

東南アジア大都市への一極集中 — バンコクを中心に —

国士館大学教授・東京大学名誉教授 高橋 彰

いずれの地域でも、経済成長は人口の大都市集中と階層的な所得格差の拡大を伴うが、それは20世紀後半の発展途上諸地域において顕著に見られた。アジアでもアフリカでも、1960年ころからの経済の成長は多くの国で、首都への人口と富の集中を伴っていたのである。

東南アジアの場合、東アジアや南アジアと違って、もともと都市は王宮の周辺か寺院の門前の小規模のものだったが、植民地体制下に国内市場と世界市場の結節点として急速な港湾都市形成が進み、しばしば最卓越都市(primacy city)と呼ばれる一極集中の形成が見られた。政治経済文化的な都市機能が中心の一都市に集中して次位の都市は格段に弱小なのである。マニラ、シンガポール、バタビア、サイゴン、ラングーンなどいずれもそうだった。タイの場合、バンコクに次ぐチェンマイは、かつてランナータイの王都だった美しい街だが、人口で20分の1の田舎町で、市内にはホテルのほかにもビルもなく、伝統工芸は残されていたが、60年代まで大学もなかった。

経済の拡大と交通の発達

陸続きの国土をもつにもかかわらず、タイの道路は整っていないといえなかった。米、チーク、ゴムなどの輸出商品は主として川船で港へ運ばれた。1960年ころでも幹線道路は中部タイに少し見られただけで、国内の主要な交通手段は北・南・東北・東へ延びる鉄道を一日数回走る列車なのであった。

この状況を大きく変える契機となったのがベトナム戦争である。60年代にアメリカは後方基地として、東南アジア条約機構の同盟国だったタイの各地で、道路と飛行場の建設を進めたのである。

この時期に米軍兵士の休養施設としてバンコクや地方都市にホテルが急増したことは、その後、タイ観光産業拡大の一因ともなった。

これが東南アジアのモータリゼーションと重なって、1970年ころから長距離バスのネットワークが全国に広がった。冷房をきかせた大型バスが各地に向けて、夜を徹して走るようになった。遠隔地でも一晩あればバンコクに直結したのである。

ベトナム戦争特需ブームはタイの工業化とつながった。開放型の経済体制をとったタイに日本・アメリカ・ヨーロッパの投資がどんどん流入し、国民経済の構造が変化していった。経済成長率を見ると60年代8.2%、70年代7.3%、80年代6.2%、90年代5.2%と、他の東南アジア諸国よりも高い実績を示している。1997年の通貨金融危機で落ち込みを見せたものの、その前年までを見ると30年間に国内総生産は66年の48億ドルから96年の1856億ドルと39倍に、1人当たり国内総生産額も66年の152ドルから96年の3084ドルと20倍に伸びた。

輸出品目も1960年には米、ゴム、錫、チークといった伝統的の一次産品が70.1%で、工業製品は0.3%を占めるに過ぎなかったが、97年には米とゴムは合わせて6.8%に落ち、代わってコンピュータや同部品、IC、テレビ、自動車部品や衣類、繊維品、はきもの、プラスチックなどが40%を占めるようになっていく。バンコクの市内や郊外には多数の工業団地が造成され、日系企業の進出が目立つ。とくにプラザ合意後に日本の直接投資が増大した。51~99年の総額は153億ドルに及ぶ。

人口の流入と市域の拡大

夜明けの地方バスのターミナルやホアランボー

ン中央駅でバスや列車から大きな荷物を持って降りてきた人々がオート三輪タクシーで街中に消えていく様子を見ていると、バンコクの人口が大きくなるわけだとうなずいてしまう。

1782年にラタナコーシン王朝がこのチャオプラヤ川下流の湾曲部の左岸に遷都して以来、はじめはバンランブー水路の西側の城壁都市がバンコクとされたが、19世紀後半にクルンカセム水路が掘られ、さらにその東に拡大し、20世紀中ごろから、シーロム通りやサイアムスクエアといった地区がにぎわうようになった。1960年代にはドンムアン空港は水田の真ん中で、町まで長い一本道を辿ったものであったし、サトーンのカナルの東は、空き地だらけであった。しかし街はどんどん東と北に広がり、いま空港は人家と工場に囲まれており、新空港の建設がはじまった。かつてのランシットの見事な水田はモザイク状に残るだけである。チャオプラヤ川の右岸は長く農村地帯であったが、70年代から架橋が進み、今はすっかり都市化されている。

バンコクへは全国から人口が流入するがとくに東北タイからの移住者が多い。経済社会開発庁によると、1986～88の2年間にバンコクへ移住した

バンコクの人口 者の48%が東北タイからであったという。年齢で見れば54%が15～29歳の若年層である。

1960	214万人
1970	308
1980	515
1990	544
1998	735

ここに掲げた図に示すように、

所得の低い県からの流出が大きい。毎日、大勢の若者が首都に送り込まれてくる。こうしてバンコクはいまや800万近い人口を抱えるようになったのである。

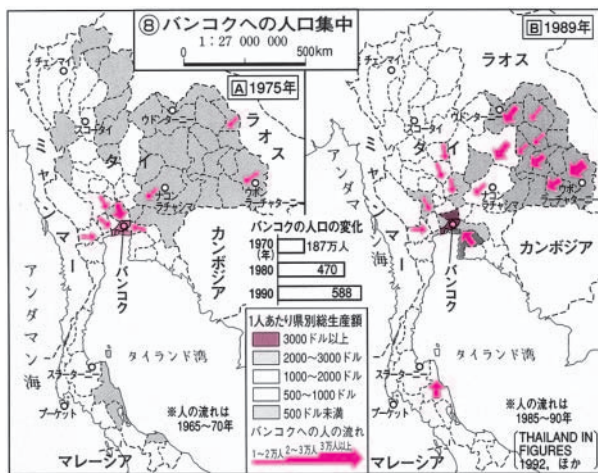
移動の動機は所得と雇用を求めての経済的なものである。タイでの地域間の所得水準の差は、途上国の例にもれず大きいし、それは拡大しつつある。経済社会開発庁の調査では、1988年の東北タイの平均所得はバンコクの8分の1だったという。所得水準の高さに惹かれて、親戚友人を頼ってバンコクに出てきても、すぐに産業部門に仕事が見つかるわけではない。ほとんどの者はスラムに流れ込み、行商、屋台、軽飲食店、バイクタクシー、小商店員などの都市インフォーマル部門に身をおくことになる。

いま、バンコクには1200のスラム地区があり、スラム人口はバンコクのその22.3%に及ぶといわれる。バンコク港近くの有名なクロン・トーイなどは政府の手で中層住宅が建てられ水道も引かれて、相当の水準を保っているが、多くは劣悪な居住条件のままである。

経済成長といわれるものを考えるとき、国別の平均値では見事な成功を収めているように見られるタイなのではあるが、それが地域と住民に何をもたらしたのかは、点検しなおさなくてはならないのである。

参考文献

河辺宏編『発展途上国の人口移動』(アジア経済研究所 1991)
 田坂敏雄編『アジアの大都市[1]バンコク』(日本評論社 1998)
 友杉孝『バンコク歴史散歩』(河出書房新社 1996)
 プラパン＝サヴェタナン・林俊昭編『2000年に向けてのタイ経済』(アジア経済研究所 1995)



帝国書院版『新詳高等地図』p.24⑧ 図