

タイ南部の地域間商品流通の変容 1935～75年

— バンコク経済圏への編入 —

Transition of Inter-regional Commodity flow in Southern Thailand, 1935-1975:
Incorporation into Bangkok-centered Economic Sphere.

柿崎一郎*

Ichiro Kakizaki

This article aims to reveal the transition of inter-regional commodity flow of Southern Thailand since the 1930s. This region had been functioning as the hinterland of Malaya's entrepôts, namely Singapore and Penang, since the latter half of the 19th century because of its proximity to them rather than Bangkok, the capital of Thailand, and its similar economic condition to British Malaya whose main productions were tin and rubber. Especially after the construction of railways during the 1910s enabled the rapid and cheap transport between its eastern coast and Penang, situated on the western coast, the whole region strengthened the economic relation with Penang. Though railways also contributed to the expansion of commodity flow between the South and Bangkok, its function as Bangkok's hinterland was still limited.

However, after the outbreak of World War II, the export of tin ore and rubber was suspended which became the origin of the transition of commodity flow. Japanese military ran military trains frequently on the Southern line, the trans-Malay Peninsula line, so that the commodity flow between the South and Bangkok increased. When the export of rubber and tin ore resumed after the end of war, the Penang-oriented export did not revive any more. Rubber came to be sent directly from the coastal ports of the South to the consumers such as the United States and Japan. The export of tin ore was officially disappeared after the completion of smelting refinery in Phuket and the refined tin was also sent to the consumers directly. On the other hand, the export of other commodities such as wood or fishery products to Bangkok has rapidly expanded as well as the influxes of industrial products such as petroleum products from Bangkok instead of Penang.

As a result, the Penang-oriented commodity flow of the South has changed. Comparing the situation in 1935/36 and 1975, the share of Singapore and Penang has dramatically fallen from 87% to 5% for export and from 44% to 1% for import. Instead the share of Bangkok has increased from 13% to 49% for export and 56% to 97% for import. Therefore, the function of the South as Bangkok's hinterland in terms of commodity flow was enhanced.

*横浜市立大学国際総合科学部

1. はじめに

マレー半島に位置するタイ南部は、伝統的にバンコクとの経済関係が希薄であった。19世紀に入りシンガポールとペナンがこの地域の外港としての機能を高めたことから、タイ湾側の東海岸がシンガポールの後背地として、アンダマン海側の西海岸がペナンの後背地として機能するようになった。このため、バンコクとの商品流通は非常に限定されており、その傾向はマラヤを集散地とする錫鉱と天然ゴムという南部の二大産品の生産が拡大した20世紀に入り一層顕著となった。1920年代までにバンコクと南部を結ぶ縦貫鉄道が開通し、バンコク方面から米が西海岸へ輸送されるようになったものの、鉄道はマラヤにも接続して南部東海岸とペナンの関係を強化したことから、東海岸とシンガポールとの関係性が減少して、南部全体がペナンとの経済関係を強化させることとなった [Kakizaki 2005:230-244]。このため、戦前の南部は事実上ペナンの後背地と化していた。

この南部とマラヤの経済的関係性の変遷については、その主要な産品である錫鉱と天然ゴムの取引の点から Phuwadon が既に詳細な研究を行っており、タイの錫鉱や天然ゴムの取引はシンガポールの中国系商人のネットワークが事実上独占してきたことが明らかにされた [Phuwadon 1992, Phuwadon 2003]。彼の研究からは、現在でもなおこれらの産業はシンガポールやペナンとの密接な関係下に置かれていることが明らかとなっており、その点では南部は相変わらずペナンやシンガポールの後背地として機能しているのも事実である。

しかしながら、商品流通という点から捉えると、戦前とは明らかに状況が異なっている。例えば天然ゴムの輸出先にしても、戦前はほぼすべてがペナンとシンガポールに輸出されていたのであるが、後述するように戦後は大半が日本やアメリカなど

の消費国に直接輸出されるようになる。また、工業製品の輸入についても、かつてペナン経由で入ってきたものがバンコク経由に代わり、バンコクの後背地としての機能が強化されてきたことが、商品流通面から読み取ることができる。すなわち、商品流通の変容という点から南部を捉えると、商人ネットワークとは異なった別の関係性が明らかになるのであるが、残念ながらそれを扱った研究例は存在しないのが現状である。

このため、本論では南部の地域間商品流通の変容を解明することを目的とする。具体的には、商品流通面から見た後背地としての南部と、ペナンやバンコクなどの外港との関係性に着目することで、かつて筆者が明らかにした1930年代半ばの商品流通の状況が1970年代半ばにはどのように変化していたのかを解明し、その意味を分析することになる。以下戦争による鉄道の役割の変化と商品流通の変遷、天然ゴムと錫の輸出ルートの変化、南部の沿岸・国境貿易の変遷の順に考察を進め、最終的にこの間の南部の地域間商品流通の変容を総括する。

2. 鉄道経由の商品流通の拡大

(1) 戦前型の商品流通の変容

戦前の南部はペナンの後背地としての機能が強く、地域間商品流通も大半がペナンとの間に発生していた。1935/36年の状況では、東海岸からの輸出の35%がペナンへ、23%がシンガポールへと向かい、西海岸では96%がペナンへ輸出されるという状況であった [Kakizaki 2005:243]¹⁾。輸入面ではバンコクから入る割合が若干高くなり、東海岸では輸入工業製品の7割はバンコク経由となつたが、西海岸ではその割合は非常に低くなっていた²⁾。

このような状況から、戦前のバンコクと南部の間の商品流通は量的にも質的にも非常に限定されたものであった。1935/36年のこの間の鉄道輸送

量の見積りは、南部発が1.9万トン、到着が2.9万トンであり、北部や東北部とバンコクとの間の貨物輸送量に比べると格段に少なくなっていた〔柿崎 2000:317〕。これは、南線の貨物列車の本数の少なさにも現れており、戦前の時点で定期貨物列車は北線と東北線で1日2往復ずつ設定されていたにもかかわらず、南線は臨時列車が1日2往復設定されているに過ぎず、そのうち南部まで運行される列車は1往復しかなかった³⁾。

バンコク～南部間では、鉄道以外にも沿岸水運が利用可能であった。この沿岸水運は鉄道開通前から重要な輸送手段として機能していたものであり、鉄道開通後も安い運賃を武器に地域間輸送の主役を担っていた。当時の沿岸水運による貨物輸送量を示す資料は存在しないが、定期船の週あたりの輸送能力は片道1,400トンとなり、鉄道の700トンの倍となっていたことから、Kakizaki [2005] では鉄道輸送量の倍と見積っていた〔Kakizaki 2005:241〕。1930年代に入り、鉄道側もバンコクから南部への貨物輸送の賃率を下げるなどして水運との競合に対抗したが、輸送費の点では水運に軍配が上がっていた〔柿崎 2000:314〕。

ところが、1930年代末になると、マラヤとタイの間の交易が停滞するようになった。その契機は、日中戦争に伴ってマラヤでは日本製品の取り扱いが制限されたためであった⁴⁾。30年代に入り価格の安さから人気を呈するようになった日本製品の取り扱いについて、イギリスが日中戦争の長期化に伴って制限を加えるようになったことからマラヤ経由で流入する量が減り、南部の商人達は不足分をバンコクから購入せざるを得なくなった。バンコクでも中国系商人による日本商品の取り扱い中止は存在したであろうが、少なくとも政府レベルでの流通の制限は存在しなかった。

さらに、第2次世界大戦が始まると、次に述べるように従来マラヤに輸出していた錫鉱や天然ゴムをより価格の良い日本へ輸出する動きが強まり、

バンコク経由で輸出される量が増えたことから、マラヤは不満を抱いて戦争を理由にタイが必要としている石油などの輸出を制限するようになったという⁵⁾。南部から直接日本へ錫鉱や天然ゴムを輸出することも物理的には可能であったが、政府がそれを認めていなかったことからバンコクを経由する必要があった⁶⁾。このようなイギリス側の施策が、間接的に南部～ペナン間の商品流通を抑制し、バンコクとの関係性を強化させることになった。

(2) 日本軍の軍事輸送と鉄道

このような政治情勢によって、南部とマラヤの間の商品流通に陰りが見え始め、バンコクと南部間の商品流通が強化されることとなったが、これがさらに決定的となったのが日本軍の軍事輸送であった。タイに侵入してきた日本軍は、マレー半島南下のためにタイの鉄道を利用したのみならず、その後も軍事輸送という名目で、主として米をバンコクからマレー半島やシンガポール方面へ輸送する目的で南線を利用した⁷⁾。日本軍は軍用列車をバンコク～シンガポール間で平均1日3往復運行しており、バンコク～プノンペン間、バンコク～チエンマイ間が1日1往復程度であったのと比べてはるかに運行本数が多くなっていた⁸⁾。

この日本軍の軍用列車の運行は、南線にとって大幅な列車本数の増加となった。それまでの列車運行本数は、長距離列車については週2本の急行列車、臨時の1日1往復の貨物列車しか存在せず、他は短区間の混合列車が1日1～2往復しか運行されていない区間が大半であった⁹⁾。本来南線の列車本数の少なさは、輸送需要の少なさのみならず沿岸水運との競合に起因したのであるが、日本軍は船舶の節約のためにそれまでは水運が主流であったバンコク～シンガポール間でも鉄道を利用しようとしたのであり、その結果がマラヤへ直通するような長距離列車の運行であった。これ

までほとんど長距離列車が運行されていなかった南線に、いきなり全線を走破する直通列車を1日3往復も運行するよう要求されたのであるから、日本軍の軍用列車は南線の縦貫線としての機能を過去最大限に高める結果となった。

それまでの南線は縦貫線としての機能が低く、南部から見るとバンコクへの輸送手段というよりもむしろペナンへの輸送手段としての機能が高い状況であった。軍用列車自体はバンコク～南部間の輸送のみを想定したものではなく、バンコクとシンガポールの間の国際輸送を中心であり、日本軍にとって南部は単なる通過点に過ぎなかった。しかしながら、タイ側にとっても1日3往復の軍用列車は時には重要な輸送手段となり、とくにシンガポール方面からバンコクへの列車は日本軍の積荷が無いことが多かったことから、適宜南部からバンコクへ輸送する貨物を積んで利用していた¹⁰⁾。一般営業の列車も水運も輸送力は大幅に減退されていたが、不十分ながらもその不足分を日本軍の軍用列車が間接的に補っていたのである。とくに軍用列車が多数運行されていた南線では、

軍用列車の利用可能性が最も高く、しかも輸送方向も南部からバンコクへと限定されていたことから、通常の販路を失った南部の産品をバンコクに輸送する意味は大きかったものと推測される¹¹⁾。

