

令和7年度

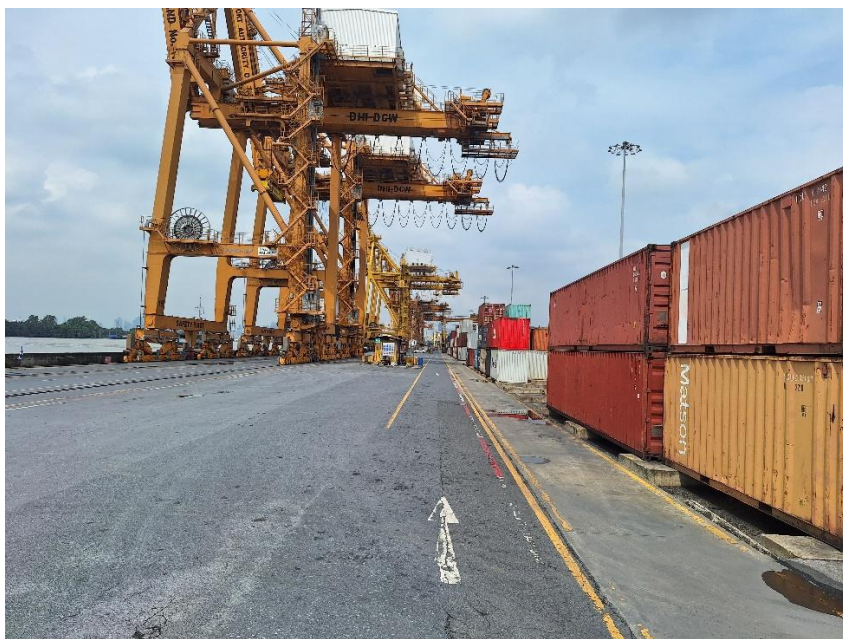
四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団 報告書

令和7年11月11日（火）～11月14日（金）

【レムチャバン港・バンコク港】



【レムチャバン港】



【バンコク港】

目 次

1. 復命書	1
2. 調査概要	2
3. 日程表	4
4. 令和7年度 海外港湾事情調査結果の概略	5
レムチャバン港 (5～9)	
Yusen Logistics(Thailand) Bangor 倉庫 (10～14)	
バンコク港 (15～19)	
JETRO バンコク事務所 (20～24)	
5. 海外港湾事情調査 報告書	
団長 (副議長) 樋口 龍馬	25
団員 (議員) 芳野 正英	28
団員 (議員) 萩須 智之	31
団員 (議員) 伊藤 雅慶	35
団員 (議員) 辻 裕登	40
随員 (事務局長) 大谷 和弘	48

復 命 書

四日市港管理組合議会議長 様

令和7年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査団

団長（副議長）	樋 口 龍 馬
団員（議員）	芳 野 正 英
団員（議員）	萩 須 智 之
団員（議員）	伊 藤 雅 慶
団員（議員）	辻 裕 登
随 行（事務局長）	大 谷 和 弘

調査の概要は以下のとおりでした。

1. 調査期間

令和7年11月11日（火）から11月14日（金）までの4日間

2. 調査訪問先

タイ王国

レムチャバン港

Yusen Logistics(Thailand) Bangor 倉庫

バンコク港

JETRO バンコク事務所

3. 調査概要

別添のとおり

令和7年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査団概要

1. 目的

四日市港における輸出国第6位、また輸入国第5位のタイの主要港の港湾施設整備の状況と再整備計画の内容、またバンコク近郊に位置する倉庫業務の運営を現地調査することにより、議会として四日市港の発展的活用などの総合対策に資する。

2. 日程

令和7年11月11日（火）～11月14日（金）

3. 調査先

レムチャバン港

Yusen Logistics(Thailand) Bangor 倉庫

バンコク港

JETRO バンコク事務所

4. 調査団の構成

団長（副議長） 樋口 龍馬

団員（議員） 芳野 正英

団員（議員） 荻須 智之

団員（議員） 伊藤 雅慶

団員（議員） 辻 裕登

随員（事務局長） 大谷 和弘

5. 調査事項（依頼時点）

- ・タイ王国の社会経済情勢の現状と今後の見通し
- ・整備計画の実施状況（レムチャバン港）及び再開発計画概要（バンコク港）
- ・ターミナルの円滑運営
（ガントリークレーンの遠隔操作や荷役機械の自動化など）
- ・モーダルシフトへの対応
- ・低炭素化に向けた取組の概要
- ・現状と課題及び最新事情について
- ・港湾施設の視察
- ・倉庫業をめぐる経済情勢と現場見学

6. 調査プログラム

11月12日(水)

9:00~11:40 レムチャバン港 調査

14:40~16:30 Yusen Logistics(Thailand) Bangor 倉庫 訪問

11月13日(水)

9:00~11:40 バンコク港 調査

13:45~15:10 JETRO バンコク事務所 訪問

令和7年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査 日程表

	月日	都市名	現地時間	摘要
1	11/11 (火)	名古屋 (出国手続) 名古屋 バンコク	8:30 11:00 15:40 17:00 18:30 21:00	セントレア第1ターミナル3階 国際線出発ロビー集合 タイ国際航空(TG645) スワンナプーム国際空港着 入国手続後、市内へ移動 夕食 ホテル着 【泊】ジャスミン 59 ホテル バンコク
2	11/12 (水)	ホテル発 チョンブリー県 バンコク近郊 バンコク	6:30 8:50 12:00-13:00 14:35 18:30 21:00	ホテル出発、レムチャバン港へ向けて出発 (朝食はバス車内で各自) レムチャバン港調査(9:00~11:40) 昼食 Yusen Logistics(Thailand) 倉庫見学(14:40~16:30) 夕食 ホテル着 【泊】ジャスミン 59 ホテル バンコク
3	11/13 (木)	バンコク	8:00 8:45 頃着 12:00-13:00 13:40 18:30 21:30	出発 バンコク港調査(9:00~11:40) 昼食 JETRO バンコク事務所ブリーフィング(13:45~15:10) 夕食 バンコク空港到着⇒出国手続 (機内泊)
4	11/14 (金)	バンコク 名古屋 (入国手続)	0:05 7:30 8:30	タイ国際航空利用 名古屋着(搭乗時間:5時間 25分) 解散

令和7年度四日市港管理組合議会海外港湾事情調査 説明・質疑応答 概略

I レムチャバン港調査の概要

1. レムチャバン港事務棟 2階会議室(9:00~11:15)

対応者／MS. SIRIPORN CHONWANIT (Assitant Director, General Administration Division) ほか

【全体概要】

- ①相手方挨拶
- ②団長挨拶



- ③概要動画の視聴
- ④質疑応答と各項目に関連する説明
- ⑤タワーからの港内展望

2. 質疑応答の概要

【団員からの質疑と回答】

- マングローブの保全に取り組んでいるということだが、港内で地球温暖化対策（バイオ、水素エネルギー活用など低炭素化対策）があれば紹介してほしい。
⇒マングローブ由来の植物の花粉がコンテナに付着し輸出先で植物侵入とみなされないように対応をしている。ソーラーシステムを用いた発電をしている程度。
- 港内で使う自動車など港湾で使う動力を電力にするとか、石油・軽油を使わない取組やソーラーなど自然由来エネルギーの活用の例があれば、教えてほしい。
⇒太陽光発電を利用した港内での電気貨物トラックを導入しており、年明けに民間ターミナルオペレーターとの契約の更改の時期になる。その交渉のなかで荷役機械についてもCO₂削減に資するものを導入して欲しいと依頼をしている。
- Eマッチングシステムについて、照合の仕方について、トラックのナンバーと申請情報の照合をしているのか、コンテナの中にICパッドを入れて照合をしているのか、仕組みを教えてください。

- ⇒Eマッチングについては税関の所管になるので港湾管理とは別の話になる。
- レムチャバン港での自然災害対策、テロなどの危機管理対策について教えてほしい。
- ⇒レムチャバン港はチョンブリー県の奥にある地形的な利点から 10 月中旬から 11 月にかけてバンコク北部で洪水が発生しやすいなか、洪水の影響は受けたことがない。沿岸地域で台風により相応の被害を受けているが、台風による損失も被ったことはない。外海の奥の湾の奥に位置し津波の被害もない。
- テロリスト対策については、国内の関係機関に加え、米国とも連携しテロに対するシナリオを作り、訓練を年に 2～3 回訓練を実施している。テロ対策訓練の実施に当たっては、タイの海軍、地元の消防、警察、病院との連携もしながらテロ対策訓練を実施している。
- タイの電力の約 6 割を LNG に依存していると聞いている。レムチャバン港での取り扱いはあるか。今後、アンモニア、水素に代わっていくと思うが、どのような取組を行っているかを教えてほしい。
- ⇒レムチャバン港では水素、アンモニアという新エネルギー対応はできていない。イノベーションについては関心もあるし、低炭素化・脱炭素化という取組をしている以上、その試みを継続し、レムチャバン港におけるエネルギーの利用で持続可能性を目指していく必要はあるので、民間事業者から新エネルギー面での推進の提案があれば、対応をしていく必要はあると認識している。現状では対応できていないが、脱炭素化に向けた関心は持っている。港湾での新エネルギーの活用に関しては日本の方が進んでいると思うので、参考にしていく必要があると感じている。
- レムチャバン港と四日市港ではコンテナ貨物取扱量では大きな差があるが、次世代のエネルギー源については協力できる面はあると思うので、協力していきたい。
- 【相手方よりの質問】 四日市港ではアンモニアや水素という新エネルギーはクレーン、動力作業車両で活用するという点では実用化されているか？ 日本の自動車産業が水素をエネルギー活用するという先進技術を持っているので、それが港湾内で既に活用されているのではという視点から質問をさせて欲しい。
- ⇒四日市港では新エネルギーを活用するという対応はほぼできていない。四日市港内に LNG の揚陸施設があり、その延長線上でアンモニア、水素を扱えるような用地を造成しているところ。確かに、トヨタ自動車の水素関係の自動車開発をしているので、港湾関係車両等に新エネルギーの技術が導入される可能性はあると思う。
- 四日市ではヒアリが見かけられているが、レムチャバンにいますか、何か対応されているか。
- ⇒タイでは、ヒアリ話題になっていない。どういう意味でヒアリは警戒すべきなのか？
- ヒアリは英語では FIRE ARM ということで人にも危害を加えるアリのなかで

は警戒すべきもの。繁殖力が強いので自然環境全体に影響を与えるという小動物である。もともとは、南米原産だが中国で増え、コンテナを通じて世界中に広がりつつある。

⇒ヒアリについての情報はなかったので、今後情報を集めて必要に応じて対策をとっていきたい。レムチャバンに植生している花粉がコンテナに付着して輸送され日本、ニュージーランドで輸入拒否されたことがあり、タイ国全体で対応する必要に迫られたことはある。

○クルーズ船による外国人観光客の誘致について、バンコク港との関係、寄港数の推移などを教えてほしい。

⇒（スライドによる説明）港湾として貿易と観光船との利害の調整は必要だが、寄港数を伸ばしていく必要があると思っている。レムチャバン港が世界クラスの港湾として持続可能な成長を遂げるような形で成長していくための取組をしていく。

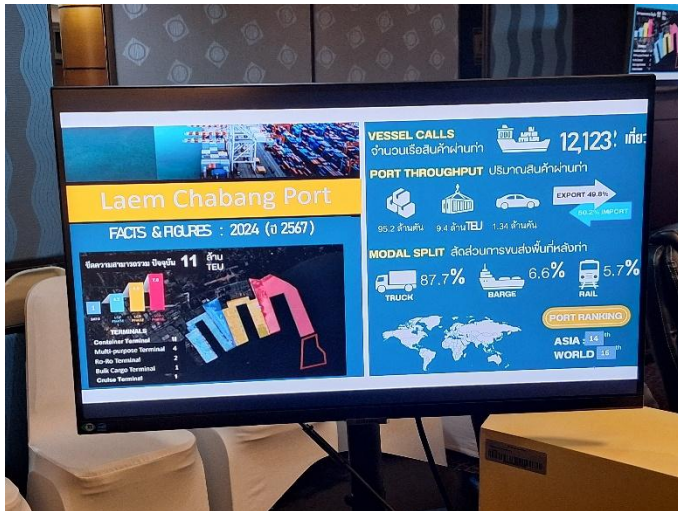
【レムチャバン港担当者からスライドを使用した説明】

タイ港湾公社(Port Authority of Thailand。以下、「PAT」と表記する。)が管轄している5つの港の紹介。タイ湾にあるレムチャバン港については約30年をかけて整備がされてきており、後背地に工業団地が整備されてきた。

農業から製造業への転換、その後ハイテク化、バイオ関係の工場などを擁する工業団地が整備される一方、自然に恵まれた観光地もあるという後背地を持っているということ認識して欲しい。レムチャバンの開発は国家的プロジェクトとして実施されてきたが、初めて民間の投資、民間との共同事業という形で出発した。工業団地と接続した地域、組み立て関係の世界規模の企業が立地している。交通の結節点にもなっている。

レムチャバン港にとってハッチソンというターミナルオペレーターが大きな役割を果たしている。タイ王国政府の政策と連携する形でハッチソンが効率的な運営、近代化を意識した運営をしてきており、この地域の発展の礎となっている。

