

【タイ】

EEC 主要インフラプロジェクトの現状と今後の見通し

高島 稔 (一財)運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 研究員

高松 俊介 (一財)運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 研究員

1. はじめに

東部経済回廊 (Eastern Economic Corridor : EEC) は、タイ政府が推進する Thailand 4.0 政策の中核を担う国家戦略プロジェクトである。対象地域はチョンブリ県、ラヨーン県及びチャチュンサオ県の 3 県であり、総面積は約 13,000 平方キロメートルに及ぶ。EEC は従来からタイ経済を支えてきた東部臨海工業地帯を高度化し、先端産業、物流、航空、デジタル産業等を集積することで、高付加価値型経済への転換を実現することを目的としている。

タイは 1980 年代以降、日本をはじめとする外国直接投資を受け入れながら輸出主導型工業化を進め、自動車、電機電子及び石油化学産業を中心に成長を遂げてきた。東部地域ではレムチャバン港やマプタプット港の整備、工業団地開発、高速道路網整備が進み、同国最大の産業集積地域として発展した。

しかし近年は人件費上昇や少子高齢化、近隣諸国との競争激化により、従来型の製造業中心モデルのみでは持続的成長が困難となっている。また、デジタル化や脱炭素化、サプライチェーン再編への対応も求められている。

こうした状況を受けてタイ政府は、EEC を通じて研究開発機能の強化、高度人材の育成、先端産業の誘致を進めている。EEC は単なる工業団地開発にとどまらず、産業政策、交通政策、都市政策及び投資政策を統合した国家プロジェクトであり、今後のタイ経済の方向性を示す象徴的な事業といえる。

一方、わが国においても「インフラシステム海外展開戦略 2030」(令和 6 年 12 月 24 日 経協インフラ戦略会議決定)でグローバルサウス諸国との連携強化の重要性について強調されている。また、「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 (令和 7 年版) (2025 年 6 月) において、我が国企業による受注を目指す主要プロジェクトとして、EEC のプロジェクトの一つであるウタパオ国際空港拡張・運営事業が位置づけられている。

以上により、EEC の最新動向をモニタリング・情報発信す

ることはアセアン・インド地域事務所としても最も重要な業務の一つである。本稿では EEC 全体の概要を整理したうえで、主要プロジェクトであるウタパオ空港開発事業、マプタプット港開発事業フェーズ 3、高速鉄道 (3 空港連絡鉄道)、レムチャバン港整備事業フェーズ 3 の進捗を報告する。また、EEC に関連してアマタ工業団地の現状についても報告する。

2. EEC 概要

EEC の原点は 1980 年代に実施された東部臨海開発計画 (Eastern Seaboard Development Program) にある。当時のタイ政府は、日本の円借款や海外直接投資を活用しながら港湾、道路及び工業団地の整備を進めた。その結果、東部地域には自動車産業や石油化学産業が集積し、タイ経済の成長エンジンとなった。高度成長を経て 2010 年代になると、タイは中所得国の罫への対応という課題に直面した。このためタイ政府は Thailand 4.0 政策を策定し、2036 年までの先進国入りを目指すこととなった。産業高度化のための投資や高



図 1 主要インフラ位置図 (出典 : EEC)

度人材の誘致・育成を目指して EEC 開発構想は注目を浴びることとなる。

2018 年には EEC 法が施行され、投資促進制度が大幅に強化された。タイ投資委員会による法人税減免措置に加え、外国人高度人材向けの長期滞在制度、長期土地利用権制度、迅速な投資認可制度等が導入されている。また、EEC 事務局が投資案件を一元的に支援するワンストップサービスも整備された。

重点産業としては、次世代自動車、スマートエレクトロニクス、航空・物流、ロボティクス、バイオ化学、デジタル、医療などが指定されている。

近年特に注目されているのが EV 関連投資である。BYD、GWM、NETA などの中国系メーカーが相次いで進出し、完成車工場に加え電池工場や部品工場の建設も進めている。タイ政府は 2030 年までに国内自動車生産の 30% を EV とする目標を掲げており、EEC はその中心的役割を担っている。

