

タイの鉄道と米輸送 1941～1957年

——輸送力不足と東北部——

柿 崎 一 郎*

Railways and Rice Transport in Thailand, 1941–1957: Insufficient Transport Capacity and the Northeast

KAKIZAKI Ichiro*

This article aims to reveal the effect of railways on rice transport from the Northeast in wartime and post-war Thailand. Thai railways suffered insufficient transport capacity due to a shortage of rolling stock after the outbreak of World War II for two reasons: Thai rolling stock was requisitioned for Japanese military trains and the railway system gained unexpected “new line” in the “lost territory.” When Central Thailand, the main rice-producing center, had a poor harvest in 1942, the Japanese military was urged to return part of the rolling stock to deliver the rice from the Northeast or Battambang to Bangkok. The Japanese complied with the request to the extent of running a special rice train, but the rolling stock was soon re-assigned again to military purposes, to the detriment of rice transport. After the war ended, Thailand tried to improve its situation through the delivery of rice to the Allies and the resumption of rice exports under the International Emergency Food Committee. As more rolling stock was urgently needed to increase rice transport from the Northeast and rice exports from the country, procurement was accomplished by bartering rice. However, the volume of rice transport did not exceed the prewar level even after the rehabilitation of rail transport. During the war, the stagnation of rail transport was not such a serious problem because rice production in the Northeast had also stagnated. The more serious problem occurred after the war as rice production grew rapidly in the Northeast and railways could not cope with the amount of rice dispatched from the region. As domestic transport demand continued to expand more than railway transport capacity, the railways no longer coped with it.

Keywords: Thailand, railways, rice transport, Northeast Thailand

キーワード: タイ, 鉄道, 米輸送, 東北部

* 横浜市立大学国際文化学部; Faculty of Humanities and International Studies, Yokohama City University, 22-2 Seto, Kanazawa-ku, Yokohama, Kanagawa, 236-0027 Japan
e-mail: kaki@yokohama-cu.ac.jp

はじめに

タイの鉄道によって輸送される米は、近年減少傾向にある。1998年の米輸送量は19万トンに過ぎず、総貨物輸送量のわずか2%に留まっている。¹⁾ また、かつて米輸送の中心であった内陸部からバンコクへの輸送も年々減少しており、2001年にはついにバンコク向けの輸送が消滅した。²⁾ 現在鉄道の主要な任務は、自動車より優位性のある内陸部から南部への長距離輸送のみとなっており、バンコク港から発送される輸出米の輸送は皆無となったのである。

米輸送は、かつてタイの鉄道の最大の任務であった。戦前の1935/36年には、鉄道は総貨物輸送量の45%にあたる64万トンもの米を輸送しており、その8割程度が内陸部からバンコクへの輸送であった。³⁾ この70年間の変化の最大の要因は自動車輸送への転移であり、その背景には急速な道路整備があった。1932年の立憲革命により成立した人民党政府は、従来の鉄道優先政策を改め道路優先政策を採用し、全国津々浦々に至る道路網の整備に取り組みはじめた。⁴⁾ この道路優先政策は、基本的に現在まで継承されており、その結果タイ国内の貨物輸送の9割を自動車輸送に依存するという現在の状況が出現したのである [柿崎 2003: 243]。⁵⁾

このような物流構造の変化については、これまで研究対象とされたことがほとんどなかった。とくに本論で扱う米については多数の研究例があり、アッシャー (Dan Usher) や滝澤などは米の流通についても言及しているものの、具体的に米がどのような輸送手段を用いてどのような区間で輸送されているのかを言及しているものはない [Usher 1967; 滝澤 1994]。⁶⁾ 筆者はこの点について、これまで柿崎 [2000a] において鉄道開通後から1930年代中頃までの鉄道による米輸送の変遷を分析し、また柿崎 [2000b] において1930/31年における地方からバンコクへの米輸送量の推計を行ったことがある。その結果、鉄道が北部や東北部からバンコクへの米輸送を可能とし、1935/36年の時点でそれぞれ約8万トン、30万トンの米を発送するまでに至ったことが明らかとなった。

しかしながら、その後の状況については戦時中の日本軍の米調達についての吉川の研究で鉄道輸送の問題が言及されている以外には、これまで明らかにされていないのが現状である [吉

1) RFT [(1998): 25] より筆者計算。ただし会計年度 (前年10月～9月) の数値である。

2) SSR [(2001)] より筆者計算。ちなみに、2002年度は14トンのみバンコク着の米が存在した。

3) 柿崎 [2000a: 224-225, 230-231] より計算。以下の記述もこの資料に従う。

4) 立憲革命後の道路優先政策については、柿崎 [2002a] を参照。

5) 他の輸送手段の分担比率は、鉄道3%、水運7%である。

6) アッシャーは米の流通について考察しており、手段別の輸送費の比較を表示しているものの、実際に各輸送手段で輸送された米の量については言及していない [Usher 1967: 206-230]。滝澤は米の物流構造についてタイと日本を比較しているが、各輸送手段の総輸送量については言及しているものの、米についての数値は出されていない [滝澤1994: 111-133]。

川 1999]。1932年の立憲革命以降、現在まで続く道路優先政策が開始されるとはいえ、鉄道輸送の重要性が直ちに失われたとは考えられない。とくに、「開発」の時代が始まる1960年代以前までは道路整備も十分ではなく、実際の貨物輸送面での鉄道の重要性は変わらなかったものと推測される。⁷⁾そして鉄道の役割は、鉄道輸送に依存した経済構造が出現していた北部や東北部において最大であり、しかも鉄道輸送が停滞した大東亜戦争から戦後復興期にかけての時期に最も顕著に認識されたはずである。⁸⁾

このため、本論では戦中から戦後復興期に輸送力不足に悩まされた鉄道が主に東北部からの米輸送に与えた影響を解明することを目的とする。具体的には、戦争の影響で鉄道の輸送力不足が深刻となる1941年から1957年までの期間を対象に、鉄道による米輸送量の変遷と輸送力不足の要因を解明し、鉄道がバンコクとを結ぶ唯一の輸送手段であった東北部を取り上げて、鉄道の輸送力不足が東北部からの米輸送に与えた影響を分析する。以下第 1 章で戦時中の米輸送の状況を、第 2 章で戦後復興期の米輸送の状況を解明し、第 3 章で鉄道輸送の停滞が東北部に与えた影響について分析する。

I 戦時中の米輸送

1. 車両不足の発生

大東亜戦争の開戦前において、タイの鉄道の最大の任務は米の輸送であったが、1941年末に大東亜戦争が勃発しタイが戦争に巻き込まれると、鉄道による米輸送は大きく減少することになる。表 1 は1935/36年から45年までの鉄道による米輸送量と貨物輸送量全体の推移を示している。これを見ると、戦争前は年間50～60万トンの米が輸送されていたが、戦争が始まると輸送量は戦前の半分程度に減少し、さらに44年には戦前の10分の1程度にまで落ち込んでいることが分かる。総貨物輸送量も同様に落ち込んでいるものの、米の占める割合が減っていることから、米輸送の減少が著しいことが理解される。⁹⁾

戦争による輸送量の減少は、車両不足が主要な要因であった。車両不足は新線の開通と日本

7) 立憲革命から戦後復興期にかけての道路整備の状況については、柿崎 [2002a ; 2002b] を参照。

8) 他の輸送手段の輸送コストが極めて高かったことから、東北部と北部からバンコク方面への米の輸送は鉄道の開通によって初めて可能となり、両地域における米の商品化は完全に鉄道輸送に依存していた。詳しくは、柿崎 [2002a : 第2章, 第5章] を参照。

9) この表の数値には、日本軍が軍用列車を使用して輸送した米の量は含まれていない。日本軍による米輸送量は判別しないが、バンコクからシンガポール方面へ運行されていた1日3往復の軍用列車の積み荷はほとんどが精米であったことから、1列車で200トンの米を輸送したとすると、1日600トン、1カ月で1万8,000トンとなる。倉沢によると、1943年4月から11月までに計3万1,755トンの米が鉄道でマラヤに到着しており、月平均の到着量は4,500トン程度であった [倉沢 2001: 145]。

表1 鉄道米輸送量の推移 (1935/36～45年)

年	米輸送量 (千トン)			総貨物輸送量 (千トン)	米比率 (%)
	粳米	精米	計		
1935/36	330	314	644	1,428	45
1936/37	315	335	650	1,604	41
1937/38	160	249	409	1,366	30
1938/39	279	372	651	1,678	39
1939/40	335	388	723	2,005	36
1940	205	294	499	1,498	33
1941	188	358	546	1,847	30
1942	159	140	299	1,102	27
1943	208	106	314	1,155	27
1944	14	64	78	564	14
1945	11	32	43	232	19

出所：1935/36～38/39年：SYB [(1937/38-38/39)：210-213]，1939/40～42年：SYB [(1939/40-44)：314-317]，1943～45年：RSRS [(1947)] より筆者作成。

注：1) 精米には碎米，糠輸送量を含む。

2) 各年の期間は，1939/40年までが当年4月から翌年3月まで，1940年が4月から12月まで，1941年以降が暦どおりとなる。

軍による車両接收から発生していた。新線の開通については，開通予定年が決まっていることから，本来は車両不足を引き起こす直接の理由とはならないはずであった。当時鉄道局は東北部のコーンケーン～ウドーンターニー間119 を建設しており，1941年6月に開通させていた。鉄道局ではこの新線開通後の車両需要の増加を見越して新車の発注を行っており，1939年には7両のディーゼル機関車をスイスに発注した [Ramaer 1994: 96]。しかし，ヨーロッパで大戦が勃発した影響で車両の製造が大幅に遅れ，これらの機関車がタイに到着したのは戦後のこととなった。貨車の納入も遅れており，戦争の影響がタイの鉄道車両調達計画を狂わせた。¹⁰⁾

さらに，タイが1941年に仏印から「失地」を獲得したことも，予期せぬ車両不足を招くこととなった。仏印ではプノンペン～モンコンブリー間の鉄道が1935年に開通し，タイ側の東線に接続させるために残るモンコンブリー～アランヤプラテート間55 の建設を進めていた [Robequain 1944: 94]。ところが，1940年11月に仏印との紛争が発生し，日本の仲介の結果翌年5月に仏印がかつて1904年と1907年に割譲された地域をタイに返還することになった [柿崎 2003: 247]。¹¹⁾ このため，仏印のプノンペン～モンコンブリー間鉄道の「失地」内区間をタイ側が継承すると共に，仏印が建設していたモンコンブリー～旧国境間もタイ側で建設を続行することになった。¹²⁾ 新たにタイと仏印の国境となったサワーイドーンケーオまではアランヤ

10) 戦前に何千両もの貨車の発注を行ったが，開戦により届く見込みがなくなったという [NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/3 “Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Setthakit Rawang Thai-Yipun Khrang thi 12. 1943/04/09”]。

11) なお，実際には1904年と1907年にタイが仏印に割譲した地域のうち，現在のカンボジア国内の領域についてはかつて割譲した地域とこの際に回復した地域は若干異なっている。

