

機械等への投資によっても生み出される。日本での経験的数値を応用し、総付加価値のうち工業団地15.5パーセント、輸出加工区16パーセントが造成・整備により生み出される分であるとした。このようにして求められたプロジェクトの便益は以下のとおりである。

－工業団地 : $2,520$ (百万パーツ) $\times 0.9 \times 0.155 = 351.5$ (百万パーツ)

－輸出加工区 : $1,531$ (百万パーツ) $\times 0.16 = 245.0$ (百万パーツ)

本プロジェクトの生み出す総付加価値額は全面操業時で年間5億9,650万パーツとなる。全面操業時に到るまでは、操業拡大に合わせて増加する。

4.9.4 内部経済収益率 (EIRR)

費用・便益のフローを表4.9.1に示す。EIRRは操業開始後20年について算定し、以下のような結果が得られた。

(単位：パーセント)

条 件	E I R R
(1) 標 準	19.2
(2) 費用10%増	17.5
(3) 収入10%減	17.4
(4) 便益発生1年遅れ	16.3

上記のEIRRにより、プロジェクトが高い経済性を有しタイの経済発展に大きく貢献するであろうことが確認された。

表 4.9.1 經濟內部收益率

(Unit: £10⁶)

No.	Year	Cost						Benefit				
		Investment Cost		O&M Cost		Total	Value Added	Production Foregone	Total	Surplus		
		Industrial Estate	New Town	Sub Total	Industrial Estate						New Town	Sub Total
1	1985	36.5	0.9	37.4	0	0	0	37.4	0	0	0	-37.4
2	1986	96.1	16.3	112.4	0	0	0	112.4	0	-0.2	-0.2	-112.6
3	1987	477.6	48.5	526.1	1.4	0	1.4	527.5	23.2	-0.8	27.4	-500.1
4	1988	319.0	152.8	471.8	3.4	2.0	5.4	477.2	68.5	-1.1	67.4	-409.8
5	1989	325.0	109.7	434.7	5.3	4.0	9.3	444.0	106.8	-1.9	104.9	-339.1
6	1990	0	41.2	41.2	8.6	6.0	14.6	55.8	173.3	-2.6	170.7	114.9
7	1991	0	32.6	32.6	13.2	8.0	21.2	53.8	266.0	-3.3	262.7	208.9
8	1992	0	0	0	16.4	8.0	24.4	24.4	330.5	-3.3	327.2	302.8
9	1993	0	0	0	19.7	8.0	27.7	27.7	397.0	-3.3	393.7	366.0
10	1994	0	0	0	23.0	8.0	31.0	31.0	463.5	-3.3	460.2	429.2
11	1995	0	0	0	25.8	8.0	33.8	33.8	520.0	-3.3	516.7	482.9
12	1996	0	0	0	26.9	8.0	34.9	34.9	542.1	-3.3	538.8	503.9
13	1997	0	0	0	28.5	8.0	36.5	36.5	574.3	-3.3	571.0	534.5
14	1998	0	0	0	29.6	8.0	37.6	37.6	596.5	-3.3	593.2	555.6
15	1999	0	0	0	29.6	8.0	37.6	37.6	596.5	-3.3	593.2	555.6
16	2000	0	0	0	29.6	8.0	37.6	37.6	596.5	-3.3	593.2	555.6
17	2001	0	0	0	29.6	8.0	37.6	37.6	596.5	-3.3	593.2	555.6
18	2002	0	0	0	29.6	8.0	37.6	37.6	596.5	-3.3	593.2	555.6
19	2003	0	0	0	29.6	8.0	37.6	37.6	596.5	-3.3	593.2	555.6
20	2004	0	0	0	29.6	8.0	37.6	37.6	596.5	-3.3	593.2	555.6
21	2005	0	0	0	29.6	8.0	37.6	37.6	596.5	-3.3	593.2	555.6
22	2006	0	0	0	29.6	8.0	37.6	37.6	596.5	-3.3	593.2	555.6
Total		1,254.2	402.0	1,656.2	438.6	140.0	578.6	2,234.8	8,838.7	-59.4	8,779.3	6,544.5

FIRR: 19.2%

4.10 社会・経済効果

4.10.1 社会・経済効果

東部臨海開発計画は地方のみならずタイ国全体の社会経済に大きな影響をもたらすと予想される。ラムチャバン開発のもたらす社会経済効果の主なものは次に述べるような点であろう。

(1) 雇用機会の創出

ラムチャバン開発及びその波及効果により多大の雇用機会が創出されることが予想される。

タイにおいては失業問題が大きな社会問題となっており、その解決が急がれている。1981年に実施された労働力調査によると、1981年のタイにおける失業人口は約23万人であり全労働人口の約0.8パーセントを占めた。ラムチャバン開発により、直接、間接効果を合わせて2001年時に約2万5,000人分の雇用機会が創出されると予想され、更に連関効果等の影響を考慮すると、タイ全体の失業緩和に大きく貢献するものと考えられる。雇用機会の創出は、労働力の吸収にとどまらず、バンコックからラムチャバンへの人口移動をももたらし、現在実施中の第5次5ヶ年計画の主要目標であるバンコックへ過渡に集中している人口、社会経済活動の地方への分散にも貢献するものと期待される。

(2) 外貨獲得

1970年代後半からタイ政府は工業化のパターンを輸入代替型から消費財を中心とする輸出志向型へと転換すべく様々な政策措置をとってきた。このような方向性に沿い、ラムチャバンには輸出加工区及び輸出志向型軽工業の立地が計画されている。輸出加工区製品の輸出により、2001年以降には概ね7億ドル程度の外貨収入が得られると予想され、これは1981年のタイの総輸出額が約75億ドルであったことを考慮するとかなり大きな比重を占めるといえよう。付加価値率を30パーセントと仮定すると、ネットの外貨収入は1981年価格で約2億ドルに達すると予想される。

以上のような輸出統計上の貢献のみならず、タイの工業化全体が輸出指向型に転換していく上でもラムチャバン開発がその引金となり得ることが期待されよう。

以上述べた二点に加えて以下のような諸点においてラムチャバン臨海部開発は国家及び地域の社会経済に効果をもたらすであろう。

- (1) 交通体系の改善
- (2) 内航海運及び港湾関連産業の発展
- (3) 地域経済の活性化
- (4) 地域地場資源の活用
- (5) 生産技術及び経営技術の蓄積

4.10.2 パーツ切り下げの影響

1984年11月5日パーツの切り下げが行われ対ドル換算レートはそれまでの1ドル=23パーツから1ドル=27パーツへと移行した。それまでパーツは米ドルとリンクしていたことから、主要貿易相手国通貨に対して平均15パーセント程度過大評価されており、タイ製品の輸出競争力の低下の一因となっていたと言われている。今回のパーツ切り下げは、他の諸措置と相まって、輸出促進、輸入抑制を通じ貿易収支の改善に寄与することが期待されている。タイの貿易赤字は1982年に667億パーツに達している。貿易構造の改善を効果的に推進していくためには、輸入課徴金の撤廃、輸入税の軽減等を同時に実施していくことにより平価切り下げによるインフレーションを最小限にとどめることが重要であろう。

本プロジェクトの投資額を切り下げ後の価格で表わすと以下のようなになる。

区 域	投資額 (百万パーツ)		
	計	外貨分	内貨分
1. 工業団地及び輸出加工区	1,197	561	636
2. 港湾 (ふ頭)	6,467	3,504	2,963
3. 港湾 (後背地)	726	311	415
4. ニュータウン	1,062	349	713
小 計	9,452	4,725	4,727
5. 電気施設	220	96	124
6. 通信施設	180	114	66
小 計	400	210	190
合 計	9,852 (100%)	4,935 (50.1%)	4,917 (49.9%)

