

資 料 編

- 第 1 章 タイ国東北部国境地域における地方の行政体制と開発計画
- 第 2 章 タイ国東北部国境地域の貿易・物流の現況と課題
- 第 3 章 タイ国東北部国境地域の社会資本整備の現状と課題
- 第 4 章 タイ国東北部国境地域の環境関連概況
- 第 5 章 社会資本及び生活基盤整備の留意点

第1章 タイ国東北部国境地域における地方の行政体制と開発計画

1-1 GMSのなかでの位置づけ

(1) 拡大メコン経済協力会議(GMS)

拡大メコン経済協力会議は、1992年10月に、アジア開発銀行(ADB)主導の下に発足した。メンバーはタイ、ヴィエトナム、カンボディア、ラオス、ミャンマー、中国(雲南省)の6か国である。この計画の主たる目的は、この地域の持続的な経済成長を支援し、国民の生活水準を引き上げることにある。6か国の協力はこれまで、GMS諸国の貿易・投資の水深、開発機会実現と強化、国境問題の解決と緩和、共通の資源と政策ニーズの一致などに焦点を絞って、実際の、活動中心に進められてきた。また、GMSは、各国が現在の枠組みの範囲内において特定の活動に協力するもので、ASEANやAPECのように各国が一定期間内に貿易ブロックに参加するといったよう組織することは想定されていない。したがって、GMSの計画はすべて参加国の主体性に委ねられ、主要な決定は各国の閣僚会合あるいは政府高官会合においてなされてきた。閣僚会合においては協力の形態に関して合意がなされ、各種プロジェクトに優先順位づけの基準、優先的な地域プロジェクト、制度的取り決めなどについても合意ができあがった。

1992年以降、ADBはGMSの地域経済協力を支援するために、各国は相互に協力し得るプログラムやプロジェクトの選別を中心に、各種の技術協力を実施してきた。その結果、優先度の高いプロジェクトとして、運輸、エネルギー、通信、環境、人的資源開発、貿易・投資、観光の7つのプロジェクトが選択された。さらに、分野別調査の結果、マスタープランが策定され、約100のプロジェクトと将来に向けての構想は取りまとめられた。これらのプロジェクトはGMS各国政府によって優先的に実施されることが約束されている。

(2) GMSの概況

中国(雲南省)、ミャンマー国、タイ国、ラオス国、カンボディア国、ヴィエトナム国を経て南シナ海に注ぐメコン河は、インドシナ半島に位置する諸国の大動脈として位置づけられ、その流域を成す広大な地域は、地理的に、さらにそれ以上にアジア地域における一大市場として経済的にも一つの地域として認識されつつある。近年のASEAN諸国によるこの地域における市場拡大を中心とする顕著かつダイナミックな動きなどからも、このような認識がうかがえるところである。

そこで、この地域を一つの経済的地域としてとらえ、地域全体としての調和とバランスのとれた発展、あるいはASEAN諸国及び他諸国との関係の円滑な進展を図る観点から、ADBはこの地域を「拡大メコン地域」(GMS: Greater Mekong Sub-region)と定義して、

上述のような経済協力会議のもと地域の振興に寄与する多くの関連プロジェクトをプロモートあるいは実施中である。

GMSのなかでの本調査対象地域であるタイ東北部国境地域の位置づけを検討する前に、GMSを構成する上記の6国を概観する。

拡大メコン地域諸国の多くはそれぞれ固有の天然資源に恵まれており、約2,400万人の人口を背景にした人的資源(表1A参照)と歴史・文化的資源の豊かさを加味すれば、その将来の発展ポテンシャルは高いものと考えられる(表1D参照。現在GMSを訪れる外国人観光客1,070万人の67.5%はタイ国へ)。その一方で、タイ国を除く各国は、長期間、計画経済を採用してきたため、さらに、過去20年にわたる戦乱の影響もあり、経済発展が遅れ、依然として経済の基盤を自給的農業に依存している(表1C参照)。しかしながら、紛争の終息、市場経済化の導入により90年代に入ってから各国とも高い成長率を示してきている(表1B参照)。特に域内各国の交流も活発化してきており、相互補完的に開発を進めることにより相乗効果による更なる発展も期待される場所である。

一方、戦乱などの影響によるインフラの荒廃と整備の遅れは、将来の発展の阻害要因になるものと見込まれている。例えば、電力については、メコン下流域において今日までに開発されたものは、評価されている全ポテンシャルのわずか1%前後にすぎないといわれている。また、運輸・交通網についても、タイ国を除きいずれも未整備であり、カンボディア国、ラオス国、ヴィエトナム国、ミャンマー国においては国内幹線の整備がまず最大の課題となっている。さらに今後地域全体の均衡のとれた発展を図るためには、国内整備と整合性をとりつつ国境を跨ぐインフラ整備も必要となる。

同地域の持続可能な開発を維持するとの視点からは、近年注目されている環境分野を無視することはできない。現在、近隣諸資本が無秩序にこの地域に進出、開発を行いつつあるが、このような動きが今後一層加速化される可能性も否定できず、環境保全の観点からは一層の注意が必要となると考えられる。この地域における環境問題のなかで、特にその影響が一国にとどまらず、国境を越え、ほかの国にも影響を及ぼすものとして考えられるものは、メコン河を中心とした流域における森林、特に熱帯雨林の乱伐・減少、これにより引き起こされる土壌劣化、野生生物生息域の破壊(湿原など)、保水能力低下、河川流砂の増加があげられる。さらに経済発展に伴い都市、産業の拡大による汚染の増大なども懸念される。

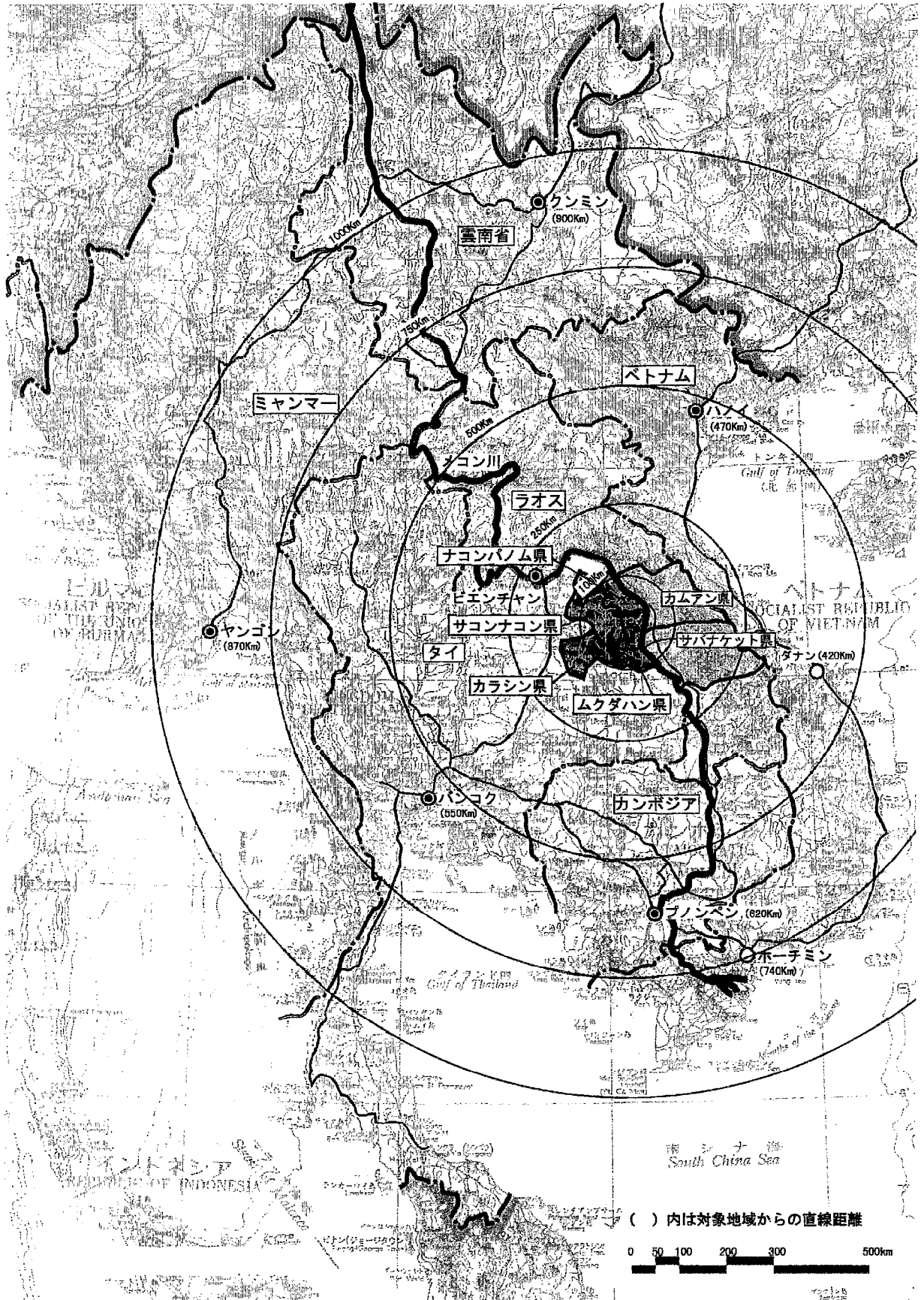


図1A GMS諸国と対象地域

表 1 A GMS の人口等

	面積 (1,000ha)		人口(100万人)				人口密度 (1996/7) (人/km ²)
		%	1995	1996	1997	%	
カンボディア	18,110	7.8	10.50	10.70	10.90	4.5	60.2
ラオス	23,680	10.1	4.71	4.83	4.60	1.9	19.4
ミャンマー	67,660	29.0	44.74	45.57	46.40	19.3	68.6
タイ	51,312	22.0	59.40	60.00	60.60	25.2	118.1
ヴェトナム	33,169	14.2	73.96	75.36	76.70	31.9	231.2
雲南省	39,400	16.9	39.90	40.42	40.94	17.0	103.9
GMS	233,331	100.0	233.21	236.88	240.14	100.0	102.9
日本	37,783		124.65	125.86	126.17		333.9

表 1 B 国内総生産(名目)等

国内総生産総額(名目)

(100万USドル)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
カンボディア				1,923	2,385	2,923	3,113	3,033
ラオス	866	1,028	1,179	1,328	1,544	1,763	1,856	1,753
ミャンマー	23,971	29,728	40,854	58,522	79,127	106,711	133,648	171,028
タイ	86,944	97,433	11,510	125,041	145,168	166,616	180,417	118,715
ヴェトナム	6,450	5,898	11,154	12,593	15,419	19,978	23,403	24,862
雲南省				9,040	11,299	14,451	17,950	19,786
日本	2,970,095	3,402,116	3,719,416	4,275,009	4,688,974	5,137,359	4,595,155	4,192,669

1人当たり国内総生産総額(名目)

(USドル)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
カンボディア				200.00	241.00	284.00	291.00	276.00
ラオス	206.19	237.49	264.27	288.64	325.71	361.35	368.33	337.76
ミャンマー	579.71	715.48	965.13	1,357.19	1,801.62	2,365.57	2,910.46	3,685.95
タイ	1,557.02	1,740.02	1,946.41	2,155.51	2,472.63	2,804.98	3,006.95	1,978.59
ヴェトナム	97.00	94.00	151.00	183.00	213.00	274.00	310.00	324.00
雲南省				232.67	286.83	362.22	444.13	483.30
日本	24,053.25	27,454.13	29,918.08	34,290.60	37,523.80	41,033.22	36,539.08	33,338.65

国内総生産実質成長率

(%)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
カンボディア	-	-	-	4.1	4.0	7.6	7.0	1.0
ラオス	6.7	4.0	7.0	5.9	8.2	7.0	6.8	7.7
ミャンマー	2.8	-0.7	9.7	6.0	7.5	6.9	6.4	4.6
タイ	11.2	8.6	8.1	8.3	8.9	8.8	5.5	-0.4
ヴェトナム	-	6.0	8.6	8.1	8.9	9.5	9.3	8.8
雲南省								
日本	4.8	3.8	1.0	0.3	0.6	1.5	3.9	0.9

出典：アセアン - 日本 統計ポケットブック1999(アセアンセンター)

1998年雲南統計年鑑(雲南省統計局)

表1Aから表1Eまで

表1C GMS各国の経済活動別国内総生産

カンボディア(1997) (10億リエル)

項目	金額	構成比
農業	3,880	42.6
商業	1,167	12.8
建設業	762	8.4
運輸・通信業	616	6.8
製造業	579	6.4
ホテル・レストラン・観光業	200	2.2
鉱業・採石業	164	1.8
電気水道業	79	0.9
金融	71	0.8
その他	1,582	17.4
国内総生産GDP	9,100	100.0

ラオス(1997) (100万キップ)

項目	金額	構成比
農林畜水産業	1,126,259	55.5
製造業	349,815	17.3
商業	192,416	9.5
運輸・通信業	120,809	6.0
行政	91,787	4.5
建設業	73,166	3.6
金融業	34,961	1.7
電気・ガス・水道業	28,711	1.4
鉱業	9,363	0.5
その他	333	0.0
国内総生産GDP	2,027,620	100.0

ミャンマー(1997) (100万チャット)

項目	金額	構成比
農林畜水産業	452,570	58.6
商業	186,688	24.2
製造業	55,168	7.1
運輸・通信業	23,748	3.1
建設業	18,430	2.4
行政	12,432	1.6
鉱業	5,074	0.7
電気・ガス・水道業	2,107	0.3
金融業	1,392	0.2
その他	14,808	1.9
国内総生産GDP	772,417	100.0

タイ(1997) (100万バーツ)

項目	金額	構成比
製造業	1,391,900	28.8
商業	734,100	15.2
農業	542,300	11.2
金融業	444,100	9.2
運輸・通信業	356,500	7.4
建設業	327,400	6.8
行政	178,100	3.7
電力・ガス・水道業	122,700	2.5
鉱業	80,000	1.7
その他	650,100	13.5
国内総生産GDP	4,827,200	100.0

ヴェトナム(1997) (10億ドン)

項目	金額	構成比
農業	77,520	26.2
鉱業		
製造業	71,718	24.3
電気・ガス・水道業		
商業	38,643	13.1
建設業	20,639	7.0
運輸・通信業	12,779	4.3
その他	74,397	25.2
国内総生産GDP	295,696	100.0

雲南省(1997) (100万元)

項目	金額	構成比
製造業	6,517.2	39.6
農林畜水産業	3,914.8	23.8
商業	1,582.9	9.6
建設業	982.9	6.0
運輸・通信業	760.2	4.6
その他	2,684.3	16.3
国内総生産GDP	16,442.3	100.0

<参考>日本(1997) (10億円)

項目	金額	構成比
製造業	123,475.6	24.3
サービス業	90,017.6	17.7
不動産業	68,926.2	13.6
卸売・小売業	62,178.4	12.2
建設業	49,507.2	9.7
政府サービス業	40,744.5	8.0
運輸・通信業	33,288.7	6.6
金融・保険業	25,367.2	5.0
電気・ガス・水道業	14,778.3	2.9
その他サービス業	12,061.2	2.4
農林水産業	8,860.2	1.7
鉱業	1,075.5	0.2
輸入税	3,254.0	0.6
(控除)帰属利子	-22,045.5	-4.3
(控除)その他	-3,689.1	-0.7
国内総生産GDP	507,800.0	100.0

