

サウジアラビアの鉄道	Saudi Railways
------------	-----------------------

目次	Index
1 はじめに	1 Preface
2 ヒジャーズ鉄道	2 Hijaz Railway
3 既存の鉄道	3 Existing Railways
3.1 北部鉄道網	3.1 Northern Train Network
3.2 巡礼用高速鉄道	3.2 Haramain High Speed Rail
3.3 東部鉄道網	3.3 East Train Network
4 サウジ鉄道網の拡大計画	4 Expansion Plan of Saudi Rail Network
4.1 拡大計画の目的	4.1 Objectives of Expansion Plan
4.2 サウジ陸橋事業	4.2 Saudi Landbridge Project
4.3 湾岸諸国地域鉄道事業	4.3 GCC Regional Railway Project
4.4 リヤードメトロ	4.4 Riyadh Metro

1 はじめに	1 Introduction
近代の歴史を通じて、鉄道は産業の生命線として機能してきました。物資や人、さらには新たな構想を運び、国際的な結びつきを強固にする役割も果たしてきました。1825年にイギリスで開業して以来、鉄道は人間社会の中心的な存在となっていました。	Throughout modern history, railways have functioned as Industrial Lifeline. They have transported goods, people, and new ideas, while also strengthening international connections. Since Opening of Stockton and Darlington Railway in England in 1825, railways have remained central to human society.
しかし米国では、20世紀以降に自動車や航空機の普及によって鉄道は相対的に衰退しました。特に都市交通では、ゼネラルモーターズなど自動車関連企業が路面電車会社を買収し、バスへ転換する事例が数多く見られ、鉄道が意図的に排除される側面もありました。	In United States, however, railways relatively declined in 20th century with spread of automobiles and aircraft. In urban transport, automobile-related companies such as General Motors acquired streetcar companies and converted them into bus operations, intentionally pushing railways aside.

<p>一方で、大陸横断鉄道など幹線鉄道は自動車会社による直接的な廃止の対象にはならず、統合や再編を繰り返しながら現在はユニオン・パシフィックや BNSF といった少数の大規模鉄道会社による寡占状態となっています。</p> <p>したがって、米国の鉄道は「都市交通では自動車産業に押し出され、幹線輸送では市場再編を経て寡占化した」という二重の歴史を持っています。</p>	<p>On other hand, transcontinental railways and other trunk lines were not directly abolished by automobile companies; instead, they underwent consolidation and restructuring, resulting in today's oligopolistic system dominated by a few major companies such as Union Pacific and BNSF.</p> <p>Thus, history of American railways is twofold: displaced by automotive industry in urban transport, while consolidated into oligopolies in long-distance freight.</p>
<p>石油開発以降、米国の影響の強いサウジアラビアにおいても、1951年に開業したダンマーム鉄道 (سكة حديد الدمام) (現在の東部鉄道網) 以外は、長距離輸送には 100 トンを超える大型トレーラーが活用され、また人々の必要に応じて自由に移動できる乗用車や多目的車、小型トラックなどがこの沙漠の国の移動手段として一般化してきました。</p>	<p>Following oil development, Saudi Arabia—strongly influenced by United States—also relied on large trailers exceeding 100 tons for long-distance transport, except for Dammam Railway (سكة حديد الدمام) opened in 1951, which forms today's Eastern Railway network. Passenger cars, multipurpose vehicles, and small trucks became common means of mobility across this desert country.</p>
<p>近年では、内陸鉱山からのボーキサイトやリン鉱石運搬のための北鉄道網や、巡礼者を短期間で大量に輸送できる巡礼用高速鉄道(Haramain High-Speed Railway) (القطار السريع الحرمين) の運転が始まり、鉄道の長距離輸送や快適性が改めて認識されています。</p>	<p>In recent years, however, Northern Railway network for transporting bauxite and phosphate from inland mines, as well as Haramain High-Speed Railway (القطار السريع الحرمين) for moving large numbers of pilgrims in a short time, have demonstrated anew value of railways for long-distance transport and comfortable travel.</p>
<p>さらに、湾岸諸国の結びつきを一層強固にする湾岸地域鉄道事業も 2030 年完成を目標に進めることが 2024 年 11 月のカタールの会議で再確認されました。湾岸地域鉄道事業は、石油後の有力産業として急速に拡大している観光業にも大きく寄与できます。</p>	<p>Furthermore, Gulf Railway Project, aimed at strengthening ties among Gulf countries, was reaffirmed at Qatar conference in November 2024, with completion targeted for 2030. This regional railway project is expected to contribute</p>

	significantly to rapidly expanding tourism industry, which is becoming a major sector in post-oil era.
現在ではサウジアラビアは、日本の観光業とほぼ拮抗する規模に達しており、今後さらに拡大が見込まれています。2026年から湾岸諸国巡幸の観光用大型クルーズ船が運行される予定であり、オリエント急行のような観光列車の運行も視野に入っています。このような状況のもと、サウジアラビアでは国家構想「ビジョン2030」の下、現在約5,000kmの鉄道路線を8,000kmまで拡充する鉄道事業が着実に進展しています。	Today, Saudi Arabia's tourism industry has reached a scale nearly equal to that of Japan, and further expansion is anticipated. From 2026, large cruise ships for Gulf tours will begin operation, and introduction of luxury tourist trains, reminiscent of Orient Express, is also being considered. Against this backdrop, under national strategy "Vision 2030," Saudi Arabia is steadily advancing railway expansion projects, aiming to increase its current 5,000 km of railway lines to 8,000 km.

