

目 次

序文

地図

写真

第 1 章 事前調査の概要	1
1 - 1 要請の背景	1
1 - 2 事前調査の目的	1
1 - 3 調査団の構成	1
1 - 4 調査日程	2
1 - 5 カウンターパート機関	2
1 - 6 協議概要	3
1 - 7 団長所感	4
1 - 8 協議概要及び合意事項	4
第 2 章 タイ国の港湾事情	6
2 - 1 タイ国の概要	6
2 - 2 港湾の分布と主要港湾の概要	8
2 - 3 港湾行政組織・管理運営組織	13
2 - 4 港湾計画・整備制度	16
第 3 章 南部臨海地域の現状と課題	18
3 - 1 ソンクラ (Songkhla) 港の概要	18
3 - 2 関連開発計画とその背景	24
3 - 3 水路開発と浚渫計画	33
第 4 章 自然条件と環境	38
4 - 1 自然条件	38
4 - 2 環境予備調査	51
第 5 章 本格調査への提言	57
5 - 1 調査項目とその内容・範囲	57

5 - 2 本格調査の分野構成	64
-----------------------	----

付属資料

1 . S/W、M/M、T/R	67
2 . 主要面談者リスト	87
3 . Q/N	89
4 . 収集資料リスト	93
5 . ローカルコンサルタントリスト	96
6 . 協議記録	97

第 1 章 事前調査の概要

1 - 1 要請の背景

タイ王国では、現在、第 8 次 5 か年経済社会開発計画において、地方経済開発を政策の 1 つとしており、次期の第 9 次 5 か年計画の策定に向けて準備を進めているところである。

また、沿岸航路及び港湾の効果的な開発は、地方経済の強化につながり、東部臨海地域に引き続く、南部臨海地域の航路・港湾開発が重要であるとされている。

一方、シルテーションの問題などから航路の維持浚渫の問題が顕著になってきている。この問題は、航路・港湾の発展に少なからず支障を与えており、その解決が不可欠であるとのことである。

沿岸航路及び港湾の効果的な開発、水路の効果的な保全は地域産業の保全にも大きく寄与し、地方経済の強化につながるものである。こうした中、第 9 次 5 か年経済社会開発の策定に向けて、航路・港湾開発計画の策定が急務の課題であり、またシルテーション対策についても極めて重要な課題である。これらの問題に対応するため、タイ国政府から要請があったものである。

これを受け、航路及び港湾に係る短・長期開発計画の策定、概略事業計画の策定と水路保全と浚渫維持管理計画の策定をすることを目的とした調査の実施にあたり、2000年 9 月に事前調査団を派遣し、2000年10月 5 日にS/Wの署名・交換を行った。

1 - 2 事前調査の目的

- (1) 要請の背景、内容の確認
- (2) 本格調査の実施方針及び実施細則（S/W）の協議
- (3) 先方受入体制の確認
- (4) 実施細則（S/W）、協議議事録（M/M）署名・交換
- (5) 本格調査実施に必要な情報収集

1 - 3 調査団の構成

担 当 分 野	氏 名	所 属
総 括	富田 英治	国際協力事業団 社会開発調査部 次長
浚渫/漂砂	中村 聡志	運輸省港湾技術研究所 海洋環境部漂砂研究室 主任研究官
港湾計画/管理運営	川崎 俊正	運輸省第四港湾建設局 下関調査設計事務所 技術開発課 技術開発係長
調査企画	成川 和也	国際協力事業団 社会開発調査部 社会開発調査第一課
自然条件/環境調査	横川 正大	株式会社 藤井測量設計 技術管理部長

1 - 4 調査日程

月日	曜日	調 査 行 程 (団長他3名)	備 考
9/24	日	11:00 成田発 (TG641) → 15:30 バンコク着	
9/25	月	JICA 事務所打合、大使館表敬 DTEC (首相府技術経済協力局) 表敬 運輸通信省港湾局 (HD) 表敬 S/W 説明・協議	
9/26	火	運輸通信省 (MOTC)、海運振興委員会 (OMPC) 表敬 タイ港湾管理者 (PAT) 表敬 バンコク港視察	
9/27	水	S/W 協議	
9/28	木	現地踏査 (ラムチャバン港、マプタプット港)	
9/29	金	現地踏査 (ソクラ港等南部地域)	
9/30	土	現地踏査 (スラタニ港等南部地域)	
10/1	日	現地踏査 (プケ港等南部地域西側)	
10/2	月	S/W 協議	
10/3	火	S/W、M/M 協議	
10/4	水	NESDB (経済社会開発省) ヒアリング S/W、M/M 協議	
10/5	木	S/W、M/M 署名	
10/6	金	大使館、JICA 事務所帰国報告 バンコク 23:10 (TG642) →	
10/7	土	→ 07:30 成田着	

1 - 5 カウンターパート機関

Harbour Department

Wit Worakupt

Director General

Tawalyarat Onsira

Deputy Director General

Fuang Panichgit

Director of Technical Division

Wasana Ungprasert

Chief of Foreign Relations Section

Vilawan Siringampen

Chief of Policy and Planning Section

Danai Sripitak

Civil Engineer

(Coastal Dredging and Maintenance Division)

Somchai Sumanuskajonkul

Civil Engineer (Technical Division)

