

タイの主要な港について 一般調査報告書

タイは東南アジアのほぼ中央に位置し、古くから東南アジアと世界を結ぶ要衝として発展してきました。遺跡で有名なアユタヤも、チャオプラヤ川とその支流の水運を活かして一時期は東南アジア随一の国際都市だったこともあるようです。歴史的に見てもタイは水運、海運とともに発展してきたと言ってよく、東南アジア一の工業製品の輸出国となった現在においても、そのことは大きく変わっていません。

本レポートでは、そんなタイにとって最も重要な輸送手段である海運の要である港についてお届けしたいと思います。

1 タイにおける港湾整備の背景

1960年代の日系自動車メーカーのタイ進出を皮切りに、タイは農業国から工業国への道へと大きく舵を切りました。その後、1970年代以降は輸出産業への重点的奨励や投資奨励法の整備によって、輸出志向型産業の育成が強化され、1980年代からは1985年以降の円高を背景に日本を始めとして香港やシンガポールからの直接投資が増加、外国資本主導による工業化がさらに進展し、年間輸出額も10年間で約1,920億THB(1985年)から1兆3,900億THB(1995年)まで増加しました。こうした経済の動きを背景に、大量の物資輸送に欠かすことのできない海上輸送のインフラである港湾整備が進められました。

まだそれほど輸出量もなく大型船舶の必要性も低かった1970年代、バンコクから最も近いチャオプラヤ川沿いのバンコク港(クロントーイ港)がタイの貿易の中心港でした。しかしながら、工業化が進み大型船舶での物資の大量輸送が必要となった一方で、河川港であるバンコク港は水深が浅く大型船舶の対応が難しいこと、都市部に存在しており港そのものの拡張にも限界があることなどから、1991年に東部経済回廊(EEC)の一部であり、バンコクの南東にあるチョンブリ県にレムチャバン港を開港、以来、このレムチャバン港がタイにおける最大の貿易港となっています。またその1年後には、重化学工業が集積しているラヨーン県のマプタブット地区にて、主に石油製品や化学品の貿易を主目的としたマプタブット港が開港しました。

この他にもいくつか貨物取扱量が多い港はありますが、今回のレポートではこの3つの主要港を中心にご紹介いたします。これらの主要港含むバンコク及びEEC周辺の主要インフラをプロットした地図を図1に示します(図1)。

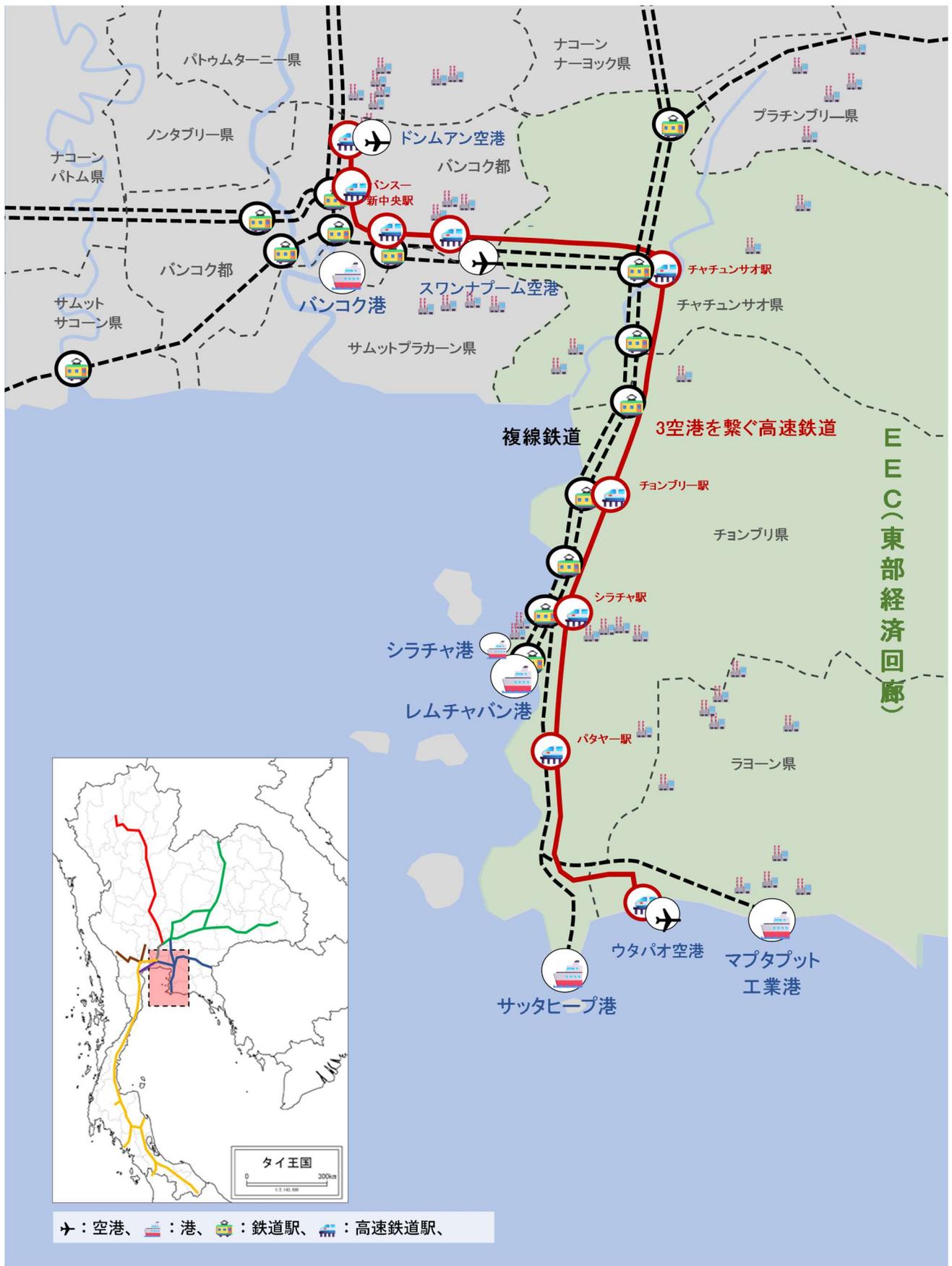


図1 バンコク及び EEC 周辺の主要インフラ地図(出展:各種資料からジェトロバンコク作成)