2 ヒジャーズ鉄道	2 Hijaz Railway
アラビア半島で最初に鉄道が敷設されたのは、ヒジャーズ鉄道(خط حديد الحجاز)で、かつてダマスカス(دمشق)からマディーナ(مدينة)まで1,000km以上を走っており、1908年に開業しました。しかし、その存続期間は短く、オスマン帝国(الدولة العثمانية)の崩壊後の1920年に閉鎖されました。	First railway laid in Arabian Peninsula was Hijaz Railway (خط حديد الحجاز), which once ran more than 1,000 km from Damascus (دمشق) to Madinah (مدينة). It opened in 1908. However, its existence was short-lived, and it was closed in 1920 after collapse of Ottoman Empire (الدولة العثمانية).

HEJAZ RAILWAY LINE



この鉄道は、国内の巡礼者を安全に聖地へ輸送するため、オスマン帝国が建設しました。しかし、その裏ではアラブの反乱の兆候を鎮圧するため、大量かつ迅速に南下する兵力輸送を目的としていました。その事業費は帝国の年間予算の約 18% と推定され、全額、イスラーム世界からの寄付だけで賄わっていました。

This railway was built by Ottoman Empire to transport pilgrims safely to Holy Land. In background, it was intended to move troops southward in large numbers and quickly to suppress signs of Arab rebellion. Project cost was estimated at about 18% of Empire's annual budget, fully covered by donations from Islamic world.

しかし、アラブ人の間ではすでに反乱の気運が高まっており、マッカのシャリーフ(شریف مکہ)、フセイン・ビン・アリー(حسین بن علی)に率いていました。シャリーフはこの鉄道計画が聖地の守護者としての自身の権威を損なうことを恐っていました。アラブの戦士たちは時折鉄道の南端に攻撃を仕掛けましたが、深刻な被害を与えるための武器

At that time, momentum of rebellion was already growing among Arabs under Sharif of Makkah (شریف مکہ), Hussein bin Ali (حسین بن علی). Sharif feared that this railway plan would undermine his authority as guardian of Holy Land. Arab warriors occasionally attacked southern parts of railway, but lacked weapons and organisation to cause

<p>や組織力が不足していました。同時に、オスマン軍は故郷から遠く離れており、これらの攻撃を止めることはほとんどできませんでした。</p>	<p>serious damage. Ottoman army, far from homeland, could hardly stop these attacks.</p>
<p>第一次世界大戦と 1916 年のアラブ反乱の開始で勢力均衡は変わり、独立を目指してフセインとその息子ファイサル(فیصل)、アブドゥッラー(عبد الله)が率いたアラブの反乱 (الثورة العربية الكبرى) (1916 年～1918 年) が起きました。反乱側に資金と武器を提供していた英国のスパイの一人だった T・E・ローレンスの度重なる列車襲撃もその中で起きて います。大戦がオスマントルコ(تركيا العثمانية)の敗戦で終わり、現在のイラク (英) イスラエル(ישראל) (イスラエル) (Palestine) 、ヨルダン(الأردن) (Jordan) 、シリア (سوريا) (Syria) 、レバノン(لبنان) (Lebanon) が占める地域はイギリスとフランスの支配下に置かれ、ヒジャーズ鉄道は、廃線になりました。その遺構は、ヒジャーズ鉄道の襲撃跡も含めて、今でもこの地域の沙漠に残されて追います。</p>	<p>Balance of power shifted with World War I and Arab Rebellion (الثورة العربية الكبرى) . Arab Rebellion (1916–1918) was led by Hussein and his sons Faisal (فیصل) and Abdullah (عبد الله), aiming for independence. Repeated train raids were carried out by T.E. Lawrence, one of British agents, while Britain provided funds and weapons to Arab rebels. War ended with defeat of Ottoman Turks (تركيا العثمانية). Present-day Iraq (Iraq) (العراق), Israel (ישראל) (Palestine) (فلسطين) and Trans Jordan (الأردن) came under British control, while Syria (سوريا) (Syria) and Lebanon (لبنان) (Lebanon) came under French control. Hijaz Railway was abandoned. Remains of railway, including raided sections, are still visible in desert of region.</p>



1900 年から 1920 年の間に撮影されたアル・ヒジャーズ鉄道のエリア。(写真:アメリカ議会図書館)

An area of Al Hejaz railway photographed between 1900 and 1920. Photo: (Library of Congress)



マダーイン・サーリフ機関区 〈撮影 高橋〉 ((Madain Salih (مَدَنْ صَالِحْ) engine yard)) (Photo: Takahashi)

サウジアラビアは、マディーナ駅とタブク(تَبُوك)駅も博物館として修復しており、オリジナルの車両や機関車も含まれています。マダーイン・サーリフ(مَدَنْ صَالِحْ)機関区やカラア・ムアッザム(قلعة) (المعظم) (ヒジャーズ鉄道 27 番駅) などもいずれ歴史資料館に成ると思われます。

Saudi Arabia has restored Madinah and Tabuk (تَبُوك) stations as museums, including original rolling stock and locomotives. Madain Salih (مَدَنْ صَالِحْ) engine yard and Qaal'at al Muazzam (قلعة) (المعظم) (Hijaz Railway Station 27) are also likely to become historical museums.

