

泰國の交通構造

——日本地政學の見地より——

藤野 義明

(一) 陸上交通 鐵道

道路 (以上本號)

(二) 水上交通

(三) 航空交通

結言

陸上交通

鐵道

クレトナーは其の著「暹羅」のうちの「鐵道」の項の劈頭に於いて次の如く述べてゐる。

「暹羅鐵道網の發達は亞細亞諸國が歐羅巴の技術を其の經濟活動のうちに攝取せんとする努力を成し遂げた最大の成果のうちの一つに數へられる。力強き政府の目的への邁進、歐人技術者、財政顧問の大量の就任がそれら成果の一

つゝの表れである。」^①

吾々は此の記述をそのままに、歐羅巴人によつて爲されたる解釋をそのままに素直に解すべきであらうか。以下泰國鐵道建設の沿革を知り、此の國鐵道體系の考察を進めよう。^②

周知の如く一般に歐羅巴に於いては近代的道路の建設が鐵道に先行するのであるが、最近に至るまで水路以外の交通路を殆ど知らなかつた泰國の「交通の近代化は道路よりも先づ鐵道より始められたのである。」^③

泰國には前世紀の終り頃まで一米の鐵道もなかつた。泰國人にとつて忘るべからざる一八九三年、フランスが印度支那の國境をメーコン河におし進め、ラオスの併合をはかつたあの帝國主義的領土侵略行動の正に展開されんとした年、國營鐵道の敷設が始められた。^④ 此のフランスの侵略に對し國土の東方に於いて軍事的防壁を築造せんとするのがアユタヤーを経てコーラートに至る鐵道敷設の最大理由の一つであつた。然し乍ら吾々は此の泰國最初の鐵道が既に英國の援護の下に爲されんとした事實を記憶せねばならぬ。泰國は自ら王室鐵道局を設け、建設事業は英國會社に請負はされたが、其の間種々の政治問題を包含してゐた。即ちメーナム平野に勢力を扶植せんとする英獨の暗闘、及び英佛兩國の侵略行動に依り東西より壓迫を受くる泰國政府が第三國の援助によりて獨立を保證せんとする希望等極めて錯綜せる情勢があつた。其の結果遂に一時工事の中止を餘儀なくせられ、剩へ泰國政府は請負人たる英國會社に損害金三百萬鎊を支拂はざるべからざるに立ち至らしめられたる事件があり、^⑤ 最後に政府自身建設事業に着手し、漸く一八九七年バーンコーク・アユタヤー線七三杆が完成、一九〇一年コーラート線二六四杆の運轉が開始された。同年

アユタヤの北方バーンパーチーで分岐せる北方線の最初の四〇杆(ロアアリーまで)が完成せられ、更にバーンコークより西へバーンボン及ラーチャブリーを越えて半島へ延びる線の建設が始まり、一九〇三年ペチャブリーに至る一六六杆の營業を開始した。此の兩線に於ても經濟的觀點以上に政治問題が重要性を帯びてゐる。即ち一八八〇年頃以來フランスの試みきたつた印度支那半島東部及び西南支那に於ける經濟的進出に對抗し、英國は緬甸よりシヤンステーツ、泰國の北部或はラオスを経て雲南、揚子江に、遂には上海にまで達せんとする一大帝國主義的鐵道、即ち今日問題のビルマルートの鐵道建設案が論議され、又南方では英國の亞細亞侵略の據點馬來聯邦州が其の主權下に創られ此處から絶えず北方への侵略の機會が待たれてゐた。此の二つの線は本來英國の帝國主義的侵略に對抗する爲のものであつた。

一九〇九年泰國北部の山嶽地方に至る北方線はデンチャイまで開通し、一九一六年チエンマイに至る延長線の工事が着手せられた。然るに世界大戰勃發に依る建設資材の輸入杜絶、泰國の聯合國側參戰によるドイツ人技師の抑留、(ここで従來の泰國に於けるドイツの勢力は全面的に衰退し、近年再び勢を増大するに至るまでドイツの進展はみられない)及び地形上の困難等に依り工事の進捗が阻害せられ、一九三二年に至り漸く現在の終點チエンマイに達した。一九〇八年カムボチャをバーンコークに結合せんとする目的のもとに東方に至る新線計畫が開始せられ、ペトリユールまで到達せしも、フランスに依る同地方の併合により全く其の意味を失ひ、延長工事は一時停止せられた。