外貨分は切り下げ前のものから17.4パーセント増やし、内貨分はそのままとした。但し、タイ政府によると切り下げの影響により国内の物価は9.5パーセント程度上昇するであろうと予想されている。

平価切り下げは、工業用地、住宅団地のいずれの場合もFIRRに対して影響を与えることは基本的にはないと考えられる。これは工場用地及び住宅の販売価格が投資額を回収できるような水準に設定されるからであり、もしそうであれば費用と収入の相対的關係に変化はなくFIRRに対しても影響を及ぼさないと考えられる。但し、優遇措置等特別の考慮が払われて販売価格が低く抑えられた場合は、当然のことながらFIRRは切り下げ前よりも低く算定される。

EIRRに対する影響がプラスであるかマイナスであるかは場合による。もし、投資額中に占める外貨分の比率が、便益としての付加価値中に占める外貨分の比率よりも大きければEIRRは低くなるであろうし、逆に小さければEIRRは高くなる。本プロジェクトの場合は確固たる数字的な裏づけは難しいとしても、EIRRは高くなる可能性が高いと考えられる。工業用地及び住宅団地に限るとその投資額中の外貨分は約36パーセントである。一方、本工業用地の生み出す付加価値のうち、全額輸出にあてられるであろう輸出加工区の産出額は約38%を占める。更に工業団地の生み出す付加価値中の輸出分及び輸入代替産業による外貨節約分をも考慮すると、便益中に占める外貨分の比率が投資額に占める外貨分の比率をかなり上回ると予想され、切り下げ後のEIRRは実質的に高くなるであろうと考えられる。

4.11 環境保全計画

4.11.1 環境影響インパクト

ラムチャバン臨海部開発は、沿岸域における工業、港湾開発、背後の大規模住宅団地開発およびこれらの関連インフラ施設設備を含み、広範な自然環境に対するもろもろのインパクトが発生しよう。

1) 工業開発による環境影響インパクト

- (1) 工業製品製造過程において発生する①汚水、②大気汚染、③固形廃棄物が自然環境を汚染する。
- (2) 大規模な面的開発に伴う雨水流出機構の変化と、洪水発生。
- (3) 大量の工業用水使用による水資源の減少
- (4) 自動車交通量増加にともなう騒音、大気汚染、交通事故の増大。

2) 港湾開発による環境影響インパクト

- (1) 水産資源およびその他の貴重な海洋生態系に対する影響が考えられる。ふ頭施設の造成（浚渫、盛土）時及び汚水流出等港湾施設運営時における環境汚染に注意しなければならない。
- (2) 近傍の良好な海浜及びレクリエーション施設、資源が港湾建設時浚渫等により影響をうける。
- (3) タンカーからのオイル流出事故もしくはビルジの排出による海洋汚染。
- (4) 船舶の排煙、タビオカ船積み時の粉塵等による大気汚染。

3) 住宅団地開発による環境影響インパクト

- (1) 大規模面的開発に伴う雨水流出機構の変化と洪水発生。
- (2) 大量の汚水、ごみ発生にともなう環境汚染。
- (3) 交通量増加に伴う①交通事故の増大、②排気ガスによる大気汚染。

4.11.2 環境保全計画

公害防止には、①公害防止機器、資材の導入、②公害防止体制、組織の確立が欠かせない。

公害防止機器、資材は、汚水処理場、ごみ処理施設等の大型機器、資材の他、個々の工場における公害防止機器もある。公害防止体制、組織は、公害防止協定の締結、監視体制の設置がおもなものである。

本計画では、上述した環境影響インパクトに対し以下に示すように公害防止策を提案する。

1) 工業開発にかかわる公害防止策

(1) 工場より発生する汚水は汚水処理場で処理をおこなう。汚水処理場はオキシデーションディッチ方式を採用し、高度な処理とした。(汚水処理場には汚水の受け入れ基準を設定しており、各工場は個々の処理施設により基準にあう水質を確保したのち汚水処理場へ排水することとなる)

汚水処理場の建設は、国際リゾートのパタヤビーチがラムチャバンよりおよそ10kmの近傍にあることに鑑み、必要不可欠な施設であるといえよう。

(2) 毒性廃棄物を除く工業廃棄物は、ラムチャバン臨海部のリザーブ用地にごみ埋立処分場を設け埋立処理する。毒性廃棄物は各工場が個別に処理する。

(3) ラムチャバン工業用地は軽工業を主体とした業種を導入することとしており、大規模な排煙施設は設置されない。さらに、小規模な排煙施設については各工場におけるガス洗浄装置等公害防止機器の設置が有効な大気汚染防止策となろう。

(4) 大規模面的開発にともなう雨水流出機構の変化と洪水発生懸念に対しては、新たな排水路の整備と既存河川の改修により対応する。

(5) 東部臨海地域の水需給計画は「東部臨海水資源開発計画、1983年1月、JICA」において総合的に策定されている。本調査における水需給は、上記計画と整合をたもち、需給を満足するよう計画している。

東部臨海地域の水資源賦存量には限界があるため、ラムチャバン工業用地への導入業種は省水資源型業種を主体に考えている。

(6) 増加する交通量による交通騒音、排気ガスについては、20～100m幅員の緩衝緑地帯を幹線道路と住宅用地、工業用地等間に配置することで、影響を低減させる。

2) 港湾開発にかかわる公害防止策

(1) 浚渫土砂の海洋投棄は原則的におこなわないが、投棄実施の場合は水産資源、海洋資源に影響のない一定の投棄地点を設定する必要がある。

図4.11.1はトロール漁業の禁止海域(季節的)であり、当該域にはさんご礁を有する大小の島が分布し、良好な海洋資源が保全されている。当該域での土砂投棄は特にさけるべきであろう。

(2) 船舶からの排水は次に示すような制限を課す。

— タンカーのバラスト水および洗浄水

油膜が観察されない場合のバラスト水は、港湾内での放出を認める。さらに、領海50海里より外海においては、バラスト水および洗浄水の一定量以下の放出を航行中に限り認める。

— ビルジ水

海岸よりできる限り離れ、航行しながら一定量の排出にとどめること。

— その他の排水は禁止する。

(3) ラムチャバン臨海部沿岸の海浜2 kmは、自然的海浜公園として保存、利用する。これにより、海岸景観、植生、海洋生態系が保存され、将来大規模港湾となった場合の海岸自然域として、労働者や周辺住民の憩いの中心となろう。

(4) 万一の石油流出事故に対する緊急処理体制、組織をPATおよびPTTが中心となり整備する必要がある。

(5) 船舶入出港時の排気ガス(SOx, Nox)は、十分な離隔距離により大気中に拡散されるため、住宅団地や既存市街地への影響はない。

(6) タピオカ船積時の粉塵は、隣接する船舶修理ヤード等に影響するが、防塵カバーの設置等により粉塵の漏出を極力防止する。

3) 住宅団地開発にかかわる公害防止策

(1) 大規模面的開発にともなう雨水流出機構変化と洪水増加については、新規水路建設と既存水路の改修により対応する。

(2) 住宅団地より発生する汚水、ごみは、工業用地および港湾より発生する汚水、ごみとあわせ、汚水処理場もしくはごみ埋立処分場にて一括処理する。

(3) 住宅団地内道路網は高規格の車道整備、歩車分離を基調としており、これにより交通事故の発生は最少限におさえられるであろう。

(4) "Eastern Seaboard Study"によれば、ESSO精油所は最上の大気汚染防止設備を用いている。また、アオバイに建設が計画されている火力発電所は天然ガスを燃料とすれば大気汚染問題は少ない。

