

イギリスの対インド鉄道投資

——1849～1868年——

牧 野 博

はじめに

- I インドにおける鉄道建設とイギリス綿工業
- II イギリスの対インド鉄道投資とその諸成果
- III 初期鉄道建設の経済的意義——むすびにかえて

はじめに

植民地時代のインドの資本主義化は、周知のように、イギリスとの経済関係を通じて実現された。とくに、19世紀中葉から第1次世界大戦までの時期には、イギリスが世界市場における自己の地位を維持するうえで、インドは、きわめて重要な役割を果たした。インドの役割は、ことに、インド財政がイギリス財政の一環として組みこまれていく過程をとおして進化した。このメカニズムを媒介する手段として、イギリスからインドへ巨額の資本が輸出された。しかも、このイギリス資本は、主として鉄道に投資されたので、インドは、20世紀初頭には早くも世界で有数の鉄道国になった。しかし、インドの鉄道建設はインド経済全体の発展をもたらさなかった。

従来のイギリスの対インド鉄道投資に関する研究は、断片的にしかこれを把握せず、鉄道一般の多元的な役割に圧倒されて、この問題提起を埋没させていたと思われる。あるいは、せいぜいイギリスの資本輸出の地理的分布から、機械的にインドへの資本輸出の割合を導きだして、イギリスのインド支配一般を強調するという性格のものであったと考えられる。

本稿では、こうした従来の研究から一歩前進し、イギリスの「帝国主義的開発」の核心をなす鉄道投資が、植民地インドにどのような経済的影響をおよぼ

したかを実証的に考察しようとするものである。

そのさい、本稿の範囲をひとまず、イギリスからの鉄道投資が開始される前提条件となった1849年契約から、私企業による鉄道建設および経営が中断された1868年までに限定する。この期間において、鉄道建設のもつ基本的な問題の外形が集中的にあらわれているとみられるからである。

I インドにおける鉄道建設とイギリス綿工業

インドにおける最初の鉄道建設計画は、1831～1832年にマドラスで立案され、東インド会社問題に関する議会の特別委員会に提出された¹⁾。鉄道は、世界的には1820年代に始めて出現し、周知のように、リヴァプール→マンチェスター間の開通が1830年のことであるから²⁾、インドにおけるこの時期の鉄道はもちろん試験的なもので、わずか150マイルの短い路線であった³⁾。1830年代を通じての鉄道建設に関する議論は、主として東インド会社と技術者達との間で戦わされた⁴⁾。

1840年代にインドにおける鉄道建設を推進する圧力団体が、ロンドンで生まれた⁵⁾。1845年にロンドンの「鉄道マニア」⁶⁾達が、インドで鉄道を建設するために12の会社を設立した⁷⁾。また前後して、インドにおける鉄道建設を促進

1) N. Sanyal, *Development of Indian Railways*, Calcutta, 1930, p. 3.

本書はインド鉄道史に関する総合的な研究書であり、筆者の史実は主に本書に依拠した。

2) H. Ellis, *British Railway History 1830—1876*, London, 1954, pp. 17—35.

3) この路線は、当時の総督ベンティンク卿の幹線道路建設計画(カルカッタ—西北辺境)と平行して実施されたもので、車は去勢牛によって牽引された。N. Sanyal, *op. cit.*, pp. 3—4.

4) 東インド会社はインドにおける鉄道建設、運営の困難性を危惧し、また鉄道を敷いて採算のあうほど取引があるかどうかを疑った。これに対して、技術者達は費用の点および自然現象からの破壊的な影響に対して、保証を与えていた。D. H. Buchanan, *Development of Capitalistic Enterprise in India*, New York, 1934. 東亜研究叢書刊行会編訳『インドの近代工業』283—284ページ。

5) D. Thorner, "The Pattern of Railway Development in India", *Far Eastern Quarterly*, XIV (Feb. 1955), p. 201. 以後 Thorner ①と記す。

6) イギリスでは、1830年代は鉄道建設ブームの時代であり、1843年から1853年にかけては、鉄道建設ブームが異常な高さに達した「鉄道熱」の時代であった。とくに1844年から1846年までは熱狂的な鉄道投機の最盛時であり、1850年代には、アメリカが鉄道熱の時代に入った。

7) L. H. Jenks, *The Migration of British Capital to 1875*, New York, 1927, p. 250.

するための委員会が、ロンドン、リヴァプールおよびマドラスで開かれた。新聞や小冊子や公聴会および株主総会で、「鉄道マニア」達は鉄道が建設される場合の保証とイギリス資本をひきつけるのに必要な条件をめぐる議論を続けていた。東インド会社の煩わしい行政上の機構に対して、貿易業者と製造業者達は私企業の長所を支持した⁸⁾。

最終決定権をもっていたイギリス内閣は、ロンドンのシティの圧力と私的鉄道会社を計画しているグループの圧力に出会い、発起人や監督局との交渉を重ねた。1849年に、発起人と内閣と東インド会社が、最初の2線の試験的な鉄道建設に対する条件に関して合意に達した⁹⁾。一線はカルカッタからブードウォン炭田に向けて、他の一線はボンベイからデカンの棉花地帯に向けて走る計画のものであった¹⁰⁾。

この初期の2つの試験路線には、インド洋で東インド貿易に従事していた蒸気船に、インドの港で石炭を供給する意図をもった P. & O. を代表とするイギリスの海運業界の圧力と、同じく東インド貿易に利害関係をもっていたマンチェスタの綿業関係者の圧力があった¹¹⁾。事実、ステファーンソンやチャップマンといった鉄道建設の発起人達がマンチェスタの綿業関係者のために、インドに派遣されていた¹²⁾。

イギリス議会で承認された東インド鉄道および大インド半島鉄道の両会社と東インド会社との間でとりかわされた1849年契約は、以後のインド鉄道建設に非常に大きな影響を残した。その契約事項の主要な特徴を要約してみると、次の3点にわけられる¹³⁾。

8) D. Thorner, "Great Britain and the Development of India's Railways", *Journal of Economic History*, XI (Fall 1951), pp. 389—390. 以後 Thorner ②と記す。

9) *ibid.*, p. 390.

10) 最初の路線は E. I. R. (東インド鉄道会社) が、次の路線は G. I. P. R. (大インド半島鉄道会社) が建設・運営する契約が、両鉄道会社と東インド会社との間でとりかわされた。

11) D. Thorner, ① *op. cit.*, p. 381.

12) W. J. Macpherson, "Investment in Indian Railways, 1845—1875", *Economic History Review*, 2nd Sr. VII (Dec. 1955), p. 180.

13) D. Thorner, ② *op. cit.*, pp. 390—391.

- (1) 私企業による鉄道建設・経営 インド鉄道に対する投資は、連合王国で株式会社にされた私企業によって、まず始められるべきである。

これらの私企業は、鉄道を建設し、99年間鉄道を経営する。

インド政府は、25年後、私企業から鉄道を買収する権利をもつ。

- (2) インド政府の元利保証 インド政府は、投下資本の5%の利潤を得ることのできない鉄道会社に対して、その差額を保証する。すなわち、インド政府は鉄道会社に5%の配当金を確実に保証する。

インド政府は、この財源確保のために、インドの納税者に課税することに、最終的に同意する。

もし赤字経営を続けるならば、鉄道会社は、インド政府にその会社を売却する権利をもつ。

上記の際、鉄道会社の唯一の義務は、政府に対して1年前に契約解除の予告をすることだけである。

- (3) 鉄道経営と鉄道政策に関するインド政府の監督 インド会社に対するインド政府の徹底した援助のかわりにインド政府は鉄道に対する強大な権利を保留する。

ただし、鉄道会社は、インド政府の不利な決定に対して、ホワイトホルの本国政府に抗議できる。

ベンガルおよびボンベイにつづいて、3管区の中で最も鉄道建設の遅れたマドラスでも、1849年にイギリス人アーバスノットとマドラスの住民とが、本国政府やインド政府にベンガルやボンベイと同条件での株式会社を許可するように圧力をかけた。しかし、監督局は、同条件で他の地域に同時に鉄道建設を許可することは原料騰貴を招来し、その結果、投下資本を有効に利用できなくなるとして許可しなかった¹⁴⁾。しかし、東インド会社の取締役会は、監督局の反対にもかかわらず、1852年にマドラス鉄道会社との協定の作成をすすめ、試験路線に関する契約に調印した。

14) マドラスにおける鉄道計画は、1851年のピアス大佐の調査結果によりマドラス政府と東インド会社の取締役会が、マドラス政府の事業として建設を急ぐことによって、継承された。しかし、本国政府の監督局は、イギリス資本をひきつけるのにはまだ危険が多いとして反対した。
N. Sanyal, *op. cit.*, p. 24.