Danai Kumnunnate

Civil Engineer (Technical Division)

Kamolporn Rongrongrojarek

Foreign Relations Officer

Chutima Wittayakorn

Transportation Officer, Policy & Planning Section

1 - 6 協議概要

本調査に係る要請は、南部地域の経済発展と沿岸海運の振興に資するべく南部臨海地域の港湾開発とそれに伴う航路、港湾の開発に係る計画（東部臨海地域との沿岸航路の整備を含む。）、水路の開発維持のための効率的な浚渫に係る効率的な管理計画の2つが主たる内容であった。

(1) 先方との協議や関係者へのヒアリングや現地視察を通じて明らかになった事項は以下のとおりである。

- 1) 海運振興委員会（Office of the Maritime Promotion Commission: OMPC）は第9次国家経済・社会開発5か年計画に間に合わせるため、独自予算で沿岸海運振興に係るマスタープラン調査を実施しており、その一環として沿岸海運の拠点となる港湾の開発方針等についても調査を実施する予定となっている。
- 2) 西部臨海部のキリカーン港とバンコク港及びラムチャバン港を結ぶRO-RO船サービスが検討され、事業化の準備が進められていたが、経済状況の悪化もあり、まだ実現に至っていない。
- 3) 南部臨海部とバンコク首都圏及び東部臨海部を結ぶ定期沿岸航路開発の具体的な計画は今のところない。
- 4) 南部臨海部の拠点であるソククラ深水港については、輸出ゴムのコンテナ化により、取り扱いコンテナ量が急増しており、コンテナバースの拡張整備をBOTで実施するための政府内の承認に係る手続きが進められている。順調にいても建設開始までに2年はかかる見込み。
- 5) 視察したほとんどの水路では簡易な係留施設が設置され、多数の漁船や観光船が在港し、活発な漁業活動等が展開されている様子がうかがえた。
- 6) HDが建設・維持・管理を行っている水路は年々数が増加し、また拡張がされているため必要な浚渫量は年々増大している。浚渫に対する地元の要請圧力は強く、HDも対応に苦慮している状況にある。
- 7) 港湾需要の増大に対応して、浚渫船の更新、増強が図られており、今後も3隻のホッパー、4隻のカッター等の新規導入が予定されている。
- 8) 維持浚渫量を軽減するため、HDでは特に河口閉塞が著しい水路について、河口部に導流堤を設置して、水路の確保を図っているが導流堤が沿岸漂砂を止めるため、大規模な海浜の堆積と浸食が起こっている。また導流堤設置後の周辺地形変化等に関するモニタリングが十分に行われていない。
- 9) これらの事情もあり、タイ国側は本調査の重点を導流堤等の構造物対策も含む水路の維持・管理と浚渫の効率化におき、さらにその範囲をアンダマン海側を含むタイ国全体の沿岸

とするよう強く要望した。

- 10) 幸いIOMPCが港湾・航路の開発方針も含む沿岸・海運・港湾に関する調査をタイ国コンサルタントにより実施中であり、2001年5月を目途に成果が取まとめられる予定となっていることから、当該調査の成果を最大限活用することより、港湾・航路の開発に係るマスタープランの作成は相当効率的に実施することが可能である。当該調査にはHDも関係機関として参画しており、情報の収集・交換に支障を生じることはないものと思われる。
- 11) このため、HDが要望する水路の維持管理と浚渫の効率化に重点をおいての調査は実施可能と考えられるものの、タイ国全土を対象とすることは、不可能であることから、対象地域をタイ国南部タイ湾側沿岸に限ることとした。（当該地区は最も深刻な水路埋没の問題を有する地域でもある。）
- 12) 浚渫の効率化は、その実施主体である浚渫センターの業務全体の改善計画を示す必要があり、必然的に当該センター管轄下の全水路を対象とすることとなる。（大型水路5、中型水路18、小型水路12）これらの水路の浚渫需要を算定し、外部委託化を含んだ最適な浚渫計画を策定することとなる。この際、浚渫需要と実施能力の乖離が大きいため、その後の優先順位を明確にする必要がある。

1 - 7 団長所感

今回の事前調査においては、調査期間中である10月初めに港湾局長が交替された多忙な時期にもかかわらず、協議のセッティングや現地踏査の手配などHDにより極めてスムーズに行っていた。おかげで、協議や調査行程が滞ることもなく、有意義な調査を行うことができ、当初の調査目的を達成することができた。

HDにとって水路の埋没は極めて深刻な状況にあり、構造物対策等の軽減策を独自で実施しているが、経験不足等もあり、海岸浸食等の問題を引き起こしている。このため、日本の技術協力に対する期待は極めて大きい。

さらに、維持浚渫についても、実施・運用体制の改善による効率性の向上は十分期待できるものと思われ、この点に関しても豊富な経験を有する日本の技術協力に対する期待は大きい。

また、カウンターパート機関であるHDの実施能力は極めて高いものであり、本格調査実施後も十分な体制がとられることが期待できる。

1 - 8 協議概要及び合意事項

(1) 先方の主張のポイント

- 1) 水路の保全と浚渫の改善効率化に重点をおいた調査としてほしい。
- 2) 対象地域について南部地域タイ湾側だけでなく、アンダマン海側を含む全沿岸域を対象と

