

第2章

タイの物流事情

蒲田 亮平

要約： タイでは自動車産業の集積を背景とした部品の調達、製造物流が引き続き拡大傾向にある一方、電子商取引の拡大に対応する小口物流拠点・サービスの整備も進む。タイ政府は東部臨海地域（EEC）開発の主要な柱として物流結節点の拡充やそれらを結ぶ物流網の整備を掲げ、今後は EEC 地域を中心に物流インフラの整備が進められる見通しである。他方、政府によるコミットメントの弱さは一層の投資を引き付ける上での大きな制約となっている。タイはメコン地域の中核に位置し、その物流インフラ開発計画は周辺国にも大きな影響を与える。今後は国内政策と地域開発計画の整合性を意識した開発が求められる。

キーワード： タイ、物流、メコン地域、電子商取引

はじめに

タイにおいて、物流コストの低減は重要なアジェンダである。タイの経済企画を担当する国家経済社会開発庁（NESDB）が 2016 年に発表した第 12 次国家経済社会開発計画（2017～2021）では、10 の開発戦略分野のひとつとしてインフラ開発および物流の近代化が挙げられ、国内総生産（GDP）比で約 14%を占める物流コストを 2021 年までに 12%に低減し、さらに貨物運送コストについては GDP 比 7%まで圧縮することが数値目標に掲げられている。

タイの物流環境の整備は、タイ国内にとどまらず、周辺国にも大きな影響をもたらす。それはタイがメコン地域の地理的な中心に位置し、物流の結節点としての機能を果たしていることが大きい。大メコン圏開発（GMS）プログラムにおける経済回廊のうち、南北経済回廊、東西経済回廊、南部経済回廊の主要ルートはいずれもタイを通過し、バンコク近郊にはメコン地域最大のコンテナ港であるレムチャバン港が存在する。また 2016 年央にタイ政府が打ち出した東部経済回廊（EEC）地域開発は、タイ湾東部のチャチュンサオ県、チョンブリ県、ラヨン県の 3 県を集中整備する構想で、上述のレムチャバン港の拡張、ドンムアン空港、スワンナプーム空港、ウタパオ空港の一体開発、高速鉄道網の整備等を総合的に含む一大インフラ開発計画である。

2018年のASEAN議長国であるシンガポールは、「貿易円滑化」と「デジタル経済」を2つのアジェンダとして掲げたが、2019年はタイがASEAN議長国となって経済統合を主導する役割を担う。本稿では、タイの物流政策や物流動向を概観し、ASEANやメコン地域の中でのタイの物流上の役割を改めて整理することを目指す。第1節ではタイの物流の特徴を概観する。工業出荷比率で自動車分野が突出し、調達・製造物流の需要が伸びていること、また電子商取引（EC）分野など、新たな物流ニーズに対応するため、倉庫をはじめとする物流インフラもまた継続的に増強されてきた点を整理する。第2節ではタイ税関から得た主要国境別の貿易品目・金額の推移から、工業製品を中心とする物流ニーズがタイ・ベトナム間、タイ・カンボジア間で高まっている現状を示すとともに、ASEAN地域やメコン地域における物流環境改善の取り組みを整理する。第3節では上述の第12次国家経済社会開発計画やEEC地域開発等、物流インフラ整備に関わる主要政策を整理する。第4節はまとめである。

第1節 国内物流ニーズの多様化

1. 既存生産網拡大に伴う物流需要の高まり

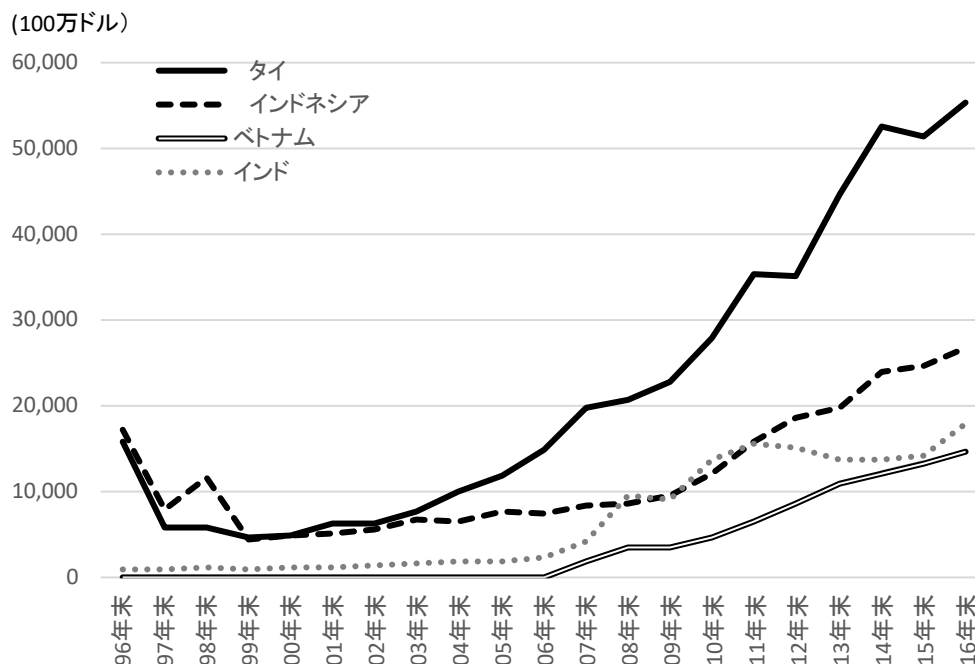
タイへはピックアップトラックを中心とした自動車産業に加え、1980年代以降の米系企業を中心とするハードディスクドライブ（HDD）製造関連企業の集積や、1985年のプラザ合意を契機とした集積回路や白物家電を中心とする日系製造業の進出により、幅広い裾野産業が構成され、それら産業は輸出製品の柱として育成されてきた¹。図1はASEAN主要国およびインドに対する、日本の対外直接投資残高の推移を示したものである。タイ、インドネシアは97年7月のタイの変動相場制移行を端緒とした通貨危機により多額の資本の流出がみられたものの、1999年末を底に直接投資残高は緩やかな上昇に転じ、特にタイについては2003年末以降、大きくインドネシアを引き離す形で日本企業の集積が進んだことがみてとれる。2017年5月までの登記情報等をベースにジェトロが行った調査によると、タイに進出し、活動実態が確認できた企業は、同年10月時点で5444社に達し、5年前の同様の調査と比較し、進出日系企業数は約900社の増加となった（ジェトロ、2017）。タイは1997年の通貨危機、2011年の大洪水を乗り越え、引き続きASEAN地域において日系製造業の最大の進出先であり続けている。

