

タイの高速鉄道計画の再検討 —鉄道発展段階論の視点から—

柿崎 一郎

はじめに

2013年3月に閣議で2兆バーツの輸送インフラ整備計画が了承された。これは財務省に対して2013年から2020年までの8年間に行う輸送インフラ開発予算として総額2兆バーツの借款調達権を認める法案であり、国会で基本承認されて検討が進められてきた。この計画は鉄道部門への投資を重視しており、全体の86%が鉄道部門の投資計画に当てられている。その目玉は高速鉄道計画となっており、2兆バーツの予算の実に4割を使ってバンコクからチェンマイ、コーラート、チャンタブリー、フアヒンへの4線の高速鉄道を2020年までに完成させるとしていた¹。この計画が公表されてから、タイの新聞では連日のように高速鉄道計画に関する記事を掲載し、高速鉄道のルートがどうなるのか、駅はどこに作られるのかといった話題が盛り上がっていた。この計画自体は2014年3月に法案が憲法違反であると憲法裁判所によって判断されたことで頓挫したが、高速鉄道の構想自体は現在も引き続き交通政策計画事務所 (Office of Transport and Traffic Policy and Planning) によって検討が続けられている²。

¹ *Ekkasan Krasuang Khamanakhom*. "Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 2013/02/22"

² PCT (OE) 2014/03/12 "San Ro Tho Mo. Long Mati Ekkachan Rang Pho. Ro. Bo. Ku Ngoen 2 Lan Lan Khat Ratthathammanun." この計画は国家予算の枠外で建設費を調達するために財務省に2億バーツの借款を認めるというものであったが、野党である民主党が国会のチェック機能が働かず不正や汚職の温床になるとして批判し、憲法裁判所に訴えて憲法に抵触するかどうかの判断を仰いでいた。

このように現在人々の関心の的となっているタイの高速鉄道計画であるが、実は1990年代から計画自体は存在し、これまでにいくつもの計画が立案されながらも消えて行った。また、筆者はかつてタックシン (Thaksin Chinnawat) 政権時代の都市交通政策を「売夢政策」と呼んだが、今回の計画も同様に「売夢政策」の要素が強く、計画が100%遂行されるとは到底思われぬ。高速鉄道といっても実はいくつかの形態が存在するが、この計画でタイが目指している高速鉄道がどのようなものであるのかについても、詳細はまだ明らかにされていない。にもかかわらず、高速鉄道の駅が立地すると報じられた地域では土地の買い占めも始まっているようであり、早くも「夢」に踊らされている感がある。

タイの高速鉄道計画については、これまで研究対象として取り上げられたことはない。最初の高速鉄道計画については筆者が Kakizaki [2012] で紹介したことはあるが、それ以後の計画の変遷についてはほとんど言及していない。タイの鉄道の近代化については Ramaer [1994]、柿崎 [2009] において一部触れられているが、前者は車両の話題が中心であり、後者は1970年代半ば以降の状況については触れていない。また、バンコクの都市交通についてはタックシン政権の政策批判の側面からクリアンサック (Kriangsak Charoensak) とサーマート (Samat Ratchaphalakit) が取り上げているが、同じタックシン政権時にも出現していた高速鉄道計画については言及していない [Kriangsak 2007, Samat 2007]。

このため、本論ではタイの高速鉄道計画を、鉄道発展段階論の視点から再検討することを目的とする。以下、1で高速鉄道の類型と既に導入した国々の例を概観し、2でタイの高速鉄道計画の出現してきた過程を明らかにする。そして、3で鉄道発展段階論の視点からタイの鉄道が目指すべき発展の方向について検討する。

1. 高速鉄道の実像

(1) 高速鉄道の3類型

高速鉄道とは、通常の列車よりも高速の旅客列車が走行する鉄道であり、現在では最高速度が200km以上の鉄道を指すことが多い。2012年7月現在でヨーロッパ13ヶ国、アメリカ1ヶ国、アジア5ヶ国の計19ヶ国で運行されており、モロッコやサウジアラビアでは建設が進められている〔秋山・三浦・原口 2012: 165-167〕³。次に述べるように高速鉄道にはいくつかのタイプがあるが、新線を建設するタイプの高速鉄道は2011年7月現在で世界に約1万7,000km存在し、最大の高速鉄道保有国は中国となっている〔Ibid.: 163〕。高速鉄道の線路幅は例外なく標準軌(1,435mm)かそれ以上の広軌を採用し、動力方式は一部の例外を除いて電力を用いており、電車方式と機関車方式の双方が見られる⁴。電車方式は世界で最初の高速鉄道である日本の新幹線が用いた方式であり、一方の機関車方式はヨーロッパで最初に高速列車を走らせたフランスやドイツが用いた方式であった⁵。現在ではヨーロッパでも電車方式が広まってきているほか、アジアでは韓国以外は電車方式を使用している。

高速鉄道の形態は、表1のように3つに大分することができる。第1の「在来線型」は在来線上に高速列車を走行させる方式で、ヨーロッパにおける高速鉄道の最初の形態がこのタイプであった。ヨーロッパの鉄道は主に標準軌や広軌を採用しており、また地形も比較的平坦であり、

³ この本では一部例外を除き最高速度250km以上の鉄道を対象にしていると考えられていることから、他にも時速200～250kmの列車が運行されている国が存在する可能性はある。

⁴ イギリスとデンマークにディーゼル動力の高速列車があるが、最高速度は200kmである〔秋山・三浦・原口 2012: 165-167〕。

⁵ 電車方式は動力分散方式とも呼ばれ、動力車が編成の中に分散されることで、客席を増やしたり軸重を軽くできるといった利点がある。一方、機関車方式は動力集中方式とも呼ばれ、動力車を編成の前後のみとすることで製造コストや保守コストを削減したり、中間の客車の静粛性を高めるたりすることができるが、動力車の軸重は重くなる〔佐藤 1998: 167-171〕。

列車の高速化はそれほど難しくなかった。このため、初期においては在来線の線路を一部改良し、その上に高速列車を走行させる形で鉄道の高速度化が図られた。この方式は初期費用を抑制することが可能であり、高速列車以外の列車と線路を共有することが可能である点がメリットである。また、第2のタイプと接続することで、高速列車を直通運行することも可能である。しかしながら、高速列車の速度向上には限界があり、最高速度は時速200～250kmに制限される点がデメリットである。

表1 高速鉄道の3つの類型

類型	特徴	最高速度 (km/h)	長所	短所	事例
在来線型	在来線を改良して他の列車と共用	200	建設費が安い	最高速度が低い	ヨーロッパ, アメリカ
旅客新線型	旅客専用新線を建設	300-350	最高速度が高い	建設費が高い	日本, フランス, ドイツ, スペイン, イタリア, 中国, 台湾, 韓国
新線共用型	新線を建設して他の列車と共用	200-250	旅客列車と貨物列車が共用	最高速度が低い	中国の一部路線

出所：筆者作成

第2の「旅客新線型」は、新たな専用線を建設し、その上を高速列車が運行する形態である。日本の新幹線がこの典型例であり、高速新線には高速列車のみが走行し、他の列車と線路を共用することはない。この形態は在来線を用いた高速化が難しい場合に見られ、日本のように在来線が狭軌で高速化が難しい場合や、中国や韓国のように地形が複雑なため在来線の線形が悪く、高速化が向かない場合に採用された。また、この方式では高速列車のみが走行することから更なる高速化が容易であり、ヨーロッパにおいてもフランスやドイツのように高速新線を建設し、

さらなる最高速度の向上を目指した国もある。第1のタイプよりも高速化は図られるが、建設費用が高くなるのが難点である。

第3の「併用新線型」は、高速新線を建設する点では第2のタイプと同じであるが、貨物列車と線路を共有する点においては第1のタイプと同じである。このタイプの高速鉄道の採用例は非常に少なく、おそらく中国の一部の路線のみしか存在しないものと思われる。この形態は在来線が存在していない区間においてメリットを発し、例えば2000年代に入って建設された中国の寧波から海岸沿いに南下する路線がこのタイプであり、これまで鉄道が到達していなかった地域に新たに鉄道輸送サービスが到達することになった⁶。このため、新線を建設することで旅客、貨物輸送の双方に供することができる点はメリットであるが、貨物列車と線路を共有することで旅客列車の最高速度は第1のタイプとほぼ同等に制限される点がデメリットである。

(2) 先進国の高速鉄道

高速鉄道の導入は、1960年代以降からまず先進国で始まった（表2参照）。世界で最初の高速鉄道は、1964年に開通した日本の東京と大阪を結ぶ東海道新幹線であった。この高速鉄道は旅客新線型のもので、最高時速200kmによる運行によって、それまで在来線で6時間半かかっていた東京～大阪間を約3時間に短縮した [佐藤 1998: 21-24]。日本の場合は在来線が狭軌であり、当時の最高速度は時速110kmに限られていたこと、また東京～大阪間の旅客・貨物輸送量が増加し、輸送力不足が顕著となっていたことから、全く新たな規格で標準軌の新線を建設したのである⁷。この後日本の新幹線は延伸され、現在は東海道、山陽、東北、上越、

