

第20章 物流・インフラ

1. 主要な国際空港と港湾の位置

タイには多くの空港が存在するが、中でも主要な空港として以下の 7 空港、港湾では 4 港が挙げられる（図表 20-1）。

図表 20-1 主な空港と港湾



（出所）各種資料より作成 地図は「白地図専門店」(<http://www.freemap.jp/>)

2. 港湾

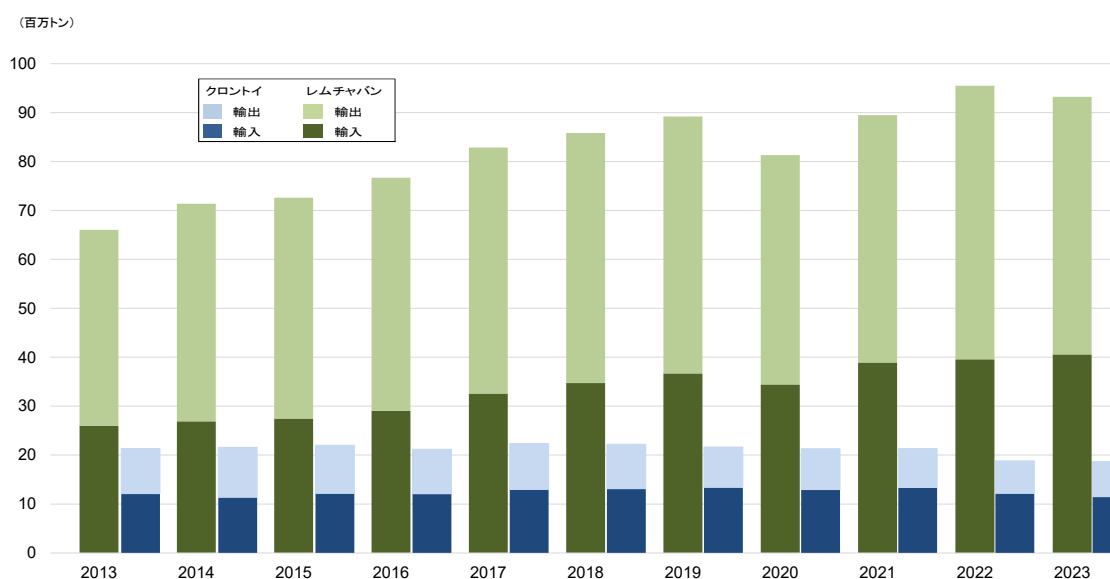
タイの主な港湾はレムチャバン港、クロントイ港、マプタプット港、ソンクラーク港であり、中でも、レムチャバン港とクロントイ港が中心的な役割を果たしている。

(1) レムチャバン港

1991 年に開港したタイ最大の貿易港である。A～D の 4 つの区画と危険物倉庫や造船所等のその他区画からなり、総敷地面積は約 1,000ha（約 1,000 万㎡）である。全体で、コンテナターミナルが 7 カ所、多目的ターミナル 1 カ所、Ro-Ro ターミナル¹⁷ 1 カ所、旅客/Ro-Ro ターミナル 1 カ所、雑貨ターミナル 1 カ所、シップヤードターミナル 1 カ所を有する。

レムチャバン港はクロントイ港に比べ一貫して貨物取扱量が多く、2023 年時点では、レムチャバン港の輸入・輸出貨物取扱量の合計がクロントイ港の約 5 倍の水準となっている（図表 20-2）。

図表 20-2 レムチャバン港とクロントイ港の取扱貨物量



（出所）Port Authority of Thailand より作成

バンコクとの間には高速道路が整備されており、バンコク郊外のラッカバン内陸コンテナ・デポとの間は鉄道でも結ばれている。2017 年頃には、レムチャバン港の貨物取扱の増加に伴い、トラック輸送の拡大による港周辺の渋滞慢性化が問題となっていたが、道が拡張されるなどの整備が進んでおり、アクセスが改善したとの声があった。

現在、東部経済回廊（EEC）の重要プロジェクトとしてレムチャバン港開発プロジェクト・フェーズ 3 が進められており、2025 年内の稼働開始を目指しているが、2025 年 7 月末時点で稼働されたとの情報はない。本拡張プロジェクトの目的は、①年間 1,810 万コンテナに貨物輸送能力を増強（従来は 770 万コンテナ）、②年間 300 万台に自動車輸送能力を増強（従来は 200 万台）、③レムチャバン港全港で貨物コンテナの鉄道輸送割合を 30%に増加（従来は 7%）、④自動コンテナマネジメントシステムの導入、⑤沿岸輸送・鉄道輸送によりレムチャバン周辺の渋滞緩和、である。

¹⁷ クレーンを使うことなく、トレーラー等が自走で貨物を船内に搬入/搬出可能な Ro-Ro 船用のターミナル。

(2) クロントイ港

首都バンコクにある港で、レムチャバン港が稼働するまではタイの中心となる港であった。しかし、河川港で大型船の寄港に限界があること、都市部に存在するため拡張にも限界があること等から、外資進出によるタイ国内での生産の拡大、原材料輸入の増大、製品輸出の増加に対応することが難しくなった。

(3) マプタプット港

バンコク南東のラヨーン県に位置する工業港であり、開港は 1992 年。航路や船会社等による利用制限のない公共埠頭と、特定の利用者・品目等に限られる専門埠頭がある。専門埠頭では、化学肥料や石油製品、液化天然ガス等が扱われている。

(4) ソンクラー港

タイ南部、マレー半島のタイランド湾に面するソンクラー県に位置する。総敷地面積は 10ha であり、バースは 3 本で総延長 510m、喫水 7.5m、船長 173m まで入港可能である。主な輸出貨物は天然ゴムや冷凍海産物、家具等であり、主な輸入品目は冷凍マグロ、機械等である。

3. 空港

タイの主な国際空港は、スワンナプーム、ドンムアン、チェンマイ、ハジャイ、プーケット、チェンライ、サムイの 7 空港である。この内、サムイ以外の空港はタイの国営空港会社であるタイ空港公社（Airports of Thailand）が運営しており、国際線発着便数等の統計データが公表されている。同データによると、2023 年のタイ空港公社運営 6 空港の国内線・国際線を合わせた総発着回数は約 67 万回、総乗降客数は約 1 億 600 万人、総貨物輸送量は約 119 万トンであった。コロナ禍の影響が大きかった 2020 年と比較すると、発着回数、乗降客数ともにほぼ倍増している。

