

科学研究費助成事業（科学研究費補助金）研究成果報告書

平成23年 5月 8日現在

機関番号：22701

研究種目：若手研究（B）

研究期間：2009～2011

課題番号：21730276

研究課題名（和文） バンコクの都市交通の史的展開に関する研究

研究課題名（英文） Historical Deployment of Urban Transport in Bangkok.

研究代表者 柿崎 一郎 (Ichiro Kakizaki)
横浜市立大学・都市社会文化研究科・准教授

研究者番号：00315821

研究成果の概要（和文）：本研究はタイの首都バンコクにおける都市交通の変遷、すなわちバンコク市内における公共交通手段の整備過程と都市交通政策の変容を分析することを目的とした。その結果、バンコクにおける都市交通政策は、市内軌道・近郊鉄道、バス、都市鉄道のいずれを見ても当初民間による経済活動として始まった事業が統制の強化を経て公営化される傾向があり、とくに近年では都市交通の政治化が著しく、これが都市交通の整備を遅延させる主要な要因であることが確認された。

研究成果の概要（英文）：This study aims to analyze the change in urban transport in Bangkok by revealing the development process of public transport and the transition of urban transport policy in Bangkok. The study showed that there was a tendency of strengthening regulation from private business to public operation in each means of transport: tramways/suburban railways, buses, and urban railways. It also revealed that the recent politicization of urban transport became the main reason of delay in urban transport development.

交付決定額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2009年度	1,200,000	360,000	1,560,000
2010年度	1,000,000	300,000	1,300,000
2011年度	1,100,000	330,000	1,430,000
年度			
年度			
総計	3,300,000	990,000	4,290,000

研究分野：インドシナ交通論、タイ地域研究
 科研費の分科・細目：経済学、経済事情
 キーワード：バンコク、都市交通、歴史

1. 研究開始当初の背景

研究者は交通という視点からのタイ地域研究を試みており、これまで「戦前期タイの鉄道とバンコク中心経済圏の形成」及び「戦後期タイの交通政策と物流構造の変容」をテーマとした研究を行い、前者は博士後期課程における研究テーマとして最終的に博士論

文としてとりまとめ、後者は平成15～17年度科学研究費補助金（若手研究B）に採択されて最終報告書という形で研究成果をとりまとめた。これらの研究は基本的に国家レベルの交通網、すなわち地域間交通網を対象としており、都市内の交通については対象外であった。

しかしながら、研究者のそもそもの問題関心は、幼少時より長期間の滞在を繰り返してきたバンコクの交通問題であり、その劣悪な交通事情がいかにして形成され、これをどのように解決すべきかという点にあった。このため、当初より国家レベルの交通網に関するマクロな視点からの研究の次には、バンコクという特定の都市に焦点を当てたミクロな視点からの研究を進めることを計画しており、研究者の長期的な研究計画の中では第3番目の研究計画に位置づけられた。

交通問題へのアプローチは、通常は交通経済学的な計量的アプローチ、あるいは都市計画学的な工学的アプローチが主流であるが、研究者はそれらのアプローチへの前提条件として、経済史的な政策論的アプローチの重要性を認識していた。すなわち、バンコクにおける都市交通の整備過程と政策の変遷を史的に分析することで、現在発生している交通問題の根源を的確に認識し、その解決策を考える糸口となることが期待された。

実際には、バンコクの都市交通に関する先行研究はほとんど存在しないのが現状である。とくに、19世紀後半から20世紀半ばにかけてのバンコクの都市交通の状況を研究した事例が存在せず、あるとしても概説的な記述のみである。タイの鉄道事業については少ないながらも先駆研究例が存在しているのと比較しても、バンコクの都市交通の研究は大きく出遅れているものといわざるを得ない。このため、本研究はタイのみならず世界的に見てもバンコクの都市交通に関する最初の本格的な研究となり、その意義は非常に大きいものと期待された。

2. 研究の目的

本研究は、バンコクにおける都市交通の整備が開始される19世紀末から現在までを対象とし、市内軌道から始まってバス、都市鉄道と変遷を遂げてきたバンコクの都市交通の整備過程と都市交通政策の変遷を明らかにするものである。

