

タイ王国

「タイ国鉄軌道改良事業 (1)～(3)」

外部評価者: 株式会社国際開発センター 寺原讓治

1. 案件の概要



事業位置図



改良区間 (北線ロップリー駅近く)

1.1 事業目的

本事業は、タイ国有鉄道 (State Railway of Thailand, SRT) の北線、南線の一部区間 (全長 791 km 図 1) について軌道の全面改良を行うことにより、列車運行の安全性向上、維持管理費用の軽減を図り、もってタイ国での鉄道輸送力の維持・強化を通じて、タイ国経済の発展に寄与する。

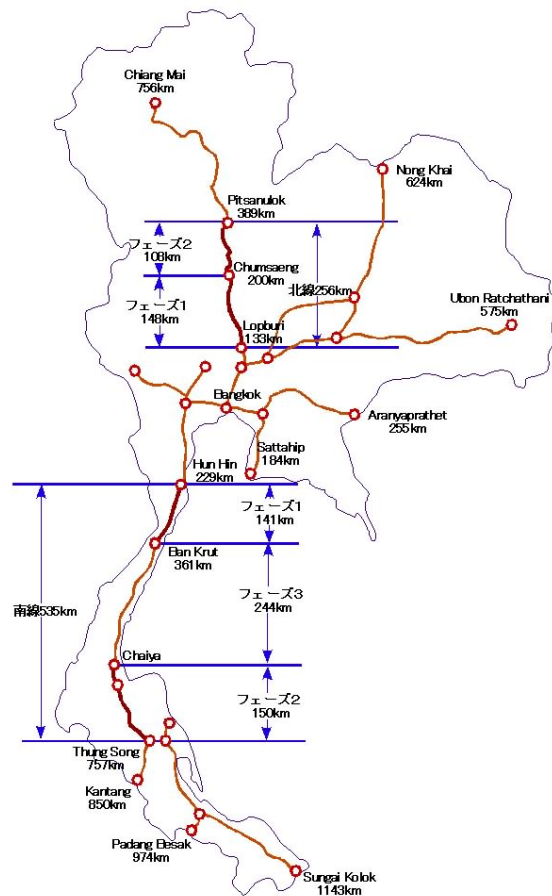


図 1 本事業の対象区間

1.2 事業概要（借款契約概要等）

| | |
|-------------|--|
| 円借款承諾額／実行額 | (1)103億 3,100万円/101億 7,400万円 (2)76億 5,100万円/69億 500万円 (3)79億 7,300万円/67億 9,200万円 (追加融資分 1)29億 7,900万円/24億 2,800万円 |
| 借款契約調印／貸付終了 | (1)1993年 1月/2001年 11月 (2)1994年 9月/2003年 7月 (3) 1996年 9月/ 2004年 1月 (追加融資分 1)1998年 7月/2001年 9月 |
| 事後評価実施 | 2005年度 |
| 実施機関 | タイ国有鉄道 State Railway of Thailand (SRT) |
| 本体契約 | 三井物産(日本)/ John Holland Asia Ltd. (香港)・ Namprasert Construction Co., Ltd.(タイ)(JV)/ 住友商 事(日本)/ Barclay Mowlem Construction Limited (オー ストラリア) |
| コンサルタント契約 | National Engineering Consultations Co., Ltd.(タイ), STS Engineering Consultations Co., Ltd.(タイ), 日本交 通技術(日本), パシフィック・コンサルタンツ・インター ナショナル(日本)(JV) 日本海洋コンサルタント |

1.3 事後モニタリングの対象となった背景・理由

SRT の営業路線は首都バンコクを中心に放射状に全国に広がっているが、列車が走る軌道は、バンコク周辺の一部を除き単線、軌間 1,000mm の非電化路線で、敷設後数十年経過したことからレールの老朽化が著しく、1984 年頃よりレールの破損が頻発し、列車の運行に支障をきたす深刻な事態となっていた。

よって本事業では、主要幹線である北線（バンコク～チェンマイ間）および南線（バンコク～マレーシア国境区間）の 791 km の区間の軌道について全面更新を行うこととし、1993 年から 2004 年にかけて、3 つのフェーズに分けて本事業が実施された。

