

タイ政治経済年表 1991年～2017年9月 (2007年以降、『週刊タイ経済(電子版)』を活用)、2017/10/22					
2009	11月	高速鉄道	アピシット首相		11日 アピシット首相、経済関係会議で、バンコクから北部チェンマイ、東北部ノンカーイ、東部チャンタプリー、南部パダンベザールに伸びる計4本の「高速鉄道プロジェクト」を承認。総工費は1000億バツ以上。財源は中国のODAに期待。また、財務省に4億ドルの借款計画を指示した。【週刊タイ経済(電子版)2009年11月、67-68頁】
2010	8月	高速鉄道		中国	30日 経済関係会議で、バンコクと北部チェンマイ、東北部ノンカーイ、東部(候補地2つ)、南部パダンベザールの高速鉄道4路線の投資計画を承認。2011年2月までに事業化準備調査を終える。このうち、バンコク=ノンカーイ(580キロ)をタイ中国の協力事業とすることで中国側と交渉中。担当責任者はコープサック首相秘書官長。【週刊タイ経済(電子版)2010年9月、24頁】
2010	8月	高速鉄道		中国	報道。コープサック首相秘書官長、国際列車(中国からシンガポールまでの南北線)のタイ領内建設費3000億バツと、バンコク=東部ラヨーン県の高速度鉄道建設(300億バツ)について、中国政府とMOU締結の準備中と発表。9月上旬にアピシット首相が北京へ。【週刊タイ経済(電子版)2010年8月、92-93頁】 ☞政治混乱で首相訪問は延期。
2010	10月	高速鉄道		中国	26日 上下両院合同会議で4路線のうち3路線の高速鉄道を、タイ中国共同事業とすることを承認。賛成295、反対10。東北線と南線985キロ(3000億バツ)、東線250キロ(200-300億バツ)となる。一方、中国側の提案は、中国輸出入銀行が年利3%、15年ローン、借款額の50%以上を中国製品の調達にあてるというヒモ付き援助。【週刊タイ経済(電子版)2010年11月、19-20頁】
2011	2月	高速鉄道		中国	報道。スポット・サップロム運輸次官、バンコク=ノンカーイ間の高速度列車プロジェクトで、合弁会社の出資比率はタイ60%、中国40%で提案。4月に正式の中国側と合意の予定。その後、憲法規定にしたがい、国会を承認を求めると発表。タイ側60%出資の場合の資金負担は5年間で500億バツの見込み。【週刊タイ経済(電子版)2011年2月、70-71頁】
2011	3月	高速鉄道		中国	21日 ステーブ副首相、タイ・中国協力事業である高速鉄道建設について、タイ側交渉枠組みを決定したと発表。バンコク=ノンカーイ間はタイ側建設、ラオス・ビエンチャンから中国国境までの建設は、中国が400-450億元を提供する。高速鉄道は国会の承認が必要のため、国会解散以前に承認できるかどうか課題。【週刊タイ経済(電子版)2011年4月、26-27頁】 ☞中国側は近い将来の国会解散を見越して交渉を棚上げに【同上2011年5月、32頁】
2011	7月	高速鉄道	プアタイ党	チェンマイ県	報道。財務省国営企業政策事務局のソムチャイ事務局長の報告。プアタイ党政権の発足で、バンコク=チェンマイ間の高速度列車計画にははずみがつく。中国政府が関心を示していないバンコク=チェンマイ、バンコク=ラヨーン、バンコク=ウボン3路線は、中国との共同開発ではなく、官民連携(PPP)方式に依存すると述べる。【週刊タイ経済(電子版)2011年7月、44-45頁】
2011	8月	高速鉄道		中国	21日 スカムボン・スワンナタット運輸大臣、アピシット前政権が計画推進したタイ中国政府共同開発の高速鉄道について、慎重な姿勢を示す。より周到な研究が必要と強調。ただし、プロジェクトの実行そのものはプアタイ党の選挙公約でもあるので否定しない。【週刊タイ経済(電子版)2011年8月、150-151頁】
