

一般調査報告書

バンコクにおける鉄道インフラの整備について

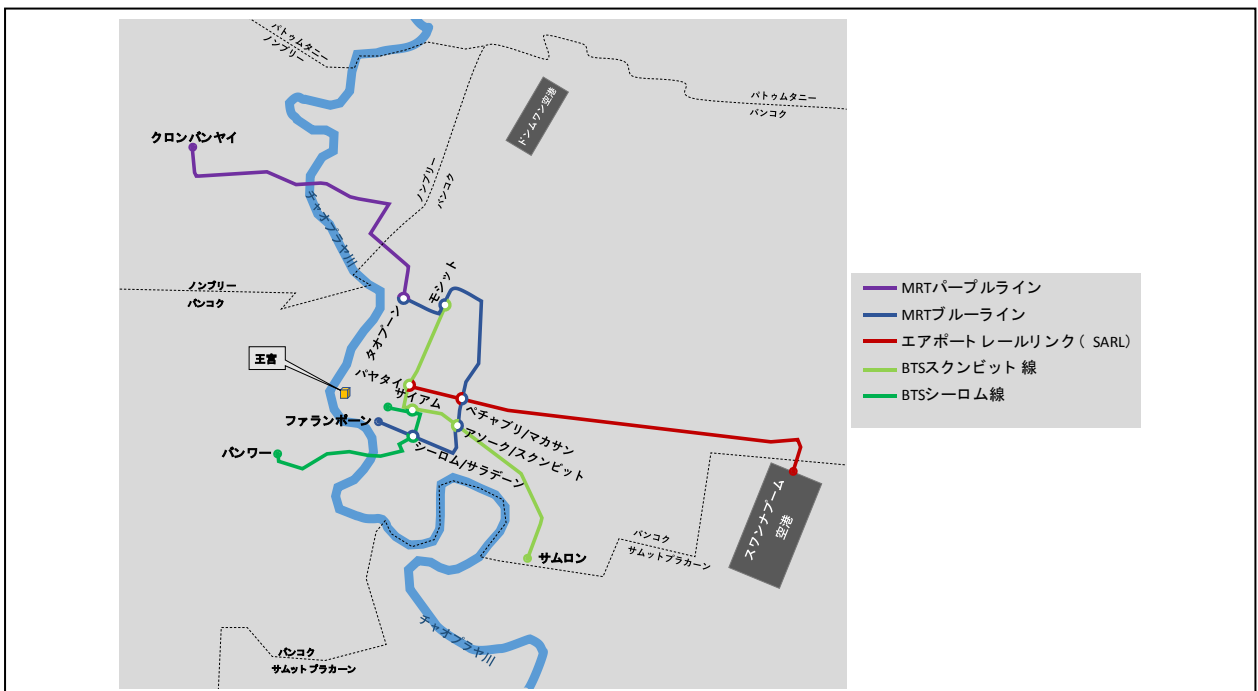
バンコクに来て都心を車で走ると、自動車、オートバイ、トゥクトゥク、バスなどの往来が激しく、渋滞に驚かれる方も多いかと思います。自身も雨が原因で、通常20分程度で行ける場所へ1時間半以上かかることもあり、移動の際は、天候や時間帯などに注意して出発時間を決めています。

アセアン各国では、所得水準の上昇とともにモータリゼーションが進展し、都市部における渋滞が大きな社会問題になっており、ベトナム（ホーチミン）やインドネシア（ジャカルタ）などでも地下鉄などの交通インフラの整備が進められています。

バンコクには、すでに地下鉄や高架鉄道など複数の鉄道路線が整備されていますが、渋滞問題の解消には至っておらず、現在、さらなる延伸工事等が行われており、今回は、バンコクにおける鉄道の整備状況について報告したいと思います。

バンコクには現在、高架鉄道の BTS グリーンラインのスクンビット線、シーロム線、地下鉄のブルーライン、スワンナプーム国際空港と都内中心を結ぶエアポートレイルリンク、パープルラインの5路線がすでに開通しています。

(現在の路線図)



グリーンラインのスクンビット線沿線には、日本人学校や幼稚園、外国人向け病院、日本人向けアパートやレストランが集まっており、駐在員など多くの日本人が住んでいます。また、同ラインのシーロム線のサラデー駅周辺には日本企業が入るオフィスビルや、日本食レストランなどの飲食店街が広がっており、日本人にはなじみのある路線となっています。

この路線は民活インフラ整備方式が採用されており、BTSC 社（バンコク・マストランジット・システム社）がバンコク都から受注して運営を行っています。

1 日約 65 万人もの人が利用しており、2019 年から 2020 年の開通に向け、北部や南部方面への延伸工事が現在進められており、さらに利用客の増加が見込まれています。

スクンビット線とシーロム線が結節し、高級デパートと直結するサイアム駅では、夕方などの帰宅時間帯になるとホームから乗客が溢れそうな程混雑しているほか、最近、スクンビット線で大規模なシステム障害が起り、約 1 週間ダイヤが大きく混乱するなどしており、混雑や運営面での改善が課題となっています。

エアポートレイルリンクは、2010 年に開業し、スワンナプーム空港からバンコク都心までを結ぶ路線です。当初、都心まで 15 分程度でつなぐ急行がありましたが、現在は休止しています。

各駅停車でも 26 分程度で終着のパヤタイ駅まで着くことができ、運賃も片道 45 バーツ（150 円程度）と安く、渋滞する心配もありません。また、朝 5 時半頃から深夜 0 時まで運行しており、終着駅のパヤタイ駅はスクンビット線に、マッカサン駅は地下鉄ブルーラインにそれぞれ接続しているため、沿線の住民の通勤手段としての利用が増えて一方、旅行者にとっても大変便利な路線となっています。

ブルーラインは、タイの中央駅ファランポーン駅から北部タオープン駅までを結ぶ、バンコク初の地下鉄として日本の円借款により支援され 2004 年に開通しました。スクンビット線のアソーク駅ともつながっており、1 日約 30 万人もの人が利用しています。

現在、ファランポーン駅から西へ延伸工事が進められており、観光スポットとして有名な王宮の近くにも新しい駅が建設される予定で、2019 年には環状で結ばれる計画となっています。

パープルラインは、バンコク郊外のクロンバイヤイ駅とブルーラインのタオープン駅を結ぶ 2016 年に開業した比較的新しい路線です。日本の円借款による支援がされた路線で、タイで初めて日本製の車両が投入されたほか、維持管理業務や鉄道システムを日本企業による JV が受注しています。

開業当初は、接続が悪く利用者数が少なかったですが、2017年に地下鉄のブルーラインと接続したことで利用者が増加し、現在は混雑対策から一部車両の座席を取り外すなどして運行しています。

既存路線に加え、現在、新たな路線として、レッドライン、ピンクライン、イエローライン、オレンジラインの建設も進められています。

レッドラインは、ブルーラインのバンスー駅から北部方面のランシット駅までの約26 kmの路線で、2020年の開通を目指し建設が進められています。この路線も、円借款により日本が支援しており、車両の設計製造を日立製作所が受注しました。

この路線には、国内線やLCCを中心とした海外路線が就航するドンムアン空港駅が設置され、駅と空港をスカイウォークで直結する計画もあり、同空港へのアクセスが大変便利になります。

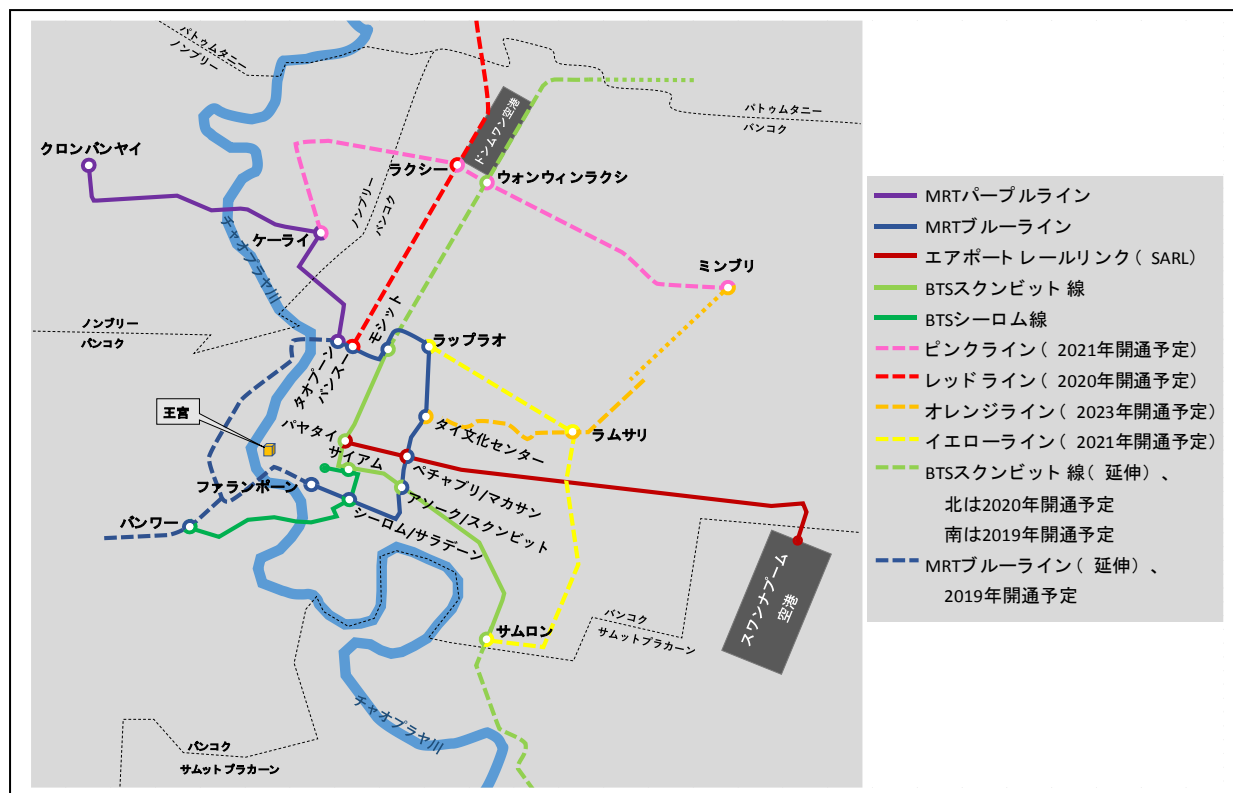
同空港と中部国際空港の間では、10月末からエアアジアXが就航予定で、今後タイと中部地域との観光やビジネスの交流が一層増えることが期待されます。

なお、起点となっているバンスー駅は、将来、高速鉄道や在来線の発着駅として使用することが計画されています。また近隣にはバスターミナルもあり、タイ政府はこの地域一帯をバンコクへのゲートウェイとして再開発する計画で、タイ運輸省からの要請でそのマスタープラン作成をJICAが支援しています。ちなみに、この計画のコンセプトは、「バンスー：天使の都のゲートウェイ」だそうですが、これは「バンコク」のタイ語名「クルン（首都）・テープ（天使）（本当はもっと長いのですが）」が由来となっています。

ピンクラインは、バンコクの北部を東西に延びる路線で、パープルラインと建設中のオレンジラインを繋ぎ、イエローラインはブルーラインの北、ラップラオ駅からスクンビット線のサムロン駅までを繋ぐ路線になります。いずれの路線も、モノレール方式で2021年の開通を目指しており、鉄道システムや車両などはカナダのボンバルディアから導入する予定となっています。

オレンジラインは、ブルーラインのカルチャーセンターを起点に東に延びる路線で、イエローラインと接続します。将来的にはさらに延伸し、ピンクラインと結び、全長約40キロ、全30駅を計画していますが、まずは、2023年までに10駅までの開通を目指しています。

## (将来の路線図)



タイでは首都圏だけでなく地方への鉄道計画も進められており、EEC(東部経済回廊)プロジェクトでは、バンコクからスワンナプームを経由し南部のウタパオ空港までを高速鉄道で結ぶ計画や、日・タイ政府間の鉄道協力覚書に基づき協議が行われているバンコク・チェンマイ高速鉄道計画、さらには、中国との協力事業で、中国南部からラオスを經由しバンコクを結ぶ鉄道計画などがあります。

一方、インフラの整備には多額のコストがかかるため、民活方式や、借款などの政府間協力によりプロジェクトが進められることも多くなっていますが、最近マレーシアでは、政権交代とともに採算性への懸念などから高速鉄道計画が凍結されました。

タイの鉄道計画が今後も順調に進むのか、また、路線の開通に伴いどのように国や都市が変わっていくのか、引き続き注目していきたいと思います。

本資料は、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

バンコク産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。

本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。