事後評価(2005 年度)では、本事業が、有形無形のメリットをもたらしているものの、実施区間のみの効果となっており、タイ国鉄自体の事業の効率化、発展には限定的な貢献にとどまっていたとしている。さらに、タイ国鉄が、融資承諾時、事後評価時とも、慢性的赤字経営の状況にあり、マーケティング・乗客施策の強化により、運賃・料金収入アップ、経営改善等を推進する必要があることが指摘された。

このため、費用対効果、鉄道需要を吟味しつつ、軌道改良の効果が、より大きく発揮できるよう、(1)残り区間の軌道改良事業の実施、(2)信号引き込み線等の関連設備の改良、(3)複線化、等の実施が期待されると、事後評価時には提言がされた。

したがって、本事業を事後モニタリングの対象とし、今次現地調査等の結果に基づき事

業を評価項目別にレビューし、結論を導き出した。

2. 調査の概要

2.1 調査期間

調査期間：2011年4月～2012年2月

現地調査期間：2011年7月18日～8月6日

2.2 モニタリングの制約条件

特になし。

3. モニタリング結果

3.1 有効性

3.1.1 定量的効果

3.1.1.1 軌道改良の効果

(1) (レール破損による) 運行遅延件数

本事業の完成により、事業実施前に頻発していた、レール破損発生件数は大幅に減少した。改良区間において、レール破損事故は、0件であった(2006年時点事後評価)。その後も、北線ではレール破損はないものの、南線では518 km地点においてレール破損事故が4件あったと報告されている。

(2) (レール破損による) 脱線事故件数

レール破損事故による脱線事故件数は、事後評価時(2006年)に3年間連続発生しておらず、事後モニタリングにおいても、発生していないことが確認された。ただし、事業対象区間では、平面交差踏切が多いため、自動車との衝突を原因とする事故等により、踏切で毎年6-12件の脱線事故があった。

(3) 特定区間の所要時間

改良区間の所要時間を時刻表から見たものが表1である。これによれば、北線の対象区間の所要時間がわずかに減少したのみで、その他は増加し、特に貨物列車に関しては、大幅に増加している。SRTによれば、所要時間の増加は、単線区間のダイヤ編成の都合によるものが大きく、特に貨物より旅客を先に通すことが優先されていることによることからのことである。

表1 軌道改良済区間の平均所要時間

単位：時間：分

| 区間 | 列車種別 | 2001年 事業実施前 | 2005年 事後評価時 | 2011年 事後モニタリング時 | 2005年から2011年 への増減 |
|-------------------------------|------|----------------|----------------|--------------------|----------------------|
| 北線：ロブブリ～ピッサヌ ロック 駅間 256 km | 旅客列車 | 2:48 | 3:02 | 3:00 | -0:02 |
| | 貨物列車 | 3:34 | 3:27 | 8:09 | 4:42 |
| 南線：ホアヒン～ツンソン 駅間 535 km | 旅客列車 | 8:50 | 7:13 | 7:36 | 0:23 |
| | 貨物列車 | 10:38 | 8:50 | 15:20 | 6:30 |

出所：SRT 時刻表。

3.1.1.2 維持管理費の削減

SRTによれば、維持費用は表2の通りとなっている。全改良区間(791 km)を考えると、年間当たり、維持費用は改良前(2001年)と比して、2010年には、1.27億パーツのコスト削減の効果があつた。

表2 軌道維持費用

単位：万パーツ/km/年

| | 改良前 | 事後評価時(2006年) | 事後モニタリング時(2010年) |
|--------|------|--------------|------------------|
| 軌道維持費用 | 23.6 | 8.3 | 7.49 |

出所:SRT.

3.1.1.3 内部収益率 (IRR)

事後評価時に内部収益率は算定されていないため、事後モニタリング調査では、計算対象としない。

3.1.2 定性的効果

SRTによれば、上記の軌道改良によって、鉄道に対する信頼性(定時性及び安全性)及び乗り心地が高まったとされる。

以上のことから、本事業の実施前と比較し、レールの破損に伴う事故の減少や短期的な維持管理費用の削減などの有効性は、事後評価時(2006年)と同様に、2011年においても概ね発揮しているといえる。しかしながら、所要時間に関しては、単線、平面踏切、ダイヤ編成、などの問題から、事後評価時よりも、有効性の発現の後退が見られる部分がある。

3.2 インパクト

3.2.1 インパクトの発現状況

3.2.1.1 乗客輸送量・鉄道への依存度

事後評価時のインパクトの発現状況の指標について、現状の把握を行った。これらの指標(表3～5)は、タイ全土(4,043kmの営業キロ)のものであり、本事業(791km(全営業キロの19.6%に相当))のみの指標ではない。