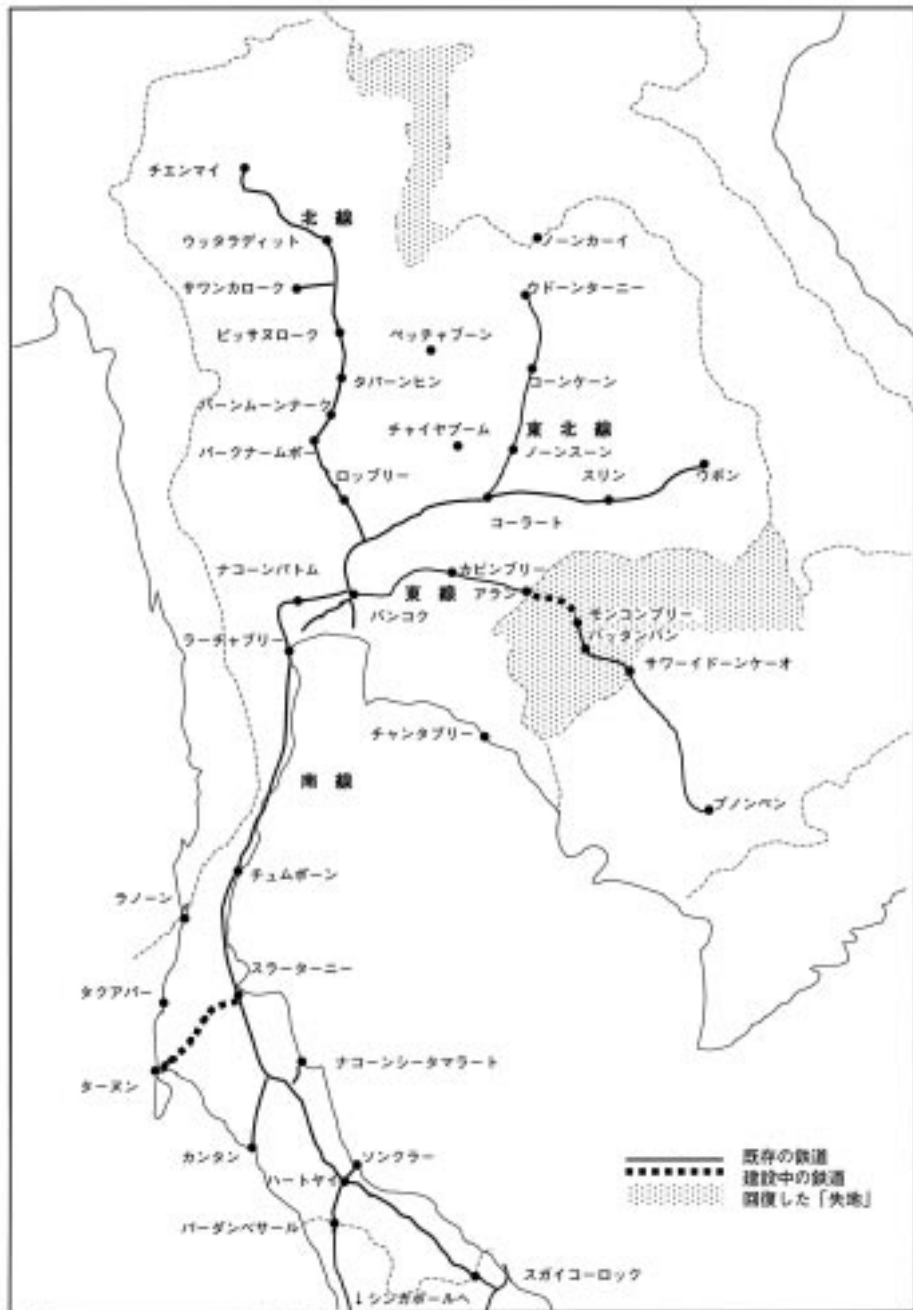


図1 タイの鉄道網（1941年）

出所：NA Kho Kho. 0202.9.7/2 より筆者作成。

プラテートから166 の距離であり、事実上新たな新線が加わることになった。建設中の区間も1942年4月までに開通し、バンコクからバットンバンまでの列車の運行が開始された。¹³⁾ 後述のようにバットンバンは米の産地であり、鉄道の開通によってバンコクへの米輸送が開始されることになったが、この線のための車両増備は行われていなかったため、必然的に車両不足が発生することになった。¹⁴⁾

一方、日本軍による車両接收も、タイ側に大きな打撃を与えることとなった。日本軍は1941年12月の開戦と同時にタイに進駐し、さらにマレー半島を南下してシンガポールを陥落させる計画であった。このため、日本軍はタイからシンガポールまで直通している鉄道を利用して兵や物資輸送を行い、マレー半島の制圧とシンガポール陥落を目指した。このマレー半島制圧作戦のために、タイの貨車1,000両以上が徴用されていた。¹⁵⁾ これらの貨車は使用後シンガポールの対岸ジョホールバルに集められており、1942年3月の時点でも当時の鉄道局の貨車約3,900両の3分の1を超える1,358両がマラヤに滞留していた。¹⁶⁾ タイ側の度重なる要請により、これらの貨車の返還は徐々に行われたが、最終的にすべて返還されるまでには1年以上の期間を要した。

また、軍用列車の運行もタイの鉄道車両不足の要因となった。日本軍はタイに進駐した直後より軍用列車の運行を始めており、平均するとバンコク～シンガポール間に1日3往復、バンコク～プノンペン間、バンコク～チェンマイ間に1日1往復が運行されていた。¹⁷⁾ これらの軍用列車には、マラヤや蘭印で調達した車両や日本から持ち込んだ車両も使用されたが、当然ながらタイ側の車両も使用された。1943年6月の時点で、タイの有蓋車の約15%にあたる257両が日本軍に徴用されていた。¹⁸⁾ さらに、長距離を走行するために日本軍の軍用列車は大形の蒸気機関車を使用しており、バンコク～シンガポール間の軍用列車に計30両程度の大形機関車

12) NA [2] So Ro. 0201. 16. 1/5 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Setthakan Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri.1941/05/15”

13) PCC 1942/04/08 “Krom Rotfai Poet Doen Rot Doisan Sai Krungthep-Phratabong lae Krungthep-Prachinburi”

14) 仏印から譲り受けたのは線路などの施設のみで、車両は含まれていなかった。このため、1941年10月にバットンバン～モンコンブリー間の列車運行を再開する際には、ディーゼル機関車をタイ側から持ち込んでいた [PCC 1941/09/29 “Poet Kan Doen Rotfai Dindaen Mai Lao.”]。

15) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/3 “Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Setthakit Rawang Thai-Yipun Khrang thi 17. 1943/05/28”

16) NA [2] So Ro. 0201. 98/25 “Ratthamontri Wa Kan Kasuang Khamanakhom thung Nayok Ratthamontri. 1942/04/03”

17) 開戦直後には1日に南線3往復、東線1往復が運行されており、43年に入ると北線にも1日1往復が運行されていた [NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/2 “Raingan Sadaeng Chamnuan Krabuan Rot thi Chaonathi Fai Yipun Khohai Krom Rotfai Chat Phua Banthuk Thahan lae thi Krom Rotfai Yom Toklong cha Chat.”, NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/259 “Phu Banchakan Rotfai Thahan Rian Pho Bo. Thahan Sungsut.”]。

18) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Banthuk Kan Prachum Ruang Phicharana Chat Doen Khabuan Rot

が徴用されていた。¹⁹⁾ 当時タイには大形機関車が70両しかなかったことから、東北部や北部からの貨物列車の牽引に不可欠な大形機関車の不足は、貨車の不足とともに深刻であった。日本軍の他にもタイ軍の軍用列車も頻度は少ないながらも運行されており、車両不足を一層深刻なものとしていた。²⁰⁾

2. 米輸送車両の獲得交渉

日本軍は、支配下に置いた各地の食糧の供給源としてタイの米に期待していた。表2は、米輸出力と鉄道による米輸送量を比較している。これを見るとタイは戦前に100～150万トンの米を輸出していたことが分かる。このため、日本側も年間100万トン程度の米をタイから調達する計画であった。1942年には118万トンを出日本向けに輸出することになっていたが、実際の輸出力は75万トンであった〔吉川 1999: 21〕。1941年の米の生産量は約510万トンと平年よりもむしろ多かったことから、1942年の輸出の減少は米の輸送が滞ったことが主要な要因であると考えられる。²¹⁾ 例えは、北部のデンチャイでは例年貨車300両分の米を発送していたが、

表2 米輸出力と鉄道輸送量の比較 (1935/36～45年)

年	米輸出力 (千トン)	米輸送量 (千トン)	鉄道輸送比率 (%)
1935/36	1,502	525	35
1936/37	1,559	537	34
1937/38	1,102	351	32
1938/39	1,555	551	35
1939/40	1,892	602	32
1940	1,210	425	35
1941	1,164	478	41
1942	752	242	32
1943	540	239	44
1944	310	73	24
1945	195	39	20

出所：鉄道輸送量：表1，輸出力：SYB [(1939/40-44): 272-273] より筆者作成。

注：1) 粗米は64%の重量で精米換算してある。

2) 米輸送量とバンコク到着米量は異なるが、各年のバンコク到着米量が得られないため、総輸送量を使用している。ちなみに、1935/36年のバンコク到着米量は、総輸送量の82%である。

Khon Khao Pluak Phoem Toem. 1943/06/10”

19) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/3 “Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Setthakit Rawang Thai-Yipun Khrang thi 16. 1943/05/14”

20) タイ軍の軍用列車の運行の状況を示す資料は少ないが、44年1月頃には東北部から北線のタパーンヒン（ペッチャブーンへの最寄り駅）へ木材を輸送する列車が4～5日毎に1往復、東北部からラムパーン方面へ馬を輸送する列車が週に1往復程度運行されており、定期列車に軍用の車両を連結した事例も多数存在した〔NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/259 “Phu Banchakan Rotfai Thahan Rian Pho Bo. Thahan Sungsut.”〕。

1941年には月40両の貨車が配車されたものの翌年には25両に減り、チエンマイでも5,000トンの米が発送できずに溜まっていた。²²⁾ 表2からも分かるように、1942年の鉄道による米輸送量は45%減少していた。

さらに、日本軍は翌年も100万トン程度の米の購入を求めたものの、1942年に中部で不作が発生したことから、タイ側はバツタンバンや東北部からの米輸送のための車両を返還しなければ調達は不可能であると伝えた。²³⁾ 1942年の米生産量は計385万トンと前年の75%に留まり、とくに輸出米の主要生産地である中部下部では前年の40%しかなかった [SYB (1939/40-44): 467-468]。一方で、東北部では前年比25%増の125万トンを生産しており、車両不足により前年分の米も残っている状況であった。タイ側は1942年には80万トンの米を鉄道でバンコクへ輸送する計画を立てたものの、実際には車両不足により目標の達成は極めて難しかった。²⁴⁾ このため、鉄道の輸送力を増強して東北部やバツタンバンから米を調達しない限り、年間100万トンの供出は困難だと日本側に主張したのである。

バツタンバンへの鉄道が完成したのに伴い、鉄道局は1942年9月から米輸送の特別列車をバツタンバンへ向けて1日1往復運行し始めた。²⁵⁾ バツタンバンは米の産地であり、仏印時代の統計によると年間30～40万トンの生産があった。²⁶⁾ その後、東北部でも米の滞貨が増えて問題となったことから、この列車をバツタンバンと東北に分けて週3往復ずつ運行するようになった。²⁷⁾ しかし、年間100万トン在日本側に引き渡すとなると、更なる特別列車の運行が必要であった。1943年6月には、中部からの米が水運で1日300トン程度バンコクに到着していたが、日本軍の要求通り月9万トンの米を確保するためには、東北部とバツタンバンから1日1,900トンを鉄道で輸送する必要がある。²⁸⁾ そのためには、1日190両の貨車をバンコクに到着させなければならず、必要な車両数は貨車490両、機関車12両と見積もられたものの、現状ではそれぞれ120両、3両しか余裕がなかった。

21) 過去3年間の平均生産量は、467万トンであった [SYB (1939/40-44): 467-468]。

22) NA [2] So Ro. 0201. 57. 1 / 7 “Yon Samanon Kho Prathan Sanoe Ratthamontri Wa Kan Kasuang Phanit.”

23) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/3 “Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Setthakit Rawang Thai-Yipun Khrang thi 14. 1943/04/14”

24) NA [2] So Ro. 0201. 98/25 “Banthuk Ruang Kan Kho Khun Rotfai Chak Thahan Yipun. 1943/05”

25) NA Kho Kho. 0202. 2/2 “Chak Ratthamontri Wa Kan Kasuang Khamanakhom Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1942/10/03”

26) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Chai Prathipasaen Sanoe Prathan Kammakan. 1942/06/29” なお、タイ側の統計によると、1943～44年の米生産量はそれぞれ11万トン、14万トンであった [SYB (1939/40-44): 467-468]。

27) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/55 “Banthuk Kan Prachum Ruang Kan Chat Su Kho Hai Kongthap Yipun Khrang thi 2. 1943/04/19”

28) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Banthuk Kan Prachum Ruang Kan Khabuan Rot Khon Khao Pluak. 1943/06/14”

タイ側では、米輸送の車両を調達する方法を画策した。貨車については、車両の運用を再検討したところ、有蓋車148両など計200両程度の貨車を捻出することが可能であり、さらに故障中の車両が400両あることから、調達できる見通しがついた。²⁹⁾ しかし、問題は機関車であった。使用可能な機関車はすべて運用しているため、残された道は現在運行中の列車を廃止してその機関車を投入する以外に方法はなかった。このため、列車が複数運行されている区間の列車2往復を廃止して、機関車を捻出することになった。³⁰⁾ タイ側の列車運休措置により、バンコク～バツタンバン間に新たに1日1往復の米輸送列車が運行されることになり、従来バツタンバンと東北部へ向けて週3日ずつ運行されていた列車もそのまま運行を継続することになった。³¹⁾

それでも、日本側が要求するだけの米の調達が難しかったことから、タイ側は日本軍の軍用列車を削減し、その車両を返還するよう求めた。タイが返還を求めたのは、1日3往復運行されていたバンコク～シンガポール間の列車に用いられている車両であった。この間は水運も利用可能であり、タイの船でも日本軍用の米輸送を手伝っているとして、3往復のうち1往復分の車両を返還するよう要求した。³²⁾ タイ側は、この軍用列車1往復に機関車6両を使用しているため、これを米輸送に使用すれば1日3往復の米輸送列車の運行が可能となり、月に3万6,000トンの米を輸送できると説明し、より多くの米を確保したい日本側の気を引こうとした。³³⁾ しかし、日本側はタイ側の言うほどタイの車両を使用していないと反論し、シンガポールから貨車250両分の部品を送るなど車両増強に協力していると主張して軍用列車の削減には応じなかった。一方のタイ側は、日本軍が車両を返還しない限り、日本軍が希望する量の米の調達は不可能であると繰り返した。

結局、日本側が譲歩して2本の列車に用いられている車両を提供し、これを使ってバツタンバン線で1日2往復運行の米輸送列車が運行を開始した。³⁴⁾ しかし、日本側はバツタンバンの

29) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/1 “Banthuk Kan Prachum Rawang Chaonathi Krom Prasan-ngan Phanthamit kap Chaonathi Kasuang Phanit lae Kasuang Kan Tangprathet Phua Phicharana Setthakit lae Kankha Ruam Kan Khrang thi 6. 1943/06/08”

30) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/1 “Banthuk Kan Prachum Rawang Chaonathi Krom Prasan-ngan Phanthamit kap Chaonathi Kasuang Phanit lae Kasuang Kan Tangprathet Phua Phicharana Setthakit lae Kankha Ruam Kan Khrang thi 6. 1943/06/08” 廃止されることになったのは1日2往復の列車が運行されていたラムパーン～チエンマイ間の1往復と、バンコク～バツタンバン間列車と重複していたバンコク～カピンブリー間列車であった。

31) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Banthuk Kan Prachum Ruang Kan Khabuan Rot Khon Khao Pluak. 1943/06/14”

32) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/3 “Banthuk Kan Prachum Cheracha Ruang Setthakit Rawang Thai-Yipun Khrang thi 15. 1943/05/07”

33) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 3/7 “Kan Prachum Cheracha Ruang Kan Setthakit lae Kan Kha Rawang Khaluang Setthakit Thai lae Yipn. 1943/05/28”

34) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Banthuk Kan Prachum Phicharana Ruang Song Khao Hai Fai Yipun. 1943/07/10”

米は水運でプノンペン方面へ輸送できるため、これらの車両を東北線に廻して、東北部からの米輸送に利用すべきであると主張していた。³⁵⁾ タイ側は、日本が貸与した車両は空気ブレーキがないため東北線では危険だと主張してプノンペンへの輸出を認めたがらなかったが、実際はバンコクでの糠の生産を確保したためであった [吉川 1999: 23]。³⁶⁾ さらに、日本側は東北線用の車両を1往復分提供したようであり、8月には東北部から1日3往復の米輸送列車で、貨車105両分の米が到着することになった。³⁷⁾ これにより、東北線、バツタンバン線合わせて1日5往復の米輸送線用列車が運行されることとなり、日本側の要求通り1カ月10万トンの粳米を調達する目標に近付いたはずであった。

3. 鉄道輸送の壊滅

中部の不作を契機として日本軍から車両を奪回することで、ようやく内陸部からの米輸送体制が整ったかに見えたが、実際には順調には行かなかった。東北線からの1日105両の輸送は、結局タイ側の危惧どおり空気ブレーキのない貨車を使用したことから脱線が多く、1日60～70両しか到着しなかった。³⁸⁾ タイが日本に引き渡す米の量も1943年5月の7万3,000トンから徐々に減っており、8月は20日までに2万1,000トンに留まっていたが、日本側も米を輸送する船がないために苦情は言わなかった [同所]。

ところが、日本軍が9月からバンコク～チェンマイ間に軍用列車を1日1往復運行することに決めたため、東北線の米輸送列車1往復がこれに転用されることになった。³⁹⁾ さらに、10月にも北線への軍用列車増発に伴い1往復が転用され、11月には南線チュムポーン～パーダンベサル間軍用列車の増強に伴って、最後の1往復も廃止された。⁴⁰⁾ この結果、東北部からバンコクへの米輸送は通常の貨物列車のみを利用せざるを得なくなり、1日の輸送量も貨車5～10両に激減した。⁴¹⁾ 日本向けに東北部で米を確保していたタイ米穀社は、既に東北部で貨車

35) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Banthuk Kan Prachum Phicharana Ruang Song Khao Hai Fai Yipun. 1943/07/10”

36) なお、1942年にも日本軍はバツタンバンの米をプノンペン方面へ搬出する申請をしていたが、タイ側はなかなか認めなかった [吉川 1999: 21]。この年も結局バツタンバンへ1日2往復の列車を運行し、運びきれない分のみプノンペン方面への搬出を認めた。

37) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/1 “Banthuk Kan Prachum Rawang Chaonathi Krom Prasan-ngan Phanthamit kap Chaonathi Kasuang Phanit lae Kasuang Kan Tangprathet Phua Phicharana Setthakit lae Kankha Ruam Kan Khrang thi 7. 1943/07/30”

38) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Banthuk Kan Prachum Phicharana Nayobai Kan Kha Khao. 1943/08/26”

39) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Banthuk Kan Prachum Phicharana Nayobai Kan Kha Khao. 1943/08/26”

40) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 / 45 “Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Borisat Khao Thai Khrang thi 71 ko. 1943/10/29”, NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Nai Montri Sirisali Rian O Tho Ro.”

41) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Banthuk Ruang Kan Doen Rotfai Khon Khao Phak Isan Ma Krungthep. 1943/12”

1,600両分、1万6,000トンの米を購入しており、もし輸送する貨車がないのなら日本側に補償を求めたいと主張し、商務省も貨車の返還を求めたが、日本側は南線の軍事輸送のために必要であると返還を認めなかった。⁴²⁾

米輸送列車が廃止された結果、1944年以降の米輸送量は激減することとなった。表1を見ると、44年の米輸送量がわずかに8万トン弱に激減し、翌年は4万トンと過去最低の数値を記録していることが分かる。この輸送量の減少は、東北線や北線の輸送量の減少に起因していた。表3は1935/36年から1944年までの東岸線、西岸線の米と貨物全体の輸送量を比較したものである。戦前は米輸送量の9割が東岸線、すなわち東北線、北線、東線の輸送であったが、戦争

表3 東岸線と西岸線の輸送量の比較（1935/36～44年）

米 年	東岸線		西岸線	
	輸送量（千トン）	比率（％）	輸送量（千トン）	比率（％）
1935/36	585	91	59	9
1936/37	581	89	69	11
1937/38	353	88	46	12
1938/39	583	89	69	11
1939/40	664	92	59	8
1940	414	83	85	17
1941	458	84	88	16
1942	244	82	55	18
1943	266	85	48	15
1944	38	49	40	51

総貨物輸送 年	東岸線		西岸線	
	輸送量（千トン）	比率（％）	輸送量（千トン）	比率（％）
1935/36	1,156	82	259	18
1936/37	1,277	80	313	20
1937/38	1,060	78	292	22
1938/39	1,354	81	309	19
1939/40	1,678	84	314	16
1940	1,183	80	303	20
1941	1,414	77	433	23
1942	808	73	294	27
1943	822	71	333	29
1944	333	59	231	41

出所：1935/36～36/37年：SYB [(1935/36-36/37): 214-215]，1937/38～38/39年：SYB [(1937/38-38/39): 212-213]，1939/40～44年：SYB [(1939/40-44): 316-317] より筆者作成。

注：1）東岸線はチャオプラヤー川東岸（北線、東北線、東線）、西岸線はチャオプラヤー川西岸（南線）を意味する。

2）総貨物輸送量には家畜を含まない。

42) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “Banthuk Ruang Kan Doen Rotfai Khon Khao Phak Isan Ma Krungthep. 1943/12” これは、1943年から開始されたチュムポン～ラノーン間のクラ地峡横断鉄道建設のための軍用列車の増強であったと思われる。クラ地峡横断鉄道については、吉川 [1994：第11章] を参照。

開始後に一貫して減少しているのが東岸線の輸送量であり、1944年には西岸線より少なくなることが分かる。とくに、1944年の米輸送量がわずかに4万トン弱にまで減少したことは、先の米輸送列車の廃止の結果を如実に示している。対する西岸線、すなわち南線はもともと輸送量が少なく、輸送量の減少もそれほど大きくない。総貨物輸送量で見ても、戦前には東岸線のほうが貨物輸送量は圧倒的に多かったが、その分戦争中の減少が著しいことが分かる。これは、日本軍が軍用列車を多数運行していたことから分かるように、戦時中は南線の軍事的役割が重視されたためであろう。⁴³⁾ 結局戦争の影響を最も大きく受けたのは、内陸部の北部や東北部を結ぶ北線と東北線であった。