最大規模を誇るスワンナプーム空港は、発着回数・乗降客数ともにサムイ空港を除く 6 空港総計の約 5 割を占める。また、スワンナプーム空港における貨物取扱量は全体の 9 割以上を占めており、国際航空貨物の取扱いがほぼスワンナプームに集中していることが窺える（図表 20-3）。

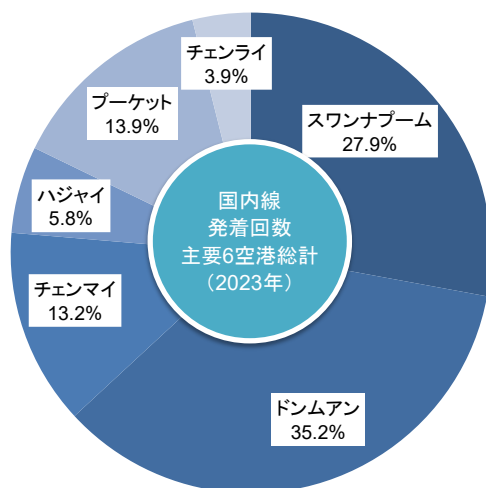
図表 20-3 主な空港の規模（タイ空港公社運営空港、2020 年、2023 年）

2020年							2023年						
	発着回数		乗降客数		貨物			発着回数		乗降客数		貨物	
	(回)	構成比	(万人)	構成比	(トン)	構成比		(回)	構成比	(万人)	構成比	(トン)	構成比
スワンナプーム	152,615	38.6%	1,654	35.6%	903,609	96.1%	スワンナプーム	307,505	46.1%	5,141	48.7%	1,136,804	95.3%
ドンムアン	133,270	33.7%	1,575	33.9%	15,229	1.6%	ドンムアン	184,541	27.6%	2,697	25.5%	14,210	1.2%
チェンマイ	39,455	10.0%	485	10.4%	4,915	0.5%	チェンマイ	55,663	8.3%	822	7.8%	5,152	0.4%
ハジャイ	18,798	4.8%	237	5.1%	4,677	0.5%	ハジャイ	20,230	3.0%	312	3.0%	3,176	0.3%
プーケット	38,850	9.8%	543	11.7%	11,066	1.2%	プーケット	87,304	13.1%	1,396	13.2%	32,217	2.7%
チェンライ	12,126	3.1%	151	3.3%	963	0.1%	チェンライ	12,485	1.9%	192	1.8%	875	0.1%
計	395,114	100.0%	4,645	100.0%	940,459	100.0%	計	667,728	100.0%	10,560	100.0%	1,192,434	100.0%

（出所）Airports of Thailand Public Company Limited より作成

国内線の発着回数については、タイ空港公社が公表する同社運営 6 空港のデータによると、バンコクのドンムアン空港が最も多く、6 空港全体の約 35%を占める。次いで、スワンナプーム空港が約 28%、チェンマイ空港が約 13%と続いている。

図表 20-4 主要 6 空港の国内線総発着回数（2023 年）



（出所）Airports of Thailand Public Company Limited より作成

最近の大きな動きとしては、EEC の大型プロジェクトの一つとして、ラヨーン県のウタパオ空港を大幅に拡張し、国際空港としての民間便の受入能力を高める計画が進められている。具体的には、新たな滑走路、旅客ターミナル、空港周辺都市などを開発することが計画されている。同計画では、観光都市パタヤに最も近いウタパオ空港を国際旅行ハブに変貌させて、年間 6,000 万人の乗客に対応することを目指している。2022 年 11 月に計画が政府に正式に承認されており、開業予定は 2028 年となっている。

また、タイ空港公社は、今後の航空需要拡大を見据え、スワンナプーム空港及びドンムアン空港の拡張（詳細は後述）に加え、第二プーケット空港（アンダマン空港）及び第二チェンマイ空港（ランナ空港）の建設を計画しており、アンダマン空港では年間 4,000 万人、ランナ空港では年間 2,000 万人の旅客受入を想定している。

（1）スワンナプーム空港

バンコクから東に 25km の位置にある総面積 3,200ha の国際空港であり、長さ 4,000m×幅 60m と長さ 3,700m×幅 60m の 2 本の滑走路を有する。同空港では、年間 6,500 万人の旅客を受け入れることが可能であり、1 時間あたりの最大発着回数は 68 回、貨物の最大取扱可能量は 300 万トンである。2025 年 11 月には第 3 滑走路が供用開始となる予定であり、これによって 1 時間あたりの最大発着回数は 94 回に向上する。

現在、7つのコンコース棟（A、B、C、D、E、F、G）があり、コンコース A が国内使用、コンコース B は午後 9 時から午前 4 時の間の国際線用、コンコース C～G がフルタイムの国際線用コンコースとなっている。

上記の年間旅客処理能力 6,500 万人に対し、2017 年には実際の乗降客数が 6,000 万人を超えていたこと、また、今後も需要増加が見込まれることから、タイ空港公社はスワンナプーム空港の拡張を進めている。2025 年 5 月には既存ターミナルの拡張工事の入札が開始され、同年 11 月に工事着手、2030 年に完成の予定となっている（2025 年 7 月時点）。当該拡張によって旅客処理能力が年間 8,000 万人まで増加する見込みである。このほか、新ターミナル、第 4 滑走路及びターミナル間を結ぶ自動搬送システムを整備する計画であり、一連の空港拡張事業により旅客処理能力を年間 1.2 億人まで拡大する想定となっている。

（2）ドンムアン空港

バンコクの中心地から北へ約 20km の地点に位置し、スワンナプーム空港稼働以前は主力の国際空港であった。長さ 3,700m×幅 60m、長さ 3,500m×幅 45m の 2 本の滑走路を有し、1 時間あたりの最大発着回数は 60 便、旅客処理能力は年間 1,600 万人である。タイ空港公社は、ドンムアン空港についても拡張を計画しており、新国際線ターミナルの整備（2030 年開業予定）、既存ターミナルの改修（2032 年完了予定）等によって旅客処理能力の年間 4,000 万人までの向上を目指している。