日本軍の軍用列車による貨物輸送量が不明であることから、この南線経由の商品流通の拡大を具体的な数値で明らかにすることは困難であるが、南線の重要性は他線と比べて戦時中の輸送量の低下が少ない点からも明らかであった。1941年と44年の貨物輸送量を比較すると、41年には東岸線、すなわち北線、東北線、東線が計141万トン、西岸線、すなわち南線が43万トンであったのに対し、44年にはそれぞれ33万トン、23万トンであり、西岸線の減少率のほうが低かった〔SYB (1939/40-44) : 316-317〕。日本軍の軍用列車を加えれば、戦時中は東岸線よりも西岸線の輸送量のほうが多かったことは間違いないからう。

3. 天然ゴム・錫輸送の変容

(1) 天然ゴム輸出先の変化

この戦争を境として、南部の主要産品であった

表-1 天然ゴム輸出先の推移 (1935/36~75年) (単位: トン)

年	ペナン	シンガポール	マラヤ	日本	ドイツ	アメリカ	イギリス	計
1935/36-39/40平均	24,509	12,479	384	402	431	N.A.	N.A.	38,557
1940	16,150	8,045	—	3,596	—	N.A.	N.A.	30,024
1941	5,631	6,857	241	25,171	—	N.A.	N.A.	49,086
1942	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	11,903
1943	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	4,976
1944	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	1,616
1945	—	—	—	—	—	—	—	—
1946-50平均	11,346	4,302	440	31	N.A.	48,092	N.A.	65,431
1951-55平均	1,367	117	71	714	N.A.	113,716	N.A.	116,690
1956-60平均	4,370	14,834	2,327	11,580	9,309	100,706	4,642	150,290
1961-65平均	20,494	4,897	N.A.	58,663	20,258	28,833	29,257	198,703
1966-70平均	10,815	18,035	N.A.	92,999	14,842	23,317	23,412	243,573
1971-75平均	1,101	38,883	25,808	186,558	6,184	25,851	1,993	342,127

注: 年によって数値が得られない場合は、その年を除いて平均値を算出している。

出所: 1935/36~45年: SYB(1939/40-44) : 290、1946~55年: SYB(1945-55) : 264、1956~58年: SYB(1956-58) : 244、1959~62年: SYB(1963) : 272、1963~66年: SYB(1967-69) : 352、1967~69年: SYB(1970-71) : 356、1970~71年: SYB(1972-73) : 350、1972~74年: SYB(1974-75) : 344、1975~77年: SYB(1976-80) : 380より筆者作成。

天然ゴムと錫鉱の輸出先にも変化が現れ、商品流通も変化することとなった。どちらも最終的な消費地は欧米や日本などの工業国であったが、ペナンとシンガポールがその集散地として機能していたことから、戦前はほぼすべてがシンガポールとペナンに向けて輸出されていた¹²⁾。表-1は、1935/36年以降の天然ゴムの主要輸出先を示したものである。この表を見ると、30年代は全体の3分の2がペナンへ、3分の1がシンガポールへと輸出され、それ以外の輸出先はドイツと日本向かがごくわずか存在するだけであったことが分かる。この時代は天然ゴムの発送地を示す数値がないが、35/36年には鉄道でパーダンベサール経由が8,867トン、スガイコーロック経由で1,795トンが輸出されていた [RSRS (1935/36)]。前者はペナン向け輸送であったことから、ペナン着の天然ゴムの4割程度が鉄道輸送されていたことになる。

実際には、戦前にも天然ゴムをマラヤ経由ではなく直接消費国に輸出する必要性は認識されていた。1939年には日本の三井物産が南部の天然ゴムを直接輸入したいと経済省に申請しており、経済省も輸出先を拡大するために前向きに検討するよう求めていた¹³⁾。また、40年には駐米大使セニー・プラーモートも政府に対して天然ゴムと錫鉱を直接輸出するよう提案し、アメリカの企業と交渉した [Wichit 1985:198-199]。このため、政府は南線沿線のナコーンシータマラート県チャワーン

郡でゴム園を購入してタイ人の雇用を創出し、天然ゴムをバンコクに輸送して外国に直接売却することになった¹⁴⁾。この結果、40年から日本向けの輸出量が増加しており、41年には日本が最大の輸入国になったのである。41年の鉄道による天然ゴム輸送量は過去最高の4.7万トンに達していたことから、日本への輸出は南部から鉄道でバンコクへ輸送し、バンコク港から発送されたものと思われる [SYB (1939/40-44):314-317]¹⁵⁾。

このように、1940年代に入ってマラヤ一辺倒の天然ゴムの輸出は変化することとなったが、戦後もその傾向は続いていた。46年から天然ゴムの輸出が再開されるが、その主要な輸出先はアメリカとなった。当初アメリカがバンコクにて、イギリスが南部にて天然ゴムを購入することになったが、南部からバンコクへの鉄道輸送が滞り、十分な量の天然ゴムが確保できなかった¹⁶⁾。アメリカへの輸出はドルを確保できることから、政府はマラヤへの輸出を制限して天然ゴムを確保しようとした、バンコクへの輸送が不便な西海岸以外の地域の天然ゴムをすべてバンコクに輸送するよう命じた¹⁷⁾。しかしながら、輸出で得られた外貨を中央銀行に納める制限があったことから、マラヤへの合法、非合法の輸出が相次ぎ、政府はマラヤ向け天然ゴム輸送用の貨車の配車を止めるなどの対策を講じた¹⁸⁾。

ところが、1949年からソンクラー経由の輸出が

表-2 発地別天然ゴム輸出量の推移（1949～75年）（単位：トン）

年平均	バンコク	ターチャーレープ	ブーケット	カンタン	クラビー	ソンクラー	パートンベサール	バッタニー	ペートン	ナラーティワート	スガイコーロック	その他	計
1949～50	11,198	—	2,857	21,657	—	36,039	5,381	4,921	6,174	15,073	1,414	46	104,758
1951～55	5,887	466	3,799	22,789	—	39,341	1,333	12,235	7,136	18,340	243	20	111,589
1956～60	12,976	1,815	5,720	29,462	404	45,346	3,639	24,317	8,159	18,724	58	3	150,623
1966～70	19,537	7,272	10,645	45,506	2,873	78,388	3,512	48,271	9,560	17,850	—	—	243,413
1971～75	26,541	8,265	22,688	47,676	270	112,871	6,311	90,876	17,891	6,274	—	305	339,969

注：原資料が異なるため、表-1の天然ゴム輸出量とは合計値が若干異なっている。

出所：1949～1960年：Wichit 1985:422-439、1963年：NA [1] Ko Kho. 1. 4. 5 kho (khai)/1、1966～68

年：NA Ko Kho. 0501. 3. 2／3、1969～1973年：SYT Vol. 2-4: 21-22、1974～77年：SYT Vol. 11-4
：29-30より筆者作成。

本格化するとバンコク経由の輸出は減少し、さらに朝鮮戦争の影響でアメリカでの天然ゴム価格が高騰すると、南部から直接アメリカへの輸送が拡大していった¹⁹⁾。表-2を見ると、バンコクの輸出量は49~50年の平均年1万1,198トンから51~55年には平均年5,887トンに低下している。月別の統計を見ると、49年1月の輸出量はバンコクが2,119トン、ソンクラーが229トンであったものが、8月にはそれぞれ457トン、6,982トンと逆転していた²⁰⁾。ソンクラーからの輸出は当初シンガポールでの積み替えが必要であったが、52年から外洋船が直行するようになった²¹⁾。さらに、東海岸のパッターニー、ナラーティワートも輸出港として機能するようになつたことから、南部から直接アメリカに輸出される割合が高まり、バンコク経由の輸出はもう1つの天然ゴムの産地であるチャンタブリーなどシャム湾東岸部からのものが中心となつた²²⁾。

1960年代に入ると、天然ゴムの輸出先に大きな変化が見られた。それはアメリカ向けの輸出が減少し、代わってヨーロッパや日本向けの輸出が増えたのである。表-1を見ると、アメリカ向け輸出は60年代に入ると大きく減少し、代わりに日本、ドイツ、イギリス向けの輸出が増加していることが分かる。中でも日本向けの輸出は大きく拡大し、60年代以降は最大の輸出先となっている。アメリカへの輸出の減少は、朝鮮戦争以降拡大させた天然ゴムの在庫が余剰となつたことと、人工ゴムの需要拡大に押されたためであった [Wichit 1985: 318]。60年代に入るとペナンやシンガポール向けの輸出も若干回復するが、その比重は戦前のように高まることはなかった。

タイ国内には6つの天然ゴムの集散地が存在し、各地から集散地に集まつた天然ゴムはそこから輸出されていた [Suwan 1975: 42-46]²³⁾。バンコク以外はいずれも南部に位置しており、東海岸はハートヤイ、ヤラー、ナラーティワート、西海岸はト

ラン、プーケットであり、ハートヤイはソンクラー港を、トランがカンタン港を利用するほかは、港町に立地していた。このうち、東海岸の港から発送される天然ゴムは大半が日本向けであり、西海岸から発送される天然ゴムはヨーロッパ向けであった。ただし、いずれの場合も港湾設備の問題から積み替えが必要であり、東海岸の場合は船で沖合に停泊する外洋船に積み替えを行い、西海岸では船で沿岸船に積み替えてペナンへ輸送し、さらに外洋船に積み替えていた [Ibid.]。このため、ペナンへの輸出自体は大幅に減少したが、ペナン経由の輸送は依然として存在しており、1975年の西海岸各港及び国境のパーダンベサール、ベートン経由の輸出量をペナン経由と仮定すると計8万7,765トンとなり、全体の4分の1に相当した。

(2) 輸出形態の変化 一錫鉱から錫へ一

一方、錫鉱もマラヤ依存型の貿易を開拓しようとする動きが、同じく1930年代から見られるようになった。タイでは錫鉱の掘削は古い歴史を持ち、ごく簡単な溶鉱炉での錫鉱の精製も古くから行われ、中国などにも輸出されていたが、19世紀後半に近代的な精錬所がマラヤに建設されると、タイの錫鉱は鉱石の状態でペナンやシンガポールに輸出されて錫に精錬されることになった²⁴⁾。その後錫鉱は主として輸送距離の短いペナンの精錬所に運ばれるようになり、表-3からも分かるように30年代後半はほとんどがペナンに向けて輸出されていた。このため、プーケットなどの西海岸の錫鉱石は海路でペナンへ、東海岸のナコーンシータマラートなどの錫鉱は鉄道で直接輸送されるか、鉄道で西海岸のカンタンに運んでから水運で輸送されていた²⁵⁾。

