった。第三次計画のもとで初めて、政府は産業をバンコクに集中させないことを強調し始めた。その政策に沿って、1972年10月、タイ投資委員会</li> </ul>

		<p>(BOI) が投資地区として指定・推進するエリアにおいて事業を行う産業に複数の投資特典が与えられるという、革命的な法令が公布された。特典としては輸入税、事業税、法人所得税の支払い免除といった、対象産業に有利な待遇が含まれている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>産業面でのこうした動きは、中心部より外縁部に産業を配置しようとする意図した政府の投資推進に関する政策に効果がなかったことを示している。各種税制優遇の導入、第二の都市あるいは成長拠点の開発、東部臨海開発計画の策定に代表される地域開発の支援など、中心部から外縁部または地方部への産業の移転を促す対策を様々にタイ政府が講じたにも関わらず実現し得なかったのである。</li> </ul>
--	--	--

#### (4) 社会資本整備

社会資本整備 11	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>タイでは、1960年代以降、ベトナム戦争時にアメリカ軍の基地がタイ国内に置かれたため、道路整備が急がれ、全国で約 6.7 万 km 以上の自動車専用道路が建設され（現在、舗装率 98%以上）、高速道路網も整備されている。このためタイの道路事情は、バンコク首都圏を除けば、良好である。鉄道整備の遅れを主要都市間を結ぶ長距離トラック便や長距離バスがカバーし、国内貨物・旅客輸送の多くを道路輸送が担っており、道路が国内物流の核となっている。</li> <li>近隣諸国を結ぶ国際幹線道路網としての「アジアハイウェイ」のうち、タイ国内の路線は 9 路線で 26、約 5,000km に達する。全てが 2 車線以上で、舗装済みである。将来、近隣諸国の整備が進めば道路輸送の一層の発展が期待できる。</li> <li>ただ、急速なモータリゼーションの進行で、バンコクでは、運河を埋め立てて造った道路網では、急増する交通量をさばききれないという事実がある。</li> </ul>
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>タイの鉄道は、1889 年に開業し、第 2 次世界大戦後の 1951 年にタイ国有鉄道として統合されたが、道路ほど整備は進んでいない。タイ国鉄の主要路線は、おおまかに、①北線、②東北線、③東線、④南線の 4 線に分けられ、営業路線は延べ約 4,000km であるが、その大半が単線であり、物流インフラとしてはあまり期待できない状況である。</li> <li>①北線は、バンコクから北の終点チェンマイまでを結ぶ全長 751km の路線で、所要時間は 11～13 時間。</li> <li>②東北線は、バンコクから東北にナコンラチャシマまで行き（264km）、そこから北方向のノンカイ行き（624km）とタイ東端のウボンラチャタニ行き（575km）の 2 線に分かれている。所要時間はノンカイまでが 11 時間、ウボンラチャタニまでが 10～13 時間。</li> <li>③東線は、バンコクからカンボジア国境アランヤプラテートまでを結ぶ全長 255km の路線で、所要時間は 5 時間 30 分。</li> <li>④南線は、マレー半島を南下して、南部最大の都市ハート・ヤイに行き（945km）、ここで東南方向のスンガイ・コーロク行き（1,159km）と、さらに南下し、パダン・ブサール行き（990km）に分岐している。パダン・ブサールまでの所要時間は 17 時間。</li> </ul>
	高架鉄道 (BTS)・地下鉄	<ul style="list-style-type: none"> <li>タイでは、首都のバンコク近郊に人口が集中し、バンコクにおける自動車中心の交通システムが、長年に亘る深刻な交通渋滞と自動車の排ガスによる大気汚染の原因となっている。こうした交通渋滞・大気汚染の問題緩和を目的に、バンコクで自動車に代わる交通手段として誕生したのが、高架鉄道 (BTS、通称: スカイトレイン) と地下鉄 (MRT) である。BTS は東西に、地下鉄は南北に延びており、スクムビットで交差してバンコク市内をカバーしている。</li> <li>タイ政府は、今後の同国の都市型鉄道網について、Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region (2010～2029) に沿って、12 路線 (495 km) の構築を計画している。同マスタープランでは、2006 年 11 月閣議決定によって既に承認されている、レッド、パープル、ブルー、グリーン (2 路</li> </ul>

		<p>線延長) ラインの計 5 路線の建設を優先的に実施する予定となっている。</p> <p>①BTS :</p> <p>BTS は、1999 年 12 月 5 日に開通した高架式の鉄道である。現在、スクムビット線 (モチット~オンヌット)、及びシーロム線 (ナショナルスタジアム~ウオンウィアンヤイ) の 2 路線 (総距離 25.7km) が運行している。初乗りは 15 バーツで、距離に応じて 5 バーツ刻みで加算。最高 40 バーツ。列車は 3 両編成で 6 時~24 時まで運行している。2009 年にシーロム線のサパンタクシン~ウオンウィアンヤイの拡張工事が完了し、同年 8 月から運行を開始している。2011 年 2 月時点では、スクムビット線のオンヌットからベアリング駅までの拡張工事が行われており、同年 8 月の正式開通を予定している。</p> <p>②地下鉄 (MRT) :</p> <p>BTS に加えて、2004 年 7 月 3 日にはタイで初となる地下鉄が開通した。現在は、フアランポーンからバンスー駅 (総距離 20km) を結ぶ 1 路線が開通している。列車は 3 両編成で 6 時~24 時まで運行している。初乗りは 15 バーツで、一駅ごとに 1-2 バーツが加算され、最高 39 バーツである。</p>
港湾		<p>・タイでは、伝統的に河川や運河を利用する水運が輸送手段として利用されてきたが、道路整備が進むにしたがい、その利用度合いは低下してきており、バンコク近辺ではチャオプラヤ川やその支流において農産物輸送等に利用されている程度である。もともと港湾設備は十分ではなかったが、1980 年代以降、外国資本の流入に伴い、タイの経済発展が続き、貿易量も急速に拡大し、港湾設備の整備・拡充が急速に図られることとなった。現在のタイの主要港湾は、④レムチャバン港、⑥クロントイ港、③マブタブット港、①ソクラー港等である。</p> <p>④レムチャバン港は、バンコクの南東約 130km のチョンブリ県シラチャに 1991 年に開港した。タイ港湾庁 (PAT) が管轄する深海港で、同国で最も重要な港湾として位置付けられている。レムチャバン港には A から D まで 4 つのターミナルがあり、それぞれの運営は民間会社に任されている。水深が 14m と深く、5 万重量トンの大型船の入港が可能である。後背地に輸出加工型企業や軽工業企業を抱え、一部地域とは鉄道で結ばれている。現在では、クロントイ港を抜いてタイ最大のコンテナ取扱港となっている。</p> <p>⑥クロントイ港は、チャオプラヤ川を 28km さかのぼった所にあり、1951 年に開港して以来、タイの海上輸送のベースとして発展を遂げてきた。しかし、同港は水路が狭くまた水深も 8.5m しかないため、1 万トン以上の大型船が入港できない。このため、1991 年にレムチャバン港が開港して以来、貨物の取扱シェアは低下している。</p> <p>③マブタブット港は、バンコクの南東約 180km のラヨン県マブタブットに、工業団地と併せて東部臨海開発の基盤インフラとして整備され、1992 年に開港した。公共港湾ではあるが、管理はタイ工業団地公社 (IEAT) が、運営は民間企業が行っている。後背地に、鉄鋼、化学、石油化学等の重化学工業地帯を抱え、レムチャバン港の商業港に対して、マブタブット港は工業港的色彩が強いのが特徴である。浚渫と埋め立てによって造成された港で、水深は 10m、6 万重量トンの大型船の入港が可能であるとされる。</p> <p>①ソクラー港は、タイ南部マレーシア国境に近いソクラー県のシャム湾側に位置し、南部臨海開発計画の一環として 1988 年に開港した。商業・通信省港湾局が同港を管轄しているが、実際の運営は民間のオペレーターに委託されている。海から港へ進入するためには、幅 120m、水深 9m の進入路を通る必要があるため、7.5m 水深以上の船舶は入港できない。</p>
空港		<p>・タイには、バンコク (①スワンナプーム、②ドンムアン)、③チェンマイ、④チェンライ、⑤ハジャイ、⑥プーケット、⑦サムイの 7 つの国際空港がある。この内、⑦サムイを除く 6 つの国際空港の管理、運営はタイ空港会社 (AOT) が行ってい</p>

