

# “【タイ】 タイにおける高速鉄道の動向



高松 俊介  
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

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所では、わが国が高速鉄道のインフラ海外展開を継続的にかつ中長期的に行うために必要なものを探ることを目的とし、同地域の高速鉄道プロジェクトを中心にモニタリングを行うとともに定期的な情報発信を行っている<sup>1) 2)</sup>。

タイでは、1990年代より高速鉄道導入の議論が始まっている<sup>3)</sup>。その後、高速鉄道ネットワークの建設計画が2010年12月に公表され、現在は「交通インフラ開発戦略」において4路線、合計約2,700kmの路線計画が示されている。いずれの路線もバンコクを起点とし、東線はカンボジア国境付近のトラート、東北線はラオス国境付近のノンカイ、北線はチェンマイ、南線はマレーシア国境付近のパダンブサルまでの区間の路線が計画されている。そのうち、赤色区間が短期計画路線、緑色区間が中期計画路線、青色区間が長期計画路線として位置付けられている(図1)。4路線ともに、2021年8月に開業したタイ国鉄(SRT) レッドラインの始発駅と同じクルンテープアピワット中央駅(注釈: 2022年9月にバンスー中央駅から名称変更)をターミナル駅としている<sup>4)</sup>。

本稿では現在建設が行われている東北線(以下、タイ中国高速鉄道)と事業計画の検討が進む東線(以下、EEC高速鉄道)を中心に進ちょく等を報告する。



図1 タイの高速鉄道路線計画図<sup>5)</sup>

## 2. タイ中国高速鉄道

タイ中国高速鉄道は、タイ東北部へ高速鉄道による公共交通手段を提供することによる経済発展やラオス中国鉄道を經由して中国との接続を目的とした路線である。クルンテープアピワット中央駅を始発駅に、東北部イサーン地方の玄関口ナコンラチャシマ駅を經由し、メコン川を挟んでラオスとの対岸国境にあるノンカイ駅までを結ぶ全長約609kmの計画となっている(図2)。このうち、フェーズ1としてバンコク・ナコンラチャシマ間、フェーズ2としてナコンラチャシマ・ノンカイ間を整備することとしている。事業計画の概要を表1に示す。

本路線は中国が大きく関与している。2009年6月のアピシット首相の訪中をきっかけに交渉が始まったが、タイの政権交代が近いとされ、その後の交渉は滞ったと指摘されている<sup>6)</sup>。その後、2011年にインラック政権が誕生し、温家宝や李克強といった中国の歴代総理からのトップセールスがあったものの2014年のクーデターにより政権は崩壊した。次に誕生したプラユット政権において計画は大幅に見直されることとなる。2014年10月にはタイと中国が共同出資する事業として最高設計速度180km/hの貨客併用が可能な標準軌(1,435mm)新線とし

