

論文の和文要旨

論文題目 タイの鉄道とバンコク中心経済圏の形成
1897～1941年

氏名 柿崎一郎

タイの鉄道網は、バンコクを中心とするタイの領域内の各地域と、首都バンコクを結び付けるような形で建設されてきた。それは、鉄道という大量の物資を迅速かつ廉価に輸送する交通手段によって、従来の陸上交通や航行といった交通手段でバンコクと結ばれていた各地域への交通条件を大幅に改善することを目指したものであった。王政政府は、鉄道の持つこのような特性を正しく認識し、中央集権国家を作り上げて周辺諸国に進出していたイギリスやフランスによるタイの領域の侵食や、植民地化を防ぐ有効な手段の1つとして鉄道をを用いようとした。

鉄道は西欧で発明された近代的技術の1つであり、それまでタイ人が形成してきた知識では対応できないために、外国からその技術を導入し、外国人の技術者に依存する必要がある。このように外国から技術を導入することは、外国勢力の干渉や介入をもたらす危険性があり、タイの独立を維持するために導入する鉄道が、逆に災いする可能性もあった。しかし、王政政府は中国などで鉄道によって外国が利権を獲得していく状況を知っていたため、鉄道の導入に際して極力外国勢力が干渉する危険性を排除する努力を怠らなかった。このため、外国人が計画する民間鉄道を制限し、政府が建設する官営鉄道のみでタイ国内に鉄道網を構築していく方針が確立されたのである。

やがて、1910年代に入ると、帝国主義諸国によるタイの植民地化の危機は去り、第1次世界大戦後には周辺諸国との関係も良好になった。このため、それまで領土保全や独立の維持といった政治的目的を主要な役割として期待されてきた鉄道が、新たに商業の繁栄の推進役としての役割を付与されるようになった。カムペーンベット親王による軌間統一やラーマ6世橋建設といった鉄道網の統一は、経済面の鉄道の役割を重視した政策であった。そして、この時代に普及してきた自動車に鉄道を補完させるため、鉄道に接続するフィーダー道路を整備し、鉄道の到達していない地域への交通条件の改善に努めた。鉄道と道路を有機的に組み合わせることによって、タイの領域内にバンコクを中心とする樹状

交通網が整備されていったのである。

しかし、このような鉄道と道路の協調時代は、1932年の立憲革命後に早くも崩れることとなった。新たに政権を担った人民党政府は、治安維持の目的から国内の道路網の整備を優先することになり、鉄道への投資は抑制されることになった。鉄道に並行するような道路の建設も行われ、道路のみによってバンコクと各地域を結ぶネットワークを構築することが目標とされた。結果としては、そのような道路網が完成するのは太平洋戦争後になるが、この道路重視の政策は、そのまま現在まで引き継がれているのである。

タイにとって、鉄道を導入して路線網を拡大していくことは、様々な困難を伴うものであった。鉄道の建設費は莫大なものであり、初めて外国から借款を受けることになったほか、外国の請負建設業者との対立にも困らされた。そのような困難を経て、バンコクを中心とする樹状の交通網が完成していったのである。それは、バンコクを中心とする中央集権国家を作りたいという政府の希望にかなうような交通網体系であった。このようにして完成していったタイの鉄道は、当初は領域内の政治的統合を主目的として導入されたとして、経済的な役割はあまり積極的に評価されてこなかったが、実際には領域内の周縁部の経済的な統合にも重要な役割を果たしたのである。

鉄道導入前におけるタイの領域内の商品流通のネットワークを分析すると、バンコクは必ずしも領域内の商品流通の求心地として機能していなかったことが理解された。北部には、モールメインというアンダマン海側のビルマの港との関係があり、北のシャンや雲南から北部を通過してモールメインに至る商品流通ルートが構築されていた。東北部では、メコン川左岸も含めてコーラート経由のバンコクとの商品流通が主流であったが、フランスによるサイゴンやアンナンとの通商ルート開拓の動きがあり、バンコクの優位性は必ずしも絶対的ではなかった。そして、南部に至ってはシンガポールやペナンといったより求心力のある経済センターの存在により、バンコクとの商品流通は限定されたものでしかなく、西海岸地域はアンダマン海側のペナンの経済圏に完全に組み込まれており、バンコクとの通商関係はなきに等しい状態であった。

