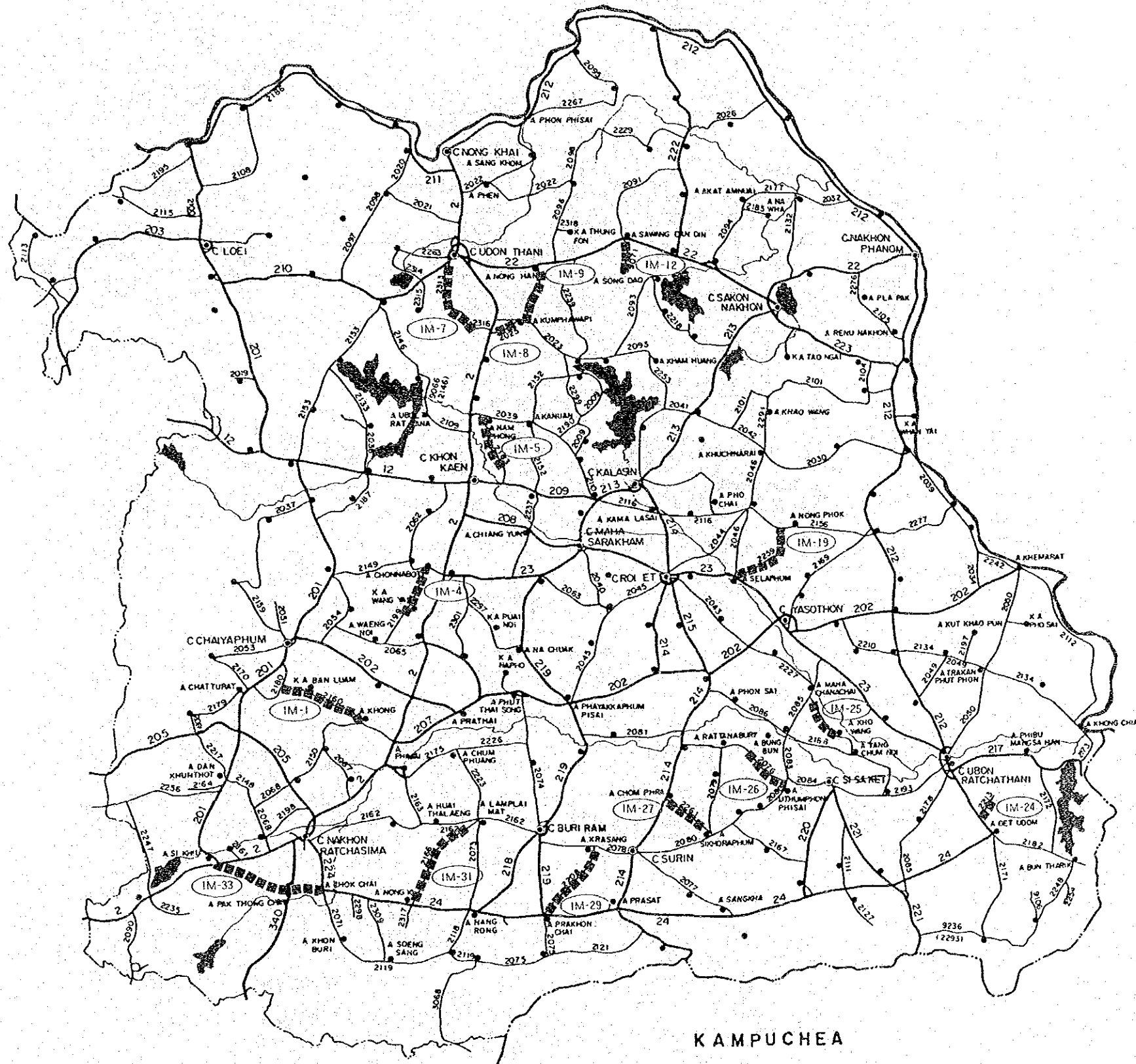
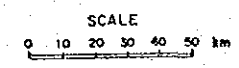


IMPROVEMENT AND NEW CONSTRUCTION ROUTES

LAOS



- LEGEND
- STUDY ROUTE
 - NATIONAL HIGHWAYS
 - PROVINCIAL AND RURAL ROADS
 - CHANGWAT, AMPHOE
 - RIVER, RESERVOIR



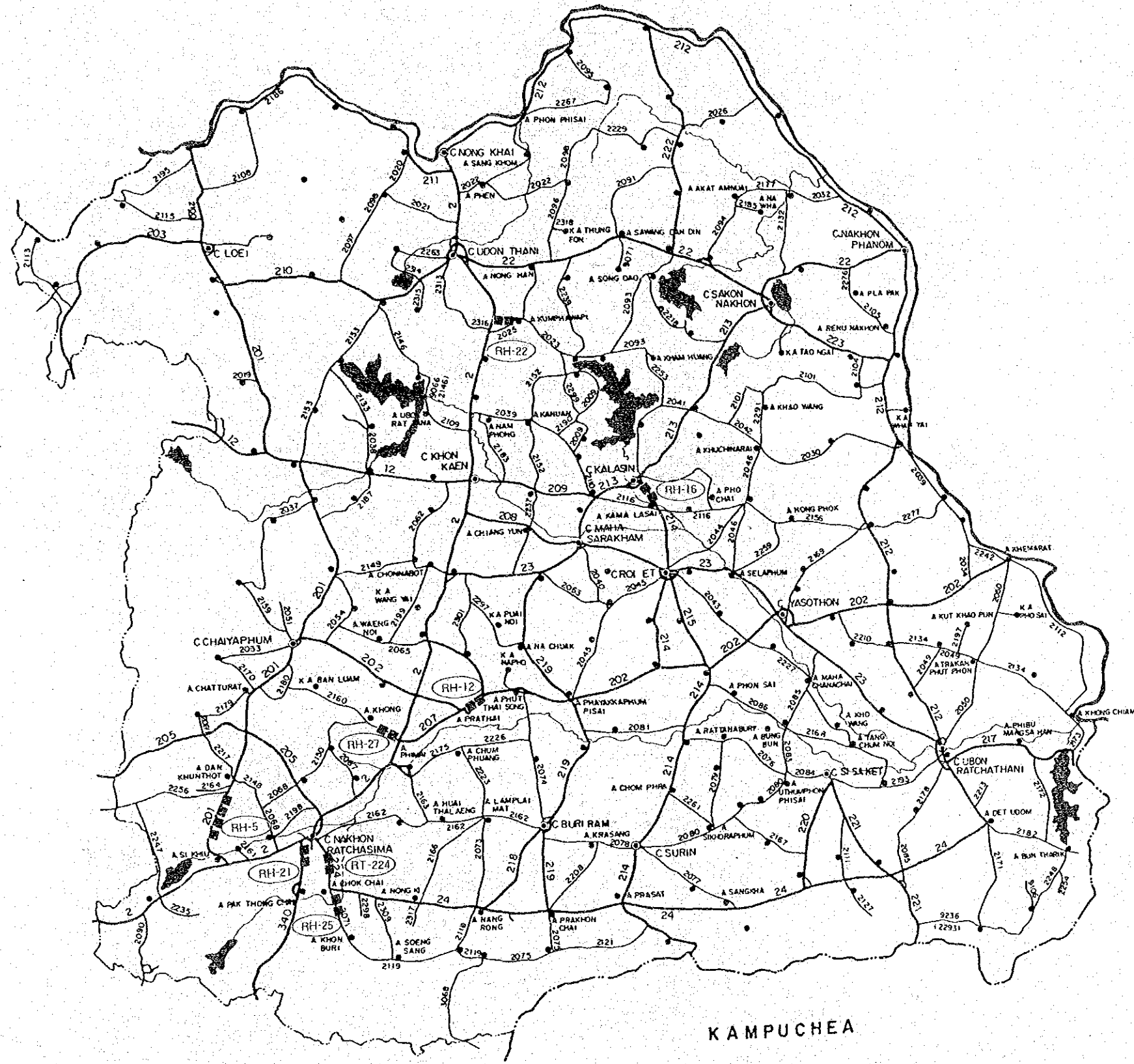
KAMPUCHEA

SUMMARY OF IMPROVEMENT AND NEW CONSTRUCTION ROUTES






Route No.	Origin	Destination	Length (km)	Influence Area (km ²)		Traffic Volume (ADT)		Agricultural Devt. Benefits (thousand baht)		VOC Savings (thousand baht)		Road Class	Construction Cost (thousand baht)	Evaluation by IRR (%)	Social Impact (B/C)	Overall Ranking
				(1983 population)		1988	2002	1988	2002	1988	2002					
IM-4	A. Chonnabot	B. Don Han	24.0	235	27,100	477	901	656	6,054	5,449	11,410	F4	36,433	22.2	0.413	1
IM-31	B. Nong Pha Ong	A. Nong Ki	52.6	448	51,800	317	805	2,683	12,122	9,903	23,219	F4	79,741	19.2	0.261	2
IM-33	A. Si Khu (J.R. 2)	A. Chok Chai	51.4	372	26,200	1,453	2,696	2,157	9,504	29,476	66,473	P2	176,345	19.7	0.172	3
IM-29	A. Prakhon Chai	A. Krasang	47.1	399	51,300	302	907	1,782	11,762	10,567	24,683	F4	92,690	17.1	0.243	4
IM-50	A. Nam Phong	B. Nong Tum	28.0	189	40,400	376	924	698	4,128	6,237	14,781	F4	61,886	14.6	0.263	5
IM-19	A. Selaphum	B. Kham Phon														
IM-8	B. Huai Keeng	Sung	46.3	375	48,400	235	431	2,785	6,633	10,382	20,367	F4	91,998	15.7	0.171	6
IM-24	B. Na Suang	A. Kumphawapi	14.2	99	21,100	297	565	406	1,855	1,902	4,269	F4	22,274	13.5	0.400	7
IM-1	A. Khong	B. Na Yia	13.6	102	10,800	287	789	311	2,057	2,133	6,275	F4	26,580	14.2	0.119	8
IM-12	A. Khong	J.R. 2180	46.8	348	33,300	294	560	1,627	6,311	9,573	18,900	F4	90,643	14.1	0.164	9
IM-12	A. Sawang Daen Din	A. Song Dao	19.1	164	15,100	275	466	1,405	2,514	3,428	6,377	F4	35,211	14.9	0.072	10
IM-9	A. Nong Han	A. Kumphawapi	34.3	233	29,300	280	536	1,282	5,314	7,061	14,811	F4	80,463	13.1	0.154	11
IM-26	B. Som Poi Noi	B. Muang Mak	28.4	232	37,300	219	497	657	2,500	3,997	8,634	F4	47,336	11.6	0.224	12
IM-7	B. Lao (J.R. 210)	B. Tha Yom	40.7	269	31,000	126	264	2,952	8,147	3,098	5,349	F4	65,041	11.1	0.321	13
IM-25	B. Maha Chana Chai	A. Kho Wang	24.5	218	29,500	167	473	849	1,565	4,203	7,444	F4	46,933	11.0	0.171	14
IM-27	A. Chom Phra	B. Nong Khawao	31.1	215	37,400	262	577	776	4,534	2,379	5,867	F4	50,333	8.8	0.273	15