⁶ 2011年7月に追突事故を起こした寧波～温州間の高速鉄道が、まさにこのタイプであった [RGI 2011/07/28 “Signal Failure Suspected in Wenzhou Crash.”]。

⁷ なお、標準軌での新たな幹線建設の構想はすでに第2次世界大戦前から存在していた。

長野，九州の計6つの路線からなる約2,400kmの路線網を有し，最高速度は時速320kmとなっている。

表2 主な先進国の高速鉄道

国名	開通年	類型	最高速度 (km/h)
日本	1964	旅客新線型	320
フランス	1967 (在来線型) 1981 (旅客新線型)	在来線型, 旅客新線型	320
イタリア	1988	在来線型, 旅客新線型	300
ドイツ	1976 (在来線型) 2007 (旅客新線型)	在来線型, 旅客新線型	320
イギリス	1976 (在来線型) 2007 (旅客新線型)	在来線型, 旅客新線型	300
スペイン	1992	在来線型, 旅客新線型	300

注：最高速度は2012年7月現在のものである。

出所：佐藤 [1998]，秋山・三浦・原口 [2012] より筆者作成

日本の新幹線の成功を受けて，ヨーロッパ各国でも鉄道の高速化が相次いで進められた。ヨーロッパの鉄道は標準軌で日本よりも高速化の条件は有利であったが，当時の営業列車の最高速度はせいぜい時速160kmであった [Ibid.: 23]。このため，フランスでは日本の新幹線の誕生後直ちに在来線の高速化に着手し，1967年に最高時速200kmの高速列車の運行を開始した。これは在来線型の高速鉄道の誕生であった。その後，フランスは更なる高速化のために初の高速列車専用線を建設し，1981年にパリ～リヨン間で開通した [Ibid.: 83]。この高速鉄道は最高時速270kmで走行し，日本の新幹線を上回る営業速度を達成した [秋山・三浦・原口 2012: 36-37]。このTGVと呼ばれる高速列車はフランス各地を結ぶのみならず，一部は在来線に直通して隣国まで直通運行を行っている。

フランスに次いで高速化に乗り出したのはイタリアであった。イタリ

アは平地が少なく、在来線の線形も良くなかったので鉄道的高速化は出遅れていた。このため、1970年からローマ～フィレンツェ間に高速新線の建設を開始したがその完成は遅れ、1988年からベンドリーノと呼ばれる高速列車がローマ～ミラノ間で運行を開始した [海外鉄道技術協力協会編 2005: 205-206]。この列車は最高時速250kmで走行し、新線区間と在来線を直通して運行した。その後、イタリアの高速列車はエウロスター・イタリアと呼ばれるようになり、最高速度も300kmに向上している。また、イタロと呼ばれる民間の運行会社による高速列車も2012年より運行を開始し、イタリア国内の各地を結んでいる。

一方、ドイツも日本の新幹線に触発されていち早く高速化に挑み、1965年にはヨーロッパで最初の時速200kmによる試験走行を行った。これも在来線型的高速化であったが、その後本格的に営業運転が始まったのは1978年になってからであった [佐藤 1998: 115]。また、ドイツはICEと呼ばれる高速列車を開発し、1985年から高速鉄道ネットワークの整備に乗り出して、在来線で時速200km、高速新線区間で時速300kmの運行を目指した [Ibid.: 116]。1991年にはハンブルク～ミュンヘン間でのICEの運行が開始され、途中区間では新線を経由して時速250kmでの運行を行った [秋山・三浦・原口 2012: 59]。現在ドイツのICEは最高時速320kmで運行しており、フランスと同じく隣国への直通運転を行っている。

他にも、イギリス、スペイン、ロシア、アメリカなどで高速列車が開発され、とくに西ヨーロッパでは国境を越える高速列車も多い。当初は多くの国で在来線型的高速鉄道を開発したが、更なる高速化を求めて旅客新線の建設も進めてきたのは共通しており、軌間が同じである強みを活かして、新線区間と在来線区間の直通も活発に行われている。

(3) アジアの新たな高速鉄道

長らく先進国が独占してきた高速鉄道であったが、近年ではアジア諸

国にも高速鉄道が登場することになった（表3参照）。日本に次いでアジアで高速鉄道を導入したのは、韓国であった。韓国ではそれまで在来線を用いてソウル～釜山間でセマウル号という最高時速150kmのディーゼル特急を運行してきたが、新たな新線を建設して高速化を図ることになった。この間の高速鉄道の建設は1989年に決定し、国際入札の結果、フランスのTGVシステムを導入することが1994年に決まった〔海外鉄道技術協力協会編 2005: 34〕。建設は1998年に始まり、当初はソウル～大邱間に約200kmの新線を建設し、その先は在来線を電化して釜山まで直通運行を行うことにした〔JWR (2009-10): 300〕。この第1期区間は2004年に完成し、新線区間での最高時速300kmでの運行が始まった。その後、2010年に残る大邱～釜山間の新線も完成し、全区間での高速運行が始まった。また、大邱からは在来線を改良して南西の木浦までの直通運行も行われており、ソウルから主要な地方都市まで3時間以内で到達できるようになった〔秋山・三浦・原口 2012: 130-131〕。

表3 アジアの高速鉄道

国名	開通年	類型	最高速度 (km/h)
韓国	2004	旅客新線型	300
台湾	2007	旅客新線型	300
中国	1998 (在来線型) 2008 (旅客新線型)	在来線型, 旅客新線型, 共用新線型	300
トルコ	2009	旅客新線型	250

注：最高速度は2012年7月現在のものである。

出所：佐藤 [1998], 秋山・三浦・原口 [2012] より筆者作成

韓国が高速鉄道計画を決定した後、台湾も高速鉄道の導入に乗り出すことになった。1991年に台北と高雄を結ぶ高速鉄道計画が浮上したが、政府の財政状況がよくなかったことから BOT 方式での導入に切り替え、

1997年に台湾高速鐵路連盟が設立され、翌年事業免許を獲得した [JWR (2009-10): 461]。この高速鉄道は最終的に日本の新幹線システムを採用することに決定し、日本の新幹線技術が輸出された最初の事例となった。2007年に開通したこの高速鉄道は旅客新線型のものであり、日本と同様に在来線は狭軌であることからヨーロッパ諸国のような直通運行はできない。最高速度は300kmであり、台北～高雄間を90分で結んでいる。

そして、近年急速に高速鉄道網を整備しているのが中国である。中国では在来線型の高速化を当初進め、広州～深圳間で1994年から最高時速160kmの列車を走らせ、1998年には同区間で最高時速200kmの列車の運行も始めた [秋山 2013: 54-55]。その後、外国から導入した技術をベースに高速列車の自主開発を行い、高速化された在来線や新たに建設した新線で高速列車の運行を進めていった。2008年8月には北京リンピックの直前に北京～天津間に最高時速350kmの高速鉄道を開通させ、その後2011年6月には北京と上海を結ぶ約1,300kmの高速鉄道も開通させた [秋山・三浦・原口 2012: 151]。さらに、2012年末には北京～広州間約2,300kmを結ぶ世界最長の高速鉄道も開通し、この間を8時間で結んでいる⁸。2011年7月現在で中国の高速新線は計6,144kmと世界最長となっており、2020年までに計1万6,000kmの高速新線を完成させるという [Ibid.: 163]。なお、中国はこれらの高速鉄道とは別に世界で初めて磁気浮上型の高速鉄道を実用化しており、短い区間ではあるが2003年に上海の空港アクセス鉄道として開業し、最高時速400kmを超える速度で運行されている [Ibid.: 160]。

他にもトルコが2009年に最初の高速鉄道を開通させたほか、サウジアラビアは既に高速越道の建設に着手しており、インド、イラン、マレーシアなどでも計画が存在している。ヨーロッパでの高速鉄道整備はかなり進んだことから、今後はアジアが高速鉄道の拡大の中心地となるであろう。