2022 年時点、LCC の発着回数（国際線と国内線の総数）ではスワンナプーム空港の約 5.7 万回に対しドンムアン空港が約 11.2 万回、乗降客数（同）もスワンナプーム空港の約 870 万人に対しドンムアン空港は約 1,600 万人であり、ドンムアン空港は LCC の拠点となっている（図表 20-5、20-6）。

貨物輸送においても、ドンムアン空港は製造企業の多いアユタヤから近いこともあり、同空港の利用が見直されている。ただし、足下は LCC 便を利用した貨物輸送も行われているが、旅客便による貨物輸送であること、LCC が保有する機体が大きくないことから、大量の貨物を一度に輸送するには適していない。

図表 20-5 主要国際空港の LCC 発着回数（2022 年）

(単位：回)	国際線		国内線		計	
	発着回数	構成比	発着回数	構成比	発着回数	構成比
スワンナプーム	20,635	42.6%	36,361	17.7%	56,996	22.4%
ドンムアン	18,108	37.4%	93,900	45.6%	112,008	44.1%
チェンマイ	1,564	3.2%	29,119	14.1%	30,683	12.1%
ハジャイ	696	1.5%	15,358	7.5%	16,054	6.3%
ブーケット	7,435	15.3%	21,674	10.5%	29,109	11.4%
チェンライ	0	0.0%	9,424	4.6%	9,424	3.7%
6空港計	48,438	100%	205,836	100%	254,274	100%

(出所) Airports of Thailand Public Company Limited より作成

図表 20-6 主要国際空港のLCC乗降客数（2022年）

(単位：人)	国際線		国内線		計	
	乗降客数	構成比	乗降客数	構成比	乗降客数	構成比
スワンナプーム	3,381,262	45.6%	5,305,420	17.7%	8,686,682	23.3%
ドンムアン	2,568,731	34.6%	13,470,451	45.1%	16,039,182	43.0%
チェンマイ	226,015	3.0%	4,225,830	14.1%	4,451,845	11.9%
ハジャイ	100,847	1.4%	2,333,874	7.8%	2,434,721	6.5%
ブーケット	1,143,147	15.4%	3,127,389	10.5%	4,270,536	11.4%
チェンライ	0	0.0%	1,431,653	4.8%	1,431,653	3.8%
6空港計	7,420,002	100%	29,894,617	100%	37,314,619	100%

(出所) Airports of Thailand Public Company Limited より作成

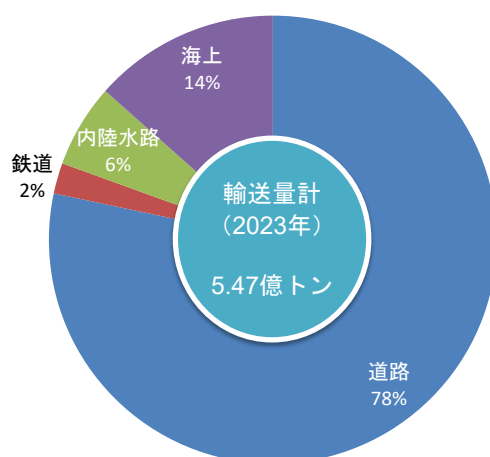
4. 道路

タイ国内では道路整備が進んでおり、2023年時点で高速道路は全長 52,282km、モーターウェイ・エクスプレスウェイは全長 485km に達した (BOI)。2025年にはバンヤイ - カンチャナブリ・モーターウェイ (M81) 及びエクスプレスウェイラーマ 3 世 - ダオカノン - アウターリングロードが開業予定であることに加え、複数のモーターウェイ建設の計画が進行している。

また、国際幹線道路網である「アジアハイウェイ」についても、メコン諸国を結ぶ「東西経済回廊」を始め 9 路線がタイ国内を通過しており、その全長は 5,000km を超えている等、国際交通網の要衝となっている。

タイの貨物輸送量に占める道路輸送は約 8 割を占めており、道路輸送が最も重要な輸送手段となっている (図表 20-7)。

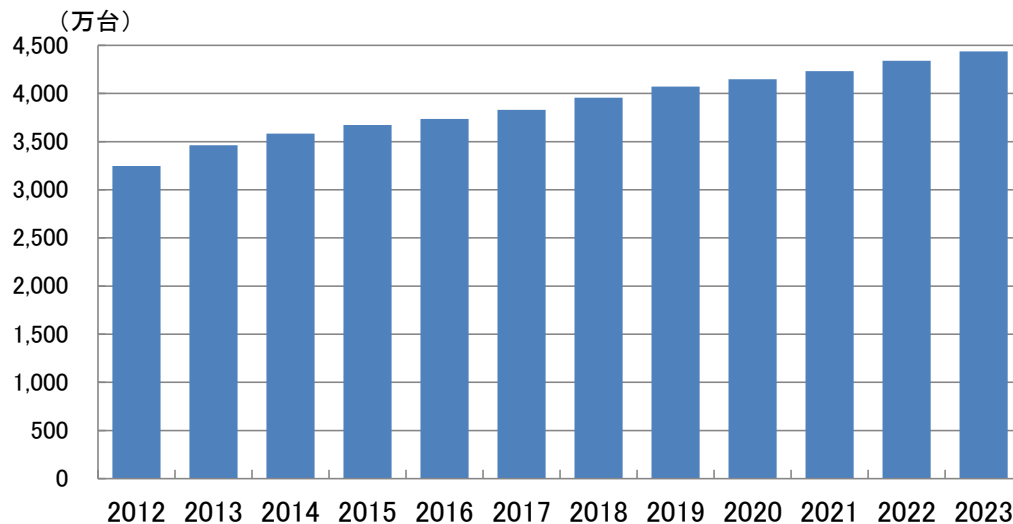
図表 20-7 道路輸送による貨物輸送量



(出所) Department of Land Transport より作成

タイの自動車登録台数は増加し続けており（図表 20-8）、特にバンコクでは渋滞が社会問題となっている。これを受け、タイ政府はバンコクでの渋滞緩和策の一環として地下鉄や高架鉄道等、公共交通機関の整備を進めている（後述）。

図表 20-8 タイの自動車登録台数推移



（出所）Ministry of Transport より作成

バンコクでは、BRT（Bus Rapid Transit）という路面電車に似たシステムのバスが 2010 年より運営している。サトーン駅からラチャダプルック駅までチャオプラヤ川沿いのルートを走行し、全長は約 16km の 12 駅、道路には専用レーンが設けられている。経営が慢性の赤字であったことから、2017 年 4 月以降の廃止が一旦決定したものの、多くの利用者等からの批判や要望もあって、運賃の値上げによる継続が決定し、その後は 2025 年現在も運行されている。