してほしい。

- 3) 港湾、航路の開発については、2002年～2006年の第9次5か年計画に間に合わせるべくすでにOMPCが調査を実施しており、当該調査を最大限活用してほしい。

(2) 当方の主張のポイント

- 1) 水路保全と浚渫の改善・効率化の検討の前提として、港湾・水路の開発・維持・管理に係る計画の策定は不可欠。OMPCにて実施中の調査については、HDより随時情報提供が必要である。
- 2) 導流堤等の構造物対策は、海浜変形等周辺への環境影響の詳細な検討が必要。このため、検討対象とする水路は1、2箇所に限定する必要がある。
- 3) 浚渫のオペレーションは全国に4つある浚渫センターによって実施されており、全国の主要な水路を対象とするより、浚渫センターをモデルとして取り上げ、管轄区域内の水路を全体として、対象とすることが適当である。

(3) 協議の結果以下のとおり合意がなされた。

- 1) 調査対象地域は南部地域タイ湾側とする。浚渫計画については、浚渫センターの管轄区域とする。
- 2) 調査実施項目は、おおむね日本側の原案に沿ったものとする。ただし、調査の重点は水路の保全と浚渫の改善におくこととする。
- 3) 港湾・航路の開発計画は、OMPC実施中の調査を尊重・活用するとともに、必要に応じて更に詳細な検討を行う。

(4) また、その他の合意事項については以下のとおり。(別添M/M参照)

- 1) カウンターパートの任命については、「総括」、「港湾・航路計画」、「漂砂」、「浚渫」、「浚渫船」、「自然条件/環境調査」、「施設設計/施工/積算」、「管理運営」の範囲をカバーできるカウンターパートをHDにおいて本格調査の開始までに選定しておくことが合意された。
- 2) カウンターパート研修の要請があり、事前調査団は実現が図れるよう、その旨をJICA本部へ伝えることとした。
- 3) レポートについては、F/Rは「公開」の取り扱いとすることが合意された。

第2章 タイ国の港湾事情

2 - 1 タイ国の概要

(1) 一般概況

タイ王国は、インドシナ半島の中央部を占め、西から北にミャンマーとの国境線が延び、北東はメコン川を境にラオスと接し、南東はカンボディアに、南はマレーシアに接する。国土の総面積は51万3,115km²（1999年末）。国土の地勢は北高南低で、北部の高地、東北部のコラート台地、中部平原、南のマレー半島に大別される。北部から南部へチャオプラヤ川が貫流、タイ湾に注いでいる。

タイ国全土が熱帯気候に属し、気温は北低南高であり、南部では西海岸が東海岸より高い。冬期の平均気温は、北部で23.4、南部で26.8、夏期では、地域差がほとんどなく28.1から28.9、雨期も同様で27.2から28.2である。

(2) 国の成り立ち

先祖は紀元前、中国南部から次第にインドシナに移動、13世紀にスコタイ王朝、14世紀にアユタヤ王朝が成立。1767年ビルマの侵攻でアユタヤ王朝は滅びたが1782年に現チャクリ王朝が成立、1932年立憲王国となった。第2次世界大戦以前から軍事クーデターが相次ぎ、1973年の学生革命でタノム軍事政権を打倒したが、1976年の“血のクーデター”事件を契機にクーデターが起これば議会民主制は崩壊。1977年クーデター、1979年総選挙実施、形式的民間移管、1980年発足のプレム政権が民主化を推進している。

(3) 政治

現在の政体は立憲君主制であり、元首は1946年6月10日即位した、プーミポン・アドゥンヤデート大王である。議会は上院・下院の2院政をとっており、上院は県単位で直接選挙を行っており、200議席で任期は6年。下院は小選挙区比例代表制を執っており4年任期の500議席。与党民主党が122議席を確保して第1党、2000年末には改選される。

最近の政情としては、1992年5月に起きた民主化・反政府デモに対する責任をとるかたちでスチンダー首相が辞任、その後アナン政権を経て、チュアン政権が誕生した。

しかし、連立内閣のもろさから、同首相は1995年6月に下院を解散、総選挙の結果、旧野党勢力の勝利となった。第1党の国民党からバンハーン党首が首相に就任したが、同政権も1996年9月に崩壊、11月の総選挙でチャワリット政権が成立。1997年10月には、民主化を推進する憲法改正を行った。

その後、同政権は経済不振の責任をとり退陣、多数派工作の末、11月に野党であった民主党

のチュアン党首が政権に返り咲いた。1998年10月5日には国家発展党の与党参入等により、内閣改造の実施。1999年7月にも社会行動党の離党などにより内閣改造。引き続き安定多数は確保された。

2000年3月4日には新憲法のもと、初の上院選挙を実施。しかし、不正が相次ぎ、2000年7月9日にやり直し4度目となる上院選挙が実施された。

(4) 経済

1980年代前半は経済成長は鈍化傾向にあったが、1986年以降は外国、特に日本からの投資受入れが急増し、輸出も工業製品を中心に急伸、1988年以降3年連続で2桁成長を達成した。

1996年に入り、輸出が低迷。また、経常収支赤字の拡大や不動産を中心としたミニバブルの崩壊などにより、1997年5月には投機筋のパーツ売り圧力が強まり通貨不安が発生した。7月2日に政府は為替管理制度を通貨バスケット制から管理フロート制に移行。さらに8月5日にはIMF融資172億ドルの受入れ条件を受諾し、抜本的な構造改革に着手した。