泰國政府は鐵道建設の當初外國殊に英國の勢力に壓伏されつゝも其の費用は悉く自國資本により支辨してきた。然

るに英國の鐵道に依る泰國支配慾は、計畫の擴大とそれに伴ふ費用の増大に苦しむ泰國政府の苦惱に乘じ、強制的に一九〇三年百萬磅の第一回英貨公債を起債せしむるに至つた。

斯くて本來英佛就中英國の帝國主義的野望に對抗すべく計畫せられた諸鐵道は、逆に英國に依る泰國植民地化の手段に用ひられるに至つたのである。^⑧一九〇九年英領馬來に於いて四百六十三萬磅の英貨債が起債せられ、従前資金缺乏の爲中止中のペチャブリー以南の半島鐵道の延長工事に當てられた。此の鐵道は英領馬來、シンガポールと連絡し英國の對泰國半植民地化確保上絕對必要なるものであつた。吾々は此の時泰英間に如何なる協約が締結せられたるかを特に考慮する必要がある。此の一九〇九年泰英兩國協定の正文は公表せられてゐないのであるが、「暹羅國情」^⑨に依れば大要左の如きものである。

- 一、鐵道の既設區域は借款元利支拂の擔保とし、延滞六ヶ月に互る時は鐵道の當該區域を聯邦政府にて占有する事
- 二、鐵道の建設、維持、運轉は暹羅國政府管理の他の鐵道と明白に區別する事
- 三、暹羅國政府は借款金額の用途を示すべき帳簿及び計算を準備し、聯邦政府の檢閲に公開す可き事
- 四、聯邦政府鐵道局は線路の設計豫算及び工事の進行を其の都度檢査し得る事

而も此等條項に比し更に重大なるは英國の對泰國侵略上、最重要政策たる英人顧問の強制的傭聘の事である。「シヤム篇」に依れば外債償還皆済の時期迄は政府内に強力なる權限を有する英人顧問の傭聘を條件としたといふ。^⑩嘗ての泰國政府内に於ける根強い英人顧問の權勢及び之の指導のもとに發展した巧妙なる英帝國主義の重壓と桎梏とに悩み

來りし泰國の苦悶の姿が、斯くして生まれし點に想到するならば、同國政府が爾後資本不足の重大困難と闘ひつゝも一切外債を募集せず、専ら歲計の餘裕を以つてする消極的國內開發政策を堅持せざるべからざりし所以が一應了解されるのである。

僅て英國待望の南方線は一九一七年馬來鐵道との連絡が成り、一九二二年にはベンコーク・ピナン間三十六時間急行連絡列車の運轉が開始された。英國の満足思ふべし。グレイエムは聲高らかに云ふ。「此の契約に依つて得たる英國の同方面に對する政治的勢力は蓋し偉大なるものにして、是に依り英國は數年來同方面に盡力したる努力を報いられ今や暹羅領馬來半島に關し容喙權を獲得せり。」^⑩此の英國の泰國半島部の馬來隸屬化の成功に對し、オット・マウルは特にクラ地峽の重要性に言及し、此の地點を確保したる意義を重視して、英國の隸屬化が強化せられるであらう事を豫想してゐる。^⑪

然かしながら今次大東亞戰爭のビルマ作戰に際し、皇軍は眞先にクラ地峽を横斷、英國側の軍事據點ヴィクトリアポイントを攻略せしことは未だ吾々の記憶に新なるところである。

而して「英國の深慮は更に驚くべきものがある。」^⑫即ち各國鐵道政策のうちにもあまり類例を見ない強壓的事態を生ぜしめるに至つたのである。從來の泰國鐵道は南方線を除いては、一・四三五米の標準軌條を用ひ、たゞ南方線のみは英國の政治的壓力に依り、英領馬來、緬甸及び佛印の鐵道と同規格である一米の狹軌軌條を採用せざるを得なかつたのであつた。人は明治初年吾が國鐵道創成の際を回顧し、英國が其の植民地なみの狹軌軌條を吾が國に採用せし

めた經緯に想到するであらう。^⑪ 南方線の終點驛はメーナムの右岸ベインコークノイ(小ベインコーク)にあり、他線との直接連絡は阻まれてゐた。然るに一九二七年に始めてベインコーク北方のメーナムチャオプラーヤーにラーマ六世橋が架設せられ、南方線の列車もベインコーク中央停車場に到着し得る事になつた。そこで資材、軌幅統一の問題が生ずるに至つたが、結局英國の政治的重壓は半島鐵道の軌幅(其れは同時に緬甸の、又佛印の軌幅とも同一である)を押し進める事になつた。輪轉資材、軌條、橋梁等の新なる統一のため莫大なる支出を要したことは云ふまでもない。^⑫ 斯かる目的のもとに費消せられたる巨額の國幣はひとり資金不足の泰國にとつての大損害たるにとゞまるべき性質のものでないことは明かである。單なる無用の失費といふべきみに非ず、堂々創設以來標準軌幅を有せる泰國鐵道をして殖民地同様の狹軌軌條に變更せしむるが如き不正、歪曲が易々として爲されたる事實をあらためて想起せねばならない。而して此の英國の謀略と横暴なる行爲は泰國に何を與へたであらうか。實に英領馬來への政治的、經濟的隸屬の強化以外の何ものでもなかつたのである。