2 各主要港の特徴等について

ここでは前章で挙げた3つの主要港について、それぞれの統計データを用いてご紹介します。

(1) バンコク港

バンコク港が開港したのは1951年、タイがまだ米の生産・輸出を中心とする農業国であった時代です。1997年にレムチャバン港に抜かれるまでは、タイで最大の貨物取扱量を誇っていました。現在でも、バンコク都市圏に近い地理的優位性から、利用需要が大きい港となっています。総面積約は150ha、バース総延長3,100m、バース水深8.2mを有し、最大積載量12,000トンの貨物船に対応しているほか、コンテナターミナルサービス、沿岸バース、一般貨物バース、観光バース、コンテナターミナルを提供しています。管理者、運営者はともにタイ港湾公社となっています。

① 貨物取扱量及びコンテナ取扱量

バンコク港における、2011年から2024年までのコンテナ取扱量と貨物取扱量の推移を図2に示します(図2)。開港以来バンコク港のコンテナ取扱量は増加を続け、図2にはありませんが、1995年度には当時の最大コンテナ取扱量とされる100万TEUを大きく超える146万TEUに達し、大きな問題となりました。その後、レムチャバン港への誘致策等が成功し、以来、コンテナ取扱量は減少しました。しかしながら、近年は再び取扱量が増え始めおよそ130~140万TEUで推移しており、再び処理能力を超えるコンテナ取扱量の増加による弊害(低い荷役効率や周辺での交通渋滞)が出始めているようです。

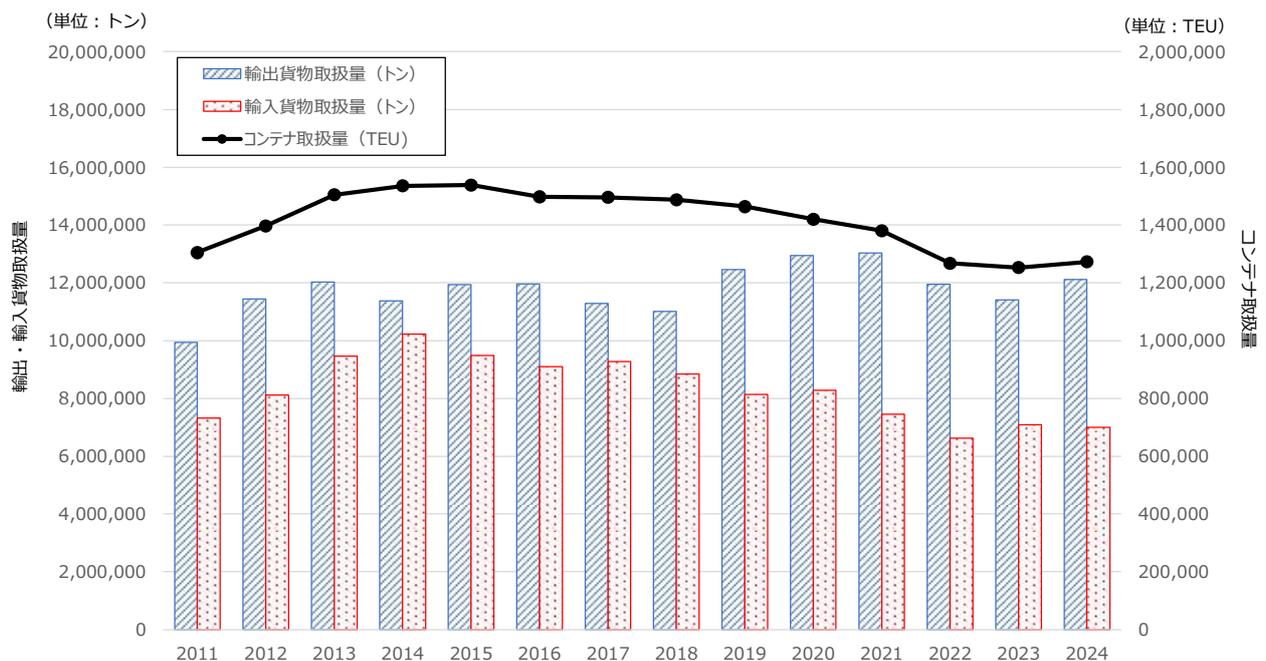


図2 バンコク港の貨物取扱量及びコンテナ取扱量の推移(2011年から2024年)(出所:タイ港湾公社)

② 品目別貨物取扱量

バンコク港の取扱貨物を品目別に見ると、国際航海船舶の貨物の70%が雑貨・日用品となっています(図3)。その他、化学品や金属製品、石油製品などもありますが、それぞれ10%弱程度です。レムチャバン港が開港して以来、製造業に必要な貨物については概ねEEC内に位置するレムチャバン港への移管が進み、一方でバンコク首都圏という消費地に近いという立地のため、雑貨や日用品などについては引き続きバンコク港での取扱いが底堅く残っているという状況です。また、前述のとおりバンコク港は水深が浅く、

