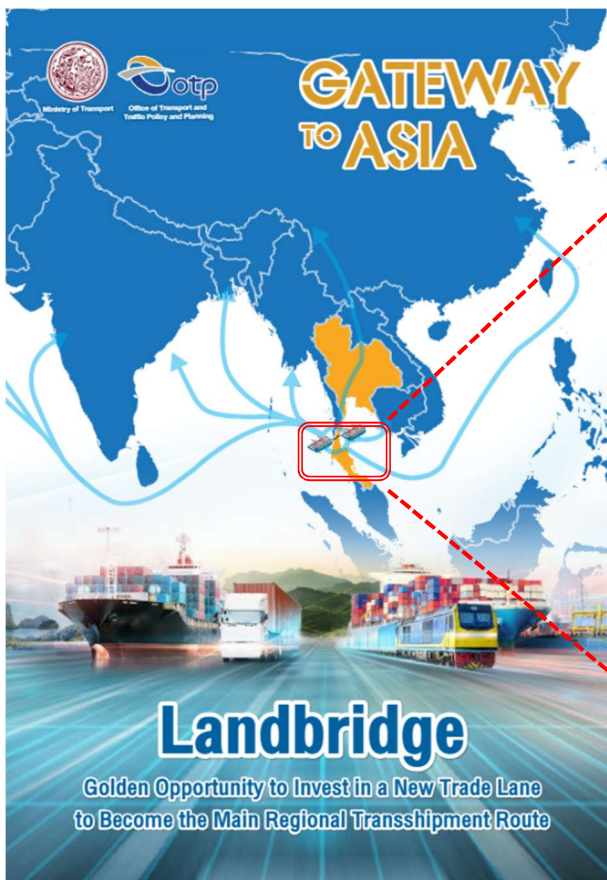


Land Bridge 計画について 一般調査報告書

2026年4月、アヌティン首相は、タイ南部における「Land Bridge」計画について検討を推進するよう、指示しました。同計画は、タイ南部においてアンダマン海とタイ湾の距離が近接する地域を対象とし、ラーン県(アンダマン海側)とチュムポン県(タイ湾側)を結ぶ約90kmの陸路区間に、道路・鉄道・パイプラインを整備することで、マラッカ海峡を通過せずにインド洋と太平洋を結ぶ新たな物流ルートの構築を目指すものです。



出所:タイ運輸省 交通・交通政策計画局ウェブサイト

最もこの構想は決して真新しいものではなく、これまで検討と棚上げが繰り返されてきており、元をたどればその起源は17世紀にまでさかのぼります。かつては「クラ運河構想」と呼ばれ、航路で直接インド洋と太平洋を結ぶことを目指すものでしたが、莫大な建設費・技術的課題に加え、国土を分割することによる防衛上の懸念から、近年では道路・線路・パイプラインで両岸を接続する方向にシフト。物流貨物の集約・ハブ拠点を形成しつつ、その周辺に加工・精製・組立工場などの投資を呼び込み、タイの新たな成長エンジンとすることを旨とするものとされてきました。

冒頭に示した通り、アヌティン首相が本計画の推進を指示しましたが、その背景には中東情勢の不安定化があ

ります。ホルムズ海峡が閉鎖され、エネルギーや物流上の安全保障への関心が一段と高まりましたが、そのホルムズ海峡に次ぐ「チョークポイント」とされてきたのが、インド洋と東アジアを結ぶ要衝であるマラッカ海峡です。加えてインドネシア政府関係者からマラッカ海峡の通行料徴収の可能性が示唆されたことも、代替ルートの検討を加速させる要因となりました。

こうしたことも背景に、昨今では、シンガポールや中国といった周辺国も強い関心を寄せており、国際物流の構造を変える可能性を秘めたプロジェクトとして注目されはじめています。本レポートでは、ランドブリッジ構想の歴史的経緯と現状、基本的な内容、メリット・デメリット、そして今後の見通しについて整理します。

1. ランドブリッジ構想の歴史と推進経緯

ランドブリッジ構想の原点は、1677年、アユタヤ王朝のナライ王がフランス人技師に調査を命じたクラ運河構想にあります。この構想は、マレー半島を迂回する長大な海路を短縮することを目的としたものでしたが、当時の技術力では実現が困難と判断されました。

19世紀にはイギリスやフランスが関心を示したものの、植民地支配の利害、特にシンガポール港の優位性を維持する観点から実現は阻まれました。その後も、第二次世界大戦期や1970年代に再検討されるなど、断続的に議論されてきました。