⁸ 『朝日新聞』 2012/12/30 「国威のせ再加速」

2. タイにおける高速鉄道計画の浮上

(1) 最初の高速鉄道計画

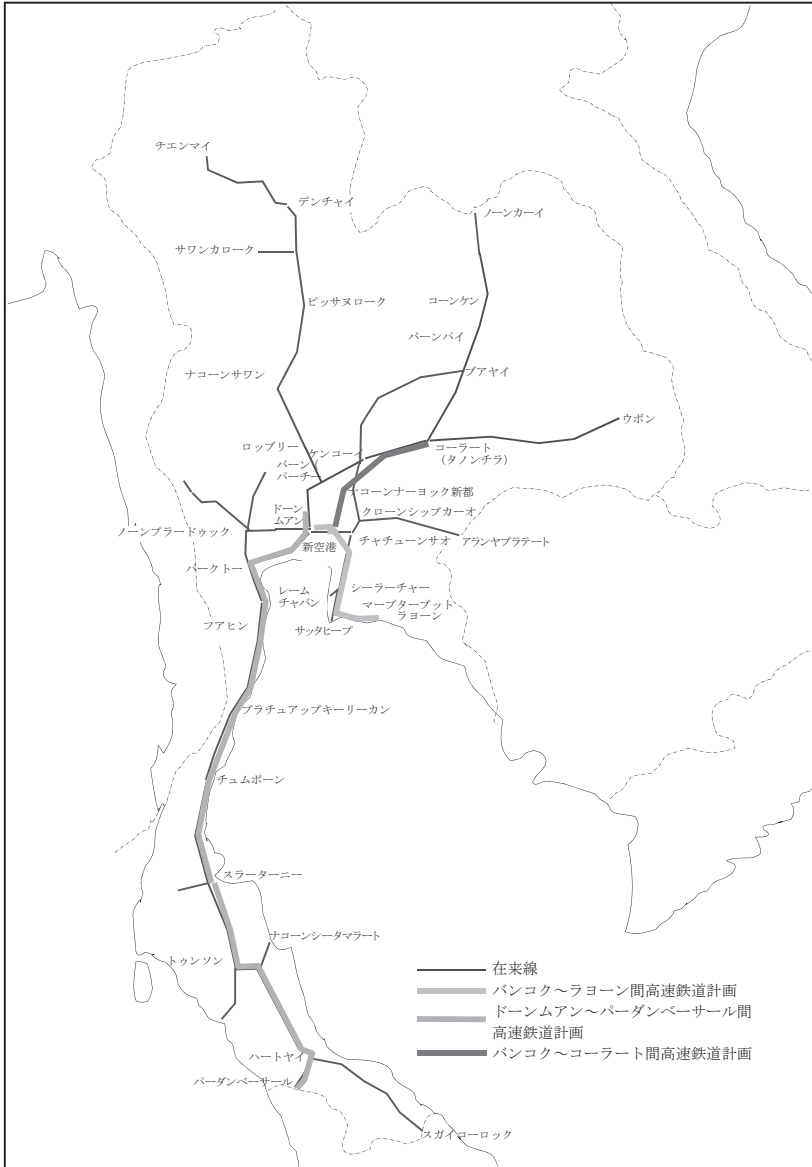
タイで最初の高速鉄道計画は、1990年代初めに出現したバンコク〜ラヨン間高速鉄道計画である。この計画は経済ブーム下の1992年に出現し、翌年からコンサルタント会社による調査が行われ、1994年8月に閣議で承認された [Wilbur Smith Associates et al. 1996: 1]。タイで最初のこの高速鉄道計画は、バンコクから東のノングーハオに建設予定の新バンコク国際空港を経由してラヨンに至る約190kmの路線であり、旅客新線型の計画であった (図1参照)。この路線はバンコクから新空港への空港アクセス鉄道としての役割のみならず、バンコクと東部臨海工業地域の間旅客輸送を拡大する役割を想定していた。

この計画では標準軌を採用し、最高速度は時速160kmとされ、バンコク市内の東方のファイクワーンに設けられたターミナルから新空港までの所要時間は15分、ラヨンまでは90分とされていた [Ibid.: 18]⁹。ルートはラートクラバンからチョンブリー付近までは計画中のバンコク〜チョンブリー間高速道路 (モーターウェイ) 沿いを、その先は在来線に沿ってマープタープットに至ることになっていた。管轄機関は国鉄とされたが、民間との合弁事業で計画を推進することになっていた。

その後、新たな事業化調査が行われ、1988年初めに出了されたその調査報告では当初計画よりも民間部門の参加比率を高めることが求められていた [JWR (1998-99): 328]。しかし、この前年の通貨危機に端を発した経済危機によって民活による高速鉄道計画の遂行は事実上不可能となり、計画は結局頓挫することになった。この計画のコンセプトはその後の空港アクセス鉄道エアポート・レールリンクに継承されることになり、起点をマッカサンに移し、ルートを在来線沿いに変更した上で2005年に着工された [Kakizaki 2012: 185]。このため、エアポート・レールリン

⁹ バンコクのターミナルはファイクワーンの地下鉄の車庫用地の南側とされており、将来路線は計画中の地下鉄に沿ってパーンスーへと延伸されることになっていた。

図1 黎明期の高速鉄道計画



出所：筆者作成

クも最高時速160kmとなっており、ラヨン方面への延伸を想定して建設されている。

最初の高速鉄道計画が経済危機の影響で中断された後、タイ経済の回復に伴って新たな高速鉄道計画が浮上した。これが2000年に浮上した南部への高速鉄道計画である。この計画はアジア&ヨーロッパ・インダストリアル（1991）社がBOT方式での建設を計画したもので、第1期としてパンスーからファラムポーンを経てメークローン線沿いにパークトー至る150kmの区間に標準軌の高速新線を建設し、次いで第2期としてパンスー～ドーンムアン間、パークトー～スラターニー間、第3期としてスラターニー～バーダンベサー間をそれぞれ延伸する計画であった（図1参照）¹⁰。会社はどの国の技術を用いるかは言及していなかったが、最高速度は250kmを想定しており、第1期ではファラムポーン～パークトー間を30分で結ぶとしていた¹¹。

しかし、この計画もこれ以上の進展はなく、結局は立ち消えになった。おそらくはバンコクの国際空港であったドーンムアン空港に到着した外国人観光客を南線沿線の観光地へ輸送することを目論んだものと思われるが、もし実際に建設する場合はファラムポーンからウォンウィアンヤイまでのミッシングリンクと、その先の鉄道用途の狭いメークローン線沿いでの建設は難しかったものと思われる¹²。

¹⁰ PCT (OE) 2000/03/20 “Thun Farang Leng Prae Rup Rotfai.” この会社の社長スポン・シウィライは現在トゥートダムリ社 (Borisat Thoetdamri Chamkat) の社長を務めており、近年もコーンケン～ノンカーイ間の高速鉄道計画やプーケットのLRT計画などを提唱している。

¹¹ PCT (OE) 2000/02/21 “AEI Lui Rotfaifa Khwam Reo Sung Sai Hua Lamphong-Pak Tho 3.5Mun Lan.”

¹² メークローン線は1905年に民営鉄道として開通し、その後国有化された路線である。官営鉄道として建設された他の路線とは異なり鉄道用地が狭く、高速鉄道を建設するには沿線の土地の買収が必要となる。

(2) 高速鉄道計画の変遷

2001年に成立したタックシン政権の下で、再び高速鉄道計画が陽の目を浴びることになった。今回浮上した計画は、バンコク～コーラート間の高速鉄道計画であった。これは2003年にタックシンが披露したナコンナーヨーク新都計画へのアクセスとして出されたものであり、バンコク～コーラート間の高速鉄道と高速道路をそれぞれ新都経由で建設するというものであった¹³。高速鉄道は新空港へのアクセスとして計画しているマッカサン～新空港間の高速鉄道を延伸する形で計画し、ルートは新空港からすぐに北上してバーンナーの新都予定地を經由してコーラートに至る223kmと、チャチューンサオを經由する247kmのものが当初想定されていた¹⁴。いずれも新都から先はドンパヤーイェン山脈をトンネルで越えるルートとなり、最高速度時速300kmでバンコク～コーラート間を1時間で結ぶとしていた。

実際に2004年にはコンサルタント会社による事業化調査が行われ、2006年にも着工される予定であった¹⁵。しかし、ナコンナーヨークの新都計画が中止となったことと、2006年初めからの反タックシン運動の開始に伴い、結局タックシン政権の間に高速鉄道計画のこれ以上の進展はなかった。2005年の総選挙の選挙戦からタックシン政権が掲げた大規模なインフラ整備計画、いわゆる「メガプロジェクト」計画には、新都経由ではなく旧道経由に変更したバンコク（バーンパイン）～コーラート間の高速道路計画は盛り込まれたものの、同区間の高速鉄道計画は含まれなかった¹⁶。

2006年のクーデターによるタックシン政権崩壊後は、高速鉄道の建

¹³ PCT (OE) 2003/11/24 “Thum 1.6 Saen Lan Sup Muang Mai Nakhon Nayok.”

¹⁴ PCK (OE) 2004/06/21 “High Speed Train Ko Tho Mo - Khorat Saen Lan Klai Pen Ching.”

