



表1 EECの投資見込額および先行インフラ整備計画

(億パーツ)

プロジェクト	投資額	うち、先行インフラ整備	投資額
ウタパオ国際空港拡張	2,000	新滑走路、旅客ターミナル、商業施設増設により現在年370万人の旅客収容能力を15年間で22百万人に引き上げ、加えて空港都市を整備。(2024年供用開始)	2,900
		MRO(航空機整備)センター、航空産業向け研修センター新設。タイ航空がエアバスと合併で整備予定。(2022年供用開始)	106
空港間高速鉄道	2,000	ドンムアン、スワンナプーム、ウタパオの3空港を結ぶ高速鉄道(一部既存路線利用)の新設。(2023年供用開始)	2,250
レムチャバン港第3期	1,500	新バース建設、港内運輸システム導入により、コンテナ取扱量を年700万⇒1,800万TEU、自動車取扱100万⇒300万台に拡大し、取扱量世界トップ10を目指す。(2023年供用開始)	1,140
マブタット港第3期	111	LNGタンカー接岸2カ所、ガス積み替え栈橋3カ所などの増設。(2025年供用開始)	554
在来線複線化	643		
高速道路	353		
産業開発	2,000		
観光開発	2,000		
新都市・住宅・医療開発	4,000		
合計	17,607		6,950

※EEC事務局資料より。先行インフラ整備の投資額は2019年5月時点。

用が増加(2015年旅客数24万人⇒2017年140万人)しているが、現在飽和状態であるドンムアン、スワンナプーム両空港と並び、バンコクおよびEEC地域への新たな空の玄関口としてウタパオ空港の整備・拡充が計画された。同空港は現在滑走路1本と年間370万人収容のターミナルを有するのみであるが、50年間の事業権(別途工事期間3年間)を民間事業者に付与するPPP方式で第2滑走路を建設、第3ターミナルやカーゴターミナルを新設して短期的に2,000万人、将来的には6,000万人の旅客数に対応できるよう拡張し、併せて隣接地に空港都市を開発する計画である。想定事業費2,900億パーツのうち、政府が178億パーツ、民間が2,722億パーツを負担する。

昨年11月に入札要項書が発行され、42社(タイ24、中国6、日本5、フランス、ドイツ各2、インド、マレーシア、トルコ各1)が購入、本年3月に行われた入札では次の3グループが応札した。

- BBSジョイントベンチャー：バンコク航空、BTS(高架鉄道運営)、シノタイエンジニアリング(建設)の3社連合
- グラント・コンソーシアム：グラント・アセット(ホテル、住宅開発)、タイ・エアアジア、クリスチャン・ニールセン(建設)の3者連合
- CPグループ連合：タナ・ホールディング、オリエント・サクセス・インターナショナル(いずれもCP財閥系)、イタリアンタイ・デベロップメント、チャー・カーンチャン(いずれも建設)、Bグリム(設備、発電)

このうち、CPグループは提出が締め切りを数分過ぎたため失格、現在2グループが資格審査を通過して、今年の11月頃事業者決定、来年1月頃の契約締結を見込んでいると報じられた。一方、失格となったCPグループは最高行政裁判所へ上訴(1審は敗訴)した結果、提出遅延が不可抗力だとして一転勝訴、再び3グループから審査されることとなれば契約時期にも影響がありそうだ(10月29日時点)。

また、ウタパオ空港内には航空機の保守・修理分解整備を行うMROセンターが設置される予定であり、タイ国際航空とエアバス社の共同開発が決定している。タイ政府は

図1 ウタパオ空港拡張計画図



- ①第3ターミナル、②商業施設(Commercial Gateway)、③自由貿易区(Free Trade Zone)、④カーゴターミナル、⑤MROセンター、⑥航空研修所