3 既存の鉄道

3 Existing Railways

現代サウジアラビア王国の最初の線路は第二次世界大戦終結から 2 年後の 1947 年に敷設され、最

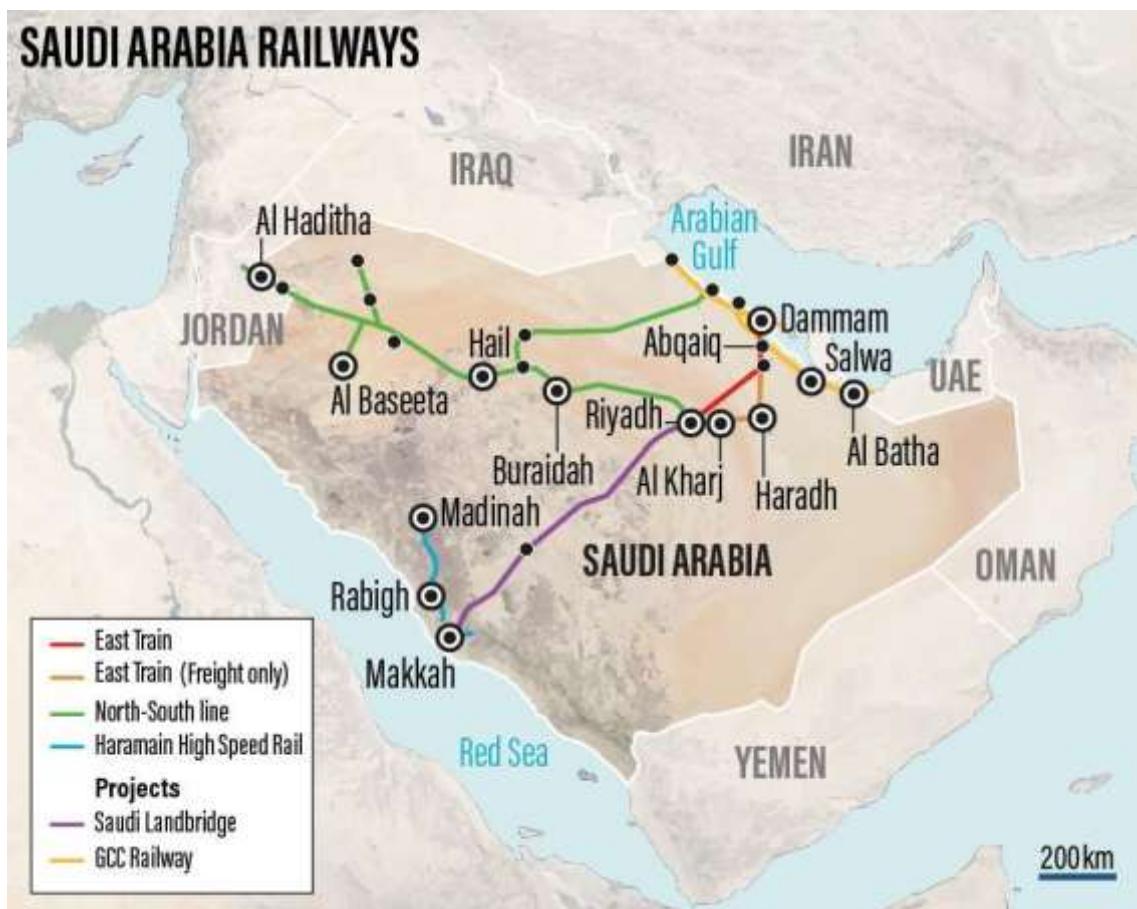
First rail tracks in modern Saudi Arabia were laid in 1947, two years after end of World War II, and

<p>初の貨物線は 1951 年に開業しました。それ以来、広大な土地のさまざまな地域や新たな開発を結ぶために、鉄道網は拡大してきました。現在、王国には約 5,000km (4,978km) の線路があり、3 つの主要路線を形成しています。</p>	<p>First freight line opened in 1951. Since then, rail network has expanded to connect various regions and new developments across this vast country. Today, Kingdom has approximately 5,000 km (4,978 km) of rail tracks, forming three major routes:</p>
---	--

3.1 北部鉄道網

3.1 Northern Train Network

<p>北部鉄道網（旧南北線(Firmer North-South Line)）は最大規模の路線で、貨物線と旅客線に分かれています。この路線は首都リヤード(رياض)から北西部のヨルダン(الأردن)国境まで全長 2,800km に及び、重要な燐鉱山やボーキサイト鉱山と、西海岸のラアス・アル=カイル(رأس الخير)やジュバイル(جبيل)の主要港湾を結んでいます。</p>	<p>Northern Rail Network (former North-South Line) is largest route, divided into freight and passenger lines. This line extends 2,800 km from capital Riyadh (رياض) to northwest border with Jordan (الأردن), linking important phosphate and bauxite mines with major ports on west coast such as Ras Al-Khair (رأس الخير) and Jubail (جبيل).</p>
<p>つい最近、北部鉄道網の 5 番目で最後の旅客駅であるクライヤート(قريات)駅（ヨルダン国境近く）が開業しました。約 12 時間で、乗客はサウジアラビア北部地域から首都まで 1,215km を移動できます。</p>	<p>Just recently, fifth and final passenger station of Northern Rail Network, Qurayyat (قريات) station near Jordan border, was opened to public. In about 12 hours, passengers can travel 1,215 km from northern region of Saudi Arabia (المملكة العربية السعودية) to capital.</p>



この路線の計画は 2006 年に公共投資基金によつて設立されたサウジ鉄道機構 (المؤسسة العامة للخطوط الحديدية) (現サウジアラビア鉄道) によって始まりました。鉱物輸送列車は 2011 年に北部鉄道網で初めて運行され、2017 年には旅客便も開始されました。

Planning of this route began in 2006 under Saudi Railways Organization (المؤسسة العامة للخطوط الحديدية), established by Public Investment Fund, now Saudi Railway Company (الخطوط الحديدية السعودية). Mineral freight trains first departed on Northern Rail Network in 2011, and passenger services started in 2017.



