

博士論文審査及び最終試験の結果

審査委員（主査） 齋藤照子



鉄道の社会経済史的研究は、世界的にみても蓄積が少ない分野であり、とりわけ東南アジアにおいては少数の研究論文を除いては、まとまった研究はかつて存在しなかった。発展途上国の鉄道を対象とする研究は、従来、1) 領域の支配権をめぐる政治外交史研究の一環として、あるいは、2) 資金調達、費用便益などの分析を中心とした産業論あるいは経営史研究として行われており、タイに関してはホルムとソムチャイが第一の観点から鉄道を扱い、帝国主義諸国の干渉とそれに振り回されたタイという主題で、それぞれ博士、修士論文をまとめている。タイにかぎらず、鉄道の展開が一国あるいは地域社会の経済にどのような影響をもたらしたかを分析した研究は、ほとんど存在しなかったが、タイ経済史においては、政治鉄道論に影響されてか、鉄道建設の経済的効果はきわめて限られていた、あるいはむしろ否定的であったとの評価が定着していた。

こうした中で、柿崎氏から提出された本論文は、膨大なデータの提示によってタイにおける鉄道が、輸送力の格段の改善をもたらしたのみならず、タイ領域内の物流の構造を大きく変化させて、バンコック中心の経済圏の確立に重大な役割を果たしたという点を証明しようと試みている。

審査は、東南アジア現代史、タイ経済論、東南アジア経済論、東南アジア社会経済史、日本鉄道研究などそれぞれ審査員の専門を踏まえて、さまざまな角度から入念に行われたが、結論を先取りすれば、いずれの審査委員からも構想の独自性、徹底的な資料発掘と整理、数々の新しい事実の発掘、論文の論理的一貫性についてきわめて高い評価が加えられた。具体的には以下の諸点について、本論文は大きな成果を上げたものと認められた。

一、柿崎論文は、鉄道のもっとも重要な社会的機能である人と物の輸送力を基本に据え、鉄道の敷設がもたらした移動時間の画期的な短縮や、地方間物流構造の変化を膨大なデータの集積と分析によって跡付け、タイにおける鉄道業の展開が、19世紀末から20世紀初頭にかけてタイの領域内の経済的統合、国民経済の枠組み形成にきわめて大きな役割を果たした事を、充分説得的に証明している。

二、当時のタイにおいて鉄道が果たした役割、経済的効果を測定する前提条件として、鉄道建設以前の水運・駄獣時代の地域間の交通、物流をも豊富なデータを駆

使して再現しているが、その中で従来知られていなかった重要な諸点が明らかになった。すなわち20世紀初頭に至っても、当時のタイでは、北部地方は、英領ビルマの外港、モールメインとの経済関係がバンコックと拮抗するほど強く、通貨も主に英領植民地の貨幣であるルピアが流通していた事、あるいは南タイは、バンコックよりいっそう巨大な地域交易センターであるシンガポール、ペナンと経済的に結ばれ、メキシコ・ドルが流通していたこと、さらに東北部やコーラート平原などは域内自給や地域間物流の範囲内に止まって、バンコックとの通商関係は比較的薄かったことなど、タイの領域はけっして一つの国民経済圏をなしていた訳ではないことが、はじめて明らかにされた。

三、中央集権的な国家体制、バンコックを核とする国民経済圏の形成に向けてきわめて強い政策意志が働いた19世紀末から20世紀初頭にかけてのタイにおける交通網整備の在り方、すなわち、あらゆる周縁の地方都市を直接バンコックに結ぶという形での鉄道建設、および鉄道に接続するフィーダーとしての自動車道路の位置づけが、現在のバンコックへの極度の一極集中による都市交通問題の淵源をなしていることが明らかにされた。

四、鉄道政策史という点では、当時の王族を中心とするタイ国家エリートの意識、国際情勢を巡る情報収集力、鉄道というインフラの重要性の的確な把握などが、書簡や内務省報告書などの一次資料によって克明に再現されており、タイの近代化を巡る国家エリートの意識、その主体性をよく伝えている。

