

タイ・インフラマップ

2013年3月

ジェトロ・バンコク事務所

本報告書に関する問い合わせ先：

ジェトロ・バンコク事務所

住所：16th Fl. of Nantawan Bldg., 161 Rajadamri Road, Bangkok 10330, THAILAND

TEL：+66-2-253-6441

インフラ・プラントビジネス支援課

住所：〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32 アーク森ビル

TEL：03-3582-5542

【免責条項】

ジェトロは、本報告書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、あるいは懲罰的損害および利益の喪失については、一切の責任を負いません。これは、たとえ、ジェトロがかかる損害の可能性を知らされていても同様とします。

Copyright (C) 2013 JETRO. All rights reserved.

禁無断転載

概況

タイはアジア通貨危機、リーマンショック、大規模な洪水などを乗り越え、順調に経済成長を遂げている。一人当たり GDP は 5,000 ドルを超え、中進国に分類されるに至った。また、ASEAN は 2015 年に ASEAN 経済共同体(AEC)の形成を目指しており、タイもこの機会を最大限活用し、経済の一層の飛躍を図らんとしている。

更なる経済成長に向けて鍵となるがインフラの整備である。現在、タイの輸送モードは鉄道輸送網の整備が遅れていることから、道路に極端に偏っている。運輸省によると、貨物輸送の 86%は道路輸送によって担われており、鉄道による輸送はわずか 2%に過ぎない。また、国家経済社会開発委員会によると、ロジスティックスに要するコストは、GDP の 15.2%に達している。日本や国土の広い米国でもロジスティックスコストの GDP 比は 10%を下回っており、タイの産業競争力を維持向上する上でも、ロジスティックス効率の改善は急務である。前述した 2015 年の ASEAN 経済共同体を見据えれば、周辺国との連結性を向上させることで、インドシナ半島に中心に位置するタイの地政学的優位性をより一層活用することも次なる成長ステージを目指す上では重要な課題となってくる。

一方で、インフラの整備には当然ながら財源の手当が必要である。タイ政府の予算規模は、2 兆 5000 億バーツ(2014 財政年度。約 8.5 兆円)程度であるが、通常予算の枠組みの中でインフラ整備に充当される額は限定されている。アジア通貨危機の直前である 1997 財政年度には予算全体に占めるインフラ整備経費は 40%程度に達していたが、年々減少を続け、2010 財政年度には 15%まで低下した。2012 財政年度では、この比率は 20%程度まで回復しているが、依然、絶対額としては不足をしており、これまでに計画された様々なインフラ整備計画は実施に移されずにいる。

このような中、財政上の制約を克服し、インフラ整備を推進するため、タイ政府は 2013 年 3 月 19 日に「国の運輸分野インフラ開発のための借り入れ権限を財務省に付与する法律」案を閣議承認し、国会に提出した。同法案は、通常予算とは別枠で 2 兆バーツ(約 6.8 兆円)相当の内貨又は外貨を 2020 年末までの 7 年間に亘りインフラ整備に必要な借り入れを行う権限を政府に付与するものである。返済は法律の施行後 10 年目までは利払いのみ、11 年目から 20 年目までは元本を 1%ずつ、21 年目から 30 年目までは 2%ずつ、31 年目以降は 4%ずつ償還することとされている。通常予算からも一定のインフラ整備予算が支出されるため、2020 年までの 7 年間で同法案による 2 兆バーツとあわせ総額 4 兆バーツ(約 13.6 兆円)の投資が計画されていることとなる。タイの 16 倍の経済規模を有する我が国では、2013 年度予算において国土の強靱化を目指し前年比 15.6%増の 5.3 兆円の公共事業費を確保したが、これと比較をしても、タイのインフラ整備にかかる意気込みが理解できる。

これまで、タイではこのような大型の公共事業には汚職の噂が付きまとうのが常であった。2012 年 8 月にタイ商工会議所大学が実施した調査によると、公共事業の受注のために賄賂を払ったとした回答が全体の 85%を占め、また賄賂の額の平均は受注額の 30~35%であった。また、同大学が 2013 年 1 月に発表した試算によると、2013 年の贈収賄の総額は GDP の 2.6%に相当する 3290 億バーツに達すると予想している。いわゆるキックバックの相場は 1999 年頃は 10%程度だったが、年々上昇する傾向にあると言われている。今般のインフラ整備計画では、プロジェクトの受注企業に対し、賄賂の提供をしないことや、全ての段階でチェックを受けることに同意する協定への署名を求めるとしている。また、政府は民間の反汚職組織との間で協力協定を結び、

Copyright (C) 2013 JETRO. All rights reserved.

