

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—

柿 崎 一 郎

はじめに

タイの首都バンコクにおいて、バスは長らく大量輸送手段として重要な役割を果たしてきた。1960年代に市内軌道が廃止されてからは事実上唯一の大量輸送手段であり、バンコクの住民のバスへの依存度は必然的に高くなっていった。1999年に軌道系大量輸送手段である高架鉄道が出現してからは、徐々にその役割を低下しつつあるが、軌道系大量輸送手段の路線網が2010年末の時点でも約75kmに限られていることから、バスは依然としてバンコクの大量輸送手段の主役の座を維持している。2008年の1日のバス利用者数は推計で320万人ほどであり、バンコク首都圏に居住する人の約3分の1が毎日バスを利用していることになる¹。

このように、バンコクにおける都市交通手段として重要な役割を果たしてきたバスであるが、その歴史を包括的に明らかにした研究はこれまでなされていない。1976年にバス運行を担当するバンコク大量輸送公団(Ongkan Khonsong Muanchon Krungthep : KSMK) が成立してからの時期については、チャールニー (Charuni Khongkun) による研究に代表されるような例もないわけではないが [Charuni 2006]、それ以前の民間事業者がバス事業を行っていた時代について本格的に取り上げた研究は存在しない。バンコク大量輸送公団も KSMK [1985] のような創立記念集を時々出しており、公団の成立前のバス事業について若干の記述が見られるものの、その全容

を明らかにするような内容ではない。一方、市内軌道と同じく黎明期については、いわゆる「事始め」本にバンコクの最初のバスについての記述があり、その代表格であるサグアン (Sa-nguan Ankhong) も1910年前後のバス事業の開始から1930年代初めまでの状況について若干の言及している [Sa-ngau 1986]。このように、バンコクのバス発展史は依然として不明な点が多く、とくに黎明期から公団成立までの間が空白となっているのである。

このため、本論ではバンコクにおけるバス事業の発展史を包括的に明らかにすることを目的とし、対象期間をバス事業の出現から1957年のピブーン (Plaek Phibunsongkhram) 政権崩壊までに設定する。具体的には、バス路線の開設や事業者の増加といったバス事業の発展過程を解明するとともに、政府のバス政策がどのように変遷していったのかを分析することを主要な課題とする。以下、第1章でバス事業の発生から第2次世界大戦期までの時期を取扱い、第2章で戦後のバス事業の統合政策の浮上を考察する。次いで第3章で1954年から始まった運輸省による統制とその限界を概観し、第4章でこの間の政府のバス政策の変遷とその問題点について分析する。

1. バスの出現

(1) バス事業の始まり

タイにおけるバスの導入については、プラ (後プラヤー)・パックディーノーラセート (Phra Phakdi Noraset, Loet Setthabut) が創始者であるという説が一般的である。サグアンによると、タイで最初のバスは、1907年頃にプラ・パックディーノーラセートがヨッサー (後のカサットスック橋) からプラトゥーナームへと運行を始めたものであった [Sa-nguan 1986 : 67]。このバスは当初は馬が牽引する馬車であったが、翌年フォード製の自動車に代替されたという。一方、チャーリー (Chali Iamkrasin) によると、バンコクでの最初の定期馬車は1885年にチャルーンクルン通りで運行を開

始したとされており、2年ほどで市内軌道に代替されて廃止された後に、2代目の定期馬車が1909年にプラ・パックディーノーラセートによってヨッサー〜プラトゥーナーム間で運行を開始したという [Chali 1981: 111-113]。彼は自動車への変更年を1913年としていることから、サグアンの説よりも5年ほど遅くなっている。このように、バスの正確な運行開始年は不明であるが、少なくとも1910年前後からプラ・パックディーノーラセートによって運行が開始されたことは事実であろう。彼は後に自らの名前を冠したナイルート (Borisat Nai Loet Chamkat) 社を立ち上げ、この会社が戦後バンコクの最大のバス事業者として機能していくことになる²。

最初のバス路線が開設されてからの路線網の拡張の過程は不明であるが、1925年のバンコクのバス路線の一覧は存在する。これをまとめたものが、表1となる。これを見ると、1925年の時点で、計12のバス路線がバンコクに存在していたことになる。運行者はバス事業の創始者であるプラ・パックディーノーラセートが4路線のほか、プラヤー・チョンラックノーラシンが5線あり、他に1線のみの運行者が3人存在した。いずれもタイ人による運行となっており、タイの経済活動を牛耳っていたと言われる中国人が全く存在しない点が注目される。

表1 バンコクのバス路線(1925年)

運行者	バス台数	区間	運賃	経由地(道路)
クン・シラーユットコーソン	3~6	ナーンルーン市場〜バーンスー郡役所	1区間5サタン、全線20サタン	ラーマ5世
ルート・セータブット	5	ヨッサー〜プラトゥーナーム	1区間5サタン、全線10サタン	ラーマ1世、ラーチャダムリ
ルート・セータブット	4	ヨッサー〜デーワカム橋	1区間3サタン、全線6サタン	クルンカセーム
ルート・セータブット	3	バーンラック〜プラトゥーナーム	1区間5サタン、全線20サタン	シーロム、ラーチャダムリ
プラヤー・チョンラックノーラシン	8	ラビーパッタナパーク橋〜ウィットユ	1区間5サタン、全線25サタン	ルアン、ラーマ4世
プラヤー・チョンラックノーラシン	4	チャックラリット〜シアンコン小路	1区間5サタン、全線10サタン	シンリート
プラヤー・チョンラックノーラシン	4	シープラヤー〜シアユットヤヤー	1区間3〜5サタン、全線26サタン	シープラヤー、バヤータイ
プラヤー・チョンラックノーラシン	4	スラウォン〜サナムマー	1区間5サタン、全線20サタン	スラウォン、アンリッドゥーナン
ファック・リマンケーオ	2	キアオカイカー〜バーンスー	1区間5サタン、全線20サタン	サムセーン、タハーン、デーチャワット
プラ・パックディーノーラセート	3	ラーンルアン〜マッカサン	1区間5サタン、全線20サタン	ラーンルアン、ベツプリ、ラーチャブラーロッパ
サムアーン・アヌシットソクラーム	2	ノララット橋〜キアオカイカー	1区間5〜10サタン、全線25サタン	サムセーン
プラヤー・チョンラックノーラシン	4	サートーン〜ブルンナット	1区間5サタン、全線20サタン	サートーン〜ウィットユ

出所：NA No. 6 No. 8, 4/1より筆者作成。

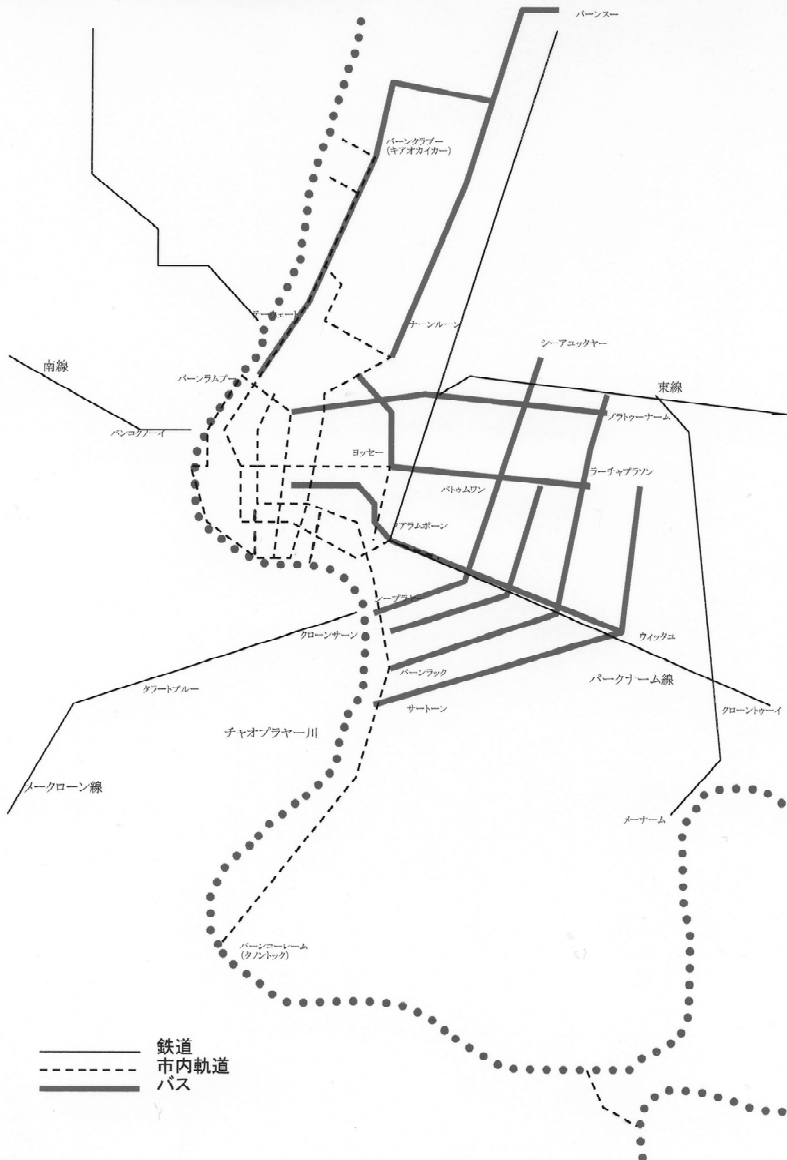
実際の路線は図1に示されているように、3環濠に囲まれた旧市街ではなく、むしろ東や北の郊外への路線が多かったことが分かる。とくに路線が集中しているのは東方であり、市内軌道のバーンコーレーム線、東線、メーナムへの支線で囲まれた範囲内に多くのバス路線が開設されていたことが分かる。この辺りは人口が急増した地域であり、なおかつ市内軌道がまだ到達していない地域でもあった [柿崎 2010 : 20-27]。北方へもバーンスーへ至るバス路線が開設されており、やはり人口が増加していた地域へ至る路線であった。市内軌道と並行するバス路線が、サームセーン通りのバーンラムプー〜バーンクラブ間を除いて皆無のように、この時期のバス路線は基本的には市内軌道がまだ到達していない郊外へのアクセスが中心であった。

なお、バスの運行については、当初は運行許可に関する規則はとくに存在しなかったが、1930年に交付された自動車法によって、特別許可証 (Bai Anuyat Phiset) が出されるようになった³。鉄道や市内軌道の場合は免許 (Sampathan) が出されていたが、バスの場合の免許は、民間が独自に建設した道路 (免許道路) 上で独占的なバスの運行を行なう場合に限って免許が出されており、公道上の路線バスの場合は特別許可となっていた。この特別許可は1年毎に更新されることになっており、免許のように数十年単位の期間を有するものではなかった⁴。特別許可証の発行元は自治土木局となっており、具体的にはバス運行申請検討委員会 (Kammakan Phicharana Ruangrao lae Kham Kho Doen Rotyon Satharana Pracham Thang) が事業者からの申請を検討して、許可するかどうかを決めていた⁵。

(2) 路線網の拡張

バンコクのバス路線は新たに市街地が拡大していった東方と北方で広がっていったが、当然ながらバンコクの道路網の範囲がバス路線の拡張の限界

図1 バンコクのバス路線網(1925年)



でもあった。1930年代までバンコクの道路網は外部とは寸断された孤立状態であり、バンコクと地方を結ぶ交通手段は鉄道と水運しかなかった。このため、バンコクのバス路線は県外へ出ることはできず、バンコクと地方を結ぶようなバスの出現は、そのような道路の開通を待たねばならなかった。さらに、チャオプラヤー川西岸のトンブリー側での道路整備も遅れていたことから、トンブリー側でのバスの出現も1930年代に入ってからのこととなった。

バンコクで最初の県間バスは、パークナムへのバスであった。このバスの運行は、パークナム鉄道の免許が1936年9月で失効することを受けて、鉄道を買収しない場合の交通手段の確保として急遽運行が決まったもので、航空輸送社 (Aerial Transport Co. Ltd.) がそれを任されることになった [柿崎 2009 : 29]。パークナムはバンコクの南のサムットプラカーン県の県庁所在地であるが、距離的にはバンコクからは20km程しか離れておらず、バンコクの郊外と言っても差し支えない地域であった。このため、このバスは実際にはバンコクの郊外バスの機能も有していた。

一方、県間バスではないが、北方のドーンムアンへのバスも同じく1936年から運行を開始したものと思われる。これは1933年のボーウォーラデート親王の反乱を契機に政府が建設を開始したドーンムアンへの道路の開通に伴うもので、バンコクから北へ向かう幹線道路の一部となるものであった⁶。空軍クラブ (Samoson Thahan Akat) がバス運行の特別許可を獲得したが、実際の運行は民間のサイアム自動車 (Borisat Sayam Rotyon Chamkat) 社に委託し、1938年11月から航空輸送社に運行が任された⁷。

パークナムに次ぐ県間バスは、ノンタブリーへのバスであった。ノンタブリーはチャオプラヤー川沿いに位置するために水運が利用可能であり、道路の重要性はそれほど高くなかった。ところが、1930年にチャオプラヤー川畔のバーンクワーンに新たな刑務所を設置し、ノンタブリーの県庁もそ

