

# バンコクの民営鉄道

## 都市鉄道化への模索と限界

柿崎一郎

### はじめに

タイの首都バンコクは、現在その首都圏人口が1,000万人を越え、アジアでも有数のメガシティとなっている。急速な都市規模の拡大と共に道路交通の過密化が顕著となり、その混雑は世界でも悪名高いものであった。1990年代末からの都市鉄道 (Mass Rapid Transit)<sup>1)</sup>の導入により、都市交通問題は徐々に改善されているものの、都市規模に比べその路線網はまだ十分とは言えない状況である。そのバンコクの都市交通史を紐解くと、1880年代から導入された市内軌道 (路面馬車・電車)、1900年代から運行を開始しその後一貫して規模を拡大させていったバス、そして20世紀末によりやく実現した都市鉄道の順に語られるのが普通である。

しかしながら、バンコク市内には1890年代以降鉄道が乗り入れており、そのうち2線の民営鉄道は都市鉄道化への道を模索していた時期が存在した。その2つの民営鉄道とは、1893年に開通したパークナム鉄道と、1905年に開通したターチーン (マークローン) 鉄道であった。双方とも当初はバンコクと隣接する都市を結ぶ都市間鉄道 (Inter-City Railway)<sup>2)</sup>として建設されたが、新たな需要を獲得するために1910年代からバンコク側の区間で電化を行って電車の運行を開始し、都市鉄道としての機能を拡大させようとしていた。その後両者は国有化されたものの、やがて都市鉄道としての機能は減退し、最終的に前者は廃止され、後者は電化設備を廃止されて都市間鉄道の機能を高めることとなった。

この2つの民営鉄道については、これまで都市交通の文脈で語られることはなかった。タイの鉄道史研究の代表ともいえるホルムとソムチャイの研究でも、両鉄道の開通については触れられているものの、その後電化して都市鉄道化への道を歩み始めたという点については全く言及されていない (Holm, 1977; Somchai, 1974)。バンコクの都市交通史を扱った研究例は数少なく、中でもナラは市内軌道やバスの導入など都市交通の黎明期にも言及している数少ない事例であるが、それでも都市交通としての鉄道の役割については言及していない (Nara, 2004)。そもそも、これらの鉄道の開通後の状況については、国有化前後の状況について筆者が言及した研究例が存在するのみである (柿崎, 2009)。

このため、本論ではこの2つの民営鉄道の歴史を解明し、都市交通としての位置付けから都市鉄道化の模索とその限界を分析することを目的とする。具体的には、パークナム鉄道

計画の出現する1880年代後半からサリット政権時代の1960年代初めまでの期間を対象とし、両鉄道の出現から、都市鉄道としての機能強化、国有化を経てサリット時代の逆風に遭遇するまでの史的展開を解明し、都市鉄道化の失敗要因を分析することが主要な課題となる。

## I バンコクの民営鉄道の成立

### 1. パークナム鉄道の開通

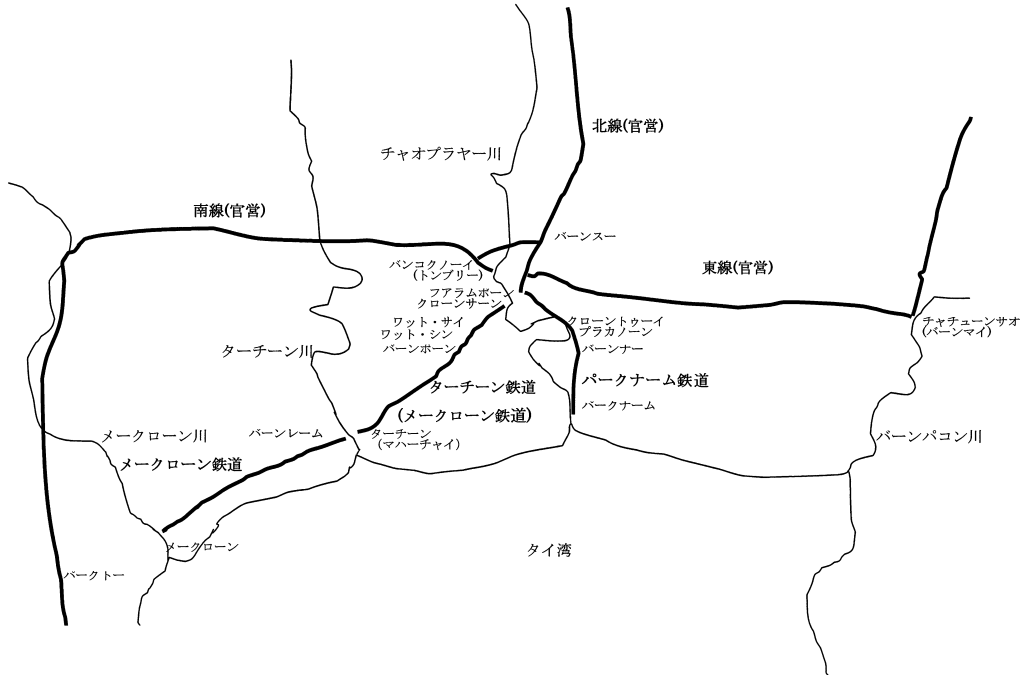
パークナム鉄道は、バンコクと南の都市パークナム（チャオプラヤー河口）を結ぶタイで最初に開通した鉄道であった。1886年9月13日にタイ政府の水路学技師であったイギリス人ロフトス（Alfred John Loftus）と海軍副司令官であったデンマーク人リシュリュエ（Commodore de Richelieu）に対してこの鉄道の免許が交付され、1893年4月11日によりやく開業に漕ぎつけた。この鉄道の建設に7年弱もの時間を要していることについて、従来は建設資金の調達に難しく、ラーマ5世が出資することでようやく建設の目処がついたためと説明されてきた<sup>3)</sup>。

しかし、実際に建設が遅延した理由は、もう1つの路線を優先したためであった。パークナム鉄道の免許は1886年9月13日に交付されているが、ロフトスとリシュリュエは他に2件の鉄道・軌道建設免許を申請していた。それらはすなわちバンコク～バーンマイ（チャチュンサオ）間の鉄道と、計7線からなるバンコク市内軌道であった（NA Ro. 7 Pho. 1/19）。これら3計画の免許案は同時に作られており、バンコク～バーンマイ間はパークナム鉄道と同日に、バンコク市内軌道は1887年5月5日に、それぞれ免許を交付されている（柿崎、2008: 43）。

免許交付後しばらくは動きが見られないが、1889年9月にパークナムとバーンマイへの鉄道建設のための会社設立会議が開かれ、テーウォン親王、ダムロン親王などタイ側の政府要人も出席する中で社名がブーラーパー鉄道に決まる（*Bangkok Times* [以下、*BT*と略]、September 21, 1889）。その後11月の会議ではこの鉄道を標準軌で建設することに決め、当初のメートル軌より費用がかかることからバンコク～バーンマイ間を優先して建設することに決まった（NA Ro. 5 Yo Tho. 5. 4/2）。標準軌への変更の理由について、将来の輸送量の増加を見越して英領ビルマや日本のように後悔しないためとの説明がなされていた（*DCR*, 1890: 42-44<sup>4)</sup>）。

会社は1890年9月から建設趣意書を公示して株式の販売を開始したが、同じ頃政府がバンコク～コーラート間の官営鉄道の建設を推進し始めたことから、資本金136万バーツの調達は芳しくなかった。このため、ロフトスとリシュリュエは新たな会社を設立し、パークナムへの鉄道を推進させようと試みた（*BT*, May 2, 1891）。ブーラーパー鉄道の反省から当初の計画通りメートル軌に戻し、バンコク～パークナム間の電信線敷設の際に一部整備された道路上に建設されるいわゆる軌道（Tramway）の形態を取って、建設費の節約に努めた<sup>5)</sup>。その結果、資本金は40万バーツとブーラーパー鉄道の3分の1に抑えられたが、それ

