

日本大学理工学部 学生員 藤川 謙
日本大学理工学部 正会員 福田 敦

1.はじめに

タイの国土は、チャオプラヤ（メナム）川水系およびメコン川水系に広がる2つの大デルタ地帯を中心として形成されているため、古くから河川・運河を利用した水運が交通の中心であり、道路網はほとんど発達しておらず、本格的な整備が始められたのは1950年代後半であった。しかしながら、現在では貨物交通の80%以上をトラック輸送が占めるまでになっており、この約30年間に整備されてきた道路網がタイの経済発展を支える大きな柱になってきたと考えられている¹⁾。そこで、本稿では、タイの道路整備の変遷を概観し、その整備が果たした役割について整理する。

2.第二次世界大戦以前(1860～1952)

先に述べた通り、タイの国土は2つのデルタ地帯から形成されており、それぞれが河川を中心として独自の経済圏を形成していた。この状況が変化したのは、19世紀前半のフランスおよびイギリスのアジア進出以後であり、特に1855年のボーリング条約によってメコン川以東、現在のカンボジア北部およびラオスをフランスに割譲したことに始まると考えられる。即ち、この時期よりタイとしての国土形成、特にメコン川以西、現在のタイ東部及び東北部とバンコクとの経済的な結び付きの強化による国土としての一体化の必要性が高まり、そのため国土を結ぶ交通施設の整備が必要となった^{2) 3)}。都市間道路の建設は1862年ラマ4世王（1851～1868在位）の時代に始まり全長775kmが建設され、この時の資金は税金によるものであった。またラマ5世王（1868～1910在位）の時代、道路建設に対する政府機関はなく地方ごとの知事の責任であったが1917年に道路課が設置され、それ以後は政府の責任の下で整備が進められた。この当時の道路建設の基準は自動車輸送よりも動物による輸送に対してであり、幅員は5m程度であった。また道路課は1933年に公共事業局に移され、5ヶ年計画の下に建設を進めてゆき、1940年までに道路は全長4,000kmに達した。しかしインドシナ情勢と第二次世界対戦の影響により1941～52年の間は開発が進まなかった⁴⁾。

3.第二次世界大戦以後(1953～1970)

第二次世界対戦以後は自動車の重量が増加し走行速度も早くなってきたため、それまでの道路の構造では耐えられなくなってきた。そのため道路局（課から昇格）も新しい技術を導入し、本格的な道路整備を始めた。しかし、1950年代にタイ政府は世界銀行へ現在の国道1号線の一部に当たる道路建設計画のプロジェクトを提出した時は、却下されている⁵⁾。

これに代わってアメリカ政府は、タイ政府の道路整備を援助した。タイはラオス、カンボジアに接しベトナムにも近いことから、当時アメリカ政府にとってタイ国内での物資および車両の輸送の確保は、ベトナム戦争の戦略上において大変重要であった。そのためタイ全土において、道路の構造や舗装の状態あるいは橋の状態など綿密な調査を行った⁶⁾。これによればこの時期の道路はほとんどが幅員は6～8mで両側1mづつ路肩を除いて簡易舗装されていた。この時期アメリカの援助によって建設された道路を図-1に示す。現在主要幹線となっているFriendship highwayなどはこれらの調査に基づいて無償援助によって整備された。またナコンパノム空軍基地やサタヒープ軍港に繋がる国道3、22、223、304号線などは戦略上重要であったため軍事援助によって整備された⁷⁾。ここで重要なことはタイの道路整備の初期段階とも言えるこの時期に多くの主要幹線が無償で整備できたことと併に建設された道路は戦車やトラックが通れることを目的としていたため、この時期におけるタイの道路事情で考えるとかなり構造のしっかりした道路であったことである。また1962年からはアメリカの他にコロンボ計画の下でオーストラリア、ニュージーランド、カナダ、イギリス、日本が道路整備の援助を始めた。

一方タイ政府側でも国家経済社会開発審議会（NESDB）を1960年代の始めに設立し1962年以来国道の整備に関する5ヶ年計画を立てるようになり、また道路局でも道路整備7ヶ年計画（1962～71年）を立てバンコクと地方を結ぶ道路網の整備を優先し、国道の建設を主に行ない10,349kmの道路の延長がなされた⁴⁾。

4.整備見直し期(1970～1989)

