

## 現地調査レポート【記述編】

## APPENDIX：現地調査レポート

## クロスボーダー交通インフラ可能性研究（プロジェクト研究）

## －現地調査レポート【記述編】－

## － 目 次 －

|       |                                       |     |
|-------|---------------------------------------|-----|
| I.    | はじめに.....                             | 1   |
| 1.    | 本レポートの位置づけ.....                       | 1   |
| 2.    | 現地調査の目的.....                          | 1   |
| 3.    | 現地調査の概要.....                          | 2   |
| II.   | 調査報告.....                             | 14  |
| 1.    | 地域連携の枠組みとクロスボーダー交通インフラ整備戦略.....       | 15  |
| 2.    | タイ－マレーシア国境の現状、整備計画、及び整備効果.....        | 23  |
| 3.    | タイ－ラオス国境の現状、整備計画、及び整備効果.....          | 32  |
| 4.    | 今後のクロスボーダー交通インフラ整備及び支援方策への示唆.....     | 37  |
| III.  | インタビュー記録.....                         | 40  |
| 1.    | 第1次調査.....                            | 41  |
| 2.    | 第2次調査.....                            | 87  |
|       | <b>【参考資料】</b>                         |     |
| IV.   | タイのクロスボーダー交通整備の経緯.....                | 106 |
| 1.    | 高速道路局.....                            | 106 |
| 2.    | タイの鉄道開発.....                          | 113 |
| 3.    | 入国管理局.....                            | 122 |
| 4.    | 税関.....                               | 122 |
| V.    | タイ－マレーシア間の国境通過円滑化への取組み.....           | 123 |
| 1.    | 越境手続き.....                            | 123 |
| 2.    | 越境交通に関する法的認定.....                     | 132 |
| VI.   | タイのクロスボーダー交通インフラのための制度的枠組み及び開発計画..... | 135 |
| 1.    | クロスボーダー交通に関連した規則、法令、協定の枠組み.....       | 135 |
| 2.    | クロスボーダーインフラ開発計画・実施.....               | 136 |
| VII.  | タイのクロスボーダー交通に関連した地域開発.....            | 160 |
| 1.    | 越境ルート沿いの工業地帯.....                     | 160 |
| 2.    | 自由貿易地域.....                           | 161 |
| VIII. | クロスボーダー交通に関する社会的影響.....               | 163 |
| 1.    | 既存調査結果.....                           | 163 |
| 2.    | 地元当局の意見.....                          | 166 |

## 略称集

|         |   |
|---------|---|
| ACMECS  | Ayeyawady–Chao Phraya–Mekong Economic Cooperation Strategy  |
| ADB     | Asian Development Bank  |
| AFTA    | Asean Free Trade Area   |
| AIDS    | Acquired Immune Deficiency Syndrome   |
| CAREC   | Central Asia Regional Economic Cooperation  |
| CBTA    | Cross–Border Transport Agreement  |
| D/D     | Detailed. Design  |
| DOH     | Department of Highway   |
| DTEC    | Department of Technical and Economic Cooperation  |
| EBRD    | European Bank for Reconstruction and Development  |
| EDI     | Electronic Data Interchange   |
| EPU     | Economic Planning Unit  |
| EU      | European Union  |
| F/S     | Feasibility Study   |
| FIDIC   | Federation Internationale des Ingenieurs–Conseils (仏語)<br>International Federation of Consulting Engineers (英語) |
| FTA     | Free Trade Agreement  |
| GDP     | Gross Domestic Product  |
| GMS     | Greater Mekong Subregion  |
| HIV     | Human Immunodeficiency Virus  |
| HPU     | Highway Planning Unit   |
| ICD     | Inland Container Depot  |
| IEAT    | Industrial Estate Authority of Thailand   |
| IMF     | International Monetary Fund   |
| IMT–GT  | Indonesia Malaysia Thailand–Growth Triangle   |
| JARCOM  | JICA–ASEAN Regional Cooperation Meeting   |
| JDS     | Joint Development Strategy for Border Area  |
| KOICA   | Korea International Cooperation Agency  |
| KTM     | Keratapi Tanah Melayu Berhad  |
| MOT     | Ministry of Tourism   |
| MOT     | Ministry of Tourism   |
| MOU     | Memorandum of Understanding   |
| MRI     | Mitsubishi Research Institute, Inc.   |
| NEDA    | Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency  |
| NESDB   | National Economic and Social Development Board  |
| ODA     | Official Development Assistance   |
| OTP     | Office of Transport and Traffic Policy and Planning   |
| PWD     | Public Works Department   |
| SRT     | State Railways of Thailand  |
| TAT     | Tourism Authority of Thailand   |
| TAT     | Tourism Authority of Thailand   |
| TEU     | Twenty–foot Equivalent Units  |
| TICA    | Thailand International Development Cooperation Agency   |
| TIR     | Transport International Routier (フランス語)   |
| UNDP    | United Nations Development Programme  |
| UNESCAP | United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific  |
| UNESCAP | Economic and Social Commission for Asia and the Pacific   |
| WTO     | World Trade Organization  |

## 1. はじめに

### 1. 本レポートの位置づけ

本報告書は、2005年度(平成17年度)『クロスボーダー交通インフラ可能性研究(プロジェクト研究)』において実施した現地調査の結果を取りまとめたものである。

### 2. 現地調査の目的

今回の現地調査は、本プロジェクト研究の主要なテーマの一つであるクロスボーダー交通インフラの整備効果を明らかにするために、国内調査のみでは入手が困難なデータや文献、最新の情報などを入手する目的で実施したものである。具体的には調査対象国を含む地域で進展するリージョナリゼーションが、クロスボーダー交通インフラの整備と密接に関わりながら進んでいること、及びクロスボーダー交通インフラ整備の進展が実際に輸送の効率化、域内の交流活性化等に貢献していることを確認するための情報を収集することである。

リージョナリゼーションの進展は、マクロ的には国間の貿易額等で捉えることが可能であり、またクロスボーダー交通インフラの整備についても、ある程度は既存文献で調査が可能であるが、リージョナリゼーションとクロスボーダー交通インフラの整備進展を関係付けた研究などは殆どない。クロスボーダー交通インフラ整備の効果検証に当たっては、現地調査を行い、関係者へのインタビューやデータ収集を行う必要があった。

このような背景を踏まえ、現地調査においては、特にクロスボーダー交通が進展した地域において関係国政府のクロスボーダー交通インフラ整備に対する認識や整備への取組み等についての聞き取り、及び、クロスボーダー交通インフラの整備効果に係るデータの収集に重点をおいて実施した。

### 3. 現地調査の概要

#### 3.1 対象国と調査内容

現地調査の対象国は、タイ、マレーシア、フィリピン、ラオスの4カ国とした。今回、東南アジアを対象地域として選んだのは、インドシナ地域においてアジア開発銀行（ADB<sup>1</sup>）主導の拡大メコン地域開発プログラム（GMS<sup>2</sup>）の枠組みで地域連携の取組みが進展しており、今回のプロジェクト研究における調査対象地域として相応しいとの認識により対象地域として取り上げた。

GMS 参加国のなかではタイが中心的な役割を果たしているため、タイを重点的な調査対象国とし、タイと道路、鉄道によるクロスボーダー交通整備が進展している国としてマレーシアを、タイと国境を接する内陸国としてラオスを選んだ。さらに、GMS を主導する ADB へのヒアリングを行う目的でフィリピンを選んだ。

なお、調査団による国境地域の現地踏査は、タイーラオス間の第一メコン国際橋の視察のみとし、国境における治安の問題からタイーマレーシア間の国境地域については現地踏査を行わなかった。

タイ、マレーシアにおいては、両国のクロスボーダー交通インフラ整備の位置づけ、戦略等について、政府機関や交通事業者等へのインタビューを通じて把握するとともに、両国間のクロスボーダー交通インフラ整備、交通流動の現状について、現地再委託調査により把握した。

フィリピンにおいては、今回の調査対象地域における計画である GMS を主導する ADB を対象にインタビューを行い、現状のプロジェクトの問題点や今後の見通し等について把握した。

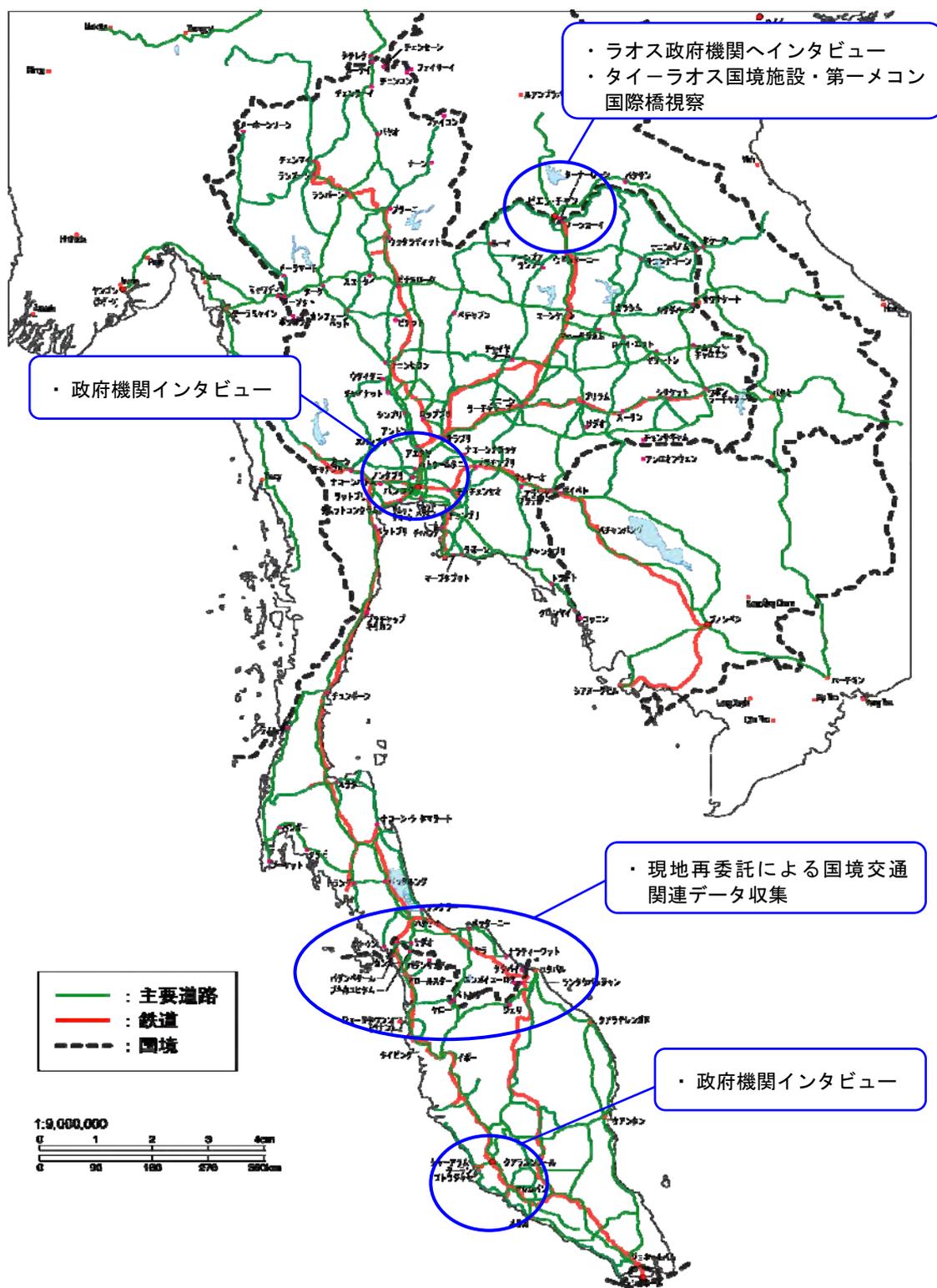
ラオスにおいては、クロスボーダー交通インフラ整備の位置づけ、戦略等について、政府機関へのインタビューを通じて把握するとともに、現地踏査によりタイーラオスの国境施設の現況を把握した。

---

<sup>1</sup> ADB Asian Development Bank

<sup>2</sup> GMS Greater Mekong Subregion

図表 1 現地調査対象地域



資料：MRI<sup>1</sup>作成

<sup>1</sup> MRI Mitsubishi Research Institute, Inc.

### 3.2 調査日程

現地踏査は2回に渡って実施した。第1次調査は2006年1月11日～1月24日、第2次調査は2006年2月26日～3月3日に実施した。

なお、この間にタイ、マレーシアにおいて現地再委託調査を併せて行った。

図表2 第1次調査日程

|    | 月 日      | 国     | 調査内容   | 調査団 |    |
|----|----------|-------|--|-----|----|
|    |          |       |  | 畑中  | 横山 |
| 1  | 1月11日(水) | タイ    | 成田→バンコク  |     |    |
| 2  | 1月12日(木) | タイ    | JICA 事務所打合せ<br>関税局インタビュー<br>入国管理局インタビュー<br>道路局インタビュー   |     |    |
| 3  | 1月13日(金) | タイ    | 経済社会開発庁 (NESDB) インタビュー<br>国鉄 (SRT) インタビュー<br>国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP) インタビュー<br>交通政策・計画局 (OTP) インタビュー<br>国際協力開発機構 (TICA) インタビュー |     |    |
| 4  | 1月14日(土) | タイ    | コンサルタントと協議   |     |    |
| 5  | 1月15日(日) | タイ    | 資料取りまとめ  |     |    |
| 6  | 1月16日(月) | タイ    | コンサルタントと協議   |     |    |
| 7  | 1月17日(火) | マレーシア | バンコク→クアラルンプール<br>JICA 事務所打合せ<br>コンサルタントと協議   |     |    |
| 8  | 1月18日(水) | マレーシア | 関税局インタビュー<br>入国管理局インタビュー<br>経済計画庁 (EPU) インタビュー<br>コンサルタントと協議   |     |    |
| 9  | 1月19日(木) | マレーシア | 道路計画局 (HPU) インタビュー<br>マレーシア国鉄 (KTM) インタビュー<br>公共事業局 (PWD) インタビュー   |     |    |
| 10 | 1月20日(金) | マレーシア | コンサルタントと協議   |     |    |
| 11 | 1月21日(土) | フィリピン | クアラルンプール→マニラ   |     |    |
| 12 | 1月22日(日) | フィリピン | 資料整理   |     |    |
| 13 | 1月23日(月) | フィリピン | ADB 各局インタビュー   |     |    |
| 14 | 1月24日(火) | フィリピン | JICA 事務所打合せ<br>マニラ→成田  |     |    |

資料：MRI 作成

図表 3 第2次調査日程

|   | 月 日               | 国     | 調査内容   | 調査団 |    |
|---|-------------------|-------|--|-----|----|
|   |                   |       |  | 畑中  | 横山 |
| 1 | 2006年<br>2月26日(日) | マレーシア | 東京→クアラルンプール<br>コンサルタントと協議  |     |    |
| 2 | 2月27日(月)          | マレーシア | AM JICA マレーシア事務所にて打合せ  |     |    |
|   |                   | ラオス   | PM クアラルンプール→バンコク経由→<br>ビエンチャン  |     |    |
| 3 | 2月28日(火)          | ラオス   | AM JICA ラオス事務所<br>交通通信事業省道路局 インタビュー<br>同 交通局 インタビュー<br>同 鉄道機構 インタビュー |     |    |
|   |                   |       | PM JICA ラオス事務所 打合せ   |     |    |
| 4 | 3月1日(水)           | ラオス   | AM 財務省関税局 インタビュー<br>現地踏査(第一メコン国際橋)                                   |     |    |
|   |                   | タイ    | PM ウドンタニ→バンコク<br>コンサルタントと協議  |     |    |
| 5 | 3月2日(木)           | タイ    | AM インタビュー結果整理  |     |    |
|   |                   | タイ    | PM JICA タイ事務所 打合せ  |     |    |
| 6 | 3月3日(金)           | タイ    | AM バンコク→東京   |     |    |

資料：MRI 作成

### 3.3 主要面談者

#### (1) タイ

##### 1) JICA タイ事務所

- 佐藤幹治 (所長)
- 臼井寛二 環境社会配慮 (広域企画調査員)
- 小貫朋子 国際機関連携 (広域企画調査員)
- 斉藤幹也 (所員)
- 田村えり子 (所員)

##### 2) タイ財務省関税局 (Ministry of Finance, Custom Department)

- Mr. Udom Yangkitcha (Nongkai Customs House)
- Mr. Chatchai Onsiri (Padangbesar Customs House)
- Ms. Yupayong Boonamnuaykit (Sadoa Customs House)
- Ms. Ladaporn Asawajintajit (Royal Thai Customs, Senior Appraiser)

##### 3) タイ入国管理局 (Immigration Bureau of Thailand)

- Mr. Ruj Neatchawalit (Duputy superintendent, Foreign Affairs Section)
- Mr.Chak Thanad-uksorn (Pol.Maj)

##### 4) タイ運輸省道路局 (Ministry of Transport, Department of Highways : DOH)

- Mr. Nikorn Boonsri (Deputy Director General for Engineering)
- Mr. Sunan Gliengpranit (Director of Planning Unit)
- Mr. Jeerawat Ruthirakanok (Director, Loans Control Division)
- Dr. Wongchanchai Tiyanani (Bureau of Highways Maintenance Management)

##### 5) タイ経済社会開発庁(National Economic and Social Development Board : NESDB)

- Mr. Arkhom Term pittayapaisith (Duputy Secretary-General)
- Ms. Chompunuch Ramanrongse (Policy and Plan Analyst, International Economic Strategy Unit)

##### 6) タイ国鉄 (State Railways of Thailand : SRT)

- Dr. Chitsanti Dhanasobhon (Governor)
- Mr. Voravuth Mala (Marketing Manager)
- 五十嵐英晴 (JICA 長期専門家：鉄道技術コンサルタンシー)

##### 7) 国連アジア太平洋経済社会委員会(United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific : UNESCAP)

- Mr. Barry Cable (Director, Transport and Tourism Division)
- Ms. Geetha Karandawala (Chief, Transport Facilitation Section)
- Mr. Fayyaz Mahmood Qadir (Graduate Student, Transportation Engineering School of Civil Engineering)

##### 8) タイ運輸省交通政策・計画局(Ministry of Transport, Office of Transport and Traffic Policy and Planning : OTP)

- Mr. Voradej Harnpraset (Acting Director Planning Bureau)
- Mr. Bahanu Vibhatabaedth (Policy and Planning Analyst, International Affairs Group,

Planning Bureau)

- Mr. Chotirat Srisodapol (Policy and Planning Analyst, International Affairs Group, Planning Bureau)

9) タイ国際開発協力機構(Thailand International Development Cooperation Agency : TICA)

- Ms. Suchada Thaibunthao (Director, External Cooperation Division III)
- Ms Somsuan Howe (Chief of Japan-Sub-Div.)

(2) マレーシア

1) JICA マレーシア事務所

- 植木雅浩 (所員)

2) マレーシア財務省関税局 (Ministry of Finance, Royal Malaysian Customs)

- Mr. Dato Ibrahim Jaapar (Deputy Director General of Customs (Operations))
- Ms. HAlimah Binti Salleh (Director, International Affaires)
- Mr. Yahya Bin Sulaiman (Superintendent of Customs, International Affairs)

3) マレーシア入国管理局 (Malaysian Immigration Department)

- Mr. Dasmond Das Michael Das (Immigration Assistant Director, Research & Planning Division)
- Mr. Ramil Halim (Deputy Assistant)
- Mr. Abdul Razak Abdul Ghani (Senior Deputy Assistant Director, Visa, Pas and Permit Division)
- Mr. Ahmad Naser B. Awang (Operation Section KLIA, Sepang, Selangor)
- Mr. Amdan B. Tahaya (Deputy Assistant Director, Head of Shipping Division, Port Klang, Selangor)
- Mr. Arbi Nizam Harun (Assistant Officer, IT Division)
- Mr. Che Ramli Sulaiman (Deputy Assistant Director of Immigration, Security and Passport Division)
- Mr. Mohd Razali B. Hashim (Principal Assistant Director, Information System and Record Division)
- Mr. Yusof Hashim (Deputy Assistant Director, International Unit)

4) マレーシア経済計画庁(Economic Planning Unit : EPU)

- Mr. Nik Azaman Abd.Majid (Director, Regional Economics Section)
- Ms. Serifah Habibah Abd.Majid (Principal Assistant Director, Regional Economics Section)
- Mr. Raja Muhammad Azhan Shah R. Muhammad (Principal Assistant Director, Infrastructure Section)
- Mr. Selvurajoo Manikam (Principal Assistant Director, Infrastructure Section)

5) マレーシア事業省道路計画局(Ministry of Works, Highway Planning Unit : HPU)

- Mr. Awangku Hidep B.A. Hosain (Principal Assistant Director)

- Mr. Roslan Mat Sapri (Assistant Director)
  - Mr. Mohd Raduan (Assistant Director)
  - Mr. Awayku Hidup (Senior Assistant Director)
- 6) マレーシア国鉄(Keratapi Tanah Melayu Berhad : KTM)
- Mr. Faiz Ramli (Operation and Marketing Executive)
  - Mr. Rasul Yahaya (Senior Operation Executive)
  - Mr. Ahmad Shukri (Executive Terminal)
- 7) マレーシア事業省公共事業局(Ministry of Works, Public Works Department : PWD)
- Mr. Mohamad Farijal B. Othman (Senior Assistant Director)
  - Mr. Badrul Hisham B. Baharom (Assistant Director)
  - Mr. HJ. Azme B. Hassan (Senior Assistant Director)
  - Mr. Ir. Che Noor Azeman Yusoff (Senior Assistant Director)
  - Mr. Wan Suraya Bt. Mustaffa (Senior Assistant Director)

### (3) フィリピン

- 1) JICA フィリピン事務所
- 杉山茂 (所員)
  - 菊池由起子 (所員)
- 2) ADB メコン局インフラ課(ADB Mekong Department, Infrastructure Division)
- Mr. John Cooney (Director)
  - Mr. Peter Broch (Transport/Project Economist)
  - Mr. Ronald Antonio Q. Butiong (Program Economist, Operation Coordination Division)
- 3) ADB メコン局調整課(ADB Mekong Department, Operation Coordination Division)
- Mr. Paul Turner (Director)
  - Mr. Yushu Feng (Senior Regional Cooperation Economist)
  - Mr. Ronald Antonio Q. Butiong (Program Economist)
  - Mr. Hong Wei
  - Ms. Aillen Pangilinan
- 4) ADB 東アジア・中央アジア局(ADB East and Central Asia Department)
- Mr. Adrian H. Ruthenberg (Director, Operation Coordination Division)
  - Mr. Qifeng Zhang (Senior Regional Cooperation Programs Specialist, Operations Coordination Division)
  - Mr. Hong Wang (Principal Economist, Transport and Communication Division)
  - Mr. Bahodir Ganiev (Economist, Operations Coordination Division)
  - Ms. Natasha Davis (Transport Specialist, Transport and Communication Division)
  - Ms. Padmini Desikachar (Regional Economist, Operations Coordination Division)

#### (4) ラオス

##### 1) JICA ラオス事務所

- 森千也 (所長)
- 村山博司 (所員)
- 近藤克郎 専門家 (長期専門家: 官房長付き計画アドバイザー (建設・運輸))  
JICA 本部よりミーティング及び現地踏査に参加
- 磯貝白日 (社会開発部運輸交通第一チーム)

##### 2) ラオス交通通信事業省道路局 (Ministry of Communication Transport Post and Construction, Department of Roads)

- Mr. Dapkeo DOUANGPRACHANH (Deputy Director of Planning & Technical Division)
- Mr. Bounyavath NILAXAY (Civil Engineer, Planning & Technical Division)

##### 3) ラオス交通通信事業省交通局 (Ministry of Communication Transport Post and Construction, Department of Transport)

- Mr. Bounsoum SOMSIHAKHOM (Deputy Director General Department of Transport)
- Mr. Bounta KOUNLAVONG (Director of Planning and Budgeting Division Department of Transport)
- Mr. Sengsavang PHANDANOUVONG (Mechanical Engineer, Department of Transport Lao National Transport Committee Secretariat Office)

##### 4) ラオス交通通信事業省鉄道機構 (Ministry of Communication Transport, Post and Construction, Railway Authority)

- Mr. Somsana RATSAPHONG (Director of Engineering Division Singapore-Kumming Project co-ordinator)

##### 5) ラオス財務省関税局 (Ministry of Finance, Customs Department)

- Mr. Bounchom UBONPASEUTH (Deputy-Director General for Customs, Customs Department)

#### 3.4 現地再委託先

##### 【タイ】

会社名: Nippon Koei Co., Ltd,

代表者名: Mr. Pinit Seto (Representative of Managing Director)

##### 【マレーシア】

会社名: Perunding Atur Sdn Bhd

代表者名: Mr. Ir. Chin Kar Keong (Director)

### 3.5 協議概要

#### (1) 第一次調査

##### 1) タイ

- ①JICA タイ事務所を訪問し、調査の主旨、現地調査の目的について説明し、意見交換を行った。(具体的な議事概要についてはインタビュー記録参照)
- ②タイの政府機関(関税局、入国管理局、道路局、経済社会開発庁、国鉄、交通計画局、国際開発協力機構)及び国連アジア太平洋経済社会委員会を訪問し、調査の主旨を説明の上、クロスボーダー交通インフラ整備に係る政策一般、整備の現状、交通の現状、課題等についてヒアリングを行った。(具体的なヒアリング概要についてはインタビュー記録参照)
- ③現地再委託調査の候補のコンサルタントと調査内容について協議し、契約内容を相互に確認・交渉の上、契約手続きを行った。最終的に以下のコンサルタントと再委託調査の契約を交わした。

会社名 : Nippon Koei Co., Ltd,

代表者名 : Mr. Pinit Seto (Representative of Managing Director)

##### 2) マレーシア

- ①JICA マレーシア事務所を訪問し、調査の主旨、現地調査の目的について説明し、意見交換を行った。(具体的な議事概要についてはインタビュー記録参照)
- ②マレーシアの政府機関(関税局、入国管理局、経済計画庁、道路計画庁、国鉄、公共事業局)を訪問し、調査の主旨を説明の上、クロスボーダー交通インフラ整備に係る政策一般、整備の現状、交通の現状、課題等についてヒアリングを行った。(具体的なヒアリング概要についてはインタビュー記録参照)
- ③現地再委託調査の候補のコンサルタントと調査内容について協議し、契約内容を相互に確認・交渉の上、契約手続きを行った。最終的に以下のコンサルタントと再委託調査の契約を交わした。

会社名 : Perunding Atur Sdn Bhd,

代表者名 : Mr. Ir. Chin Kar Keong (Director)

##### 3) フィリピン

- ①JICA マレーシア事務所を訪問し、調査の主旨、現地調査の目的について説明し、意見交換を行った。(具体的な議事概要についてはインタビュー記録参照)
- ②ADB(メコン局調整課、同インフラ課、東アジア・中央アジア局調整課及び運輸通信課)を訪問し、調査の趣旨を説明の上、GMS及びCAREC<sup>1</sup>に係るADBの政策・方針一般、各国政府との意見調整の方法、クロスボーダー交通インフラ整備に係る整備の現状、

---

<sup>1</sup> CAREC Central Asia Regional Economic Cooperation 1997年にADBが立ち上げた中央アジアにおける地域経済協力の枠組み。アフガニスタン、アゼルバイジャン、中国(新疆ウイグル自治区が中心)、カザフスタン、キルギスタン、モンゴル、タジキスタン、ウズベキスタンが加盟、ロシアがオブザーバー参加している。エネルギー資源、貿易、関税問題などを含む輸送問題を中心に扱っている。

交通の現状、課題等についてヒアリングを行った。(具体的なヒアリング概要についてはインタビュー記録参照)

## (2) 第二次調査

### 1) マレーシア

①現地再委託調査を依頼しているコンサルタントより調査経過の説明を受け、今後の作業内容について調査団より指示を行った。

会社名：Perunding Atur Sdn Bhd,

代表者名：Mr. Ir. Chin Kar Keong (Director)

②JICA マレーシア事務所を訪問し、調査全体の経過、ドラフトファイナルレポート (DF/R) の第一次案の概略、現地調査の状況について報告し、意見交換を行った。(具体的な議事概要についてはインタビュー記録参照)

### 2) ラオス

①JICA ラオス事務所を訪問し、調査全体の経過、DF/R の第一次案の概略、現地調査の状況について報告し、意見交換を行った。(具体的な議事概要についてはインタビュー記録参照)

②政府機関(道路局、交通局、鉄道機構、及び関税局)を訪問し、調査の主旨を説明の上、クロスボーダー交通インフラ整備に係る政策一般、整備の現状、交通の現状、課題等についてインタビューを行った(具体的なインタビュー概要についてはインタビュー記録参照)。

③第一メコン国際橋(ビエンチャンーノンカイ)のラオス側国境施設を訪問、視察し、停車中のトラックドライバーにヒアリングを実施した(具体的なインタビュー概要についてはインタビュー記録参照)。その後国境を越え、タイ側施設を視察した。

### 3) タイ

①現地再委託調査を依頼したコンサルタントより調査経過の説明を受け、今後の作業内容について指示を行った。

会社名：Nippon Koei Co., Ltd,

代表者名：Mr. Pinit Seto (Representative of Managing Director)

②JICA タイ事務所を訪問し、調査全体の経過、DF/R の第一次案の概略、現地調査の状況について報告し、意見交換を行った。(具体的な議事概要についてはインタビュー記録参照)

### 3.6 調査団所感

#### (1) 第一次調査

##### 1) リージョナリゼーションとクロスボーダー交通の関わり

タイ、マレーシアとも、地域開発政策、クロスボーダー交通インフラ整備政策はリージョナリゼーションの枠組み（GMS、ACMECS<sup>1</sup>、IMT-GT<sup>2</sup>）を基本としていることがヒアリングを通じて把握できた。これによりインセプションレポート（IC/R）におけるリージョナリゼーションとクロスボーダー交通インフラ整備との関わりに関する仮説を裏付けたと考える。

##### 2) クロスボーダー交通インフラ整備におけるタイ国政府のイニシアティブの発揮

タイはミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナムを含む ACMECS の枠組みを主導的に構築、自ら周辺国への援助を含めてクロスボーダー交通インフラ整備及び国境地域開発を自国の国益も見据えて戦略的に実施している。このことから、当該地域のクロスボーダー交通インフラ整備は、タイ国政府の主導によるところが極めて大きいとの印象を受けた。同時に、ハードインフラ建設に関し、自国内部分についてはタイ自身の資金で実施する予定であるが、ミャンマー、ラオス、カンボジア内部分については、タイ側での支援を考えているものの案件の規模によっては無償あるいは有償の資金協力を日本に期待していることが伺えた。

##### 3) 地域開発とクロスボーダー交通の関係

クロスボーダー交通インフラの整備により、製品製造プロセスや労働力の流動について一定のパターンが存在することを把握できた。製品製造プロセスに関しては、片方の国で生産された原料系の生産物や中間製品が国境を越えて他国に輸送され、最終製品に加工されるというもの<sup>3</sup>。労働力の流動に関しては、国境地域開発・企業や工場の立地促進により、通過が容易となった国境を超えて所得の低い国から所得の高い国への通勤が実現するというものである<sup>4</sup>。

国境地域が開発されることにより双方の国にメリットが生じるような、望ましいパターンの産業構造の変化を促進すべく、クロスボーダー交通インフラ整備は、国境地域の開発とリンケージを取りながら進めることが重要であることの認識を持った。

##### 4) ソフト整備の重要性

UNESCAP、ADB が、クロスボーダー交通インフラ整備においては、越境時の手続きに係る時間の短縮や、越境時のトラックからトラックへの積み替えを不要とする制度の整備といったソフト部分に関する施策がハード整備と同等あるいはそれ以上に重要であるとの認識を持つことを確認した。今後とも段階的なクロスボーダー交通のソフト部分

<sup>1</sup> ACMECS Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy

<sup>2</sup> IMT-GT Indonesia Malaysia Thailand-Growth Triangle

<sup>3</sup> Ⅲ章「1. 5 経済社会開発庁」インタビューによる。

<sup>4</sup> Ⅲ章「1. 3 タイ入国管理局」インタビューによる。

に関する調査が必要になる可能性があり、この分野において日本からの協力を得ることも積極的であることが伺えた。

## (2) 第二次調査

### 1) 通過国のクロスボーダー交通に対する懸念を実感

ラオスにとってクロスボーダー交通整備は、タイーベトナム間、あるいはタイー中国間の通過交通が増えるだけで、ラオス国内には効果が波及しないという懸念が指摘されることが多いが、ラオス政府もその点を十分に認識・危惧していることが把握できた。ラオスは国境通過円滑化に取り組みつつも、いかにして国内の貧困削減をはじめとする経済・社会効果に結びつけるかという点に苦慮していることがインタビューから伺えた。また、そうした観点で特に交通局の担当者は本調査に対する関心が高かったと感じた。

### 2) 越境交通円滑化が後発国側に与える影響

ラオス政府へのインタビューを通じ、特にタイとの間で輸送事業自由化等も含めた越境交通円滑化の数々の協定締結がラオス国内の運輸事業者の淘汰につながる懸念があること、交通事故の増加により貧困世帯に深刻な影響を与える可能性があることなど、クロスボーダー交通インフラ整備によるマイナスの影響を懸念していることが把握できた。

ただし、貧困削減をはじめとする経済・社会的なプラスの効果に寄せる期待も大きく、特にソフト面での越境交通円滑化への取り組みに関しては、アセアン (ASEAN)<sup>1</sup>やGMSの取り組みに対し近隣国に遅れないよう、積極的に取り組む姿勢も見せている。クロスボーダー交通整備への懸念は持ちつつも、近隣国に後れをとらないよう、取り組みを急がざるを得ない状況が伺える。

今後のクロスボーダー交通インフラ研究においては、このようにマイナスの影響への懸念を持ちつつも、整備を進めざるを得ない国が現実存在していることを認識し、ラオスのような後発国側に与えるマイナスの影響にも十分に配慮したクロスボーダー交通インフラ整備のあり方を検討することの必要性を感じた。

### 3) 経済活動を支えるクロスボーダー交通の役割

国境の現地踏査を通じ、石油や建設資材が実際にタイからラオス国内に運び込まれる様子を目の当たりにし、第一メコン国際橋がタイ経済に依存するラオスの経済活動を支える重要な交通路として機能していることを実感した。

また、ボーダーパス保持者がシャトルバスにより多数国境を行き来していたことから、地元住民の越境を伴う活動にも大きな役割を果たしていることを実感した。

---

<sup>1</sup> ASEAN Association of Southeast Asian Nations

## II. 調査報告

本章で報告する項目は以下の通り。

1. **地域連携の枠組みとクロスボーダー交通インフラ整備戦略**
  - ・ 調査対象地域における地域連携とこれに対する各国の認識
  - ・ 地域全体で導入される手続き、制度
  - ・ クロスボーダー交通インフラ整備に対するタイのイニシアティブの発揮
2. **タイマレーシア国境の現状、整備計画、及び整備効果**
  - ・ タイマレーシア間のクロスボーダー交通インフラの現状と計画
  - ・ タイマレーシア間のクロスボーダー交通整備の効果
3. **タイラオス国境の現状、整備計画、及び整備効果**
  - ・ タイラオス間のクロスボーダー交通インフラの現状と計画
  - ・ タイラオス間の第一メコン国際橋整備による効果
4. **今後のクロスボーダー交通インフラ整備及び支援方策への示唆**
  - ・ 地域連携を踏まえたクロスボーダー交通インフラ整備
  - ・ 地域全体の視点と支援対象国の視点のバランス
  - ・ リーダー国との連携と地域全体の利益
  - ・ クロスボーダー交通インフラが持つ広域性を踏まえた夢のある計画
  - ・ 通過国・内陸国への支援も含めた便益の均等な配分
  - ・ 国際競争により淘汰の可能性がある事業者への配慮と支援
  - ・ データ整備、モデル構築

## 1. 地域連携の枠組みとクロスボーダー交通インフラ整備戦略

### 1.1 調査対象地域における地域連携とこれに対する各国の認識

今回の調査対象地域周辺国が関わる幾つかの地域連携の枠組みが存在するが、タイ、マレーシア、ラオスの各機関へのインタビューを通じ、クロスボーダー交通インフラとの関係で言及があった枠組みは ASEAN、GMS、ACMECS、IMT-GT であった。

#### [調査対象地域と関連の深い地域連携の枠組み]

ASEAN は、1961 年に当時のマラヤ連邦（現マレーシア）首相の提唱で「東南アジア連合」が結成され、その後 1967 年 8 月にバンコクで開催された東南アジア 5 カ国外相会議において ASEAN 設立が宣言された。設立当初の加盟国は、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイの 5 カ国で、その後ブルネイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジアが加わり現在では 10 カ国による組織となっている。年に 1 回の首脳会議、年に 2 回の外相会議が開催されている。

IMT-GT は、文字通りインドネシア、マレーシア、タイの三国が関与する枠組みで 1993 年に設立された。マレーシアの 5 つの州、タイの 8 つの州、インドネシアの 10 の州を対象としている。関係 3 カ国により首脳会談、及び大臣会議が毎年開催されている<sup>1</sup>。

GMS は、1992 年 ADB の主導により設立された枠組みで、ここで示されるプログラムはメコン河流域の、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナム、中国雲南省を対象としている。

ACMECS は、2003 年 4 月タクシン首相の呼びかけで始まった周辺国との協力体制の枠組みである。エーヤーワディ・チャオプラヤ・メコンの 3 つの河川に関するタイ、ミャンマー、ラオス、カンボジアの 4 カ国による経済協力戦略を議論する場となった。同年 11 月第 1 回首脳会議、2005 年 11 月に第 2 回首脳会議が開かれ、この間、①貿易・投資 ②農業・工業 ③交通ネットワーク ④観光・人材開発 ⑤保健 の 5 つの優先分野に関し種々のレベルで協議がなされている。また、2004 年 10 月にはベトナムが参加し、5 カ国による枠組みとなった。

#### [地域連携に対する各国の認識]

タイは、上記のいずれの枠組みにも関係しており、クロスボーダー交通インフラ整備にあたって、これらの枠組みを戦略的に使い分けていると言える。詳細については後述するが、ACMECS はタイ主導の枠組みであり、GMS に含まれる地域連携のプロジェクトを、タイと近隣国との二国間のプロジェクトに置き換え、GMS のプロジェクトを包括する案件群として提案している。タイは、クロスボーダー交通インフラ整備に係る近隣国との協力を、南方のマレーシア、インドネシアとの協力は IMT-GT の枠組みで、北方のミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナムとの協力

<sup>1</sup> 詳細はマレーシア経済計画庁（EPU）インタビュー記録参照。

については、ACMECS の枠組みで推進している。

マレーシアは ASEAN と IMT-GT に関わっており、通関業務の簡素化を話し合う場として、これら多国間の枠組みによる会合を利用する場合もあれば、個別の国同士との会合を設ける場合もあるとしている。クロスボーダー交通インフラプロジェクトとしては、タイとの国境の東側のスンガイコーロクでの国境施設の改良を、タイとの共同開発戦略委員会（Malaysia-Thai Committee on Joint Development Strategy）を設立することで推進している。

ラオスは、今回の調査対象の中では唯一、海を持たない内陸国であり、クロスボーダー交通インフラ整備により港へのアクセス確保といった恩恵を享受する国である。当然 GMS の枠組みを強く意識し、地域全体の取組みとしてのクロスボーダー交通インフラ整備の必要性に対する認識も高い。しかしタイから提案されるクロスボーダー交通インフラ整備のプロジェクトに対しては、ラオスが単なる通過国になってしまう可能性や、ラオス国内事業者が国際競争に晒され淘汰される可能性を危惧し、必ずしも全てに対して前向きに進める意向を持っていない。ラオスがタイの経済に依存している面は強いものの、内陸国としてベトナム側にも接続できる地理的条件にあるため、タイに対してそうした選択肢を意識させつつ有利な条件を引き出すような交渉をしていくという戦略を持っている。

## 1.2 地域全体で導入される手続き、制度

### [ボーダーパス]

パスポートやビザを持たずに国境通過を可能とする地域住民向けの制度がタイーマレーシア、タイーラオス等の間で導入されている。国境地域を所管する地域（県）が発行するものであり、国境から 25km までの間は自由に行き来が可能となっている<sup>1</sup>。ただし、自由に行き来できる距離については国境毎のローカルルールがある。例えば、パダンベサール国境駅で働くマレーシア人は、ボーダーパスにより 25km 以上離れたハジャイまで行くことが可能となっている<sup>2</sup>。

タイとミャンマーの間では、ボーダーパスを持ったミャンマーの住民が、タイのメーソットに立地した工場へ通勤している<sup>3</sup>。

<sup>1</sup> Ⅲ章「1. 3 タイ入国管理局」インタビューによる。

<sup>2</sup> Ⅲ章「1. 15 マレーシア国鉄 (KTM) インタビューによる。

<sup>3</sup> Ⅲ章「1. 3 タイ入国管理局」インタビューによる。

図表 4 ボーダーパス



注：ラオス人が第一メコン国際橋で利用したボーダーパス

写真：MRI 撮影

#### [シングルウィンドウインスペクション]

国境施設において、当該国の税関、農業省水産局、商業省などの関係部局が同じ建物あるいは施設 1 箇所に集まり国境での通関手続きの簡素化を図るもので、ワンストップサービスとも呼ばれる。タイでは、2005 年に試験的に 6 箇所で開催されている。この中には、サダオ、ムクダハン、メーサイ等が含まれる。また、2006 年には 4 箇所を追加予定で、この中には、ノンカイ、パダンベサル等が含まれる<sup>1</sup>。

#### [シングルストップカスタムインスペクション]

越境時、1 カ国が検査した品物については、検査済証を発行し、他の 1 カ国では検査を行わないことで手続きの簡素化を図る制度。

ラオスとベトナムの国境であるラオバオでは既に開始されており<sup>2</sup>、タイとマレーシアでは 2005 年 7 月からパダンベサルでパイロット的に開始している。

2005 年末にはタイはカンボジア、ラオスと MOU<sup>3</sup>を締結し、ムクダハン、アラヤンプラテートの 2 箇所を実験的にはじめ、2008 年から本格運用を目指す事としている<sup>4</sup>。

#### [GMS クロスボーダー交通協定 (CBTA<sup>5</sup>)]

17 の Annex と 3 の Protocol を有する。2005 年末までに全ての調印を目指していたが、2005 年 12 月時点で 4 つが未調印で残っている。(Annex6、8、14 及び Protocol3)。

<sup>1</sup> III 章「1. 2 タイ関税局」インタビューによる。

<sup>2</sup> III 章「2. 6 ラオス財務省関税局」インタビューによる。

<sup>3</sup> MOU Memorandum of Understanding

<sup>4</sup> III 章「1. 2 タイ関税局」インタビューによる。

<sup>5</sup> CBTA Cross-Border Transport Agreement

## [鉄道コンテナの通関]

パダンベサールにおける SRT、KTM の相互乗り入れによるコンテナは、国境では貨物の中身をチェックすることはせずにコンテナ番号及び書類上のチェックのみしか行わないため、迅速な国境通過が実現している。国境での機関車交換時間を入れても、チェックは2時間以内で終了する。タイ側の貨物については、ラックラバンのインランドコンテナデポ (ICD<sup>1</sup>) で入念に書類が作成されるため、国境ではコンテナ番号を確認する程度のチェックとなっている。マレーシア側の貨物も同様に、ポートクランやクアラルンプールで作成された書類を形式審査し、最終的にはバンコクでより詳しい検査をすることとなっている<sup>2</sup>。

### 1.3 クロスボーダー交通インフラ整備に対するタイのイニシアティブの発揮

タイは GMS による回廊構想に係るクロスボーダー交通インフラを、ACMECS というタイを中心とする枠組みを構築することで積極的かつ戦略的に推進している。タイはミャンマー、ラオス、ベトナム、カンボジアに対して資金面で支援を始めており、被援助国としての立場から援助国としての立場へ徐々に移行しつつある。

#### (1) ACMECS

ACMECS は 2003 年 4 月にバンコクで開催された特別 ASEAN サミットにおいて、タイのタクシン首相の提案に基づき、2003 年 11 月 12 日にミャンマーのバガンで第 1 回の会合が開催されたことに始まるタイによる周辺後発開発途上国への南南協力<sup>3</sup>体制の一つである。

ACMECS の参加国は当初タイ、ミャンマー、カンボジア、ラオスの 4 カ国であったが、2005 年 5 月にベトナムが参加し 5 カ国となっている。ACMECS の名称は、これらの地域を流れる川 (エーヤーワディ川、チャオプラヤ川、メコン川) の名称をとって付けられた。

## [ACMECS ではタイを含む二国間ベースのプロジェクトがメイン]

ACMECS では行動計画が定められており加盟国共通のプロジェクト 46 件と二国間ベースのプロジェクト 224 件が 10 カ年計画 (2003-2012) の中で、短期、中期、及び長期に分類され実施される予定となっている。タイは、二国間ベースの案件をカンボジア、ラオス、ミャンマーに各々 65 件、50 件、58 件提案しており、この個別案件の中には、既に GMS プロジェクトとして掲げられているものも多い。インフラ整備に関しては、ベトナム中部からラオス、タイ北部を経由しミャンマーの首都ヤンゴンまでをつなぐ東西経済回廊計画に関連する各種インフラ整備推進のほか、国境地域における橋梁整備などが進められている。