而も嘗ての此の英國の謀略の結果が、機至りて十五年の後、今次の大東亞戰爭の輝しき進展に伴ひ、皇軍の泰國平和進駐より、英領馬來の席巻、更にシンガポールの政略に當つて如何ばかり役立つた事であらうか。餘りにも皮肉な運命の廻り合せとはいへ、英人の感情は如何なるものであつたであらうか。

一九二六年には東方線がプラーチンブリー經由、佛領カムボチャ國境アランプラテートに開通し、同地方からフランスに依つて建設中のアンコール及びプノムペンに至る自動車道路に連絡した。^⑬ 此の線も主として政治上の理由に

より行はれたる計畫であつて、此の線の通する地方は人口稀薄、土地比較的瘠せ、且つ古來水路の便が發達し來つてゐるので他地方に比し鐵道建設の必要は比較的大ならざるものがあつたが故である。

一九二九年にコーラート線の延長工事がウボンに全通、引續きコーラート高原を縦斷して北方へ、ノーンカイ及びナコンパンノンに至る計畫線の建設が行はれ、一九三三年に至つてコンケンまで竣工、其の後同所よりウドーンに至る工事(第二期の豫定としてメーコン河岸のノーンカイに至る計畫がある)が鋭意進められ、昨年竣工せられたりである。此の線を持つ意義は重大なるものであつて、吾が國の東北地方にも比せらるべき、而して將來棉花供給地としての重要意義を有するに至る事を約束せられてゐる、コーラート高原自體の發展のためのみならず、佛領ラオスと泰國中心地帯との鞏固なる結びつきを可能ならしめる特殊の意義を有するものである。^⑩

又現在實現はみでないが既に一九〇七年泰英條約中に規定せられたる南方線のプラチュアツプキリーリーカン附近に於いて分歧し、テナセリムを越えて緬甸に延び、緬甸とシンガポールを一直線上に結ぶ英帝國重要路線の建設案のあつた事を吾々は忘れてはならない。

以上泰國の鐵道交通組織に加へられたる英國の謀略をみるべく鐵道建設の歴史をながめて來たのであるが、此處で泰國鐵道體系の現状を認識し、^⑪問題を新な視角から考察する事にしよう。アンドルーズは其の著「第二回暹羅農村經濟調査」^⑫のうちに左の如き表を掲げ——而かも此表は爾後多くの著書に屢々引用せられてゐるのであるが——遙かに高度の經濟發達を遂げてゐる他の亞細亞諸地域に比し、泰國の鐵道發達を高く評價してゐるのである。而して泰國の

他の文化施設一般に比して鐵道は遙かに發達したものとなしてをり、又泰國人自らもむしろ誇の一つとしてゐるやうに思はれる。然し此の事はまた考ふべき問題ではないであらうか。

鐵道一哩當住民數

一、英領馬來	三九七七
二、日本	四七三四
三、暹羅	六六一三
四、蘭印	一、三〇九四
五、佛印	一、四四四八
六、フィリッピン	一、四九五三
七、支那	六、三二二四

形式的には完全な國營鐵道であり、其の行政は泰國王室鐵道局に依つて運營せられてゐるのであるが、吾々は實質的に英國の政治的壓力下に建設せられ、英國植民地なみに運營せられつゝありし此の國の鐵道組織の状態をみてきたのである。侵略せられつゝありし當人にして侵略の事實を認め得ざりし者も少くなかつた程英國の謀略は巧妙に行はれてきたものと解すべきであらう。

アンドルーズの表に依れば泰國鐵道一哩當住民數は英領馬來、日本に次いで第三位である。景觀的にみれば泰國內

陸の主要生産地帯を連絡し、此の國の重要地區を結ぶことに成功してゐるのであるが、「シヤム篇」⁽²⁰⁾も記す如く泰國は經濟地理學的には海岸線を有するに係らず、一般に島嶼空間に非ずして内陸空間に屬するものであるから、内陸の開發には水路、道路の輸送機構と相俟つて鐵道網の發達に大いに依存する必要のある事は言を俟たないのである。故に地理的環境を異にする蘭印、フィリッピン、佛印等に對比し、泰國鐵道一般の發達程度の絶對的高位を云々してはいないのである。今面積百平方秆當鐵道秆數を算出してみると、英領馬來を除き南洋諸地方は大なる相違のないことを知るのである。⁽²¹⁾

