

IV-35

バンコクにおける行政区界の形成過程の分析

日本大学理工学部 学生員 吉井 信

日本大学理工学部 正会員 福田 敦

1 はじめに

一般に交通計画や交通調査等で用いられるゾーニングは、既存の行政区界を基礎としてなされている場合が多く、また社会経済的な指標は行政区単位で調査、保存されている場合が多い。これらの行政区界をみると、河川や丘陵など自然地形的な境界線が利用されていることが多く、幾何学的な観点から行政区の形や面積を考慮したり、土地利用などの社会・経済的な要因を考慮したものは少ないと考えられる。特に東南アジアの各都市ではゾーニングが進んでおらず、データの収集や整備の遅れの一因ともなっており、その基礎となる行政区界の実態を把握する必要がある。

そこで本稿では、東南アジア都市におけるゾーニング方法を検討する基礎として、行政区界がどのように形成されてきたのかを、タイの首都であるバンコクを例として分析し、その特性を明らかにして行政区界の実態を把握しようとするものである。

2 行政区の変遷

現在の行政組織が確立される以前のタイでは、ワットと呼ばれる寺院を中心としてその周辺に形成される幾つかの村をムバーンと呼び、これを含む水路で囲まれた地をタムボン、更に幾つかのタムボンを合わせてアンプーと呼ばれていた。現在のタイの行政区もこれらを基礎として設定されており、内務省の管轄のもとにチャンワット（県）があり、その下にアンプー（郡）、タムボン（区）、ムバーン（村）が置かれている。

本研究の対象地域であるバンコクの場合、1905年当時の地図からは16のアンプー（以下、バンコクの場合は区とする）によって構成され面積は748.60Km²となっており、タムボンやムバーンなどの生活圏がそのまま行政単位となっていることがわかる。1933年に革命新政府が都市制度の確立を目的として都市法を發布し、州制を廃止して県・郡制を敷き、プラナコン県とトンブリー県が誕生し、結果1961年には面積は1519.10Km²と増加し、22区にまで増加した。さらに1971年には県とは別に府（ナコンルワン）という行

政単位が設けられ、プラナコン県とトンブリー県が合併されクルンテープ・トンブリー府が誕生したが、翌1972年には革命団布告335号により特別自治体であるバンコク都となり、1975年にバンコク首都行政組織法が制定されバンコク都が正式に成立した。1985年では1961年当時の面積とほとんど変わらないのにもかかわらず36区（1992年には37区に増加した）にまで増加しており、1961年当時の行政区と比較すると都心部が細分化されていることがわかる。これはバンコクの都市化が進み、都心部での人口が増加してゆくにつれて行政上の管理がしやすいように行政区の人口格差を小さくする方向で行なわれていると思われる、それまでの生活圏を基礎とした行政区界とは異なる形で人為的に設定されたと考えられる。すなわち、以前は水路に囲まれた村を中心とする生活圏が行政単位と一致していたが、近年の急激な都市化によりこのような生活圏は人為的な行政単位であるタムボンやムバーンとは一致しなくなったと考えられる。

ここで各年代の行政区の平均面積を比較してみると、1905年は46.79Km²であるのに対し、61年には69.05Km²と増加しているが、85年では43.64Km²と大幅に減少している。これは1933年に県制が敷かれ、プラナコン県とトンブリー県が誕生したことに伴って面積が増加したため61年の平均面積が増加したのに対し、61年から85年の間は、都心部における行政区を細分化したため行政区数が増加し平均面積の減少がみられたと考えられる。この結果、行政区の面積の格差が都心部と郊外部との間で大きくなっていった。

