

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——

柿 崎 一 郎*

Road Improvement after the Constitutional Revolution in Thailand, 1932–1941: Establishment of the First Road Construction Program

KAKIZAKI Ichiro*

This article discusses the government's road improvement policy in the era of the People's Party government. Because of the rebellion of H. R. H. Prince Boworadet, the government keenly recognized the importance of road improvement for national security. At the same time, James M. Andrews, an American scholar who conducted Thailand's rural economic survey, recommended road improvement from the point of economic development. The government, therefore, laid out an ambitious road construction program that aimed to complete a 15,000 kilometer road network within 18 years. This was the first nationwide road construction program in Thailand.

Though the government intended to construct one nationwide road network within Thai territory, there were still many provinces where neither railway nor road had reached. The first five-year program, therefore, aimed to construct feeder roads for railways that would serve these provinces. Thereafter, the government established many provincial highways all over the territory to ease the dissatisfaction of assembly men and inhabitants whose province was not benefited by the first five-year program. However, as the world situation worsened, the government increased the construction of military roads, which had not been included in the first program, while leaving most provincial highways unimproved.

The People's Party government had to institute road policy from both a macro-and micro-point of view. It had to materialize the macro-intention of completing a nationwide road network for national security on the one hand, but it also had to respond to micro-demands for local roads in every area. Therefore, it pretended to respond to micro-requests by establishing the first five-year program and the provincial highway program. This apparent egalitarianism was the most peculiar phenomenon of road improvement during the era of the People's Party government.

は じ め に

タイはいわゆる発展途上国の中でも、立派な道路網を有している国の1つである。1999年度末において、国道（Thang Luang Phaendin）と県道（Thang Luang Changwat）を管轄

* 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 236-0027, Japan

する道路局（Krom Thang Luang）の道路総延長は計5万kmを越え、維持道路の約98%がいわゆる舗装道路であり、上下車線を分離した片側複車線の道路も約6,600kmに上っている[TLK 1999: 62]。この立派な道路網の存在は、タイ国内の旅客・貨物輸送を過分に自動車輸送に依存させる結果となっており、1997年の国内の貨物輸送に占める自動車輸送の割合は92%となっている。¹⁾

タイでは20世紀に入ってから本格的な道路整備が開始されたが、1932年の立憲革命までは鉄道整備が優先され、道路整備は相対的に遅れていた。確かに、筆者がかつて明らかにしたように、王政政府の道路整備政策は鉄道輸送の補完としての鉄道フィーダー道路の整備に特化していた[柿崎 2000: 157-160, 173-176]。このため、首都バンコクと地方を結ぶ幹線道路は全く建設されず、道路は地方にそれぞれ孤立した形で存在していた。この道路政策が変更されるのが、1932年の立憲革命であった。立憲革命後から約60年間の道路整備の結果、現在のタイは自動車輸送に大きく依存した社会へと変容したのである。

タイの道路整備の成果については、先行研究の多くがこれを積極的に捉えている。戦後のタイ経済史を扱った先行研究は、必ず何らかの形で戦後の急速な道路整備が順調なタイの経済発展に貢献したことを言及している。タイ経済史研究の代表作であるイングラム（James C. Ingram）の著作も、1950年以降の急速な道路整備によって多くの住民が外部市場へのアクセスを得ることができ、道路による経済効果は非常に高かったと描き出している[Ingram 1971: 277-278]。戦後の農業発展の研究を行ったシルコック（T. H. Silcock）も、道路整備がメイズなどの新たな商品作物栽培を促進したとして、その重要性を強調している[Silcock 1970: 173-175]。

しかしながら、この60年間の具体的な道路整備の過程はこれまで研究対象とされたことがなかった。どのような目的で政府は道路整備を進めたのか、どのようなルートが整備対象とされたのか、道路の質的な発展過程はどのようであったのかなど、極めて基本的な問いにさえ、これまでの先行研究は満足に答えを与えていない。とくに、本稿で扱う立憲革命後の時代は、それまでの鉄道優先政策から道路優先政策への大きな転換点であり、タイで最初の全国的な道路整備計画が策定された時期であるにも拘わらず、これまでの研究ではほとんど言及されることがない。²⁾

1) TCPP [n. d.] の数値によるトンキロでの割合である。ちなみに他の交通手段の割合は、鉄道3%、水運5%となっている。

2) ピブーン時代の経済政策に関する修士論文を提出したパーニット（Phanit Ruamsin）が、立憲革命後の道路政策の変更を扱っており、それを引用してソムポップ（Somphop Manarangsarn）が同様の内容を簡単に説明している例が、数少ない研究例である[Phanit 1978: 241; Somphop 1993: 125-127]。

このため、本論ではこの立憲革命後の時代（1932～1941年）に焦点を当て、この時代の道路³⁾整備状況とその意図を説明することを目的とする。具体的には、道路優先政策が確立される過程において、何がその契機となったのか、何を目的として政策変更を行ったのか、初の道路整備計画はどのような性格を持ち、その進展過程はどのようなものであったのかを明らかにすることで、人民党政府の道路整備政策の特徴を説明する。

以下、第I章で人民党政府が道路優先政策を打ち出すに至った経緯を捉え、第II章で初の道路整備計画である道路建設18年計画と附随する県道計画、そしてそれらの意図を考察し、最後の第III章で計画下での現実の道路整備状況を分析する。

I 鉄道から道路へ

1. 道路行政の変更

1932年6月24日に発生した人民党による革命の結果、タイは立憲君主体制へと移行した。この革命により従来の王族や貴族を中心とする政治指導者層は失脚し、政治の担い手の交代によって様々な政策変更が行われた。交通に関する政策も大幅に変更され、その最も大きな影響を受けたのが鉄道局であり、その配下に置かれていた道路局であった。

道路局は1912年に新設され、旧土木省（Krasuang Yothathikan）を改組して作られた運輸省（Krasuang Khamanakhom）の下に置かれた。⁴⁾その後、1917年にタイが第一次世界大戦の枢軸国であったドイツ、オーストリア・ハンガリーに対して宣戦布告したため、枢軸国人の技師が多かった鉄道局における外国人技師不足の解消のため、同年鉄道局総裁となったカムペンペット親王（Krommakhun Kamphaengphet Akkharayothin）が道路局を鉄道局下に統合した〔柿崎 2000: 158〕。鉄道局下に置かれていた道路局は、カムペンペット親王の方針から鉄道に接続するフィーダー道路建設のみに専心し、結果として首都バンコクから地方へ伸びるような幹線道路は建設されず、道路は完全に鉄道の補完的役割を担わされた。⁵⁾このような鉄道と道路を完全に連携させる政策をとったため、タイには独特の鉄道と道路による樹状交通網が構築された。

ところが、この立憲革命後にカムペンペット親王が政治的に失脚すると、鉄道と道路という陸上交通網の整備を一手に引き受けていた鉄道局が解体されることになった。従来省に近い権限を有していた鉄道局は、それまでの商業運輸省から新たに設置された経済省下の一部局と

3) ここで扱う道路は、道路局（自治土木局）が管轄する国道と県道に限定する。

4) 道路局の設置から1932年の立憲革命までの道路整備については、柿崎〔2000: 157-160, 173-176〕を参照。

5) 鉄道フィーダー道路については、柿崎〔2000: 158-160〕を参照。

なり、配下に置いていた道路局は内務省へ移管された上で、自治土木局（Krom Yotha Thetsaban）下の道路部（Kong Thang）へと格下げになった。⁶⁾すなわち、道路行政は内務省の扱いとなったのである。従来の政策が継承されなかった理由について、ホルムは鉄道局が王族の特権の象徴であったため、中流軍人や官僚に屈辱をもたらし続け、立憲革命の底流となった不満を醸成するのにあずかったとし、革命後の政策変更につながったとしている [Holm 1991: 126–128]。

ホルムの主張も一理あるものと、筆者は考える。確かに道路局が内務省下に置かれた理由は、当初は単に鉄道局から切り離すための意図しかなかったものと考えられる。道路局を旧商業運輸省を継承した経済省から外したのは、カムペンペット親王が大臣を務めていた商業運輸省の影響力を削ぐためであろう。また、道路局が統合された自治土木局は、都市（バンコク）での土木事業を行い、バンコク市内の道路整備もその業務範囲に含まれていたため、同様の事業である地方の道路建設を行う道路局を統合したとも捉えられる。

しかしながら、それだけで交通政策という重要な政策が大幅に変更されることはありえまい。この立憲革命による鉄道優先政策から道路優先政策への変更には、これまで構築されてきた鉄道網、あるいは道路も含めた当時の交通体系に何らかの欠点があるとの認識を革命政府が持ったことが重要な背景として存在していた。革命政府にそのような認識を抱かせた要因は、次に述べる 1933 年 10 月に発生したボーウォーラデート殿下（Phraongchao Boworadet）の反乱であった。

2. ボーウォーラデート殿下の反乱

ラーマ 4 世の孫にあたるボーウォーラデート殿下は、革命前に軍務大臣の職に就いていたが、革命後の人民党による王族軽視の政治に不満を抱き、1933 年 6 月のクーデターによって成立したプラヤー・パホン（Phraya Phahonphayuhasena）内閣に反感を抱いた反政府派の軍人らとともに、同年 10 月 10 日から 11 日にかけて中部のピッサヌローク、ペップリー、東北部のコーラートなど地方の何カ所かで同時に反乱を起こした。⁷⁾この反乱軍のうち、主力のコーラートからの兵士が鉄道を使ってバンコクに向かい、バンコクの北約 20 km に位置するドーンムアン空港に集結した。反乱軍は更にバンコクに近づき、鉄道に沿ってバンケン、バーンスーまで南下した。しかし、政府軍の反撃によって 16 日ころから反乱軍は徐々に撤退せざるを

6) 正確には、従来商業運輸省下にあった鉄道局が、1932 年 8 月に農業省と商業運輸省の統合により成立した農業商業省下におかれ、1933 年 5 月に新設された経済省の管轄に移された。道路局は、1933 年に内務省に移管された。なお、1941 年に道路部は再び道路局に復帰し、運輸省下に置かれることになった。混乱を避けるため、以下の記述は道路局で統一する。

7) 1933 年 6 月のクーデターから反乱が起こるまでの経緯については、村嶋 [1996: 192–208] を参照。

得なくなり、最後にはコーラートまで退却して、25日に殿下はカンボジアへ逃亡した。⁸⁾

この反乱に際して、鉄道は反乱軍と政府軍の戦闘に巻き込まれた。当時の交通状況では、地方とバンコクを連絡する交通路は、水運を除けば鉄道しか存在しなかった。このため、反乱軍がバンコクに集結する際にも、コーラートまで退散する際にも、また政府軍がこれを鎮圧する際にも鉄道に頼らざるを得なかった。とくに、コーラートまでは水運も利用不可能であるから、鉄道以外には選択肢がないに等しい状態であった。また、バンコクの北20 kmに位置するドーンムアン空港でさえ当時は道路のアクセスがなく、鉄道を使わなければバンコク市内との往来は不可能であった。このため、両者とも鉄道を利用せざるを得ず、鉄道側でも反乱軍に協力するものと、政府軍に協力するものに分裂して、後の鉄道局の組織の弱体化に拍車をかける結果となった〔末廣 1996: 59-60〕。

