

バンコクにおけるバス事業の変遷 1976～2006年 —統合後の期待と現実—

柿 崎 一 郎

はじめに

バンコクのバス事業は、長らく多数の民営事業者によりまかなわれてきたが、1975年に国営企業という形でこれらが統合され、翌年にこれを継承する形で新たにバンコク大量輸送公団 (Ongkan Khonsong Muanchon Krungthep、以下大量輸送公団) が設立された¹。それ以来、大量輸送公団はバンコクのバス事業を一手に引き受け、そのバスは現在に至るまでバンコク市民の足として広く利用されている。

そもそも民営事業者によるバス事業の統合は、1960年代半ばから問題となっていたバス運賃の値上げ要求の回避のための切り札とされており、低廉な運賃を維持したままバスサービスを大幅に改善するものと期待されていた。しかしながら、これから見ていくように実際には統合後もバスを取り巻く問題は解決されず、統合がバンコクのバス問題を抜本的に改善したわけではなかった。逆に、国営となったことで新たな財政負担が政府の肩にのしかかるなど、新たな問題も発生している。そして、バスの利用者も確実に減少しており、後述する表7が示すように1992年には1日563万人を記録した利用者数は2006年には367万人まで減少し、その後2009年にはさらに236万人に減っている [SC (2009): 107] ²。

他方で、1999年末にはようやくバンコクで最初の都市鉄道であるバンコク大量輸送システム (Bangkok Mass Transit System: BTS) が開通し、2004年にはタイ都市鉄道公団 (Mass Rapid Transit Authority of Thailand: MRTA) の地下鉄も開通し、バンコクでも都市鉄道が利用可能となった³。これに伴い、長らく都市交通の主役を務めてきたバスも、その役割を徐々に都市鉄道へと譲り渡していくことになった。しかしながら、都市鉄道とバスの連携は必ずしも十分ではなく、バス路線の大半は都市鉄道の開通前と変わらない状況である。さらに、2001年に成立したタックシン (Thaksin Chinnawat) 政権の下では、都市鉄道の「売夢政策 (Nayobai Khai Fan)」化、言い換えればポピュリスト的政策化が顕著となり、野党の民主党が率いるバンコク都との対立も相まって都市鉄道政策が混乱したが、バスについても同様の傾向が観察されるのである⁴。

このため、本論はこれまで筆者が行ってきたバンコクのバス事業に関する一連の研究 (柿崎 [2011a]、柿崎 [2011b]) の続編として、1976年の大量輸送公団の成立から2006年のタックシン政権崩壊までの期間を対象に、公団のバス事業の変遷を解明することを目標とする。具体的には、公団によるバス事業の統合は期待通りの結果をもたらしたのかどうか、またタックシン政権時代の政策は都市鉄道と同様に政治化の傾向が見られたのかどうかを分析することで、バス事業の停滞の要因を明らかにすることを目的とする。

以下、第1章で大量輸送公団の成立後から1980年代までのバス事業の状況を概観し、第2章で主に1990年代に行われたバス事業を好転させるための新たな取り組みを解明する。そして、第3章でタックシン政権時代のバスを取り巻く状況を明らかにした上で、第4章でバス事業の停滞の要因を分析する。

1. 統合後のバス事業

(1) バスサービスの改善

1976年10月にマハーナコーン輸送（Borisat Mahanakhon Khonsong Chamkat）を継承する形で成立した大量輸送公団であったが、バス事業をマハーナコーン輸送に統合した際の様々な問題をそのまま引き継ぐこととなり、その道のりは初めから険しいものであった。マハーナコーン輸送が民間から購入したバスは計2,703台であったが、うち1,000台以上が故障して使用できない状況であった [KSMK 1985: 5]。その結果、バスの運行台数は大幅に減り、後述するように違法バスが多数流入する結果となった。

このため、大量輸送公団が至急取り組まなければならない課題は、バスの増車であった。1977年には閣議で計2,500台のバスの購入が認められ、翌年末までにすべて到着した [Ibid. 17-18]。当時の陸上運輸局の規定ではバスの最低台数は3,500台となっていたことから、これによって必要最低限のバス台数は満たされるはずであったが、実際には民間から購入した旧型バスの稼働率は低く、次々に廃車せざるを得ないような状況であった⁵。一挙に2,500台のバスの投入が実現したものの、バス不足は依然として解消しなかったのである。

大量輸送公団は1980年に新たに1,640台のバスの増車を認められ、さらに輸送力を増強することになった [Ibid.: 18]。この際には、世界銀行からの支援で雇用された顧問会社が賃貸でのバスの増車を提案したことから、政府は購入ではなく賃貸によるバスの調達を行った。これは、政府予算への負担を軽減することが目的であったが、後に大量輸送公団の赤字拡大の要因として認識されることとなった。それでも、この2回のバス増車によって、大量輸送公団は4,000台以上の新車のバスを調達することができたことから、バス不足問題は公団移管当初よりは改善された。

また、大量輸送公団の成立後に、新たに冷房バスの運行も行われることになった。冷房バスの運行は1970年ころから民間により計画が立てられたが、実際に運行が開始されたのは1976年7月にマハーナコーン輸送が2路線で運行を開始してからであった [Samrit n.d Vol. 1: 105] ⁶。その後、大量輸送公団は冷房バスの運行路線を拡大し、冷房バスの増車も行っていった。1977年に購入が認められた2,500台のバスのうち、200台は冷房バスであった。1980年に賃借が決まった1,640台のバスも、500台の冷房バスを含んでいた。

これらの冷房バスは、普通バスとは別の系統で運行された。表1は1976年の大量輸送公団設立から1977年までに官報で告示されたバス路線を示しており、この中に計10系統の冷房バス路線が含まれていることが確認できる。主に郊外と中心部を結ぶ路線が多く、図1のようにパークナム、バーンカピ、ドーンムアン、パークレット、バーンケー、プラプラデーとといった郊外の拠点から市内へ至る、比較的距離の長い路線網が構築された。表中の冷房9と冷房10系統以外はいずれもこのような郊外と市内を結ぶ路線であり、郊外の住宅地と市内を結ぶ役割を担っていた⁷。

冷房バスの導入は、そもそもはバス不足の緩和のためとされていたが、実際には郊外から市内へ自家用車で通勤する層の利用も期待されていた⁸。冷房バスの運賃は区間制で、初乗りが5バーツと普通バスの0.75バーツに比べれば圧倒的に高かった [ibid. Vol. 1: 105]。それでも、冷房の効いたバスは快適性に優れ、自家用車による通勤に慣れていない中間層などにしてみれば、自家用車による通勤よりも安く、かつ暑く混雑した普通バスに比べればはるかに優れた環境を提供するものであった。このため、冷房バスの利用者は順調に増加したようであり、従来市内まで自家用車で通勤していた人が、冷房バスに切り換えるようになった事例も見られたという⁹。

このようにバスの増車が進められていったが、実際にはバス不足を解消

表1 バンコクのバス路線 (1977年)

路線番号	路線	路線番号	路線
1	タノントック～ターティアン	56	クルントン環状線
2	パーククローンタラート～サムローン	57	トンブリー環状線
3	国鉄宿舎(11km地点)～クロンサン	58	ラムカムヘーン大学～バンコクノイー駅
4	パーシーチャルーン船着場～クローントゥーイ港	59	ドームアン～王宮前広場
5	パンスー～チャックラワット	60	クローンチャーン～パーククローンタラート
6	ブッカロー～テウエート	61	ラムカムヘーン大学～戦勝記念塔
7	ノッパウオン～クローンクワーン	62	サートウブラディット～戦勝記念塔
8	ブット橋～ラートブラーオ	63	ノンタプリー～戦勝記念塔
9	シーヤーン～パーシーチャルーン船着場	64	ノンタプリー～王宮前広場
10	ワット・シン～ナールン	65	ラーマ6世橋～ターティアン
11	ディンデーン～ブット橋	66	ブラチャーニウエート1住宅～パーシーチャルーン船着場
12	ファイクワーン～商務省	67	ブラチャーニウエート1住宅～バンコク工科短大
13	ファイクワーン～クローントゥーイ港	68	バーンパーカーオ～バーンラムプー
14	シーヤーン～クローントゥーイ港	69	サナムピンナム～北線バスターミナル
15	バーンラムプー～バンコク橋	70	ブラチャーニウエート2住宅～王宮前広場
16	スラウオン～タオブーン	71	クローンチャーン～ワット・ポー
17	バンコク橋～バーンラムプー	72	クローントゥーイ港～テウエート
18	ラーマ6世橋～シーブラヤー	73	ディンデーン～ブット橋
19	テウエート～バンコクノイー駅	74	ファイクワーン～クローントゥーイ港
20	ターディンデーン～ボム・プラチュンラ チョームクラオ	75	トンブリーロム公園～ターティアン
21	チュラーロンコーン大学～トンブリーロム公園	76	ワット・ラオヘルムピニー公園
22	タノントック～ラームカムヘーン大学	77	シーロム～戦勝記念塔
23	オンズット～テウエート	78	サートン～バーンラムプー
24	ブラチャーニウエート2住宅～戦勝記念塔	79	タリンチャーン～サオチンチャー
25	ターチャー～パークナム	80	ノーンケーム～王宮前広場
26	サバンカーオ～ミンブリー	81	バーンケー～シリラト
27	クローンカム～クローントゥーイ港	82	ブラブラデーン～ブット橋
28	北線バスターミナル～南線バスターミナル	83	タリンチャーン～バンコクノイー駅
29	ランシット～フアラムポーン	84	オムノイー～クロンサン
30	ノンタプリー～南線バスターミナル	85	ワット・チェーンローン～王宮前広場
31	バトゥムターニー～ターチャー	86	ブラブラデーン～バーンラムプー
32	パーククレット～バーンパコーク	87	ナールン～競馬場～トンブリーロム公園
33	バトゥムターニー～王宮前広場	88	ワット・トゥンクル～クロンサン
34	ランシット～フアラムポーン	89	王宮前広場～バンコク工科短大
35	サオチンチャー～サートウブラディット	90	バーンブーン～王宮前広場
36	サバンクワイ～シーブラヤー	91	セータキット住宅～王宮前広場
37	バーンパコーク～ナールン	92	ラムカムヘーン大学～戦勝記念塔
38	北線バスターミナル～エーカマイ	93	ラムトーン選手村住宅～シーブラヤー
39	王宮前広場～ドームアン	94	ミンブリー～王宮前広場
40	エーカマイ～南線バスターミナル	95	ドームアン～クローントゥーイ港
41	サオチンチャー～セータキット住宅	96	クローンチャーン～ナールン
42	シリラト～サオチンチャー環状線	201	戦勝記念塔～王宮前広場
43	ワット・シン～バーンラムプー	202	チュラーロンコーン大学～王宮前広場
44	モーチット～ターティアン	203	ノンタプリー～王宮前広場
45	バーンラムプー～ヘルムピニー公園	冷房1	クローンチャーン～パーククローンタラート
46	バーンナー～フアラムポーン	冷房2	クローンチャーン～シーロム
47	土地局～クローントゥーイ港	冷房3	ドームアン～ピンクラオ橋
48	サムローン～ワット・ポー	冷房4	ドームアン～クローントゥーイ港
49	バーンソン～サムイェーク	冷房5	パーククレット～ヘルムピニー公園
50	ラーマ6世橋～サムヤーン	冷房6	ノンタプリー～土地局
51	パーククレット～王宮前広場	冷房7	バーンケー～テウエート
52	パーククレット～戦勝記念塔	冷房8	パークナム～ターロー
53	テウエート環状線	冷房9	テウエート環状線
54	ファイクワーン環状線	冷房10	ブルーニット環状線
55	アムヌアイソングラム環状線		

注：各路線は1976～1977年に官報で告示されたものであり、冷房バス路線の中には実際の運行が1977年中に開始されなかったものも含む。

出所：RKB Vol. 93-51 pp. 3-5, Vol. 93-148 pp. 3542-3544, Vol. 93-157 pp. 4037-4043, Vol. 94-68 pp. 3030-3102より筆者作成。

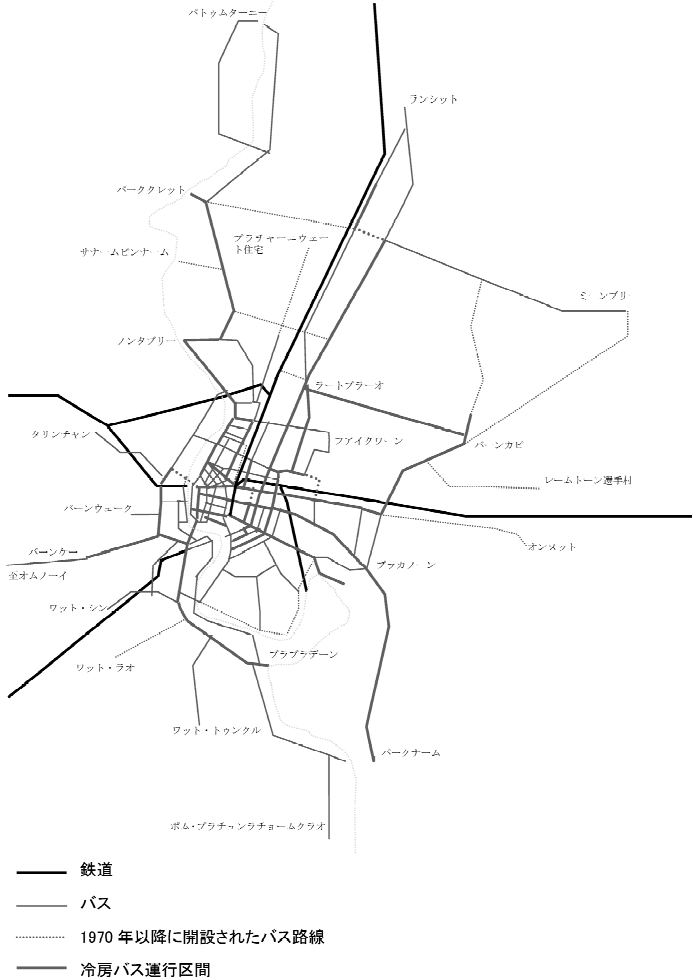
するために民間バスの運行も継続された。次に述べるように、大量輸送公団のバス不足を解消するためにソーンテオ (Songthaeo)¹⁰などの違法バスの運行が続いていたが、公団によって運行を認められた合法的な民間委託バスも存在した。これらのバスは大量輸送公団が指定した路線で運行を行うもので、路線単位で委託を行っていた。路線の免許は大量輸送公団が保持しており、民間バスは公団に手数料を支払う形で公団の路線での運行が認められていた。すなわち、従来通運公団 (Ongkan Rapsong Sinkha lae Phatsaduphan) や輸送社 (Borisat Khonsong Chamkat) が行っていたのと全く同一の形態での運行であり、その意味では大量輸送公団も「寝そべて食う虎 (Sua Non Kin)」でしかなかったのである¹¹。

