

社会開発協力部

LIBRARY

34

JICA LIBRARY



1075472(9)

19519

タイ国

パタヤ地区総合開発計画調査

事前調査報告書

平成元年 2 月

国際協力事業団

国際協力事業団

19519

序 文

日本国政府は、タイ国政府の要請に基づき同国のパタヤ地区開発に資する総合開発計画調査を実施することを決定し、国際協力事業団がこの調査を実施することとなった。

国際協力事業団は、本格調査の実施に先立ち、本件調査を円滑かつ効果的に進めるため、社会開発協力部長 山下生比古を団長とする予備調査団を先ず昭和63年8月23日から9月8日まで派遣し、引き続き同人を団長とする事前調査団を同年12月15日から21日までの間派遣した。

両調査団は本件要請の背景、調査内容の確認、問題点の整理を行うとともにタイ国政府の意向を聴取し、かつ現地踏査を行った。これらの結果を踏まえ、事前調査団は本格調査を実施するための実施細則 (S/W) を締結した。

本報告書は、両調査団の現地調査の経緯とその結果、タイ国政府関係者の意向並びに今後の本格調査への提言等について収録したものであり、今後実施する本格調査に際し参考となることを期するものである。

最後に、これらの調査を実施するにあたり、多大な御協力及び御支援を賜ったタイ国政府並びに日本国政府の関係機関各位に対し感謝の意を表するとともに、今後の調査が順調に実施されることを期待するものである。

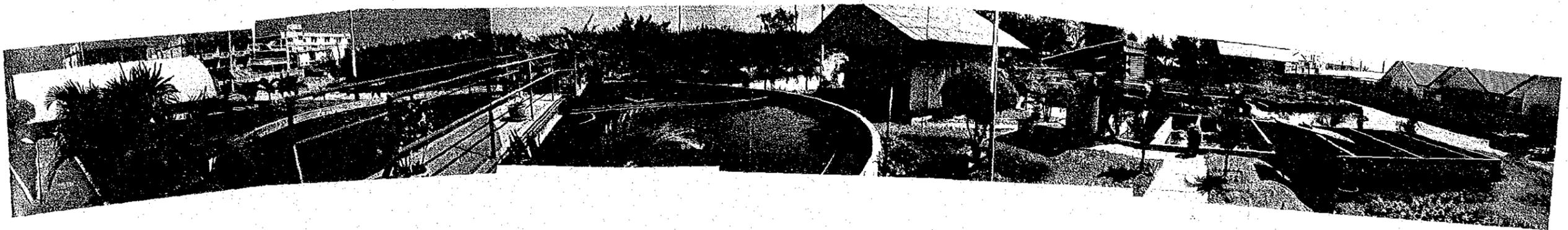
平成元年2月

国際協力事業団

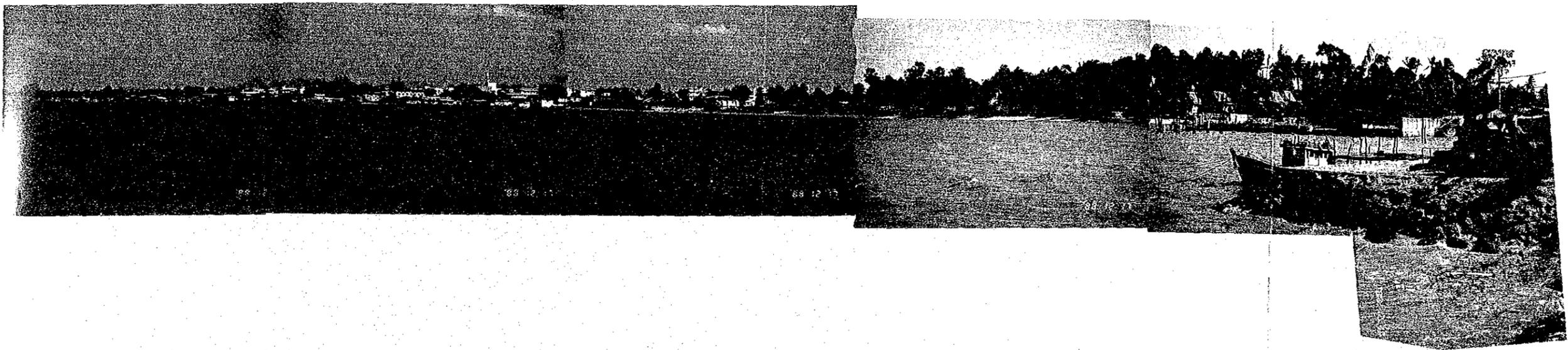
理事 玉光 弘明



パタヤ市街地全景



パタヤ市の下水処理施設



パタヤ海岸の汚染された海水



パタヤ海岸通りにおける交通混雑状況



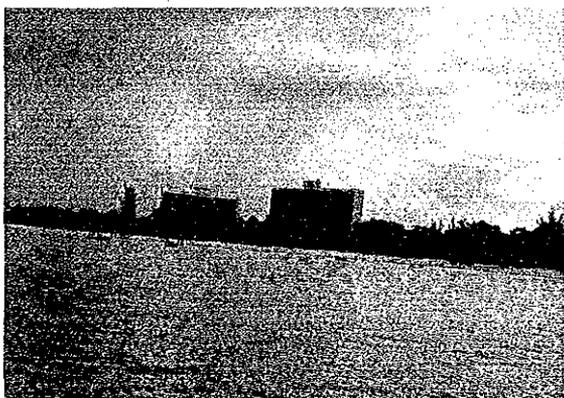
南部パタヤ市における海岸通りのヤシ並木



パタヤ市南部地域における娯楽施設



パタヤ市南部地域における海岸線の不法占拠



ジョムティエンビーチ



コーラン島

タイ国パタヤ地区総合開発計画調査事前調査報告書

目 次

序 文

写 真

1. 序 論	1
1-1 要請の背景	1
1-2 事前調査の目的	1
1-3 事前調査団の構成	1
1-4 事前調査日程	2
1-5 面会者リスト	3
1-6 協議の概要	5
1-7 タイ側関係機関	8
2. タイ国の概要	17
2-1 一般状況	17
2-2 政治・行政体制	17
2-3 経済事情及び国家開発計画	18
2-4 わが国との関係	22
3. パタヤ地区の概況	29
3-1 一般状況	29
3-2 関連開発計画及び実施状況	30
3-3 観光事情	32
3-4 土地利用及び交通	34
3-5 海面利用及び港湾施設等	35
3-6 都市施設	37
4. 本格調査の概要	41
4-1 調査の目的	41
4-2 調査実施の基本方針	41

4-3 調査内容	42
4-4 本格調査の分野構成	47
4-5 本格調査にむけての留意事項	47
附属資料	49
1. 要請書	51
2. S/W 及び協議議事録	67
(1) Scope of Work	67
(2) コンタクト・ミッションの Minutes of Meetings	77
(3) S/W ミッションの Minutes of Meetings	85
3. 意見聴取概要補足	91
4. 収集資料リスト	97

1. 序 論

1-1 要請の背景

- (1) タイ国政府は同国経済の発展及びバンコク首都圏への過度な人口・産業の集中、地方との経済格差是正等を目的として、東部臨海地帯を優先地区とした国家規模の開発を推進している。
- (2) パタヤ地区は、これらの大規模臨海工業地帯の中間に位置し、首都バンコクに次ぐ国際観光都市として同国観光収入の1/4を占めるが、近年の急激な社会・経済開発、人口増加等から水質汚染、乱開発、交通混雑等種々の都市・地域問題が顕在化しつつある。
- (3) JICAはタイ国政府の要請を受け、昭和52年に同地区の基盤整備計画調査のM/Pを、引続き53年に第2段階としてF/Sを実施した経緯がある。

タイ国政府はその後の同国の社会経済状況の変化を踏まえ、国際観光地であると共に都市としての基盤整備・再開発が急務となっている同地区の発展に資する総合開発計画策定が再度不可欠であるとして、右開発調査にかかる協力を昭和63年1月要請越し、同年8月派遣のコンタクト・ミッションが要請内容を確認し、同年12月派遣の事前調査団がS/Wを締結した。

1-2 事前調査の目的

本件開発調査プロジェクトは、タイ国政府の要請に基づき、同国パタヤ地区の近年における急激な開発状況等を踏まえ、今後の適切な社会経済発展に資するべく、パタヤ地区開発にかかるマスタープランを策定するものである。

事前調査段階においては、予備調査を派遣して先方政府の意向確認、要請内容の把握等を行い、その結果を踏まえ、S/W協議ミッションを派遣し、本格調査実施のためのS/Wを協議・締結することを目的とする。

1-3 事前調査団の構成

(1) コンタクトミッション

- 1) 総 括 山下生比古
国際協力事業団社会開発協力部部长
- 2) 協力政策 藤江達之
外務省経済協力局開発協力課外務事務官
- 3) 観光振興計画 男竹 昭
運輸省国際運輸・観光局観光部企画課国際業務室長

- 4) 都市施設計画 小前 繁
建設省都市局都市計画課課長補佐・課長
- 5) 地域開発 長田 守
(財)国際開発センタープロジェクト調査部主任研究員
- 6) 調査企画 小林正博
国際協力事業団社会開発協力部開発調査第一課職員

(2) S/W 協議ミッション

- 1) 総括 山下生比古
国際協力事業団社会開発協力部部長
- 2) 観光施設計画 斎藤芳夫
運輸省国際運輸・観光局観光部振興課補佐官
- 3) 都市施設計画 永井隆吉
住宅都市整備公団首都圏都市開発本部事業第一部専門役
- 4) 調査企画 笹岡雄一
国際協力事業団社会開発協力部開発調査第一課職員

1-4 事前調査日程

(1) コンタクトミッション

- 1) 8月23日 TUE 東京11:00—バンコク15:30 (TG641)
日本大使館, OESB, DTCP, ESCAP 日本人専門家, JICA との
意見交換
- 2) 24日 WED 大使館・JICA 事務所表敬打合せ, DTEC 表敬
2:00 OESB, DIRECTOR への表敬, 協議, 資料・情報収集
- 3) 25日 THU OESB からの東部臨海部開発及び本要請プロジェクト BRIEF-
ING
資料・情報収集
NESDB との協議, 資料収集
- 4) 26日 FRI MOI (DOLA) との協議, TAT との協議,
DTCP との協議, NEB との協議
- 5) 27日 SAT (バンコク—パタヤ移動) ラムチャバン開発視察
パタヤ地区現地踏査
- 6) 28日 SUN パタヤ地区現地踏査及び沿岸島しょ部視察

- 7) 29日 MON パタヤ市との協議 (パタヤーバンコク移動),
タイ側 (OESB) との協議
- 8) 30日 TUE タイ側 (OESB 等) との協議, ミニッツ署名,
大使館・JICA への報告
- 9) 31日 WED バンコク11:00—東京19:00 (TG640)

(長田団員による補足現地調査)

- 9) 31日 WED 関係機関 (OESB, TAT 等) からのヒアリング/資料収集
- 10) 9月1日 THU 関係機関 (DTCP, HD 等) からのヒアリング/資料収集
- 11) 2日 FRI 関係機関 (PWD, MOC 等) からのヒアリング/資料収集
- 12) 3日 SAT 観光関連企業等からのヒアリング/資料収集
- 13) 4日 SUN パタヤ地区現地補足状況調査
/観光関連企業等からのヒアリング/資料収集
- 14) 5日 MON パタヤ市からのヒアリング/資料収集
- 15) 6日 TUE 関係機関 (統計, 地図, 行政制度, 法制等) のヒアリング/資料
収集
- 16) 7日 WED OESB, 大使館, JICA 事務所への報告
- 17) 8日 THU バンコク11:00—東京19:00 TG640

(2) S/W 協議ミッション

- 1) 12月15日 THU 東京10:30—バンコク15:25 (TG641)
- 2) 16日 FRI 大使館・JICA 事務所表敬打合せ, DTEC 表敬
OESB, DIRECTOR への表敬
関連機関との S/W, M/M 協議
- 3) 17日 SAT パタヤへ移動, パタヤ地区現地踏査
- 4) 18日 SUN パタヤ地区現地踏査, パタヤ市との協議, 資料・情報収集
- 5) 19日 MON バンコクへ移動, OESB との S/W, M/M 協議
- 6) 20日 TUE S/W, M/M 協議・署名, 大使館・JICA への報告
- 7) 21日 WED バンコク11:15—東京19:00 (TG640)

1-5 面会者リスト

(1) Office of the Eastern Seaboard Development Committee (OESB)

- 1) Dr. Savit Bhotiwihok Director, OESB

- | | |
|--|--|
| 2) Mr. Pathai Metharom | Deputy Director, OESB |
| 3) Prof. Kumropluk Surasawadi | Deputy Director, OESB |
| 4) Dr. Suwat Wanisbut | Project Manager for the Study, OESB |
| 5) Mr. Termsap Taelakul | Assistance P.M. |
| 6) Mr. Suranan Wongvithayakamjorn | Policy and Planning Analyst, OESB |
| 7) Mr. Thaneerat Siriphachana | Policy and Planning Analyst, OESB |
| 8) Mr. Olaf Meyer-Rühle | Advisor, OESB |
| 9) Mr. Alexander Koenig | Advisor, OESB |
| 10) Mr. Takechiho Tabata | Advisor, OESB |
| 11) Mr. H. Taira | Advisor, OESB |
|
(2) Phatthaya City | |
| 1) Mr. Sophon Phettrakun | Mayor |
| 2) Mr. Chamlong Panchasiri | City Manager |
| 3) Mr. Wichai Suanpan | Dir. of Engineering Div. |
| 4) Mr. Thawan Chatchawan | Chief of Planning and Construction
Section |
| 5) Mr. Montri Chalittraphon | Sanitary Engineer |
| 6) Ms. Chiraphon Ananthayakon | Scientist |
|
(3) Tourism Authority of Thailand (TAT) | |
| 1) Mr. Samphon Manimaitrichit | Planner |
| 2) Mrs. Juthamas | Assist, Dir. of Tourism Investment |
|
(4) Public Work Department (PWD) | |
| 1) Mr. Mana Chotikaphanich | Dir. of Planning Div. |
| 2) Mr. Sujin Channrong | Dir. of Sanitary Div. |
| 3) Mr. Wijarn Thunthithum | Sanitary Engineer, Sanitary Div. |
| 4) Mr. Komson Jerasuwan | Civil Engineer, Sanitary Div. |
|
(5) Department of Town and Country Planning (DTCP) | |
| 1) Mr. Thira Phungsunthon | Dir. of Project Planning Div. |
| 2) Mr. Prakan Meksupha | Chief of Public Relations and Training
Div. |