図 バンコク近郊の鉄道網 (1930年)



出所：著者作成

でもラーマ5世が資本金の半額を出資することでどうにか資金調達ができた状況であった。

無事に資金が集まったことから、パークナム鉄道は1891年7月に着工式を行って鉄道建設に着手し、1893年1月14日にはパークナム側で最初の試運転を行った (BT, January 19, 1929)。そして、同年4月11日にラーマ5世の臨席の下で開通式を執り行い、着工から1年9カ月で開通したのであった。その後リシュリューらは再びバーンマイへの鉄道計画を画策するが、当初の免許が失効したために再申請を行ったものの、他にも申請者がいたことから2者の競合申請となり、最終的には政府が自ら建設することとなった。

## 2. メークローン鉄道の開通

パークナム鉄道の成功に刺激され、バンコクの西側でも鉄道計画が浮上した。これが、1896年10月にポルトガル副領事ザビエル (L. M. Xavier) らが申請したバンコク〜クローククラーク (ターチーン) 間鉄道であった。クローククラーク<sup>6)</sup>はターチーン川の河口付近の東岸に位置し、漁港としても有名であった。この計画は1899年6月の大臣会議で審議され、ラーマ5世が示した3つの方針のうちの一つである幹線は官営鉄道として建設するという条件には抵触しないことから、資本金と調達状況を報告するよう指示を出すことに決まった (柿崎、2000: 129)。これに対し、ザビエルから十分な資金を確保できる旨が報告されたことから、最終的に政府は1901年5月17日に免許を交付した (NA Ro. 5 Yo Tho. 5. 8/4)。ただし、民営鉄道への警戒感がより強くなっていたことから、免許の交付条件はパークナー

ム鉄道より厳しくなった。

免許交付に伴い、ザビエルらはターチーン鉄道会社を1902年末に設立し、直ちに建設に着手した (*Bangkok Times Weekly Mail* [以下、*BTWM*と略], February 12, 1903)。この線は総延長33 kmでパークナム鉄道の約1.5倍の距離であり、しかもパークナム鉄道とは異なり起点側も含め全区間において民地の買収が必要となり、これに時間を要することとなった。当初は1904年11月の開業を目指していたが、市街地での用地買収が遅れて予定通りの開業は困難となった (*BTWM*, August 29, 1904)。結局1905年1月4日に多数の王族を招いて開業式を行い、バンコクに新たな近郊鉄道が誕生した (*BTWM*, January 4, 1905)。会社設立時の資本金は100万バーツであったが、総工費は約110万バーツとなり、パークナム鉄道に比べてはるかに高かった。

ターチーン鉄道の建設が進む中、この鉄道の延伸線の計画が浮上した。1904年8月にプラヤー・ワイヤユッティウィセート (Phraya Waiyayutthiwiset) が、ターチーンからマークローン (サムットソクラーム) へ至るマークローン鉄道の建設を申請した (NA Ro. 5 Yo Tho. 5. 8/7)。起点はターチーン川河口付近の西岸にあたり、ターチーン鉄道の終点とは船で連絡することになっていた。この時点で政府の官営鉄道主義はかなり確立されており、許可する民営鉄道は官営鉄道の支線にあたるような軌道に限ることになっていた (柿崎、2000: 130-131)。しかし、この路線は幹線にはあたらず、ターチーン鉄道の延伸線と見なされたことから問題はないとされ、1905年4月の大臣会議で建設を許可することに決まった (NA Ro. 5 Yo Tho. 5. 8/7)。

これに伴い、1905年6月10日に免許が交付され、同年中に工事が始まった (NA Ro. 5 Yo Tho. 5. 8/2)。この間も使用可能な道路はなく用地買収が必要であったが、ターチーン鉄道のように市街地での買収はなかったことから建設工事は迅速に行われ、1907年7月12日にバーンレーム (ターチーン川西岸) ~マークローン間34 kmが開通した (*BTWM*, March 13, 1908)。合わせて、この日をもってターチーン鉄道と(旧)マークローン鉄道が合併し、(新)マークローン鉄道として経営統合された (NA Ro. 5 Yo Tho. 5. 8/9)。それでも、両線の免許は統合されなかったことから、両区間で免許終了日が異なることとなり、後に問題となった。

### 3. 開業後の営業状況

当初はパークナム鉄道とマークローン鉄道のバンコク (クローンサーン) ~ターチーン間で1日3往復、バーンレーム~マークローン間で2往復と運行本数が非常に少なく、どちらも都市間鉄道の側面が強かったが、経営的には順調に推移していた。パークナム鉄道の建設趣意書によると、旅客需要は片道あたり1日180人を想定しており、この旅客数でも年間10%の株主配当は十分達成できると計算していた (NA Ko To. 5. 3/3)。当初の3等運賃はバンコク (フアラムポー) ~パークナム間の全線で50サタン (0.5バーツ) であったものと想定され、1893年の開業後3カ月間の平均収入が1日237バーツであったことから、単純計算すると利用者は1日474人であった (*BT*, August 19, 1893)<sup>7)</sup>。

パークナム鉄道では、旅客輸送のみならず貨物輸送の需要もある程度想定されていた。パークナムはチャオプラヤー川河口に位置することから、バンコクへの鮮魚輸送が期待された。建設趣意書の想定では、1日あたり177トンの貨物輸送が見込まれ、旅客収入と同程度の収入が見込まれるとされていた(NA Ko To. 5. 3/3)<sup>8)</sup>。しかし、実際には貨物輸送は微々たるものでしかなく、主要な収入源は旅客輸送となった。1895年上半期の営業収入を見ると、旅客収入が2万6,479バーツであったのに対し貨物収入は870バーツでしかなかった(BT, February 20, 1896)。その後若干貨物収入の比率は増加するが、1923年上半期でも旅客収入が12万7,397バーツに対し貨物収入が1万3,452バーツと、貨物収入はせいぜい10%程度でしかなかった(NA Ko To. 5. 15/12)。

メークローン鉄道も、基本的な状況は同じであった。最初に開通したクローンサーン〜ターチーン間の運賃水準は判別しないが、パークナム鉄道よりも距離は約1.5倍長いことから仮に3等運賃を75サタンとすると、開業初年度の1905年の年間旅客収入が8万2,338バーツ、1日あたり約225バーツであったことから、1日あたりの利用者は約300人と計算できる(NA Ro. 5 Yo Tho. 5. 8/8)。旧ターチーン鉄道の建設趣意書では営業収入がパークナム鉄道の倍になると見込まれていたが、実際にはパークナム鉄道よりも利用者は少なかった(NA Ro. 5 Yo Tho. 5. 8/6)。それでも、後述する表1を見ると、1910年頃のパークナム鉄道の営業収入が約15万バーツで、メークローン鉄道が約30万バーツとなっていたことから、メークローンまで延伸後によりやくこれが実現したことになる。

ただし、貨物輸送面ではメークローン鉄道のほうがパークナム鉄道よりも重要性は高かった。ターチーンはバンコク周辺で最大の漁港であり、運河経由の船で鮮魚がバンコクに多数輸送されていた。このため、鮮魚輸送の需要はパークナム鉄道よりもはるかに高かった。開通初年度の1905年の貨物収入は2万6,867バーツと旅客収入の約3分の1を占めており、その後1921年には旅客収入19万4,799バーツに対し貨物収入が9万5,504バーツと全体の約4割を占めていた(NA Ko To. 5. 15/10)。ただし、漁獲高が年によって異なるため、貨物収入の増減が激しかった。

