

## タイの物流環境と輸出入動向 一般調査報告書

### 要旨

グローバルサプライチェーンの拡大によって物流インフラの重要性は高まっています。コンテナ不足による海上輸送費の高騰や物流の混乱はコロナ禍の象徴的な出来事の1つとなっています。そこで今回のレポートでは、①タイにおける海と空の物流インフラの概況を紹介するとともに、②長引くコロナ禍がタイの輸出入に与える影響、③ASEANの輸出入動向を整理します。

### 1. タイにおける海運・空運インフラの概況

日本の1.4倍で南北に長い国土を有するタイにはどのような港湾や空港が整備されているのでしょうか？図1にタイの主な港湾や空港インフラの概要を示します。

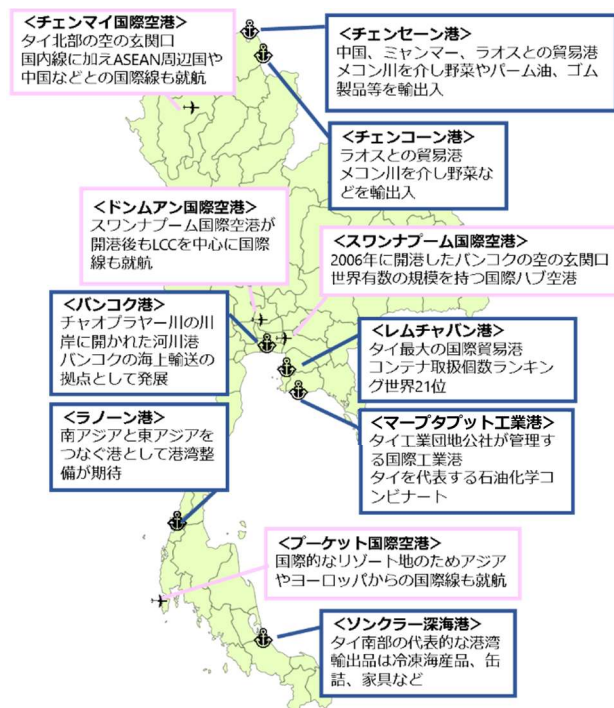


図1 タイの主な港湾・空港インフラの概要  
 出所:各種公開情報より作成。

人口や産業が集積しているバンコク及び東部経済回廊と呼ばれるバンコク東側の工業地域からアクセスの良い場所にタイ最大の貿易港であるレムチャバン港とスワンナプーム国際空港が立地しています。これらの開港は前者が1991年、後者が2006年と比較的最近であり、それ以前の代表的なインフラであったバンコク港(1951年開港)及びドムアン国際空港(1914年開

港)と合わせてバンコクの玄関口を構成しています。

その他に海外との輸出入がある海運港としては、タイ随一の石油化学コンビナートが隣接するマープタプット工業港、タイ南部から冷凍海産物、缶詰、家具などを輸出するソクラー深海港、ラノー港があります。バンコクと南部地域の格差是正を目指す南部経済回廊政策には、ラノー港の拡張や鉄道網の充実が盛り込まれています。実現するとタイ国内で製造した製品をアンダマン海から直接輸出することが可能となり、今後の市場拡大が見込まれるインドやバングラディッシュなどへマレー半島を経由する必要のない物流網が構築できるため期待されています。また、北部にはメコン川を経由して中国、ミャンマー、ラオスと繋がるチェンセーン港、チェンコーン港があり、野菜などの貿易が行われています。有名な観光地ゆえ国際線が就航する北部のチェンマイ国際空港と南部のプーケット国際空港も海外との物流を担っています。