本研究によって明らかにすることは、①バンコクにおける各公共交通の導入の史的展開と、②政府や地方自治体の交通政策の変遷であった。前者については、これまでの先行研究ではほとんど解明されておらず、例えば市内軌道については最初の路線がいつ開業したか、最後の路線がいつ廃止されたかについては明らかになっているものの、その間の路線網の拡大や縮小の過程はいまだに解明されておらず、いわゆる「通史」が存在しない。このため、本研究では可能な限りバンコ

クの都市交通の変遷に関する「通史」を構築することを目標とした。

一方、後者は現状のバンコクの交通問題とその解決策を考える上でも非常に重要となるが、これについてもいまだ未解明のままである。もっとも、初期の段階においては都市交通の重要性を政府がさほど認識しておらず、具体的な「政策」はなかった可能性はあるが、少なくとも第2次世界大戦後はこの都市交通の問題は避けて通れないものとなり、時には政権を揺るがすような事態も出現した。そして、地方自治体としてのバンコク都が成立することで都市交通政策は政府レベルと都レベルの二重構造となり、近年の都市鉄道整備で顕著なようにその政策の相違が都市交通の整備に影響を与えるようになった。このため、具体的な政策の変遷のみならず、その担い手の変遷についても、本研究で明らかにした。

3. 研究の方法

本研究では19世紀後半以降のバンコクにおける都市交通の変遷を扱うことから、時系列的資料の収集とその分析が研究の方法となった。これらの資料の大半はタイで収集することになるが、このうちタイの新聞についてはマイクロフィルム化されて日本国内で購入できるものもあることから、これを活用することとなる。研究者は既に1890年代から1960年代までの新聞を見る機会を得て、バンコクの都市交通に関する記事も既に入手していることから、本研究においては1970年代以降の新聞のマイクロ版を可能な限り長期間分購入し、必要な情報を入手した。

一方、現地での資料収集については、年に2回タイへ出張を行いながら入手し、夏季と春季の休業中にそれぞれ最大1ヶ月程度、3年間で計6回の出張を行った。本研究に関する資料は、時系列的資料の大半はタイ国立公文書館に所蔵されていることから、ここでの資料収集が中心となった。既に過去の研究において都市交通に関する資料の所在の目安はついていることから、後は必要な資料を探し出して可能なものは複写、不可能な場合は模写して日本に持ち帰った。また近年の交通政策については公文書よりもむしろ都市交通を担当している機関の年次報告書ならびに内部資料がより有効であり、運輸省、タイ国鉄、タイ電気鉄道公団、バンコク大量輸送公団、高速道路公団、交通政策計画委員会、バンコク都などの年次報告書を入手した。

日本国内では、京都大学東南アジア研究所にて若干の二次資料の収集を行ったほかは、

マイクロの新聞の講読及び収集した資料のデータベース化を進めた。

4. 研究成果

1880年代の市内軌道の導入に始まったバンコクの都市交通の発展は、その後近郊鉄道、バス、都市鉄道と新たな輸送手段を加え、現在では非先進国のメガシティとしては他の都市と比較可能なレベルにまで到達した。しかし、その過程は非常に遅々としており、現在でも様々な問題を抱えている。本書はこのバンコクにおける都市交通の史的展開を解明した上で、それがどのような政策の下で行われてきたのかを、都市交通の統制の強化と政治化という点から分析することを目的とした。

都市交通の整備が始まったラーマ5世王の時代は、市内軌道と近郊鉄道が出現した時代であった。1887年の市内軌道7線の免許公布を皮切りとする市内軌道整備は、当初は外国企業による一経済活動として始まり、アジアでは最も早く1893年には電車も導入した。その後タイ人が市内軌道事業に参入し、外国企業であるウェステンホルツの率いるサイアム電力と新たな市内軌道免許の獲得をめぐる競争が激化した。その結果、ナラーティップ親王のタイ軌道が免許を獲得したが、競争の結果高騰した政府への利益分配の負担が大きく、最終的にタイ軌道はサイアム電力の傘下に買収されることとなった。

