

タイの道路政策（上） —舗装道路網の拡張と拡幅（1975～1997年）—

柿崎 一郎

はじめに

タイは典型的な自動車依存型社会である。国土面積は約51.3万km²と日本の約1.4倍であるが、鉄道の総延長はバンコク市内の都市鉄道を除いて約4,000kmしかない。しかも、在来線は全線非電化で複線・3線区間も約360kmしか存在せず、旧態依然としたサービスしか提供できていない。水運も利用可能ではあるが、内陸に広大な領域を要するタイでは、水運でアクセス可能な範囲は限定されている。一方で、国内の道路総延長は約47万kmに及び、うち道路局（Krom Thang Luang, Department of Highway）が管理する幹線道路である国道（Thang Luang Phaendin, National Highway）は約5万kmで、ほぼ全線が舗装化されている[TS (2015) : 18]¹。

このため、2013年の国内の貨物輸送に占める自動車輸送の割合はトンベースで全体の81%となり、鉄道2%、河川水運9%、沿岸水運8%と比べて自動車への依存率が極めて高く、さらにトンキロベースにすると自動車輸送の比率は92%となる[TS (2015) : 16]。バンコク市内の都市鉄道も1999年末によりやく最初の路線が開業したに過ぎず、2016年9月現在の総延長は108kmまでに増え、利用者も1日約100万人となっているものの、悪名高い交通渋滞は相変わらずである。このように、バンコクでは近年自動車依存型社会からの脱却が見られるようになってはきたが、国レベルでの自動車依存型社会からの脱却は進んでおらず、自動車から鉄道や水運への転移を目指すモダリティシフトが叫ばれている。

タイの道路網の整備は、1950年代末からの「開発」の時代に本格化した。道路政策を扱った先行研究は非常に少ないのが現状である。近年、大メコン圏（Greater Mekong Sub-region: GMS）の経済回廊など、国際道路網の整備への関心が高まっていることから、GMSの交通開発については例えば吉田・金[2005]、春日[2013]、石田[2016]などの研究例が増えている²。しかしながら、タイ国内の道路政策を扱ったものはほとんど存在せず、わずかに柿崎[2009]が1930年代から1970年代半ばまでの道路政策の変容を解明しているものの、その後の時代については全く研究が存在しない。このため、本論では1975年から1997年の通貨・経済危機までの時期を対象に、道路局が管轄する国道を対象とした道路政策を解明することを目的とする。

以下、1で道路網の舗装化の進展過程を確認し、2で4車線化と都市間高速道路の整備からなる舗装道路の拡幅に焦点を当て、最後の3でこの間の道路政策を総括する。

1. 舗装道路網の拡張

(1) 舗装化の進展

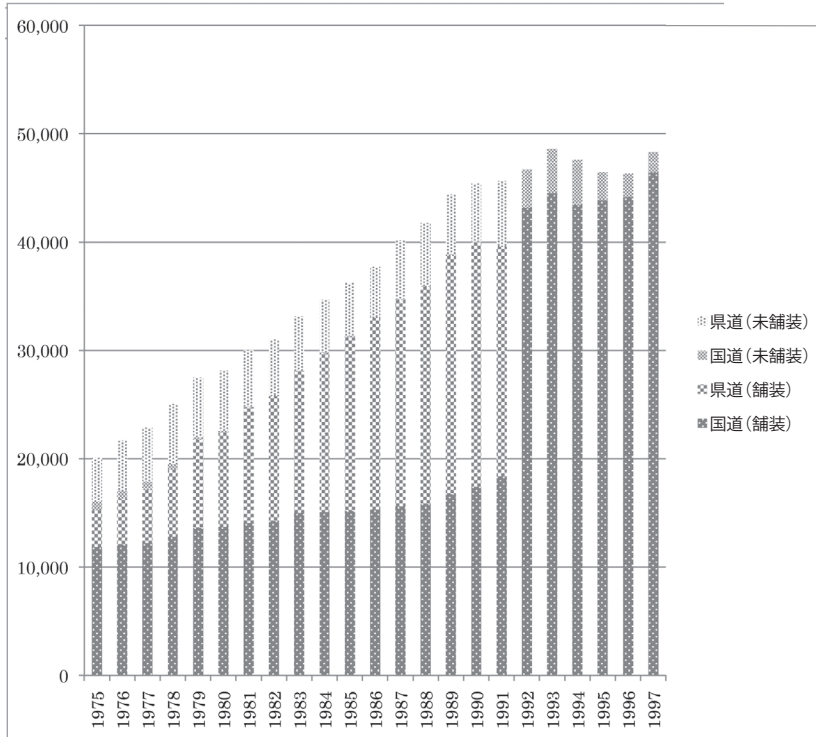
道路局が管轄する国道と県道（Thang Luang Changwat, Provincial Highway）の舗装化は、「開発」の時代以降、急速に進んできた。1959年の時点で、国道網8,285kmのうち舗装された区間は2,780kmと全体の34%に過ぎなかったが、1975年には国道網1万2,657kmのうち94%にあたる1万1,839kmが舗装化されていた[柿崎 2009: 393]。県道のほうが舗装化は遅れ、1959年には1,955km中151kmしか舗装区間はなかったものの、1975年には計7,439kmのうち46%に当たる3,396kmが舗装されていた[Ibid.]。このような舗装道路網の拡張は1958年のサラブリー～コーラート間のフレンドシップ・ハイウェイの開通を契機として始まったもので、その後高規格の舗装道路網が全国へと延びていった。このため、1975年の時点で北部のメーホンソーン県を除き、すべての県庁所在地に舗装道路が到達していた³。

タイでは主に県間を結ぶ道路が国道、県庁所在地と郡庁所在地や郡間を結ぶ道路が県道とされており、いずれも道路局が管轄していた。国道のうち、バンコクから北、東北、東南、南へと延びる4つのルートが最重要幹線と位置付けられ、それぞれ国道1号線（パホンヨーティン通り）、2号線（フレンドシップ・ハイウェー、ミットラパーブ通り）、3号線（スクムウィット通り）、4号線（ペットカセーム通り）とされていた。以下、2桁、3桁の道路番号が国道、4桁が県道となっており、1から始まる番号が北部と中部上部、2から始まる番号が東北部、3から始まる番号が中部下部と東部、4から始まる番号が南部となっていた。なお、1991年までは国道と県道は区別されていたが、1992年道路法（Phraratchaban-yat Thang Luang Pho. So. 2535）にて県道は国道に統合された[RKB Vol. 109-52: 6-24]⁴。

1975年以降も舗装道路網の拡張は続き、舗装化された道路の比率は着実に高まっていた。図1のように、1975年の時点で全国に約2万km存在した国道・県道網は1997年までに約48万kmまで増えており、全体の舗装率は1975年の76%から1997年の96%へとさらに高まっていた。この図から分かるように、1980年代までは未舗装道路が約5,000km程度で推移しているが、舗装された県道が確実に増加した結果、舗装率が着実に増加していた。他方で1990年代に入ると全体の総延長の増加が止まることから、残る舗装道路の舗装化が進み、1997年には未舗装道路の総延長が約2,000kmまで減少した。1980年代までの未舗装道路の増加は、山間部や国境付近などで主に治安維持のために建設された道路が道路局に移管されてきたことによるものであった⁵。

この時期に舗装化された道路は大半が旧県道であり、これらの県道は国際協力によって一度に整備される場合もあれば、国家予算により短区間ずつ舗装化が進められる場合もあった。例えば、1985年に道路局が整備を行った道路距離は計6,305kmであり、このうち933kmが国際協力、すなわち借款による整備であった。残りは国家予算による整備であるが、このうち1,831kmは未舗装道路の維持、1,077kmは治安維持道路の建設であり、これらは基本的に未舗装道路の建設と維持であった。このため、国家予算での舗装道路の建

図1 道路局管轄道路総延長の推移 (1975~1997年) (単位 : km)



注：1992年より県道はすべて国道に統合された。

出所：RTL（各年版）、SYT（各年版）より筆者作成。

設や維持は残る約2,500kmの区間となり、県道関係では県道建設・修復が541km、短区間舗装化計画が355km、集落内舗装化計画が250kmとなっていた[RTL (1985) : 14-15]⁶。このうち、県道建設・修復計画は長距離の道路を一斉に舗装化するものであるが、短区間舗装化計画は主に10km以内の道路を2～5kmずつ舗装化を行うもの、集落内舗装化計画は集落内の1～2kmを対象に舗装化を行うものであり、いずれも1977年から開始された[RTL (1977) : 89-90]。

また、1975年からは農業開発のための県道整備も始まった。これは農業開発県道 (Thang Luang Changwat Phuea Kan Kaset) と呼ばれ、メイズ、サトウキビ、キャッサバ・ケナフ、天然ゴムの4つの商品作物を対象に、その

栽培地でのアクセス改善を行うものであった[RTL (1979) : 137]⁷。当初は関係機関の代表からなる委員会で対象道路を決めていたが、1979年からは道路局が経済効果を調査して対象路線を決めることになり、日本の借款など国際協力を用いた整備も行われることになった⁸。ただし、対象となる道路は主にこれまで未開の丘陵地や山地であり、新たにこれらの商品作物栽培が拡大している地域へ至るものであることから局地的なものが多く、必ずしも最初から舗装道路として整備されるわけでもなかった⁹。