その中核を担ってきたのは輸送用機械分野である。工業省工業経済事務局（OIE）が発表している工業出荷指数を元に、国際標準産業分類（ISIC）4桁水準でみた工業製品出荷額の大きい品目の構成比をみると、大洪水の影響が大きかった2011年を除き、輸送用機械が20ポイント超を占めている。次に構成比の大きい電気機械・半導体が10ポイントに届かない

¹ 平塚(2010)は、HDD産業および自動車産業の構造の特徴および集積の過程を、また下村(2016)はASEAN地域における自動車産業集積の制度的過程を整理している。

ことから、タイの国内物流において、自動車関連産業を支える調達物流、販売物流の産業規模の大きさが推測される²。

図1 日本の対外直接投資残高の推移



(出所) ジェトロウェブサイトより筆者作成

表1 主要工業製品出荷割合の推移

(単位: %)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
輸送用機械	19.0	28.9	29.5	22.7	23.2	23.6	24.4
電気機械及び半導体	8.0	5.5	7.1	8.6	7.8	6.9	7.5
ゴム製品	5.5	5.5	5.8	5.5	5.1	5.4	5.7
鉄鋼製品	4.9	5.1	5.2	5.2	5.1	5.5	5.6
魚介類加工・保存品	4.1	4.0	3.8	3.6	3.5	3.5	3.5
その他一般機械	3.7	4.1	4.6	4.6	4.6	5.3	5.0

(出所) タイ工業省工業経済事務局 (OIE) 工業出荷指数より筆者作成。

工業生産の拡大は、それを支える物流インフラやサプライチェーンの増強・高度化を誘引する。表2は Knight Frank Thailand 社のデータを元に、2011年以降のタイにおける倉庫面積の増加状況、その利用率を示したものである。2011年はタイの大洪水で一部地域の倉庫機能が失われたこと、その後の復旧需要で倉庫稼働率は100%に近く、その後2012年、2013年と2年連続して自動車の生産台数が250万台程度まで急伸したことに対応し、2013年、2014年にそれぞれ25%超の積極的な増床が行われている。直近では、住友倉庫が2016年、

² 石原 (2016) は、ASEAN 地域の物流構造高度化の過程を詳述している。

2017年にそれぞれチョンブリ県、アユタヤ県に自動車部品等の保管ニーズの高まりに対応するため倉庫を新設した³。

表2 タイの倉庫面積の推移

年	総面積(m ²)	増床面積(m ²)	増床率	利用率
- 2011年	1,765,775	-	-	94.8%
2012年	2,079,834	314,059	17.8%	89.3%
2013年	2,613,267	533,433	25.6%	78.9%
2014年	3,324,179	710,912	27.2%	78.7%
2015年	3,639,096	314,917	9.5%	78.2%
2016年上半期	4,156,516	517,420	14.2%	76.1%
2016年下半期	4,291,904	135,388	3.3%	79.7%
	4,354,266	62,362	1.5%	79.7%
2017年上半期		倉庫面積(平米)	シェア	
	サムットプラカーン県	1,523,558	35.0%	
	チョンブリ県	957,503	22.0%	
	アユタヤ県	428,024	9.8%	
	首都バンコク	403,205	9.3%	
	チャチュンサオ県	400,157	9.2%	
	ラヨン県	211,182	4.9%	
	コンケン県	139,772	3.2%	
	パトゥムタニ県	130,193	3.0%	
	その他	160,672	3.7%	