2011	12月	高速鉄道		中国	22日 中国の習近平国家副主席、タイ訪問。チェンマイ=バンコク間の高速度鉄道建設のMOU締結。
2012	2月	高速鉄道		ウドンターニー県	21日 官民合同会議が、22日のウドンターニー市での移動開議に先立ち、ノンカーイ=バンコク間高速列車の開発計画を提案する。【週刊タイ経済(電子版)2012年2月、69頁】
2012	11月	高速鉄道		中国	21日 インラック首相との首脳会談で、温首相はタイのバンコク=ノンカーイ間の高速度鉄道に強い関心を示す。中国南部とビエンチャン間の鉄道420キロ(70億ドル)については、2013年1月着工、2018年に開通を目指し、建設の全資金を中国が提供。タイ側の回答は不明。一方、タイ・中国コメ貿易について合意(26万トンの中国輸入)。インラック首相は、天然ゴム加工、プラスチック、バイオ、自動車への中国企業の投資を期待している旨、温首相に伝えた。【週刊タイ経済、2012年11月26日号、2頁】
2013	3月	高速鉄道			報道。運輸省運輸交通政策企画事務所、2018年までにバンコク=パッタヤー間の高速度列車の運行を目指す。翌2019年までには、バンコク=ナコンラーチャーマー(東北線)、ピッサヌローク(北線)、フアンビン(南線)の3本も開通させる予定。これら4本は「2兆バツ交通インフラプロジェクト」に含まれる。【週刊タイ経済(電子版)2013年4月、29頁】

タイ政治経済年表 1991年～2017年9月（2007年以降、『週刊タイ経済(電子版)』を活用）、2017/10/22					
2013	4月	高速鉄道	交通インフラ		報道。運輸省運輸交通政策企画事務局、高速列車の4つの路線のうちバンコク＝パタヤー間を優先させ、2018年の開通を目指す。翌2019年には、北線、東北線、南線も開通させる方針。【週刊タイ経済(電子版)2013年4月、29頁】
2013	5月	高速鉄道	ラオス	中国	19日 <b>インラック首相、チエンマイで開催したタイ・ラオス非公式合同閣議</b> で、タイ＝ラオス＝中国を結ぶ高速列車プロジェクトについて、「特別3カ国会議」の開催を提案した。タイと中国の政府間によるバンコク＝ノンカーイ高速鉄道の共同開発プロジェクトが立ち消えなったことにより、現在ラオス国内の鉄道建設は延期の状態となっている。【週刊タイ経済(電子版)2013年5月、105頁】
2013	5月	高速鉄道		中国	19日 <b>インラック首相、チエンマイのタイ・ラオス非公式合同閣僚会議</b> で、タイ＝ラオス＝中国南部の高速鉄道に関する「3カ国会議」を提案。現在、バンコク＝ノンカーイ区間のタイ中国共同開発の計画は、プアタイ政権のもとで棚上げの状態。これを打開するため。【週刊タイ経済(電子版)2013年5月、105頁】
2013	10月	高速鉄道	インラック首相	中国	11日(13日まで) <b>中国の李克強首相がタイ公式訪問。インラック首相との間で首脳会談</b> 。5つの覚書に調印。①直接投資の促進、②GMSでのエネルギー安全保障での協力など。詳細は不明。中国側は高速鉄道開発に強い関心を示す。中国側が提供する高速鉄道のシステムや車両の代金として、タイは農産物で支払うという「バーター取引」はMOUレベルで、具体的な方法については、今後作業部会を設置して検討する。また、李克強首相はタイ米を毎年100万トン、5年間の購入を約束したことが明らかにされる。【週刊タイ経済(電子版)2013年10月、44-45頁、104頁】
