

タイの道路政策（下） — 停滞する道路整備（1998～2015年） —

柿 崎 一 郎

はじめに

タイの道路整備は、東南アジアでも先進して進められてきた。バンコクの新国際空港であるスワンナプーム国際空港から都心へ向かう電車の車窓からは、市内へ向かう広い高速道路が左手に並行しているのが見える。バンコクと地方を結ぶ幹線道路の4車線化も進み、北部最北端のミャンマー国境のメーサーイや、南部のマレーシア国境サダオ、スガイコーロックに至るまで、日本の国道のバイパスに相当するような4車線以上ある道路が延々と続いている。日本の支援によって東南アジア各国の交通統計をまとめた『ASEAN日本交通統計（ASEAN-Japan Transport Statistics Book）』によると、2012年のタイの道路総延長は計23万1,620kmであり、舗装道路率は81%とシンガポール、ブルネイに次ぐ第3位であった [AJTP 2013: 34]¹。後述するように、実際の舗装道路率はおそらく60%程度であろうが、それでもフィリピンの81%、マレーシアの78%には劣るものの、ベトナムの60%、インドネシアの57%とほぼ同程度であり、経済レベルに見合った道路整備率となっていることは読み取られる [Ibid.: 26-35]²。

しかしながら、実際にタイの道路整備は1997年の通貨・経済危機後、明らかに停滞してきた。その主要な要因は政府の財政難であり、その直前約10年間の経済ブーム期に予算が急増したのとは裏腹に、緊縮財政の下で経済ブーム期に立てられた道路整備計画は軒並み遅延することになった。とくに、幹線道路である国道網の4車線化はそれなりに進展したのに対し、都市間高

速道路整備は大幅に遅れ、後述するようにタイの高速道路距離は2012年の時点でも東南アジアの他国と比べて明らかに見劣りしていた。確かに、この時期には道路の舗装化の中心が従来の国道からより局地的な村道（Thang Luang Chonnabot）や地域道（Thang Luang Thongthin）に移り、これが全体としての道路網の舗装化率を高めてはいたものの、他方でバンコクと地方を結ぶ幹線道路で頻繁に交通渋滞が発生するなど、道路インフラの不備も目立つようになってきた³。

柿崎 [2017] でも指摘したように、タイの道路網整備を扱った先行研究はほとんど存在せず、少なくとも通貨・経済危機以降の道路政策の変遷を扱ったものは全く存在しない。このため、本論は柿崎 [2017] の続編として、通貨・経済危機から2015年に至るまでの「対立」の時代のタイの道路政策について、道路局管轄の国道に加え、村道や地域道も対象としてその変遷を解明するところを目的とする⁴。

以下、1で道路局の管轄する国道を対象とした主要な施策である幹線道路4車線化計画と都市間高速道路計画の進展を確認し、2で道路局以外の機関が管轄して整備が行われてきた村道と地域道整備の過程と現状を把握する。そして、最後に3でこの時期の道路政策を総括する。

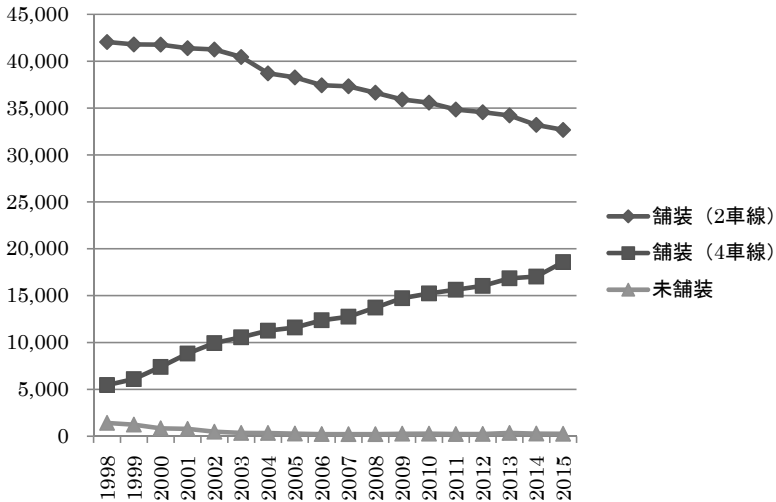
1. 緩慢な4車線道路網の拡張

（1）幹線4車線化計画の遅延

1997年の通貨危機に端を発した経済危機は、鉄道のみならず道路整備にも影響を与えることになった。道路局の管轄する国道網は1990年代までに大半の舗装化が完了し、1990年代に入ると幹線道路の4車線化計画や都市間高速道路整備が道路局の施策の中心となっていた [柿崎 2017: 32]。その結果、1997年までに約4,000kmの4車線道路網が整備されていた [RTL (1997) : 64]。

しかしながら、その後の4車線道路網の整備は当初の計画よりも遅れるこ

図1 国道距離の推移（1998～2015年）（単位：km）



出所：RTL（各年版）、SYT（各年版）より筆者作成。

とになった。図1は1998年以降の国道距離の推移を示したものである。この図を見ると、4車線道路の距離は1998年の約5,500kmから2003年には1万kmを超えたものの、その後の増加傾向は緩慢となり、2015年の時点でも2万kmに達していなかったことが分かる。それでも、2015年の時点の4車線道路の比率は国道全体の36%に達していた⁵。他方で、2車線道路の距離は漸減し、1998年の約4.2万kmから2015年の約3.3万kmへと約4分の1減少した。この間、国道距離は一貫して5万km程度で推移しており、2車線道路の減少は4車線道路への拡幅に起因していた。なお、未舗装道路については1990年代にいったん増加して約4,000kmに達したが、その後は再び減少に転じ、2015年の時点では258kmとなっていた [RTL (2015) : 213]。

1993年と1995年に認められた2段階の幹線道路4車線化計画では、計7,000kmの4車線道路網を構築することになっていたもので、図1の4車線道路距離からは計画が達成されたかに見える。しかしながら、実際には幹線道路4

車線計画は予定よりも大幅に遅延していた。1993年に策定された第1次幹線道路4車線化計画については、最後まで残っていた国道1号線ラ

**表1 第2次幹線道路4車線計画の進捗状況
(2000～2007年) (単位：km)**

年	完成	建設中	計	進捗率 (%)
2000	321	659	980	19
2001	540	667	1,207	23
2002	829	807	1,636	32
2004	1,528	260	1,788	35
2005	1,838	176	2,014	39
2007	1,977	725	2,702	53

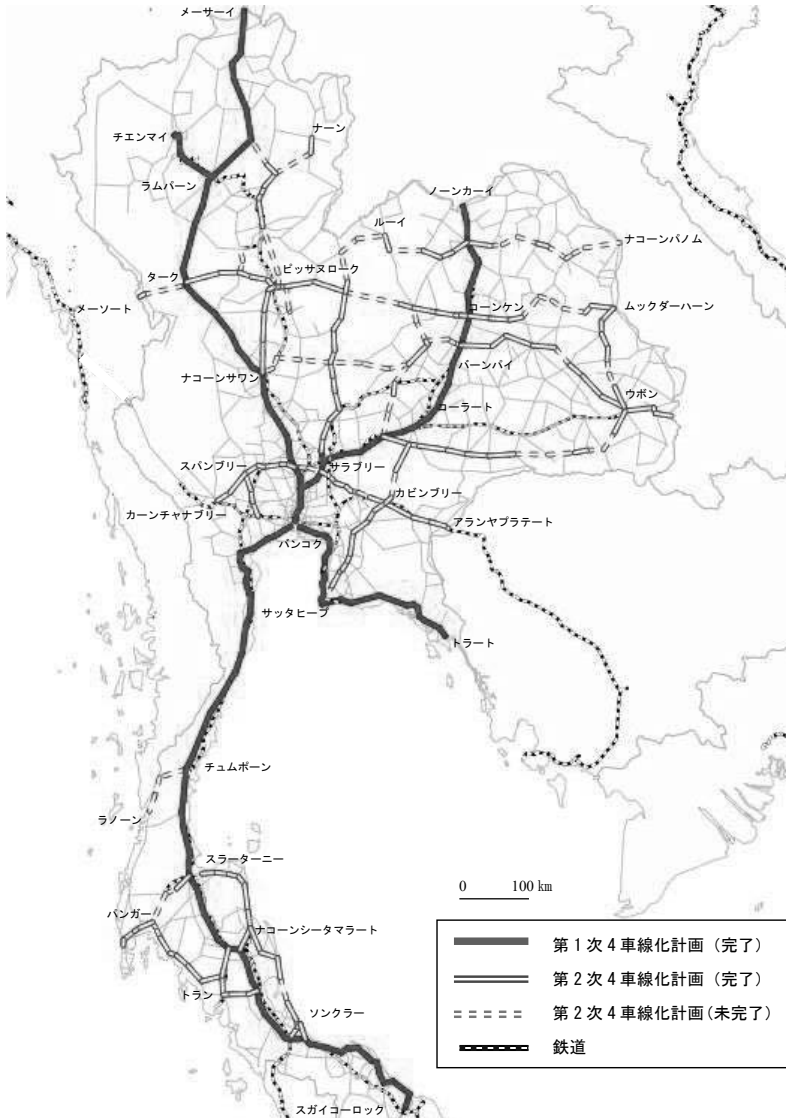
出所：RTL（各年版）、RKK（各年版）より筆者作成。

ムパーン～ガーオ間が2005年に完成したことで全区間の4車線化が完了した [柿崎 2017: 22]。こちらについても、当初の計画では2000年までの8年間で整備することになっていたことから、計画完了は5年遅れとなった⁶。

ところが、1995年の第2次計画についてはさらなる遅延が発生することになった。当初の計画では、第2次計画については1996年から2006年までの11年間で整備を完了させることになっていた [Ibid.: 23]。しかしながら、実際には2006年までに完成したのは計画全体の約4割に過ぎず、着工区間を含めても全体の半分に過ぎなかった。表1は2000年から2007年までの第2次4車線計画の進捗状況を示したものである⁷。これを見ると、2000年の時点での進捗率は19%であったが、2005年になっても数値は39%までしか上昇しておらず、2007年ようやく5割を超えたような状況であった。2008年以降は進捗状況に関する数値が得られなくなるが、2013年10月の時点でも完成区間は約3,000kmでしかなく、完成率はほぼ6割といった状況であった [RTL (2013): 57]。

図2は、2015年時点の幹線道路4車線化計画の進捗状況を示したものである。これを見ると、第2次4車線化計画の対象区間の中には依然として4車線化が完了していない区間が多数存在していることが分かる。とくに、東西回廊を構成するメーソート～ムックダーハーン間やその南を東西に結ぶナコンサワン～バーンパイ間など、東西を結ぶルートで未完成区間が多いことが分かる。2015年の時点でも約1,500kmが未完成となっており、計画開始から20年が経過しても依然として3割程度の区間が2車線のまま残されていたこ