<sup>1</sup> ICD Inland Container Depot

<sup>2</sup> III 章「1. 2 タイ関税局」インタビューによる。

<sup>3</sup> 南南協力 一般的に、開発途上国がお互いの優れた開発経験や技術を学習し共有することによって、開発を効果的に進めるための協力。

### [ACMECS はタイのイニシアティブ発揮への意志]

こうしてみると、ACMECS という枠組みは、タイが GMS プロジェクトを含むインドシナ半島地域の開発、経済連携への取り組みを、自国のイニシアティブにより進めようとする強い意志の現れであると言える。

### (2) 周辺国支援のための組織（TICA、周辺国経済開発協力機構）

タイ政府は、ACMECS の枠組み等による周辺国への支援を実施するための機関として、技術協力を行う TICA と、有償資金協力を担当する周辺国経済開発協力機構（NEDA<sup>1</sup>）を設立している。これは日本の海外支援の組織を見習ったものであり、JICA に相当するのが TICA、JBIC に相当するのが NEDA ということになる。

TICA の前身は DTEC<sup>2</sup>で、2004 年に所管が首相府から外務省に変わり、更に 2005 年に独立法人である TICA となった。

タイにおいては、まだ日本のような先進国からの技術協力が必要な分野と、最近始めた近隣諸国への技術協力を行う分野がある。このため、TICA は前者（Partnership）と後者（Technical Cooperation）をそれぞれ担当するセクションを持っている。

NEDA は日本の JBIC と同様にファイナンス機関として活動している。支援の予算は持っているが、政府の戦略のもと活動している。政府戦略を決定する政府の会議があり、現在の議長は産業省長官となっている。

### (3) 近隣諸国との協力・支援

近隣諸国との協力関係を進めるにあたっては、主として ACMECS に沿って行う。この場合、ミャンマー、ラオス、カンボジアが被援助国でタイとベトナムがドナーになる。南部でのマレーシア、インドネシアとの協力は IMT-GT の枠組みを活用することとなる。

ACMECS には、①交通のリンクージと観光、②農業・工業、③人材育成、④貿易と投資、⑤保健・衛生という 5 つの優先分野がある。

TICA は直接的なインフラ整備を行うのではなく、例えば完成後の維持補修等のための人材育成の分野等での技術協力を行う。今回の現地調査期間中にちょうど DOH が道路メンテナンス研修を実施していたが、これはそうした技術協力の好例である。

ラオスとの間では第一メコン国際橋からラオス側に約 3.5km の鉄道敷設及び駅整備のプロジェクトが進行中であり、NEDA と TICA の役割分担を議論しているところであるが、鉄道運営の研修については SRT が担当することとなっている。

周辺国に対して TICA が行う研修事業は、共通研修コース（Annual International Training Course）と、バイの研修コースがある。前者については現在 23 設けており、各国からの要望に基づき研修生を集めている。

<sup>1</sup> NEDA Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency

<sup>2</sup> DTEC Department of Technical and Economic Cooperation

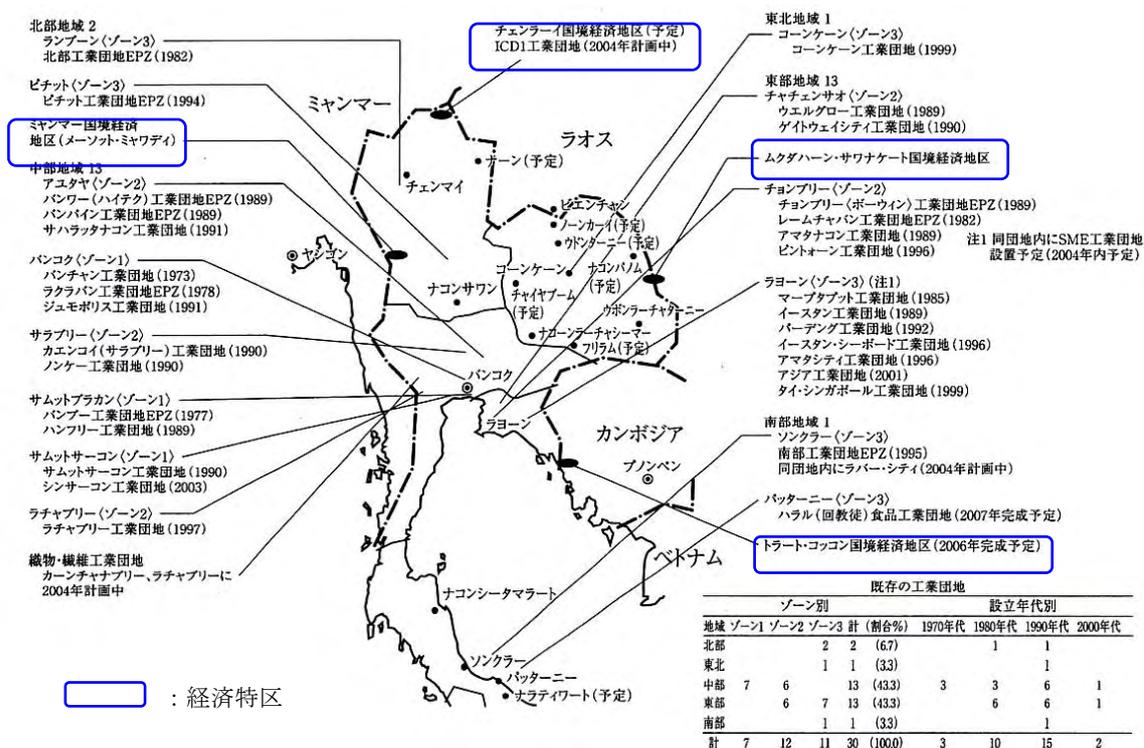
#### (4) 地域開発と連携しているタイのクロスボーダー整備戦略

タイは、クロスボーダー交通と国境地域の開発の連携を、周辺国支援、及び自国の国益確保の観点で重視している。国境地域における経済特別区導入、相手国住民の自国国境付近の工場での雇用、農産品の買い取りなど、具体的な施策を実施している。

#### [経済開発地区]

タイは国境地域付近に経済特別区を設け、国境地域の経済開発を国境交通インフラ整備と有機的に結びつけつつ進めている。例えば、ミャンマー国境付近のメーソットの自国の工場では、ミャンマーから労働者を雇い入れ、雇用拡大に貢献し、ラオスの国境付近の農家とは作物の買い取り契約を結び、農家の市場拡大に貢献している。

図表 5 タイの国境経済特別区



(注) ラヨーンとレームチャバンは県としてはゾーン2であるが、特別措置でゾーン3に属する。

出典：「メコン地域開発—残された東アジアのフロンティア」石田正美編、アジア経済研究所をもとに一部加筆して作成

これら周辺国への貢献を、安い労働力の利用や、国内で不足しがちな原材料系物資の安定確保といった自国の国益とも結びつけているところがタイの戦略性の高いところである。

また、こうした取り組みを可能にする仕組みとして、簡単な手続きによりパスポートなしで越境できるボーダーパス<sup>1</sup>の制度や、特定農産物<sup>2</sup>への輸入関税の免除などを実施している。

### [農業政策との連携]

ミャンマー、ラオス、カンボジアの国境付近の多くの住民がタイ国内に不法入国しようとしているが、彼らの多くが自国で仕事に就けないという問題を抱えている。こうした住民をいかに生産活動に携われるようにするかが問題であり、タイはパイロットプロジェクトにおいて、大豆、サトウキビなど 10 の品目について、これらの国から輸入される全量に対して無税としている。またタイの投資家がこれらの国の農家に作物の買い取りの契約をしている。このように周辺国との国境付近における住民に対して就農の機会を提供している。クロスボーダー交通が整備されると、こうした施策に係る物資輸送が効率化されることとなる。

### [クロスボーダー交通と連携している観光政策]

ラオスやカンボジアなど近隣国とのパッケージ商品開発を進めている。欧米をターゲットとした国際観光のマーケット、及び近隣諸国の域内の観光も対象に考えている。タイ観光庁 (TAT<sup>3</sup>) はマーケティングの担当をしており、タイ観光省 (MOT<sup>4</sup>) は計画を担当している

### [タイーラオス国境付近の地域開発]

第二メコン国際橋の近くにあるサワナケート空港をタイの国内空港として活用するための方策に関する JICA の調査を経て、現在タイ政府とラオス政府が話し合いをしている。ラオス政府には現在閉鎖しているサワナケート空港をオープンし、タイの国内航空として利用されることについて前向きな人もいるとのことである。

これと同様なことがビエンチャンでも考えられる。ウドンタニでの便が増えれば、ウドンタニ空港を使い、タイで買い物をしたいというラオス人はたくさんいる

タイ国民がサワナケートやビエンチャンの空港を国内空港として利用できるようになり、ラオス国民にとっては、ウドンタニ空港を自国の国内空港として利用できるようになる。現状ではボーダーパスは国境から 25km までしか有効ではないが、例外を認めることでそうした流動が期待できる。

---

<sup>1</sup> 各国境を所管する地方の知事が地域住民を対象に発行するもので、これを所持することで正規のパスポートを持たずに相手国へ入国できる。国境施設から 25km の範囲は自由に行き来できるとされる。自由に行き来できる範囲 (距離の設定) については、地域毎にローカルルールがある。

<sup>2</sup> 10 品目が指定されている。大豆、サトウキビが含まれているがその他の品目については不明。

<sup>3</sup> TAT Tourism Authority of Thailand

<sup>4</sup> MOT Ministry of Tourism

#### [共通観光ビザ]

GMS のプロジェクトとしての共通ビザ導入に時間がかかっているが、この間にタイは ACMECS の枠組みでタイーカンボジア間の共通観光ビザ供与のパイロットプロジェクトを進めている。タイへの入国ビザを持つ者は全てカンボジアにも入国できるというもの。現在、他の 4 カ国についても進める試みをしている

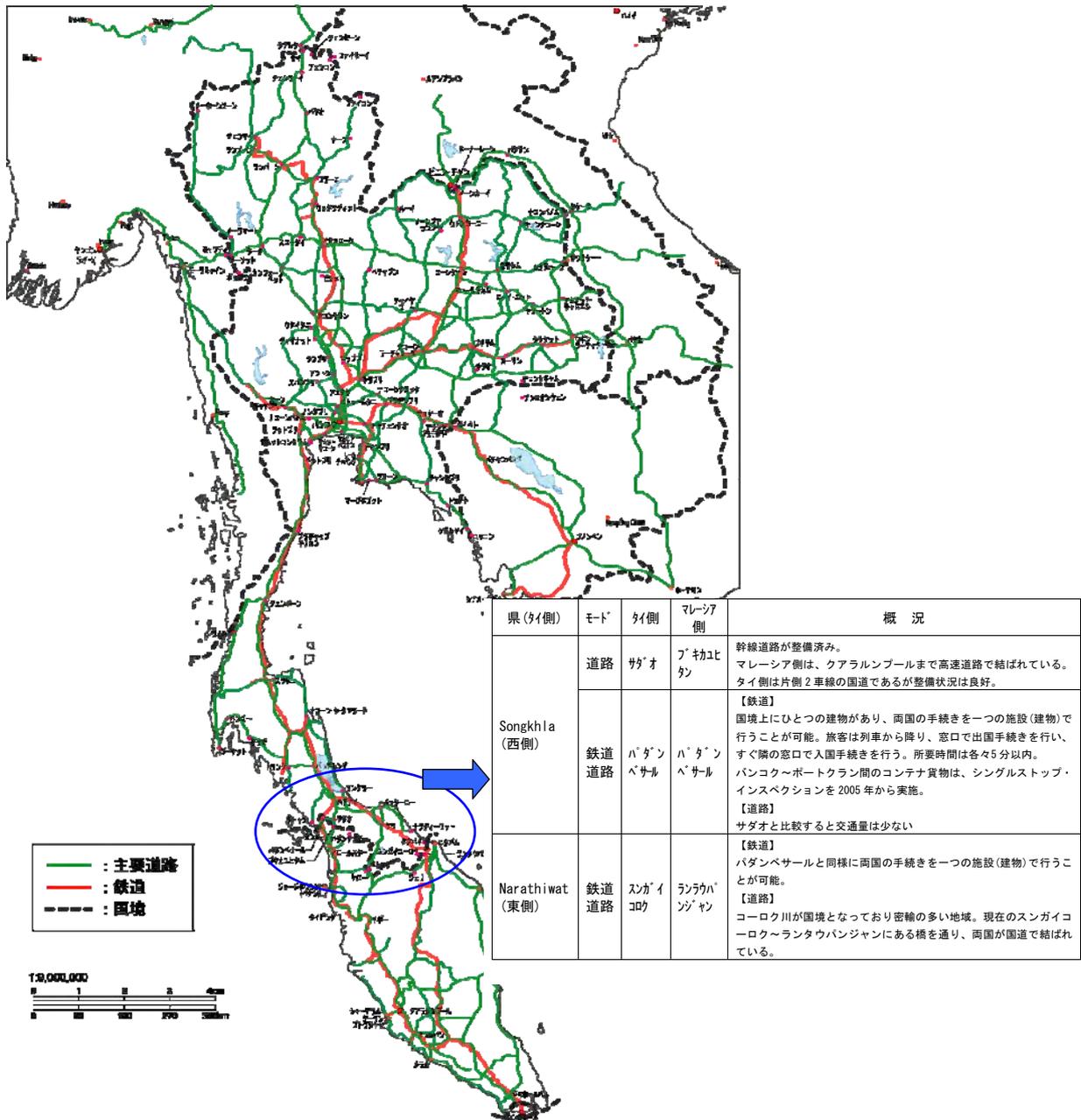
## 2. タイマレーシア国境の現状、整備計画、及び整備効果

### 2.1 タイマレーシア間のクロスボーダー交通インフラの現状と計画

タイとマレーシアの間のクロスボーダー交通インフラに関しては、道路と鉄道のハードインフラは既に高い水準で整備されている。ただし、西側と東側では国境が担う交通面での機能は大きく異なり、西側の国境では広域的な交通を支え、東側の国境では地域的な交通を支えている。

#### (1) タイマレーシア間の国境の施設概況

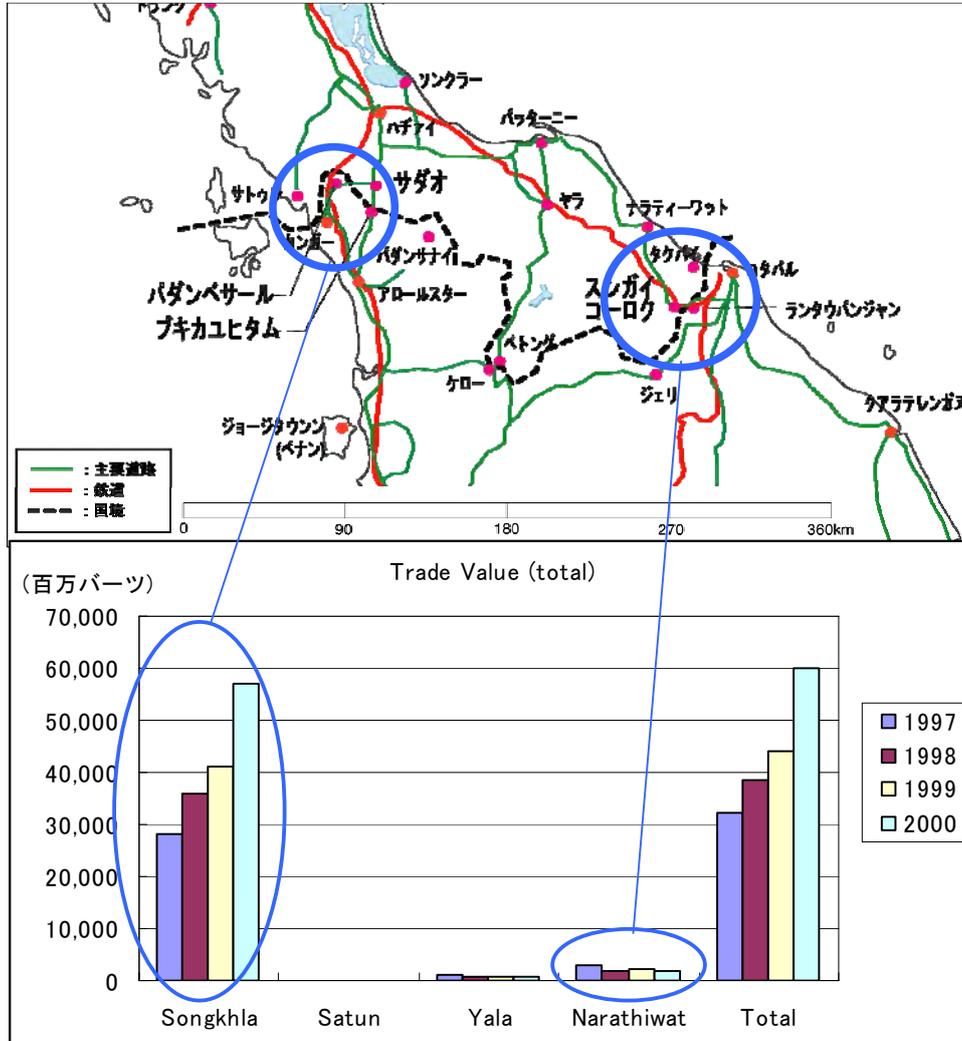
図表 6 タイマレーシアの主要国境の概況



資料：MRI 作成

タイ-マレーシア国境の税関別貿易額の県別集計値を見ると、西側のソングクラ県の額が圧倒的に大きく、両国の陸上貿易の殆どがサダオーブキカユヒタム、及びパダンベサールの国境で行われていることが分かる。またタイ入国管理局のデータによると、出入国者数も西側の方が東側よりも4倍程多い。

図表 7 西側と東側で特性が異なるタイ-マレーシア国境



注：タイ側税関別貿易額を税関所在地（県）別に集計したもの

出典：タイ関税局資料より作成

図表 8 国境別の出入国者数の比較

|    |                    | 2005年出入国者数（人） |          |           |
|----|--------------------|---------------|----------|-----------|
|    |                    | マレーシア→タイ      | タイ→マレーシア | 合計        |
| 西側 | サダオーブキカユヒタム        | 933,633       | 956,762  | 1,890,395 |
|    | パダンベサール            | 126,730       | 146,340  | 273,070   |
| 東側 | スンガイコーロク-ランタウパンジャン | 192,002       | 204,667  | 396,669   |
|    | タクバイ-バングカランクボール    | 74,395        | 46,029   | 120,424   |

出典：タイ入国管理局

## (2) タイ・マレーシア間のクロスボーダー交通に係る制度・手続き・サービス

1985年7月9日のクアラルンプールで署名がなされた「ASEAN諸国が発行する国内自動車運転認定証に対する協定」<sup>1</sup>、「1979年マレーシア経由でタイからシンガポールへ陸上輸送される腐敗しやすい食物の輸送に関するマレーシア・タイ政府間の覚書」など、道路運送に関する協定等がある。また、「1954年タイ国政府・マラヤ連邦（現マレーシア）政府間のマラヤ鉄道及びタイ国営鉄道の共同交通に関する協定」やランドブリッジサービス<sup>2</sup>の導入など、鉄道輸送に関する協定・サービスの導入等がある<sup>3</sup>。

サダオ税関においては、2000年1月より輸出入手続きのITシステムが導入され、通関手続き時間が短縮されている<sup>4</sup>。

以上のような取組みが進められてはいるものの、両国のトラックが相手国内まで積み替えなしで輸送できる仕組みは確立されていないため、依然としてタイ・マレーシア国境を超える際に積み替えを余儀なくされている。またパダンベサル駅での貨物取扱設備のスペース不足の問題も生じている。

## (3) タイ・マレーシア間のハードインフラ整備の計画

### 〔国境付近の主要な道路計画〕

東側ではコーロク川がタイとマレーシアの国境となっており、越境が容易で密輸が多い地域である。タイ側のスンガイコーロクとマレーシア側のランタウパンジャンの間の橋により、道路、鉄道二つのモードでタイ側のナラティワートとマレーシア側のコタバルが結ばれているが、マレーシア側はここがボトルネックになっているとの認識でいる<sup>5</sup>。

この場所に、タイとマレーシアとの協議により、将来3つの橋を建設するという越境交通効率化の計画がある。

- ①ランタウパンジャンースンガイコーロク間の橋の二重化
- ②東海岸線近くのパングカラクボールータクバイの新橋建設
- ③ランタウパンジャンより上流のブキットブンガの新橋建設

このうち、②はタイ側負担、③はマレーシア側の負担により建設することが決まっている。

<sup>1</sup> V章「2. 越境交通に関する法的認定」参照

<sup>2</sup> III章「1. 6タイ国鉄（SRT）」、「1. 15マレーシア国鉄（KTM）」インタビュー、V章1. 2 「(2) パダンベサル税関での貨物手続き」参照

<sup>3</sup> VI章「1. クロスボーダー交通に関連した規則、法令、協定の枠組み」参照

<sup>4</sup> V章「1. 越境手続き」参照

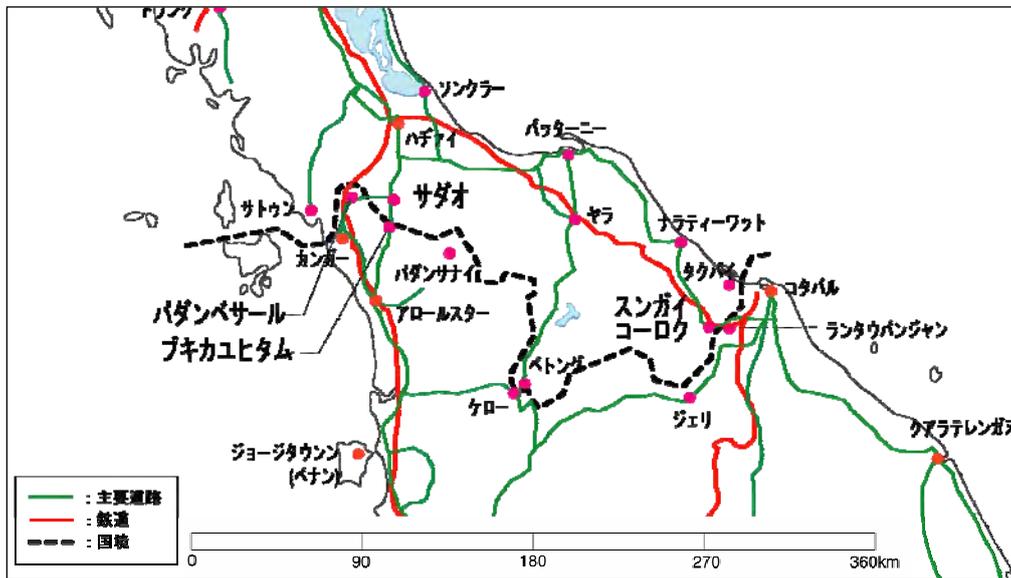
<sup>5</sup> マレーシア経済計画庁（EPU）による

## 2.2 タイマレーシア間のクロスボーダー交通整備の効果

タイマレーシア間の国境のうち広域的な交通を支えている西側のクロスボーダー交通インフラにおいては、高速道路の整備や、越境手続きのIT化の施設整備の後に交流が拡大している。

また、越境鉄道輸送サービスの導入により、バンコククアラルンプール間の都市間輸送輸送、あるいはバンコクポートクラン港（クアラルンプール）へのアクセスが改善するなど、クロスボーダー交通が広域的に影響を及ぼすインフラ整備であることが確認できた。

図表 9 タイマレーシア国境



資料：MRI 作成

### (1) 高速道路整備による効果

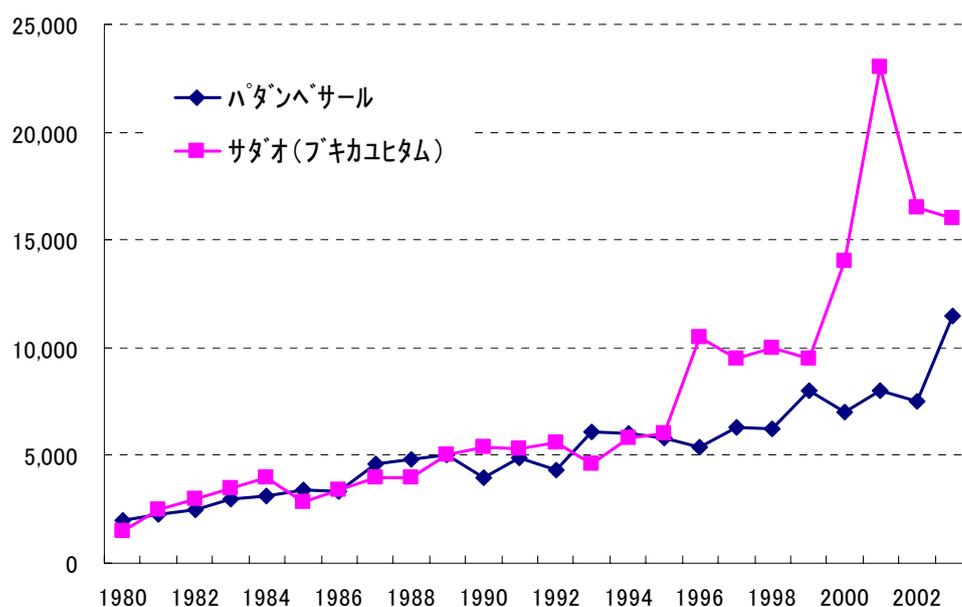
主要な国境であるサダオーブキカユヒタムでは、マレーシア側の高速道路整備、タイ側の国道4車線化整備の時期に交通量が増加している。

サダオーブキカユヒタムの両国境のCIQは1984年に開設されている。この年にマレーシア側国境に接続する高速道路が供用開始されている。その後、マレーシア国内の高速道路の整備が進展し1994年には、ブキカユヒタムからシンガポールまでの間が全て高速道路で結ばれている。タイ国内の国道については、タイ政府が1993年に承認され、2001年に完了した4車線化プロジェクトIにより、マレーシア国境に至る道路が4車線化されている。

このような整備に時期を併せ、1995年頃からサダオーブキカユヒタム国境における通過車両数が増加している。

図表 10 国境付近の交通量：パダンベサル、サダオ（ブキカユヒタム）

全車種(台/6h)



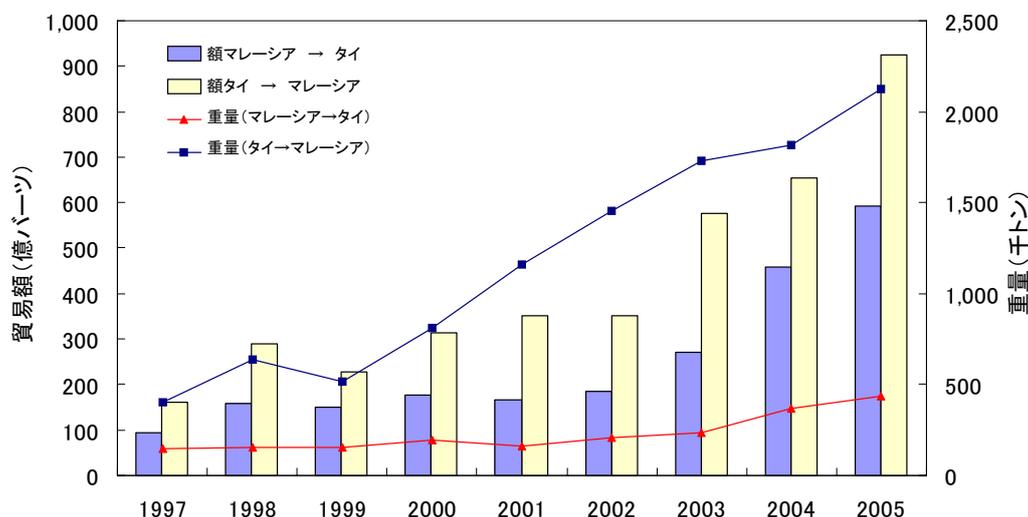
注: マレーシア国内の交通量調査結果をもとに国境に至る道路の通過交通量を集計したものであるため、実際の国境通過交通量とは異なる。

資料: マレーシア交通量調査をもとに作成

## (2) IT システム導入による効果

サダオにおいては、税関での通関手続きに IT システムを導入した 2000 年以降、貿易量が増加している。

図表 11 サダオの国境における貿易額



資料：タイ関税局資料より作成

## (3) 越境鉄道輸送サービス導入による効果

SRT、KTM の連携で実現し、1999 年よりバンコクークアラルンプール間で本格的なサービスが開始された“ランドブリッジサービス”による輸送では、バンコク、あるいはクアラルンプールで鉄道に積み込む際に検査されたコンテナ貨物は国境通過時の検査を省略されるため円滑な国境通過が可能となっている。

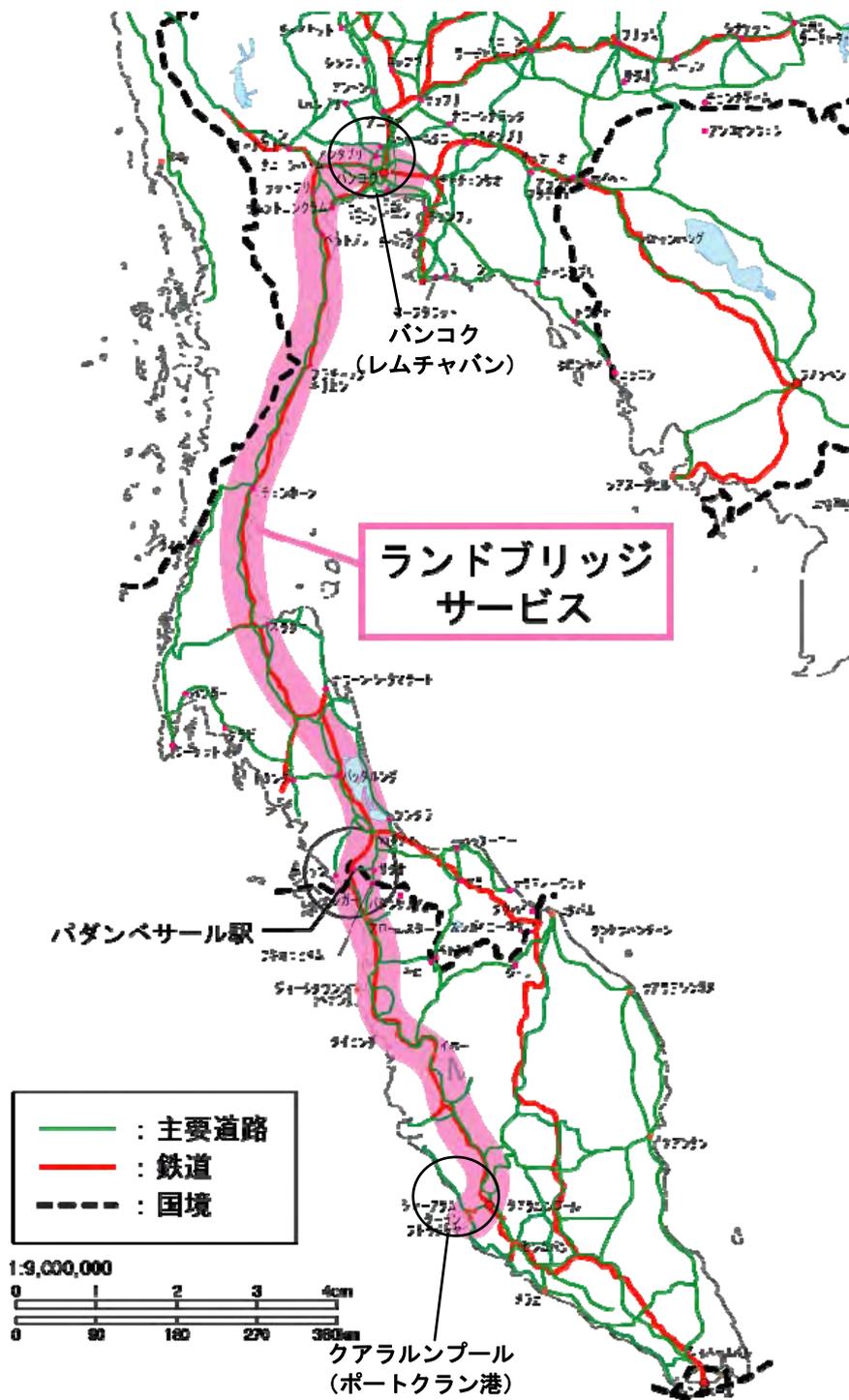
こうしたサービスの導入以降、越境鉄道輸送が増加している。

### [ランドブリッジサービス]

両国国鉄の協定により、バンコクからクアラルンプールまでの国境を越えた鉄道輸送サービス“ランドブリッジサービス”が 1999 年より本格的に開始されている。このサービスはバンコクとクアラルンプールの間を 60 時間で結ぶというサービス<sup>1</sup>である。ランドブリッジサービスによる輸送では、バンコク、あるいはクアラルンプールで鉄道に積み込む際に検査されたコンテナ貨物はパダンベサルでの国境通過時の検査を省略されるため円滑な国境通過が可能となっている。

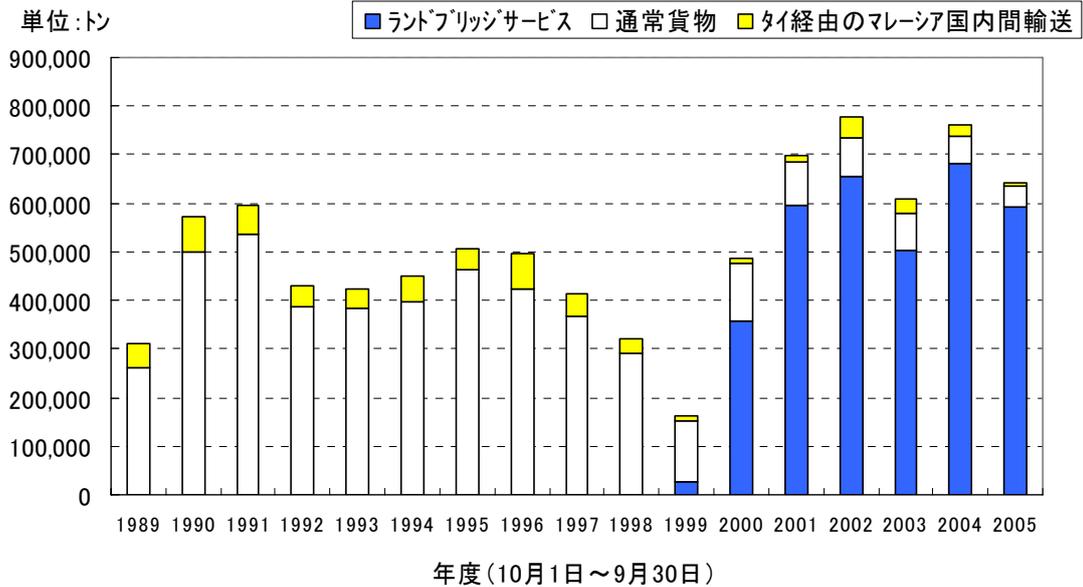
<sup>1</sup> タイ国鉄(SRT)、及びマレーシア国鉄(KTM)へのインタビューによると、現在 SRT の機関車のオペレーション等の問題により輸送に遅延が生じている。

図表 12 SRT と KTM の連携によるランドブリッジサービス



資料： SRT、KTM インタビューにより作成

図表 13 タイ・マレーシアの越境鉄道輸送量の推移



出典： SRT 資料より作成

注：タイ経由のマレーシア国内間輸送は、マレーシア北西部国境近くのマレーシア国内のセメント工場から東部の消費地へのセメントの輸送を経路短縮のためにタイ国内を経由して輸送しているもの

[トラックによる越境輸送を補完するインターモーダル輸送]

トラックから鉄道への積み替え施設を有するパダンベサル駅を利用したインターモーダル輸送がトラック輸送の一部を補完している。タイからマレーシアへトラックによる陸上輸送を行うほとんどの場合に、現状では国境でトラックからトラックへの積み替えが必要となっているが、タイとマレーシアの国境に位置し、SRT と KTM の共同運営駅であるパダンベサル駅では、トラックから鉄道へのコンテナ積み替えのための施設があり、こうしたトラックによる輸送を補完しているといえる。

先述したランドブリッジサービスによるバンコクーポートクラン（クアラルンプール）間が1日2便（往復各2本）運行されているのに対し、パダンベサル駅でのトラックからの積み替えによるクアラルンプールまでの便は1日6便運行され、年間で8万TEU<sup>1</sup>余りのコンテナ輸送を行っている。この輸送により、年間で9億円程度を売り上げている。これはランドブリッジサービスとほぼ同等の売上げ規模である。

タイ南部で生産されマレーシア方面に輸送される貨物の需要は大きいですが、KTMは単線であるため輸送容量に制約があり、現状よりも多くの貨物を集めることが出来るにも関わらず、ビジネスチャンスを逃している。

コンテナの輸送サービスでは、タイからの貨物が多い。タイからマレーシアへの貨物としては、鉄鋼製品やタイ南部で生産されるヤシ油などである。電化製品はタイからマレーシアに部品が輸送されマレーシアで完成品になる。また天然ゴムはタ

<sup>1</sup> TEU Twenty-foot Equivalent Units (20 フィートコンテナ換算)

イからクアラルンプールに輸送され、ポートクラン港からヨーロッパに輸出される。

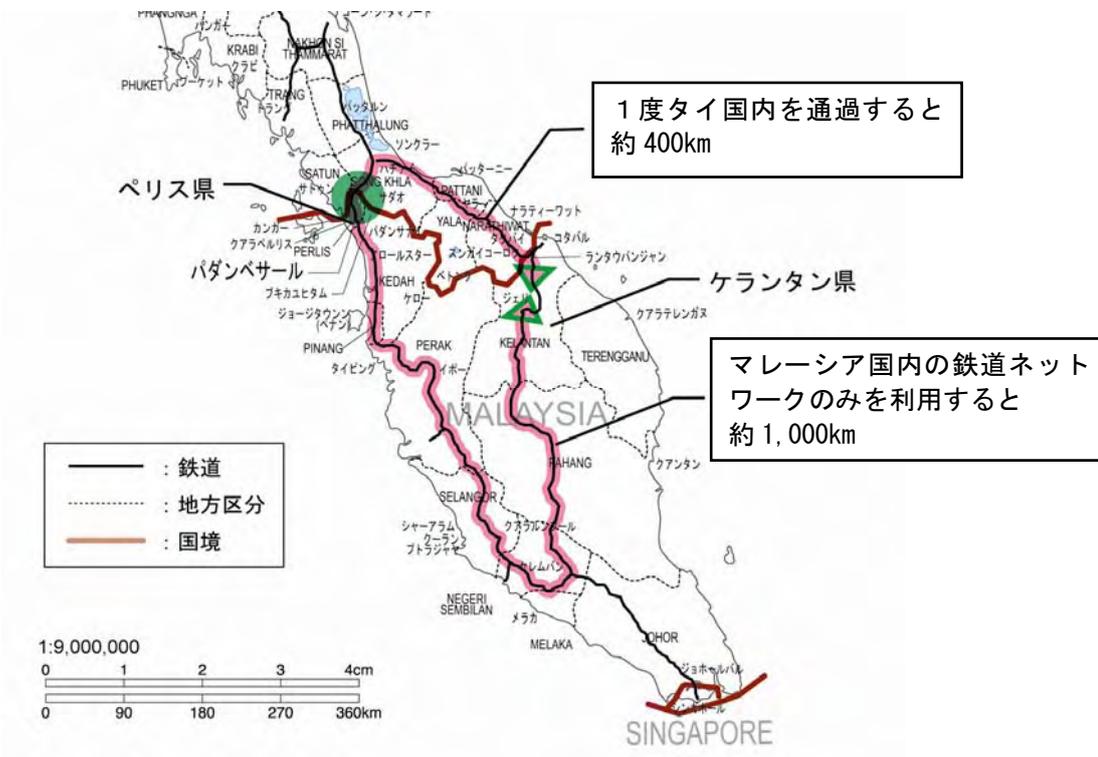
### [越境によるマレーシア国内輸送]

マレーシア国内の鉄道によるセメントの輸送がタイ経由で行われている。これは、マレーシアの北西部国境近くのペリス県のセメント工場から東部のケランタン、トレンガヌ両県の消費地への輸送を、マレーシア国内の路線のみで使うとするとマレーシア南部まで迂回する道のりとなるところを、タイ国内を通過することで経路短縮を図っているものである。

仮に輸送の発着地がペリス県からケランタン県の中心部までとすると、概ね600km程度という大幅な経路短縮となる。列車の運行速度にもよるが、時速60km/hとして単純に計算すれば10時間、同様に時速30km/hとすれば20時間程度の輸送時間短縮効果となる。

こうした輸送は国境駅である西部のパダンベサル駅及び、東部のスンガイコロク駅の両方がSRTとKTMの共同経営駅であり、越境の手続きが円滑に行えるために実現したものである。クロスボーダー交通インフラの整備が国内輸送の効率化に貢献するという、やや希なケースではあるが、クロスボーダー交通インフラ整備の効果の一つである。

図表 14 タイ国内を通過することによるマレーシア国内のセメント輸送の経路短縮



資料：KTM インタビューにより作成

### 3. タイーラオス国境の現状、整備計画、及び整備効果

タイーラオスの第一メコン国際橋は、レムチャバンからビエンチャンへの輸送にも使われるなど広域的な輸送にも対応しているとともに、シャトルバスによる近隣住民の越境流動も支えている。

#### 3.1 タイーラオス間のクロスボーダー交通インフラの現状と計画

##### (1) タイーラオス間（第一メコン国際橋）の概況

1994年に片側1車線の国際橋がタイとラオスの国境沿いに流れるメコン川に整備された。場所はビエンチャン市中心部から車で30分程度の場所である。タイ側、ラオス側の双方に、自家用車両、貨物車両等のレーンを持つ国境施設が整備されている<sup>1</sup>。

図表 15 タイーラオス国境（第一メコン国際橋）の概況



資料：MRI 作成

<sup>1</sup> Ⅲ章「2. 7タイーラオス国境（第一メコン国際橋）現地踏査」参照

## (2) タイーラオス間のクロスボーダー交通に係る制度・手続き

旅客については、ボーダーパスの制度や橋を挟む両国の国境施設間のシャトルバスの運行、ノンカイービエンチャン間、ウドンタニービエンチャン間のバスの運行等により比較的簡単に越境できるが、国境（第一メコン国際橋）を毎日越えて通勤しているような人はいない<sup>1</sup>。

貨物については、2006年6月にシングルストップカスタムインスペクションが導入される予定<sup>2</sup>であり、これが実現すると越境する貨物は入国側の税関でのみチェックを受ければよいこととなるので、手続きが簡素化される。

## (3) タイーラオス間のハードインフラ整備の計画

### [越境交通に係る主要な道路計画]

ラオス国内の道路で整備の優先度が高い道路として3号線（西部のタイチェンコン付近の国境から北上し中国へ向かう国道）、13号線（ビエンチャンから中国国境へ向かう国道の未舗装区間）などがある。整備はいずれも既存道路の改良であり、具体的には2車線から4車線への車線増加・拡幅、車両重量基準引き上げなどの対応である。車両重量基準については、ラオス国内の道路は9.1トン（/軸）でありタイ国内道路の10トン（/軸）と比較し基準が低いのでこれに対応させるものである。

また、カモン県では、第3番目のメコン橋の計画もある。この計画はタイからの提案であり、資金調達方法や事業者などは未定であるが、整備することはほぼ決まっている<sup>3</sup>。

### [第一メコン国際橋の鉄道整備計画]

第一メコン国際橋からラオス側に3.5kmの軌道及びターナーレーン駅を整備するプロジェクトを進めている。事業費は430万ドルで、全額タイの支援によるものであり、70%が借款、30%は無償援助となっている。2007年6月までの整備ではターナーレーンの駅は旅客駅として整備予定であり、その後隣接地にICDを整備する計画となっている。このICDについては、フランスが2,200万ユーロのプロジェクトとして提案・支援するという話もあるが、決まっていないとのことである。

現在、ラオスからタイへの輸出品は、木材、衣料、ポタジウム（カリウム）、コーヒーなどであるが、ポタジウムについては、現在ラオス国内で国が大規模な鉱山開発を行っており、ここで産出されるポタジウムの輸送需要を見込んでいる。ラオス政府はこれまで鉄道計画に積極的ではなかったが、鉱山開発が進み貨物需要が見込める状況になり、鉄道輸送に急に前向きになっている<sup>4</sup>。

