

タイの鉄道プロジェクトについて 一般調査報告書

バンコクに住んでいると、交通で不便だと思うことは少ないように思えます。それは、バンコク都内には高架鉄道に地下鉄、路線バス、タクシー、トゥクトゥクやバイクタクシーなど様々な交通手段があり、距離やコスト、待ち時間等に応じて最適な移動手段を選択できるためではないでしょうか。また、地方では多少不便にはなりますが、それなりに大きな都市であれば高架鉄道や地下鉄等を除く移動手段は、バンコクと同様に幅広く利用できる都市が多いと思います。また、都市間をつなぐ長距離鉄道は現在も多くのプロジェクトが現在進行形で進められています。

本レポートでは、現在様々な整備が進められている鉄道に焦点を当て、タイにおける鉄道プロジェクトの現状をお伝えいたします。

1 バンコク首都圏の都市鉄道について

(1) 都市鉄道の概要

バンコク首都圏には 1,000 万人以上の人口が集中しており、特に都心部では慢性的な自動車渋滞が生じています。人の往来や物流が渋滞によって阻害されることにより、タイ経済全体で年間 1,600 億円もの経済損失がもたらされているともいわれています。また、アイドリング中の排気ガスは PM2.5 による大気汚染や温暖化の原因となっているともいわれており、こうした交通渋滞の解消を始めとした都市交通の効率化は長らくバンコクの課題となっています。

そんな背景の中、バンコクでは 1999 年に初の都市鉄道である BTS スカイトレインが現在のグリーンライン（スクンビットライン、シーロムライン）で開業しました。その後、2004 年には地下鉄である MRT ブルーラインが、2010 年にはスワンナプーム国際空港とパヤタイ駅をつなぐエアポートレイルリンクが、2016 年には MRT パープルラインが開業するなど、都市鉄道の開業が相次ぎました。また、2020 年代に入ると、SRT レッドラインや MRT イエローライン、BTS ゴールドラインなどが続々と開業し、今後も多くの路線が開業予定となっています。とはいえものの、これまでに開業したこれらの路線によっても交通渋滞の抜本的な解消には至っておらず、他の交通手段とのスムーズな接続や駅周辺の駐車場の整備等も合わせて引き続き進める必要があるという状況です。

バンコク都市鉄道の整備については、タイ運輸省交通計画・政策局が策定した「Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region (M-MAP)」に基づいて行われています。現在ではこの M-MAP は第 2 版となっており、M-MAP 初版と比べ路線の充実等が図られています。