製造業に必要な大型貨物の取扱いが難しいため、そうした貨物についても基本的にはレムチャバン港へ流れました。その結果、現在のような取扱品目の偏りとなっています。

一方、国内航海船舶を見ると、雑貨・日用品は 34%と多いものの、石油製品が 52%と過半数を占めています。これはタイ国内各地からエネルギーの一大消費地であるバンコク首都圏への供給が必要であるためだと考えられます。

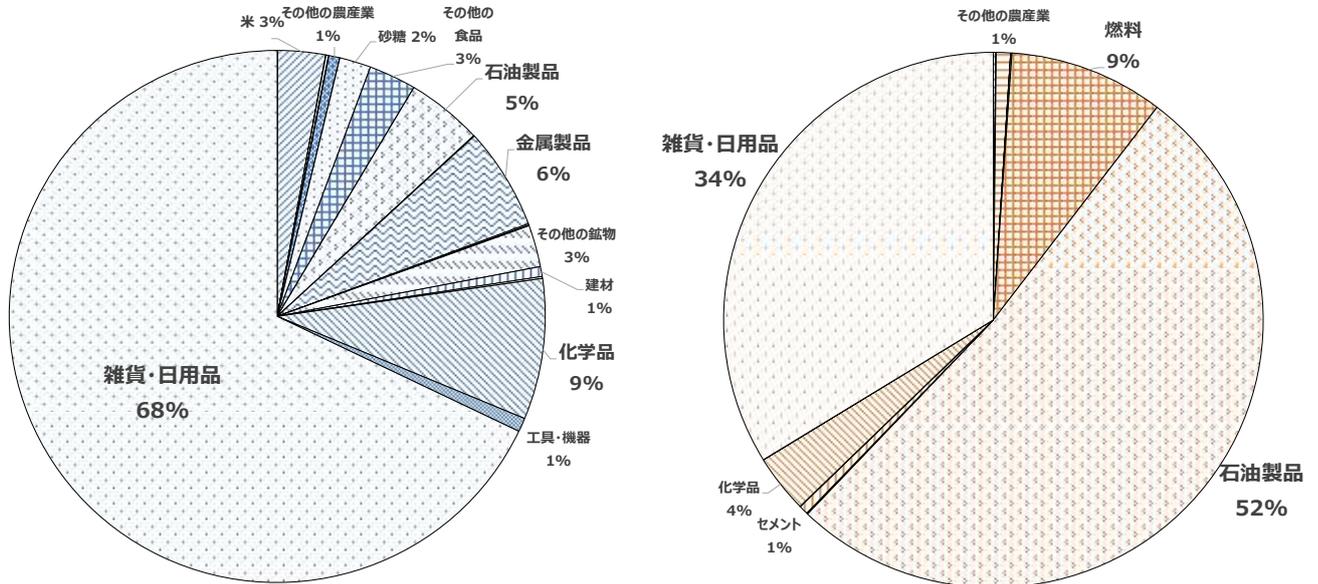


図3 バンコク港の品目別貨物取扱量(左:国際航海船舶、右:国内航海船舶) (出所:タイ運輸省海事局)
※トン数ベースで整理されている貨物に限定した統計データのため、自動車等は含まれない。

③最近のトピックス

2019年にタイ港湾公社が発表した「バンコク港再開発計画」では、バンコク港の敷地を3つのエリアに分けて開発する計画となっていたが、2025年5月6日付けの報道でこの計画を見直すことが発表されました。2026年第一四半期までに再調査を実施、結果をまとめ、2026年2月から3月にかけて内閣へ提出される予定のようです。

再調査では、コンテナ配置エリアの効率化に重点を置いたPPPモデルの開発方法を検討するとともに、ショッピングモールやホテルを含むエンターテインメントコンプレックスの開発についても検討され、これら娯楽・商業エリア内にはカジノエリアが最大10%割り当てられる可能性があるとのこと。

一方、バンコク港地区が隣接するクロントーイ地区には15,000世帯以上の住民が居住しており、前述の開発に付随してこのエリアに影響が生じる場合は、これら地域住民の理解が必要となります。タイ政府としては、そうした開発を行う場合は公聴会等を開催する意向を明確にしていますが、今後の開発を進めるに当たり、繊細な調整が必要となってくる部分になります。

計画の再検討やこうした地域住民との調整が必要となる可能性もあることから、スピーディーに開発を進めることは難しいと考えられます。しかしながら、バンコク首都圏から最も近い港湾エリアということもあり、順調に開発が進めば近い将来、貿易、観光、エンターテインメントを融合させた「未来の港湾都市」としてタイの新たな経済の中心地となる可能性も出てくるのではないのでしょうか。

(2) レムチャバン港

レムチャバン港はバンコク港の外港として建設された、コンテナターミナルを中心とする港です。タイの主要な深海港でもあり、2020年には米国のロサンゼルス港、ロングビーチ港に次ぐ世界第3位のゲートウェイ港として評価されたとする報道も見られました。

1970年代後半、国際海上貨物輸送が目覚ましい発展を遂げる中で、実質タイ唯一の貿易港であったバンコク港では増加するコンテナ取扱量への対応が難しくなってきました。この問題を解決するため、タイ政府はオランダ企業の協力を得て新たな港の開発を検討、1976年から東部臨海開発計画の一環として開発を開始し、1991年に第一次開発であるA埠頭とB埠頭が完工しました。なお、日本政府は建設当初から海外経済協力基金(現・国際協力機構(JICA))を通じて円借款供与を実施、開発を支援しています。