の付近に移設するという計画が出現すると、バンコクとの間に道路を建設する計画も浮上した⁸。このため、この道路が1936年からの第1次道路建設5年計画に盛り込まれ、1939年11月によりやく開通した⁹。これを受けてバンコクとの間のバスも運行を開始したが、このバス（29系統）は表2のようにノンタブリー市が特別許可を受けていた。ノンタブリーもバンコクの中心街から20km程度であることから、このバスも実質的にバンコクの郊外バスであった。このように、1930年代にバンコクの市街地から地方へと伸びる道路が整備され始めたことによって、パークナム、ドーンムアン、ノンタブリーと3方向へ至る郊外バスが運行を開始したのである。

トンプリーでのバス路線の開設は、1932年に開通したプット橋の建設と連動していた。トンプリー側では道路の整備が遅れ、1920年代までは自動車が行き可能な道路がほとんどないような状況であった。このため、プット橋の建設に合わせてトンプリー側でも本格的な道路整備が行われることとなり、プット橋からダーオカノン運河までなど計10線の道路が対象となった [Kanokwali 2001 : 157]。これによって、トンプリーでのバス運行も可能となったが、表2を見る限りトンプリーのバス路線で最古のものは1934年に認可された12系統となっており、プット橋を渡って東西兩岸を結ぶバスも25系統などが認可される1939年まで存在しなかったことになる。しかし、実際にはそれ以前からバスの運行は始まっていたようであり、サグアンは1933年に中国人が設立したナコーントン社（Borisat Nakhon Thon Chamkat）がバーンラムプー～ウォンウィアンヤイ間で初めてバスの運行を開始したとしている [Sa-nguan 1986 : 68] ¹⁰。県間バスと同じく、やはりプット橋と道路ができたことがトンプリーでのバス運行の開始の契機となっていたのである。

表2 バンコクのバス路線の拡充 (1933 ~ 43 年)

1930年代					
路線番号	路線	事業者	ルート	認可年月日	備考
1	カサットスク〜プラカノーン	ルート・セータブット	ラーマ1世、パークナム	1933/03/18	
2	バーンラムブー〜マッカサン	ルート・セータブット	ラーンルアン、ベツプリー、ラーチャブラー ロップ	1932/04/28	
3	カサットスク〜プラトゥーナー ム	ルート・セータブット	ラーマ1世、ラーチャダムリ	1932/04/28	
4	シーブラヤー〜戦勝記念塔	ルート・セータブット	シーブラヤー、バヤータイ	1932/04/28	
5	プラトゥーナーム〜シーロム	ルート・セータブット	ラーチャダムリ、シーロム	1932/04/28	
7	シーヤーン〜サーラーデーン	サノーン・ユワブー	ナコーンチャイシー、ラーマ6世、ラーチャ ウィティ、ラーチャブラーロップ	1932/12/30	
8	ラーマ5世像〜ブット橋	ルート・セータブット	ラーチャダムヌーン、ナーブララン	1932/10/01	
10	バーンクンプロム〜サーム イェーク	シーナコーン社	ウィスットカサット、ナコーンサノーン、ルアン	1934/01/28	
12	ウオンウィアンレック〜ウオン ウィアンヤイ	トンブリー市	ソムデットチャオブラヤー〜ラートヤー	1934/04/21	ナコーントン社から 1939/05/17移管
14	フアラムポー〜バンコク港	タイ自動車	ラーマ4世、スントーンコーサー	1932/04/12	
15	ブット橋〜バーンスー	タイ自動車	チャックラベツト、チャックラボン、サーム セーン、ルークヌア、ラーマ5世	1932/04/13	
17	テークウエート〜ピットタヤリ ティアン橋	タイ自動車	クルンカセーム、マハーブルッタラーム	1932/04/13	
20	フアラムポー〜パークナ ム	航空輸送社	ラーマ4世、ラーマ6世、ラーマ1世、パーク ナム道路	1936/07/10	
21	バーンスー〜ワンブーラーバー	シーナコーン社	ラーマ5世、ナコーンサワン、マハーチャイ	1932/05/09	郊外バス
22	トゥロークチャン〜バーンポー ン・バーン	ブリック・サートウ	チャン、サートウブラディット	1934/05/13	
23	戦勝記念塔／サバーンデーン 〜ドーンムアン	空軍クラブ	ドーンムアン道路	1936/09/18	
24	ターティアン〜タノントク	バンコク市	チャルーンクルン	1938/05	
25	ダーオカノーン〜バーンラム ブー	トンブリー市	タークシン、ティートーン	1939/05/17	
26	タラートブルー〜タープラチャ ン	トンブリー市	トゥートタイ、プラチャーティボック、バーン モ	1939/05/17	
27	カサットスク〜バンコクノイ 駅	トンブリー市	バムルンムアン、マハーチャイ、プラ チャーティボック、イッサラパーブ	1938/01/21	
28	バヤーマー〜シリラート	トンブリー市	デーサバーン2	1939/05/17	
29	キアオカイカー〜ノンタブリー	ノンタブリー市	バーンクラブ	1939/09/12	郊外バス
1940年代					
路線番号	路線	事業者	経由	認可年月日	備考
9	フアラムポー〜シンブリー	ポーコーソー	ラーマ4世、ラーマ6世、ラーマ1世、バヤー タイ	1940/08/17	地方バス
33	チャックラリット〜プラトゥー ナーム	ブアク・ユワブーン	ウオーラチャック、ナコーンサワン、ベツ プリー、ラーマ6世、ラーチャブラーロップ	1941/04/03	地方バス
19	フアラムポー〜ブラーチー ンブリー	ポーコーソー	ラーマ4世、ラーマ6世、ラーマ1世、バヤー タイ	1941/09/22	
35	ウオンウィアンヤイ〜ブッカ ロー	バンコク市	タークシン、マハイサワン	1942/08/17	
36	戦勝記念塔〜サバーンデーン	ルート・セータブット	ドーンムアン道路、パティバット	1942/11/27	
30	バーンラムブー〜戦勝記念塔	バンコク市	ナコーンラーチャシーマー、ラーチャウィ ディ	1943/10/25	
31	ラーチャウオン〜ナーンルー ン	バンコク市	スアバー、ルアン、クルンカセーム	1943/10/25	

出所：NA [2] So Ro. 0201. 66. 3/7より筆者作成。

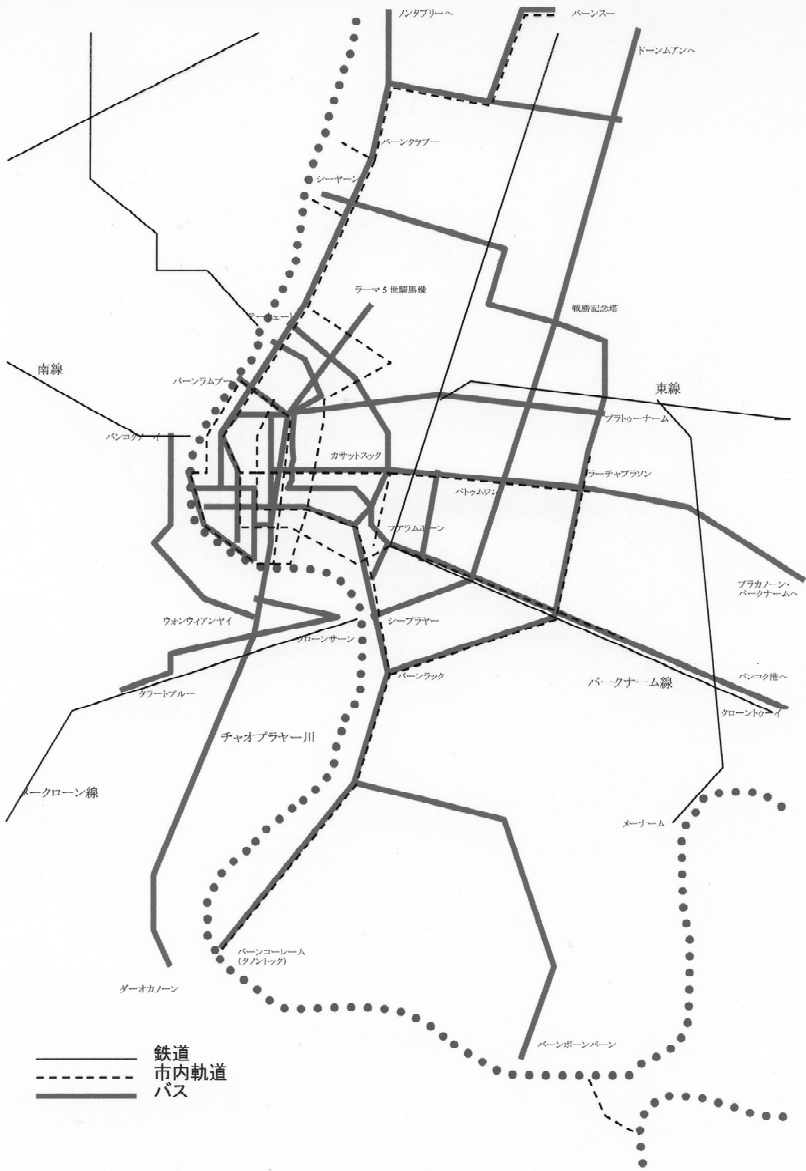
(3) 市のバス事業への参入

バス路線の拡張は、郊外のみならず市内でも進んだ。表2のように、1930年代末までに計22線のバス路線が開設されており、図2のようにバス路線網も大幅に緻密となっていたことが分かる。中でも顕著なのは、市内軌道と競合する路線が増加したことであった。1925年の時点ではバス路線はほとんどが既存の市内軌道と競合せずに棲み分けを行っていたのに対し、1930年代末には大半の区間で市内軌道とバスが同じ道路上を走っていたことが分かる。市内軌道を運行していたサイアム電気 (Siam Electric Cooperation Ltd.) は政府と協定を結んで市内軌道と競合するバス路線の新規開設を抑制しようとしたが、結局効果がないとのことで協定は破棄された [柿崎 2010 : 30-32]。

バス路線の増加とともに、バスの運行事業者も多様化が進んだ。表2を見ると、ルート・セータブット (プラ・バックディーノラセート) のように1925年から継続してバス事業に参入している人名も見られるが、シーナコーン社 (Borisat Hang Hun Suan Chamkat Si Nakhon) やタイ自動車 (Borisat Rotyon Thai Chamkat) など、この時期になると事業者が組織化している事例も見られるようになった。さらに、パークナムへのバスやドーンアンへのバスのように国営企業や政府機関が事業者となっている例もあれば、バンコク市やトンブリー市などの地方自治体が運行している路線も存在した。このように、バス路線の増加とともに官民間問わず様々な個人や機関がバス事業に参入し、バス事業の多様化が進んだのである。

当初政府は基本的にバス事業への参入についてはとくに制限を設けず、申請があれば先着順に受け付けて特別許可を出すという形で対応してきた。しかし、立憲革命後は地方自治体である市 (テーサバーン) にバス運行を任せ、将来的にはバス事業は市に一元化することに方針を改めていった。市は1933年テーサバーン法に基づいて設置されたものであり、1935年に旧

図2 バンコクのバス路線網(1939 年末)



来の衛生区（スカーピバーン）を格上げする形で1935年に35ヶ所で設置されたのがその始まりである [永井 2003： 278-279]。市の任務は日本の地方自治体の任務と同じく様々な公共サービスの提供であり、その中には当然交通も含まれていた。このため、市を管轄する内務省としては、市が設置された都市においては交通事業、すなわちバス事業は市の管轄とすることを原則としており、バンコクのバス事業も最終的には市が運営することを想定していた。バスの競争制限のためのサイアム電気との協定を更新してきた背景には、バンコク市の設置による市営のバス事業の開始を待つという意味もあった。

1937年4月にバンコク市（Thetsaban Nakhon Krungthep）が設置されて、バンコクにおける自治体としての機能を有することになった [Uthai 1980: 175]。後述するようにバンコク市はチャルーンクルン通りでのバス運行を1939年から開始し、バンコクのバス事業に市が参入することになったのである。表2を見ると、1938年にバンコク市に対して24系統の特別許可が出されており、その後1939年にトンブリー市、ノンタブリー市にも許可が出されていることから、各市が相次いでバス事業に参入したことが分かる。この表を見る限り、1938年から1940年までは市以外には新規の路線を開設した事業者がいなかったことから、バンコク市の成立以降は地方自治体へのみ新たなバス路線の開設を認めたことになる。すなわち、都市内のバス事業はそれぞれの市に任せるという政府の方針が、この時点では一応確立されたのであった。

(4) 市営主義の軌道修正

バンコクのバス路線は、戦争中に入っても拡張傾向にあった。先の表2の1940年代のバス路線の認可状況を見ると、計7線の路線が新たに開設されたことが分かる。1930年代末に確立された市営化の方針は修正され、民