さらに、生成 AI やクラウドサービス需要の増加を背景として、データセンター投資も活発化している。マイクロソフト、グーグル、AWS などの大手企業がタイへの投資を拡大しており、EEC は ASEAN 地域のデジタルハブとしての役割も期待されている。

3. EEC の主要プロジェクト

3.1. 工事中プロジェクト

3.1.1. ウタパオ空港開発事業

ウタパオ空港はラヨーン県に位置する軍民共用空港であり、EEC における航空ハブとして整備が進められている。現在のタイ首都圏ではスワンナプーム空港とドンムアン空港が主要空港として機能しているが、長期的な航空需要増加を見据え、第三の国際空港としてウタパオ空港の拡張が計画された。

本プロジェクトは PPP 方式により実施されており、Bangkok Airways、BTS、STECON から構成される UTA (U-Tapao International Aviation) が事業主体となっている。事業期間は 50 年間に及び、総投資額は 2,000 億バーツ規模とされる。なお成田国際空港はアドバイザーを通じて支援を行っていた。

本事業の最大の特徴は、単なる空港拡張ではなく「Eastern Aviation City」と呼ばれる航空都市構想と一体で進められている点である。計画には新旅客ターミナル、貨物施設、第二滑走路、商業施設に加え、航空機整備施設 (MRO)、研究開発施設、訓練施設等が含まれている。

タイ政府は航空機整備市場に大きな期待を寄せている。



図4 エアポートシティ建設予定地の様子（土地造成はまだ始まっていない状態で、樹林地が広がっている）
(2026 年筆者撮影)



図2 エアポートシティ完成予想図（出典：EEC）



図3 出発フロアの様子（1 日 2 便が発着しており、閑散としている）（2026 年筆者撮影）

ASEAN 地域では中長期的な航空需要増加が見込まれており、それに伴い航空機整備需要も増加すると予測されている。ウタパオ空港はその需要を取り込むための拠点として位置付けられている。

また、航空機部品製造や航空人材育成機能の整備も計画されている。タイ政府は航空産業を次世代の重点産業の一つと位置付けており、単なる空港運営ではなく航空産業クラスター形成を目指している。

しかし本事業は COVID-19 による影響を大きく受けた。当初、年間取扱旅客数 6,000 万人を目標に計画をしていたものの、航空需要が急減したことで需要予測の見直しが必要とな

り、事業スケジュールにも遅延が生じた。PPP 契約の見直し協議も行われ、当初計画からの修正が進められている。

このような状況により空港需要に応じた段階整備計画として見直しが行われ、2026 年 4 月 3 日に工事開始通知 (NTP) が発出された。現在、2031 年の開業を目指して第二滑走路と誘導路の建設準備が進められている。今後は航空需要の回復ペースと民間投資の進捗に応じて、更なる事業の拡大（3つのターミナルビル、空港アクセス鉄道駅のための地下トンネル、都市開発）を行うものと考えられる。

3.1.2. マプタプット港開発事業フェーズ3

マプタプット港はラヨーン県に位置するタイ最大級の工業港湾であり、東部臨海工業地帯を支える重要インフラである。周辺には石油精製所、石油化学コンビナート、発電施設等が集積しており、タイの重化学工業の中心地として機能している。港湾は原油、石油製品、LNG、化学品等の取扱を担っており、タイ経済のみならずエネルギー安全保障上も重要な役割を果たしている。

マプタプット港は 1980 年代の東部臨海開発計画において整備が開始され、日本の円借款や海外投資による産業集積を支える物流基盤として発展してきた。現在では周辺地域に PTT グループをはじめとするタイ企業や、三井化学、住友化学、旭化成等の日系企業が多数進出している。

近年は石油化学製品やエネルギー需要の増加に対応するため、マプタプット港開発事業フェーズ 3 が推進されている。総事業費は約 936 億バーツであり、PPP 方式によって整備が進められている。事業主体は Gulf MTP LNG Terminal (GMTP) であり、タイ有力企業である Gulf Energy Development と PTT グループが中心となって事業を実施している。

フェーズ3の中核となるのはLNG関連施設の整備である。タイでは天然ガスが発電電力量の大部分を占めているが、タイ湾の既存ガス田では生産量減少が進んでいる。このため LNG 輸入への依存度が高まっており、受入能力の増強が国家的課題となっている。