乗客数(表3)では、1993年から2004年までは、1等の乗客が飛躍的に伸びたが、その後は、ほぼ横ばいで、2004年から、2009年にかけては、わずかに減少している。一方で、3等の乗客は、1993年から2004年にかけては、減少したものの、その後2009年にかけて増加している。3等の乗車運賃は、政府認可運賃として低額に抑えられているが、1～2等の運賃は割増料金を取ることができるため、SRTは営業の中心を1～2等に移している。

また、乗客人キロ(表4)および一人当たり乗車キロ(表5)では、1～2等の乗客が、

3等に比べて、非常に長い距離を乗っていることがわかる。600～700 kmという距離は、昼間の移動だけではなく、夜行の寝台を前提とする距離であり、バンコク～チェンマイ（751 km）の距離に近く、ほとんどの1～2等客が大都市圏間の長距離を利用していることがわかる。このため、SRTによる長距離旅客輸送には、航空や高速バスとの競争があるものの、引き続き比較優位があるものと考えられる。一方でバンコク市内ではSRTが直接運行しない都市鉄道が整備されてきており、渋滞緩和、定時性・迅速性などの観点から、都市鉄道が見直される傾向がある。

表3 タイ国鉄乗客数

単位：千人

| | 1993年 (実施前) | 2004年 (実施後) | 2009年 | 増減 (%) (2004年～2009年) |
|-------------|----------------|----------------|--------|-------------------------|
| 1等乗客 | 18 | 124 | 121 | -2.4 |
| 2等 | 4,532 | 4,391 | 3,788 | -13.7 |
| 3等 | 69,763 | 41,688 | 43,577 | 4.5 |
| 合計 | 75,053 | 46,203 | 47,486 | 2.8 |
| 国内公共輸送機関輸送量 | 1477,792 | 821,514 | 不明 | |
| 鉄道シェア | 5.0% | 5.6% | 不明 | |

出所：SRT.

表4 タイ国鉄乗客人キロ

年間：千人 km

| | 1993年 (実施前) | 2004年 (実施後) | 2009年 | 増減 (%) (2004年～2009年) |
|------|----------------|----------------|-----------|-------------------------|
| 1等乗客 | 13,451 | 88,891 | 86,071 | -3.2 |
| 2等 | 2,926,622 | 2,732,556 | 2,383,309 | -12.8 |
| 3等 | 10,762,444 | 6,460,886 | 6,355,311 | -1.6 |
| 合計 | 14,020,975 | 9,282,333 | 8,824,691 | -4.9 |

出所：SRT.

表5 乗客一人当たり乗車キロ

単位：km/人

| | 1993年 (実施前) | 2004年 (実施後) | 2009年 | 増減 (%) (2004年～2009年) |
|------|----------------|----------------|-------|-------------------------|
| 1等乗客 | 747 | 717 | 711 | -0.8 |
| 2等 | 646 | 622 | 629 | 1.1 |
| 3等 | 154 | 155 | 146 | -5.9 |
| 合計 | 187 | 201 | 186 | -7.5 |

出所：SRT.

3.2.1.2 貨物輸送量・鉄道への依存度

タイ国内の貨物輸送量（トンベース）では、1990年代より、トラック輸送が大半を担ってきており、2003年では、88%を占めている（表6）。一方で、鉄道輸送は、全体の2%の貨物輸送量に相当している。

重量貨物については、輸送効率・環境問題などの政策的な観点より、運輸省が、道路から、鉄道・内航水運へのモーダルシフトを推進している。しかしながら、鉄道による輸送

が、大きく復調する兆しを見せるには至っていない。

表6 タイ国鉄貨物輸送量・輸送シェア

単位：千トン

| | 1993年 (実施前) | 2003年 (実施後) | 2009年 | 増減(%) (2003年～2009年) |
|--------|----------------|----------------|--------|------------------------|
| 国内全輸送量 | 364,134 | 500,308 | | |
| 内トラック | 316,134 | 440,018 | | |
| 内鉄道輸送 | 7,477 | 11,456 | 11,505 | 0.40% |
| 鉄道シェア | 2.1% | 2.3% | | |

出所：SRT.