		<p>る。2010 年度（2009 年 10 月～2010 年 9 月）の輸送実績は、乗降客数が 5,743 万人、輸送貨物量（トランジットを除く）は 134 万トン。中でも、バンコクのスワンナプーム空港が乗降客数（4,250 万人）で全体の 74%、輸送貨物量（127 万トン）で 95%を占めている。</p> <p>①スワンナプーム（Suvarnabhumi）国際空港は、バンコクの新しい空港として、2006 年 9 月に全面的に操業を開始した。同空港はバンコクの東に約 30km 離れたサムットプラカン県に位置している。同空港は 2 本の滑走路を持ち、最大で 1 時間に 76 便の飛行機を発着させることが可能で、年間最大 4,500 万人の旅客と 300 万トンの貨物処理能力がある。計画では 4 本の滑走路を建設することになっており、年間 1 億人の輸送が可能になる模様。</p> <p>②ドンムアン（Don Muang）国際空港は、バンコク中心部の北に約 20km 離れた位置にある。スワンナプーム国際空港が開港した 2006 年以前は、同空港がタイの国際旅客と国際貨物のほとんどを取り扱っていたが、空港の混雑状況が著しく、また 2005 年には実際に取り扱った貨物が設備容量を上回る等、処理能力は完全に飽和状態にあった。</p> <p>・この他、タイの第 2 の都市で北部の文化・経済の中心であるチェンマイ、タイ最北の県の県庁所在地チェンライ、マレーシア国境よりわずかに約 60km の地点にあるタイ南部屈指の商業都市ハジャイ、アンダマン海に浮かぶタイ最大の島であると同時にタイ第 3 の都市プーケット、国内で 3 番目に大きい島にありリゾート開発の進むサムイに国際空港が置かれている。</p>
--	--	--

（5）持続可能な国土管理

<p>持続可能な国土管理</p>	<p>自然資源・環境<sup>8</sup></p>	<p>・タイの天然資源の現状を見ると、以下のような検討課題が浮き彫りとなっている：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 森林地区が次第に減少・劣化し、生態学的バランスを維持するのに不十分なレベルになりつつある。</li> <li>2) 流域エリアが浸食により危険な状態にあり、完全に破壊・崩壊しているものもいくつかある。</li> <li>3) 海洋資源の過剰利用と、沿岸部で劣化や漁業紛争の可能性が数か所見られる。</li> <li>4) 増大する水需要が水不足と更に深刻な洪水問題を引き起こしている。</li> <li>5) 土地の不適切な利用により土壌の劣化が起こっている。</li> <li>6) 多数の鉱物資源が枯渇・不足しつつある。鉱物の管理が生態系・環境にまで影響を及ぼしている。</li> </ol> <p>・環境の現状については、深刻な汚染が次第に激しさを増し、国民の健康、衛生、生活の質に及ぼされる以下のような負の影響が拡大している。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 全体的な水質が悪化する傾向にあり、特にチャオプラヤ川下流、ターチン川下流、ラムタコン川下流、ソクラー湖において顕著である。</li> <li>2) 大気の質の問題は未だバンコクとその周囲、県の主要都市、工業地区において中心的な環境問題となっている。</li> <li>3) バンコクおよびその周辺における騒音公害が拡大傾向にあり、大きな健康問題となっている。</li> <li>4) ごみの量が増え続けているにもかかわらず効率的なマネジメントが行われていない。</li> <li>5) 有効な有害廃棄物処理が行われていない中でこれまで以上に危険な物質が輸入される傾向にあり、環境汚染や健康への危険性につながっている。</li> </ol>
------------------	----------------------------	---

	自然災害 <sup>7</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水や渇水といった自然災害が頻度と深刻度を増している。</li> </ul> <p>夏季の利用に備える場合の貯水容量は 740 億 m<sup>3</sup>メートルだが、灌漑地域では年間に約 550 億 m<sup>3</sup>しか利用できない状況にあり、それは義務付けられている最低貯水水準が 190 億 m<sup>3</sup>だからである。水需要は 2008 年の 574.52 億 m<sup>3</sup>から 2016 年には 654.52 億 m<sup>3</sup>まで増加する見込みである。中央部地方が最も水を必要としており、次いで北部、その次に南部となっている。深刻な水不足が発生して製造部門において流域内外での水利争いが確実に増加する可能性がある。更に、村の数にして 34%が渇水のおそれがある。北東部の流域に属する村は特に危険性が高い。また、2,370 の村が浸水や地滑りの可能性をはらんでおり、うち 398 の村が特に危険とされている。北部地方は、流域エリアにおける森林の劣化により、最もこういった影響を受けやすくなっている。</p>
--	-------------------	--

(6) その他の国土政策上の課題

その他の国土政策上の課題	国境を越えて広域化した空間政策課題 <sup>7, 12</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、タイ国が重点を置いてきたのは、主要な地域圏協力の枠組みを通じて国家全体の経済成長につなげるために近隣諸国との開発協力関係を築くことであった。地域圏協力の枠組みの中には、大メコン地域経済協力プログラム (Greater Mekong Subregion (GMS)* Economic Cooperation Program)、エーヤワディー・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略 (Ayeyawaddy-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy (ACMECS))、インドネシア・マレーシア・タイ成長三角地帯 (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT)) が含まれる。こうした枠組みは重要な仕組みであり、ASEAN 内での協力の土台として機能するものである。これによって ASEAN 諸国同士のつながりが強まり、投資の拡大がもたらされる。協力による目標の達成は経済コリドールの活用を通じて実現される。経済コリドールは、大メコン地域 (GMS) に属する国々を連携させうるものであるとともに、ASEAN の範囲外で地域圏としての協力関係にある国々、たとえばベンガル湾多分野技術・経済協力イニシアチブ (Bay of Bengal Initiative on Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC)) **とも連携を作りうるものである。</li> </ul> <p>* 大メコン地域 (GMS) は、カンボジア、中国、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムにより構成される。1992 年に ADB の支援の下で、6カ国による、インフラ整備、資源の共同利用の促進、人の通行とモノの自由な流通の促進等を含む経済協力事業が開始され、国際的な成長地域としての育成が図られている。</p> <p>** ベンガル湾多分野技術・経済協力イニシアチブ (BIMSTEC) とは、インドのルックイースト政策 (東を目指そう : look east) の成果であり、ベンガル湾沿いの海港および産業拠点についての声明でもある。これによって東アジアとの物流のつながりが形成されるとともに、ミャンマーとの連続性を高めるためのインフラが整備される。</p>
--------------	------------------------------------	---

### 3. 計画体系

#### (1) 全計画体系（社会経済開発計画、空間計画、大都市の計画）

計画体系																									
社会経済開発計画	全国計画・広域地方計画・自治体計画の階層構成 <sup>28</sup>	<div style="text-align: center;"> <b>図 タイの計画体系</b> </div> <p>The diagram illustrates the planning system in Thailand, divided into two main categories: <b>社会・経済開発計画</b> (Social and Economic Development Planning) and <b>空間開発計画/土地利用</b> (Spatial Development Planning/Land Use). The levels are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>大陸/亜大陸レベル</b> (Continent/Subcontinent Level): 国際貿易・経済協力政策 (International Trade and Economic Cooperation Policy)</li> <li><b>全国レベル</b> (National Level): 国家経済・社会開発計画&amp;部門別開発計画 (National Economic and Social Development Plan &amp; Sectoral Development Plan)</li> <li><b>地域/小地域レベル</b> (Regional/Local Level): 地域開発計画&amp;県クラスター開発戦略 (Regional Development Plan &amp; Provincial Cluster Development Strategy)</li> <li><b>県レベル</b> (Provincial Level): 県開発計画&amp;県投資計画 (Provincial Development Plan &amp; Provincial Investment Plan)</li> <li><b>市町/郡/行政区/村レベル</b> (City/Town/Municipality/Village Level): 市町/郡/行政区/村開発計画 (City/Town/Municipality/Village Development Plan)</li> <li><b>市町/郡/行政区/村開発プロジェクト</b> (City/Town/Municipality/Village Development Project)</li> </ul> <p>Arrows indicate the flow of influence and implementation from higher levels down to specific projects. Horizontal arrows also show the relationship between the two planning categories at each level.</p>																							
策定システム <sup>27</sup>		<div style="text-align: center;"> <b>表 タイにおける計画体系および所管官庁</b> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #d9ead3;">計画レベル</th> <th style="background-color: #d9ead3;">計 画</th> <th style="background-color: #d9ead3;">所轄官庁</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">全国</td> <td>政策プラン：国家経済社会開発計画</td> <td>国家経済社会開発庁</td> </tr> <tr> <td>空間プラン：国家空間開発計画</td> <td>内務省公共事業・都市農村計画局</td> </tr> <tr> <td>地方</td> <td>地方空間開発計画(6 地方)</td> <td>内務省公共事業・都市農村計画局</td> </tr> <tr> <td>下位地方</td> <td>下位地域計画</td> <td>内務省公共事業・都市農村計画局</td> </tr> <tr> <td>県</td> <td>総合計画</td> <td>内務省公共事業・都市農村計画局</td> </tr> <tr> <td>都市</td> <td>総合計画</td> <td>内務省公共事業・都市農村計画局</td> </tr> <tr> <td>特定地区</td> <td>詳細計画</td> <td>内務省公共事業・都市農村計画局</td> </tr> </tbody> </table>	計画レベル	計 画	所轄官庁	全国	政策プラン：国家経済社会開発計画	国家経済社会開発庁	空間プラン：国家空間開発計画	内務省公共事業・都市農村計画局	地方	地方空間開発計画(6 地方)	内務省公共事業・都市農村計画局	下位地方	下位地域計画	内務省公共事業・都市農村計画局	県	総合計画	内務省公共事業・都市農村計画局	都市	総合計画	内務省公共事業・都市農村計画局	特定地区	詳細計画	内務省公共事業・都市農村計画局
計画レベル	計 画	所轄官庁																							
全国	政策プラン：国家経済社会開発計画	国家経済社会開発庁																							
	空間プラン：国家空間開発計画	内務省公共事業・都市農村計画局																							
地方	地方空間開発計画(6 地方)	内務省公共事業・都市農村計画局																							
下位地方	下位地域計画	内務省公共事業・都市農村計画局																							
県	総合計画	内務省公共事業・都市農村計画局																							
都市	総合計画	内務省公共事業・都市農村計画局																							
特定地区	詳細計画	内務省公共事業・都市農村計画局																							