(出所) Knight Frank Thailand 社レポートより筆者作成。

今後は東部経済回廊（EEC）開発に応じた倉庫建設が進む見通しである。上述の Knight Frank Thailand 社はレポートの中で、2018年はさらに20万～25万平方メートルの積極的な投資が行われるとの見方を示し、特に EEC 地域に指定されているチョンブリ県やチェチュンサオ県で投資が進むとした。タイの代表的な総合物流事業者で、2015年に EEC 地域の主要工業団地を複数持つヘマラート・ランド・アンド・ディベロップメント社を買収した WHA 社へのヒアリングによると⁴、EEC 地域の工業団地に進出している企業の多くは20年超の歴史を持っており、工場拡張余地が無いために、自社倉庫等の設備を外注に切り替えて拡張を行う場合がある。同社では総面積200万平方メートルの賃貸用物流倉庫を開発し、それらニーズに柔軟に対応しているとのことであった。また日本通運も2017年12月14日付プレス・リリースの中で、チョンブリ県アマタナコン工業団地内に新倉庫の建設工事を始めたことを明らかにした。新たに建設する倉庫の面積は2万9950平方メートルという大規模なもので、2018年8月からの運用を予定している。EEC 地域のビジネスチャンスを活かし、航空・海運フォワーディング、国内販売物流、製造物流、越境トラック輸送などに総合的

³ 2016年2月22日付および2017年11月1日付『日本経済新聞』参照。

⁴ 2017年12月21日、ジェットロ・バンコク実施。

に対応可能な物流施設となる見込みである。

2. 物流ニーズの多様化

製造物流に加え、近年興隆をみせているのが、電子商取引（EC）分野に対応する物流網の整備である。タイ電子取引開発庁（ETDA）が2017年9月に発表した、*The Value of E-Commerce Survey in Thailand 2016*によると、2015年のタイのB2C関連電子商取引市場は156.9億ドル（約1兆7000億円）となり、マレーシア（119.0億ドル）、フィリピン（41.6億ドル）、ベトナム（40.7億ドル）等、他のASEAN諸国と比較して最大の市場規模となっており、また2016年のB2C市場の市場規模は2015年比43.0%増と大幅に拡大したとしている。

このような急速な電子商取引市場の立ち上がりに対応するため、各社は積極的な投資を行っている。ドイツ小口配送大手のDHL社は、2017年11月15日付プレス・リリースの中で、現在タイ国内に200カ所ある集配センターのネットワークを、2018年上半までに1000カ所に大幅に広げる計画を発表。同社社長のキアティチャイ氏は、電子商取引市場の見通しに対し「極めて楽観的」との見方を示している。また消費財タイ最大手のサハ・グループは電子商取引プラットフォーム大手のラザダ・グループと提携し、拡大する電子商取引物流ニーズに対応するため、2950万ドルを投資し、2018年中に新たな保管倉庫を建設するとしている⁵。

その中でも大きな動きを見せているのがアリババ社である。EEC 開発計画が発表されて間もない2017年7月、ウッタマ工業大臣はアリババ社がEEC地域内に300ライ（約48万平方メートル）の土地を取得して電子商取引パークを作る計画を持っていることを明らかにした⁶。ジェトロ・バンコクが2017年9月22日にウタパオ空港管理事務所にヒアリングをしたところ、空港拡張計画の一環でウタパオ空港に隣接した土地約800ライ（約128万平方メートル）を電子商取引分野のフリー・トレード・ゾーンとして整備するとのことで、同社の投資は同フリー・トレード・ゾーンに行われる前提で議論が進んでいるものとみられる。ソムキット副首相は3月7日、同社幹部と面談したとし、3月中に投資区域の決定がなされる旨言及している⁷。

他方、アリババ・グループ会長のジャック・マー氏はマレーシアにおいても2017年3月、ナジブ首相とともに、中国国外では初のデジタル・フリー・トレード・ゾーン（DFTZ）を整備する構想を立ち上げた。マレーシアではデジタル経済公社（MDEC）が中心となり同構想の具体化を行っており、2025年までに輸出額250億ドル、6万人の雇用創出を図るとしている。タイへの投資内容との棲み分け、協業がどのように行われるのか、同社の今後の対応は注視が必要だろう。

⁵ Reuters, June 29, 2017.

⁶ Bangkok Post, July 5, 2017.

⁷ The Nation, March 8, 2018.

他方、ラザダ等のマーケット・プレイスを有するプラットフォーマーの交渉力が相対的に大きくなっている中で、電子商取引関連物流で新たな付加価値の創出を狙うのがヤマト・ホールディングスである。同社は2017年1月30日付プレス・リリースの中で、タイ物流大手SCGロジスティクスとの合弁企業であるSCG Yamato Express社が3日より冷蔵小口貨物を含む宅急便サービスを開始したと発表した。冷蔵小口貨物の配送はタイ国内初となる試みであり、また同社は小口保冷配送サービスの公開仕様書（PAS）規格の策定を主導した。輸送モードが切り替わる中で、常に一定の温度管理帯で管理を行うことは高い物流品質を必要とする。物流高度化のひとつの方向性として注目される。

第2節 国境貿易の現状と多国間の物流円滑化枠組み

本節では、タイ税関からジェットロ・バンコクが収集した個別国境のデータを元に、国境貿易の現状を概観するとともに、大メコン圏（GMS）開発プログラムを中心とした物流円滑化の枠組みをレビューし、今後の連結性向上による周辺国との物流の変化の可能性を考察する。