<sup>1</sup> Ⅲ章「2. 3ラオス交通通信事業省交通局」インタビューによる。

<sup>2</sup> 同上。

<sup>3</sup> Ⅲ章「2. 2ラオス交通通信事業省道路局」インタビューによる。

<sup>4</sup> Ⅲ章「2. 2ラオス交通通信事業省鉄道機構」インタビュー記録参照

ただ、第一メコン国際橋の構造上、鉄道車両が通過する際には自動車交通を止める必要があるため、それほど多くの輸送容量は見込めない。

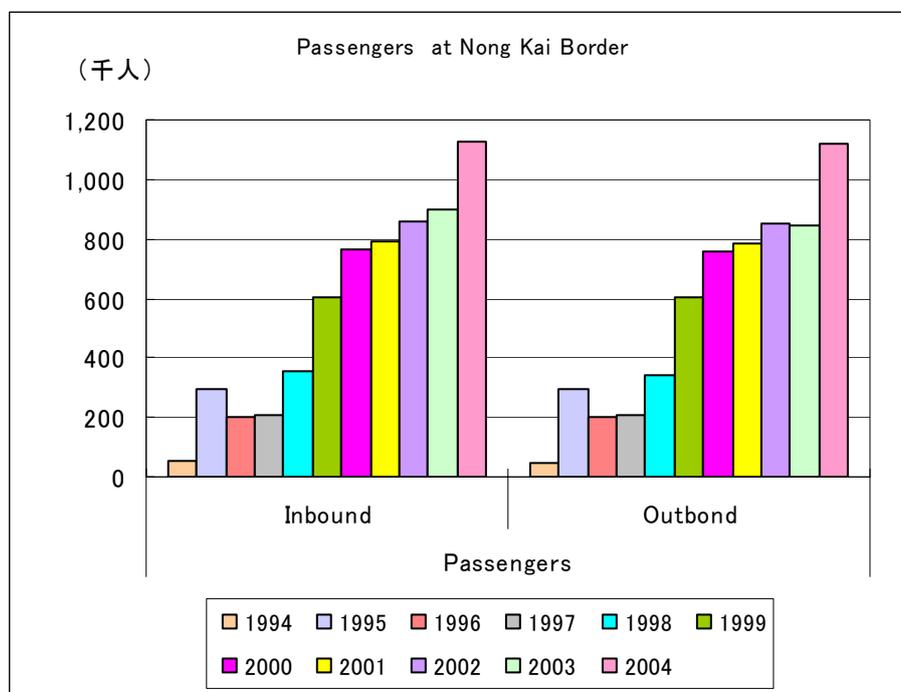
### 3.2 タイラオス間の第一メコン国際橋整備による効果

第一メコン国際橋は1994年の開通後、出入国者数はほぼ一貫して増加を続け、タイとラオスの人的交流の大部分を支えているとともに、ラオスにとって重要な物資の輸送を担っている。

#### [旅客数の推移]

第一メコン国際橋のあるノンカイにおける出入国者数は、第一メコン国際橋が開通した1994年以降、ほぼ毎年増加を続けている。

図表 16 第一メコン国際橋における出入国者数



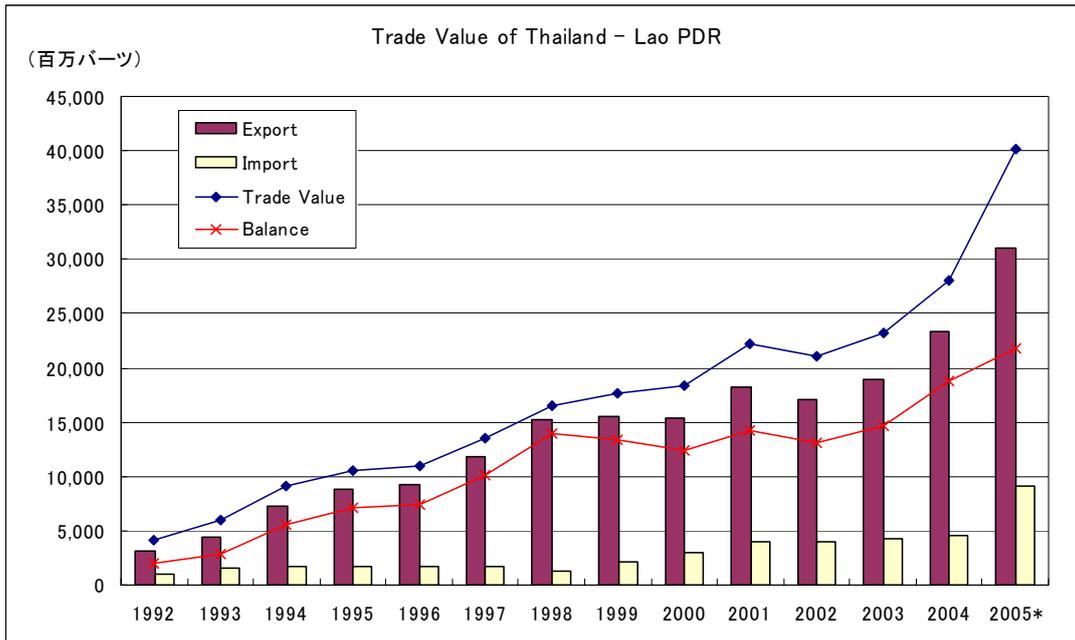
資料：ノンカイ入国管理事務所資料より作成

#### [ラオスにとって重要な資源の輸送]

タイラオス間の貿易額は1992年以降、ほぼ毎年増加を続けており、そのうち特に、タイからラオスへの輸出額の増加が著しい。

また主要な税関別の貿易概況をみると、第一メコン国際橋のあるノンカイ税関は、タイラオス間の貿易の多くを担うと共に、付加価値の高い品目を輸送していることが伺える。特に第一メコン国際橋は、ラオスにとって重要な石油輸入を支える輸送経路となっており、2005年のノンカイ税関におけるタイからラオスへの品目別輸出額ランクの圧倒的1位となっている。

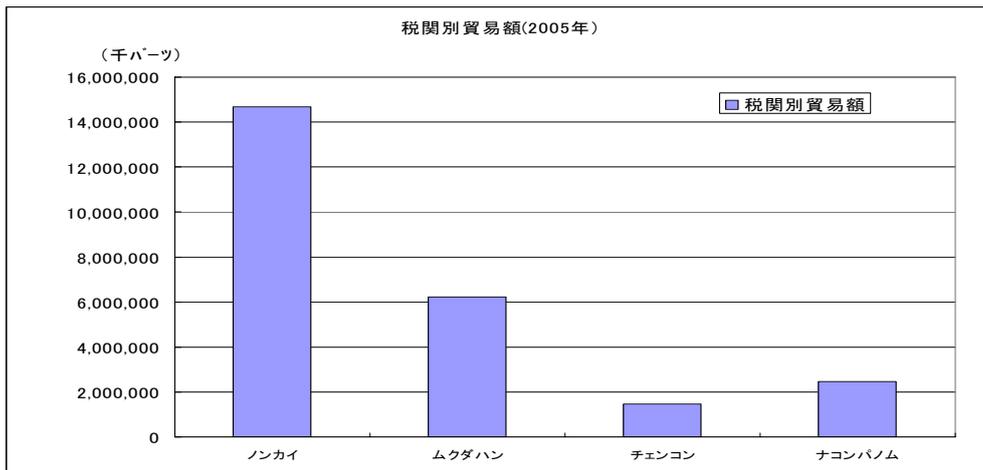
図表 17 タイーラオス間の貿易額の推移



資料：タイ輸出促進局資料より作成

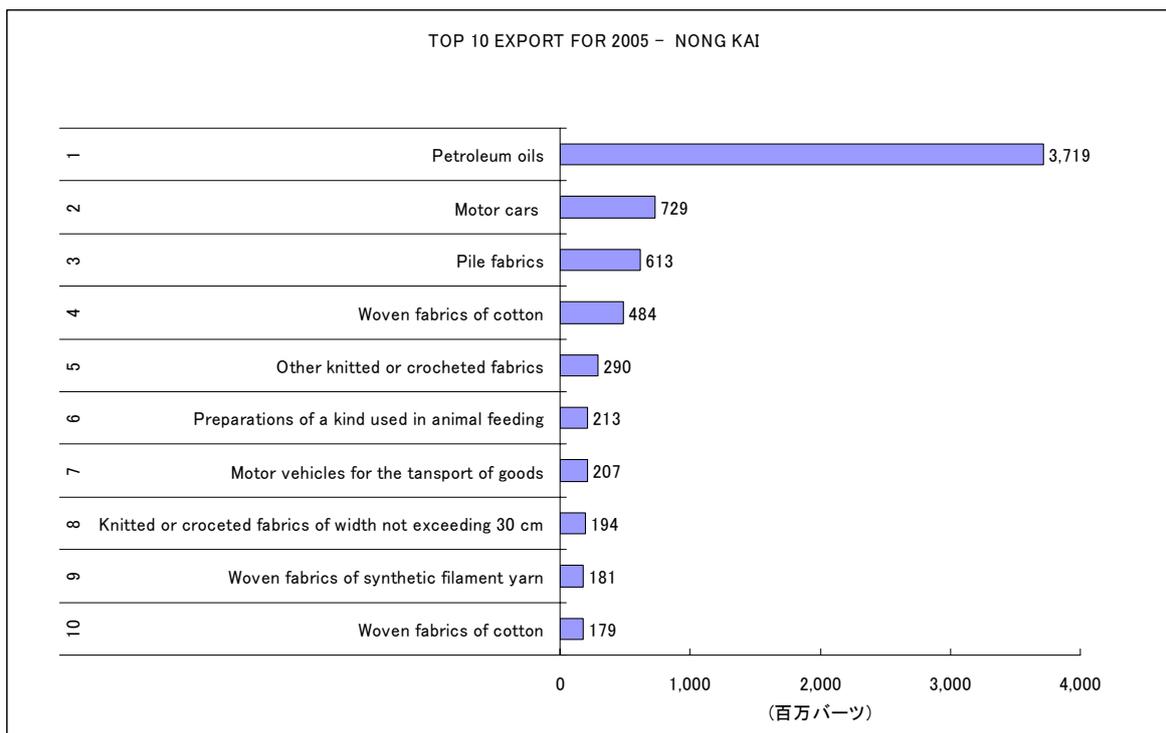
図表 18 税関別の貿易概況（2005年）

|        | 貿易額<br>(千バツ) | 重量<br>(トン) | 貿易額/貿易量<br>(バツ/kg) |
|--------|--------------|------------|--------------------|
| ノンカイ   | 14,679,607   | 553,509    | 26.5               |
| ムクダハン  | 6,227,864    | 1,412,615  | 4.4                |
| チェンコン  | 1,476,981    | 433,727    | 3.4                |
| ナコンパノム | 2,468,888    | 222,104    | 11.1               |



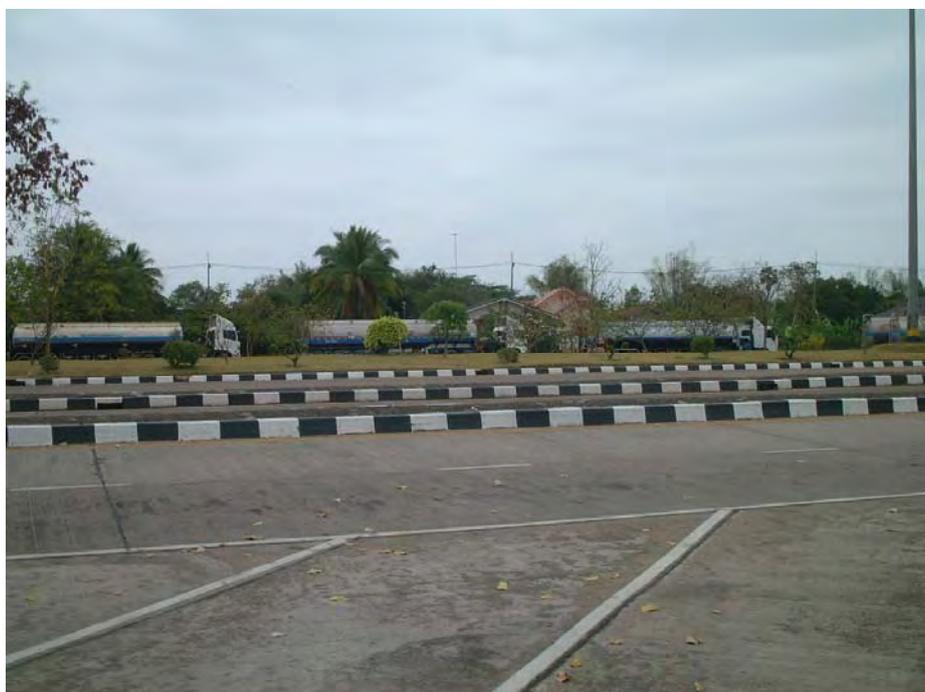
資料：タイ関税局資料より作成

図表 19 ノンカイ税関の品目別貿易額（タイからラオスへの品目別輸出額）



資料：タイ関税局資料より作成

図表 20 タイ国境施設においてラオス向け輸出手続きを待つ石油輸送用ローリーの車列



資料：MRI 撮影

## 4. 今後のクロスボーダー交通インフラ整備及び支援方策への示唆

### 4.1 地域連携を踏まえたクロスボーダー交通インフラ整備

今回の現地調査対象国のクロスボーダー交通インフラに係る機関は、程度の差こそあれ、いずれも地域連携の枠組みを意識しており、地域連携の枠組みが各国のクロスボーダー交通インフラ整備の政策に強い影響を与えていることが明らかとなった。

地域連携のためのプログラムには、貿易・投資振興、観光開発、人材育成、自然環境整備等様々なものが含まれるが、運輸交通インフラは、これら多くの分野における活動全体を支える重要な役割を担うため、こうした地域連携全体の中でも極めて重要な分野である。

クロスボーダー交通インフラ整備支援にあたっては、当該地域に影響を与える可能性のある地域連携の枠組みを踏まえ、これらの枠組みと整合を取ることが重要である。施設整備に関しては、アジアハイウェイやGMSプログラムのように、地域全体としてのネットワーク形成の観点、経済回廊形成の観点から整備の優先度の高い施設を認識することが重要である。また、制度・手続きについては、GMS協定のよう、地域全体として統一的な取組みを推進することが重要である。

### 4.2 地域全体の視点と支援対象国の視点のバランス

クロスボーダー交通インフラ整備は、地域連携の推進と相互に影響を与え合うことから、地域全体にとっての最適化の視点と、支援対象国に対するメリットの視点の双方のバランスを取りつつ案件を形成することが必要である。具体的には、地域全体として整合をとりながら行うべきプロジェクト（例えば道路整備の基準統一、越境鉄道輸送の運営効率化など）をGMSのような地域連携プログラムに盛り込ませつつ、支援対象国については、先行プロジェクト、試行プロジェクトなどに位置づけ、これらの国との間で調整しつつ案件を形成するといったアプローチが考えられる。

### 4.3 リーダー国との連携と地域全体の利益

今回の調査を通じ、インドシナ地域のクロスボーダー交通インフラ整備にあたっての、タイのイニシアティブの発揮が際だっていた。特に、GMSという6カ国が関与する地域連携の枠組みを、ACMECSというタイを中心の枠組みに置き換え、近隣国と二国間のプロジェクトとして提案し、資金面での支援も行いながらTICA、NEDAといった協力体制によって積極的に推進している点にイニシアティブ発揮への強い意向がみられる。

当該地域のクロスボーダー交通インフラ整備においては、こうしたリーダー国と良好な関係を築くことが、円滑な整備支援に繋がる可能性がある。

ただし、リーダー国が提案するプロジェクトの中には、近隣国が必ずしも前向きではない場合もあり、こうしたリーダー国が提案するプロジェクトのみを推進する

ことが、地域全体の利益最大化に結びつかない可能性もある。整備支援にあたっては、公共性を重視し地域全体としての方向性を明確に意識した上で、国間の利益の偏りに留意することが必要である。

#### 4.4 クロスボーダー交通インフラが持つ広域性を踏まえた夢のある計画

国境における施設整備や越境手続きの円滑化といった整備が広域的に影響を及ぼすことを確認した。例えば、タイマレーシアの陸上のクロスボーダー交通インフラ整備により、陸上の長距離輸送が海上輸送に対する競争力を確保する事につながり、利用者に対して輸送モードの選択肢を増やしている。

例えばパダンベサル国境における施設整備や越境手続きの円滑化により、タイ南部の農産物をポートクラン港（クアラルンプール）から輸出することが容易になる、同様にマレーシア国内で大きく迂回する必要があった鉄道輸送が、一度タイ国内を通過することで大幅な経路短縮が実現する。あるいは、第一メコン国際橋における鉄道敷設により、内陸国のラオスからバンコクのレムチャバン港へ鉄道によるアクセスが可能となる。

このような広域的な輸送に影響を与えるクロスボーダー交通インフラ整備は、その国の国土構造を変える程のインパクトを与える。クロスボーダー交通インフラ整備は、このように国土政策にも多大な影響を与えることになるため、夢のある構想を提案することが可能なプロジェクトになり得る。

#### 4.5 通過国・内陸国への支援も含めた便益の均等な配分

今回の調査対象国の中では経済規模が小さく内陸国であるラオスにおいては、クロスボーダー交通インフラ整備への意識は高いものの、単なる通過国となってしまうことへの懸念を抱いていることが確認できた。

クロスボーダー交通インフラは、複数国を含む地域全体でみれば地域内貿易の促進や域外に対する市場強化といったメリットをもたらすが、個々の国レベルでは、場合によってはラオスが懸念するように十分なメリットを生み出さない可能性もある。

こうした懸念が顕在化しないために必要な関連施策についても支援の可能性を探り、総合的なアプローチを取ることで、クロスボーダー交通インフラ整備による便益が地域内に均等に配分されるよう、工夫することが重要である。具体的には道の駅の整備や物流拠点の整備等の施設整備を伴う地域開発や、通過交通に対して徴収する通行料の導入等が考えられる。

#### 4.6 国際競争により淘汰の可能性がある事業者への配慮と支援

家族的経営によることが多いラオスの運輸事業者は、クロスボーダー交通インフラ整備と越境による輸送事業開放などのソフト施策の導入により、国内運輸事業者が国際競争により淘汰されることへの懸念を抱いており、これを緩和するための支

援も必要とされている。

具体的には、段階的な市場の国際化により、経済的に弱い側の国に急激なインパクトを与えないようなソフト施策の導入方法とすることや、国際化する市場に耐えられる力を事業者が持つための支援を併せて行うことなどが考えられる。前者については、越境輸送を行うことが出来る事業者の数をコントロールし、段階的にこれを増やしていく方法や、外国事業者による国内輸送（カボタージュ）については、当面認めないなどの方法が考えられる。後者については、運輸事業者の競争力向上のためのマネジメント研修等を経済的に弱い側の国の事業者に対して行うといった方策が考えられる。

#### 4.7 データ整備、モデル構築

複数国を跨ぐ交通データは未整備であり、今後クロスボーダー交通インフラの整備を推進するためにはデータ整備、モデル構築が必要である。

今回、現地でデータ収集を行ったが、データの所在が一元化されていないため、効率的な収集が困難であるとともに、政府機関から入手したデータにも一部信頼性の低いデータが含まれていた。

今後は日本として支援案件の調査を行う度に対象地域のデータが蓄積されていくような仕組みを構築することも重要である。

### III. インタビュー記録

<目次>

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. 第1次調査</b> .....   | <b>41</b> |
| 1. 1 JICA タイ事務所 .....   | 41        |
| 1. 2 タイ関税局.....   | 46        |
| 1. 3 タイ入国管理局.....   | 48        |
| 1. 4 タイ運輸省道路局.....  | 50        |
| 1. 5 タイ経済社会開発庁 (NESDB) .....                                  | 52        |
| 1. 6 タイ国鉄 (SRT) .....   | 55        |
| 1. 7 国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP) .....                          | 57        |
| 1. 8 タイ運輸省交通政策・計画局 (OTP) .....                                | 61        |
| 1. 9 タイ国際開発協力機構 (TICA) .....                                  | 63        |
| 1.10 JICA マレーシア事務所 .....                                      | 65        |
| 1.11 マレーシア財務省関税局 .....  | 66        |
| 1.12 マレーシア入国管理局.....  | 68        |
| 1.13 マレーシア経済計画庁 (EPU) .....                                   | 70        |
| 1.14 マレーシア事業省道路計画局 (HPU) .....                                | 72        |
| 1.15 マレーシア国鉄 (KTM).....                                       | 75        |
| 1.16 マレーシア事業省公共事業局 (PWD) .....                                | 78        |
| 1.17 ADB メコン局インフラ課.....                                       | 80        |
| 1.18 ADB メコン局調整課.....   | 82        |
| 1.19 ADB 東アジア・中央アジア局 .....                                    | 84        |
| 1.20 JICA フィリピン事務所 .....                                      | 86        |
| <br>  |           |
| <b>2. 第2次調査</b> .....   | <b>87</b> |
| 2.1 JICA マレーシア事務所.....  | 87        |
| 2.2 ラオス交通通信事業省道路局.....  | 89        |
| 2.3 ラオス交通通信事業省交通局.....  | 90        |
| 2.4 ラオス交通通信事業省鉄道機構.....                                       | 92        |
| 2.5 JICA ラオス事務所 .....   | 94        |
| 2.6 ラオス財務省関税局 (Ministry of Finance, Customs Department) ..... | 97        |
| 2.7 タイ-ラオス国境 (第一メコン国際橋) 現地踏査.....                             | 99        |
| 2.8 JICA タイ事務所.....   | 104       |

## 1. 第1次調査

### 1.1 JICA タイ事務所

日時：2006年1月12日 15:00～16:00

場所：JICA タイ事務所

出席者：

JICA タイ事務所：

佐藤 幹治（所長）

臼井 寛二 環境社会配慮（広域企画調査員）

小貫 朋子 国際機関連携（広域企画調査員）

斉藤 幹也（所員）

田村えり子（所員）

SRT：

五十嵐英晴（JICA 長期専門家：鉄道技術コンサルタンシー）

調査団（MRI）：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

#### 議題

調査の主旨及び現地調査の目的について説明

質疑応答、意見交換

#### インタビュー要旨

（1）クロスボーダー交通インフラ調査の主旨及び現地調査の目的について説明  
（調査団）

（2）質疑応答、意見交換

（JICA タイ事務所）

- 今回の調査はいいタイミングである。第二メコン国際橋の工事は2006年12月末までに完成する。これによりベトナムのダナンからミャンマーとの国境のまちメーソットまでがつながる。第2回廊のプノンペンーホーチミンは片道3時間で行き来でき、関係者は日帰りしている。
- こうした状況を踏まえると、我々の想像以上に物流が変わっていく可能性がある。
- タイは、クロスボーダー交通に係る周辺国のインフラに対して借款による整備をはじめている。メーソットの国境からミャンマー側の道路20kmは既に整備され、40kmまでミャンマー側の道をタイが借款で作ろうとしている。ADB等

の支援が続けば、それほど時間がかからずにバングラディッシュ、インドまで抜けるルートがつながるなど、アジアハイウェイができていくのではないかと考えている。

- 国境付近では、既に多くの人々が国境を行き来している実態がある。例えばノンカイではラオスから入った住民がウドンタニの医者にかかったり買い物をしたりしているし、メーソットでは縫製工場や研磨作業をする工場などの2/3が賃金の安いミャンマー人である。カンボジアでも日帰りでタイ国内にくる人がおり、似たような状況がある。
- タイはこれからの経済発展は国境線付近の開発が重要であることを認識しており、2003年のODA<sup>1</sup>実績は167百万ドルであると国連に発表している。技術協力するTICA、借款を担当するNEDAという組織がそれぞれ設置されている。関係機関と連携のもと、タイは周辺国との国境インフラ整備を今後確実に進めていくと思われる。例えば第二メコン国際橋の国境から車で2時間ラオス側に行ったナコンパドムにタイの借款で道路や橋をつくっている。
- しかし、こうした国境交通整備によるネガティブな面（AIDS<sup>2</sup>、麻薬、人身売買など）もあり、こうした問題への対応についてはJICAも問題認識として持っており、研究に力を入れたいと考えている。
- JARCOM<sup>3</sup>（JICA、ASEAN10との対話の枠組み）ではJICAとして何ができるか、ASEAN各国にはどのようなニーズがあるかを話し合っている。昨年ハノイ、今年ミャンマーで4月に開催される。この対話の中で大きな問題として認識されているのが税関の問題。今後協力関係を進めていくことを話し合っている。
- ESCAPのアジアハイウェイ構想も32カ国参加のもと推進されていくだろう。日本も加盟している。JICAはUNESCAPに14代にわたって2005年8月まで専門家を派遣していたが独法化してから派遣が途絶えた。
- タイ政府で周辺国開発全体を取り扱うのはNESDBだろう。
- マレーシアとの国境では、インフラについては整備が進んでいる。あとは関税等のソフトの問題と認識している。問題はタイ南部地域の治安。これにはタイ政府も手を焼いている。

（JICA タイ事務所）

- SRTとしての政策は基本的に政府の政策に沿うものである。10年前にパダンベサールの国境を見た際には、列車で輸送するタイ南部の農作物がマレーシア側に売られていたのを目の当たりにした。マレーシアでは宗主国イギリス向けの作物しか栽培していなかったのが現地においてはタイで生産される農作物への需要があったと聞いている。

---

<sup>1</sup> ODA Official Development Assistance

<sup>2</sup> AIDS Acquired Immune Deficiency Syndrome

<sup>3</sup> JARCOM JICA-ASEAN Regional Cooperation Meeting

(JICA タイ事務所)

- JICA 主導により、DOH とともに協力し、現在 DOH で周辺国への道路整備・維持に関する研修をしている。

(JICA タイ事務所)

- JICA と DOH との合意文書など関連資料があるので調査団に提供する。

(JICA タイ事務所)

- JBIC、ADB を中心にインフラ、ソフトについては JICA の技術協力が貢献する可能性があると考えている。タイは成功事例も多いのでいろいろとやりやすい状況ができてきている。
- 提言は今後の技術協力に向け、参考になると思う。

(調査団)

- DOH での研修において、規格統一の問題などは扱われているのか？

(JICA タイ事務所)

- 鉄道に関し、ノンカイの第一メコン国際橋ではタイの支援のもと、ラオス側の鉄道整備を進めている。タナレンまでを 2009 年までに、さらにビエンチャンまでを 2014 年までに 12km 程度を結ぼうとしている。ラオスには現状鉄道がないため、鉄道運営に係る職員の研修を SRT が担当することには合意している。ASEAN の鉄道総裁会議でも議題として取り上げられた。
- マレーシアとの間には規格の問題はない。シンガポールからバンコクまでは問題ない。
- 欧州企業の売込みなどを背景に、このメーターゲージを標準軌に変更するといった動きもある。

(JICA タイ事務所)

- バンコク第 2 空港のアクセス鉄道はシーメンスが受注したため、国鉄との乗り入れができずに連続性が確保できなくなる。

(JICA タイ事務所)

- これはクアラルンプールの空港の鉄道でも生じている問題。

(JICA タイ事務所)

- IC/R に環境社会配慮についてあまり言及が無いようであるが、どのように取り扱うのか。国境両側の国の環境社会配慮の基準が異なる場合に問題が起こる可能性はあるのではないかと考えている。

(調査団)

- 細かい点では現地事情に応じて特別の配慮が必要なケースもあろうが、通常どおり国際機関の配慮のスキームに準じた JICA や JBIC のガイドラインに則り進めれば大局的な観点からは問題は無いのではないかと考えている。

(JICA タイ事務所)

- ADB がバンコクに環境社会配慮部分の機能のヘッドクォーターを移した。雲南省に抜けるルートに興味を持っているようだ。地理的に近いバンコクに移し

たという話である。

(JICA タイ事務所)

- ESCAP の最近の会合では、事務局が各国に対して道路整備状況に関するデータをアップデートすることを要請している。ESCAP、GMS、ACMECS のイニシアティブをうまくコーディネートしていければよいと考えている。

(JICA タイ事務所)

- SRT のデータ、及び、1996 年 11 月に第 2 回アジア欧州首脳会議（ASEM）で提唱されたシンガポールからクンミンまで結ぶ鉄道の構想に関する資料を提供する。この鉄道構想は ESCAP の鉄道担当者も熱心である。
- 第一メコン国際橋の真中まで軌道が敷設されているが、その先の軌道敷設に対してラオスは非常に熱心である。これは、ビエンチャンまで鉄道ができれば、ラオスからレムチャバンの港まで鉄道で結ばれ、港湾として使えるようになるからである。
- ラッカバンの内陸コンテナヤードからレムチャバン港の貨物輸送は SRT 全体の輸送量の半分以上を占めている。
- カンボジアとの国境については、タイのアラヤンプラテートとカンボジアのポイペト間（15km～20km）がミッシングリンクになっている。対人地雷があるなどの問題もありなかなか進まない。

(JICA タイ事務所)

- ソフトに対する取組みについて想定している課題はあるか。
- TICA のドナー部門の担当者へのインタビュー時にどのような活動をしているかについて興味がある。

(調査団)

- 個別には通関、入国管理、衛生面などを課題として想定している。またこうした各分野の国境におけるチェックをワンストップ化することを ADB が推進している。
- トレードだけではなく、人の動きも問題になる。例えば EU<sup>1</sup>でもスイスとフランスの間では所得の低いフランスからスイスに出稼ぎに行くという同じ現象が生じている。

(JICA タイ事務所)

- タイが周辺国から 1,000 人以上の研修を受け入れている。

(JICA タイ事務所)

- TICA については、被援助国から援助国への転換の一つの象徴的組織でもあり、その活動について興味があり、インタビュー先として追加した。
- なお、今回のインタビュー先としては道路・鉄道が中心となっているが、サワナケートの空港の話に関心がない。
- 様々なイニシアティブがある中でどのような対応をすべきか、組織的な観点は

---

<sup>1</sup> EU European Union

提言に入れられないか。

(JICA タイ事務所)

- サワナケート空港はタクシン首相の関心事項になっている。

(調査団)

- 国境をまたぐ施設を計画、建設そして管理する二国間の組織の話は難しいかもしれない。しかし、例えばプロジェクト実施の段階で両国政府で一種の国際機関をつくるという考え方はあるし、発電所などで実績もある。

(JICA タイ事務所)

- DOH の研修の取組みなどは、今後の JICA における協力の取組みとして参考になる。

## 1.2 タイ関税局

日時：2006年1月12日 12:00~13:00

場所：タイ関税局

先方：Mr. Udom Yangkitcha (Nongkai Customs House)

Mr. Chatchai Onsiri (Padangbesar Customs House)

Ms. Yupayong Boonamnuaykit (Sadoa Customs House)

Ms. Ladaporn Asawajintajit (Royal Thai Customs, Senior Appraiser)

調査団 (MRI) :

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 政策全般

- シングルウィンドウインスペクション・・・関税局のみならず農業省水産局、商業省などタイ政府内の関係部局が1箇所集まり国境での通関手続きを簡素化しようというもの。昨年6箇所試験的に開始（メーサイ、ムクダハン、アラヤンプラテート、サダオ等）し、今年は4箇所（パダンベサル、ノンカイ、マプータプット、チェンコイ）を追加することになっている。
- シングルストップカスタムインスペクション・・・マレーシアとは2005年7月からパダンベサル、サダオでパイロット的に開始している。このシステムでは、1カ国が検査をした品物については検査済みの証書を出し、他の1カ国は検査を行わない。また、2005年末にカンボジア、ラオスとMOUを結び、アラヤンプラテート、ムクダハンの2箇所で実験的に始め2008年からの本格適用を目指している。
- ADBが主導するGMSにおいては、作業部会が設けられて通関業務の簡素化が議論されている。カンボジア、ラオスともタイが主導権を握って（技術協力を含め）指導していく必要がある。

### (2) 個別

- パダンベサル・・・SRT, KTMの相互乗り入れによるコンテナは、国境で書類とコンテナ番号のみをチェックするだけである。（国境での機関車交換時間を入れても2時間以内で終了する。）タイ側の貨物についてはラックラバン等のICDで入念に書類が作成されるので、国境ではコンテナ番号を確認する程度のチェックとなっている。マレーシア側の貨物も同様で、ポート克蘭やクアラルンプールで作成された書類を形式審査し、最終的にはバンコクでより詳しくチェックしている。

### (3) 統計

- パダンベサールおよびサダオにおける統計資料（タイ語）を入手した。

### 1.3 タイ入国管理局

日時：2006年1月12日 15:00～16:00

場所：タイ入国管理局

先方：Mr. Ruj Neatchaowalit (Duputy superintendent, Foreign Affairs Section)

Mr. Chak Thanad-uksorn (Pol.Maj)

調査団 (MRI) :

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

#### (1) 政策一般

- Immigration Bureau は人の入国管理を行う。貨物や検疫は扱っていない。
- シングルウィンドウインスペクションについての政策は Immigration Bureau としては持っていない。政府全体の政策に従っているだけである。

#### (2) 国境管理の現状とクロスボーダー交通インフラの効果

- ボーダーパスという仕組みがある。これは地方の知事が発行するもので、パスポートを持たずにタイに入国でき、国境から 25km までの間は自由に行き来できるもの。25km を越えたエリアでの厳密なチェックはできないが、国内の警察が取締りを行う。ノンカイに関していえば、ウドンタニまでは行けない。
- タイには国境のチェックポイントが空港を含め 56 箇所ある。新空港ができる と 57 箇所となる。空港においては国際基準に従う必要があるが、陸上のチェックポイントは場所毎に状況が異なり、これに対応しなければならない。住民のタイプ、通過する貨物の種類、就労の環境など。異なる状況下では異なる基準が求められる。不法入国の状況も場所により異なる。例えばミャンマーに関しては一日に 10,000 人の人が入国するが出国者は 9,000 人ということもある。
- 就労に関しては、国の政策によりミャンマー国境近くのメーソットには多くの工場があり、ミャンマーから多くの人が朝工場に通勤している。こうしたミャンマーからの通勤者はボーダーパスを持っている。
- 経済的に先に発展しているマレーシアとの関係でみると逆の現象がある。パスポートでタイから入国し、30 日ごとにタイに戻りビザを更新している労働者がいる。マレーシアとは国境を挟み、親戚が住んでいる人もいる。
- 第二メコン国際橋については、船で国境を超えるよりも格段に早くわたれるため、タイからラオスへの旅行者が増えるだろう。

### (3) 国境通過の簡素化について

- 新しくできた国境施設では税関や入国管理、検疫などの施設が同じ場所に出来ているが、古い国境施設では異なる場所に分散していることが多い。
- ラオス、ミャンマー、カンボジアといったタイと経済格差の大きな国間ではシングルインスペクションが実現するまでには時間がかかるだろう。マレーシアは経済格差それほど大きくないが、まだ完全には実現できていない。
- タイ、シンガポール、マレーシアとの間にはシングルビザ<sup>1</sup>に関する協定がある。

#### (その他)

- 出入国の統計は、国境地点別のビザの種類別のデータ及び、国籍別のデータを入手した。
- タイ国全体では 600,000 人が就労の登録を行っているが、実際は 1,000,000 人が労働しているの見積もっている。すなわち 400,000 人が不法就労していると思われる。
- 合法的に入国した家庭に生まれた子供にはタイ国籍が与えられる。
- タイではカジノが認められてないが、タイからカンボジアの国境近くにあるカジノには容易に行くことができる。

---

<sup>1</sup> 3ヶ国のうちどこか1ヶ国からビザをもらうと、同じビザで他の2ヶ国にも渡航できる制度。

## 1.4 タイ運輸省道路局

日時：2006年1月12日 15:30~17:00

場所：タイ運輸省道路局

先方：Mr. Nikorn Boonsri (Deputy Director General for Engineering)

Mr. Sunan Gliengpranit (Director of Planning Unit)

Mr. Jeerawat Tuthirakanok (Director, Loans Control Division)

Dr. Wongchanchai Tiyanani (Bureau of Highways Maintenance Management) 他

調査団 (MRI) :

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 基本政策

- 越境道路の基本政策は、GMSによる東西経済回廊、南北経済回廊あるいはプノンペンを経てホーチミンに至る南部回廊を優先的に整備することであった。2003年11月タクシン首相のイニシアチブで始まったACMECS(エーヤワディ・チャオプラヤ・メコン経済協力戦略)がこれに加わり大きな枠組みを構成している。
- 東西経済回廊では、第二メコン国際橋が今年12月に完工を目指しJBIC融資で工事中の他、ミャンマー側ではメ・ソーからヤンゴンへの道をタイが支援して実施する方向で検討が進んでいる。また、南北経済回廊については、チェンライから中国の昆明に至る1,200Kmのうち最初のラオス区間10Kmをタイ政府が、残りをADBと中国が共同でラオス政府を支援することとなっている。カンボジアのプノンペンを経てホーチミンに至る150Kmの南部回廊道路は、タイが80百万パーツのグラントと280百万パーツの借款で支援している。
- 最近改組されたTICA(技術協力の受け入れ窓口であったDTECを改組し、首相府所管から外務省所管としたもの)が技術協力実施の核となってF/S<sup>1</sup>やD/D<sup>2</sup>を行い、これを同じく改組し独立させたNEDAが融資するという(日本のJICA、JBICを見習った)スキームが既に出来上がっている。

### (2) 個別

- 第一メコン国際橋・・・PCC (Project Coordination Committee)とBMC(Bridge Management Committee)によって運営。開通当時157台/日であった交通量は、現在700台/日程度になっている。午前8時から午後4時までの営業時間を、

<sup>1</sup> F/S Feasibility Study

<sup>2</sup> D/D Detailed Design

現在延長する方向でラオス側と協議中。通行料収入はタイ側で1.8百万バーツ／年であるが、当面大規模修理に備えて貯金している。ラオス側がどのように収入を使っているのか把握していない。通行料の水準、営業時間等は運輸省陸運局 (Land Transport Department) が担当し、関連の協議会にも参加している。

- マレーシアとの越境交通が多い **Dan Nok** では、国境近くまでマレーシア側の高速道路が来ており、そのままシンガポールまで高速道路で行ける。タイ側はまだ4車線の国道であるが、1日あたり3万台の通行車両がある。将来的にはハジャイまでの高速道路を計画しており、2つの候補路線について F/S を近い将来実施したいと考えている。
- ADB の **GMS** との協力では、10年先をみた「交通戦略」<sup>1</sup>を作成中で、カンチャナブリからヤンゴンへの道路やスリンから南下するカンボジア内の道路などが候補になっている。
- 現在 **DOH** が独自で実施中の道路セクターのトレーニング・コースは、スリランカ、ネパール、インド、中国、カンボジア、ラオスなどから26人を招いて3週間にわたり実施しているもの。主としてタイの経験を材料にしてプログラムを作っている。
- 越境交通にかかるソフト部分については、近々 **NESDB** がアラヤンプラテートとムクダハンにおいてシングル・ストップ方式のフィールドワークを予定しており、今後のあり方を研究する。ソフト部分については、他の関係機関が決めたことを実施するために、**DOH** はいわれた設計で通関事務所等を建設するとの立場である。

### (3) 統計資料等

- タイのローカルコンサルタントが再度くるので、統計資料の提供を依頼した。

---

<sup>1</sup> ADBでドラフトファイナルを入手した「Transport Sector Strategy」のこと。

## 1.5 タイ経済社会開発庁 (NESDB)

日時：2006年1月13日 15:00～16:00

場所：タイ経済社会開発庁

先方：Mr. Arkhom Termpittayapaisith (Deputy Secretary-General)

Ms. Chompunuch Ramamongse (Policy and Plan Analyst, International Economic Strategy Unit)

調査団 (MRI)：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

要旨

### (1) 政策一般

- NESDB は政府全体の政策、戦略が示される国家計画 (National Plan) の担当セクション。現在第9次の計画期間。
- 国際関係及び地域協力については周辺国支援を政策としており、ACMECS の枠組みで進めている。対象国はタイ、ミャンマー、ラオス、ベトナム、カンボジアの5カ国であり、当該地域の主要な河川の名称が ACMECS の名前の由来。
- GMS が広い範囲の協カスキームであるのに対し、ACMECS は近隣諸国との協カスキームであり、タイから周辺諸国への一方向の支援スキームである。短期的な効果も狙っている。
- 近隣諸国の所得向上を支援する方法は、それらの国で生産されるモノやサービスをタイ側が買うことである。タイで消費されるものだけでなく、産業部門の原料としても買うことができる。これはタイが近隣諸国の中では先に発展していることもあり、製造業の部門では原料が不足しているからである。

(農業政策)

- ミャンマー、ラオス、カンボジアの国境付近の多くの住民がタイ国内に不法入国しようとしている。いかに彼らを生産活動に携われるようにするかが問題である。タイ国政府のパイロットプロジェクトで、大豆、サトウキビなど10の品目で、これらの国から輸入される全量に対して無税としている。タイの投資家がこれらの国の農家に作物買い取りの契約をしている (なお、この10品目に米は含まれていない)。
- ラオスからはトマトを品目に加えるよう要望がある。これは我々が国内に3つのトマトソース工場を持っており、品目に加えることでさらに多くのトマトを生産できるからである。
- ここ10年くらいの間タイでは原材料系の生産物が不足する。このためこれらの近隣国に対してこうしたモノを生産しタイに供給することに対してどの

程度興味があるか、各地で対話を始めている。

#### (観光政策)

- ラオスやカンボジアなど近隣国とのパッケージ商品開発を進めている。欧米をターゲットとした国際観光のマーケット、及び近隣諸国の域内の観光も対象に考えている。
- 第一メコン国際橋は観光面でも有効に使われている。
- TAT(タイ観光公社)はマーケティングの担当をしており、MOT (Ministry of Tourism) は計画を担当している。

#### (第二メコン国際橋)

- 第二メコン国際橋は第一メコン国際橋よりも、さらに利用されるよう、完成までの間に議論すべきだと考えている。
- 幸い第二メコン国際橋の近くにあるサワナケート空港をタイの国内空港として活用するための方策に関する JICA のスタディを経て、現在ラオス政府とも話し合いをしている。
- これと同様のことがビエンチャンでも考えられる。ウドンタニでの便が増えれば、ウドンタニ空港を使い、タイで買い物をしたいというラオス人はたくさんいる。
- タイ国民がサワナケートやビエンチャンの空港を国内空港として利用できるようになり、ラオス国民にとっては、ウドンタニ空港を自国の国内空港として利用できるようになる。現状ではボーダーパスは国境から 25km までしか有効ではないが、例外を認めることでそうした流動が期待できる。こうした政策についてはタクシン首相が先週言及している。
- 現在タイにはパスポートの期限が切れている入国者が 30,000 人いる。これらの入国者をモニタリングする必要がある。ターミナルにおいては、こうした滞在者をチェックするようにしなければならない。

#### (シングルビザ)

- GMS ビザの導入に取り組んでいるが時間がかかる。我々は ACMECS の枠組みでタイ-カンボジアのシングルビザのパイロットプロジェクトを行っている。タイへの入国ビザがあればカンボジアにも入国できるというもの。
- 他の 4 カ国についても進める試みをしている。

## (2) 地域連合などとの連携

#### (ADB との連携)

- GMS には 9 の WG があり、NESDB は全ての WG についてタイ国政府を代表して参加している。
- 国と国との協定は、トップダウン型とボトムアップ型の両方がある。6 カ国が一度に合意できれば一つの協定で済む。二カ国で先に合意すればそこで協定が出来るが他の国との間には別の協定が必要となる。

- 地域の統合については議論していない。ASEAN で統合するのは時間がかかる。各国で経済発展のレベル・各種のシステム・文化も異なる。
- 一つのトピック（例えば FTA<sup>1</sup>）でさえ多くの時間がかかる。なお FTA で関税がなくなると収入が減る産業分野もあり不利を被る人もいる。我々はこうした国民の考えを考慮する必要がある。

(NEDA)

- NEDA は日本の JBIC と同様にファイナンス機関として活動している。支援の予算は持っているが、政府の戦略のもと活動している。
- 政府戦略を決定する政府の会議がある。現在産業省長官が議長となっている。
- 技術協力をする TICA は JICA と同様の機能を持つ。TICA は 4 年前まで首相府におかれていたが、現在は外務省の一部となっている。

(経済開発地区)

- ミャンマー国境とのメーソットは重要度の高い地域。現在橋と道路を建設している。メーソットとミヤワディを結ぶ道路をつくっている。ミャンマーはこの道路をさらに 40km 延伸することを要望している。ムクダハン、サワナケートと並び東西経済回廊の重要なエリア。

(日本からの支援について)

- 十分に豊かになったとは言えないが、それでも地方の開発に充てる余裕は出来てきた。金銭的な支援の必要性は低くなってきたが、技術支援は引き続き必要と考えている。NESDB は日本からの長期派遣専門家に来てもらっている。

---

<sup>1</sup> FTA Free Trade Agreement

## 1.6 タイ国鉄 (SRT)

日時：2006年1月13日 11:00~12:00

場所：タイ国鉄

先方：Dr. Chitsanti Dhanasobhon (Governor)

Mr. Voravuth Mala (Marketing Manager)

五十嵐英晴 (JICA 長期専門家：鉄道技術コンサルタンシー)

調査団 (MRI)：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) マレーシア等との協力関係

- SRT と KTM の協力関係は、タイ、マレーシア両国政府が関税に関する協定を結んだ 1929 年に遡る。両国間の人と物の流れを円滑にするためであった。その後、1954 年に SRT、KTM 間で「Joint Traffic Agreement」を結び、これをアップデートしつつ今日に至っている。旅客車がペナンまで行くようになったのも、現在のオリエント急行運行もこの協定に基づくものである。
- カンボジアとは、その昔鉄道でつながっていたが現在協力協定はない。また、ラオスとは第一メコン国際橋を使った路線延長の話があるので、その内に協定ができるはずである。