¹⁵ PCK (OE) 2005/05/31 “Ro Fo Tho. Rabu Khrongkan High Speed Train cha Roem Dai Pi Na.”

¹⁶ PCK (OE) 2006/02/01 “Khamanakhom Sarup Mega Project Lua 7 Khrongkan.”

設計画は一旦下火となり、在来線の改良計画が中心となった。その中でも、高速鉄道計画の改良版として現れたのは、2008年のサマック（Samak Suntharawet）政権下で出現した標準軌への改軌計画である。2008年4月には、在来線2,644kmの複線化計画を推進するとともに軌間を標準軌にすることが披露された¹⁷。対象路線は図2のようにノンカーイ～カーンチャナブリー～ミャンマー国境間990km、ウボン～タノンチラ間311km、ケンコーイ～マープタープット間247km、チエンコーン～パーチャー間796kmを第1期、タノンチラ～マープタープット間を第2期として整備するもので、総額3,673億バーツの予算を想定していた¹⁸。これまでの計画は旅客新線型であったが、今回の計画は在来線型の高速化を目指していた。

これらの標準軌線は中国との貨物列車の直通を念頭に置いたもので、中国からレームチャバン港や計画中のミャンマーのダウエー深水港への乗り入れを可能とするものであった。ただし、旅客輸送も念頭に置いており、バンコクから200～300kmのナコーンサワン、コーラートなどとの間に時速160kmの高速旅客列車を走らせて2時間以内で結ぶことを考えていた。すなわち、在来線の標準軌化と高速化によって高速列車の運行を考えていたのである。しかしながら、この計画も2008年9月にサマック首相の失職に伴い頓挫し、在来線の標準軌化の話は立ち消えとなった。

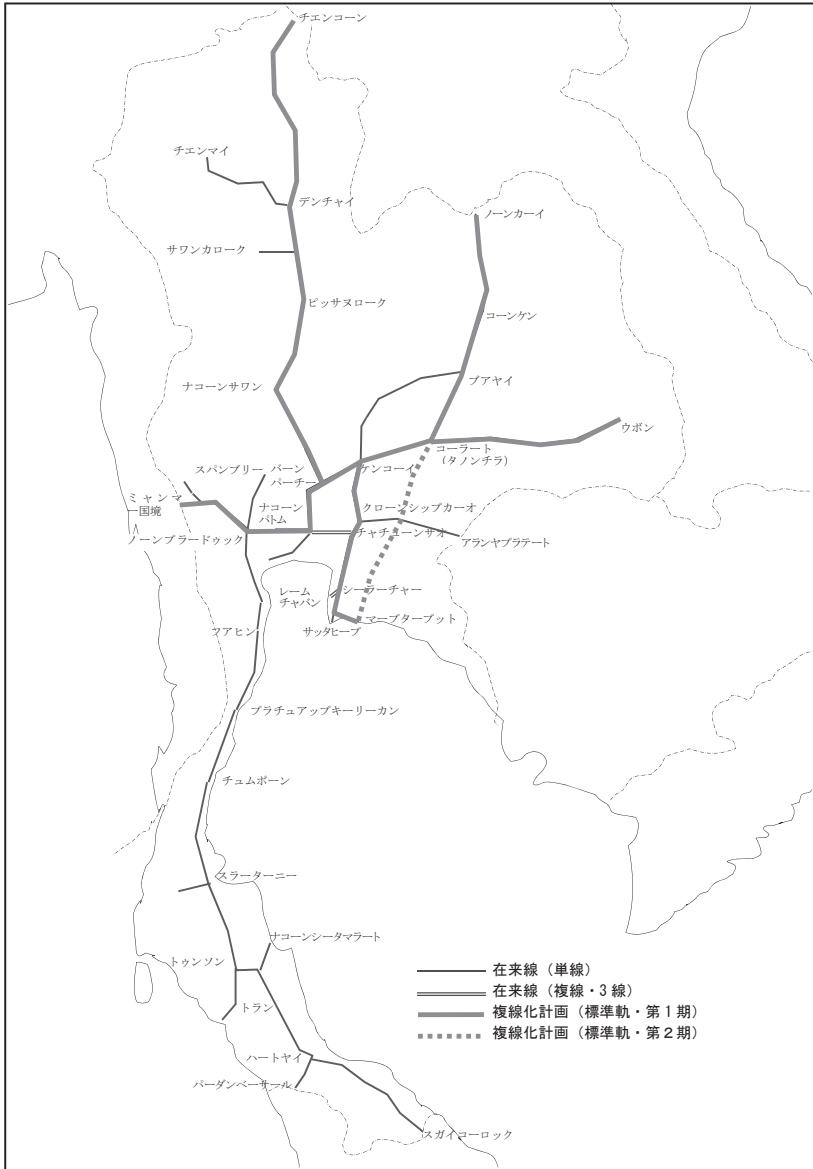
(3) 国鉄開発計画から2兆バーツ計画へ

1970年代より赤字経営を続ける国鉄の再建計画は長年の懸案であり、国営・公企業改革を推進したタックシン政権下からその抜本的な改革案が検討されてきた。そして、最終的にアピシット（Aphisit Wetchachiwa）政権下の2009年11月には国鉄開発計画として経済閣僚会

¹⁷ PCK (OE) 2008/05/02 “Mak Thup To Board Rotfai Rang Khu 3.7 Saen Lo. Chong Phaen Khao Kho Ro Mo Angkhan Na.”

¹⁸ Ibid. 第2期のタノンチラ～マープタープット間は新線区間であった。

図2 サマックの複線化・改軌計画（2008年）



出所：PCK (OE) 2008/05/02より筆者作成

議に提案された¹⁹。再建計画としては列車運行、資産運用、修繕・保線の計3つの事業体を設け、建設中のエアポート・レールリンクについては子会社を設立して運営することが定められたが、鉄道網の質的改革案として短期、中期、長期の3期間からなる開発計画も盛り込まれた。このうち、中期計画では図3のように在来線767kmの複線化と2,651kmの新線建設を行い、長期計画でバンコクからチェンマイ、チャンタブリー、ノンカーイ、パーダンバーサルへ至る4線の高速鉄道を整備することになっていた²⁰。ここで高速鉄道計画は再び新線型へと変わり、在来線とは別個に高速新線を建設する形に戻った。この計画は総額1兆5,000万バーツに上る大規模なものであったが、このうち閣議では短期計画を中心に1,000万バーツ分の予算支出が認められた。

高速鉄道計画については長期計画とされていたが、実際にはすぐに動きが見られた。運輸省では高速鉄道4線の建設費を総額6,942億バーツと見積もり、官民パートナーシップ方式（PPP方式）での建設を計画した²¹。その後、政府は中国からの支援により高速鉄道の建設を推進することを模索し、中国が関心を示していたノンカーイ～バンコク間とバンコク～パーダンバーサル間の優先度が上がることになった。中国側がこのルートを重視したのは、当時中国からラオスへの高速鉄道計画が動き出しており、これと接続する高速鉄道を建設することで中国からラオスを経てタイ、さらにはマレーシアやシンガポールまでの高速鉄道網が実現することを期待したためであった²²。タイ側は2010年8月に中

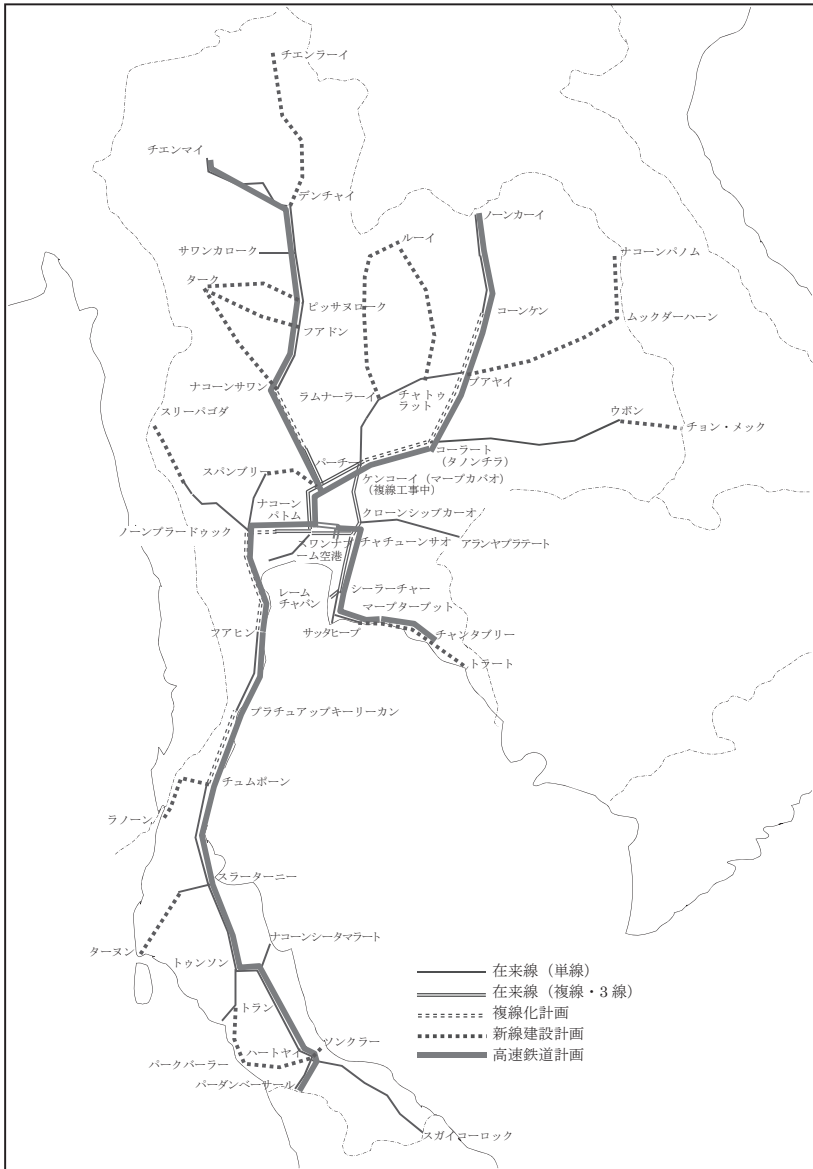
¹⁹ KT (OE) 2009/11/11 “Kho Ro Mo So Ko. Anumat Ngop 1 Saen Lan Patirup Kan Rotfai.”