3 行政区界の確定

(1) 行政区界確定の物理的要因

バンコクの行政区界が、物理的にどのようなもの（河川、道路、鉄道、その他）によって形成され、それがどのように変化してきたかを、都心部を対象として分析した。

図-2より行政区界の成分の中で最も大きな割合を占めるのはどの年代においても「河川」であることがわかる。これは、バンコクが川や水路を中心として発

達してきた都市であるということを表しており、人々の生活圏は昔から現在に至っても川によって守られてきているといえるであろう。また川による区界の多くは不規則な形をしており、自然の地形に沿って区画されていることがわかる。「道路」による区界は1931年前期までは一切みられない。それまでのバンコクにはほとんど道路らしい道路はなく、交通、運輸等は全て水路によっていたためだと考えられる。しかし1958年以降になると都心部を中心として徐々に境界として利用されるようになった。これは近年の急速な人口増加による市街地の拡大に伴い都心部で道路網の整備が行われ始め、この道路に沿って区画がされたためだと考えられる。逆に比較的面積の大きい郊外部においては道路による境界はほとんどみられず、区界自体も1961年以降大きな変化はみられない。「鉄道」による区界は、1910年から1958年までは徐々に増加を続けたが、1958年以降その割合がほとんど変化しておらず、この時期から区界に道路が用いられてきたことから、鉄道網の発達よりも道路網の発達の方が進んでいったものと思われる。

（2）行政区の確定の過程

各年代の行政区の一致率を図-3に示す。1905から10年、10年から31年前期、31年後期から58年の間は大きく一致率が低下している。これは、この間に行政区界が大きく変化したことを示している。1958年から1985年までの3つの年代はともに90%以上の高い一致率を示しており、この間の行政区界の変動が少なかったことを示している。つまり1958年以降、行政区界がほぼ確定されてきたと言えるであろう。また1985年との一致率になると、どの年代の比較においても一致率の上昇がみられる。これはかつて利用されていた区界が再び利用されるようになったためだと考えられる。

4 おわりに

本稿ではバンコクにおける行政区の変遷について分析して、行政区界の形成過程とその特性を明らかにすることができた。今後は、バンコクとは異なる発展段階をもつ都市と比較すると共に、行政上のゾーニングと物理的なゾーニングとの関連性を分析して、本来のゾーニングの有り方について検討する必要がある。

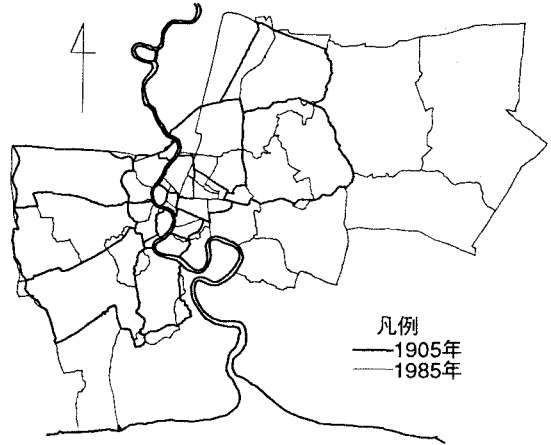


図-1 バンコクにおける行政区界の変化

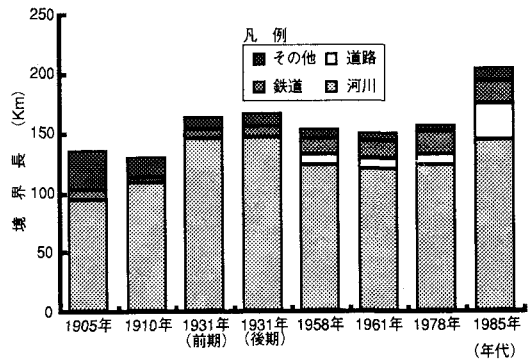


図-2 行政区界に用いられた成分の推移

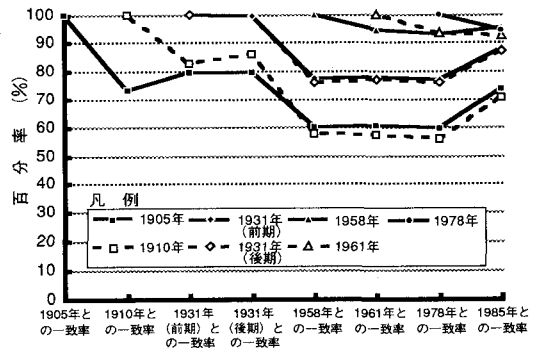


図-3 各年代の一致率

参考文献

- 大阪市立大学経済研究所：世界の大都市6 バンコク クアラルンプール シンガポール ジャカルタ，東京大学出版会，1989.
- 友杉孝：講座 東南アジア学（3）東南アジアの社会，弘文堂.
- 吉川利治：バンコクの成り立ち，バンコク日本人商工会議所所報 1988. 6.