空間計画	<p>総合計画の策定システム<sup>14</sup> 15, 16, 17, 18</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画法 1975 のもとで、総合計画（マスタープラン）作成権限は、公共事業・都市農村計画局と地方自治体の両者に付与されている。総合計画は、政策、事業、土地利用規制を対象とし、土地利用計画、オープンスペース計画、交通計画、インフラ整備計画の部門別計画から構成される。計画は5年ごとに改定され*、内務省令として発布される。 <ul style="list-style-type: none"> <li>* 1年毎、2回まで計画期間を延長できる（すなわち最長計画期間は7年）</li> </ul> </li> <li>・最初の総合計画は、大バンコク計画 2533 “The Greater Bangkok Plan 2533 (Litchfields Plan)” であり、1960年にアメリカのコンサルタント Litchfield Whiting Bowne &amp; Associates により作成されたが、同計画は実施されなかった。最初に省令として発布された総合計画は “The Rayong Master Plan.” (1983年) である。その後、多くの総合計画が発布されてきた。タイ政府が地方分権化政策を採用するまで*、中央政府の計画機関（今日の公共事業・都市農村計画局（DPT））は総合計画策定のほぼ全プロセスに責任を有し、実際、バンコク以外での総合計画は、すべて公共事業・都市農村計画局が作成していた。しかし、地方分権化以降、総合計画策定の役割は地方政府に権限が移された。ただし、地方政府の能力・資源には限界があるため、公共事業・都市農村計画局は、各県の事務所を通じ、地方政府の計画策定の支援を行っている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>* 1990年代後半以降、政府は中央省庁の権限・規模の縮小に取り組んだ。政府は、2002-2006年の間に、中央政府の職員の10%を削減する目標を設定し、これ以降、DPT本部のプランナー達は、バンコク本部ポストが次第に削減され、県の計画事務所の新しいポストに赴任していった。</li> </ul> </li> </ul>
	<p>国家空間開発計画（全国計画、広域地方計画）策定の根拠と必要性<sup>8</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・以前のタイの空間開発は、国レベル・広域地方レベルともに、都市と地方の開発を先導・監督・調整・統合する系統立った枠組みとしての公式の空間政策のもとで行われたものではなかった。また、開発計画体系には各部門間の一体的・効率的な協調が欠けており、その結果、土地利用・社会・経済の不均衡な開発、不適切な天然資源管理、無秩序な都市・コミュニティの拡大、危険地帯への居住、居住地域への工業プラントや危険な倉庫の進出、天然資源・環境の悪化、貧困問題、成長と利益の分布格差、都市・地方の両方における不十分な公共サービス・施設、など、数多くの問題が引き起こされている。これらの問題は国民の生活の質に直接的な影響を及ぼすとともに、開発コストの高騰をもたらし、国全体の競争力と経済システムに負の影響をもたらした。</li> <li>・2002年7月9日、内閣は公共事業・都市農村計画局（DPT）に、国内の全エリアを対象とした都市計画の策定を急ぐよう命じた。この決議に従って公共事業・都市農村計画局は、あらゆるレベルの空間開発・計画の枠組みとして各エリアの特徴や能力に応じた開発についての政策・戦略・施策を立てるため、全国一地方計画を策定した。この全国一地方計画の意図するところは、国がグローバル化への時代の変化に備え、国民の要求に応え、国際競争力を高め、人々の生活の質を向上させ、国内の芸術文化遺産を維持し、強く快適なコミュニティを築き、自給自足の経済のもとで持続可能な開発を実現する動きを支援することである。</li> </ul>
大都市の計画	<p>バンコクを対象とする計画の策定史<sup>19, 20, 21</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バンコクの都市総合計画のはじまりは1960年、タイ政府が米国の Litchfield Whiting Bowne &amp; Associates を雇い、大バンコク計画 1990 または一般的にリッチフィールド計画（Litchfield plan）として知られる計画を実行しようとした時点でさかのぼる。この計画はトンブリー、ノンタブリー、サムットプラカーンといったバンコクの境界都市も対象としていた。計画期間は30年であった。</li> <li>・のちの1971年、公共事業・都市計画局（Department of Public Works and Urban Planning）が1990年都市地図（1990 City Map）の計画に改善を加え、増加した人口を反映させた。この改善はトンブリー、ノンタブリー、サムットプラカーンといったバンコクの境界都市も対象に含めるものであった。計画期間に変更はなく、1990年のままとなった。</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・1975年には具体的に指定する権限を与える法律が制定された。それに従い、都市・農村計画局（Department of Town and Country Planning）がバンコクの都市総合計画を策定した。この策定は1992年法令第116号によって認められたものである。ここで策定された総合計画（または第一次バンコク総合計画1992－1999）はバンコクの特定のエリアのみを対象としている。</li> <li>・バンコク総合計画の期間満了（1992年法令第116号）の前に、地方自治体としてのバンコクは、法令第414号としてこの計画に第一次改訂を加えた。その後、再び第一次改訂計画（第二次バンコク総合計画1999－2004が二年間延長されて2006年まで）の期間満了の前に、バンコクはバンコク総合計画（第二次改訂）を策定し、この総合計画が「2006年バンコク総合計画（2006－2013（2年間の延長を含む）」という名称の省令として扱われることを発表した。こうした計画もまた、計画の中のデータ分析でバンコクにまつわる各要素を分析する際にバンコク周辺のノンタブリー、パトゥムタニ、チャチェンサオ、サムットプラカーン、サムットサコーン、ナコーンパトム県を含む分析が必要だったにも関わらず、バンコクの行政区域内のみを対象としていた。</li> </ul>
--	--	--

## （2）計画間の調整システム

計画間の調整システム	上記諸計画間の調整システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タイの開発計画体系には各部門間の一体的・効率的な協調が欠けていた。<sup>8</sup></li> <li>・例えば、総合計画を構成する各部門別の事業は、異なる部局、機関によって担われており、その調整は困難であることから、インフラ整備等の都市計画が充分有効な形で実施できていないという問題が指摘されている。<sup>22</sup></li> <li>・全国・地域計画の策定において、タイはまだ初期段階にあり、計画を着実に、そして組織的、効率的に実行するためには、それを支える法規制ならびに政府の真摯な取り組み姿勢が欠かせない。官民間問わず、社会全体において関係する全セクターが、全国計画の実践に向けて協調し、前進することが必要である。そのためには、①国土計画関係諸法を着実に施行すること、②国家的重要政策課題として「都市計画」を取り上げるよう政府を促すこと、③政策の実行状況を注視すること——について、定期的なモニタリング・評価の仕組みを開発することが必要である。<sup>27</sup></li> </ul>
	調整上の課題	

#### 4. 国土政策に関わる現状の取組

##### (1) 社会経済開発計画

現行主要計画の概要		
社会経済開発計画 <sup>7</sup>	名称	第11次经济社会開発計画 Eleventh Economic and Social Development Plan
	計画期間	2012-2016
	策定機関	首相府国家经济社会開発庁 (NESDB) The National Economic and Social Development Board Office, the Office of the Prime Minister
	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>■ビジョン 「公平・公正かつ適応力のある幸せな社会」</p> <p>■目標</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 公正で平和に満ちた社会を促進する。</li> <li>2) 社会諸機関を通じた物質・精神・知性・心・民族・道徳の総合的發展に基づいて、国全体の力を増強する。</li> <li>3) 効果的な地方間連携のなかでの技術・技術革新・独創性に基づいた生産・サービスのアップグレード、食とエネルギーの安全向上、低炭素社会に向けた環境調和的な生産・消費の底上げにより、効率的で持続可能な経済を發展させる。</li> <li>4) 生態系の維持と開発基盤の確保を実現するのに十分な天然資源と環境を保持する。</li> </ol> <p>■開発戦略</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 公平な社会の創造</li> <li>2 生涯学習社会の構築</li> <li>3 農業部門の強化と食・エネルギーの安全性向上</li> <li>4 質の向上と持続可能性に向けた経済の再編</li> <li>5 社会・経済の安定に向けた地方の連携の構築</li> <li>6 持続可能性に向けた天然資源・環境のマネジメント</li> </ol>
計画の構成	<p>第1部：現状 第一章 現状</p> <p>第2部：ビジョンと開発戦略 第2章 ビジョンと開発戦略</p> <p>第3部：開発戦略 第3章 公正な社会を推進する戦略 第4章 持続可能な生涯学習社会に向けた人材開発の戦略 第5章 農業部門および食とエネルギーの安全性の強化に向けた戦略 第6章 質の向上と持続可能性に向けた経済再編の戦略 第7章 社会・経済の安定に向けた地方間連携の構築についての戦略 第8章 持続可能性に向けた天然資源・環境のマネジメント戦略</p> <p>第4部：実施にあたっての土台 第9章 戦略を実践に落とし込む</p>	