新ターミナルでは年間約 1,100 万トン規模の LNG 取扱能力が計画されており、大型 LNG 船への対応も可能となる。完成後は既存設備と合わせてタイ国内の LNG 供給能力が大幅に向上する見込みである。

港湾施設面では、防波堤整備、埋立、浚渫、新岸壁建設等が進められている。特に大型船対応のための水深確保は重要な技術課題であり、大規模な浚渫工事が実施されている。ま



図5 港湾区域の入り口（2026 年筆者撮影）



図6 整備中の水域と資源貯蔵施設（2026 年筆者撮影）

た、防波堤整備によって年間を通じた安定的な港湾運営を実現することが期待されている。

2025 年には港湾インフラ部分の主要工事がおおむね完了したとされており、今後は LNG ターミナル本体工事や設備据付工事が本格化し、2029 年頃の商業運転開始が予定されている。

また、近年はデジタル技術を活用した港湾運営高度化も進められている。貨物追跡システム、電子通関システム、港湾管理システム等の導入により、物流効率向上と運営コスト削減を図る方針である。

一方で、マプタプット地域では以前より環境問題が課題となっている。近年は脱炭素化への対応も求められており、LNG は石炭火力に比べて環境負荷が低いとされるものの、長期的には再生可能エネルギーへの転換も視野に入れる必要がある。

日本企業との関係も深い。周辺には多数の日系石油化学企業が立地しており、港湾機能強化は原料調達や製品輸出の効率化に直結する。また、日本企業が有する LNG 関連技術や環境対策技術に対する需要も期待されている。

3.1.3 レムチャバン港整備事業フェーズ3

レムチャバン港はチョンブリ県に位置するタイ最大の商業

港であり、同国の国際物流を支える中核インフラである。(同港の概要については「レムチャバン港の現状と今後の取組」
https://www.jttri.or.jp/airo_20240411.pdf 参照)

現在進められているフェーズ3開発は、将来的な貨物需要増加への対応を目的としている。総事業費は約1,100億バーツであり、PPP方式によって整備が進められている。事業主体はGPC International Terminalであり、Gulf Energy Development、PTT Tank Terminal及び中国港湾工程によって構成されている。

フェーズ3の中核となるのはFターミナル整備である。新たなコンテナバース、コンテナヤード、荷役設備、港湾管理システム等が整備される計画となっている。完成後には年間約700万TEUの追加処理能力が確保され、港全体では約1,800万TEU規模の処理能力を有することになる。

この能力増強は単なる需要増への対応にとどまらない。近年、東南アジア地域では港湾間競争が激化している。シンガポール港、マレーシアのポートクリン港、ベトナムのカイメップ港などが積極的な設備投資を進めており、タイとしても物流競争力維持のためには港湾能力の増強が不可欠となっている。

フェーズ3では港湾のスマート化も重要なテーマとなっている。世界の主要港湾ではデジタル技術を活用した「スマートポート化」が進んでおり、レムチャバン港もその流れに対応しようとしている。具体的には、自動化クレーン、遠隔操作システム、港湾管理プラットフォーム、電子通関システム等の導入が計画されている。

こうしたシステムにより、船舶の入出港管理、コンテナ位置情報管理、税関手続等を一元化し、物流効率向上を図る方針である。港湾運営のコスト削減だけでなく、荷主や物流事業者にとっても利便性向上が期待されている。

また、フェーズ3では環境対策も重視されている。港湾設備の電化やエネルギー効率向上、デジタル技術を活用した港湾運営最適化等によって環境負荷低減を図る計画である。世界的にESG投資や脱炭素化への関心が高まる中で、港湾分野でも環境対応は重要な競争要素となっている。

さらに、レムチャバン港の将来を考える上で重要なのが鉄道との接続強化である。現在のタイ国内物流は依然としてトラック輸送への依存度が高い。貨物の大部分が道路輸送によって港湾へ搬入されており、交通渋滞や環境負荷の要因となっている。