1975年から20年間の舗装道路網の拡大過程は、図2に示したとおりである。これを見ると、全国各地で舗装路網の密度が高くなっていったことが分かる。この中には次の述べるような新たに整備された国道も含まれるが、多くは各県内の郡間を結ぶ県道であった。1975年の段階では全国の計73県（1990年現在）に舗装道路網が到達した段階であったが、1995年までに全国のほとんどの郡に舗装道路が到達していたのである。なお、この図では農業開発県道など局地的な道路は除いていることから、実際の舗装道路密度はさらに高くなっていった。

このように、1975年以降主に県道網の舗装化が進んでいったことで、タイ国内の各郡への舗装道路の到達率も着実に上昇していった。表1は舗装道路

表1 舗装道路到達群数の推移（1950～2000年）（単位：郡）

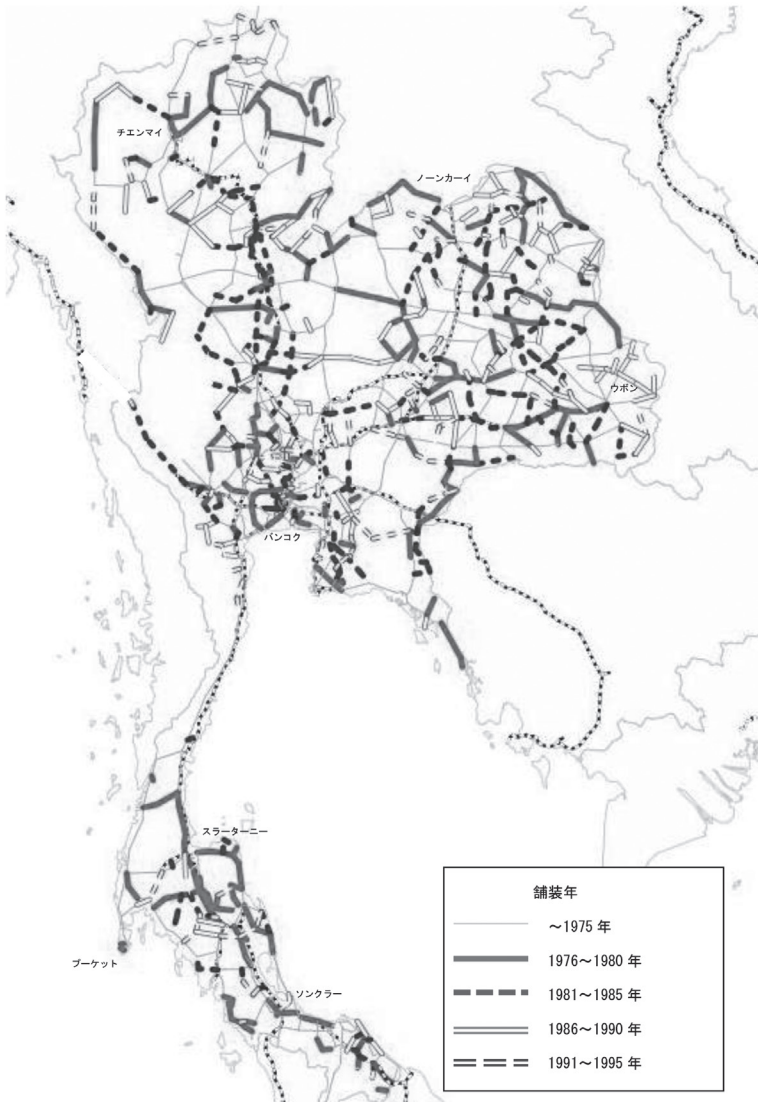
	北部	東北部	中部上部	中部下部	東部	南部	計
1950まで	14	-	3	6	1	14	38
1950-1955	1	-	-	21	10	6	38
1956-1960	1	5	2	6	3	-	17
1961-1965	1	10	6	1	5	8	31
1966-1970	14	52	17	34	12	34	163
1971-1975	20	39	12	25	7	14	117
1976-1980	12	41	14	13	7	25	112
1981-1985	7	42	19	11	1	8	88
1986-1990	4	25	5	5	3	3	45
1991-1995	-	8	-	2	-	-	10
1996-2000	-	2	-	-	-	-	2
計	74	224	78	124	49	112	661

注1：郡の数は1990年を基準とし、道路で到達できない島に位置する郡を除く。

注2：一部の郡の道路到達年は推測による。

出所：RTL（各年版）より筆者作成。

図2 舗装国道・県道網の拡張 (1975~1995年)



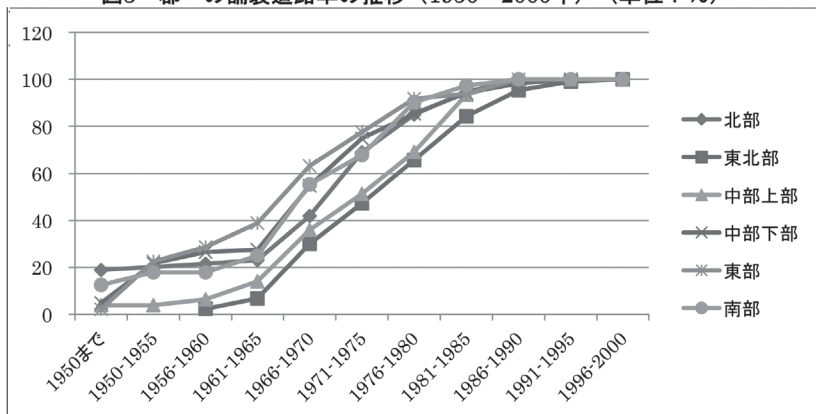
注：国道と主要な県道のみを対象としてある。

出所：RTL（各年版）、PTT（各年版）より筆者作成。

の到達郡数を地域ごとにまとめたものである。郡の数は年々増加していくことから、1990年の郡数を基準とし、離島の郡を除いた661の郡を対象に、舗装道路が到達した年ごとに分類したものである¹⁰。これを見ると、1960年代後半から舗装道路が到達した郡の数は急増していたことが分かる。1975年までに全体の61%に当たる404郡に舗装道路が到達していた。その後、増加率は下がるものの舗装道路が到達する郡は確実に増え、1990年までに12郡を除いて舗装道路が到達していた¹¹。

図3は地域別の郡への舗装道路到達率の推移を示したものである。これを見ると、1950年の時点で舗装道路の到達率には約20%の地域差が存在し、その後1960年代に40%ほどまで拡大したのち、1980年代までに大半の地域で

図3 郡への舗装道路率の推移（1950～2000年）（単位：%）



注1：郡の数は1990年を基準とし、道路で到達できない島に位置する郡を除く。

注2：一部の郡の道路到達率は推測による。

出所：表1より筆者作成。

到達率が100%に達して格差が解消されたことが分かる。この間最も到達率が高かったのは東部であり、反対に最も低かったのは東北部であった。これは東北部が面積でも人口でも最大の地域であり、1990年時点の郡の数も224と全体の3分の1を占めていたことから、幹線道路から離れた奥地の郡への舗装道路の到達が相対的に遅かったためである。

1975年の時点で約6割の郡に舗装道路が到達していたが、それから20年間でタイ国内のほとんどの郡に舗装道路が到達していた。このため、国道の舗装化は20世紀中にはほぼ終了し、未舗装道路の舗装化は以後村道レベルへと移っていくことになる。そして、国道については4車線化が次の課題となるのである。

(2) 新たな幹線道路の建設

1975年までに既存の国道網の舗装化はほぼ終了していたが、この時期には新たに舗装道路として建設された幹線道路も何線か出現しており、新たな幹線として重要な役割を果たすことになった。とくに、バンコクから北と南へ延びる幹線については、新たに整備された幹線道路がバンコクと各地の所要距離の短縮に貢献した。それらは、国道11号線、117号線、41号線、43号線、そして225号線であった。

バンコクから北に延びる幹線は国道1号線であったが、この道路はナコーンサワンからピン川、ワン川沿いに北上し、ターク経由でラムパーンに到達していた。この間、鉄道はナーン川沿いにウッタラディットまで北上していたので、両者のルートはかなり離れていた。この国道1号線についてはバンコク～ナコーンサワン間についてもサラブリー、ロップリー、チャイナートとかなり迂回していたことから、1972年に短絡ルートとなる国道32号線（バーンパイン～パユハキリー間）が開通しており、バンコク～ナコーンサワン間の所要距離を従来の328kmから240kmへと大幅に短縮していた¹²。

一方で、ナーン川流域を南北に延びる道路整備は行われなかったことから、北線沿線のピチットやピッサヌロークへの道路でのアクセスは遠回りとなった。例えば、ピッサヌロークの場合は国道1号線のカムペーンベットからスコータイ経由で向かうか、国道21号線のロムサック経由で向かうこととなり、所要距離はそれぞれ491km、519kmと、鉄道の389kmよりも大幅な迂回路となっていた。