1853年、当時のインド総督ダルフージ卿は、ボンベイ・カルカッタ・マドラス間の鉄道輸送およびこれら3管区の都市と西北辺境との鉄道輸送によって得られる社会的、政治的および商業的利益を強調した「覚書」を議会に提出し、本格的な幹線鉄道政策を勧告した¹⁵⁾。彼は「覚書」の中で「鉄道の採用によってヨーロッパ諸国の社会が改善されたように、インドにおいても西洋文明の伝播により、後進的な社会の改善が行われるであろう」と述べている¹⁶⁾。少なくとも初期段階においては彼のいうように、鉄道一般の建設的效果がある程度まで存在していたことは否定できない¹⁷⁾。もちろん鉄道建設に対する圧力が、インドからではなくイギリスから生じたプロセスを考えるならば、このような鉄道の建設的效果＝社会福祉の増大といった、いわば鉄道の間接的效果以上に、改善された輸送手段から期待される直接的効果すなわち軍事負担の削減や東インド貿易の拡大という目的があったことはいうまでもない。しかもそれは以前の政策とは質的に異なるものであった。

重商主義段階からのイギリスのインド統治政策は破壊的な方向へと進められた。東インド貿易は既存のインドの伝統的村落社会のもとで生産されたものを、外部的に収奪していくというものであった。また19世紀初頭には、ランカシアの綿工業の発展の結果、インドの主要な輸出品であった手工業製品さえもが破壊的な影響を蒙った¹⁸⁾。しかしながら、東インド貿易は商業恐慌がおきるたびにイギリス綿工業にとって、ますます重要

15) ダルフージ卿は、1848年に総督になった。それ以前には、本国の商務大臣として鉄道政策に手腕を発揮してきた。

16) W. J. Macpherson, *op. cit.*, p. 177.

17) マルクスはインド論を総括して次のようにいう。「イギリスは、インドで二重の使命を果たさなければならない。一つは破壊の使命であり、一つは再生の使命である。一古いアジア社会を滅ぼすこと、西欧的社会の物質的基礎をアジアにすえることである。……工場貴族階級はインドを再生産ができる国に変えることが自分達にとって死活の重要性をもつようになったこと、このためになによりもインドに灌漑や国内交通を与える必要があることに気がついた。彼らはいま、インドじゅうに鉄道網をはりめぐらそうとしている。……インドほど交通手段がないために、自然は豊饒なのに社会的に欠乏しているところはない。」マルクス「イギリスのインド支配の将来の結果」『マルクス・エンゲルス全集』、大月書店、9巻、213—215ページ。

18) アレンは比較経済史の立場より、インドの西洋からの影響は、中国よりも破壊的であったと述べている。しかしこの主張は鉄道建設を考慮すればより確信したものになったであろう。G. C. Allen, *The Cambridge Economic History of Europe*, VI: *The Industrial Revolution and After*, Part II, 1967, p. 909.

性をもつようになってきた¹⁹⁾。したがって、植民地インドが、イギリス綿工業のための棉花の供給地と綿製品の販売市場として、その生産力を発展していくことが期待された。これがマルクスのいう「インドの再生的役割」である。しかし、注意しなければならないことは、インドの生産力の発展といっても、その方向性は、あくまでもイギリスの産業資本の利害に規定された性格のものでなければならなかった。実際、鉄道投資が開始される以前にも、インドに対する政策は、このような方向へと進められた。差別関税を通じて、インドの土着工業の発展を抑制する政策がとられるとともに、交通手段の発達、灌漑の改善、教育文化施設の整備などへの関心が高まり実行に移された。さらにインドの「近代化」と統一を達成するための一連の経済的諸措置がとられた²⁰⁾。

このような政策にもかかわらず、インドの巨大な人口と豊かな資源が活用されず、東インド貿易がわずかな取引額にとどまっていることが、1840年代の多くの議論の中心となった。とくにインドの貧弱な輸送手段に対して非難が集中した²¹⁾。

ダルフージ卿の「覚書」の背景には、このように、従来の部分的な商品経済の入り方から、鉄道建設をてことして、インドの内陸部にまで商品経済関係を浸透させて、イギリス産業資本の利益に奉仕させるという基本的な意図があった。1855年に鉄道建設の許可を取得したインド第4の幹線鉄道会社 B. B. C. I. R. (ボンベイ・パローダ・中央インド鉄道) は、ダルフージ卿の意図を最もよくあらわしている路線である (第1図参照)。この路線は、早くも1847年に、グジャラートとアーマダバードとからボンベイへの棉花輸送のために計画されていた。しかしスラト→ボンベイ間の急流のために、同路線は、スラト→アーマダバード間に限定されていた。しかしこの初期の試験路線は、ダルフージ卿の技術的

19) A. Silver, *Manchester Men and Indian Cotton 1847—1872*, Manchester, 1966, pp. 74—76.

20) 入江節次郎『独占資本イギリスへの道』昭和37年, 132—133ページ。L. C. A. Knowles, *The Economic Development of the British Empire*, 1924, p. 306.
例えば 1833年・インド政府中央財政の確立, 1835年・全インド統一貨幣の採用, 1844年・3管区の海関税率の同化, 陸上通関税の廃止。

21) W. J. Macpherson, *op. cit.*, pp. 182—183.

経済的確信にもとづいた1855年の認可によって解決された²²⁾。

E. I. R., G. I. P. R., M. R., B. B. C. I. R. といったこれら4大幹線鉄道が改善された後のダルフージ卿の関心事は、東西両国境線の輸送手段をいかにして改善すべきかということであった。1854年のビルマ併合から、カルカッタ→ダッカ→アキヤブ間の高速輸送が緊急の問題となった。E. B. R. (東ベンガル鉄道) 会社はこの路線の調査活動を行い、1858年法令によって株式会社になり、同年6月正式にカルカッタ→ダッカ間の鉄道建設の認可を受けた。同年、カルカッタからチッタゴンに向けての C. S. E. R. (カルカッタ・南東鉄道) が計画されていた。しかし調査の結果、このルートは修正されて、カルカッタからキャンニングまでの近距離の鉄道建設をめざして会社が成立され、同社は1859年にインド政府^(注)と契約をとりかわした²³⁾。シンドおよびパンジャブ両地方の鉄道建設は、当時漁村にすぎなかったカラチが、チャールズ・ナピールによって港としての有望性を指摘された1852年から、脚光を浴びていた。さらに2年後、アンドリュースが S. R. C. (シンド鉄道会社) を設立し、1856年に東インド会社と契約した。しかし1857年に同会社の構成が大幅に修正されてから、同会社は、議会の許可を受けて事業を拡大した。1859年にムルタンからパンジャブのアムリツァルまで、同会社の路線は延長されて、さらにデリーと接続された。インダス河に沿ったこのルートは、同一会社の下で運営されていたにもかかわらず、異なった名称のもとに別々に所有されていた²⁴⁾。しかし、インダス・フロティ

22) この認可は、インドにおける鉄道が恐らく始めて出会った山越えをするときの技術的困難さに関するものであった。一般に山越えをする場合、トンネルを掘るか山道づたいに直接、線路を通すかの2方法がある。ダルフージ卿の認可は後者に関するものと推定される。この認可が如何に注目されたかは、1890年の英国学士院での「インド鉄道の原理」という小冊子において、とりあげられていることから推察される。J. N. Sahni, *Indian Railways: One Hundred Years 1853 to 1953*, New Delhi, 1953, pp. 46—47. および N. Sanyal, *op. cit.*, p. 25.