1. 国境貿易の状況

ジェットロ・バンコクでは、2011年以降、タイの主要国境税関における輸出入状況のヒアリングを行っている。表3はそのデータを元に、メコン地域においてタイと貿易額が大きい国境の、2011年度と2016年度の輸出入の品目、貿易額等を比較したものである。ここからは、大きく以下の諸点が指摘できよう。

① 貿易額の伸長

これら国境では、燃料等の輸出が中心であるラノーンを除き、過去5年間で貿易額が大きく伸びている。この要因は大きく以下2つに分類することができよう。

ひとつには、陸路を用いた工業製品の貿易の拡大である。これはムクダハン、ナコンパノム、アランヤプラテートの各国境で観察できる。ムクダハン、ナコンパノムはHDD関連部品のやりとりが過去5年間で大きく伸び、アランヤプラテートでは2016年度の輸入の第2位にデジタル・カメラ関連部品が計上され、全体金額を押し上げている。特にナコンパノム国境では輸出が13.0倍、輸入が20.7倍にそれぞれ急伸びしているが、これは2011年11月に第3メコン友好橋がナコンパノム（タイ）＝ターケーク（ラオス）に開通し、ムクダハン経由で中国に輸出されていたHDD関連部品の輸送が同国境経由に一部移り、またエネルギー・ドリンク類の輸送が行われるなど、インフラ整備による直接のインパクトを反映したものである⁸。

⁸ タイの年度は前年10月～同年9月末までを指すため、2011年11月の第3メコン友好橋開通の

もうひとつは一人当たり GDP の上昇に伴う、消費財・生産財貿易の拡大である。メーソットでは、2016 年度におけるタイからの輸出品目の第 1 位が砂糖、第 2 位が携帯電話、第 3 位が飲料と、いずれも生活消費財となっている。またラオスの首都ビエンチャンに隣接する国境地点であるノンカイでは、乗用車やガソリンの輸出が大きな比重を占めている。同様の傾向はより規模の小さい陸上国境で広くみられ、周辺諸国の購買力の向上やライフスタイルの変化を反映した動きといえよう。

表 3 主要国境における貿易状況（タイを起点とした輸出入）

(単位: 100万バーツ)

タイ側国境地点		2011年度	2016年度	伸び率 (倍)	輸出/輸入 (11年度)	輸出/輸入 (16年度)	主要貿易品目 (16年度)
ムクダハン (東西経済回廊、ラオス)	輸出	44,413	56,446	1.27	1.9	1.0	HDD関連部品
	輸入	23,773	55,298	2.33			銅
	合計	68,186	111,744	1.64			-
ナコンパノム (その他、ラオス)	輸出	4,659	60,360	12.96	2.2	1.4	HDD関連部品
	輸入	2,136	44,214	20.70			電気機器
	合計	6,795	104,574	15.39			-
アランヤプラテート (南部経済回廊、カンボジア)	輸出	32,729	54,093	1.65	6.4	3.4	二輪エンジン
	輸入	5,089	16,050	3.15			キャッサバ
	合計	37,818	70,143	1.85			-
メーソット (東西経済回廊、ミャンマー)	輸出	17,492	79,627	4.55	20.5	19.1	砂糖
	輸入	855	4,179	4.89			ピーナッツ
	合計	18,346	83,806	4.57			-
ノンカイ (その他、ラオス)	輸出	41,170	57,790	1.40	15.9	6.6	乗用車
	輸入	2,582	8,812	3.41			電力
	合計	43,752	66,602	1.52			-
ラノー (その他、ミャンマー)	輸出	23,529	17,293	0.73	6.9	2.1	燃料等
	輸入	3,433	8,285	2.41			魚介類
	合計	26,962	25,578	0.95			-

(出所) タイ税関ヒアリング、蒲田 (2015) から筆者作成。

(注) 1) タイにおける年度は前年 10 月～9 月末までを指す。

2) 主要貿易品目は国境税関の分類による。

② 貿易の不均衡

次に、貿易額の不均衡である。2011 年度に比べ、2016 年度には全ての国境で貿易の不均衡状態に改善がみられるが、2016 年度末時点でもムクダハン国境を除き、輸出額が輸入額を 2 倍～20 倍弱上回る傾向が続いていることがみてとれる。これら片荷の問題は、越境陸送費を上昇させる主要因のひとつであるが、留意が必要なのは貿易額の絶対的な不均衡のみではない。例えばムクダハン国境では、最大の輸出品が HDD 関連部品であるのに対し、輸入額の第 1 位は銅となっており、物理的にコンテナを双方の輸送で使うことはできない。また商習慣上の課題もある。船会社が所有するコンテナは、単独の荷主との契約となるため、当該荷主が往復の貨物を持たない限り、そのどちらかは基本的に空荷の状態でもコンテナを運ぶ必要がある。この点を解消するためには、船会社とのコンテナ貸借のポイントを極力コンテナ需要地に近づけるため、内陸蔵置場 (Inland Container

影響は、2012 年度統計に反映されることとなる。2011 年度統計がインフラ整備前、それ以降の統計は整備後として、連結性向上のインパクトを測ることができる。

Depot : ICD) の域内の適切な配置が不可欠となる (IDE-JETRO 2017)。越境物流コストの削減のためには、貿易額の不均衡、貿易品目の不均衡、コンテナ貸借地と需要地の距離、の3点を効率的に改善していく必要がある。