1998年に入ると、緊縮政策による内需低迷、金融機関の貸し渋り、高金利などにより、実態経済の悪化が顕著となり、1998年のGDP成長率はマイナス10.4%と大幅な減少を示した。しかしタイ経済は1998年第4四半期から1999年初めにかけて底打ちした後、穏やかに回復している。1999年通年の実質GDP成長率は、4.2%増と、年初の政府見通し1.0%増を大幅に上回った。

景気回復の要因としては、生産面では自動車を中心とした製造業が回復しつつあること、需要面では、財政が国内需要を下支えしていることに加え、金利低下や付加価値税（VAT）引き下げなどにより消費が上向いていること、さらには輸出の増加があげられる。

1999年の製造業生産指数の伸び率は、自動車やコンピューター関連部品の生産増加により、1998年の前年比10.0%減から12.5%増とプラス成長に転じた。特に、自動車生産は、輸出向け生産の増加と4月のVAT引き下げ、金利低下による国内需要回復に支えられ、32万7,000台と106.9%の大幅増加となった。

1999年（一部暫定値）の基礎的経済指標は以下のとおり。

- 国内総生産（GDP） 4兆6,884億バーツ（1,239億ドル）
- 1人当たりGDP 2,009ドル
- 貿易
 - 輸出 567億8,000万ドル（前年比7.4%増）
 - 輸入 478億5,000万ドル（前年比17.7%増）
 - 貿易収支 89億3,000万ドル
- 主要輸出品目 コンピューター部品、ガーメント、IC、米、ゴム
- 外貨準備高 348億ドル

表2-1 主要経済指標の推移

(単位：％)

費目	年	1995	1996	1997	1998	1999
実質 GDP 成長率		8.6	5.9	▲1.8	▲10.4	4.2
消費者物価上昇率		5.8	5.9	5.6	8.1	0.3
貿易収支(100 万ドル)		▲15,200	▲16,478	▲5,496	12,200	8,930
経常収支(100 万ドル)		▲13,400	▲14,702	▲1,183	14,294	11,300
財政収支(対 GDP 比)		3.2	0.9	▲0.3	▲2.8	n.a
失業率		3.1	2.6	2.2	4.4	4.2
M2 伸び率		17.3	16.6	13.6	13.5	5.2

(5) 日本との関係

1997年には日本は、タイ国の輸出先としては米国に次ぐ第2位のシェアを占め、輸入先では25.6%を占めて、トップの座にある。外国投資受入れでは、1997年の日本の投資は前年比4.1%増で全体の49.1%を占め1994年以来トップの地位にある。日本からの投資は1995年の1,906億バーツを最高に漸次減少に転じている。1998年には対前年比63.3%の減少を記録し、541億バーツへ、1999年には270億バーツに減少している。

タイ国から日本への輸出品目は、コンピューター、天然ゴム、えび、家具/部品、テレビ/ラジオ/部品などが主な品目である。また日本からの輸入品目は、産業用機械、電気機械/部品、鉄鋼等が主な品目である。貿易上の問題点としては、恒常的な対日貿易赤字であることで、1994年から1997年間の年間50億ドル超の貿易赤字を記録した。しかし、1998年、1999年は10～20億ドルに減少しているものの黒字には転じていない。

日本政府からの経済援助については、1995年をベースにとると増加傾向にある。無償資金協力は、1990年前半から1人当たりのGDPの増加に伴い、開発途上国卒業と見なされ減少した。ただし、1998年には、タイ国のミニバブルの影響から対前年度比20億円の増額となった。有償資金協力は、1,000億円前後で推移していたものが、1998年には1,475億円に跳ね上がっている。

2 - 2 港湾の分布と主要港湾の概要

タイ国はタイ湾側とアンダマン海側の2海洋に面していて、多くの国際港湾、沿岸港、河川港がある。また、バンコク港港域を流れるチャオプラヤ川に面して多くの商港や旅客港がある。それらの中で大水深を有する国際流通港湾は、タイ湾側にバンコク港(クロントイ埠頭)、レムチャバン港、マプタブット工業港、ソク港の4港湾であり、アンダマン側ではブーケット港だけである。

1999年7月の統計によると、タイ全国の貨物港、旅客港あわせた港数は、676港あり、内貨物港

が573港である。このうち、500GT以上の船舶の航行できる港は90港にすぎない。

この573港を3つの項目で分類すると以下のとおりである。

表2-2 タイ全国港湾数

分 類	総 数	民間港湾	州立港湾	内 HD 建設
1. 河 川 港	141	137	4	0
2. 沿 岸 港	333	305	28	13
3. 国際港湾	99	91	8	3
計	573	533	40	16

また、旅客港湾は104港あり、そのうちバンコク内に72港湾ある。

(1) バンコク港（クロントイ埠頭）

クロントイ埠頭として知られているバンコク港は、チャオプラヤ川の河口から26km～29km上流の同川左岸、バンコクの副都心といえるクロントイに位置している。

バンコクの中心部にかかるメモリアル橋から下流へ、バンコク港を通り、タイ湾の航路までの66kmの水域をPAT (Port Authority of Thailand)が管理している。66kmに及ぶ航路水深とバース水深は、それぞれ - 8.5mと - 10.72mであるが、その航路と泊地の浚渫と管理はPATが責任を負っている。バンコク港の係留施設は以下のとおり。