### (2) マレーシアとのコンテナ貨車相互乗り入れ制度

- 現在のコンテナ貨車相互乗り入れ制度は、1997 年に SRT で機関車に余裕が出来たため貨物用に活用を考えたことに始まる。当初の実験段階では貨車が原因で事故が起こり、KTM で余っていたコンテナ用台車 (ボギー) を活用しようということになった。バンコク～クアラルンプール間 1,600Km を 60 時間以内に結ぼうという野心的な計画で、海運ではレムチャバン～ポートクラン間が 6-7 日かかることを考えると十分競争力のあるものであった。
- 1999 年 6 月に営業を開始、当初週 3 列車から始めたが 1 ヶ月後には毎日 1 列車となり、2002 年のピーク時には毎日ほぼ 2 列車となった。貨車数も当初 15 車両で始めたが、20 両、24 両と増え、最大数 27 両に達した。貨車 1 両に 2TEU 乗せることが出来るので、最大 1 列車あたり 54TEU ということになる。2002 年には年間 5 万 8 千 TEU を記録した。その後 SRT 側の機関車の不足問題が生じ、年間実績は 4-5 万 TEU に落ちている。
- 貨物は基本的にタイからマレーシアへ運ばれ、逆方向の需要はない。このオペレーションは民間の 2 業者が実施しており、SRT、KTM とともに直接顧客を開拓

したり顧客のところまで荷物を取りに行く訳ではない。2業者は、マレーシアの2業者がタイにそれぞれ提携先を持っているというイメージである。タイ国内にはバンスー、ラックラバンとマプータプットの3ヶ所にICDがあり、ここで積み下ろし、積み込み作業が行われる。ラックラバンの取扱量は、能力の3.9百万TEUに対し1.1百万TEUである。マプータプットにはオーストラリアの鋼材工場があり、クアラルンプールにある自社の加工工場まで本コンテナ車両を使って運んでいる。

- パダンベサルでの通関は極めて迅速に行われている。機関車をSRTとKTMの間で交換する時間を含め2時間以内で完了する。昨年からシングルストップカスタムインスペクションが開始され、どちらかの税関で検査するだけとなった。
- 現在の問題はSRT側の機関車不足である。相談の結果KTMからアメリカ製のブルータイガー（2300馬力）機関車を借り入れることとなり、現在5-6編成のうち3編成についてはKTMの機関車そのままタイ国内を走って来ることになった。SRT側の機関車不足の問題のため輸送遅延が生じ、当初50時間と謳っていた輸送時間は70-80時間となっている。輸送遅延が恒常化し競争力が落ちた結果、ここ数年輸送量が減少している。

### （3）その他

- ラオスとの関係では、現在第一メコン国際橋の中央まで引いているSRTの線路をラオス国内3Kmあたりの地点まで延長し、ここにトラックとの積み替え基地を作る計画である。タイ側で1.85百万バツの所要資金を手当てすることが既に決まっている。但し、ラオスの人口は僅か4百万人なので、このプロジェクトが完成しても取扱量はマレーシアと比較にならないであろう。
- カンボジアとの関係では、昔敷設されていた路線（一部は消滅）を復活する計画があるが、まだ決定まで時間がかかる。

### （4）統計

- コンサルタントによるフォローアップに協力してもらうよう依頼。

## 1.7 国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP)

日時：2006年1月14日 13:30～14:30

場所：国連アジア太平洋経済社会委員会

出席者：

Mr. Barry Cable (Director, Transport and Tourism Division)

Ms. Geetha Karandawala (Chief, Transport Facilitation Section)

Mr. Fayyaz Mahmood Qadir (Graduate Student, Transportation Engineering School of Civil Engineering)

JICA：

小貫 朋子 JICA タイ事務所 国際機関連携 (広域企画調査員)

調査団：(MRI)：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

### (1) 政策一般

(アジアハイウェイ)

- ・ インフラとファシリテーション (ソフト) の両方を同じ程度に重視している。
- ・ クロスボーダー交通インフラの整備は、その地域の開発と如何に結び付けられるかを考えなければならない。
- ・ アジア地域の民主化された国々は欧米や日本との貿易をしている。しかし、地域内の貿易はある程度限られていた。これはクロスボーダーインフラが十分に整備されていないことにもよる。このためにこの地域の国々は開発機会が得られないし、十分に強い市場を育成できていない。
- ・ アジアハイウェイは、32カ国を結ぶ 140,000km の交通システムである。道路基準は4つのクラスに分類されている。
- ・ 関係国 32カ国のうち 28カ国が署名済みである。まだ署名していない国は、北朝鮮、トルクメニスタン、バングラディッシュ、シンガポール。シンガポールは、マレーシアとの間の高速道路の計画で調整がついていないことによる。バングラディッシュも同様にインドとの間の道路計画で調整がついていないことによる。

(鉄道に関する協定)

- ・ アジアハイウェイと同様のプロセスでは昨年 11 月からこの地域の鉄道に関する国際協定を調整中であり、4月の委員会で採択される見込みである。
- ・ 国際鉄道に関する合意で重要なのは、関税やコンテナの積み下ろしや荷物の仕分けなどが可能な国際駅の整備に関するものである。
- ・ ESCAP は沿岸部と同様の経済的刺激を内陸部にどのように作り出すか、とい

うことに重点を置いた支援をしている。

- 沿岸部と同様の開発のためには、ICD、集配送の拠点・サービスなどの整備が必要。内陸部で生産された農産物をそうしたドライポートに十分な量を集めることができれば、規模の経済で沿岸部まで鉄道で輸送することも可能となる。こうして内陸部でも経済的な発展が期待できるのである。

(ファシリティ、ソフト)

- 現状を踏まえると、国境近くに整備すれば内陸部のロジスティクスサービスを改善することができると思われる施設は数多くある。内陸部の国の多くは、輸出入のバランスが取れていない。ドライポートや ICD が国境付近にあるとコンテナを内陸部まで容易に運び込むことができる。
- アジア地域のインフラは良くできており、それ自体は問題ではない。アジアハイウェイも基本的には既にある道路をベースとしている。部分的に道路の規格を高めるための改良を伴うこともあるが、全く新しい道路をつくることを意図したものではない。我々は、そうした（新規の）道路整備そのものが制約となっているとは考えていない。
- 書類手続きなどにより時間と費用を伴う国境に主要な制約があると考えている。残念ながらこの地域の国では、トラックが目的地まで通して荷物を輸送できる仕組みがない。そのため別のトラックへの積み替えが発生している。
- タイとマレーシアの間でもこうした状況は期待するような改善がみられない。経済格差がそれほど極端ではない両国の間ではこれは克服できると考えられてきたが、なかなか実現できない。
- 車両の相互認証が実現すれば、積み替えの必要がなくなる。GMS や ASEAN でこの問題について取り組んでいる。
- TIR<sup>1</sup>という国際トランジットの標準的な手続きの仕組みがあるが、この手続きによれば貨物紛失等に係る関税収入の損失を補償する仕組みとなっている。紛失の際に最大 50,000 ドルが支払われる。こうした仕組みは欧州や中央アジアで使われている。アジアでは 300 万トン以上の貨物に対してこの仕組みが使われている。全ての貨物についてはではないが、一つの方法である。貨物輸送の契約の仕組みについて議論する会議も別途開催されている。
- 2 年前に JBIC がタイ-マレーシア間の輸送に関するスタディを行った。興味深い部分もあるが、国境を超える部分しかみていない点にはやや疑問も持っている。
- 先ほど言ったように、トラックは容易に国境を越えることができるが、10km も行かないところで別のトラックに積み替えなければならないのであり、そちらが問題だからである。ここに目を向けないと行けない。ただ方法論としては参考になる。
- 我々はネパールやインドや中国等内陸地域の問題を重視しており、タイやマレ

---

<sup>1</sup> TIR Transit International Routier (フランス語)

ーシアの問題にはそれほど重点を置いていない。タイとマレーシアの間の鉄道は近年非常に成功している。

- この地域の国にとって制約となっている（ハード）インフラは見あたらない。主要な制約は荷物の積み替えが必要なことである。制度的な仕組みや手続きにもっと重点を置くべきである。
- 国境間のコンピューターシステムの簡素化も非常に重要。単純な問題がたくさんある。ドライバーは国境についてから書類を提出するが、事前に送っておくことが出来れば早く、正確にチェックが出来る。
- シンガポールの国境における自動化はすばらしいので一見に値する。
- 日本もまたナンバープレートを自動で認識するシステムを持っている。また自動車のタグから自動的に荷主などの情報を送信し、書類と関連づけられている。

(タイ-マレーシアの鉄道に係るソフトの仕組み)

- タイとマレーシアの鉄道運営のベースとなっている制度的仕組みは非常に良くできており、他の場所にも導入しようと試みている。
- SRT は KTM と越境輸送に関する協定を結んでおり、越境鉄道輸送を協働で運営している。
- 商業的にはロジスティック企業が荷主に対する窓口となり貨物輸送の注文を受けるとともに、鉄道会社からはスペースを買い、鉄道輸送サービスを実施している。
- 鉄道会社は商業的に成熟しておらず営業力が低いため、鉄道会社にとってはメリットのある仕組みである。
- タイ-シンガポール間の鉄道運営は非常に成功している。
- タイとマレーシア間の鉄道輸送量はそれほど多くなく、もともと限られたマーケットである。海運も一般的には長距離国際輸送のマーケットを扱っており、コスト面の効率性からタイ-マレーシアのような短距離の輸送を嫌う。
- レムチャバン発の貨物について言えば、殆どのトランシップはシンガポール、香港であり、直行サービスも利用できる。レムチャバンからポートクランまでの貨物は非常に少ないと思う。もしポートクランまでのトランシップを扱うとすれば、これは鉄道輸送と競合の激しいマーケットとなるだろう。しかし、鉄道は域内の貨物を運んでいるため、実際には海運とは競合していない。
- 我々は、ADB や WB などタイとカンボジアの鉄道に投資するよう働きかけている。以前使われていた 40km の区間である。この区間を再度接続するための投資は非常に小さい。ところが可能性は大きい。これができるとタイとマレーシアとカンボジアが協力する機会が得られる。
- 大きな機会がカンボジアにはあるのに、小さな港しか持っていない、そして陸上のネットワークも良くない。

## (2) ESCAP が取り組む重点課題について

(三つの重点課題：ハードインフラ、ソフトインフラ、内陸国問題)

- 一つめのハードインフラについては、ESCAP ではアジアハイウェイを推進している。今後の活動のフレームワークに対する政府間の協定まで取り付けており、上手くいっている。
- 二つめのソフトインフラについては、GMS におけるクロスボーダー交通協定の取組みを重視している。我々は ADB や Shanghai Cooperation Organization と、交通の問題に限らず、ビザや、保険、書類の手続きまで含む包括的なソフトの仕組みについて検討を進めている。
- 三つめの重点は、内陸国の問題。例えば我々は中央アジア経済圏の特別プログラムを持っている。最も活動的なのはカザフスタン、キルギスタン、アゼルバイジャン、ウズベキスタンであり、アフガニスタンも最近加わった。アフガニスタンは潜在力のある重要な国である。
- 先程述べたように、これらの地域（モンゴルやラオスを含めて）のファシリテーションは非常に良く機能している。
- 数週間前 ADB との協働ミーティングを持った。彼らは南中央アジアの問題を取り扱っており、我々は交通のファシリテーションについての協働の方法を模索している。

## (3) ドナーとの関係、JICA との関係

- ファイナンスの面では、我々は非常に幸運なことに、ESCAP の活動を支えてくれるドナーを持っている。例えばアジアハイウェイについて言えば、日本から支援をもらっている。これに加え、日本政府から道路の専門家が最近まで事務局に派遣されていた。オランダは我々のファシリテーションに関する活動を支援している。
- ADB はもともと 1960 年代に ESCAP の発意によって設立された。アメリカと日本は最も主要な ADB のスポンサーである。
- ドナー国について言えば、アジアハイウェイネットワークの、改良や新設について、メンバー国と投資の優先順位を付けている。我々は JBIC、WB、ADB などと協力し、これらのプロポーザルについて議論している。最近では WB と ADB が地域的な活動に対し、ファンドを設立した。
- 融資のみではなく、技術協力や F/S の支援も重要視しており、JICA などとも緊密な関係を持っている。ESCAP は地域にあるニーズを気付かせ、これを広める努力をしている。JICA がこの地域を対象にクロスボーダー交通インフラ整備支援に係る活動するのであれば ESCAP としては非常に歓迎する。
- ESCAP はハードインフラ整備事業に直接関わったり融資を受けることはないが、今後クロスボーダー交通の問題が重視されるとすれば、喜ばしいことである。

## 1.8 タイ運輸省交通政策・計画局 (OTP)

日時：2006年1月13日 15:00～16:00

場所：タイ運輸省交通政策・計画局

先方：Mr. Voradej Harnprasert (Acting Director Planning Bureau)

Mr. Chotirat Srisodapol (Policy and Planning Analyst, International Affaires Group, Planning Bureau)

Mr. Bhanu Vibhatabaedth (Policy and Planning Analyst, International Affaires Group, Planning Bureau)

調査団 (MRI) :

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 全般事項

- OTP は運輸省のなかの計画部門を担当、個別プロジェクトの実施は担当しない（現在はバンコク地下鉄の延伸路線問題が最重要課題の様様）。
- カーゴに関する近隣諸国との国際協定は以下の4つがあり、マレーシアの承認待ちである4番目を除き、全て発効済みである。
  - ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit
  - ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transportation
  - GMS Cross Border Transportation Agreement
  - ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transportation
- 2005年1月～10月の国境貿易額は、タイ～マレーシア 56億ドル、タイ～ベトナム 27億ドル、タイ～ミャンマー 18億ドル、タイ～ラオス 7.8億ドル、タイ～カンボジア 6.4億ドルとなっている。
- なお、航空及び海運に関しては、タイには36の空港（うち6空港が国際空港）があるほか、港のコンテナ取扱量は、レムチャバン港 1.8百万 TEU、バンコク港 1百万 TEU(能力一杯)、マプータプット港 0.5百万 TEU、ソクラ港 0.2百万 TEU(能力一杯)、プーケット港 0.1百万 TEU などとなっている。

### (2) 近隣諸国との道路網拡充

- 近隣諸国との道路網拡充に関するタイ政府の政策は、タイの地勢学的位置を活用して東南アジア諸国との連絡網を拡充することにより、地域の経済活性化を図ることにある。このため、GMS、IMT-GT、ACMECS という既存の政策フレームワークを活用する。
- 北部タイとラオス、南部中国、ベトナムを結ぶ道路網の整備・・・①チェンコ

ン(タイ)～ルアンナムター(ラオス)～チェンルン(中国)、②チェンコン(タイ)～ルアンナムター～ムアンチャイ(ラオス)～ディエンビエンフー(ベトナム)、③ナン～フェイコン(タイ)～ムアンチャイ(ラオス)～ディエンビエンフー(ベトナム)の各路線を整備、アップグレードする予定である。

- 南シナ海とアンダマン海を結ぶ東西経済回廊・・・ダナン(ベトナム)～サワナケート(ラオス)～ムクダハン～コンケン～メソー(タイ)～マラマエン(ミャンマー)
- 南部回廊・・・アラヤンプラテート(タイ)～プノンペン(カンボジア)

### (3) 近隣諸国との鉄道網拡充

- 将来的には、①ノンカイ(タイ)～ビエンチャン(ラオス)～チェンルー(中国)、②アラヤンプラテート(タイ)～ポイペト～シーソフォン(カンボジア)、③ソクラ(タイ)～アロースター(マレーシア)の新規路線の建設を検討している。

### (4) シンガポールへの越境輸送

- タイ～マレーシア間のトラック輸送に関しては、1979年11月24日付けの両国間覚書(MOU)がある。これによれば、生鮮食料品(Perishable Goods)についてタイからシンガポールまで運ぶことが出来、主としてタイ南部の野菜、果物が対象となっている。当時マレーシア政府は通過交通について寛大であったが、現在はより厳しい対応をしている。
- 直近では、2003年7月にチェンマイで第11回両国間 Permanent Committee が開かれたが、現在、年間3万トン(往復)を限度にマレーシアを通過することが許されており、タイの業者2社(各々トラックを25台と20台所有)とマレーシアの業者1社(同12台を所有)が認可を受けている。会議に提出された記録によれば、(前年の)実績は総計1,873トリップ、16,585トン、292.5百万パーツの生鮮食品がマレーシアに運ばれたことになっている。
- 2003年9月にタイ政府は、認可数量の拡大を求める書簡をマレーシア政府に提出したが、先方からの回答はまだない。

### (5) 統計

- コンサルタントによるフォローアップに協力してもらうよう依頼。

## 1.9 タイ国際開発協力機構 (TICA)

日時：2006年1月13日 16:30～17:30

場所：タイ国際開発協力機構

出席者：

Ms. Suchada Thaibunthao (Director, External Cooperation Division III)

Ms Somsuan Howe (Chief of Japan-Sub-Div.)

JICA：

小貫 朋子 JICA タイ事務所 国際機関連携 (広域企画調査員)

調査団 (MRI)：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 全般事項

- TICA の前身は DTEC で、2 年前に所管が首相府から外務省に変わり、更に 1 年前に独立法人である TICA となった。タイ政府は日本を見習って、JICA に相当する TICA、JBIC に相当する NEDA を設置している。
- タイには、まだ日本のような先進国からの技術協力が必要な分野と、最近始めた近隣諸国への技術協力を行える分野がある。このため、TICA は前者 (Partnership) と後者 (Technical Cooperation) を併せて実施しているのが現状。

### (2) 近隣諸国との協力

- 近隣諸国との協力関係を進めるにあたっては、まずもって ACMECS をガイドラインとすることになる。この場合、ミャンマー、ラオス、カンボジアが被援助国でタイとベトナムがドナーということになる。また、南部でのマレーシア、インドネシアとの協力は IMT-GT の枠組みを活用する。
- ACMECS には、交通のリンクエージと観光、農業・工業、人材育成、貿易と投資及び保健・衛生という 5 つの優先分野がある。TICA ではインフラを作るわけではないので、例えば完成後の維持補修等のための人材育成分野で協力することとなる。DOH が実施している道路メンテナンス研修はその好例であろう。ラオスとの間では SRT の路線延伸の話があり、NEDA と TICA の役割分担を議論しているところである。また、マレーシアとは合同委員会があり、道路、橋、チェックポイント等に関する 9 つのプロジェクトがあると承知している。更に、タイ～ミャンマー間の鉄道について韓国の KOICA<sup>1</sup>が F/S を実施するとの話もあるようである。

---

<sup>1</sup> KOICA Korea International Cooperation Agency

- クロスボーダーインフラについての TICA の考え方は、例えばプロジェクトを実施するには人々の移転問題という環境・社会面の配慮が重要と考え、越境道路が出来た後、農産物を搬出するための第 2 次道路（フィーダーロード）が重要と考えている。

### （3）タイの技術協力

- タイの技術協力は日本と同じで、各省が直接実施するプログラムと TICA 経由で実施するプログラムがある。前者は各省が自分の予算を使うか、どこからかの資金援助をもらうケースである。どの役所がどの国で何をやっているのか必ずしも明確にわからないので、最近副首相がヘッドで各省の代表からなる委員会を設置し、全体像を把握するようになった。
- TICA では共通研修コース（Annual International Training Course）と例えばラオスとの間で実施するバイの研修コースがある。前者は現在 23 設けており、各国からの要望に基づき研修生を集めるが、定員に限りがあるので全ての要望を満たせるとは限らない。後者の場合は、例えばラオスとの年次協議会の場で合意した人数だけ研修することになる。但し、まずタイ国内でどの程度の規模の研修が出来るか、講師等を集めるのに問題ないかといった点を検討することになる。
- 技術協力の歴史は 30 年前にラオスに協力したことに始まる。予算はアジア通貨危機の直前に年間 10 百万ドル（＝4 億バーツ）に達していたが、危機後 90 百万バーツに減らされ、最近漸く半分の 2 億バーツに回復した。この予算では、例えば専門家を民間企業から募集することは出来ず、全員役所か大学の先生ということになる。また、F/S も民間企業を使えるだけの予算がないので、道路なら DOH に頼むことになる。将来予算制約がなくなれば、JICA のように民間コンサルタントや民間の専門家を活用したい。

### （4）日本との将来の協力

- 既に日本とは南・南協力の実績があるので、将来的にはこれを拡充していきたい。また、国際機関も交えた 3 機関以上の協力も考えられよう。
- JICA は重要なパートナーなので、例えば ACMECS の枠内での 2 国間の協議に参加してもらえると有難い。

## 1.10 JICA マレーシア事務所

日時：2006年1月17日 15:00～16:00

場所：JICA マレーシア事務所

出席者：

JICA マレーシア事務所：

植木 雅浩（所員）

調査団（MRI）：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

議題：

調査の主旨及び現地調査の目的について説明  
意見交換

概要：

（現地の安全関連情報について）：植木所員より説明があった。

- 国境付近の治安情報について植木氏より説明いただいた。タイ側とことなり、マレーシア側からは特に治安悪化に関する注意は出ていないとのこと。
- 鳥インフルエンザに関しては、現在タイからのトラックによる輸入を止めている様子。

（クロスボーダー交通の現状に関する情報について）

- サダオでは客車は1日1便越境している。貨物はポートクランまで行っている。
- 電子部品はハジャイあたりからマレーシアに運び込まれ、製品化されている可能性が高い。
- 自動車の認証に関しては、タイの車がマレーシア国内を走行していることもあるので、一部認められているのではないかと。

（その他）

- PWD については、現在アポイントの確認が取れていないため、翌日確認後、連絡をもらうこととした。

## 1.11 マレーシア財務省関税局

日時：2006年1月18日 9:00～10:00

場所：マレーシア財務省関税局

先方：Mr. Dato Ibrahim Jaapar (Deputy Director General of Customs (Operations))

Ms. HALimah Binti Salleh (Director, International Affaires)

Mr. Yahya Bin Sulaiman, (Superintendent of Customs, International Affaires)

調査団 (MRI) :

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 政策全般

- マレーシア～タイ、マレーシア～シンガポールいずれの国境でも2国間政府覚書 (MOU) に基づき、国境地域特有の事情を勘案しつつ通関業務の程度を決めている。タイとはパダンベサールの鉄道駅でシングルストップカスタムインスペクションが可能となっている。
- 通関業務の効率化を図るべく、Green Lane 方式 (注：空港と同じ方式) やリスクマネジメントを導入している。例えば、過去の実績を勘案して、お行儀の良い日本企業等多国籍企業であれば検査頻度を減らす、行儀の悪い地場企業だと全数検査を行うといったやり方である。また、輸出加工区での原材料の検査簡略化もある。
- 通関書類は全国一律4部のコピーからなり、1枚目は関税局本局用、2枚目は輸入業者用、3枚目は統計局用、4枚目は予備となっている。通関業務終了後、これらのコピーは自動的に関係機関に送付されることになっている。
- 通関業務の簡素化を話し合う場所としては、ASEAN、IMT-GT (インドネシア、マレーシア、タイ3ヶ国の成長トライアングル) などのマルチの場合もあれば、個別の国同士のバイのクロスボーダー・ミーティング (マレーシアの場合、タイ、シンガポール、インドネシア、ブルネイの4ヶ国) の場合もある。例えばASEANでは、腐りやすいカーゴの通過に関する手続きの簡素化や関税申告フォームの共通化などが話し合われている。

### (2) 個別

- パダンベサール・・・SRT、KTMの相互乗り入れによるコンテナは、国境では書類上のチェックをするだけのシングルストップカスタムインスペクション方式である。タイ側とは同方式が可能となっているが、シンガポールとの間ではまだそこまで進んでいない。

- ブキカユヒタム (マレーシア側) ~サダオ (タイ側) を使う大型トラック数は、乗用車を含め 1 日 1 万台になるジョホールバルとは桁違いに少ない。
- いずれにせよ、個別の場所の情報については、現地へ行くことを勧める。

### (3) 統計

- 本件統計資料入手のためフォローアップ予定のローカルコンサルタントに対する協力を依頼した。

## 1. 1 2 マレーシア入国管理局

日時：2006年1月18日 11:00～13:00

場所：マレーシア入国管理局

先方：Mr. Dasmond Das Michael Das (Immigration Assistant Director, Research & Planning Division)

Mr. Ramli Halim (Deputy Assistant)

Mr. Abdul Razak Abdul Ghani (Senior Deputy Assistant Director, Visa, Pass and Permit Division)

Mr. Ahmed Naser B. Awang (Operation Section KLIA, Spang, Selangor)

Mr. Amdan B. Tahaya (Deputy Assistant Director, Head of Shipping Division, Port Klang)

Mr. Arbi Nizam Harun (Assistant Officer, IT Division)

Mr. Che Ramli Sulaiman (Deputy Assistant Director of Immigration, Security and Passport Division)

Mr. Mohd Razali B. Hashim (Principal Assistant Director, Information System and Record Division)

Mr. Yusof Hashim (Deputy Assistant Director, International Unit)

調査団 (MRI) :

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 全般的事項

- マレーシアの入国管理局は、港 65 ケ所、空港 34 ケ所、陸のチェックポイント 29 ケ所の計 128 ケ所に越境施設を有している。また、在外公館等 15 ケ所に人を派遣している。
- マレーシアは労働力が不足しているため、現在インドネシア、インド、タイ、フィリピン等 9 カ国と個別に協定を結び、国ごと、セクターごと、男女ごとにきめ細かく単純労働者の枠を決め、原則 5 年までの労働ビザを与えている。これは例えば日本人の駐在員に与えるビザとは別で、こうした労働者は現在 170 万人にのぼっている。また、最近は、「Malaysia, my Second Home Program」によってマレーシアに来る人が、日本人も含め年間 2000-3000 人いる。
- 陸のチェックポイントでは、Border Pass (正式には Boundary Pass) を発行し便宜を図っている。ブルネイでは「Restricted Passport」という名称で、昔はシンガポールとの間にもこの名称のパスポートがあった。

## (2) 個別事項

- ブキカユヒタム（マレーシア側）～サダオ（タイ側）は、両政府が現在の施設を1977-78年頃建設した。両施設の間（No Man's Land）は数キロメートル離れており、ここではタイから来た人は、例えマレーシア領内であってもマレーシア内の入国手続きをしていない限り、マレーシアに入国したことにならない。（そもそもこうした越境施設は、法律上国境に作らねばならないことになっていない。）Border Passにより、タイ側はハジャイまで、マレーシア側はアロースターまで行くことができる。なお、現在マレーシア側が発給しているBorder Passは全体で32,000程度である。ブキカユヒタムでの入国審査は、ちょうどクアラルンプール国際空港における入国審査と同様で機械による読み込み方式である。また、観光バス専用のグループパスの制度もあるほか、大型トラック用の通関施設もある。
- 東側（スンガイコーロク）では国境沿いに免税店も設けられており、現在のよように治安が悪くはなかった時には、マレーシアから多くの人々がタイ側に入り買い物をして帰って来ていた。現在のよような政治的緊張は突然起こりうるもので、タイ～ミャンマー、中国～ベトナム等他の国境地域でも多く起こっている。

## (3) 統計

- 本件統計資料入手のためフォローアップ予定のローカルコンサルタントに対する協力を依頼した。

### 1. 1 3 マレーシア経済計画庁 (EPU)

日時：2006年1月18日 16:00～17:00

場所：マレーシア経済計画庁

先方：Mr. Nik Azaman Abd.Majid (Director, Regional Economics Section)

Ms. Serifah Habibah Abd.Majid (Principal Assistant Director, Regional Economics Section)

Mr. Raja Muhammad Azhan Shah R. Muhammad (Principal Assistant Director, Infrastructure Section)

Mr. Selvurajoo Manikam (Principal Assistant Director, Infrastructure Section)

調査団 (MRI) :

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

#### (1) 政策一般

(IMT-GT の活動)

- インドネシア、マレーシア、タイが関わる“グローストライアングル”という枠組みがある。マレーシアの5つの州、タイの8つの州、インドネシアの10の州を対象としている。
- 関係3カ国により、首脳会談、及び大臣会談が毎年開催される。
- 大臣による会議にはマレーシアの場合は首相府が、タイの場合は副首相がインドネシアは昨年の会合では投資委員会の議長 (the chairman of investment board) がそれぞれ国の代表として参加している。
- そうした会議の下部組織として6つのITG (Implementing Technical Group) がある。人材、貿易制度、地方部と農業、観光、交通インフラ、市場開放。
- マレーシアでは、貿易、交通インフラを担当している。貿易は商業省、交通インフラは交通省が所管している。
- プロジェクト実施の際には、官民合同の事業共同体が組織される。各州における実施の段階で何か問題があった際に、これを解決するための新しい仕組みである。
- このIMG-GTについては、1993年に設立された。当時ADBは調査レポートを出すなどしたが、現在は関与していない。
- IMT-GTは(GMSなどと比較して)緩やかな連携であるものの、事業共同体はフィナンスの観点からADBを取り込もうとしているようだ。

(クロスボーダープロジェクト)

- クロスボーダープロジェクトに関しては、タイからマレーシアに向かうスンガイコーロクがボトルネックになっており、この国境施設の改良をしようとしている。同時に事業者はこの付近の地域を開発しようとしている。
- タイとは共同開発戦略委員会（**Malaysia-Thai Committee on Joint Development Strategy**）を設立し、この場でこのプロジェクトを推進することで合意している。現在道路と **CIQ** について調査している。
- **ASEAN** の国は多くの可能性を持っている。国境交通やその施設の利便性についていえば、まだまだやることがある。我々政府の政策として、そうした地域の開発を進めていく。タイとの国境地域についてもタイ側と協力のもと進めていく。
- **ESCAP** のアジアハイウェイに関しては、マレーシアの高速道路整備は終わっていると認識している。タイ側には整備すべき高速道路はまだあるだろう。

(その他)

- ナショナルプランを3月31日に発表する予定であり、現在そのための準備を行っている。

#### 1.14 マレーシア事業省道路計画局 (HPU)

日時：2006年1月19日 11:00～12:00

場所：マレーシア事業省道路計画局

先方：Mr. Awangku Hidep B.A. Hosain (Principal Assistant Director)

Mr. Roslan Mat Sapri (Assistant Director)

Mr. Mohd Raduan (Assistant Director)

Mr. Awayku Hidup (Senior Assistant Director)

調査団 (MRI)：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

##### (1) 政策一般

(HPU の組織)

- HPU は MOW (マレーシア事業省：Ministry of Works) に属し、有料道路及び国道の計画を担当する。
- 長官のもと、6つの課で構成される。(Sectoral Planning、Road Safety、Urban Transport、Project Appraisal、Statistic & Documentation、Land Use)
- 効率的で安全な人、モノの移動を容易にする国内道路ネットワーク体系を構築することを目的として活動している。
- 主要な機能は、国道、地方道のネットワーク計画の作成、都市交通にかかる調査実施、道路プロジェクトの経済・技術評価、交通調査の管理、事故データの収集・分析、道路計画における土地利用の高度化、他機関へのアドバイザーサービス提供

(政策一般)

- 橋や国境施設、手続き等も含めて効率的な提供へのニーズを満たすようにプロジェクトを構築すること。
- 近隣国も含め、モノの供給地点から消費・需要地点まで、あるいは輸入地点と輸出地点を結ぶような高速道路ネットワークとすること。
- 人やモノの国間の移動に際して主要な他のモードとの接続(インターモーダル輸送)を促す道路インフラとすること。
- 国境での接続を向上させることで、国境地域の経済活動を活発化させること。

(クロスボーダー交通インフラに対するニーズ)

- ネットワーク形状：新たに開発された地域と主要な成長拠点を結ぶことで、地域的な不均衡が解消されるように道路の混雑レベルを改善する。
- 道路構造の改良：交通安全と将来的に増加する貨物に対応する道路ネットワー

クの容量を改善する。

- 包括的でシステマチックなインフラ整備を確実にするためにプロジェクト実行に際しての調整を首尾良く行うことが重要。
- インフラ整備といった基礎的なサービスから快適性の確保まで含め、包括的な運輸・交通サービスを提供することで新たな経済回廊及び経済成長を促していくことも考えなければならない。
- 全ての交通手段のシームレスな統合を可能とするマルチモーダルを推進することも見据えている。

(東西経済回廊、南北経済回廊形成に受けた基本方針)

- 当該地域の将来の目標を達成するため地域の経済成長を持続させること
- 南北高速と東岸高速は将来的な交通需要に高いレベルのサービスと信頼性を供給することで対応するために強化、拡幅する必要がある
- アジアハイウェイのA2ルートと、A18ルートの維持管理をする
- 都市中心部へと向かう交通の混雑を緩和するための新湾岸道路と環状道路とバイパスを整備すること。
- 雨期に通行ルートの選択肢を与えるための東岸道路の高規格化と拡幅
- 北部のケラントンから南部のジョホールまでの湾岸道路の改良を含む東岸高速の整備
- 東西移動の接続を準備することは、小さな成長拠点の形成を促進する。

## (2) ケーススタディ

- ジョホールバル国境通過交通量は、二本の道路合計で11万台/日。タイとの国境では、東のランタウパンジャンで2.5万台/日、西のブキカユヒタムでは1.4万台程度。
- 二輪車の割合は、ジョホールバルでは6割以上、ランタウパンジャンでは4割、ブキカユヒタムでは2割。
- ケラントン州におけるタイとの国境を越えてくる自動車と貨物車を含む2百万台の殆どの目的地はケラントン州内にある。
- 現在の国境は、タイ南部の地方とケラントン州の間のローカルな交通に使われている。
- なお、西部におけるタイ国境(ブキカユヒタム)での交通は工業製品等が多い。
- 期待される効果としては、より大きなビジネスと交易の機会の形成、新たなビジネスの創出、雇用機会の増大、等の経済活動の活発化、輸出入の増大、州のGDP<sup>1</sup>増大等の地域経済の改善、インフラのさらなる延長と地域交流の促進、新たな観光拠点の形成などの交流促進が挙げられる。

(その他、今後の課題等)

- 現在は、東部における道路整備に注力している。

---

<sup>1</sup> GDP Gross Domestic Product

- IMT-GT など国を跨ぐ枠組みを踏まえた EPU (Economic Planning Unit) の方針を受けて道路の計画も行っている。
- ソフトに関しては道路の基準以外、殆ど関与していない。
- なお、アジアハイウェイの基準に関する協議にはマレーシアの代表として HPU から参加している。
- 今後の課題として、西部と東部におけるアクセシビリティの不均衡、道路交通安全、民営化、セキュリティなどに取り組む意向がある。

## 1.15 マレーシア国鉄 (KTM)

日時：2006年1月19日 14:00～16:30

場所：マレーシア国鉄

先方：Mr. Faiz Ramli (Operation and Marketing Executive)

Mr. Rasul Yahaya (Senior Operation Executive)

Mr. Ahmad Shukri (Executive Terminal)

調査団 (MRI)：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

議題：

(国境のポイント)

- KTM 路線上にクロスボーダーポイントはジョホールバル、パダンベサル、スンガイコーロクの3箇所ある。

(旅客鉄道)

- シンガポールーバンコク間のオリエント急行が週1便。
- ペナンーバンコク、クアラルンプールーハジャイ が各1日1便 (1往復)。合計4本で計300人/日程度の旅客がある。
- パダンベサル駅での国境通過手続きはスムーズにできるようになっている。KL方向から来る場合、まずマレーシアのイミグレーションのカウンターに行き、その後タイのカウンターに行く。合わせて30分以内で手続きが終わる。

(貨物鉄道)

- コンテナ便が1日2便 (上り2本、下り2本) 及び、セメント輸送列車が1日1便 (上り下り各1本)
- セメント輸送は、Perlis 県産のセメントを、パダンベサル、ハジャイ、スンガイコーロク経由で、マレーシア東部のケランタン、トレンガヌ両県へ輸送している。
- コンテナのランドブリッジサービス (バンコクーポートクラン間) については60時間サービスを売りとしているが、実際には SRT の機関車問題のため80時間程度かかっている。
- 上り2本、下り2本の列車運行のために、KTMは4台の機関車を備えている。
- 民間のオペレータ2社が顧客開拓をしている。オペレータは出来るだけ多くの顧客を得ようと営業活動を行い、トラックで駅までコンテナを輸送するところまで責任を持つ。KTMはターミナル、施設、線路、貨車を提供する。
- オペレータ2社の間で価格は異なると思う。
- バンコクからポートクランまで海上輸送すると約1週間かかる。

- パダンベサルでは昨年からシングル・インスペクションを始めており、通関手続きは簡素化された。国境での検査には最大で2時間しか必要ない。
- 我々は便数を増やすことは出来ないが、確実に60時間輸送ができれば貨物需要はさらに増えると考えている。2000年にランドブリッジサービスで32,000,000MRあった収入が機関車不足により2005年に29,000,000MRに減少した。サービスの改善ができれば、より多くの収入を得ることができる。
- 我々の究極の目標は55時間である。我々は、改善できたと顧客に納得してもらうことが必要である。
- 現在のSRTの機関車運行では、シンガポールへの海上輸送よりも競争力は低い。
- シンガポール-マレーシア間の通関手続きはかなり厳密にしている。タイ-マレーシアの方が手続きは容易である。
- ランドブリッジサービスの貨車は全てKTMのものを使っている。
- SRTは十分な日本からの借款を受けていたが、KTMは政府の方針により日本からの支援は受け取ったことはない。

(貨物輸送品目・量について)

- コンテナサービスでは、タイからの貨物が多い。マプータットからマレーシアに輸送される製品は棒鋼である。電化製品については、タイからマレーシアに部品が運ばれ、マレーシアで完成品となる。天然ゴムはポートクランからヨーロッパに輸出される。
- マレーシアはかつてゴム生産が盛んであったが現在はパームオイルの生産に取って代わった。
- マレーシアからタイへの物資輸送は少なく、空の列車がバンコクへ向かうこともある。ここではクライアントは皆輸入業者だ。

(タイ南部からポートクランへの複合一貫輸送：パダンベサル駅におけるトラックから鉄道への積み替え)

- タイ南部からマレーシア方面に運ばれるトラック貨物を、パダンベサルで鉄道に積み替え、ポートクランまで輸送するサービスを行っている。
- このサービスはパダンベサルからポートクランまでは1日6便運行し、月に7,000TEU運んでいる。年間では84,000TEUとなる。
- 月に2,500,000MR、年間30,000,000MRの売り上げがある。
- 我々はもっと多くの貨物を集めることができるが、KTMは単線なので、これ以上多く輸送することはできない。ヤシ油も輸送しているが、我々はスペースがないために1/3しか輸送することができない。

(その他)

- 国際空港からKL中央駅までの直通列車はKTMとは別の会社(Express Railroad Link)によって運営されている。彼らは自らの列車や施設を使っている。160km/hの速度で運行している。軌間はKTMと異なる。

(パダンベサール駅におけるタイ側機関との協力体制)

- パダンベサール駅における手続き簡素化の取組みはSRTもKTM同様に対応しており、手続きの基準はSRTもKMTと同様である。KTMとSRTは良い関係にある。貨物のチェックは、文書のみで済み、内容のチェックは行われない。中身のチェックはポートクランあるいはバンコクで行う。
- パダンベサールではKTMとSRTは同じビルを共有している。問題が発生すればすぐに話し合える。
- スンガイコーロクでも共同経営駅がある。これも1964年の協定による。ただ19時以降は政治問題のためクローズしている。パダンベサールはとても安全だ。

(その他)

- パダンベサール駅で働く我々は皆、ハジャイまで行けるボーダーパスを持っている。タイの人々はアロースターに行くことができる。
- パダンベサールからハジャイまで車では60分、列車では45分で行ける。

## 1.16 マレーシア事業省公共事業局 (PWD)

日時：2006年1月18日 16:00～17:00

場所：マレーシア事業省公共事業局

先方：Mr. Mohamad Farijal B. Othman (Senior Assistant Director)

Mr. Badrul Hisham B. Baharom (Assistant Director)

Mr. Hj. Azme B. Hassan (Senior Assistant Director)

Mr. Ir. Che Noor Azeman Yusoff (Senior Assistant Director)

Mr. Wan Suraya Bt. Mustaffa (Senior Assistant Director)

調査団 (MRI)：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 政策全般

- クロスボーダーに関するマレーシアとしての政策一般は、外務省と経済企画省 (EPU) が決定し、PWD は道路関係を実施する立場。
- タイとの間では、「マレーシア～タイ共同開発戦略委員会 (Malaysia～Thai Committee on Joint Development Strategy)」が年に3回開かれ、ここで国境地域の開発戦略が決められている。最近では、昨年9月にバンコクで開催された。道路に関しては、東海岸、中央部、西海岸の3つの回廊について議論をしているところである。

### (2) 個別プロジェクト

- 東海岸・・・コロック川が国境になっており、越境が容易なので密輸が多い地域である。現在スンガイコーロク (タイ側) とランタウパンジャン (マレーシア側) の間にある橋によって、タイ側のナラティワートとマレーシア側のコタバルが結ばれている。(ここは鉄道も通っている。)
- タイ側との協議によって、将来3つの橋を建設し、この地域の越境交通の円滑化を図ることとなっている。①まず、最も海沿いの地域では、現在フェリーボートで結ばれているタクバイ (タイ側) とパングカラクボール (マレーシア側) の間に新橋を建設する。この橋はタイ側が F/S から建設までを担当することになっている。②現在あるスンガイコーロク (タイ側) とランタウパンジャン (マレーシア側) の橋の二重化。③ランタウパンジャンより上流のカダンガンジャンバタン (タイ側) とブキットブンガ (マレーシア側) に新橋を建設する。この橋は、逆にマレーシア側が F/S から建設までを担当することになっている。

- 中央部・・・山岳地域でアクセスが困難。現在ベトン（タイ側）とケロー（マレーシア側）を結ぶ道路があり、PWD ではタイ側と関係なく、国境付近の道路改良計画を実施予定である。また、バンタクロン（タイ側）とカンブンパダンサナイ（マレーシア側）を結ぶ道路の拡充計画がある。マレーシア側は 130 百万リングットの予算で、114 キロメートルを 6 工区に分けて実施予定。将来的には、国境に新しい施設（CIQ）を設置する方向にある。
- 西海岸・・・タイ側サダオ（ダンノック）とマレーシア側ブキカユヒタムを結ぶ道路は、マレーシア～タイ両国間を結ぶ道路のなかで現在最も容量が大きい道路であり、越境施設も一番充実している。タイ側は片側 2 車線の国道であるが整備状況は良く、ハジャイ、ソクラまで快適に移動できる。タイ側には、現在の国道を高速道路化する計画はあるが、マレーシア側は既に高速道路ができており、特段の計画はない。また、更に西側は山岳地帯になっており、バンデュソン（タイ側）～カキブキット（マレーシア側）の山岳道路がある。この道路に関する改良計画もあるが、環境省から環境問題を指摘されており、抜本的な工事は出来ない状況にある。なお、西側海岸線にはタイ～マレーシアを結ぶ道路はない。

### （3）その他

- 道路、橋梁とも、タイとマレーシアの間に規格の違いがある。道路はさておき、橋梁については、東海岸で共同で進めている二重化のプロジェクトに支障が生じる可能性があるが、入札では FIDIC<sup>1</sup> を使って仕様書を調整することで解決する方向にある。
- タイとの越境交通円滑化事業を実施する際、国境をはさむ両地域の地域開発を併せて考える必要がある。具体的には、観光開発や農業分野への投資などである。

### （4）統計

- 本件統計資料入手のためフォローアップ予定のローカルコンサルタントに対する協力を依頼した。

---

<sup>1</sup> FIDEC Federation Internationale des Ingenieurs-Conseils（フランス語） 英語名は International Federation of Consulting Engineers

## 1. 1 7 ADB メコン局インフラ課

日時：2006年1月23日 9:00～10:00

場所：ADB メコン局

先方：Mr. John Cooney (Director)

Mr. Peter Broch (Transport/Project Economist)

Mr. Ronald Antonio Q. Butiong (Programs Economist, Operations Coordination Division)

調査団 (MRI)：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

概要：

### (1) 全般事項

- 1992年ADBがGMSに取り組み始めた後、1995年にタイ～プノンペン～ベトナムの南コリドーを第1優先案件として具体化(プノンペン～ホーチミンは従来12時間を要していたのが5時間となった)して以来、地域のインフラに取り組んできた。現在次の10年を睨んだ「Transport Sector Strategy」を作成しており<sup>1</sup>、昨年12月にドラフトについて各国と協議した。今後3月にファイナル版につき合意、6月のGMS運輸大臣会合による承認を目指している。
- GMSの道路網とアジアハイウェイの関係は、GMSにより整備する道路網はアジアハイウェイをすべて含んでいるが、一部はGMS独自の部分があるということである。
- 空運、海運については事実上何もしていない。ただし、メコン河の舟運については、今後強化する方針であり、ADBもメコン委員会と連絡を取り始めている。