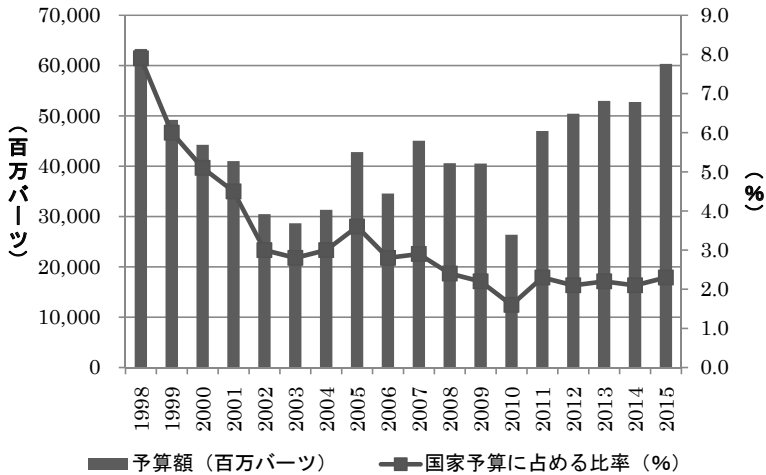
図2 幹線道路4車線化計画の進捗状況（2015年）



注：短距離の4車線化区間は一部省略してある。

出所：RTL（各年版）、PTT（各年版）より筆者作成。

図3 道路局予算額の推移（1998～2015年）



出所：RTL(各年版)より筆者作成。

とになる。このように、第2次幹線道路4車線化計画は大幅に遅延していた。

このような計画の遅れは、経済危機後に道路局の予算が大幅に削減されたことが主要な要因であった。図3のように、道路局予算は1998年の約630億パーツから2003年には約290億パーツへと半減していた。経済危機による歳入減の影響も受けていたが、国家予算に占める比率も同じ期間に8%から3%へと減っていたことから、道路局予算の激減は意図的な施策であったことが分かる。道路局予算は1997年に過去最高の約690億パーツに達していたが、経済危機によってその後は一転して減少し、金額で見ればほぼ1993年のレベルまで戻ったことになる。その後も国家予算に占める比率は漸減し、2006年以降は3%以下で推移していたが、国家予算の増額に伴い予算額自体は漸増し、2015年には600億パーツまで回復した。当初の計画では11年間で計1,000億パーツ、年換算で約100億パーツの予算が必要であったことから、ここまで予算削減がなされると計画通りの遂行は事実上困難であった。

（２）計画外道路の４車線化

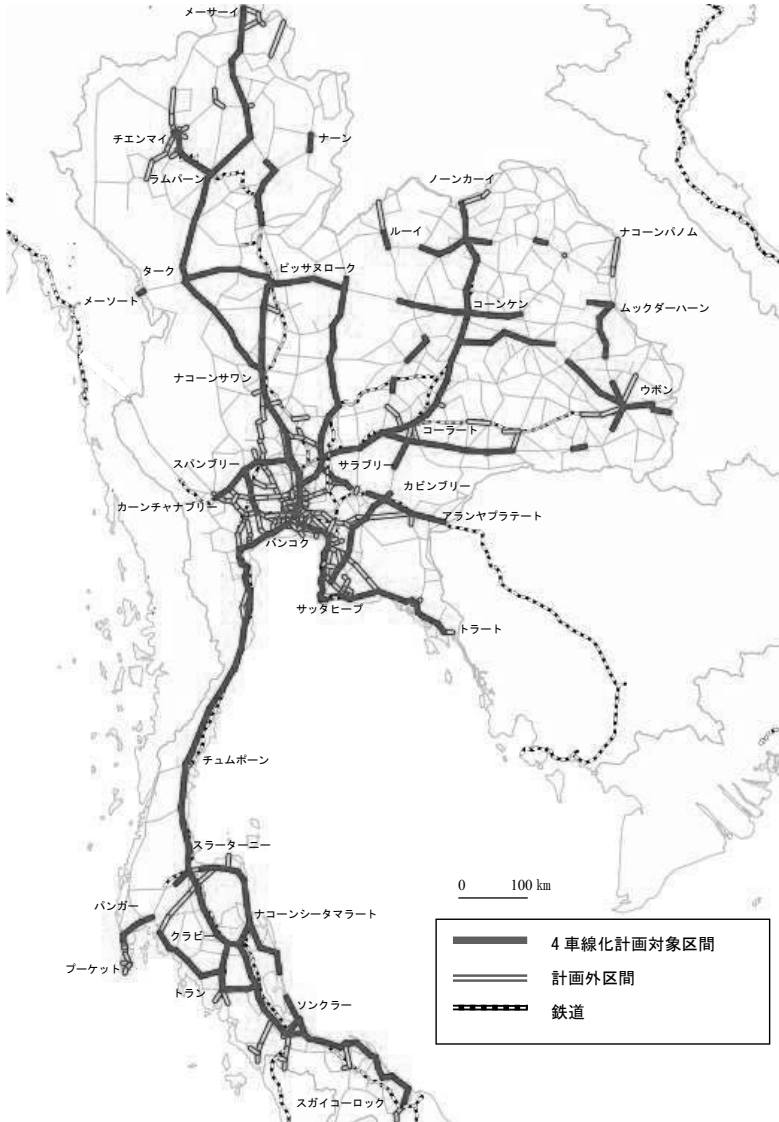
幹線道路４車線化計画が遅延したもう１つの要因は、計画に含まれていない区間における４車線化の推進であった。交通量の増加により、４車線化計画に含まれていなかった道路においても４車線に拡幅する必要性が高まり、各地で計画外の４車線化が行われていたのであった。

図４は2015年の時点の４車線道路の分布を示したものである。これを見ると、４車線化計画の対象区間以外の道路でも各地で４車線化が進んでいたことが分かる。とくに計画外区間が多いのはバンコク近郊であり、この地域では自動車の増加に伴う交通量の拡大が顕著であったことから、主要な国道は軒並み４車線に拡幅されていたことが分かる^８。また、地方においても計画外で４車線化された区間は各地に点在しており、中でもチェンマイ、コーラートなど地方中核都市周辺での４車線化が進んでいた点が特徴的である。４車線化の目安は１日の交通量が８,０００台を超えることであったことから、地方都市近郊の道路においてもこの基準を上回る区間が増えてきたことを意味した。

実際には、これらの計画外の４車線化については、第２次４車線化計画には含まれてはいなかったものの、新たに設定された別の計画の一環として整備されたものが多かった。例えば、バンコクや地方中核都市近郊の４車線化についてはバンコク首都圏・地方中核都市交通問題解決計画（Khongkan Kaekhai Panha Kan Charachon Ko Tho Mo. Parimonthon lae Mueang Lak）に含まれており、東部臨海地域の道路については連携輸送支援道路建設計画（Khongkan Kosang Thang Luang Sanapsanun Kan Khonsong Baep To-nueang）に含まれていた〔RTL（2007）：28〕。これらの計画は第２次４車線化計画と並行して行われており、とくにバンコク首都圏・地方中核都市交通問題解決計画は第２次４車線化計画に匹敵する予算額を獲得していた^９。このように新たな４車線化の枠組みが出てきたことも、第２次４車線化計画が遅延する要因であった。

また、南部のスラターニー～クラブー間に東西兩岸を結ぶ４車線道路が建設されているが、この道路は南部臨海地域開発計画（Khongkan

図4 4車線道路 (2015年)



注：短距離の4車線化区間は一部省略してある。
出所：RTL（各年版）、PTT（各年版）より筆者作成。

Phatthana Phuentshi Chai Fang Thale Phak Tai) の一環として東西兩岸に建設が予定されていた深水港を結ぶ道路として新たに建設された幹線であった。この南部臨海開発計画は1988年に浮上したもので、マレー半島の兩岸に深水港を建設し、道路、鉄道と石油パイプラインを整備してランドブリッジを構築する計画であった [Muscat 1994: 119]¹⁰。深水港の候補地は東海岸のカノームと西海岸のクラビーであり、ランドブリッジを構築の上で石油化学など重工業を育成する計画であったが、観光産業への影響を憂慮する反対の声も多く、結局実現したのは兩岸を結ぶ4車線道路のみであった。当初の計画では高速道路であったが、港の位置が確定しなかったことから距離を短縮して東西兩岸の国道間の計135kmの区間のみを通常の4車線道路として建設することになり、1999年に着工されて2003年に開通した [RTL (2002) : 45-47]。この道路は国道44号線となり、南部の東西兩岸を結ぶ最重要幹線として位置づけられた。

さらに、この地図には示されていないが、県庁所在地を中心に市街地を迂回するバイパスの建設が各地で行われるようになったことも、計画外の4車線道路を増加させる要因となった。これは、地方都市の都市規模の拡大によって市街地の中心街を通過している旧道が手狭となってきたためであり、通過する自動車を新たに建設するバイパスに誘導することで中心街の混雑緩和を目論んだものであった。地方におけるこのようなバイパスは、1969年に開通した国道11号線ラムパーン～チェンマイ間のチェンマイ側に建設された、中心街の周囲を南から東、北を経由して西側に至る半環状の道路が最初であった¹¹。

このような中心街を迂回するバイパスは、1990年代以降各地で建設が始まり、大半が4車線道路として建設されるようになった¹²。表2はバイパスの整備状況を示したものである。これは道路局の年報にバイパス (Thang Liang Mueang) と記載されている道路を対象としたものであり、年が異なる場合には同じ都市が再び計上されている場合も存在する¹³。これを見ると、1990年代末から2000年代半ばにかけて多くの都市でバイパスが整備されてき

たことが分かる。2車線のバイパスも存在するが、全体としては4車線で整備されたバイパスのほうが多く、中には当初2車線で建設され、その後4車線に拡幅された例も存在した¹⁴。また、初めから4車線で建設されるバイパスが着実に増加し、2車線で整備されるバイパスは2000年代後半以降は非常に少なくなったことが分かる。

表2 バイパスの整備状況（1998～2015年）
(単位：km)

年	対象都市数	2車線	4車線	計
1998	2	-	22	22
1999	1	24	-	24
2000	1	9	-	9
2001	3	16	16	32
2002	2	13	-	13
2003	5	4	69	73
2004	2	11	5	16
2005	3	11	17	28
2006	5	6	58	64
2007	-	-	-	-
2008	1	-	17	17
2009	-	-	-	-
2010	-	-	-	-
2011	-	-	-	-
2012	1	6	-	6
2013	1	6	-	6
2014	-	-	-	-
2015	4	-	46	46
計	31	106	250	356

注：対象都市数はのべ数である。

出所：RTL（各年版）より筆者作成。

また、これらのバイパス

については、多くが2000年代に入って独自の3桁の国道番号を付与されるようになった。例えば、ナコーンサワンのバイパスについては当初は国道1号線のバイパスという形で整備されたが、2006年に4車線化が完了した時点では国道122号線という新たな国道番号が与えられていた [RTL (2006) : 122]。また、1998年と比較的早くからバイパスが完成していたスンプリーでも、2003年に北側区間が一部完成した時点で国道357号線という国道番号を付与されていた [RTL (2003) : 93]。このように、バイパスの多くが新たな国道番号を付与され、3桁の番号を持つ国道がさらに増加することになった。

幹線道路4車線化計画と次に取り上げる都市間高速道路計画は大幅に遅延したが、それ以外の道路の4車線化や新たな4車線のバイパス建設がある程度進んだことから、先の図4のように4車線道路の距離は2000年代に入ってから漸増を続けていたのである。経済危機の影響により4車線道路の拡張速度は落ちたものの、道路局の管轄する国道網は着実に拡幅されていたのであった。