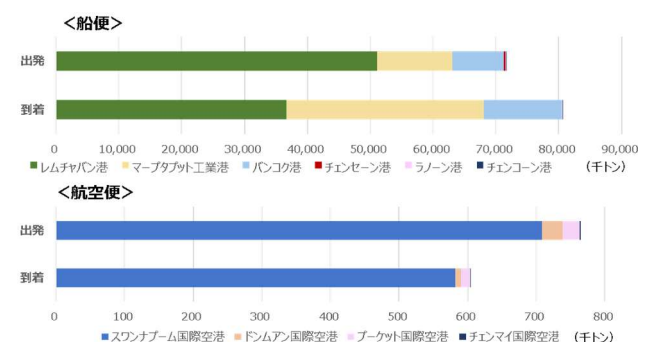


図2 2019年における港湾及び空港別貨物取扱量  
 出所:タイ運輸省の統計より作成。



図3 レムチャバン港の様子

写真では伝わらない広大な港と入港待ちのトレーラー。

これらの港湾と空港を利用した取り扱い貨物量を図2で比較します。港湾で取り扱う貨物量は空港の100倍以上で、海運量の多さを再認識させられます。施設別では、レムチャバン港及びスワンナプーム国際空港の存在感が目立ちます。2011年からの統計を確認すると、これらの貨物取扱量はコロナ禍前まで増加を続けています。

出発と到着の量を比較すると、タイが工業製品や食料製品を多く輸出する貿易国であることを反映し、レムチャバン港やスワンナプーム国際空港では出発量が多くなっています。一方、コンビナート用の石油輸入基地であるマープタプット工業港は当然のこと、バンコク港でも到着量が多くなっており、首都圏で消費される製品が運びこまれていることが推察されます。

## 2. タイの輸出入におけるコロナ禍の影響

輸出はコロナ禍のタイ経済を支えてきました(図4)。貿易統計によると2020年のタイの貿易収支は世界経済の減速に伴い輸出入両方も減少したものの、燃料需要の減少とオイル価格の低下などの要因で輸入の減少幅が大きかったことから、過去最大の貿易黒字を記録しました。主要輸出製品である自動車及び部品が対前年で2割以上の減少となった一方、在宅勤務の進展による需要拡大で電機電子機器の輸出が安定して増加したのはプラス要因です。

世界市場の需要回復やパーツ安の影響もあり、好調な輸出は2021年に入ってから継続しています。2020年3月末から5月上旬にかけて生産調整が行わ

れた自動車の生産が拡大したため2021年5月、6月の輸出額は対前年同月比40%以上の増となりました。タイ国内の新型コロナウイルス第3波の影響による一部工場の停止や物流の停滞による輸出減も最小限に抑えています。今後の見込みとして、タイ船荷協会は、輸出額が2021年通年で12%増、来年も5%増と予測しています。

