

柿崎一郎著

『タイ鉄道の凋落と復権
——1975～2015年——』

日本経済評論社 2023年 xvi + 463ページ

ひん せ いる
文 世 一

本書は、1975年から2015年までの期間における、タイの鉄道政策と輸送の変遷について研究したものである。著者は、タイに頻繁に通い、タイ語で書かれた膨大な資料を収集し、それらについて詳細な分析を積み重ねた上で知見をとりまとめた。このような研究の手法は、正統派の地域研究（Area study）アプローチといえる。評者は、交通経済学の分野で理論的研究を行ってきたので、地域研究の土俵に上がって本書の学術的貢献を専門家として評価することはできない。交通問題という、共通の研究対象に携わる者として、本書の研究成果について論じたい。

まずは本書の概要について紹介しよう。

「序章 鉄道への逆風と順風」では、対象とする期間におけるタイの鉄道に関する研究蓄積が不十分であることを指摘し、本書のねらいを説明している。

「第1章 経済ブーム下の陸上交通政策（1975～97年）——道路の優位性の確立——」「第2章 「対立」の時代の陸上交通政策（1998～2015年）——鉄道の凋落と復権——」では、それぞれ、対象期間を1975～1997年の経済ブームの時代、1998～2015年の「対立」の時代に分け、その間の鉄道政策と道路政策の変遷を描き出している。この2つの章では、政府機関の年次報告書に基づいて、鉄道については車両の増強や新線建設など、道路については舗装率の向上と高速道路建設の進展について詳細に記述している。経済ブームの時代、鉄道整備よりも道路整備の進展はるかに速いペースで進展したことが示されている。通貨・経済危機の後、鉄道の衰退に対応するため、政府は上下分離による国鉄の民営化を図ったが、労組の反発などにより停滞することになった。これは「対立」の時代にあったことなので、政治状況が改革の停滞、そして鉄道整備の

進展に及ぼした影響についてもっと知りたいと評者は思った。一方、この時期には、鉄道への投資を飛躍的に拡大する計画が作成され、幾度かの政権交代を経つつも、政府の政策が鉄道をより重視する方向にシフトしたことが明らかになった。このようなシフトには、自動車偏重のために割高となったタイのロジスティック費用を削減することが政策課題として浮上したことが背景にある。筆者は、この動きを「鉄道神話」と呼ぶが、これは環境負荷低減のための鉄道の役割が認識されるようになった世界的潮流とも合致する。

「第3章 国際交通網の構築——バンコク中心型交通網の外延的拡大——」では、大メコン圏構想（GMS）など、広域的な枠組みのもとで計画された国際交通網の構築におけるタイの取組みについて研究している。タイは地理的に東南アジア大陸部の中心にあり、経済開発も進んでいたため、隣国との間の交通連結に主導的な役割を果たしてきた。この章では、国境橋、およびGMSで設定された3つの経済回廊の整備過程、隣国の国内道路、鉄道に対する支援について詳しく記述している。また2010年頃から中国がこの地域の鉄道整備に関与を始めてきたが、このような関与がこの地域の国際交通網の形成に及ぼす影響についても考察されている。とくに、当初ASEAN諸国間で合意された計画では、1メートル軌間で統一すべきとされていたものが、中国の影響により標準軌での鉄道整備が進展する可能性があるとの示唆は興味深い。

「第4章 鉄道貨物輸送の消滅——農林産物輸送——」「第5章 鉄道貨物輸送の変容——非農林産物輸送——」では、それぞれ、農林産物とその他の品目について、40年間の地域間輸送パターンの変化を明らかにした。ここでは、「主要貨物輸送統計」に記載された品目別、駅間の貨物発着量データを、鉄道路線の区間ごとに集計して、地域間輸送量を把握することとした。対象とする40年間に生じた、農林産物輸送の消滅、石油など一部の品目の輸送量増加と停滞、コンテナ輸送の拡大などについて詳細に記述し、産地の変化や自動車輸送との競合、国際港湾であるレームチャバン港の役割など、変化をもたらした要因について考察した。タイの鉄道貨物輸送が、レームチャバン港とバンコク間のコンテナ輸送に特化しつつあり、長距離輸送という鉄道の優位

性を発揮できていないと指摘している。

「終章 鉄道貨物輸送の将来——「鉄道神話」は実話になるか?——」では、研究を通じて得た知見を総括するとともに、国際比較を通じて鉄道神話の実現に向けた課題について論じている。

本書の最大の強みは、国鉄の内部資料である「主要貨物輸送統計」を入手したこと、そして紙ベースの資料からデータベースを構築し、40年間の貨物輸送の変遷を描き出したことである。各章は、詳細な資料分析の後、最終節で結果について総括的考察を加える構成となっている。読者は分析部分と最終節とを交互に往来しながら、理解を深めることができるだろう。

一方、前半の政策過程の研究と、後半の輸送状況の研究とが関係づけられてない点は不満が残る。鉄道や道路の新線整備、または既存施設の改良などは輸送費の低下をもたらす、当該路線の輸送需要を増加させる。第1、2章で紹介された整備区間と、第4、5章で分析された区間別輸送量変化との関連を分析することは、政策の有効性を評価する上で極めて有意義である。たとえば第4章では、東北部発のCOMの輸送が増加したことが示されており、その原因として自動車輸送の条件悪化について述べられているが、同時期に東北部で鉄道整備はなかったのであろうか。さらにいえば、輸送費は産業立地の主たる要因なので、鉄道や道路の整備は産地の立地変化を通じて輸送需要の変化をもたらす。第5章では、石油

精製工場やセメント工場の立地により貨物輸送の発地が変化したことについて述べられているが、これらの工場立地が鉄道や道路の整備により生じた可能性はないだろうか。

経済学では、地域間交易の理論に基づく一般均衡モデルのパラメータを観測データに適合するよう推定し、反実仮想シミュレーションにより、交通政策が産業立地と地域間輸送量に及ぼす影響を評価する研究が活発に行われている。このような研究手法は、歴史的データにも適用され、たとえば Donaldson [2018] は、植民地期におけるインドの鉄道網建設の効果を評価している。本書で用いられたデータは、タイを対象に同様の研究をするなら、極めて有用と考えられる。一方、単純化された理論モデルを現実適用すると、観測値との乖離は避けられない。このような乖離(残差)の解釈には、地域研究の知見が役立つのではないだろうか。本書を読みながら、地域研究と経済学の研究者が交流し、協働の可能性を探ることの意義をあらためて痛感した次第である。

文献リスト

Donaldson, Dave 2018. "Railroads of the Raj: Estimating the Impact of Transportation Infrastructure." *American Economic Review* 108 (4-5): 899-934.

(同志社大学大学院ビジネス研究科教授)