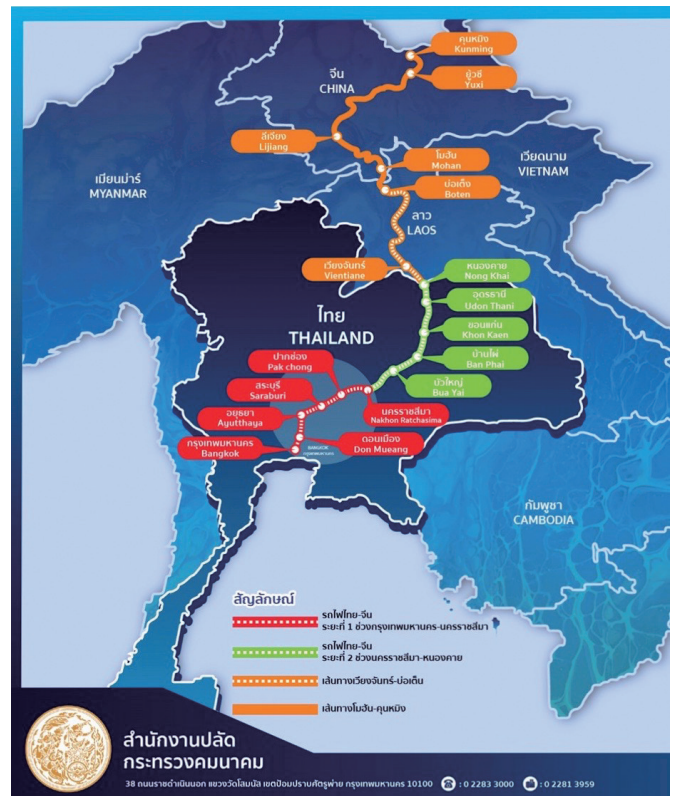


図2 タイ中国高速鉄道路線計画図<sup>7)</sup>

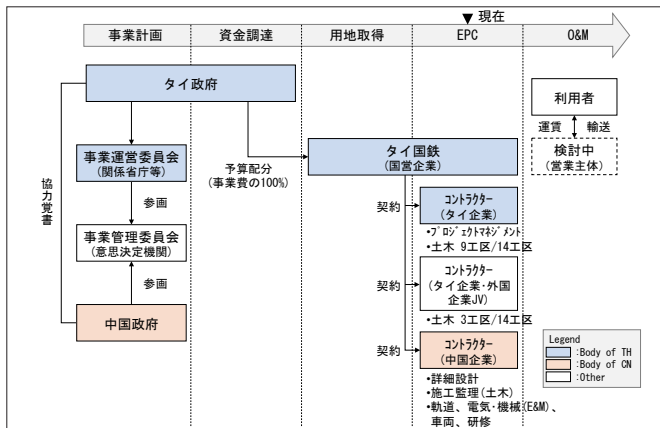


図3 事業スキーム<sup>1)</sup>



図4 クルンテープアピワット駅 高速鉄道高架橋端部（電気・軌道等設備未施工）



図5 サラブリ・パクチョン間 下部工施工状況



図6 パクチョン・ナコンラチャシマ間 上部工架設状況

て、新たな協力覚書（MOU）が締結された<sup>8)</sup>。しかし、その後、2016年にはタイが単独で事業費を負担するものとして、再び旅客専用的高速鉄道計画が合意されることとなった。この際、タイの財政負担軽減を目的として、ナコンラチャシマまでをフェーズ1とする段階整備が決定した。その後、フェーズ1は2017年7月に閣議で承認を受け、12月に建設が着工した。なお、フェーズ2については2025年2月4日に内閣の承認が行われた。また、2025年1月に当時のタイ首相府報道官から2030年までに全線完成すると発表されている<sup>9)</sup>。

フェーズ1の事業スキームを図3に示す。役割分担について、土木工事は設計と施工監理が中国側、施工はタイ側、システム工事は設計と施工が中国側、施工監理はタイ側となっている（表2）。タイ側にはとっては土木・システム両方の仕様を把握する体制が構築されている。2025年11月現在の進捗を表3に示す。2-3、4-1、4-5工区が未契約となっている。2-3については設備・車両等の調達が必要な契約内容と考えられ、土木工事の今後の進捗により、手続きが開始されるものとする。ちなみに、わが国の整備新幹線の場合は開業の概ね5年前から設備設計等の契約手続きが始まるのが一般的である。4-1工区につい

表1 事業計画<sup>2)</sup>

	フェーズ1	フェーズ2
区間	バンコク・ナコンラチャシマ間	ナコンラチャシマ・ノンカイ間
延長	253km	356km
駅数	6	5
軌間	1,435mm	
営業最高速度	250km/h	
事業費（概算）	1,794億 THB （約50億 USD）	3,414億 THB （約98億 USD）
事業主体	SRT	

（当初事業費）

表2 工事種別役割分担

	設計	施工	施工管理
土木	中国	タイ	中国
システム	中国	中国	タイ

表3 工区別進捗一覧（2025年11月現在）

工区	概要	延長(km)	進捗率(%)
1-1	サラブリ・パクチョン駅間試験工区	3.5	100
2-1	サラブリ・パクチョン駅間検修基地	11.0	100
2-3	設備・車両		未契約
3-1	サラブリ・パクチョン駅間	30.2	20
3-2	トンネル	12.2	98
3-3	パクチョン駅部	26.1	59
3-4	パクチョン・ナコンラチャシマ間	37.5	99
3-5	ナコンラチャシマ駅部	12.4	15.39
4-1	EEC共用区間	15.2	未契約
4-2	ドンムアン・アユタヤ起点方	21.8	7
4-3	ドンムアン・アユタヤ終点方	23.0	61
4-4	総合車両基地		49
4-5	アユタヤ駅部		未契約
4-6	アユタヤ・サラブリ間	31.6	15
4-7	サラブリ駅部	13.0	67

