

クーデター後のバンコクの都市交通政策 2006～2012年
 —— 政府とバンコク都の政治的対立 ——

Urban Transport Policy in Bangkok after the Military Coup, 2006-2012:
 Political Conflicts between the Central Government and the Bangkok Metropolitan Administration.

柿崎 一郎*

KAKIZAKI Ichiro

This article aims to reveal the change of urban transport policy in Bangkok during the post-Thaksin period from the collapse of the Thaksin government in 2006 to the end of 2012 by focusing on the political conflicts between the central government and the Bangkok Metropolitan Administration (BMA). Although both the populist policy of urban transport and the conflicts between the government and the BMA, which were the major factors of delaying urban transport development during the Thaksin government, were eased at once under the Surayut interim government, they revived when the pro-Thaksin Samak government was organized in 2008. Then the possibility of relieving these problems increased when the anti-Thaksin Aphisit government emerged. However, the conflicts were inherited within the ruling coalition: between the Democrat Party and Phumchai Thai Party. It was further inherited to the pro-Taksin Yinglakh government; not only the populist policy for which the Thaksin government schemed became remarkable, but the conflicts also became further radicalized.

Furthermore, since there are still other factors existed, the progress of the concrete urban transport policy after the collapse of the Thaksin government was also extremely slow. The construction of two lines among five lines that the Surayut government decided has not yet started. Construction is also behind the schedule in those lines where construction work has already started, so that their estimated opening dates have been revised in several times. Although the new master plan was made in 2010, its reexamination already surfaced several times, which caused the further delay of the plan.

Thus, the politicization of urban transport has a possibility of causing delay of urban transport plan again, which would hamper the expansion of urban railway network. That is, Thailand has not yet freed itself from the politicization of urban transport that became remarkable during the Thaksin age.

1. はじめに

1999年末にバンコク大量輸送システム(Bangkok Mass Transit System、以下BTS)と呼ばれる延長23.5kmの高架鉄道が開通し、タイの首都バンコクにようやく都市鉄道が出現した。バンコクにおけ

る都市鉄道計画は1970年代に浮上したものの、その実現までには非常に長い期間を要した。世界でも悪名高い交通渋滞に悩まされてきたバンコクにとって、都市鉄道は都市交通の利便性を飛躍的に高める起爆剤であった。しかしながら、その後の都市鉄道の整備は非常に遅々としており、2012

*横浜市立大学国際総合科学部

年末の都市鉄道の総延長は79.5kmに過ぎない¹⁾。その主要な要因は2001年に成立したタックシン(Thaksin Chinnawat)政権下での都市鉄道政策の混乱であり、とりわけ都市交通政策の「政治化」とバンコク都との対立が、都市鉄道網の拡張に大きな影響を与えてきたからである²⁾。

都市交通政策の混乱の大きな原因であったタックシン政権は、2006年9月のクーデターで崩壊した。しかし、その後も都市鉄道整備が迅速に進んでいるとは言いがたい。現在存在する79.5kmの都市鉄道網のうち、タックシン政権中に着工されて開通に至った路線は計36km存在する。一方、タックシン政権崩壊後に着工された路線は計77.8kmにのぼるとはいうものの、実際に開通した路線は2012年末の時点で全く存在しない。このようなタックシン政権崩壊後の都市鉄道整備の遅延の背景には、都市交通政策の「政治化」や、反タックシン派の民主党(Phak Prachathipat)出身の都知事が率いるバンコク都と政府の間の対立といった、タックシン政権下での遅延の要因がそのまま存続している点が挙げられる³⁾。

タックシン政権下での都市交通政策の問題点については、柿崎、クリアンサク(Kriangsak Charoensak)、サーマート(Samat Ratchaphalasis)が明らかにしており、首尾一貫した都市交通政策の欠如や政府とバンコク都の間の対立が、都市鉄道整備やバスサービスの改善を遅らせた主要な要因であると指摘している[柿崎2008、柿崎2012、Kriangsak 2007、Samat 2007]。しかしながら、クーデター以後の都市交通政策に関する研究は管見の限り存在せず、タックシン政権時代に発生した都市交通整備を遅延させる要因がそのまま存続していることを実証した研究も皆無である。

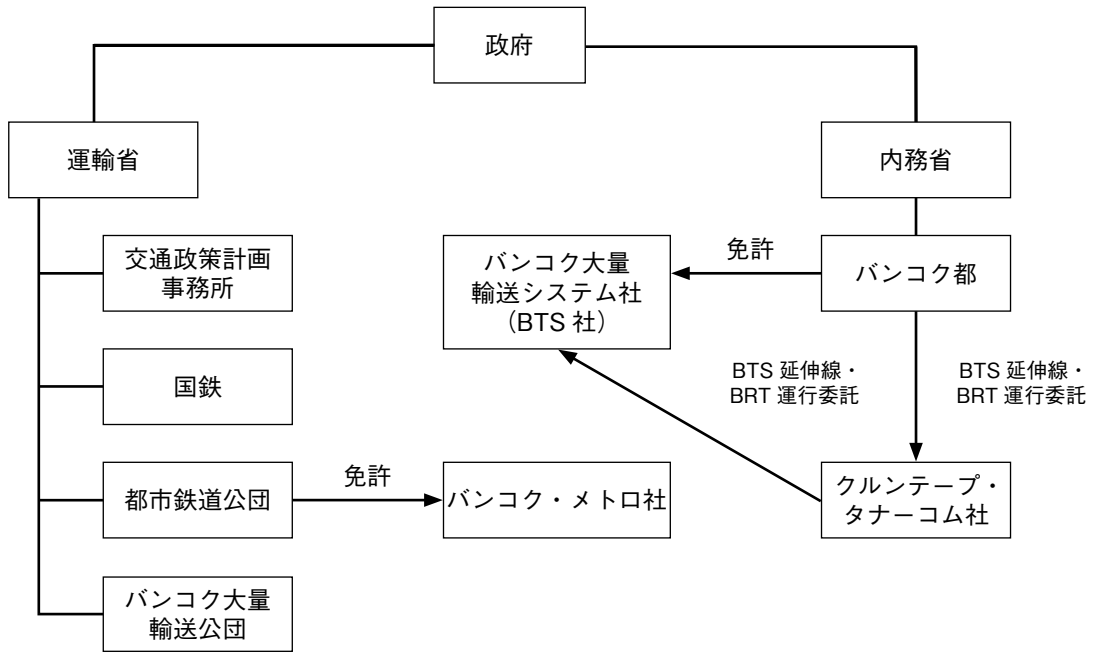
このため、本論では、2006年クーデターによるタックシン政権の崩壊から2012年までのバンコクにおける都市交通政策について、政府とバンコク都の政治的対立の存続に焦点を当てながらその変遷を解明し、実際の都市交通整備の進捗状況を分析することを目的とする⁴⁾。以下、2でスラユット(Surayut Chulanon)政権からソムチャーイ(Somchai Wongsawat)政権までの期間、3でアピシット(Aphisit Wetchachiwa)政権期、4でインラック(Yinglak Chinnawat)政権下の都市交通政策について、政府とバンコク都の対立の変遷に着目しながらその概要を解明する。そして、5で実際の都市鉄道整備の遅延状況について、資金源の確定や入札プロセスの問題などの行政的要因も加味しながら分析していく。

2. 対立の緩和と再燃 —スラユット・サマック・ソムチャーイ政権—

(1) スラユット政権の対立緩和策(2006年9月～2008年1月)

クーデター後、スラユットが暫定政権の首相となり、タックシン政権時代に顕著になった政府とバンコク都(当時、都知事は反タックシン派の民主党所属)の間の対立は一時緩和された。その成果は、国が管轄する都市鉄道5線整備計画とバンコク都が管轄するバス交通輸送システム(Bus Rapid Transit、以下BRT)⁵⁾計画に現れた(図1参照)。

スラユット政権は、タックシン政権時代に頓挫していた都市鉄道整備計画を前進させることになり、2006年11月には閣議で都市鉄道5線計118kmの建設計画を決定した[PCK 2006/11/07]。この5線とは、①紫線バーンスー～バーンヤイ間23km、



