

第2回 AIROレポート

都市鉄道アクセスを有する高速鉄道駅の 駅周辺の開発スキームに関する調査

2026年 4月22日

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

報告内容

1. はじめに

2. 高速鉄道駅の駅周辺の開発スキーム

タイ ①クルンテープ・アピワット中央駅

②マッカサン駅

インド ③ムンバイBKC駅

④アーメダバード駅

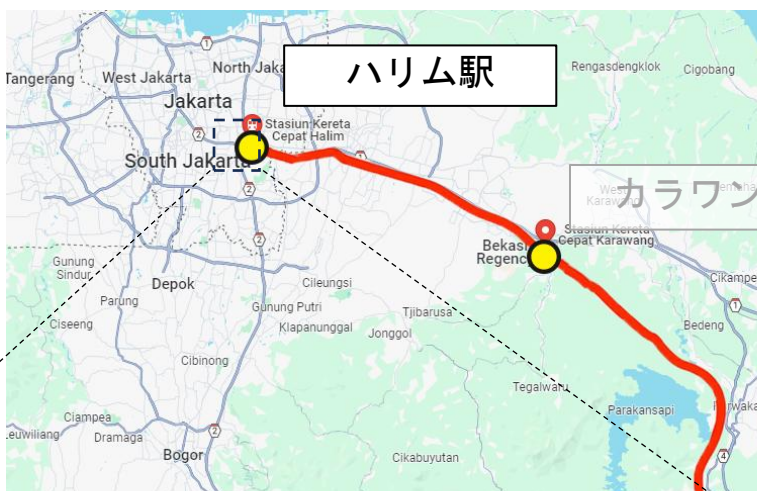
⑤サバルマティ駅

3. まとめ・考察

1. ハリム駅舎（南側）



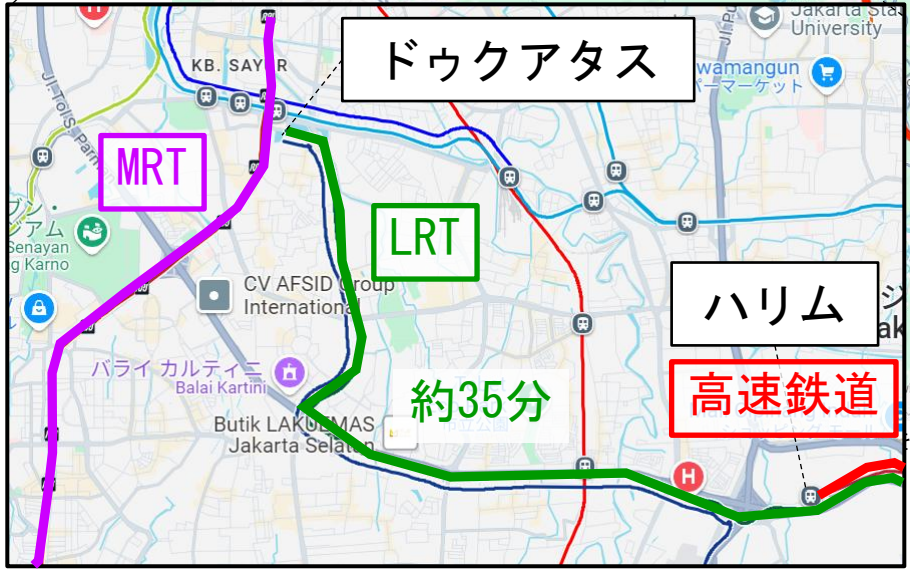
路線図



2. 高速鉄道



3. ハリム駅前



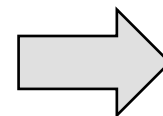
4. LRT



2024年度調査 考察

計画面における課題

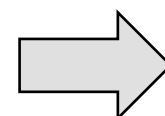
- 二次交通はあるものの所要時分が大きく乗換抵抗が大きい
- 駅周辺開発が十分とは言えない



- 乗り換え拠点の利便性向上について、詳細検討が必要だったのではないか。
- TOD・駅周辺開発が望まれる

事業実施における課題

- 事業性（PPPの事業年数、運賃設定等）に相違



- 開発企業の負担が過度であったのではないか？

実際、2025.10に債務償還年数を40年から60年とする議論が発生

2024年度調査では、高速鉄道と都市鉄道は相互に影響している結果を示唆

- ハリム駅他、ASEAN地域には高速鉄道整備に後れて、二次交通（都市鉄道）や都市開発を計画する郊外駅がある

2025年度調査の方針

○2025年度調査の目的・意義（リサーチクエスチョン）

- ・各国の高速鉄道駅はどのようにして駅周辺の開発が行われているのか

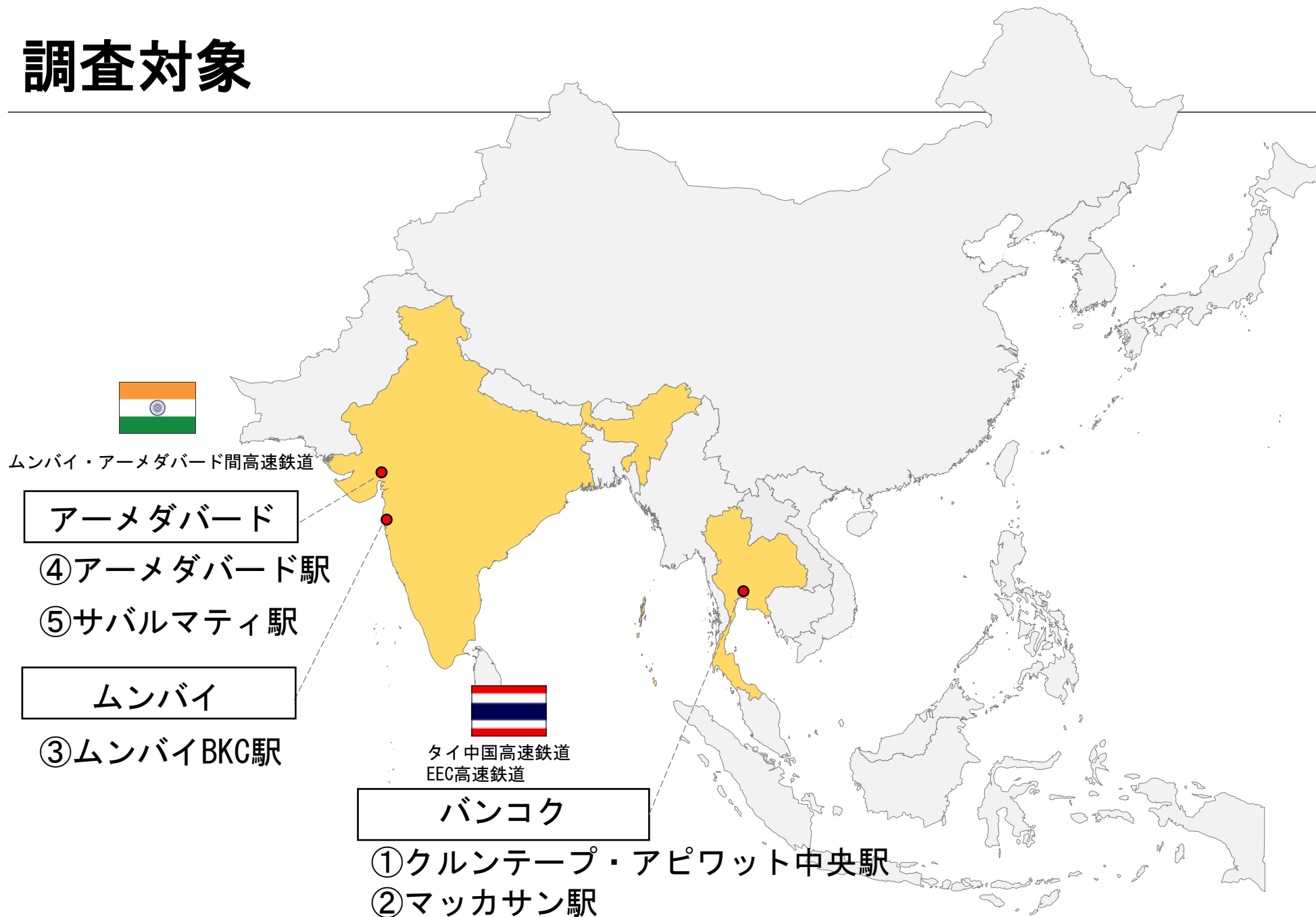
調査方法 開発地区の現状を、以下の観点で調査

1. 事業主体はどのような立場で、どのような開発（規模、土地利用計画）を行うのか
2. 事業主体は、どのような実施スキームで、どのような取り組み状況にあるのか
3. 二次交通との結節性を向上するため、どのような駅前整備が行われているのか