Sep. 30 2016 by Mid East

それ以来、この路線はサウジアラビア経済の中心的役割を担い、鉄道事業は国家構想 2030 (رؤية 2030) 経済計画の重要目標達成に一定の形で貢献しています。また、燃料消費や二酸化炭素排出量の削減、交通安全の向上にも寄与し、自動車やトラックを王国の道路から減らしています。

Since then, this route has played central role in Saudi economy, with railway sector contributing in various ways to achieving key goals of Saudi Vision 2030 (رؤية 2030). It also helps reduce fuel consumption and carbon emissions, improve traffic safety, and remove cars and trucks from Kingdom's roads.



by AIARABIYA

「現時点では、クライヤート駅の開業は路線の最大運行能力の達成に加え、初めての鉄道・自動車貨物サービス提供にも寄与することは間違いありません」と関係者は述べました。	“At present, opening of Qurayyat station not only achieves maximum operational capacity of route but also undoubtedly contributes to introduction of intermodal freight service, using trains for long-distance transport and trucks for local distribution,” said an official.
---	---

Breakdown of North Railway (NSR, 2,750 km)

Section	Approx. Length	Purpose	Notes
Riyadh – Al Haditha Passenger Line	~1,250 km	Passenger	Runs northwest from Riyadh through Majmaah, Qassim, Hail, Jouf, ending at Al Haditha near the Jordan border.
Al-Jalamid Mine – Al Baithah Junction Freight Line	~1,550 km	Freight	Transports phosphate and bauxite from northern mines via Jouf and Hail to Qassim.
Intermodal Yards & Sidings	~ (included in total)	Freight & Logistics	9 major yards at Al-Haditha, Al-Jawf, Al-Besitaa, Hail, Qassim, Sudair, Riyadh, Ras Al-Khair, and Jubail.
Total	~2,750 km	Passenger + Freight	Longest railway in the world using ETCS Level 2 signaling system.

3.2 巡礼用高速鉄道	3.2 Haramain High Speed Rail
-------------	------------------------------

西海岸沿いに位置する巡礼用高速鉄道(قطار الحرمين السريع)は、国の二つの聖地であるマッカ(مكة)とマディーナ(مدينۃ)をジェッダ(جدة)経由で結び、キング・アブドゥルアズィーズ国際空港(مطار الملك عبد العزيز)およびキング・アブドゥラ経済都市(مدينة الملك عبد الله الاقتصادية)に停車駅を設けています。	ハラマイン・ハイ・スピード・レールウェイ(Haramain High-Speed Railway)は、西海岸に位置する二つの聖地であるマッカ(مكة)とマディーナ(مدينۃ)を結ぶ鉄道で、ジェッダ(جدة)を経由して、キング・アブドゥルアズィーズ国際空港(مطار الملك عبد العزيز)とキング・アブドゥラ経済都市(مدينة الملك عبد الله الاقتصادية)に停車駅を設けています。
全長 450km の電化路線の列車は時速 300km で走行し、2018 年に開業しました。新型コロナウイルスのパンデミック以前には、年間 6,000 万人の	This electrified line extends 450 km, with trains running at 300 km/h, and was inaugurated in 2018. Before COVID-19 pandemic, annual

利用が見込まれており、そのうち 300 万から 400 万人がハッジ(حج)やウムラ(عمره)巡礼者で、3 都市の道路渋滞緩和が期待されていました。	ridership was projected at 60 million, including 3 to 4 million Hajj (حج) and Umrah (عمره) pilgrims, with expected relief of road congestion in three cities.
---	---



Image of Haramain train (wikipedia)

Breakdown of Haramain High Speed Railway (HHR, 453 km)

Section	Approx. Length	Purpose	Notes
Mecca – Medina Main Line	~449 km	Passenger	High-speed corridor linking the two holy cities
Jeddah Airport Connector	~3.75 km	Passenger	Branch line to King Abdulaziz International Airport
Total	~453 km	Passenger	High-speed rail with 5 stations (Mecca, Jeddah, KAIA, KAEC, Medina)

3.3 東部鉄道網	3.3 East Train Network
------------------	-------------------------------

王国内で 3 番目の鉄道路線であり、最も古い路線である東部鉄道網（旧ダマーム-リヤード線 قطار (المنطقة الشرقية - الرياض) は、全長約 1,775km で、	Third in Kingdom and oldest railway line, East Train Network (former Dammam–Riyadh Line, قطار المنطقة الشرقية - الرياض) extends about 1,775 km,
---	---

旅客線と貨物線に分かれ、4 つの駅があります。	divided into passenger and freight services, with four stations.
この路線は 1940 年代にサウジアラビア建国者アブドゥルアジズ(عبد العزيز آل سعود)国王の命により建設され、東部と首都を結ぶ重要な路線として機能しました。1951 年に開通しました。	Construction was ordered in 1940s by King Abdulaziz (عبد العزيز آل سعود), founder of Saudi Arabia (المملكة العربية السعودية), as vital route linking eastern region with capital. It was inaugurated in 1951.