鉄道でしか移動手段のないこの反乱事件は、当時のタイの交通体系の欠点を露呈することとなった。鉄道以外に代替手段がないということは、鉄道が麻痺するとバンコクと地方との連絡が途絶してしまうことを意味した。反乱を機にバンコクと地方間の輸送手段は途絶し、バンコク〜チェンマイ間の列車運行も10日間中断された。⁹⁾ また、鉄道は軌道が破損すると運行が不可能となり、非常時の柔軟性に欠けた。反乱軍もこの点を承知しており、コーラートに退散する際には橋梁などの施設を破壊して、政府軍の追跡を妨害した。また、鉄道は軌道上を通行することを前提としているために、このような施設の破壊には迅速に対応できないことも、緊急時には大きな制約であった。結果的には迅速な反乱鎮圧がなされたものの、政府側としては有事の際の鉄道の限界を思い知らされた。

これに対し、道路はより融通のきく輸送が可能であった。自動車は路面の状況が許す限り道路以外でも走行が可能であるので、例えば橋梁が破壊されても迂回をして川を渡ったり、簡単な仮設橋を設けることで、迅速に対応できた。また、道路は自動車のみでなく、戦車や他の車両も通行が可能であり、さらに大きな特徴として車両さえあれば誰もが自分の好きな時に好きなだけ運行することができた。このため、自動車による道路輸送は鉄道に比べてはるかに弾力性の高い輸送手段であり、これが自動車の最大の利点でもあった。

また、タイでも1920年代から自動車が各地に普及していったが、世界各地の動向を見ても、自動車の普及はタイよりもはるかに急速に進み、欧米では自動車の時代へと入りつつあった。アメリカでは第1次世界大戦期に自動車工業の大量生産体制が確立し、最も低廉な交通機関として豊富に供給され、市内電車や鉄道の機能のかかなりの部分を代替していった〔今野 1959:

8) この反乱の概要については、末廣〔1996: 58-60〕を参照。なお、ニコムもこの反乱について詳細な研究を行っている〔Nikhom 1976〕。

9) BTWM〔1933/10/25 “The North Capital”〕によると、バンコクからの急行列車が23日に10日ぶりにチェンマイに到着し、熱烈な歓迎を受けたという。

213]。当初自動車は都市内や都市近郊の短距離の区間で、鉄道や市内電車との競争に打ち勝っていったが、長距離区間にも導入されるようになり、ついには大陸横断バスも開設されるようになった。¹⁰⁾ 日本でも、世界恐慌を機に自動車との競争によって中小の鉄道や軌道が廃止に追い込まれ、1926年から1935年までに22の私鉄会社が廃止された〔野田他 1986: 229〕。立憲革命の担い手らも、多くが欧米留学経験者であったことから、自動車という新たな交通機関が鉄道を駆逐していく趨勢を、現地で目のあたりにしてきたはずである。

これまで、タイは鉄道優先政策により、道路は鉄道に接続するフィーダー線と支線しか建設してこなかった。これは、鉄道と道路を有効に連携して、タイ全土を鉄道と自動車という近代的交通手段でバンコクと結び付けようという政策を反映したものであり、限られた資金を有効に利用するという意味でもタイの状況に適した方策であった。しかし、世界的には鉄道と自動車はもはや相補的な交通手段ではなくなっていた。鉄道があるから道路は不必要という発想は通用しないということを、人民党政府はボーウォーラデート殿下の反乱を機に思い知らされたのである。

この反乱を契機に、人民党政府は道路整備を国内の治安維持のための手段として重視することになった。1934年に政府が打ち出した施政方針では、独立、治安維持、経済、平等、自由、教育と6つの原則を唱い、各々についての具体的な施策を発表したが、鉄道整備が経済の原則に含まれたのに対し、道路整備は治安維持の原則に含まれていた〔RKB Vol. 51: 2034–2044〕。上述のように道路行政は内政や治安維持を担当する内務省下に置かれたことから、結果としてこの管轄機関の変更は重要な意味を持っていたことになる。

3. 農村経済調査

政府はボーウォーラデート殿下の反乱で道路の重要性を痛感させられたため、道路網の整備計画を策定することになったが、その目的を単に治安維持のためとするだけでは説得力に欠けた。このため、政府としては経済面など他の面での効用も訴える必要があったが、ちょうどこの計画の策定中に行われた農村経済調査の報告が極めて有効であった。

タイで初めての農村経済調査は、1930年にハーヴァード大学のジンマーマン（Carle C. Zimmerman）によって行われ、その後1933年に同大学のアンドリュース（James M. Andrews）によって、2回目の農村経済調査が行われた。いずれもタイ政府の協力の下で行われ、各地域から何カ所か代表となる村を選んで農村の経済生活に関する詳細な調査がなされ、それぞれ1931年と1935年に調査報告書が刊行された。¹¹⁾ ジンマーマンの調査はシャム国家キ

10) 1928年には、ニューヨーク〜ロスアンゼルス間4,000マイルの大陸横断バス連絡が開設されたという〔今野 1959: 216〕。

11) それぞれ、Zimmerman [1931], Andrews [1935] に該当する。

表1 タイと鉄道と道路密度の国際比較

	鉄道（人）	道路（平方マイル）
タイ	6,623	225
マラヤ	3,977	5
蘭領東インド	13,094	20
仏印	14,448	14
フィリピン	14,953	13
中国	63,214	134
日本	4,734	8

出所：[Andrews 1935: 389-390]

注：鉄道は1マイルあたりの人口を、道路は1マイルあたりの面積を指す。

リスト評議会（National Christian Council of Siam）の要請で行われたものであり、農村の経済調査そのものが目的であったが、アンドリュースの調査は経済調査のみではなく、経済調査をタイ政府のため、人類学の調査をハーヴァード大学のために行うこととなっており、アンドリュース自身も人類学者であった。¹²⁾ いわば彼は本来の目的の人類学調査を行う見返りとして、経済調査も「ついで」に行ったのである。

これらの調査のうち、初回のジンマーマンは交通路の整備の必要性については多少言及しているものの、具体的に鉄道整備よりも道路整備を推進すべきという主張は行っていない。ところが、第2回目のアンドリュースによる調査では、従来の鉄道優先政策を転換して道路整備を急ぐよう政策の変更を求め、道路整備の重要性を強調している。彼は調査報告の中の随所で、道路の重要性を指摘している。とくに最後の第17章「経済発展」という章では、タイの経済発展に欠かせない3大条件として、バンコク港の改良（深水化）、農業協同組合の拡大とともに、内陸部での道路建設が挙げられている [Andrews 1935: 387-394]。彼は、タイの農民の経済生活にとって商業の発展が最も重要な要因であるとし、そのために道路の整備を重視すべきであると強調している [ibid.: 388-391]。¹³⁾

アンドリュースは、タイの鉄道については1920～30年代に急速に整備が進んだとしている。表1のように、鉄道1マイルあたりの人口数をアジアの他国と比較して、タイの数値6,623人はマラヤ、日本には及ばないものの、蘭領東インド、仏印、フィリピン、中国よりは勝っていることから、タイにおける鉄道整備は十分であると結論付けた。とくに、現在建設が中断されている東北部のサコンナコーンへ至る鉄道については道路建設に代替する方が望まし

12) ジンマーマンの調査が行われた経緯は、BTWM [1930/12/17 “A Rural Economic Survey”] を参照。アンドリュースの調査についての経緯は、彼自身が「はしがき」で簡単に説明している [Andrews 1935: i-iii]。人類学の調査結果は、ハーヴァード大学で分析するとされている。

13) 彼の主張の根拠は、Andrews [1935: Chaps. 8 and 12] を参照。

いと主張した [ibid.: 389–390]。¹⁴⁾

これに対し、道路整備は鉄道建設時代に停滞したため、同じくアジアの他国と比較して低い水準にあると主張した。同じく表1の彼が示した道路1マイルあたりの面積によると、タイ道路密度が1マイルあたり225平方マイルと最低であり、マラヤなど東南アジアの隣国はおろか、次に低い中国の134平方マイルに比べても非常に低い数字であることが分かる。数字の出所について彼は言及していないものの、タイの鉄道は隣国よりも密度が高い一方で、道路の密度は著しく劣っているとの彼の主張の重要な根拠となっている。

アンドリユースは、とくに東北部における道路整備の必要性を強調していた。東北部で彼が調査した村落の世帯あたりの収入は他地域よりも低く、東北部は「貧しい」地域であるとの印象を彼に与えた。¹⁵⁾ 彼はその解決策を商業の振興に求め、商業を奨励するための道路整備の必要性を強調したのである [ibid.: 219]。確かに、立憲革命までの東北部の道路は、幹線道路の多くが州道であり、国道は1線しか存在しなかった。¹⁶⁾ 東北部では1920年代にコーラート以遠への鉄道建設が行われ、ウボン、ノーンカーイ、ナコーンパノムへ向けての鉄道網を拡充する計画であったため、道路整備は相対的に遅れていた。彼はこの鉄道延伸計画を中止し、代わりに道路整備を行うよう提言したのである。

ジンマーマンが道路整備の主張を行わず、アンドリユースのみがこれを強調した背景には、この2回の調査の間に発生した立憲革命の影響と政府との協調が考えられる。アンドリユースが調査中にボーウォーラデート殿下の反乱が起こっていることから、この報告が執筆された時にはすでに道路整備を優先する政府の方針は固まっていたはずである。また、先に述べたようにアンドリユースの主目的は人類学の調査であったことから、便宜を図ってくれた政府のためにその意向を尊重するような形で報告を出したとも考えられよう。

これを裏付けるかのように、アンドリユースの報告文は道路建設18年計画の策定理由にそのまま利用されている。道路局が策定した「1935/36年全国道路建設計画に関する覚え書き」には、彼の調査で道路整備が重要であると結論付けられたことが言及されており、彼が掲載した表1のデータが一部換算されて利用されている。¹⁷⁾ この覚え書きの中で語られている道路整備の必要性は、まさに彼が主張したものなのである。

-
- 14) サコンナコーンへの路線とは、クムパーワピー〜ナコーンパノム間の路線であり、1930年に着工したものの建設は中断していた。コーンケーンからウドンターニー、ナコーンパノム方面への鉄道建設については、柿崎 [2000: 167–168] を参照。
- 15) 彼の調査結果によると、世帯あたりの年間平均収入は、北部65バーツ、南部74バーツ、中部185バーツであったのに対し、東北部では30バーツに過ぎなかった [Andrews 1935: 220–227]。
- 16) この国道はウボンから国境のチョン・メックまでの76kmの道路であり、チョン・メックから仏印ラオスの南部の要衝パークセーまでさらに道路が続いていた。
- 17) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 “Banthuk Khrongkan Sang Thang nai Ratcha Anachak Pho So 2478”]

このことから、アンドリュースの調査結果は、道路整備を推進しようとしている政府にとって非常に好都合であったことが分かる。政府は道路整備の重要性を治安維持面から重視したのではあるが、彼は道路の重要性を経済面からも証明して見せた。これを利用することによって、政府は道路整備の本来の目的である治安維持を全面に出すことなく、「経済発展のための道路整備」との看板を掲げることに成功したのである。

4. 鉄道整備の停滞

鉄道優先政策から道路優先政策への転換は、アンドリュースの提言通りに進んだ。東北部のコーンケーン以遠のノーンカーイとナコーンパノムへの鉄道建設は立憲革命で一時中止され、1933年に再開されたのはコーンケーン〜ウドーンターニー間 119 kmのみとなり、クムパーワビー〜ナコーンパノム間は彼の主張通り中断された。再開された区間の開通も 1941 年まで待たねばならず、この他には新線の開通はなかった。