2. ASEAN および大メコン圏 (GMS) 開発プログラムにおける貿易円滑化の取り組み

次に、越境物流を促進する、多国間の枠組みにつき概要を整理していきたい。特に越境交通に着目すると、ASEAN 地域においては、大きく ASEAN10 カ国の枠組みである ASEAN 物品貿易トランジット円滑化枠組み協定 (AFAFGIT) と、アジア開発銀行が事務局を務める大メコン圏 (GMS) 開発プログラムの中の越境交通円滑化協定 (CBTA) の2つの枠組みが存在する。

まず AFAFGIT は、1998 年 12 月に署名がなされ、1999 年 3 月に本文の批准が行われた枠組み協定である。同協定は本文に加え、9つの議定書で構成されているが、2017 年 10 月に ADB にヒアリングを行ったところ、第2議定書 (通関ポストの設置) についてはシンガポールとマレーシア間の議論が膠着し未署名の状態であり、また第7議定書 (税関トランジットシステム) については批准待ちとのことであった。ASEAN 税関トランジットシステム (ACTS) は EU の支援によりシステム構築やアプリケーションの開発が行われているが、AFAFGIT の全面運用までにはまだ時間がかかる見込みである。

AFAFGIT に比べ進捗がみられるのが CBTA である。CBTA は協定書本体に加え、17の付属書および3つの議定書で構成される、GMS 地域 (メコン5カ国および中国雲南省・広西チワン族自治区) の包括的な越境交通円滑化の取り決めである。同協定は 1999 年にラオス、タイ、ベトナムの3カ国で署名が行われ、その後カンボジア (2001 年)、中国 (2002 年)、ミャンマー (2003 年) が加盟した。すべての付属文書および議定書が 2007 年に署名された後、2008 年末までにラオス、中国、カンボジア、ベトナムがそれらを全て批准 (石田 2010)、2015 年にタイとミャンマーがそれぞれ批准したことで実施可能な状態となり、車両の相互進入やシングル・ストップ検査、各種物品の運搬規則等の域内共通適用による陸上交通の円滑化に期待が高まっている。

他方、AFAFGIT、CBTA 共通の課題は、署名時期が古いことによる条文自体の陳腐化である。実際、CBTA においてはオーストラリア ASEAN 代表部の支援を受け、「CBTA2.0」と呼ばれる全面的な改定作業が進められている。ただ改訂版 CBTA の全面実施の目標は 2019 年に定められているため、円滑な越境交通の早期実現を望む企業との間には齟齬が生じており、別途 CBTA の「アーリー・ハーベスト措置」についての議論が進んでいる。同措置は 2016 年 12 月に実施された第5回越境交通協定合同委員会において導入が決定されたもので、車両およびコンテナの他国への一時的輸入に関する条項のみを簡素化し、先行導入するものである。GMS 参加国が 2016 年 12 月に採択した、「大メコン圏越境交通円滑化協定のアーリー・ハーベスト措置の実施にかかる覚書」によると、車両の一時的進入措置については、各国 500 台を上限に、ミャンマーを除く加盟国間で、「一時許可書類 (Temporary

Admission Document: TAD」と呼ばれる書類を携行することで相互通行が可能となる（ミャンマーは2019年より参加予定）。2018年1月現在、既にラオスとベトナムを除く各国はアーリー・ハーベスト措置に関する署名を終えており、本取り組みの早期導入が望まれる。

3. タイ改正関税法施行に伴うトランジット輸送規定の明確化

またタイでは2017年11月13日より約90年ぶりの抜本改正となる関税法が施行され、その中でタイを通過するトランジット貨物輸送について規定が明確化された。具体的には、これまで法令レベルではトランジット貨物の要件が明示されておらず（2014年の改正により簡素な記述が追加）、具体的な運用は2015年10月に施行された税関通達210/2558に従っていたところ、今回の改正により、トランジット貨物の通過については、タイと国際的合意を結んでいる国に限定する旨明記された。2018年1月現在、国際的合意を結んでいる国はラオスのみであるが、経過措置として国際的合意がない場合には、関税および貿易に関する一般協定（GATT）第5条を援用し、当面のトランジット輸送を許可する措置を採っている。トランジット貨物のタイ国内滞留期間は従前の90日から30日に短縮されるなど、一部厳格化された部分はあるものの、法令に基づき定められた税関通達139/2560（タイ・ラオス間）、140/2560（GATT第5条援用国）で具体的手続きが定められたことにより、トランジット貨物輸送の際の予見性の向上が期待できよう。

表4 改正関税法における通過・積み替え貨物に関する主な規定

項目	記載内容		該当条文
	旧法(1926年関税法)	新法(2017年関税法)	
積替え、通過貨物のタイ国内滞留期間	90日以内	30日以内	関税法第102条
通過貨物の保証金額(デポジット)	200万バーツ	100万バーツ	税関通達 139/2560
陸上国境を経由する通過貨物の取り扱い	制限なし(一定の条件を満たせば可)	国際的合意に基づく場合に限る	関税法第102条
国際的合意がない場合の陸上国境通過貨物の取り扱い	-	関税及び貿易に関する一般協定(GATT)第5条を援用	税関通達 139/2560
未通関品の取り扱い	以下いずれかを適用 ①税関職員による競売、破壊 ②他国への再輸出を命令		関税法第108条

