

たらず貢献は大きい。さらに、本書を貫く課題としてタイ現代経済史における支配的な見解である「フレンドシップ・ハイウェイ神話」の検討・脱神話化がはかられていることの意義がある。氏によれば「フレンドシップ・ハイウェイ神話」とは、タイ初の高規格道路が「沿線の開拓を促進し、メイズやケナフに代表される新たな商品畑作物の栽培を急増させた」という経済的効用の強調である。これによって、道路優先政策への転換の正当化と高規格道路網の全国普及がもたらされ、現在の「自動車一辺倒の社会」が実現した。しかし、この「神話」はあくまで神話でしかなかったことを柿崎氏は主張する。すなわち本書では、タイ戦後史の根幹的な要素について再検討と見直しを加えられるのである。しかもその作業は政府公文書、国鉄・道路局など各機関年次報告書・統計、国家経済開発委員会報告書、アメリカ国務省文書……などの博捜にもとづく説得性の高いものであり、限られた資料を有効に使用して商品流通の全体像が解明されている。本書はしたがって、タイ現代史像を説得的に再構築するものだといえよう。

以下では本書の構成にそって、その事実発見と主張を確認しておきたい。本書は「序章『フレンドシップ・ハイウェイ神話』は本当か?」と「終章『交通の限界』を超えて——求心化から多極化の時代へ」を除き、大きく2部で構成される。

「第1部 交通政策の変容」は3章から成り、1930年代から「開発の時代」に至るまでのタイ交通史を、道路建設の進捗と鉄道の対応を中心に観察する。

まず「第1章 軍事のための交通網整備」では立憲革命(1932年)から第二次世界大戦までの時期をとりあつかう。立憲革命後、交通政策の変換がはかれるなか33年のポーウォーラーデート殿下の反乱を最も直接的な契機に、人民党政府は道路整備を治安維持のための手段として重視するようになった(第1節)。ただし、初の全国道路網整備計画である道路建設18カ年計画—第一次5カ年計画は不調におわり、計画は頓挫する。戦争直前・戦時中の軍事目的を前面に出した計画も大半実現せず、悪化した道路網の状況改善は戦後の課題となった(第2節)。この間、鉄道は冷遇されたが、しかし「世界情勢の不穏化」により、有事のさいの鉄道輸送の重要性(ならびに道路事情の悪さによる自動車輸送に対す

柿崎一郎、『鉄道と道路の政治経済学——タイの交通政策と商品流通 1935～1975年』京都大学学術出版会、2009、xi+488p.

本書は『タイ経済と鉄道 1885～1935年』(2000)ならびにその英語版(2005)の続編にあたる、柿崎一郎氏の新しい研究成果である。

本書の特徴と貢献を、まず以下のようにまとめられよう。第一に、戦後交通史とりわけ途上国の交通政策史研究はなお量的に豊富とはいえないが、そのなかにあって本書はめざましい業績である。また、「整備された交通網を用いてどのようなヒトやモノが移動しているのか」を、つまり「実際の商品流通の変容」をあきらかにした研究の貴重な一例でもある。とくにタイについては貨物輸送に関する統計の欠落があるため、本書の作業がタイ現代経済史にも

る優位)を考慮して、再び政府は鉄道整備を模索するようになっていた。しかし戦時下には日本軍の徴用と戦災によって鉄道網は寸断された(第3節)。

「第2章 鉄道と道路の共用——戦後復興期の交通政策」は、終戦後からフレンドシップ・ハイウェイの開通(1958年)までの時期をみる。道路復興をめざして計画が再開(第二次5カ年計画)され、軍およびビブーンによる道路建設が推進されるものの、しかし低規格道路の限界があきらかになった(第1節)。そこでアメリカの無償援助により、高規格道路がはじめて実現する。外国企業による設計・監督・施工によって道路建設は達成され、たしかに輸送時間と輸送費用の大幅な削減がなった。同時に沿線ジャングルが農地に「開発」され、「フレンドシップ・ハイウェイ神話」の誕生に寄与することになる(第2節)。しかしこの時期、一方で鉄道の復興もみられたのだが(第3節)、鉄道網の拡張は予算不足のため進まなかった(第4節)。