これ以外にも新たな鉄道建設が計画されたが、これまでとは異なり道路建設のほうが望ましいとする反対意見が常に出たため、鉄道建設計画の大きな障害となった。とくに予算面で建設費の高い鉄道に慎重な大蔵省と、道路建設を管轄する内務省からの反対が強く、鉄道建設を推進しようとする経済省はその説得に苦勞した。例えば、1938年に鉄道局は新たに南線のスラターニーから分岐してプーケット島の対岸のターヌンに至る 162 kmの鉄道建設を計画して政府に申請したが、大蔵大臣が収支面から難色を示し、鉄道を建設しても自動車にはかなわないと主張した。¹⁸⁾ 当時、南線のカンタン支線とプーケットを結ぶ道路建設も行われていたことから、鉄道の必要性は乏しいと考える向きが強かった。結局、経済、軍務、内務、大蔵各大臣からなる検討委員会で検討し、1939年5月の閣議で建設することが認められるが、一部着工されたものの戦争の影響で中断されてしまう。

さらに、鉄道は一部路線で不要論まで出始めた。1936年にはタイで最初に建設されたバンコク〜パークナム間のパークナム鉄道の 50 年間の免許期間が終了し、政府がこれを買収することで交渉を進めた。しかし、会社側が政府の買収価格に応じないと、政府は当時建設していたパークナムまでの道路にバスを運行することで、鉄道を買収せずに廃止させる計画を立てた。¹⁹⁾ 結局、直前に会社側が折れて政府はこの鉄道を引き継いだ。1940年にはバンコク港の建設に伴う道路拡張に邪魔であるとして、この鉄道のバンコク〜クロントゥーイ間の廃止が、鉄道局を管轄する経済省自らから提案された。²⁰⁾ タイの鉄道も例外なく、自動車との競

18) [NA [2] So Ro. 0201. 16. 1/2 "Raingan Prachum Khanaratthamontri. 1938/12/02"]

19) [NA [3] So Ro. 0201. 39. 1. 1/5 "Raingan Prachum Khanaratthamontri. 1936/08/09"]。実際には免許失効の4日前に会社が折れて政府の買収価格で妥協することとなり、政府が35万バツで買収した。

表2 鉄道局と道路局（自治土木局）の支出の推移

単位：千バーツ

年	鉄道局		道路局（自治土木局）		政府総歳出
	金額	比率（％）	金額	比率（％）	
1927/28-31/32年平均	12,932	12	3,708	3	108,755
1932/33	8,986	12	1,231	2	73,544
1933/34	7,934	10	4,120	5	77,433
1934/35	7,842	10	4,934	6	79,793
1935/36	8,488	9	6,832	7	99,407
1936/37	10,283	9	8,637	8	110,548
1937/38	9,532	8	8,489	7	125,412
1938/39	11,392	9	11,942	9	132,930
1939	5,824	8	8,641	12	74,182
1939/40	14,408	8	13,387	7	189,193
1941	14,983	8	15,261	8	198,890

出所：OFA [(1929/30)-(1941-1950)] より筆者作成。

注：1) 鉄道局，道路局とも通常支出と資本支出（特別支出）の合計額である。

1927/28-31/32 年までは道路局の支出額を示し，それ以降は自治土木局の支出を示すが，自治土木局の支出は道路部以外の分も含む。

2) 比率は政府総歳出に占める割合を示す。

3) 暦年の変更により，1938/39 年までは4月から翌年3月まで，1939 年は4月から9月まで，1939/40 年は1939 年10月から翌年12月まで，1941 年は1月から12月までの期間となっている。

争に次第に不利な立場に置かれるようになった。

政策の転換は，支出面からも明瞭に見て取れた。表2は鉄道局と道路局（自治土木局）の支出の推移を示しているが，これを見ると鉄道局の支出は1932/33年から1935/36年まで伸び悩み，その後も1940年までそれほど増加しないが，道路局の支出は1935/36年頃から急速に増加し，1938/39年には鉄道局分を上回っている。鉄道関係の支出を道路が上回ったのは，これが初めてのことであった。1927/28～1931/32年の5年間の道路局平均支出が約370万バーツ程度であったことから，道路局の支出はこの10年間で3倍以上増加したことが分かる。対する鉄道は同時期の平均支出が1,300万バーツ程度であったことから，この10年間でようやく革命前の水準に戻った状況であった。政府の総歳出に占める割合を比較すると，鉄道局の比率は革命前よりやや下がっており，反対に道路局の比率は鉄道局と同程度にまで増加している。

このように陸上交通整備の比重は，立憲革命前とは異なり鉄道から道路へと傾いていった。ボーウォーラデート殿下の反乱を契機にして高まった道路整備の必要性は，アンドリュースの農村経済調査の結果で経済的な有効性に太鼓判を押され，最終的に道路建設18年計画としてその姿を具体化することになったのである。

20) [NA [3] So Ro. 0201. 39. 1. 1/9 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Setthakan Rian Nayok Ratthamontri. 1940/08/03”]。この件については，鉄道局長が鉄道局による代替バスの独占運行を認めない限り反対とし，将来の廃止を閣議決定するにとどまった。なお，この鉄道は1958年に全線廃止された。

II 道路建設 18 年計画の策定

1. 計画の概要

ボーウォーラデート殿下の反乱後、軍は陸軍参謀局に全国の道路建設計画案を策定させた。この案はあくまでも陸軍の要求に基づくものであったため、統治や経済面での必要性とは異なる場合もあることから、軍務省では、内務省、経済省、海軍の代表と交渉して計画を最終的に確定させることになった。²¹⁾ この検討委員会は 1935 年 1 月と 10 月に開催され、1935 年末には対象路線を計 1 万 4,865 km、建設費の総額は 1 億 5,313 万 4,000 バーツとすることが決まった。²²⁾ その後、1936 年 1 月 10 日の閣議でこの計画案が基本了承され、新たに軍務省、内務省、経済省などの関係局長からなる全国道路建設遂行検討委員会が設置され、この委員会が上述した「1935/36 年全国道路建設計画に関する覚え書き」を策定し、3 月に首相に提出した。²³⁾

この計画は対象期間が 18 年と長期に亘ることから、実際の建設は別に策定した 5 年ずつ（最後のみ 3 年）の下位計画に従って行うことになっていた。²⁴⁾ 最初の下位計画である 1936 年から 1940 年までの第 1 次 5 年計画では、計 3,086 km を 3,000 万バーツの予算で建設する予定であり、仏暦 2478 年道路建設法により 5 年間の予算額を規定した。²⁵⁾ 建設する道路が多いことと、予算が限定されていることから、当初は道幅 8 m、路面 5 m の砂利カラテライトの道路を建設し、将来交通量の増加に応じて改良することになった [TLK 1972: 170]。この計画に含まれる路線の詳細は判明しないが、筆者が道路局年報などから推測した対象路線をまとめると図 1 のようになる。²⁶⁾

先の「覚え書き」には、対象路線を決めた際の原則として、1：どんなに離れている県の県庁所在地でも他県と連絡ができるようにすること、2：農業開発の価値が高い地域を通ること、3：鉄道と連携すること、4：水運と連携すること、5：統治への利益となること、の 5 点が挙げられている。²⁷⁾ この 5 つの原則のうち、これまでの道路整備の原則と大幅に異なる点は 1

21) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kalahom Rian Nayok Ratthamontri. 1934/12/20”]

22) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 “Athibodi Krom Yotha Thetsaban Sanoe Ratthamontri Wa Kan Krasuang Mahatthai. 1935/12/02”]

23) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 “Raingan Prachum Khana Ratthamontri khrang thi 105/2478. 1936/01/10,” “Prathan Kammakan Phicharana Damnoen Kan Sang Thang Thua Ratcha Anachak Thung Nayok Ratthamontri. 1936/03/03”]

24) [PCC 1936/03/19 “Ratthaban Anumat Khrongkan Sang Thanon Lao”]

25) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 “Banthuk Khrongkan Sang Thang nai Ratcha Anachak Pho So 2478”; PKPS Vol. 49: 41–43]

26) TK [1934/35–1940] に掲載されている地図に含まれる路線すべてを集計すると、約 1 万 6,000 km となり、計画より 1,000 km 程度増えることになる。このため筆者はこの地図に含まれる路線を対象にし、1936 年の計画当時には含まれていなかったものと思われる区間（主に国境周辺）を 1,000 km 程度除外した。

27) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 “Banthuk Khrongkan Sang Thang nai Ratcha Anachak Pho So 2478”]

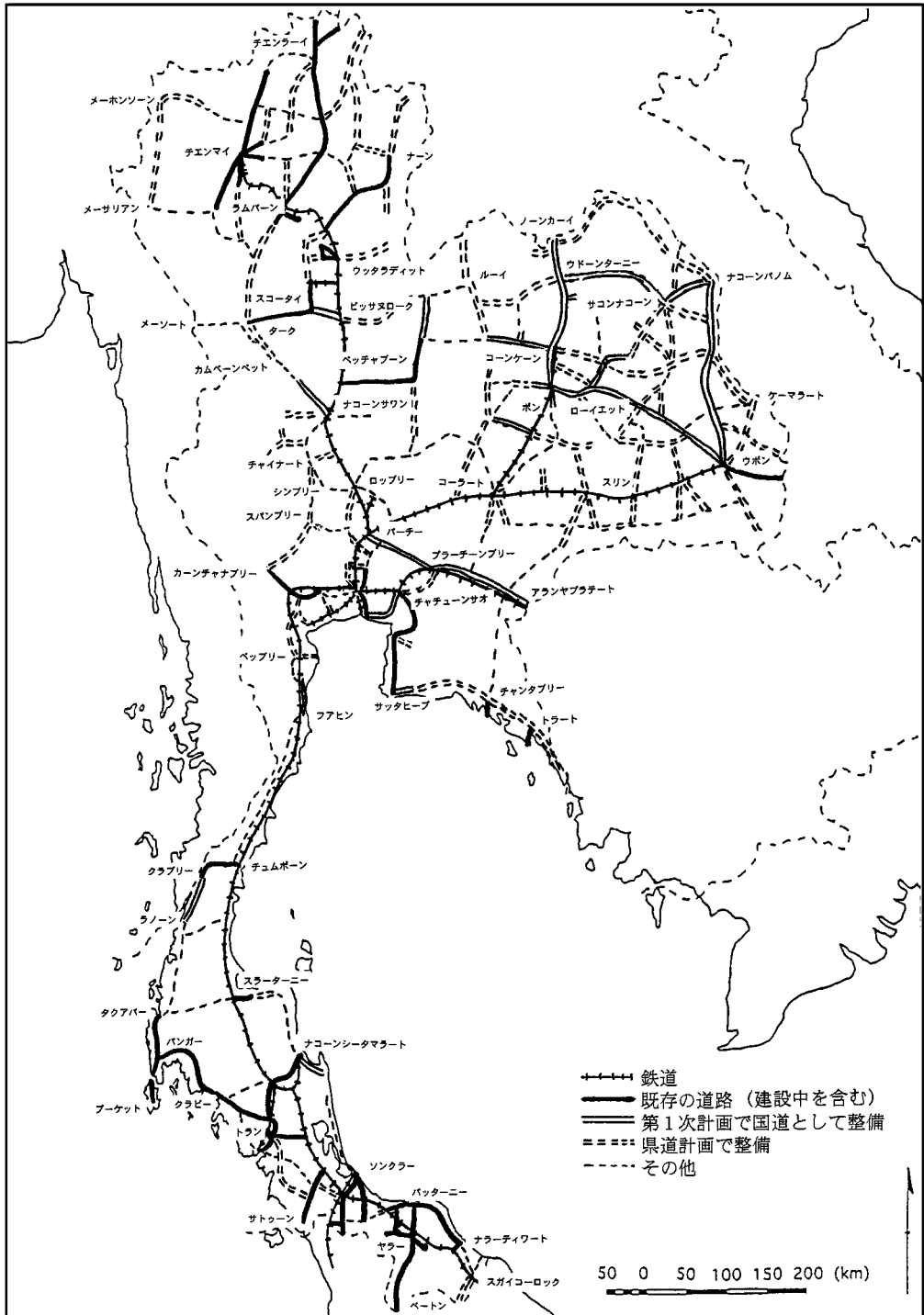


図1 全国道路建設18年計画の該当路線

であった。すなわち、各県の県庁所在地は、隣接する他県の県庁所在地と最低でも1カ所結ばれることにある。そして、この隣接県間の接続道路によってすべての県同志が道路で結ばれる、すなわちタイ国内に「1つの道路網」が構築されることになり、同時に首都バンコクと全県が道路のみで結ばれるようになることも意味した。