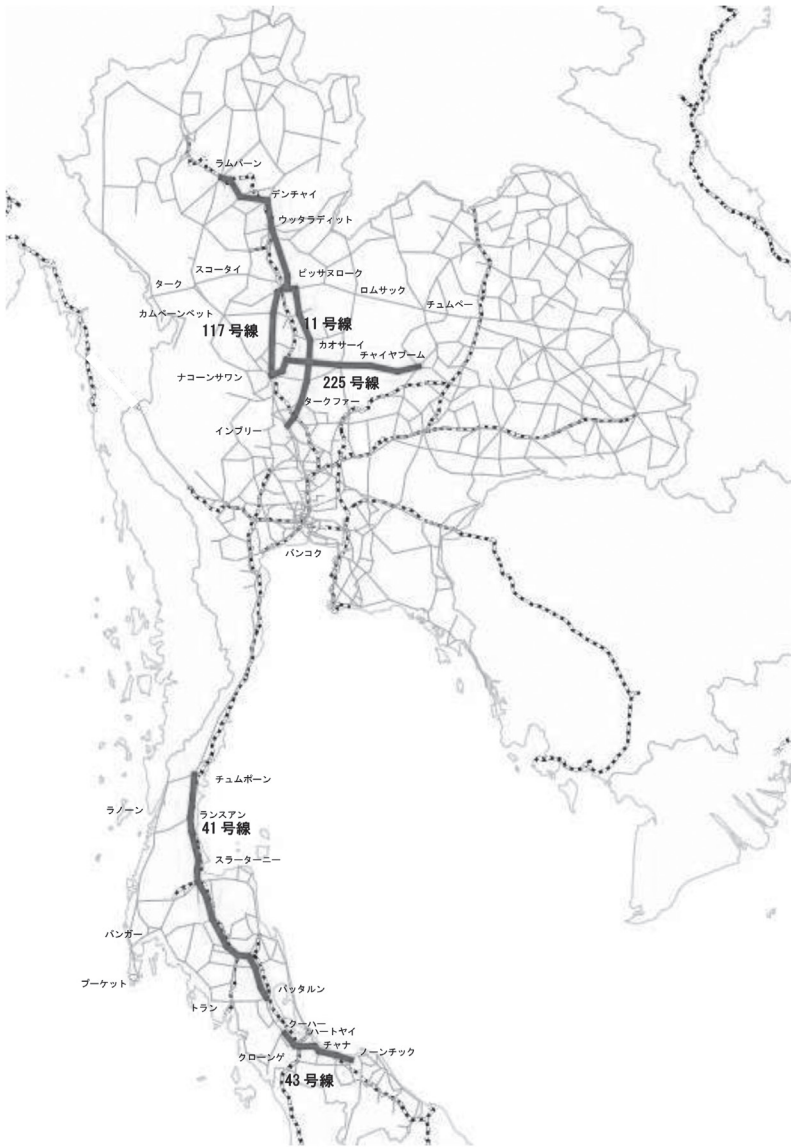
このため、北線沿いに進む新たな道路がインプリー～ラムパーン間に国道11号線として新たに建設されることになった。この道路のうち、途中の一部

区間は既に舗装道路が存在していたが、大半の区間は新たに建設された道路であり、国道32号線のインブリーで分岐し、鉄道のやや東側をピッサヌローク、ウッタラディットまで至り、その後は鉄道沿いにラムパーンに至るものであった。この道路の建設は1975年から始まり、1981年にデンチャイ～ラムパーン間が開通したのを皮切りに、1983年までに全区間が開通した[RTL (1982) : 23]。これによって、従来国道1号線が通らなかったナコーンサワン～ラムパーン間の鉄道沿線への道路アクセスが改善され、バンコクからピッサヌロークへの所要距離も392kmに短縮され、鉄道とほぼ同程度の距離となった。なお、この道路のうちタークファー～カオサーイ間はアジア開発銀行の借款、ピッサヌローク～デンチャイ間は日本の借款、デンチャイ～ラムパーン間はオーストラリアの援助（ラムパーン機材センター）を用いて建設された[ibid.]。

さらに、ピッサヌロークへのアクセスはナコーンサワンからの国道117号線の開通によっても改善された。この道路は鉄道の西側を進むもので、図4のように両者の間をほぼ直線で結ぶ線形の良い道路であった。この道路は世界銀行からの借款を用いて着工され、1982年に開通した[RTL (1983) : 20]¹³。これによってバンコクからの所要距離は377kmとなり、バンコク～ピッサヌローク間はこの道路経由での往来が主流となった。このようなバンコクから北上する2つの幹線道路の開通により、従来道路アクセスの良くなかったピッサヌロークへの所要距離は大幅に短縮されたのである。

一方、バンコクから南に延びる国道4号線にはさらに大きな迂回区間が存在していた。この道路はバンコクを出ると鉄道に沿ってチュムポーンまで南下しており、1973年に開通した国道35号線（トンブリー～パークトロー間）がすでにこの間を約50km短縮していた。しかし、チュムポーンから先はこの道路は西海岸に出てラノーン、バンガー、トランを経てパッターンへと至っており、チュムポーン～パッターン間の距離は鉄道の377kmに対して道路経由は686kmと300km以上も迂回路となっていた。この国道4号線は1967年までに全線舗装化されたが、鉄道に比べて大幅に所要距離が長い

図4 新たに整備された幹線国道



出所 : RTL (各年版)、PTT (各年版) より筆者作成。

ことから、東海岸に位置する鉄道沿線の地域にとっては恩恵がほとんどなかった。

このため、鉄道に沿って東海岸を縦貫する新たな幹線道路が国道41号線として建設されることになった。この間のうち、チュムポーン～ランスアン間については既に1967年に舗装化が完了しておおり、その先パッタランまでの区間が新規建設区間となった。このルートはかつて第2次世界大戦中に日本軍が建設を要求したバンコク～ハートヤイ間道路の一部となるが、この間ではほとんど何の作業も行われていなかったことから全く新しいルートでの整備となった¹⁴。この道路整備もランスアン～スラターニー間が世界銀行、残る区間は日本の借款を用いて整備を行い、1979年に全通した[RTL(1980) : 11-13]。これによって、バンコクと南部を結ぶ幹線機能は、チュムポーン～パッタラン間では西海岸経由の国道4号線から東海岸経由の国道41号線へと移ることになった。

南部では、新たに整備された国道43号線も新たな幹線として機能することになった。国道4号線はパッタラン～ハートヤイ間で一部迂回している区間があり、その先パッターニー方面へはハートヤイの南のクローンゲから国道42号線に入ることになり、小さいながらも計2ヶ所の迂回区間があった。このため、この2つの迂回を解消するために国道43号線が建設されることになり、1978年にチャナ～ノーンチック間がソクラー機材センターにより県道として開通し、残るクーハー～チャナ間が世界銀行の借款により1980年に完成した。この結果、クーハー～ノーンチック間で25kmの所要距離の短縮となり、バンコクから鉄道沿いに東海岸を縦貫する幹線道路が全通したのである。

最後の国道225号線は、中部上部と東北部を結ぶ新たな幹線道路であった。チャオプラヤー川流域の中部上部とメコン川流域の東北部の間にはペッチャブーン山脈が存在し、この間の山越えは1976年に開通したロムサック～チュムペー間の国道12号線が事実上唯一のルートであった¹⁵。このため、国道12号線の南にナコーンサワン～チャイヤプーム間をほぼ東西に結ぶ新たな幹線道路が建設されることになり、ノーンブア～ラムチーボン間道路として建設

されることになった。この道路は1986年に着工されて1988年に完成し、両者間の所要距離は340kmから163kmへと約半減された[RTL (1987) : 18]。

このように、新たな幹線道路網は既存の幹線道路網を補完することとなり、バンコクと各地の間の所要距離の短縮に貢献した。とくに、北部と南部の鉄道沿線にとってこれらの道路は重要な役割を果たすことになり、鉄道と道路の競合の中で道路の優位性をさらに高めることとなった。

(3) 鉄道並行道路の整備

1930年代からタイは本格的に全国の道路網の整備を開始したが、その大きな特徴は極力鉄道と並行する道路を建設しないという方針であった。北部への幹線道路となる現在の国道1号線をナコーンサワンからターク経由でラムパーンに到達させたり、南部への幹線を西海岸経由で建設するような計画は、1935年に立てられた全国道路建設18年計画にその起源をもっていた[柿崎 2009: 30]。これは、既に存在した鉄道と奥地を結ぶ鉄道フィーダー道路を有効に活用しながら全国に道路網を整備しようという技術的な面と、極力近代的交通手段の到達していない地域を減らそうという治安維持面の2つの背景が存在したためと考えられる¹⁶。この計画はその後の道路整備計画の基礎となり、その大半の路線は1970年代までに舗装道路として整備されていた。

上述の国道11号線や国道41号線も鉄道に並行する道路であり、これらの完成によって鉄道並行道路が未舗装の区間は大半が解消されたが、一部は1980年代後半まで残っていた。とくに、鉄道並行道路の遅れが顕著であったのは、北線ナコーンサワン～ウッタラディット間と東北線コーラート～スリン間であった。

北線のナコーンサワン～ウッタラディット間は、上述の国道11号線と117号線が建設された区間である。この2つの幹線道路も整備が遅れて1983年に開通していたが、いずれの道路も鉄道並行道路ではあるものの、鉄道からは10～30km離れた地域を通過していた。とくに、ナコーンサワン～ピッサヌローク間では鉄道との距離が離れており、鉄道沿いに並ぶ県庁・郡庁所在地間の

アクセスは非常に不便であった。例えば、ピッサヌロークとピチットの間を自動車で往来するためには、舗装道路だと一旦東の国道11号線か西の国道117号線に出る必要があり、依然として鉄道よりも所要距離は長くなっていた。