2014	6月	高速鉄道	2兆パーツ輸送インフラ		16日報道。NCPOは、 <b>プアタイ党が計画していた4本の高速鉄道計画の棚上げを決定</b> する。4路線は、①バンコク＝北部ピッサヌローク、②バンコク＝南部ファヒン、③バンコク＝東部ラヨン、④バンコク＝東北部ナコンラーンシャーマー。一方、「2兆パーツ輸送インフラ」は1兆2000億パーツに縮小。主として、PPP形式で、①鉄道の複線化、②モーターウェイの建設、③地方の国道の四車線化、④バンコク首都圏のBTSの延長を優先させる。財政規模縮小は、「2兆パーツ輸送インフラ」の違憲判決、籾米担保貸付制度による未払い金の支出などが理由。【週刊タイ経済、2014年6月16日号、1頁】
2014	6月	高速鉄道	NCPO		報道。NCPO、インラック政権が推進しようとした高速鉄道計画を棚上げにすることを決定。【週刊タイ経済(電子版)2014年6月、70-71頁】
2014	9月	鉄道新線	運輸省		報道。運輸省運輸交通政策企画事務局が鉄道新線について準備調査を公表。①ノンカーイ＝マブタブット間(737キロメートル、総工費3925億パーツ)、②チエンコン＝バーンパーチャー間(655キロメートル、3488億パーツ)の2路線。1.43メートルの標準軌道を採用する。建設は2021年に完成を目指す。【週刊タイ経済(電子版)2014年9月、87頁】
2014	11月	高速鉄道	鉄道新線	中国	18日 <b>ノンカーイとマブタブットを結ぶ鉄道新線プロジェクトで、タイ・中国両政府が共同開発することを閣議で承認</b> 。11月9日、中国の習近平国家主席とプラユット首相の間で合意したものを追認。12月19日～20日、タイで開催される拡大GMS首脳会議で、MOUの署名を予定する。【週刊タイ経済(電子版)2014年11月、100-101頁】
2014	11月	高速鉄道	NCPO	中国	25日 <b>タイと中国の両政府による鉄道新線プロジェクトの共同開発に関する合意覚書を閣議で承認</b> 。【週刊タイ経済(電子版)2014年12月、9頁】⇒12月4日、国家立法議会で承認。【同上12月、66頁】
2014	11月	鉄道新線	TRC	中国	報道。上場企業のTRCオンストラクション、 <b>中国鉄路と提携してタイでの鉄道建設の入札に参加</b> すると表明。合弁企業は、TRCが子会社のサハガーン社を通じて40%出資し、残り60%を中国鉄路が出資する。【週刊タイ経済(電子版)2014年11月、114-115頁】
2014	12月	鉄道新線	籾米担保貸付制度	中国	19日 <b>タイと中国はバンコクの首相官邸で、プラユット首相と李克強首相の立ち会いのもと、両国の運輸大臣と商業大臣が2つの合意文書に署名した</b> 。①鉄道新線2路線の共同開発。ノンカーイ＝マブタブット間734キロと、バンコク＝ゲーンコイ間の133キロの東北線。最高時速は180キロ(従来の「高速鉄道・高速列車」の名前は使わない)。②農産物貿易。中国はタイの古米100トン、新米100万トンの計200万トンと天然ゴム20万トン(未定)を買い取るという内容。【週刊タイ経済(電子版)2014年12月、114頁】

タイ政治経済年表 1991年～2017年9月 (2007年以降、『週刊タイ経済(電子版)』を活用)、2017/10/22					
2015	1月	鉄道新線	ダウエー	日本	29日 アーコム運輸副大臣兼NESDB長官、鉄道新線プロジェクトについて、日本がカーンチャナプリー兼ミャンマー国境からサゲーオ兼アランヤプラテートを結ぶ路線の共同開発に関心があると発表。また、プラユット首相の日本訪問(2月8日～10日)に先立ち、和泉洋人首相補佐官がタイを訪問し、プリディヤトーン副首相と面談した。【週刊タイ経済(電子版)2015年2月、10-11頁】
