

## 【タイ】

### ラオス中国鉄道の現状

澤田 孝秋 (一財)運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 主任研究員兼次長  
南 裕輔 (一財)運輸総合研究所 アセアン・インド地域事務所 研究員

#### 1. はじめに

2021年12月3日、ラオスの建国記念日の翌日にラオス中国鉄道が開業した。それまでラオスでは、2009年に開業したラオス国営鉄道(営業キロ3.5km、軌間1,000mm、単線非電化)が国内唯一の鉄道であったが、ラオス中国鉄道(営業キロ約420km、軌間1,435mm、単線電化)の開業により、中国の昆明からラオスの首都ビエンチャンを結ぶ大動脈が築かれた。また、ビエンチャンより南側については、現在タイ国内で建設中のタイ中国鉄道(延長約610km、軌間1,435mm、複線電化)と将来的に接続される計画となっている。

内陸国のラオスでは、国内の旅客輸送の98%、貨物輸送の86%を道路交通が担ってきた。しかし、旅客・貨物両方の輸送を行うラオス中国鉄道の開業により、ラオス国内の運輸・交通を取り巻く環境が大きく変化しつつある。そのような背景の下、2022年10月及び11月、ラオス中国鉄道及びその周辺施設に関する現地調査を実施した。本稿では、ラオス中国高速鉄道の概要、運営状況、今後の見通しについて報告する。

#### 2. ラオス中国鉄道の概要

2010年4月、ラオス政府は中国政府と覚書を締結し、中国がラオスの鉄道建設を支援することが合意され、調査や設計が開始された。2015年11月、両国政府はラオス中国鉄道建設プロジェクトに合意し、同年12月に起工式が開催され、翌2016年12月に建設開始式典が行われた。

建設工事は主に中国中鉄股份有限公司等の中国企業が担い、75か所・約198kmのトンネル、167か所・約62kmの橋りょうを含む建設工事が約5年間の期間で行われ、2021年12月に営業が開始された。ラオス中国鉄道の主な諸元を以下に示す。

- 区間 : ビエンチャン・ボーテン間
- 事業費 : 5,986,000,000 米ドル
- 軌間 : 1,435mm

- 延長 : 約420km
- 駅数 : 10 駅 (旅客駅)
  - ビエンチャン駅
  - バンビエン駅
  - ルアンパバーン駅
  - ムアンサイ駅
  - ボーテン駅など
- 最高速度 : 160km/h (速達)、120km/h (普通)
- 所要時間 : 3時間40分 (速達)、5時間20分 (普通) <sup>注1)</sup>
- 列車本数 : 開業当初3往復/日、2022年12月以降4往復/日、2023年4月以降5往復 <sup>注2)</sup>
- 営業主体 : Laos China Railway Company Limited (LCR)



出典) rfa.org、「Giant China, tiny Laos link up with launch of high-speed train」より引用

図-1 ラオス中国鉄道路線図

### 3. 営業状況

#### 3.1 乗車券

2022年10月及び11月の時点で、乗車券は駅に併設された有人窓口か市内に設けられた有人窓口にて、乗車日の2日前から購入が可能である。なお、乗車時点においては乗車券のオンライン販売等は実施されていなかったが、2022年12月からスマートフォン向けのアプリ（LCR Ticket）の運用が開始され、インターネット上での乗車券の購入等が可能となっている。当該アプリはラオス語、中国語、英語の3言語に対応している。

乗車券の購入時には乗客の身分証明書（パスポート等）の提示が求められ、乗車券には氏名と身分証明書の番号が印字される（写真-1）。代理者が乗車券を購入する場合は、乗客の身分証明書のコピー等を提示すれば購入が可能となる。乗車券は、①乗車駅への入場時、②乗車中、③降車駅での退場時にそれぞれ確認が求められ、①では身分証明書の提示も併せて求められる。



写真-1 乗車券（横約80mm×縦約150mm）

#### 3.2 駅

現地調査ではビエンチャン駅、ルアンパバーン駅、ポーテン駅を訪れた。いずれの駅も、駅本屋とホームが同一平面にある地平駅であり、地下連絡通路によりホーム間を移動する構造となっている。

ビエンチャン駅は、ビエンチャン市街地から北東に約15km、車で約30～40分の郊外にあり、駅周辺には目立った商業施設や住宅地等はない。駅前には広大な駐車場が設けられているが（写真-2）、路線バス等の公共交通は運行頻度が少なく、市街地と駅との移動には自家用車やタクシー等が便利である。

当駅は旅客列車の終端駅であり、駅本屋は非常に広大であるが、内部の大部分が地上階のみとなっており、乗客の待合

スペースとして多数の椅子が並べられていた（写真-3、写真-4）。自動改札機はなく、駅本屋へ入場する際に係員により乗車券と手荷物の確認が行われる。売店は、駅本屋内に約5m×10mのスペースのものが1か所設けられ、簡易な食料や飲料、土産物等が販売されている。ホームにはホーム柵等は設置されておらず、乗客は列車が到着した後に駅本屋からホームに立ち入ることができ、ホームには十分な幅が設けられている（写真-5、写真-6）。