このように、バンコクの経済的な求心力がタイの領域内で限定されたものでしかなかった理由は、この地域の交通体系によるところが大きかった。鉄道が導入される前においては、航行と駄獣を用いる陸上交通が主要な交通手段であり、輸送効率の高い順に、沿岸航行、河川航行、陸上交通となっていた。このため、河川航行や陸上交通によってバンコクと結ばれていた北部や東北部といった内陸部への交通条件は悪く、移動時間や輸送費用がかさむ状況になっていた。バンコクからの時間距離を等時間図を用いて比較すると、「遠い」内陸部と「近い」沿岸部という図式が成り立っており、バンコクと内陸部との間における商品流通は質的にも量的にも制限され、交通条件に大差のない他の外港との間の商品流通も存在していたのである。南部においては沿岸航行が主体となったため、東海岸地域では距離的に近いシンガポールとの商品流通が盛んとなっていたほか、バンコクからはシンガポール経由の航行か陸路で半島を横断しなければ到達できない西海岸地域では、バンコク方面との通商は成立できなかった。

バンコクの経済的な求心力を増やし、タイの領域内の経済的統合を推進するには、交通条件の大幅な改善が必要であり、それを可能とするものが鉄道であった。鉄道は、それまでの河川航行や陸上交通に比べて大幅な交通条件の改善をもたらした。それまで長い輸送時間や高い輸送費用によって流通が制限されていた地方の商品流通を活発化させる意味を持っていた。とくに、タイの鉄道はバンコクと各地域を結び付けるように放射状に建設されたため、「遠い」地域であった北部や東北部をバンコクに向けて引き寄せる点で重要な役割を果たした。輸送費用の面でも同様に、河川航行や陸上交通に依存していた区間で、鉄道の導入により大幅な輸送費の低下が見られた。このような交通条件の改善により、タイの領域内の商品流通が、鉄道のルートに沿って大きく拡大していったのである。

最初に開通したコーラート線は、それまで商品価値を持たなかった東北部の米、豚、木材を新たな市場へと運び、さらに1920年代からウボンとコーンケンへ向けて延長されていった鉄道が、さらに多くの産物をバンコクへと運び出した。鉄道開通前から行われていた林産品のバンコクへの輸送も鉄道に転移し、その流通量を増やしたが、新たに発生した米、豚、木材の流通規模のほうがはるかに大きくなった。同様に、バンコクから東北部へ送られていた工業製品の輸送も鉄道に転移し、その規模を拡大させた。このため、鉄道開通前には非常に限定されていたバンコクと東北部との間の商品流通量が急増し、この間の通商額はバンコク～北部間を上回るまでに拡大した。

北部からも、鉄道は米、豚、木材をバンコクに運び、新たな商品流通を発生させたが、従来から北部からバンコクへの主要な輸送品目であったチーク材の輸送は河川のままであった。しかし、鉄道は森林鉄道という形で、それまではバンコクに送ることのできなかったメコン川流域のチーク材をバンコクに輸送する役割を果たしていた。一方で、東北部と同じくバンコクからの工業製品の輸送も鉄道に転移し、その規模を拡大させた。北部では、鉄道の建設はチェンマイまでで終わったが、代わりにラムバーンからチェンラーイ方面へ延びる道路が鉄道のフィーダー線の役割を果たし、チェンラーイやシャン州東部方面もバンコクの後背地として確立されていった。

南部は、もともと沿岸航行でバンコクと結ばれていたため、当初は鉄道による交通条件の改善の役割は乏しかった。むしろ、鉄道は従来陸上交通に依存していたマレー半島の東西両岸の輸送ルートの商品流通を増加させる役割を果たしていた。パーダンベサルでのマラヤへの連絡線は、東海岸からペナンへの米、錫、天然ゴムなどの輸送を増加させ、カンタンへの支線は、従来ビルマやペナンからの米に依存していた西海岸地域に初めてバンコクや東海岸からのタイ米をもたらした。さらに、鉄道運賃の引き下げなどによって、バンコクと南部間の商品流通も増加し、バンコクから送られる工業製品が増えていった。

バンコクと各地域間の商品流通が急速に拡大していったのに対し、他の外港との間の商品流通は、交通条件の改善がなされた南部とペナンの間を除いて、顕著な増加傾向は見られなかった。モールメインと北部間、サイゴンやアンナンと東北部間では、交通条件の改善が見られなかったために通商額の増加は見られず、急増した対バンコクとの商品流通に対して、相対的にその比重を低下させた。南部でも、ビルマとの通商はほぼ消滅し、シン

ガポールとの通商もその比重を低下させたが、鉄道が建設され錫や天然ゴムの到着地となったペナンとの通商は逆に増加した。バンコクの後背地は、北部と東北部においては国境線を越えてシャン州やラオスにまで広がり、南部でも孤立していた西海岸地域にまで拡大されていったのである。

このようにして、タイの領域内に「バンコク中心経済圏」なるものが完成し、バンコクの経済的求心力が高められたのである。タイの鉄道の経済的な役割は、まさにこのバンコク中心経済圏の確立にあった。すなわち、それまでは経済的統合が十分行われていなかったタイの領域内が、経済的に1つの経済圏として確立され始め、将来のタイ国民経済を形成するための重要な基盤が整備されたのである。