表 1 D GMS 各国への外国人観光客

カンボディア

国籍	1997		国籍	Quarter1/1998	
	人	%		人	%
台湾	28,116	12.8	フランス	7,049	10.2
日本	25,362	11.6	台湾	6,807	9.9
アメリカ	20,291	9.3	アメリカ	6,323	9.2
マレーシア	18,381	8.4	中国	5,857	8.5
フランス	17,538	8.0	日本	5,646	8.2
中国	17,282	7.9	イギリス	4,365	6.3
タイ	16,056	7.3	タイ	4,211	6.1
シンガポール	13,536	6.2	マレーシア	4,169	6.1
イギリス	9,193	4.2	シンガポール	3,234	4.7
韓国	8,469	3.9	オーストラリア	2,611	3.8
オーストラリア	7,237	3.3	ドイツ	1,658	2.4
ドイツ	4,604	2.1	韓国	1,469	2.1
他	32,778	15.0	他	15,384	22.4
合計	218,843	100.0	合計	68,783	99.9

ラオス

国籍	1997		国籍	1998	
	人	%		人	%
A S E A N	353,266	76.3	A S E A N	364,227	72.8
中国	17,661	3.8	アメリカ	20,174	4
アメリカ	14,442	3.1	フランス	17,863	3.6
フランス	13,745	3.0	中国	15,802	3.2
日本	9,194	2.0	日本	12,936	2.6
オーストラリア	7,876	1.7	オーストラリア	9,579	1.9
イギリス	6,054	1.3	イギリス	8,902	1.8
インド	5,866	1.3	インド	8,814	1.8
ドイツ	5,524	1.2	ドイツ	7,529	1.5
カナダ	3,555	0.8	カナダ	4,737	0.9
他	26,017	5.6	他	29,637	5.9
合計	463,200	100.1	合計	500,200	100.0

ミャンマー

国籍	1997		国籍	1998	
	人	%		人	%
日本	24,014	9.1	日本	20,525	7.5
台湾	23,722	8.9	台湾	28,190	10.3
フランス	12,222	4.6	フランス	11,680	4.3
タイ	7,331	2.8	タイ	7,049	2.6
ドイツ	5,837	2.2	ドイツ	6,763	2.5
アメリカ	5,453	2.1	アメリカ	5,682	2.1
シンガポール	4,600	1.7	シンガポール	4,362	1.6
イタリア	4,584	1.7	イタリア	5,593	2.0
イギリス	4,360	1.6	イギリス	4,797	1.8
マレーシア	3,316	1.3	マレーシア	2,153	0.8
他	169,683	64.0	他	177,064	64.7
合計	265,122	100.0	合計	273,858	100.2

タイ

国籍	1997		国籍	1998	
	人	%		人	%
マレーシア	1,029,107	14.3	日本	986,264	12.6
日本	972,056	13.5	マレーシア	918,071	11.7
中国	452,510	6.3	シンガポール	586,113	7.5
台湾	426,528	5.9	中国	571,061	7.3
韓国	418,449	5.8	香港	517,966	6.6
シンガポール	405,897	5.6	台湾	457,360	5.8
イギリス	364,485	5.0	ドイツ	378,566	4.8
アメリカ	352,778	4.9	イギリス	375,912	4.8
香港	345,757	4.8	アメリカ	361,705	4.6
ドイツ	341,827	4.7	オーストラリア	302,820	3.9
他	2,111,951	29.2	他	2,386,922	30.4
合計	7,221,345	100.0	合計	7,842,760	100.0

ヴェトナム

国籍	1997		国籍	1998	
	人	%		人	%
中国	405,279	23.6	中国	420,743	27.7
台湾	154,566	9.0	アメリカ	176,578	11.6
アメリカ	147,982	8.6	台湾	138,529	9.1
日本	122,083	7.1	日本	95,258	6.3
フランス	81,513	4.8	フランス	83,371	5.5
イギリス	44,719	2.6	イギリス	39,631	2.6
タイ	18,337	1.1	タイ	16,474	1.1
香港	10,696	0.6	香港	8,573	0.6
他	730,462	42.6	他	540,971	35.5
合計	1,715,637	100.0	合計	1,520,128	100.0

雲南省

国籍	1996		国籍	1997	
	人	%		人	%
タイ	138,662	18.7	台湾	152,555	18.7
台湾	89,013	12.0	香港	78,642	9.7
香港	78,761	10.6	タイ	71,683	8.8
日本	47,224	6.4	シンガポール	67,301	8.3
シンガポール	44,723	6.0	日本	57,305	7.0
アメリカ	24,079	3.2	アメリカ	37,820	4.6
ドイツ	15,152	2.0	イギリス	20,139	2.5
イギリス	14,491	2.0	ドイツ	17,320	2.1
フランス	8,662	1.2	フランス	10,901	1.3
イタリア	5,219	0.7	オーストラリア	8,898	1.1
他	276,541	37.2	他	291,499	35.8
合計	742,527	100.0	合計	814,063	100.0

(3) GMSのなかでの対象地域の位置づけ

対象地域はタイ東北部4県(ムクダハン、ナコンパノム、カラシン及びサコンナコン)でGMSの中央東部に位置し、GMS内6か国の首都はおおむね900kmの半径のなかに含まれる(図1A参照)。すなわち、地域開発戦略上はGMSのおおむね中央部に位置すると考えられる。また、メコン河とラオス国に接しており、古くからタイ国の首都であるバンコクより近隣のラオス国やヴィエトナム国との交流が深かった。一方、タイ国の最貧地域である東北部のなかでも最も貧しいといわれている地域である。

対象地域の基幹産業は農業を中心とする一次産業で、米が中心である。しかし、灌漑率が低く、生産量、収入も低い。農業に代わる産業が育ち始めているが、一部の拠点都市や国境都市以外では産業活動は低調である。ただし、人件費が安く豊富な労働力があることに加え、豊かな自然、埋もれた貴重な歴史文化資源があり、地域活性化の潜在ポテンシャルは高いといわれている。

1-2で述べるADB主導の東西回廊整備は、この地域の開発可能性を引きだし、地域の活性化に寄与すると期待されている。しかし、この東西回廊整備が、都市及び産業機能が集中しているコンケンなど東北の主要都市のポテンシャル向上に貢献し、対象地域は単なる通過回廊になることのないよう、その対応が必要である。

また、対象地域はタイ国のなかでは特異なイサン文化圏に属し、農業が基幹産業であることなど、GMSのなかでも、ライスやそのほかの国の特徴に類似している。タイ国とラオス国の間にはいろいろな障壁(生産所得の大きな格差など)があるといわれているが、対象地域がラオス側と一体的に地域開発を行うことは、下図でみるようにほかの地域に比べより現実的である。

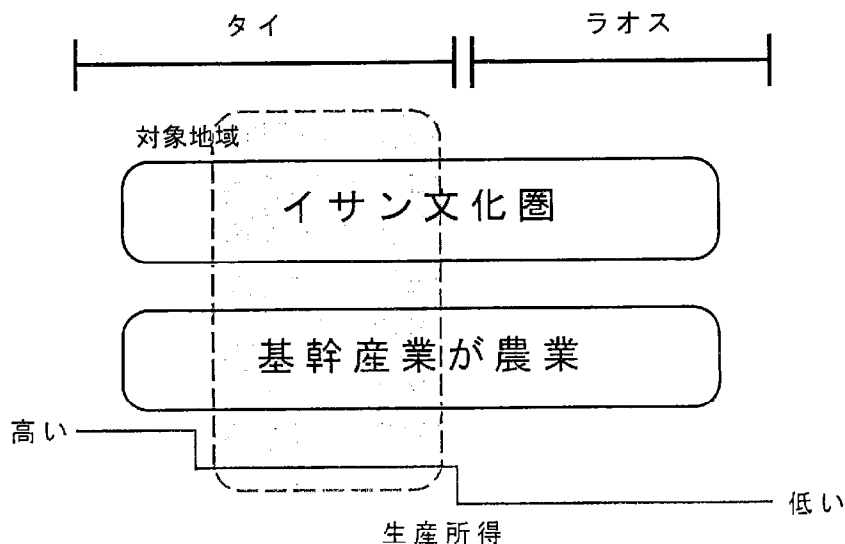


図1B 対象地域の特徴

なお、対象地域である4県の概況を示すと次のとおりである。

ムクダハン：周辺諸地域の中では比較的優位な国境貿易や第2メコン橋建設など、現状に満足している雰囲気がある。地域活性化に第2メコン橋を使っていこうというような積極性が感じられない。

ナコンパノム：当初、第2メコン橋はこちらの方がプライオリティーが高かったが、ムクダハンに決まり県の活性化に関して危機感がある。第3メコン橋の整備を強く望んでいる。

カラシン：東北地方で南北の主要軸上にもなく、辺境でもない中途半端な位置にある。東西回廊を起爆剤に地域の活性化をめざそうとしている。

サコンナコン：王室の離宮がある。なんとなく、ゆったりとした県。ただし、環境への配慮や、県レベルでの他地域との交流、ほかの東北地域の県とは違うユニークな地域活性化のアイデアなど、地域の特色を出そうと努力している。

表1E 対象地域の人口等

	面積		人口(1,000人)				人口密度 (1998) (人/ha)	1人当たり 地域総生産 (バーツ)
	(km ²)	%	1996	1997	1998	%		
ムクダハン	4,339.8	16.4	323	326	330	10.6	7.6	27,773
ナコンパノム	5,512.7	20.9	697	704	711	22.8	12.9	21,330
カラシン	6,946.7	26.3	967	974	983	31.6	14.2	21,887
サコンナコン	9,605.8	36.4	1,068	1,077	1,090	35.0	11.3	23,475
対象地域計	26,405.0	100.0	3,055	3,081	3,114	100.0	11.8	22,937
コンケン	10,886.0		1,672	1,727	1,739		16.0	39,139

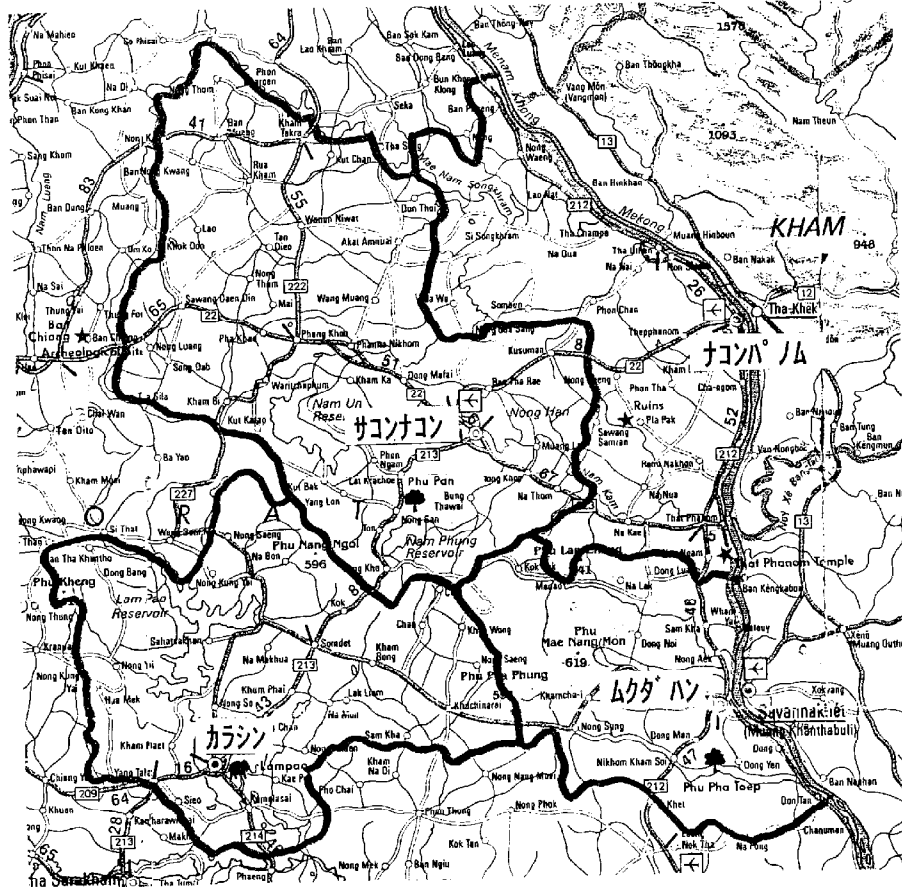


図1C 対象地域

1-2 ADBの実施プロジェクトとの関連

対象地域に関連するADBプロジェクトは以下の3つである。

(1) BORDER TOWNS URBAN DEVELOPMENT PROJECT

- 1) 目的：国境都市のインフラ整備をととして、経済格差を緩和する。
- 2) 対象地域：国境11都市(メサイ、チャンセン、チャンコン、ファイコン、ナコンパノム、ムクダハン、チョンメ、アラニャプラテット、スンガイコロック、サダオ、メソット)
- 3) 調査期間：1998年2月から12か月を予定
- 4) 調査内容：上記11都市のインフラ、衛生保健、職業訓練、河川港、通関施設などの整備を目的としているが、このうち、対象地域であるムクダハンとナコンパノムの経済産業のポテンシャルとして、次のようなものをあげている。
 - ① 農業(米とそのほかの作物)
 - ② 木材加工
 - ③ ラオス国やヴェトナム国への製造業

ラオス国やヴィエトナム国との国境貿易

ラオス国やヴィエトナム国との周遊観光

なお、図 2 A に国境都市と中心都市の戦略的役割を、表 2 A に提案した国境都市(ナコンパノムとムクダハン)の都市開発プロジェクトを示した。

(2) NORTHEAST REGION INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

- 1) 目 的：東北地方の経済発展、特に乾期の経済活動を支援する
- 2) 対象地域：東北地方
- 3) 調査期間：未定
- 4) 調査内容：作付けの多様化、工業技術、貿易と経営などを含むコテージ・インダストリーや人材開発

(3) EAST WEST TRANSPORT CORRIDOR STUDY

- 1) 目 的：コンケン - ムクダハン間の路線を計画する。
- 2) 対象地域：コンケン - ムクダハン間
- 3) 調査期間：現在進行中
- 4) 調査内容：“ EAST WEST TRANSPORT CORRIDOR STUDY ”でミャンマー国の国境に近いメソットよりピツァノロック、コンケンを経てムクダハンに至る道路計画調査をおこなったが、この調査の延長として、具体的にコンケン - ムクダハン間の路線計画調査。

なお、東西回廊整備の効果をより高めるために東西回廊沿線の拠点や集落からのフィーダー道路整備は非常に重要である。これは、貧しい東北地域の各集落まで直接道路がアクセスできることにより、農作物の生産性を上げ、農業以外の職業に就く機会を与え、ひいては地方部の所得向上に寄与することになると考えられているためである。