このように、両鉄道とも初期の営業状況は順調であり、メークローン鉄道のほうが貨物収入の比率が高かったものの、やはり旅客輸送が主流の鉄道であった。このため、都市間輸送の需要増が期待できなくなると、バンコク市内の都市内輸送にも参入して、短距離利用者を多数獲得する方策、すなわち都市鉄道化を模索するようになる。

## II 都市鉄道化への模索

### 1. パークナム鉄道の電車導入

パークナム鉄道における都市鉄道化への動きは、内燃動車の導入に伴うバンコク市内

表1 バンコク近郊鉄道会社の経営状況の推移（1893～1941年）

年	営業収入（パーツ）		純益（パーツ）		配当率（%）	
	パークナム	マークローン	パークナム	マークローン	パークナム	マークローン
1893	45,128		23,144		4.50	
1894	58,616		29,261		11.25	
1895	N.A.		32,953		8.50	
1896	N.A.		N.A.		9.00	
1897	N.A.		N.A.		8.00	
1898	81,890		34,224		7.50	
1899	100,777		40,172		8.00	
1900	N.A.		17,879		9.00	
1901	106,512		43,911		10.00	
1902	116,563		47,397		11.00	
1903	136,028		64,917		13.00	
1904	141,014		57,950		13.00	
1905	142,399	109,739	59,488	38,671	13.00	3.50
1906	N.A.	150,221	N.A.	77,978	14.00	5.50
1907	173,886	224,169	76,797	116,292	14.00	7.75
1908	174,145	311,935	56,650	123,233	8.00	5.00
1909	169,562	314,308	83,429	127,596	22.00	5.00
1910	165,809	310,761	88,065	137,254	15.00	5.00
1911	151,630	333,281	84,899	143,152	14.00	5.00
1912	150,293	292,557	85,048	118,574	13.50	5.00
1913	N.A.	300,356	116,146	132,578	18.50	5.00
1914	186,509	306,340	111,495	134,600	17.50	5.00
1915	N.A.	284,961	N.A.	137,706	18.00	5.00
1916	N.A.	247,284	N.A.	81,386	N.A.	3.00
1917	N.A.	213,476	N.A.	N.A.	N.A.	4.00
1918	N.A.	242,357	N.A.	108,461	N.A.	5.00
1919	N.A.	288,875	N.A.	138,471	N.A.	7.00
1920	265,465	303,526	164,708	154,889	27.00	7.50
1921	N.A.	294,246	N.A.	142,971	28.00	7.00
1922	265,654	304,686	183,469	172,624	28.00	8.00
1923	280,902	305,290	179,990	177,146	29.00	8.50
1924	N.A.	327,608	N.A.	187,227	N.A.	9.00
1925	N.A.	348,948	N.A.	224,887	28.50	10.00
1926	N.A.	N.A.	172,057	198,125	32.00	10.50
1927	N.A.	377,526	182,385	214,478	33.00	10.00
1928	N.A.	375,491	177,692	208,817	33.50	10.00
1929	N.A.	N.A.	N.A.	192,779	34.00	10.00
1930	N.A.	298,405	N.A.	162,294	N.A.	8.00
1931	N.A.	267,920	N.A.	157,934	34.00	6.50
1932	N.A.	243,690	N.A.	158,007	N.A.	7.50
1933	N.A.	231,690	160,631	96,933	31.00	4.50
1934	N.A.	204,690	N.A.	80,974	28.00	3.00
1935	N.A.	197,226	172,501	77,680	28.00	3.00
1936	N.A.	203,458	89,466	80,344	17.00	2.50
1937		200,337		80,379		2.50
1938		N.A.		75,765		2.50
1939		N.A.		77,497		2.50
1940		N.A.		167,383		2.50
1941		300,460		197,433		2.50

(注) 1) マークローン鉄道の1907年上半期まではターチーン鉄道の数値である。

2) パークナム鉄道の1936年は免許期間終了までの数値である。

(出所) BT, BTWM より筆者作成。

区間の運行頻度の拡大から始まった。1903年の株主総会において、バンコク市内の区間3 kmの電化を行って電車を運行することが提案されたが、4.5～5万バーツの社債を発行する必要があることが分かり、結局電化は見合わされた (*BTWM*, August 7, 1903; February 1, 1904)。その後、1908年3月に入るとパークナム鉄道が内燃動車を発注したとの報道があり、1908年半ばにもそれが到着して運行を開始したものと思われる。

この内燃動車は40人乗りの2軸車で、バンコク側のフアラムポーン～クロントゥーイ間約5 kmを片道20分で走行し、最短で40分間隔での運行であったものと思われる。フアラムポーン～パークナム間の列車は当初1日3往復であり、1903年から4往復に増えたものの、都市鉄道として利用できる状況ではなかった。ところが、この内燃動車が運行されるようになったことから、パークナム鉄道もようやく都市鉄道としての機能を発揮することとなった。ただし、この車両は1909年1月に脱線事故を起こし、鉄道局の技師が調査した結果、旅客用車両としての運行は危険であるとの結論を下したことから、恒久的な利用には問題があったものと思われる (*NA Ro. 7 Pho. 1/19*)。

このため、会社は電車の導入に踏み切ることとなった。1911年にフアラムポーン～クロントゥーイ間の電化計画が報道された (*BTWM*, September 29, 1911)。電化工事はすでに市内軌道を運行していたサイアム電気が請負い、電力供給も同社から配電されることになっていた。この電化費用は1万7,500バーツとされており、1903年に検討した際よりも大幅に安くなっていた (*BTWM*, January 22, 1912)。電化工事は順調に推移し、1912年5月1日より電車の運行が開始された。電車は2両となり、フアラムポーン～クロントゥーイ間の中間点で交差することから、運行間隔は15～20分間隔となった。

この電化は、会社にとって成功であった。1912年下半年には、1カ月の電車運賃収入は1,800バーツと電化前の900バーツに比べ大きく増加したのに対し、経費は月40～50バーツ増えたに過ぎなかった (*BTWM*, February 15, 1913)。表1の各鉄道会社の営業収入の推移を見ると、パークナム鉄道の収入は1914年には18万バーツを越えて、1900年代後半の減少傾向を食い止めたことがわかる。このため、1917年には電化区間をクロントゥーイ～バーンナー間に延長した。新規電化区間の運行本数は60分間隔と最初の電化区間より頻度は低かったが、それまでの従来の日4往復と比べれば利便性は格段に高まったこととなる。この電化区間の延伸も成功し、表1のように1920年代に営業収入は20万バーツ台後半まで増えている。1917年の旅客収入は1万5,000バーツ増加し、うち1万2,000バーツは電車運賃収入の増加によるものであった (*BTWM*, February 16, 1918)。これにより全線のほぼ半分を電化したパークナム鉄道の次なる目標は、全区間の電化であった。

## 2. パークナム鉄道的全線電化

バーンナーまでの電化も成功したことから、パークナム鉄道は残る区間の電化も計画したが、問題は迫りつつある免許期限であった。免許の失効期限は1936年であったことから、電化による投資の回収が徐々に難しくなっていった。このため、会社は全線の電化を

計画しているとして、1921年に免許期間の延長を政府に要求した（NA Ro. 7 Pho. 1/19）。鉄道委員会で会社の収支状況を検討したところ、会社の電化計画にかかる総費用17万バーツは十分に支出できると判断され、免許期間の延長は認めないことを決めた（NA Ro. 7 Pho. 1/19）。

これに対し、会社側は免許期間が延長されない状況での設備投資を危惧し、電化計画は暗礁に乗り上げることとなった。しかし、1925年2月に会社側は再び政府に対し、サイアム電気への又貸し（サブリース）方式による全区間の電化計画を申請してきた（NA Ro. 7 Pho. 1/19）。これは、サイアム電気が電車を含む電化設備を設置した上でパークナム鉄道から資産を借り受け、会社に毎年賃貸料を支払うものであった。パークナム鉄道からしてみれば電化への設備投資は一切かからず、逆に定額の収入は確保できるという好都合な話であった。政府側はパークナム鉄道の免許期限が着実に守られさえすれば構わないとの態度を取り、両者の契約内容を確認した上でこれを認めた（NA Ro. 7 Pho. 1/19）。