表2-3 バンコク港の係留施設規模

埠 頭 名 称	延 長 ft	バース数	最大船形 (長さ) ft	最大喫水 ft	係留隻数
東 埠 頭	5,012	8	565	27	7
			300	15	1
西 埠 頭	5,445	10	565	27	10
クロントイドルフィン	4,592	36	565	27	7
バンフアスアドルフィン	5,248	25	565	27	8
サタプラディット係留ブイ	5,182	5	450	25	4
			300	23	1

タイ国の経済は、バンコクの貨物取扱量に直接反映される。1997年のタイ国のミニバブルによる落ち込みから、翌年には2%の経済成長を達成し、1999年には更に3.7%の成長が達成され、2000年には速報値として6.2%の成長が見込まれ完全に回復の兆しが見える。バンコク港はタイ国の景気を直接反映する大都会の港湾である。1997年の経済の落ち込みは当年の輸出入貨物の大幅な貨物量低下を来たし、輸入は1998年まで減速が続いたが、1999年に上向いてき

た。輸出は1998年には回復し1996年並になった。バンコク港の貨物取扱量は毎年減少しているが、その分レムチャバン港の取り扱いが伸びていて、国全体としては、貨物取扱量は経済成長率以上の伸び率を示している。

表2-4 バンコク港の取り扱い貨物量の推移

(単位：千トン/隻数)

年	輸 入		輸 出		計	国 内 移 送			利 用 隻 数
	コンテナ	雑貨	コンテナ	雑貨		移入	移出	計	
1995	9,880		8,277		18,157	697	766	1,463	2,579
	6,033	3,847	8,277	0					
1996	9,114		7,861		16,975	629	666	1,295	2,341
	5,589	3,525	7,861	0					
1997	8,004		6,697		14,701	548	551	1,099	2,415
	4,722	3,282	6,697	0					
1998	5,318		7,605		12,923	532	582	1,114	2,275
	3,459	1,859	7,325	280					
1999	5,621		7,224		12,845	499	554	1,053	1,999
	3,731	1,890	7,064	160					

(2) レムチャバン港

レムチャバン港は、バンコクの東南、バンコクから約100km離れた、チョンブリ県に位置し、港湾区域の面積はおよそ2,506エーカーある。レムチャバン港は浚渫と埋め立ての土量バランスを取りながら、スリラッチャ地域の海岸に、1980年代後半から建設された新港湾であり、港型はフィンガータイプ構造であり、現在2突堤1泊地まで完成している。さらに、2突堤1泊地の建設計画はすでに完了し現在詳細設計中である。レムチャバン港は、バンコク港が水深制限と背後地バックアップエリア確保の難しさなどから、バンコク港に代わるタイ国の新しい港湾として建設されたものであり、供用開始から現在に至るまで、貨物は確実にかつ飛躍的に伸びており、その役割を十分果たしているといえる。

レムチャバン港の現在のバースは、A突堤側に沿岸航路用バース、多目的・雑貨バース2バース、砂糖バース、バルクバースの5バース、またB突堤にはコンテナバース5バースが配置されている。また最奥部には内航貨物船用バースが設けられている。内航貨物船用バースには同時に2隻の船が接岸・荷役できる。

レムチャバン港の所有サービス船として、800～3,200馬力のタグボート8隻をはじめ、ブイ設置船、ゴミ回収船、ロープボート4隻、サービスボート等がある。

表2-5 レムチャバン港の係留施設規模

(単位：m/隻数)

埠 頭 名 称	バース長 m	バース数 m	最 大 船 型		係留隻数
			船 長 m	喫 水 m	
内貿貨物埠頭 A	558	1	280	7.0	2
沿岸航路船埠頭 A1	305	1	253	6.4	1
多目的埠頭 A2	406	1	305	12.2	1
コンベンション埠頭 A3	355	1	305	12.2	1
砂糖専用埠頭 A4	355	1	305	12.2	1
バルク埠頭 A5	457	1	305	12.2	1
コンテナ埠頭 B1～4	1,220	4	305	12.2	4
コンテナ埠頭 B5	406	1	305	12.2	1
計	4,062	11			12

レムチャバン港の貨物取扱量の伸びは著しいものがあり、バンコク港をすべての面で凌ぐようになってきた。バンコク港の代替港の役割を十分に果たしているといえる。

利用船隻数	1997年	1998年	伸び率
バンコク港	3,099 隻	2,858 隻	- 7.8%
レムチャバン港	2,875 隻	3,059 隻	6.4%
輸入貨物	1996年	1997年	伸び率
バンコク港	7,851百万トン	6,697百万トン	- 14.7%
レムチャバン港	4,968百万トン	7,456百万トン	50%
トランシップメントを含む			
コンテナ取扱量	1997年	1998年	伸び率
バンコク港	977千TEU	883千TEU	9.6%
レムチャバン港	827千TEU	965千TEU	16.7%

最近 5 か年のレムチャバン港での貨物取扱量を表2-6に示す。

表2-6 レムチャバン港の取扱貨物量の推移

(単位：千トン/隻数)