この間では幹線道路の国道11号線と国道117号線の開通も遅かったため、鉄道並行道路の舗装化との時間差はそれほど大きくはなかったが、区間によってはかなりの差が出ていた。図5のように、鉄道に並行する舗装道路は1978年にピチット～タパーンヒン間が舗装化されたのが最初であり、翌年バーンムーンナークまで伸びている。この間はピチット県内に位置しており、県庁所在地と同一県内の郡庁所在地を結ぶことから比較的整備は早かった。その南のナコーンサワン～バーンムーンナーク間も1983年に舗装化されており、国道11号線や117号線の開通とそれほど差はない。しかし、ピチット～ピッサヌローク間ではピチット～バーンクラトゥム間の舗装化が1987年まで遅れており、並行する国道11号線が1973年には舗装化されていたのと比べて大きな差があった。ピッサヌローク～ウッタラディット間では国道11号線はさらに鉄道に接近するが、プロムピラームに舗装道路が到達したのは1985年と、この沿線では最も遅かった。

一方、東北線（ウボン線）のコーラート～スリン間も鉄道並行道路の舗装化が遅れた区間であった。この間は東北部の南端に位置し、コーラートからウボンに至る鉄道が存在したため、図6のように道路は鉄道よりも約50km南を東西に延びる国道24号線（チョークチャイ～デートウドム間）が整備されていた。これも1935年の全国道路建設18年計画で設定された道路であり、1973年までに全区間が完成した。しかし、この道路は沿線の県庁所在地であるブリーラム、スリン、シーサケートを經由しないことから、国道24号線とこれらの町を結ぶ道路が舗装化された。このため、例えばコーラートからブリーラムに行くためには、一旦チョークチャイに南下して、国道24号線をナンロンまで進んでから再び北上してブリーラムに到達することとなり、この間の所要距離は154kmと鉄道の112kmと比べて大幅な迂回路となっていた。鉄道並行道路としては未舗装の道路が一部存在したが、ファイタレーン～ラ

図5 北線沿線の舗装国道・県道網の拡張 (1975~1995年)

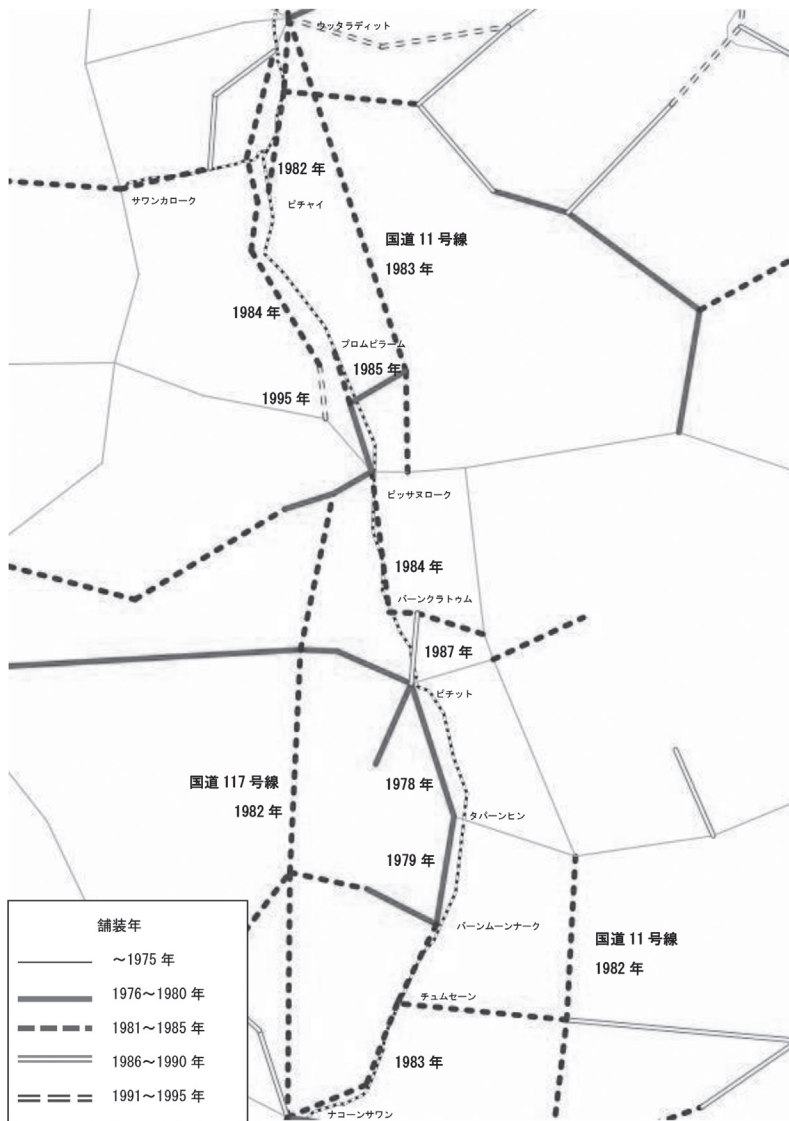
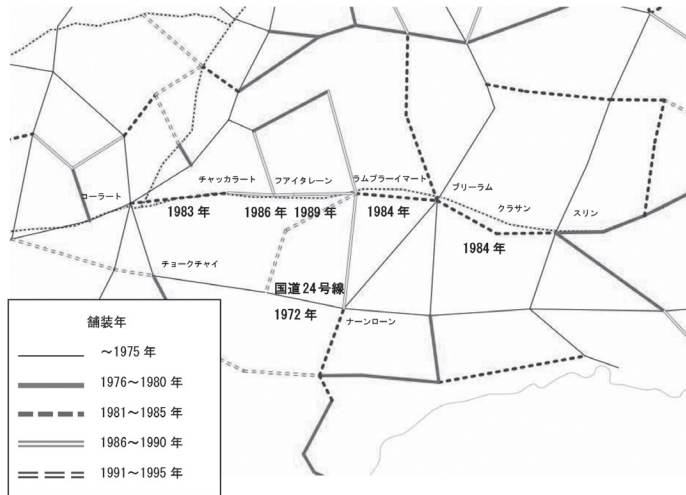


図6 東北（ウボン）線沿線の舗装国道・県道網の拡張（1975～1995年）



出所：RTL（各年版）、PTT（各年版）より筆者作成。

ムプラーイマート間、クラサン～スリン間のような県を跨ぐ区間には未舗装道路すら存在しなかった。

コーラート～ウボン間約300kmの壮大な舗装道路の不在区間のうち、東半分のスリン～ウボン間では1977年に全区間舗装化が完了した。しかし、西半分のコーラート～スリン間での舗装化は1980年代に入ってから行われ、図6のように1983年にコーラート～チャッカラート間の舗装化が完成したのを皮切りに徐々に舗装区間が拡大し、最終的に1989年にファイタレーン～ラムプラーイマート間の完成をもって全区間の舗装化が完了した。これによって鉄道並行道路はコーラート～ウボン間の所要距離を短縮し、それまでは県道の扱いであったものが国道226号線へと昇格し、幹線として位置づけられることになったのである。

このように、1930年代以降のタイの道路整備は極力鉄道と道路の並行を避ける形で進められてきたが、1970年代までに幹線道路網の舗装化がおおむね終了すると、道路網の穴を埋めるために鉄道並行道路の整備が進められるよ

うになり、1980年代にその整備は終了した。その結果、ミクロレベルでも鉄道の上に依存しなければならない地域は完全に消え、鉄道への依存度をさらに減らすことになったのである。

2. 舗装道路の規格向上

(1) 4車線道路の整備

これまで見てきたように、1975年までに既存の国道網の舗装化はおおむね完成していたことから、その後の20年間は新たな幹線となる国道の整備と、県道の舗装化が道路局の主要な任務となった。このため、幹線国道については交通量の増加に合わせて規格を向上させていくことになり、規格向上の最後の到達点が道路の4車線化であった。

1990年の時点で道路局では道路の規格を6種類に分類しており、このうち舗装道路は5種類存在した[RTL (1990) : 76-77]。その中で、最も規格が高いものが車線分離道路 (D) であり、1日平均交通量は8,000台以上となっていた。それ以外の1級から5級はいずれも2車線の対面交通の道路であり、路面幅が違うのみであったが、車線分離道路は上下車線が分離された道路であり、一般的には4車線道路 (Thanon 4 Chong Charachon) と呼ばれていた。通常の2車線道路を4車線道路にする場合、タイでは並行して新たに2車線道路を建設し、上り車線と下り車線は若干離れていることが多い。また、平坦地では道路が盛土をした築堤上に建設されるため、上下車線の間には窪地が生じることになり、所々にUターンをするために上下車線をつなぐ箇所が存在している。

車線数が多いということは、それだけより多くの交通量を受け入れることができることから、交通量の多い区間から4車線化を行うという施策はきわめて合理的な判断であった。とくに、2車線の場合は速度の違う車が走る場合に追い越しを行う必要があるが、交通量が多くなると追い越しが難しくなり、速度の遅い車を先頭に車列が連なることで結果として渋滞の発生や所要時間の増加につながっていた。このため、道路の容量の増加のためにも、ま

バンコク～ナコーンパトム間50kmと国道1号線ドーンムアン～サラブリー間102kmであった(図7参照)。前者はバンコクから南部へ至る幹線であり、1973年にバイパスとなる国道35号線が開通するまでは南部へ向かうすべての自動車はこの道路を経由する必要があった。また中部下部のスパンブリーやカーンチャナブリーへもこの道路を経由する必要があり、スパンブリーへの道路が分岐するナコーンパトムまでの交通量は特に多かった。このため、この間は最初に4車線化されることになり、国家予算を用いて1972年までに全区間の整備が完了していた。一方、サラブリーは国道1号線から東北部へ至るフレンドシップ・ハイウェイ(国道2号線)が分岐する地点であり、バンコクからサラブリーまでは1号線経由で中部上部や北部へ向かう自動車と2号線経由で東北部へ向かう自動車が重なり、交通量が多い状態となっていた。このため、世界銀行の借款を用いて4車線化が1974年に完成した。