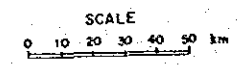
REHABILITATION ROUTES

LAOS



LEGEND

-  CASE STUDY SECTION
-  NATIONAL HIGHWAYS
-  PROVINCIAL AND RURAL ROADS
-  CHANGWAT, AMPHOE
-  RIVER, RESERVOIR



KAMPUCHEA

SUMMARY OF REHABILITATION ROUTES

Route No.	Surface Type	Length (km)	Km Post	ADT (1985)		Section (km)	AI Method (7-year period)			DOH Method (7-year period)			
				Total	Heavy Vehicles		Overlay Cost*	Average IRR (%)	Average NPV*	Section (km)	Overlay Cost*	Average IRR (%)	Average NPV*
RT-224	AC	10	10-22	3,827	1,693	-	-	-	-	1	512	425.3	9,673
RH- 21	AC	13	120-133	2,235	709	-	-	-	-	-	-	-	-
RH- 22	PM	8	0- 8	2,707	603	-	-	-	-	3	1,088	332.1	5,152
RH- 5	PM	19	20- 39	1,283	468	-	-	-	-	-	-	-	-
RH- 12	DT/ST	10	488-498	1,038	398	6	2,983	106.7	2,295	9	5,475	83.0	1,978
RH- 16	DT/ST	10	7- 12	1,475	299	2	569	174.6	2,648	5	2,004	157.5	2,511
			13- 18										
RH- 25	DT/ST	10	7- 17	1,206	611	7	2,202	191.0	3,496	7	2,202	191.0	3,496
RH- 27	DT/ST	10	9- 19	813	209	22	3,800	81.2	1,362	10	9,584	41.1	975
Total		90				22	9,554			35	20,865		

Note: *: Thousand baht

第1章
序論

第1章 序論

1.1 調査の背景

タイ国ならびに日本政府の間に締結された技術援助協定にもとづく、“タイ国東北部道路網整備計画調査（フェイズⅠ調査）”は1982年3月より1983年3月の間に実施された。

フェイズⅠ調査における主要調査項目は、

- i) 改良すべき優先ルートの選定
- ii) 上記によって選定されたルートに関するプレ・フィージビリティ調査と、それにもとづく段階開発計画の提案

であり、その結果として、改良、新設ルート、修繕ルートに関して、下表のルートがステージⅠ（早急に実施されるべきルート）、ステージⅡ（ステージⅠに引続き実施されるべきルート）に区分して提案された。

HIGH PRIORITY ROUTES LISTED IN THE PHASE I STUDY

Type of Route	Stage I		Stage II		Total	
	Number of Routes	Length (km)	Number of Routes	Length (km)	Number of Routes	Length (km)
Improvement and New Construction	18	666.9	15	479.4	33	1,146.3
Rehabilitation	25	468.0	19	306.0	44	774.0
Total	43	1,134.9	34	785.4	77	1,920.3

Note: Stage I : High priority projects
Stage II: Medium priority projects

タイ国政府は、この提案に対応して、フェイズⅠ調査で選定された優先度の高いルートの中から一部ルートを選定、フィージビリティ調査の実施を日本政府に要請した。日本政府は、この要請に答え、“タイ国東北部道路網整備計画調査(フェイズⅡ調査)”として、フィージビリティ調査の実施を決定、その実行を国際協力事業団(JICA)に委託した。事業団は、12名の専門家からなる調査チームを組織し、1984年7月初旬より1985年3月中旬までの期間、タイ国に派遣、調査を実施した。

1.2 調査の目的

タイ国政府ならびに日本国政府間に締結されたスコープ・オブ・ワークに規定された調査の目的は下記のとおりである。

- i) フェイズⅠ調査において選定された東北地方における優先度の高いルートについてフィージビリティ調査を実施する。
- ii) 調査の過程においてタイ側カウンターパートに対して技術の移転を行う。

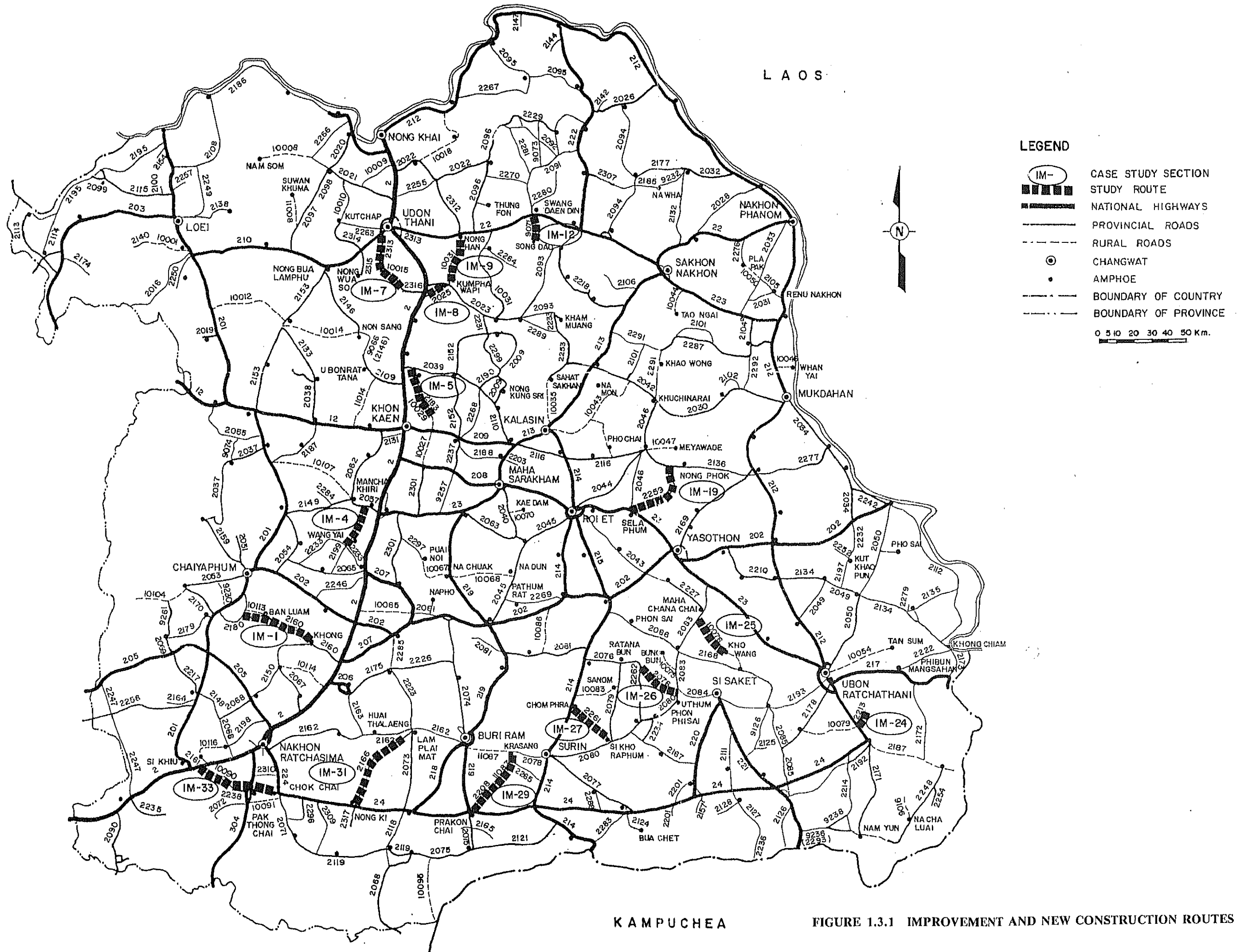
1.3 調査の範囲

1.3.1 改良, 新設ルート

改良, 新設ルートに関しては、表1.3.1および図1.3.1に示す15ルート、総延長502.1 kmについての調査が実施された。

TABLE 1.3.1 IMPROVEMENT AND NEW CONSTRUCTION ROUTES

Route No.	Origin	Destination	Length (km)
IM - 1	A. Khong	J.R. 2180	46.8
IM - 4	A. Chonnabot	B. Don Han	24.0
IM - 5	A. Nam Phong	B. Nong Tum	28.0
IM - 7	B. Lao (J.R. 210)	B. Tha Yom	40.7
IM - 8	B. Huai Koeng	A. Kumphawapi	14.2
IM - 9	A. Nong Han	A. Kumphawapi	34.3
IM - 12	A. Sawang Daen Din	A. Song Dao	19.1
IM - 19	A. Selaphum	B. Kham Phon Sung	46.3
IM - 24	B. Na Suang	B. Na Yia	13.6
IM - 25	A. Maha Chana Chai	A. Kho Wang	24.5
IM - 26	B. Som Poi Noi	B. Muang Mak	28.4
IM - 27	A. Chom Phra	B. Nong Khawao	31.1
IM - 29	A. Prakhon Chai	A. Krasang	47.1
IM - 31	B. Nong Pha Ong	A. Nong Ki	52.6
IM - 33	A. Si Khiu (J.R. 2)	A. Chok Chai	51.4
Total			502.1