間へのバス運行も許可されていた。表中の計7線のうち、2線が民間への特別許可が下りた路線であり、35系統も当初は民間へ許可が下りていた。おそらくは、市の能力不足から、増え続ける輸送需要を賄うためには十分なバスサービスを提供できる民間の事業者に対して許可を出さざるを得なかったであろう。市営のバス路線も新たに認められていることから、バス事業の市営化という方針が完全に覆されたわけではなかったものの、早くも軌道修正せざるを得なくなった。

また、この表にはシンブリー、プラーチーンブリーへの2線の地方バスも含まれていた。1930年代から本格化したバンコクと地方を結ぶ幹線道路の整備が進展したことを受けて、バンコクから100 km以上離れた地方都市へもバス路線が開設されることになった。どちらも旧航空輸送社であるボーコーソー (Borisat Khonsong Chamkat) が運行を行っており、バンコクの隣接県への郊外バスを除けば初の中距離バスであった¹¹。運行ルートは同じくボーコーソーが運行を請負ったドーンムアンへの郊外バスと同一であったことから、近郊輸送の機能も若干存在したが、ドーンムアンやパークナムへのバスと比べて本数は非常に少なかったことから、都市間輸送の機能が中心であった¹²。

戦争が始まると、バスの運行事業者は燃料やタイヤなどの物資の不足に直面し、輸送力を大幅に削減せざるを得なくなった。例えば、ボーコーソーのバンコク～パークナム間のバスは、戦前には1日12～14台運行していたのが1942年1月には8台に減り、ドーンムアン線でも7～9台が5台へと減少していた¹³。これは、タイヤの欠乏によるものであった。1942年3月の時点では地方へのバスも含め、会社が今後バスの運行を継続するためには直ちに200本のタイヤが必要であり、その後も月80本のタイヤを交換する必要があるとしていた¹⁴。また、先の表2の1930年代までに開設されたバス路線のうち、10系統と28系統が1943年の時点では運休中となっていたこと

から、物資不足によってバスの運行が止まってしまうこともあった¹⁵。

それでも、民間の自動車が徴用されて公共交通機関への依存度が高まっていたことから、事業者も路線網の拡大を画策し、政府もその動きを推奨していた。1943年5月には、ピブーン首相が内務省に対して、バンコク市内のバスを住民のニーズに十分見合うように拡充すべきであるとし、検討を命じていた¹⁶。内務省はバンコク市に対して、新たに4線のバス路線の開設を検討するよう命じ、24系統ターティアン～タノントック線と1系統カサットスック～プラカノーン線での区間便の運行を認めると回答した¹⁷。バンコク市に検討を依頼した4線のうち、2線は表2の30系統、31系統として開設されていた。

路線の新設のみならず、既存の路線でのバスの台数の増加も不可欠であった。内務省では2系統のバーンラムプー～マッカサン線など計10線のバスの台数を計26台増やす計画を立てて、各事業者に協力を求めた¹⁸。これに対し、各社は修理に必要な資材を提供してもらえれば増車は可能であるとし、必要な資材の一覧を内務省に提出した。各社の申請した資材はやはりタイヤが最も多く、バッテリーや燃料を求めた会社も少なくなかった。結局、タイヤの調達については内務省が古タイヤを集めた上で国防省に提供し、国防省がこれを鋳造して新タイヤを賄い、燃料は国防省が調達を行うことに決まった¹⁹。

バス不足を緩和するために、トラックの荷台に座席を2列に並べたソーントオも用いられることとなった²⁰。元々は自然発生的に出現したソーントオであったが、1937年の自動車法の改訂によって、バンコク周辺でのソーントオの運行は特別許可を得ているバス路線以外のルートでのみ、その車が廃車になるまで例外的に認められることになった。1944年の段階で、警察局に登録されていたソーントオは計49台であった²¹。これらのソーントオを用いて、朝夕に主要なルートでの輸送力の増強を行うこととした。し

かし、実際に警察局長がソーントオの所有者に出頭を求めたところ29人しか来なかったことから、予定通りの配分は不可能であった²²。

このように、戦争によるバスの資材や燃料の不足は、バス輸送の競争力を低下させ、市内軌道や近郊鉄道の重要性を高める結果となった。そして、バス不足解消のための民間への新たなバス運行許可の交付は、確立されつつあったバス事業の市営化という方針を後退させることとなり、ソーントオの活用は既存のバス事業者の権益を侵害していくことになるのであった。

2. バス統合計画の浮上

(1) バスの復興と問題

戦争によって疲弊したバンコクのバスであったが、戦後もバス不足は続いていた。戦後旧日本軍が使用していた軍用トラックが連合軍から払い下げられるなどの新たな自動車の供給もあったが、戦時中に酷使したバスの老朽化も激しく、増え続ける需要に対して十分なものではなかった²³。戦時中からバス不足に対応するためにソーントオやトラックの運行で急場をしのいでいたが、戦後もその状況が直ちに改善されることはなかった。このため、特別許可を得ている各事業者とも十分なバスの運行を提供することはできず、不足分はソーントオやトラックが補っていた。

事業者が十分な輸送力を提供できない一方で、バンコク市内の旅客輸送の需要は確実に高まっていったことから、トラック所有者にとってはまたとないビジネスチャンスの到来となった。放出された旧軍用トラックなどを購入した者は、競ってソーントオに改造してバスとしての運行を開始した。このため、バンコク市内ではソーントオの台数が著しく増加し、既存の事業者による合法的に運行されるバスは少数派となった。例えば、バンコク市が特別許可を得て運行していたチャルーンクルン通りのバスは、戦後はソーントオに圧倒されることとなり、一時は市のバスが完全に消え去っ

た²⁴。1947年の時点でこのチャルーンクルン通りを走行するソーンテオは少なくとも100台に上り、完全に輸送の主役を担っていた²⁵。

ソーンテオの増加は、不足する輸送力を補う役割は果たしたものの、サービス低下という問題を引き起こした。ソーンテオが急増したものの、依然としてバンコクのバスサービスは需要が供給を大きく上回っていた。ソーンテオの運行者は利益の追求のみを行い、サービス改善への努力を怠っていた²⁶。ソーンテオの運行者は大半が1～2台しか所有しない零細事業者であり、ソーンテオ間での統率は全く取れていなかった。このため、ソーンテオ同士での乗客の奪い合いが起こり、1人でも多くの乗客を乗せて収入を増やそうと定員以上に乗客を詰め込み、乗降口にぶら下がり乗車する光景も普通に見られた。運行回数を増やすために高速で走行し、交通ルールも無視していた。ソーンテオの状態も悪く、もし車両の状態を厳しく検査すれば、チャルーンクルン通りで運行していたソーンテオのうち、規定を満たすものは50台にも達しないような状況であった²⁷。

また、バス不足が顕著なことから、新規事業者によるバス事業への参入も増えていった。例えば、テーウェート～スラウオン線を運行しているピーラ・バス (Borisat Rotme Phira Chamkat) は、1947年からこの路線の運行を行っていた²⁸。シーロム～バーンラムプー線を運行しているブンボン社 (Borisat Bunphong Chamkat) も、同じく戦後バス事業に参入した²⁹。表3は1953年のバス路線を示しているが、この時点で計17の事業者がバスを運行していたことが分かる。1943年の時点での事業者は計10社であったことから、この間に多数のバス事業者が参入したことになる。しかも、次に述べるようにバンコク市はバス事業から撤退しており、トンブリー市も2つの路線を他の民間事業者と協同して運行する状況まで縮小していることが分かる。すなわち、バス事業の市営主義は完全に消え去り、運行が可能であれば事実上誰でも特別許可を得ることができたのである。

表3 バンコクのパス路線(1953年9月1日)

路線番号	路線	事業者	経由	備考
1	外環状線(右回り)	ナーイー・ルート	バヤータイ、ラーマ4世、ヤオワラート、サムセー	戦勝記念塔起点
2	外環状線(左回り)	シーナコーン	ン、バティバット、バホンヨーティン	
3	バースー〜ワンブーラー	シーナコーン	バホンヨーティン、バティバット、サムセー、ヤ	戦勝記念塔起点
4	プラカノーン〜バークローンタラート	ナーイー・ルート	オワラート、ラーマ4世、バヤータイ	
5	クロントウーイ〜シーブラー	旧チャルーンクルン線運行者	ラーマ5世	
6	ダーオカノーン〜サオチンチャー	中央バス、トンブリー市	スクムウィット、ベッブリー	
7	タラートブルー〜サオチンチャー	トンブリー市、旧タラートブルー	ラーマ4世	
8	ウォンウィアンヤイ〜ウォンウィアン7・22	〜フアラムボーン線運行者	プラチャーティボック、ブット橋	
9	マッカサン〜バーンラムブー	シールアン	プラチャーティボック、ブット橋	戦勝記念塔起点
10	シーロム〜バーンラムブー	ヤーンヨン保険	シアユッタヤー、ラーチャダムヌーン	
11	スラウオン〜テーウェート	ブンボン	シーロム、ラーマ1世	戦勝記念塔起点
12	内環状線(右回り)	タイブラディット	スラウオン、バヤータイ、ピッサヌローク	
13	内環状線(左回り)	赤バス	バヤータイ、ラーマ4世、クルンカセーム、サム	戦勝記念塔起点
14	シーヤーン〜タープラチャン	シーナコーン	セーン、ラーチャウィティ	
15	バーンケー〜ウォンウィアンレック	バーンケー輸送	ラーチャウィティ、サムセー、クルンカセー	
16	ラーチャウオン〜ブラッブラーチャイ		ム、ラーマ4世、バヤータイ	
17	サムイェーク〜バーンクンプロム	旧クロントウーイ〜フアラム	ナコーンチャイシー、ラーマ6世、ランルアン	
18	バーンクラブ〜ワットポー	ボーン線運行者	バンコク〜ナコーンバトム道路	
19	バークローンタラート〜ラーマ5世騎馬像	チャワナバン	ラーチャウオン、バムルンムアン	
20	ターティアン〜タノットク	ナーイルート	ウィスツカサットスツク	
21	フアラムボーン〜バンタットーン	ローソーポー	ラーチャシーマー	変更なし
22	ターディンデーン〜ドムムアン		ラーチャダムヌーン	
23	サートン〜ラーチャプラソ		チャルーンクルン	
24	ターチャー〜ノンタブリー	ボーコーソー	バンタットーン	
25	王宮前広場〜ノンタブリー	ノンタブリー市	バホンヨーティン	変更なし
26	王宮前広場〜バーククレット	ボーコーソー	サートン、ウィツタム	
			サムセー	変更なし
			サムセー	変更なし

注:備考欄の変更なしは、原資料において路線の変更がないと記載されていたものである。
出所:NA KRo KRo 0202. 3. 5/1より筆者作成。

(2) 国営によるバス事業統合計画

1930年代に市の設置に伴ってバス事業の市営化が始まり、バンコク市やトンブリー市などがバス運行を行うようになったが、戦争によってこれらの地方自治体によるバス運行はほぼ壊滅した。このため、戦後浮上したバス事業の統合計画は、政府が新たな公社を設置してバス事業を統合するという国営主義となった。

1952年3月に、内務大臣が閣議にバス運行公社の設置計画を提案した³⁰。これは政府がバス事業を担当するバス運行サービス公社 (Ongkan Borikan Doen Rot) を設置してバンコクのパス運行を担当するもので、まずチャルーンクルン通りなど重要な路線から運行を開始すべきであるとしていた。これに対して、閣議では運輸省にこの案を検討させることに決めたことから、運輸省が検討を行い、同年8月にその結果を閣議に報告した³¹。運輸省は、

同年5月6日の閣議で貨物輸送についてはローソーポー（Ongkan Rapsong Sinkha lae Phatsaduphan、通運公団）が、旅客輸送についてはボーコーソーがそれぞれ全国で輸送を任せられるとの原則を確認しているとして、もしこれを変更しないのであればボーコーソーにこの任務を任せるべきであると結論付けた。そして、検討の結果、1,500万バーツの予算でボーコーソーに80台のバスを建造させてチャルーンクルン通りで運行し、現在走行中のソーンテオは買収の上でチャルーンクルン通り以外の路線にて運行させる案を提案してきた。

ローソーポーは1947年2月に設置された公社であり、当初の任務は駅構内での貨物の積み降ろし業務であった [RSP 1987： 19]。その後、荷主に代わって貨車の手配や輸送を請負う請負輸送や、トラックによる自動車輸送も開始し、1951年からは東北部での長距離バスの運行も開始した³²。さらに、河川水運や沿岸水運にも参入し、鉄道以外の陸運と水運を一手に引き受ける唯一の公的機関として、政府機関関係の輸送を中心に急速に事業を拡大させていった。一方、ボーコーソーは航空輸送から始まった国営企業であったが、業務拡大のためにバス事業への参入を画策し、パークナムへのバス運行を皮切りに県間バスの運行も拡大させていった。戦後政府はボーコーソーの航空輸送を切り離したが、代わりにタイ船舶社（Borisat Rua Thai Chamkat）の水運事業を統合したことから、ボーコーソーの主要な任務はバスと船の運行となった³³。