(出所) 関税法各改訂版、通達等より筆者作成。

(注) タイ・ラオス間の通過貨物輸送については通達139/2560は適用されず、別途通達141/2560で規定。

第3節 タイ政府の物流関連インフラ整備計画

1. 第12次国家経済社会開発計画（2017~2021）

外務省の政府開発援助（ODA）国別データブックによると、タイでは、1961年以降、国家経済社会開発庁（NESDB）が発表する5カ年の経済社会開発計画を国家の中期的な開発計画に設定している。現行の第12次となる5カ年計画では、①人的資源の潜在性の強化、②足るを知る社会の構築および不公平性の削減、③経済強化および持続可能な競争力の支持、④持続可能な開発のための環境に優しい成長、⑤繁栄と持続可能性に向けた国家の進歩のための国家安全保障、⑥タイ社会における公共ガバナンス、汚職防止、よいガバナンス、⑦インフラ・物流の高度化、⑧科学技術・研究・イノベーションの開発、⑨地域・都市・経済区開発、⑩開発のための国際協力、の10の戦略を掲げ、7番目の戦略にインフラおよび物流の高度化を掲げている。

その中でインフラ、物流の高度化に向けた具体的目標は表5の通り記載されているが、全体目標として物流費用の削減を置きつつ、輸送モードの多様化（陸運に偏る国内輸送形態から鉄道、内陸水運の一層の利用を促す）、手続き効率化（各種手続きにおける電子化の推進）、輸送量の拡大（空港能力拡張、主要国境取引量の拡大）にバランスよく配慮した内容となっている。また特筆すべき点は全ての項目に数値目標が課されていることで、これにより客観的に進捗確認が可能となり、ビジネスの予見可能性の向上に寄与している。

表5 第5次国家経済社会開発計画における物流関連目標

分野	目標	成果指標
インフラおよび物流開発全般	タイのエネルギー依存度及び物流費用の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・2021年までにGDP比最終エネルギー消費比率を10億パーツ当たり8.22キロ石油換算トンから7.70キロ石油換算トンに減らす ・2021年までにGDPに占める物流コストの割合を14%から12%に削減し、貨物輸送コストの割合を7%以下まで減らす
運輸	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・水運を用いた貨物輸送割合の増加 ・都市部での公共交通機関利用割合の増加 ・需要増加に応じたバンコクおよび地方空港の能力拡張 	<ul style="list-style-type: none"> ・2021年までに国内貨物輸送に占める鉄道および内陸水運利用の割合をそれぞれ1.4%から4%、12%から15%まで増やす ・2021年までにバンコク首都圏旅客の大量高速輸送システムの利用割合を5%から15%まで増やす ・2021年までにバンコクおよび地方空港の利用者数を1億2,000万人、5,500万人にそれぞれ増やす
物流	<ul style="list-style-type: none"> ・タイの物流競争力および貿易円滑化措置の効率性の向上 ・輸出入手続きにかかる情報交換全てを電子的に行い、統合するためのナショナル・シングル・ウィンドウ（NSW）システムの更なる開発 ・物流人材の生産性向上 ・主要物流網に接続する国境地域での貨物輸送の効率性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・タイの国際物流パフォーマンス指数およびEase of Doing Business指標のランキングを向上させる ・2021年までに全ての輸出入にかかる手続きを電子化する ・タイの主要国際国境を通過する貨物量を最低年率5%平均で増やす

（出所）タイ国家経済社会開発庁（NESDB）第12次国家経済社会開発計画 第7戦略より一部抜粋し筆者作成。

2. 東部経済回廊（EEC）地域開発

東部経済回廊（EEC）開発構想は、付加価値の一層の創出と技術革新に裏付けられた産業

構造を目指す、「タイランド 4.0」構想を加速させる具体的なアクションとして、タイ湾東部のチャチュンサオ県、チョンブリ県、ラヨーン県の総合的な開発振興を行うものである。タイ政府は同開発の基本法案となる EEC 法の策定作業を進めている。

同構想の中で集中的に予算が投下される見込みとなっているのが交通インフラ部門である。EEC 事務局が 2017 年 6 月に行った講演資料によると、最初の 5 年間で 1.5 兆バーツ（約 430 億ドル）規模の投資を行い、その中でウタパオ空港の開発やレムチャバン・マブタプット両港の整備、高速鉄道網の整備、鉄道複線化、高速道路整備などを行うとしている（表 6）。同法の施行と同時に EEC 開発にかかる官民連携事業の実施期間の大幅な短縮などが可能になる見込みだ。