1930年代に入ると、タイは天然ゴムと同じく消費国に直接錫鉱あるいは錫を輸出することを画策したが、その前提として精錬所の建設が必要なことが判明した。34年には直接消費国である日本へ

表-3 錫鉱・錫輸出先の推移（1935/36～75年）（単位：トン）

年	ペナン	シンガポール	日本	オランダ	ブラジル	アメリカ	計
1935/36～39/40平均	19,340	287	2	N.A.	N.A.	N.A.	19,634
1940	17,659	402	419	N.A.	N.A.	N.A.	18,481
1941	16,394	425	4,016	N.A.	N.A.	N.A.	21,207
1942	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	3,188
1943	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	527
1944	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	23
1945	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	5
1946～50平均	3,791	2	N.A.	3	—	3,891	8,220
1951～55平均	7,133	274	N.A.	251	1,085	4,769	14,241
1956～60平均	11,996	358	N.A.	117	730	1,389	15,198
1961～65平均	10,367	N.A.	1,224	4,152	1,413	126	19,602
1966～70平均	—	—	653	5,770	—	12,717	22,437
1971～75平均	—	—	4,125	5,712	—	9,883	20,763

注1：1965年までは錫鉱、66年以降は錫の数値である。

注2：年によって数値が得られない場合は、その年を除いて平均値を算出している。

出所：1935/36～45年：SYB(1939/40-44)：291、1946～55年：SYB(1945-55)：265、1956～58年：SYB(1956～58)：245、1959～62年：SYB(1963)：271、1963～65年：SYB(1967-69)：357、1966～69年：SYB(1970-71)：361、1970～71年：SYB(1972-73)：355、1972～74年：SYB(1974-75)：349、1975～77年：SYB(1976-80)：385より筆者作成。

輸出することを検討したが、鉱石のまま輸送するのは価格や輸送コストの面から難しく、タイで精錬をして付加価値を高めてから輸出すべきであるとの提案が経済省から出され、閣議で基本了承された²⁶⁾。その後、40年にはマラヤの精錬会社2社がタイ国内に精錬所を建設する計画を打診してきたことから、同じく政府はアメリカへの錫の輸出を目論んで精錬所の建設を検討していた²⁷⁾。これらの計画は結局実現しなかったが、戦争によって錫の輸入が止ると国内で錫鉱を精錬する必要が生じ、42年頃から小規模な精錬が行われるようになった [Ho Kankha Thai 1983:7]。その後、54年には造幣局に供給する錫を精錬するための工場が鉱業局に設置されたが、これもごく小規模な生産能力を有するに過ぎなかった [STK 1992: 180-181]。

結局タイにおける錫鉱の精錬は商業ベースでは実現しなかったものの、天然ゴムと同じくマラヤ一辺倒の輸出構造は戦争を機に変化することになった。表-3から分かるように、1930年代はほとん

どがペナン向けとなっていたが、40年代に入り日本向けの輸出が拡大して戦争に突入し、錫鉱の輸出は事実上壊滅する。その後47年から輸出が復活するが、その際に天然ゴムと同じくイギリスとアメリカが購入することで合意し、アメリカ向けの輸出が発生することになった [BOT(1947):6]²⁸⁾。アメリカ向けの輸出は50年代まで続き、年によつては最大の輸出先となっていた。しかしながら、天然ゴムとは違い戦後もペナン向けの輸出が主流となっており、アメリカ向けという選択肢は増えたものの、依然としてペナンに向かう錫鉱が主流を占めていた。

当時の錫鉱の輸送ルートについては、天然ゴムのような時系列データが入手できず、1965年4月の数値のみ利用可能である。これによると、発地はプーケットが最大となっており、総輸出量2,008トンのうちプーケット発が1,029トンと全体の約半数を占め、以下パーダンベサール222トン、タクアパー191トン、ラノーン175トン、カンタン136トンと続いている²⁹⁾。ペナンへの輸出

が中心であることから発地は西海岸に集中しており、東海岸のものは戦前と同じく鉄道でパーダンベサール経由、あるいは鉄道か自動車でカンタン経由の水運で輸送されていたのであろう。

ところが、戦前から検討されてきた錫鉱の精錬所が、「開発」の時代の工業化政策の下で1965年8月に完成すると、錫鉱の輸出は禁止されて精錬された錫のみが輸出されることになった。このタイサルコ社 (Thailand Smelting and Refining Co. Ltd. : Thaisarco) の工場はアメリカのユニオン・カーバイド社 (The Union Carbide Co. Ltd.) が出資してプーケットに建設されたもので、年間精製能力2.5万トンの規模であり、タイ国内で生産された錫鉱はすべてこの工場で精錬することが義務付けられた [Phuwadon 1992:20-21]³⁰⁾。このため、これまで西海岸の各地あるいはパーダンベサールから行っていた錫鉱の輸出は65年限りで姿を消し、代わって精製された錫がプーケットから輸出されるようになったのである。錫をペナンへ輸出する必要がなくなったことから、66年以降錫の輸出構造は大きく変わり、主要輸出国はアメリカ、オランダ、日本となった。天然ゴムと同様にペナンで積み替える可能性は存在したもの、ペナンへの輸出は事実上消滅した。

この精錬所の完成により、錫鉱の輸送ルートは大きく変容した。かつてはペナンに向けて輸送されていた錫鉱は、プーケットに向けて輸送されることになった。このため、国鉄ではこれまでパーダンベサール経由で輸送していた錫鉱の輸送を止め、カンタン経由で水運に接続してプーケットへ錫鉱を輸送することになった [RFT 1968:35-37]。また、建設が中断されていたスラーターニー～ターン線が完成すれば、この鉄道を用いて東海岸の錫鉱をプーケットに輸送することも検討していた³¹⁾。また、西海岸を縦貫する幹線道路（ペットカセーム通り）も1967年に高規格化が完了し、同時にプーケット島と本土を結ぶサーラシン橋も

開通したことから、ラノーンやタクアパーなど西海岸の鉱山からも自動車で直接プーケットに鉱石を輸送できるようになった。このように、従来はペナンを求心地としていた錫鉱の輸送がプーケットを求心地とする形へと大きく変化したのである。

ただし、この錫鉱の輸出禁止はあくまでも原則であり、実際にはペナンへの密輸は続けていた。密輸自体はタイ側の徵収する輸出税を逃れるために以前からも行われていたが、1975年にタイサルコ社の子会社のテムコ (Thai Exploration and Mining Co. Ltd. : TEMCO) 社が独占していた海底鉱区の掘削免許が取り消されると、その区域に多数の無許可の浚渫船が入り込み、違法採掘が横行するようになった³²⁾。これらの錫鉱は合法的な許可証を持たないことからタイサルコ社の精錬所には搬入することができず、ペナンやシンガポールに密輸出されることになった。このため、公式には66年以降は錫鉱の輸出は存在しないことになっているが、実質的にはペナン方面への錫鉱の流通は少なからず存在していたことになる。

このように、南部の主要な产品である天然ゴムと錫鉱の流通経路を見ると、戦前のマラヤー辺倒の輸送形態が大きく変化し、南部から直接消費国へ輸出される輸送形態が一般的となった。もちろん、西海岸発の天然ゴムのように実際にはペナンで積み替えられる事例や錫鉱のペナン方面への密輸出も存在するが、この2品目の輸送の点から見ると、統計に現れる限りにおいて南部は確実にペナンの後背地としての機能を低下させた³³⁾。

4. 沿岸・国境貿易の比重低下

(1) 沿岸貿易の隆盛と国境貿易の停滞

－東海岸－

南部とペナンやシンガポールとの商品流通面の関係性の低下は、南部の港湾や国境での貿易量や貿易額の変遷からも読み取ることができる。表一4は、南部東海岸の港湾経由の貿易額の推移を示

表-4 南部東海岸の輸出入額の推移（1935/36～77年）（単位：千バーツ）

輸出

年平均	ソンクラー	パックブーン	バーンドーン	コ・サムイ	パッターニー	ナラーティワート	その他	計	全国比(%)
1935/36～39/40	1,339	17	330	1	1,684	3,015	2,805	9,271	5.0
1946～49	65,434	44	992	0	2,890	17,014	81	86,453	5.5
1956～60	576,882	17	1,992	0	277,394	211,367	101	1,067,753	14.4
1961～65	618,238	28,169	4,607	2,932	291,610	192,601	126	1,138,282	10.6
1966～70	672,722	85,006	2,916	7,184	391,936	145,708	41,055	1,267,454	8.8
1941～75	1,054,818	N.A.	N.A.	N.A.	613,893	49,401	22,121	1,718,113	5.0
1975～77	2,128,214	N.A.	N.A.	N.A.	1,197,381	162,236	198,443	3,487,831	5.8

輸入

年平均	ソンクラー	パックブーン	バーンドーン	コ・サムイ	パッターニー	ナラーティワート	その他	計	全国比(%)
1935/36～39/40	296	11	22	1	861	456	571	2,093	1.6
1946～49	1,851	546	923	11	2,344	2,044	1,793	9,006	0.8
1956～60	31,055	300	7	6	19,321	1,280	1,238	52,714	0.6
1961～65	37,938	869	3	16	11,134	372	369	50,478	0.4
1966～70	19,698	736	126	—	7,505	132	2,077	27,906	0.1
1941～75	36,528	N.A.	N.A.	N.A.	2,146	37	2,931	38,711	0.1
1975～77	59,616	N.A.	N.A.	N.A.	1,706	105	564	61,357	0.1

注1：1969～74年のその他にはマレー国境のスガイコロックの数値を含む。

注2：年によって数値が得られない場合は、その年を除いて平均値を算出している。

出所：出所：1935/36年：SYB(1935/36-36/37)：176-177、1936/37～37/38年：FTS(1937/38)：239、1939/39年：FTS(1938/39)：239、1939/40年：FTS(1938/39-39/40)：239、1940年：FTS(1941)：365-366、1941年：FTS(1941)：365-366、1946年：FTS(1946)：347-348、1947年：FTS(1947)：327-328、1948～49年：FTS(1948-49)：377-378、1956年：FTS(1956)：274-275、1957年：FTS(1957)：295-303、1958年：FTS(1958)：307-316、1959年：FTS(1959)：322-331、1960年：FTS(1960)：411-419、1961年：FTS(1961)：425-433、1962年：FTS(1962)：411-419、1963年：FTS(1963)：498-507、1964年：FTS(1964)：510-518、1965年：FTS(1965)：501-508、1966年：FTS(1966)：505-512、1967年：FTS(1967)：526-533、1968年：FTS(1968)：610-617、1969～71年：SYB(1972-73)：345、1972～74年：SYB(1974-75)：353、1975～77年：SYB(1976-80)：354-355より筆者作成。