年	輸 入		輸 出		計	国 内 移 送			利 用 隻 数
	コンテナ	雑貨	コンテナ	雑貨		移入	移出	計	
1995	2,453		3,289		5,742	236	254	490	1,549
	2,187	266	2,695	594					
1996	3,457		4,968		8,425	335	375	710	2,359
	2,814	643	4,039	929					
1997	4,692		7,456		12,148	483	540	1,023	2,864
	3,797	895	6,140	1,316					
1998	4,198		9,545		13,743	698	727	1,425	3,050
	4,006	192	8,540	1,005					
1999	5,123		11,345		16,468	851	905	1,756	3,311
	5,013	109	10,635	710					

(3) マプタブット工業港

マプタブット港は1989年建設が開始され、1992年2月に一部の供用が開始された。最初の供用バースは最大2万トンの船舶が接岸できる、長さ300mのバースであった。1992年にはタイ工業立地公団(IEAT)の承認により、Thai Prosperity Terminal Company (TPTC)が向う30年間の管理運営権を獲得した。

マプタブット港は、ラヨン県に位置し、タイ東南部のぼぼ東西に延びる海岸線の中央付近にあり、首都バンコクから、およそ220kmはなれている。マプタブット港建設の元々の目的は、南シナ海で産出されはじめた石油及び天然ガスを利用した石油化学工業団地の緊急なる必要性から生じたものである。マプタブットのレイアウトを端的に述べれば、長い入港航路に沿って、その両端に防波堤を有し、航路は南北に向かい入港航路の東側は天然ガスの貯蔵・精製工場が立ち並び、航路の西側は、航路からはるか遠方に原油アンローディングバースを有する。入港航路に沿った防波堤の背後は、東側は第2期工事その1事業が開始され、すでに埋め立てが終了している。事業者を募集しているが、今のところ契約はなされていないとのことである。西側防波堤沖部には事業計画はないが、航路奥部の西側は次の事業予定地として計画が進められている。

港内には3箇所の係船岸がある。その1つは、液体貨物用バースで、鋼管杭基礎のドルフィンタイプと鉄筋コンクリートデッキ構造から成っていて、2バースを有している。また、コンクリートケーソン構造の、農産物用と原料用バルクバースを兼ねた、多目的埠頭が1バースある。このバース前面水深はCD - 13.0mを有している。サービスボート用のバースとして、前面水深CD - 5.0mを有する、コンクリートブロック構造の岸壁が1バースある。

この他に、一般貨物(商港機能)を扱う、多目的埠頭が1バースある。さらにその背後に40

m × 102m (4,080m²) の上屋を有していて、フォークリフト、ロウリー、モービルクレーンなども、供給している。

500GT以上の船舶は、パイロットの乗船が義務づけられている。航行、接岸、離岸のいずれの場合でも、パイロットの乗船を必要とする。パイロットは、運輸通信省・港湾局 (HD) により供給される。

2 - 3 港湾行政組織・管理運営組織

タイ国における港湾行政は、運輸通信省の下部組織である港湾局 (Harbor Department: HD) 及びタイ国港湾公社 (Port Authority of Thailand: PAT) が所掌している。港湾局は沿岸港及び内陸水路港を管轄しており、一方、タイ国港湾公社はタイ国の2大国際港であるバンコク港とレムチャバン港を管轄している。タイ国運輸通信省の組織図を図2-1に示す。

港湾局は、Bangkok本局内の13部と7地方港長事務所から構成されており、主な所掌事務は次のとおりである。

- (1) 各港への予算配分
- (2) 各港港湾整備計画の策定
- (3) 海運活動の登録及び調査
- (4) 港湾施設の建設
- (5) 各港航路の浚渫・維持
- (6) 各港最新海図の発行