(2) 違法バス問題の解決

1976年にマハーナコーン輸送へのバス事業の統合が行き詰った際に、政府は移管されていない民間バスの運行を禁止する措置に出たことから、バス台数の不足が深刻となった。このため、違法のソーンテオがその穴を埋めることになり、地方から多数のソーンテオが流入してきて、バンコク市内での運行を開始した。さらに、大量輸送公団の成立後は公団にバスを売却しなかった民間事業者がそのまま従来からの路線でバス運行を継続する事例も発生し、違法バスはソーンテオのみならず大型バスにまで及ぶようになった。このため、大量輸送公団はバスを増車して輸送力を増強するとともに、これらの違法バスを一掃する必要に迫られた。

違法にバンコク市内で運行するソーンテオは以前から見られ、違法ソーンテオとの競争が民間のバス事業者の採算性の悪化の1つの要因であった [柿崎 2011b: 285]。しかし、バンコク市内のバス不足が顕著になった1976年に入ってソーンテオの数は急増し、従来からバンコク市内で運行していたもののみならず、地方からも新たな参入が見られた。これらのソーンテ

図1 バンコクのバス路線網 (1977年)



注: 第4種(県内バス)のバス路線は含まない。

出所: 表1より筆者作成

オは勝手に運行しているのではなく、路線ごとに存在するブローカー (Nai Na) に手数料を支払って運行するものであり、ブローカーは警察に賄賂を支払って摘発から逃れていた¹²。ソーンテオ以外の大型バスも含め、1970年代末にはこれらの違法バスの台数はバンコク市内のみで計1万台程度に達したと言われている¹³。

かつて戦時中から戦争直後にかけてバンコク市内に違法ソーンテオが急増した時と同じように、これらの違法バスの増加は利用者にとっても問題であった。確かに、違法バスの増加は旅客需要に対して大量輸送公団側のバスサービスの供給が追いつかなかったのが主因であり、不足するバスサービスを補う点においては、利用者にとっても違法バスの存在は重要であった。しかし、違法バスは陸上運輸局の統制を逃れていたことから、好き勝手な運行を行っていた。例えば、バス停では乗客が満員になるか、大量輸送公団のバスが到着するまでバスを発車させなかったり、夜間は通常1パーツの区間で3パーツも徴収したり、途中で勝手に運行を打ち切る場合などもあった¹⁴。このため、利用者はバスが不足するので仕方なくソーンテオを利用している状況であり、バスが増加すれば自然に淘汰されるものと思われていた。

しかし、4,000台以上のバスの増車にもかかわらず、バンコクのバス不足は依然として解消しなかった。その要因の1つは、市街地の拡大に伴う路線網の拡張であった。先の表1のように、1977年の時点でバス路線は普通バス99系統、冷房バス10系統の計109系統となっており、1970年の時点の90系統と比べても増加していた。図1のように郊外で新たにバス路線が開設された区間も多く、プラチャーニウエート住宅やレームトーン選手村住宅、オンヌットなど、新たな郊外の住宅地へ至るバス路線が設置されていた。このため、新たに導入したバスは旧来からの路線のみならず、新たに設置された路線でも運行する必要があり、バス台数の増加が直ちにすべて

の路線での十分なサービス提供を保証するわけではなかった。

これらの違法バスは、結局前述した民間委託バスと同じ形で大量輸送公団に統合されていくことになった。当初陸上運輸局と大量輸送公団はソーンテオを従来と同じくバス路線の設定されていない小路（ソーイ）に戻すこととし、大型バスは民間委託バスとして公団の路線にて運行させる計画を立てていた¹⁵。地方から来たソーンテオには里帰りを推奨し、バスが増車されて需要が減退していく中での自発的な撤退を期待した。陸上運輸局はバンコク市内での第4種（県内バス）の路線設定を進め、大量輸送公団にその免許を付与していった¹⁶。大量輸送公団はソーンテオをバンコク北部、南部、トンブリーの3地区ごとに統合し、域内の第4種のバス路線で公団の免許の下で運行を行わせることを計画していた¹⁷。

しかし、すべてのソーンテオを第4種の路線に配置するには数が多すぎ、しかもバス路線と重複した大通りを運行したほうが収入も多いことから、一部のソーンテオは小路での運行を渋っていた。このため、1981年から大量輸送公団と同じ運賃を適用し、バスの状態を改善することを条件に公団の民間委託バスとして大通りの第1種バス路線でのソーンテオの運行を認めることとなった [Samrit n. d.: Vol. 2: 1048]。これによって、大量輸送公団のバスと同じ系統番号を付け、公団のバスと同じクリーム色と青の塗装となったソーンテオが大型バスに交じって公団のバス路線で合法的に運行できるようになったのである。1983年9月までに2,412台が登録を完了し、残る違法バスは1,000台程度まで減少した¹⁸。

これらのソーンテオは、さらにミニバスへと改造されることとなった。ソーンテオはトラックの荷台に座席を設けたバスであったことから、大通りでの使用は安全面で問題があった。このため、運輸省は1986年2月に第1種路線を走行するソーンテオを対象に、車台のみを使用して車体を箱形の小型バスに寄せ換えることを決定した¹⁹。この新たなバスはミニバスと呼

ばれるようになり、車体は緑色に塗装された。1987年6月末までにソーンテオは車体の更新を求められ、計2,221台のミニバスが7月から運行を開始した²⁰。これによって大通りを走る第1種路線からはソーンテオは姿を消し、バンコク市内に残る合法的なソーンテオは小路に設定された第4種路線のバスのみとなった。

そして、ミニバスは最終的に会社組織へと統合されることになった。1989年9月末のミニバスの免許更新に伴って、大量輸送公団は従来のミニバス所有者単位ではなく会社に対して免許を交付することにした [Ibid. : Vol. 3 : 2193]。これにより、ミニバスの免許はバンコク・ラッタナコーシン自動車 (Borisat Rattanakosin Yanyon Krungthep Chamkat) に対して交付され、形の上ではミニバス運行者の統合が実現した。しかし、元来のソーンテオ所有者によるミニバスの運行はサービス面で問題が多く、大量輸送公団はミニバスを大型バスに更新する形で順次廃止することを希望していた [Somsri 1992 : 10-11] ²¹。

(3) 赤字体質の継続

このように大量輸送公団はバスサービスの改善を進め、違法バスの一掃を推進していったものの、経営状況は芳しくなかった。大量輸送公団はマハーナコーン輸送の赤字を引き継いで設立されたため、当初から赤字会計であった。さらに、表2のように1977年以降も事業収支は一貫して赤字となっており、累積赤字は拡大の一途をたどった。このため、1970年代に入って赤字会計に転落した国鉄 (Kan Rotfai haeng Prathet Thai) とともに、大量輸送公団は代表的な赤字体質の公団・公企業の1つとなっていたのである。

赤字の要因は多数存在し、前述したような高額なバスの購入や、公企業となったことに伴う従業員の人件費の増加など、マハーナコーン輸送から

表2 バンコク大量輸送公団の収支（1977～2004年）（単位：千バーツ）

年度	収入	支出	収支
1977	622,923	870,633	-247,710
1978	1,058,229	1,438,311	-380,082
1979	1,421,256	1,898,256	-477,000
1980	1,777,383	2,523,348	-745,965
1981	2,524,497	3,344,300	-819,803
1982	2,965,012	3,939,781	-974,769
1983	3,137,775	4,214,242	-1,076,467
1984	3,064,176	4,303,742	-1,239,566
1985	3,458,237	4,558,071	-1,099,834
1986	3,142,717	4,368,748	-1,226,031
1987	3,216,900	4,129,800	-912,900
1988	3,397,739	4,164,840	-767,101
1989	3,839,862	4,723,434	-883,572
1990	4,069,886	5,039,161	-969,275
1991	5,029,460	5,254,223	-224,763
1992	6,402,827	6,341,237	61,590
1993	6,363,202	6,962,823	-599,621
1994	6,198,353	7,097,117	-898,764
1995	6,395,298	8,222,111	-1,826,813
1996	6,473,178	8,599,889	-2,126,711
1997	6,682,385	9,153,212	-2,470,827
1998	6,816,858	9,548,676	-2,731,818
1999	7,103,040	9,795,586	-2,692,546
2000	7,054,938	9,944,113	-2,889,175
2001	7,081,884	10,802,742	-3,720,858
2002	6,984,448	10,484,010	-3,499,562
2003	6,458,475	10,917,260	-4,458,785
2004	5,965,771	10,654,860	-4,689,089

出所：KSMK[2005] p. 12より筆者作成

引き継がれた問題もそのまま継承されていた。バスや車庫の賃借もその要因とされており、1980年に認められたバスの賃借は初期費用を節約することはできたものの、1台1kmの走行につき1.78バーツの賃借料を支払う必要があり、バスが実際に運行できなくても賃借料を払わねばならないなど、契約は貸主に有利になっていた²²。また、自前のバス車庫をほとんど保有しておらず、バス車庫や事務所の賃借料も月400万バーツに及んでおり、バスも含めた賃借料の高さが必要以上に支出を増加させているとの指摘が存在した²³。他にも非効率な経営や汚職など、経費を嵩ませる要因は多数存

在していた。

他方で、収入源は事実上運賃収入に限られることから、低い運賃水準がその足かせとなった。表3のように、1976年に大量輸送公団が設立された時点の運賃は0.75 パーツであり、1973年にそれまでの0.5 パーツが0.75 パーツに値上げされて以来、同じ水準の運賃となっていた。しかし、大量輸送公団が設立当初から赤字経営に悩まされたことから、公団設置後に早くも運賃の値上げが行われることとなった。表のように、1978年4月にはゾーン内運賃が0.75パーツから1パーツへと引き上げられ、バス運賃は大量輸送公団の設立後わずか1年半で値上げされたのである。値上げの理由は、大量輸送公団の赤字経営を一掃するためと説明され、政府は値上げ後4か月でバスサービスは見違えるように改善されるであろうと、値上げへの理解を求めた。この時は利用者の大々的な反発はなかったようであり、値上げは比較的スムーズに行われた²⁴。

ところが、これだけでは大量輸送公団の財政状況は改善しなかった。先の表2からも分かるように、値上げ直後の1978年度の収入は4億パーツ以上

表3 バス運賃の推移 (1976~2006年)

年月日	運賃設定	運賃 (パーツ)	備考	出所
1976/10/01	ゾーン制	0.75	2ゾーン1.25パーツ	KSMK[1986] p. 22
1978/04/01	ゾーン制	1.00	2ゾーン1.50パーツ	KSMK[1986] p. 22
1980/08/01	区間制	1.00	10km以上2.00パーツ	KSMK[1986] p. 22
1981/03/01	区間制	2.00	10km以上3.00パーツ	KSMK[1986] p. 22
1981/03/20	区間制	1.50	10km以上2.50パーツ	KSMK[1986] p. 22
1982/11/06	区間制	2.00	10km以上3.00パーツ	KSMK[1986] p. 22
1982/11/25	区間制	1.50	10km以上2.50パーツ	KSMK[1986] p. 22
1985/02/15	均一制	2.00		KSMK[1986] p. 22
1988/02	均一制	2.00, 3.00	赤バス導入	KSMK[2002] p. 19
1992/09/01	均一制	2.50, 3.50		SRSW 1992/08/09
1997	均一制	3.50, 5.00	白バス導入、青バス消滅	KSMK(1997) pp. 28-29
2004/02/01	均一制	4.00, 5.00		KSMK(2004) p. 49
2005/05/02	均一制	5.00, 6.00		KSMK(2005) p. 40
2005/07/08	均一制	6.00, 7.00		KSMK(2005) p. 40
2006/02/14	均一制	7.00, 8.00	公団バスは4月19日から値上げ	KSMK(2006) p. 49

注1：運賃は普通バス（非冷房）の運賃を示す。

注2：1988年以降の運賃はバスの種類によって異なる。

増えたものの、支出はそれ以上増えたことから赤字幅はかえって拡大していた。このため、1979年には早くも運賃を1.5パーツに値上げするとの話が浮上していた²⁵。度重なる値上げは利用者の非難を招くことから、結局は最低運賃を変更しない形での値上げを行うことになった。表3のように1980年8月に従来のゾーン制を区間制に改め、10kmまでの運賃こそ1パーツのままとしたものの、10km以上は2パーツとすることで長距離利用者の負担を引き上げた。この区間制への回帰は1960年代後半から民間バス事業者が要求していたものであり、大量輸送公団の経営に移ってからようやく実現したことになる。

今回の値上げも目立った反発はなかったようであるが、大量輸送公団となって3回目となる1981年の値上げについては、利用者から激しい反発が出た。1981年2月に閣議でバス運賃の改定が提案され、10kmまでの初乗りを1.5パーツに値上げすることが認められた²⁶。しかし、閣議では値上げ額の最終決定権は運輸省にあるとされたことから、運輸省は1.5パーツではなく2パーツへの値上げを決め、3月1日から施行してしまった²⁷。これは運賃の倍増を意味したことから、利用者の反発は大きかった。学生らは3月3日に、労働者は3月6日にそれぞれ集会を開き、バス運賃の値上げ反対を唱えた²⁸。直前まで1.5パーツへの値上げが報じられていたことから、彼らは従来通りの1パーツへの引き下げを求めたのではなく、当初の計画通りに1.5パーツにすることを求めていた。この点では、1968年のバス運賃値上げの際の原状復帰を求める利用者の反対と異なっていた。

最終的には、1968年と同じく政治判断でバス運賃は引き下げられることになった。表3のようにバス運賃は3月20日に10kmまで1.5パーツに引き下げられ、利用者の主張通りに改定された。アモン（Amon Sirikaya）運輸大臣は2パーツに値上げすれば大量輸送公団の収支は黒字となるが、1.5パーツでは1日200万パーツの赤字が発生するとしていたことから、今回の

値上げは大量輸送公団の赤字経営を一掃する目的で行われたものと思われる²⁹。実際には運賃の100%値上げは利用者の激しい反発を招き、結局50%の値上げにせざるを得なかったのである。2パーツへの値上げによって赤字経営が黒字経営に転換したかどうかは疑わしいが、大量輸送公団にとって大幅な収入増を実現するための機会は失われてしまった。かつてクックリット (Khukkrit Pramot) 政権が無料バスを打ち出した時ほどではないが、依然としてバスサービスはポピュリスト的政策と認識されており、やはり利用者には従ったほうが得策であると考えたのであろう。