港全体はタイ港湾公社が管理していますが、現在LMCT、Namyong Terminal、NYK Logisticsなど12社の民間企業がバースを運営しています。

① 貨物取扱量及びコンテナ取扱量

レムチャバン港における、2011年から2024年までのコンテナ取扱量と貨物取扱量の推移は図4のとおりです(図4)。開港以来コンテナ取扱量は増加を続け、現在では1000万TEUに迫る量となっています。2020年のコンテナ取扱量ランキングでは世界第20位に付け、タイではもちろん第1位となっています(東南アジア第1位はシンガポール港で約3700万TEU)。取扱可能なコンテナ量は約1000万TEU以上となっており、今後も増加傾向が続くと予想されます。

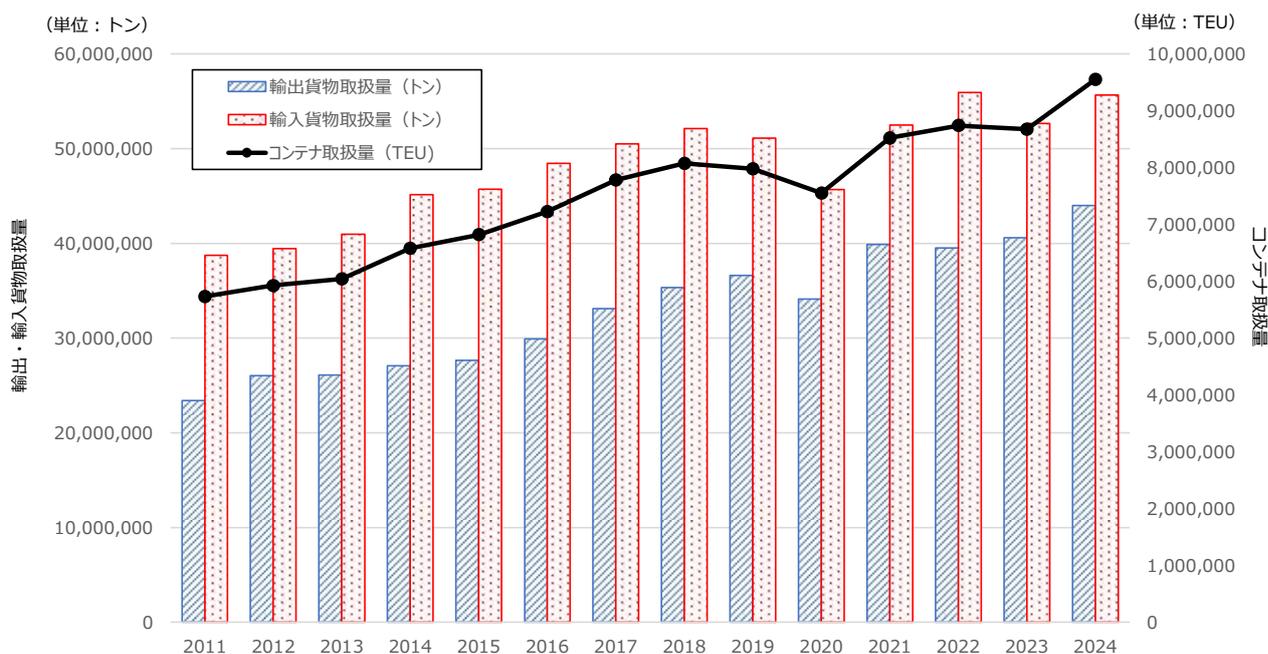


図4 レムチャバン港の貨物取扱量及びコンテナ取扱量の推移(2011年から2024年)(出所:タイ港湾公社)

また、レムチャバン港の大きな特徴として、タイの自動車輸出のほとんどを担っているという点が挙げられます。タイは世界で10位以内に入るほど自動車生産が多く、そのうちの半数以上が輸出という特徴を持った国でもあることから、自動車を輸出できる貿易港というのは非常に重要となります。レムチャバン港は1998年から自動車輸送船埠頭として二つのバースが稼働しており、2012年には始めて年間輸出台数が100万台を超えました。なお、コロナ禍の最中であった2020年や2021年にはレムチャバン港からの輸出台数は100万台を割りましたが、自動車生産が不調であった2024年でも約110万台の自動車を輸出しています(図5)。