而して鐵道組織の内容をみれば、殆ど全線が單線であり、復線はベーシコク附近僅か三〇秆程度に過ぎず、輪轉資材、軌條、工事等のデータ、更に實際運輸に關する貨客等の統計等に依るならば此の國の鐵道が其の表面的な延長秆數に現はれてゐる程の運輸能力を有せず、延長秆數をもつて具體的價値を云々することの極めて危険なることを知るであらう。

更に泰國鐵道體系の特性の一つは、印度、緬甸の鐵道の孤立性に比し、連絡性を有することである。英領馬來の鐵道も泰國に自主性あらば孤立性を保たざるを得なかつたであらうし、吾々は此の點に此の國鐵道の持つ地政學的意義の重要性を見出すのである。

今や大東亞戰爭の進展に伴ひ、支那より佛印、泰國、更に馬來を経て昭南港に至る、印度支那半島縱斷の亞細亞に於ける一大幹線鐵道全通の實現が極めて近き將來にあると言ふことが出来るのであるが、⁽²²⁾これはもとより單なる軌條

の連結のみの工作であるべからざることは言ふまでもないのであつて、要は亞細亞の開放、亞細亞の新秩序建設のため、皇道開闢の一前哨としてあらしめねばならないのである。

小牧教授も言はれる。「皇道宣布の理想實現の第一歩として亞細亞を解放し、亞細亞の新秩序を建設するために最も必要なる手段は先づ其の交通組織を亞細亞人自身の掌中に奪還し、吾々自らの手で之を整備し、運用するにある。」⁽²⁾ハ
ウスホーフアは其の著「太平洋地政學」の中でシンガポールが泰國鐵道により連絡せられて一大棧橋となつてをり、雲南に達する佛印鐵道と競走的對抗にあると説いてゐるが、今日に於ては勿論其の様な對立性はあり得べくもなく相互に強く結びついて強力なる全體として印度支那半島の大動脈を構成してゐるのである。

更に焦點を狭ばめて泰國內部の問題に移らう。現在此の國の總ての文化施設が殆どバンコクに集中する如く、鐵道の中心もたゞバンコク一つである。水上交通構造の問題であるが、バンコク港築港計畫とメーナムチャオプラヤ河口淺洲の浚渫事業とは相俟つて泰國をして眞の意味の沿岸經濟空間たらしめんとするものである。更に是に加ふるに南部半島部ソククラ(シンゴラ)開港の重要性があるのであるが、此の劃期的大開發をむしろ空間改造計畫とも稱すべきものに關聯して鐵道政策の參加すべき目標は自ら明である。即ち南方に今一つの中心を置くことこれである。さしあたつて現段階的に考慮せらるべきはソククラ港築港設備の促進である。即ちそれは同時に同所に鐵道の重心を設置することであつて、嘗てそれは英國による泰國隸屬化を打破する最も緊急なる對策であつたが、今や輝しき昭南港の誕生をみるに至り、激しき時代轉換の感激を覺えつゝも、なほソククラ港の問題は依然として泰國にとり

新しき秩序のもとに開發せらるべき性質を有するものであると信するものである。

今や大東亞戰爭の輝しき戰果の擴大につれ、印度支那半島は悉く久しきにわたりし歐羅巴の邪惡の被を拂拭し亞細亞本然の姿に復歸しつゝある。新しき歴史の初まらんとする此の半島の中央に位する泰國は、また自ら新しき意義を加へなければならぬ。此の國の鐵道交通組織も吾が國の協力を得て、始めて其の本然の姿を發揮することができ得あらう。そして又鐵道體系も決して泰國内部のみの考察に終るべきでなく、支那より半島を経て昭南港に至る大動脈として、更には西方テナセリムを越えて緬甸、印度に直接結びつく大幹線の一部として考察せられねばならないであらう。而してそれは全く皇道光被の直接媒體としてあることを忘れてはならないのである。

註① Crehner, W.: Siam, das Land der Tai s. 313

② 鐵道建設の沿革の記述は主として Crehner: Siam ① Graham: Siam ③ 東亞經濟調查局「シヤム篇」及び暹羅協會「暹羅國情」等に據る。もつとも此等著書のうち③は①に、④は②に、而して①は②に據るところが多い。

③ 小牧實繁 日本地政學宣言 一〇八頁

④ もつとも單に記錄的に泰國最初の鐵道を擧げるならば一八九三年に開通したバーンコーク・パークナム(メーナム河口)間の一私設會社による狹軌鐵道をもつてしなければならない。然しこれはクレトナーも云ふ如く何等經濟、軍事、交通政策的にみて重要な意義を有しなう。

⑤ Murray & Campbell Company 此の會社は錫蘭及び馬來鐵道等に於いて經驗すみの會社であるが、クレトナーによれば「餘り能力ありと思はれない」とある。