	主な特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第11次計画の「主なコンセプト」は、10次計画の指針、すなわち「充足経済の哲学」と「人間中心の開発」に由来している。</li> <li>・「開発の方向性」として計画に示されているのは： <ul style="list-style-type: none"> <li>- 国内経済について強化と安定化を同時に図るには、開発の過程において農業基盤と中小企業が重要な役割を果たすことになる。</li> <li>- ASEAN経済共同体（AEC）構築を見越して、タイは種々の協力枠組みにおける取決めを守るとともに経済・社会資本の発展を通じて復元力を高める必要があり、とりわけインフラ・物流システム、人的資源の質、知識・科学・技術、技術革新、独創性の面が重要である。</li> <li>- タイの開発にバランスと持続可能性をもたらすべく開発における各要素の中に復元力を生み出すことを意図しており、社会資本（人、社会・文化的要素）、経済資本（物理的、財政的要素）、並びに天然資源・環境資本といった資本の強化および活用によってそれを行おうとしている。</li> </ul> </li> </ul>
--	------	--

## （2）空間計画

空間計画	名称 <sup>8</sup>	タイ国家空間開発計画 2057 Thailand National Spatial Development Plan 2057
	計画期間 <sup>8</sup>	2007-2012（第1段階：5カ年戦略計画） 2007-2017（第2段階：10カ年戦略計画） 2007-2022（第3段階：15カ年戦略計画） 2007-2057（長期ビジョン）
	策定機関 <sup>8</sup>	公共事業・都市農村計画局（DPT） Department of Public Works and Town & Country Planning, the Ministry of Interior
	計画の法的位置付け <sup>8</sup>	2002年7月9日付の内閣のDPTに対する指令（全国を対象とする都市計画の作成を促した）により、作成開始 ※作成された計画は、内閣承認を得ていないとみられる（『タイ国家空間開発計画 2057：要旨報告書』（英語版）に、内閣の決議（当該計画を、都市・農村地域と主要インフラの国家整備方針として用いることに同意し、全省庁に全国計画に従うことを課すもの）が提言として述べられ、その決議が行われたとの情報をDPTから得ていないため）
	計画の目標と開発戦略 <sup>8</sup>	<p><b>■役割とビジョン</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1段階（2012）：タイはASEANと中国南部の商業の玄関口となる。グローバルスタンダードの食品の生産・輸出拠点となる。</li> <li>・第2段階（2022）：タイは自国資源と知識を基盤とした商品・サービスを生産する工業国となる。</li> <li>・第3段階（2037）：タイは都市・地方の均衡発展を実現した先進国となり、地域の資源や技術を活用した工業製品やサービスの地域輸出拠点となる。</li> <li>・長期（2057）：タイは、農業、農産業、食品技術、医療サービス、観光の各分野において、世界を先導する国となる。</li> </ul> <p><b>■目標</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) タイ国民がより良い生活を実現するための国のアイデンティティとして、持続可能な発展と、環境の質・生き方・宗教・文化・芸術の保護を推進する。</li> <li>2) 都市・農村間の調整、交通システム、インフラ、社会サービスといったあらゆる側面においてバランスの良い発展を生み出すとともに、最も効率的な方法で土地と国家資産を開発する。</li> <li>3) 全ての地域において偏りのない開発を奨励し、国家の安定と統一、国民の公共サービスへのアクセスの平等、都市と農村の適切な支え合いを図る。</li> </ol>

	<p>4) 土地を最大限活用し、世界の中での国家の競争力を高める。</p> <p><b>■戦略</b></p> <p>1. <b>成長の分配と古くからの中心地の回復戦略</b>：成長を、バンコクから地域としての力のある都市に移して都市体系と土地利用を均衡させると同時に、古くからの中心地と過去に繁栄していた都市の回復を図る。</p> <p>2. <b>都市クラスター戦略</b>：都市ごとの活動に重複がないよう、役割や機能ごとに都市に優先順位をつけることで都市・地方を体系化し、各都市クラスター内で調整のとれた信頼関係を築いていく。</p> <p>3. <b>革新都市戦略</b>：国家が自立し、将来的に世界のリーダーとなれるように国体を強めるため、多様な製品の創出と技術革新にふさわしい都市を開発する。</p> <p>4. <b>バランスの取れた持続可能な開発戦略</b>：生活・財産の安全、平均的密度、広々とした公共空間、経済活動に適応した体系的に連携したインフラ・交通システムを備えた適切な場所で都市・農村居住が行われるようにする。</p> <p>5. <b>都市―農村充足戦略</b>：都市の開発にあたっては、正しい産業とサービスの促進に力を入れる必要があり、同時に環境的バランスその他にも配慮する必要がある。また、農村開発においては、環境の質を落とさずに農業の推進に集中する必要がある。</p> <p><b>■国家開発フレームワーク</b></p> <p>ビジョンを実現するための5つの戦略全てにのっとった国家開発フレームワークとは：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 潜在的経済地区（Economic Potential Zone）の開発</li> <li>2. 全ての地方への成長の分配</li> <li>3. 他の ASEAN 諸国との連携</li> </ol>
<p>計画の構成<sup>8</sup></p>	<p>第1部：はじめに 合理的かつ必要とされる点、目標、計画エリア、計画期間、国家計画戦略</p> <p>第2部：タイの表と裏 世界の開発の潮流、世界経済システムにおける経済連携、局所的な変化と想定すべき主な強みと弱み、世界の流れに身を置くタイの適応と開発における課題</p> <p>第3部：ビジョンとコンセプト 国家空間計画の役割とビジョン 目標 国家開発戦略 開発対象 国家開発フレームワーク 地方開発フレームワーク バンコクとその周辺部、東部地方、中央部地方、北東地方、北部地方、南部地方</p> <p>第4部：タイ国家空間計画 2057 世界の経済システムにおける戦略上のタイの位置取り 国家空間開発政策 2057 部門別の国家空間開発政策 土地利用開発政策に係る計画、空間開発政策の農業を対象とした計画、都市・地方開発政策に係る計画、産業政策に係る計画、観光政策に係る計画、社会サービス政策に係る計画、交通・エネルギー・IT・通信に係る政策についての計画、自然災害保護政策に係る計画</p> <p>第5部：戦略的計画 5カ年開発戦略計画（2007-2012） 10カ年開発戦略計画（2007-20117） 15カ年開発戦略計画（2007-2022）</p> <p>第6部：計画の実行</p>

		国家空間開発計画の実施、国家計画の実施に関連する組織や機関、予算措置と国家計画の実施
	主な特徴 <sup>8,23</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タイには、国家、広域地方（region）両レベルにおいて、これまで公式の空間政策が明確な枠組みとして存在しなかったため、この計画の策定は、タイの都市計画の歴史 40 年において初の試みであった。</li> <li>・この計画の策定の目的は、以下におかれた。 <ul style="list-style-type: none"> <li>●都市計画についての国のビジョンの明確化</li> <li>●国家的な戦略分野（主要な経済基盤、安全な居住、良好な生活の質）の開発についての都市計画の方針策定</li> <li>●分野、コミュニティ構成、土地利用、インフラについての開発の方針、戦術、対策の設定</li> </ul> </li> <li>・タイが ASEAN、中国南部への玄関口であるとして、長期経済開発方針として、南北回廊、東西経済回廊、南部経済回廊等の開発が位置付けられている。</li> <li>・広域地方計画は、中央、バンコク都圏、北部、東部、東北部、南部の 6 地方の計画からなっている。</li> </ul>