これは、従来の道路整備方針とは全く異なるものであった。これまでの道路の役割はあくまでも鉄道の補完機能であったことから、道路は鉄道に接続する形で主に地方に建設された。このため、首都バンコクから地方へ伸びる道路は1つも存在せず、しかも地方に存在する道路も鉄道の駅を起点に奥地に伸びており、国内に「1つの道路網」を構築するような発想はなかった。従来の樹状交通網は、鉄道と道路を用いて首都バンコクとタイの領域内の各地を連絡することが目標であったが、この新たな道路計画は道路のみでタイの領域内の各県間を相互に連絡することを主目的としていた。

しかしながら、この道路計画は鉄道の役割を全く否定するものではなかった。図1のように鉄道に沿って建設される予定の道路は少なく、鉄道と道路が平行する区間は極力避ける形で道路のルートが設定されていた。鉄道のルートは全体としてバンコクと各地域を結ぶ最短ルートとなるように選択されていたことから、この計画で完成する道路は鉄道よりも迂回路となるものであった。例えばバンコクから東北部へのルートは、鉄道は最短経路のドンパヤーイェン越えのルートでバンコク～コーラート間を約260 kmで結んでいたが、道路は北のロッブリー經由チョン・サムラン越えと東のプラーチーンブリー經由の2線が計画されており、同区間の所要距離はそれぞれ410 km、370 km程度と見込まれた。²⁸⁾

これは、当時はまだ地域間輸送の主役であった鉄道の役割を道路にすべて代替させる考えが存在しなかったことを示唆している。当時の道路状況では、自動車の輸送費用は鉄道に比べて相対的に高く、賃率にすると自動車輸送の輸送費は鉄道輸送の10倍は高かった。²⁹⁾ 加えて建設する道路は当面未舗装の低規格の道路であり、所要距離も鉄道に比べて大幅に長いことから、これらの道路網を用いてバンコクと地方間の長距離貨物輸送を行うことが事実上不可能なことは明らかである。すなわち、これらの道路は鉄道が利用できない際の迂回路としての役割、言い換えれば治安維持面の役割が高かったことが分かる。

28) ドンパヤーイェン越えとチョン・サムラン越えは、古くからバンコク方面と東北部とを結ぶ陸路が通過していた。プラーチーンブリー經由のルートについては、かつてはさらに東のチョン・タコー越えが用いられていたが、かなり迂回路となるため道路はより西の短絡ルートを選択したものと思われる。

29) 鉄道の場合は輸送距離や貨物によって賃率が異なっており、最も安い粳米をチェンマイからバンコクまで輸送する際の賃率が、1935年頃にはトンキロあたり0.008 パーツであった。一方自動車輸送の賃率は道路状況によって左右され、最も整備状況の良いラムパーン～チェンラーイ間の道路でも同じ頃トンキロあたり0.1 パーツであった。鉄道や自動車の輸送費については、柿崎〔2000: 209-213〕を参照。

2. 軍都ロップリー中心の道路網

一方で、例外的に鉄道に完全に平行する道路が含まれている区間が3カ所存在する。これは、東北部のポン〜ウドーンターニー間、中部のプラーチーンブリー〜アランヤプラテート間、バンコク〜チュムポーン間である。このうちポン〜ウドーンターニー間は、この間の鉄道建設が遅れたことから、既に鉄道に接続する道路が州道として整備されていたために含まれていた。³⁰⁾ また最後のバンコク〜チュムポーン間は、マレー半島を南下する区間であり、南部の道路網を他地域と接続させるためには必然的に鉄道に平行した道路を作らざるを得ない。プラーチーンブリー〜アランヤプラテート間は軍が軍事的な意義が高いとして強固に建設を主張したもので、鉄道に完全に平行することで鉄道への影響が多少は出るものと既に考えられていた。³¹⁾ この道路は仏印カンボジア国境に至ることから、軍はカンボジア国境の防衛面からこの道路整備を主張したと思われる。³²⁾

実は、この道路はパーチャー〜プラーチーンブリー間道路と接続してバンコク方面へのルート形成するものであったが、バンコクからのプラーチーンブリーまでのルートは鉄道よりも迂回しており、バンコクとカンボジア国境を結ぶことが目的ではないことが分かる。むしろ、この道路はバンコクの北約 150 km に位置するロップリーとカンボジア国境を結ぶことを目標としていたものと考えた方が妥当であろう。ロップリーからカンボジア国境へは鉄道でも到達できるが、この道路経由では所要距離が大幅に短縮された。

ロップリーは、当時軍都として様々な軍施設が建設されていた。³³⁾ これは、1933 年のボーウォーラデート殿下の反乱に地方の部隊が多数に参加したために、地方部隊の建て直しが必要となり、その拠点としてロップリーが選ばれたためである [Wanlapha 1994: 85]。この軍都計画を推進したのが 1938 年に首相に就任したピブーン (Plaek Phibun-songkhram) であり、彼の首相就任後は世界情勢の悪化と相まって軍都計画は急速に推進されていった。ロップリーは地方の拠点としての役割のみならず、有事の際の首都バンコクへの兵力派遣の拠点としての役割も重視された。ロップリー軍都化計画とこの道路計画の策定は、どちらもボーウォーラデート殿下の反乱後に始まることから、当然軍都ロップリーから各地への交通の便を向上させよう

30) この間の鉄道は、コーンケンまでは 1933 年に開通したばかりであり、さらにウドーンターニーまで完成するのは 1941 年のことなる。

31) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5. 2/23 “Palat Krasuang Mahatthai Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1934/08/31”]。この間の道路建設は、当初首相からの密命を受けて県が囚人を使って開始したという。

32) 当時カンボジア国境の防衛の必要性が急速に高まったとは思われない。しかし、このカンボジア国境は首都バンコクから直線距離で 200 km 強と近く、しかも地形的に平坦でバンコクとの間に障壁がないことから、最も警戒すべき国境であった。さらに、先に反乱を起こしたボーウォーラデート殿下もカンボジアへと逃げたため、仏印への警戒感が高まっていったことも考えられる。

33) ロップリーの軍都建設については、Wanlapha [1994: 84-93] を参照。

とする軍の意向が反映されることになった。

このため、18年計画が目標とする道路網は、首都バンコクを中心としたものとも捉えられる一方で、軍都ロブリーを中心とする性格も持ち合わせていた。図1のように、計画ではロブリーから東西南北の4方向に道路が伸びており、さらにそれぞれ途中からは先のカンボジア国境方面、ベッチャブーン方面などへの道路が分岐していた。この道路網には、有事の際にロブリーからの兵力派遣を迅速に行う目的が隠されていたのである。

3. 第1次5年計画

18年計画下での最初の下位計画となる第1次5年計画(1936/37~1940年)は、当初3,086 kmを整備対象としていた。³⁴⁾その後、既に道路状況が良い区間が外され、実際には2,880 kmへと変更された。この第1次計画に含まれた路線は、図1の「既存の道路」の大部分と「第1次計画で国道として整備」とされた路線であり、多くは計画が開始される前に既に完成しているか、もしくは建設中の区間であった。2,880 kmの対象区間のうち、1936/37年以前に完成していた区間は551 km、既に着工していた区間は719 kmであり、新規着工区間は全体の56%であった。³⁵⁾また、新規着工区間には県道から移管された分が東北部に存在し、その距離は総計559 kmであった。³⁶⁾これを含めると、純然たる新規着工区間は計1,051 km、全体の約36%に過ぎず、重点は新道路建設というよりも既存道路の補修に置かれていたことが分かる。

最初の5年計画で整備すべき対象とされた道路は、実は以前と同じ鉄道フィーダー道路が中心であった。バンコクからチャチューンサオを通してラヨーンまで至る幹線も存在したが、中心は鉄道から奥地へと至る鉄道フィーダー道路であり、現実にはタイ国内に「1つの道路網」を構築するには、まだ時期尚早なのであった。第1次5年計画が開始される時点において、鉄道も道路もまだ到達していない県、すなわちバンコクとの連絡が不便な県は、全69県中28県に上っていた。この計画では、そのうちの18県に向けて道路を整備することを目標としたのである。³⁷⁾計画に含まれなかった10県のうち、8県はチャオプラヤーデルタやシャム湾東岸に位置し、バンコクとは水運で直結されていたことから、この計画が完成すれば東北部の

34) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 “Banthuk Khrongkan Sang Thang nai Ratcha Anachak Pho So 2478”]

35) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 “Thang Luang Phaendin Sung Ko Sang Tam Khrongkan 5 Pi Raek 2479-Sin Minakhom 2484”]

36) 県道からの移管は、バーンパイ〜ノーンカーイ間174 km、チョンナボット〜ローイエット間120 km、ウドーンターニー〜ナコーンパノム間242 km、ウボン〜アムナートチャルーン間(一部)23 kmであった。

37) PCC [1936/03/05 “Ngan Sang Thanon cha Roem Thang Pak Tai Kon”]によると、道路建設の優先順位は、陸路・水路とも連絡手段がない県、陸路・水路のいずれかが利用可能な県、どちらも利用可能な県となっていた。

ルーイと北部のメーホンソーンを除いた全県が、バンコクから鉄道、自動車、水運によって連絡可能となることを意味した。

確かに、政府としては早期にバンコクと各地を連絡する幹線道路を完成させたかったのであろうが、まだ多数存在していた鉄道も道路も到達していない県をそのまま放置するわけにはいかなかった。立憲革命後設立された国会では、各県から選出された議員が自らの県への交通路の改良を求め、盛んに県内の道路の整備状況や計画の有無を問い質していた。³⁸⁾ 例えば、1934年の国会ではチャイヤプーム県の議員のルアン・ナートニティターダー(Luang Natnithithada)がチャイヤプームから最寄りの鉄道駅ブアヤイまでの旅程がいかに困難であるかを自分の体験を元に訴え、この間の道路整備を早期に行うよう要求した。³⁹⁾ 同年にはルーイ県の議員ブンマー・スートシー(Bunma Sutsi)も、鉄道の終着点であるコーンケーンからルーイへの道路について、年中自動車や牛車が通行できるように整備するよう要求していた[RKB Vol. 51: 4652-4653]。