また、そのほかにも船舶の航行及び安全に関する法規の制定、船舶の登録、検査、船員の養成などを所掌している。港湾局の組織図を図2-2に示す。

沿岸港及び内陸水路港の開発と維持に関しては、技術部と浚渫・維持部が中核を成している。

技術部 (Technical Division) は事業計画と実行を業務としており、

- 1) 契約工事としての航路浚渫を含む政府プロジェクトの承認と決定
- 2) 上記の実施 (すなわち建設・整備)
- 3) 浚渫船の新規購入

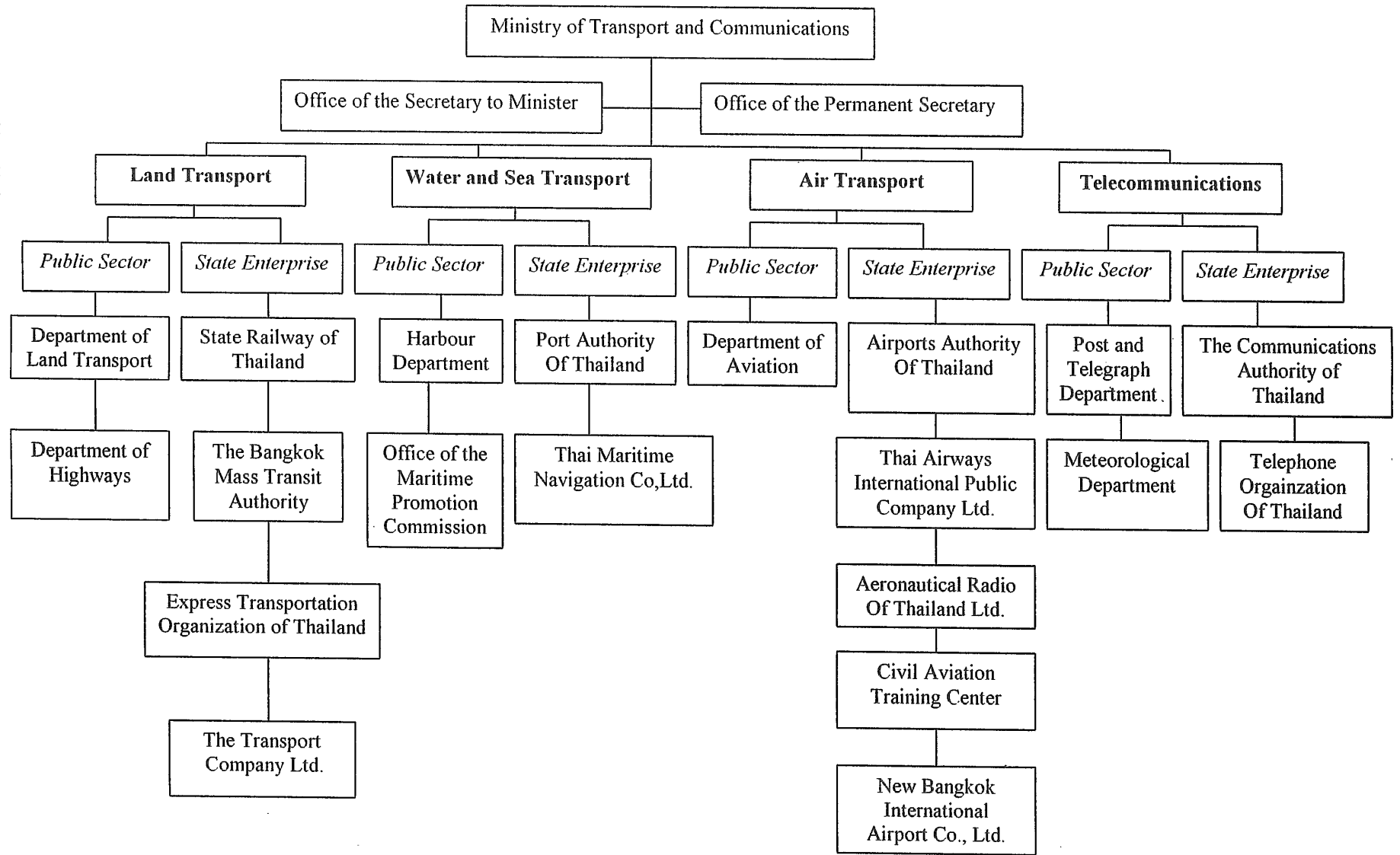
などを行っている。

沿岸浚渫・維持部 (Coastal Dredging & Maintenance Division) は施設の維持がその業務であり、

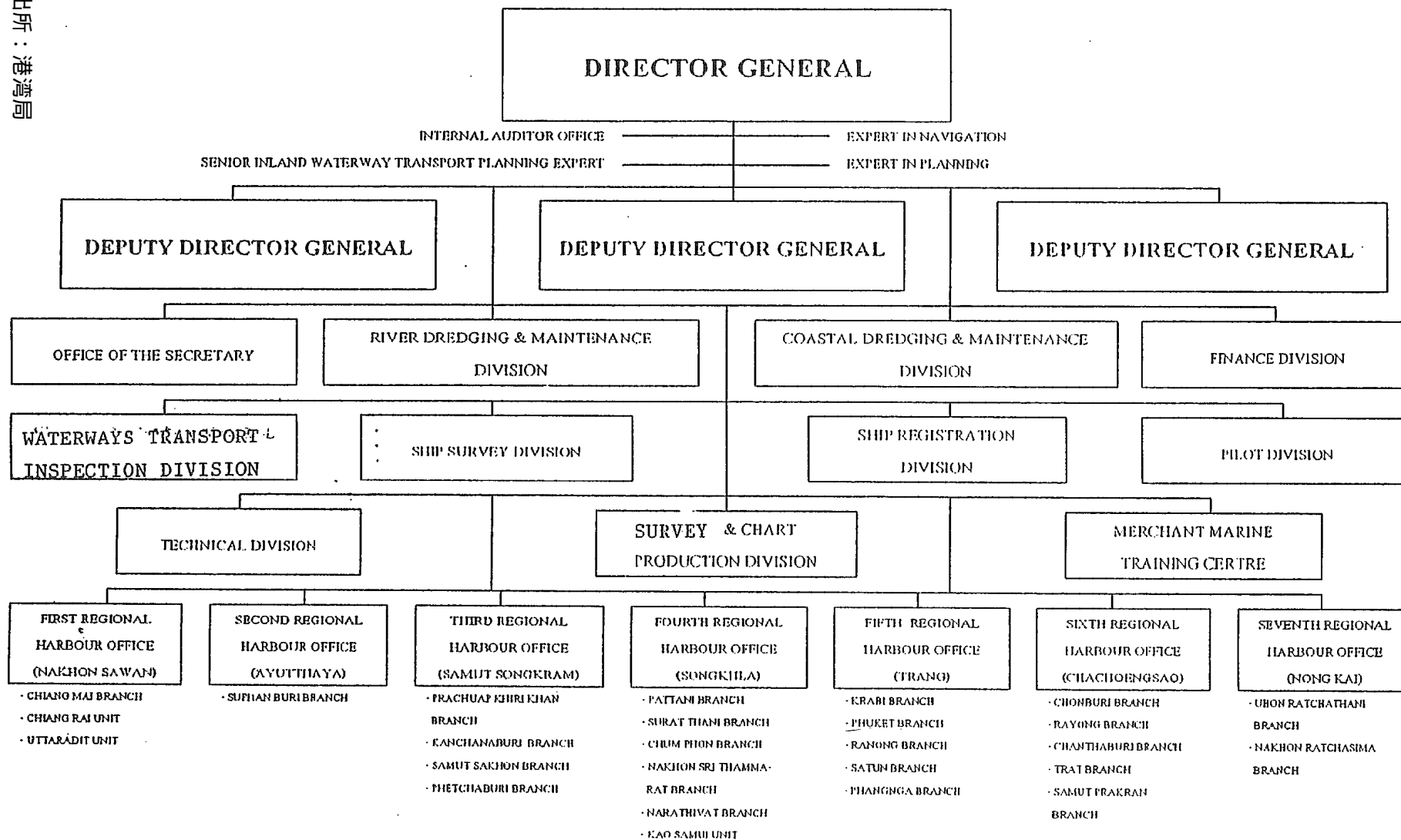
- 1) 沿岸水路の維持浚渫及び改良
- 2) 航行援助施設の設置及び維持

を行っている。

図2-1 タイ運輸通信省組織図



HARBOUR DEPARTMENT



タイ国における港湾の管理、運営は、それぞれの港によって異なり、主な港を見ても、バンコク港では管理、運営の両方をPATが行っているが、レムチャバン港では管理のみをPATが行い運営は民間が行っている。また、東部臨海地域のマプタプット港では、背後の工業団地を管理するタイ工業団地公社（IEAT）が港湾の管理を行っているが、運営は民間が行っている。また、南部のソククラ港、プーケット港はともに公共港湾であるが、民間企業が管理運営の両方を行っている。

しかしながら、これらの管理運営の区分も一応の概念に過ぎず、それぞれの組織体の中での運用実務等は、それぞれの港によって異なっている。

さて、港湾行政については、運輸通信省内にある海運振興委員会（Office of the Maritime Promotion Commission: OMPC）は沿岸海運振興に係るマスタープラン（計画年次：1999～2006）を策定しているが、その中で沿岸海運の拠点となる港湾の開発方針などについても触れられている。

2 - 4 港湾計画・整備制度