M-MAP2 に基づく路線（及び計画）を以下に示します（図 1）。非常に多くの路線が走っていることがお分かりいただけると思います。

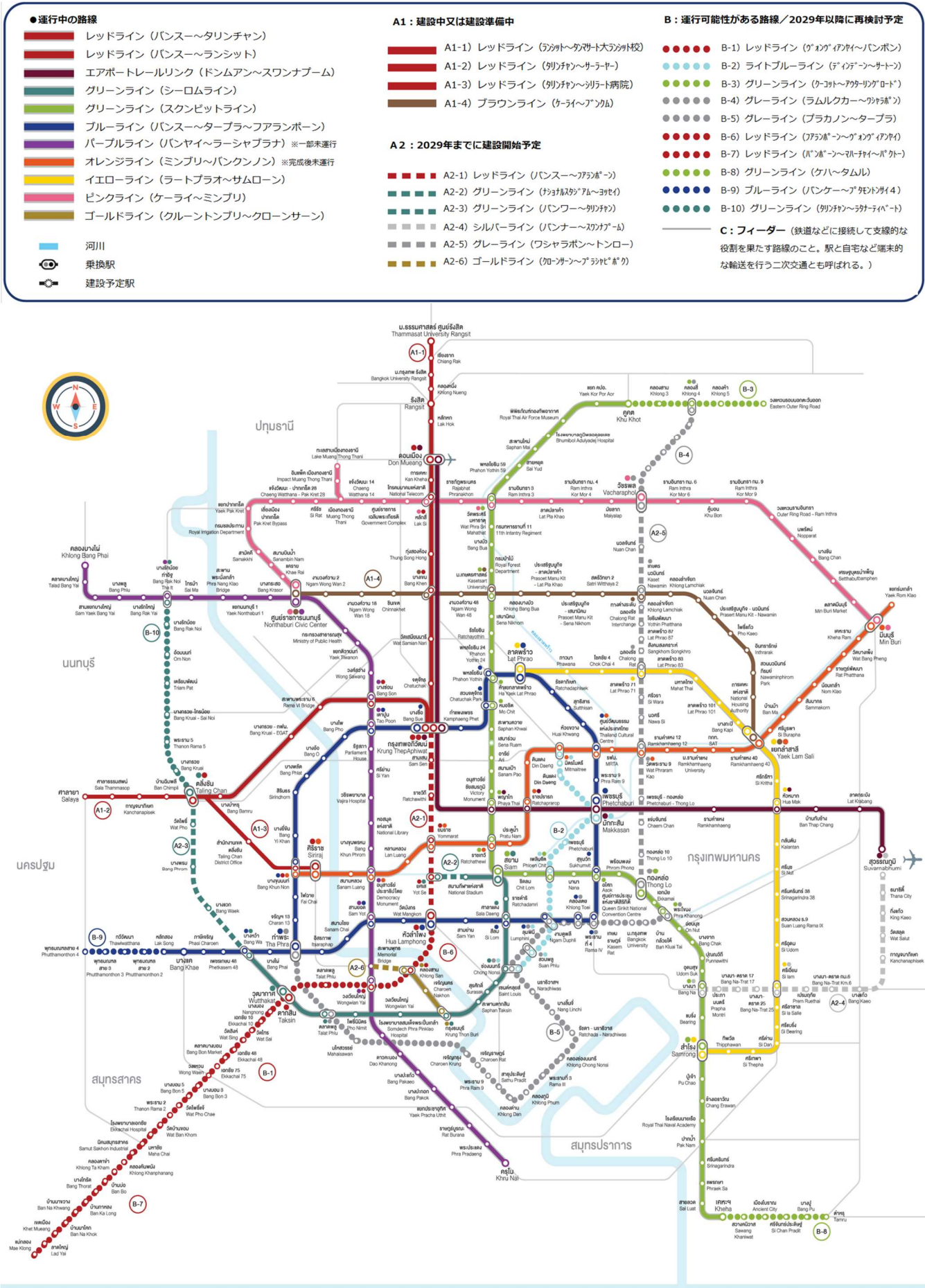


図 1 M-MAP2 に基づくバンコク都市鉄道の路線一覧及び路線図 (出所:タイ運輸省)



(2) 都市鉄道の利用者数について

1999年に開業した BTS グリーンラインは、事業主体であるバンコク都(BMA)から路線を建設・運営する30年間のコンセッションを獲得した BTS Group Holdings が運営しています。開業当初は想定されていたよりも利用客(平日)が少なかったのですが(想定:60万人/日、実績:18万人弱/日)、徐々に利用客が増加し、2018年には年平均で69.0万人となりました。新型コロナウイルス感染症の影響により2020年以降は利用客が激減した時期もありましたが、現在最新の統計では、2024年の年平均で72.8万人/日にまで増加しています。主要路線の乗降者数をグラフにまとめました(図2)。

