

【タイ】

バンコクにおける都市鉄道延伸整備の状況

高木 晋 (一財) 運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所 研究員

近年、積極的な鉄道整備が進められているタイのバンコクでは、ほぼ毎年にも新規路線の開業や既存路線の延伸が行われている。今回の AIRO レポートでは、最近のバンコク都内で建設が進められているピンクラインの支線延伸、オレンジラインの新設、パープルラインの南部延伸の3つの事業についての近況を報告する。

3 路線のバンコク都内での大まかな位置関係を、図 1 に示す。バンコク都北側の郊外部を東西に結ぶ路線がピンクライン、都心部からの東側の郊外へ向かう路線がオレンジライン、そしてバンコク都の北西に隣接するノンタブリー県からバンコク都心部を経由して南部の郊外を通り抜け、さらに南側に隣接するサムットプラカーン県に向かう路線がパープルラインとなっている。

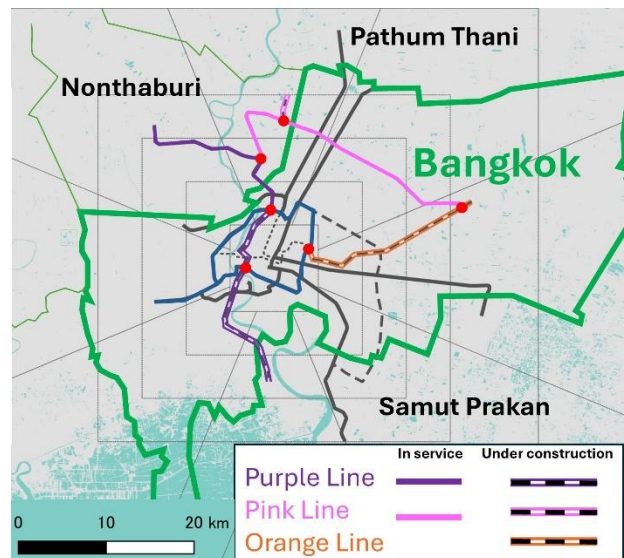


図 1 : バンコク都内における 3 路線の位置

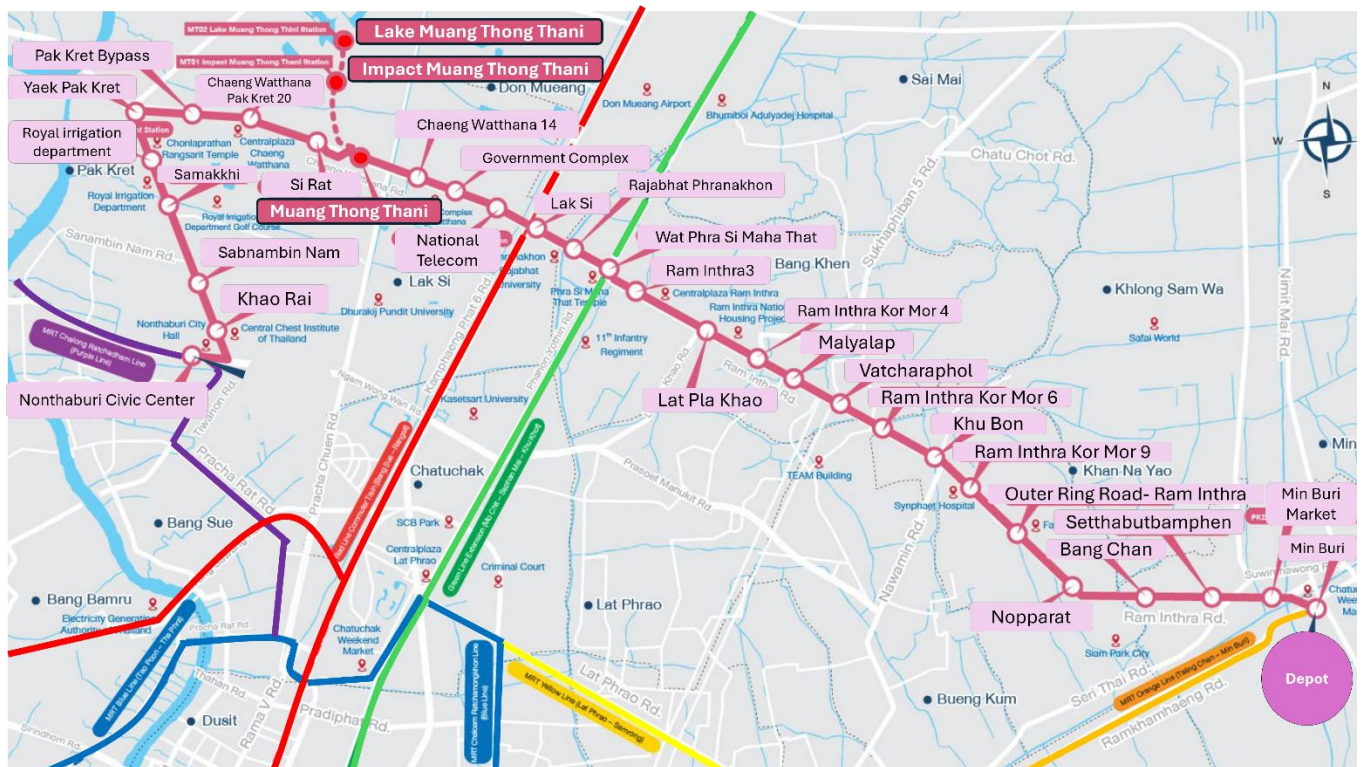


図 2 : ピンクライン路線図 : 上方に白抜き文字で表示の 2 駅が新設 (整備プロジェクト HP) の路線図を AIRO で加工)

1. ピンクライン支線延伸

□ピンクラインは、バンコクで最も新しいモノレール方式の鉄道路線で、2024年1月の営業開始から約1年が経過したところである。バンコク都の北西に隣接するノンタブリー県ムアンノンタブリー郡にあるノンタブリー公共センター（Nonthaburi Civic Center）駅から、バンコク都北部の郊外部を走行して東側の郊外ミンブリー区のミンブリー（Min Buri）駅までを結ぶ約35キロメートル、30駅の路線である。

現在、延伸工事が進められている区間は、このピンクライン路線の中でも北西部に位置するパーククレット郡のムアントンタニー（Muang Thong Thani）駅から北へ分岐し、ムアントンタニー湖（Lake Muang Thong Thani）駅までの約2.6キロメートル、2駅の延伸となっている。

