

「開発」の時代のタイ鉄道 1958-1973年

— 道路優先政策下での対応 —

柿 崎 一 郎*

Thai Railways in the Era of Development, 1958-1973: Their Response to Road-oriented Policy

KAKIZAKI Ichiro*

This article aims to analyze how Thai railways responded to the various problems in the era of “development.” This era began during the Sarit regime, at which time the first high-standard road, the Friendship Highway, was opened. Sarit regarded this road as a symbol of “development,” and adopted a marked road-oriented policy, while attitude toward railways became correspondingly cold. Under his policy of “beautification,” he tried to abolish railway lines in inner Bangkok. The construction of new lines, suspended because of the shortage of budget, was cancelled with a few exceptions.

The loss of customers on existing routes was a further serious problem for the railways as road transport became more competitive with the progress of road development. Rail traffic on the Northeastern Line decreased rapidly after the opening of the Friendship Highway, but the railways responded by taking various measures such as increasing the speed and frequency of services, and reducing of tariffs. As a result, the transport volume of both passenger and freight increased during the era, even though the competition with road transport became more severe.

Railways faced various problems in the era of “development.” The largest factor that enabled railways to overcome them was their accurate response, recognizing their predicament and changing the offensive strategy of expanding new networks into the defensive one of maintaining existing networks.

は じ め に

「開発」の時代とは、権威主義的な政治体制の主導の下で国内を「開発」する時代であった。「開発」の中身は、経済的なものから社会的なものまで多岐に及ぶが、「開発」の象徴とみなされたものは、ダム、発電所、灌漑設備、道路などの大規模なインフラストラクチャ整備で

* 横浜市立大学国際文化学部, Faculty of Humanities and International Studies, Yokohama City University

あった。タイにおいても、1958 年の「開発」の時代の幕開けと同時に開通したフレンドシップハイウェイを皮切りに、急速に高規格道路¹⁾の整備が進んだ。「開発」の時代の 15 年間に、タイの舗装道路距離は 4 倍以上も増加し、全国に時速 100 km で走行可能な立派な道路網が整備されていった。²⁾ タイにおける「開発」の時代の象徴は、この高規格道路の整備であったといっても過言ではなからう。

その一方で、高規格道路の登場まで陸上交通の主役を担っていた鉄道は、「開発」の対象とは見なされず、相対的にその地位を低下させていった。「開発」の時代を扱っている先行研究は多数存在するが、「開発」の文脈の中で鉄道に言及している例は存在しない。³⁾ むしろバンコクの首位都市化を扱ったポーパンのように、鉄道には触れずに道路網の急速な整備のみに注目する研究が普通である [Porphant 1994]。⁴⁾ 鉄道に目を向ける研究も少ないながら存在するが、鉄道貨物輸送の変遷を扱ったリンマーに代表されるように、この時代は鉄道が斜陽化する時代として語られている [Rimmer 1971]。⁵⁾

ところが、実際にはこの道路優先時代にも鉄道の近代化は進み、輸送サービスは継続的に改善され、その結果旅客も貨物も輸送量が増加していた。鉄道の路線網の拡張は事実上終止符を打たれることになったものの、国鉄は路線網の拡張よりも既存路線網の維持に重点を置いて、旅客・貨物ともサービスの改善を進めた。それは、道路優先時代に多数の高規格道路が建設され、自動車との競合が全国規模で発生したことに対応したものであった。国鉄は急増する道路に圧倒されてはいたものの、状況を冷静に見極めて適切な対応策を講じていた。この時代を乗り越えられたことが、その後現在に至るまで自動車輸送が主流となる中で、鉄道がそれなりの存在感を保ちつづける大きな要因であろうと筆者は考える。⁶⁾

本論では、「開発」の時代において鉄道が直面したさまざまな問題への対応を分析することを目的とする。すなわち、道路優先政策の下で鉄道がどのような状況に置かれ、直面した問題

1) 高規格道路とは、高速での走行を前提とした舗装道路のことである。

2) 「開発」の時代の道路整備については、柿崎 [2002b] を参照。

3) たとえば、タイ経済史研究の代表である Ingram [1971] にも、近年の政治・経済史の概説書である Pasuk and Baker [1995] でも、戦前の時代については鉄道の役割が言及されているが、戦後に入ると道路のみが話題となる。「開発」と「民主主義」を軸とした末廣 [1993] でも、鉄道が語られることはない。

4) 彼はバンコクの首位都市化の要因として戦後の急速な道路整備を理由にあげており、鉄道の役割にはいっさい触れていないが、筆者は少なくとも「開発」の時代までの約 60 年間のバンコクの首位都市化に鉄道が果たした役割は非常に大きかったものと考ええる。

5) これは「開発」の時代の鉄道を主眼とした唯一の研究であり、1958 年と 68 年の貨物発着量を比較して、今後の鉄道輸送の展望を考察している。

6) TCPP (2000) によると、タイの貨物輸送全体での鉄道のシェアは約 3% でしかない。しかし、近隣諸国の鉄道（都市鉄道は除く）と比較すると、タイの鉄道輸送量は最多となる。国によって対象年度に若干の違いがあるが、Harris [2000] から計算すると 1998 年度のタイ鉄道の営業路線 1 km あたりの輸送量は旅客 269 万人/km、貨物 71 万トン/km となり、東南アジアではそれぞれもっとも高い数値となっていた。

に対し国鉄がどのような対応策を講じたのかを分析し、最終的に鉄道にとってのこの時代の位置づけを確認する。以下第1章でサリットの道路優先政策と鉄道に対する態度を考察し、第2章でバンコク市内の鉄道廃止問題を、第3章で鉄道の新線建設が中止されて既存の鉄道網の維持すら危うくなってきた状況を確認する。次いで、第4章で自動車輸送との競合とそれに対する鉄道側の対応を分析し、第5章で鉄道にとっての「開発」の時代の位置づけを総括する。

1. 道路優先時代の到来

1.1 サリットの道路優先政策

サリットは1957年9月のクーデターで、戦後9年あまり続いた第2次ピブーン政権に終止符を打ち、翌年10月に首相の座に就任した。以後63年に病死するまでの5年間に、彼は「開発」を旗印にあげて、さまざまな変革を推進した。彼の時代には、交通政策にも大きな変化がみられた。それまでのピブーン時代は、一方で道路整備を重視しながらも、他方では鉄道網の拡大を模索していた。ところが、サリットの時代に入ると、道路優先政策は決定的なものとなった。彼は1962年7月に国道建設修復8年計画を策定し、1970年までに全国に計5,441 kmの高規格道路網を整備することを決めた。⁷⁾ 1957年には舗装道路の総延長が2,000 km程度でしかなかったことから、「開発」の時代の道路整備計画が極めて野心的なものであったことが理解されよう。

この道路優先政策への転換、言いかえれば高規格道路整備の重点化は、何もサリット自身が鉄道嫌いであったことに起因するわけではない。彼が高規格道路に惹かれた最大の理由は、1958年7月にサラブリー～コーラート間に開通したフレンドシップハイウェイであった。⁸⁾ このタイで最初の高規格道路の開通によって、未開の地であった沿線の林地が急速に農地や放牧地に「開発」されたことに、彼は深い感銘を受けたのであろう。⁹⁾ 彼が標榜する「開発」の時代にとって、高規格道路はまさに時代の牽引者であると彼は確信したのである。彼の極端な道路優先政策に対し、61年3月16日の『週刊サヤムラット』紙は、サリットが列車の手綱を離して代わりに自動車の手綱を取る挿し絵を掲載し、彼の政策を批判する論説を掲載した。¹⁰⁾

政府の道路優先政策の結果は、予算面からもネットワークの拡大過程からも明瞭にみとることができる。表1は鉄道と道路への国家予算の配分状況を示している。国鉄に対する予算の

7) 以下の道路優先政策については、柿崎 [2002b: 2-12] を参照。

8) フレンドシップハイウェイについては、柿崎 [2002c: 23-26] を参照。

9) 彼は地方視察を頻繁に行ったが、道路整備は水利とともに常に重要性が強調されていた。たとえば、柿崎 [2002b: 3] を参照。

10) *Siam Rat Weekly Review* 1961/03/16 “Railways Ought to be Improved Simultaneously with Improvement of Highways.” サリットの道路優先政策については、柿崎 [2002b: 2-7] を参照。

表 1 鉄道と道路への国家予算配分額の推移 (1958～1973 年) (単位：百万バーツ)

年 度	国 鉄		道 路 局	
	国家予算	うち新線建設費	国家予算	うち建設費
1958	143	12	N.A.	N.A.
1959	98	13	311	N.A.
1960	29	7	318	N.A.
1961	14	14	364	N.A.
1962	34	34	520	N.A.
1963	2	2	749	N.A.
1964	58	58	793	N.A.
1965	48	48	1,025	599
1966	51	51	1,579	996
1967	77	68	2,255	1,614
1968	64	12	2,413	1,639
1969	109	36	2,612	1,714
1970	58	18	2,934	1,982
1971	90	18	3,052	2,050
1972	44	18	2,596	1,585
1973	88	18	2,845	1,780

出所：RFT (1958)-(1973)，TLK (1973)：19 より筆者作成。

注 1)：国鉄の政府予算は資本支出に対するものであり，営業支出ではない。

2)：政府予算および新線建設費には，政府から支給される新線建設の借款利子分を含む。

3)：道路局の建設費は 1965 年は国道建設修復，橋梁建設，県道建設費の合計値，1966 年以降は国道建設，県道建設費の合計値である。

配分は新線建設や車両購入などの新規投資のみが対象となり，通常の営業費は国鉄の収入から支出する。これをみると，国鉄への国家予算投入額が道路局と比べて非常に少ないことが分かる。道路局への予算全体には運営費も含まれるが，表中の建設費から計算すると予算総額の約 6 割が建設費となっている。新規投資である道路建設費と比較しても，国鉄に対する予算投入額の低さは明らかである。しかも，道路建設費は 1971 年まで年々増加していくのに対し，国鉄への予算配分はほとんど変化せず，新線建設費に至っては対象が後述するケーンコーイ〜ブアヤイ線に絞られることから，その額は非常に限定されていた。

この結果，鉄道と道路のネットワークの拡大過程を比較すると，いうまでもなく道路が圧倒していた。表 2 は鉄道と道路の総延長の推移を示している。これをみると，鉄道は 1959 年から 73 年までの間に計 267 km の新線が開通したに過ぎないが，道路は全体でみると 80% 以上も総延長が増加している。とくに，高規格道路である舗装道路の増加率は著しく，この間に約 4.6 倍も増加したことになる。サリットの計画通り，「開発」の時代の 15 年間に舗装道路が全国津々浦々に広まったのである。

表2 鉄道と道路の総延長の推移 (1959～1973年)

(単位: km)

年 度	鉄 道	道 路		
		舗 装	未舗装	計
1959	3,498	2,931	7,309	10,240
1960	3,498	3,123	7,442	10,595
1961	3,521	3,433	7,268	10,701
1962	3,521	4,043	7,032	11,075
1963	3,599	4,446	6,842	11,288
1964	3,599	4,959	6,659	11,618
1965	3,599	5,452	6,824	12,276
1966	3,599	5,338	6,971	12,309
1967	3,765	6,087	7,323	13,410
1968	3,765	7,745	7,208	14,953
1969	3,765	9,103	6,594	15,697
1970	3,765	10,100	6,193	16,293
1971	3,765	11,462	5,643	17,105
1972	3,765	12,731	4,905	17,636
1973	3,765	13,625	5,047	18,672

出所: RFT (1959)-(1973), SYB (1963)-(1974-75) より筆者作成。

注1): 鉄道にはパークナム線 (21 km, 1959 年末廃止), メークローン線 (65 km) は含まない。

2): 道路は国道, 県道の総延長を示す。

1.2 サリットの鉄道観

サリットの鉄道への冷淡な態度は、彼の発言内容に明確に現れていた。すなわち、彼は鉄道について語る際に、鉄道整備の重要性を認識している態度を示すものの、具体的な施策については全く触れていないのである。たとえば、1961 年 3 月の鉄道記念日の祝辞をみると、前半部ではラーマ5世の時代に鉄道を建設した頃の経緯が述べられており、後半部では現在の鉄道網はまだ不十分なので全国に計 6,000 km 程度の路線網を構築し、全線複線化したいとの希望を語っているものの、具体的な計画については後述のフアラムポーン駅移転以外には全く言及していない [Net 1964a: 358-361]。¹¹⁾

また、1961 年 5 月の北部視察後の報告では、サリットは北部開発のための鉄道整備について触れ、バンコク～チェンマイ間の北線を複線化する必要があると述べているが、具体的な計画は一切述べられておらず、「いつの日か実現するであろう」との見通ししか示していない [Net 1964a: 417-418]。さらに、63 年の鉄道記念日の祝辞では、最初に「鉄道は国家の経済開発を助ける重要な事業の 1 つである」として、「革命政府は鉄道事業に深い関心を抱いている」

