

ウガンダ鉄道と英領東アフリカ

——植民地鉄道の現地経済への影響——

林 一 哉

目 次

はじめに

I 鉄道建設以前の英領東アフリカ

II 鉄道建設と英領東アフリカ

III 鉄道建設が与えた英領東アフリカにおける経済的影響

おわりに

はじめに

第2次世界大戦後、アフリカを中心とする多くの植民地は政治的独立を達成したが、その後、経済的側面での自立は困難であることが明らかになるにつれて、世界経済全体において「北」と「南」の関係性を問題とする「南北問題」が顕在化し、それをふまえて「南」の立場や特質点なども積極的に取り上げられ、戦後世界経済の欠陥性が指摘されてきたのである。

しかし、その中で扱われてきた点は現代的問題に限られ、一方で「南」の経済構造のプロト・タイプを形成したともいえるヨーロッパ諸列強の植民地支配期の研究については、専ら支配側＝「北」の側に立った分析が中心であったように思われる。帝国主義の側に立った分析は、資本主義の歴史的・段階的展開の分析において重要性を持つが、南北問題の解明においては、「南」自体の経済構造の変遷に立脚した歴史分析からも始めなくてはならないであろう。何故なら「南北問題」とは「南」が植民統治をされた帝国主義期にそのルーツを持ち、その時期の「南」の経済構造の変転に端を発するからである。我々が南北問題

を歴史過程としてとらえようとするとき、その分析の視点を植民地鉄道に置くことは、まさしく植民地鉄道こそが南の現地経済¹⁾の変容において大きなインパクトを与えた一つの要因であったからである。

そして、従来の植民地鉄道の研究もまた、主に「北」の視点からおこなわれてきたといえる。確かに植民地鉄道は、帝国主義期の金融資本にとってひとつの捌け口であり、原料の運搬手段であり、製品販路の道である。とはいえ、このことを解明することは必ずしも現地経済の構造変容を解明するに直結しないであろう。その分析の前に、建設以前の現地経済の展開の解明が必要であり、その上ではじめて建設後の鉄道の果たした役割もまた明確になると思われる。

また、南北問題を世界経済の問題として歴史的にとらえる場合、アフリカにおいてはまず閉鎖的な共同体が想起され、その結果、共同体と世界経済は直結していないように想定されているようである。確かに血縁的に強固な共同体は存在していたが、彼らは「交易」を通じて絶えず外部世界と接触を保っていたのであった²⁾。つまり、「交易」関係こそは彼ら原住民をして世界経済に参入せしめるパイプ・ラインであった。また、鉄道とは本来的に運搬手段であるとするならば、以下でみるように、植民地鉄道とはまさしくこの交易関係の一つ

1) 以下、「現地経済」という用語は、植民地の建設以前から現地存在していた経済構造を指すものとする。つまり、具体的には、原住民と外部商人が形成していた経済を指すものとする。また、「原住民経済」は、現地経済から外部商人を除いた原住民のみ構成しているものとして、二つの用語を区別することにす。我々は、植民地の建設がすぐさま現地経済を崩壊させたのではなく、植民期以前から存在する商品経済の浸透が、当該地域の植民地化による影響を低めさせ、現地経済とプランテーション経済の両者が次第にバランスを保とうとして前者から後者へと比重を移動させていく過程を「植民地化」としてとらえ、「南」（現地経済）の積極面をもみていこうとするものである。したがって、この論文は、植民地経済を入植による商品作物生産の行われる経済圏としてのみとらえずに、プランテーションにより商品作物生産の行われる経済圏と、原住民や外部商人が形成する現地経済の両者を包含するものとし、特に後者の積極的な活動をみていこうとするものである。

2) アフリカにおける「交易」、特に遠隔地交易の内陸部に与えた影響を重視している経済人類学の研究として、例えば以下のものがある。ロジェ・ムーニエ「流通形態」フランソワ・ブイヨン編、山内 昶訳『経済人類学の現在』法政出版局、1984年、所収、151-189ページ；カトリース・コクト＝ヴィドロヴィチ「アフリカの生産様式についての研究」山崎カヲル編訳『マルクス主義と経済人類学』柘植書房、1980年、所収、99-123ページ。しかし、彼らは人類学的視点からアプローチしているために、そこに世界経済的視点は無く、「交易」は結局共同体のみに関わるものとして扱われている。

の発展形態ととらえるであろう。

よって、植民地鉄道を「南」の経済活動の上に据えることは、交易関係の重要性によってその根拠が与えられ、このことにより当時の「南」を世界経済の中に位置づけることができるのである。そして、同時に植民地鉄道をプランテーション地域に発展に貢献する鉄道としてだけでなく、現地経済をも含んだ植民地経済全体に関する重要なものとして把握することが可能となるのである。

そして、交易関係の分析上、もう一つの重要な要素は、交易の実質的な担い手であった商人の分析である。交易関係の分析が重要であれば、当然彼らの商業活動も重要なものとなっていくであろう。

以上をふまえ、植民地鉄道の分析においては、いわゆる「北」と「南」が直接的に接触を持つ局面であるという認識の下に、当該地域の経済・社会構造がその建設によりどのようなインパクトを与えられ、また同時にどのようにレスポンスを生じたのかという過程を詳細に検討することが大切なのではないかと思われる³⁾。

以下、この論文では、英領東アフリカの植民地化⁴⁾の始まる1896年から、第一次大戦前を中心に取り扱い、「北」の帝国主義的要求から建設される植民地

3) 邦文の植民地鉄道に関する著作・論文では、私見のふれる限りで、主として以下のものを参照した。永雄策郎『植民地鉄道の世界経済的及世界政策的の研究』日本評論社、1930年；吉田昌夫「東アフリカにおける鉄道建設と植民地経済の発展」『鉄道史学』第6号、1988年10月；角山 栄「19世紀イギリスの資本輸出と各国における鉄道建設—1つの序論的考察—」『経済理論』（和歌山大学）第126号、1972年3月；角山 栄「『自由帝国主義』時代におけるインド・ルートおよびインドの鉄道建設とイギリス資本」『経済理論』（和歌山大学）第126号、1972年3月；牧野 博「イギリスの対インド投資—1849～1868年—」『経済学論叢』（同志社大学）第19巻第4号、1970年12月；伝田 功「豪州経済の発展と資本輸入—鉄道・羊毛部門における資本形成—」『彦根論叢』（滋賀大学）第125号、1967年9月；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』岩波書店、1969年、所収；今井圭子「アルゼンチンにおける鉄道業の展開—1850年代から第1次大戦までを対象にして—」岡部広治編『ラテンアメリカ経済発展論』アジア経済研究所、1972年、所収；岡倉登志「ダカール—サン・ルイ鉄道と植民地経済の発展」『アジア経済』（アジア経済研究所）第23巻 第10号、1982年10月；原 輝史「フランス資本主義と植民地鉄道—アルジェリアの場合—」『土地制度史学』（土地制度史学会）第18巻 第4号、1976年7月；杉原 達「バグダード鉄道論ノート」『関西大学経済論集』（関西大学）第28巻 第1・2・3・4号；第30巻 第4・5・6号、1978年9月；1981年1月。

4) 東アフリカ全般の歴史的流れについては、吉田昌夫氏の次の著書に大きく負っている。吉田昌夫『アフリカ現代史 II 東アフリカ』山川出版社、1978年。

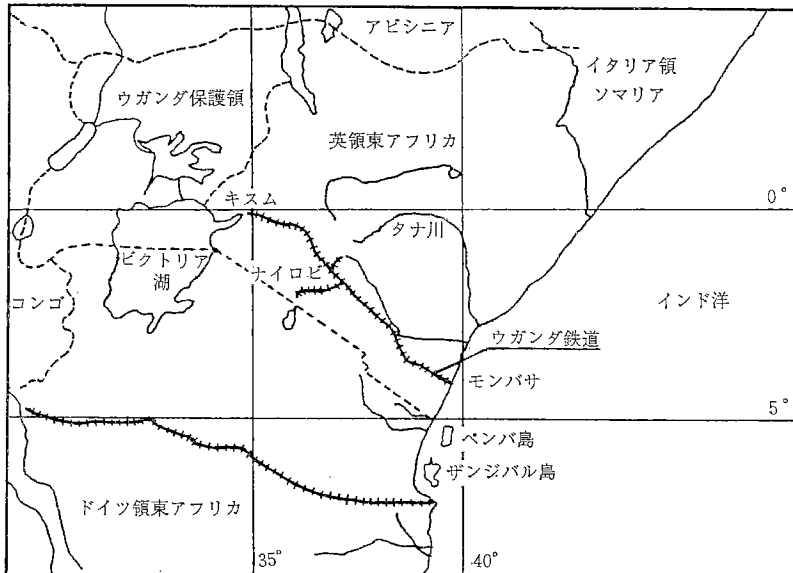
鉄道が、現地経済にどのような影響を及ぼしたかを解明する事を課題とし、そのケース・スタディとして英領東アフリカに建設されたウガンダ鉄道を取り上げ検証を加えたい⁵⁾。

I 鉄道建設以前の英領東アフリカ

1 沿線地域の経済・社会構造

A 原住民の経済活動

東アフリカには、鉄道建設以前、全土に大小様々な部族が存在しており、建設地付近には、キクニ族、マサイ族、カンバ族などの主要部族から、テイタ族、ブラ族などの少数部族まで多数が存在した。しかし、ここでは論稿の煩雑化を



第1図 英領東アフリカとウガンダ鉄道

5) 英領東アフリカを取り上げたのは、現在のケニアが一次産品問題を抱える典型的な「南」となっていることからである。例えば、日本貿易振興会編『ジェトロ貿易市場シリーズ No. 256ケニア』日本貿易振興会、1984年、40ページ、参照。

避けるために、扱う部族を、キクニ族、マサイ族、カンバ族の三つに絞りたい。その理由は単に便宜上の問題のみならず、彼らが人口的に主要部族である一方で、この三部族が相互に積極的な交易関係を結んでいたためでもある。そしてこの交易関係が部族内のものに留まらず、世界貿易の一端を担っており⁶⁾、それらがウガンダ鉄道の建設によってさらに発展していくという構図を描くのである。したがって、以上の三部族の交易関係とは、東アフリカを外部に開く端緒なのであった⁷⁾。

では、最初に三部族のそれぞれの共同体内の経済活動を考察することから始めよう。

まずキクニ族であるが、彼らは現ケニア中央部に居住しており、牛、山羊の放牧と農耕を行うという混合農業を行っていた⁸⁾。しかし、家畜は儀式用のものであり、それは生産手段というよりは、必要時に他のものと交換する「貨幣」的な意味あいを持っていたにすぎないので⁹⁾、本質的には農耕部族であったといつてよい。伝統的作物は主食のメイズのほか、ミレット¹⁰⁾、豆類、さつまいもなどであり、耕作形態は焼畑耕作であった。また、彼らは鉄器なども作っており、分業体制が整っていた。陶器を専門に製造する者は良い製品のみをキクニ族内での交換に出し、悪い製品は自分用にすることからも解るように、キクニ族内部の取引制度はかなりの程度発達していたことが理解される¹¹⁾。次にマサイ族であるが、彼らはキクニ族やカンバ族と比較して人口的に少数で

6) 東アフリカの原住民が決して共同体の内部に留まらず、むしろ積極的に外部商人と交易関係を結んでいたという事実の認識は、富永智津子氏の次の論文に多大な示唆を与えられた。富永智津子「19世紀東アフリカにおける長距離交易の展開と酋長制社会の変容—パンガニールトの事例(タンザニア)—」『アジア経済』(アジア経済研究所)第22巻 第5号, 1981年5月。

7) なお、その他の部族を省いたのは、この三部族こそがウガンダ鉄道の影響を最も大きく受けた者たちであり、その他の陸線から遠く離れた部族は、さほど大きな影響をうけていないためもある。江波戸昭「ケニア山麓メル族地域の農業変革をめぐって」吉田昌夫編『アフリカの農業と土地保有』アジア経済研究所, 1975年, 144-145ページ, 参照。

8) 林 晃史「キクニの土地保有」『アジア経済』(アジア経済研究所)第11巻 第2号, 1970年2月, 35ページ。

9) ジョモ・ケニヤッタ(野間寛二郎訳)『ケニヤ山のふもと』理論社, 1962年, 64-65ページ。

10) メイズはトウモロコシ, ミレットは雑穀のこと。

11) ジョモ・ケニヤッタ, 前掲書, 80ページ。

あったが¹²⁾、遊牧民であるためにその生活区域は非常に広範であり、ビクトリア湖北端からインド洋岸付近までの英領東アフリカのほぼ全域にわたって存在していた。そして、それは彼らが他部族に対して家畜などの略奪をして生計をたてていたためでもあった。したがって、彼らの存在は周辺部族において、特にカンバ族にとっては脅威であった。彼らの略奪は、主として1884年から94年にかけて家畜の疫病が大発生したことによって拍車がかげられたが、略奪では賄いきれぬほどの大被害であったために、人口の減少が起こり、当時のマサイ族の勢力は非常に低下していたと考えられる¹³⁾。最後に、カンバ族であるが、彼らはメイズなど穀類を主食とする農耕部族である一方で、後に述べるように象牙などの取引業も行っていた。しかし、居住していた地域は降雨が不安定な地域であったので、不足しがちな食糧はキクニ族を中心として専ら交易関係に依存していた¹⁴⁾。

次にこれら三部族の交易関係についてみてみたい。彼らの交易関係をキクニ族を中心に整理してみると、以下ようになる¹⁵⁾。マサイ族との取引では、キクニ側が槍、刀、タバコ、ヒョウタン、絵具の原料などを供給し¹⁶⁾、それに対してマサイ族は専らキクニ族が不足をきたしている家畜、皮のマント、皮革類、装飾品などを供給した¹⁷⁾。キクニ族とカンバ族との取引では、両者が共に農耕

12) Uganda Railway Survey Reports with Coresspondence 1893-94, 1893-94 [c. 7025] Vol. LXII, *Irish University Press Series of British Parliamentary Papers. Reports and Other Papers on The Partition of Africa and The Construction of the Uganda Railway 1890-99, Colonies Africa 67*, Irish University Press, Shannon, 1971, pp. 132-141. (以下、書名については *Colonies Africa 67* とのみ表記、ページ数は通巻ページ数で表記) ここでキクニ族は20万人、カンバ族40万人、マサイ族10万人と推定されている。

13) R. Waller, "The Maasai and the British 1895-1905, The Origin of an Alliance," *Journal of African History*, Vol. XVII, No. 4, 1976, pp. 529-553. 一方でこの論文は、他の原住民との生産力の格差も勢力の開きを拡大したとしている。

14) E. S. A. Odhiambo, T. I. Ouso and J. F. M. Williams, *A History of East Africa*, Longman, London, 1978, p. 95.