18年計画はタイ国内に「1つの道路網」を構築することを目標としていたものの、実際にはそれを直ちに実現できるような状況ではなかった。当面の課題は、立憲革命前から行われていた鉄道へのフィーダー道路の早期完成であった。各県からの要求が高まる中で、これはやむを得ない措置ではあったが、一方で将来バンコクから地方へ伸びる幹線となるような道路も多少建設され始めた。この点が、立憲革命までのカムペーンペット親王の鉄道フィーダー道路建設に特化した道路政策との大きな相違点であった。

4. 県道整備計画

18年計画の対象となる約1万5,000 kmの道路は、国道と県道によって構成されていた。国道は道路局(道路部)が直接建設や維持を行うものであり、主に県間を結ぶような幹線が該当し、一方の県道は道路局が管轄しているものの、実際の建設や維持は県が行い、道路局は技術面の監督を行うのみであり、路線は県庁所在地と県内の郡や、県内の郡同志を結ぶものが中心であった[TK (1934/35-1940): do]。⁴⁰⁾ 実際に18年計画に従って建設や修復を行う際には、対象となる道路はすべて国道とされていたことから、最終的には計画の対象となった道路はすべて国道になる予定であった。

38) 官報(RKB)には1934年頃から国会での議員の質議に対する政府の答弁が、「政府の国会議員の質議に対する答弁」(Ratthaban Top Krathu Tham khong Samachik Sapha Phu Thaen Ratsadon)や、「国会会議録抄」(Raigan Kan Prachum Sapha Phu Thaen Ratsadon Doi Yo)という形で掲載されており、道路に関する質議とそれに対する答弁も多数存在する。また、当時の国会に関する新聞記事からも、議員が道路整備について取り上げていた事例が数多く把握される。

39) [BTWM 1934/01/26 "The Assembly"]

40) かつては県道ではなく州道となっていたが、州の機能が事実上消失した立憲革命以降は県道となった模様である。

表3 1935/36年と1936/37年の県道距離の比較

単位: km

管区	1935/36						1936/37					
	維持道路			建設道路			維持道路			建設道路		
	舗装	未舗装	計	着工済	未着工	計	舗装	未舗装	計	着工済	未着工	計
バンコク	1	45	46	—	—	—	—	75	75	159	330	489
ブラーチーンブリー	—	48	48	—	5	5	—	97	97	80	331	411
ロップリー	—	—	—	—	—	—	—	16	16	88	145	233
ピッサヌローク	—	17	17	24	—	24	—	55	55	99	625	724
プレー	—	57	57	9	130	139	—	61	61	108	749	857
チエンマイ	14	105	119	57	121	178	19	101	120	147	594	741
コーラート	—	—	—	—	—	—	—	56	56	145	415	560
ウボン	—	30	30	—	—	—	—	67	67	110	1,037	1,147
コーンケーン	—	416	416	33	87	120	—	83	83	128	1,766	1,894
プラチュアップキーリーカン	3	86	89	15	—	15	2	54	56	37	119	156
ナコーンシータマラート	—	82	82	—	—	—	—	85	85	52	250	302
ソンクラ	—	108	108	7	25	32	4	100	104	120	63	183
	18	994	1,012	145	368	513	25	850	875	1,273	6,424	7,697

出所: TK [(1934/35-1940)-(1941-1948)] より筆者作成。

注: 管区は1952年の当時のものである。各管区管轄の道路は必ずしも当該県内の区間のみとは限らない。各管区に含まれる県は表4を参照。

一方で、第1次5年計画が開始される1936/37年には、全国各地で数多くの県道が新たに指定されている。表3は1935/36年と1936/37年の県道距離を比較したものである。これを見ると、全国の県道の総延長は1936/37年に約7,000 kmも増加したことが分かる。1935/36年の段階の県道距離が1,500 km程度でしかなかったことから、1936/37年は県道整備の実質的な開始年と捉えることもできよう。地域的には東北部に該当するコーラート、ウボン、コーンケーンでの県道距離が急増しており、アンドリュースの提言である東北部での道路整備の推進が忠実に実行に移されたことになる。18年計画と同時に県道計画を策定したとの事実は確認できていないが、この年に県道の数が急速に増加していることから、18年計画の策定に附随して全国の県道が規定されたことは間違いなからう。

この新たに県道に選ばれた道路の多くは、将来国道に昇格されうる幹線道路か、未だに鉄道も国道も到達していない郡を最寄りの鉄道か国道と結ぶ道路であった。図2は1936/37年の県道の分布状況を示しているが、これを見ると、県間を結ぶような長距離の県道も存在する一方で、県庁所在地や鉄道駅から最寄りの郡へ向けて伸びるフィーダー道路も多いことが分かる。県間を結ぶ県道の中には、第1次5年計画に含まれて数年で国道に昇格したものもあるが、多くは第2次以降に対象となる路線であることから、すぐに建設できないのでとりあえず県道に指定しておくことになったものと理解される。

表4は、18年計画と県道計画に含まれる道路が到達する郡の数を県別に示したものである。これを見ると、両計画がすべて完成すると鉄道も道路も到達していない郡、すなわち近代的交通手段から取り残される郡が非常に少なくなることが分かる。とくに新規の県道によって道路

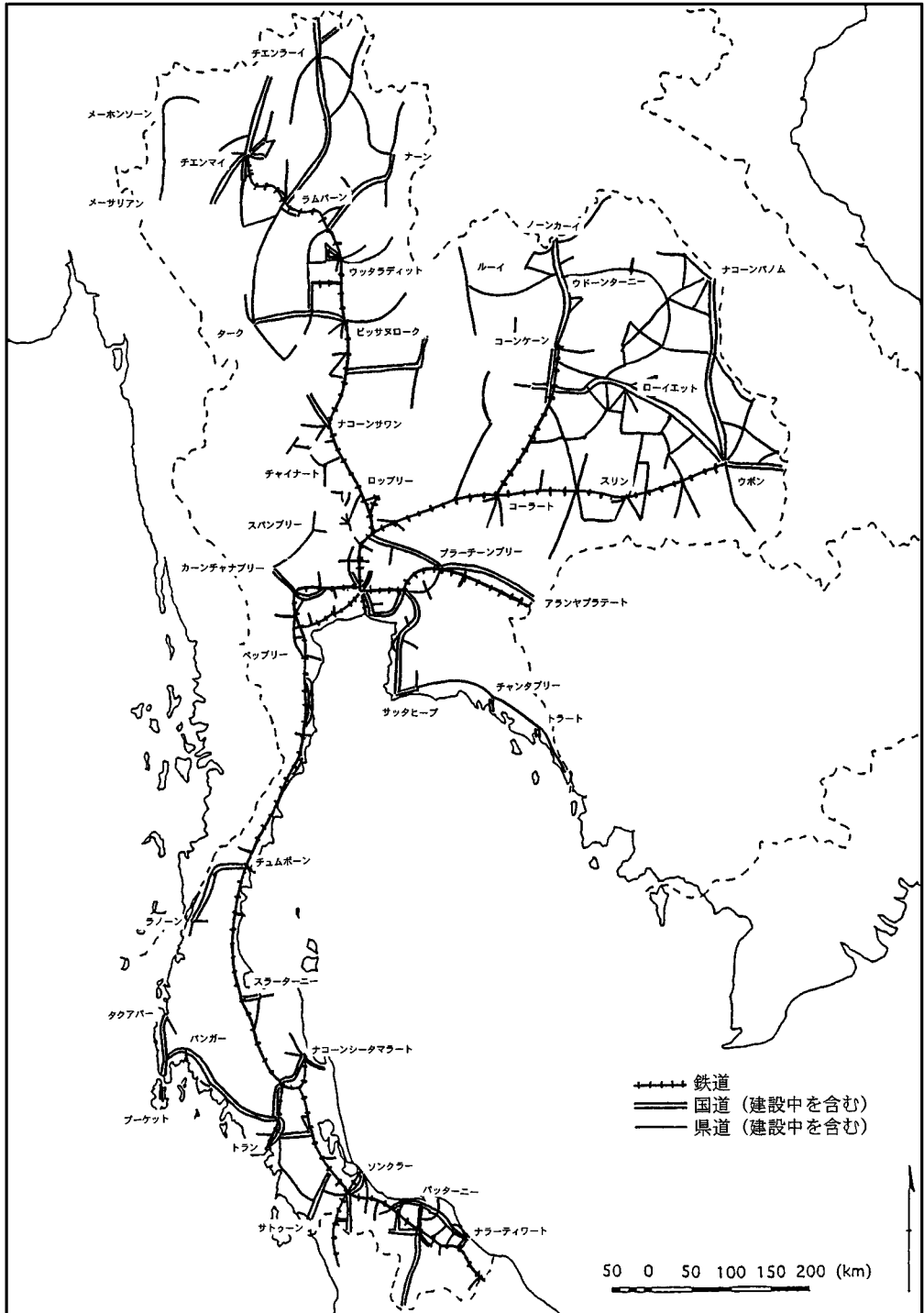


図2 1936/37年の県道

表4 県別の鉄道・

管区	県	総郡数	既に鉄道／道路が到達		道路到達予定			残郡数
			鉄道	道路	第1次国道	県道計画	18年計画	
バンコク	アユッタヤー	13	3	—	—	4	—	6
	アーントーン	5	—	—	—	4	1	—
	ノンタブリー	5	4	—	—	1	—	—
	バトゥムターニー	7	2	—	—	3	—	2
	ナコンパトム	5	2	—	—	2	—	1
	スパンブリー	7	—	—	—	3	3	1
	カーンチャナブリー	9	—	3	2	1	—	3
	ラーチャブリー	8	4	1	—	1	—	2
	サムットサーコーン	3	1	—	—	1	—	1
	サムットソンクラーム	3	1	—	—	2	—	—
	サムットプレーカーン	4	1	—	—	2	—	1
プレーチーンブリー	プレーチーンブリー	8	7	—	—	1	—	—
	チャチューンサオ	6	2	1	1	2	—	—
	チョンブリー	7	—	5	—	2	—	—
	ラヨーン	3	—	—	1	2	—	—
	チャンタブリー	6	—	1	—	3	2	—
	トラート	4	—	1	—	3	—	—
ロップブリー	ナコンナーヨック	4	—	—	3	1	—	—
	サラブリー	7	4	1	1	1	—	—
	ロップブリー	4	2	—	—	—	2	—
	シンブリー	4	—	—	—	2	2	—
	チャイナート	6	—	—	—	3	3	—
	ウタイターニー	5	—	—	—	4	1	—
ピッサヌローク	ナコーンサワン	8	4	—	1	2	1	—
	カムペーンペット	4	—	—	1	1	1	1
	ターク	6	—	1	1	2	—	2
	スコータイ	6	1	2	1	2	—	—
	ピッサヌローク	6	3	—	—	3	—	—
	ピチット	4	2	—	—	2	—	—
	ベツチャブーン	5	—	2	1	2	—	—
プレー	ウッタラディット	6	3	1	—	2	—	—
	プレー	5	2	2	—	1	—	—
	ナーン	6	—	3	—	3	—	—
	チエンラーン	10	—	6	—	4	—	—
チエンマイ	ラムパーン	9	3	3	—	3	—	—
	ラムプーン	5	2	1	—	2	—	—
	チエンマイ	17	2	12	—	1	—	2
	メーホンソーン	5	—	—	—	3	1	1
コーラート	コーラート	12	6	—	—	4	1	1
	チャイヤプーム	5	—	—	—	3	1	1
	ブリーラム	5	2	—	—	3	—	—
ウボン	スリン	6	2	—	—	3	—	1
	シーサケート	6	3	—	—	3	—	—
	ウボン	15	1	1	6	7	—	—
	ナコーンパノム	6	—	—	3	3	—	—