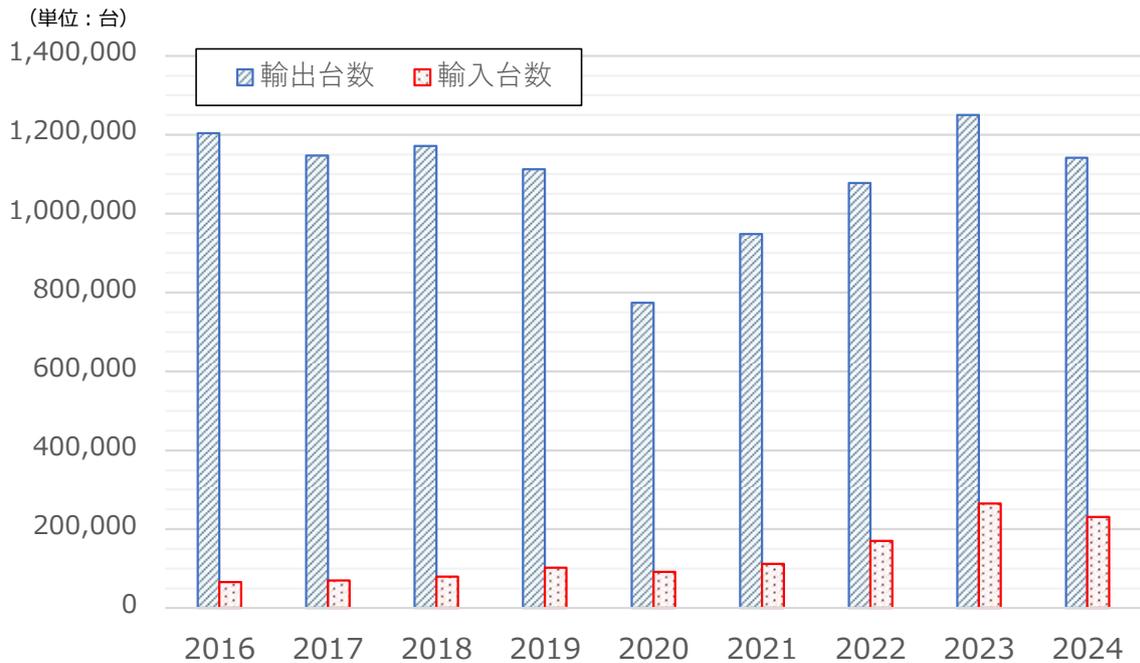


図5 レムチャバン港の自動車輸出台数及び輸入量の推移(2016年から2024年)(出所:チョンブリ県)

②品目別貨物取扱量

レムチャバン港の取扱貨物は、国際・国内貨物ともにバンコク港と同様に雑貨・日用品が最も多くなっています(図6)。国際貨物についてはEECの主要港ということもあり、工業関連製品である石油製品や金属製品、燃料などの取扱いが多く、その他様々な品目が幅広くラインナップしています。なお、レムチャバン港はバンコク港と異なり国内貨物が国際貨物の1/10程度しかなく、貿易港としての色合いが非常に強いことが分かります。

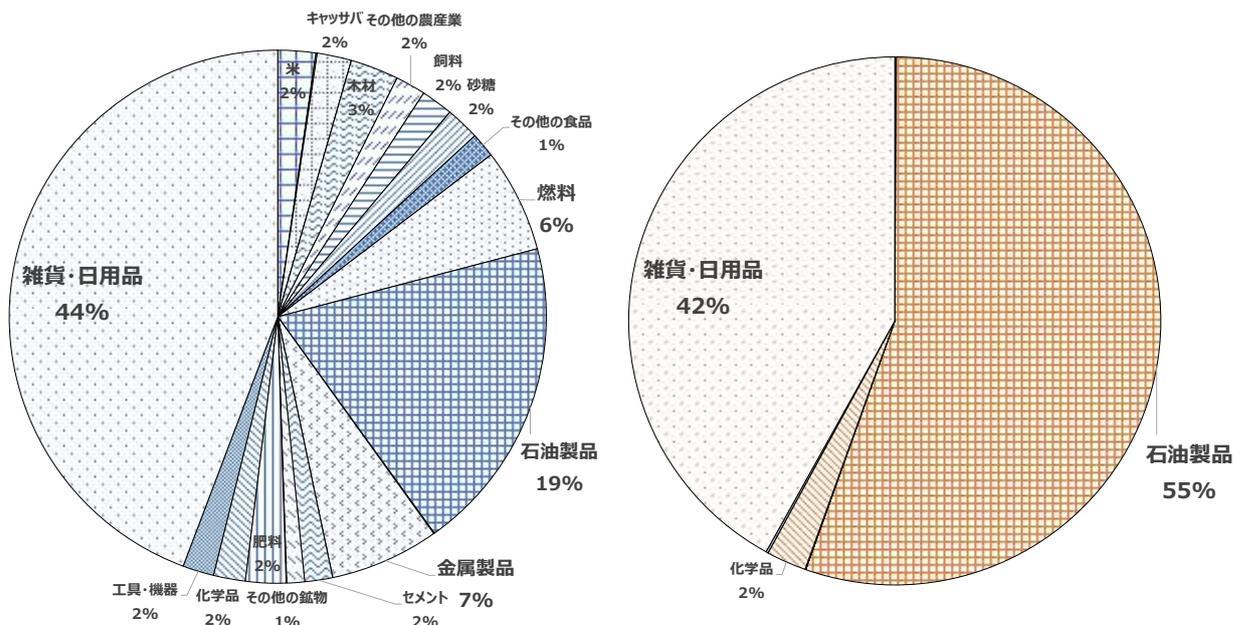


図6 レムチャバン港の品目別貨物取扱量(左:国際航海船舶、右:国内航海船舶)(出所:タイ運輸省海事局)

※トン数ベースで整理されている貨物に限定した統計データのため、自動車等は含まれない。

③最近のトピックス

前述のとおり、現在レムチャバン港は年間 1000 万 TEU 以上のコンテナ取扱能力を持っていますが、今後更なる国際海上貨物需要の増加に対応できるよう、以下のとおりレムチャバン港開発フェーズ 3 が計画されています。

【フェーズ 3 プロジェクトの内容】

- ・7つのコンテナターミナルを新設し、コンテナ取扱能力を 1000 万 TEU から 1800 万 TEU に増強
- ・1つの自動車ポートを新設し、自動車輸送能力を 200 万台から 300 万台に増強
- ・鉄道輸送にフォーカスしたインフラ整備を進め、鉄道貨物輸送の割合を 7%から 30%に増強
- ・e-Port システムを導入し、さらなる利用促進につなげる など