- (6) Department of Local Administration(DOLA)
- 1) Mr. Danai Kalampakorn Local Self Government Affairs Div.
- (7) Harbor Department(HOD)
- 1) Mr. Vichet Rojanadhamkul Dir. of Technical Division
- (8) Chonburi Prorincial Government
- 1) Mr. Mongkon Deputy Inspector of Local Affairs
- 2) Mr. Winai Seeyant Civil Engineer, Provincial Public Works Office
- 3) Mr. Viroon Phanteree Plan and Policy Analyst
- (9) Embassy of Japan
- 1) Mr. Abe Tomoyuki Minister
- 2) Mr. Kakami Masato First Secretary
- 3) Mr. Matsuda Hideo First Secretary
- (10) JICA Office
- 1) Mr. Sakurada Yukihiisa Deputy Resident Representative
- 2) Ms. Hara Chisa
- (11) Japan National Tourist Organization
- 1) Mr. Otake Akira Director

1-6 協議の概要

(1) コンタクトミッション

1) S/W 案について

調査内容については概ね合意したが、Undertaking については政権交代直後でもあり、Undertaking 事項を所管する DTEC の承認を要するため、OESB より DTEC に照会し、問題があれば DTEC、大使館、JICA 事務所間で協議して貰うこととした。

2) 合意した調査内容について

- (a) 本件調査はマスタープランと位置付け、個別プロジェクトの Identification までとした。優先度の高い個別プロジェクトについては、先方より F/S 実施の強い要請があったが、本プロジェクトと予想される個別プロジェクトとでは先方 C/P 機関が異なることや、当方調査団構成も全く異なることなどから、別件処理が適当という

判断で合意した。

なお、先方は優先度の高いプロジェクトの早期確定と F/S 実施の別件要請の早期採択実施を強く要望した。

- (b) 調査範囲については、パタヤ市域（行政区域）及び南に隣接するビーチ沿いにバンサレーまでの地域及びパタヤ市前面の島々とした。なお、島々の確定は次回 S/W ミッションのミニッツに残すこととした。
- (c) 本調査が多く機関に関係するところ、先方は技術移転セミナーの実施を強く要望した。
- (d) 本調査が県、市等末端行政機構まで関係するところ、先方は報告書の要約版なりともタイ語版でとの強い要望があった。当方は不可能の旨回答するとともに、セミナーが実施される場合は現地語テキストの作成が可能である旨指摘した。
- (e) 当方は、また、総合地域開発という本プロジェクトの関係機関の多さから各機関からの C/P のはり付け、ステアリングコミティーの設置に付き、その不可欠性を協調すると共に、本格調査の開始に先立って C/P を決定するなど早期対応することで合意した。

(2) S/W 協議ミッション

1) S/W の変更点等

(a) “PATTAYA”(都市名)の表記の変更

タイ国の正式表記である“PHATTHAYA”と改訂することとした。

(b) 調査名の変更

当方用意のMinutes第一項の確認事項（The Master Plan Study for the Phatthaya Development）として入っており、議論の上パタヤ南部海岸も対象地域に含まれているところ、正確な標題として改訂版のタイトル（The Development of Phatthaya Area）がタイ側より提案あり、当方これを受け入れた。

(c) 調査対象とする島しょ名

コーパイ、コーリンの両島については、委譲あるいは使用許可につき海軍の合意取付けに困難が予想される旨のパタヤ市当局の発言があり、これを受けて OESB よりコーラン島のみを調査対象にして欲しい旨要請あり、当方これを受け入れた。

(d) “財務面の検討”の挿入

IV. の 1, 2 いずれも Financial の表現が Explicit な形が入っていない点タイ側より指摘があり、明確にするため挿入して欲しい旨要請したところ IV の 1—7, 2—8 各々に Financial の語を挿入した。

(e) Office Space の提供について

バンコクの Office Space は OESB が OESB の建物内に提供することで合意したが、パタヤについてはパタヤ市役所内にはスペースがなく、民間スペースの斡旋を申し出ている。この場合 JICA の費用負担を伴うこととなる。OESB、パタヤ市共更に努力する旨申し出ているので、S/W の記載は変更しないこととした。

2) M/M について

- (a) 第一項で変更後の調査名の相互確認について記載した。
- (b) 調査のアプローチについては、種々議論があり、最終的に簡略な形とした。タイ側は東部臨海部の中心都市として (“Business Center” なる用語を使用) の役割を要請し、そのように記載するよう主張したのに対し、当方は土地利用計画作成上の面も当然に入る故、ことさらに表記は不要との考えで上記の対応とした。
- (c) M/P の目標年次については当初の2001年に対し、先方は前回の JICA 調査においても15年先を見ており、今回もそのようにして欲しい旨要請あり。当方も了して、5カ年計画との整合を図って、2006年とした。
- (d) 島名の確認事項については S/W の記載で十分であり、M/M から落とした。
- (e) C/P 要員の assign については分野の列記はせず、主要機関名を例示するにとどめた。

その理由は以下の通り。

- a) 今回の OESB の対応を見るに、第1回の Steering Committee 主要メンバーの招聘は PWD, DTCP, TAT であり、うち PWD, DTCP は Director が出席し活発な議論があり、なかんずく、PWD は下水処理物の増設につき資料持参の上詳細な説明、情報提供があるなど OESB の主要 C/P としての意欲、能力や、他機関の対応ぶりについて評価できること、なお、TAT は実務担当級の出席であったが、これは同日同時刻に JICA 他調査の会議へ Director 級が出席したためである。
- b) タイ側の事情は当方の詳細な分野別構成に対応できる状況にないこと、すなわち、実務レベルでは1人が3～4分野をカバーしている状況もあること。(特にパタヤ市分)
- (f) 前回は引続き技術移転セミナーの要請あり、DF/R 時に実施して欲しいこと、テキストは是非共タイ語のものを用意して欲しいことなど併せて要請があった。本プロジェクトは観光プロジェクトであると同時に地方自治体プロジェクトであり、民間も含めて関係者多数に上ることから妥当な要請と思われる。また、タイ語テキストについても内務省、パタヤ市などの職員の英語力を考慮する時、誠に尤もな要請と思われるので東京へ伝達する旨記載した。

(g) C/P 2人以上の日本研修の要請があった。また、マイクロコンピュータの要請があった。共に東京へ伝達する旨約束した。

3) その他

緊急に解決を要するものについては、早期実現を図る観点から民活やBOT方式なども含めて実務方法を検討して欲しい旨強い要請があり、当方も了承した。なお、この点はS/W IV.の1-7及び2-8で読むことで双方合意した。

また、パタヤ市の組織発展能力を見すえた制度・組織等ソフト面での体制確立の重要性につき強調するところがあった。

1-7 タイ側関係機関

(1) 1) OESBを一義的なカウンターパート(C/P)機関とし、またSteering Committeeを設置して調査の円滑実施を図ることで合意した。

2) Steering Committeeの構成機関

- (a) Office of the Eastern Seaboard Development Committee(OESB),
- (b) Tourism Authority of Thailand(TAT),
- (c) National Economic and Social Development Board(NESDB),
- (d) Dept. of Town and Country Planning, Ministry of Interior(DTCP),
- (e) Public Works Department(PWD),
- (f) Harbor Department(HOD),
- (g) Department of Local Administration(DOLA),
- (h) National Environmental Board(NEB),
- (i) Chonburi Provincial Government,
- (j) Pattaya Municipality,

3) 技術カウンターパートについては本格調査の開始に先立ち、タイ側がTAT, DTCP, PWD, パタヤ市といった主要C/P機関からワーキング・グループのための人選をすることで合意した。右カウンターパートはSteering Committeeのような政策運営レベルのための調整機関とは異なり、本格調査時に調査団員が情報を収集し調査内容を確認し、タイの法制・制度・税制等につき協議する相手方であり、また技術移転を行う対象となる者である。

(2) 主要機関の概要は次の通り。

1) 東部臨海開発委員会事務局(OESB)

OESB (Office of the Eastern Seaboard Development Committee) は、名の示す通り、東部臨海開発委員会(ESDC)の事務局として、1985年7月、Executive Order

of the Prime Minister により設立された。それまで東部臨海開発委員会の事務局は NESDB の一部である統合運営計画センター (CIPO) が行ってきたが、計画が進展し、事務局機能を一層強化する必要が生じてきたため、東部臨海開発計画の専任部署として OESB は CIPO が掌握していた業務 (多数の実施機関にまたがる計画全体の調整業務) を引き継いだ他、各実施機関を直接監督する権限を付与されている。但し、1988 年以降プロジェクトのスクリーニングを OESB が実施せず各実施機関が直接 Cabinet Board へ上申している場合もあるようであり、OESB の各実施機関に対する監督権限が低下し、組織としても縮小の方向にあるとの感触は否めない。

そもそも東部臨海開発計画 (Eastern Seaboard Development Program) は、タイ政府がもっとも注目しているプロジェクトのひとつで、第 1 に天然ガス等の国内資源の有効活用、第 2 に経済活動のバンコク首都圏から分散、第 3 に基礎素材産業の自国育成、第 4 に輸出志向型工業の育成、を目標としている。計画の内容は、タイ港の北東部沿岸地域に自国の豊富な鉱物資源や労働資源を活用して、化学工業を中心とした工業地域を形成し、合わせて製品搬出入のための本格的な港湾の建設や鉄道新線の敷設等も行う総合的なプロジェクトである。

東部臨海開発計画は、1980年12月の東部臨海開発委員会 (CDBIES 委員長 プレム前首相) の設立と共に具体化され、第 5 次経済社会開発 5 年計画 (1981/82—85/86) に登場した。その後、タイ債務の増大等の理由から、1985年11月の閣議で一時凍結が決定されたが、同年12月24日、「計画通り実施する」ことが確認されている。

2) 国家経済社会開発庁 (NESDB)

(a) NESDB (National Economic and Social Development Board) は、次の業務を行うタイ政府の計画部門の中核機関である。

- 主要都市の開発計画 (マスタープラン) の策定を行う。
- バンコク大都市圏開発を担当している。
- 国家レベルの計画における各セクターの調整機能及び各個別計画と国家計画の整合性を図る機能を果たす。

(b) OESB との関係について

- OESB は NESDB の一部であり、同じとも言える。
- 事業実施段階における国レベルの調整機関はないので、必要に応じて特別委員会を設置して、調整機能を持たせている。東部臨海開発委員会はその特別委員会として発足し、首相が委員長となり、各プロジェクトの調整モニタリングを行っている。NESDB との違いは、特定の優先地域 (東部臨海部) の開発促進機能を持っているところにある。

— OESB とは関連プロジェクトに関し、密接にコンタクトしている。従って両者の調整は容易である。

3) 観光庁 (Tourism Authority of Thailand)

タイの観光行政は、TAT (Tourism Authority of Thailand) によって実施されている。観光に関する基盤施設の整備等は、他の行政機関が担当するが、当該整備が観光関連の計画の実施の一環として行われる場合には、総合的な調整は TAT が担当している。

(a) TAT の組織

TAT Board は、TAT における執行委員会としての役割を果たしている。Board の議長は、総理大臣または総理大臣から指名された特命大臣である。Board のメンバーは、外務省、通信省等関係省庁の長及び環境委員会、その他関係の委員会等の長から成っている。また、TAT の Governor も Board の一員となっている。Board の権限は、①観光産業の発展のための TAT の諸施設の策定及び承認、② TAT の権限及び責務に関する諸規則の制定等である。

Governor は、TAT の活動の統轄者であり、法律及び Board によって制定された規則に定められた TAT の設置目的及び権限を遵守しなくてはならない。Governor は、TAT のすべての職員に対する命令権を有し、またすべての TAT の活動について Board に対し責任を負う。

(b) TAT の活動

a) 観光推進業務

- ① 海外向けセールス業務
- ② 広報業務
- ③ コンベンション振興業務
- ④ 国内向けセールス業務

b) 観光開発業務

- ① 観光地開発業務
- ② 伝統的行催事の保護及び復興に関する業務
- ③ 旅行サービス開発業務
- ④ 統計業務及び調査
- ⑤ 実施計画の策定及び評価に関する業務
- ⑥ 観光関連従事者の質の向上に関する業務

c) 職員育成業務

4) 内務省都市計画局 (DTCP)

(a) DTCP (Department of Town and Country Planning) は内務省の一部局であり、タイ国における都市計画の唯一の計画・調整機関である。

DTCPの主務事項は、a)地域計画・県開発計画の策定、b)都市計画 (general plan) の策定、もしくは地方政府への支援、c)特定計画 (specific plan) の策定、もしくは地方政府への支援、d)コミュニティ開発計画の作成、e)行政センター、公共公園、歴史保全等の特別プロジェクトの計画策定、f)農村開発計画の策定等である。