北と南への幹線道路に次いで4車線化された区間は、バンコクから東部臨海地域へ至るルートであった。対象区間はバンコク(バーンナー)からバーンラムンまでの109kmであり、途中のバーンパコンまでは1969年にバイパスとして開通した国道34号線経由となり、その後3号線でバーンラムンまでの区間が対象となっていた。この間はアジア開発銀行の借款を用いて1978年に完成し、バンコクから延びる3番目の4車線道路となった。その後、1981年には観光地パッタヤーまでの区間が4車線化され、4車線化区間はバンコク～パッタヤー間に拡大した。

南への幹線である国道4号線については、バンコク～ナコーンパトム間に次いでナコーンパトム～ラーチャブリー間55kmと、途中バーンポーンで分岐してカーンチャナブリーに至る国道323号線50kmも4車線化され、前者は1982年までに、後者も1986年までに完成した。また、国道4号線の混雑緩和のために新たなバイパスとしてピンクラオ橋／クルントン橋からナコーンチャイシーまでの新道(国道338／341号線)も建設され、1984年に全通した。この道路は国道4号線よりも北を通り、全区間上下車線分離方式で建設されたのみならず、途中の国道341号線の合流点(タリンチャン)からプッタモ

ントン2通りまでの8kmは8車線とし、内側の4車線を本道、外側2車線ずつを側道として、本道は出入りを規制した高速道路方式とした[RTL (1983) : 19]。こうして、1980年代半ばまでにおよそバンコクから100km程度のサラブリー、パッタヤー、ラーチャブリー、カーンチャナブリーまでの区間が4車線化され、増加する交通量に対応していた。

ところが、この間にも一貫して交通量は増加しており、1981年には国道2号線129km地点（ムアクレック）で8,154台、32号線56km地点（バーンパイーン）で8,673台と、4車線化された区間に接続する2車線区間の幹線でも、2車線の上限の1日8,000台を超えていた[TVFM (1981) : 5, 18]。このため、4車線化区間をさらに増やすことが必要であったが、道路局の財源には限りがあることから、民間業者に免許を与えて通行料で建設費を償還する免許道路（Thang Luang Sampathan）方式での建設を検討することになった。この方式は1983年10月に経済閣僚閣議で認められ、図7のように国道2号線サラブリー～コーラート間、32・1号線バーンパイーン～ナコーンサワン間、35号線トンプリー～パークトー間の3線で検討することになった[RTL (1986) : 20-21]¹⁸。

免許道路については、第2次世界大戦前に何線か民間人が整備した道路を免許道路として認め、バスの独占運行を認めた例はあったものの、通行料を徴収する形態の有料道路は存在しなかった¹⁹。このため、これらの3線が実現すれば、事実上タイで最初の免許道路となった。道路局で検討したところ、これらの道路は既に1日の交通量が1万台に達していることから、4車線化を行っても20年間で十分建設費が償還可能であり、利益も期待できるとの結論に至った。このため、1985年2月に公募要領を公開し、23社の応募の中から資格審査を行って5社を選出した[[ibid.: 21]。その後交渉を行ったが、結局これらの3線については借款を用いて建設することになり、免許道路方式での4車線化は断念することになった[RTL (1987) : 32]。なお、これらの3線に次いで浮上したバンコク市内の国道31号線（ウィパーワディーランシット通り）の高架に免許道路を建設する計画については1987年4月の閣議で了承された

[Ibid.]。この計画が、ディンデーン～ラックシー間のドーンムアン・トルウェイとして1994年に開通することになった。

その後、1989年2月には国道1号線ランシット～サラブリー間の道路を4車線から10車線に拡幅するために免許道路方式で整備を行うことが閣議で決まった²⁰。これは、この間を拡幅する際に先の国道338号線と同じように中央6車線の両側に側道を2車線ずつ設ける形態とし、中央車線を通行料を徴収する免許道路とすることを目的としており、先の3線と同じく政府の負担なしに道路の改良を行おうという計画であった。こちらにも実際に入札を行ったものの、落札者を定める段階で問題が生じ、結局1990年2月の閣議で免許道路方式を中止することに決めた[RKK (1990) : 28]²¹。

なお、通行料については以前から一部の一般道路でも徴収が行われており、1955年から1966年まで国道3号線や1号線で徴収が行われていた²²。その後、1972年に開通した国道32号線でも徴収が行われたが、この時は借款を供与した世界銀行から通行料を徴収すべきではないと苦情が出ていた[TLK 1996: 105-106]。この道路は国道1号線のバイパスという位置づけであったことからその後も徴収を続けたが、その後財政状況の悪化により他のバイパスである国道34号線と35号線でも徴収を求められ、結局4車線化された国道34号線でのみ1988年から徴収を開始した[RTL (1988) : 19]。上記の4車線化予定の3線でも通行料の徴収を想定しており、料金所のスペースも設けられたが、1994年に道路局管轄の一般道での通行料の徴収を全面的に廃止したことから、結局新たな4車線道路での通行料の徴収は行われなかった[RTL (1994) : 21]²³。

(2) 幹線4車線化計画

このように、バンコクから地方へ延びる幹線国道から4車線化が始まり、コーラート、ナコーンサワンなどバンコクから250km程度の地点までの4車線化計画が1980年代から動き始めていた。実際に国道2号線、32号線、35号線の3線の4車線化は世界銀行、アジア開発銀行、日本の借款を用いての整備が決まり、1989年から順次着工されていった[RTL (1990) : 58-60]²⁴。ま

40kmが、翌年には南部の国道4号線サダオ〜クロンプルアン（マレーシア国境）間14kmも4車線化された。このように、4車線化の動きは地方においても始まっていた。

そして、1993年2月に閣議で幹線道路4車線化計画が許可され、4車線道路をバンコクから四方へ伸ばす計画が進められることになった。図8の第1次4車線化計画の対象区間のように、バンコクから北はミャンマー国境メーサーイまで、東北はノンカーイまで、東南はトラートまで、南はマレーシア国境スガイコーロックまでを1993年から2000年までの8年間で4車線化する計画で、新たに4車線化が必要な区間計1,891kmを総額459億バーツで完成させるものであった[TLK 1998: 25-28]。いずれも大半は幹線国道である国道1〜4号線の4車線化であったが、例えば北へ向かうルートはバーンパイン〜ナコーンサワン間で国道32号線経由、南へ向かうルートはチュムポーン〜パツタルン間で東海岸の国道41号線経由となっており、最も幹線としての機能が高い区間を選定していた。また、北部へのルートについてはチェンマイを経由しないことから、別にラムパーン〜チェンマイ間が加えられていた。対象区間の距離を合わせると約2,900kmとなるが、すでに完成・着工している区間を除くと、新たに整備が必要な区間はそれよりも約1,000km少なくなっていた。これは、図7のようにすでに4車線化されていた区間のほか、先の幹線3線などすでに着工されている区間も少なからず存在していたためである。

対象となった区間の4車線化は1995〜1996年に相次いで着工され、ほとんどの区間が2002年までに4車線化を完了していた。最後まで残っていたのは北部の国道1号線ラムパーン〜ガーオ間で、2005年に工事が完了した。これによってバンコクから北はミャンマー国境、東北はラオス国境、南はマレーシア国境までが4車線化を完了し、幹線道路としての機能はさらに強化された。そして、4車線道路によって道路混雑の緩和が図られたほか、2車線道路での追い越しに伴う事故の削減やスピードアップも実現し、バンコクと地方の間の所要時間の更なる短縮に貢献することになったのである。

次いで、1995年には第2次4車線化計画も出された。これは、最初の4車

線化計画がバンコクから延びる4つの幹線のみを対象としたことから、さらに全国に4車線道路網を拡充させることを目的としたものであった。当初は9線計4,366kmを1996年から2006年までの11年間で総額1,033億バーツで整備する計画であったが、1995年1月の閣議でこの計画が認められた際に、路線の追加が要請された[RTL (1999) : 45-46]。このため、新たに2線771kmが加わり、最終的に対象区間は5,137kmとなった。路線の選定に当たっては、①主要都市へのルート、②周辺国との連絡のための幹線、③特定地域の開発に供するもの、④交通量の多い幹線、⑤幹線から主要都市へ分岐する道路、の5つの基準を定めたとされている[TLK 1998: 29]。

実際に選定された路線は、図8の第2次4車線化計画のとおりである。対象区間は全国に及んでおり、南部以外では東西に延びるルートが多くなっていることが分かる。とくに、メーソートからムックダーハーンへのルートはGMSの東西回廊のルートであり、南回廊を構成するアランヤプラテートへのルートも含まれていた。また、閣議で追加が求められた区間は東北部のルーイ～ナコンパノム間と各地の短距離の道路であり、これらの道路は対象道路の到達県を増やすことと4車線道路網のミッシングリンクの解消が目的であったものと思われる。実際に、第1次4車線計画と合わせると、2つの計画によっても4車線道路が到達しない県は1995年時点で北部のメーホンソン、中部のウタイターニー、南部のプーケット、サトゥーン、ヤラーの計5県のみであった²⁵。

このように、1990年代に入って2つの4車線化計画が出されたことによって、タイは全国に約7,000kmもの4車線道路網を新たに構築することを目指したのであった。道路局の管轄道路距離は約5万kmであったことから、これは全体の約5分の1を4車線化することを意味していた。しかしながら、第2次4車線化計画は対象区間が第1次計画の倍以上あり、整備予定期間も11年間と長期にわたっていた。このため、1997年の通貨・経済危機の影響を受けて計画が大幅に遅延する一方で、この計画に含まれなかった道路の4車線化も別に進み、計画はだんだん形骸化していくことになる。

(3) 都市間高速道路の整備

2車線道路の4車線化によっても所要時間の短縮は見込まれたが、さらに高速化を図るためには、信号を完全に排除して自動車の出入りを規制した自動車専用道路、すなわち高速道路の整備が必要であった。4車線化された道路でも、例えば1984年に開通したピンクラオ橋～ナコンチャイシー間の国道338号線の一部区間で本道と側道を設置して本道への出入りを制限したり、主要な交差点を立体交差化するなどの施策は行われてきたが、沿線からのアクセスを完全に制限するまでには至っておらず、自動車専用でもなかった²⁶。自動車専用の高速道路の建設はバンコク市内で先行し、1982年には最初の区間が完成し、1987年までに第1期区間計27kmの全線が開通していた[柿崎 2014: 248]。また、道路局の管轄区間でも免許道路として国道31号線上の高架道路計画が浮上し、1994年に最初の区間がドーンムアン・トルルウェイとして開通した。このような中で、道路局ではバンコクと地方を結ぶ都市間高速道路 (Thang Luang Phiset Rawang Mueang, Inter-city Motorway) 網の整備を計画していくことになった。

都市間高速道路の計画が最初に盛り込まれたのは、1992年からの第7次全国経済社会開発計画であった。これは日本の無償資金協力によって行われた中部道路開発に関する調査結果が1989年に出され、この中で今後のタイの経済発展に伴う交通量の増大を見込み、有料道路方式の新道、すなわち都市間高速道路を整備すべきであると提言されたことが契機となった[RTL (1990) : 43]。そして、実際に第7次全国経済社会開発計画下で都市間高速道路整備としてバンコク外環状道路東側区間 (バーンパイン～バーンプリー間) 62kmとバンコク～チョンブリー間 137kmの整備を行うことが決まった[RTL (1991) : 34]。

バンコク外環状道路は、図9のようにバンコクを取り巻くように計画された総延長168kmの環状道路である。国道1号線と32号線が合流するバーンパインを境に東側と西側に分かれ、2007年に南側の区間が完成したことで全線が開通した。この道路のうち、西側のチムプリー～バーンプアトーン間は当

初タリンチャン（チムプリー）～スパンプリー間の国道340号線として建設され、その後1980年代に国道35号線（バーンクンティアン）まで完成していた。この当時は都市間高速道路計画はまだなく、西側区間は通常の国道として整備されたが、途中のチムプリー、バーンケー、バーンクンティアンにはインターチェンジが1990年代に入って整備され、本道と側道からなる10車線道路に拡幅された。

東側区間は1990年代に入ってから整備計画が浮上し、こちらは都市間高速道路として初めから有料道路として建設が進められることになった。沿道の住人のために側道も設けられたが、本道はインターチェンジからのみ出入りを可能とし、本道部分は完全な自動車専用道路とした。この東側区間は日本の借款を用いて建設することになり、図9のように1999年までに全区間が完成した。この年には西側のバーンパイン～バーンブアトーン間も完成しており、北部や東北部から来た車がバンコク市内に入らずに南部や東部に向かうことができるようになった。

一方、バンコク～チョンプリー間高速道路は、当初はバンコク～チョンプリー間新道として計画され、のちに都市間高速道路として位置づけられるようになった。バンコク市内の高速道路と接続するフアマークを起点に、タップチャーンで外環状道路と交差し、ノーングーハオのバンコク新空港予定地の北側を通過してから南東に進路を変え、チョンプリーに至るルートであった。この道路も外環状道路と同じ形態の道路となり、同じく日本の借款を用いて1998年に完成した。なお、2006年のノーングーハオ新空港（スワンナプーム空港）の開港後は、この道路は空港アクセス道路としても機能することになった。

この間は初めから有料の都市間高速道路として建設されたが、その先のチョンプリー～バーンラムン間は当初一般道路として整備された。これは国道3号線のバイパスとして日本の借款を用いて建設されたもので、1993年にチョンプリー～バーンラムン間と途中で分岐してレームチャバン港に至る区間が4車線道路として開通した。このため、当初は国道36号線の一部と位置

付けられていたが、その後都市間高速道路に組み込まれることになり、側道を整備して本道へのアクセスを制限した²⁷。

こうして、当初の計画よりは若干遅れたものの、20世紀中にバンコク外環状道路の東・西側区間とバンコク～チョンブリー間の都市間高速道路が開通し、タイも高速道路の時代に突入したのである。

なお、図9にはバンコク市内の高速道路網も示してあるが、このうち北と東へ延びる高速道路が都市間高速道路と近接していることが分かる。これらの高速道路（Thang Duan, Expresssway）は高速道路・都市鉄道公団（Kan Thang Phiset haeng Prathet Thai, Expressway and Mass Transit Authority of Thailand）が管轄するものであり、北に至るものは1999年に、東に至るものは2000年に開通した²⁸。いずれもバンコク市内の高速道路網と接続して郊外に至るもので、とくに東への高速道路は国道34号線の直上に建設され、バーンナーから50km東のバーンパコンまで到達していた。このため、バンコク～チョンブリー間には事実上2つの高速道路が整備されたことになり、道路局の都市間高速道路と高速道路公団の高速道路は競合関係にあった。実際に、高速道路公団も自らの高速道路網をさらに拡張する計画を持っており、北はパーモーク、東北はコーラート、東南はバーンチャー、南はプラーンブリーとバンコクから100～250km圏内まで高速道路網を拡張する計画を立てていた[RTP（1996）：53-54]。このように道路局と高速道路公団の計画が重複していた背景には、道路局を管轄していた運輸省と高速道路公団を管轄していた内務省の間の利権争いが存在した²⁹。

3. 経済ブーム下の道路

(1) 拡幅される道路

この時期には道路の近代化が急速に進んだ。幹線道路である国道網の舗装化は1975年までにおおむね終了していたことから、未舗装道路の舗装化は県道が中心であった。他方で、新たに建設される国道も存在し、既存道路の舗

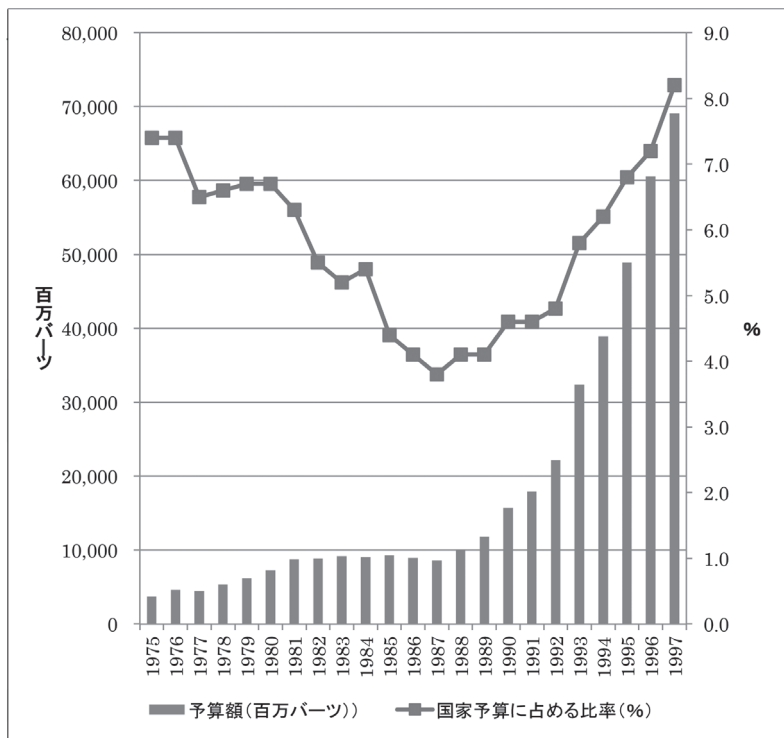
装化と新規舗装道路の建設を合わせて、全国に舗装道路網が広まっていった。その結果、2000年までには1990年時点で存在した郡へはすべて舗装道路でアクセスが可能となったのである。1975年の時点では各県への舗装道路でのアクセスがようやく達成された状況であったが、それから20年の期間に各郡への舗装道路アクセスが実現したのであった。

また、舗装道路が全国に拡大していく一方で、交通量の多い幹線道路から4車線道路への拡幅が行われていった。1970年代から4車線化は始まっていたが、本格的に進み始めるのは1980年代後半からであった。対象区間も徐々に拡大し、当初はバンコクから100km程度までの区間が対象であったが、その後250km程度まで延伸された。そして、1990年代に入って4車線道路網を全国に拡張する計画が立てられ、バンコクから四方に延びる最重要の幹線道路のみならず、タイ国内を縦横に延びる数多くの幹線道路を4車線化する計画が立てられた。さらに、1990年代には都市間高速道路の建設も始まり、2線の都市間高速道路が完成していた。4車線道路も都市間高速道路も通常の2車線道路と比べて道幅の広いものであるから、どちらも舗装道路の拡幅を意味した。

このように道路の舗装化と拡幅が順調に進んだのは、潤沢な道路局予算によるところが大きかった。図10は道路局予算額の推移を示したものである。1975年の道路局の予算額は約37億バーツであったが、1997年には690億バーツとこの間に約19倍に増加していることが分かる。とくに、1980年代末からの増加が顕著であり、1993年以降の増加率は非常に高くなっている。道路局予算が増加していく時期はちょうどタイの経済ブームの時期であり、好景気に伴う税収増がそのまま道路局予算に反映されていたことが分かる。