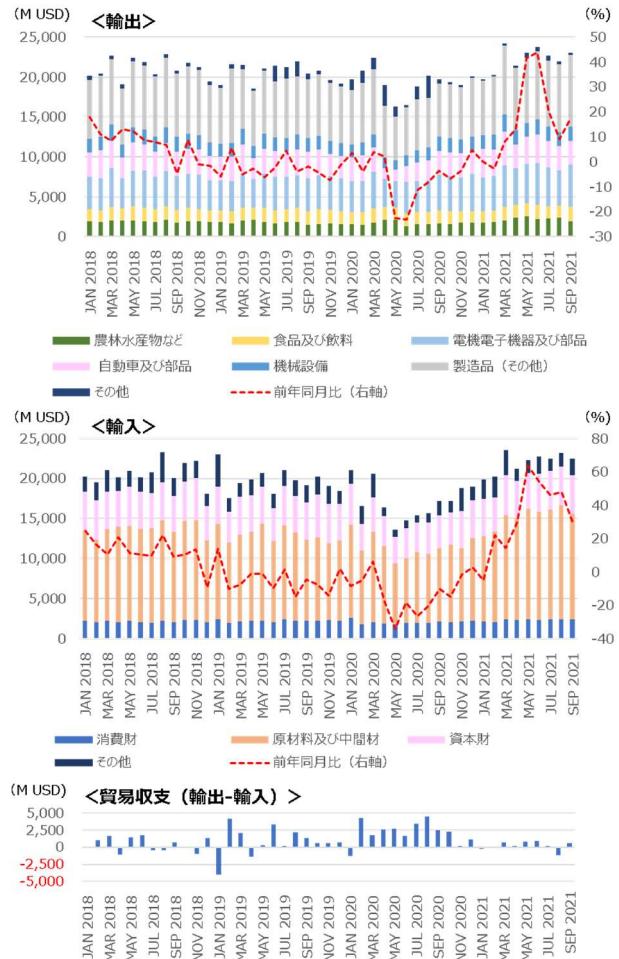


図4 タイの製品別輸出入額の推移  
出所:タイ中央銀行の輸出入統計より作成。

ただし、石油や金属関連の原材料及び中間材の輸入も増加しているのは昨年との大きな違いです。原油価格高騰の影響もあり、燃料輸入額は今年4月以降、前年同月を大幅に上回るペースで推移しており、1月から9月までの実績で2割以上の増加となっています。その結果、8月には単月で貿易赤字、通年でも黒字幅は減少しています。タイは資源を海外からの輸入に依存しているため、国際的な原油価格の高止まりは、貿易収支の悪化要因であり、留意が必要となります。

次に、グローバルなサプライチェーンを支える物流網への影響を確認します。図5に船便と航空便にお

ける取扱量の変化を示します。コロナ後も安定した推移を示す船便に対し、航空便は国際線の運行が実質的に停止となった昨年4月以降の落ち込みが甚大です。当時の企業ヒアリングを見返すと、「貨物スペースを自社製品の輸送用に確保できないと顧客からの要請に応えられないので苦慮している」という声が多く聞かれました。その後も各国の入国規制を踏まえて国際線の運行は限定的で、航空会社が旅客便を貨物便に振り替えるなどの努力はあるものの、航空便の取り扱い貨物量は回復途上です。

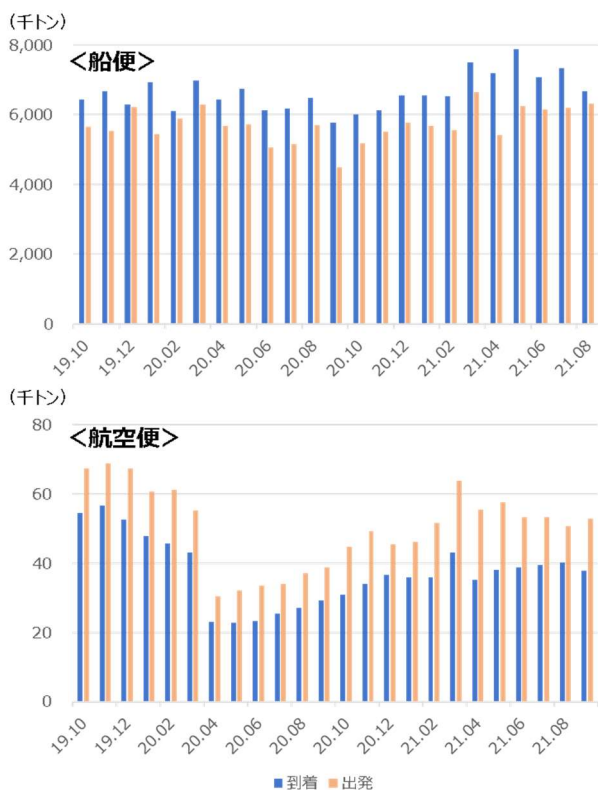


図5 タイの輸出入量の月別推移  
出所:タイ運輸省の統計より作成。

海運において問題となっているのがコンテナ船の運賃高騰です。図6にタイ船荷協会が公表する40フィートドライコンテナにおける目的地別運賃の推移を示します。中国、日本、インドネシアの輸送価格は比較的安定傾向にある一方で、オーストラリア、ヨーロッパ、アメリカのそれは大幅な値上げとなっており、欧米便は10倍以上に高騰しています。

タイで生産した製品を北米へ輸出されている企業からは、「輸送コストの増加分を販売価格に転嫁できず収益性が悪化している」との声も聞かれました。各種報道や、JETROが本年6月末に実施したセミナーによると、運賃上昇は、①巣ごもり需要による欧米への貨物

