

交通問題 第8回 勉強会だより

垣間見た

バンコク（タイ）の交通事情

1月下旬、海外赴任中の娘夫婦に会うためにバンコク（タイ＝正式名称はタイ王国）を訪れた。そこで感じたのは、国の“勢い”。今回の「便り」では、わずか1週間の滞在期間ではあったが、そこで垣間見た首都バンコクの交通事情について紹介したい。

①入国審査場の“渋滞”と専用レーン

今年1月から入国審査を厳しくしたとかで、入国審査場は長蛇の列で通過するまでに2時間以上かかった。やっとのことで預入荷物を受け取りに指定されたターンテーブルに行くと、中国・昆明からの到着便の荷物がLast Baggageとして回っていた。何が起きたの？ 掲示板を確認するとターンテーブルの番号は間違っていない。エコノミー後部座席からもたまたま降ってきた老夫婦の荷物はすでに片づけられてタイ国際航空の仮倉庫入りしてしまっていたのだ。同時刻に到着便がどんどん着くのでターンテーブルも素早く片づける必要があるということだろうか？ 初体験にびっくり！

だから、ケチらずにFast Trackサービスを使えばよかったのにと愚痴りたくなった。このサービスを使えば、“渋滞”しない入国審査レーンに案内してもらえる。降機して空港内に入ったところに業者がいて、専用レーンへと案内してくれる。ファーストクラスの乗客と同様扱いの入国審査レーンに入ることができるのだ。道路渋滞と違い、ここでの“渋滞”はお金次第で回避できるというわけだ。

もう一つ重要な専用レーンがある。中国人専用レーンだ。タイの観光業はGDPの2割弱を占める主要産業であり、外国人旅行者数では世界第9位、観光収入では第4位である。つまり消費額の多い富裕層の観光客が多いということだろう。コロナ前の2019年12月の数字（タイ観光・スポーツ省の統計）では、訪タイ外国人旅行者のうちASEAN28.3%、中国21.6%となっており、国単位としては中国が最大のお客様だ。専用レーンはもちろん、春節のころには専用の案内人が配置されるということも当然だろうと納得。ちなみに日本は4.2%にすぎない。

また、タイの人口6,609万人（2022年）のうち推定14%を占める華人（ルーツを中国にもつタイ人）がビジネス界でも大きな存在感を示していると言われている。中国政財界との人脈の太さもうかがわれ、ビジネス関係の往来も多いことだろう。

②水上交通

首都バンコクの主要な観光名所はチャオプラヤ川沿いに集中している。熱帯気候で気温が高い上に道路はひどく渋滞するので、三大寺院や王宮、巨大ショッピングモールのICON SIAM、カオサン通りなどへはツーリストボートと呼ばれる双胴船もしくはエクスプレスボートと呼ばれる水上バスを利用するのが便利だ。運賃もツーリストボートの1日券が日本円で570円と安い。写真では、地元の人も利用す



エクスプレスボート

るエクスプレスボートではライフジャケットを着用しているのがわかる。何かと年寄り扱いし、「安全、安全」と口走る娘の助言に従い、私たちは安定感の強いツーリストボート（ただし、ライフジャケットは椅子の下に装備、着用しない）に乗船した。どっちが安全かな？疑問。

また、リバーサイドのホテルはそれぞれ棧橋を持っており、ICONSIAMやBTS（高架鉄道）の接続ボートにも無料で送迎している。それら地点から乗船するには、ホテルボートに立てられている旗を見て、その船が近づいてきたら棧橋に出て乗船する。ただ、ホテルボートは大方の場合、30分間隔の運行が多いので“待つ”余裕をもって行動することが大事だ。

③道路交通

タイと言えば、トゥクトゥクが有名だ。王宮など有名な観光地には多くのトゥクトゥクが観光客目当てに待機している。これまた、娘の反対で乗れなかった。心配してくれるのはありがたいけど・・・次回は夫婦二人だけで行動して内緒で試してみようと思う。

その他、「見ただけ」の道路交通手段は路線バス（窓のないバスと冷房のあるバス）、ソンテウ（小型トラックの荷台の両側と真ん中にもロングシートを配置して人が乗っている）、バイクタクシー、バイク便。



王宮で客待ちするトゥクトゥク

「バイクの二人乗りが多いね？」と尋ねると、バイクタクシーというタクシー業者があるそうで、庶民の足として大活躍しているようだ。自動車の間をスイスイ走り抜けていくが見るからに危なそう！日系企業では社員に利用を禁じているらしい。乗用車もトラックも含め日本製を多く見かけたが、旧式の窓がなく黒煙吐きながら走るバスは日本製、新式の冷房付きのクリーンなバスは中国製だと思われる。

天然ガス利用？

20世紀の日本vs 21世紀の中国！？

④鉄道

バンコク市内には、4つの鉄道がある。

ARL(Airport Rail Link)スワンナプーム国際空港とバンコク市内を結ぶ。

MRT(Mass Rapid Transit)市内を走る地下鉄で環状部と放射部を走る2路線ある。

BTS(Bangkok Mass Transit System)バンコク都心部を走る高架鉄道でBTS Sky Trainが正式名称。

そして、SRT(State Railway Thailand)タイ国鉄である。2021年12月に供用開始したバンスー中央駅を拠点にバンコクと東西南北の都市を結んでいる。日立製の高速度鉄道車両がレッドラインを走っている。この新駅は、日本が中国と受注を争った幻の新幹線計画の拠点駅となるはずであったが、今や昆明バンコク高速鉄道の拠点駅？とも言われている。



バンスーグランドステーション

新駅の建物は空港のように巨大だが、訪れた時は森閑とした雰囲気でもまばらだった。

以前の拠点駅であったバンコクグランドセントラル駅（ファランポーン駅）は廃止し、博物館として保存する予定であるというが、住民たちの反対運動により現在も近郊路線が運行している。この近郊路線は、バンスージャンクション駅でバンスー中央駅に接続している。ファランポーン駅から2～3駅乗車したと思う。日本の旧国鉄時代の車両を降りてすぐそこに新駅が見えたのだけれど、大きな道路を渡らねばならず炎天下15分も歩かなければならなかった。

SRTのこの近郊路線以外に体験乗車したのはBTSだけ。BTSは3路線運行されており、通勤通学時における大量輸送を想定してか座席は少ない。座席はプラスチック製で硬く、座り心地はもちろん悪い。滑り落ちそう！そして車内は寒い！ホームドアやエレベーターなどバリアフリー設備は整っていると感じた。2020年に開業したゴールドライン（3つの駅間のみ）には自動運転車が走行している。他路線の車両には窓が全部ふさがっているものもあるが、自動運転車は見晴らしがよかった。運賃は初乗りが17バーツ約70円。

④その他

道路環境は劣悪。まず、排気ガスというよりもPM2.5の影響であろうか？空気が汚く息苦しい気がした。次に、歩道があってもでこぼこしており、狭い歩道（路肩）に電線がぶらさがっていて危険な状態もみられた。

BTSなど鉄道網が急速に整備されており、モールやホテルとは直結するところもあるが、道路上を移動する環境は整っていないと思われる。アンバランスなまま、急速に発展しているというのが全体的な印象だった。

（文責：森田優己）



ファランポーン駅



BTSの自動運転車とホーム柵