2025 年 5 月 7 日の報道によると、5 月 6 日にパオプム・ロジャナサクン財務副大臣が議長を務める官民連携政策委員会にて、約 128 億 THB に上るレムチャバン港の B1・B2 埠頭プロジェクトが承認されたようです。これに加え、総額 9,200 億 THB を超えるプロジェクトを含む 2027 年までの共同投資プロジェクトも承認されており、当初から若干の遅れはあるものの、フェーズ 3 の計画は進んでいくとの見通しとなっています。

また、新たに開発が予定されている F1 沿岸港湾区域についても最近新たな動きがありました。2025 年 5 月 16 日の報道では、タイ港湾公社の設立 74 周年式典の議長を務めたマノップ・ジャレオンシ運輸副大臣が、タイ港湾公社が 75 周年を迎えるに当たり、このレムチャバン港のフェーズ 3 の開発を喫緊の課題として取り組むべきだと述べており、開発事業者に対して、F1 沿岸港湾区域の引き渡しを 2026 年 5 月までに行うように伝えたとのことです (F1 区域は 2027 年末又は 2028 年初頭までには開発が完了し、サービスが開始される見込み)。

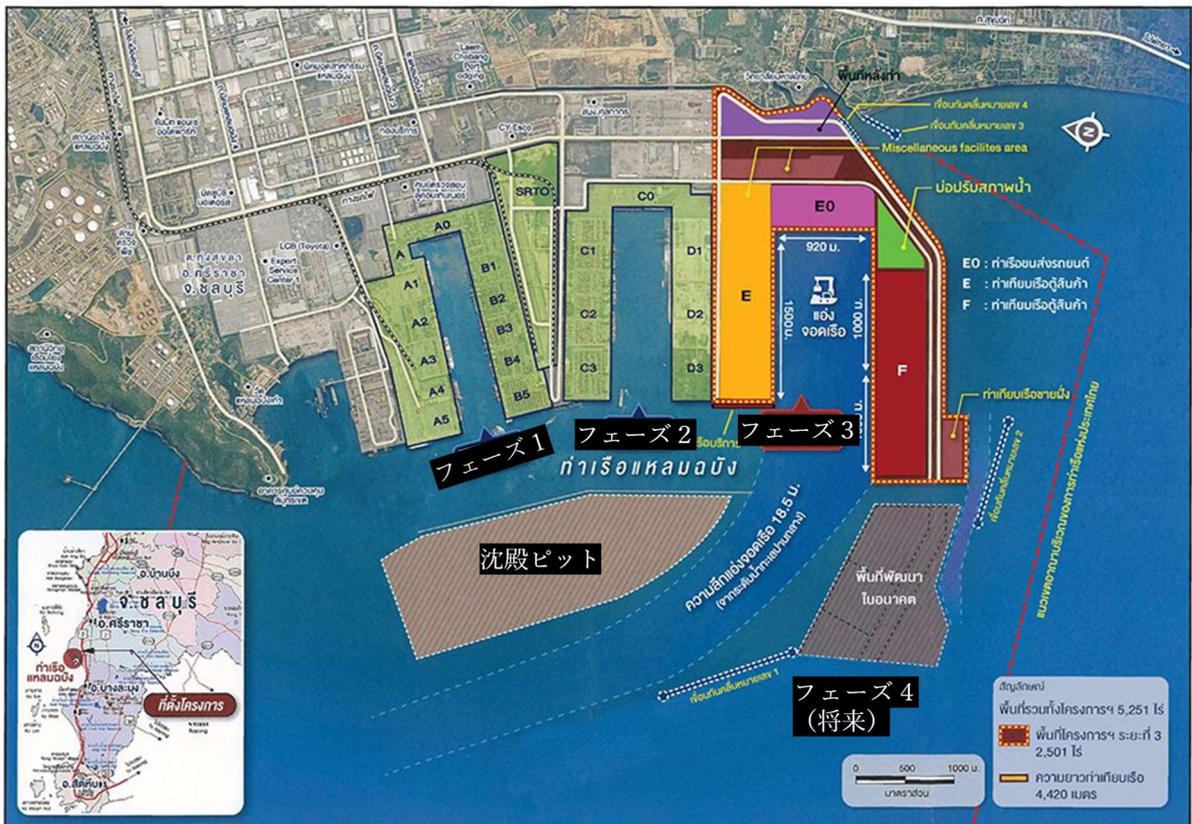


図 7 レムチャバン港の全体図(計画含む) (出所:CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED)

(3) マプタプット港

マプタプット港はバンコクの南東約 185km に位置し、1989 年から造成を開始、1992 年から供用が開始されました。近隣に鉄鋼、石油化学工業などの工場が多くある立地上、工業港としての役割が非常に重要な港となっています。施設としてはタイ工業団地管理公社(IEAT)が管理する利用者に制限のない公共バースと、利用者が特定の事業者グループに限定されている専用バースに分かれており、PTT GC や PTT LNG を始めとする 9 社が利用・運営しています。

なお、レムチャバン港と同様、建設に際して日本政府は JICA を通じて円借款を供与し、合計 84 億円の貸付を行っています。

①貨物取扱量

マプタプット港における、2011 年から 2024 年までの貨物取扱量の推移は図 8 のとおりです(図 8)。マプタプット港ではコンテナベースの統計がなく、全てトンベースのデータとなっています。レムチャバン港と比較すると、輸入貨物取扱量は少なく減少傾向にあります。輸出量はそれほど変わらない水準となっています。やはり背後に抱えるタイ随一の工業地帯から輸出される石油関連製品へのニーズが強く、特にコロナ禍後の世界的な製造・輸送機能の回復により、2022 年以降は輸出量が増えていると推察されます。

