

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

柿崎一郎

はじめに

現在のタイは、完全に道路交通に依存した国となっている。バンコクから各地へ延びる幹線国道は次々に拡幅されて、一部では地上だけでなく高架道路が併設されている区間も存在する。一方地方では、舗装された立派な国道や県道がタイの領域内の隅々に至るまで張り巡らされ、近年では村道レベルでも舗装道路を目にすることは珍しくない。2000年には道路局管轄の国道と県道が計5万kmを上回るほか、農村開発促進事務所、土木局、灌漑局の管轄する村道が9万6,000km強存在し、このうち国道と県道はほとんどが舗装され、村道も半数以上が舗装されているものと推測される(TLK [2000] p. 83, TCPP: 表1.1.2)¹⁾。

このような立派な道路網が、タイの経済開発に大きく貢献したことは、タイ経済史を扱う多くの先行研究が共通して唱える「事実」となっている。例えば、タイ経済史家の代表であるイングラムは、1950年以降精力的に道路整備が実行され、60年代末までに人が居住するほとんどの地域に道路が到達し、道路網の拡大は多くの住民に外部市場へのアクセスを可能にしたと記述している(Ingram, 1971: p. 277)。バンコクへの一極集中化とタイ経済の発展の関連を論じたポーパンも、1950-70年の急速なバンコクと地方を結ぶ幹線道路網の整備が、国内の労働力移動の促進、国内市場規模の拡大、輸出入の拡大を通じて、バンコクの首位都市としての役割を増加させたとしている(Porphant, 1994: pp. 286-314)。

これらの先行研究は、道路の量的な拡大を根拠に経済発展との相関関係を主張しているが、質的な向上については十分考慮していない。確かに、イングラムは舗装道路の総延長の推移も提示して、1949年には760kmしかなかった舗装道路が69年には7,822kmに増加したことを表示している(Ingram, 1971: p. 277)²⁾。しかし、同じ舗装道路でも、国際規格に見合うような高規格のものと、単に旧来からある線形の悪い道路を舗装したに過ぎないものが存在する。おまけに舗装道路とされていても、適切な維持がなされないことによりその機能を十分発揮していない区間も当然存在する。真に高規格の舗装道路がタイに初めて出現するのは、58年のフレンドシップハイウエーの開通であり、その全

国的な拡大は60年代の「開発の時代」のこととなる。すなわち、単に「戦後」といっても、時期により道路網の質的な状況に大きな格差が存在するのである。道路の質は、直接的に輸送時間や輸送費用の増減に関係するとともに、間接的に経済発展にも大きな影響を及ぼす。

本論の目的は、このフレンドシップハイウェイ以前の時代、すなわち1945年の太平洋戦争の終結から57年のピブーン政権終焉までの戦後復興期の道路整備状況と、道路政策の策定過程を解明することにある⁽³⁾。とくに、タイの道路整備史上のターニングポイントとなるフレンドシップハイウェイは、当然この時代に計画され建設されたのであるから、この道路の位置付けはどのようなものであったのか、なぜこの道路が道路整備史上のターニングポイントとなり得たのかという点を重視し、道路網の量的な拡大のみでなく質的な向上も視野に入れて、当時の道路政策を分析する。

以下、第1章で戦後の道路整備が再び軌道に乗るまでの道路の状況や整備計画の特徴を解明し、第2章で無計画な国道網の拡大とそれに伴う道路の質的低下の問題を分析する。最後の第3章では、世界銀行からの借款の模索とアメリカからの無償援助の役割に焦点を当てながら、フレンドシップハイウェイが完成するまでの経緯とその意義を分析する。

1. 道路整備の再開

(1) 戦後の道路状況

1941年12月からタイは太平洋戦争に巻き込まれ、45年8月の終戦までのみならずその後の戦後復興期に至るまで、戦争はタイの経済、社会の様々な面に大きな影響を及ぼした。とくに、物資や人員の輸送のために必要不可欠である鉄道や道路は、タイに入り込んだ日本軍の戦時輸送に動員されることになり、民間の輸送は制限された。さらに、戦況の悪化とともに頻発する連合軍の爆撃は、とくに鉄道輸送を麻痺させることになったため、道路は従来内陸部での輸送の主役であった鉄道輸送の代替という重い使命を課せられることになった。

鉄道への爆撃は、橋梁、駅、ヤード、中央工場など他方面に及んだ。ラーマ6世橋を始めとする長大鉄橋は全国で計28カ所が破壊され、主要駅やヤードも22カ所が攻撃を受けた(RFT, 1991: p. 197)。車両の被害もすさまじく、蒸気機関車は計186両のうち105両が破損し、貨車も計3,915両のうち、2,084両までもが多かれ少なかれ被害を受けた(Ibid.)。その結果、従来地域間輸送を担っていた鉄道の代わりに、道路や水運を用いての地域間輸送を行わざるを得なくなった。1945年2月の時点で、バンコクから北部への軍事物資輸送は、鉄道がほとんど使えず、主に水運と道路輸送を組み合わせる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

状況であった⁽⁴⁾。

道路整備については、1936年から開始された道路建設18年計画下の第2次計画に基づき、41年に計4,900kmもの国道が新たに建設道路に指定されたものの、すぐさま戦争に巻き込まれたために建設は遅々として進まなかった⁽⁵⁾。表1は41年以降の国道の道路距離を示している。これを見ると41年の維持国道は計5,515kmであったが、46年にその数は6,221kmに増加しており、約700km弱の増加となっていることが分かる。ここには「失地」内の道路も含まれており、タイ領内の増加分は計510km程度であった⁽⁶⁾。

図1は、1945年当時の国道網の状況を示している。41年に新たに指定された道路は、将来地域間を結ぶ幹線道路となるような路線や、国境方面へのアクセスを図るものが多かったが、そのほとんどはまだ完成しておらず、道路網は依然として各地域ごとに孤立して存在していたことが分かる。唯一の例外は、ロップリーとコーラートを結ぶ道路で、これによりバンコクと東北部との間が道路で結ばれた。ほかにはバンコクから東方のアランヤプラテート、さらに失地内のパタンバン方面へと、シャム湾東岸のラヨンまでがバンコクと道路で結ばれたが、全体として見れば幹線としての道路はまだ限定されていた。

既存の道路の維持も、大きな課題であった。表1を見ると、維持道路のうち舗装道路の距離が1945年には909kmあったのが、49年には735kmまで減少している。このうち約85kmは失地内の道路が除外された結果であるが、それを除いても約90kmも舗装道路

表1 国道総延長の推移

(単位: km)

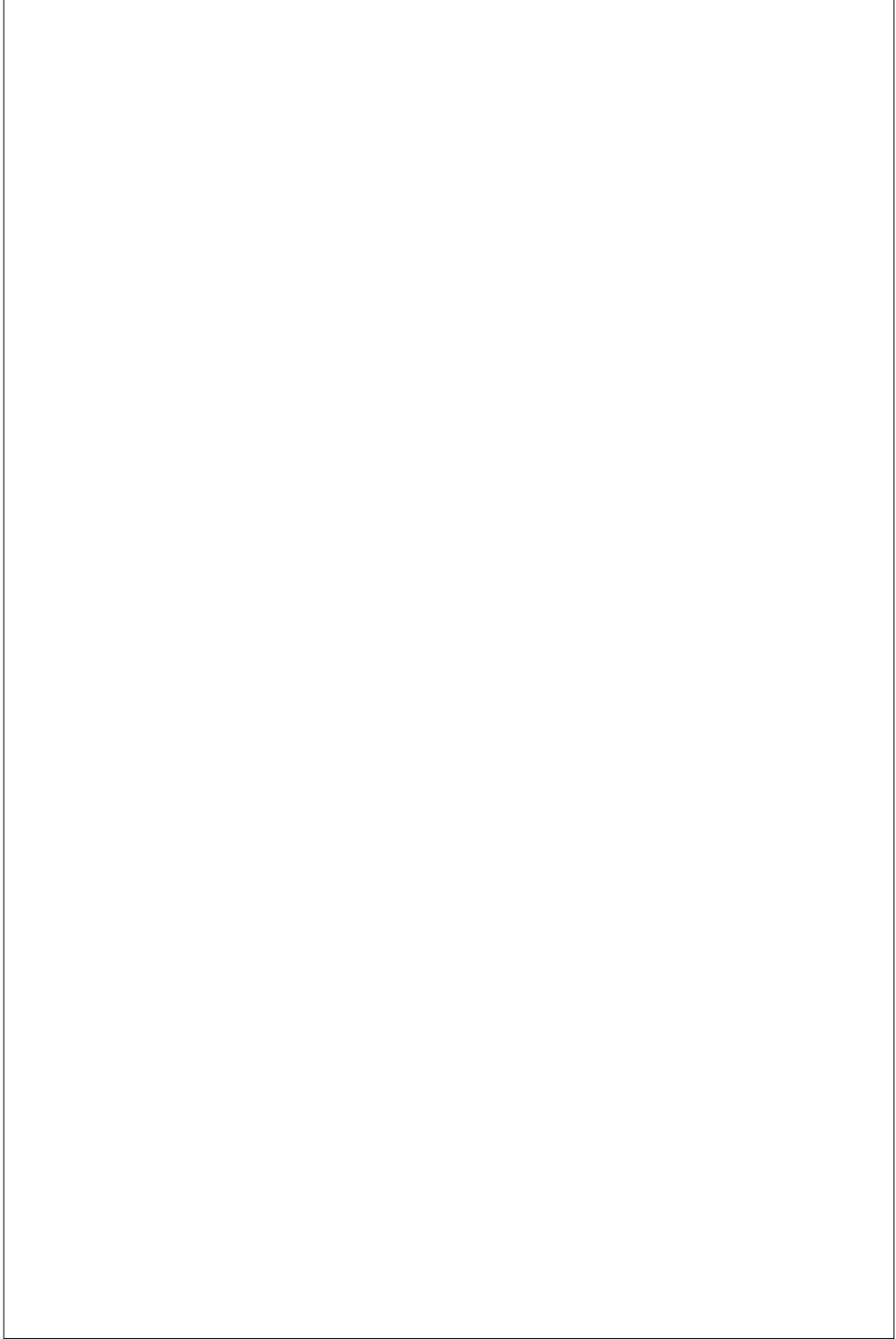
年	維持道路			建設道路			総計
	舗装	未舗装	計	着工済	未着工	計	
1941	873	4,642	5,515	780	6,606	7,386	12,901
1942	874	4,762	5,636	1,119	6,125	7,244	12,880
1943	892	5,055	5,947	1,335	5,665	7,000	12,947
1944	905	5,163	6,068	1,489	5,426	6,915	12,983
1945	909	5,285	6,194	1,517	5,275	6,792	12,986
1946	909	5,312	6,221	1,617	5,166	6,783	13,004
1947	760	4,988	5,748	2,339	3,704	6,043	11,791
1948	751	5,008	5,759	2,685	3,352	6,037	11,796
1949	735	5,042	5,777	2,669	3,377	6,046	11,823
1950	811	5,023	5,834	2,499	3,753	6,252	12,086
1951	966	4,980	5,946	2,301	4,448	6,749	12,695
1952	1,111	5,033	6,144	2,463	4,318	6,781	12,925
1953	1,398	4,971	6,369	2,654	3,898	6,552	12,921
1954	1,708	4,921	6,629	3,053	3,391	6,444	13,073
1955	1,816	5,295	7,111	2,862	3,160	6,022	13,133
1957	2,062	5,861	7,923	2,400	3,871	6,271	14,194

(注) (1)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。

(2)1946年までは「失地」分が含まれている。

(出所) TK[1941 1948]~TLK[1957]より筆者作成。

図1 1945年の国道網



(出所) TK [1941-1948]より筆者作成.