柿崎：立憲革命後のタイにおける道路整備

道路到達郡数

管区	県	総郡数	既に鉄道／道路が到達		道路到達予定			残郡数
			鉄道	道路	第1次国道	県道計画	18年計画	
コーンケー	コーンケー	7	3	—	1	3	—	—
	マハーサーラカム	6	—	—	2	4	—	—
	ローイエット	9	—	—	3	6	—	—
	カーラシン	5	—	—	2	3	—	—
	サコンナコーン	5	—	3	—	2	—	—
	ウドンターニー	6	—	1	1	4	—	—
	ノーンカーイ	4	—	—	1	3	—	—
	ルーイ	5	—	—	—	4	1	—
ブラチュアップキーリーカン	ベップリー	6	3	—	—	1	1	1
	ブラチュアップキーリーカン	4	4	—	—	—	—	—
	チュムポーン	6	4	—	—	1	1	—
	ラノーン	4	—	2	2	—	—	—
ナコーンシータマラート	スラーターニー	10	5	1	—	1	1	2
	ナコーンシータマラート	11	5	1	1	—	4	—
	トラン	5	3	1	—	1	—	—
	クラビー	4	—	3	—	—	—	1
	パンガー	6	—	4	1	1	—	—
	プーケット	3	—	2	1	—	—	—
ソクラー	パッターン	4	4	—	—	—	—	—
	サトゥーン	3	—	1	—	2	—	—
	ソクラー	10	4	2	—	2	2	—
	パッターニー	9	1	8	—	—	—	—
	ヤラー	5	2	3	—	—	—	—
	ナラーティワート	9	5	3	—	1	—	—
計		436	112	82	37	146	29	30

出所：TK [(1934/35–1940)] より筆者作成。

- 注：1) 管区の区分は 1952 年当時のものであり、郡数は SYB [(1935/36–1936/37): 8–10] を基準としている。
- 2) バンコクおよびトンブリー県は除外してある。
- 3) 道路が到達する基準は、県庁所在郡の場合はバンコクと接続できること（鉄道利用可）、その他の郡の場合は県庁所在郡と接続できることとする。
- 4) 道路が到達している場合には、18 年計画以前に着工されている建設道路が到達している場合も含む。
- 5) 道路到達予定郡には、既に鉄道が到達している郡へ新たに道路が到達する場合は含まない。
- 6) 第 1 次国道は、第 1 次 5 年計画に含まれた国道を、18 年計画はそれ以外の 18 年計画に含まれた国道を示す。

が到達する郡の比率が圧倒的に高いことが分かる。地域的には中部のアユッタヤー、スパンブリーなどで到達しない郡が多いが、これらの地域は水運が利用可能であるために、鉄道や道路の必然性が低い地域である。中部のカーンチャナブリーも到達しない郡が多いが、これは県西部の山岳地帯の郡が計画から取り残されるためである。反対に、北部、南部、東北部では到達率が高く、北部は 3 郡、南部は島を除くと 1 郡のみ、東北部も 3 郡が対象から外れているのみである。

すなわち、この県道整備計画は、各県内において近代的交通手段である鉄道と自動車が到達

できない郡の存在を可能な限り減らすことを目的としていたのである。この方針は、アンドリュースの提案に沿ったものでもあるし、治安維持面の役割を担うものでもあったが、同時に各県の国会議員の欲求を満たすものでもあった。例えば、1934年にナコーンサワン出身の議員サワット・ユーワエート（Sawat Yuwa-et）は、国会でナコーンサワン県内には県の中心と各郡を結ぶ道路がないので、政府にそのような道路を整備する予定はないかと質問していた[RKB Vol. 51: 1529-1543]。議員は自分の県における道路整備ができるだけ数多く、しかも迅速に行われることを希望したが、予算面や技術面の制約から第1次5年計画の該当路線が含まれない県も存在した。このような県の議員の不満を軽減するために、この大規模な県道計画が策定されたものと考えられる。

県道計画は、自動車という近代的交通手段を全国各地に平等に広めようとする政府の意図を示すことになった。実際には後述するように県道に指定された道路はすぐさま自動車が通行できるように改良される訳ではないが、「見かけ上」は県レベルでの公平性が保たれるように配慮したことによって、政府は18年計画や第1次5年計画に含まれる道路の決定を円滑に行おうとしたのものと理解されよう。

III 計画下の道路整備

1. 計画内の国道整備

18年計画は、1936/37年から開始される第1次5年計画という形で具体化した。当初の5年計画は新規着工分の占める割合がそれほど高くはなかったが、既着工分や修復分を含めて5年間で計2,880 kmを完成させるということは、年平均で約600 kmの道路を完成させることを意味した。それまで最大でも年間250 km程度しか完成させていなかった実績からすると、この目標は非常に高いものであり、計画が予定通り進むかどうかは当初から疑わしいものであった。⁴¹⁾

第1次5年計画に含まれた2,880 kmの建設と修復は、1936/37年から順次開始され、新規着工分の1,610 kmについても1937/38年までには建設道路に指定された。⁴²⁾ 1941年3月までの完成状況を見ると、対象路線2,880 kmのうち、完成しなかった分は計411 kmであった。⁴³⁾ すなわ

41) TK [1934/35-1940] から計算すると、1934/35～1935/36年の間に完成した道路は計115 km、1935/36～1936/37年の間は249 kmであった。

42) 道路局の道路は建設道路（Thang Kosang）と維持道路（Thang Bamrung）に2分され、建設が開始されてから正式に開通するまでの道路が建設道路とされた。しかし、建設道路でも道路用地が確定したのみで全く着工されていないものもあれば、完成間近で自動車が通行しているものまで含まれる。

43) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 “Thang Luang Phaendin Sung Kosang Tam Khrongkan 5 Pi Raek 2479-Sin Minakhom 2484”]

表5 国道総延長の推移

単位：km

年	維持道路			建設道路			総計
	舗装	未舗装	計	着工済	未着工	計	
1934/35	198	1,566	1,764	547	369	916	2,680
1935/36	200	1,679	1,879	432	369	801	2,680
1936/37	275	1,833	2,108	822	1,301	2,123	4,231
1937/38	325	2,092	2,417	879	1,426	2,305	4,722
1938/39	411	2,215	2,626	1,101	996	2,097	4,723
1939/40	587	2,324	2,911	1,497	987	2,484	5,395
1940	706	2,675	3,381	1,621	949	2,570	5,951
1941	873	4,642	5,515	780	6,606	7,386	12,901

出所：TK [(1934/35–1940)–(1941–1948)] より筆者作成。

注：表中の数値は各管区別の数値を四捨五入して集計したものであるため、原資料の合計値と多少相違する場合がある。

ち、既着工分と新規着工分を合わせた計 2,329 kmのうち、約 18 %が完成しなかったことになる。このうち、中部のピッサヌローク～スコータイ間、南部のクラブリー～ラノーン間、クラブリー～パンガー間の 3 区間については、完成した区間が全く存在しなかった。例えば、クラブリー～パンガー間では、建設距離が 81 kmであるが、79 kmの区間ではまだ築堤の建設も行われていない状態、言い換えれば未着工の状態であった [TK (1934/35–1940): 101]。⁴⁴⁾

このような計画の遅れは、道路局の能力を越えた計画であったとみなすことも可能であるが、計画に含まれていない道路の新規着工の影響を受けたものとも理解される。表 5 は 1934/35 年から 1941 年までの国道総延長の推移を示しているが、これを見ると 1936/37 年から 1941 年までの間に計 3,387 kmの維持道路が増加したことから、この間の完成した道路距離は 3,000 kmを越えていたことになる。一方で第 1 次計画内に含まれた道路のうちこの期間内に完成した道路は、計画以前に着工していた分も含め 1,918 kmであることから、1,000 km以上の道路が別に完成していることになる。⁴⁵⁾

計画外道路の増加は、計画内に含まれた道路建設に充当するはずであった予算を奪うことになった。当初は、計画内道路の予算を削ると、削られた道路沿線の住民や議員から苦情が出るとして、計画外道路に対しては計画内道路の予算とは別に特別予算を組んでいた。例えば、次に述べるロブリー～コーラート間道路の建設開始にあたっては、5 年計画内の予算から捻出すると住民から不満が出る恐れがあり、しかもそれだけでは予算も不足するので特別予算を組むことになった。⁴⁶⁾

しかし、その後特別予算にも限界が生じたものと見られ、計画内道路の予算が他の計画外道路に転用されるケースが見られるようになった。例えば 1941 年には、南部の 3 区間を新規着

44) 道路局年報にはこのような道路は、「まだ土を埋めていない状態」と記されている。

45) このうち 445 kmは、1941 年に失地から編入された分である。

46) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/9 “Samnao Raingan Prachum Khana Ratthamontri. 1938/07/22”]

工したものの、予算がないために道路局ではクラビー～パンガー間建設用の予算 36 万パーツのうち、前者 2 区間に計 10 万パーツ、最後の 1 区間に 6 万パーツを充当することにした。⁴⁷⁾ このため、計画内に含まれていたクラビー～パンガー間の建設予算は 20 万パーツに削減されたのである。ピッサヌローク～スコタイ間も他の道路への予算の転用を受けていることから、計画内道路で期間内に建設が終わらなかったものの多くは、計画外道路に予算を奪われたことが遅延の主要な原因と考えることができる。

予算以外にも、人材確保の問題があった。道路局が管轄する道路は大幅に拡大し、建設区間も全国に広まっていたが、それに伴い技師の不足も深刻となった。1941 年の全国県知事会議の場で、道路局長は道路建設を実行する技師が不足しているため、各県に配置すべき技師が足りないことを訴えており、その理由として技師の養成が追い付かないことと、辺鄙な地方の屋外での道路建設という過酷な労働条件を好まない者が多いことを挙げていた [Mahatthai 1941: 218–221]。

第 1 次計画に含まれた道路は、上述したように鉄道も道路も到達していない県へのアクセスを改善する役割を持っていた。ところが、実際には 18 県のうち、南部のラノーン、パンガー、ブーケットの 3 県への連絡は 1940 年までに完成しなかったのである。これらの県はアンダマン海側の水運を用いれば、鉄道と水運を継いでバンコクから到達可能であったので、道路の必要性は内陸部ほど高くなかったことが、建設が遅れた要因であろう。当初第 1 次 5 年計画を策定した際には、極力各県を平等に扱う姿勢を示したものの、タイを取り巻く世界情勢の変化により、計画外の道路の必然性が高まったことから、平等主義の継続は徐々に難しくなっていた。