2024 年 9 月には、これまで運行されていた天然ガス車に代わる新車両として 100%電気エネルギーで動作する電動バスが導入されたとともに、既存路線の途中にチャンヌアロード駅及びチャンタイロード駅という 2 つの新駅が開業した。また、運賃についてはラビットカードや QR コードでの支払が可能であり、駅には切符売り場が設置されていない。

ひとくちメモ 9： バンコクの交通渋滞

バンコクの交通渋滞の激しさは、かねてより世界的にも有名であったが、コロナ禍による緊急事態宣言や外出制限、外国人観光客の受入れ制限等は、バンコク市内の景色を一変させた。タイ在住日本人の話によると、2020年頃は、町中も閑散としており、渋滞に頭を悩ませることもなかったようだ。他方で、現地調査を行った2025年3月時点では、主に欧米からの観光客数はコロナ前の水準以上に回復していたようで、ある程度の渋滞が見られた。

バンコクの交通渋滞が激しくなる時間帯は、朝は通勤通学ラッシュと重なる7時～9時、午後は15時頃、そして、夕方の帰宅時間と重なる17時～18時頃だ。金曜日や休日前も、翌日が休みのため、夕方から夜にかけてバンコク郊外へ車で移動する人が増え、渋滞が発生しやすい。エリアとしては、スクンビット通り、シーロム通り、サトーン通り、サイアム周辺等が、特に渋滞の激しいエリアと言われる。

タクシーなどはこうした渋滞に巻き込まれがちだが、バンコクでは、地下鉄 MRT や高鉄道 BTS 等の公共交通機関も充実しているため、こうした手段をうまく使えば、ストレス少なく生活ができるかもしれない。また、2010年代より BTS の直下にスカイウォークの建設が始まり、サイアム地区やスクンビット地区では、複数の駅間を歩いて移動することができるほか、駅地下のショッピング施設などへは地上へ下りずともスカイウォークから直接アクセスできる。タクシーやバイクでよかったがえす歩道に下りる必要がなく、雨季などでも雨に濡れる心配がないというメリットは大きく、多くの観光客や通勤する人々に使われていた。



ショッピングモール近くのスカイウォーク

(出所)：現地調査にて撮影 (2025年3月、バンコク中心部にて)

5. 鉄道

タイの鉄道は1889年に開業し、第2次世界大戦後の1951年にタイ国有鉄道として統合された。現状、道路ほど整備は進んでいない。主な路線はバンコクを起点に、北線、南線、北東線、東線の4種である。その中で、日本企業が物流で利用している路線は、主に南線と東線である。その他の路線は、線路状態の悪さや大幅な遅延が発生する等の理由から、物流ではあまり利用されていない。

図表 20-9 は主な鉄道路線の所要時間をまとめたものである。距離や列車種別、クラス等に応じ料金が設定されている。例えば、2025 年 5 月現在において、バンコクと北部の主要都市であるチェンマイとの間で特急、1 等車の寝台を利用する場合の料金は 1,746 バーツ (約 7,500 円) となる。

図表 20-9 主な鉄道路線と所要時間

		距離 (km)	所要時間 (時間)
北線	バンコク～チェンマイ	751	11～13
南線	バンコク～スンガイコーロク	1,159	20
	バンコク～パダンブサール	990	17
東線	バンコク～アランヤプラテート	255	4.5～5.5
北東線	バンコク～ノンカイ	621	9.5～10.5
	バンコク～ウボンラチャタニ	575	8～10

(注1) バンコク～アランヤプラテートは普通車、バンコク～ノンカイは急行の所要時間、
その他は特急の所要時間

(注2) 運賃は、列車種別（快速～特急）による料金、エアコン付き車両の場合はエアコン料金、
寝台利用時の寝台料金、距離、座席クラス、上段/下段（寝台の場合）等により異なる。

(出所) State Railway of Thailand ウェブサイトより作成

図表 20-10 は、バンコクから鉄道で貨物を輸送する場合の料金である。Class 3 は家電製品、自動車、スズ、丸太、木材、タイルの輸送料、Class 4 は鮮魚、米、トウモロコシ、ゴム、ジュート、ケナフ、セメント、リグナイト、蛍石、マンガン、石膏、肥料、果物、稲、ふすま（麩）、泥灰土、砂、砂利、野菜、ココナッツ、鋼鉄の料金である（BOI “Cost of Doing Business in Thailand” (as of January 2024)より）。

図表 20-10 バンコクから各都市への貨物輸送料金

	Class 3 (バーツ/トン)	Class 4 (バーツ/トン)	燃油サーチャージ (バーツ/キロリットル)
チェンマイ	544.7	475.5	2,561
ナコンラーチャシーマ	182.6	158.8	707
コンケン	338.0	294.0	1,448
ハジャイ	682.5	596.5	3,302
イースタン・シーボード	182.6	158.8	707

(出所) BOI “Cost of Doing Business in Thailand” (as of January 2024)より作成

6. 高架鉄道・地下鉄

急速にモータリゼーションが進む中、首都バンコクでは渋滞とそれによる環境問題が深刻となり、その緩和策として公共交通機関の整備が進められてきた。その代表とも言えるのが高架鉄道（BTS¹⁸ Sky Train）と地下鉄（Mass Rapid Transit：MRT）である。また、バンコクにはスワンナプーム空港からバンコク中心部までを 30 分でつなぐ高架鉄道（Airport Rail Link：ARL）も走行している。これらのバンコク都市鉄道の総距離は 2025 年 4 月時点で約 277km であり（山手線の 8 周分以上）、2028 年までに更に 70.9km 伸びる見通しとなっている。

（1）高架鉄道（BTS Sky Train）

地上 12m の高架を走行する公共交通機関で、1999 年 12 月 5 日に初の BTS であるスクンビット線が開業した。2025 年 7 月時点で 3 路線（バンコク北部から南部隣県サムートプラカーンまでをつなぐライトグリーンライン、バンコク中心部からチャオプラヤ川を越えて西へと伸びるダークグリーンライン、チャオプラヤ川西岸に位置し、大型商業施設アイコンサイアムが直結するチャルンナコン駅を中心とした短距離路線のゴールドライン）が運行している。ライトグリーンラインとダークグリーンラインはサイアム駅、ダークグリーンラインとゴールドラインはクルントンブリ駅でそれぞれ接続しており、乗換が可能である。