1.3.2 修繕ルート

修繕ルートに関しては、DOHとJICAとの間の協議において合意された8ルートの中の、延長90kmの区間をケース・スタディ区間として選定、調査を実施した。ケース・スタディ区間は調査チームとタイ側カウンターパートとの合同現地踏査によって、路面状況の良否、デフレクションの大小などを調査、下表および図1.3.2に示すように決定した。選定理由の詳細は、4.1に述べる。

CASE STUDY SECTIONS OF REHABILITATION ROUTES

Route No.	Study Section		Surface Type
	Length (km)	Km Post	
RT - 224	10	10 to 20	AC
RH - 21	13	120 to 133	AC
RH - 22	8	0 to 8	PM
RH - 5	19	20 to 39	PM
RH - 12	10	488 to 498	DBST/SBST
RH - 16	10	7 to 12, 13 to 18	” ”
RH - 25	10	7 to 17	” ”
RH - 27	10	9 to 19	” ”
	90		

Note: AC : Asphaltic concrete
 PM : Bituminous penetration macadam
 DBST : Double bituminous surface treatment
 SBST : Single bituminous surface treatment

1.4 調査の枠組

調査目的達成のため、次の調査の実施がスコープ・オブ・ワークに規定された。

- フェイズ I 調査の精査
- 社会、経済調査および路側交通量調査、起終点調査、訪問ならびに路側インタビュー調査等を含む交通調査
- 測量、土質調査、建設材料調査、水文調査などの技術調査
- 路線の選定ならびに予備設計
- 土 20 % 以内の精度における工費の算定
- 交通量予測および便益の算定
- 純現在価値、費用便益比、内部収益率による経済評価とその感度分析
- 実施の最適時期の提言（修繕ルートを除く）

上記の規定された項目の調査のため、図1.4.1に示す調査の枠組を設定した。

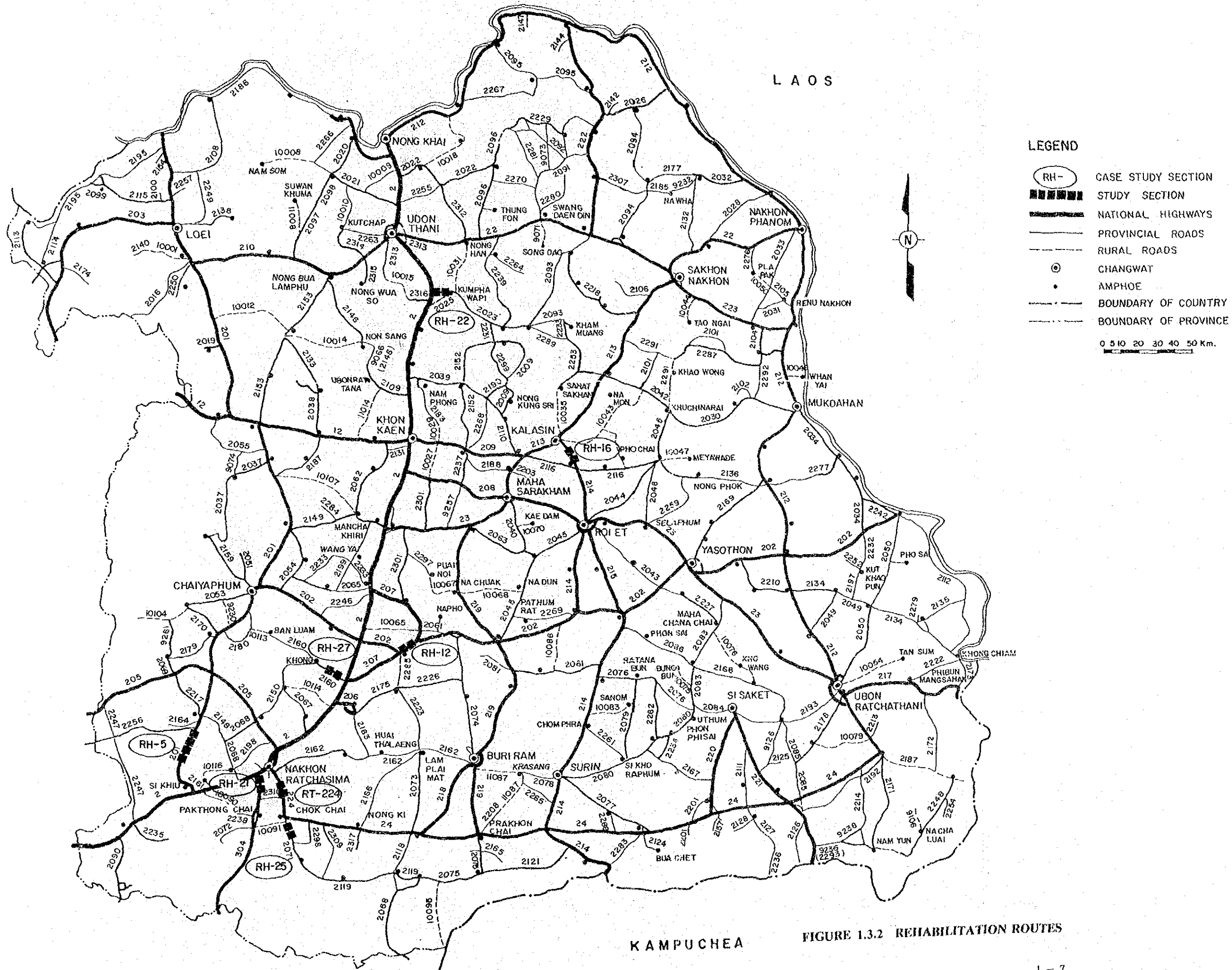


FIGURE 1.3.2 REHABILITATION ROUTES

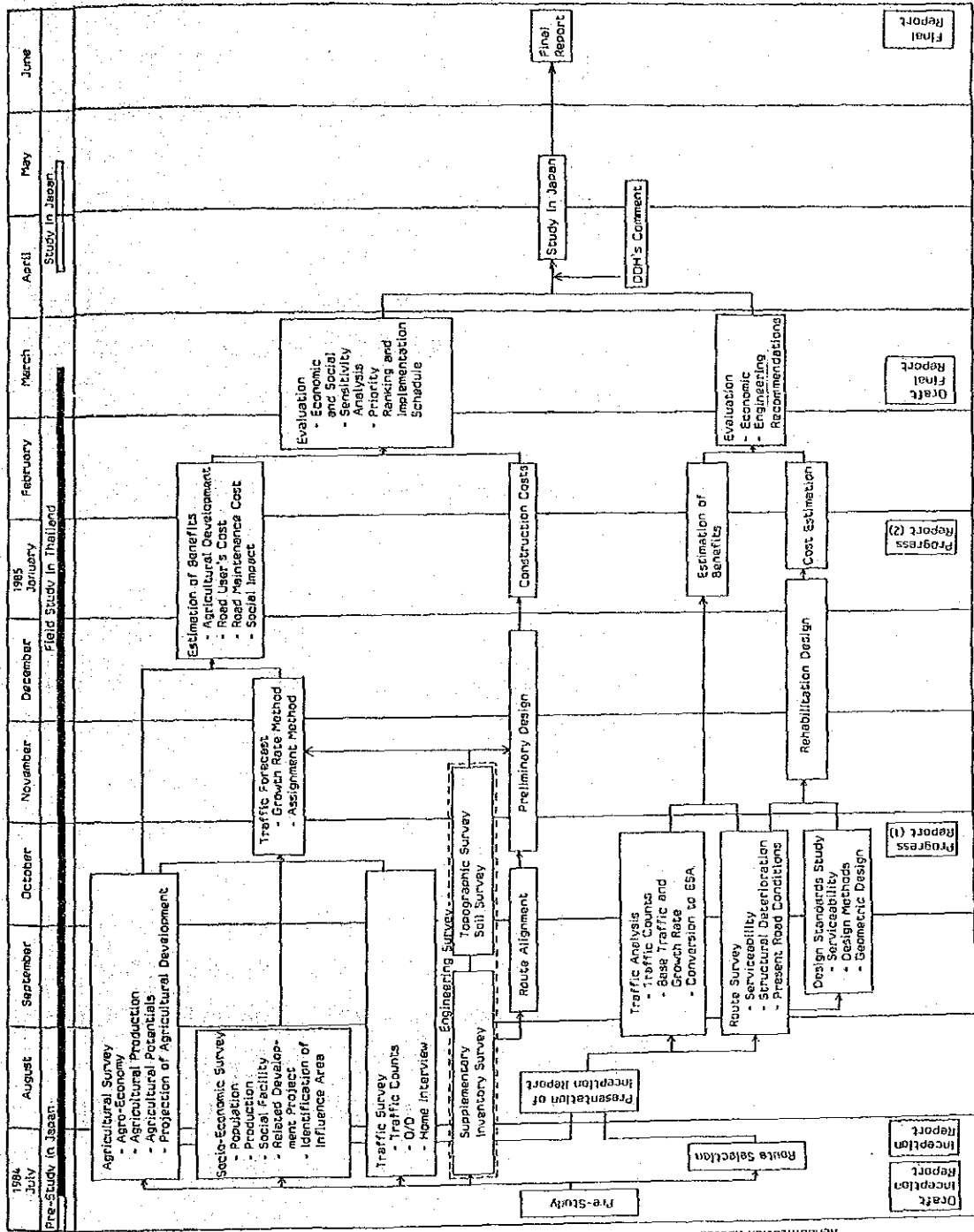


FIGURE 1.4.1 STUDY FRAMEWORK

1.4.1 改良, 新設ルート

改良, 新設ルートの調査目的は, 調査ルートに関して, 技術面, 社会面, 経済面からそのフィージビリティを評価することにある。

フィージビリティ調査は, 従来から適用されている通常の手法によって実施した。評価の手順ならびに手法についてはフェイズI調査において適用されたものを基本的には踏襲した。ただし, フェイズI調査は, プレフィージビリティ精度の調査であったが, 本調査は, 地形測量, ボーリング, 土質試験などの詳細調査を実施し, その結果をもとに, フェイズI調査に比して精度の高いフィージビリティレベルにおいて実施された。

