

2015年8月25日

1. 基本情報

- (1) 国名：タイ王国
- (2) プロジェクトサイト／対象地域名：バンコク～チェンマイ
- (3) 案件名：バンコク～チェンマイ高速鉄道整備計画
(Bangkok – Chaing Mai High-Speed Rail Development Project)
- (4) 事業の要約：本事業は、首都バンコクと北部の中核都市チェンマイ間に高速鉄道を整備することにより、同区間における人の移動の円滑化及び沿線開発の活性化を図り、もってタイの持続的な経済の発展と成熟する社会への対応に寄与するもの。

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における運輸交通セクターの開発の現状・課題及び本事業の位置付け
タイにおける運輸交通インフラ整備は、人口約 1,033 万人（2013 年）を有するバンコク首都圏を中心に進められている。都市交通については、バンコク首都圏の人口増加に伴う交通渋滞や環境問題の解消を図るため 1990 年代から大量輸送交通システム整備を計画的に実施しており、2015 年 6 月現在、バンコク中心部の都市鉄道（グリーンライン）、円借款で支援した地下鉄（ブルーライン）、スワンナプーム国際空港とバンコク中心部を結ぶエアポート・レイル・リンクが運行されている。また、バンコク中心部と郊外を結ぶパープルライン、レッドラインが円借款により整備中であり、道路交通から鉄道交通へのモーダルシフトが一層促進される見込みである。

一方で、都市間交通については、高速道路網が整備された結果、高速バスが旅客輸送の主力となっているが、バスターミナルの多くは市内中心部から離れていること、また、移動自体に時間がかかるため、必ずしも利便性が高いとはいえない。鉄道については、タイ国有鉄道（State Railway of Thailand。以下「SRT」という。）がバンコクを中心として放射状に 4 方面に延びるチェンマイまでの北線、ラオス国境の町ノーンカーイ及びウボンラチャタニまでの東北線、カンボジア国境の町アランヤプラテートまでの東線、マレーシア国境の町パダンベサールとスンガイコロクまでの南線及びその支線、総延長約 4,000km の路線を有している。ただし、全路線にわたり老朽化したディーゼル機関車による運行であり、効率性・定時性共に大きな課題を抱えていることから、人々による利用も限定的である。航空機は、バンコク～チェンマイを直接繋ぐ路線を除くと、世界遺産スコータイ遺跡に近く、東西・南北経済回廊が交差する交通の要衝・ピッサヌロークとバンコクを繋ぐ便でも 1 日 2～3 便しかない。このように、都市間を短時間で効率的に移動できる手段はほとんどなく、各地方都市の活性化や連結性の強化が課題となっている。

高速鉄道の整備及び周辺開発を実施することは、バンコク首都圏への一極集中からの脱却を促し、タイ国内の地域連結性の強化及び地方中核都市の経済基盤強化に資す

るものと考えられる。なお、タイの第 11 次 5 か年計画（2012-2016 年）では、主要地方都市の連結性を強化するため、高速鉄道整備の必要性が記されている。

(2) 運輸交通セクターに対する我が国の協力方針等と本事業の位置付け

対タイ国別援助方針（2012 年 12 月）における重点分野「持続的な経済の発展と成熟する社会への対応」に「競争力強化のための基盤整備」が定められており、本事業はこれら方針に合致する。

(3) 他の援助機関の対応

中国が、タイ東北部の都市ノンカーイ～バンコク・東部工業地域を結ぶ標準軌・電化・複線鉄道を新設することにつき、2014 年 12 月に中国－タイ政府間で覚書（MOU）を署名している。建設は 2015 年中に開始される予定である。

(4) 本事業を実施する意義

本事業は、我が国の重点分野と合致しており、タイの第 11 次 5 か年計画（2012-2016 年）における 6 つの開発戦略のうちの 1 つ「質的成長と持続性を通じた経済の再構築」にも合致し、質の高いインフラが連結性強化に資すると言及されている。また、2015 年 2 月の日タイ首脳会談、同年 5 月に署名された日タイ鉄道協力覚書（MOC）でもバンコク～チェンマイ間の高速鉄道整備について言及されていることから、事業の実施を支援する必要性及び妥当性は高い。

3. 事業概要

(1) 事業概要

① 事業の目的：本事業は、首都バンコクと北部の中核都市チェンマイ間に高速鉄道を整備することにより、同区間における人の移動の円滑化及び沿線開発の活性化を図り、もってタイの持続的な経済の発展と成熟する社会への対応に寄与するもの。

② 事業内容：バンコク～チェンマイ間（約 680km）に高速鉄道を整備するもの。（注：タイ側が作成している既存の調査では、バンコク～ピッサヌローク間をフェーズ 1 とし、段階的に整備することも検討されている。）

(i) 土木工事（高架、地上、トンネル、駅舎、車両基地等）、(ii) 鉄道システム整備（信号、通信、電気設備、オペレーションコントロールセンター、改札等）、(iii) 車両調達、(iv) 駅周辺地域開発、(v) コンサルティング・サービス（詳細設計、入札補助、施工監理、環境社会配慮）

③ 他の JICA 事業との関係：バンコク側の高速鉄道始発駅となるバンスー駅は、有償資金協力「バンコク大量輸送網事業整備事業（レッドライン）（Ⅰ）～（Ⅱ）」にて、ターミナル駅としての整備が進められており、同じく有償資金協力「バンコク地下鉄建設事業（Ⅰ）～（Ⅴ）」、「バンコク大量輸送網事業整備事業（パープルライン）（Ⅰ）～（Ⅱ）」、の各路線と連結することで、バンコク都市交通網から都市間移動がスムーズに行われる予定である。

(2) 事業実施体制

① 借入人：タイ王国政府（The Government of Thailand）

② 事業実施機関／実施体制：SRT 又は事業実施を行う組織の設立を協力準備調査にて検討。

- ③ 他機関との連携・役割分担：協力準備調査にて確認。
- ④ 運営／維持管理体制：SRT 又は運営・維持管理を行う組織の設立を協力準備調査にて検討。

(3) 環境社会配慮

- ① カテゴリ分類 ■A □B □C □FI
- ② カテゴリ分類の根拠：本事業は、「国際協力機構環境社会配慮ガイドライン」(2010年4月公布)に掲げる鉄道セクター、及び影響を受けやすい地域に該当するため。

(4) 横断的事項：協力準備調査にて確認。

(5) ジェンダー分類：協力準備調査でジェンダー主流化ニーズを確認する。

(6) その他特記事項：協力準備調査にて確認。

4. 過去の類似案件の教訓と本事業への適用

インドの「デリー高速輸送システム建設事業」では、事業実施機関であるデリー交通公社 (Delhi Metro Rail Corporation Limited :DMRC) は、研修施設及び業務 (OJT) により優れた人材育成制度を構築しており、このような人材育成におけるグッドプラクティスは事業の効果的・効率的運営及び持続性の確保に有効であることから、他の類似案件において 推進されるべきとの教訓を得ている。本事業では、協力準備調査にて事業実施体制の検討を行い、人材育成のための技術協力や専門家派遣等を並行実施することにより、運営体制の強化を図っていく。

以上

[別添資料] バンコクーチェンマイ高速鉄道整備計画 地図

バンコクーチェンマイ高速鉄道整備計画 地図