3.2.2 その他の正負のインパクト

3.2.2.1 自然環境へのインパクト

SRTによれば、本事業は、既存の軌道を全面的に改良したものであり、ロングレール化による騒音の減少があり、乗客及び周辺住民に環境上のインパクトがあった。

3.2.2.2 住民移転・用地取得

本事業については、既存の鉄道用地を利用しており、事業の実施に際し、新たな住民移転、用地取得はなかった。

以上のことから、本事業による軌道改良は、事後評価時と同様に、タイ国内のマイカーブームの影響等により、全体の乗客輸送量、貨物輸送量の増加にはつながるようなインパクトを発現していない。

3.3. 持続性

3.3.1 運営・維持管理の体制

運輸省(Ministry of Transport, MOT)によれば、同省はSRTの民営化を現在検討しておらず、引き続きSRTは国有鉄道として運営されることとなっている。SRTの地方の鉄道局ごとに事後評価時と同様に、維持管理の責任体制を明確にしており、4段階の軌道維持管理プログラムも維持されている。このため、運営・維持管理の体制について、問題はないと判断される。

3.3.2 運営・維持管理の技術

維持管理のマニュアルが整備されており、損耗の程度による対応が定められている(PCR事業完了報告書(Project Completion Report, PCR)、ヒアリングによる)。また、保線員はSRTの職員であり、研修が実施されており、技術水準は維持されている。

3.3.3 財務

運輸省からの SRT に対して資金交付（表 7）が確保されており、毎年の維持費用(2010 年度予算で約 93 億バーツ)が支出されている(表 8)。一方で、新規プロジェクトの可否については、内閣の決定事項となっている（表 9）。

表 7 運輸省の予算

| モード 部局名 | 2009年度 (実績) THB mil. | 2010年度 (予算) THB mil. | 2010年総予算 に対する割合 (%) |
|----------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------------|
| 道路輸送 | | | |
| 道路局 (DOH) | 40,511 | 26,672 | 35.9 |
| 地方道路局 (DRR) | 22,369 | 16,895 | 22.7 |
| 陸運局 (DLT) | 2,333 | 2,238 | 3 |
| タイ高速道路・高速交通公社 (EXAT) | 9,419 | 7,036 | 9.5 |
| バンコク首都圏輸送公社 (BMTA) | | 35 | 0 |
| 鉄道輸送 | | | |
| タイ国鉄道 (SRT) | 9,843 | 9,335 | 12.6 |
| 大量輸送公社 (MRTA) | 7,919 | 6,526 | 8.8 |
| 水上輸送 | | | |
| 海運局 | 3,732 | 3,557 | 4.8 |
| 航空輸送 | | | |
| 航空局 | 923 | 909 | 1.2 |
| 民間航空訓練センター | 126 | 197 | 0.3 |
| 政策・計画 | | | |
| その他 | 336 | 341 | 0.5 |
| 運輸政策・計画事務局 (OTP) | 489 | 576 | 0.8 |
| 合計 | 98,000 | 74,317 | 100 |

出所：MOT.

注：タイの会計年度は、当年10月より翌年9月まで。

SRT 全体の経営改善について、在来線の鉄道営業収入増加のための抜本的な改善はなされておらず、政府からの交付金を受けても毎年の経常赤字の状態となっている（表 8）。一方で、空港線（Airport - Rail Link）は、SRT の子会社による運行を行うなど、組織上の改革も進めている。その他、不動産収入や光ファイバーの敷設料収入を活用した収入を増やすことにより、経営の改善を進めている。SRT はマーケティング部を設置し、乗客数の増加、貨物量の増加に向けて努力をしている。

一方で内閣は 2010 年 4 月に新たなプロジェクトを承認した（表 9）。

—軌道改良プロジェクト 5,6、橋梁リハビリプロジェクト(2010 年～2014 年)

—通信網プロジェクト、踏切防護プロジェクト、カラー信号プロジェクト、鉄道用地フェンス：(2010 年～2014 年)

—複線化プロジェクト：767km を対象としている。ただし、北線、南線については、バンコク近郊を除き、現在複線化の予定はない。

以上の軌道改良プロジェクトは、本事業の終了後、フェーズ 4（北線及び南線、227km、終了）をタイ政府の独自予算で実施し、さらに継続して、フェーズ 5（東北線、308km、2010-2013 年）、フェーズ 6（東北線、278 km、2010-2013 年）を実施するものである。

フェーズ 4～6 の軌道改良事業は、事後評価時の提言の内、(1) 残り区間の軌道改良事業の実施を行うものである。また、提言中の(2) 信号引き込み線等の関連設備の改良、(3) 複

