

# バンコクにおける都市交通の発達

## 路面電車からBTSへ

野村 亨

### 1. 現代バンコク首都圏の都市交通整備

1960年代から急速な都市化と近代化の波に洗われたタイの首都バンコクは長らくアジアで最も交通渋滞がひどい都市として知られていた。そうした交通渋滞を緩和する方策として1970年代初頭からスカイトレインと呼ばれる高架鉄道建設の計画が持ち上がったが、建設および運営に携わる事業者を誰にするか、経費をどのように捻出するか、あるいは法整備の不備や所管官庁をどこにするか、などの問題をめぐって議論や駆け引きが延々と続き、なんの解決策もないまま交通渋滞は年々悪化していった。バンコクではホアランポン中央駅を起点として北、西および東に向かう幹線鉄道があるが、駅間距離が長く、都市内の移動手段としては使えなかった。さらにバンコク市内を走る国鉄線はすべて地上線であるため、幹線道路との平面交差点は交通渋滞の主な原因となっていた。そのため従来は市内を移動するにはもっぱらバスや乗用車しかなく、慢性的な渋滞による時間のロスが経済の効率性を妨げる大きな原因ともなってきた。

1990年代に入ってタイ政府やバンコク首

都圏当局もようやく重い腰を上げ、1993年

にはバンコク首都圏庁がバンコク・トランジット・システム(BTS)と呼ばれる都市交通システムの採用を決定した。この時に決定したルールはバンコク都心部のスクムビット通りから戦勝記念塔(アヌサワリ・チャイヨー)を結ぶスクムビット線と、マープンクロンからサトン橋を結ぶシーロム線の2路線で、総延長は約20キロであった。当時は上記のBTSとは別に「首都圏高速交通システム(スカイトレイン計画)(パンスー ホアランポン駅間)」「タイ国鉄高架鉄道計画(ヨンマラット ドムアン間)」の2つのプロジェクトも同時に進められることになっており、快適な電車による通勤に対するバンコク市民の期待はきわめて高かった。しかしその後、建設事業を受注した不動産開発会社が受注を辞退するなどのトラブルがあり、その上1997年末以降東アジア全体を襲った金融危機の影響をもろに受けたタイは一転して経済不況の波に襲われた。その結果タイ政府は都市交通を整備する費用も捻出できず、工事は中断され、シーロム通りやスクムビット通りなどの中央に雨ざらしになった高架鉄道の支柱は交通渋滞をますます悪化させるだけの厄介者になっ

てしまったのである。

しかしその後タイ経済も徐々に回復するとともにバンコク首都圏庁は都市交通整備事業を再開し、1999年12月にいたってようやくBTSの2路線、つまりスクムビット線(約17キロ)とシーロム線(約6.5キロ)の2路線が開通を見たのである。

さらに2004年7月4日には日本政府のODAを得て建設されたバンコク初の地下鉄もまた運行を開始した。この地下鉄線はバンコク市内を南北に貫く約20キロの路線で、BTSと地下鉄とは2つの駅で接続されている。バンコクの地下鉄は「タイ高速鉄道公社」(MRTA)によって運営されている。この会社にはタイ企業の他に香港企業なども参加している。

おくれはせながら都市交通の整備が始まったバンコク首都圏だが、じつは19世紀末のバンコクはアジアで最初の電気鉄道を走らせるなど、きわめて先進的な都市であった。

そこで以下では19世紀末にアジア最初の電気鉄道として開通したバンコクの市内電車が、その後1960年代末に廃止されるまで、いかなる維緯を経たかについて、その歴史を略述するとともに、バンコクの特異な都市構造が、その交通体系に与えた影響についてもいささか考察を加えてみたい。

### 2. 東洋のベニス

18世紀以前のバンコクは小さな村落に過ぎなかった。このあたりは広大なチャオプラヤー川の下部デルタにあたり、前近代にはそのほとん

どがマンガロープの生い茂る未開発地域だった。当時タイの都はここからさらに約70キロ上流のアユタヤにあった。

1767年にアユタヤがビルマ軍に征服されて滅亡すると、現在のバンコク旧市街の対岸にあたるトンブリに都が建設された。さらに1782年、新王朝を創始したラーマー一世はチャオプラヤー川の対岸バンコク地区に遷都し、市街の区画整理を実施した。これ以後バンコクはタイ随一の港湾都市として商業の一大中心地となったのである。このようにして成立したバンコク旧市街は大きく蛇行するチャオプラヤー川につながる大小さまざまな運河が市内を縦横に走り、人々は船で移動した。当時のバンコク市街には道路というものが存在せず、縦横に走る運河が道路の役割を果たしていたのである。

人々は大きな運河の両岸から櫛の歯のように伸びた細い水路に沿って水上家屋を構えて住んでいた。このような都市形態はエンジンが発明される以前の時代においては理想的な形態であったといえるだろう。18世紀にバンコクを訪れたヨーロッパ人たちがこの都市を「東洋のベニス」と呼んだ所以である。ちなみにバンコク初の近代的道路であるチャルンクルン通り（通称ニコロード）が敷設されたのは1862年である。

### 3. アジア最初の電気鉄道

現王朝創設二百周年を記念して出版された資料(1)によれば、1887年に開通したチャルンクルン通りの馬車鉄道は19世紀末にいたって電

化された。また後述する小林茂氏の報告(2)によれば、市電開業は1892年であると述べている。Ora Bakkosという書物にはバンコク市電の開通を祝う風景の写真が載せられており、そこには1892年に開通した旨の説明がある(3)。日本最初の電気鉄道である京都電気鉄道が開通したのは1895年である。したがってバンコクの電気鉄道開業は日本より3年も早く、バンコク市電はまさにアジア最初の電気鉄道だったのである。

### 4. バンコク市電衰退の原因

アジア最初の電気鉄道として華々しく開通したバンコクの市電も戦後の1950年代になると、急速な近代化の波に洗われて廃止への道をたどるようになった。バンコク市電が廃止されるに至ったおもな原因としては次の3点に集約できる。

速度が遅い。  
単線のため待避線で長時間待たされる。  
車両や設備の近代化を怠った。

の点は現在の交通渋滞でスピードが出せないバスも同様であり、市電を廃止してもバンコク市内の交通環境はまったく改善されなかったどころが一層悪化したのは周知の通りである。

の点は、上に述べたバンコク市の成り立ちを考えると理解できる。つまり19世紀末の建設当初、運河沿いの土手上に複線の軌道を敷くスペースがなかったのか、あるいは輸送量から考えて複線化は必要ないと判断したのか、おそらくその両方の理由から単線となったものである

う。各種の資料から見ると、市電の運行には一応ダイヤのようなものがあつたらしいが、残された記録や実際に乗車した経験のある人々の話を聞くと、待避線で長々と待たされるが多かつたという。これが乗客離れを起こし、結局は市電廃止をもたらしたおもな原因となったのである。もっと早い時期に複線化し、軌道敷内への自動車の乗り入れを禁止する措置を講じていれば、あるいは市電が生き残ることが出来て、LRT化への道も開けたのではないかと思われる。

の点については、1995年3月に筆者がバンコクを訪れた際、唯一完全な形で静態保存されているバンコク市電の車体をつぶさに見聞した時によく理解できた。つまり、バンコク市電の車両の多くは開業以来約半世紀にわたってほとんど更新されずに使われていたらしい。この間、東京をはじめ日本各地の路面電車では車両の大型化や近代化が進められて、多くの形式が誕生したことを考えれば、明治末期の四輪単車の多くが戦後の60年代まで現役で走っていたことは奇跡的である。

とはいえバンコク首都圏当局もただ手を拱いていたというわけではなく、50年代末には一時市電の近代化やトロリーバスへの転換を図ろうとしたらしいが、結局日の目を見なかった。バンコク市電廃止前後の状況を伝える小林茂氏の記事(2)によれば、この当時タイ政府はチェンマイなどの地方都市に市街鉄道の導入を考えていたらしい。この政策が貫徹されていれば、今日

(12 頁下段へ続く)