この運輸省の案が9月10日の閣議で了承されたことから、ボーコーソーによるバンコクのバス事業の統合が始まるかに見えた。しかし、1953年1月7日の閣議で、ボーコーソーではなくローソーポーがこのバンコクのバス事業を担当することに急遽変更となった³⁴。その理由については、単にローソーポーは資金的余裕があるためとしか書かれておらず、詳細は不明である。これによって運輸省が根拠とした1952年5月の閣議決定は結局守

られず、新たにローソーポーという政府機関がバンコクのバス事業に参入することとなった。

この突然の政策変更の背景は不明であるが、当時ボーコーソーは赤字体質からの脱却に苦勞していたのに対し、ローソーポーは急速に事業を拡大させていた。1947年始めの時点でボーコーソーはバス部門、船舶部門でそれぞれ100万バツ以上の負債を抱えており、バスも1日5～6台しか運行できない状況であった³⁵。一方のローソーポーは、順調に事業を拡張しており、本来はボーコーソーが行うべきはずの長距離バスの運行も開始していた。その背景には、当時公団長を務めていたプラマーン・アディレークサーン (Praman Adireksan) の存在が大きかったものと思われる。彼は1948年9月から公団長を務めており、1957年9月のクーデタでピブーン政権が崩壊するまでその座に就いていた [Praman 1997 : 35-38]。そして、1952年3月から1955年4月まで彼は運輸副大臣も務めており、ローソーポーも彼の管轄下にあった。このため、バンコクのバス事業もローソーポーに廻ってきたものとも考えられる。

(3) ローソーポーの参入

ローソーポーによるバスの運行準備は、急ピッチで進められることになった。バスは100台の新車を日産から購入することになり、既存のバスやソーントオは極力買収することとなった³⁶。バンコク市のバスについては21台を購入することになり、平均1台3万バツで購入したが、民間のソーントオは4件ほど売却の打診があったものの、買い取り価格が低すぎるとしてすべて売却を撤回したという³⁷。結局チャルンクルン通りで走行していた100台以上のソーントオは別の路線で運行を行うこととなり、表3のように5系統クロントウーイ～シープラヤー間が与えられた。6月末までにほぼすべてのバスが到着する見通しがついたことから、ローソーポーでは7

月からチャルーンクルン通りでのバス運行を開始した。このバスはおそらくバンコクで初めてのいわゆる箱型のバスであり、それまでのトラックの車台に国内で建造した車体を載せたバスとは一線を画したものであった。

次いでローソーポーはクロントゥーイ～タラートブルー間のバス運行を計画し、公団の役員会も1954年5月にこの路線の運行を了承した³⁸。実際には表3のように、この路線に重複するタラートブルー～フアラムポーン間とクロントゥーイ～フアラムポーン間のソーンテオ運行者がそれぞれ7系統と17系統を与えられていたことから、1953年の時点で既にローソーポーの運行が想定されていたはずである。次に述べる1955年の路線改編ではローソーポーがこの路線を獲得したほか、さらにターワースックリー～チャックラワット間も追加して計4つの系統を担当することになった³⁹。

さらに、ローソーポーは民間会社との合併会社の設置も進め、バス事業の拡張を図ることになった。1954年に設置したローソーポー自動車運行社 (Borisat Ro So Pho Doen Rot Chamkat) がその第1号であり、バンコクから南部方面へ向かうバス会社と合併する形で県間バスの運行を開始した⁴⁰。翌年には同様に東部ローソーポー自動車運行社 (Borisat Ro So Pho Doen Rot Tawan-ok Chamkat) も設置し、バンコクから東部方面へ向かうバスの運行も開始した⁴¹。これらのバンコクと地方を結ぶバスは本来ボーコーソーの任務であり、ローソーポーは明らかにボーコーソーの領域を侵害していた。バンコクでもトンブリー側のバスを運行していたプラナコーントンブリー輸送 (Borisat Phranakhon Thonburi Khonsong Chamkat) が内部で対立していたことから、運輸局の斡旋によりローソーポーが経営に参加する形でバス運行を継続することになり、ローソーポー・ナコーントン社 (Borisat Ro So Pho Nakhon Thon Chamkat) が設立された⁴²。

しかし、このローソーポー・ナコーントン社がローソーポーの拡張政策に終止符を打つことになった。そもそもローソーポーが経営に参加するこ

とになったのは、プラナコントンブリー輸送が零細バス所有者の寄せ集め所帯で満足なバス運行を行っていなかったことが要因であり、当初計画ではローソーポー・ナコントン社の株式の7割をプラナコントンブリー社の株主に所有させることになっていた⁴³。しかし、株式の価格面で折り合いが付かず、結局大半の株主がローソーポーとの合併会社への参加を拒否した。結局免許はローソーポー・ナコントン社に出されたものの、プラナコントンブリー輸送のバスも運行を継続し、二重状態となった。

これに対し、運輸局では現状のまま双方に運行を継続させることを認めたものの、プラナコントンブリー輸送のほうはローソーポーの撤退を求めた。会社側はローソーポーが民間の生業を奪ったのはチャルーンクルン通りに次いで2例目であるとし、ローソーポー・ナコントン社は実際にはローソーポーのバスを借りてきて運行しているに過ぎないと批判した⁴⁴。結局プラマーンがローソーポーの撤退を指示して、1956年6月18日をもってローソーポー・ナコントン社のバスの運行は中止された⁴⁵。この撤退には政治的な側面があり、新聞紙上で政府が民間の職業を奪うことに対する反対の声が高まったためでもあった⁴⁶。

ローソーポーによるバンコクのバス事業統合の試みは、民業圧迫への批判の声を受けて結局中止されてしまった。ローソーポー・ナコントン社の問題を受け、1955年の閣議でローソーポーのバス事業の拡張を中止するよう決めてしまった⁴⁷。具体的には、ローソーポーがバス事業を拡大していることに対して国民は賛同しておらず、国家の安定のためにも運輸省がローソーポーに対して現状以上にバス路線を拡張することを中止させ、現在運行している民間の事業者に対しても、新たに参入を希望する事業者に対してもバスの運行を認め、内務省と運輸省が積極的にそれを支援するよう求めたのであった⁴⁸。この頃からピブーン首相は緩和政策を進め、政党活動を自由化するなど民主化を推進していったことから、それまで抑圧さ

れて表に出てこなかった国民の政府に対する批判も高まることとなった[柿崎 2007： 201]。その批判の声に謙虚に耳を傾けることが、近い将来行われる総選挙の際に有利になるであろうと、ピブーンは考えたのであった。

これによって、政府によるバンコクのバス事業の統合という国営主義は結局頓挫し、バス政策は再び民営主義へと帰することになった。ローソーポーの拡張主義にも終止符が打たれ、バンコクのバス事業こそそのまま維持されるものの、地方のバス事業は合併会社によるものも含め、1960年代初めまでにすべて廃止されることとなる。

3. 運輸省による統制

(1) 運輸統制委員会の設置

長らくバス事業を統制していたのは内務省であったが、1950年代に入って運輸省がその任務を負うこととなった。当初は内務省の自治土木局に置かれたバス運行申請検討委員会がバス運行の特別許可を出すことになっており、その根拠は1930年に交付された自動車法であった⁴⁹。この委員会はその後公共サービス統制委員会 (Khana Kammakan Khuapkhum Satharanupaphok) の下に統合されたが、自治土木局の管轄であることに変わりはない。1948年に首相がバスに関する権限を警察局に任せるよう決めたことから、バス管轄に関する業務は自治土木局から警察局へ移管された⁵⁰。警察局の下で委員会はバスの統制に関する検討を行い、特別許可を与えられる事業者は真の会社組織であることと、特別許可の期間を5年間とし、3年間の猶予期間内に規格に合ったバスにすべて代替することを原則とするよう求めた⁵¹。

この案は1953年9月からの路線改編に合わせて実施することを想定していたが、実際にはこれに間に合わず、後から許可を出すことで当面は事業者に運行を継続させることになっていた。しかし、1954年1月に運輸省が

新たに策定した運輸法が施行されるので、内務省によるバス管轄計画を中止するよう閣議に提案し、これが了承された⁵²。これによって、バス管轄の任務は内務省から運輸省へと移り、運輸省下の運輸局が実際の任務を行うことになった。この運輸局によるバス事業の管轄は、前述した1952年5月6日の閣議決定において、陸上輸送の管轄は運輸局が行うことに決まったことを根拠としたものであった⁵³。閣議で決められた陸上輸送の管轄について、運輸局では定期バス輸送、タクシー輸送、輸送業者、トラック輸送、自家用車による輸送の順に統制を行い、定期バスの中でもまずバンコクのバス輸送から統制を行うことに決めた⁵⁴。従来の公共サービス統制委員会に代わって、運輸統制委員会 (Khana Kammakan Khuapkhum Kan Khonsong) がバス路線の設定や改廃を検討することになり、その委員長には運輸大臣が就くことになった⁵⁵。内容は内務省案とほぼ同じであり、特別許可に代わる免許は会社組織のみに対して与えられること、事業者のみならず車両も従業員も統制の対象となるものであった⁵⁶。

この運輸法は1954年中に施行されたことから、バンコクのバス事業者は法律に基いて対応する必要に迫られた。その際に問題となったのは、真の会社組織でなければならないという点であった。上述したように会社の中には単にバス所有者の寄せ集めに過ぎないものがあり、社内での統制すら満足に取れていないものもあった。このため、新しい法律では運行するバスの名義がすべて会社名義となっていることを条件とした。法律施行後も直ちに法律違反として免許を剥奪されることはなかったが、免許の更新の際には問題となることから、各社では参加しているバス所有者に対して名義の変更を求めることとなった⁵⁷もしこれを拒めばその所有者はバスを運行することができなくなることから、名義を変更してでも運行を継続する人が当然多数を占めることとなり、結果としてバスの名義変更を強制されたようなものであった。

このような名義変更の事実上の強制は会社側に有利となることから、会社のブローカーとしての機能をさらに高め、バス所有者との間の対立を引き起こす場合もあった。例えば、フアラムポーン～ランシット間でバスを運行していたバス所有者らは、会社組織になっていないとして表3の1953年9月のバス路線改編の際には運行許可を得られなかった⁵⁸。このため、彼らはミットソンスーム商会（Borisat Mit Songsoem Kan Kha Chamkat）という既存の会社組織を借りて免許の申請を行い、1955年のバス路線改編の際には後述する表4のように34系統フアラムポーン～ランシット間の免許を獲得した。しかし、当初名義を借りる際に月2,100バーツで合意した会社へ支払う見返りの額が、免許獲得後には5,500バーツにまで跳ね上がった。同じような会社による搾取は他社でも見られ、バス所有者からの苦情が陸上運輸局や運輸統制委員会に寄せられていた。

(2) 路線網の改編

1954年に運輸法が施行された段階では、運輸統制委員会が直ちに路線網の改編を行うことはなかったが、路線の改編自体は委員会で検討中であるとしていた⁵⁹。そして、1955年に入って委員会は新たなバス路線案を提示した。路線は表4のように計35線であり、大半が既存の路線を踏襲したものであった。この表の備考欄で変更なしとされているものは基本的に表3のバス路線を継承したものであり、旧路線番号が記されていないものは、表3の1953年9月の改編以降バス路線が変わったものの、1955年の改編の時点では変更がなかった路線である。また、旧15系統と旧17系統も起点や終点の一部変更されたのみで、実質的には同じ路線である。このため、実質的には変更されるのは11の路線に過ぎなかった。

この改編によるバス路線網を示した図3を見ると、このバス路線の改編は郊外バスの更なる拡充を伴っていたことが分かる。新たにパトゥムター

ニー、ランシット、ミーンブリー、バーンカピにバス路線が到達しており、市内の路線網も若干追加されていた。これらのバス路線は、道路が新たに開通したというよりも、むしろ既に無許可でソーンテオが運行されていた区間に新たにバス路線を設定した側面が強かった。例えば、ランシットへのバスは上述したように1953年以前から運行されていた。ミーンブリーやバーンカピへの道路もそれぞれ1946年と1949年に開通しており、その直後から同じようにソーンテオが運行を開始していた。

この改正案に対し、バス事業者は極力現在担当している路線を変えてほしくないとして、反対の意向を伝えてきた。バス会社側は自分たちで路線案を策定し、運輸統制委員会に提出してきた⁶⁰。この案はバス路線のみではなく、運行する事業者も決められていたことから、事実上バス会社による運行希望路線の意思表示であった。もし受け入れられない場合はストを行うと会社側は警告したが、運輸大臣も会社側の意向を極力尊重するよう

表4 バンコクのバス路線(1955年6月24日)