⑥ 暹羅協會 暹羅國情 二四〇頁

⑦ 緬甸、雲南ルートの今昔 Pacific Affairs, June, 1940 南洋經濟研究所 研究資料第三年第八號

當時多くの者は泰國を經由せざる、即ち現在のヨルバートとほぼ同じ路線による鐵道敷設の計畫を有し、種々の探検、調査も其の方面に行はれたが、Hallet, Colquhoun 等は泰國經由の路線を計畫、一二五〇哩以上にわたる熱心な探査を行つた。

彼等は緬甸領ムールメインより泰國のラーヘン及びブヤンランバーンを経て北部泰に出でメーコン河に沿ひて雲南に出でんとしたものである。彼等は英國に於て Colquhoun, A. R.: Amongst the Shans, London, 1886, Hallet, H.: A thousand miles on an elephant in the Shan States, Edinburgh, 1890 の如き旅行記を出版し、或ひは講演を試み、盛んに運動を行つたが遂に成功しなかつた。然しグレイエムによれば「鐵道交通の重要なことを一般泰國官民に知らせたるは非常なる效果にして遂にラーマ五世は一八八七年海峽植民地總督の援助を得て一鐵道建設の計畫を開始した。」とある。

なほ本年七月二十四日の東京日日新聞によればビルマ軍政部に於いてはシヤン諸州の資源開發を直接目的とし、雄大なるシヤン高原横斷のタウンゲイ、ハノイ間鐵道建設の計畫がある事を記してゐる。同記事は現ビルマ鐵道のタゲイ驛よりタウンゲイ驛に至りサルウイン河上流を経て、佛印國境に至り更にメーコン上流を渡り北部佛印平野に入らんとするもので全長一〇七〇軒餘、工費二億五千五百萬圓餘、二年をもつて竣功の豫定の旨を傳へてゐるが恐らく其の豫定路線はタウンゲイよりムオンボーン經由ケントンに至る現在の道路と同一のコースを辿るものとおもはれる。ケントンに於いては泰國のラムバーンよりチエンライ經由の重要北方道路と結び得る。何れにしても同鐵道は直接泰國領を通過せざるも佛印ラオス北部の開發と共に北泰の開發に一新紀元を劃すべき重要な意義を有する大鐵道計畫であり、實現の上は單に資源開發鐵道に止らず、印度支那半島南部經由の鐵道に比し、最短路線に於いてビルマ、印度を結ぶ大幹線の一部となる重大意義を有するものである。

⑧ シヤム篇 三八九頁

⑨ 暹羅國情 二四一頁

⑩ シヤム篇 一五三頁

泰國の外債は此の半島鐵道公債を含めて現在に至るまで都合五回發行されたが、種々の條項に於いて此の鐵道公債のみは他の
四外債と著るしく異る點を注意せねばならぬ。

即ち他の四種の外債は何れも起債の日の五ヶ年後より四十年間に年賦償還の契約であつて、但し十ヶ年後は三ヶ月の豫告をも
つて隨時全額又は一部を償還し得る條件付である。而して事實既に一部外債の全額償還等により、最近に於いては嘗て一三六
三萬磅の巨額に上つた外債も半減するに至り、その上償却資金も二五〇〇萬鎊を越える堅實ぶりであつた。

然るに此の半島鐵道公債に對する英國の謀略は深刻なるものがあつた。即ち此の公債のみは一九二四年以降四十年間に年賦償
還の契約あり、今後なほ二十有餘年のながきにわたつて泰國に重壓を加へる根拠となつてゐたものであつた。即ち全額償還に
至るながき期間、「顧問」による事實上の泰國支配の野望が此の一事に依據してゐた事實である。此の外債とロンドンに置かれ
た在外正貨とによつて全く英國の金縛りになつてゐたのが大東亞戰爭前に於ける泰國の姿であつた。

⑩ Graham, W. A.: Siam Vol. II, p. 146

彼は更に續けて言ふ。「然れども是によりて得たる暹羅國の利益も亦莫大なるものにして、若し然らざれば何時實施せられるや
もわからざる肥沃なる南部暹羅地方の開發を促し、首都バンコクをしてマラツカ海峽を通じて世界の大交通路と連絡せし
むることを得たり。」と。さもあらばあれ、マラツカ海峽より陸路バンコクを衝き得る状態を將來せしめたことに留意すべ
きであらう。