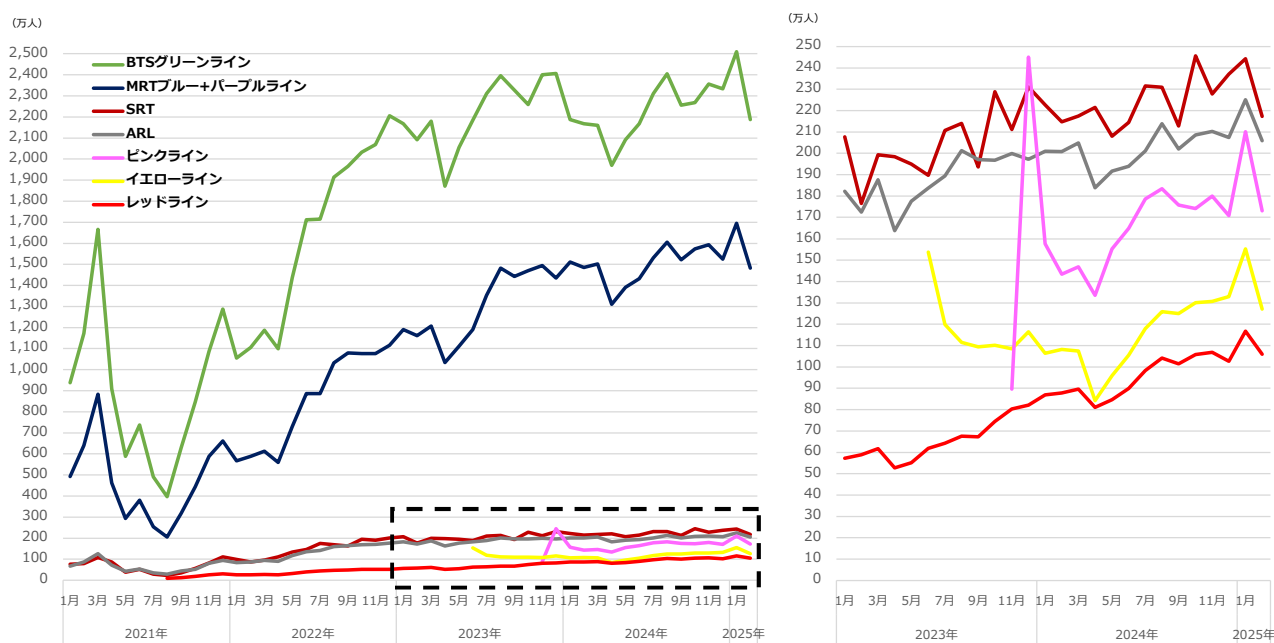


図2 主要鉄道路線の月当たり乗降者数(出所:タイ運輸省) ※右図は左図黒枠部分の拡大図

主要路線の中では BTS グリーンライン(スクンビットライン+シーロムライン)が最も乗降者数が多く、次いで MRT(ブルーライン+パープルライン)となります。その他のラインの乗降者数はこれらと比較してかなり少なくなっているため、黒点線枠で囲った2023年1月以降のグラフを拡大図として右に示しました。

乗降者数は基本的に右肩上がりとなっていることが分かります。都市鉄道の利便性の浸透、バンコクの交通渋滞の回避や路線の延伸などが増加の主な要因と言われており、既にこうした都市交通はバンコク都民の足としてなくてはならない存在になっているといえます。なお、2024年の BTS グリーンライン(スクンビットライン+シーロムライン)と MRT(ブルーライン+パープルライン)の合計乗降者数は122万/日で、名古屋市営地下鉄の利用者数(2023年度)とほぼ同規模となっていますので、なんとなくの規模感は伝わるかと思います。また、2025年9月30日からは現在運航中の都市鉄道全8路線において一律20THBとなる施策が開始となる予定であり、更なる利用者の増加が見込まれています。

なお、2021年9月頃に BTS グリーンラインの乗降者数が低下している要因は、30日間利用可能な回数券が2021年9月30日をもって廃止となったことが一因ではないかと言われています。また、近年開業が相次いでいる新しい路線のうち、ピンクラインの乗降者数が開業後すぐにピークを迎えているのは、開業時の利用促進プロモーションにより、2023年11月21日から2024年1月2日まで運賃が無料であったためです。

(3) 都市鉄道の運賃について

冒頭、バンコクの交通手段は多種多様と述べましたが、その運賃も安い点が魅力的な特徴です。ただし、都市鉄道については以前から運賃が高いことが問題視されてきました。表 1 にバンコク主要路線の運賃をまとめます(表 1)。

(単位:THB)

駅数	BTSグリーン※1	MRT(ブルー)	MRT(パ°-フル)	ARL	レッド※2	イエロー	ピンク
1	17	17	17	15	18	19	18
2	25	20	20	20	29	23	23
3	28	22		25	35	27	28
4	32	25		30	38	30	30
5	35	27		35	41	33	34
6	40	30		40	42	36	37
7	43	32		45		39	41
8	47	35				42	44
9		37				45	45
10		40					
11		42					
12		45					

表 1 バンコク都市鉄道の一人当たり大人運賃(出所:BTS、MRTA、SRTET)

※1 BTS グリーンラインには拡張区間(オンヌット駅からケーハ駅、モーチット駅からクーコート駅の区間)が設定されており、その区間を乗車する場合は一律 15THB が上乗せされる。

※2 レッドラインは 2025 年 11 月 30 日まで一律 20THB の定額運賃が適用される。

タイの最低賃金は都市によって異なりますが、バンコク都内の最低賃金は 2025 年 1 月 1 日から 372THB/日となっていることから、この運賃の高さがお分かりいただけると思います。最低賃金で勤務する場合、例えば BTS グリーンラインで拡張区間を含めて 9 駅離れた場所に働きに行く場合、往復の運賃で $(47+15) \times 2\text{THB} = 124\text{THB}$ となり日給の 1/3 を失ってしまうことになります(一部の駐在員等を除いて勤務地は都心、住居は郊外というパターンが圧倒的に多く、遠くから通勤している住民が多い)。愛知県の最低賃金(1,077 円で 8 時間勤務し 8,616 円)を想定し、BTS グリーンラインと同じ比率で運賃を計算すると、往復 2,872 円を通勤費として支払うことになります。タイでは日本ほど通勤手当という考え方は浸透しておらず、通勤費は従業員負担になることが多いため、所得の低い郊外に住む住民ほど負担が高くなっているという批判もある状況です。さらに、一つの路線ではなく運営会社の異なる複数の路線を乗り継ぐ場合の割引などがないため、複数路線を利用する必要があるエリアに住んでいる住民は更に通勤費が高くなってしまいます。それと比較すると都バス(エアコンなし)は一律 8THB、都バス(エアコンあり)は 12~25THB と安く、地元の住民はこれらバスや小型乗り合いバスのソンテウなどを利用する場合も多いようです。