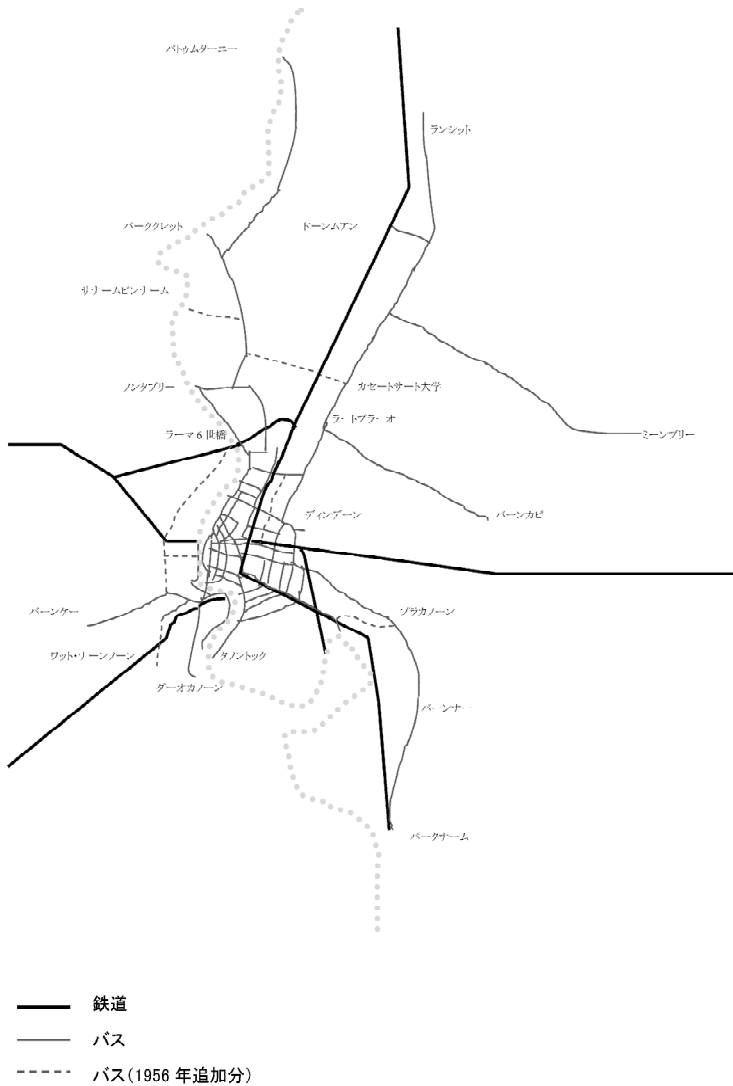
路線番号	路線	事業者	経由	備考
1	タノット〜ターディエン	ローソーボー		変更なし、旧20
2	プラカノー〜パーククロンタラート	ナイ・ルード		変更なし、旧4
3	モーアット〜アックラワット	シーナコーン	パティバット、サムセン、プット橋	
4	タラートブルー〜ワット・トリミット	ローソーボー	プラチャーティボック、プット橋、ヤオワラート	
5	バーンス〜ワンブーラー	シーナコーン		
6	プカロー〜玉宮前広場	ローソーボー・ナコーン		変更なし、旧3
7	バンケー〜工官前広場	バンケー輸送		変更なし、旧15
8	モーアット〜プット橋	ナイ・ルード	パホンヨーティン、シーアユットヤ、ラーンルアン	
9	タラートブルー〜バンラムブー	トンブリ自動車		変更なし、旧7
10	ターダカノー〜玉宮前広場	トンナコーン輸送		変更なし、旧6
11	マカサ〜フアラムボン	ナイ・ルード	プラトゥーナム、パトゥムワン	
12	ターディエン〜経済省	チャワナバン		変更なし、旧17
13	ワット・テウワット〜ウォンウィアン7・22	シリミット		
14	シーヤン〜クロントウイ	シーナコーン	戦勝記念塔、プラトゥーナム、ラーチャプラソン	
15	シーロム〜バンラムブー	ブンボン		変更なし、旧10
16	テウエート〜スクリン	ピーラバス		変更なし、旧11
17	サートン〜バンラムブー	ヤーコン鉄腕商車		変更なし、旧9
18	ラーチャウィティ〜シーブラー	タイターウオン	戦勝記念塔、パトゥムワン	
19	トンブリ〜サオチンチャー	トンブリ連合輸送		変更なし
20	クロントウイ〜ワット・トリミット	ローソーボー	ラーマ4世	
21	ウォンウィアンヤイ〜ウォンウィアン7・22	シーラアン		変更なし、旧8
22	ターワース〜タリ〜アックラワット	ローソーボー	ラーチャダムヌーン、プット橋	
23	テウエート環状線(右回り)	赤バス	クルンカセム、ヤオワラート、タープラチャン	
24	テウエート環状線(左回り)	タイブラディット	タープラチャン、ヤオワラート、クルンカセム	
25	チャルボン環状線	タイバムルン輸送		変更なし
26	ミーンブリー〜サバーンカオ	ミーンブリー輸送		変更なし
27	バーンカピ〜バーンクワブー	ムン・パンタブリー自動車	ラートブラーオ、サバーンクワイ	
28	フアラムボン〜パークナム	ボー・コーラー、サムットプララー		変更なし
29	フアラムボン〜ドーンムアン	カーン輸送、シントウミット		
30	ターチャン〜ノンタプリ	ボー・コーソー		変更なし
31	ターチャン〜パーククレット	ボー・コーソー		変更なし、旧24
32	パーククレット〜玉宮前広場	ボー・コーソー		変更なし
33	パトゥムタニー〜玉宮前広場	バンブアトーン輸送		変更なし、旧26
34	ランシット〜フアラムボン	ミットソン・スーム商安		変更なし
35	ドーンムアン〜戦勝記念塔	サハーイオン		変更なし、旧22

注1: 備考欄の変更なしは、原資料において路線の変更がないと記載されていたものである。

注2: 備考欄の旧路線番号は、表3の時点の路線番号であり、筆者が判断したものである。ただし、若干路線が延伸されている場合も含む。

出所: NA Kho Kho 0202. 3/65より筆者作成。

図3 バンコクのバス路線網(1955年)



出所: NA Kho Kho 0202. 3/65, NA Kho Kho 0202. 3. 4. 1/13, RKB Vol. 72-22 pp. 693-70, Vol. 72-94 pp. 2912-2916 より筆者作成

求めたことから、委員会では極力会社案を尊重する形で委員会の作った路線案を改訂し、1953年3月に官報で告示した [RKB Vol. 82-22 : 693-706] ⁶¹。結局最終的に会社側は表4のような事業者の割り振りで同意したが、新設された路線を誰が担当するのかで最後まで利害が対立していた。

この改編でバス事業者数は計26社となり、1953年の時点で確認できる17社と比べてもさらに増加していた。これは先に述べたような零細バス所有者が統合することで新たなバス会社が多数設立された結果でもあり、フアラムポーン～ランシット線のようにそれを見越したバス路線も設定されていた。また、この改編によってトンプリー市もバス事業から撤退し、市営のバスはノンタブリー市のみとなっていた。トンプリー市も免許獲得に前向きであったが、自ら所有するバスがなかったことから、これまで運行していた会社に任せることになったという⁶²。実際に、表3の時点でもトンプリー市が運行していた6系統と7系統はいずれも民間バス会社との共同運行になっており、既に民間バスが運行の中心を担っていたものと思われる。残るノンタブリー市についてもやはり民間バスの寄せ集め状態であったようであり、1954年に市がパーククレットへのバス運行許可を得た際にも、実際に運行する民間のバスとの間に対立が発生したことから、ローソーポーに代わりにバスを運行するよう求めていた⁶³。1953年にはバンコク市も撤退したように、当初拡充を目指していた市営のバス事業はほぼ消滅したことになる。

(3) 頻繁な路線変更

このように運輸省の下で行われたバス路線の改編は1955年6月24日から実施されたが、すべてのバス事業者の要望を満たしたのではなく、変更の要望が相次ぐこととなった。事業者からの要望は、バス路線の免許を得られなかった事業者による新規路線の設定と、免許を得られた事業者によ

る路線の変更とに分けられた。

前述のように、1955年の時点でのバス事業者は計26社と1953年の時点よりも増えていたが、それでも免許を得られなかった事業者が存在した。例えば、バーンカピ～ラートプラオ間でバスを運行していたサーマッキータム社 (Borisat Samakkhi Tham Chamkat) は、1955年の路線改編で1つもバス路線を確保できず、一部重複する27系統を運行することになったムアン・ノントブリー自動車 (Borisat Rotyon Muang Nonthaburi Chamkat) に対して合併を申し入れたものの、バス名義の変更や登録料の支払いを求められたことから断念せざるを得なかったので、独自に運行できる路線を与えてほしいと要求していた⁶⁴。同じく免許を得られなかったマッカサン自動車 (Borisat Rotyon Makkasan Chamkat) も、バスを他社に貸して生計を立てているものの、賃貸料から経費を差し引くと手取りはわずかしかないと主張し、自社で運行できる路線を希望していた⁶⁵。

免許を得られた事業者の中からも、他社との競合により採算性が悪くなったと主張して、バス路線の変更を要求する声が上がっていた。例えば、25系統を獲得したタイバムルン輸送 (Borisat Thai Bamrung Khonsong Chamkat) は、路線改編以後バンタットーン通りでナーイルート社のバスと競合するようになったことで打撃を受けたとして、より収入の見込まれるウォンウィアン7・22 (7月22日ロータリー) ～ワッター間への変更を求めてきた⁶⁶。サーマッキータム社が合併を求めたムアン・ノントブリー自動車も、27系統の利用者は朝夕以外には少なく、しかもバーンカピからの乗客は大半がラートプラオで他社のバスに乗り換えるとして、終点をバーンクラブーからプラトゥーナムへと変更してほしいと要求してきた⁶⁷。1955年9月初めの運輸統制委員会の場合では、このようなバス路線の変更を求める声ですでに13件上がっていることが報告されていた⁶⁸。わずか2ヶ月強の間にこれだけの変更要求が出されていたということは、やはりバス会社の不満

が高かったことを意味している。

他にも利用者や政府機関からのバス路線の新設や変更の要望も多かったことから、結局運輸統制委員会では新たな路線の設定を行うことになり、1955年12月に官報で告示した [RKB Vol. 72-94: 2912-2916]。新たに設定された路線は表5の計14線であり、既存の35路線と合わせるとバンコクのバス路線は計49路線となった。図3に点線で示されている区間がこの追加によって新たにバスが運行するようになる道路を示しており、カセートサート大学から西へ進むガームウォンウワーン通りや、1953年に復旧されたラーマ6世橋からトンブリー川を南下するチャランサニッタウォン通りなど、新たにバス路線が開設される道路も少なからず含まれていた⁶⁹。ガームウォンウワーン通りもチャランサニッタウォン通りも既にそれぞれ1941年、1955年に全通しており、ソーンテオが運行されていた。

このようなバス路線の追加について、運輸局では利用者から寄せられた苦情や新聞の投稿、議員や政府機関からの要望を元に検討し、最終的に運行する事業者も念頭に置きながら路線を決めたとしていた⁷⁰。しかし、実際には事業者側の要望が色濃く反映されていた。例えば、38系統のワッタナー〜ウォンウィアン7.22間は上述のようにタイバムルン輸送が25系統の代わりとして要求した路線であり、実際にこの会社が免許を獲得している。

表5 バンコクのバス路線 (1956 年追加分)

路線番号	路線	事業者	経由
36	バーンクラブ〜ウォンウィアン7.22	シリミット	サームセーン、ウィスットカサットスク
37	ウォンウィアンヤイ〜マハーナーク	マッカサン自動車	ブット橋
38	ワッタナー〜ウォンウィアン7.22	タイバムルン輸送	スクムウィット、ラーマ1世、バンタットーン、ラーマ4世
39	ドーンムアン〜王宮前広場	サハイヨーン	パホンヨーティン、ベップリー
40	ラーマ6世橋〜ウォンウィアンヤイ	ヤートミット	チャランサニッタウォン
41	ラーマ6世橋〜ブラーノック	サハワッタナキット	チャランサニッタウォン、ブラーノック
42	ブラーノック〜ターブラ	シーボーリカーン	ブラーノック、チャランサニッタウォン
43	ワット・ナーンノーン〜パークローンサーン	ワッチャナクン	ウターカート、トウートタイ
44	バティバット〜王宮前広場	シーナコーン	ラーマ6世、ラーンルアン
45	カセートサート大学〜サバーンカーオ	サーマツギータム	ガームウォンワーン、プラチャラーラート
46	プラカノーン〜ウィツタユ	シーナコーン	ラーマ4世
47	ウィツタユ〜ターチャーン	ヤーンヨーン保険商事	ラーマ4世、バヤータイ、ラーマ1世、バムルンムアン
48	サームミット〜農業省	ナーイ・ルート	スクムウィット、ラーマ1世、バムルンムアン
49	ターチャーン〜サナムドンナム	ボーコーソー	サームセーン

出所: NA Kho Kho 0202. 3. 4. 1/13より筆者作成。

46系統プラカノーン～ウィッタユ間はシーナコーン社が14系統の終点をクロントゥーイからプラカノーンへ延伸したいと申請したことに対応したものであり、延伸ではなく新規路線の開設という形で同社に免許が与えられた⁷¹。49系統のターチャーン～サナムビンナム間も、ボーコーソーが新設を要求していたものであった。

また、新規事業者の参入もこの新規路線の開設によってある程度実現された。表5の路線の運行免許を獲得した事業者のうち、6社が今回新たに免許を獲得した事業者であった。この中には、上述したサーマッキータム社とマッカサン自動車も含まれていた。当時新規にバス事業に参入したいと希望を出していたのは計24社に上っていたということから、実際に免許を得られたのはその4分の1に過ぎないことになる。それでも、これによってバンコクのバス事業に参加する事業者数は計32社となり、バス事業者数は増加の一途をたどっていた。