（2）地下鉄（MRT）

2025 年 7 月時点、バンコク中心部の地下を走るブルーライン（2004 年 7 月 3 日開業）、バンコクと西部隣県ノンタブリーをつなぐパープルライン（2016 年 8 月 6 日開業）、バンコク中心部とドンムアン空港、バンコク北部のパトゥムターニー県を結ぶダークレッドライン、バンコク中心部から西へ延びるライトレッドライン（レッドラインはいずれも 2021 年 11 月 29 日開業）、バンコクからサムットプラカーン県を結ぶイエローライン（2023 年 7 月 3 日開業）、バンコクの東部からノンタブリー県の北部を結ぶピンクライン（2024 年 1 月 3 日開業）の 5 路線が運行している。特に、最近開業したピンクラインは他路線との接続駅が多く、ノンタブリーシビックセンター駅ではパープルライン、ラックシー駅ではレッドライン、ワットプラシーマハタート駅では BTS ライトグリーンラインに乗り換えが可能である。また、2025 年 6 月 17 日にはピンクラインの延伸区間（シーラット駅〜ムアントンターニー駅）が商業運用を開始した。

MRT の整備、運用には日本企業が関わっており、2021 年に開業したレッドラインについては、バンコク側の起点であるバンスー中央駅及びダークレッドラインの建設のほか、全線で用いられる車両及び電気設備等を含む新都市鉄道システムの建設を行った（三菱重工、日立製作所、住友商事）。また、パープルラインについては、車両の供給（総合車両製作所）及び設備メンテナンス（JR 東日本、丸紅、東芝）に日本企業が参画している。

¹⁸ BTS は “**B**angkok **M**ass **T**ransit **S**ystem Public Company Limited” の略称

ひとくちメモ 10： 便利な交通系 IC カード「ラビットカード (Rabbit Card)」

日本では JR 東日本の「Suica」や東京メトロ等の首都圏の鉄道・バスで利用可能な「PASMO」があるように、タイでも「ラビットカード (Rabbit Card)」と呼ばれる交通系 IC カードがある。2012 年にバンコクの BTS のチャージ式 IC 乗車カードとして発行されたラビットカードは、その後、コンビニエンスストア、スーパーマーケット、レストラン等の飲食店、映画館等で使用できるようになっている。利用できる機会が増えたこともあり、バンコク市内に勤める社会人や学生の多くが、ラビットカードを持っているようである。

タイへの旅行者や駐在員も、パスポートを持参して連絡先等を伝えれば、最寄りの BTS 券売窓口でラビットカード (Standard Rabbit Card) を作成することができる。

ラビットカードは My Rabbit というアプリと連携しており、ラビットカードのチャージや利用履歴の確認等もアプリから手軽に行えるようになっている。

タイ政府は 2015 年にキャッシュレス決済を促進するための「国家電子決済マスタープラン」を策定し、国を挙げてキャッシュレス化を促進している。このようなプリペイド型のカードを使ったコンビニ等での決済のほか、スマートフォンにアプリを入れて QR コード決済等ができるようになっており、近頃では屋台でも QR コード決済ができるようになってきているようだ。

7. コールドチェーン

港湾や空港、道路は、それぞれコールドチェーン物流を構成する要素であるが、インフラが部分的に未発達であることに伴う制約や、品質管理上の課題が指摘されていた。これに対し、2022 年 3 月に、ASEAN と日本との間で、コールドチェーンに関する地域ガイドラインが策定された。品質管理プロセスの標準化や認証取得を促進するガイドラインと、東部経済回廊 (EEC) によるインフラ整備も相まって、今後、タイ国内におけるコールドチェーンの更なる発展が期待される。

8. 電力

タイの発電事業者は国営企業であるタイ発電公社 (Electricity Generating Authority of Thailand : EGAT)、民間の独立発電事業者 (Independent Power Producer : IPP)、小規模発電事業者 (Small Power Producer : SPP)、極小規模発電事業者 (VSPP : Very Small Power Producer) がある。EGAT は自社で発電した電力に加え、IPP/SPP の電力、更に近隣諸国 (主にラオス) から電力を購入し、配電事業者に供給している。

タイの電源構成は依然としてガス火力が中心であり、発電量ベースで約 6 割程度を占めている。近年は天然ガスの国内生産量が減少しているため、輸入量が増加傾向にある。ただし、後述のとおり、新しい電源計画である Power Development Plan 2024 により、天然ガスや石炭火力等の火力発電への依存は徐々に減っていく見込みである。

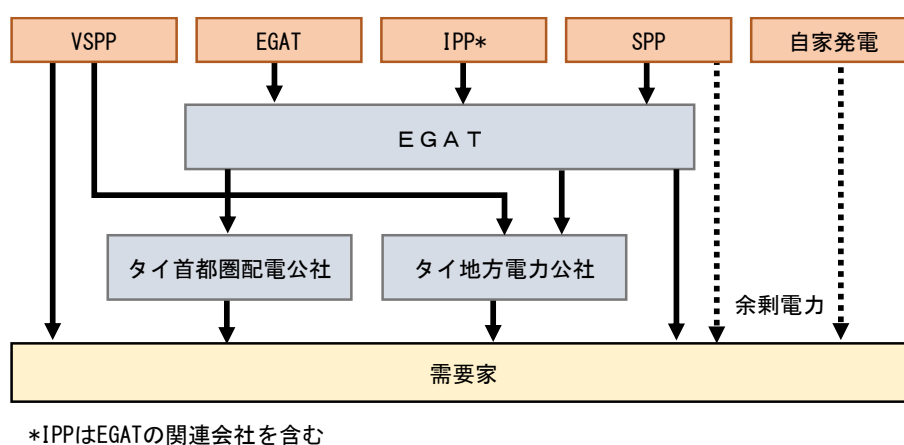
電力市場については、発電分野は 1992 年以降、独立系発電事業者等の参入が認められている。EGAT 以外の民間の発電事業者は上述のとおり 4 種類に分類される。それぞれの特徴は以下のとおりである。

- ・ IPP は火力発電等コンベンショナルな発電が中心である。
- ・ SPP は 90MW 以下の再エネのほか火力発電等の電力供給を行う事業者であり、EGAT への売電だけでなく、需要家への直接供給も認められている。

- ・ VSP は、10MW 未満の再エネ事業者であり、①MEA または PEA への売電（EGAT の送電網を介さない）、②需要家への売電、③自家消費のいずれかを選択することができる。
- ・ 自家発電・直接販売事業者（IPS：Independent Power Supply）は、主に自家発電を行い、余剰電力を需要家に販売する。

送電はタイ電力公社（EGAT）が担い、配電部門は首都圏の配電を担当する首都圏配電公社（Metropolitan Electricity Authority：MEA）、その他地域では地方電力公社（Provincial Electricity Authority：PEA）が独占している。

図表 20-11 タイの電気事業体制

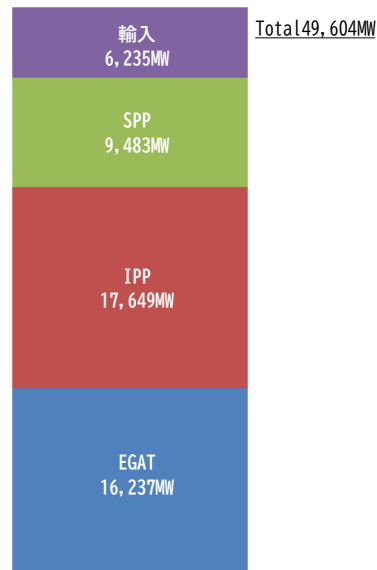


（出所）ERC、一般社団法人海外電力調査会資料を参考に作成

2020年10月に承認された電源開発計画（Power development plan 2018-2037 Revision 1：PDP2018 Rev1）に加え、近年のエネルギー価格の高騰や国家として掲げているカーボンニュートタリティの達成のため、新たな計画（Power Development Plan 2024）が現在ドラフト中である。計画の中では、再生可能エネルギーの割合の向上や水素ガスの混合等が予定されている。また、現在輸入が増えている天然ガスについては電源の4～5割弱に、石炭火力比率は7～11％程度に削減される見込みである。

2023年の発電容量（図表 20-12）及び発電量（図表 20-13）は下記のとおりである。なお、下表はEGATによる発電及びEGATをオフテーカーとするIPP、SPPの電力のみが対象となっており、SPPの需要家への直接売電分、VSPによる発電、IPSによる自家発電及び需要家への直接売電分は含まれていない。

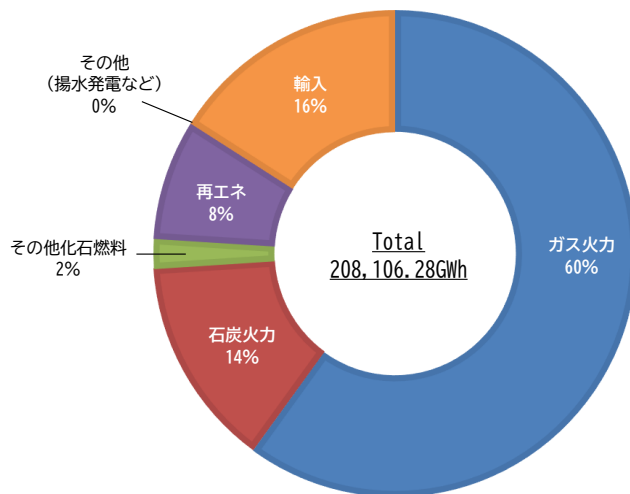
図表 20-12 2023 年の発電事業者種別発電容量構成



(注) EGAT による発電及び EGAT をオフテーカーとする IPP、SPP の電力のみを対象としている。

(出所) EGAT “Annual report 2023”

図表 20-13 2023 年の電源別発電量



(注) EGAT による発電及び EGAT をオフテーカーとする IPP、SPP の電力のみを対象としている。

(出所) EGAT “Annual report 2023”

日系企業へのヒアリングでは、工業団地を通じた電力供給に関しては、停電はほとんどなく、電力供給に問題は無いとの声が多かった。ただ、非常に安定した電源が求められる半導体製造等一部の業種においては、安定性の面で多少不安が残るとの声も聞かれた。なお、バンコク中心部では停電はほぼないものの、郊外では月に一度程度の停電があるとの声もあった。

9. 水道

タイでは国民への飲み水の安定供給のため、水道設備の整備が進められており、バンコクでの水需要の大幅な増加を踏まえ、1967年にノンタブリー、サムートプラカーン、トンブリーとバンコクの水道事業が統合され首都圏水道公社（Metropolitan Waterworks Authority：MWA）が設立された。一方、その他の地域の水道事業は保健省と公共事業省が所管していたが、1972年の地方水道公社（Provincial Waterworks Authority：PWA）の設立に伴い、同公社に移管されることとなった。

現在もこの2つの水道公社がタイの水道事業の中核である。水道料金は両公社で異なり、全国統一の料金体系とはなっていない（図表 20-14、20-15）。

図表 20-14 MWA の水道料金

住宅用		商店、政府機関、 国営企業、製造業用	
利用量（m ³ ）	料金（バーツ/m ³ ） 最低45バーツ	利用量（m ³ ）	料金（バーツ/m ³ ） 最低90バーツ
1-30	8.50	0-10	9.50
31-40	10.03	11-20	10.70
41-50	10.35	21-30	10.95
51-60	10.68	31-40	13.21
61-70	11.00	41-50	13.54
71-80	11.33	51-60	13.86
81-90	12.50	61-80	14.19
91-100	12.82	81-100	14.51
101-120	13.15	101-120	14.84
121-160	13.47	121-160	15.16
161-200	13.80	161-200	15.49
over 200	14.45	over 200	15.81

（出所）Metropolitan Waterworks Authority のウェブサイトより作成

図表 20-15 PWA の水道料金事例

利用量 (m ³)	住宅	政府機関、 小規模事業	国営企業、 大規模事業
	最低50パーツ	最低150パーツ	最低300パーツ
0-10	10.20	17.00	18.25
11-20	16.00	20.00	21.50
21-30	19.00	21.00	25.50
31-50	21.20	22.00	28.50
51-80	-	23.00	31.00
81-100	-	24.00	31.25
101-300	-	27.40	31.50
301-1,000	-	27.50	31.75
1,001-2,000	-	27.60	32.00
2,001-3,000	-	27.80	32.25
over 3,000	-	28.00	32.50

(注) 以下の business partnership area に適用。

Chachoengsao, Bang Pakong, Rayong, Pathum Thani, Rangsit, Ratchaburi, Samut Songkhram, Om Noi, Samphran, Samut Sakhon, Nakhon Sawan, Chon Buri, Pattaya, Laem Chabang, Sriracha, Phanat Nikhom, Ban Bueng.

(出所) Provincial Waterworks Authority のウェブサイトより作成

10. ガス

タイのガス供給の多くは、都市ガスではなく LPG であるため、ガスはボンベごとに交換されるか、タンクへ供給される。タイの主要供給会社ごとの料金は、以下のとおりである。

図表 20-16 ガス料金

バンコク及びその周辺のLPG価格	PTT	WP	UNIQUE Gas	Siam Gas	PAP	NS Gas	TAKUNI	BIG Gas	PT	Saeng thong
ガソリンスタンドの価格: パーツ / リットル	14.74- 15.96	15.24	14.70- 15.27	14.70- 15.27	15.24	14.33- 14.98	13.74	15.00- 15.50	14.43- 16.13	13.01- 14.33
調理用ガス: パーツ										
- 4 kg.	122- 185	149- 189	118-179	118-179	123- 188	99-134	139	118-179	168	-
- 13.50 kg.	-	385-421	-	-	-	316- 372	-	-	-	-
- 15 kg.	423	423	408-428	408- 428	423	352- 401	386	423	423	-
- 48 kg.	1,274- 1,455	1,258- 1,483	1,226- 1,407	1,226- 1,407	1,274- 1,455	1,123- 1,290	1,229	1,398	1,336	-

(出所) BOI “Cost of Doing Business in Thailand 2023” より作成

11. 通信

タイでは従来、国営のタイ電話公社 (TOT) 及びタイ通信公社 (CAT Telecom) が電話事業を独占していた。TOT は、国内通信及びラオス・マレーシアの国際通信を担当し、CAT は国際通信・

郵便を担当していたが、2000 年代半ばから本格化した通信自由化以降、民間との競争に直面し、業績不振が続いていた。2021 年 1 月、TOT と CAT の合併により新たに NT（National Telecom）が設立された。

通信インフラについて近年の大きなトピックは 2020 年の 5G サービスの開始である。民間大手通信 3 社（AIS、TrueMove H、dtac）は当初、5G 導入へ向けた準備は進めていたものの、4G 導入の際に巨大な債務を抱えたため、新たな大規模投資には消極的であった。政府はこのような現状を踏まえ、通信各社に対して 5G 帯域に係る入札参加を促すため、4G 帯域割当費用の支払期間を 5 年間延長する措置を講じた。その結果、全社が入札参加を申し入れ、2019 年 6 月に行われた帯域割当の申し込みも全社が行った。

2020 年 2 月、規制当局である NBTC は、低周波（700MHz）、中周波（2,600MHz）、高周波（26GHz）帯の 5G オークションを行い、これを契機にタイ国内での 5G サービスが開始された。通信各社の状況について、AIS は、低・中・高周波帯すべてのライセンスを取得し、カバレッジと容量の両面で優れたスペクトル構成を実現。2020 年 2 月にタイで最初に 5G サービスを開始した。次いで、TrueMove H は、中周波と高周波のライセンスを取得し、2020 年 3 月にサービスを開始した。dtac は 2021 年に 5G サービスを開始し、2025 年 4 月時点では中・高周波数をカバーしている。国営通信会社の NT も同じく 5G サービスを提供している。

(1) 電話

タイの電話普及率は図表 20-17 のとおりであり、2024 年時点で固定電話契約者は 390 万人（人口普及率は 5.92%）、携帯電話加入者数はおよそ 1.15 億人（人口普及率は 174.56%）となっている。

タイにおける電話料金については BOI（“Cost of Doing Business in Thailand”）が公開しているほか、通信会社によるプロモーション料金も存在するため、各社ウェブサイトを確認すると良い。

図表 20-17 電話（固定・携帯）普及率

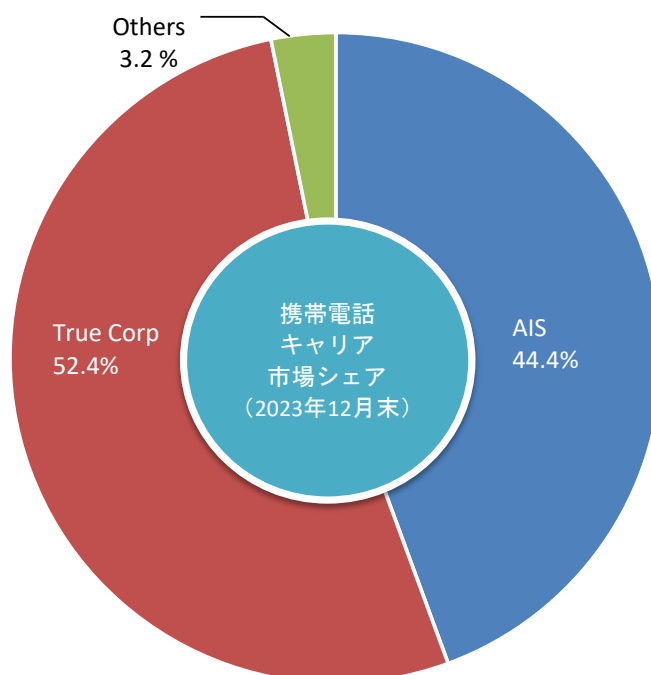
	固定電話		携帯電話	
	加入者数 (100万人)	人口普及率 (%)	加入者数 (100万人)	人口普及率 (%)
2003	7.00	10.94	21.62	33.79
2004	6.98	10.82	26.97	41.79
2005	7.29	11.20	30.46	46.79
2006	7.22	11.01	40.13	61.19
2007	7.56	11.45	52.97	80.21
2008	7.39	11.12	61.84	93.01
2009	7.20	10.77	65.95	98.58
2010	6.92	10.50	71.73	108.81
2011	6.66	10.06	77.45	116.97
2012	6.36	9.57	85.01	127.85
2013	6.04	9.05	92.94	139.22
2014	5.69	8.74	97.10	149.09
2015	5.31	8.08	102.94	156.61
2016	4.71	7.14	119.67	181.50
2017	5.16	7.79	121.53	181.13
2018	6.06	9.12	125.10	188.20
2019	5.41	8.14	129.61	194.74
2020	5.00	7.56	116.29	175.71
2021	4.64	7.02	120.85	182.63
2022	4.38	6.62	126.41	191.27
2023	4.10	6.20	120.92	183.07
2024	3.90	5.92	115.13	174.56

