

## 第6節 タイ

### 1. 基本情報<sup>1</sup>

面積(2013)	51.3 万km <sup>2</sup>
人口(2013)	6678.5 万人
人口密度(2013)	130 人/km <sup>2</sup>
GDP 実質成長率	0.1%
都市人口割合(2011 年)	34.1%
対日貿易額(2013)	輸出 3 兆 4889 億円 輸入 1 兆 8857 億円

図表 4-2-15: タイの基本情報

### 2. 高速鉄道計画の背景

タイの高速鉄道輸出の背景として、触れなければならないものとして中国の南進がある。2000 年代以降、中国と ASEAN の経済関係は急速に緊密化しており、貿易面での密接化、制度面での関係強化が進んでいる。海外への直接投資と経済協力の促進に重点が置かれている<sup>2</sup>。

高速鉄道の分野においても、中国の南進は著しい。中国は高速鉄道網をタイからさらにマレーシア、シンガポールへと延伸させ、東南アジアを一体化した「大中華圏」の実現を狙っている<sup>3</sup>。

タイの高速鉄道計画はその流れにある。2009(平成 21)年 6 月、当時のアピシット首相(民主党)が訪中した際、中国側が高速鉄道計画を持ちかけたことから始まった。このとき交渉に携わった民主党の議員は「高速鉄道で東南アジアと中国が結ばれば、地域経済はより発展する」と強調した。

---

<sup>1</sup> 矢野恒太記念会編(2014)『世界国勢図会』、二宮書店(2014)『データブックオブ・ザ・ワールド』を参考に作成

<sup>2</sup> 末廣明他編, 2014

<sup>3</sup> 『毎日新聞』2013 年 12 月 13 日付朝刊

そして、アピシット政権は、中国の支援による高速鉄道整備で合意した<sup>4</sup>。

### 3、高速鉄道計画の概要

2010(平成 22)年 12 月 2 日にタイ政府は高速鉄道網の建設計画を公表した。そして、2011(平成 23)年 5 月 3 日にタイ政府は以下の内容で高速鉄道計画を閣議決定した。

- バンコク～ノンカイ(③)及びバンコク～パダンバーサール(④)への 2 路線を除く線区について内外民間企業の参画を可能とする
- バンコク～チェンマイ(①)とバンコク～ラヨン(②)の 2 路線について運輸省がフィージビリティ・スタディ<sup>5</sup> (以下の文では F/S と略す)を行う
- 国内の全高速鉄道の運営システムに関し運輸省が F/S を行う

このとき策定された計画の概要は以下のようになる。

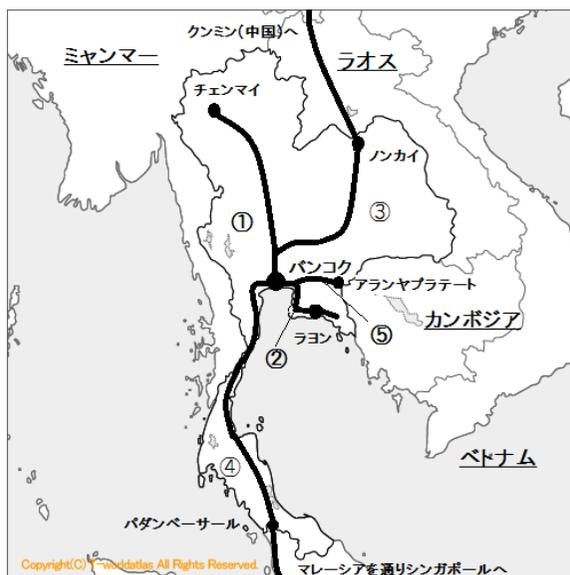


図 4-2-16 : タイの高速鉄道計画<sup>6</sup>  
(参考 : 『JARTS』 第 217 号)

<sup>4</sup> 『毎日新聞』 2013 年 12 月 13 日付朝刊

<sup>5</sup> 事業の実施可能性調査。鉄道プロジェクトの場合、数か月から長いものでは二年くらいに及ぶ。(鉄道車両輸出組合報 2014)

<sup>6</sup> 「世界地図 Sekai Chizu」(URL は下記)からダウンロードして作成

[http://www.sekaichizu.jp/atlas/eastern\\_asia/country/thailand.html](http://www.sekaichizu.jp/atlas/eastern_asia/country/thailand.html)