2. 計画外道路の増加

計画外道路は、日中戦争の開始、ヨーロッパでの第 2 次世界大戦開戦、日本の仏印進駐など徐々に緊迫する世界情勢の中で、主として軍事的な理由から建設が開始された道路である。これらの道路はすべて 18 年計画に含まれる道路ではあったが、第 1 次計画からは漏れたものであった。このため、これらの道路は計画外道路として建設されることになり、第 1 次 5 年計画は徐々に形骸化することになった。

最初に浮上したのは、ロップリー～コーラート間道路である。先のロップリー軍都化計画の一環として、ロップリーから東北部へ至るこの道路が 18 年計画に含まれていたが、鉄道フィーダー道路が優先された第 1 次 5 年計画には、ロップリーから放射状に伸びる道路網はいずれも含まれなかった。このため、1938 年 6 月に軍務省が首相に対し、東北部への軍の派遣が心配

47) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/9 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kan Khlang Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1941/07/31, 1941/08/01”]

されるのでこの道路を至急建設するよう要求した。⁴⁸⁾ 18年計画にはバンコクと東北部を結ぶ道路は2線含まれていたが、どちらも第1次計画には入らなかった。このため、情勢の悪化から鉄道だけに依存せざるを得ない東北部への兵力輸送に軍が懸念を持ったのである。道路局の年報によると、この間は1939/40年に建設道路に編入されて建設が始まり、1943年8月に全線が開通した。⁴⁹⁾

1939/40年には、バンコク～ロップリー間道路となるドーンムアン～ロップリー間、ロップリー～シンブリー間、カムペーンペット～ターク間が建設道路に含まれた。これらの区間は、将来バンコクから北部への幹線となる道路の一部であった。東北部では、ヤソートーン～ケーマラート間が新たに建設道路となった。ケーマラートはメコン川畔の都市であることから、この道路はラオス国境への道路であった。さらに1940年にはナコーンサワン～ターク間の全区間で建設が開始され、ワンチャオ（ターク付近）からビルマ国境のメーソートへの道路も建設道路となった。また、同じ年に将来南部への幹線となるノーンケー（フアヒン）～チュムポー間も建設道路に含まれた。結局、1940年までに計画外道路として建設が始まった道路は計1,100 kmに及んだ。

このように、増加していった計画外道路は、バンコクと各地を結ぶ将来の幹線道路と国境へ至る道路の2つに大分された。第1次計画ではこのような幹線や国境への道路は含まれていなかったが、世界情勢の悪化により政府は有事の際の地域間での兵力の移動と国境への迅速な派遣を目指して、これらの道路を計画外道路として建設することになった。

3. 進まぬ県道整備

18年計画の策定と同時に全国で多数の県道が指定され、一斉に建設道路に含まれることになったが、これらの県道の整備は全くと言ってよいほど進展しなかった。表6は1934/35年から1941年までの県道総延長の推移を示している。これを見ると、1936/37年に多数の県道が建設道路に含まれたものの、維持道路の総延長はその後ほとんど変化せず、1941年には逆に減少していることが分かる。つまり、1936/37年に建設道路に指定された県道のうち、1941年までに完成したものは実質ゼロなのである。

また、建設道路の総延長は1936/37年から増加せず、1941年には約2,000 kmほどの減少を見ている。1941年を中心とする維持道路と建設道路の減少は、国道への移管が行われたことを示している。県道の中には、18年計画に含まれるものの第1次5年計画に入らなかった区間

48) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5. 2/1 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kalahom Thung Nayok Ratthamontri. 1938/06/15”]

49) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5. 2/1 “Palat Kasuang Khamanakhom Thung Lekhathikan Khana Rathamontri. 1943/08/11”]

表6 県道総延長の推移

単位: km

年	維持道路			建設道路			総計
	舗装	未舗装	計	着工済	未着工	計	
1934/35	18	987	1,005	145	368	513	1,518
1935/36	18	994	1,012	145	393	538	1,550
1936/37	25	850	875	1,273	6,424	7,697	8,572
1937/38	25	852	877	1,292	6,405	7,697	8,574
1938/39	25	855	880	1,291	6,405	7,696	8,576
1939/40	25	855	880	1,281	6,314	7,595	8,475
1940	25	855	880	1,282	6,314	7,596	8,476
1941	24	814	838	787	4,743	5,530	6,368

出所: TK [(1934/35-1940)-(1941-1948)] より筆者作成。

注: 表中の数値は各管区別の数値を四捨五入して集計したものであるため, 原資料の合計値と多少相違する場合がある。

も数多く存在していたため, 次に述べる第2次計画にこのような区間が多数含まれたことが, 結果的に 1941 年に県道総延長を大きく減らす結果となった。つまり, 1936/37 年に大量の県道が指定されてからは, 新たに追加された県道が存在しない一方で, 国道に編入される県道が少なからず存在したのである。

さらに注目すべき点は, 建設道路中の「未着工」区間の多さである。1936/37 年には建設道路中の約 83 %が未着工状態であったが, 1940 年の時点でもその割合は変わらず, 1941 年には着工済, 未着工の区間それぞれから国道に昇格した区間が発生したために, 未着工区間の割合は 86 %に上昇している。すなわち, 1936/37 年からの 5 年間で未着工区間が着工されたケースがほとんど存在しなかったことになる。言い換えれば, 1936/37 年における県道の状況はその後の 5 年間で全く変わることがなく, 一部がそのままの状態で行き渡り移管されたという状況であった。

政府が県道に指定した以上のことを全くと言ってよいほど行わなかったことは, 建設道路に指定された県道の整備を行う意志が始めからなかったのではないかと疑念を抱かせる。1939 年にラムパーンの国会議員プラーヤー・アモンウィサイソーラデート(Phraya Amonwisaisoradet)はラムパーン〜チェーホーム間道路の建設状況について政府に問い質したが, 政府の回答は 1936 年から建設を開始したものの, この道路は県道なのでいつ完成するか分からないとのことであった [RKB Vol. 56: 2819-2821]。⁵⁰⁾ 県道計画は, 単に第1次5年計画に含まれなかった県出身の議員や住民の不満をそらすのが目的であり, それが達成されると政府は県道整備を実行に移すでもなく, そのままの状態では放置したものと解釈するのが妥当であろう。

立憲革命後の政府は, それまでの王政政府との相違点を明らかにするために民主主義を謳っ

50) チェーホームはラムパーン県内の郡である。道路局年報によると, この間の道路は 1934 年の時点でラムパーンから 12 kmまでが維持道路, その先チェーホームまでの 38 kmは建設道路となっており, その後 1950 年までこの状態に何ら変化はなかった。

たが、各地から選出された議員による局地的な道路整備の要求と、緊迫する世界情勢下で強固な国民国家建設を模索する政府の方針は、矛盾することが多かった。この矛盾を解消するためには、いかに地方からの要求に応えるかというミクロな配慮をしつつ、国家の安全保障というマクロな目的を達成するかが重要な点であった。県道計画はミクロな要求に配慮するために生まれたものの、マクロな目的の達成の前に事実上放置されたのである。

4. 第2次計画の開始と頓挫

第1次計画の終了を受けて、政府は1941年から始まる第2次計画を策定することになった。この計画の対象期間や対象期間の詳細は不明であるが、後の資料では1941年から1952年までの12年計画であり、対象区間は計1万3,393 kmであると書かれている。⁵¹⁾ この記述が正しいとすれば、この第2次の12年計画では、18年計画に含まれている道路で1940年までに未完成なものをすべて対象としていることになる。この中の一部は既に第1次計画中に計画外道路として建設が開始されているものもあった。

この頃になると、戦争の可能性がいよいよ高まっており、政府としても公然と軍事目的の道路建設の必要性を主張できるようになったことから、先の計画外道路の目標である各地域への幹線道路と国境への道路整備が急速に行われることになった。道路局の年報によると、1941年には計4,900 kmもの国道が新たに建設道路に指定された。これに該当する道路は図3のようであり、北部、東北部、南部への幹線で一部未着工であった区間が加わって、北はビルマ国境から南はマラヤ国境までの縦貫道路が着工されたことになる。また東北部へはカビンブリー経由の第2ルートも着工され、さらにコーラートからノーンカーイ方面への未着工区間も着工されたことから、これが完成すればバンコクとラオス国境であるメコン川が道路で結ばれることになった。すなわち、第1次計画では難しかった「1つの道路網」を構築するための道路が、多数指定されたのである。

さらに、1940年からの仏印との紛争の結果タイが取り戻した「失地」については、その領内に存在する道路は道路局が管轄することになり、道路の未整備な地域においては新たに建設道路が指定された。⁵²⁾ 道路局が継承あるいは新規指定した失地内の道路は図3に示されたものであり、1941年時点で維持道路445 km、建設道路1,194 kmであった。⁵³⁾ 新規道路については、

51) [NA Kho Kho. 0202. 8/127 “Pramuan Rai Laiat Thang Luang Phaendin haeng Prathet Thai Pho So 2506”]. なお、PCC [1940/05/30 “Thang Luang thi cha Sang To Pai Yao 4,225 Ko Mo”] によると、1940年から第2次5年計画に含まれる4,225 kmの建設を前倒して行うとしており、この距離が当初想定されていた第2次5年計画に該当する道路であった可能性もある。