さらに、戦争末期に入ると、連合軍の爆撃による被害も、鉄道輸送に大きな打撃を与えるようになった。連合軍は駅、機関区、車両工場、長大橋梁などを爆撃し、鉄道輸送を麻痺させようとした。このため、1945年2月に北線の列車運行区間はバンコク～バーンムーンナーク間、ラムパーン～チエンマイ間のみとなった。⁴⁴⁾ 南線でも、薪の不足により唯一運行していたトンブリー～ナコーンパトム間の列車が、同年6月に運行休止となった。⁴⁵⁾ 日本軍も鉄道による輸送を諦め、同年4月にはバンコク～ピッサヌローク間やバンコク～ラーチャブリー間などで水運による輸送路を確保するために、タイ側に船の調達を求めている。⁴⁶⁾ その結果、1945年の貨物輸送量は最低レベルにまで低下し、鉄道による米輸送も事実上壊滅状態となったのである。

鉄道による米輸送の壊滅は、当然ながらタイの米輸出の大幅な減少にも繋がった。先の表2には、輸出力と鉄道による米輸送量を比較してあるが、輸出力の減少と鉄道輸送量の減少は連動している。戦前は鉄道輸送量が輸出力の約3分の1であり、戦中は初期にはその比率が若干あがる年もあったが、1944年に鉄道輸送量が大幅に減少すると、鉄道輸送の比率も20%台に落ちている。⁴⁷⁾ 実際には、鉄道輸送量の8割程度がバンコクに到着した米の量であったが、鉄道輸送の壊滅的状況が米輸出にも大きな影響を与えていた。他にも、上述のようにバンコクから先の輸送船の不足も深刻となったことから、タイの米輸出の大幅な減少は、主として輸送手段の障害に起因していたと言えるであろう。⁴⁸⁾

43) 南線はマラヤへの米輸送に重要な役割を果たしており、1943年には水運での輸送量が激減し鉄道輸送のシェアが上がったという [倉沢 2001: 145-148]。

44) *TM* 1945/02/22 “Ngot Doen Rotfai Phitsanulok-Denchai Ban Dara-Sawankhalok”

45) *TM* 1945/06/14 “Rot Bangkok Noi Mai Mi Fun Mai Mi Doen”

46) *NA Bo Ko. Sungsut* 2. 4. 2/9 “「タイ」国在勤帝国大使館附武官 浜田平 同盟国連絡事務局局長殿 1945/04/23”

47) 鉄道による米輸送量のうち約8割がバンコク着の米であったことから、輸出力の鉄道輸送のシェアは戦前においては3割程度であった。

48) 倉沢 [2001] は、戦時中のビルマやマラヤでの米流通問題を扱っており、輸送手段の問題がビルマの米輸出やマラヤの米輸入に大きな影響を与えたと指摘している。

II 戦後復興期の米輸送

1. 連合軍への米引き渡し

戦争が終わると、タイは直ちに米を利用して敗戦国としての地位を脱することを試みた。タイは日本と同盟を結んだ直後に英米に対して宣戦布告を行っており、戦後直ちに摂政プリディー（Pridi Phanom-yong）が宣戦布告の無効宣言を行ったものの、それだけでは自らの置かれた苦境から脱することは不可能であった。とくにタイに対して強硬な態度を取ったのは、イギリスとタイに「失地」を奪われたフランスであった。イギリスは東南アジアに復帰するに際し、タイの米に目を付けた。これは、東南アジア各地では終戦時に大きな食糧不足に悩まされており、タイの米がこの地域の困窮した状況を救う重要な手段と認識されたためであった〔倉沢 2001: 157〕。

イギリスは1945年9月にセイロンのキャンディーでタイと暫定軍事協定を結び、今後1年間にタイが150万トンの米を無償で供出することが決まった〔同上書: 158〕。これはタイにとっては大きな負担であったが、タイの地位向上のためにはやむを得ない措置であった。タイ政府は商人や農民から35%精米をトン当たり27.85バーツで購入することに決めたものの、激しいインフレや生活物資の欠乏などから更なる価格の高騰を求めて米の売り惜しみが発生したために米の調達とは全くはかどらず、1945年10月から翌年3月までに集まった米は15万トンに過ぎなかった〔OFA(1941-50): 18-19〕。

このため、1946年5月には協定が改訂され、タイ政府の無償供出ではなくトン当たり12ポンド10シリングで連合国が年120万トンを買取ることに決まった〔*ibid.*: 20〕。そしてイギリス、アメリカが連合タイ米委員会を設置し、タイ政府と協力してタイの米輸出を推進していくこととなった。⁴⁹⁾ 委員会は米の調達を円滑に行うような対策を講じるよう助言し、米の輸送を増強するためにマラヤの機関車や貨車の売却も行った〔*ibid.*: 21〕。⁵⁰⁾ それでも、買い取り価格と闇価格との格差は開く一方であり、シンガポールの闇価格がトン当たり600ポンドにも達したことから、バンコクの米が南部経由でマラヤ方面へ密輸される事例が相次ぎ、1946年5月から10月までの引き渡し量も月3万2,500トンを超えることはなかった〔*loc. cit.*〕。タイ側は米の供出量を増やす施策を試みたものの、目立った効果は得られなかった。1946年5月から12月までの供出量も、40万トンに留まった。⁵¹⁾

49) 1946年7月には、タイも委員会のメンバーに加わった。

50) これは日本軍がマラヤから持ち込んだ車両を戦後連合軍が接收し、タイに売却したものである。

51) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 /53 “Kham Thalaengkan khong Samnak Nayok Rattthamontri. 1946/12/25”

あと4カ月では120万トンの目標は達成されそうもないため、委員会は新たに1947年1月から8月までに60万トンの米を輸出するという目標を立て、合わせて引き取り価格をトン当たり20ポンドに引き上げ、購入者は別に米輸出税として同じく4ポンドをタイ政府に支払うことにした〔*ibid.*: 23〕。輸出税分については、特別基金として委員会とタイ政府が合意した米の増産や国内の価格統制などの事業に使用することとした。しかし、価格を引き上げたことで、商人や農民は更なる引き取り価格の値上げを期待して更なる売り惜しみを行ったことから米の供出量は以前より減少し、2月には2万トンに達しなかった。政府は米の流通に関する規制を厳しくしたが、一時的には効果があったものの8月には再び2万トンを切る量しか得られなかった。ついに、委員会は8月末をもって解散し、連合国への米供出事業も終焉した〔*ibid.* 23-24〕。最終的にこの間にタイが供出した米の量は、無償分15万トン、有償分65万トンの計80万トンに過ぎなかった〔*ibid.*: 111-112〕。

連合国への米の供出は、買い取り価格があまりに低すぎたことから失敗したとされているが、輸送手段の不足も要因の1つであった。終戦直前の1945年に入ると列車の運行はほぼ麻痺状態となり、終戦後4カ月経った12月初めの時点でもようやく旅客列車の運行が再開されたという状況であった。⁵²⁾ ただし運行状況は極めて悪く、バンコク～コーラート間はかろうじて毎日1往復運行されたものの、北線はバンコク～ピッサヌローク間、バンコク～パークナムポー間がそれぞれ週2往復ずつの運行であった。また、爆撃を受けた橋梁がまだ各地で復旧しておらず、通過不能な橋梁では人や貨物の積み替えが行われた。

橋梁での積み替えは、旅客輸送よりも貨物輸送面での障害が大きかった。旅客の場合は自分で歩いて移動できるが、貨物の場合は積み替えに多数の労力を必要とした。例えば、北線のバーンダーラー鉄橋は連合軍に爆撃を受けて破壊され、戦後仮設橋を作り直しても雨季に川が増水するとすぐに使えなくなるという始末であり、1947年8月末にも仮設橋が流されたため、貨物はピッサヌロークからサワンカロークまで自動車で継送していた。⁵³⁾ このため、両駅での積み換え費用と自動車輸送費が加わって、輸送費用は通常期よりも大幅に上昇した。橋梁の破壊は鉄道車両のやりくりにも影響を与えており、1947年3月には貨車300両と機関車30両がマラヤ方面から発送可能な状態にあったものの、南線のターピー川橋梁が破壊されていたため、バンコク方面に移送できない状況であった。⁵⁴⁾ このような橋梁の復旧は1953年末のラーマ6世橋を最後に完了するが、それまでの間貨物輸送に大きな影響を与えた。

また、地域によっては余剰米が不足していたことも、連合軍への米供出量が少なかったもう

52) *TM* 1945/11/27 “Plianplaeng Wela Doen Rotfai Phoem Khabuan Paknampho-Lopburi- Krabin”
以下の記述もこの資料による。

53) *SN* 1947/09/27 “Saphan Phang Tham Hai Duatron Mak”

54) *NA* [3] So Ro. 0201. 29. 1 /75 “Kho Prathan Sanoeyok Ratthamontri. 1947/03/05”

1つの要因であった。1945年の稲作が不作であり、翌年も作付面積が増えなかったことから兩年とも米の生産量が例年を下回っていた。兩年の米生産量はそれぞれ370万トン、445万トンで、1940年代の平均520万トンをかなり下回っていた [ibid.: 18]。その結果、地域的にも米不足の県が出現しており、県外への搬出禁止や県ごとの余剰米管理を行って不足県への米の融通を行っていた。⁵⁵⁾ 1947年7月の状況を見ると、チャンタブリーなど東部沿岸部、コーラート、チャイヤプームなど東北部の一部、北部のナーン、南部のラノーン、タクアパーなどが米不足地域となっており、それぞれ隣接県から不足分を補うことになっていた。⁵⁶⁾ このような余剰米の不足も、米供出を妨げるもう1つの要因となった。

2. 米による鉄道車両の増備

連合軍への米供出が終了した後は、米の輸出はタイ政府が独自に管轄することになり、輸出先は国連緊急食糧委員会 (IEFC) が決定することになった。米の買い取り価格はビルマ米の水準に合わせてトン当たり30ポンド程度に引き上げられたが、より円滑に米の輸出を行うため、政府は精米所からの買い取り価格をさらにトン当たり6ポンド上乘せし、合わせて従来の米の流通に関する規制も撤廃した [ibid.: 24-25]。その結果、1947年11月から米の調達量が急増し、12月には5万2,000トンもの輸出を記録したことから、同年の総輸出量は表4のようにようやく38万トンに達した。

1948年の目標は、当初50万トンと控えめにされたものの、前年末以降の順調な米の調達が続いたことから、目標を大幅に超えた輸出が可能となった [ibid.: 26]。まだ世界各地での米不足は続いており、米の購入を求める申請が後を断たないことから、IEFCもタイ政府も増産に積極的であった。その米の増産の足枷と考えられたのが、鉄道輸送であった。鉄道輸送は内陸部各地に存在する余剰米をバンコクに運ぶためには欠かせない存在であったが、依然として輸送力不足から満足な輸送ができない状態であった。とくに、タイで第2の米の産地と捉えられていた東北部の米をバンコクに運ぶためには、鉄道に依存するしかなかった。車両不足が顕著であったことから、タイ政府は鉄道車両が調達できれば東北部からより多くの米を輸送することが可能であると考えた。

この話に、日本や朝鮮半島向けの米をより多く必要としていた駐日アメリカ軍が関心を示し、鉄道車両を購入する費用を捻出する名目でIEFCに米購入を申請する提案を1948年7月にタイ

55) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 /75 “Rang Rabiap Ruang Kan Chat Ha Khao Pai Chamnai Banthao Khwam Khatkhlaen nai Changwat Tangtang” 各県は米の在庫量と消費予想量を計算し、不足が見込まれる場合は内務省に必要な米の量、米を購入したい県、米の輸送方法、支援金額を報告することになっていた。

56) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 /75 “Ruang Changwat Tangtang Khatkhlaen Khao. 1947/07/10”

表4 米輸出量と鉄道輸送量の比較（1946～57年）

年	米輸出量 (千トン)	米輸送量 (千トン)	鉄道輸送比率 (%)
1946	455	141	31
1947	384	188	49
1948	803	N. A.	N. A.
1949	1,205	N. A.	N. A.
1950	1,418	354	25
1951	1,474	366	25
1952	1,549	417	27
1953	1,359	411	30
1954	1,001	371	37
1955	1,236	372	30
1956	1,265	510	40
1957	1,570	597	38

出所：鉄道輸送量：1946～47年：RSRS [(1947)], 1948～49年：SYB [(1945-55) : 330], 1950～51年：RFT [(1951) : 9-10], 1952年：RFT [(1953) : 19], 1953～54年：RFT [(1954) : 12-13], 1955～56年：RFT [(1956) : 10-11], 1957年：RFT [(1958) : 14-15] より筆者作成。輸出量：1946～49年：SYB [(1945/55) : 244-245], 1950年以降：SK [(1966) : 127] より筆者作成。

注：1) 粳米は64%の重量で精米換算してある。

2) 米輸送量とバンコク到着米量は異なるが、各年のバンコク到着米量が得られないため、総輸送量を使用している。ちなみに、1947年のバンコク到着米量は、総輸送量の74%である。

政府に行った。⁵⁷⁾ アメリカ側の意図としては、タイの鉄道輸送力を増強してより多くの米を得られるようにするだけではなく、同時に日本の鉄道車両を購入させることで、日本の鉄道車両産業の復興も目論んでいた [Ramaer 1994: 117]。この話にタイ側も同調し、間もなく蒸気機関車50両、客車200両、貨車500両を日本から購入することに決まった。⁵⁸⁾ いわば、米と交換で鉄道車両を調達したのである。

これらの車両の到着はもちろん翌年以降となったが、1948年の輸出量は表4のように計80万トンに達した。翌年は100万トンの輸出量が予想されていたが、政府は鉄道車両の調達が進んで輸送力が増強されれば、さらに10万トンの米を東北部から輸送できると見積もり、IEFCに対して輸出量の上乗せを申請することにした。⁵⁹⁾ ただし、問題は米の購入国が支払う際の通

57) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 / 53 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Phanit Rian Nayok Ratthamontri. 1948/05/11”

58) NA [3] So Ro. 0201. 29/11 “Raingan Kan Prachum khong Khana Kammakan Songsoem Kan Kaset Khrang thi 4. 1948/11/25” なお、この資料では客車500両、貨車200両とされていたが、通常貨車のほうが客車よりも必要数が多いことと、日本鉄道車両工業協会 [1962: 18-19] には客車が190両、貨車500両が発注されたことになっていたことから、誤記と判断した。

59) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 / 103 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Phanit Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1949/03/09”

貨であった。1948年にもタイはIEFCに3万トンの輸出量の上乗せを申請し、ドルで支払うとの条件で中国、インド、マラヤに輸出したものの、各国ともドルがないとの理由でポンド払いを求めてきた。⁶⁰⁾ タイが鉄道車両や資材を購入する国は日本やアメリカなどドル圏だったので、ドルでの支払いがなされないと鉄道車両代金に充当できなかったのである。このため、今回はドルでの支払いが期待できるフィリピンに売却することで申請した。

これが成功したのかは定かではないが、1950年に蒸気機関車50両と貨車500両が新たに日本に発注されているので、今回はドルでの支払いが行われたのであろう〔日本鉄道車両工業協会1962: 18-19〕。1949年も輸出量は予想以上に増えて、計120万トンが輸出できた。そして、米の需給状況が安定してきたという理由で、IEFCによる米輸出の統制も同年末で終了となり、以後はタイ政府が独自に輸出先を決めることができるようになった。さらに、国際市場での政府間取引が徐々に減少し、最大の顧客であったイギリスも政府による米取引を廃止したことから、1954年をもって政府による米輸出も終了し、以後は自由貿易となった。⁶¹⁾ 表4から明らかなように、米の輸出量は1950年代に入ると150万トンに達する年も出現しており、戦前のレベルまで復活したことが理解される。戦後の約5年間で、早くもタイの米輸出は戦争による打撃を克服したのであった。

米の輸出が回復したということは、米生産も復活し、かつ増加したことを意味した。上述のように1945年、1946年と生産量が落ち込んだが、連合国への供出が終了した1947年には作付面積が3,000万ライと前年を20%も上回り、生産量も551万トンに達した〔OFA(1941-50): 18〕。その後も作付面積、生産量とも増加を続け、1956年には作付面積が4,152万ライ、生産量は830万トンにまで増加している〔SK(1966): 46-47〕。このため、米不足地域対策のための米の県外搬出禁止措置も徐々に解除され、1956年にはラオス国境地域および南部西海岸、マレー国境地域以外は米の搬出が自由化された。⁶²⁾ 人口増加による需要増も存在するものの、タイの米生産も輸出需要に対応して着実に増加していったのである。

3. 鉄道輸送の復興

戦後の復興期には、鉄道輸送も徐々に復興していくことになったが、初期においては鉄道輸送が依然として不便なことから、鉄道による米輸送量も少ないままであった。表5は1946年以降の米輸送量を示しており、これを見ると1946年、1947年とも輸送量は20万トン程度であ

60) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 /103 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Phanit Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1949/03/09” 当時はポンドでの支払いが一般的であったが、スターリング圏で鉄道車両を供給できる国は存在しなかった。

61) この時期のタイ政府の米輸出政策の変遷については、長谷川〔1962: 505-510〕を参照。

62) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 /157 “Prakat Khana Kammakan Samruat lae Ham Kak Kan Khao Chabap thi 67 Pho So 2499 Ruang Kamnot Khet Ham Khon Yai Khao. 1956/02/03”

表5 鉄道米輸送量の推移（1946～57年）

年	米輸送量（千トン）			総貨物輸送量 （千トン）	米比率 （%）
	粳米	精米	計		
1946	119	65	184	611	30
1947	84	134	218	858	25
1948	N. A.	N. A.	N. A.	1,201	N. A.
1949	N. A.	N. A.	N. A.	1,679	N. A.
1950	187	234	421	2,043	21
1951	154	267	421	2,285	18
1952	125	337	462	2,431	19
1953	110	341	451	2,749	16
1954	86	316	402	2,865	14
1955	51	339	390	3,153	12
1956	81	458	539	3,421	16
1957	102	532	634	3,633	17

出所：表4の鉄道輸送量の出所に同じ。

注：精米には碎米，糠輸送量を含む。

ったことが分かる。戦争末期の状況よりは改善されているが、依然として低い数値であることに変わりはない。総貨物輸送量も100万トンを下回っており、車両不足や路線網の寸断が貨物輸送を低迷させていた状況がうかがわれる。

1947年はより詳しい輸送状況が得られるため、これを集計したのが表6となる。この表からは、米の発送は東北線2区間が最も多くなっていることが分かる。全体で見ても、東北線の発送量が最も多くなっており、鉄道は東北からの米輸送に重点を置いていたことが分かる。これは、北線の場合は水運の利用が可能な区間が多いのに対し、東北線は代替輸送手段がないことから当然のことであった。東北線からの発送量は計11万トン程度であり、戦前の1930年代には約30万トンの米を発送していたことから、当時タイ側が鉄道車両の増備で東北部からあと10万トンの米を輸送できるとの見通しを立てていたのも比較的慎重な見通しであったことが分かる。また、全体の輸送量が少ないにもかかわらず、米不足地帯である南部西海岸が含まれる南線3区間の到着量も多くなっており、輸送力不足が続く中で必要度の高い区間に優先して車両を配車していた状況が理解される。⁶³⁾

その後1948年と1949年の輸送量は判明しないが、1950年は40万トンを超える輸送量にまで回復しており、その後も1950年代前半は40万トン台で推移している。それでも、表1の戦前の状況と比較すると、その輸送量は1930年代より若干少なくなっている。1930年代には、1935/36年以降米の輸送量が60万トンを超えた年が4年あったが、1950年代は1957年によ

63) 西海岸に至る唯一の支線であるカンタン支線は、米不足地域である西海岸への米輸送の任務を担っており、1930年代には年間1万トン程度の米が到着していたが、1947年にも約1万トンの米が到着しており、南線3区間の主要な到着地となっている。

表6 1947年の米輸送状況

(単位：トン)

粳米	発送	到着	精米	発送	到着	計	発送	到着
北線 1	6,817	35	北線 1	7,326	202	北線 1	14,143	237
北線 2	11,916	—	北線 2	11,151	47	北線 2	23,067	47
北線 3	3,729	12	北線 3	18,012	328	北線 3	21,741	340
東北線 1	275	483	東北線 1	235	693	東北線 1	510	1,176
東北線 2	53,095	3,246	東北線 2	42,716	1,805	東北線 2	95,811	5,051
東北線 3	1,746	—	東北線 3	14,945	1,783	東北線 3	16,691	1,783
東線	91	—	東線	—	—	東線	91	—
バンコク(東)	—	71,172	バンコク(東)	33	94,697	バンコク(東)	33	165,869
バンコク(西)	—	—	バンコク(西)	7,547	—	バンコク(西)	7,405	—
南線 1	—	—	南線 1	807	518	南線 1	807	376
南線 2	—	13	南線 2	5,298	6,373	南線 2	5,298	6,386
南線 3	25	421	南線 3	13,459	15,170	南線 3	13,484	15,591
マラヤ	—	—	マラヤ	38	3,200	マラヤ	38	3,200
不明	6,674	8,986	不明	8,419	5,170	不明	15,093	14,156
計	84,368	84,368	計	129,986	129,986	計	214,212	214,212

出所：RSRS [(1947)] より筆者作成。

注：1) 各区間は次の通りである。北線 1：バーンケーン～パークナムポー、バーンパーチャー～タップクワーン間、北線 2：チュムセーン～ウッタラデ
 イット、サワンカロック間、北線 3：ターサオ以北、東北線 1：ムアクレック～コーラート間、東北線 2：タノンチラ以東、東北線 3：バーンコ
 以北、東線：マッカサン以東、バンコク (東)：バンコク～バーンスー間、バーンソン、メーナム、バンコク (西)：バンコクノイ、南線 1：
 タリンチャン～ベップリー間、南線 2：ファイサア～スラーターニー間、南線 3：カオフアクワーイ以南、マラヤ：パーダンベサル、スガイコ
 ーロック。

2) 不明の駅は、統計上その他としてまとめられているものを指す。

3) 碎米は精米に含めてあるが、糠 (3,344 トン) は除外してある。

く60万トンを超えているに過ぎない。ただし、戦後は粳米の輸送量が減って精米の輸送量が増えていることから、精米に換算すると戦前との差はより縮まっている。先の表4を見ると、米輸出量に占める鉄道輸送量の割合は30%前後で推移しており、表2の戦前の状況より若干低い程度であった。

表7は、1950年代の北線と東北線の米輸送量の推移を示している。資料の制約から一部の年のデータしかないが、これを見ると米の輸送量は東北線のほうが多くなっており、1956年以降は20万トンを超えているのに対し、北線は1951年が最高で以後は10万トンに届かない年が多いことが分かる。1957年は戦後最高水準の輸送量であったが、それでも東北線が30万トン程度、北線が12万トン程度であった。戦前と比較すると、東北線は同程度の輸送量であるものの、北線は戦前より減っていた。⁶⁴⁾ 北線の輸送量が減った理由は、1956年に完成したチャイナートのチュラロンコーン・ダムにより、ダム以北のチャオプラヤー川の水位が上昇し、水運の利便性が向上したことが主要な要因であろう [Silcock 1970: 88]。⁶⁵⁾ 東北線の輸送力の増強を目的に鉄道車両を増強したものの、実際には東北線からの発送量は戦前のレベルに回復しただけであった。