禁無断転載

民間部門からの監視も受けることで、汚職への懸念を払拭しようとしている。

この法案に対し、野党は批判的である。野党はインフラ整備の必要性は認めつつも、特別の法律は不要との立場である。インフラ整備に必要な借り入れは、通常行われる毎年度の予算審議の中で議論されるべきであり、予め向こう7年間の借り入れ権限を政府に付与する必要はないとしている。また、法案には具体的な対象プロジェクトの詳細は記載されておらず、通常予算の場合に求められる費用の積算なども行われていないため、プロジェクトの透明性も通常予算に劣るとしている。今後、国会での審議が順調に進捗すれば、2013年9月頃には法案が成立すると見込まれている。スアンドウシット教育大学が本法案に関する世論調査を行ったところ、賛成は52%、反対は48%で国民の間でも賛否は拮抗している。

また、タイ政府は、国家予算のみならず、民間資金もインフラ整備に動員するための取り組みも並行して行っている。国家プロジェクトへの民間参画の手続きを規定した官民連携法は92年に成立しているが、対象プロジェクトが10億バーツ(34億円)以上と幅広い上、手続きが煩雑であり、政府の承認を得るまでに多くの時間を要するとの批判があった。このため、新たな官民連携法が政府から提案され、2013年2月に国会において成立した。国営企業政策委員会によると、従来は許可までに2~3年を要していたところ、7~8ヶ月に短縮できるだろうとしている。一方で、新法第28条では官民連携プロジェクトに対して政府の責任で政府保証をすることが可能とされており、国の財政支出には国会の承認を必要と定めた憲法第169条の規定に違反するとの指摘がある。更に民間部門が重要な基礎インフラの過半数を保有することを禁じる憲法第84条の規定にも違反する可能性があるとの意見もあり、本法律が施行されるかは不透明な情勢である。

また、証券市場を通じて資金を集める仕組みとして、インフラファンドがあり、配当や譲渡益に関して税制上の優遇措置が講じられているが、これまで、バンコクの高架鉄道(BTS)について適用された実績があるのみであった。対象業種は、従来、鉄道、水供給、電力、空港、通信、水管理、高速道路、港湾、代替エネルギー、災害防止の10業種であったが、石油・ガスパイプライン、情報通信についても設立が認められることとなった。現在、電力公社(EGAT)、首都圏水公社(MWA)、高速道路会社、港湾公社(PAT)などがインフラファンドの設立の検討を行っている。

<インフラ整備計画（2兆パーツ）の概要>

I. 目標

- ・ モーダルシフト（高コストの道路輸送から、鉄道、水運などへのシフトを推進）
- ・ 連結性向上（メコン地域やアセアンへの連結性を向上させるためのインフラを整備）
- ・ モビリティ向上（輸送ファシリティを改善しモビリティの向上を図る）

II. 期待される成果

- ・ ロジスティックコストの対 GDP 比(15.2%)の2ポイント以上の低下
- ・ 県間の自家用車による移動比率を59%から40%への低下
- ・ 貨物列車の平均速度を39km/hから60km/hに、旅客列車の平均速度を60km/hから100km/hに向上
- ・ 貨物輸送における鉄道のシェアを2.5%から5%に向上
- ・ 貨物輸送における水運のシェアを12%から18%に向上
- ・ エネルギーロスを年間33億パーツ(112億円)以上削減
- ・ 大量輸送システムのシェアを5%から30%に向上
- ・ 国境貿易の規模を5%以上拡大
- ・ 鉄道旅客輸送件数を年間4500万件から7500万件に拡大
- ・ 高速鉄道によりバンコクから300km圏内への移動時間を180分から90分に短縮

III. 具体的なプロジェクト

	予算 (100万パーツ)
1. モーダルシフト	354,560.75
1.1 鉄道システムの改善	308,337.85
1) Lop Buri-Pak Nam Po間の複線化	16,215.10
2) Pak Nam Pho-Denchai間の複線化 (285 kms)	30,070.00
3) Mab Kabao - Thanon Jira間の複線化	21,196.07
4) Jira Road-Khon Khaen間の複線化	29,221.28
5) Khon Kaen-Nong Khai間の複線化 (174 kms)	18,585.00
6) Jira-Ubonratchathanee間の複線化 (309 kms)	32,560.00
7) Nakhonprathom-Nong Pla Duk-Hua Hin間の複線化	20,833.43
8) Hua Hin-Prachuabkirikhun間の複線化 (90 kms)	9,555.00
9) Prachuabkirkhan-Chumporn間の複線化	17,683.82
10) Chumporn-Suratthani間の複線化 (167 kms)	17,640.00
11) Suratthani-Padaeng Basar間の複線化 (339 kms)	35,700.00
12) レール、枕木、橋梁等の改善	15,224.84
(12.1) 軌道の強化	406.50
(12.2) 橋梁の強化	11,388.32
(12.3) 鉄道沿いのフェンスの修繕	3,430.02
13) 防壁の修繕	4,368.26