上記2施設より2 km以上東方に位置する住宅団地は、ほとんど当該施設による大気汚染の影響は受けずにすむ。なお、ラムチャバンでの卓越風は南西風であり、2~5

月は西風も強い。

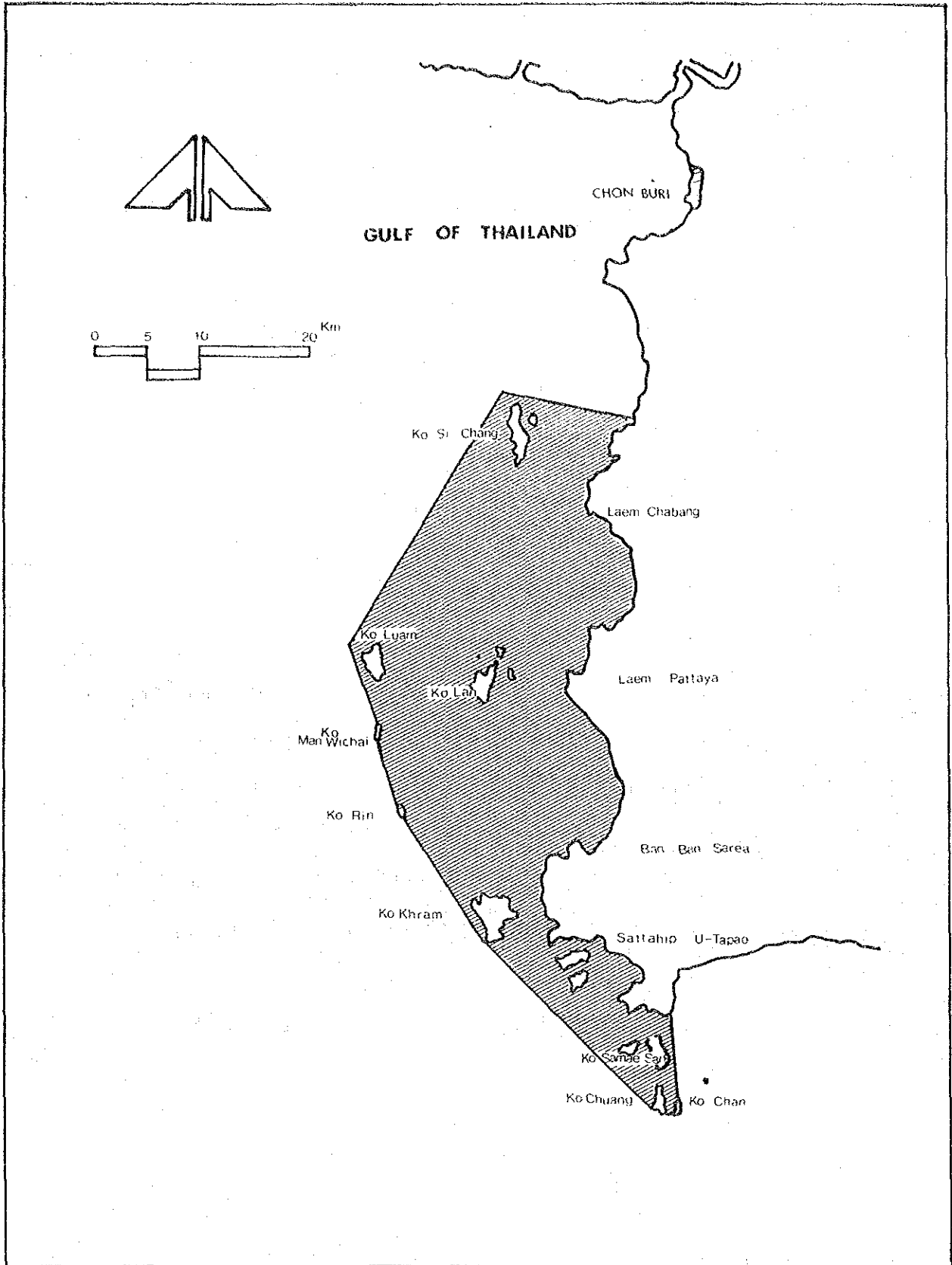
4) 公害防止制度

有効な公害防止には制度の制定が必要であり、公害防止制度の活用には監視体制の整備が不可欠である。

(1) 汚水水質、ごみ性状の監視は特に必要である。汚水水質の検査は各工場の汚水排水口および汚水処理場取水口において常時おこなう。

ごみの不法投棄を防止するためには、連続した巡回監視が有効である。

(2) 公害防止制度の運営、監視の実施は、P A Tとの協力のもとにI E A Tが総合的に実施することがもっとも望ましい。



LEGEND



Offter Trawls prohibited area
(during September through February)

SOURCE : Environmental guideline for Coastal Zone Management in Thailand, Zone of Pattaya, Nov. 1975. NEB

KINGDOM OF THAILAND
THE STUDY ON THE DEVELOPMENT PROJECT
OF LAEM CHABANG COASTAL AREA

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

図 4.11.1

トロール漁禁止区域分布

4.12 組織・制度

4.12.1 東部臨海開発のための組織

1) 概観

東部臨海開発計画は、数多の諸機関が関与し、政府の本格的な投資を包含する大規模で複雑な工程である。現在、ラムチャバン (Laem Chabang) 工業団地ならびに港湾プロジェクトとマップターブット (Map Ta Phut) 工業団地ならびに、港湾プロジェクトを含め、いくつかの主要プロジェクトが進展中である。これらのプロジェクトの様々な局面は期限内の完工を達成し、資金使用面での経済性を確保するために、調整の行き届いた方法をもって実施に移す必要がある。

これらの目的を達成するための組織的機構は、様々な形態をとることが可能であり、緩急所に応じた調整手段導入も考慮されよう。どの様な機構そしてどの程度の調整が適当であるかは、一面では政府が統合計画を構成する夫々のプロジェクト実施に際しての重点の置き方と、各プロジェクト相互感の関連をどうみるかにかかっている。他方、この機構は既存の行政のしくみ、すなわち各政府機関と関連法制の結びつきにも依存する。ここで注意しなければならないのは、提案されるべき機構がより複雑精緻になり、その権限範囲が広範になればなる程、組織の成立は、一層困難になり、より多くの時間が必要とされるであろう。

組織機構がどのようなものであろうと、その機能の2側面は区別されるべきである。すなわち、プロジェクトの推進と管理である。前者は、主に期限内の完成に関わり、後者は、主に資金面での経済性に関わるが、両者は、相互に深く関連している。一般に推奨されるのは、これら2つの職務を独立している2つの機関に課し、相互に干渉しつつ均衡のとれる状況下に置くことである。このようにすれば、なれ合いから生ずるような非効率を回避することが可能である。

新規産業分野の確立、あるいは既存産業の再配置の助成に焦点をあてた地域開発計画を実施してきた諸国は多い。アジアにおいて最も成功した諸国には、シンガポール、韓国、日本がある。新規産業の開発に加え、これら諸国は公害を減少させる目的のためにも既存工業の再配置にも関心が深い。これらの諸国が直面した諸条件とタイのそれとは著しく異なるので、産業開発ならびに地域開発計画実施のために、設立された諸政府機関をそのままの形でタイに移して新設するということは、先づ考え