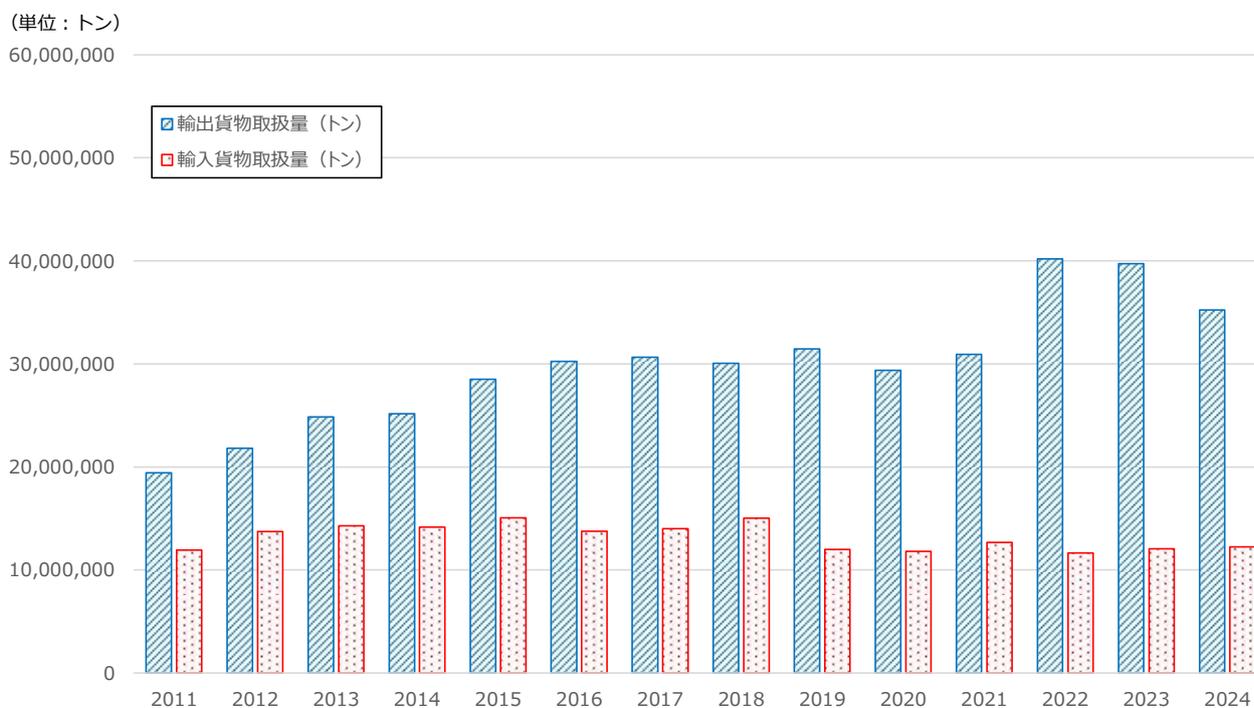


図 8 マプタプット港の貨物取扱量の推移(2011 年から 2024 年)(出所:タイ港湾公社)

②品目別貨物取扱量

マプタプット港の取扱貨物は、港の設置目的からも分かるとおり、国際・国内航海船舶ともに圧倒的に石油製品が多くなっています。一部、金属製品などの取扱いもありますが、燃料や化学品なども合わせると、国際貨物で 90%以上、国内貨物ではほぼ 100%がこうした重化学工業製品となっています(図 9)。

なお、こちらもレムチャバン港と同様、国内貨物が国際貨物の約 1/10 程度しかないと、国内向けではなく、主に貿易港として各国へ石油製品や化学品の輸出を行っている状況です。

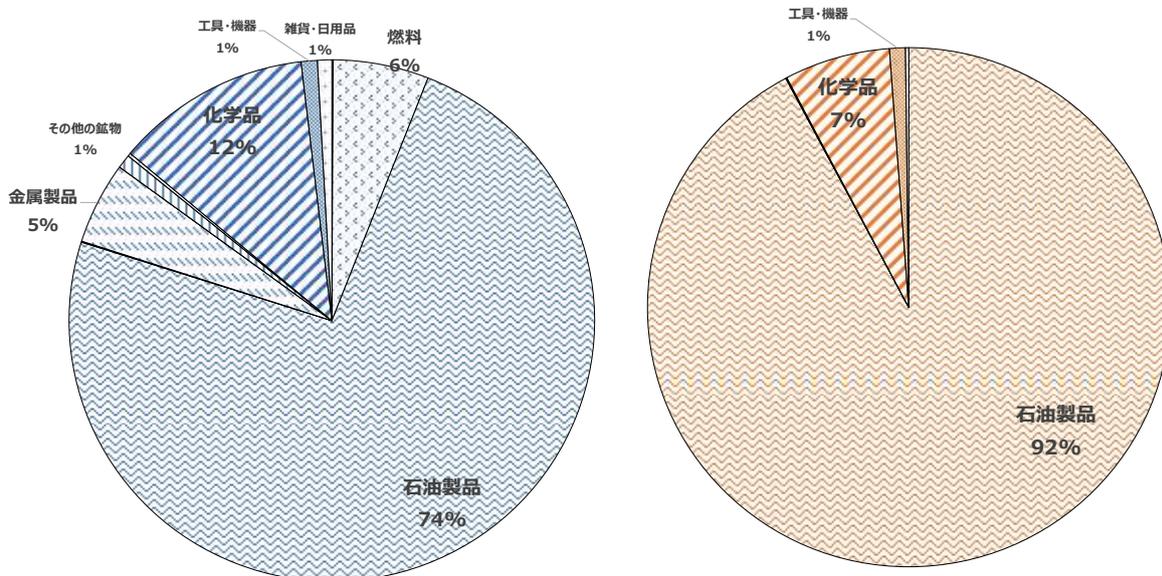


図9 マプタプット港の品目別貨物取扱量(左:国際航海船舶、右:国内航海船舶)(出所:タイ運輸省海事局)
 ※トン数ベースで整理されている貨物に限定した統計データのため、自動車等は含まれない。