実施した調査の概要は下記のとおりである。

- i) 調査ルートの改良によって影響を受ける人口, 生産物の包括される地域を検討し, 調査ルートごとに影響圏を設定した。
- ii) 社会, 経済評価のため, 社会, 経済に関する基礎資料を収集, 分析した。資料は原則としてアンボ(郡)ならびにタンボン(村)のレベルで収集した。
- iii) 農業調査は, 将来の農業開発, 農業生産予測のため, 作付け面積, 収穫高, 庭先価格, 生産費などの資料を収集, 影響圏内の将来農業開発を, ウィズ・プロジェクト, ウィズアウト・プロジェクトの両ケースにつき予測した。
- iv) 交通調査は, 主として, 将来交通量予測ならびに利用者便益算定に関する資料収集のため実施した。起終点調査(OD調査), 路側交通量測定は調査ルート上あるいはそれに関連するルート上において, 注意深く選定された4地点(OD調査)および22地点(路側交通量測定)につき実施した。また, 訪問調査は, 将来交通の伸び率推定の基礎となる所得弾力性に関する資料収集を主たる目的として行った。交通量は車種別に供用開始年, 供用開始から7年目ならびに15年目について, ウィズおよびウィズアウト・プロジェクトの両ケースにつき予測した。将来交通量予測手法としては, 調査ルートの性格に応じて, “伸び率方式”または, “配分方式”を適用した。
- v) 道路改良による便益は, 供用後15年間における農業開発便益, 車両走行費用の節減および維持修繕費用の節減にもとづき算定した。
- vi) フェイズI調査において, 影響圏内に生ずる社会インパクトを, 行政との隔絶, 医療サービス, 教育サービスの改繕および所得格差の是正といった観点から評価することを試みたが, 本調査ではこの4項目について, さらに数量的に明確な評価を行った。

- vii) 調査ルートは、予測交通量をもとに、タイ国道路局に設計基準に従って道路クラスに区分し、インベントリー調査、地形測量、ボーリング、土質調査の結果をふまえて予備設計を行った。
- viii) 建設費は、予備設計において算定された、工事数量と、近年東北地方で実施された類似工事の工事資料をもとに積算した。
- ix) 経済評価は、建設費と利用者費用の節減、農業開発便益、維持修繕費の節減の比較によって算定した。評価指標としては、内部収益率を主体とし、初年度収益率、純現在価値、費用便益比を適用、また、上記経済評価の他に、社会インパクトの数量的評価を実施した。
- x) 内部収益率の感度分析は、建設費を15%増、便益を15%減として実施した。
- xi) 調査ルートの優先順位は、経済評価と社会インパクト評価を総合して決定し、それにもとづき、15調査ルートの実施に関する提言を行った。

1.4.2 修繕ルート

フェイズI調査においては、修繕工事の実施を目的とし、早急に修繕すべき優先ルートを選定したが、本調査では、修繕工事に関する設計ならびに車輛走行費用節減に関する技術的諸問題の解明に焦点を置いた調査を実施した。調査の枠組を図1.4.1に示す。実施した調査の概要は下記のとおりである。

- i) 舗装路面の供用性は、器具による測定および目視によるプレゼント・サービスアビリティ・インデックス(PSI)とラフネスによって評価した。また、供用性評価に関する、適切かつ簡便な手法の提言のため、舗装タイプ別に、上記測定値の相関を分析、検討した。
- ii) 舗装構造の劣化に関する調査としては、デフレクション測定、現場および室内CBR試験、既存アスファルト、コンクリート舗装のスティフネス試験を実施した。
- iii) 修繕工事の設計に関する基礎資料ならびに修繕工事によって生ずる便益推定のため、交通費関係資料の収集、分析を行った。
- iv) オーバーレイの設計に必要な8.2t換算単軸荷重(以下ESA)は軸荷重車両総重量の分析し、等価荷重換算係数を求めて決定した。ESA累積通過数は車種別ESAに予測交通量に乗じて算定した。

- v) 適切なオーバーレイ設計法を選定するため、各国で適用されている設計法の中から数種を選び、比較検討を行った。この比較検討の結果、選んだ設計法によって、ケース、スターディ区間の修繕の予備設計を実施した。
- vi) 工事数量は上記の予備設計をもとに決定。その単価は、東北地方で最近施工された工事の実単価を参照適用した。
- vii) 修繕工事における便益は、車両走行費用と維持修繕費用の節減とし、車両走行費用の節減はJICA測定車によって測定したラフネスとガソリン消費量の関係を取り入れ推定した。
- viii) 経済評価は、車両走行費用と維持修繕費用の節減と修繕工費の比較により算定した。経済評価の指標は、経済内部収益率、初年度収益率、純現在価値、費用便益費とした。
- ix) 技術的における問題、すなわち、舗装路面ならびに舗装構造の評価手法、修繕工事の設計法、工事上の問題点などを、調査結果をもとに提言した。

1.5 調査の工程

タイ国における現地調査は1984年7月初旬に開始、1985年3月中旬のDOHに対するドラフト・ファイナル・レポートの提出によって終了した。その間に、スコープ・オブ・ワークの規定にしたがって、次のレポートをDOHに提出した。

i) インセプション・レポート(30部)

1984年8月初旬提出。調査方針、手法について記述した。

ii) プロGRESS・レポート(I)(30部)

1984年10月末提出。本レポート提出までの期間に実施した作業および明白となった事項、以後の作業工程について記述した。

iii) プロGRESS・レポート(II)(30部)

1985年1月末提出。この期間に実施した作業ならびに明白となった事項、ドラフト・ファイナル・レポートの作成を含む、以後の作業工程について記述した。

iv) ドラフト・ファイナル・レポート(30部)

1985年3月中旬提出。現地滞在中に実施した全作業結果をPROGRESS・レポートに対するDOHのコメントを反映してまとめた。

1.6 調査組織

調査は、JICAによって組織された森本氏を長とする日本政府職員によって構成された監理委員会の指導下に、土肥を団長とする株式会社片平エンジニアリングおよび株式会社日本工営の12人の専門家からなる調査チームにより、DOHにおいて組織されたカウンター・パート・チームと密接な協力を保ちながら実施された。調査組織を図1.6.1に示す。

1.7 報告書

最終報告書は次の3巻からなる。

- 一 Volume I (本編, Text) 主要調査項目に関する詳細な手法および手順ならびに調査結果について集録。
- 一 Volume II (資料編, Appendices) 調査に関連する資料の集録。
- 一 Volume III (ルート・レポート, Routes) 調査ルート別に、その調査結果の詳細を集録。

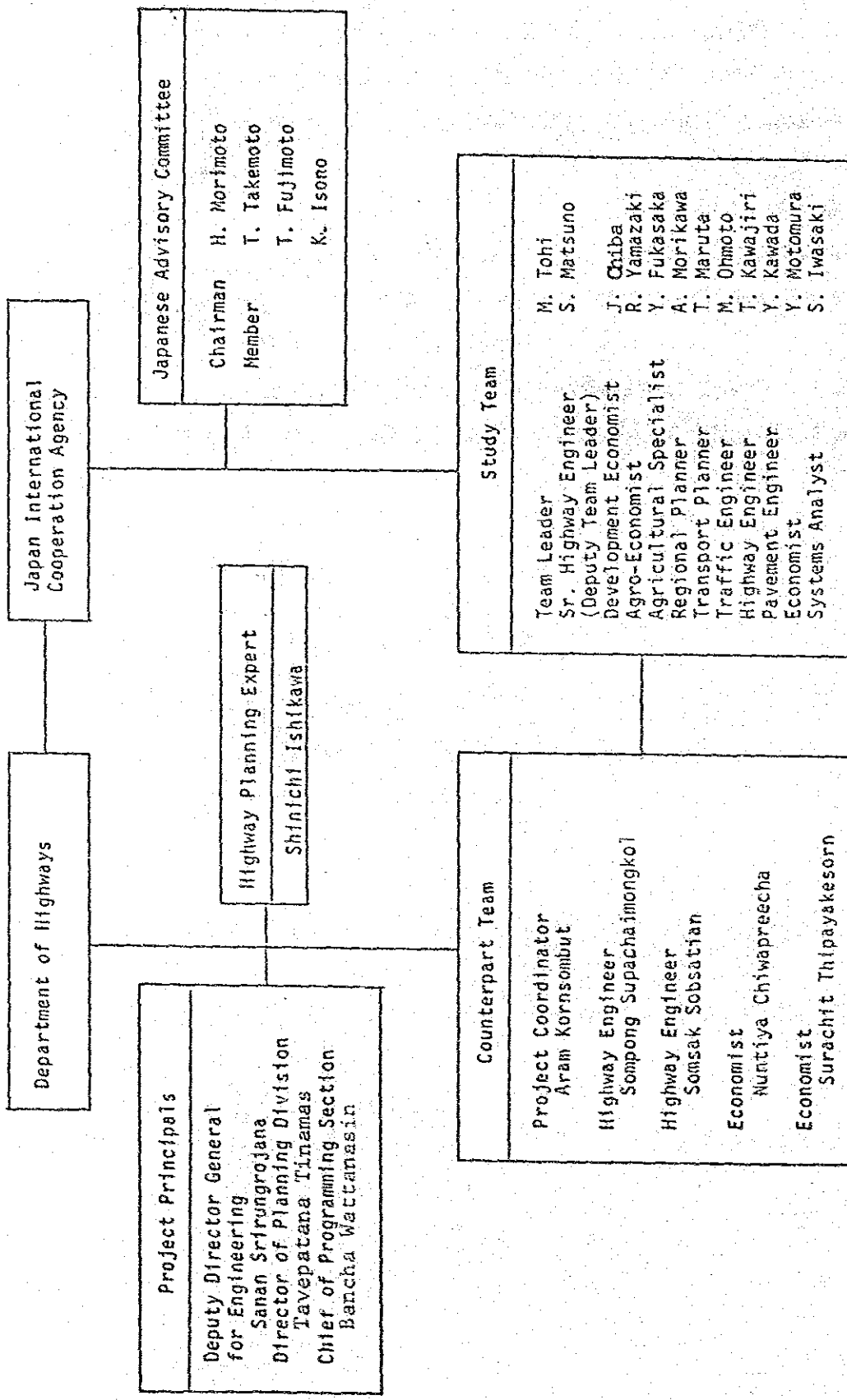


FIGURE 1.6.1 ORGANIZATION FOR THE STUDY

第2章
地方の概要

第2章 地方の概要

2.1 地域の特性と気候

タイ国東北地方は、人口、面積においては全国土の約1/3を占めるが、地方総生産高および一人あたり所得は全国平均に比べてかなり低い。このことは、東北地方に政府の指定した貧困地域が高い比率で所在することからも認知できる。