している。この表では主要港湾の輸出入額のみならず、南部東海岸全体の輸出入額及び国全体の輸出入額に占める比率を示している。この値を見ると、この40年間の間に貿易額は輸出入とも大きく増加しているが、比率に着目すると輸出については戦前よりも1950年代後半から60年代前半のほうが比率は高くなっているが、その後は減少傾向にある。注目すべきは輸出の比率が30年代と70年代で大差がなく、その間の50年代から60年代前半にかけて10%台の高い数値を記録している点であるが、これは東海岸の天然ゴムの輸出経路が戦前の鉄道によるマレー国境経由から戦後にこれらの港経由に変化したためである。一方、輸入は戦前と比べて大きく低下し、戦前は1～2%程度あったものがほぼ0%に近づいており、輸出よりも輸入

面でその低下が著しいことが分かる。港湾別に見ると、やはりソンクラーが最大の数値を示しており、パッターニー、ナラーティワートが以下続いている。

南部東海岸の港湾は、戦後天然ゴムの発送地としての機能が高まったにもかかわらず、その改良が遅れていた。ソンクラー港は南部東海岸最大の港として、1930年代にはバンコク港の改修計画と併せて整備が経済省によって計画されたが、貨物取扱量が少ないとして大蔵省が反対し実現には至らなかった³⁰。その後、戦後再びソンクラー港の改修計画が計画され、ドイツ人の専門家が52年に改修計画を提案し、60年代に入って1万5,000トン規模の大型船が接岸可能な大規模港湾の建設計画が浮上した³¹。しかしながら、実際には現状の

タイ南部の地域間商品流通の変容 1935~75年

港への水路を5.5mに掘削して1,000トンの船が入港できるようにするという小規模な改良が68年に行われたのみであり、さらに72年には水深を6mにして3,000トンの船が入れるようにされたものの依然として外洋船の着岸は不可能であり、沖合に停泊した外洋船との間を舟で継送する手間は解消されなかった³⁸⁾。

それでも、ソンクラー港は石油製品取り扱いの拠点港として機能することになった。南部の石油製品はシンガポールやペナン経由で輸入されてきたが、1964年にシーラーチャーのタイオイル社の石油精製工場が操業を開始すると、シーラーチャーから水運で東海岸に輸送される石油製品が増加し、石油輸送のパンコク求心化が進んだ。64年から67年の平均で年11.1万キロリットルの石油製品がシーラーチャーから2,000トンクラスの船でソンクラーに輸送され、ペナンからの鉄道輸送は廃止されることになった³⁹⁾。その結果、全国の石油輸入額に占める南部の比率は30年代の20~30%から

60年代後半には5%以下に低下した〔柿崎 2006:表5-19〕。国内での石油精製の開始は、南部での工業製品の輸入減少をもたらし、ペナンとの関係を一層低下させることになった。

一方、パッターニー港やナラーティワート港は、さらに劣悪な状況であった。パッターニー港はパッターニー川の河口に位置しており、上流からの土砂の堆積で水深が浅くなるという問題を抱えていた。このため、1957年には副首相の南部視察を受けて検討されたパッターニー港浚渫計画について、運輸省は多額の費用が掛かる上にすぐに土砂が堆積してしまうために必要性は乏しいと回答していた³⁸⁾。ナラーティワート港も同じく河口に位置することから水路の確保が問題となっていたが、港湾局では浚渫費用がかさむためこの港を整備せず、代わりに建設中のナラーティワート~パッターニー間道路を利用してパッターニー港を利用すべきであるとした³⁹⁾。このように、東海岸の港はいずれも水深が浅く堆砂に悩まされており、戦前の蒸気

表-5 マレー国境の輸出入額の推移（1935/36~77年）（単位：千バーツ）

輸出

年平均	サダオ	パートンベサール	ペートン	スガイコロック	計	全国比(%)
1935/36~39/40	3,705	12,441	2,374	2,482	21,002	11.3
1946~49	30,066	15,395	12,892	2,839	62,801	4.0
1956~60	39,517	146,113	110,930	1,681	298,241	4.0
1961~65	40,508	199,329	110,227	904	350,967	3.3
1966~70	36,461	65,262	77,583	236	179,447	1.3
1941~75	68,745	174,429	199,506	7,118	444,103	1.3
1975~77	127,232	401,434	212,231	40,982	781,879	1.3

輸入

年平均	サダオ	パートンベサール	ペートン	スガイコロック	計	全国比(%)
1935/36~39/40	1,421	1,580	489	314	3,803	2.9
1946~49	36,534	7,890	4,709	1,020	50,153	4.2
1956~60	42,952	75,419	34,051	3,552	155,975	1.8
1961~65	48,616	61,116	16,960	2,226	128,919	1.0
1966~70	88,479	56,539	11,980	2,041	158,222	0.6
1941~75	49,311	57,178	4,657	2,044	111,556	0.2
1975~77	59,088	80,963	1,851	15,439	157,341	0.2

注1：1969~74年の合計値にはスガイコロックの数値は含まれない。

注2：年によって数値が得られない場合は、その年を除いて平均値を算出している。

出所：表-4に同じ。

船の時代と同じく外洋船は港に着岸できず、船での継送が必要であった。

天然ゴムの輸出経路が東海岸の港湾経由となつたことは、マレー国境経由の貿易は重要性を減少させることとなった。表-5は、マレー国境の4地点における貿易額の推移を示している。これを見ると、全国比の数値が輸出で戦前の11%から1%へ、輸入も3%から0.2%程度へと大きく低下していることが分かる。これは、戦前において東海岸の天然ゴムと錫鉱が主としてパーダンベサール経由で輸出されていたものが、戦後天然ゴムは東海岸の港湾から直接外国へ発送され、錫鉱はブーケットへ輸送するためにマレー国境を経由しなくなつたためである。一方で、従来ペナンから鉄道輸送で東海岸に入っていた石油製品も、シーラーチャーからソンクラーに入るようになり、輸入面でもこのルートの重要性は低下した。天然ゴムの輸出ルートの転移の影響は明瞭に現れていないが、錫鉱のほうは1966年にパーダンベサーの輸出額

が半減した形で反映されている。

国境地点別に見ると、輸出ではパーダンベサールが最も多く、以下ベートン、サダオが続いている。道路事情が悪いことからマレーシアとの関係の強かったベートンの数値が高いことが注目される。輸入ではパーダンベサーとサダオの数値が拮抗しており、輸入面では道路輸送がより重要な役割を果たしていたことを現している⁴⁰⁾。輸出とは異なりベートンの輸入額は50年代後半から徐々に減少し、70年代にも減少傾向が続いているが、これはヤラーベートン間の道路が高規格化され、日用品などの生活必需品の供給源がタイに代わったためであろう⁴¹⁾。東海岸の内陸国境であるスガイコロックは輸出、輸入とも数値は低いが、戦後は輸出よりも輸入のほうが多くなっていた。

(2) 貿易港の拠点化－西海岸－

一方、西海岸の港湾でも、輸出入は停滞していた。表-6の南部西海岸の貿易額の推移を見ると、

表-6 南部西海岸の輸出入額の推移(1935/36~77年)(単位:千バーツ)

輸 出

年平均	ブーケット	ラノーン	カンタン	クラビー	タクアパー	パンガー	その他	計	全国比(%)
1935/36~39/40	9,221	4,769	7,959	213	4,543	3,531	1,545	31,782	17.0
1946~49	37,215	10,047	39,851	878	8,493	5,135	2,066	104,888	6.7
1956~60	277,350	63,122	381,538	9,982	63,040	29,308	10,119	834,460	11.3
1961~65	549,852	81,961	467,283	32,735	78,715	43,127	10,959	1,264,633	11.8
1966~70	1,712,270	36	396,634	26,937	658	876	55,973	2,182,608	15.2
1941~75	2,096,920	709	539,334	19,125	327	1,805	12,715	2,655,569	7.8
1975~77	3,934,055	2,086	537,614	14,371	N.A.	5,741	20,694	4,514,560	7.5

輸 入

年平均	ブーケット	ラノーン	カンタン	クラビー	タクアパー	パンガー	その他	計	全国比(%)
1935/36~39/40	3,385	1,024	1,460	95	1,022	523	491	7,999	6.1
1946~49	12,381	5,566	14,917	337	3,729	188	2,247	40,523	3.4
1956~60	67,184	13,329	29,561	1,637	18,011	4,240	4,648	138,647	1.6
1961~65	76,375	12,951	23,528	34,553	15,876	5,660	1,921	170,863	1.3
1966~70	72,510	4,004	13,789	21,218	25,391	635	1,375	129,584	0.5
1941~75	77,503	4,187	46,040	37	9,694	19,129	1,620	154,622	0.3
1975~77	69,252	3,144	76,619	359	N.A.	85	2,854	150,116	0.2

注: 年によって数値が得られない場合は、その年を除いて平均値を算出している。

出所: 表-4に同じ。

マレー国境と同じくその比重の低下傾向が示されている。これまで見てきた地域と同じく、貿易額自体は戦前と比べて大きく増加しているものの、全国比はやはり減少している。錫鉱や天然ゴムの輸出が存在したことから、戦後1960年代までは10%台をほぼ維持しているが、その後低下している。輸入面での比率の低下は逆に早く、戦後まもなく2%以下に下がり、さらに60年代後半から1%を切っている。この変化は東海岸も同じであり、戦争を契機として南部に直接輸入される貿易額の比率が大きく低下したことを示している⁴³⁾。また、輸出額は戦後一貫して上昇傾向を示しているものの、輸入額は50年代後半からほぼ1億バーツ台で推移しており、停滞していることが分かる。

港別に見ると、輸出ではプーケットの数値が圧倒的に高くなってしまっており、とくに錫の輸出が始まつた1965年以降その比率は西海岸全体の輸出額の8~9割を占めるに至っている。ラノーンやタクアパーなどでは、錫鉱の輸出が消滅したことによる輸出額の減少は、輸出量の減少よりも顕著に現れている。すなわち、プーケットでの錫精錬所の操業が、西海岸での輸出港の一極集中化をもたらしたのである。カンタンは天然ゴムとセメントの輸出の存在により依然としてある程度の輸出額を維持しているが、精錬所が操業するまではプーケットよりも輸出額が多くなっていたことを考慮すると、輸出港としての機能を縮小させたことが分かる。輸入についてもこの2港に集中しており、70年代に入るとプーケットよりもカンタンの輸入額がむしろ多くなっている。

この西海岸の港湾整備も、東海岸と同じく進展しなかった。戦後1952年にソンクラー港の改修計画が浮上した際に、同じドイツ人の専門家がプーケット港の調査も行ったが、プーケット港は改修するほどの商品流通がなく、かつ建設中のスラーターニー～ターナン間鉄道が完成すればこれを利用してソンクラー港と結ばれるとし、改修は必要