表 6 EEC 事業における主要なインフラ開発計画

	投資総額	計画の概要
ウタパオ空港整備	2000億バーツ	ウタパオ空港周辺を総合開発。航空機の整備・修理・分解点検(MRO)を行う施設やフリートレードゾーンの整備を通じ、「エアロポリス」として航空産業の誘致と雇用創出を狙う。またウタパオ空港自体も滑走路を1本追加し計2本の運用とすることで、将来的に6,000万人の利用客を狙う。MRO協力に関するタイ航空とエアバスの覚書に2018年2月に署名し、TORの策定を8月までに終える予定。
高速鉄道整備	1580億バーツ	ドンムアン、スワンナプーム、ウタパオの3つの空港を結ぶ、バンコク～ラヨーン間約260キロを標準軌で結ぶ計画。開発はPPP方式で行われ、2023年の開業を目指す。2018年2月までにTORの策定を終え、7月までに民間事業者の選定を行う予定。
マブタプット港整備	1015億バーツ	第3フェーズの拡張工事を実施中。TORの策定を2018年4月に終え、6月より民間事業者の選定を開始、10月より供用予定。
レムチャバン港整備	880億バーツ	第3フェーズの拡張工事が行われており、2021年の供用開始を目指す。第3フェーズの工事が完成した際には、コンテナ処理能力が60%超、完成車輪送用のRo-Ro船の処理能力も50%超、それぞれ増強される見通し。2018年1月現在、影響調査を行うコンサルの選定を行っており、基礎調査を3月から8月にかけて実施予定。その後11月に事業者の選定、2019年1月に建設事業者の選定を行う。
鉄道複線化	643億バーツ	レムチャバン港からマブタプット港までの単線区間の複線化を図る。
高速道路整備	353億バーツ	チョンブリ、パタヤの2都市とレムチャバン港、マブタプット港の2港湾を高速道路で接続する計画。

(出所) EEC 運営委員会第 1 回会合結果概要、EEC 委員会 6 月 22 日付プレゼン資料、10 月 17 日付ネーション紙報道より筆者作成。

なお全体の開発計画については、工業大臣が委員長を務める EEC 運営委員会で全体方針が決められ、それを首相が委員長を務める EEC 政策委員会で承認するプロセスを取る。2018 年の第 1 回 EEC 運営委員会は 1 月 17 日に開催され、工業奨励地域に指定する工業団地数を現状の 2 カ所から 21 カ所に増やし、8 万 6775 ライ（約 1 万 3884 ヘクタール）を特別奨励地域に、2 万 8666 ライ（約 4587 ヘクタール）を投資地域に定めることを EEC 政策委員会に提言することが定められた。また物流インフラ関連では、陸運、海運、空運をシームレスでつなぐ物流システム開発を目的とした「EEC インフラ開発運営計画」が承認され、総額 9889 億バーツ（約 3 兆 4260 億円）、168 のプロジェクトが 3 つのフェーズに分けて実施

されることとなった。なお、そのうち 5835 億バーツ（2 兆 200 億円）は PPP 方式で、989 億バーツ（約 3400 億円）は国有企業からまかなうとし、政府の実負担は 2967 億バーツ（約 1 兆 280 億円）に留まる見込みである。

3. その他関連政策

① 運輸インフラ開発戦略（2015～2022）

運輸インフラ開発戦略（2015～2022）は、運輸省運輸交通政策計画事務局（OTP）が管轄する、物流および都市交通にかかる基本計画で、NESDB の第 12 次国家経済社会開発計画に内包されるものである。本計画は、社会的安全性、経済的安全性、観光・運輸上の安全性、ASEAN 共同体設立による便益を最大化するような機会の創出、の 4 点を目的に、①都市間鉄道網の整備、②バンコクおよび周辺都市の交通上の問題を解決するための公的輸送網の整備、③国内主要生産拠点と周辺諸国をつなげる高速道路整備、④水運網の整備、⑤空運サービスの強化、の 5 本の柱で構成されている。

② 内陸蔵置場にかかる基本計画

OTP が策定を進めているもので、現在個別にトラック・ターミナル等として開発されている物流結節点を整理・統合運用することを目指している。ジェトロ・バンコクが 2017 年 11 月 28 日に同事務局に行ったヒアリングによると、現在同基本計画策定のための事業可能性調査（F/S）をコンサルタントに委託して実施しており、2018 年 1 月～2 月にかけてパブリック・ヒアリングを実施する予定とのことであった。同基本計画では、タイ東北部のコンケンおよびノンカイ、北部ピサヌロークおよびチェンコン等を主要結節点として整備することが盛り込まれる予定である。なおノンカイについてはラオス・ビエンチャンで整備が進む、ビエンチャン・ロジスティクス・パーク（VLP）との効率的運用を念頭に置く必要があるとのことであった。

第 4 節 おわりに

本稿では、タイの国内製造物流、国境物流を含む貿易双方で輸送額が継続的に増加し、他方で電子商取引等、流通面でも新しい需要が急速に拡大しつつある点を確認した。物流需要の拡大および質的变化に対応するため、タイ政府は第 12 次国家経済社会開発計画や運輸インフラ開発計画を定め、民間企業も積極的に物流インフラへの投資を行っている。また産業構造全体の高度化をはかる「タイランド 4.0」計画や EEC 地域開発は、物流面においても自ら積極的に新たな需要を創出しようとする試みであり、これらの政策が総合的に実施されることで、物流環境はより現在のニーズに合致し、また将来のニーズに先んじて対応する形に整備されることとなる。