²⁰ PCT (OE) 2009/11/05 “Chong Phaen 1.4 Lan Lo. Patiwat Rotfai.”

²¹ PCT (OE) 2010/06/10 “Khamanakhom Reng 4 Prochek 7 Saen Lo. Chai Model PPP Lo Ekkachon Long Thun.” 高速鉄道以外にもバンコク市内の高速道路建設、バーンパイン～コーラート間高速鉄道、都市鉄道紫線の整備も PPP 計画に盛り込んだ。

²² 2010年に入ってラオスの中国国境ポーテンからルアンプラバーンを経てビエンチャンに至る430kmの高速鉄道計画が急浮上し、2011年初めに着工する予定であると

図3 国鉄開発計画（2009年）



出所：Mati Khana Rattamontri. 2009/11/17 “Phon Kon Prachum Khana Kammakan Rattamontri Setthakit Khrang thi 16/2552” より筆者作成

国でタイの高速鉄道計画を披露するロードショーを開催し、中国側と交渉した²³。その結果、中国側の協力を取り付けることに成功し、2010年9月の閣議で高速鉄道の建設のために中国との間で協力交渉を行うことを承認した [KK (2010): 57]。

この後、中国側との間で高速鉄道建設のための覚書を結ぶために調整が進められた。計画ではまずバンコク～ノンカーイ間から建設を始めることとし、タイ側と中国側が出資比率51:49で合弁会社を設立して、30年の免許期間を得て建設を進めることになっていた²⁴。しかし、最終的に中国側との間に最終合意を結ぶ前に総選挙のための国会解散となってしまう、アピシット政権下での合意には至らなかった。

そして2011年の総選挙の結果、高速鉄道計画は親タックシン派のインラック (Yinglax Chinnawat) 政権に引き継がれ、選挙公約で掲げた高速鉄道計画を推進することとなった。2011年中は大洪水の影響もあって具体的な計画の進捗はなかったが、2012年4月にインラック首相が中国を訪問し、中国との協力のもとに、まずバンコク～ピッサヌローク間の計画を推進し、他の路線もコーラート、フアヒン、パッタヤーまでに区間を短縮して推進することにした²⁵。中国がノンカーイ線に固執しなくなったのは、ラオスとの間の交渉がまとまらず、ラオス経由のASEAN縦貫高速鉄道計画が事実上頓挫していたためと思われる²⁶。また、区間

報じられていた [PCT (OE) 2010/09/09 “Senthang Nam Rong Thammai Tong Nong Khai.”]。

²³ PCK (OE) 2010/07/23 “Sa Leng Buk Roadshow Chin So Kho Ni.”

²⁴ PCK (OE) 2010/12/00 “Poet Rang MOU High Speed Train Thai-Chin.”

²⁵ PCT (OE) 2012/04/23 “Klap chak Chin Pu Sang Reng Rotfai Khwam Reo Sung Nam Rong Sai Nua Krungthep-Phitsanulok.”

²⁶ 計画では2011年初めに着工される予定であったが、中国側が鉄道沿線の土地開発の権利を要求したことで、ラオス側は中国の影響力の拡大を憂慮し、計画は止まっていた。その後、2012年に総額70億ドルの借款を中国の輸出入銀行から供与されて建設を行うことで合意し、同年11月にも着工式が行われるとの報道もあったが、結局実現しなかった [RGI 2012/10/30 “Chinese Loan Agreements Revive Trans-Laos Project.”]。ラオスの国内総生産は年額80億程度でしかないことから、70億ドルもの

を短縮したのは、インラック政権下の4年間で公約実現の成果を出すためであるとされていた。

しかし、計画は再び肥大化の兆候を見せ、ついに2013年3月には総額2兆バーツに上る輸送インフラ開発計画のための借款調達権を財務省に認める法案が閣議で了承され、国会に送られた²⁷。このタクシン政権のメガプロジェクトの再来ともいえる計画は、鉄道部門への投資を重視しており、全体の86%が鉄道部門の投資計画に当てられている。そして、バンコクの都市鉄道計画や在来線の複線化、新線建設も盛り込まれているが、目玉は高速鉄道計画となっており、総額計7,827億でバンコクからチェンマイ、コーラート、チャンタブリー、フアヒンへの計4線を2020年までに完成させるとしていた(図4参照)²⁸。

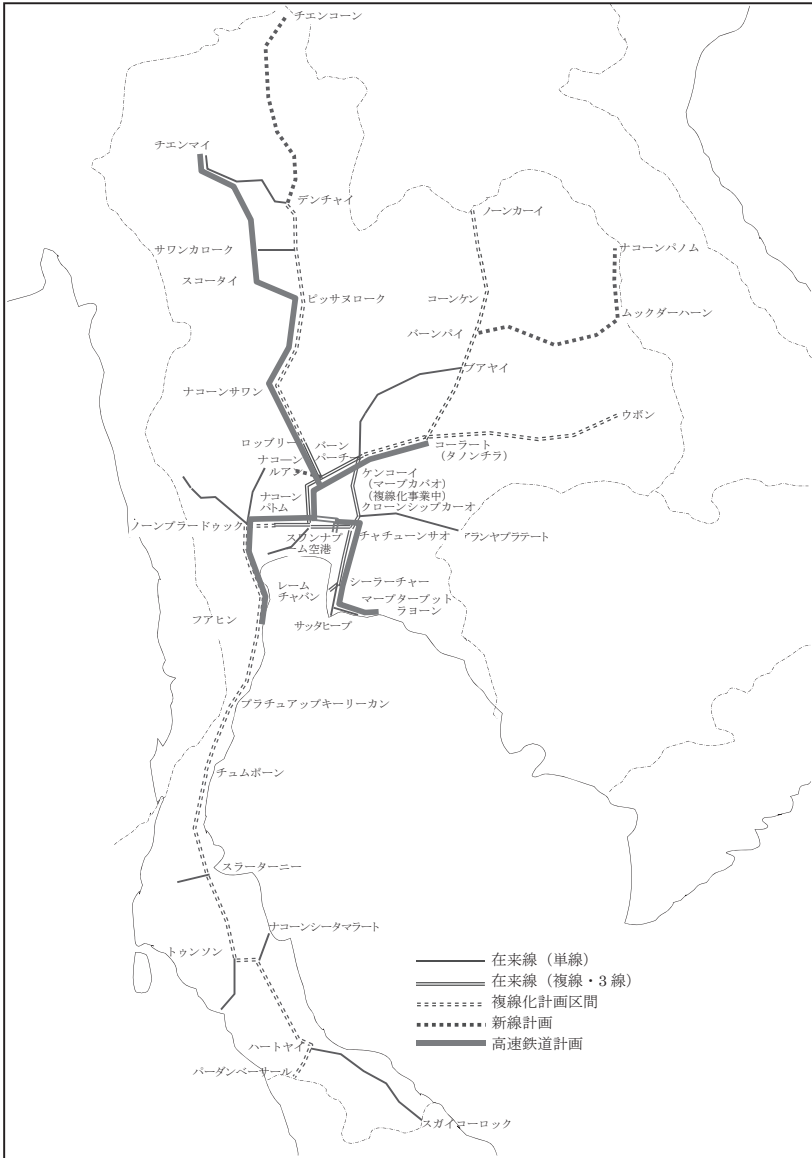
このように、1990年代から浮上したタイの高速鉄道計画は2000年代末に急速に拡大し、計画通りに進めば2020年までに実現する可能性が出てきたのであった。ただし、これまで見たようにこの20年の間に様々な計画が浮上しては消えており、また同じくメガプロジェクトの一環としての都市鉄道整備も遅々としていることから、今後タイがこの計画通りに高速鉄道保有国の仲間入りをするかどうかは依然として不透明である。