一方、近郊鉄道の整備も1880年代半ばから民営鉄道としての計画が浮上し、先行したブルーパー鉄道計画が進展しない中で、より距離の短いパークナムへの鉄道がようやく1893年に開通して、タイで最初の鉄道となった。政府の官営鉄道主義の影響で以後の民営鉄道の建設は制限されるが、バンコクからターチーンを経てマークローンに至るマークローン鉄道も1907年までに全通した。当初はどちらも都市間鉄道としての機能しか持っていなかったが、都市間輸送の需要をすべて取り込むと、やがて新たな収入源を求めて都市内輸送への参入を模索することになる。

次のラーマ6世王期から第2次世界大戦までの時期には、軌道系輸送手段とバスとの競争が発生した。1910年代半ばから一時停滞した市内軌道事業も再び成長し、開業以来不振の続いたタイ軌道もようやく利益を生み出すようになった。1920年代に入るとバスとの競争対策として郊外への新線の建設を行い、1927年にはようやくタイ軌道がサイアム電力に統合された。しかし、バス路線と

の重複によるバス事業者からの反発もあったことから、これ以上の路線網の拡大は実現しなかった。一方、近郊鉄道の都市鉄道化はパークナム鉄道から始まり、1912年から市内での電車の頻繁運行を開始した。その後電化区間の延伸を経て1920年代に全線電化を計画したが、免許期間の問題から結局自力での全線電化をあきらめ、サイアム電力による設備投資でようやくそれを実現させた。マークローン鉄道も1920年代に市内区間の一部電化を行って電車の運行を開始したが、世界恐慌の影響もあってそれ以上の進展は見られなかった。どちらも免許の失効を控えて新規投資に消極的となり、最終的にそれぞれ1936年、1945年をもって国有化された。

バスの運行は1910年頃から民間業者によって始まり、やがて路線網は拡張していった。当初は市内軌道が到達していない郊外への路線が中心であったが、やがて市内軌道との競争が発生することになり、サイアム電力は政府に便宜供与を行う代わりに競争するバス路線の新設を認めないように求めた。これに対して、民間業者はタイ人の職業としてのバス事業を育成するよう求めたが、政府は新たに設置したバンコク市にバス事業を順次任せていく市営主義を採用し、最終的に市営バス以外の路線開設は認めないとの方針を取った。そして、バスとの競争が激化する中でサイアム電力側も政府との協定を破棄し、バンコク市が市内軌道バーンコーレーム線と完全に並行するバス路線を開設したことで市内軌道とバスの競争は本格化したのである。

戦時中から戦後復興期にかけては、軌道系輸送手段の停滞とバスの拡大が顕著な時期であった。それまでバンコクの都市交通の主役の座を維持してきた軌道系輸送手段は、戦時中にバスの競争力が低下したことから一時的にその地位を向上させた。しかし、戦後市内軌道が国有化されると、市内軌道にも近郊鉄道にも積極的な投資はなされず、現状維持の状態が続いた。その結果、軌道系輸送手段の発展は見られず、相対的にその地位を低下させることになった。

他方で、バス事業の市営化は戦争によって頓挫し、戦後は民間事業者の新規参入が活発化した。このため、内務省はバス事業の国営化による統合を計画したが、主導権を奪った運輸省は最終的に通運公団による統合を模索し、新たに通運公団がバンコクのバス事業に参入した。しかし、ピブーンが政治的思惑から民間事業者への緩和政策をとることになり、通運公団によるバス統合計画は中止し

て、逆に民間事業者の利益を代弁する政策を採用した。ピブーンはそれによって選挙戦を有利にしようと考えたのであったが、結果は逆で更なるバスサービスの低下は利用者の不満を高めただけであった。

その後、「開発」の時代から「民主化」の時代にかけては、軌道系輸送手段が消滅し唯一の都市交通手段となったバス事業が統合されるという転機があった。サリットが軌道系輸送手段はバンコクの「美観」を損ねていると認識したことから、近郊鉄道と市内軌道は窮地に立たされることになり、その大半が廃止されることになった。パークナム線的全線とメークローン線の一部区間が廃止され、一時は約 50 km の路線長を有した市内軌道も 1968 年までに全廃された。これによってバンコク市内から軌道系輸送手段はほぼ消え去り、バンコクの大量輸送手段は事実上バスのみとなったのである。