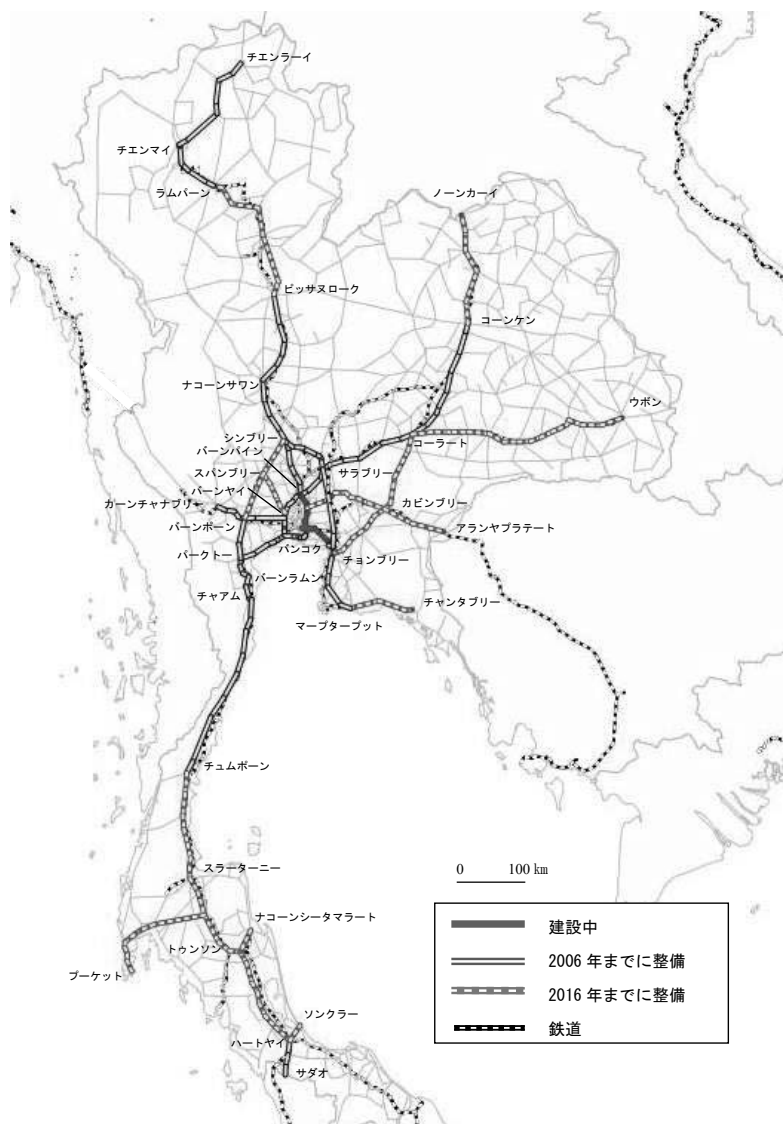
（3）都市間高速道路建設マスタープランの策定

タイにおいて都市間高速道路計画が最初に出現したのは、1992年からの第7次国家経済社会開発計画であり、実際にバンコク外環状道路東側区間とバンコク～チョンブリー間の都市間高速道路建設が開始され、どちらも1998年までに全区間が開通していた [柿崎 2017: 24-26]。このため、次なる目標は都市間高速道路網を全国に伸ばしていくことであり、そのためには都市間高速道路整備のためのマスタープランの構築が必要であった。このマスタープラン作成のための調査は、1990年から有料道路整備調査として日本の支援によって行われ、翌年その結果が報告された [RTL (1996) : 38]。その骨子は全国に計14線からなる4,345kmの都市間高速道路網を構築することで、国土の72%が1時間以内に高速道路に到達できることを可能とするものであった [Ibid.]。

この調査結果を基に道路局が都市間高速道路建設マスタープラン (Phaen Maebot Kan Kosang Thang Luang Phiset Rawang Mueang) を通貨危機直前の1997年4月の閣議に提案し、閣議で基本了承された [RTL (1997) : 37]。このマスタープランは1997年から20年間で計13線、4,150kmの都市間高速道路網を構築することを目標としていた [SPN n.d.]。図5のように、バンコクから北部のチェンラーイ、東北部のノンカーイ、ウボン、東部のアランヤプラテート、チャンタブリー、南部のハートヤイと放射状の幹線を計6線整備するほか、バンコク外環状道路のさらに外側により大きな環状道路を構築する計画であった。また、バンコクからの放射状の路線のみではなく、東北部のコーラートから東部のチョンブリーに至るルートも含まれていた。この計画によると、最初の10年間で北はピッサヌローク、東北はコーンケン、東はマープターブット、南はチュムポーンまでを整備し、その後の10年間で残るネットワークを完成させることになっていた。他にも、山間部で既存の国道の線形の悪い北部のラムパーン～チェンラーイ間も最初の10年間で整備対象に入っていた。

なお、1998年に入って都市間高速道路の国道番号に新たな基準が設けられ

図5 都市間高速道路マスタープラン（1997年）



出所：RKK (1996)、RTL (1996)より筆者作成。

た。当初、バンコク外環状道路は国道37号線、バンコク～チョンブリー間高速道路は国道36号線と番号が付与されていたが、新たにバンコクから北、東北、東南、南に延びる予定の都市間高速道路に国道5～8号線と順番に番号を振ることになった¹⁵。すなわち、これまでバンコクから北、東北、東南、南へ延びる幹線国道に1～4と順に国道番号を付けてきたことから、その連番として5～8をそれぞれ並行する都市間高速道路に付けたのであり、これによってバンコク～チョンブリー間高速道路は国道7号線となった。また、バンコク外環状道路には国道9号線の番号がつけられ、その外側に設定される環状道路は91号線となった。

このマスタープランを実行するために、さしあたり2006年までの第8次・第9次国家経済社会開発計画期間中のタイムスケジュールも決められ、外環状道路南側区間35km、バーンヤイ～バーンポン間53km、パッタヤー～マープタープット38km、バーンポン～チャム間134km、ラムパーン～チェンマイ間106kmの5区間から順次着工していくことになっていた [RTL (1996) : 42]。実際にこれらの区間ではすでに詳細設計を始めており、1998年までにラムパーン～チェンマイ間を除いて終了していた [RTL (1998) : 41-42]。

しかしながら、マスタープランの承認直後に発生した経済危機によって国家予算や借款に依存した従来型の都市間高速道路の整備は困難となった。このため、政府は1998年12月にバーンヤイ～バーンポン間については民間の資金を用いて整備を行うことを決めた [RTL (1999) : 40]。これは、1980年代から何度か計画が浮上していた免許道路方式での建設を目指したものであり、すでにバンコク市内の国道31号線上に高架高速道路のドーンムアン・トルウェイが完成していた¹⁶。このため、経済危機によって緊縮財政が求められる中で、都市間高速道路計画を推進する唯一の手段がこの免許道路方式であったのである。

このように、1997年にタイで初めての全国高速道路計画が策定され、建設中の2つの都市間高速道路に引き続いてタイは全国に高速道路網を拡張させていくかに見えた。しかしながら、20年間で全国に高速道路網を到達させる

という野心的な計画は経済危機の影響で直ちに困難に直面することになるのである。

(4) 停滞する高速道路整備

免許道路方式での整備を計画したバーンヤイ～バーンポーン間高速道路であったが、結局名乗りを上げる民間事業者はほとんど存在せず、計画は失敗に終わった。2000年に行われた入札では応札者は1社しかなく、結局入札は中止された¹⁷。経済ブーム期であれば免許道路方式での整備の可能性も高かったが、経済危機後の景気が低迷した状況では、免許道路の整備と運営から得られる利益は期待できず、民間事業者を探すのは困難であった。再度の入札に失敗した後、この計画は2005年のタクシン政権の「メガプロジェクト」に組み込まれたものの、「メガプロジェクト」自体が迷走したことから、結局免許道路方式での整備は失敗に終わった¹⁸。

一方、バーンヤイ～バーンポーン間高速道路とともに進展していた外環状道路南側区間については、チャオプラヤー川をまたぐ区間を含むスッカサワット～バーンプリー間23kmが未完成であり、この間についてはターンキー方式での建設を行うことで2000年に閣議の了承を得た¹⁹。ターンキー方式は請負業者が設計から建設までを自らの資金で行い、完成後に発注者から支払いを受ける方式であり、政府が事前に資金源を確保せずに高速道路の整備を行えるという利点があった。この結果、ドイツのビルフィンガー社が落札することになったが、2001年2月のチュアン政権最後の閣議での了承はなされず、契約は次のタクシン政権に引き継がれた²⁰。しかしながら、入札を巡って疑義が出され、最終的にこの入札は取り消しとされた²¹。

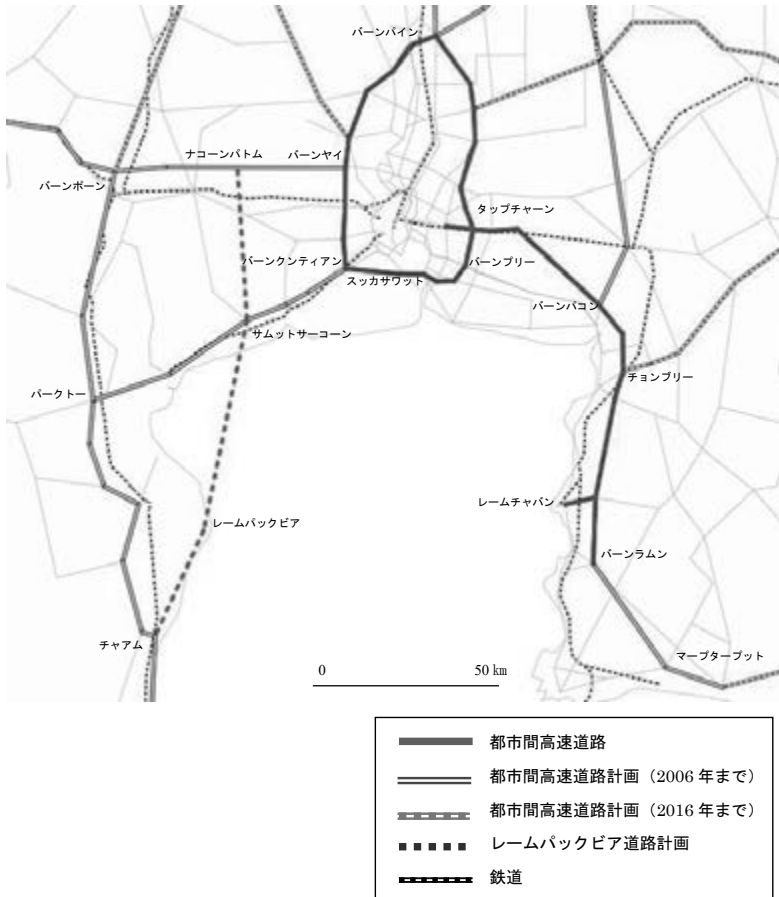
さらに、都市間高速道路を巡っては、高速道路公団（Kan Thang Phiset haeng Prathet Thai, Expressway Authority of Thailand）への移管も検討されることとなった。2002年10月の省庁再編で従来内務省下に置かれていた高速道路公団が運輸省下に移管されることになったことから、政府は都市間高速道路の管轄を高速道路公団に移管することを検討していた²²。この計画

に拍車をかけたのが、同年11月に浮上した都市間高速道路の料金所における通行料着服問題であった。これは、国道7号線と9号線に設置されていた4ヶ所の仮設料金所での通行料徴収職員による着服が明らかになったもので、兵を動員して通行台数を確認したところ、同年12月の通行料収入は2001年12月の通行料に比べて45%増加したと公表された²³。また、都市間高速道路では本来入口と出口に料金所を設置して距離別の通行料を徴収することになっていたが、実際には2線の高速道路のどちらも仮設の料金所を2ヶ所ずつしか設けておらず、本来よりも少ない通行料収入しか徴収できていなかった²⁴。このような状況の中で、外環状道路南側区間は道路局から高速道路公団に移管されることとなり、この間は高速道路公団の管轄で建設されることになった²⁵。

高速道路計画を巡っては、タックシン政権時代にもう1つ問題が浮上した。それは、レームパックピア海上道路計画である。この道路は図6のようにタイ湾の北西部にバンコクと南部を結ぶバイパスを建設するもので、海上に約40kmの高架道路を建設することでバンコクと南部の間の距離を約45km短縮するものであった²⁶。計画自体は2002年に浮上し、タックシンが長を務める陸上交通統制委員会に調査が命じられ、2003年7月の委員会で建設が認められた²⁷。総工費は約700億バーツと見積もられ、ナコーンナーヨック新都計画などと並んでタックシンの「メガプロジェクト」の目玉の1つとされた²⁸。この計画の浮上により、高速道路計画も変更されることになり、ナコーンパトム～チャム間のレームパックピア道路が国道8号線に変更された [RTL (2005) : 27-29]。当初は2005年5月の入札を想定していたものの、環境への影響を予測する詳細なデータの提出を求められたことから、計画が遅れることとなった²⁹。さらに、環境への悪影響を憂える声も高まり、タックシンは同年8月に計画の中止を発表した³⁰。結局、タックシン政権時代に唯一進展の見られた高速道路計画は、国道7号線のバーンラムン～パッターヤ間8kmの延長のみであり、2005年末に着工されて2010年に開通した³¹。