### （3）広域地方計画

広域地方計画 17	名称	タイ国家空間開発計画 2057 ※広域地方計画は、全国計画とともに当該開発計画を構成
	計画期間	「(2) 空間計画」の項参照
	策定機関	同上
	計画の法的位置付け	同上
	広域地方計画の役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域地方計画は、国家計画を各地方の政策・開発・地域利用へと継承したもの。</li> <li>・集落体制の整備により、土地活用・経済活動・社会基盤を体系的に結び付けて地域の役割や能力に沿ったものにし、これを県グループ・県・市町村・集落各レベルにおける地域開発の枠組みとするもの。</li> <li>・地方の文化芸術・特色・知恵・生活様式を奨励する役割も果たす。</li> </ul>
	各地方の開発方針	<p>■北部</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・メコン川流域諸国の経済の中心として開発し、道路・鉄道網を整備し、チェンマイ・チェンライ・ピサヌローク・ナコンサワンを北部の中核として整備する。</li> <li>・森林・水源の面積を 60%以上維持すると共に、住みよくランナー文化の特徴を残した集落づくりを行う。</li> </ul> <p>■東北部</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インドシナ向け経済ゲートウェイとして開発し、古代文明・世界遺産を保全し、優良農地を維持する。</li> <li>・ナコンラーチャーシーマー・コンケン・ウドンターニー・ウボンラーチャターニー・ムクダハーンを、集落間を結ぶ中心都市として推進する。</li> </ul> <p>■中央部</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界の食糧庫を目指して優良農業を開発し、無農薬農業技術の中心として奨励する。世界に通用する自然・歴史的観光地の管理、クリーン産業の支援を実施する。</li> <li>・アユタヤ・サラブリー・ラーチャブリー・ホアヒンを大都市圏の経済拡大の受け皿となる主要都市として整備する。</li> </ul> <p>■南部</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な文化・恵まれた自然資源をベースに、諸外国とを結ぶ経済的懸け橋として、継続的に開発を実施すると共に、ハラル食産業を促進し、世界的観光地として奨励する。</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハジャイ・ソクラー・スラータニー・ナコンシータマラート・パッタニーを地方主要都市として開発する。</li> <li>■東部 <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業の中心・世界的レベルの先進的港湾都市として開発を行い、アジア地域における経済ゲートウェイ及び交通・ロジスティックスの中心としての機能を強化する。</li> <li>・主要都市であるチャチェンサオ・チョンブリー・パタヤー・ラヨン大都市圏拡大の受け皿となる経済的中心地とするべく支援を行う。</li> </ul> </li> <li>■バンコク都圏 <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界でトップクラスの大都市圏として開発し、アジア地域における経済・航空輸送の中心とする。</li> <li>・住みよく美しい魅力的な街とし、バンコクのスプロール化を抑制する。</li> <li>・都市部を最大限効率的に利用し、バンコク周辺の都市機能を強化し、全域を網羅するよう包括的な最新型公共輸送システムを連結させる。</li> </ul> </li> </ul>
--	--	--

#### (4) 大都市の計画

大都市の計画 28, 29, 20, 21	名称	バンコク総合計画仏歴 2549 (西暦 2006 年) <b>Bangkok Comprehensive Plan B.E 2549 (2006 A.D)</b>
	計画期間	2006-2013 (西暦) ※当初の 2006-2013 計画を 2 年間延長 (都市計画法の規定に基づき延長)
	策定機関	バンコク都庁 Bangkok Metropolitan Administration (BMA)
	計画の法的位置付け	都市計画法 Town Planning Act 1975 (1992 年法により改正)、および 2006 年 5 月 16 日付官報 (Royal Decree Edition, Volume 123, Section 48 Kor) 公告の「バンコク総合計画仏歴 2549 年 (2006 年) に関する大臣規則」
	計画の目標と開発戦略	<b>■基本ビジョン</b> バンコクを健全な大都市、並びに東南アジア全体の経済・技術の中心地として、それでいて優れた芸術と重要な文化を持つ都市へと発展させる。 <b>■ビジョン実現に向けた開発政策</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- バンコクを、適切で標準化された基本的な社会サービス並びに公共施設やアメニティを提供することによって、健全な都市へと発展させる。</li> <li>- バンコクを、タイそして東南アジア諸国における重要なビジネス、商業、サービスの拠点都市として開発する。</li> <li>- バンコクを、観光の中心地として、また、タイおよび東南アジア諸国への玄関口として開発する。</li> <li>- バンコクを、行政拠点へ、また、主要国内・海外機関の立地する都市へと開発していく。</li> <li>- 効率的な大量輸送システムおよび包括的な交通網の構築を促進する。</li> <li>- バンコクの居住エリアとコミュニティ中心地の開発・改良・再生を促進する。</li> <li>- バンコクにおいて、高度な専門性、技能、技術を有する危険や汚染のない製造業を奨励する。</li> <li>- バンコクの既存農業地区の生産性を保持する。</li> <li>- 大きな価値と美を持つ天然資源を保全する。自然災害を防ぐために良好な環境の質を維持、保全、再生する。</li> </ul> <b>■計画の枠組みとなる概念</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 長期的・多極的な都市開発。</li> <li>2. 大規模な大量輸送・交通拠点を基盤とした、都市内部の商業中心地と商業中心地に準ずるエリアをタイ国内および東南アジアの主要経済拠点へと発展させるための開発</li> </ol>

	<p>3. ラッタナーコシン島と周辺エリアにおける芸術・文化の保護と振興。</p> <p>4. 大規模大量輸送システム周辺の都市ビジネス地区および高密度居住地区、並びに不動産の過剰供給が起こっているラチャダピセーク環状道路の内側における開発と再生。</p> <p>5. 低・中密度の居住区を開発することによる、供給過多となっている既存不動産と開発が遅れているラチャダピセーク環状道路—外環道路間のエリアの活用。</p> <p>6. 郊外のコミュニティ中心地とコミュニティの商業中心地の開発による、職と住宅の均衡化と、都市中心部への移動の必要性の軽減。</p> <p>7. 工業地区の開発による、環境マネジメントの効率性向上と汚染被害・自然災害の防止。</p> <p>8. 政府機関、国家組織、国際組織の開発と再編。</p> <p>9. バンコク郊外の農村・農業地区の生産性と排水力の維持。</p>
計画の構成	<p>主要な内容は下記のとおり。</p> <p><b>1.土地利用計画</b></p> <p><b>2.交通システム計画</b></p> <p><b>3.オープンスペース計画</b>：レクリエーションおよび環境保全のためのオープンスペースと、水の貯留や洪水対策のためのオープンスペースからなる</p>
主な特徴	<p>・新たな土地利用管理の手法として、バンコク総合計画規定仏歴 2549（西暦 2006 年）により容積率の要件と空地率の要件が加わり、同時に、公共利用のためのオープンスペースを多く確保したり公共交通機関の駅などのある地区に駐車場用地を多く確保したりした場合に容積率の合計を多く確保できるという条件（容積率ボーナス）が加わった。</p> <p>※2013 年に計画期間が満了することから、次期計画案の作成が進行中である。</p>