表7 北線・東北線の米輸送量の推移 (1951～57年)

(単位: トン)

年	路線	粳米	精米	計
1951	東北線	66,621	102,215	168,836
	北線	53,077	80,332	133,409
	計	119,698	182,547	302,245
1954	東北線	68,690	117,772	186,462
	北線	6,211	75,808	82,019
	計	74,901	193,580	268,481
1955	東北線	8,772	67,031	75,803
	北線	8,063	59,681	67,744
	計	16,835	126,712	143,547
1956	東北線	53,055	163,029	216,084
	北線	10,457	86,171	96,628
	計	63,512	249,200	312,712
1957	東北線	74,228	217,110	291,338
	北線	5,364	112,320	117,684
	計	79,592	329,430	409,022

出所: 1951年: NA [2] So Ro. 0201.57/1

1954～57年: NA Kho Kho. 0202. 9/48

注: 1951年は4月から翌年3月までの数値である。

64) 北線1～3区間の発送量は、1935/36年は約15万トンあり、1934/35年は30万トンにも達していた [柿崎 2000a: 224-225, 230-231]。

65) チャオプラヤー川では、水位の低下によりかつては乾季には中流域でも汽船の航行が難しかったが、ダムの完成でダム以北の水位が高くなったことから、水運の便が向上した。

上述のように、IEFCの時代にタイは計1,000両の貨車を東北線の米輸送力の増強用として購入した。これらの貨車がすべて米輸送に利用されたとすれば、5日サイクルで貨車を回転させたとしても1日200両、計2,000トン分の米輸送が可能で、年間約70万トンもの米の輸送が実現するはずであった。しかし、実際にはこれらの車両は老朽化した車両の代替としての役割が高かったようであり、しかも米輸送にのみ利用されたわけではなかった。戦時中の酷使や戦後のモノ不足により、故障したまま修復できない車両が少なからず存在しており、1951年の時点でも在籍車両の約3割は使用不可能な状態であった〔柿崎 2003: 257〕。米以外にも輸送需要は多数存在しており、米輸送の目的で購入した車両をすべて米輸送に充当することはできなかったのである。

このように、戦後に鉄道による米輸送が復興したとはいえ、その輸送量自体は戦前のレベルに達してはいなかった。しかし、総貨物輸送量を比較すると、戦後のほうが戦前よりも輸送量が大きく増加していることが分かる。戦前は200万トンが最高であったが、先の表5を見ると戦後は1950年に200万トンを超えてからも輸送量は増加し続け、1957年には360万トンを超えている。その結果、総貨物輸送量に占める米の割合は戦後減っており、かつては総輸送量の3分の1を占めた米の割合は10%台に落ちていることから、もはや米が鉄道の最重要輸送品目ではなくなったことが理解される。1935/36年と1957年の主要貨物の輸送量を比較すると、小荷物の輸送量が13万トンから65万トンへと5倍増加して最大の輸送品目となったのを筆頭に、石油が3万トンから29万トンへ、泥灰土が7万トンから40万トンへと、他品目の輸送量が軒並み増加している〔RSRS(1935/36); RFT(1957)〕。このように鉄道の輸送品目が多様化した過程で、米の占める地位が相対的に低くなったのである。

III 東北部からの米輸送と鉄道

1. 鉄道輸送停滞の影響

戦争が始まった1941年末から戦後の1950年頃までは、鉄道輸送が大きく停滞していた。19世紀末から建設されはじめた鉄道は、戦争開始までの約40年間の間に沿線地域の経済状況の変容に大きな役割を果たしてきており、鉄道によって出現した新たな商品流通が顕著に見られる地域も存在した。このため、その鉄道輸送が戦争によって打撃を受けて、平時のような輸送サービスを提供できなくなることによって、既存の経済状況に大きな影響を及ぼしたことが容易に想起される。

そのもっとも顕著な例が、東北部であった。東北部はバンコクと陸路でのみしか連絡ルートがなく、鉄道が最初に両地を結んだ近代的交通手段であった。中部や南部など他地域の場合は、

河川や海路を用いた水運が利用可能であり、鉄道が利用できなくとも代替手段が存在したが、東北部の場合は鉄道以外に輸送手段が存在しなかった。確かに1939年から軍事道路としてロップリー～コーラート間の自動車道路が建設され始め、1943年に全通したことで鉄道以外の輸送手段が確保されたものの、道路は未舗装で距離も長かったことから経済的な意味は乏しかったものと思われる〔柿崎 2002a: 501〕。⁶⁶⁾

鉄道によって商品化された東北部の産物は、米、豚、木材であった。中でも米は数量的にもっとも多く、1930年代には年間30万トンがバンコクに向けて運ばれていた。東北部は、上部から中部にかけてのモチ米を常食するラオ族が卓越する「モチ稲栽培圏」と、下部のウルチ米を常食とするタイ・コーラート系、クメール系民族が卓越する地域に二分された。⁶⁷⁾ バンコクから輸出される米はウルチ米であったことから、「モチ稲栽培圏」に属する地域、言い換えるとウドーン線沿線では商品化に際してウルチ米を別途栽培する必要があったが、下部については自給用のウルチ米がそのまま商品用として利用可能であった。⁶⁸⁾ 実際には、1930年代に「モチ稲栽培圏」に鉄道が延伸されていく過程で、少なからぬ量の米がウドーン線からバンコクへ発送されていくことから、「モチ稲栽培圏」でも商品用のウルチ栽培も鉄道沿線を中心にある程度進んだものと考えられる。⁶⁹⁾

鉄道による米輸送が難しくなったことは、このような商品化の恩恵を被っていた鉄道沿線の地域にとっては大きな打撃であったはずである。上述のように、1943年には日本軍の米購入要求に対応するために、一時は特別列車を運行して東北部の米を大量にバンコクへ搬出しようとしたものの、日本軍が車両を転用したことですぐに中止されてしまった。この結果、東北部

66) この道路経由ではバンコク～コーラート間の距離は約400 となり、鉄道の264 に比べて大幅な迂回路であった。

67) 「モチ稲栽培圏」とは渡部忠世が提唱したモチ米を主食として消費する民族の居住する地域圏であり、中国雲南省からビルマ東部、ラオス、タイ北部、東北部にかけて分布している。詳細は、渡部〔1983: 72-97〕を参照。タイ・コーラート系とは主に中部から移住してきたタイ（シャム）族でコーラート周辺に分布しており、クメール系はカンボジアと国境を接するブリーラム、スリン、シーサケート、ウボン各県に多く居住し、どちらも中部のタイ族と同じくウルチ米を常食とする。

68) かつて筆者が調査を行ったブリーラム県ラムプラーイマート郡のラオ族が卓越するある村では、従来はモチ米しか栽培していなかったが、鉄道駅から3 と近かったことから、1920年代に鉄道が開通後に商品用としてのウルチ米の栽培が始まったという〔柿崎 1996: 334〕。

69) ウドーン線は1933年にコーンケーンまで開通し、「モチ稲栽培圏」に鉄道が到達することになったが、この沿線からもウルチ米圏を通るウボン線に匹敵する量の米を発送していた。1935/36年の発送量は、精米、粳米を合わせてウボン線（東北線2区間）が12万5,736トン、ウドーン線（東北線3区間）が13万9,742トンであった〔RSRS(1935/36)〕。このうち、コーンケーン県内の主要4駅（ムアンボン、バーンパイ、タープラ、コーンケーン）の発送量を合わせると6万8,157トンとウドーン線全体の半分を占めていることから、「モチ稲栽培圏」においても、鉄道開通後に沿線を中心にウルチ米栽培が広まり始めたものと考えられる。実際に鉄道から18 離れたコーンケーン県のサーワティー村では、鉄道開通後に牛車で米をコーンケーン駅傍に立地した精米所まで運んで売却するようになったという〔Suwit 2003: 157〕。

からの米の発送が激減していた。戦争末期になると、東北部から仏印へ米を輸送する動きも見られた。例えば、1944年に仏印がラオス方面へ年間1万トンの米を輸入したいと申請したり、翌年には日本軍が東北部の米を同じく仏印方面へ1万トン輸送したいと要求していたものの、数量的にはかつてバンコクへ輸送していた米の量と比較するとはるかに少なかった。⁷⁰⁾

結局、米の搬出路を断たれることとなった東北部では、米価格が大幅に下落することになった。1944年3月の時点では、バンコクの粳米買い取り価格は1クウィアン（約1トン）あたり72～80バーツであったが、東北部では35～40バーツとなっていた。⁷¹⁾ 同じく内陸部であるチェンマイは66バーツ、バットンバンは65～75バーツとそれほど下落していなかったことから、東北部の下落が顕著であったことが分かる。北部は雨季の川の増水時を利用すれば、バンコク方面への米の水運も全く不可能ではなかったし、バットンバンは水運でプノンペン方面への輸送が容易に行えたのに対し、東北部の米は全く動きようがなかったことが、この価格差の原因であろう。一方で、中部などからの米を購入していた南部では米が不足し、価格が高騰していた。⁷²⁾

このような地域間における米の価格差はかつて鉄道建設前に存在していたものであり、販路のない東北部の米価格が非常に安くなり、輸入米に依存していた南部西海岸の米価格が高くなっていった状況もまったく同じであった。⁷³⁾ この価格差は鉄道の開通で解消されたものの、鉄道や水運といった輸送手段が不足することで、以前と同様の現象が再び生じたのである。このことは、まさに米の価格平準化における鉄道の役割を再確認させる出来事であった。

2. 東北部の余剰米事情

それまで年間30万トンの米を東北部から運び出していた鉄道が麻痺したことは、東北部にはかり知れない影響を与えたものと予想できるが、東北部の米生産の状況を見るとまた別の状況が浮かび上がってくる。表8は、1935/36年以降の東北部の米生産量から域内消費量を引いて余剰米量を推計したものである。推計の基準となる1人当たりの精米消費量と種籾使用量は、柿崎〔2000b〕で使用したものを利用し、人口は約10年単位で行われるセンサスの数値から各年の人口を推計している。

この表を見ると、東北部の米生産量は全体としてみると年々増加傾向にあるが、年ごとの変動が激しいことが分かる。1935/36年は129万トンの生産量がある一方で、翌年はその3分の

70) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 /42 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kan Tangprathet Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1944/07/11”, NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 2/31 “浜田平 同盟国連絡事務長殿 1945/05/15”

71) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 /45 “Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Borisat Khao Thai Khrang thi 76. 1943/03/28”

72) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1 /44 “Chak Prayun Yutthasatkoson Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1944/03/29”