### (2) 個別事項

- 東西経済回廊・・・ベトナムのダナン港を出発したのち、円借款によるファンヴァン・トンネルの完成、ベトナム内の道路貫通によりラオス国境までの所要時間は大幅に短縮した。ADBによるラオス内の国道整備、円借款による第二メコン国際橋が完成すれば、東側は問題がなくなる。東北タイの輸出品もレムチャバン港経由よりダナン港経由のほうが有利になる。ミャンマーに対しADBは直接支援できないが、GMSの枠内でソフト部分の進捗などを時折確認するミッションを出している。
- 南北経済回廊・・・昆明からラオス国境までの道路は中国が整備済み。ラオス内の道路は3区間に分けて、北側は中国の支援(中国業者)、タイ国境側はタイの援助(タイ業者)、間はADBで整備することになっている。従って、南

<sup>1</sup> パデコが調査を受注、事務局機能についてもADBから契約を得ている。ドラフト・レポート入手済み。

北経済回廊も目途がついている。

- 次の案件としては、タイ国境からプノンペンに至る鉄道旧線の修復案件を考えている。(タイ SRT の話と一致) タイとカンボジアの間には、タイとマレーシアと同じく、1955年に遡る鉄道の協定が存在している。
- 国境でのシングルウィンドウインスペクションや、シングルストップカスタムインスペクション導入の進捗は、ゆっくりしているが着実に前進していると認識。ソフト部分が道路や橋などのハード部分と同等あるいはそれ以上に重要との認識は共有する。ソフト部分の重要性は、例えば、ベトナム～中国の国境の通関業務が、両国間の L/C 決済が可能となったことにより大幅に短縮されたという最近の例がある。
- 越境施設建設前と建設後の比較を行うためのデータとして、ADB ではベトナム～中国間の Hekou～Lao Cai のケースを持っている。

### (3) 統計

- GMS Transport Sector Strategy Study (TA No.6195-REG)(CD)を入手。

## 1.18 ADB メコン局調整課

日時：2006年1月23日 10:00～11:00

場所：ADB メコン局

先方：Mr. Paul Turner (Director)

Mr. Yushu Feng (Senior Regional Cooperation Economist)

Mr. Ronald Antonio Q. Butiong (Program Economist)

Mr. Hong Wei

Ms. Aillen Pangilinan

調査団 (MRI)：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

概要：

### (1) 全般事項

- メコン局は、インフラ課、社会開発課、農業・環境課、ガバナンス・ファイナンス・貿易課のセクター担当4課と調整課の併せて5課からなっている。また、GMS を取り進める局内調整機関として Mekong Management Team(MMT)を設けている。更に、黒田新総裁になってから地域経済統合を推進するため、河合前東大教授をヘッドとする地域経済統合室 (Office of Regional Economic Integration=OREI) を新設し、GMS 以外の地域においても Regionalization を推進する体制を作っている。
- GMS は 1992 年以來の ADB の中心政策なので、政策局から特に注文を受けるわけではない。GMS には9つの作業部会 (Working Team) があるが、これをメコン局内の5課で担当している。調整課はソフトウェア部分を担当し、種々の TA を実施している。
- ACMECS と GMS の関係は補完関係にあるが、ACMECS はやはりタイ政府の意向が強く働く。2 国間で解決できない事項があると、ADB は中立であるとの理由で駆り出されることもある。

### (2) 個別事項

- クロスボーダー交通協定 (CBTA) は、17 の Annex と 3 の Protocol を有する。昨年末までにすべての調印を目指していたが、12 月末時点で4つが未調印で残っている (Annex6,8,14 および Protocol3)。これらは4月までに合意にこぎつけ、6月の首脳会議で調印される予定である。
- 東西経済回廊について、当初ラオス側は単なる通過回廊になるのではと危惧していた。最近ではベトナム国境から50Kmにあるラオス国内の銅鉦山に外国直接投資企業を入れる、サワナケート空港をタイ・ラオス共同空港にし周囲に工業団地を建設する、といった話もあり、状況はラオスにとって改善している。

- 第二メコン国際橋については、ラオス側の通関に ITC 装置が想定されておらず、ADB としてはドナーを探している。→これに対し当方より、一般論と前置きしたうえで、ラオス側から JBIC 資金に余裕があれば配分してもらうよう要請する方法、もし JBIC 資金に余裕がない場合には、日本大使館に無償援助を要請する方法などが考えられる旨回答をした。

### (3) 入手資料等

- GMS CBTA (CD)
- GMS Beyond Borders (RCSP Update 2006-2008)
- その他若干の資料を入手

## 1. 1 9 ADB 東アジア・中央アジア局

日時：2006年1月23日 11:00～12:10

場所：ADB 東アジア・中央アジア局

先方：Mr. Adrian H. Ruthenberg (Director, Operation Coordination Division)

Mr. Qifeng Zhang (Senior Regional Cooperation Programs Specialist, Operations Coordination Division)

Mr. Hong Wang (Principal Economist, Transport and Communication Division)

Mr. Bahodir Ganiev (Economist, Operations Coordination Division)

Ms. Natasha Davis (Transport Specialist, Transport and Communication Division)

Ms. Padmini Desikachar (Regional Economist, Operations Coordination Division)

調査団 (MRI) :

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

概要 :

### (1) 全般事項

- 東アジア・中央アジア局は、中国、モンゴル、中央アジア 5 ヶ国およびアゼルバイジャンの 8 ヶ国を所掌。各国の所得水準や政策が異なるため困難を伴うが、地域協力には力を入れている。
- CAREC に協力しているのは ADB のみならず、世銀、EBRD<sup>1</sup>、イスラム開発銀行、IMF<sup>2</sup>、UNDP<sup>3</sup>などで、アルマティの世銀事務所等が中心となって、2 ヶ月に 1 回テレビ会議を行っているほか、四半期に 1 回ずつシニアレベルで協議している。サブグループとしては、Transport (ADB 参加)、Trade Facilitation (ADB 参加)、Trade Policy (IMF がリード)、Energy (世銀がリード)がある。Transport については、関係国を交えた正式の協議会を今まで 4 回開催した。この 3 月に第 5 回目が予定されている。なお、CAREC の枠内で EBRD と ADB など国際機関同士の協調融資案件は数多くある。
- 近々アフガニスタンとロシアが CAREC メンバーに参加予定。アフガニスタンから南下するルートの重要性を認識している。
- 最近 UNDP が中心となってアジア太平洋地域を対象にした人材開発に関するレポートをまとめた。是非一読されることをお勧めする。

### (2) 個別事項

- 道路・・・中国～モンゴル(ウランバートル)は一部を中国の支援で実施。Regional Transport Agreement に基づいて、アルマティ (カザフスタン)～ビシュケク (キルギス)、中国～キルギス、アゼルバイジャン～グルジアなどの道路を支援し

<sup>1</sup> EBRD European Bank for Reconstruction and Development

<sup>2</sup> IMF International Monetary Fund

<sup>3</sup> UNDP United Nations Development Programme

ているが、「クロスボーダー・イシュー」は重要である。この観点から、車両に係る諸規則の統一化などもソフトの TA として実施している。

- 鉄道では、ウズベキスタン～トルクメニスタンの接続改善がある。
- 貿易政策の分野では、アゼルバイジャンとトルクメニスタンを除く中央アジア 4 カ国の計 5 カ国において、陸路による輸送コストを、協力関係のある場合とない場合で比較し、クロスボーダーにおける協力が如何に重要か示す調査を行っている。
- 以上、TA によるキャパシティ・ビルディングや、協力による成果を具体的に示す事例を取り上げることにより、我々はアドボカシーの役割を果たしている。

### (3) 資料

- CAREC に係る News 5 回分
- CAREC Third Transport Sector Coordination Committee (TSCC) Meeting
- CAREC Transport Sector Status Report 等の資料を入手。

## 1.20 JICA フィリピン事務所

日時：2006年1月24日 9:00～10:00

場所：JICA フィリピン事務所

出席者：

JICA フィリピン事務所：

杉山 茂（所員）

菊池 由起子（所員）

調査団（MRI）：

畑中 邦夫 株式会社三菱総合研究所 海外事業推進センター  
海外事業推進グループ

議題：

調査の主旨及び現地調査の目的について説明

ADB でのインタビュー概要説明及び意見交換

概要：

（本件調査の主旨及び現地調査の目的について）

- インセプション・レポートに基づき調査の主旨を当方から説明。また、タイ、マレーシアの現地でのインタビューを基に、クロスボーダー・インフラに関する両国政府の考え方、タイ～ラオス及びタイ～マレーシアの道路、鉄道の事例を紹介した。
- フィリピンは島国であるため、クロスボーダー・インフラといってもピンと来ないところがあるが、重要性は理解したとのコメント及びタイ～ラオスに関して杉山氏からいくつかの具体的質問があった。

（ADB でのインタビュー概要説明について）

- メコン局及び東アジア・中央アジア局でのインタビュー結果の概要を当方から説明。
- GMS クロスボーダーに係るソフト部分について今後とも段階的に追加調査が必要なことから、ADB としても JICA の協力を得たいとしており、JICA フィリピン事務所に何らかの照会がある際には適宜対応願いたい旨依頼した。

## 2. 第2次調査

### 2.1 JICA マレーシア事務所

日時：2006年2月27日 9:30～10:30

場所：JICA マレーシア事務所

出席者：

JICA マレーシア事務所：

植木 雅浩（所員）

調査団（MRI）：

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

議題：

調査の経過及び現地調査の状況に関する報告

意見交換

概要：

（調査団より調査全体の経過、及び現地調査の経過について、ドラフトファイナルレポート案、及び現地調査の経過を取りまとめた資料をもとに報告、その後意見交換を実施した。JICA マレーシア事務所からの指摘事項は、以下の通り。）

- ・ タイからパダンベサル駅までトラックによる貨物が駅で鉄道に積み替えられクラン港へ行き、船積みされる貨物のケースを取り上げているが、実際には、タイから鉄道で輸送されクアラルンプール周辺で消費される貨物も相当量ある。
- ・ 分担率の変化など、できるだけ物流全体の動きを捉え、その上で上記のようなケースの位置付けを確認するようなアプローチが良いのではないか。一部の特殊な輸送が一般的であるかのような誤解を生まないよう配慮をすべき。
- ・ マレーシアからタイへの輸出はどのような品目が多いのか。  
→電気機械部品や集積回路など付加価値の高い中間製品が多い。
- ・ 経済開発、援助政策的視点からのクロスボーダー交通インフラ整備への示唆について、マレーシアに関する記述が少ないが、そうした視点からはマレーシアのケースから得られる示唆はほとんどないということか。  
→国境インフラの整備は進んでおり、複合輸送、ロジスティクスの高度化など交通計画的視点からの示唆が多いと認識している。
- ・ インドネシア、マレーシア、タイによる IMT-GT についても触れておいて欲しい。

（その他）

- ・ 第一回現地調査でマレーシア政府にインタビューした際、調査結果のフィードバックを希望している機関があったとのことであるが、ファイナルレポートを

渡すことを想定しているのか。

- →その場では、クライアントである JICA が決めることで、我々（MRI）としてはどのようなフィードバックができるかは回答できない旨を伝えた。JICA 本部の判断を仰ぎたい。

## 2.2 ラオス交通通信事業省道路局

日時：2006年2月28日 9:00～10:00

場所：ラオス交通通信事業省道路局

出席者：

Mr. Dapkeo DOUANGPRACHANH (Deputy Director of Planning & Technical Division)

Mr. Bounyavath NILAXAY (Civil Engineer, Planning & Technical Division)

調査団 (MRI)：

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 政策全般

- ASEAN や GMS の方針に沿ったネットワーク整備を進めている。我々には政策レベルでの道路計画決定権限はなく、整備が決まった道路の設計レベルの計画に責任がある。道路ネットワーク整備の優先順位も国が決める。建設が決まった道路について、詳細計画をすところから道路局が関与し、詳細計画、建設事業、維持管理までを担当している。
- 第一メコン国際橋をはじめ、道路建設プロジェクトについては、建設後一定期間のメンテナンスは工事実施事業者の責任で必要な補修等を行うこととなっている。その後、メンテナンスの責任が道路局に移管される。建設後、責任移管までの期間は案件毎に MOU で定められるが2年程度であることが多い。

### (2) 道路計画

- 現在、整備の優先度が高い道路は、3号線（西部のタイ国境から北上し中国へ向かう国道）、13号線（ビエンチャンから中国国境へ向かう国道の未舗装区間）、1号線（ラオス国土を南北へ抜く国道）など。
- 整備の内容はいずれも既存道路の改良であり、3級から4級への改良（道路の整備水準の向上）、車線増加（2車線から4車線への拡幅）、車両重量基準（ラオス国内の道路は現在9.1ト(ノ/軸)）向上への対応などである。
- こうした道路整備より輸送費用が安くなり、経済効果や貧困削減につながることを期待している。観光客の増加も期待している。また、ラオス国内に物流施設を整備するなど経済的にもラオスにメリットが生じるようにしなければならないと考えている。
- なお、カモン県で第3番目のメコン橋の計画もある。この計画はタイからの提案であり、資金調達方法や事業者などは未定であるが、整備することはほぼ決まっている。

## 2.3 ラオス交通通信事業省交通局

日時：2006年2月28日 10:00～11:00

場所：ラオス交通通信事業省交通局

出席者：

Mr. Bounsoum SOMSIHAKHOM (Deputy Director General Department of Transport)

Mr. Bounta KOUNLAVONG (Director of Planning and Budgeting Division Department of Transport)

Mr. Sengsavang PHANDANOUVONG (Mechanical Engineer, Department of Transport Lao National Transport Committee Secretariat Office)

調査団 (MRI)：

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 政策全般

- 今回のクロスボーダー交通の研究に大変興味を持っている。
- ラオスは「“ランドロック”の国から“ランドリンク”の国へ」という政策を掲げており、正にクロスボーダー交通インフラの整備はラオスの国の政策として進めているところ。
- ただし、“ランドリンク”とすることが、ラオスにどのようなメリットをもたらすのか、これが難しい。特に交通協定の担当者として常にそれを考えている。
- ラオスとベトナムは2005年6月30日から入国側のみで関税チェックをするシングルストップカスタムインスペクションが運用されている。ラオスとタイも2006年6月にシングルストップカスタムインスペクションの導入について合意する見通しである。
- また、GMS協定が今年に全て合意され2007年から発効する見通しでもある。
- 以上のような取り組みにより国境通過の円滑化が進むのは確実であるが、ラオスにとっては通過されるだけでメリットがないのではないかという懸念もある。
- これについて考えている課題は、①通行料の徴収 (ESCAPでも検討しているとのこと) ②(道の駅のような)休憩施設の整備 ③物流拠点施設の整備 ④観光開発 (担当は交通局ではない) 等を考えている。
- また、輸送事業の自由化が進むことでラオス国内の輸送事業者(トラック事業者)が淘汰される懸念を持っており、これは非常に重要な問題と考えている。
- ラオス国内の輸送事業者はそのほとんどが家族経営的な組織であり、国際レベルの競争にはとても対抗できる体力を持っていない。経営体としての組織力(マネジメント力)、資金力、設備(保有車両数など)のどれをとってもタイ

の事業者には対抗できない。ほとんどの事業者が保有車両 10 台未満の零細企業である。

- 国境通過円滑化の取り組みと並行して、こうした組織に対する何らかの支援が必要であると考えている。

## (2) 第一メコン国際橋の現況と課題

- タイとラオスで道路の重量制限の基準が異なっている。タイは 10 トン（／軸）であるが、ラオス国内の道路は 9.1 トン（／軸）である。このため基準を超える車両はタイからラオス国内に入ることが出来ず、積み替える必要が生じている。
- 国境通過の手続きに必要な書類が国境毎に共通化していない。これを統一化すればスピードアップが図られると考えている。
- 旅客についてはボーダーパスの制度により比較的簡単に越境できるが、国境を毎日越えて通勤しているような人はいない。

## (3) その他

- ICD の整備は、ラオスが“ランドリンク”の国になる際に必要なことではないかと考えている。
- また貧困削減の観点からも、交通安全の確保は重要な問題と考えている。今後越境交通が増えると交通事故も増えることが予想される。ラオスの貧しい世帯が働き手を交通事故でなくすと非常に悲惨な状況になる。クロスボーダー交通インフラ整備の際に軽視されがちなテーマであるが、是非認識してほしい。

## 2.4 ラオス交通通信事業省鉄道機構

日時：2006年2月28日 11:00～12:00

場所：ラオス交通通信事業省鉄道機構

出席者：

Mr. Somsana RATSAPHONG (Director of Engineering Division Singapore-Kumming Project co-ordinator)

調査団 (MRI)：

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 第一メコン国際橋に接続する鉄道整備について

- 第一メコン国際橋からラオス側に 3.5km の軌道及びターナーレーン駅を整備するプロジェクトを進めている。
- 現在建設会社選定作業中という段階であり、2007年6月までに完成予定。
- 事業費は430万ドルで、全額タイの支援による。70%が借款で、30%は無償援助である。
- 2007年6月までの整備ではターナーレーンの駅は旅客駅として整備予定であり、その後隣接地にICDを整備する計画となっている。
- ICD整備にあたっては、バンコクのラックラバンのICDを参考に計画を立てている。なお、このICDについてフランスが2,200万ユーロのプロジェクトとして提案・支援するという話もある（決まってはいない）。
- Railway Authority はオペレーションも担当するが、当面はタイ国鉄の車両で運行されることとなっている。貨物量が多くなればラオス側として車両をレンタルして運行することも検討する。
- Railway Authority として、荷主となる顧客開拓のためのセールス活動は特にしていない。

### (2) タイとラオスの間の貨物輸送について

- 現在タイからの輸入品は、建設資材、鉄、セメント、食品などが主であり、輸出品は木材、衣料、ポタジウム（カリウム）、コーヒーなどである。
- ポタジウム（カリウム）は現在ラオス国内で国が大規模な鉱山を開発中であり、ここで算出されるポタジウムの輸送に鉄道が使われることを想定している。これが鉄道による主要な輸送品となる見込み。
- なお、この鉱山は現在試運転中で年間100万トンの生産量があり、最終的には1,000万トン（/年）の生産量を目指しているとのこと。
- ラオス政府は、鉄道計画に当初あまり積極的ではなかったが、鉱山開発が進み鉄道輸送の需要も見込めることとなったため、鉄道整備にも急に前向きになっ

たとのこと。

**(3) 今後の鉄道計画について**

- 今後、ラオス国内の鉄道ネットワークの充実を図りたいと考えている。カモン県まで伸ばし、ベトナムの鉄道と接続する構想もある。

## 2.5 JICA ラオス事務所

日時：2006年2月28日 13:30～15:00

場所：JICA ラオス事務所

出席者：

JICA ラオス事務所：

森 千也（所長）

村山 博司（所員）

近藤克郎専門家（長期専門家：官房長付き計画アドバイザー（建設・運輸））

JICA 本部

磯貝 白日（社会開発部運輸交通第一チーム）

調査団（MRI）：

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部

交通システム研究グループ

議題

調査の主旨及び現地調査の目的について説明

質疑応答、意見交換

インタビュー要旨

（1）クロスボーダー交通インフラ調査の主旨及び現地調査の目的について説明（JICA 社会開発部磯貝、調査団）

（2）質疑応答、意見交換

（JICA ラオス事務所）

- ・ ラオスは「“ランドロック” から “ランドリンク” へ」という政策を掲げており、クロスボーダー交通の整備も積極的に進めているが、整備を進めるにあたって問題の多い国である。
- ・ ハード、ソフトの整備によって、国境通過が円滑化するのには良いが、ラオスが単なる通過国とならないためにはどうすればよいか、これが問題。
- ・ また、国内道路のメンテナンスの面でも問題が出てくる。近隣国から貨物の重量車両が入ってくると、重量車両に耐える構造をしていない国内の道路はすぐに傷んでしまう。
- ・ このようにクロスボーダー交通整備には前向きであるものの、その後の交通インフラのメンテナンスや社会経済的な影響などについて、様々な問題が発生する可能性がある。

（JICA ラオス事務所）

- ・ 一般論として、アジア開発銀行（ADB）はそうした事後のメンテナンスの問題と関係なく援助（ローン）をする傾向があるのではないかと。世界銀行（WB）

はその点、メンテナンスできない施設整備にはお金を出さないという姿勢を持っているようだ。

(JICA ラオス事務所)

- 第3のメコン橋について、アグリーメントをつくっているが、実際には整備はなかなか進んでいない。タイからの提案のプロジェクトであるが、グラントでないとラオス側は受け入れられないという態度を取っている。

(調査団)

- ラオス政府、特に交通局は単なる通過国となる懸念を表明していた。

(JICA ラオス事務所)

- タイは、国内を通過するコンテナに3%の料金を課している。これは関税ではなく、“通行料”のような位置づけの不明確な課金。

(JICA ラオス事務所)

- (ラオスはタイの経済に依存している面は強いが、) 内陸国として、タイ側にもベトナム側にも接続できる地理的条件にあるため、タイ側にはそうした選択肢があるということを意識させながら、完全にはタイの言いなりにはならないような交渉をしていくというのがラオスの戦略の考え方である。

(調査団)

- 交通局では、通過国となることへの対応として、通過交通に対する課金、道の駅のような休憩施設整備、物流拠点整備、観光開発を挙げていた。

(JICA ラオス事務所)

- 橋であれば通行料を取ることはできるが、内陸の道路で通行料を取られるかどうかは疑問。基本的にはODになる交通需要にならないとダメなのではないか。いかにラオス国内に発地着地のいずれかのある交通需要を創出できるかが重要なのではないか。

(調査団)

- 鉄道機構では、ポタジウム(カリウム)鉱山で生産されるポタジウムを輸送品として見込んでいた。現在鉱山は試運転中とのことで、見通しも立っているようだ。

(JICA ラオス事務所)

- 本当に鉄道整備をするのか？

(調査団)

- 2007年6月までに完成予定であると言っていた。

(JICA 本部)

- 観光開発に関しては、2006年度にラオスの東西経済回廊に起因した観光振興に関する技術協力プロジェクトをJICAとして行うと聞いている。

(JICA ラオス事務所)

- 国内の信号システムも大きな問題。フランス製の信号が入り、ビエンチャン市内でも新旧の信号が混在しており、外から来る人には分かりにくい。

(調査団)

- 外から来る人が増えると事故が増える可能性がある。交通局では、交通安全の問題は軽視されがちであるが、非常に重要であると強調していた。

(JICA ラオス事務所)

- ラオスにはいろいろ難しい事情があるが、研究の成果に期待している。

## 2.6 ラオス財務省関税局 (Ministry of Finance, Customs Department)

日時：2006年3月1日 8:30～9:30

場所：ラオス財務省関税局

出席者：

Mr. Bounchom UBONPASEUTH (Deputy-Director General for Customs, Customs Department)

JICA 本部

儀員 白日 (社会開発部運輸交通第一チーム)

調査団 (MRI)：

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

### (1) 政策全般

- 関税局は関税法に基づき税の徴収を行うのが基本的な役割であるが、WTO<sup>1</sup>・FTA による貿易自由化の取り組みや ASEAN・GMS による国境通過円滑化の取り組みといった国際的な取り組みへの対応も行っている。
- ラオスでは 2005 年 5 月に関税法を改正した。ASEAN の協定や AFTA<sup>2</sup>の動向も背景に、より国際化に対応した内容に改正されている。これにより今後の国と地方との役割分担の見直し、手続きの簡素化、国境通過に係る書類の統一フォームの導入などが進むと考えている。
- シングルストップカスタムインスペクション(出国側と入国側で一度のストップによる国境通過)の取り組みはベトナムとの国境であるラオバオで既に開始されている。これにより、現在関税検査は、入国側でのみ行っている。
- なお入国管理のチェックは現在も出国側、入国側のそれぞれで行われている。
- ラオスでは、首相令 24 号により、商業省が中心となり、関係省庁による委員会が定期的開催され、国境通過における手続きの簡素化などについて話し合う委員会が設立されている。
- メンバーは、財務省、商業省、交通通信事業省、国防省、保健省など。ASEAN 全体の動きや WTO の動向などもにらみながら、ラオスの必要な対応について決めている。
- タイやベトナムはこうした国境での手続きの改善が進んでおり、ラオスもそうした近隣国の取り組みに追い付くべく鋭意取り組んでいる。

<sup>1</sup> WTO World Trade Organization

<sup>2</sup> AFTA ASEAN Free Trade Area

## (2) 第一メコン国際橋における課題

- 現在の通関業務は機械化されていないことから、貨物が到着してから人手によるチェックを行うため、時間がかかり非効率となっている。
- 税関の申請手続きを電子化し、事前に申請できれば手続きにかかる時間は短縮される。オンラインシステムも導入したい。
- 現在書類のフォームは国境毎にバラバラであるが、今後 **GMS 6** カ国は同じフォームに統一化していく。
- 2006 年 12 月完成予定の第二メコン国際橋は、**GMS** のシングルウィンドウインスペクションの取り組みを行う国境として位置づけられている。これを受け、入国管理や検疫、税関等の各種手続きを一つの窓口で受け付けられるよう、取り組みを進めている。

## (3) その他

- 関税率については、現在上限が 40%となっているが、今後の **FTA** 等による貿易自由化推進に向け、関税率は下げていきたいと考えている。

## 2.7 タイ-ラオス国境（第一メコン国際橋）現地踏査

日時：2006年3月1日 10:00～12:00

場所：第一メコン国際橋 ラオス側国境施設、及びタイ側国境施設

参加者：

JICA 本部

磯貝 白日（社会開発部運輸交通第一チーム）

調査団（MRI）：

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

概要：

国境施設及び周辺を目視により視察した上で、ラオス側よりタイ側に実際に国境を通過した。ラオス側貨物車両検査場においてコンテナトレーラーのドライバーへインタビューを実施した。

### （1）ラオス側国境施設視察

- ビエンチャン市内から 30 分程度の場所に位置している。
- ゲートは、貨物車両、自家用車両、ボーダーパスの旅客、パスポートの旅客の 4 つに分かれている。
- 1km 程度離れた場所に、保税地域となっているトラックターミナルがある。税関の出先事務所も併設されている。
- ガイドによると通関はそちらで行っているとのことで、出国側の貨物車両は国境施設において特に貨物の中身をチェックされている様子はなかった。
- 自家用車を持たない旅客はタイ側の国境施設との間を結ぶシャトルバスを利用して越境する。バスは 10 分から 15 分間隔で頻繁に運行されていた。
- 鳥インフルエンザ対策として、タイ側から入国してくる全ての車両のタイヤを洗浄していた。
- 入国側の貨物車両は国境施設の建物のゲートではなく、横に併設されている貨物車両用の駐車場に入り、手続きをしていた。
- 視察した時間帯には、空コンテナを積んだ車両が 4、5 台停車していた。その他便器を大量に積んだ車両が 1 台確認できた。他にも 20 台程度のトラックが出入りしていったが、積み荷を確認することはできなかった。

図表 21 第一メコン国際橋国境施設視察



1) ラオス人向けボーダーパス

2) 自家用車向け出国ゲート

3) 国境から少し離れたところにあるトラックターミナル。通訳によればラオスの民間会社であるが、タイの資本が入っているとのこと。保税地域となっており、税関の事務所も併設されている。

4) 前方左側の建物がラオス側の国境施設。正面が出国側ゲートであり、この建物の左側（写真には写っていない）が入国側のゲートとなっている。右に見える建物は免税品店などが入っている。

5) 鳥インフルエンザ対策で、タイからの入国車両は全て車輪が洗浄されていた。

6) ラオスへの入国側のゲート。トラックだけは右の駐車スペースに入らなければならない。

写真：MRI 撮影



7) トラックの駐車スペース。視察した時間帯には空コンテナ車両が目立った。



8) 駐車スペースにある車重計測施設



9) ラオス側の料金所を通過するとすぐに設置されているチェンジオーバー施設。信号付きの平面交差で右側通行から左側通行に車線を入れ替える。



10) 橋の上には車線の間には鉄軌道向けスペースが確保されている。



11) タイ側国境で手続きを待つタンクローリー。ラオスへの石油供給はタイからの輸入に依存している。



12) 国境を超え、タイのウドンタニ空港に向かう国道2号線。片側3車線で交通量は少ない。

写真：MRI 撮影



- 普段は、レムチャバン港に陸揚げされるコンテナをビエンチャンのラオビールの工場に運んでいる。積み荷はビール原料の麦。
- ラックラバンからビエンチャンまでは休憩も含め 16～17 時間程度かかる。途中で睡眠をとることもある。交代要員は乗車していない。1 人で運転している。
- 通常、輸入側ではチェックを受けるが輸出側では荷物のチェックは受けていない。
- タイからラオスへの輸入品は建設資材や石油が多いのではないか。
- ここ（第一メコン国際橋）を通過してラオスに輸出入されるコンテナ貨物はビエンチャン市で消費されるものがほとんどであり、トランジット貨物はない。

## （2）橋の通過

- 橋の通行料は自家用車で 20 バーツ。
- 通行料を支払う料金所の先に、信号の付いた平面交差によるチェンジオーバー施設があり、右側通行から左側通行にチェンジする。
- 橋上の道路には往復 2 車線の中央部分に鉄道軌道向けのスペースが確保されている。
- 橋中央のタイ側には鉄道用の軌道が敷設されているがラオス側はまだ敷設されていない。
- 橋をタイ側に渡りきると、鉄道軌道は道路から左に分岐し、鉄道専用軌道となる。

## （3）タイ側国境施設視察

- ゲートの通過にあたっては、手前で一端車を止め、ドライバーがガイド、通訳を含めた 4 人分の手続きをまとめて行った。所要時間は約 5 分～10 分程度。
- ラオスへの石油輸出用タンクローリーが列をなして手続きをしていた。

## （4）その他

- 国境からタイのウドンタニ空港までは 50km 程度の道のりであるが、道路の整備状態は極めて良好。片側 3 車線で交通量も多くないため、100km/h 程度のスピードで問題なく走行できた。
- 国境から 45 分程度でウドンタニ空港まで到着した。

## 2.8 JICA タイ事務所

日時：2006年3月2日 16:30～17:00

場所：JICA タイ事務所

出席者：

JICA タイ事務所：

高間 英俊（次長）

田村えり子（所員）

調査団（MRI）：

横山 聡 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部  
交通システム研究グループ

議題：

調査の経過及び現地調査の状況に関する報告

意見交換

概要：

（調査団より調査全体の経過、及び現地調査の経過について、ドラフトファイナルレポート案、及び現地調査の経過を取りまとめた資料をもとに報告、その後意見交換を実施した。JICA タイ事務所からの指摘事項は、以下の通り。）

- ACMECS の枠組みを重視するなど、地域のリーダー国であるタイとの良好な関係を築くことによる支援が一つの方向性であるとのことだが、特定の国の意向に添った支援を行うと、周辺国との間で摩擦を生じる可能性もある。タイ事務所は地域支援事務所でもあるためその点は留意しておきたいと考えている。
- タイーラオス間のクロスボーダー交通インフラ整備によりラオスが経済的に打撃を受けるという懸念は、タイ事務所としても重要な課題と認識している。
- クロスボーダー交通インフラにより点から線への整備といった主旨の説明があったが、最終的には面にならなければいけないと認識している。
- クロスボーダー交通インフラ整備は、多様な分野に影響があり、JICA としては、どのような支援と併せて進めれば良いのか、まだ決まった方法論を持っていない。今後、クロスボーダー交通インフラ整備を進めるにあたり、併せて行うべきアクションに関するチェックリスト的なものがあると非常に役に立つと思われる。

（その他）

- JICA レポート「開発課題に対する効果的アプローチ 運輸交通」を受け取った。

## 【 参 考 资 料 】

## IV. タイのクロスボーダー交通整備の経緯

### 1. 高速道路局

高速道路局は 1912 年 4 月 1 日（当初は）農業省に属する運河局として設立した。ラマ 6 世の治世中に、運河局を土木省の所属とし高速道路局と改名するという国王令が發布された。土木省も同年、通信省と改名された。

1914 年 9 月 30 日高速道路局の運河部は農業省の配属となり、灌漑局の基礎となった。従って、高速道路局には道路部だけが残り、道路部のトップは高速道路局の長官であった。

タイがドイツ、オーストリア、ハンガリーに対し、1917 年 7 月 30 日、宣戦布告をした後、商務通信省のもと、高速道路局と鉄道局を合併するという国王令が發布された。なお、高速道路局はタイ国有鉄道の長官の監督下になった。同合併の目的は国が自由にエンジニアを蓄えておくことであった。

1932 年 6 月 29 日、ラマ 7 世は商務通信省と農業省とを合併する勅命を發布し、新しい機関は農業商務省と改名された。それに伴い、それまで商務通信省に属していた鉄道局（高速道路局も含まれる）は、新しい省の下部機関となった。

その後の 1933 年 5 月 3 日、ラマ 7 世は内閣の提言を受け、省庁設立の法令を承認した。法令により、農業商務省は解体され、高速道路局を含む鉄道局は経済省の一部署となった。

1934 年 9 月 18 日、ラマ 7 世は高速道路の建設と維持管理に関する権限と責任を高速道路部から地方公共事業局へと移管する法令を發布した。同局は、内務省の管轄となった。

1941 年 8 月 19 日、ラマ 8 世の治世時に、道路部は局レベルに昇格し、1941 年の省庁再編法によって内務省の一部であった地方公共事業局から通信省へと移った。局レベルに昇格したものの、新しい局は独自の事務所を持たず、Pan Fa Leelar 橋近くの地方公共事業局敷地内に留まっていた。1948 年 11 月 13 日、同局は調達部が現在あるラマ 6 世通りに移った。現在 Sri Ayudhaya Road にある高速道路局の事務所は 1955 年 6 月 4 日に開設した。

1952 年 3 月 12 日、省庁再編法により、高速道路局は国道局と改名されたが、引き続き通信省の下部組織となった。

1963年5月4日、再編法によって、国道局は高速道路局と改名され、国家開発省に移行した。1972年9月29日から現在まで、高速道路局は以下の関連法に従い、運輸通信省の下部組織となった。

- 革命委員会公告第 216 号
- 1991 年省庁再編法
- 2002 年省庁再編法

2002年10月、新政府による再編法が施行された。高速道路局の役割は国内の主要道路及び近隣諸国に隣接する主要道路の範囲内で定義された。新しい局は地方道路局とされ、主要道路網を担当する機関として設置された。

## 1.1 4車線高速道路建設プロジェクト

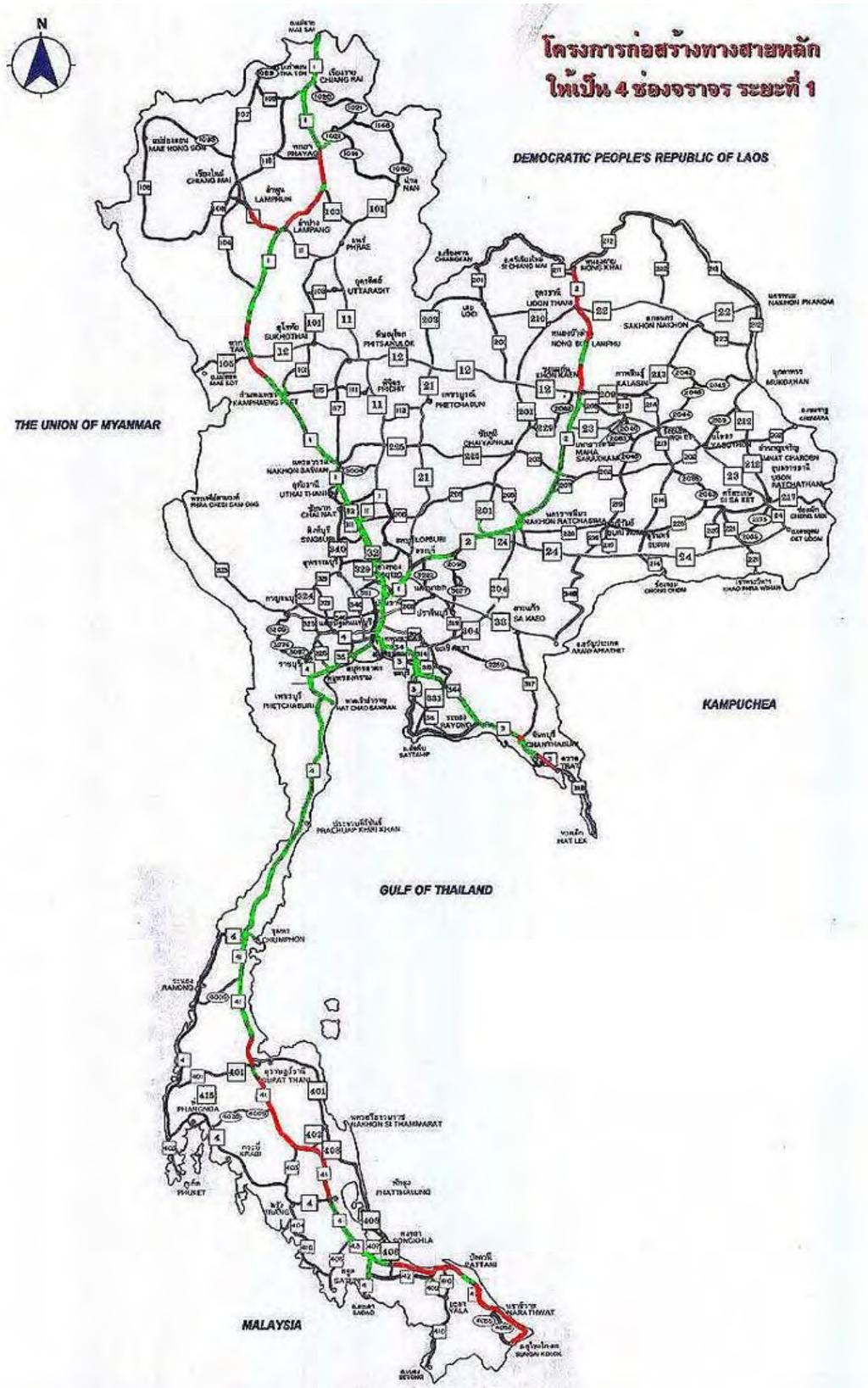
### (1) 4車線高速道路建設プロジェクト I

タイ政府は、1993年2月16日、全ての道路ユーザーの利便性と安全性のために全国各地への主要ルート全てを4車線高速道路へと改修する政策に従い、4車線高速道路建設プロジェクト I 計画を承認した。改修される道路延長は1,891km でプロジェクト期間は1996～1999年度である。総プロジェクトコストの推定額は459億バーツ(1,377億円)でプロジェクト概要は以下の通りである。

- 北部地域 Bangkok ～ Changrai ～ Lampang～Chiangmai を含む A. Mae sai 道路延長 467 km 推定建設費用 166 億バーツ (498 億円)
- 北東地域 Bangkok～Nong Khai, 道路延長 231km 推定建設費用 46 億バーツ (138 億円)
- 中央地域 Bangkok～Trad, 道路延長 120 km 推定建設費用 30 億バーツ(90 億円)
- 南部地域 Bangkon～SungaiKolok, 道路延長 893 km 推定建設費用 217 億バーツ (651 億円)

高速道路局は、2004年に完成した道路延長22kmの Lumpang～Ngao 区間を除く全ての工事を2001年に完了させた。道路延長1,867.7kmの総建設費用は367億8050万バーツ(1,103億4,150万円)である。

図表 23 タイの4車線高速道路プロジェクト I



資料：NESDB

## (2) 4車線高速道路建設プロジェクト II

4車線高速道路建設プロジェクト Iが内閣に承認されると、運輸通信省は4車線道路建設のための後続プロジェクトを継続するようとの発言が内閣からあった。そこで同省は、交通道路局に対し、東部から南部及び北部から南部へと延びる4車線道路の建設計画(道路延長 4,366km、推定費用 1033 億バーツ)を内閣に提出させることとした。プロジェクト期間は 1996 年から 2006 年までの 11 年間である。高速道路建設の区間案は以下のとおりである。

1. Nakhon sawan～Phitsanulok～A. Den Chai～Phrae～A. Ngao(Phrae～Nanを含む), 道路延長 491 km.
2. A. Mae Sod～ Tak～ Sukhothai～Phitsanulok～ Khon Khaen～Kalasin～Mukdahan, 道路延長 773 km.
3. Saraburi～Petchabun～A.Lom Sak～Loei, 道路延長 445 km.
4. B.Hin Kong ～ Nakhon Nayok ～ Prachinburi ～ A.Aranyaprathet ～ Thai/Cambodia Border, 道路延長 194 km.
5. Nakhon Pathom ～ Suphanburi ～ A.Pa Mok ～ saraburi(Kanchanaburi ～ Suphanburiを含む), 道路延長 228 km.
6. Nakhon Sawan～Chaiyaphum～A.Ban chai～Mahasarakham～Roi～et～Yasothon～Ubonratchathani～Chong Mek, 道路延長 672 km.
7. A.Sattahip ～ A.Phanomsarakham A.Kabinburi ～ A.Pak Thongchai ～ A.Choke Chai ～ A.Nang Rong ～ A.Parsart ～ Ubonratchathani ～ Mukdahan(A.SiKhu～A.Chok Chaiを含む),道路延長 834 km.
8. Surat Thani～Nakhon Si Thammarat～Song Khla～Hat Yai (Song Khla - A.Chanaを含む), 道路延長 370 km.
9. Phuket ～ Phang Nga - Krabi ～ Phattalung (Huai Yot ～ Nakhon Si Thammaratを含む), 道路延長 389 km.

その後、1995年1月10日に、内閣は当該計画を大筋で承認した上で、(計画には)もっと多くの道路が盛り込まれるべきであり、さらに詳細について F/S を行う必要があり、実施スケジュールと財政管理に関しても内閣に提出しなくてはならないとのコメントがあった。

そこで高速道路局はコンサルタントを巻き込んで、内閣のコメントを遂行した。2つの道路網がさらに追加されることとなった。

- 10.道路網 I, Loei～Udon Thani～Sakon Nakhon～Nakhon Phanom 道路延長 353 km.