て、クルンテープアピワット中央駅・ドンムアン空港間は後述するEEC高速鉄道と下部工を共用する計画であり、交渉が難航しているため未契約となっている。4-5工区については、古都アユタヤ遺跡群が国際連合教育科学文化機関（UNESCO）の世界遺産に登録されており、タイ国鉄（SRT）とUNESCOで設計に関する協議が続いている。設計の見直しは駅舎および付近の高架橋高さを低くすることで進められている。このような状況から、コントラクターとの契約には至っていない。なお、最初の入札は2020年に行われ、Boonchai Panich（1979）社が交渉権を持つとされていたが2025年8月に交渉期間が終了した。これにより再入札が検討されているとの報道がある<sup>10)</sup>。

筆者は2025年9月5日にクルンテープアピワット中央駅発ウボンラチャタニー駅行きの特急に乗車し、ナコンラチャシマ駅までの現地調査を行った。SRT東北線と並行する高架橋や路盤工事の状況について確認した（図4～図6）。

### 3. EEC 高速鉄道

EEC高速鉄道は、ドンムアン・スワンナブーム、ウタパオの3空港間の移動の円滑化や、東部経済回廊（EEC）の開発を目的とした路線である。路線延長は約220kmであるが、前述のとおり、クルンテープアピワット中央駅・ドンムアン空港間はタイ中国高速鉄道と下部工を共用する計画であり、パヤタイ・ラックランバン間は既存のエアポートレールリンク（ARL）を活用し供用する計画となっている。事業計画の概要を表4に示す。

本路線はバンコク・ラヨン間高速鉄道計画の一部であり、当初はわが国が大きく関与していた。インラック政権下にあった

表4 事業計画<sup>2)</sup>

区間	ドンムアン空港・スワンナプーム空港・ウタパオ空港間延
延長	220km
駅数	15*2
軌間	1,435mm
営業	DMK・BKK間：160km/h
最高速度	BKK・UTP間：250km/h
事業費(概算)	2,245億 THB (約60億 USD)
事業主体	タイ国鉄 (SRT) およびアジア・エラ・ワン (AERA1)

(当初事業費)

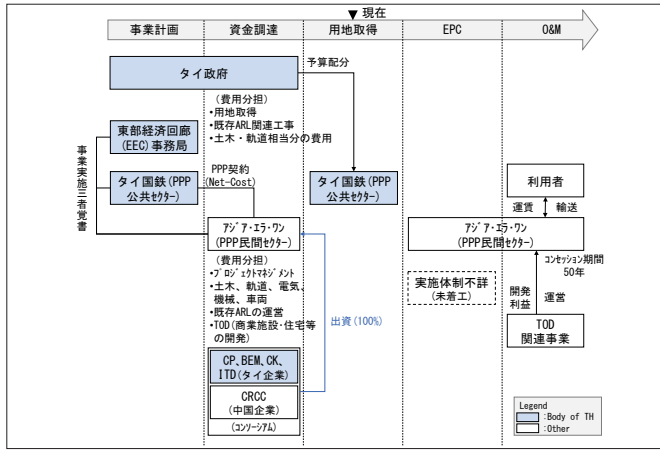


図7 事業スキーム<sup>1)</sup>

2011年にはタイ運輸省から国土交通省へ、日本の高速鉄道についての経験と知見をベースにした提案をしてほしいとの旨で要請があり調査が行われた<sup>11)</sup>。その後、2015年に長期ビジョンとして策定された「タイランド4.0」で2036年までに先進国入りを目指すこととされ、バンコク東部3県(チョンブリ県、チャチュンサオ県、ラヨン県)におけるEEC開発計画が進められることとなった。この目玉としてEEC高速鉄道が急浮上した。マッカサン等の土地開発をセットで2018年5月に入札条件が公表され国際入札が行われた結果、12月に入札がチャロン・ポカパン(CP)グループが優先交渉権を獲得した。その後、2019年10月に契約が締結となった(図7)。