昨年時点でのレムチャバン港は1,110万TEUを扱っており、世界16位(アジア14位)のコンテナ取扱量。自動車の取扱は134万台。第1フェーズから第3フェーズの開発図と各ターミナルの表示。レムチャバン港のコンテナ取扱貨物量のうちトラックでの輸送が87.7%、チャオプラヤ川のバージ船での輸送が6.6%、インランドデポのあるラッカバン鉄道の割合が5.7%である。



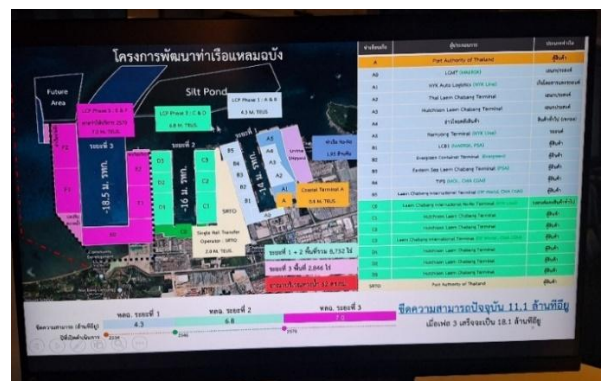
(PAT作成のスライド)

レムチャバンはもともと小さな漁村だったが埋め立てられて拡張してきた。フェーズ第1期は水深14m、第2期は水深16m、第3期は水深18.5mと深くなっているのは、コンテナ船の大型化に対応するためである。

各フェーズの取組状況やラッカバンのインランドデポの受け入れ場所についての説明あり。今後の船舶の大型化に対応するために水深18.5mの対応をしていく。

フェーズ3は、もともと2025年完成予定であったがコロナの影響で2027年に完成、供用開始予定である。フェーズ3が完成すると1,810万TEUの取扱いが可能となる。

第3フェーズの竣工とタイ王国における東部経済回廊＝国家的な投資特区・産業高度化プロジェクト)の構想と合致するものになる。新ターミナルではクレーンなどの遠隔操作が可能になるとし、再生エネルギーを使う荷役機械が導入されるということになるし、それが時代の趨勢だと思う。タイ国内の運輸省と税関が連携したシステムが導入され、ラッカバン（インランドデポ）からの鉄道での輸送割合を増やすという計画である。



(PAT作成のスライド)

陸上輸送から鉄道輸送への割合が約30%になるように、バージ船での輸送も増やす方向で考えている。水上輸送については、バンコク港からチャオプラヤ川を遡上して上流への輸送も視野に入るし、レムチャバン港からマレー半島に沿うような形の移動する輸送路も視野に入れ、より大きな取扱量になるように計画している。

今後のレムチャバン港の役割についてまとめると、タイ王国のコンテナ輸送の最も重要な中心的な役割を担う港となるとともに、海外からの投資の際のインフラの受け皿として外国とのつながりを更に強めていき、エレクトロニクス関係、石油化

学関係、自動車関係などの製品を取り扱う工業圏の中心地になる。そういう取組がタイ王国の収入と就労の機会を創出していくことになる。また、レムチャバンを中心に水路輸送により南部地域、チャオプラヤ川沿いの国内の中部・北部地域と商業圏が繋がっていくことになる。

コンテナ数、訪問者数、車の輸出台数などの説明。コロナの前に比べるとコンテナは増加し、観光船も今年は、2024 年を上回ることが見込まれている。タイには観光船が 11 月から 4 月にかけて着岸する。観光船の受け入れについては、レムチャバン港への岸壁利用申請がうまく調整できていないという課題も見受けられる。自動車の取扱数の増減はホルムズ海峡情勢、中国によるEVへの進出の影響を受けているが、今後大きく取扱量が減っていくということはないと思う。

【団員からの質疑と回答】

○ハッチソンが事業を売却するというのが話題に上がっているが、今後の見通しはどうか。

⇒タイ王国とハッチソンは国家事業として契約し、事業を進めるとともにターミナルを運営してくれてきた。確かにハッチソンがその株式を売却するというのが話題に上がっているというはあるが、契約という制約があつてのことであるから、自分たちの利権だけに走ってレムチャバン港の全体像が変わるといったようなことはないと思っている。ハッチソン自体も自分たちの損害にならないようにするであろうし、タイ王国の方でも必要に応じ対応策を講じていくので、レムチャバンのこれまでの事業を代替していくとか、後退していくということはないと思う。ハッチソンから契約内容の変更を申し出ているということもないし、ハッチソンは新規の投資もしてくれ、新規のテクノロジーを導入してくれているので、特に懸念することはないと思う。明日、バンコク港に行かれる前に寄っていただいてありがとう。

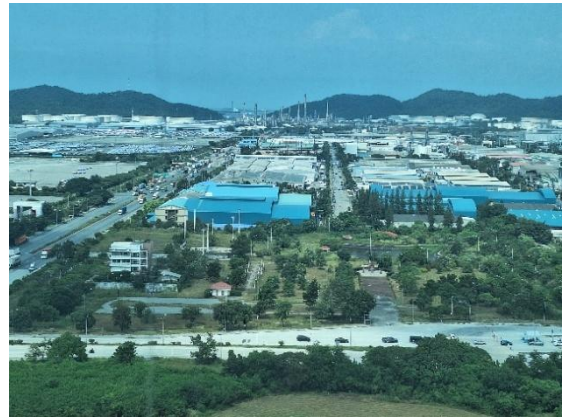
○失礼な発言があつたら申し訳ない。我々が変わらないコミュニケーションを保ち、ともに連携を高めて港勢を拡大していけるようにこれからも仲良くしてくださいとお願いしたい。

⇒四日市港とはこれからも良好な関係を築きながら前進していきたい。日本の方が港湾面で進んでいる面があると思っており、日本のイノベーションに触れるような機会を持ちたいと自分自身は思っているが、組織の上層部がそれをうまく利用することができないこともあった（例／北九州港との連携がうまくいかなかった）が、日本の港湾関係者の方とは関係づくりを積極的に取り組んでいきたい。

○記念品の贈呈



3. 現地展望タワーでの説明 (11:25~11:40)



II Yusen Logistics(Thailand) 訪問の概要

1. Yusen Logistics(Thailand) Bangbor Branch 会議室(14:40~16:30)

対応者/Yusen Logistics (Thailand) 廣瀬社長、池田氏

【全体概要】

- ①Yusen Logistics(Thailand)の概要と保税倉庫の意味、取扱製品等について
- ②現地倉庫見学
- ③質疑応答

2. 各項目の概要

①Yusen Logistics(Thailand)の概要と保税倉庫の意味、取扱製品等について

○Yusen Logistics (Thailand) の倉庫の説明

(廣瀬社長は2007年~2012年に駐在経験、2023年4月から2度目のタイ駐在)

- ・この倉庫は、コントラクトロジステック倉庫、トラックなどを使ってお客様の物流需要に対応する事業(契約物流業)を実施している。
- ・倉庫部門では強いが、航空貨物のフォワーディングには課題がある。賃貸倉庫事業を拡大している。
- ・(レムチャバン港向けの倉庫を主力として)1969年以降事業展開してきたが、輸出加工型から内需発展型に変化してきている。レムチャバン港は、船会社目線で見ると名古屋港・四日市港より効率的なターミナル運営になっている。通関済みでない港に運べないという運用がされていることもあり、コンテナヤード付きの倉庫が求められることもある。
- ・EVトラックも2024年から導入しており、EVリーチスタッカーも今年から導入している。倉庫を借りて、特定のお客様だけにサービスしたり、お客様の倉庫でお客様に物流サービス提供するというところも行っている。自動車メーカーの輸入部品の取扱い、構内物流やパーツセンター(補給部品センター)の運営もしている。
- ・この倉庫は、バンコクの都心エリアも近いので、バンコク市内へのコンシューマー製品物流、消費財物流で事業展開する拠点としてビジネス拡大したいと思っている。
- ・ボンデッドウェアハウスという保税倉庫の免許を取っていることが、製造メーカーのニーズを捉えているところもある。郵船の社員が60人、従業員が150人くらいいる。
- ・カンボジアとの国境紛争の対応に多くの日系企業は苦慮している。ホワイトカラーの人たちは帰国、ブルーカラーの人たちはタイに居残る傾向にある。
- ・この後、事務所からボンデッドエリア(保税品区域)に入って戻ってくるが、自動車の部品をこんなに置いておいて大丈夫かと思うほどの量がある。Selective ラッ

クを導入して、フロア構成して倉庫内の床面積を十分に使えるようにしている。VNAベリーナロアイルというシステムを導入しており、通路の幅を狭くして、倉庫の中により一層のラックが入るようにスペースが全部利用できるように考案されているものとなっている。VNA専用のフォークリフトになっていてこれもずいぶん狭いし高さもあるため床が水平じゃないと引っかかる。レールガイドがついていて電磁的にまっすぐ進む一方、はずれるとその場で止まるような形になっている。VNAというスペース容積を極限まで活かす構造になっている。

- この倉庫には、ボンデッドエリア（基本的には輸入貨物の倉庫になっていて、輸入した貨物の関税をすぐに払わなくても保管できるエリア）がある。他の場所だが、フリーゾーン倉庫の運営も行っている。
- ボンデッドエリアでは、関税払わずに部品を輸入しトラックを生産して輸出できる。輸入で入ってきたものをタイ国内でトラックに組み立ててタイ国内に持ち込むときに関税がかかるという仕組み。受注生産になっている企業にとっては、比較的大きな在庫を持たざるを得ないという側面があり、生産台数からみて多量な倉庫で預かっている企業の例もある。
- 自動車用部品やハーネス、靴、バッテリー、医療メーカーの品物も扱っている。



【質疑応答①】

○保税倉庫であることの優位性っていうのは工業製品が最もメリットがあり、工業製品以外メリットは薄いのか。

⇒関税を払わなくて済むことで輸入者のキャッシュフローに余裕ができるというメリットがあり、工業製品であることが多い。

○食品はどうか。センターキッチンが保税エリアであれば保税効果はあると思う。調理済みの料理と材料では意味合いも違うと思うが。

⇒食品の場合はバリューがそれほど高いかどうかというのもあるし、あと鮮度の問題がある。保管の温度帯にもよると思う。タイでもフリーゾーンの食品工場は比較的多くあると思うが、タイの場合は、食品の材料が国内製ってい

うのが多いのが実態だと思う。

○食品の会社の友人が多くてタイに最近結構進出しているところだが、原料を日本製の原料を使いたいという声がたくさんある。例えばセンターキッチンをフリーゾーンに作れるというのであればありがたい。

⇒センターキッチン、今の関税法を確認する必要があるが、ボンデッドではできないと思う。マニユファクチャリングボンデッドもあるが、それは工業団地内で特定の場所でのこと。保税状態にしながら食品を加工するというのはちょっと倉庫とは違う扱いになると思う。

○御社で食品の扱いもあるか。

⇒Yusen Food Supply Chain (Thailand) という会社を持っていて、日本の食品メーカーとの協業で食品の輸送をしているが、メインは加工品の輸送である。タイも輸出加工型からずいぶん産業構造も変化しており、自動車も売れなくなってきた。財務的な問題と少子高齢化がどんどん進んでいる。他の外国に比べて労働コストが高くなってきているというのがあり、社会構造の変化に伴い、事業内容を内需や食品にも振り向けることを計画しており、新しい倉庫でも食品関係の取扱い（回転寿司の出店に伴う什器輸送）をしている。自動車部品も大切だが食品関係のほうにも力を入れたいと思っている。

○省エネの視点で、倉庫自体やEVトラックの導入など、10年前比でどれくらいの削減になっており、取組としてどのようなことをしているか。

⇒2050年ゼロエミッションに向け、2030年までに2022年比45%ダウンを目指しており、EVトラック、EVスタッカーを導入したりしている。自社敷地内EVステーションを設け、太陽光パネルを設置してEV車両に太陽光発電を充電することで、削減率6割達成を目標にしている。

⇒スコープ1とスコープ2の目標は設定していたが、スコープ3はまだなかなか目標値を設定して、モニターしていくというところまでまだしていないが、今後設定して取組をしていく予定。Yusen Logistics (Thailand) では結構な比率でCO₂を排出している。トラックやリーチスタッカーを自前アセットでやっているからというところがあるため、EVトラック化などに取り組む必要がある。タイは、発電の多くを天然ガスに依存していることから、1台電氣化しても1台当たりの削減効率は高くない。太陽光パネルを張って倉庫の電力として有効活用するのが現実的であり、実験的にマッタプットにある倉庫で充電設備を整備して運用を始めた。

※タイは日本のように誰かが発電した再生エネルギーや電力をグリッドから買うということが一般的にはできない。

○EVトラックは何国製か。

⇒EVトラックはすべて中国製。ただ、リセールバリューもないし、メンテナンスリペアもレベル感として低いので日系メーカーにも頑張ってもらいたい。

⇒EVトラックだけではなくてバイオディーゼルのトラック、液化天然ガス車

両導入のトライアルをしている。パームオイルを活用できないかとも思うが、パームオイルはタイ国内で59品目ある価格統制品になっており、需要と供給のバランスを崩す恐れがあり、活用に政府は慎重である。

○日本でもタイからの鶏肉の輸入が増えている気がする。

⇒タイでは鶏をと殺してから12時間以内に精肉しないとB級品になる。A級品だけを輸出できる。タイの鶏は臭みが少ないから美味しい。

○これから見学してもらう倉庫に太陽光パネルをつけてあり、今どのくらい発電し、どのくらい節電効果があるのかについて、パネルで説明する。



(節電効果のディスプレイ前での説明)