11) 最初の官営鉄道がバンコク～アユッタヤー間に開業した 1897 年 3 月 26 日がタイの鉄道発祥日であり、この日が鉄道誕生記念日となっている。

と述べながら、その後は国鉄のような大組織を効率良く運営することの難しさについて言及するのみであった [Net 1964b: 977-978]。分量も 61 年の祝辞の 4 分の 1 程度でしかなく、鉄道整備への希望も一切述べられていない。対する道路局の場合は、首相の祝辞の中で必ず具体的な道路整備計画とその進捗状況が説明されており、鉄道の場合とは明らかに温度差があった。¹²⁾

サリットの鉄道への冷淡な態度は、表面的には決して非合理的なものではなかった。高規格道路の建設費は、フレンドシップハイウェイの場合 1 kmあたり約 200 万バーツであった。¹³⁾ 対する鉄道の建設費は、後述するチャチューンサオ～シーラーチャー線の建設計画によると 1 kmあたり 233 万バーツと大差はなかったが、鉄道の場合は輸送に使用する車両も合わせて調達する必要があり、これを含めると 504 万バーツとはるかに高くなった。¹⁴⁾ 提供する輸送時間や輸送費用を比べても、高規格道路を走行する自動車のほうが有利であり、フレンドシップハイウェイ開通後のバンコク～コーラート間の所要時間は、鉄道の 7 時間半から 4～5 時間へ、旅客運賃は 1 人 43 バーツから 20 バーツへと半減した [Wisit 1963: 28-29]。¹⁵⁾

しかし、実際には道路が鉄道を完全に代替できるわけではなかった。鉄道は長距離ほど輸送コストの面で有利であり、当時は旅客・貨物とも 300 km以内の輸送では鉄道が自動車輸送に太刀打ちできず、500 km以上の距離では鉄道のほうが有利であると認識されていた。¹⁶⁾ 上述のように、サリットが北部視察時に鉄道に言及したのも、北部～バンコク間のような長距離では鉄道輸送のほうが自動車より有利であり、その重要性が依然として高かったことを示している。また、鉄道は大量輸送を得意とすることから、特定区間に大量の流動が存在する場合に優位性を発揮した。とくに、貨物の場合は駅での積みかえコストが輸送費全体を引き上げることから、石油やセメントなど積みかえの必要のないバラ積み品の輸送での競争力が高く、後述するように国鉄も自動車との競合が進む過程でバラ積み輸送を奨励した。¹⁷⁾

サリットは道路整備を進めつつ鉄道に対して冷淡な態度を取っており、道路整備を推進する

12) たとえば、Net [1964b: 661-665] を参照。

13) フレンドシップハイウェイはタイで初めて外国の土建業者によって建設されたため、建設費は 1km あたり 201 万バーツ、調査設計費や監督費を含めると同じく 228 万バーツにも達していた [柿崎 2002c: 25]。

14) 1960 年代末に立てられたこの線の建設計画によると、建設費は 1 億 8,856 万バーツであったが、車両調達費を含めると計 4 億 791 万バーツとされていた [RFT 1969: 398]。ただし、鉄道の場合は初期投資額は大きいものの開通後は収益が期待されたことから、単純に建設費のみで両者の優劣を比較することはできない。

15) ただし、鉄道の運賃は快速か急行の料金が含まれているものと思われる。

16) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /256 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 44/2507. 1964/11/09,” NA Kho Kho. 0202. 9. 5/58 “Banthuk Raingan Kan Prachum Phicharana Kiaokap Phaen Kan Doen Rot 2510-2514. 1965/01/26.”

17) 戸口輸送が可能な自動車輸送が台頭してくると、鉄道貨物輸送における積みかえコストの削減問題は世界的な課題となり、一方では工場などに専用線を建設してバラ積み貨物の一貫輸送を強化するとともに、他方では一般の車扱い貨物をコンテナ化することで積みかえコストを抑えようとした。後述するようにタイの場合は前者が推進されたが、後者は現在に至るまで実現されておらず、一般の車扱い貨物は減少傾向にある。

一方で鉄道への期待も捨てきれなかったピブーンとは明らかに異なっていた。このため、以下述べるようにバンコク市内の鉄道廃止問題や、新線建設の中止問題など、鉄道を取り巻く環境は急速に厳しくなった。

2. バンコク市内の鉄道廃止問題

2.1 バンコクターミナルの移設計画

バンコクの鉄道ターミナルは、フアラムポーン、トンブリー、クローンサーンの3カ所に位置していた（図1参照）。とくに1927年にラーマ6世橋が開通すると、フアラムポーンは北線や東北線の列車のみでなく、南線の列車も発着することとなり、バンコク最大のターミナルに発展した。当初駅は旧市街地の東側に位置していたが、市街地の拡大とともに周辺は過密化し、駅周辺の混雑が問題となった。また、バンコク市内の鉄道はいずれも高架化されていないことから、道路との平面交差が数多く存在し、自動車交通の過密化とともに踏切による交通渋滞が問題視されるようになった。

当初国鉄の前進である鉄道局では、1940年の「失地回復」紛争¹⁸⁾後に、列車本数の増加に伴うフアラムポーン駅構内の過密化に対応して、北方約8kmに位置するバーンスーにヤードを設置し、バンコクの第2ターミナルとすることを計画した。¹⁹⁾49年にヨムマラートの踏切の立体交差化を求める動きがあった際に、ピブーン首相が「旧」計画通りにフアラムポーンをバーンスーに移設するよう命じたことから、バーンスーの第2ターミナル構想がフアラムポーンを廃止してバーンスーへ移設する計画であると誤解されることとなった。²⁰⁾その後バンコク市内の踏切が交通渋滞を引き起こしているとの議論が高まり、フアラムポーン駅の移設問題も議論されたが、58年には策定中のバンコク都市計画マスタープランの中で踏切の撤去を検討することに合意し、翌年7月には線路を嵩上げして道路を下に通す案が提案された[RFT 1969: 429-431]。²¹⁾

ところが、1959年8月の閣議でサリットが「旧」計画通りフアラムポーンを廃止しバーンスーに移転することを提案して閣議決定してしまったため、事態は急変した。²²⁾サリットの論

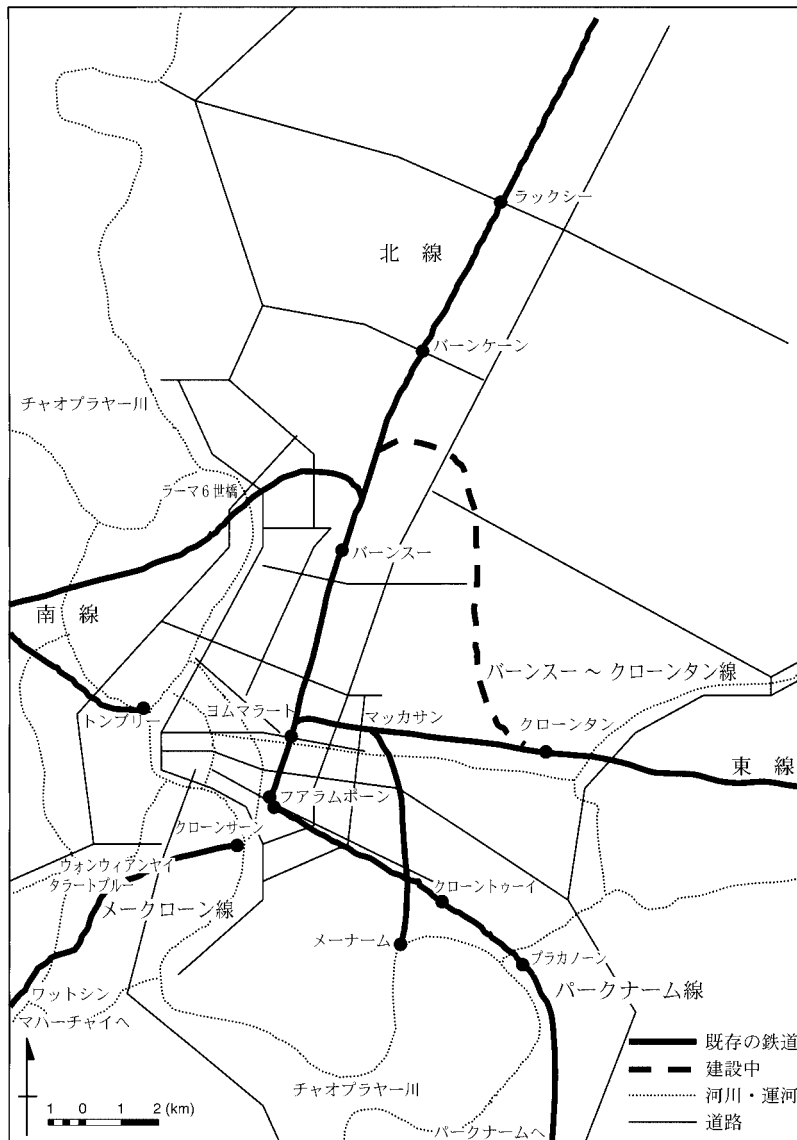
18) 「失地回復」紛争とは、タイがかつてフランスに割譲したメコン川右岸地域（現在のラオス、カンボジアの一部）の返還をフランスに求め、これを認めないフランスとの間に1940年11月に発生した紛争のことである。タイ側は不利であったが、日本が仲介役として名乗りをあげ、翌年5月にタイが1904年と1907年にフランスに割譲した「失地」の大部分を「回復」することで決着した。

19) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 6/1 “Sangkhep Ruang Thitang Sathani Krungthep. 1963/05.” タイの官営鉄道は1890年に設立された鉄道局の管轄となっていたが、大東亜戦争後の復興に際して借款を供与した世界銀行が独立企業体として政府からの独立を求めたことから、1951年に鉄道局は国鉄に改組された。詳しくは、柿崎[2003]を参照。

20) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 6/1 “Sangkhep Ruang Thitang Sathani Krungthep. 1963/05.”

21) これは線路を約1.65m嵩上げして、下に道路用のトンネルを建設する計画であった。

22) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 6/1 “Sangkhep Ruang Thitang Sathani Krungthep. 1963/05.”



出所：筆者作成

図1 バンコクの鉄道網（1959年）

理は、市街地に入り入れる鉄道は「秩序」を乱し、「清潔」を阻害するというものであった。²³⁾ フアラムボーン駅前に代表される自動車や人が入り交じった渾沌とした状況や、踏切によって引き起こされる自動車の渋滞は、ともに「美観」を損ねるものであった。このため、彼はフアラムボーンをバーンスーに移転させることで、フアラムボーン駅付近の渾沌を一掃するとともに

に、この間の鉄道を廃止して道路に転用することを計画したのである。次に述べるパークナム線、メークローン線の廃止計画も、全く同様の根拠から生じたものであった。フアラムポーン駅前や踏切の混雑は社会問題化していたことから、新聞も移転を支持していた。²⁴⁾

国鉄では、フアラムポーンを移設する案と、フアラムポーンを移設せずに市内の列車本数を削減する案、同じく移設せずに市内を高架化する案を比較し、移設が最も費用がかかることを示そうとした。フアラムポーンをバーンスーに移設する場合には、まず他線との接続が失われる東線の連絡のために、建設中のバーンスー〜クロンタン線を完成させる必要があった。さらに、フアラムポーンにある機関区などの現業機関もすべてバーンスーに移すことから、総費用は計6億9,250万バーツと見積もられた。²⁵⁾ 一方、市内の列車本数を削減する方法はバーンスー〜クロンタン線の建設のみで2億3,270万バーツ、市内の高架化は4億4,320万バーツであり、移設が最も割高となった。

さらに、国鉄では1960年12月にフアラムポーン駅の車扱い貨物をバーンスーに移転し、62年までに小荷物扱いもバーンスーに移転したため、フアラムポーン〜バーンスー間の列車本数は1日112本から54本に半減された。²⁶⁾ また、バンコク〜ドーンムアン間の国道建設の設計を行っていたアメリカのコンサルタント会社も、フアラムポーンの移設問題について調査し、廃止する鉄道の代替に24車線分の道路が必要になるとの理由から、旅客輸送の移転は行うべきではないとの結論に達していた。²⁷⁾ このような状況から、高い費用をかけてフアラムポーンを移設しなくても、貨物跡地を利用したフアラムポーンの改良や、より費用の安い高架化による踏切の撤去によって問題を解決するほうが現実的になった。結局サリットの死後の64年4月の閣議で、フアラムポーンのバーンスー移設は正式に中止された [RFT 1969: 431]。

この後、踏切撤去問題は鉄道の高架化ではなく道路の跨線橋の建設に傾き、1966年にはバンコク市内に計14カ所の跨線橋を建設することで国鉄とバンコク市は合意した [RFT 1969: 432]。ところが、平面交差を一掃したい国鉄と交差点の立体交差化により渋滞を緩和したい市側の折合いがつかず、国鉄では再び市内全線の高架化を図る計画を提出するなど、事態は進展

