

報告タイトル

国際コンテナ物流から見た、インドシナ地域経済中心地の交替

The Alternation of Indochina's Regional Economic Centers from the Perspective of International Container Logistics

氏名(所属)

松尾昌宏(桜美林大学) Matsuo Masahiro (J. F. Oberlin University)

要旨(800字程度)

近年、インドシナ地域において、地域経済の中心地交替への動きが加速している。これまでこの地域の中心国は、まぎれもなくタイであった。1985年のプラザ合意以降、タイは急速に工業化と経済成長を達成し、インドシナ周辺国への経済的影響力を拡大させてきた。

しかし2000年代の半ば以降、相次ぐクーデタによる政治的不安定、急速に進む少子高齢化もあって、成長率は大きく低下し、「中所得国の罠」とも言う状況に陥っている。そうした中、この地域で近年、タイを急速に追い上げている国にベトナムがある。ベトナムのGDPは、1995年頃はタイの15%余りに過ぎなかったが、その後の目覚ましい成長で、2022年には82%と、近い将来タイを逆転する勢いである。

他方でこうしたベトナム経済の台頭が進むとともに、物流面でもインドシナの中心地交替への動きが顕著になってきている。従来のインドシナ物流の中心は、地域経済の中核であるタイのバンコクにあった。しかしベトナムの急速な発展と、産業構造の高度化は、インドシナの中心地機能をタイからベトナムへと急速にシフトさせつつある。例えば2000年代半ばには、タイの半分に過ぎなかったベトナム港湾のコンテナ貨物量は、近年ではタイの2倍ほどにも達している。こうした国際物流ハブ機能の交替は、そのこと自体が輸送リードタイム面での両国間の優位性の逆転と、製造企業の立地選択を通じて、両国の今後の発展にも多大な影響を及ぼすであろう。

ではなぜ、ベトナム港湾は近年ここまで急発展しているのだろうか。ここには、国際コンテナ物流ハブの形成メカニズムと、周辺国との国際分業関係が深く関わっており、また同じベトナムでも、北部港湾と南部港湾では、異なった要因が関与している。この論文では、こうした国際コンテナ物流ルート形成の仕組みが、近年のインドシナの貨物の流れや物流ハブ発展動向に及ぼす影響について、分析していく。