これに対応して、7つの課 a)地図作成、b)調査分析、c)エンジニアリング、d)計画評価、e)地域計画、f)総合計画、g)特定計画と内部組織としての3つの課 a)法則、b)渉外及びトレーニング、c)農村計画がある。

総合計画にかかわる課の分担業務は以下の通りである。

(i) 地図作製課：a)地図作製、b)写真製図、c)地上測量図

(ii) 調査分析課：a)社会経済データの調査・収集、b)人口・社会経済等についての分析、c)市及び衛生区の行政区域の検討

(iii) エンジニアリング課：a)総合計画にかかわる交通計画、b)特定計画にかかわる交通及び都市施設計画、c)地方政府要請による特別計画 一雨水排水施設、道路設計— d)地方政府要請による地方計画のための交通計画

(iv) 総合計画課：a)総合計画の作成、b)他の政府機関へのアドバイス、c)総合計画法制化手続、d)5年ごとの総合計画の見直し

(b) 都市計画は General Plan と Specific Plan の2種類がある。General Plan は都市における開発、保全のためのガイドラインとして使用されるべき計画、政策、規則を意味する。Specific Plan は特定地域における開発、保全のための計画及び事業プログラムを意味する。

5) 内務省公共事業局 (PWD)

(a) PWD (Public Works Department) は DTCP 同様内務省の一部局であり、その業務は大別して次の2つである。

a) 土木、公共建築工事の実施

Building, Dam, Road, Bridge, Solid Waste, Drainage, Flood Control, Sewerage, Water Supply in Rural Area

b) 建築物の安全指導、監督

ガス、石油取扱者の指導、劇場等の安全対策指導

(b) PWD の技術者は、全国で約500人、事務系職員を含むと全職員約2,000人である。

(c) このほか、プロジェクトのプライオリティーの決定については、検討の委員会等
は無い。基準は、①地元のニーズの大きさ、②プロジェクトの必要性、有効性を示
す資料、データの存在、③プロジェクト用地のアベイラビリティ、④PWD の技
術者のアベイラビリティ、が主である。

6) パタヤ市 (Phatthaya Muivicipality)

(a) 行政組織

○ナクラ衛生地区から、1978年パタヤ市行政法 (the City of Pattaya Administra-
tion Act) によって、パタヤ市になった。米国の組織を参考にした the System of
the Council and Manager Plan を採用している。

○市議会は民選議員 9 人、官選議員 8 人、市長は議員の互選、アメリカ合衆国の制
度を参考にした City Manager は議会による任命。

○ City Manager の資格条件

- ① タイ国籍及びタイ国内出生者
- ② 25歳以上
- ③ 学士号取得者もしくは同等の者
- ④ 公務員出身者の場合 Level 6 以上の職に 3 年以上在籍 (中間管理職相当)
- ⑤ 民間企業出身者の場合、従業員100人以上、資本金฿10mil. 以上の企業の
Manager 経験 5 年以上。

一般的に民間人の登用は給与条件が下る場合が多く、難しい。また任期途中で
交替することも多く、定着しない。任期は 4 年以内と法で決められている。現在
の City Manager は MOI の OB である。

○現状の問題点としては、a)市独自の財政基盤の弱さ、b)人材不足、c)議会 (立法
府) と City Manager (行政府) の役割が正しく理解されていないことによる混乱
が挙げられる。

(b) 財政基盤

○市の歳入源は以下の通り。

- | | |
|--|---------------------|
| ① General Fund : ฿60×人口 使用目的は無限定 | } DOLA からの
国の補助金 |
| ② Specific Fund : ฿30mil. (~฿60mil.) 開発プロジェクト用 | |
| ③ Special Fund : ฿10mil. 災害等緊急プロジェクト用 | |
| ④ 市税 (i) Housing and Land tax (家賃収入、地代等対象) | |
| (ii) Land development tax (農耕作物対象) | |

(iii) Sign tax (屋外広告物対象)

(iv) Slaughter tax (虐殺家畜頭数対象)

- ⑤ 手数料, 罰金収入
- ⑥ 市有施設の家賃収入
- ⑦ 公共サービス料金収入 (ゴミ収集料金)
- ⑧ Shared tax (国が100, 市が10の割合で受取る)
 - (i) Business tax
 - (ii) Liquor tax
 - (iii) Motor vehicle tax

以上のうちで, 主要財源は, i) Specific Fund, ii) Shared tax である。

(c) 県と市の関係

- 県は実質的には国の出先機関であり, 市を該当する法律に基づき指導, 監督する。City Manager は行政報告を知事に行う義務を持つ。市長は知事から独立した立場にある。(市長は行政府の長ではない)
- 県は独自の財源を持たないので, 市への補助金は出さない。
- 市域, 衛生地区以外の地域は行政的には Provincial Authority が管轄する地域である。

7) チョンブリ県庁 (Chonburi Provincial Government)

(a) 国と県の関係

- タイでは国の27機関(Unit)が県へ人を派遣している。Chonburi 県へは全 Unit 合わせて27~28人が送られている。
- DOLA 派遣の担当官は, パタヤ市を含む市, 衛生地区の行政を知事の補佐として指導, 監督を行う。パタヤ市に関しては, 市職員の人事のうち, 国派遣の人事を担当している。また市予算の指導, 監督を一定枠内で行う。知事はパタヤ市の City Manager に関する Report を M.O.I.に提出することができ, それに基づき MOI 大臣は必要な場合, City Manager を解雇することができる。
- PWD 派遣の担当官は, 県内の PWD 関連プロジェクトの調整, 監督が主業務である。新しいプロジェクトが発生した場合は, PWD が当該プロジェクトの遂行のための人員を新たに配置する。

(b) 県レベルの総合開発計画について

- 現在は無い。今あるのは, 国家開発計画に基づく, 各省別の部門計画が県に通達されるが, それによる毎年の事業実施計画である。これは, 市と衛生地区を除いた地域の事業のみを扱っている。

8) 港湾局 (HD)

(a) HD (Harbor Department) は、運輸通信省 (MOC) の一部局である。タイ港湾庁 (PAT; Port Authority of Thailand) も同じく MOC の監督下にある公共企業体で、バンコク港及びサタヒップ港を管理しているが、その他の河川港 (2 港)、沿岸港 (14 港) については HD が建設し、県・市が管理を行うことを原則としている。HD の所掌事務は、各港への予算配分、整備計画の策定、海運活動の登録と調査、港湾施設の建設、各港航路の浚渫維持、各港海図の発行等で技術的には大きな力をもつ機関である。

(b) タイ政府は、これらの港湾管理に関し、閣議により指名される「河川及び沿岸港管理調整委員会」を設立し、河川港・沿岸港の管理に対して勧告を与えている。この委員会の任務は、河川港及び沿岸港の活動の促進のために関係機関の間の調整を行うことであり、委員は以下の通りである。

委員長 Deputy Permanent Secretary, MOC

委員 MOI 代表 (内務省), BB 代表 (予算局), MMPC 代表, MOF 代表 (大蔵省), Planning Div, MOC 代表, NESDB 代表, HD 代表, PAT 代表

この委員会は港湾行政の指針として、港湾管理は港湾立地の県とし、県の中に行政委員会を設け、実際の運営は民間に委ねることとしている。

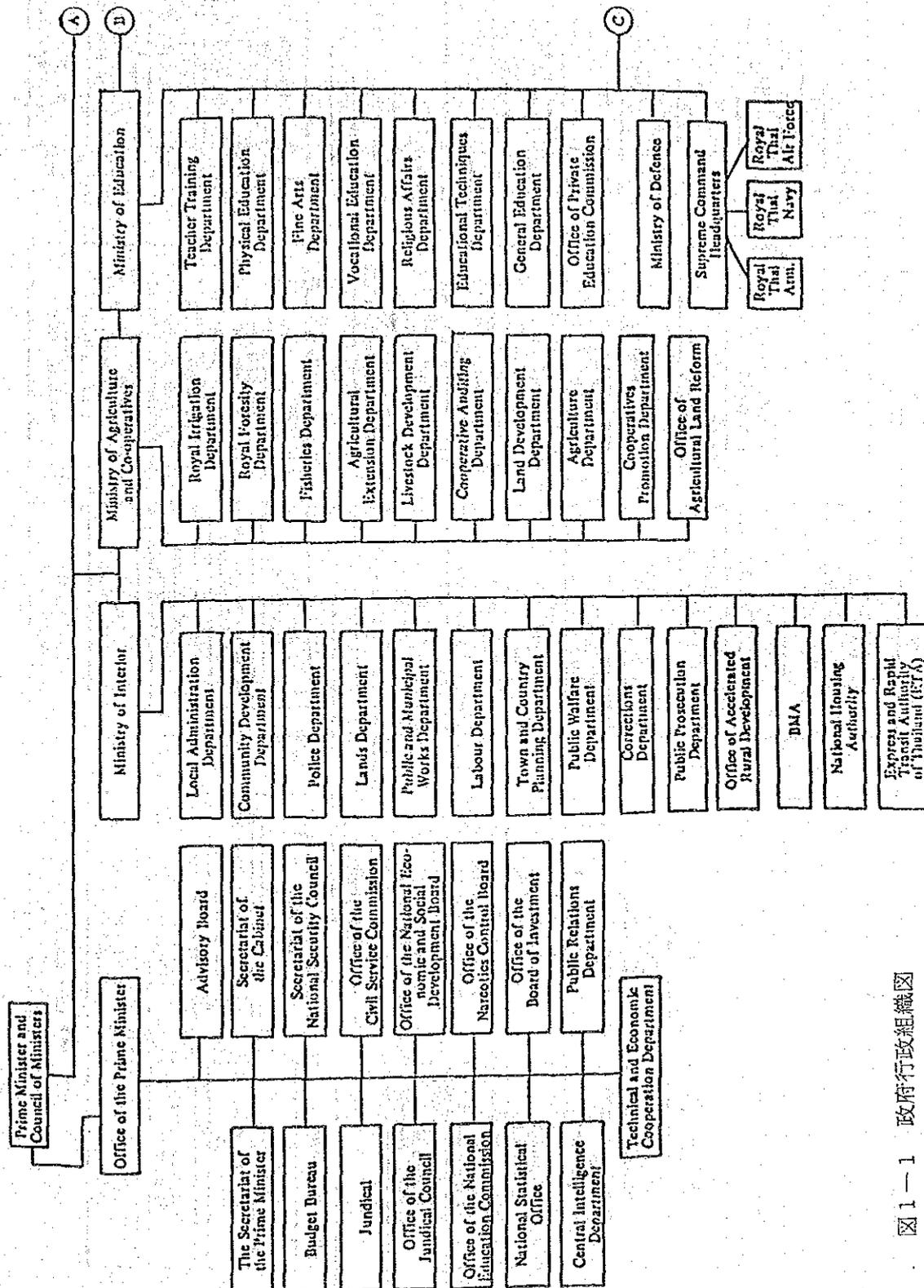
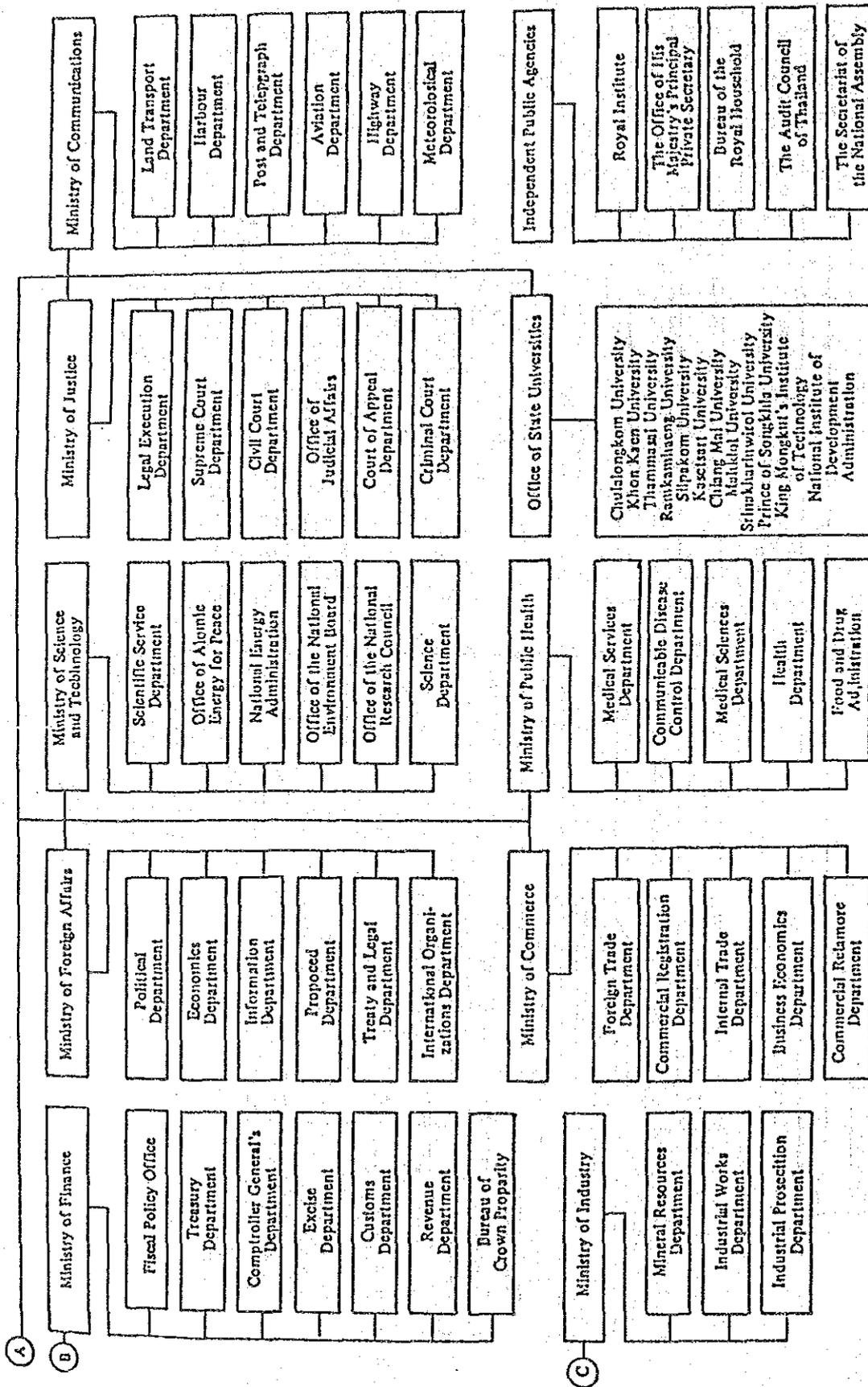