ないとの結論を出した⁴³⁾。その後、58年の世界銀行の調査でも、南部西海岸の港湾はペナン以外には天然の良港はなく大規模港湾を整備するのに見合う貨物取扱量も期待できないことから、投資は正当化されないと結論付け、東海岸のソンクラーも含めて沿岸船が着岸できる程度の改修を提案していた⁴⁴⁾。

その後、プーケットにはタイサルコ社が精製した錫を搬出するための新たな桟橋が建設され、水深7mの岸壁が整備された⁴⁵⁾。天然ゴムの発送もこの桟橋を用いるようになったが、錫も天然ゴムも9,000~1万6,000トン級の外洋船で輸送することから、船による積み替えは依然として欠かせなかった。さらに、1967年からプーケット深水港計画が日本の援助によって調査され、その後イギリスの会社による2回の調査を経て、75年にNESDBがアジア開発銀行に最終的な深水港の立地箇所を決める調査を依頼することに決まった⁴⁶⁾。結局、プーケットの深水港はソンクラーと共にこのあとようやく実現に向かい、88年に2万トンの船舶が着岸できるような深水港が完成することになるが、それまでは外洋船とは船による積み替えの手間から解放されなかつたのである⁴⁷⁾。

このように、南部の港湾や国境経由の貿易額は拡大したもの、バンコク経由の貿易の拡大に比べるとその速度は遅く、結果として南部経由の貿易の比重を低下させた。1935/36~39/40年と70~75年の南部経由の年平均輸出入額の全国比率を比較すると、輸出が33.3%から14.1%へ、輸入が10.6%から0.6%へと低下していた。輸出については戦前と同じく天然ゴムと錫が南部から国外に輸出されていたが、輸入はバンコクから入る商品が増えた結果、その比率が著しく低下したのである。バンコクとの商品流通面での関係の強化は、この点からも明瞭に理解されるのである。

5. 南部の後背地機能の変容 —ペナンからバンコクへ—

(1) バンコクとの商品流通の拡大

バンコクとの間の商品流通については、戦前とは異なり鉄道以外の輸送手段での輸送状況が把握可能となったことから、より正確な見積もりが可能となった。自動車については、道路貨物輸送量調査報告書（RKT）のバンコク～各県間の貨物輸送量統計から、鉄道は主要貨物輸送統計（SSR）から、それぞれバンコク～南部間の商品流通量を把握することが可能である。一方、水運については沿岸水運貨物輸送量調査報告（RKNT）の1965年の数値を基準とし、貿易統計（FTS）から得られる東海岸港湾の沿岸水運貨物発着量の64～66年平均値と74～76年平均値の増加率を乗じて計算した⁴⁹⁾。これを集計したものが、表-7となる。

これを見ると、発送が80万トン、到着が145万トンと、発送量に比べて到着量が大幅に多くなっていることが分かる。品目別に見ると、発送は木材が最も多くなり、以下水産物・野菜・果物が続いている。バンコクへの輸送品目を見る限り、南部最大の产品である天然ゴム、錫がほとんど現れていない点が特徴である⁴⁹⁾。一方、到着は石油製品が最も多く、次いで米、雑貨、乾物が続いている。到着面での南部の特徴は、建設資材の数値が低く、米の流入が多い点である。このように、戦前と同じく1970年代の南部～バンコク間の商品流通も依然として他地域とバンコクとの間の商品流通とは大きく異なった状況であった。

輸送手段別に見ると、他地域に比べて鉄道と水運の役割が大きく、とくに到着面では自動車輸送が最も少なくなっている点が注目される。発送については、輸送時間が重要である水産物の輸送が自動車に特化されていることと、木材や薪炭の発送も相当量あることから、自動車輸送の分担率は

約6割となっている。鉄道と水運が残りを2割ずつ担当しており、いずれも木材、野菜・果物、建築資材の輸送が中心となっている。このうち、野菜・果物は南部の伝統的な产品であったココヤシの輸送であり、バンコク向けは主に水運で、その先の中部上部、北部、東北部方面への輸送は主に鉄道が担当していた⁵⁰⁾。建設資材は鉄道輸送がセメント1万5,000トン程度、残りが石膏となり、水運は珪砂が中心となっていた。

一方、到着のほうは鉄道と水運の役割が高く、前者は主に米やメイズの輸送に、後者は石油製品の輸送に重要な役割を果たしていた。鉄道による米の輸送については、バンコクのみならず北線や東北線からの長距離輸送が少なからず存在しており、メイズ輸送も同様の傾向であった⁵¹⁾。鉄道輸送では他に石油製品、建設資材、乾物の輸送が多くなっており、建設資材はセメント、乾物は塩の輸送であった⁵²⁾。水運は石油製品が全体の半分を占め、残りは乾物、飲料・嗜好品などの消費物資が中心であった。南部はバンコクとの距離が離れていることから、自動車輸送に対する鉄道の競争力が相対的に強く、しかもバンコク以遠と南部との間の1,000kmを越すような長距離の輸送需要も存在したことから、鉄道輸送の比重が高くなっていた。また、輸送費の安い沿岸水運も利用可能であることから、結果として自動車輸送の比率が低くなっていたのである。

(2) 対外貿易の比重低下

南部とバンコク間の商品流通状況を踏まえて、南部の地域間商品流通を総括する必要がある。南部～バンコク間の商品流通については、表-7に発送額と到着額を記してある。これは、原則として1975年のバンコクでの小売価格を基準として計算したものである。この数値と前節までに見た国外貿易の統計を利用して作成したものが、表-8となる。これを見ると、南部の発送額は合計で

タイ南部の地域間商品流通の変容 1935~75年

表-7 南部～バンコク間の商品流通量の見積り(1975年頃) (単位:トン)

品目	発送量(トン)			発送額(千バーツ)			到着額(千バーツ)			備考
	自動車	鉄道	水運	計	自動車	鉄道	水運	計	到着額(千バーツ)	
米	735	5,482	7	6,224	26,701	11,724	212,812	15,438	239,974	1,029,488
メイズ	228	600	7	828	2,244	106	83,060	194	83,166	225,380
ケナフ	7,213	3	7,216	29,586	1,236	—	—	0	356	1,460
キヤッサバ	727	727	80	445	—	—	—	0	—	—
マメ	80	80	80	445	461,435	5,092	24	558	5,674	28,370
野菜・果物	38,054	28,442	25,791	92,287	4,975	24,875	10,502	43,618	104,516	158,636
乾燥家水	4,436	—	539	4,975	212	6,360	521	—	521	15,630
畜産	212	212	212	212	2,799,360	5,094	8,693	13,787	206,805	206,805
ゴム・植物油	186,204	420	186,624	14,520	25,245	378,675	242	2,651	2,893	43,395
木	10,725	48,753	48,753	248,450	2,484,500	2,504	873	5,484	8,861	88,610
薪	99,401	100,296	52,266	52,266	78,399	453	—	—	453	680
鉱石	687	6,956	289	7,932	7,932	794	587	181	1,562	1,562
石油製品	1,004	44	691	1,739	5,217	54,039	54,322	324,000	432,361	1,297,083
建設資材	17,240	19,369	35,577	72,186	46,199	47,626	46,869	40,000	134,495	86,077
肥料	1,529	1,782	133	3,444	12,743	5,424	17,991	9,150	32,565	120,491
飲料・嗜好品	2,528	40	2,395	4,963	148,890	12,510	—	63,796	76,306	2,289,180
日用品	4,077	233	4,310	86,200	57,715	—	7,988	13,703	191,376	274,060
雑貨	54,376	22,826	54,376	1,087,520	191,376	586,940	9,715	39,391	49,106	3,827,520
その他	6,521	29,347	29,347	—	—	—	—	—	—	982,120
計	488,243	163,014	152,174	803,431	8,275,457	363,599	460,350	621,846	1,445,795	11,311,091

注1:品目の内訳は以下の通りである。ケナフ他:ケナフ、綿、カボックなど、ゴム・植物油:天然ゴム、植物油など、乾物:塩、砂糖、干魚、エビ味噌、調味料、卵、漬物など、建設資材:土砂、碎石、セメント、鉄筋、トタン板、アスファルトなど、飲料・嗜好品:飲料水、アルコール、タバコなど、日用品:衣服、化粧品、家具、電気製品、文房具など、雑貨:麻袋、空瓶、容器、2品目以上混載など、その他:他品目に該当しない物。

注2:自動車の数値は原則として1976～78年の平均値を使用しているが、77年に一部品目の分類が変更になったものである。

注3:鉄道輸送量はRKTN(1965)のバンコク～南部東海岸間の貨物輸送量を基準とし、FTSの沿岸水運の港別貨物発着量から得られる1964～66年と1974～76年の南部東海岸港湾の平均発着量の増加率、発送1.43倍、到着2.23倍を乗じて計算したものの数値である。(1977～78年のデータは1976年と外して計算)。ただし、到着については石油製品はNA [2] Ko Kho。

注4:水運の輸送量は南線2、3区間、マレー国境と南銀区間に北側の貨物輸送量を計算してある。1975年のソンクラー港の石油製品到着量21.6万トンを、建設資材はRKTN(1965)とRKTN(1971)のソンクラー港の建設資材到着量から計算した数値を使用している。

注5:発送額、到着額は原則としてSYB (1976-80)に記載された1975年のバンコクでの小売価格を基準とし、対象となる商品が複数ある場合はその近似値を使用している。詳しくは、補助表6～22を参照。

出所:自動車:RKT(1976)-(1977)、鉄道:SSR(1975)-RKTN(1965)、FTS(1971)、水運:RKTN(1965)、FTS(1964)-(1976)、NA [2] Ko Kho. 1. 8. 21. 1/2より筆者作成
注6:434,437などより筆者作成

表-8 南部商品流通額の見積り（1975年頃）

発送

	発地	金額(千バーツ)	比率(%)	主要品目
バンコク方面へ		8,275,457	49	水産物、木材、雑貨など
国外へ	東海岸	3,487,831	20	天然ゴムなど
	マレー国境	781,879	5	天然ゴムなど
	西海岸	4,514,560	26	天然ゴム、錫など
	計	8,784,270	51	
計		17,059,727		

到着

	発地	金額(千バーツ)	比率(%)	主要品目
バンコク方面から		11,311,091	97	雑貨、飲料・嗜好品、石油製品、米など
国外から	東海岸	60,357	1	
	マレー国境	157,341	1	
	西海岸	150,116	1	
	計	368,814	3	
計		11,679,905		