量の急増、②米中貿易摩擦を見越したコンテナ製造量の一時的な減少、③コロナ禍による港湾労働力の減少、④船の滞留による積載スペースの減少など複数の要因が指摘されています。アメリカ西海岸の代表的な港であるロサンゼルスでは、港から内陸までコンテナ輸送を行っており、内陸ターミナルでもコンテナ滞留が生じている模様です。そもそも港における輸出入バランスが1:5であることから、空コンテナを中国などへ返還する動きも加速していますが、クリスマス商戦までアメリカ側のさらなる需要増が想定されており、事態の改善には時間がかかる見込みです。

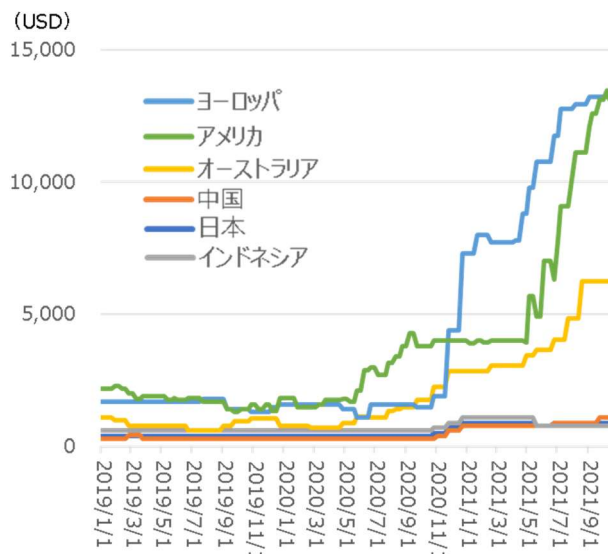


図6 タイから輸出するコンテナ輸送価格の推移  
出所:タイ船荷協会の統計より作成。40フィートドライコンテナの価格推移を示す。

### 3. ASEAN 各国の輸出入動向

ASEANの輸出入動向を眺めます(図7)。全体の傾向はタイと同様で、各国で経済活動への制限が導入された2020年4月から6月にかけて大きな落ち込みがあり、その後、回復傾向にあります。2020年後半からは輸出の回復が顕著で、ベトナム、マレーシア、インドネシアなど、コロナ前の水準まで戻す国もありました。2021年は輸出入ともに総じて拡大しています。

次に国別の推移に着目します。コンテナ取扱量が世界第2位のシンガポール港を有するシンガポールは、地域の貿易ハブとして再輸出量が多いこともあり輸出入額がASEAN主要国の中で最大となっています。貿易の回復も早く、輸出入とも2021年に入ってから2019年比で1割から2割増の高水準の月が多くなっ