73) 鉄道建設と米の価格平準化については、柿崎〔2000a：第5章第2節〕を参照。

表8 東北部の余剰米量の推計（1935/36～57年）

年	作付面積 (千ライ)	籾米生産量 (千トン)	精米換算量 a (千トン)	人口 (千人)	食糧用 b (千トン)	種籾使用量 c (千トン)	域内消費量 b + c (千トン)	余剰米量 a - (b + c) (千トン)	余剰米累計 (千トン)
1935/36	6,109	1,294	828	4,686	562	65	627	201	201
1936/37	5,724	435	278	4,819	578	70	649	-370	-169
1937/38	6,220	1,082	692	4,952	594	76	671	22	-147
1938/39	6,768	1,346	861	5,078	609	62	672	190	42
1939/40	5,513	918	588	5,204	624	73	697	-110	-67
1940	6,440	1,084	694	5,329	640	80	720	-26	-94
1941	7,120	1,016	650	5,455	655	97	752	-101	-195
1942	8,591	1,268	812	5,581	670	84	754	58	-137
1943	7,426	1,136	727	5,707	685	81	766	-39	-176
1944	7,171	1,159	742	5,833	700	86	786	-44	-220
1945	7,627	843	540	5,958	715	87	802	-262	-482
1946	7,674	989	633	6,084	730	125	855	-222	-704
1947	11,044	1,478	946	6,210	745	135	881	65	-639
1948	11,976	1,873	1,199	6,426	771	132	903	296	-343
1949	11,664	1,660	1,062	6,638	797	143	940	122	-221
1950	12,695	1,846	1,181	6,852	822	167	989	192	-29
1951	14,773	2,335	1,494	7,066	848	133	981	514	485
1952	11,762	1,800	1,152	7,280	874	179	1,052	100	585
1953	15,804	2,705	1,731	7,494	899	138	1,037	694	1,279
1954	12,193	1,470	941	7,708	925	164	1,089	-148	1,131
1955	14,518	2,150	1,376	7,922	951	175	1,126	250	1,381
1956	15,517	2,613	1,672	8,136	976	117	1,093	579	1,960
1957	10,366	1,572	1,006	8,350	1,002	152	1,154	-148	1,811

出所：作付面積、籾米生産量：1935/36～36/37年：SYB[(1935/36-36/37)：418-427]，1937/38～38/39年：SYB[(1937/38-38/39)：424-430]，1939/40～44年：SYB[(1939/40-44)：467-468]，1945～46年：SYB[(1944-55)：155-156]，1947～55年：SK[(1955)：62]，1956～57年：SK[(1966)：48]。人口：Wilson[1983: 33] より筆者計算。

注：作付面積、籾米生産量以外の数値は以下の数式で算出してある。

精米換算量：籾米換算量×0.64

人口：1929/30，1937/38，1947，1960年のセンサス結果に基づいて，各センサス間の増加率を一定と仮定して計算。

食糧用：人口×0.12（精米消費量1人当たり120kg/年）；種籾使用量：翌年の作付面積×0.0113（1ライあたり種籾量（精米換算）11.3kg/年）

域内消費量：食糧用＋種籾使用量；余剰米量：精米換算量－域内消費量

1に減っている。作付面積の変動がそれほど大きくないことから、天候不順による不作が頻繁に発生していたことを意味しており、天水田に依存したこの地域の米生産状況が如実に反映されている。また、生産量が年々増えている一方で、人口も確実に増えていることから、域内消費量も着実に増加傾向にある。この結果、生産量が少ないと余剰米の量がマイナスとなっている年が少なからず存在している。とくに、戦争前の1939/40年から1946年にかけては余剰米量がマイナスの年が続いていることが分かる。表の最右列は、余剰米量の累計を1935/36年から計算してあるが、この量も1936/37年から1949年までマイナスの状態が続いている。実際には1935/36年の時点でもそれ以前に蓄積された余剰米が存在したはずであるし、余剰米量がマイナスとなっている期間中にも大規模な飢餓が発生したとの記録もないことから、余剰米量がマイナスであるという状況が、直ちに米不足を意味するとは言えないであろう。⁷⁴⁾ 表9を見ると、

表9 東北部の余剰米量と鉄道発送量の比較（1935/36～57年）

年	余剰米量 (千トン)	鉄道発送量（千トン）		
		粳米	精米	計
1935/36	201	83	158	211
1936/37	-370	49	99	130
1937/38	22	77	156	205
1938/39	190	N. A.	N. A.	N. A.
1939/40	-110	N. A.	N. A.	N. A.
1940	-26	N. A.	N. A.	N. A.
1941	-101	N. A.	N. A.	N. A.
1942	58	N. A.	N. A.	N. A.
1943	-39	N. A.	N. A.	N. A.
1944	-44	N. A.	N. A.	N. A.
1945	-262	N. A.	N. A.	N. A.
1946	-222	55	58	93
1947	65	N. A.	N. A.	N. A.
1948	296	N. A.	N. A.	N. A.
1949	122	N. A.	N. A.	N. A.
1950	192	67	102	145
1951	514	N. A.	N. A.	N. A.
1952	100	N. A.	N. A.	N. A.
1953	694	69	118	162
1954	-148	9	67	73
1955	250	53	163	197
1956	579	74	217	264
1957	-148	32	139	159

出所：余剰米量：表8，鉄道発送量：1935/36年：RSRS [(1936)]，1936/37～37/38年：SYB[(1937/38-38/39)：224-226]，1946年：表6，1950年以降：表7

注：1) 鉄道発送量は、糠を除外して粳米を精米換算してある。

2) 鉄道発送量は翌年の東北線の発送量を記入してある。

3) 1957年の鉄道発送量（1958年分）は9月までの数値である。

74) コーンケーン県のドンデー村の事例を調査した福井によると、この村の米生産量の年による変動は非常に大きいものの、1930年代から1980年代まで村全体の米収支は長期的に見るとバランスが取れていたという [福井 1988: 400-412]。

余剰米量がマイナスとなっている1936/37年についても、例年より少ないものの翌年に13万トンの米が発送されていることが分かる。

バンコクでは、鉄道輸送が麻痺していたため東北部には多数の余剰米が運ばれずに放置されていると考えられていたが、実際には東北部には余剰米がそれほど多く存在しなかった。1944年6月には、仏印が1万トンの米を東北部から購入したいと申請してきたことから、各県に余剰米の量を報告するよう求めたところ、どの県も余剰米はないと回答してきたので同盟国連絡局の副局長ピシット (Phisitditsaphong Ditsakun) が驚いていた。⁷⁵⁾ 内務省は1943年6月に各県に対し過去5年間の米収穫量と現在の余剰米量を報告させており、その報告では約50万トンの余剰米があることになっていた。⁷⁶⁾ また、1945年にスリンでタイ米穀社が日本軍向けの米を発送しようとしたところ、米不足を理由に県がそれを禁止していた [吉川 1999: 27-28]。政府が余剰米量を把握する唯一の手段は各県からの報告であったが、余剰米の量は刻一刻と変化しており、余剰米が蓄積して増加しているとの政府の予想とは裏腹に終戦に近付くと共にその量は減っていたのであろう。

確かに、鉄道開通後に東北部は年間30万トンの余剰米をバンコクへ発送できるまでに米生産を拡大させたものの、天水田主体のため年間の生産量は天候に左右されることから、毎年確実にそれだけの余剰米を生産できる状況にはなっていなかった。米の商品化も、牛車などで鉄道駅まで輸送して利益が出る範囲内に限られていた。⁷⁷⁾ さらに、余剰米を生産しても販路がないために農民が自家消費分以上の作付を行わなかったことが主因であろうが、1943年から1946年までの作付面積はほぼ変わらなかった。とくに、「モチ稲栽培圏」を通るウドーン線沿線では、販路を絶たれたことで商品用として栽培されていたウルチ米の生産が大きく減少したようであり、それは先の表6において1947年の東北線3区間 (ウドーン線) からの発送量がウルチ米常食地帯である東北線2区間 (ウボン線) に比べて大幅に少なくなっていたことから裏付けられよう。その結果、更なる米生産量の低下を招いており、1945年と1946年には不作も重なって生産量が大きく落ち込んでいる。1943年11月に米輸送の特別列車の運行が止まったが、ちょうどその後から1946年までは東北部の米生産量が落ち込んだ結果、鉄道が運ぶべき米はそれほど存在しなかったのである。

75) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 4/17 “Banthuk Kan Prachum Ruang Panha Kan Lamliang Thang Rua. 1944/06/29”

76) NA [3] So Ro. 0201. 29. 1/39 “Raingan Sathiti Khao Rai Changwat” この直後に米輸送列車3往復が運行しはじめたことから、50万トンのうちのいくらかはバンコクへ運ばれたのであろう。

77) 同じくかつて筆者が調査を行ったブリーラム県ラムプラーイマート郡の駅から10 程度離れた別のラオ族の村では、1960年頃から商品用としてのウルチ米栽培が始まっていた [柿崎 1996: 334]。これは駅から10 の距離でも鉄道開通による米の商品化は起こらなかったことを示している。

3. 鉄道輸送の限界

このように、鉄道輸送が停滞した戦時中には、それによる米輸送への影響はそれほど大きな問題とはならなかったが、戦後の復興期に入ると鉄道の輸送力不足が深刻となっていった。表8を見ると、1947年に作付面積が大きく増加して初めて1,000万ライを超えてから、1950年代も1,000万ライ台で推移していることが分かる。生産量も1947年以降増加し、1951年には200万トン台に達している。上述したように、連合国への米供出が終了したことから1947年には全国的に米の作付と生産が増えた。その後輸出も順調に拡大していったことから、東北部の農民もそれに刺激されて米の増産に踏み込んでいったのであろう。その結果、余剰米量も1947年以降増えており、1953年には69万トンに達している。不作による余剰米の不足する年も存在するが、その頻度は大幅に減っており、1940年代と比べて米生産が大幅に拡大した状況が読み取られる。

このように1947年以降東北部の米生産が急速に拡大していったが、頼みの鉄道輸送はそれに追い付かなかった。表9を見ると、1950年代の鉄道による発送量は最高でも26万トン、すなわち戦前のレベルに過ぎず、10万トン台の年のほうが多い状況であった。前章で米の輸送量全体も戦前のレベルに達していなかったことを述べたが、実は東北部からの米の発送についても同様のことが言えるのである。しかも余剰米の量は戦前よりはるかに多くなっていたことから、状況はより深刻であった。

鉄道輸送の最大の問題は、車両不足であった。貨車の配車を迅速に行うよう求める声が各所から出ていたが、車両不足により国鉄は対応できなかった。例えば、1953年には組合省が農業組合の製品輸送向けの貨車の配車を要求したが、国鉄では外国に発注している車両が到着するまでは対応できないと答えていた。⁷⁸⁾ 1956年には東北部で前年作が豊作であったにもかかわらず、貨車不足で米を搬出できないとの苦情が工業大臣から国鉄に寄せられていた。⁷⁹⁾ 同じ頃コーラート県ノーンスーンの精米所主は、2カ所の精米所に貨車180両分の米が溜まっているとして、無蓋車でもいいから貨車を配車してほしいと同県出身の議員に訴えていた。⁸⁰⁾ これに対し、国鉄はウボン線、ノーカーイ線各1日1往復の定期貨物列車の他に、米輸送のために1955年から繁忙期に各線1日1往復ずつ増発し、56年にはさらに臨時列車を隔日で両線で運行し、米輸送の便宜を図っていると主張した。⁸¹⁾

しかし、国鉄は東北線の米輸送のみに対応すれば良いわけではなかった。他線や他の貨物に

78) SN 1953/06/05 “Rotfai Mai Mi Pho Khon Khao Hai Mai Dai”

79) NA Kho Kho. 0202. 9/81 “Phu Wa Kan Rotfai haeng Prathet Thai Rian Palat Krasuang Khamanakhom. 1956/11/15”

80) NA Kho Kho. 0202. 9/81 “Bun-ngi Saekhou Krap Rian Luan Phongsophon. 1956/10/27”