他方、物流コストを削減し、物流全般の効率性を向上させるためには課題も多い。その代表的なものは政策の一貫性の担保および一層の政府によるコミットメントである。例えばバンコク日本人商工会議所（JCC）が行った『2017年上期タイ日系企業景気動向調査』では⁹、EEC地域について、「(追加的な投資などの) 具体的な計画がある」と回答した企業は5%、「(具体的な計画はないが) 大いに関心がある」が9%、「ある程度関心がある」は25%に留まり、他方で「どちらともいえない」が34%、「関心がない」が26%という結果となった。EEC法の成立などが遅れていること、補助金創設や政府負担割合の小ささ等、政府の強いコミットメントがみられない点、また2018年後半に総選挙が予定されていること等から、計画の継続性、実現可能性を様子見していることが窺える。

また周辺国との連携、ASEAN等の枠組みを念頭に置いた整合性の確保も一層重要となる。ASEANでは大メコン圏（GMS）開発プログラム、ASEAN連結性マスタープラン2025（MPAC2025）など、貿易円滑化に関する様々な枠組みが重複して存在している。いうまでもなくEEC開発は周辺国との貿易関係に大きな影響を与える事業であり、またICDの整備についても周辺国との調整が必要となる。さらに、物流部分で急速に進みつつあるデジタル化や、電子商取引を支えるための物流自体の緻密化、近代化等についても、ASEANではそのビジネスを支える制度設計が開始されている。2019年にASEANの議長国を迎えるにあたり、国内政策とそれら枠組みとの整合性を担保し、一貫性のある具体的で強力なメッセージを発信することが求められよう。

⁹ 調査期間2017年5月22日~6月14日、回答企業数534社。

<参考文献>

【日本語文献】

- 石田正美（2010）「越境交通協定（CBTA）と貿易円滑化」石田正美編『メコン地域 国境経済をみる』アジア経済研究所，pp.69-108。
- 石原伸志（2016）「ASEAN におけるロジスティクス発展の経緯と現状」石原伸志，魚住和宏，大泉啓一郎『ASEAN の流通と貿易： AEC 発足後の GMS 産業地図と企業戦略』成山堂書店，pp.20-41。
- 蒲田亮平（2015）「税関データでみる物流の変化」『ジェトロセンサー』2015年9月号，p.13。
- 下村正樹（2016）「ASEAN の自動車産業の現状と今後の方向性」石原伸志，魚住和宏，大泉啓一郎『ASEAN の流通と貿易： AEC 発足後の GMS 産業地図と企業戦略』成山堂書店，pp.64-89。
- 日本貿易振興機構（2017）『タイ日系企業進出動向調査 2017年』。
- 平塚大祐（2010）「東アジア機械産業の生産ネットワークの事例分析」『東アジアの経済統合—理論と実際』調査研究報告書，pp.18-44。

【外国語文献】

- IDE-JETRO（2017）Logistics Cost in Lao PDR: Policy-Oriented Research Project, available at:
http://www.ide.go.jp/library/Japanese/Event/Reports/pdf/20170224_finalreport.pdf.

【統計・公的機関】

- 外務省データブック（タイ）：www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/shiryo/kuni/11_databook/pdfs/01-03.pdf
- EEC 事務局ホームページ 第1回 EEC 運営委員会概要：
www.eeco.or.th/en/pr/news/meeting-eastern-economic-corridor-management-committee-wednesday-17-january-2018
- Knight Frank Thailand 社レポート：<http://content.knightfrank.com/research/1418/documents/en/thailand-logistics-property-market-h1-2017-h1-2017-5173.pdf>
- タイ首相府広報局プレスリリース（2016年6月）”Eastern Economic Corridor Development Project”：http://thailand.prd.go.th/ewt_news.php?nid=3406&filename=index
- タイ工業省工業経済事務局（OIE）各種統計：<http://www.oie.go.th/en/academic/index>
- タイ港湾公社 UNESCAP プレゼン資料（2016年12月）：www.unescap.org/sites/default/files/%28Session%205%29%20PAT_Experience%20in%20Developing%20and%20Operating%20Ports.pdf
- タイ電子取引開発庁（ETDA）”The Value of E-Commerce Survey in Thailand 2016”：file:///C:/Users/Ryohei_Gamada/Downloads/e-Commerce-Survey-2016ENG.pdf

日本貿易振興機構ホームページ 直接投資統計 : <https://www.jetro.go.jp/world/japan/stats/fdi.html>

【プレス・リリース】

DHL (2017年11月15日). "Domestic delivery within Thailand made more convenient with the launch of DHL eCommerce Service Points" : http://www.dhl.co.th/en/press/releases/releases_2017/local/domestic_delivery_within_thailand_made_more_convenient_with_the_launch_of_dhl_ecommerce_servicepoints.html

日本通運 (2017年12月14日) 『日通ロジスティクスタイランド, アマタナコン工業団地に新倉庫を建設』 : <https://www.nittsu.co.jp/press/2017/20171214-1.html>

ヤマト・ホールディングス (2017年1月30日) 『SCG Yamato Express がタイにて宅急便サービスの提供を開始』 : www.yamato-hd.co.jp/news/h28/h28_104_01news.html