23) サリットの「清潔」感については、末廣 [1993: 37] を参照。同じく「美観」を損ねるとして、バンコク市内の三輪自転車タクシー（サムロー）が営業禁止された。

24) たとえば、*Sayam Nicon* 1959/08/08 “Charachon Kap Rotfai” では、タイの鉄道は通勤に利用されることがほとんどないため、鉄道は市内に乗り入れる必要はないとして、国鉄が計画しているバンコク市内の高架化を止めてフアラムポーンをバーンスーに移設することで、高額な高架建設費を節約すべきであると主張している。

25) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 6/1 “Banchi Priaphthap Kha Chaichai Kan Yai -Mai Yai Sathani Krungthep.” バーンサー〜クロンタン線は、バンコク都市計画により並行して道路が建設されることになっており、沿線の市街地化も進んでいることから高架で建設を要求する意見もあり、その場合は移設費用がさらに高くなることになった。

26) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 6/1 “Sangkhep Ruang Thitang Sathani Krungthep. 1963/05.” この資料は1961年12月に車扱い貨物が移転したと記述しているが、他の多くの資料は60年12月としている。

27) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/400 “Athibodi Krom Thangluang Phaendin Sanoe Palat Krasuang. 1960/03/08.” 国鉄によると、フアラムポーンの利用者数は1日約1万人であり、うち3分の1が近距離利用者、残りが長距離利用者であった。

しなかった [RFT 1969: 434-437]。その後 71 年に西ドイツの援助によるバンコク都市交通問題の調査が行われることとなり、その結果を待つこととなった。フアラムポーンの廃止は免れたものの、この問題の根本的な解決へは辿り着かなかった。²⁸⁾

2.2 パークナム線・メークローン線廃止計画

サリットのバンコク市内の「美観」回復への取組みは、同じくバンコク市内に路線が延びていた旧民営鉄道のパークナム線、メークローン線も攻撃対象とした。パークナム線はフアラムポーンを起点に南のパークナムまでの 21 km の路線であり、1893 年に民間のパークナム鉄道が開業させたタイで最初の鉄道であった。²⁹⁾ 当初は蒸気機関車が使用されていたが、1920 年代に全線が電化されて電車が運行されるようになった。³⁰⁾ 後述のメークローン線の一部とともに、この鉄道はバンコクの都市近郊鉄道としての機能を果たすことになった。43 年の時点では、バンコク～パークナム間に 1 日 10 往復、途中のプラカノーンまでの区間運行が別に 10 往復あり、さらにクロントゥーイまでは 10 分毎に電車が運行されていた。³¹⁾

1936 年にはパークナム鉄道の 50 年の免許期間が終了し、政府が事業を継承した。上述のようにクロントゥーイまでは電車の本数も多く、利用者も多かったが、この間はラーマ 4 世通りに並行していることから、次第に自動車交通の障害とみなされるようになった。加えて同じ年にバンコク～パークナム間の道路が開通すると、バスとの競合も起こるようになった。このため、早くも 40 年にはクロントゥーイ港の改良の一環としてラーマ 4 世通りを拡幅する計画が浮上すると、この路線のフアラムポーン～クロントゥーイ間の廃止が検討された。³²⁾

28) この調査では、既存の国鉄の路線を都市鉄道として利用することは提言されなかった。この後 1990 年に浮上したバンコク高架道路・鉄道建設計画（ホープウェル計画）により、バンコク市内の国鉄路線は高架化されることになったが、1997 年に計画は中断され、相変わらず平面交差は残置されている。ホープウェル計画の顛末については、柿崎 [2001: 271-279] を参照。最近ではタックシン首相がバーンスーに新旅客ターミナルを建設し、フアラムポーン発着の長距離列車をバーンスーに移転させることでフアラムポーン～バーンスー間の列車本数を削減する方策を打ち出しており、これに呼応した国鉄では 2002 年 11 月からフアラムポーン発着の長距離列車の一部を徐々にバーンスーや新たに整備したパホンヨーティン駅（第 2 モーチット・バスターミナル付近）発着に移している。ただし、バーンスーで接続する予定の地下鉄はまだ開業しておらず、近郊輸送の役割も担う長距離の普通列車も移転の対象となっていることから、バーンスー～フアラムポーン間の輸送能力は明らかに落ちており、従来の鉄道利用者の転移による道路交通への影響も懸念される。話は再びサリットの時代に逆戻りしている感がある。

29) パークナム線の開業については、柿崎 [2000: 123-125] を参照。

30) NA Ko To. 5. 15/4 “Maha-ammatnayok Yommarat Rian Phraya Chakkrapani. 1921/09/22” によると、1921 年の時点でこの鉄道は途中のバーンナーまで電化されており、残りの区間の電化を計画中であった。

31) *Prachachat* 1943/02/03 “Krom Rotfai Plian Wela Doen Khabuan Rotrang Sai Paknam,” *Prachachat* 1943/02/25 “Krom Rotfai cha Dai Chat Doen Rot Rang Rawang Hualamphong Khlong Toei Phrakhanong.”

32) NA [2] So Ro. 0201. 67. 2/2 “Samnao Raingan Prachum Khana Ratthamontri Khrang thi 33/2483. 1940/10/30.” 鉄道局が反対したため、閣議では将来廃止する予定であることを決めるにとどめた。

さらに 1954 年にも、バンコク市がラーマ 4 世通り拡張のために、同じくフアラムポーン〜クロントゥーイ間を廃止してほしいと国鉄に要求したが、国鉄はパークナム線の重要性を指摘して、輸送力増強が可能であると主張し、命運は保たれた。³³⁾ その後 59 年 3 月に、再びバンコク市から同様の希望が出され、内務大臣もこれを支持したため国鉄で検討した。しかし、この時点ではパークナム線が年間 600〜700 万バートの赤字を計上していたことと、起点をクロントゥーイへ移転すれば利用者はさらに減り赤字が増大することから、全線を廃止する方向へ傾いた。³⁴⁾ 結局、国鉄は政府に決断をゆだね、閣議で 59 年末限りでの廃止が決まった。³⁵⁾

一方、メークローン線は 1905 年にクロンサーン〜マハーチャイ間 33 km に開通した民営鉄道で、07 年にはマハーチャイの対岸バーンレームからメークローンまでの 34 km も開通した。³⁶⁾ 20 年代にはパークナム線と同じく電化を行い、30 年代初めまでにバーンポーンまでの約 12 km に電車を運行した。³⁷⁾ 42 年と 45 年に 2 区間の免許が終了となり、政府が買収して運行を継承した [RFT 1969: 352]。その後 55 年に電力供給設備が故障したため、国鉄ではディーゼルカーを投入して電車の代わりに区間列車を運行することになった。³⁸⁾ 59 年の時点で、マハーチャイまでが 1 日 14 往復、途中のワットシンまでが 30 分毎の運行であった。³⁹⁾ 競合する道路もないことから、利用者は 1 日 8,000 人程度と多かった [RFT 1969: 357]。⁴⁰⁾

このメークローン線に対し、サリットは 1959 年 11 月の閣議で、起点のクロンサーンをタラートブルーへ移設することを提案し、翌年 2 月にこれを閣議決定した [RFT 1969: 356-357]。これは、この区間が市街地を通過していることと、途中のウォンウィアンヤイのタークシン通りとの平面交差が交通渋滞を招いていることから、「美観」を損ねるとされたことによる。国鉄では対応を検討したが、パークナム線よりも利用者が多いことと、クロンサーンは車

33) NA Kho Kho. 0202. 9. 5/04 “Banthuk Raingan Kan Prachum Khrang thi 1 khong Khana Kammakan Sakha Setthakit Kan Khamanakhom. 1954/11/12.”

34) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 7/56 “Banthuk Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Rotfai haeng Prathet Thai Khrang thi 10/2502. 1959/03/31.” パークナム線の収支は、従業員の給与改定などにより支出が嵩んだことから 52 年度に赤字に転落し、以後赤字額は増加していた。

35) *Sayam Nikon* 1959/07/14 “Ru Tuk Hualamphong Khayai Thanon Paknam.”

36) 当初はクロンサーン〜マハーチャイ間はターチン鉄道、バーンレーム〜メークローンはメークローン鉄道であったが、1907 年に両者が合併した。ターチン〜バーンレーム間にはターチン川があり、橋を架けずに船で連絡した。

37) NA Ro. 7 Pho. 1/1 “Mr. Grut to Prince Kamphaengphet. 1925/02/28,” “Krommaluang Kamphaengphet Krap Bangkhom Thun Phrabatsomdetphra Chaoyuhua. 1927/06/03, 1931/04/17.”

38) NA Kho Kho. 0202. 9. 2/2 “Kan Prakop Phithi Poet Doen Khabuan Rot Disenrang Sung Chat Hai Doen rawang Sathani Khlong San kap Sathani Wat Sing na Sathani Khlong San Changwat Thonburi. 1959/12/13.”

39) NA Kho Kho. 0202. 9. 6/63 “Rong Phu Wa Kan Dan Kitchakan Doen Rot lae Khonsong Rian Prathan Kammakan Rotfai. 1959/08/21.”

40) ただし、記述は年間約 300 万人とされている。パークナム線の末期の利用者数は、1 日 3,500 人であった。

両をマッカサン工場に送る際にも必要なため、解決策として南線のタリンチャンからワットシンまで新線を建設するか、クロンサーンへの線路を道路建設後もそのまま残しておくことを求めた [RFT 1969: 356-357].⁴¹⁾ また、タラートブルー付近は道路が狭いため、起点をタークシン通りとの交差点のウォンウィアンヤイにすることを提案し、最終的に 60 年 12 月の閣議で起点をウォンウィアンヤイとし、クロンサーンへの線路は残しておくことに決まった [RFT 1969: 356-357].⁴²⁾

ところが、沿線の住民からメークローン線全線を廃止して道路に転用する要望が出され、1961 年 3 月閣議で道路への転用を検討することになった [RFT 1969: 357-359]. 国鉄ではメークローン線の利用者が不便を被ることから、鉄道廃止後ただちに代行バスの運行が可能であれば廃止に同意するとした [RFT 1969: 359]. しかし、実際には並行する道路が存在しないことからバスの運行は不可能であり、沿線のサムットソクラー県知事が首相に廃止反対を訴えたことから、政府は廃止の方針を撤回し、代わりにメークローン線の発展のための整備計画を国鉄に策定させることになった.⁴³⁾ こうして、メークローン線全線の廃止は回避された。

国鉄ではメークローン線を南部へのバイパス線にするために、フアラムポン～クロンサーン間のチャオプラヤー川、ターチン川、メークローン川の 3 ヲ所の長大橋の架橋とメークローン～パークト間建設などからなる整備計画を策定した.⁴⁴⁾ しかし、道路局がメークローン線に並行する形でトンブリー～パークト間道路建設を計画しており、国家経済開発事務所 (NEDB) はこのような大規模なメークローン線の投資計画に反対した.⁴⁵⁾ また、この道路の事業化調査を行った会社も、メークローン線の必要性に対して否定的な見解を示したため、結局メークローン線の改良計画は、線路の改良や車両の増備など小規模なものにとどまった.⁴⁶⁾

このように、サリットのバンコク市内の「美観」を高める方針により、バンコク市内を起点とする 3 つの路線はいずれも市内区間の廃止の危機に直面した。幹線であるフアラムポン～

41) メークローン線の車両の工場入場の際には、クロンサーンからメーナムまでチャオプラヤー川の斛で輸送していた。

42) クロンサーン～ウォンウィアンヤイ間は道路に転用されたが、その中央に軌道が残され、車両回送時のみ使用された。

43) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /176 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 6/2506. 1963/02/15.”

44) この計画の概略は、RFT [1969: 327-328] を参照。

45) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /256 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 44/2507. 1964/11/09.”