11.道路網 II, 6 本の道路 (A.Sak Lek ~ A. Wang Thong, Sukhothai ~ Sawankhalok, Sikhio ~ Chaiyaphum, A.Kaeng Khro ~ Chum Phae, Chumphon ~ Ranong and Surat Thani ~ Phangnga) を追加 道路延長 138 km

調査はすでに完了しており、第9次国家経済社会開発計画の期間中(2000~2008)に実施される4車線高速道路建設計画(フェーズ2)と共に内閣検討用に案を提出する段階にある。

実際には、主要な街の近くを通る優先順位の高いルートに関しては予算割当申請がなされており、工事が進んでいる。

図表 24 タイの4車線高速道路プロジェクトIIの進捗状況(1/2)

| 道路網 No. | 区間数 | 道路延長 (km) | 費用 (百万バーツ) | 費用 (百万円)   | 完了分 |           |            |
|---------|-----|-----------|------------|------------|-----|-----------|------------|
|         |     |           |            |            | 区間数 | 道路延長 (km) | 費用 (百万バーツ) |
| 1       | 17  | 495.8     | 10,024.05  | 30,072.15  | 11  | 295.8     | 4,774.05   |
| 2       | 28  | 836       | 19,126.33  | 57,378.99  | 10  | 192.19    | 3,737.29   |
| 3       | 18  | 419.75    | 8,067.15   | 24,201.45  | 9   | 195.22    | 2,963.44   |
| 4       | 7   | 204.45    | 3,813.72   | 11,441.16  | 3   | 89.2      | 1,367.86   |
| 5       | 10  | 250.67    | 9,271.93   | 27,815.79  | 6   | 127.67    | 5,071.93   |
| 6       | 20  | 657.83    | 16,127.86  | 48,383.58  | 3   | 79.49     | 1,474.34   |
| 7       | 31  | 882.79    | 19,913.15  | 59,739.45  | 6   | 161.53    | 1,513.55   |
| 8       | 21  | 405.84    | 8,505.22   | 25,515.66  | 6   | 115.4     | 1,930.19   |
| 9       | 18  | 406.06    | 9,866.76   | 29,600.28  | 10  | 178.06    | 3,858.76   |
| 10      | 13  | 353       | 8,176.68   | 24,530.04  | 3   | 31.47     | 685.64     |
| 11      | 14  | 478.71    | 11,695.82  | 35,087.46  | 2   | 61.71     | 1,642.56   |
| 合計      | 197 | 5,390.90  | 124,588.67 | 373,766.01 | 69  | 1,527.73  | 29,019.61  |

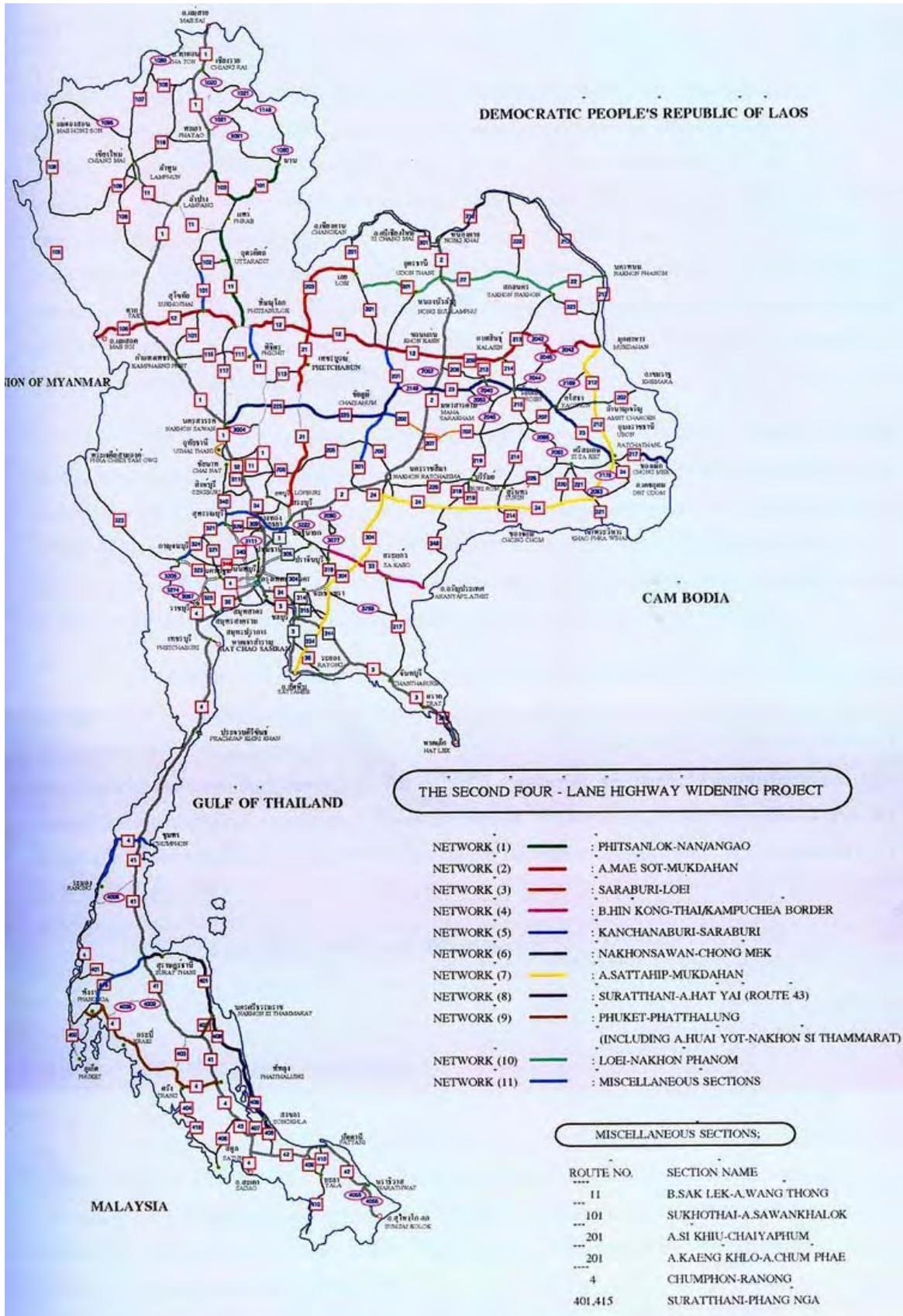
資料：NESDB

図表 25 タイの4車線高速道路プロジェクトIIの進捗状況(2/2)

| 道路網 No. | 工事中 |           |            |           | 獲得予算 |           |            |          |
|---------|-----|-----------|------------|-----------|------|-----------|------------|----------|
|         | 区間数 | 道路延長 (km) | 費用 (百万バーツ) | 費用 (百万円)  | 区間数  | 道路延長 (km) | 費用 (百万バーツ) | 費用 (百万円) |
| 1       | 0   | 0         | 0          | 0         | 0    | 0         | 0          | 0        |
| 2       | 4   | 69.96     | 986.74     | 2,960.22  | 1    | 18.85     | 387.3      | 1,161.90 |
| 3       | 3   | 30.53     | 303.71     | 911.13    | 0    | 0         | 0          | 0        |
| 4       | 0   | 0         | 0          | 0         | 2    | 19.26     | 445.85     | 1,337.55 |
| 5       | 0   | 0         | 0          | 0         | 0    | 0         | 0          | 0        |
| 6       | 0   | 0         | 0          | 0         | 0    | 0         | 0          | 0        |
| 7       | 5   | 116.76    | 2,413.59   | 7,240.77  | 2    | 21.6      | 382        | 1,146    |
| 8       | 5   | 42.28     | 1,133.49   | 3,400.47  | 1    | 20        | 229.55     | 688.65   |
| 9       | 0   | 0         | 0          | 0         | 0    | 0         | 0          | 0        |
| 10      | 0   | 0         | 0          | 0         | 0    | 0         | 0          | 0        |
| 11      | 0   | 0         | 0          | 0         | 1    | 40        | 488.26     | 1,464.78 |
| 合計      | 17  | 259.53    | 4,837.53   | 14,512.59 | 7    | 119.71    | 1,932.96   | 5,798.88 |

資料：NESDB

図表 26 タイの4車線高速道路整備プロジェクトII



資料 : NESDB

## 1.2 高速道路建設に関するタイ・ラオス2国間協力

### (1) 第二メコン国際橋建設プロジェクト

第二メコン国際橋建設プロジェクトは、タイのムクダハン県とラオスのサワナケートを結んでいる。同区間は、タイ、ラオス、ベトナムの3国を繋ぐ東西経済回廊の一部である。同プロジェクトはムクダハンから始まってサワナケートへ延び、ダナン港まで続く。

東西経済回廊は3つの建設段階で構成されている。第一段階はメコン川にかかる橋とメコン川兩岸を連結する道路の建設で、第二段階はラオスとベトナムを走る高速道路9号線の建設と改修である。そして最終段階は、ダナン港の建設と拡張である。

第二メコン国際橋建設プロジェクトは、詳細設計がJICAによって実施され、建設資金がJBICの円借款によって調達されている。二カ国協定の署名が、1998年12月24日、関係諸国（日本、タイ、ラオス）の間で取り交わされた。プロジェクトは2006年12月に終了する予定である。

### (2) ビエンチャン 道路建設

プロジェクトは、タイのラオスへの援助として提案された。同プロジェクトは、ビエンチャン県内の道路(Sam Yaek at Km.3 on Tha Dua Road～政府迎賓館～Sam Yaek Phon Tan)建設で、道路延長は3.5kmである。プロジェクト対象道路は、迎賓館や多数の重要な政府関係施設を通っているため当該道路は排水及び街灯システムの整った4車線アスファルトコンクリート舗装に改修された。

## 2. タイの鉄道開発

バンコク市がシャム（タイの旧称）の新しい首都に選ばれるまで、川や運河を利用した水上交通を除いて、国内の唯一の内陸交通は、カゴや荷車を取り付けられた牛やバッファロー、馬や象などの動物によって支えられていた。こうした交通は、日々の移動のためだけでなく、貨物の輸送手段としても人々の間で人気が高かった。よって、鉄道交通は全く知られていなかった。

チュラロンコン王(ラマ5世)の治世中の1891年3月1日、バンコクから北東部のナコンラチャシーマまでのタイ初の国有鉄道の建設に関する王の公式宣言が発表された。公共事業省はチュラロンコン王の後援を受け、イギリスから有名なビジネスマン G.M. キャンベル氏を呼び、同鉄道の建設に起用した。

チュラロンコン王が主宰した“起工式”は1897年3月9日に行われ、バンコクからアユタヤまでの初の鉄道サービスが開始された。

タイ国有鉄道局は当初、チャオプラヤ川の東岸と西岸の鉄道網をそれぞれ管理する北部・南部鉄道という2つの部門に分かれて管理されていた。同局の責務は、全ての国有鉄道の運営及び各部門に与えられた承諾条件を遵守した民営鉄道の監視と管理であった。2部門の事務局長(Director-Generals)及び主要スタッフはヨーロッパ人であった。

組織の改善を行いながら、管理コストを削減するために、2つの鉄道部門は最終的に1つに合併し、1917年6月5日、シャム王立国有鉄道局(本文 The Department of the Royal State Railways of Siam)となった。新しい局は、長官(Commissioner-General)として任命された Purahatra of Kambaengvejr 王子の監督に委ねられた。

北部・南部鉄道局が合併した時、東岸の鉄道システムは、西岸システムで使用されている1.00mゲージとは異なった、標準の1.435mゲージを使用していたが、これが発展に多大なる障害をもたらした。ゲージの統一に関する国王の決定は、マレーシア、ビルマ、カンボジアといった近隣諸国の鉄道路線に合わせ、新しく作る国営鉄道の路線はメートルゲージとし、既存の1.435mゲージの路線は10年間でメートルゲージに変更するというものであった。変更は1920年の11月20日に始まり、1930年に完了した。

シャム王立国有鉄道局という組織が結成される前は、民間の鉄道会社(Paknam・Mae Klong 鉄道)がタイで事業運営を行っていた。この2つの民営鉄道会社は、それぞれ国王勅許を与えられた営業権に基づいて設立された。営業権の期限が切れた時、両鉄道会社は政府が買い取り、シャム王立国有鉄道の管理のもと、運営された。

チュラロンコン王治世末期の鉄道開発の進展状況については、交通に利用できる路線の全延長は、774 km になった。ワチラ・ウット王の治世(1868～1910 年)末期に鉄道延長は 1,804km まで伸び、プラチャティポック王(1910～25 年)と Anandhamahidol 王治世末期にはそれぞれ 418km と 259km がさらに追加された。路線の総延長は 1946 年には 2,481km であった。

第二次世界大戦が勃発し、タイも必然的にこれに巻き込まれた。鉄道のビル、路線、橋、鉄道車両、作業室は空爆を受け、国中が破滅的な打撃を受けた。1945 年に平和が訪れた時、戦前の状態に鉄道を戻し、民衆の便益のために開発を早める復興プログラムが政府によって即座に計画された。

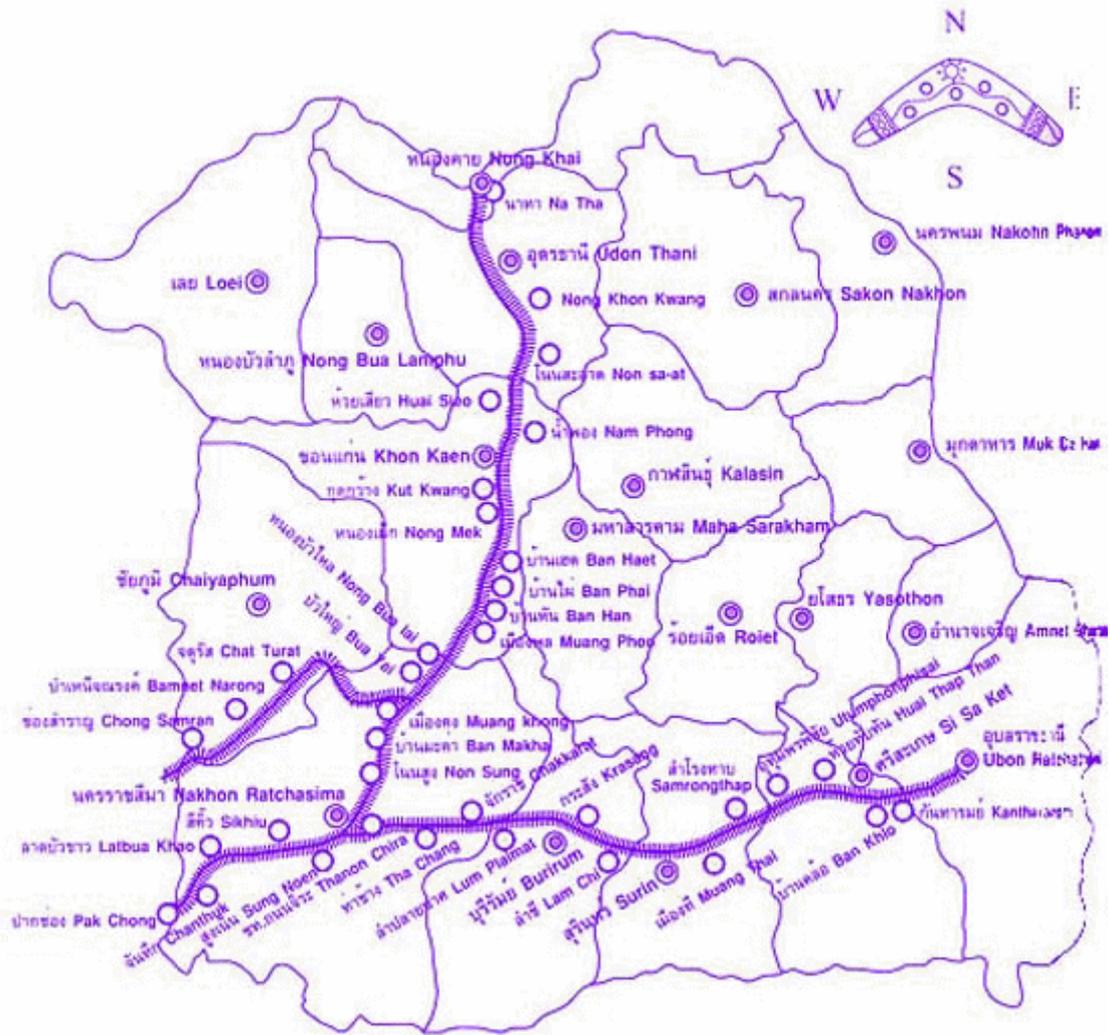
1951 年、シャム王立国有鉄道はタイ国有鉄道令 B.E. 2494(1951 年)により、国有企業となった。現在の鉄道延長は 3,870km であり、全スタッフ数が 24,083 人となっている（幹部職が 10,504 人、技術・技能を持つ人材及びその他スタッフが 13,579 人）。

## 2.1 鉄道発展の歴史

### (1) 北部鉄道路線

|            |  |
|------------|--|
| 1887年      | ラマ5世は、アンドリュー・クラーク氏を起用し、北部路線と東部路線を網羅する鉄道の建設に関する調査を行った。                            |
| 1890年      | ラマ5世は、バンコク～ナコンラチャシーマ間に初のタイ鉄道路線を建設する指示を出した。                                       |
| 1891年3月9日  | バンコク～ナコンラチャシーマ区間建設を開始。(1.435m ゲージ)   |
| 1896年3月26日 | ラマ5世は、バンコク～アユチャ間 71km の初の鉄道区間の運行を開始。一般へのサービスは 1896年3月28日から開始。                    |
| 1897年11月1日 | Baan Pa Chee ～Kaeng Koi 区間 53 km の運行。  |
| 1900年      | バンコク～ナコンラチャシーマ区間 264 km の運行。総建設費用は、17,585,000 バーツ。                               |
| 1917年      | ～ ナコンラチャシーマ ～ウボンラチャタニ区間(1.00 m ゲージ)の建設を開始。<br>～ バンコク～ナコンラチャシーマ区間を 1.00m ゲージに変更。  |
| 1922年11月1日 | ナコンラチャシーマ～Thanon Jira ジャンクション～Tha Chang 区間 21km の運行。                             |
| 1930年4月1日  | ナコンラチャシーマ ～ウボンラチャタニ区間 312km の運行。   |
| 1933年4月1日  | Thanon Jira ジャンクション～Khon Kaen 区間 104 km の運行。                                     |
| 1941年6月24日 | コンケン ～ ウドンタニ区間 120 km の運行。<br>ウドンタニ～ノンカイ区間 49 km。米国政府による 600 万ドルの支援あり。工事期間、7 ヶ月。 |

図表 27 タイの鉄道ネットワーク（北東部）



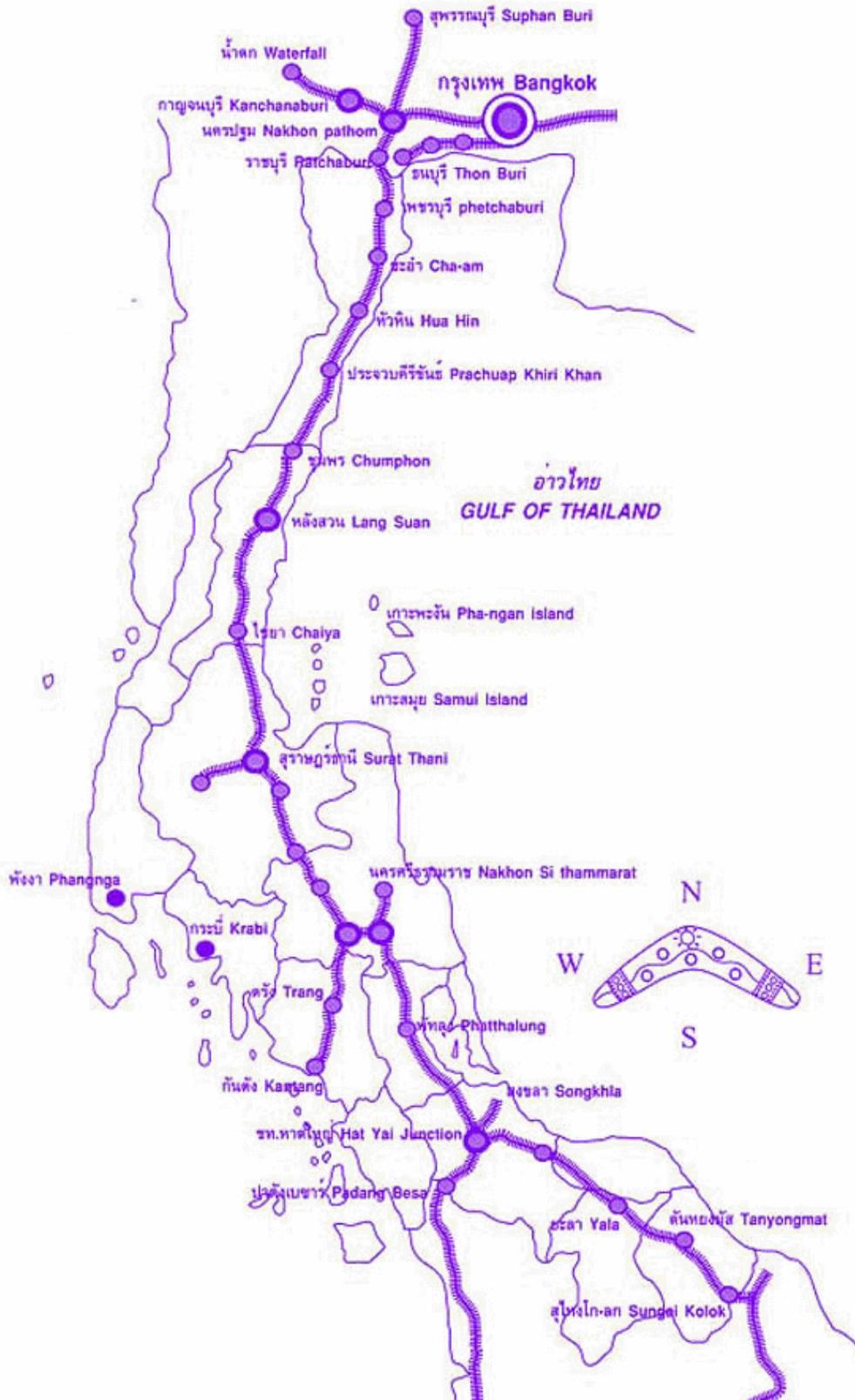
資料：NESDB

(2) 南部鉄道路線

- 1901年4月 南部鉄道路線の建設開始。(1.00 m ゲージ)
- 1903年6月19日 Thon Buri 駅(Bangkok Noi)～Phetchaburi 区間 150 km
- 1911年6月9日 Cha Am～Huahin～Wang Pong 区間 20 km の運行。
- 1914年6月1日 Wang Pong～Prachuab Kirikhan 区間 69 km の運行。
- 1915年12月1日 Prachuab Kirikhan～Ban Krud 区間 59 km の運行。
- 1915年3月15日 Bang Krud～Bangk Sapan Yai 区間 16 km の運行。
- 1914年10月1日 Thung Song～Ron Piboon～Pattalung 区間 89 km の運行。
- 1913年1月1日 Pattalung ～U Ta Pao 区間 84 km の運行。
- 1917年4月1日 Ta Pao ～ Hat Yai junction～Klong Sai, 100 km の運行。(U Ta Pao Hat Yai ジュンクションに移動。)

- 1920年11月1日 Klong Sai ~ Ba Lor 区間,36 km の運行。
- 1920年3月1日 Ba Lor ~Tan Yong Mus 区間 38 km の運行。
- 1921年9月17日 Tan Yong Mus ~Sungai Kolok 区間 45 km の運行。Sungai Kolok で Malayu 鉄道に接続。Thonburi~Sungai 区間の総延長は 1,144km で総建設費用は 62,435,195 バーツ。
- 1918年7月1日 Hat Yai ~Padang Besar 区間 45 km の運営。
- 1914年10月1日 Chum Thong Junction~Nakhon Sritammarat,区間 35 km の運行。
- 1913年4月1日 Kang Tang ~ Hauy Yod49 km の運行。
- 1913年6月1日 Huay Yod ~ Thung Song44 km の運行。

図表 28 タイの鉄道ネットワーク (南部)



資料 : NESDB

図表 29 タイの鉄道整備の経緯

資料: <http://www.rotfaithai.com>

| Date       | Events  |
|------------|---|
| 26.03.1897 | Bangkok – Ayutthaya<br>(8 stations ~ Bangkok, Bangsue, Laksi, Lak Hok, Klong Rangsit, Chiang Rak Bang Pa In, Ayutthaya) in 71 km.   |
| 01.05.1897 | Ayutthaya ~ Ban Phachi ~ Kaeng Khoi   |
| 03.03.1898 | Kaeng Khoi ~ Muak Lek   |
| 25.05.1899 | Muk Lek ~ Pak Chong   |
| 21.12.1900 | Pak Chong – Nakhon Ratchasima   |
| 01.04.1901 | Ban Phachi Junction ~ Lop Buri  |
| 19.06.1903 | Thon Buri ~ Phetchaburi   |
| 29.12.1904 | Mahachai 区間 (Klongsan ~ Mahachai)<br>Opened by Crown Prince Vajiravut at 09:08 AM The public can ride this train on 04.01.1905  |
| 31.10.1905 | Lop Buri~Pak Nam Pho<br>Maeklong Line (Ban Laem ~ Mae Klong Opened) in the same day, Both Thachin and Mae   |
| 12.07.1907 | Klong Railway Company Merged and Approved by King Chulalongkorn on 06.10.1908   |
| 24.01.1908 | Pak Nam Pho – Phitsanulok   |
| 24.01.1908 | Krung Thep – Chachoengsao   |
| 11.11.1908 | Phitsanulok ~ Ban Dara  |
| 15.08.1909 | Ban Dara ~ Pang Ton Phung   |
| 15.08.1909 | Ban Dara Junction(!)~Sawankhalok  |
| 15.02.1910 | Makkasan~Mae Nam  |
| 01.06.1911 | Pang Ton Phung ~ Mae Puak   |
| 09.06.1911 | Phetchaburi ~ Ban Cha~Am  |
| 25.11.1911 | Ban Cha~Am ~ Hua Hin  |
| 15.11.1912 | Mae Puak ~ Pak Pan  |
| 01.04.1913 | Kantang ~ Huai Yot<br>(This is possible since the British Engineers have used Kantang Pier, Songkla Pier and Ban Don Pier to transport the railway materials as well as steam locos from India and Malayu without having to wait for the trunk line to reach the destination) |
| 01.05.1913 | Pak Pan ~ Huai Mae Ta   |
| 01.01.1914 | Hua Hin ~ Wang Phong  |
| 01.01.1914 | Huai Yot ~ Thung Song   |
| 01.01.1914 | Utapao ~ Song Khla  |
| 01.01.1914 | Phattalung – Utapao   |
| 01.06.1914 | Wang Phong ~ Prachuap Khiri Khan  |
| 15.06.1914 | Huai Mae Ta ~ Ban Pin   |
| 01.10.1914 | Khao Chum Thong ~ Nakhon Si Thammarat   |
| 01.10.1914 | Thung Song – Phattalung   |
| 14.02.1915 | Thung Song Junction(!) ~ Ban Na   |
| 15.03.1915 | Ban Krut ~ Bang Saphan Yai  |
| 01.05.1915 | Ban Phin ~ Pha Kho  |
| 01.12.1915 | Prachuap Khiri Khan ~ Ban Krut  |
| 15.12.1915 | Pha Kho ~ Mae Chang   |
| 01.04.1916 | Mae Chang – Lampang   |
| 17.07.1916 | Ban Na – Chumphon   |
| 01.09.1916 | Bang Saphan Yai – Chumphon  |
| 20.12.1916 | Lampang ~ Ban Hua Pong  |

| Date       | Events   |
|------------|--|
| 01.04.1917 | Utapao ~ Hat Yai ~ Khlong Sai  |
| 01.07.1918 | Ban Hua Pong ~ Bang Yang   |
| 01.07.1918 | Hat Yai Junction(!) ~ Padang Besar   |
| 01.11.1920 | Hatyai ~ Khlong Sai~Balo   |
| 01.03.1921 | Balo ~ Tanyong Mas<br>(There used to be Tanyong Mas District before begin downgraded to Tanyong Mas commune)<br>(Railway Dept would not install the line directly into the Provincial hall of these traitor provinces<br>such as Phrae, Pattani, and Narathiwat)   |
| 01.01.1922 | Bang Yang ~ Chiang Mai   |
| 01.05.1922 | Nakhon Ratchasima ~ Thanon Chira ~ Tha Chang   |
| 17.09.1922 | Tanyong Mat ~ Sungai Kolok   |
| 01.01.1925 | Chachoengsao ~ Kabin Buri  |
| 01.04.1925 | Tha Chang ~ Buri Ram   |
| 12.02.1926 | Electrification from Klongsarn ~ Wat Sai   |
| 01.05.1926 | Buri Ram – Surin   |
| 08.11.1926 | Kabin Buri ~ Aranyaprathet   |
| 01.01.1927 | Bang Sue Junction(!) ~ Taling Chan Junction(!)   |
| 1927       | Electrification Extended to Wat Singh  |
| 01.05.1927 | Surin ~ Huai Thap Than   |
| 01.08.1928 | Huai Thap Than ~ Si Sa Ke  |
| 01.05.1929 | Thanon Chira Junction ~ Non Sung   |
| 01.04.1930 | Si Sa Ket ~ Ubon Ratchathani   |
| 1931       | Electrification of Wat Singh ~ Bang Bon approved but NEVER carred out  |
| 01.01.1932 | Bangkok ~ Khlong Rangsit (DOUBLE TRACKED)  |
| 01.05.1932 | Non Sung ~ Bua Yai   |
| 01.04.1934 | Bua Yai ~ Khon Kae (Khon Kaen)   |
| 15.10.1936 | Chit La~Da ~ Makkasan<br>(Chitladda Station was founded in 1908 ~ Chitladda Triangle)  |
| 24.06.1940 | Khlong Rangsit ~ Bang Pa~In (DOUBLE TRACKED)   |
| 24.06.1941 | Khon Kaen ~ Udon Thani   |
| 26.01.1942 | Military Control of Maeklong Railway Co.Ltd. Imposed   |
| 24.06.1942 | Bang Pa~In ~ Ban Phachi Junction(DOUBLE TRACKED)   |
| 25.10.1945 | Military Control Lifted  |
| 08.05.1946 | Purchasing Maeklogn Co.Ltd at 2 Million Baht<br>(Paid on 04.11.1946)   |
| 1946       | Purchasing Death railway<br>(Nikke ~ Kanchanaburi ~ Nogn Pladuk) along with war surplus locos with a price tag of 1.25 million<br>GBP (50 million Baht)  |
| 01.02.1947 | Fatal accident to Momluang Kree Dechadiwongse (MOTC Minister) during the Death Railway<br>inspection at Prangkasi COMPELLED the government at that time to shorten the track from Nikhe<br>to Namtok (then Tha Sao) while using the removed rail for rehabilitating the worthy 区間<br>(Nong Pladuk ~ Kanchanaburi ~ Namtok) |
| 24.06.1949 | Nong Pla Duk Junction(!)~Kanchanaburi  |
| 01.04.1952 | Kanchanaburi~Wang Pho  |
| 01.07.1952 | Mae Klong Railway Office Replaced Maeklogn Railway Orgainzation (found in 1946)<br>according<br>SRT act of 1951  |
| 13.09.1955 | Udon Thani~Na Tha  |

| Date       | Events   |
|------------|--|
| 01.02.1955 | Maeklong railway Office Ceased from Existence  |
| 04.01.1956 | Kaeng Khoi Junction(!)~Suranarai   |
| 13.04.1956 | Ban Thung Pho Junction(!)~Khiri Ratthanikhom   |
| 01.07.1958 | Wang Pho~Nam Tok   |
| 31.07.1958 | Na Tha~Nong Khai   |
| 24.11.1959 | Decree by Strongman Sarit to Move Klong San terminal to either Wat Singh or Talad Ploo                 |
| 23.02.1960 | The cabinet approval on Move Klong San terminal to Talad Ploo  |
| 25.10.1960 | Change terminal from Talad Ploo to Wongwian Yai to meet the public demands                             |
| 01.01.1961 | Klongsan ~ Wongwian Yai (CLOSED)   |
| 11.10.1961 | Suranarai~Lam Narai  |
| 16.06.1963 | Nong Pla Duk Junction~Suphan Buri  |
| 19.08.1967 | Lam Narai~Bua Yai Junction(!)  |
| 01.07.1978 | Utapao~Song Khla (CLOSED)  |
| 28.09.1984 | Chachoengsao Junction(!)~Pattaya(First passenger train)  |
| 16.07.1985 | First goods train Bang Sue Junction~Bang Lamung  |
| 27.02.1990 | Official opening Chachoengsao Junction~Sattahip  |
| 25.04.1994 | Sri Racha ~ Laem Chabang (9.3 km)  |
| 19.08.1995 | Khao Cheejan Junction (!) ~ Maptaphut (24 km)  |
| 19.08.1995 | Kaengkhoh Junction (!) ~ Klong Sip Kao (82 km)   |
| 19.08.1995 | Chachoengsao ~ Klong Sip Kao (24 km ~ 6 stations) has the rails upgraded from 60 lb/Yard to 100lb/Yard |
| 10.04.1996 | Lad Krabang ICD Station  |
| 25.11.1999 | New line via Pa Sak Cholasid Dam opened  |
| 03.03.2000 | Bangsue~Talingchan (DOUBLE TRACK)  |
| 03.03.2000 | Rangsit ~ Ban Phachee (The 3rd Track)  |
| 01.10.2002 | Pa Wai ~ Nong Wiwat (31 km ~ Double Track Test Run)  |
| 14.05.2003 | Bang Bamru ~ Talingchan ~ Nakhon Pathom (Test Run ~ Double Track)                                      |
| 25.07.2002 | Rail Rehabilitation from 70 Lb/Yard to 100 Lb/Yard finished  |
|            | 1. Lopburi ~ Chumsaeng (141 km) Construction: June 10 1997 ~ October 24, 2001                          |
|            | 2. Chum Saeng ~ Phitsanulok (108 km) Construction: October 4, 1998 ~ June 2002                         |
|            | 3. Ban Krut ~ Chaiya (244 km) Construction: February 2000 ~ June 2002                                  |
| 25.09.2003 | Hua Mark ~ Chachoengsao (Test Run ~ Double Track)  |
| 25.07.2003 | All Suburban Lines have been double Track  |

## 2.2 ノンカイのメコン川にかかる橋への鉄道リンク

メコン川にかかる橋を最大限に利用し、タイーラオス間国境の貿易を支援・促進するために、SRT は橋の真ん中から新しいノンカイ駅までの鉄道路線建設の任務を受けた。この路線は、貨物・旅客輸送の両方に役立つよう立案されたものである。

同プロジェクトは、総額 4 億バーツの政府予算で資金調達がなされた。しかし、メコン川にかかる橋～ピエンチェン間の鉄道の延長区間については、まだ建設段階で十分に利用されていない。

### 3. 入国管理局

入国管理局は 2002 年にオンラインシステムを開始した。主要空港と警戒が必要とされる国境地帯が最も重要視されている。

国境検問所の多くは、指名手配リストとの照合作業が完全にはオンライン化しておらず、一部マニュアル作業が混在したかたちで対応しているため、大量の処理に対応できていない。また電子カードリーダーがなく、ボーダーパスの電子化が標準化されていないため、国境通過の履歴を記録できるシステムが欠如しており、違法行為の防止対策上、十分なものとはいえない。

### 4. 税関

税関は 2000 年 1 月 1 日より、輸出入手続きに IT システムの利用を開始した（1999 年 12 月 30 日付け税関通知番号 139/1999）。電子データ交換(EDI<sup>1</sup>)が、登録されたオペレータだけが取り扱いを許可された“標準貨物”のための”マニュアル”の手続きが EDI に入れ替わる予定である。

同システムはもともと主要港と税関における輸出側の手続きのために導入された。その 1、2 年後に輸入側の手続きについても導入された。EDI システムは、2003 年には全国のほとんどの税関で導入された。

本章の出典

- 1) 高速道路局、タイ国営鉄道公社、入国管理局関連文書。
- 2) サダオ及びパダンベサールの通関・入国事務所及びタイ国営鉄道公社への電話インタビュー

---

<sup>1</sup> EDI Electronic Data Interchange

## V. タイ・マレーシア間の国境通過円滑化への取組み

### 1. 越境手続き

現在、タイ・マレーシア国境沿いに7つの常設国境検問所がある。

図表 30 タイ・マレーシア間の国境施設

| No. | 県・州        | タイ側               | マレーシア側                   | 業務時間               |
|-----|------------|-------------------|--------------------------|--------------------|
| 1   | Songkhla   | Sadao             | Bukit Kayuhitan, Kedah   | 5.00 - 23.00 daily |
| 2   | Songkhla   | Padang Besar      | Padang Besar, Penlis     | 5.00 - 21.00 daily |
|     |            | - Had Yai Airport |                          | 8.00 - 18.00       |
|     |            | - Songkhla port   |                          | 8.30 - 16.30       |
| 3   | Narathiwat | Sughai Kalok      | Tupanyang, Kalantan      | 5.00 - 21.00       |
| 4   | Narathiwat | Takkai            | Peng Kalanknko, Kalanton | 5.00 - 18.00       |
| 5   | Yala       | Betong            | Bugitburapid, Kedah      | 5.00 - 18.00       |
| 6   | Satun      | Satun             | - Kualaperlis, Peali     | 8.30 - 16.30       |
|     |            |                   | - Telok Equa Langkawi    | 不明                 |
|     |            |                   | - Jettikua Lougkawi      | 不明                 |
| 7   | Satun      | Wanghrajan        | Wangklian, Pulio         | 5.00 - 18.00       |

資料：MRI 作成

上記以外に、8:30-16:30 に業務を行っている、地元住民のための常設の入国管理所  
が Bukera にある。

#### 1.1 旅客のタイ・マレーシア越境手続き

バスや鉄道で移動する旅客の手続きも同様である。通常、バス乗客は入国管理検査  
が行われている間はバスの中で待機し、鉄道旅客は荷物を持って入国管理・税関デス  
クで続きを行う。

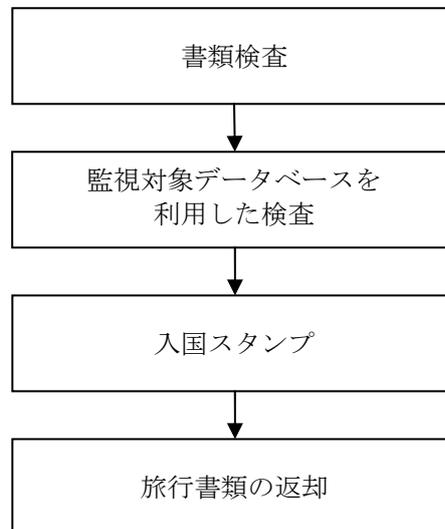
下記のうち、いずれか一書類が必要。

1. 有効パスポート：ビザを必要とせず、ワントリップで 30 日間以内の滞在が可能な  
もの。
2. ボーダーパス：ワントリップで7日間以内の滞在が可能なもの。
3. タイ国政府及びマレーシアの間で締結された、国境から 25km 以内の移動を許可し  
た越境に関する協定により資格を有した者の旅行書類。

(1) 手続き

1) 旅客

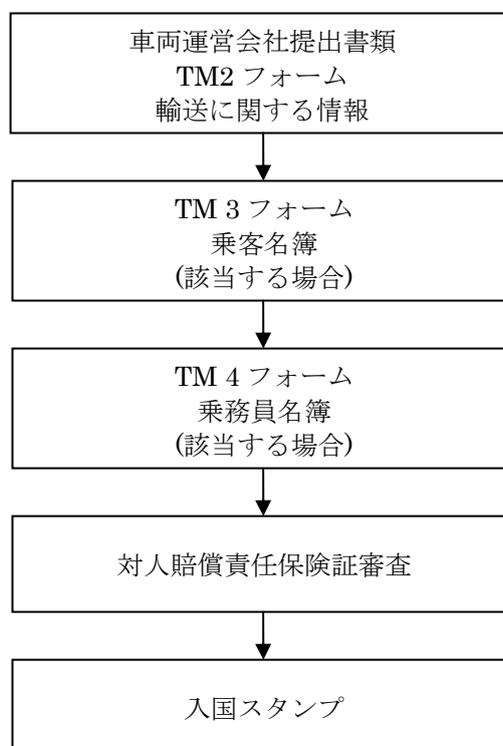
図表 31 人の越境手続きの流れ



資料：現地調査をもとに作成

2) 車両

図表 32 車両の越境手続きの流れ



資料：現地調査をもとに作成

## (2) 設備

1. 業務は監視対象データベース用にオンライン上で行う。
2. サダオの入国管理検問所では4つのバーコードリーダーを使ってパスポートを記録している。

## (3) 課題

1. 窓口が2つのシステムがいまだに採用されているため、鉄道・バスの乗客は、タイ・マレーシア両国の入国管理・税関手続きを踏まなくてはならない。
2. コンピュータ・システムが遅すぎて、膨大な旅客数を取扱うことが出来ない。
3. コンピュータの電源がよく切れ、オンラインシステムが落ちてしまうため、監視対象リストをマニュアルでチェックしなくてはならない。

### 1.2 貨物のタイ・マレーシア越境手続き

2000年1月1日より、関税局が輸出入手続きのITシステムを導入した（通知書 No.139 1999年12月30日付）。登録したオペレーターによってのみ取扱いが許された“標準貨物”の“マニュアル”手続きはEDIに置き換えられる予定である。

税関手続きは大きく以下の4つの部門に分けられる。

1. EDI 手続き（EDI 登録貨物業者に適用）
2. マニュアル手続き（EDI 未登録貨物業者に適用）
3. マニュアルオンライン手続き（EDI システムが作動していない税関の標準外貨物に適用）
4. マニュアル PC 手続き（EDI システムがまだ作動していない税関の EDI 登録貨物業者に適用）

図表 33 2000年1月1日以降の税関手続きの概略

|           | EDI             | マニュアル   | マニュアル<br>オンライン                                    | マニュアル PC  |
|-----------|-----------------|---|---|---|
| 適用ユーザー    | EDI ユーザー、オペレーター | EDI 未登録ユーザー                                       | EDI ユーザー（特別な場合）                                   | EDI システムのない税関                                     |
| 書類提出経路    | オンライン           | Manual key-in by Custom officers from handed form | Manual key-in by Custom officers from handed form | Manual key-in by Custom officers from handed form |
| 提出時間帯     | 毎日 24 時間        | Custom house working hours                        | Custom house working hours                        | Custom house working hours                        |
| インボイス・データ | 主要インボイス         | 非主要インボイス  | 非主要インボイス  | 非主要インボイス  |
| 貨物書類      | 全ての標準書類         | 標準及び標準外   | 標準及び標準外   | 標準及び標準外   |
| 検査        | レッドラインのみ・不規則    | 積荷全て  | 積荷全て  | 積荷全て  |

資料：MRI 作成

## (1) サダオ税関での貨物手続き

ソクラ州サダオ税関では、タイ・マレーシア国境地帯で最大の貨物量（陸上交通）を取扱っている。主要なタイの高速道路4号線はサダオ国境検問所で主要なマレーシアのアロースターハイウェイに繋がっている。

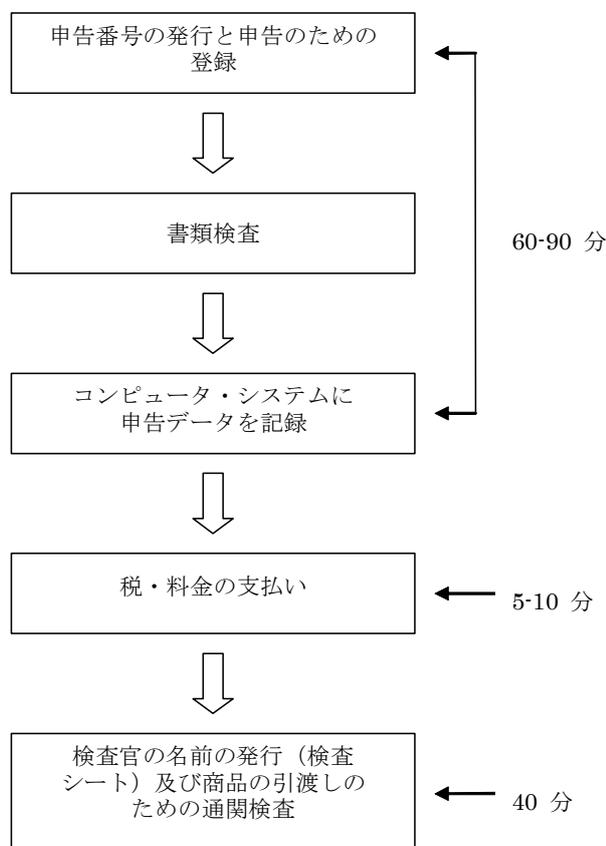
### 1) 荷扱い

1. マレーシアの税関はタイのトラックがマレーシア国内で集荷・配送を無登録で行うことを許可していない。実際には、タイのトラックがマレーシアに入国する際、内陸料金（約 600 バーツ）を支払わなくてはならない。中には、トラックやコンテナを両国で登録し、内陸料金を支払わず越境できる貨物会社もある。
2. タイからマレーシアを経由する腐敗しやすい商品の陸上輸送に関する覚書に基づき、マレーシアはサダオから入国した場合のみ、30,000 トンを非課税とすることを認めた。実際には許可を得た会社のトラックだけが、この種の貨物を取扱うことができる。