このように、タックシン政権時代には都市間高速道路計画はほとんど進展

図6 レームバックピア道路計画



出所：RTL（各年版）、PTT（各年版）より筆者作成。

がなかったが、その後も親タックシン派と反タックシン派の対立による政情不安が続き、計画は遅々として進展が見られなかった。計画が進まなかった背景には建設費捻出の問題があり、バンヤイ～バンポーン間高速道路計画で二度失敗しているにもかかわらず、依然として民活方式による高速道路整備への期待が存在していた。とくに、2000年代末になると官民パートナー

シップ（Public Private Partnership: PPP）方式によるインフラ整備が模索され、高速道路計画も従来の免許道路方式からPPP方式での整備が検討されるようになった。また、バーンヤイ～バーンボン間に代わってバーンパイン～コーラート間の建設計画が優先されるようになり、2009年度予算ではそのための土地収用費も獲得した³²。しかしながら、その後も直ちに着工に漕ぎ着けたわけではなく、最終的にバーンヤイ～バーンボン間を延伸したバーンヤイ～カーンチャナブリー間96km、バーンパイン～コーラート間196km、パッタヤー～マープタープット間32kmの3線の都市間高速道路が、親タックシン派のインラック（Yinglak Chinnawat）政権の「メガプロジェクト」構想として2013年に打ち出された輸送インフラ投資計画（Phaen Longthun Dan Khongsang Phuentan nai Rabop Khongsong khong Prathet）に盛り込まれた³³。

輸送インフラ投資計画自体は政治対立の中で頓挫してしまっただが、この3線の都市間高速道路の建設はその後もプラユット（Prayut Chan-ocha）暫定政権に引き継がれ、輸送インフラ開発戦略（Yutthasat Kan Phatthana Khongsang Phuentan Dan Khamanakhom lae Khongsong khong Thai）にそのまま盛り込まれた³⁴。最終的に、2015年7月の閣議でこの3線の建設が許可されたことで、長い間停滞していた都市間高速道路計画はようやく動き始めたのである³⁵。総工費は計1,600億バーツに上り、パッタヤー～マープタープット間は都市間高速道路の料金収入からなる高速道路基金を使用し、それ以外の区間は国債の発行で賄い、高速道路の運営のみをPPP方式にて行うことになった³⁶。いずれも2016年中に入札が行われ、バーンヤイ～カーンチャナブリー間を除いて同年中に着工された³⁷。

都市間高速道路マスタープランは当初の予定から20年遅れでようやく動き始めたが、道路局ではその後の社会状況の変化を踏まえて新たなマスタープランを策定した。この新たな都市間高速道路20年マスタープラン（Phaen Maebot Thang Luang Phiset Rawang Mueang Raya 20 Pi）は、2036年までの20年間で計21線、6,612kmの都市間高速道路網を整備することを目標と

しており、総額2.1兆バツに上る壮大な計画であった [SPN n.d.]。旧計画と比べると約2,000kmも距離が増加しているが、図7のように国境間を結ぶ国際道路網の一環となるルートが加わったのが大きな変更点であることが分かる。とくに、東西回廊のルートとなるメーソート～ムックダーハーン間が追加された点が顕著であり、この区間のみで約700kmの増加となった。他にも、第5タイ～ラオス友好橋が計画されているブンカーンとカンボジア国境のチョン・チョームを結ぶルートが追加されたほか、旧計画に存在したルートも軒並み国境まで対象区間が延長されていることが分かる³⁸。すなわち、この新たなマスタープランはタイ国内の高速道路網の構築のみならず、隣国との接続を考慮した国際高速道路網の構築も想定したものであった。なお、バンコクの外環状道路の外側にもう1つの環状道路を設定し、旧計画から存在していた一番外側の環状道路も含めて三重の環状道路を整備する計画に変更された。

このように、経済危機の直前に浮上した全国高速道路整備計画は、その後20年間は事実上ほとんど変化がなく、2015年になってようやく動き始めたという状況であった。その主要な要因は、道路局の予算不足、免許道路方式への固執と失敗、政治対立に伴う頻繁な政権交代といくつか存在したが、ある程度進行した国道網の4車線化と比べれば、都市間高速道路計画の停滞は明らかであった。

2. 村道・地域道網の整備

(1) 重複する村道管轄機関

これまで見てきた国道や県道は、多くが郡を単位にネットワークを構築するいわば幹線としての機能を果たすものであったが、それよりも下位の単位、すなわち区（タムボン）や村を結びつける役割を果たす支線として村道が存在する。タイの道路（Thang Luang）は従来7つに分けられており、道路局が管轄するものが国道、県道、特別道路（Thang Luang Phiset）、免

幹道路の4つで、他に村道、市道（Thang Luang Thetsaban）、町道（Thang Luang Sukhaphiban）が存在した [RBS 1982: 322-323]。このうち、市道と町道は地方自治体である市（テーサーバン）と衛生区（スカーピバーン）が管轄するもので、それぞれ市や町といった市街地内に存在する道路であった。このため、いわゆる市街地外、すなわち農村部に位置する道路はすべて村道であった。なお、県道は1992年に国道に統合されている [柿崎 2017: 3]。

村道については管轄機関が複数存在し、農村開発促進事務所（Samnak-ngan Rengrat Phatthana Chonnabot）、土木局（Krom Yothathikan）、灌漑局（Krom Chonlaprathan）、県自治体（Ongkan Borihan Suan Changwat）の4機関が存在した。前者3つは国の機関であり、それぞれ特定の村道の管轄を行っており、これらの機関の管轄外の道路が各県に置かれた県自治体の管轄とされていた [Ibid.: 323]。1995年の時点での管轄する道路距離は、それぞれ4万1,169km、1万3,840km、2万727km、8万2,400kmとなっており、県自治体が管轄する村道が一番多くなっていた [TS (1995) : 17]³⁹。このうち、村道の整備を積極的に行っていたのが農村開発促進事務所と土木局であり、灌漑局の村道は灌漑水路の堤防上の道路に限定されていた。

農村開発促進事務所は、当初東北部や北部の遠隔地の農村開発を促進して共産勢力の浸透に対抗するための機関であり、1966年に首相府下に設置され、1972年に内務省下に移管された [RPC 2002: 22-23]。対象地域は北部や東北部の国境地域から徐々に広がり、1989年までにバンコクを除く全国各県に拡大した [Ibid.: 31-35]。主要な任務は村道建設、村道維持、水源開発、生活改善であり、農村部のインフラ開発と就業機会の拡大を目指したものであった。村道については主要な道路を対象として整備を行うもので、1987年までは未舗装道路のみを整備してきたが、その後は舗装道路の整備も開始した [Ibid.: 66]。その総延長は、2002年までの総計で未舗装道路2万4,295km、舗装道路3万849kmの計5万5,144kmであった [Ibid.: 282]。舗装道路の整備は1988年以降開始したことから、1990年代に約3万kmもの村道が舗装化されたことになる。

一方、土木局はバンコク市内の道路や橋梁整備のための歴史の古い機関であり、1889年に設置された[YTK 1997: 5]。その後、1912年に衛生局(Krom Sukhaphiban)に統合されたのち、1924年に首都局(Krom Nakhathon)と改称され、立憲革命後の1933年に自治土木局(Krom Yotha Thetsaban)に再改称された[Ibid.: 40-73]⁴⁰。この自治土木局時代に、道路局が道路部に格下げとなって一時配下に置かれていた[柿崎 2009: 23]。その後、1944年に首相府下に別途土木局(Krom Yhothathikan)が設置され、しばらく自治土木局と併存していたが、1958年に土木局が内務省下の自治土木局に併合され、さらに1972年に土木局へと改称された[YTK 1997: 74-94]。

このような複雑な歴史を経て成立した土木局であるが、その基本的な任務はバンコクを中心とする都市内のインフラ整備であり、バンコク都や各地の市では負担しきれない大規模な道路や橋梁の整備であった。とくに、バンコクでチャオプラヤー川に架かる橋はいずれも土木局が整備を行い、バンコク近郊やチェンマイなどの地方中核都市での新道建設も土木局の任務であった。他方で、農村部においても村道整備を行っており、1969年から1981年までの間に中部と南部の県において計2,598kmの未舗装の村道の整備を行っていた[PKY (1982) : 67]。これは当初農村開発促進事務所が対象を東北部と北部に絞っていたことから、それ以外の地域を対象にしたものと思われる。その後、全国で農村での雇用創出のために地元の労働力を使用した道路整備も行っており、1984～1994年の間に未舗装道路920km、1987～1997年の間に舗装道路6,519kmを整備した[YTK 1997: 99]。このように、土木局の管轄する道路はすべてが村道ではなく、大都市近郊の道路も少なからず含まれていた。

3つの政府機関が管轄する道路以外は、各県に置かれた県自治体の管轄となっていたが、実際には県自治体には長距離の道路管理能力はなく、ほとんど整備は行われていなかった。県自治体は1955年に設置された県レベルの地方自治体であるが、実際には市と町を除く地域、すなわち農村地域を管轄する自治体とされ、首長は内務省から派遣される県知事が兼任していた[Thanet 1997: 147-149]⁴¹。主要な任務は農村地域のインフラ整備と管理であったが、

表3 ブリーラム県の村道の状況（1994年）

種別	県自治体		農村開発促進事務所		土木局		計	
	距離 (km)	比率 (%)	距離 (km)	比率 (%)	距離 (km)	比率 (%)	距離 (km)	比率 (%)
舗装道路	22	1	360	29	95	80	477	14
未舗装道路	1,974	99	879	71	24	20	2,877	86
計	1,996		1,239		119		3,354	

出所：柿崎 [1994]: 23より筆者作成。

財政基盤は脆弱であり、各県内に広がる何千kmもの村道を十分に管理することはできなかった。表3のように、1994年の時点で東北部のブリーラム県で県自治体が管轄する村道は約2,000kmであったが、このうち舗装道路はわずか22kmしかなく、事実上ほとんどが未舗装道路といった状況であった。このように、1990年代に入ると政府機関によって管轄された一部の村道は舗装化が進んでいたが、多数を占める県自治体管轄の村道はほとんどが未舗装道路であった。

(2) 村道移管計画

このような複数の機関による村道整備は、1999年の地方分権推進法 (Phraratchaban-yat Kamnot Phaen lae Khanton Kan Krachai Amnat Hai Kae Ongkon Suan Thongthin) と2002年の省庁再編によって大きく変化することになった。タイでは1990年代に地方分権の一環として新たな地方自治体の設置が進んだ。1994年に区 (タムボン) 自治体 (Ongkan Borihan Suan Tambon) に関する法律が制定されたことに伴い、区レベルでの自治体の設置が急速に進み、2000年末までに全国に6,746ヶ所の区自治体が設置された [永井 2003: 283]。一方、郡庁所在地など小規模な都市に設置されていた衛生区 (スカーピバーン) は1999年に町 (Thetsaban Tambon) に格上げされ、2000年末の市・町 (テーサバーン) の数は計1,129ヶ所となった [Ibid.: 275-280]。これによって、都市部に市・町、農村部に区自治体が設置され、さらにその上の県ごとに県自治体が置かれるという二重の地方自治体がタイ全土を覆う形となったのである⁴²。1997年憲法が地方分権の推進を謳ったことから、1999年にそれを具体的に推進するための地方分権推進法が制定され、ここで