46) NA [1] Ko Kho. 1. 3. 3. 2. 4/22 “Rong Athibodi Rian lekhatikan Sapha Phatthanakan Setthakit haeng Chat. 1966/12/20.” その後、メークローン線のウォンウィアンヤイ～マハーチャイ間は将来のバンコクの都市鉄道としての役割を期待されたことから存続させることとなったが、バーンレーム～メークローンは廃止すべきとの結論に達した。しかし、メークローン線を南線のバイパスとする構想は完全に消えたわけではないので、現在に至るまで細々と列車の運行は継続されている。

バーンスー間は廃止こそ逃れたものの、マークローン線は一部廃止、パークナム線は全線廃止の憂き目にあった。やがてバンコク市内の道路交通事情がさらに悪化し、高架や地下の都市鉄道を建設せざるを得なくなったことを考慮すれば、市内区間の廃止は当時の都市問題に対する先見の明のなさを物語っている。

3. 新線建設政策の転換

3.1 建設の続行

既存の路線のみではなく、建設中の新線にも転機は訪れた。戦後のピブーン時代には、数多くの路線が着工されたものの、予算不足により実際に完成に至った路線は限定された。1958年度の時点で国鉄が建設中の区間は、図2において建設が続行、建設が中断とされた区間を合わせた計493 kmに上っていた[RFT (1958): 67-68]。⁴⁷⁾ これらの建設中の新線は、サリットの時代に入ると建設が続行される路線と中断される路線に二分されることとなった。

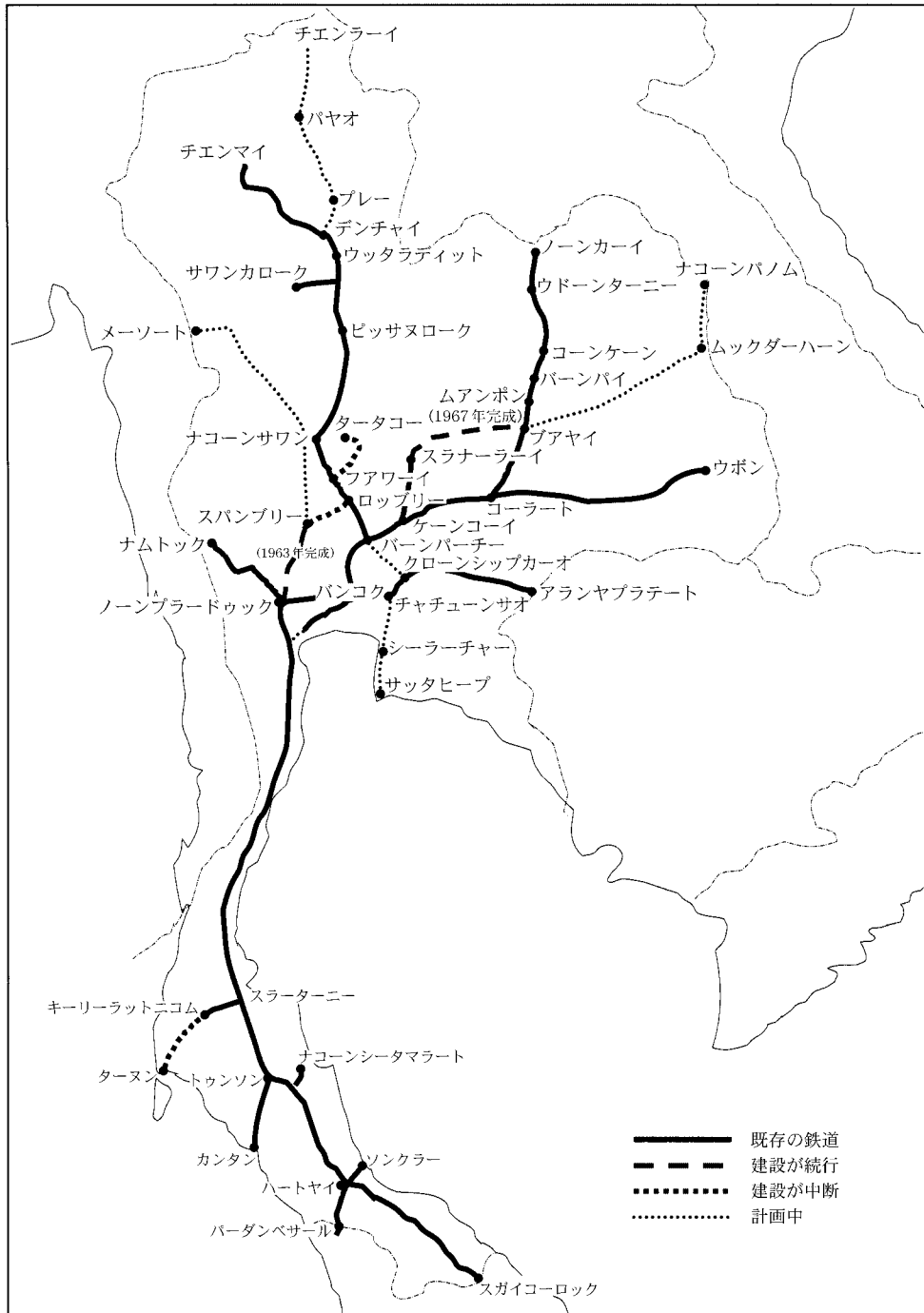
建設が続行された路線は、図2からケンコーイ〜ブアヤイ線の未開通区間と、ノーンブラドゥック〜スパンブリー間の2区間であることが分かる。このうち、ケンコーイ〜ブアヤイ線は旧来のコーラート線のバイパス線としての役割を担うことになっていたため、従来から最重要路線であった。サリットは幼少時を東北部で過ごしたこともあって東北部への関心が高く、自ら東北部開発計画委員長に就任したが、この委員会がまとめた東北部開発計画に、ケンコーイ〜ブアヤイ線は含まれることとなった。⁴⁸⁾ サリットが政権を引き継いだ時点ではケンコーイ〜スラナーラーイ間61 kmが完成しており、この先ラムナーラーイまでの23 kmが完成間近であったことから、まずこの間の完成を目指して予算が充たされ、1961年に開業に至った。

先の東北部開発計画では、この路線を借款で建設することになっていたことから、国鉄は世界銀行からの借款の調達のための交渉を行った。かつて1950年代にもこの路線建設のための借款交渉を行っていたが、世界銀行側は投資に見合う利益が見込めないとして新線建設への借款を拒否してきた[柿崎 2003: 253]。世界銀行側はこの路線が旧ルートよりも距離が長いことや、自動連結器や強力なディーゼル機関車の導入によって隘路であったドンパヤーイェン越えの輸送力に余裕ができたことを理由に、今回も借款に難色を示した。⁴⁹⁾ このため、国鉄は世界銀行からの借款を諦め、新たに関心を寄せてきた西ドイツ政府の借款を利用することになっ

47) なお、このほかにバーンパーチャー〜ケンコーイ間35 kmの複線化工事が建設中であった。

48) NA [3] So Ro. 0201. 13. 1/1 “Khronkan Phatthana Phak Tawan-ok Chiang Nua Doi Yo Pho So 2505-2509.”

49) NA Kho Kho. 0202. 9. 5/18 “Minutes of the Meeting between Representatives of the International Bank for Reconstruction and Development and Officers of the State Railway of Thailand. 1960/05/12.”



出所：RFT (1958) - (1973) より筆者作成

図2 新線建設の状況 (1958~1973 年)

た。これは 61 年に訪タイした西ドイツの経済視察団が契機となったもので、翌年総額 4,500 万マルク（約 2 億バーツ）の借款が調印された。⁵⁰⁾ この借款はトンネルを含む途中のチョン・サムラン峠越えの区間に用いられ、それ以外の区間は国家予算で建設されることになった [RFT 1969: 186]。途中のトンネル建設のために工事は難航したものの、1967 年にケーンコーイ〜プアヤイ間は全線開通に至った。これにより、バンコクからノンカーイ方面への列車はこの新ルートを経由することになった。

建設が続行されたもう 1 つの区間は、ノンプラードウック〜スパンブリー間であった。この区間はピブーン首相が軍事目的で建設を命じたノンプラードウック〜ロップブリー線の一部であり、完成すれば南線と北線を結ぶ新たなルートを提供するものであった。1958 年までにノンプラードウックから約 50 km のシーサムランまでの建設はほぼ終了しており、国鉄ではこの区間までの営業開始を検討したが、営業するためには更なる整備が必要なこと、それに見合う需要が見込まれないことから見合わせていた。⁵¹⁾ さらに、国鉄がスパンブリーまでの開業後の収支を試算したところ、年間 340 万バーツの赤字が見込まれることが判明した。⁵²⁾ 国鉄自身もこの線はピブーン首相の命により計画外の路線として建設しはじめたものであることから、建設の是非は政府の判断に任せるとの態度をとった。

NEDB は建設を中止して跡地を道路に転用するよう進言したものの、あと 20 km 程度の建設でスパンブリーまで鉄道が到達することを知ったサリットは、これまでに建設した分が無駄になるとして建設の続行を閣議で決めた。⁵³⁾ このため、スパンブリーまでの建設工事は再開され、1963 年にノンプラードウック〜スパンブリー間 78 km の開業に至った。その後スパンブリーの駅が市街地から離れているために、新駅を建設し路線を延長する構想も立てられたが実現せず、ロップブリーまでの建設も NEDB や世界銀行の反対で宙に浮いたままとなった [RFT 1969: 447-449]。このように、北線と南線を結ぶという当初の目的は果たせず、中途半端な支線が誕生したのである。⁵⁴⁾

3.2 新規建設の中止

スパンブリー線は何とかスパンブリーまでの完成を果たしたものの、建設中にもかかわらず建設を完全に中止される路線も出現した。それがスラターニー〜ターヌン間、ファワーイ〜

50) *Soyam Nikon* 1961/11/15 “Chuai Lua Hai Set Tam Khrongkan,” RFT [(1964): 9-10].

51) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3/11 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khlang thi 25/2502. 1959/08/31.”

52) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 7/93 “Banthuk Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Rotfai haeng Prathet Thai Khrang thi 8/2503. 1960/01/27.”

53) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 7/125 “Phu Wa Kan Rian Prathan Kammakan Rotfai. 1961/01/27.”

54) 開通後はスパンブリーまで 1 日 2 往復の混合列車が運行されたが、所要距離のより短い舗装道路も完成したため鉄道の利用は少なく、南部方面への米輸送にある程度役割を果たしたのみであった。現在は米輸送もなく、1 日 1 往復の旅客列車が運行されているに過ぎない。

タータコー間、およびバーンパーチャー～ケーンコーイ間の複線化であった。ターヌンへの路線は先のケーンコーイ～ブアヤイ間と同じく、途中のキーリーラットニコムまでの 32 kmは開通していたが、その先の建設は予算不足により 1957 年から中止されていた。

その後、キーリーラットニコム以遠の建設について、将来需要が見込まれるまでの建設の中断が運輸省から出され、NEDB も南部経済開発は道路建設で行うとして、これに賛成した [RFT 1969: 440-441]。国鉄では、延伸計画が中止されるのであれば、赤字である既存のスラターニー～キーリーラットニコム間を維持する必要はないとして、廃止する方向で検討したが、1962 年 5 月に南部を訪問した運輸大臣がターヌンへの路線は建設を完全に取り止めたわけではなく、将来必要性が生じれば建設を行うと発言したため、国鉄ではこの路線を当面維持することとした [RFT 1969: 441-442]。ただし、現状では赤字路線であるので、列車の運行に必要な最低限の維持にとどめることとなった。⁵⁵⁾ この路線はあくまでも中断であったことから、キーリーラットニコムまでの営業は現在でも続けられており、延伸計画はその後何回も再浮上したものの、現在に至るまで建設には着手されていない。⁵⁶⁾

フアワイ～タータコー間については、建設を完全に中止し、完成した区間の線路も撤去することになった。この線は当初、薪輸送用の軽便鉄道として作られ、沿線の森林から薪を本線に輸送する役割を担っており、一般の旅客や貨物も扱っていた。1941 年にメートル軌への改軌とタータコーへの延伸が決まり、47 年から工事に着手した [RFT 1997: 136]。55 年から予算が付かず建設は中断されていたが、開通した区間では非公式に貨物扱いを行っており、米やメイズなどの輸送量が増加傾向にあったことから、国鉄ではケーンコーイ～ブアヤイ線、バーンパーチャー～ケーンコーイ間複線化に次ぐ優先順位を付けた。⁵⁷⁾

ところが、政府がこの路線の建設中断を決めたため、国鉄ではその扱いについて検討することになった。⁵⁸⁾ 列車運行部では沿線を視察したところ、森林が減少して薪の輸送も減っており、かつて孤立していたタータコーもナコーンサワンとの間の道路整備がなされたことなどから、廃止すべきとの結論に達した。⁵⁹⁾ 一方、建設部は沿線の農産物の収穫状況を調べ、年に貨車 5,000 両分の米やメイズの出荷が期待できるとして建設の続行を主張した。⁶⁰⁾ 列車運行部はこ

55) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /151 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 25/2505. 1962/08/10.”

56) その後、計画されたクラビーの深水港への支線の建設なども検討されたが、いずれも実現には至っていない。2001 年にはスラターニー～ターヌン間の土地収用政令が出されたが、実際の建設に着手する様子はみられない。

57) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3/27 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 42/2502. 1959/12/28.”

58) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /181 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 11/2506. 1963/03/08.”

59) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /219 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 6/2507. 1964/02/03.”

の報告の見積りがずさんであると反論し、結局新たにワーキンググループを設置して結論を出すことになった。⁶¹⁾ 検討の結果、この路線の廃止が正式に決まり、1964 年限りで列車の運行を廃止した [RFT 1997: 136].

バーンパーチャー～ケーンコーイ間の複線化工事は、とくに大きな問題もなく中止が決まった。この間の建設工事には早くも 1954 年から予算が付かなくなったが、土木工事は完成していた。⁶²⁾ この複線化はケーンコーイ～プアヤイ線が完成した際の列車本数の増加に対応するために計画されたものであったが、62 年の時点でこの間の列車容量は 1 日 58 本であり、途中駅への待避線増設でさらに 86 本まで増強できるものの、実際の列車本数は 24 本しかなかったもので、複線化は必要ないとの結論に達した。⁶³⁾

このように、ピブーン時代から継承された新線建設も、一部は中断されることになった。これは、これまでのような単なる輸送手段の改良のための鉄道の建設に終止符が打たれたことを意味する。過去においては、鉄道は旧来の牛車や隊商による輸送条件の大幅な改良を目的に建設されてきたが、この時代に入ると輸送条件の改良のみであれば道路建設のほうが安上がりとなった。このため、鉄道建設はその投資額に見合うような大量輸送の需要が存在しないと、その必要性が説明できなくなった。いわゆる「地方開拓」型の鉄道は、その役割を道路に譲ることとなったのである。

3.3 新たな新線建設への模索

ピブーン時代から継承された新線建設が中止される一方で、この時代には新たな新線建設構想も出現した。これらはチャチューンサオ～サッタヒーブ間、クローンシップカーオ～バーンパーチャー間、デンチャイ～チェンライ間であった。最初のチャチューンサオ～サッタヒーブ間については、以前からチャチューンサオ～トラート間の計画線はあったが、シーラーチャーに計画された深水港への連絡路としてサリットの時代に注目されることとなった。その後、ヴェトナム戦争の進展によりアメリカがサッタヒーブから軍事基地のある東北部への軍事輸送の必要性に迫られたことから、この鉄道に関心を寄せることとなった [RFT 1969: 395]。このため、国鉄では区間をサッタヒーブまでに延伸し、この間の調査費をアメリカの援助申請に含めた。⁶⁴⁾

60) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /236 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 23/2507. 1964/06/15.”

61) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /256 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 44/2507. 1964/11/09.”

62) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 7/87 “Khrongkan Andap thi 3.”

63) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /144 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 18/2505. 1962/06/08.”

しかし、アメリカがサッタヒープ～パノムサーラカム間に道路を建設して東北部への輸送改良に乗り出したために、アメリカの援助は期待できなくなった [RFT 1969: 395]。一方でこの路線の当初の目的はシーラーチャーの深水港発着の貨物輸送であり、深水港がなくてもシーラーチャーのタイオイル社の石油精製工場からの石油製品の輸送も期待できた。国鉄の見積りによると、シーラーチャーからは石油輸送列車が1日6本、アスファルト輸送列車が2本、一般貨物列車が2本の需要が見込まれた [RFT 1969: 400-405]。1972年にはアメリカがこの線の建設用のレールなどを国鉄に援助したが、タイ側では予算がなく直ちに着工できなかった。⁶⁴⁾

クローンシップカーオ～バーンパーチャー線も、このサッタヒープ線と同じ目的で計画された。すなわち、シーラーチャーの深水港と北部や東北部を最短で結ぶ路線としての役割が期待されたのである。シーラーチャー深水港計画の調査を行ったコンサルタント会社が4ルートを候補としてあげたのが始まりであり、国鉄では1963年の時点でヨーターカー～ケーンコーイ間が最もふさわしいとしていた。⁶⁵⁾ その後ルートの再検討を行った結果、クローンシップカーオ～バーンパーチャー間に変更となった [RFT 1969: 406-409]。この線の調査は73年に行うことになっていたが、同じく予算が付かなかったことから実現しなかった。⁶⁷⁾

これらの2線は従来型の「地方開拓」線ではなく、新たな港への輸送ルートの確保の意味を持っていたため、その後の時代に計画は実現することになる。しかし、新たに整備計画に盛り込まれる「地方開拓」線も存在した。それが、デンチャイ～チエンライ線である。この間の新線建設構想は戦前から存在し、1941年の全国鉄道建設計画にも含まれる路線であったが、戦後のピブーン時代になると当面の整備計画から外れていた。ところが、64年に広報学校⁶⁸⁾の第4期生が行ったチエンライ方面の農村調査報告の中にデンチャイ～チエンライ間鉄道建設が提言されたことから、首相が検討を指示することになった [RFT 1969: 367-368]。旧計画

64) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 7/271 “Banthuk Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Rotfai haeng Prathet Thai Khrang thi 26/2508. 1965/10/06.”

65) *Bangkok Post* 1973/09/20 “SRT Feels the Need for Govt Subsidies,” RFT [(1972): 64]. 約300km分のレールと部品が援助されたが、建設予算を獲得できずに着工できなかった。結局、これらのレールは後に他線の古レール交換に用いられた。この路線の建設はその後レームチャバン深水港計画の具体化とともに1981年から開始され、89年に正式に開業した。現在では、レームチャバン港とバンコク郊外のコンテナターミナル間の海上コンテナ輸送を中心に使用されている。

66) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /182 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 12/2506. 1963/03/25.”

67) この線も深水港計画の具体化とともにその後再浮上し、再びケーンコーイ接続に変更となったうえで1995年に完成し、東部臨海工業地域から東北部や北部への石油や液化ガスの輸送に利用されている。

68) 広報学校 (Rongrian Kan Prachasamphan) は、政府の広報活動の専門家を養成するために1961年に広報局下に設置されたもので、さまざまな機関の役人を集めて広報活動の講習を行った。その主要な目的は、共産勢力に対抗して政府の「広報」を効率的に行う人材を育成することであり、実際に共産勢力の浸透という問題のある地域で実習を行っていたようである。

ではデンチャイからプレー、ナーン、チエンカム経由でチエンラーイに至る迂回ルートであったが、国鉄で検討の結果チエンラーイまでの距離が最も短くなるプレー、ガーオ、パヤオ経由のルートが選択された。⁶⁹⁾ NEDB も調査に賛成したため 69 年に調査が行われたが、直ちに着工へは結びつかなかった [RFT 1969: 368-369].⁷⁰⁾

他にもピブーン時代からの計画線であった 2 つの「地方開拓」型の路線が存在したが、いずれも具体的な進展はみられなかった。1 つはスパンブリー～メーソート線であり、ピブーン時代にビルマとの交通路の整備の要請に基づいて計画されたものであった。スパンブリーまでの建設が中断されたため、土地収用政令の公布も見合わせていた。⁷¹⁾ しかし、1964 年に運輸大臣がこの線の建設に関心を示したことから、国鉄ではピッサヌローク～メーソート間、ナコーンサワン～メーソート間を含めた 3 ルートの比較検討を行うことになった。この路線は国連アジア極東経済委員会 (ECAFE) のアジア縦貫鉄道構想の一部にもなっており、70 年の時点では 75 年までに完成させる予定となっていた。⁷²⁾ もう 1 つのブアヤイ～ムックダーハーン線は、サリット時代に再び注目されたものの、東北部開発計画ではケンコーイ～ブアヤイ線の建設終了後に検討するとされるにとどまっていた。⁷³⁾ その後、69 年にナコーンパノムの国会議員によってこの線をナコーンパノムへ延長する要求があり、国鉄ではこの間の検討も行った [RFT 1969: 415-418].

このように、新たな新線建設構想もいくつか浮上したが、結局はこの時代に具体的に建設までこぎつけた路線は存在しなかった。いずれの路線も外部からの構想に対して国鉄が実現可能性の検討を行ったものであり、国鉄自身としては新線建設よりもむしろ既存の路線を改良して自動車との競争に対抗するほうが望ましいと考えていた。⁷⁴⁾ 自動車との競合は、それまでの時代とは比較にならないほど激しくなっていたのである。

69) NA Kho Kho. 0202. 9/354 “Banthuk Kan Hai Samphat Phu Thaen Nangsuphim Witthayu lae Thorathat. 1966/03/24.”

70) この線はその後メコン川流域経済圏 (GMS) 構想の中で、タイと中国を結ぶ路線の一部として注目されることとなり、先のターヌン線と同じく 2001 年に土地収用政令が出されたが、着工には至っていない。

71) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /253 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 41/2507. 1964/10/19.”

72) NA Kho Kho. 0202. 2. 13. 3/7 “Development of a Five-year Plan within the Framework of the National Development Plans of the Trans-Asian Railway Countries for Construction of Missing Links and/or Additional Extension Lines. 1970/10/06.” アジア縦貫鉄道構想は 1951 年の第 7 回 ECAFE 会合で各国の鉄道の規格を統一することが決められたのがその起源であり、1968 年にはルートが決められた [RFT 1969: 453-454].

73) NA [3] So Ro. 0201. 13. 1/1 “Khrongkan Phatthana Phak Tawan-ok Chiang Nua Doi Yo Pho So 2505-2509.”

74) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /253 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 41/2507. 1964/10/19.”

4. 国鉄による輸送面の対応

4.1 フレンドシップハイウェイの打撃

国鉄が新線建設よりもむしろ既存路線の競争力の増強を重視せざるを得なくなった背景には、自動車輸送との競合による輸送量の急激な減少があった。これは、1958 年に全線開通したサラブリー～コーラート間のフレンドシップハイウェイの影響であった。筆者がかつて明らかにしたように、戦前においては東北部からバンコクへの米をはじめとする農産品の輸送が、タイの鉄道の主要な任務となっていた [柿崎 2000: 215-273]。戦後も東北線の重要性は変わらず、増加する輸送量に対応するために隘路となっていたドンパヤーイェン越えのバイパス線となるケーンコーイ～プアヤイ線の建設が重視されていた。57 年の時点で、東北線からの収入の割合は、旅客で 47%、貨物で 44% にのぼっていた。⁷⁵⁾

ところが、1958 年 7 月に正式に全区間が開通したフレンドシップハイウェイは、鉄道の顧客を奪うこととなった。とくに大きな影響が出たのは、バンコクから東北部へ入る輸送費が割高な消費物資や工業製品であり、この道路に完全に並行するケーンコーイ～コーラート間ではバンコクから到着する貨物が石油製品のみとなった。⁷⁶⁾ 東北部からバンコク方面への発送も、同様の影響を受けた。表 3 は 1957 年と 59 年のノンカーイ線の駅別車扱い貨物発送量を示しているが、コーラート駅からの貨物発送量はこの間に 75% も減少したことが分かる。中でも米の減少は著しく、57 年には 1 万 4,800 トンあったものが、59 年にはわずか 800 トンに急落した。⁷⁷⁾

フレンドシップハイウェイの影響は、線路と道路が並行するサラブリー～コーラート間に限らなかった。コーラート～ノンカーイ間は未舗装ながら道路が並行していたため、この道路とフレンドシップハイウェイを利用してバンコク方面との輸送を行う選択肢が増えたことから、鉄道の輸送量が減少することとなった。影響は同じくバンコク発の貨物に大きく出ており、フレンドシップハイウェイ開通前後の 1 ヶ月あたりのバンコク発の貨車到着両数は、プアヤイが 8 両から 0.5～0.75 両に減り、ムアンポンが 14 両から 0.25 両へ、コーンケーンは 163 両から 12 両に減っていた。⁷⁸⁾ 表 3 からは発送面でも減少傾向が分かり、1957 年と 59 年を比較

75) NA [1] Ko Kho. 1. 3. 3. 2/4 "Economic Survey of the Korat-Nong Kai Highway Area. 1960/11/21."