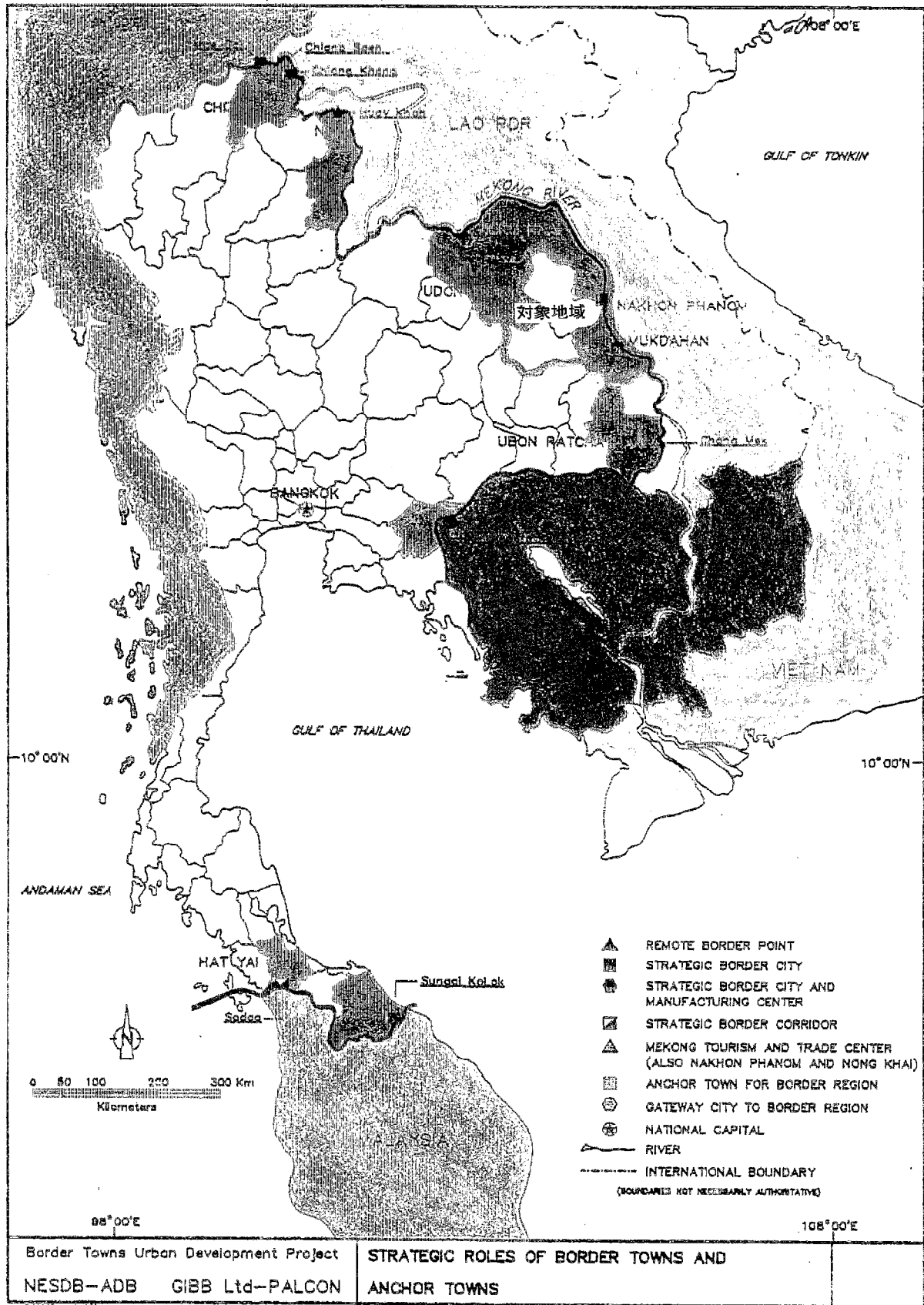


図 2 A 国境都市と中心都市の戦略的役割

表2 A ナコンパノムとムクダハンの都市開発プロジェクト

Ref	Project name	Current status	Cost (m baht) from source of data	BTUD cost estimate (if no external estimate)	Basic statistics of project	Comments	Implementation	Operation	ADB candidate	Pipeline	Study	Review	Buy land	Design	Build
Nakhon Phanom															
1	River border crossing improvement	MP		22	22 pier & facilities 17×44m	Feasibility study required to also review engineering concepts	Cus	Cus	●		●				
2	Light industrial zone	Id	256	135	544 rai	Feasibility study required									
3	Ban Phaen border point improvement	Id				Feasibility study required, but 90km away from Nakhon Phanom DATA SHEET	Cus	Cus			●				
4	Highway 212 & 22 improvement	Id		400	60km, 14m width	Feasibility study required									
5	Wastewater collection & treatment	FS	351	580	15,000m ³ /day	Location of TP and position of outfall need to be finalized before detail design	OEPP	Mun	●			●		●	
6	Riverbank road improvement	Id		80	450m+2,650m resurfacing	Feasibility study required	PWO	Mun	●		●				
7	Water supply improvement	FS	110		6,000m ³ /day	Review of demands and feasibility before detail design	PWA	PWA	●			●		●	
8	Secondary roads	Id			7 separates sub projects	Outline design and cost estimates before commencing detail design	Mun	Mun	●			●			
Mukdahan															
1	Indochina market improvement	FS		74	10×250m	Concept to be reviewed prior to detail design	Mun	Mun	●			●		●	
2	Port/border improvements	FS	16	23	17×44m on 1,000m ²	Detail design to include review of feasibility study	Cus	Cus	●			●		●	
3	Industrial estate	Id	280	136	800 rai out of 3,000 rai	Feasibility study required			●						
4	Road improvements (city streets)	FS	17	30	improve 7.2km of roads	Detail design revise cost estimates	Mun	Mun	●			●		●	
5	Solid waste disposal	DD	35		45+177 rai	Review design and cost estimate (not available) before construction	OEPP	Mun	●			●			●
6	Flood protection	FS	191		15.3km drains, 3km dykes	Proceed with detail design	PWO	Mun	●					●	
7	Water supply improvement	FS	65		4,800m ³ /day	Review demand projections and feasibility of extensions	PWA	PWA	●		●				
8	Riverbank protection	FS	545		4.0km protection	Review land title deeds, and FS before DD	PWO	Mun	●			●	●	●	
9	Highway 212 improvement	DD by DOH		70	10km section in urban area	Review design of 10km of section of highway passing through the town to proposed bridge and construct	DOH	DOH	●			●			●
10	Phase 2 of city bypass	TDP		45	3km	Inner ring road to highway 212 on town development plan but needs feasibility study	DOH	DOH	●		●				
11	Wastewater collection &	FS	371		11,000m ³ /day	DD to review treatment plant location. Consultants appointed for DD, but no	OEPP	Mun	●			●		●	

Key to project status Id: Identification TP: Town development Plan MP: Master Plan FS: Feasibility Study DD: Detail Design
 Key to Implementing and Operating Agencies Cus: Customers/Harbour department as appropriate DOH: Department of Highways Mun: Municipality
 OEPP: Office of Environmental Policy and Planning PWA: Provincial Waterworks Authority

1 - 3 地域開発に係る組織・制度及びタイ東北部における地域開発事情

(1) 地域開発に係る組織・制度

タイ国の行政組織(図3 A 参照)は「中央行政」、中央政府の地方での行政として「地方行政」及び「地域行政」がある。

中央政府は13省と1庁からなり、政策立案、予算決定の権限がある。本調査のカウンターパートエージェンシーである国家経済社会開発庁は総理府の下にある。中央政府レベルで地域開発に関連する省庁はいくつかあるが、特に内務省が中心になっている。

地方行政は中央政府の各局が各県に設置する出先事務所により遂行されることになる。地方行政は県レベルと郡レベルがあり、内務大臣に任命される県知事は、地方レベルでは最高権限を持っている。

地域行政は、県レベルの自治体としての県自治体以下、自治市町、衛生区、タンボン自治体等の行政である。県自治体は、立法機関としての県議会と県長(県知事)を長とする行政執行機関から成り立っている。自治市町、衛生区、タンボン自治体などの長は地域住民の直接選挙で選ばれ地域行政の権利義務を負うが、財政はほとんど国に依存している。

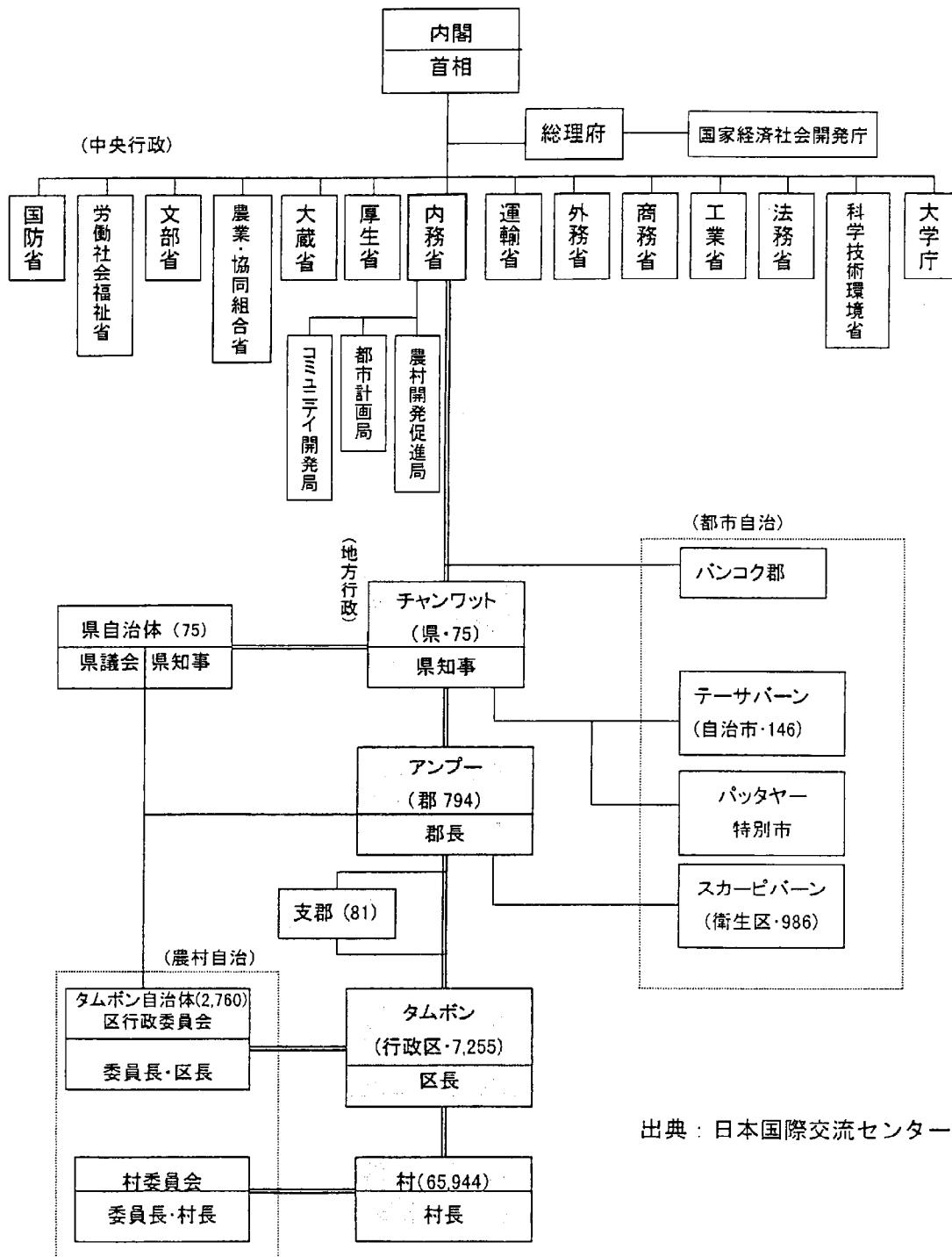
このように、国と地方・地域との関係は基本的には、中央行政管理の原則によるトップ・ダウンの流れと、住民自治の原則によるボトム・アップの流れとから成り立っている。しかし、現実には地方部の行政は中央(特に内務省)の影響が大きく、地方自治が確立されているとは言い難いが、一昨年の新憲法で地方自治の確立がうたわれたこともあり、今は地方分権の過度期ということができよう。

以上のような行政組織のなかで、地域開発政策・計画は策定されているが、定版化された計画として、まず、上述の国家経済社会開発庁による国家経済開発計画(5か年計画で第1次から第8次までである。全体の概要は1 - 4を参照)、県及び自治体による開発計画(5か年計画及び年次計画)がある。

この他、各省庁がそれぞれの視点で策定する地域開発計画(このなかには諸外国の無償援助による地域開発計画も含まれる)があるが、特に内務省の次に示す3つの局は、インフラ整備が中心とはいえ、地方部の開発計画に大きく関与している。

- 1) 農村開発促進局：地方道路、地方の飲料水と農業用水などの建設、拡張、修復、維持を行う。また、地方で教育やノウハウの供給によって、その地域の人々の所得や就業開発に関連する行動を支援すると同時に、15～25歳の青年グループを、職人として生活所得獲得の技術を持つように、また、地方部開発の重要な役割を演じるように開発、訓練する。
- 2) 都市計画局：都市計画法、そのほかの関連法に従って行動する。地域計画、県の構造計画、地域社会の衛生開発計画、町レベルの地方開発計画、そのほかの種類都市計画などの準備・作成を行う。また、行政区開発・県の地方計画の運営支援・技術援助などを行う。

3) コミュニティ開発局(地域開発局): 住民参加型アプローチと住民のラーニングプロセス(経験から学んでいく過程)の奨励を通じて、幸せな家庭、自立した強い地域、経済発展及び持続可能な地域環境の実現をめざし、地域開発を推進する。住民のために何かをするのではなく、住民と「共に」地域開発を進めるという基本姿勢を持っている。



出典：日本国際交流センター

図 3 A タイ国の中央、地方行政組織図

(2) タイ国の地域開発政策の歴史

以上のような、地域開発に関する組織などを踏まえたうえで、タイ国の地域開発政策の歴史を国家経済開発計画のなかから概観すると次のとおりである。

タイ国の開発政策のなかで、地域開発が明確に位置づけられたのは、1982年の第5次計画からである。同計画には、地方部の貧困撲滅が課題としてあげられ、そのための対策が講じられた。具体的には、東北タイを中心に1万2,000の村が貧困地域とされ、そうした貧困に直接働きかける方策として、タンボンカウンセル、郡開発委員会、県開発委員会、そして国全体で地域開発を検討する地域開発会議が設置された。同会議は総理が議長を務めた。

第6次計画では、所得の獲得のための地場産業育成が志向され、工業省、商務省を巻き込んで、地域開発を前進させようとした。

第7次計画では、貧困撲滅に加えて、地方分散政策が組み合わされるようになった。これは、経済発展の結果、人口の都市集中が進み、地方部の若者が都市に流れていってますます地域格差が広がってきたからである。これに対応して、投資委員会(BOI)の協力を得て、投資の地方分散を進め、地方に職場を創造する政策を推進した。

第8次計画では、経済危機のために都市部から農村部へ労働者が逆流しているのに対して、農相の再活性化を図り、雇用吸収力を強化しようとしている。

(3) タイ東北部における地域開発事情

地域開発のこのような歴史的背景をみると、一貫しているのは地域の所得格差是正というキーワードであり、これはタイ国内で最貧地域といわれている東北地域を常に意識して進められているのは明白である。このような観点で、東北部に関連する地域開発を主に国家レベルの計画としてみると次のようなものがあげられる(ADBは1-2参照)。

- 1) 東北タイ南部・東部タイ北部地域総合開発計画(NESDB、JICA 1993年)
- 2) 東北タイ9県の工業開発と周辺県及び国へのその影響調査(MOI - 工業省、TDR I 1995年)
- 3) 東北タイ9県の周辺県への工業影響分析、ムクダハンなどにおけるケーススタディ(MOI - 工業省、ICNC 1996年)
- 4) タイ、ラオス及びヴィエトナム3国の工業協力に関する戦略(MOI - 工業省、ICNC 1997年)
- 5) タイ全国の空間開発フレームワーク(NORCON 1997年)、この調査のフェーズとして、「分散型開発計画」を2000年目標で策定中である(2000年2月にナコンラチャシマでこの調査のセミナーを開催予定)。
- 6) 国境12都市における社会基盤開発フィージビリティスタディ(MOI - 内務省、PWD