	延長	投資額(基盤施設と車両の合計)
①バンコク～チェンマイ	745km	約 2082 億バーツ <sup>7</sup>
②バンコク～ラヨン	221 km	約 566 億バーツ
③バンコク～ノンカイ	615 km	約 1814 億バーツ
④バンコク～パダンバーサール	982 km	約 2485 億バーツ

図表 4-2-17: 高速鉄道総延長と投資額(参考:『JARTS』第 217 号)

	旅客需要予測(1 日 当たりトリップ数)		貨物需要予測 (1 日当たりトン)	
	2017	2022	2017	2022
①バンコク～チェンマイ	28900	32600	3219	3802
②バンコク～ラヨン	13800	15600	—	—
⑤バンコク～アランヤプラテート	—	—	245	284
③バンコク～ノンカイ	41000	46400	4064	4558
④バンコク～パダンバーサール	38200	43200	4251	4533

図表 4-2-18: 旅客需要予測<sup>8</sup>と貨物需要予測<sup>9</sup> (参考:『JARTS』第 217 号)

#### 4. 高速鉄道計画の近況

上述したように、2009 年にアピシット政権は「中国の支援」による高速鉄道整備で合意した。しかし、2011 年 7 月の政権交代で、インラック政権が誕生し、「入札」を実施する方針に転じた。入札においては、日本をはじめ韓国やフランスなどが受注を狙った<sup>10</sup>。

本節では、それからの日本政府の動向を詳しく考察する。国土交通省鉄道局はタイ政府運輸省の求めに応じて、2011 年 7 月に同省を訪問した。その中で、タイ政府側から時速 250km の高速新線建設の提案に際し、そ

<sup>7</sup> 2014 年 7 月 8 日 18 時 40 分時点の 1 タイバーツは約 3.2 円である。日本経済新聞「外国為替クロスレート」<http://www.nikkei.com/markets/kawase/crossrate.aspx> より算出。

<sup>8</sup> 最高時速 250km と想定している。

<sup>9</sup> 既存鉄道の線路やターミナルを改良し現在時速 30km 程度の平均速度を 60km 程度にできると仮定している。

<sup>10</sup> 『毎日新聞』2013 年 12 月 13 日付朝刊

の上に貨物列車も走らすことを検討してほしいとの要望もあった<sup>11</sup>。その後、日本政府はこの計画に対して、高速鉄道の建設と運営の経験と知識を有するコンサルタント(社団法人海外鉄道技術協力協会・株式会社オリエンタルコンサルタント)を選定し、2011年7月25日に日本政府とタイ政府は日本が今年度にバンコク～チェンマイ及びバンコク～ラヨンのF/Sを行うことに同意した<sup>12</sup>。2011年8月にはインラック首相が国会で施政方針演説を行い、政権として取り組むべき鉄道に関する優先事項のなかには、上記の高速鉄道システムの研究・開発に関するものもあった<sup>13</sup>。

2013(平成25)年10月11日、ASEAN+3首脳会議と東アジアサミット後に中国の李克強首相が高速鉄道技術を売り込みにタイを訪れた際、高速鉄道の建設費をコメなど農産物で支払うことができる、という取引を持ちかけた。インラック政権は、支持基盤である農家の所得引き上げのため、市場価格より高値でコメを買い取る制度を始めており、政府は1000万トン以上の在庫と3900億バートの損失を抱え、政権批判が拡大していた時であった<sup>14</sup>。2013(平成25)年11月20日には、タイの上院で次の7年間にわたって2兆2000億バート(約7兆円)を国内金融機関から借り入れ、国のインフラプロジェクトの財政に使用することを可能とする法案を可決した。その8割が鉄道インフラ(高速鉄道・地下鉄延伸・在来線の複線化)に割り当てられることになった<sup>15</sup>。

しかし、この資金調達の手法に対して、疑問が投げかけられた。タイの憲法裁判所が総額2兆バートの交通インフラ整備事業のための資金調達法案は違憲だとする判決を言い渡したのである。既に成立していたこの法案であるが、これに対して野党・民主党が「通常の予算手続きを迂回するものだ」として提訴していたのである<sup>16</sup>。