一方、大量輸送手段の主役となったバスは、再び統合問題に直面することになった。当初はピブーン政権時代の民営主義を修正する形で浮上したもので、バンコク市による統合計画が一時注目を集めたものの、運輸省が押す民間事業者による自主的な統合案が陽の目を見た。その後、バス運賃値上げ問題によって再びバス事業の統合の必要性が高まり、政府は 1975 年の免許更新をデッドラインにバス事業の統合を実現させることに決断した。しかし、具体的な統合方法については最後まで確定せず、急遽決まった国営企業による統合が 1975 年に実現した。その後、国営企業は新たに設置された大量輸送公団へと移管され、バス事業の国有化による統合が完成したのである。

次の 1970 年代半ばから 1990 年代末までは、都市鉄道計画が浮上する時代であったが、その実現までにはかなりの時間を要した。都市鉄道計画はバンコクの交通問題の解決策として浮上したが、政府が莫大な建設費を負担することに躊躇したことから、民間による BOT 方式での建設を目指した。民間企業側の反応は鈍く、結局政府が 25% の負担を認めたくて再入札を行い、カナダのラワリン社が最終的に免許を獲得した。しかし、結局 1992 年の暴虐の 5 月の影響でこれも失敗した。その後、経済ブームの中で 1990 年代に入って新たな BOT 方式の都市鉄道計画として、国鉄の管轄するホープウェル計画とバンコク都が管轄する BTS 計画が動き出した。高速道路公団の都市鉄道計画を引き継いだ首都電鉄公団も同じ方式を採用し、路線を変更した上で再び入札を行った。ホープウェル計画

は頓挫し、首都電鉄公団の計画は上下分離方式の地下鉄としてようやく着工に至り、経済危機の影響を受けながらも BTS 計画はどうか 1999 年末の開業に漕ぎ着けた。

一方、大量輸送公団のバスについては、統合後のバスサービスの立て直しが急務となっていた。民間会社から買い上げたバスの大半は状態が悪く、公団は多数のバスを購入したり賃借したりして台数を増やした。また、バス統合の過程で発生したバス不足によって多数の違法ソーンテオが流入していたが、これを公団の管轄のもとで運行させることで違法状態から脱却させ、最終的にミニバスに改造させたうえで営業を継続させた。しかし、公団は設立当初から赤字経営を強いられ、安い運賃体系を維持せざるを得なかったことから、公団の累積赤字は徐々に拡大していった。これを解消するために、民間委託バスの増加による公団の規模縮小計画が策定されたが、これは結果としてバス事業統合前の状態への逆戻りであった。

2000 年代のバンコクの都市交通整備の停滞は、タックシン政権時代に都市交通政策がポピュリスト的政策と化したことと、政治的対立が顕著となったことに起因した。タックシンは都市の住人を対象にしたポピュリスト的政策として、安価な運賃による都市鉄道網の急速な整備を打ち出したが、莫大な建設費の調達不足が足かせとなって、結局計画が二転三転するのみで「夢」は一向に実現しなかった。他方で、政府との対立の中で都市鉄道網の延伸を阻まれていたバンコク都は、政府の都市鉄道政策が混乱する中で独自に延伸に着手し、同じく政府の許可を得られずに進展しなかった BRT 計画も、タックシン政権の崩壊後に進展することになった。しかし、どちらも様々な障害に直面し、開通までには非常に長い時間を費やすことになった。

バスについては、当初は 1990 年代末から進められてきた大量輸送公団の規模縮小計画を継承し、バンコク都へのバス事業の移管も計画されたものの、都市鉄道計画のポピュリスト的政策化とともにバスもその対象に組み込まれ、大量の冷房 NGV バスを購入して安価な運賃の公団直営バスとして運行する計画が浮上した。この計画はタックシン政権後も引き継がれたが、汚職の温床であるとの世論の反発が続く中で、反タックシン政権である民主党政権内の政治的対立から計画は進展せず、閣議で計画が了承されながらもその実施は先延ばしされた。他方で、2008 年からはポピュリスト的政策の一環として一部普通バスの無料化政策も行われており、