(出所) Office of The National Broadcasting and Telecommunications Commission より作成

携帯電話の主な事業者は True Corporation (Total Access Communication (DTAC) と True Corporation (旧) が 2023 年 3 月に合併した会社)、Advanced Info Service (AIS)、National Telecom (NT) である。最大手の True Corporation が市場の 52.4% を占め、次いで AIS が 44.4% となっている (図表 20-18)。

携帯電話会社各社は、音声通話のみ、インターネット利用のみ、音声通話・インターネット利用込みのプランや各種上限付き、前払式、後払式等多数の料金プランを用意している。

図表 20-18 タイの携帯電話キャリアの市場シェア



(出所) Office of The National Broadcasting and Telecommunications Commission より作成

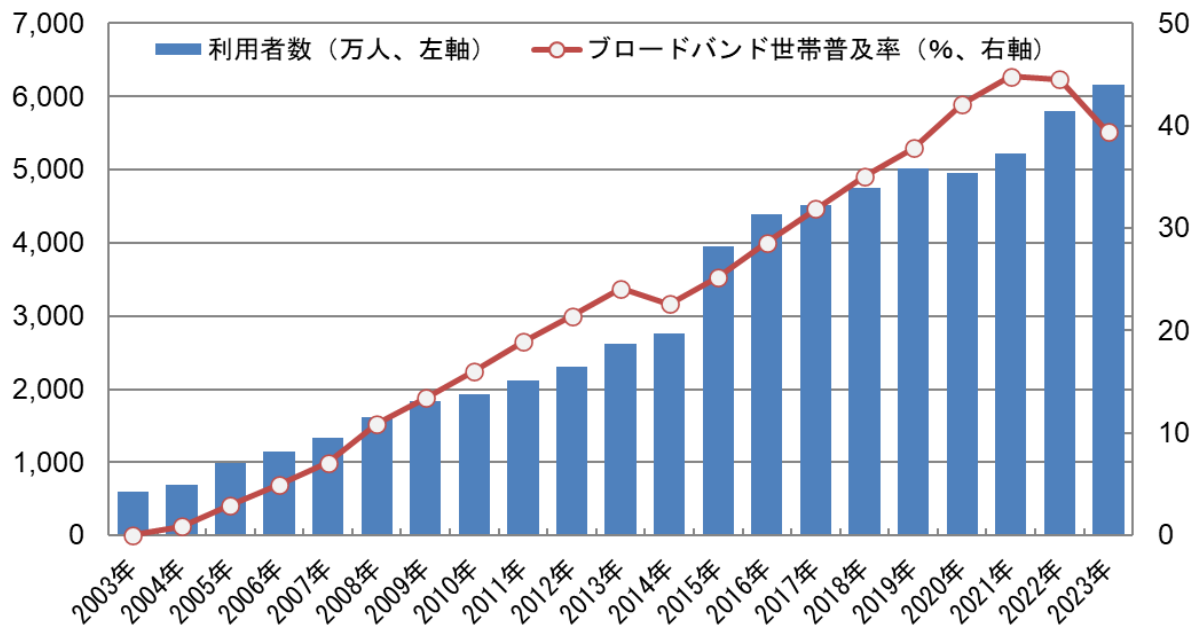
固定電話に関して、従来、主な固定電話の事業者は、TOT（現 NT）と True Corporation（旧）、TT&T の 3 社であった。TOT が全国に回線を提供し、国内通話及び国際通話事業を展開していた。一方、True Corporation（旧）はバンコク市内、TT&T がバンコク以外の地方部を中心に固定電話サービスを提供していた。しかし、TT&T の経営難や、True Corporation（旧）とのコンセンション契約が 2017 年に終了したことから、TOT が両社の事業を引き継いだ。その後、TOT と CAT Telecom が統合され、2021 年に国営通信会社 National Telecom（NT）が誕生。現在では、NT が固定電話事業の最大手として全国をカバーしている。

国際電話に関しては、従来、TOT が 007（公衆電話回線網を利用）と 008（Voice over Internet Protocol : VoIP）を利用）サービスを、CAT が 001 と 009 サービスを提供していた。TOT と CAT の合併後、2022 年 11 月時点では、NT によって 001 及び 009 サービスのみが提供されている。

(2) インターネット

NBTC のデータによると、2023 年末のタイのインターネット利用者は約 6,167 万人、ブロードバンド（xDSL、FTTx 等）の世帯普及率は 36.62% となっている（図表 20-19）。2023 年に利用者数が増加している一方で世帯普及率が低下している背景としては、主に都市部での普及が頭打ちになりつつあること、固定ブロードバンドからモバイル回線を選ぶ傾向が高まっていることが考えられる。

図表 20-19 インターネット利用者数・ブロードバンド契約者数推移



(出所) Office of The National Broadcasting and Telecommunications Commission より作成

ITU (国際電気通信連合) のデータを用いて ASEAN 諸国のインターネット利用状況を比較すると、人口に対するインターネット利用者比率において、タイは 89.5% であり、ブルネイ、マレーシア、シンガポールに次いで 10 カ国中 4 位である。(図表 20-20)。

図表 20-20 ASEAN 諸国のインターネット利用状況比較

国名	インターネット利用者比率 (%)	
ブルネイ	(1)	99.0
マレーシア	(2)	97.7
シンガポール	(3)	94.3
タイ	(4)	89.5
フィリピン	(5)	83.8
ベトナム	(6)	78.1
インドネシア	(7)	69.2
ラオス	(8)	63.6
カンボジア	(9)	60.7
ミャンマー	(10)	58.5

(出所) ITU “Individuals using the Internet” より作成。全て 2023 年データ。

(3) 郵便・宅配

タイでは政府が 100% 株式を保有するタイランド・ポストが普通郵便や書留、小包、EMS 等の

郵便事業を行っている。

タイ郵便を通じてタイから日本へ荷物を送る場合、EMS やエアメール、船便等から選ぶことができる。料金や到着までの日数は、荷物によって異なるため、タイランド・ポストのホームページを参照されたい¹⁹。

¹⁹ <https://international.thailandpost.com/services/ems-world/?lang=en>