

勢力。3) サワンナケートのウン・サナニコーンを中心とする勢力。4) タケークのスパーヌウォンを中心とする勢力。各勢力は、地域的統一性を持たないラオスの状況に依拠してまとまりを持っていなかった。それぞれ背景も異なっていた。それが、フランスの再侵略を前に、1)を除く3派の連合が成立した。1945年10月12日のラーオ・イサラ臨時政府の成立である。しかし実際のところ、ウィエンチャンに政府はあったが、ウン・サナニコーンはサワンナケート、スパーヌウォンはシンカポ・シコットチュンナマリーや越橋に迎え入れられタケークにおり、分裂状況であった。

1946年2月末、フランスは本格的なラオス再侵略を開始し、3月21日、タケークの戦いが起こる。この段階で軍事的中核であったスパーヌウォン派がフランス軍に対して軍事抵抗を試みたのである。しかし、フランス軍の軍事力を前に敗北し、ラーオ・イサラ臨時政府はタイへ亡命することを余儀無くされた。一方、フランスは国王を擁立しラオス再占領を完了した。

タケークの戦いでの軍事的敗北によってラーオ・イサラ臨時政府はラオス内での拠点を失ったが、亡命政府として存続することで国際世論の承認を受けた。しかし、冷戦構造のなかで西側よりの姿勢を明確にするピブンの弾圧を受け、1949年10月、亡命政府は解散の道を選ばざるをえなくなった。大多数の亡命政府参加者がフランス連合内のラオスに帰国するなか、スパーヌウォンらはベトナムとの共闘の道を選択する。それがパテート・ラーオに繋がっていく。実際に表面化するのとは後であるが、タケークの戦いはラオス民族主義運動の流れを決定したと言える。

立憲革命期タイにおける批判精神の高揚

―意見表明直訴状、請願書の分析を中心に

杉山 晶子

1932年立憲革命は、革命後軍事独裁体制が成立したこと、また経済構造の変動が見られないことから、政治権力の所在が王族から軍部・官僚機構に移行した単なるクーデターであるとみなされていた。しかし、近年では革命実行者以外の諸階層ごとの行動、文化に対する研究も進みつつあり、従来の革命像に疑問が提示されている。本研究は、近年の研究と同様、革命期における革命実行者以外の人々の意識を明らかにするものであるが、それをあらかじめ存在したとされる階層区分によって規定せずに特定の現象より考察し、それに基づき革命に至るまでのタイの社会変化に関して若干の新たな知見を提出するものである。考察した史料は、革命期において革命実行者以外の人々により国王、新政府に提出された「直訴状(dika)」、「意見(khwam khithen)」書、「請願(rongrian)」書である。革命前の新聞は当時の公的な問題に対する意見や批判を提示していた。また新聞は読者の意見交換がなされることもあり、公的な問題に対する様々な議論が行なわれる場となっていた。そのような状況のもと、1930年頃から国王に対して意見が奏上されている。

タイにおいて国王に困苦を訴え、援助を求めるための直訴状の奏上は、国王権力に依拠する被支配者全階層の慣習であった。ところが革命直前にはそのような直訴状の中に意見を記したものが発見されている。そして革命直後には、新政府に対して意見を提出する「意見」書や「請願」書が急激に増加した。意見提出者は主として官吏や在野の知識人であり、彼らの居住地は首都が中心ではあったがタイ全域にわたっていた。

以上の文書には、旧来の権力秩序に対する意見や批判が表明されていた。具体的には、不正行為を行なう高級官吏、王族に対する批判、そして出自を基本としていた位階制度が適切ではないという意見である。またそこには、当時の社会問題に対する関心や危機意識が示され、それらの問題打開のための提言や政府の施策に対する批判が提示されていた。

以上のように、革命期において、タイ全域にわたって居住する官吏や知識人の一部に旧来の権力秩序や国家行政に対する批判精神の高揚が見られたことは明らかである。そして革命期の批判精神の高揚は、革命前に新聞において公的問題に対する議論が行なわれていたことが前提となって生じたと考えられる。このことは、革命に至るまでの間に官吏や知識人を担い手とする世論が公権力から自律的に形成されていたことを示しており、その現象は革命の基底に存在した社会変化として看過できないものである。

タイにおける交通網の発展 1897～1932年 時間距離の変遷

柿崎 一郎

19世紀末からタイで遂行されていったチャクリー改革は、英仏による周辺諸国の植民地化に対抗して独立を維持するべく、近代化を遂行して中央集権的な領域国家を確立することを目的としたものであった。その中で、近代的交通機関である鉄道や自動車の導入は、人や物の移動の際の所要時間や所要費用などの大幅な軽減をもたらすため、政治的な中央集権化の一助となるのみではなく、物流を加速させ地域経済の発展にもつながることになる。本論では、時間距離について、鉄道導入前から立憲革命直前までのタイにおける時間距離の変遷を、バンコクを中心として描いた等時間図を用いて考察することによって、政治的・経済的な中央集権化に対する交通網の発展の役割を検討するものである。

等時間図は、筆者が当時の各地点間の移動記録を元に、基準とする平均速度を推計し、それを用いて各都市への所要時間を算出することによって各都市への時間距離を決定し、現在の国境線に対応する線を描いた想定図である。これを見ると、鉄道開通前の等時間図では、実際にはバンコクから南に長く伸びているマレー半島が、海路を用いた沿岸航行による時間距離が他地域より短くなるため、バンコクにきわめて隣接しているのに対し、東北部と北部が相対的にバンコクから大きく離れていることが分かる。つまり、当時は「遠い」内陸部と、「近い」沿岸部という交通体系が構築されていたのである。

このため、東北部、北部へと相次いで鉄道が建設されることによって、沿岸部に比べて「遠い」内陸部が、時間距離の点で一挙にバンコクに引き寄せられていった。鉄道網の拡充のほかに、自動車用の道路が鉄道へのフィーダー線として、鉄道から奥地に向かって建設されていった。この道路建設方針は徹底しており、道路はすべて地方に作られたため、バンコクから外部へ伸びる道路はまったく建設されなかった。しかし、この結果、バンコクを中心とする、鉄道と道路の連携による樹形交通網ができ上がり、バンコクからの所要時間が5日の円内にタイの領域内の主要都市はほとんど収まることになったのである。

このように、等時間図の変遷を考察すると、近代的交通網の整備により、バンコクを中心とする領域が、時間距離の点においてバンコクに着実に引き寄せられていったことが確認され、情報や人・物の迅速な移動が保障されていったことが理解されよう。