ています。

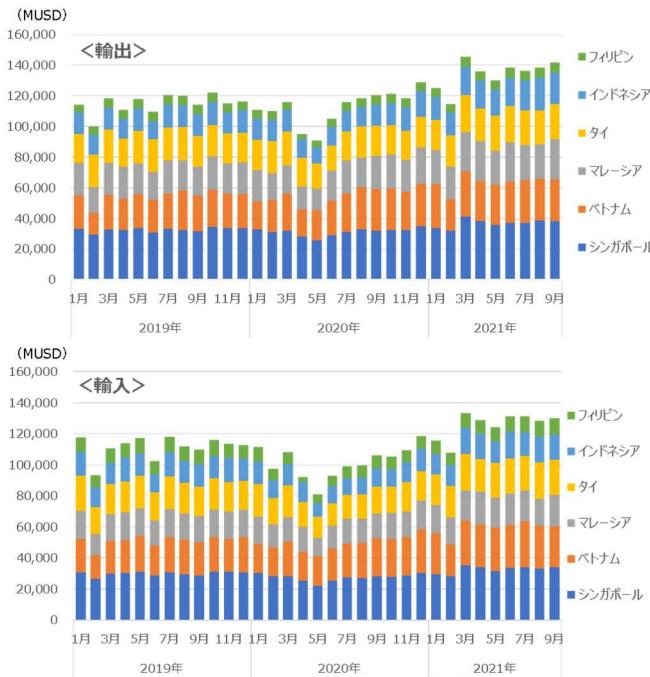


図7 ASEAN 主要6 国の輸出入推移

出所:各国貿易統計より作成。

2 番目に貿易額が大きいベトナムは、コロナ禍の巣ごもり需要や在宅勤務拡大の影響もあり、スマートフォンに代表される通信機器関連やコンピュータ関連の輸出が好調です。2020 年度当初の落ち込みからの回復は6 か国で最も早く、コロナ前と比較して3 割から4 割も輸出が拡大する月も多くあります。2021 年7 月以降のコロナ感染拡大に伴いベトナムにおいて工場の操業停止が相次いだとの報道もありましたが、統計上は靴類や木製品の輸出が半減しているものの、通信機器など主力品目は輸出額を維持しています。ただし、電子部品価格の高騰などを背景に輸入額も増加しており、2021 年4 月以降は貿易収支が赤字に転落し、本年1 月から9 月までの累積で20 億米ドルを超える貿易赤字となっています。

電子部品や石油、資源の需要回復を踏まえ、マレーシアやインドネシアの輸出も健闘しており、2021 年1 月から9 月までの貿易収支はそれぞれ400 億米ドル、250 億米ドルを超える黒字が積みあがっています。マレーシアでは電気電子部品、石油製品の貢献が大きい。インドネシアでは、石油、天然ガス、石炭など資源価格上昇がプラス要因となっています。フィリピンは機械や自動車などの輸入依存度が高いこと、輸出品の多くが輸入した部品を国内で加工する電気機器であり、十分な裾野産業が育っていないことなどから恒常的な

貿易赤字となっています。コロナ禍でも同様の貿易赤字が続いています。

このように ASEAN 主要国の中でも、国内の産業構造や輸出入品の違いに応じて、貿易統計におけるコロナ禍の影響が異なることが分かります。ワクチン接種が進み、活動制限の解除や入国制限の緩和が議論されるようになってきました。一方で、欧米でのコロナ感染の再拡大など心配な事態も続いています。今後、ASEAN の貿易動向はどのような動きを示すのでしょうか。

#### 4. おわりに

家の中で過ごす時間が長くなったため、観賞魚の市場が拡大しているという報道を目にしました。熱帯に位置するタイは熱帯魚の生産が盛んな国の一つです。タイの国魚である闘魚“ベタ”はオス同士が激しく闘うことから賭け事の対象として親しまれてきました。品種改良された美しいヒレや多彩な色が魅力で、Apple 社のスマートフォン iPhone の広告にも採用されました。

観光客にも有名なチャットチャック市場の一角には、ペットを取り扱う店舗が集まっており、ベタをはじめ多くの熱帯魚や錦鯉、金魚などが販売されています。家族連れを含む多くのお客さんが集まり、真剣な眼差しでお目当ての魚を選ぶのは日本のペットショップと同様です。ただし、販売の方法はユニークで驚かされます。年中暖かいためヒーターで加温する必要がないこともあってか、写真のように、ビニール袋に入れられた魚が所狭しと並べられているのです。「酸素は足りるのだろうか?」、「売れ残ったら餌は入れてもらえるのだろうか?」、「水替えはしてもらえるのだろうか?」など、袋に閉じ込められた魚たちへの心配は尽きません。

ベタは空気中から酸素を得ることができる性質をもつため、水替えのコツを掴めば、ろ過装置などがない小さな水槽でも飼育することが可能です。上述の市場では、1 匹10 パーツから200 パーツ程度(日本円:35 円から700 円)で販売されています。我が家でも1 匹購入し、家族の一員として迎え入れました。水槽と水草を含めて1,000 円以下の予算で楽しめる癒しの空間となりました。



図 8 チャトチャック市場の観賞魚コーナーの様子

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。