②現地倉庫見学

○メディカル関係の保管と仕訳現場

○部品のなかからピックアップした部品や商品を詰め合わせてパッキングしてオーダーどおりに配送する作業現場

○自動車関係のパーツ保管現場

○輸入した貨物を化粧箱に入れて配送する作業現場

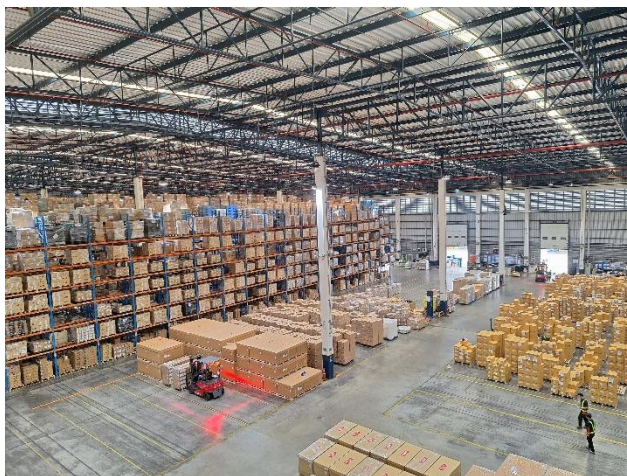
○製品のチェック作業現場

○VNA（ベリーナローラック）の現場・・・ボンデッドエリア内

○靴などの雑貨

○リチウムイオンバッテリー保管現場

○部品取扱現場



③倉庫見学後のやりとり

【質疑応答②】

- 日本は36協定とか労働環境が雇用側には厳しくなっているが、タイはどうか。
- ⇒タイもOECDの加盟を目指したりするなかで、国際基準を満たすべく施策がすすめられており、最低賃金を矢継ぎ早に上げており、タイの商工会議所等の経営者側を代表する組織からは急激な賃上げは企業活動を破壊しかねないという反対意見が出ているという状態である。
- ⇒タイは、中進国の罫にはまっている状況になっており、中産階級が育っていない状況である。所得格差大きく、なおかつ高齢化社会になっていて、インドや他の国との輸出競争力を失いつつあるといわれている。
- 賃上げをしていく必要があるなかで、高度な産業に従事できるような人材育成体制をもっと進めていかなきゃいけないというのはあると思う。
- ⇒所得格差がどんどん開いているのはコロナ時期に中産階級以下の人はずいぶん政府のサポートもあって、銀行からお金借りたものを返しきれていない状況で家計債務が膨れているという面がある。これが購買力をなくすとともに、信用が下がったことで銀行のローンの審査が通りにくく、住宅や四輪車が売れない一方で、二輪車は売れているという状況である。
- ⇒格差社会で富裕層は日本より多い。円の価値が国際的に低下したことから物価に関する感覚も変わった。タイの富裕層というのは旧王族とか貴族もともとのお金持ちだった人が多いのは間違いないと思う。これに加え、相続税がかからないので富裕層は富裕層のままになるという側面がある。
- 障害者雇用についてのタイ政府の考え方はどうなっているか。社長のほうから現場でお話聞く中で、知的障害をお持ちの方のほうのエラー品を見つけだす業務に向いているということは一つの視点になると思う。
- ⇒タイの現地でそういった視点で考えたことがなかったので一度法的な部分を含めて確認したい。
- ※2011年施行のタイ障がい者エンパワーメント法により雇用主には一定の障害者の雇用義務がある。
- ⇒タイの失業率自体は低い。バンコク市内では、障害者の方が物乞いをされているケースもあるが、ライセンス制になっており、社会のセーフティネットになっている。先日ある会合で、「中進国の罫」の話をした時に発展途上国から先進国の仲間入りしたところという国には必ず規律がある。例えばカソリックではなくてもプロテスタンとか反カソリックのキリスト教、ドイツもそうだしイギリスも、アジアも基本的には似たような儒教があるところだけが先進国入りしている。タイには華僑の人もいてその人たちの中だけに儒教文化が残っている。儒教のほうは勤勉を良しとし、タイ王国で主たる宗教である小乗仏教は別の感覚を良しとするという文化の違いがある。これに対し、政府は施策を打とうとしているが、基

本的にエリート層で決めた施策なので、それによって本当に中間層以下の中所得層や、低所得層のちょっと上の層の国民が勤勉にいろいろ仕事ができるようになるかどうか微妙かもしれない。

⇒外国人労働者という視点では、人材雇用会社を経由してラオス、カンボジア、ミャンマーの人材に働いてもらっている。

この倉庫より南部にある倉庫だと、ホワイトカラーは郵船のタイ人だけで現場作業はほぼほぼ100%外国人人材かもしれない。働いてもらう外国籍の人と意思疎通のできる人がいて、その人と話しながら全体のコントロールするイメージ。コンプライアンスに厳しい日本の会社なので不法就労は許さないよう、年に1回監査しながら必要書類を見ている。

⇒カンボジアの方は国境の問題で減っていると聞いている。ミャンマーのほうは軍が女性についても徴兵制を適用しはじめたので、女性を含むいろんな人が国外で働きたいってことだと思う。外国人も最低賃金の対象になっているので外国人かどうかじゃなくて、被雇用者がいくらかっていうところである。

○タイランド4.0などのイノベーションにより取扱貨物、顧客に変化があったか。

⇒中国の自動車メーカーをはじめとした顧客との付き合いが拡大したという側面とバイオプラスチック系の取り引きが結構増えたと思う。日系のお客さんではデータセンター関連があった。タイランド4.0の政策が始まりやや変わったところはでてきている。

⇒レムチャバンの東方ラヨン県にどんどん開発が進んでおり、インフラ道路が良くなってそこに新しい倉庫がどんどん出来ている。デベロッパーが土地を買って倉庫を作っている。今年度、郵船ロジも3万平米くらい借庫を増やした。フリーゾーンにアジアから貨物を持ってきて、貨物を詰め変えてアメリカに発送するクロスドックという仕事がある。

⇒中国や中華系の投資が増え、日本のプレゼンスが下がったが、過去の投資総額を比べるとまだまだ日本の上なのでやっぱりそういう意味では投資したリターンを得るって意味ではまだまだ粘り強く競合できる可能性は残っていると思う。

Ⅲ バンコク港調査の概要

1. タイ港湾公社 (Port Authority of Thailand) 事務棟会議室 (9:00~10:30)

対応者 / Lt. Jg Sirarin Chaisinacrayos (Director, Maritime and Logistics Institution)、Ms. Ueaangkun (Foreign Relations Section)
Port Authority of Thailand 及び税関職員

【全体概要】

- ①幹部挨拶
- ②団長挨拶
- ③記念品の交換、記念撮影
- ④タイ港湾公社 (Port Authority of Thailand 以下、「PAT」と表記)
(PAT管理の5港、バンコク港の概要、バンコク港開発計画について)
- ⑤質疑応答
- ⑥フリーゾーン内のバス見学

2. 各項目の概要

①幹部挨拶 (PAT幹部から挨拶)

- タイは日本の支援を受け、各分野で着実に成長してきた。例えば、2002年の津波被害を受けた際には、日本から支援を受けるなど、相互の友好関係を深めてきた。
- ミーティングに際し、港湾管理者として有意義な意見交換になると良いと思っている。港湾の現地視察を含め気づいた点があれば共有してほしい。
- バンコク港は、今から75年前は近代的な港ではなかったが、JICAの支援を受け、フロント港としてバンコクの発展に貢献してきた。
- JICAの支援で日本国内で研修を受けた職員や、関係団体からの支援で留学を経験した職員もいる。
- 会議後に現地の見学をしてもらおうが、バンコク港は再開発計画を進めている途中であり、新エリアについては、横浜港をイメージし、スマートポートを目指している。
- 今後も関係を維持しながら交流を深めていきたい。この開発計画の実施に伴う道路の渋滞で迷惑をかけたところがあればお詫びしたい。

②団長挨拶

③記念品の交換、記念撮影



④PATからの説明

○バンコク港とPAT 5港の概要動画の上映

○バンコク港第2ターミナルの責任者のパタナコンさんから概要説明

- ・タイの運輸省（陸上、水上、鉄道、航空）のなかには港湾局所管のPATをはじめとして半官半民の23の団体があり、各インフラを管理運営している。
- ・PATのなかでメインになっているのは、バンコク港とレムチャバン港である。（バンコク港はバンコク中心部に位置しコンテナの取扱量は150万TEU、河川港で水深が8.2m。レムチャバン港はバンコクから130km東部に位置し、810万TEU、バンコク港に入港できない場合は必然的にレムチャバン港を利用することとなる。）
- ・レムチャバン港は民間会社がターミナルを運営しているが、バンコク港は直営である。
- ・外洋からタイ湾を経て大型船はレムチャバン港に、水深許容の場合、バンコク港の利用が可能となる。レムチャバンとバンコク間の陸路輸送は87.7%、水路6.6%、鉄道5.6%になる。陸路輸送は、CO₂の排出やコストの面があるので、補完手段として、レムチャバンからバンコクへの水運、ラッカバン（インランドデポ）への貨物鉄道のルートがある。
- ・レムチャバン港の第1フェーズ（水深14m）、第2フェーズ（水深16m）、第3フェーズは（水深18.5m）で整備している。2027年のフェーズ3の完成で取扱貨物量は48.5万GTUとなる（通訳が確認していたが、GTUの意味は不明）。
- ・2023年の貨物についてみると940万TEUで主な貿易先は、アメリカ・中国・日本・ベトナム・韓国である。
- ・レムチャバンの自動車の輸出は151万台であった。

○バンコク港の概要について

- ・バンコク港が運営できるのは930エーカーであるが、そのうち373エーカーを利用、運用しているのが現状。コンテナが着岸できるバースが7つある。

従来からのコンテナ施設、レムチャバンからのバージ船の荷物を扱う場所となる。

ガントリークレーンについては全部で16機ある。門型クレーンが38機、港湾内での機械類が120あり、コンテナヤードには12,637TEUを蔵置できるヤードがある。うちリーファーコンテナのプラグが784あり、システムはN4という形である。

・西区域の俯瞰図

黄色は岸壁として整備されており、輸入用の貨物进行处理し管理する場所になっている。紫色は輸出用の貨物のエリア。赤い部分については特別保管庫となっており、危険品、自動車部品などを扱うエリアである。

青いところはここ2年で新設された税関のフリーゾーンである。周辺には、税関のエックス線検査場などの設備、税関の建物がある。

脱炭素化の取り組みとしては、太陽光パネルを活用した発電をしている。また、門型クレーン38基すべてが化石燃料で動いているが、4基についてはハイブリッド化する。残りの34基についても小型化するなり、ハイブリッド化する。

なお、バンコク港は整備から長い年月が経過しており、脱炭素化にあたってのインフラ環境が十分でないことから、脱炭素化対応はハイブリッド化が最適であると考えている。



(PAT作成のスライド)

○バンコク港の将来の開発計画について

- ・開発計画は関係省庁からも承認を受け、進行中。



(いずれも、PAT作成のスライド)

- ・赤線のAゾーンには商業施設、Bゾーン（コアビジネスゾーン）は港湾施設を再編整備、Cゾーン（モダンポートゾーン）は高層ビルを建設することになる。現在、岸壁沿いに20の倉庫があるが、それらを赤のエリアにすべて移動する計画である。倉庫跡地が更地になるのでより利益を創出するゾーンとすることができる。貿易関係事務については、高層化した建物を建築することでスペースを活用する方針。活用については、横浜、香港、シンガポールでの事業をモデルとして進めていくのが相応しいと考えている。
- ・右下の画像では、コンテナを積んだトラックが入っていく建物を示しており、横浜市の担当者に確認してもらったところ、実現可能だろうとのことだった。
- ・Cゾーンは古い倉庫群を更地化した部分は自動化した岸壁とターミナルを整備することとしており、設計案は決定済みで環境影響評価の手続に入っている。
- ・バンコク港とアクセス道路（臨港道路）を改良していく。現在市内中心地にあるという状況で、コンテナ輸送は午前3時間、午後3時間しか走れないという制限がある。その制限をクリアするために高速道路、アクセス道路を整備する。
- ・タイの港湾局と特別道路建設局が協力していく。整備後は、24時間運用にできる。
- ・プロジェクトの完成後のパースには、クルーズ船が着岸するというイメージも描いている。現状の貨物取扱量を従来のエリアの半分のエリアで処理が可能となるという効率化が実現できるうえに、付加価値を創出することができる。

⑤質疑応答

○航空貨物と海上貨物の連携の可能性はあるのか。

⇒バンコク港では空輸荷物と海運貨物の連携はあまりない。2023年にフリーゾーンができたのでそれがアドバンテージにはなりうる。

○クルーズ船のレムチャバン港とバンコク港の棲み分けはどう考えているか？

⇒バンコク港は水深(8.2m)の限界があるので、レムチャバン港に寄港せざるを得ないこともある。レムチャバン港に寄港する旅客はバンコク市内を訪問するという面はある。

○貨物船は喫水線が深いが、クルーズ船はあまり沈まないのので入ってこれる船はそれなりにあると思うがどうか。

⇒バンコク港に入ってくるのは、年間 10 隻から 15 隻しか来ないのが現状から見ると喫水線の関係だと思う。

○再整備にあたり、自動化ではなく、半自動化というのは何か理由があるのか。

⇒コンテナヤードのすべてがAIで運営できるとは思わないので半自動化という表現を使った。遠隔操作ということはあっても人の手は介在せざるを得ないと思っている。



⑥フリーゾーン内のバス見学 (10:40~11:40)