③最近のトピックス

マプタプット港もレムチャバン港と同様、フェーズ3の開発プロジェクトが動いています。

【フェーズ3プロジェクトの内容】

第1期:インフラ整備

- ・550ライの港後方・前方エリアの埋立地造成
- ・450ライの沈泥池の整備
- ・防波堤の整備 など

第2期:埠頭(上部構造物)建設

- ・面積200ライ、長さ814mの液体貨物用ポートの2基の建設
- ・面積200ライ、長さ1,415mのガスターミナル3基の建設
- ・面積150ライの天然ガス関連倉庫及び事業所の整備 など

このフェーズ3は当初2025年の稼働開始が予定されていましたが、若干の遅れがあり、現在は2027年の稼働開始が予定されています。稼働となった場合、年間最大3,100万トンの輸送能力が整備され、更に年間1,100万トンの液化天然ガスの輸送が可能になる計画となっています。

フェーズ3は独立発電事業者であるGULF Energy Developmentと国営石油企業であるPTTのコンソーシアムが受注しており、GULFが70%、PTTが30%出資した合弁企業であるGMTPLNG Terminal(GMTP)がマプタプット港の公共バースを管理しているIEATと35年間のPPP契約を締結し、開発を進めています。開発は前述のとおり2期に分けて実施されており、第1期の建設は既に完了、問題がなければ2025年半ばには第2期の上部構造物の建設が開始される予定となっています。

3 まとめ

これまで述べてきたとおり、タイの主要な港については遅れはあるものの開発の計画が進んでおり、それぞれの港の特徴や目的に合わせた港の将来像が徐々に現れてきています。先月まとめたタイの鉄道レポートで

もご報告したように、今後タイでの鉄道整備が進むことで港と都市間の鉄道輸送も円滑に進むようになると予想されますし、特にタイからラオス、中国へ抜ける鉄道が開通することで、陸路での国際貨物輸送へ大きく貢献する可能性があります。

こうした港湾開発は長期間に及ぶとともに、スマート港湾などを目指したデジタルや AI などの先端技術が必要とされる可能性もあり、日系企業にとっても新たなビジネスチャンスに繋がることが期待されます。その他、タイ政府が推進する BCG (バイオ、循環型、グリーン) 経済の観点から、港湾開発においても、環境に資する技術も求められているところであり、ここにも日系企業のもつ技術に対する潜在的なニーズがあると考えられます。当センターとしても、そうした機会があれば積極的に皆様にご案内できるよう情報収集に務めてまいります。

【参考文献】

- 国際協力銀行 <https://www.jbic.go.jp/ja/information/investment/image/inv-thailand20.pdf>(参照 2025-06-04)
- 盤谷日本人商工会議所(2023)「タイ国経済概況 2022/2023 年版」
- 日本政策投資銀行 https://www.dbj.jp/reportshift/area/singapore/pdf_all/S20j.pdf(参照 2025-06-04)
- 運輸総合研究所 https://www.jttri.or.jp/airo_20240109.pdf(参照 2025-06-04)
- NAIGAI TRANS LINES <https://www.ntl-naigai.co.jp/transport/portguide/thailand.html>(参照 2025-06-04)
- LOGISTICS MANAGER <https://logistics-manager.com/th/introducing-pat-ports/>(参照 2025-06-04)
- 阪神国際港湾株式会社、神戸市港湾局 <https://www.kokusaikouwan.jp/wp/wp-content/uploads/2023/03/2022-1.pdf>(参照 2025-06-04)
- POST TODAY <https://www.posttoday.com/smart-city/723565>(参照 2025-06-04)
- 名古屋港管理組合 <https://www.port-of-nagoya.jp/shokai/international/1001123.html>(参照 2025-06-04)
- SAWADEE THAILAND https://www.thailand.go.th/issue-focus-detail/001_03_094?hl=jp(参照 2025-06-04)
- 国土交通省 <https://www.mlit.go.jp/statistics/details/content/001517678.pdf>(参照 2025-06-04)
- EECO <https://www.eeco.or.th/th/laem-chabang-port-phase-3>(参照 2025-06-09)
- 304 工業団地 <https://www.304industrialpark.com/jp/articles-detail/42/>(参照 2025-06-09)
- BANGKOK BIZ NEWS <https://www.bangkokbiznews.com/business/economic/1179228>(参照 2025-06-09)
- infoquest <https://www.infoquest.co.th/2025/496014>(参照 2025-06-09)
- CHOTICHINDA <https://www.chotichinda.com/portfolio/pmc-laem-chabang-port-3/>(参照 2025-06-09)
- Maptaphut Industrial Port <https://www.maptaphutport.com/>(参照 2025-06-09)
- EECO <https://www.eeco.or.th/th/map-ta-phut-industrial-port-phase-3>(参照 2025-06-09)
- kaphoon <https://www.kaphoon.com/news/745821>(参照 2025-06-09)
- WISE https://www.wisebk.com/asean_news/131713/(参照 2025-06-09)
- 運輸総合研究所 https://www.jttri.or.jp/airo_20240411.pdf(参照 2025-06-09)

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。
バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。
本情報の採否は読者の判断で行ってください。
また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。