出所：筆者作成

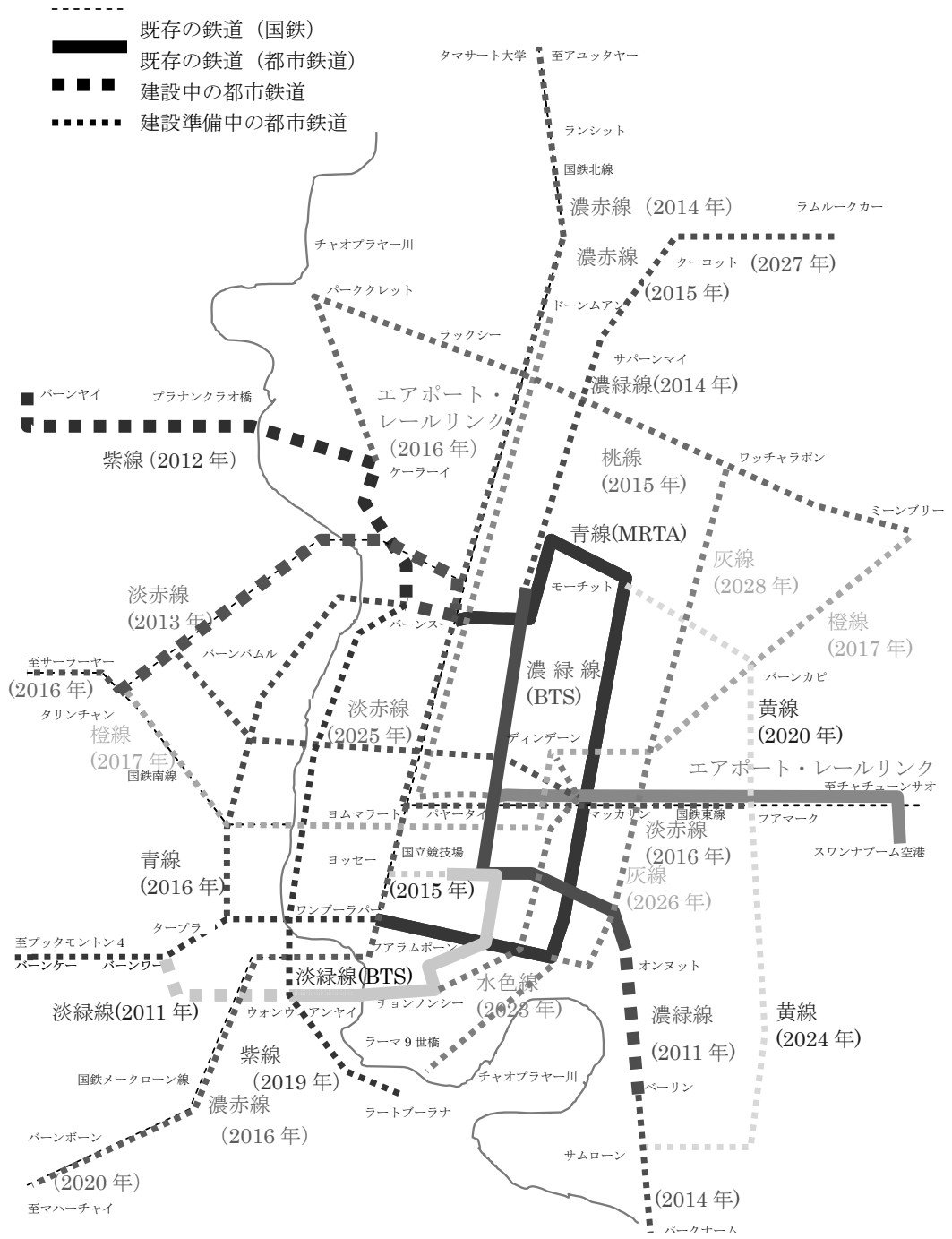
図1 バンコクの都市交通管轄機関

②青線バーンスー～タープラ間、フアラムポーン～バーンケー間27km、③赤線タリンチャン～バーンスー～ランシット間41km、④濃緑線モチット～サパーンマイ間13km、⑤淡緑線ベーリン～パークナム間14kmであった（図2参照）。透明性を確保するために、建設方式はタックシン政権時代に採用されたターンキー方式を改め、地下区間以外は詳細設計方式、地下区間のみは設計・建設方式に変更した〔PCK 2006/11/07〕⁶⁾。また、住民の同意を得るために環境調査や公聴会も行うこととし、少なくとも2007年中にも最初の路線を着工することにしていた。

この計画の最大の特徴は、バンコク都が管轄する濃緑線と淡緑線が含まれたことであった。タックシン政権時代には都の管轄するこの2路線の延伸に対して政府は協力的ではなかったが、新政権

はすでに建設準備が進展していたこれらの路線を計画に盛り込んだのである。これによって、濃緑線と淡緑線の延伸にも国家予算が充当されることになった。暫定政権とはいえスラユット政権は、反タックシン派の支持によって成立した政権であったから、もはや民主党のアピラック（Aphirak Kosayothin）都知事が率いるバンコク都と、タックシン政権時代のような不毛な確執を繰り返す必要はなくなったのである。この時点では、バンコク都がBTSの延伸線である淡緑線オンヌット～ベーリン間、濃緑線タックシン橋～ウォンウィアンヤイ間の建設を独自に開始していた。したがって、それ以外のBTSの延伸線の建設は国家予算で行われることを意味した。

一方、タックシン政権時代に塩漬けにされていたバンコク都が管轄するBRT計画についても、ス



注：括弧内の数値は開通予定年度である。

出所：SNK 2010: 9-16-9-19 より筆者作成。

図2 バンコク都市鉄道マスタープラン(2010年)

ラユット政権下でようやく動き出すことになった。2007年1月の閣議でバンコク都にBRTの運行許可を出すことが了承されたことで、バンコク都はようやくバンコク市内でのバス運行の権利を獲得することができた [DN 2007/01/08]⁷⁾。これによって都は直ちに土木工事の落札業者と調印を行い、2008年2月の開業を目指すことになり、バスの運行はバンコク都の傘下にあるクルンテープ・タナーコム社 (Krungthep Thanakhom Co. Ltd.) に任せることになった⁸⁾。顧問会社の提案により起点をスラウォン通りからサートーン通り南側に移したうえで、2007年5月に着工した [PCK 2007/05/22]⁹⁾。

しかし、バスの調達を巡って問題が発生した。2007年11月にバンコク都はBRTに用いる天然ガスバス (Natural Gas Vehicle Bus、以下NGVバス) 45台の入札を行ったものの、応札者が存在しなかった [KT 2007/11/12]¹⁰⁾。このため、都は改めて同年12月に入札を行い、今回は2社の応札を獲得した [PCK 2007/12/20]。ところが、この入札に対して元バンコク都助役のナットノン (Natthanon Thawisin) が不正があったと特別捜査局 (Krom Sopsuan Khadi Phiset) に訴えたことから、計画は遅れることになった [PCK 2008/04/01]¹¹⁾。さらに、捜査の過程で落札した業者と落選した業者の株式保有者の中に同一人物がいたことから、談合の疑いも指摘され、計画は完全に頓挫してしまった [DN 2008/11/03]。

(2) サマック政権の政策転換 (2008年2月～同年9月)

スラユット暫定政権の下でいったんは政府とバンコク都の対立は緩和されたかに見えたが、実際

には後述するようにもっとも先行していた紫線建設の資金源の決定が遅れたことから、都市鉄道5線のうち2007年中に着工まで到達した路線はなかった。そして、2007年末の総選挙で親タックシン派の大衆の力党 (Phak Phalang Prachachon) が第1党の座を確保し、サマックが首相の座に就くと、政府とバンコク都の間の対立が再燃することになった。

サマックは就任直後の2008年2月に新たな都市鉄道計画を打ち出し、総額5,000億バーツに上る都市鉄道9線建設計画を披露した [PCT 2008/02/11]。基本的にはこれまでの計画を踏襲したものであるが、この計画では郊外への路線の延伸を重視しており、濃緑線をラムルーカーへ、紫線をサイノイへ、淡緑線をバーンプーへと延伸することを計画した。さらに、青線をタープラからチャオプラヤー川沿いに延伸して、既存のファラムポーン～バーンスー間に接続して総延長40kmの環状線を構築するとともに、黄線を延伸して延長100kmの環状線とすることで、9つの放射線と2つの環状線からなる都市鉄道網を構築する計画となっていた [PCK 2008/02/10]。この郊外への都市鉄道の延伸と環状線の建設は、もともとサマックがバンコク都知事時代 (2000～2004年) に打ち出したものであり、彼の当時の主張がそのまま盛り込まれたものであった。この計画は3月の閣議で承認され、新たな都市鉄道計画として定められた [SNK 2010: 3-13]。

しかし、この計画にはタックシン時代に浮上したバンコク大量輸送システム社 (Bangkok Mass Transit System Co. Ltd.) の買収計画が含まれていた¹²⁾。彼はかつて都知事時代にBTSの延伸線の建設を推進し、今回も濃緑線と淡緑線の延伸を重視

したが、政府がBTSの既存線も含めて直接営業することを条件としていた。このため、政府はバンコク大量輸送システム社を買収するとともに、免許の交付者もバンコク都から政府に変えることを目論んだ [DN 2008/03/19]。都が自ら建設している2つの延伸線の建設費も政府が支払うとともに、新たに建設する区間の調査と設計は、運輸省下の交通政策計画事務所 (Office of Transport and Traffic Policy and Planning) と都市鉄道公団 (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) に任せることにした [DN 2008/03/10]。

一方、仮にバンコク大量輸送システム社の買収交渉がうまくいかなかった場合は、濃緑線と淡緑線の延伸線は既存のBTSの路線と接続させないこと、濃緑線のモーチットでの接続は1km北の青線のパホンヨーティン駅とすること、淡緑線のペーリンでの接続は黄線のルートを変更する形で対応することを主張して、バンコク大量輸送システム社側に圧力をかけた [PCK 2008/03/14]。すなわち、タックシン時代と同じく、都市鉄道計画が再び「政治化」の道を歩み始め、安価な運賃でのサービス提供の前提となるバンコク大量輸送システム社の買収問題が再浮上したのである。

こうして政府とバンコク都との対立が再び顕著となったが、サマックが2008年9月に失職したことで彼の都市鉄道政策も終焉を迎えた。サマックを継いだ親タックシン派のソムチャーイ首相 (タックシン元首相の義理の弟) も同年12月に失職してしまうことから、都市鉄道政策についての大きな変更はなかった。しかし、ソムチャーイ首相が失職する直前の11月27日に、彼が閣議でBTSの延伸線である濃緑線モーチット～サパーンマイ間と淡緑線ペーリン～パークナム間の建