1998年)

このように、東北地域にはADB調査を含め、いくつかの地域開発や関連計画がある。本調査は、ラオス国も含めた2国にまたがる地域開発という特異点はあるが、東北地域にとって、今までのと同じ計画をまたやるのか、といったイメージを抱かせないためにも、これらのプロジェクトの十分なレビューが必要となる。

一方、村レベルでの開発を考えたとき、今東北部では、内務省のコミュニティ開発局(地域開発局)を中心に進められている一村一品運動が盛んである。しかし、東北部は一品の品数が少ない(多くの村に共通しているのは川魚加工、シルク、手芸加工品)ことや、市場も制約され、市場規模が拡大しないなど制約条件も多く、そのため、収入が少ない、そこで仕事をやめてしまう、といった悪循環もみられる。

また、都市計画局で行っている都市部の都市計画(土地利用と街路計画が示されている)は、基本的に既成市街地についての計画であり、将来の地域及び都市構造や周辺の大規模開発、インフラ整備などに対応していない。例えば、ムクダハンでは、東西回廊(第2メコン橋含む)が既成市街地のすぐ北側に計画されているにもかかわらず、それらの調整は行われていない(図3B参照)。

以上のような東北部の地域開発事情を考慮して、国家経済社会開発庁はタイ東北部の地域開発の概念を「農業分野の構造転換と農業以外の産業活動の促進により貧困の解消と地域経済開発の加速化のために多分野の戦略を適用する」とし、その戦略として次の5つをあげている。

戦略1：国際市場で競争ができる農業の質と量を確保できるような開発

戦略2：国の主要産業地域である東部臨海開発地域やバンコク首都圏と連携した中小工業や製造業を育てる

戦略3：工業、貿易及び投資分野で周辺諸国と連携した特別経済工業区の開発促進

戦略4：東北地域内周遊観光や周辺諸国周遊観光の開発

戦略5：東北地域やインドシナ諸国の経済成長を支援する人的資源の開発

แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้กำหนดโดยกรมการปกครอง
 ฉบับที่ ๓๒๗ (พ.ศ. ๒๕๕๐)
 ออกตามความในพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. ๒๕๑๘

๑:๕๐,๐๐๐ ๒ ๓ กิโลเมตร

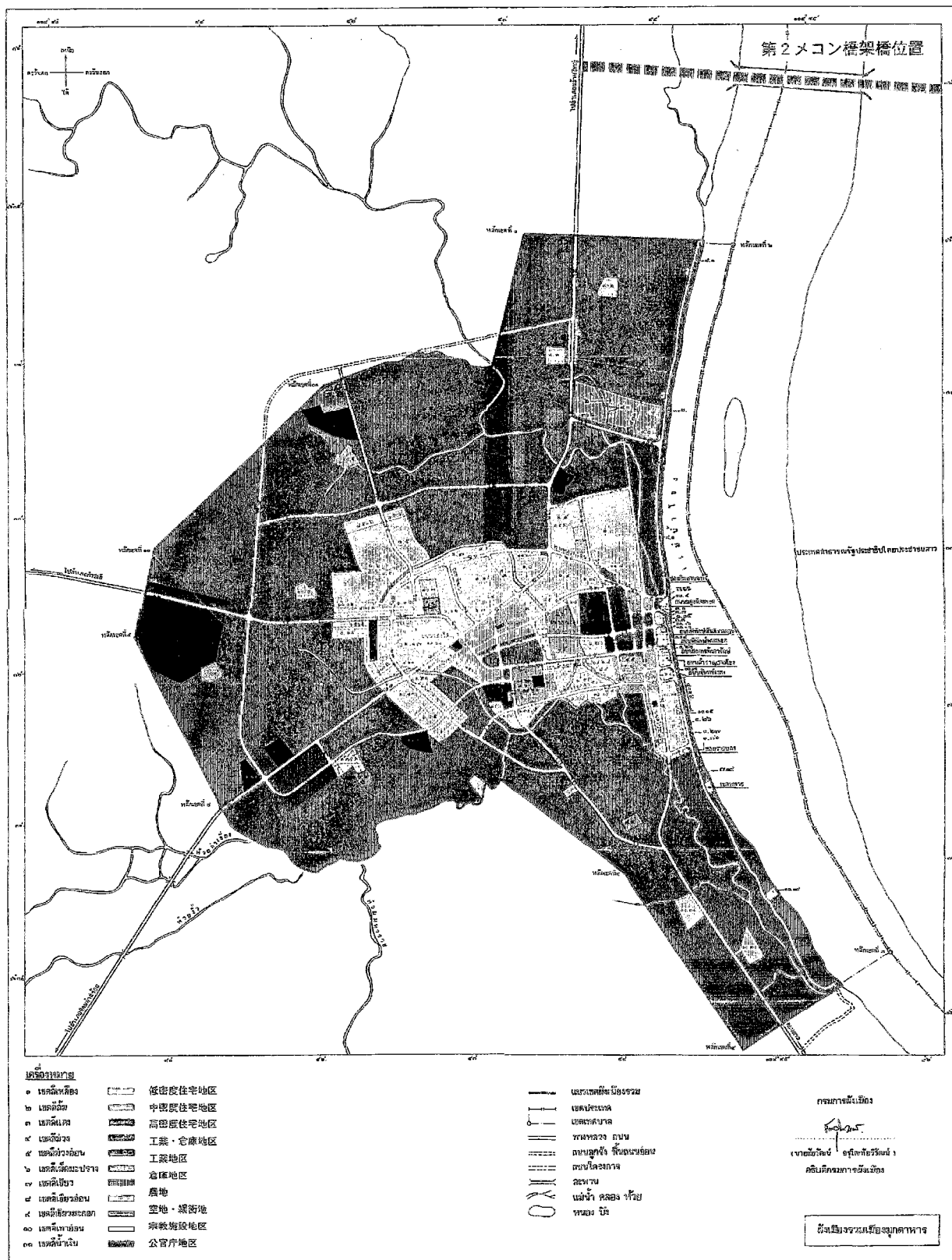


图 3 B ムクダハンの土地利用計画と第 2 メコン橋架橋位置

1 - 4 国家経済開発計画の概要

(1) 経済開発計画の推移

タイ国における中期の経済開発計画は、1957年の世銀の提言に基づいて開始された6年間の第1次国家経済開発計画が最初のものであり、第2次計画からは対象期間5年間の国家経済社会開発計画となって現在の第8次計画まで実施されている。開発計画が対象とする年次は、予算的には会計年度を対象とし、経済などフレームワークについては暦年の活動を対象とするという変則的なものとなっている。

第1次国家経済開発計画(1961～1966年)においては、輸入代替工事化が開始され、また、灌漑、交通、通信、エネルギーの各インフラ整備に重点が置かれ、年平均GDP成長率は輸入代替産業の急成長により目標5.5%に対し7.3%を達成した。

第2次国家経済社会開発計画(1967～1971年)においては、引き続き輸入代替工業化が推進されるとともに教育、交通、通信の各分野に重点が置かれ、インフラ整備に一定の成果が見られたが、計画期間末期において、一次産品の輸出価格低迷、タイ国における米国の軍事支出の削減、外国投資の減少などによる不況となったため、年平均GDP成長率は8.5%の目標に対し7.2%にとどまった。

第3次国家経済社会開発計画(1972～1976年)においては、経済成長のみならず社会的公正、所得格差是正が目標として掲げられたが、第一次石油危機に伴う国際的な景気後退の影響で、年平均GDP成長率は目標7.0%に対し6.2%にとどまり、所得格差是正も達成されなかった。

第4次国家経済社会開発計画(1977～1981年)においては、第3次計画の目標が継続され、さらに景気回復と天然資源開発も目標とされ、建設業、金融・保険業では高成長を達成したが、農林水産業、工業、所得格差是正に関しては目標を達成できず、年平均GDP成長率は目標の7.3%をわずかに下回る7.1%となった。

第5次国家経済社会開発計画(1982～1986年)においては、1970年代にニクソンショック、石油危機、ヴェトナム戦争終結などの国際情勢の変化により大きな影響を受け、インフレ、雇用問題、財政赤字、国債収支赤字などの問題を抱えることとなったことを踏まえ、国際情勢の変化に左右されない経済構造への転換をめざし、輸出志向の工業化の推進、農業部門の生産性向上、地域格差是正のための東部臨海開発などが目標とされたが、第二次石油危機などによる世界的な成長鈍化などにより、年平均GDP成長率は目標の6.6%に対し4.4%にとどまった。

第6次国家経済社会開発計画(1987～1991年)においては、世銀の構造調整融資受入れに対応し、効率の向上生産構造の改善、開発の利益の配分が戦略とされ、国際収支の改善、雇用拡大、生産の多様化、国内資源を活用した工業化、民間活力の活用、中小プロジェクト優先

などが重視された。しかし、1980年代後半からの国際情勢の好転や直接投資の急増などにより経済は急成長したため年平均GDP成長率は、目標の5.0%を途中で改定し8.4%としたが、実績は10.5%にまで達することとなった。

第7次国家経済社会開発計画(1992～1997年)は、好調な経済情勢を受けて、国際経済の変化を背景としたタイ経済の力強い成長を展望し、開発の質と社会的公正を一層重視するものとなり、目標としては、持続可能で安定した適度な経済成長の維持、所得の再分配と開発の分散化の一層の推進、人的資源開発の推進と生活の質、環境、天然資源の管理改善が掲げられた。GDP成長率は最終年の1996年に5.5%と落ち込んだが、それ以外は好調に推移したため、年平均では目標の8.2%をわずかに下回る8.0%を達成した。一方、成長に伴い、所得格差・地域間格差の拡大、都市・環境問題の深刻化などのマイナスの側面も強く認識されるようになった(表4A参照)。

表4A 経済開発計画における年平均GDP成長率の推移

(単位：%)

	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次	第8次
目標	5.5	8.5	7.0	7.3	6.6	5.0	8.2	8.0
改定目標	-	-	-	-	-	-	-	-
実績	7.3	7.2	6.2	7.1	4.4	10.5	8.0	-

(出所)National Economic and Social Development Board資料

(2) 第8次国家経済社会開発計画(1997～2001年)

第8次計画は、「人間中心の開発」という理念の下に開始されたが、計画開始直後の1997年7月に経済危機が発生し、当初目標の達成は不可能な状況となっている。以下、に同計画の当初目標と、1997年末に公表された改定内容を掲げる。なお、表4Bに第7次計画の実績と第8次計画の目標を、表4Cに第7次計画と第8次計画の投資計画を掲げた。

表4B 第7次計画の実績と第8次計画の目標

(単位：%)

	第7次実績 (年平均)	第8次					
		当初目標	1997年末の改定における見通し				
			1997	1998	1999	2000	2001
GDP成長率	8.0	8.0(年平均)	0.6	0.0	4.0	4.3	4.4
インフレ率	4.8	4.5(年平均)	6.0	10.0	4.0	4.0	4.0
経常収支赤字(GDP比)	6.5	3.4(2001年)	3.9	1.8	3.0	3.2	3.3
輸出増加率	14.4	-	3.2	7.9	9.0	9.3	9.6
家計貯蓄率(GDP比)	7.5	10.0(2001年)	7.4	7.8	7.6	7.5	7.5
財政収支(GDP比)	2.3	-	-0.9	1.0	1.8	1.7	1.7
投資比率(GDP比)	40.7	-	35.8	34.3	36.5	36.7	36.7

(出所)National Economic and Social Development Board資料

表4C 第7次計画と第8次計画の投資計画

(単位：100万バーツ)

	第7次	第8次	
		当初	改定
民間部門	5,860,552	11,214,800	7,896,470
公的部門	1,608,940	4,106,300	2,565,426
政府	921,348	2,572,188	1,574,999
国営企業	687,592	1,534,112	990,428
総投資	7,469,492	15,321,100	10,614,210

(注)合計が一部一致しないが原資料のまま。

(出所)National Economic and Social Development Board資料

1) 当初目標

a) 目標

- ・ 国民の総合的能力の向上
- ・ 家庭・地域・人間開発による生活の質的向上
- ・ 国民の開発への参加と公正な配分
- ・ 天然資源・環境の活用と保全
- ・ 国民参加のための行政改革

b) 数値目標

- ・ 年平均GDP成長率8.0%
- ・ 年平均インフレ率4.5%
- ・ 2001年の貿易収支の対GDP比3.9%
- ・ 2001年の経常収支赤字の対GDP比3.4%
- ・ 2001年の家計貯蓄率10.0%
- ・ 2001年の貧困者比率10%

2) 改定内容

a) 基本的枠組み

- ・ 第8次計画の基本的な開発方針は引き続き実現をめざす。開発の重点は、人的開発に置かれる。タイ国民は、自己開発の機会を得、自己の能力を最大限発揮し、国家全体の開発に参画する。このことを通じて、国家の長期的に安定した発展が実現される。
- ・ 現在の重大な変化を十分考慮に入れる。特に、IMFの融資条件、新憲法、様々な国際会議で進められている貿易、投資の自由化などを考慮に入れる。
- ・ 官民を問わずあらゆる能力の向上に重点を置く。資本蓄積のみならず、労働の質の向上、組織の質の向上に努める。さらに、問題の解決のために、社会参加のネットワークの確立を図る。
- ・ 公的部門の迅速な対応、資源の配分の最適化を図る。開発プロジェクトの優先順位、延期、中止、縮小の基準の明確化に努める。

b) 戦略

- ・ 経済安定化策の重視。国家のマクロ経済の目標及び投資目標については、ほかの短中期的な政策とともに適切な見直しを図る。
- ・ 経済危機の国民及び社会に対する影響を最小限にとどめるため、明確な対応策を講ずる。
- ・ 経済構造改革計画の追加、実施の促進を図る。これには、自給のための地域経済の活性化、輸出指向型製造業の国際競争力の向上などが含まれる。
- ・ 変化への対応力を向上させるため、行政システムの改善を促進する。これには、行政改革、行政権限の移管、民営化、開発への参画などが含まれる。

C) マクロ経済のフレームワーク

- ・ マクロ経済目標：計画の残り3年間(1999～2001年)については、4.2%の緩やかな成長をめざす。インフレ率は平均で4.0%、経常収支赤字のGDP比は3.2%、輸出の伸びは年平均で9.3%をめざす。
- ・ 投資計画：投資のGDP比率は、第7次計画の40.7%から36.6%へと低下する。公的部門投資目標は、2兆5,654億バーツ、民間部門投資目標は7兆8,965バーツとなっている。
- ・ 優先順位：公共投資計画の検討、民間投資プロジェクトとそれに伴う債務の発生を監督する際に、国民経済の安定への悪影響の防止と経済全体への利益の確保のために、新たな優先順位を設定する。

(3) 評価と課題

タイ国の経済開発計画は、5か年計画のみで長期開発計画がなく、また、5か年計画も各省からの積みあげによって策定されており、国としての開発方針がはっきりしていないとの批判が聞かれる。しかし、「経済の量的成長から、人間中心の質的改善へ」といわれる大きな流れは評価すべきものである。

現在、タイ国は、激しい環境変化のなかで当面の経済状況の改善にあたっており、中長期的な計画を打ち出してそれを着実に実行していくことは難しい状況になっているため、柔軟かつ将来を考慮に入れた対策により早期に経済を回復したあとは、国としてのビジョンを打ち出したうえで、第8次計画で掲げられた人間中心の開発を推進していくことが望ましい方向であるといえよう。