2015	1月	鉄道新線	中国工商銀行	中国	報道。中国工商銀行(ICBC)のタイ子会社、中国工商銀行(タイランド)、タイ・中国共同の鉄道新線プロジェクトの資金調達に協力する意向を示す。【週刊タイ経済(電子版)2015年1月、44頁】
2015	3月	高速鉄道	CP Group	パタヤー	9日 プラユット首相、バンコク＝フアヒン、バンコク＝チョンブリー県パタヤの高速鉄道(時速200キロ以上)建設に、タイ民間企業のCPグループ、TCCグループが関心を持っていることを明らかにする。2月の日本訪問から帰国後、構想したもので、中国との共同事業「鉄道新線」とは別のプロジェクト。【週刊タイ経済(電子版)2015年3月、69-70頁】
2015	3月	鉄道新線		中国	11日 プラチン運輸大臣、タイ・中国共同開発の鉄道新線プロジェクトは、タイ側60%、中国側40%出資することで合意したと発表。タイ側は国鉄が30%、残り30%を民間が出資することを検討中。2017年3月の開通を目指し、総工費は当初400億バーツであったが、アーコム運輸副大臣の最新の報告によれば、3280億バーツの予定。【週刊タイ経済(電子版)2015年3月、71-72頁】
2015	3月	鉄道新線	プラユット首相	日本	14日 プラユット首相、第3回国連防災世界会議出席のため、日本を再訪。安倍首相と首脳会談で、タイの鉄道新線プロジェクトの日タイ協力加速化で合意する。【週刊タイ経済(電子版)2015年3月、97頁】
2015	4月	高速鉄道	CP Group	中国	4月末、プラチン運輸大臣がCPグループの幹部と会談。中国や香港の企業人と会談。CPグループはバンコク＝パタヤ＝ラヨーンの高速度鉄道計画に関心を示す、企業家を引合した。一方、TCCグループのジャルンは、バンコク＝フアヒンの西タイ高速鉄道計画に関心を示す。【週刊タイ経済(電子版)2015年5月、26-27頁】
2015	5月	高速鉄道	バンコク＝フアヒン		21日 プラチン運輸大臣、バンコク＝フアヒン間(206キロ)の高速鉄道の設計作業が完了し、8月に入札を行うことを発表。総工費は約900億バーツ。一方、バンコク＝パタヤ間の高速度鉄道事業は1000億バーツを予定。【週刊タイ経済(電子版)2015年5月、70頁】
2015	5月	鉄道新線	東西経済回廊	日本	27日 訪日中のプラチン・チャントーン運輸大臣と太田昭宏国土交通大臣の間で、3つの鉄道新線に関する協定に署名。①バンコク＝チェンマイ間の鉄道新線共同開発。635キロ。最高時速25キロ、総工費4000億バーツ、2019年開通、円借款をタイ側は期待する。金利1.5%未満。②ターク県メーソート＝ピッサヌローク＝コーンゲン＝ムックダー＝ハーンまでの東西複線鉄道新線の調査。③ミャンマー国境カーンチャナプリー県＝バンコク経由＝チャチュンサオ＝アランヤプラテートまで。全長574キロの鉄道新線。【週刊タイ経済(電子版)2015年6月、9頁】
2015	7月	高速鉄道	鉄道新線南北	中国	報道。タイ中国共同開発の高速鉄道について、8月6日の合同会議で大筋を合意したいというのがタイ政府の意向。総工費は4200億バーツであるが、コスト引き下げのためにタイ側は持続を180キロまで下げることが提案。一方、中国側は従来どおり250キロを主張。【週刊タイ経済(電子版)2015年7月、39頁】
2015	10月	高速鉄道		中国	23日 バンコク＝ノンカイ間の中国との高速鉄道(鉄道新線)の起工式は、タイ側が設計変更を求めて12月に延期となった。それに伴い着工式も2016年5月に延期か。【週刊タイ経済(電子版)2015年11月、49頁】
2015	11月	高速鉄道	ソムキット副首相	日本	25日(～28日) ソムキット副首相が日本を訪問。滞在期間中に、カーンチャナプリー県バーナムローンからアランヤプラテートまでの547キロの複線鉄道新線(南の経済回廊)の共同開発に署名する予定。【週刊タイ経済(電子版)2015年11月、156頁】