⑪ Maul, O.: Politische Geographie s. 277

⑫ 小牧實繁 日本地政學宣言 一〇九頁

⑬ 同 同 九七頁

⑭ 鐵道省運輸局刊「外國鐵道調査資料」第十四卷第三號によれば「此の費用は總計百五十四萬八千四百四十四鎊に達した」とあるも、

泰國政府統計年鑑(Statistical Year Book of the Kingdom of Siam B. E. 2478 and 2479)によれば佛曆二四六三年(一九二〇—二一)以降二四七三年(一九三〇—三一)に至る十一年間に、狹軌軌條に變更の項に總計二〇六、六七二三銖の支出を記録してゐる。

⑯ 佛印カムボチャ鐵道(ブノムベン、モンコルボリイ間)が開通したのは一九三二—三三年である。

⑰ コーラート高原の交通體系は金體としてバリンコークに依存する。メーコン河岸のノンカイ及びナコーンパノーンも一見同河によりサイゴンのヒンターランドと思はれるがナムムーンの合流點の下流にある Kone 及び Preapatang の二急流のために積換を要し、經濟的に佛領ラオスの大部分はバリンコークの背後地をなすに至つてゐる。このことは昨年佛印に對する失地回復の係争の際に於いても一つの大きな示唆を與へたものである。

⑱ 本文の鐵道建設の歴史にみる如く、又左記統計の明白に示す如く、鐵道建設の最も盛んに行はれたのは一九二〇年から一九三〇年の間であり其の後は殆んど延長をみてゐない。なほ道路の項⑤参照のこと。

年次	延長(軒)
2456 (1913—14)	1257
2457 (1914—15)	1463
2458 (1915—16)	1668
2459 (1916—17)	2029
2460 (1917—18)	2120
2461 (1918—19)	2215
2462 (1919—20)	2215
2463 (1920—21)	2252
2464 (1921—22)	2370
2465 (1922—23)	2391
2466 (1923—24)	2392
2467 (1924—25)	2490
2468 (1925—26)	2581
2469 (1926—27)	2738
2470 (1927—28)	2799
2471 (1928—29)	2833
2472 (1929—30)	2862
2473 (1930—31)	2922
2474 (1931—32)	2996
2475 (1932—33)	2996
2476 (1933—34)	3100
2477 (1934—35)	3100
2478 (1935—36)	3100
2479 (1936—37)	3100

泰國の國有鐵道現勢一覽

(1936年3月31日現在)

起點、終點及び主要中間驛	延長 (杼)
バーンコーク—コーラート(註一) —ワリン	604.138
バーンコーク—パークナム(註二)	21.000
バーンコーク—ベトリユ —アランプラテート	254.800
バーンパーチ—チェンマイ	661.216
バーンダーラー—スワンカ ローク	29.000
マーカサン—河岸停車場	4.860
バーンスー—タリンチヤン	14.340
タノンチラ—プアヤイ— コーンケーン	184.208
バーンコークノイ—ハ トヤイ—スンゲイゴロク	1144.381
ハートヤイ—バダンプサル	44.240
カンタン、ナコーンシータム マラート、ソングラー各支線	158.679
計	3110.862

私營鐵道

起點及び終點	延長 (杼)
バーンコーク—メークロン(註三)	67
タールア—プラバート	19
其の他	24
事業専用鐵道	80
計	190

註一 複線部分を含む

註二 パークナム線は1936年政府買収

註三 メークロン線は昨年買収

出所 シヤム篇

⑩ Andrews, James, M.: Siam, 2nd Rural Economic Survey 1934—1935, p. 389

⑨ シヤム篇 三九一頁

⑪ 面積百方杼に付 蘭印〇・三杼 佛印〇・四杼 フイリツピン〇・五杼 泰國〇・六杼 馬來一・三杼 日本五・二杼

⑫ 佛印プノムベン・モンコルホリ線の舊泰國々境アラン・プラテートへの延長、泰國鐵道との連絡は、昨年の國境紛争以前に於いて、パツタンバン州のバーンコーク依存化につきサイゴン側の反對があつたが、數年前來連絡の計畫はたてられ、紛争前は自動車連絡によつてゐた。泰國は失地回復後、直ちに鐵道工事に着手、開發に乘出したことは周知の如くである。また佛印プノムベン・サイゴン間の連絡については既に一九二八年印度支那總督府會議は同鐵道建設案を可決してゐる。