○調査対象国

- タイ
- インド

調査対象



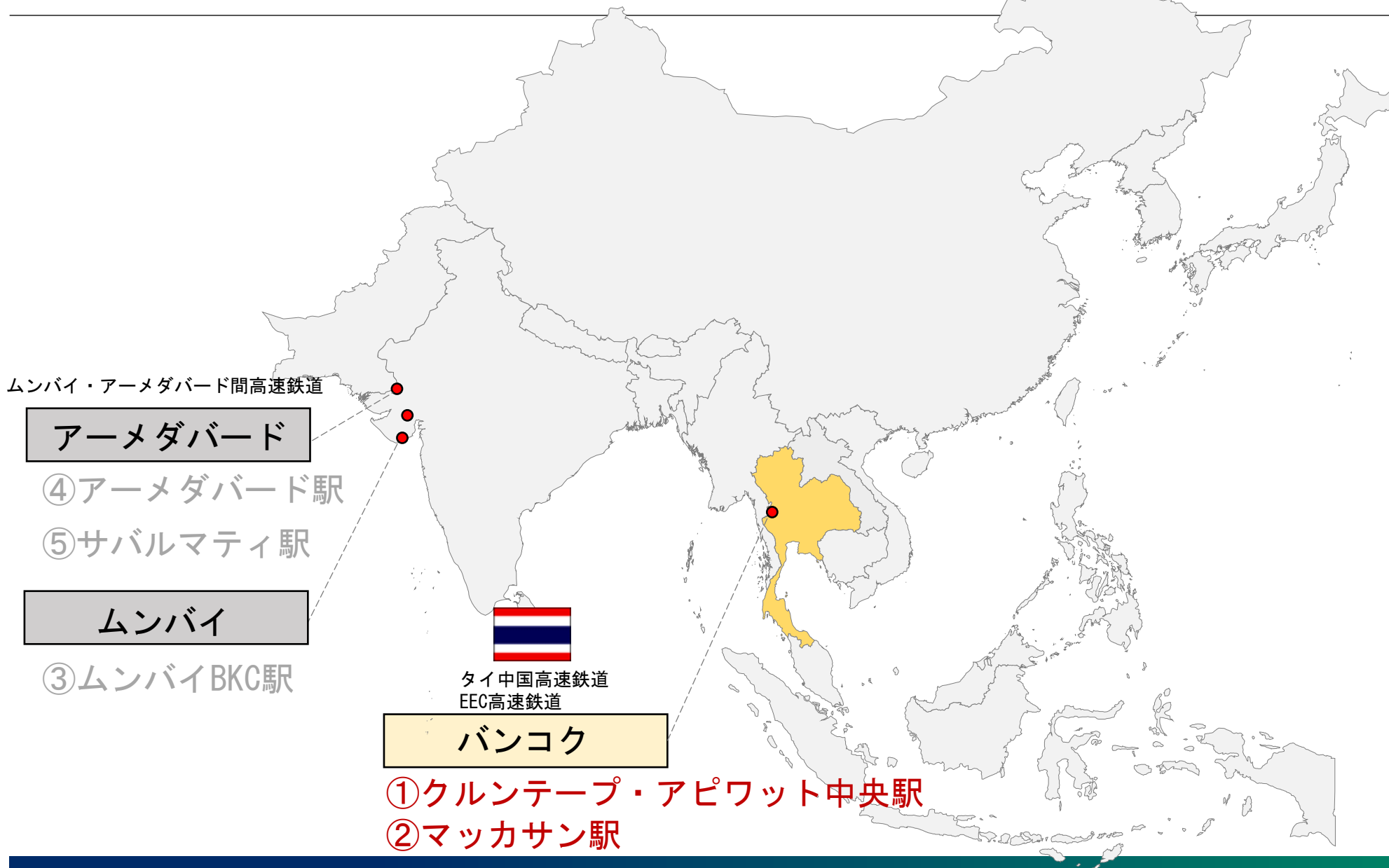
調査対象駅一覧

国	駅	位置	CBDとの距離	接続路線	特徴(概要)
タイ	①クルンテープ・アピワット中央駅 (バンコク)	郊外駅 既設ターミナル駅	約9km	SRTレッドライン タイ国鉄 MRTブルーライン	<ul style="list-style-type: none"> ・広大なタイ国鉄旧貨物ヤード跡地の都市開発 ・2021年レッドライン開業により同駅が開業
	②マッカサン (バンコク)	都心駅	約1.6km	MRTブルーライン タイ国鉄	<ul style="list-style-type: none"> ・EEC高速鉄道と一体の駅周辺開発計画 (PPP方式)
インド	③ムンバイBKC駅	都心駅	-	アクアライン 2B号線 (建設中)	<ul style="list-style-type: none"> ・新たなCBDとして都市開発を行う地区に、鉄道の新駅設置
	④アーメダバード駅	都心駅 既設ターミナル駅	約4km	ブルーライン インド国鉄	<ul style="list-style-type: none"> ・旧市街 (世界遺産) を含む既成市街地に隣接する都市開発 ・在来線直上の高速鉄道駅
	⑤サバルマティ駅	郊外駅 既設駅	約5km	レッドライン インド国鉄	<ul style="list-style-type: none"> ・高速鉄道と都市鉄道と接続するマルチモーダルハブを建設 ・既成市街地を含む都市開発計画

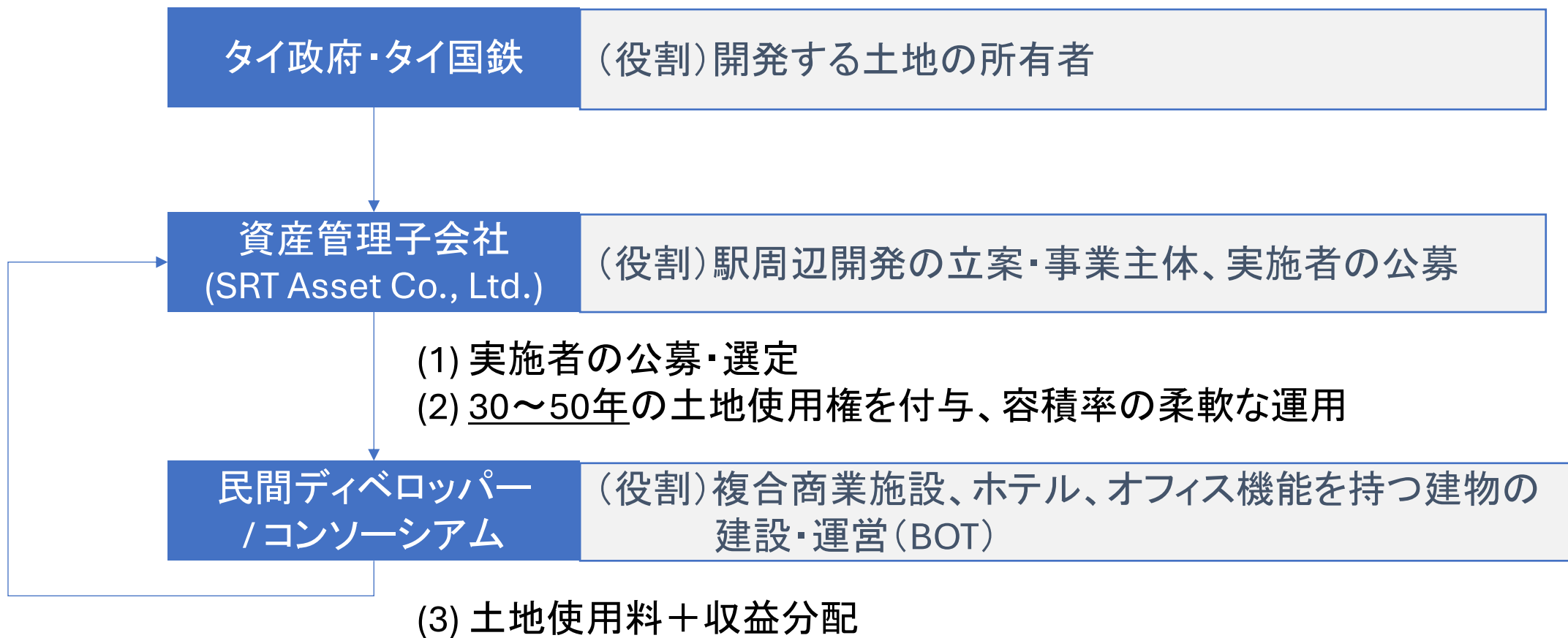
報告内容

1. はじめに
2. 高速鉄道駅の周辺開発スキーム
 - ① クルンテープ・アピワット中央駅
 - ② マッカサン駅
 - ③ ムンバイBKC駅
 - ④ アーメダバード駅
 - ⑤ サバルマティ駅
3. まとめ・考察