この延伸区間は、当地で「インパクトアリーナ」の名称で親しまれている展示会・コンサート等を行う大規模イベント施設へのアクセス交通手段として期待されている。

分岐点となるムアントンタニー駅には、写真1のように本線の相対式ホームのうち北側の1面に支線用の発着番線1線が既に整備されている。支線の列車は、ムアントンタニー駅を出発して300メートルほど単線で運行し、本線と離れてから複線で運行する形となる。



写真1：分岐駅のムアントンタニー駅（南東側から撮影）

2025年2月の報道²⁾によると、2025年1月末時点での工事進捗率は85.9%で、2025年6月下旬から営業開始前の試験運行（一般客にも無料開放）を開始し、7月には正式な開業が予定されている。2024年12月に現地を訪れた際には、延伸区間では高架駅部の土木工事がほぼ完成していた。駅間の軌道工事は8割ほど完了し、各種の設備関連工事も進められている。今回の延伸区間は全て高架区間となっているが、写真2のようにほぼ全線にわたって既存道路の高架区間が近接しており、空間的な制約が厳しい中での施工が行われていた。

現地を歩いてみると、2つの駅予定地の周辺はまだ歩行者が少ないためか、歩行者通路が閉鎖されて通行可能な区画がない場所があったり、横断歩道がないため歩道橋を渡ろうと階段を上がると、上がった先の通路には床板が設置されておらず通行できない（工事区画と一般の区画とが明確に区分されておらず、工事中の歩道橋に入ってしまった）、などといった危険な状態が散見されるなど、安全確保への意識を高める必要性を感じた場面も見られた。



写真2：中間駅のインパクトムアントンタニー駅（写真奥）

このピンクラインに関しては、本線が営業開始前の試験運行期間中（一般客にも無料開放）の2023年12月に、跨座式モノレールの線路側面に設置されている給電用レール（写真1でも線路側面に取り付けられているレールが見える）が、深夜に4キロ以上にわたって線路から外れて地上に落下し、線路下の自動車や送電線を損傷させる事故が発生した。また、2024年7月には駅間で営業運転中の列車の一部車両で突然にドアが開くという事故が発生（高架区間であったが幸いにも転落者なし）したところであり、建設中および運行中の安全確保に課題が発生している。