られない。それにもかかわらず、これらの組織は、タイの工業開発に際して所要行政課題を解決するための参考モデル機構として役に立つかもしれない。一般に、バンコック首都圏から、東部臨海地域へ再移転する産業はむしろ少ないと予想され、むしろ東部臨海地域に設立される工場のほとんどは、新規企業であるか、既存企業の工場増設であろう。

全く新しい機構を築くことは、非常に時間がかかり、既存の行政体制や政府組織を構成する各機関相互の間に、摩擦を生じさせるか、他の機関の活動を妨害することになるかもしれない。このような不利な状況を作り出すことは、新機構の設立目的に対しむしろ逆効果を生ぜしめることとなろう。さらに、政府の目標が短期に成果を得ることであるなら、新機構を築く試みは、政府の関心と行政上の人的資源を開発プロジェクトそれ自体から、複雑で骨の折れる行政改革に逸脱させることにもなりかねない。それゆえ、最初の試みとしては、既存の機構を要求される仕事を実施できるように修正することが望まれる。

タイは、一元的な行政システムを持ち、多くの点でフランスの行政システムと類似する。行政の分野において所管当局が行使するほとんど全ての行政権限は、中央政府当局により代表されている。更に、開発の分野を担当する行政官に対する行政上の指針は、殆んど中央政府に依存せざるを得ず、担当行政官の自由裁量の余地は極めて限られている。地方行政官により大きな権限が委任されることは、それだけ、仕事が流動的になり、緊急を要する問題に対する応答の時間を縮小することになると一般に考えられているが、実際は、このような権限の委任はほとんど起こらない。なぜなら、結果に対する責任は、中央の権限に所属し続けるからである。

作業の調整は、地方の役人がおこなうことはあり得るが、しかし、このような調整が行政の方法・手段の再編や改訂を必要とされる時、担当する役人の上部機構に委ねられなければならない。このことは往々にして、プロジェクトの完成を遅れさせることになる。

機能的な理由から、主要な諸機関は、たとえ互いにインパクトを与える存在であっても、互いに独立していなければならない。諸機関が、その作業のために必要な自律性を損うことなく、それらの活動を調整する上位機関を設置することは困難である。

諸機関は、各々自己の優劣の順位（プライオリティ）を持ち、別の機関の都合のため

に自発的に自己の順位を変えることはできない。このような行政上の順位の変化は、上部機関によって確立された既存の順位に維存せざるを得ない。しかし、順位の変更要求は、そう度々起すべき事項ではなく、また、結果として、下部機関の仕事を阻害することになってはいけない。行政事務または行政順位について、頻繁な干渉を受けているか、あるいは、それを恐れている機関は、それ以上の介入に抵抗することになる。

上述の議論は、行政において公平 (fairness) の観念は、直接的な作業効率と同様重要な要因として考慮されるべきであることを示している。公平の観念は、プロジェクトによって影響を受ける人々に対するだけでなく、関連政府機関に対しても配慮されるべきである。これは、プロジェクトの実施を容易にするであろうが、それゆえ、費用の超過を縮小することにもなるのである。

(2) 東部臨海開発のための既存の調整機構と関連諸問題

東部臨海開発委員会 (The Eastern Seaboard Development Committee) は、その地域の第一の調整機関である。同委員会は、内閣の代わりに意志決定をするという大きな権限を首相によって与えられていた。同委員会は、大臣、副大臣、高官等計22人から構成されており、首相が議長を務める。同委員会の下には、主要な開発計画構成分析である石油化学産業、外洋湾港、そして教育社会開発を取り扱う3つの下部委員会が設けられている。仕事に関して、同委員会はNESDBの1部局である総合調整部 (the Center for Integrated Plans of Operations : CIP0) の協力を得る。CIP0は、その地域の工業開発を支援するのに必要なインフラストラクチャーとサービスの供与を調整する上で大きな役割を担っている。

工業団地公社 (the Industrial Estate Authority : IEA) は、マップタープット工業団地ならびに近郊都市地域に関連する数多くの活動を調整している。それはまた、ラムチャパン工業団地の開発にも責任があり、それゆえ関連する都市、港湾、そして運輸施設に責任のある他の諸機関との密接な調整が必要である。

この地域の肥料コンビナート、石油化学コンビナートを含む主要工業プロジェクトの開発を管理するために、数多くの特別委員会が設置された。政府が、投資するような特に重要な工業プロジェクトを監督するために将来、一層多くの特別委員会が設置されるかもしれない。

東部臨海開発に進出が期待される中小企業の多くは、既存のまたは計画中の工業団地

の内部には立地されないであろう。中小企業の立地が予想される地点、また、中小企業が地方そして、中央政府に要求する行政需要は、ある程度予測されうるが、そのような中小企業の発展を適切に監督するため、指定されまたは今後担当が予定されている特定の行制機関は、現在のところ存在しない。ある程度まで中小企業育成の多様な行政事務を担当するのは、次の各機関である。—投資委員会 (the Board of Investment) 工業事業部 (the Department of Industrial Works), 環境庁 (the National Environment Board), 地方行政部局 (the Department of Local Administration) —

東部臨海地域は、タイにおける将来の工業開発に重要な役割を担う地域であるという一般的な同意がある。しかし、この開発の規模あるいはペースが完全に意見の一致をみているわけではない。タイの工業開発の潜在能力そして、必要条件についての再評価が、現在行なわれており、それは次の第6次5ヵ年開発計画 (1987—1991) に反映されるであろう。

インフラストラクチャー開発の多くの側面が停滞しており、外国借款とそれに見合う必要内貨の實質的に相当な額が、東部臨海計画について作成されたスケジュールをこなしてゆくために必要とされるであろう。いくつかの主要な工業プロジェクトは予定スケジュールよりも遅れるか、経済的技術的開発の現状に則応するよう修正されている。このことは現在以上の遅れを意味することになるのかどうかは、今のところ明瞭でない。

工業団地開発に必要な土地の獲得は、適切な法律が欠如していたため、長い間妨げられてきた。現在、1つの法令が国会で審議中であるが、まだ公布されていない。次章では各種問題解消と東部臨海開発計画実施促進に必要な即刻とるべき施策一覧が提示されよう。

(3) 諸外国の経験

東部臨海開発プログラムと同じくらいの規模そして、複雑性を有するプログラムは、場あたりの方法では、推進され得ない。大量の資源が長期に亘って必要とされるので、このようなプログラムは、計画に沿って進行しなければならない。

計画の遂行は、その計画書に指示されているのと同じ程、秩序だったものにはならないであろうし、スムーズに進行することはない。その計画を構成する諸プロジェクト実施の妨げとなる様なさまざまな事態が生じるであろう。他方、事情によっては、その計画の諸側面を促進するような環境も生じえよう。政府は、そのプログラムがスケジュー

ルに沿って進行できるよう、適宜、前向きまたは後向きの不慮の事態に対応できなければならない。

現在のところ、タイ政府が、東部臨海プログラムを効果的に総合調整し、新しい状況に対応する行政能力は、期待される通り適切とまでは行かない。

この問題の解決のために、地域開発プログラムを有する他の諸国の経験、そして彼らが採用した組織的、行政的、そして手続上の機構の型を参考にすることは有益である。2つの傑出した事例は、シンガポールと日本である。

