

タイ王国（主にバンコク市内）における水路・運河の変遷と現況

東洋大学大学院 学生員 ○増矢 俊典
東洋大学工学部 正会員 福井 吉孝

1. チャオプラヤ川の兩岸の運河・水路の歴史

1767年にチャオプラヤ川右岸のトンブリーにタクシン王によって都が遷されてきた。その後1782年、ラーマI世により、チャオプラヤ川の対岸(左岸側)の地に遷都された。この地域の運河の多くは、都市化が進むにつれて、埋め立てられた¹⁾。本研究は、タイ王国バンコク市内を流れるチャオプラヤ川の兩岸の水路と、運河のあるべき姿を考えようというものである。

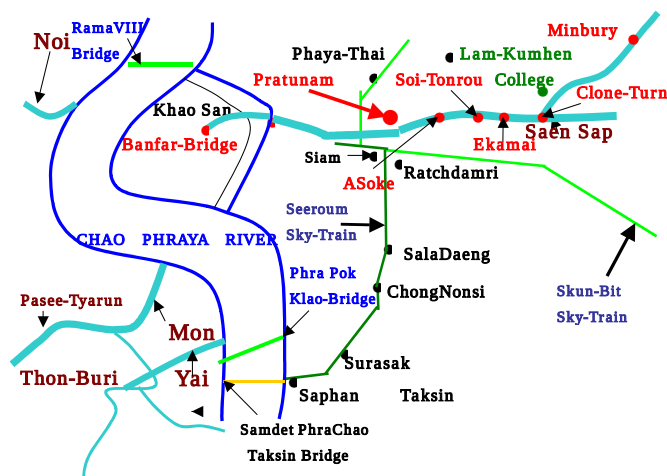


図-1 チャオプラヤ川兩岸に位置する水路・運河の地図^{2),3),5)}

2. トンブリー地区の水路

1) 水路の規模・数

旧王宮地区ともいべきこの地区は東のチャオプラヤ川、南のヤーイ運河、北のノイ運河に囲まれている。その中央には、モーン運河が東西に貫いている^{2),3)}。

2) トンブリー地区の水路の現況



図-2 トンブリー地区

都が遷された後もトンブリー地区の水路は残っている。⁴⁾ トンブリー地区では大きな街並みは見られない

が水路は人々の生活の一部として機能していることが伺える(図-2)。

3. センセーブの運河 Khlong-Saen Sap

チャオプラヤ川左岸側に残っているセンセーブ運河は、生活排水が流入し水質汚濁が進み、水面は黒ずんでいる。それにも拘らず市内の中心部を流れており、バスより高いが時間が正確であることより、庶民の足として多くの人々に利用されている。

1) センセーブ運河と乗り合いボート



図-3 センセーブ運河を行き来するボート



図-4 たくさんの人々が乗る運河ボート



図-5 プラタナム市場発着場

現在利用できるのは、プラトゥナム栈橋から東西に運航する2航路のみである。ボートは、民間業者が

運行している。

2) 運行キャパシティ・料金

表-1 セーンセーブ運河 (Khleng-San Sap) 航路^{3),4)}

方角	場所	駅名	料金
西	始点	バンファー棧橋(ラーマ3世公園橋)	
		↓	
		プラトナム市場	8bat
		↓	
		アソーク通り(ソイ21)	
		↓	
		ソイトンロー(ソイ55)	
		↓	
		エカマイ(ソイ63)	
		↓	
分岐点		クローン・タン(運河分岐点)	
		↓	
		ラームカムヘン通り/ラームカムヘン大学	
		↓	
東	終点	ワット・シー・ブンルアン(ミンブリー)	20bat

表-2 ボートの運行キャパシティ^{1),2),4)}

キャパシティ	・運行時間: 平日 05:00~19:30 日曜 06:00~19:00 ・料金: 5-15B ・全工程18km, 所要時間約1時間 ・通勤利用者が多く, 朝夕は非常に込む。
--------	---

3) 利用者数・利用者数の実態

プラトナム市場でのボートの降客数を測定した。(降客数は近くの橋の上から測定した。(図4))

表-3 プラトナム市場の降客数(8月20日(土))

観測日	8月20日(土)	
観測場所	時刻	降客数(人)
(右岸側) 橋から見て左	8:25	80
	8:30	120
	8:33	80
エカマエ 方面から	8:36	90
	8:40	80
	8:45	70
平均降客数		87
(左岸側) 橋から見て右	8:25	40
	8:30	20
	8:35	20
	8:40	30
	8:45	20
	8:50	40
平均降客数		28

平日はもとより, 土曜日でも通勤・通学客を大量に輸送していることが判る。特に頻繁に多数の乗客をエカマエ方面から乗せてくる。運河の水質が悪く着衣に水しぶきがかかるのを防ぐためにビニールシートで船室を覆っており, 外の風景を楽しむことはできないし,

異臭も感じるが, 定員(80名)以上の人が乗って来ている。地下鉄やモノレール(BTS)より安い, バスに比べると高い。それでも利用客が多いのは, バンコク名物の交通渋滞に無関係であるからである。

表-4 プラトナム市場の降客数(8月22日(月))

観測日	8月22日(月)	
観測場所	時刻	降客数(人)
(右岸側) 橋から見て左	8:35	118
	8:36	65
	8:40	89
	8:43	83
	8:43	52
	8:47	74
	8:52	81
	8:52	87
	8:53	98
	8:54	83
平均降客数		83

4. まとめ

チャオプラヤ川を挟んで, 片やトンブリー側は依然として水路は多数残されているが, 左岸側の市の中心部では残された運河は非常に少なくなっている。その残された運河も水質に大きな問題を抱えたままである。そのように水質に問題があるがサンセーブ運河には乗り合いボートが運航されており, 現実に市民の重要な交通機関の役目を果たしている。このボートは経済状況から見るとしばらくは残るであろう。しかし下水道の整備が一気に進むとは考えられないし, ボートの廃油による汚れも減ることはない, 汚れを嫌う若い女性客から徐々にボート離れしていくことは考えられる。今バンコクでは“10 beautiful parks, 10 clear canals, 10 clean roads project”が動き始めている。このプロジェクトが果たしてどのくらいまで成果を上げることができるのか, また経済レベルがどのくらい上がっていくのかによっても, 運河および乗合ボートそのものの姿も変わっていくことであろう。

参考文献

- 『アジアの大都市1:バンコク』 大阪市立大学経済研究所 日本評論社 1998.9.5 刊
- 図説バンコク歴史散歩[写真・文] 友杉孝 pp.104-105©河出書房新社©
- Explore the World NELLE MAPS
- アジア理解講座Ⅰ 境界を超えて 東アジアの周縁から: 中見立夫=編 山川出版社
- ミツカン水の文化センター

HP://URL <http://www.mizu.gr.jp/index.htm>