

平成20年度 研究戦略プロジェクト事業 研究成果報告書

平成21年6月30日

公立大学法人横浜市立大学
理事長 様

平成20年度 研究戦略プロジェクト事業 (W20018) で行った研究成果等は下記のとおりです。

記

1 研究者情報	研究代表者氏名 (所属・職位)	柿崎 一郎 (国際総合科学部・准教授)			
	2 事業情報	新規・継続の分け			
	研究費の区分	若手人材育成推進費 (社会科学)			
	研究課題名	バンコク都市交通の史的展開に関する研究			
	研究実施期間	平成20年7月1日 ~ 平成21年3月31日			
	研究ユニットの構成 ※研究代表者も含む ※研究計画書と相違のないようにご注意ください。	所属名・企業名等	役職名	氏名	役割
3 研究概要					
<p>本研究は、タイの首都バンコクにおける都市交通、すなわち都市における公共交通手段の発展過程を分析するものである。ヒトが集中する都市においては、その集中度の高まりと共に何らかの形でヒトを輸送する手段、すなわち都市交通が必要となり、その輸送需要に応じて必要な交通手段も変わってくる。現在世界中の多くの大都市がこの都市交通問題を抱えており、タイの首都バンコクも都市交通の整備の遅れが、世界で最悪とも言われるほどの道路交通状況の悪化をもたらしてきた。本研究は、バンコクにおいて都市交通が導入され始めた19世紀末以降を対象とし、都市交通というものが中央政府、地方自治体、あるいは市民にどのように認識され、都市交通観がどのように変化し、具体的な政策に反映されてきたのかを解明することで、現在発生している都市交通の問題を歴史的視点から解明することが主要な目的となる。</p>					

4 研究成果

※研究成果については、2,000 字程度で記入して下さい。(絵、図入りも可)

※地域貢献促進費の方は課題提案者に提出する報告書(必須)をご提出頂きますので、この欄は記載しないで結構です。その他の方は別紙を用意せず、この枠の中に記入するようにして下さい。(枚数は問いません)

本研究の対象期間は 19 世紀末から現在までと長期間に及ぶことから、今年度は 19 世紀末から整備されたバンコクと郊外を結ぶ民営鉄道に焦点を当て、その変遷を取りまとめることを目標とした。この民営鉄道も市内軌道と同じく当初は外国資本が担い手となり、政府の官営鉄道政策が確立する以前に許可されたタイではごく少数の民営鉄道であった。いずれも当初は蒸気鉄道として開業したが、やがて都市鉄道としての機能を持たせるべく部分的に電化を行い、都市交通手段としての機能も果たすようになり、その後軌道系都市交通手段がバンコクに定着するための試金石としての意義も持っていたが、最終的にそれは実現しなかった。今年度は、これらの鉄道の都市鉄道としての機能の限界とその要因について、主としてタイ国立公文書館に保管されている資料と当時の新聞記事を材料として、事業者側、政府側の視点から解明を試みた。

タイは早い段階で官営鉄道主義を打ち出したことから、民営鉄道は現在に至るまで計 4 線しか存在せず、うち 3 線がバンコクと近郊を結ぶ路線であった。そのうち最も古い路線は、バンコクと南のパークナムを結ぶ全長約 20km のパークナム鉄道であり、1886 年に免許を付与され、1893 年に開業したタイで最初の鉄道でもあった。当初は同時に認められたバンコクから東のバーンマイへの鉄道建設を優先する予定であったが、資金調達に難航して頓挫したことから、急遽建設が決まったものであり、規格を低くして建設費の低減に努めたものの、資金調達は芳しくなかった。次いでバンコクと南西のターチーンを結ぶ全長約 30km のターチーン鉄道の建設計画が浮上し、1901 年に免許が交付された。この時期には支線に限って民営鉄道の建設を認めるという民営鉄道への制限が加えられた時期であったが、会社は資金源が確保できる見通しを示して免許を交付され、パークナム鉄道よりは条件は悪かったものの 1905 年に開通させた。その後、延伸線であるメークローン鉄道も免許獲得に成功し、1907 年にメークローンまで開通させ、両者は合併してメークローン鉄道として一元的に運営されることとなった。これによって、バンコクと近郊を結ぶ 2 つの民営鉄道が成立した。

