

〈書評〉

柿崎一郎 著

『都市交通のポリテクス——バンコク 1886～2012 年』

(京都大学学術出版会, 2014 年 2 月刊, 530 頁+口絵 1～6+i-x, 7,000 円+税, ISBN 978-4-87698-377-3)

山 岡 真一郎

本書は、タイを中心とする交通史で数多くの著作・論文を発表してきた著者による、バンコクの都市交通がどのような政策の下で行なわれてきたかを史的に分析することを目的としている。この分析にあたり、筆者は都市交通の統制と政治化という 2 つの分析視角を用意する。対象時期を筆者は、最初の市内軌道が開通した 1880 年代後半から 2012 年までとしている (10 頁)。本書はタイ国内でも類書をみない本格的な学術書であり、タイ語の原史資料を駆使したミクロ研究である。筆者は家族でのタイ国長期滞在を中学時代に経験しており、その後、東京外国語大学でのタイ地域研究や留学などによって、1983 年から現在までのバンコクの交通事情の推移を実感した生き証人でもある。

章立ては以下の通りとなっている。

序 章 都市交通研究の意義

第 1 章 軌道系輸送手段の導入 (1880～1900 年代)

第 2 章 競合の発生 (1910～1930 年代)

第 3 章 主役の交代 (1940～1950 年代)

第 4 章 バス事業の統合 (1960～1970 年代)

第 5 章 軌道系輸送手段の復活 (1970～1990 年代)

第 6 章 混迷する都市交通政策 (2000 年代)

第 7 章 都市交通史が語るもの ——統制の強化と政治化——

終 章 総括と課題

以上のように章構成は、時代を追って公共交通手段を画期となる交通政策の動きを関連づけるオーソドックスな構成であるが、読者を飽きさせず、かつ論点をはっきりさせ、章ごとに目的、論点、結論を章末「小括」を設けて再説するなど、ひじょうに丁寧である。また文章も、学術書にありがちな独りよがりの専門用語を散りばめた難解なものでない。論旨明確でわかりやすいが、資料に埋没せず、かつ概説に安住しないオリジナリティが各所にみられる。タイ人でもなしえなかった高所からの包括的研究書である。その入りやすさは、冒頭に「のりものずかん」として、バンコク特有の交通手段である市内交通 (路面電車)、近郊鉄道 (郊外電車)、都市交通 (通勤電車)、サムロー、バス (大型バス)、マイクロバス、バンバス、BRT (バス高速輸送システ

ム)などを写真入りで紹介していること、筆者が撮った多くの写真が各所に配置されていること、7つのコラム(市内軌道網を補完した定期船、バスの切符、半世紀続いたバスの路線番号、「復活」するパークナム線、国鉄の通勤列車、暫定開業した淡赤線)など乗り物ファンならではの楽しさも隠し味にされていること、オリジナルな図表が多用されていることなどによる。

第1～第6章の各章では、鉄道をはじめとする軌道系交通事業、バス、それらをめぐる政府の交通政策の3つの視点で節に分け、時代の動向を記述している。第7章はこれまでの議論を振り返り、アジア他都市との相対化を試みた章である。本書を通してのテーマである政府の都市交通政策への関与と統制、政府による交通政策の政治化の2つの視点から総括する。終章では舞台となったバンコク交通史を大まかに振り返った後、これからの課題を述べている。課題としては、都市交通研究に関することと、バンコク都市交通政策に関することの2方向に集約して論じている。各章末にはバンコクの人々と公共交通とのかかわりを描写したミニコラムが設けられ、それらは著者の実体験に基づいた情報となっている。以下、章ごとに順を追って内容を紹介する。

序章でははじめに著者がバンコクに滞在した実体験が描かれ、研究動機への説明につなげている。著者は1980年代、90年代、2000年代に滞在し、アジア最悪の交通問題としてすでに悪名高かったバンコクの交通を経験したこと、改善まで20年以上の歳月を要していたことが語られる。著者はバンコクへの滞在を重ねるにつれ、交通政策についていくつかの疑問を呈するようになったと述懐する。具体的には、交通問題の解決策となるはずの都市鉄道が存在しないこと、交通渋滞が激しい箇所を走っていた鉄道が廃止されたこと、それらの事情を知る情報源があまりに乏しかったことの3つを挙げており、これらの疑問が本書の研究動機へと繋がっていったと述べている。