この結果、1925年半ばから電化工事が急ピッチで進められ、1926年1月から全線における電車の運行が開始され、サイアム電気による賃借も始まった。この時点ではフアラムポーンからパークナムまでの運行本数が1日4往復、途中のバーンナーまでの区間運行も60分間隔と全線電化前と変わらなかったが、この後1930年代にバーンナーまでの区間運行を廃止し、代わりにフアラムポーン～パークナム間の運行間隔が60分間隔に引き上げられたものと思われる<sup>9)</sup>。他方で、市内の電車運行区間はウィッタユ～クロントゥーイ間に短縮されたことから、フアラムポーン～ウィッタユ間では60分間隔の「都市間」電車しか運行されないこととなり、大幅な本数減となった。

実は、サイアム電気がパークナム鉄道を賃借するようになった背景には、バンコク市内の軌道延伸問題があった。サイアム電気は、パークナム鉄道と並行するラーマ4世通り上のサパーンルアンからウィッタユまでの約2.5 kmに軌道を延伸する計画を立てていたが、競合するパークナム鉄道の反対が予想された<sup>10)</sup>。このため、サイアム電気はパークナム鉄道の電化を自前で投資し、かつ会社に賃借料を支払うという有利な条件を提示する見返りに軌道の延伸を実現させ、軌道と競合するフアラムポーン～ウィッタユ間のパークナム鉄道の区間電車の運行を廃止したのである<sup>11)</sup>。

パークナム鉄道の全線電化は、皮肉にもこの鉄道の都市鉄道としての機能を低下させることとなった。1921年当初は、クロントゥーイまで10分間隔、バーンチャークまで30分間隔、パークナムまで60分間隔と高頻度の電車運行を計画しており、都市鉄道としての機能をさらに高める可能性を秘めていた。しかしながら、実際にはバンコク市内区間において、都市交通としての機能に劣る市内軌道への代替という側面が強く、都市鉄道としての機能を持つ区間は短縮された<sup>12)</sup>。パークナム鉄道の都市鉄道としての機能は、この後は低下の一途を辿ることになるのである。

### 3. メークローン鉄道の一部電化

一方、メークローン鉄道は当初から一部区間の電化を予定していたが、実現したのはバンコクの民営鉄道



1920年代となった。旧ターチーン鉄道の建設趣意書を見ると、バンコク側の4マイル(6.4 km)は電化して電車を運行することになっていた(NA Ro. 5 Yo Tho. 5. 8/6)。この鉄道が通るチャオプラヤー川西岸のトンブリーは、東岸ほど市街地は広がっていなかったものの、途中のタラートブルー付近まではそれなりの人口が存在したことから、電車を運行しても十分利益が上がると思われていたのであろう<sup>13)</sup>。タラートブルーへは軌道整備計画も浮上しており、旧ターチーン鉄道とルートが近接しているとして問題にもなったが、旧ターチーン鉄道の電車運行も軌道整備計画も実現しなかった<sup>14)</sup>。

電化計画は、1920年代に入ってようやく具体化した。1925年に、会社は起点側のクローンサーン〜ワット・サイ間7.6 kmを電化する計画を申請した(NA Ro. 7 Pho. 1/1)。パークナム鉄道と同じくサイアム電気に電化工事を請負わせる計画であり、総工費は約6万パーツであった。鉄道委員会で検討した結果、とくに問題ないとのこととなり、1926年2月から30分間隔で電車の運行が開始された(BTWM, February 12, 1926)。表1から分かるように、会社の営業収入は電化後37万パーツ台まで上昇し、経営的にも成功を取めた。

電車運行が収入増につながったことから、会社はすぐに電化区間の延伸を申請した。1927年4月にはワット・サイ〜ワット・シン間1 kmの電化が申請され、鉄道委員会でもこれに同意している(NA Ro. 7 Pho. 1/1)。この区間は1928年中にも電化が完成し、電車の運行が開始されたものと思われる。その後、1931年にはさらにバーンボーンまでの2.6 kmの電化区間の延伸が申請され、同じく鉄道委員会によって了承されており、同年中にも電車の運行が始まったものと思われる(NA Ro. 7 Pho. 1/1)。これにより計11 kmの区間が電化されたこととなったが、表1のように1929年の世界恐慌以降、会社の営業収入が大きく減少していることから、電化区間の延伸も会社の営業状況を好転させるには至らなかったようである。

このように、バンコクの民営鉄道は1910年代から20年代にかけて相次いで電化を行い、都市鉄道としての機能を高めつつあった。しかしながら、免許期間の終了が迫る中で会社の積極的な投資は抑制されることとなり、1920年代末からの世界恐慌に伴う不況も悪影響を及ぼした。都市鉄道化への動きは、早くも数々の障害に直面するのであった。

### III 都市鉄道化の限界

#### 1. パークナム鉄道の買収問題

パークナム鉄道の全線電化計画の際に、政府が免許期間の延長を認めない方針であることが確認されたものの、会社側は免許期間の終了する1936年9月の1年前頃から改めて政府側に打診しはじめた。政府はパークナム鉄道免許検討委員会を設置し、どのような形でパークナム鉄道の処遇を行うか決めることとなった。委員会で検討した結果、当時年間10万パーツ程度の純益が出ていたことから、建設中のバンコク〜パークナム間の道

路が開通しても年6万パーツの純益は出るであろうとのこととなり、会社に年6万パーツで8年間賃貸すべきであるとの結論に達した (NA Ro. 7 Pho. 1/1)<sup>15)</sup>。

ところが、1936年1月の閣議で、免許の更新を認めない場合の政府による買収義務の有無を確認することが決まり、議論は免許条項の解釈へと移ることとなった (NA Ro. 7 Pho. 1/1)。免許条項の確認の結果、必ずしも買収する必要はないことが確認されたが、バンコク～パークナム間道路の開通は早くても1937年末であり、もし鉄道を買収せずに廃止させてしまえば利用者が不便を被るとして、検討委員会は会社と買収価格の交渉に入るよう政府に提案した (NA Ro. 7 Pho. 1/1)。これを受けて、1936年3月の閣議では買収交渉を行うことを決めたものの、他方で内務省に免許失効時までこの道路を完成させるよう指示した (NA Ro. 7 Pho. 1/1)。すなわち、政府側は極力有利な条件で買収を行うこととし、たとえ買収しなくても道路ができれば鉄道は廃止されても構わないとの態度を示したのである。

このため、この後の価格交渉においては、会社側が圧倒的に不利となった。会社側は、当初自社の資産とサイアム電気の資産を合わせた計57万パーツを買収価格として提示したが、政府がこれを認めなかったことから50万パーツに減額した (*BTWM*, September 8, 1936)<sup>16)</sup>。これに対し、政府側は30万パーツでの買収を提示し、最終的に35万パーツを上限と定め、もし合意できない場合は買収しないことを決めた (NA [3] So Ro. 0201. 39. 1. 1/5)。政府は急遽バンコク～パークナム間のバス運行を準備することとなり、運行を任された経済省は配下の航空輸送社 (*Aerial Transport Co. Ltd.*) にバスの運行を認めた (NA [2] So Ro. 0201. 68. 2. 1/5)<sup>17)</sup>。会社は急いでバスを調達し、免許失効日からバスの運行を開始することに決めた (*BTWM*, August 28, 1936)。