「第3章 鉄道から道路へ——『開発』の時代の交通政策」では「開発」の時代があつかわれる。この時期に道路優先政策が確立したが、具体的な道路建設計画が確定されるに至った過程とそれに対する鉄道の対応を解明する章である。ここでの観察によって、この時期の鉄道の「斜陽化」という定説的把握に疑問が示される。サリットは高規格道路の「開発」牽引の役割を強く認識し、野心的な計画(国道建設修復8カ年計画)をたて、これを後継者たるタノームが実現していくが、そこでは計画の現実化・縮小と世界銀行への借款依存がみられた(第1節)。優先順位設定の「抜け道」によって道路整備計画は実効化され、道路整備が充実することにより、東北部道路網における「正常」な状態への格差是正がはかられる(第2節)。その一方鉄道は、タノームの冷淡な態度にもよって、在来線整備や新線建設が進まず転機をむかえる(第3節)ものの、実は積極的(かつ柔軟)な対応による危機の克服が進められていたことが明らかになる。旅客輸送の質的改善により長距離輸送への対応がすすみ、貨物輸送のサービス向上により石油製品、建設資材、鉱産物の大量輸送の比重が高まった。このことで「地方開拓型」(農産物輸送中心)からの脱却が可能になったことで、鉄道による貨物輸送量は維持されていたのであった(第4

節)。とはいえ、この時代の交通政策は商品流通の変容に大きな影響を与えた。このことを指摘して、「第2部 商品流通の再編」での分析に議論がつけられる。

「第2部 商品流通の再編」は4章からなる。「第4章 既存の商品流通の変容」では、戦前に形成された主要な商品の流通(米、豚、木材)の変遷を分析する。フレンドシップ・ハイウェイによる米輸送の自動車輸送への転移(第1節)と鉄道による豚輸送の消滅(第2節)が起きた一方で、新たな鉄道輸送(木材輸送)も発生したことが確認される。ただし東北部についてはフレンドシップ・ハイウェイの影響により道路への移転が起きるとともに、商品作物畑の拡大により、木材資源の枯渇も問題化した(第3節)。

「第5章 新たな商品流通の形成」では商品畑作物、セメント、石油製品の急速な流通拡大の過程とその特徴を明らかにし、さらにその輸送手段の特徴も解明する。まずフレンドシップ・ハイウェイがメイズ栽培とケナフ輸送にあたえたインパクトが脱「神話」化される。具体的には、メイズ輸送については道路と産地(中部)の不一致があり、ケナフは鉄道輸送の重要性がなお高く、70年代に拡大したキャッサバ栽培には道路建設との時間的因果関係はなかった。ただし栽培地拡大には道路網整備が貢献しているので「この点において、道路優先政策自体は間違いではなかった」と評価される(第1節)。セメント(自動車輸送中心)については産業の成長と輸送ルートの多様化(第2節)があきらかにされ、また、石油輸送については鉄道輸送の「最後の砦」としての意義が解明される(第3節)が、これらの輸送/集散におけるバンコクの地位向上も浮き彫りにされる。

「第6章 地域間商品流通の変容」では、主にバンコクと周縁部間の商品流通中心とした地域間商品流通の変容過程を解明する。1975年の地域間商品流通を、分析対象となる重要品目の追加や国外貿易による商品流通の考慮によって推計し、35年の状況と比較するものである。北部・中部上部では従来の農産物輸送が品目を拡大し、野菜類や果物ラムヤイなどの新たな特産物が加わった。この多様化と同時に亜炭、ホタル石、マンガンなどの鉱石輸送が出現する。

また政治情勢の変化によって北部国境が閉ざされ、国外の後背地（ラオス）との交易関係が途絶する。対バンコクでは発送量が到着量を上回る状況となった（第1節）。他方、東北部では戦前の鉄道依存の限界が生じ、それは米輸送の途絶に著しかった。鉄道輸送から自動車輸送＝フレンドシップ・ハイウェイ利用への転移は「第二の開国」ととらえられるが、発達していたラオス貿易は政治事情により途絶した。また、対バンコクでは流入品目の多様化と拡大がみられたが、ここに自動車依存流通の特徴がみられる（第2節）。また南部では戦争を境に、天然ゴム・錫鉱の鉄道による集散地ペナンへの輸送という（「マラヤー辺倒」の）構造が変化し、ペナン後背地としての南部の機能が低下していた。こうした沿岸・国境貿易の比重低下の一方、バンコク経由で入る商品の増加＝関係の強化がみられたことがあきらかにされる（第4節）。