こうした批判を受けて、前述のとおり 2025 年 9 月 30 日からは現在運航中の都市鉄道全 8 路線において一律 20 バーツとなる施策が開始となる予定となっています。対象者は現在のところ、タイの ID カードをもつタイ国民のみが対象となっており、我々のような外国人は対象外となる予定です(ワークパミットをもつ外国人労働者も

対象外)。この施策はタイ国民からは概ね好意的に受け止められている状況ですが、一方でこれまでの運賃と比べて大幅の割引となる区間が多くなることから、その減収分を運営企業に対してタイ政府が補填する必要があり、その費用が巨額になるという問題点も指摘されています。

(4) 新路線における課題（イエローライン及びピンクライン）

ここからは、個別の路線に関する課題を見ていきたいと思います。

イエローラインとピンクラインはともにバンコク都内を運行するモノレールですが、両路線とも 2023 年 12 月下旬に相次いでコンクリートの一部や車輪を支えるタイヤの一部が落下し、高架下を走行する自動車にぶつかるという事故が発生しました。また、その約 3 か月後の 2024 年 3 月下旬には、イエローラインの電動レールが落下するという事故も起こりました。さらに 2024 年 7 月には、駅に停車中のピンクラインのドアのうち、プラットフォーム上にないドアが開いてしまうという事故も発生し、これに対してはスリヤ運輸大臣から、乗客の安全が脅かされたとして、同路線を所有する MRTA に対し運行業者である NBM (Northern Bangkok Monorail) に契約上最高レベルの罰則を実施するよう指示したということもありました。

イエローラインとピンクラインはこれまで公共交通に不便であったエリアの利便性向上に一役買っており、交通渋滞の解消にも期待されていますが、こうした安全上の問題が相次いで生じたことにより若干安全面に不安があるイメージになってしまっているのは残念なところです。今後新たに整備が予定されているオレンジラインとの接続など、しっかりと運行することができれば主にバンコクの北部から北東部、中部、南東部にかけて非常に有力な路線となるため、着実・安全な運航を期待したいと思います。

なお、イエローラインおよびピンクラインは中国の鉄道車両製造大手、中国中車 (CRRC) 傘下の中車南京浦鎮車両と仏重電大手アルストムが合弁で設立した中車浦鎮阿爾斯通運輸系統が車両を製造し、タイ側が運営を担っています (イエローラインは EBM (Eastern Bangkok Monorail)、ピンクラインは前述の NBM が運営)。

(5) 新路線における課題（パープルライン）

パープルラインはバンコクの北西部から南部に向かって抜ける路線ですが、当初の見込みと比べ利用者数がなかなか伸びていないことが課題として挙げられます。2016 年 8 月に開業したパープルラインは、当初の見込みでは 7・10 万人/日程度の利用者数を見込んでいましたが、蓋を開けてみると、2 万人/日程度と非常に厳しい状況でした。

背景としてはバンコク中心部にある複数路線が乗り入れる Bang sue 駅と接続していないことが挙げられます。図 1 を確認すると、Bang sue 駅の西にある Tao poon という駅を通るのですが、この 2 駅間は 1km 程度離れており、乗り換えるために歩くことも難しい距離となっています。特に Bang sue 駅は MRT ブルーラインというバンコクの都心部を通る路線が通っているため、このブルーラインへの乗り換えができないのはかなりの弱点といえます。とはいえ、パープルラインが南まで延伸すると、ブルーラインの Sam Yot 駅で乗り換えが可能になりますし、オレンジラインとの接続も予定されていますので、延伸によりある程度利用が増えるのではないのでしょうか。なお、パープルラインの鉄道システム及びメンテナンスは丸紅、東芝が出資する共同事業体によって提供されているとともに、車両は JR 東日本のグループ会社の総合車両製作所で製造された日本製の車両が使われているということもあり、今後の利用者増を期待したいと思います。