主要都市・地域の位置関係



クルンテープ・アピワット中央駅 周辺開発スキーム

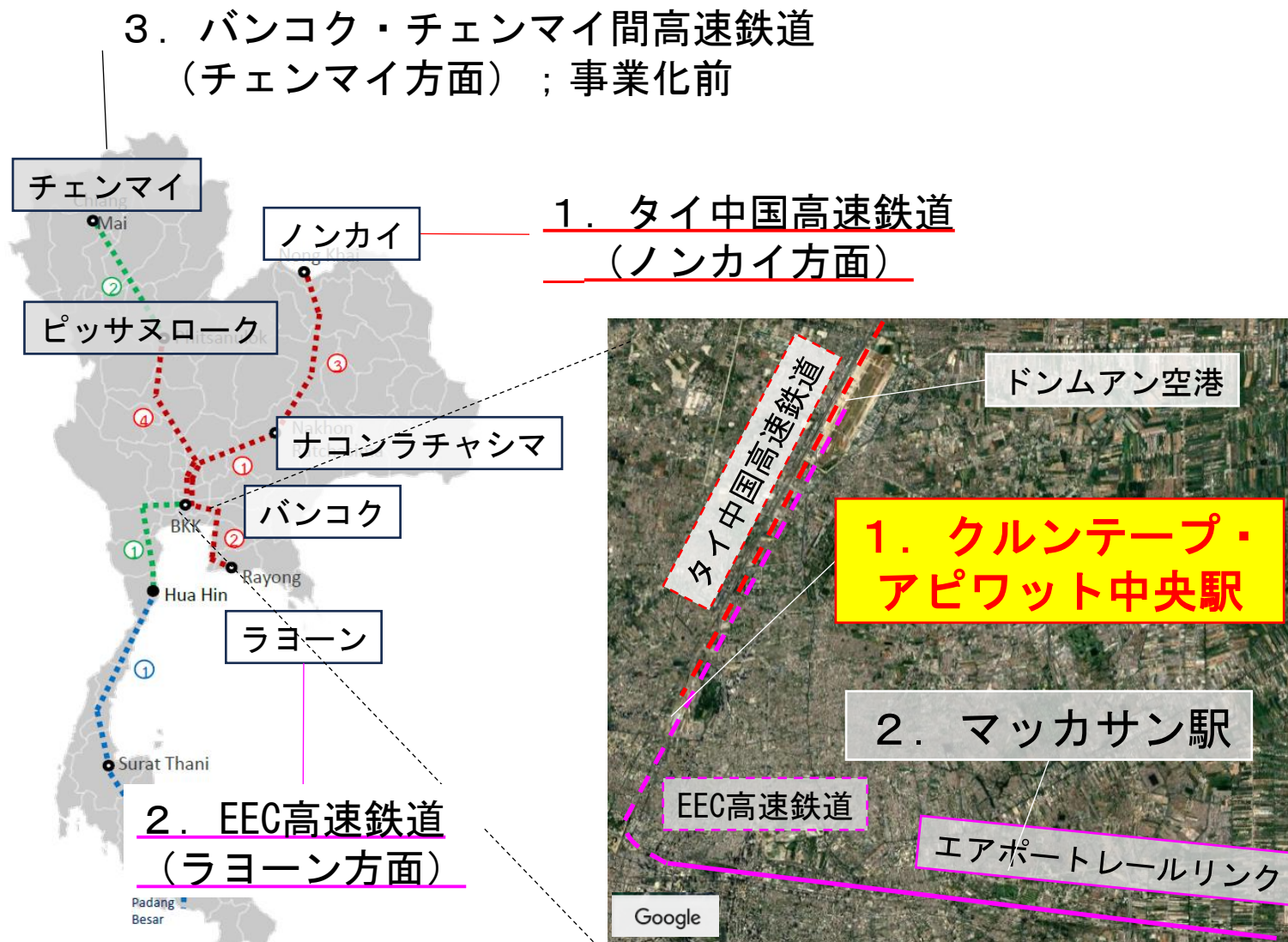


進捗

- 2019年の入札不調のあったZone A(駅至近エリア)は、公募条件の改善等に向けて検討中
- それ以外のゾーンも資産管理子会社(SRTA)にて、基本計画を作成中

クルンテープ・アピワット中央駅の位置

- クルンテープ・アピワット中央駅の位置するバンコクは、アセアン地域で最も発達する都市鉄道網を持つ都市の一つ
- タイ（バンコク）は高速鉄道2路線が事業中
 - ✓ タイ中国高速鉄道 : 工事中
 - ✓ EEC高速鉄道 : 工事着手前
- 高速鉄道駅となるクルンテープ・アピワット中央駅（旧名称：バンスー駅）はレッドライン（都市鉄道）整備の一環で、構造物は完成済み



クルンテープ・アピワット中央駅の現状

- 同駅は、タイ中国高速鉄道、EEC高速鉄道、都市鉄道である
レッドラインの他、バンコク・チェンマイ間高速鉄道を乗り入れる計画
- ブルーラインバンスー駅、SRTバンスージャンクション駅へ徒歩で乗換可能

