



2023年7月上旬、タイのバンコクメトロ(首都圏を走る高速鉄道網)の「イエローライン」が営業運転を開始した。高架鉄道で路線距離は30・4キロ。バンコク郊外を走る路線であるが、車両はカナダの企業が設計した。特徴的なのは、完全自動走行のため運転席がなく、窓が大きいため車内が非常に明るいことだ。

早速、イエローラインに乗りし、タイ国鉄を乗り継いでバンコクから北へ60キロ離れた観光地アユタヤまで行ってみた。車両はディーゼル車で、私が子供の頃に乘った岐阜のローカル線を思い出した。一部の車両は扇風機が回っていたが、大半の車両は窓が全開。利用者はバンコクに向かう出稼ぎ労働

タイの高架鉄道営業開始

者が多い。外国人も目にするが、そのほとんどが観光客という印象だ。

初乗り運賃は15バーツ(60円)。バンコクを走る都市鉄道の初乗り運賃(16バーツ)と比較しても安い。

都市鉄道では最新鋭の列車が走る一方で、タイ国鉄では外国から譲り受けた古い車両を使い続ける姿勢にギャップを感じるが、世界的に有名なバンコクの交通渋滞の問題解消を考えれば致し方ない。

車窓を眺めていると、既存の路線と並走するように高架鉄道の建設が進んでいることに気付く。工事現場では「中国建築」と書かれた大型クレーンが動いていた。15年より、中国とタイは、総延長867キロ、中国雲南省とバンコクを結ぶ中タイ鉄道の建設を開始して

渋滞解消へ大きな役割

いる。27年の全線開通を目指すという。

日本は、中国のようにタイとは陸路でつながっていないものの、鉄道事業での貢献度は意外に高い。21年11月に開通した都市鉄道



バンコクメトロの「イエローライン」

「レッドライン」では、日本企業が車両と電気設備などを含む鉄道システム全般を請け負い、スワンナプーム国際空港とドンムアン国際空港を結ぶことを実現した。また、22年12月から、タイの観光列車として第二の活躍の場を与えられた元JR北海道の車両は、タイ国鉄のプロモーションが功を奏し、観光客に好評だ。

タイでは、こうした国々の支援を受けながら、今後もバンコクを中心に高架鉄道網を広げていく意向がある。鉄道網拡大の目的は、人の移動に限ったことではない。物流においても、大量輸送が可能で環境負荷の軽減を目指す、いわゆるモーターシフトの加速を後押しすると思われる。ヒトの移動、モノの輸送手段の確保だけでなく、交通渋滞とは無縁である鉄道が果たす役割は大きい。

(岐阜信用金庫バンコク駐在員 事務所長 高橋英孝)