### 2) 通関手続き

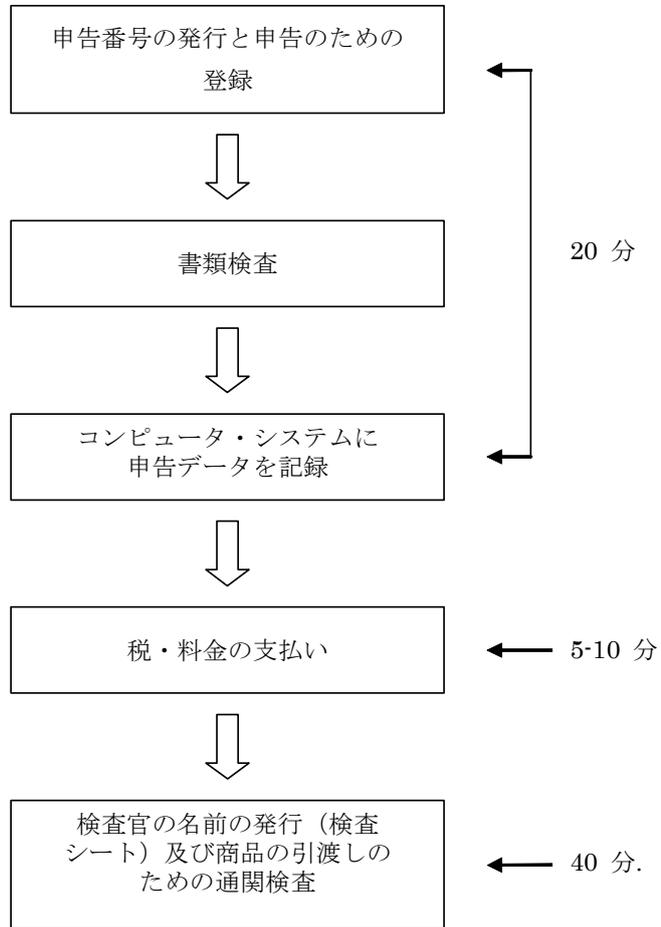
サダオ税関での通関手続きは以下のように示される。

図表 34 輸入（マレーシア→タイ）手続きフローチャート及び所要時間  
（マニュアルの場合）



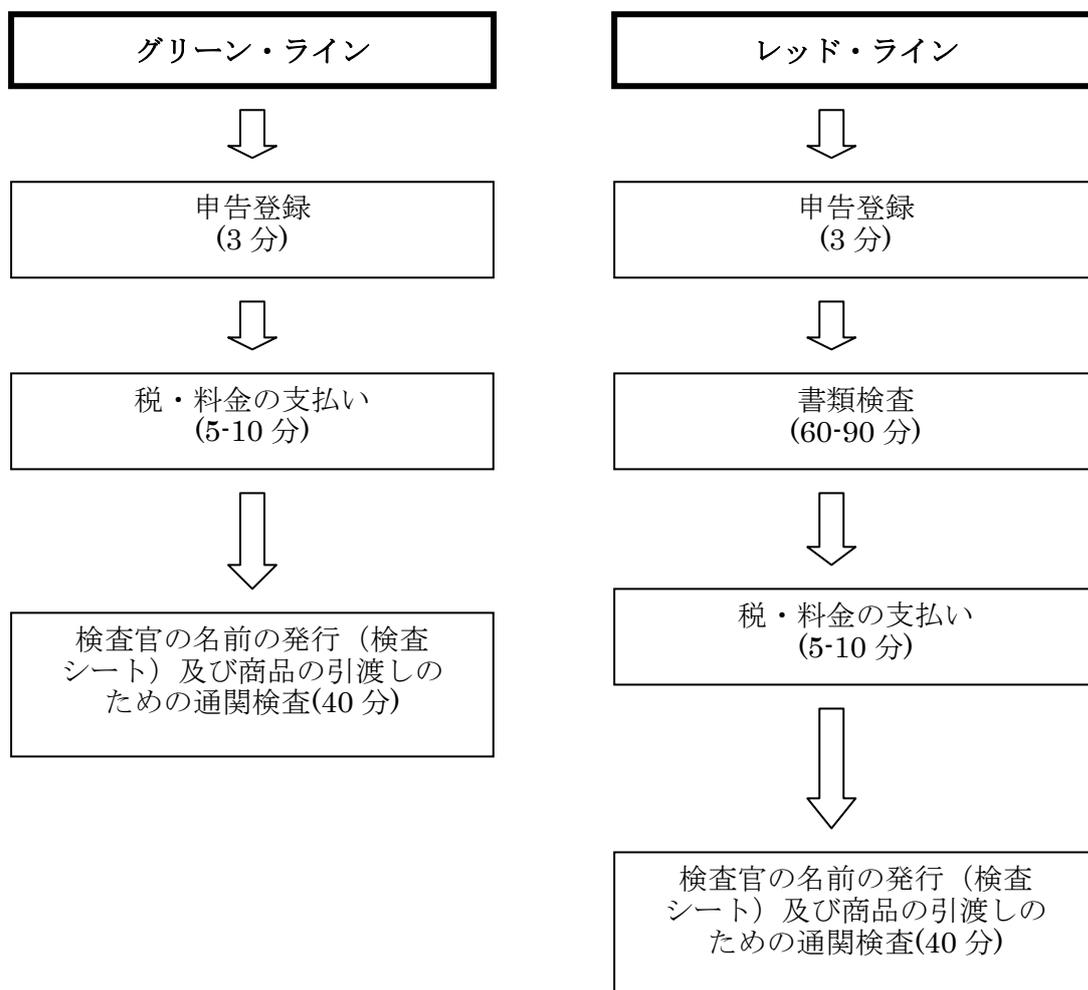
資料：現地調査をもとに作成

図表 35 輸出（タイ→マレーシア）手続きフローチャート及び所要時間  
（マニュアルの場合）



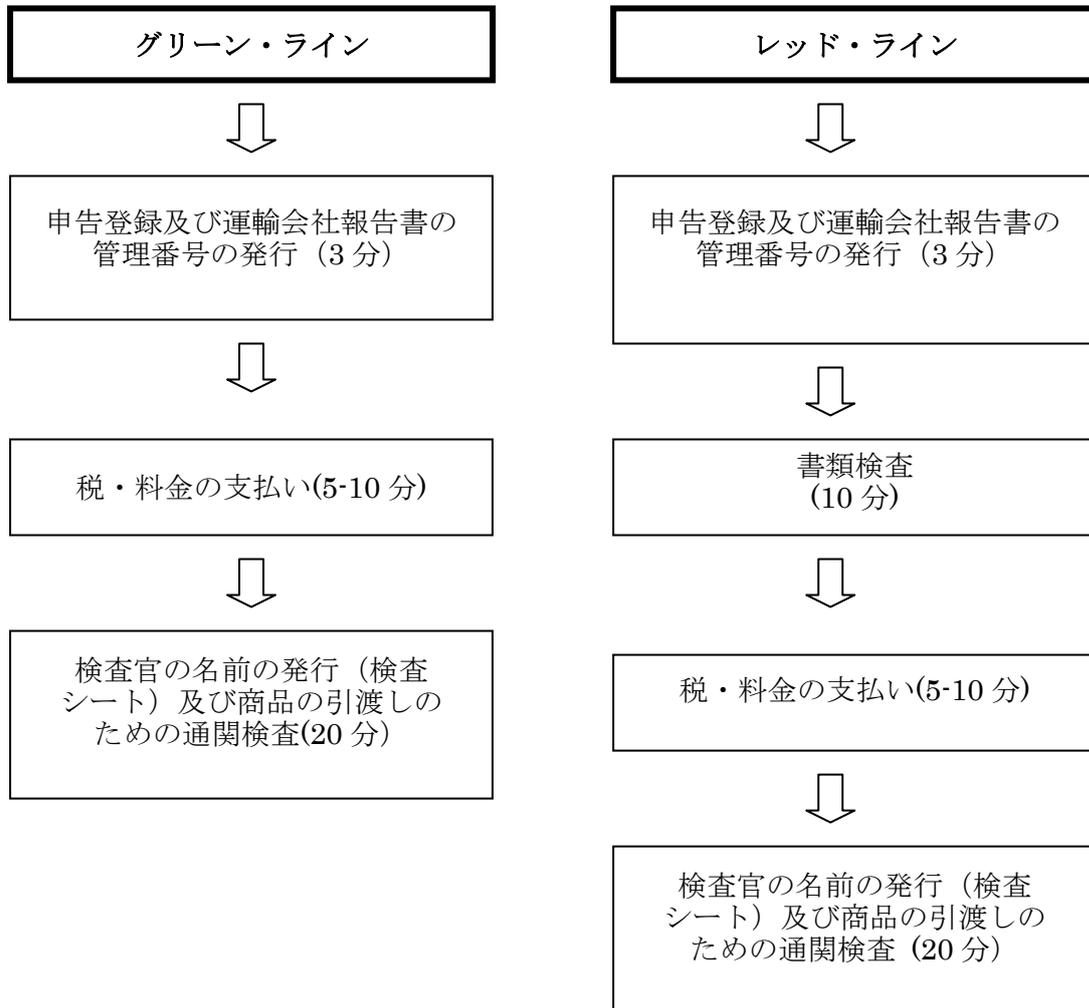
資料：現地調査をもとに作成

図表 36 輸入（マレーシア→タイ） 手続フローチャート及び所要時間（EDI の場合）



資料：現地調査をもとに作成

図表 37 輸出（タイ→マレーシア）手続フローチャート及び所要時間（EDI の場合）



資料：現地調査をもとに作成

## (2) パダンベサル税関での貨物手続き

パダンベサル税関は陸上と鉄道貨物の両方を扱うが、パダンベサルを経由する鉄道貨物量はサダオ税関を経由する貨物量よりもずっと少ない。その理由は、マレーシア側の連結ハイウェイは 2 レーンしかなく、全てのシンガポール向けトラック輸送貨物はサダオ税関を通過しなくてはならないことによる。

### 1) 鉄道貨物の扱い

パダンベサル駅に到着するタイからマレーシアへの輸出鉄道貨物は、マレーシア側の機関車に積み替えなくてはならず、マレーシアからの輸入貨物についても同様である。

## - 越境鉄道貨物

通関手続きはサダオ税関での陸上貨物の手続きに類似している。一般的な手続きは、タイ国政府とマラヤ連邦間のマラヤ鉄道及びタイ国営鉄道のための共同交通に関する協定（1954年1月1日に施行）に従う。

## - バンコクークアラルンプル間のランドブリッジサービスによるコンテナ輸送：

1999年にサービスが開始し、徐々に取扱量を増やした。SRTとKTMの間の協定に基づき、機関車だけはSRTが提供し、車両、コンテナ、貨物取扱設備、コンテナヤードはKTMと運輸会社が提供する。SRTはバンスーの内陸コンテナ・デポとパダンベサール間往復の運送料を課金する。SRTによると、ランドブリッジサービスによるコンテナ輸送は1日平均1トリップ運行されており、それに加えて鉄鋼貨物の輸送として月に3、4回運行されている。

通関手続きは出発地と到着地で行う（ラックラバン内陸コンテナデポ、バンスー駅、ペナン港）。パダンベサール税関では、必須の検査のみ実施される。概してパダンベサールでの所要時間は約2～3時間である。

## 2) 道路貨物の扱い

タイ・マレーシア両国のトラックはマレーシア国内で配送・集荷を行うが、サダオと同様、内陸料金は適用されない。通関手続き及び所要時間はサダオ税関と同様である。

## 3) 貨物輸送に関する課題

1. タイ・マレーシア両国を移動可能な2国籍を有するトラックの台数はまだ限定されており、また特定のマレーシア運送グループによって運行されているもののみである。
2. SRTでは依然として機関車が不足しており、機関車が回送されるのを待つことによる遅延が多い。
3. パダンベサール貨物取扱設備は限られたものでありスペースが不足している。
4. KTMは小さい一般鉄道貨物のサービスを扱っていないため、タイからマレーシアに輸出される一般鉄道貨物はパダンベサール駅で全てトラックに積み替えなければならない。

### 1.3 地元の運送業者からの意見

図表 38 Mahachai Khonsong Pak Tai Co. Ltd. (Mahachai Southern Transport Co., Ltd.)

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| 1. 顧客                          | 一般   |
| 2. 国境通過経路                      | サダオ及び パダンベサール  |
| 3. 車両                          | トレーラー/コンテナトラック、10 輪トラック、20 輪コンテナトラック、ボックストラック  |
| 4. 過去5年間に行われた物理的な面における交通インフラ改善 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 鉄道コンテナヤード及び貨物取扱設備に改善が見られるものの未だ不十分。</li> <li>- ハイウェイ拡張工事はなく、定期的な道路整備のみ。</li> <li>- 港を監視する税関の増加はなし</li> </ul>   |
| 5. 過去5年間に行われた法律及び通関手続きにおける改善   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- EDI 費用の増加。ただし、マニュアル業務の管理コストは削減。</li> <li>- 税関のコンピュータ・システムは不十分である面に関しては遅れがみられる。</li> </ul>   |
| 6. 上記改善による便益                   | 全体コストを約 30%削減。   |
| 7. 道路・鉄道貨物輸送の潜在性               | <p>鉄道貨物輸送には高い潜在性があり以下の問題については検討が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- コンテナサービス頻度の増加</li> <li>- サービスへの容易なアクセス及び連絡経路の提供</li> <li>- ユーザーへの十分なスタッフ・PR・情報の提供</li> <li>- 鉄道貨物輸送は経済的選択肢と考えられるが、情報が欠如しているため、ユーザーはタイミングの決断ができない。</li> </ul> |
| 8. 交通状況                        | <p>タイ・マレーシア間の国境通過貨物輸送にはビジネス拡大の高い潜在性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 道路インフラの欠如及び通関手続きの非効率性により、空輸への移行を余儀なくしている。</li> <li>- 貨物の安全性確保については未だ改善の余地がある。</li> </ul>  |
| 9. Recommendation              | <p>タイ・マレーシア間の国境通過貨物輸送には将来的に見てビジネス拡大の高い潜在性がある。交通インフラはユーザーが直面している本当の問題を慎重に調査した上で、改善していくことが必要である。また、交通インフラ関連機関・ユーザー・監督機関のためのワークショップを、全ての計画実施前に必ず実施しなくてはならない。</p>  |

出典：貨物輸送業者への電話インタビューをもとに作成

## 2. 越境交通に関する法的認定

### 2.1 越境交通に関する法的認定：タイ～マレーシア

法的な枠組み及び手続きについては”1985年7月9日のクアラルンプールで署名がなされたASEAN諸国が発行する国内自動車運転認定証に対する協定”に従う。

#### (1) タイ→マレーシア

##### 1) バス(一時的滞在)

- マレーシア国内に入国を希望するバスは、マレーシア商用車認定局(CVLB)が発行し、マレーシア自動車交通省(RTD)に登録したマレーシアの認定証を取得する必要がある。
- CVLB発行の許可証の有効期限は通常2年間。
- バスにはマレーシアの観光開発公社に登録したマレーシア人ガイドが同伴しなくてはならない。
- バスの目的地がシンガポールである場合、旅客は2日以上マレーシアに滞在しなくてはならない。

##### 2) 自家用車

- ICP<sup>1</sup>を持たないタイの車両については、国境から2km以内の走行が許可されている。
- 英語もしくはマレーシア語による翻訳証明書付き車両登録書。
- 対人賠償責任保険(マレーシアも補償範囲とする)。
- 有効な翻訳証明書付き運転認定証。

##### 3) ट्रक

2部類に分けられる。

###### i) 国際貨物用トラック

- トラックはマレーシアで登録されていなければならない。登録申請者は輸送業者用のマレーシア運転認定証を取得しなくてはならない。
- トラックはタイでも登録されていなくてはならない。

###### ii) 通過貨物用トラック

「道路交通でタイからシンガポール(マレーシア経由)へと輸送される腐敗性貨物の通過交通に関するタイ・マレーシア両国政府間の覚書」に基づく。

- マレーシアで登録された冷凍トラックもしくはコンテナ貨物列車だけが許可される。
- 通関地点はブキカユヒタムのみ。(サダオから入った場合のマレーシア側の町)
- シンガポールに続くアジアンハイウェイ2号線の走行のみ(南北エクスプレス利用の一時的許可)。

---

<sup>1</sup> ICP International Circulation Permit

## (2) マレーシア →タイ

No.7/1985 に従い、タイ国はマレーシアから特定の地域までの道路交通をタイ国内の特定の通関地点で許可する。

- ナラティワート県スンガイコーロク：車両は **Muang** 地区より先には進入できない。
- ベトン、ヤラ県：車両は **Muange** 地区には進入できない。
- サトゥン県：車両は **Muang** 地区より先にも進入が可能。
- サダオまたはパダンベサル：車両はハジャイ地区と **Muang** 地区に進入が可能

車両が上記の特定地域より先まで進入する必要がある場合、陸上運輸局、在マレーシアタイ領事館、もしくは県の交通局から許可証を取得する必要がある。

4 ヶ所の通関地点より先まで、そして制限区域を越えてタイ国内への進入を希望するバス、自家用車、トラックに対する要件は、セクション(1)に記載したマレーシア側の要件に類似している。外国車両が制限区域を越えて走行するための一時的許可・認可証の申請手続きについては以下のとおり。

- 陸上運輸局の県当局で申請を行うことができる。
- 申請書が、県当局からバンコクの本署へ **FAX** で送付される。
- 認可の下りた申請書は県の当局事務所へと **FAX** で返送される。
- 次に県の職員が原紙に許可印を押す。有効期間は要請された走行距離及び要請車両の走行スケジュールによって決定する。マレーシアから一時的入国をする車両の申請件数は、ハイ・シーズンに多い。通常では、上記の手続きに 3 営業日以上かかることはない。

## 2.2 越境交通に関する法的認定：タイ～ラオス

タイとラオスは、11 県（ノンカイ、ムクダハン、ウボンラチャタニ、ナコンパノム、ナーン、パヤオ、ウタラディット、チェンライ、ピサノロック、アムナートチャルーン）にかかる 1810km の国境線を共有している。これらの県には、36 箇所の国境地点が存在し、このうちの 13 箇所は常設である。

タイ・ラオス間の交通は、主に両国の道路ネットワーク（8, 9, 10 号及びノンカイ からビエンチャン **Tha Nalaung** までを結ぶラオス・タイ第一メコン国際橋を通過するルート）に頼っている。

タイ・ラオス両国間の越境交通手続きについては、車両の種類によって定められている。

### 1) 公共バス

現在、ノンカイービエンチャン、ウドンタニービエンチャンの 2 本のバス路線がある。バスは毎日運行されている。

### 2) 自家用車

他の国からタイ国内へ、そして、タイ国内から他の国へと移動する車両の手続きについてはタイ・マレーシアのケースと類似している。

ノンカイの通関地点では、タイ・ラオスの車両は互いの国にワントリップあたり 3 日間以下 (2 泊 3 日) なら滞在することができる。タイの車両はビエンチェンまで、ラオスの車両はウドンタニまでの進入が許可されている (旅行書類として国境パスを使用。パスポートを使用した場合、時間と距離についてはビザの状況によって決定される)。

### 3) トラック

従来、両国を移動するトラック輸送貨物については、国境でタイのトラックからラオスのトラック (もしくはその逆) に積み替えをしなければならなかった。2003 年 12 月 15~16 日に 2 国間で取り交わされた協定によって、タイ・ラオス経由の通過貨物に関する通関手続きが簡素化された。

上記の協定によって、2004 年 3 月 1 日から、タイ・ラオスの国境の検問所を通過するトラック輸送貨物は、国境での乗換えなしに直接目的地に搬送されることができるようになった。実際には、ラオスの運送代理店の力が弱いため、タイのトラックがラオス国内で操業しているだけであり、ラオスの企業がタイ国内で運送している例はない。

タイ・ラオス間の国境を越えて移動を行うトラックに要求される書類はタイ・マレーシア間の国境で要求されるものと類似している。異なる点は、有効な翻訳付きの検査証の提出である。この条件は、ラオスの自動車・バス・トラックのほとんどが粗悪な状態にあり、タイ側の道路に環境面で悪い影響を与え、事故を起こす可能性があるという現実を鑑み、導入された。

#### 本章の出典

- 1) 陸上運輸局、入国管理局、関税局提出書類
- 2) サダオ、パダンベサル、ノンカイの税関、入国管理事務所提出書類
- 3) サダオ、パダンベサールの税関、入国管理担当職員への電話インタビュー

## VI. タイのクロスボーダー交通インフラのための制度的枠組み及び開発計画

### 1. クロスボーダー交通に関連した規則、法令、協定の枠組み

#### 1.1 道路交通に関する国際会議もしくは協定

- A. 1949年道路交通に関するジュネーブ会議
- B. 11968道路標識及び信号に関するウィーン会議
- C. 国際道路運送手帳による担保の下で行う貨物の国際運送に関する通関条約（1975年TIR条約）
- D. 1956年商業自動車の一時的持ち込みに関する通関条約
- E. 1972年コンテナに関する通関条約
- F. 1982年国境の貨物管理統一に関する国際条約

#### 1.2 ニカ国協定

- A. 1978年道路交通に関するタイ・ラオス政府間協定
- B. 1979年マレーシア経由でタイからシンガポールへ陸上輸送される腐敗しやすい食物の移動に関するマレーシア・タイ政府間の覚書
- C. 国境地帯のためのタイ・マレーシア共同開発戦略（JSD）
- D. 1954年タイ国政府・マラヤ（マレーシア）連邦政府間のマラヤ（マレーシア）鉄道及びタイ国営鉄道の共同交通に関する協定
- E. 鉄道に関する共同交通のためのマレーシア政府・タイ政府間協定（2003年草案）

#### 1.3 地域・小地域協定

- A. 1998年トランジット 貨物の簡便化についてのASEAN協定
- B. 越境交通の簡便化についてのASEAN協定（草案）
- C. マルチモーダル交通についてのASEAN協定（草案）
- D. 1999年旅客及び貨物のクロスボーダー輸送促進のためのメコン川流域圏（GMS）協定
- E. 2003年のタイ、ミャンマー、カンボジア、ラオス、ベトナム5カ国による協力体制“エーヤワディーチャオプラヤ・メコン経済協力戦略(ACMECS)”
- G. 1993年の三カ国連携の枠組みである“インドネシア・マレーシア・タイ成長三角地帯(IMT-GT)”

## 2. クロスボーダーインフラ開発計画・実施

### 2.1 国家経済社会開発委員会事務局（NESDB）

#### (1) 南部経済開発戦略アクションプラン（2003年6月）

##### 1) 背景

- ① 2002年4月2日の内閣決議で、国家経済社会開発委員会は、関連機関と内閣によって設置された枠組みを作成するため、南部経済開発戦略を策定するよう命じられた。戦略は以下の3つの戦略と6つの提案によって構成されている。

戦略 1: アジア地域へと連結する南部の地理的な位置による便益は、19計画で111億906万バーツである。

提案 1: 最大の便益を得るためのインフラネットワーク及び既存生産拠点の整備改善

提案 2: 相互支援及び便益のための近隣諸国との経済協力の強化

戦略 2: 南部経済を強化し、整備と恵まれていない地域と繋ぐ21計画で、整備予算は108億7504万バーツである。

提案 1: 観光業ネットワークを整備し、サービスシステムの国際レベルまでひきあげる。

提案 2: 経済拠点を強化し、恵まれない地域と整備を繋げてバランスを取るため、農業・工業セクターの生産構造を向上させる。

戦略 3: 天然資源・環境を持続的に管理し、生活水準を向上させる。30計画で、予算は71億5570万バーツである。

提案 1: 天然資源及び環境の再生

提案 2: 生活様式及び地元の文化に見合った教育制度、労働、公共衛生の改革

- ② 南部経済開発戦略は2003年1月28日の内閣決議によって、その原則が承認された。同決議により、計画を実施に移す過程を監視する行政機構として委員会が設置された。また機関を割当て、7つの課題の緊急計画（2003-2004）を加速させることとした。

1) 教育省：教育制度を改善し、補足的な職業訓練については厚生労働省と調整をはかる。

2) 教育省、社会開発安全保障省、法務省：若者の安全保護プロジェクトの策定（適切な教育を受け、職を得ることにより、若者をドラッグから引き離し、安全を守る。）

- 3) 国家経済社会開発委員会 天然資源・環境省及び内務省と調整：ソククラ湖水盆地の再生を行う。
- 4) 交通省、産業省、国家経済社会開発委員会：ソクラーペナン、パッタニーヤラーベトン、タクバイースンガイコーローキング（ナラティワート）以上3つの国境経済地域の開発を加速させる。
- 5) 産業省：南部工業地帯（Chalung）を整備し、パッタニーのハラルフード<sup>1</sup>産業を発展させる。
- 6) 観光・スポーツ省：スラタニ（サムイ島）、ナコンシータマラート、プーケット、パンガー、クラビ、トラン、サトゥンを繋ぐエコ・ツーリズムを発展させる
- 7) 交通省：タイ湾及びアンダマン海側の海上交通の発展

## 2) アクションプランの策定

### ① アクションプランの策定

国家経済社会開発委員会全てのレベルにおいて一貫性のある総合アクションプランを策定するために合計6回関連機関とのミーティングを持った。全てのレベルとは、全国レベル、地域レベル、部門レベル全てにおいてである。また、国の財政状況に見合うよう緊急プロジェクトの優先順位を決めた。アクションプランは、1), ①及び1), ②で述べた内閣承認枠組みのもとで策定された。総合アクションプランの概要は以下のとおりである。

- 1) 1), ①で述べられた南部経済開発戦略の枠組みに基づく計画及びプロジェクトは、精度が高められ、優先順位が付けられた。また、実施を目指して関連機関と総合計画も策定された。アクションプランの策定は、1), ②で述べたように内閣が決めた緊急計画の追加及び改善のみを対象とする。
- 2) 1), ②で述べたように、内閣が定めた緊急計画は 2003-2004 年に緊急に実施される必要のある南部経済発展戦略の中に含まれている。

### 戦略 1: 2つの課題

- 1) 3つの国境経済地域（ソクラーペナン、パッタニーヤラーベトン、タクバイースンガイコーローキング）の開発のためのアクションプラン策定を急ぐ。
- 2) タイ湾、アンダマン海側の海上交通を発展させる。

### 戦略 2: 2つの課題

- 1) パラゴム<sup>2</sup>産業のための南部工業地帯(Chalung)を整備し、パッタニーのハラルフード工業地帯の開発を行う。
- 2) エコ・ツーリズムを開発し、サービスシステムを改善して国際レベルに引き上

<sup>1</sup> ハラルとは、「許された」「合法の」というアラビア語。コーランで食することを禁止されたものが除かれた、イスラム教とのかための食材のこと。

<sup>2</sup> パラゴムノキ 幹を傷つけて得られる樹液が天然ゴムの原料となる

げるために、アクションプラン策定を急ぐ。また、スラタニ（サムイ島）、ナコンシータマラートをプーケット、パンガー、クラビ、トラン、サトゥンまで繋げる。

**戦略 3: 3つの課題**

- 1) 生活様式及び地元の文化に見合った教育制度、労働、公共衛生の改革
- 2) 適切な教育を受け、職を得ることにより、若者をドラッグから引き離し、安全を守る。
- 3) ソンクラ湖水盆地の再生を加速させる。

**② 5ヶ年アクションプラン(2003-2007)の重要な課題**

アクションプランでは、今後5年間に実施される計画及びプロジェクトを提示しており、これを緊急フェーズ（2003- 2004）と中期フェーズ(2005- 2007)の2つのフェーズに分けている。実施目標は、以下の南部経済開発戦略の中の提案内容に従い、以下のように要約される。

**戦略 1 : アジア地域へと連結する南部の地理的な位置による便益**

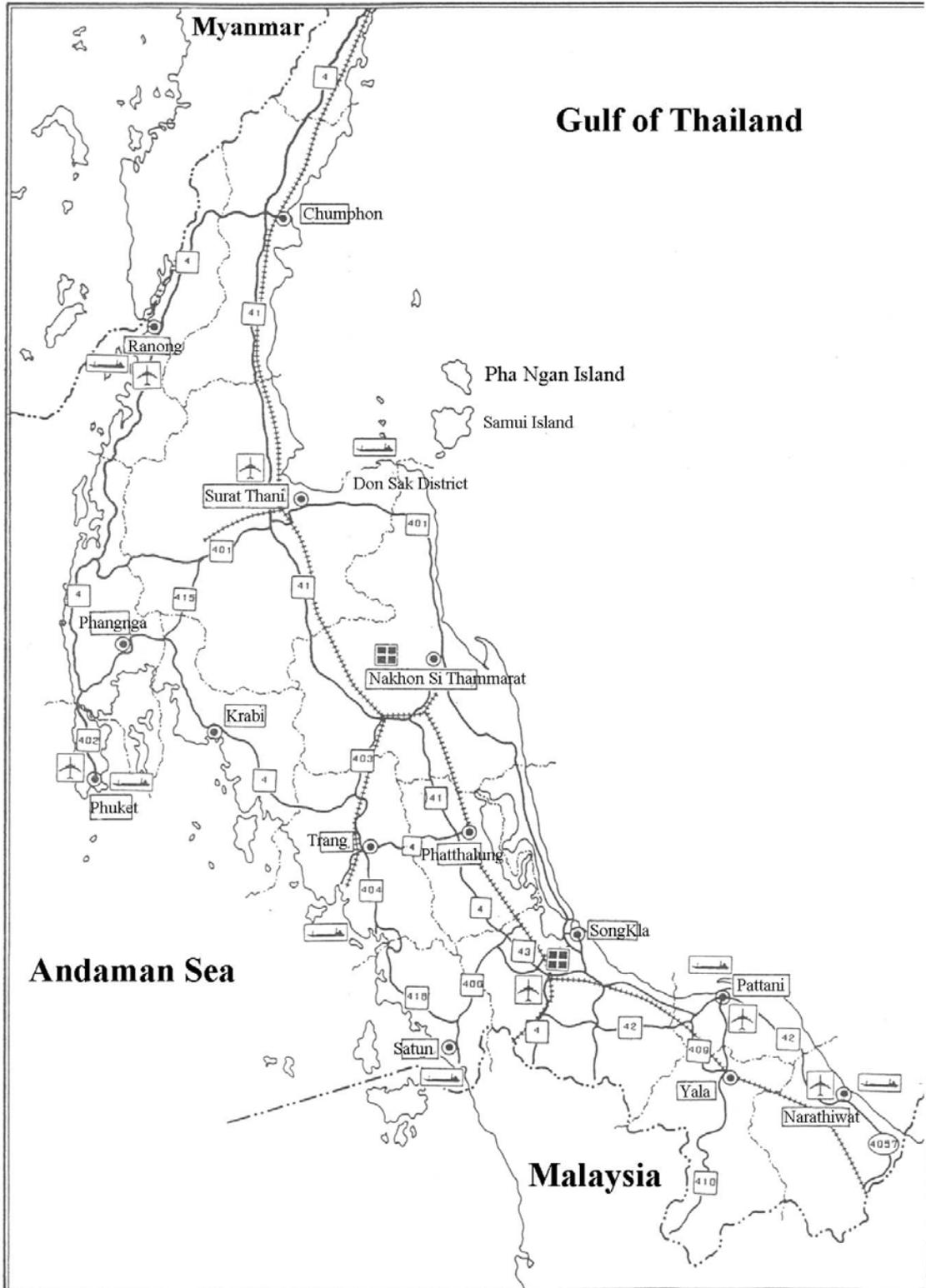
提案 1 : マルチモーダル交通などのインフラネットワークの改善 : 8 計画及びプロジェクトから構成されており、総予算は 36 億 7111 万バーツである。

緊急フェーズ（2003-2004）総予算は 3 億 5970 万バーツ

- 1) タイ湾及びアンダマン海側の海上交通ネットワーク整備
  1. 最大限の便益を得るために既存の港を改修する
    - ラノーン港をアンダマン海側へと連結させるための整備
    - 観光業及びアンダマン海側の海上貨物輸送用に、南部とプーケット港を連結させるための整備
  2. サトゥン県 Langoo 地区 Pakbara にある港整備のための F/S を実施する

図表 39 タイ南部のインフラネットワーク

Map of Basic Infrastructure Network of the South



資料：NESDB

2) 近隣諸国と連結させるための生産拠点整備

1. 農業労働者のための市場組織によって国境中央卸売市場がソンクラ県サダオ地区,に設置される。
2. タイ・マレーシア国境にある日曜市場 (Ban Wang Pra Chan) の拡張がサトゥン県によってなされる。
3. 南部国境貿易に連結する中央市場が産業省によって設置される。

中期フェーズ(2005-2007) 総予算 33 億 1141 万バーツ

海上交通ネットワーク改善のための 5 プロジェクトの実施を継続し 3 つの新規プロジェクトを実施する。3 つのプロジェクトとは、ソンクラ深海港プロジェクト、プーケット港プロジェクト改善、スラタニ県の Donsak の一般港整備である。

提案 2 : 南端部開発の原動力としての近隣諸国との経済協力強化

31 の計画及びプロジェクトで構成。総予算 40 億 6091 万バーツ。

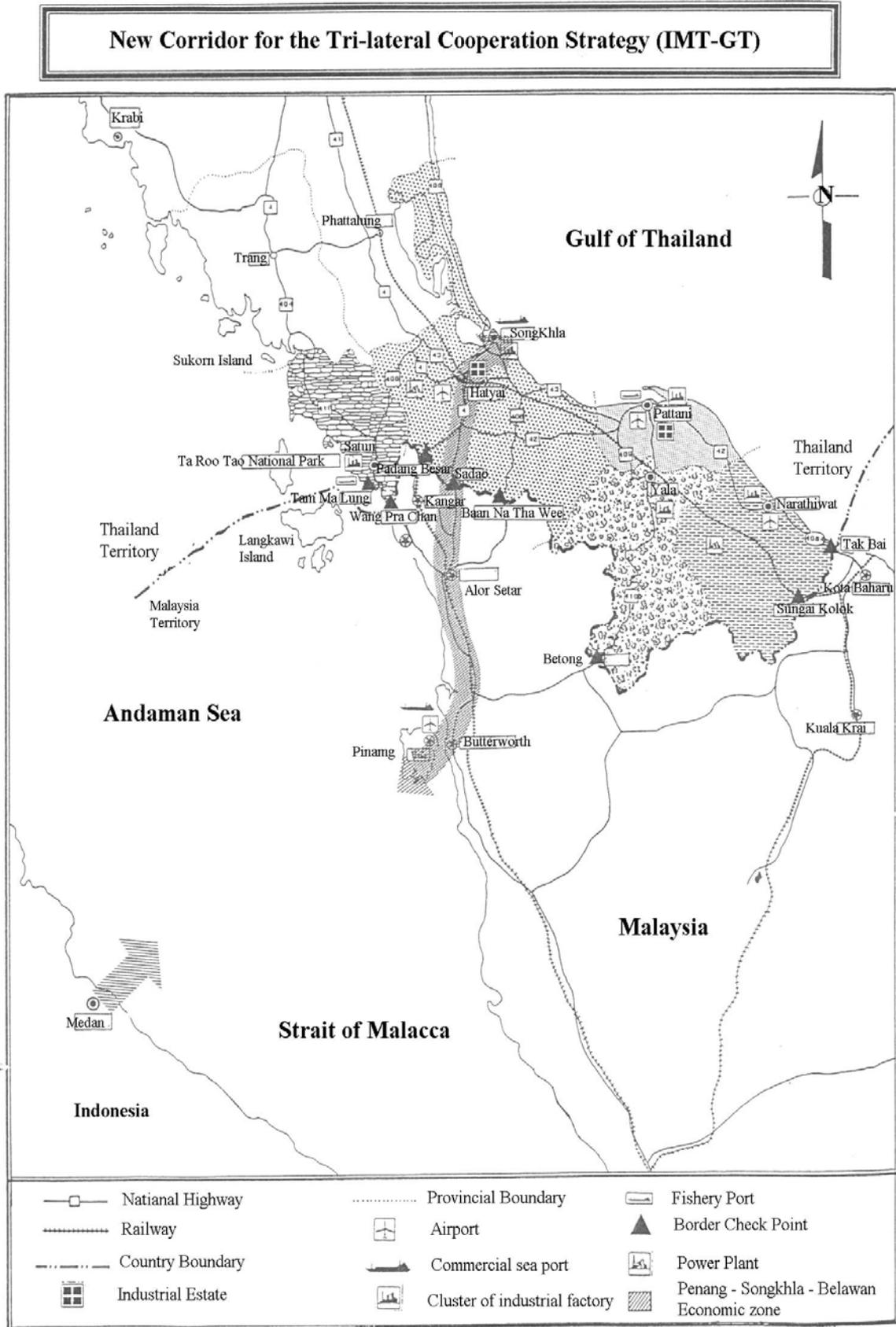
緊急フェーズ(2003- 2004 年) 総予算は 13 億 1931 万バーツ

国境経済地域の開発 : ソンクラーペナン、パッタニーヤラーベトン、タクバイー  
スンガイコーロクワング

a) 国境検問所の改善

- サダオの新しい通関検問所建設は 2005 年までに完了予定。同施設は国境貿易と南部の観光業の拡大に対応するもの
- ソンクラ県 Natawee 地区 Bar Pra Kobr の新しい通関検問所の建設
- パダンベサル通関検問所の貨物検査ヤード、コンテナヤードの拡張
- ヤラ県ベトング国境検問所事務所ビルの建設
- ナラティワート県スンガイコーロク国境局センターの建設

図表 40 3 国間連携による回廊構想 (IMT-GT)



資料 : NESDB

b) 土地利用の規制

- ソンクラ湖水盆地の土地利用図の作成
- ソンクラ県 Natawee、Ban Pra Korb 国境地帯の地域社会改善計画の策定
- ソンクラ県 ad Yai 市を対象とした総合都市計画の改善
- サダオ、パダンベサルを対象とした国境の町計画の策定
- タイ・マレーシア天然ガス・パイプライン・プロジェクトに基づく工業地域社会開発計画（農工用生産加工）の策定
- ヤラ県ベトングを対象とした国境の町開発計画の策定
- ナラティワート県スンガイコーロク、タクバイを対象とした地域社会改善計画の作成

c) 交通ネットワークの改善

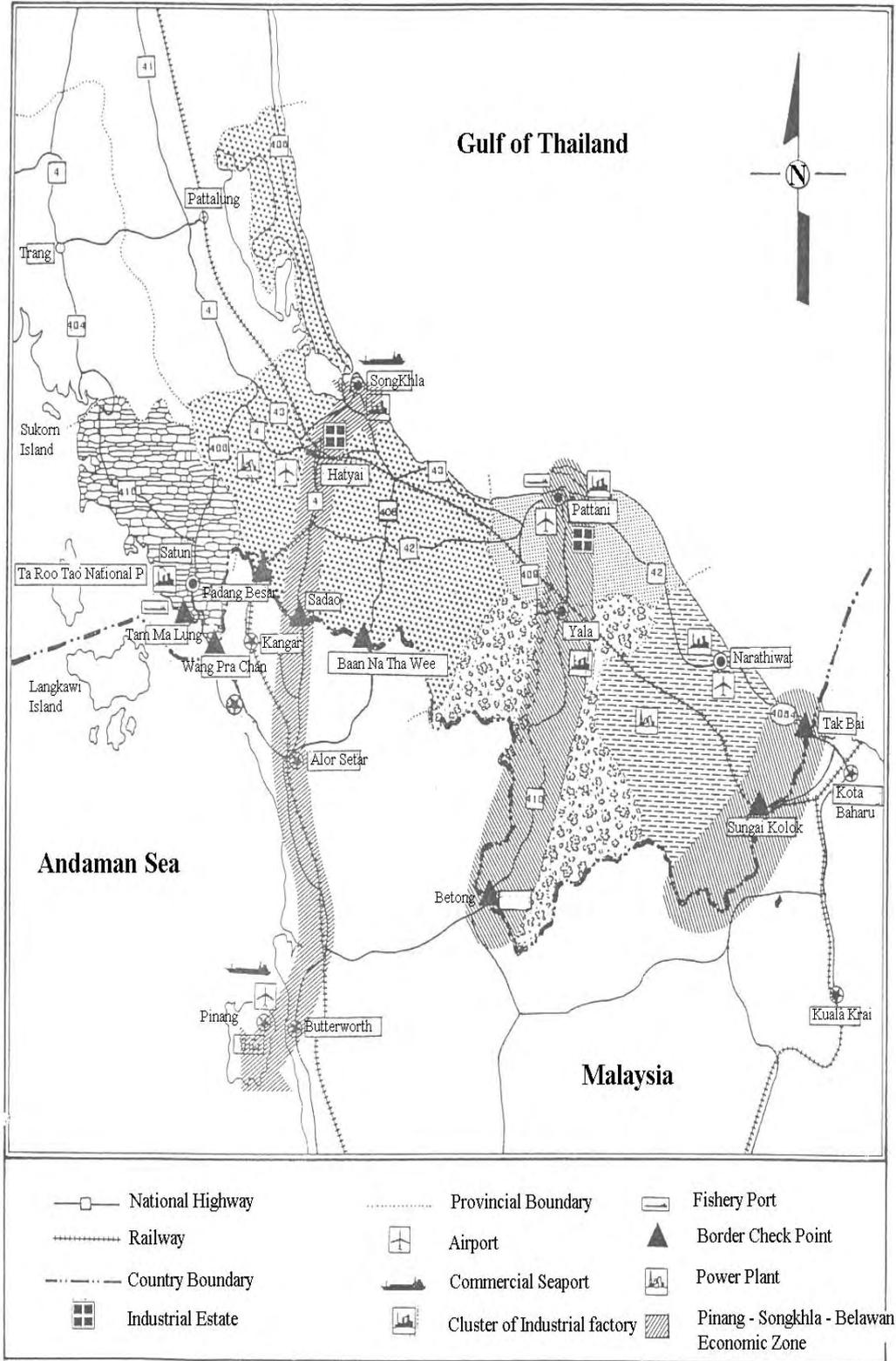
- ハッジヤイーサダオ間ハイウェイ 4 号線の改良工事
- ソンクラーハッジヤイ間のハイウェイ 407 号線の改良工事
- Sum-nak Kham 小地区の国境貿易のための連結道路の建設
- サトゥン県アンダマン海、ソンクラ県 Sing Ha Na Korn 地区タイ湾を結ぶハイウェイの建設
- ヤラーベトング間ハイウェイ 410 号線改良工事
- 国境ハイウェイ建設（国境マーク 43A/123-Kabang 地区-Bannang Star - Sukirin - Sri Sakorn - Wang - Buketa）
- コーロク川 Buketa 橋の建設
- タクバイのコーロク川橋建設のための F/S 実施
- スンガイコーロクバイパスの建設
- 航空交通ネットワーク改善のためのアクションプラン策定

中期フェーズ(2005-2007) 総予算 27 億 4160 万バーツ

緊急フェーズ計画及びプロジェクトの継続的实施及び新規プロジェクトの実施

図表 41 3つの経済連携軸

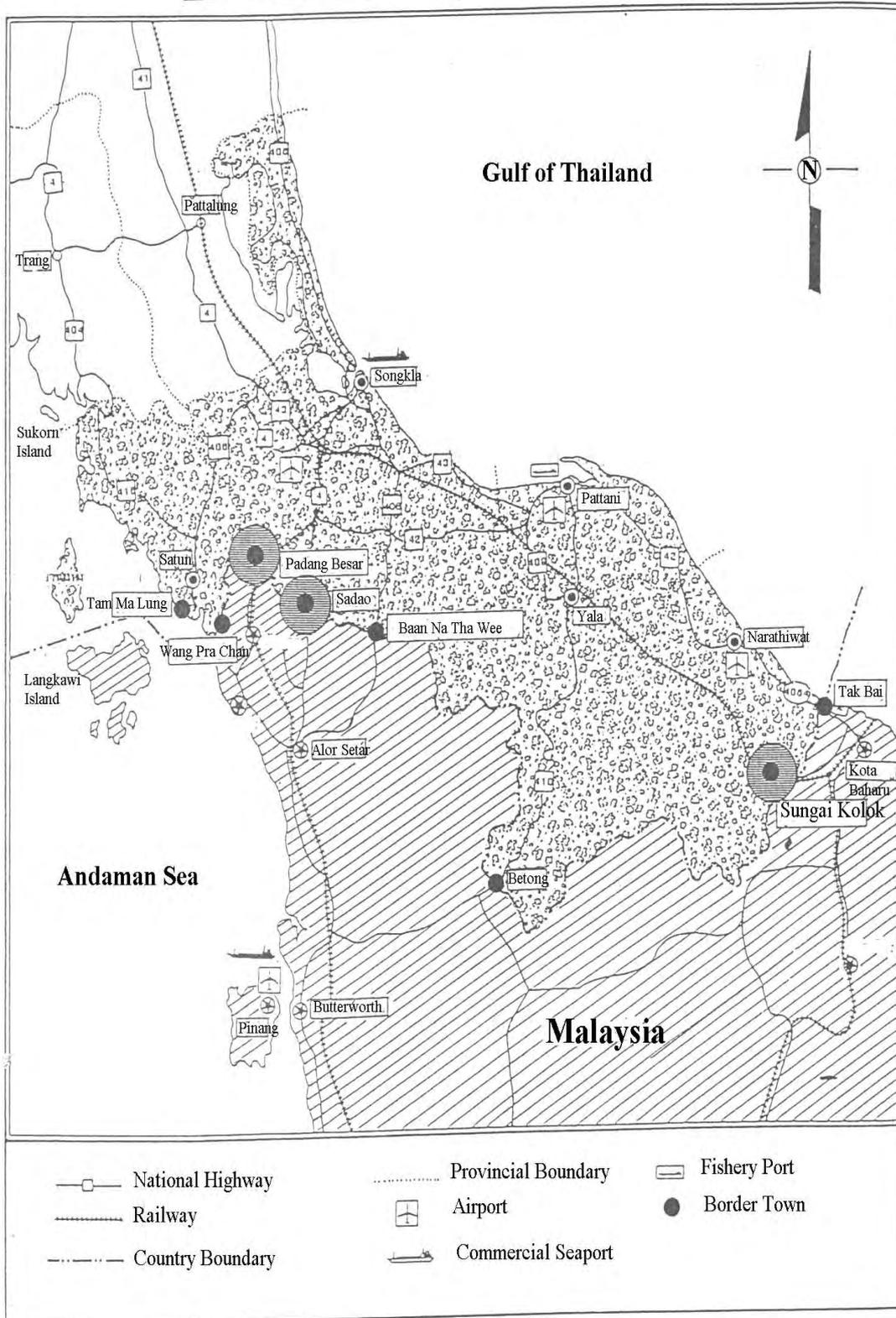
Economic Zones : Songkhla - Pinang, Pattani - Yala - Betong, Tak Bai - Sungai Kolok - Wang



資料 : NESDB

図表 42 タイ-マレーシアの国境地域

Thai - Malaysia Border Town Locations



資料 : NESDB

## 戦略 2: 南部経済を強化し、開発計画と恵まれない地域とを繋げる

提案 1 : 南部をアジア地域のマリン・エコツーリズムセンターとして宣伝するため、観光ネットワークを開発しサービスシステムを国際基準まで引き上げる。20 の計画及びプロジェクトで構成され、総予算は 52 億 4064 バーツである。

緊急計画(2003 -2004 年) 総予算 29 億 4628 万バーツ

### 1) エコ・ツーリズムの開発

#### a) プークットをマリン・エコ・ツーリズムの中心として宣伝する

- プークットの国際観光都市としての発展
- プークット地域社会のための都市計画の策定
- 観光スポットの改善
- プークットの交通ネットワーク、公共施設・設備の改善

#### b) マリン・エコ・ツーリズムスポットとしてスラタニ(サムイ島)の開発を行い、近隣の県と連結させる

- 自然観光スポットの改善
- 交通ネットワーク、公共施設・設備の改善
- サムイ島都市計画策定
- スラタニ、ナコンシータマラート観光業訓練準備
- マリン・エコ観光スポットとしての群島(Ta Roo Tao - Ar Dung - Rawee - Leepe)開発
- エコ観光スポットの開発
- 近隣諸国への海上交通