52) タイの「失地」回復については、Aldrich [1993: 273–295]、村嶋 [1996: 232–238] を参照。

53) TLK [1941–1948] から筆者が集計した数値であるが、一部の道路はタイ領内の区間と失地内の区間の距離が判別しないため推計値を用いてある。

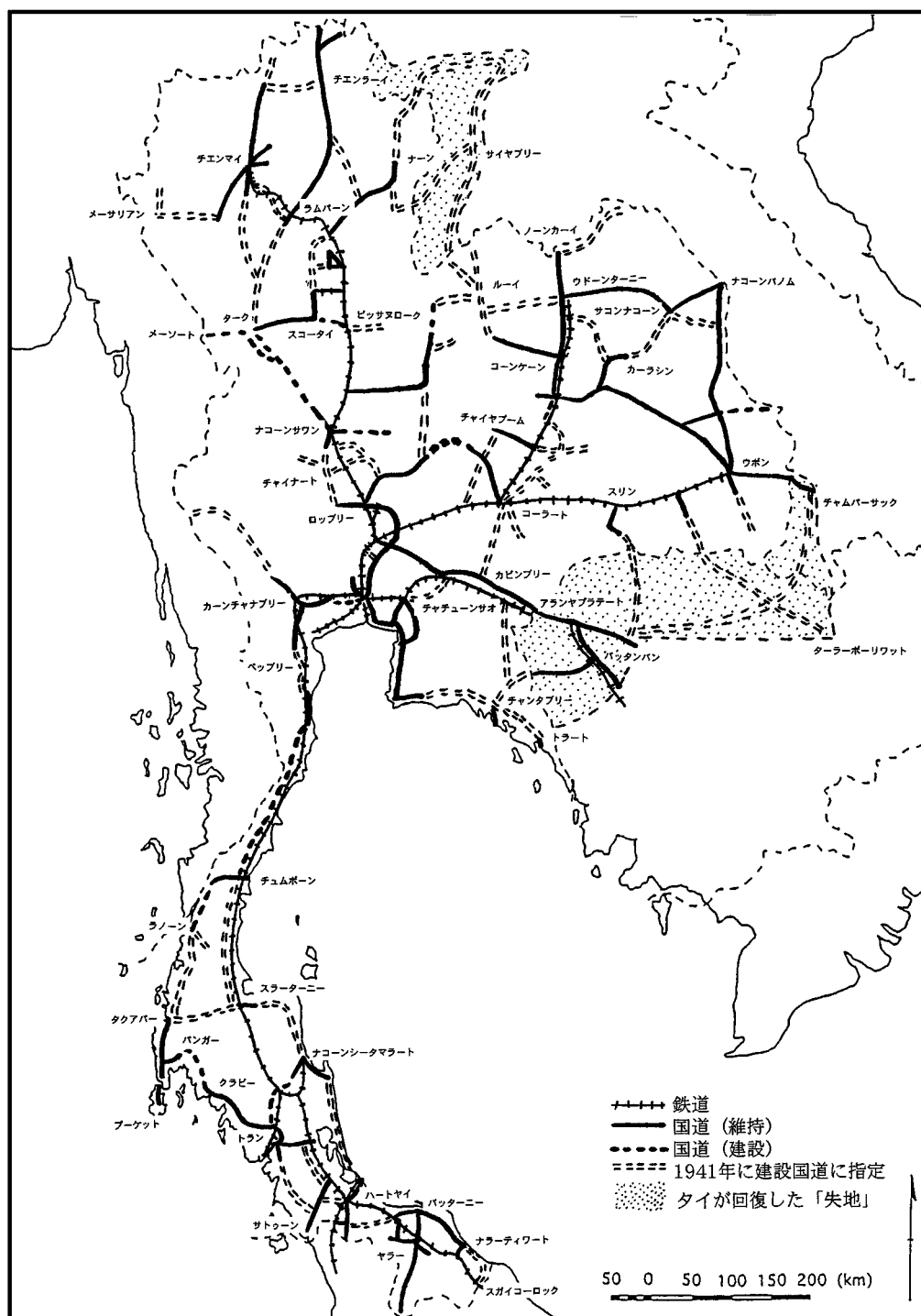


図3 1941年の国道

国境に沿って失地の外周を通るようなルートや、タイ領内の他地域との連絡を考慮したものとなっており、ここでも新たな国境へのアクセスを重視した道路が中心を占めていることが分かる。

新たに道路局が管轄することになった国道は、失地も含めると 1941 年に約 7,000 km も増加したことになる。これらを一齐に行うことは事実上不可能であるものの、一方で軍事上の理由から至急道路を建設してほしいとの要求が相次いだ。その結果、規格を落としてでも軍事車両が通行できる程度の道路をできる限り数多く建設する方向へと傾いていった。1940 年 4 月の閣議では、ピブーン首相がバンコクから北部のチエンセーンまでの道路が途中一部通行できない区間があるので、とりあえず全区間で自動車が行き通じられるよう築堤の建設のみで済ませる方法を提案した。⁵⁴⁾ もはや一刻の猶予もなく、すみやかに全国各地へ車両が通行可能な最低限の道路を伸ばしていく以外には選択肢はなくなったのである。

結果として、18 年計画の策定時に政府が期待したタイ国内への「1 つの道路網」の構築は、図らずも世界情勢の悪化とともに 1941 年からの第 2 次計画において早くも実現へ向けて動き出すことになった。第 1 次 5 年計画や県道計画のような見せ掛けの平等主義を持ち出すまでもなく、早急に地域間の幹線道路を建設できる状況が到来したのである。しかしながら、この夢はそう簡単には実現しそうにもなかった。第 2 次計画下での急速な道路整備が始まってから間もない 1941 年 12 月 8 日未明に、日本軍がタイへ上陸したことを契機に戦争が現実のものとしてタイを襲い、以後 5 年間にわたる戦争の時代が始まるのである。第 2 次計画も、開戦とともに事実上頓挫してしまう運命にあった。

お わ り に

本論は立憲革命後のタイにおける道路政策の変更を、とくに 1936 年に策定された 18 年道路建設計画に焦点を当てて分析することを目的とした。王政政府下で鉄道局の下に置かれていた道路局は、立憲革命後に鉄道局から分離されて内務省下に置かれたが、1933 年のボーウォーラデート殿下の反乱を機に、政府は治安維持面での道路整備の必要性を痛感させられた。一方で第 2 回の農村経済調査を行ったアンドリュースが、経済発展のための道路整備を強く推奨したため、政府は彼の主張を利用しながら初の全国的な道路整備計画を策定し、タイ国内に約 1 万 5,000 km の「1 つの道路網」を 18 年間で完成させるという野心的な計画を打ち出した。

計画を実行に移すにあたっては、1936/37 年から第 1 次 5 年計画が策定されたが、依然として鉄道、道路、水運のいずれも利用できないような孤立した県が少なからず存在したため、こ

54) [NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 “Samnao Raingan Prachum Khana Ratthamontri. 1940/04/26”]

の年計画に含まれた道路はほとんどが立憲革命前と同じ鉄道フィーダー道路であった。さらに政府は全国規模で新たな県道の指定を行い、第1次5年計画に入らなかった18年計画の該当路線や、鉄道も道路も到達していない郡を連絡する道路を県道とすることによって、第1次5年計画から洩れた県の住民や議員の不満を押さえようとした。

この一見すると平等主義的な政策は、民主主義を謳い従来までの王政政府との相違点を強調したい人民党政府にとってはやむを得ぬものであったが、一方では緊迫する世界情勢を背景に、第1次計画に含まれていない地域間の幹線や国境への軍事道路を計画外道路として建設していった。県道計画も何の進展も見られず、新規に建設道路となった県道のほとんどが未着工の状態に放置された。そして、いよいよ戦争の危機が迫る1941年から第2次計画が開始され、当初の目標であった「1つの道路網」の構築が急がれた。新たに約4,900 kmの国道が建設道路に指定されたうえ、失地の道路も含まれたことから道路局の管轄する国道は急速に増加したが、間もなくタイは戦争に巻き込まれたのである。

人民党政府の道路政策は、治安維持のための全国的な道路網の構築というマクロな目的と、各地から出されるミクロな要求の両者に対応する必要があったことから、双方に対応した相反する政策を打ち出したことが大きな特徴であった。マクロな政策が18年計画であり、その後の計画外道路や第2次計画であるとすれば、ミクロな政策は第1次5年計画であり、県道計画であった。このような政策は、国内各地域に極力平等に恩恵を配分しようとする点では平等主義的であるが、一方では県道のように結果が伴わないという問題が生じる。いたずらに管轄する道路を増やしても、管轄する側が満足な対応ができなければその質は相対的に低下することになり、実際に世界情勢の緊迫によって道路局が管轄する道路が急増したことにより、結局質を下げてもできる限り多くの道路を建設せざるを得なくなっていった。「質の悪い道路」の問題は、この後1950年代まで続くことになる。

このため、今後の課題としては道路が旅客や貨物の輸送面で実際にどのような役割を果たしていたのかを解明する必要がある。道路が存在しても、その質が悪ければ経済面での道路の効用は確実に限定される。1930年代の自動車輸送の賃率は、鉄道に比べはるかに高く、質の悪い道路ではたとえ軍事車両の通行は可能でも、アンドリュースが主張したような経済発展への効果は期待できないはずである。政策面での理想と輸送面の現実はどのような関係にあったのか、非常に興味深い課題である。

引用資料

(1)タイ国立公文書館資料 (NA)

内閣秘書局文書 (Ekkasan Samnak Lekhathikan Khana Ratthamontri) ([2] So Ro., [3] So Ro.)

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

(2)タイ政府機関年次報告書・統計集・逐次刊行物

Office of the Financial Adviser (OFA). *Report of the Financial Adviser on the Budget of the Kingdom of Siam*.

Prachum Kotmai Pracham Sok (PKPS) [The Collections of Laws].

Ratchakitchanubeksa (RKB) [National Gazette].

Statistical Yearbook of Thailand (SYB).

Thang, Krom (TK). *Raingan Pracham Pi Krom Thang* [Annual Report of the Department of Way].

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

(3)新聞

Bangkok Times Weekly Mail (BTWM).

Prachachat (PCC).

引用文献

Aldrich, Richard J. 1993. *The Key to the South: Britain, the United States, and Thailand during the Approach of the Pacific War, 1929–1942*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.

Andrews, James M. 1935. *Siam: 2nd Rural Economic Survey 1934–1935*. Bangkok: Bangkok Times Press.

Davis, Clarence B.; and Wilburn, Kenneth E. 1991. *Railway Imperialism*. New York: Greenwood Press. (原田勝正；多田博一（訳）『鉄路 17 万マイルの興亡——鉄道からみた帝国主義』東京：日本経済評論社)

Holm, David Frederick. 1991. Thailand's Railways and Informal Imperialism. In *Railway Imperialism*, edited by Clarence B. Davis and Kenneth E. Wilburn, pp. 155–176.

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』東京：日本経済評論社.

今野源一郎. 1959. 『アメリカ道路交通発達論』東京：東京大学出版会.

Mahatthai, Krasuang. 1941. *Raingan Kan Prachum Khaluang Pracham Changwat Phutthasakkarat 2484. Lem 2* [Report for the Meeting of Provincial Governors in 1941. Vol. 2]. Bangkok, Ministry of Interior.

村嶋英治. 1996. 『ピブーン——独立タイ王国の立憲革命』東京：岩波書店.

Nikhom Charuni. 1976. *Kabot Boworadet Pho So 2476* [Bawaradej Rebellion 1933 A. D.]. Unpublished M. A. Thesis, Chulalongkorn University, Bangkok.

野田正穂；原田勝正；青木栄一；老川慶喜（編）. 1986. 『日本の鉄道——成立と展開』東京：日本経済評論社.

Phanit Ruamsin. 1978. *Nayobai Kan Phatthana Setthakit Samai Ratthaban Chomphon Po Phibunsongkhram Tangtae Pho So 2481 Thung Pho So 2487* [Field Marshal P. Pibulsonggram's Policy of Economic Development from 1938 to 1944]. Unpublished M.A. Thesis, Chulalongkorn University, Bangkok.

Silcock, T.H. 1970. *The Economic Development of Thai Agriculture*. Ithaka: Cornell University Press.

Sompoph Manarangsarn. 1993. *Naeonom Phatthanakan Setthakit Thai nai Chuang Kon lae Lang Kan Patirup Kan Pokkhong nai Ratchasamai Phrabatsomdetphra Chulachomkhaochaoyuhua* [Economic Development of Thailand before and after the Political Reform in 1892]. Bangkok: Chulalongkorn University Press.

末廣 昭. 1996. 『戦前期タイ鉄道業の発展と技術者形成——地域発展の固有論理(2)』(文部省科学研究費補助金「重点領域研究」成果報告書シリーズ No. 15). 京都：京都大学東南アジア研究センター.

Thang Luang, Krom (TLK). 1972. *Thi Raluk Khrop Rop 60 Pi* [60th Anniversary Department of Highway]. Bangkok: Krom Thang Luang.

- Transport and Communication Policy and Planning Breau (TCPP). n. d. *Transport Statistics: Data for 1997*. Bangkok: Ministry of Transport and Communications.
- Wanlapha Rungsirisaengrat. 1994. *Lopburi: Adit-Patchuban* [Lopburi: Past and Present]. Bangkok: Thai Watthana Phanit.
- Zimmerman, Carle C. 1931. *Siam: Rural Economic Survey 1930-31*. Bangkok: Bangkok Times Press.