さらに、会社側から出てきた収支悪化に伴う運賃値上げ要求を回避するために、1957年に入ると各社から申請が相次いでいたバス路線の一部変更も大規模に行われた。1957年3月の運輸統制委員会では、利用者の便宜を図ることに伴い、会社の経営悪化を救済するためにもなることから、正当な理由があれば路線の変更を認めることを決め、すでに要求の出されていた計17線の変更を認めた⁷²。この中には、上述したムアン・ノントブリー自動車の26系統の終点をバーンクラブーからウィッタユへ変更することも含まれていた。さらに、その次の6月に行われた委員会でも20線の変更が認められており、合わせて計37線の路線が変更されたことになった⁷³。この2回にわたる路線変更によって、およそ3分の2の路線が当初の路線を変更することになり、事業者側の要求が事実上そのまま受け入れられていた。

このように、1955年にボーコーソーによるバス事業の拡張を中止し、民間のバス事業者を育成することを重視したから、民間事業者寄りの政策が

採られることとなった。しかし、後述するようにバス問題は一向に改善されなかったことから、やがて政府の民間事業者を優遇する方針への反発が出るようになる。また、新規事業者の中には規定されたバスサービスを行うことのできない会社も存在したことから、それが市民のバスに対する不満を増長させる結果ともなった。

4. バス事業の統制とその限界

(1) 定まらないバス政策

バンコクのバス事業は民間事業者によって開始されていたが、その後の政府の政策は市営主義や国営主義に傾いたり、再び民間による自由放任主義に戻ったりするなど、極めて不安定な状況であった。大きな流れとしては、当初の民営主義は1930年代のバンコク市の設置により市営主義へと変化したものの、戦争によって民営主義への回帰が見られ、戦後1950年代に国営主義が浮上したものの、結局再び民営主義へと戻ってきたという形に整理されるであろう。

バスの運行は当初は個人による事業として始まったが、やがて会社として組織化される事業者が出現したり、ルート・セクタブットのように多数の路線を開設して事業を拡張したりする者も現れた。やがて航空輸送社や空軍クラブのような国営企業や政府関連機関の参入も見られ、バス事業者の数は増加していった。しかし、実際には既に見てきたように政府は新たに設置される地方自治体である市にバス事業の運行を任せようとし、1938年にチャルーンクルン通りでのバス運行の特別許可をバンコク市に出した後、民間への新たな許可をしばらく出さず、市営バスのみを認めることとなったのである。市によるバス事業は後発であったことから、既に許可を受けて運行している先輩の民営バス事業を直ちに統合することはできなかったものの、長期的には民間のバス事業を市の運営に一元化することが

想定されていたのであった。

ところが、開戦によるバスや燃料の欠乏が、結果として市営化の原則を有名無実化してしまった。既存の事業者の輸送力が減少する一方であったのに対し、需要は逆に高まる状況であったことから、民間の事業者や無許可のソーンテオがその隙間を埋めることとなった。このように、戦争によってバス事業が再び民間へと開放されたのであった。戦後も既存のバス事業者の輸送力は簡単には回復せず、非合法のソーンテオをさらに増やすこととなった。ソーンテオは既存のバス路線で運行を行ったのみならず、1940年代以降急速に郊外へ向けて拡張していった道路網を利用して、郊外へも活躍の場を広げていった。戦争中に行われた市内からの住民の疎開も、これらの郊外へのソーンテオを活発化させる要因であったものと思われる。やがてこれらのソーンテオが合法的な運行を求め、政府に対してバス路線の開設を求めていくことになるのである。他方で、市営のバスはますますその存在感を低下させ、最終的にはノンタブリー市以外はバス事業から撤退してしまうことになった。

このように無許可のソーンテオがバンコク市内で幅を利かせるようになると、政府側からもバス事業の統制を行うべきであるとの認識が再浮上してくることとなった。市によるバス事業が事実上失敗したことから、今度は国営によるバス事業の統合が計画されたのである。そして、内務省と運輸省の間での競争の結果、運輸省がバンコクのバス事業を管轄することになり、当初内務省側から浮上した国営のバス統合計画は、運輸省下のローソーポーによって担われることになった。ローソーポーはバンコクのバス路線の代表とも言えるチャルーンクルン通りでのバス運行を開始し、その後も運行路線を拡張していった。他方でバス事業の統制も内務省から運輸省へと移管され、運輸局下に設置された運輸統制委員会が、バス路線の開設や運行事業者の決定の権限を担うようになった。

しかし、ピブーン首相の方針変更により、ローソーポーによるバンコクのバス事業の拡大は否定され、民間事業者の保護と育成へと転換した。すなわち、国営主義から民営主義への転換であった。その背景には、ローソーポーによるバス事業の拡大は民衆圧迫であるという新聞や住民の反発があった。首相は市民の不満の種は極力取り除き、来る総選挙に向けて準備をしようと考えていたのである。この結果、1955年後半からは民間事業者の意向がバス政策に反映されるようになり、民間からの要求に応じる形で新たな路線の設定や既存路線の変更が進められていった。

民間事業者の側も、首相の意図をうまく利用し、自らに有利な路線の獲得や変更を行おうと対応していた。彼らは直接首相に対して自らの要求を伝えることで、首相の権威の下で運輸統制委員会に圧力をかけることを狙っていた。例えば、先のタイバムルン社は1955年7月に運輸統制委員会に対して路線の変更を申し出ていたが、その後首相に対しても同様の訴えを出しており、首相書記官事務局 (Samnakngan Lekhathikan Nayok Ratthamontri) 経由で運輸省に会社の要求を検討するよう指示が出ていた⁷⁴。マッカサン自動車も首相に対して直接陳情を行っており、その結果1956年に新規に14線を設置する際に、運輸統制委員会は首相書記官事務局から配慮するよう求められていたことからこの会社に37系統を任せることにしたという⁷⁵。このような首相に直接訴えかける戦略は道路整備の際にも見られ、首相の命で新たな道路建設が道路局に事実上命じられる事例が存在していた [柿崎2009 : 71-74]。

このようなピブーン首相の温情主義的ともいえる政策は、結局仇となって帰ってきた。タイバムルン輸送は首相への陳情の成果もあって1956年に38系統を新たに獲得したものの、従来からの25系統ともに満足なバスの運行がなされず、1957年6月には38系統が1日1～2台、25系統がまったく運行されていないという状況となっていた⁷⁶。これは、会社は希望通り新

たに38系統の運行を開始したものの、収入は増えずに赤字がかさみ、債権者から破産を訴えられたことから参加していたバス所有者がみな抜け出したためであった。マッカサン自動車も同様であり、免許を得た37系統は本来25台のバスを運行しなければならなかったが、1956年9月の時点でも5台しか運行できていなかった⁷⁷。その後この路線のバスは完全に運休となり、会社側はバスの調達に尽力していると説明したことから、運輸統制委員会では同年12月までの運行再開を条件とした⁷⁸。しかし、結局バスの調達に失敗し、会社は免許を剥奪されてしまった。

(2) バスサービスへの不満の発生

ピブーン首相の国営主義から民営主義への政策変更は、結果としてバス事業者の数を増やし、バス事業の統制をより難しいものとした。バス事業者の数は1956年の時点で32社まで増加し、戦前からの規模の大きなナイルート社やシーナコーン社とともに、事実上バス所有者の寄せ集め所帯であったタイバムルン輸送のような零細事業者もバス事業に参入した。その結果、会社間の格差も拡大し、バスサービスは低下する一方であった。利用者のバス会社への不満はそのまま政府へと向かうこととなり、ピブーン首相の温情主義はそのまま市民の不信感となって彼に戻ってきた。

バスサービスに対する不満の中で、最も多かったのはバスの混雑であった。その多くはバスの運行本数の少なさであり、運輸統制委員会が規定する台数を満たしていないことによるものであった。例えば、タイターウォーン社の18系統ラーチャウィティー～シープラヤー線では、途中で学校や政府機関が10ヶ所もあるにもかかわらず会社がバスを15～20台しか運行しないことから混雑が激しく、とくに朝のラッシュ時には途中からの乗車は困難であり、毎日遅刻してしまうとの苦情が出ていた⁷⁹。この系統については他にも多数苦情が寄せられているとして、運輸局では会社に対して指導

を行ったことから、バスの台数は若干増加された。運輸局長は、1955年6月のバス路線改編直後の時点で、バス運行が規定通りになるまでに4ヶ月の猶予がほしいと述べていた⁸⁰。

しかし、1957年の時点でも、バス不足の問題は一向に解決していなかった。表6は、同年6月の時点での路線別の規定運行台数と実際の平均運行台数を示したものである。これを見ると、全体での運行規定台数は1,333台であったのに対し、実際の運行台数は981台しかなく、充足率は74%でしかなかったことが分かる。最も充足率が低いのは、上述したタイバムルン輸送の38系統の12%であり、規定では25台運行しなければならなかったのにわずか3台しか運行していなかった。次いでヤートミット社 (Borisat Yatmit Chamkat) の40系統の14%、サーマッキータム社の45系統の17%が続いており、いずれも1956年に新規に路線を獲得した事業者であった。苦情が多発したタイターウォーン社の18系統もこの時点で充足率は50%であり、運輸局の指導によって一時はバスを増やしたものの、また元のバス不足の状態に戻ってしまったことが分かる。

全体的な傾向としては、新規参入した零細授業者の充足率が低くなっていた。表5で1956年に新規に路線を獲得した事業者6社の中で、最も充足率の高いのは43系統を運行するワッチャナクン社 (Borisat Hun Suan Watchanakun Chamkat) の73%であり、次が41系統のサハワッタナキット社 (Borisat Saha Watthanakit Chamkat) の53%という状況であった。しかし、大規模事業者ほど充足率が高くなるわけではなく、戦前から存在したナイルート社とシーナコーン社の充足率は、全路線の平均を見るとそれぞれ73%、68%しかなかった。国営のボーコーソーとローソーポーの充足率も同様であり、それぞれ54%、64%と平均を下回っていた。逆に100%以上の充足率を達成していた会社はいずれも1路線しか担当しておらず、小規模事業者といえども規定通りの運行ができている事業者も存在した。こ

表6 事業者・路線別のバス運行台数(1957年6月)

事業者	路線番号	路線	距離(km)	運行規定台数(台)	実際の運行台数(台)	充足率(%)	備考
赤バス	12	ディンデーシー～ブラップラーチャイ	15.8	28	24	86	路線変更
	23	テーウェート環状線(右回り)	12.0	25	24	96	
	計		27.8	53	48	91	
クロイントウーイ商事	13	クロイントウーイ～ディンデーシー	8.0	12	9	75	新線
サーマックターム	46	カセートサート大学～サバーンカーオ	23.8	12	2	17	
サハーイヨシ輸送	39	ドンムアン～王宮前広場	32.0	20	20	100	
サハワッタナキート	41	バンコクノーマー～バーンラムプー	10.4	15	8	53	路線変更
サムットブラーカーン輸送	52	サームエーク～パークナム	28.0	30	20	67	
シーナコーン	3	ウオンウィアンヤイ～モーチット	14.7	40	30	75	路線変更
	5	バーンヌー～チャックラワット	9.8	36	30	83	路線変更
	14	シーヤーン～クロイントウーイ	13.0	40	25	63	
	44	モーチット～王宮前広場	12.0	22	13	59	路線変更
	46	プラカノーン～サームヤーン	9.3	14	6	43	路線変更
	計		58.8	132	104	88	
シーボーリカーン	42	ブラーノック～ワンブーラパー	10.0	10	5	50	路線変更
シールアン	21	サムレー～チャーロンコーン大学	9.0	25	25	100	路線変更
シリミット	36	ラーマ6世橋～ワット・バトウムコンカー	11.7	24	20	83	路線変更
タイタウミット	28	フアラムボーン～パークナム	27.0	30	15	50	
タイターウォーン	18	バーンクラブ～ワット・サケート	13.1	30	15	50	路線変更
タイバムルン輸送	25	チャルーンボン環状線	5.2				運休中
タイバムルン輸送	38	ビブーンウェート～ウオンウィアン22	13.2	25	3	12	路線変更
タイプラディット	計		25	25	3	12	
	24	テーウェート環状線(左回り)	12.0	25	28	112	
	35	チョンノンシー～ウィッタユ	4.2	6	5	83	新線
テーパニラミット	27	バーンカピ～ウィッタユ	23.8	10	9	90	路線変更
トンナコーン輸送	10	ワット・ナーンノーン～ラーチャダムヌーン・スタジアム	11.6	30	22	73	路線変更
	50	ボム・プラチュンサチョムクラオ～ウオンウィアンヤイ	29.5	12	10	83	
	計		41.1	42	32	76	
トンブリー自動車	9	タラートブルー～サームセーン	10.2	40	34	85	路線変更
トンブリー連合輸送	19	トンブリー駅～テーウェート	9.3	30	33	110	路線変更
ナーイールート	2	プラカノーン～パーククロンタラート	17.8	60	41	68	路線変更
	8	ラートプラオー～プット橋	13.6	30	23	77	路線変更
	11	マツカサン～ワット・ポー	10.6	30	18	60	路線変更
	48	プラカノーン～ワット・ポー	15.0	37	26	70	路線変更
	計		57	147	108	73	
ノンタブリー自治区	32	パーククレット～王宮前広場	25.5	30	30	100	
バンクーエ輸送	7	バンクーエ～ノッパウォン	13.0	28	21	75	路線変更
バンブアトーン輸送	33	バトウムターニー～王宮前広場	47.2	16	20	125	
ビーラバス	16	バーンクラブ～スラウォン	10.6	29	32	110	路線変更
プラナコーントンブリー輸送	6	ブツカロー～ターカセム	10.9	24	18	75	路線変更
ブンボン	15	バーンマイ～バーンラムプー	14.8	42	35	83	路線変更
ボーコーソー	29	ターチャー～ドンムアン	35.0	28	12	43	路線変更
	30	ターチャー～ノンタブリー	16.5	11	7	64	
	31	ターチャー～パーククレット	30.5	9	6	67	
	49	ターチャー～サナムピンナム	23.0	10	7	70	
	51	ターチャー～パークナム	31.5	24	12	50	
	計		136.5	82	44	54	
	26	ミンブリー～サバーンカーオ	37.5	15	14	93	
ミットノンスム商会	34	ランジット～フアラムボーン	32.3	35	23	66	
ヤードミット	40	ラーマ6世橋～ウオンウィアンヤイ	15.0	14	2	14	
ヤーンヨシ保険商事	17	ワット・ラーチャシンコーン～ターチャー	16.5	46	45	98	路線変更
	47	サバーンダム～土地局	11.8	25	19	76	路線変更
	計		28.3	71	64	90	
ローソーボー	1	タノットク～ターティアン	10.5	95	60	63	
	4	タラートブルー～ワット・トライミット	7.3	50	30	60	
	20	クロイントウーイ～ワット・トライミット	7.3	30	24	80	
	22	キアツカーイ～チャックラワット	10.2	12	5	42	路線変更
	計		35.3	187	119	64	
ワッチャナクン	43	バーンタンティアン～サバーンモーン	10.8	22	16	73	路線変更
	37	ウオンウィアンヤイ～マハーナーク	6.0				事業者選定中
			859	1,333	981	74	