なお、第9次計画は、第8次計画の基本的戦略を尊重しつつ新しいアイデアを盛り込んで計画をスタートさせようとしているが、現在のところブレンストーミングの段階である。

第2章 タイ国東北部国境地域の貿易 / 物流分野の現況と課題

2 - 1 マクロ経済動向

(1) 総括

タイ経済は1998年半ばにほぼ底を打ち、回復へ向かっていることが様々な指標から確認されつつある。1999年第1四半期のGDPは前年比0.9%増と金融危機発生以前の1997年第1四半期以来のプラス成長を記録した。(表1 - 1参照)

前期比季節調整値では1998年第4四半期3.3%、1999年第1四半期1.6%と1998年第3四半期を底に急速な回復が確認された。(表2 - 1参照)

しかし、同時に発表された1998年の経済成長率は四半期推計を元にするると前年比9.4%の大幅なマイナスであったことが判明した。(1997年は同様に-1.3%)

1999年第1四半期の前年比プラス成長の要因を業種別にみると、製造業の回復によるところが大きい。約3割のウエイトを占める製造業が1998年第3四半期に前年比-13.5%と最大の下げ幅を記録した後、第4四半期-2.6%、1999年第1四半期には5.7%と急速な回復を示したことが最大の要因と考えられる。

実質GDPの前年比伸び率について、産業別の成長寄与度を試算してみると、1999年第1四半期のプラス成長への寄与度は、製造業が最大で1.93%(第4四半期は-0.86%と大幅なマイナス要因であった)となっている。そのほかの部門では、商業(0.50%)、運輸・通信(0.42%)、教育(0.42%)、公務(0.39%)、ホテル・レストラン(0.33%)などがプラスに寄与している。

一方、金融は-2.39%と大幅なマイナス寄与、建設業も前期よりは相当改善しているものの、-0.55%のマイナス要因となっている。総じて見れば、製造業の寄与度が大きくプラスに転じたことで、そのほかのプラス要因とあわせて金融の大きなマイナス要因を打ち消しておつりがきたということになる。このため、2年振りに前年比で成長が実現されたということができる。

需要面をみると、6割弱のウエイトを持つ民間消費は、急速にマイナス幅を縮小してきており、第1四半期には、前年比-0.2%となった。(表1 - 2参照)

固定資本形成はマイナス幅は、縮小してきているものの-7.1%とまだ大きな引き下げ要因となっている。一方、政府消費は、前年比15.6%と大きく増加しており、歳出拡大が効果を生じてきているといえる。ただし、寄与度的には、政府消費のウエイトは1割弱と小さいため、公表されているこの需要3項目だけでは、マイナスの寄与のほうを上回っている。(表2 - 2、3 - 2参照)

デフレーターが未整備なため、実質輸出入が公表されていないが、在庫の増加、純輸出が相当プラスに寄与したことが需要面の成長要因と想像される。ただし、これまでの中央銀行

の発表統計でみる輸出入、名目GDPベースの輸出入の動きからみると、やや不自然な感じがあり、サービス輸出の拡大、誤差などの要因も大きいと考えられる。いずれにしても、需要面の要因の正確な分析は現在のところ年次推計による詳細なデータの発表を待たないとなんとも言えない。物価変動の大きい時期なので、名目の動きのみから類推することはきわめて困難である。(表4参照)

(2) 回復が続く工業生産

4月以降の動向について、供給サイドの統計をみると、工業生産指数は、4月前年同期比8.9%、5月同7.2%と高い伸びが続いている。(表5参照)

12月移動平均指数についても、4月前年比-3.7%、5月同-1.8%と1999年に入ってから急速に回復してきており、6月以降はプラスに転じるのが確実となっている。業種別にみると、自動車が引き続き前年比6割の高い伸びを続けているほか、鉄・鉄鋼製品が5月には2桁の増加になり、飲料も高い成長となっている。

ただし、飲料については、アルコール飲料のライセンス期限切れ間近の駆け込み生産という特殊要因もあるようである。また、建設材料は昨年未まで大幅な減少が続いていたが、大手企業による海外との業務提携がセメント輸出の増加につながり、生産も増加に転じたことが注目される。生産面で前年比目立ったマイナスになっているのは、煙草、繊維に限られてきている。

一方、農業について主要穀物生産指数の動きをみると、5月は-5.5%とマイナスが続いている。鉱業生産指数はウエイトは小さいものの、1999年に入って反転増加傾向にある。サービスのなかで、特に観光については、引き続き堅調な動きが続いており、5月前年比で13%増を記録した。

(3) 回復の兆しがみられる需要

需要面をみると、生産面ほどではないがそれでも底打ちの傾向がみられる。タイ中央銀行が新たに導入した総合消費指標(主要10項目の消費指標を総合し評価したもので実質表示である)でみると、1998年8月ごろを底に指標は一進一退ながらも回復傾向がみられる。特に、乗用車販売については1998年7月を底に低水準ながらも微増傾向となっている。二輪車販売については、1998年9月ごろに大底を打った模様である。輸入消費財については、98年5月ごろに底を打って明確な増加に転じている。VAT(7%換算値)も1999年に入って、回復傾向を示している。

需要面で鍵を握るのは設備投資と輸出であるが、設備投資についてみると、資本財輸入は1998年半ばから底打ち回復の動きを示している。銀行融資も1998年半ばから横ばいないしは

多少の回復がみられる状況となっている。一方、建設投資の方は、依然回復の動きは判然としないものの、国内セメント販売は1999年に入って底ばい状態、市街地の建築許可面積も同様の状況となっている。

輸出については、農産物は1999年に入って価格の大幅な下落からドルベースの輸出金額は前年比2桁の大幅下落が続いている。漁業関係は多少価格に下げどまりの動きがみられるものの、やはり2桁の減少になっている。

工業品輸出については、1998年は大幅な価格下落からドルベースではマイナスとなったが、1999年に入って価格の改善とともに、数量も増加に転じている。これには、自動車各社が国内向けから輸出向けへの転換を急速に進め、輸出計画が軌道に乗り始めたことが反映していると考えられる。また、ICの輸出の回復、セメントの輸出の急回復も4月以降の輸出の改善に大きく寄与している。工業品輸出の回復傾向を受けて、輸出全体としても5月までの累計でドルベース前年比わずかにプラスに転じている。特に5月は前年比8.6%増と大幅に改善した。

(4) 鍵を握る輸出の動向

タイ経済の需要構造は、経済危機のあと大きく変化してきている。個人消費がGDPの55%程度を占める状況は変わらないものの、この間設備投資が急速に縮小したため、1995年に41%を占めていた固定資本形成<政府及び民間の投資>は1998年には28%程度にまで低下したと見られる。一方、1995年に既に42%を占めていた輸出は、その後パーツの減価による輸出の伸長により、1998年には60%超まで比重を上げている。一方、一般政府支出の占める割合は10%程度に過ぎない。

したが、1999年のタイ経済をみるうえでも、国際経済環境の厳しさから内需主導をめざしても、輸出の動向が与えるインパクトは大きくなっているといわざるを得ない。一方、タイ経済牽引の車の両輪であった固定資本形成の方は、比重も低下し、また現在の設備稼働率、インフラプロジェクトの実際の進捗状況を前提とすれば、底打ちしたとはいえそれほど急速な回復は期待できないと思われる。

2 - 2 貿易 / 物流の現状

東西回廊の視点から、特に対ラオス国との貿易 / 物流の現状をとらえることとした。

(1) (タイ国 - ラオス国)貿易額(資料提供：NESDB)

< 貿易全体 >

	金額(Mil/Baht)	対前年比
1995	10,935.7	N.A
1996	10,569.3	3.5%
1997	13,548.2	23.9%
1998	16,563.4	22.3%
1999(Jan-Mar)	3,738.9	15.2%

1999年1～3月のタイの出超額は3,034.1Mil/Baht

< タイ国からラオス国への輸出 >

	金額(Mil/Baht)	対前年比
1995	8,831.5	N.A
1996	9,200.8	4.2%
1997	11,814.0	28.4%
1998	15,271.8	29.3%
1999(Jan-Mar)	3,386.5	15.1%

< タイ国のラオス国からの輸入 >

	金額(Mil/Baht)	対前年比
1995		N.A
1996	1,734.9	0.2%
1997	1,734.2	0.0%
1998	1,297.6	25.2%
1999(Jan-Mar)	352.4	16.0%

(2)(タイ国 - ラオス国) 国境貿易額(資料提供: NESDB)

< 国境貿易全体 >

	金額(Mil/Baht)	対前年比
1995	10,515.5	N.A
1996	10,284.2	2.2%
1997	12,893.6	28.2%
1998	16,483.5	27.8%
1999(Jan-Mar)	3,937.7	11.7%

< タイ国からラオス国への輸出 >

	金額(Mil/Baht)	対前年比
1995	8,171.9	N.A
1996	8,077.6	1.2%
1997	10,893.8	34.9%
1998	15,000.2	37.7%
1999(Jan-Mar)	3,375.8	17.3%

< タイ国のラオス国からの輸入 >

	金額(Mil/Baht)	対前年比
1995	2,112.3	N.A
1996	1,982.4	6.1%
1997	1,999.8	0.9%
1998	1,483.3	25.8%
1999(Jan-Mar)	561.9	47.4%

< タイ国の輸出品目 >

自動車、燃料、工業製品、建設資材、電化製品、食料・飲料、繊維製品、バイク、機械、セメント

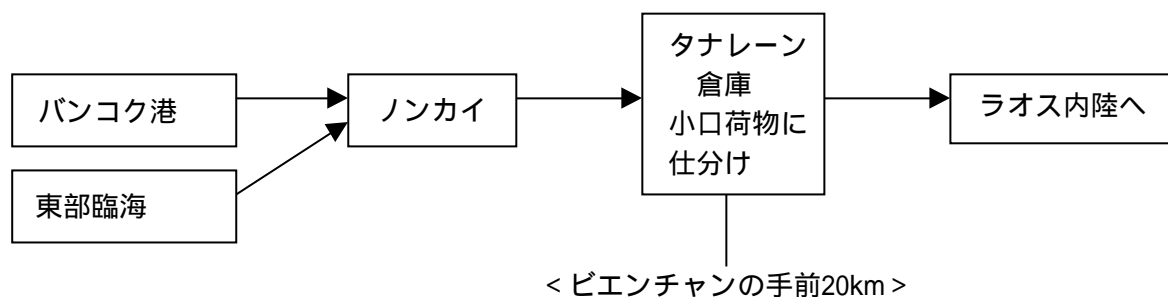
< タイ国の輸入品目 >

木材加工品、丸太、木材、牛、機械、森林資源、自動車

(3) タイ国 - ラオス国の国境貿易地点は以下の 13 地点

- 1) Thai-Laos Friendship' s Bridge border point
Amphoe Muang, Nong Khai Province - Muang Hat - Saifong,Vientiane
- 2) Ta-Sadet border point
Amphoe Muang, Nong Khai - Ta Deu,Vientiane
- 3) Bung Kab border point
Amphoe Bung Kab,Nong Khai - Muang Pakusun,Bolikhamsai District
- 4) Chong Mek border point
Amphoe Sirindron,Ubon Ratchathani - Baan Wang Tao,Muang Paksae,Champasak District
- 5) Baan Pak Sang border point
Amphoe Khemarat,Ubon Ratchathani - Muang La Kon Peng,Salawan District
- 6) Muang Nakhon Phanom border point - Muang Ta Khaek,Khammuan District
- 7) Muang Mukdahan border point - Muang Kanthaburi,Sawanakhet District
- 8) Amphoe Chiang Khong border point,Chiang Rai - Muang Huay Sai,Bor Kaeo Distrct
- 9) Amphoe Chiang Saen border point,Chiang Rai - Muang Tong Pung,Bor Kaeo district
- 10) Baan Pak Huay border point,Amphoe Ta Li - Muang Kaen Thao,Chaiyaburi District
- 11) Baan Chiang Khan border point,Amphoe Chiang Khan,Loei Province - Muang Sanakham,Viengtaine District
- 12) Baan Kok Pai border point,Amphoe Pak Chom,Loei Province Baan Wang,Muang Sanakham,Viengtaine District
- 13) Huay Khon border point,Amphoe Tung Chang,Nan Province Muang Ngern,Chaiyaburi District

(4) 対ラオス国との国境貿易のルートはノンカイ ビエンチャンの以下のルートが最も頻繁に使われており、20 フィートコンテナー本当当たりの運送料金は 5 万バーツ タナレーン倉庫渡し。



(5) ノンカイ税関所の貿易統計・人の動きについては別表6～14のとおり

<資料入手先：NESDB>

- ・表6 1998年10月から1999年5月までのノンカイ税関所の輸出入記録
- ・表7 1999年1月から3月の主要輸出入品目のタイ-ラオス国境貿易のノンカイ税関所の通関記録
- ・表8 1998年分タイ-ラオス国境貿易のノンカイ県の記録
- ・表9 1992年から1998年のタイ-ラオス国境貿易のノンカイ県の年次統計
- ・表10 1997年から1999年1～3月の国境貿易額 上段：ノンカイ県の貿易額
下段：国境貿易額全体
- ・表11 1994年から1998年の友好橋を通過した自動車台数・乗車人員数のノンカイ税関所の記録
- ・表12 1998年の友好橋を通過した自動車台数・乗車人員数のノンカイ税関所の記録
- ・表13 1997年10月から1998年9月のノンカイ国境地点を通過した自動車台数の記録

(6) <現況補足>

- 1) ムクダハン サバナケットのフェリーによる輸送については時間がなく、実際の荷物の積み下ろしは見れなかったが、タイ側の通関手続き上は査証を含め書類が整っていれば、特に問題はないとのこと。
- 2) ラオス国の業者はフリーでタイ国にフェリーでやってこれるが、タイ国の業者は150バーツで1日パスポートを購入しなければならない。
- 3) 貨物の運送状況は、20フィートもしくは40フィートコンテナ積載のトラックがそのままフェリーにのり、運行されている。
- 4) サバナケットからの貨物の中心は木材加工品であり、加工の指導には住友林業、大田商事の社員があたっている。
- 5) コンテナ容量に満たない小口貨物の場合でもある程度ボリュームをまとめてコンテナ積載トラックを用車するのが一般的。用車せずに混載でのトラック待ちになると相当な日数を要してしまう。
- 6) ホンダのバイクやその部品などが闇の陸上ルートでタイ国からヴィエトナム国へ流れており、メーカーも頭を悩ませているとのこと。<ルートは不明>

2 - 3 貿易 / 物流の課題

東西回廊の有効活用、サバナケットに物流ターミナルをつくる妥当性の観点から考察して次の点が指摘できる。

- 1) ラオス国にはブローカー程度の運送業者しか現状いないため、タイ国の運送業者のみならず日本の船会社もラオス内陸までの一貫輸送を請け負いたがらない。
- 2) したが、サバナケットに物流ターミナルをつくってもラオス国にしっかりとした運送業者がない現状では全く機能を果たさないことが危惧される。
- 3) まず、専門家派遣による育成・指導によりラオス国に安心して輸送を任せられる業者をつくりあげること及びラオス国にきちんと通行料がおちる物流システム構築が先決と思われる。
- 4) また、現状タイ国・ラオス国の業者同士のつながりがうまくいっていないとの指摘も各所で聞かれた。ラオス国の運送業者育成にあたっては東西回廊の有効性を考えればタイ国の協力は絶対不可欠である。
- 5) ムクダハン県はラオス国への協力について否定的であったが、東西回廊の意義をもっと説いて是非とも協力を導きださなければならないと感じた。