現代的なランドブリッジの直接的な原型は、1989年のチャートチャーイ政権による「南部臨海開発計画」とされています。この計画では、タイ南部の東西両岸に港を整備し、道路・鉄道・パイプラインで結ぶ構想が示されました。ただし、財政や政治的事情により実現には至りませんでした。

近年では、運河建設のコストや環境影響の大きさから、陸路輸送によるランドブリッジ案が現実的な代替として浮上しました。プラユット政権下で再検討が進められ、2020年代に入るとセター政権が積極的に推進を表明しました。2026年にはアヌティン副首相が検討の加速を指示し、国家的プロジェクトとして再び脚光を浴びています。

・1677年

アユタヤ王朝ナライ王がクラ地峡運河の調査を命じ、構想の起源となる(運河案)

・19世紀

英仏など列強が関心を示すが、植民地利害(シンガポール港維持)により実現せず

・第二次世界大戦期～1970年代

運河構想が断続的に再検討されるが、いずれも未実現

・1989年

チャートチャーイ政権が「南部臨海開発計画」を承認(ランドブリッジの原型)

→ 港・道路・鉄道・パイプラインで東西接続を構想

・2010年代

運河の高コスト・環境問題により、陸路型ランドブリッジ案が有力化

プラユット政権下で再検討

・2020年代(2023年以降)

セター政権がランドブリッジ計画を積極推進

・2026年

アヌティン首相が検討加速を指示し、国家プロジェクトとして再浮上

2. 主な諸元

・地理

タイ南部 ラノーン(アンダマン海側)ーチュムポーン(タイ湾側)間 約 94.5km

・整備インフラ

深海港(東西2港)

高速道路

複線鉄道

石油・ガスパイプライン

・輸送と時間

貨物は一度港で荷揚げされ、鉄道やトラックで運ばれた後、反対側の港で再積載されます。このため4日程度の積み替え時間が発生する一方で、マラッカ海峡経由に比べて輸送日数は

数日短縮するとされています。

・投資額

約 1 兆バツ規模と見込まれています。

・スケジュール概略

2026 年末 着工

2030 年頃 両側の深海港(チュムポーン・ラノーン)、基本的な道路・鉄道リンクの初期運用開始

2039～2040 年頃 港湾拡張(最大能力化)、輸送システム高度化、工業団地など周辺開発も含め完成

・規模・能力

数千万 TEU 規模の処理能力を想定。東南アジア有数の物流拠点となる可能性があります。

(参考: 上海港 5,100 万 TEU、シンガポール港 4,100 万 TEU)

・運営スキーム

PPP(官民連携)方式、いわゆる PFI による建設・運営が予定されています。タイ政府は制度整備や用地取得、基盤インフラの調整等を、民間事業者は港湾・鉄道・道路等を含む施設の設計・建設・運営を一体的に行い、約 50 年間の運営権(コンセッション)を取得する計画です。

入札については、2026 年後半に開始予定で、企画提案方式(技術・価格総合評価)により事業者が選定される見込みです。

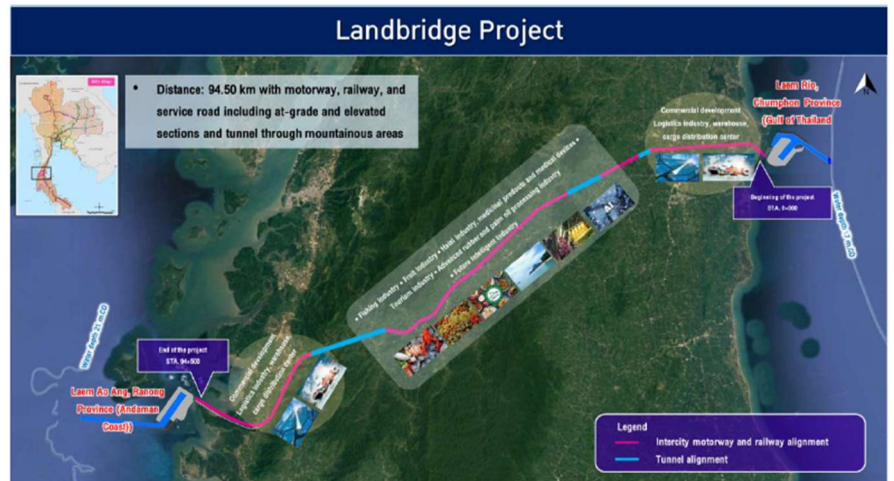
・経済効果

経済内部収益率(EIRR) : 約 14～17%程度

港湾+鉄道+道路+地域開発の複合案件で影響範囲が広く、前提条件(交通量・投資流入など)が変動するため経済効果額ではなく、EIRR が示されています。

物流効率改善による効果 : 最大約 4 日の輸送時間短縮、約 15%コスト削減

雇用創出 : 最大約 28 万人規模(試算)