中央政府や中央政府の出先機関と地方自治体の間で重複している業務について、4～10年以内に移管することが定められた [永井 2012: 118-119]。この移管業務の中に村道も含まれたことから、農村開発促進事務所や土木局などの政府機関の管轄する村道も移管の対象となったのである。

一方、2002年の省庁再編によって、村道を管轄する機関が1つに統合されることになった。2000年に農村開発促進局（Krom Rengrat Phatthana Chonnabot）に昇格していた旧農村開発促進事務所と土木局の道路管理部門を統合し、新たに村道局（Krom Thang Luang Chonnabot）が設置されることになったのである [RPC 2002: 41, TCK 2004: 12-13]。この省庁再編では、交通部門を担当する機関はすべて運輸省下に集約されることになり、内務省下に置かれていた農村開発促進局と土木局の道路管理部門は、首相府下に置かれていた高速道路公団と共に運輸省下に移管されたのである。このため、従来からの道路局に加え、運輸省は新たに村道を管轄する村道局と高速道路を管轄する高速道路公団を管轄することになったのである。

ただし、2002年省庁局再編法（Phraratchaban-yat Prapprung Krasuang Thabuang Krom）では、村道局については5年以内に廃止するという条件が付けられていた [TCK 2012: 31]。これは、1999年の地方分権推進法に基づいて村道は地方自治体へと移管することが決められたため、村道局を恒久的に設置することは地方分権の趣旨に反するとの意見が出たためであった⁴³。このため、2002年に再編された村道局は存続のために動き出すことになり、2006年のクーデター後に村道局の廃止を定めた省庁局再編法第54条の撤廃を求めた。しかしながら、この時は暫定政権下であったため、2007年12月に出された省庁局再編法第5版では、廃止までの期間を5年から10年に引き延ばすにとどめられた [Ibid.: 33-34]。その上で、2008年に入ってサムアック政権が成立してから改めて第54条の撤廃を求めて動き出し、最終的に2009年7月に出された省庁局再編法第6版においてそれが実現したことから、村道局の廃止は完全に撤回されたのである [Ibid.: 38-43]。

このように村道局が廃止を免れた背景には、移管を受けた地方自治体が十

表4 地方自治体に移管された地域道の推移（単位：km）

地域	管区	2003-2006	2008	2009-2011	2012以降	計
北部	チエンラーイ	2,083	236	313	156	2,788
	チエンマイ	2,930	141	828	334	4,233
中部上部	ウッタラディット	3,330	259	469	31	4,089
	ナコーンサワン	3,215	580	913	425	5,133
東北部	ウドーンターニー	3,205	415	491	276	4,387
	コーンケン	4,354	303	1,945	538	7,140
	カーラシン	4,254	249	549	238	5,290
	コーラート	5,848	700	1,807	197	8,552
	ウボン	3,808	377	515	630	5,330
中部下部	サラブリー	1,950	219	386	125	2,680
	パトゥムターニー	1,612	90	236	44	1,982
	スパンブリー	3,078	151	644	181	4,054
	ペップリー	2,481	340	918	77	3,816
東部	チャチューンサオ	2,167	260	640	2	3,069
	チョンブリー	2,259	141	417	75	2,892
南部	スラーターニー	3,284	554	1,034	148	5,020
	ソンクラ	3,317	612	569	11	4,509
	クラビー	2,009	166	654	266	3,095
計		55,184	5,793	13,328	3,754	78,059

注：四捨五入の関係で合計値が原資料と一部異なっている。

出所：TCK "Rabop Borihan lae Tittam Kan Songsoem O Po Tho. Dan Ngan Thang (2017年5月29日閲覧)"より筆者作成。

分に村道を維持できないことが背景にあった。表4のように、村道局から地方自治体に移管された村道は2017年5月までの時点で計7万8,059kmに及んでいた。地域別では旧農村開発促進事務所が最初に活動を開始した東北部が多く、約3万kmが移管されていた。とくに2003～2006年の間に約5.5万kmの村道が移管されていたことから、タックシン政権時代には5年間で廃止するという条件に従って、地方自治体への村道の移管が急速に行われていたことが分かる。なお、2006年に1992年道路法第2版が出され、従来の市道と町道を統合する形で地域道（Thang Luang Thongthin）が新たに設定され、村道は村道局が管轄し、地域道は地方自治体が管轄する形に変更された [RKB Vol. 123-92 Ko.: 1-14]。このため、従来の市道や町道に加えて、農村部に存在する村道も区自治体などの地方自治体が管轄する道路は地域道と呼ばれるようになったのである。

とくに、全国に数多く設置された区自治体は財政面でも人材面でも制約があり、移管された村道を満足に維持管理することが難しかった。地方自治体への村道の移管について調査したソンチャイ（Songchai Thongphan）によると、県自治体や市・町に比べて区自治体は道路を維持するには制約が多いことから、道路局や村道局が継続的に区自治体の人材育成を支援する必要があるとのことであった [Songchai 2010: 63-63]。このため、村道局の役割としては、地方自治体に道路維持の技術を伝授することが求められたのである。また、10万kmを超える村道網を管理していくためには、村道の登録システムを構築する必要があり、その推進者としての役割も村道局の重要な任務であった。このように、村道局は地方自治体の道路管理を支えるサポーター（Phi Liang）の役割を担うことで廃止を免れたのであった。

（3）村道・地域道の舗装化

前章で見たように、国道と県道網の舗装化は1990年代までにはほぼ終了しており、舗装化の中心は幹線道路から支線へと移ることになった。土木局と農村開発促進事務所（局）が管轄する村道については1990年代に急速に舗装化が進み、2002年の時点で農村開発促進局の管轄する道路は舗装道路が3万9,088km、未舗装道路が8,552kmと、全体の8割以上が舗装されていた [RPC 2002: 69]。これに対し、県自治体が管轄する村道の舗装率は依然として低く、先の表3のように1994年時点の東北部プーラム県の事例では舗装道路距離は全体のわずか1%でしかなかった。そして、県自治体が管轄する道路距離が最も長いことから、同年の村道全体の舗装率も14%と低く、多くの村道が依然として未舗装であった。

2002年に村道局が設置された後は、村道局が村道の舗装化を推進し、舗装された道路を地方自治体に移管する形で村道や地域道の整備が進んでいった。表5は村道局による村道整備の推移を示している。このうち、規格向上が通常の未舗装道路の舗装化に該当し、それ以外のものは目的は違うものと同じく未舗装道路の舗装化や新たな舗装道路の建設を意味する。これを見ると、

表5 村道整備の推移（2003～12年）（単位：km）

年	規格向上	王室計画	観光道路	ロジスティクス支援	交通問題解決	国境開発	地方橋梁整備	計
2003	1,197	-	-	-	-	134	-	1,331
2004	2,179	-	463	-	-	241	-	2,883
2005	2,004	8	472	170	42	438	9	3,143
2006	1,008	71	361	157	11	284	6	1,898
2007	785	31	248	59	22	-	6	1,151
2008	509	26	80	29	2	-	7	653
2009	2,050	18	167	78	25	101	7	2,446
2010	4,261	33	124	26	11	95	5	4,555
2011	1,663	87	41	39	11	62	7	1,910
2012	755	118	27	4	18	68	6	996
平均	1,641	39	198	56	14	142	5	2,097

注：四捨五入の関係で合計値が原資料と一部異なっている。

出所：TCK [2012]: 221-222より筆者作成。

年ごとの差はあるものの平均して年に約2,000kmずつ舗装道路網が拡大してきたことが分かる。中には交通問題解決のような都市部における道路整備も含まれているが、農村部の村道の舗装化を意味する規格向上が圧倒的に多いことから、この間村道局が未舗装道路の舗装化を継続的に進め、先の表4のように地方自治体に地域道として移管してきたことが分かる。

表6は村道局が管轄する村道距離の推移を示したものである。2011～2015年の間の数値しかないが、この間においても舗装率は89%から95%へと着実に上昇してきたことが分かる。2002年の農村開発促進局の村道の舗装率が8割を超えていたことから、村道局が設置されてからの舗装化率の上昇はそれほど高いとは言えないものの、表5のように実際には年平均で約2,000kmの舗装道路整備が行われていた。表7のように、2015年の時点で村道局の村道距離はやはり東北部が最も多く、全体の約3分の1を占めていたが、舗装率については地域差は少なくなっていたことが分かる。このように、村道局の管轄する村道については、2015年までに大半が舗装された状況となっていた。

村道の舗装化が順調に進んだのは、2008年に浮上した埃無道路計画(Khrongkan Thanon Rai Fun)の成果でもあった。この計画は2008年の親タッ

表6 村道距離の推移（2011～2015年）
（単位：km）

年	舗装	未舗装	計	舗装率（%）
2011	42,231	5,278	47,509	89
2012	42,809	4,832	47,641	90
2013	43,150	4,357	47,507	91
2014	43,695	3,912	47,607	92
2015	45,190	2,459	47,649	95

注：四捨五入の関係で合計値が原資料と一部異なっている。

出所：KTC（各年版）より筆者作成。

表7 村道の状況（2015年）（単位：km）

地域	管区	舗装	未舗装	計	舗装率（%）
北部	チエンラーイ	1,408	7	1,415	100
	チエンマイ	2,813	394	3,207	88
中部上部	ウッタラディット	1,893	40	1,933	98
	ナコーンサワン	2,919	89	3,008	97
東北部	ウドーンターニー	2,302	67	2,369	97
	コーンケン	3,397	87	3,484	98
	カーラシン	3,217	337	3,554	91
	コーラート	4,108	185	4,293	96
	ウボン	3,657	292	3,949	93
中部下部	サラブリー	2,312	178	2,490	93
	パトゥムターニー	1,742	1	1,743	100
	スパンブリー	2,372	340	2,712	87
	ペップブリー	2,349	38	2,387	98
バンコク	バンコク	63	-	63	100
東部	チャチューンサオ	2,265	100	2,365	96
	チョンブリー	2,115	46	2,161	98
南部	スラーターニー	2,137	131	2,268	94
	ソクラー	2,501	93	2,594	96
	クラビー	1,621	33	1,654	98
計		45,191	2,458	47,649	95

注：四捨五入の関係で合計値が原資料と一部異なっている。

出所：KTC（2017）より筆者作成。

クシン派のソムチャーイ（Somchai Wongsawat）政権時に打ち出された、2008～2012年の5年間で行う総額約2兆パーツのインフラ整備計画の中に含まれていたもので、村道局の未舗装道路約7,200kmを総額342.9億パーツで舗

表8 地域道の状況（2017年5月29日現在）（単位：km）

地域	管区	舗装	未舗装	計	舗装率（%）
北部	チエンラーイ	3,389	3,815	7,204	47
	チエンマイ	6,648	7,555	14,203	47
中部上部	ウッタラディット	4,814	4,719	9,533	50
	ナコーンサワン	4,386	6,678	11,064	40
東北部	ウドーンターニー	2,853	3,614	6,467	44
	コーンケン	5,227	7,807	13,034	40
	カーラシン	5,953	5,785	11,738	51
	コーラート	8,863	12,921	21,784	41
	ウボン	4,658	10,123	14,781	32
中部下部	サラブリー	2,483	1,573	4,056	61
	パトゥムターニー	3,616	1,993	5,609	64
	スパンブリー	4,596	3,202	7,798	59
	ペップブリー	3,937	2,423	6,360	62
東部	チャチュンサオ	3,748	3,412	7,160	52
	チョンブリー	3,501	3,009	6,510	54
南部	スラーターニー	4,234	4,795	9,029	47
	ソクラー	4,210	2,967	7,177	59
	クラビー	2,983	3,470	6,453	46
計		80,099	89,861	169,960	47