3.3.1 東部旅客線	3.3.1 East Train Passenger Line
旅客線は複線で全長 733km あり、リヤード(رياض)とダンマーン(دمام)をクライス(خربيص)、ホフーフ(هفوف)、アブカイク(أبقيق)経由で結んでいます。	Passenger line is double-track, 733 km long, connecting Riyadh (رياض) and Dammam (دمام) via Khurais (خربيص), Hofuf (هفوف) and Abqaiq (أبقيق).



East Train Fleet (Saudi Arabia Railways)

3.3.2 東部貨物線	3.3.2 East Cargo Train Line
貨物線は全長 566km で、ダンマーンのキング・アブドゥルアズィーズ港(ميناء الملك عبد العزيز)を起点に、アハサー(أحساء)、ブカイク(بقيق)、ハルジ(Harrad)、ハラド(خرج)、アル=タウディーヒーヤ(التوضيحية)を経由してリヤードに至ります。	Freight line is 566 km long, starting from King Abdulaziz Port (ميناء الملك عبد العزيز) in Dammam, passing through Ahsa (أحساء), Buqayq (بقيق), Haradh (خرج), and Al-Tawdihiyah (التوضيحية), and reaching Riyadh



SAR transferring freight trains to Al Ahsa (Dec 31 2024 by Enterprise)

Breakdown of East Train Network (1,775 km)

Section	Approx. Length	Purpose	Notes
Riyadh – Dammam Passenger Line	~449 km	Passenger	Connects capital Riyadh with Dammam on the Arabian Gulf
Riyadh – Dammam Freight Line	~556 km	Freight	Parallel to passenger line, dedicated to cargo
Riyadh – Jubail Freight Line	~115 km	Freight	Connects Riyadh to Jubail Industrial City
Branch Lines & Sidings	~655 km	Mixed	Includes industrial spurs, port connections, and service tracks
Total	~1,775 km	Passenger + Freight	Combined length of all Eastern Province rail infrastructure

4 サウジ鉄道網の拡大計画

4 Expansion Plan of Saudi Rail Network

サウジアラビアはすでに 5,000km 超の鉄道が稼働していますが、サウジ国家構想 2030 (رؤية السعودية 2030) においては、

Saudi Arabia already operates more than 5,000 km of railways, but under Saudi Vision 2030 (رؤية 2030) it is planned to expand the network to over 12,000 km by 2030.

<p>2030)の下、2029 年末までに 8,000km へ拡張することを目指しています。これには新しい高速路線、改善された貨物路線、都市・工業団地・港を結ぶ統合交通ハブが含まれます。</p>	<p>السعودية 2030), Kingdom aims to expand to 8,000 km by end of 2029. This includes new high-speed lines, improved freight routes, and integrated transport hubs linking cities, industrial zones, and ports.</p>
<p>新しい鉄道事業は次の三項目です :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ランドブリッジ事業: 国の東部と西部を結ぶ全長 1,300km の鉄道路線 - 湾岸鉄道: 湾岸協力会議(GCC)の全加盟国を結ぶ、長らく遅延していた地域鉄道事業 - メトロおよびライトレールシステム: リヤード(リヤض)、ジェッダ(جدة)、メッカ(مكة)における都市での開発 	<p>New railway projects are 3 items as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Land Bridge Project: 1,300 km line connecting eastern and western regions - Gulf Railway: long-delayed regional project connecting all GCC countries - Metro and Light Rail Systems: major urban developments in Riyadh (رياض), Jeddah (جدة), and Makkah (مكة)
<p>拡張には主要都市を結ぶ高速列車、効率的な貨物輸送のための貨物線、バスや空港と連携した統合交通システムが含まれます。</p>	<p>Expansion covers high-speed trains linking major cities, freight lines for efficient cargo transport, and integrated systems connecting buses and airports.</p>

4.1 拡大計画の目的	4.1 Objectives of Expansion Plan
<p>拡大された鉄道網は物流と輸送の基盤となり、以下の目的を達成します。</p>	<p>Expanded rail network serves as backbone of logistics and transportation, achieving following objectives:</p>

4.1.1 拡大された鉄道網は物流と輸送の基盤となり、コスト削減と効率向上を実現します。	4.1.1 Expanded rail network serves as backbone of logistics and transport, delivering cost reduction and efficiency gains:
<ul style="list-style-type: none"> - 炭素排出削減: 列車はトラックやバスより環境に優しい - 観光の増加: 国内外の観光客にとって、より速く安全でアクセスしやすい旅行手段 - 雇用創出: 建設、エンジニアリング、運営分野で数千の雇用を創出 - 産業成長支援: 港や工場間で原材料や物資の円滑な移動 	<ul style="list-style-type: none"> - Carbon emission reduction: trains are more eco-friendly than trucks and buses - Tourism growth: faster, safer, and more accessible travel options for domestic and international visitors - Job creation: thousands of jobs in construction, engineering, and operations - Industrial growth support: smoother movement of raw materials and goods between ports and factories