15) キクニ族を中心とするのは、カンバーマサイ間には積極的な交易活動があったという報告が存在しないため、交易関係はほとんどなかったと思われるからである。

16) ジョモ・ケニヤッタ、前掲書、65ページ。特に最後の3品目は完全にキクニ族に依存していた。

17) 同上書、86ページ。

部族であるので、収獲期に食糧不足を起した方が他方のところへ行って、羊、山羊、牛、象牙と交換に穀物の提供を受けていた。両部族は人種的にも言語的にも同根であるので、友好的に頻繁な交際が行われていた¹⁸⁾。

以上から、すでに当時、三部族内の交易関係はかなり発達していたと考えられ、彼らは自らの再生産構造を交易に多く依存し、この交易関係が決して附随的なものではなかったことが理解される。そして、これらの交易関係はその三部族の内部でのみ形成されていたのではなく、交易品のワイヤーなどからも察することができるように、インド人商人やアラブ商人という、外部との関係を通して発達していったものなのである¹⁹⁾。次に、この対外交易の面をみてみよう。

B 対外交易とその担い手

東アフリカの沿岸部では、おそくとも西暦1～2世紀には、アラビアとの間で象牙、亀甲、犀角、ココヤシ油などの貿易が行われていたことが、最も古い文献の中で伝えられている²⁰⁾。独領東アフリカでは18世紀の中頃までに、内陸部との交易路が確立しており、沿岸部のアラブ商人は、これも沿岸部に定住していたスワヒリ人商人とともに、キャラバン隊を組織して象牙や奴隷獲得のための交易にあたった²¹⁾。その結果、彼らは総称してアラブ-スワヒリ商人と呼ばれるようになった。彼らアラブ-スワヒリ商人が英領東アフリカの内陸部へ直接に進出するのは、1860年代頃と考えられており、それは19世紀中頃からの象牙と奴隷需要の増大が原因であった²²⁾。

18) ジョモ・ケニヤッタ、前掲書、66ページ。なお、カンバ族はメル族などとも交易関係を持っており、ビーズ、ワイヤーなどを移出し、象牙、蜂蜜、家畜、手工芸品を手に入れていた。江波戸昭、前掲論文、140 ページ、参照。

19) 他にビーズ、象牙、皮革類も後述の通り外部商人と関係したものである。

20) 『エリトリア海の案内記(The Periplus of Erythraen Sea)』に見受けられる。日野舜也「東アフリカにおけるスワヒリについて」『アジア経済』(アジア経済研究所)第10巻 第2号、1969年2月、5 ページ、参照。

21) 同上論文、10ページ。

22) 主な奴隷の需要先は、リユニオン・モーリシャス島のフランス領砂糖プランテーション地、ブラジル・ポルトガルのプランテーション地、ザンジバル島及びベンバ島など東アフリカ沿岸諸島のクローブ・ココナツのプランテーション地、アラブ諸国などであった。

まずここで、奴隷と並んで当時から東アフリカの輸出品として重要であった象牙についてふれておきたい。

東アフリカの象牙は細工がしやすく、装飾品としてインドや中国に非常に人気が高く²³⁾、東アフリカ全史を通じて輸出品の中心的地位を保っていた²⁴⁾。しかし、象牙の輸出状況は後に回すとして、ここでは沿岸部のアラブ-スワヒリ商人と内陸部原住民との交易関係についてみてみたい。

象牙は内陸部からもたらされていたが、象牙が採取されてから沿岸部へ運ばれてくるまでには、原住民族間の複雑な関係を経る必要性があった。まず、象狩りを専ら担当していたのは、キクユ族の付近に住んでいたアティ族で、彼らは象牙を手に入れると近隣のキクユ・カンバ・マサイ族などへ、山羊と交換にそれを手渡した。しかし、19世紀初頭においては、この象牙を買い取る中心部族はカンバ族であったため、他部族の者もほとんど手に入れた象牙をカンバ族に手渡した。カンバ族は受けとった象牙をニカ族に売り渡し、そしてニカ族が最終的に沿岸部商人に売り渡すという関係ができあがっており、これは19世紀の後半まで続いたようである。

この中で、カンバ族は象牙取引の独占的役割を担っていたが、そのために彼らの居住地は象牙供給の中心地とみなされるようになっていた。しかし1860年代になると、アラブ-スワヒリ商人が象牙の原産地であるキリマンジャロ山やケニア山に分け入り、1870年代までには彼らは象牙の直接的取引関係を採集民たちと結んだ。このように、沿岸部の商人と直接接触の機会が増したために、他部族の者もカンバ族の独占を嫌い、これら商人との接触を始めた。この結果、カンバ族は象牙の独占的仲介者の立場を追われ、その代替として、需要が高まってきた奴隷の獲得に専念しだし、他部族の婦女子を誘拐したために、近隣部族の反感をかい、その地位を著しく失墜させることになった。このように交易

23) G. S. Were, *East Africa through a thousand years, a history of the years A. D. 1000 to the present day*, Africana Public Cooperation, New York, 1970, p. 14.

24) A. D. Gupta and M. N. Pearson (Ed.), *India and the Indian Ocean, 1500-1800*, Oxford University Press, Calcutta, 1987, pp. 201-219.

関係は内陸部の部族の経済的活動のみならず、その部族間関係にも影響を与えたのであった²⁵⁾。

次に、奴隷交易であるが、これは後に触れるイギリス人進出の際に大きく関係してくるので、詳説しておきたい。

アラブ-スワヒリ商人による奴隷獲得手段は大きく分けて二つあり、それは購入形式と略奪形式であった。奴隷は、内陸部で一旦象牙運搬人として調達され²⁶⁾、沿岸部まで象牙を運んだ後、象牙は主としてインド人商人に渡され、奴隷はそのままアラブ-スワヒリ商人の元に残されて、各地に移出された。アラブ-スワヒリ商人は、同時に内陸部へ象牙・奴隷の交換品として、綿布、銃、弾薬などをもたらしていた²⁷⁾。奴隷は沿岸部のアラブ人の経営するプランテーションで使役されることもあったが²⁸⁾、主としてザンジバル島内へ供給され、そこから世界各地へ売られるか、ザンジバル島において、当時の経済の中心をなしていたクロープ生産に従事させられた²⁹⁾。したがって、ザンジバル島が東アフリカ全域を牛耳っていた当時には、奴隷の存在はアラブ-スワヒリ商人のみならず、東アフリカのアラブ人全体の経済活動の要の一つであったわけである。しかし、この奴隷交易は1876年にイギリスが陸上ルートの輸送禁止令を出したことや³⁰⁾、1872年のハリケーンによるザンジバル島内のクロープ畑の大きな被害によって大幅に衰退した。そして、1897年にイギリスの奴隷制廃止令により、この地域の奴隷交易が禁止されることになるのである³¹⁾。では、当時の

25) G. Muriuki, *A history of the Kikuyu, 1500-1900*, Oxford University Press, Nairobi, 1975, pp. 100-109. また、カンバ族の交易及び符牒については、川田順道編『黒人アフリカの歴史世界』山川出版社、1987年、214-216ページ、参照。

26) *Colonies Africa 67*, 1893-94 [c. 7025] Vol. LXII, pp. 146-151.

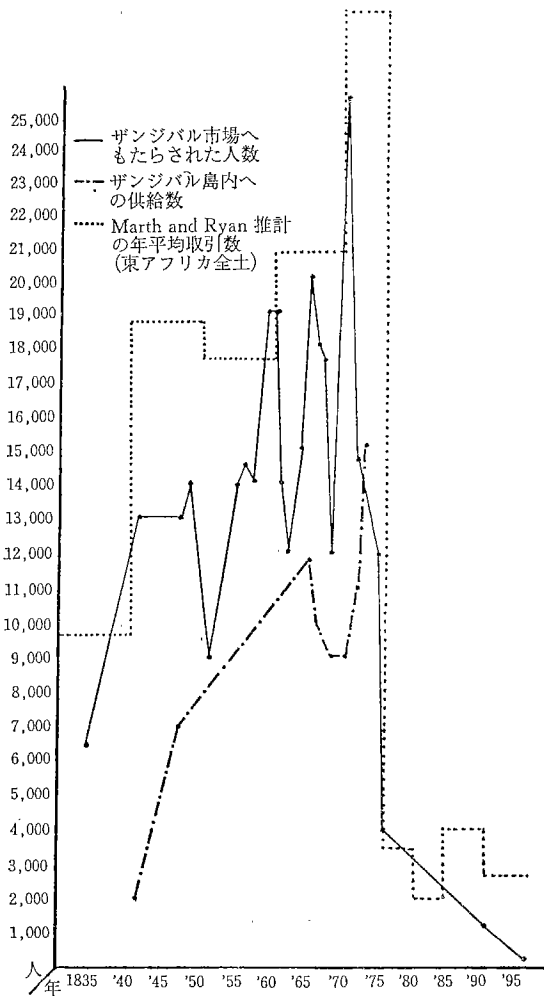
27) すでにこの時期から、綿布が内陸部にもたらされていたことは、後の経済構造の変換をみる上で、充分注意を要する。

28) R. M. A. van Zwanenberg and A. King, *An Economic History of Kenya and Uganda 1800-1970*, Macmillan, London, 1975 (1st. ed.), p. 176.

29) 富永智津子「ザンジバル社会とクロープ生産—アラブ支配からイギリス支配へ—」山田秀雄編著『イギリス帝国経済の構造』新評社、1986年、所収、参照。

30) 富永智津子「19世紀東アフリカにおける長距離交易の展開と首長制社会の変様—バンガエルトの事例（タンザニア）—」、34-35ページ。

31) 富永智津子「ザンジバル社会とクロープ生産—アラブ支配からイギリス支配へ—」、388ページ。



第2図 東アフリカの奴隷交易数

(出所) 宮永智津子「19世紀東アフリカにおける長距離交易の展開と酋長制社会の変様」 p. 34.

奴隷交易状況を示す**第2図**をみてみよう。後に述べることになるがこの時期、イギリス本国では、ウガンダでなお奴隷交易が残存しているとされ、そのためにイギリス統治の必要性があるとしたのであるが、実際には奴隷交易の衰退は、この図にみるようにイギリス人の本格的な内陸部進出が始まる1880年代以前の1870年代にすでに起こっていたのであった。

そして、奴隷貿易の衰退は東アフリカのアラブ人がその経済基盤を損失することを意味し、彼ら全体の勢力の衰退をもたらしていくのであった。

イギリス人の進出以前に内陸部に対する影響力を失うのがアラブ人であるなら、インド人は正にその逆であった。付言するならば、このアラブ人の没落を促した原因の一端を担っていたのもインド人なのであった。すでに1870年代から1880年代には、ザンジバル・ベンバ両島のアラブ人クローブ生産者の3分の2が不動産を抵当にして多大な借金をインド人に対して負っていた。このように、アラブ商人の経済活動は、すでに実質的にはインド人商人に従属していたのであった³²⁾。

その状況をリグビィは次のように報告している。

「ザンジバル島には約5000人の英系インド人が住んでおり、対外貿易のほぼ全体が彼らを通じて行われている。象牙は内陸部から彼らの手に引き渡される。ゴム樹脂は海岸地帯に住んでいるバニヤン（カーストの一種）・インドたちがその採集をしている者たちから買い集めている。また、アメリカやハンブルグからの船荷は英系インド人に買い占められている。ザンジバル島のすべての商店経営者がインドの出身である。……ここ数年インドからの移民は激増している。彼らはザンジバル島でかなりの不動産をアラブ人から買収したり、抵当にして差し押えたりしている。」³³⁾

このようなインド人商人の幾人かは東アフリカ内陸部へ活動の手を広げていった。しかし、彼らの活動が内陸部で本格化するのにはウガンダ鉄道の建設の開

32) 富永智津子「ザンジバル社会とクローブ生産」378-379ページ。

33) Zanzibar Archives, Serial E. 28, Outward letter no. 3 of 1860. quoted by J. S. Mangat, *A History of the Asians in East Africa*, c. 1886 to 1945, Clarendon Press, Oxford, 1969, p. 7.