次に、本書の研究分野とその動向について説明を加えている。都市交通の研究にはさまざまな方法があることに触れたうえで、本書の分析が歴史学、政治学、および交通地理学の視点で行われたことを示している。その手法は、都市交通の史的展開と交通政策の変容に関する先行研究を対象に、議論の動向を分析するというものである。続いて、発展途上国の交通における先行研究の動向を説明している。まず、交通「手段」の変遷を解明した研究は、都市交通史の研究として多数存在することを述べる。発展途上国の交通の変遷は、一度、軌道系輸送手段(いわゆる鉄道とよばれるもの)が完全に消滅するケースが多いこと、それに伴いバスに多く焦点が当たること、パラトランジットと呼ばれる非公共交通が大きな役割を占めることを、先進国の交通の変遷との違いとして明示する。また、先進国での都市交通の『常識』が、発展途上国で通用するとは言いえないことを示した研究も数多く存在するとしている。また、発展途上国の交通「政策」の変遷や、その政治との関係を解明した研究が少ないことに言及する。

これら先行研究の動向を展望して、著者は都市交通の発展を大きな視点から俯瞰した研究は多数存在するが、個々の交通手段の導入はいかにして行われたか、そこにどういった政治的圧力が存在したのかという問題を具体的に解明した研究は非常に少ないと総括する。ただし、バンコクの都市交通で重要な役割を果たす水運や、決まった行き先がなく、顧客の指示による運行を行なうタクシーは資料の制約から除外したことを述べている。

第1章は1880～1900年代、ラーマ5世の在位時（1868～1910）の軌道系事業の黎明期の動向を述べる。最初に、この期間の先行研究は量的には多くみられるものの、質的には概説の域を出ないことを指摘する。バンコクの市内軌道は1888年に外国人事業者のビジネスの一環として産声を上げた。やがて、軌道系事業にはタイ人が参入し、既存の外国企業と競合するようになる。競合は路線敷設における認可争奪戦の様相を呈し、政府への上納金を上げていった。結果、競合に勝ち得たタイ人企業は上納金が負担となり、外国企業に株式の大半を保有される結末を迎える。外国企業側の主要事業は電力会社である。政府自前の発電所建設計画容認の見返りに、新路線の敷設許可を要求する取引が行われたことを示している。タイ政府は当初市内軌道に積極的には関与しなかったが、利益を上げていくに従って干渉を行う過程が示されている。政府の干渉で軌道系事業の収益は悪化し、稼げる商売としての立場を喪失していくとともに、新規参入へのハードルも高まっていく。著者は、市内軌道の成功はあくまで局地的なものであり、国を脅かすものでも、公共サービスとして成し得るものでもないという見方が政府にあったと述べている。それゆえに、敷設・運営の利益のみを得る動きに留まり、国営という考えは存在せず、政府の公共性の欠如を指摘している。近郊鉄道は都市と都市の間を結ぶ事業として始まり、利用者数の限界から都市内での輸送事業拡大に向かう動きがみられた。

第2章の舞台は、ラーマ6世の在位期（1910～1925）からタイが第二次世界大戦に参戦するまでの1910～30年代である。ここで著者は、近郊鉄道の都市内輸送への参入経緯とその失敗の理由、出現したバス路線の拡張と市内軌道との競合の経緯の2つの論点を掲げ、各々の解説を行っている。市内軌道の収益悪化は政府との関係を一時危ういものにしたが、運営企業は電力事業の拡大や発電設備の更新によって、経費削減・政府への利益供与の方式変更を行い、業績は好転した。他方でタイ人の運営する企業は悪化の一途をたどり、のちに外国企業に統合される。その後には運営企業のタイ国籍計画が持ち上がっているが、頓挫している。市内軌道の路線総延長最大年は1925年である。総延長は50 kmを超えたが、これ以降は縮小傾向をたどり、複線化計画も頓挫している。

一方、バス路線は市内軌道路線に並行する箇所の開設を抑える協定を政府と交わしており、バス路線の市営化を推進する政府の思惑があったことを著者は指摘している。この協定は利用者数の増加には繋がらず、運営企業は運賃の値下げ、公務用電気料金の値上げなどで収益改善を目指した。しかし、運行免許の更新がネックとなり、企業の市内軌道運営は終わりを迎える。