注：四捨五入の関係で合計値が原資料と一部異なっている。

出所：TCK "Rabop Borihan lae Tittam Kan Songsoem O Po Tho. Dan Ngan Thang (<http://cld.drr.go.th/cld/main.html>)（2017年5月29日閲覧）"より筆者作成。

装化する計画であった⁴⁴。計画は次のアピシット政権に引き継がれ、アピシット政権が打ち出したタイ強化計画（Khronkan Thai Khemkhaeng）に組み込まれて推進された [RKK (2009) : 48] ⁴⁵。これは自動車の通行を円滑にするとともに、自動車の走行によって生じる土埃が沿道の住民の健康を損ねるのを防ぐことを目的としたもので、計画によって自動車修理費や燃料費が年9.69億バーツ、医療費が6.82億バーツ節約されるとされていた [Ibid.]。

地域道についても、村道局から移管された舗装道路の増加や、地方自治体自身による舗装化の推進によって、舗装率は順調に高まってきた。表8は2017年5月時点の地域道の状況を示したものである。この表は村道局の地域道登録システムに登録されているデータに基づいており、県によって登

録率には差がある⁴⁶。2015年の時点で地方自治体が管轄する地域道の距離は約35万kmであったことから、全体の半分が登録されている状況である〔TS（2015）：6〕⁴⁷。これを見ると、全体の舗装率は47%と地域道の約半数が舗装化された状況であることが分かる⁴⁸。地域差もあり、中部下部の舗装率が約60%と高くなっているのに対し、東北部は40%台が多く、ウボン管区が最も低くなっている。ちなみに、2017年5月の時点でブリーラム県の登録された地域道は舗装道路が3,195km、未舗装道路が3,595kmであり、村道局の管轄する村道1,142kmを加えると舗装道路距離のほうが多くなる⁴⁹。先の表3によれば1994年時点のブリーラム県の村道の舗装率はわずか14%でしかなかったことから、20年間で村道や地域道の舗装化が急速に進んだことは明らかである。

このように、村道や地域道についても1990年代以降急速に舗装化が進展し、2015年までにおおよそ半数が舗装化されるに至った。幹線道路である国道の4車線化や高速道路整備はそれほど進展しなかったのに対し、村道や地域道の舗装化は着実に進んだのである。かつては農村へのアクセス道路は未舗装が当たり前であったが、2015年までに少なくとも全国に存在する約7.5万村のうち約半数に舗装道路が到達したのであった⁵⁰。

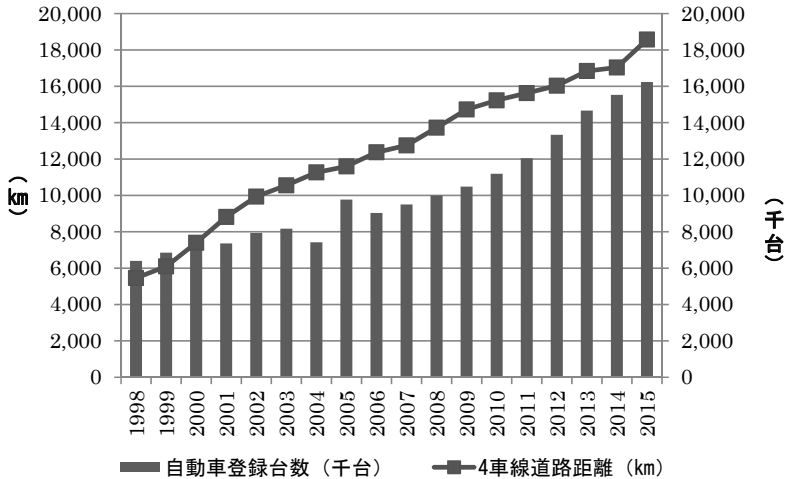
3. 「対立」の時代の道路

（1）道路インフラの不足

経済危機の影響は、道路整備にも大きく現れていた。道路局が管轄する国道網については、1990年代までにおおむね舗装化が完了し、既存の道路網の容量を増やすための幹線道路4車線化計画が始まっていた。また、最初の都市間高速道路の整備も始まり、1990年代末までに2線の都市間高速道路も開通した。このように、国道網の整備については、これまでの舗装化から4車線化と都市間高速道路整備へと舵が切られた状況であった。

しかしながら、経済危機の影響で道路局予算が大幅に削減され、1990年代

図8 4車線道路距離と自動車登録台数の推移（1998～2015年）



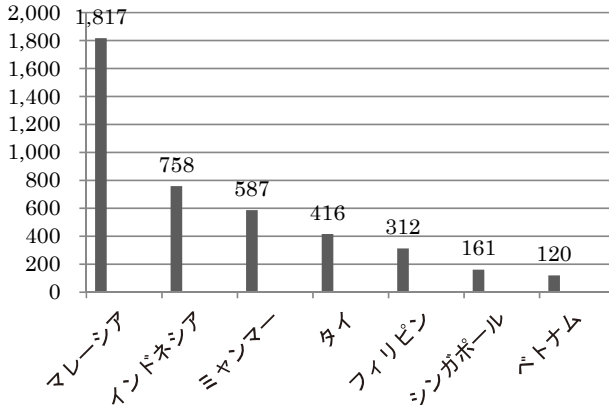
注：自動車登録台数は4輪車以上の台数である。

出所：RTL（各年版）、SYT（各年版）より筆者作成。

に立てられた計画の実行は難しくなった。幹線道路4車線化計画については、第1次計画こそ完了したものの、第2次計画については2015年の時点でも3割程度の区間がまだ未着工の状態であった。都市間高速道路計画はさらに遅延し、1990年代末に2線の高速道路が開通した後、2015年までに開通した区間はわずか8kmに過ぎなかった⁵¹。経済危機前の1997年に立てられた計画では、2016年までに全国に約4,000kmもの高速道路網を整備することになっていたが、実際には都市間高速道路網の距離は1990年代末に完成した約200kmからほとんど変化がなかったのである。

経済危機の影響で自動車増加率も鈍化していたことから、この時期の道路整備はそれほど停滞していたわけではなかった。図8は1998年以降の4車線道路距離と自動車登録台数の変化を比較したものである。4車線道路距離が1998年の約5,500kmから2015年には約1万9,000kmへと約3.5倍増加していたのに対し、自動車登録台数の増加は同じ期間に約640万台から1,640万台と約

図9 東南アジア各国の高速道路距離（2012年）
（単位：km）



注：タイは原資料では高速道路公団管轄の高速道路（208km）のみとなっていたことから、道路局管轄の都市間高速道路（216km）を追加してある。

出所：AJTP [2013]: 28-35より筆者作成。

2.6倍しか増加していなかった。自動車登録台数は2010年代に入って増加傾向が顕著となるが、これは2011年のインラック政権時に行われた「最初の自動車計画（Khronkkan Rotyon Mai Khan Raek）」の結果である⁵²。経済危機後も自動車台数が一貫して増加してはいたものの、その増加率は経済ブーム期と比べて明らかに低下していたことから、4車線道路距離の増加率と比較する限りにおいては、4車線道路整備は自動車登録台数の増加よりも速いペースで進んでいたことになる。

ところが、高速道路の整備という点では、タイは明らかに後塵を拝していた。図9は2012年時点の東南アジア各国の高速道路距離を示したものである。ここには都市内高速道路と都市間高速道路の双方が含まれているが、図のようにマレーシアの高速道路距離が圧倒的に長いことが分かる。タイはインドネシアとミャンマーに次ぐ第4位であり、総延長416kmのうち都市間高速道路は約半分の216kmであった⁵³。経済レベルと高速道路距離が一致すれ

ば、タイはマレーシアに次ぐ高速道路距離を有していなければならないが、実際にはインドネシアとミャンマーよりも短くなっていた。とくに、マレーシアはマレー半島を縦貫する総延長772kmの高速道路を1994年までに全通させており、さらに都市間高速道路網の拡充を進めていた [Dick & Rimmer 2003: 209-211]。ミャンマーもヤンゴン～マンダレー間の高速道路を2010年に完成させており、タイよりも長距離の都市間高速道路を有していた [AJTP 2013: 31] ⁵⁴。

確かに、タイは国道網の4車線化を進め、2005年までにバンコクから北のミャンマー国境、南のマレーシア国境、東北のラオス国境へ至る幹線国道をすべて4車線化した。4車線道路は実質的に高速道路と同じように機能する区間も多く、従来の2車線道路よりは確実に機能は高まっていた。しかしながら、沿道の都市化の進展により交通量が増加し、それに伴い信号を設置する交差点も増えたことから、都市近郊を中心に高速での通行が難しくなっていた。さらに、幹線道路の交通量も増加し、例えばバンコクと東北部を結ぶ最重要幹線である国道2号線では毎週末のように渋滞が発生するようになった。かつて渋滞はバンコク市内特有の現象であったが、2010年代に入ると渋滞は地方の幹線道路でも日常的に発生している。世界銀行が発表した2012年のロジスティクス指数によると、道路面でのタイの順位は36位とシンガポールの1位やマレーシアの21位に比べて低くなっていたが、これは高速道路距離の違いに起因するところが大きかったはずである⁵⁵。

(2) 道路状況への不満

幹線道路である国道網の整備が舗装化から4車線化へ移行する一方で、村道や地域道といった末端の支線網の舗装化が1990年代から急速に進んできた。従来村道網の舗装化は農村開発促進事務所と土木局の2つの政府機関が中心になって行い、どちらも1990年代に管轄する道路の大半の舗装化を完了させていった。しかしながら、これらの政府機関の管轄する道路網は村道全体から見ると少数派でしかなく、未舗装道路のほうが圧倒的に多い状況であった。

1990年代末から始まった地方分権の一環として政府機関の管轄する村道網の地方自治体への移管が進められ、これによって県自治体や新たに設置された区自治体が管轄する舗装道路も増えていくことになった。2002年に2つの政府機関を統合して作られた村道局は、当初村道網の移管が完了するまでの一時的な機関として位置づけられたが、未舗装の村道網の舗装化を進めて地方自治体に移管する任務のほか、地方自治体に道路の維持や補修の方法を指導したり、道路網の登録を支援するなど、地方自治体のサポート役を強化することになり、最終的に廃止を免れた。

村道局が管轄する道路距離は約5万kmで推移しており、道路局が管轄する村道の舗装率も徐々に上昇して2010年代に9割を超えたが、この間村道局は一貫して舗装された村道を地方自治体に移管しており、これが地方自治体の管轄する地域道の舗装率を向上させてきたのであった。正確な数値は不明であるが、2015年までに全国に存在する地域道約35万kmの半分程度は舗装化されたものと推測され、これに舗装率が9割を超えている国道網と村道網の総計約10万kmを加えれば、タイの道路網約45kmのうち6割以上が舗装化されたことになる。かつては国道沿道の村を除けば、村へのアクセスは雨季には泥沼となり乾季には土埃が舞う未舗装の凹凸道路しか存在しなかったが、2010年代半ばには半数以上の村が舗装道路によるアクセスを獲得したのであった。

しかしながら、問題は地域道の維持であった。全国に8,000ヶ所近く存在する地方自治体の道路維持・補修能力は格差があり、十分な維持や補修が行われず、移管された道路が破損するといった問題が浮上するようになった。とくに一番規模の小さい区自治体の能力が低く、2009年にソンチャイが行った調査によると、道路補修のためのコンパクターを所有している区自治体は全体の12%しかなく、トラックの保有率も5%に過ぎなかった〔Songchai 2010: 57-58〕⁵⁶。このため、移管された舗装道路はもちろんのこと、依然として残っている未舗装道路の補修も満足に行われず。住民から苦情の声が上がることも珍しくなかった。さらに、舗装道路へのアクセスが可能となる村が増えたことで、依然として未舗装道路しか到達していない村からも舗装化