が減少したことになる。道路局の年報によると、これらの道路の路面は舗装から砂利に変更されており、舗装が破損して砂利道になってしまったことを示している⁽⁷⁾。舗装と区分され続けた残りの区間も、同じように舗装の破損状況は甚だしかったものと推測される。

未舗装道路の状況は、さらに悪化していたはずである。戦前から政府は軍事上の目的で全国へ至る道路網を緊急に整備し始めたが、対象路線があまりにも多いため規格を落としてでも多くの道路を作ろうとした(柿崎 2002、505ページ)。その結果、とりあえず自動車が行ける程度の未舗装の道路が数多く建設されることになり、それらは簡単に破損することになった。後に同じような仮設道路(Thang Lamlong)が数多く作られたが、このような道路は乾季にしか利用できず、その後の雨季に破損して通行不能となることが多かった⁽⁸⁾。

当時の新聞にも、道路整備の必要性を訴える投稿が数多く存在した。例えば、1947年12月の『サヤムニコーン』紙の投稿記事では、中部のパーチャー～ノーンケー間の国道は凹凸だらけで状況が悪く、このまま放置するのならいっそのこと廃止して車の代わりに船を運行すれば良いと皮肉っている⁽⁹⁾。翌年1月の同紙には、東北部のウドンターニー～ノンプアラムプー間の道路について、20年前から着工されたものの一向に完成しないと問いかける投稿も見られる⁽¹⁰⁾。どちらの区間もこの時期には維持道路とされていたことから、維持道路の状況も決して良くはなかったことがうかがえる。

結局、鉄道輸送の代役を果たすことになった道路も、その整備状況は満足のいくものではなく、鉄道を代替するには不十分であった。このため、戦後政府は鉄道とともに道路の復興も目指すことになり、頓挫していた道路建設18年計画の再開を模索することになる。

(2) 18年計画の再開

戦時中には第2次道路建設計画に従った道路整備は中断され、軍事面での必要性に応じた道路の建設や維持がなされてきた。戦後もしばらくは長期計画を立てることもなく、毎年必要に応じた道路の建設と維持が行われたが、道路の整備を本格的に行うためには、長期計画の策定が不可欠になった。そのため、頓挫した1941年からの第2次計画を再開する形で、新たに第2次5年計画を立てることになった。

道路局では1936年から開始した第1次5年計画と同様に、法律を規定して確実に予算を確保しようと考えた⁽¹¹⁾。これは、41年以降は道路建設法を制定して毎年の予算を事前に決めなかったため、国の財政状況で道路局の毎年の予算が左右され、円滑な建設や維持を妨げる要因となっていたためである。道路局は政府に対し、49年4月に総額9億2,320万バーツの5年計画を提出した。この計画は国道建設、県道建設、長大橋建設から成り、対象路線は国道5,931km、県道3,894km、長大橋15カ所であった⁽¹²⁾。

ところが、道路建設法による予算の規定は、財政状況が悪化した場合に他の部門に影

響が出るために、大蔵省は反対の意向を示し、毎年の予算を見積もった形で計画の再提出を求めた⁽¹³⁾。このため、道路局では1950年3月に改めて10年計画として計画を作り直した⁽¹⁴⁾。再提出された10年計画では、次に述べるように県道が道路局の管轄から外れたため、国道建設と長大橋建設のみとなり、総額で13億8,519万パーツとなった⁽¹⁵⁾。対象路線は国道7,490km、長大橋34カ所と、5年計画よりもやや増加した。

10年計画の対象路線は、図2に示した通りである。基本的には18年計画に含まれた道路が中心であり、多くは1941年からの旧第2次計画で新たに建設道路に指定された区間である。しかし、従来と異なる点は、18年計画よりも地域間を結ぶ幹線としての役割を担う路線がより多く設定されている点と、18年計画の理念であったすべての県に道路を到達させる構想がより具体化している点である。

地域間の幹線となりうる区間は、言い換えれば鉄道に平行する区間であった。18年計画ではいくつかの例外を除いて、基本的には鉄道に平行する道路は設定されなかったが、この10年計画では鉄道に平行してバンコクと周縁部を結ぶ幹線の一部となるような道路が含まれた(柿崎 2002、490-491ページ)。それは、東北部への幹線となるサラブリー～コーラート間と、南部への幹線となるチュムポン～スラターニー間である。東北部へはロップリー～コーラート間道路が戦時中に完成していたし、南部へはチュムポンからアングマン海側の西海岸を経由してマラヤ国境に至る道路が着工されていた。にもかかわらず、この計画では両地域へのさらなる短絡路として、あえて鉄道に平行する道路を含めたのである。

すべての県へ道路を到達させる構想は、チャオプラヤーデルタ地帯や東北部の道路網に顕著に現れた。18年計画ではすべての県に道路が到達し、バンコクと道路のみで結ばれることを目標としていたが、第1次計画、旧第2次計画ではこれをすべて実現するような道路は対象とされなかった。ところが、この10年計画では北部の西端にあるメーホンソン県を含め、全県に道路を到達させることになっていた。鉄道が到達していたために、これまで着工対象とならなかった東北部下部のプリームなど3県を連絡する道路も対象に入った。水運が利用可能な中部のアーントーン、スパンブリーを結ぶ道路も、新たに計画に組み込まれた。この結果、計画が完成すれば事実上すべての県がバンコクと道路で結ばれる、言い換えればタイ国内に完全な「1つの道路網」が構築されることを意味した⁽¹⁶⁾。

この構想も、主として軍事的な要求から出てきたものであった。東北部下部を縦貫するチョークチャイ～デートウドム間道路は、鉄道しか到達していない3県を通過すると同時に、バンコクと鉄道の終着点ウボン、さらにその先のラオス国境を結ぶ最短ルートとなるものであり、1950年には陸軍がこの間を優先度1に掲げていた⁽¹⁷⁾。スパンブリーへの道路も53年にピブーン首相が早期完成を指示しており、後に軍もロップリーからスパンブリーへ至る道路を新たに要求していた⁽¹⁸⁾。当時の緊迫を増す世界情勢下において政府が行う対策とは、有事の際に迅速に兵力の派遣ができるよう道路を準備しておくこ

図2 国道建設10年計画(1950年)



(出所) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5 より筆者作成 .

とであった。

実際には、この10年計画も陽の目を見ることなく推移し、1952年にようやく4年計画の全国国道建設法として定められた。その理由は、後述する世界銀行の借款計画に対応するためであったものと思われる。この4年計画は計5,392kmの道路を対象とし、総額は11億3,450万パーツであった⁽¹⁹⁾。4年計画は対象道路を建設と修復に分類しており、先の10年計画と比較すると、計画対象路線の数が減った一方で、供用中道路の修復区間が増えていた。前述のように維持道路の状況も劣悪であったことから、道路網の量的拡大よりも道路全体の質的向上を優先するより現実的な計画に転換したことが分かる。

道路局が新たな道路整備計画を策定したこの時期には、道路局の支出も急増した。表2は1941年以降の道路局の支出を表している。これを見ると、戦時中は1,000万パーツ台で推移していたが、48年以降急速に増加し、50年には1億パーツを超えていることが分かる。53年以降は年間3億パーツを超えるまでに支出は増加したものの、55年以降は政府の財政状況の悪化により減少している⁽²⁰⁾。政府の歳出に占める道路局の支出も、戦時中は徐々に減少したものの、49年頃から増加し始め53年には9%にまで達した。50年代前半までを見れば、道路局の支出額は政府総歳出の増加率以上の伸びを示しており、41年と54年を比較すると実に30倍も支出額は増加したことになる。

表2 道路局支出額の推移

(単位: 1,000パーツ)

年	国道			県道			計	道路局 支出総額	政府総歳出に 占める割合(%)
	建設費	維持費	計	建設費	維持費	計			
1941	9,927	2,812	12,739	156	311	467	13,206	14,729	7.4
1942	7,148	2,237	9,385	465	180	645	10,030	11,819	5.9
1943	6,921	5,465	12,386	299	436	735	13,121	12,513	4.8
1944	13,089	8,243	21,332	194	520	714	22,046	17,520	4.5
1945	7,185	2,069	9,254	3	413	416	9,670	11,186	2.6
1946	7,315	4,696	12,011	59	468	527	12,538	17,558	2.8
1947	5,514	7,846	13,360		379	379	13,739	16,074	1.4
1948	9,013	13,577	22,590	1,289	367	1,656	24,246	25,500	1.6
1949	28,924	33,930	62,854	8,747	390	9,137	71,991	74,861	3.6
1950	71,470	39,542	111,012	N.A.	N.A.	25,007	136,019	138,432	6.7
1951	101,206	50,185	151,391				151,391	152,739	6.2
1952	200,032	72,882	272,914				272,914	274,158	8.1
1953	246,345	104,361	350,706				350,706	351,985	9.1
1954	243,638	73,651	317,289	N.A.	N.A.	65,000	382,289	394,532	9.3
1955	250,425	42,174	292,599	N.A.	N.A.	40,000	332,599	343,433	8.6
1957	72,581	52,925	125,506	N.A.	N.A.	57,729	183,235	201,629	4.1

(注) (1)1953年までの維持費は修復費と維持費の合計額を示す。

(2)1954年以降の県道分の支出は、道路局予算として計上されて自治土木局に廻された分を示す。

(3)政府総歳出は通常歳出、特別歳出の合計額を用いている。

(4)柿崎(2002)の表2に記載された1941年の道路局支出額は自治土木局の数値のため本表の数値と異なっている。

(出所) TK[1941-1948]-TLK[1957], OFA[1941-1950], SYB[1966]より筆者作成。

(3) 県道の移管

県道の状況は、国道以上に劣悪であった。表3は1941年以降の県道距離を示しているが、これを見ると41年以降県道の整備はほとんど行われていなかったことが分かる。維持道路は戦時中に50km程度増え、戦後は50年までにさらに50km増えていることから、結局この10年間で100km増加したに過ぎない。一方、建設道路は戦時中にはほとんど変化がなく、戦後になって国道への移管のために160km程減少している。また、建設道路は戦時中に着工済区間が70kmほど減少して未着工がほぼ同距離増えていることから、着工後そのまま放置され未着工扱いに格下げされた区間が存在するものと思われる。

このような県道の状況は、県道に対する予算の少なさからも読み取れよう。先の表2は県道分の支出額が記されているが、この額が道路局全体の支出額に占める割合が非常に低いことが分かる。戦時中から1947年にかけては、道路局の支出全体の36%であり、48年からようやく増加して50年には18%となっている。このように県道分の支出が限定されていたため、県道の整備は全く進まなかった。維持道路に含まれた道路の状況も、国道と同じかそれ以上に悪い状況であったはずである。

県道の建設や維持については、各県が実際の建設や維持を行い、道路局は予算のみを支出する形でこれまで行われてきた⁽²¹⁾。しかし、このように予算が非常に限定されていることと、県側が具体的な県道整備計画を持っていなかったことから、県道の状態は一向に改善される兆しがなかった。このため、1950年に内務省の自治土木局が県道を道路局から引き取ることになった⁽²²⁾。自治土木局は、かつて1933年から41年まで道路局が

表3 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	
1941	24	814	838	787	4,743	5,530	6,368
1942	24	814	838	787	4,743	5,530	6,368
1943	24	814	838	787	4,743	5,530	6,368
1944	32	814	846	779	4,759	5,538	6,384
1945	32	859	891	716	4,816	5,532	6,423
1946	32	859	891	714	4,721	5,435	6,326
1947	32	839	871	660	4,711	5,371	6,242
1948	32	839	871	673	4,698	5,371	6,242
1949	34	904	938	660	5,109	5,769	6,707
1950	36	906	942	768	5,332	6,100	7,042
1955	N.A.	N.A.	1,141	N.A.	N.A.	4,138	5,279
1963	170	1,917	2,087	N.A.	N.A.	3,688	5,775

(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。

(出所) TK[1941-1948]-TLK[1950], NA Kho Kho 0202. 8. 7/166, NA Kho Kho. 0202. 8/127 より筆者作成。

道路部として所属していた内務省下の部局であった。これにより、県道業務を完全に道路局から切り離し、道路局は国道の整備のみに特化することになった⁽²³⁾。

その後、世界銀行からの借款を模索した際に、世界銀行側は道路整備を担当する部局が道路局と自治土木局に分かれていることを問題視しているのではとの疑念が出て、借款を実現させるためには両者を統合する必要があるとの意見が道路局内から出されてきた⁽²⁴⁾。実際に、間もなく政府は1955年度から県道の管轄を道路局に戻すことを決めたことから、この借款への配慮がなされたものと思われる⁽²⁵⁾。この移管はその後自治土木局と道路局の間で移管の時期について調整がつかず、順に翌年へと先送りされた⁽²⁶⁾。結局、県道が道路局に返還されたのは63年のこととなった。

自治土木局下に置かれた期間に、県道の整備はある程度は進展した。表3の1955年と63年の数値を見ると、維持道路の総延長は50年に比べて増加しており、63年には倍増している。舗装道路も50年までの水準に比べれば相対的に増加している。建設道路が減少したため、全体の総延長は55年に比べて2,000km程度減少したが、これは新たに県道に指定された道路が少なく、逆に国道に編入されたり維持道路に組み込まれる道路が多かったことを示している。

県道を自治土木局に移管した結果は、県道整備の進展よりもむしろ国道整備の進展に現れていると言えよう。表1のように、1950年から57年までの間に維持国道は約36%増加し、とくに舗装道路は2.5倍にまで増加した。このため、県道を切り離したことは道路局による国道整備をある程度促進することになった。しかしながら、世界情勢の悪化によって新規路線の建設要求が増え、計画外の道路が再び増加することになる。

2. 拡大する国道網

(1) 軍事道路の建設要求

1930年代後半から開戦までの時期にも、世界情勢の悪化に伴って軍の要請による安全保障上重要な道路が多数建設されたが、戦後も再び軍事目的のための道路整備が要求され始めた⁽²⁷⁾。東西対立による冷戦は48年頃から顕在化し、仏印などタイの隣国でも独立運動が活発化していた(Wyatt, 1984: p. 267)。さらに49年には中華人民共和国が成立し、翌年には朝鮮戦争が勃発した。このような中で、タイでは再び戦争に巻き込まれるのではとの警戒感が高まり、軍は安全保障面で重要な道路整備を再要求し始めた。

この時期には、軍事道路(Thanon Yutthasat, Thang Yutthasat)という言葉が流行した。管見の限りこの言葉が最初に使われたのは1950年であり、53年頃から盛んに用いられるようになった⁽²⁸⁾。新聞にも政府の公文書にもこの言葉は見られ、この時期に新たに着工されたり整備された道路はいずれも軍事道路と呼ばれていた。例えば、先に言及した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

サラブリー～コーラート間道路も「軍事道路」と呼ばれた⁽²⁹⁾。この道路は、当初途中のパークチョンにあったリンダーペスト病のワクチン工場を国連食糧農業機関（FAO）の代表団が49年に視察する計画が浮上したため、自動車が到達できるよう道路建設を行う計画が立てられたのが最初であった⁽³⁰⁾。その後、この区間がバンコクと東北部を結ぶ最短ルートとして軍事上の目的から脚光を浴びたことから、先の10年計画に含まれることになった⁽³¹⁾。

1949年5月に、ピブーン首相は戦争が起こりタイにも危害が及ぶ可能性が高まったとして、まだバンコクと道路で結ばれていない西部のメーソートと南部のハートヤイ方面への道路を至急建設するために、陸軍工兵隊の助力をを求めることを提案した⁽³²⁾。翌年首相は国道防衛道路建設管理委員会を設立した⁽³³⁾。この委員会は首相自らを長とし、運輸、内務省の各大臣、道路局など交通関係部局長、陸海空軍の代表などから構成され、軍事道路の整備を遂行するための軍の意向の確認や各機関間の調整を行った。

陸軍は自らの希望する道路整備について、運輸省に早期整備を要求していたが、運輸省側がなかなか実行しないため、ついに1951年には陸軍自ら道路整備計画を立てて政府国務運営委員会に提出した⁽³⁴⁾。これは、50年に策定された国道建設10年計画について、陸軍側の意向に従って優先順位を付けたものであった⁽³⁵⁾。この計画では、優先度1の道路はいずれもバンコクと各地を結ぶ幹線道路を構成する区間となっていた。

軍事道路の役割は、バンコクと各地方間を結ぶ幹線のみではなく、国境周辺へのアクセスを改善することも含まれていた。この最たるものが、国土外周道路計画であった。これはピブーン首相が指示したもので、内陸の国境及び海岸線沿いに、道路の建設計画がない区間約3,500kmを対象として道路を建設する計画であった⁽³⁶⁾。これにより国境沿いを一周する道路が完成し、国境へのアクセスが改善されることになるが、当時はまだバンコクと各地を結ぶ幹線すら完成しておらず、このような道路を建設する段階ではなかった。

軍事道路は、4年計画にも影響を与えた。1953年にピブーン首相は4年計画に入らなかった南部への幹線となるチュムポーン～スラターニー間173kmの建設を行うよう運輸省に命じていたが、道路局では4年計画に入っていないために予算がないとして、もし建設するならば特別予算を組むよう要求した⁽³⁷⁾。さらに同年には、バンコク～ペップリー間、カーンチャナブリー～スリーパコダ間、メーソート～メーホンソーン間の3線が新たに建設対象とされた⁽³⁸⁾。このうち後者2線は、先の国土外周道路の一部であった。このように次々と軍事道路が建設対象になった結果、計画の遂行はますます困難となった。

道路整備の遅れに業を煮やしていた陸軍は、自ら道路整備にも乗り出していた。1949年にピブーン首相が陸軍工兵隊を用いて西部と南部への道路整備を至急行うよう提案したのを受けて、翌年陸軍は西部のメーソートへの道路と東北部への連絡ルートであるカピンブリー～コーラート間の建設を行いたいとして、道路局に移管を求めてきた⁽³⁹⁾。し

かし、予算不足で後者のみの建設となったものの、軍による建設もあまり芳しい成果も見せなかったために、53年に道路局が返還を求めて了承された⁽⁴⁰⁾。

(2) ピブーン首相の道路整備要求

道路建設を要求するのは、軍だけではなく。ピブーン首相もまた、機会があるごとに道路局に対して特定区間の早期完成や、新規道路の着工を求めた。先の陸軍工兵隊による道路建設、国土外周道路、チュムポン～スラターニー間道路は、いずれも首相自らが提案していた。彼の提案理由は様々であるが、道路局に対して頻りに口を出していた。

表4は、主に公文書館資料から判別したピブーン首相が新規着工や建設促進を要求した道路をまとめたものである。これを見ると、軍事的な目的から出されたものだけでなく、地方視察のために建設を命じたもの、地方からの要望書を受ける形で出されたものなど、多様な理由から要求を出していることが分かる。そして、多くの場合道路局は首相の要求を受け入れ、新たに建設国道に指定したり仮設道路を建設する形で対応したことが分かる。

地方視察のために建設を命じた道路の例は、メーテーン～メーホンソーン間道路である。首相は1956年1月に道路局に対し、同年5月にメーホンソーンへ視察に行くので至急仮設道路を整備するよう命じた(TLK, 1972: p. 174)。この道路は戦時中に日本軍がビルマへの輸送路として建設したが、その後は放置されており道路局の管轄道路にも含まれていなかった。道路局では緊急にこの道路を補修し、彼は4月28日に自動車でメーホンソーンへ入った。タイの首相がメーホンソーンを訪問したのは、これが最初であった(*Ibid.*)。ほかにも首相の地方視察に合わせての道路整備は数多く行われたらしく、これを揶揄して『サヤムニコーン』紙1953年8月12日付には、首相らしき人物がロードローラーを運転している挿し絵が載せられ、「首相の行くところ道路良くなり」との文が添えられていた⁽⁴¹⁾。

地方からの要望を受けたものは、1955年のトラート～クローンヤイ間が挙げられる。これは首相がトラートを訪問した際に、地元の議員からこの道路の国道への昇格を求められ、首相がそれを約束したものの進展がなかったため、議員が改めて首相に要求したものであった。指示を受けたものの、予算が不足したため道路局では結局国道としての受け入れを見合わせていた⁽⁴²⁾。51年のロップリー～シンブリー間道路は、沿道の住民から道路の破損が激しくバスの運賃が高いとの苦情が寄せられたため、道路局に整備の検討を依頼したもので、道路局では52年予算の上乗せを要求し、首相はそれを了承していた⁽⁴³⁾。

特異なものとしては、仏暦2500年祭関係の道路が挙げられる。1957年が仏暦2500年に当たるため、ピブーン首相はその記念式典を計画した⁽⁴⁴⁾。これに合わせて、隣国との関係改善のための国際鉄道や道路の整備と、祝賀品を輸送する自動車が到達できるよう

表4 ピブーン首相の道路整備要求

年月	区間	理由	対応	出所
1949/ 5	バンコク～ハートヤイ,バンコク～メーソート	安全保障		NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/26
1950/ 7	バーンバー～ダムヌーンサドゥアク	農業振興,生活費低減	1951年建設道路へ	NA [2] So Ro. 0201. 66. 5. 2/13
1951/ 1 3	ロップリー～シンプリー	住民からの要請	1952年予算を要求	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/25
	チュムボン～スラターニー	安全保障	1952年予算獲得は不可能	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/33
1952/ 4 8 12	隣国との連絡鉄道・道路	国際親善	ターク～メーソート間建設促進	NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/29
	すべての県への道路到達	仏暦2500年祭	スラターニー～ナコンシータマラートほか2線建設へ	NA Kho Kho. 0202. 8. 4/1
	ソクラー,チエンマイ,ウドンターニー,メーホンソーンへの道路			NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/26
1953/ 3	チエンマイ～ブーケット,コーラート～ウボン,コーラート～アランヤプラテート	安全保障		NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5
1953/ 3 7 7	バンコク～ベップリー,カーンチャナプリー～トーンパーブーム,ナコンパトナム～スリンプリー,メーソート～メーホンソーン			NA [2] So Ro. 0201. 66. 5. 2/4
	国土外周道路	安全保障		NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5
	バンコク～ラムパーン(新ルート)	安全保障	新ルートの方が逆に迂回路となると回答	NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/31
1954/ 1 5 7 12	ノンカーイ～ブンカーン,ルイー～チエンカーン	安全保障		NA Kho Kho. 0202. 8. 7/125
	ターク～メーソート	安全保障	1954年末仮設道路完成	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/102
	シンプリー～ナコンサワン	安全保障	1954年は他道路の予算から捻出するよう指示	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/75
	バーンバー～ダムヌーンサドゥアク		1955年中完成予定と回答	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/99
1955/ 8 12	サーイプリー～ルーン駅,タンヨンマス～スガイコーロック	住民からの要請	1956年建設道路へ	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/129
	トラート～クローンヤイ(国道昇格)	住民からの要請	昇格見合わせ	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/172
1956/ 1 2 5 10 ?	メーテン～メーホンソーン	首相の視察予定	4月の視察までに仮設道路整備	TLK, 1972: p. 174
	シーサケート～クアンナイ	共産化対策	1957年建設道路へ	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/229
	カムペーンベット～スコータイ(国道昇格)	スコータイ復興計画	1957年国道昇格	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/222
	ラムパーン～メーモ	発電所計画	予算がないと回答	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/116
	バンコク～ドーンムアン	空港アクセス改善	アメリカの援助で新ルート整備へ	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/233
	ウタイターニー,アーントーン,サムットソクラームへの架橋	仏暦2500年祭	ウタイターニーへのみ対応可能	NA Kho Kho. 0202. 8. 7/192

(注) (1)年月については首相が指示を出した年月を原則とするが、文書の制約から一部道路局(運輸省)からの回答があった年月の場合もある。

(2)対応は、首相の命に対する道路局(運輸省)の回答や具体的な対応を示す。

に全県へ道路を到達させることを命じた⁽⁴⁵⁾。前者については、結局カンボジアとの鉄道の直通と、軍事道路として首相が関心を持っていたターク～メーソート間の道路建設が選ばれ、54年末に仮設道路が完成した⁽⁴⁶⁾。後者については、52年にスラターニー、ピットへの道路が4年計画に組み込まれただけでなく、56年にはウタイターニーなど3ヵ所へのルート上の長大橋梁の架橋が命じられた⁽⁴⁷⁾。

このような首相の相次ぐ道路整備の要求は、道路局側にも不快感を与えていた。表4に挙げられている道路の多くは、道路局側が予算がないことを理由に特別予算を求めたものの、大蔵省がそれを認めなかったために、建設道路に指定されたのみで実際の整備は行われなかった。首相のメモへの道路整備の要求に対し、ハーン道路局長から運輸次官へ送られた文書には次のようなことが述べられていた⁽⁴⁸⁾。

……道路局は首相の要求には賛成します。なぜなら、それは国家に多大な効果をもたらすからであり、確保しておいた（予算の）15%を用いて（この道路を）建設することを決意しておりました。しかし、現在この少ない蓄えもシンプリー～インプリー間のように同じような首相の命による道路の建設に使わねばなりませんし、首相はさらにタンヨンマス～スガイコーロック間とサーイプリー～ルソ間間の建設も命じました。それぞれの建設には少なからぬ費用がかかるため、この道路を建設する資金は十分ではなく、もし洪水や応急補修など緊急の必要が生じた時には、資金不足が大きな障害となることが懸念されます……。

ここで言うシンプリー～インプリー間道路は1954年のシンプリー～ナコーンサワン間道路の一部であり、タンヨンマス～スガイコーロック間、サーイプリー～ルソ間も55年の所に記載されている。予算の15%とはこのような計画外道路のためのものと思われるが、それも足りなくなるほど次から次へと首相が道路整備を要求した結果、道路局も対応できなくなったのである。一方で首相は、道路局に多額の予算を注ぎ込んでいるにもかかわらず、その成果は上がらず、高い金をかけても悪路しかできないと批判していた⁽⁴⁹⁾。

軍事道路にしても、首相の指示による道路にしても、いわば見境もなく次々に新規区間の整備要求が出されたために、道路局はこれらの要求すべてに対応することは不可能であった。このため、戦前と同じく次善の策として考えられたのが、仮設道路の建設など道路の規格低下であり、タイ国内に低規格道路網が広まる結果となった。

（3）低い道路水準

上述したように、1950年代に入って道路局の予算は急増し、それに伴い管轄する国道も増加していった。しかしながら、それらの状況は決して満足のいくものではなかった。終戦直後の劣悪な状況は多少改善されたはずではあるが、依然として未舗装道路が大半を占めていたことから、自動車の高速での走行が可能な道路状況からは程遠いものであった。

図3は、1957年の国道の状況を示している。これを見ると、この時点でバンコクと北部を結ぶ幹線は完成したものの、南部への幹線はラノン~タクアパー間、パンガー~クラビー間などで依然として建設中であることが分かる。北部への幹線は、55年時点で一部建設中の区間が残っていたことから、57年ようやく全通したことになる。ただし、チェンマイへはまだ一部建設中の区間が存在しており、プレー、ナン方面へも一部が建設中という状況であった。東北部でも、コーラートからノンカーイ方面への道路がまだ完成しておらず、東北部全体の道路網が1つになったわけではない。

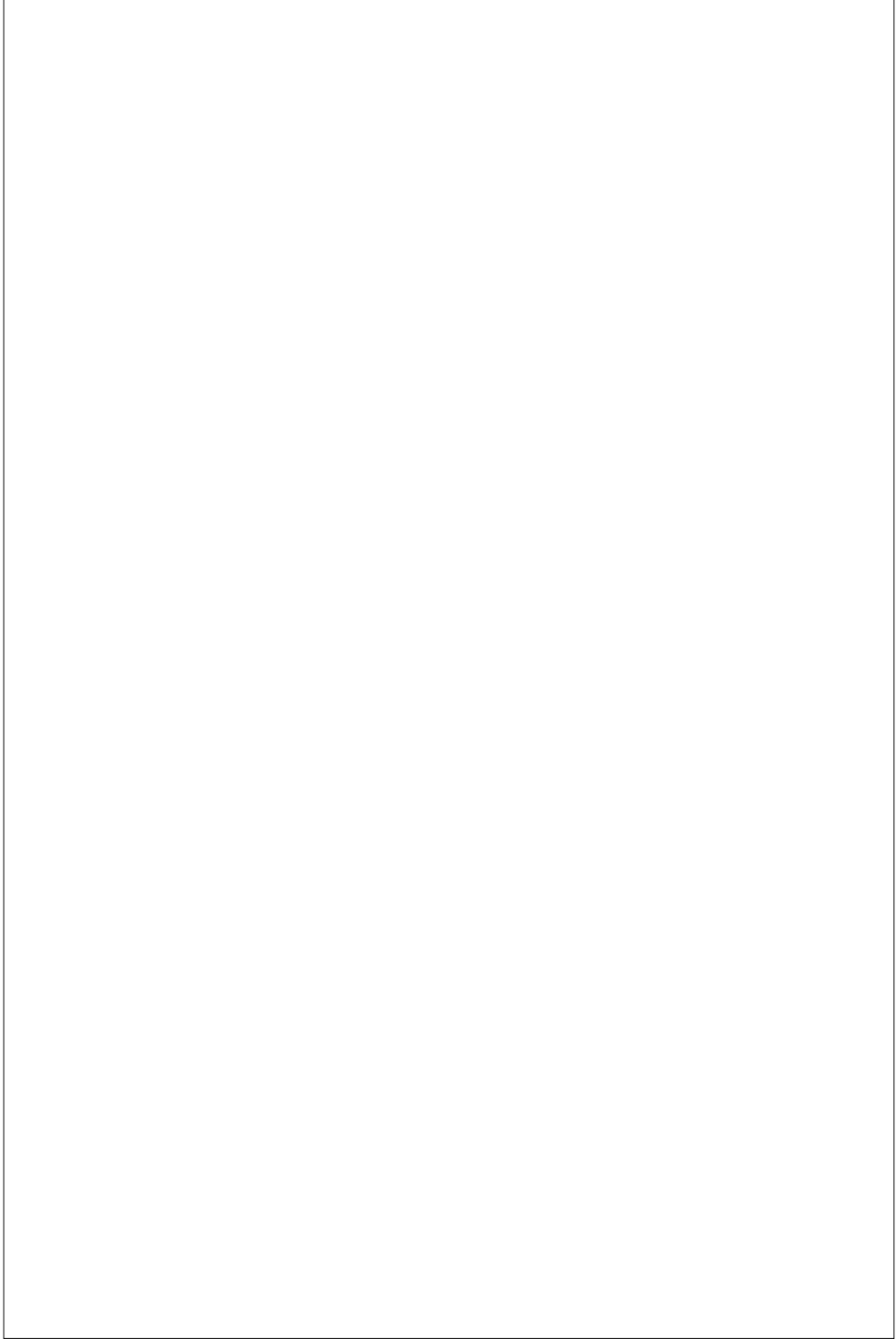
実際には、建設中の道路でも自動車が通行可能な区間は存在した。南部への幹線は1956年中にとりあえず自動車が通行できるようになり、バンコクからマラヤ国境まで自動車で到達できるようになった(TLK, 1972: pp. 171-172)。これは、ピブーン首相の仏暦2500年祭に間に合わせるための応急処置であったものと思われる。また、56年にはチェンマイからバンコクまでラムマイ(龍眼)のトラック輸送が計画されたことから、同じくチェンマイへの道路も57年を目標に建設中の区間が整備され、自動車通行が可能となったのであろう⁽⁵⁰⁾。

舗装道路の普及も遅れていた。確かに1940年代と比べれば、57年の舗装道路の総延長は倍増しており、戦後舗装道路の破損により総延長が減少した時代から比べると、3倍弱の増加となっている。それでも、幹線道路が全線にわたり舗装される区間は少なかった。40年代までの舗装道路は北部や南部に多く、主に都市周辺の道路や幹線の市街地を通過する区間が舗装されていた。戦後はバンコクから地方へ伸びる幹線が徐々に舗装化され、57年までに北はロップリー、東はプラーチンブリー、サッタヒーブ、西はカーンチャナブリー、南はファヒント、バンコクからほぼ200km圏内までの幹線が舗装された。実際には舗装道路といえども路幅、線形、維持状況などの問題は存在し、当時最も整備されていたバンコク~サッタヒーブ間の道路状況でさえも外国の専門家には不十分とされた⁽⁵¹⁾。

タイの道路の軍事的重要性を認識し始めたアメリカも、高規格での道路整備を行うよう提案していた。アメリカの軍事顧問団(MAAG)は、軍事車両を支えるために重量20トンに耐えられるような道路の整備を要求していた⁽⁵²⁾。しかし、ピブーン首相は1952年にアメリカの特別経済技術使節(STEM)長に対し次のように断っていた⁽⁵³⁾。

.....あなたの助言のようにすべて1級道路を建設することは、もし予算があれば道路建設の望ましい姿です。(しかし)タイは小国であり、国家の各方面の発展のための予算は制限されます。道路交通と輸送は非常に必要かつ重要であり、我が政府はできるだけ短期間に国内すべてを連絡できるような道路網を作る方法を選ばざるを得ません。政府が策定した仏暦2495年(1952年:筆者注)国道建設法の意図は、このような目的を法律で定められた予算内で達成することです。政府は、年間を通して利用できるような2級道路を国内各地の相互連絡のために建設することは、国内の一部にのみ1級道路を作り、残りは今後に戻すような形の道路整備を行うよりも、

図3 1957年の国道網



(出所) TK [1957] より筆者作成 .

より良いと考えております……。

確かに、依然としてバンコクと周縁部の地方を結ぶ幹線道路も完成せず、「1つの道路網」も完成していない状況では、数少ない高規格の道路を建設するよりも、できるだけ多くの道路を廉価に建設することはしごく当然のことであった。当時の道路の到達状況から見ても、政府の予算状況から見ても、いきなり高規格の道路を建設することは難しかった。しかも、整備すべき道路数は軍や首相の要求により、着実に増加していった。

一方で、予算の制約はより深刻となった。少ない予算を各地の要求に応じて配分した結果、各区間の毎年の予算は制限された。このため、着工から完成までの期間が長引く結果となり、時には途中で一時中断せざるを得ず、それまでの工事が無駄になることもあった⁽⁵⁴⁾。特定の区間に集中して予算を投入することは議員の反発が予想されることから難しく、軍や首相の命による道路が増加する中で、この問題は根本的な解決を見ないまま、毎年の予算獲得競争が続いていた⁽⁵⁵⁾。1957年にタイへ派遣された世界銀行の経済調査団は、タイの道路整備の問題について以下のように言及している（SSPS, 1960: pp. 158-159）。

……道路局はしばしば政治の影響力により能力以上に多数の道路建設を行わざるを得ないよう強要されるため、周到な建設計画のないままに建設される道路が数多く存在することになる。建設の監督も行き届かず、しかも道路が完成する前から通行を認めてしまうことが多い。最も悪い結果は、毎年雨により道路が破損し、多額の補修費を使うことである。なぜなら、これらの道路は十分な建設計画を立てずに行われ、建設後は放置され維持されることがないためである。さらに、建設費を継続して得られないことにより、建設は頻繁に中断される。道路局は（長期計画を策定し）毎年の予算を事前に決めてより安定して建設費を得られるよう努力しているが、その通りに予算が得られるとは限らず、得られた予算も適切な建設計画の順位によって配分されるわけでもない……。

高規格の道路が存在しないことは、道路の経済的な意義が非常に限定されていたことを意味した。道路の規格は自動車輸送の輸送費に大きな影響を与えており、1930年代でも整備された道路と整備が遅れた道路との間には、トンキロあたりの輸送費に3倍もの格差があった（柿崎 2000, 212-213 ページ）⁽⁵⁶⁾。1953年に世界銀行が作ったタイの道路投資計画によると、タイのトラック輸送費は道路整備が不十分な他の途上国と同程度に高く、場合によってはトンマイルあたり50セント（トンキロあたり5.6パーツ）に達するとされていた⁽⁵⁷⁾。このため、世界銀行調査団によると、整備された幹線道路でのバスやトラックの運行費用は、車両寿命の延長、燃料消費量の削減、運行率の向上などにより25-50%削減され、輸送費用も最大で4-5セント/トンマイル（0.45-0.56パーツ/トンキロ）まで低下すると見積られた⁽⁵⁸⁾。道路輸送費が高い結果、バンコクと周縁部の各地域間を結ぶような地域間貨物輸送は、ほぼすべて鉄道と水運に独占されていた。

戦後から1950年代にかけて、ようやく仮設道路を用いてバンコクと各地域を結ぶよう

な道路網が構築されるに至ったが、これはあくまでも自動車が何とか通行可能な道路が出現した段階に過ぎなかった。たとえ軍事車両や首相の視察団一行の車が一時的に通れるようになったとしても、人や物の動きを活発化するような経済的に意義のある道路の実現にはまだ至っていなかった。この期間は、いわば質的向上を犠牲にして、低規格道路の建設という量的拡大のみによってタイ国内に「1つの道路網」を完成させた時代であった。

3. 援助と国道整備

(1) 世界銀行からの借款の模索

戦後の復興期において、外国からの援助は重要な役割を果たすことになった。政府が行わねばならない復興事業や新規着工事業は多岐にわたるものの、そのための予算は大きな制約を受けていた。とくに鉄道、道路、灌漑事業といった社会基盤整備は、多額の費用がかかるものの、その経済的な波及効果は大きいことから避けて通れぬものであり、これを推進する上でも援助の果たす役割は大きかった。

タイでは1949年から世界銀行(国際復興銀行)からの借款を受けるための交渉を開始し、1950年に灌漑事業1,800万ドル、鉄道復興300万ドル、バンコク港改良440万ドルからなる、総額2,540万ドルの借款を受けることで合意した(RFT, 1969: p. 238; Ingram, 1971: p. 187)。その後、道路整備についても世銀からの借款を受ける計画が浮上し、52年頃から道路局が準備を始め、その一環として上述の4年計画が策定されていた⁽⁵⁹⁾。道路局では、既に借款を受けた灌漑局と国鉄から申請についての情報を集め、借款の実現は難しいと判断していた⁽⁶⁰⁾。これは、借款の申請に際し、道路整備による効果、整備する道路の詳細、必要な機材や資材の規模などを事細かに知らせる必要があることが判明したためである。国鉄では当初2,000万ドルの借款を申請していたものの、結局300万ドルしか実現しなかったことも、世界銀行からの借款は難しいとの印象を道路局側に与えた⁽⁶¹⁾。

道路局は借款の申請書類を準備し、1952年末から交渉が開始されたが、世界銀行側はタイ側が想定しなかった問題点を指摘した。それは、軍事道路の扱いである。世界銀行側は経済的に意義が少ない軍事道路の整備への貸付はできないとし、道路局の4年計画にはそのような道路が含まれていることを問題視した⁽⁶²⁾。世界銀行側は調査団を派遣してタイの道路状況を調べ、53年7月に道路投資計画を策定した。この計画では、既存の国道2,425kmの規格向上と、1,300kmの建設中及び未着工の道路建設を想定しており、建設予定の道路はバンコクと北部、東北部、南部を結ぶ幹線を構成する区間であった。これにはタイ国内に「1つの道路網」を構築する役割を果たす区間のみが該当しており、メーホンソーン、メーソートなど国境方面への道路は含まれていなかった⁽⁶³⁾。すなわち、

このような国境へ至る道路が、世界銀行の言う「軍事道路」なのであった。

この世界銀行の計画は、4年計画の対象道路と比べると1,000km以上少なく、これに従うと4年計画通りの整備は不可能となる。これに対し、タイ側では同年10月の閣議で、軍事道路を軍務省の管轄に移管して対処しようとした⁽⁶⁴⁾。しかし、上述のように陸軍工兵隊が道路局から請け負った一部区間の道路建設が、成果が上がらないとして道路局の管轄に戻されていたため、軍事道路を軍の管轄にすることが必ずしも得策とは言えなかった。また、上述のように道路整備を担当する部局が国道を管轄する道路局と県道を管轄する自治土木局に分かれていることを、世界銀行側が問題視しているのではとの疑念が出ており、県道の道路局への返還が検討され始めることから、軍事道路の移管は世界銀行側でも憂慮したに違いない。結局、この対症療法的な「からくり」は失敗した。

(2) アメリカによる無償援助

世界銀行からの借款の失敗を埋める形で、アメリカの無償援助がタイの道路整備を後押しすることとなった。アメリカのタイへの無償援助は1950年に軍事支援 (Military Assistance) という形で開始され、翌年からは経済援助 (Economic Aid) が加わった⁽⁶⁵⁾。これは、中国の共産化やインドシナ半島での独立闘争の拡大という不安定要因の中で、アメリカがタイの戦略的重要性を認識した結果であった。50年にタイ側と経済援助について合意したアメリカは、タイ側の要請に基づいて農業、公衆衛生、交通の3部門を対象とすることにし、専門家を派遣して計画の策定を行った (Muscat, 1990: p. 71)。とくに、インドシナ諸国に最も近い東北部は共産主義の浸透の危機が最も高く、アメリカの援助は主に東北部に向けられることになった (Fineman, 1997: pp. 180-181)。

道路局への援助も、道路開発援助として1951年から開始された。当初は建設機材の提供や専門家の派遣が中心であり、54年までに総額約190万ドル分(約4,000万パーツ)の援助が行われていた (TLK [1954] yo-do)。専門家は2人が派遣され、54年には道路局の技師6人のアメリカ派遣も実施された。この援助計画では、機材の提供や技術指導によって、道路局自身が計24線3,700kmの道路整備を行うことになっていた⁽⁶⁶⁾。アメリカ側では、このために総額21億2,957万パーツが必要であると試算していた。

ところが、1954年6月までに完成した分は計2億3,791万パーツでしかなく、さらに55年からは政府の財政悪化のために道路局の予算も削減されることになった⁽⁶⁷⁾。このため、道路局がこのまま建設を続けても完成する道路は1つも得られないことから、アメリカは道路網全体の規格向上を追求するよりも、軍事的に重要な特定道路の整備を至急行うほうが得策と判断した。その結果、アメリカ側は55年から新たに道路計画拡大援助を開始し、対象路線を17線として55年のみで計1億1,655万パーツの援助を供出した (TLK [1955] tho)。この年には次に述べるフレンドシップハイウエーの建設も開始されたことから、アメリカの道路部門への援助が急増したことになる⁽⁶⁸⁾。