#### c) Tarnto - Banglang Dam - Harabala forest を繋ぐ国境観光都市としてベトングを開発する

- 観光スポットの改善
- 観光スポットを繋ぐ道路ネットワークの改善

### 2) ヘルスツーリズムスポットの開発

- ヘルスツーリズム都市としてのラノーン開発

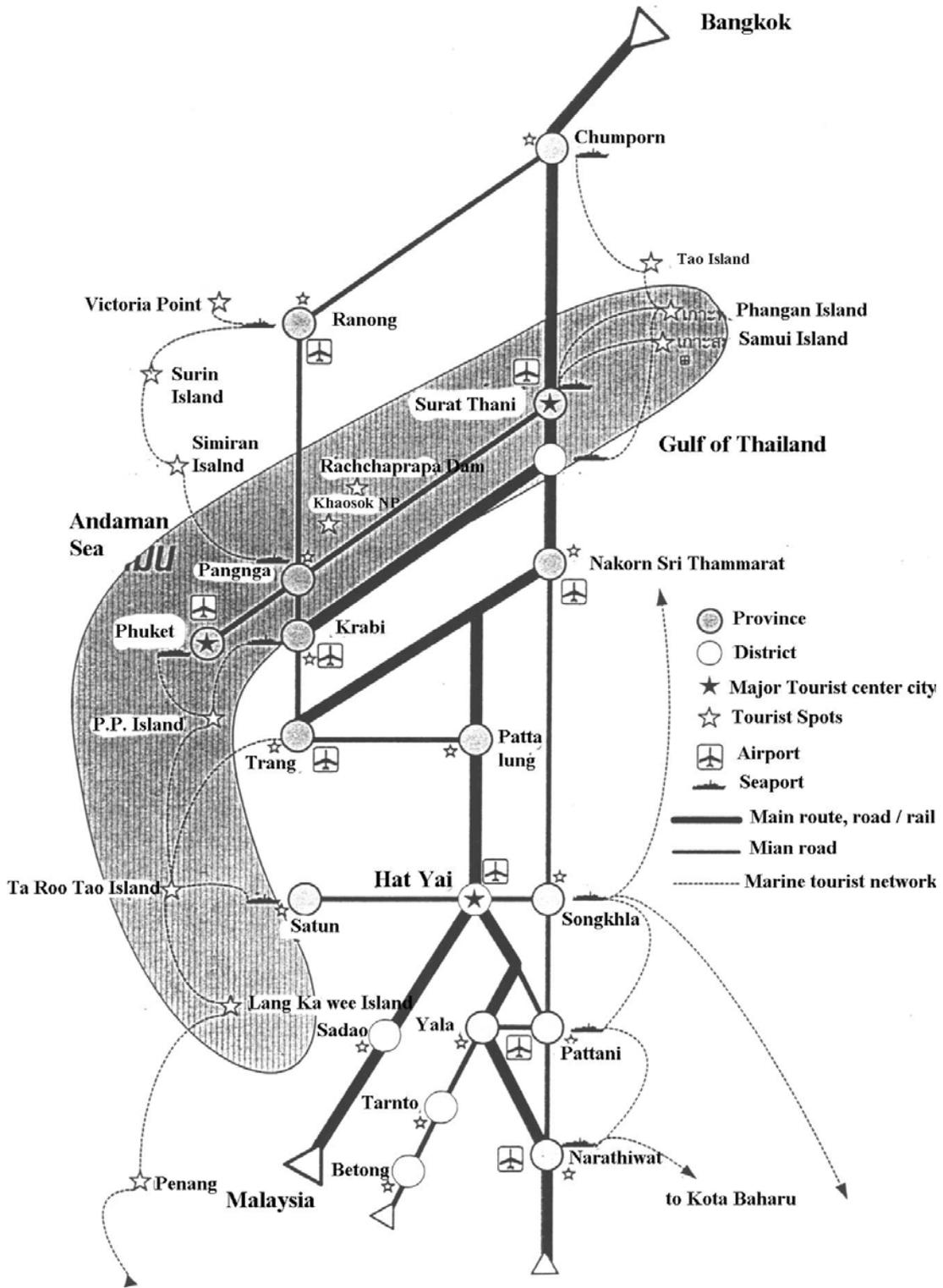
### 3) ツーリストセンター及びツーリストネットワークの開発

#### a) 南端部ツーリズムセンターとして Song Kla - Hat Yai を宣伝する

- ソンクラの観光スポットとしての整備
- ソンクラ県における様々な観光の宣伝

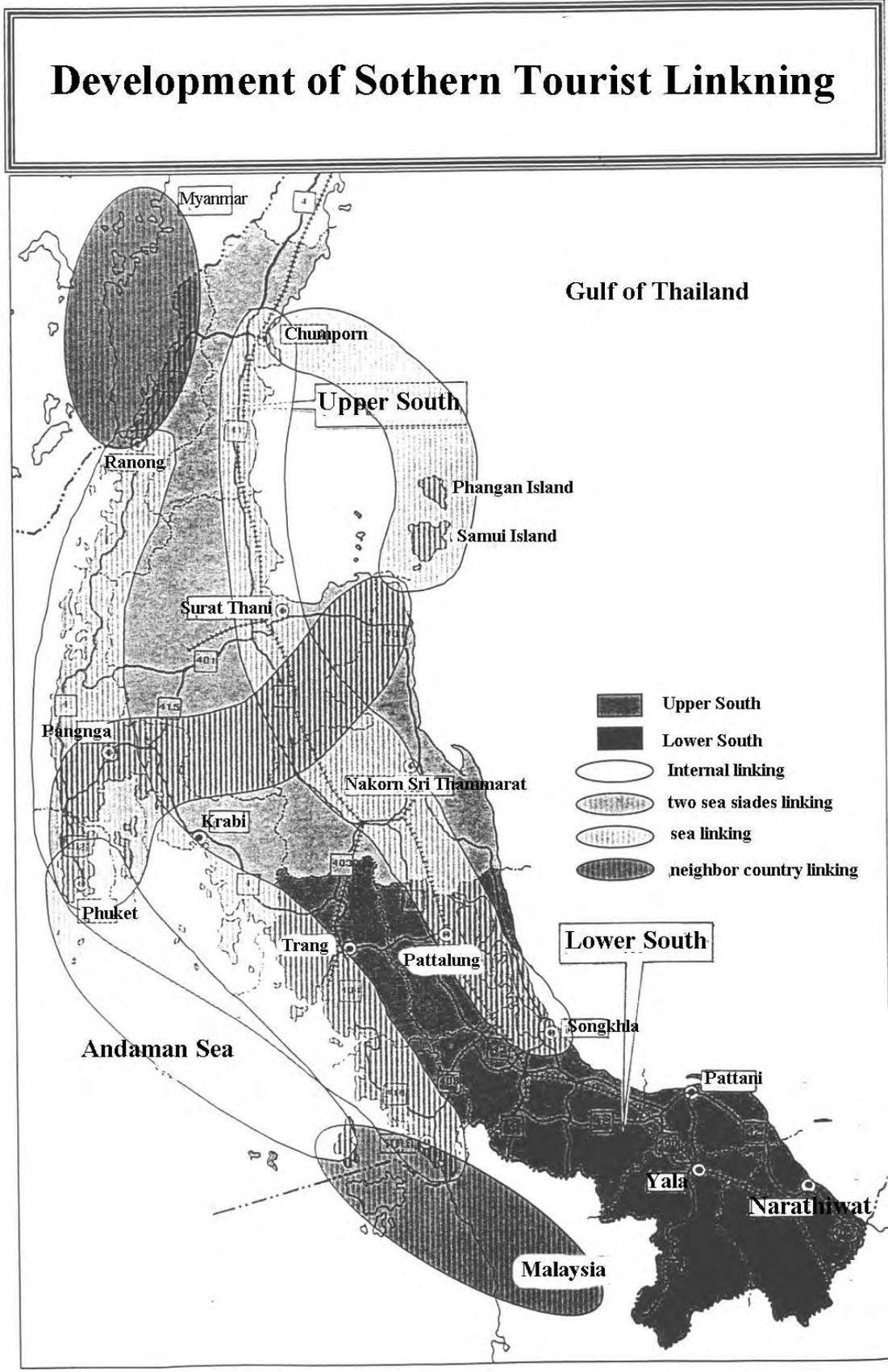
図表 43 南部観光連携 (1/2)

### Development of Southern Tourism Linking



資料 : NESDB

図表 43 南部観光連携 (2/2)



資料：NESDB

- b) スラタニープーケットーパンガーークラビートランーサトゥンーランカウイ島を繋ぎ、タイ湾ーアンダマン海間の観光ネットワークを開発する
  - 地域社会・観光土地利用計画の策定
  - 観光スポットの景観の改善
  - 観光スポットを結ぶネットワーク・設備の改善
  
- c) 新しい観光スポットの開発と連結
  - パッタニー観光スポットの整備
  - パッタルン県の観光スポットを繋ぐネットワーク及び設備の改善

中期フェーズ (2005-2007 年) 総予算 22 億 9436 万バーツ  
観光開発計画を継続的に実施する。

提案 2 : 経済ベースを拡張及び強化するため農業・川下産業の生産構造を改善する。  
27 計画及びプロジェクトで構成され総予算は 65 億 4404 万バーツ。

緊急フェーズ(2003- 2004 年) 総予算 3 億 9331 万バーツ

1) ハラルフード産業の開発

- a) ハラルフードの検査技術を開発する
  - ハラルフードの検査技術の研究開発
  - HACCP もしくは GMP システムのハラルフードへの適用
  - ハラルフード加工段階における雑菌混入に関する分析技術検査
  - Codex/GMS 及び HACCP 基準に沿ったハラルフード加工への支援
  - ハラルフード加工検査済証 (発行) のための検査官訓練
  
- b) ハラルフードの製造を促進する
  - 南部の国境沿いにある県を対象とした家畜品種の開発
  - ヤギを対象とした食品加工の開発
  - ハラルフードのための人材及び製造工程の開発
  - 原材料、植物、家畜、海洋産物の研究開発
  - 南部に住む主婦のためのハラルフード製品の開発
  - イスラム教徒労働者を対象としたハラルフード産業の就業前訓練

2) パラゴム産業の開発

ゴム植え替え援助基金事務所の 9 つの任務に従い、包括的な手法でタイのパラゴム開発システムを改善する。

- 3) 農業セクターの開発
  - a) 土地利用形態の改善
  - b) 家畜改良
  - c) ヤシ、コーヒーなど主要農業用植物の開発
  - d) 農産物価格の監視
  - e) 南部国境沿いの県に Thai Islamic Bank 支店設立

中期フェーズ (2005-2007 年) 総予算 61 億 5073 万バーツ

ハラールフード産業、パラゴム産業、農業セクター開発計画及びプロジェクトを継続的に実施する。

### 戦略 3 : 天然資源の持続可能な管理及び人々の生活水準の向上

提案 1 : 社会経済発展を促進するための天然資源と環境の再生及び保護 22 の計画及びプロジェクトで構成され、総予算は 54 億 9758 万バーツ。

緊急計画 (2003 -2004 年) 総予算 48 億 6739 万バーツ

- 1) ソンクラ湖水盆地の自然状況再生のための、全てのプロジェクト実施の迅速化 (特にソンクラ湖の重大な問題を解決するもの)。
  - a) 天然資源・環境の保全及び再生
    - Krawa 森林の開森 による生態系の変化に関する研究
    - マングローブの植林
    - 上流・盆地地帯の再生
  - b) 盆地管理システムの改善
    - IT システムの設立
    - 管理・監視・評価の総合システム
  - c) 汚染防止
    - 汚水・汚染大気の改善及び保護
  - d) 海洋天然資源及び漁業の管理
    - ソンクラ湖の漁業規制
    - 海洋天然資源の監視

- e) 職業・地域社会の開発
  - 地域社会における混合農業の促進
- f) 考古学・文化の再生及び推進
  - 考古学の推進
  - 盆地地域社会の文化再生のための地域参加奨励
- g) 観光業の促進
  - エコ・ツーリズム、小さな海、湿地の宣伝
- h) 基本インフラの改善
  - Sai gling - Ban Hua Pa 道路の建設
- i) 自然資源保護に対する意識啓蒙
  - 水の保全と監視への参加促進
  - 自発的な森林と水の保護ネットワーク促進
- 2) ソンクラ湖水盆地の本来の自然状態を長期間で持続的に再生するためのマスタープラン策定
- 3) 緊急開発地域の自然資源の再生及び保護
  - a) パッタニー湾の管理
    - パッタニー湾に関する環境問題の改善
    - パッタニー湾漁港及びパッタニー県のごみ処理システムの改善
    - パッタニー県の排水・汚水処理システム及び固形廃棄物管理システムの開発
  - b) 都市部の汚水及び固形廃棄物管理
    - プーケット、クラビ、ヤラ、ラノー、ナコーンシータマラート、スラタニの排水、汚水処理システム及び固形廃棄物管理システムの整備プロジェクト

中期フェーズ（2005－2007）総予算 6 億 3019 万バーツ

特に盆地管理システムの改善、天然資源の保護・再生、資源自然保護に対する意識啓蒙に関するソンクラ湖水盆地開発のための計画及びプロジェクトの継続的な実施

提案 2：生活様式及び地元文化に即した教育制度改革、職業訓練、若者の更正、公共衛生の増進 24 計画及びプロジェクトで構成、総予算 27 億 7747 万バーツ

緊急計画（2003-2004）総予算 10 億 2463 万バーツ

1) 教育制度改革

- a) イスラム教教育の促進
- b) 基礎教育の統括
- c) 南部の 5 つの県に小規模な児童成長センターを設置
- d) 教育管理制度の効率性向上
- e) 職業教育水準の管理
- f) タマサート大学ナラティワートキャンパスの設置
- g) 外国語研究の促進

2) 職業訓練

- a) ヤラ、サトゥン、パッタニー、ナラティワート、ソンクラにおける職業訓練
- b) ソンクラ国際職業訓練機関の設置

3) 恵まれない人々を対象とした補足的職業訓練の促進

- a) 地方の女性のための職業訓練
- b) 女性が自営業を営むための融資の提供
- c) 自助集落メンバーを対象とした職業訓練

4) 若者の更正

ナラティワート、パッタニー、サトゥン、ソンクラ、スラタニ、プーケット、ナ  
コーンシータマララート、トランの不良青年更生に関する地域社会の参加促進

5) 公共衛生の改善

- a) ソンクラ、サトゥン、ヤラ、パッタニー、ナラティワートでの若者及び労働者  
の薬物使用防止
- b) ソンクラ、サトゥン、ヤラ、パッタニー、ナラティワートでの AIDS 予防
- c) ソンクラ、サトゥン、ヤラ、パッタニー、ナラティワートでの公共衛生支援
- d) ソンクラ、サトゥン、ヤラ、パッタニー、ナラティワートでの感染症の監視、  
予防、抑制

中期フェーズ（2005-2007 年）総予算 17 億 5284 万バーツ

教育制度改革、職業訓練、若者の更正、公共衛生増進の継続的な実施

### ③ アクションプランに基づいた計画及びプロジェクト

関連機関は、国家経済社会開発委員会と調整しながら、緊急計画（2003-2004年）及び中期計画（2005-2007年）の計画及びプロジェクト（合計132計画及びプロジェクトで、総予算277億9175万バーツ）を精査してきた。緊急計画は、132計画及びプロジェクトで、予算109億1062万バーツ。そして132計画及びプロジェクトは、殆どが継続プロジェクトであり、総予算168億8113万バーツである。プロジェクトは、南部経済開発戦略の以下の領域に分類される。

戦略1：39計画及びプロジェクトで構成されており、総予算77億3202万バーツ。うち、提案1は8計画及びプロジェクトで構成され、予算37億7111万バーツ。提案2は31計画及びプロジェクトで構成され、予算40億6091万バーツ。同戦略は海上交通ネットワーク整備、近隣諸国を結びつける生産拠点の整備、3つの国境経済地域（ソクラーペナン、パッターニーヤラーベトング、タクバイースンガイコーローワング）の整備に重点を置く。

戦略2：47計画及びプロジェクトで構成されており、総予算は117億8468万バーツ。うち、提案1は20計画及びプロジェクトで構成され、予算は52億4064万バーツ。提案2は27計画及びプロジェクトで構成され、予算は65億4404万バーツ。同戦略は、観光業の発展（特にエコ・ツーリズム、ヘルス・ツーリズム）、観光センターの整備、観光ネットワークの連結、ハラルフード産業及びパラゴム産業の発展、農産物生産拠点の整備に重点を置く。

戦略3：46計画及びプロジェクトで構成され、総予算82億7505万バーツ。うち、提案1は22計画及びプロジェクトで構成され、予算は54億9758万バーツ。提案2は24計画及びプロジェクトで構成され、予算は27億7747万バーツ。同戦略はソクラー湖水盆地地域などの天然資源の再生、パッターニー湾の環境保護、及び、特に廃水処理及び固形廃棄物処理などの問題を含む都市部地域社会及び観光資源に重点を置く。また同戦略には、教育制度改革、職業訓練、若者の更正、公共衛生増進も含まれている。

図表 44 緊急フェーズ (2003-2004 年) 及び中期フェーズ (2005-2007 年) の  
南部経済開発戦略概要

予算 (単位) : パーツ (百万)

| 戦略          | 緊急フェーズ(2003-2004) |                  | 中期フェーズ (2005-2007) |                  | 合計         |                  |
|-------------|-------------------|------------------|--------------------|------------------|------------|------------------|
|             | 計画及びプロジェクト        | 予算               | 計画及びプロジェクト         | 予算               | 計画及びプロジェクト | 予算               |
| <b>戦略 1</b> | <b>39</b>         | <b>1,679.01</b>  |                    | <b>6,053.01</b>  | <b>39</b>  | <b>7,732.02</b>  |
| 提案 1        | 8                 | 359.70           | 継続中                | 3,311.41         | 8          | 3,671.11         |
| 提案 2        | 31                | 1,319.31         | 継続中                | 2,741.60         | 31         | 4,060.91         |
| <b>戦略 2</b> | <b>47</b>         | <b>3,339.59</b>  |                    | <b>8,445.09</b>  | <b>47</b>  | <b>11,784.68</b> |
| 提案 1        | 20                | 2,946.28         | 継続中                | 2,294.36         | 20         | 5,240.64         |
| 提案 2        | 27                | 393.31           | 継続中                | 6,150.73         | 27         | 6,544.04         |
| <b>戦略 3</b> | <b>46</b>         | <b>5,892.02</b>  |                    | <b>2,383.03</b>  | <b>46</b>  | <b>8,275.05</b>  |
| 提案 1        | 22                | 4,867.39         | 継続中                | 630.19           | 22         | 5,497.58         |
| 提案 2        | 24                | 1,024.63         | 継続中                | 1,752.84         | 24         | 2,777.47         |
| <b>合計</b>   | <b>132</b>        | <b>10,910.62</b> | <b>継続中</b>         | <b>16,881.13</b> | <b>132</b> | <b>27,791.75</b> |

資料 : NESDB

### 戦略計画の実施

協調性を保ちながら計画を実施にうつし、組織性を高めて監視・評価を行うため、南部経済開発戦略計画の行政機構として、南部開発委員会が設立される。副首相である Chaovalit Yongjaiyuth が委員会会長、もう一人の副首相である Korn Thubarungsri 氏が副会長、総理府の検査官が委員会の書記を務めることとなる。

同戦略の実施に多大な影響を与えたのは、以下の主な事件 2 つである。

- 1) 2003 年終わり頃からのタイ南端部 5 県での治安の問題は未だに解決しておらず、開発、対象地域及びプロジェクトの優先順位という点において、開発戦略及びアクションプランの実施に影響を与えた。アクションプランは再検討され、(状況の) 変化を鑑みて修正がなされた。開発計画、予算編成、及び関連機関の日常業務を行うため、軍、警察、民間機関が共同で新しい行政機関を立ち上げた。タイ南部の治安の問題はまた、南部タイ・マレーシア国境地域への民間セクターの投資意欲という意味においても大きな影響を与えた。
- 2) 2004 年末に起きたアンダマン海の津波は、アンダマン海沿岸南部地域の観光産業及びインフラに深刻な影響を与えた。複数の短期・長期緊急救済計画が提起さ

れた。自然災害は、タイ・マレーシア国境沿いの動向など、南部地域の経済に多大な影響を与えた。

## 2.2 道路局

### (1) タイ・マレーシア

#### 1) コーロク川にかかる橋の建設 (Buketa)

- 場所：ナラティワート県 Weang 地区 Buketa,
- 橋の長さ：120m 橋の幅：15.90m (マレーシア側の設計による)
- マレーシアで 2004 年 6 月 10-12 日に開かれた JDS<sup>1</sup>ミーティングで優先順位が最も高いプロジェクトとして承認される
- 両国首相が議長を務めた 2004 年 8 月 6 日の Buketa 会議で覚書に署名がなされた
- 橋の上に国境を設けることで同意がなされた
- 9 ヶ月間で 8,192,558 マレーシア・リングgitでの建設の入札を承認
- 契約署名手続き中

### (2) タイ - ラオス

#### 1) Huay Sai - Luang Nam Tha - Bo Ten ハイウェイの建設

- ラオス人民民主共和国の全長 228km のハイウェイ建設計画に関し、3 者 (タイ・中国・アジア開発銀行) は整備のためのラオスへの援助 (予算 36 億バーツ) の提供を承認した。同ハイウェイはタイ北部(チェンライ県 Chaing Kong 地区)と中国の昆明を結ぶものである。
- タイーラオス間の借款協定は 13 億 8500 万バーツで 2003 年 10 月 9 日に署名された。Huay Sai から KM 84 までの 2 車線ハイウェイ建設はすでに開始されており、2007 年には完成する見通し。
- KM84 から中国国境までのハイウェイ区間整備については中国とアジア開発銀行から借款を受けている。
- タイ政府は、Chiang Kong のメコン川にかかる橋の建設費用の半分を提供することで同意した。残り半分の建設費用についてラオス人民共和国は現在中国の援助を求めている。
- アジア開発銀行による調査では、メコン川橋の予算として 4 千万米ドルが推奨されている。
- 次回の 4 者会談は 2006 年 6 月に開催が予定されている。

#### 2) Huay Kon - Pak Bang ハイウェイの建設

- 全長 49.2km のハイウェイ(Nan 県近郊) はラオス人民民主共和国内に位置する。
- タイ政府は同プロジェクトに 8 億 4000 万バーツ(70%が借款、30%が無償)を提供

---

<sup>1</sup> JDS Joint Development Strategy for Border Area

することで同意した（借款協定署名は 2004 年 2 月 5 日）。

- 道路局は F/S と D/D を完了した。
- 建設の入札は、ラオス人民民主共和国によって進められている。

### 3) Nam Huang 橋の建設

- 場所：ルーイ県 Ta Li 地区
- 橋の長さ 110m、アスファルト道路 1.1km、未舗装道路 2.1km
- タイ政府は橋の建設に 2082 万 5000 バーツ、道路の建設に 2225 万バーツの助成金を提供することに同意した。
- 工事は完了し、2004 年 10 月 28 日に橋がオープンした。

### 4) Baan Wern Tai ボートピア- ハイウェイ 13 号線間連絡道路の建設

- 全長 1.85km の道路区間（ムクダハンの反対側）はラオス人民民主共和国内に位置する。
- タイ政府は 2982 万 5000 バーツの助成金を提供することに合意した。
- 工事契約は 2005 年 11 月 21 日に、90 日間で署名がなされた。

### 5) 第二メコン国際橋の建設

- ムクダハン県内に位置する。
- 橋の長さ 1,6000 m、2 車線交通、6.1km のアプローチロード。
- 建設費として、JBIC 円借款 47 億 5370 万円がタイ・ラオスに対して提供された。
- 工事は 2004 年初めに始まり、2006 年 12 月に完了予定。

### 6) 第三メコン国際橋の建設

- ナコンパノム県内に位置する。
- タイ政府は橋建設の全費用に対して助成金を提供することに合意した。
- 2005 年 5 月 4 日、道路局が F/S を開始した。

### 7) 2007 年度タイ-マレーシアハイウェイ建設計画

図表 45 2007 年度タイ-マレーシアハイウェイ建設計画

| HW No. | プロジェクト                             | 県       | 全長 (km) | HW 水準 | 建設費 (百万 バーツ) | 2006 年 予算 | 完了予定    |
|--------|------------------------------------|---------|---------|-------|--------------|-----------|---------|
| New    | Hwy. 4113 (Baan Prakob) ~マレーシアとの国境 | Songkla | 4       | 1     | 60           | 12        | 2008 年度 |
| 4184   | Hwy. 406 (Kuan Sato) ~マレーシアとの国境    | Songkla | 22      | 1     | 200          | 40        | 2009 年度 |

資料：NESDB

### 2.3 タイ国有鉄道公社

Nong Khai-Vientiane-Louang Phrabang-Boten-Mongla-Chiang Rung-Kunming  
鉄道延長プロジェクト

タイーラオス間の第一メコン国際橋からラオスの Ban Thanaleng までの 3.5km 区間の詳細設計は、2001 年 3 月で終了した。タイ国運輸省は、図面と入札書類を 2001 年 8 月にラオス国交通運輸郵政建設省に提出した。タイ国有鉄道公社は、修正図面と入札書類を、要求どおり、2003 年 5 月にラオス交通通信事業省鉄道機構に提出した。第一メコン国際橋から Ban Thanaleng までの鉄道建設に関するタイ・ラオス財政支援協定は 2004 年 3 月に署名がなされた。支援金額は 490 万米ドルで、2 部分で構成されている。内訳は、無償援助が 150 万米ドル、ソフトローンが 340 万米ドルである。

建設の入札は進行中であり（選抜過程）、2007 年に終了する予定である。

### 2.4 関税局

#### 戦略 1：世界水準を目指す

目標： 税関及び人事システムを世界水準に引き上げる。

実施： 関税(customs tax, tariffs)、通関手数料、通関手続き、原産国、職員の能力の向上

#### 戦略 2：情報技術・通信の利用促進

実施： 通関管理の近代化

目標： ICT マスタープラン策定とその実施、電子金融システム、電子人事管理、オフィス・オートメーション・システム、幹部の意思決定のための情報及び IT の整備

#### 戦略 3：通関に透明性をもたらす

目標： 作業システムにおける透明性及び民間セクターの参加増進

実施： 規制・規則に関する通関管理、市民参加、人事管理の向上

#### 戦略 4：関税管理の新たな側面

目標： 関税・租税徴収及びその他のサービスを効率的、効果的かつ公平なものとする。

実施： 期待通りの税徴収

#### 戦略 5：貿易・観光業の促進

目標： 貿易・観光業の一層の促進

実施： E-Import, E-Export の通関手続き整備、国境貿易促進のための電子管理及びショッピングスポット、インドシナの貿易センターの利用

#### 戦略 6：社会安全管理という点に関する国境

目標： 有害製品のないタイ社会

実施： 有害製品管理のため、他の機関と共に防止策を講じ、規制を行い、協力をする。

## (1) 作業の進展状況

2005 年度、関税局は既に以下の作業を行った。

1. 通関管理の透明性に関する覚書の署名が、商工会議所、船会社代理店、企業家など民間セクターとの間で取り交わされた
2. 「ワンデイ通関」というプロジェクトが、タイ港湾局、郵便局、他の民間セクターの協力のもと実施された。
3. シングルウィンドウインスペクション（ワンストップサービス：OSS とも言う）を6つの国境(Aranyapathet, ムクダハン, Mae Sod, Mae Sai, Chiang Saen, サダオ)の税関事務所に設置する。
4. 税・その他のサービス料金の全ての企業家への還付はタイにある 11 の市中銀行を通じて迅速になされる。
5. E-Import, E-Export, E-Warehousing, E-Free Zone など、多くのプロジェクトにおいて、民間セクター、企業家、船会社代理店等と密接な協力関係を築き、貿易や観光業を促進している。

## (2) 国境（スンガイコーロク）の官庁センター建設

目的： タイ・マレーシア両国の経済成長を支援するため、貨物・旅客越境交通の管理及び円滑化を強化・増進させる。

### 1) プロジェクト構成：

- a) 土地買収及び建設
- b) 既存建物の改修
- c) 道路、舗装道路、駐車場、貨物貯蔵庫、庭、電気設備
- d) 住宅地域の建設：30 世帯のアパート棟、道路、庭、舗装道路

### 2) 作業の進展状況

公共事業・地方都市計画局は現在、建物設計に従事しており、財務省がタイ国有鉄道と共に土地賃借に責任を持つ。

## (3) 税関事務所（サダオ）の建設

目的：

- a) 全ての関係者（旅客、観光客、輸出入事業者）団体のための通関サービスを向上させる。
- b) 時間的・法的面において効率性を高めるため、貨物・旅客・車両の輸出入の通関手続き処理能力を向上させる。
- c) 税関事務所を整備し、タイ・マレーシア両国の経済成長を支援する。
- d) Songkhla 県及び近郊地域に雇用機会を創出する。

## 1) プロジェクト構成 :

- a) プロジェクトサイト周辺に 6,800m の道路を建設
- b) 不法侵入を防ぐためのフェンスを建設
- c) 調査実施のためのコンサルタントによる設計及び工事の監視
- d) 税関事務所ビルの建設 (床面積 3500 平方メートル)
- e) 旅客・車両出国管理用ターミナル 1 の建設
- f) 旅客・車両入国管理用ターミナル 2 の建設
- g) トラック・コンテナ管理用ターミナル 3 の建設
- h) 2400 平方メートルの貨物倉庫の建設
- i) 120 世帯用アパートの建設
- j) ミーティングやリクリエーション用の多目的ビルの建設
- k) 4850 メートルの道路・フェンスの建設
- l) 電気、上下水道システムの整備

## 2) 作業の進行状況

- 1) 森林局の通行権及び土地の買収に関し、困難に直面している。
- 2) シングルウィンドウインスペクション、及びシングルストップカスタムインスペクションの形式的な手続きに関しマレーシア国と話がつき次第、一部の設計については訂正の必要がある。協議は JDS のもとで行われた。

## 3) 今後の展開

- a) X 線貨物検査支援
- b) シングルストップカスタムインスペクションを政策支援
- c) 主要交通に関する IMT-GT プロジェクトの支援
- d) 鉄道貨物輸送支援
- e) タイ・マレーシア間ガス・パイプライン・プロジェクト支援

## (4) コンテナヤード建設

目的 :

- 1) 限りある空間及び交通循環に関する問題の解決
- 2) 貨物及びコンテナ管理のための十分な空間の提供
- 3) 輸出入業の急速な成長のための空間の準備

作業の進展状況 : 2005 年末に工事終了。

## (5) 税関事務所 (Ban Prakob) の建設

目的 :

- 1) 貨物交通の新しい通関点としての Ban Prakob 税関の建設

2) Ban Prakob 及び近郊地帯に住む人々の生活の質の向上

作業の進行状況：調査及び詳細設計の段階

## VII. タイのクロスボーダー交通に関連した地域開発

### 1. 越境ルート沿いの工業地帯

タイ工業団地公社(IEAT<sup>1</sup>)は、産業省傘下の国営企業であり（創立 1922 年）これまでタイの工業団地の開発に従事してきた。2004 年末時点で、IEAT は 14 県に 31 の工業地帯の管理を行っていた。

- IEAT が開発及び管理する 9 箇所の工業地帯
- 民間の住宅開発業者と共同で開発及び管理する 2 2 箇所の工業地帯
- 約 2600 の工場と 40 万人の従業員を持つ
- 総工業地帯面積 12,675 ヘクタール
- バンコク首都圏及び東部海岸線にある大部分の工業地帯
- 南部にある 2 箇所の工業地帯：南部工業地帯及びハラルフード工業地帯
- 北東部にある 1 箇所の工業地帯：コンケン工業地帯

#### (1) 南部工業地帯

所在地：9/6 Moo 4, Tambol Chalung, Hat Yai District, Song Kla province (Hat Yai 地方から約 13km。サダオ地方から約 70 km)

- 1985 年より IEAT によって開発、管理されている総面積は約 381.5 ヘクタール
- 対象産業はゴム、パラウッド<sup>2</sup>、中小企業(SME)及び裾野産業。

工業地帯は十分に借用されている。2005 年 1 月時点で、一般産業ゾーンでは 8 テナント、輸入産業ゾーンでは 13 テナントが産業活動をしている。

IEAT スタッフによれば、タイ南部の 5 つの県での治安の問題により地域の経済成長は大幅に阻まれることとなった。同工業地帯には、操業を一時的に停止した工場や業者も複数ある。

#### (2) ハラルフード工業地帯

所在地：400/26-27 Moo 4 Rusamilae, Muang District, Pattani province

- 第 31 工業地帯。最近 IEAT と Fattoni Industries Co., Ltd により共同で開発及び管理された。
- IEAT スタッフによれば、同工業地帯でテナントは未だ見つからない。少なくとも短期的にみれば、タイ・マレーシア国境沿いの南部 5 県（州）の治安の問題が解決していないので、スタッフは工業地帯の運営に懸念を抱いている。

<sup>1</sup> IEAT The Industrial Estate Authority of Thailand

<sup>2</sup> 集成材等の木材の原料となる樹木

- IEAT は政府の指令を受け、ハラルフード産業地帯のため、民間セクター及び関連機関と協力して、投資家に対してより魅力ある特典付きのパッケージを促進している。

近年、タイ政府は産業クラスター政策を通じ、各地域で特に競争力のある要素を活かして、各地域の産業クラスターの設立を促進してきた。

- 南部地域：観光業、流通、ゴム産業、ハラルフードのクラスターへの集中
- 北東地域：OTOP、(1地域1製品)、研究開発(R&D)、海外投資のための裾野産業で構成されている。

IEAT アクションプランのもと、タイ・ラオス国境沿いの北部及び北東部(Nan, Nong Khai, Udon Thani, Nakhon Phanom 及び Ubon Ratchathani)に新たな工業地帯を単独もしくは共同で設立する予定。

NESDB の「南部5県州の開発のためのマスタープランに基づく農業開発及び土地利用計画のためのアクションプラン(2002 - 2011)」によれば、南部では4つの産業の優先順位が高いとされている。

- ゴム産業
- パラウッド産業
- ヤシ油産業
- 海産食品産業

上記アクションプランの実施には時間がかかっている。

## 2. 自由貿易地域

### 2.1 国境地帯のための共同開発戦略(JDS)

インドネシア・マレーシア・タイからなる IMT-GT の枠組みのもと、タイ・マレーシアは、国境地帯のための共同開発戦略(JDS)を策定した。タイ側の主な管轄機関は NESDB で、マレーシア側は首相府の経済計画ユニットである。

第一回テクニカル・ワーキンググループ・ミーティングが 2005 年 8 月 15 日ハジャイの J.B. Hat Yai Hotel で開催された。ミーティングでは、以下の国境地帯の共同開発に関する潜在性を調査することで、大筋同意がなされた。

- Ban Prakob (Durian Brong 地域)：タイ側では税関、出入国管理、検疫(CIQ)複合施設開発。マレーシア側では Kota Putra 国境の町開発。
- サダオーブキカユヒタム：交通渋滞に対処。(特に輸送トラック)
- サダオ CIQ の移転、Kota Perdana 地域開発、ハラル工業団地
- さらに、サダオーブキカユヒタムの特別国境経済地帯に関する F/S を実施する

ことで同意がなされた。この計画は、TOR の最終段階にあり、ミーティングでは、この調査を監督する共同運営委員会が設立することに同意がなされた。

- パダンベサルタウンシップ開発及び関連経済活動

第 4 回タイ・ミーティング-JDS に関するマレーシア委員会、バンコクにて 2005 年 9 月 26 日に開催。

- Takbai と Peng Kalan Kubor 間、Sungai Kolok と Rantau Pan Jang 間、Satun と Perlis 間における国際橋の F/S の進展
- 民間事業者による Satun と Kula Perlis 間を結ぶフェリー運行を認めることについての合意

## 2.2 ムクダハン-サワナケット国境経済区域

JICA は調査に基づいて、自由通過地域、輸入加工区、自由貿易地域で構成される特別経済区域をラオスのサワナケット地区にある 325ha の工業地帯に設置することを提案した。

東西経済回廊の主要な開発として認められた。

- 日本のグラント基金及び ADB ローンによる、全長約 208km のラオスの国道 9 号線の修復・改修
- サワナケットとムクダハンを結ぶ第二メコン国際橋の工事は 2006 年 12 月に終了予定。
- IEAT は、ラオスのサワナケットに Savan-Seno 工業地帯を設置するため、2004 年 7 月 27 日、Savan-Seno 特別経済地域局との覚書に署名した。
- IEAT 及び Savan - Seno 特別経済地域局は、2005 年 12 月に Savan-Seno 工業地帯設置に関する調査を完了した。

本章の出典:

1. IEAT 2004 年年度報告書
2. IEAT, Songkha IE., NESDB 職員との協議
3. JDS に関するタイ・マレーシア委員会第 4 ワーキンググループの討議記録
4. Chang Island (Trad 県、タイ) で 2006 年 1 月 23~25 日に開かれた第 14 回タイ・ラオス協力会議の議事録原稿

## VIII. クロスボーダー交通に関する社会的影響

### 1. 既存調査結果

越境交通インフラによる社会的影響に関する調査は、1999年4月、ADB及びNESDBによる国境の町都市開発プロジェクト調査のもと実施された。調査では、社会経済的条件に対し、以下のような影響が指摘された。

図表 46 県の世帯収入及び失業率

| 越境インフラによる便益を享受している県    | 全国一ヶ月平均世帯収入に対する<br>県の一ヶ月平均世帯収入の割合<br>(1966年) (パーセント) | 失業率<br>(1998年) |
|------------------------|--|----------------|
| Chiang Rai             | 76%  | 3.2%           |
| Nan                    | 58%  | 3.9%           |
| Udon Thani             | 81%  | 15.8%          |
| Nong Khai              | 71%  | 11.1%          |
| Nakhon Phanom          | 58%  | 20.1%          |
| Mukdahan               | 52%  | 13.1%          |
| Ubon Ratchathai        | 74%  | 6.8%           |
| Sa Kaeo (Prachin Buri) | 59%  | 18.7%          |
| Songkhla               | 140%   | 1.4%           |
| Narathiwat             | 61%  | 3.3%           |

資料：NESDB

ソンクラ県を除き、国境地域の一ヶ月の平均世帯収入は全国平均に比べ大幅に低い。失業率は高く増加する傾向にあるが、それは地域の雇用機会の減少と職を失ってバンコク首都圏から逆移民が故郷に戻ってきているためであるという報告もある。

ソンクラ県を除き、製造業及び高いレベルのサービス業における雇用機会は少なく、労働人口の大部分は農業、森林業、漁業に従事している。新規事業への投資は乏しく、新興企業の規模は小さい。

交通インフラ整備の目的は、国境の町や地域の経済開発潜在性を実現することであり、それには、工業地帯、新規もしくは整備をすすめたマーケット、内陸コンテナターミナル、及び観光業を促進するための設備を含む経済インフラの提供も含まれる。提案にある工業地帯は、対象となる層に直接的に便益をもたらす大きな雇用機会を生み出し、国境地域の相対的な貧困レベルを改善すると推測されている。

## 1.1 影響を受けるグループ

南部の主な特徴は、イスラム教徒人口率の高さである。開発によって、最南県の更なる経済開発の機会が提供され、それによって、分離・独立派がもたらしている不穏な情勢が緩和される可能性がある。しかしながら短期的投資の観点では治安問題の変化の影響を受けやすい状況にある。

チェンライやスンガイコーロクなどの地域には極度の貧困に苦しむ少数のグループが存在する。開発には、メーサイ、パダンベサル、スンガイコーロクのスラム改善サブ・プロジェクトが含まれる。

## 1.2 主要な社会的問題

### (1) 失業

失業は現在の、そして増加し続けている問題であり、国境地帯の平均失業率は（13年以上にわたり）全国平均の約2倍である。（1998年2月調べ）ナコンパノム、サケオ、ウドンタニ、ムクダハンは最も深刻な影響を受けている地域であり、全国平均の3倍以上の失業率である。開発は、国境の町・地域の経済開発潜在性を活かし、国境の町の経済を活気づける。経済開発は、国境の町、停泊地の町(anchor town)、国境地帯の人々に便益をもたらす。そして、国境地帯の人々の中には、国境の町や停泊地の町に引き寄せられる人も出てくる。

### (2) 国境関連の経済不法行為

国境地帯は資源の輸送に利用されることから、数多くの違法行為が発生している。

麻薬の国際取引はタイでは非常に深刻な問題で国境の町や地域に影響を与えている。タイはラオスとミャンマーから運ばれるアヘンとヘロインの主要な貿易ルートの一つとなっている。タイにおけるマリファナの生産は深刻であり、北東部のナコンパノムやノンカイに特に集中している。アンフェタミン代替品の生産は、特にミャンマーや雲南からのエフェドリンの輸入によって促進された。全ての場合において、国境地帯は生産地とはならずとも、交通ネットワークとして利用されている。

国境地帯での麻薬の取引額は推定することができない。小地域内協力が進むことで、ヘロイン加工のための麻薬や化学品の輸送を容易にするのではないかという懸念が示されてきた。メコン圏6ヶ国は近年、複数の共同プロジェクトに関する新たな3つの協定に署名した。そのプロジェクトとは、リスクの高いグループ間の麻薬需要の削減、麻薬乱用データ収集システムの改善、アヘン原料となるケシ栽培の削減のための越境協力である。タスクフォースを設置し特に力を注いでいるのが代替作物のためのより良い市場の開発促進である。

麻薬と同様に、国境地帯はラオス、カンボジア、ミャンマーからバンコックやマレーシアへと移動する性産業労働者の通過地点として、もしくはその他の目的地への乗換地点として利用されている。性産業労働者はまた、北部と北東部からも移動してくる。インフラ構造整備は、北部と北東部に他の雇用機会を提供する以外この問題に直接対処することはできない。タイは、出稼ぎ労働者の輸出入国である。その合計は、約 150 万人（タイの総労働力人口の 5%）に相当すると推定されている。出稼ぎ労働者の多くは不法移民であり、契約労働者である。国境の町である Chiang Khong やナコンパノムでは不法移民は重大な問題であるといわれている。

### (3) 衛生

チェンライ、ナコンパノム、ムクダハン、Huay Khon をはじめとする数多くの国境地帯でマラリアの再発が報告されている。タイ政府は、薬物や殺菌剤を提供することで隣国への直接援助をし、この問題に対処してきた。こうした措置は、感染症センターによって取扱われ、世界保健機関によって監視が行われている。提案のなされた戦略及びインフラ整備は、国境の町の環境インフラの計画及び実施の改善を直接支援することで、これまでの範囲を超えたものとなる可能性がある。

チェンライでは、HIV<sup>1</sup>感染率増加が報告されており国内で 3 番目に AIDS 感染者の多い地域である。ウドンタニでも感染者の増加が報告されている。タイでは概して AIDS/HIV の実情については十分な報告がなされていないと考えられている（おそらく実際の感染者数は 9 倍）。最も高い増加率が報告されたのはチェンライの 20 歳から 40 歳の女性であった。チェンライでは AIDS 関連の死亡率が 1990 年には 1000 人あたり 0.83% だったのが、1996 年には 1000 人あたり 8.46% へと増加した。タイの性産業労働者の多くはチェンライ出身である。国境のインフラ整備はこの問題に直接的に対処するわけでないが、産業開発イニシアチブを通じ、他の雇用機会を提供することでこの問題解決に貢献することができる。

### (4) 治安

タイ南部での治安の問題は最近激化しており、全国レベルの議題の一つとなっている。タイ・マレーシア間の移動はタイ南部の政治不安によって多大な影響を受け、それが転じて他の経済要素にも連鎖的な影響を与えることになった。

---

<sup>1</sup> HIV Human Immunodeficiency Virus

## 2. 地元当局の意見

パダンベサルとスンガイコーロクの地元警察を対象にした電話インタビューの概略は、以下の表のとおりである。

図表 47 地元警察へのインタビュー要旨

|                 | パダンベサル   | サダオ   | スンガイコーロク  |
|-----------------|--|---|---|
| 1. 交通事故<br>(道路) | 静かな地域で 2004 年には僅か 1 件、2005 年には minor defense が報告されている。 | サダオ地区では交通事故は深刻な問題である。トラックやコンテナトラックがその主な原因となっている。記録されている 2005 年の交通事故総件数は 113 件であり、一番多かったのは 10 月で 17 件であった。 | 交通事故は多いがその多くはモーターバイクによるものである。記録されている交通事故は 2004 年に 265 件、2005 年に 234 件である。最喪記録件数が多かったのは 2004 年の 6 月の 26 件と 7 月の 27 件と、2005 年の 1 月の 26 件であった。 |
| 2. 汚染           | 交通による弊害は最少レベル。埃・騒音も通常レベル。                              | 十分な重量カバー保護のない廃棄物運搬トラック、パラゴム積載トラックは道路に埃、汚水・水、ラバーオイルなどの汚染物質や悪臭を放つ。  | 騒音レベルや埃は通常レベルと考えられる。  |
| 3. Others       | 2 レーンから 4 レーンに道路拡張され、交通の流れが改善。                         | 最近道路建設は行われていない。道路の補修や整備はしばしば交通を減速させる。   | Sughao Kolok バイパス及び Takbai-Waeng を結ぶ道路は拡張工事中である。  |

出典: パダンベサル、サダオ、スンガイコーロク地元警察への電話インタビューをもとに作成

本章の出典:

1. 「Border-town Urban Development」 April 1999, ADB, NESDB