(6) 新路線における課題（レッドライン）

レッドラインはバンコクの北から中心を通り西側に抜ける路線で、タイ国鉄(SRT: State Railway of Thailand)が所有、傘下の SRTET が運営しています。パープルラインに次ぐ 2 例目の日本製車両(三菱重工、日立製作所、住友商事によるコンソーシアム)が採用されており、電気設備等もこれらコンソーシアムにより製造、納入されました。バンコク北部のドンムアン空港や在タイ駐在員には馴染みのあるイメージングにもアクセスしやすくなっており、開業当初は 3 万人/日程度の利用者が見込まれましたが、実際はなかなか空港利用客による利用が伸びず、また沿線開発も進んでいないこと、特に郊外の駅において住宅地等から離れた立地となっていることなどから利用客の低迷が続いていました。ただし、最近では図 2 にあるとおり徐々に利用者が増えてきており、直近のデータでは 3.7 万人/日にまで増加したようです(開業当初の利用者数は 1 万人/日程度)。今後は更に北部や南西部への延伸も控えており、これまでアクセスが悪かったバンコク北部エリアや南西エリアにとっては、有効な路線になると期待できます。もちろん前述の空港利用客に対する利用促進や沿線開発、離れた住宅地との接続を補うような方策を合わせて行うことも、重要といえるでしょう。

このようにバンコク首都圏における都市鉄道は、現在 M-MAP2 に基づいて相次いで路線整備が行われているとともに、運賃等のソフトの部分についても新たな試みがなされています。今回は触れませんでした。既存の BTS グリーンラインについてもバンコク都と BTS の間での債務問題があるなど、まだまだ解決しなければならない課題はいくつも存在しています。ただし、バンコクの交通渋滞や大気汚染を始めとする環境問題を解消するための有効な手段として、都市鉄道の充実・利用促進は非常に重要です。計画の遅れ等を指摘する声も大きいですが、期待を込めて今後の動きを注視して参りたいと思います。

2 タイ地方部における鉄道について

(1) タイ地方部における鉄道の概要

前章ではタイの首都バンコクにおける都市鉄道についてご紹介しましたが、バンコク以外の地方における鉄道はどのようなになっているのでしょうか。

現在、バンコクの都市鉄道以外のタイの鉄道網は、全て SRT が保有・運営しています。路線は大きく分けて、①北本線(チェンマイ行き)、②南本線(パダンベザール行き、スンガイコーロク行き)、③東北本線(ノンカーイ行き、ウボンラーチャターニー行き)、④東本線(アランヤプラテート行き)の4つが運航しており、これらの総路線延長は 4,000km 以上になります。

SRT は 1951 年にタイ運輸省鉄道局が独立する形で国有企業として発足しましたが、鉄道の建設自体は 19 世紀末から始まっており、最も古いバンコク〜アユタヤの北本線は 1897 年に開業しています。その他の路線も歴史が長いことから、現在においても基本的には単線、都市鉄道である SRT レッドライン以外は全て非電化となっているとともに、設備の老朽化が進んだ結果低速での運転を余儀なくされているなど、自動車や航空機と比べ競争力が低くなっていると言わざるを得ません。

そんな SRT ですが、近年複数の路線拡充プロジェクトや複線化プロジェクトを進めているため、簡単にご紹介したいと思います。

(2) 高速鉄道計画（東北方面、北方面）

現在、タイにおける高速鉄道整備計画は、①東北方面路線（バンコク～ナコンラチャシマ、ナコンラチャシマ～ノーンカイ）、②北方面路線（バンコク～チェンマイ）の2つが動いています。SRT の鉄道整備計画に関して、タイの建設・インフラ投資企業である CH. Karnchang PLC がタイ財務省のデータを引用した資料をお示します(図3)。

	Projects	Completion	km
Immediate Phase 7 sections 993 km	Chachoengsao-Khlong19-Kaeng Khoi	2019	106
	Jira Junction-Khon Kean	2019	185
	Prachuap Kiri Khan-Chumphon	2023	167
	Lopburi-Pak Nam Pho	2023	148
	Mab Kabao-Jira Junction	2022	132
	Nakhon Pathom-Hua Hin	2022	165
	Hua Hin-Prachuap Kiri Khan	2022	90
Medium Phase 7 sections 1,392 km	Khon Kean-Nong Kai	N/A	174
	Chumphon-Surat Thani	N/A	167
	Pak Nam Pho-Den Chai	N/A	285
	Jira Junction-Ubonratchathani	N/A	309
	Hat Yai-Padang Besar	N/A	48
	Sriracha-Map Ta Phut	N/A	70
	Surat Thani-Hat Yai-Song Kha	N/A	339
Long term Plan 2 sections 392 km	Den Chai-Chiang Mai	N/A	217
	Klong19-Aranyaprathet	N/A	175
New Double Track Lines	Den Chai-Chiang Khong	2027	323
	Ban Pai-Nakhon Phanom	2027	355



図3 タイにおける SRT の将来路線計画(出所:CH. Karnchang PLC)