始を待たなくてはならない。

以上、奴隷と象牙についての交易関係の変遷をみてきたが、交易状況の変化は、現地経済の部族や商人にとって、多大な影響を与えた。そこから交易関係がいかに現地経済にとって重要であったかが理解されたと思われる。

2 イギリス人の内陸部進出

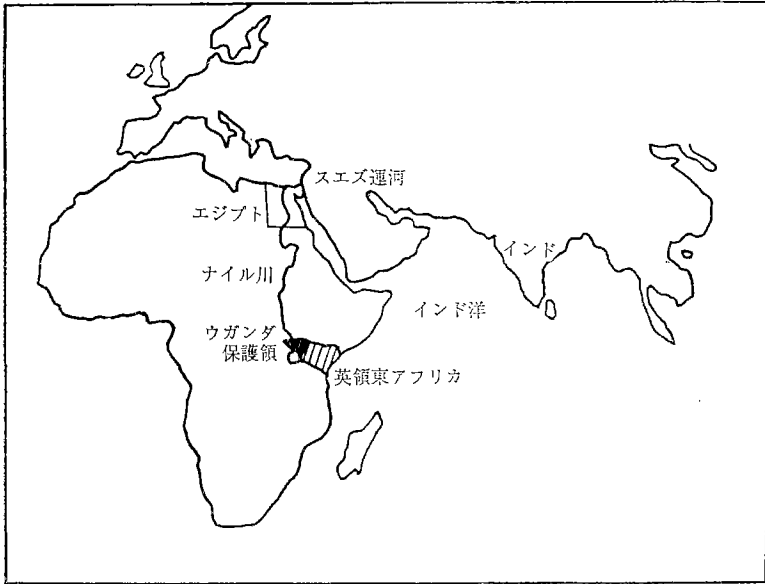
A 列強の東アフリカ進出における世界的背景

これまでみてきたように、当時の東アフリカは交易を通じて世界経済の一端を担ってはいたが、経済的にはその交易品の額や象牙などの輸出品の構成などからみて、ヨーロッパ諸国の再生産構造にとっては不可欠な地域とは言えなかった³⁴⁾。しかし、地政学的な面からいうと、正に列強、殊にイギリスにとって重要な地点であった。イギリスの植民地の中で最も重要であったのは、いうまでもなくインドであった。したがって、インドへの航路の確保は、イギリスの植民地政策上、中心的な項目をなすものであった。そして、従来の喜望峰回りの航路では4～6ヶ月を要するために、それに代わるルートの要請が東インド会社の活動の活発化により高まってきたのである。

そこで登場してきたのがエジプト経由のルートであった。19世紀中頃に、イギリスの主張により、アレキサンドリアーカイロースエズ間の鉄道が完成した。その一方でフランスは古くからエジプトと同盟しており、かつイギリスのアジア進出を阻止することを自らの目的としていたので、エジプト副王サイドからスエズ運河建設の認可をとりつけ、一方的な負債をエジプトに押し付けて、1869年にその完成を遂げた³⁵⁾。その結果、イギリスは前述の鉄道の意義を喪失したが、イギリスとフランスの対立という様相のもとでエジプトが地理的に占める重要度はますます増大し、エジプトの軍事的重要度は、列強、特にイギリスにとって非常に大きなものとなっていったのである。

34) 当時の輸出入構造の分析は、第Ⅲ章にて行う。

35) 西谷 進「19世紀後半エジプト国家財政の破産」『アジア経済』(アジア経済研究所)第13巻第10号、1967年10月。



第3図 ウガンダ・英領東アフリカの位置関係

エジプトの確保は、その地を貫流するナイル川上流、とりわけその源流の確保を意味し、そこで浮上してきたのが、ナイル川上流部でありアフリカ大陸の中央部に位置するウガンダであった。（第3図参照）

このウガンダは、イギリス植民地政策の要ともいえる「3C政策」³⁶⁾の中心部に位置するという意味でも重要であった。したがって、ウガンダはその計画路線の中央部にあたるため、早くからその地域の獲得の必要性を巡り、経済的利得の有無の考慮とあわせて、イギリス議会内で論議をよんでいた。

また、外務省のローズベリー卿も、ウガンダ獲得の推進者であった。彼はウガンダを「中央アフリカの要所」と呼んでいた³⁷⁾。また、当時のイギリス国内

36) 「3C政策」とは南アフリカのケープタウンとエジプトのカイロを結び、さらにインドのカルカッタとを鉄道で連絡するという広大な計画であり、その推進者であったセシル・ローズの名をとって、一般に「セシル・ローズの夢」(Cecil Rhodes' Dream)と呼ばれていた。

37) R. Robinson, J. Gallagher and A. Denny, *Africa and the Victorians, The Official Mind of Imperialism*, Macmillan, London, 1981 (2nd ed.), p. 315.

には東アフリカには依然として奴隷制が残存しているという情報が民衆レベルに広がっており、19世紀初頭から進んでいた人道主義的なイギリスの奴隷制廃止運動³⁸⁾を背景として、新聞の報道や市町村議会の決議文の採択などによりさらに奴隷制廃止の声が高揚していったのである。そして「ウガンダ獲得による奴隷制の廃止」というスローガンは世論として大きな潮流を形成していった³⁹⁾。このような民衆の支持はウガンダ保護領化の上で無視できない存在になっていたのである。

そして、1884年に始まるベルリン会議以降、列強の東アフリカ進出は激化したが、その先鞭をつけたのは意外にもドイツであった。ビスマルクはドイツ植民会社の創設者であるカール＝ペーターが内陸部進出の際取り交した原住民首長との条約を元に、首長と村民をドイツの保護下に置くことを宣言した。イギリスはそれまで、インド洋上のザンジバルのスルタンを通じて内陸部の利権を獲得しようと努力を続けていたが、ドイツが直接的な行動に出たために、イギリスもまた直接に内陸部へ進出する方策へ転じざるをえないことになった。そして、一旦、1886年にドイツとの間で両国とザンジバル島のスルタンの勢力範囲を決定した後、内陸部へ進出を開始することにした⁴⁰⁾。この事業を担ったのが、ウィリアム・マッキノン社長とする「帝国イギリス東アフリカ会社」(Imperial British East Africa Company. 以下 I B E A 会社と略す)であり、彼らは1888年に勅許状を与えられ、本格的な内陸部進出を開始することになったのである。

それでは次にこの I B E A 会社について詳しくみていきたい。

B 「帝国イギリス東アフリカ会社」と原住民

I B E A 会社の性格は、非常に政治的であった⁴¹⁾。そして I B E A 会社は駐

38) 近藤尚武「イギリス植民地における奴隷制廃止の研究史的考察」『三田商学研究』(慶応義塾大学)第28巻 第3号, 1985年8月, 73ページ。

39) Anthony Low, "British Public Opinion and the Uganda Question: October-December 1892," *The Uganda Journal*, Vol. 18, No. 2, Sep. 1954.

40) その後、イギリス-ドイツ間で1886年、1890年と2回にわたって勢力範囲の改定を重ねた。

41) J. S. Galbraith, *Mackinnon and East Africa 1878-1895: A Study in the 'New Imperia-'*

在所の建設を進めながら、次第に原住民との接触をはかっていった。ここではその過程を、前述のキクユ族、カンバ族の二部族の関係においてみてみよう。

キクユ族は、1860年代から沿岸部からやってくる交易キャラバン隊のために余剰農産物の取引をはじめていたが、1880年代にはキャラバン隊の通行が一層頻繁になり、そのための生産が活発化した。そして、1890年代にはキャラバン隊との取引に重点を置くようになっていった。しかし、I B E A会社の駐在所とキクユ族の関係は一時期緊張関係となったが⁴²⁾、キナンジュイというキクユ商人により、1893年から95年にかけてキャラバン隊に食糧が供給され続けたことから考えてみると⁴³⁾、キクユ族とI B E A会社との間に決定的な亀裂が生じたとはいえず、その後の両者は交易の拡大を通じて関係を修復していったと考えられる。

次にカンバ族との関係についてみたい。I B E A会社は1889年に初の駐在所をマチャコスに建設したが、その地はカンバ族の勢力範囲であった。はじめの内両者は友好関係を保っていたが⁴⁴⁾、長期間に渡って居留する内に、次第にカンバ族の反感をかうことになり⁴⁵⁾、1890年から91年にかけては緊張関係が続いたが、1892年にその所長となったアインスワースは、話し合いや交易の再開、建設工事には彼らを労働者として雇用するなどして、積極的にカンバ族との関係の修復を図った。その結果、1892年にI B E A会社の資金不足のため、マチャコス駐在所が自力経営に追い込まれたときにも、付近のカンバ族は無償で食糧を与え続けた。それは1893年の一年間に小麦粉2万ポンドに達したのである。

⁴¹⁾ *Uganda*, Cambridge University Press, New York, 1972, pp. 140-141.

⁴²⁾ Peter Rogers, "The British and the Kikuyu 1890-1905, A Reassessment," *Journal of African History*, Vol. 20, 1979, p. 258.

⁴³⁾ *Ibid.*, p. 262.

⁴⁴⁾ J. F. Jackson, *Early days in East Africa*, Edoward Arnold, London, 1897 (Reprint, London: Dawson of Pall Mall, 1969), p. 167.

⁴⁵⁾ その理由は、会社の運搬人や警備人がカンバ族に対し盗みを働いたこと、付近を通るキャラバン隊に長老への物品の贈与を禁止したこと、ウガンダやブエノロの反乱を制圧するためにスーダン兵を派遣し、それが彼らにとって威圧となったことなどであった。J. F. Munro, *Colonial Rule and the Kamba, Social Change in the Kenya Highlands, 1889-1939*, Clarendon Press, Oxford, 1975, pp. 35-36, 参照。

各駐在所はその地の主要部族に荷担するという傾向が一般にみられるが、このように I B E A 会社とカンバ族の間にも、相互利益が成立していたのである⁴⁶⁾。

以上のように、I B E A 会社は各部族と友好関係を持つことにおいて最終的に成功したが⁴⁷⁾、その結果をもたらしした一つの要因は交易関係であった。この時期、上述のようにキクユ・カンバ族は I B E A 会社に対して食糧供給のため、生産を拡大しつつあり、それが後の植民地化以降の経済構造変容へのステップとなるのである。

しかし、上述のように I B E A 会社は原住民と友好関係を持つといった点では成功したといえるが、それはキャラバン・ルート周辺に存在する原住民との単なる接触であって、内陸部の統治とは本質的に異なるものであった。つまり、それは原住民がイギリスの権益を認めたということとは別物であったという事である⁴⁸⁾。

その間、イギリス本国では、1893年までにローズベリーが議会内に勢力を伸張し、また、ドイツがフランスをナイル川流域に進出することを促したために、ナイル川上流の確保の為、緊急にウガンダ保護領化の必要性が生じてきた⁴⁹⁾。そして、ついに1894年8月にイギリスはウガンダを保護領と宣言した。一方、I B E A 会社は財政難を解決できず、93年にはマッキノンが病死することもあって、1895年7月1日をもって会社の財産並びに権益のすべてをイギリス外務省のもとへ引き渡し、イギリスは東アフリカを保護領とした。そして、統治のさらなる徹底化をはかるために東アフリカ沿岸部からビクトリア湖東端に至る

46) J. F. Munro, *op. cit.*, p. 41.

47) この時期、マサイ族は伝染病の流行に合い、家畜のほとんどを失い、疲弊していた。したがって、I B E A 会社はマサイ族を保護することで彼らとも協力関係を作ろうとしていた。V. Harlow, E. M. Chilver and A. Smith (Eds.), *History of East Africa*, Vol. II, Oxford University Press, London, 1965, p. 3; Richard Waller, *op. cit.*, p. 530; R. Oliver and G. Mathew (Eds.), *History of East Africa*, Vol. I, Oxford University Press, London, 1963, p. 417, 参照。

48) J. S. Galbraith, *op. cit.*, p. 230.

49) A. J. P. Taylor, "Prelude to Fashoda: The Question of the Upper Nile, 1894-5," *English Historical Review*, Vol. 65, No. 254, Jan. 1950. pp. 53-54; Robinson and J. Gallagher and A. Denny, *op. cit.*, p. 329.

鉄道建設が開始されることになるのである。

II 鉄道建設と英領東アフリカ

1 建設の目的

第I章でふれた通り、東アフリカ統治の意義は、ナイル川上流部に位置するウガンダに達する「道」を確保することであり、したがって当然、インド洋沿岸部からウガンダと接するビクトリア湖に至る鉄道⁵⁰⁾も、政治的な意図から建設されたと考えられる。しかし、建設終了後の1904年に提出された『ウガンダ鉄道委員会最終報告』の中で、建設の発端は1890年に開かれたブリュッセル会議で定められた一般条約の第一条項に示されているとしている。

「列強は、アフリカの内地部における奴隷交易を抑止する最も効果的な手段は以下のものであると宣言する⁵¹⁾。……道路、特に鉄道の建設はすでに設置されている駐在所と沿岸部を結び、内地部の水系や急流・豪雨によって破壊される恐れのある河川の上流部へ簡単に達することを可能にし、現在の人力に頼る運搬手段を経済的かつ迅速な運送手段に代替させるために行なわれる。……大英帝国は、すでにウガンダと英領東アフリカをその勢力範囲に収めているため、ブリュッセル条約の規定を遂行する義務があり、先の条項にあるモンバサからビクトリア・ニャンザ湖（ビクトリア湖）に至る鉄道とそれに附随する電話線、そして（ビクトリア湖の）バーケリー湾から出発する蒸気船などが、その（奴隷交易抑止の）遂行に最も有効な手段と考える。」⁵²⁾
(傍点およびカッコ内は筆者による。)

このように、ウガンダ鉄道の建設は奴隷交易抑止という人道的な目的を掲げてなされるものだといわれている。しかし、前述したごとく、ヨーロッパの情勢からして政治的意図が明白であること、加えて第I章でふれたように東アフリカでは当時すでに奴隷交易は衰退していたことなどから考えて、奴隷交易抑

50) 東アフリカ内地部を通過し、ウガンダを通らない鉄道が「ウガンダ鉄道」と呼ばれるゆえんは、ウガンダを目的地としたところにあった。

51) 以下、簡略化のために、主要な部分以外は省略する。

52) Extracts from Final Report of the Uganda Railway Committee, February 22, 1904, p. 408, in G. H. Mungeam (Ed.), *Kenya, Select Historical Documents 1884-1923*, East African Publishing House, Nairobi, 1979.

止という目的が全く名目以外でありえないことは明らかである。そのことは、後年になってチャーチルがアフリカを旅したときに記した自著において、ウガンダ鉄道は「ウガンダに至る政治的鉄道として、そしてナイル川上流におけるイギリスの支配を確実にするための政治的鉄道としてのみ計画された」⁵³⁾と述べていることから明白である。ただ、この奴隷交易抑止という名目が効果を発揮したのは商業的可能性がほとんど報告されていなかった東アフリカの大地に、イギリス人の税金によって鉄道建設を行うことを当のイギリス人納税者たちに納得させたことにあると考えられる⁵⁴⁾。つまり、帝国主義的進出が絶えず何らかの名目を必要としたのは、対外的な配慮とともに対内的な配慮も大きかったのではないかと思われるのである。

2 建設実施まで

A 「帝国イギリス東アフリカ会社」と鉄道

このブリュッセル条約の遂行の任務を担ったのも I B E A 会社であった。彼らは電話線の設備、道路の建設、タナ川での蒸気船の設置などの他に、全長60マイルの狭軌の鉄道を建設しようとしていた。鉄道建設は会社の主要目的のひとつであったが、資金不足を訴えていた状況下にあっては、この目標は当初から困難性を帯びていた。1890年の初めに、30マイル分の鉄道資材を運び入れ⁵⁵⁾、労働力としてはインド人移民の他に、主として現地のギリヤマ族を使用した⁵⁶⁾。そして数マイルが完成して営業を始めたが、7マイルを建設したところで、資金難と労働力調達の困難により工事は中断し、それ以降続けられることはなかった。その後、この鉄道はほとんど使用されずに廃線となったが、この「中央

53) W. S. Churtill, *My African Journey*, Hodder and Stoughton, London, 1908, p. 6.

54) 鉄道の負債を完全に償還する1925年11月15日現在までに、イギリス国民は約790万ポンドを税金として支払った。M. F. Hill, *Permanent Way, The Story of The Kenya and Uganda Railway, Being the official history of Tansport System in Kenya and Uganda, East Africa Railway and Harbours*, 1961 (2nd. ed.), pp. 242-243, 参照。

55) J. S. Galbraith, *op. cit.*, p. 201.

56) *Colonies Africa* 67, 1893-94 [c. 7025] Vol. LXIII, p. 132.

アフリカ鉄道」と大仰な名称をつけられた鉄道は、形の上では東アフリカにはじめて建設された鉄道として名を残すことになった。I B E A 会社は資金不足を政府援助で補おうとして再三外務省に援助を求めたが、大蔵省は商業的発展の可能性を援助資格としており、まだその可能性の未知数である東アフリカへの投資を渋っていた。しかし、マッキノンによって現地開発における鉄道の果たす重要性を強調された外務大臣のサリスベリーが、大蔵省に鉄道が東アフリカの商業的発展の可能性を拡大するとの見解を示し、最終的に大蔵省は彼の提案を受け入れ資金拠出の姿勢を示した。会社は時機を逸さずに1891年に鉄道建設に詳しい技師3人とともに協議を重ねたが、ルートを決定するために必要な正確な情報が存在していないために、全長は500～650マイル、費用は175万～500万ポンドとされ、意見の不一致をみた⁵⁷⁾。

B 内陸部調査と予算推計

地形の内陸部調査の必要性を痛感した大蔵省は、1891年、マッキノンに調査費の大半を請負う約束をした⁵⁸⁾。

それを受けたジェイムス・マクドナルドとジョン・プリングルを中心とした調査隊の一行は、1891年の11月にモンバサに到着した。そして、両隊は1892年の9月に調査を終えて帰って来た⁵⁹⁾。翌年3月に大蔵省へ提出された『モンバサービクトリア湖鉄道調査報告書』⁶⁰⁾は、全体を通じて楽観的な見通しの下に作製されている。

まず全長であるが、これは657マイルと推定している。次に、費用は224万ポンドと推計をしている。勿論、この費用は「できる限り安価に鉄道を建設する可能性」を追及しての計算である。なお、軌間は3フィート6インチの狭軌が

57) M. F. Hill, *op. cit.*, pp. 51-53.

58) *Ibid.*, p. 56.

59) *Ibid.*, p. 82.

60) Reports on Mombasa Victoria Lake Railway Survey, 1893, 1893-94 [c. 7025] Vol. LXII. in *Colonies Africa* 67. 鉄道の正式名称は、当初から Mombasa Victoria Lake Railway とされ、通称として Uganda Railway が使用されていた。

提案されていた⁶¹⁾。

また、労働力の調達については、この時期から、「大量の労働者をインドから移入しなければならない」としている⁶²⁾。原住民については、一方で鉄道建設に参加すると考えられる部族（ギリヤマ、テイタ、カンバ、マサイなど）と、それに反対するとみられる部族（キクユ）に分けているが、労役の提供はともかく、大半の部族は建設に反対しないであろうとしている⁶³⁾。

また、路線付近や湖周辺の土地は、非常に肥沃であると評価しており、「ビクトリア湖の鉄道終着地の利用や蒸気船の運行、さらに鉄道が湖周辺の肥沃で人口が多い土地を結ぶことで、この地の発展に必要な販路が提供されるであろう。」⁶⁴⁾としている。

1895年には「ウガンダへの鉄道連絡の問題を考える委員会」が結成され、4月に報告書が提出された。委員会は、マクドナルド報告に検討を加えた上で⁶⁵⁾、「モンバサからビクトリア湖間の657マイルの鉄道の建設費を、224万ポンドから175万ポンドへ、つまり1マイルあたり2700ポンドへ削減が可能である」と主張している。その理由として、軌間の減少(3フィート6インチから3フィート)、レール1ヤードあたりの重量の減少(50ポンドから35ポンド)などをあげている⁶⁶⁾。

さらに、1895年9月には、外務省のパーシー・アンダーソンを委員長とする委員会が結成され、「数回の会合と念入りな調査」を重ねた結果、「軌間は(インドの狭軌制のもので、採用予定の)1メートル(3フィート6インチ)幅へと広げ、レールの重量を……1ヤードあたり50ポンドへもどすことを推奨する」⁶⁷⁾とした。また、費用総額は、マウ山脈における建設の困難や、あらゆる偶然性

61) *Colonies Africa* 67, 1893-94 [c. 7025] Vol. LXII, p. 53.

62) *Ibid.*, p. 57.

63) *Ibid.*, pp. 132-137.

64) *Ibid.*, p. 63.

65) Report of the Committee, Appointed to Consider the Question of Railway Communication with Uganda, Aug. 1895, 1895 [7833] Vol. LXXI, p. 226, in *Colonies Africa* 69.

66) *Ibid.*, pp. 226-227.

67) Memorandum, Relating to the Uganda Railway Bill, Apr. 1896, 1896 [c. 8049] Vol. LIX, p. 239, in *Colonies Africa* 67.

を考慮して、「300万ポンドしか建設資金を準備しないことに、現段階では賛成できない。」と結論づけている。建設に関しては「(1897年3月末までの)会計年度内に約100マイルが敷設されることを希望」している⁶⁸⁾。

C 鉄道債券の発行

そして、大蔵省は1896年1月に、ウガンダ鉄道の予算推計を諮問し、それに対して鉄道委員会は325万ポンドと解答をした。その後、2月に委員会は「最低400万ポンド」を要請したが、大蔵大臣は下院に対して300万ポンドのみを要請した⁶⁹⁾。それに対して、1896年7月2日に鉄道債券の発行が許可され、整理公債基金 (Consolidated Fund) から300万ポンドを超えない範囲と限定された。ウガンダ鉄道債券は、様々な反対を受けながらも、1896年8月に下院を通過し、上院においてはほとんど反対も受けずに通過した。このように、最終的な建設予算は300万ポンドとされたわけだが、その予算推計は、1891年から翌年にかけて行われたマクナルドらの現地調査の結果を受けたものであり、建設予算をめぐるすべての議論はその報告書の解釈をめぐるの議論に過ぎないのである。しかも、この予算額は不測の事態を考慮して余裕をもたせたものであった。それゆえ、後に問題となる予算オーバーは全く予期されていなかったのである。そして、この誤算が東アフリカの経済的変容をもたらす大きな要因となるのである。

3 建設過程

A 進行状況

I B E A 会社の撤退に伴って、鉄道建設は、外務省下に置かれたウガンダ鉄道委員会の監督のもとで行われた。チーフ・エンジニア兼チーフ・マネージャーは、ジョージ・ホワイトハウスで、彼はすでにイギリス本国、南アフリカ、メキシコ、南米、そしてインドの鉄道建設に携わった経験を持っていた。ホワ

68) Memorandum, Relating to the Uganda Railway Bill, Apr. 189, 1896 [c, 8049] Vol. LIX, p. 240, in *Colonies Africa* 67.

69) M. F. Hill, *op. cit.*, p. 133.

第1表 ウガンダ鉄道建設状況

(m.: マイル)

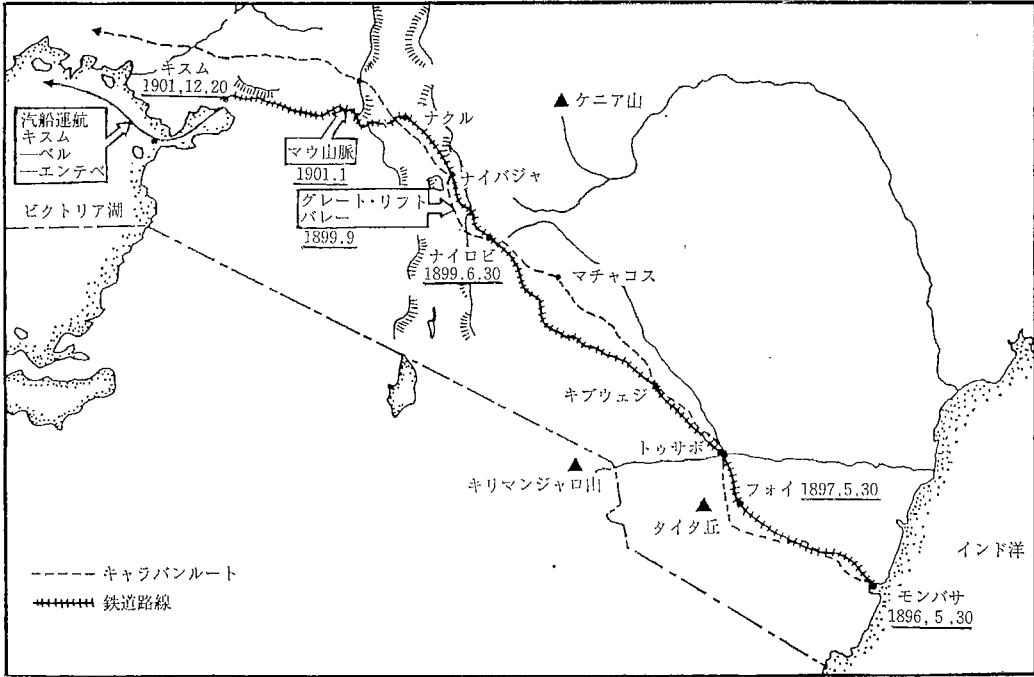
年, 月	距離 (地点)	年, 月	距離 (地点)
1896. 5	(モンバサで着工)	1899. 5	326 m. (ナイロビ)
1897. 5	64 m. (フォイ)	1899. 9	363 m. (グレート・リフト ・バレー)
1897. 9	100 m. (トゥサボ)		
1898. 1	131 m. (キブウェジ)	1901. 12	582 m. (キスム)

(出所) *Colonies Africa* 67, 1899 [c. 9331] Vol. LXIII, pp. 379-380; G. H. Mungeam (Ed.), pp. 410-412 より作製

イトハウスは、1895年12月にスタッフとともにモンバサに到着した。全スタッフは外務大臣によって任命され⁷⁰⁾、インドからは2000人の未熟練工の他、石工、鍛冶職人、現場監督までが送りこまれた。以下、建設の進展状況をまとめると、第1表のようになる。

そして、ここでさらに確認しておきたいことは、第4図でみられるように、鉄道路線が、従来外部商人や原住民商人が通過していたキャラバン・ルート上をほぼ忠実に沿って敷設されたことである。つまり鉄道は英領東アフリカ内部で最も外部に開かれたルートを踏襲していったのである。このルートの選択は、イギリス側がウガンダ鉄道建設を経済的發展よりも、政治的目的を中心として行ったため、ルートは単に建設しやすい場所が選択されたという面もあるが、外部商人・原住民商人が通過し、交易を行っていたこのルートこそは、その周辺が外部に開かれており、かつ、経済的發展の度が高かったため、建設の際の食糧の調達、労働力の調達において最もその可能性が高かったという面もあり、その意味においては、そのルートの選択は必然的であったわけである。したがって、この鉄道の建設によって、奴隷や商人などの「人力に頼る運搬手段」が、鉄道という「経済的かつ迅速な運搬手段」に代替される可能性が出てきたのである。つまり、従来の交易路は、ここに至って、ますます現地経済を世界経済へと結び付ける手段を与えられたのである。

70) Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1896-97, Jul. 1897, 1897 [c. 8435] Vol. LXII, p. 247, in *Colonies Africa* 67.



第4図 ウガンダ鉄道建設進展図

(出所) E. S. Odhiambo, T. I. Ouso and J. F. M. Williams, *op. cit.*, p. 121より.