(注) 従来の東インド会社の取締役会と本国政府の監督局によるイギリスのインド支配の二重統治機構は1858年8月に清算され、インド政府がインドにおかれ、本国には新たにインド省が設置され、イギリス国王による直接統治が開始された。石井摩耶子「イギリス植民地支配の史的分析—インドの場合—」山田秀雄編『植民地社会の変容と国際関係』, 1969年, 142ページ。

23) N. Sanyal, *op. cit.*, p. 28.

ラ・カンパニーが倒産した後に、残りの3鉄道は、1869年に S. P. D. R. (シンド・パンジャブ・デリー鉄道) に統合された。G. S. I. C. (大東インド会社) は、ネガパタムからトリチノポリを中心に、北はエロド、南はマズラとツチコリンまでを企図して1857年に設立された。そして1858年に最初の区間に関する契約がとりかわされた。

ここに初期の幹線鉄道建設計画がでそい1860年代には、これらの鉄道建設が活況を呈すようになった。

なお既述の7幹線鉄道の他に I. B. R. C. (インド支線鉄道会社) および I. T. C. (インド市街鉄道会社) が、政庁の元利保証なしで発足した。I. B. R. C. は1863年に4' ゲージを使用し、ナルハティ→アズィムグニーエ間の鉄道を建設した。しかし資本不足のためアウド→ロヒルクフンド線の建設は失敗に終り、またカーンプル→ラクナウ間でさえ、政庁の援助なくしては完成しえなかった。同会社は1867年に O. R. R. (アウド・ロヒルクフンド鉄道) と改名し、政庁は新会社に投下資本の5%の利潤を保証した。

I. T. C. は1865年にアルコナム→コンジェーヴェラーム間を建設したが、資本確保が困難であったので、政庁は同会社に3%の修正保証を与えた。同会社は1869年にカーナティック鉄道と名称を変更したが、1873年にインド省の勧告に従い G. S. I. R. と合併し S. I. R. (南インド鉄道) として発足した²⁵⁾。

ダルフージ卿の幹線鉄道計画は、このように、「覚書」が発表されてからすぐには実施されなくて、1857年のセポイの反乱を契機として急速に具体化された²⁶⁾。セポイの反乱は、鉄道とくに軍事線の必要性を喚起した。セポイの反乱以前にも、イギリスのインド征服政策の強行過程において、軍事線の建設要求

24) カラチ〜コトリ区間は シンド鉄道

コトリ〜ムルタン # インダス・フロティア・カムパニー (インダス小型船会社)

ムルタン〜アムリツァル バンジャブ鉄道

アムリツァル〜デリー # デリー鉄道. (N. Sanyal, *op. cit.*, p. 29).

25) N. Sanyal, *op. cit.*, pp. 30—31.

26) 1858年、イギリス議会でインド鉄道建設の遅延の原因を調査するための特別委員会が結成された。特別委員会は遅延の原因を主に、鉄道資材の輸送力の欠陥にあると指摘した。N. Sanyal, *op. cit.*, p. 36. および R. C. Dutt, *The Economic History of India in the Victorian Age*, 1969 (1904—1st. ed.), p. 177.

があった。1856—1857年の全政府支出 3,100 万ポンドのうち、1,200 万ポンドも占めている軍事費を、鉄道の整備で削減できるということが、当然のこととして議論されていた²⁷⁾。したがって、反乱後の政庁の急務は秩序維持のための軍事線の建設であった。

他方、ロンドン金融市場において、E. I. R. 会社および G. I. P. R. 会社の株価が1857年末までに回復した。これらの要因によって、1858年および1859年には、それ以前と比較して多くの路線延長が決定された。また1859年にダルフージ卿の幹線鉄道計画が正式に採用された。この年までの鉄道建設は軍事的要素が経済的要素に優先した性格のものであった²⁸⁾。しかし、ロシアの南下政策の脅威に対する国境防衛線が問題になってきた、つまりデリー→ラホール間の路線の建設が認可された1868年までの10年間においては、経済的要素が主流を占めていた。

とくにイギリス綿工業との利害関係の強い路線が急速に建設された。イギリス綿織物業界からの影響は、すでに指摘したように、1849年の G. I. P. R. 会社の認可においてみられた。同様の圧力が1850年代を通じて、B. B. C. I. R. および G. S. R. におよんだ²⁹⁾。1850年代は原料騰貴の時期であり、とくに1850年のアメリカ合衆国の棉花不作は、イギリス木綿製造業者に 1,100 万ポンドの損害をもたらしたといわれる。また1861年には、イギリスは棉花輸入額の80%をアメリカに依存していたのに対して、インドへの依存度はわずか7%であった³⁰⁾。このようにイギリスにとって、その棉花需要のほとんどをアメリカ合衆国に依存しているという事実は危険であった³¹⁾。マンチェスタのこの危惧は、南北戦争の開始によって、ピークに達した。マンチェスタの関心は再びインドに

27) W. J. Macpherson, *op. cit.*, p. 179.

28) H. J. Habakkuk, "Free Trade and Commercial Expansion, 1853—1870", in *The Cambridge History of British Empire*, II, 1940, p. 789.

29) ダルフージ卿の技術的確信に基づいた1855年の B. B. C. I. R. に対する認可の背景には、マンチェスタ商業委員会、商業会議所の圧力があった。W. J. Macpherson, *op. cit.*, p. 184.

30) H. J. Habakkuk, *op. cit.*, p. 774.

31) マンチェスタの圧力は1857年設立の「棉花供給協会」の活動により再燃した。A. Silver, *op. cit.*, chap. V. とくに pp. 154—157. および pp. 301—302.

向けられた。マンチェスタやグラスゴーからの請願書や覚書が国務大臣のところに殺到し、国会ではジョン・ブライト、トマス・ペイズリーといった議員達がキャンペーンを続けた³²⁾。1861年には、マンチェスタの織物業者の会議は、国家が鉄道証券を募集することを要求した。しかしインド政庁の財政難が新しい鉄道会社の保証を制約し、ウッド国務大臣は、下院で、イギリスの一時的な危険のためにインド財政を危くさせたくはないと言明した³³⁾。南北戦争後のアメリカ棉花輸出の回復につれて、マンチェスタの利害はインドの関税を除去する方向に進んだ³⁴⁾。またイギリスの棉花需要に対するインドの役割は、鉄道政策を通じての棉花輸送運賃の値下げという方向に向けられた。しかし、インド棉花のイギリスへの輸出額は、第1表からも明らかなように、棉花飢饉を反映した1864年をピークとして、その後は下降線をたどった³⁵⁾。しかし、1860年代に多くの路線延長が決定されたために、鉄道建設は活況を呈した。

第1表 インド棉花の対英輸出額 (1856—1868年)

(単位: 1万ポンド)

年	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
額	353	542	290	390	334	933	2,193	3,441	3,790	2,484	2,508	1,396	1,598

(備考) A. Silver, *op. cit.*, p. 314 Appendix K より作成。

1868年までの初期の鉄道路線の決定において、マンチェスタの利害が典型的

32) W. J. Macpherson, *op. cit.*, p. 184; A. Silver, *op. cit.*, chap. IV, V.