設を都市鉄道公団に任せることを決めてしまったため、バンコク都が既に都議会の承認を得ていた前者の建設を推進するためには、このときの閣議決定を変更することが必須条件となってしまった [PCK 2009/02/24]。

(3) バスサービスのポピュリスト的政策化

一方、タックシン政権時代末期に、バンコク大量輸送公団 (Bangkok Mass Transit Authority、以下大量輸送公団) の有効活用のために出現したNGVバスの導入計画も、サマック政権の登場とともに再び脚光を浴びることになった¹³⁾。この計画は冷房バスサービスを安価に供給するというポピュリスト的政策の側面を持ち、タックシン政権の都市交通の「政治化」の一例であった。

そのためもあって、スラユット暫定政権の下でNGVバス導入計画は見直されることになり、2007年3月にこの計画はいったん棚上げにされた [PCK 2007/03/12]。ところが、翌年サマック政権が成立すると、6月の閣議でバンコク大量輸送公団に対して6,000台のNGV冷房バスを賃貸することが運輸省から提案された [BP 2008/06/11]。この計画は大量輸送公団の再建計画として出されたもので、旧型バスはこれらのNGVバスで一掃され、庶民の足であった公団直営の普通バスも全廃されることになっていた。運賃は1乗車15パーツと普通バス (7～8パーツ) よりはるかに高くなっていたが、冷房バス (11～22パーツ、区間制) に比べれば長距離では割安となり、1日30パーツの1日乗車券を販売することで、何回も乗り換える乗客にとっては普通バスよりも安くなるとしていた¹⁴⁾。

ところが、普通バス廃止に反対する意見が出た

ため、サマック首相はいったん閣議の議題からこの計画を外し、自ら検討すると表明せざるを得なくなった [KT 2008/06/17]。その後、計画はこの問題を検討するための特別委員会に廻され、2007年9月にサマック首相が失職する直前に、6,000台から4,000台に縮小されたNGVバスの調達計画が、なんとか閣議で承認された [PCT 2008/09/29]¹⁵⁾。これによって大量輸送公団は12月末の入札を目指したが、次のアピシット政権の成立によってこれまた計画は停止を余儀なくされる。

NGVバスによる低廉な冷房バスサービスもタクシン政権時代の「売夢政策」として出現したものであったが、この時期にはさらにポピュリスト的要素の強い政策が現れた。これが、2008年8月にサマック政権が導入した無料バス (Rot Me Fri) である。急騰する石油価格による物価高を軽減するために、サマック政権が生活費低減策として導入した政策の1つであり、公団直営の普通バス800台が対象となった [PCK 2008/08/01]¹⁶⁾。1975年にクックリット (Khukkrut Pramot) 政権が同様の政策を行った際には学生と貧困者を対象としていたが、今回は誰でも無料バスに乗車できる点に特徴があった¹⁷⁾。しかし、バンコクのバス路線の約半数を占める民間委託路線はその対象とはならなかった。

このように、サマック政権はタクシン政権時代に浮上したNGVバス導入計画の復活のみならず、新たに無料バスの運行も始めてバスサービスのポピュリスト的政策化を推進した。ただし、スラユット政権時代に動き始めたバンコク都のBRT計画に対しては、入札を巡る不正問題が取り沙汰されて計画が頓挫している状況であったことから、サマック首相が政治的に対立するバンコク都

に直接圧力をかけたことはなかった。

3. 対立の存続 —アピシット政権—

(1) BTSをめぐる対立

政府と反タクシン派が都知事を務めるバンコク都との対立は、2008年12月のソムチャーイ首相の失職後、アピシット (Aphisit Wetchachiwa) 率いる反タクシン派の民主党が主導する政権の誕生で解消されるものと思われた。しかし、実際には対立は解消されず、アピシット政権下でも両者間の対立は存続していった。

まず、2008年10月のバンコク都知事選で再選を果たしたアピラックが、汚職疑惑で2カ月をまたずに辞任した。もっとも、彼に代わって2009年1月に新たな都知事となった民主党のスクムパン (Sukhumphan Boriphat) も、アピラック都知事と同様に、BTSの延伸線整備を推進しようとした¹⁸⁾。

しかし、運輸大臣のポストは元タイ愛国党の系列であるプームチャイタイ党 (Phak Phumchai Thai) が握り、運輸大臣ソーポン (Sophon Saram) は、ソムチャーイ首相時代の閣議決定である都市鉄道公団による延伸線建設という閣議決定の変更を拒んだ [DN 2009/02/27]。プームチャイタイ党はタクシン派の大衆の力党から分裂したニューウィン (Newin Chitchop) 派が結集した政党で、アピシット率いる民主党政権の成立に大きな役割を果たした [玉田 2009: 46-47]。この協力により、プームチャイタイ党は利権が大きいとされる内務省と運輸省の大臣という2つの重要なポストを獲得した。このため、反タクシン政権になったにもかかわらず、都と運輸省の確執は続くこととなった。

アピシット首相は、運輸省とバンコク都の間で

この問題を決着させるよう求め、2009年8月に建設は国の都市鉄道公団が管轄するものの、運行は都と協議して決めることで一旦は合意した〔PCK 2009/08/24〕。その後、バンコク都は都市鉄道公団が進めていた濃緑線モーチット～サパーンマイ間の建設計画を妨害することで、BTSの延伸線整備の権限を奪回しようとした。この間の設計は既に交通政策計画事務所が行っていたが、それによると途中のラックシー・ロータリー付近に位置するバーンケン区役所の敷地内に乗客用の駐車場を設置し、一部の橋脚も敷地内に建設することになっていた。これに対し、バンコク都は2009年9月に、都が所有する区役所の敷地の使用を許可しない方針を示した〔DN 2009/09/24〕。バンコク都側は都市鉄道公団が主導する濃緑線の建設計画を頓挫させ、それによって既に建設の準備ができていたと主張する都に主導権が戻ることを期待したのである。

実際、バンコク都はこの作戦によって一時的に濃緑線計画の進行を妨げる行動をとり、併せてスクムバン都知事は2009年12月に、アピシット首相に対してBTS延伸線の管轄をバンコク都に戻すよう陳情した〔DN 2009/12/10〕。しかしながら、結局首相は2010年1月に、ソムチャーイ首相時代の閣議決定通りに運輸省、すなわちプームチャイタイ党が牛耳る運輸省がBTSの延伸線2線を管轄することを認めた〔PCK 2010/01/22〕。連立政権を維持するためには、プームチャイタイ党の意向を尊重せざるを得なかったのであった。

この結果、濃緑線の建設計画はさらに遅れることになった。2007年以降淡緑線バーリン～パークナム間と濃緑線モーチット～サパーンマイ間の整備計画は同時進行で進んできたが、こ

の問題によって淡緑線を先行させることになった。淡緑線の土木工事の入札は2011年6月に公示され、同年12月末にチョー・カーンチャン社(Cho Kan Chang Co. Ltd.)と契約に調印した〔PCT 2012/01/04〕。その後2012年3月に着工され、2017年初めの開業を目指して建設が始まった〔PCK 2012/03/05〕。他方で、濃緑線はラックシー・ロータリー問題のみならず、車庫問題やサパーンマイ～クーコット間の同時着工問題にも直面し、2012年中の入札開始すら達成できなかった¹⁹⁾。

(2) 新たなマスタープランの影響

さらに、バンコク都は淡緑線の延伸区間である国立競技場～プランノック間の建設計画も失うことになった。交通政策計画事務所は2009年末で期間が切れるバンコク都市鉄道実行計画(Bangkok Mass Transit Implementation Plan: BMTIP)に代わる新たなマスタープランとして、バンコク首都圏都市鉄道マスタープラン(Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region)を策定した〔SNK 2010: 1-1〕²⁰⁾。この計画は表のように計500kmもの都市鉄道網を今後20年間で整備することを目指しており、路線数も過去の都市鉄道整備計画(10線)より増えて12線となっていた。タクシン政権時代の2004年都市鉄道実行計画と比較すると、淡緑線の国立競技場～プランノック間の延伸計画がなくなり、代わりに赤線との接続駅となるヨッセーまでの1kmの区間のみ延伸されることになっていた²¹⁾。この間の代替線として橙線が一部ルートを変更してトンブリー側を結ぶことになっていた(図2参照)。

この変更について、交通政策計画事務所側は淡緑線のルートが悪いことや、ラーマ1世通りの車

表 バンコク都市鉄道マスタープランと現在の状況 (2013年3月末)