しかし、2020年以降のCOVID-19の影響により、当初契約で定められていた「政府負担分は開業後に支払う」というスキームはCPにとって課題な財務負担となり、事業遂行が困難な状況に陥った。このため、CPは政府負担分を「工事の進捗よくに応じて支払う方式」へ変更するよう主張し、資金計画の改善を強く求めている。2021年10月には内閣がこうした事情を考慮し、救済措置を承認した。契約修正に向けた交渉が正式に開始された。契約修正案は、政府の支払いの前倒しを認めるものであり、事業者の資金負担を軽減する目的を持つ。その後、2024年10月にEEC政策委員会が契約修正案を承認したものの、2025年8月にペートンタン前首相が失職し、9月にアヌティン新政権が発足した。この政権交代の間に、検察庁では契約修正案に対して18の論点・問題点を指摘している。さらに、ピパット副首相兼運輸大臣は契約修正案に反対する立場を示している。反対の理由として、第一に政府の財政負担が増大すること、第二に当初契約に反する優遇措置を安易に認めるべきでないこと、第三に事業リスクが政府側に過度に移転すること、と報じられている。

2025年11月現在、運輸省、EEC、SRT、CP、検察庁による5者協議が行われ、今後、契約修正案を内閣へ提出し、最終検

討を行う方針であるとの報道がある<sup>12)</sup>。引き続き、本路線の動向を注視したい。

筆者は2025年9月1日にフアランポン駅発チュックサメット駅行きの列車に乗り、ウタパオ空港付近までの現地調査を行った。ARLパヤタイ駅が延伸可能な構造であることやラックラバン駅起点方で分岐可能な構造であること等を確認した(図8、図9)。また、ウタパオ空港付近は広大な土地があるとともに空港内は閑散としており、大きな開発余地があることを確認した(図10)。

#### 4. バンコク・チェンマイ間高速鉄道

バンコク・チェンマイ間高速鉄道はバンコク首都圏の一局集中からの脱却を促し、タイ国内の地域連結性の強化、地方中核都市の経済基盤強化に資する路線である。路線延長は約670kmでクルンテープアピワット中央駅を始発駅に、ピッサヌロークを経由しチェンマイに至る。

本路線はバンコク・ラヨン間高速鉄道計画同様に2011年以降が国が大きく関与している。2017年に国土交通省とタイ運輸省にて鉄道分野に関する協力覚書を締結した後、国土交通省からタイ運輸省へ事業性調査報告書を提出した。現在はタイ政府内での事業実施判断を待つ状況である。

#### 5. バンスー地区都市開発

タイの高速鉄道はクルンテープアピワット中央駅をターミナル駅とした計画である。同駅は2021年のレッドライン開業とともに供用が開始されたが、ブルーラインのバンスー駅と地下連絡通路で接続しており、すでに都市鉄道の結節駅として重要な役割を果たしている。

同駅における都市開発はレッドラインの建設とともに進められ、2016年から検討が始まっている。2020年からはURも交えた協力覚書が締結され、都市開発マスタープランやスマートシティ構想の深度化が図られている(図11)。



図8 ARLパヤタイ駅 ドンムアン方高架橋端部



図9 ARLラックラバン駅 高架橋幅部



図10 ユタパオ空港ターミナル内



図11 Zone A 駅前の開発イメージ図 (SRTA提供)

筆者は2025年11月3日に都市再生機構（UR）と国際協力機構（JICA）の協力の下、クルンテープアピワット中央駅周辺の土地利用状況を確認した。プロジェクト実施主体であるタイ国鉄資産管理会社（SRTA）により高層住宅が林立する大規模な構想が描かれる一方で、都市活動を支えるための公共施設（ペデストリアンデッキ等）の基本的検討が進まないなど、都市開発における官民役割分担の理解が進まない状況が見られた。さらに、SRTの鉄道施設が残存し、その一部は供用中でもあることから、支障となる施設の移転に相当の時間を要すること、居住者のいる既存住宅に対し移転や補償協議について工程や方針が整っていないこと等の現状を確認した。

## 6. おわりに

本稿ではタイにおける高速鉄道計画路線の検討経緯をそれぞれ時系列で整理し、2025年11月現在の進捗よく状況を報告した。いずれの計画もタイの政治情勢や主要国とバランスを取りながら柔軟な関係を築く全方位外交が高速鉄道導入経緯にも関連していることが明らかとなった。こうした背景を踏まえれば、今後、タイ中国高速鉄道における2-3パッケージの設備・車両調達の行方は特に注視すべき点である。タイでは過去に、円借款により整備されたブルーライン事業において、当初の日本企業を含むサプライヤーとの覚書を破棄し、シーメンスの車両が導入されたという事例も存在する<sup>13)</sup>。