圖 1-1 政府行政組織圖



2. タイ国の概況

2-1 一般状況

タイの国土面積は約51万 km²で日本の約1.4倍を占め、人口は1987年現在約5,400万人、人口密度約106人/km²である。その国土は一般的に、①北部、②中部、③東北部、④南部の4地域に区分され、それぞれ次のような特性を持っている。

- (1) 北部：チャオプラヤ (Chao Phraya) 川上流の山間盆地地帯で古くから集約農業を行っている。
- (2) 中部：チャオプラヤ川中・下流の広大な沖積平野で、水田と運河の広がる穀倉地帯。最下流部に人口約554万人 (1983年) を擁するバンコクを初めとする都市地域を抱えている。
- (3) 東北部：ラオス国境のメコン (Mekong) 川にむかって緩やかに傾斜する台地状の土地で「コラート台地」とも呼ばれている地域。雨量が少なく、かつ地味もやせている。
- (4) 南部：マレー半島に含まれる地域で、東岸側は遠浅の続く平野部、西岸側は山岳地域である。

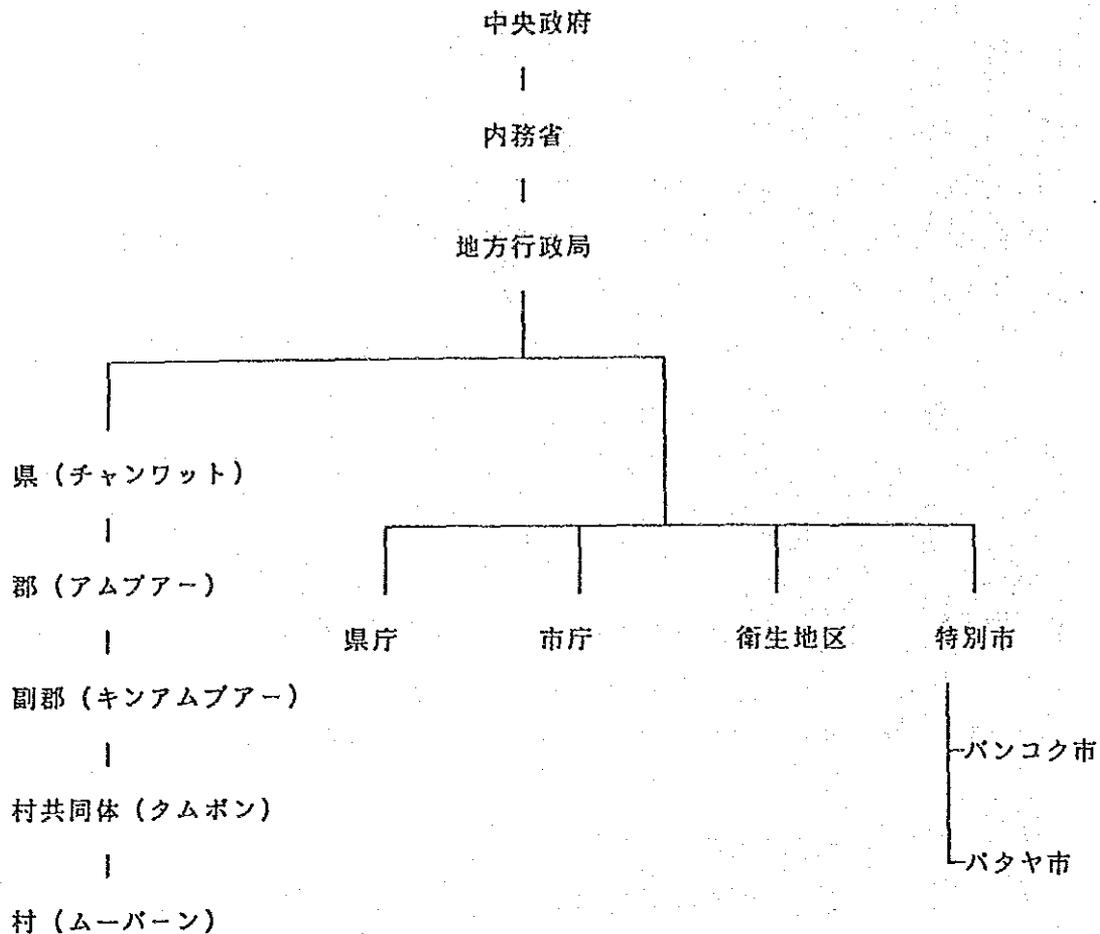
なおパタヤ市及びその周辺部は、中部に属する。

気候は雨期 (5~10月) と乾期 (11~4月) に分れ、気温は12月が最も涼しく4月が最も暑い。年平均降雨量は約1,600mm であるが、半島部はモンスーンの影響を受けて雨量が多く、3,000mm 以上に達するところもある。

2-2 政治・行政体制

タイはプーミポン・アドウンヤデート国王を元首とする立憲君主制をその政体とし、議会は上院と下院から成る二院制をとっている。首相には8年余りその職を勤めたプレム元陸軍大将に代わって、88年8月よりタイ国民党党首チャチャイ元陸軍少将が就任している。

タイの地方行政組織は13世紀のスコタイ王朝以来整備されてきたが、未だ中央集権的性格が強く、非常に複雑なものとなっている。1952年に国家行政法が公布され、中央行政組織とチャンワット (県)、アムプアー (郡) 等の地方行政組織が整備された。そして1955年には衛生行政法が公布され、スカヒバン (衛生地区) の組織が定められた。現在の地方行政組織は次の図に示す通りである。



出典：タイ国内務省地方行政局資料『Local Government in Thailand』に基づき調査
 団作成

図 2-1 タイの地方行政組織

現在全国で、72のチャンワット、616のアムプアー、83のキンアムプアー、6,184のタムボン、55,772のムーバーンがある。

なおパタヤ市は図示の通り、1978年公布されたパタヤ市行政法によって特別市となっている。その組織は前述したシティーマネージャー方式を採用しており、他の市とは異なったユニークな制度で運営されている。

2-3 経済事情及び国家開発計画

1960年以降農業生産の拡大と工業化の進展によって順調に発展してきたタイ経済は、1970年代に入って、外国直接投資の受け入れを積極化することによって成長を加速させることに成功した。しかし、1970年代終りから成長率が鈍化し、1980年代には1985年までの5年間の年平均成長率は5.3%となった。この水準は他の発展途上国に比べれば、それほど低いもので

はないが、タイ自身についてみると過去25年間で最低の成長率であった。このような経済成長率の鈍化は、2度の石油危機と米国経済の不調による世界的な景気後退、1次産品の国際価格の低迷、農産物を中心とする伝統的輸出品の伸び悩みなどによって引き起こされた、輸出不振と国内景気の冷え込みによるものである。その影響は財政赤字の拡大と投資・財蓄ギャップの拡大を通じて経常収支の拡大と対外債務の増大を生み、タイ経済にとって大きな負担となった。

これに対して政府は為替レートの引き下げ(81年, 84年), 82年から83年にかけて対外債務の管理, 財政金融面での引き締めといったマクロ経済面での調整政策をとった。81年から開始された第5次5カ年計画においても, 経済構造の調整と効率化が政策の重点目標とされ, 次の6点が政策目標として掲げられた。

- ① 成長よりもむしろ経済構造の調整, 経済の効率化の達成
- ② 経済社会開発における平等の重視
- ③ 後進地域における貧困の解消
- ④ 経済開発と国家の安全の調和
- ⑤ 計画と実施における協調, 調整機能の重視
- ⑥ 民間部門の役割の重視

このような調整政策と工業開発のペースダウンの結果, タイは対外債務の累積をくい止めることに成功し, 85年以降積極的な工業政策を再開する余力を残すことができたのである。

1986年10月より第6次5カ年計画が開始された。基本的には第5次5カ年計画を引き継ぐものとなっているが, 開発戦略の基本となる開発加率の向上を図るため制度及び組織面での強化も図ろうとしている点に特徴がある。すなわち, 従来のように計画担当官庁であるNESDBがすべての分野の計画に関与するという方法から, NESDBがマクロ経済面の目標及び開発の基本戦略と主要課題を提示し, これに基づいて各分野の担当省庁がその具体的な施策を策定し実施するという方式に改められている。このため, 計画そのものは開発の主要概念を示したものに留まっており, 部門別の開発計画及び主要プロジェクトの策定は担当省庁の責任でとりまとめることとなった。その概要は以下の通りである。

(1) タイ国が直面する諸課題

- ① 経済成長率の鈍化 (世界経済の不確実性とその変動)
- ② 労働力人口の増加と雇用機会の低迷
- ③ 対外債務及び財政の赤字
- ④ 首都圏の混雑と地域格差の拡大
- ⑤ 自然資源及び環境の劣化
- ⑥ 持続的な生活水準の向上と社会開発の促進

(2) 第6次計画の基本的方向

次に掲げる2つの目標、3つの戦略、10のプログラムが設定され、その基本的方向づけがされている。

1) 2つの目標

- ① 経済目標：雇用拡大、所得分配、経済バランスの改善を図り、計画期間中年平均5%の経済成長を達成
- ② 社会的目標：生活の質の向上及び平和と公平の確保

2) 3つの戦略

- ① 開発効率の向上：開発を推進する手段・機構の効率増進
- ② 生産構造の再編成：リスク分散のための生産及び市場の多角化、生産コストの引き下げ、及びサービスの質の向上等、国際競争に耐え得るものへの改善
- ③ 開発効果の適正な配分（地域配分）

3) 10のプログラム

- ① マクロ経済運営プログラム
- ② 人的資源社会開発プログラム
- ③ 自然資源・環境開発プログラム
- ④ 科学技術開発プログラム
- ⑤ 開発行政改善プログラム
- ⑥ 国営企業整備プログラム
- ⑦ 生産・マーケティング・雇用開発プログラム
- ⑧ 基礎的サービス整備プログラム
- ⑨ 都市及び特定地域開発プログラム
- ⑩ 地方開発プログラム

(3) 第6次計画における主要経済指標

表2-1に、第6次計画における主要経済指標を示す。産業別成長率を見ると、非農林水産業（製造業、建設業等）で堅調な成長を遂げようとしていることがわかる。

表 2-1 第 6 次計画における主要経済指標

	4次計画実績	5次計画実績	6次計画
1. 実質成長率 (年率)			
(1) GDP	7.1%	4.9	5.1
(2) 農林水産業	3.5%	2.9	2.9
(3) 非農林水産	8.5%	5.5	5.7
(4) 製造業	8.7%	5.6	6.6
(5) 鉱業	10.1%	6.5	6.4
(6) 電気	11.7%	8.0	6.1
(7) 建設	9.5%	3.6	5.1
(8) サービス	8.2%	5.6	5.3
2. 実質需要成長率 (年率)			
(1) 消費	6.3%	4.4	4.0
① 民間	5.5%	4.6	3.7
② 公共	10.2%	3.6	5.3
(2) 投資	10.0%	1.2	5.8
① 民間	8.6%	0.6	8.1
② 公共	12.9%	2.4	1.0
(3) 輸出	—	8.8	7.4
① 財貨	10.3%	8.0	8.1
② サービス	—	11.1	5.0
(4) 輸入	—	3.3	4.5
① 財貨	12.6%	3.3	4.6
② サービス	—	3.3	4.1
3. 消費者物価上昇率	10.6%	2.7	2.3
4. 貿易収支			
(1) 財貨輸出増加率	20.0%	7.6	10.7
(2) 財貨輸入 "	24.8%	2.9	9.5
(3) 貿易収支 (10億B)	45.0	57.3	35.9
(4) " (対GDP)	7.7%	5.9	2.7
5. 経常収支			
(1) 経常収支 (10億B)	37.4	36.8	11.8
(2) " (対GDP)	6.4%	3.8	0.9
6. 財政収支 (対GDP)			
(1) 政府収入	14.2%	14.6	15.2
(2) 政府支出	17.5%	18.2	17.3
(3) 政府赤字 (予算)	3.3%	3.7	2.1
7. 人口増加率 (末年)	—	1.7	1.3
(1) 首都圏	—	2.7	2.5
(2) 村部	—	1.4	0.8

2-4 わが国との関係

2-4-1 概観

- (1) 日・タイは伝統的に友好関係を維持しており、要人往来も頻繁。昨年9月には日・タイ修好宣言調印百周年を迎え、これを記念する各種行事(約60件)が企画・実施された。
- (2) 1970年代前半のタイにおける反日運動以降、目立った反日運動は見られなかったところ、84年10月頃、大幅な貿易不均衡等を背景に学生団体による日本製品ボイコット運動の動きが見られたが、その後特に目立った動きはない。
- (3) タイは、「前線国家」という特殊な立場にあるためASEANの中にあっても対越警戒心が最も強く、各国の対ヴェトナム関係の動向に極めて敏感であり、昨年わが国民間企業の対ヴェトナム経済関係の「活発化」を伝える報道が行われたことに伴い、わが国に懸念を表明した経緯がある。