(Google Map : <https://goo.gl/maps/PoRgCkrNoyZrzuSD6>)



出典) LCR の Facebook ページより引用

写真-2 ビエンチャン駅鳥観図



写真-3 ビエンチャン駅外観



写真-4 ビエンチャン駅本屋内





写真-5 駅本屋からホームへの入場を待つ乗客



写真-8 ルアンパバーン駅の駐車場



写真-6 ホーム



写真-9 乗合いバン

ルアンパバーン駅は、世界遺産となっているルアンパバーン市街地から東に約12km、車で約20分の間山間にあり、駅本屋と駐車場に高低差がある(写真-7、写真-8)。駅前では市街地へ向かう乗合いのバンを利用することができ、運賃は1人あたり35,000ラオスキープ(約2米ドル)となっている(写真-9)。

駅本屋やホームの構造はビエンチャン駅とほぼ同様である。売店は、簡易な売店が駐車場内に1か所、食堂も兼ねた売店が駐車場の入り口付近に数軒、設けられている(写真-10、写真-11)。

(Google Map : <https://goo.gl/maps/PGEZtKJ7USc6Vellv9>)



写真-10 食堂兼売店の外観



写真-7 ルアンパバーン駅外観



写真-11 食堂兼売店の内観

ボーテン駅は、中国との国境から南に約4km、車で約10分の位置にある。駅前にはコンテナヤードが設けられ、線路脇



には貨物トラック用の国境検問所が併設されており、多数のコンテナトラックが周辺を通行している(写真-12～写真-14)。

駅前利用できる公共交通はなく、タクシーを利用して中国との国境付近にあるボーテン経済特区、Boten Beautiful Landを訪れた。ボーテン経済特区区内では、建設途中のものもあるものの、一定の区画において建物やインフラが概ね度整備されており、一部では物品の販売や飲食の提供も行われている(写真-15、写真-16)。2022年10月時点では、当地を訪れる人はそれほど多くは見られなかったが、中国におけるゼロコロナ政策の緩和により、今後旅行者の増加が想定される。

(Google Map : <https://goo.gl/maps/XRywlujBJtTvtMDQ6>)



写真-12 ボーテン駅外観



写真-13 ボーテン駅前のコンテナヤード



写真-14 貨物トラック用の国境検問所



出典) The Phnom Penh Post、2021年12月20日付「Laos aims to attract 709 firms to SEZs over next five years」より引用

写真-15 ボーテン経済特区



写真-16 ボーテン経済特区区の様子

### 3.3 車両

旅客列車として、速達列車には中国の動力集中方式高速鉄道「復興号」に改良を加えた「CR200J ランサン(瀾滄号)」が導入されている。先頭の動力車には、パンタグラフが2基設けられている(写真-17)。2等席の客車の仕様は、全長26.4m、重量52.6t、積載重量8.9t、定員98名となっている。

座席はビジネス、一等、二等の3種類に分かれており、座席の足元には電源コンセントとUSB Type-A(2.0)のポートが備えられている(写真-18～写真-20)。また、客車の連結部分にはトイレ、洗面所、荷物スペース、売店、給水機、消火器等が設置されている。



写真-17 CR200J 瀾滄号





出典) LCR の Facebook ページより引用

写真-18 ビジネス席



写真-22 貨物列車



写真-19 一等席



写真-23 普通旅客列車の座席



写真-20 二等席

普通列車及び貨物列車には、動力車に中国のHXD3C型電気機関車が導入されている(写真-21~写真-23)。



写真-21 普通旅客列車

### 3.4 輸送量等

開業後、1年間(2021年12月~2022年11月)の鉄道旅客輸送量は約1,269,000人、鉄道貨物輸送量は1,995,500トン(内、1,570,000トンは越境輸送)となっている。

旅客輸送については、列車本数(通常3往復/日、繁忙期4~5往復/日)や定員(約700人/編成)を考慮すると、非常に高い乗車率であることが推察できる。視察の際には、特にビエンチャン・ルアンパバーン間では非常に多くの乗客が見受けられ、実際にルアンパバーンを訪れる旅客の約85%が鉄道を利用しているとの報道もある。

貨物輸送については、軌道が繋がっているラオス・中国間の越境貨物輸送が主な利用経路であり、中国からラオスへの輸送品目としては主に一般消費財、肥料、電子製品、繊維、野菜等が挙げられる。またラオスや近隣諸国から中国への輸送品目としては、主に鉄や亜鉛の鉱石、キャッサバ粉、米、木炭、ゴム、果物等が挙げられる。一方、ラオス・タイ間の越境輸送については、ラオス中国鉄道とタイ国鉄の軌間が異なるため、双方間での積替えやトラックとの積替えが必要な状況である。