①東北方面路線は総延長 873km となっており、建設は中国が担っています。バンコク～ナコンラチャシマ間(253km)は 2017 年に着工しましたが、現在進捗が 6 年ほど遅れており、元々 2021 年完成予定だったものが、2027 年まで延長されています。他方、ナコンラチャシマ～ノーンカイ間(356km)については 2025 年 2 月 4 日の閣議で建設が承認され、今後 2030 年までに完成予定となっている状況です。この高速鉄道が開通すると、既に完成済みのラオスの首都ビエンチャンと中国の昆明を結ぶラオス中国鉄道と接続し、中国からの新たな旅客・貨物輸送ルートが出来上がり、観光や物流がスムーズになると期待されます。ただ、ラオス中国鉄道は旅客・貨物併用線として運営されている一方、タイ側の高速鉄道では現時点では旅客専用線として運営することを想定しているとのこと。

一方、②北方面路線は 2015 年に政府間の合意により日本が建設に協力することが決定していますが、現在も交渉継続中で、具体的な着工目途が立っていません。その理由として最も大きいものが、路線の採算性です。北方面路線の総事業費は約 5,000 億 THB にも上ることが試算されている一方で、その投資金額を回収できるほどの利用客数が見込めないという調査結果も出ており、なかなか前に進めることが難しい状況となっています。

(3) 3 空港連結高速鉄道

タイ地方部の路線としてもう一つ計画されているのが、ドンムアン国際空港、スワンナプーム国際空港、ウタパオ国際空港をつなぐ 3 空港連結高速鉄道です。既に第 1 章の都市鉄道のご紹介の際にも少し名前が出てきたエアポートレイルリンク(ARL)もその一部区間を担う形となります。なお、この 3 空港連結高速鉄道はタイ最大の財閥である CP グループが中心として設立した Asia Era One Co., Ltd. (AEO) が 2019 年に建設を受注しており、ARL もこの連結高速鉄道の一部を担うことから、ARL の運営についても 2021 年に SRT から AEO が引き継ぐこととなりました。

既に開通している路線としては、スワンナプーム国際空港～パヤタイ駅(ARL)、バンスー駅～ドンムアン国際空港(レッドライン)となっており、パヤタイ駅～バンスー駅が開通すれば、スワンナプーム国際空港からドンムアン国際空港までは接続されることになります(M-MAP2 によると 2029 年までに建設開始予定)。一方で、新型コロナウイルス感染症によりプロジェクトの中断や投資契約の見直しなどがあったため、ウタパオ国際空港からスワンナプーム国際空港への建設は全く手が付けられていない状況となっています。しかしながら、コロナ禍が明け、様々な交渉が進められた結果、2025 年 3 月には SRT と AEO との修正契約案を SRT が承認、今後 6 月には内閣決議を経て建設開始となる予定となっています。なお、東部経済回廊政策委員会によると、東部経済回廊域内の高速鉄道、ウタパオ国際空港及び航空機整備センターを 2030 年に同時開設するという計画となっているため、この 5 年間で急ピッチで建設が進むものと思われます。

(4) 在来線の複線化プロジェクト

ここまでご紹介してきたような高速鉄道の拡充と並行し、SRT の在来線の複線化プロジェクトも進んでいます。少し前で述べたように SRT の在来線は基本的には単線となっており、利便性や輸送力が低く、様々な不都合が生じています。そこでタイでは在来線の複線化プロジェクトを進めており、2025 年 4 月末現在で、全路線 4,548km 中、713km の路線が複線工事が完了しています。また、現在建設中の路線が 957km(第 1 フェーズ+第 2 フェーズ)、建設準備中及び 2025 年中に閣議承認予定なのは 1,479km なっており、それ以外の 1,399km については 2028 年以降の建設開始となっています(図 4)。