最終的に、会社側は政府側の要求を呑まざるを得なくなった。免許失効直前の9月7日に開かれた臨時株主総会の場合において、取締役が政府との交渉過程を説明し、もはや35万パーツでの買収に応じるほかに道はないと株主に同意を求めた (*BTWM*, September 8, 1936)。結局、この場において取締役の提案が了承されたことから、会社側は翌日政府側に買収を受諾すると伝え、パークナム鉄道は免許期間終了の直前に国有化されることが決まった。時間が限られていたことから、9月12日の運行終了をもって会社による営業は終了し、翌日から鉄道局が運行を管轄する形で営業を引き継いだ (*BTWM*, September 14, 1936)。こうして、タイで最初の民営鉄道であったパークナム鉄道は、50年間の免許期間を経て国有化されたのであった。

## 2. メークローン鉄道の免許終了

パークナム鉄道に次いで、メークローン鉄道の免許期間も終了に近づいたが、こちらはクロンサーン～ターチーン間が1941年5月、後から開通したバーンレーム～メークローン間が1945年8月にそれぞれ終了することになっていた。主要な収入源となっているクロンサーン～ターチーン間が先に買収されてしまうのは好ましくないことから、会社側は双方の免許期限の中間点である1943年に一括して売却する案を提示した (*BTWM*, バンコクの民営鉄道

March 12, 1940)。鉄道委員会は検討の結果、双方の免許をそれぞれ12年間、8年間延長して、その間に政府の対応を決めるべきであると提案した (NA [2] So Ro. 0201. 66. 2/1)。会社側は自ら見積もった資産評価額103万バーツでの買収を要求したが、鉄道局が設置した検討委員会は40万バーツと評価し、パークナム鉄道の時と同じく両者の見解が大きく分かれた (NA [2] So Ro. 0201. 66. 2/1)。

このため、1941年1月にパークナム鉄道の時と同じくメークローン鉄道買収検討委員会が設置されて免許条項が検討されたが、旧ターチーン鉄道の免許では線路 (Thang Rotfai) を無償で接収できると書かれており、買収すべきものは車両や建築物などのみであるとの結論に達した (NA [2] So Ro. 0201. 66. 2/1)<sup>18)</sup>。会社側は反対したが、法制委員会もこの解釈を正当と認めたことから、双方の対立はさらに深まった。このままでは免許終了までに結論が出ない可能性が高まったが、4月の検討委員会では王の裁可が得られた1902年11月23日を免許の開始日とすべきとの解釈が出され、免許は1942年まで有効であることが会社側に伝えられた (NA [2] So Ro. 0201. 66. 2/1)。

これによって、会社との買収交渉の期限は1年間延びたこととなったが、結局線路を無償接収とする件に関しては双方の合意が得られぬまま、1942年の免許失効を迎えることとなった。会社側はこの膠着状況を打開するために、仲裁人による解決を目指すこととなった (NA [2] So Ro. 0201. 66. 2/1)。問題は解決しなかったものの、免許失効により列車の運行が止まる事態は避けなければならず、とりあえず鉄道局が資産と運行を引き継ぐ形で双方は合意し、1942年11月24日からクローンサーン～ターチーン間の運行が鉄道局に移管された (NA [2] So Ro. 0201. 66. 2/1)。

その後も問題の根本的な解決はなされず、1945年8月13日のバーンレーム～メークローン間の免許失効も近づいたことから、政府側は1945年7月にかつて会社が主張した価格102万バーツで全線を買収する案を提示した (NA [2] So Ro. 0201. 66. 2/4)。ところが、会社側はこの間の物価上昇に鑑みて400万バーツでの売却を主張し、妥協点として200万バーツでの買収を提示した。このため、今回も合意が得られぬままバーンレーム～メークローン間の免許失効日を迎え、前回と同様に鉄道局が運行を引き継いだ。結局1945年11月の閣議で200万バーツ以内での買収が認められたことから (NA [2] So Ro. 0201. 66. 2/4)、翌年5月に200万バーツでの買収で双方が合意した (RFT, 1970: 352-353)。

メークローン鉄道の買収によって、タイに存在した民営鉄道はすべて消滅した。パークナム鉄道とメークローン鉄道は免許終了まで運行して国有化されたものの、残る軽便鉄道のプラバート軌道とバーンブアトーン鉄道は、戦時中に廃止されて免許失効前に消えていた。バンコク市内の軌道を運行していたサイアム電気もこの後1949年末をもって免許が失効し、同じく国有化されることとなる。このように、戦前にタイで発生した民間による鉄道・軌道事業は、免許期間終了まで辿り着いたものはすべて国有化されたのである。

### 3. 国有化後の消極策——パークナム線廃止とメークローン線短縮——

パークナム鉄道とメークローン鉄道は、鉄道局（1951年より国鉄）のパークナム線、メークローン線として営業を継承されたが、その後の両線の歩みは対照的であった。パークナム線は、国有化されたのと同時に自動車との競争にさらされることとなり、会社時代ほどの収益性は期待できなくなった。パークナム線の運行本数は全線で60分間隔であったが、対するバスは15分間隔で運行を始めた（Prachachat, September 11, 1936）。このような状況の中で、パークナム線の営業状況は決して好転しなかった。表2を見ると、1954年まで収入は増加傾向にあるが、以後は徐々に減少していることが分かる。さらにパークナム線は1952年から赤字に転落しており、年々その額が増えていた<sup>19)</sup>。

他方で、メークローン線は順調に推移しており、表2から分かるようにメークローン線の収入レベルは1951年の時点でもパークナム鉄道より大幅に多くなっており、1960年までに倍増していた。このため、メークローン線の近代化も進められたが、都市鉄道化よりもむしろ都市間鉄道を指向していた。1955年には電力を供給する河底ケーブルが故障し、電車の運行ができなくなった（NA Kho Kho. 0202. 9. 2/2）。これを機に電車の運行は廃止され、本線から移した内燃自動車や蒸気機関車などで代替し、その後1959年に新たに購入したディーゼルカーによる運行に切り替え、戦前の電車と同じく30分間隔でクローンサーン～ワットシン間に運行した（NA Kho Kho. 0202. 9. 7/19）。長距離列車にもディーゼル機関車やディーゼルカーが導入され、1957年末にはクローンサーン～マハーチャイ（ターチーン）間で1日7往復、バーンレーム～メークローン間でも同3往復に増えた（RFT, 1957: 79）。

対照的な状況を歩んできたパークナム線とメークローン線であったが、1959年に成立

表2 バンコク近郊鉄道の国有化後の収支状況（1946～60年）（単位：バーツ）

年	パークナム線					メークローン線				
	収入			支出	収支	収入			支出	収支
	旅客	貨物	総計			旅客	貨物	総計		
1946	896,855	40,917	944,443	274,591	669,852	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
1947	769,307	47,349	834,140	234,149	599,991	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
1950	669,652	48,464	739,573	475,374	264,199	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
1951	1,028,765	72,671	1,120,323	838,152	282,171	3,241,433	421,304	3,795,640	2,834,993	960,647
1952	1,211,373	71,979	1,314,067	1,411,134	-97,067	3,277,838	391,599	3,815,098	3,430,236	384,862
1953	1,317,117	73,022	1,420,521	1,501,245	-80,724	3,501,119	398,075	4,059,042	3,610,970	448,072
1954	1,504,021	72,452	1,617,994	1,728,449	-110,455	3,661,374	533,232	4,431,495	3,730,133	701,362
1955	1,338,028	88,702	1,464,353	1,837,679	-373,326	3,843,761	453,809	4,500,524	4,441,865	58,659
1956	1,164,495	130,504	1,332,937	1,753,160	-420,223	4,489,366	378,719	5,301,362	5,078,146	223,216
1957	1,028,854	129,187	1,191,960	1,916,453	-724,493	4,712,715	335,572	5,286,894	5,899,477	-612,583
1958	943,667	130,643	1,112,675	1,817,793	-705,118	5,525,100	309,869	6,086,291	5,812,768	273,523
1959	716,195	85,495	838,115	1,577,165	-739,050	5,646,625	263,513	6,154,960	5,685,274	469,686
1960						7,021,059	255,599	7,551,959	6,425,933	1,126,026

（出所）RSRS（1947）、RFT（1951-1960各年版）より筆者作成。

したサリット内閣の「美観」政策に伴い、その存続が危ぶまれることとなった。サリットはバンコク市内の「美観」回復のため、市内の鉄道を廃止して踏切による交通渋滞を解消しようとした<sup>20</sup>。同じ年にバンコク市がラーマ4世通りの拡幅のためにフアラムポー〜クロントゥーイ間の廃止を求めたが、国鉄はクロントゥーイへ起点を移設すればさらなる利用者の減少と赤字の増加は避けられないとし、閣議に結論をゆだねた。結局閣議では、1959年末限りでの全線廃止を決めた（柿崎、2009: 132）。これにより、タイで最初の鉄道であったパークナム線は姿を消し、跡地はすべて道路に転用された。

一方、メークローン線についても、サリットは1960年2月の閣議で起点をクロンサーンからタラートブルーへ移すことを決めた（柿崎、2009: 134）。国鉄ではメークローン線の車両のマッカサン工場への入場のために新たに本線（南線）と結ぶ連絡線の建設か、線路は残したまま起点をバスとの接続がより便利なウォンウィアンヤイに移すことを提案した（柿崎、2009: 134）。このため、1960年末でクロンサーン〜ウォンウィアンヤイ間は休止され、この間は線路を残したまま道路に転用され、車両の回送時のみ使用されることになった（RFT, 1970: 356-359）。

さらに、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月の閣議で検討することが決められた（柿崎、2009: 134）。国鉄では利用者が不便を被るとして、鉄道廃止後直ちにバスによる代替輸送ができれば廃止を認めると回答したが、実際には並行する道路がないことから、これは不可能であった。さらに、沿線のサムットソクラーム県知事も廃止に反対したことから、結局全線廃止は回避されて、代わりにメークローン線近代化計画が検討されることとなった（柿崎、2009: 134）。こうして、メークローン線は起点側の一部区間廃止のみで何とか事なきを得たのであった。

このように、国有化されたパークナム線とメークローン線は異なる道を歩み、結局前者は廃止されるに至った。メークローン線にはそれなりの投資はなされたものの、むしろ都市間鉄道としての機能強化であった。結果として、バンコクに出現した2つの民営鉄道は、都市鉄道化への道を歩みつつも、最終的に頓挫してしまったのであった。

## IV なぜ都市鉄道化が叶わなかったのか

### 1. 民営鉄道への警戒——官営鉄道主義と経済ナショナリズム——

バンコクの民営鉄道が、結局都市鉄道化の道を歩むことができなかった背景には、政府側の民営鉄道への警戒感と、その警戒感が生み出した民営鉄道側の消極的経営姿勢、そしてそもそも大量輸送手段としての鉄道に対する認識の欠如の3つの要因が存在した。

タイは1880年代から鉄道建設への道を歩みですが、その基本は官営鉄道主義であった。タイにおいても民営鉄道計画は数多く浮上したが、そのほとんどが外国人によるものであ

り、政府は民営鉄道による外国勢力の権益の獲得を非常に警戒していた。それは、中国を始めとする諸外国の事例から学んだものであり、民営鉄道イコール外国人の権益獲得というイメージが強まった。このため、当初は寛容であった民営鉄道に対する態度も徐々に厳しくなり、最終的に1900年代には民営鉄道はすべて認めないの方針を打ち出した<sup>21)</sup>。

パークナム鉄道がタイで最初に免許を付与された民営鉄道であったのに対し、メークローン鉄道の場合は最初に免許を受けたクローンサーン～ターチーン間が1899年の方針に基いて許可されたものであり、その先の延伸区間は軌道以外を認めない時期に申請されたものの、既存線の延長と見なされ例外的に許可されたものであった。このため、パークナム鉄道とメークローン鉄道では免許の条件が異なっており、その問題が露呈したのは上述したメークローン鉄道の買収時であった。政府側はパークナム鉄道の免許では会社側の利益が多くて政府が不利であるとの認識を持ち、メークローン鉄道の免許交付時には政府側の利益を増やすよう条項を改めたのであった（NA [2] So Ro. 0201. 66. 2/4）。

このような、民営鉄道への警戒は、列強による植民地化の危機が高まった19世紀末から20世紀初頭にかけての時期には、十二分にその成果を発揮していた。しかし、その後新たな民営鉄道の建設計画を認めることはなく、既存の民営鉄道に対しても免許期間の延長などの便宜を図ろうとはしなかった。さらに、1932年の立憲革命後は経済ナショナリズムが台頭し、経済活動をタイ人の手に「取り戻す」ことが重視された<sup>22)</sup>。その直接の矛先は中国人であったが、西洋人による外国企業もその対象となり、バンコク市内の軌道や配電事業を行っていたサイアム電気を筆頭に、外国企業への風当たりも強まった<sup>23)</sup>。1936年のパークナム鉄道の免許失効を筆頭に、1949年末のサイアム電気の免許失効に至るまで、鉄道・軌道以外の水運も含め、公共サービスに従事していた外国企業はすべて政府に買収される事態に追い込まれ、政府による直営事業となったのである。

## 2. 民営鉄道側の消極的経営姿勢

政府側の民営鉄道への極度の警戒感、鉄道側の対応を消極化させる要因ともなった。免許では最終的に鉄道を買収する権利は政府が独占的に有すると規定されており、もし買収しない場合は設備一式をスクラップとして処分する以外に方法はなかった。このため、パークナム鉄道の全線電化の際に顕著であったように、残存する免許期間が限られてくると、免許期間の延長が実現しない限り会社は新規投資に消極的になるのが普通であり、都市鉄道化のために新規投資を行うよりも、現状維持のままでそれなりの収益を上げたほうが経営的見地からは好ましくなる場合もあった。

先の表1には、パークナム、メークローンの両鉄道の純益と配当率も示されている。これを見ると、パークナム鉄道、メークローン鉄道とも数値が得られる年は一貫して黒字を計上しており、おそらく赤字に転落した年はなかったものと思われる。パークナム鉄道の純益は1900年代までは10万バーツ以下であるが、1913年から10万バーツ台に増えており、これは前年の一部区間電化の効果であると思われる。その後は数値が得られる

年は少ないが、免許終了まで一貫して17万パーツ程度の純益を上げていた。

一方メークローン鉄道は、1907年の全線開通後に10万パーツ台の純益を計上し、当初はパークナム鉄道よりも多くなっていたが、その後1920年代にはほぼ同じレベルで推移し、1920年代後半の電化の効果も若干現れている。しかし、1929年の世界恐慌以降は一変して純益が減少しており、1933年からは10万パーツ以下に落ち込んでいる。最終的には1920年代のレベルまで回復するが、1930年代の不振は顕著であり、パークナム鉄道が最後まで恐慌前レベルの純益を確保していた状況とは大きく異なっている。

また、配当率では両者の間の大きな格差が理解できる。パークナム鉄道は開業当初から10%前後の配当率を達成しており、1920年代以降はほぼ30%程度の配当率を維持していたが、メークローン鉄道は1920年代後半によく10%に達した以外は低いレベルで推移しており、1930年代には過去最低の2.5%を記録することもあった。この違いは輸送需要の違いもさることながら、両者の資本金額の違い、言い換えれば建設コストの違いに起因しており、パークナム鉄道の恵まれた免許条件が、結果として高い収益率を実現させていたことになる<sup>24)</sup>。