五、資料の発掘、収集、整理において並々ならぬ力量を感じさせる。本論文には、33の図と112の表が付されているが、こうした図表のほとんどが、さまざまな一次資料をもとに筆者によって加工作成されたものであり、整備された統計が存在しない時代を対象にして、交通、物流関連の時系列データを作りあげた努力は高く評価される。とりわけ鉄道建設以前の交通状態を再現するために、旅行記、役人、王族の地方巡行記録のみならず、葬式本などの特異な資料から数百に及ぶ移動記録を採集し、等時間図という視覚的な方法で10年毎の交通状況の変遷を表現した手法は見事である。地域間物流についても英国領事館報告など各地の断片的な情報を大量に集積して、よく各時代ごとの物流状況を地方毎に再現している。

以上のように総合的に見て、高い評価が下されたが、それを踏まえたうえで、なお本論文に一層の完成度を求めるという視点から、各審査委員から多くのコメントがなされた。そのうち主なものは以下のとおりである。

1)バンコックと周縁地域間の物流構造の変化は、未利用の資料を駆使して見事に跡付けられているが、タイの物流構造を全体として見るためには、チャオプラヤー流域の中央部をも分析の対象に入れる必要があるのではないか。

- 2) バンコック中心経済圏の成立は、放射状輸送網の完成だけではならずしも説明できない。バンコックの求心力については、信用金融ネットワークなど他の側面からの考察も必要である。
- 3) 商品流通の成立、拡大についても、市場、輸送力、価格の3点からだけでは説明できない。供給サイドの分析も必要である。
- 4) 鉄道を扱うからには、産業論としても完成する必要があるのではないか。すなわち経営分析、とりわけ路線別の収支分析なども行うべきではなかったか。
- 5) 鉄道政策を経済政策として見ようとするならば、タイの経済政策全体を見てその中で位置づける必要がないか。
- 6) 鉄道政策の跡付けにおいて、タイ施政者の主体性が強調されていることには、「受け身の近代化」、「強いられた近代化」論が欧米研究者中心に流布している東南アジア研究の現場の中で大変共感をもつ。しかし、タイ施政者に物資輸送の困難を痛感させ鉄道建設に向かわせたというホー征伐に関し、状況証拠だけでなく、これを鉄道と結び付ける発言、文書などの資料は見つからないのだろうか。
- 7) 「バンコック中心経済圏」、「パーツ経済圏」、「タイ経済圏」などの用語をどのように区別しているか、十分に明らかでない。また交通をメルクマールとしてこうした経済の段階を考えることは可能であろうか。「国民経済」と言うものは構想として捕らえるべきか、実態として捕らえるべきか。

こうしたコメントのすべてについて、柿崎氏はそれぞれの指摘の重要性を認識し、今後の研究に生かしたいと感謝を表明したうえ、本論文では、その主たるねらいに基づき、どのように論点を絞っていったかについて詳細に説明した。それらの回答は、それぞれの審査員を納得させるに足りるものであった。

本論文は、広く鉄道史研究の分野でも、タイ地域研究の分野でも、重要な貢献をなすうる優れた作品であり、成果の公刊が待たれるが、出版に向けては、文章上の繰り返しを省き、読みやすくすること、表と説明文の不整合が二、三箇所見られるので訂正が必要であるとの指摘がなされた。

総合的な評価として高いレベルの現地語の能力に基づく一次資料の徹底した探索と読み込みによって、鉄道を切り口にして新たなタイ歴史像を提出した本論文は、東京外国語大学の地域研究の可能性を鮮やかに示した研究であるというコメントが加えられた。そのうえで、今後、柿崎氏が方法論をさらに自覚的に研ぎ澄まし、研究者としてますます発展されるようにという期待が、審査員全員から表明された。以上の結果、本審査委員会は全員一致して、本論文の学術的な水準は非常に高く、博士学位を授与するにふさわしいものと判定した。