シンガポールは、自国の全体的な経済、環境、そして都市開発のニーズに沿って、工業団地を開発し、管理するため、1978年にジュロン都市公社を設立した。現在、同社は、19の団地を運営し、準備段階にある15の団地を有している。同社は、工業団地用の土地の手当てのみならずより広範囲な能力と機構を有する。これは、団地内企業への技術そして経営面の援助、労働者用居住施設の建設、貸出、メンテナンス、そして、外洋港の管理を含んでいる。シンガポールの条件は、東部臨海地域の条件と以下の点で異なる。まず、地域の範囲が狭小であること、そして、工業団地の開発に関連する大規模な人口移動の可能性に直面していないことである。それゆえ、ジュロン都市公社は、東部臨海プログラムの総合調整のための組織というより、IEATの再組織化のモデルとして、一層適切であろう。

東部臨海地域の諸条件により条件の似通った組織は、日本にある。日本はタイと同様、首都とその近郊への工業の過度な集中化が見られる。公害、インフラストラクチャーの制約、そして生活の質の悪化といったこの集中化による不利益が、便利な運輸通信といった利益を今や凌ごうとしている。結果として、日本政府は、密集地域における工業化を制限し、そして、1972年の工業再配置促進法（the Industry Relocation Promotion Law）によって、後進地域への工場の移転を奨励する立法を施行した。

この政策の実施は、1974年に設立された地域振興整備公団（the Japan Regional Development Corporation : JRDC）に課せられてきた。同公団は、工業再配置誘導地域と呼ばれる地域に、大規模な工業団地とニュータウンを建設する政府関連組織である。加えて、同公団は、指定地域において再配置あるいは、操業を開始する産業に補助を与え、税制上の優遇措置をとった。地方行政府が、このような産業に優遇税制を認めた場合、地方税歳入の損失分は政府によって補充される。同公団はまた、地方行政府に補助を与

えたが、それは公園や他のリクリエーション施設のような適当な娯楽施設の供給、労働者やその家族の再配置、そして新規産業に伴って必要となった多くの環境保護措置を実施する予算措置の一部となった。

J R D Cの活動に対するイニシアティブの多くは、地元の経済発展を望む地方行政府から来る。県や市町村の役所の要望に対して、J R D Cは地方の条件に適した工業団地を企画し、建設するであろう。また、付随的には、政府が工業団地建設のために、地方行政府が負った債務の利子の一部を補助するということが、誘発されるであろう。

J R D Cは、3部門から成る。すなわち地方都市整備開発部、工業再配置部、産炭振興事業部である。最初の部門は、工業再配置の要望に関し、かつそれを奨励するために、ニュータウンの設計と建設の責任を分担する。残り2つの部門は、工業団地内の工場用地の造成と有償譲渡を行う。J R D Cは、プラントそして設備の建設・購入のため、企業に対し、低利子の貸付を供与する外、移転後の工場跡地に対しても貸付金を供与する。工場用地購入に対し、低金利での分割支払い方式も適用される。産炭地域開発部は、1962年に産炭地域振興事業団として設立されたが、1974年にはJ R D Cに合併・吸収された。その初期から、1980年までこの部門は110の工業団地を建設した。より新しい工業再配置部は、12の工業団地を完成したか、あるいは建設中である。

J R D Cの仕事内容が、通産省の権限範囲を越えているにもかかわらず、J R D Cが、通産省の下にあったことは、留意すべきである。同省は、抑制と均衡の適切なレベルを維持するため、J R D Cの活動の最終的なコントロールを保っている。

(4) J R D Cモデルのタイへの適用可能性

タイの行政システムは、日本のそれと大きく異なる。従って、タイ全体あるいは東部臨海地域のみに対しても、J R D Cモデルを直接適用するのは不可能である。J R D Cは、工業の地方分散化をはかる政策を反映しているが、同時に、地方行政府のイニシアティブに大きく依存している。これらの地方行政府は、概して自律的であり、自前の公務員がおり、歳入額も大きい。また、これらは、開発活動に融資するための債務を負い、望ましい開発の方式と速度を政策にもり込むことができる。

タイは、一元的な行政システムを採用しており、日本よりもフランスの行政システムに近い。タイの諸県には、中央政府の役人が詰めており、定期的に別の県に移動させられる。これらの役人は、地方の諸条件やニーズを傾聴するかもしれないが、中央行政に

おける上位機関に第一義的関心があるのは、必然的なことである。さらに、県の上級役人、特に知事は、大きな権限を有してはいるが、彼らの決定は上位の役人によって、取り消されることがありうる。県は、国家の政策の適用の際、ある程度各地域の諸条件に適合するような修正方式での導入を考慮し得るが、国家の政策の適用を拒否することは出来ず、または、国家の政策と逆行する政策の採用は出来ない。

タイの地方行政は、いくつかの形態を有する。主要なものは、市行政機関と、県の行政組織（P A O）である。しかし、両者とも資源を中央政府に大きく依存し、内務省の地方行政局の監督下にある。また両者は、国家の法律により確立され、国家の公務員体系を模範にした独自の公務員体系を有する。P A Oの場合、県の公務員は、比較的低いランクに限定されている。P A Oにおいて、執行権のある地位を占めるのは、同じ県に任命された中央行政の役人である。たとえば、県知事は同時にP A Oの高官である。

これらの地方行政は、財政力に乏しく、中央政府にとって負担になるという理由から、借入により債務を負うことは許されていない。地方行政は、ある種の活動については、彼らの管轄権限の範囲内で行政行為を施行することは出来るが、独自の判断で外部諸機関と協議・決定に至ることはできない。I E A Tのような機関は、地方行政からの提案を受理し得るが、これら機関の決定は、ニーズについての当該機関の評価判断と、プロジェクトの実施能力をベースにしてなされる。

I E A Tを支配する法律は、地方行政には言及しておらず、I E A T自体に、工業団地の位置、建設、管理の全責任を課している。I E A Tの第一義的な目的は、新規産業の確立を容易にすることであり、第二義的な目的としてのみ、既存産業の再配置がある。現在のところ、I E A Tは、J R D Cによって用いられた種類の補助は、企業にも、地方の行政組織にも供与していない。

タイのニュータウン計画ならびに開発の責任は、多くの諸機関が負っている。その中には、都市計画局（the Department of Town and Country Planning）、地方行政局（the Department of Local Administration）、住宅庁（the National Housing Authority）、公共事業局（the Public Works Department）、地方電力庁（the Provincial Electrical Authority）、地方水道庁（the Provincial WaterWorks Authority）が含まれる。

これらの諸機関の監督と調整に直接責任を負う機関は、その権限が地域的に限定され

る東部臨海開発委員会を除き存在しない。これとは対照的に、J R C Dは、日本全国のニュータウンと工業団地の開発の全過程を監視し、ニュータウンが、居住そして商業区域、工業団地そして、文化・リクリエーション・教育の施設と、適切なバランスを保つことを保証する。地方政府自体は、必要なインフラストラクチャーの供与を確実にする責任がある。資金が中央政府からの資金供与という形で、与えられた時でさえ、このインフラストラクチャーの供与を調整する負担は、J R C Dではなく、地方政府にかかるのである。

J R D Cのような機関がタイで機能するには、いくつかの前提条件が満たされなければならないであろう。第一に、地方政府または、県のような行政区域は、重要な活動を率先し、実行できるよう強化されなければならない。それらは、一層大きな程度の自治と、税、地代そして手数料から、地方の行政資産を作り出す一層大きな能力が必要であろう。このような自治を効果的におこなうには、地方役人の機能を引きあげなければならない。そして、そのためにはP A Oや市行政機関に登用される公務員の制限を改正し地方の役人が、上位の意志決定レベルに昇進することを認める必要がある。