高速鉄道計画はインラック首相が2011(平成23)年の総選挙の時から公約として掲げていたもので、ばらまきのポピュリズム政策との批判を浴び

---

11 『JARTS』第217号

12 『JARTS』第222号

13 『JARTS』221号

14 『毎日新聞』2013年12月13日付朝刊

15 鉄道車輛工業, 2014

16 『朝日新聞』2014年3月13日付朝刊

ていたが、交通インフラ整備として世界銀行も「タイの将来の成長に資するもので、この投資を支持する」としていたが、違憲となった。政治的混乱により、この計画は頓挫する可能性が高まった<sup>17</sup>。政府内の混乱で高速鉄道計画が頓挫したわけだが、その前からタイ国内での混乱は続いていた。そもそも、タイでは1930年代以降、未遂を含めて約20回のクーデターが起きるなど、政治対立を軍が武力で治める構図が続いている。最近だと、2006(平成18)年9月にタクシン首相一族が同国最大の通信グループの株をシンガポールに売却し、課税逃れ疑惑から反政権デモに発展し、ソンテイ陸軍司令官が無血クーデターで実権掌握をし、タクシン首相を追放している<sup>18</sup>。

以上のように、政府内で対立が続き、ついに2014(平成26)年5月22日午後、プラユット司令官がクーデターを宣言し、軍事政権が誕生した<sup>19</sup>。翌日にはプラユット陸軍司令官は、暫定首相を当面置かず自ら国政運営を進める考えを明らかにした。軍事政権は長期化する見通しとなった<sup>20</sup>。

軍事政権はインラック前政権の進めた政策の見直しに取り組み始めた。インラック政権が力を注いでいた、2兆円バーツ(約6兆4千億円)の交通インフラ整備(高速鉄道整備を含む)の見直しも検討し始めた<sup>21</sup>。

2014年7月29日、軍事政権は総額2兆4千億バーツの交通インフラ整備計画(2014-2022)を承認した。このうち、高速鉄道計画はタイ東部のノンカイから台湾に面したマプタブット港に至る路線と、タイ北部チェンライからマプタブットに合流する路線が承認された。これは中国政府の提案に沿ったものであり、日本の提案はあまり生かされないこととなった<sup>22</sup>。

---

17 『朝日新聞』2014年3月13日付朝刊

18 『毎日新聞』2014年5月23日付朝刊

19 『毎日新聞』2014年5月23日付朝刊

20 『朝日新聞』2014年5月24日付夕刊

21 『朝日新聞』2014年6月4日付朝刊

22 日本語総合情報サイト@タイランド「ラオス国境からタイ湾まで タイ軍事政権2路線承認」(2014年8月1日)

## 5, 今後の課題

タイの高速鉄道輸出における課題は、何と言っても「政情不安」である。

政治混乱の長期化はすでにタイ経済に深刻な影響を与えている。政府が2014年5月19日に発表した1～3月期の国内総生産は前期比2.1%減で予想以上の落ち込みとなった。2014年の経済成長率見通しも下方修正され1.5～2.5%となった。周辺国は4～7%が見込まれるなか、タイは低迷している。このような経済状況、政治状況で高速鉄道を整備することは本当に可能なのであろうか。まず、政治が安定しなければ、この高速鉄道計画を進めることはできないように思われる。

当初調べて行くうえでは、中国がキーになるのかと思った。確かに、中国の東南アジアへの進出は日本の輸出において脅威である。しかし、輸出する先が安定せず、今後何が起こるか分からない状態で、そもそも日本は輸出ができるのであろうか。

高速鉄道を整備する際、その計画は数年かけて調査し、その上で入札を募り、整備していくものである。実際に、インラック政権は2011年から始まったタイの高速鉄道におけるF/Sなどの調査を2013年秋には終えて、早ければ2013年内に入札を実施したいとしていた<sup>23</sup>。調査に数年以上かけていたのである。高速鉄道計画は時間をかけてじっくり実行していくべきものなのである。そもそも、高速鉄道計画はタクシン派と反タクシン派、双方にとってメリットがあるため、浮かんできたようにも考えられる。高速鉄道整備は公共投資であり、タクシン派の多い農村部の人々にとっては雇用創出などのメリットがある。また、中国やマレーシア、シンガポールと結びつくことによって、反タクシン派の都市部の人々は経済活動の活発化のメリットを多く受けるであろう。2009(平成21)年の反タクシン派政権が持ち出した高速鉄道計画を政権交代後も、内容を少し変更したものの、ほとんど引き継いでいることから、両者にとってメリットが多いことがわかる。

確かに、数兆円にのぼる資金調達などの実現可能性や、建設の費用対効果は本当にあるのか、疑問も残る。しかし、計画を検討する価値は大いに

---

<sup>23</sup> 『JARTS』221号

ありそうである。今後、軍事政権がどのようにこの計画に対してどのように具体的に検討していくのか、見ていく必要があるだろう。