<ul style="list-style-type: none"> 王国は鉄道により輸送コストを 25%削減し、非石油 GDP を年間数十億リアル増加すると推定 	<ul style="list-style-type: none"> Kingdom estimates railways will cut transport costs by 25% and add billions of riyals annually to non-oil GDP
--	---

4.1.2 技術の進歩とスマートインフラ	4.1.2 Advances in Technology and Smart Infrastructure
<p>政府は人工知能(AI)、モノのインターネット(IoT)、予測保守システムを鉄道インフラに統合しています。リアルタイムトラッキング、自動列車制御、スマートチケットなどにより旅行体験を向上させ、遅延削減、安全性向上、路線維持管理の改善を実現します。</p>	<p>Government integrates Artificial Intelligence (AI), Internet of Things (IoT), and predictive maintenance systems into rail infrastructure. Features such as real-time tracking, automatic train control, and smart ticketing enhance travel experience, reduce delays, improve safety, and strengthen line maintenance.</p>

4.1.3 國際的なパートナーシップと投資	4.1.3 International Partnerships and Investment
<p>目標達成のため、王国は世界のインフラ企業と提携しています。中国、ヨーロッパ、アメリカの複数の企業が事業参加に関心を示しています。公共投資基金(PIF)は王国の主権資産基金であり、官民パートナーシップ(PPP)を通じて資金調達と事業促進を奨励しています。PPP は事業実行における持続可能性と革新を確保します。</p>	<p>To achieve goals, Kingdom partners with global infrastructure companies. Multiple firms from China, Europe, and United States show interest in participating. Public Investment Fund (PIF) acts as sovereign wealth fund, while Public-Private Partnerships (PPP) are encouraged to finance and promote projects. PPP ensures sustainability and innovation in project execution.</p>

4.2 サウジ陸橋事業	4.2 Saudi Landbridge Project
<p>国家産業開発・物流計画(NLDP)の下で公式に発表された、国有企业サウジアラビア鉄道(Saudi Arabia Railway)による 70 億ドル規模のサウジ陸橋事業は、世界最大級の鉄道プロジェクトの一つです。</p>	<p>Officially announced under National Logistics and Development Program (NLDP), the \$7 billion Saudi Landbridge Project by Saudi Arabia Railway (الخطوط الحديدية السعودية) is one of World's largest railway initiatives.</p>
<p>紅海 (ジェッダ) (جدة) とアラビア湾 (ダンマーム) (دمام) を結び、地域物流の変革を目指すサウジ国家構想 2030 (2030) (رؤية السعودية 2030) の重要な柱である</p>	<p>It connects Red Sea (Jeddah) (جدة) with Arabian Gulf (Dammam) (دمام), serving as a key pillar of Saudi Vision 2030 (2030) (رؤية السعودية 2030). This project</p>

り、貿易多様化を支援し、王国を物流拠点として位置づけます。	aims to transform regional logistics, support trade diversification, and position Kingdom as a central hub for global transport.
-------------------------------	--



Construction review on Sep 22, 2025

Breakdown of Saudi Landbridge Project (1,500 km)

Section	Approx. Length	Purpose	Notes
Riyadh – Jeddah New Railway Line	~900 km	Freight & Passenger	Major east–west corridor linking the Red Sea port of Jeddah with Riyadh
Riyadh North–South Connector	~35 km	Freight & Passenger	Double-track line crossing Riyadh to connect with the North–South Railway
King Abdullah Port – Yanbu Industrial City	~172 km	Freight	Serves western industrial zone and port facilities
Jubail – Dammam Freight Line	~115 km	Freight	Connects Jubail Industrial City with Dammam port on the Arabian Gulf
Industrial Spurs & Port Connections	~278 km	Freight	Additional tracks serving dry ports, logistics hubs, and industrial complexes
Total	~1,500 km	Mixed	Sum of all main corridors and auxiliary lines

4.3 湾岸諸国地域鉄道事業

4.3 GCC Regional Railway Project

ガルフ鉄道事業(مشروع السكك الحديدية الخليجية)は政策面でも重視されており、2024年11月7日に開催されたGCC運輸大臣総会(اجتماع وزراء النقل لدول مجلس التعاون)ではその重要性が確認され、交通分野の将来目標が議論されました。鉄道は経済・社会・物流の結束を強め、地域の接続性を高める基盤とされ、各国の交通計画と統合されることで港湾や物流拠点とも連携し、地域経済を支えています。	Gulf Railway Project (مشروع السكك الحديدية الخليجية) is highly valued in policy. At GCC Transport Ministers Meeting (اجتماع وزراء النقل لدول مجلس التعاون) on November 7, 2024, importance was confirmed and future goals in transport sector were discussed. Railway strengthens economic, social, and logistics ties, enhances regional connectivity, and supports economy by integration with national transport plans, ports, and logistics hubs.
さらに、陸路輸送に関する統一法が議題となり、安全性と一貫性の向上が進められています。こうした取り組みは湾岸諸国が交通分野で協力し、持続可能な発展を追求していることを示しています。鉄道網共同体の構築は、統合された交通の未来に向けた大きな一步であり、地域の結束と成長を象徴しています。	Unified law for land transport was also discussed, aiming at better safety and consistency. These efforts show Gulf countries cooperate in transport and pursue sustainable development. Building railway network community is major step toward integrated transport future and symbol of regional unity and growth.