本年六月二十五日開催の日滿支交通懇談會に於いて上海より昭南島に至る大陸縱斷鐵道の建設案が討議され、翌日の各新聞は

大々的に之を報じたが、それによれば東京・長崎間は關門トンネル開通により直通し、長崎・上海間は連絡船、上海より華中鐵道の海枕線により南下、浙贛線にて南昌經由株州に至り、粵漢線に結び、衡陽より柳州に至る。柳州と佛印國境鎮南關間四百餘軒は新線を敷設それより佛印縱貫鐵道によりサイゴンに至る。サイゴン・ブノムベン間の未設區間は二百四十軒、即ち未設線合計約七百軒を約八千萬圓にて大體五ヶ年で完成の上は上海・昭南島間全長七八三〇軒餘を八十九時間にて連絡し得る豫定である。而して之を第一案とし更に第二案として安南山脈横斷の新線敷設の計畫を用意してゐるが、恐らくこれは現在佛印縱貫鐵道のウインの南方タナツプよりソムクツクに至る十八軒の支線を延長(本來メーコン河に至る豫定線の一部である)安南山脈を横斷し、メーコン河畔ターケークに至り、同河を渡り、泰領ナコーンバンを経て現在コーラート線のコーンケン或はクムパワビーに至り既設線に連絡の豫定ではないかと思はれる。同案は未設區間約三百五十軒乃至四百軒とみられ、第一案に比し安南山脈横斷の困難を前提とするものであるが、おそらく第一案による實現の後に於いても多くの困難を排して實現すべき價値を有するものと信ずる。けだし佛蘭西に依つて實現不可能なりし同路線建設の上は、ひとり同幹線鐵道距離を遙かに短縮するのみでなく、從來全半島を通じて僅か數條の小道路による連絡のみよりなかりし安南山脈越への大交通幹線の出現となり、メーコン河中流の航運とも結び、全ラオスの開發、泰國東北部の開發を著るしく促進し、前記ビルマ鐵道の實現と共に印度支那半島の交通體系に劃期的變革を來すものであらう。

㉔ 小牧實繁 日本地政學宣言 一二八頁

㉕ Haushofer, K.: Geopolitik des Pazifischen Ozeans s. 211.

道 路

前述の如く一般に歐羅巴に於ける場合と異り、泰國にては近代的交通體系に於いて道路の建設よりも鐵道の發達が先行する。全く「泰國人は最近までは水路以外の交通路を知らなかつたと云はれる程に、水路を唯一の重要交通路と

して利用し、道路の如きは殆んど閑却せられてゐたのである。〔グレイエムも云ふ、〕「バーンコークの市街を出づれば殆んど道路なく中央部地方にては道路皆無と言ふも過言に非ず、バーンコークにても六十年前に於いては殆んど道路無く、唯一の交通手段は舟楫と象背とのみにして而も象の辿る道たるや、一旦干潮なれば泥土膝を没し、満潮となるや道は忽ちに小川となるの有様なりき。」^②

實際稍々詳細なる泰國地圖を一瞥する者は近代的道路の存在が僅に北部山地及び南部半島部に於いてのみ見られ得る事實に容易に氣がつくであらう。

北部山地の比較的長き道路は鐵道の要衝とも結び、鐵道未通の地點によく浸潤し、領内のみならず、遠く西方ビルマ領及び北方シャン諸州にも通じ古來より重要な交通路をなしてゐる、この國に於いては極めて特異な存在である。又南方半島部道路網の發達は地域的に極めて偏在したものであるが、之は全く舊英領馬來に於ける道路網發達の延長に過ぎない事が容易に了解せられるであらう。即ちこれはゴム、錫の近代的産業の要求する必然的交通路として、タイ國領内にあるものゝ、英國の意志のもとにつくられた整備せる道路網であつたのである。

一般的にこの國道路未發達の狀態をよく示すものとして前掲アンドルーズの書は次の表を掲げてゐる。^③

英領マレイ 道路一哩當りの面積 平方哩 五

日 本 八

フィリッピン 一三

佛領印度支那

一四

蘭領印度

二〇

支那

一三四

シヤム

一二二五

斯かる警嘆すべき道路未發達の状態を永く將來せしめ、泰國をして久しく近代國家の仲間入りを妨げ、少くも交通構造に關する限り原始國家の状態を保たしめた理由は如何に説明せらるべきであらうか。

此の様に異常なる程度にまでも歪曲せられた交通體系の組成は勿論此の國の自然地理的性質に依るものであることは容易に理解し得る所である。即ちメーナムを主軸とする自然的水路と人工的小水路の多くが相俟つて輸送機構の壓倒的役割を演じ來つた事は後章説く所であるが、吾々はこの自然構造による因由に加ふるに英國の顧問に依る道路不開發政策のあつた事を認めねばならない。少くとも歐羅巴諸國就中英國が、而して其の所謂「顧問」が鐵道よりも遙に經費少なき道路の建設を鐵道と並行して行ふ如く指導しなかつたことは糾弾せられてよいであらう。

人は首都、バンコクより近郊ドーンムアン飛行場に至る自動車道路の建設が着手せられた一九三四年（既に亞歐連絡の定期航空が行はれ、歐羅巴よりバンコクまで僅か五日間で到達し得た一九三四年）までは一般に首都と地方を結ぶ自動車道路の存在が全然皆無であつた事實を容易に信ずることはおそらく困難であらう。