(4) 国土政策関連図

国土政策関連

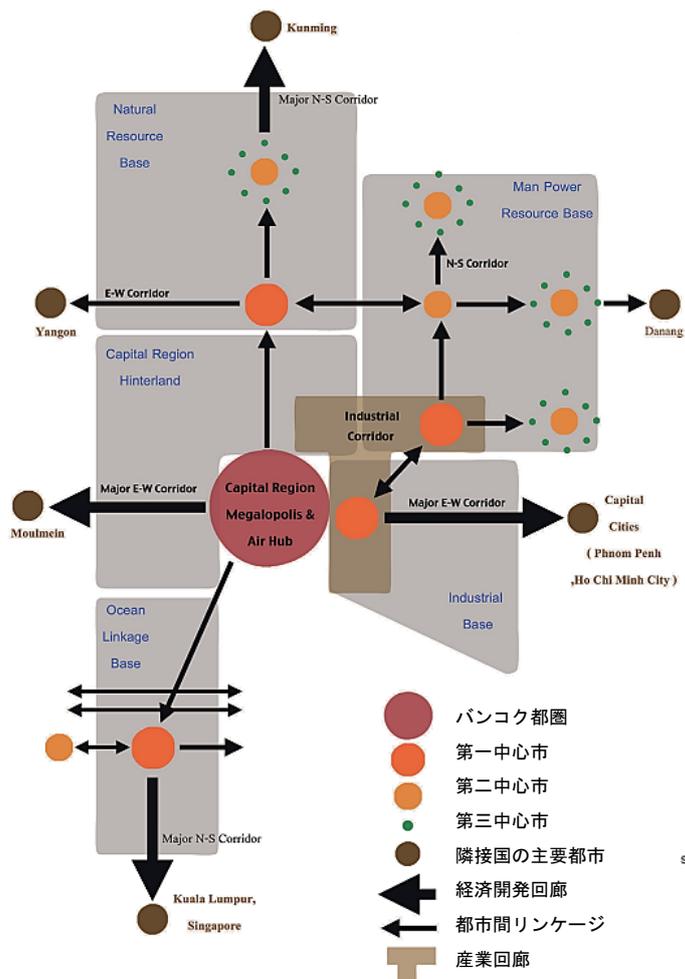
全国計画図<sup>8</sup>



図 国家空間開発方針計画 2027



図 タイの開発フレームワーク



南部地域計画

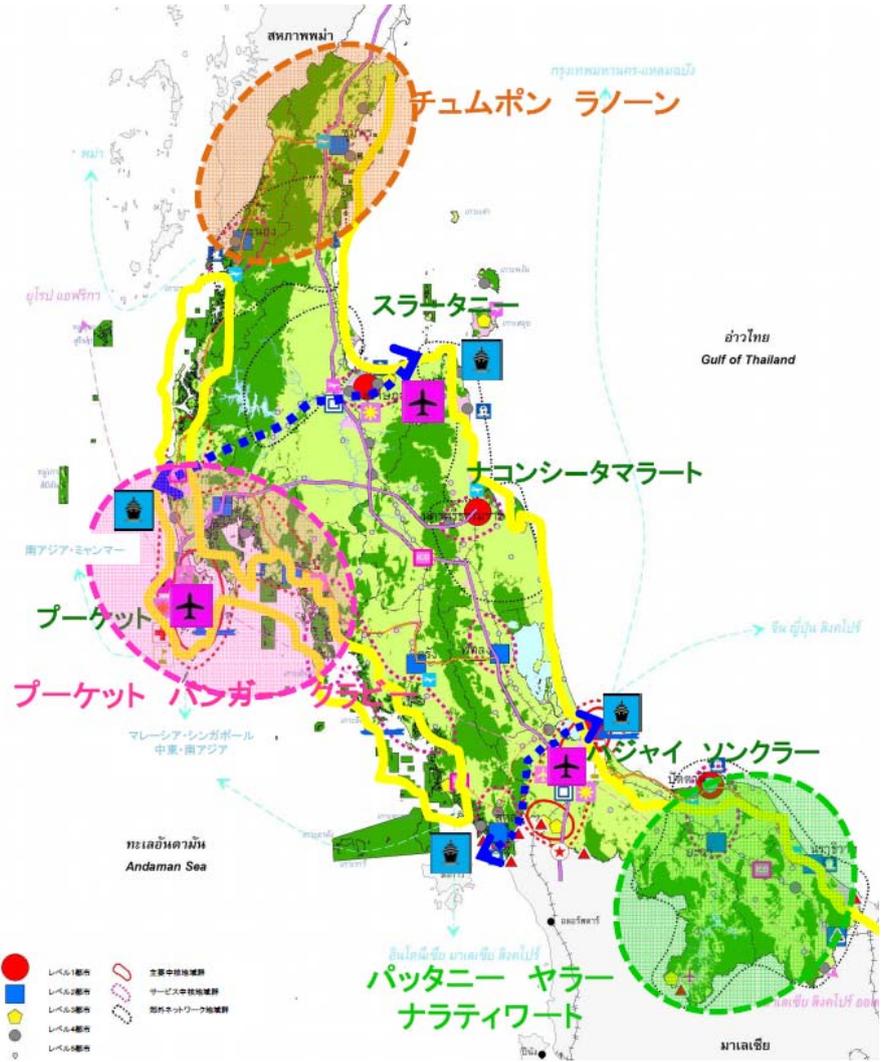
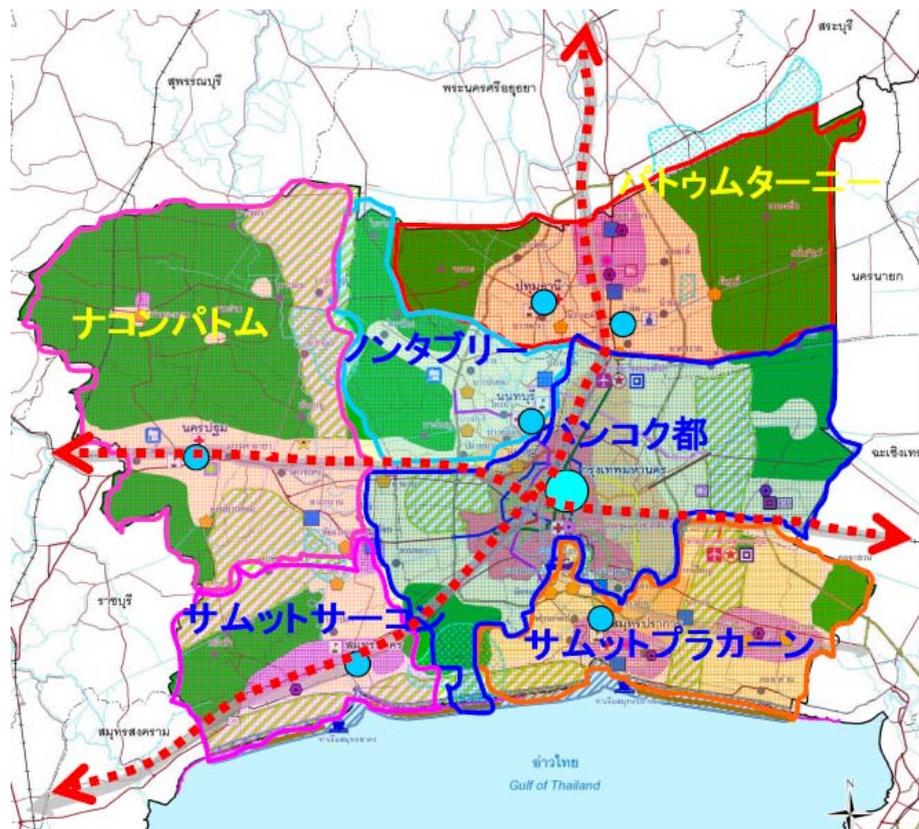
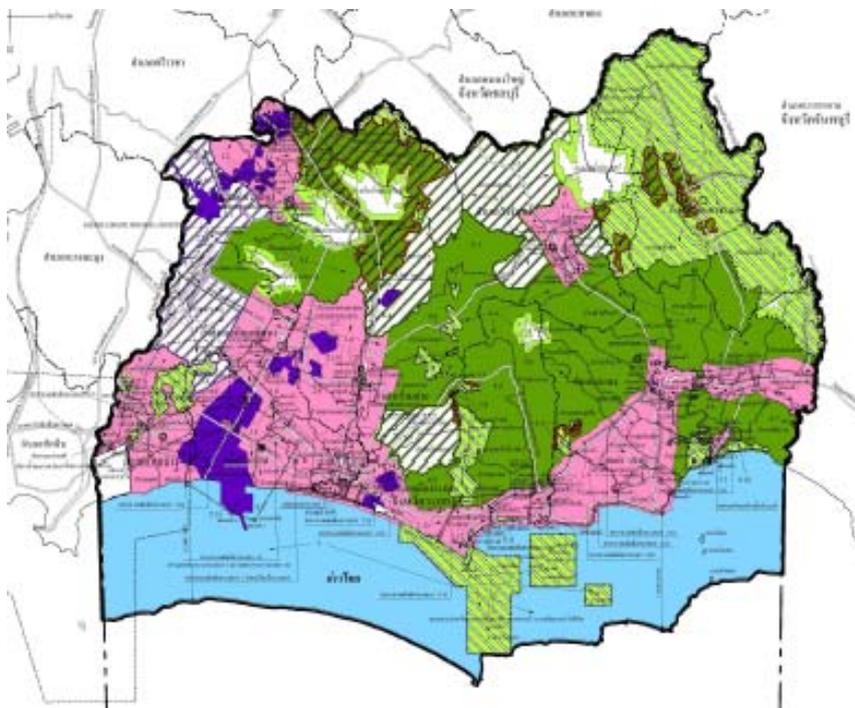