東北地方の経済的後進性は、不良な土壌条件、灌漑施設の不備、降雨量の不安定を主たる原因とする農業分野の低生産性に起因するが、農業生産地と主要農産物市場の所在する都市を結ぶ道路網の整備の遅れも農業の低生産性の一因である。

農業生産地における道路網の整備は、生産物の市場への迅速な輸送と、生産の増加を促し、ひいては地域住民の生活水準の向上に寄与するものと思われる。

タイの全国土面積は約514,000km²である。北緯14°から18°、東経101°から106°の間に位置する。東北地方は全国土面積の約33%、168,900km²を占める。

東北地方の北および東の境界は、メコン河を介して、ラオスに接し、南の境界はカムブチュア、西および西南の境界は、それぞれタイ国北部地方および中央部地方に接している。

山脈は、中規模のものが西と南の境界に添って見られ、かなりの数の孤立した山丘が中央部を除く、地方全域に散在している。

タイ、ラオス国境のメコン河に流入する大小支流は、湖や沼沢地を形成しながら地方の全域に渡って流下しており、しばしば洪水をひき起している。これらの支流の中最大のものは、Ubon Ratchathaniの東80kmの地点でメコン河に合流するムン河であり、その流域は洪水多発地域として知られている。

コラート高原、サコン、ナコン盤層は、地質的には堆積岩、変成岩で構成されている。これらの岩は白亜期の岩塩をともなう砂岩、負岩、シルト岩、および砂岩、負岩、シルト岩と共存する岩塩層上の砂岩、ジュラ期、三疊期の雪母負岩、シルト岩を伴う塊状砂岩、礫岩からなる。また第4期の洪積層、沖積層、溪谷堆積物、河川砂礫層が帯状に分布堆積している。

コラート高原を構成する上記の岩塩層は農業生産物増産の大きな障害となっている。

第3期の玄武岩類からなる火成岩層は、当地方の南部に散在しており、これと河川砂礫は骨材として利用できる。

石炭期、2畳期の頁岩、砂岩、泥岩、礫岩、および火山凝灰岩を含む塊状石灰岩によって構成されるラチャブリ層はコラート高原の西側境界に沿って拡がり、この層から碎石が多量に生産されている。

当地方の平均年間雨量は約1,400mmで、場所により大きく相違する。たとえばNakhon Ratchasimaでは940mm、メコン河岸にあるNakhon Phanomでは2,240mmである。雨期は5月から10月で、その間に年間降雨量の85%ないし90%の降雨がある。気温は12月から1月にかけて、比較的低温で、1月の平均気温は22℃、それに対して4月の平均気温は30℃と高い。メコン河流域の気温は地域の南部のそれと比較するとやや低い。

2.2 社会と経済

2.2.1 行政

1983年に、1県および10郡が新設され、東北地方は現在、行政的には17県、236郡に分割されている。これらのうち表2.2.1に示す11県、40郡が調査ルートに関連している。

2.2.2 人口

1983年におけるタイ国の総人口は、49,515,000人で、人口密度は1平方kmあたり96人である。1979年から1983年にかけての年平均人口増加率は1.8%であり、その間に総人口は約7%増加した。東北地方の人口はタイ国総人口の35%、17,219,000人で、人口密度は1平方kmあたり102人、上記期間における年平均人口増加率は2.2%である。当地方の人口密度はBangkokを除く中央部地方について、2番目に高い。地方別の1979年および1983年の人口、ならびに調査ルートのプロジェクトライフ期間中における推定人口増加率を次表に示す。

東北部の1979年から1983年の間の県別人口は表2.2.2のとおりである。調査ルートに関連する県のうち、最も人口の多い県はNakhon Ratchasimaで2,055,000人、ついで、Ubon Ratchathaniの1,684,000人、Udon Thaniの1,564,000人となっている。人口増加率は地方東南部の諸県、Surin, Buri Ram, Ubon Ratchathaniが他の地域の諸県に比べて高い。

Table 2.2.1 CHANGWATS AND AMPHOES RELATED TO STUDY ROUTES

Changwat	Amphoe	Changwat	Amphoe
UDON THANI	M. Udon Thani	CHAIYAPHUM	Chatturat
	Kumphawapi		
	Nong Han		
	Nong Saeng		
SAKHON NAKHON	Sawang Daen Din	NAKHON RATCHASIMA	Ban Luam
	Song Dao		Khong
			Sung Noen
			Pak Thong Chai
KHON KAEN	M. Khon Kaen	BURI RAM	Krasang
	Nam Phong		Lam Plai Mat
	Kranuan		Nong Ki
	Ban Phai		Prakhon Chai
	Chonnabot		Nong Hong
	Waeng Yai		
ROI ET	Phon Thong	SURIN	M. Surin
	Nong Phok		Chom Phra
	Selaphum		Rattanaburi
			Sikhorphum
YASOTHON	Sai Mun	SI SA KET	Prasat
	Kut Chum		Rasi Salai
	Maha Chana Chai		Yang Chum Noi
	Kho Wang		Uthumphon Phisai
UBON RATCHATHANI	Det Udom		Bung Boon

POPULATION AND GROWTH RATE BY REGION 1980-2005

Region	Year-end Population ¹ (1000 persons)		Density in 1983 (person/km ²)	Growth Rate (% per annum)				
	1979	1983		1980-85	85-90	90-95	95-2000	2000-05
Whole Kingdom	46,114	49,515	96	2.0	1.5	1.5	1.4	1.2
Northeastern	15,793	17,219	102	2.0	1.4	1.3	1.2	1.1
Central	10,112	11,005	108	1.8	1.5	1.5	1.4	1.4
Northern	9,493	10,106	59	1.5	1.1	1.1	1.0	1.0
Southern	5,716	6,166	87	1.9	1.4	1.3	1.2	1.1
Bangkok	4,999	5,018	3,206	3.4	2.7	2.6	2.4	2.2

- Sources: 1. Department of Local Administration, Ministry of Interior.
 2. "Population Projection for Thailand, Whole Kingdom and Region, 1970-2005" by Working Group on Population Projections, National Statistics Office (NSO).

TABLE 2.2.2 POPULATION BY CHANGWAT

(Unit: thousand persons)

Changwat	1979	1980	1981	1982	1983	Average Annual Growth Rate (%)	Remark
Loei	441	450	463	473	487	2.5	
Udon Thani	1,429	1,448	1,475	1,508	1,564	2.3	*
Nong Khai	661	674	689	730	737	2.8	
Sakhon Nakhon	766	777	789	807	821	1.8	*
Nakhon Phanom	-	-	-	541	567	(4.9)	
Khon Kaen	1,329	1,355	1,385	1,416	1,463	2.4	*
Maha Sarakham	752	765	771	780	807	1.8	
Kalasin	742	755	772	785	793	1.7	
Roi Et	1,044	1,061	1,075	1,089	1,118	1.7	*
Yasothon	452	459	464	470	475	1.3	*
Ubon Ratchathani	1,531	1,560	1,590	1,628	1,684	2.4	*
Chaiyaphum	839	858	871	885	903	1.8	*
Nakhon Ratchasima	1,886	1,917	1,950	1,980	2,055	2.2	*
Buri Ram	1,108	1,133	1,160	1,187	1,227	2.6	*
Surin	1,001	1,036	1,065	1,079	1,121	2.9	*
Si Sa Ket	1,066	1,082	1,103	1,120	1,151	1.9	*
Mukdahan	-	-	-	243	248	(2.2)	*
Whole Kingdom	46,114	46,962	47,875	48,847	49,515	1.8	
Northeastern Region	15,793	16,088	16,393	16,720	17,219	2.2	

Note : * : Changwats related to the study routes

Source: Department of Local Administration, Ministry of Interior

2.2.3 地方総生産 (GRP)

1982年における国内総生産 (GDP) は、現在市場価格で8,580億バーツ、1人当りの所得は17,702バーツである。GDPと1人当り所得の年平均伸び率は、1978年から1982年の間において、それぞれ、5.6%、3.3%であった。東北地方は、全国人口の35%を占めるにもかかわらず、GDPに占めるその割合は、低生産性のためにわずか14%にすぎず、1人あたりのGRPは、タイ国の4地方ならびにBangkok首都圏の中で最低である。

各地方のGDPに占める割合と一人あたりのGRPを下表に示す。

SHARE OF GDP AND PER CAPITA GRP BY REGION

	Share of GDP (%)			Per Capita GRP (at CMP*)		
	1960	1970	1979	1960	1970	1979
Whole Kingdom	100	100	100	2,160	3,848	12,067
Northeastern	17.0	16.0	14.7	1,082	1,822	4,991
Central (excl. Bangkok)	29.3	27.5	31.2	2,565	4,662	17,655
Northern	15.8	15.2	14.9	1,496	2,699	8,781
Southern	14.1	12.8	11.8	2,700	3,858	12,683
Bangkok	23.8	28.5	27.4	5,630	10,234	30,161