※出所：EEC事務局

<https://www.eeco.or.th/sites/default/files/Board.pdf>

ボーイングなど他の航空機メーカーも誘致し、ウタパオ以外の国内空港で複数のMROセンターを設置する検討もしており、アジアでの航空関連産業の集積を目論んでいる。

#### 4. 空港連結高速鉄道プロジェクト

EEC地域とバンコクのコネクティビティ改善と、車から鉄道へのモダルシフトによる環境負荷軽減を目的としてドンムアン、スワンナプーム、ウタパオの3空港を結ぶ高速鉄道を新設する計画である。点在していた地方都市を線で繋ぎ、公共交通志向型都市開発（TOD）による地域活性化が図れる狙いもある。現在バンコク市内（バヤタイ駅）からスワンナプーム空港までは2010年に開通した高架鉄道 Airportrail Linkの軌道を利用するが、それ以外の軌道は新設する。総距離220kmに15駅（既存8駅含む）を配し、ドンムアン～スワンナプーム間の各駅運行（10駅、時速160km）とドンムアン～ウタパオ間の特急運行（9駅、時速250km）の2系統を走らせる計画であり、都市交通と都市間交通ふたつの機能を担うことが企図されている（Airportrail Linkは通勤手段としての利用で利用者が急増中）。事業権付与期間50年間（工事期間5年間含む）のPPPで整備されるが、特徴として鉄道事業権だけでなく、バンコク市内のターミナル駅となるマッカサン駅周辺の24haとチョンブリ県のシラチャー4ha（いずれもタイ国鉄所有地）の開発権がセットで付与される点であり、低採算の鉄道事業だけで巨額の初期投資が回収できないことを補う意図がある。

本案件の入札要項書は昨年7月に発行され、31社（タイ14、中国7、日本4、フランス、マレーシア各2、韓国、イタリア各1）が購入、同11月の入札では下記2グループが応札した。

- BSRジョイントベンチャー：BTS、シノタイ・エンジニアリング、ラチャブリ発電（シノタイグループ）の3社連合
- CPグループ連合：CPホールディング、中国鉄道建築総公司（中国、建設）、イタリアンタイ・デベロップメント、チョー・カーンチャン、バンコク・エクスプレス・アンド・メトロ（チョーカーンチャン子会社、高速道路・地下鉄運営）の5社連合

当初は今年1月末の契約締結を見込んでいたが、プロジェクト規模が大きい上、当初の入札条件でリスク分担が民間に偏っていたことから、応札者から条件が付され、優先交渉権を得たCPグループ連合との交渉は長期化した。CPから出された条件の中には土地引渡時期の政府による保証や事業期間を99年に変更する点などが含まれ、交渉期日が度々延長された末、4月に大筋で合意、その後、環境影響評価などの手続きと並行して詳細条件交渉を経て入札から約1年後の10月24日に契約が締結された。

問題となっていた用地引き渡しについては、全体1,600ha超のうち、80%は契約後すぐの引き渡しが可能、残る20%にあたる300haについては収用手続きを経て順次引き渡すものとし、引き渡し遅延の場合に事業期間の延

図2 高速鉄道敷設図



※出所：EEC事務局  
<https://www.eeco.or.th/en/project/infrastructure-development/high-speed-train>

長が認められた。また、資金調達の間では、国際協力銀行と中国開発銀行が支援の枠組みで覚書を締結するほか、イタリア国鉄も興味を示している。

## 5. むすびに

EEC構想は軍政の目玉政策のひとつで、何とか任期中の実績を残したい思惑でかなりのスピードで実現に至っている。タイでは1992年にPPP法が施行され、2013年により実効性がある新PPP法が制定、2015年には従来プロジェクトの承認手続きから事業者決定まで2年以上を要していた手続きを9カ月に短縮（契約締結までは約40カ月から20カ月に短縮）した。さらにEEC関連案件では事業者決定まで3.5-4.5カ月、契約締結まで最短8カ月で可能な特例を制度化した。前述2案件では、総選挙～新政権発足を挟んだことも一因だが、契約締結まで当初の予定が大幅に遅れているが、案件が大規模かつ複雑であり、官民とも案件当事者が多岐にわたる点から詳細な交渉まで含めると相応の時間ではないかと考えられる。ただ、案件承認までの期間が短すぎるため、環境や周辺地域への影響、事業採算性、官民の適正なリスク配分など十分な時間をかけて検討され

たか疑問が残る。

当案件のように通常は政府側で整備するような大規模かつ複雑なプロジェクトにおいては、事業者となり得る企業が非常に少なく、競争原理が働かない可能性が指摘されている。また、土地収用や法改正リスクをはじめ、政府側が当然負担すべき問題を民間側に負担させる条件はプロジェクトの実現性に疑問を残すことになりかねない。2度のマーケットサウンディングが行われた上で入札が実行されているが、関心を持つ投資家からの意見が入札要項書に反映されたのだろうか。

加えて、複数の案件が相互に強く関連していることから（たとえばウタパオが拡充されても高速鉄道が完成しなければ利便性の面で旅客数が伸びない、逆もしかり）、完成時期などに関して政府が保証する仕組みの制度化が必要である。

いずれにしても今後数多くのインフラがPPP方式で整備される方針であり、国内だけでなく、海外からの参画も確実に増加することが見込まれる。昨今ではラオスと繋ぐ高速鉄道など中国のプレゼンスが増してきている中、日本企業にとっても取り組みやすい制度運営がなされるかが注目される。