高速鉄道 (建設中) 3階駅



レッドライン 2021開業 2階駅

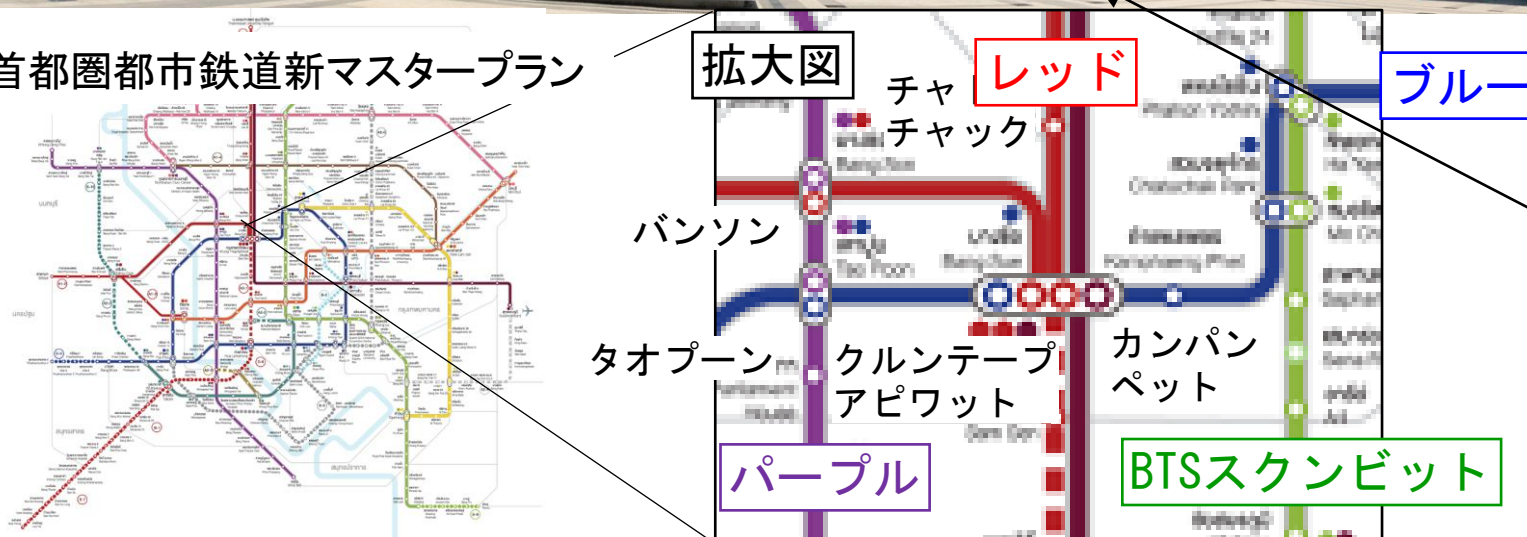


ブルーライン 2017開業 地下駅



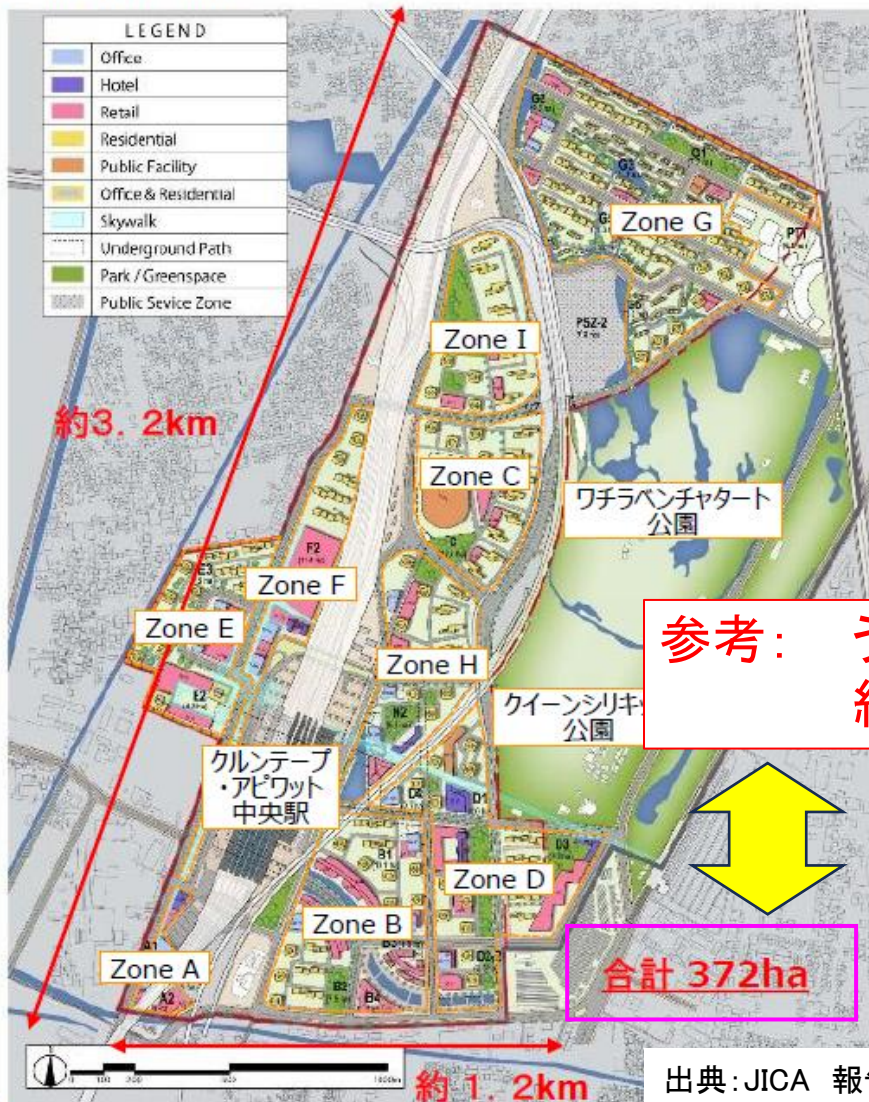
駅舎西側

バンコク首都圏都市鉄道新マスタープラン
M-MAP2



クランテープ・アピワット中央駅周辺開発

■土地利用計画案



参考: うめきた
約24ha

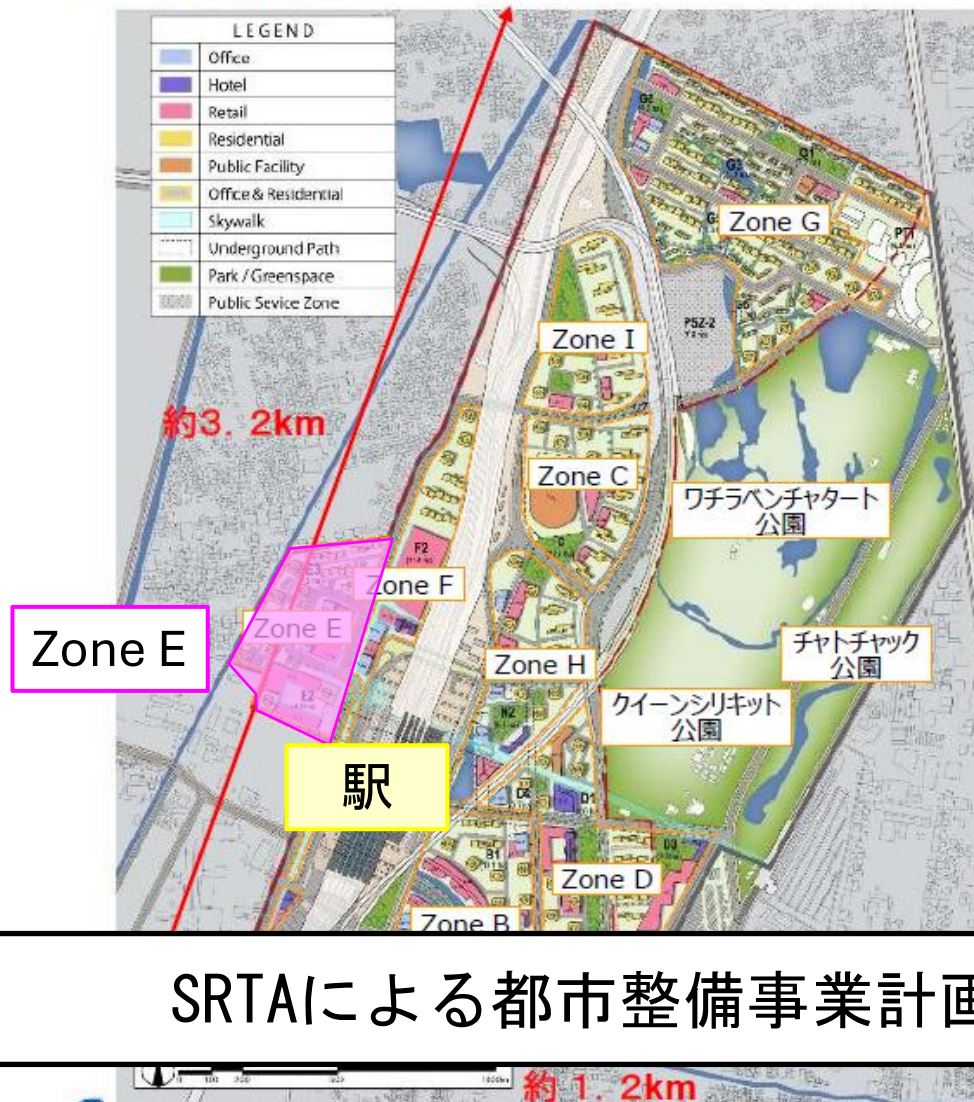
合計 372ha

出典: JICA 報告書

開発エリア	特徴
Zone A	駅に近いビジネス拠点エリア スマートシティ
Zone B	ASEAN諸国の企業誘致を狙った 国際的なビジネス・商業の中心地
Zone C	国際会議やイベントを誘致するた めのエリア
Zone D	商業エリア 隣接チャトゥチャック市場と連動
Zone E	政府機関の庁舎など、 公的機関の集約
Zone F	大規模な商業・物流施設
Zone G	一般向けの居住区
Zone H	複合利用エリア オフィス、商業、住宅が混在
Zone I	一般向けの居住区

Zone Aを除く他のZoneの事業実施状況

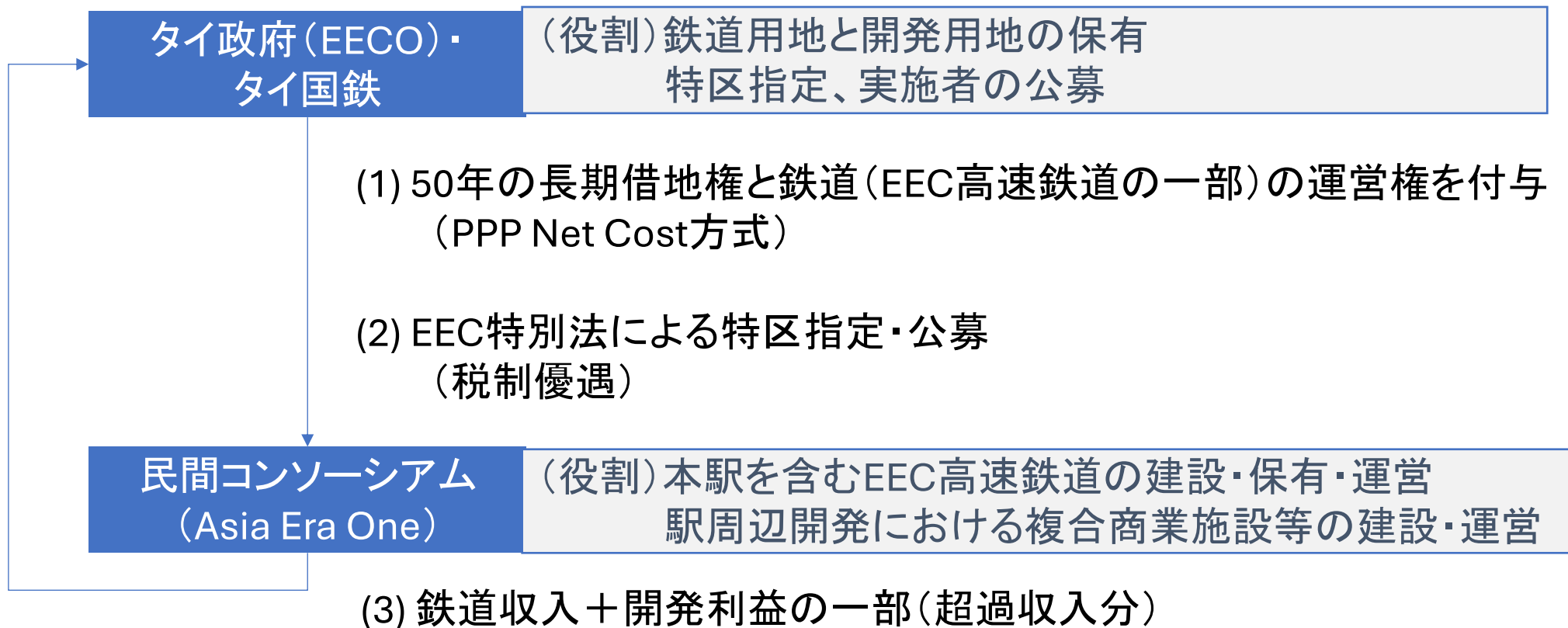
■土地利用計画案



支障するSRT資材ヤード (Zone E)