2-4-2 国交・条約関係等

(1) 国交樹立

1887年9月26日 日・タイ修好宣言調印

(2) 二国間条約、協定(カッコ内は発効年月日)

- 航空協定(1953年7月14日)
- 文化協定(1955年9月6日)
- 貿易取極(1958年1月1日)
- 租税協定(1963年7月24日)
- 青年海外協力隊派遣取極(1981年1月19日)
- 技術協力協定(1981年11月5日)

(注) 友好通商航海条約については、1937年に改訂されたが、1970年2月27日にタイ側よりわが国を含めた17カ国に対し内容が旧式になったとして一律に廃棄通告がなされた。

1971年2月24日付交換公文により、日・タイ両国間で新条約締結まで、法令の範囲内でできるだけ好意的待遇を相互に与えることが合意されている。

2-4-3 経済

(1) 概要

- 1) 対日貿易は、タイ貿易総額の約2割。また、日本からの投資残高は、85年末で、外国投資総残高の約2割5分。わが国対タイ二国間政府開発援助(ODA)は、同国の受け取るODA総額の6割強。
- 2) 従来、貿易不均衡、個別品目の市場アクセス(例、骨なし鶏肉)を巡り軋轢。タイ側の目下の関心事は、対外収支の悪化を背景とする投資誘致(特に輸出指向型のもの)。

3) タイ側は、85年6月、貿易不均衡を経済関係全般（貿易、投資、経済協力）の構造調整を通じ克服するとの観点より、「タイ・日経済関係構造調整白書」を発表。わが国は、右白書のアプローチを評価、85年12月開かれた第1回日・タイ経済協議でタイ側構造調整努力に対する協力を表明。本年3月には、第2回日・タイ経済協議を開催、第1回協議以降のフォローアップ及び今後の経済関係の在り方につき意見交換を実施。

(2) 貿易

- 1) 対日貿易は、タイ貿易総額の約2割（輸出第2位（米国に続く）、輸入第1位）。他方、対タイ輸出入は、わが国輸出入の各々1%程度。
- 2) 全対的には、わが方の恒常的出超。86年に円高等の影響で貿易不均衡は大幅に改善したが、87年はタイ経済の回復及び直接投資の急増に伴い、わが国よりの資本財等の輸入が増加し貿易不均衡は再び拡大（86年約6.4億ドル→87年約11.5億ドル）。
- 3) 構造的には、わが方からは機械・機器、金属及び同製品、化学製品等を輸出（右3品目で全体の約9割）。また、タイの伝統的な対日輸出品目は、食料品（冷凍エビ、骨なし鶏肉、砂糖等）、原料品（生ゴム）等であるが、最近においては製品輸出も漸増。
- 4) 両国間で懸案となっている個別品目としては、骨なし鶏肉（関税）、タピオカ、パイ罐（以上輸入割当）、冷凍豚肉（検疫）、メイズ（輸入拡大）等がある。

(3) 投資

- 1) わが国からの投資は、タイへの外国投資総額の3割弱、米国に続き第2位（出資と貸付の合計から、借入れ金返済、資本償還等を除いた純額ベース）。但し、タイ投資委員会(BOI)の奨励承認案件ベースでは、他を引き離し第1位(87年末の総残高の39.6%、以下米国(12.7)、台湾(8.2)、英国(5.9))。このことは、わが国の投資がタイの外資政策に沿って展開してきたことを示唆。分野別には、従来建設、工業（金属・非金属部品、電器製品・部品、繊維製造等）、流通を中心とした輸入代替型投資が主流で、資源開発型の大型投資を主体とする他のASEAN諸国への投資と趣を異にしていた。
- 2) 85年9月以降の円高に対応し、海外に生産拠点を求める動きが86年に本格化したが、タイの投資環境が優れていることもあり、わが国の対タイ投資は著しい伸びを示している(BOI投資奨励承認ベースで、87年の前年比は約2倍増、外国投資全体の約43%)。業種は、食品（エビ養殖、しらたき、こんにゃく等）、機械（コンピューター・プリンター、ベアリング、磁気リレー等）、光学品（眼鏡レンズ）等多岐にわたるが、輸出比率の高い投資が増加している点、及び大企業のみならず資本規模の小さい投資も増加している点が注目される。

2-4-4 経済協力

- (1) タイは中国、インドネシアと並ぶわが国援助の最重点国の1つ。第6次5カ年計画(1986~91年)が86年10月よりスタートするに先立ち、同年9月、先回の第5次5カ年計画の際と同様大来外務省顧問を団長とする経済協力総合調査団(大来ミッション)を派遣し、第5次5カ年計画に対する協力の実施状況につきレビューを行うと共に、第6次計画に対するわが国の援助のあり方につき意見交換を実施。タイ側は、第6次計画の下、今後の経済開発を進める上で、第5次計画における重点項目につきその「継続性」を強調し、その意味で東部臨海開発(注:重化学分野の大型プロジェクトを中心とするマプタプットと輸出指向型軽工業を中心とするレムチャバンの両港を柱とするが、財政事情の悪化等から計画の重点は後者に移っている)及び農村等地方開発に対し引き続きわが国の援助を期待。日本側は、タイ側よりの具体的協力要請を待って、引き続き協力を実施する用意があるとの基本的姿勢を表明した。
- (2) また、近年、タイの貿易不均衡の拡大を反映し、タイはより直接的に輸出能力の向上に資する協力を要請越しているが、わが国は、タイの産業金融公社(IFCT)に対する輸出指向型中小企業育成のためのツー・ステップ・ローンの供与を始めとして、貿易研修センターに対する協力等を実施している。また、上記調査団に対してもタイ側より同種の要請があり、日本側からは、今後はタイの輸出振興につながるインフラ整備、輸出産品の品質向上、品質管理等の面で協力についても拡充していくとの方針を表明。

2-4-5 文化交流

- (1) 日・タイ間では、従来より文化人・青少年等の往来をはじめ伝統音楽、舞踏の公演など、各般にわたる文化面での交流が活発に行われている。特に、昨年は日・タイ修好百周年を迎え、日タイ双方の官民各層において約60件に及ぶ記念事業が企画・実施されたところ、これら諸記念事業の実施は両国の友好関係を更に促進するための礎を形成する一助となったものと評価し得る。

(2) 日・タイ修好百周年記念の主要事業

1) 日本で実施された記念事業

1987年8月	タイ美術展
~2月(1988)	
9月	ワチラロンコーン皇太子殿下の訪日
9月	日・タイ修好百周年記念式典
9月	タイ古典舞踊劇「マノーラ」公演
10月	タイ物産展

2) タイで実施された記念事業

1987年9月	中曾根総理の訪タイ
9月	日・タイ友好議員連盟議員団の訪タイ
9月	日・タイ修好百周年記念式典
9月	アユタヤ歴史資料館建設計画交換公文署名式
9月	日本総合紹介週間
12月	NHK 交響楽団による国王作曲作品演奏のテレビ放映
1988年1月	オペラ「夕鶴」公演

(参 考)

1. 日・タイ経済関係

(1) 貿易収支の推移 (単位：億ドル)

年	対日輸出	対日輸入	収支バランス
1982	10.4	19.1	△ 8.7
83	10.2	25.1	△ 14.9
84	10.4	24.3	△ 13.9
85	10.3	20.3	△ 10.0
86	13.9	20.3	△ 6.4
87	18.0	29.5	△ 11.5
88	10.2	18.8	△ 8.6
(1~5)			

(大蔵省：通関統計)

(2) 投資の推移 (単位：百万ドル)

年 度	日本よりの投資
1981	31
82	94
83	72
84	119
85	48
86	124
87	250

(大蔵省資料、対外直接投資届出実績)

(3) 海外投資に占める日本よりの投資のシェア
(単位：%)

83	17.2
84	36.9
85	9.0
86	53.4
87	43.1

(タイ投資委員会、投資奨励承認ベース)

(4) タイに対する我が国の経済援助額 (単位：億円)

	円借款ルッグベース	無償資金協力	技術協力
84年度分	696	139	67
85年度分	731	132	60
86年度分	818	127	61

2. タイ主要経済指標と対日貿易

主要項目 (単位)	1983年	1984年	1985年	1986年	1987年	1988年
G N P (億ドル)	391	405	368	410	466	—
一人当りGNP (ドル)	790	803	718	788	867	—
実質経済成長率 (%)	5.9	5.5	3.2	3.5	6.6	8.5
消費者物価上昇率 (%)	3.8	0.9	2.4	1.9	2.5	4.5-5.0
失業率 (%)	6.3	5.6	6.2	9.1	6.7	—
外貨準備高 (億ドル)	25.6	26.9	30.0	37.8	52.1	—
対外債務残高 (億ドル)	95.2	107.9	128.0	141.0	—	—
DSR (公的債務) (%)	10.3	10.1	11.0	10.7	9.5	—
国際収支 (億ドル)						
輸出	63.7	74.1	70.6	88.0	115.9	—
輸入	102.9	103.7	93.3	93.5	133.7	—
貿易収支	△39.2	△29.6	△22.7	△ 5.5	△17.8	△25-28
経常収支	△28.8	△20.9	△15.4	2.5	△ 5.8	△10-12
総合収支	△ 7.9	4.5	4.6	12.8	7.1	11-13
対日貿易 (億ドル)						(1-5月)
輸出	9.6	9.6	9.5	12.6	17.4	—
(我が国の対タイ輸入)	(10.2)	(10.4)	(10.3)	(13.9)	(18.0)	(10.2)
輸入	28.2	27.9	24.5	24.2	33.7	—
(我が国の対タイ輸出)	(25.1)	(24.3)	(20.3)	(20.3)	(29.5)	(18.8)
貿易収支	△18.6	△18.3	△15.0	△11.6	△16.3	—
(我が国の対タイ貿易収支)	(14.9)	(13.9)	(10.0)	(6.4)	(11.5)	(8.6)

(出所：タイランド銀行。但し、対日貿易のカッコ内の数字は日本側通関統計。1988年は対日貿易を除き推定値。)

(注：1985年のドル表示の金額の減少は1984年末のパーツ切り下げによるもの。)

3. 最近の日・タイ要人往来

- 87年2月20日～24日 福田元総理訪タイ
25～3/5 スパチャイ大蔵副大臣の訪日（高級実務者レベル招聘計画）
3月10～11日 浩宮殿下訪タイ（ネパール等訪問後立ち寄り）
25～4/9 ソンマイ前大蔵大臣訪日
25～28日 ティエンチャイ副首相訪日
26～28日 プラパート外務副大臣訪日
4月19～22日 奥田元郵政大臣訪タイ（ESCAP総会出席）
22日～30日 スティー大蔵大臣訪日
5月28～6/1 チューチャーブ商務副大臣訪日
7月15～16日 カセム外務次官訪日（第4回日タイ外交事務レベル協議）
18～22日 プラチュアアップ商務副大臣訪日
8月8～11日 稲村環境庁長官訪タイ
13～19日 チュラポーン王女訪日
15～16日 倉成外務大臣訪タイ（南西アジア諸国訪問後立ち寄り）
16～25日 礼宮殿下訪タイ
25～31日 タウィーサン国王秘書官長訪日
25～9/2 チュラポーン王女訪日
9月23～27日 ワチラロンコーン皇太子殿下訪日
25～27日 中曽根総理の訪タイ
10月11～13日 プレム首相の訪日
8～11日 モントリー商務大臣の訪日（第12回日タイ貿易合同委員会）
11月1～7日 ソンマイ前大蔵大臣の訪日
88年1月7～14日 常陸宮同妃両殿下訪タイ
17～2/10 チュラポーン王女訪日
3月15～21日 プラチュアアップ商務副大臣（高級実務者レベル招聘計画）

3. パタヤ地区の概況

3-1 一般状況

パタヤ市はタイ湾の東岸、いわゆる東部臨海部に位置し、バンコクから東南へ147km、車で約2時間のところにある。南北方向3kmに及ぶパタヤベイの砂浜を中心に、観光開発が過去20年足らずの間に急激に進み、現在は年間観光客数100万人を越え、またその観光収入も全国の1/4を占める等、タイ国内でも有数の観光地となっている。

しかしながら一方で、主として民間投資による急激な開発が適切な誘導のないままに進み、インフラストラクチャーの整備がそれに追いつかない等、次の問題点も指摘されている。

- (1) ヨット、レジャーボート等の発着施設、係留施設が無く、海上、陸上共に混雑が引き起こされている。
- (2) ビーチの浸食が徐々に進行しており、その幅が年々狭くなっている。これを防止するための防潮堤等の施設も現在無い。
- (3) ビーチが、現在釣り船、水上スクーターの発着、パラセイリングなど種々雑多な用途に無秩序に用いられ、国際リゾートビーチとして望ましくない状況になっている。
- (4) 汚水処理施設の不備のために既に海水汚染が相当に進んでおり、一層の悪化が心配されている。
- (5) 適切な土地利用誘導・規則策が無いために、不法占拠建築物を含む望ましくない土地利用が進んでしまっている。
- (6) 街路計画及び交通規則の不備、不法路上駐車等により交通混雑が進み、都市機能上からも、歩行者の安全という点からも望ましくない状況となっている。

既成市街地に関しては上記の問題点が指摘されているが、次に広域的視点からパタヤ市を見ると、市域が含まれる東部臨海部はタイ湾から産出される天然ガスを活用した重化学工業と、労働集約型・輸出指向型の軽工業の振興を核とした東部臨海開発計画が策定されている。東部臨海部において今後パタヤ市はどのような機能を果たしていくべきか、広域的視点からの位置付け、及び市に関する開発計画も東部開発計画との整合性を図っていくことが求められている。