出所:タイ運輸省 交通・交通政策計画局ウェブサイト

3. メリット

メリットとしてはまず、先述のとおり1兆パーツという、近年まれにみる莫大な投資額による経済的ポテンシャルがあります。また、インフラそのものの整備に加え、その周辺に倉庫、物流施設、加工施設、組立工場といった拠点が集積されることで、さらなる投資の流入と、バンコク周辺地域と経済的な格差が広がっている南部地域全体の発展を促進する効果が期待されます。

加えてタイ政府は経済安全保障面での効果に強い期待を寄せています。マラッカ海峡に依存しない代替ルートを確認することで、エネルギー供給や物流のリスクを分散させることができ、特に有事における輸送路確保が可能となります。これはタイのみならず、この海域を利用する国々にとっても同様であるため、タイ政府は国際物流面におけるその地位の向上も大きなメリットの一つとして挙げています。

(ランドブリッジがもたらす経済的効果を表すイメージ図)



出所:タイ運輸省 交通・交通政策計画局ウェブサイト

4. デメリット

このような大規模開発が環境・生態系へ一定程度の影響を及ぼすことは想像に難くありません。政府による報告書でも15億種もの生態系に影響を及ぼすとされていますが、別の独立系調査機関によると500億種にもものぼるとされています。加えて、伝統的な漁業などで生計を立ててきた地元住民は、生活環境の大きな変化に直面することになるため、彼らへの十分な説明と理解、そして補償が必要となります。既に、この政府の方針が発表され

て以降、「ノミニー」と呼ばれる名義貸し企業による、非合法的な土地取得の動きがあることも報じられています。

これらによる懸念は大きく、野党は計画見直しを訴えており、10 万以上の署名が集められ、政府に提出されました。こうした中、5 月上旬にピパット運輸大臣による現地視察が予定されていましたが、「現時点での視察は時期尚早で、まず財務相により実施されている調査結果を待つべき」として、中止されたとの発表がありました。

5. 今後の見通し

4月末のアヌティン首相による検討推進の指示以降、連日のように政府周辺の動きが報じられていましたが、先述の運輸大臣の視察キャンセル発表以降、いくらかトーンダウンした印象は否めません。政府与党としては、タイ経済再生に向けての成長エンジンの切り札として、大きな期待も寄せる一方で、環境破壊・地元住民への影響に加え、1兆バーツにも上る大規模投資に見合うリターンがあるのか、慎重に精査している模様です。

説明が前後しますが、アヌティン首相は、本計画の推進にあたり、財務省に対し「ランドブリッジ 90 日調査委員会」の設置を指示。これはゼロからの調査ではなく、過去の調査結果やデータを現状に合わせて更新していくことにより、経済・投資面、物流・技術面、環境・社会面、地政学・戦略面から「本当に国家プロジェクトとして成立するか」を多角的に再検証するものです。

この結果は8月初旬に報告される予定ですが、これにより本計画が加速するか、もしくはこれまでのように頓挫するのか、最初の試金石になるものと思われます。また、中東情勢を始めとする国際情勢も、毎日のように目まぐるしく変化しており、これもタイ政府の姿勢に大きく影響することは想像に難くありません。こうした中でも実現に向けての動きが本格化するようであれば、着工時期とされる 2026 年末、完成時期と見込まれる 2030 年に向けて、ASEAN 地域における国際物流と経済安保情勢へのインパクトを見定めていく必要があります。

【参考文献】

タイ運輸省 交通・交通政策計画局ウェブサイト <https://www.landbridgethai.com/> 6月5日閲覧

タイ運輸省 交通・交通政策計画局

「Feasibility Study for the Transport Infrastructure Development Project Linking the Gulf of Thailand and the Andaman Sea (Land Bridge Project)」 2024年5月

The Bangkok Post 4月26日、4月28日、4月29日、5月5日、5月6日、5月10日付記事

時事通信社「時事速報バンコク版」 4月27日、5月8日付記事

The Daily NNA タイ版 4月30日付記事

バンコク週報 5月2日付記事

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。

愛知県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。