大量輸送公団の存在感は再び高められることとなった。

バンコクの都市交通の輸送手段の変遷を総括すると、市内軌道・近郊鉄道、バス、都市鉄道の順に新たな輸送手段が出現しており、非先進国の都市が歩んだ軌跡に近似していた。それでも、近郊鉄道の出現やその都市鉄道化への模索、公営事業としてのバス事業の統合、都市鉄道の実現までの期間の長さはバンコク独自のものであった。また、非先進国の都市交通論の中で重視されているパラトランジットと BRT については、現在のバンコクではどちらも都市交通問題の解決の切り札になりえないことが確認された。

都市交通の統制の強化については、民間による経済活動として始まった事業が統制の強化を経て最終的に公営に至るという傾向が見られた。都市鉄道についてはやや複雑な動きをした上で、最終的には BTS が民営で実現に至ったが、その後は再び公営化の傾向にあった。そして、このような都市交通の統制の強化を紐解くと、そこには都市交通政策の政治化という問題が内在していることが確認された。管轄機関の対立は 1950 年代から存在し、それは政争と利権の存在に起因していた。とくに、大規模なインフラ整備を伴う都市鉄道の導入によって利権は大きく拡大し、管轄機関の対立に拍車をかけた。さらに、低廉な運賃の維持や、迅速な都市交通網の整備を謳う政治家の出現によって、都市交通がポピュリスト的政策の対象となった。しかし、具体的な裏付けがなかったことから、これらの「夢」は結局実現されることはなく、計画は二転三転するのみで一向に進展しなかった。

このように、バンコクにおける都市交通の統制の強化は、都市交通の政治化に起因するものであった。そして、都市交通の政治化は都市交通をめぐる利権の奪い合いや都市交通を利用したポピュリスト政策によって深化した。これが都市交通の整備を遅延させる主要な要因となったのである。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文] (計 5 件)

- ・「バンコクの民営鉄道 —都市鉄道化への模索と限界—」『アジア研究』第 55 巻第 4 号 (アジア政経学会) 2009 年 10 月 20~38 頁 (査読あり)
- ・「バンコクの市内軌道整備 1910~1940 年

—発展から停滞へ—」『横浜市立大学論叢』第 61 巻人文科学系列第 1 号 (横浜市立大学学術研究会) 2010 年 3 月 15~46 頁 (査読なし)

・「バンコクにおけるバス事業の発展 1910~1957 年 —統制の強化とその限界—」『横浜市立大学論叢』第 62 巻人文科学系列第 1 号 (横浜市立大学学術研究会) 2011 年 2 月 23~66 頁 (査読なし)

・「バンコクにおける都市交通政策の変遷 1957~1976 年 —バスサービスの政治問題化—」『東南アジア研究』第 49 巻第 2 号 (京都大学東南アジア研究所) 2011 年 9 月 268~299 頁 (査読あり)

・「バンコクにおけるバス事業の変遷 1976~2006 年 —統合後の期待と現実—」『横浜市立大学論叢』人文科学系列第 63 巻第 1 号 (横浜市立大学学術研究会) 2012 年 2 月 1~52 頁 (査読なし)

[学会発表] (計 1 件)

・「バンコクの民営鉄道 —都市鉄道への脱却とその限界—」 鉄道史学会第 26 回研究大会 (日本大学) 2008 年 11 月

[図書] (計 2 件)

・『王国の鉄路 タイ鉄道の歴史』 京都大学学術出版会 2010 年 4 月 386 頁

・『鉄道の世界史』 小池滋・青木栄一・和久田康雄編 悠書館 2010 年 5 月 751 頁 分担部分: 551~581 頁「東南アジア大陸部」

6. 研究組織

(1) 研究代表者

柿崎 一郎 (Ichiro Kakizaki)

横浜市立大学・都市社会文化研究科・准教授

研究者番号: 00315821

(2) 研究分担者

()

研究者番号:

(3) 連携研究者

()

研究者番号: