



地理資料シリーズ

バンコク初の高架鉄道

【写真解説】バンコクの高架鉄道事業は、1992年4月にバンコク都庁が民間の企業グループ、タナーヨンに30年間の独占事業権を与えて始まった。同グループのBangkok Mass Transit System社(BTS)が経営に当たる。95年2月に着工され、シーロム線とスクムウット線の2路線がある。前者は99年11月19日から営業を開始するが、バンコクのオフィスが集中するサートーン、シーロム、サイアム・スクエア間を結ぶ6.5kmの路線で、7駅からなる。写真はこの路線のチョーンノンシー駅である。後者はスクムウット通りソーイ81から都心を経て北・東北タイ行のバス始発駅を結ぶ17km、17駅の路線で、12月5日に開通する。ドイツ製の3または6両編成の電車を35セット用いて、1路線1時間当たり5万人の輸送力を有する。(写真 PETER CHERLESWORTH-SABA/IPJ)

99年末に2路線の高架鉄道(BTS)が開通するまで、タイの首都バンコクには、自動車輸送以外には都市交通は存在しなかった。そのため、1980年代初めより、道路上の交通渋滞は、慢性化した。とりわけ、80年代後半から10年間続いた高度成長の時代には、大衆車が急速に普及したため、交通渋滞は極限に達した。97年7月以降の金融危機の到来とともに、それ以前数年間の過密状態に比せば、幾らか軽減されたが、深刻な問題であることには変わらない。

金融危機前には、都心のオフィスに出勤する官民のホワイトカラーたちが、朝のラッシュを避けるため、夜明け前の午前5時過ぎにはマイカーで自宅を出て、7時前に到着したのち、駐車場などで朝食やひげ剃りをする光景は日常茶飯事であった。学校が終わる3時頃から始まる夕方のラッシュも深刻で、降雨と重なろうものなら、自動車は1時間に数百mしか動かない。しかし、バンコクの交通手段は自動車しかなく、イライラしながら待つ以外にはなかった。これは、都民の感情面だけではなく、経済にも悪影響を与え、渋滞による損失は年1630億バーツ、GDPの3.5%に達すると推計された。また、排気ガス規制の遅れと相まって、環境汚染が加速されたことはいうまでもない。

政府、バンコク都庁は渋滞の原因となる自家用乗用車を減らすために、自動車税の増税、タクシー登録の自由化、公営バスの質の改善と台数増、あるいは民営バスの路線乗り入れを許可した。また悪い交通マナーは渋滞を一層悪化させるとして、取り締まりを強化した。さらに道路面積拡大のため、バンコク高速道路会社(BECL)という民間企業に高速道路の事業独占権を与えて、高速道路の増大を図った。

しかし、自動車だけに依存した都市交通体系では交

通渋滞の解決には、限度がある。そこで都市高架鉄道、地下鉄の導入計画が開始されたのである。高架鉄道(BTS)建設は、92年4月9日にバンコク都庁から30年間の事業独占権を取得したタナーヨン・グループによって開始された。2路線中、郊外から都心を結び、さらに一大バスターミナルに達するスクムウット線が、99年12月5日の国王の72歳誕生日に開通する。これによってバンコクで最も渋滞のひどいスクムウット通りの交通は相当改善されるものと期待される。

地下鉄は政府が力を入れている大規模事業であり、地下鉄事業のため1992年7月28日の閣議決定により、総理府管轄下の特殊法人として首都電鉄機構が設立された。現在ブルー線、オレンジ線の2路線が計画されている。国鉄のバンコク駅であるホアランポンを起点とする前者の建設計画は、3期に分かれている。資金は日本の海外経済協力基金の融資および国内から調達される。現在ブルー線の第1期工事分(ホアランポン駅からバーンスー駅まで20km、18駅)の建設が開始されている。この部分は国王からチャローム・ラッチャモンコンという名を与えられており、2003年の開通予定である。

地下鉄は1路線1時間当たり4万人の輸送力を有している。同じくBTSは5万人の輸送力を有しており、両者が完成すれば、路上で「車が死ぬ」とタイ語で表現される道路渋滞の難儀から、バンコク都民が相当救済されるだけではなく、排気ガスによる環境汚染問題の解決にも貢献できるはずである。

(早稲田大学・大学院アジア太平洋研究科教授 村嶋英治)