第 1・第 2 フェーズと新たな複線に関するインフォグラフ

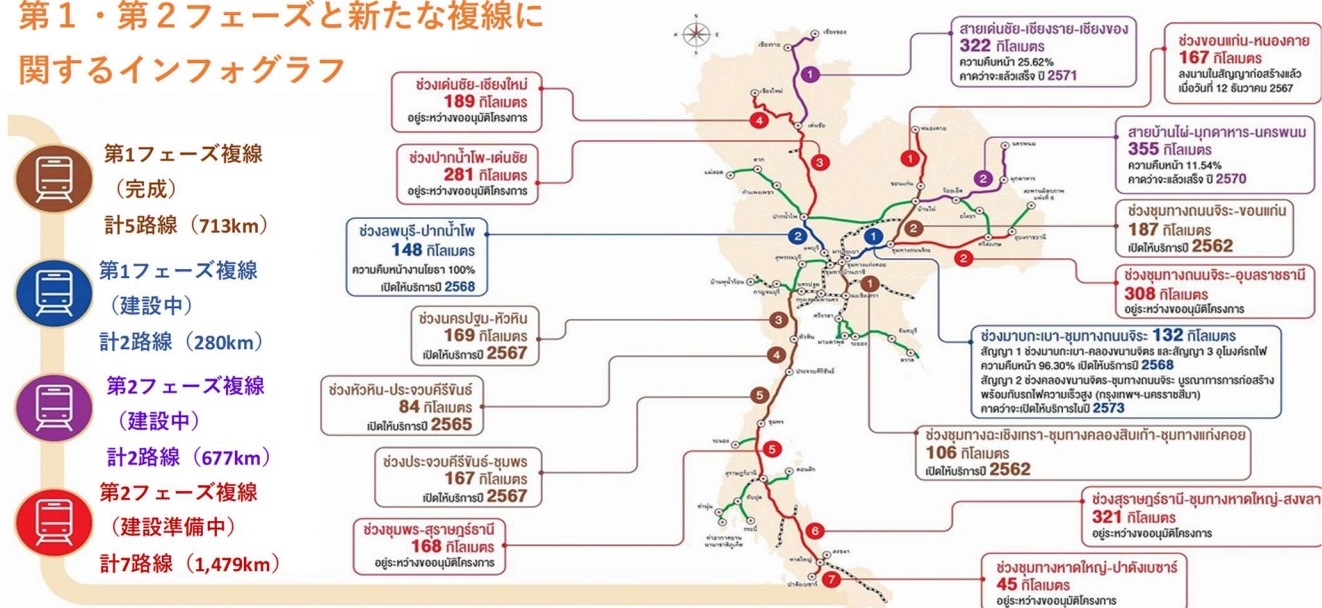


図 4 SRT 在来線の複線化の状況(出所:SRT) (2025 年 4 月末時点)

Copyright © 2025, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

複線化プロジェクトは「2015-2022 年タイ交通インフラ開発戦略枠組み」に基づき進められ、最初の建設は2016 年から始まりました。高速鉄道事業と同様、経済へのポジティブな効果も見込まれますが、高速鉄道が走らないような地方での好影響も期待できます。例えば南部、マレーシアとの国境付近のソクラー県ハジャイ駅からナラーティワート県スンガイコーロク駅をつなぐ鉄道の複線化は、マレーシアとの接続性を高めるとともに、所得が低いと言われるタイ南部各県の国境貿易や観光産業へのポジティブな影響が期待されています。このように、高速鉄道だけではなくタイ地方部における在来線の強化を行うことは、従来経済発展から取り残されている恐れがあるエリアでの経済発展に不可欠といえるでしょう。

タイではこうした大型のインフラ事業はどうしても遅れがちになりますが、この複線化事業は高速鉄道事業に比べると順調に進んでいるように見受けられます。引き続きこれらの鉄道事業については注視してまいりたいと思います。

4 あとがき

4 月 3 日、タイ商務省国際貿易振興局(DITP) 主催、タイ自動車部品製造業協会(TAPMA) 共催の Thailand International AutoParts & Accessories Show 併催セミナーにて、タイの自動車産業とタイにおける日系完成車メーカーの最近のトレンドについて講演させていただきました。講演の前半では、タイの自動車産業の現状をデータに基づきご紹介するとともに、HEV に対する物品税の減税恩典などを解説しました。タイ政府は、これまで BEV に対する恩典が大きく前面に出していましたが、近年は HEV に対する投資恩典も追加され、日系企業にとっても追い風となる状況になっていると考えられます。それにより、日系企業との取引を希望するタイ企業にとってもプラスに材料になるというお話をさせていただきました。

また、後半では日系完成車メーカーの最近のトレンドや、日系企業がタイ企業に対して望んでいることなどをご紹介しました。タイは自動車不況の真ただ中ですが、その中にあっても日系企業と新規に関係をつくりたいと思っているタイ企業は多く、会場からは様々なご質問を頂戴しました。また、セミナー後には何社ものタイ企業の方に話しかけていただき、日系企業との商談会があったら是非声をかけてほしい、といったお言葉も頂戴しました。当センターではこうしたタイ企業の情報を数十社程度ストックしておりますので、もしタイ企業とのお取引等をお考えの愛知県に拠点を持つ企業様がいらっしゃいましたら、ご連絡をいただけますと幸いです。2025 年度も、タイを中心とした ASEAN 及びインドでビジネスをされる愛知県企業の皆様のお役に立つ事業を実施して参りますので、是非当センターを御活用くださいますよう、お願いいたします。