タイにおけるJ R D Cの匹敵機関は、それが、I E A Tを改良した機関であろうと、新機関であろうと、地方政府と企業への十分な補助または他の援助の供与が可能になるよう、一層高水準にある資金作り、または歳入を必要とするであろう。これらの前提条件を満たすのは非常に困難であり、費用も時間もかかるであろう。それ以上に、これらの変化を生じさせるコストは、東部臨海地域において推進されている工業開発を、相殺するかどうかの間われ続けなければならない。

(5) 組織的改善に関する諸見解

東部臨海地域における工業開発は、すでに、多くの政府ならびに政府関連諸機関、国有企業、とりわけ、B O I、I E A TそしてI F C Tによって推進されている。I F C Tは現在、主要な工業の成長を支える一層大きな役割を担うべく、その資本力を増強させている過程にある。

同地域の工業開発を取り扱うための新組織を設立するのは、不必要に思われる。それよりも、この地域の工業プロジェクトの完遂を容易にするというI E A Tの役割を強化する方が一層良い。I E A Tは、ラムチャパンとマップタープット両プロジェクトに大きく関わっている。しかし、この地域の他の産業の開発を秩序だった方法で進め、バンコ

ック地域の混とん状況を再現しないためには、IEATが他の工業団地または多様な種類の産業のための輸出加工区を引き受けることが考慮されなければならない。IEATは、工業地域の立地の承認権限を与えられることとなろう。そして、これらの地域の外部に工場を建てるのは許されないであろう。この新しい役割を与えられるとすれば、IEATは、他の諸機関、特にNESDB、DTCP、NEB、及び工業省工業経済開発部と密接に協力して仕事を進めなければならないであろう。

IEATは、ラムチャバン臨海部開発地域を完成させ、運営させることにおいて、中心的役割を担わなければならない。他の関連諸機関との調整機能の活性化はIEATに他の諸機関が現在有する個々の機能の共同管理者という責任を与えることにより達成されうる。

ラム・チャバン港の管理は、特に高レベルの調整が必要である。PATとIEAT間の共同管理機構は確立される。PATの領域内において、現在提案されているビジネス地域は、IEATの活動に一層密接な行政的コントロールが必要となる。この地域の全責任をIEATに移すことが望ましい。

公共部門のインフラストラクチャープロジェクトの一層良いプログラミングが必要である。それによって、このようなプロジェクトは工業投資家と新しく、そして拡大し続ける都市センターの居住者が期待する要求を、満たすことができる。インフラストラクチャープロジェクトの実施に必要な歳入の正確な予測を含む正しいプログラミングは、政府予算の準備を容易にし、予算配分の際の予期しない不足額によって生じる遅れを減少させる。それにもかかわらず、短期的な問題、すなわち、新しく開かれた機会を利用して、あるプロジェクトを促進させる必要性がもちあがるだろう。主要な遂行機関は、それらの予算配分と、1つのスケジュールに従い活動するための機関別計画に制約される。政府機関によって、用いられた計画・予算総合化システム（the Program and Budgeting System (PPBS)）と呼ばれる資金配分制度は、諸機関の作業に影響を与える優先順位上の修正、または予期せぬ出来事に対処するための資金再配分に、ある程度の弾力性を認めるが、各機関の行政事務に直接的インパクトを与えない地域開発計画予備費にまでこの制度を適用させる必要はない。この制度が、東部臨海プログラムのような全体プログラムに適用される時、資金・行政権限の再配分の必要性は、特定の機関によっては認識されないか、認識されても恐らくは、行政契約に拘束されるためその機関が、資

金、行政権限の適切な再配分は行い得ない。そのような場合、個々の機関の実施行政に悪影響を及ぼすことなく、そのプログラムの目的に沿う様に調整・支援を実施しうる何等かの有効なメカニズムを持つことが、望ましい。

この目的は、プログラムの予備的な費用に充当されるよう、使用可能な中央基金の設立によって達成されるだろう。東部臨海地域の場合、このような基金は東部臨海委員会と密接な関連を持つべきであろう。同委員会が、遂行機関に追加配分することによって、後者は、予算不足や費用の増大に直面しても、自らの実施ベースを維持できるか、または新機会に反応して活動を促進するか、または拡大することが恐らく可能になる。このような基金がプログラムの目標内で、遂行機関の活動を補完すべきであることを主張するのが重要である。また、全ての参加機関、特にその基金に責任のある機関が、共通の見解を持ち、そのプログラムの目標に専心することも、等しく重要なことである。かくして遂行機関は、その基金を競争者としてではなく、それ自体の目標達成を支援する資源とみなすことが予想される。

このような基金の使用は、有益な副次的効果を生じるであろう。それは各々の参加機関が、状況を他の機関の状況と比べて見ることを奨励されるため、結果として一層良い調整となる。そして、一層明瞭なのは、基金に対する直接のコントロールを保持する機関は、より高い優先順位に従って、参加機関の活動を整合するための一層良い位置を占めることができる。

日本は、同様な機構を利用してきた。国土庁の計画調整局は、上述した方法で使われる調整費の配分を受け持っている。

かかる基金の潜在的価値は、抽象的には理解されうる。しかし、その作業の実行可能性は別の問題である。基金の規模の決定は、特に困難である。なぜなら、それは定義により、プログラム全体の予備調整費として意図されたものであって、基本的な開発計画資金の源泉ではないからである。大規模予備調整費と、小規模、個別問題に対処する予備費の間には必要なバランスが保たれるべきである。東部臨海プログラムには、少なくとも数億パーツの再補充可能な基金が、恐らく必要であろう。大きな問題の規模が正確には予測できないので、どのような速度で、基金の源泉が枯渇するのかは明らかでない。この基金が、適切に運営されるには、起こりうる需要の正確な推定がなされるべきであり、その基金が必要に応じて補充されるという当局の保証が必要である。

基金それ自体は、総理府に置かれ、東部臨海開発委員会の推せんに従って、支払われることが可能であろう。政府は、多様な政府機関より、運営される特別財源の増大への懸念を抱いてきた。なぜなら、これらの財源は大宗、主計局の管理外に置かれ、膨大な金額を伴うからである。しかし、上述の基金が総理府への年間予算配分の一部であるなら、この問題は生じないだろう。当該基金が、本予算の一項目として、毎年、組み込まれる保証はない。しかし、この基金が重要な目的に使われるということを政府が、自覚している限りにおいてそれが更新される可能性は高い。これは、独立した基金よりも一層適切である。なぜなら、一担それが、目的を達成したなら、容易に徐去できるからである。

かかる基金の創設は、東部臨海開発委員会の事務局としてのC I P Oが、関連諸機関の調整に果たす役割の有効性を、大きく高めるであろう。かかる基金へのアクセスが可能なら、C I P Oは、上位の権威からの命令に依存するというより、必要とされる遂行機関に、事実上の援助を供与することが可能なことを、主張できるであろう。調整に必要な時間は短縮され、共通の基盤に達することは、一層容易になるであろう。進歩を批判的に再検討し、追加すべき基金額を見積もる過程において、C I P Oと遂行機関は、個々のプログラムの一層タイトなコントロールを可能にする機会を獲得するであろう。

(6) プログラムの実施・運営のための機能

港湾部門以外の、ラムチャパン臨海部開発の実施、運営に必要とされる行政機能は表4.12.1に示す。港湾部門については、次の節で述べる。又、表4.12.2に計画にかかわる諸施設及び作業項目を列挙した。これら施設の建設、作業の実施のために表4.12.1に示すような機能が必要となってくるが、これらがすべてということではなく、計画の進捗に応じて、さらに様々な機能が必要となってくると考えられる。これら諸機能を分担する機関は、複数になろうが、それぞれの項目について中心機関を設定することが望ましい。

本章で述べた以外に、既に出てきた章においても、組織面の検討がある程度含まれている。ラムチャパン開発の円滑な実施のためには、F/S終了時点で最も望ましい組織制度についての、調査を別途単独に行うことが必要であろう。

4.12.2 港湾運営

1) タイ国における港湾管理と運営の実態

クロントイ港とサタヒップ商業港を含むバンコック港における港湾管理と運営は一元的にPAT（タイ国港湾庁）の管轄下にあるが、これは1951年に設立された一種の独立した公営企業体である。港湾業務の大半はPATによって取り行われているが、パイロット業務だけは、別の政府機関であるHarbor Departmentの指揮下にある。

PATの理事会は一般的にPATの業務活動に関し政策を立案し、指揮・監督する権限と義務を有している。（別冊報告書参照のこと）

税関区域内での貨物の取扱いはPATの主業務の一つであるが、ここではPATは上屋、倉庫や野積場といったような施設を維持管理し、船内荷役を除くすべての荷役作業はPAT直轄の作業員と作業機材により行われている。原則としてPATは税関区域内のすべての荷役作業に従事している。

本章では税関区域における港湾運営の現況を述べることにするが、ここでの運営状態は充分進んでいる或いは効率的であるとはいい難く、したがって調査団は1987年に供用開始が予定されているラムチャバン深水港での望ましい港湾運営制度について提言を試みるものである。

2) クロントイ港における主に荷役作業を中心とした港湾運営の現状

(1) 荷役作業の手順

タイ国では、荷受人や船会社がクロントイ港に入港した船から貨物を引き取ろうとしても、現状では自力ですぐに引き取れない。民間企業である船内荷役業者が、PATにその傘下の機材と運転要員に出動要請を依頼してやっと貨物は取り出され、通関へ廻されることになる。

しかしながら、税関区域からの荷物移動はETOと称する独占輸送機関（Express Transport Organization）か、またはETOの下請会社のトラック又はタイ国鉄（SRT, State Railway of Thailand）の貨車によって専ら輸送されているため、荷受人は港で自己の荷物を引き取ることはできない。ETOという組織は、一種の国営機関であり、SRTも国営の公社である。また輸入貨物のうち、バージによって搬送されているものもある。

ETOの運賃は割高と思われているが、近距離輸送の場合は民間業者の運賃と較べ

ると必ずしも高くない。しかしE T O自身十分な数の輸送車輛を保有していないため、現実には割高な民間業者のトラックを使用せざるを得ないのが現状である。この場合、トラックによる国内輸送は専らE T Oによって独占的に運営されているため、荷物運搬に際し、利用者はそれ以外の車輛を選択する余地がない。したがって税関地域からの荷物搬出入については自由競争が全く存在しないため、利用者サイドとしては絶えず不利益を被っている。

コンテナ輸送の利点は、ドアツードア (door to door) の配達が可能であることは周知の事実であるが、この輸送形式はタイ国ではいまだ一般的ではない。この理由としてはE T Oが、二重料金制度 (容積建てと重量建て) を採用しているため、トラックによるバラ物貨物 (L C L貨物) は、逆にトレーラーによるコンテナ貨物よりも安上がりとなっている。

重量建てで料金計算すると、容積建ての僅か3分の1にしかない。これはE T OがC L貨物 (container cargo) とL C L貨物 (less than container load cargo) に対し、別々に料金体系を適用しているためである。

したがって船会社は税関内でコンテナの中味を取り出し、E T Oのトラックに積み替えている。

(2) コンテナターミナルの有効利用

空コンテナが、マーシャリングヤードのほとんどいたる所に無秩序に積み上げられているが、この占有料は無料であり、早い者勝ちに使用できる仕組みになっている。コンテナヤードを置場として使用する場合は勿論料金を請求される。

(3) 税関手続き

クロントイ港には十分な数の保税倉庫がなく、またせっきくの保税施設もよく利用されているとはいえない。船会社は保税地域を必ずしも活用しているとはいえないが、これは荷物を保税施設に保管するとき極めて高い使用料に加えて、特別料金を支払わされるからである。

タイ国ではコンテナの税関検査は一本ごとに行われているが、大部分の先進国ではほとんどの場合、船積書類や税関用輸出入申告書やその他の関係書類を検査するだけで通関業務が行われている。シラチャ沖での船積みや、船卸しに必要な書類作成と税関手続きは、わざわざバンコックに戻って実施しなければならないのが、タイ国の

現状である。

(4) 荷役機械設備

クロントイ港では作業効率のよい専用のコンテナクレーンがないため、PATはトラッククレーンと他の機材でコンテナの積卸しを行っているが、時々民間から荷役機械を借入れることもある。

クロントイ港の供用開始時、PATはコンテナフレートステーション(CFS)を建設しなかったが、現在では2棟のCFSを保有している。

(5) その他の問題

クロントイ港の舗装状態が悪いことも、荷役作業に支障を来しているが、また荷捌き地で不同沈下や、未舗装部分も同様の問題を引き起こしている。

船会社や代理店はPATの区域内に現場事務所を構えているが、これに関して以下のような問題がある。

- テレックスや電話回線網が貧弱で、船社の中には、バンコック市内の本事務所へ使いをやってテレックスの受発信業務をやらせているものもある。
- 船会社はバンコック市内の本事務所へ電話するために、PATの外線を使用しているが、いつも話し中で電話がうまく通じない。
- コンテナの荷役作業では、トランシーバーによる、本船との連絡は極めて効果があるが、警察はこれの使用許可を仲々与えない。

3) ラムチャバン新港におけるあるべき港湾運営形態

ラムチャバン港はバンコック(クロントイ)港の持つ自然条件の制約を打破するために、自然発生的な拡張として計画設計された港である。したがってラムチャバン港は開発初期段階ではバンコック(クロントイ)港の補完港として機能し、やがてはタイ国の海の玄関として雄飛することが期待されている。したがってバンコック(クロントイ)港は、21世紀の前半に逆にラムチャバン港の補完港となると思われる。こういった意味合いから、ラムチャバン港は開港当初から近代的な荷役機械を装備し、効率的な港湾の運営・管理組織に裏打ちされた港として供用されるべきである。

ラムチャバン港におけるターミナル運営は民間業者に委託すること。また、この方法がタイ国政府の政策の方向とも一致していると調査団は考えている。暫定案として、いろいろな種類のターミナル運営はつぎのように考えられる。

(1) コンテナターミナル

一 ターミナル当り一船社もしくは複数の船社またはターミナルオペレーターによる運営方式。

(2) 農産物

一 輸出業者又はその共同による運営方式

コンテナターミナル運営に関しては、埋立、岸壁、道路、ヤード舗装などのインフラの建設工事とコンテナクレーンなどの荷役設備はPATによって手当することが当然と思われるが、農産物の埠頭とこれに付随する必要設備・機材は進出業者が建設することが望ましい。

注) 上記各ターミナルの詳細設計は公的機関で前もって実施される必要があるが、将来若干の改訂・設計変更は必要となろう。

PATは日常的な業務の外に港湾の一般的な管理・運営に従事することは論を俟たない。やがてPATや民間の多くの従業員が、ラムチャバン港のいろいろな部門で仕事につくと思われるが、当初から必要充分にしてかつ快適な職場環境を具備し、効率的な港湾管理と運営が達成されるようにする必要がある。