線名	区間	距離 (km)	管轄機関	開通 予定年	備考
濃赤	タムマサート大学～バンスー	36.3	国鉄	2014	2013年3月着工 (ランシット～バ ンスー間)
	バンスー～フアラムポーン	6.5	国鉄	2016	
	フアラムポーン～バーンボン	18.0	国鉄	2016	
	バーンボン～マハーチャイ	20.0	国鉄	2020	
	計	80.8			
淡赤	サーラーヤー～タリンチャン	14.0	国鉄	2016	2012年12月仮開業 (ディーゼル カー運行) 地下別線
	タリンチャン～バンスー	15.0	国鉄	2013	
	バンスー～マッカサン	9.0	国鉄	2016	
	バーンバムル～マッカサン	10.5	国鉄	2025	
	マッカサン～フアマーク	10.0	国鉄	2016	
計	58.5				
エアポート・ レールリンク	ドーンムアン～パヤータイ	21.8	国鉄	2016	2010年8月開業
	パヤータイ～スワンナブーム空港	28.5	国鉄	2010	
計	50.3				
濃緑	ラムルーカー～クーコット	6.5	都市鉄道公団 + バンコク都	2024	入札準備中 入札準備中 開業済 2011年8月開業 2012年3月着工
	クーコット～サバーンマイ	7.0	都市鉄道公団 + バンコク都	2015	
	サバーンマイ～モーチット	11.4	都市鉄道公団 + バンコク都	2014	
	モーチット～オンヌット	16.5	バンコク都	開業済	
	オンヌット～ペーリン	5.3	バンコク都	2011	
	ペーリン～パークナム	12.8	都市鉄道公団 + バンコク都	2014	
	パークナム～バーンブー	7.0	都市鉄道公団 + バンコク都	2029	
	計	66.5			
淡緑	ヨッセー～国立競技場	1.0	バンコク都	2015	開業済 2013年2月仮開業 (ウオンウィア ンヤイ～タラートブルー間)
	国立競技場～ウオンウィアンヤイ	9.2	バンコク都	開業済	
	ウオンウィアンヤイ～バーンワー	5.3	バンコク都	2011	
	計	15.5			
青	バンスー～フアラムポーン	20.0	都市鉄道公団	開業済	一部地下区間、2011年4月着工
	フアラムポーン～バーンケー	14.0	都市鉄道公団	2016	
	バーンケー～ブッタモントン4	8.0	都市鉄道公団	2021	
	バンスー～タープラ	13.0	都市鉄道公団	2016	
	計	55.0			
紫	バーンヤイ～バンスー	23.0	都市鉄道公団	2014	2009年11月着工
	バンスー～ラートブルーナ	19.8	都市鉄道公団	2019	一部地下区間
	計	42.8			
橙	タリンチャン～文化センター	17.5	都市鉄道公団	2017	一部地下区間
	文化センター～バーンカピ	9.0	都市鉄道公団	2017	一部地下区間
	バーンカピ～ミンブリー	11.0	都市鉄道公団	2017	
	計	37.5			
桃	ケーラーイ～ミンブリー	36.0	都市鉄道公団	2015	モノレール
黄	ラートブルーオ～パッタナーカー ン	12.6	都市鉄道公団	2020	モノレール
	パッタナーカーン～サムローン	17.8	都市鉄道公団	2024	モノレール
	計	30.4			
灰色	ワッチャラボン～ラートブルーオ	8.0	バンコク都	2028	モノレール
	ラートブルーオ～ラーマ9世橋	18.0	バンコク都	2026	モノレール
	計	26.0			
水色	ディンデーン～サートーン	9.5	バンコク都	2023	モノレール
総計		508.8			

出所：図2と同じ、より筆者作成。

線を2車線失うことなどを根拠にしていた [DN 2009/08/03]²²⁾。しかしながら、2009年3月に交通政策計画事務所がこのマスタープラン案を最初に披露した際には、この淡緑線の国立競技場～プラーノック間は計画に含まれていた。淡緑線のルート変更が最初に報じられたのが同年8月であったことを勘案すると、この変更が短期間に行われたことは間違いない [DN 2009/03/30]。

いずれにせよ、BTSの延伸計画を阻まれたバンコク都は、フィーダー線としてのモノレール整備の方に傾倒することになる。モノレールについては、2004年末にバンコク都市鉄道実行計画に追加された黄線と桃線が採用する計画になっており、これらは都市鉄道公団が管轄することになっていた。一方、2010年のマスタープランによると、バンコク都が管轄するモノレールとして、新たに灰色線と水色線の2線が追加されていた。これとは別に2009年に就任したスクムパン都知事は、BTSのフィーダー線としてモノレールを建設する計画を立て、当初はバーンナー～スワンナプーム空港間18km、バンコク都第2庁舎～ヨムマラート間15km、サイアム環状線5kmの3つのモノレールの路線を検討していた [DN 2009/11/09]²³⁾。その後、再優先扱いだったサイアム環状線については、沿線のチュラーロンコーン大学と協議を行い、2009年末にはパヤタイ通り沿いにサイアムからサームヤーンまでの1.5kmの区間を最初に建設することで合意し、2010年末の開業を目指すことになった [PCK 2009/12/16]。

しかし、ここでもバンコク都は民主党とプームチャイタイ党の対立に巻き込まれた。バンコク都がこのモノレール計画を進めるためには閣議の許可が必要不可欠であったが、都を管轄する内務省

はアピシット政権最後の閣議まで、この議題を議案に載せなかったからである [DN 2011/07/22]。これはチャワラット (Chawarat Chanwirakun) 内務大臣が、運輸大臣と同じくプームチャイタイ党出身であり、実質的に民主党が握っているバンコク都の計画を阻害する意図があったものと思われる。同様の構図は、タックシン政権時代に都がBRT計画を進めようとした際にも見られたが [柿崎 2012: 34-35]、それと全く同じ手法で内務省は都の交通整備計画を妨害したのである。結局、都のモノレール計画は民主党主導のアピシット政権の下でも計画段階を脱することはできなかった。

(3) NGVバス計画をめぐる対立

プームチャイタイ党のソーボンが運輸大臣に就いた後、運輸省は、親タックシン派のサマック政権時代と同様、NGVバス導入計画を推進しようと試みた。しかし、国民の間ではこの計画は不正の温床であるとの見方が強く、民主党側もこれまで同計画を批判してきたことから、実施には慎重な立場をとった。このため、この計画をめぐる政府内で対立が生じ、計画の遂行も滞った。

そこで、運行主体である大量輸送公団は、公募要領を10回も変更して2009年5月の閣議に提出したが、基本承認は得られたものの、1日1台当たりの賃借料4,780バーツについては見直すよう求められた [DN 2009/05/19]²⁴⁾。その後、大量輸送公団は賃借料を4,442バーツに引き下げて再提出したものの、今度は同年7月の閣議で賃借計画のメリットとデメリットを国家経済社会開発庁 (National Economic and Social Development Board: NESDB) に検討させてから決断するという新しい方針を決めた [PCT 2009/06/04]。これは賃借よ

りも購入のほうが望ましいとの意見が出たためであったが、NESDBの検討の結果、賃借のほうが財政負担は少ないことが確認された。これを受けて、同年10月の閣議でようやく賃借計画が承認された [PCT 2009/10/05]。

しかしながら、この閣議決定には条件が付いており、賃借計画は即座には実行されなかった。条件の主なものは、従業員7,009人の早期退職の実施や、公団所有の車庫とガススタンドの整備などであり、いずれも簡単に解決する問題ではなかった。2010年8月の閣議で再びこの問題が取り上げられた際には、従業員の早期退職者が2,000人ほどしか決まっていなかったことや、車庫やガススタンドの整備のための予算の確保が必要であることから、新たなワーキンググループを設置することが決まった [PCK 2010/08/10]。民主党とプームチャイタイ党との間の政治的駆け引きの材料となったこのNGVバス計画は、閣議の承認を得られたものの、具体的な動きには発展しなかったのである²⁵⁾。

他方で、頓挫していたBRT計画については、この時期にようやく開業にまで漕ぎ着けることができた。というのも、バンコク都は新たな民間業者と契約してBRTの運行を委託することで、この問題を乗り越えようとしたからである [PCK 2009/02/02]。過去の入札が談合であったかどうかを認定するためには時間がかかる。そのため、都は当面契約を解消しないままにしておき、新たに別の業者にバスの調達と運行を任せることにしたわけである。最終的に、2010年1月に入札を行ったところ、バンコク大量輸送システム社しか応札した事業者はなく、結局同社がBRT計画のバス調達と運行を担当することになった [PCK 2010/01/27]。2010年5月15日に仮開業の予定で

あったが、反タクシン派のデモ隊と治安当局の衝突に伴うバンコク都内の騒乱のために開業日は5月29日に延期となった [PCK 2010/05/29]。開業当初は運賃を無料とし、同年9月1日から10パーツの均一運賃へ、そして、2011年1月から区間制の運賃 (12～20パーツ) に切り替えることになっていた [Ibid.]。

こうしてようやく開通したBRTであったが、一般車線が減ったことで同バスの通る道路では渋滞が発生し、道路利用者の評判は芳しくなかった [NT 2010/06/01]。また、陸橋やチャオプラヤー川を渡るラーマ3世橋などでは一般車と車線を共有することから、BRTの所要時間も当初の予定を上回り、ラッシュ時には通常30分の所要時間が1時間以上もかかる場合もあった。さらに、1日3万人と見積もられた利用者数も低迷し、平日の利用者数は無料期間には1日1.9万人であったものの、有料化してからは1.3万人に減少した [PCK 2010/12/27]。このため、同年11月からは学生の運賃を半額にしたほか、2011年1月からの区間制運賃の導入も先延ばしにされた。新たな都市交通として期待されたBRTであったが、自家用車が路面を占拠するバンコクではその機能を十分発揮することはできなかった。

4. 対立の激化 —インラック政権—

(1) ポピュリスト的政策の再浮上

2011年7月の総選挙の結果、親タクシン派のタイ貢献党 (Phak Phua Thai) が民主党に勝利し、タクシンの妹のインラック (Yinglax Chinnawat) を首相とする政権が成立した。これによりアピシット政権下でも存続していた政府とバンコク都の対立が一段と激化しただけではなく、タイ貢献