76) NA Kho Kho. 0202. 9/136 "Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 5/2505. 1962/02/09." 鉄道の貨物運賃は貨物の種類ごとに決められており、単価の高いものほど割高な運賃となり、単価の安い農産物などは割安となっていた。バンコクから発送される貨物は工業製品など単価の高いものが多いため、運賃は高く設定されていたことも、自動車輸送への転位が顕著となった要因の 1 つであった。

77) NA [1] Ko Kho. 1. 3. 3. 2/4 "Economic Survey of the Korat-Nong Kai Highway Area. 1960/11/21." 同じ資料によると、コーラート県における 1959 年の籾米生産量は前年より 35% 減少しているが、鉄道輸送量の減少率のほうがはるかに高くなっていた。

表3 ノーンカーイ線の車扱い貨物発送量の推移 (単位：千トン)

駅 名	1957 年	1959 年	減少率 (%)
コーラート	28.5	7.1	75
ブアヤイ	21.6	16.3	25
ムアンボン	15.9	7.3	54
バーンバイ	24.4	11.4	53
ターブラ	3.4	5.9	-74
コーンケー	43.1	19.4	55
ノーンクン	10.6	9.0	15
カオスアークワーン	16.5	15.7	5
ファイクーン	18.2	14.9	18
クムパーワピー	15.0	14.8	1
ノーンコーンクワーン	0.7	15.9	-2,171
ウドーンターニー	58.5	29.8	49
ナーター	15.2	9.8	36
ノーンカーイ	—	4.8	—
計	271.6	182.1	33

出所：NA [1] Ko Kho. 1. 3. 3. 2/4 より筆者作成。

注1)：合計値はノーンカーイ線のすべての駅の合計ではない。

2)：ノーンクンは現ナムボン駅である。

するとブアヤイが 25%，ムアンボンが 54%，コーンケーが 55%減少している。コーラート～ノーンカーイ間全体では、この間に発送量が全体で 3 分の 1 減少したことになる。旅客輸送への影響は貨物ほど顕著ではなかったものの、同じ期間に同区間の年間切符販売枚数は、390 万枚から 308 万枚へと約 20%減少した。⁷⁹⁾

フレンドシップハイウェーはまた、かつて米、木材とならんで東北部からバンコクへの重要輸送品目であった鉄道による豚輸送を大きく減少させることとなった。⁸⁰⁾ 東北線ではこの道路の開通まで月 1 万～1 万 2,000 頭、年間 15 万頭程度の豚をバンコクへ輸送していた。⁸¹⁾ ところが、1958 年 7 月以降その数は急減し、58 年 9 月にはわずか 487 頭にまで激減した。結局道路開通により東北部からバンコクへの豚輸送量は 6～7 割減少となり、豚商人からの要求により検討していた家畜専用列車の運行もその必要がなくなり、生鮮品輸送列車への変更を検討することになった。⁸²⁾ 豚は生きたままバンコクの屠殺場へ輸送されるため、迅速な輸送が要求され

78) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /161 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 36/2505. 1962/10/15.”

79) NA [1] Ko Kho. 1. 3. 3. 2/4 “Economic Survey of the Korat-Nong Kai Highway Area. 1960/11/21.”

80) 戦前の鉄道による豚輸送については、柿崎 [2000: 241-255] を参照。

81) NA Kho Kho. 0202. 9/48 “Sathiti Kan Khon Sinkha Mai, Than Mai, Sukon Sai Isan Tangtae Pho So 2497-2501.”

82) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3/3 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 17/2502. 1962/07/06.”

たことから、機動性のきく自動車輸送が好まれたのである。

国鉄側も、フレンドシップハイウェイの開通によりある程度の旅客や貨物の転位は生じるものの、運輸省が自動車輸送の統制を行えばそれほど大きな影響は出ないであろうと当初は考えていたが、実際には小規模事業者が多数参入し互いに競争して自動車輸送費を低下させ、政府の統制も事実上不可能であった。⁸³⁾ このため、国鉄ではこれ以上顧客を失わないためにも、さまざまな輸送サービスの改善を図ることになった。

4.2 旅客輸送面の対応

自動車との競合の影響は、旅客輸送よりも貨物輸送に大きく現れていたことから、国鉄では旅客輸送のほうが対応しやすいと考えていた。⁸⁴⁾ 旅客輸送面の対策は、列車本数の増加と列車速度の向上の2点に集約された。

車両不足により、1950年代半ばまでは急行、快速といった優等列車の本数は限られており、しかも毎日運行されない場合も多かったが、50年代末から車両数も十分揃ったので新たな列車や、毎日運行に変更される列車が増えた。⁸⁵⁾ たとえば東北線のウボン／ノーンカーイ行急行は58年に週3往復を6往復に、翌年には毎日運行に変更され、68年にはウボン行、ノーンカーイ行を分離運転とした。北線では59年からバンコク～ウッタラディット間に快速が新設され、66年にはチェンマイまで延長された。南線でも65年にトンブリー～スガイコーロック間快速の運行が始まり、各線で急行と快速が毎日運行されるようになった。⁸⁶⁾ 表4の列車本数をみると急行・快速の本数は決して増えてはいないが、質的には大きく向上されていた。快速の増強とバンコク～ピッサヌローク間などで設定された夜行普通列車は、一般庶民のバンコク～地方間の移動を促進する結果となったものと思われる。⁸⁷⁾

表4をみると、旅客列車の本数は全体としてこの間に約40%増えているが、内訳をみると普通列車とディーゼルカー列車の本数が増加していることが分かる。どちらも列車本数の増加のみではなく、列車速度の向上も意図していた。かつてタイの普通列車は混合列車が主体であ

83) NA Kho Kho. 0202. 9/136 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 5/2505. 1962/02/09.”

84) NA Kho Kho. 0202. 9. 5/58 “Banthuk Raingan Kan Prachum Phicharana Kiaokap Phaen Kan Doen Rot 2510-2514. 1965/01/26.”

85) 以下の列車新設に関する記述は、国鉄年報による。なお、表4では急行・快速の本数が減っている年があるが、これは運行上途中で分割されていた列車を一本化したためであり、実質的な列車本数は変わっていない。

86) 南線では1956年からトンブリー～チュムポーン間快速が、1958年からチュムポーン～ハートヤイ間快速が運行されていたが、両者が統合されてトンブリー～スガイコーロック間快速となった。

87) これまで夜行列車の運行は急行のみに限られており、急行は3等車の連結がなかったことから庶民の長距離旅行の場合は途中駅で夜を明かさねばならないことが多かったが、1961年からバンコク～ピッサヌローク間に夜行普通列車の運行が始められた。その後バンコク～タバーンヒン間にも運行され始め、1966年には東北線のコーラート～ウボン間にも設定され、一部の車両はバンコク～コーラート間普通に連結されバンコクまで直通した。これらの施策により、3等利用者の長距離旅行の便が大きく改善された。

表4 1日あたり列車本数の推移 (1958～1973年)

(単位：本／日)

年度	旅 客						貨物	計
	急行・快速	普通	ディーゼルカー	近郊	混合	計		
1958	24	16	—	24	90	154	96	250
1959	26	16	—	24	92	158	98	256
1960	26	16	—	24	92	158	102	260
1961	26	16	—	24	92	158	122	280
1962	26	18	—	30	90	164	104	268
1963	26	32	N.A.	30	90	178	94	272
1964	26	38	N.A.	28	80	172	74	246
1965	24	56	N.A.	28	78	186	74	260
1966	24	64	N.A.	28	76	192	74	266
1967	20	50	36	16	76	198	76	274
1968	20	56	36	18	72	202	78	280
1969	20	60	36	18	72	206	78	284
1970	24	60	24	30	74	212	78	290
1971	22	60	46	14	72	214	78	292
1972	22	60	46	14	72	214	78	292
1973	22	64	48	14	72	220	78	298

出所：RFT (1958)-(1973) より筆者作成。

注1)：パークナム線，メークローン線は含まない。

2)：ディーゼルカーの本数は，1963～1966年の間は普通に含まれていた。

3)：1963, 1972, 1973年の旅客列車の内訳は，当該年度の列車の新設，廃止状況から推計。

り，貨車の連解結のため各駅で長時間停車することから，列車の速度は非常に遅いものであった。1958年の時点では普通列車は16本しかなかったことから，混合列車の占める割合は非常に高かった。ところが，フレンドシップハイウエーの開通後，旅客輸送のスピードアップを図るために，従来の混合列車を旅客列車に変更することになり，普通列車の本数が増加することとなった。たとえば，62年から翌年にかけてコーラート～ノーンカーイ間，コーラート～ウボン間で運行されていた混合列車がそれぞれ普通列車に格上げされ，新たに貨物輸送を主体とした混合列車が新設されている。⁸⁸⁾ このため，混合列車の本数自体はそれほど大きく減っては

いない。

ディーゼルカーは加速減速に優れており，列車のスピードアップには有効であった。国鉄では戦前にも使用していたが，戦後は適切な保守がなされず満足に使用されなかった。国鉄では旅客列車のスピードアップのために再びディーゼルカーを購入することとなり，世界銀行から

88) 混合列車には2種類あり，貨車の両数が少なく客車中心のものと，貨車中心で客車の少ないものがあった。すなわち，従来は前者のみの運行であったところに，後者の運行を新設することで前者から貨車の連結を外して高速化したのである。

の第3回借款を利用してまず3編成を日本から購入し、1962年からバンコク近郊区間でディーゼルカーによる列車運行を開始した。⁸⁹⁾ ディーゼルカー列車は利用者に好評であったことから、国鉄では新規に車両を購入して、列車の増発を行った。表4からは73年には48本と旅客列車全体の2割がディーゼルカーによる運行になったことが分かり、車両数の推移を示した表5からも、内燃動車の両数が73年には90両に達したことが理解される。

列車のスピードアップは、ディーゼル機関車牽引列車の増加や、レールの重軌条化にも起因していた。表5を見るとディーゼル機関車の両数は、1958年から73年までに約3倍増加している。国鉄では蒸気機関車の燃料である薪の枯渇問題もあり、61年に将来の全面的なディーゼル化を決めていた[RFT 1969: 105-106]。また、50年代から続いているレールの重軌条化も進展し、1973年までに営業路線総延長の72%にあたる2,716 kmが60ポンド以上のレールに交換され、一部では80ポンドレールも導入され始めた。⁹⁰⁾ これらの成果は列車速度の向上に現れており、たとえばバンコク〜ウボン間の急行は64年から翌年にかけて約2時間、さらに70年

表5 鉄道在籍車両数の推移 (1958～1973年)

(単位：両)

年度	機 関 車			ディーゼルカー	客車	貨車	その他	計
	蒸気	ディーゼル	計					
1958	313	66	379	1	816	6,950	25	8,171
1959	308	64	372	1	811	7,057	25	8,266
1960	307	64	371	1	813	7,181	25	8,391
1961	306	85	391	1	802	7,207	25	8,426
1962	301	88	389	7	800	7,236	25	8,457
1963	298	88	386	7	793	7,206	25	8,417
1964	290	165	455	7	774	7,238	26	8,500
1965	283	165	448	6	760	7,937	26	9,177
1966	270	166	436	14	771	8,672	28	9,921
1967	257	172	429	34	818	8,819	28	10,128
1968	242	162	404	34	831	8,907	28	10,204
1969	241	192	433	34	884	9,124	28	10,503
1970	239	192	431	34	928	9,169	28	10,590
1971	231	191	422	90	985	9,178	28	10,703
1972	226	191	417	90	936	9,186	28	10,657
1973	226	191	417	90	939	9,307	28	10,781

出所：RFT (1958)-(1973) より筆者作成。

注：メークローン線の車両は含まない。

89) NA Kho Kho. 0202. 9/283 “Yongyut Phisansarakit Rian Than Phu Wa Kan. 1963/01/04.” このディーゼルカーの1編成は、動力車1両、付随車1両から構成されている。

90) 国鉄年報より筆者が計算した数値である。60ポンドレールとは、1ヤードあたりの重さが60ポンドであるレールのことである。

にも1時間の所要時間の短縮を実現させた。⁹¹⁾

このような旅客輸送面の改善のため、自動車輸送との競合が激化する中で鉄道の旅客輸送量は着実に増加していった。旅客貨物輸送量の推移を示している表6をみると、1958年から73年まで旅客輸送量は着実に増加していることが分かる。とくに、人キロベースでの増加が顕著である。この間に人ベースでも約55%増加しているが、人キロベースでは140%、すなわち約2.4倍の増加率となっている。⁹²⁾これは利用者の平均利用距離が延びたためであり、この数値が58年の55kmから73年には85kmに増えている。これは、長距離を利用する人の割合が増加した、逆にいえば短距離利用者の割合が減少したことを意味している。すなわち、自動車輸送との競合により短距離の利用者が自動車に転位し、より鉄道の優位性を発揮できる長距離利用者の占める割合が高まっていった状況を示している。⁹³⁾

表6 鉄道旅客貨物輸送量の推移（1958～1973年）

年 度	旅客輸送量		貨物輸送量	
	(千人)	(千人キロ)	(千トン)	(千トンキロ)
1958	36,002	1,964,922	3,726	1,086,956
1959	35,990	2,052,354	3,642	1,072,569
1960	39,946	2,352,847	3,684	1,146,935
1961	29,919	1,760,571	4,075	954,001
1962	41,390	2,492,839	4,231	1,337,972
1963	43,344	2,697,161	4,106	1,307,238
1964	43,805	2,797,527	4,216	1,411,375
1965	43,914	2,846,811	4,435	1,534,283
1966	46,024	3,172,751	4,694	1,607,074
1967	48,108	3,614,478	5,236	1,941,129
1968	48,729	3,883,592	5,462	2,082,671
1969	47,326	3,961,722	4,829	1,978,704
1970	48,190	4,112,611	5,131	2,209,473
1971	48,169	4,259,666	5,073	2,303,724
1972	51,952	4,411,664	5,354	2,321,280
1973	55,507	4,693,792	5,021	2,129,438