3. 本格調査のポイント

- ・ムクダハン県は対岸がラオス最大の県サバナケットでフェリー貿易の拠点であること及び9号線に面していることからかなりインフラが整備されている。これに安住している態度が感じられ、これから産業を新たに振興しようとか外資をさらに呼び込もうという意欲は感じられなかった。これに対し、ナコンパノム県は対ラオス国、ヴェトナム国との貿易を念頭に置いての貿易政策に関するレポートなどが揃っており、積極的に外資誘致に動いているとの印象を受けた。ただし、インフラの整備状況や都市開発の進展具合などはムクダハンのほうが格段に上回っている。
- ・ムクダハン県に工業特別区をつくり、電化製品の組み立てなど新たな産業を起こすためには、東西回廊の意義をまずしっかりと認識してもらい、国境貿易の更なる拠点となるばかりでなく、自分たちが如何に今後対ラオス国、ヴェトナム国との貿易振興にかかわっていくのか方向性を明確にしてもらう必要があると思う。
- ・NESDB東北事務所で国境貿易については十分調査したとのことであり、また、そのレポートも入手しているがどれだけの内容のものはタイ語で書かれているため、不明。(別添資料リスト 1-3~5)
- ・NESDB本庁と東北事務所の横のつながりはあまり良くないようで、中央の意図がうまく地方に汲まれていないことも間々あるようだ。
- ・カラシン、サコンナコンなど新たに調査に加わった2県については産業振興の意欲も強く、都市整備・交通システムの状況は非常にすばらしかったが、ホテルなど観光に対するインフラ整備は不十分である。
- ・カラシン、サコンナコンとも灌漑農業振興をまず第一に掲げており、次に中小企業振興で第

3に観光業振興が県の方針とのことであった。東西回廊が念頭にあるなら遅れている観光業を如何に振興していくかにもっと注力すべきではないだろうかとの疑問を感じた。

- ・全体として感じられたことは、東西回廊とそれに伴うハード面の整備は確かに大きな課題であるが、人材育成、企業支援などのソフト面の開発・援助も同時に進めていかないと何ら有効活用されないインフラ、設備になる危険性がある。特にラオス国の外貨収入に確実につなげていかないと全く意味をなさない援助になってしまうおそれもある。一方、GMSの観点からみた場合、特にタイ、ラオスの二国間関係を好転させる絶好の機会であり、タイ側関係者にはこの意義を十分汲みとってもらい、常に対ラオス国を念頭に置いた計画・立案がされることを望む。

4. 補足資料

- ・資料収集リスト
- ・タイ国進出の日本の運送業者一覧リスト
- ・<株>タイ日新の会社概要 タイ日新が最も手広く総合物流を手懸けており、ノウ・ハウにも精通しているとのこと

表1-1 1999年第1四半期までの実質GDP前年比の推移(産業別)

(%)

産業	1996 p	1997 p1				1998 p1				1999 p1
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
農業	4.2	0.3	1.0	-0.4	-0.9	-2.9	-6.2	-0.1	4.5	1.2
農林業	5.5	-0.6	1.1	0.4	0.1	-3.7	-7.1	1.1	4.4	0.5
漁業	-1.7	4.9	0.4	-3.0	-7.6	0.7	-2.7	-4.4	5.3	4.8
非農業	5.7	1.4	-0.7	-2.1	-3.9	-8.5	-12.8	-13.6	-6.4	0.8
鉱業	17.0	17.1	10.7	15.3	1.6	1.7	-3.6	-8.1	-5.6	5.3
製造業	6.7	6.2	4.3	0.0	-0.3	-10.8	-13.1	-13.5	-2.6	5.7
電気、ガス、水道	4.7	4.1	10.7	8.1	0.4	5.5	-1.5	-7.2	-11.5	-5.3
建設	6.1	-28.8	-20.5	-8.6	-32.3	-28.3	-37.8	-42.8	-40.2	-15.7
商業	1.7	-1.0	-6.3	-5.7	-4.5	-7.9	-12.3	-8.0	-2.3	3.1
ホテル、レストラン	3.6	5.2	-2.7	-5.4	-7.9	-7.8	-11.6	-0.8	6.0	9.0
運輸、通信、倉庫	10.1	3.0	1.1	1.2	4.1	4.8	-2.9	-2.7	6.5	4.3
金融	4.9	3.9	-1.1	-10.3	-13.5	-29.4	-36.2	-51.8	-55.0	-44.7
不動産	4.5	4.5	-1.2	-1.6	-2.9	-0.7	-3.1	-5.3	-9.6	-10.2
公務	2.1	-2.6	-0.4	-0.7	3.4	5.8	7.4	10.6	12.8	12.6
教育	0.7	1.7	5.9	6.2	5.3	9.7	4.6	13.7	22.6	16.3
医療	2.7	0.4	0.0	-0.6	0.4	1.6	-3.7	4.4	9.0	13.2
その他サービス業	20.9	-0.4	-5.1	-6.2	1.6	2.0	-5.7	-10.7	-7.2	-1.6
家事サービス	-1.4	0.1	0.1	0.1	0.1	1.0	1.0	1.0	1.0	2.3
国内総生産(GDP)	5.5	1.3	-0.6	-2.0	-3.6	-8.0	-12.3	-12.5	-5.0	0.9

表1-2 1999年第1四半期までの実質GDP前年比の推移(需要項目別)

需要項目	(%)									
	1996 p	1997 p1				1998 p1				1999 p1
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
民間消費	6.3	0.8	-2.0	-6.7	-8.8	-11.2	-13.2	-12.6	-5.4	-0.2
一般政府消費	9.5	2.9	-3.2	-1.0	-11.6	-7.9	-8.0	5.1	15.0	15.6
うち 公務員給与	4.3	2.6	5.5	5.3	5.7	8.1	6.0	11.6	18.6	15.6
物品購入	17.4	3.4	-15.6	-7.8	-34.6	-36.4	-33.1	-2.9	7.4	15.3
固定資本形成	6.0	-15.5	-18.9	-18.9	-38.1	-29.5	-36.4	-34.2	-20.1	-7.1
うち 民間	2.0	-24.1	-26.7	-33.5	-49.0	-33.3	-39.8	-32.5	-13.2	-10.7
公的	20.5	18.3	6.6	13.6	1.2	-20.1	-28.8	-36.5	-32.5	0.6
うち 建設投資	5.8	-29.1	-21.9	-10.9	-33.1	-28.5	-38.9	-43.6	-41.5	-18.2
民間	-1.5	-47.3	-42.1	-44.5	-48.6	-35.1	-50.7	-54.7	-55.6	-45.6
公的	19.8	5.5	11.6	32.8	-8.8	-22.3	-28.7	-37.5	-28.9	3.5
機械設備	6.1	-2.2	-16.2	-26.7	-42.0	-30.2	-34.3	-23.2	-0.8	1.0
民間	4.3	-8.3	-16.9	-26.0	-49.2	-32.5	-34.9	-21.3	9.3	2.4
公的	22.9	82.4	-10.2	-29.9	37.3	-13.9	-29.4	-31.9	-41.2	-7.1

別表2-2 1999年第1四半期までの実質GDP季節調整値前期比の推移(需要項目別)

需要項目	(%)									
	1996 p	1997 p1				1998 p1				1999 p1
民間消費	6.4	-2.6	0.8	-3.4	-4.0	-4.7	-2.1	-2.8	4.4	0.8
一般政府消費	10.6	-7.0	-4.2	-1.7	-1.1	-3.9	-2.2	14.3	6.4	-2.7
うち 公務員給与	4.4	-0.1	3.1	1.7	1.0	2.2	1.2	6.7	7.4	-0.1
物品購入	20.2	-15.0	-14.1	-7.2	-4.9	-15.4	-10.0	34.2	4.2	-8.0
固定資本形成	5.9	-18.4	-0.9	-5.4	-17.1	-9.2	-10.7	-2.7	1.9	5.2

表2-1 1999年第1四半期までの実質GDP季節調整値前期比の推移(産業別)

産業	(%)									
	1996 p	1997 p1				1998 p1				1999 p1
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
農業	4.5	-1.2	2.9	-2.5	-0.2	-2.5	-1.4	4.4	4.0	-5.2
農林業	5.9	-1.2	3.5	-2.5	-1.6	-2.4	-0.9	6.0	1.6	-5.6
漁業	-1.8	-1.7	-0.5	-2.2	6.7	-3.1	-3.8	-3.7	16.9	-3.2
非農業	5.6	-1.8	1.2	-0.6	-4.4	-4.8	-3.7	-1.2	3.2	2.4
鉱業	17.2	-5.9	3.7	4.8	-1.5	-4.7	-1.8	-0.4	1.1	3.4
製造業	6.7	2.5	0.1	-1.4	-5.3	-4.4	-2.7	-1.9	6.8	3.7
電気、ガス、水道	4.7	0.5	3.3	1.5	-1.4	1.7	-3.2	-4.3	-5.9	8.5
建設	6.0	-27.2	6.9	3.5	-17.9	-20.3	-7.9	-6.1	-12.7	12.3
商業	1.7	-0.7	1.6	-2.5	-2.9	-3.9	-3.7	2.2	3.4	1.4
ホテル、レストラン	3.6	0.7	0.7	-6.2	-2.8	0.0	-3.0	5.4	3.8	2.5
運輸、通信、倉庫	10.1	-0.5	2.7	4.2	-2.3	0.4	-4.5	3.6	7.0	-1.1
金融	4.9	-3.3	-1.9	-1.7	-7.3	-20.7	-11.9	-25.4	-13.9	-2.3
不動産	4.5	-1.7	0.6	-1.0	-1.0	0.8	-2.0	-3.2	-5.3	0.1
公務	2.2	-2.2	1.4	0.7	3.1	0.7	2.6	3.7	5.0	1.0
教育	0.7	-0.3	4.4	0.7	0.3	4.2	-0.5	9.3	8.0	-0.9
医療	2.7	-2.9	2.9	-0.1	0.1	-0.8	-2.5	7.4	4.7	3.5
その他サービス業	20.8	-4.2	0.1	2.2	3.3	-3.6	-7.1	-3.4	6.8	2.5
家事サービス	-1.4	0.3	-0.1	0.0	0.1	0.9	0.0	0.0	0.1	2.0
国内総生産(GDP)	5.5	-1.7	1.4	-0.7	-4.0	-4.6	-3.5	-0.7	3.3	1.6

表 3 - 1 1999 年第 1 四半期までの実質 GDP 前年比寄与度の推移 (産業別)

産業	1998 p1				1999 p1
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
農業	-0.28%	-0.48%	-0.01%	0.59%	0.12%
農林業	-0.29%	-0.44%	0.06%	0.50%	0.04%
漁業	0.01%	-0.04%	-0.07%	0.09%	0.08%
非農業	-7.69%	-11.85%	-12.51%	-5.56%	0.73%
鉱業	0.03%	-0.07%	-0.17%	-0.10%	0.10%
製造業	-3.76%	-4.48%	-4.56%	-0.86%	1.93%
電気、ガス、水道	0.15%	-0.05%	-0.22%	-0.31%	-0.16%
建設	-1.28%	-1.93%	-2.69%	-1.63%	-0.55%
商業	-1.30%	-2.10%	-1.33%	-0.36%	0.50%
ホテル、レストラン	-0.29%	-0.42%	-0.03%	0.20%	0.33%
運輸、通信、倉庫	0.41%	-0.25%	-0.24%	0.57%	0.42%
金融	-2.04%	-2.59%	-3.53%	-3.53%	-2.39%
不動産	-0.03%	-0.11%	-0.20%	-0.36%	-0.39%
公務	0.16%	0.18%	0.26%	0.32%	0.39%
教育	0.21%	0.10%	0.32%	0.52%	0.42%
医療	0.02%	-0.04%	0.05%	0.09%	0.14%
その他サービス業	0.03%	-0.10%	-0.18%	-0.12%	-0.03%
家事サービス	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
国内総生産 (GDP)	-7.97%	-12.33%	-12.52%	-4.97%	0.85%

表3-2 1999年第1四半期までの実質GDP前年比寄与度の推移(需要項目別)

需要項目	(%)				
	1998 p1				1999 p1
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
民間消費	-6.0%	-7.5%	-6.6%	-2.7%	-0.1%
一般政府消費	-0.6%	-0.6%	0.5%	1.1%	1.2%
うち 公務員給与	0.4%	0.3%	0.6%	0.9%	0.9%
物品購入	-1.0%	-0.9%	-0.1%	0.2%	0.3%
固定資本形成	-10.2%	-12.7%	-12.3%	-5.4%	-1.9%
うち 民間	-8.2%	-9.6%	-6.6%	-2.3%	-1.9%
公的	-2.0%	-3.1%	-5.7%	-3.1%	0.1%
うち 建設投資	-4.1%	-6.3%	-8.5%	-5.3%	-2.0%
民間	-2.4%	-3.8%	-3.7%	-3.3%	-2.2%
公的	-1.6%	-2.5%	-4.7%	-2.0%	0.2%
機械設備	-6.1%	-6.4%	-3.8%	-0.1%	0.2%
民間	-5.8%	-5.8%	-2.9%	1.1%	0.3%
公的	-0.4%	-0.6%	-0.9%	-1.2%	-0.2%

表4 名目GDP前年比の需要項目別寄与度

	1998 p1				1999 p1
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
民間消費	-1.8%	-2.2%	-2.3%	0.9%	2.0%
一般政府消費	-0.3%	-0.4%	1.0%	1.5%	1.4%
固定資本形成	-6.1%	-8.7%	-8.2%	-2.8%	-0.5%
在庫変動	0.2%	0.8%	5.9%	-3.0%	0.8%
輸出	27.3%	17.2%	7.2%	-8.3%	-11.8%
輸入(控除項目)	-3.9%	2.3%	8.7%	10.9%	7.9%
国内総支出	15.4%	9.2%	12.3%	-0.9%	-0.2%
統計誤差	-12.5%	-11.2%	-16.6%	0.8%	-1.1%
国内総生産	2.3%	-3.0%	-5.3%	-0.2%	-1.4%