1970年代には、ベトナム戦争も終結しアメリカなどからの援助も減り、この時期より道路局主体で本格的に道路整備が進められるようになった。特に、自動車の積載量の増加に対応して道路構造の基準が改良され、この基準に基づき1972～1986年までに20,178kmの道路の延長がなされた。しかし、図-2に示す通りこの時期のGNPに占める道路整備投資額は以前よりかなり低下しており、国道の改良・修繕の目標に対する達成率も70%程度と整備が進んでいない。さらに、人口が1989年までに1960年の約2.1倍、自動車の登録台数が約50倍と急激に増加したため、交通混雑はむしろ激しくなっている。それ以後の5ヶ年計画においては、これらの問題点を踏まえて計画が立てられてきたが十分には改善されていない。国、県道の整備の推移を表-1に示す。

一方、舗装に関してはアスファルト舗装される道路は1965～86年までに28,414km増加し、舗装率では24.4%から70.8%へと増加してきている。しかしながら、車線数は首都バンコク周辺を除くとほとんど2車線であり、増加する交通需要と交通事故を軽減のために主要路線の4車線化が急務になっている。最近では、国道1号線（一部32号線）Nakon Sawan ～ Pathum Thani 間の230Kmが世界銀行などからの融資を受け4車線に改修された。

5.おわりに

本稿では、現在までのタイの道路整備の変遷を概略したが、今後は道路整備がタイの国土形成および経済的發展へ与えた役割を明らかにしていくことが課題となる。

文献

1)亀谷；米輸出大国・タイ米産業の光と影、1991、富民協会
2)井上；タイ産業立国へのダイナミズム、1991、筑摩書房
3)Hafner, J. A.; The Impact of Road Development in the Central Plain of Thailand, 1970, the University of Michigan
4)Dept. of Highway, Highways in Thailand 1987
5)Kasitraksa, W.; Economic Effects of the Friendship Highway, 1963, SEATO Graduate School of Engineering
6)Minister of Communications; A Comprehensive Evaluation of Thailand's Transportation System Requirements, 1959、Transportation Consultants, INC.
7)北原他；タイーその国土と市場一、1977、新聞科学社
8)JICA; Seminar on Toll Motorways in the Kingdom of Thailand -For National Socio-Economic Development-, 1990

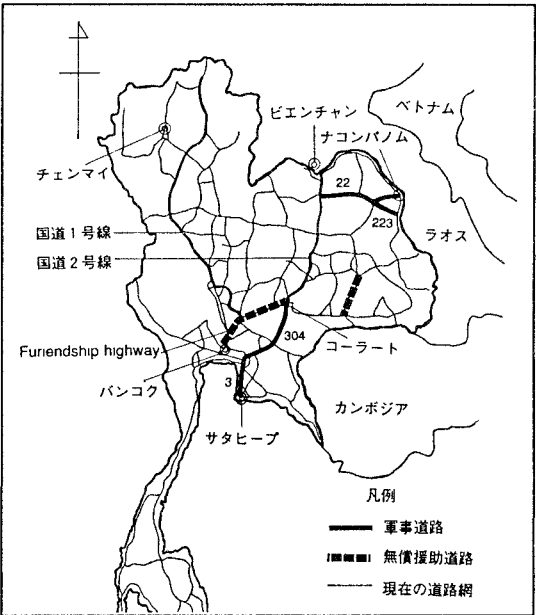


図-1 アメリカによる施設援助道路（筆者作成）

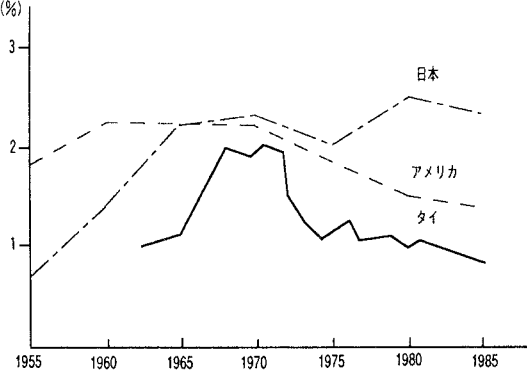


図-2 GNPに占める道路整備投資額の推移
(出典；文献8)

表-1 道路(国、県道)整備の推移

年度	舗装	未舗装	建設中	計
1965	5,451	6,825	10,075	22,351
1970	10,099	6,194	15,710	32,003
1975	15,236	4,861	18,233	38,330
1980	22,403	5,747	15,689	43,839
1985	31,256	4,979	8,923	45,158
1986	33,865	5,504	8,442	47,811

(出典) 運輸通信省道路局資料 (単位;km)