

World Watching 151

ワールド・ウォッチング

タイ自動車産業の発展を支えるレムチャバン港



山田 孝嗣

名古屋港管理組合
専任副管理者



はじめに

バンコック首都圏への過度の人口・経済活動の集中を避けると共に、河川港であり大型船の入港が困難なバンコック港を補完、代替する大水深港として開発が進むレムチャバン港。我が国港湾界が構想段階から協力を行い、タイ東部臨海開発を支える物流のゲートウェイとして、1991年に供用を開始した。その後、背後の工業団地や内陸部への自動車産業、電気機械工業等の集積と相まって港勢は拡大し、2010年のコンテナ取扱量はタイ全体の約76%にあたる506.8万TEU（世界ランク21位）とアジアを代表する国際貿易港に発展している。更に、コンテナ貨物だけでなく完成自動車の輸出台数の伸びも著しい。当組合は先般、タイ港湾公社（Port Authority of Thailand）との間で、完成自動車等の効率的な輸送をサポートすること等により、両港の交易の増大を目指すためのパートナーシップ港提携を行った。ついては、レムチャバン港における自動車輸送の最近の動向について報告してみたい。



タイにおける自動車産業の現状

タイには、ほぼすべての日系自動車メーカーが進出し、その生産工場は、主としてレムチャバン港背後あるいはバンコック周辺の工業団地に立地している（図1参照）（因みに、タイの国内自動車販売における、日系自動車メーカーのシェアは90%以上とのこと）。同国の自動車生産台数、国内販売台数および輸出台数の推移を図2に示すが、生

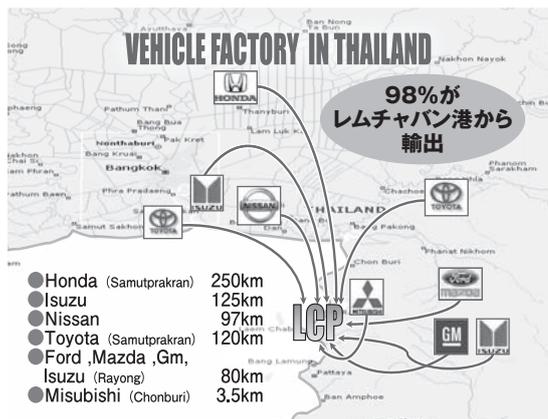


図1 自動車生産工場図

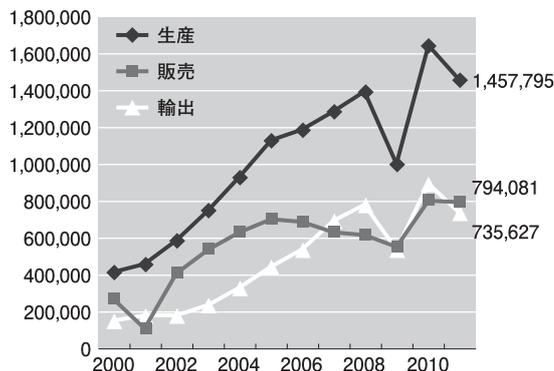


図2 生産・販売・輸出台数の推移

産台数、輸出台数とも、リーマンショックや洪水の影響を受けながらも着実に増加傾向を示している。2011年の生産台数は、洪水の影響で対前年比約12%減と落ち込んだものの146万台となっており、ASEAN5ヶ国の生産台数合計の約半分のシェアを占めている（世界自動車産業専門調査会社FOURIN社資料より）。

この背景には、1970年代後半から始まったタイ政府の自動車国産化政策に対応するため、日系メーカーを中心に自動車部品メーカーの現地進出が進み、その結果として、世界でも例を見ない高密度な自動車部品のサプライチェーンがバンコック周辺で出来上がっていることや、タイ政府の各種優遇政策が挙げられるし、輸出の増大については、オーストラリア、ニュージーランド、インド、ASEAN、中国等との自由貿易協定による関税フ