33) R. D. Collison Black, "Economic Policy in Ireland and India in the Time of J. S. Mill", *Economic History Review*, 2nd Sr. XXI, (Aug. 1968); W. J. Macpherson, *op. cit.*, p. 184; A. Silver, *op. cit.*, pp. 121—124.

34) 反乱によるインド財政の悪化のためイギリス製品の輸入税は、一律外国製品の輸入税にまで引き上げられていた。1844年にまで撤廃されていた棉花輸出税についても、1858年に「棉花供給協会」が廃止するように要求しているところから、棉花輸出税も財源確保の一手段として、再び賦課されたものと推定される。1870年代のマンチェスタの圧力は綿製品輸入税に対する方向へと向かった。R. C. Dutt, *op. cit.*, pp. 336—338; P. Ray, *India's Foreign Trade since 1870*, London, 1934, p. 49.

35) これは、アメリカ棉花は繊維が長くて良質であるのに対して、インド棉花は繊維が短くて細糸を紡ぐのに適していなかったからである。また副次的要因としてニューネリンズ〜リヴァプール間の距離がボンベイ〜リヴァプール間の距離よりも長いことがあげられる。

にみられる。第1図からも明らかなように、初期の路線は、カルカッタ、ボンベイ、マドラスといった大港市と内陸部の主要な棉花地帯とを結びつけるものであった。

例えば、ボンベイからアーマダバートとグジャラート棉花地帯へ、カンデシュおよびベラル棉花地帯のナーグプルへ、そしてカーナティック棉花地帯と隣接しているショラプールへと、また、カルカッタから、ミルザプール、アラハーバートを経由してカーンプル、デリーといった内陸部の大都市を経て、北西地方の沃土地帯やラニガンジ近くの炭田地帯へと鉄道が延長されていった³⁶⁾。さらに、3大港市の接続は、1870年のボンベイとカルカッタ、また1871年のボンベイとマドラスといったようにボンベイを中心としたものであった。

かくして1868年までの、元利保証制度下の私的鉄道会社10社によって建設された路線は4,000余マイルで、投下資本額は8,400万ポンドに達した。

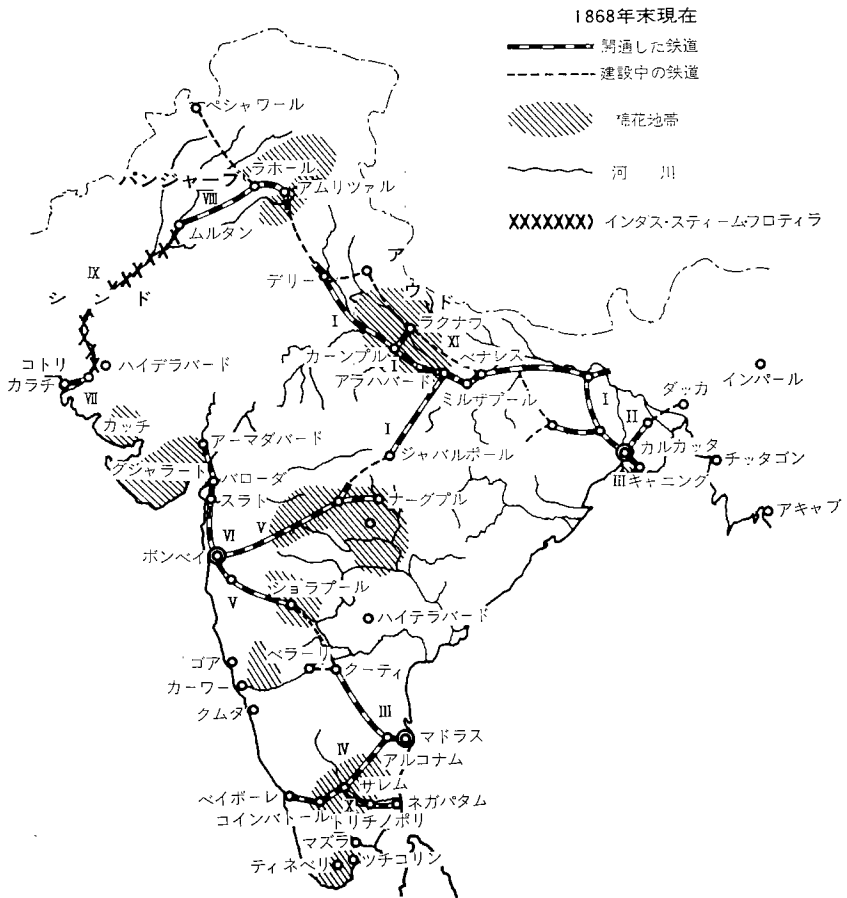
第2表 1868年までの各社の鉄道建設状況

鉄 道 会 社	認可及び 契約年次	マ イ ル 数			認可及び 建設中のマイル数 (1868年現在)
		1858	1863	1868	
① G. I. P.	1849	194	553	875	400
② E. I.	1849	141	937	1353	147
③ マドラス	1852	95	447	678	185
④ B. B. C. I.	1855	...	185	305	78
⑤ S. P. D.	1855	...	150	408	266
⑥ E. B.	1858	...	110	114	45
⑦ G. S. I.	1858	...	79	168	210
⑧ C. S. E.	1859	...	28	28	...
⑨ アウド	1862	...	27	69	630
⑩ カーナティック	1864	...	...	19	80
計		430	2,156	4,017	2,041

(備考) N. Sanyal, *op. cit.*, p. 35.

36) 1867年にカルカッタ～デリー間が開通されてから、ボンベイ～北インド間の直通ルートがなかったために、カルカッタは北西地方の生産物の輸出港としての立場を保持してきた。D. R. Gadgil, *The Industrial Evolution of India in Recent Times*, London, 1942 (1924—1st. ed.), p. 124.

第1図 初期鉄道建設と棉花地帯



(備考) (1) A. Silver, *op. cit.*, p. 27. および N. Sanyal, *op. cit.*, p. 31 より作成.

- | | |
|-------------------|--------------------|
| (2) I E. I. R. | VII S. R. |
| II E. B. R. | VIII P. D. R. |
| III C. S. E. R. | IX インダス・スチーム・フロティラ |
| IV M. R. | X G. S. I. R. |
| V G. I. P. R. | XI O. R. |
| VI B. B. C. I. R. | |

第3表 各年の路線マイル数および投下資本額 (1853—1868年)

年	マイル数	投下資本 (1万ポンド)
1853	20	38
1854	71	400
1855	169	550
1856	272	800
1857	287	1,200
1858	427	1,600
1859	625	2,250
1860	838	2,666
1861	1,587	3,400
1862	2,333	4,800
1863	2,507	5,300
1864	2,958	5,800
1865	3,363	6,300
1866	3,563	7,000
1867	3,929	8,000
1868	4,008	8,400

(備考) J. N. Sahní, *op. cit.*, p. 187.

£ 1=Rs. 10 として算出

II イギリスの対インド鉄道投資とその諸成果

1849年契約の条件のもとで1868年まで続いた初期の鉄道建設は、多くの問題を含むものであった。

まず、インド鉄道に資本を投資したイギリスの投資家層の利害は、インド政府によって与えられた5%の保証付利子でほとんど説明される。最初の計画では、無料の土地と見込み利潤が、インド鉄道に対する投資家層の関心をひきつけるのに充分であると思われたが、諸会社は最初からよりいっそうの安全性を求めた。1844年には、E. I. R. 会社のステファーンソンは株主に対して、最低の配当を保証することによって成功したフランスの例にならい、インド政府に徹底した投資家保護政策を求めた。ついに1845年から1849年までの長期交渉の後に、株主に対して安全性を確認する契約が締結された¹⁾。マンチェスタやグラスゴ

1) N. Sanyal, *op. cit.*, pp. 4—15. W. J. Macpherson, *op. cit.*, p. 180.

一の商業会議所からの圧力に対して、~~行政~~政府に代表者を送っていないインド人からの保護政策に対する反抗はまったくなかった²⁾。それ故に、徹底した投資家保護政策すなわちインド政府がインド人への課税という形で元利を保証したが故に、インド鉄道証券は一流の証券となり、コンソル公債やインド公債の利子率よりも高かった。また、期間中は利子支払の不履行もなかった。株と特殊社債³⁾はロンドン株式取引所において、額面かあるいは額面以上の価格であった。特殊社債と社債権は、1868年信託資金法の投資のもとで許可され、持株となった⁴⁾。かくして、インド鉄道証券は安全な有価証券を望んでいる人々の要求にとくに応じられるようになった。したがって、投資家の多数は財産保全を目的とした用心深い、中産的投資家層であった⁵⁾。また、ジェンクスの推定によれば、インドの株式社債保有者数は約5万人で、その大部分はイギリス居住者であり、インド鉄道証券の平均保有額は1,500ポンドであった⁶⁾。インドにおける徹底した投資家保護政策のもとでの鉄道建設は、このように当時形成されつつあった中産的投資家層のための安定した投資対象を創出したのである。これに対して、インド信託や退職者や諸銀行および企業心に乏しいザミンダーは、すでにインド公債にかなり投資していた。また1860年代にはインド土着の有力銀行や地主は政府証券を利用していたので、インド人は鉄道証券をほとんど保有していなかった⁷⁾。

つぎに、イギリスにとってのこの時期における鉄道投資は、すでにフランス

2) R. C. Dutt, *op. cit.*, p. 174.

3) 特殊社債の主な応募者は銀行と保険会社であったが、鉄道証券の中で特殊社債がどのような位置を占めているのかを明らかにできなかった。

4) W. J. Macpherson, *op. cit.*, p. 181.

5) 例えば弁護士、牧師、未亡人、銀行家、退役軍人などである。もちろん大口投資家は鉄道建設業者であり、また東インド貿易に従事している商社や海運業界からの代表者であったことはいうまでもない。

6) L. H. Jenks, *op. cit.*, p. 200.

7) 1868年初頭までに応募された7,600万ポンドの資本のうち、インドで集められた資本はわずか75万ポンドであり、残りは全てイギリスで応募された。他方インド公債は1870年には約7,300万ポンドがインドで所有され、3,500万ポンドがイギリスで所有されていた。

H. J. Habakkuk, *op. cit.*, p. 790.

などからの競争にあっていた鉄道コントラクターに有利な市場を提供した⁸⁾。とくに、この時期から、フランスとドイツが自国市場を支配しつつイギリスの強力なライバルとなってきた。イギリスのコントラクターは、このような情勢のヨーロッパからインドを中心とする帝国圏にその行動を開始したのである⁹⁾。ステファーンソンやチャップマンといった発起人達は、ヨーロッパやアメリカにいますます工業化がなされていたので、早くも1850年代に帝国圏内での新しい市場を発展させる利益を強調していた¹⁰⁾。しかしながら、初期鉄道建設において、コントラクターや製鉄業者は積極的な役割を果たさなかったようである。とくに製鉄業者は、鉄道建設それ自体からのレールや他の鉄道資材の需要に利害があるという受身的な性格を有していたのに対して、路線の決定にはむしろ綿業資本がイニシアティブをとっていた。ただ鉄道会社の重役会はイギリス人によって占められ、イギリスの一機関として機能したために、最初の鉄道が敷設された時に、当然にイギリスの機関車、レール、車輛などが購入され、その後もイギリスの鉄道資材を注文し続けたのである¹¹⁾。

かくして、1858年から1869年までに約7,000万ポンドのイギリス資本がインドの鉄道に投下された。また1870年までに、ジェンクスの推計によれば、7,400万ポンドに達した。1858年から1869年までの各年の投資額は第4表に示されている。

さらにインド公債を含めれば、1億5,000万ポンドがインドに投資された¹²⁾。またケアンクロスの推計によれば、1870年までのインドへのイギリス資本投下

8) L. H. Jenks, *op. cit.*, pp. 218—219.

9) H. Feis, *Europe: The World's Banker 1870—1914*, 1930, p. 19.

10) W. J. Macpherson, *op. cit.*, p. 183.

11) 1849—1868年間の鉄道資材の購入額の詳細は明らかにできなかったが、1880年代についてのジェンクスの推計によれば鉄道資材の購入や輸送に鉄道投資の $\frac{1}{3}$ 以上の額があてられた。ただ18

57年のE. I. R. の場合は、イギリスでの支出は全資本の $\frac{2}{3}$ 、インドでの支出は $\frac{1}{3}$ であり、イギリスでの支出は主として鉄および木材であった。L. H. Jenks, *op. cit.*, p. 227; C. K. Hobson, *The Export of Capital*, London, 1914, pp. 9—10.

12) L. H. Jenks, *op. cit.*, p. 219, p. 225.

第4表 インド鉄道投資額 (1858—1869年)

(単位: 1,000ポンド)

年	額	年	額
1858	5,500	1864	3,800
1859	7,150	1865	5,400
1860	7,580	1866	7,700
1861	6,500	1867	7,000
1862	5,800	1868	4,500
1863	4,780	1869	4,400

(備考) L. H. Jenks, *op. cit.*, p. 219,

額は1億6,000万ポンドである¹³⁾。1872年、ロンドン市場に上場されたインド鉄道証券の名目価格は9,000万ポンドと推定された。つまり、年平均600万ポンドの割合でインド鉄道に投下されたわけであり、そのほとんどがイギリスで応募された¹⁴⁾。いずれにしても、これらの数値は当時のイギリスの資本輸出項目の中でも主要項目であることを示している。

つぎに、徹底した投資家保護政策による初期の鉄道建設が、インド政庁の財政におよぼした直接的な影響をみよう。

東インド会社による統治時代には、インド政府の公共土木事業は比較的小規模なものであった。したがって、鉄道建設はインド政府の財政制度の整備を必要とするものであった。

ダルフージ卿が1854年に公共土木部を創設したときに、全支出は経常費としてとりあつかわれ、毎年の歳入に課せられるようになった。この公共土木部の創設いらい、とりわけ、1859年以後に土木事業が大規模に行われるようになった¹⁵⁾。しかし、1861年に、飢饉や反乱処理のために、インドからの送金が減

13) A. K. Cairncross, *Home and Foreign Investment, 1870—1913*, 1953, p. 183.

14) C. K. Hobson, *op. cit.*, p. 136.

15) インドにおいては、鉄道以外の土木事業としては、とくに灌漑事業を中心に道路整備、官庁および兵舎の建造などがあげられる。D. R. Gadgil, *op. cit.*, p. 18.

なお、ダッタが執拗に主張した、鉄道の過大評価と灌漑事業の無視との関連については、後日、改めて検討するが、1867年までの両部門への資本投下額は、それぞれ、9,500万ポンドと1,800万ポンドであった。W. J. Macpherson, *op. cit.*, p. 185.

少したので、保証会社の要求にあうような貸付金はイギリスで集められた。1861年、この貸付金から300万ポンドが運河および道路建設にふりあてられた。しかし不経済な事業への運用は禁じられた。1865年、ローレンス政府は、反乱後インドに派兵されたイギリス軍隊のために、借入資金を使用できるように申し入れた。この支出は「緊急」なものとして許可されたが、それ以後、インド省は許可を撤回した。1866年、クランボーン新国務大臣は公共土木事業への70万ポンドの貸付を再び許可した。経常支出から特別支出を分離するインド政庁の申し込みを許可した結果、特別支出は貸付金から融資された。

このように、1869年までのインド政庁の立場は、借入金で公共土木事業を促進しようとするものであり、インド省はこれに対して制限を加えようとするものであった。1869年、ついにアーガイル公爵は、公共土木事業が利益ある場合に限り、借入資本での建設を許可するという緩和策を発表した¹⁶⁾。

このように、この時期のインド財政は、キャニングの緊縮財政政策にもかかわらず、反乱による軍事費の増大および本国の行政経費の負担が加わったために、エルギン、ローレンス両政府を経て、ついに、メイヨー総督の積極的な政府借款による公共土木事業へと移行した財政難の時代であった¹⁷⁾。

かかる経緯と背景のもとでの元利保証による鉄道建設も財政難の一項目を形成し始めた。つまり、初期の路線建設費は費用が嵩み、また総運営費は収入を超過したために、インド政府は投下資本額の5%の保証と、さらにその差額を支払わなければならなかった。

ダルフージ卿は、幹線鉄道政策を提唱したときに、すでに元利保証制度がはびこらす危険性を、すなわち私的鉄道会社による経済性を無視した経営と官僚による煩わしい監督がうみだす弊害を予想していた¹⁸⁾。

初期のインド鉄道建設における不経済の適例として、まず標準ゲージの問題

16) N. Sanyal, *op. cit.*, p. 79.

17) S. Gopal, *British Policy in India, 1858—1905*, Cambridge, 1965, pp. 48—49, pp. 91—103; R. C. Dutt, *op. cit.*, p. 371, p. 373.

18) N. Sanyal, *op. cit.*, p. 22.

があげられる。ダルフージ卿の幹線鉄道政策において、彼はインド特有のサイクロンによってひきおこされる危険性を考慮して、イギリスの標準ゲージ 4'—8" より広い 5'—6" の標準ゲージの採用を決定した。この決定は、インド鉄道史において、最も不幸な出来事の一つであった¹⁹⁾。このような広軌の鉄道は、軌道の建設、レールに費用がかかり、さらに客車、貨車、機関車など、すべてイギリス本国よりも大型のものを特別につくらせる必要があったので、非常に費用がかかったことはいうまでもない²⁰⁾。問題はこれだけではない。このような費用の嵩む標準ゲージは、1869年に採用されたローレンス卿の狭軌推奨策によって、ゲージの不統一という新たな問題をうみだした²¹⁾。彼は、広軌が採用されたため費用が濫費されたことを認識し、支線鉄道や経済的でない鉄道に狭軌の採用を勧めた。したがって、以後のインド鉄道には代表的な4種のゲージが共存することとなった²²⁾。さらに、このゲージの不統一は、鉄道資材の供給を専らイギリスにだけ依存する傾向を助長し²³⁾、また機関車、貨車、客車の効率的な使用を阻止し、インドの鉄道をマイル数や投下資本量だけでは評価することのできない性格の鉄道にした。

他面、私会社による鉄道建設および経営を監督する立場にあったインド政府の機能も、部分的な努力にもかかわらず、諸会社の攻勢に押されて行使されなくて、新たな問題が生じた。

例えば、鉄道料金は最初から政府の監督下におかれていた。インド政府は、低料金による最大の輸送量を主張したが、諸会社は割高な料金による最小の輸

19) *ibid.*, p. 19.

20) 松井透「イギリス帝国主義とインド社会—鉄道建設を焦点にして—」『世界歴史』22, 1969年, 186—187ページ。本稿の整理のゆきとどいた分析から、多くの示唆を受けた。

21) ゲージの不統一の発端は、1863年の I. B. R. 会社の 4' ゲージおよび1865年の I. T. R. の 3'—6" ゲージの使用にある。しかしゲージの不統一についての本格的な論争は1870年代に展開されたので、本稿では、不統一の芽が、すでに初期の段階にあったことだけを指摘しておく。

22) S. C. Ghose, *Lectures on Indian Railway Economics*, 1922, Part I, p. 58. 4種のゲージは 5'—6", 3'—3 $\frac{3}{8}$ " , 2'—6", 2'—0" であった。

23) このような特殊なゲージにあった鉄道資材は、他の国々では製造していなかったからである。

送量という原則を主張した²⁴⁾。1865年、政庁側の努力にもかかわらず、最高料金固定制度が採用された。最終的にインド政庁は最下等級の旅客運賃や穀物、石炭といった貨物料金を固定する権限を認められた。その結果、インドの各鉄道の最低旅客運賃はマイル当り、2パイ (1 pie は約 $\frac{1}{3}$ ペンス) を超えてはならないと決定された。また穀物や石炭輸送の最高貨物料金はマイル当り、マウンドにつき、25パイと決定された。一般に、この時期には飢饉地帯への穀物輸送の影響を受けて、低料金政策が奨励された。しかし、1869年国務大臣はインド政庁の政策を無視して、マドラス線の最高運賃の引上げを命令し、また O. R. 鉄道の最低料金を上げた。その結果、交通量が減少し、両鉄道会社は多大の損失を招いたので、インド政庁の低料金政策の正しさが立証された²⁵⁾。しかし諸会社にとって不利な料金政策の強要は、インド省に抗議することによって改定されることになっていたので、第5表から明らかなように、各鉄道会社は複雑な等級制のもとで、独自の料金制度を有していた²⁶⁾。

さらに、初期の幹線鉄道は、第1図に示されているように、3大港市とインドの各内陸部とを結びつけるものであったので、各鉄道会社はそれぞれの地域での独占的地位を享受することができた。したがって、諸会社は鉄道料金の複雑な等級制を堅持するとともに、割引料金の適用も、鉄道の性格に規制されて、初期の段階から、大港市と内陸部の大都市および内陸部の農産物地帯と大港市といった始発駅と終着駅との直通区間のみに限定された。つまり、割引料金の適用も外国貿易の奨励策に規制された商業的性格の濃いものであった。このような性格をもった貨物輸送の割引料金政策は、後年になっても改正されず、複

24) 諸会社のこの主張は、貨物輸送量を期待していなかったことと、インド政府の料金政策の干渉や失敗に煩わされたくなかったからである。もちろん元利保証が徹底されていたために、このような主張をとおすことができた。V. V. Ramanadham, *Indian Railway Finance*, 1956, p. 87.

25) N. Sanyal, *op. cit.*, pp. 49—54.

26) インド独特の複雑な等級制の分類基準 (貨物) は、次の5点を中心としたものである。①商品価格 ②重量・体積 ③輸送の困難度 ④無蓋車の使用の可否 ⑤取扱いの注意度。S. G. Ghose, *op. cit.*, p. 34.

第5表 インドにおける鉄道料金

(単位: 1パイ)

クラス 鉄道	旅 客 運 賃			貨 物 料 金						
	1等	2等	3等	1級	2級	3級	4級	5級	6級	特殊貨物
E. I.	1854	24	9	3	9	13.5	18	27	...	54 7 (石炭)
	1859	18	9	3	9	13.5	18	27	...	54
	1869	18	9	3	8	14	18	22	28	...
G. I. P.	1853	24	10	3	10	14	18	20	30	...
	1859	18	6	3	10	14	18	22	30	...
	1869	18	9	2.5	8	10	14	15	24	56
マドラス	1856	18	9	4	6.75	13.5	20.25	...	...	...
	1859	18	6	2	8	10	12	...	...	...
	1869	18	6	3	8	12	14	18	24	48
B. B.	1865	14.4	8	4	8	10	16	20	...	...
	1869	15	7	3	8	10	14	20	28	40
E. B.	1869	18	9	3	8	14	18	...	28	56
O. R.	1869	18	9	3	10	14	18	...	28	56

(備考)(1)N. Sanyal, *op. cit.*, p. 55.(2) 1パイ = $\frac{1}{3}$ ペンス

数の鉄道会社の路線を使用しなければならない長距離輸送の場合、かえって不利になるようになった²⁷⁾。このために、割引料金の特典を享受する機会が少かったインドの国内産業は、“スルー・レート”を求めて鉄道政策に対して非難を始めた²⁸⁾。この問題の発端となった幹線鉄道は、1884年に“帝国内の帝国”と呼ばれ、インド人の不満の対象となった²⁹⁾。この他にも、初期の鉄道政策に

27) 松井透, 前掲稿, 189ページ。この現象が、いわゆるインド特有の“ブロック・レート”である。ブロック・レートとは始発からの輸送を確保する目的とわずかな近距離輸送の後、他会社の鉄道にその貨物輸送をとられるのを防ぐ高率料金(割増し料金)である。K. T. Shah, *Trade, Tariffs and Transport in India*, 1923, pp. 396—397.