なお、貨物列車のダイヤが公表されていないため、貨物列車の運行本数、運行形態は不明であるが、旅客駅とほぼ同数の貨物駅が設けられておりこれら貨物駅では多数の貨車が確

認できたこと、途中駅で待機している貨物列車や対向列車の行き違い待ちをしている貨物列車が確認できたことから、それなりの貨物列車の運行本数があるものと推測される。

#### 4. 今後の見通し

これまで道路輸送が中心だったラオスの旅客輸送や貨物輸送において、開業から1年間でラオス中国鉄道は運輸・交通インフラとして一定の営業実績を重ねてきた。

開業後の好調な旅客需要増加に伴い着実に旅客列車の増発が行われてきている。また、2023年4月13日からは、ラオスのビエンチャンと中国の昆明の間での旅客列車の直通運転が開始され、両都市間が10時間半で結ばれることとなった。

しかし今後、中国との往来の活性化等により旅客需要が増加した場合、現状の輸送容量では限界があり、列車編成や運行本数の見直し等が推察される。更には、本線が単線であり、現状でも速達列車の通過待ちのために普通列車が駅間で待避する区間もあるため、今後の運行計画の動向が注目される。

また現在、隣国のタイではバンコクからラオス中国鉄道に接続するタイ中国高速鉄道を建設中であり、2030頃の完成が見込まれている。しかし、タイ中国高速鉄道を旅客専用線あるいは貨客併用線のいずれとするか、タイ国内で方針がまだ定まっていないため、ラオス・タイ国境付近の停車場が両国内でどのように整備されることとなるか、今後の動向が注目される。

ASEAN10か国の中で、ラオスが最初に長距離準高速鉄道を保有する国となった。現地ではラオス人だけでなく外国人旅行者も多数乗車している旅客列車や、途中駅で待機・対向列車待ちをしている貨物列車等を目にし、ラオス中国鉄道の順調な営業状況が垣間見られた。ラオス中国鉄道による旅客輸送・貨物輸送の大動脈が、今後どのように活用され、かつてLand-Locked Countryと呼ばれたラオスがLand-Linked Countryへどのように変貌していくか、引き続き今後の動向を追っていきたい。

#### 注

注1) ビエンチャン駅からポーテン駅までの所要時間。

注2) 区間運転の列車を含む。繁忙期には臨時列車が追加される。

#### 参考文献

- 1) JICA、20016年12月、「ラオス国 物流及び道路整備を中心とする東西経済回廊等の活用促進に関する情報収集・確認調査報告書」、  
<https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12288312.pdf>、  
アクセス日：2023年5月31日
- 2) JETRO アジア経済研究所、2018年8月、海外研究員レポート「ラオス・中国高速鉄道プロジェクト-これまでの経緯、進捗状況、問題点」、  
[https://www.ide.go.jp/Japanese/IDESquare/Overseas/2018/ISQ201830\\_012.html](https://www.ide.go.jp/Japanese/IDESquare/Overseas/2018/ISQ201830_012.html)、  
アクセス日：2023年5月31日
- 3) JETRO アジア経済研究所、2021年11月、IDE スクエア「ラオス・中国鉄道は何をもたらすのか?—両国にとっての意義」、  
[https://www.ide.go.jp/Japanese/IDESquare/Eyes/2021/ISQ202120\\_030.html](https://www.ide.go.jp/Japanese/IDESquare/Eyes/2021/ISQ202120_030.html)、  
アクセス日：2023年5月31日
- 4) 人民網日本語版、2021年12月3日記事、「中国ラオス鉄道が全線開通 1千キロ以上を支える「復興号」技術」、  
<http://j.people.com.cn/n3/2021/1203/c94476-9928162.html>、  
アクセス日：2023年5月31日
- 5) Vientiane Time、2022年9月21日付記事、「Laos-China railway carrying more freight」、  
[https://vientianetimes.org.la/freeContent/FreeContent183\\_laochina.php?fbclid=IwAR1TFIqGyyeR57S5tLNN5Hs4RNKmmq3mpD MvQgahYdyhQ9WL9TbcYc-yXHc](https://vientianetimes.org.la/freeContent/FreeContent183_laochina.php?fbclid=IwAR1TFIqGyyeR57S5tLNN5Hs4RNKmmq3mpD MvQgahYdyhQ9WL9TbcYc-yXHc)、  
アクセス日：2023年5月31日
- 6) Vientiane Time、2022年12月5日付記事、「Laos, China celebrate one year of successful railway operation」、  
[https://www.vientianetimes.org.la/freeContent/FreeContent235\\_Laoschinaccelerate.php](https://www.vientianetimes.org.la/freeContent/FreeContent235_Laoschinaccelerate.php)、  
アクセス日：2023年5月31日
- 7) Facebook、Laos-China Railway Company Limited  
<https://www.facebook.com/LaosChinaRailway>、  
アクセス日：2023年5月31日