B 建設の現地経済への影響

以上が建設の進行状況の概略であるが、以下では鉄道建設の過程の中で形成され、その後の東アフリカの経済・社会構造の変化に大きな影響を及ぼすことになる要素について詳しくみていきたい。まず、労働力の調達についてであるが、この問題はその後英領東アフリカの経済開発の問題と深く関わりあいを持っているので、詳しく述べる必要がある。労働力は、原住民とインド人クーリーに分類される。

ウガンダ鉄道建設と原住民の関係は、ヨーロッパ資本主義とアフリカの原住民経済との積極的な接触の一つである。しかし、これをみる前にそれ以前から「運搬人」としてイギリス人に雇用されていた原住民の性格を位置づける必要があるだろう。

東アフリカには、内陸を貫く河川が存在しないため、アラブ-スワヒリ商人などのキャラバン隊は多かれ少なかれ原住民を運搬人あるいは案内人として使用していた。その結果、沿岸部のモンバサには1895年の時点でスワヒリ人約1100人が常勤運搬人として生計をたてており⁷¹⁾、彼らはすでにルビーで、つまり貨幣で労賃を受けとっていた。1891年の内陸部の調査においてもヨーロッパ人やインド人以外に、スワヒリ人が沿岸部から雇われ、彼らは役職に応じて月給を貨幣で受け取っていた⁷²⁾。このように、沿岸部においては、すでにアラブ-スワヒリ商人の活動を通じて貨幣流通圏が形成されており、貨幣形態での定期的な賃金支払いの慣行が成立していた。ただそれはあくまでも沿岸部に限られ、内陸部には貨幣を使用した積極的な交易活動は展開されておらず、貨幣流通圏はほとんど形成されていなかったと思われる。

鉄道建設に際しては、労働力は初期からインド人クーリーの導入が提案され

71) A. Clyton and D. C. Savage, *Government and Labour in Kenya 1895-1963*, Frank Cass, London, 1974, p. 5.

72) しかし、スワヒリ人を中心とするそのような原住民に対するイギリス人の評価は一般に低く、酒飲みで怠惰である、としている。 *Colonies Africa* 67, 1893-94 [c. 7025] Vol. LXII, p. 157, 参照。

73) *Ibid.*, p. 132.

ていたが、一方で原住民も労働力として期待されていた。マクドナルドの報告書で、労働力提供に期待がかけられていたのは、ギリヤマ族（彼らはI B E A会社の中央アフリカ鉄道建設の際に労働力を提供した）、ドゥルマ族、テイタ族、カンバ族、マサイ族などであった⁷⁴⁾。そして、実際の建設が開始された後の1897年の報告書では以下のように述べられている。

「原住民労働者の内の大半は、はじめのうち積み荷の運搬以外何ひとつできない者たちであった。……（しかし）彼らを雇用し、鉄道建設に対する教育をすることについては、この数カ月で見通しがついてきており、現在の雇用者数は1400人に達しようとしている。」⁷⁵⁾

1898年の報告では「キブウェジ付近の原住民労働者を使用」したことが述べられている。この年の3月末現在では1372人のスワヒリ人やカンバ族が雇用されていた。しかし、ちょうどこの時期から建設は専らインド人クーリーに依存し始め、インド人と比較をされるため原住民労働者に対する評価は次第に厳しいものに代わっていく。

「原住民労働力の調達は、主として断続的、不規則になってきた。部族の中でも、現在ではキクニ族が労働力としては最も優れているが、頭の中で危険を思いついてはすぐに混乱に陥り、その場を離れてしまうことが多い。」⁷⁶⁾

また、同年のモレスワースの報告書では、原住民労働者の一般的な特徴がまとめられている。

「大半の部族民にとって組織労働という概念は全く異質のものである。これは、この地に小首長ばかりが多数いて、限られた人数にしか権力を持っていないことが原因であろう。原住民は共同体に対して非常に強い帰属意識を持っており、自分たちの地域から遠くはなれて働くことを嫌がる。スノウドン氏はキクニ族に対して大きな影響力を持っていて、彼らをキブウェジ付近での厳しい土木工事にあてさせたが、気候

74) *Colonies Africa* 67, 1897 [c. 8435] Vol. LXII, p. 248.

75) Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on Progress of the Works, 1898-1899, Jul. 1899, 1899 [c. 9333] Vol. LXIII, p. 391, in *Colonies Africa* 67.

に適合できず、彼らはやがてホームシックにかかり、自分たちの村落へ帰っていった。』⁷⁶⁾

この時点での原住民労働者数は2650人で、インド人クーリーを含めた全労働者数のわずかの17%しか占めていなかった。

また、1897年から1899年の末まで続いた飢餓は諸部族に大きな影響を与えた。特に、カンバ族への影響は大きく、これが食糧を求めていた彼らに鉄道で働きかけを与え、イギリス側もカンバ族との間に条約を結び、鉄道で働くことを条件に賃金、食糧の提供を約束した。彼らは当然衰弱していたために働きぶりは芳しくなかったが、イギリス側には運搬以外の仕事は何ひとつできないと映ったようである⁷⁷⁾。1901年3月現在の原住民労働者数は、2506人であった⁷⁸⁾。興味深いのは、この数値の中に保護領政府の始めた徴税によって現金収入の必要性が出たために、止むなく労働力を提供したと考えられるものがいたことである。家屋税の徴収は1901年から開始されたが、この前後からルヤ族とルオ族が鉄道建設作業に加わったのである。そして、1902年3月末現在では、原住民労働者数は2335名と、1901年時点とほぼ同数であったが、1904年3月末には3660名と増加をみた⁷⁹⁾。

以上のように原住民労働力の調達は初期のマクドナルドの期待に反して限られた部族からしか得られず、それも飢餓や徴税といったのっぴきならない状況の下で初めて成されるといった有様であった。そのため、労働力は当初からインド人クーリーへ依存するという考えが強かった。鉄道委員会の副委員長であったジョン・カークはインド政府にクーリー移入の要請を以下のように伝えている。

「まず、原住民労働力を手に入れようと努力をしたが充分には獲得できないことが

76) Report on the Uganda Railway by Sir Guilford Molesworth, K. C. I. E., Dated March 28 1899, Jun. 1899, 1899 [c. 9331] Vol. LXIII, p. 368, in *Colonies Africa* 67.

77) Sharon Stichter, *Migrant Labour in Kenya: Capitalism and African Response, 1895-1975*, Longman, London, 1982, p. 16.

78) *Ibid.*, p. 17.

79) M. F. Hill, *op. cit.*, p. 242.

わかった。第一に、彼らは定期的に働こうとはしない。つまり、雨が降り始めれば、彼らは自分たちの畑に耕作をしに帰ってしまうし、雨量が少なくなり飢きんになるとやってくるのだ。したがって、労働力を獲得することは不可能であり、そこで我々はインド政府に（インド人クーリーの移入を）懇請する。」⁸⁰⁾

インドには1883年以来、インド移民法が存在していて、東アフリカへの移民は困難であったが、すでにウガンダ鉄道建設以前、I B E A会社が中央アフリカ鉄道建設の際にインド政府の認可のもとにインド人移民を利用して⁸¹⁾いた。また、1895年6月には「路線の建設はインド方式により、専らインド人に依存することが好ましい」⁸²⁾とされ、インド政府に移民を要請した。はじめインド政府は他の植民地での移民の扱いが良くなかったことを理由として渋っていたが、種々の条件を付けることで移民法の変更を承諾した⁸³⁾。

最初のクーリー350名がモンバサに到着したのは、1896年1月で、第2団は2月に到着した。この時期のクーリーの調達は、インド政府によって行われたが⁸⁴⁾、その後、鉄道委員会は1897年にカラチに、そして1899年にはボンベイに代理店を設置して、その調達にあたった⁸⁵⁾。

原住民があてにならない状態の中で非常に重要な役割を担ったインド人クーリーであったが、そのキャンプは衛生面や道德面の秩序の維持にまったく欠けており、中にはアフリカ人の女性を誘拐したりする者もいて、近隣のナンディ族から苦情がでる程であった⁸⁶⁾。また、疫病にかかる者も多く、1903年9月ま

80) R. G. Gregory, *India and East Africa, History of Race Relations within the British Empire, 1890-1939*, Clarendon Press, Oxford, 1971, p. 51.

81) *Ibid.*, p. 48.

82) G. H. Mungeam (Ed.), *op. cit.*, p. 408.

83) その条件とは、①労働契約期間は3年とする。②契約期間は3年ごとに更新できる。③労働者の帰還に際しては、全額その費用を負担する。④最低賃金は月15ルピーで、職種により追加金を支払う。⑤就業時に賃金を支給する。⑥自らの意志で東アフリカに残ることも可能とする。等であった。R. G. Gregory, *op. cit.*, p. 51, 参照。また、彼らは負債移民であったが、負債移民の概念については、杉原 薫「インド移民とプランテーション経済—19世紀-第1次大戦期の東南・南アジアを中心に—」森田桐郎編『国際労働力移動』東京大学出版会、1987年、所収、参照。

84) *Colonies Africa* 67, 1897 [c. 8435] Vol. LXII, p. 247.

85) しかし、1897年にボンベイとカラチに疫病が発生し、その後のインド政府との調停の結果、カラチのみが移民調達と出港の中心地となった。R. G. Gregory, *op. cit.*, p. 54, 参照。

でに全インド人クーリーの内、22.2%が病弱のためにインドへ送還された他、クーリーの7.8%が死亡した⁸⁷⁾。このような状況のもとで、彼らが東アフリカへやって来た主要な要因は、本国インドでの同種の仕事をするよりも多くの収入が得られることであった⁸⁸⁾。そして、10~15%の者が再契約をして東アフリカに残ったのである⁸⁹⁾。

また、他の要因としては、移民がインド国内の人口過多による飢餓から逃れる唯一の方法であったとも考えられる⁹⁰⁾。

以上は、直接的に鉄道建設に携わった原住民、インド人の状況であるが、これ以上に東アフリカ経済の変化において重要な役割を演じたのは、原住民でいえば建設労働者に対して行った食糧供給であり、インド人クーリーでいえば彼らの内陸部への進出自体が、東アフリカにおける在来のインド人商人の勢力をさらに拡大する基盤となっていたことである。

まず原住民についてみていきたい。キクニ族は、1896年に建設が始まると同時に食糧を供給している。1896年には33,000ポンドだった提供量が、翌年には112,000ポンドへと大きく増大している。このように南方のキクニ族は、キャ

86) J. F. Jackson, *op. cit.*, pp. 325-326.

87) R. G. Gregory, *op. cit.*, p. 55. また、前掲 Final Report of the Uganda Railway Committee (1904) では、インド移民に関する次の表を掲げている。(数字は累計式)

年 度	インド人クーリー数の推移			
	移民労働者	引揚者	傷病者	死亡者
1896-97	4269	—	200	121
1897-98	7131	—	705	340
1898-99	15593	773	1206	611
1899-1900	23379	2761	3424	1164
1900-01	31646	4109	5811	1984
1901-02	31983	9616	6354	2367
1902-03	31983	16312	6454	2493

(出所) J. S. Mangat, *op. cit.*, p. 39 より。

88) 最終的なインド人クーリー1人当たりの平均収入は、月額30ルピーとなった。

89) このことについては、本国インドの経済状況とも密接に関係するので、国際労働力移動の観点から稿を改めて再考したい。

90) L. H. Gann and P. Duignan (Eds.), *Colonialism in Africa, 1870-1960, Vol. 4*, Cambridge University Press, London, 1975, p. 199.

ンブへの食糧供給によって商品生産を拡大していったのである⁹¹⁾。

この時期に疫病の影響を一番大きく受けたカンパ族は、キャンプを襲撃したりもしたが、食糧獲得のために、前述のように直接建設に携わったり、家畜を数千頭、インド人商人を介して鉄道建設地のキャンプへ売ったりもしていた⁹²⁾。

このように全体としては、鉄道建設は原住民経済をますます商品経済へ包含し、その生産活動を拡大していく役目を果たしていたのである。しかし、商品経済の要素の導入という面での効果は、在来インド人商人による活動の方が大きかった。

インド人クーリーが鉄道建設の進行にしたがって内陸部に入っていく過程は、一方でインド本国の諸制度が浸透していく過程であった。1899年にジョンストンは次の様に報告している。

「イギリス本国においては、この鉄道建設がある重要な一面を持っていることが認識されているであろうか。それはモンバサからビクトリア湖まで東アフリカを横断して、インドのくさびが2マイル幅で打ち込まれることなのである。15,000人のクーリー、数百人の事務員、製図工、機械工、測量技師、警官、インドの通貨制度、衣服などが未開地や不毛地、森林や低湿地を超えてやってきたのである。」⁹³⁾

以上のうち、「通貨制度」（ルピー）と「衣服」（綿布）については、後の経済変容において大きな意味を持ちうるので、ここで詳しくみておきたい。通貨制度は第II章のはじめでふれた通り、商人の活動により沿岸部から130マイルのトッサボ川まで浸透していた⁹⁴⁾。しかし、それより以北には貨幣流通はほとんどなかったと思われる。1897年のハーディングの報告では、その当時の通貨は1840年頃にもたらされたインドのルピーと、I B E A会社の発行したルピーであり、これらは18世紀の末にアラブ人商人のもたらした金貨「マリア・テレサ」などを駆逐し、沿岸部とウガンダへのキャラバン交易路沿いのI B E A会

91) Peter Rogers, *op. cit.*, p. 262.

92) J. F. Munro, *op. cit.*, p. 47.

93) J. S. Mangat, *op. cit.*, p. 40.

94) *Colonies Africa* 67, 1893-94 [c. 7025] Vol. LXII, p. 113.