SRTAによる都市整備事業計画が進む一方、用地更地化の途上にある

EEC高速鉄道とマッカサン駅周辺開発スキーム

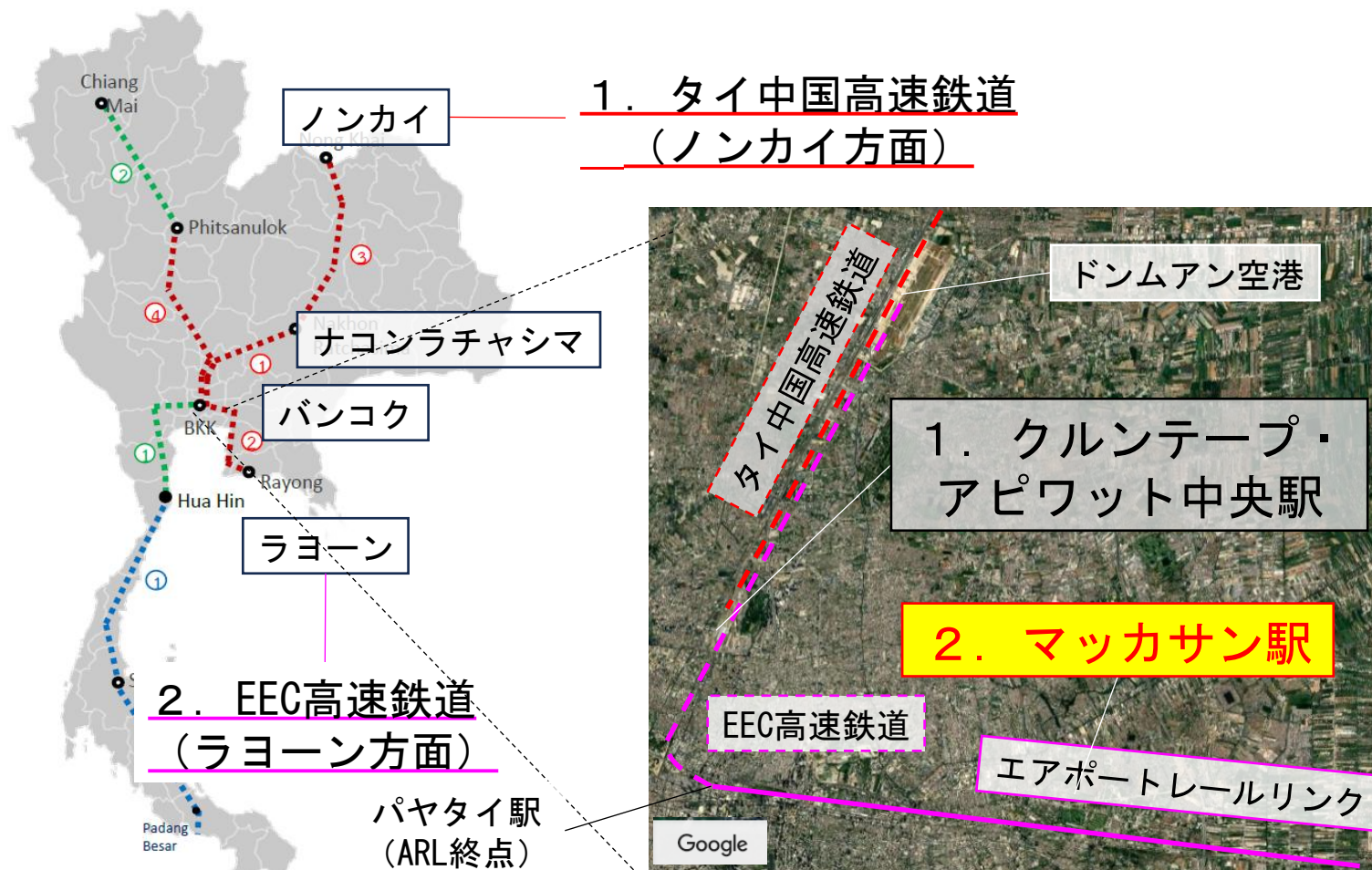


進捗

- タイ国鉄旧マッカサン鉄道工場移転完了により更地化された用地を確保済み
- 第1期エリア: 駅直結の大規模複合施設 (MICE、商業モール) の概略設計が完了
- 基盤インフラ (道路や地下構造物) の工事が一部で開始

マッカサン駅の位置

- マッカサン駅は、EEC高速鉄道（現在のエアポートレールリンクを供用する計画）のうち、都心に位置する駅
- MRTブルーラインと乗換が可能
- EEC高速鉄道と駅周辺整備を一体として建設・運営する計画
- Covid-19をきっかけとして、EEC高速鉄道の資金計画を見直す必要があり、2026年4月現在協議中（未着工）



マッカサン駅の現状

- EEC（東部経済回廊）の一部として高速鉄道計画と一体の駅周辺開発計画をアジアエラワンが実施
- MRTブルーライン（2004年開業）とエアポートルールリンク（2010年開業）の結節駅



マッカサン駅

EEC高速鉄道
 現在のエアポートルールリンク

パヤタイ方

MRTブルーライン

スクンビット方

スワンナプーム
 国際空港方

バンスー方

出典：Makkasan Park Facebook

Supported by THE NIPPON FOUNDATION

マッカサン駅の現状

- EEC（東部経済回廊）の一部として高速鉄道計画と一体の駅周辺開発計画をアジアエラワンが実施
- MRTブルーライン（2004年開業）とエアポートルールリンク（2010年開業）の結節駅