このためタイ政府は、内陸コンテナデポ(ICD)との鉄道接続を強化し、鉄道輸送比率を大幅に高める方針を示してい

る。貨物鉄道の活用によって物流コスト削減やCO2排出削減が期待されている。

2025年時点では埋立工事の進捗率は8割を超えており、岸壁工事や関連施設工事も進展している。一方で、資材価格上昇や労働力不足による影響も指摘されている。今後は荷役設備の設置や運営準備段階へ移行していく見込みである。

レムチャバン港はEECの海上物流を支える基幹インフラであり、その整備状況はEEC全体の競争力を左右するといっても過言ではない。特にEV関連産業やデータセンター投資など新たな産業集積が進む中、物流基盤としての重要性はさらに高まっている。



図7 造成中の土地 (2026年筆者撮影)



図8 作業を行う浚渫船 (2026年筆者撮影)

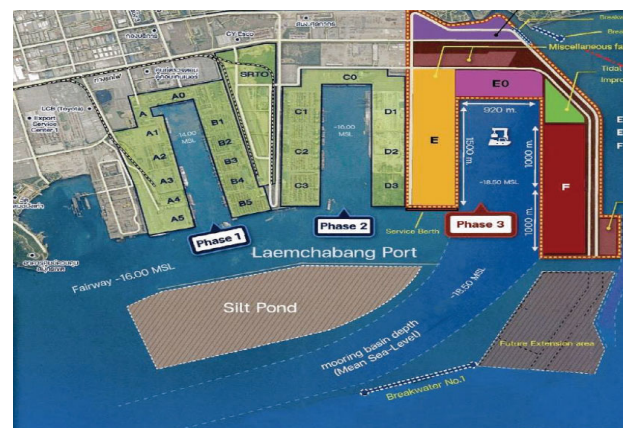


図9 フェーズ別整備状況 (出典: PAT)

3.2. 事業化前プロジェクト 高速鉄道（3空港連絡鉄道）

本路線はドンムアン、スワンナプーム、ウタパオの3空港間の移動円滑化を目的とした延長約 220km の高速鉄道計画である。ドンムアン空港-クルンテープ・アピワット中央駅間ではタイ中国高速鉄道と下部工を共用する計画であり、パヤタイ-ラックラバン間は既存のエアポートレールリンク（ARL）を活用し供用する計画となっている。（「タイにおける高速鉄道の動向」https://www.jttri.or.jp/airo_20251201_takamatsu.pdf 参照）本稿では 2025 年 12 月以降の進ちょくを中心に、以下のとおり説明する。

2026 年 6 月に、タイ国鉄(SRT)の総裁は会見において高速鉄道に関する契約修正が承認されない場合について言及し、コントラクターである CP グループとの現契約（当初契約）が解除となる可能性を指摘した。CP グループの子会社であるアジア・エラ・ワンにおいては 2019 年 10 月の契約以降、約 24 億 THB（約 117 億円）の累積損失があることが確認されている。金融機関は EEC 高速鉄道計画の事業採算性がなないと判断しており、政府からの出来形払いがない限りアジア・エラ・ワンの資金調達には困難な状況にある。SRT は合わせて次の3つを発表している。

1. 契約解除の場合、タイ中国高速鉄道と EEC 高速鉄道の供用区間（タイ中国高速鉄道 4-1 工区）については SRT が引き継ぐこと。
2. 契約解除の場合、3 空港連絡鉄道を中速鉄道として新たに計画すること。中速鉄道計画においては既設線のレッドライン、エアポートレールリンク（ARL）、SRT 東線を改良しコスト削減すること。
3. SRT と CP の間で締結されている、エアポートレールリンク（ARL）に関する MOU は 2026 年 9 月が期限であること。

一方、CP は 7 月 10 日にプレスリリースを行い、本件は自らが契約解除を意図したものではないと EEC 委員長であるアヌティン首相へ報告し主張している。また、EEC 事務局長は SRT、CP グループ、EEC による関係者協議の結果について、EEC 委員長であるアヌティン首相へ報告し、今後の進め方を協議するとの考えを表明した。

一般的に高速鉄道はプロジェクト規模の大きさから、いずれの国でも政治の影響が大きいと言えるが、前レポートと本稿で示したとおり、タイの行政手続きは非常に複雑である。今後も、関係者の利害や関連項目を丁寧に見極め、3 空港連絡鉄道の動向やアジア・エラ・ワンの経営問題を引き続き注視したい。