党が選挙公約に大々的な都市鉄道網の整備と廉価な運賃の実現を謳ったため、都市交通政策の「政治化」、とりわけポピュリスティック的政策が再浮上することになった。

具体的には、タイ貢献党は選挙戦において、かつてタクシン政権が掲げた公約と同じく、都市鉄道10線の早期建設と20バーツ均一運賃を公約に掲げた [KT 2011/05/18]。路線については、2010年のマスタープランからバンコク都が建設を担当するモノレール2線（灰色線、水色線）を除いたものであり、10年以内で完成させるとしていた。タクシン政権下では、2005年の総選挙を目前にした2004年12月に、全線15バーツ均一運賃を公約に掲げていた [柿崎 2008 : 41-43]。その後タクシン政権の都市鉄道政策は二転三転するが、一貫して全線15～20バーツの均一運賃を掲げていた。タイ貢献党の公約は、実際のところタクシン政権の公約と全く同じものであった。このため、この公約を実現するためには、既に営業しているBTS、地下鉄、エアポート・レールリンク（Airport Rail Link）という、管轄母体の異なる路線の運賃引き下げを行う必要があった。

インラック政権が2011年8月に成立すると、運輸省は直ちにこの問題に取り組むこととなった。最初は運輸省が管轄している地下鉄とエアポート・レールリンクの運賃を強制的に20バーツに引き下げるか、あるいはBTSと地下鉄に対して補助金を支給して20バーツ運賃に切り替えることが検討された [PCT 2011/07/23]。このうちエアポート・レールリンクについては、国鉄の子会社が運営していることから、政府が強制的に運賃を引き下げさせることは難しくなかったが、地下鉄は運行会社のバンコク・メトロ社（Bangkok Metro Public Co.

Ltd.）が免許を受けて運行しているため、引き下げを求めると運賃収入の減収分を何らかの形で補填しないと会社の同意は得られそうになかった。このため、補助金の支給が検討されたわけであるが、運輸省の試算ではその額は年12億バーツにも上ることが判明した [KT 2011/08/08]²⁶⁾。

このため、20バーツ均一運賃の公約はたちまちトーンダウンすることになった。例えば、スクムボン（Sukamphon Suwannathat）運輸大臣は、2011年9月に20バーツ均一運賃について、「公約では10線の完成後に20バーツの均一運賃とすると謳っているの、それまでに実現できなくても公約違反にはならない」との認識を示した [KT 2011/09/15]。一方、2012年1月の内閣改造で運輸大臣に就任したチャールポン（Charuphon Ruangsuwan）は、20バーツ均一運賃は10線の完成後に行うというのが公約であったとしながらも、都市鉄道公団に対し2015年に開通する紫線から適用する方法を検討するようにと、新たな方針を指示した [PCK 2012/03/23]。その後2012年8月に入って、都市鉄道公団とバンコク・メトロ社の間で交渉が行われ、現在の地下鉄の輸送力増強用の電車購入費用を公団側が負担することで、地下鉄の運賃を2013年末から20バーツ均一にするとの報道がなされたが、結局同年中にこの問題は決着しなかった [PCT 2012/08/11]²⁷⁾。20バーツ均一運賃政策は、実質的に先送りされたのであった。

(2) 計画の見直し

一方、もう1つの公約であった都市鉄道10線の早期完成については、タクシン政権時代と同じように政治家が計画の見直しを主張した結果、建設の遅延が発生していた。インラック政権が成立

した時点では、BTSの延伸線以外には淡赤線タリンチャン～バーンスー間15km、紫線バーンヤイ～バーンスー間23km、青線フアラムポーン～バーンケー間、バーンスー～タープラ間計27kmの区間が建設中であり [Kakizaki 2012: 198-199]、残る区間も2015年までに順次着工することになっていた。

しかし、政権発足直後から計画の円滑な進捗は妨げられた。桃線ケーラーイ～ミーンブリー間36kmについては、マスタープランでは2015年に開通予定となっており、既に都市鉄道公団が入札書類を作成し、2011年中に閣議に入札許可を求める予定となっていた [DN 2011/07/25]。ところが、同年9月に入ってスカムポン運輸大臣が輸送力の増強を理由に、この間の建設を当初予定されていたモノレールではなく普通鉄道に変更するよう求めたことから、どちらを採用するかを検討するべく再調査を行う必要が生じた [KT 2011/09/26]。再調査の結果、モノレール方式で建設すべきであるとの報告が2012年4月に出され、駅数が当初の24駅から30駅に増えたものの、当初の計画を踏襲することで決着をみた [PCT 2012/04/19]。

これによって障害はなくなり、同年9月の時点では10月に閣議決定を行い、2013年3月に入札、翌年4月に着工というタイムスケジュールも固まった [PCK 2012/09/25]。しかしながら、今度はこの路線の一部ルート変更を求める意見が出て、計画はさらに遅れることになった。2012年10月に入って、タイ貢献党のバンコク選出議員がこの路線の終点を当初のミーンブリーからより東に移すべきであると意見を表明し、一部区間のルート変更を求めた [KT 2012/10/04] ²⁸⁾。彼は現在市街地がより東方に拡大しているので、ルートを変更

したほうがより多くの住民にとって利益となると主張したが、結局このような政治家の横やりが計画の更なる遅延を招くことになった。

また、後述する濃赤線バーンスー～ランシット間についても、政治家の横やりが入って計画が見直される危機が生じていた。この間の入札は後述するように2010年末によく行われたが、バーンスー駅構内の土木工事を主とする第1契約でシノタイ社 (Sino-Thai Engineering & Construction Co. Ltd.) らの企業体が提示した最低価格が、閣議で承認した上限の271.7億バーツを上回っていたことから、契約の調印が遅れていた [PCK 2012/02/07] ²⁹⁾。その後、会社側が価格を298.3億バーツまで下げたことから、2012年7月の閣議で最低価格をこの額まで引き上げることが認められ、調印がよくやく実現する可能性が高まった。

ところが、同年6月に政府が急遽、格安航空会社 (Low Cost Carrier) のドーンムアン空港への移転を決めたことから、スワンナプーム空港とドーンムアン空港の間のアクセスを改善するために、後述するエアポート・レールリンクをドーンムアン空港まで延伸する必要性に迫られた ³⁰⁾。このため、チャット (Chat Kundilok) 運輸副大臣が濃赤線の建設を中止してエアポート・レールリンクのドーンムアン延伸を優先するよう主張し、チャールポン運輸大臣との間で意見が対立した [PCK 2012/09/13] ³¹⁾。この問題は最終的にチャールポン運輸大臣の主張が通り、予定通りに濃赤線の建設を進めることで決着したが、財務省が第1契約のみの調印に難色を示したことで、結局2012年中の調印には至らなかった [PCK 2012/10/16] ³²⁾。すなわち、濃赤線の建設は入札の段階で2年も費やしたことになる。

(3) バンコク都の劣勢

インラック政権という親タクシン政権の成立は、バンコク都にとっても大きな影響を与えた。アピシット政権下で成立したマスタープランでバンコク都は淡緑線の国立競技場～プランノック間を奪われたものの、濃緑線のラムルーカー～モーチット間、バーリン～バーンプー間の2つの区間については運行を担当する可能性が残されていた。しかし、インラック政権の20パーツ均一運賃政策を実現するためには、都市鉄道の管轄を都市鉄道公団に一元化したほうが望ましく、政府側もその意向を示した。これに対して、2011年8月にはバンコク都のティラチョン副知事（Thirachon Manomaiphibun）がBTSの都市鉄道公団への移管について反論し、免許期間が終了すれば全資産はバンコク都のものになるとして、同公団に移管する意思のないことを示した〔DN 2011/08/03〕。

その後、バンコク都は2012年5月にバンコク大量輸送システム社との間でBTSの30年間運行契約を結んだ〔PCK 2012/05/03〕。これは2042年までの30年間にバンコク都が建設した延伸線2区間の運行を委託するとともに、2029年に免許が切れるバンコク大量輸送システム社が独自に建設した23.5kmの区間の運行をその後13年間委託するというもので、30年間の委託費用は計1,900億パーツに上った。都の説明では長期契約のほうが安上がりになるというものであり、実際、この間に1,100億パーツの利益が見込まれると主張した。もっとも、バンコク都にとってはバンコク大量輸送システム社との契約期間を長期化することで、都市鉄道公団への移管を阻止する目的があったものと思われる³³⁾。

ところが、これに対して政府側がバンコク都の対応を批判した。チャールポン運輸大臣は、バンコク都の契約は民間資本を活用した公共事業を規定した「1992年共同出資法」に違反するとし、バンコク都を管轄する内務省に対してBTSの監督権をバンコク都から接收し、運輸省に移管すべきであると主張した〔PCK 2012/05/09〕。バンコク大量輸送システム社が今後30年間の運行契約を結ぶことで、20パーツ均一運賃政策の実現がさらに遅れることを懸念したのである。政府側はこの問題を特別捜査局に訴え、最終的に2012年10月に特別捜査局がこの訴えを認めて捜査を開始するに至った〔KT 2012/10/10〕。BTSをめぐるバンコク都と政府側の対立は、ついに司法レベルの対立にまで発展したのである。

このような対立の激化の中で、ついにバンコク都はBTS延伸線の管轄権を完全に失うことになった。2012年11月の陸上交通管理委員会（Khana Kammakan Chat Rabop Kan Khonsong lae Charachon）で上述した濃緑線の2区間の運行も既に建設を担当している都市鉄道公団に任せることで合意した〔DN 2012/1/26〕³⁴⁾。これによって、アピシット政権がバンコク都の運行に含みを持たせた2009年の合意は完全に反故となり、バンコク都が管轄する都市鉄道はバンコク大量輸送システム社が建設した区間と、その後都が自力で建設した区間の計36.3kmに限定されることになった。なお、都のモノレール計画については、インラック政権後の成立後も計画を進めようとしたが、2011年末の大洪水からの復興財源を確保するために凍結となった〔KT 2011/12/14〕。