マッカサン駅

EEC高速鉄道
 現在のエアポートルールリンク

パヤタイ方

MRTブルーライン

スクンビット方

スワンナプーム
 国際空港方

広大なタイ国鉄用地
 駅周辺開発用地全体で22.5ha

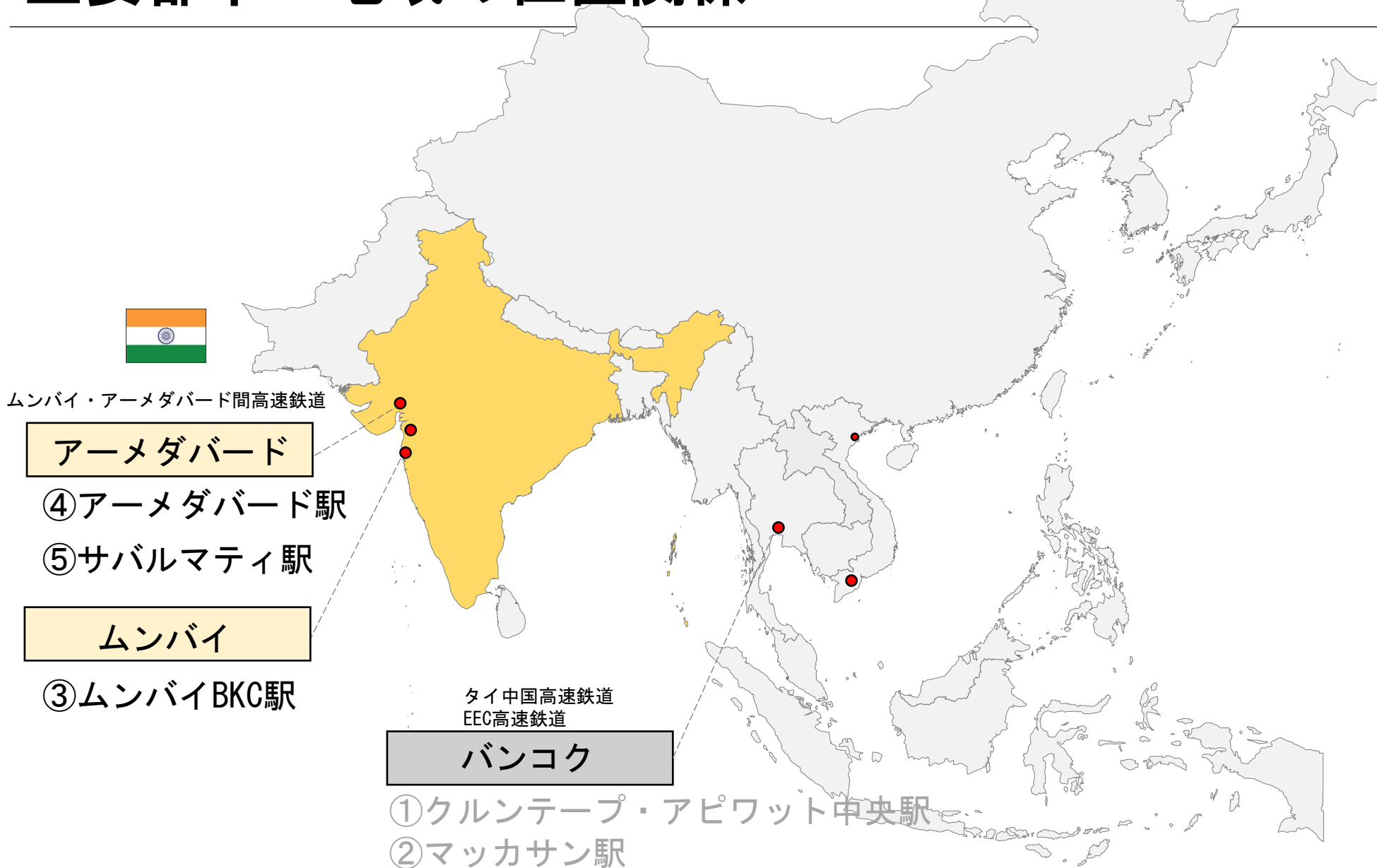
参考：うめきた
 約24ha

バンスー方

出典：Makkasan Park Facebook

Supported by THE NIPPON
 財団 FOUNDATION

主要都市・地域の位置関係



ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道 調査対象駅

都市鉄道と結節している高速鉄道駅は以下の通りである。

高速鉄道路線図



- ⑤ サバルマティ駅
- ④ アーメダバード駅



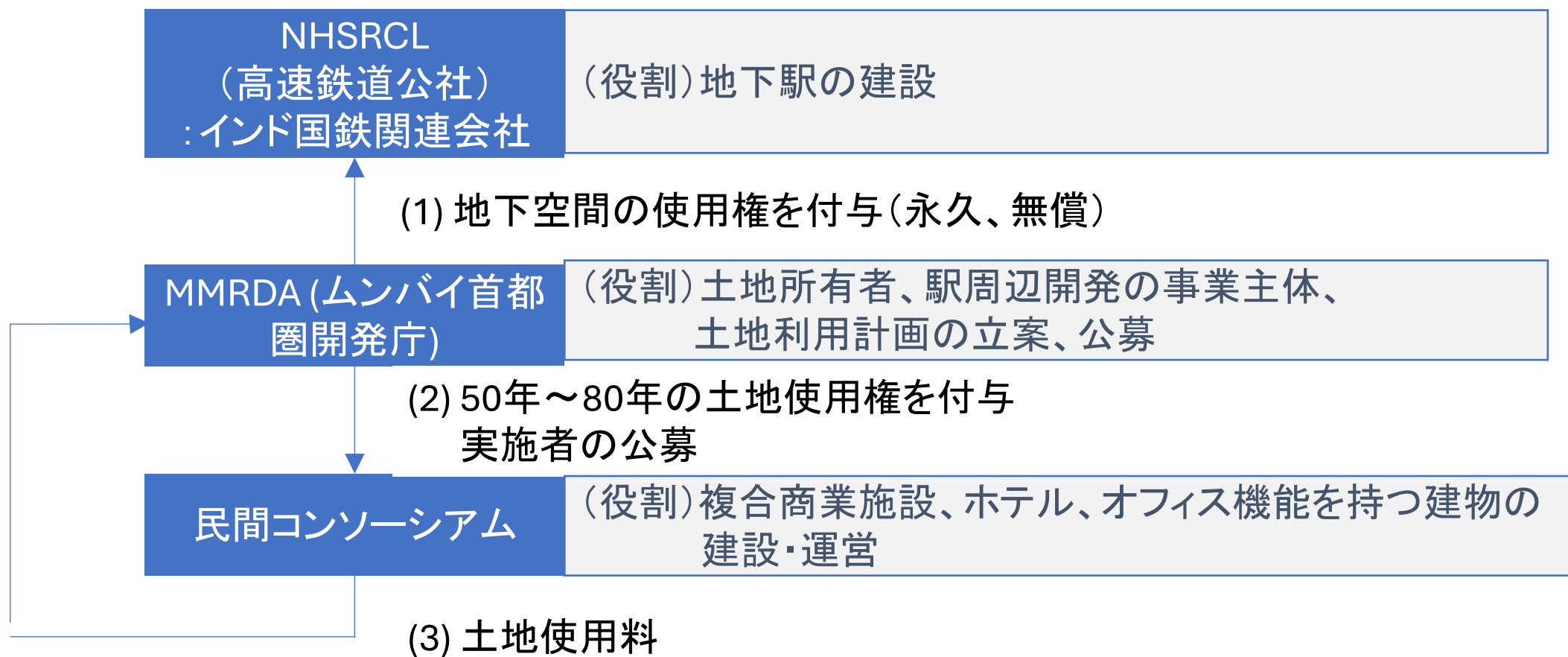
出典: JETRO

- ③ ムンバイBKC駅



出典: JICA

ムンバイBKC駅：駅および駅周辺開発スキーム



進捗

- 駅開発はMMRDAが計画中
- 駅周辺開発はMMRDAが事業中、日本企業の受注が見られる
- 地下駅は工事中(掘削完了)