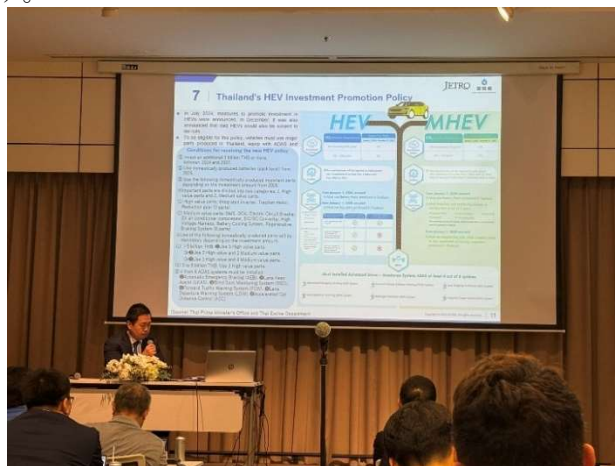


図5 Thailand International AutoParts & Accessories Show 併催セミナーでの講演の様子(当センタースタッフ撮影)

【参考文献】

日本科学未来館 <https://www.miraikan.jst.go.jp/resources/sdgsblog/20200505653.html> (参照 2025-04-25)

東洋経済オンライン <https://toyokeizai.net/articles/-/678083?display> (参照 2025-04-25)

名古屋市交通局「令和 5 年度の決算について」<https://www.kotsu.city.nagoya.jp/jp/pc/ABOUT/TRP0005174.htm> (参照 2025-04-30)

BTS <https://www.mrta.co.th/th/fares> (参照 2025-04-30)

MRTA https://www.bts.co.th/files/uploads/tickets/pdf/fare_Adult_2JAN24.pdf (参照 2025-04-30)

SRTET <https://www.srtet.co.th/th/fare-information> (参照 2025-04-30)

MGR Online <https://mgronline.com/crime/detail/9670000029482> (参照 2025-04-30)

Infoduest <https://www.infoquest.co.th/2024/412521> (参照 2025-04-30)

NNA「ピンクラインのドア事故、運輸相が罰則指示」 <https://www.nna.jp/news/2679045> (参照 2025-04-30)

Wise <https://www.wisebk.com/%E5%8E%B3%E3%81%97%E3%81%84%E8%88%B9%E5%87%BA%E3%81%AE%E3%83%91%E3%83%BC%E3%83%97%E3%83%AB%E3%83%A9%E3%82%A4%E3%83%B3/> (参照 2025-04-30)

JICA https://www.jica.go.jp/information/press/2021/20210802_11.html (参照 2025-04-30)

丸紅 <https://www.marubeni.com/jp/news/2013/release/00100.html> (参照 2025-05-01)

AFPBB News <https://www.afpbb.com/articles/-/3480339> (参照 2025-05-01)

盤谷日本人商工会議所(2023)「タイ国経済概況 2022/2023 年版」

CH. Karnchang Public Company Limited <https://ck.listedcompany.com/misc/PRESN/20240828-ck-company-presentation-2q2024.pdf> (参照 2025-05-01)

タイ政府観光庁 <https://www.thailandtravel.or.jp/about/trafficthai/> (参照 2025-05-01)

newsclip.be <https://newsclip.be/thai-news/thai-economy/13586> (参照 2025-05-01)

タイ運輸省交通計画・政策局「The Current Status of Green Transport Corridors in Thailand」
https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/Day2_Session5.6_Thailand.pdf (参照 2025-05-01)

タイ運輸省交通計画・政策局「タイの運輸戦略と開発」 https://www.boi.go.th/upload/content/Rev_20231215%20JP%20MOT.pdf (参照 2025-05-01)

newsclip.be <https://newsclip.be/thai-news/thai-economy/18879> (参照 2025-05-01)

THAIBIZ <https://th-biz.com/high-speed-rail-airo/> (参照 2025-05-02)

朝日新聞 GLOBE+ <https://globe.asahi.com/article/14083035> (参照 2025-05-02)

ジェトロビジネス短信 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/07/75c499cc99022a22.html> (参照 2025-05-02)

日本経済新聞 <https://www.nikkei.com/article/DGXZQOGS2653B0W1A021C2000000/> (参照 2025-05-02)

newsclip.be <https://newsclip.be/thai-news/thai-economy/19932> (参照 2025-05-02)

MGR Online <https://mgronline.com/business/detail/9680000029279?tbref=hp> (参照 2025-05-02)

タイニュースクロスボンバー <https://x-bomberth.com/20250428thaitrainproject/> (参照 2025-05-02)

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。