28) スルー・レートとは、直通区間の取引を奨励するための割引料金である。もちろん、インドの民族資本が要求する場合、“ブロック・レート”の廃止を意味する。 *ibid.*, p. 396.

29) N. Sanyal, *op. cit.*, p. 184.

においては、雇用政策から生ずる不経済が指摘される。ダルフージ卿の政策は、ヨーロッパ人の雇用政策でもあった。

とくに諸会社の監督に携わった顧問技師はイギリス人であったがために、英国風の豪華な鉄道会社や駅の建造、一等車の旅客のためのプルマン式の車輛の購入といった、インドの経済水準に不釣合な政策が遂行された³⁰⁾。また1860～1861年にインド人の訓練と雇用について、インド政庁と鉄道会社との間で協議されたが、インド人は機械や運転手の仕事に不適であるとみなされた。そしてヨーロッパ人、東インド人の訓練と雇用が地方によって開始された。一般にヨーロッパ人の監督官や技術者の給料は高額であった³¹⁾。

これらの種々の不経済に対して、初期の鉄道建設においては、インド人の労働力が低廉であったうえに、土地購入費や法律上の手続による費用が相対的に低額であったので、インド鉄道の平均費用は当初の計画よりは割高であったが、諸外国との比較にはたえうのものであったと推定される³²⁾。また経営改善策が1860年代後半によりやく開始された。ことにアメリカの鉄道計画の例にならい経営に関する統計資料が集められて、以後の鉄道政策に寄与した³³⁾。

しかし、これらの要因にもかかわらず、全体として、元利保証制度のために私的会社の放漫経営は避けられず、鉄道建設の費用が嵩むと同時に、この期間における利潤率も非常に低いものであった³⁴⁾。したがって、インド政府は多額

30) これは植民地一般にみられる現象である。

31) 例えば、運転手の最高年俵は、イギリスでは150ポンド、インドでは480ポンドであった。N. Sanyal, *op. cit.*, pp. 58—59.

32) 当初の計画では、マイル当りの平均費用は、複線で15,000ポンド、単線で9,000ポンドと算定されていたが、実際には、1870年までの幹線鉄道では20,000ポンド以上の平均費用を要した。各会社の平均費用は、地理的条件の相違のために、著しく異なっていた。例えば E. I. R. 25,000ポンド、M. R. 12,000ポンド、G. S. I. 8,000ポンド。N. Sanyal, *op. cit.*, pp. 45—46。またジェンクスの計算によれば、1868年までの平均費用は18,000ポンドであった。L. H. Jenks, *op. cit.*, p. 222。一般にマイル当りの国際比較は、鉄道建設年度の相違や地理的、経済的諸条件の相違や水増しの建設費等によって、困難であるが、インドはイギリスの平均費用なみで、合衆国やカナダよりも高かったと推測されている。

33) A. M. レンダルの個人的努力により、この統計資料は、経営の改善に寄与した。N. Sanyal, *op. cit.*, p. 58.

34) 例えば、1854年、1859年、1864年、1869年のそれぞれの利潤率は 0.22%, 1.3%, 1.98%, 3.0%であった。 *ibid.*, p. 43.

の保証利子を支払わなければならなかった。1868年までの全鉄道会社の収益は1,200万ポンドであり、保証利子の総額は2,550万ポンドであった。つまり、その差額1,350万ポンドをインド政府が負担しなければならなかった。1863年度だけでも、インド政庁は歳入から150万ポンド以上を支払った。さらに、インド政庁は土地購入費、監督費を負担しなければならなかった。

政庁の負担はこれだけではなかった。為替相場の上昇によっても、政庁はかなりの損害を蒙った³⁵⁾。1867年までには、監督費は100万ポンド、土地購入費は500万ポンド、為替相場の上昇による損害は940万ポンドであった。1868年度だけでも、インド政庁の損失は360万ポンドにも達した。

このように、早くも初期の鉄道政策の矛盾は、インド政庁の財政に年平均200～300万ポンドの支出を課するという点にあらわれた。つまり、第6表に示されたような財政難の時代に、鉄道に関する費用もまた、財政難の一項目を形成しはじめ、本国費を増大させるという構造に組みこまれた。

投資家層に対する徹底した保護政策のために、私的鉄道会社は放漫経営に陥り、その負担がインド人納税者に転嫁されたことはいうまでもない。また諸会社を監督するインド政庁の機能は、私企業が対象であるために、十分に果されず、その会計検査は余りにも非現実的なものであった。とくに粗収入に対する運営費が単純化されすぎていたために、水増しが常時行われていた。他方、粗収入からは減価償却費が控除されていなかった³⁶⁾。鉄道会社の正確な会計がインド人納税者に伝えられなかったにもかかわらず、このようにして算出された収入および運営費から生じた利潤差額はインドの納税者に転嫁された³⁷⁾。

35) 1849年の契約では、1ルピー＝1シリング10ペンスと決められていた。しかし、為替相場がこの期間中、上昇し続けたので、鉄道建設費用がイギリスで受けとられたために、インド政庁は大損害をうけた。また1870年後の為替相場の下落傾向にさいしても、インド政庁は、旧投下資本の配当を支払うために、また、新規の投下資本が路線の完成と比例して減少したために、損害をうけた。つまり、インド政庁は為替相場の変動によって、二重の負担を余儀なくされたのである。N. Sanyal, *op. cit.*, pp. 44—45. なお、1870年以後の為替相場の下落についての詳細は R. C. Dutt, *op. cit.*, pp. 578—586. を参照。

36) The “Indian Statesman” on Indian Railways, tested by their actual result, 1862, p. 10. これらの経営の乱脈ぶりに対して、1866～1867年によく、会計制度が導入された。

第6表 インド財政と負債累積額 (1849—1868年)
(単位: 100万ポンド)

年 度	イン ド 財 政		インドの負債累積額		
	歳 入	歳出(内本国費)	インド の負債	イギリスで の借入れ	合 計
1849	27.5	27.0 (2.8)	50.0	3.9	53.9
1850	27.6	27.0 (2.7)	51.2	3.9	55.1
1851	27.8	27.1 (2.5)	51.2	3.9	55.1
1852	28.6	28.0 (2.7)	52.3	3.9	56.2
1853	28.3	30.2 (3.3)	49.8	3.9	53.7
1854	29.1	30.8 (3.0)	51.6	3.9	55.5
1855	30.8	31.6 (3.3)	53.8	3.9	57.8
1856	31.7	31.6 (3.5)	55.5	3.9	59.5
1857	31.7	41.2 (6.2)	60.7	8.8	69.5
1858	36.1	51.1 (7.5)	66.1	15.1	81.2
1859	39.7	51.9 (7.2)	72.0	26.1	98.1
1860	42.9	48.2 (7.7)	71.9	30.0	101.9
1861	43.8	44.9 (7.6)	72.4	35.1	107.5
1862	45.1	44.1 (7.3)	72.7	31.8	104.5
1863	44.6	45.0 (6.9)	72.2	26.3	98.5
1864	45.7	46.5 (7.0)	72.4	26.1	98.5
1865	48.9	47.3 (6.2)	71.4	26.9	98.4
1866	42.1	44.6 (7.5)	72.5	29.5	102.1
1867	48.5	50.1 (8.5)	71.3	30.7	102.0
1868	49.3	53.4 (10.2)	71.2	31.7	102.9

(備考)(1)R. C. Dutt, *op. cit.*, p. 212, p. 217, p. 373, p. 374 より集計。

(2)1857年 セポイの反乱の経費 1,000万ポンドがインドの負債となる。1858年8月のインド統治法により、東インド会社の株式資本および負債総額が、インドの負債にくりこまれる。また、インド省の行政費用も、インドが負担。

1859年、元利保証鉄道資本に対する利子支払いのための税が歳入の項に、始めて記入される。(ibid., p. 218, pp. 229—230, p. 371, p. 373)。

(注) 1866年の財政は11ヶ月のみ。

1855, 56, 65, 66年の負債合計は4捨5入により算出したため誤差ができた。

鉄道建設による結果に関して詳細に調査もしないで、また反対者によって提出された意見も聞かないで、このような多額の支出を余儀なくされたことに對

37) とくに、塩については、運河輸送費の15~30倍もする鉄道による輸送と、塩税の増徴によって、「インドの菜食者人口の $\frac{2}{3}$ に對して、塩の使用を禁じた」ほどであった。ibid., pp. 3—4, p. 15.