ムンバイBKC駅の位置

高速鉄道路線図



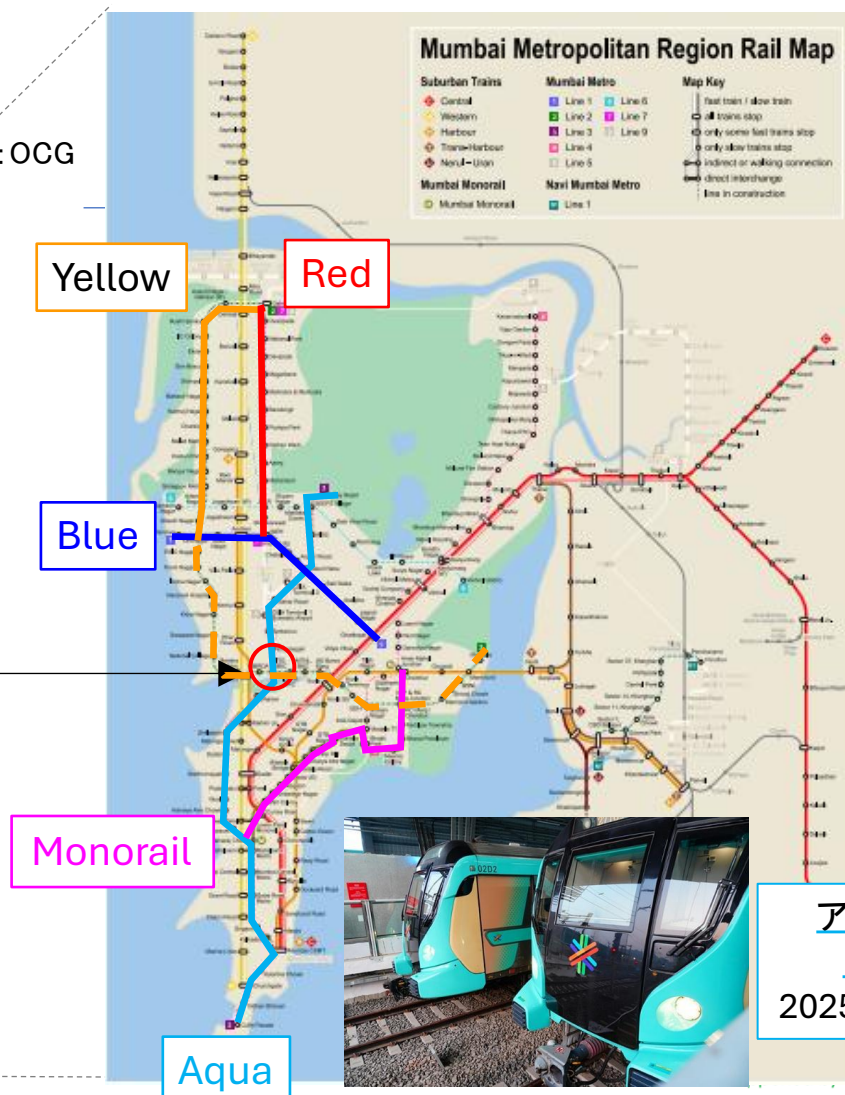
出典: OCG

イエローライン
(2A号線/2B号線)
2023年開業/建設中

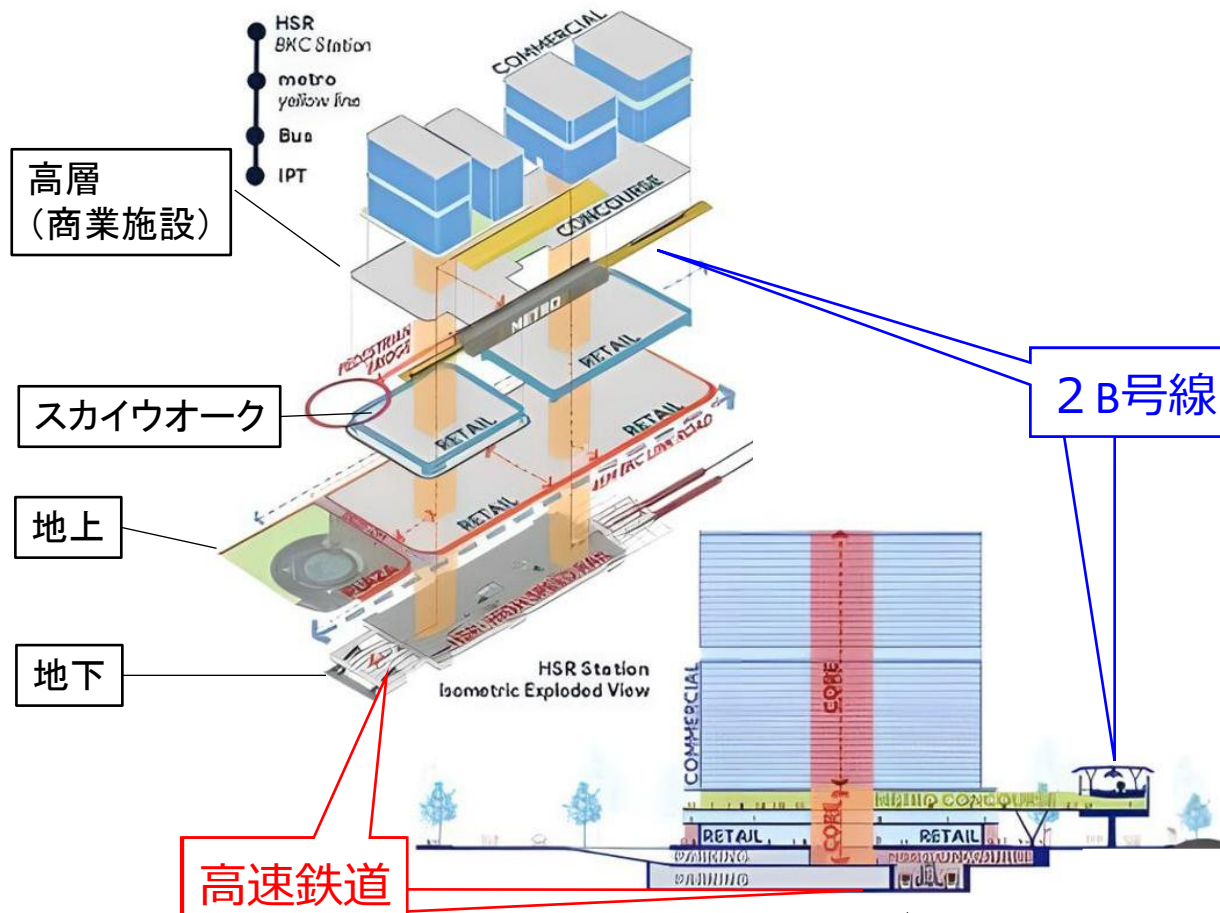
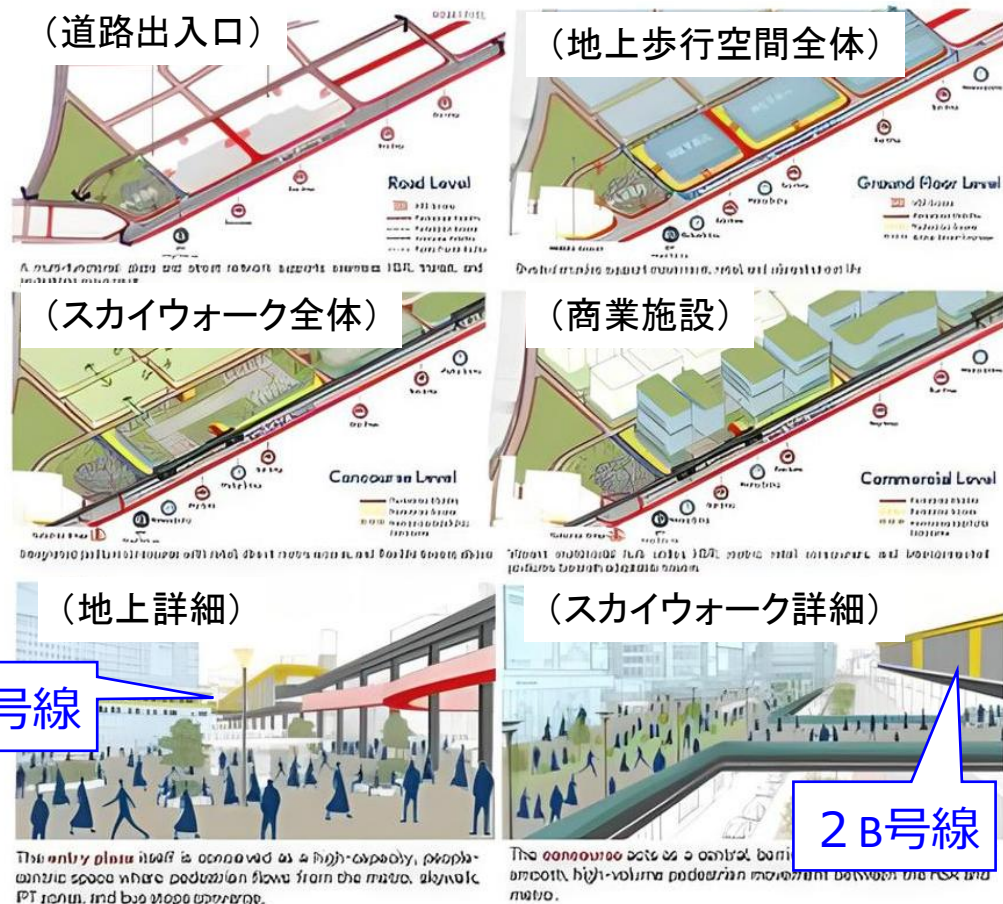
アクアライン BKC駅

③ムンバイBKC駅

都市鉄道路線図(ムンバイ)



ムンバイBKC駅開発計画



・地上歩行空間およびスカイウォークを検討

・地下駅と一体の駅ビル構想

出典: CEPT大学 (MMRDAが委託)

Supported by THE NIPPON 日本 財団 FOUNDATION

ムンバイBKC駅周辺開発：現地の進ちよく状況

ムンバイ都市圏における計画的に整備されたCBD、従来の業務機能を分散・補完する新都心



Badra Kurla Complex

高速鉄道と3号線は
1.2km離れている



約1.2km



高速鉄道駅

- 高速鉄道で唯一の地下駅
- 工事進捗率は約55%



3号線

- 営業運転中
- 高速鉄道接続部を計画中
- 地上歩道の再整備中



2b号線

- 工事進捗率：約70～80%

アーメダバード駅：駅開発スキーム

NHSRCL
 (高速鉄道公社)
 :インド国鉄関連会社

(役割) 在来線直上高架駅の建設

RLDA
 (鉄道土地開発公社)
 :インド国鉄関連会社

(役割) 土地所有者、駅開発の事業主体、
 土地利用計画の立案、実施者公募

(1) 実施者を選定(予定)、空中権を付与(検討中)