○フリートレードゾーン

- ・電気自動車の部品は中国、韓国から入ってくるものが多く、輸出業者・輸入業者が利用する。
- ・ビール、電動スクーターの取扱いもある。
- ・フリーゾーンの保管は最大2年であり、危険物以外はすべて取扱可能である。
- ・再梱包、シール付けなどの作業が可能である。



○その他港内の見学

- ・ターミナル1のゲートに入る車両はE-マッチングのシステムで管理される。
- ・バンコク港はPATの直営であり、税関とも連携のうえ一体的に運営されている。
- ・バンコク港は河川港であり、10月中旬から11月中旬まで潮位と雨の関係で洪水の被害が発生しやすい時期になる。(2025年11月8日に越水で冠水した)
- ・レンガ作りの建物は戦時中の建物であり、利用禁止にして保存を図っている。

IV JETRO バンコク事務所訪問の概要

1. JETRO バンコク事務所会議室(13:45~15:10)

対応者/JETRO バンコク事務所森下次長、AMEICC 所長田村さん

【全体概要】

- ①タイ王国の全体概要
- ②タイ王国の経済・貿易状況
- ③質疑応答

2. 各項目の概要

①タイ王国の全体概要

- ・タイ王国は人口6,600万人で、大手財閥が多い。ハラル認証制度がある。
- ・教育は6・3・3・4制である。エンジニアが少ないということで高専を作り、日系企業に誘導するという取組が行われている。
- ・日系企業へのサポート体制は、バンコク商工日本人会、政府系の出先機関、弁護士、会計士などの日本語対応が可能なサービスがあったりで手厚い。
- ・日本食は人気で、2025年にレストランは約6,000店舗あり、バンコクに多いが、各県に最低1店舗あることが確認できている。
- ・タイは立憲君主制の国だが、小乗仏教（個人の悟りや利益を追求する）」という考え方が行動の規範となっているということを理解するのがタイ国やタイ人を理解するのに必要な視点である。
- ・タイの問題は「地域格差」「人口の高齢化」。人口のピークは2022年の7,176万人であり今後、高齢化が急速に進み、ここ数年で超高齢化社会(対人口比21%超え)。タイの工場や工事現場では、カンボジア、ミャンマーからの労働者が活躍している。カンボジアとの国境紛争があり、カンボジア人が帰国してしまっていて、若干の人手不足になっている。

②タイ王国の経済・貿易の概要

- ・IMFでアセアン諸国でのGDP経済成長率はインドネシア、ベトナム、フィリピンが5~6%成長の予想に対して、タイは2.0%の成長にとどまるとされている。タイは輸出と観光で成り立っているがコロナで打撃を受けた。
- ・人口の30%が第一次産業に従事しているが、GDPのシェアは9%と低い。タイ政府も第一次産業の高度化、効率化しようとしている。
- ・タイの主要輸出先は米国が1位。中国からの製造業が進出し、輸出をしている実態があり、数年前に中国から米国に代わった。
- ・日本からの輸入は、鉄鋼、機械、電気機械。タイから日本へは自動車部品、調理済

の鶏肉などを輸出している。

- ・日本から農林水産物の輸出先としてタイは7位（牛肉とホタテなど）、タイ人は牛肉を食べないが、タイ人がインバウンド先の日本への旅行で牛肉が食べられるようになった。
- ・低所得者（1万バーツ以下＝全体の3％）と高所得者（10万バーツ以上＝全体の4％）で、バンコクでの中高所得者の数が増えている一方、地方居住の所得は少ない。
- ・加工型の輸出は堅調でトランプ関税の影響も今のところ受けていないが、民間の消費やインバウンドの消費が良くないなかで、政府投資が景気を下支えしている。消費は伸び悩んでおり、家計債務が膨れていることから車・不動産が不調なだけにとどまらず、一般日用品を借金して買っているような状況であり、乗用車の出荷台数が落ちている。乗用車の製造能力はあるが、需要がなく、自動車工場の稼働率は50％程度まで落ち込んでいる。
- ・トランプ関税の影響が心配されたが、輸出の動向は堅調で9月の輸出額は対前年19％増となっている。
- ・外国人観光者は年間350万人程度。直近では中国人の減少の一方、インド・ロシア・中東からの観光客は増えている。2025年の目標は400万人だが、実際には320万～330万人になる見込み。観光が持ち直してこないと景気が回復しづらい状況で政府も力を入れている。
- ・タイは高所得国になる前に高齢化が始まる、いわゆる「中所得国の罠」にはまっている。これを回避するために産業の高度化、高付加価値化を図ることを目的に、2015年頃、タイランド4.0政策を策定し、12の重点産業（EV、機能性食品、デジタル、メディカルなど）を指定し、重点分野に恩恵を与え、外資の誘致に力を入れてきた。
- ・タイへの外国直接投資についてみると、日本からの投資は累計ではまだまだ多いが、直近では順位を落としており全体の7％程度。中国、香港、シンガポール（華僑）が77％と多く、業種別では、デジタル系（データセンター）、医療分野（バイオテクノロジー）などへの投資が多い。
- ・中国の投資分野は、自動車だけでなく、電気・電子、金属、化学など満遍なく行われている一方、日本は石油化学、自動車、機械が多い。
- ・自動車分野での生産台数は2019年200万台（国内対海外／1：1）⇒2025年145万台（国内対海外／3：5）の見通し。家計債務の増加により国民の購買意欲下落し、20％の減少。
- ・日系乗用車のシェアはかつて90％を占めていたが、EV化の影響を受け、2023年⇒2025年でダウンし、日本製メーカーの比率は60％を下回るような状況。
- ・商用車（ピックアップトラック）はトヨタ、スズキなど日系のシェアは高い。

- ・タイでの乗用車のEV市場は中国が90%、テスラが4.4%。HV市場は日本車が96.4%で強い。PHEVは中国が強い。国内充電ステーションの整備状況についてみると、2030年の政府目標は12,000か所に対し、6,760か所で順調に進んでいる。



- ・タイ政府はパリ協定（2016年）に批准しており、アセアン諸国では早い段階で気候変動への対策を始めている。2021年のプライオット首相時代にBCG経済モデル（バイオ／循環型／グリーン）という国家戦略に据えて、持続可能な経済社会の実現を目指して、電気自動車の推進、バイオマスや廃棄物の利用に取り組んでいる。2021年のCOP26で2050年までにカーボンニュートラルの実現を表明した流れを継続している。公共交通網の整備、利用拡大、産業部門でのエネルギー効率の向上に取り組んでいる。再生可能、省エネ（クリーンエネルギー）での発電に加え、小型原子力発電所や水素が盛り込まれる予定。ダイレクトPPAも盛り込まれるといわれている。
- ・国内では2026年に気候変動法を制定する動きがあり、同年施行のうへ、温室効果ガスの削減の報告が義務化されたり、炭素税が導入される可能性がある。日系企業でも脱炭素関係の政策に関する不透明感に対する不安があり、JETROとしても状況を注視している。

③質疑応答

○四日市港では次世代の水素、アンモニアを扱う施設用地を確保したが、結局民間投資になっているので対応のしようもないが、タイでは脱炭素化に向けてどのような動きをしようとしているのか、教えてほしい。

⇒タイでは急いで枠組みを作ろうとしている。法律を制定し、電源構成はどうか、再エネはどのようなものを導入していくのか、新しい電力開発計画や気候変動法を作り対応しようとしている。原子力の話は以前からあったが、東日本大震災でいったんストップしていた。新しい計画では原子力の小型モジュール炉を稼働させていくという方向だと思う。年内に電力開発計画というのが出てくればどのような電源構成にしていくのかというのがわかり、2050年に向けての枠組みがわかってくると思う。

- 小型モジュール炉は期待されているということか。
⇒期待はされており、水面下で話はされていると思う。太陽光は新たな電力開発計画でも一定の取り組みがなされると思う。
- タイへの日本企業の進出の可能性はあると思うが、E E C（東部経済回廊におけるレムチャバン南部地域）のなかでどう捉え、日本企業からみた政治リスクをどう捉えるべきか。
⇒政権交代がほぼ1年程度で続いている現状であるが、投資部分の大筋は変わらないと感じている。製造業については外資を誘致して外国企業に何とかしてもらおうという考え方だと思う。卸売業、食品業は強いがその他の製造業は外国頼みであり投資のインセンティブはあまり変わらない。全方位外交下ですべての国に声をかけているんな国に来てもらうというところは変わらない。
- 南部地域の周辺工業団地に新規投資の可能性はあるか。
⇒日本からの製造業の新規についてはほぼ一巡した。製造業は既にサプライチェーンはできており日本からの新規進出と撤退は拮抗している状態で、二次投資の相談はあるが、新規投資の相談はほぼない。農産品の輸出か、サービス業（飲食業、観光関係）では新規相談がある。
- 日本式の福祉系（老人ホーム）、介護の部分の進出やアプローチはどうか。
⇒医療（メディカル）については重点分野である。富裕層向けや外国人医療（メディカルツーリズム）は相談もあるが、ニーズの質が違うというのがあり、うまくいかないところが多い。タイ人の肥満率が高く、高齢化が進むと表面化してくると思う。2025年9月に医療フェアに出展したところ思った以上の反応があった。医療・介護のレベルや競争力は高いと感じている。
- 道路インフラが脆弱なので今後公共交通網の整備により、脱炭素、排気ガスへの対応をしていく必要があると感じた。免許返納や移動手段の確保が課題だと感じたが具体の政策はどのようなものになるか教えてほしい。
⇒渋滞解消のためにB T S（高架鉄道）の延伸、複線化の対応、環境対策としてのE Vバスの導入が計画されている。バンコク住民の所得が上がっており、自動車に関しては1台目はハイブリッドで、2台目の近距離はE Vという例が増えている。
- マレーシアではA I信号化というのは見聞きするが導入はどうか？
⇒バンコク都知事は信号A I化のチャレンジをしている。現在、警察官による手操作がなされているが、A I導入により効率は上がる一方、警察官の仕事が減るというところでの対応が必要となる。現在の失業率は1%程度である。
- タイは少子高齢化のなかで国の転換点に来ているかと思う。内需が弱っているという感覚だが、輸出が伸びていたり、レムチャバン港の整備拡大もあり、政策がうまくいっているということなのか、ちょっとちぐはぐな印象を受けた。
⇒2025年の輸出は当初の見込みと違い伸びる見込みだが、2026年は不透明。

外需がどうなるかは外的要因でありコントロールしづらい部分であり、内需の部分を強くしていく必要があると思っている。借金の整理ができてくれば内需の拡大は見込める。

⇒投資誘致については重点政策を掲げ粘り強くはやってはいるが、産業政策はなく、外資系の投資・誘致頼みの結果になっていると感じる（データセンターも誘致政策の結果であり、産業政策がうまくいったということではない）。

⇒タイの製造業については、食品の競争力は強いが、高付加価値化の部分は弱く、特に理系人材の育成が行われている。

○中国は外資が自国からベトナム等に移転しても、関連技術を習得又は確保したような感じがあるが、タイの場合は自国の産業を育成して独自のメーカーを育てるところはできていないということか。

⇒部品は輸入しているところが多い。タイ政府のなかで、中国の企業の進出はゼロパーツ工場（ゼロドル工場）というのが課題になっている。日系企業は進出すると雇用も生むし、地域にもプラスになるというところがあるが、中国企業は部品も中国から輸入、中国の商店街を連れてきて、決済も中国元になっており、自動化も進んでおり、雇用も生まないので地域にとってメリットがないことがわかってきており、課題になっている。中国から米国への輸出ができないので、タイやベトナムに進出し迂回輸出の拠点になっている面がある。中国企業は進出の決断も早いですが、撤退も早い。

○バンコク港でかなりのリーファーコンテナがあつたが日本からの輸入の中身はわかるか。

⇒すぐにはわからないので後日回答する。

○11月12日の Yusen Logistics(Thailand) 倉庫訪問の際にタイから日本に鶏肉の輸出をしているとの話を聞いた。日本からの輸入（牛肉などリーファーコンテナの実現）の可能性はあるか？

⇒生鮮品は飛行機、野菜・果物は船になるなど日持ちするかしないかにより輸送手段を使い分けることになる。バンコク、レムチャバン港からのトラックは片荷になるので割高になる。地域により温度管理が対応できないところもある。モノの値段とついで合うものでないと難しい。コールドチェーンはバンコクやレムチャバン周辺では問題ないが地方に出すのは難しい面があると思う。

○食品関係でこれだけ円が弱いと品質の高いものを日本から輸出できないかと思う。海上輸送が活用できるなら四日市港の取扱量のアップにつながる。往復のコンテナのマッチングも必要になるかもしれない。

⇒空輸と加工品の中間の温度帯のものなら取り扱いが可能かもしれない。

○カンボジアとの関係はどうなっているか。

⇒トランプ大統領の仲裁でいったん停戦したが、地雷爆破で約束が反故にされた状況。歴史的な背景もあり、長期化すると見込まれる。

国境の貿易で影響を受ける企業もあるが、両国とも意地になっており、従来から和平があっても人の往来がすぐにはできないと言われていたなかで先は見通せない。陸路で運べたものが、海路でコスト高になっている。正直、先は見通せない。