借款を用いての鉄道建設を憂う声も多い [NYT (OE) 2013/01/01 “Laos Could Bear Cost of Chinese Railroad.”]。この鉄道は急峻な山岳地帯を通過することから橋梁とトンネル区間が全体の3分の2を占め、メコン川橋梁2ヶ所を含め計154ヶ所の橋梁と76ヶ所のトンネルが必要になるため、莫大な建設費が必要となる。

²⁷ *Mati Khana Ratthamontri*. 2013/03/19. “Rang Phraratchaban-yat Hai Amnat Krasuang Kan Khlang Ku Ngoen Phua Kan Phatthana Khongsang Phunthan Dan Khamanakhom Khonsong khong Prathet Pho So…” この計画の概要については、柿崎 [2013] を参照。

²⁸ *Ekkasan Krasuang Khamanakhom*. “Rabop Khonsong khong Prathet (Rawang Pi Pho So 2556-2563): Chamnaek Rai Pi, Khomun Na Wanthi 14 Minakhom 2556.”

図4 輸送インフラ投資開発計画 (2013~2020年) 対象鉄道路線



出所 : *Ekkasan Krasuang Khamanakhom*. "Phaenkan Longthun Dan Khongsang Phunthan nai Rabop Khonsong khong Prathet (Rawang Pi Pho So 2556-2563): Chamnaek Rai Pi, Khomun Na Wanthi 14 Minakhom 2556." より筆者作成

3 タイの高速鉄道の目指すべき道

(1) 鉄道発展段階論

近年急激に盛り上がりを見せるタイの高速鉄道計画ではあるが、果たしてタイの高速鉄道の導入計画は妥当なのであろうか。ここでは鉄道の発展段階の視点から検討する。

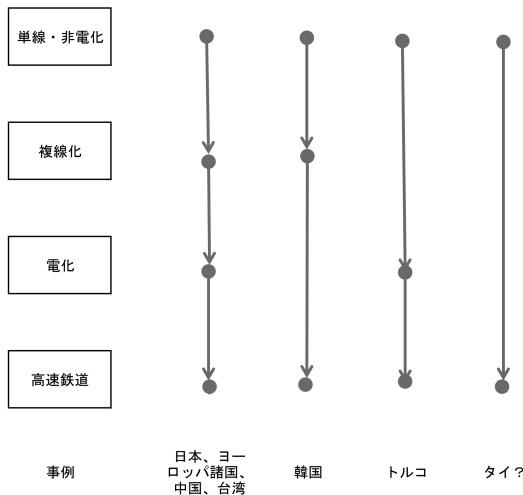
高速鉄道の導入の目的は、輸送力の増強と所要時間の短縮の2つに大分される。輸送力の増強とは、新たな高速新線を作ることで都市間旅客輸送をそちらに廻し、旅客列車の減った在来線を利用して貨物輸送を増強するもので、直接的な旅客輸送の増強のみならず、間接的な貨物輸送の増強も意図している点の特徴である。日本の最初の新幹線や中国の高速新線の多くが、この目的から整備されている。もう1つの所要時間の短縮は主にヨーロッパ諸国の高速鉄道に見られるものであり、韓国や台湾、あるいは近年開通した日本の新幹線もこれを主目的としている。

輸送力の増強と所要時間の短縮は多くの国の鉄道で長い間模索されてきたことであり、高速鉄道の導入以前にも複線化や電化といった施策が行われてきた。図5のように、鉄道の発展段階の形態は、開通当初の単線・非電化から複線化、電化といった施策による輸送力の増強と所要時間の短縮が行われ、その後に高速鉄道の導入が行われるのが一般的であった。例えば、日本の東京～大阪間では1889年に全線が開通し、輸送力の増強のために1913年には全区間の複線化が完了した。その後、第2次世界大戦後の1956年に全区間の電化が完成し、1964年に新幹線が開通するという順に発展してきた [野田他編 1986: 403-415]。ヨーロッパ各国の高速鉄道も軒並み同じような発展過程を経ており、先進国の高速鉄道の発展段階はこの順になされてきたところが多い。

一方、近年出現したアジアの高速鉄道でも、この発展段階をふまえている場合が多かった。韓国のソウル～釜山間では、1905年に鉄道が開通した後、この間の複線化は行われたものの電化は一部区間でしか行われず、ディーゼル特急による高速化を進めていた [海外鉄道技術協力協会

編 2005: 32]。このため、韓国の場合は図5のように複線化から電化を経ずに高速鉄道化に至ったことが分かる。台湾の台北～高雄間では、先進国と同じ発展段階を踏んでいた。台湾での鉄道の近代化は先進国に比べるとやや遅れたが、1908年に台北～高雄間が全通した後、1960年の全線複線化、1979年の全線電化と進み、最終的に2007年の高速鉄道の出現となった [Ibid.: 46]。中国での場合は区間によって状況が異なるが、少数派の第3のタイプを除けば、やはり先進国と同じ発展段階をふまえている場合が多かった。例えば北京～上海間の場合、1912年に鉄道が開通し、その後複線化を経て2008年に全線が電化され、さらに上述のように2011年には高速新線が開通している [山田 2010: 625, JWR (2009-10) : 105]²⁹。

図5 鉄道の発展段階



出所：筆者作成

²⁹ ただし、1912年の時点では北京～上海間のうち、長江を渡る浦口～南京間は未開通であった。

これに対し、タイの高速鉄道計画は図5のように単線・非電化の段階から一挙に高速鉄道へと飛躍的に発展することになり、途中の発展段階を省略する計画となっている。例えば、北線ではバンコク～チェンマイ間が1922年に全通した後、これまでに一部区間の複線化（3線化）こそなされたものの、電化は全く進められていない。もちろん、単線・非電化の鉄道も車両の近代化、レール交換、カーブ是正などはなされており、この間の所要時間も全通当初の26時間から12時間へと大幅に短縮された。それでも、他の高速越道を導入した国々と比べると、在来線の近代化のレベルが極めて低い状態のままで、いきなり高速鉄道を導入するという感が強い。これを道路に例えるならば、電化が舗装化、複線化が4車線化に例えられ、いわば未舗装の道路しかない区間にいきなり高速道路が整備されるようなものである。すなわち、タイの高速鉄道計画は鉄道発展段階から見ると、いささか飛躍しすぎている感が強いのである。

(2) 狭軌の「高速鉄道」

日本や台湾で行ったように、狭軌の鉄道でもある程度の高速化は可能である。日本も台湾も在来線は狭軌の1,067mmの軌間を採用しており、新たに建設した高速鉄道はどちらも標準軌としている。それでも、在来線の高速化も進められており、どちらも最高速度は時速130kmとなっている。さらに、日本では新たに建設した新線区間において時速160kmの列車も運行しており、現在では狭軌鉄道では最も早い列車となっている。日本の新幹線を延伸する際に、在来線との直通を目論んだ「スーパー特急」が計画されたことがあった。これは新幹線と同じ規格の高速新線を建設し、その上を狭軌の高速列車を走らせる計画であり、最高速度は時速200kmを想定していた。このため、線路が十分整備されていれば、狭軌でも時速200kmまでの走行は技術的にも可能なのである。

狭軌鉄道の近代化を積極的に進めているのはマレーシアである。マレーシアの鉄道は長らく単線・非電化の状態が続いたが、クアラルンプー

ルの都市内輸送への参入を目指してクアラルンプール近郊区間の約150 kmが複線電化され、1995年から近郊電車 (KTM Komuter) の運行が開始された [Kakizaki 2012: 176]。その後、電化・複線化区間を180km北のイポーまで延伸する工事が行われ、2008年に完成した [JWR (2009-10): 316]。この間の踏切はすべて除去され、最終的には時速160kmでの走行を可能とした規格を有しており、2010年に導入された ETS と呼ばれる高速列車が最高時速140kmでクアラルンプール～イポー間に運行されるようになった [Kakizaki 2012: 201]。さらに、マレーシアはイポーからバッテリーワースを経てタイ国境パーダンベールまでとクアラルンプール南東のスレムバンからグマスまでの電化・複線化工事を行っており、今後高速列車の運行範囲がさらに拡大するものと思われる。

