

## EASTS 学会報告

*A Report of Eastern Asia Society for Transportation Studies in Bangkok*

樋野 誠一\*

By Seiichi HINO

### 1. はじめに

2年に1度開催される EASTS (Eastern Asia Society for Transportation Studies) が2005年9月21日から9月23日の間、タイバンコクで行われた。以下では、最近のタイバンコクの交通基盤の整備状況と、EASTS の模様について紹介する。

### 2. バンコクの高架鉄道と地下鉄整備

経済成長著しいタイの首都バンコクでは、急激な人口増加に伴い、深刻な交通混雑が生じている。自動車のピーク時旅行速度は8 km/h、渋滞損失額はタイ GDP の3%程になると試算される。かねてから公共交通の必要性が指摘されており、高架鉄道(1999年12月開業、2路線計23.5 km、駅数24)と、地下鉄(2004年7月開業、1路線20 km、駅数18)が整備された。高架鉄道建設費は約1,500億円、主にドイツ復興金融公庫から約500億円の融資を得ており、車両・運行システムはドイツシーメンス社製となっている。一方、地下鉄建設費は4,000億円、主に国際協力銀行からのアンタイドローン2,200億円を得て建設されており、地下トンネル掘削・駅舎建設等の土木事業は日本企業が受注した。しかし、タイ政府は公共交通網を統一システム下で効率的に運用することを目標としているため、車両および運行システムは高架鉄道と同様、シーメンス社が受注している。

高架鉄道の料金は対距離制で10~40バーツと割高だが(バスは3.5バーツ)、2003年の利用者は32万人/日と開業当初と比較して倍増しており、初めて黒字が達成された。利用者数増加に伴う順調な債務返済が進めば、鉄道路線の新設・延伸が今後更に計画されている。

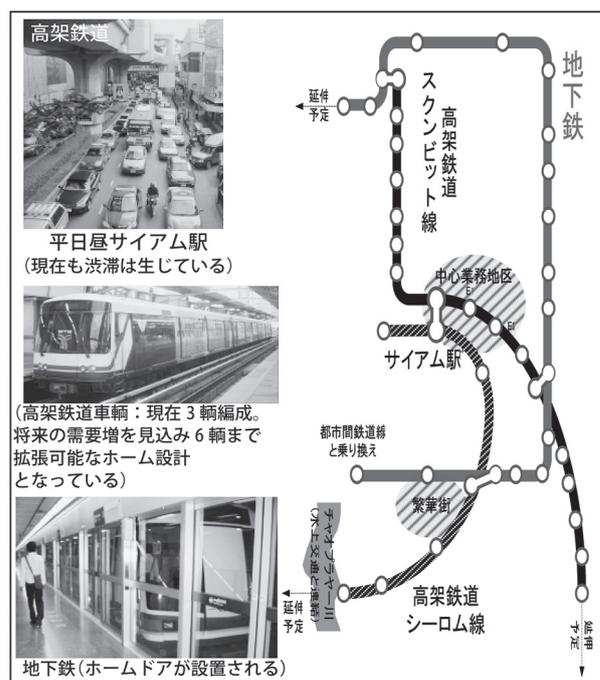


図-1 バンコク市内鉄道ネットワーク

### 3. EASTS 学会報告

当研究所の経済社会研究室の佐藤徹治、樋野誠一がパフォーマンス評価セッションにおいて“*A Spatial CGE Analysis of Road Pricing in the Tokyo Metropolitan Area*”について、また都市政策研究室の藤泰久が交通一般セッションにおいて“*Consensus Building for Conflict between Infrastructure Construction and Preservation of Heritage by Using CVM*”について報告した。いずれも活発な意見交換がなされた。



写真-1 EASTS 報告の模様

\*経済社会研究室