表3のように、この翌年にも大量輸送公団は初乗りの2パーツへの値上げを実現させたが、前年と同様の理由ですぐに元の運賃水準に戻されてしまった。他方で大量輸送公団の赤字会計は続き、1983年には赤字幅が10億パーツを突破してしまった。結局、バス運賃の2パーツへの値上げは1985年ようやく実現することとなり、1981年以来の2パーツの運賃という壁はようやく突破されたのである。この値上げでは従来の区間制が均一制に戻されたことから、長距離の区間では値下げとなる場合も存在した³⁰。切符の種類や検札官の数を減らすという経費削減のための意味もあったが、利用者の反発を極力抑える意図もあったものと思われる。

さらに、大量輸送公団では1988年に新たなバスを導入したことを契機に、新型バスの運賃を1パーツ高く設定した。このバスは自動ドアを設置し、座席数を増やした上に扇風機も設置しており、サービス改善を根拠に従来のバスよりも運賃を高く徴収するものであった。このバスは従来のクリームと青色の塗装のバス（青バス）とは異なり、クリームと赤で塗装された赤バスとなっており、外観上も一目で区別がついた。これによって、新車から間接的な値上げが実現し、表3のように1997年までに青バスはすべて赤バスに代替されることとなる。なお、この間の1992年にも0.5パーツの値上げがなされていた。

これらの施策の結果、大量輸送公団の赤字は減少に転じた。表2から分かるように1987年以降赤字額は減る傾向にあり、1991年に22億バーツの赤字と赤字額が大幅に減少し、1992年には初めて黒字を計上するに至った。これは、1991年から翌年にかけてアーナン（Anan Panyarachun）政権が燃料費の補助を行ったことが直接の理由ではあったが、大量輸送公団の赤字経営脱却のための施策の成果も少なからず現れていたはずである [KSMK 2005: 12] ³¹。

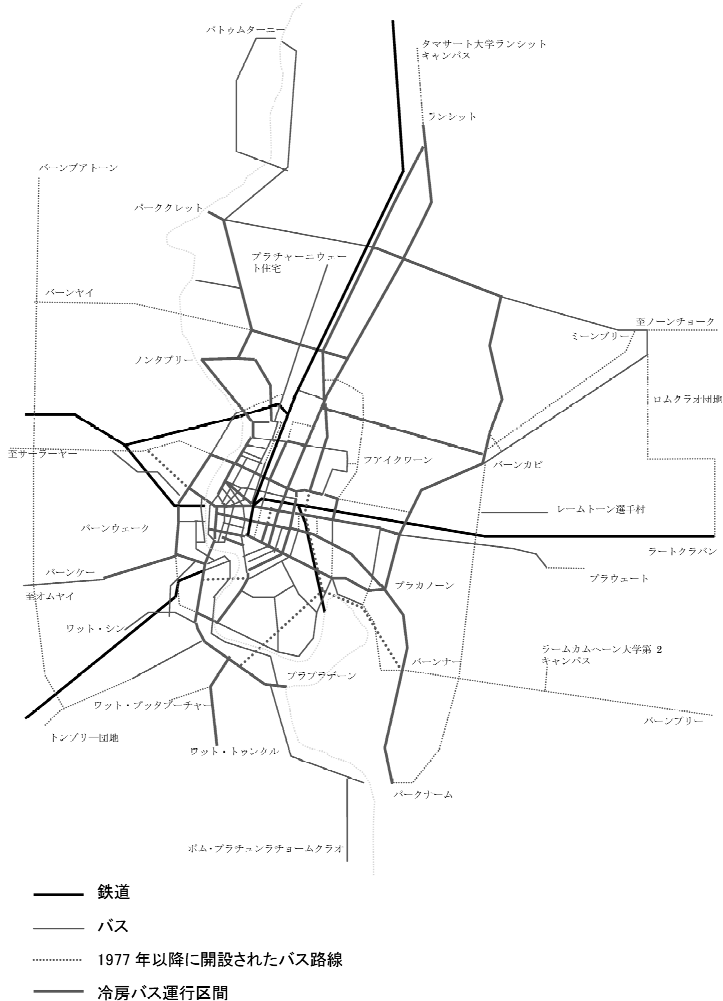
バス路線網も拡充され、表4のように1988年のバス路線数は普通バス148系統、冷房バス19系統と、1977年と比べても大幅に路線網が拡充されたことが分かる。バスサービスも新たに終夜運転と1892年以降開通した高速道路経由のバスが加わり、さらに多様化した。バス路線もさらに郊外に向かって延伸され、図2のように東方と西方に向けて路線網の拡張が顕著であった。バーンナー～バーンプリー間のように既存の道路への路線の新設もあったが、バーンプアトーン方面やラッチャダーピセーク通りなど、新たに開通した道路へのバス路線の開設が中心であった。また、1982年以降開通した高速道路を経由するバスも1988年には13系統で運行され、1985年から始まった深夜バスも10系統で運行されていた。次に述べるように利用者数を見ても1992年度がピークであったことから、大量輸送公団のバス事業がようやく軌道に乗って最盛期を迎えたのが、1980年代末から1990年代初めということになる。

表4 バンコクのバス路線 (1988年)

路線番号	路線	備考	路線番号	路線	備考	路線番号	路線	備考
1	タノントック～ターティアン		57	トンブリー環状線		114	ノンタブリー～ラムルーカークー三叉路	
2	パークウロンタラート～サムロン	終夜高速	58	ミンブリー～プラトゥーナム		115	クローンチャン～シーロム	
3	高級鉄道 (11km地点) ～クローン		58	ハッピーランド～バンコクノイ駅		116	サムロン～サートン	
4	パーシーチャールン船着場～クローン	終夜	59	ランシット～王宮前広場		117	ワット・マイ～フアイクワン	
5	バムロード～ラードゥン病院～		60	バットウィーコン住宅～パーク	終夜	119	パークナム～サムイエーク	
6	チャックワット		61	ロントラート		120	ピントーン市場～クローンサーン	
7	ブツコロ～バンコンプラム		62	ラムカムヘーン大学～戦勝記念塔		121	サートン～タリンチャン	
7/1	ノッパウオンクローンクワン		63	ノンタブリー～戦勝記念塔		122	ラムカムヘーン大学～パホンヨー	
8	ブット橋～ハッピーランド市場		64	ノンタブリー～王宮前広場	終夜	124	マヒドン大学～ラーヤーキャンパス	
9	シーヤーン～パーシーチャールン船		65	ワット・パークナム～ターティア		125	マヒドン大学～ラーヤーキャンパス	
10	パーシーチャールン船着場～ナナル		66	プラチャーニウエート2住宅～パー		126	ケラーイー～ラムカムヘーン大学	
11	マッカサン～ブット橋		67	プラチャーニウエート1住宅～チョン		127	アルンアマリン橋～パンブアト	
11K	マッカサン～バススック住宅		68	バーンパーオ～バーンラムプ		128	クルントン橋～バーンヤイ	
12	フアイクワン～商務省		69	サオナムピンナム～戦勝記念塔		129	カセサート大学～サムロン	高速
13	フアイクワン～クローントゥイ		70	プラチャーニウエート3住宅～王宮		130	ハッピーランド～ミンブリー	
14	シーヤーン～クローントゥイー港		71	チヨラーケーア～ワット・タート		131	ミンブリー～ミンブリー	
15	バーンラムプ～ターブラ		72	クリアイナムタイ～テウエート		132	バーンチャーク～バーンブリー	
16	スラウォン～タオプーン		73	タイ遊園公園～ブット橋		133	クローンチャン～バーンブリー	
17	ターブラ～バーンラムプ		74	フアイクワン～クローントゥイ	高速	134	パホンヨーティン操車場～パンブ	
18	ラーマ6世橋～シーブラヤー		75	ワット・ブッタチャーヤ～ター		136	チャトウチャック公園～関税局	
19	バンコクノイ～バーンラムプ環		76	トンブリー団地～ルムビニー公園		137	ラムカムヘーン～ラッチャダビ	
20	ターディンチーン～ホム・プラチュ		77	シーロム～パホンヨーティン操車		138	チャトウチャック公園～プラブラ	高速
21	リロム公園		79	タリンチャン～ラーチャブラソン		140	戦勝記念塔～トンブリー団地	高速
22	タノントック～ラムカムヘーン大		80	ノンケム～王宮前広場		141	バンコクラーディー～チュラロン	高速
23	サムロン～テウエート	高速	81	バーンケー～シリラート		142	クローン大学	高速
24	プラチャーニウエート3住宅～戦勝		82	プラブラデー～ブット橋	終夜	145	ワット・ラオ～パークナム	
25	ターディンチーン～パークナム		82K	バーンパーク～王宮前広場		146	バーンケー～環状道路環状線	
26	戦勝記念塔～ミンブリー		83	タリンチャン環状線		148	バーンケー～ルムビニー公園	
27	ミンブリー～戦勝記念塔	終夜	84	オムヤイ～クローンサーン		149	バンコクノイ～クローントゥイ	
28	ラッチャダービセーク～ターブラ		85	ワット・チェンローン～パーフ		150	パーククレット～ラムカムヘーン	
29	ランシット～フアラムポーン		86	プラブラデー～バーンラムプ		201	戦勝記念塔～王宮前広場	
30	ノンタブリー～ターブラ		88	ワット・トゥンクル～ウオンティア		203	ノンタブリー～王宮前広場	
32	パーククレット～王宮前広場		89	サオチンチャー～バンコク工科短大		204	フアイクワン～ラーチャウオン船	
33	バトゥムターニ～王宮前広場		90	バーンブーン～パホンヨーティン操		205	ワット・ラオ～クローントゥイ	
35	ランシット～フアラムポーン		91	セータキット住宅～王宮前広場	終夜	206	カセサート大学～プラカノ	
36	フアイクワン～シーブラヤー		92	クローンチャン～病院		207	ラムカムヘーン大学～ラーラムカ	
37	バーンパーク～マハーナーク		93	レームトン選手村住宅～シーブラ	冷房1	207	ヘーン大学第2キャンパス	
38	チャンカセーム師範学校～エーカ		95	ランシット～ラムカムヘーン大学	冷房2	207	ハッピーランド～パーククロー	
39	王宮前広場～タムサート大学		95	ハッピーランド～クローントゥイ	冷房3	207	ハッピーランド～シーロム	
40	エーカマイ～ワット・チャオアム		96	バットウィーコン住宅～サオチン	冷房4	207	ランシット～ピンクラオ橋	
42	ターブラ～サオチンチャー環状線		97	ノンタブリー～ソン病院	冷房5	207	ランシット～トンブリーロム公園	
43	ピントーン市場～バーンラムプ	終夜	97	フアイクワン～クリアイナムタイ	冷房6	207	パーククレット～プラブラデー	
44	ハッピーランド市場～ターティア		99	ラムカムヘーン大学～テウエ	冷房7	207	サムロン～ターブラ	
45	サムロン～ピンクラオ橋	高速	101	ワット・ムアン～ポーターン市場	冷房9	207	パークナム～ターラート	
46	ラムカムヘーン大学第2キャン		102	パークナム～チョンノンシー	冷房9	207	ノンタブリー～パークケー	
47	土地局～関税局		103	タラートブルー～ノンタブリー	冷房10	207	ランシット～バーンバケー	
48	ラムカムヘーン大学第2キャン		104	パーククレット～戦勝記念塔	冷房11	207	パークナム～ピンクラオ橋	高速
49	バーンソン～サムイエーク		105	サードム～チャールンナコーン市	冷房12	207	パホンヨーティン操車場～パーク	
50	ラーマ6世橋～サートン		106	ラートヤー～ルムビニー公園	冷房13	207	ランシット～ブチャオサミン	高速
51	パーククレット～ワット・ポー		107	バーンケー～クローントゥイ	冷房14	207	ラムカムヘーン大学～戦勝記念	
52	パーククレット～バーンサー		108	バーンケー～ノンタブリー	冷房28	207	ランシット～フアラムポ	
53	テウエート環状線		109	ラムカムヘーン～フアラムポ	冷房39	207	タムサート大学～ランシット	
54	フアイクワン環状線		110	ラーマ6世橋～テウエート	冷房44	207	王宮前広場	
55	アムスアイノクラー環状線	終夜	111	タラートブルー～ブツコロ環状線	冷房126	207	ハッピーランド～ターティア	
56	クルントン環状線		112	シーナロン～シーブラヤー	冷房138	207	ノンタブリー～サムロン	
			113	ミンブリー～フアラムポ			チャトウチャック公園～プラ	高速

注：備考欄の終夜は終夜運転を、高速は高速道路経由を示す。ただし、全便が高速道路を経由する場合と、一部が高速道路経由となる場合がある。出所：Bangkok Guide[1988]より筆者作成より筆者作成。

図2 バンコクのバス路線網 (1988年)



注: 第4種(県内バス)のバス路線は含まない。

出所: Bangkok Guide [1988]より筆者作成

2. バス事業効率化への模索

(1) 民間委託の推進

大量輸送公団は設立以降赤字経営を強いられており、サービス向上、運賃値上げ、経費削減など様々な取り組みがなされたものの、1980年代半ばまでは年々赤字額が増大する状況であった。このため、政府はバス事業の民間委託を拡大し、赤字抑制を図ることになった。

上述したように、民間委託のバス自体は大量輸送公団の設立直後から存在したが、公団から民間へのバス運行の移管が検討され始めたのは1980年代に入ってからのものであった。プレーム (Prem Tinsulanon) 政権下のサムマック (Samak Suntharawat) 運輸大臣は、大量輸送公団の赤字問題を解決するためにバス運行の民間委託を提唱し、彼が設立した陸上交通問題解決委員会 (Khana Kammakan Kaekhai Panha Khonsong Thang Bok) は、試験的に公団の11のバス運行管区 (Khet Doen Rot) のうちの1つに民間委託バスを集めて運行させ、さらにバス路線の増加に伴って1984年に設置予定の第12管区についても民間に運行を委託することを提案した³²。この計画に対し、大量輸送公団の労働組合は反対を表明し、NESDB も反対したことから、結局既存の管区の民間委託は行われなかった³³。しかし、第12管区は民間に委託する形で設置し、バンコク輸送 (Borisat Krungthep Mahanakhon Khonsong Chamkat) が1社で運行することになった。

民間委託は、既存の路線の移管と新規路線の委託の形で進められた。例えば、1988年度には公団直営バスが運行していた7つの系統を民間に移管するとともに、新設した4つの系統も民間委託の形で運行を開始した [KSMK (1988): 35]。民間委託の推進によって、大量輸送公団は運行経費を大幅に節約できるのみならず、委託先の民間業者から支払われる手数料 (Kha Phonprayot) 収入を得ることが可能であった。例えば、1988年度に移管し

た7系統については、民間会社と4年間の契約を結び、4年間で計3,066万パーツの手数料を得られるほか、旧型バス168台の売却で5,040万パーツ、バス登録料8万4,000万パーツを加えて、計8,100万パーツの収入を大量輸送公団にもたらした [Ibid.]。民間委託によって大量輸送公団はバス運行によって発生する赤字を一掃できるのみならず、手数料などの形で新たな収入を確保することができたのである。1980年代後半から大量輸送公団の赤字額が減少してきた背景には、このような民間委託の推進による支出減と収入増が存在したのである。