令和7年度四日市港管理組合議会 海外港湾事情調査団報告書

四日市港管理組合議会副議長（団長） 樋口 龍馬

1. はじめに

私がかねてより、本議会において「四日市港管理組合が主体性を持って集荷対策を行うべきだ」「特区制度などを活用し、選ばれる港になるための武器を持つべきだ」と訴え続けてきた。しかし、机上の議論だけではどうしても熱量が伝わらない。

「百聞は一見にしかず」の言葉とおり、急激な経済成長を続ける ASEAN の物流最前線で何が起きているのか、そして四日市港が世界から取り残されないために何が必要なのか。その「答え」を現場に見出すべく、タイ王国のレムチャバン港、バンコク港、および現地の物流拠点を視察した。

本報告書は、単なる視察の記録ではない。そこで得た知見を四日市港の未来にどう実装するか、私の政策提言としての側面を持つものである。

2. 調査先および主な面談者

- JETRO バンコク事務所（森下氏、田村氏）
- レムチャバン港（PAT：タイ港湾公社）
- 郵船ロジスティクスタイランド（廣瀬社長）
- バンコク港（PAT：タイ港湾公社）

3. 調査内容と所感 ～現場での対話から～

(1) 「産業の拠点」としての港湾機能（レムチャバン港・郵船ロジスティクス）

今回の視察で最も強烈な印象を受けたのは、タイにおける**「フリーゾーン（Free Zone）」**の戦略的活用である。

郵船ロジスティクスタイランドの廣瀬社長より、現場の生々しい声を伺った。なぜ世界中の企業がここに拠点を構えるのか。その答えは「キャッシュフロー」と「付加価値」にある。

フリーゾーン内では、輸入した部品や原材料に関税がかからない。その状態で保管するだけでなく、組立（アッセンブリー）や加工を行い、製品化してから再輸出することができる。これにより、企業は関税支払いを繰り延べ、あるいは回避することができ、劇的なコストメリットを享受できる。

【現地での対話録：フリーゾーンの本質】

樋口：「食品会社からも原材料を日本産にしたい等の声を聞くが、例えば現地で加工する『センターキッチン』のようなものをフリーゾーンに作れるのか。私がパン屋をしていた経験から言うと、バターや砂糖を混ぜて加工品にすれば関税率が下がるメリットは大きいはずだ」

廣瀬社長：「おっしゃるとおりです。まさに『フリーズゾーン』というのはそういうもの（加工して関税メリットを出すもの）なのです。ですから、タイでもフリーズゾーンの中に食品工場を持っているケースは比較的多くあります」

かつて私はベトナムで「荷物はいらない、工場を作ってくれ」と言われ悔しい思いをしたが、タイの港はまさに「港の中に工場がある」状態を作り出し、荷物を呼び込んでいた。

翻って四日市港を見れば、背後には半導体や次世代素材などの強力な産業がある。しかし、港そのものの機能は「通過点」に留まっていないか。日本にも関税法上の**「総合保税地域」**という制度が存在する。四日市港においても、エリア内で流通加工や簡易組立を可能にするこの制度を導入し、企業にとっての「金銭的メリット」を提示できなければ、国際競争には勝てないと痛感した。

(2) トップ外交の必要性（PAT との意見交換）

レムチャバン港およびバンコク港において、タイ港湾公社（PAT）幹部と意見交換を行った。ここで先方より、非常に示唆に富む発言があった。

【現地での対話録：外交の現実】

樋口：「日本（四日市）との技術連携をもっと深めたいのだが」

PAT 幹部（RH 氏）：「現場レベルでは大賛成です。しかし、過去に北九州などとの話があった際も、結局は**『トップのポリシー（政策決定）』**がないと具体的なプロジェクトにお金も人も動かさず、立ち消えになりました。あなた（樋口議員）のようにトップと話せる人が、まず『枠組み』を作ってくれないと、我々は動けないのです」

これは、現場レベルの交流だけでは限界があり、トップ同士の公式な枠組みがあって初めてビジネスが動くという、外交の現実を突きつける言葉であった。

また、個人的なパイプを通じて「四日市港と PAT が公式に『姉妹港』や『友好港』になれば、トップダウンで話が進められる」という感触も得た。四日市港管理組合の管理者（知事）・副管理者（市長）によるトップセールスと、**「姉妹港提携」**という公式な枠組み作りが、今後のポートセールスの鍵になると確信した。

(3) 環境と国際競争（脱炭素・チャイナリスク）

物流現場では、欧州顧客からの「脱炭素」への要求が凄まじく、倉庫への太陽光パネル設置や EV トラック導入が急速に進んでいた。「環境対応はコストではなく、ビジネスの参加資格である」という言葉が重く響いた。

また、JETRO でのヒアリングでは、「中国企業が資材も人材も決済も中国内で完結させる『0 パーツ工場』を作り、タイにお金が落ちないケースがある」との報告を受けた。激変するアジアの投資環境の中で、日本企業、そして日本の港がどう生き残るか、待ったなしの状況にある。

4. 総括と提言

【未来への種蒔き】県産和牛の輸出ポテンシャルと四日市港

今回の視察で、四日市港の新たな可能性として確信を得たのが**「県産和牛」**を筆頭とした食料品の輸出拡大である。

JETRO バンコク事務所では、「訪日観光で日本食の美味しさを知ったタイ人の間で、牛肉の需要が急増している」との説明を受けた。これを受け、郵船ロジスティクスタイランドの廣瀬社長と議論した際、「タイ産の鶏肉や鴨肉は美味しいが、牛肉の品質にはまだ課題がある。ここに日本の高品質な牛肉が入り込む余地は十分にある」との現場認識で一致した。

円安を追い風に、高品質な「県産和牛」を、四日市港のリーファー（冷蔵冷凍）コンテナを活用して鮮度を保ったまま輸出する。あるいは、前述のフリーゾーンを活用して現地で加工・流通させる。

これは単なる農産品輸出ではなく、四日市港の物流機能（コールドチェーン）と県の産業振興を掛け合わせた、次なる政策の柱になり得る。私はこの「和牛輸出」を、港の活性化策として具体的に提案していく所存である。

【結論】

今回の調査を通じて、私は以下の2点を四日市港管理組合に強く求める結論に至った。これらは来たる定例会において一般質問として執行部に問い、実行を迫る所存である。

1. 「総合保税地域」の導入検討

単なる貨物の積み下ろし港から脱却し、港湾エリア内での加工・組立を可能にすることで、企業の投資と荷物を呼び込む「稼ぐ港」への転換を図ること。

2. 戦略的な「姉妹港提携」の推進

ASEANのハブであるタイ（レムチャバン港・バンコク港）に対し、管理者・副管理者がトップセールスを行い、公式な提携を結ぶことで、ビジネスと技術交流の太いパイプを構築すること。

「世界は待ってくれない」。タイの港湾が国策としてダイナミックに変貌を遂げる様を目の当たりにし、その感を強くした。

我々議会も、単なるチェック機関に留まることなく、独自の視点と行動力で政策を提言し、四日市港の発展を牽引していく気概が必要である。今回の視察で得た知見と人脈を、必ずや四日市港の未来に還元していくことを誓い、報告とする。

はじめに

今回の海外港湾事情調査における重点調査項目として、①海外港湾の脱炭素化の取組はどうなっているか、②港湾の開発計画や工業団地の開発等のタイ王国の経済成長の取組について、③日本、なかんずく三重県北勢地域の産業とタイ王国との経済連携の強化をどのように図っていくか、という3点を挙げて臨みました。

1 レムチャバン港について

レムチャバン港は、前回訪問時（2017年）に説明のあった、港湾開発計画（フェーズ3）の現状を聞き取りしたが、2025年から供用開始予定であったが、コロナの影響で2年も開始が伸びているとのことであった。フェーズ3が供用開始となれば「コンテナ取扱量世界TOP10」となる予定であり、東南アジア諸国の経済成長に取り残されないための開発といえる。

前回訪問時感じたが、国営の港湾開発と運営を行う途上国に比べ、日本は未だに地方自治体管理の状況であるため、今後さらに差がつく可能性があり、日本も重要港湾は少なくとも国営化するなどの取組も必要といえよう。

また、タイではBCG（バイオ・循環型・グリーン）経済モデルを推進しており、港湾においても再生可能エネルギーの利用や荷役機械の電動化など、環境負荷の低減に向けた取組が進められている。しかし、実際のところは太陽光発電による電力をトラックなどの動力として活用しているということであり、日本の脱炭素化の取組と比べると、まだ途上という状況である。

一方で、フェーズ3の開発エリアにも鉄道路線を延ばしており、今後貨物船から鉄道へのモーダルシフトは進めていく計画である。現在5%程度の国内の鉄道輸送を30%程度まで増やす計画であり、これについては日本よりも現実的かつ脱炭素化に向けた効果的な取組であると感じた。

2 Yusen Logistics (Thailand) について

この会社は、日本郵船グループの郵船航空サービスの現地法人として、2003年に設立されたが、現在は郵船ロジスティクスとなっている。

取り扱い荷役としては、シーメンスやマクニカ等の医療電子機器や電子機器から、アシックスのシューズ等硬軟取り混ぜた商品を扱っている。

倉庫内作業は、人海戦術が活用されており、人件費がまだ安いタイでは大規模なDX化よりも安価ではあるようである。一方でVNA（ベリーナローゲージ）と呼ばれる80センチ程度の狭い通路内でも操作できるクレーンを活用していた。また、

今後AGV（無人搬送車）やデジタルコントロールタワーなども活用していくようであり、省力化を図っている。一方でその動力と脱炭素化を図っていくことの両立の課題は残っていると思われる。

3 バンコク港について

河川港であるバンコク港であるが、バンコク中心部のクロントイ地区とは、道路と鉄道で結ばれている。レムチャバン港を経由して水路で運ばれる貨物も存在している。陸路輸送が87%なので、バンコク港の需要もあるとのことであった。

レムチャバンと違い、鉄道輸送よりトラック輸送が今後もメインになるようで、近くに高速道路を通す建設工事が進んでおり、バンコク港の24時間化も可能ということであった。

脱炭素化については、太陽光パネルの活用を進めているが、38基あるラバーガントリークレーンはすべてガソリンで動いているが、4基を今年中にハイブリット化する計画であるとのことであった。今後もハイブリット化していきたいが、バンコク港の電力キャパが電氣化に対応できていないためであるが、日本と同じような問題を抱えていることが分かった。

また、今後川沿いの20ある倉庫を高層ビル一か所に集中する予定が進んでいるようである。

コンテナターミナルの拡大が予定される中で、2024年にも新たなフリーゾーンを正式にオープンし、税関が管轄するカスタムフリーゾーンが初めて設置されることになった。

こうした、フリーゾーンがあることで、タイ国内の空港との連携の可能性も出てくるとのことであるので、先進的な取組になる可能性を秘めていると思われる。

4 JETRO バンコク事務所でのブリーフィング

JETRO バンコク事務所でタイ王国の政治経済等の概況をお聴きした。

特に外国からの投資状況と脱炭素に向けた取組を聴取した。

タイ王国の国外資本の投資は、特に中国からの投資が多くの分野でトップとのことである。特に機械・車両、電化製品・電子産業、金属・素材産業での中国からの投資規模がダントツである。また、電化製品・電子産業はEUからの投資が多かったのも特徴的と言える。日本は、化学・石油化学産業での投資が多いが、今後の脱炭素の動きの中でいつまで優位を保てるか不安要素ともいえる。しかし、短期的に見れば、三重県の企業が更なる投資を検討できる素地はあると考える。

タイ王国としても投資誘致政策を行っているが、日本企業の製造業の新規投資は一巡してしまっているためほとんどないとのことであった。

今後の日本からの進出で期待できる分野はメディカル介護分野と思われる。特に日本型の有料老人ホームの豪華版が好まれるため、ホテル並みのサービスを実施す

るところが期待できるとのことであった。

また、日本からの輸入品に関しては、牛肉の需要が高いとのことであるので、三重県からの輸出の伸びが期待できる。

タイの発電状況は、太陽光発電が増えているとはいえ、天然ガスや石炭の発電が70%以上を占めており、再生可能エネルギーの普及は急務である。気候変動法を成立させていたが、政権交代で棚投げとなっており、今後の電力需要に対応できるのか明らかではなく、日本企業にとっては、大きな懸念材料となっている。

今後もデータセンターの設立の投資も進んでおり、産業の電力需要が67%を占めるなど、更なる発電を進めていく必要がある。

終わりに

タイ王国における港湾や工業団地の開発の姿や再生可能エネルギーの可能性等の視点で見えてきたが、開発に関してはやや成熟している産業社会であるタイ王国では他の東南アジア諸国に比べるとスピードは落ちているようではあるが、長期計画は存在しており、今後の発展の素地はあると感じた。

再生可能エネルギーに関しては、日本に比べて見劣りはするが、こちらも計画は存在しており、計画どおりの実施があれば大きく進展する可能性を感じた。

四日市港管理組合議会議員（団員） 荻須 智之

1 レムチャバン港

【成果と所感】

四日市港の十倍を上回る大規模港であり、岸壁整備と荷揚げ機器などのインフラの充実した状況が、大変勉強になった。女性の管理職からの説明が意外で、更に世界一を目指す投資意欲と、モーダルシフトに対応するための鉄道整備も計画されている点が、四日市港の現状と大きく違った。

四日市港では、霞埠頭に鉄道インフラがなく、千歳地区では今後のモーダルシフトには対応できないと感じた。



パナマックス級船舶に対応すべく、18.5m バースが整備されている上に、インランドのラッカバンをコンテナ・デポなる物流の拠点として、トラック輸送から鉄道輸送へ30%転換する具体的な計画がある点も大きな違いである。