東部臨海地域とは、バンコクから東南200km圏内にあるチョンブリ、ラヨン、チャチョエシサオの3県からなる地域で、現在進められている開発計画は海岸に面した2つの地域、レムチャバン、マプタブットを核とした大規模かつ長期的な総合地域開発計画である。

レムチャバンはパタヤ市と同じチョンブリ県にあり、市の北約10km、バンコクからは東南125kmに位置している。本地域ではコンテナバースを含む商業深港を建設し、タイの国際貿易港の中心とすると共に、輸出指向型、労働集約型及び無公害型の軽工業の立地を計画して

いる。

マプタプットはバンコクの東南約200km、ラヨン県に位置し、タイ湾に産出する天然ガスパイプラインの陸揚げ地点になっている。既にガス分離プラントが稼動しており、この天然ガスを利用した重化学工業及び関連産業の立地が計画されている。

パタヤ市は両地域の間位置し、今後は観光地としてのみでなく、東部臨海地域の重要拠点として都市機能を充実させていくことが求められている。

3-2 関連開発計画及び実施状況

現在パタヤ市に関しては、次の2つのプロジェクトが進められている。1つは内務省公共事業局(PWD)によるパタヤ汚水処理プロジェクトであり、1つはタイ観光局(TAT)による観光棧橋建設計画である。

パタヤ汚水処理プロジェクトは、現在の処理区域650ライ(104ha)を2,150ライ(344ha)に拡張し、新処理施設の建設及び旧処理施設の改修を行うというものである。PWDは現在詳細設計を進めており、建設は来年度から始め、3年間で完成させるとしている。しかしながら、建設費はPWDではなくTAT予算から支出されることになっており、計画通り手当されるかどうか必ずしもはっきりしていないのが現況である。

観光棧橋建設計画は、長さ270mのコンクリート製棧橋4本を建設し、合わせて17,500m²の駐車場も整備するというものである。建設費として約104.87百万バーツが想定されている。本プロジェクトは第13次円借款に基づくもので、先ずF/Sに6カ月、D/Dに4カ月、合計12カ月が予定され、88年度中できるだけ早い時期に開始し、それに続く建設も89年度中に開始したいとしている。

以上の2つに加えて、関連開発計画としては87年12月から始まったJICA、タイ国都市計画策定指針作成調査が挙げられる。これは、タイの都市・地域計画局(DTCP)が都市計画法に基づいて行っている都市計画策定業務の合理化と高度化を図るための技術協力であるが、現在パタヤ市南部、ジョムティエンビーチ(Chomthian Beach)地区をケーススタディー対象地区に選び、当該地区内における各種開発計画を具体的に誘導・規制するための法定計画である特定計画(Specific Plan)の検討を行っている。従って、この調査結果は本格調査の際には貴重な参考資料となろう。

また85年11月から87年3月にかけて行われたJICA、タイ国地方都市水道整備計画調査の中では、パタヤ市及び周辺地区のノンプレオ衛生区とバンロンポが調査地区の1つとして取り上げられ、概念的マスタープラン策定とフィージビリティ調査が実施されている。本調査は、水の需要量の急速な増加に応えるために、浄配水施設能力の拡張を図ると共に、当該地域における現在の水道普及率34%を、2010年までに76%に改善しようとするものである。

調査によれば、当該地域の水の需要量は、観光客と一般人口双方の増加の影響を受けて、1985年の13,810m³/d から2000年の31,890m³/d へと現在の2倍以上に増加し、更に2010年には40,640m³/d へと増加することが予測されている。これに対し、2期にわたる拡張計画が提案されている。第1期拡張工事は、2000年までに59,800人に給水し、48,900m³/dの1日最大給水量に見合うように計画されており、給水区域は2,700haに及んでいる。78kmに及ぶ配水管が増設され、約5,150箇所のサービスコネクションも合せて整備するというものである。

水源施設に関しては既存のマップラチャン貯水池の容量が、将来の水需要に対応するには不十分ということから、代替水源についても検討がなされ、別途進められているノンコーレムチャバン管路プロジェクト (Nong Kho-Laem Chabang Pipeline Project) において実施設計が進行中のレムチャバン着水井に送水されるノンコ貯水池の水の利用が提案されている。また、既存の浄水場の拡張を行うかわりに、上記着水井の近くに新規のトンスクラ浄水場の建設も提案されている。

77年度に実施された JICA によるタイ国パタヤ地区基盤整備計画(マスタープラン)のその後の実施状況であるが、勧告・提言が全体的に、また具体的に取り上げられた実施に移されたという状況にはない。しかしながら、84年に策定された土地利用誘導及び規制のための法定計画であるパタヤ市 General Plan には、幾つかの変更点はあるものの JICA マスタープランの土地利用計画が反映されている。

またタイ観光局 (TAT) の説明資料によれば、勧告・提言に沿って、市街地街路、上水道施設、電力供給施設、通信施設、汚水処理施設、海水面利用規制計画において幾つかの部分改善が実施されている。

本マスタープランでは、観光開発計画及び基盤整備計画が策定されているが、基本的には策定後既に10年以上が経過していること等から、計画の前提条件を初め、計画内容自体も見直しが必要となっている。

その他の関連開発計画としては、上記のパタヤ市 General Plan とチョンブリ県 Structure Plan が挙げられる。両者とも内務省都市・地域計画局 (DTCP) によって策定されたものである。

パタヤ General Plan は既述の通り、都市計画法に基づく法定計画であるが、これは市域内における開発、保全の誘導・規制を行うものであり、5年ごとに改訂されることになっている。現行計画は83年12月にタイ国2番目の General Plan として発効した。既に改訂計画が準備されており、88年12月からはそれが発効する。

県体的な計画内容は、次の通りである。

- ① 土地利用計画
- ② オープンスペース

③ 通信及び交通のプロジェクト

④ 公共施設のプロジェクト

内務省都市・地域計画局 (DTCP) によれば、General Plan は5年間の期間内であっても必要性が認められれば変更が可能ということであるが、改訂手続きに2年間程度必要とすることからも、現実にはその変更は非常に困難と考えられる。

従って、パタヤ市内における各種開発計画にとって、General Plan は上位計画として、また与件として位置付けられるものである。

チョンブリ県 Structure Plan は県域全体を対象とする計画であるが、General Plan とは異なり法定計画ではないため、県内の各種開発計画に対して法的規制力はない。従って、開発関連機関等にとっては計画ガイドラインとしての意味を持つものと考えられる。現行計画は86年8月に発効しているが、本計画も5年ごとに改訂が行われることになっている。具体的な計画内容は、次の通りである。

① 土地利用計画

② 幹線道路計画

③ 都市階層計画 (都市ヒエラルキー計画)

3-3 観光事情

パタヤ地区は1960年代後半に、ベトナム戦争の激化と共にリゾート地として開発され、その後、70年代後半から急速に発展した。1987年には宿泊客数は107万人を数えている。その内訳は、外国人が74万人(これはタイ国到着外国人総数の21%を占める)、タイ人が33万人となっている。この他に相当数の日帰り客がいる。

表3-1 パタヤ市宿泊客数の推移

	タイ人	外国人	合計	参 考
				タイ国到着外国人総数
1982年	149,527	450,008	599,535	2,218,429
1983年	161,799	431,755	593,554	2,191,003
1984年	210,619	470,800	682,419	2,346,709
1985年	233,613	562,434	796,047	2,438,270
1986年	300,343	633,624	933,967	2,818,092
1987年	333,589	735,949	1,069,538	3,482,958

出典：タイ国観光局資料

表3-2 パタヤ市宿泊施設数の推移

	1982年	1984年	1985年	1986年
施設数	152	170	195	193
部屋数	8,647	9,720	10,504	10,764

出典：Annual Statistical Report on Touris in Thailand 1986

宿泊施設は、一級ホテル12施設の他、コンドミニウム、バンガロー等を含めて1986年時点で193施設、10,764室となっている。これはバンコクに次ぐ規模であり、第3位のチェンマイの181施設、6,877室を大きく上回っている。宿泊客の平均滞在日数は3.6日、客室平均稼働率は55.2%となっている。

交通条件を見ると、バンコク市内(東バスターミナル)からはバスで国道3号線を経由し、約2時間で行ける。30分ごとに運行されており、料金は片道110バーツである。またドンムアン空港からも直通バスサービスがある。一方、鉄道もバンコクから敷設されているが、これは主として貨物輸送に用いられており、旅客輸送は週末と祝日の数本に限られている。従って、主要交通手段は乗用車、バスとなるが、道路状況も良く、アクセスは良好である。なお、パタヤ市南方30kmにウタバオ空港(軍用)があるが、現在ホンコンからのチャーター便が発着しており、将来は民間機乗り入れが増大するものと考えられる。

次に観光資源を考察すると、パタヤ地区はタイ湾に面した3.5kmのパタヤビーチを中心に発達したリゾートであるが、ビーチ自体は決して国際級のものとは言えない。ビーチの幅は狭く、海水もバンコク方面からの汚水が海流に乗って流れてきている他、パタヤ地区自体の汚水によってもその汚染が進んでおり、海水浴には適していない。

また、この地区には格別の景勝地があるという訳でもない。パタヤ地区の最大のメリットは、バンコク都市圏及び空港から至近にあるということであり、その利点を最大限活用して発展してきたといえる。

パタヤビーチの南に位置するジョムティエンビーチ及び以南のビーチは、まだ開発が進んでいないこともあって、海水の汚染度も軽度と思われる。またパタヤ市沖10kmに位置するラン島は海水の透明度も十分にあり、ビーチも広く、現在格好の日帰りコースとなっている。上水道施設が不十分なため、宿泊施設は50室程度しかないが、パラセイリングを初めとするマリンスポーツが楽しめる場所となっている。将来カジノを作る案も検討されている。

観光施設としては、市周辺部にはゴルフコース(2箇所)、カーレース場、象公園、ノンヌッピレッジ(蘭の花、タイ古典舞踊、タイ式ボクシング、象のショウが見られる)、ミニタイ(実物の1/25のタイの王宮等有名建造物が作られている公園)等がある。バンプラの貯水池(バンセンとシラチャの中間地点から、国道3号線を3km入ったところにある)やカオキ

エウの自然保護区等もリクリエーションの対象地区となっている。

現在パタヤ地区が抱えている問題点を見ると、先ず全体的にはホテル、レストラン等の観光開発が民間資本より先行し、道路、下水道等の公共による都市インフラストラクチャー整備が遅れていることが挙げられる。このことが環境汚染、交通混雑等、種々の問題を引き起こしており、早急に対策を講じないと、国際観光都市としての魅力や競争力の低下につながりかねないと懸念されている。

既成開発地域であるパタヤビーチでは、既にその兆しが現われてきており、また新規開発が進みつつあるジョムティエンビーチ以南についても、早急に道路整備と下水処理に関して適切な方策を講じる必要が出てきているのが現状である。

また海面利用に関しては、現在パタヤビーチにはラン島への乗船場（棧橋）が無く、乗客は海の中で乗り降りしなくてはならず、快適性、安全性の点において問題がある。更に、ボートを係留しておく場所が無いため沖に停泊しており、これによって海面利用が限定され、安全性の点からも改善が必要である。

3-4 土地利用及び交通

全域に都市計画に沿った誘導・規制が行われていないし強権発動体も存在しないためであろうか、パタヤ症候群がパタヤ市南方にも拡がりつつある。

都心部の地価もここ数年で数倍となり、公共用地の確保もより困難となっている。本調査では、現在 F/S が進行中の「タイ国都市計画策定指針作成調査」と連携しつつ、パタヤ市街更新の対症療法 Plan づくりと、南部を中心に早急に都市計画を立てて国際観光都市とするための Master Plan づくりの2面性に配慮して進める必要がある。

(1) パタヤ市以北

バンコクからパタヤまでは将来幅員80mが確保され、現在は概ね片側2車線の国道3号線によって2時間強で結ばれており、一部チョンブリ市で混雑した他は交通量も少なく、交通条件は悪くはない。

今回の調査範囲である Laem Chabang からパタヤにかけての国道沿いは、まだ開発が進んでいない状態である。パタヤの既存市街地の北部は、河口部にナクルア村など既存集落が存在するが、市街地は拡大の傾向にない。

パタヤビーチに隣接した海岸部を除いて観光開発の兆しは見受けられない。

なお、12月末の乾期中にもかかわらずナクルアの河口部は汚染され、かなり沖合まで白濁していた。パタヤに南下する海流の関係もあり、今後留意する必要があると思われる。

(2) パタヤ市街地

パタヤ市旧市街は、パタヤビーチと国道3号線に挟まれた南北に長い帯状の形態を成し

ている。都市は3 kmの海岸沿いに密集して発達している。

国道より東側の区域については、ゴルフコース等いくつかの観光施設がある他は既存集落が存在するのみで、都市的利用はほとんどされていない。

国道西側の内陸部は、浜から次第に低密度となって緑も残されているがスプロールが進行しており、接道なしのハウスやショップ等の建設が散見されるが、その利用は粗放的である。

旧市街の北側については、ロジやホテルが建ち並び街並も比較的整っている。一方、南側の海岸沿いにある下町、サウスパタヤについては過密状態で、海岸を不法占拠するレストラン、バー、その他の各種娯楽場が道の両側に密集して道路も狭く、道路幅の余地は現状では無い。駐車場の空間も無いため違法駐車も多く、市内の交通渋滞の主因となっている。

国際観光都市としてふさわしい好印象と市内の交通混雑解消のため、早い機会に規制と誘導を盛り込んだ緑のオープンスペース計画等も含む抜本的な都市機能改善計画を立て、実施する必要がある。