マレーシアには既に空港アクセス鉄道としてクアラルンプール市内と国際空港を結ぶ標準軌の準高速鉄道 (最高時速160km) が存在しており、また近年クアラルンプール～シンガポール間での標準軌の高速鉄道計画も浮上しているが、一方で在来線の近代化計画も進めているのである。20年ほど前まではマレーシアの鉄道はタイの鉄道よりも近代化が遅れていたが、この20年間の積極的な投資によってマレーシアの鉄道の近代化は進み、現在世界で最も発展したメートル軌の狭軌鉄道となっている。

タイと同じく単線・非電化の鉄道しか存在しない状態から、いきなり高速鉄道を建設しようと計画したのがベトナムであった。ベトナムでは2002年に策定された2020年までの鉄道開発計画にハノイ～ホーチミン間の高速鉄道計画が盛り込まれ、2009年には日本の新幹線技術を導入することが決まった [Doling 2012: 283]。計画では2012年からハノイ～ヴィン間、ホーチミン～ニャチャン間の建設を始めて2020年までに開通させ、最終的に2035年までに全線を完成させる予定であった。しかし、総額558億ドルの高速鉄道計画は2009年のベトナムの GDP 総額の3分の2に匹敵することから、多額の財政負担を憂慮した国会によって2010年にこの案は否決された [Ibid.: 284]。このため、計画の見直しが行われ、

現在では標準軌の高速新線を建設するのではなく、在来線を改良して最高速度200kmの高速列車を運行する計画へと軌道修正をした [Ibid.]。すなわち、単線・非電化の鉄道からいきなり高速鉄道への進化を指向したベトナムも、マレーシアと同じくメートル軌のまま電化・複線化を図って近代化を進めるという現実的な路線へと転換したのである。

タイの鉄道はマレーシアやベトナムに比べれば線形がよく、狭軌での高速化は十分可能である。例えば北線のバンコク～ウッタラディット間や、東北線のドンパヤーイェン越えを除いた区間では、線路の整備をすれば時速160kmの高速列車の運行は容易である。一方、山越えの区間では新線の建設が必要であるが、それが実現すれば大幅な所要時間の短縮が見込まれる。そのためにはマレーシアで行ったような踏切の除去が必須であるが、2013年の2兆バツ計画には踏切の立体交差化も含まれていた。すなわち、鉄道発展段階論から見ても、タイの鉄道が採るべきふさわしい道は、現段階での新線型の高速鉄道の導入ではなく在来線の複線化・電化による高速化なのである。

(3) 2段階の鉄道開発

タイの高速鉄道計画が急浮上した背景の1つとして、中国が後押ししているラオスの高速鉄道計画の存在があるのは間違いない。2010年に急浮上した中国国境ポーテンからルアンパバーンを経由してピエンチャンに至る延長約420kmの高速鉄道計画であるが、中国としても単にピエンチャンで終わらせるのではなく、さらに南下させてバンコクやシンガポール、そしてタイ湾やアンダマン海側の港に接続させることを希望している。中国がこの東南アジアを縦貫する高速鉄道に期待しているのは、旅客輸送よりもむしろ貨物輸送の側面が強い。このため、ラオスに建設する高速鉄道は併用新線型のものであり、旅客列車と貨物列車が線路を共用し、最高速度はそれぞれ時速200kmと120kmと計画されている³⁰。

³⁰ VT (OE) 2012/10/19 “Govt Goes Full Steam ahead with Laos-China Rail

これまで世界各国で導入されてきた高速列車は旅客輸送を対象としたものであり、貨物列車の最高速度はせいぜい時速120km止まりである。日本の新幹線は当初貨物輸送も想定しており、電車方式で小型のコンテナを運ぶことを想定していたが、それでも最高速度は時速130km程度であった [西尾 2014: 52]³¹。このため、ラオスの高速鉄道と接続する計画であるバンコク～ノンカーイ間の高速鉄道も事実上併用新線型となり、それは旅客列車の最高速度を時速200～250kmへと低下させることを意味する。他方で、2兆バーツ計画ではノンカーイまで在来線を複線化させることになっており、こちらにはこれまで通り在来線の狭軌の貨物列車が走ることになる。新たに建設する標準軌の新線と在来線の双方に貨物列車を走らせるのは明らかに無駄であり、旅客輸送面での所要時間の短縮効果を減らすことになる。

このため、もし中国からの貨物列車をバンコクやレームチャバンまで直通させることが標準軌の高速鉄道建設の目的の1つであるならば、在来線の複線化計画を利用して標準軌への改軌を進めることも考えられる。これは2008年にサマック政権が掲げた改軌計画と似ており、図6のように北線と東北線、そしてケンコーイからチャチューンサオを經由して東部臨海工業地域へ至る区間を標準軌（一部狭軌と併用区間）にするものである。実際には複線化のために建設する単線の新線を標準軌で建設し、標準軌のネットワークが完成したのちに狭軌の線路を標準軌にして複線として使用することになる。また、山越え区間となる北線のウッタラディット以北や東北線のケンコーイ～クローンパイ間は最初から

Projects.” ただし、ラオスは地形上の理由から時速200kmでの走行は平坦なワンウィアン～ビエンチャン間のみとし、それ以外の区間の最高速度は160kmとしている。

³¹ 東海道新幹線は世界銀行からの借款を用いて建設されており、その借款条件をクリアするために新幹線で貨物輸送も行うことを当初計画していた [原田 2001: 457-158]。また、青函トンネルを在来線と共用する北海道新幹線では、新幹線の速度向上のために青森～函館間で在来線の貨物列車をそのまま積み込んで輸送する標準軌の貨物列車用新幹線（トレイン・オン・トレイン）を開発中であり、こちらは最高時速200kmを想定している。

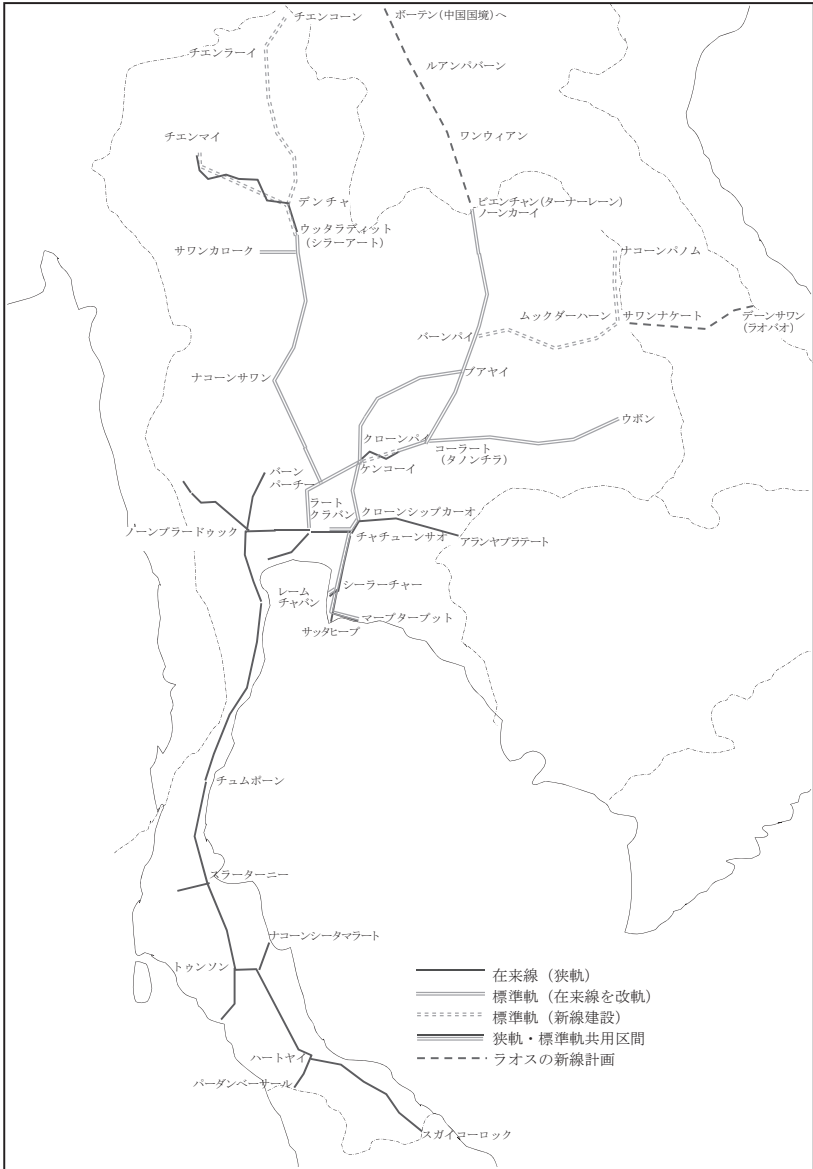
標準軌の新線を建設することになる。

この北線と東北線の標準軌化を行うことは、前述した狭軌での高速化よりも費用はかさむことになるが、狭軌の高速化よりも最高速度を向上させることが可能である。これは在来線型の高速化であることから、旅客列車の最高速度を時速200kmまで引き上げることは十分可能である。また、2兆バツ計画に含まれているデンチャイ～チェンコーン間、バーンパイ～ナコーンパノム間の新線も標準軌として建設されることから、将来隣国の鉄道との直通も可能となる（図6参照）。とくに、後者についてはラオスが東西回廊に沿ってサワンナケート～デーンスワン（ラオバオ）間に標準軌の鉄道を建設する計画を進めていることから、ムックダーハーンから対岸のサワンナケートまでメコン川を渡る線路を作れば直通運行が可能となる³²。