ただし、「寝そべって食う虎」の典型ともいえるこのような手数料は、民間事業者の非難の対象ともなった。増収を目的に大量輸送公団が1989年4月からミニバスの手数料を1日40パーツから140～190パーツに引き上げるとともに、運賃収入の10%を納めさせることにしたことに対して、ミニバス事業者が抗議の声を上げていた³⁴。この後も手数料が民間事業者の経営圧迫の根拠とされ、民間委託バスからの運賃値上げの要求が出るたびに、大量輸送公団は手数料を減額する形で運賃値上げを先延ばしすることになる。結局、手数料収入という安易な収入源は、大量輸送公団の赤字経営を抜本的に改善することはできなかった。

民間委託のバスは、着実にその存在感を高めていった。表5は、大量輸送公団が管轄しているバス台数の推移を示したものである。これを見ると、公団直営のバス台数は1991年の5,287台が最高であり、以後漸減傾向にあることが分かる。一方、民間委託バスは1986年の974台から2000年には2,467台へと2倍以上増加しており、1980年代後半と1990年代末の2つの時期に増加傾向が顕著であることが分かる。ちなみに、ソーンテオを改造して導入されたミニバスは年々台数を減らして2000年には1,100台程度と最盛期の半分程度まで減少し、第4種路線で運行されているソーンテオも台数は徐々に減っていることが分かる。

表5 バンコクのバス台数の推移 (1986~2006年) (単位: 台)

年度	公団直営			民間			ミニバス	ソーンテオ	バンバス	計
	普通	冷房	計	普通	冷房	計				
1986	3,765	218	3,983	734	240	974	N. A.	N. A.		4,957
1988	3,990	444	4,434	1,093	239	1,332	2,151	3,514		11,431
1990	4,368	464	4,832	1,313	239	1,552	2,113	2,701		11,198
1991	4,831	456	5,287	1,326	249	1,575	2,056	2,414		11,332
1992	3,939	486	4,425	1,460	269	1,729	2,043	2,603		10,800
1993	3,925	900	4,825	1,460	269	1,729	2,016	2,551		11,121
1994	3,914	922	4,836	1,471	269	1,740	1,838	2,516		10,930
1995	3,588	1,164	4,752	1,474	319	1,793	1,770	2,497		10,812
1996	3,460	1,164	4,624	1,474	349	1,823	1,703	2,454		10,604
1997	3,041	1,194	4,235	1,506	359	1,865	1,622	2,448		10,170
1998	2,563	1,535	4,098	1,537	436	1,973	1,518	2,376		9,965
1999	2,279	1,988	4,267	1,655	535	2,190	1,390	2,202		10,049
2000	1,808	1,988	3,796	1,864	603	2,467	1,117	2,239		9,619
2001	1,683	1,987	3,670	2,188	632	2,820	1,180	2,269	5,337	15,276
2002	1,674	1,981	3,655	2,348	662	3,010	1,179	2,208	4,610	14,662
2003	1,670	1,936	3,606	2,423	870	3,293	1,175	2,072	5,531	15,677
2004	1,673	1,905	3,578	2,428	932	3,360	1,157	2,060	5,570	15,725
2005	1,674	1,905	3,579	2,502	960	3,462	1,118	2,080	5,522	15,761
2006	1,674	1,905	3,579	2,556	944	3,500	1,078	2,215	6,217	16,589

注1: 原則として年度末(9月末)時点の数値であるが、2005年のみ7月末の数値である。

注2: マイクロバスは除く。

出所: 1986年: KSMK(1986) p. 8、1988年: KSMK(1988) pp. 26-27、1990年: KSMK(1990) p. 23、1991年: KSMK(1991) p. 30、1992年: KSMK(1992) p. 27、1993年: KSMK(1993) p. 27、1994年: KSMK(1994) p. 26、1995年: KSMK(1995) p. 29、1996年: KSMK(1996) p. 30、1997年: KSMK(1997) p. 37、1998年: KSMK(1998) p. 26、1999年: KSMK(1999) p. 26、2000年: KSMK(2000) p. 20、: 2001年: KSMK(2001) p. 20、2002年: KSMK(2002) p. 27、2003年: KSMK(2003) p. 35、2004年: KSMK(2004) p. 35、2005年: KSMK[2005] p. 3、2006年: KSMK(2006) p. 34より筆者作成。

表6の路線数を見ても、民間委託バスの担当路線数は着実に伸びていた。1986年には公団直営のバス路線が121、民間委託のバス路線が28と、公団直営と民間委託の比率は約4:1であったが、2000年にはこれが3:2となったことが分かる。民間委託の路線数の増加はやはり1980年代後半と1990年代末に顕著であり、この時期に民間委託の路線が増加していったことが分かる。公団直営バスの路線数の変化から判断すると、1980年代後半は新規に開設されたバス路線を民間委託とするケースが多く、1990年代末は公団直営の路線を移管するケースが多かったことになる。後者については、後述する大量輸送公団の規模縮小計画と連動するものであった。

ただし、民間委託の推進は大量輸送公団にとっては赤字経営打開の重要な施策ではあったものの、利用者にとっては芳しいものではなかった。上

表6 バンコクのバス路線数の推移（1986～2006年）（単位：路線）

年度	公団直営			民間			ミニバス	ゾーンデオ	バンパス	計
	普通	冷房	計	普通	冷房	計				
1986	111	10	121	21	7	28	N. A.	N. A.		149
1988	112	11	123	29	8	37	N. A.	N. A.		160
1990	109	11	120	35	8	43	58	174		395
1991	111	11	122	46	10	56	71	128		377
1992	109	9	118	37	8	45	58	123		344
1993	109	25	134	37	8	45	57	124		360
1994	109	26	135	37	8	45	59	118		357
1995	121	30	151	37	11	48	59	116		374
1996	122	33	155	37	12	49	58	111		373
1997	114	23	137	36	8	44	58	113		352
1998	N. A.	N. A.	139	N. A.	N. A.	44	N. A.	N. A.		183
1999	N. A.	N. A.	130	N. A.	N. A.	60	N. A.	N. A.		190
2000	N. A.	N. A.	113	N. A.	N. A.	76	N. A.	N. A.		189
2001	N. A.	N. A.	111	N. A.	N. A.	88	N. A.	N. A.	N. A.	199
2002	N. A.	N. A.	106	N. A.	N. A.	95	N. A.	N. A.	N. A.	201
2003	N. A.	N. A.	102	N. A.	N. A.	103	N. A.	N. A.	N. A.	205
2004	N. A.	N. A.	102	N. A.	N. A.	104	48	104	116	474
2005	82	20	102	79	28	107	47	102	116	474
2006	N. A.	N. A.	108	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.	108

注1：原則として年度末（9月末）時点の数値であるが、2005年のみ7月末の数値である。

注2：マイクロバスは除く。

出所：1986年：KSMK(1986) pp. 8-9、1988年：KSMK(1988) pp. 26-27、1990年：KSMK(1990) p. 23、1991年：KSMK(1991) p. 30、1992年：KSMK(1992) p. 27、1993年：KSMK(1993) p. 27、1994年：KSMK(1994) p. 26、1995年：KSMK(1995) p. 29、1996年：KSMK(1996) p. 30、1997年：KSMK(1997) p. 37、1998年：KSMK(1998) p. 26、KSMK(1999) p. 42、1999年：KSMK(1999) p. 26、KSMK(2000) p. 35、2000年：KSMK(2000) pp. 20、35、2001年：KSMK(2001) p. 20、KSMK(2002) p. 37、2002年：KSMK(2002) pp. 27、37、2003年：KSMK(2003) pp. 35、41、2004年：SC(2003) p. 117、2005年：KSMK[2005] p. 3、2006年：KSMK(2006) p. 46より筆者作成。

述したように、民間事業者は大量輸送公団の旧型バスの払い下げを受けて運行するが多かったことから、バスの状態は公団直営のバスよりも悪いことが多かった。また、従業員の給与体系も公団直営バスよりも低く、従業員の接客態度や運転マナーが劣る場合も多かった。大量輸送公団が1999年に行った調査によると、利用者の満足度は公団直営バスのほうが民間委託のバスよりも高かった [KSMK (1999) : 27-28]。このため、民間委託を拡大すればするほど、大量輸送公団のバス事業への利用者の不満が高まるという問題が存在し、公団は民間委託を推進して赤字体質からの脱却を図るとともに、一定のサービスレベルを維持するという難しい課題を抱えていた。

(2) 新たなサービスの出現 —マイクロバスとバンバス—

大量輸送公団の赤字経営を是正するための民間委託化の流れは1980年代後半に強化され、1991年には閣議で大量輸送公団のバス台数を4,000台程度に抑え、民間バスの運行比率を高めることが正式に決められた [KSMK (1996): 39]。このため、大量輸送公団は民間と連携することで新たなサービスを提供することになった。これが、マイクロバス計画である。

この計画は1991年に浮上したもので、民間と共同出資でビジネス街にて小型冷房バスを運行する計画であった。具体的には、資本金2億バーツで大量輸送公団が株式の20%、民間が70%を保有する会社を設立して、バンコク市内の10路線で350~400台の冷房マイクロバスを運行するものであった [Somsri 1992: 9-10]。バスは座席20席以内の定員制とし、従来のバスよりも上級のサービスを目指していた。免許期間は10年間で、当初の計画では会社が収入の5%か最低2,000万バーツを大量輸送公団に配分し、他に手数料を支払うこととなっていた。これらのバス路線は従来のバス路線とは別個で設定され、特別冷房バス (Rot Doisan Prap Akat Chanit Phiset) という名称が与えられた³⁵。

この計画に対して3社が名乗りを上げ、最終的にバンコク自動車設備社 (Borisat Bangkok Motor Equipment Chamkat) との合弁でバンコクマイクロバス社 (Borisat Bangkok Microbus Chamkat) が設立され、1993年4月から運行を開始した [KSMK (1993): 25]。最初は1路線のみであったが、1997年までに計35路線に拡張し、バス台数も1,200台となった [KSMK (1997): 57]。路線は主に郊外の新興住宅地から市内を經由して新興住宅地へ至る形で設定され、従来自家用車で通勤していた中間層を主要な顧客と捉えていた。また、一部のソーンテオを除けばタイで初めてワンマン運転を実施し、運転手横の運賃箱に運賃を投入することで車掌を不要とした。運賃は20バーツ均一と従来の冷房バスよりも高めであったが、全員着席できること

もあって利用者の評判も高く、利用者は順調に増加していった。

しかし、新たに出現したバンを用いたバンバスが新たな公共輸送手段として出現し、マイクロバスの乗客を奪っていくことになった。これはライトバンを用いた一種の乗り合いタクシーであり、最大で1台につき14人の乗客を乗せることが可能であった。1990年代半ばころからバスの不便な郊外の住宅地と市内を結ぶ形で出現し、徐々に市民権を得ていった。これらのバンバスもいわば違法バスであり、ブローカーが警察に賄賂を支払って運行を行うなど、基本的にはかつての違法ソーンテオと全く同一のものであった。バンバスは冷房が完備し、構造上立ち席はありえず、しかも発地と着地を無停車で結ぶ運行が中心であった³⁶。このため、マイクロバスと同程度の快適性を維持したままで所要時間の短縮が見られたことから、マイクロバスの顧客はバンバスへと転移していったのである。

このような形で新たな違法バスが出現したことから、大量輸送公団も統制を行う必要性に迫られた。1997年に大量輸送公団はバンコク都との間でバンバスの運行組合を設立することで合意し、バンバス運行者を統合して公団の下で運行させる方針を立てた [KSMK (1997): 30]。すなわち、違法ソーンテオの時と同じく、大量輸送公団の管轄下に置くことでバンバスを合法化することになったのである。大量輸送公団ではバンバスの運行状況を調査し、1999年度までに計90の路線で運行している3,605台のバンバスを登録した [KSMK (1999): 26]。この結果を受けて、1999年から2000年にかけて計120のバンバス路線が規定され、2000年から大量輸送公団の管轄下でのバンバスの運行が開始された³⁷。2001年度には合法化されたバンバスは5,337台に達し、バンコクの新たな足として定着した。

他方でバンバスに顧客を奪われたマイクロバスは、厳しい経営を迫られるようになった。会社は1996年まで赤字経営を迫られ、1997年上半期によくやく黒字経営に転換する見込みが着いたものの、同年半ばの通貨危機に

表7 バスの1日平均利用者数の推移(1990~2006年)(単位:人)

年度	公団直営			民間			計		
	普通	冷房	計	普通	冷房	計	普通	冷房	計
1990	3,735,058	209,283	3,944,341	1,122,741	107,799	1,230,539	4,857,799	317,082	5,174,880
1991	3,847,064	207,220	4,054,284	1,055,932	113,153	1,169,085	4,902,996	320,373	5,223,369
1992	3,820,278	253,605	4,073,883	1,415,995	140,370	1,556,365	5,236,273	393,975	5,630,248
1993	3,360,663	426,440	3,787,103	1,250,081	127,458	1,377,539	4,610,744	553,898	5,164,642
1994	3,022,395	483,860	3,506,255	1,135,908	141,170	1,277,077	4,158,303	625,030	4,783,332
1995	2,831,131	548,453	3,379,584	1,163,068	150,306	1,313,374	3,994,199	698,759	4,692,958
1996	2,743,496	581,856	3,325,352	1,168,761	174,457	1,343,218	3,912,257	756,313	4,668,570
1997	2,664,412	688,142	3,352,554	1,319,502	206,904	1,526,405	3,983,914	895,046	4,878,959
1998	2,366,444	814,182	3,180,626	1,419,128	231,260	1,650,387	3,785,572	1,045,442	4,831,013
1999	1,805,892	1,123,083	2,928,975	1,311,431	302,238	1,613,669	3,117,323	1,425,321	4,542,644
2000	1,596,357	1,215,083	2,811,440	1,645,802	368,559	2,014,361	3,242,159	1,583,642	4,825,801
2001	1,480,557	1,090,099	2,570,656	1,924,812	346,725	2,271,537	3,405,369	1,436,824	4,842,193
2002	1,401,931	1,123,242	2,525,173	1,966,388	375,359	2,341,747	3,368,319	1,498,601	4,866,920
2003	1,125,213	1,261,399	2,386,612	1,632,570	566,848	2,199,417	2,757,783	1,828,247	4,586,029
2004	1,164,862	900,460	2,065,322	1,690,547	440,540	2,131,087	2,855,409	1,341,000	4,196,409
2005	1,124,346	830,793	1,955,139	1,680,474	418,667	2,099,141	2,804,820	1,249,460	4,054,280
2006	999,846	766,545	1,766,391	1,526,647	379,852	1,906,499	2,526,493	1,146,397	3,672,890

注: 民間バスの利用者数は、公団直営バスの利用者数を基準に、公団直営バスと民間バスの台数比から算出したものである。

出所: 1990~1991年: KSMK(1993) p. 30、1992~2006年: SC(2010) p. 110より筆者作成

よって経営状況は逆に悪化してしまった [BPYEER (1997)]。通貨危機に伴う経済危機によって利用者の減少も顕著となり、1998年1月には免許を得ている38路線のうち16路線しか運行していない状況であった³⁸。1999年末のBTSの開業もマイクロバスにとっては逆風となり、運賃の引き下げによる立席客の乗車や、余剰バスによるBTSのシャトルバス運行を行うなどの打開策に迫られることになる³⁹。マイクロバスもバンバスも、小型の冷房バスを用いて郊外に住む中間層の通勤通学需要を賄うという点で共通していたものの、公式な運行許可を得たマイクロバスが非公式なパラトランジット⁴⁰であるバンバスに圧倒されたことは、皮肉なことであった。

そして、これらの新たなバスサービスの発生によって、従来からの大型バスの利用者も徐々に減少していくことになった。表7は公団直営と民間委託バスの1日平均利用者数を示したものである。民間委託バスの利用者数についての統計は得られないため、公団直営バスの利用者数を基準に、バス台数の比率を用いて民間委託バスの利用者数を推計している。これを見ると、全体の利用者数は1992年度の563万人をピークに、以後漸減傾向

にあることが分かる。中でも公団直営バスの利用者数の減少は顕著であり、1992年の407万人から2000年には281万人まで減少している。2000年以降は都市鉄道の開通の影響も加わり、バス利用者数はさらに減少していくことになる。

(3) バンコク大量輸送公団の規模縮小計画

1992年に初めて黒字を計上した大量輸送公団であったが、先の表2のように翌年以降は再び赤字経営に転落し、1995年には過去最高の18億バーツの赤字を計上するに至った。このため、大量輸送公団の赤字経営を抜本的に改善する必要性が再び高まり、大量輸送公団の移管と経営規模の縮小を模索することになる。

大量輸送公団の移管については、バンコク都への移管が既に1980年代から検討されていた。最初にバンコク都への移管の話が浮上したのはプレーム政権下の1981年のことで、プレーム首相がバンコク都のチャオワラット(Chaowarat Sutlapha) 知事に対して大量輸送公団の移管を依頼した⁴¹。これは同年3月の運賃引き上げ騒動の直後のことであり、運賃値上げによる大量輸送公団の赤字経営の解消が難しくなったことから浮上したものであった。しかし、待遇が悪くなることを懸念した従業員の反発もあったほか、バンコク都の財政状況も大量輸送公団の赤字を支えきれない状況ではなかったことから、結局この計画は実現しなかった。その後、1983年にも当時のサマック運輸大臣がバンコク都への移管計画を再披露したものの、やはりそれ以上の進展はなかった⁴²。

その後は上述したように民間委託の拡大による経営状況の改善が模索され、1991年に成立したアーナン政権下では、大量輸送公団の赤字の抜本的な解消策が講じられた。政府は1991年5月の閣議で大量輸送公団が大蔵省から借り入れている17.96億バーツの返済を免除し、タイ石油公団(Kan

Pitroliam haeng Prathet Thai) への燃料費の未払い分と利子27.63億バーツを大蔵省の負担により返済し、さらに毎月610万バーツの燃料費の補助を支給することを決めた [Somsri 1992 : 3-4] ⁴³。これによって、大量輸送公団の債務未払いに伴う利子の支払いはなくなり、表2のように1992年度には初の営業黒字を計上できたのである。しかし、1992年6月末で燃料費の補助が終了したことから、1993年度以降は再び赤字経営を強いられるようになったのである⁴⁴。

このため、1990年代後半になると、再びバンコク都への移管計画が浮上してきた。バンハーン (Banhan Sinlapa-acha) 政権下の1996年2月には、閣議で大量輸送公団のバンコク都への移管が了承された [KSMK 1998a: 1]。次いで、1997年4月には、次のチャワリット (Chawalit Yongchaiyut) 政権が閣議でNESDBが提案した公企業の再建計画を了承し、大量輸送公団については民間による事業が可能のため政府の役割を減らす必要があり、至急バンコク都へ移管すべきであると提案されていた [KSMK 1998b: 1]。これに対し、バンコク都のピチット (Phichit Rattakun) 知事は移管を歓迎すると表明したが、条件として大量輸送公団の累積債務の一掃や燃料や部品に掛かる税金の減免を求めた⁴⁵。

しかし、総額200億バーツにも上る大量輸送公団の累積赤字を直ちに解消することは難しく、バンコク都への移管は簡単には進まなかった。このため、1998年2月には大量輸送公団に対してバス修理代金の未払い分16.65億バーツの融資を認める代わりに、公団の規模を縮小し民間の役割を増やすための短期及び長期計画を至急立てるよう閣議で決めた [Ibid.: 1-2] ⁴⁶。また、翌月には主計局 (Krom Banchi Klang) も大量輸送公団に対して今後5年間に公団と民間のバス台数比率を2:8にするための計画の策定を求めてきた [KSMK 1998a: 1]。このため、大量輸送公団は規模縮小計画と民間の役割増加計画を策定し、政府に提出することになった。なお、この時点

では再建計画の内容によっては、バンコク都への移管を決めた閣議決定の見直しを検討しても構わないということになった。すなわち、バンコク都への移管計画は一時後退したのである。

大量輸送公団が策定した規模縮小計画については、2002年までに公団直営バスの比率を20%に削減するものであり、公団のバスを廃車する代わりに民間委託バスを増やすものであった。大量輸送公団は1991年以降バスの耐用年数を10年に設定しており、1991～1992年に旧型車の代替として計2,840台（普通バス2,040台、冷房バス800台）のバスを購入した [KSMK (1992): 6]。このため、これらのバスを2001～2002年に廃車とし、代わりに大量輸送公団が860台の普通バスを調達し、残りは民間委託のバスとする計画を立てたのである [KSMK 1998a: 5]。先の表5のように、1998年の公団直営バスの台数は約4,000台であり、ミニバスやソーンテオも含めた大量輸送公団が管轄するバス全体の中での比率は約4割であった。このうち2,840台を廃車し、代わりに860台を増やすと公団直営バスの台数は約2,000台となり、比率はちょうど2割となるものであった。

一方、民間の役割増加計画については、上述のような民間バスの比率増加のみならず、公団直営バスの賃借化も含んでいた。賃借バスについては1980年に1,640台の賃借が認められたのが最初であったが、その後は高額の賃借料が問題となり購入に切り替えていた。しかし、民間の役割増加のために再び賃借によるバスの増備が計画され、1997～1998年に車歴10年を迎える895台の代替としての797台の冷房バスと、上述した860台の普通バスを賃借で調達する計画とした [KSMK 1998b: 34]。また、これらの賃借バスの保守も民間委託とし、冷房バス797台については民間から運賃箱を賃借して設置することにした。これによって、2002年末までに公団直営バスが2,000台に減れば、その6割以上が賃借バスとなる予定であった。

これらの計画は、順次実施されていった。上述したように、1990年代後

半の公団直営バスの台数や路線数の顕著な減少と、民間委託バス台数と路線数の急増は、これら2つの計画を実行に移した結果であった。797台の冷房バスの賃借による導入も実現し、1999年までに導入が完了した。これらの冷房バスは普通バスの代替であったことから、公団直営の普通バスはこの後大きく減少することになり、普通バスの系統にも新たに冷房バスが運行されるようになった。しかし、1997年に試験的に普通バス80台、冷房バス30台に設置した運賃箱については、使用状況が芳しくないとして1999年には廃止されてしまった [KSMK (1999): 47]。普通バス860台の賃借計画も実現せず、1990年代初めに導入した普通バス（赤バス）は10年間の耐用年数を越えて使用せざるを得なくなった。そして、タックシン政権下に入ると再びバンコク都への移管計画が取り沙汰されることになる。

3. バス事業の主導権争い

(1) バス事業移管の進展

都市鉄道政策と同様に、タックシン政権時代のバス政策についてもバンコク都との確執という共通性が見られ、最終的にはポピュリスト的政策化の様相が色濃くなっていった。初期においては都市鉄道と同じく消極策で、1990年代後半に浮上した規模縮小計画の一環としての都へのバス移管問題がその中心であった。しかし、野党である民主党のアピラック (Aphirak Kosayothin) 都知事が就任して都による BRT 計画が浮上すると、BTS 延伸線と同様に政府はこれを抑制する態度を取り、都との対立構造がバス政策においても顕著となっていく。そして、最終的に政府は赤字体質の大量輸送公団の抜本的な改革によって安価な冷房バスを大々的に導入することで、ポピュリスト的政策としてのバスサービスの改善を試みようとしたのである。

バス事業のバンコク都への移管問題は、大量輸送公団の規模縮小計画を遂行して直営バス比率を20%に削減することで一旦は後退していたが、2000年7月にサマックが都知事に就任すると、再び浮上してくるようになった。彼は都知事に就任後直ちに大量輸送公団のバス事業を移管することを表明し、その条件として普通バス運賃3.5バーツの5バーツへの値上げと、公団の200億バーツにのぼる累積赤字を政府が引き受けることを提示した⁴⁷。サマックはBTSの延伸計画も積極的に推進しており、バス路線をBTSのフィーダーとなるように変えることを想定していた。すなわち、都が都市鉄道とバスを管轄することで、都の都市交通への関与を強めようとしたのである。

これに対し、大量輸送公団はバンコク都への移管計画に反対し、冷房バスの運行機関として引き続き公団を存続させて黒字経営となるような運賃水準を維持するとともに、普通バスは政府の補助金を得て新たに設置する子会社に任せることを主張した⁴⁸。この問題に対する政府側の明確な反応はなく、累積赤字問題もあったことから移管問題は進展しなかった。その後、2003年に入って都は普通バスのみを移管を目指して再び動き出すことになった。大量輸送公団側の反対が根強いことから、冷房バスの運行は公団に任せ、普通バスのみが運行する方法へと傾いたのである。都は民間のコンサルティング会社とタマサート大学を雇ってバスの移管計画を調査させ、その結果に基づいて政策を具体化することとした⁴⁹。

調査結果は2003年7月に出され、バンコク都の方針通り冷房バスはそのままとし、普通バスのみを都に移管すべきであると結論付けた⁵⁰。従業員の反発を招くことから冷房バスは大量輸送公団に任せるべきであるとして公団の廃止は盛り込まず、都民に対する基本的な交通サービスの提供という点からも都の管轄は普通バスに限るとした。バスの運行方法は基本的に民間委託とし、85%を民間委託とする案と、100%民間委託とする案の2つが提示された。都の普通バス事業は運賃を4バーツとすると年間4億5,300

万パーツの黒字が見込め、十分に採算性があるとされた⁵¹。

この結果を受けて、サマックは運輸省と大蔵省に対して正式に普通バスの移管を承諾する回答を行った。バスの運行条件は調査結果を踏襲していたが、運賃を5パーツとしたうえで、実際の運行コストは乗客1人当たり6パーツとなることから、差額の1パーツを政府と都で半分ずつ補填するよう求めた⁵²。調査結果では黒字が見込まれるとされていたが、サマックは実際には計算通りにはいかないとし、バンコク都が大きな利益を得ることはないであろうとの見通しを示していた。しかしながら、このサマックの提案に対しても政府側からの反応はなく、結局 BTS の延伸計画とともに、バス移管計画もサマックの任期中には実現しなかった。

一方、大量輸送公団側もバス事業の改善のための調査を行っていた。大量輸送公団は2001年10月に経費削減のための調査を行うことを閣議で了承され、チュラーロンコーン大学に調査を委託した⁵³。その結果、普通バスの運行のための経費は乗客1人当たり6.33パーツで、累積債務を含むとその額は6.77パーツに膨らむとの結果が報告された⁵⁴。これに対し、現状の運賃は3.5パーツであることから、報告では政府が公共サービス義務(Public Service Obligation : PSO)に当たる普通バスの運行経費年180億パーツの補助を行うよう提言した⁵⁵。このため、大量輸送公団は政府に対して運賃引き上げを求めるとともに、もしそれが認められない場合は1人あたり1.5パーツの補助金の支出を求めた。しかし、この調査は同時にバスサービスに対する利用者の不満の存在も明らかにしたことから、大量輸送公団側の思惑通りに事は運ばなかった。

他にも、大量輸送公団側も独自に収支改善への道を探っていた。収入増を図るために、大量輸送公団は2002年2月から一日乗車券などの前売券の発売を開始し、利用者の便宜を図るとともに運賃収入の事前確保を目指した [KSMK (2002): 35]⁵⁶。例えば、普通バスの一日乗車券は10パーツに

設定され、1乗車3.5パーツの普通バスに3回乗れば元が取れる料金体系となっていた。このため、バスを複数乗り継ぐ利用者にとっては格安となり、前売券の利用者は増加していった。しかし、前売券の利用者の増加は反対に普通乗車券の売り上げの減少をもたらし、2003年度には収入が前年度より5億パーツも減少するという事態に陥った [KSMK 2005: 12]⁵⁷。当初の目論見とは逆に前売券は大量輸送公団の収支をさらに悪化させることになり、結局2004年3月をもって廃止された [KSMK (2004): 49]。

なお、冷房バスの普通バス路線での運行が増えており、路線によっては普通バス路線でもすべて冷房バスで運行される路線も出現してきたことから、従来の冷房バスの系統番号を改め、新たに500番台の番号を付けることになった。2001年9月から従来の冷房バスの番号に500を加える形の系統番号が新たに付けられ、例えば冷房1系統は501系統となった [KSMK (2001): 22]⁵⁸。これによって、冷房バスと普通バスの垣根はさらに低くなり、将来的な普通バスの冷房バスへの一元化も可能となった。それでも、先のPSOとしての普通バスの存在意義は依然大きく、大量輸送公団も普通バスの運行を維持し続けた。

(2) バス高速輸送システム (BRT) 計画の浮上

バンコクにバス高速輸送システム (Bus Rapid Transit: BRT) 計画が浮上してきたのは2004年に入ってからのものであったが、実際に計画が動き始めたのは同年9月にアピラックがバンコク都知事に就任してからであった。BRTは市内軌道のように道路の中央に専用の走行路を整備してバスを運行するもので、バスと都市鉄道の間のような輸送手段であった。改札を備えた駅を設け、専用の走行路を有するところは都市鉄道と同じであるが、車両はバスを用いることから、都市鉄道と比べて建設費が安くなり、工期も短くなるのがメリットであった。反面、道路の車線を独占的に使用す

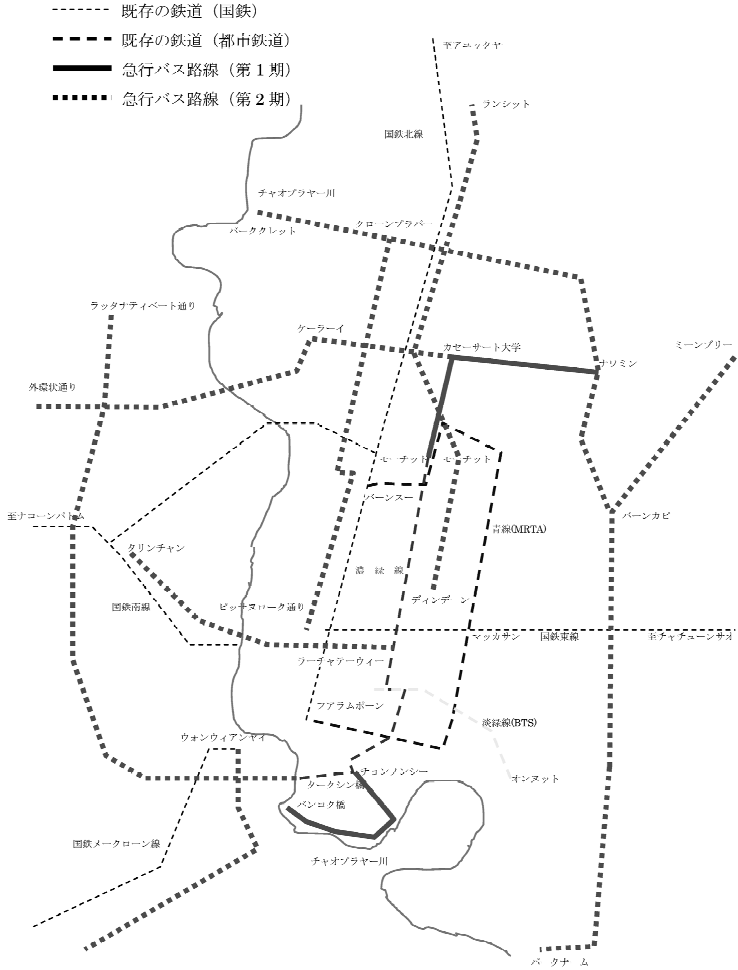
ることで一般車の使用できる車線数が減ることや、交差点では信号を通過しなければならないなどの課題もあった。BRT に似たものとして、バンコクではラートプラオ通りとナラーティワート通りで道路中央にバス専用車線を設置したことがあったが、いずれも長続きしなかった⁵⁹。

2004年1月にBRTを既に導入していたコロンビアのボゴタからの専門家がタイを訪れ、バンコクでのBRT導入に関する会議が開かれた⁶⁰。これは運輸省主導で開かれたもので、交通政策計画事務所 (Samnakngan Nayobai lae Phaen Kan Khonsong lae Charachon, Office of Transport and Traffic Policy and Planning) と大量輸送公団によるBRT導入計画を報告するためであった。計画では2009年までにバンコク市内に計198kmのBRT路線を設置するとしており、総工費は20億バツと予想されていた⁶¹。この時点ではBRTの運行は大量輸送公団が管轄することとなっており、計画はあくまでも大量輸送公団のバス事業の改善策の1つであった。

しかし、アピラックがBRTの導入を公約に掲げ、都知事に就任後直ちにBRTの導入計画を披露すると、バンコク都がBRT計画の推進役になった⁶²。彼は図3に示したような計10路線を都内に導入する計画を披露し、まず第1期線としてモーチャット～ナワミン通り間14kmとチョンノンシー～バンコク橋間13kmの計2線を建設し、1年以内に完成させると表明した⁶³。どちらもBTSへのフィーダー路線としての役割を持っており、前者は途中のカセートサート大学からナワミン通りまでの区間が、後者はチョンノンシーからラーマ3世通りまでの区間が新たに開通した道路であることから、道路幅にも余裕があった。

これに対しニコーン (Nikon Chamngong) 運輸副大臣は、前者のモーチャット～カセートサート通りの間は道幅が狭いとし、BRTはカセートサート大学起点としてモーチャットからカセートサート大学までのBTSの延伸線を建設すべきであるとした⁶⁴。この間はパホンヨーティン通りを経由すること

図3 バンコク都の急行バス計画 (2004年)



になっており、片側3車線のこの道路は交通量も多く、BRTに2車線を奪われると渋滞が悪化することが予想された。また、カセートサート大学～ナワミン通り間は道路局が道路を管轄しており、中央分離帯には将来高速道路公団が建設する高速道路用の橋脚の一部が建設されていることから、これらの機関との調整が難航することが予想された。一方、チョンノンシー～バンコク橋間については、バンコク橋でのバスの折り返しの問題から、バンコク橋に並行して建設されたラーマ3世橋を渡ってトンブリー側のラーチャブルック通りまでの区間に延伸された⁶⁵。

タックシン政権は、BTSの延伸線計画と同様にバンコク都のBRT計画を妨害しようとした。1983年の閣議で、バンコク都内と近郊でのバス運行は大量輸送公団のみに行わせることが決まっていたため、都がBRTを運行するためにはこの閣議決定の例外とすることを閣議で決めてもらう必要があった。このため、都は2005年9月に内務省に対してこの閣議決定の例外とするよう依頼をしたが、内務省側はこの議題を閣議に提出しないとの対抗策を講じた⁶⁶。これは、BTSの延伸線を100%民間出資により建設すると定めた閣議決定の見直しを都が求めた際に、タックシン政権がそれに対して非協力的な態度を取ったのと全く同じ対応であった。

バンコク都は2006年半ばの開業を目指して、2005年9月に公募要領の販売を開始していた⁶⁷。政府の閣議決定の見直しが一向に進まないため入札は先延ばしされたが、BTSの延伸線の建設を自力で行うことに決めたことから、11月に入って開札を行った⁶⁸。しかし、政府側は一向に協力する姿勢を見せなかったことから、落札業者との契約も先延ばしされ、着工の目途も立たなかった。この間に都は入札を行った2線のうち、当初から問題があると指摘されていたモーチット～ナワミン通り(8km地点)間の建設を当面中止し、政府側の許可を引き出そうとした⁶⁹。さらに、内務省経由で閣議決定の見直しを求める方針を改め、大量輸送公団にバス運行許可を求

めることで、閣議決定変更のハードルを回避しようとした⁷⁰。これらの尽力にもかかわらず、タクシン政権はついに都のBRT計画へのゴーサインを出さずに終わってしまい、計画は塩漬けにされてしまった。

(3) バンコク大量輸送公団の復権構想

バンコク都のBRT計画に対抗するために、政府は大量輸送公団を復権させて安価な冷房バスサービスを提供するというポピュリスト的政策へと舵を切ることになった。1990年代末の大量輸送公団の規模縮小計画に従って民間委託バスの比率を高めてきたが、民間委託バスは必ずしも利用者の支持を得られなかった。2002年9月に行った利用者への調査によると、回答者の40%しか民間委託バスを支持せず、同じ時期に行われた別の調査でも、78%が公共輸送サービスを政府が行うことを望んでいると回答していた⁷¹。大量輸送公団から払い下げを受けたバスの車台を利用して建造された民間委託バスは、黒煙をまき散らして走行するなど整備状況が悪く、従業員の態度も決して良くはなかった。このため、民間委託バスの事故が起こるたびに公団直営バスへの支持が高まり、民間委託バスのイメージは低下していった。

実際に、1990年代末から進んできた民間委託の推進は、2000年代に入って停滞していた。先の表5を見ると、2001年以降公団直営バスの台数が3,500台前後で推移していることが分かる。一方で、民間バスの台数は徐々に増加し、2006年には3,500台に到達していた。バンバスの台数も増加していることから、バス台数に占める直営バスの比率は2001年の時点の25%から2006年には22%へと低下した。この間に公団直営バスの台数の減少は70台ほどでしかなかったことから、民間バスの台数の増加が公団直営バスの比率低下を促し、最終的に1990年代末に決めた公団直営バスの比率を20%にするという規模縮小計画がほぼ実現したことになった。表6の路線数を見

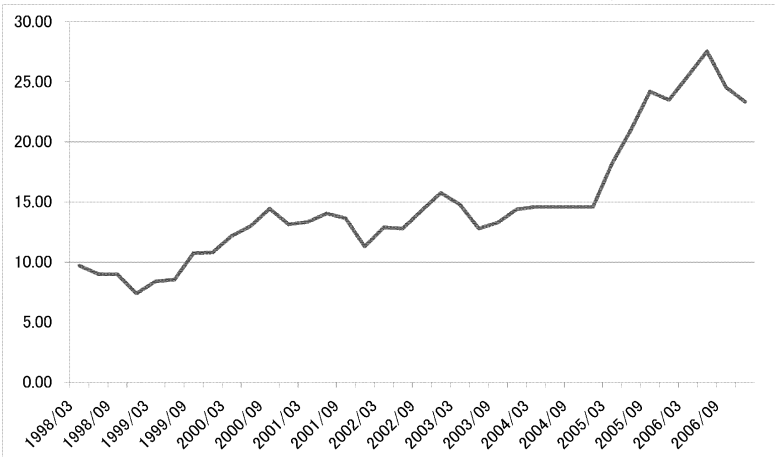
ても、公団直営バスの路線数は2000年代に入って100系統ほどでほぼ一定しており、民間委託バスの路線数が若干増加して公団直営バスとほぼ同数となり、その後も同じ状況が続いていたことが分かる。

このため、利用者の公団直営バスへの支持を背景に、政府は一旦規模を縮小させてきた大量輸送公団を復権させ、バンコクの庶民向けのポピュリズム的政策の担い手として積極的に活用することに方針を変更した。2005年12月に、政府は大量輸送公団が提案した事業改善計画を許可した⁷²。その骨子は冷房天然ガス車両（Natural Gas Vehicle : NGV）バス2,000台の購入であり、最終的には4,000台まで増強して大量輸送公団の直営バスを一新するものであった。このバスは天然ガスを燃料とすることで燃料費を削減するのみならず、スマートカード（ICカード）を利用することで車掌を省略し、人件費の削減も目論んでいた⁷³。運賃は現状の冷房バスよりも安く10パーツ均一料金とし、乗り継ぎも可能であるとした⁷⁴。

この計画は、当時急速に値上がりしていた石油価格と、それに伴い相次いで普通バス運賃が改定されていたことが背景にあった。図4のように、バンコクにおけるディーゼル油の小売価格は2005年に入って急騰し、2004年中は1ℓあたりほぼ15パーツで維持されていたディーゼル油の価格がわずか半年で25パーツまで上昇したことが分かる。このため、民間委託バスからの運賃値上げの要求が相次ぎ、普通バス運賃は急速に上昇していった。先の表3を見ると、2004年に最低4パーツであった普通バスの運賃が、2005年中に2回値上げされて6パーツに達し、さらに2006年に入って7パーツまで高騰したことが分かる。2004年2月までの運賃は3.5パーツであったことから、わずか2年間で運賃が倍増していたのである。

このため、大量輸送公団は燃費の安いNGVバスを導入して燃料費を削減する計画を立て、政府に提案したのであった⁷⁵。これに対して、政府側は大量輸送公団に対して10パーツ均一運賃とすることを条件とし、その計画

図4 ディーゼル油価格の推移（1998～2006年）（単位：バーツ/ℓ）



注：各月末のバンコク小売価格を示す。

出所：PTTホームページ (<http://www.pttpic.com/th/news-energy-fact-oil-price-bangkok.aspx?>) より筆者作成

を認めたのである⁷⁶。すなわち、大量輸送公団の経営改善計画を利用して、冷房バスにもかかわらず安価な冷房バスサービスを庶民に提供し、ポピュリスト的政策にすることを画策したのであった。普通バス運賃が7バーツまで上昇したことから、普通バスを廃止しても10バーツ均一の冷房バスの導入は利用者の支持を得られるであろうと考えたのである。また、ICカードの導入によって車掌の人的コストもかからなくなることから、燃料費の削減とともにNGVバスの運行経費は大幅に低下し、その結果10バーツの運賃でも大量輸送公団の採算性は確保されると見積もったのである。この時期はちょうど都市鉄道政策が混迷し、新たな「夢を売る」政策が必要であったことから、このNGVバス導入計画はまさに政府側の巻き返しのチャンスであった。

もしこの計画が実現すれば、1990年代後半から行われてきた大量輸送公団の規模縮小計画が抜本的に見直され、公団が再び役割を増加することを

意味した。新たに導入されるバスは公団直営バスであることから、たとえば一部の旧型バスを代替するとはいえ、公団直営バスの比率が増加することは確実であった。2005年時点の大量輸送公団の直営バスの台数は約3,600台であったことから、最終的に調達するとされた4,000台のバスのみで、当時の公団直営バスの台数を上回っていた。このため、この計画は実質的に大量輸送公団の復権を意味するものであった。政府のポピュリスト的政策を遂行させるためにも、運賃引き上げ要求を連呼する民間委託バスではなく、大量輸送公団が直営でバスを運行するほうが都合はよかった。

2006年2月の閣議でこの計画は了承され、大量輸送公団は同年末からの運行を予定した⁷⁷。その後、反タックス運動の拡大と国会解散のために大量輸送公団は入札を遅らせていた。8月に入ると、中国企業がNGVバス8,000台を大量輸送公団に売却し、代金は天然ガス価格に上乘せする形で回収する計画をタイ側に提案したとの話が、ポンサク (Phongsak Raktaphongpaisan) 運輸大臣によって披露された⁷⁸。この計画ではタイ側はあらかじめバス購入のための予算を捻出する必要がないことから、政府は関心を示した。タックスもNGVバス計画を来たる選挙のために利用し、NGVバスの運行で生じる燃料費の差額20パーツのうち、12パーツをバス購入費の返済に充てたとしても依然として8パーツの残額があり、これを利用してさらなる運賃引き下げを行ったり、従業員の待遇向上にも利用したりすることもできると「夢」を売った⁷⁹。

このNGVバス導入計画もタックス政権の崩壊とともに頓挫し、バンコク都のBRT計画とともに次政権への課題として引き継がれることになった。タックス政権時代にはバス事業を巡っても政府とバンコク都の間で対立が浮上し、都市鉄道と同様にバスサービスも徐々にポピュリスト的政策への様相を強めたものの、結局抜本的な改善は行われなかった。

4. 停滞するバス事業

(1) バス統合計画の失敗

1970年代に入って本格的に都市鉄道計画が浮上したものの、その実現は1990年代末まで待たねばならなかったことから、都市交通はバスだけに依存する状況が続いた。長年の悲願であった民間によるバス事業の統合も、1975年のマハーナコーン社による統合と翌年の大量輸送公団への継承によって実現したことから、民間事業者によるバス事業の限界、すなわちバスサービスの向上と低廉な運賃という2つの相反する命題の両立が実現するものとの期待が高まった。