Note : *: Current market price

Source: The Fifth National Economic and Social Development Plan (1982-1986)

調査ルートに関連する県における県総生産 (GPP) は、Nakhon Ratchasima が最高で78億バーツ、その年平均伸び率は5.4%であり、Udon Thani の38億バーツが高い。一人あたりGPPの最高は同じくNakhon Ratchasima の3,800バーツであるが、全国平均と比較するとわずか1/2に過ぎない。(表2.2.3および2.2.4参照)

2.2.4 貧困の状況

東北地方では、172の郡がNESDB (National Economic and Social Development Board) によって貧困郡として指定されている。この中151郡は "The Rural Poverty Eradication Program 1979年" において指定され、さらに1981年に21郡が追加指定された。貧困の状況は、貧困の度合を表す指数によって次のように区分されている。

CLASSIFICATION OF POVERTY

Classification	Poverty Index
High Poverty	More than 80
Medium Poverty	60 - 80
Low Poverty	Less than 60

Source: NESDB

TABLE 2.2.3 GPP OF RELATED CHANGWATS

(Million baht at 1972 constant price)

Changwat	1978	1979	1980	1981	1982	Average Growth (1978-1982) %
Udon Thani	3,341.1	3,479.7	3,897.2	4,492.3	4,808.8	9.5
Sakhon Nakhon	1,508.5	1,906.8	2,039.7	2,122.9	2,123.4	8.9
Khon Kaen	3,494.4	4,086.5	4,286.0	4,288.7	4,552.8	6.8
Roi Et	2,017.6	2,434.1	2,378.5	2,506.1	2,419.4	4.6
Yasothon	1,003.1	1,056.9	1,151.5	1,122.7	1,111.5	2.6
Ubon Ratchathani	2,928.0	3,425.0	3,979.9	4,169.5	4,184.3	9.3
Chaiyaphum	1,970.6	2,051.7	2,213.5	2,044.0	2,282.5	3.7
Nakhon Ratchasima	6,343.6	6,674.2	7,509.9	7,504.4	7,816.1	5.4
Buri Ram	2,799.7	2,630.3	2,867.8	2,265.9	2,566.7	-2.1
Surin	2,168.5	2,133.1	2,292.9	2,466.1	2,377.9	2.3
Si Sa Ket	1,802.4	2,183.6	2,363.0	2,478.7	2,363.3	7.0
Northeastern (GRP)	37,205.0	40,385.0	43,902.7	44,653.0	45,599.7	5.2
Whole Kingdom (GDP)	261,097	276,907	292,853	311,270	324,290	5.6

Source: NESDB

TABLE 2.2.4 PER CAPITA GPP OF RELATED CHANGWATS

(Baht at 1972 constant price)

Changwat	1978	1979	1980	1981	1982	Average Growth (1978-1982) %
Udon Thani	2,350	2,392	2,627	2,971	3,112	7.3
Sakhon Nakhon	1,971	2,442	2,566	2,621	2,568	6.8
Khon Kaen	2,642	3,009	3,098	3,027	3,138	4.4
Roi Et	1,917	2,278	2,191	2,268	2,158	3.0
Yasothon	2,214	2,294	2,453	2,352	2,296	0.9
Ubon Ratchathani	1,928	2,199	2,496	2,559	2,510	6.8
Chaiyaphum	2,356	2,395	2,530	2,286	2,509	1.6
Nakhon Ratchasima	3,371	3,474	3,872	3,752	3,839	3.3
Buri Ram	2,546	2,334	2,482	1,911	2,111	-4.6
Surin	2,175	2,094	2,184	2,270	2,141	-0.4
Si Sa Ket	1,698	2,010	2,133	2,193	2,052	4.8
Northeastern (per capita GRD)	2,366	2,511	2,671	2,658	2,658	2.9
Whole Kingdom (per capita GDP)	5,873	6,092	6,304	6,554	6,688	3.3

Source: NESDB

1981年の指定以後、東北地方では10郡が新たに分割設置されたが、これらの郡についての指定作業は現在までのところ実施されていない、これらの郡が分離した元の郡と同じ貧困度であると仮定の下で区分した貧困郡の数は、下表のとおりである。

POVERTY AMPHOES

Classification	Number of Amphoes
High Poverty	77
Medium Poverty	99
Low Poverty	60
Total	236

Source: NESDB

2.3 輸 送

東北地方の主要輸送機関は道路、鉄道、空輸からなる。なお内陸水運の占める割合は小さい。各輸送機関とも、BangkokとUdon Thani、BangkokとUbon Ratchathaniの2のルートを経験として、東北地方の各地とBangkokを結ぶ形態をとっている。

東北地方の輸送体系を以下に簡単に述べる。

2.3.1 道 路

東北地方の幹線道路網は5つの1級国道と23の2級国道によって形成されている。1級国道2号線はSaraburiにおいてBangkokを起点とする1級国道1号線から分岐し、Nakhon Ratchathani、Khon Kean、Udon Thaniを経由して、Nong Khaiに至る。24号線は東北地方の南部を通過し、Nakhon RatchasimaとUbon Ratchathaniを結ぶ。この2つの1級国道は、東北地方の最重要幹線としての役割を果たしており、残りの1級国道、12号線、22号線、23号線は2号線から分岐して、東部、西部に延び、地方幹線道路網を構成している。

2級国道は、上記1級国道の間に織り込まれており、地域内道路輸送の装幹的役割を果たしこれらの国道の間の地域を数多くの県道、地方道が補完し一体となって地域道路網を構成している。

東北地方における道路局所管の道路は、1級国道1,600km、2級国道3,200km、県道7,600kmで、これら道路の位置圏、および地区ごとの延長をAppendix 2.2.3、Appendix 2.2.4に示す。

2.3.2 鉄 道

タイ国有鉄道は、1982年予算年度末において、Bangkokを起点とする放射状の総延長3,735kmの路線を有する。東北地方では、BangkokからNong KhaiおよびNakhon Ratchasimaから分岐しUbon Ratchathaniに至る2路線が幹線となっている。Bangkok-Nong Khai線は延長624kmで、Khon Kaen、Udon Thani等を経由、Bangkok-Ubon Ratchathani線は延長575kmで、

Buri Ram, Surin, Si Sa Ket 等を経由して終点に至る。Bangkok から終点まで運行させる旅客列車は、Bangkok-Ubon Ratchatani 線で日に 6 回、Bangkok-Nong Khai 線で 4 回である。調査ルートの中の、IM-1 は Chaiyaphum 県の Non Ta Noen と Nakhon Ratchasima 県の Ban Luam の間において、ローカル線と平行しているが、この間の旅客列車の運行はわずか一日に 3 回である。

2.3.3 航 空

タイ国国有航空は Bangkok から、全国各地の放射状空路の定期運行を行なっている。東北地方では、Khon Kaen 経由の Bangkok-Udon Thani 線、Bangkok-Ubon Ratchatani 線がボーイング 737-200 によって運行されている。

2.4 農 業

2.4.1 農業人口

東北地方はタイ国の他地方と同じく、農業およびその関連工業が主要産業である。1983 年における当地方の農業関連産業人口は 14,000,000 人で、当地方総人口の 82%、全国総人口の 42% を占める。過去 3 年間 (1981~1983 年) の当地方における農業人口の年平均増加率は下表に示すとおり 1.5% であり、総人口の増加率 2.5% に比べて低率である。このことは、当地方が農業生産性の低い地域であるため、農民が他の有利な職を求めて都市部あるいは他地方に流出する傾向にあることに起因している。

FARM AND NON-FARM POPULATION

	Farm (thousand) (%)	Non-Farm (thousand) (%)	Total (thousand) (%)
Northeastern Region			
1981	13,680 (84)	2,713 (16)	16,393 (100)
1982	13,885 (83)	2,835 (17)	16,720 (100)
1983	14,093 (82)	3,126 (18)	17,219 (100)
Growth, 81-83	1.5% p.a.		2.5% p.a.
Whole Country			
1981	32,500 (68)	15,375 (32)	47,875 (100)
1982	33,085 (68)	15,762 (32)	48,847 (100)
1983	33,681 (68)	15,834 (32)	49,515 (100)
Growth, 81-83	1.8% p.a.		1.7% p.a.

Source: Office of Agricultural Economics (OAE), Ministry of Agriculture and Cooperatives (MAC)

TABLE 2.4.1 AGRICULTURAL LAND USE

(Unit: thousand rai)

	Forest Land A	Farm Land				Tree Crops, Vegetables, and Flowers E	
		Total B	Paddy C	Upland Crops D			
Northeastern Region (1)							
Total Land: 105,534							
	(T ₁)	(100)	(A/T ₁)	(B/T ₁)	(C/B)	(D/B)	(E/B)
1975			28,824 (27)	47,497 (45)	34,090 (72)	7,527 (16)	548 (1)
1978			19,513	49,301	35,555	9,257	542
1981			16,941 (16)	51,708 (49)	36,183 (70)	10,736 (21)	623 (1)
Growth 75 - 78			- 12.2%	1.3%	1.4%	7.1%	-0.4%
75 - 81			- 8.5%	1.4%	1.0%	6.1%	2.2%
Whole Country (2)							
Total Land: 320,697							
	(T ₂)	(100)	(A/T ₂)	(B/T ₂)	(C/B)	(D/B)	(E/B)
1975			130,762 (41)	112,211 (35)	71,239 (63)	19,953 (18)	10,771 (10)
1978			109,515	116,441	73,270	23,759	10,772
1981			100,582 (31)	121,294 (38)	73,523 (61)	27,385 (23)	11,712 (10)
Growth 75 - 78			- 5.7%	1.2%	0.9%	6.0%	0%
75 - 81			- 4.3%	1.3%	0.5%	5.4%	1.5%
Ratio							
(T ₁) / (T ₂) 1981			42.6 %	49.2 %	39.2 %	5.3 %	