の要求が出ることとなった。

このため、一部の住民は破損した道路に植物を植えることで、水たまりができる凹凸の道路を皮肉りながら整備を要求するパフォーマンスを行うようになった。例えば、2008年5月にはノンカーイ県ターボー郡の村で、住民が村への未舗装道路の劣悪な状況を訴えるため、路面の水たまりに稲の苗を植えたり魚を放したりする抗議活動を行っていた⁵⁷。このような抗議活動は各地で行われており、とくに近年は住民がソーシャルネットワークを使って自ら発信することも可能となり、劣悪な道路状況を皮肉るパフォーマンスが住民による道路整備要求の一形態として定着しつつある。

このように、村道や地域道の舗装化が着実に進み、農村のアクセス向上に大きな役割を果たすことになったものの、他方で舗装道路が到達したか否かによる格差は拡大し、舗装道路の到達していない村が着実に減少していく中で、舗装道路が到達していない村に住む住民の不満は高まることになったのである。舗装道路が到達しても、路面の破損により再び往來に支障をきたすようになることもあり、道路の維持・補修を行う地方自治体の役割もより重要となってきた。これまで政府機関への依存度が極めて高かった道路整備や維持についても、確実に地方分権化の流れは進んでいたが、それに伴う問題が新たに浮上する状況であった。

おわりに

本論は1997年の通貨・経済危機から2015年に至るまでの「対立」の時代におけるタイの道路政策の変遷を解明することを目的とした。経済ブーム期の1990年代前半には全国の幹線国道を対象とした幹線道路4車線化計画が策定され、都市間高速道路のマスタープランも浮上するなど、国道網の整備計画は充実していた。しかしながら、経済危機による財政難が道路局予算の大幅減をもたらし、どちらも計画通りには進まなくなった。4車線化計画は2015年までに計画された区間の約7割が完成するという状況であったが、他方で

計画に含まれなかった区間の4車線化も別途進んでおり、地方都市におけるバイパス整備も進展した。高速道路計画については1990年代に着工された2線の完成以後はほとんど進展がなく、計画は二転三転したものの結局2015年までに完成した区間はわずかしかなかった。

幹線道路網である国道網の整備は4車線化という拡幅が中心となったのに対し、支線である村道や地域道については舗装化が進展していった。2002年に村道の管轄機関が村道局に統一されたが、同時に地方分権化の波が地方自治体への村道の移管を進めることになり、村道局が舗装化した道路を地方自治体に移管して、地方自治体が地域道として管理するという棲み分けが推進されることになった。これによって村道や地域道の舗装化も急速に進み、最終的に2015年までにタイの道路網約45万kmのうち、およそ6割が舗装化されたことになった。

このように、「対立」の時代の道路政策は、幹線道路網の4車線化や高速道路の整備が遅れた一方で、村道や地域道の舗装化は着実に進んでいった。幹線道路網の舗装化が1990年代までに事実上完了していた状況から見れば、これは妥当な政策ではあった。しかし、幹線道路の4車線化が進んだとはいえ、都市間高速道路の整備が全く進展しなかったことで幹線道路の交通渋滞の発生が頻繁となり、幹線における自動車輸送の足かせとなってきた。一方、村道網や地域道の舗装化についても、地方自治体に移管後の維持が問題となり、少数派となってきた未舗装道路の状況に対する住民の反発も強まってきた。このように、マクロな視点からはタイの道路整備は順調に進んできたと言えるものの、ミクロな視点からは局地的な不満が高まってきたと結論付けられよう。

大幅に遅れた都市間高速道路計画であったが、2016年に3線の建設が始まったことで、ようやく前進がみられるようになった。2020年代にはこれらの高速道路が開通し、タイも本格的な都市間高速道路の時代に突入することが予想される。村道と地域道の整備もこれまでと同様に進み、タイの舗装道路率も着実に向上していくものと思われる。他方で、タイは鉄道や水運へのモー

ダルシフトを推進しており、2010年代後半から鉄道網の整備も急速に進めている。現在は貨物輸送に占める自動車輸送のシェアが約8割と高くなっているが、鉄道網の整備がモーダルシフトを実現するのか、あるいはさらなる道路網の整備が自動車輸送のシェアをそのまま維持するのか、今後の展開が注目される。交通政策もさることながら、鉄道や道路の整備に伴って実際の輸送がどのように変化していくのかを解明していくことが、今後の重要な課題である。

註

¹ この統計によるとタイの舗装道路距離は18万7,207kmとされており、出所はタイ運輸省が作成している『交通統計 (Transport Statistics)』で、道路局、村道局、高速道路公団、バンコク都が管轄している道路を対象にしていると書かれている [JATP 2014: 34]。しかしながら、『交通統計』には国道以外の道路の舗装、未舗装の区分はなされておらず、数値の根拠は不明である。

² ただし、国によって対象となる道路に違いがあることから、これらの数字をそのまま鵜呑みにすることはできない。例えば、フィリピンの舗装率は81%と高いものの、対象道路距離は3万1,598kmと少なく、いわゆる国道レベルの道路しか含んでいないものと考えられる。

³ タイの道路区分については、2で説明する。

⁴ ここで言う「対立」とは、2001年に成立したタックシン政権を支持するかしないかを巡って始まった政治対立であり、2006年のクーデターによってタックシン政権が崩壊した後は、親タックシン派と反タックシン派がさらに対立を深め、タイの政治情勢は非常に混迷したが、2014年のクーデターによって「対立」は強制的に中断され、現在に至る。このため、2015年が「対立」の時代の終わりというわけではない。

⁵ 道路局の統計では2車線道路4本分と換算される区間もあることから、実際の4車線(複車線)道路の総延長はこれらの数値よりも少なくなる。

⁶ この間の整備が遅れたのは、道路の両側に植えられていたチークの伐

採をめぐり森林局との間に調整が必要となったためであった [KT (OE) 2000/01/04 “Thanon ‘Lampang-Ngao’ Sadut.”]。

⁷ 表中に記載のない年については年報への記載がなく、2008年以降も年報への記載がなくなる。

⁸ 図4の計画外区間には、1990年代に幹線道路4車線化計画が立てられる前にすでに4車線化されていた区間も含まれておる。

⁹ 例えば、2007年には第2次4車線化計画は計38件43.48億バーツの予算を確保していたのに対し、バンコク首都圏・地方中核都市交通問題解決計画は計16件48.25億バーツの予算を得ており、前者よりも予算額が多い状況であった [RTL (2007) : 28]。

¹⁰ その後、1989年3月にハートヤイで行われた移動閣議において、東西両岸を結ぶ「経済ブリッジ (Saphan Setthakit)」開発戦略が了承され、その後行われた調査をもとに策定されたマスタープランが1993年6月に閣議決定された [SSC 2011: 2]。

¹¹ この道路はラムプーン～チエンマイ間においても旧道とは別ルートの新道として整備されており、チエンマイ市街地の外側を半周する形で建設された。

¹² 道路局の年報でバイパス整備計画が初めて言及されたのは1993年のことであり、第7次国家経済社会開発計画中に30都市に計311kmのバイパスを整備すると謳われていた [RTL (1993) : 26]。

¹³ なお、近年は村道局がバイパスを建設する場合も存在するが、ここでは除外してある。

¹⁴ 例えば、ナコーンサワンでは2001年と2003年に西側区間計14kmの区間が2車線で整備され、その後2006年に全区間が4車線に拡張されていた [RTL (2001) : 104, RTL (2003) : 96, RTL (2006) : 122]。

¹⁵ この新番号は1998年の年報から使用されていることから、1998年に規定されたものと考えられる。

¹⁶ 免許道路とは民間事業者に免許を発行して建設を任せ、完成後は通行料を徴収して建設費を償還するとともに利益を確保するものであり、幹線国道の

4車線化の際に導入が検討されたが実現せず、バンコク市内のドーンムアン空港へのアクセスとして建設されて1994年に開通したドーンムアン・トールウェイが初の事例となった [柿崎 2017: 19-20]。

¹⁷ TS (OE) 2000/11/10-13 “Sisuk” Dan 2 Motorway Khit Naeo Mai Pak Tho-Cha-am/Chonburi-Phatthaya.”

¹⁸ PCT (OE) 2005/12/26 “Thang Luang Bae Project Saen Lan.” バーンパイン～コーラート間高速道路もこの「メガプロジェクト」に含まれた。

¹⁹ BP (OE) 2000/10/14 “Doubts Over B27bn Bypass.”

²⁰ PCT (OE) 2001/02/12 “Raingan Chae Bueangluek Wongwaen Tai Lut Mue.”

²¹ BP (OE) 2002/05/28 “Southern Ring Road Delayed.”, NT (OE) 2002/12/24 “Srisook at Centre of Second Scandal.” 入札の条件である過去の最低受注額が本来よりも高く設定されていたこと、ターンキー方式を採用したこと、閣議で決めた基準価格よりも契約価格を10%引き下げる条件を守らなかったことなどが問題とされた。

²² BP (OE) 2002/09/30 “Motorways Will Come under Expressswway.”

²³ BP (OE) 2003/01/11 “Fraud Loss Estimate Halved.” 通行料の着服は、料金所を通過する自動車の台数をカウントする機械の不備を利用して行われており、1年間の着服額は合計3.28億バーツであったと見積もられた。

²⁴ PCT (OE) 2003/08/04 “Break Tang Dan Kep Ngoen Motorway Phoem 2 Chut.” 1997年の閣議で都市間高速道路での距離制の通行料徴収が決められ、その後1kmあたり1バーツ（最低30バーツ）とすることになったものの、道路局では各出入口の料金所整備を行わなかったことから、本道の途中に仮設料金所を設置し、それぞれ30バーツずつ徴収する形で対応した。このため、区間によっては無料で利用できることになり、本来徴収できるはずの通行料収入が減ったとの批判が出ていた。

²⁵ BP (OE) 2003/10/16 “Motorway Transfers Make Slow Progress.” この区間は2007年に開通した [RSTP (2013) : 5] 。

²⁶ KT (OE) 2003/07/07 “Chi Thanon Liap Ao Thai Krathop Singwaetlom Kha 1 %.”

²⁷ BP (OE) 2002/05/07 “Short-cut to South Will Get Closer Study.”, KT (OE) 2003/07/08 “"Thaksin" Fan Thong Sang Thanon Liap Ao Thai.”

²⁸ PCT (OE) 2003/10/02 “"Thaksin" Lui Mega Project 2 Lan Lo.”

²⁹ PCT (OE) 2005/03/31 “Laem Phakbia Tit Lom.”

³⁰ PCK (OE) 2005/08/08 “"Thaksin" Lom "Laem Phakbia.”

³¹ PCK (OE) 2008/04/29 “Motorway Phatthaya Khuep Pai Kwa 80%.”, PCK (OE) 2010/04/30 “Motorway Phatthaya Ngop Sang Kwa 2 Phan Lan Poet Damnoenkan Laeo.”

³² PCT (OE) 2008/10/16 “"Bang Pain-Khorat" Tonthun Motorway Phung 7 Muen Lo.”

³³ EKK “Phaenkan Longthun Dan Khongsang Phuentshan nai Rabop Khonsong khong Prathet (Rawang Pi Pho So 2556-2563) : Chammaek Rai Pi, Khomun Na Wanthi 14 Minakhom 2556.” このうち、バーンヤイ～カーンチャナプリー間、パッタヤー～マープタープット間については土地収用費のみが計上され、建設はPPP方式で進めることが想定されていた。輸送インフラ投資計画は2013～2020年の8年間に総額2兆バーツに及ぶ輸送インフラ整備を行う計画であり、そのうち約8割が鉄道部門への投資であり、道路部門の投資額は約15%であった。詳しくは、柿崎 [2013] を参照。

³⁴ 輸送インフラ開発戦略は2014年のクーデターにより頓挫したインラック政権の輸送インフラ投資計画を代替する形で2014年に策定されたもので、2015～2022年の8年間を対象としたものであり、総額は示されなかったものの基本的には前計画を継承したものであった。詳しくは、柿崎 [2014a] を参照。

³⁵ PCT (OE) 2015/07/14 “Kho Ro Mo. Fai Khiao Motorway 3 Sai Ruat.”

