

フィールドスタディⅡ
成果レポート

「バンコクにおける都市鉄道の役割と現状からみる課題」

1A115083 菊地めぐみ

タマサート大学 Thai Studies Program

1. はじめに

このフィールドワークで私は、バンコクにおける都市鉄道の役割を「交通渋滞の緩和」であると仮説を立て、実際に現地でその役割と現状について鉄道を走らせる側の立場から調査を行った。留学中、滞在場所付近で都市鉄道の延線工事が行われており、今後のバンコクの鉄道網の発展に興味を持ったことからこのテーマを設定した。

2. 調査方法

調査方法についてはまず鉄道拡大の歴史とプロセスを理解し、その上で開発に関わる方や建設当時を知る関係者へのインタビューを行った。インタビューは日本人 8 名と 2 名のタイ人の方に協力していただいた。それぞれの立場からバンコクの都市鉄道や日本企業がタイ社会にどう関わりどのように貢献しているのか、現状と課題を中心に話を伺った。また個人では、留学中に新たに開業した BTS 新駅であるサムローン駅と、未来のターミナル駅と期待をされている新駅舎建設中の MRT バンスー駅周辺を散策し、現状を調査した。調査していく中で、都市鉄道の役割は渋滞対策だけではないことが分かり、さらに現状からみえてくる問題点や今後の課題なども明らかになった。

3. 調査を通して得られた知見

これらの調査で明らかになったことは、大きく分けて五つである。一つ目は、都市鉄道拡大の歴史と都市鉄道建設のプロセスについてである。もともと鉄道の役割は木材や食べ物などの物資輸送がメインであったが、国の発展により都心の大渋滞や大気汚染が問題となり都市鉄道が登場した。現在では通勤通学がメインとなっている。都市鉄道の建設プロセスについては最低でも十年間という非常に長い年月を費やし、国の政府も関わる大規模なものであることがわかった。主に土木工事とシステム工事があり、作業期間の調整が大切であることを知った。タイの場合、準備段階からの作業の遅れや、工事の締め切り・期限に間に合わないといったトラブルが多かったようだ。さらに、バンコクの都市鉄道には日本との関わりも深く、ブルーライン、パープルライン、レッドラインなど多くの路線で日本の円借款が使われている。また地下鉄のトンネルは日本製のシールドマシンが使われたように、土木・システム共に日本企業の技術が生かされている。パープルラインにおいては鉄道システムの建設をタイの 3

大ゼネコンである Ch. Karnchang を通じて MTJV (Thailand) Co. Ltd. (丸紅東芝合弁会社) が受注し、さらに JR 東日本、丸紅、東芝が設立した JTT (Thailand) Co. Ltd. が 10 年間の保守点検業務を受注している。現在建設中のレッドラインも MHSC (三菱重工業、日立製作所、住友商事) が受注している。レールに使う鉄やシステム、車両は日本企業のを導入するそうだ。このように、バンコクの都市鉄道では多くの日本企業が建設に深く関わっていることがわかった。

二つ目はバンコクの都市鉄道の現状だ。現在高架鉄道と地下鉄、高速鉄道合わせて 6 線が運行中であり、すべての線で延伸工事が行われる予定である。徐々に普及してはいるが、利便性の問題や運賃の高さなどから未だに車やバスの利用も多い。都市鉄道が開通しても、ピーク時には「渋滞が緩和された」とは言えないような道路の混雑状況であった。パーク・アンド・ライド政策として運賃の割引などの対策がなされている。

三つ目は、都市鉄道開通に伴う人々の生活・街の変化である。駅ができることで道に人通りが増え、駅ナカや駅周辺での新しいビジネスチャンスが生まれる。これは周辺地開発や街並みの変化につながることを意味し、それに伴い地価も上昇し、物価も上がる。また、都市鉄道の開通により人の移動が速くなり、ヒト・モノ・カネが多く動くことから市場・経済の活性化につながる。さらに、タイ人の価値観までも変えた。自動車の用途の変化を例にすると、今までは生活手段だったものが、都市鉄道開通後には週末にレジャーのために使うようになった、という人がいた。週末になると郊外の方が渋滞しているということもあるようだ。また、時間とコストの予測ができるようになったのも大きな変化の一つだ。都市鉄道開通前からバンコクに住んでいた方からは「タイ人の時間に対する感覚の変化を感じた」と伺った。都市鉄道によって街並みだけでなくタイ人の性格をも変えたといえる。

四つ目は都市鉄道の役割についてである。前でも述べた通り、都市鉄道には交通手段の選択肢が増えたことによる渋滞緩和の他に、街の景観や人々の意識を変化させる、市場を活性化させるといった役割があることが分かった。また、都市鉄道の開通と共にできる“駅”には地域のランドマークとしての役割があり、街は駅を核として発展するほど影響力があるものだ気がついた。生活の要素は便利な駅周辺に集中することで地域住民の拠点は駅を中心として形成され、その街の顔でありアイデンティティーにもなる。生まれた時から最寄り駅がある私にとって、駅が街に与える影響や役割には日本では気付かないような

発見があった。

最後はバンコクの都市鉄道の今後の展望と課題についてである。今後の展望としては、新たに5線の新線を計画中であるということから、20年後には複雑な路線網が広がり利便性が格段に良くなることで市民の足は自動車から都市鉄道にかわると考える。今後、日本の都市鉄道のように路線が複数つながれば都心部の渋滞は軽減すると予想できる。今後の課題としては、都市鉄道の通勤ラッシュにおける混雑の対応や迂回ルートの実現性など様々あるが、一番のポイントはこれからのタイの高齢化社会にどう対応していくかである。タイでは2002年に「高齢化社会」へと突入しており、さらに世界銀行の推計によると2022年には高齢化率が14%を超える「高齢社会」に突入すると予測され、高齢化がかなり速いペースで進んでいる。それにも関わらず鉄道会社の対応としては高齢者への運賃の割引制度しかない。日本と比べ圧倒的に異なる点は、鉄道に乗る高齢者をほとんど見かけないことである。実際エレベーターがなかったり、一方にしかエスカレーターがなかったりと、駅自体は高齢者にとって使いにくいと感じた。高齢社会に向け価格以外の対応、特に駅のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入は必須であると考えている。

以上のことがこのフィールドワークを通して得た知見である。

4. おわりに

このフィールドワークを通して様々な方との出会いがあり、研究の枠を超えた多くの学びがあった。都市鉄道の現状から計画中の路線、建設秘話まで普段では聞けないようなお話を伺うことができ、普段何気なく乗っている都市鉄道の見方が変わった。さらに鉄道を走らせるのには多くの人が関わっており、日常の当たり前はそれをつくり支えている人がいてこそだということを学んだ。また、パープルラインの車両基地や3年後に開通予定のチャオプラヤ川直下の地下鉄トンネルを見学する機会をつくっていただいたことで大変貴重で充実したフィールドワークとなった。本論文を作成するにあたり、この調査に協力してくださった方々にこの場をお借りして感謝申し上げます。