2. オレンジライン（東部区間）の新設

□オレンジラインは、2010年2月に策定されたバンコク首都圏の鉄道整備計画に盛り込まれた路線で、バンコク都の西側の郊外タリンチャン区にあるタリンチャン（Taling Chan）駅から、チャオブラヤー川を渡り都心部を経由して東側の郊外ミンブリー区のイェーク・ロムクラオ（Yeak Rom Klao）駅までを結ぶ、バンコクの「東西線」とも呼べる35キロメートル余りの路線である。軌間1435mm、第三軌条で直流750Vを供給するヘビーレール方式となっている。

ディンデーン区とホワイクワン区の境界線上に位置する、地下鉄のMRTブルーラインと交差するタイ文化センター（Thailand Cultural Centre）駅（ディンデーン区）を境

に、東西で2つの区間に分けて整備が予定されており、東側区間の建設工事が先行して進んでいる。なお、西側区間の建設工事については、2024年11月より駅部周辺の支障物移転作業や道路の走行車線規制などが開始されたところで、これから工事が本格化する状況であるため、主に東側区間の状況について述べる。

東側区間は、都心部で環状路線としての役割を持つブルーラインのタイ文化センター駅から、バンコク都の東側郊外にあるイエーク・ロムクラオ駅（ミンブリー区）とを結ぶ22キロメートル、17駅（都心側の10駅が地下駅、郊外側の7駅が高架駅）の区間である。2023年から2024年にかけて営業を開始したモノレール方式による2つの郊外部環状路線（イエローライン及びピンクライン）とも結節しており、利便性の高い路線となる。

東側区間では建設工事がほぼ完了しており、既に試運転も開始されている。2024年12月に現地を訪れた時点では、高架区間の一部の駅において、外構部や通路デッキ、駅前広場など、部分的な関連工事を実施中であった。

整備工事の進捗状況等を掲載しているオレンジラインプロジェクトのWEBページ³⁾では進捗率は100パーセント完了との掲載がされている。2024年7月時点の新聞報道で2028年に開業予定との記事⁴⁾も出ていたが、2025年3月

の時点で正式な開業日は公表されていない。

オレンジラインの車両基地は、タイ文化センター駅から東側へ1キロほどの位置に既存のブルーライン車両基地と隣接して設置されている。ここはかつてタイ国鉄の関係地となっていた場所で、スワンナプーム空港方面から都心部へ向かって西へ進んできたタイ国鉄（SRT）の在来線や空港鉄道（ARL）の用地から分岐して緩やかなカーブを描きながら北へと向かう道路が現在も存在している。

タイ文化センター駅からいったん南東方向へ向かう整備路線は、上記の車両基地のあるMRTA駅や、バンコクの日本人学校にも近いワットプララムカオ（Wat Phra Ram Kao）駅（ともにホワイクワン区）を通り、バンコク都心部から東へ向かう幹線道路のラムカムヘン通りにぶつかると、北東の方向へと進路を変え、終点までこの通りに沿ってミンブリー方面へと向かう。

途中のイエーク・ラムサーリー（Yeak Lam Sali）駅（バンカピ区）では、2022年度に開業したモノレールのイエローラインと結節する。地下を走るオレンジラインと高架路線のイエローラインとの乗換旅客の動線を確保するために、長大なエスカレータなどを収容する建屋も併せて建設されているほか、この乗換動線上に新たなバス乗り場（地上部）も整備されており、既に先行して供用が開始されている。