2016	1月	鉄道新線		中国	19日 アーコム運輸大臣、中国から提供される開発資金の金利は2%で合意したと発表。2015年12月に中国を訪問したソムキット副首相が王洋副首相と会って交渉した。【週刊タイ経済(電子版)2016年1月、181頁】

タイ政治経済年表 1991年～2017年9月 (2007年以降、『週刊タイ経済(電子版)』を活用)、2017/10/22					
2016	1月	鉄道新線		中国	25日 ソムキット副首相、 <b>タイ・中国共同開発の鉄道新線について、早期着工を目指して協議を加速すると述べる</b> 。交渉が難航していた理由のひとつは、中国が貸与する開発資金の金利。タイ側が要求した2.0%で合意したもようである。【結局、3月末に決裂、共同開発事業は中止となった。【週刊タイ経済(電子版)2016年2月、53頁】
2016	2月	鉄道新線		中国	2日 アーコム運輸大臣、 <b>タイ・中国共同開発の鉄道新線、建設コスト削減のため、ノンラーチャーシーマー＝ノンカーイ間は、複線ではなく単線に変更すると発表</b> 。アーコム運輸大臣とアピサック財務大臣は、1月末に北京に行き、中国側と協議したもようである。【週刊タイ経済(電子版)2016年2月、106頁】
2016	2月	鉄道新線		中国	報道。アーコム運輸大臣、 <b>鉄道新線の建設費を1600億パーツ削減すると発表した</b> 。【週刊タイ経済(電子版)2016年2月、157頁】
2016	2月	鉄道新線		中国	報道。アーコム運輸大臣、 <b>鉄道新線の沿線を商業地として開発利用したいという中国側の要求を拒否したと発表</b> 。また、開発のための特別目的会社の出資比率についても、中国側70%、タイ側30%ではなく、中国側60%、タイ側40%の方針で交渉する旨を述べた。【週刊タイ経済(電子版)2016年3月、41頁】
2016	3月	鉄道新線		中国	25日 アーコム運輸大臣は、 <b>タイ・中国共同開発の鉄道新線を大幅に縮小し、中国との共同事業も中止にすると発表</b> 。2015年7月に合意した共同事業はバンコク＝ノンカーイ間870キロ、2015年10月着工、20年全線開通の予定であったが、融資条件などで追いつかないため中止。タイ政府がバンコク＝ノンラーチャーシーマー間の250キロ、最高速度250キロの旅客専用鉄道を建設する。2016年10月着工、19年前半開通。総工費1700億パーツは全額タイ側が負担する。中止の方針は、3月23日、海南省で開かれた中国・メコン5か国首脳会議で、プラユット首相から李克強首相に伝えられた。【日本経済新聞 2016年3月26日、7頁】
2016	6月	高速鉄道		日本	23日 <b>日本との間で進めている北タイ高速鉄道の共同開発</b> 。バンコク＝チェンマイ間672キロのうち、バンコク＝ピッサヌローク間380キロを、第1フェーズとして先行させると、アーコム運輸大臣が発表。2018年に着工し、工期は3年間を予定。【週刊タイ経済(電子版)2016年6月、200頁】
2016	6月	高速鉄道	技術者	中国	報道。職業教育委員会事務局は、 <b>高速鉄道の運営にかかわる技術者の養成について</b> 、中国湖北省の教育行政局と研修生の派遣プログラムで合意覚書(MOU)を締結した。■同様の協定は、すでに日本の5つの専門学校とも交換している。タイの鉄道技師は現在、1万4500人。将来はさらに1万5000人が必要で、技術者育成が不可欠となっている。【週刊タイ経済(電子版)2016年6月、96-97頁】