さらに、もし在来線を標準軌にしておけば、将来旅客新線型の高速鉄道を建設する際にも高速列車の相互直通が可能となり、高速新線を建設する区間を抑制することができる。例えば、将来バンコク～コーラート間、バンコク～ピッサヌローク間に旅客新線型の高速鉄道を建設すれば、高速列車はコーラートやピッサヌロークから在来線へと直通し、ノンカイ、ナコーンパノム、ウボン、チェンマイ、チェンラーイへと到達することができるようになる。すなわち、高速新線の建設距離を抑えながら、その恩恵を広範囲に広めることが可能となるのである。さらに、この高速新線には貨物列車が走行する必要はないことから、最高速度を300～350kmに設定することも可能となる。

³² このサワンナケート～デーンスワン（ラオバオ）間の鉄道計画は、マレーシアのジャイアント・コンソリデイテッド・グループが2012年11月にPPP方式での50年間の免許を交付されたもので、複線電化された新線を国道9号線沿いに建設する計画である [RGI 2012/12/21 “Design Work Starts on East-West Corridor.”]。2013年12月に着工式が行われたと報道されたが、この路線に接続するタイ側、ベトナム側の鉄道整備については何も進んでおらず、実際に建設が行われるのかは不明である [IRJ 2014/01/06 “Work to Start This Month on Laos Rail Link.”]。

図6 北線・東北線の標準軌化案



出所：筆者作成

このように、まず第1段階として在来線の複線化を標準軌への改軌と並行して進めて在来線型の高速化を図り、その成果として旅客、貨物輸送の増加が見られて輸送力の増強とさらなる旅客輸送の高速化の必要性が現れた時点で、第2段階として高速新線を建設して旅客新線型の高速鉄道を導入するという案も、一考に値するであろう。狭軌による高速化よりも費用が掛かるのは確かであるが、将来高速新線を建設する際のメリットは多い。実際に、日本でも狭軌の在来線の一部を標準軌にして、新幹線を直通させている事例が存在する³³。2兆パーツ計画には在来線の新線建設と複線化も盛り込まれており、しかも現在使用している在来線の車両も抜本的に更新すべき状況にあることから、今が在来線の標準軌化を行う最良のチャンスであると思われる。

おわりに

本論ではタイの高速鉄道計画を鉄道発展段階論の視点から再検討することを目的とした。高速鉄道は通常の列車よりも高速で旅客列車を運行させるための鉄道であり、在来線型、旅客新線型、併用新線型の3つの類型に分けられる。世界の高速鉄道の歴史を紐解くと、1964年に日本で開通した新幹線がその起源であり、以後ヨーロッパを中心とした先進国において在来線型による高速化が進められ、その後さらなる高速化を目指して旅客新線型へと変化してきた。一方、近年アジアにおいても高速鉄道が相次いで出現しており、韓国、台湾、中国、トルコで既に実用化されている。

タイにおいては1990年代に入って高速鉄道計画が浮上し、1994年にはバンコク～ラヨン間的高速鉄道計画が閣議決定されるに至った。これは旅客新線型のもので、経済危機の影響で結局空港アクセス鉄道であ

³³ 東北新幹線の列車を直通させるために、福島～山形間と盛岡～秋田間で狭軌の在来線を標準軌に改軌し、それぞれ1992年、1997年から直通運転を開始した [佐藤 1998: 31-34]。

るバンコク〜スワンナプーム空港間以外は実現しなかった。その後、タクシン政権時代にはナコンナーヨック新都計画と合わせてバンコク〜コーラート間高速鉄道計画が浮上したが、これも実現には至らなかった。2008年にサムック政権が一時在来線型の高速度計画へと切り替えたが、周辺国での高速鉄道計画の影響を受けて新線型へと戻り、アピシット政権下の2009年には高速鉄道4線の整備を盛り込んだ国鉄開発計画が閣議で了承された。この実現のために政府は中国と接近し、中国が希望するノンカーイ〜バンコク〜パーダンベール間の高速度鉄道を共同で建設する計画を推し進めたが、2011年の政権交代でこの話も頓挫した。そして、インラック政権下で再び高速鉄道計画が見直され、2013年の2兆バツ輸送インフラ整備計画の目玉事業として取り上げられたのである。

これまで世界で出現した高速鉄道は、多くの場合在来線の複線化や電化といった近代化を経てから導入されており、これが鉄道発展段階論に基づく鉄道の発展への道筋であった。これに基づけば、大半の区間が単線かつ電化も全く行われていないタイの鉄道が目指すべき道は在来線の近代化であり、これはマレーシアが実際に採用してきたものであった。マレーシアよりもタイのほうが地形面での優位性が高いことから、狭軌の在来線の高速化は容易である。一方、中国が望んでいるのは標準軌の貨物列車の直通であり、これを実現させるために在来線の複線化計画に合わせて東北線と北線の標準軌化を行うことも考えられる。これは在来線型の高速度化であるが、将来旅客新線型の高速度鉄道の整備を行う際に在来線との直通ができるようになるという点でメリットがある。このように、タイの鉄道が目指すべき道は、第1段階として在来線の高速化を行い、将来輸送力の増強が必要になった時点で第2段階として旅客新線型の高速度鉄道を導入するという2段階に分けた鉄道開発なのである。

【引用資料】 ((OE) はオンライン版)

『朝日新聞』

Ekkasan Krasuang Khamanakhom.

International Railway Journal. (IRJ)

Jane's World Railways. (JWR)

Khamanakhom, Krasuang (KK) *Raingan Pracham Pi Krasuang Khamanakhom.*

Krungthep Thurakit. (KT)

Mati Khana Ratthamontri.

New York Times. (NYT)

Railway Gazette International. (RGI)

Vientiane Times. (VT)

Phu Chatkan. (PCK)

Prachachat Thurakit. (PCT)

【引用文献】

秋山芳弘・三浦一幹・原口孝之 [2012] 『世界のハイスピードトレイン』
JTBパブリッシング

Doling, Tim [2012] *The Railways and Tramways of Viet Nam.* Bangkok,
White Lotus.

原田勝正 [2001] 『日本鉄道史 技術と人間』 刀水書房

海外鉄道技術協力協会 [2005] 『最新 世界の鉄道』 ぎょうせい

柿崎一郎 [2009] 『鉄道と道路の政治経済学 タイの交通政策と商品流通
1935～1975年』 京都大学学術出版会

Kakizaki, Ichiro [2012] *Rails of the Kingdom: the History of Thai Railways.*
Bangkok, White Lotus.

柿崎一郎 [2013] 「タイの輸送インフラ投資開発計画 (2013～2020年)
—モーダルシフトの実現はなるか—」 『所報 (盤谷日本人商工会議所)』
第616号 pp. 11-18

- Kriangsak Charoenwongsak [2007] *Ti Phae Meka Prochek: Ruang Yai Klaiklai Tua*. Bangkok, Success Media.
- 西尾源太郎 [2014] (1960) 「東海道新幹線貨物列車の構想」『鉄道ピクトリアル・アーカイブスセレクション』第28号 p. 52
- 野田正穂他編 [1986] 『日本の鉄道 成立と展開』日本経済評論社
- Ramaer, R. [1994] *The Railways of Thailand*. Bangkok, White Lotus.
- Samat Ratchaphalasisit [2007] *Poet Pom Rotfaiifa thi Khon Krungthep Tong Ru*. Bangkok, Amarin Printing.
- 佐藤義彦 [1998] 『世界の高速鉄道』グランプリ出版
- Wilbur Smith Associates et al. [1996] *Khrongkan Rotfai Khwam Reo Sung Sai Krungthep-Sanambin Nong Nguhao-Rayong: Kan Suksa Phua Hai Ekkachon Ruam Longhun Tam Pho Ro Bo. Sarup Samrap Phu Borihan*. Bangkok, Samnakngan Khanakammakan Phatthanakan Setthakit lae Sangkhom haeng Chat.
- 山田俊明 [2010] 「東アジア」小池滋・青木栄一・和久田康雄編『鉄道の世界史』悠書館 pp. 614-658