さらに、道路局予算が国家予算に占める比率が、1990年代に再び増加しているのも大きな特徴である。国家予算に占める割合は「開発」の時代に増加し、1960年に4%であったものが1967年には12%に達していた[柿崎 2009: 122]³⁰。その後、この数値は徐々に減少し、図10のように1975年には約7.5%となっており、その後1987年には3.8%まで減少した。しかし、以後は再び

図10 道路局予算額の推移（1975～1997年）



出所：RTL(各年版)より筆者作成。

上昇に転じ、1993年以降の急増の結果、1997年には8.2%まで到達した。すなわち、1975年以降一度は半減した比率が元に戻ったことになる。

1990年代に浮上した幹線道路の4車線化計画や都市間高速道路計画は、この急増する予算に裏付けされて出現したものであった。あくまでも計画ベースではあるが、1993年の第1次4車線化計画とその2年後に出された第2次計画を合わせると、タイは計7,000kmもの道路を新たに4車線化する計画を立てていたのである。さらに、都市間高速道路約200kmも加わることから、1990年代に浮上した道路整備計画はまさに好景気の賜物であった。タイの道路網は、急速なタイの経済発展と歩調を合わせるかのごとく進んでいったので

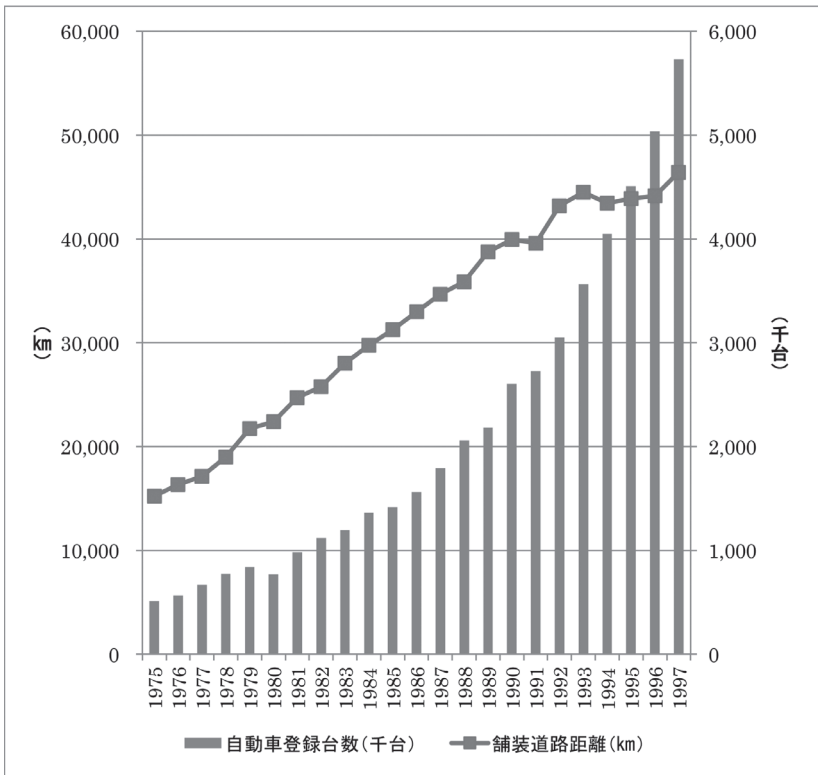
あった。

(2) 自動車の急増

「開発」の時代以降タイの舗装道路網は急速に拡張しつづけ、1975年から1997年の間にもその距離は約3倍に増加していた。しかしながら、その道路上を走行する自動車はこれより早い速度で増え続けていた。

図11は1975年以降の舗装道路と自動車登録台数の増加過程を比較したものである。この図のように、舗装道路距離は1975年以降1990年までほぼ一

図11 舗装道路距離と自動車登録台数の推移 (1975~1997年)



注：自動車登録台数は4輪車以上の台数である。

出所：RTL（各年版）、SYT（各年版）より筆者作成。

定のペースで増加し続け、その後増加のペースが鈍っていることが分かる。ただし、1990年代には上述したような4車線化による舗装道路の拡幅が積極的に行われていることから、2車線道路で換算すると総延長は5万kmに達していた³¹。一方の自動車登録台数は、1980年代半ばまでは増加率はそれほど高くないが、1980年代後半からの経済ブーム期に入ると急増し、1990年代半ば以降の増加率が最も高くなっていることが分かる。この結果、当初は舗装道路の増加率よりも自動車登録台数の増加率のほうが低かったが、1990年代に入ってそれが逆転していた。

自動車登録台数は全国の数値であるため、これらの自動車すべてが全国に広がっている国道網を走行するわけではない。それでも、地方で登録されている自動車台数が増えていたことは事実であり、バンコク以外で登録されている自動車の比率を計算すると、この間に54%から62%へと増加していた³²。地方で登録されている自動車のほうがバンコクで登録されている自動車よりも増加率は高いことは、モータリゼーションがタイ全土で急速に進んできたことを意味するものである。全国各地に舗装道路網が広がると、便利になった道路網を活用しようと自動車を購入する人が増え、その結果地方の自動車台数も着実に増加していったのである。ちなみに、1997年の時点で家用車の台数は計484万台で全体の86%を占めていた³³。

とくに、経済ブームの時期において自動車登録台数の増加率が高いことから、この時期にタイ全土で自動車が増え始めたことが想起される。バンコクではこのような自動車の急増が交通渋滞を悪化させ、都市鉄道の必要性を高めていったのであるが、地方においては自動車の集中する幹線道路の拡幅という形で対応がなされていった。

このように、この時期にタイの道路網は急速に整備されていったが、自動車台数はそれを上回る勢いで増加し、道路上を走行する自動車数は急増していた。その対応として4車線化や都市間高速道路の整備も行われたものではあるが、急増する自動車の前にはもはや焼け石に水の状態であった。タイの自動車依存型社会はますます深化し、バンコク市内のみならず、バンコクと地

方を結ぶ幹線道路でも時期によっては交通渋滞が発生するようになり、自動車依存型社会の問題点が各地で露呈し始めたのである。

おわりに

本論では1975年から1997年の通貨・経済危機までの時期を対象に、道路局が管轄する国道を対象とした道路政策を解明することを目的とした。タイの道路網の舗装化は1950年代末からの「開発」の時代以降進んでおり、1975年の時点で国道の舗装化はほぼ終了しており、この時期には県道網の舗装化が中心となった。その結果、1990年の時点で存在したタイ国内の各郡への舗装道路の到達率も急増し、2000年までにすべての郡に舗装道路が到達することになった。また、新たな幹線道路の建設も進み、これまで幹線道路が通らず、迂回路しか存在しなかった鉄道沿線への道路アクセスの改善がなされた。このような鉄道並行道路の整備の結果、1980年代までに鉄道のみアクセスを依存していた地域は消失した。

一方、幹線道路を中心に交通量の増加が進み、従来の2車線道路を4車線化する動きが1980年代後半から本格化した。4車線道路の整備は1970年代から始まったが、バンコクから延びる幹線道路の4車線化区間を大幅に拡大する計画が1980年代後半に浮上した。やがて、1993年にはバンコクから北、東北、東南、南へと延びる4つの幹線道路を全区間で4車線化する計画が立てられ、その2年後には第2次4車線化計画として全国に広がる約5,000kmの幹線道路を4車線化する計画も出てきた。さらに、1990年代に入って都市間高速道路計画も浮上し、1990年代中に2線の都市間高速道路も完成した。こうして、拡幅された道路網が増えていくことになった。

このような道路網の整備は、道路局の予算の急増によって支えられており、とくに1990年代の増加率は顕著であった。当時は経済ブーム下で国家予算も急速に拡大していたが、道路部門への投資はそれを上回る速度で急増してい

たのである。しかしながら、道路網の拡張よりもさらに早いペースで国内の自動車登録台数も増加しており、これが4車線化や都市間高速道路の必要性を高めていたものの、最終的に道路整備が追いつかない状況が出現していたのである。

このように、経済ブーム下でタイの道路網は急速に整備されたが、1997年の通貨・経済危機以降は道路局予算も削減され、4車線化や都市間高速道路の整備といった舗装道路の拡幅の速度は落ちることになる。1996年から2006年までの11年間で行う予定であった第2次4車線計画についても、それから10年経った2016年の時点でもまだ完成していない。このため、この後の時代の道路政策を解明することが今後の課題である。

注

¹ 内訳は道路局管轄の国道が5万250km（2014年）、村道局管轄の村道が4万7,507km、統治局管轄の村道が35万2,465km、灌漑局管轄の灌漑道路が2万3,157km、バンコク都管轄の都道が1,228km、高速道路公団管轄の高速道路が208kmである。ただし、道路局管轄の国道はTS（2015）に記載された2車線道路換算の数値ではなく、RTL（2014）に記載された実際の道路距離に直した距離である。

² GMS構想は1992年に浮上したもので、メコン川流域に位置する東南アジア大陸部の5ヶ国（ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマー）と中国・雲南省（後に広西壮族自治区を追加）を加えた範囲に局地経済圏を構築する構想であり、アジア開発銀行がコーディネーターとなった。その後、2002年にこの地域を縦貫・横断する3つの経済回廊を設定し、それを構築するための国際道路網の整備が優先された。詳しくは、柿崎[2011]:13-24を参照。