しかし、それでも当時の道路局には荷が重かったため、1956年にアメリカ側と道路局

は幹線道路の整備に重点を置くことで合意し、新たに幹線10線4,760kmを選択し、58年からの10年計画を策定して、67年までにこれをすべて完成させることにした⁽⁶⁹⁾。この計画に含まれた幹線は、バンコク～チェンマイ間、サラブリー～ノンカーイ間、バンコク～マラヤ国境間、バンコク～トラート間などバンコクと北部、東北部、南部、東部を結ぶ最重要幹線であり、まず道路網の主幹を完成させることを目標としていた⁽⁷⁰⁾。

(3) フレンドシップハイウェイの建設

一方、この道路開発援助とは別に、アメリカは個別の道路整備に対しても援助を行うことになった。最初に選ばれた道路は、バンコクと東北部を結ぶ最短ルートとなる、サラブリー～バーンパイ間道路であった。この道路のうち、サラブリー～コーラート間は第2章で見たように1949年に整備計画が浮上し、50年からの10年計画やその後の4年計画に組み込まれていた。実際の建設も50年から開始されたが、道路局の予算不足のため、全区間の着工までに2年間を要していた⁽⁷¹⁾。この道路は東北部への最重要道路のため、軍は早期完成を要求しており、アメリカもその重要性に着目することとなった。このため、早くも53年にはこの道路の建設に関する援助の交渉が開始された⁽⁷²⁾。

これは、同年初めのラオス北部へのヴェトミン侵入を受けたものと理解される。1953年初めにヴェトミンはラオス北部に侵入し、一時はルアンプラバーンやヴィエンチャンへも危機が迫った(Stuart-Fox, 1997: p. 82)。この事態に対処するために、フランスはアメリカを通じてタイ領経由の物資の補給路の確保を要請した(FRUS, 1952-54 Vol. 13: pp. 506-507)。アメリカ側はこの道路建設が軍事的な意味のみでなく、共産化の波に対抗しようとするタイの意志を鼓舞するために、心理的な影響を与える格好の機会でもあると考えた(*Ibid.*, Vol. 12-2: p. 703)。一方のタイも、ラオスが共産化するのではとの危機感が高まり、共産化の波の自国への波及を恐れた(*Ibid.*, Vol. 13: pp. 514-515)。このため、アメリカにとってもタイにとっても、バンコクと東北部及びラオスを結ぶ交通路の重要性が高まったのである⁽⁷³⁾。

当初の援助対象区間は、サラブリー～コーラート～バーンパイ間309kmとされていた。これにより、バンコク～サラブリー間とバーンパイ～ノンカーイ間は既存の国道を利用することで、バンコクからラオス国境のノンカーイまでの道路を完成させることができた。これ以外にも、アメリカは、ウドンターニーで止まっていた鉄道のノンカーイへの延伸も援助することとなり、この鉄道の方が先に完成した(RFT, 1972: pp. 46, 185)⁽⁷⁴⁾。

しかし、ピブーン首相は数少ない1級道路を建設するよりも、低規格の道路をより多く建設することを望んでいたため、タイ側の負担が過度になることを恐れていた。このため、アメリカ側との交渉の結果、タイ側の負担額は当初の予定の9,500万パーツから2,000万パーツに軽減され、首相もこの額ならば支出することを了承した⁽⁷⁵⁾。1955年に援助協定が正式に調印されると、直ちに建設工事が開始された。建設区間は当面サラブ

リー～コーラート間148kmとなり、タイ側の支出は土地収容費など計2,000万バーツで、残りはアメリカ側の負担となっていた（TLK [1955] tho）。建設する道路の規格は、道幅12m、路面幅7mの舗装道路であり、橋梁はすべて鉄筋コンクリート橋とされた。また、タイの道路建設史上で初めて外国の民間の建設会社が全面的に建設に関与し、アメリカ側が推薦した2社が、設計・監督と建設をそれぞれ引き受けた⁽⁷⁶⁾。建設はアメリカから取り寄せた大量の建設機材を用いて行われ、建設終了後それらは道路局に譲渡されることになっていた。

このルートはかつて最初の官営鉄道として建設されたコーラート線と同じルートであり、当時は山岳地帯の建設に難儀したが、大型建設機材を駆使した道路の建設は順調に推移した。1957年2月にはサラブリーから34kmの区間がまず完成し、この時に「フレンドシップハイウェイ（Thanon Mittraphap）」という名称が付けられた⁽⁷⁷⁾。ピブーン首相の在任期間に全線の開通はならなかったが、翌年7月にはタノーム首相らが出席して正式な開通式が行われ、タイで最初の高規格道路がここに完成した。また、アメリカはサラブリー～コーラート間に次いでピッサヌローク～ロムサック間125kmの建設に対する援助も57年から開始しており、61年に完成している⁽⁷⁸⁾。

（４）フレンドシップハイウェイの意義

フレンドシップハイウェイの建設は、その後のタイの道路整備に大きな影響を与えることになった。この道路はタイで最初の国際水準を満たすような高規格道路であったため、従来の道路とはルートの選定や建設方法が全く異なり、結果として建設費は非常に高かった。しかしながら、この高規格道路は直接効果のみでなく、多くの間接効果を生み出すことになり、タイ人に高規格道路の効用をまざまざと見せつける結果となった。

建設方法については、まず外国企業による設計、監督、施工が挙げられる。それまでの道路建設は、道路局の技師が独自にルートの選定や設計を行い、彼らが自ら指揮をとって実際の道路建設が行われていたため、道路局の建設部隊の量的、質的な能力不足から、当時の道路整備が計画に追い付かないという状態が続いた。1950年代には2区間の建設を試行的にタイの建設会社に請け負わせていたが、建設は遅々として進まず、建設された道路の状態も満足のいくものではなかった⁽⁷⁹⁾。建設道路に指定されてから維持道路に編入されるまでの時間も極端に長く、わずか100kmの道路を完成させるまでに10年かかるような事態も頻繁に起こった（Phot, 2000）。それに対して、わずか4年間でのフレンドシップハイウェイの完成は、道路局が直接設計や建設に従事するよりも、外国の企業など土木工事に熟練した業者に請け負わせた方がはるかに効率的であることを証明したのである。

道路の設計や施工も、これまでとは大幅に異なった。アメリカの設計会社は、サラブリー～コーラート間のルートを調査し、当初のルートを100km程度変更した⁽⁸⁰⁾。これは、道路局が旧来から存在した牛車道のルートをそのまま利用したのに対し、会社側は時速

100kmで安全に走行可能な線形の良いルートを選択したためである。それまでの国道は、集落内を通過したり急カーブや急勾配があったりして、時速50～60km以上での走行は危険であった。建設に際しては、従来のような人海戦術型の建設ではなく、近代的な建設機材が大量に使われた。監督する技師の数も多く、監督会社の技師は30kmの区間に17人も配置されていたが、道路局の技師は当時全国に70人しかいなかった⁽⁸¹⁾。このような新たな建設方法や機材に関する知識習得のため、計178人の道路局の職員や工学系の学生が建設現場に派遣され、1日平均1,600人の労働者が建設作業に従事した（*BWAR* 1967: p. 41）。

この結果、建設費も当時の道路局が建設している道路とは桁違いに高かった。先の10年計画の策定時には、1kmあたりの建設費は6万～25万パーツとされていた⁽⁸²⁾。ところが、フレンドシップハイウェイは建設費のみで1kmあたり201万パーツ、調査設計費や監督費を含めると、228万パーツにも達した⁽⁸³⁾。この道路の総工費は計4億2,800万パーツであり、1955年の道路局の国道建設費が計2億5,000万パーツ程度でしかなかったことを考えると、この道路建設がそれまでに比べて破格の高さであったことが理解される。タイ側は結局2,000万パーツしか支出しなかったことから、アメリカの援助が存在したからこそ、このような非常に高価な道路が完成したと言えよう。

しかしながら、この高価なフレンドシップハイウェイは、同時に輸送時間と輸送費用の削減という大きな直接効果を生み出した。サラブリー～コーラート間の道路距離は、ロップリー経由の旧ルートの約300kmから半減し、所要時間は未舗装の悪路であった旧ルートの11時間から3時間へと短縮された（*Wisut*, 1963: p. 25）。輸送費の低下はさらに著しく、この間のバス運賃は1人あたり60パーツであったのが10パーツへと6分の1に下がった（*Ibid.*）。平行する鉄道に比べても道路輸送は有利となり、バンコク～コーラート間で比較した場合、鉄道の所要時間は急行でも7時間半かかっていたのが自動車では4～5時間となり、旅客運賃も鉄道の1人あたり43パーツからバスは20パーツと半減した（*Ibid.*: pp. 28～29）⁽⁸⁴⁾。フレンドシップハイウェイの自動車通行台数も、当初は1日500台に満たないと見積られていたが、実際には1958年6月の正式開通前に早くも1,000台に達していた⁽⁸⁵⁾。対する旧ルートの通行量は、57年の段階で1日平均125台でしかなかった⁽⁸⁶⁾。

このような直接効果は、とくに農業開発面で大きな間接効果を生み出したと理解された。フレンドシップハイウェイが通過する地域は人家も疎らな山間部であり、住民の主な生業は林業であった。ところが、この道路の開通後沿道で急速に耕地開拓が進み、この道路が通過するサラブリー、コーラート県の畑作収穫量は、1957年から61年の間に2.6倍増加したという（*Wisit*, 1963: p. 40）。沿道のパークチョンは、道路開通前にはジャングルに囲まれた人口5,000人の村でしかなかったが、道路開通後に人口が急増し60年代末には6万5,000人となった⁽⁸⁷⁾。タイで最初の近代的な牛乳工場（ダニッシュデイリー社）も立地し、乳牛の牧畜も盛んとなった。この牛乳会社社長は、「この道路はタイでこれまで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

で使われた中でもっとも意味のある外国の資金である」と述べていた⁽⁸⁸⁾。

フレンドシップハイウェイは、従来のタイの道路に比べると、非常に高価な道路ではあったが、その直接効果や間接効果もまた顕著であり、タイ人に高規格道路の効用を痛感させることになった。そして、これを契機にタイはフレンドシップハイウェイの建設方法を模範として、全国に高規格道路を到達させていく方針に転換し、合わせて一度失敗した世界銀行からの借款を含めた外国からの資金援助を活用する道を模索することになる。