表5 最近の経済動向<中央銀行発表月次統計>

経済活動、物価	1998	1999				
	12月	1月	2月	3月	4月	5月
鉱工業生産指数(季調値)	101.2	99.3	100.6	101.1	103.8	101.9
同(原数値前年比)	-2.6	0.4	2.5	11.1	8.9	7.2
12ヶ月移動平均前年比	(-10.0)	(-9.1)	(-8.1)	(-5.4)	(-3.7)	(-1.8)
総合消費指標('95年=100)	93.2	91.0	92.0	91.9	93.0	91.9
民間投資(実質、前年同期比)	-23.5	-23.0	-22.4	-21.0	-18.7	-16.6
国庫収支(10億パーツ)	-19.9	-1.9	-2.1	3.9	-26.0	-28.3
消費者物価	4.3	3.5	2.9	1.6	0.4	-0.5
うち食料品	6.1	4.7	3.5	0.9	-0.3	-1.4
うち非食料品	3.2	2.9	2.5	2.1	0.8	-0.1
対外収支(100万ドル、%)						
輸出	4,543	3,978	4,103	4,635	4,373	4,563
同前年比	(-8.5)	(-5.1)	(-5.7)	(-1.6)	(2.8)	(8.6)
輸入	3,313	3,190	3,144	3,687	3,683	3,550
同前年比	(-15.8)	(-3.9)	(-2.1)	(2.7)	(3.9)	(9.4)
貿易収支	1,230	788	959	948	690	1,013
経常収支	1,450	1,204	1,354	905	930	N. A.
総合収支	193	-447	-48	1,304	229	528
外貨準備(10億ドル)	29.5	29.0	28.7	29.9	30.2	30.6
金融(10億パーツ、%)						
M1	441.8	437.0	426.9	458.1	425.0	432.0
同前年比	(3.0)	(-1.5)	(-0.9)	(12.9)	(3.8)	(11.0)
M2	4,753.4	4,741.9	4,784.9	4,789.1	4,790.3	4,813.3
同前年比	(9.5)	(7.4)	(8.4)	(8.6)	(8.5)	(8.6)
M2A	5,118.1	5,092.3	5,128.3	5,126.2	5,102.5	5,112.3
同前年比	(6.1)	(4.8)	(5.3)	(4.9)	(4.3)	(4.6)
マネタリーベース	475.3	475.7	464.3	489.1	432.6	428.9
同前年比	(0.3)	(0.9)	(-0.2)	(9.2)	(-3.6)	(-4.3)
預金	4,595.9	4,580.8	4,641.9	4,646.8	4,657.4	4,685.4
同前年比	(8.8)	(6.8)	(8.0)	(8.5)	(8.9)	(8.7)
商業銀行貸し出し	5,472.7	5,457.2	5,489.8	5,474.6	5,447.2	5,429.2
同前年比	(-9.7)	(-13.2)	(-6.5)	(-4.2)	(-4.5)	(-5.3)
商業銀行貸し出し(除BIBF)	4,705.7	4,706.4	4,755.1	4,765.6	4,777.6	4,780.5
同前年比	(1.2)	(0.1)	(2.1)	(2.5)	(2.7)	(2.2)
金利(%、パーツ)						
MLR	11.50-12.00	11.00-11.50	10.00-10.50	9.50-10.00	9.00-9.75	9.00-9.75
MRR	12.00-13.25	11.50-12.75	10.50-11.75	10.00-11.25	9.50-10.75	9.50-10.75
1年定期預金金利	6.0	5.50-6.00	5.00-5.25	5.00	5.00	5.00
銀行間金利	2.63	2.73	3.09	2.25	1.65	1.45
為替レート(1ドル=)	36.25	36.59	37.06	37.51	37.60	37.02

表6 1998年10月から1999年5月までのノンカイ税関所の輸出入記録

**Export-Import Value for Fiscal Year 1999
at Nong Khai Customs House**

Month	Export		Import	
	Quatity	Value (Baht)	Quatity	Value (Baht)
Oct. 98	916	415,121,895.77	47	20,144,751.55
Nov. 98	963	589,910,473.50	53	27,742,770.60
Dec. 98	1,061	505,227,903.51	53	28,264,935.46
Jan. 99	891	345,813,968.12	46	18,652,890.03
Feb. 99	960	409,692,064.00	40	21,727,504.70
Mar. 99	1,086	559,655,589.97	71	55,613,926.27
Apr. 99	951	446,058,801.16	61	41,391,626.07
May-99	1,047	474,619,765.18	76	41,962,429.74
Jun. 99				
Jul. 99				
Aug. 99				
Sep. 99				
Total	7,875	3,746,100,461.21	447	255,500,834.42

Ramarks: Export-Import Value passed by Customs House Department+
Checking Point for processing

表7 1999年1月から3月の主要輸出入品目のタイ-ラオス国境貿易の
ノンカイ税関所の通関記録

Key Import-Export Products at the border between Thai-Laos
in January-March 1999 (Nong Khai)

No.	Export		Import	
	Commodity	Value	Commodity	Value
1	Fuel	225.68	Wood processing	37.78
2	Industries goods	223.85	Machineries and accessories	23.4
3	Textile	196.51	Vehicles and parts	22.56
4	MotorCycles and parts	189.75	Wood products	13.04
5	Construction equipment and supply	141.3	Tanning and raw skin of animal	7.05
6	Electricity ware and equipment	131.49	Forest products and goods	2.74
7	Machineries and accessories	98.13	Consumer goods	2.11
8	Agriculture-industries goods	90.33	Scrap metal and Ore	1.16
9	Cements	89.23	Agriculture goods	0.51
10	Vehicles and parts	86.89	Construction equipment and supply	0.22
11	Tile	71.42	Agriculture-industries goods	0.22
12	Consumer goods	41.27	Electricity ware and equipment	0.03
13	Desserts	23.25	Textile	0.00
14	Sugar	17.63		
15	Sanitary ware	17.06		
16	Medical products and pharmacy	16.49		
17	Food and beverages	15.37		
18	Monosodium glutamate	11.24		
19	Oil paint and pasatic watercolor	7.72		
20	Milk and milk products	5.14		
Total		1,699.75		110.82
Others		0.00		0.00
Total Value		1,699.75		110.82

Remarks:

Unit: MB

表8 1998年分タイ-ラオス国境貿易のノンカイ県の記録

Thai-Laos on Border Trade for Nong Khai Province in 1998

Unit: million baht

No.	Export Structural			Import Structural		
	Commodity	Export Value	Export Ratio %	Commodity	Import Value	Import Ratio %
1	Vehicles	1,401.06	19.63	Woods	121.84	33.09
2	Construction supply	1,061.03	14.87	Consumer goods	53.07	14.41
3	Fuel	955.51	13.39	Machineries	47.78	12.98
4	Industries goods	697.75	9.78	Vehicles	34.59	9.40
5	Textile	657.31	9.21	Semi-finish and raw material	25.22	6.85
6	Agriculture-industries goods	568.13	7.96	Livestock	15.28	4.15
7	Electricity ware	319.90	4.48	Fund	6.06	1.65
8	Machineries	234.17	3.28	Vegetables	2.42	0.66
9	Agriculture goods	83.66	1.17	Forest products	1.84	0.50
10	Livestock	16.70	0.23	Fisheries	0.80	0.22
	Total 10 items	5,995.22	84.02	Total 10 items	308.90	83.90
	Others	1,140.66	15.98	Others	59.26	16.10
	Total in overall	7,135.88	100.00	Total in overall	368.16	100.00

Sources: Nong Khai and Bung Kab Customs House

表9 1992年から1998年のタイ-ラオス国境貿易のノンカイ県の年次統計

Statistics on Border Trade between Thai-Laos for Nong Khai Province

Unit: million baht

Items	Since Y 1992 - Y 1998							Compare with changed % (increase, decrease)					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Trade Value	1,449.87	1,972.15	2,713.44	5,534.03	5,714.29	6,104.32	7,504.04	36.02	37.59	103.95	3.26	6.83	22.93
Export Value	1,096.00	1,520.21	2,053.95	5,015.27	5,207.36	5,705.56	7,135.88	38.71	35.11	144.18	3.83	9.57	25.07
Import Value	353.87	451.94	659.49	518.76	506.93	398.76	368.16	27.71	45.92	-21.34	-2.28	-21.34	-7.67
Trade Balanced	742.13	1,068.27	1,394.46	4,496.51	4,700.43	5,306.80	6,767.72	43.95	30.53	222.46	4.54	12.90	27.53

Source: Nong Khai and Bung Kab Customs House

表10 1997年から1999年1～3月の国境貿易額 〈上段：ノンカイ県の貿易額〉
 〈下段：国境貿易額全体〉

Statistics on Border Trade between Thai-Laos
 Nong Khai Province

Unit: million baht

Items	Y 1997	Y 1998	Changed rate Y 1998	Y 1998 (Jan-Mar)	Y 1999 (Jan-Mar)	Changed rate (Jan-Mar 1999)
Trade Value	6,104.32	7,504.04	22.93	1,910.03	1,810.58	-5.21
Export products	5,705.56	7,135.88	25.07	1,836.75	1,699.76	-7.46
Import products	398.76	368.16	-7.67	73.28	110.82	51.23
Trade Balanced	5,306.80	6,767.72	27.53	1,763.47	1,588.94	-9.9

Trade on Border

Items	Y 1997	Y 1998	Changed rate Y 1998	Y 1998 (Jan-Mar)	Y 1999 (Jan-Mar)	Changed rate (Jan-Mar 1999)
Trade Value	8431.25	10,206.70	21.7	2,338.38	5,209.12	122.77
Export products	5,397.24	5,992.34	11.03	1,397.56	4,411.73	215.67
Import products	3,034.01	4,268.36	40.68	940.82	797.39	-15.25

表 11 1994 年から 1998 年の友好橋を通過した自動車台数・乗車人員数の
ノンカイ税関所の記録

Number of Automobile and peoples on passing the Friendship's Bridge

Year	Goods Truck		Passenger Car		Private Car		Passengers	
	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out
Y 1994	16,648	17,009	696	715	6,992	6,687	130,138	125,937
Y 1995	32,415	34,041	4,326	4,542	11,888	11,663	276,794	275,516
Y 1996	30,972	31,848	4,684	4,686	13,434	13,339	194,918	192,963
Y 1997	31,484	31,237	3,841	3,952	11,622	12,067	213,420	203,574
Y 1998	30,884	32,066	3,343	3,471	11,536	11,395	448,765	444,531

Sources: Nong Khai Customs House

* Since was started opening the bridge on 23 April - 31 December 1994

Remarks:

1. Truck = Truck (goods and empty) and goods truck on passing
2. Passenger car = Passenger car, Van car and Shuttle bus
3. Private car = no more than 7 persons, pick up car and Embassy car

表 12 1998 年の友好橋を通過した自動車台数・乗車人員数のノンカイ税関所の記録

**Statisticals of Automobile on passing In-Out at Nong Khai Border Area
(Thai-Laos Friendship's Bridge)
FY 1998**

Month	Goods Truck		Passenger Car		Private Car		Passengers	
	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out
Jan. 98	2,515	3,033	324	323	1,312	1,290	23,743	22,672
Feb. 98	2,321	2,321	252	324	1,074	998	20,642	20,318
Mar. 98	2,678	2,856	304	305	1,287	1,315	28,053	27,994
Apr. 98	2,502	2,484	297	300	1,252	1,195	39,156	37,471
May-98	2,861	2,665	309	310	1,151	1,175	34,022	33,744
Jun. 98	2,719	2,817	292	294	836	862	33,009	32,046
Jul. 98	2,442	2,502	302	321	865	833	36,265	35,855
Aug. 98	2,392	2,515	297	296	908	879	45,621	44,387
Sep. 98	2,184	2,315	277	266	673	718	38,095	38,357
Oct. 98	2,328	2,436	248	261	675	662	48,340	49,091
Nov. 98	2,762	2,891	231	243	775	762	44,863	45,599
Dec. 98	3,180	3,231	210	228	728	706	56,956	56,997
Total	30,884	32,066	3,343	3,471	11,536	11,395	448,765	444,531

Remarks:

1. Goods Truck = Goods Truck + Truck (no goods) + Goods Truck on passing
2. Passenger car = Passenger car (routine bus or bus) + SHUTTLE BUS + Van car
3. Private car = Private car + Pick-up car + Ambassador car

Sources: Nong Khai Customs House

表 13 1997年10月から1998年9月のノンカイ国境地点を通過した自動車台数の記録

Statisticals of Automobile on passing In-Out at Nong Khai Border Area
Fiscal Year 1998

Month	Goods Truck		Passenger Car		Private Car		Passengers	
	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out
Oct-97	2,444	2,496	353	353	1,094	1,048	19,577	19,007
Nov-97	2,733	2,017	348	353	1,178	1,172	20,178	16,206
Dec-97	2,437	2,411	247	253	987	950	16,911	15,472
Jan-98	2,515	3,033	324	323	1,312	1,290	23,743	22,672
Feb-98	2,321	2,321	252	324	1,074	998	20,642	20,318
Mar-98	2,678	2,856	304	305	1,287	1,315	28,053	27,994
Apr-98	2,502	2,484	297	300	1,252	1,195	39,156	37,471
May-98	2,861	2,665	309	310	1,151	1,175	34,022	33,744
Jun-98	2,719	2,817	292	294	836	862	33,009	32,046
Jul-98	2,442	2,502	302	321	865	833	36,265	35,855
Aug-98	2,392	2,515	297	296	908	879	45,621	44,387
Sep-98	2,184	2,315	277	266	673	718	38,095	38,357
Total	30,228	30,432	3,602	3,698	12,617	12,435	355,272	343,529

Remarks:

1. Goods Truck = Goods Truck + Truck (no goods) + Goods Truck on passing
2. Passenger Car = Passenger Car + SHUTTLE BUS + Van Car
3. Private Car = Private Car + Pick-up Car + Ambassador Car

2 - 4 内陸輸送

2 - 4 - 1 タイ国内輸送

(1) 輸送業者

KLONGTOEY 港(P A T 管理運営)到着の輸入貨物については、政府系 E T O が独占的に輸送する。したがって当国最大のトラック業者は、E T O である。

そのほかの貨物(輸出貨物等)は、民間業者扱いとなるが、中小規模業者が乱立している。輸送業に対するライセンスではなく、車両(貨走)に対するライセンス付与という制度によるものと思われる。

(2) 業務形態

定期路線運行の形態よりも、個別顧客との契約輸送が主力となっている輸出入貨については、コンテナ化に対応、HEAD & CHASSIS 輸送が中心である。国内配送については、種々のトラックを使用し、トラックターミナルが整備されていないこともあり、客先戸口から戸口への輸送が中心となっている。

大手荷主の場合は、自営輸送を行うところも多く、業者起用の場合も、専属的起用の形が多い。

輸送業の自立、効率化、安全性の観点からみて、近代化が求められるところである。

(3) 輸送機器

6 輪トラック、10 輪トラック及びトレーラー(含むコンテナ輸送)が中心となっている。

トレーラーヘッドについては、高性能車両で問題はないが、在来貨物を運ぶ 6 輪、10 輪車は相当古い車も多い。当地に多い雨対策、又貨物の高価格化に対応し、最近では、アルミバンタイプのトラックも普及してきている。

そのほか、特殊車両として、タンクローリー車、カーキャリアー、重量物車なども調達可能である。

貨物量の増大及び交通渋滞により、車両は全般的に不足気味であるが、増車は容易で、需要対応能力はある。

(4) 車両及び積荷に関する規制

車両、積荷に関する規制は、“ ACT OF REGISTRATION OF TRANSPORTATION BE 2524(1981) ” 第 20 項に規定されている。

1) 車両制限

	長さ	幅	高さ
(a) バンタイプ	8 m以下	2.3 m以下	3 m以下
(b) ダンプそのほかのトラック	10 m以下	2.5 m以下	3.8 m以下

(注) 現実には、荷台長 12 m のトレーラーなども走行しているため、本規則は有名無実化している。

2) 積荷制限

	重量(含む自重)	幅	高さ(地上高)
(a) 6 輪車	12.0 トン	車幅	3 m
(b) 10 輪車	21.0 トン	車幅	3 m
(c) セミトレーラー	37.4 トン	車幅	3 m
(d) フルトレーラー(親子車)	39.4 トン	車幅	3 m

(注) 幅、高さともに、許可を得れば制限超は可能だが、高さについては、陸橋等の物理的制限もあり、地上高 5.0 m 程度が限度となる。いずれにせよ、重量物、長大物輸送に際しては、事前に業者と打合せることが肝要である。

(5) BANGKOK 周辺の交通規制

インフラ整備が経済成長に追いつかず BANGKOK 周辺の交通事情は年々悪化しており、TRANSPORTATION DIV. 又は、所轄の警察が各道路毎に大型車両の交通規制を行っている。

市内主要幹線での規制状況は以下のとおり。

6 輪車通行禁止 06:00 ~ 09:00、16:00 ~ 20:00

10 輪車以上通行禁止 06:00 ~ 10:00、15:00 ~ 20:00(ハイウェイ - 21:00 以後)

