

国際セミナー「鉄道整備と沿線開発」
アーコム・トゥームピッターパイシット
タイ王国 前運輸大臣 来賓挨拶

パイリン・チューチョートターウォーン タイ王国 前運輸副大臣、関口 昇 在タイ日本大使館 公使、岡西 康博 国土交通省 国際統括官、宿利会長、鉄道局長、スピーカーの皆様、そしてご来席頂いている皆様へ

本日のセミナーの来賓挨拶を承りました。

5分間ですので、簡単に説明させていただきます。

講義をしたかったのですが、私に登壇の機会がなかったので閉会挨拶のみとさせていただきます。本セミナーで議論されたことは、私が運輸大臣だった頃の5年間でずっとやってきたことです。パイリン前運輸副大臣と一緒に多くのプロジェクトを推進してきました。特に鉄道システムへの投資を検討してきました。これは、ラーマ国王の時代の鉄道建設開始以来の、大きな鉄道整備時期と呼ばれています。武藤博士や鉄道局長が発表したように、高速鉄道から都市間鉄道、都市内鉄道、通勤鉄道、各駅停車の鉄道など、あらゆる鉄道が発展していることが分かります。

本日、JTTRI そして宿利会長がバンコクでセミナーを開催したのは、初めてのことでした。明日は今日に続いて別のセミナーもあるようです。本日の鉄道と沿線開発に関するセミナーの内容は、我々がTOD、またはRADと呼ぶものと同じものと考えられます。この発想をタイの鉄道の計画・運行にどのように適用していけばよいか、簡単に述べたいと思います。森地教授と武藤博士のプレゼンテーションはどちらも非常に詳しい情報です。両プレゼンテーションともにタイの鉄道システムについて研究してきたことをよく示していました。今日の成果は日本の経験であり、それは成功と失敗の両方の事例を認めるものです。したがって、森地教授が伝えていたように、最初から全てを学ぶのではなく、時間を節約するために日本の成功事例を真似することが重要です。私たちには急速な拡大が求められており、過去5年間の短期間で、私たちは多くの鉄道整備を推進してきました。

日本では1956年以降、私が生まれた頃から鉄道整備が計画されてきました。そして日本はそれらを継続的に計画してきました。私たちの

計画としては約20年前にM-MAPプロジェクトが始まり、タイ運輸省は、古い名称の時代からJICAの支援を受けてきました。実際のM-MAPは、2015年に私がパイリン前運輸副大臣との働きかけにより実施しました。M-MAPは成功したと考えられていますが、日本とは60年間の差があり、私たちは日本に追いつくよう、もっと努力をしなければなりません。バンコクのメインネットワーク（都市鉄道の幹線）を考慮していますが、そのセカンダリネットワーク、又はサブネットワーク（フィーダー）、あるいはその代わりになるものがほとんどないと思います。

私が今朝遅刻した原因は、渋滞があり、ラックソン駅でブルーラインに乗ったためです。先ほど、森地教授からもあったように、ラックソン駅で、ザ・モールというショッピングセンターがあり、ショッピングセンターからスカイウォークで全て繋がっています。しかしながら、駅前広場がまだ計画されていません。我々の計画では20年前に計画されていましたが、鉄道整備のみの計画となりました。そのため、駅周辺や駅自体の発展については考えていません。

また、まちづくりとの連携が悪く、鉄道と街が発展していく中、私の在任中の過去5年間で、まちづくり担当者と話し合う時間がありませんでした。人々が期待し、待っているので、先に鉄道整備を遂行しなければなりません。実際は、ラックソン駅周辺でも、まだ渋滞があります。我々は、鉄道の移動手段があると、車はあまり使用しないだろうと思いましたが、まだ車の利用者の方が多いです。それでも良いところは、両側にパークアンドライドの駐車場施設があり、私はパークアンドライドの駐車場に駐車することにしました。

私が見たのは、人々が電車に乗り、携帯電話を見て、LINEを見て、快適に過ごしていて満足しているということです。

私は、99.99%の乗客が電車で携帯電話を利用していると確信しています。これは明日のセミナーの話題になりますが、明日のセミナーはモバイルビッグデータについてです。これは最も新しい話題です。運輸総合研究所がセミナーのために、バンコクに2つの話題を持ってきてくれたことに感謝したいと思います。

改めて、運輸総合研究所に感謝申し上げます。このセミナーにより、日本人の経験を知ることができとても役に立ちました。宿利会長にお願いしたいのですが、今回は今日と明日2回のセミナー開催ですが、このような活動を定期的に行ってほしいと思いますし、タイ運輸省にとっても有益であるため、各組織や先生方に活動の協力をお願いさせていただ

きたいと思います。なぜなら、私たちは学術、政府、開発者、運営者からのすべての見解及び解説を聞きたいからです。本日のセミナーのテーマは今後も発展していくべきアイデアだと考えています。

最後になりますが、皆様をお願いしたい事が4つあります。

1つ目は、計画が継続的に改善しなければならないこと、そして、政策実施も継続的にしていかなければならないことです。

2つ目は、考え方もよく改善すべきこと、今日の話題と同様に、開発は鉄道に限った開発ではなく、コストを補う利益を得るために沿線開発をすることが重要であるということです。

3つ目は、鉄道サービスは一体的に提供すべき、例えば、中央駅としてバンサー駅の中心では、高速鉄道、快速列車、各駅停車など、すべての鉄道システムが同じネットワークに統合されて開発されなければならないということです。

4つ目は、規則の面です。私たちは鉄道局を設立しましたが、今後も発展し続けると思っています。

本セミナーからの情報は非常に役に立ちます。私が運輸大臣の時に、日本との連携は私の優先事項の一つでした。国土交通省に感謝します。道路安全や鉄道整備でも様々な機会に岡西統括官に、よくお会いしました。両省間の協力に関する覚書があり、JICAも同様に、継続的な計画支援を行っている機関です。タイは既に被援助国から離脱していますが、まだ交通のパフォーマンスが悪いという面がありますし、環境問題で引き続き支援を受けています。我々の今後の業務のため、本日のご意見・ご感想をいただければ幸いです。

ありがとうございました。

以 上