当初はどちらも都市間鉄道としての機能しか持たず、1 日 2～4 往復しか列車が運行されていなかったが、やがて収入を増やすためにバンコク市内の列車本数を増やし、都市鉄道としての機能を加えようと模索した。パークナム鉄道は 1908 年から内燃動車を市内の 5km の区間において 40 分間隔で運航を開始し、1912 年からこれを電車で代替して 20 分間隔の運行とした。これが経営的にも成功したことから、会社はさらに 6km の電化区間の延伸を行い、最終的に 1920 年代に全線電化を計画した。しかし、政府に求めた免許期間の延長が認められなかったことから新たな投資を回収できない恐れがあると躊躇することとなり、結局バンコク市内で市内軌道を運行していたサイアム電気への又貸し契約によって電化を実現させた。これはサイアム電気が電化のための投資を行い、電車運行もサイアム電気に任せた上で一定額の賃貸料を得るというものであったが、サイアム電気の市内軌道延伸によりバンコク側の電車運行区間は縮小し、都市鉄道としての機能は逆に低下した。一方メークローン鉄道も 1926 年から一部区間で 30 分間隔での電車の運行を開始して都市鉄道化を模索したが、世界恐慌の影響を受けて十分な成果は得られなかった。

両鉄道の免許期間は 40～50 年間に設定されており、政府は免許期間の延長を認める意思がなかったことから、最終的に政府によって両鉄道とも買収されたが、買収をめぐる政府側と民間側との間で免許条項の解釈の相違や評価額をめぐる対立が生じ、とくにメークローン鉄道の場合は免許期間の終了後まで決着がつかなかった。しかし、その後も積極的な投資は行われず、パークナム線は国有化直後から新たに発生した自動車との競合にさらされ、業績は悪化していった。メークローン線はそれがなかったことから利用者も増加したが、電車運行が廃止されてディーゼル化されるなど、都市鉄道よりもむしろ都市間鉄道の機能が強化された。そして、1950 年代末からのサリットの「美観」政策により、パークナム線は 1959 年末をもって廃止され、メークローン線も 1960 年末にバンコク市内の一部区間が廃止され、さらに全線廃止の危機に直面した。

このように両線とも都市鉄道への脱却を試みながらも結局失敗した背景には、1：外国勢力の利権獲得を過度に警戒する政府の官営鉄道主義と、1930 年代に高まった経済ナショナリズムに伴う免許期間延長の拒絶、2：免許終

了を見越した投資の抑制と、それなりの収益性に満足する鉄道会社の経営方針、3：政府の大量輸送手段としての認識の欠如、の3点が存在したものと考えられる。すなわち、政府は民営鉄道の免許期間の延長については一切認める気がなく、免許期間終了後は速やかに既得権を消滅させようと考えていた。このため、免許期間が終了に近づくると民営鉄道の新たな投資は抑制され、それまで都市鉄道化を目指して積極的な投資を進めてきた会社を保身に走らせることとなった。さらに、政府は鉄道事業を単なる外国人の金儲けの手段としか見なしておらず、バスでも十分代替可能であると考えていた。これはサリットの時代にも継承され、バンコク市内の鉄道は大量輸送手段としてではなく、道路交通を妨げる邪魔者としてしか認識していなかった。これらの要因により、バンコクの民営鉄道の都市鉄道化の動きは結局頓挫し、その機能は1930年代以降一貫して衰退し、最終的に消滅してしまった。結局バンコクに都市鉄道は定着せず、自動車に完全に依存した都市となり、様々な交通問題を抱えることになったのである。

5 研究成果の活用（予定）

例) 平成22年度 科学研究費補助金（基盤S）に申請予定

例) 第〇会 〇〇学会に論文発表予定

例) 研究成果が横浜市〇〇事業に活用され、当該事業のPRイベントが開催された際に広報チラシ等に「横浜市立大学 研究戦略プロジェクト事業」との関連を記載した。

平成21年度 科学研究費補助金（若手研究B）「バンコクの都市交通の史的展開に関する研究」に申請し採択済
鉄道史学会第26回研究大会（2008年11月8日・日本大学）にて「バンコクの民営鉄道 —都市鉄道への脱却と限界—」との題目での発表

※ページ数は増えても構いません。

以上