### 与党惨敗の韓国地方選挙

5月31日に韓国で統一地方選挙が実施された。この統一地方選挙は、ソウルをはじめとする7大都市の市長、9つの道(県)の知事、230の市長、区長、郡守、さらに区、市、道議会の議員の改選が行われるという、極めて大掛かりなものであった。4年に1回の選挙ではあるが、来年にある大統領選挙の前哨戦として、その成り行きが注目された。

結果は野党ハンナラ党の圧勝で、広域団体長選挙(前述の7大都市の市長と9道知事の選挙)で16のうち12ポスト、また基礎団体長選挙(前述の230の市長、区長、郡守の選挙)では159ポスト(全体の69.1%)を取った。それに対し、与党ウリ党は広域団体長選挙で1ポスト、基礎団体長選挙では21ポスト(同9.1%)を獲得するに止まり、惨敗した。

与党惨敗について、選挙直後行われた世論調査では、「盧武鉉大統領の責任が非常に大きい」が49.3%、「大統領にある程度責任がある」が35.3%で、両者合わせて84.6%



にも達していた。原因については、「景気不振」が22.1%、「不動産などの政策の失敗」が19.8%と、経済要因が41.9%を占めた。次いで、「大統領の指導力への不満」が16.9%、「政

治不安」が14.1%、「ウリ党に対する不満」が6.8%と、政治要因が続いている。

今回の統一地方選挙の惨敗で、与党内にかねてから燻っていた不満が爆発し、政府の政策批判に止まらず、「与党ではなく、盧武鉉党が負けたのだ」、「ウリ党では(大統領選挙は)戦えない」という声すら上がった。そのため、政界再編成の動きが今後強まっていくと見られる。

今回の地方選挙の結果は、来年の大統領選挙にどういった影響を与えるのだろうか。常識的に見て、野党ハンナラ党に有利であることは間違いない。しかし前回の大統領選挙では、半年前に行われた統一地方選挙でハンナラ党が圧勝したにもかかわらず、大統領選挙でハンナラ党は負けている。地方選挙と国政レベルの大統領選挙は違う、というのが大方の見方でもある。

来年の大統領選挙の最大の争点は、金大中政権以来推進されて来た「民族共助」路線は維持されるべきなのか、それともそれ以前の「韓米共助」路線に復帰すべきなのか、という極めてイデオロギー色の強い対立にある。不利な状況にある与党ウリ党は、第三期左派政権を誕生させるべく、南北首脳会談をはじめ今後色々な手を打ってくるものと見られる。

年が替わると、韓国は大統領選挙一色になる。韓国の大統領選挙は一大ドラマである。「銃声なき内戦状態」と言われる左右の対立が激しい韓国で今後何が起るのか、韓国の大統領選挙の行方は日本にも大きく影響する故、鋭意注目していく必要がある。

(野副伸一・アジア研究所教授)

(7頁より続く)

のタイの交通環境はよほど異なったものになっていたであろう。しかし市電計画もトローリーバス転換計画もともに放棄され、1961年以後はバス一本槍の交通政策に方針を転換する。これが後に悪名高いバンコクの交通渋滞をもたらす根本原因を作り出すことになるのである。こうして王宮付近に最後まで残った路線が廃止されたのは1968年9月30日であった。なお最盛期のバンコク市電は路線総延長48.7キロ、車両206輛を数えたという。

19世紀末に他のアジア諸国に先駆けて市内電車を導入したバンコクは、その後の誤った交通行政により戦後の無秩序な都市化とモーターゼーションを招いた。その波に洗われて市電もまた消えてしまった。その後バスと車の洪水がバンコクを襲い、この都市を世界有数の交通渋滞に苦しむ都市へと転落させてしまったのである。その後70〜80年代の暗黒時代を経ていまようやくバンコクにも近代的な都市交通の時代が到来しつつある。今後バンコク首都圏の都市交通が整備され、悪名高い交通渋滞が緩和されてゆくことを期待したい。

- (1) (のむらとある・慶應義塾大学総合政策学部) Rattanakosin Bicentennial, An Illustrated Book on Historical Events, Kirusapha Business Org., Bangkok, 1982
- (2) 小林茂「バンコクの市電は消えた」『鉄道ファン』第9巻、100号、昭和44年10月号、p.114
- (3) Smithies, Michael, Old Bangkok, Oxford U.P., Singapore, 1986