線化、に関して、上記新規プロジェクトの一部として実施中である。

以上のことから、SRT は、投資費用および経常費用に関し、政府から継続的な支援を受けている。鉄道営業以外の新たな収入源を増やしているものの、抜本的な経営改善に至っておらず、毎年の純利益は最終的に赤字に陥っており、さらに近年拡大している。しかしながら、政府から支援が続く限り、維持管理のための財務などに問題はないと考える。

表 8 タイ国有鉄道の損益計算書

単位:100万バーツ

| 費目 | 年度 | | | | | | | | | |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| 営業収入 | | | | | | | | | | |
| 輸送収入 | 5,558 | 5,668 | 5,816 | 6,080 | 6,108 | 5,976 | 6,305 | 6,370 | 6,591 | 6,398 |
| 不動産収入 | 553 | 615 | 692 | 977 | 885 | 952 | 1,086 | 1,042 | | |
| 光ファイバーシステム | 870 | 895 | 921 | 943 | 955 | 746 | 689 | 759 | | |
| 政府からのコンセッション | 80 | 68 | 57 | 60 | 59 | 57 | 52 | 50 | 2,058 | 2,055 |
| 政府からの補助 | - | - | 6 | - | - | 63 | 115 | 69 | | |
| その他の収入 | 474 | 590 | 571 | 594 | 641 | 696 | 720 | 750 | | |
| 営業収入計 | 7,535 | 7,835 | 8,064 | 8,653 | 8,647 | 8,489 | 8,967 | 9,040 | 8,649 | 8,453 |
| 営業費用 | | | | | | | | | | |
| 線路, 信号, 通信維持費用 | 1,736 | 1,730 | 1,802 | 1,337 | 1,139 | 1,163 | 1,294 | 1,332 | | |
| 車両維持費用 | 1,838 | 1,993 | 1,961 | 1,978 | 1,941 | 2,110 | 2,016 | 2,267 | | |
| 交通及び運輸 | 4,186 | 4,539 | 4,577 | 4,744 | 4,938 | 5,449 | 6,571 | 6,399 | 詳細不明 | 詳細不明 |
| 一般費用 | 506 | 494 | 540 | 574 | 544 | 690 | 615 | 562 | | |
| その他 | - | - | - | - | - | - | 47 | 10 | | |
| 営業費用計 | 8,266 | 8,756 | 8,879 | 8,633 | 8,562 | 9,412 | 10,542 | 10,571 | 11,649 | 10,956 |
| 営業利益 | | | | | | | | | | |
| | -731 | -921 | -815 | 20 | 85 | -923 | -1,575 | -1,531 | -3,000 | -2,503 |
| 営業外収入 | | | | | | | | | | |
| 土地の補償 | 278 | 526 | 124 | 194 | - | 5 | - | - | - | - |
| 資産売却 | 0 | -4 | 22 | 11 | 10 | 32 | - | - | - | - |
| 営業外収入計 | 278 | 523 | 145 | 206 | 10 | 37 | 1,995 | 1,088 | 0 | 0 |
| 営業外費用 | | | | | | | | | | |
| 年金費用 | 1,499 | 1,688 | 1,759 | 1,842 | 1,924 | 2,076 | 2,399 | 2,525 | 3,220 | 3,683 |
| 年金引当 | - | - | - | 271 | 1,364 | 387 | 404 | 739 | - | - |
| 減価償却 | 1,217 | 1,324 | 1,373 | 1,366 | 1,867 | 1,708 | 1,830 | 1,701 | 1,639 | 1,980 |
| 財務費用 | 1,634 | 1,863 | 1,987 | 2,039 | 1,959 | 1,779 | 1,855 | 2,168 | 2,504 | 2,495 |
| 投資減損 | 22 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 資産増減 | 4 | 0 | -1 | 0 | 1 | 4 | 60 | 9 | - | - |
| 外貨増減 | 525 | -500 | -421 | 304 | 795 | -454 | -0 | 3 | -158 | -425 |
| 使用品の損耗 | 0 | 0 | 4 | 30 | -1 | 2 | 274 | 276 | - | - |
| 営業外費用計 | 4,901 | 4,376 | 4,700 | 5,852 | 7,909 | 5,502 | 6,822 | 7,422 | 7,205 | 7,733 |
| 純利益 | -5,354 | -4,773 | -5,370 | -5,627 | -7,814 | -6,388 | -6,403 | -7,864 | -10,205 | -10,236 |

出所：SRT.