Gulf Train (WARADANA)

4.3.1 鉄道事業の概要

4.3.1 Project Overview

<p>この事業は約 2,117km の鉄道網で湾岸 6 か国を結び、2030 年の完成を目指す戦略的事業です。旅客列車は時速 200km 以上、貨物列車は時速 80～120km で運行され、交通効率と物流の発展に寄与します。</p>	<p>This project covers about 2,117 km of railway network linking six Gulf countries, aiming completion by 2030. Passenger trains run over 200 km/h, freight trains 80–120 km/h, contributing to efficiency and logistics growth.</p>
<p>進展の一例として、UAE (الإمارات العربية المتحدة) とオマーン (عمان) を結ぶハフィート鉄道 (سكة حديد حفيت) が設立され、国境を越えた接続性が強化されています。さらに、クウェート (الكويت) を北側の拠点とする設計が進められ、鉄道はサウジアラビア (السعودية) と UAE を経由してオマーンの首都マスカット (Muscat, مسقط) まで延びる計画です。</p>	<p>Example of progress is Hafit Railway (سكة حديد حفيت) connecting UAE (الإمارات العربية المتحدة) and Oman (عمان), strengthening cross-border connectivity. Design also includes Kuwait (الكويت) as northern base, with line extending through Saudi Arabia (السعودية) to Muscat (مسقط), capital of Oman.</p>
<p>調査では、2045 年に旅客数が 800 万人を超える、貨物輸送量が 9,500 万トンに達すると予測されており、この鉄道網は地域の統合と持続可能な成長を象徴する基盤となっています</p>	<p>Studies predict more than 8 million passengers and 95 million tons of freight by 2045. Railway network becomes foundation of regional integration and sustainable growth.</p>

4.3.2 GCC 地域鉄道事業の概念と路線図	4.3.2 Concept and diagram of GCC regional railway project
<p>湾岸鉄道庁 (الهيئة الخليجية للسكك الحديدية) は「GCC 鉄道ルートはクウェートからアブ・ハドリーヤ (أبو حدرية) やダンマーンを経由してバハレイン王国へ、そして海上のコースウェイや橋を通ってカタールへ渡り、サルワ (سلوى) でサウジアラビアに戻り、ダンマーンからサルワへ直進してきたルートと合流し、サウジアラビアからアラブ首長国連邦に入り、アブダビ (أبو ظبي)、アル=アイン (العين) を通り、オマーンに入った後、ソハール (صحار) を経由してマスカット (مسقط) へ接続する」と説明していますが、地図は示していません。</p>	<p>Gulf Railway Authority (الهيئة الخليجية للسكك الحديدية) explains “GCC railway route starts from Kuwait, passing through Abu Hadrayah (أبو حدرية) and Dammam to Kingdom of Bahrain, then through planned construction of causeways and bridges to Qatar, returning to Saudi Arabia at Salwa (سلوى), where it joins route coming directly from Dammam to Salwa, continuing from Saudi Arabia into United Arab Emirates, through Abu Dhabi and Al Ain (العين), entering Oman, then connecting to Muscat (مسقط) via Sohar (صحار) but does not show its map.</p>

GCC 鉄道の総延長 2,117 km の内訳

Country	Line length
Kuwait	145 km

Bahrain	36 km
Qatar	283 km
Saudi Arabia	663 km
United Arab Emirates	684 km
Oman	306 km



Map according to above explanation



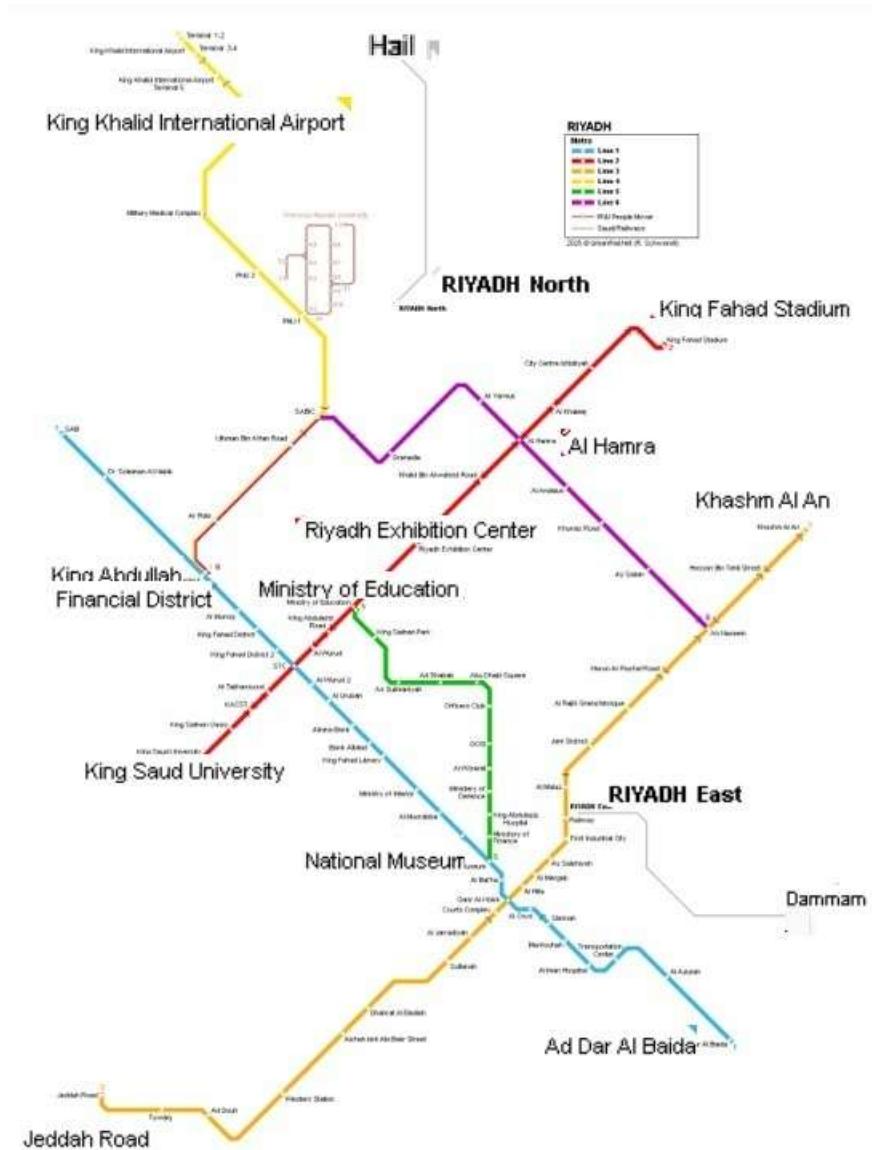
By Dr. Bashar Al-Malik, CEO of Saudi Railway Company "SAR":