2016	7月	高速鉄道	CP Group	日本	報道。CPグループの総帥タニンは、 <b>バンコクとラヨン間を結ぶ全長194キロの高速鉄道への投資に関心を示した</b> 。投資総額は1530億パーツとみられている。■このプロジェクトにはすでに伊藤忠商事が関心を示しており、CP、アマタ、サハなどのグループとの提携を希望している。【週刊タイ経済(電子版)2016年7月、100-101頁】
2016	8月	高速鉄道	新幹線	日本	6日 タイ運輸省と日本の国土交通省の間で、 <b>バンコク＝チェンマイ間の高速鉄道の共同開発に関する協力覚書に署名調印した</b> 。2日の閣議で決定。■共同開発の技術は、日本の新幹線の技術を導入し、タイ側は土地収用、土木工事、電気・動力系を担当する。【週刊タイ経済(電子版)2016年8月、42-43頁】
2016	9月	高速鉄道	首脳会談	中国	4日 <b>杭州で開催される「G20会合」に習国家主席から招聘されたプラユット首相は、習国家主席と首脳会談を行なう</b> 。この席上、タイが進めようとしている国家改革(タイランド4.0)への協力を依頼する。他方、習国家主席は、タイ中国高速鉄道プロジェクトへの協力を約束した。
2017	5月	高速鉄道	東部経済回廊	中国	4日 プラユット首相は、東部経済回廊(EEC)政策委員会の第2回会合で、 <b>マープタブット、レームチャパン、サッタヒープの三つの港を結ぶ複線鉄道開発プロジェクトを、1ヶ月以内に取りまとめるように指示した</b> 。■タイの物流は道路中心で、鉄道輸送のシェアは2%と極端に低く、これを引き上げることも意図する。■レームチャパン港での鉄道貨物輸送では、タイ国鉄とタイ港湾公団に設計作業を急ぐように指示した。■5月7日から9日には、香港と上海から60人の中国人投資家がEECプロジェクトを視察に来る予定。【週刊タイ経済(電子版)2017年5月、36-37頁】
2017	5月	高速鉄道	新幹線技術	日本	30日 閣議で、ソムキット副首相が日本訪問中に、 <b>運輸省と日本の国土交通省の間で交わす、高速鉄道の開発協力の覚書内容について承認した</b> 。■バンコク＝ピッサヌローク間が第一フェーズ、ピッサヌローク＝チェンマイ間が第二フェーズで、日本の新幹線技術を使用する。【週刊タイ経済(電子版)2017年6月、7頁】

タイ政治経済年表 1991年～2017年9月（2007年以降、『週刊タイ経済（電子版）』を活用）、2017/10/22					
2017	6月	高速鉄道	東部経済回廊	日本	7日 訪日中のソムキット副首相は、日本がドムアン、スワンアブーム、ウタパオの3空港を結ぶ高速道路建設プロジェクトの入札に参加することを約束したと述べた。■バンコク＝ラヨン間的高速鉄道は総延長193.5キロで、総工費1580億バーツ。官民連携の手法を使って開発する。■ソムキット首相は、BOIが主催したタイ投資セミナー「アジアの中枢に向かうタイ」で、日本人投資家1200人以上を前に、EECの開発計画を説明した。【週刊タイ経済（電子版）2017年6月、52頁】
2017	7月	高速鉄道	バンコク＝ナコンラーチャーシーマー	中国	11日 コープサク首相府大臣補佐官が、バンコク＝ナコンラーチャーシーマー間的高速鉄道について詳細を発表。最高時速は250キロ。両都市間の260キロを最短77分で結ぶ。長距離バスだと4時間。運賃は535バーツを想定。開通時期は2021年。総工費は1790億バーツで、75%を建設工事に使用する見込み。【週刊タイ経済（電子版）2017年7月、57-58頁】
2017	7月	高速鉄道	AIIB	中国	12日 ソムキット副首相は、高速鉄道の建設にかかる巨額の投資資金について、世銀、アジア開発銀行、アジアインフラ投資銀行(AIIB)からの借り入れを検討していることを明らかにした。ただし、公的債務残高が名目GDPの60%以内に収まるよう管理する。【週刊タイ経済（電子版）2017年7月、69-70頁】