14) 信号の改善	7,281.40
15) 全国規模での通信システムの導入	2,152.40
16) Kaeng Koi 機関車工場の建設	1,000.00
17) フライオーバーの設置 (83ヶ所)	23,280.00
18) 事故防止のための橋梁・トンネルの建設 (25ヶ所)	5,771.25
1.2 水運	29,819.50
(1) Chumporn 港の建設	1,713.26
(2) Song Khla 港第二期の建設	3,613.87
(3) 省エネルギーのための Ang Thong 河川口の建設	1,325.61
(4) Pak Bara 港第一期の建設	11,786.76
(5) Pa Sak 河川水運の改善	11,380.00
1.3 マルチモーダル	16,403.38
(1) 効率性向上のためのトラックターミナル (15ヶ所)	11,856.88
(2) Baan Pha Chi-Nakorn Luang 間の複線化	4,546.50
2. 連結性向上	1,042,376.74
2.1 国境ゲートウェイの開発	47,945.84
1) 税関インフラ: 40ヶ所	12,545.26
2) Chiang Khong コンテナヤード	2,236.20
(2.1) 第一期分 (調査、土地収用及び建設)	1,490.75
(2.2) 第二期分 (コンテナヤード)	745.45
3) 国際高速道路ネットワーク: 13 プロジェクト	13,770.00
4) 貿易、投資、輸送のための地方道の開発	19,394.38
(4.1) Suvannabhum Airport の支援のためのプロジェクト	13,660.62
(4.2) 工業団地及び Laemchabang 港の支援のためのプロジェクト	2,960.63
(4.3) Chiang Saen 港を支援するためのプロジェクト	2,773.13
2.2 地方ネットワーク	994,430.90
1) Bangkok-Chiang Mai 間の高速鉄道	387,821.00
2) Bangkok-Nong Khai 間の高速鉄道	170,450.00
3) Bangkok-Padang Bezar 間の高速鉄道	124,327.90
4) Airport Rail Link への高速鉄道の接続 (Suvannabhum-Cholburi-Pattaya-Rayong 間の延伸)	100,631.00
5) Denchai-Chiang Rai-Chiang Khong 間の複線化	77,275.00
6) Bann Phai-Nakhon Panom 間の複線化	42,106.00
7) Bang Pa In-Saraburi-Nakhonratchasima 間のモーターウェイ (土地所有のマネージメント)	84,600.00
8) Bang Yai-Baan Pong-Kanchanaburi 間のモーターウェイ (土地所有のマネージメント)	5,420.00
9) Pattaya-Map Ta Phut 間のモーターウェイ (土地所有のマネージメント)	1,800.00
3. モビリティの向上	593,801.52

3.1 都市における運輸開発	472,448.12
1) Bang Sue-Makkasan-Hua Mak; Bang Sue-Hua Lum Pong 間のライトレドライン	38,469.00
2) Rangsit-Thammasat University (Rangsit Campus)間のダークレドライン	5,412.72
3) Dong Muang-Bang Sue-Phayathai 間のエアポートルールリンクの延伸	28,574.01
4) Bangsue-Taling Chan 間のライトレドライン	6,243.00
5) Taling Chan-Salaya 間のライトレドライン	7,527.04
6) Bang Sue-Tha Phra & Hua Lum Pong-Bang Khae 間のブルーライン	50,620.01
7) Bearing-Samut Prakarn 間のダークグリーンライン	20,458.20
8) Mo Chit-Saphan Mai-Koo Kod 間のダークグリーンライン	58,590.08
9) Kae Rai-Min Buri 間のピンクライン	58,624.00
10) Samut Prakarn-Bang Poo 間のダークグリーンライン	13,344.84
11) Cultural Center-Min Buri 間のオレンジライン	115,054.50
12) Bang Yai-Bang Sue 間のパープルライン	12,224.22
13) Lat Phrao-Samrong 間のイエローライン	57,306.50
3.2 国内主要経済地域間の運輸開発	121,353.40
1) 道路の4車線化 (73 プロジェクト)	80,610.00
2) 地方都市における交通の改善	4,951.34
3) 地域間高速道路の修繕	31,600.00
4) 観光用地方道路ネットワークの開発	4,192.06
4. 本計画のプロモーション活動等	9,261.01