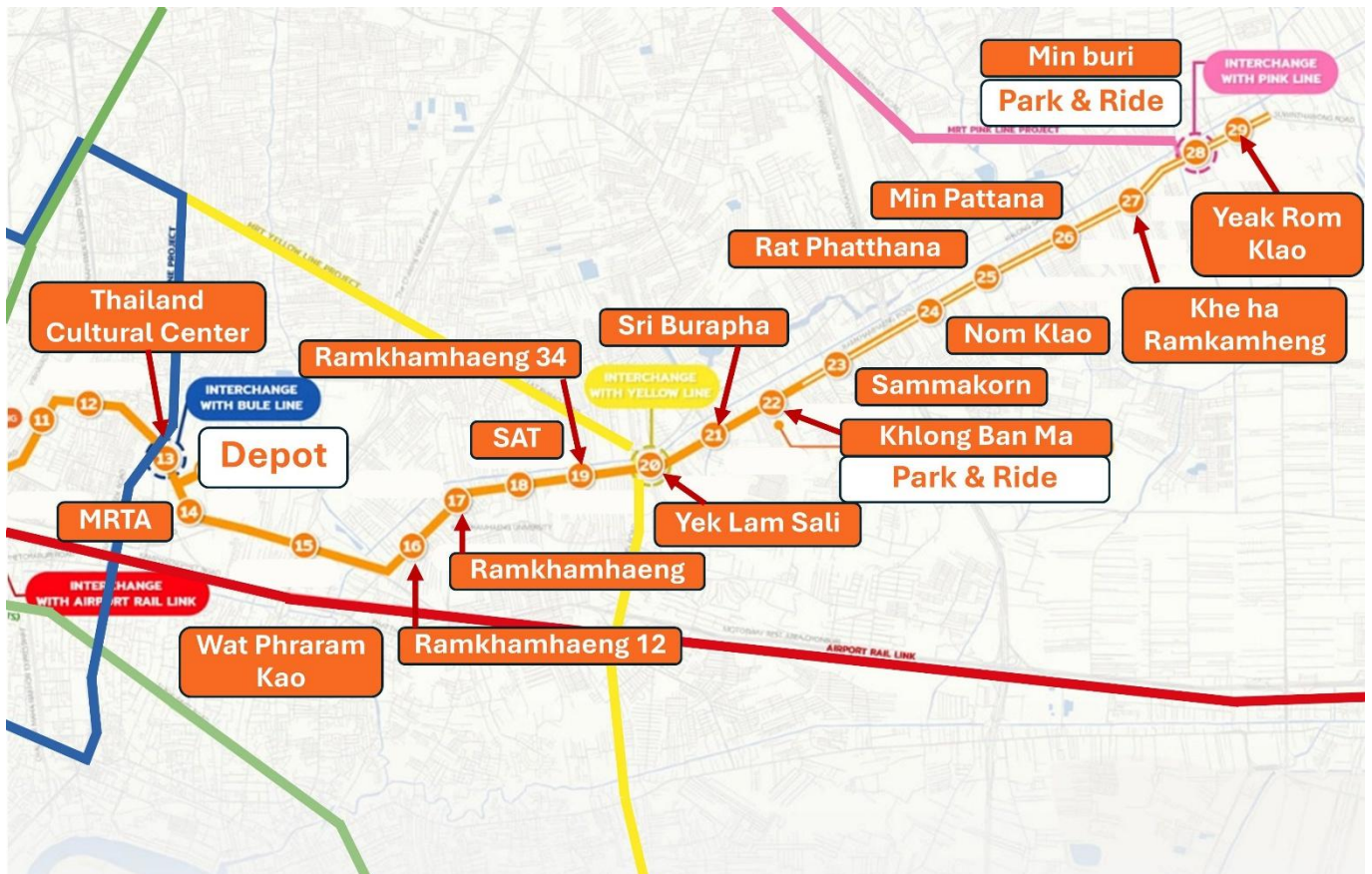


図3: オレンジライン路線図:ブルーラインとの交差点がタイ文化センター駅(プロジェクトHP⁴⁾の路線図をAIROで加工)



写真3：イエーク・ラムサーリー駅前の路線バス乗降場

イエローラインを越えてさらに東へ2駅進んだクローンバンマー（Khlong Ban Ma）駅からサムマコーン（Sammakorn）駅（ともにサパーンスーン区）にかけて、地下区間から高架区間へと移行し、ここから終点までは高架道を走行する。地下区間の最東端となるこのクローンバンマー駅には、パークアンドライド用の駐車場ビルも併設されている。



写真4：サムマコーン駅の手前で地上区間に移行する

さらに東へと進み、終点の一つ手前となるミンブリー（Min Buri）駅（ミンブリー区）では、前述のピンクラインと接続する。

2つの路線はミンブリー駅で交差しているものの、それぞれの駅舎は数百メートル離れて設置されているため、両駅の駅前広場には、将来的にはバスやタクシー等の交通結



写真5：ピンクラインのミンブリー駅とP&R用駐車場ビル

節点として利用可能な空間が確保されている。また、前述のクローンバンマー駅と同様に、パークアンドライド用の駐車場ビルも併設されている。



写真6：オレンジラインのミンブリー駅は外構部を整備中

ミンブリー駅の東側の隣駅が終着駅のイエーク・ロムクラオ（Yeak Rom Klao）駅となる。これまで線路と平行に続いてきたラムカムヘン通りも、当駅のすぐ先でスウィントアウォン通りに突き当たり終点となる。