注：国外の商品流通額は表-4（東海岸）、表-5（マレー国境）、表-6（西海岸）の1975～77年の輸出入額の平均額である。

出所：表-7（バンコク方面）、表-4（東海岸）、表-5（マレー国境）、表-6（西海岸）より筆者作成。

171億バーツ、到着は117億バーツとなり、国外貿易を加えると南部は発送額のほうが多くなっていることが分かる。発送については全体の約半数がバンコク向けとなり、残りが外国向けとなっている。南部の最重要産品である天然ゴムと錫の発送がほとんど国外輸出に含まれるにもかかわらず、バンコク向けの商品発送額がその国外輸出分とほとんど並んでいる点が注目される。一方、到着面ではバンコク方面からの到着が占める比率は非常に高くなり、工業製品の流入という面では完全にバンコクから入る商品が中心となっていることが分かる。

南部の国外貿易については外国向けの内訳が判別しないものの、その主要輸出品目である天然ゴムと錫の貿易を見るとある程度の推測は可能である。この2品目の南部からの1975～77年の平均輸出額はそれぞれ45.95億バーツ、32.54億バーツであり、合計すると78.49億バーツと表-8の国外輸出額の約9割を占める。同じ期間に南部東海岸と西海岸から輸出された天然ゴムが平均年42.38

億バーツ、マレー国境からが同じく3.57億バーツとなり、マレー国境から輸出されていたものはマレーシア向けと考えて差し支えない。この間にタイ全土からマレーシアとシンガポールに向けて輸出された天然ゴムが平均3.74億バーツであることから、東海岸と西海岸から輸出された天然ゴムのほとんどが直接消費国に向かっていることになり、南部からマレーシア、シンガポールへの輸出は全体の8%程度に過ぎないことになる⁵⁰。錫も同様に直接消費国へ向かっており、表-3のようにマレーシアやシンガポール向けの輸出は公式には存在しない。このため、輸出に関してはマレーシアとシンガポール向けの比率は、多くとも10%程度であろう。

戦前と比較すると、南部の商品流通のバンコクへの求心化の傾向は顕著であった。1935/36年の段階では南部の発送額の13%がバンコクへ入るに過ぎなかったが、それは1975年には約半数にまで拡大し、一方到着額は戦前のバンコク発が56%であったものが97%にまで拡大した。反対に、対ベ

ナン、シンガポール貿易の比重の低下が顕著であり、マレー国境経由の貿易のみを対ペナン、シンガポールのものと仮定すると発送面では戦前の87%が5%へ、到着面でも44%が1%へと激減した⁵⁰⁾。従来シンガポールとペナンとの間に存在した商品流通は大幅に減少し、南部の產品は直接消費国へ、域外からの工業製品はバンコク経由に転移したのである。すなわち、戦前のペナン後背地として機能していた南部が、バンコクの後背地としての機能を高めることになった。

(3) 南部のバンコク経済圏への抱合

南部をペナン後背地からバンコク後背地へと機能変化させた転機は、第2次世界大戦と「開発」の時代の工業化政策であった。前者の第2次世界大戦は、既存のペナン経済圏における南部とペナンとの関係性を破壊する役割を担っていた。世界恐慌以降に急速に東南アジア各地に浸透した日本製品は、価格の安さを武器として南部にもペナン経由で多数流入していたが、それが国際情勢の変化によって制限されることで南部の商人はバンコクに依存することになった。さらに、ヨーロッパで戦争が始まると天然ゴムや錫鉱の価格が高騰し、従来マラヤへ輸出されていたものがバンコク経由で日本へと輸出されるようになった。このように、戦争によって従来の南部～ペナン間の商品流通に制限が加わり、その反動としてバンコクとの商品流通が拡大したのである。

この戦争という政治情勢の変化が、従来の国境を自由に越えていた商品の流通を遮断することになったのである。確かに、19世紀末以降のバンコクを中心とする近代的交通網の整備により、タイの領域内各地はバンコクの後背地としての機能を高められ、バンコクを中心とする国民経済の構築に重要な役割を果たすことになった。しかしながら、南部は上述の理由からバンコクの後背地としての機能が弱くなっている、その重要な要因の1

つに事実上商品の往来の自由な国境の存在があった。すなわち、南部からペナンへ向かう錫鉱や天然ゴムはマラヤ側で輸入の際の関税を免除されており、タイの輸出税のみを支払えばよかった⁵⁰⁾。逆にペナン経由で入る工業製品も自由貿易港であるがゆえにペナンに到着する際には同じく関税を免除されており、タイ国境を通過する際にタイ側の関税を支払うのみであった。すなわち、南部とマラヤの国境は商品流通の障壁にはなっておらず、ペナンは事実上バンコクなどタイ国内の外港と全く同じレベルで機能していたのである。

ところが、政治的理由によってこの国境が一度障壁となると、ペナンとの商品流通はバンコク経由に変更されることになった。国境が障壁として機能することで、商品流通は障壁のない国家単位に再編されることとなり、新たな経済圏が構築されることになったのである。とくに、工業製品の流入については、世界恐慌後からバンコクと南部間の鉄道運賃の引き下げを行ってバンコク経由で流入する商品が増加していたこと、及び戦争中はマラヤからの輸出が禁止されていたことから、必然的にバンコクへの依存度が高まっていた⁵⁰⁾。

このような戦争による国家単位の商品流通への改編も、その足枷が排除された時点で戦前の状態に戻る、すなわち再び南部がペナンの後背地として機能するようになる可能性を抱いていた。しかしながら、第2の転機である「開発」の時代の工業化政策がそれを否定することになった。天然ゴムの場合は、上述の関税面の問題から戦後はペナン経由ではなく直接アメリカなどの消費国へ輸出される比率が高まったのであったが、錫鉱については1965年のタイサルコ社の精錬所の完成が伝統的なペナンへの錫鉱の輸出に終止符を打つことになった。また、工業製品の輸入については、戦後石油製品などの流入がペナン経由に戻るなど若干の復活も見られたが、同じく「開発」の時代のシーラーチャーの製油所の完成によって衰退すること

になった。すなわち、この時代のタイの輸入代替型工業化政策が、タイ国内に新たな工場を出現させることとなり、既存の商品流通にも大きな影響を与えることになったのである。南部については、輸出面でも輸入面でもその作用がペナンとの関係性を希薄化させ、逆にバンコクとの関係性を強化する形で現れたのであった。

この国民国家単位の商品流通の強化は、必ずしもバンコク中心型の商品流通を意味するものではない。南部の天然ゴムのように、輸送ルートから見てバンコク経由であると明らかに迂回路となるものは、バンコクを経由せず南部の港湾から直接輸出されることになった。それでも、南部～ペナン間の商品流通は明らかにその比重を低下させたことから、たとえ流通ルート自体はバンコクを経由せざとも、南部のバンコク中心型経済圏への抱合の度合いが強化されたことは疑いの無い事実である。バンコクから見れば、これは北部や東北部などの他の周縁部とは異なり戦前の鉄道建設によっても実現しなかった南部との経済的関係性の強化の実現であった。

しかしながら、逆に南部から見れば、この一連の商品流通面の変化はバンコクへの経済的従属度の強化に他ならない。内陸に位置し地理的にも長らくアユッタヤーやバンコクなどチャオプラヤー川下流域の外港の後背地として機能してきた北部や東北部とは異なり、マレー半島に位置する南部はいわゆる島嶼部的な特徴が強く、タイの他地域とは異なる独特の経済構造を保持してきた。それが同様の経済構造を持つ地域の中心地であるペナンやシンガポールとの経済的関係性を構築してきたことは、むしろごく自然な現象でもあった。それを国民国家の枠組みが「破壊」し、いわば強引にバンコクとの経済的関係性を強化したという解釈も可能である。この点において、南部のバンコク経済圏への抱合の意義は、南部の視点からも検証すべき課題である。

6. おわりに

本論は、筆者がかつて明らかにした戦前のタイ南部の地域間商品流通のその後の変容過程を明らかにすることを目的とした。南部は地理的に首都バンコクよりもシンガポールやペナンといった英領マラヤの自由貿易港に近接しており、かつ主要な产品が錫鉱と天然ゴムであるという点でマラヤと同じ経済構造を保持していたことから、19世紀後半よりこれらの外港の後背地としての機能が強かった。とくに、20世紀に入って鉄道が建設されると、南部の東海岸とペナンが鉄道で結ばれ、南部全体がペナンとの経済関係を強化することとなった。鉄道はバンコクとの間の商品流通を拡大する役割を果たしたもの、バンコクの後背地としての機能は限定されていた。

ところが、第2次世界大戦が始まると、ペナンへの錫鉱や天然ゴムのマラヤへの輸出が止まり、商品流通に変化が生じた。戦後復活した天然ゴムと錫鉱の輸出は、もはやペナン一辺倒の輸出構造ではなくなった。天然ゴムは南部の港湾から直接アメリカや日本などの消費国に輸出されるようになり、錫鉱は「開発」の時代に工業化政策の一環でourkeettに精錬所が建設されることでペナンへの輸出が消滅し、天然ゴムと同じく直接消費国へ輸送されるようになった。一方で木材や水産物などバンコクへ発送される产品も拡大し、石油製品をはじめとする工業製品は大半がバンコク経由で到着するようになった。この第2次世界大戦と「開発」の時代の工業化政策の結果、南部の地域間商品流通は明らかにペナン一辺倒の状況から変化し、1930年代には金額ベースで南部からの発送額の約9割、到着額の約半数を占めていたペナンやシンガポールのシェアは激減し、反対にバンコクとの商品流通が大幅に拡大したのであった。

本論では、1970年代半ばまでを対象としたが、実際に商品流通構造の変容はいまだに継続してい

る。例えば、天然ゴムの輸出港についても、1980年代からコンテナ輸送化が進み、コンテナの扱いが可能なバンコク港経由の輸出が増えたが、その後ソンクラー港のコンテナ船利用が可能となって復活し、さらに近年ではパーダンベサール経由でペナン港を利用する輸送ルートも拡大している⁵⁾。また、メコン圏（Greater Mekong Subregion: GMS）の交通開発が新たな外港と後背地の関係を構築する動きを見せているように、南部でも隣国との経済協力の推進によって更なる外港－後背地関係の変化が起こる可能性もある。今後も、商品流通の変容に注視していく必要があろう。

また、この一連の南部とバンコクとの間の商品流通の拡大は、南部にとってどのような意味を持っていたのかを解明する作業も欠かせまい。国民国家の形成という点から見れば、これは1つの国民経済を構築する作業として評価されようが、そこに抱合される地域の意向を反映しているものではない。とくに南部の場合はタイの他地域とは異なった経済構造を持ち合わせており、民族や宗教面でも顕著な差異が見られ、今現在も国民国家の枠組みの歪みから生じたであろう諸問題を多数抱えている地域である。そのような南部にとって、バンコクとの経済的関係性の強化がいかなる意味を持っていたのかを考えることは、非常に重要な作業となるであろう。