個人的にはヒアリが気掛かりであったが、現地では認識すらされておらず、意外であり、必然的に中国を含む近隣諸国もヒアリの存在すら知らず、コンテナに紛れ込んで日本に向けて簡単に船積みされる事が理解できた。今後は国レベルで、「海上における人命の安全のための国際条約」(SOLAS 条約)に基づき、積み出し側の国々に警鐘を鳴らす必要を感じた。

当方が今後協力できることとしては、荷揚げ機器などの港湾施設の電動化並びに水素ガスを燃料とした内燃機関等を用いた、新世代の港湾施設の整備を先行し、その導入を後押しすることだと感じた。

【まとめ】

四日市港とは比較にならないくらいの大規模港であり、スーパー・パナマックス級の大型貨物船を受け入れる 18.5m バースも整備されている点で、大規模港として参考にすべき港である。

モーダルシフトに積極的に取り組んでおり、具体的な計画もある。この点で四日市港は千歳地区の旧港には鉄道網があるが、霞ヶ浦埠頭には鉄道を持たないので対応できない。千歳地区にはレストラン等を誘致して人を寄せる計画があるが、鉄道網を活用するモーダルシフトを推進するには、非港湾業務に投資するよりも、旧港の鉄道等の既存施設を有効活用すべきと感じた。

脱炭素化では、まだ先進的な試みはなされておらず、軽油燃料のディーゼル機関が主流で、輸入エネルギーの筆頭のLNGでの発電で得られる電力供給が十分とは言えず、EV化を盲目的に進めることは危険と感じた。荷揚げ作業用の機器での水素燃料化、ハイブリッド化、電化は進めるべきであり、この点で日本企業と四日市港との連携が期待できる。

ヒアリについては、存在の認識すら無く、港間の話し合いでは対策ができないことから、日本政府からタイ王国を含むASEAN全域の政府へ啓発と周知を徹底し、日本国内への流入を阻止すべきと感じた。

2 Yusen Logistics (Thailand)

【成果と所感】

専用の特種なフォークリフトを用いて高度に機械化、自動化された倉庫システムであるが、自動車メーカーの部品倉庫の役割も担っており、ジョギングシューズ等の分類で人手を必要とする仕事はかなり多い点で、日本の倉庫会社の印象とは異なる。輸入貨物を保税状態のまま保管できる点が強みで、関税を回避できることはメーカーにとって大きなメリットとなっていると感じた。

複数の自動車メーカーと物流事業者のS社との協力事業者としての意味合いの強い企業であり、単なる倉庫事業者とは異なる。

現在のタイ王国は、失業率が低く、ラオス、カンボジア、ミャンマーからの出稼ぎ労働者を必要とするほど労働人口が不足している。

すでに高齢化が始まっており、将来のGDPの低下が危惧される。加えて、中国資本の進出による日本企業のプレゼンスの低下によって、中国バブル崩壊の場合には大きな影響を受けることは避けられないと感じた。これらを勘案すると、今後のタイ王国には投資する魅力を感じない。この点が新たに学んだことであり有益な情報である。勿論、既に可動中の日系企業の発展は祈念するが、自動車産業に偏った産業構造は、改める必要を強く感じる。



3 バンコク港

【成果と所感】

かなり内陸に位置した河川港という地理的条件により、水深が 8.2 メートルと浅く、大型貨物船やクルーズ船の入港ができないとのこと。人口密集地に近いが、外貿用の大型船は、レムチャバン港に入港せざるを得ない事が理解できた。こちらの取扱貨物は、消費者向けの商品が多いことが特徴である。レムチャバン港も同様だが、公安施設としての倉庫面積が広く、保税区域が多く取れる点が強みと感じた。港湾荷役サービスの自動化が進められており、ガントリークレーンの一部がハイブリット化されているが、完全な電動化しない理由として電力インフラが不十分であり、停電時を考えた賢明な選択だと感じた。横浜港とシンガポール港を手本として開発を進めていると聞き、高層ビル群を含む都市機能との一体化が類似した特徴と感じた。

巨大なクルーズ船の入港は不可能ではあるが、モダンポートシティの目の前にクルーズ船埠頭を建設する案は素晴らしい。

同時に公安局との協力により、直結の高速道路網を建設する計画があり、これにより営業の時間制限がなくなり、24 時間体制にすることが可能で、施設の効率的運用と荷捌き能力の向上が期待できる。

これは規模の小さい日本の地方港湾でも導入できる発想であると感じた。今後は AI を用いた更なる効率化を期待する。



4 JETRO バンコク事務所

【成果と所感】

現地で移動する間に様々な日系の工場や事業所が目に入り、これまでの日本からの投資の集積を実感したが、現状では、投資額、企業活動ともに中国に抜かれて、現地での日系企業のプレゼンスは、かなり下がっていることを知り、残念な思いである。

しかし、中国企業は、中国人従業員に留まらず、商店街まで連れて来て、タイの現地人に、お金が落ちない仕組みになっているのは、気の毒である。

治安が良く、基本的に仏教国同士という宗教的背景の共通点から、現地労働者とのコミュニケーションも取りやすいように感じた。これは労働力を求めて現地に進出した日系企業にとっては、非常に重要な国民性である。

しかしながら、既に現地での経済活動では、日本は中国に負けている状況であり、自動車等の耐久消費財の生産から、他の産業にシフトする必要性を感じた。また、鶏肉が自動車部品に次ぐ日本への輸出品目であることから、畜産を筆頭に農業生産物の日

本への輸入は今後も期待できる成長分野と感じた。肉類は当然だが、穀物にしても野菜にしても冷蔵輸送に使うリーファーコンテナの需要が増していくのではないかと推測する。



1 レムチャバン港視察（11月12日）

（概要と現状）

レムチャバン港は、タイ東部チョンブリー県に位置する大深水港で、タイ最大の国際港湾でありバンコク港に次ぐ主要港として機能し東南アジアの海上物流の要となっている。また、タイ全体の国際コンテナ貨物の大部分を扱い、輸出入を担う最重要港のひとつである。

この他、コンテナ以外にも、バルク船、自動車専用船ターミナルも併設されており、完成自動車の輸出台数は年間100万台を超える。

メガターミナルオペレータである「ハチソン」が運営するDバースでは、ガントリークレーンの遠隔操作や構内シャーシの自働化など「半自動化」ターミナルとして稼働している。タイ政府が進める「高付加価値型経済」への国家成長戦略（タイ4.0）を背景に、更なる貨物需要を見込みターミナルの拡張整備「フェーズ3」が行われている。

（質疑）

私からは災害対策、危機管理等について質問を行い、回答を得た。

質問 レムチャバン港での自然災害対策について教えてほしい。

回答 レムチャバン港はチョンブリー県の奥にある地形的な利点から10月中旬から11月にかけてバンコク北部で洪水が発生しやすいが、レムチャバンでは洪水の影響があったことはない。沿岸地域で台風により相応の被害を受けているが、台風による損失は被ったこともない。外海の奥の湾の奥にあるので津波の被害もない。

質問 レムチャバン港でのテロなど危機管理対策について教えてほしい。

回答 テロリスト対策については、国内の関係機関に加え、米国とも連携しテロに対するシナリオを作り、訓練を年に2～3回訓練を実施している。テロ対策訓練の実施に当たっては、タイの海軍、地元の消防、警察、病院との連携もしながらテロ対策訓練を実施している。



2 Yusen Logistics(Thailand)倉庫見学 (11月12日)

(概要と現状)

Yusen Logistics (Thailand) は、日本郵船グループの物流会社である郵船ロジスティクスのタイ現地法人で、1969年からタイで事業を展開しており、バンコクを本社に、レムチャバン港やチョンブリ、ラヨンなど主要工業・物流エリアに拠点を構えている。海上・航空貨物輸送、通関、国内輸送、倉庫・物流センター運営までを一貫して提供する総合物流企業で、自動車、電子部品、食品、日用品など幅広い業界のサプライチェーンを支えている。また近年では、デジタル化や環境配慮型物流にも力を入れ、タイおよびASEAN地域における重要な物流パートナーとしての役割を担っている。この他、本倉庫に設置されたボンデッドエリア（保税倉庫）により、輸出入貨物の保管・流通加工・通関を一体的に管理でき迅速で正確な貨物取扱いの実現、在庫最適化とリードタイム短縮に強みを持っている。

(質疑)

私からは倉庫内見学中に気が付いたことを関係者に都度質問するとともに、会議室に戻った後、障がい者雇用について質問を行い、回答を得た。

質問 障害者雇用についてのタイ政府の考え方はどうなっているか。日本では一定規模以上の企業や公的機関に対して 障がいのある人を一定割合以上雇用することが義務付けられている。また、知人の社長からは、健常者では見つけられないエラー品等を、知的障害の方は見つけだすなど、能力の高さについて伺ったことがある。現状を伺う。

回答 タイの現地でそういった視点で考えたことがなかったので一度法的な部分を含めて確認したい。(その後、メールにて以下の回答を得る)

タイでは、2011年施行のタイ障がい者エンパワーメント法による雇用義務があるものの、現時点では雇用できていないため、タイ国家社会保障エンパワーメント事務局に毎年違反金を納付している。現在雇用ができていないのは定年退職者が出た事、適切な職場を提供できていないことなどが理由であるが、改めて企業の社会的責任における障がい者就労支援の重要性に鑑みて適切に対策していきたい。



3 バンコク港視察（11月13日）

（概要と現状）

バンコク港は、タイ湾入り口から約30kmのチャオプラヤー川沿いに位置する歴史ある河川港で、タイ第2のコンテナ港として国内外の物流に重要な役割を果たしている。約70年以上の歴史をもち、19を超えるバースと約900,000㎡の港域を有し、年間約1.2～1.3百万TEUのコンテナ貨物を扱う大規模港である。因みに2022年のコンテナ取扱量は126万TEUであった。

港湾は、タイ港湾公社が管理し、クロントイ港を中心に複数のターミナルや私営岸壁が集積している。税関や保税倉庫、危険物保管施設などのインフラも整備され、一般貨物・コンテナ貨物・雑貨輸送に対応している。

バンコク港の立地は、首都バンコクという巨大消費地や内陸地域への物流ニーズに適しており、鉄道・道路・内陸水運（バージ輸送）を通じた内陸輸送ネットワークと連携している。また、航空輸送との連動により総合的な物流拠点としての機能を強化している。

一方で、河川港という特性上水深が最大11mと浅く大型船の直接入港が制限されるため、多くの貨物は東部の大型港であるレムチャバン港経由となり、バンコク港はフィーダー輸送や内陸分配の役割を担っている。市街地に近い立地から港湾混雑や交通渋滞が課題となっており効率化、機能分散への対応が進められている。

また、バンコク港では再開発計画が進められており、港湾区域を「商業ゾーン」「中核ビジネスゾーン」「バンコク港都市開発ゾーン」の3エリアに分け、持続可能な成長と機能向上を目指した取組が進められている。この他、2024年1月には、バンコク港内にカスタムフリーゾーン（税関フリーゾーン）が新設され、輸出入貨物の取扱利便性の向上や物流効率化が期待されている。

このように、バンコク港はタイの経済・貿易を支える重要港であり、都市近接の利点と物流ネットワークとの連携を活かしながら、インフラ強化や機能最適化が進められている。

この他、横浜港のようなスマートポートを目指していることや、トラックなどをハイブリッド化していくことなど、質疑や意見交換の中で説明があった。



4 JETRO バンコク事務所訪問（11月13日）

（概要と意見交換）

JETRO バンコク事務所を訪問し、森下次長と経済産業省の田村さんからタイ王国の全体概要や経済・貿易状況を伺い、質疑応答や意見交換等を行った。

①タイ王国の全体概要について

タイ王国は人口約6,600万人で、国内には多くの大手財閥が存在する。イスラム教徒向けのハラール認証制度も整備され、食品・製造業分野での国際対応が進んでいる。教育制度は日本と同様の6・3・3・4制だが、エンジニア人材が不足しており、日本の高専をモデルにした教育機関を設立し、日系企業への人材供給を進めている。

日系企業への支援体制も充実しており、バンコク商工会議所（日本人会）や政府系機関、弁護士、会計士など、日本語対応可能な専門サービスが整っている。また、日本食は非常に人気で、2025年には日本食レストランが約6,000店舗に達し、全国すべての県に少なくとも1店舗は存在する。

政治体制は立憲君主制で、社会の価値観には小乗仏教が深く根付いている。「個人の悟りや徳を重視する考え方」を理解することは、タイ社会やタイ人の行動様式を理解する上で重要である。一方で、タイは地域格差と急速な高齢化が課題である。人口は2022年の約7,176万人をピークに減少に転じ、高齢化率は21%を超える。工場や建設現場ではカンボジアやミャンマーの外国人労働者が重要だが、国境問題の影響で一部で人手不足が生じている。

②タイ王国の経済・貿易状況について

IMFの予測では、ASEAN諸国の中でインドネシア、ベトナム、フィリピンが5～6%成長を見込まれる一方、タイの経済成長率は約2.0%にとどまるとされている。タイ経済は輸出と観光への依存度が高く、コロナ禍の影響から完全には回復していない。就業人口の約30%が第一次産業に従事するものの、GDP比は9%と低く、政府は農業の高度化・効率化を進めている。