出所：SYB (1956-58) - (1974-75) より筆者作成。

注：年度の期間は1960年まで暦通り、61年は1～9月、62年以降は前年10月から9月までとなる。

91) NA Kho Kho. 0202. 9. 1/68 “Prakat Kan Rotfai haeng Prathet Thai Chabap thi 7/2507. 1964/03/17,” NA Kho Kho. 0202. 9. 1/74 “Prakat Kan Rotfai haeng Prathet Thai Chabap thi 3/2508. 1965/01/28,” RFT [(1970):42]. 3回にわたるダイヤ改正で、この間の所要時間は14時間から11時間に短縮された。

92) 人キロ、トンキロとは、輸送人員や輸送量に平均利用距離を乗じた数値である。

93) ただし、長距離で鉄道輸送が常に自動車より優位であったとは限らない。鉄道の路線網は限定されており、鉄道の駅まで自動車に依存するような地域の場合は、たとえ長距離でも自動車から鉄道へ乗りかえるより全区間乗りかえなしの自動車を利用するほうが便利であった。

4.3 貨物輸送面の対応

貨物輸送の場合は、自動車との競合がより深刻であった。フレンドシップハイウェイの開通で東北線の貨物輸送に大きな影響が出たことから分かるように、自動車による迅速で廉価な輸送が鉄道の顧客を奪うこととなった。鉄道による貨物輸送の場合は、駅での貨物の積み降ろしや、ヤードでの貨車の入れかえなどにより、輸送時間面では自動車輸送に太刀打ちできなかった。このため、貨物輸送では車両の増強や運賃の引下げが主要な対策となった。

車両の増備は、貨車と機関車が対象になった。機関車の増備状況は、上述のとおりである。表 5 をみると 1958 年から 73 年の間に貨車も約 2,000 両増加していることが分かる。貨車不足は戦争中から問題となっており、50 年代にも貨車の増備を進めたものの解決には至らなかった。当時の主要な輸送品目は農産物であったことから、収穫期を迎えると貨車の需要が急増し、貨車不足が発生した。58 年の時点では、貨物輸送の最盛期は 11～7 月であり、1 日に東北線 235 両、北線 188 両、南線 50 両の貨車がバンコクに到着していた。⁹⁴⁾ また、商人が市場での価格動向を見極めながら、価格が上がると集中して貨車の配車申請を行うことも貨車不足の要因となった。⁹⁵⁾

しかし、実際には車両の増備のみでは貨車不足を完全に解消することはできなかった。貨車の運用に時間がかかることも、貨車不足を引き起こす要因であった。1972 年 9 月には、北部や東北部からバンコクへの農産物輸送の貨車の運用所要日数は通常 5～6 日であったが、積み降ろしに時間がかかり、バンコク側のターミナルであるメーナム駅に 80～90 両、トンブリー駅に 160～170 両が滞っていた。⁹⁶⁾ 機関車の故障による輸送力不足も貨車の円滑な運用を妨げることとなり、1967 年 1 月には購入後 2～3 年のアメリカ製ディーゼル機関車 50 両のうち 40 両が、酷使により故障して工場に入場していた。⁹⁷⁾

運賃の引下げは、主に割高な運賃に設定されている品目に対して行われた。貨物輸送の運賃は輸送する貨物に応じて 9 種類に分けられており、最も高いものが第 1 種の小荷物で、最も安いものが国鉄の碎石輸送用の第 8 種であった。たとえば 1952 年の 500 km の区間での 100 kg あたりの運賃を比較すると、第 1 種が 18.4 バーツ、第 8 種が 6.5 バーツと約 3 倍の格差があった [RFT 1952: 204-205, 298-299]。⁹⁸⁾ 先のフレンドシップハイウェイの開通により打撃を受けた貨物

94) NA Kho Kho. 0202. 9/99 “Banthuk Prachum Ruang Kan Khonsong Sinkha Thang Rotfai. 1958/08/11.”

95) NA Kho Kho. 0202. 9/99 “Banthuk Prachum Ruang Kan Khonsong Sinkha Thang Rotfai. 1958/08/11.”

96) NA Kho Kho. 0202. 2/193 “Banthuk Kan Prachum Khana Thamngan Phicharana Kan Khonsong Phalittaphon Kaset Khrang thi 1/2515. 1972/09/11.”

97) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 7/298 “Banthuk Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Rotfai haeng Prathet Thai Khrang thi 3/2510. 1967/01/25.”

98) ただし、第 1 種の小荷物も品目により 4 種類の運賃があり、これは最も高いものである。この運賃は 1953 年に改定されたが、その後は 75 年まで変更されなかった。

輸送は、比較的賃率の高いバンコク発の第2種、第3種貨物であり、まだ高規格道路が未整備であった北線方面でも同じような傾向がみられ始めた。⁹⁹⁾ このため、これらの品目に対してより安価の第4種の運賃を適用することとなり、62年にまずバンコクから北部への第2種、第3種の貨物に第4種の運賃を適用することになった。¹⁰⁰⁾ この施策が効果を発揮したため、同年にはさらにナコーンサワン、ピッサヌローク、コーンケン〜ウドーンターニー間に対して第4種を、コーラート〜バーンパイ間へ第5種を適用することになった。¹⁰¹⁾

また、小口の利用者に対して半車扱いの運賃設定を認める区間も出現した。それまでは、運賃計算の際にはたとえ積載した貨物の重両が車両の最大積載量に達していなくても、最低10トン（ボギー貨車は20トン）分の運賃を徴収することになっていたが、区間によっては最大積載量の約半分である6トン（ボギー貨車は12トン）分の運賃を認めることになった。これは容積がかさむ物品の輸送にとっては実質的な値下げとなり、1958年から区間を限定して開始された。¹⁰²⁾ これにより、かつて自動車輸送が主流であったサワンカロックからの綿花輸送にも鉄道が参入することが可能となったという。¹⁰³⁾

国鉄側では運賃の割引によって減少する貨物を食い止めようとしたが、自動車との競争力を低める2つの問題が存在した。1つはバンコクの貨物取扱所が1960年末からバーンスーへ移転したことであり、これによりバンコク市内から駅までの輸送費用が高むこととなった。もう1つは貨物の積み降ろし業務を荷物輸送公団(ETO)が独占しており、民間に比べ高い手数料を徴集していた点である。ETOは国鉄の主要駅における貨物の貨車への積み降ろし業務を独占しており、国鉄との役割分担が不明確だとして世界銀行から改善を要請されていた。¹⁰⁴⁾ このため、55年からETOの業務を国鉄に譲り渡す計画が進められ、要員の引継ぎなどで問題はあったものの、最終的に60年8月から貨車への積み降ろし業務は国鉄に返還された。¹⁰⁵⁾

しかし、同時にETOには主要駅の構外集配業務の独占を認めたため、今度は駅までの輸送にETOを利用する必要が生じた。ETOの集配料金は民間よりも高く、1kmまでの場合はトラック1台につき民間は通常20パーツであるがETOは30パーツ、14km以上の場合は民間70

99) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /124 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 47/2504. 1961/12/15.”

100) NA Kho Kho. 0202. 9/136 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 5/2505. 1962/02/09.”

101) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /161 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 36/2505. 1962/10/15.”

102) NA Kho Kho. 0202. 9. 2/2 “Prakat Kan Rotfai haeng Prathet Thai Chapho Chaonathi Rotfai Thaonan Lem thi 12 Chabap thi 51. 1958/12/22.”

103) NA Kho Kho. 0202. 9/136 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 5/2505. 1962/02/09.”

104) NA Ko Kho. 0301. 8/14 “Banthuk Raingan Kan Cheracha Ku Ngoen Thanakhan Lok 20 Mokkharakhom-10 Minakhom 2498. 1955/03/30.”

105) *Syiam Nikon* 1960/08/02 “Lai Chao Khong Yung.”

パーツに対し ETO125 パーツとなっていた。¹⁰⁶⁾ このため、たとえば東北部のブアヤイからバンコクの精米倉庫まで精米を輸送すると、トラックの場合 1 袋 8~10 パーツであるが、鉄道では運賃 6.48 パーツ、積み降ろし 1 パーツ、ETO 集配料金 3.35~3.84 パーツを合わせると計 11 パーツ程度となり、鉄道の競争力を失わせる結果となった。¹⁰⁷⁾

このような問題もあったものの、国鉄側で行ったさまざまな施策により、この時代の貨物輸送量が減少するという事態は避けられた。先の表 6 の貨物輸送量の推移をみると、貨物輸送量は 1958 年から 73 年の間にトンベースで 35%、トンキロベースで 96% の増加となっている。旅客輸送と同じくトンキロベースの増加率が高いことは、貨物の平均輸送距離が増加したことを示しており、短距離の貨物が自動車に転位して、相対的に長距離貨物の比率が高まったことを示している。表 7 は鉄道事業の収入を示しているが、旅客、貨物ともこの間に大きく増加していることが分かる。伸び率は旅客のほうが貨物より高く、60 年代に入ると旅客のほうが貨

表 7 鉄道事業収支の推移 (1958~1973 年) (単位：千バーツ)

年 度	収 入			支 出
	旅 客	貨 物	総 計	
1958	242,289	275,439	517,728	462,194
1959	246,305	247,685	517,927	447,819
1960	267,167	258,152	546,109	444,418
1961	208,782	205,620	429,919	347,709
1962	290,599	284,504	599,233	493,147
1963	310,020	279,007	616,109	534,194
1964	322,769	297,057	648,433	572,872
1965	324,252	317,973	672,291	572,006
1966	355,278	361,738	751,179	599,142
1967	405,408	404,672	847,165	667,573
1968	438,582	431,897	915,632	769,295
1969	453,158	408,365	903,325	843,196
1970	467,951	426,568	935,096	824,614
1971	493,771	427,025	963,917	868,349
1972	505,249	438,408	984,441	872,991
1973	533,467	411,122	993,238	879,910

出所：RFT (1958)-(1973) より筆者作成。

注 1)：支出は国鉄の営業支出であり、資本支出は含まない。

2)：1959 年以降は旅客、貨物収入の合計値は総額と一致しない。

106) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 7/232 “Banthuk Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Rotfai haeng Prathet Thai Khrang thi 26/2507. 1964/09/16.”

107) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 7/232 “Banthuk Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Rotfai haeng Prathet Thai Khrang thi 26/2507. 1964/09/16.”

物よりも年間の収入が多くなっている。¹⁰⁸⁾ このような収入の増加は輸送量の増加に起因しており、背景にはこの時代の順調な経済成長による旅客や貨物の需要増が1つの要因としてあるものの、国鉄側の自動車輸送の競合への対応策が効果を奏した結果がこれらの数値に現れているといえよう。

5. 「開発」の時代と鉄道

5.1 道路優先政策への対応

「開発」の時代の幕開けを飾ったサリットの道路優先政策が象徴するように、この時代の鉄道は道路優先政策の陰におかれ、道路に比べて明らかに劣勢であった。交通政策の中心は完全に道路におかれることとなり、場合によっては鉄道の存在意義を根底から否定されかねない状況となった。国民も鉄道より道路に関心を抱くようになり、新聞紙上でも鉄道関係の記事や投稿は1950年代と比べると減った。サリットらが提唱し国民に期待させた「開発」の象徴は、もはや鉄道ではなく道路であった。

道路優先政策の成果は、上述のように国家予算の配分面でも、路線の総延長の面でもきわめて明瞭に現れていた。とくに、路線の総延長については、この時代に鉄道の総延長と高規格道路の総延長が逆転した点が重要であった。先の表2からは、1959年の時点では鉄道よりも舗装道路の総延長のほうが少なかったものの、73年には鉄道の3.6倍もの舗装道路網が完成するに至ったことが分かる。このすべてが鉄道に並行する路線ではなかったものの、鉄道にとっては競合相手が全国規模で出現したといった状況であった。

確かに、「開発」の時代は、鉄道にとっては政策面でも、競合相手の道路網の整備過程の点でも、また実際の自動車輸送との競争による顧客の喪失という点からみても逆風の時代であった。しかしながら、国鉄側は状況を冷静に判断し、劣勢な状況を可能な限り打開しようと試みていた。サリットが命じたバンコク市内の鉄道の廃止問題については、赤字のパークナム線の廃止には同意しつつも利用者に多大な影響を与えるフアラムポーンの移設やメークローン線の廃止については反対を貫いた。新線建設についても、開業しても収益が見込まれない区間についてはむしろ自ら建設する必要はないとの考えを示していた。¹⁰⁹⁾ それは、まさにフレンド

108) タイの鉄道事業収入の旅客と貨物の比率は、1920年代以降貨物が旅客を上回っており、戦中から戦後にかけて鉄道の荒廃による貨物輸送の落ち込みから一時旅客収入が上回ったものの、1952年から再び貨物収入が多くなっていた。1960年からは旅客収入が貨物を上回り、以後現在に至るまで旅客収入が貨物を上回っている。

109) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /253 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khrang thi 41/2507. 1964/10/19” では、メーソートへの鉄道建設を検討するよう運輸大臣から命があった件について、国鉄としては以前とは道路状況も違うので新線建設よりもむしろ既存の路線の状態を改善して自動車との競争に対抗するほうが望ましいと、サワイ国鉄顧問は主張した。

シップハイウェイによって見せつけられた自動車輸送の脅威を受けたものであり、漫然とした新線の建設よりも既存の路線網の改良を行い顧客の流出を防ぐことが最大の課題であると認識したからであった。路線網の拡張が断たれた状況はかつてない転機ではあったが、実は国鉄自身にとって新線建設の中止自体は大きな問題ではなかった。

新線建設には消極的な一方で、既存の路線網での輸送改善は列車の増発、スピードアップ、運賃割引などさまざまな施策が実行され、全体としては順調な輸送量や収入の増加をみた。すなわち、国鉄の経営陣が鉄道の直面する問題をよく認識し、路線網の拡大という「攻撃」型の戦略から、既存の路線網での「防衛」型に発想を転換したことが、この逆風の時代を乗り越えることができた最大の要因であった。逆に、国鉄がその採算性から存続意義がないと判断したスパンブリー線やターヌン線の一部開通区間が、結局政府側の意向で建設を続行させられたり、廃止を見合わせられたりしていることから分かるように、政治の圧力が逆風に対処していかうとする国鉄に新たな負担を背負わすことになった点も見逃せない事実である。急増する高規格道路網と自動車の中で、国鉄側は正確に自らの置かれている状況を認識して、直面する問題に対して柔軟に対応していたが、最終的には政府の判断に従わざるを得ない宿命を負っていた。

5.2 鉄道輸送の構造変化

道路優先時代にもかかわらず、国鉄は柔軟に対応して旅客・貨物ともに輸送量の増加を実現させたが、どちらにおいても従来までの輸送構造とは異なる傾向がみられるようになった。旅客面でも貨物面でも、利用者や輸送貨物の平均利用距離が延びていた。これは、相対的に短距離よりも長距離の輸送の比率が高まり、短距離の利用は自動車輸送へと転位していったことを意味した。旅客輸送の場合はフリークエンシーの点から、貨物輸送の場合は先に見たように積み降ろしの点から短距離輸送は自動車のほうが有利であった。

旅客輸送における平均利用距離が延びたということは、かつて旅客輸送の最大の顧客であった短距離客の比重が低下したことを意味する。戦前の鉄道利用者の中心は、モノの輸送を兼ねた農民や小商人による短距離の3等旅客であった。すなわち、戦前においては鉄道を利用する旅客の中心は、自ら生産あるいは購入した産物を輸送するために列車を利用する農民や小商人であった〔柿崎 2002a: 14-15〕。彼らは最寄りの都市に立地する市場へ近郊農村からの農産物を運び、都市で得た工業製品などを農村に持ち寄り、車扱いの貨物輸送が担っていたバンコク〜地方間の商品流通の末端を支えていた。

ところが、道路整備が進み自動車が各地へ入り込むと、このような荷物輸送のための利用者は自動車に転位したのである。自動車であれば村から市場まで乗りかえなしで行くことが可能であり、鉄道よりも便利であった。このような短距離客が減ったことで、相対的に長距離利用者の比重が高まったのである。国鉄も長距離客の便宜を図るために、快速列車の運行、夜行

普通列車の新設、混合列車の普通列車化によるスピードアップなどを図った。さらにこの「開発」の時代は、外資を導入して工業化を推進する時代であったため、バンコク周辺には工場が立地し始め、労働市場を形成することになった。このため、鉄道は長距離バスとともに地方からバンコクへ労働力を輸送する任務を務めることとなった。この時代から、鉄道の旅客輸送の役割は局地的な短距離輸送からバンコクを求心地とした長距離輸送へと変化していくことになったのである。

貨物輸送の場合も、同じく顧客に変化がみられるようになった。それは、かつて鉄道輸送の重要な顧客であった農産物や小荷物の輸送が占める割合が減り、石油、建設資材などの特定区間で大量に輸送される貨物の比重が高まった点である。表8は品目別の貨物輸送量の推移を示している。これをみると、農産物の輸送量はこの14年間であまり変化はないが、全体の輸送量が増加しているためにその比率は低下していることが分かる。表の分類からみると、1959年時点で農産物は最大の輸送量を誇っていたが、73年になると石油、建設資材、鉱産物に抜かれていることが分かる。農産物で最も重要であった米の輸送も減少傾向にあり、農産物全体に占める割合も減少している。

タイでは倉庫などへの引込線の建設がなかったため、米などの農産物の輸送はかならず発地駅と着地駅で積みかえを必要としたことから、戸口間輸送が可能な自動車に比べると不利であった。フレンドシップハイウェイによってバンコク発の貨物輸送量が減少したのも、積み

表8 貨物輸送量の推移 (1959～1973年)

(単位: 千トン)

年度	農産物	(米)	林産物	石油	鉱産物	建設資材	小荷物	その他	総計
1959	712	(476)	321	346	670	517	601	475	3,642
1960	880	(594)	313	356	547	472	595	521	3,684
1961	777	(563)	220	334	409	475	449	411	3,075
1962	988	(690)	432	484	608	594	602	523	4,231
1963	887	(578)	324	473	696	625	564	537	4,106
1964	899	(580)	313	510	852	603	554	485	4,216
1965	918	(551)	309	573	913	533	532	657	4,435
1966	975	(508)	286	542	1,099	610	522	660	4,694
1967	1,046	(551)	291	585	1,245	706	537	826	5,236
1968	893	(420)	305	566	1,605	814	510	739	5,432
1969	804	(408)	264	584	1,204	793	466	714	4,829
1970	958	(535)	241	856	1,168	793	432	683	5,131
1971	919	(524)	250	984	1,063	792	396	669	5,073
1972	891	(454)	280	1,260	846	981	367	730	5,355
1973	636	(273)	260	1,470	781	1,003	318	553	5,021

出所: SYB (1964)-(1974-75) より筆者作成。

注: 米は農産物の内数である。

降ろし料や発地、着地でのトラック輸送費を含めると自動車での一貫輸送のほうが安くなるためであったし、比較的短距離での輸送が多かった小荷物の輸送量がこの時期に大きく減少しているのも、同じ理由からであった。このため、国鉄では鉄道輸送の利点が生かせる石油やセメントなど特定の区間に大量の流動が存在するバラ積み貨物を奨励することになり、荷主ごとに年間の輸送量や輸送区間を取り決める契約輸送や、工場への引込線の建設を優遇するなどの措置をとっていた [RFT (1969): 3, 22-23]。一方で経済成長とともにこれらの貨物の需要も高まったことから、結果としてこの時期に石油や建設資材の輸送量が増加したのである。この点からも、タイの鉄道は従来のような農産物輸送を主目的とした「地方開拓型」鉄道から脱却したといえよう。

このように、「開発」の時代は鉄道にとっては転機の時代ではあったが、国鉄が自らの置かれている現状を的確に判断し、状況に応じて柔軟な対応をとった結果、逆風は大きな変革へとつながることになった。それは、戦前からの農産物輸送や短距離旅客を主体とした貨物輸送中心の鉄道から、現在に至るまで続く鉱工業原料・製品輸送や長距離旅客輸送を主体とした旅客輸送中心の鉄道への変化であった。

お わ り に

本論は、「開発」の時代において鉄道が直面したさまざまな問題への対応を分析することを目的とした。サリット政権により始まったこの時代の交通政策は顕著な道路優先政策となり、鉄道に対する政府の態度は冷淡なものとなった。この時代には、既存の鉄道網にとっても、前時代から継承されていた新線建設にも大きな転機が訪れ、一部路線が廃止されたり新線の建設が中止されるような事態が生じた。しかし、国鉄にとっては、路線網の拡張への望みが漸たれることよりも、むしろ既存の路線網での道路整備の進展に起因する自動車輸送との競合による輸送量の減少のほうが、はるかに深刻であった。このため、既存の路線網の改良を優先してさまざまなサービス改善のための施策を行うことで自動車輸送への転位に歯止めをかけようとした。その結果、自動車輸送との競合にもかかわらずこの時代の鉄道輸送量は旅客・貨物とも増加し、鉄道輸送の主要な顧客もかつてのような短距離旅客や農産物から長距離旅客や鉱工業原料・製品へと移っていったのである。

「開発」の時代は、それまでほとんど存在しなかった自動車との競合が全国規模で発生した点において、鉄道にとってはかつてない逆風の時代であったが、自動車との競合はその後現在に至るまで継続している。交通政策についても、1980年代から始まった東部臨海地域への新線建設や、90年代に入りバンコク近郊区間の複線化が開始されるなど、近年鉄道への施策も散見されるが、その間にも道路整備は急速に進み、今や幹線国道の多くが片側複車線化されつつある状況にあり、鉄道と道路の格差はますます拡大している。このため、今後は本論で明ら

かにした「開発」の時代の鉄道と現在の鉄道を結び付けるために、この時代以降の鉄道政策の変遷の解明と、実際の鉄道輸送構造の変化を明らかにすることが重要な課題である。

引用文献

- Harris, Ken ed. 2000. *Jane's World Railways, Forty-second Edition 2000-2001*. Coulsdon: Jane's Information Group.
- Ingram, James C. 1971. *Economic Change in Thailand 1850-1970*. Stanford: Stanford University Press.
- 柿崎一郎. 2000. 『タイ経済と鉄道 1885～1935年』日本経済評論社.
- . 2001. 「バンコクの都市鉄道整備史—なぜ実現が遅れたのか」『横浜市立大学論叢』人文科学系 52(1・2): 261-302.
- . 2002a. 「戦前期タイ鉄道の旅客輸送」『鉄道史学』20: 1-19.
- . 2002b. 「タイにおける「開発」の時代の道路整備 1958～1973年—高規格道路の急増—」『タイ研究』2: 1-23.
- . 2002c. 「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 54(1・2): 243-280.
- Net Khemayothin ed. 1964a. *Prawat lae Phon-ngan khong Chomphon Sarit Thanarat* [Biography and Results of General Sarit Thanarat]. Cremation Volume for Sarit Thanarat.
- . 1964b. *Pramuan Sunthonphot khong Chomphon Sarit Thanarat* [Speeches of General Sarit Thanarat]. 2 Vols. Cremation Volume for Sarit Thanarat.
- Pasuk Phongpaichit and Chris Baker. 1995. *Thailand: Economy and Politics*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Porphant Ouyyanont. 1994. *Bangkok and Thai Economic Development: Aspects of Change, 1820-1970*. Unpublished Ph. D. Dissertation. University of New England.
- Rimmer, P.J. 1971. *Transportation in Thailand*. Canberra: Australian National University.
- Rotfai haeng Prathet Thai, Kan (RFT). 1952. *Kan Rotfai haeng Prathet Thai, Samut Atra Sinkha Lem 1* [State Railways of Thailand: Freight Tariffs Vol. 1]. Bangkok: RFT.
- . 1969. *Thi Raluk nai Wan Khelai Sathapana Kitchakan Rotfai Khrop Rop 72 Pi* [72th Anniversary Book of State Railways of Thailand]. Bangkok: RFT.
- . 1997. *100 Pi Rotfai Thai* [100th Anniversary of Thailand's Railways]. Bangkok: RFT.
- 末廣 昭. 1993. 『タイ 開発と民主主義』岩波書店.
- Wisit Kasiraksa. 1963. *Economic Effect of the Friendship Highway*. Unpublished M.A. Thesis. Bangkok: SEATO Graduate School of Engineering.

引用資料

タイ国立公文書館資料 (NA)

- 運輸省文書 (Ekkasan Krasuang Khamanakhom)(Kho Kho.)
- 国王官房文書ラーマ7世王期 (Ekkasan Krom Ratchalekhathikan, Ratchakan thi 7)(Ro. 7)
- 商業運輸省ファイル (Krasuang Phanit lae Khamanakhom)(Ro. 7 Pho.)
- 大蔵省文書 (Ekkasan Krasuang Kan Khlang)(Ko Kho., [1] Ko Kho.)
- 外務省文書 (Ekkasan Krasuang Kan Tang Prathet)(Ko To.)
- 内閣官房文書 (Ekkasan Samnak Lekhathikan Khana Ratthamontri)([2] So Ro., [3] So Ro.)

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）

Rotfai haeng Prathet Thai, Kan (RFT). *Raingan Pracham Pi Kan Rotfai haeng Prathet Thai* (Annual Report of the State Railways of Thailand).

Statistical Yearbook of Thailand (SYB).

Thang Luang, Krom (TLK). *Raingan Pracham Pi Krom Thang Luang* (Annual Report of the Department of Highway).

Transport and Communication Policy and Planning Breau (TCPP). *Transport Statistics*.

新聞

Bangkok Post, Prachachat, Sayam Nikon, Siam Rat Weekly Review.