（本論は平成17年度科学研究費補助金による研究成果の一部である）

[注]

- 1) この数値は、南部東海岸～西海岸間の商品流通も含めたものであり、これを除外すると数値はさらに高くなる。
- 2) [Kakizaki 2005: 243] の表7-13では、西海岸の輸入は東海岸とマラヤからがほぼ同じ額となっているが、実際には東海岸から入る商品の大半が西海岸経由でペナンに向かう錫鉱や天然ゴムであり、バンコクからの工業製品は少なかった。
- 3) NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1/22 "Khabuan Rot Doen Yu Kon Songkhram Maha Echia Burapha." 北線は1往復がバーンスー～ウッタラディット間、1往復がバーンスー～パークナームボー間の運行であり、ウッタラディット以遠へは別の1往復の貨物列車が接続していた。東北線はバーンスー～コーラート間に2往復、南線はトンブリー～チュムボーン間に臨時が1往復設定されていた。なお、南線ではトンブリー～ペップブリー間に別に1往復の臨時貨物列車が存在した。貨物輸送はこれらの貨物列車でのみ行われるわけではなく、より本数の多い混合列車でも行われていた。
- 4) NA Bo Ko. Sungsut 2. 6. 1/1 "Saphap Kan Khluanwai Thang Kan Kha Rawang Prathet Thai kap Malayu."
- 5) Ibid.
- 6) NA [2] So Ro. 0201. 67/15 "Phutchatkan Borisat Mitsui Butsan Kaisha Chamkat Phranakhon Krap Rian Nai Phan Ek Phraya Phahon Phonphayuhasena Nayok Ratthamontri. 1935/05/06" によると、当時の三井物産バンコク支店長がタイ政府に対して、日本へ直接天然ゴムや錫鉱を輸出するために外国船が南部の港湾に入港できるよう求めていた。
- 7) タイ側の資料によると日本軍は南線の軍用列車で、タイからは精米、塩、タマリンド漬、自動車（トラック）、雑貨を主に運び出し、タイへは鉄道資材、軍用品、捕虜、銃弾を持ち込んでいたという [NA Bo Ko. Sungsut 2. 4. 1. 6/07 "Huana Anukammakan Rotfai Thung Chao Krom Prasanngan Phanthamit. 1943/04/29"]。
- 8) 開戦直後には1日に南線3往復、東線1往復が運行されており、43年になると北線にも1日1往復が運行されていた [NA [2] So Ro. 0201. 98. 1/2 "Raingan Sadaeng Chamnuan Krabuan Rot thi Chaonathi Fai Yipun Khohai Krom Rotfai Chat Phua Banthuk Thahan lae thi Krom Rotfai Yom Toklong cha Chat.", NA Bo Ko. Sungsut 1. 12/259 "Phu Banchakan Rotfai Thahan Rian Pho Bo. Thahan Sungsut."]
- 9) 1933年頃の旅客列車の運行状況については、柿崎2002: 9を参照。南線のバンコク近郊こそ1日5～6往復程度の列車が存在したが、南部が大半の区間が急行と貨物列車を除けば1日1往復しか混合列車が

存在しなかった。

- 10) 例えば、NA [3] So Ro. 0201. 68/67 "Ratthamontri Wa Kan Kasuang Khamanakhom Thung Nayok Ratthamontri. 1942/09/14" によると、南部のラヌアンからバンコクへの果物輸送の便宜を図るために、1942年には日本軍の軍用列車3本の空車も利用して輸送していた。当時の南線の日本軍の軍用列車は主としてバンコク発の下り列車のみが設定されていたが、車両の運用の都合上から同じ本数の上りの回送列車が存在しており、これをタイ側が適宜利用していたものと考えられる。
- 11) 日本軍の軍用列車による軍需品の輸送は南線と北線ではバンコク発の下り列車が、東線ではブノンペン発バンコク着の上り列車を中心であった。このため、北線でも北部からバンコクへのタイ側の产品輸送が軍用列車の回送を利用して適宜行われていた。ただし、戦前の貨物輸送の中心であった東北線では日本軍の軍用列車がほとんど設定されず、一般列車の輸送力減少を補う術はなかった。
- 12) ベナンやシンガポールがタイの錫鉱や天然ゴムにとっても集散地として機能した重要な要因は、後述するようにマラヤではタイから入る錫鉱や天然ゴムに関税を課さなかった点である [NA [2] So Ro. 0201. 60. 1/10 "Ratthamontri Wa Kan Krasuang Setthakan Rian Nayok Ratthamontri. 1939/03/15"]。このため、タイからの天然ゴムはマラヤ国内から集まる天然ゴムと同じようにベナンやシンガポールに流入することが可能であった。
- 13) NA [3] So Ro. 0201. 34/14 "Ratthamontri Wa Kan Krasuang Setthakan Thung Nayok Ratthamontri. 1939/08/08"
- 14) Ibid. "Banthuk Ruang Chat Su Suan Yang lae Kha Yang nai Thongthi Amphoe Chawang Changwat Nakhon Sithammarat."
- 15) それまでの輸送量は年2万トン前後であったことから、1941年の輸送量は倍増したことになった。
- 16) NA [3] So Ro. 0201. 34/16 "Banthuk Ruang Kan Song Yang Pai Saharat Amerika. 1946/05/20"
- 17) NA [2] So Ro. 0201. 59 /4 "Banthuk Ruang Kan Chat Tang Nuai Rap Su Yang lae Kan Sanapsanun hai Yang Song Ok Nok Prathet. 1946/11/22"
- 18) Ibid. "Ratthamontri Wa Kan Krasuang Kasetrathikan Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1949/10/18" マラヤへの密輸が相次いだのは、当天然ゴムの輸出業者は輸出で得た外貨を中央銀行でバーツに換金する必要があったためである [OFA(1941-50):29]。その後1948年に20%のみを中央銀行で換金するよう軽減されたが、今度はドルよりもポンドのほうが換金の際の利益が大きいとして、アメリカに直接輸出せずベナンやシンガポールへ輸出する業者が増えたという [BOT (1948):3]。
- 19) 朝鮮戦争の勃発により、ニューヨーク市場での天然ゴム価格（第1級）はkgあたり0.68ドルから1.35ドルに高騰した。同じく錫価格も、1.71ドルから3.08ドルへと値上がりした。
- 20) Ibid. "Yot Chamnuan Yang thi Song Ok Nok Ratcha-anakhet Phan Dan Sulakakon Tangtang Pho So 2492."
- 21) NA O Ko. 0201. 2. 1/15 "Panha Ruang Yang Phara."
- 22) 東部の天然ゴム栽培も戦前から始まっていたが、南部が一貫して最大の産地であり続け、1970年代前半でもそのシェアは9割以上であった [Apha 1976: 6-7]。
- 23) なお、天然ゴムの国内需要はわずかであり、1980年頃でも総生産量の5%に過ぎなかった [Kasikon Thai 1982:81]。
- 24) 戦前までのタイにおける錫産業の発展については、[Cushman 1991] を参照。
- 25) 1935/36年の錫鉱の輸出量は1万4,254トンであり、うち鉄道輸送量はバーダンベサール経由が2,275トン、カンタン経由が2,846トンであった [RSRS (1935/36)]。
- 26) NA [2] So Ro. 0201. 60. 1/10 "Ratthamontri Wa Kan Krasuang Setthakan Rian Nayok Ratthamontri. 1934/07/07"
- 27) NA [2] So Ro. 0201. 60. 1/20 "Banthuk Kan Prachum Ruang Kan Kha Yang lae Dibuk kap Prathet Amerika. 1940/09/26"
- 28) 1947年9月以降は、自由貿易となった。
- 29) NA [1] Ko Kho. 1. 4. 5 kho (khwai)/1 "Rong Athibodi Krom Sulakakon Rian Huana Kong Sathiti. 1965/05/21" 南部の他には、バンコクからの輸出が83トンほど存在した。
- 30) この工場はユニオン社が株式の7割を保有したが、残りはプラパート副相らが保有しており、政治家や

- 軍人が関与して実現したものであった。詳しくは、[Phuwadon 1992 : 39-41] を参照。
- 31) NA Kho Kho. 0202. 9. 5. 3 /316 “Banthuk Raingan Kan Prachum Dan Doen Rot lae Khonsong Khlang thi 27/2509. 1966/08/04” スラーターニー～ターヌン線は南線のスラーターニーからプーケット島対岸のターヌンを結ぶ半島横断線であり、1941年に着工されるが戦争のためにすぐに中断され、戦後56年に途中のキーリーラットニコムまでの32kmが開通したものの、その後は現在に至るまで建設中断の状態である。詳しくは、[柿崎 2003a : 246-247, 260-268]、[柿崎 2003b:155] を参照。
- 32) この錫鉱の密輸出については、[Phuwadon 1992 : 40-46] を参照。
- 33) しかしながら、この新たな流通を支えているのは従来と変わらずシンガポールの中国系商人であり、その点では南部が完全にペナンやシンガポールの影響下を脱したとは言えなかった。詳しくは、[Phuwadon 1992]、[Phuwadon 2003] を参照。
- 34) NA [2] So Ro. 0201. 67. 2/2 “Banthuk Ruang Khwam Champen thi cha Tong Bamrung Tharua.”
- 35) NA [2] So Ro. 0201. 67/15 “Ratthamontri Chuai wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1952/10/13”、NA [2] Ko Kho. 1. 8. 21. 1/3 “Chaiyut Sittithanakon Rian Phu Amnuaiyan Kong. 1977/04/26” このドイツ人の港湾専門家アガツ氏(Ing. A. Agatz)は、ソンクラー港の改修計画について、外洋船を入港可能にする大規模改修と沿岸船の入港を可能とする小規模改修の2案を提案した。
- 36) NA [2] Ko Kho. 1. 8. 21. 1/21 “Tharua Songkhla.”
- 37) NA Kho Kho. 0202. 6. 6/8 “Ekkasan Prakop. 1968/04/24”
- 38) NA Kho Kho. 0202. 6/15 “Ratthamontri Wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri Fai Kan Muang. 1957/01/28”
- 39) Ibid. “Phu Chuai Athibodi Krom Chaotha Rian Palat Krasuang Khamanakhom. 1957/06/29”
- 40) パーダンベサールはハートヤイからペナン方面へ至る鉄道の通過点であり、サダオはソンクラーとペナン方面を結ぶ幹線道路の通過点であった。遠回り

