

海外ビジネス情報



バンコク

タイのランドブリッジ計画

北陸銀行 国際部
バンコク駐在員事務所
所長 湧川 裕明

1. はじめに

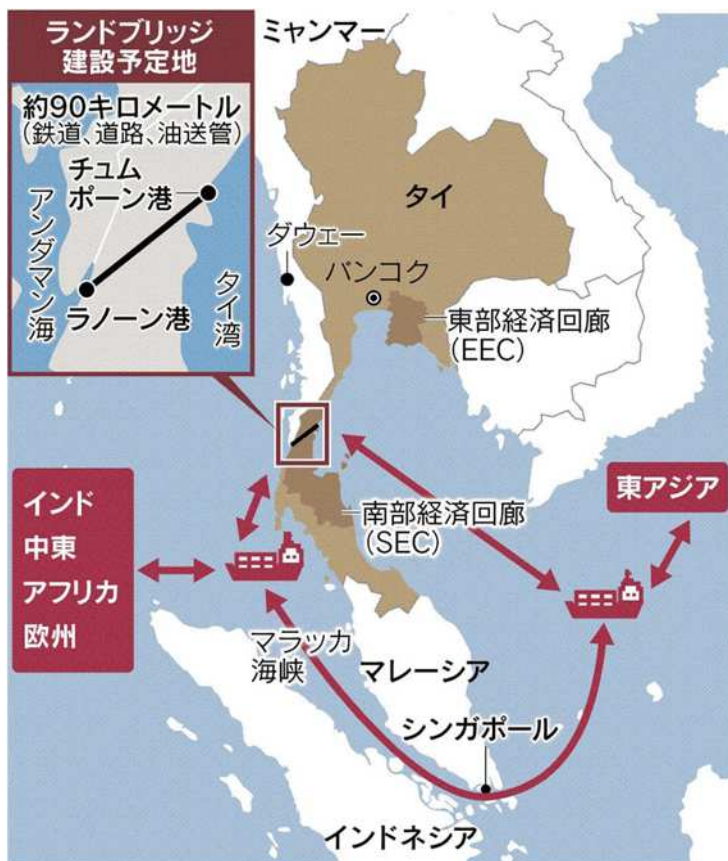
2023年12月に就任後初めて来日した、タイのセター首相は、タイ投資委員会が東京で開催した「日タイ投資フォーラム」で、タイ南部のマレー半島を横断する陸上橋「ランドブリッジ」計画への参加を呼びかけました。ランドブリッジは、その輸送コストや時間等でメリットが明らかになれば、マラッカ・シンガポール海峡の混雑や座礁・海賊リスクも回避できると言われています。この「ランドブリッジ」計画について、紹介したいと思います。

2. ランドブリッジ計画

タイが進めるランドブリッジ計画とは、マレー半島狭小部の東西それぞれに深海港を開発し、鉄道、高速道路、石油パイプラインを通じて、インド洋と太平洋の物流をつなぐというものです。（右図参照）

セター首相は、「ランドブリッジで、（インド洋側の）アンダマン海と（太平洋側の）タイ湾をつなぐことで、地域の中心的な貿易センター化を目指す。開発には4兆円以上が投じられる」と説明しました。

ランドブリッジ計画の背景には、マラッカ・シンガポール海峡のキャパシティとリスクの問題があると言えます。



3. マラッカ・シンガポール海峡の通航能力とリスク

世界の貿易の25%、石油の60%（日本が輸入する原油では約9割）が通航するマラッカ・シンガポール海峡は、国際貿易の要衝であり、太平洋とインド洋をつなぐ地政学的にも重要な海上航路です。同海峡の2022年の通航隻数（300総トン数以上）は82,819隻で、一日当たり約227隻に達し、2030年頃には通航限度能力を超えると予測されています。

両海峡の中で、最も幅の狭い所はシンガポール海峡のフィリップ水路で、その幅はわずか2.8kmです。両海峡の通航は、夜間を中心に衝突や座礁等のリスクがあります。タンカーの場合、重油漏れにより深刻な環境被害が発生する可能性もあります（実際に重油流出事故も発生しています）。

また、両海峡は狭く通航量が多いことから、海賊・武装強盗事件もたびたび発生しています。

4. おわりに

タイのランドブリッジ計画には、間もなく通航限度能力を超えるマラッカ・シンガポール海峡の補完、またはリスク回避の役割が期待されています。タイ政府によれば、ランドブリッジ計画が実現すれば、航行日数を平均4日、コストを15%削減できるとしています。さらに、シンガポール港は慢性的に混雑しており、それらの待機時間を加味すれば、より時間短縮効果は大きい可能性があります。タイに集積する日本企業にとってもインド洋へのアクセスは重要な課題であり、タイ東部に集積する日系工場にとって、レムチャバン港からマラッカ海峡を遠回りする必要がなくなります。

セター内閣は2023年10月にランドブリッジ計画を承認し、外国人投資家のための説明会を開きました。2025年に着工し2030年に完成という計画ですが、約4兆円という開発費用は2024年度のタイの国家予算（歳出）の約3割相当もする巨額な金額であり、外国資本の資金は重要な資金源です。中国が本計画に関心を示しており、近く中国でも投資家説明会が開かれる予定とのことですが、これまで全方位外交で国際社会を渡り歩いてきたタイが、どのようなバランス感覚でこの計画を進めていくのか、注目していきたいと思います。

<ご注意> 文中意見は筆者の個人的見解であり、北陸銀行としての見解の反映ではありません。当レポートは作成時点の経済状況に基づき、情報提供のみを目的に作成したものです。記載内容については、ご利用者の判断と責任のもと、ご利用くださいますようお願いいたします。

ほくりく長城会

海外ビジネス情報

発行：北陸銀行 ほくりく長城会事務局
〒920-0024 金沢市西念1-1-3 コンフィデンス4F
（（株）人材情報センター内）
TEL: (076)254-6500 FAX: (076)254-6565
E-mail: info@chojo-hokugin.jp