(3) パタヤ市以南

パタヤ市街からバンサレーにかけては、大規模な観光開発が海岸線に沿って進行中で、土地の占有化も進んでいる。

12月オープンしたばかりの2500室を有する巨大な高級ホテルをはじめ大、中、小のホテル、コンドミニアム等の施設がインフラ未整備のままで立地あるいは建設・計画中であり、このままではこの地域においても、今のパタヤの病弊を上回る水質汚濁、交通混雑等の深刻な都市問題が確実視されるところである。

前述3-2のタイ国都市計画策定指針作成調査が進められている、当エリアを対象としたケーススタディ及びこれに続く特定計画と密接な連携を保ち、土地利用の現実的かつ最適な誘導、規制を盛り込んだ総合整備計画とする必要がある。

3-5 海面利用及び港湾施設等

(1) 法制度

制度的には本調査に関する海面の利用規制は Harbour Department (HD) の所管であり、埋立や構造物の築造については HD の許可を必要とする。航路及び船舶の航行についても HD の所管である。

(2) 利用現況

パタヤ市の北部ナクルア地区から南へ市域外のバンサレまでの前面海域の海面利用の現況は、目的から大別すると2種類ある。

1つは漁業である。パタヤ市北部やバンサレなどでは、漁村の前面に突堤や棧橋を出して魚の揚げ下しや氷の供給、係留の用に供している。パタヤ市北部で見られるものは、海浜付近が非常に浅い干浮となっているため、100mを越える棧橋が沖合に突き出している。

もう1つは観光であって、遊泳、スキングダイビング、スキューバダイビング、ウィンドサーフィン、ヨット、モーターボート、水上スキー、水上スクーター、パラセーリング、グラスボトムボート、コラン島への連絡船、釣船など多様な形態が見られる。

漁業と観光の2つは互に地域的に分離しており、海浜沿い、あるいはコラン島周辺の海域での両者の混在・競合は見られない。

最も輻輳しているのは、観光目的の種々の利用形態の間での混在、競合である。特に、パタヤ市中心部の前面の海域では深刻な様相を呈している。

船舶の乗降・係留施設が皆無であるためもあって、海浜の至る所から船への乗降が行われており、遊泳との危険な混在があちこちで見られる他、斜路からのモーターボートの引揚げも同じような現象を惹き起こしている。また、海浜に平行に疾走する水上スクーターや、海浜からパラセーリングがスタートする状況も見られるなど、遊泳者の安全性の面での対応を要する問題点を提起している。

パタヤ市は遊泳区域を分離設定しているとのことであるが、現実には必ずしも実効をあげておらず、上記の如き混在・競合状態を呈している。

斜路からのボートの引揚げはトレーラーによる陸上道路の一時的交通しゃ断を惹起したり、貴重な海浜をボート置場にしているなど、カーパークやボートパークを含めた海浜沿いの陸上部のスペース不足の問題を更に悪化させている。

なお、係留施設がないため船舶は陸上に引揚げるか沖がかりかのいずれかの状況でナイトステイしている。

(3) 施設現況

施設面での現況は、漁業関係ではパタヤ市北部やパタヤ市以南の小規模な漁船用の突堤、棧橋、埋立などがある。

観光目的のものとしては、ジョムティエンビーチの民間マリーナの他はパタヤ市中心部前面海浜の小型船揚げ用の斜路程度である。

(4) 不法占拠

パタヤ市中心部の南部一帯は、陸上からレストラン等の高床式の拡張による海面の不法占拠が見られる。

(5) 海岸浸食

明確な資料は入手できていないが、パタヤ市中心部前面での海岸浸食が進んでいると

言われている。現在の浜沿いの道路の拡幅が浜側になされたため浸食を受けているという声もあった。

マクロの地形やパタヤ市北部以南の海岸では浸食問題が起きていないことなどから、少くとも大量の砂が流れ出しているといった状況とは考えられない。

現状は高潮時、狭い所で10m程度の浜幅と思われる箇所もあり、総じて浜幅の狭さが本ビーチの観光価値を著しく低いものとしていることは事実である。

(6) 海洋汚染

本プロジェクトの最大のモチベーションとなった問題である。

パタヤ市中心部（ナクラム地区とロイヤルクリフ間の3.5km）の入江部の海水及び底泥の汚染が進んでいると言われており、その原因はパタヤ市の未処理の污水排水によるものである。汚染の程度は、大腸菌の数などからしても到底遊泳には適さない程度のもので言われている。

一部にラムチャバン地区で進行している港湾建設工事に原因を求める声もあるが、工事で使われている土砂等の産地・性質や工事の方法・規模、工事現物からの距離等考え併せると常識的には到底考えられない。

対策としては、第一義的に下水処理体制を完備することにつきるが、既に汚れている底泥については、除法（浚渫）あるいは覆土などが対応策として考えられる。覆土の場合は、前記の海岸浸食あるいは浜幅の狭い問題への対応も兼ねて配慮すると効果的である。

(7) 将来計画

OECD セクターローンによる埋立と棧橋の築造計画が進行中であり、13次の円借の中に入っている。現在のところ F/S の TOR がほぼ完成した段階とのことであった。実施機関は TAT である。F/S の原案となるのは1977年の JICA 調査であり、今回の F/S 調査はこれのレビューから始められる。

3-6 都市施設

3-6-1 下水道

パタヤの海の汚染は著しく、とりわけ南パタヤで、排泄物の混入度と病原菌をも含んでいる可能性を示す指標である大腸菌群数が、下水処理放流水の3倍以上の10,000個/mlが、パタヤ運河河口では、生水に近い10万個が検出されている。

最近ではマスコミでも幾度か取上げられ、国家的問題となりつつあり、タイ側のプライオリティは急速に高まっている。

PWDでは、旧プラントの改造と新プラントの拡張でパタヤ市全域の処理が可能と

いるが、両プラントで公称10,000m³としても処理能力2万人弱の規模に過ぎない。

パタヤ市の人口は6万人、ホテルは市域で15,000室、シーズンの観光客は近々15,000人/日に達することを勘案すると、差分は海をせつせと死に至らしめていることになる。

今回の実施する必要がある実態調査、水質調査に基づき、PWD上層部の誤解を解いて危機的状況を認識させ、面整備を含むF/S要請によって1日でも早く抜本策に取り組むことが望ましい。

(1) 施設整備の現状

南パタヤの旧下水道処理プラントは、パタヤ市が設計して1982年に建設し、海岸部より逆送する方式をとっている。その後の流入急増(5,000m³/日)に対処して、施設改造によって日量3,000m³の能力に倍増しているが、稼働後3年間足らずでオーバーワークのため年中故障し、パタヤ運河から海へ垂れ流しの状態が続いている。

一方、1985年に南パタヤ通りの北寄りに3,000万パーツをかけて20年間対応で新設された4,000m³/日規模の新プラントは、パタヤ市の商業ビルやホテルの激増でわずか3年でパンクしている。このため将来のプラント増設計画を前倒し、今後2カ年で5,900万パーツをかけ更に4,000m³/日分を建設する予定である。PWDは、これに関して、去る1988年12月26日に議会の予算承認を得たとのことである。

更にPWDは、ジョムチェン、ナクルアを含む50km²のエリアを対象としてF/S、D/Dを同じく今後2カ年で、1,700万パーツで進める議決も得ている。

一方、OESBでは処理プラントの建設、管理に民活の導入方策の検討も希望している。

(2) 問題点

1) 80室以上のホテル等には処理プラントの設置・運営が義務づけられているが、コスト削減のため動かさなかったり、たれ流して良い80室以下におさえて建設する例が多いとのことである。この9月から更に下水処理が有料になったとのことなので、一層、規制とインセンティブの制度化を要する。

2) 下水処理は、生物処理であるため機械の故障以外にもトラブルがつきものであるが、管理を委託されている市には技術者は配備されていないので、メンテナンスが不良となっている。要員とその養成・指導が必要である。

3) 完全な過負荷のために、現処理プラントはスライム等で閉塞しかかっている。雨期にきれいにフラッシュされるとのことであるが、海への強い汚染要因となっている。

新旧の両処理区とも、いわば自然の摂理に逆らった形で低いビーチ沿いから高い内陸へ全量を逆送する安易で故障の多い、かつ非常にランニングコストのかかるデザインをしている。全体に見直す必要がある。

4) 場合によっては、処理プラント建設以上にコストのかかる管路システムの整備方策が、

主に予算上の理由から等閑視され、流集できない汚水の大部分が海に垂れ流されることとなる。

(3) 処理場用地確保の一提案

私見であるが、市がTAT予算で埋立て、観光棧橋と公共駐車場を整備する部分の地下を立体利用して処理場を設ける案も、時間的に難しかろうが検討する価値はあると思われる。そのメリットとしては以下が考えられる。

- ① 無理なポンプ圧送を生ずることなく、最下流に自然流下で集水可能。
- ② 高騰している地価に左右されずに十分なプラントスペースの確保が可能。
- ③ 埋立て砂量を節減し得る。
- ④ 1箇所で集約管理が可能となり、良好な運転とランニングコスト節減をもたらす。

なお、現在の第2プラントは将来の内陸用に有効転用する。

(4) 雨水排水

海岸都市であり、被害等の面でも内陸部を除いて深刻ではないが、国際観光都市として相応しい管理網整備は必要である。また、ビーチ通りの一部道路整備済の区間で雨水柵ごとに直接、管で垂れ流しているが、雨期の雨量を考えると洗掘対策等の配慮が望ましい。

3-6-2 道路

(1) 都市間道路

前述の国道3号線がパタヤ市街地の東部に走っており、このバイパスもDOHにより検討されている。従って、広域幹線道路については本調査の中で検討する必要性は高くない。

(2) 市内の道路パターン

海岸沿いに南北にパタヤビーチ通りと第2通り（2車線、一方通行）の2幹線が市内を貫き、ビーチ通りから国道に東西に北、中央、南の3幹線が格子状に交叉している。この他、南北の2幹線を梯子状に結ぶ小路が20本近くあるが、補完機能を有していない。市内発生交通量は南北の2幹線に集中し、昼夜とも多い。

(3) 市内の道路情況

ビーチ通りは、幅員が狭いこともあり、南下する一方通行となっている。この通りは、週末には入り込み客によりかなり渋滞する。

もう1本の第2通りは、General Planに従って拡幅整備中であるが、遅々として進んでいない。これら2幹線を連結する道路が不足しているため、バンコク市と同様、迂回の距離が長くなる結果、道路混雑に拍車をかけている。

歩道整備はビーチ通りの一部の他はあまり無く、景観上、交通安全上で問題がある。街並みに潤いを与える並木等も一部しか無く、貧弱であり整備を検討する必要がある。

(4) 駐車場

路上駐車はほとんどの道路で見受けられる。

付置義務と、何らかのインセンティブを組合わせた民活による路外駐車場を積極的に検討する必要がある。渋滞する南パタヤに、観光棧橋計画によって公共駐車場を整備することにより、交通混雑の緩和にかなり期待できよう。

(5) パタヤ市以南

パタヤ市からバンサレーにかけては、ビーチも広く海もまだきれいで好ましいが、大ホテル等の開発が無秩序に進んでいるが、海岸通りが一本あるのみである。General Planにおいて提案されている東側内陸部の道路整備を、スプロールや土地の専有化の進行前に可及的速やかに整備すべきである。

また、現在の海岸通りには、美しいヤシの並木が今のところ残されているので、歩行者の修景道路として整備することを検討したい。

3-6-3 上水道

今回の調査区域をカバーする上水の水源は、パタヤ市の東方15kmのマッチャプラン貯水池にある。東部臨海地域においては水源が限られており、水源の確保が大きな課題となりつつある。12月にオープンしたジョムチェンビーチの巨大ホテルは、水源の手当なしで営業開始したとのことで、今後これら民間資本からの供給要求プレッシャーも十分予想される。

なお、P.W.Dにおいては新しい水源の開発が計画されている。

4. 本格調査の概要

4-1 調査の目的

タイ国政府の要請に基づき、同国パタヤ地区の近年における急激な開発状況等を踏まえ、今後の適切な社会経済発展に資するべく、パタヤ地区開発にかかるマスタープラン（目標年次：2006年）を策定することを本調査の目的とする。

4-2 調査実施の基本方針

タイ国において観光は重要な外貨獲得源として位置付けられ、その開発は長年重視されてきている。その中でパタヤ地区は、首都バンコクに次ぐ観光収入を揚げる重要観光地であり、東南アジアでも有数のビーチリゾートである。しかしながら、パタヤ地区は過去20年余りの間に急速に開発及び都市化が進展した結果、種々の都市・地域問題が引き起こされてきている。近年、特に水質汚染、都市インフラストラクチャーの不備、乱開発等が顕在化してきており、このままの状況で推移した場合、国際的リゾート地としての地位の低下が懸念されている。

また一方では、パタヤ地区が含まれる東部臨海地域には既述の通り、東部臨海開発計画があり、レムチャバン、マプタプットの港湾開発及び工業開発を核とした、大規模かつ長期的な地域総合開発計画が進められている。パタヤ地区は今後も観光を主としつつも、東部臨海地域の中における重要拠点として、その都市機能を多面的に充実させていくことも大切な課題となってきている。