また、タイとインドネシアにおける高速鉄道の発展が今後どのように異なる軌跡を辿るのかも重要な視点である。ジャカルタ・バンドン高速鉄道は、タイ中国高速鉄道と概ね同時期に建設が開始され、いずれも中国が支援した路線である。同路線は2023年10月に開業したばかりだが、すでに債務負担が重く、償還年数を40年から60年へ延長する再編が検討されている<sup>14)</sup>。

ここで特筆すべきは、ジャカルタ・バンドン高速鉄道におい

て、「事業収益モデルの改善」すなわち駅周辺開発（TOD：公共交通指向型開発）や高速鉄道駅アクセス・利用促進策といった取り組みが、持続的経営に不可欠な要素であることが明らかになった点である。高速鉄道においては、運賃収入のみで十分な収益性を確保することが難しい場合も多く、国際的にも駅周辺の土地利用と一体的に事業基盤を強化することが成功の鍵とされている。

この観点から見れば、タイにおけるバンサー都市開発が、高速鉄道と都市開発を連動させる方向性を有していることは極めて重要な取り組みであると言える。もっとも、同開発には日本企業の参入が期待されているものの、依然として多くの課題が存在する。しかしながら、企業参入という目標に向けて、UR等の関係者が努力を続けている様子を確認することができた。

最後に、高速鉄道の効果を最大限に発揮するためにはTODの他、高速鉄道駅アクセスもまた重要であることを改めて指摘する。ジャカルタ・バンドン高速鉄道における駅アクセスの課題はAIROレポート「ジャカルタ・バンドン高速鉄道について～現地調査を踏まえて」（2024年7月）で詳述されており参照に留めるが<sup>15)</sup>、バンサー地区都市開発においてクルンテープアピワット駅のアクセス性が更に発展することに期待したい。バンコクはすでにASEANで最も発達した都市鉄道ネットワークを有しており、筆者はタイの高速鉄道は同地域で最も成功の可能性があると考えている。都市鉄道ネットワーク整備に日本が貢献したことはすでに大きな評価を受けているが、わが国をモデルとした高速鉄道、TOD、駅アクセスを3本柱とした好事例もまた、タイを中心としてアセアン・インド地域に今後、広まることを望んでいる。このような考えの下、引き続き高速鉄道プロジェクトをモニタリングするとともに、情報発信をする所存である。

謝辞：バンサー都市開発の現地調査に多大なるご協力いただいたURバンコク事務所長木村氏とJICA長期専門家石野氏へ謝意を示す。

### 参考文献

- 1) 運輸総合研究所:第158回運輸政策コロキウム アセアン・インド地域レポート 東南・南アジアにおける高速鉄道の整備スキームに関する分析 <https://www.jttri.or.jp/events/2024/collo240115.html>
- 2) 運輸総合研究所:アセアン・インド地域事務所 研究報告会第1回 AIROレポート 東南アジア地域・南アジア地域の高速鉄道整備の最新状況に関する調査 <https://www.jttri.or.jp/events/2025/airosympo1.html>
- 3) 海外鉄道技術協力協会:会報No.193
- 4) 海外鉄道技術協力協会:会報No.219
- 5) ๑๒๖ ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ยุกระดับระบบรางไทย สู่การเป็นศูนย์กลางระบบรางของภูมิภาค
- 6) 海外鉄道技術協力協会:会報No.217
- 7) Prachachat, เปิดสเปก "ฟู้ชิ่งเข้า" รถไฟความเร็วสูงเมคอิน ไขนามักหมุดไฮสปีด กทม.-โคราช
- 8) 盤国日本人商工会議所:所報2014.11
- 9) The Japan Times <https://www.japantimes.co.jp/news/2025/01/29/asia-pacific/high-speed-rail-bangkok-china-2030/>
- 10) MGR Online [https://mgronline.com/business/detail/9680000103493#google\\_vignette](https://mgronline.com/business/detail/9680000103493#google_vignette)
- 11) 海外鉄道技術協力協会:会報No.222
- 12) MGR Online <https://mgronline.com/business/detail/9680000109028>
- 13) 海外鉄道技術協力協会:会報No.213
- 14) NNA <https://www.nna.jp/news/2862435>
- 15) AIROレポート(2024年7月) [https://www.jttri.or.jp/airo\\_20240701.pdf](https://www.jttri.or.jp/airo_20240701.pdf)

運輸総合研究所アセアン・インド地域事務所（AIRO）のレポートは運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。  
<https://www.jttri.or.jp/topics/airo/>