近代交通體系の作成に道路よりも鐵道の先行した此の國では、鐵道建設の一部を、外債に仰がざるを得ざる状態

を現出し、以後其の償還の爲め能ふ限りの収入を擧げざるを得ざる方策となり、鐵道の收入保護、財政の限定等のため道路の建設を中止するの異常なる事態を生ずるに至つた。而して此の政策は其後久しく封建專制國家の終末をみるまで繼續せられた。其れ故クレトナーの云ふ如く、「バーンコーク中心の交通政策たる特殊事情の構成へ導くこと」が泰國專制政府の特殊なる交通政策であり、「シヤム篇」も指摘する如く斯かる歪曲された交通體系の作成は封建的專制國家の重大罪過の一つであらう。

永く封建的專制政治の眠を續けた國家が輝かき近代國家に誕生した一九三二年、其れは同時に此の國交通構造の轉換を示す時であつた。如何に水運の便ありとも道路網の發達普及をもつて始めて近代國家の仲間入りが出来るものである以上、泰國の眞の自主、近代化の可能性が興へられたわけである。道路建設費豫算と鐵道建設費豫算とは俄かに其の順位を逆にし、最近では近代交通に於ける道路の重要意義が社會的意識にまで昂められ、現在泰國政府のとりつゝある交通政策の明白なる性格は鐵道建設の一應の中止と道路網完成への異常なる熱意とである。

此の事實は一九二〇年より三〇年に至る十ヶ年間に著るしく延長をとけた鐵道重心政策に比較し、激しきナシヨナリズムに燃えた現政府の自主的政策として極めて興味深き傾向を呈するものである。

革命早々一九三四年には豫算一億五千萬銖、十八ヶ年、一萬五千軒の道路設計畫と云ふ正に劃期的な龐大なる案が樹立せられた。直ちに翌一九三五年より一九四〇年に至る第一期五ヶ年計畫を立て一九三九年三月までに一七一一八九三〇銖をもつて延長一五二〇軒の國道を完成したと報せられる。さるにても従前此の國通常の歲計が一億銖前後

たりし事實を知るならば十八年一億五千萬銖の計畫は文字通り劃期的の大事業と稱して差支へないであらう。

泰國が單なる道路建設計畫を越えて國土計畫に志すならば、蓋し遅れたる地位を容易にとりもどす事も可能であらう。最近のサラブリーへの國都移轉の發表は詳細は未だ知るに至らざるも、斯かる傾向の一つの表れとして認めらるべきであらう。けだし鐵道と共に道路網の完備がより密接なる政治的生活領域の各部門の關係を相互に結合させるのが政治地理學の通期である以上道路網の完備を鐵道と相俟つて國家統治の先驅條件たらしめねばならない。近き將來に於いてアンドルーズの掲げる表も過去の語り草となるであらう。^⑩

註① 小牧實繁 日本地政學宣言 一〇八頁

② Graham: op. cit., Vol. II, p. 137

③ Andrews, J. M.: op. cit., p. 390

④ 泰國鐵道及び道路建設費の比較をするに前者は一軒當り六萬四千五百銖 (The State Railways of Siam, Siam To-day January, B. E. 2479 による)、後者は一軒當り一萬六千銖 (Siam, Nature and Industry p. 283 による) 或は更にそれより低廉で十八ヶ年計畫によるものは一軒當り一萬銖の豫算である。

⑤ Credner: op. cit. s. 319.

⑥ 鐵道の項参照

⑦ シヤム篇 三九六頁

⑧ 道路と鐵道との建設費豫算の推移

道 (路) 鐵 道

一九二〇—二一年

三八六 (千銖)

一、〇四九八

- | | | |
|----------|------|-----------------|
| 一九三二—三三年 | 一一三一 | 一九九二 |
| 一九三四—三五年 | 一一六五 | 一三四七 |
| 一九三五—三六年 | 三二七六 | 一四三四 |
| 一九三六—三七年 | 四五〇〇 | 二三一〇 (シヤム篇三九七頁) |
- ⑨ シヤム篇 三九六頁

⑩ Bangkok Times 14th, June, 1910

伏見義夫 タイ 世界地理第七卷 外南洋Ⅱ 二〇八頁

同 タイ國産業の特殊性 長崎高商研究館彙報 第二十八卷 一二頁等參照

- ⑪ 本年七月日泰同盟慶祝答禮使節として泰國に赴かれたる矢田部保吉大使が最近筆者に語られたところによつても、最近の同國に於ける國道建設の進捗振りは一驚に値するものがあるとのことである。