おわりに

本論では、太平洋戦争の終戦から1957年のピブーン政権終焉までの戦後復興期におけるタイの道路政策の変遷と、その意味を明らかにすることを目的とした。戦争により41年から開始された第2次計画は中断され、戦時中の酷使と不十分な維持から既存の道路網も疲弊した。一方で、陸上交通の主役であった鉄道の被害も甚大であったことから、道路の役割はますます重要となった。道路局では中断されていた18年計画を再開するために、50年に10年計画を策定し、国内のすべての県に国道を到達させることを目標とし、県道を道路局の管轄から切り離すことで、道路局は幹線となる国道の整備に専心することとなった。

確かに、1950年代に道路局の管轄する国道網は量的に大きく拡大し、50年から57年までに新たに2,000kmもの国道が追加された。これは、国際情勢の悪化による安全保障への懸念から軍事道路の建設が叫ばれたことと、48年から政権の座についたピブーン首相が軍事道路以外にも各所からの要請に応じて多くの道路整備を命じたことが主な要因であった。この結果、道路局は拡大する道路網の建設と維持に対応しきれず、仮設道路のような低規格の道路を建設せざるを得なくなった。この期間に仮設道路を介してようやくバンコクと周縁部を結ぶ道路網が構築され、タイ国内に「1つの道路網」が完成したが、質的な改良は相対的に遅れ、道路網の経済的な意義は限定された。

一方で、世界銀行からの借款はうまくいかなかったものの、アメリカからの無償援助がタイの道路整備に重要な役割を果たすことになった。タイの戦略的重要性を認識したアメリカは1951年から道路開発援助を始め、タイ国内の幹線道路網の構築を目指した。とくに、インドシナ諸国に最も近い東北部を重視したアメリカは、バンコクと東北部、さらに政情が不安定であったラオスを結ぶ道路建設を推進するために、その一部となるサラブリー～コーラート間にタイで最初の高規格道路を建設することになった。タイ側は低規格道路を数多く建設する方が望ましいとしていたが、タイ側の負担が軽減されたことからこれに合意し、58年にフレンドシップハイウェイとして開通した。

この道路建設は、タイの道路整備史上に大きな足跡を残した。それまでのタイの道路

整備は人海戦術により道路局が直接施工することがほとんどであったが、この道路建設では初めて外国企業により設計、監督、施工が行われ、近代的な機材や工法が用いられた。建設費も当時の道路局の国道建設費と比べると破格の高さであり、アメリカの援助がなければ絶対に実現しない水準であった。しかしながら、この道路は顕著な直接効果と間接効果を生み出した。直接効果によってバンコクとコーラートの間の輸送時間、輸送費用が著しく低下し、間接効果としてそれまでジャングルに囲まれていた沿道が急速に開拓され、畑作や酪農が広まった。それは、まさにタイ人が初めて高規格道路の効用を目の当たりにした瞬間であり、この後の「開発の時代」の道路政策へ大きな影響を及ぼすこととなった。

戦後復興期には、一方で戦前と同じく無計画に管轄道路を増やした結果、道路網の量的拡大は実現されても質的な改良は遅れていた。しかし、他方ではアメリカの無償援助という特殊な方式を採ったが故に、タイは国際水準に見合う高規格道路を易々と手に入れることができ、その効用を痛感することとなった。折しもピブーンが失脚しサリット、タノムが率いる「開発の時代」に突入したタイにとって、フレンドシップハイウェイという高規格道路と沿線の開発状況は、まさに「開発」の象徴のように捉えられたのであろう。この象徴を手本として、以後の道路政策は高規格道路重視へと大きく変更されるのである。

このため、今後の課題としては、続く「開発の時代」の道路政策の変更を解明することと、高規格道路が経済面で果たした役割を分析することが挙げられる。高規格道路の建設には多額の費用がかかるため、外国からの資金の必要性もより高くなることから、従来のように無計画な道路整備は難しくなるはずである。また、経済面の役割では、高規格道路網の形成過程と農業開発との関連性を分析することにより、高規格道路が本当に「開発」の象徴であったのかを検討する必要がある。これらの課題を解明することにより、フレンドシップハイウェイの道路整備史上での意義が改めて確認されるものと思われる。

(注)

- (1) なお、舗装道路の比率は道路局の場合1997年度で98%である。村道は当該年の資料がないが、もっとも舗装道路の比率が低いと思われる農村開発促進事務所の場合でも、同機関ホームページ (<http://www.ardmoi.go.th>) の数値から計算すると現在68%が舗装道路となっている。
- (2) ただし、筆者の作成した表1によると、1949年の舗装国道の延長は735kmとなっている。
- (3) 本論は1932年の立憲革命から開戦までのタイの道路政策を分析した拙稿、柿崎(2002)の続編に当たる。
- (4) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5. 2/48, “Mae Thap Yai Thung Nayok Rathamontri. 1945/02/10.” バンコクからピッサヌロークまでが水運、ピッサヌロークからサワンカロークまでが道路、その先デンチャイまでの区間のみ鉄道が利用可能という状況であった。
- (5) 道路建設18年計画と1941年からの第2次計画については、柿崎(2002)を参照。
- (6) 「失地」回復により、道路局は445kmの維持道路と、1,194kmの建設道路を管轄することになった。
- (7) 例えば、1947年には北部のデンチャイ～ナーン間道路の舗装区間64kmのうち、36kmが砂利道路に変更されている(TK [1941 1948])。
- (8) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/387, “Rong Phu Amnuaikan Samnak Ngonppraman Krap Rian Phana Nayok Rathamontri, 1960/05/12.” 1950年代から60年代にかけて、数多くの道路が軍の要請により仮設道路として建設された。

- (9) *SN* 1947/12/24, “Prot Som Thang Noi Khrap.”
- (10) *SN* 1948/01/16, “Sang Thanon Yisip Pi Lao Yang Mai Set.”
- (11) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5, “Banthuk Chi Chaeng Kan Sang Thang Khrongkan 5 Pi thi 2.” 第1次計画は仏暦2478年道路建設法として、対象期間5年間の予算額を規定された。
- (12) *Ibid.*, “Khrongkan Sang Thang Luang Phaendin lae Thang Luang Changwat Pho So 2492 2496.”
- (13) *Ibid.*, “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kan Khleng Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1949/05/19.”
- (14) *Ibid.*, “Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1950/03/20.”
- (15) *Ibid.*, “Khrongkan 10 Pi Kosang Thang Luang Phaendin.”
- (16) 実際には中部のピット県のみは、県庁所在地への道路が含まれておらず、道路は県南部のタバーンヒンまでしか到達しないことになっていた。ただし、ピットは鉄道でバンコクと結ばれていた。
- (17) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5, “Phaenkan Sang Thang Tam Khwam Tongkan khong Tho Bo.” なお、陸軍は10年計画中の路線から必要性の高い区間を選択し、4段階の優先度を付けた。
- (18) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5. 2/4, “Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom, Krasuang Kan Khleng, Krasuang Mahatthai. 1953/03/18”; NA Kho Kho 0202. 8/18, “Banthuk Raingan Kan Prachum Khrang thi 2 khong Khana Kammakan Sakha Setthakit Kan Khamanakhom. 1954/12/11.”
- (19) NA Kho Kho. 0202. 8/127, “Pramuan Rai Laiat Thang Luang Phaendin haeng Prathet Thai Pho So 2506.”
- (20) 道路局の1954年度予算は5億6,800万バーツであったが、翌年度は3億400万バーツに削減された。
- (21) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/2, “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Mahatthai Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1949/12/10.”
- (22) *Ibid.*, “Athibodi Krom Yotha Thetsaban Rian Nayok Ratthamontri. 1950/09/12.”
- (23) 県道の移管後、1952年に道路局のタイ語名称が国道局（Krom Thang Luang Phaendin）に変更されたが、ここでは混乱を避けるため52年以降も道路局という名称を用いる。なお、道路局は63年に新設された国家開発省下に置かれて再び県道を管轄するようになった際に、公道局（Krom Thang Luang）に変更されており、現在に至るまでこの名称が用いられている。
- (24) NA Kho Kho. 0202. 8. 9/21, “Amphon Sanoe Athibodi Krom Thang Luang Phaendin. 1953/02/09.”
- (25) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/216, “Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1954/08/09” によると、8月4日の閣議で県道の道路局への移管が決まった。
- (26) *Ibid.*, “Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1955/11/16”; NA Kho Kho. 0202. 8. 7/218, “Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1956/12/15”; “Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1957/10/16.”
- (27) 戦前の計画外道路の増加については、柿崎（2002）を参照。
- (28) 管見の限り、*SN* 1950/05/13, “Thang Luang.” が最初に軍事道路という語を使用している。
- (29) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/113, “Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1954/08/24.”
- (30) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5. 2/40, “Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Athibodi Krom Thang Luang. 1949/05/06.” 国連FAOのアジア極東支部の代表が、6月20日からバンコクでリンダ・ベスト病委員会を開催することになっていた。実際に代表団がパークチョンを訪れたかどうかは不明であるが、道路建設は間に合わなかった。
- (31) この区間は、直前の1949年に作られた第2次5年計画には含まれていなかった。
- (32) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/26, “Nayok Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kalahom lae Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1949/05/02.”
- (33) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5, “Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Amnuai Kan Sang Thang Phua Pongkan Ratcha Anachak 7 Minakhom 2493.”
- (34) *Ibid.*, “Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Kalahom Rian Lekhathikan Khana Kammakan Patibat Ratchakan Phaendin Tam Nayobai Ratthaban. 1951/10/08.”
- (35) *Ibid.*, “Phaenkan Sang Thang Tam Khwam Tongkan khong Tho Bo.”
- (36) *Ibid.*, “Raksakan nai Tamnaeng Athibodi Krom Thang Luang Phaendin Krap Rian Than Nayok Ratthamontri. 1953/07/15.”
- (37) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5. 2/62, “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1953/07/01.”
- (38) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/192, “Sarup Khrongkan Sang Thang. 1956/12/19.” なお、バンコク～ペップリー間は海岸経由の新ルートであった。