民間デベロッパー

(役割) 複合商業施設、ホテル、オフィス機能を持つ建物の
 建設・運営

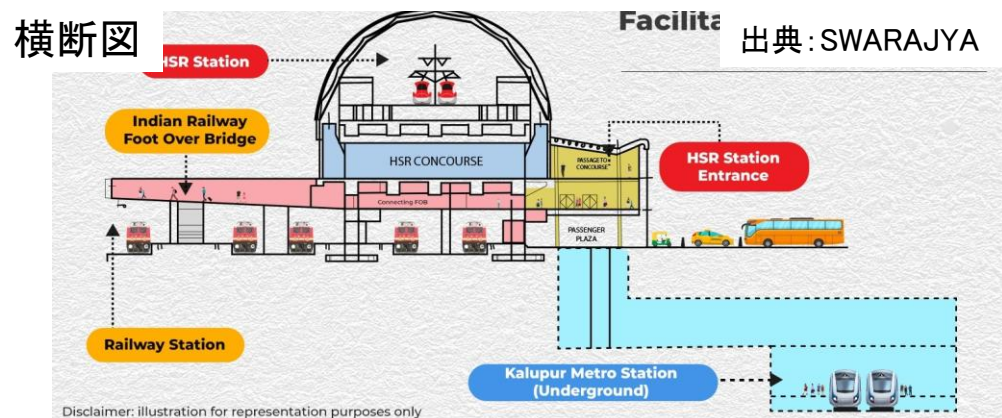
進捗

- 旧市街(世界遺産)を含む既成市街地と隣接する開発構想
- 在来線ホーム(10~12番線)の上空での高架橋・駅舎構造の構築が約55%完了

アーメダバード 駅の位置

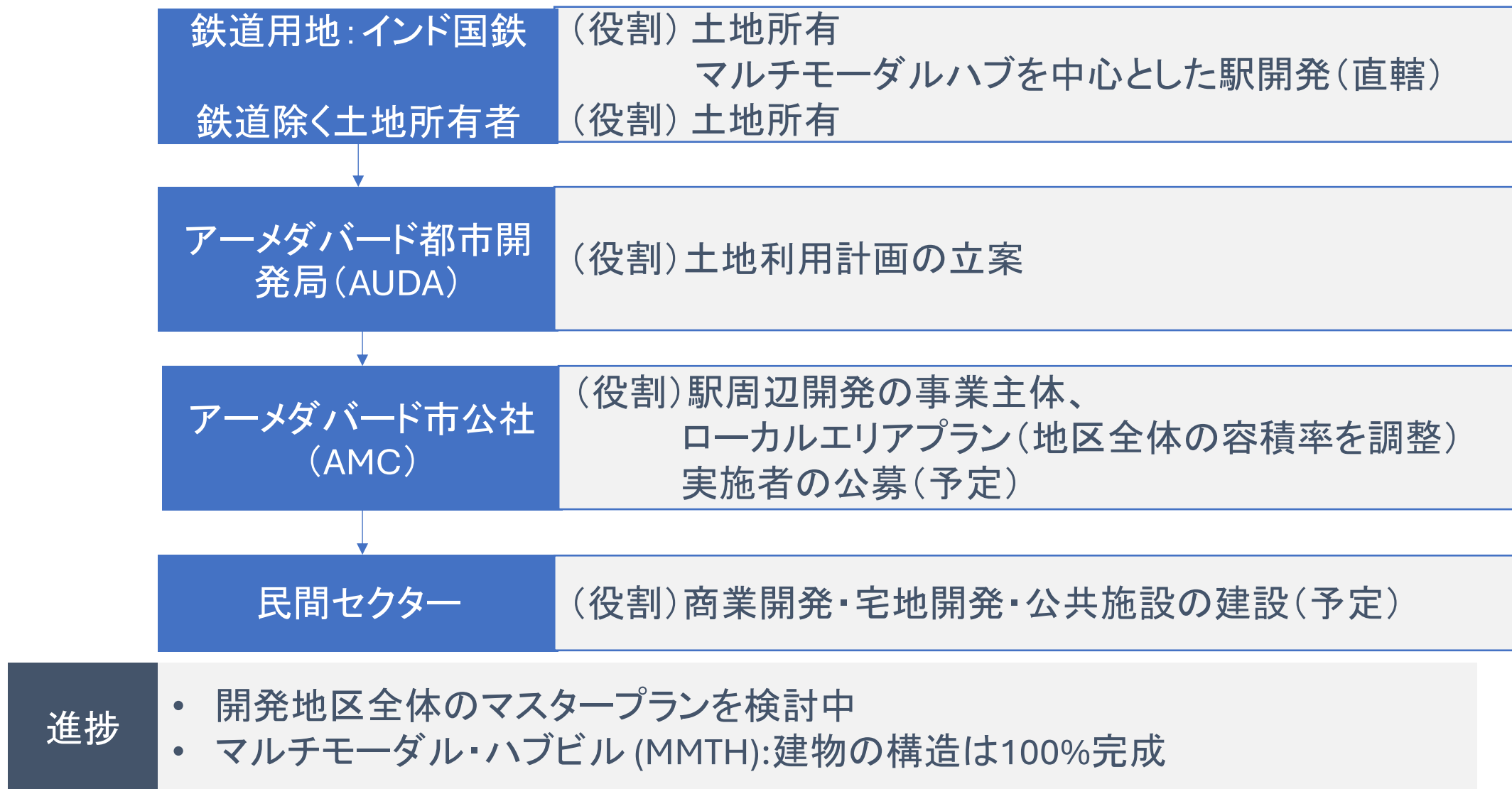


- 在来線上空に高速鉄道駅を建設中(進捗率55%)

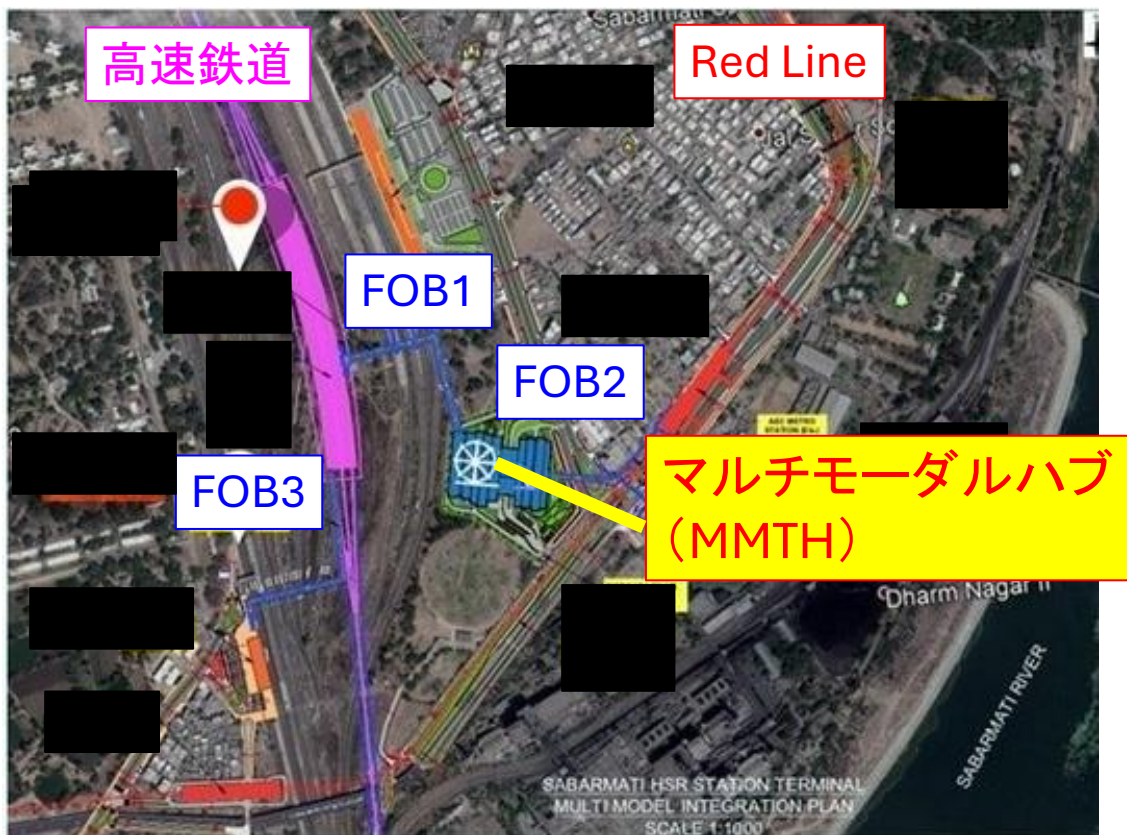


開発の性格	駅周辺開発(構想段階)
周辺の現況	旧市街(世界遺産)
開発面積	約20~30ヘクタール(駅周辺部)
開発事業主体	鉄道土地開発公社(RLDA)

サバルマティ駅：駅周辺開発スキーム



サバルマティ駅周辺開発計画



FOB 1	MMTH・高速鉄道駅間連絡通路
FOB 2	MMTH・都市鉄道間連絡通路
FOB 3	MMTH・インド国鉄間連絡通路



開発の性格	駅周辺開発 マルチモーダルハブ (MMTH)
周辺の現況	鉄道用地、工場跡地、既成市街地
開発面積	約135ヘクタール (広域エリア)
開発事業主体	アーメダバード市営公社

駅・駅周辺開発の比較

国	駅	土地所有/ 開発主体	事業期間	開発の特徴
タイ	①クルンテープ・アピワット中央駅	タイ国鉄/SRTA	約30-50	<ul style="list-style-type: none"> • 広大な都市開発エリアをゾーン毎に開発コンセプトを整理、また優先順位をつけた開発を計画している。 • 先行ゾーンのPPPの公募において不調が発生。公募条件(事業期間、施設設計)の見直しが行われている • 国土交通省がタイ運輸省を、URがSRTを支援している。
	②マッカサン駅	タイ政府・タイ国鉄/ ASIA ERA ONE	50	<ul style="list-style-type: none"> • EEC高速鉄道と一体の駅周辺開発計画(PPP方式)。 • コロナをきっかけとした社会情勢の変化により、資金計画の見直しが行われており、関係者が協議中。
インド	③ムンバイBKC駅	ムンバイ 首都圏開発庁 MMRDA	約50-80	<ul style="list-style-type: none"> • MMRDAが所有し、都市開発を進めているエリアに高速鉄道新駅を設置(鉄道導入空間は無償使用)。 • 人的交流を通じ、URはMMRDAから期待が示される。
	④アーメダバード駅	鉄道土地開発公社 RLDA	検討中	<ul style="list-style-type: none"> • 旧市街(世界遺産)を含む既成市街地に隣接する都市開発構想。旧市街と一体性のある駅開発が望まれる。
	⑤サバルマティ駅	アーメダバード市公社 AMC他	検討中	<ul style="list-style-type: none"> • 既成市街地を含む都市開発構想。インド独自の都市計画手法(ローカルエリアプラン)を前提とした検討が行われる。 • JICAのProject SMART(ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道駅周辺開発支援プロジェクト)によるモデル駅の一つ。

報告内容

1. はじめに
2. 高速鉄道駅の周辺開発スキーム
 - ① クルンテープ・アピワット中央駅
 - ② マッカサン駅
 - ③ ムンバイBKC駅
 - ④ アーメダバード駅
 - ⑤ サバルマティ駅
3. まとめ

まとめ・考察

- ・リサーチクエスチョンの3つの視点に係る知見は下記となる。

知見 1

- いずれの調査対象も駅周辺の開発における事業主体は公的機関が実施している
- 開発対象は公的機関の所有地を主としているが、一部の既成市街地を含んでいる。
- 事業実施段階では、合理的な土地利用計画が行われている他、容積率の拡大手法を検討する等、日本と同様の工夫が行われている。

知見 2

- 事業主体が委託し、実施者が行う建設・運営については、PPP方式による民間活力の活用が基本となっている。
- ただし、事業期間と投資額、施設計画との関係から公募が行われた事例では不調が発生している。公募条件の改善に向けて設計の見直し等が行われて、日本が支援を行っている事例もある。

知見 3

- いずれの調査対象も二次交通の結節性、総合的な交通結節機能の視点が見られる。
- ただし、駅前整備において、多機能かつ高機能な施設を計画・実施されている事例はない。
⇒バスプールとバス専用レーン、タクシープール、自家用車待機スペースと駐車場
詳細な分析が必要

今後の調査

1. タイ・インドにおけるPPPスキームの深度化調査に関する継続調査

- 本調査対象の都市開発は、構想・計画段階のものが多いが、先行的に公募した開発案件で見られた課題を踏まえた深度化調査が重要となっており、継続的に調査を行う。
- 調査の視点は、実施者の公募に関し、リスクとリターンの設計が民間事業者の参入を促すものとする視点（インセンティブ面）、また、新型コロナといった外生的な要因に対するリスク分担の視点がある。

2. アセアン・インド地域を中心として、都市鉄道または高速鉄道について、都市・駅開発に関する事例調査の実施・分析

- 調査で得られた知見を踏まえ、以下の視点で総合的な調査・分析を行う。
 - 鉄道、都市開発及び二次交通との総合的な計画の考え方と事業実施の形態
 - 容積率拡大等の具体的方策も踏まえたPPPスキームの形態とその基本的考え方

ご清聴ありがとうございました