注1:備考欄の路線変更は、表4または表5の時点から路線が一部変更になった路線であり、新線は全面的に路線を変更したものである。

注2:50～52系統は表5の路線追加後に再追加された路線である。

出所:NA Kho Kho 0202.3.4.1/25より筆者作成。

のことから、事業者の規模は必ずしもサービスレベルとは関係がなかったことが分かる。

それでも、1956年に新規に路線を獲得した事業者がことごとく充足率が低かったことは、明らかに事業者の選定に問題があったことを示している。1955年12月に王宮前広場で行われた意見表明会（Kan Aphiprai Khwam Khithen）の場において、新規14線のバス運行事業者の選定の際に賄賂が渡されていたとの非難が出されていたが、結果から見るとそのような疑念が浮上してもやむをえない状況であった⁸¹。賄賂が実際にあったのかどうかは定かではないが、上述したように恣意的な事業者の選定が行われたことは紛れもない事実であり、その結果をめぐって落選した事業者からの抗議も存在した⁸²。さらに、1957年に入って相次いで認められた路線の延伸も、バス不足に拍車をかけていた。政府側はバス事業者の運賃値上げ要求を回避し、事業者の不満を抑えるために路線の変更をほぼ無条件で認めていたが、事業者はそれに伴うバスの台数増加を怠った。このため、路線延伸後にバスの運行間隔さらに伸びることとなり、利用者の不満がさらに高まることとなった。

このように、ピブーン政権のバス事業者に対する温情主義は、最終的には利用者の不満をさらに高めるものとなり、当初の目標とはまったく正反対の結果をもたらすことになった。そもそも彼は政府に対する批判をかわすために、当時批判されていた国営主義を転換し、民営主義へと舵を切ったのであった。表6のボーコーソーやローソーポーのバス運行状況を見る限り、国営によるバス事業が決してバスサービス改善への秘策ではなかったことは明らかである。しかし、民間によるバス事業を奨励するとしても、単に事業者側に有利な施策を行うだけでは利用者の満足は得られなかった。バス路線の延伸にしても、運賃値上げという利用者の反発が予想される施策を回避することが目的ではあったが、結果として更なるサービスの低下

として利用者の不満を増長してしまったのである。

おわりに

バンコクのバス事業は、1910年前後に民間によって始まり、1930年からは輸送法に基く特別許可証の発行を内務省下の自治土木局が行うことでバス路線の統制が公式化されたものの、バス事業は基本的に民間に任せるとの立場であった。その後、立憲革命を経て新たに設置された地方自治体である市にバス事業を一元化するという市営主義へと傾き、新たに開設するバスは市営で行うとの方針も出されたものの、第2次世界大戦によるバス不足によりこの方針は頓挫し、非合法のソーンテオなども集めてどうにか輸送力を確保するような状況であった。このため、戦後は特別許可を受けた事業者の疲弊が激しく、新たな民間業やソーンテオの台頭によってバスの市営化は失敗した。

バス不足による民間事業者の台頭は、バスサービスの低下をもたらした。このため、バス事業への統制を強化するために、1950年代に入って政府は国営によるバス事業の統合を模索し、運輸法の施行によりバス事業の管轄権を内務省から奪い取った運輸省が配下のローソーポーによる統合を計画した。しかし、民業圧迫であるとしてこれに反対する意見が出たことからピブーン首相がこの計画にブレーキをかけ、むしろ民間事業者を厚遇するような政策を採った。これらの施策は1957年に行われた総選挙向けの政治的なものであったが、実際には民間事業者への温情主義はバスサービスの更なる低下を招き、利用者の反感を高める結果となったのである。

このように、庶民の足であるバスに対するバンコク市民の意識が高まることで、バス問題はピブーン時代に政治問題と化していくことになった。この後タイはサリット、タノームの両首相の下で「開発」の時代に突入するが、バンコクのバス問題はさらに政治化する一方で、抜本的な解決がな

されぬまま場当たりの対応が取られていくことになる。そして、1976年にバス事業が完全に国営化された後もバス問題は一向に解決せず、現在に至るまで様々な問題が引き継がれているのが現状である。今後の課題としては、この後の時代のバス事業と政策の変遷を解明することであろう。

注

¹ KSMK (2008) によると、2008年度の年間バス切符販売枚数は5億8,516万枚となり、1日換算で約160万枚となる。これはバンコクのバス運行を担当しているバンコク大量輸送公団の直営バス計3,526台の利用者数であり、他に民間の大型バスが3,535台あることから、民間バスもほぼ同じ程度の利用者があると推計すると、1日320万人という数値が得られる。なお、他にミニバス、ソーンテオ(トラックバス)、バンバスが1万311台あるため、実際の利用者数はこれより多くなるはずである。

² プラヤー・バックディーノーラセートは1893年にミシン輸入業に参入し、何度か事業を変えた後に製氷業に参入して成功を収めた。彼の略歴については、Suehiro [1989] pp. 359-360を参照。

³ NA [2] So Ro. 0201. 68. 2. 2/4 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Mahatthai Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1941/10/31”

⁴ NA [2] So Ro. 0201. 66. 3/5 ” Samnao Raingan Prachum Khana Ratthamontri. 1938/11/25”

⁵ 管見の限り、この委員会の議事録は第1/2478回の分しか残存していないが、この委員会においてバス路線の新設や改編の申請が一括して審議されていた[NA [2] So Ro. 0201. 63. 2/8 “Raingan Kan Prachum Kammakan Phicharana Ruangrao lae Kham Kho Doen Rotyon Satharana Pracham Thang Khrang thi 1/2478. 1935/05/08”]。なお、委員は警察局長、自治土木局長、プラナコーン県知事、同事務官の4人であった。

⁶ ドーンムアンへの道路はパヤータイ通りを北へ延伸する形で建設され、1936年8月1日に開通した[PCC 1936/08/01 “Krungthep-Don Muang”]。

⁷ NA [2] So Ro. 0201. 66/11 “Ratthamontri wa Kan Krasuang Setthakan Thung Nayok Ratthamontri. 1938/10/13”

⁸ NA Ro. 7 Mo. 17/11 “Senabodi Krasuang Mahatthai Krap Bangkhom Thun Phrabatsomdetphra Chaoyuhua. 1930/02/07”

⁹ BTWM 1939/11/02 “A New Road.” 第1次道路建設5年計画は、1936年に策定された道路建設18年計画の最初の下位計画であった。詳しくは、柿崎 [2009] pp. 28-33を参照。

¹⁰ NA [2] So Ro. 0201. 63. 2/8 “Raingan Kan Prachum Kammakan Phicharana Ruangrao

lae Kham Kho Doen Rotyon Satharana Pracham Thang Khrang thi 1/2478. 1935/05/08”によると、1935年5月の時点でバーンラムプー～ウォンウィアンヤイ間のバスが既に運行していたことが確認される。この会議ではウォンウィアンヤイのバスの終点をメーククローン鉄道の駅まで延伸することが許可されたが、その申請者はチュリン・ラムサムであったことから、ナコーントン社は後のタイ農民銀行グループを形成するラムサム家の一事業であったことが分かる。

¹¹ 航空輸送社は、会社の事業が多様化してバス事業も重要な柱となったとして、1939年に社名を輸送会社 (Transport Co. Ltd.) と改称した [BTWM 1939/05/30 “Siamese Company.”]。本論では、タイ語の略称であるボーコーソーとして呼称する。

¹² 1941年11月の時点では、シンプリー (ロップリー) 線が1日10台、プラーチンブリー線が1日7台の運行となっており、バスがそれぞれ1日1往復ずつ運行したものである [NA [2] So Ro. 0201. 68. 2. 2/5 “Kan Doen Rotyon Borisat Khonsong Chamkat.”]。

¹³ NA [2] So Ro. 0201. 68. 2. 2/5 “Kan Doen Rotyon Borisat Khonsong Chamkat.”

¹⁴ Ibid. “Kan Doen Rotyon Borisat Khonsong Cham hana Ratthamontri. 1942/03/05

¹⁵ NA [2] So Ro. 0201. 66. 3/7 “Banchi Rot Pracham Thang nai Phranakhon lae Thonburi.”

¹⁶ Ibid. “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Mahatthai Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1943/06/29”

¹⁷ Ibid. “Ratthamontri Wa Kan Kasuang Mahatthai Thung Lekhathikan Nayok Ratthamontri. 1943/08/13” 4つの路線とは、ラーチャウォン船着場～ナーンルーン間、ワット・ケーオファー (キアッカーイ) 船着場～ラーチャプラソン間、ラーチャウィティー船着場～戦勝記念塔、サームセーン市場～サオチンチャー間であった。

¹⁸ Ibid. “Palat Kasuang Mahatthai Thung Lekhanukan thi Prachum Palat Kasuang. 1944/01/04”

¹⁹ Ibid. “Lekhanukan thi Prachum Palat Kasuang Thung Palat Kasuang Kalahom lae Khamanakhom. 1944/01/12”

²⁰ ソーンテオ (2つの列) は、当時のバスの一般的な姿であったものと思われる。ルート・セータブットが最初に運行したバスもフォード製のトラックの荷台に座席を2列に並べたものであり、定員は10人程度であったという [Sa-nguan 1986: 67]。概観はほとんど同じであったとしても、正式に特別許可を受けて運行しているバス (Rot Pracham Thang) とソーンテオは区別されており、ソーンテオという語には許可を受けていない非合法の民間バスというニュアンスがあったものと思われる。現在も、バンコクの小路や農村部において、ソーンテオは合法的なバスとして運行されている。

²¹ NA [2] So Ro. 0201. 66. 3/7 “Palat Kasuang Khamanakhom Thung Lekhanukan thi Prachum Palat Kasuang. 1944/01/24”

²² Ibid.

²³ 1945年10月には、運輸局が旧日本軍のトラックを多数購入したことから、以前貸し

付けた国防省のトラックを返却するよう国防省が要請していた[NA [2] So Ro. 0201. 68. 2. 2/5 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom Thung Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1945/10/18”]。

²⁴ NA [2] So Ro. 0201. 66. 3/10 “Banthuk Ruang Kan Chat Tang Ongkan Borikan Doen Rotyon Doisan.”

²⁵ SN 1947/09/30 “Cha Doen Rot Than Samai Sai Charoen Krung.”

²⁶ NA [2] So Ro. 0201. 66. 3/10 “Banthuk Ruang Kan Chat Tang Ongkan Borikan Doen Rotyon Doisan.”

²⁷ SN 1947/09/30 “Cha Doen Rot Than Samai Sai Charoen Krung.”

²⁸ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/10 “Bamrung Tothong Krap Rian Than Phu Banchakan thi Khaorop. 1954/11”

²⁹ SN 1969/05/13 “Rotme khong Khon Chon 2.”