³⁶ Ibid. パッタヤー～マープタープット間については、総工費約200億バーツのうち建設費の約140億バーツを基金から捻出し、残る土地収用費は国家予算を用いることになっていた。

³⁷ PCK (OE) 2016/09/28 “Wenkhuen Motorway “Bang Yai” Phung Phruat Muen Lan.” バーンヤイ～カーンチャナブリー間が遅れたのは、この間の市街化が進んで土地収用が難航していたためである。

³⁸ タイ～ラオス間には1994年開通した第1タイーラオス友好橋を皮切りに計4本の橋が両国の国境線であるメコン川に架けられた。ブンカーンの第5タイーラオス友好橋は、2017年末現在でも未着工である。

³⁹ ただし、県自治体の管轄する村道距離は1987年のものであり、原資料では県自治体を管轄する地方統治局(Krom Kan Pokkhrong)の管轄とされている。

⁴⁰ 土木局の109年史では自治土木局への改称を1938年としているが、ここでは玉田 [1996] に従って1933年とした [YTK 1997: 73, 玉田 1996: 47]。

⁴¹ その後、1997年憲法で地方自治体の首長は直接選挙か地方議会によって選ぶことが規定されたため、同年から首長は県自治体議会議員の互選制となった [永井 2003: 284-285]。

⁴² 一部の区(タムボン)には区自治体が設置されていないので、正確には末端レベルの自治体が存在しない農村地域も一部存在する。他に特別自治体としてバンコク都とパッタヤー市が存在する。

⁴³ 法案の審議の段階では、村道局を設置せず、土木局と農村開発促進局の道路管理機能は道路局に統合するとの案も存在した [TCK 2012: 30-31]。

⁴⁴ PCT (OE) 2008/09/11 “Khamanakhom Khon Mega Project 2 Lan Lo.”

⁴⁵ タイ強化計画は景気刺激策として2010年から2012年までに総額1.56兆バーツの投資を行うもので、雇用創出やインフラ整備などが含まれていた [柿崎 2014b: 489]。日本語の意味は変わらないが、アピシット政権下ではタイ語の計画名がKhorongkan Thanon Rai Funに変更された。なお、対象区間には変化がなかったが、予算総額は150.32億バーツへと半減された。

⁴⁶ 例えば、2017年6月17日時点でサラブリー県の地域道は1,424km登録されているが、より面積の広いロッブリー県の地域道は209kmしか登録されていない [TCK “Rabop Borihan lae Tittam Kan Songsoem O Po Tho. Dan Ngan Thang” (<http://cld.drr.go.th/cld/main.html>) (2017年6月17日閲覧)]。

⁴⁷ 2012年9月の時点では登録道路距離が6万628kmであったことから、5年間で10万kmの道路が追加登録されていることになる [SST n. d.: 3]

⁴⁸ 国会が作成した埃無道路に関する文書によると、2013年の時点で地域道の総延長は34万4,485kmであり、うち舗装されていなかった区間は14万700kmとされており、これに従うと地域道の舗装率は59%となる [SLS “Phon Kan Damnoenkan Tam Yatti Thanon Rai Fun.” (http://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=23047) (2017年5月24日閲覧)]。

⁴⁹ TCK “Rabop Borihan lae Tittam Kan Songsoem O Po Tho. Dan Ngan Thang (2017年6月17日閲覧)” 村道局の管轄する村道は2015年時点で1,142kmであり、うち未舗装区間は29kmのみであった [KTC (2015) : Kho]。

⁵⁰ 2014年末の時点の村の数は計7万4,965ヶ所であった [EKM “Rueang Chaeng Khomun Thang Kan Pokkhrong. 2015/03/05”]

⁵¹ 他に、高速道路公団に移管の上に開通したスッカサワット～バーンプリー間23kmが存在する。

⁵² この計画はポピュリズム政策の一環として、2011年9月から2012年までに指定された自動車を購入もしくは契約した人を対象に10万バーツ以内で税額を返金するもので、約126万人が申請した [MKR 2015/09/08 “Kamnot Raya Wela Sinsut Kan Rapmop Rotyon Tam Khrongkan Rotyon Khan Raek.”]。

⁵³ 内訳はバンコク～バーンラムン間146km、バーンラムン～パッタヤー間8km、外環状道路東側区間62kmであった。なお、高速道路公団の管轄する高速道路のうち、バンコク近郊区間ともいえる外環状道路南側区間23km、バーンナー～バーンパコン間高速道路55km、パーククレット～バーンパイン間32kmを加えると計326kmに増加する。

⁵⁴ ただし、ミャンマーの高速道路は路上を放牧の牛が徘徊するなど質が悪く危険であるとの指摘もあり、2016年には744件の事故が発生して170人の死者、1,304人の負傷者を出していた [GNLM (OE) 2017/07/04 “Yangon-Mandalay Highway is Busiest and Most Dangerous Highway with 276

Vehicle Accidents in 2017.”]。

⁵⁵ EKK “Phaenkan Longthun Dan Khongsang Phuenthan nai Rabop Khonsong khong Prathet (Rawang Pi Pho So 2556-2563) : Chamnaek Rai Pi, Khomun Na Wanhi 14 Minakhom 2556.”

⁵⁶ この調査は2009年に村道局から計1万3,810kmの村道を移管された県自治体62ヶ所、市・町46ヶ所、区自治体555ヶ所を対象としたものであった[Songchai 2010: 52]。

⁵⁷ PCK (OE) 2005/05/21 “Chao Nong Khai Sut Thon Thanon Phang Dam Na-Ploi Pla Prachot.”

引用資料 () 内数値は年版を、(OE) はオンライン版を示す)

Bangkok Post (BP).

Ekkasan Krasuang Khamanakhom (EKK). [Ministry of Transport Document]

Ekkasan Krasuang Mahathai (EKM). [Ministry of Interior Document]

Global New Light of Myanmar (GNLM).

Khrongkhai Thang Luang Chonnabot (KTC). [Rural Roads Network.]

Krungthep Thurakit (KT).

Mati Khana Rattamontri (MKR). [Cabinet Resolution.]

Nation, The (NT).

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

Phon Ngan Krom Yothathikan (PKY). [Annual Report of the Department of Public Works.]

Phu Chatkan (PCK).

Prachachat Thurakit (PCT).

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.]

Raingan Sathiti, Kan Thang Phiset haeng Prathet Thai (RSTP). [Statistical Report, Expressway Authority of Thailand.]

Ratchakitchanubeksa (RKB). [National Gazettee.]

Statistical Yearbook of Thailand (SYT).

Transport Statistics (TS).

引用文献

ASEAN-Japan Transport Partnership (AJTP) [2013] *ASEAN-Japan Transport Statistics Book*. AJTP.

Dick, Howard & Peter J. Rimmer [2003] *Cities, Transport and Communications: The Integration of Southeast Asia since 1850*. Basingstoke, Palgrave MacMillan.

柿崎一郎 [1994] 「交通網の発展とタイ東北部農村の変容」東京外国語大学大学院修士論文

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 [2013] 「タイのインフラ投資開発計画（2013～2020年）—モデルシフトの実現はなるか—」『盤谷日本人商工会議所報』第616号 pp. 11-18

柿崎一郎 [2014a] 「高速鉄道から中速鉄道へ—タイの輸送インフラ開発戦略（2015～2022年）の概要—」『盤谷日本人商工会議所報』第631号 pp. 14-23

柿崎一郎 [2014b] 『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 [2017] 「タイの道路政策(上)—舗装道路網の拡張と拡幅(1975～1997年)—」『横浜市立大学論叢』人文科学系第68巻第2号 pp. 1-39

Muscat, Robert J. 1994 *The Fifth Tiger: A Study of Thai Development*

- Policy*. Helsinki, The United Nations University Press.
- 永井史男 [2003] 「タイの地方自治制度—地方分権委員会を中心に—」 作本 直行・今泉慎也編 『アジアの民主化過程と法』 アジア経済研究所 pp. 273-310
- 永井史男 [2012] 「タイの地方自治—「ガバメント」強化の限界と「ガバナンス」導入—」 船津鶴代・永井史男編 『変わりゆく東南アジアの地方自治』 アジア経済研究所 pp. 105-133
- Ratchabandit-tayasathan [1982] *Akkharanukrom Phumisat Prathet Thai Chabap Ratchabandit-tayasathan*. Lem 1. Bangkok, RBS. [Encyclopedia of Thai Geography. Vol. 1]
- Rengrat Phatthana Chonnabot, Krom (RPC) [2002] *Krom Rengrat Phatthana Chonnabot (2509-2545)*. Bangkok, RPC. [36 Years of Department of Accelerated Rural Development.]
- Samnak Phaen Ngan (SPN) [n.d.] *Phaen Maebot Thang Luang Phiset Rawang Mueang Raya 20 Pi (Pho. So. 2560-2579)*. Bangkok, Samnak Phaen Ngan. [The 20-year Intercity Motorway Development Master Plan (2017-2036).]
- Sannakngan Khanakammakan Phatthana Setthakit lae Sangkhom haeng Chat (SSC) [2011] *Raingan Kan Sueksa Rueang Kan Phatthana Phuenthi Chai Fang Thale Phak Tai*. Bangkok, SSC. [Report of Study Regarding to Development of Southern Seaboard.]
- Samnakngan Songsoem Kan Phatthana Thang Luang Thongthin (SST) [n.d.] *Raingan Sarup Phon Kan Damnoenkan Songsoem Kan Long Thabian Thang Luang Thongthin*. Bangkok, TLK. [Summery Report of the Community Roads Registration Promotion Program.]
- Songchai Thongpan [2010] “Khwam Samat khong Thongthin nai Kan Borihan Chat Kan Thanon Phuea Rongrap Kan Thai On Pharakit Hai kap Ongkon Pokkhrong Suan Thongthin.” in *Warasan Witthayakan*

- Chatkan*. Vol 27-1.2 pp. 47-64. [Local Capability in Road Management for Supporting the Decentralization to Local Government Administration.]
- 玉田芳史 [1996] 『タイ行政組織史 1892～1993年：局以上の組織の変遷』(平成7年度文部省科学研究費補助金一般研究(C)成果報告書) 京都大学東南アジア研究センター
- Thanet Charoenmueang [1997] *100 Pi Kan Pokkhrong Thongthin Thai Pho. So. 2440-2540*. Bangkok, Khop Fai. [100 Years of Local Government in Thailand, 1897-1997.]
- Thang Luang Chonnabot, Krom (TCK)[2004] *Krom Thang Luang Chonnabot*. Bangkok, TCK. [Department of Rural Roads.]
- Thang Luang Chonnabot, Krom (TCK)[2012] *1 Thotsawat Krom Thang Luang Chonnabot*. Bangkok, TCK. [10th Anniversary of Department of Rural Roads.]
- Yothathikan, Krom (YTK)[1997] *Nueng Roi Kao Pi Krom Yothathikan*. Bangkok, YTK. [109th Anniversary of Department of Public Works.]

引用ホームページ

- Samnakngan Lekhathikan Sapha Phuthaen Ratsadon (SLS)[Secretariat of the House of Representatives.] (<http://www.parliament.go.th/>)
- Thang Luang Chonnabot, Krom (TCK)[Department of Rural Roads.] (<http://www.drr.go.th/>)