5. 遅れる都市交通の整備

(1) BTS延伸線整備の遅れ

タックシン政権時代から続いている政府とバンコク都の対立以外にも、都市交通整備を遅延させる要因は数多く存在し、結果として都市鉄道網の拡充は遅々としたものであった。2006年のクーデター後から2012年末までに開通した路線はBTS延伸線の2区間計7.5kmとエアポート・レールリンクの28.5kmに過ぎず、いずれもタックシン政権時代に着工されたものであった。

タックシン政権時代にバンコク都が着工したBTSの延伸線については、もはや政府とバンコク都の対立に巻き込まれることなく無事に開業に漕ぎ着けるはずであった。ところが、信号設備の更新という新たな問題が発生し、当初は2006年末に開業するはずであったタークシン橋～ウォンウィアンヤイ間の開業は3年遅れの2009年となった³⁵⁾。

当初バンコク都はBTSの信号設備を納入したシーメンス社(Siemens AG)と随意契約を結ぶ交渉を進めたが、価格面で折り合いがつかず、結局競争入札に落ち着いた[DN 2006/06/16]。しかし、2006年10月に入ると、バンコク大量輸送システム社が信号システムの変更を決めたことから公募要領を作り直す必要が生じた[PCT 2006/10/19]³⁶⁾。都は当初同社が採用する予定のアルカテル社(Alcatel Co. Ltd.)と交渉を開始したが、2007年3月に入って会社側がカナダのボンバルディア社(Bombardier Co.)のシステムを採用することにしたことから、都も改めてボンバルディア社と交渉を行うことになった[PCT 2007/03/29]。最終的にボンバルディア社との契約は2008年2月に調印され、その他の設備一式の契約調印は同年4月となった[KTM

2009:116]。こうして、当初の予定から2年以上遅れて、2009年5月15日に仮営業を開始し、同年8月23日に本開業に至ったのである³⁷⁾。

一方、同じくタックシン政権時代に着工したオンヌット～バーリン間については、ウォンウィアンヤイ線の延伸よりは順調に進んだものの、開通は当初予定の2009年4月から2年遅れとなった。土木工事自体の終了が2009年末であったことから、その段階でバンコク都は新たな開業予定を2011年5月と定めた[KT 2010/01/05]。入札の結果、イタリアン・タイ社(Italian-Thai Development Co. Ltd.)が落札の上で、2010年7月から工事を開始した[PCT 2010/06/07]。これによって、2011年5月15日の開業予定は2011年8月12日へと伸びたものの、それ以上遅延することはなかった[DN 2011/08/12]³⁸⁾。

ウォンウィアンヤイからバーンワーまでの区間については、4.5kmの区間は既に高架橋が完成していたので、駅舎の建設と残る800mの区間の高架橋の建設が残されていた。オンヌット～バーリン間に次いでこの間の建設が行われることになっており、2008年初めの段階では2009年までに開通させる予定であった[PCT 2008/01/07]。しかしながら、他の区間と同様に遅延が生じ、最終的にクルンテープ・タナーコム社が銀行から借款を得て建設資金を捻出する形に変更した³⁹⁾。ようやく2010年12月に建設が始まり、2012年末の開業を目指していたが、終点バーンワーでの青線との接続地点の工事が遅れ、2013年2月に途中のタラートブルーまでが開通したにすぎなかった[PCK 2010/12/29]⁴⁰⁾。

(2) 新規着工の遅れ

バンコク都のBTS延伸線以外でも、新たな都市鉄道の整備は遅々としていた。スラユット政権が2006年に決めた都市鉄道5線の整備計画のうち、2012年までに着工に至ったのは紫線、青線、赤線の一部（淡赤線）、淡緑線であり、いずれも着工に至るまで長期間を要した（表参照）。淡緑線については既に述べたことから、以下紫線、青線、赤線の事例について考察する。

紫線は運輸省下の都市鉄道公団が管轄しており、2005年にタックシン政権が入札を行いながらも結局中止した路線であったことから、本来であればすぐにでも着工できる状況であった⁴³⁾。しかし、都市鉄道公団は詳細設計を行った上で公聴会も開き、慎重に手続きを進めていった。さらに、借金を申請していた日本の国際協力銀行（JBIC、現在は国際協力機構JICAに統合）の承認が遅れたことも、計画の遅れにつながった。

このため、2007年10月に政府は中国からの借款も検討するとしてうえて、資金源を保留したまま紫線の建設を閣議決定した〔NT 2007/10/03〕。タイ側が切った中国カードは日本側の決断を促すこととなり、同年12月に日本側が正式に借金を承認した〔『朝日新聞』2007/12/05〕。これを受けて入札の準備が行われ、2008年8月に入札を行った〔KT 2009/08/14〕。その結果、2009年8月に落札者が確定し、3契約のうち第1工区の契約が同月中に調印された〔RFMT (2009) : 86〕。建設は同年11月から始まり、当初は2014年の開業を目指してほぼ予定通りに進展していた。しかし、2011年末の大洪水の影響により、2012年末の時点では2015年末の開業予定へと1年遅れとなっている〔PCT 2012/10/01〕⁴²⁾。

青線も都市鉄道公団が管轄する鉄道で、既存のフアラムポーン～バーンスー間に接続する路線であった⁴³⁾。一部地下区間があることから建設費は紫線より大幅に高くなるが見込まれ、紫線や後述する赤線と同様に、当初は国際協力銀行の借金を利用する計画であった。しかし、その後タイ側は国債発行による資金調達に計画を改め、2009年7月に正式に決定した〔BP 2009/07/02〕⁴⁴⁾。これを受けて、都市鉄道公団は2010年1月に入札を告示し、4月に入札を行った上で6月から7月にかけて開札した〔PCT 2010/06/02, KT 2010/07/01〕。その後入札の際の不正が指摘されたことから、請負業者との契約調印が遅れた〔PCK 2010/10/15〕⁴⁵⁾。最終的に2011年2月に5つの契約すべてに調印し、同年4月に着工した〔KK (2011) : 127-128〕。

一方、国鉄の管轄する赤線については、紫線や青線と同様に詳細設計を行うことになり、先に完了した淡赤線タリンチャン～バーンスー間の着工が2007年5月に閣議で承認された〔BP 2007/05/23〕。総工費が紫線よりも安かったことから、資金は財務省が保証して国鉄が国内で調達することとし、同年10月に入札を告示した〔DN 2007/10/02〕。しかし、入札を巡り問題が発生したことから請負業者の確定までに時間を要し、最終的に2008年12月に調印を行い、翌月着工となった〔PCT 2008/12/22〕⁴⁶⁾。このため、当初の2008年5月着工、2011年6月完成の予定は半年遅れ、2011年末の完成を目指すことになった。最終的に建設は2012年5月末に終了し、国鉄側に引き渡された〔DN 2012/05/21〕。

濃赤線のバーンスー～ランシット間は、総工費が高額であったことから国際協力銀行の借金を利用する方向で日本側と交渉を進め、2007年12月

に閣議で建設が承認された [PCK 2007/10/16]⁴⁶⁾。しかし、その後2008年に入ってタイ側の政情が安定しないこともあって国際協力銀行側の承認が遅れ、結局2009年2月のアピシット首相の訪日まで待たねばならなかった [PCK 2009/02/08]。同年3月に借款の調印を行ったものの、入札の条件をめぐってタイ側と日本側の合意に手間取り、最終的に入札が行われたのは、2010年12月のことであった [DN 2010/12/02]⁴⁷⁾。ところが、上述のように最低価格の問題から落札者を決定できず、第1契約の調印も2012年内には実現しなかった。

このように、クーデター後に始動した都市鉄道計画の進展も非常に緩慢としており、都市鉄道公団管轄の路線では2012年までによりやく紫線、青線、淡緑線が着工したに過ぎなかった。このような都市鉄道計画の遅延は、これまで見てきた政府とバンコク都と対立や都市交通政策の「政治化」という政治的要因のみならず、建設資金の調達や、請負業者決定の手続きなどの行政的要因の存在を示している。BTS延伸線の事例は、バンコク都の行政能力不足やバンコク大量輸送システム社との調整不足が遅延の主要な要因であり、都市鉄道公団や国鉄の管轄路線の事例は資金源の決定や入札を巡る問題が計画の遅延を招いていた。とくに、国際協力銀行の借款を利用した紫線や濃赤線の遅延が顕著であり、タイ側が国債発行による建設に切り替える重要な要因となっている。スラユット政権は従来のターンキー方式から詳細設計方式へと変更し、資金源も主として国際協力銀行の借款を使用する形に改めたが、この汚職防止のための一連の政策変更が請負業者の確定までの所要時間を引き伸ばし、結果的に計画の遅延の一因となっている点もまた否定できないのである。

6. おわりに

本論では、2006年のクーデターから2012年までの間のバンコクにおける都市交通政策について、政府とバンコク都の政治的対立に焦点を当てながらその変遷を解明し、実際の都市交通整備の進捗状況を分析することを目的とした。タックシン政権時代に都市交通整備を遅延させる大きな要因であった政府とバンコク都との対立は、クーデター直後のスラユット暫定政権下でいったんは緩和されたものの、2008年に親タックシン派のサマック政権が成立すると、再び顕在化した。2008年末に成立した反タックシン派のアピシット政権下で再びこれらの問題が緩和される可能性が高まったが、対立は運輸省を管轄する連立与党のプームチャイタイ党と民主党の対立という形で継続し、BTSの延伸線の管轄権とバンコク大量輸送公団のNGVバス導入計画に影響を与えた。この対立の構図は2011年に成立した親タックシン派のインラック政権でも解消せず、タックシン政権時代に画策された都市鉄道政策のポピュリスト的政策化が再び顕著となったばかりでなく、両者の対立もさらに先鋭化した。