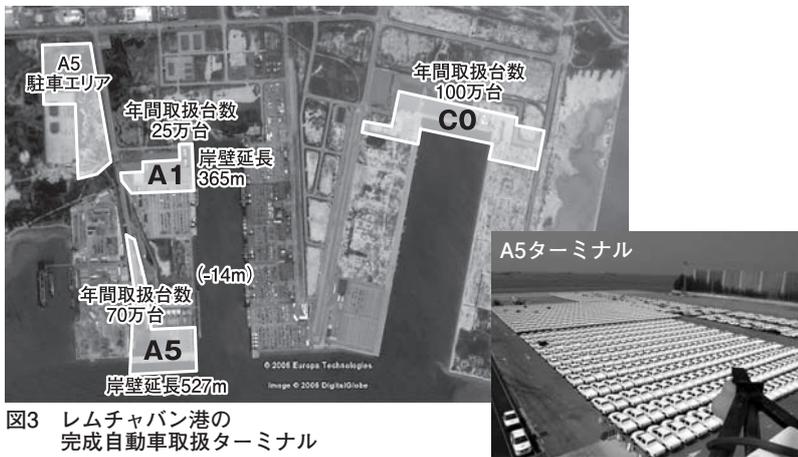


図3 レムチャバン港の完成自動車取扱ターミナル

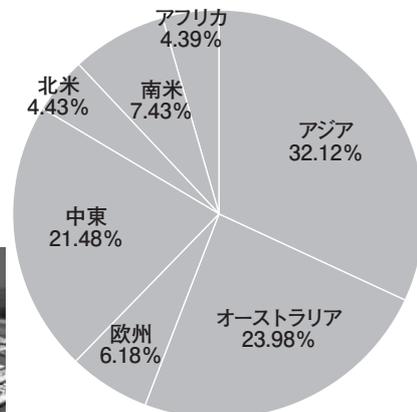


図4 ナムヨンターミナル社仕向地別自動車輸出割合 (2011年)

リー化等が大きな要因の1つと考えられるが、港湾、道路、工業団地といった産業インフラの整備も大きな要因の1つであろう。



レムチャバン港が果たしている物流機能

タイからの完成自動車輸出の約98%はレムチャバン港において取扱われている。同港では、輸出車輛の他に、それぞれ数万台の輸入車輛、トランシッブ車輛も取り扱われており、2011年の取扱台数は94万台で、5年前と比較し1.97倍の伸びとなっている。

これらの取扱いは、図3に示すA1ターミナルとA5ターミナルで行われている。

●A1ターミナル

フェリー及びクルーズ船ターミナルであるが、NYK Auto Logistics Thailand社が自動車用ターミナルとしても使用している。岸壁延長365m、水深-14mで、背後に約5,200台の駐車スペースがあり、年間約25万台の処理能力を有している。

●A5ターミナル

もともとは石炭取扱用に建設されたが、現在では、タイ資本であるNamyong社が自動車輸送ターミナルとして運営管理を行っている。岸壁延長527m、水深-14mで、同時に2隻のPCC船の接岸が可能であるとともに、背後に15,500台の駐車スペースがあり、年間約70万台の処理能力を有している。

両ターミナル併せて、年間約95万台の処理能力を有しているが、既に処理能力の限界に近づきつつある。このため、Ro/Ro及び一般貨物用として整備されたC0ターミナルの活用により、年間約100万台の処理能力の増強策が検討されている。このターミナルの管理・運営はNYKとNamyong社が出資するLaemchabang International Ro/Ro Terminalが行うこととなっており、既に約4,200台の駐車スペースが確保されている。

図4は2011年のA5ターミナルでの輸出相手国の状況であり、自由貿易協定を結んでいる、ASEAN

輸出			輸入		
順位	輸出先	シェア (%)	順位	輸入先	シェア (%)
1	インドネシア	14.67	1	日本	58.68
2	マレーシア	11.37	2	中国	8.87
3	日本	10.02	3	フィリピン	5.79
4	南アフリカ	7.64	4	韓国	5.40
5	ブラジル	7.22	5	インドネシア	3.92

金額ベースでも日本は第1位の輸入国で全体の65.2%を占める

表1 タイ自動車部品 (HS8708) 輸出先統計
取引先国別上位5カ国シェア (重量ベース)

諸国を含むアジアへの輸出が約3割を占め、オーストラリアが約1/4となっている。

また、タイの輸出入統計 (Global Trade Atlas より引用) によれば、自動車部品の輸入については約6割を占める日本からの輸入を含めて、アジア域内から8割以上が輸入されているし、輸出については、上位3ヶ国はインドネシア、マレーシア、日本、それに、南アフリカ、ブラジルが続き、上位5ヶ国で約半分のシェアとなっている (表1参照)。

これらの大部分はコンテナで輸送されることから、タイ全体の約76%のコンテナ貨物を扱っているレムチャバン港は、自動車部品の輸出入においても、重要な役割を果たしていると推測される。



おわりに

生産台数と輸出台数を伸ばすタイの自動車産業。従来、商用車 (Pick up truck) が主流であったが、タイ政府が奨励するエコカープロジェクト優遇政策と相まって小型乗用車の生産も増えており、タイで生産された乗用車の日本への逆輸入も始まっている。国内需要あるいは為替の問題、ひいては昨今の中国関係の悪化等を踏まえ、我が国を含む自動車産業のグローバルな生産体制がどうなるのか不透明ではあるが、その中で東洋のデトロイトと言われるタイの自動車産業がどう発展し、レムチャバン港がどのような役割を果たしていくのか注視する必要がある。