しかし、実際には大量輸送公団によるバス事業は、どちらも十分に達成したとは言い難かった。サービスの向上については、バス台数の増加や冷房バスの導入などで、ある程度は実現した。新型バスを1,000台以上も一度に投入することは民間事業者には不可能であり、民間事業者が自ら車体を建造した雑多なバスに比べれば、大手のメーカーから大量に購入あるいは賃借したバスの状態ははるかに良かった⁸⁰。冷房バスも中間層などの自家用車利用者の転移を狙った新たなサービスであり、従来のバスは低所得者の足であるというイメージを払拭する可能性を持っていた。また、バスの増備に伴って路線網も大幅に拡張させたほか、高速道路経由や深夜運行のバスなど、新たなサービスの提供も行われた。違法ゾーンテオへの依存度も徐々に減少し、最終的にはミニバスに改造させることによって大通りのバス路線からは一掃した。

肥大化を続けるバンコクにとっては、これらの施策のみでは不十分であった。表8のように、バンコクの人口は1970年の約300万人から2000年には635万人まで増加し、都市規模は大幅に拡大していった。これに対し、自動車の増加率は人口増加率よりもはるかに高く推移し、自動車登録台数は1970

表8 バンコクの人口と自動車登録台数の推移（1970～2000年）

年	人口 (千人)	自動車台数(千台)			
		セダン	バイク	その他	計
1970	3,077	128	59	73	260
1980	4,697	220	172	148	540
1990	5,882	598	645	719	1,962
2000	6,355	1,241	1,965	1,290	4,496

注1：1970年は旧トンブリー県も含める。

注2：セダンの台数は7人乗り以下の四輪自家用車の台数である。

出所：人口：SYB (2010) table 1.4、自動車台数：1970年：SYB (1972-73) p. 294、1980年：SYB (1981-84) p. 311、1990：SYB (1991) pp. 200, 205、2000：SYB (2002) table 5.10, 5.13より筆者作成

年の26万台から2000年には450万台へと17倍も増加している。二輪車（バイク）の増加率は33倍と顕著であるが、中間層が通勤に使用するセダンもこの間に約10倍増加している。とくにタイが好景気を迎えた1980年代後半から1990年代半ばまでに自動車台数は急増しており、1980年から1990年までの増加率がいずれも最多となっている。このように自動車台数が人口増加率よりもはるかに高い比率で増えていたことは、通勤時の自家用車利用率もこの間に急増していたことを意味した。バス利用者数が1992年を頂点に減少傾向に転じたことは、バス利用者の自動車への転移が進んでいったことを示していた。

このような自動車の急増に対して、バンコクの道路整備は当然ながら追いつかなかつた。1973年のバンコクの道路距離は805km、道路面積は11.3km²でしかなかったが [柿崎 2011b: 295]、2003年には道路距離4,149km、道路面積58km²とどちらも5倍程度増加していた [SC (2003): 81]⁸¹。高速道路公団の建設した高速道路も1980年以降順次開通し、2000年には171kmに達した [TS (2000): Table 1. 1.2]。しかし、これだけの道路整備をもってしても、17倍も増加した自動車に太刀打ちすることはできず、道路混雑はこの間さらに悪化することとなった。そして、バスも自家用車と同じ道路を共有しなければならないことから、道路混雑の悪化はバスサービ

スの低下を招き、バスの魅力を減退することとなった。道路混雑によるバスサービスの低下は既に大量輸送公団の成立前から始まってはいたが、その傾向がさらに顕著となっていったのである。結果として公団成立後のバスサービスのある程度の向上も、道路混雑の悪化によって相殺されてしまった。

他方で、低廉な運賃の維持も容易ではなかった。先の表3で見たように、1976年に大量輸送公団が発足した時の普通バスの最低運賃は0.75バーツであったが、この最低運賃は1997年には3.5バーツとなっていた⁸²。政治的な配慮によって値上げを見直したこともあったが、結局この間にバス運賃は約4.7倍増加していたことになる。これに対し、バンコクの消費者物価指数は1976年から1996年までの間に約3.3倍増加したに過ぎず[末廣編 1998: 225]、バス運賃のほうが値上げ幅は大きかったことが分かる。公団成立前の運賃水準が低すぎたこともその要因の1つであろうが、結局バス事業を統合して国営化しても、低廉な運賃の維持は難しかったのである。

それでも、大量輸送公団の赤字経営を一掃するまでの運賃値上げは実現できなかったことから、この時代にもバスサービスは相変わらず政治問題として捉えられていたことになる。ただし、クックリット政権時に無料バスを導入した頃よりもその度合いは低くなり、ポピュリスト的政策としての低廉な運賃の維持と、大量輸送公団の赤字体質の改善という相反する目標を到達するための妥協の産物としての最低限の運賃値上げでしかなかった。このため、これだけの運賃値上げを行ったにもかかわらず、大量輸送公団はほぼ一貫して赤字経営を強いられていた。政府が資金調達に便宜を図ることで民間時代には見られなかった大量の新型バスの導入が実現したことは間違いないが、実際にはその代償は大量輸送公団の累積赤字という形で負担となっていった。政府が負債を肩代わりしたことも全くなかったわけではないが、大量輸送公団の赤字体質は結局変わらなかった。

このため、赤字削減のための大量輸送公団の規模縮小が指向され、その

結果民間委託が進むこととなった。委託された民間事業者は利益を確保するために経費の削減を行い、その結果公団直営バスよりも相対的に低いサービス水準にならざるを得なかった。すなわち、一旦はバス事業の国営化を果たしたものの、結局は再び民営化の方向に転換することになり、大量輸送公団に統合する前の状況へと回帰していったのである。バス統合計画は、事実上失敗に終わったのであった。

(2) 都市鉄道時代のバス

1990年代末からバンコクに登場した都市鉄道も、度重なる政策の変更によってその整備過程は遅々としていた。このため、2000年代に入ってもバスは依然として都市交通の主役であり続けた。しかし、実際には利用者の減少傾向が2000年代に顕著となり、都市鉄道の利用者が増加する中でバスの役割の変化が求められていた。

バンコクのバス路線網は、1988年以降もさらに拡大していた。新道路の開通に伴って開設された路線もあれば、市街地の拡張に伴って新たにバス路線が開設された区間も存在した。また、2006年に開港したスワンナプーム空港へのアクセス路線も少なからず存在した。さらに、先の図2の1988年の時点と比べて冷房バスの運行区間も大幅に増加し、大半の道路で冷房バスが運行されている状況が出現した。2008年の時点では計220の路線が存在し、このうち民間バスへの委託路線は計98系統あり、冷房バスの運行路線も123系統と過半数を越えていた [KSMK n. d.]。終夜バスや高速道路経由のバスも増加し、サービスも多様化した。

それでも、都市鉄道の定時性と迅速性が評価されることで都市鉄道の利用者の増加していったのに対し、バス利用者は減少していくことになった。1日当たりの都市鉄道の利用者数は、2000年の約15万人から2006年の約52万人へと3倍以上の増加を見せていた⁸³。この間の都市鉄道の総延長はほぼ

倍増した状況であったことから、路線長の増加率以上の利用者の伸びが見られたことになる。これに対し、先の表7のようにバスの1日平均利用者数は、2000年の484万人から2006年には367万人へと約4分の3に減少していた。バスの利用者数は1992年以降減少傾向にあり、都市鉄道の利用者数の増加と対照的な状況にある。そして、都市鉄道の利用者数の増加よりもバス利用者数の減少幅のほうが大きいことから、バス利用者の減少は単に都市鉄道への転移のみが理由でないことも分かる。

都市鉄道網が拡大する過程で、バスの役割は徐々に都市鉄道のフィーダーへと変化していくはずであるが、実際にはバンコクのバス路線網は都市鉄道が開通してもほとんど変化はなかった。郊外への路線網の拡張が進む一方で、都市鉄道が開通した市内の路線網はそのまま維持された。都市鉄道のフィーダーとしてのバス路線の開設もほとんどなく、唯一ともいえる事例はBTSによるシャトルバスの運行とバンコク都のBRTであった⁸⁴。旧来のバス停の位置を都市鉄道の駅に近接させた事例も若干存在するが、都市鉄道とバスの乗換を考慮したターミナルの建設は皆無であった⁸⁵。このため、都市鉄道のフィーダーとしてのバスの機能は低いままで推移し、都市鉄道の利用者はバンバスやバイクタクシーなど他の輸送手段で駅を目指すことになった⁸⁶。

「売夢政策」の下で指向されたNGVバスの導入計画や無料バスは、都市鉄道のフィーダーとしてのバスの役割を変化させるためには不十分であった。単に低廉なバスサービスを提供するだけでなく、都市鉄道との連携のとれたバスサービスを提供することが重要であった。バスが唯一の大量輸送手段の時代から都市鉄道が主役となる時代へと変化しているにもかかわらず、バスサービスは基本的に旧時代を継承したものであり、時代の変化に対応した施策は「売夢政策」には盛り込まれなかった。これが、バスの利用者数が大きく減少していった主要な要因であろう。

おわりに

本論は1976年の大量輸送公団の成立から2006年のタクシン政権崩壊までの期間を対象に、公団のバス事業の変遷を解明することを目標とした。大量輸送公団が統合後に直面した最初の問題は、バスサービスの立て直しであった。民間会社から買い上げたバスの大半は状態が悪く、大量輸送公団は多数のバスを購入したり賃借したりして台数を増やした。また、バス統合の過程で発生したバス不足によって多数の違法ソーンテオが流入していたが、これを大量輸送公団の管轄のもとで運行させることで違法状態から脱却させ、最終的にミニバスに改造させたうえで営業を継続させた。しかし、大量輸送公団は設立当初から赤字経営を強いられ、安い運賃体系を維持せざるを得なかったことから、公団の累積赤字は徐々に拡大していった。これを解消するために、民間委託バスの増加による大量輸送公団の規模縮小計画が策定されたが、これは結果としてバス事業統合前の状態への逆戻りであった。

その後、タクシン政権時代に入ると、当初は1990年代末から進められてきた大量輸送公団の規模縮小計画を継承し、バンコク都へのバス事業の移管も計画されたものの、都市鉄道計画のポピュリスト的政策化とともにバスもその対象に組み込まれ、大量の冷房NGVバスを購入して安価な運賃の公団直営バスとして運行する計画が浮上した。他方で、バンコク都が推進しようとしたBRT計画は、都市鉄道のBTS延伸線計画と同じく政府側からの妨害を受け、タクシン政権時代には実現しなかった。タクシン政権時代には、バスについても都市鉄道政策と同じくポピュリスト的政策化と都との対立が見られ、結果としてバスサービスの改善は何もなされなかったのであった。

このように、バンコクのバス事業が大量輸送公団によって統合されてか

らも、期待されたほどの成果は見られず、逆に累積赤字問題など新たな問題が発生していた。そして、タクシン政権時代に政治化したバス問題はその後も尾を引いており、バンコク都のBRTはようやく2010年に開業したものの、NGVバス問題は2011年現在でもまだ結論が出ていない。タクシン政権後のバス問題についても、今後継続して研究がなされる必要がある。

注

- 1 大量輸送公団の設立までの経緯については、柿崎 [2011b] を参照。
- 2 なお、2008年からポピュリスト的政策の一環として公団直営の普通バスの一部を無料バスとして運行しており、この利用者数はこの数値には含まれていない。無料バスの台数から推測すると、無料バスの利用者数は1日約50万人となる。
- 3 都市鉄道の整備過程については、柿崎 [2001]、柿崎 [2008]、柿崎 [2010] を参照。
- 4 タクシン政権時代には、バンコクにおける支持拡大のために、都市鉄道網の迅速な整備と低廉な運賃によるサービス提供が謳われ、「売夢政策」なる語が使われ始めた。詳しくは、柿崎 [2008] を参照。また、バスについても一旦行われたバス運賃の値上げが利用者の反対によって撤回されたり、貧者のための無料バスの運行が計画されるなど、バスサービスが政治問題化する傾向が1960年代半ばから見られるようになった [柿崎 2011b]。
- 5 SR 1977/07/29 “Loek Rotme Lek Mot Sin Pi Ni.”
- 6 1970年には運輸統制委員会で冷房バスの運行が認められたが、実際の運行には至らなかった [SRSW 1970/02/01 “Phatthana Kan Khamanakhom Thang Bok nai Muang Luang duai Kan Hai Ratsadon Nang Rotme Yen.”]。
- 7 市内循環系統であった冷房9と冷房10系統も後に路線が変更され、同じく郊外と市内を結ぶ路線となった。
- 8 SR 1977/11/30 “Ruang Rao chak Rot Prap Akat.”
- 9 Ibid.
- 10 ソーンテオはトラックの荷台に座席を設けたバスで、正式に免許を獲得すれば合法

的運行することも可能であったが、他者の免許路線で勝手に運行を行う非合法的なものも少なからず存在した。

¹¹ この言葉は、バンコクと地方の間のバスを運行する輸送社を揶揄するために用いられた。1959年にバンコク周辺の25県でのバス路線での運行免許を輸送社が独占的に獲得したものの、実際には既存の民間事業者を輸送社の免許の下に運行させ、輸送社は民間事業者から手数料を徴収するのみであった。このため、サービスは全く変わらず、逆に運賃が値上げされたことから、利用者は不満の声を高めた。詳しくは、柿崎 [2011b] pp. 272-275を参照。

¹² SRSW 1983/10/02 “Rotme Lek Yua khong Itthiphon nai Khruang Baep.”

¹³ SRWR 1979/04/22 “Rotme Phit Kotmai Kae kan Chon Mi Thung Mun Khan.”

¹⁴ SR 1978/03/20 “Panha Rotme Lek.”

¹⁵ SRSW 1979/04/22 “Rotme Phit Kotmai Kae kan Chon Mi Thung Mun Khan.”

¹⁶ タイの路線バス路線は第1種(都市内)、第2種(バンコク発着)、第3種(県間)、第4種(県内)の4種に分かれており、バンコクやその近隣県の一部区域内の大通りを走るバス路線は第1種、同じ区域内の小路を通るバス路線は第4種の路線とされた。いずれも大量輸送公団が免許を独占し、第4種についてはすべて民間委託で運行していた。

¹⁷ SRSW 1978/01/22 “Rotme Lek Lao Kao nai Khuat Kao Phon Tra Mai.”

¹⁸ SRSW 1893/10/02 “Rotme Lek Yua khong Itthiphon nai Khruang Baep.”

¹⁹ SRSW 1898/04/22 “Panha Minibat Nam Yok Ok Kho So Mo Ko.”

²⁰ Ibid.

²¹ ミニバスの運転手や車掌のマナーが悪いとして、大量輸送公団はミニバス2台を大型バス1台に代える形でミニバスを廃止していくことを希望した。

²² SRSW 1981/04/19 “Khongsong Muanchon Krungthep cha Yuti kan Yangrai?(Chop).”

²³ Ibid.