著者は、タイには鉄軌道事業は外国企業の権益獲得であるという解釈、民間事業の公共サービスへの介入を問題視する風潮が存在したことを指摘し、外国籍の運営企業は立憲革命（1932年）で高まったナショナリズムに対抗できず、免許の更新が阻まれたと分析する。こうして、市内軌道の国営化が決定され、運営企業は新規の投資を抑えるようになった。複線化の挫折はここに起因するものであった。近郊鉄道は1908年に運行を開始し、1925年に全線電化を果たした。しかし、その時に市内軌道の運営企業から援助を受けており、市内軌道に一部平行する路線の便数減少が条件として存在した。これが都市内輸送の衰退を招き、最終的には1936年の免許の失効を控えた投資の抑制、国営化という流れを迎える。

バスは1907年に初めてバンコクの街を走り、以後路線拡張を進めていった。バスは市内軌道の走らない空白地域を埋めていき、運行免許制度の確立や空港アクセス道路の開業、バンコクの都市規模そのものの拡大によって、路線網を拡大していった。他方で、市内軌道との競合が顕在化し、また事業者数の増大もみられた。政府は軌道系事業と同じように最初はバス事業に積極的に関わらなかった。後に全バス事業者をバンコク市（1937年設立）の統制下に置く市営主義を打ち出したが、統治能力不足から事業者の乱立へと逆戻りする。この頃から、政府の許可を受けない不法バスが出現し、貧困者の就労機会として合法化（1937年）されるという流れをたどる。これらの管理統制もまた、後々まで政府の課題となった。バンコク市はこの時期、未だ、市内軌道の都市交通としての役割に無頓着であったといえる。

第3章は1941～57年を対象に、軌道系輸送手段の停滞と、優勢となったバス事業の統制・緩和策に焦点をあて、バンコク都市交通の変遷を分析する。戦時中はバスの車体や燃料の供給が途絶えたことから、市内軌道が一時的な隆盛を迎える。しかし、そのあと市内軌道は免許期間の満了を迎え、延長なく国有化を迎えたのは前章の通りである。国営化ののちも投資の停滞とサービスの低下の傾向は変わることなく、衰退の一途を辿っていく。これについて著者は、軌道系事業は新しい管轄先である政府機関の主要な事業ではなかったことを理由としている。近郊鉄道もほとんどが国有化され、一部路線は都市間輸送への回帰方針のもとに積極的な投資を行い利益を上げた。その一方で、バスは戦時被害により、市営主義への転換を断念せざるをえなくなった。

戦後には新たにバス国営化の話が浮上するが、その背景には内務省と運輸省間での権力闘争が存在したと著者は指摘する。国営企業による統合案は一時採用に至るものの、民間の事業運営を圧迫するものであるという批判から断念している。この背景にも、来る選挙に向け民間事業者に対しての優遇策を打ち出す必要があったためと著者は推測する。先の権力闘争は運輸省が優勢となったが、時の政権が民営事業者寄りの政策を出し始めたために、一時的なもので終わった。結果として現れた民間事業者育成政策は、更なるサービスの低下を招くものであった。民衆の不満を回避しようと始めた政策が、かえって民衆の不満を招くという結果となった。著者は、この1950年代の政策が都市交通の政治問題化のはじまりとする。また、軌道市営化の挫折、国営化、民営化で目まぐるしく展開し、そのどれもがサービスの改善に繋がらなかったと締めくくっている。

第4章は1957～73年を扱う。バス事業統合に向けた政府の苦難と迷走の段階を分析した章である。市内軌道が戦時の優位を脱したのちに完全消滅し、バンコクの公共交通をバスが一手に担う激動の時代でもあった。市内軌道と近郊鉄道はバンコクの景観を損ねているという政府の見解から、1968年までにはほぼ姿を消した。これで都市交通の主役となったバスだが、その後も事業者の統合問題に悩まされた。市や民営企業などさまざまな統合計画が浮上し、最後は国営企業が1975年に公団を設立し、それによる統合という形で決着した。しかし、その頃にはバスのみ頼った都市交通体系に限界が見え始めていた。そして、市内軌道廃止からわずか10年後の1978年、かつての市内軌道と似た路線での都市鉄道計画が再浮上した。

著者はこの計画から、政府が大量輸送手段としての軌道系事業に着目するようになったと述

べ、市内軌道が複線化などの方策次第で都市交通の担い手になりえた可能性を指摘している。しかし、次章のように、都市鉄道計画の進展は遅々たるもので、バスに依存した交通体系は数々の問題を抱えたまま、その後約 30 年間続くことになる。