Source: OAE, MAC

県別の農業および非農業人口の詳細を、Appendix 2.4.1に示す。

2.4.2 自然環境と土地利用状況

当地方の年間平均降雨量は、1,400mmで、メコン河流域を除いて、特に乾季においては、耕作に必要な水資源が不足している。多くの地域、たとえば Khon Kaen, Chaiyaphum, Nakhon Ratchasima 県等では、雨期に十分な雨量が得られない年は、作付期に旱魃となる。

一方、メコン、チー、ムンなどの河川流域は、排水施設が不十分なため、雨期にはしばしば洪水の被害を受ける。当地方における林地は、1981年において、16,900,000 ライで、表 2.4.1 に示すように、当地方総面積の 16% に過ぎず、全国平均の 31% に比して小さく、タイ国 4 地方の中で最低である。一方、農耕地は地方総面積の 49% を占め、全国平均の 38% に比して高い。農耕地の伸びは非常に小さいが、これは残された耕作道地、主として林地、が限られているためである。

農耕地は表 2.4.1に示すように、水田 70%、畑地 21%、果樹園、菜園、花園が 1%となっている。各県別の土地利用状況の詳細を Appendix 2.4.2 に、土地適応性圏を Appendix 2.4.3 に示す。

農耕地は主として、メコン河、ムン河、チー河の流域に沿って広がっている。既存の農耕地の土壌の地方は、土壌保全や土地改良に必要な手段が十分に行わされていないため、全般的に低下している。また古い水田では、塩害が土地生産性向上の阻害要因の 1 つとなっている。1977年の報告書¹⁾は、528,000,000 ライ (8,453 km²)、当地方の総水田面積の 15%が、8 mm h²/cm³ (5,120 ppm) 以上の反応を示す塩害の被害を受けていると述べている。これらの塩害地は、水洗による大規模な溶脱施設を導入しなければ地力の改良は不可能である。塩害水田は調査ルートに関連する県においては、Chaiyaphum, Nakhon Ratchasima, Bari Ram の諸県に広く分布している。その分布状況を Appendix 2.4.4 に示す。当地方の作付け形態は、水源、土地利用の状況によって、次のように区分できる。

水田地帯 (主として、平坦地および、メコン河、チー河、ムン河の流域—全農耕地の 80% を水田が占める) Sakhon Nakhon, Roi, Et, Yasothon, Ubon Ratchatani, Bari Ram, Si Sa Ket, Surin などの諸県。

Ket, Surin などの諸県。

水田、畑地の混在地帯 (主として、標高 200 ~ 300 m の丘陵地を含む平坦地、全農耕地のうち、水田が 60%、畑地が 30% 程度である) Udon Thani, Khon Kaen, Chaiyaphum 県等の東部地域。

畑地地帯 (標高約 300 m 以上の丘陵地帯および山岳地帯、全農耕地のうち畑地が 60% 以上を占める) Chaiyaphum 県の西部地域および Nakhon Ratchasima 県、メイズおよびキャッサバは主として Nakhon Ratchasima 県に主として作付けされている。

地形および土地利用の概況を図 2.4.1 および図 2.4.2 に示す。また 1983 年、1984 年における県別、作物別の作付け面積を Appendix 2.4.5 に、1973 から最近 11 年間における作付け面積の推移を Appendix 2.4.6 に示す。

2.4.3 灌 漑





6 省、12 局において、水源開発プロジェクトと村落開発促進のための灌漑プロジェクトが実施されているが、大規模な灌漑計画は王室灌漑局(RID)の所管となっている。RID のプロジェクトによって開発された灌漑受益面積は、1981 年現在 404,000 ha (252.7 万ライ)であり、これを表 2.4.2 に示す。

灌漑受益地域は Song Kham 河プロジェクトによって代表されるように、ムン河、チー河、メコン河の流域に集中している。東北地方の灌漑可能地域は既に 70% 以上が開発されているが、さ

1) Study of Salinity Affection in 1977 by Land Development Department

らに、ムン河、チー河の流域において新たな灌漑プロジェクトが計画されている。しかし、この流域における灌漑プロジェクトが完成したとしても、東北地方における灌漑受益面積は総耕作地の7%、総水田面積の10%に過ぎない。灌漑プロジェクトの分布図をAppendix 2.4.7に示す。

LEGEND

- ELEVATION**
-  <200 m.
 -  200~500
 -  500~1000
 -  1000 m.<
- 1~17 CHANGWAT CODE

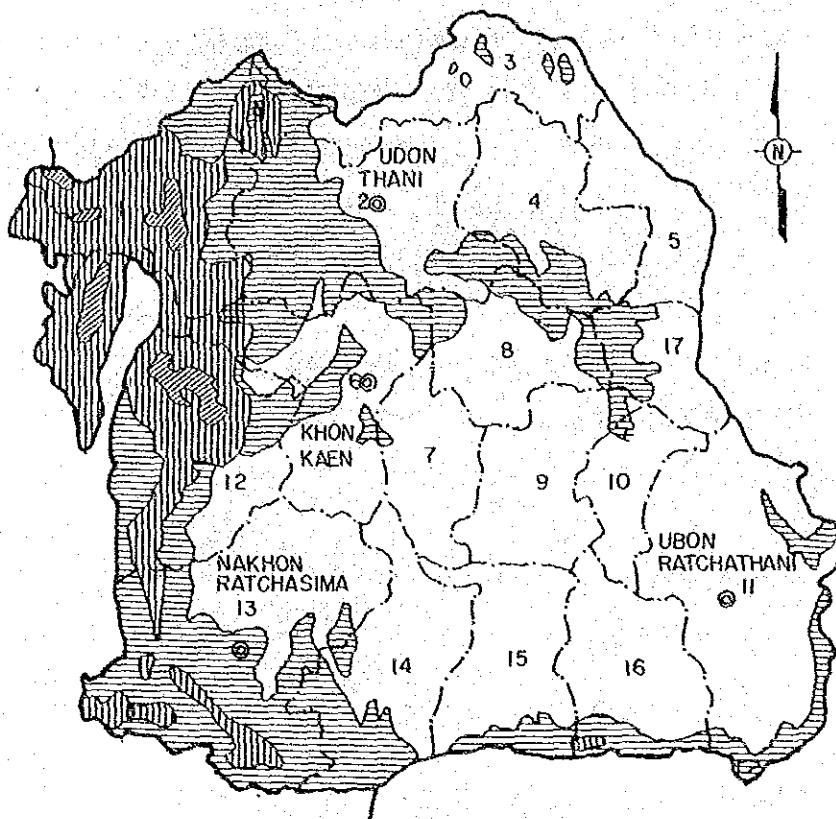





FIGURE 2.4.1 GEOGRAPHICAL FEATURES

LEGEND

-  PADDY LAND MORE THAN 80%
 -  PADDY & UPLAND (60 & 30%)
 -  UPLAND MORE THAN 60%
- 1~17 CHANGWAT CODE

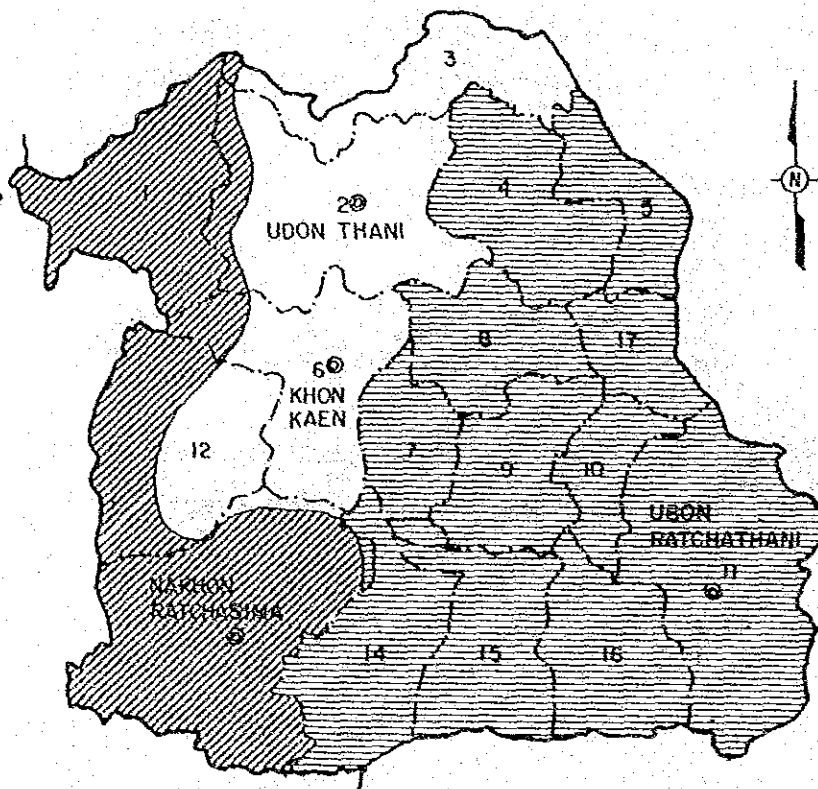


FIGURE 2.4.2 GENERAL FEATURES OF LAND USE

TABLE 2.4.2 IRRIGATION PROJECTS IN NORTHEASTERN REGION UNDER THE ROYAL IRRIGATION DEPARTMENT (1981)

(Unit: ha (rai))

	Irrigable Area	Irrigated Area (%)	% of Irrigable Area to	
			Total Cultivated Area	Total Paddy Area
<u>By District</u>				
Khon Kaen Regional Office (Loei, Udon Thani, Khon Kaen, Maha Sarakham)	113,676 (710,475)	92,732 (81.6) (579,575)	4.6	7.3
Ubon Ratchathani Regional Office (Sakhon Nakhon, Nakhon Phanom, Ubon Ratchathani, Kalasin, Roi Et, Yasothon)	219,739 (1,373,369)	168,539 (76.7) (1,053,369)	8.4	11.0
Nakhon Ratchasima Regional Office (Chaiyaphum, Nakhon Ratchasima, Buri Ram, Surin, Si Sa Ket)	228,713 (1,429,457)	142,997 (62.5) (893,732)	7.2	10.4
Total	562,128 (3,513,301)	404,268 (71.9) (2,526,676)	6.9	9.8
<u>By Basin</u>				
Mekhong River Basin (Song Khram Basin only)	112,853 (705,331) 52,867 (330,419)	98,583 (87.4) (616,144) 49,441 (93.5) (309,006)	-	-
Chi River Basin	199,954 (1,249,713)	138,850 (69.4) (867,813)	-	-
Min River Basin	249,321 (1,558,257)	166,835 (66.9) (1,042,719)	-	-
Total	562,128 (3,513,301)	404,268 (71.9) (2,526,676)	-	-

Source: Water Resources Development in Thailand, Royal Irrigation Department, MAC.