3.3 関連プロジェクト アマタ工業団地

アマタ工業団地はタイ最大級の民間工業団地であり、EEC 地域における産業集積の象徴的存在である。チョンブリ県及びラヨーン県に広大な開発区域を有し、多数の外資系企業が立地している。

アマタ工業団地の発展は東部臨海開発計画と密接に関連している。港湾や高速道路などのインフラ整備を背景として、多くの製造業が東部地域へ進出し、その受け皿として工業団地開発が進められた。現在では数百社規模の企業が立地し、数十万人規模の雇用を創出している。

特に日系企業の存在感は大きい。自動車、電機電子、化学、物流など幅広い分野で日本企業が事業展開しており、アマタ工業団地は日本企業によるタイ投資の代表的拠点となっている。

自動車分野ではトヨタ、ホンダ、日産、いすゞをはじめとする完成車メーカーや部品メーカーが東部地域に集積している。これら企業の存在がタイを「アジアのデトロイト」と呼ばれる自動車生産拠点へ発展させた大きな要因である。

近年は EV 化の進展によって産業構造にも変化が生じている。中国系 EV メーカーの進出が相次ぎ、電池工場や部品工



図 10 建設中の施設（2026 年筆者撮影）



図 11 日系企業が多く立地（2026 年筆者撮影）

場を含む新たなサプライチェーン形成が進んでいる。従来の日系メーカー中心の産業構造に中国企業が加わることで、競争環境も変化している。

アマタ工業団地はこうした変化に対応するため、新たな産業誘致を積極的に進めている。EV、半導体、電子機器、デジタル産業などが重点分野として位置付けられている。

また、アマタグループは工業団地運営だけでなく、スマートシティ開発にも力を入れている。近年では「AMATA Smart City」構想を掲げ、産業、居住、商業、教育機能を統合した都市開発を進めている。

具体的には、IoT を活用したエネルギー管理システム、スマート交通システム、水管理システム、デジタル行政サービス等の導入が進められている。工業団地から都市開発事業者へと事業領域を拡大している点が特徴である。

環境対応も重要なテーマとなっている。再生可能エネルギー導入や水再利用システム整備が進められており、近年はカーボンニュートラル対応への取り組みも強化されている。多国籍企業の多くがサプライチェーン全体で脱炭素化を求められていることから、工業団地側にも対応が求められている。

人材育成についても注目される。アマタグループは大学や研究機関との連携を進めており、高度技術人材の育成や研究開発機能強化に取り組んでいる。タイ政府が目指す高付加価値産業への転換を支える基盤整備として重要な役割を果たしている。

もともと、課題も存在する。タイでは少子高齢化の進展に伴い労働力不足が深刻化している。また、近隣国との投資誘致競争も激化している。ベトナムやインドネシアなども積極的な投資誘致政策を展開しており、アマタ工業団地を含む EEC 地域は今後も競争力向上を図る必要がある。

それでもなお、港湾、高速道路、空港等のインフラが集中する EEC 地域の優位性は大きい。アマタ工業団地は今後もタイ産業発展の中心的役割を担うと考えられる。

4. おわりに

EEC はタイ経済の将来を左右する国家戦略プロジェクトである。ウタパオ空港、マプタプット港、3 空港連絡鉄道、レムチャバン港及び工業団地開発を一体的に推進することで、東部地域を ASEAN 有数の産業・物流拠点へ発展させようとしている。

近年は EV 産業を中心とする製造業投資に加え、データセンターやデジタル産業への投資も拡大している。特に中国企業による投資増加は EEC の産業構造に大きな変化をもたら

している。従来は日系企業が中心であった東部地域において、中国系企業の存在感が急速に高まっている。

また、米中対立や地政学的リスクの高まりを背景として、多国籍企業によるサプライチェーン再編も進んでいる。タイは ASEAN の中心に位置し、比較的安定した産業基盤を有することから、その受け皿として期待されている。