(除く土、日)

国民の足確保優先とはいえ、産業車両については、厳しい内容となっている。

又、高速道路においても、1994 年 9 月 15 日より、6 輪車両以上の大型車両について、06:00 ~ 21:00 通行禁止を試験実施中である。輸送業界への打撃が深刻であり、輸出入への悪影響が懸念される。

(6) 輸送に係る費用

E T O 車利用の場合は、E T O のタリフに従って課徴される。料金は、使用車種ごとの距離制運賃となっている。長尺物、重量物については、各々割増料金がきめられている。

民間業者の運賃は自由化されているが、各業者ともに E T O 料率を参考にしつつ、距離、

貨物の種類、輸送頻度などを勘案、個別に顧客と取り決めている。前述の交通規制のため、各車両の回転率が低下、結果的に料金値上げにつながっている。地域によっては走行可能時間帯に制約が多く、距離に比して割高運賃となることもある。又手配車両を長時間待機させた場合は、別途 DE-TENTION チャージが発生するので、注意が必要である。

(7) 輸送付随作業

貨物積み卸し用の機器(クレーン、フォークリフトなど)は、各種手配可能である。

各々の用途に応じて、5～120トンクレーン及び2～10トンフォークが調達可能である。使用場所の環境によって、必要機器の種類が異なるので、都度専門業者と事前打合せすることが肝要である。

客先で、積み卸し作業員が必要な場合は貨物量、作業内容などを勘案して事前オーダーしておけば、手配可能である。作業場所が遠隔地の場合、正規の機器使用料、作業料に加え、移動料が別途発生するので、注意が必要である。

(8) 鉄道輸送

鉄道はすべて S R T (タイ国鉄)によって運行されているが、設備、機器、サービス面で十分とはいえず、一部大宗貨物以外あまり利用されていない。特に輸出入貨物主体の日系企業の利用機械は少ない。

例外的に、

BANGKOK(BANGSUE) / LAEMCHABANG 港

BANGKOK(BANGSUE) / マレーシア間

は、コンテナ輸送を実施しており、直接、間接に利用することがある。両サービスともに、コンテナの供給、ターミナルの運営など一部を民間オペレーションに委ねているので(S R T は機関車、レール提供)比較的精度の高い輸送モードとして注目されている、なお、ルートは、船社がユーザーとして使用、 のルートは個別荷主がユーザーとなっている。(の詳細については、2 - 4 - 2 項参照)

(9) 船輸送

50トンから1,000トンまでの船が手配可能。

小型は、河川用、大型は海上輸送用として利用されている。単品大量輸送に適しているが、水切り場所(W H A R F)や2次輸送(トラック)等との組み合わせが必要であり、利用の場合は、業者との十分なる事前打合せが肝要である。

又、BANGKOK 港入港不可の大型船舶は、K0 SICHANG 錯地荷役を行うので船の使用が必要

となる。

(10) 輸送保険

降雨による水ぬれ、道路未整備による荷傷み、交通事故、盗難など、輸送途上における事故率は、残念ながら高いといわざるを得ない、対して輸送業者は概して、中小零細企業であるので、補償能力に限界がある。

従って、輸送貨物については、貨物保険を掛けておくことが必要である。

又、保険会社よりの代位求償にも応じられぬ業者が多いので第三者求償権放棄条件で付保されることが望ましい。

2 - 4 - 2 周辺国輸送

タイ国がインドシナ半島の一大生産拠点となった今、物流は国境を越えて周辺各国に広がりつつある。(パーツ圏拡大への対応)基本的には地表輸送であり、国内輸送の延長ともみなせるが、国境を介在する点で、より複雑となる。この項では各国ごとに、輸送状況を概観しておく。

(1) ラオス国

内陸国であり、又生産力の弱い国であるため、タイ国への依存度が一番高く、従って物流ルートも古くから整備されている。

国境の大部分をメコン河が形成しているので、フェリーによる渡河となる。1997年4月には、NONGKHAI / THANALENG 間に橋が完成、ラオスの市場開放策ともあいまって、輸送料が増大しつつある。

貨物の出入りは、税関所在地しか行えず、過去はNONGKHAI ルートが唯一であったが、現在では北部 CHIANGKHONG を含めて6箇所のルートが開かれている。基本的にはラオス側に設けられた保税倉庫(又は地域)が中継点となり、貨物はタイ国のトラックよりラオス国のトラックに積み替えられる(又は、上述倉庫に搬入保管される。)ただし最近では、事前に許可を取ることにより、タイ国のトラックがラオス領内(例えば VIENGCHAN)の荷卸し場所まで走行することも可能となっている。

貨物の性格から2種類の輸送に分けて説明すると、

1) TRANSIT 貨物

内陸国のため、第三国との貿易(輸出入)は、タイ国を経由して行われる。タイ国内の保税輸送のため、特別ルールが設けられている。

輸入貨物の場合、税関本関で保税輸送の許可を受け、PATに設けられている所定場所で貨物検査を受ける。また、輸送業者は、国の指定を受けた5社に限定されている、

(E T O、 S R T、ほか民間3社)ただし顧客がそのほかの一般業者(日系等)に元請依頼して通関・輸送すべてを委ねることも可能である。

保税許可を得た貨物はタイ国国境税関で再検査を受け、渡河、ラオス側で、ラオス国の輸入通関を受けることとなる。

輸出(タイ国経由第三国向)の場合も基本的に同様である。(国境税関で保税許可、貨物検査、BANGKOK で再検査後、輸出)

2) タイ/ラオス輸出入貨物

輸送業者の指定はなく、一般業者が輸送できる。通関及び貨物検査は国境税関で行えるが、BANGKOK での通関も可能。(輸出の場合の書類通関に限る。)

(2) マレーシア国

鉄道ルートとトラックルートがある。

1) 鉄道ルート

BANGKOK 市内(BANGSUE RAIL TERMINAL)から毎日一便程運行されている。ワゴン車とコンテナ輸送が可能であるが、貨物の安全面からコンテナ輸送が一般的である、コンテナ輸送については、B C T社が20'BOX を供給、B C Tがタイ国鉄(S R T)とマレー鉄道と契約した輸送形態となる。(したがって荷主はB C Tと運送契約)

通関は、BANGSUE にて行い、マレーシア側でも到着駅通関できるので、便利である。

2) トラック輸送

国境での通関が必要となる。また、税関閉庁時通行不可、国境でのトラック積み替え等々、制約が多い、(特別に、積み替えなし輸送の許可 - 2重ライセンス - が与えられるケースはある。)鉄道に比して有利なのは、あらゆる貨物に対応できる点、TRANSIT TIME が短い(早い)点があげられるが長距離輸送での安全確保に問題が残る。

上記2つのルートと海上輸送(PENANG 港揚)と比較するとコストの面では陸路優位である。

ただし、KUALA LUMPUR 以南の場合は、海上ルートが優位と思われる。

(3) ミャンマー国

MEASAI 等、4箇所国境税関が設置されているが、現時点では、荷動きは限られている。(ラオス国のごとき保税輸送は不可)

又、タイ国のトラックの入境は禁じられている。ただし、ミャンマー国の解放策もあり、

徐々に物流が増加してゆくものと思われる。

特に、BANGKOK / YANGON ルートは、陸路にして約 800km、シンガポール経由の海上輸送に比して、コスト、時間の点できわめて優位である。

輸出入通関手続は、ラオス国と同様で特に困難ではない。

(4) カンボディア国

カンボディア国内道路未整備、政情不安定で、いまだ輸送ルートとしては安定していない。ただし ARANYAPRATHET(BANGKOK より 300km) 経由で、少なくともカンボディア西部については陸上ルートが優位である。

現在でも、国境が開いている限り、輸送は可能。カンボディア国の輸送機器不足もありタイ国のトラックの走行も認められている。(カンボディア政府への担保要。)

これらの地域への陸上輸送に関しては、状況が変化しているので、都度、業者に確認することが必要である。

(1995年現在)平成8年8月29日

タイ国同業者一欄

OFF=Ocean Freight Fowarder

AFF= Air Freight Forwarder

CHB=Customs House Broker

HGC=Household Goods Carrier

DFF=Domestic Freight Forwader

WAHS=Warehousing

TRCK=Trucking

会社名	現地名称	進出形態	都市名	従業員 (内派遣)	設立年月	事業内容
1 東海運	Siam Azuma Multi-trans Co., Ltd	合弁49%	Bangkok	26(2)	91.10	OFF,CHB,NVOC,TRCK
2 天野回漕店	Amano (Thailand) Ltd.	合弁49%	Bangkok	3(1)	94.01	OFF
3 伊藤忠エクスプレス	Itochu Express (Thailand) Ltd.	合弁35%	Bangkok	19(2)	91.12	OFF,NVOC,DFF
4 宇徳運輸	UTOC(Thailand) Co., Ltd.	合弁35%	Bangkok	28(2)	88.04	TRCK,FF,PLANT CNSTRCTN,EQUIPMENT LEAS
5 NECロジスティクス	NEC Logistics(Thailand)Co.,Ltd.	合弁49%	Bangkok	38(2)	95.03	NVOC, TRCK,AFF
6 M.O.エアーステム	Mitsui OSK Air Intl.(T) Ltd.	合弁47%	Bangkok	60(9)	93.07	AFF,TRUCK,CHB
7 O.C.S	Orient Consolidation Service(T)Ltd.	合弁 %	Bangkok		92.10	
8 大森廻漕店	Marbin Transport Co., Ltd.	合弁50%	Bangkok	8(1)	90.04	OFF,NVOC,CHB
9 上組	Thai Logistics Service Co., Ltd.	合弁45%	Bangkok	18(1)	88.10	NVOC
	Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co. Lt	合弁20%	Chon Buri	140(2)	90.12	WAHS, TERMINAL
10 川西倉庫	Thai Kawanishi Ltd.	合弁49%	Bangkok	25(3)	89.04	OFF,CHB,NVOC,WAHS,TRCK
11 義勇海運	K.G.M. Services Co., Ltd.	合弁26%	Bangkok	60(2)	90.01	OFF,CHB,NVOC,WAHS,TRCK,DFF
12 近鉄エクスプレス	Kintetsu World Express(T) Co., Ltd.	合弁49%	Bangkok	212(5)	89.12	AFF,OFF,CHB,NVOC, WAHS,TRCK
13 相模運輸倉庫	Sagami Thai Co., Ltd.	合弁30%	Bangkok	15(1)	88.07	OFF-DOCK OPERATION,OFF,CHB
	Thai Export Packing Co., Ltd.	合弁40%	Bangkok	90(3)	88.07	発砲スチロール販売
	Siam Intermodal Services Ltd.	合弁51%	Bangkok	30(1)	93.04	OCEAN CONTAINER TRANS
14 山九	Sankyu Logistics & Engineering Service(T)	合弁38%	Bangkok	429(14)	88.02	OFF,CHB,NVOC,WAHS,TRCK,AFF,HGC
	Sankyu Laem Chabang (T) Co., Ltd.	合弁49%	Chon Buri	277(8)	90.08	OFF,CHB,NVOC,WAHS,TRCK,AFF,HGC
	Thai Barge Container Services Co., Ltd.	合弁15%	Pathumthani	228(2)	88.11	WAHS, TRCK
15 鈴与	Suzuyo (Thailand) Co., Ltd.	合弁49%	Bangkok	18(2)	92.05	EXP/IMP,WAHS,CHB
16 住友倉庫	Rojana Distribution Center Co., Ltd.	合弁38%	Ayutthaya	66(3)	89.07	NVOC,WAHS,OFF,DFF,AFF

17	泰運商会	Taiun (Thailand) Co., Ltd.	合弁49%	Pathomthani	2(2)	95.1	WAHS, NVOC
18	東急エアーカーゴ	Tokyu World Transport (T) Co., Ltd.	合弁49%	Bangkok	45(2)	93.11	OFF, CHB, NVOC, AFF
19	東洋埠頭	Toyofuto (Thailand) Co., Ltd.	合弁27%	Bangkok	4(1)	91.04	FORWARDING
20	内外日東	Naigai Nitto Logistics(T) Co., Ltd.	合弁40%	Bangkok	8(1)	95.07	NVOC, OFF, CHB
21	南海国際	NTI (Thailand) Co., Ltd.	合弁49%	Bangkok	17(1)	91.04	AFF, CHB, NVOC
22	日新	Siam Nistrans Co., Ltd.	合弁49%	Bangkok	181(6)	87.10	OFF, CHB, NVOCC WAHS, TRCK, DFF, AFF, HGC
23	日成	Nissei Thai Co., Ltd.	合弁49%	Bangkok	6(1)	94.12	OFF, NVOC, TRCK, DFF, HGC
24	日本トランスシティ	Yokkaichi (Thailand) Co., Ltd.	合弁33%	Bangkok	23(2)	90.10	OFF, CHB, NVOC, WAHS, TRCK
25	日本梱包運輸	A.N.I. Logistics, Ltd.	合弁49%	Ayuthaya	32(3)	94.11	PACKING, TRANS, CHB
26	日本通運	Nippon Express (Thailand) Co., Ltd.	合弁40%	Bangkok	436(5)	89.01	OFF, NVOC, AFF, WAHS, HGC, TRCK, CHB
		Hi-Tech Nittsu (thailand) Co., Ltd.	合弁50%	Ayutaya	98(2)	89.01	OFF, NVOC, AFF, WAHS, HGC, TRCK, CHB
		Nippon Express Engineering (thailand) Co.	タイ100%	Bangkok	18	94.08	TRCK
27	阪急交通社	Hankyu Int'l Transport (Tailand) Co., Ltd.	合弁49%	Bangkok	74(3)	92.02	OFF, CHB, WAHS, TRCK, AFF
28	日立物流	Hitachi Transport System(Thailand) Ltd.	合弁33%	Samutprakarn	155(2)	89.04	NVOC, AFF, DFF
29	フライングフィッシュ	Flying Fish Service(Thailand) Ltd.	合弁49%	Bangkok	15(1)	90.03	NVOC
		Thai Hayakawa Flying Fish Co., Ltd.	合弁45%	Bangkok	25(2)	95.03	TRAILER (TRUCKING)
30	富士ロジテック	Siam Logitech Co., Ltd.	合弁49%	Bangkok	10(1)	91.06	OFF, WAHS, NVOC
31	ホンダエクスプレス	AAL Co., Ltd.	合弁49%	Ayuthaya	19(2)	95.07	WAHS, TRCK, DFF, AFF, HGC
32	丸全昭和運輸	United Thai Logistics Company Limited	合弁10%	Bangkok	80(1)	93.10	OFF, CHB, NVOC, WAHS, TRCK, DFF, AFF, HGC
33	三井倉庫 (三井物産)	Mitsui-Soko(Thailand) Co., Ltd.	合弁49%	Bangkok	89(2)	88.01	NVOC, CHB, WAHS, TRCK
		Thai Container Distribution Service Co., Lt	合弁28%	Bangkok	268(1)	89.06	CHB, WAHS, DFF
34	三菱倉庫	Mitsubishi Soko(Thailand) Co., Ltd.	合弁33%	Bangkok	35(2)	89.09	NVOC, OFF
35	郵船航空サービス	NYK Transport Service (Thailand) Co., Ltd	合弁12.3%	Bangkok	291(5)	86.50	OFF, CHB, NVOC, WAHS, TRCK, AFF
36	ロジテムインター	Logitem Thailand Co., Ltd.	合弁49%	Bangkok	23(2)	92.10	OFF, NVOC, TRCK