第 5 章は 1977 年のバス事業の統合から、1999 年の都市鉄道の開通までを舞台としている。深刻化するバンコクの交通問題における解決策として、都市鉄道計画が 1967 年から立案される。1971～1974 年にはタイ史上初の交通問題調査が行われ、バス・LRT・普通鉄道の 3 つの選択肢が提示された。これらはバンコク初の都市鉄道計画として事実上現在まで踏襲される計画だった。しかし、政府が整備に伴う費用の負担に難色を示したことなどから、計画は一時頓挫し、請負企業は 1992 年のクーデター（暴虐の 5 月）で撤退するなど迷走した。撤退はその企業がカナダ国籍であり、タイ政府自体の信頼が下落したことも要因としてであると著者は述べている。

その後、上記とは別の 2 つの計画が新たに立案された。1 つは香港の企業による国鉄路線の 3 層高架化計画（ホープウェル計画）、もう 1 つはバンコク都による高架鉄道建設計画（BTS : Bangkok Train System 計画）である。ホープウェル計画は 1997 年のアジア通貨危機の影響で中断したものの、BTS は 1999 年に開業する。こうした整備の遅延は、計画の重複、政策の変更、莫大な建設費に起因するものであったと著者は指摘する。なお、高架化による環境問題を懸念した市民から建設の反対運動が起こり、その声を取り入れた形でバンコク初の地下鉄建設が決定している。統合後のバス事業はサービス向上と赤字解消が課題となった。運賃値上げがデモの多発で実質不可能になった（1981 年）ことから、民間委託のバスを増やし、公団自体の規模を縮小して赤字解消をめざした。これは統合前の状態への回帰であった。

著者は、こうした事態は自動車の増加と都市の規模拡大に起因し、バンコクという都市はバスサービスを一手に担うにはそもそも過大であったと述べている。赤字続きのままバスサービスは多方面で限界を迎え、増える自動車によって、バンコクの都市交通は悪化の一途を辿っていった。その解決策として登場した都市鉄道であったが、計画時の迷走と遅延はその後も繰り返されることになる。

第 6 章は 2000 年代のバンコク都市交通政策の迷走と停滞が主に描かれている。著者は、その原因を都市交通政策が人気取りの道具に使われる傾向が強くなったこと、政治的対立がより顕著になったことの 2 点にあると述べている。この時期、タックシン政権により「安価」な交通の「迅速」な整備が都市住民に対して謳われた。しかし、このポピュリズムは財政面での裏付けに乏しく、計画の乱発と変更を招いた。また、政権はバンコク都の都市鉄道や BRT の延伸計画を政治対立によって阻み、都の独断によって計画を進める一幕が存在したことを示している。タックシン政権の崩壊後も、政府とバンコク都の対立は解消せず、都市鉄道計画をめぐる状況は好転しなかった。

バスもまた、公団の規模縮小から都への移管計画が持ち上がり、その後はバス無料化計画によって公団の存在意義が一転高まるなど、さまざまな計画がうずまいた。また、反タックシン政権内にも対立が存在し、この時期の公団直営バス政策の遅延要因になったという。人気取り政策としての都市交通は 1960 年代から見られたが、都市鉄道という金額のかさむ設備がターゲットに

なったことで、その費用捻出先がこれまで以上に問われるようになった。加えて、それと相反する「安価」という方針を掲げざるを得なかったことにより、計画の進展がいつそう難しくなっていた現状を述べる。政府の建設費削減の試みもいくつか紹介されているが、掲げた政策の欠点を修復するには至らなかった。

第7章はこれまでの内容を振り返り、輸送手段と政府の統制の変遷をまとめた章である。他の東南アジア都市との比較、相対化も試みている。たとえば市内軌道や近郊鉄道が出現し、バスによって代替された後、交通渋滞の発生により都市鉄道計画へと至るという流れは、非先進国に共通する。筆者はパラトランジット（バイクタクシーなどの非公共交通で、しばしば非先進国では有用性が指摘される）のバンコクでの有用性を否定する。その理由を都市規模や安全性に求めている。バンコクの都市交通統制強化の原因を、都市交通の整備に伴う利益増大と、整備計画の喧伝自体が選挙票田であるという認識が強まったことによる政治化に起因しているという見解を示している。