図 バンコク都圏計画



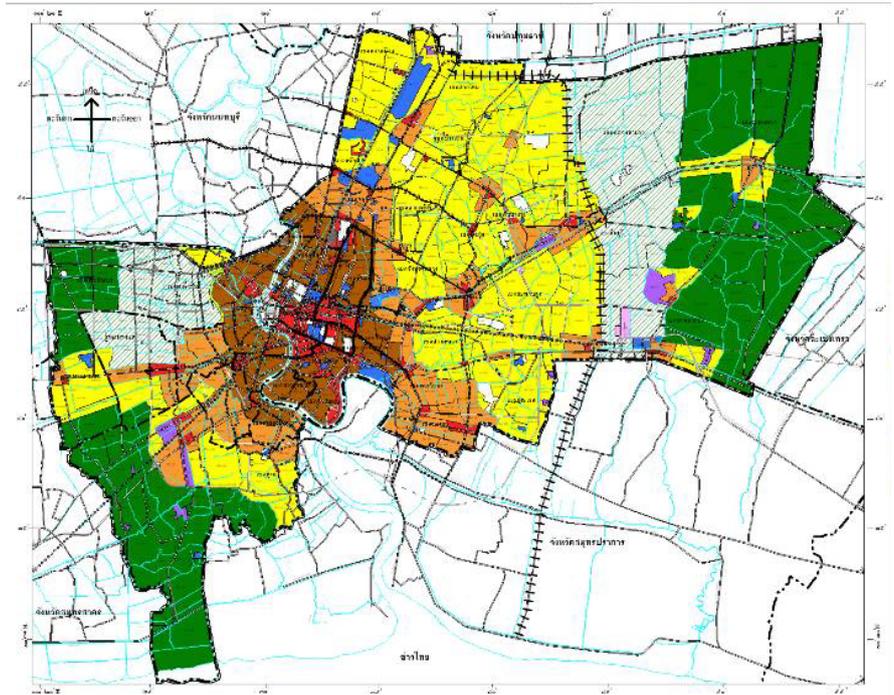
県計画 17

図 ラヨン県総合都市計画



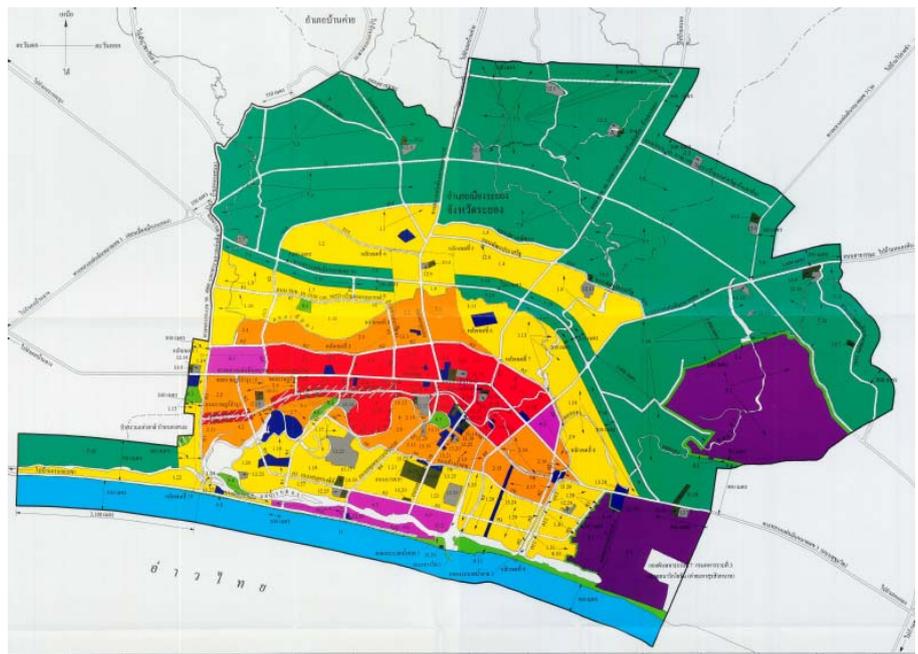
大都市の計画  
20

図 バンコク都総合計画—土地利用計画



都市計画 17

図 ラヨン市総合都市計画



## 5. 国土政策の実施と評価の仕組み

主要施策の実施状況																																																																																			
国土政策の実施と評価の仕組み <sup>24</sup>	実施の仕組み	<p><b>■都市計画・土地マネジメント行政</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国家経済社会開発庁（NESDB）が国レベルの政策を策定し、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。</li> <li>・下図に示すように都市計画・土地利用マネジメントには多くの機関が関係しており、国レベルの政策の調整は NESDB の所管である。</li> <li>・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、内務省公共事業・都市農村計画局（DPT）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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>図 都市・土地マネジメントに関わる機関</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Office/Agency</th> <th>Level of Affiliation</th> <th>Type of Involvement</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3"><b>Prime Minister's Office</b></td> </tr> <tr> <td>o National Economic and Social Development Board</td> <td>National</td> <td>Policy Making</td> </tr> <tr> <td>o Tourist Authority of Thailand</td> <td>National, Provincial</td> <td>Tourism Promotion</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><b>Ministry of Interior</b></td> </tr> <tr> <td>o Department of Local Administration o Provincial Governors and District Officers</td> <td>Provincial, District</td> <td>Supervising, overseeing and monitoring plan implementation operation, and local evaluation</td> </tr> <tr> <td>o Department of Land</td> <td>National, Provincial, District</td> <td>Land survey and mapping, issuing land titles, and overseeing land subdivision and condominiums</td> </tr> <tr> <td>o Department of Public Works</td> <td>National, Regional, Provincial</td> <td>Provision of public infrastructure and utilities, overseeing physical development according to building construction controls &amp; physical development plans provided by DTCP</td> </tr> <tr> <td>o Department of Town and Country Planning</td> <td>National, Provincial</td> <td>Preparing physical plans for urban communities, issuing planning laws and regulation in enforcing development</td> </tr> <tr> <td>o National Housing Authority</td> <td>National, Provincial</td> <td>Provision of Housing</td> </tr> <tr> <td>o Expressway and Mass Transit Authority</td> <td>National, Provincial</td> <td>Provision of expressways, elevated railways in BMR</td> </tr> <tr> <td>o Metropolitan and Regional Waterworks Authorities</td> <td>Provincial</td> <td>Provision of Piped Water</td> </tr> <tr> <td>o Metropolitan and Regional Electrical Authorities</td> <td>Provincial</td> <td>Provision of Electricity</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><b>Ministry of Transportation and Communication</b></td> </tr> <tr> <td>o Department of Land Highways</td> <td>National, Regional, Provincial</td> <td>Provision of land transportation network</td> </tr> <tr> <td>o Department of Land Transport</td> <td>National, Regional, Provincial</td> <td>Provision of land transportation terminals and specification of transportation routes</td> </tr> <tr> <td>o State Railways of Thailand</td> <td>National, Regional, Provincial</td> <td>Provision of railway transportation services, including railways through metropolitan areas</td> </tr> <tr> <td>o Department of Aviation</td> <td>National, Provincial</td> <td>Overseeing and operating airport activities, overseeing air transportation activities</td> </tr> <tr> <td>o Airport Authority of Thailand</td> <td>National, Provincial</td> <td>Overseeing and operating air transportation terminals</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><b>Ministry of Finance</b></td> </tr> <tr> <td>o Budget Bureau</td> <td>All levels</td> <td>Financial planning and allocation</td> </tr> <tr> <td>o Government Housing Bank</td> <td>BMA and other local levels</td> <td>Financing housing development projects</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><b>Ministry of Industry</b></td> </tr> <tr> <td>o Geological Department</td> <td>All levels</td> <td>Overseeing ground water usage</td> </tr> <tr> <td>o Department of Industrial Works</td> <td>All levels</td> <td>Provision of industrial sites</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><b>Ministry of Culture</b></td> </tr> <tr> <td>o Department of Fine Arts</td> <td>All levels</td> <td>Overseeing and operating historical preservation sites</td> </tr> </tbody> </table>	Office/Agency	Level of Affiliation	Type of Involvement	<b>Prime Minister's Office</b>			o National Economic and Social Development Board	National	Policy Making	o Tourist Authority of Thailand	National, Provincial	Tourism Promotion	<b>Ministry of Interior</b>			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	<b>Ministry of Transportation and Communication</b>			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	<b>Ministry of Finance</b>			o Budget Bureau	All levels	Financial planning and allocation	o Government Housing Bank	BMA and other local levels	Financing housing development projects	<b>Ministry of Industry</b>			o Geological Department	All levels	Overseeing ground water usage	o Department of Industrial Works	All levels	Provision of industrial sites	<b>Ministry of Culture</b>			o Department of Fine Arts	All levels	Overseeing and operating historical preservation sites
Office/Agency	Level of Affiliation	Type of Involvement																																																																																	
<b>Prime Minister's Office</b>																																																																																			
o National Economic and Social Development Board	National	Policy Making																																																																																	
o Tourist Authority of Thailand	National, Provincial	Tourism Promotion																																																																																	
<b>Ministry of Interior</b>																																																																																			
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																																																																																	
<b>Ministry of Transportation and Communication</b>																																																																																			
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																																																																																	
<b>Ministry of Finance</b>																																																																																			
o Budget Bureau	All levels	Financial planning and allocation																																																																																	
o Government Housing Bank	BMA and other local levels	Financing housing development projects																																																																																	
<b>Ministry of Industry</b>																																																																																			
o Geological Department	All levels	Overseeing ground water usage																																																																																	
o Department of Industrial Works	All levels	Provision of industrial sites																																																																																	
<b>Ministry of Culture</b>																																																																																			
o Department of Fine Arts	All levels	Overseeing and operating historical preservation sites																																																																																	
	評価の仕組み	モニタリングと評価は事業ごとに実施される。																																																																																	

## 6. 地域別主要データ

地域別主要データ		地域別土地利用（1995）				
土地利用 <sup>25</sup>						百万ライ
	土地利用	北部	北東部	中部	南部	
	Total Land	106.03	105.53	64.94	44.20	
	林地	46.18	13.29	14.92	7.78	
	Farm Holding Land	29.22	57.86	27.24	18.16	
	- 水田	15.20	37.90	11.81	3.38	
	- 畑	10.22	12.87	8.83	0.09	
	- 果樹園	1.98	2.38	4.55	13.41	
	- 野菜・花卉圃場	0.32	0.24	0.30	0.09	
	- 畜産農場	0.11	0.48	0.12	0.05	
	- 遊休地	0.26	2.19	0.38	0.39	
	- 住宅地	0.90	1.33	0.78	0.50	
	- その他	0.23	0.46	0.46	0.24	
分類不能の土地	30.63	34.38	22.78	18.25		
経済	地域総生産、人口 <sup>26</sup>	地域総生産（名目価格）と人口				
		1995	2000	2005	2010	
<b>1 - 北東部</b>						
地域総生産（GPP：百万バーツ）		384,294	467,717	652,862	1,018,451	
ひとりあたり GPP（バーツ）		18,866	21,980	29,345	44,516	
人口（1,000人）		20,370	21,280	22,248	22,878	
<b>2 - 北部</b>						
地域総生産（GPP：百万バーツ）		309,919	386,481	588,469	828,151	
ひとりあたり GPP（バーツ）		27,438	33,096	49,264	68,015	
人口（1,000人）		11,295	11,678	11,945	12,176	
<b>3 - 南部</b>						
地域総生産（GPP：百万バーツ）		404,209	473,068	675,602	875,589	
ひとりあたり GPP（バーツ）		51,564	57,228	77,783	94,543	
人口（1,000人）		7,839	8,266	8,686	9,261	
<b>4 - 東部</b>						
地域総生産（GPP：百万バーツ）		496,396	673,921	1,252,943	2,027,190	
ひとりあたり GPP（バーツ）		129,185	163,606	288,015	441,901	
人口（1,000人）		3,843	4,119	4,350	4,587	
<b>5 - 西部</b>						
地域総生産（GPP：百万バーツ）		159,355	199,010	289,636	387,514	
ひとりあたり GPP（バーツ）		47,102	56,134	80,584	105,129	
人口（1,000人）		3,383	3,545	3,594	3,686	
<b>6 - 中央部</b>						
地域総生産（GPP：百万バーツ）		214,477	313,338	463,340	663,949	
ひとりあたり GPP（バーツ）		73,964	105,383	154,819	218,088	
人口（1,000人）		2,900	2,973	2,993	3,044	
<b>7 - バンコク首都圏</b>						
地域総生産（GPP：百万バーツ）		2,241,965	2,546,487	3,620,418	4,773,891	
ひとりあたり GPP（バーツ）		229,432	245,395	323,532	412,887	
人口（1,000人）		9,772	10,377	11,190	11,562	
<b>全国</b>						
地域総生産（GPP：百万バーツ）		4,210,608	5,060,019	7,586,327	10,807,473	
ひとりあたり GDP（バーツ）		58,628	66,853	95,353	127,933	
人口（1,000人）		59,401	62,236	65,099	67,313	
主要情報源						

国土計画局が過去に実施した調査報告書	○開発途上国等における国土政策支援のための調査（平成 16 年度） ○アジア地域の国土政策に関する調査（平成 15 年度） ○アジア地域の国土政策の連携に関する調査（平成 14 年度） ○アジア地域の国土政策の連携に関する調査（平成 13 年度）	
その他日本国内の情報源	■外務省「各国・地域情勢」 <a href="http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/thailand/data.html">http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/thailand/data.html</a> ■総務省「諸外国の主要指標」 <a href="http://www.stat.go.jp/data/sekai/ap.htm">http://www.stat.go.jp/data/sekai/ap.htm</a> ■日本貿易振興機構「国・地域別情報」 <a href="http://www.jetro.go.jp/biz/world/">http://www.jetro.go.jp/biz/world/</a>	
国際機関、多国籍開発機関等の情報源	■World Bank「Data」 <a href="http://data.worldbank.org/">http://data.worldbank.org/</a> ■CIA「The World Factbook」 <a href="https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/th.html">https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/th.html</a>	
各 国 の 機 関	社会経済計画策定機関	首相府国家経済社会開発庁 Office of the National Economic and Social Development Board, the Office of the Prime Minister <a href="http://eng.nesdb.go.th/">http://eng.nesdb.go.th/</a>
	空間計画策定機関	内務省公共事業・都市農村計画局 Department of Public Works and Town & Country Planning, Ministry of Interior <a href="http://www.dpt.go.th/index.php">http://www.dpt.go.th/index.php</a>
	大都市圏計画策定機関	バンコク都庁都市計画課 Department of City Planning, Bangkok Metropolitan Administration <a href="http://cpd.bangkok.go.th/default.asp?LANG=ENG">http://cpd.bangkok.go.th/default.asp?LANG=ENG</a>
	統計機関	情報通信技術省国家統計局 National Statistical Office, Ministry of Information and Communication Technology <a href="http://web.nso.go.th/index.htm">http://web.nso.go.th/index.htm</a>

#### 【情報出所】

- [1] 外務省「各国・地域情勢」, <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/thailand/data.html>, 2013年2月17日アクセス
- [2] Central Intelligence Agency, 「The World Factbook」, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/th.html>, 2013年2月17日アクセス
- [3] United Nations Department of Economic and Social Affairs/Population Division, 「World Urbanization Prospects, the 2011 Revision: Data on Urban and Rural Populations」, <http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/Urban-Rural-Population.htm>, 2013年2月17日アクセス
- [4] World Bank, 「Data」, <http://data.worldbank.org/>, 2013年2月17日アクセス
- [5] アジア経済研究所（2012）『アジア動向年報 2012』
- [6] 国土交通省国土計画局（2008）『平成 19 年度開発途上国等における国土政策支援調査検討業務報告書：東アジアにおける国土計画をめぐる構造変化と今後の計画のあり方』
- [7] Office of the National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (NESDB) (2011) “The Eleventh National Economic and Social Development Plan (2012-2016)” , [http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p11/Plan11\\_eng.pdf](http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p11/Plan11_eng.pdf), 2013年2月17日アクセス
- [8] Department of Public Works and Town & Country Planning, Ministry of Interior (DPT) (n.d.) “Thailand National Spatial Development Plan 2057: Executive Summary Report”.
- [9] Tienwong, K and A Pansuwan (2012) ‘Regional Industrial Specialization under Decentralization Policy in Thailand’, Academic Research International, 3(2), [http://www.savap.org.pk/journals/ARInt./Vol.3\(2\)/2012\(3.2-04\).pdf](http://www.savap.org.pk/journals/ARInt./Vol.3(2)/2012(3.2-04).pdf), 2013年2月18日アクセス
- [10] ジェトロバンコク事務所（2012）「タイ概況」, 2012年12月14日国土交通省国土政策局調査団訪問時の説明資料
- [11] 国際協力銀行（2012）『タイの投資環境』  
[http://www.jbic.go.jp/ja/investment/report/2012-005/jbic\\_RIJ\\_2012005.pdf](http://www.jbic.go.jp/ja/investment/report/2012-005/jbic_RIJ_2012005.pdf), 2013年2月18日アクセス
- [12] Asian Development Bank ‘Greater Mekong Sub-Region’, <http://www.adb.org/countries/gms/main>, 2013年2月19日アクセス
- [13] Charoenmuang Duongchan Apavatjrt., 2001. p 142 に「タイ国家空間開発計画」を加筆
- [14] Translation from “The City Planning Act, 1975.”

- [15] Askew, Marc (2002) “Bangkok Place, Practice and Representation”. London: Routledge, pp. 53-54.
- [16] Ratanawaraha, Apiwat (n.d.) ‘Scenarios: Privatization of Urban Planning’,  
<http://trendsoutheast.org/2011/all-issues/issue-15/privatizing-public-planning/>, 2013年2月19日  
 アクセス
- [17] 「諸外国の成長戦略、地域振興等に係る国土政策分析調査」に係る国土交通省国土政策局調査団による内務省公共  
 事業・都市農村計画局ヒアリング（2012年12月14日）
- [18] 「諸外国の成長戦略、地域振興等に係る国土政策分析調査」に係る国土交通省国土政策局調査団によるバンコク都  
 都市計画局ヒアリング（2012年12月12日）
- [19] City Planning Department (CPD), Bangkok Metropolitan Administration (BMA) (n.d.) ‘History’ ,  
[http://www.bangkokplan.org/website/index.php?option=com\\_wrapper&view=wrapper&Itemid=54&lang=en](http://www.bangkokplan.org/website/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=54&lang=en), 2013年2月19日アクセス
- [20] CPD, BMA (2012) 「国土交通省のだいひょう：こんにちは」, 2012年12月14日国土交通省国土政策局調査  
 団訪問時の説明資料（PPT）
- [21] CPD, BMA (2006) ‘The Bangkok Comprehensive Plan’
- [22] Nopanant Tapananont (2004) ‘Comments from Foreign Professionals about Japanese City Planning’,  
 City Planning Review No.248 (Vol.53/No.2, 25)
- [23] 国土交通省国土計画局（2009）『平成20年度開発途上国等における国土政策支援調査検討業務報告書：国と地方  
 の協働による国土・地域計画』
- [24] Mekvichai, Banasopit (1994) “Urban Land Management in Thailand”, UMP – Asia Occasional Paper No.  
 13.
- [25] Office of Agricultural Economics “Land Utilisation and Type of Farm Holding Land”,  
<http://www.doe.go.th/stat/newdata/m51.htm>
- [26] NESDB “Economic and Social Development: National Accounts: Gross Regional and Provincial  
 Product” , <http://eng.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=96>, 2013年2月17日アクセス
- [27] DPT 提供資料（国土交通省国土政策局ホームページ「各国の国土政策の概要」  
<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/> 更新用）
- [28] Kaiyoorawong, Sayamol (2009) ‘The Environmental and Health Impacts Assessment on Area  
 Strategy of Southern Development Plan Based on Sustainable Development’, Paper presented at  
[http://www.hia2008chiangmai.com/pdf/C1.3\\_fullpaper.pdf](http://www.hia2008chiangmai.com/pdf/C1.3_fullpaper.pdf), 2013年3月2日アクセス
- \* 国土面積、人口より算定