するインド政庁の弁明は、巨大な利潤が確実であり、それ故に問題を調査することは時間の浪費であるということであった。ところが増大の一途をたどる利子および配当の支払額および私的鉄道会社の放漫経営による低利潤率は、この時期のインド政庁の全財政問題の中心となり、インド人納税者を、もはや説得できない程度に達した³⁸⁾。

かくして、元利保証制度のもとでの私企業による鉄道建設および経営は、インド政庁の財政難を助長したので、1869年に、インド政庁が新設の地方鉄道や支線鉄道の建設、経営を開始した。

III 初期鉄道建設の経済的意義——むすびにかえて

すでにみたように、インドにおける鉄道は、イギリス資本によって、イギリス産業、ことに綿工業のために建設されたものであった。

とくに、本稿が対象とした期間においては、インドの鉄道政策をめぐる主体性はイギリスにあった。基本的には、このような性格を有して出発した鉄道建設は、インド社会に対して、いかなる影響をおよぼしたであろうか。

インドの再生的役割の、いわば「切札」とみなされていた鉄道建設によって、ダルフージ卿の所期の目的は実現された。つまり、幹線鉄道の建設が進むにつれて、インド社会は単一の強固な政治単位に再編成された。鉄道の整備は軍事力を高めると同時に、鉄道それ自体は、原住民に対する威嚇の役割を果たした。この結果、文官支配の比重が高まった。インド政庁は、戦争や併合といった従来の破壊的な方向での政策のかわりに、大規模な公共土木事業を開始することができた。このように、鉄道建設は、イギリスのインド統治政策の方向をかえることに成功した。

鉄道建設と平行して、鉄道をより効果的に利用するために、道路や運河の整備も、小規模ながらも、インド政庁によって進められた。

このため、インドの生産力は増大した。しかし、この生産力増大の方向性は、

38) *ibid.*, p. 4.

すでに指摘したように、基本的には、イギリス産業資本の利害に規定されたものであった。

つまり、鉄道建設を起点として始まった一連の変化は、インドの豊かな資源を、一時に商品化することに結集された。

第7表によれば、インドの輸出額は、全期間で、3倍の額に達している。しかし、輸出品目の内容において、明らかな変化がみられる。例えば、第8表において断片的にみられるように、1849年にはまだ、インドの綿織物や絹織物といった手工業製品は輸出項目の主要な位置にあったが、1868年には、姿をけている。同年の輸出品目のほとんどが、農産物によって占められている。また、同年の輸

第7表 インドの貿易 (1851—1868年)
(単位: 100万ポンド)

年 度	輸入額	輸出額
1851	15.4	18.7
1852	17.3	20.8
1853	16.9	21.5
1854	16.0	20.8
1855	14.8	20.2
1856	25.2	23.6
1857	28.6	26.6
1858	31.1	28.3
1859	34.5	30.5
1860	40.6	28.9
1861	34.2	34.1
1862	37.3	37.0
1863	43.1	49.0
1864	50.1	66.9
1865	49.5	69.5
1866	56.2	67.7
1867	42.3	44.3
1868	47.5	52.4

入品目の構成においても、綿製品を代表とする工業製品が著しく増大している。つまり、インドは農業国として、当時の国際分業の構造の中に決定的に組みこまれたのである。

しかも、インド経済の国際分業への組みこまれ方は、以前とは異質のものであった。とくに、鉄道によって内陸部にまで流入したイギリス製品は、インドの農村の経済構造を根柢から揺動かすものであった。つまり、村落内の手工業者から職を奪うということは、伝統的な自給自足経済の崩壊を意味した。他面、鉄道建設や公共土木事業は、多量の不熟練労働力を必要としたため、ある程度まで農村の余剰人口を吸収した。また、農産物輸出のための関連工場がうまれた。例えば、圧搾工場や荷造工場などが新設された。さらに、鉄道建設の結果、取引量が増大し、局地的地方的に新たな分業関係の形成が始まった。

しかし、全体として、この期間に、対外負債が増大したことと関連して、インドの鉄道は農産物を急速に商品化した。とくに、過度の商品化の強制は、穀

(備考) R. C. Dutt, *op. cit.*, p. 160, p. 343

第8表 インドの貿易構造 (1849年, 1868年)

(単位: 1万ポンド)

輸入品目	1849年	輸入品目	1868年
1. 綿製品	222.2	1. 綿製品	1,500.0
2. 綿布, 綿糸	90.9	2. 綿布, 綿糸	269.8
3. 金属製品	20.4	3. 金属製品	105.8
4. 絹織物	12.4	4. 毛織物	60.2
5. 毛織物	11.2	5. 絹織物	42.4
6. 機械	1.8		
輸出品目	1849年	輸出品目	1868年
1. 阿片	577.3	1. 棉花	2,009.3
2. インディゴ	209.3	2. 阿片	1,233.1
3. 砂糖	181.4	3. 穀物	396.1
4. 棉花	177.5	4. 蚕子	216.1
5. 穀物	85.9	5. インディゴ	182.3
6. 蚕糸	71.4	6. ジュート*	131.0
7. 絹織物	69.1	7. 皮革原料	98.8
8. 絹織物	30.2	8. 茶	73.0
9. ジュート	6.9		
10. 羊毛	5.6		

(備考) R. C. Dutt, *op. cit.*, pp. 161—162, p. 345, p. 347.

(※) 生ジュートおよびジュート製品をふくむ。

物輸出においてみられたために、鉄道は、インドの飢饉を緩和するというよりは、飢饉の規模を拡大させる原因にさえなった。さらに、鉄道料金政策やゲージ問題とも絡みあって、インドの鉄道は、拠点と拠点とを直通する性格を強めたために、インドの国内産業は、地方的局地的な分業関係の枠を打ち破れなかった。つまり、インドの鉄道は点と点とを結ぶ直線のみで、面を有していなかったために、国内産業に余り貢献しなかった。また、これらの点すなわちインドにおける内陸部の都市と大港市は、国内的条件から生まれたものではなくて、外国貿易のために開発された都市であった。これらの都市は、国内市場と遊離した商業都市としての性格を、すなわち、イギリス本国とインド市場とを媒介するだけの寄生的な性格をもつものであった。しかも、これらの都市は、以前とは異質の国際市場から、破壊的な影響を直接に受ける位置に組みこまれたの

である。

初期鉄道建設は、このような深さと広がりをもった影響をインド社会におよぼしたのである。つまり、鉄道が資本主義諸国において果たした役割とは異なり、植民地インドにおける鉄道は、すでにそこにおける資本主義制度の普及を阻止する芽をもっていたのである。

ここに、初期鉄道建設がインド社会におよぼした経済的意義がある。

(1970・9)