3.3.4 運営・維持管理の状況

現地確認及びSRTによれば、運営・維持管理は適切になされており、特段の問題はない。

以上のことから、SRT に対して、今後、政府からの投資及び経常的な財政的支援があることが決定されており、本事業の財務上の持続可能性に大きな問題はない。SRT の地方部局の軌道維持管理体制についても、必要とされる技術水準を維持している。

4. 結論及び教訓・提言

4.1 結論

本件軌道改良事業は、列車事故の削減、維持補修費の削減という当初の目標を達成している。しかしながら、整備区間が単線であることや、鉄道旅客需要自体の伸び悩みにより、

SRT の鉄道事業への長期的なインパクトは限定的であり、ひいては、タイ国経済全体への波及効果も明確ではない。

事後評価時に指摘された、SRT の慢性的な赤字状況は、変わっておらず、引き続き、赤字経営からの脱却のための経営改善等を推進する必要がある。

また、同様に事後評価時に提言された、(1)残り区間の軌道改良事業の実施、(2)信号引き込み線等の関連設備の改良、(3)複線化については、前述のように一部実施済み及び進行中である。

4.2 提言

4.2.1 タイ国有鉄道への提言

軌道改良の効果は、レール破損による事故の削減、維持費用の削減等において、発現している。この効果をより持続させるために、細かい維持体制を構築することによって、レールの寿命をさらに長くすることが望まれる。具体的な例として、自動軌道検測車のより頻繁な運行（通過トン数にもよるが、年に 4 回程度が望ましい。）、列車の運行方法の改善（急な減速、加速の回避）、ポイントの改修などがあげられる。

4.2.2 運輸省及び政府全体への提言

引き続き予算上の措置（投資費用及び経常費用）を行うことが必要とされる。

4.3 教訓

なし。

表9 内閣承認のSRT関連投資予算 (2010年～2014年分)

State Railway of Thailand - Budget Plan for Infrastructure - Urgent Period 2010-2014
(According to Cabinet Resolution Dated 27 April 2010)