にはなるがパーダンベサールでも自動車での通過は可能であったものの、パーダンベサール経由の貿易の大半は鉄道輸送によるものと考えられる。

- 41) ヤラー～ペートン間の道路は1966年に修復が完成し、全区間高規格化された。
- 42) 1935/36年と49年の南部全体（東海岸、マレー国境、西海岸）の輸入額が全国の輸入額に占める割合は、10.4%から5.3%に低下していた。
- 43) NA [2] So Ro. 0201. 67/15 “Ratthamontri Chuai wa Kan Krasuang Khamanakhom Rian Lekhathikan Khana Ratthamontri. 1952/10/13”
- 44) NA Kho Kho. 0202. 3. 7/5 “Dear Arthur. 1960/01/07” なお、世界銀行の調査報告書には、プーケット、ソンクラー、カンタンの新桟橋建設を提案していた [SSPS 1960:173-174]。
- 45) NA [2] Ko Kho. 1. 8. 21. 1/07 “Banyai Sarup Ruang Khrongkan Tharua Namluk Phuket. 1978/01/31”
- 46) Ibid. 調査の結果、タイサルコ社の桟橋を改修して水深9.5mを確保することで8,000～1万5,000トン級の船舶が入港できるようにする計画が策定された。
- 47) これら2つの深水港の建設設計画は、1978年に閣議決定され、82年から建設が開始され88年末に操業が開始された [KK 1987:62-64、KK(1990):69]。
- 48) この増加率は、発送が1.43倍、到着が2.23倍となる。ただし、1975年のバッターニー港の数値が異常に大きいので除外している。なお到着については、石油製品と建設資材は別の見積りによって算出している。詳しくは、表-7の注を参照。
- 49) 植物油に含まれるのは、伝統的に南部の产品であったココヤシ油と、1960年代後半から栽培が本格化したバームヤンから抽出されるバーム油であろう。
- 50) 1975～77年の国鉄の主要貨物輸送統計によると、平均で年2万9,960トンのココヤシが南部から発送され、着地はバンコクが8,497トン、中部上部が8,032トン、北部が3,230トン、東北部が8,099トンとなっていた [SSR(1975)-(1977)]。なお、南部に隣接するプラチュアップキーリーカン県からの発送も多く、同じく平均で1万8,267トンが発送されており、ココヤシの輸送は南線からバンコク及びそれ以北への輸送が中心であったことが分かる。
- 51) 1975～77年の鉄道による精米輸送量は平均で年41万トンであったが、うち6割弱の24万トンがバンコクや北線、東北線から南部へと輸送されており、メ

- イズでも同じ時期に鉄道輸送の52%が中部や東北部から南部への輸送となっていた [SSR(1975)-(1977)]。
- 52) 塩は1977年から国鉄の主要貨物輸送統計に含まれており、総輸送量4万7,991トンのうち南部着が4万3,618トンと全体の90%を占めていた [SSR(1977)]。発地は塩田の多い南線1区間のペップリー付近であった。
- 53) SYT Vol. 11-4 : 35-36に記載された発地別天然ゴム輸出額から、1975~77年の南部東海岸、西海岸、そしてマレー国境発の輸出額の平均値が得られ、マレー国境発が3.57億バーツとなる。一方、表-1の原資料を用いると、同じ期間のシンガポール、マレーシアへの輸出額が算出され、3.74億バーツとなる。マレー国境からの輸出をすべてマレーシア着の輸出とすると、それ以外の地点からマレーシア、シンガポールに到着した天然ゴムは1,700万バーツとなる。
- 54) 到着については、東海岸と西海岸の港湾での輸入もマレーシア、シンガポール発のものが含まれる可能性もある。
- 55) NA [2] So Ro. 0201. 60. 1/10 "Ratthamontri Wa Kan Krasuang Setthakan Thung Nayok Ratthamontri. 1939/03/15"
- 56) NA Bo Ko. Sungut 2. 6. 1/1 "Raingan khong Phanit Changwat Phak Tai Ruang Saphap Kan Khluanwai thang kankha rawang Prathet Thailae malayu." 世界恐慌以後の南部とバンコクとの間の商品流通の拡大については、柿崎 2000 : 314を参照。
- 57) 1980年代の天然ゴムのコンテナ輸送化については、末廣・重富 1989 : 134-136を参照。ソンクラー港は8年から供用開始となり、コンテナ船が着岸できるようになったが、ペナン港との競合によって利用は伸び悩んでいるという [Wanlapha 1998:18-19]。ちなみに、2003年の発地別天然ゴム輸出量はバーダンベサールが85万トンと全体の3分の1を占めており、以下ソンクラー51万トン、バンコク45万トンとなっていた [SYT Vol. 33-3:12]。

引用資料

(1) タイ国立公文書館資料 (NA)

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

大蔵省文書 (Ekkasan Krasuang Kan Khlang) (Ko Kho., [1] Ko Kho., [2] Ko Kho.)

軍最高司令部文書 (Ekkasan Kong Banchakan Thahan Sungut) (Bo Ko. Sungut)

工業省文書 (Ekkasan Krasuang Utsahakam) (O Ko.)

内閣官房文書 (Ekkasan Samnak Lekhathikan Khana Ratthamontri) ([2] So Ro., [3] So Ro.)

(2) タイ政府機関年次報告書・逐次刊行物 (年版は()内に記載)

Bank of Thailand (BOT). *Annual Economic Report.*

Foreign Trade Statistics (FTS).

Khamanakhom, Krasuang (KK). *Raingan Pracham Pi Krasuang Khamanakhom*. [Annual Report of Ministry of Transport and Communications.]

Office of the Financial Adviser (OFA). *Report of the Financial Adviser on the Budget of the Kingdom of Siam.*

Raingan Kan Samruat Khomun Kan Khonsong Thang Nam nai Muang Tha Chai Thale (RKNT).
[Report of Investigation of Freight Transportation on Coastal Navigation.]

Raingan Kan Samruat Pariman Kan Khonsong Thang Thanon (RKT). [Report of Investigation of Road Freight Transportation.]

Royal State Railways of Siam (RSRS). *Annual Report on the Administration of the Royal State Railways.*

Sathiti Sinkha Song Thang Rotfai Praphet Maokhan (SSR). [Statistics of Important Carload Freight.]

Sathiti Yang Prathet Thai (SYT). [Thailand Rubber Statistics.]

Statistical Yearbook of Thailand (SYB).

引用文献

- Apha Chantharakun et al. 1976. *Phawa Setthakit lae Sangkhom nai Phak Tai khong Prathet Thai*. Bangkok, Krom Setthakit Kan Phanit. [Economic and Social Situation in Southern Thailand.]
- Cushman, Jennifer W. 1991. *Family and State: The Formation of a Sino-Thai Tin-mining Dynasty 1797-1932*. Singapore, Oxford University Press.
- 平島成望編 1989. 『一次産品問題の新展開－情報化と需要変化への対応－』アジア経済研究所。
- Ho Kankha Thai 1983. *Raingan Choeng Wikhro Kan Suksa Utsahakam Chapho Praphet Ruang Dibuk*. Bangkok, Ho Kankha Thai. [Analytical Report for the Specific Industry: Tin Industry.]
- 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 2002. 「戦前期タイ鉄道の旅客輸送」『鉄道史学』20、1-19頁。
- 柿崎一郎 2003a. 「ビブーン時代のタイ鉄道政策 1938～1957年－路線網の復興と再拡張－」『横浜市立大学論争』人文科学系列54-1・2・3、243-280頁。
- 柿崎一郎 2003b. 「「開発」の時代のタイ鉄道 1958～73年－道路優先政策下での対応－」『アジア・アフリカ地域研究』3、140-173頁。
- Kakizaki, Ichiro 2005. *Laying the Tracks: The Thai Economy and Its Railways 1885-1935*. Kyoto, Kyoto University Press.
- 柿崎一郎 2006. 『戦後期タイの交通政策と物流構造の変容』(平成17年度科学研究費補助金成果報告書)
- Kasikorn Thai, Thanakhan 1982. *Yang Phara*. Bangkok, Thanakhan Kasikorn Thai. [Rubber.]
- Khamanakhom, Krasuang (KK) 1987. *75 Pi Krasuang Khamanakhom*. Bangkok, KK. [75th Anniversary of Ministry of Transport and Communications.]
- Phuwadon Songprasoet 1992. *Thun Sinkhapo: Kan Phukkhat Talat Yang Phara lae Dibuk Thai*. Bangkok, Chulalongkon Univrtsity. [Singaporean Capital: the Monopoly of Thai Rubber and Tin Industries.]
- Phuwadon Songprasoet 2003. *Thun Chin Pak Tai: Phumlang Buangluk Thun Yai Phon Thale*. Bangkok, Tipping Point Press. [Chinese Capital in Southern Thailand.]
- Rotfai haeng Prathet Thai, Kan (RFT) 1968. "Kitchakam khong Kan Rotfai haeng Prathet Thai thi Kiaokap Kan Phatthana Utsahakam Muangrae." in STK ed. Raingan Kan Prachum-Sammana Muangrae Khrang thi 7 Phutthasakkarat 2511 khong Krom Sapphayakonthorani Krasuang Phatthanakan haeng Chat, pp. 25-42. [Services of the State Railway of Thailand and Development of Mining Industry.]
- Sapphayakon Thorani, Krom (STK) ed. 1968. *Raingan Kan Prachum-Sammana Muangrae Khrang thi 7 Phutthasakkarat 2511 khong Krom Sapphayakon Thorani Krasuang Phatthanakan haeng Chat*. Bangkok, STK. [Reports for 7th Meeting of Mining.]
- 末廣昭・重富真一 1989. 「天然ゴムの需要構造と輸出戦略－タイにおける「ブリヂストン革命」を中心として－」平島編『一次産品問題の新展開－情報化と需要変化への対応－』、107-144頁。
- Suwan Thipphayakun 1975. *Wikhro Talat Yang Thammachat khong Prathet Thai*. Hat Yai, Rubber Research Institute. [Marketing Analysis of Rubber in Thailand.]
- Wanlapha Chuchuang 1998. "Panha Uppasak khong Kan Borikan lae Naeothang Prapprung Tharua Songkhla." In Warasan Kan Phanitchayanawi. 17(2), pp. 7-24. [Songkhla Port: Problem and Obstacle for Management and Way of Improvement.]
- Wichit Kalakan 1985. *Nayobai Kan Phalit lae Kan Kha Yang Phara nai Phak Tai khong Thai Pho So 2444-2503*. Unpublished M.A. Thesis, Chulalongkon University. [Policy of Production and Marketing of Natural Rubber in Southern Thailand. 1901-1960]