³⁰ NA [2] So Ro. 0201. 66. 3/10 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Mahatthai Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1952/03/15”

³¹ Ibid. “Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1952/08/26”

³² NA Kho Kho. 0202. 11. 4/1 “Raingan Pracham Pi tae Roemtang Thung 31 Thanwakhom 2495.” ローソーポーの当初の設立目的は、それまで中国人業者の寡占状態であった駅での貨物積み降ろし業務をタイ人の手に取り戻すことであった。

³³ NA [2] So Ro. 0201. 68. 2. 1/12 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1948/06/21” 1947年3月に新設された航空輸送社 (Borisat Doen Akat Chamkat) に航空輸送が移管された。一方、タイ船舶は外国人が設立した旧サイアム郵船 (Siam Steam Packet Co. Ltd.) で、1940年に政府に買収された。

³⁴ NA [2] So Ro. 0201. 66. 3/11 “Lekhathikan Khana Ratthamontri Rian Ratthamontri Khamanakhom, Khlang, Phu Amnuaikan Ro So Pho, Phu Chatkan Borisat Khonsong Chamkat. 1953/01/12”

³⁵ NA Kho Kho. 0202. 13. 1/11 “Panha An Phung Tong Chichaeng To Phu Thu Hun nai Khrao Prachum Yai Saman Pracham Pi khong Borisat Khonsong Chamkat. 1948/05/10”

³⁶ NA Kho Kho. 0202. 11. 1/4 “Banthuk Kan Prachum Khana Kammakan Ongkan Rapsong Sinkha lae Phatsaduphan Khrang thi 2/2496. 1953/02/03”

³⁷ Ibid. “Banthuk Kan Prachum Khana Kammakan Ongkan Rapsong Sinkha lae Phatsaduphan Khrang thi 7/2496. 1953/06/26”

³⁸ NA Kho Kho. 0202. 11. 1/5 “Banthuk Kan Prachum Khana Kammakan Ongkan Rapsong Sinkha lae Phatsaduphan Khrang thi 5/2497. 1954/05/28”

³⁹ タラートブルー〜クロントウーイ線は途中のワット・トライミットで系統が分かれており、2つの系統となっていた。

⁴⁰ NA Kho Kho. 0202. 11. 4/2 “Raingan Pracham Pi Tangtae 1 Mesayon 2497 Thung 31 Minakhom 2498.”

⁴¹ NA Kho Kho. 0202. 11. 4/4 “Raingan Pracham Pi Tangtae 1 Mesayon 2498 Thung 31 Minakhom 2499.”

⁴² NA Kho Kho. 0202. 3. 5/45 “Phon Kan Phicharana Klaiklia Hai Borisat Phranakhon Thonburi Khonsong Chamkat kap Borisat Ro So Pho Nakhon Thon Chamkat Ruam Khao pen Borisat Diao Kan.” プラナコントンブリー社は1953年に設立されたが、バス所有者の寄せ集め所帯で当初から内部で二分していたという。

⁴³ Ibid.

⁴⁴ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/74 “Sathit Prichasin Krap Rian Phana Than Palat Krasuang Khamanakhom. 1956/05/24”

⁴⁵ Ibid. “Sathit Prichasin Krap Rian Phana Phon Rua Ek Luang Chamnan Atthayut. 1956/06/19”

⁴⁶ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/72 “Palat Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1956/07/27”

⁴⁷ NA Kho Kho. 0202. 11. 1/6 “Banthuk Kan Prachum Khana Kammakan Ongkan Rapsong Sinkha lae Phatsaduphan Khrang thi 7/2498. 1958/08/26”

⁴⁸ この閣議決定に対し、ローソーポーの役員会ではバス事業の拡大を禁止しているのはローソーポーの直営事業のみで、ローソーポーの合弁会社は含まれないことと、規制の対象はバンコクのバスのみで地方のバスは含まれないとの解釈を確認していた[NA Kho Kho. 0202. 11. 1/6 “Banthuk Kan Prachum Khana Kammakan Ongkan Rapsong Sinkha lae Phatsaduphan Khrang thi 7/2498. 1955/08/26”]。

⁴⁹ バス運行申請検討委員会は、その後バス運行検討委員会へ改称された。

⁵⁰ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/4 “Prathan Khana Kammakan Phicharana Kan Doen Rot Pracham Thang Sanoe Than O To Ro lae Ro Mo Cho Mo. 1954/07/09”

⁵¹ Ibid. ここでいう規格とは、従来用いられてきたトラックを改造したソーンテオ型のものではなく、西洋諸国で用いられている箱型のものにすることであった。

⁵² NA Kho Kho. 0202. 3. 5/4 “Prathan Khana Kammakan Phicharana Kan Doen Rot Pracham Thang Sanoe Than O To Ro lae Ro Mo Cho Mo. 1954/07/09”

⁵³ NA [2] So Ro. 0201. 66/28 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1953/06/08”

⁵⁴ NA Kho Kho. 0202. 3/42 “Athibodi Krom Kan Khonsong Kho Prathan Sanoe Than Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1954/07/09”

⁵⁵ ただし、副委員長には内務大臣が就任することになっていた。

⁵⁶ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/10 “Banthuk Kan Prachum Phu Chatkan Rot Pracham Thang nai Changwat Phranakhon lae Thonburi. 1954/05/28”

- ⁵⁷ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/5 “Huana Kong Khonsong Thang Bok Kho Prathan Sanoe Than Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1954/10/21”
- ⁵⁸ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/60 “Wichai Wanitchathat Kho Prathan Krap Rian Than Prathan Khana Kanmakan Khuapkhum Kan Khonsong. 1956/11/15”
- ⁵⁹ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/10 “Banthuk Kan Prachum Phu Chatkan Rot Pracham Thang nai Changwat Phranakhon lae Thonburi. 1954/05/28”
- ⁶⁰ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/37 “Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri Fai Kan Muang. 1955/02/21”
- ⁶¹ 運輸法でバス路線の改編は官報で告示するよう定められたことから、運輸統制委員会告示 (Prakat Khana Kammakan Khuapkhum Kan Khonsong) として1955年3月に官報に新たな路線が告示された。以後、個別の路線の改廃や新設の場合にも随時官報での告示が行われた
- ⁶² NA Kho Kho. 0202. 3. 4. 1/7 “Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Khuapkhum Kan Khonsong Khrang thi 7/2498. 1955/07/21”
- ⁶³ NA Kho Kho. 0202. 11. 1/5 “Banthuk Kan Prachum Khana Kammakan Ongkan Rapsong Sinkha lae Phatsaduphan Khrang thi 10/2497. 1954/10/22”
- ⁶⁴ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/12 “Thoem Khamkhachon Krap Rian Than Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1955/06/29”
- ⁶⁵ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/57 “Athibodi Krom Kan Khonsong Kho Prathan Sanoe Than Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1955/10/07”
- ⁶⁶ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/39 “Krongthip Sunthonket Krap Rian Khana Kammakan Khuapkhum Kan Khonsong. 1955/07/14”
- ⁶⁷ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/46 “Sanoe Thawisuk Krap Rian Phana Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1955/07/19”
- ⁶⁸ NA Kho Kho. 0202. 3. 4. 1/9 “Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Khuapkhum Kan Khonsong Khrang thi 9/2498. 1955/09/05”
- ⁶⁹ ラーマ6世橋は1927年に開通した最初のチャオプラヤー川を跨ぐ橋であったが、道路を設置するスペースはあったものの当初は鉄道のみが通過していた。戦争による被災によって再建された際に初めて道路も通ることになり、バンコクとトンブリーを結ぶ2番目の道路橋として機能するようになった。
- ⁷⁰ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/21 “Athibodi Krom Kan Khonsong Kho Prathan Sanoe Than Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1955/11/12”
- ⁷¹ NA Kho Kho. 0202. 3. 4. 1/9 “Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Khuapkhum Kan Khonsong Khrang thi 9/2498. 1955/09/05”
- ⁷² NA Kho Kho. 0202. 3. 4. 1/23 “Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Khuapkhum Kan Khonsong Khrang thi 2/2500. 1957/03/14”

⁷³ NA Kho Kho. 0202. 3. 4. 1/24 “Raingan Kan Prachum Khana Kammakan Khuapkhum Kan Khonsong Khrang thi 3/2500. 1957/06/07” この20線のうち、3線(50～52系統)は路線の新設であった。

⁷⁴ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/39 “Lekhathikan Nayok Ratthamontri Rian Palat Krasuang Khamanakhom. 1955/09/30”

⁷⁵ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/57 “Ratthamontri Chuai Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Nayok Ratthamontri. 1956/07/16”

⁷⁶ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/116 “Athibodi Krom Kan Khonsong Kho Prathan Sanoe Than Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom. 1957/06/21”

⁷⁷ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/81 “Huana Kong Theknik Sanoe Than Palat Krasuang Khamanakhom. 1956/09/14

⁷⁸ NA Kho Kho. 0202. 3. 4. 1/20 “Banthuk Raingan Kan Prachum Anukammakan Phicharana Senthang Doen Rot Khrang thi 3/2499. 1956/12/21”

⁷⁹ NA Kho Kho. 0202. 3. 5/30 “Kha Ratchakan Krom Sapphasamit Kho Prathan Krap Rian Than Athibodi Krom Truat Ratchakan Phaendin. 1955/06/29”

⁸⁰ SN 1955/06/28 “Karani Rot Mae Phit Nguankhai.”

⁸¹ NA Kho Kho. 0202. 3/81 “Palat Krasuang Khamanakhom Rian Athibodi Krom Truat Ratchakan Phaendin. 1956/02/07”

⁸² 37系統をマッカサン社が獲得したことに對して、44系統を申請して落選したシールアン社(Borisat Si Luang Chamkat)が苦情を首相に訴えていた[NA Kho Kho. 0202. 3. 5/77 “Salai Sipirom Krap Kho Prathan Krap Rian Phana Than Nayok Ratthamontri. 1956/03/22”]

引用資料

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

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

王室官房文書ラーマ6世王期(Ekkasan Krom Ratchalekhathikan, Ratchakan thi 6)(Ro. 6)

首都省ファイル(Krasuang Nakhonban)(Ro. 6 No.)

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

内務省ファイル(Krasuang Mahatthai)(Ro. 7 Mo.)

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

(2) タイ政府機関年次報告書・逐次刊行物

Khonsong Muanchon Krungthep, Ongkan (KSMK). *Raingan Pracham Pi Ongkan*

Khonsong Muanchon Krungthep. [Annual Report of Bangkok Mass Transit Authority.]
Ratchakitchanubeksa. (RKB) [National Gazette.]

(3) 新聞

Bangkok Times Weekly Mail. (BTWM)

Prachachat. (PCC)

Sayam Nikon. (SN)

引用文献

- Charuni Khongkun [2006] *Kan Chat Rabop Khonsong Muanchon khong Ongkan Khonsong Muanchon Krungthep (Pho So 2519-2542)*. Unpublished M.A. Thesis, Sinakharinwirot University. [Mass Transportation Management of Bangkok Mass Transit Authority, 1976-1999.]
- Chali Iamkrasin [1981] *Loet Samantao: Racha Rot Me Khon Raek haeng Krung Sayam*. Bangkok, Ruangsin. [Loet Samantao.]
- 柿崎一郎 [2000] 『タイ経済と鉄道 1885～1935年』 日本経済評論社
- 柿崎一郎 [2007] 『物語 タイの歴史』 中央公論新社
- 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
- Kanokwali Chuchaiya[2001]. *Photchananukrom Wisamanayam Thai: Wat Wang Thanon Saphan Pom*. Bangkok, Ratchabandittayasathan. [Encycropedia of Proper Noun : Temples, Palaces, Roads, Bridges and Forts.]
- Khonsong Muanchon Krungthep, Ongkan (KSMK). [1985] *9 Pi Ongkan Khonsong Muanchon Krungthep*. Bangkok, KSMK. [9th Anniversary of Bangkok Mass Transit Authority.]
- 永井史男 [2003] 「タイの地方自治制度改革 ―地方分権委員会を中心に―」 作本・今泉 編『アジアの民主化過程と法』pp. 273-310
- Nambara, Makoto [1998] *Economic Plan and the Evolution of Economic Nationalism in Siam in the 1930s*. Unpublished Ph.D. Dissertation, SOAS, University of London.
- Praman Adireksan [1997] *Chiwit Mua Phan Pai 84 Pi*. Bangkok. [84th Anniversary of Praman Adireksan]
- Rapsong Sinkha lae Phatsaduphan, Ongkan (RSP) [1987] *Chalong Khrop Rop 60 Pi Ro So Pho*. Bangkok, RSP. [60th Anniversary of the Express Transportation Organization.]
- 作本直行・今泉慎也編 [2003] 『アジアの民主化過程と法』アジア経済研究所
- Sa-ngan Ankhong[1986] *Sing Raek nai Muang Thai Lem 2*. Bangkok, Phraephitthaya. [First Things in Thailand. Vol. 2]
- Suehiro, Akira [1989] *Capital Accumulation in Thailand 1855-1985*. Tokyo, The Center for East Asian Cultural Studies.
- Uthai Hiranto [1980] *Kan Pokkhrong Thongthin*. Bangkok, Odien Store. [Local Administration.]