

新 アジアの風

県立大地域経済研究所報告

以前も紹介したように、タイのバンコク市内を走る公共交通機関である高架鉄道(BTS)が、ますます便利になっている。開業は1999年12月5日。この日はプミポン国王の誕生日に合わせたものであった。約15年半を経過し、市内の中心部だけだった路線は次々に延伸して、郊外のベッドタウンを結び足にまで成長した。今では通勤通学のラ

春日 尚雄教授

当時の一般市民の足は基本的にバスであり、安価である代わりに運転は荒っぽく、他の発展途上国と同様にバスのタラップにしがみつくと乗客を見かけたものであった。90年代は道路の改修工事があちこちで行われ、ただでさえ渋滞する市内が大混雑した。極端な話、100分先の目的地へ到着するのに車で1時間かかることもあり、ぴくりとも動かない車をよそに道路を歩い

バンコク交通機関便利に

ツシユアワの混雑は、東京の山手線並みで驚かされる。タイの高度成長が始まった80年代後半から90年代は、バンコクの交通手段といえば車(タクシー、バス)のみであった。タクシーがメーター制になる前は、行き先と値段は運転手と交渉で決めたため、基本的なタイ語が理解できないと非常に割高な料金を吹っ掛けられることになった。

日本援助 受注は逃す



タイ・バンコクの高架鉄道BTS (筆者撮影)

て向かう人々の列ができた。BTSの開業は実に画期的であった。市内中央部の最も混雑する地域を時間通りに移動できるという利点は、何も新幹線システムの日本からの輸出の件にも通じるところがあった。2004年には地下鉄(MRT)も完成し、バンコクの高性能だが、受注を勝ち取る

には、からめ手を含めた総合的な交渉力が必要になることも多い。BTSではドイツ製の車両をモデルにした中国製車両が輸入され、現在徐々にその数を増やしている。日本人としては実に歯がゆい思いをしている。

過剰なインフラ投資はすべきではない、インフラはやや不足気味の方がむしろ健全、というのが私の自説である。だがタイが高度成長を遂げた時期に、最重要課題だった首都へのインフラ整備を、他国の援助を受けて短期間で実現できたことは意義がある。

今後は東南アジア諸国連合(ASEAN)各国でもホーチミン、ハノイ、ジャカルタ、マニラなどで都市インフラ整備が軒並み控えている。これらの都市でドナー(資金提供国)となるであろう日本にとって、援助をしても受注できなかつた過去のケースの反省を踏まえ、官民一体の取り組みが求められるのではないだろうか。