従って、本調査における基本方針として次の3点が挙げられる。

- (1) 東部臨海地域及びバンコク都市圏との関連に着目した広域的視点から、パタヤ地区の位置付けを行い、21世紀に向けてパタヤ地区に最も相応しい都市機能整備の基本的方向を明確にする。
- (2) パタヤ市南部のジョムティエンビーチ (Chomthian Beach)、及びバンサレー (Bang Saray)まで延びる市域には含まれない隣接南部海岸地区では、現在ホテル、コンドミニウム、マリーナ等の新規開発プロジェクトが、有効な土地利用誘導・規制策等の無いままに多数進み、無秩序な乱開発が心配されている。従って本調査では、これらの開発を含め今後パタヤ地区をどのような観光地として育成し、国際的リゾート地としての魅力を一層高めていくか、その明確な開発理念と、それを実現させていく強力な誘導・規制策に関する検討を行う。
- (3) パタヤ地区内の海面及び市街地の双方を含む既成開発地域における整備課題を把握し、特に現在指摘されている水質汚染、交通混雑、不適切な土地利用等の問題点を検討し、国

際のリゾート地に相応しい観光関連施設、都市インフラストラクチャー等の整備計画を検討する。これは5年から10年程度の短・中期的視点と、それ以上にわたる長期的視点の双方からの検討を進める。

4-3 調査内容

調査は(1)「パタヤにかかる現況分析及び補足調査」、(2)「パタヤ地区総合開発戦略の策定」と(3)「パタヤ地区総合開発計画の策定」の3つから構成される。その調査項目は次に挙げる通りである。

(1) 「パタヤにかかる現況分析及び補足調査」

1) 開発現況の把握

- (a) 計画・背景の確認、タイ国の開発戦略・開発目標の確認、上位・関連計画の把握
上位計画、関連開発政策・計画等を分析し、パタヤ地区にかかる各種開発計画の位置付けを把握すると共に、パタヤ地区において現在進行中、もしくは近い将来開始予定の計画に関してその内容を把握する。

具体的に検討をすべき関連計画等としては、第6次国家開発計画、東部臨海開発計画、タイ国都市計画策定指針作成調査(JICA)、パタヤ市下水道施設拡張計画(PWD)、観光棧橋計画(TAT)、パタヤ市 General Plan、チョンブリ県 Structure Plan 等が挙げられる。

- (b) パタヤ市及びチョンブリ県の広域的仕位置付けと行財政機構の把握

パタヤ市及びチョンブリ県の、タイ国及び東部臨海地帯における広域的仕位置付け及びその行財政機構を把握する。

- (c) 調査対象地域の現状分析

自然立地条件、経済社会条件、セクター別開発状況、土地利用及び人口、運輸・通信網等の影響、社会基盤。

パタヤ市を中心に調査対象地域の自然立地条件、社会・経済状況の動向等を把握する。土地利用、人口動態及び産業活動等、調査対象地域の特性を全般的に明らかにする。

- (d) 開発の必要性の把握

パタヤに係る観光を含めた開発の必要性につき考え方を取りまとめる。右は今後の調査工程において開発目標等を設定する時の材料となるものである。

2) 前回レポートのレビュー

- (a) 前回の JICA 調査(マスタープラン及び F/S ; 77~78年)及び既存開発調査の提案された計画内容とその実施状況の把握

(b) 未実施計画の原因と制約条件(資金,土地利用,制度,体制,状況変化等)の調査

パタヤ地区に対しては、JICA が77年から78年にかけて上記の調査(マスタープラン及びフィージビリティースタディー)を実施しているが、この調査を初め、既存開発調査を検討し、提案された計画内容とその実施状況を明確にする。また実施されなかった計画に関しては、その原因、制約条件(資金,土地利用,制度,体制,状況変化等)を調べる。

その際留意すべきは、インフラ整備の他にもソフト面の評価を実施状況等につき行うことである。また制約条件としての資金については、インフラ整備の観点だけでなく観光産業の投資ポテンシャルとしても検討する必要がある。

3) 調査対象地域の現況補足調査

(a) 都市施設(雨水排水,上下水道,商業・業務施設,社会基盤公共施設,人口配置,景観等)

調査対象地区の各種都市インフラストラクチャー及び公共施設の整備状況を調査する。国際的ビーチリゾートとして、また東部臨海部におけるリージョナルセンター都市として求められる整備水準を達成しているか、またそのための整備課題を検討する。

(b) 土地利用及び交通

調査対象地域の土地利用現況を把握する。パタヤ市域に関しては87年に都市・地域計画局(DTCP)が土地利用現況図(1/10,000)を作成しており、それを参考にできるが、隣接の南部海岸地区については既存市街地の問題点の抽出と共に、現在新規開発が、適切な誘導策のないままに進んでいるジョムティエンビーチ以南の地域の動向を把握することが重要である。

交通及び道路調査については、パタヤ市の都市内道路について主として交通混雑の観点より2つの南北道路、南北道路をつなぐ道路につき調査する。また、歩道、街路樹、路上駐車についても交通安全及び景観等観光地としての観点より検討する。次にパタヤ市南部地域及びジョムティエンビーチに至る区域の海岸通りについては、General Plan も含め自動車交通と観光地の観点より整備現況を把握する。

更に公園も含め、市街地内のオープンスペースについても現況評価を行う。

(c) 港湾及び海辺施設

a) 海洋汚染

海側においても汚染処理体制の拡充に併せて、底沼の除去・覆土などの必要性を検討する。

この場合覆土については、浜幅の拡大の観点も併せて検討することが望ましい。また、除土(浚渫)については、海面埋立の計画と併せての検討を要する。

b) 乗降・係留施設等

現在、乗降・係留等の施設は皆無に等しく、観光客のための乗降施設は必須であるところ、パタヤ市中心部前面、コラン島、ジョムティエンビーチ等に夫々1ないし何箇所か整備するとの見地より検討する必要がある。

係留施設については、乗降施設の兼用を基本として考える方向と思われる。

駐車場やポートパークのスペース、観光客の待合スペースなどの確保のため土地が必要であり、埋立の考慮も必要である。

これらは多数・多様な利用の形態からみて、公的な資金で築造費等を賄うべきものと考えられるものの、費用負担についても維持費・管理形態と共に検討を要する。

c) 遊泳区域の設定

遊泳区域の設定につき更に実行を期すべくブイ等の設置により、物理的に明確な分離策を実行する必要がある。

(d) 海辺及び河川での水質分析

前回の JICA スタディとの比較の見地も含め、パタヤ市北・中・南部及びナクラ近辺とジョム・チイコンの海洋5箇所、更に河川2箇所程度において雨期・乾期の問題もあるが、水質検査を行う。

サンプリング対象としては、化学的酸素要求量(COD)、生物化学的酸素要求量(BOD)、浮遊物質(SS)及び大腸菌程度で十分と考えられる。

(e) 経済活動(観光及び産業一般)

パタヤ地区の主要産業である観光産業を中心に、産業一般についての動向と問題点、課題等を中心に、調査対象地区内の経済活動を行う。急速に拡大してきたパタヤ地区の観光産業も近年その伸びが鈍化してきており、その原因、また観光開発の現状、新規観光投資の動向等も含めた検討を行う。また東部臨海開発との関連での商業・業務活動も検討する。

(f) 組織、運営、財務及び法制

a) 観光開発、都市基盤整備等の各種開発計画に関する調査

観光に係る開発・運営のための組織体制、法規・税制類等の整備及び下水道の処理プラントの建設、管理等につき民活の導入方策の検討も含め調査する。

b) パタヤ市、チョンブリ県及び中央担当官方面との権限と役割、関連法規、制度の把握。パタヤ市の事業実施機関としての潜在能力に対する評価。

観光開発、都市基盤整備等の各種開発プロジェクト、プログラムの計画、実施、管理、運営を中心に、それに関する組織、運営、法令、制度等について調査する。具体的には、上記開発プロジェクト、プログラムの計画、実施、管理、運営にお

けるパタヤ市、チョンブリ県、及び中央担当官庁間との権限と役割、また関連法規、制度等を明確に把握する。また特に、パタヤ市については事業実施機関としての潜在能力を評価する。

(2) 「パタヤ地区総合開発戦略の策定」

1) 「パタヤにかかる現況分析及び補足調査」を受けて、パタヤ地区の開発理念を明確に提示し、それに基づく総合開発戦略を策定する。

(a) 開発ポテンシャルの評価

a) 観光、産業一般及び都市施設のバランスのとれた開発の観点からの評価。

b) 制約条件の分析（資金、土地利用、制度、体制、環境等影響を及ぼす要因）

観光資源、観光施設、その他の地域資源（自然、経済、社会）の現況評価に基づき、開発ポテンシャル、制約条件を分析する。制約条件については、開発事業に関する制度、行政機関の役割、権限等に関する事項も検討を加える。

c) 市場調査及び需要予測

(i) 観光（外国人旅行者、タイ人旅行者）

タイの観光関連産業（ホテル、エージェント、航空会社等運輸業）、外国人旅行者、国内旅行者に対する市場調査にかかわるインタビュー調査等を行う。それを踏まえ、パタヤ地区需要予測を行う。JICA「パタヤ地区基盤整備計画」で行った需要予測の結果、手法の見直し、更にタイ観光局（TAT）の予測結果を踏まえて行うこととする。また、近年急激に増加している国内旅行者の動向は、パタヤ地区の将来に大きなインパクトを与える可能性があることから、外国人旅行者の動向と共に合わせて予測を行う。

(ii) 交通

(iii) その他（商業・業務、住宅等）

(b) 総合開発計画のフレームワーク策定及び開発戦略・シナリオの作成

a) 目標年次までの社会・経済フレームの設定

b) 開発目標の設定

パタヤ地区の開発方針、住民・産業界の意見、具体化するための開発戦略・シナリオの検討。

c) 総合開発計画のフレームワーク策定

(c) 優先開発戦略の設定

a) 開発ガイドラインの設定

これまでの調査結果をまとめ、開発目標、方向付け、方法、手法等を内容とするガイドラインを設定。

- b) 優先プロジェクトの選択基準の決定
- c) プロジェクト・ロングリストのドラフト作成

(3) 「パタヤ地区総合開発計画の策定」

上記(1)~(2)までの作業を集約させ、総合開発計画にまとめあげる。

部門別開発計画においては次のセクターを主として扱う。

- ・道路, 交通施設
- ・海洋/港湾施設
- ・上下水道施設
- ・観光諸施設
- ・雨水排水施設
- ・廃棄物処理施設
- ・電気ガス供給施設
- ・その他

1) 総合開発計画原案の作成

- (a) セクター別計画とセクター間の調整
- (b) 土地及び海面利用計画の策定
- (c) プロジェクト・ショートリストの選定と体系化

部門別開発計画を中心に検討を加え、緊急性、必要性、具体化可能性等の高いプロジェクト、プログラムを優先計画として選定し、早急にフィージビリティ・スタディー、実施計画へと進むべきものを明確にする。

- (d) 優先開発プロジェクトの TOR 作成

プロジェクトの概要と相互の関連、事業の手法及び主体等。

- (e) 開発タイムテーブルの検討

2) 優先開発プロジェクトの実施可能性の検討

- (a) 代替計画の作成
- (b) 事業費の推定
- (c) 事業実施計画
- (d) 実施体制・組織計画

3) 開発計画に対する提言

総合開発計画における勧告、提案を円滑に次の具体化プロセスへ乗せていくために必要な、もしくは望ましい組織、運営、財務及び法制にかかる提言。

4) 総合開発計画の策定

- (a) 全体作業の集約とプロジェクト実施に係る総合評価
- (b) 優先プロジェクトの計画, 実施基本方針及び提言の策定

4-4 本格調査の分野構成

本格調査の実施に当たっては, 下記の分野をカバーする必要がある。

- ① 総括
- ② 地域開発・土地利用計画
- ③ 観光計画
- ④ 需要予測
- ⑤ 交通計画
- ⑥ 上水道計画
- ⑦ 雨水排水計画
- ⑧ 下水処理計画
- ⑨ 観光施設計画
- ⑩ 港湾・海浜利用計画
- ⑪ 公共施設計画
- ⑫ 環境調査
- ⑬ 財務・事業計画
- ⑭ 経済・社会評価

4-5 本格調査にむけての留意事項

(1) M/Pの目標年次

- ・第9次5カ年計画の最終年次に焦点を合わせ, 2006年を目標とする。

(2) 重点分野とその取組み方は次の通り。

1) 国際観光リゾートの観点

- ・国際観光地としての包括的かつ現実的な観光開発計画
- ・環境問題に留意した調和と均衡のとれた開発計画
- ・限効性の観点より観光資源の分布状況, 行政組織等に留意し, エリア内のゾーニング及び優先開発順位の選定を実施

2) 都市計画の観点

- ・都市問題解決の方策
- ・東部臨海地帯の中間に位置する拠点都市としての役割及び域内地域との機能連携向

上を計画

- ・タイ国及び DTCP の都市計画策定手法のリーディング・ゾーンとしての位置付け
(パタヤ市の General Plan の有効化等)

(3) 各実施機関の能力

- ・ C/P 機関の OESB は、計画部局として現政権下で調整能力の低下が認められる。従って、今後 M/P を受けて事業を実施する場合は、各実施機関が主体的に行うため S/C において右関係機関の十分な意見を聞く必要がある。
- ・ 主要な技術的分野につき、タイ側が S/C とは別に必要な C/P 要員を確保し、ワーキング・グループを組織する予定である。調査団は情報の収集及び技術移転のレベルでは、C/P 要員との連絡を密にとる必要がある。
- ・ 選定されたプロジェクトの受け皿として観点も含め、パタヤ市の組織発展能力を見すえた制度・組織等ソフト面での体制確立の重要性につき十分に認識しつつ調査を行うものとする。また、緊急に解決を要するものについては、早期実現を図る観点から民活や BOT 方式なども含めて実務方法を検討して欲しい旨強い要請があるところ、要すれば、パタヤ市を軸とした中央政府—地方政府、地方政府—民間といった事業の共同実施方式につき検討することも必要であろう。

(4) 現地再委託調査

需要予測のためのアンケート調査及び環境調査のうち水質検査の実施に際して、現地企業を使用して実施することが望ましいであろう。