クロントイ港と内陸部間の貨物輸送は現在ETO又はETOの認可をうけた下請業者のトラックにより独占的に現今の高い料金体系のもとでおこなわれていることは前述したが、このやり方では利用者は民間運送業者間の自由競争の結果から生まれてくる便益を享受できない。したがって、ラムチャバン港供用開始後は、現今の輸送方式は適用すべきではなく、民間業者による自由競争制を導入すべきである。

この陸上輸送方式を導入するに当っては、新しい料金設定が必要となるか、鉄道運搬がトラック運搬に対して十分競合できるように配慮して設定する必要がある。

ラムチャバン新港の運営を成功させるために円滑かつ速やかに各種の必要な商業機能を同港へ導入することが不可欠の条件である。

しかしながら、船社がその企業活動の大部分をクロントイからラムチャバンへ移した後も、例えばコンテナの輸出入といった同一の競合する業務を同時に両港で依然として行なわなければならないこともある。

したがって、両港における企業活動が共存できるような何らかの海運輸送政策を採用する必要がある。ラムチャバンにおける企業活動がタイ国自体に莫大な経済的利益をも

たらし、この利益は、また船社や代理店にうまく還元されるようにすることが必要である。このため調査団としてはタイ国政府が適切な料金体系を設定し、ラムチャバン新港で新規に業務を開始する企業に市広い商業上の奨励（インセンティブ）を用意する必要があると考える。

上記に述べた新港運営方式の外に、以下に述べる項目も、ラムチャバン港を成功裏に発展するために極めて有効な手段である。

- P A T に対し港湾運営の専門家を派遣すること
- P A T の港湾運営担当者を第三国にて訓練すること
(香港, シンガポール, 日本など)
- P A T の事務作業の改善, 簡素化と合理化
- 盗難, 窃盗, 密輸などに対する警備体制の確立

さらにラムチャバン港の運営と管理面について詳細な調査研究が今後別途必要となる。かくして、ラムチャバン新港も十二分にその機能を発揮するであろう。

表 4.1 2.1 管理運營項目

1. General Affairs
 - . Coordination of concerned agencies and departments
 - . Basic policy planning concerning organization and operation
 - . Overall control of budgeting and cash flow planning
 - . Policy concerning sales and codes
 - . Legal affairs
 - . Contact of official documents
2. Accounting
 - . Accounting of projects
 - . Accounting of administration
3. Public Relations
 - . Public relations activities
4. Promotion of Inducement of Firms
 - . Planning and coordination of firm inducement activities
 - . Marketing
5. Technical Standards
 - . Establishment of technical standards and coordination of concerned agencies on matters including design, construction, environmental protection and safety.
6. Personnel
 - . General personnel matters including appointments, salaries and wages, fringe benefits, evaluation, trade union, employee's welfare, social insurance.
7. Budgeting, Auditing and Contracting
 - . Budgeting
 - . Auditing
 - . Fund planning
 - . Contract tender management

8. Program Planning
 - . Short-term program planning
 - . Long-term program planning
 - . Basic research concerning the above

9. Urban Facilities Planning
 - . Preparation of project plans and fund planning
 - . Selection of sites
 - . Acceptance or evaluation of requests by local communities
 - . Policies concerning user charges and sales prices
 - . Public sector investment planning
 - . Surveys and researches concerning urban facilities
 - . Land acquisition planning
 - . Compensation planning
 - . Management of acquired land titles
 - . Legal matters concerning land use purpose changes and acquisition

10. Urban Facilities Implementation
 - . Preparation of implementation plans
 - . Management of contracted works
 - . Detailed designs
 - . Construction management
 - . Construction supervision & inspection
 - . Construction cost control
 - . Construction technology management

11. Urban Facilities Operations
 - . Preparation of operation plans
 - . Determination and updating of operation and maintenance organizations
 - . Personnel and equipment management
 - . Planning and implementation of supply procurement
 - . Operation supervision and inspection

12. Industrial Estate Planning
 - . Preparation of project plans and fund planning
 - . Selection of sites
 - . Receptance or evaluation of requests by local communities
 - . Policies concerning user charges and sales prices
 - . Public sector investment planning
 - . Surveys and researches concerning industrial estates
 - . Land acquisition planning
 - . Compensation planning
 - . Management of acquired land titles
 - . Legal matters concerning land use changes and acuisition

13. Industrial Estate Implementation
 - . Preparation of implementation plans
 - . Sales promotion
 - . Processng of applications and evaluation
 - . Sales contracts
 - . Detailed design
 - . Construction management
 - . Construction supervision and inspection
 - . Construction cost control
 - . Construction technology management
 - . Loan arrangements for sales

14. Industrial Estate Operation
 - . Preparation of operation plans
 - . Determination and updating of operation and maintenance organizations
 - . personnel and equipment arrangement
 - . Planning and implementation of supply procurement
 - . Operation supervision and inspection

表 4.1 2.2 管理運営のための施設

1. Land
 - a. Industrial estate land preparation and sales
 - b. New Town land acquisition, preparation and sales
 - c. Other necessary land acquisition, preparation and sales

2. Construction material depot
 - a. Construction materials transport
 - b. Construction materials depot
 - c. Manufacture of construction materials
(raw concrete, sand, gravel, crushed stone)

3. Construction worker camp
 - a. Construction, maintenance and operation of dwellings for
construction workers (may be converted later to general use)

4. Construction equipment
 - a. Construction equipment depots
 - b. Construction equipment repair and maintenance
 - c. Sales and leasing of construction equipment
 - d. Other equipment repair and maintenance

5. Port
 - a. Port construction
 - b. Port cargo handling, transport, and storage
 - c. Ship guidance services (Tugboats, pilotage mooring)
 - d. Shipping agents
 - e. Firefighting and oil spill prevention services
 - f. Ship supply and repair
 - g. Bilge oil processing, ship interior cleaning, etc.
 - h. Environmental protection and safety precaution
(Pollution control center, accident prevention center)
 - i. Social welfare facilities for port workers
 - j. Social welfare facilities for sailors

6. General Services
 - a. Communication facilities construction and operation
(cable, telephone, telex, post office)
 - b. Health services
(hospital, clinic, dispensary)
 - c. General service offices
(local government, bank, insurance company, travel agents,
etc.)
 - d. Whole salers
 - e. Cultural facilities
(assembly hall, library, auditorium)
 - f. Vocational training facilities
 - g. Offices

7. Distribution
 - a. Truck terminals
 - b. Warehouses
 - c. Distribution information services
 - d. Exhibition spaces

8. Transport sytem
 - a. Bus system (intra-area and inter-city)
 - b. Barge system

9. Parking
 - a. Construction, maintenance and operation of parking facilities

10. Railway
 - a. Railway construction, maintenance and operation
 - b. Marshalling yard construction, maintenance and operation
 - c. Cargo handling from or onto railway cars

11. Utilities
 - a. Industrial energy supply
(electricity, heat, steam, oxigen)
 - b. Residential energy supply
(electricity)

- c. Watersupply (industrial & residential)
 - d. Common waste water treatment plant
 - e. Common industrial waste processing facility
12. Residential estates
- a. Dwelling units construction, sales and leasing
13. Parks and green zones
- a. Park and green zone preparation and maintenance
 - b. Supply of trees for green zones
14. Security
- a. Security facilities
 - b. Firefighting facilities
15. Sports and recreation
- a. Gymnasiums
 - b. Sport grounds
 - c. Other recreational facilities
(cycling courses, pedestrian paths, marinas)
16. Commercial facilities
- a. Shopping centers
 - b. Restaurants, coffee houses and bars
 - c. Amusement facilities
 - d. Hotels

JICA