さらに、政府とバンコク都の対立という政治的要因のみならず、資金源や請負業者の確定の遅延という行政的要因も加わり、クーデター以後の具体的な都市交通政策の進展も遅延している。スラユット政権の下で建設を決めた5つの路線のうち、2路線が2012年末の時点でも着工できない状況である。2010年には新たなマスタープランも策定されたが、早くもその見直しが何度か浮上し、そのたびに計画が止まる状況となっている。このように、都市交通政策の「政治化」は再び都市交

通計画の遅延を招く恐れがあり、ようやく軌道に乗りつつある都市鉄道網の拡充の足枷になることが予想される。すなわち、タックシン時代に顕著となった都市交通政策の「政治化」という足かせから、依然としてタイは脱却できていないことになる。

現在世界中の大都市において、都市交通問題を解決するための切り札として、都市鉄道の拡充が進められている。タイが今後も更なる経済発展を指向するのであれば、迅速な都市鉄道網の拡充は急務であり、一刻も早く都市交通を政治の束縛から脱却させる必要がある。しかしながら、現状においては、都市交通政策の「政治化」や政府とバンコク都の対立は解消する気配がない。そのためにも、今後のバンコクの都市交通政策の動向に注意を払い、警鐘を鳴らしていく必要がある。

註

- 1) 内訳は表を参照。なお、2012年12月からディーゼーカーにて仮営業が始まった国鉄の淡赤線は除外してある。
- 2) タックシン政権時代の都市交通政策の「政治化」を、筆者はかつて「都市鉄道のポピュリスト的政策化」と呼んだことがある。その意味は、都市鉄道の迅速な建設と廉価な運賃を選挙の公約に掲げることで、選挙民に対して「夢を売る」政策であるが、建設と運営を賄う資金源の具体的な裏付けを欠いていたことから、計画は一向に進展しなかった。また、バンコク都によるBTSの延伸計画を妨害したことも、BTSの延伸線建設の遅延の要因となった。詳しくは、[柿崎 2008] を参照。
- 3) タイの都市交通政策に関与する機関は複数存在し、図-1のように運輸省下には都市交通政策を策定する交通政策計画事務所、在来線を管轄する国鉄、地下鉄を管轄する都市鉄道公団、バスを管轄するバンコク大量輸送公団が、内務省下にはBTSを管轄するバンコク都が存在する。そもそも政府は1972年に設立された高速道路公団に都市鉄道計画を管轄させることにしたが、1990年代に入り国鉄とバンコク都がそ

れぞれ自らの所有する土地（鉄道用地、都道）上に整備する都市鉄道の免許を民間事業者に付与し、都市鉄道の管轄機関が増加したという背景がある。これがバンコクの都市鉄道計画を複雑化させ、各管轄機関間の調整が円滑に進まない要因にもなっているが、他方で複数の事業者による都市鉄道整備が迅速な整備を実現させる可能性もある。このため、筆者は管轄機関が複数存在すること自体は都市交通政策上の問題点としては捉えていない。

- 4) 政府とバンコク都との対立は、一方では親タックシン派の首相と反タックシン派の都知事との政治的対立という側面とともに、政府機関の運輸省と地方政府であるバンコク都との間の都市鉄道への管轄権をめぐる行政的対立の側面も持つ。しかし、現実には都市鉄道の管轄権は一元的に規定されておらず、管轄権をめぐる行政機関間の対立も政治的対立の結果発生していると考えられる。このため、本稿では両者の間の政治的対立を主眼に分析することとする。
- 5) BRTとは、道路の中央部に市内軌道のような専用の走行路を整備してバス専用路とすることで、バスの速度向上と安定的な運行を目指すシステムである。
- 6) 「ターンキー方式」とは、請負業者が設計から建設までを自らの資金で行い、完成後に発注者から支払いを受ける方式である。発注者が事前に資金源を確保する必要がなく、また入札前の詳細設計も必要ないなどの利点もあるが、民間業者が建設資金を調達することで金利負担が高くなり、結果として建設費の高騰を招いたり、落札者の決定が不透明になったりする可能性が高まるなどの欠点もある。「詳細設計方式」は、コンサルタント会社に詳細設計を行わせて、それを元に入札を行うのであるが、「設計・建設方式」は基本設計のみで入札を行い、詳細は建設業者が決定していく方式である。一般に地下区間の場合はこの設計・建設方式が用いられ、最初の地下鉄である青線もこの方式を採用したが、不確定要素が増えて落札業者の選定過程が不透明となる懸念もある。
- 7) 1983年の閣議決定でバンコク都内と近郊でのバス運行はバンコク大量輸送公団のみが行えることに決まっていたことにより、バンコク都がBRT計画を進めるためには、この閣議決定を変更する必要がある。しかしながら、バンコク都の要請にもかかわらずタックシン政権下でこの閣議決定の変更は塩漬けにされていた。詳しくは [柿崎 2012 : 34-35] を参照。
- 8) クルンテープ・タナーコム社は1955年にバンコク市

- 内の家畜解体業務を行うために設立されたサハサーマッキー家畜解体会社 (Borisat Saha Samakkhi Kha Sat Chamkat) を起源とするもので、バンコク都の子会社としてゴミ処理などを請負っていた。
- 9) スラウォン通りを起点とすると交通量の多いサートーン通りを横切る必要があるため、サートーン通りの南で折り返す形に路線を短縮し、BTSのチョンノンシー駅とは300mの連絡通路で結ぶことになった。
 - 10) これは基準価格が低すぎることで、納期が短すぎることで、違反した場合の罰金が高いことが原因であると考えられた。
 - 11) 彼女はバスの価格が1台約750万バーツであるのは高すぎると指摘した。
 - 12) タックシンは自らの公約である安価な都市鉄道運賃を実現するために、2004年にバンコク大量輸送システム社の買収を画策したが、結局実現しなかった。詳しくは、[柿崎 2008 : 48] を参照。
 - 13) NGVバス導入計画については、[柿崎 2012 : 36-38] を参照。
 - 14) 石油価格の高騰により、この時点での普通バス運賃は公団直営の赤バスで7.5バーツ、民間の白バスで8.5バーツとなっていた。
 - 15) 他にも民間バスへのIC機器設置費などが削減され、当初の予算額1,117億バーツは626億バーツに圧縮された。
 - 16) バンコクの無料バス以外には、国鉄の3等普通列車の運賃無料化、水道料金と電気料金の規定量までの無料化が含まれていた。
 - 17) クックリットは1975年の総選挙で、人気取りのためのポピュリスト的政策を公約に掲げ、その1つに貧困者に対する無料バス計画があった。これは月収1,000バーツ以下の貧困層を対象に無料バスを発行し、バスに無賃で乗車できるようにしたものであった。詳しくは、[柿崎 2011 : 288-290] を参照。
 - 18) アピラック都知事は都の消防車・消防艇調達に関する疑惑を指摘され、再選からわずか2ヶ月で辞任した。
 - 19) 当初モチット～サパーンマイ間の車庫はサパーンマイの空軍用地を使用する予定であったが、空軍が難色を示したことから新たな土地を探す必要が生じた。そのため、サマック政権が濃緑線の延伸区間をサパーンマイからクーコットに延伸することに決めたため、終点のクーコットに予定していた車庫を共用することになった [DN 2009/06/08]。これによってモチット～クーコット間を一括して建設する必要が生じ、先行していたモチット～サパーンマイ間の延伸計画も遅れることになった。さらに、ラックシー・ロータリーではバーンケン区役所の敷地の代わりに反対側のワット・プラシーマハータートの土地を使用する計画を立てたが、寺院側がこれに反対を示したことから、この地点でのルートの確定をさらに遅らせることとなった [DN 2011/03/30]。
 - 20) バンコク都市鉄道実行計画については、[柿崎 2008: 40-43] を参照。
 - 21) この計画から従来の濃緑線と淡緑線の区間が変更になり、濃緑線がBTSのスクムウィット線とその延伸線、淡緑線がシーロム線とその延伸線とされた。
 - 22) 交通政策計画事務所は淡緑線の起点と終点がトンブリー側となることで路線の線形が鈎状になりふさわしくないことや、高架から地下に入るラーマ1世通りの区間で車線が2車線使用できなくなることを、淡緑線のルート変更の根拠に挙げていた。
 - 23) バンナー～スワンナプーム空港間の路線は、その後軽量鉄道 (Light Rail Transit) に変更となった。
 - 24) これは修繕費込の価格であった。
 - 25) バンコク大量輸送公団のNGVバス計画は進まなかったが、高騰する石油の使用を回避するためのNGVバスの増加は着実に進んでいた。民間委託バスへの新型冷房NGVバスの導入は2007年から始まり、2009年にその数は急増していた [PCK 2007/10/01]。
 - 26) 試算ではBTSの平均利用者を1日51万人、平均運賃収入1人24バーツ、地下鉄がそれぞれ18万人、26バーツ、ARLが3.7万人、31バーツと見積もった。
 - 27) これは20バーツ均一運賃にすることで利用者の増加が見込まれ、現行の車両数では対応できない見通しであることから、現存する3両編成の電車19編成に、新たに19両の車両を1両ずつ組み込んで4両編成にすることで対応し、その費用を公団側が負担するという提案であった。
 - 28) これは桃線の終点を当初計画のミーンブリー市場から、ミーンブリーの市街地の北側のパイパスにあたるスウィンタウォン通り経由でラムカムヘーン通りとの交差点付近に変更するよう求めたものである。
 - 29) 濃赤線の建設計画では、土木工事を2契約、電車運行システム納入を1契約とする計3契約に分けて請負業者に建設を任せることになっていた。
 - 30) 2006年9月に開港したスワンナプーム空港は、当初バンコク唯一の空港として機能したが、新空港の欠陥から2007年3月に国内線が一部ドーンムアン空港