4.3.3 GCC 地域鉄道事業関連のサウジ国内新設路

4.3.3 Saudi Section of GCC Railway Project

<p>GCC 鉄道の総延長 2,117km のうち、サウジアラビア国内では約 660km を新設する計画です。各國ごとの分担は下表に基づきますが、サウジ国内の新設路はクウェート国境からアブ・ハドリヤ(Abu Hadriyah, أبو حدريه)までが 200~240km、ダンマーン(Dammam, الدمام)とサルワ(Salwa, سلوى)間が 340~420km で、これにバハレイン(Bahrain, البحرين)とカタール(Qatar, قطر)への分岐路を加えて合計約 660km と見込まれています。</p>	<p>Of total 2,117 km, about 660 km will be newly built in Saudi Arabia (السعودية). According to country allocation, Saudi section includes 200~240 km from Kuwait (الكويت) border to Abu Hadriyah (أبو حدريه) and 340~420 km between Dammam (الدمام) and Salwa (سلوى), plus branches to Bahrain (البحرين) and Qatar (قطر), making total about 660 km.</p>
---	---

4.4 リヤードメトロ	4.4 Riyadh Metro
<p>リヤードメトロ・ネットワークは 6 路線、合計 162km(公式資料では 176km!)で構成され、85 駅があります。推定 225 億米ドルとされるネットワークは、2013 年までに発注され、2024 年 11 月 27 日に正式に開業し、2024 年 12 月 1 日から青路線、黄路線、紫路線で定期運行を開始しました。</p>	<p>Riyadh Metro network has 6 lines, total length 162 km (official data 176 km), with 85 stations. This network, estimated cost 22.5 billion USD, was ordered by 2013, officially opened on 27 November 2024, and started regular service on 1 December 2024 on Blue Line, Yellow Line, and Purple Line.</p>
<p>リヤードメトロ各線の車両製造元は、必ずしも同じではありませんが統一設計の完全自動列車 190 編成を使用し、世界最長の無人列車システムを実現しています。</p>	<p>Riyadh Metro trains are not always from same manufacturer, but 190 fully automated trains with unified design are used, making world longest driverless train system.</p>
<p>路線図と 6 路線それぞれの概略は次の通りです：</p>	<p>Map and outline of 6 lines are as follows:</p>



路線色	開業 Opened	画像	適用
Line Colour	距離 Distance	Image	Description

1 青路線	Dec 01, 2024		オラヤー、バトハーとハールの各道路
1 Blue Line	38 km 24 Stations		Al-Olaya – Al-Batha – Al-Hayer Roads US \$ 6.56 Billions

2 赤路線	Dec 15, 2024		アブドゥッラー王道路
2 Red Line	25.3 km 14 Stations		King Abdullah Road US \$ 2.89 Billions

3 橙路線	Jan 05, 2025		マディーナ道路とサード・ビン・アブドッラフマーン 1 世殿下道路
3 Orange Line	40.7 km 21 Stations:		Al-Madinah Al-Munawarah Road – Prince Saad Bin Abdurrahman I Road US \$ 5.21 Billions

4 黄路線	Dec 01, 2024		ハーリド王國際空港道路 (9km 紫路線と共に)
4 Yellow Line	29.6 km 9 Stations (3 shared with Purple Line)		King Khalid International Airport Road (9 km shared with Purple Line) US \$ 3.06 Billions

5 緑路線	Dec 15, 2024		アブドゥルアズィーズ王道路 (全線地下鉄)
5 Green Line	12.9 km 11 Stations		King Abdulaziz Road (fully underground) US \$ 2.66 Billions

6 紫路線	Dec 01, 2024		アブドッラフマーン・イブン・アウフ道路、シャイフ・ハサン・ビン・フサイン・ビン・ア
-------	--------------	--	---

			リ一道路 (9kn 黄色路線と共用) Abdurrahman Bin Awf Road – Sheikh Hassan Bin Hussain Bin Ali Road (9 km shared with Yellow Line) US \$ 2.17 Billions
6 Purple Line	29.9 km 9 Stations (3 shared with Yellow Line)		