輸出は堅調で、主要輸出先は米国が1位となっており、中国企業の進出による対米輸出増も背景にある。日本との貿易では、日本からは鉄鋼・機械類を輸入し、タイからは自動車部品や調理済み鶏肉を輸出している。一方、国内では所得格差と家計債務の増加が深刻で、消費は低迷し、自動車生産や工場稼働率も大きく低下している。

外国人観光客は回復途上にあり、中国人観光客が減少する一方、インドや中東などからの来訪者が増加しているが、景気回復にはなお時間を要する。こうした「中所得国の罌」を背景に、タイ政府は「タイランド4.0」政策を掲げ、EVやデジタル、医療など重点産業への外資誘致を進めている。投資面では中国・華僑系が存在感を高め、日本の比率は相対的に低下している。

また、タイは気候変動対策にも積極的で、BCG経済モデルを軸にEV推進や再生可能エネルギー導入を進め、2050年カーボンニュートラルを目指している。今後は気候変動法の制定や炭素税導入の可能性もあり、企業には政策動向への対応が求められている。

以上を私の報告とし、タイ王国での調査を今後の港湾行政に活かしていきたい。

四日市港管理組合議会議員（団員） 辻 裕登

1 レムチャバン港

レムチャバン港はタイ最大の商業港であり、首都バンコクの外港として機能するのみならず、東南アジア有数の国際ハブ港として、タイ経済を支える極めて重要な物流拠点である。年間コンテナ取扱量は1,000万TEU規模に達し、自動車完成車、エネルギー関連貨物、一般雑貨まで幅広い貨物を取り扱っている。

同港の最大の特徴は、国の成長戦略である「東部経済回廊（EEC）」の中核インフラとして位置づけられ、国家主導で中長期的な港湾整備が計画的に進められている点であり、現在進行中の「フェーズ3開発」はその象徴的の事業であり、既存港湾能力の限界を見据えた抜本的な拡張プロジェクトとなっている。

レムチャバンはもともと小さな漁村だったが埋め立てられて拡張しており、フェーズ1は水深14m、フェーズ2は水深16m、フェーズ3開発では、新たな埠頭・岸壁の整備に加え、水深約18メートル級の大水深バースを整備することで、2万TEUクラスの超大型コンテナ船の受入れを可能とする計画となっているが、単なる岸壁増設にとどまらず、港湾背後地の埋立整備、ターミナルの自動化・高度化、鉄道貨物ターミナルとの直結など、港全体を一体的に高度化する構想が採られている点が非常に印象的であった。



特に、鉄道輸送との連携を前提とした設計は、トラック依存を減らし、渋滞緩和やCO₂排出削減といった環境面の配慮にもつながっている。

このPhase3開発による効果としては、第一に港湾取扱能力の大幅な増強が挙げられ、将来的には年間取扱能力がさらに拡大し、東南アジア域内のみならず、欧米航路を含む基幹航路の寄港地としての地位強化が見込まれている。

また、レムチャバン港に於いてハッチソンという企業が大きな役割を果たしているとのことだったが、ハッチソンが事業売却する話があり影響を尋ねると「契約という制約

があつての範囲であるから、自分たちの利権だけに走ってレムチャバン港の全体像が変わるといふようなことはないと思つている。ハッチソン自体も自分たちの損害にならないようにするであらうし、タイ王国の方でも必要に応じ対抗策を講じていくので、レムチャバンのこれまでの事業を代替していくとか、後退していくということはないと思う。ハッチソンから契約内容の変更を申し出ているということもないし、ハッチソンは新規の投資もしてくれ、新規のテクノロジーを導入してくれているので、特に懸念することはないと思う。」とのことだつた。

レムチャバン港は国の主要港であり、モータリゼーションやDX化含め世界の先進的に進めていることや、港全体を見渡すとまだ開発できる土地もあり、今後も大きくなる可能性を秘めている港であると感じた。

正直、四日市港と規模が違い過ぎることで参考になることは多くはないが、鉄道直結のメリットやDXの必要性、開発による経済効果など学びとなる部分はあつた。

すぐには実現できないものの、将来に向けた四日市港整備に向け、レムチャバン港で学んだことを提案していきたい。



2 Yusen Logistics (Thailand)

Yusen Logistics (Thailand) は、日本郵船グループの物流子会社「郵船ロジスティクス」現地法人として、国際・国内輸送・倉庫・通関などを総合的に提供する物流企業であり、タイ国内での事業は2002年設立（登録）で、海上・航空・陸上のフォワーディング、倉庫保管、コンテナヤード管理、物流加工など多岐にわたるサービスを展開している。

現地法人はバンコクを拠点に、倉庫・物流センターを含め複数拠点で事業を運営しており、貨物集約拠点としてレムチャバン港周辺でも大規模倉庫を保有し、タイ国内の配送ネットワークは、複数の物流センターや支店を通じて全国対応が可能であり、自動車、電子機器など主要産業のサプライチェーンを支えている。

Site Profile – Bangbor Warehousing Services [BLC]

Information	Number	Size [M2]	Condition
Office	5	1,539	YLTH Owner
Warehouse	2	22,676	YLTH Owner
Employee	205		
Business Type	Automotive, Electronics, Retails and E-Commerce, Medical Device		
Address	358 Moo 1 Bangna-Trad (KM 27) Bangbor Samutprakam 10560		
Main Customer	Senko, Macnica, Asics, NTN, Tesla, KYB, UD Truck		
Site Manager	Mr. Seksak A. Email : seksak.a@th.yusen-logistics.com		

Facility & Operation Current Provided

- General WH
- Bonded WH
- Free Zone WH
- Air Con WH
- GMP WH
- DG WH
- ISO9001 - Quality
- ISO14001 Environment
- ISO18001 : OHSA
- ISO13485 : Medical Device
- GMP License
- GDPS WH

Service Solutions Provided

- Warehousing
- Onsite Services
- Customs Clearance
- Local Distribution TR
- Export Distribution
- Cross Boarder
- Cross Dock
- BOM Kitting
- Export Consolidation
- Domestics Consolidation
- VMI/Order Management
- Milk Run

IT Infrastructure

- WMS
- TMS
- Customs System
- EDI / Interface
- Customer System
- IT Staff on site

Value Added Service Solutions Provided

- Packing/ Bundling
- Inspection
- Assembly
- E-commerce
- B to B

Others Services

- Consultant
- FDA Registration
- DG Registration
- Non Resident
- IEAT WH
- Software Update
- Drumming
- Container Yard
- Labeling Design
- Installation

見学させて頂いた倉庫はコントラクト・ロジスティクス（契約物流）拠点であり、倉庫機能とトラック輸送を組み合わせ、顧客ごとの物流需要に応じたサービスを提供している。倉庫部門に強みを持つ一方、航空貨物フォワーディングについては課題を認識しており、近年は自社保有に加え、賃貸倉庫を活用した事業拡大を進めている。

レムチャバン港は通関済み貨物でなければ港へ搬入できない運用が徹底されており、コンテナヤード併設倉庫を含む効率的なターミナル運営が、名古屋港や四日市港と比較しても船会社目線で高い評価を受けている。

設備面では、EVトラックやリーチスタッカーの導入を進めるなど、環境対応と荷役効率の向上を両立させている。また、倉庫を借り上げて特定顧客専用の物流を行うほか、顧客工場内での構内物流、さらには自動車メーカー向けの輸入部品取扱いやパーツセンター（補給部品センター）の運営も担っている。

本倉庫はバンコク都心部へのアクセス性にも優れ、今後は消費財（コンシューマープロダクト）物流の起点拠点としての役割拡大を目指している。保税倉庫（ボンデッドハウス）の免許を取得している点も製造業からの需要獲得につながっており、同拠点には郵船社員約 60 名、現地従業員約 150 名が勤務しており、倉庫内部では、VNA（ベリーナローアイル）方式を採用し、通路幅を極限まで狭めた専用フォークリフトとレールガイドにより、床面積と容積を最大限に活用した高密度保管を実現している。

さらに、保税エリアとフリーゾーンを併設し、輸入部品を関税未納のまま保管・組立・輸出できる仕組みを構築しており、自動車部品、ハーネス、バッテリー、医療機器など多様な貨物を扱っているとのことだった。



その後の質疑で「タイランド 4.0 などのイノベーションにより取扱貨物、顧客に変化があったか」と質問したところ、「中国の自動車メーカーをはじめとした顧客との付き合いが拡大したという側面とバイオプラスチック系の取引が結構増えたと思う。日系のお客さんが多く、データセンター関連もあった。タイランド 4.0 の政策が始まりやや変わったところではでてきている。レムチャバンの方の南のナムジャマンの方にどんどん開発進んでおり、南のほうでインフラ道路がよくなってそこに新しい倉庫がどんどん出来ている。デベロッパーが土地を借りて倉庫を作っている。今年度、3万平米くらい仮倉庫を増やした。フリーゾーンに貨物を持ってきて、アジアとかコンテンツを詰め直してアメリカに発送するという仕事がある。」とのことで国の方針で物流含め大きな変化が起きることを理解することが出来た。

現在、国がモーダルシフトによって、港へ更なる投資など変革が起きる可能性があるため、引き続きタイ情勢と港や物流への影響を注視していきたい。

3 バンコク港

バンコク港を視察するとともに、港湾管理主体であるタイ港湾公社（PAT）及びバンコク港から概要説明を受けた。

バンコク港は、チャオプラヤ川河口部に位置する歴史ある都市港であり、PATが管理する港湾用地は赤線で示される約 930 エーカーである。そのうち、実際に利用・運用されているのは約 373 エーカーにとどまっている。

青色で示される区域がコンテナおよび税関関連施設が集中するゾーンであり、同区域内には 20 の関連施設が配置されている。

青色区域の岸壁では大型船の着岸・荷役が可能となっているほか、緑色で示される区域にはコンテナが着岸可能な 7 バースが整備されている。

このうち 20A～20G は従来型のコンテナ施設であり、赤色の区域はレムチャバン港からのバージ輸送貨物を取り扱うエリアとなっており、港内にはガントリークレーン 16 基、門型クレーン 38 基、その他港湾機械類 120 台が配備されており、コンテナヤードの蔵置能力は 12,637TEU に達する。リーファーコンテナ用の電源プラグは 784 口を備え、ター

ミナルオペレーションシステムにはN4が採用されている。

西区域の俯瞰図では、黄色が輸入貨物の処理・管理を行う岸壁エリア、紫色が輸出貨物エリア、赤色が危険品や自動車部品などを扱う特別保管庫を示している。加えて、青色で示される区域はここ2年で新設された税関フリーゾーンであり、X線検査場や税関施設が集約配置されている点が特徴である。

脱炭素化への対応としては、太陽光パネルを活用した発電を行っているほか、門型クレーン38基のうち4基をハイブリッド化しており、残る34基についても小型化やハイブリッド化を検討しており、バンコク港は整備から長期間が経過しており、電力インフラの制約を踏まえると、全面電動化よりもハイブリッド化が現実的かつ最適な対応であるとの説明があった。



将来の開発計画については、関係省庁の承認を得て既に進行中である。赤線で示されるAゾーンには商業施設、Bゾーン（コアビジネスゾーン）では港湾施設の再編整備、Cゾーン（モダンポートゾーン）では高層ビルの建設が計画されている。現在岸壁沿いに点在する20の倉庫は赤エリアへ集約移転され、跡地はより高い収益を生むゾーンとして活用される方針である。貿易関連事務については高層建築物へ集約し、横浜・香港・シンガポールをモデルとした土地高度利用を目指すとしている。

Cゾーンでは、老朽化した倉庫群を撤去し、自動化岸壁およびターミナルを整備する計画であり、設計案は既に確定し、環境影響評価手続きに入っている。また、バンコク港と市内を結ぶ臨港道路・高速道路を整備することで、現在午前3時間・午後3時間に制限されているコンテナ輸送を24時間運用へ移行させる計画であり、特別道路建設局とPATが連携して進めていく。

その後、フリーゾーン倉庫を見学させていただき、保管されているものはビールなどの飲料などからスクーターなど多岐に渡る品種が保管されており、最大2年まで保管できるとのことや、再梱包やシール作業の行っているとのことだった。

フリーゾーンというものをあまり理解できていなかったので今回の視察で学びを得ることが出来た。



バンコク港は河川港であり 10 月中旬から 11 月中旬まで潮位と雨の関係で洪水の被害が発生しやすいことや、水深が 8 m 程度で入港できる船舶は限られるとのことだった。

四日市港の千歳地区（旧港）も同等の水深であり、大型化していく船舶に対応が困難になっていくことから今後水深が浅いことにどうしていくのか質問したところ、正直明確な解決策はなく、レムチャバン港含め役割を分けていくことが重要とのことだった。

規模は違えど新たな学びはあったので、四日市港で参考にできる部分を明確にして行きたい。

4 JETRO バンコク事務所

JETRO バンコク事務所を訪問し、タイの経済や貿易、港との関わり等について講義を受けた。

タイ王国の人口は約 6,600 万人で、国内には有力な財閥系企業が多く存在する。宗教的には小乗仏教が社会の基層にあり、個人の悟りや自己責任を重んじる価値観が、国民性や労働観を理解する上で重要な視点となる。政治体制は立憲君主制であり、社会は比較的安定している。

教育制度は 6・3・3・4 制を採用しているが、産業界からはエンジニア人材の不足が課題として指摘されており、これに対応するため、高等専門学校（高専）を新設し、日本型の実践的技術教育を導入することで、日系企業への人材供給につなげる取組が進められている。