終章の「総括と課題」では第1～第7章を総括して今後の課題をあげる。また、バンコク都市交通を他都市と比較可能なレベルに発展したと一定の評価を与えている。課題としては研究上のものと、バンコク交通政策の2点から議論する。研究上の課題では、水運やタクシーの資料が国立公文書館にほとんど存在しないため触れられなかったこと、未公開公文書の公開に伴う今後研究の進展、他都市との十分な相対化研究の3点を挙げる。バンコク都市交通の課題としては、交通網の迅速な整備と輸送手段間の連携の強化がある。前者は香港の先行研究を紹介し、後者は都市鉄道とバスの連絡がほとんど考えられていない現状が示されている。最後に、過去の教訓を生かし、都市交通サービスの改善を目指すことが交通問題解決の一歩であると述べられ、本書は締めくくられる。

全体の読後感として、バンコクの都市交通史そのものの複雑さ、政策立案などへの緻密な分析考察に、評者は終始圧倒されたというのが正直な思いである。著者は博士課程の研究から一貫してタイという国を軸足に、それらの経済や鉄道史、日本などのかかわりにスポットライトを当て続けてきた。複数の交通を同時に俯瞰しており、バンコクの都市交通政策の変遷が読み取れる仕上がりが高く評価したい。度重なる現地への滞在、そして統計書やタイ語新聞などの一次資料の地道な読み解きなくして為しえなかった一冊である。

それでも、僭越ながら評者の思ったことを、以下にいくつか付言させて頂きたい。都市鉄道の一環である地下鉄については、日本では1930年代に開業を迎えている一方でタイでの地下鉄計画の立案は1990年代である。本書は地下化をめぐる市民運動や政策に対しスポットが当てられているが、なぜ計画自体が1990年代まで浮上すらしなかったのかは気になる所。コスト面や水運との競争、地盤の不安定さや浸水対策、掘削技術の未発達などの要因が推測できるのではないだろうか。

本文中ではバンコク市やバンコク都の成立にも触れられており、とくにバンコク都は後半部の国家直属の省庁と交通統制権の所在を巡って激闘を演じる重要な役目を担っている。他方で、道

路建設と高速バス路線開設の記述では市街地の拡大に触れている。しかし、そのどちらでもない部分の記述は、果たして行政によって定められた「市」もしくは「都」なのか、人々の生活によって形成された「都市圏」なのかは曖昧なところが存在したといえないだろうか。また、本筋からは逸脱するかもしれないが、都市鉄道地下化計画時の市民の反応の描写がもう少し欲しいとも感じた。時代を追っての分析記述はバンコク都市交通史の流れをつかむ上では有用である。しかしバンコクの市街地拡大、人口の増大など面的な拡大による都市化プロセスの記述との関連がもっと述べられてもよかった。

また、地理学を専攻する者として、本書に挿入された、数多く掲載された路線図などに縮尺（スケール）がないことを問題としてあげたい。時間を争う通勤や通学、市内の移動にとって距離の問題は大きく、その場合は正確な縮尺の地図が必要である。ただ、交通路線図には使用者の便宜を考慮して、駅名などが重視された結果、縮尺は重要視されないことも多い。ここに収められた地図がそのどちらに該当するのであろうか。

評者は、終章でも課題として挙げられた他都市との相対化に着目したいと考えている。例えば大阪市は、軌道や鉄道の敷設当初から地方自治体が積極的に関与し、バンコクのような民間企業の参入を制限していった。このように、同じアジアの都市でありながら、その導入や運営には顕著な違いを見出すことができる。それぞれの交通手段の発達には何が推進し、何が懸念材料であったかを解明し、それぞれの交通手段が都市発展に役立った経緯を明らかにできるのではないだろうか。これから日本の大都市の公共交通について人文地理学の立場で学んでいきたいと思っている評者には、本書はことのほか刺激的な書であった。

2016年9月、評者はフィールドワーク研修でハノイを訪れた。市内におけるバイクの大洪水に圧倒されるとともに、筆者がコラム7で書いている「「歩く」ようになったバンコクの人々」とはほど遠い現実をみた。タクシーの初乗り料金の安さとその数の多さ、バイクタクシーの存在などもある。バンコクはこの段階を脱したように感じられる。しかし、国内の庶民の遠距離輸送を担う長距離バスとの接続の悪さなど、まだまだ課題は山積している。まだ足を踏み入れたことのないバンコクではあるが、ひしひしと筆者の都市交通への思い入れの深さは伝わってきた。

(関西大学大学院文学研究科・博士課程前期課程・地理学専修)