「第7章 交通網の整備と商品流通」では、次のような結論を導いている。すなわち、①高規格道路のもたらした輸送条件の改善の度合いは（20世紀前半における）鉄道に比べると小さかった。②バンコクと東北部の経済レベルの格差＝価格差は「開発」の時代には縮小しており、価格差に依存した商品流通自体が既に終焉していた。③商品畑作物の急増にはむしろ低規格道路／自動車が貢献し、高規格道路の不必然性がいえる。④「ミクロな視点」では商品畑作物の拡大は一人あたり発送額（経済状況の一側面）の格差は正に大きく貢献したとはいえない。これらのことから柿崎氏は、開発における先行ダイナミズムの必要を説く。つまり、交通整備の進んだ東北部においては、主にバンコクに対し「商品流通収支」の赤字がみられる。このことから「交通網の整備は輸送条件を改善する役割を果たすものであるが、輸送条件の改善のみに依存した商品流通の発生、そしてそれに基づく経済発展が期待されない状況では、交通自体はそれ以上何の解決策も提供できないのである」と、「交通の限界」が指摘されるのである。また、「フレンドシップ・ハイウェイ神話」成立の背景には中央集権化や安全保障などの政治的、軍事的目的があり、政府は道路建設による「心理的安心感」を重視したが、その経済的正当化のため「神話」が用意されたことがあきらかにされる。

「終章 『交通の限界』を超えて——求心化から多極化の時代へ」は政策的な提言を含む結語である。まず柿崎氏は、地域商品流通の変化をあらためて強調する。それは商品流通のバンコクへの求心化とバンコクから後背地への商品流通の急増であったが、ここに「第二次世界大戦と『開発』の時代という2つの大きな転換点」を見るのである。「開発」すなわち道路優先政策の時代には、民間主導の経済発展（建設業・運輸業・自動車産業界の育成）が生じ、一方で鉄道にも「開発を支える」あらたな輸送任務（石油製品、建設資材）がもたらされた。これは首都バンコクと後背地の関係性の変化をもたらすものであったが、商品到着地としての後背地となった東北部に「貧困」がもたらされる起因となった。この「交通の限界」の指摘にくわえ、かくして成立した求心的な交通構造にも変化が生じつつあることを展望して議論は閉じられている。

以上の粗雑な紹介からも本書の豊かな内容と価値はあきらかであろう。評者はタイ・東南アジア史専攻ではなく、事実関係については基本的な点から本書に教えられるばかりであったが、ある偏った関心・立場から本書の興味深い論点をあげることで、論評に代えたい。

本書の分析の背景にあたるのはタイにおける国民経済の成立と安定であるといえるが、その直接的契機が自動車輸送による首都の求心性の確立にあるという指摘は興味深く、またそれが民間主導型の経済発展によってもたらされたことが一種の逆説に思えた。さらに現在（「開発」時代・冷戦の終焉以降）、国民国家を単位とする流通・経済構造の安定（「求心化」）からグローバル化のなかでのGMSなどの対外協力関係にみられる、バンコクの求心性の発展的な解消と大地域レベルでの再編（「多極化」）も指摘される。ここに、たとえばEU統合に関する同種の研究との豊かな比較可能性が示されているといえよう。

また本書の分析視角と手法には、評者が多少知る近代ドイツ経済史における議論との比較可能性が高いところがある。19世紀ドイツ工業化期における「鉄道神話」ともいべきものとして、鉄道網によって地域的な市場統合がもたらされ、ドイツ国民経済が完成されたとする、F.リストの鉄道思想を引き継