- (39) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/4, “Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1950/04/29.”
- (40) *Ibid.*, “Palat Krasuang Kalahom Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1950/04/29.”
- (41) *SN* 1953/08/12, “Than Phu Pai Thung Nai Thanon Riap Thung Nan.”
- (42) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/172, “Athibodi Krom Thang Luang Phaendin Sanoe Palat Krasuang Khamanakhom. 1956/02/28”; “Athibodi Krom Thang Luang Phaendin Sanoe Palat Krasuang Khamanakhom. 1956/12/07.”
- (43) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/25, “Phu Chuai Lekhathikan Ratthamontri Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1951/05/07.”
- (44) この式典は1957年5月に行われ、各地で仏教寺院や史跡の復興が行われたり、バンコクでは外国からの来賓を招いての祝賀式典や仏教教典の展示もなされた（Phaibun ed., 1997: pp. 338-343）。ピブーン首相がこのような行事を行ったのは、仏教を庇護することで共産主義の浸透を防止することと、自らの政治的正当性を維持する目的があったとされている（Kobkua, 1995: pp. 140-141）。
- (45) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/29, “Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom lae Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kan Khlang. 1952/04/18”; NA Kho Kho 0202. 8. 4/1, “Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1952/04/24.”
- (46) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/102, “Athibodi Krom Thang Luang Phaendin Sanoe Palat Krasuang Khamanakhom. 1954/12/04.” なお、カンボジアの鉄道との直通は、東線のアランヤプラテートとカンボジア側のボーイベット間の建設であり、1955年に開通して列車の運行が開始された。
- (47) NA Kho Kho 0202. 8. 4/1, “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1952/04/28”; NA Kho Kho. 0202. 8. 7/192, “Sarup Khrongkan Sang Thang. 1956/12/19.” しかしながら、1957年までに完成したものはなかった。
- (48) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/116, “Athibodi Krom Thang Luang Phaendin Rian Palat Krasuang Khamanakhom. 1956/01/24.”
- (49) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/216, “Nayok Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1954/01/25.”
- (50) *SN* 1956/05/23, “Ro So Pho Phit Wang nai Kan Su ‘Nitsan’.”
- (51) NA [1] Ko Kho. 1. 3. 3. 2/5, “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kan Khlang Krap Rian Phana Nayok Ratthamontri. 1961/09/11.” これは、この道路への借款を予定していたアメリカ輸出入銀行の係官が視察した際に述べたものである。
- (52) NA Kho Kho 0202. 8/4, “Banthuk Raingan Kan Prachum Ruang Kan Sang Thang Luang Phaendin lae Ruang Un-un. 1952/04/16.”
- (53) *Ibid.*, “Nayok Ratthamontri Rian Than Huana Khana STEM. 1952/05.”
- (54) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/2, “Prathan Khana Kammakan Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1951/10/20.”
- (55) 本来はこのような予算獲得競争を防止するために、4年計画などの長期計画が策定され、対象となる路線とその費用が法律で規定されたのである。
- (56) 1935/36年には、最も整備されたラムバーン～チエンラーイ間道路の自動車輸送の費用がトンキ口あたり0.10パーツであったのに対し、整備の遅れたデンチャイ～ナーン間では0.29パーツであった。
- (57) NA [1] Ko Kho. 1. 3. 3. 2/1, “Thailand Road Investment Program. 1953/07/08.” なお、当時の換算レートは1ドル=18パーツとした。
- (58) *Ibid.*
- (59) NA Kho Kho. 0202. 8. 9/21, “State Highway Construction and Improvement Projects of Thailand” は世界銀行に対する借款の申請書であるが、この中で道路局は4年計画の遂行に対して世界銀行からの借款が必要であると述べている。
- (60) *Ibid.*, “Kan Khian Raingan Kho Ku Ngoen Thanakhan Lok. 1952/11/26.”
- (61) *Ibid.*, なお、鉄道復興への借款に際し、世界銀行は鉄道事業の独立化を条件としたため、1951年に旧鉄道局は国鉄という公企業となった。
- (62) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5, “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kan Khlang. 1953/04/27.”
- (63) NA [1] Ko Kho. 1. 3. 3. 2/1, “Thailand Road Investment Program. 1953/07/08.”
- (64) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/70, “Phu Chuai Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1953/10/30.”
- (65) アメリカの軍事支援や経済援助については、Muscat (1990) が詳しい。
- (66) NA Kho Kho. 0202. 8. 9/7, “Thailand, Highways, Expanded Aid.”

- (67) *Ibid.*
- (68) Muscat (1990) p. 295の表A. 1によると、1954年までの経済援助の総額は年間1,000万ドルに満たなかったものが、55年には4,600万ドルにまで急増している。なお、翌年以降は2,000万ドル程度で60年代前半まで推移している。
- (69) NA Kho Kho. 0202. 8. 10/9, “Rai La-iat Ngoen Chuai Lua Chak Saharat Amerika.”
- (70) *Ibid.*
- (71) 道路局年報によると、サラブリー～パークチョン間は1950年に建設道路に指定されたが、パークチョン～コーラート間の建設道路への指定は52年のことであった。
- (72) NA [3] So Ro. 0201. 13. 1/06, “Krommamun Narathip Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1953/07/21.”
- (73) この時代のラオスへのアメリカの関与については、Stuart-Fox (1997) pp. 89-93を参照。
- (74) この鉄道は1954年に着工され、翌年には完成した。なお当初のノンカーイ駅はメコン川の手前約6kmに位置していたが、58年にメコン川畔まで延伸され、駅に接続して港が整備された。
- (75) NA [3] So Ro. 0201. 13. 1/8, “Banthuk Kan Prachum Khana Kammakan Damnoen Ngan Tam Khrongkan Chuailua Thang Setthakit lae Wichakan khong Saharat Amerika (Ko So Wo) khrang thi 15/2496. 1953/11/24”; NA [3] So Ro. 0201. 13. 1/6, “Sunthon Hongsaladarom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri Fai Borihan. 1954/06/25.”
- (76) NA Kho Kho. 0202.8.7/240, “Rang Kham Krap Bangkhom Thun Raingan Kan Kosang Thang Luang Phaendin Sai Mittraphap khong Nayok Ratthamontri.”
- (77) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/217, “Athibodi Krom Thang Luang Phaendin Sanoe Palat Krasuang Khamanakhom. 1957/01/21.”
- (78) この道路はタイを東西に横断するルートの一部であり、地形が急峻であり建設に難儀していたことと、軍事上の意義が大きいとアメリカ側が見なしたことから、サラブリー～コーラート間に次いで援助対象とされた。建設方法や規格はサラブリー～コーラート間と同じであったが、地形が複雑なため線形は悪かった。
- (79) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/421, “Sanoe Ho Ko Ko. 1961/07/14”によると、当初民間業者への請負は5線で行う予定であったが、その後北部のホート～メーサリアン間、南部のスラーターニー～タクアパー間のみを請け負うことになった。両者の建設工事の進捗状況については、NA Kho Kho. 0202. 8. 7/178, NA Kho Kho. 0202. 8. 7/302の各文書を参照。
- (80) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/113, “Athibodi Krom Thang Luang Phaendin Sanoe Palat Krasuang Khamanakhom. 1955/01/16.”
- (81) NA Kho Kho. 0202. 8. 7/176, “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom Krap Rian Phana Nayok Ratthamontri. 1956/04/13.”
- (82) NA [2] So Ro. 0201. 66. 5/5, “Khongkan 10 Pi Kosang Thang Luang Phaendin.” 最も安い東北部で6万パーツ、最も高い中部の低地や山間部で25万パーツとされていた。
- (83) NA Kho Kho. 0202.8.7/240, “Rang Kham Krap Bangkhom Thun Raingan Kan Kosang Thang Luang Phaendin Sai Mittraphap khong Nayok Ratthamontri”より筆者計算。
- (84) ただし、鉄道の運賃は急行料金を含むものと思われる。
- (85) NA Kho Kho. 0202.8.7/240, “Rang Kham Krap Bangkhom Thun Raingan Kan Kosang Thang Luang Phaendin Sai Mittraphap khong Nayok Ratthamontri.”
- (86) TLK [1957] p. 230より筆者計算。なお、利用した数値はロップリー～コーラート間道路の中間部(275.315km地点)のものであり、年間自動車通行量を1日換算したものである。
- (87) USOMM 1967/05, “Thailand Farm Fair Shows Many Facts of U.S. Aid.” ただし、1960年代末の人口はパークチョン郡全体の人口であろう。
- (88) *Ibid.*

(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.)

大蔵省文書 (Ekkasan Krasuang Kan Khlang) ([1] Ko Kho.)

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

(2) 政府機関年次報告書・統計集・逐次刊行物 (本文および注の中で、年版を示す数字は[]内に入れ、刊行年と区別した)

Foreign Relations of the United States (FRUS)

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

Kingdom of Siam.
Statistical Yearbook of Thailand (SYB)
Thang, Krom (TK) *Raingan Pracham Pi Krom Thang.* (Annual Report of the Department of Way.)
Thang Luang (Phaendin), Krom (TLK) *Raingan Pracham Pi Krom Thang Luang (Phaendin)* (Annual Report of the Department of Highway.)
(3) 新聞・雑誌
Bangkok World Annual Review (BWAR)
Sayam Nikon (SN)
USOM Monograph (USOMM)

(引用文献)

Fineman, Daniel (1997), *A Special Relationship: The United States and Military Government in Thailand, 1947-1958*, Honolulu, University of Hawaii Press.
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。
柿崎一郎 (2002) 「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』第39巻4号、478-508ページ。
Kobkua Suwannathat-pian (1995), *Thailand's Durable Premier: Phibun through Three Decades 1932-1957*, Kuala Lumpur: Oxford University Press.
Muscat, Robert J. (1990), *Thailand and the United States: Development, Security, and Foreign Aid*, New York: Columbia University Press.
Phaibun Kanchanaphibun ed. (1997), *Anuson Khrop Rop 100 Pi Phana Chomphon Po Phibun-songkhram 14 Karakkadakhom 2540*, Lopburi: Sun Kan Thahan Pun Yai. (Anniversary for the 100th Birthday of General Phibun-songkhram.)
Phot Sarasin (2000), *Anuson Ngan Phraratchathan Phloeng Sop Phana Phot Sarasin*, Bangkok: Cremation Volume for Phot Sarasin.
Porphant Ouyyanont (1994), *Bangkok and Thai Economic Development: Aspects of Change, 1820-1970*, Unpublished Ph. D. Dissertation, University of New England.
Rotfai haeng Prathet Thai, Kan (RFT) (1969), *Thi Raluk nai Wan Khelai Sathapana Kitchakan Rotfai Khrop Rop 72 Pi*, Bangkok: RFT. (72th Anniversary of State Railways of Thailand.)
Rotfai haeng Prathet Thai, Kan (RFT) (1991), *Rot Chak lae Rot Phuang Prawattisat*, Bangkok: RFT. (History of Locomotives & Carriages/Wagons of Thailand's Railways.)
Samnakngan Sapha Phatthanakan Setthakit haeng Chat (SSPS) (1960), *Khronkan Phatthanakan khong Rat Samrap Prathet Thai*, Bangkok, SSPS. (A Public Development Program for Thailand.)
Stuart-Fox, Martin (1997), *A History of Laos*, Cambridge: Cambridge University Press.
Thang Luang, Krom (TLK) (1972), *Thi Raluk Khrop Rop 60 Pi*, Bangkok: TLK. (60th Anniversary Department of Highway.)
Transport and Communication Policy and Planning Bureau (TCPP), *Transport Statistics: Data for 2000*, Bangkok: Ministry of Transport and Communications.
Wisit Kasiraksa (1963), *Economic Effect of the Friendship Highway*, Bangkok: Unpublished M. A. Thesis, Asian Institute of Technology.
Wyatt, David K. (1984), *Thailand: A Short History*, Chiang Mai: Travin Publications.

(かきざき・いちろう 横浜市立大学国際文化学部)