2017	7月	高速鉄道	バンコク＝ラヨン	日本	24日 チャイワット運輸交通政策企画事務局長は、バンコク＝ラヨン間的高速鉄道をアユタヤーまで延伸することを求める日本の提案を受けれないと発表した。日本側はアユタヤー工業団地とレームチャパン、ラヨンの物流確保のために、バンコク商業会議所などを通じて要求していた。■理由は同高速鉄道は、PPP法にともなう実施するため、路線の変更はできないと説明。【週刊タイ経済（電子版）2017年7月、134頁】
2017	7月	高速鉄道	ブラユット首相	中国	24日 タイを訪問中の王毅外相はブラユット首相と会談。中国が進めている「一帯一路イニシアティブ」へのタイの参加を呼びかけた。同時に、バンコク＝ナコンラーチャーシーマー間高速鉄道は、地域のハブになるために不可欠のため、同プロジェクトの加速化に協力を惜しまないと約束した。■同時に、タイ中国高速鉄道建設の協力を強化することが、「一帯一路イニシアティブ」の要になる第一歩とも語る。■ドン・プラマツウィナイ外相との会談でも、タイ中国高速鉄道の加速化に触れる。【週刊タイ経済（電子版）2017年8月、132-133頁】
2017	9月	高速鉄道	バンコク＝ピッサヌローク	日本	報道 チャイワット運輸交通政策企画事務局長は、日本タイ高速鉄道(バンコク＝ピッサヌローク間、380キロ)の最終調査報告を、9月中に提出すると公表。日本側がタイ国鉄とNESDBの意見を踏まえてとりまとめ、年内に両国で協議に入る。■土木と電車システムはタイ政府が、運行は民間が実施。国同士の合併プロジェクトにするかどうかは未定。■日本側の説明では、駅は6つ、総工費2200億から2300億バーツ。運賃はピッサヌロークまで600バーツ。【週刊タイ経済（電子版）2017年9月、17-18頁】
2017	9月	高速鉄道	首脳会談	中国	4日 ブラユット首相が、中国のアモイで開催されるBRICS首脳会議に招聘され訪中。この日、ブラユット首相と習近平国家主席と首脳会談。タイ中国高速鉄道の設計業者と監督業者の雇用について、契約を締結。そのほか、一帯一路の枠組みに関する協力覚書を交換。【週刊タイ経済（電子版）2017年9月、23-24頁】
2017	9月	高速鉄道	バンコク＝ピッサヌローク	日本	8日 アーコム運輸大臣は日本の国土交通省の幹部と会談し、バンコク＝チェンマイ間の第1期工事(ピッサヌロークまでの380キロ)の高速鉄道の総工費が2700億バーツになる見通しを発表した。着工は2019年内、2022年の開通を目指す。【週刊タイ経済（電子版）2017年9月、54頁】
2017	9月	高速鉄道	東西経済回廊	日本	12日 日タイ修好130周年を記念して工業省、商業省、日本の経済産業省、ジェトロ共催のシンポジウムで、ソムキット副首相が改めて「東西経済回廊(EWEC)」の高速鉄道網への協力を日本に要請した。■東西高速鉄道プロジェクトは、中部ベトナムからラオスのサワンナケート、タイのムックダーハーン、北タイのメーソット、ミャンマーを経由してインドに至るもので、EWECにそって、ASEAN、インド、バングラデシュの巨大市場を期待する。【週刊タイ経済（電子版）2017年9月、66頁】
2017	9月	高速鉄道	建設工事	中国	11日 中国の天津で、第21回目の合同委員会を開催。中国側は10月半ばまでにタイ国鉄に設計図を渡し、早ければ11月中に着工の見通し。■ピチット副大臣によれば、暫定憲法第44条の命令にもとづき、中国人の技術者の試験と訓練は、タイ国エンジニア評議会が担当する。400人の中国人技術者の訓練を予定する。【週刊タイ経済（電子版）2017年9月、134-135頁】