一方で、EEC が直面する課題も少なくない。人材不足、水資源制約、環境問題、脱炭素化への対応など、持続的成長のために解決すべき課題は多い。また、3 空港連絡鉄道に見られるように、大規模 PPP 事業の実施に伴うリスクも顕在化している。

今後はインフラ整備そのものだけでなく、それらを活用してどのような産業集積を形成するかが重要となる。特に研究開発、人材育成、デジタル化及び脱炭素化への対応が EEC の競争力を左右すると考えられる。

日本企業にとっても EEC は引き続き重要な投資先である。自動車産業の EV 化や物流高度化が進展する中、日本企業がどのように新たな産業構造へ適応し、EEC の成長を取り込んでいくかが今後の重要なテーマとなる。

EEC の発展はタイのみならず ASEAN 全体の産業・物流構造にも影響を与えるものであり、その動向は今後も注視していく必要がある。

【参考文献】

- 1) Eastern Economic Corridor Office (EECO), Flagship Projects, 2025 年
<https://www.eeco.or.th/en/flagship-projects/>
- 2) Eastern Economic Corridor Office (EECO), U-Tapao Airport and Eastern Aviation City, 2025 年
<https://www.eeco.or.th/en/u-tapao-airport-and-eastern-aviation-city/>
- 3) Thailand Board of Investment (BOI), Eastern Economic Corridor (EEC), 2025 年 1 月
https://www.boi.go.th/upload/03_EEC-English_65857.pdf
- 4) Thailand Board of Investment (BOI), EEC Act in Action, 2024 年版
https://www.boi.go.th/upload/content/13.15%20-%2015.15%20%284%29%20-%20EEC%20Act%20in%20Action_EN_5ab214187ff41.pdf
- 5) Bangkok Post, 4 EEC projects approved for infrastructure, 2018 年 10 月 5 日
<https://www.bangkokpost.com/business/general/1552186/4-eeec>

projects-approved-for-infrastructure

均 TTM

6) Bangkok Post, Bids set for four EEC megaprojects in short order, 2018 年 10 月 2 日

<https://www.murc-kawasesouba.jp/tx/lastmonth.php>

<https://www.bangkokpost.com/business/general/1550158/bids-set-for-four-eeec-megaprojects-in-short-order>

7) Bangkok Post, EEC Office readies BoI-style tax incentives for SEZ investors, 2020 年 8 月 5 日

<https://www.bangkokpost.com/business/general/1962911/eeec-office-readies-boi-style-tax-incentives-for-sez-investors>

8) Bangkok Post, EEC investment forecast sees dramatic decline ahead, 2022 年 1 月 18 日

<https://www.bangkokpost.com/business/general/2249011/eeec-investment-forecast-sees-dramatic-decline-ahead>

9) Thailand.go.th, "U-Tapao Airport", The Aviation Metropolis of the Eastern Region, 2023 年 1 月 17 日

https://www.thailand.go.th/issue-focus-detail/006_031

10) Eastern Economic Corridor Office (EECO), EEC New City (EECiti), 2025 年

<https://www.eeco.or.th/en/eeec-new-city>

11) Eastern Economic Corridor Office (EECO), Home - Transportation, Logistics and Utilities Infrastructure, 2025 年

<https://www.eeco.or.th/en/home/>

12) Bangkok Post, Somkid urges speed-up of key projects, 2017 年 11 月 13 日

<https://www.bangkokpost.com/business/general/1353599/somkid-urges-speed-up-of-key-projects>

13) 日本貿易振興機構 (JETRO) , タイ東部経済回廊 (EEC) の最新動向, 2024 年

<https://asean-jp.info/thailand/thailand-eeec-investment-guide-2026/>

14) Asian Development Bank, Thailand: Infrastructure Sector Assessment, Strategy and Road Map, 2022.

<https://www.adb.org/documents/thailand-transport-sector-assessment-strategy-and-road-map>

15) World Bank, Thailand Economic Monitor: Digital Pathways to Growth, July 2024.

<https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/982e03f5-79ab-4b81-857a-4820f3c4eef7>

16) 日本港湾協会, タイ・レムチャバン港第 3 期開発事業の概要, 『港湾』 2023.10

17) MGR Online

<https://mgronline.com>

18) 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング : 2026 年 7 月月中 平