各駅の出入り口と接続するための街路整備は、鉄道事業者側ではなくバンコク都などの道路側による整備となるようだが、現時点では結節点となる駅を除いて新しい路線の建設と協調して周辺の整備を準備・実施しているような箇所までは見当たらなかった。

3. パープルラインの南部延伸

□パープルラインは、2016年8月に開業した路線で、バンコク都の北西側に隣接するノンタブリー県バーンブアトーン郡にあるクローンバンパイ（Khlong Bang Phai）駅から都心へ南東方向に向かい、バンコク都バンスー区にある地下鉄ブルーラインのタオプーン（Tao Poon）駅までを結ぶ23キロメートル、16駅の路線である。軌間1435mm、第三軌条で直流750Vを供給するヘビーレール方式となっており、日本製の車両が使用されている。

現在の南側の終点であるタオプーン駅は、タイ国鉄の中央駅であるクルンテープ・アピワット駅（旧称バンスー駅）からブルーラインで西側へ一つ隣りに位置している。

今般の延伸ルートは、このタオプーン駅からさらに南へ向けて都心部や郊外部を通り抜け、バンコク都の南側に隣接するサムットプラカーン県プラプラデー郡に位置するクルナイ駅までの23キロメートル、17駅（北側の10駅が地下駅、南側の7駅が高架駅）となっている。

チャオプラヤー川にほぼ並行して都心部から南へ向かうこの延伸区間が完成すると、パープルラインはバンコクの

「南北線」とも呼べる路線となる。

延伸部では、環状路線となっている地下鉄ブルーラインの内側を地下路線で南北に縦断し、チャオプラヤー川を南側へ渡った先のウォンウィエンヤイ駅（トンブリー区）では BTS シーロムラインやタイ国鉄マハーチャイ線とも結節するなど、利便性の高い路線となる。

南部延伸区間の整備工事は、2022年3月に着工し、現在は地下区間10駅のシールドトンネルや駅部、高架区間7駅の橋脚や桁などの土木工事が進められている。整備工事の進捗状況等を掲載しているパープルラインプロジェクトの

WEB ページ⁵⁾では、計画上の開業予定時期は2027年、工事の進捗率は2025年2月末現在で51.6パーセントと掲載されている。

工事区間のルート上では、駅部を中心に終日で道路の通行車線規制等が実施されており、一部の駅予定地では渋滞も発生していた。

延伸区間は、タオープン (Tao Pun) 駅でブルーラインの線路を高架で南に越えるとすぐに地下に入り、チャオプラヤー川の東岸に沿ってサムセン通りの地下を進む。そして、国会議事堂、国立図書館、民主記念塔などの駅が続き、サムヨート (Sam Yot) 駅 (プラナコーン区) で再びブルーラインに結節する。ブルーラインと地下で交差しさらに南に進むと、西向きに流路を変えてきたチャオプラヤー川を地下トンネルでくぐり抜け、こんどは川の西岸側となる、プラチャティポック通りやタクシン王通りと呼ばれている道路の地下を南に向かう。

この2つの道路名称が切り替わる地点にあるのがウォンウィエンヤイ (Wongwian Yai) 駅で、ここでは国鉄マハーチャイ線の都心側起点駅 (他の路線とは結節していない) となっている地上駅と、そこから南に500メートルほど離れて位置する BTS シーロムラインの高架駅との双方を構内通路で結ぶ予定となっており、乗換利便性の大幅な向上が図られることが期待される。



図4：パープルライン南部延伸区間の路線図
(プロジェクト HP⁵⁾に掲載の路線図を AIRO で加工)

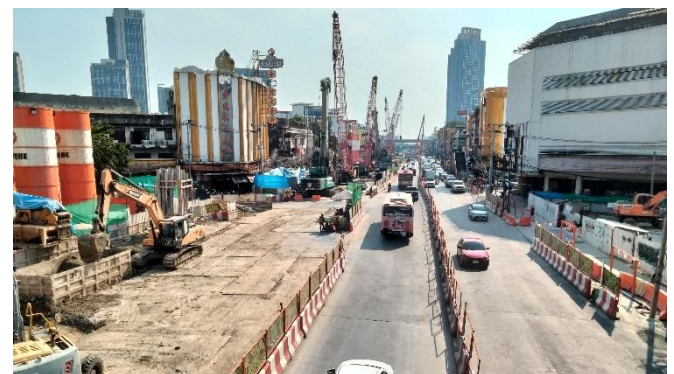


写真7：ウォンウィエンヤイ駅の予定地付近

延伸路線はウォンウィエンヤイ駅の南側で BTS シーロム線を地下でくぐり抜けて、タクシン王通りをさらに南へ向かう。2キロほど南へ進んだダオカノン (Dao Khanong) 駅 (トンブリー区) の手前で地上に出て高架区間へと移行する。