²⁴ SR 1978/03/09 “Khun Kha Rotme pen 1 Bat Raprong Wa cha Di Phit Hu Phit Ta.”

²⁵ SRSW 1979/07/01 “Nayobai Rotme cha Thopthuan kan Dai Ru Yang.”

²⁶ SRSW 1981/02/22 “Khun Kha Doisan Rotme.”

²⁷ SRSW 1981/03/08 “Nak Suksa-Kanmakon Rat Tong Thopthuan Kha Rotme.”

²⁸ SRSW 1981/03/15 “Prap Kha Rotme Khwam Tongkan khong Prachachon.”

²⁹ Ibid.

³⁰ 例えば市内から郊外のミーンブリーまでの運賃は、従来の4.5パーツから2パーツに下がった [SRSW 1985/03/03 “Phichet Sathitchawan Phu Amnuai kan Kho So Mo Ko.”]。

³¹ この補助金は実際には政府系の貯蓄銀行 (Thanakhan Omsin) からの融資の形で行われたが、返済は大蔵省の負担とされた。

³² SRSW 1983/12/04 “Baeng Khet Kho So Mo Ko Hai Ekkachon Kae Panha Prasa Samak.” 委員会が提案したのは第1管区の民間委託であり、当時約300台のバスで計11系統を運行し、月に500万パーツの赤字を計上していた。

³³ SRSW 1984/01/29 “Kae Panha Kho So Mo Ko Ru Khon Thai cha Rai Panya?”

³⁴ SRSW 1989/04/22 “Panha Minibat Nam Yok Ok Kho So Mo Ko.”

³⁵ 1992年9月3日に官報でマイクロバス用の特別冷房バス路線が告示されたのが最初であった [RKB Vol. 119-110: 9668-9675]。

³⁶ 原則として途中無停車ではあるが、実際には途中で乗降を認めている路線も多い。

³⁷ 1999年4月から2000年12月までに計117のバンバスの路線が官報に告示された [RKB Vol. 116-117]。

³⁸ NT (OE) 1998/01/31 “Ailing Micro Bus Operator Gets Strategic Partner.”

³⁹ BP (OE) 2001/07/22 “Cash-strapped Microbuses to Let Passengers Stand.” 2000年8月からBTSCはフィーダーバスとしてシャトルバスと称するバスを7路線で運行開始し、マイクロバス社にその運行を委託した。

⁴⁰ パラトランジットとは従来の大型バスとタクシーの中間にあたる公共交通手段で、途上国で見られる交通手段である。ソーンテオやミニバスなどの決められた路線を運行するもののほか、バイクタクシーや三輪自転車タクシー(サムロー)など決められた路線がないものも含まれ、その種類も多様である。

⁴¹ SRSW 1981/03/22 “Rotme On Pai Nai ko Mi Panha.”

⁴² SRSW 1983/05/29 “On Kho So Mo Ko Hai Ko Tho Mo Ngai Koen Pai Samak.”

⁴³ 燃料費の未払い分については、本来30億パーツ程度あったものを利率の引き下げによって27.63億パーツに減額し、大蔵省が返済を負担する形で貯蓄銀行から貸し付けた。

⁴⁴ 燃料費補助は1991年1月分から1992年6月分まで行われ、利子も含めた総額は計

93. 84億パーツであった [KSMK 2005: 12]。

45 NT 1997/03/14 “Panel Approves Transfer of Bus Service to BMA.”

46 融資は政府系のクルンタイ銀行から行うことになっていた。大量輸送公団に対しては政府が直接補助金を支給することではなく、政府系銀行からの融資の保証を大蔵省が行う形での資金提供が行われてきた。

47 NT (OE) 2000/07/24 “Samak Plans Unwanted Gift for City.” 3.5パーツは当時の普通バス（赤バス）の最低運賃であった。

48 BP (OE) 2000/10/24 “Bus Agency Resists Transfer.”

49 DN (OE) 2003/02/18 “Reng Suksa On Kho So Mo Ko Ma Khun Ko Tho Mo Pi 47.”

50 BP (OE) 2003/07/03 “BMTA Likely to Keep Control of Air-conditioned Bus Services.”

51 Ibid.

52 DN (OE) 2004/02/03 “Rotme Ron Samak Kep Kha Doisan 5 Bat.”

53 PCK (OE) 2002/03/08 “Kho So Mo Ko Chang Chula Tham Wichai Lot Ton Thun.”

54 Ibid.

55 BP (OE) 2002/05/09 “BMTA Plans Big Overhaul.” PSO については、同じく赤字経営が続いていた国鉄も普通列車が該当すると主張し、政府からの補助金を獲得していた。

56 前売券は一日乗車券、一週間乗車券、一ヶ月乗車券からなり、それぞれ普通バス用と冷房バス用が存在した。ただし、公団直営バス以外では使用できない。

57 2002年度の大量輸送公団の収入は約698億パーツであったが、翌年度は約646億パーツへと減少した。

58 一部の路線では、下二桁の系統番号の変更も行われた。

59 ラートプラーオ通りでは1995年から下り車線の1車線を用いて、上りのバス専用レーンとして使用を開始した [KSMK (1995): 8-9]。また1997年に開通したナラーティワート通りは当初から道路の中央にLRTのための走行路を確保しており、とりあえずバス専用路として1998年から使用を開始した [NT (OE) 1997/12/01 “New Bus Route.”]。しかし、前者は途中停留所に停車できないこと、後者は新設路線のために利用者が少ないことを理由に、いずれも2001年に廃止された [DN (OE) 2001/01/25 “Henduai Loek Rotme Ko Klang”]。これらのバスは、中央分離帯バス (Rotme Ko Klang)

と呼ばれた。

60 PCT (OE) 2004/01/26 “Khamanakhom Thum 2 Phan Lan Kae Panha Charachon Ko Tho Mo.”

61 BP (OE) 2004/02/02 “City Urged to Establish Rapid Bus Network.”

62 BP (OE) 2004/09/09 “First Rapid Bus Route in One Year.”

63 DN (OE) 2004/09/14 “Rotme Duan Phiset (BRT) Lao Kao nai Khuat Mai.”

64 PCT (OE) 2004/09/14 “Nikon Pat Brek Aphilak Phap Phaen Rotme Duan Sai Kaset.”

65 BP (OE) 2005/01/05 “New Rapid Bus Routes May Run Another 3km.” ラーチャブルック通りにはBTSの延伸線が通ることになっており、この路線は起点と終点の2ヶ所でBTSに連絡することになった。

66 PCT (OE) 2005/10/13 “Ko Tho Mo Mun Rat Yu Phaen Kae Charachon BRT Sadut Sam Roi BTS.”

67 DN (OE) 2005/10/04 “9 Borisat Yak Yai Son Sang Bangkok Samat We.”

68 PCK (OE) 2005/11/15 “Ko Tho Mo Poet Song Pramun BRT Ko Mo 8 - Mochit lae Chong Nonsi - Saphan Mai.”

69 DN (OE) 2006/05/09 “Ko Tho Mo Nat Thok Bai Anuyat Wing Rot BRT.” なお、この路線の終点は当初のナワミン通りからラームインタラー通り8km地点(コーモー8)まで延伸されていた。

70 Ibid.

71 BP (OE) 2002/10/12 “More State Buses Likely as Private Service Lose Favour.”

72 PCK (OE) 2005/12/15 “Ratthaban Fai Khiao Hai Kho So Mo Ko Su Rot Ae NGV 2,000 Khan.”

73 PCK (OE) 2006/01/06 “Kho So Mo Ko Chat Senthang Doen Rot Rongrap Yuro NGV Mai 2,000 Khan.”

74 この時点での冷房バスの運賃は区間制であり、最低運賃は11～12バーツであった。

75 当時の天然ガスの小売価格は1kgあたり8.5バーツで固定されており [PTTホームページ (<http://www.pttplc.com/th/news-energy-fact-oil-price-bangkok.aspx?>)]、急速な石油製品の高騰に伴い天然ガスは相対的に安くなっていった。

76 PCK (OE) 2005/12/15 “Ratthaban Fai Khiao Hai Kho So Mo Ko Su Rot Ae NGV 2,000

Khan.”

77 PCK (OE) 2006/02/14 “Kho Ro Mo Poet Thang Kho So Mo Ko Su Rot Ae NGV 2,000 Khan.”

78 PCK (OE) 2006/08/01 “Ratthaban Sonchai Su Rotme NGV Chak Chin thi Sanoe Nguankhai Chamra Ngoen Chungchai.” これは通常1kgあたり8.5パーツの天然ガスを20.5パーツで大量輸送公団が購入する代わりに、バス代金は差額の12パーツを利用して回収するという提案であった。

79 PCK (OE) 2006/08/05 “Thaksin Wang Riak Khanaen Khon Krung.”

80 大量輸送公団のバスは日野、いすゞ、ボルボ、ベンツなどの日系や欧米の大手自動車会社から購入しており、民間事業者の間でよく見られた車台のみ購入して車体を自前で建造するバスよりも状態は良かった。

81 2003年の数値はバンコク都の管轄する道路総延長と道路面積であり、1973年の時点と対象となる範囲や道路の種別が異なる可能性がある。

82 1997年の実質値上げは、従来2.5パーツの運賃を徴収していた旧型の青バスの廃止によるものであり、青バスと同じ運賃を徴収していたミニバスはその後もしばらく2.5パーツの運賃を維持していた。

83 BTS の1日平均利用者数は、2000年の14.8万人から2006年には35.1万人へと約2.4倍増加した [BTSG (2009/2010): 52]。MRTA の1日平均利用者数は2006年に15.8万人であり [BMCL (2010): 7]、合わせると同年の1日平均利用者数は約52万人となる。

84 BTS のシャトルバスについては、柿崎 [2001] p. 296を参照。なお、BTS の利用者数が増加して当初の目的は果たしたとして、シャトルバスは2006年8月限りで廃止された。

85 地下鉄の青線建設の際にはパーク・アンド・ライド用の駐車場が建設されたが、バスとの接続のために駅前にバスターミナルを建設した事例はこれまで存在しなかった。BTS の戦勝記念塔駅やモーチット駅はバスとの結節点としてある程度機能しているが、いずれも都市鉄道の整備に伴って新たなバスターミナルを設置したものではない。

86 大量輸送公団の管轄下にあるバンバスは2009年の時点で約6,650台であり、1日1台100人を輸送すると仮定すると、利用者は1日70万人弱となる。すべての路線が都市鉄道の駅を起点としているわけではないが、戦勝記念塔駅やモーチット駅など駅を起点とする路線も少なからず存在する。

引用資料

(1) 年次報告書・逐次刊行物(() 内数値は年版を示す)

Bangkok Metro Public Company Limited. (BMCL). *Annual Report*.

BTS Group Holdings Public Company Limited. (BTSG). *Raingan Pracham Pi*. [Annual Report.]

Khonsong Muanchon Krungthep, Ongkan (KSMK). *Raingan Pracham Pi Ongkan Khonsong Muanchon Krungthep*. [Annual Report, Bangkok Mass Transit Authority.]

Ratchakitchanubeksa (RKB). [National Gazettee.]

Sathiti Charachon (SC). [Traffic Statistics.]

Statistical Yearbook of Thailand (SYB).

Transport Statistics (TS).

(2) 新聞・雑誌((OE) はオンライン版を示す)

Bangkok Post. (BP)

Bangkok Post Year-End Economic Review. (BPYEER)

Delinius. (DN)

Krungthep Thurakit. (KT)

Nation, The. (NT)

Phu Chatkan. (PCK)

Prachachat Thurakit. (PCT)

Sayam Rat. (SR)

Sayam Rat Sapda Wichan. (SRSW)

引用文献

Bangkok Guide ed. [1988] *Krungthep Doenthang*. Bangkok, Bangkok Guide. [Bus Guide.]

柿崎一郎 [2001] 「バンコクの都市鉄道整備史 —なぜ実現が遅れたのか—」『横浜市立大学論叢』第52巻人文科学系列第1・2号 pp. 261-302

柿崎一郎 [2008] 「タクシン政権時代のバンコク都市交通政策 —「売夢政策」の限界—」『鉄道史学』第25号 pp. 37-54

- 柿崎一郎 [2010] 『王国の鉄路 タイ鉄道の歴史』京都大学学術出版会
- 柿崎一郎 [2011a] 「バンコクにおけるバス事業の発展 1910～1957年 —統制の強化とその限界—」『横浜市立大学論叢』第62巻人文科学系列第1号 pp. 23-66
- 柿崎一郎 [2011b] 「バンコクにおける都市交通政策の変遷 1957～1976年 —バスサービスの政治問題化—」『東南アジア研究』第49巻第2号 pp. 268-299
- Khonsong Muanchon Krungthep, Ongkan (KSMK). [1985] *9 Pi Ongkan Khonsong Muanchon Krungthep*. Bangkok, KSMK. [9th Anniversary of Bangkok Mass Transit Authority.]
- Khonsong Muanchon Krungthep, Ongkan (KSMK). [1998a] *Phaen Kan Prapprung lae Prap Lot Khanat khong Ongkan Khonsong Muanchon Krungthep*. Bangkok, KSMK. [Improvement and Downsizing Plan of Bangkok Mass Transit Authority.]
- Khonsong Muanchon Krungthep, Ongkan (KSMK). [1998b] *Phaen Patibat Kan Phoem Botbat Phak Ekkachon khong Ongkan Khonsong Muanchon Krungthep*. Bangkok, KSMK. [Plan for Increasing Private Sector's Role of Bangkok Mass Transit Authority.]
- Khonsong Muanchon Krungthep, Ongkan (KSMK). [2005] *Ongkan Khonsong Muanchon Krungthep*. Bangkok, KSMK. [Bangkok Mass Transit Authority.]
- Khonsong Muanchon Krungthep, Ongkan (KSMK). [n. d.] *Senthang Doen Rot Doisan Pracham Thang nai Khet Krungthep lae Changwat Klaikhiang*. Bangkok, KSMK. [Bus Route Map in Bangkok and Its Vicinity.]
- Samrit Miwong-ukhot ed. [n. d.] *Patithin Khao lae Hetkan nai Prathet Rop 10 Pi: Pho So 2519 Thung Pho So 2528*. 3 Vols. Bangkok, Sayamban. [News and Incidents during decade: 1976-1985.]
- Somsri Chatsakunwilai [1992] “Ongkan Khonsong Muanchon Krungthep.” in Chittima et al. *Rattha Wisahakit nai Yuk Ratthaban Nai Anan Panyarachun: Rattha Wisahakit Dan Kan Khonsong lae Khamanakhom*. pp. 1-24 [Bangkok Mass Transit Authority.]
- 末廣昭編 [1998] 『タイの統計制度と主要経済・政治データ』アジア経済研究所

引用ホームページ

PTT Public Company Limited.(PTT) (<http://www.pttplc.com/>)