| Project | Budget | Foreign Content | Disbursement Plan (Fiscal Year) | | | | | | Distance (Km) | Period (Month) | Deadline | |
|---|---------|-----------------|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|----------------|----------|------|
| | | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | | | | |
| | | | Total | | | | | | | | | |
| Available plan / budget that can be implemented immediately - 11 items | | | | | | | | | | | | |
| 1. Railway rehabilitation project phase 5 | 8,508 | 50 | | 2,369 | 3,725 | 2,173 | | | | 308 | 36 | 2013 |
| 2. Railway rehabilitation project phase 6 | 6,779 | 50 | | 1,926 | 3,028 | 1,766 | | | | 278 | 36 | 2013 |
| 3. Construction of Double-track railway - Chacherngsao - Klong 19 - Kangkoy | 11,348 | 40 | | | 2,940 | 3,363 | 3,363 | 1,682 | | 106 | 48 | 2015 |
| 4. Provision of 13 diesel-electric locomotives (20 tons/shaft) | 2,145 | 90 | | 195 | 3 | 1,947 | | | | | 36 | 2013 |
| 5. Improvement of unsafe railway | 23,671 | 41 | | 4,737 | 14,693 | 4,241 | | | | 23,671 | 36 | 2013 |
| 6. Improvement of bridges | 12,167 | 35 | | 1,599 | 3,463 | 3,139 | 3,966 | | | 12,167 | 48 | 2014 |
| 7. Colored signal lights | 11,358 | 45 | | 433 | 2,167 | 5,466 | 3,292 | | | 11,358 | 48 | 2014 |
| 8. Installation and improvement of road blocks | 5,456 | 12 | | 877 | 1,434 | 1,782 | 1,363 | | | 5,456 | 48 | 2014 |
| 8.1 Installation of road blocks | 4,446 | | | 809 | 1,189 | 1,085 | 1,363 | | | 4,446 | 48 | 2014 |
| 8.2 Provision and improvement of road blocks | 1,010 | Local | | 68 | 245 | 697 | | | | 4,010 | 36 | 2013 |
| 9. Installation of fences along railway | 4,737 | Local | | 1,005 | 3,732 | | | | | 4,737 | 24 | 2012 |
| 10. Construction of locomotive garage at Kangkoy | 1,000 | Local | | 18 | | 583 | 400 | | | 1,000 | 36 | 2014 |
| 11. Construction of locomotive garage at Siracha and Unit 10 Ladkrabang | 360 | Local | | 60 | 300 | | | | | 360 | 24 | 2012 |
| TOTAL | 87,529 | | | 13,219 | 35,484 | 24,459 | 12,384 | 1,682 | | 87,228 | | |
| Projects that require feasibility study - 10 items | | | | | | | | | | | | |
| 1. Double-track railway Lopburi-Paknam | 7,860 | 40 | | 90 | 10 | 2,586 | 2,586 | 2,588 | | 118 | 48 | 2015 |
| 2. Double-track railway Mahabao - Nakorn Rachasima (Jira Junction) | 11,640 | 40 | | 135 | 10 | 3,831 | 3,831 | 3,833 | | 132 | 48 | 2015 |
| 3. Double-track railway Jira Junction - Khonkaen | 13,010 | 40 | | 120 | 10 | 4,293 | 4,293 | 4,294 | | 185 | 48 | 2015 |
| 4. Double-track railway Nakorn Pathom - Nongpladuk - Hua Hin | 16,600 | 40 | | 130 | 10 | 5,486 | 5,486 | 5,624 | | 165 | 48 | 2015 |
| 5. Double-track railway Prajuabkirkkan - Chumporn | 17,000 | 40 | | 120 | 10 | 5,623 | 5,623 | 591 | | 167 | 48 | 2015 |
| 6. Provision of 50 diesel-electric locomotives GE | 6,563 | 90 | | | 592 | 863 | 4,518 | | | 6,563 | 48 | 2015 |
| 7. Refurbishment of 56 locomotives | 3,360 | 68 | | 13 | 216 | 2,580 | 551 | | | 3,360 | 48 | 2014 |
| 8. Provision of 115 new passenger cars for commercial services | 4,981 | 90 | | | 451 | 4,081 | 448 | | | 4,981 | 48 | 2014 |
| 9. Construction of inland container depot (ICD) station 2 | 6,066 | Local | | | 2,000 | 2,000 | 2,066 | | | 6,066 | 36 | 2014 |
| 10. Installation of telecom network | 2,200 | Local | | 56 | 876 | 1,268 | | | | 2,200 | 36 | 2013 |
| TOTAL | 89,280 | | | 664 | 4,185 | 32,611 | 29,402 | 22,418 | | 89,280 | | |
| GRAND TOTAL | 176,808 | | | 13,883 | 39,669 | 57,070 | 41,786 | 24,099 | | 176,307 | | |

Notes: 2010 budget plan for provision and improvement of road blocks worth 5 million Baht transferred to 2011 budget of 63 million Baht as DPL loan for 2011, total 68 million Baht

主要計画/実績比較

| 項目 | 計画 | 実績 | |
|----------|--|--|------------|
| 1.アウトプット | 第1期 ・北線 ロプブリ～チュムセン間 148 km ・南線 ホアヒン～バンクル間 141 km 合計 289 km | 計画通り | |
| | 第2期 ・北線 チュムセン～ピッサヌロック間 108 km ・南線 チャイア～ツンソン間 150 km 合計 258 km | 計画通り | |
| | 第3期 ・南線 バンクル～チャイア間 244 km | 計画通り | |
| 2.期間 | 第1期 1992年10月～1997年12月 (63カ月) | 1993年6月～2001年10月 (100カ月) | |
| | 第2期 1994年7月～1999年9月 (63カ月) | 1995年1月～2002年6月 (89カ月) | |
| | 第3期 1996年7月～2001年9月 (63カ月) | 1996年9月～2002年8月 (73カ月) | |
| 3.事業費 | 合計 | | |
| | 第1期 | 147億5800万円 | 120億4300万円 |
| | 第2期 | 114億9000万円 | 110億3300万円 |
| | 第3期 | 115億2700万円 | 127億8300万円 |
| | 合計 | 377億7500万円 | 358億5900万円 |
| | うち円借款 | | |
| | 第1期 | 103億3100万円 | 114億2800万円 |
| 第2期 | 76億5100万円 | 74億3600万円 | |
| 第3期 | 79億7300万円 | 74億3500万円 | |
| 合計 | 259億5500万円 | 262億9900万円 (内貨追加融資分合計 24億2800万円を含む) | |