2.4.4 主要作物の生産状況

作付け面積は、表 2.4.3 に示す過去 3 年間（1981-83 年）の平均においては、米作が第 1 位で、次いで、キャッサバ、メイズ、ケナフ、砂糖きび、落花生、綿花、緑豆、ソルガムの順となっている。この内、米、キャッサバ、ケナフは、それぞれ全国の 47%、59%、100% を占めている。

TABLE 2.4.3 PLANTED AREA AND PRODUCTION (1981-83 AVERAGE)

Crops	Whole Country			Northeastern Region		
	Planted Area (1000 rai)	Production (1000 tons)	Average Yield (kg/rai)	Planted Area (1000 rai)	Production (1000 tons)	Average Yield (kg/rai)
Rice	60,712	17,794	293	28,392	5,948	209
Maize	10,281	3,334	324	3,002	892	297
Mungbeans	3,032	284	94	124	11.3	91
Soybeans	861	141	164	58	9.2	159
Groundnuts	769	146	190	173	29.6	171
Cassava	8,149	18,506	2,271	4,794	10,442	2,178
Sugarcane	3,707	26,159	7,064	514	3,358	6,537
Kenaf	1,289	216	168	1,285	209	163
Cotton	773	139	180	170	33.4	196
Sorghum	1,646	279	170	56	9.7	173

Source: Agricultural Statistics of Thailand, OAE, MAC.

東北地方の農業生産性は、2.4.2 および 2.4.3 に述べた不安定な水の供給、土壌の悪さ等の阻害要因のため低く、綿花、ソルガムを除いて、平均収量は全国平均以下となっている。特に米は、60%がもち米で、全国平均収量の71%という低収量となっている。東北地方の米作はおおむね天水による灌漑に依存しているのが現状である。

水田の耕作は、4月あるいは5月の第1次、第2次の降雨時に行われ、通常6月、7月に苗代から移植、11月あるいは12月に収穫する。地方種の早熟性のもち米は10月中旬から11月初旬に収穫する。

先に述べたような阻害要因があるにもかかわらず、キャッサバ、砂糖きび、綿花、豆類などの畑作物の生産は東北地方の道路網の改良によって、過去8年間の間に急速に増加した。ケナフは市場需要の低下によって、その生産は減少の傾向にあるが、それでもケナフは、キャッサバ、砂糖きびとならんで、東北地方における主要商品作物であり、その関連工業は当地方の重要な産業の一つとなっている。生産量は多くはないが、養蚕も当地方の典型的な農村工業である。

東北地方の主要農産物の生産高は、過去の傾向を分析すると、落花生、ケナフを除いて作付け面積の比率の増大に対応して増加している。

過去の生産高の詳細は Appendix 2.4.8 に、県別の主要作物の平均単位当り収量の傾向を

Appendix 2.4.9 に示す。

キャッサバは主として、ヨーロッパ経済協同体の市場に依存しているが、作付面積の拡大、生産性の向上によって、近年、その生産量が需要を上回ってきた。そのため、農業省(MAO)は1984年7月末、農産物の多角化計画を設定、キャッサバを他の商品作物、すなわち、ソルガム、緑豆、ユーカリ樹等に転換する方針を決めた。しかし、この計画は、本画的なものではなく、2ないし3年度にわたる試験的な試みとして、東北地方の広大なキャッサバ作付け地の一部を対象として実施される予定である。

2.4.5 農業関連工業と市場

農業関連工業に関するインタビュー調査の結果によると、農業原木材の集積と工場への輸送形態は下記のとおりである。

TRANSPORTATION OF RAW MATERIALS

Crop	Transport by (%)		
	Farmer	Factory	Middleman
Sugarcane	100	-	-
Cassava	82	5	13
Rice	37	13	50
Kenaf	13	69	18

砂糖きびのほぼ全量、キャッサバの80%以上が農家自身あるいは農家が借上げたトラックによって、精糖工場あるいはキャッサバ加工処理場に運ばれる。一方、米の大半は中間商人によって処理され、ケナフは主として工場側によって収集、輸送されている。

東北地方の農業加工処理工場の数は下表のとおりである。

NUMBER OF PROCESSING FACTORIES

Rice mills (capacity: more than 30 t/day)	132
Cassava plants (chips, pellets, flour)	297
Kenaf plants (baling, textile)	95
Sugar plants (brown, refinery sugar)	13

大、中規模の精米所は主として、米作地帯の県庁所在地、市街地化した郡の中向地に集中している。

キャッサバの加工処理工場の多くは、Nakhon Ratchasima および Khon Kaen 県の国道2号線、24号線、304号線の沿線に点在している。小規模のキャッサバをチップにするための処理場は、キャッサバ耕作地帯の県道沿いの至るところに見られ、この処理場で作られたチップは、

大規模な加工処理にペレットまたは粉末に加工するために運ばれる。加工された材料は、直接、Bangkokの輸出業者あるいはChonburi, Chacheongsaoなどの工場に、主として国道2号線、304号線を利用して自動車輸送される。また少量ではあるが、鉄道で輸送される場合もある。

ケナフの処理工場は主として、Udon Thani, Khon Kaen, Ubon Ratchathani, Nakhon Ratchasimaなどの県中心地に集中存在する。

1日2,000 t以上の砂糖きびを処理できる大規模な精糖工場はUdon Thani, Khon Kaen, Buri Ram県にある。Udon Thani県のKumphawapiとKhon Kaen県のNam Phong精糖工場は、一日5,000 t以上の処理能力を持ち、1983年の作物年における11月から5月の7ヶ月間に700万tの砂糖きびを収集、精糖した。

収穫した砂糖きびの糖分含有率は1日あたり5~10%減少するので、砂糖きび生産地と精糖工場間のアクセスビリティの改善は非常に重要である。

調査ルートに関連する県における加工処理工場の数と総生産量をAppendix 2.4.10に、関連の郡における主要農産物の流通経路をAppendix 2.4.11に示す。

2.5 地域開発

第1次から第5次の国家経済社会開発計画が実施された期間におけるタイ国の社会、経済構造の変化、すなわち都市部、主としてBangkokにおける製造業、サービス業の拡大は、多大の便益を社会にもたらした。しかし、なお地方部における多くの人々は、この間にもたらされた便益の恩恵を受けておらず、上記の経済構造の変化の外におかれたままとっている。

地方の経済構造は依然として、大部分を農業に依存しており、工業、サービス業の地方拡散は進行していない。そのため、都市と地方のみならず、地方内地域間においても、居住地による住民の所得格差が生じ、さらにそれが増大する傾向にある。

この問題を解決するため、第5次国家経済社会開発5箇年計画1982~1986年(第5次計画)においては、次の述べる目標に重点が置かれた。

- 国家経済と財政逼迫の回復
- 経済構造の改善と経済効果の高揚
- 社会構造の開発と社会サービスの配分
- 貧困の撲滅と後進地の開発
- 国家安全保障監視と経済開発の調整
- 国家開発行政組織の改革と土地所有権の分散

第5次計画は、農業生産性の改善に関しては、生産形態の改善、民間による開発、投資の奨励、土地、水、森林資源の有効利用を強調、また農産物の多角化の促進は農業を基盤とする産業の育成と雇用機会の増大に寄与するものとしてその実施を提言している。

第5次計画の中の開発戦略の1つとして経済活動の地方分散の促進があげられており、地方における中核都市の形成を意図している。東北地方では、Khon KeanとNakhon Ratchasimaを地方中核都市として指定、さらにこの地方中核都市とその下の小中核都市の間の連結が、広く地方に経済効果を波及させるために不可欠であるとし、Ubon Ratchathani, Loi Et, Surinを小中核都市として指定している。これらの都市における基盤施設、社会サービスの整備は未だ量、質とも不十分で、排水、洪水防御、下水ゴミ処理、簡易給水、電話、交通管理施設の整備が経済開発の促進に必須なものとして、この整備に重点をおいて実施することを計画している。

“Business Review 1979年9月”によれば、政府は一般工業投資促進地および工業地域を指定、東北地方ではNakhon Ratchasima県のNakhon Ratchasima, Pak Thong Chai, Pak Chong, Khon Kaen県のKhon Kean, Ban Phaiがこれに指定されているとのことである。

教育、保健、司法等の社会サービスについても、住民の要望に答えるとともに、地方と都市の間に存在するサービスの格差の是正を目途として、これら社会サービスのより適切な分散、配置を計画している。

第5次計画の主要課題の1つは、後進地の自立を可能とする地方開発であり、貧地方住民の貧困の撲滅と、生活水準の向上を、その目標としている。この目標達成のため、政府は第5次計画の期間に、地方開発計画を適用する目標地区を設定、東北、北部、南部の各地方において、30県、216郡に渡る地域をこれに指定している。東北地方においては、内水面漁業プロジェクト、水資源プロジェクト、郡立病院建設プロジェクト、保健サービスプロジェクト、土壌改良および塩害地開発プロジェクト等の多くのプロジェクトが第5次計画にもとづき、現在実施されつつある。