タイ国内においては、現在、第8次国家経済社会開発計画（計画年次：1997～2001）に基づき各種の施策を実施しているところであるが、運輸通信省ではこれと整合を図りつつ総合交通計画（計画年次：1999～2006）を策定しており、さらに港湾整備に関しては港湾局が独自に長期計画を策定している。

港湾局が策定している長期計画では、各種の施策目標を掲げるとともに、プロジェクトごとに毎年度の事業規模（予算）の配分計画を定めており、これに基づく港湾整備を推進している。

タイ国政府は、自然資源及び低賃金を利用し、経済成長の加速に重点を置いた過去の経済、社会開発から決別する方針であり、現在の第8次経済・社会開発計画（計画年次：1997～2001）では、今後のタイ社会のビジョンとして、国民の多数が参加し、それぞれの要請に応え得る健全な社会の構築を示している。その中で、具体的な柱として、バンコク首都圏とその他地域の地域間所得格差の是正、自然資源及び環境質の適正な管理等を示しており、また、その実現のための目標として、地方のインフラ整備と都市環境改善のための投資を挙げている。

このような方針のもと、港湾、水運分野では、以下が列記されている。

(1) 東部臨海地域の商港（レムチャバン港）を、バンコク港クロントイ埠頭に代わるタイ国の主要港とすべく更に開発を進める。また、マプタプット工業港の3、4期建設を同5か年中に完成する。

(2) 南部臨海地域東側（タイ湾側）及び西側（アンダマン海側）の適切な位置に深水港を新規に開発する。これにより、両沿岸地域を結ぶランドブリッジ及びそれにリンクした輸送網を構

築し、南タイ地域の経済発展をめざす。また、このようなアンダマン海側の開発は、インド洋側、南アジア諸国との交易の門戸を開くものである。

(3) 東部臨海地域の主要港と結ぶ内航水運輸送ネットワーク構築のために必要な地方沿岸諸港を開発する。

(4) 河川、沿岸域、その中でも特にチャオプラヤ川下流域（バンコク港港域）の水質保全を行う。

また、閣議決定された総合交通計画（計画年次：1999～2006）では、今までの自動車交通一辺倒の交通政策を改め、様々な交通手段を適性に組み合わせることにより、エネルギー消費と環境負荷の低減を図りつつ効率的で質の高いサービスを適正な価格で提供することを前面に掲げている。

このような政府の方針により、今後船舶による輸送は大きく脚光を浴びる可能性が大きく、港湾の需要も今後高まることが予想される。