パークナム鉄道が世界恐慌の影響を受けなかったのは、サイアム電気への又貸しの成果であった。この契約でサイアム電気は年間最低17万パーツを支払うことになっており、世界恐慌による収入減の打撃はすべてサイアム電気が被ることになっていたのである。1926年以降判別する限りのパークナム鉄道の純益は、すべて17万パーツ程度であることから、サイアム電気への賃借料がそのまま会社の純益になっていたことが分かる。このため、世界恐慌にもかかわらずパークナム鉄道は高い配当率を維持できたのであった<sup>25)</sup>。

確かに、経営的見地から見ればパークナム鉄道の選択した道は正解であった。株式会社である以上、株主への利益の還元は最も重要な任務であった。しかしながら、この又貸しがパークナム鉄道の都市鉄道としての機能の低下への第一歩となったことは、前述したとおりである。逆に、メークローン鉄道の場合は1920年代後半から都市鉄道化への新規投資を始めたものの、恐慌後に収益が大幅に悪化し、新規投資はおろか辛うじて前年程度の収益を確保するのみで免許期間の終了を目前に迎えている。このように、民営鉄道の免許期間が歴然と定められており、政府側にそれを延長する意思が全く存在しなかったことは、結果としてこれらの鉄道の新規投資を減退させ、安易な道へと走らせたのであった。

### 3. 大量輸送手段への認識不足

政府の極度な民営鉄道への警戒や、それに伴う民営鉄道の消極的な経営姿勢が、パークナム鉄道とメークローン鉄道の都市鉄道化を妨げた要因であったが、大量輸送手段への認識の不足が、最終的に都市鉄道化への道を閉じてしまったのであった。

パークナム鉄道の免許終了時には、政府は当時建設していた道路の完成時期を早め、バスで鉄道を代替させれば構わないと考えていた。その後、サリットの時代に廃止されることになったが、当時パークナム線は1日8往復しか運行されていなかったものの、1

日の利用者は3,500人程度あり、並行するラーマ4世通りの混雑も深刻化していた（NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3/24）。もちろん、鉄道の廃止はこの道路の拡張のためであったが、一時的に道幅の拡幅で道路混雑が解消したとしても、やがて輸送需要の増加で元に戻ってしまうことや、鉄道は輸送力の増強に対応可能であることは理解されていなかった<sup>26)</sup>。

メークローン線の一部区間廃止や、全区間廃止についても、状況は全く同じであった。この線には当時年間300万人、1日換算で約8,000人の利用者があり（RFT, 1970: 357）、起点のクローンサーンはバスのアクセスこそ不便ではあったが、チャオプラヤー川を船で渡ればチャルンクルン通りなど東岸の中心街に簡単にアクセスできた。それにもかかわらず、サリットは利用者の最も多い起点側の廃止を命じたのであり、結局バスとの連絡を考慮してウォンウィアンヤイへの起点の移転を行った。全線廃止計画は回避されたが、サリットの頭の中には鉄道を取り除くことによるバンコクの「美化」のみが存在し、鉄道が大量輸送手段であるという認識が全く存在していなかったことが理解される。

サリットのこの姿勢は、「開発」の時代の道路優先政策からも説明可能である。この時代は、タイの交通政策がそれまでの鉄道と道路の併用から道路優先へと大きく変わる時代であり、高規格道路が全国津々浦々に至るまで整備され、タイが現在に至る自動車依存型の社会へと進む転換期でもあった<sup>27)</sup>。それまで地域間交通の面で重要な役割を担ってきた鉄道は、自動車輸送へとその主役の座を譲り渡し、鉄道は急速にその存在感を減退させていった。この道路重視・鉄道軽視の政策はバンコクでも全く同じであり、地域間の長距離旅客・貨物輸送面での鉄道の重要性のみならず、都市内の大量旅客輸送手段としての役割もまた、全くといってよいほど理解されていなかったのである。この時代に都市鉄道の芽を摘んでしまったことで、バンコクはこのあと1990年代末まで道路交通のみに依存する状況となり、都市交通問題は深刻化の一途を辿ることになる。

## おわりに

バンコクの民営鉄道は、当初は都市間鉄道として建設されたものの、新たな顧客を獲得するために都市鉄道化への道を歩むこととなった。具体的には電化による電車の高頻度運行の導入であり、パークナム鉄道では1910年代から、メークローン鉄道では1920年代からバンコク側の区間の電化を行い、徐々に電車運行区間を延伸し、前者は全線を電化するまでに至った。しかし、免許期間の終了が近づくにつれて会社は新規投資を警戒するようになり、パークナム鉄道は全線電化と引き換えに都市鉄道としての機能を引き下げる道を選択した。国有化後も積極的な投資はなされず、サリットの「開発」の時代の到来と共に両鉄道とも「邪魔者」と見なされ、結局前者は廃止され、後者も起点を後退させられた。政府の冷淡な民営鉄道への態度とそれに対応した民営鉄道の消極的経営姿勢、そして大量輸送手段としての認識の欠如が、結果として都市鉄道化を妨げたのであった。



パークナム線が廃止された後のフアラムポーン〜クロントゥーイ間には、並行する軌道の廃止と運河の埋め立ても行い、片側4車線に拡幅されたラーマ4世通りが出現した。しかし、その後交通渋滞はさらに悪化し、結局2004年にはこの区間に地下鉄が開業している。また、パークナム鉄道を代替させるために建設を急がせたバンコク〜パークナム間道路（スクムウィット通り）上には、1999年末に高架の鉄道が一部区間に出現し、現在パークナムまでの延伸計画も進められている。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、現在も30〜90分間隔でディーゼルカーが運行されているが、これを複線電化の上、都市鉄道化する計画も存在する。バンコクの民営鉄道は、結局都市鉄道化されることはなかったが、新たに出現した都市鉄道はバンコクで新たな大量輸送手段として活躍し、かつその重要性を高めつつある。大量輸送手段としての鉄道の認識は、ようやくバンコクにも定着したのであり、この過程の解明が今後の重要な研究課題であろう。

(付記) 本論は平成20年度横浜市立大学研究戦略プロジェクト及び平成21年度科学研究費補助金(若手研究(B))による研究成果の一部である。

(注)

- 1) 都市鉄道とは都市内の通勤・通学客などの旅客輸送を目的とした鉄道であり、旅客の平均利用距離は短く、運行頻度も密となる。
- 2) 都市間鉄道とは2つ以上の都市間を結ぶ鉄道であり、都市鉄道に比べると旅客の平均利用距離は長くなり、運行頻度は低くなる。ただし、タイの場合はバンコクはともかくとして、都市間鉄道の終点となる都市の規模はきわめて小さかった。
- 3) 例えば、Sa-nguan (1986)は、会社が建設資金を調達できず何年も中断したので、ラーマ5世が不足分を貸し付けることでようやく着工に至ったと述べている。
- 4) この鉄道は、将来東方へ延伸されてトンレサップ湖方面へ至り、バットンバン、シエムリアップや東北部のウボンラーチャターニー方面とバンコクを結ぶ幹線としての役割が付与されていた。
- 5) 当初道路上に建設されたのでは事実であるが、実際には線路と道路は分離されており、市内軌道のように自動車などが軌道内を走行して列車運行を妨げることはなかった。
- 6) 正式名称はサムットサーコーンであり、現在では通称マハーチャイと呼ばれている。
- 7) なお、NA Ko To. 5. 3/3によると、趣意書ではバンコク〜パークナム間の3等旅客運賃を0.5パーツに設定しており、1920年代にもこの水準は変わらなかった。
- 8) トンあたり1パーツの運賃で、計177パーツと想定していた。
- 9) パークナムまでの60分間隔での運行は、後述のバンコク〜パークナム間道路の開通に伴うバスとの競合に対応して始まった可能性が高い。
- 10) 1910年にはラーマ4世通り上のサパーンルアンに新車庫を建設するためにフアラムポーンから500mほど延伸したが、それに対してもパークナム鉄道側は競合路線の建設を認めるのは免許違反であると抗議していた(NA Ro. 7 Pho. 1/19)。
- 11) サイアム電気のもう1つの目的は、パークナム鉄道の架線を經由してパークナムでの配電事業を開始することであった。
- 12) 確かに、サイアム電気の市内軌道が延伸され、それまでパークナム鉄道の電車が担っていた市内輸送を市内軌道が担うようになったことは、一面的には市内軌道網のサービス拡充であり、利用者からは一定の評価を得たかもしれない。しかし、パークナム鉄道は専用軌道を有しており、ダイヤ通りの運行や輸送力の増強が容易であったのに対し、市内軌道は道路上を走行することから、道路交通の影響によって円滑な電車の運行が妨げられる可能性が高かった。このため、長期的視点から捉えれば、専用軌道上での電車の頻繁運行のほうが都市交通手段としての機能は高く、それは戦後バンコクに限らず世界中において、道路混雑が主因となって市内軌道が廃止されていった現象を考えれば明らかであろう。
- 13) 1912年の数値ではあるが、この区間にある2つの区(ブッパーラム、ラーチャカルハ)の人口は約2.7万人であり、パークナム鉄道の電車運行区間の2区(サバトゥム、バーンラック)の人口2.4万人よりも多かった(NA Ro. 6 No. 27/3)。