社の駐在所に限られて使用されていた。実際、ウカンバ地域（沿岸から200～300マイルの地域）では、あらゆる交換をビーズや布を交換媒体として行っていた⁹⁵⁾。しかし、鉄道建設が始まってからインド人クーリーが内陸部に進んでいくと、それと同時にインド人商人も進出していき、建設キャンプ付近に市を開き、負債移民として貨幣賃金を所持していたクーリーたちは、インド人商人から多くの物品を購入していたと思われる⁹⁶⁾。

この時期、ザンジバル島内にいた有力なインド人商人が内陸部へ進出しはじめていた。独領東アフリカではインド人商人が象牙取引を始めていたが、英領東アフリカでも同じくインド人商人のアリディナ・ビスラムがウガンダ内の象牙を輸出しはじめ、1899年にはモンバサに支店を設立した。また、これもインド人商人であるジーバンジーはI B E A会社が駐在していた当時からインド人労働者の調達にあたるなどイギリス人と古くから関係を持っていたことから、ウガンダ鉄道建設時にはインド人クーリーへの食糧調達の仕事を委員会から任されたりして、利益をあげるようになった⁹⁷⁾。

しかし、このような有力インド人商人の活動とは別に内陸部に通貨制度を普及させる役割を専ら担当したのは、鉄道建設に伴って進出していったインド人小商人たちであった。ハーディングの1898年の報告書には、「この年、2人のインド人商人がマチャコスに店を構え、ルピー通貨はカンバ族に交換媒体として理解され、使用されはじめている。……また、インド人商人はフォイヤキブウェジにも定住しはじめている。」⁹⁸⁾と記されており、インド人商人が、原住

95) Report by Sir A. Hardinge on the Condition and Progress of the East Africa Protectorate from its Establishment to the 20th July, 1897, 1898 [c. 8683] Vol. LX, pp. 344-345, *Irish University Press Series of British Parliamentary Papers Reports and Correspondence on British Protectorates in East and Central Africa 1890-99, Colonies Africa 69*, Irish University Press, Shannon, 1971. (以下、書名については *Colonies Africa 69* と表記、ページ数は通巻ページ数で表記); また、それ以前のコイン流通も沿岸部に限られていたと推測されている。G. S. Freeman-Grenville, "East African Coin Finds and their Historical Significance," *Journal of African History*, Vol. 1, No. 1, p. 31, 参照。

96) M. F. Hill, *op. cit.*, p. 187.

97) J. S. Mangat, *op. cit.*, pp. 50-55.

98) Report by Sir A. Hardinge on the British East Africa Protectorate for the Year 1897-7

民と貨幣を媒介として交易を行っていったことが理解されるのである⁹⁹⁾。1899年にはナイロビにインド人による市場が開かれた¹⁰⁰⁾。また同年の報告では「鉄道が進むにつれて、ルピーはそれまで原住民の内で貨幣の役割を担っていたビーズやワイヤーに急速にとって代わっている」とある¹⁰¹⁾。

また、インド人商人は単に販売だけでなく、原住民からの様々な産物、例えば象牙、ゴム、穀物、ゴム・コーパル¹⁰²⁾、皮革類などを購入して輸出し、原住民経済に商品経済を浸透する役割も果たしていた¹⁰³⁾。

次に「衣服」、つまり綿布についてであるが、これはかなり以前から原住民の間に需要があったようである。前述したカンバ族は1830年代ごろからアラブ・スワヒリ商人との間で奴隷、象牙などを綿布と交換していた¹⁰⁴⁾。その強い需要を背景として、1893年のマクドナルドの報告ではウガンダやビクトリア湖付近のカピロンド地区で白布の需要が強いことが記されている¹⁰⁵⁾。また、1897年には、「安価で重宝な布は、内陸部の原住民部族が一番欲しがっているものである。」¹⁰⁶⁾と報告されている。この白布への強い需要は、大量のインド人クーリーが身にまとっていた綿製の衣服によってさらに喚起されたと思われる。

以上のように、インド人クーリーの進出とともに通貨制度（ルピー）と綿布という「インドの諸制度」が原住民に浸透していったのである。このインド人クーリーの進行に伴って内陸部へ浸透していたインドの諸制度は、沿岸地帯のインド人商人の交易活動を拡大させながら内陸部へ進出していくのを手助けするのである。

こうして、鉄道はその後の東アフリカの経済の変容をもたらし様々な基礎条

\98, Apr. 1899, 1899 [c. 9125] Vol. LXIII, p. 415, in *Colonies Africa* 69.

99) J. F. Jackson, *op. cit.*, pp. 325-326.

100) J. S. Mangat, *op. cit.*, p. 56.

101) *Colonies Africa* 67, 1899 [c. 9333] Vol. LXIII, p. 398.

102) ゴム樹脂のこと。

103) *Colonies Africa* 69, 1898 [c. 8683] Vol. LX, pp. 341-342.

104) E. S. A. Odhiambo, T. I. Ouso and J. F. M. Williams, *op. cit.*, p. 95.

105) *Colonies Africa* 67, 1893-94 [c. 7025] Vol. LXII, p. 144.

106) *Colonies Africa* 69, 1899 [c. 9125] Vol. LXIII, p. 415.

件を作り出しながら、1901年に一応の路線敷設を完了したのである¹⁰⁷⁾。

C 建設費用の増大

そして、建設終了後に噴出した問題は、その総費用が予算を大幅に超過したことであった。最終報告で伝えられている費用総額は5,317,000ポンドとなり¹⁰⁸⁾、(実際上の最終費用は5,502,592ポンドとなった)¹⁰⁹⁾。当初の予算の300万ポンドの約2倍となった。

この誤算の主要な要因は、はじめのマクドナルドの楽観的な予算推計にあったことはいうまでもない。そして、後の予算推計は全てこのマクドナルド報告をベースにしている以上、予算オーバーは起こるべくして起きたといえるであろう¹¹⁰⁾。

このような大幅な予算超過にもかかわらず、多くの追加金を建設に投じられたことから、いかにウガンダ鉄道がイギリスにとって大きな意味を持っていたかが逆に推察されるとはいえ、この予算超過という問題は、ウガンダ鉄道に経済的収益をあげる必要性を課し、現地経済に大きな影響を与えることになるのである。

III 鉄道建設が与えた英領東アフリカにおける経済的影響

1 沿線開発の必要性

これまでみてきたようにウガンダ鉄道建設は当初予想されていた以上に費用

107) 公式の完成年度はトンネルが開通した1904年9月17日となっている。M. F. Hill, *op. cit.*, p. 242, 参照。

108) G. H. Mungeam (Ed.), *op. cit.*, p. 412.

109) M. F. Hill, *op. cit.*, p. 242.

110) 1903年の報告書では、予算オーバーを引き起こした要因を幾つか上げている。①地理上の問題として斜面の傾斜度やカーブが予想以上にきついものであったり、土壌が柔らかいため、バラスを完全に敷設しなくてはならなかったこと。②マクドナルドの推計ではクーリーは7500人程度が必要とされていたが、実際には2万3千人を必要としたため、賃金総額が2倍に跳ね上がったこと。③建設資材の運搬費用の増大。④原材料費の値上がり。⑤予想外の暗渠建設。等。M. F. Hill, *op. cit.*, pp. 196-198, 参照。その他、報告書にはないが、全体を通じて、かんばつや疫病の発生による労働者の疲弊、長雨による工事の停止などの自然災害も大きく予定を狂わせたと考えられる。

の増大を招き、その結果、早急で、かつ、確実な鉄道収益をあげる必要性が出てきた。当然、この収益増は運送量の増大によってなされるものでなければならなかった。当初、英領東アフリカには鉱物資源の存在が報告されていたために、1902年から03年にかけて本国から鉱物資源調査隊が派遣された。しかし、マガディ湖付近のナトリウム鉱床の他にめばしい鉱物資源は存在しないことがわかった¹¹¹⁾。ここにおいて、ウガンダ鉄道の運送量増大は、入植を進め、それにより農産物生産を行い、その生産物を運送することで達成しなくてはならないということが明確に認識されたのである。

東アフリカ保護領弁務官チャールズ・エリオットは、そのような事情を次のように報告している。

「数百万ポンドという資金が鉄道建設に投じられている。しかし、その投資は過去のことであり、それが過大であったかどうかを問うことは実際には何も役に立たない。ただ、確かなことは、鉄道が通過する地域を開発し、その開発のために適切な資金を投じることのみ鉄道はその負債を償還できるということである。」¹¹²⁾

もちろん、このことは、ウガンダ鉄道が政治的な意味を失うことではない。植民地鉄道は政治的・軍事的意義を路線が完成した時点で確立し、それ以降は何らかの形で維持、運営のために収益をあげることが必要となってくるのである。ただ、ウガンダ鉄道の場合、その建設費用が余りに膨張したことにより、現地の入植を急激に推し進めざるをえない要因になったという点が問題なのである。

従来、ケニア経済史研究においては、この急激な現地開発、つまり入植者による白人優先の農場の創設によりモノカルチャー経済が発展する点が非常に強調されてきた。しかし、そのために前章まで述べてきた原住民とそれに密着して発展してきたインド人商人とが作り出してきた現地経済の存在という重要点が抜けおちてしまったのはやはり問題であろう。1915年までに白人入植者が

111) V. Harlow, E. M. Chilver and A. Smith (Eds.), *op. cit.*, p. 211.

112) M. F. Hill, *op. cit.*, p. 265.

わずかに1000人であったのに対して、当時のアフリカ人原住民が（推計ではあるが）250万人から400万人であり、インド人が数万人であったことを考えれば¹¹³⁾、彼らの経済活動を抜きにして東アフリカの植民地経済を語ることは、やはり片手落ちといわざるをえない。しかも、前述のごとく、特に外部商人を媒介として原住民経済も世界経済の一端を担っていたことを考えれば、なおのことであろう。

以下では、イギリス人の入植による商品経済と、また、一方では共同体内での経済活動を営み、他方で輸出品構成の上で大きな役割を持っていた原住民経済、そして、その両者の間で積極的な活動を展開していくインド人商人の交易活動を見ていき、そのような植民地経済に対して、ウガンダ鉄道がどのような影響を与え、また、与えられていったのかを分析していきたい。

2 現地開発と労働力調達の高難度性

現地の輸出向け作物の生産は、ホワイト・ハイランドでの農場によって開始されていった。以下では、ホワイト・ハイランドの形成の中で原住民労働者が必要となってくる過程を中心としてみていきたい。

まず、イギリス側はキクユ族、マサイ族、カンバ族などが先住していた海拔1500～1800メートルの気候温暖なケニア高原を無人の地と見なして、1897年の土地条例を拡大させ、その地の法的権限の樹立にのりだしていった。そして、ウガンダ鉄道完成後の1902年には白人入植者に対して1エーカーあたり2ルピーという低額で売り渡すか、あるいは99年間の賃貸を100エーカーあたり15ルピーで行うことを決定し、同年「王領地条例」として正式に立法化した¹¹⁴⁾。また、1903年5月には鉄道沿線の土地の売買と賃貸が認められた。このような積極的な入植勧誘政策の結果、第2表にみられるように、譲渡済土地面積は年々

113) R. L. Buell, *The Native Problem in Africa*, Vol. 1, Frank Cass, London, 1965, pp. 287-289.

114) 松田 さくら「ケニアにおける 植民地政府土地政策史 (1895年—1956年)」『国際関係学研究』(津田塾大学) 別冊, 1979年, 17ページ; V. Halrow, E. M. Chilver and A. Smith (Eds.), *op. cit.*, pp. 676-677.

第2表 ヨーロッパ人への譲渡済土地面積

年度	譲渡済 保有地数	譲渡済面積(エーカー)				合計
		農地 ⁽¹⁾	放牧地	繊維性 作物用地 ⁽²⁾	その他 ⁽³⁾	
1983	89	3991	1000	0	0	4991
1905	263	14520	193645	96000	6400	310565
1907	208	26126	329219	214400	1623	571368
1909	222	18394	350988	3362	826	373570
1911	382	7370	601382	0	0	608752
1913	447	14052	494276	63831	0	572159
1914	312	9635	630005	0	0	639640

(備考) (1) 繊維性作物を除く農作物用地.
 (2) サイザル麻など.
 (3) 森林用地.

(出所) 松田さくら, 前掲論文, 17ページ.

増加していき、1903年には100人であった入植者は、1915年の時点で約1000人となった。そして同年に、1902年の条例を改正して、賃貸期間を99年に延長する新「王領地条例」が立法化された。

このホワイト・ハイランドという広大な農場地創設は、その地に住んでいた原住民たちに二つの点で大きな影響を与えることになった。第一に、直接的には彼らの土地そのものの収奪という点で、第二に白人農場で働く労働者たちをかりだすために、課税制度が設けられて現金獲得の必要性が生じたという点である。まず、原住民の土地収奪がどのように進められていったかについてみてみたい。

マサイ族は、1904年にウガンダ鉄道の南部と北部の二つのリザーブ（原住民居住指定地区）に移動する条約を保護領政府と交わしたが、その後両リザーブをマサイ族が自由に移動するために、入植者から不満がおこってきた。しかし、1913年までには南側リザーブへのマサイ族全体の移動が完了した¹¹⁵⁾。

115) V. Halrow, E. M. Chilver and A. Smith (Eds.), *op. cit.*, pp. 36-37. しかし、この一本化は首長のレナナがその臨終にあたって部族の統一を望んだためであって、イギリス側の権力によってなされたわけではなかった。

キクニ族は1903年から07年にかけて土地収奪にみまわれ、彼らも一定の地域に移動させられることになった¹¹⁶⁾。

カンバ族も一定の居住区域におしこめられることになったが、それは他の部族よりも強制的なものであった。例えば、ムア丘陵の2000人余りのカンバ族は奪われた穀物、家屋に対して何の賠償もなしにその地を追い払われたのである¹¹⁷⁾。

以上のような直接的な土地収奪は、原住民にどのような影響を与えたのであろうか。通常、この結果、彼らは生産活動を行えなくなり、白人農場へ労働者として出ていかななくてはならなくなるとして、土地収奪は労働者化に直結させられてしまう。しかし、イギリス人の入植が始まる以前に交易活動をして装飾品などを手に入れられることができるほどに豊かな生活を営んでいた彼らが、土地収奪の結果、簡単に労働者化したのかどうかという疑問は当然持たれて良いように思う。それゆえ、ここで彼らがどのように労働者化していったかという過程をみることは必要であろう。その前に、イギリス人が何故原住民の労働力を雇用しようとしたのかという点を明確にしておきたい。

ハイランドは赤道直下にありながら、高地であるために非常に冷涼でヨーロッパの気候に良く似ており、白人入植には非常に適していた。その一方で中央部は特に肥沃な土地と適切な降雨量があり、大農場創設の可能性が早くから見込まれていた。

コーヒーは特に初期からこの地にふさわしい作物として注目されており、海拔1300メートルから1800メートルが栽培に最も適していることから、ホワイト・ハイランドにまさにうってつけの作物であった。その栽培は1890年代にキリスト教ミッションにより始めて導入され、1910年にコーヒーの世界市場価格が急騰してからは入植者たちの多くがコーヒー栽培を始めるようになっていった¹¹⁸⁾。特に、最も初期から東アフリカへの入植をはじめ、ハイランドの中心人

116) 松田さくら、前掲論文、17ページ。

117) J. F. Munro, *op. cit.*, pp. 78-79.

