

# 日本式鉄道 バンコクへ

## パープルライン ④

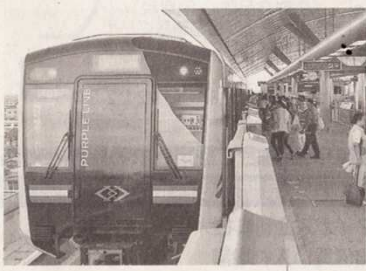
タイの首都バンコク近郊。6日、開業した高架鉄道パープルラインの1号列車が終着のクロンバンバイ駅にゆっくり滑りこんだ。

先頭車両から出てきたのはシリントン王女。首相のプラユットらが続く。来賓の背を目で追いながら、2両目に座っていた鈴木雅雄(57)も蒸し暑いホームに降り立った。丸紅の商社員で、プロジェクトを現地指揮する丸紅東芝合弁会社(MTJV)の社長を務めるキーパーソンだ。

「信号の調整などの残務があるので、感慨に浸れる余裕はありません」  
鈴木は表情が硬いのも無理はない。12日はシリキト王妃の84歳の誕生日。そのお祝いと位置づけられたパープルライン開業に遅れは許されなかった。通常4〜5年かかる工期を3年弱で仕上げた。

新線はバンコク都心部々

## 独シームスの独占崩した



8月に開業したパープルライン  
119日、バンコク

し続けてきた。たとえば2004年に開業したブルーライン。建設には日本の円借款が使われたが、「上物」と呼ばれる車両、信号システムなどの受注は独シームスに奪われた。

オプーン駅まで全長23キロ、16駅を結ぶ。この地での都市鉄道の受注は、丸紅・東芝・JR東日本の企業連合にとって悲願だった。今回、初めて車両製造から地上設備の保守まで一括で受注に成功。安倍政権が成長戦略の一つに掲げる「パツケーJ型インフラ輸出」を体現した。

バンコクでは深刻な渋滞を緩和するため、都市鉄道計画が目白押しだ。高速鉄道とは違って需要が読みやすく、投資費用も回収しやすい。そのため、鉄道インフラの輸出先として各国企業の主戦場になった。

過去、日本は苦い思いを

えまずすよね?」  
当然、欧州に合わせてもら

### タイ・バンコクの都市鉄道



- A グリーンライン**
  - ① 開業 1999年
  - ② 運営 バンコク大量輸送システム
  - ③ 受注 独シームス
- B ブルーライン**
  - ① 2004年
  - ② バンコク・メトロ
  - ③ 独シームス
- C パープルライン**
  - ① 16年
  - ② バンコク・メトロ
  - ③ 丸紅、東芝、JR東日本の連合
- D レッドライン**
  - ① 20年(予定)
  - ② タイ国鉄
  - ③ 住友商事、三菱重工業、日立製作所の連合

車両製造を担ったのは、JR東日本グループの総合車両製作所だ。東京の山手線などに使われたE231系をベースに、製造の効率化でコストを抑えた車両「サステイナ」の導入を決めた。ただ、欧州仕様では日本の3倍の衝突耐性や床材の耐火性などを求められた。車両に補強材を入れ、溶接の強度も高めたがコストがかさんだ。

「世界に出るには乗り越えなければならぬ壁です。丸紅の交通・インフラプロジェクト部副部長、須藤一夫(50)は仲間に発破をかけて回った。

欧州仕様の難関は、「ベ

欧州仕様の難関は、

「ベ

(バンコク)都留悦史