- 14) タラートブルー軌道計画については、柿崎（2008: 52-55）を参照。
- 15) バンコク～パークナム間道路（現スクムウィット通り）は1927年頃から整備が始まったが、用地取得に難航して工事は進まず、1933年に土地取用法が出されたのと、ポーウォーラデート反乱によって道路の軍事的重要性が高まったことから、建設が本格化した。
- 16) 免許では期間終了後に政府が買収を望む場合は、双方が合意した価格で買収するとは書かれていなかった。
- 17) 航空輸送社は1931年に設立された国営企業で、主に国内の航空路線の運行を行うことを目的としたが、収益改善のための事業の拡大を模索し、政府が道路を建設していたバンコク～ドーンムアン間、バンコク～パークナム間のバス運行の許可を求めている。
- 18) 免許には政府が購入すべきものとして建物、機械などが挙げられていたが、レール、枕木、橋梁は明記されていないことから、これらが接収可能な「線路」と判断された。
- 19) この要因は、1951年に鉄道局が国鉄に改組したために、従来大蔵省が支出していた税金や従業員の生活費補助などを自前で支払う必要が生じたのと、1952年に従業員の賃金の改定や福祉基金を設置したためであった（RFT, 1951: 10; 1952: 98）。
- 20) サリットは「国の掃除」と称して、様々な「美観」回復のための政策を打ち出した。バンコク市内では、輪タクの廃止がその筆頭に挙げられる。
- 21) 詳細については、柿崎（2000: 127-132）を参照。
- 22) 立憲革命を起こした人民党は6つの原則を掲げており、その中の経済的独立や経済活動の保障という原則が経済ナショナリズムを正当化するものとなっており、ピブーン時代に急速に具体化されていった。詳しくはSuehiro（1989）、Nambara（1998）などを参照。
- 23) 例えば、1936年1月29日の閣議では、パークナム鉄道の免許問題について無任所大臣ブラヤー・アパイソングラム（Phraya Aphaisongkhram）が外国人へ免許を交付するのは原則的に好ましくなく、必ずしも政府所有でなくともタイ人の手で掌握すべきであり、もし今後も外国人のものであり続ければ労働者も現在と同じような過酷な状況に置かれるので、至急我々のものにすべきであると主張していた（NA Ro. 7 Pho. 39. 1. 1/5）。
- 24) パークナム鉄道の建設費は約40万バツであったのに対し、メークローン鉄道は全線で200万バツかかっており、これが事実上資本金額を決めていた。このため、たとえ両者の純益が同程度であったとしても、資本金額の少ない、言い換えれば発行株式数の少ないパークナム鉄道のほうがはるかに高い配当率を実現できることとなる。Suehiro（1989: 95）には、当時の特許会社（Chartered Company）の配当率が表示されているが、これを見てもパークナム鉄道の配当率は格段に高かったことが理解される。
- 25) 又貸しを引き受けたサイアム電気の配当率は、世界恐慌後やはり大幅に下がっていた。
- 26) サリットは本線のファラムポーン～バーンスー間の廃止も目論んだが、当時国道の設計を行っていたアメリカのコンサルタント会社は、代替措置として24車線分の道路を整備する必要があるとし、この間の鉄道は残すべきであると提言した（柿崎、2009: 131）。
- 27) この時代の交通政策の転換は、柿崎（2009: 第3章）を参照。

## （参考文献）

### 日本語

- 柿崎一郎（2000）、『タイ経済と鉄道 1885～1935年』日本経済評論社。
- （2008）、「バンコクの市内軌道整備 1888～1910年」『横浜市立大学論叢』第59巻人文科学系列第1・2号、41-77ページ。
- （2009）、『鉄道と道路の政治経済学——タイの交通政策と商品流通の変容 1935～1975年——』京都大学学術出版会。

### 英語

- Holm, David Frederich (1977), “The Role of the State Railways in Thai History, 1892-1932,” Unpublished Ph.D. Dissertation, Yale University.
- Nambara, Makoto (1998), “Economic Plan and the Evolution of Economic Nationalism in Siam in the 1930s,” Unpublished Ph.D. Dissertation, SOAS, University of London.
- Porphant Ouyyanont (1994), “Bangkok and Thai Economic Development: Aspects of Change, 1820-1970,” Unpublished Ph.D. Dissertation, University of New England.
- Royal State Railways of Siam (RSRS) (各年版), *Annual Report on the Administration of the Royal State*

*Railways*. Bangkok: RSRS.

Suehiro, Akira (1989), *Capital Accumulation in Thailand 1855–1985*. Tokyo: The Center for East Asian Cultural Studies.

[未公開一次資料]

英国領事報告 (Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Siam. Trade and Commerce of the Consular District of Bangkok: DCR) (1890年版)

### タイ語

Nara Khamnamun (2004), *Theknoloji Kan Khonsong Satharana nai Muang: Rabop Khonsong Satharana nai Ko Tho Mo* (都市の公共交通の技術：バンコクの公共交通システム), Bangkok: TISTR.

Rotfai haeng Prathet Thai, Kan (RFT) (1951–1960 各年版), *Raingan Pracham Pi Kan Rotfai haeng Prathet Thai* (タイ国鉄年次報告書), Bangkok: RFT.

—— (1970), *Thi Raluk nai Wan Khlai Sathapana Kitchakan Rotfai Khrop Rop 72 Pi* (タイ鉄道72周年記念集), Bangkok: RFT.

Sa-ngan Ankhong (1986), *Sing Raek nai Muang Thai Lem 2* (タイ事始 第2巻), Bangkok: Phraepitthaya.

Somchai Phairothirarat (1974), “Botbat khong Prathet Maha Amnat Tawan-tok nai Kan Sang Thang Rotfai khong Prathet Thai nai Ratchasamai Phrabatsomdetphra Chunlachomklao Chaoyuhua lae Phrabatsomdetphra Mongkutklao Chaoyuhua (ラーマ5世・6世王期タイの鉄道建設に対する西洋列強の役割),” Bangkok: Unpublished M.A. Thesis, Chulalongkon University.

[未公開一次資料]

タイ国立公文書館資料 (National Archives of Thailand: NA)

(かきざき・いちろう 横浜市立大学 E-mail: kaki@yokohama-cu.ac.jp)