118) 吉田昌夫、前掲書、108ページ。

物となったデラメア卿は、このコーヒーを、品種改良などにより利益のあげうる商品作物として確立した¹¹⁹⁾。

コーヒーについて、ハイランドの重要な作物となったサイザル麻は、1914年以前には中心的作物であった。1902年に独領東アフリカから導入されたこの作物には、1916年までに約1200エーカーが耕作にまわされた。

以上の二つが第1次大戦前のホホワイト・ハイランドで栽培が試みられ、中心となった輸出用作物であったが、このどちらもが特に収穫時には、短期間の内に手作業で収穫をせねばならず、非常に大量の人手を要するものであった。

この労働力のほとんど全てを原住民で調達しようとし、イギリス人入植者が自ら農作業に手を染めようとしなかったのは、入植者が「地主」的性格を持っていたからでもあった。初期の段階の入植政策から入植者は上流階級にしばられていたために、イギリス本土や南アフリカからやって来たのはイギリスの貴族階級の二・三男あるいは退役将校らで、開拓農民としてではなく、初めから原住民を使って大農園を運営しようとして入植招集に応じた者たちであった。前述のデラメア卿もそういった「原住民を中世のヨーロッパと同様に土地に縛りつけられた農奴として取り扱える植民地の生活」を好んだのである¹²⁰⁾。

また、ウガンダ鉄道建設の過程でみたように、東アフリカの原住民労働力の獲得は非常に不安定なものであり、その多くは職場にほとんど定住することなく、すぐに自分たちの村落へ帰ってしまうという状態であったため、当然、ウガンダ鉄道建設時と同様に、インド人を農業労働者として移入することも考慮されていた。早くも1899年には、副弁務官のクラウフォードが、「この土地を発展させるために適切なインド人農業労働者を導入すること」を提案していた。しかし、1901年にインド政府がこれを拒否したことと、後に述べるようにこの時期から東アフリカで活発な商業活動を展開していたインド人に対して、イギリス人が反感を持ちだしたことから、この計画は放棄されることになった¹²¹⁾。

119) V. Harlow, E. M. Chilver and A. Smith (Eds.), *op. cit.*, p. 217.

120) 宍戸寛編『アフリカのナショナルイズムの発展』アジア経済研究所、1962年、103ページ。

121) J. S. Mangat, *op. cit.*, pp. 64-66.

以上のことから広大なホワイト・ハイランドの経営には原住民労働力の調達
が不可欠となった。1904年に設けられた保護領政府の土地委員会は、以下のよ
うに事情を述べている。

「この地の将来における成功・不成功は、原住民労働力の取り扱い方法に全面的に
依拠している。この地の発展は、原住民労働力の調達に求めなくてはならないので
あり、もしそのために適切な処置がとられない場合には、……この地の将来は、取り返
しのつかない打撃を受けることになるであろう。」¹²²⁾

そして、保護領政府は1901年に一家屋あたり2ルピーの家屋税を導入し、原
住民に現金収入の必要性を課して、ヨーロッパ人の農場へ賃労働者として村落
から出させようとしたのであった。

農業労働力に関する最も初期の報告は1903年のものであるが、そこではキク
ユ族やカピロンド族などからの労働力が着実に増加を示し、ホワイト・ハイラ
ンドの農業発展に明るい見通しを述べている。しかし、一方で彼らが自分たち
の収穫時になると村落へ帰りがっていることも伝えている。そして、1905年
の報告においては、ウカンバ地区での入植者の増大やナイロビの発展などによ
り、運搬人や他の目的の労働力需要が増大して、農耕目的の需要が満たされな
くなっていることが述べられている。また、同年に農務局からは、現在の状況
では農業労働者の賃金は相対的に高く、決して需要が満たされているとはいえ
ないという報告がなされている。このような農業労働力調達の困難性が特に深
刻さを帯びだしたのは、1908年ごろからである。先程の第2表からもわかる通
り、この前後から入植者数が急激に増大し、農場数が増大したからであった。
不満を持った入植者たちは、デラメア卿を中心に「入植者協会」を結成し、保
護領政府に対して労働力調達に関しての抗議文を送るに至った¹²³⁾。特に、1906
年に発布された「雇用者一被雇用者条例」は、彼らにとっては不満の種となる

122) W. E. F. Ward and L. W. White, *East Africa, a century of change, 1870-1970*, African
Publishing Corporation, New York, 1972, p. 111.

123) M. R. Dillely, *British Policy in Kenya Colony*, Frank Cass, London, 1966 (2nd. ed.), pp.
214-216.

ものであった。それは、原住民労働者は3カ月から6カ月の定期労働を約束し、その対価として月々の賃金と毛布の支払いを受けるというものであったが、実際にはアフリカ人は毛布を受け取ると、すぐに自分たちの村落に帰ってしまうために効果がないからであった¹²⁴⁾。

入植者たちの定期労働の強制を求める積極的な訴えにもかかわらず、保護領政府は労働力提供の強化により原住民の間に広がってきていた不安の拡大を恐れ、あくまでも友好的な関係を保ちつつ労働力の調達をはかりたいと考えていた。そこで保護領政府は、家屋税の延長上として人頭税を導入し、若年層の原住民を農業労働にふりむけさせようとした。1908年に提起されたこの案は、1910年4月になって実施された。この法律により16歳以上の男性で家屋税（この時点で3ルピーに引き上げられた）を支払う義務のないものは、年間3ルピーの人頭税を支払うことになり、もしその現金が支払えない場合には、1カ月間保護領政府の下で働く義務を負うとされた¹²⁵⁾。しかし、それでも事態は改善されず、1912年にはさらに深刻な労働力不足が生じた。そして、同年、「原住民労働力委員会」が発足し、その原因を調査することになった。

その結果、以下の要因が労働者不足を招いているとされた。第一に、保護領政府が地区事務所に発令した命令があまりに一般的すぎるために事務所員の主観的解釈を許してしまう点である。地方局員の中には自分の管轄下のリザーブの発展を願うため、原住民をリザーブの外に働きに出させたくない者もいたのである。第二に、いくつかの部族は農耕、蓄財、そして交易などからの利益のために豊かであり、生活のために賃金を求めて働く必要がないことである。賃金を求めて働いている者は、それを元手に妻や家畜を手に入れるために働いているのであり、決して生活に不自由をしているためではなかった。第三に、入

124) W. E. F. Ward, *op. cit.*, p. 112.

125) G. H. Mungeam, *op. cit.*, pp. 416-417.

126) そのほか、調達者の方法が良くないことやスタッフの不足など、政府側の不手際や、労働者の扱いが悪いこと、言語の障害、移動設備の欠如などの雇用条件の欠陥をあげている。M. R. Dilley, *op. cit.*, p. 221, 参照。

第3表 家屋税総額 (1901—1905年) (単位: ポンド)

地区 ⁽¹⁾	1901-02	1902-03	1903-04	1904-05 ⁽⁴⁾
セイディ	1746	5896 ⁽³⁾	5300	5309
タナランド	427	611	1804	1860
ジュバランド	—	—	154	154
ウカンバ	1155	3695	5171	7837
ケニア ⁽³⁾	—	—	4155	5899
キスム	—	4496	7250	10255
ナイバシャ	—	—	343	426
総計	3328	14698	24177	31740 ⁽⁵⁾

(備考) (1) 1家屋あたりの家屋税はキスム、ナイバシャ地区が3ルピーの他は、すべて2ルピー。(1901-02年の徴収額はすべて1ルピー)

(2) 1902-03年のセイディ地区は、前年度の残金を含む。

(3) この「ケニア」はケニア山付近の地区名。

(4) この年度のみ9カ月間。

(5) 最終的に第4表の通り37,655ポンドになる。

(出所) G. H. Mungeam (Ed.), *op. cit.*, p. 414 より。

植者の増大と政府機構の拡大により、労働力需要そのものが増大したことである¹²⁰⁾。この中で特に注目を要するのは、現地経済と密接に関連ある第一・二点である。このことは裏返してみると、原住民がリザーブ内へ移動された後も、賃労働者として白人農場に賃金を求めて出ていかなくとも十分に生活でき、しかも、徴税に必要な現金もまた十分に獲得しえていたことを示している。

では彼らの納税状況はどのようなものであったろうか。第3表は、1902年から06年の家屋税徴収の状況である。1901年から05年までの地区別税収額をみると、モンバサ港を含む沿岸部のセイディ地区、キクユ族・カンバ族の居住するウカンバ地区、ビクトリア湖付近のキスム地区の三地区の税収額が多いことが目を引く。それは、その地区に人口が多かったことと同時に、その原住民が何らかの現金獲得の機会を多くもっていたことがあると考えられる。

1904年から1909年までの税収額は、第4表の通りであるが、これに対する1910年の『英領東アフリカ保護領財務状況報告書』の評価をみてみたい。

第4表 家屋税総額（1904-1909年）

（単位：ポンド）

年 度	1904-05	1905-06	1906-07	1907-08	1908-09
総 額	37655	44541	61333	77561	94752
増 加 率 (%)	56	18	38	26	22

（出所） G. H. Mungeam (Ed.), *op. cit.*, p. 420 より作製。

「1908年の原住民の人口推定は250万人である。徴税額が最大限1人あたり1シリング6ペニーとなれば、この地の発展を期待でき、アフリカの他の地域の直接税額と比較に耐えうる数値となる。それゆえ、この収益項目である徴税の現在の年間増加率である12%から15%は数年間続いてもらわなくてはならない。」¹²⁷⁾

したがって、保護領政府は少なくとも現在の税収増加率については満足をしているといえよう。つまり、原住民は徴税に応じないどころか、逆に保護領政府の理想に適った税収額を納めていたということになる。

以上の内容を整理すると、原住民たちは徴税による現金獲得の必要性をほとんどリザーブ内から出て行かずに充足させていたという構図が得られる¹²⁸⁾。この構図はリザーブ内で彼らがどのような経済活動をしていたかという点を解明することで理解されなくてはならないであろう。そして、それは先程の1912年に「原住民労働者委員会」が労働力不足の原因として二番目にあげた「生活のために賃金を求めて働く必要がない」理由を細かく分析することにつながる。

まず、部族間の交易活動がリザーブ移動後に変化をしたのかどうかという点をもてみたい。先にキクユ族であるが、彼らは農耕部族であるが、一方で交易活動も行っていたことは、第I章でみた通りである。そして、この交易活動は彼らがリザーブへ移動した後も活発に続いていた。1910年にはフォート・ホール地区のカキンドゥで4日ごとに市が開かれ、数千人の原住民がそこに集まり

127) G. H. Mungeam, *op. cit.*, p. 420.128) ヨーロッパ人農地以外の雇用先としては、政府官庁や鉄道関係の部門があった。しかし、1915年の時点でアフリカ人雇用者は5745人と、当時の人口推計の250万人と比較すると非常に少なかったと考えられる。R. L. Tignor, *The Colonial Transformation of Kenya, the Kamba, Kikuyu and Maasai from 1900 to 1939*, Princeton University Press, Princeton, 1976, p. 97, 参照。

交易が行われていたことが報告されている。また、マサイ族との交易活動もこの時期継続されており、1904年にはキクユ族は隊商を連ねて食糧と交換に羊、山羊、皮革類を得ている¹²⁹⁾。このように部族間の交易活動が、なお活発に継続していたことは、ある意味では彼らは食糧を他部族に売り渡せる程に安定した農耕生活を送っていたという証左となるであろう。

しかし、原住民間の交易活動では貨幣を必要とする範囲は限定されてくるので、徴税に必要な貨幣獲得の機会としては大きな意味を持たなかったであろう。何故なら、基本的には原住民間の取引は物々交換であり、貨幣の使用は少なかったからである。貨幣を必要としたのは外部商人、つまりインド人商人との取引であった。

前述の通り、インド人商人は鉄道建設の進展と並行して内陸部へ交易網を拡大させていったが、その後、交易活動はさらに大きく発展していったようである。1905年のアインスワースの報告によると、「この土地の資本と事業活動の80%がインド人によって占められている」¹³⁰⁾ という有様であった。

この時期、ザンジバル島から内陸部へやって来た有力なインド人商人は、ますます事業を拡大させていった。ジーバンジーは自らの会社であるA. M. ジーバンジー & Co. を創立し、その支店をインドのボンベイ、カラチ、ゴアと東アフリカのモンバサ、ナイロビに設置し、定期的にその間の輸送を行っていた。そして、1905年にはナイロビに共同市場を開き、さらに交易活動を活発化させていた¹³¹⁾。また、アリディナ・ビスラムは、東アフリカ内で事業の多角化をなし、ヨーロッパ、インド、アメリカから商品を輸入し、反対に東アフリカとウガンダからあらゆる商品を輸出した¹³²⁾。

大商人が活躍する一方で、インド人の小商人たちは原住民たちと新しく交易関係を結んで自らの商業圏を拡大し、結果的に商品経済圏を拡大していくとい

129) R. L. Tignor, *op. cit.*, pp. 289-290.