ダオカノン水路を越えると道路名称がスクサワット通りとなり、延伸路線やチャオプラヤー川の流れも南東方向へと変化する。このあたりからは下町の住宅地や商店街といった趣きの濃い地域となっていく。

大規模な市場やスーパーマーケットなどが立地する商業地区ともなっているバンパコク (Bang Pakok) 駅や、チャオプラヤー川を渡る産業道路にも近接するラートブラナ (Rat Burana) 駅 (ともにラートブラナ区) では、パークアンドライド用の駐車場ビルも設置予定となっている。



写真 8 : バンパコク駅の予定地付近

現地を歩いてみると、バンコクでは路線バスが幹線道路のみを運行している地域が多いためか、商業施設や乗降客の多いバス停留所の付近では、写真 8 の右側に見えるような軽トラックや小型ピックアップトラックの荷台を改造して座席を設置したミニバスサービスの車両が待機し、細街路に面した周辺の住宅地へのアクセス交通手段として利用されている場面を各所で見かけた。パープルラインの開通後も、引き続き各駅とのアクセス交通手段として利用されていくものと考えられる。

片側 7 車線という広大な幅員の幹線道路となっているラマ 2 世通りを高架で越えたパープルラインは、続けてバンコク都心部から南下してチャオプラヤー川を渡ってきた都市高速道路 (チャルンマハナコン道路) とも交差する (写真 9)。都市高速道路でも拡張工事が実施されており、この交差部では鉄道と高速道路の 2 つの工事が同時に進められていた。



写真 9 : チャルンマハナコン高速道路(左右方向)との交差部

延伸路線はその後もスクサワット通りに沿ってさらに南へ向かう。バンコク都の南部に位置するラートブラナ区を通り過ぎると、隣接するサムットプラカーン県に入り、さらに 2 駅 3.5 キロメートルほど進んだクルナイ (Khru Nai) 駅で終点となる。車両基地はこのクルナイ駅のさらに南側に設置される予定となっている。

4. おわりに

今回は、以上の 3 路線の状況について紹介した。2024 年 12 月にタイ政府は首都圏の鉄道全線を対象とした共通乗車券制度の導入を閣議で承認し、2025 年 9 月までに首都圏鉄道全線の運賃上限を 20 バーツ (約 90 円) に引き下げる政策構想を打ち出している。新線整備によるネットワークの拡充とも相まって、今後の鉄道の輸送分担率の向上が期待されるが、既に都心部では朝夕のラッシュ時に混雑率が高い区間 (一部の駅では改札口での入場制限等も実施) も発生していることから、輸送力増強 (およびその財源) 等も今後の課題として議論となることが考えられる。

また、ピンクラインの項でも記した安全分野に関しては、2025 年 1 月に日本とタイの鉄道関係者が議論を行う「第 1 回 日タイ鉄道ワークショップ」を AIRO とタイ運輸省鉄道局との共同で開催した。開催概要をホームページ⁶⁾で掲載しているので、こちらもご参照頂けると幸いである。

参考文献

- 1) ピンクラインプロジェクト HP (計画図)
https://www.mrta-pinkline.com/project_detail/
- 2) The Nation News 2025 年 2 月 20 日 “MRT Pink Line extension scheduled to open in June”
<https://www.nationthailand.com/news/general/40046516>
- 3) オレンジラインプロジェクト HP (計画図)
<https://mrta-orangelineeast.com/en/about>
- 4) Bangkok Post 2025 年 7 月 20 日 “Orange Line due to fully open in 2030”
<https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2832487/orange-line-due-to-fully-open-in-2030>
- 5) パープルラインプロジェクト HP (計画図)
<https://www.mrta-purplelinesouth.com/route>
- 6) 第 1 回 日タイ鉄道 WS 報告 (運輸総合研究所 HP)
<https://www.jttri.or.jp/events/2025/workshop250117.html>
- 7) 第 1 回 日タイ鉄道 WS 報告 (ASEAN インド地域事務所 HP)
<https://www.jttri-airo.org/en/activity-detail.php?id=106>