81) NA Kho Kho. 0202. 9/81 “Pun Sakuntanak Rian Palat Krasuang Khamanakhom. 1956/12/24”

についても同じような苦情が寄せられており、それぞれ対応しなければならなかった。米輸送の貨車は北線でも不足しており、1957年6月16日の時点で801両分の米が貨車待ちの状態であった。⁸²⁾ この時期は北部からニンニクなどの野菜の発送期にあたり、野菜輸送を優先した結果、米輸送貨車が不足していた。⁸³⁾ さらに、その影響は同線沿線の製糖工場からの砂糖輸送にも及び、工業省からラムパーンとウッタラディットの製糖工場へ貨車の配車を増やすよう要求が来ていた。⁸⁴⁾ このように、鉄道輸送力の不足は各地で発生しており、東北線の米輸送のみを優先するわけにはいかなかった。

貨車の不足は、同時に貨車の配車に関する不正も発生させた。戦後貨車不足が深刻となったことから、貨車配車委員会を設置してここで一括して配車を決めていた。政府機関や政府系企業が貨車の配車優先権を得ることになり、一般の利用者よりも貨車を優先的に得られた。その結果、優先権を得た企業が民間に貨車を高く譲り渡すという横流しが横行し、例えば東北部のウドンターニーからコーンケンまで正規に貨車を手配すると運賃の500パーツで済むのに、優先権のある会社から貨車を譲ってもらうと2,000～5,000パーツもかかるといった事態も出現した。⁸⁵⁾ 配車委員会は1955年に廃止されたが、政府機関の優先権は残されていた。⁸⁶⁾ 貨車不足のみならず、不公正な配車問題も利用者の悩みの種であった。

前章で見たように、戦後鉄道の貨物輸送量が大きく増加しており、その過程で米輸送の占める割合は減少していた。すなわち、鉄道はより多様な貨物を輸送する役割を負うこととなり、戦前のように米輸送のみに専心すれば良いという状況ではなかった。いわば、国内の輸送需要が急速に高まり、鉄道の輸送能力を超えたのである。その結果、鉄道は東北部で増え続ける余剰米の輸送に限らず、各地の輸送需要に対応できなくなった。加えて配車の問題など鉄道輸送の障害が存在したことから、利用者は鉄道以外の輸送手段の出現を待ち望んだ。そのような時期に、東北部からバンコクへの新たな輸送路となる高規格道路フレンドシップ・ハイウェイが1958年に全通する。鉄道輸送が限界に来ていた時期にこの道路が開通したことは、東北部からの商品の流れを拡大させたはずである。

このように、鉄道の輸送力不足の問題は、米の生産が停滞した戦時中よりも、むしろ戦後復興期の1950年代に顕著となったのである。かつて鉄道は東北部の米を商品化する役割を担っ

82) NA Kho Kho. 0202. 9/94 "Phu Wa Kan Rotfai haeng Prathet Thai Rian Palat Krasuang Khamanakhom. 1957/06/20"

83) *SN* 1957/06/27 "Rotfai Thalaeng Tu Khaosan Mai Pho"

84) NA Kho Kho. 0202. 9/90 "Ratthamontri Wa Kan Krasuang Utsahakam Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1957/04/13"

85) *SRWR* 1954/12/26 "Railways Complaint of Loss Incurred"

86) NA Kho Kho. 0202. 9/6 "Ruang Prapprung Rabop Kan Chai Rot lae Khuapkhum Rot Tam Nayobai Ratthaban Pho So 2498"

たが、米の商品化が進むにつれて運ぶべき米が増加したことから輸送力の不足を来し、ついには米の商品化の「足枷」になってしまった。そこへ、フレンドシップ・ハイウェイという「救世主」が現れることになったのである。

お わ り に

本論は、1941年の大東亜戦争の勃発から戦後復興期の1957年までの期間を対象に、輸送力不足に悩まされた鉄道が主に東北部からの米輸送に与えた影響を解明することを目的とした。タイが戦争に巻き込まれて日本軍の軍用列車に車両を提供せざるを得なかったことと、「失地」回復により想定外の「新線」を引き受けたことから、タイの鉄道は車両不足を招き、輸送能力が大幅に低下した。1942年に中部で大不作が生じたことから、日本軍の要求通りの米を供出するためには東北部やバツタンパンなど内陸部の米を輸送しなければ不可能であるとして、タイ側は日本軍に車両の返還を迫った。これにより、内陸部からの米輸送が円滑化するものと期待されたが、日本が他線での軍用列車の運行を求めたためまもなく頓挫し、鉄道による米輸送は壊滅状態となった。

戦後タイは連合国への米の供出や、その後を継いだ国際緊急食糧委員会の下での米輸出を行うなど、米を利用して自らの劣勢から脱却しようと試みた。連合軍への米の供出は、買い取り価格があまりに安いために成功しなかったが、国際緊急食糧委員会の管理下では輸出が拡大した。しかし、戦争で疲弊した鉄道輸送の復興は遅れ、東北部からの米輸送量は戦前のレベルから程遠い状況であった。このため、政府はさらなる輸出拡大のためには、東北部からの米輸送力を増強する必要があると考え、鉄道車両を米の輸出代金と引き換えに調達しようと試みた。

こうして鉄道による米輸送も復興したが、その水準はようやく戦前のレベルに回復したに過ぎなかった。実は東北部では戦争中の米生産が伸び悩んでいたことから、鉄道輸送の停滞はそれほど大きな問題とはならなかったものの、むしろ戦後急速に拡大した米生産の結果、東北部の米発送能力が大きく向上したにもかかわらず、それに鉄道が対応できなかったことのほうが大きな問題であった。これは、戦前とは異なり鉄道の輸送品目が質的に多様化したことから、米輸送にのみ専心できなくなったことに起因するが、背景には戦後復興期に拡大した商品流通の需要増があった。すなわち、鉄道の輸送能力以上に急速に国内の輸送需要が拡大した結果、もはや鉄道はこれに十分対応できなかったのである。

このように鉄道の限界が見えた1950年代であったが、上述のように1958年にタイで最初の高規格道路であるフレンドシップ・ハイウェイが開通したことにより、以後タイでは急速に高規格道路の整備が行われていくことになる。このため、鉄道の置かれた状況も一変し、以後は

自動車輸送との競合への対処が大きな課題となる。このため、本稿で扱った時代以降の鉄道と道路による商品流通状況の変容の解明が、次なる課題となろう。また、東北部からの米輸送に関しては、確かに1950年代には米生産が急増して余剰米量も増加したが、その後の生産量の拡大速度の減少と、人口増加によって余剰米量も減少に転じた可能性がある。たとえ鉄道を補完する高規格道路が開通しても、運ぶべき米が存在しないという事態が発生していた可能性も存在する。この後の時代についても余剰米量の変遷を調べることで、高規格道路が米輸送にどのような役割を果たしたのかを検証されるであろう。

付 記

本論は平成15年度科学研究費補助金による研究成果の一部である。

引用資料

(1) タイ国立公文書館資料 (NA)

運輸省文書 (Ekkasan Krasuang Khamanakhom) (Kho Kho.)

内閣官房文書 (Ekkasan Samnak Lekhathikan Khana Ratthamontri) ([2] So Ro., [3] So Ro.)

軍最高指令部文書 (Ekkasan Kong Banchakan Thahan Sungsut) (Bo Ko. Sungsut)

(2) タイ政府機関年次報告書・統計集 [本文中の () 内数字は年版を表す]

Office of the Financial Adviser (OFA). *Report of the Financial Adviser on the Budget of the Kingdom of Siam*. Rotfai haeng Prathet Thai, Kan (RFT). *Raingan Pracham Pi Kan Rotfai haeng Prathet Thai*. [Annual Report of the State Railways of Thailand].

Royal State Railways of Siam (RSRS). *Annual Report on the Administration of the Royal State Railways*.

Sathiti Sinkha Song Thang Rotfai Praphet Maokhan (SSR) [Statistics of Important Carload Freight].

Setthakit Kan Kaset, Kong (SK). *Sathiti Kan Kaset Khong Prathet Thai* [Agricultural Statistics of Thailand]. *Statistical Yearbook of Thailand (SYB)*.

(3) 新聞

Prachachat (PCC).

Sayam Nikon (SN).

Siam Rat Weekly Review (SRWR).

Thai Mai (TM).

引用文献

福井捷朗. 1988. 『ドンデーン村 東北タイの農業生態』東京：創文社.

長谷川善彦. 1962. 『タイの米穀事情』東京：アジア経済研究所.

柿崎一郎. 1996. 「交通網の発展とタイ東北部農村の変容——ブリーラム県の2つの農村の事例」『言語・地域文化研究』第2号：327-352.

———. 2000a. 『タイ経済と鉄道 1885～1935年』東京：日本経済評論社.

———. 2000b. 「戦前期タイにおける米の生産と輸送——1930/31年の米の国内流通状況の推定」『横浜市立大学論叢』人文科学系列51(3): 271-311.

———. 2002a. 「立憲革命後のタイにおける道路整備 (1932～1941年) ——最初の道路建設計画の策定」

- 『東南アジア研究』39(4): 478-508.
- . 2002b. 「戦後復興期タイにおける道路整備（1945-1957年）——低規格道路から高規格道路へ」『アジア研究』48(3): 4-31.
- . 2003. 「ピブーン時代のタイ鉄道政策 1938～1957年——路線網の復興と再拡張」『横浜市立大学論叢』人文科学系列54(1, 2, 3): 243-280.
- 倉沢愛子. 2001. 「米穀問題に見る占領期の東南アジア——ビルマ、マラヤの事情を中心に」『東南アジア史のなかの日本占領（新装版）』倉沢愛子（編），131-170ページ所収. 東京：早稲田大学出版部.
- 日本鉄道車両工業協会. 1962. 『鉄道車両工業の現況（自昭和33年度至昭和36年度）』東京：日本鉄道車両工業協会.
- Ramaer, R. 1994. *The Railways of Thailand*. Bangkok: White Lotus.
- Robequain, Charles. 1944. *The Economic Development of French Indo-China*. London: Oxford University Press.
- 白井 晋；三島徳三（編）. 1994. 『米流通・管理制度の比較研究 [韓国・タイ・日本]』札幌：北海道大学出版会.
- Silcock, T.H. 1967. *Thailand: Social and Economic Studies in Development*. Canberra: Australian National University Press.
- . 1970. *The Economic Development of Thai Agriculture*. Ithaca: Cornell University Press.
- Suwit Thirasatsawat. 2003. *Prawattisat Setthakit Chumchon Muban Isan 2488-2544* [The Isan Village Economy, 1945-2001]. Bangkok: Sangsan.
- 滝澤昭義. 1994. 「米物流の構造」『米流通・管理制度の比較研究 [韓国・タイ・日本]』白井晋；三島徳三（編），111-133ページ所収.
- Usher, Dan. 1967. The Thai Rice Trade. In *Thailand: Social and Economic Studies in Development*, edited by T.H. Silcock, pp. 206-230.
- Wilson, Constance M. 1983. *Thailand: A Handbook of Historical Statistics*. Boston: G.K. Hall.
- 吉川利治. 1994. 『泰緬鉄道 機密文書が明かすアジア太平洋戦争』東京：同文館.
- . 1999. 「タイ駐屯日本軍による米の調達」『上智アジア学』第17号：17-32.
- 渡部忠世. 1983. 『アジア稲作の系譜』東京：法政大学出版局.