³ メーホンソーン県の県庁所在地に舗装道路が到達したのは1980年頃と推定されるが、1975年の時点ですでに最南端の郡メーサリアンに舗装道路は

到達していた。

4 この法律では国道以外に特別道路 (Thang Luang Phiset)、村落道路 (Thang Luang Chonnabot)、自治区道路 (Thang Luang Thetsaban)、衛生区道路 (Thang Luang Sukhaphiban)、免許道路 (Thang Luang Sampathan) の5種類があると規定され、道路局が管轄することが定められていたのは国道のみであった。

5 このような治安維持のための道路は未舗装の補給路 (Thang Lamlong) であることが多く、ほとんどが局地的な支道であった。

6 残りは国道建設・修復計画839kmと機材センターによる整備458kmであり、後者も大半が県道であるものと思われるが、必ずしも舗装化のみを対象としたものではない。機材センターは無償資金協力によって各地に建設された道路建設のための組織であり、支援された建設機械を用いて道路局が独自に建設を行った。詳しくは、柿崎[2009]: 119を参照。

7 当初はメイズ産地としてロップリー、ナコーンサワン、サラブリー、ペッチャブーン、コーラートの5県、サトウキビ産地としてカーンチャナブリー、スパンブリー、ラーチャブリー、ナコーンパトム、チョンブリーの5県、キャッサバ・ケナフの産地としてコーラート、コーンケン、ウドーンターニー、チャイヤブームの4県、天然ゴム産地としてナコーンシータマラート県が選ばれていた。

8 1981年からの農業開発県道27線整備計画が日本の借款を用いて行われることになった[RTL (1980) : 34]。

9 例えば、1980年に完成した農業開発県道計21線431kmのうち、未舗装道路は7線140km存在した[RTL (1980) : 66-67]。

10 2014年末の郡の数は878郡となっている。

11 これは道路局管轄の国道を基準としたため、国道よりも先に舗装された村道が到達していた郡が存在する可能性はある。

12 道路開通年は筆者がRTL (各年版) における道路完成区間を集計した道路データベースによる。

¹³ SRSW 1983/01/02 "Samruat Khrongkan Thang Luang Chueam Phak Nuea."

¹⁴ 日本軍は空襲によって被害を受ける鉄道を補完するために、1944年2月にバンコク～ハートヤイ間道路の整備をタイ側に要請した。詳しくは、柿崎[2016]: 174-177を参照。

¹⁵ 国道12号線の北にはもう1本国道203号線も存在したが、南はチョン・サムラーン峠越えの国道205号線しかなく、国道12号線と国道205号線の間は約150km離れていた。

¹⁶ 1935年の全国道路建設18年計画が出るまで、タイは鉄道フィーダー道路しか建設せず、国内に1つの道路網を構築しようという発想は全く存在しなかった。詳しくは、柿崎 [2000]: 173-176を参照。

¹⁷ これはバンコク市内区間を除いた数値である。

¹⁸ バーンパイン～ナコーンサワン間については、バーンパインよりやや南のプライン水門が起点とされていた。

¹⁹ このような免許道路は1926年にウッタラディットで認められたのが最初であり、当面道路局の整備予定がないことから民間人による道路整備と、そこでのバスの独占運行を認めるものであった[NA Ro. 7 Pho. 6/8 "Burachat Kho Decha Fa Laong Thuli Phrabat Pokklao Pokklamom. 1927/03/09 "]. しかし、実際には満足な道路整備を行わずに免許を取り消されたり、免許を返納した例が相次ぎ、1941年には2線しか残っていなかった[NA [2] So Ro. 0201. 66. 5. 3/15 "Ratthamontri Wa Kan Krasuang Mahatthai Thueng Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1941/07/03"].

²⁰ SRSW 1990/03/17 "'Senthang Rangsit-Saraburi Rueang thi Mai At Long Oei Ngai Ngai."

²¹ これは、落札できなかった業者が後からより有利な条件を提示したため、その条件を受け入れることは最終的に否定されたものの、相対的に悪い条件を提示した元の落札者と調印するかどうかで意見がまとまらなかったためである。

22 1954年から国道3号線パークナム～バーンパコン間の3ヶ所で通行料の徴集を開始した[SN 1954/12/29 “Kamnot Kotken Kha Rot Phan Thang.”]。しかし、1966年にすべて廃止となった[SN 1966/02/01 “Ngoen Kha Phan Thang Luang.”]。

23 これは、この年に国道上に高架で建設された免許道路であるドーンムアン・トゥルウェイが開通することから、有料道路との違いを明らかにするために一般道での通行料を廃止したものと思われる。

24 実際には道路ごとではなく、工事区間ごとに借款の供与先は異なっていた。

25 閣議で承認後の追加によって4車線道路が新たに到達することになったのは、東北部のサコンナコーン、ナコーンパノム、南部のラノーンの3県であった。

26 立体交差自体は既にほかの道路でも導入されていたが、いずれも信号との併用であった。信号を完全に排除した立体交差（インターチェンジ）は1991年に完成した外環状道路（国道9号線）のチムプリー、バーンケーの立体交差が最初であった。

27 国道36号線は3号線のバイパスとしてバーンラムン～ラヨン間で1978年に開通した。

28 TPK “Khongkhai Thang Phiset thi Poet Hai Borikan. 2014/01/08” (http://www.exat.co.th/index.php/th_TH/news/article/view/5/149/) (2016/07/28閲覧)

29 高速道路・都市鉄道公団は1972年に内務省下に設置され、バンコク市内の高速道路計画と都市鉄道計画を担当しており、この新規機関の設置自体が当時の内務大臣プラパート・チャールサティエン（Praphat Charusathian）の利益誘導であったとうわさされていた[柿崎 2014: 246]。運輸省と内務省の確執はバンコク市内のバス事業の統制や都市鉄道計画でも見られた[Ibid.: 388-390]。なお、その後この公団から都市鉄道の管轄が外され、2002年の省庁再編で運輸省下に移された。タイ語の名称はそのまま

までであったが、英語名称から Mass Transit が外された。

³⁰ ただし、この数値は道路局支出額の政府歳出比である。

³¹ 道路局の統計では1995年から実際の道路距離と2車線道路に換算した道路距離の2つの数値が得られるようになり、この差が4車線化された区間であると計算できる。ただし、側道を設置して8～10車線化した区間は2車線道路4本分と換算されているので、実際に4車線化された区間よりも多くなる。

³² SYBから計算した1975年と1998年の数値である。

³³ 自家用車はセダン（7人未満）、バン、マイクロバス（7人以上）、トラック、三輪車に分類されている。タイの場合はトラックの台数が増えるのが特徴である。

引用資料

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

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

国王官房文書ラーマ7世王期 (Ekkasan Krom Ratchalekhathikan, Ratchakan thi 7) (Ro. 7)

商業運輸省ファイル (Krasuang Phanit lae Khamanakhom) (Ro. 7 Pho.)

内閣官房文書 (Ekkasan Samnak Lekhathikan Khana Ratthamontri) ([2] So Ro., [3] So Ro.)

(2) 年次報告書・逐次刊行物 () 内数値は年版を示す)

Phaenthi Thang Luang Prathet Thai (PTT) [Thailand Highway Maps.]

Raingan Pracham Pi Kan Thang Phiset haeng Prathet Thai (RTP)

[Annual Report of the Expressway and Rapid Transit Authority (Expressway Authority) of Thailand.]

Raingan Pracham Pi Krasuang Khamanakhom (RKK) [Annual Report of

the Ministry of Transport.]

Raingan Pracham Pi Krom Thang Luang (RTL) [Annual Report of the Department of Highways.]

Ratchakitchanubeksa (RKB) [National Gazettee.]

Sayam Nikon (SN)

Sayam Rat Sapda Wichan (SRSW)

Statistical Yearbook of Thailand (SYB) .

Traffic Volumes & Flow Maps (TVFM) .

Transport Statistics (TS) .

引用文献

石田正美 [2016]「メコン河流域諸国の開発とASEAN」(トラン・ヴァン・トゥ 編『ASEAN経済新時代と日本 各国経済と地域の新展開』文眞堂) pp. 272-300

柿崎一郎 [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

柿崎一郎 [2011]『東南アジアを学ぼう 「メコン圏」入門』筑摩書房

柿崎一郎 [2014]『都市交通のポリティクス バンコク 1886～2012年』京都大学学術出版会

柿崎一郎 [2016]『第二次世界大戦中のタイにおける日本軍の軍事輸送に関する研究 (科学研究費研究成果報告書)』横浜市立大学

春日尚雄 [2013]「ASEAN連結性の強化と交通・運輸分野の改善」(石川幸一・清水一史・助川成也編『ASEAN経済共同体と日本 巨大統合市場の誕生』文眞堂) pp. 78-94

Thang Luang, Krom (TLK) [1996] *Thi Raluek nai Ngan Chalong Wan Khlai Wan Sathapna Krom Thang Luang 1 Mesayon 2539*. Bangkok, TLK. [84th Anniversary Department of Highway.]

Thang Luang, Krom (TLK) [1998] *Khrongkan Phatthana Thang Luang Sai Samkhan*. Bangkok, TLK. [Development Plans for Important Highways.]

吉田恒昭・金広文 [2005] 「メコン地域の交通インフラ」（石田正美編『メコン地域開発 残された東アジアのフロンティア』アジア経済研究所） pp. 63-88

引用ホームページ

Thang Phiset haeng Prathet Thai, Kan (TPK) [Expressway Authority of Thailand] (<http://www.exat.co.th/>)