ぐ伝統的な見方があった。しかし近年の数量経済史研究は、価格動向の統計的観察によってこれを棄却している。さらに70年代以降の地域工業化論は地域経済の自立性を強調し、交通手段の発達によって地域経済が分業的に編成されるのではなく、地域間に競争が生じたことを主張している。これらはドイツ経済史研究における有力な見解として受け入れられていると考えられよう。すなわち国民経済の成立と交通網発達の関係については、対象、「発展段階」ともいべき経済構造、世界経済における位置づけ、なにより時期の違いがあるにせよ、柿崎氏が分析したタイとドイツとは逆ともいえる結論が出ているのである。くわえて、タイについては戦前における流通網がいったん破壊されると容易に修復されなかったという観察結果は、最近の経済史研究の動向に照らし合わせて興味深い。欧州に関する空間経済学的手法も援用した研究では、20世紀前半のポーランドにおいて国境線の消失後も流通関係が構築されなかったことや、ハプスブルク帝国において帝国崩壊以前に民族的分断による「国境」が市場に影響を与えていたことなどの指摘を通じて、流通における「国境」の持続的な効果が指摘されている(N. ヴォルフ<sup>1)</sup>らの業績による)。オーソドックスな作業に支えられた本書の議論が、すぐれて先端的であることがわかる。

さて、本書によって商品流通の側面からみたタイ現代史上の「神話」は完全に打破された。今後のタイ交通史の議論は、国際的にもこの柿崎氏の大きな達成から出発することになるだろう。だからこそ今や、この点に関して追加的な考察の必要も明らかにされたのではないだろうか。当初より様々な含意をもち複雑な「フレンドシップ・ハイウェイ神話」を検証可能な命題に仕立て直し(限定し)、きわめて(よい意味で)シンプルな手法にもとづく観察によって、それを否定する。その議論はまったく説得的であり、ここから「交通の限界」という概念を導くことも、今日的なインプリケーションをもたらす

一般化が歴史研究においては必要だという観点から、高く評価されよう。しかし、この検証可能命題化それ自体に問題はなかったらうか、という考えは評者から離れない。つまり高規格道路建設の意義は、「フレンドシップ・ハイウェイ神話」自体が多義的であるように、より多面的なものであるという認識はなお必要ではなかったらうか。

もちろん、柿崎氏は建設・自動車産業への影響を指摘し、いわゆる後方連関効果(それほど大きなものではなかったとのことである。)にも目配りを欠いていない。しかしさらにこれに関連して、ハイウェイ建設の真の原因である「政治的、軍事的目的」=「心理的安心感」それ自体に経済的效果が存在したとは考えられないだろうか。バンコクを中心とする求心的な経済構造・国民経済の確立自体が、冷戦体制下においてこそは、途上国における持続的な経済成長の一条件であり、フレンドシップ・ハイウェイとそれに続く高規格道路建設がもたらした非可視的(長期的/制度的)な効果と言えたかもしれない。かつて拙著(『ドイツ工業化における鉄道業』有斐閣、2006年)では、19世紀ドイツ語圏における鉄道建設の経済成長への貢献は、流通構造の変化や市場拡大の直接的効果(だけ)ではなく、鉄道建設が国民経済の成立や各地域経済の発達をもたらすというイデオロギーが民間の経済主体にもたらした期待の変化を通じてもあったのではないかと考えた。20世紀後半のタイにおいては、まさに柿崎氏が解明したとおり、自動車・道路輸送が期待の変化に最も影響をもたらすテクノロジーであった。ならば上のような意味で、「フレンドシップ・ハイウェイ神話」はまさに「神話」なるがゆえに意義をもったともいえるのではないだろうか。1961年、タイ政府(NEDB)顧問クレマーが世界銀行による費用便益分析への固執に反対したさいの、「目に見えない利益」発言は柿崎氏の論拠の一つである。しかし、もしこれが単に政治的レトリックではないとするならば、同時に、「目に見えない利益」とは何だったのかを再度取り上げる必要もあるのではないか。なお以上は、本書の議論が堅牢であると同時に豊かな広がりをもつことに触発された疑問に他ならないことを言い添えておく。

(鳩澤 歩・大阪大学経済学研究科)

1) Wolf, Nikolaus. 2005. Path Dependent Border Effects: the Case of Poland's Reunification (1918-1939). *Explorations in Economic History* 42(3): 414-438.