また、日系企業に対するサポート体制は手厚く、バンコク商工会議所、日本語対応可能な弁護士・会計士、政府系支援機関などが整備されており、進出後の事業運営環境は良好である。

一方、タイが直面する構造的課題として、地域格差と急速な高齢化が挙げられる。人口は 2022 年に約 7,176 万人でピークを迎え、今後は減少局面に入り、数年以内に高齢化率 21% を超える超高齢社会となる見通しである。工場や建設現場では、カンボジアやミャンマーからの外国人労働者が重要な役割を担ってきたが、近年の国境問題により一部帰国が進み、人手不足が顕在化している。

経済面では、IMFの予測によると、インドネシアやベトナム、フィリピンが5～6%の成長を見込む中、タイの経済成長率は約2%にとどまるとされている。タイ経済は輸出と観光への依存度が高く、新型コロナウイルスの影響により大きな打撃を受けた。

人口の約30%が第一次産業に従事しているものの、GDPに占める割合は9%と低く、政府は農業の高度化・効率化を重要政策として位置付けている。

貿易構造を見ると、主要輸出先は米国が首位であり中国系企業の進出により対米輸出が拡大しており、日本からの輸入品は鉄鋼、機械、電気機械が中心であり、タイから日本へは自動車部品や調理済み鶏肉などが輸出されている。

日本の農林水産物輸出先としてタイは第7位であり、近年は訪日経験を通じて牛肉などの需要も高まりつつある。

国内経済では、バンコクを中心に中高所得層が増加する一方、地方部との所得格差は依然として大きい。

家計債務の増加により個人消費は低迷し、自動車や不動産市場も不調である。自動車工場の稼働率は約50%まで低下しており、製造能力はあるものの需要不足が顕著である。

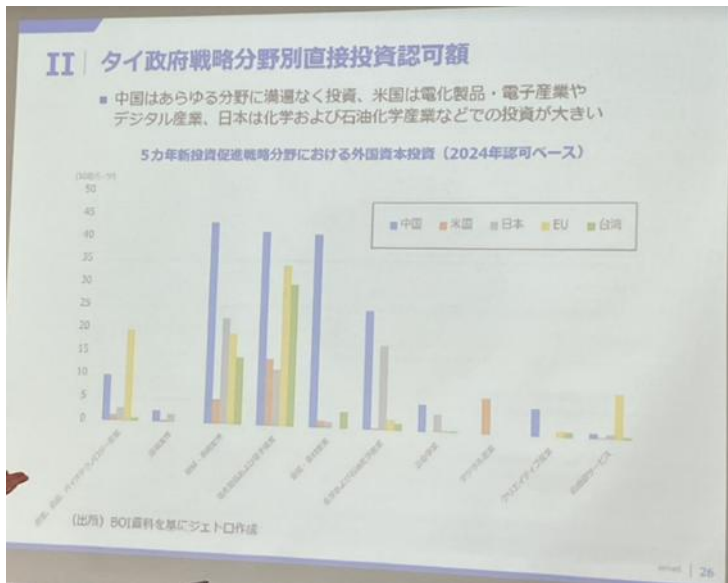
一方で、輸出は堅調で、直近9月の輸出額は前年同月比19%増となっている。

観光分野では、年間の外国人観光客数は約3,500万人規模で推移しているが、中国人観光客が減少する一方、インド、ロシア、中東からの観光客が増加している。



政府は2025年に4,000万人を目標としているが、実際には3,200万～3,300万人程度になる見込みとされ、観光回復が景気回復の鍵を握っている。

タイは高所得国になる前に高齢化が進行する「中所得国の罠」に直面しており、これを回避するため、産業の高度化と高付加価値化を目的に「タイランド4.0」政策を推進している。EV、デジタル、医療、機能的食品など12の重点産業を指定し、外資誘致を積極的に進めているが、近年の外国直接投資では中国、香港、シンガポールからの比率が高まり、日本の存在感は相対的に低下している。



更に、タイ政府はパリ協定を早期に批准し、BCG経済モデルを国家戦略に据え、脱炭素社会の実現を目指しており、2050年カーボンニュートラルを掲げ、EV推進、再生可能エネルギー、公共交通の利用促進に取り組んでおり、今後は気候変動法の制定や炭素税導入の可能性も示されている。

正直、タイは今後も経済成長をしていくのではと考えていたが、情勢的に厳しいことや日本のお家芸である自動車のシェアもEV需要が増えたことにより全体的に見ると落ちていることなど日本にとって良い状況ではないことは理解できた。今後EV化含めた脱炭素化が進むと貨物にも変化が起きていくため、今後の情勢を注視しつつ、港湾計画へ反映させていきたい。

はじめに

今回の海外訪問団は、南部回廊の一翼を担うカンボジア王国のシハヌークビル港とタイ王国のバンコク港を訪問する計画をしていたが、令和7年5月に両国の国境周辺で紛争が勃発し、関係者による停戦の調停等もなされたが、混乱の長期化が予想されたことから、8月に入り訪問先をタイ王国のみに絞り、バンコク港とレムチャバン港を訪問することとなった。

タイ王国といえば、東南アジアのなかでは順調な発展をとげている国というイメージがあったが、ここ最近、本港からタイ向けの輸出（主に自動車部品）が減少傾向にあることから、現地の港湾整備と課題への取組状況以外に現地の経済情勢にも興味を持ち、両港を含む4か所を訪問した。

1 レムチャバン港

タイ王国のコンテナ貨物の大半を扱う港で、チョンブリッケン湾の奥にあるため、津波や洪水の影響を受けにくい場所に位置している。日本のODAを活用して整備された港でありP A Tが港湾管理者であるが、ターミナルの運営は主に HUTCHISON PORTS THAILAND（H P T）が行っており、CO₂の排出削減に向けた取組みは今後、H P Tとの協議により順次実施されることになるとのことで、直接参考になるという部分は見受けられなかった。

展望タワーから周囲を俯瞰すると、供用済みのフェーズ1・フェーズ2で日系の大型船が着岸し、ガントリークレーンが数基、同時並行で荷役作業が実施されていたのが印象的であった。年中無休の24時間体制で港湾荷役が実施されるというのは、港湾利用者にとってのメリットは大きいと感じた。

現在、フェーズ3が予定より2年遅れではあるものの、水深18.5mで整備中であり、竣工後の2027年には取扱可能な貨物量が1,810万TEUとなると説明されていたが、フェーズ1では水深が14mであるのに対し、フェーズ2では16mであったとのこと。

2000年代に入り、運航されるコンテナ船が大型化される傾向を反映してのことだが国家的プロジェクト（東部経済回廊／EEC）により整備された直線的な連続バースの迫りに圧倒された。



最も印象に残ったのは、バンコク市内から南東に 135 k m 離れた位置にあるという状況から、港湾管理者としてラッカバンインランドデポとの鉄道輸送やチャオプラヤ川を遡上する形でのフィーダー輸送への取組強化などトラック輸送からのモーダルシフトを目指すことでCO₂の排出削減に取り組むという強い意気込みが感じられたことである。港湾に直接鉄道が乗り入れているという優位性を活かすことにより、今後モーダルシフトによるコンテナ貨物の輸送効率向上とコスト低減による荷主企業にとってのメリットが拡大する可能性があると感じた。

2 Yusen Logistics (Thailand)

郵船ロジスティクス株式会社のタイ現地法人が所有するバンコク市街に近い倉庫を訪問し、現地法人の社長に対応いただいた。2007年から5年ほどの現地駐在経験と2023年からの駐在経験をお持ちで、タイ王国が、輸出加工型の産業構造から内需発展型の国に変わろうとしている現状やタイ王国の多くの国民が小乗仏教の信者であることに起因する課題などを熱く語っていただくとともに倉庫内部について、案内いただいた。

「中進国の罌」という初めて聞く用語、タイランド4.0というここ10年程の政府の取組のなかで貿易構造や取扱貨物の変化がみられることなどマーケットに近い倉庫業をめぐる経営環境の変化という点の説明は2005年頃の日本を取り巻く環境と似た状態であることを感じた。

物流倉庫の現場の見学においては、どのような商品がどのような形で保管されているのか、現地生産法人を下支えするパーツ保管現場、ボンデッドエリアの活用のされ方など港湾管理者として普段接することができないエリアでの作業を見学できたことは、貴重な経験となった。



3 バンコク港 (PAT)

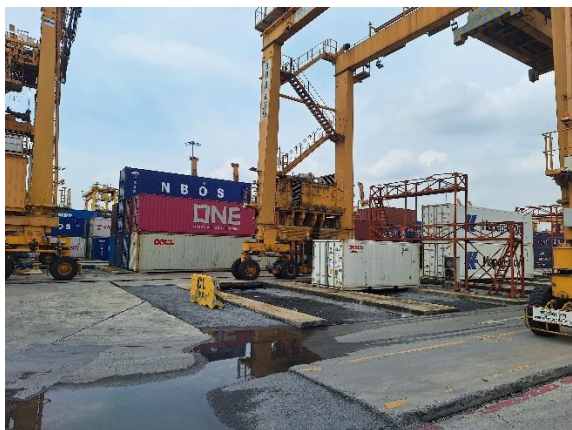
バンコク港訪問では、PAT (タイ港湾公社=Port Authority Thailand) の幹部の挨拶で、JICAの支援で発展してきたこと、幹部自身が日本の団体からの支援で海外への短期留学を経験したことなど日本との友好関係に関する言及があった。

バンコク港は歴史のある港であるが、河川港であり水深が 8.2mであることからその役割に限界があること、土地利用が効果的なものになっていないこと、施設の老朽化などの課題が見受けられ、ある意味四日市港と似たような状況が生じていると感じた。

現在、バンコク港では再開発計画が策定され、環境影響評価が行われているとのこと、商業ゾーン、コアビジネスゾーン (港湾・貨物サービスエリア)、モダンポートゾーンという3つのエリアにゾーニングがなされるとのこと。商業ゾーンではチャオプラヤ川に面した立地を生かす商業施設の整備、コアビジネスゾーンでは本来の港湾機能について高さを生かした形で集約するとともに効率化を図る、モダンポートゾーンでは高層建築物を建築し居住の用に供するなど土地の有効活用が図られるとのこと。

バンコク市内中心部に近い位置にあるため、現在道路アクセスに課題があるとのことだが、タイ高速道路公社と連携したアプローチ道路の整備も行われるとのことであり、貨物の搬入が24時間化され、市内中心部の道路渋滞緩和にも資する総合的な取組が実施されるとのこと、都市計画や都市再開発の視点からも興味深いものであった。

港湾施設見学では、2024年に開設されたBPKカスタムフリーゾーンとともに、コンテナターミナル (輸出貨物エリア、空バンの保管場所など)、税関関係の施設等を見学した。老朽化した倉庫は使用を控え、再開発計画で利活用しようとしているという案があるというのが印象的であった。



4 JETRO バンコク事務所

対応いただいた森下次長は、三重事務所に駐在経験がおありとのこと、和やかな雰囲気の中でタイ経済、貿易、自動車産業をめぐる現状について興味深く話を聞かせていただいた。

バンコク市内滞在で感じた若者が多くて二輪車の多い街、レムチャバン港に向かう道路沿いの地域で感じた都市化されていない地域との格差など現地で滞在してみて感じた

ことについて、納得させられる部分と全く見当違いである部分があったことが印象的であった。

タイ王国は立憲君主制の国であるが、相続税がかからないことから貧富の格差が継続しやすい傾向にあること、国家としては「地域格差」「人口の高齢化」（2022年に人口がピークアウトし高齢化社会に突入したこと）が課題であること、輸出加工型の経済構造から内需主導型の経済への転換期であること、農林水産業を基礎とした食品業に競争力があること、投資誘致政策はあるが産業育成政策がみえないこと、EVが普及し乗用車で日本メーカーのシェアが落ちているとともに、新型コロナ禍での家計債務の影響で車と不動産への融資が不調なこと、乗用車についての富裕層の近距離利用のための2台目としての購入や中所得層が安さによりEV車を購入し、それが市内の渋滞状況をより一層悪化させているなどの説明を受け、東南アジアのなかで先頭を走っているというイメージがある国だという認識に反し意外さを感じた部分があった。

中国による投資が中国企業による地域の丸ごとの乗っ取り（ゼロ投資）という現状が地域の課題になっている点についても世界情勢の一端を感じる良い機会となった。

なお、当日同席いただいた経済産業省から現地法人に出向されている田村氏によると、タイ王国とカンボジア王国の国境紛争もあり、勤勉な国民性のベトナムに発展の可能性を感じるとのことであった。

まとめ

今回の訪問では、バンコク港における都市再開発を含めた再整備計画とレムチャバン港における最後のフェーズに取り組んでいる状況を見学することができた。

国家的プロジェクトとして港湾整備や社会インフラ整備の取組が行われているのを目の当たりにし、日本の地方の港湾管理者としての限界を感じた点多かったが、四日市港からタイ王国向けの輸出が最近減少している理由がグローバルなサプライチェーンネットワークでの相手国の事情の変化によるものであることを肌で感じられたこと、経済情勢の変化を踏まえた港湾整備及び計画的な維持修繕への対応の必要性を再認識できたことは大きな収穫であった。

訪問先調整に知恵をお借りしているIAAPHの皆さんをはじめ関係機関の皆さん、訪問先で対応いただいた皆さん、不安定な情勢の中で渡航先変更にも対応いただいた旅行会社の皆さんその他今回の視察でお世話になった皆さんにお礼の気持ちをお示しし、この報告書のまとめとします。