- に戻された。その後、2011年末の大洪水でドーンムアン空港が閉鎖されたが、その復旧を契機にスワンナプーム空港の混雑緩和のために格安航空会社の発着便をドーンムアン空港に移すことが決まり、2012年10月1日より格安航空会社最大手のエアアジアがドーンムアン発着に変更した。
- 31) これはタイの鉄道網を従来のメートル軌から標準軌(1,435mm)に変更しようという議論と関係しており、チャットはメートル軌での濃赤線の整備よりも標準軌のARLの導入のほうが望ましいとしていた。タイ貢献党は標準軌の高速鉄道の導入も公約に掲げていたことから、チャットは当時検討が進められていた国鉄の複線化計画についても反対を示し、その予算を高速鉄道の整備に廻すべきだと主張していた。このレール幅(軌間)の問題については、[Kakizaki 2012: 203-205]を参照。
- 32) 財務省は更なる建設費の高騰を憂慮し、1契約ずつ調印するのではなく残る2契約の調印も同時に行うよう求めた。結局、財務省側も折れて、2013年1月に第1契約の調印がなされた [PCK 2013/01/18]
- 33) BTSの免許は期間30年と定められており、1999年の開業から起算すると2029年に免許が失効することになっていた。BTSはいわゆるBOT (Build-Operation-Transfer) 方式で建設されており、免許期間が終了すると資産はすべてバンコク都に無償譲渡されることになっていた。このため、残りの免許期間が近づくと会社は新規投資に消極的となるので、免許終了後に13年間の運行委託期間を設けることで、車両の増備など会社の新規投資が円滑に行われるのを支援する目的があったものと考えられる。
- 34) 陸上交通管理委員会は交通政策計画事務所の下に設置された委員会であり、交通政策を決定する権限を有している。
- 35) BTSの延伸線であるタークシン橋～ウォンウィアンヤイ間は、タックシン政権下の都市鉄道政策の混乱のさなかにバンコク都が着工を決めたもので、2005年末に着工して1年間で完成させるとアピラック都知事は約束していた [柿崎 2008 : 46-17]。この間は既に高架橋は完成していたことから、駅舎の建設とレールの敷設を行った上で、電力供給設備や信号設備などを設置すればよかった。既に駅舎の建設とレール敷設工事の業者は決まっていたことから、土木工事は直ちに着工された。
- 36) これはバンコク大量輸送システム社が、BTSの信号設備をシーメンス社の軌道回路方式からコミュニケーションベース列車制御 (Communication Based Train Control : CBCT) 方式に変更することにしたためである。
- 37) 仮営業中は延伸区間の運賃は無料とし、本開業後に運賃徴収を開始した。
- 38) 8月12日から12月31日までは延伸区間の運賃は無料とされていたが、後に10～11月の大洪水の救済支援策の一環のために無料期間を2012年4月末までに延期した。
- 39) 当初はアピシット政権の「タイ強化計画 (Khroنگkan Thai Khemkhaeng)」の予算を使用することを想定した。この計画は、景気刺激策として2010年から2012年までに総額1.56兆バートの投資を行うもので、雇用創出やインフラ整備などが含まれていた [Thai Khemkhaeng ホームページ (http://www.tkk2555.com/online/index.php?page_id=4)]。ただし、結局「タイ強化計画」の一環として採用されなかったことから、都が独自に建設費を調達する必要に迫られた。
- 40) 終点のバーンワーでは建設中の青線の線路が上を越えることから、この間の工事が終わらないと安全上の理由から運行ができないとされていた。2013年初めの時点では残るタラートブルー～バーンワー間の開通は2013年末とされているが、青線の工事の進捗状況によってはさらに遅れる可能性もある。
- 41) この経緯については、[柿崎 2008 : 39]を参照。
- 42) 大洪水の影響で、2012年10月時点での進捗率は49%と14%の遅れとなっている。
- 43) 実際にはバーンスー～タオープン間の1kmの区間は紫線の建設計画に組み込まれて先行したため、建設区間はタオープン～タープラ間となる。
- 44) 円借款の場合は、公募要領の作成や落札者の確定の際に日本側の了解を必要としたことから、必要以上に手続きに時間がかかっており、この時期には濃赤線の公募要領の変更で日本側と交渉が続き、入札の開始も大幅に遅れていた。
- 45) これは国会の不正防止委員会 (Kammathikan Pongkan lae Prappram Kan Thutcharit lae Praphrut Mi Chop) が、都市鉄道公団が入札直前に基準価格を引き上げたことを問題視したものである。結局、契約調印は2011年2月に行われた。
- 46) 国鉄が建設用地内の不法居住者からの土地回収作業を請負業者の任務としたことから、大手業者が入札を見合わせ、しかも応札した2社のうち1社は資格審査も通らなかった。このため、国鉄は残る1社と交渉を進めたが、資格審査を通らなかった業者が訴

- えたりしたことから契約まで時間がかかった。
- 47) この時点では、ランシットから北に10km延伸してタムマサート大学ランシットキャンパスまで延伸することを認めていた。
- 48) タイ側はタイ企業の落札の可能性を高めるために、当初契約数を3つから5つに増やしたいとして公募

要領の変更を求めたものの、日本側はそれを了承しなかった [PCT 2009/12/17]。その後、タイ側は合併事業体の中でのタイ企業の比率を高めることを条件に盛り込むよう要求し、最終的に日本側も了承した [PCT 2010/01/04]。

引用資料

- (1) 年次報告書・逐次刊行物 ()内数値は年版を示す)

Khamanakhom, Krasuang (KK). *Raingan Pracham Pi Krasuang Khamanakhom*. [Annual Report, Ministry of Transport.]
 Rotfaifa Khonsong Muanchon haeng Prathet Thai, Kan (RFMT). *Raingan Pracham Pi Kan Rot Faifa Khonsong Muanchon haeng Prathet Thai*. [Annual Report, Mass Rapid Transit Authority of Thailand.]

- (2) 新聞・雑誌 (『朝日新聞』以外はオンライン版)

『朝日新聞』

Bangkok Post. (BP)

Delinius. (DN)

Krungthep Thurakit. (KT)

Nation, The. (NT)

Phu Chatkan. (PCK)

Prachachat Thurakit. (PCT)

Railway Gazette International. (RGI)

引用文献

- 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』25 : 37-54.
- 柿崎一郎 2011 「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』49 (2) : 268-299.
- 柿崎一郎 2012 「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—」『横浜市立大学論叢 人文科学系列』63 (1) : 1-52.
- Kakizaki, Ichiro 2012 *Rails of the Kingdom: The History of Thai Railways*, White Lotus.
- Kriangsak Charoenwongsak 2007 *Ti Phae Meka Prochek: Ruang Yai Klaiklai Tua*, Success Media. [Describing Mega Project.]
- Krungthep Mahanakhon (KTM) 2009 2.2 *Ko Mo Muang Aphiwat: Senthang Rot Faifa Sai Prawattisat Kham Maenam Chaophraya*, KTM. [2.2 km Rail Extension in Great City: Historical Railway across the Chaophraya River.]
- Rabop Khonsong Muanchon Krungthep Chamkat, Borisat (RKMK) 2008 *Rang Wiwat Phatthana Muang: Kan Khonsong Rabop Rang Phua Khunnaphap Chiwit khong Chao Krungthep Mahanakhon*, RKMK. [Evolution of the Rail: Development of the City.]
- Rotfaifa Khonsong Muanchon haeng Prathet Thai, Kan (RFMT) 2004 *Khrongkan Rotfaifa Mahanakhon Sai Chaloeem Ratchamongkhon*, RFMT. [The M.R.T. Chaloeem Ratchamongkhon Line.]
- Samat Ratchaphalasisit 2007 *Poet Pom Rotfaifa thi Khon Krungthep Tong Ru*, Amarin Printing. [Revealing Mass Transit Problem that Bangkokian Must Know.]
- Samnakngan Nayobai lae Phaen Kan Khonsong lae Charachon (SNK) 2010 *Khrongkan Suksa Prap Phaen Maebot Rabop Khonsong Muanchon Thang Rang nai Khet Krungthep Mahanakhon lae Parimonthon*, SNK. [Mass Rapid Transit Master Plan in Bangkok Metropolitan Region: M-MAP.]
- 玉田芳史 2009 「タイの政治家列伝 第5回 —アピシット政権の立役者など—」『タイ国情報』43 (1) : 46-49.

引用ホームページ

DB International GmbH (DBI) (<http://www.db-international.de/>)

Rotfai haeng Prathet Thai, Kan (RFT) (<http://www.railway.co.th/home/>)

Thai Khem Khaeng (<http://www.tkk2555.com/>)