130) M. F. Hill, *op. cit.*, p. 286.

131) J. S. Mangat, *op. cit.*, p. 82.

132) *Ibid.*, p. 78.

う重要な役割を担っていった。ウガンダ鉄道建設の際に自らの意志で東アフリカに残ったインド人クーリーの数は5000人から6000人とされているが、彼らは一部が保護領政府関係の職員やウガンダ鉄道職員、小耕作者になったほかは、大半が小商人となって需要のあるところならどこでも小さな店を開いたという¹³³⁾。

以上のようなインド人による活発な商業活動の結果、インド人の開く市は増加し続け、1910年にはキクユ族・カンバ族の住むウカンバ地区に44の市が開かれ、またマチャコス付近には30の市が開かれるようになった。そして、1921年には、原住民の作り出す産物の大半をインド人が取り扱うようになった¹³⁴⁾。では、インド人商人の以上のような活動は原住民にどのような影響を与えたのであろうか。ここではカンバ族を例にみてみたい。インド人商人の積極的なリザーブへの進出に応じて、カンバ族の間に外国商品への需要が急速に高まっていき、毛布、綿布類、針金、鉄鋏、傘などがもたらされた。それに対して、穀物、豆類、バター、みつろう、皮革類などがリザーブ内から輸出商品として買出しされていった。

つぎに、これらの交易から彼らがどの程度現金収入を得ていたかをみなくてはならない。もちろん多くの部族はインド人商人との取引で現金を獲得して、そこから税金を賄っていたことは以上から推測できるが、幸いカンバ族の現金収入に関する推計があるので、それを例としてあげると、1911年においてはカンバ族は非常に多くの現金収入を獲得しており、その年度分の税額を納めても手元に2800ルピーも残ったとされている¹³⁵⁾。したがって、このような形で原住民は充分徴税に応じ得る程度の貨幣を獲得していたということになり、労働者となってホワイト・ハイランドに出ていく必要性がなかったと考えられる。

よって、原住民を賃労働者化させなかったのは、彼らの「怠惰な性格」というようなものでなく、白人の入植以前から存在していた原住民とインド人商人

133) R. G. Gregory, *op. cit.*, p. 60.

134) J. S. Mangat, *op. cit.*, p. 82.

135) J. S. Munro, *op. cit.*, pp. 289-290.

の密接な交易関係であったといいうるであろう。

では、そのウガンダ鉄道とインド人商人の関係を整理しておきたい。インド人による市の行われる主な地点をみてみると、モンバサ、ナイロビ、マチャコス、キブウエジ、さらに地区名をあげると、キクユ、フォート・ホール、ティカ、エンブとなる。それらは全てウガンダ鉄道の駅の所在地、もしくはその付近である。そして、前述の通り、市が開かれていたのは原住民リザーブ内であった。つまり、インド人商人は原住民から手にいれた産物をウガンダ鉄道を利用して沿岸部まで運送し、一方で輸入した商品を鉄道を通じて原住民のリザーブへもたらしていたと考えられる。このような状況をホブレイは以下のように報告している。

「ウガンダ鉄道によって（沿岸部へ）運送される生産物の約四分の三はアフリカ人によって供給され、それはインド人商人が取り扱っているのである。」¹³⁶⁾

つまり、皮肉なことに入植によるプランテーションの経営を促進すると思われていたウガンダ鉄道は、インド人商人の活動の地を内陸部に拡大し、原住民経済との関わりを深くさせて、その生産を増大させ¹³⁷⁾、原住民に貨幣獲得の機を与えてプランテーション地帯へ出ていく必要性をなくしたのであった。

このことは、イギリス植民地政府にしてみれば、ウガンダ鉄道の運送量を増大させ、鉄道収益をもたらすという点では歓迎すべきプラス点となったのであるが、原住民の賃労働者化を間接的に困難にすることによって、プランテーション発展の面についてはマイナス点となったわけである。

3 英領東アフリカの輸出入構成における現地経済の展開

以上のように、植民地経済において重要な意味を持っていた原住民とインド人商人であったが、彼らの取り扱う商品は英領アフリカの貿易上ではどのよう

136) J. S. Mangat, *op. cit.*, p. 88.

137) この生産物増大の実質的な働き手は、原住民の女性達であったと思われる。G. Kiching, *Class and Economic Change in Africa, The Making of an African Petite Bourgeoisie, 1905-1970*, Yoke University Press, New Haven and London, 1980, 参照。

第5表 輸 出 構 成 (1895-1913年)

(単位: ポンド)

主要品目		年 度						
		1895 ⁽⁴⁾	1896 ⁽⁵⁾	1897 ⁽⁶⁾	1902と 1903の 平均値 ⁽⁷⁾	1906 ⁽⁸⁾	1908 ⁽⁹⁾	1912と 1913の 平均値 ⁽⁸⁾
原 住 民	象 牙 (英東アフリカ)	17968	17085	10240	11690	22000	19000	10777
	(ウガンダ)	11926	9131	10050	46748	—	—	43108
	ゴ ム	9756	13027	8768	8077	20000	7000	22514
	ゴム・コーパル	752	1477	774	1303	—	—	1686
	皮 草 類, 角	545	2745	3178	15364	—	—	389934
	み つ ろ う	—	—	—	184*	4000	7000	15447
	コ プ ラ	—	—	—	13178	24000	15000	33771
	ギ ー ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	8175
ジ ム ゼ ム ⁽²⁾	—	—	—	—	—	—	58760	
イ ギ リ ス 人	豆 類	—	—	—	253*	—	—	15869
	じ ゃ が い も	—	—	—	1576	—	—	44317
	コ ー ヒ ー	—	—	—	60	—	—	10884
	綿 花 ⁽³⁾	—	—	—	—	—	—	362080
	サイザル麻	—	—	—	785*	—	—	13260
計 (他の物品も含む)		74133	78526	72981	132445	142500	135500	1301113

(備考) (1) インドで使われるバター脂肪。

(2) ゴマ (Sesame) のこと。

(3) 全てウガンダ, もしくは独領東アフリカからのもの。

* は1903年のみの値。

(出所) (4)(5)(6)は, *Colonies Africa* 69, 1899 [c. 9125] Vol. LXIII, p. 411 より作製。(7)(8)は, G. H. Mungeam (Ed.), *op. cit.*, p. 448 より作製。(9)(10)は, *ibid.*, p. 425 より作製。(15ルビー=1ポンド)

な割合を占めていたのであろうか。ここで、イギリスの植民統治後の英領東アフリカの輸出入構成を見てみたい¹³⁸⁾。

まず、輸出構成を主要品目に限って表にすると、第5表のようになる。表は上部を主に原住民が生産する品目、下部を主としてイギリス人がホワイト・ハ

138) ここで注意を要するのは、英領東アフリカには近隣のウガンダ保護領や独領東アフリカからの商品が一部流入して来ていることである。以下の表では、指嚙があるものについてはできる限りの補正は行っているが、元資料に概算が多いため、若干の誤差は避けられない。

イランドで生産する商品作物として、対照しやすくした。時期を鉄道完成以前の1895年から98年と、完成後の1902年から13年に分けて各年の総額を比較してみると、その額は約2倍になっていることがわかる。品目でいえば、95年から98年にかけては象牙の取り扱い量の大きさも目を引くが、なかでも皮革類の伸張が著しい。そして、鉄道完成後の1902年から1913年までの推移をみると、やはりイギリス人の入植による商品作物の輸出額の増大が目を引く。しかし、その一方で、皮革類の増大は群を抜いている。また、その他の原住民による生産物も、象牙が幾分その額を下げた以外には、全てが増大している。特にみつろうは伸び率にして8295%、コブラは156%、ゴムも279%と非常に高い伸び率を示している。したがって、原住民経済は、プランテーション経営の伸張と並行して拡大していたのである。特にウガンダ鉄道の完成以降は、原住民による生産物も大きな伸び率を示していることから、ウガンダ鉄道はイギリス人の

第6表 輸入構成 (1895-1913年)

(単位: ポンド)

年度 主要品目		1895 ^(a)	1896 ⁽⁴⁾	1897 ⁽⁵⁾	1902と 1903の 平均値 ⁽⁶⁾	1905 ⁽⁶⁾	1098 ⁽⁹⁾	1912と 1913の 平均値 ⁽⁷⁾
		原住民へ	綿製品	53248	73268	91087	138385	210000
	ビーズ ⁽¹⁾	—	—	—	9023*	10000	2000	16895
	ワイヤー ⁽²⁾	—	—	—	8311*	—	—	29945
	タバコ	2052	2923	4659	10028	11000	18000	39856
印	米	25594	30133	42100	34517	—	—	73865
英国人	金物・ガラス	7388	12287	13630	11830	24000	23000	34809
	建築資材	6916	12640	11680	21936	30000	26400	129118
	農耕具	—	—	—	638*	13000	25000	41568
計 (他の物品も含む)		177818	263015	299143	428638	672000	797000	1717628

(備考) (1)(2) 原住民が装飾品として使用した。

* は1903年の値のみ。

(出所) (3)(4)(5)は、*Colonies Africa* 69, 1899 [c. 9125] Vol. LXIII, p. 411 より作製。(6)(7)は、G. H. Mungeam (Ed.), *op. cit.*, p. 477 より作製。(8)(9)は、*ibid.*, p. 427 より作製。

入植経済を助長する一方で、現地経済を間接的に支える働きをしたと考えられる。

次に輸入構造の検討に移りたい。第6表においても輸出構造のときと同じようにその主要品目を消費階層別に上から原住民、インド人(印)、イギリス人と分類した。言うまでもないことであるが、輸入総額も増加を示している。品目別にみてみたい。建築資材、農耕具は主としてイギリス人の入植に伴って必要となったものであり、これを別としてみると、綿製品、ビーズ、ワイヤー、タバコといった原住民が主として需要した項目が着実に増加していることがわかる。特に、綿製品は1895年から1914年にかけて、絶えず全輸入額の3分の1を占めるといふ堅実さで伸びている。したがって、この時期の東アフリカは、それなりに安定した市場であったということがいえるであろう。

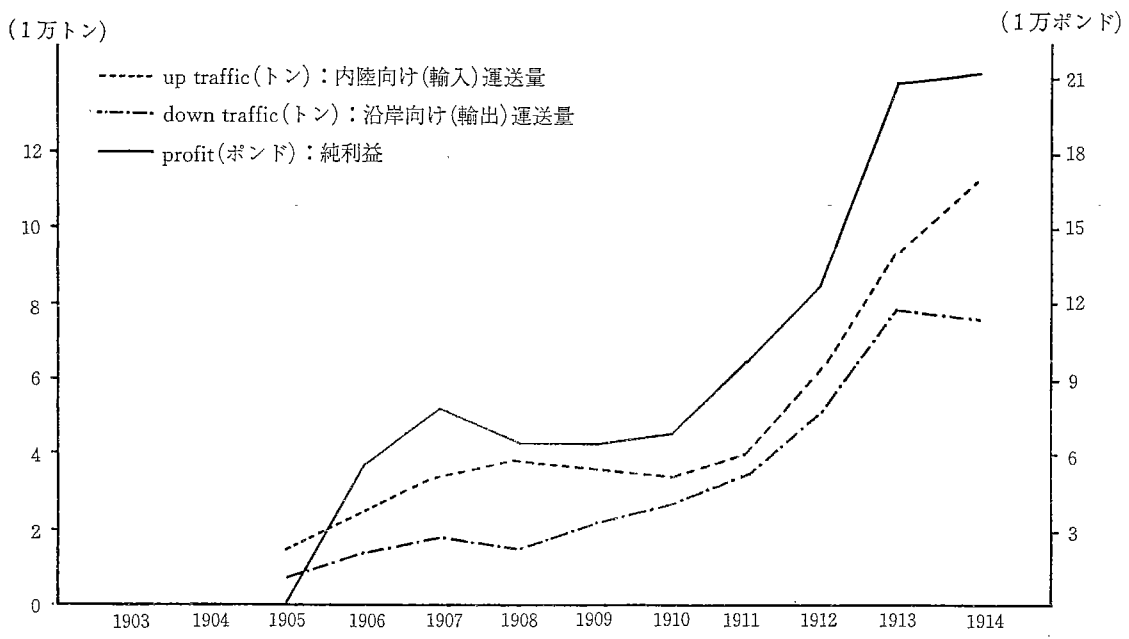
この輸入品目の中で目を引くのは「米」の需要であり、これは主としてインド人が消費したといわれている¹³⁹⁾。それは、インド人クーリーが移入された鉄道建設期には徐々に増加していったのが、クーリーの帰還の時期と一致する1902年に一旦減少することからも理解される。そして、その後、1914年までに再び増加を示している。このことは、この時期にインド人が内陸部へ大量に進出していったことの傍証となろう。

以上、輸出入量の増大をみていったが、これは直接にウガンダ鉄道の運送量の増大を示すものではない。というのは、象牙や皮革類は、特に高い運送料金であったり、急いで運送する必要がないために、キャラバン隊で運ばれることも多かったからである¹⁴⁰⁾。そこで、ウガンダ鉄道の内陸部向け(輸入)運送量と、沿岸部向け(輸出)運送量を、その純利益の動向と比較してグラフで表すと、第5図のようになる。

一見して、両運送量の増大が収益の増大と一致していることが理解される。そして、さらにこのグラフが表している興味深い点は、輸入額の方が絶えず輸

139) G. H. Mungeam, *op. cit.*, p. 426.

140) H. Brode, *British and German East Africa, Their Economic & Commercial Relations*, Edward Arnold, London, 1911 (Reprint, New York: Arno Press, 1977), p. 54.



第5図 ウガンダ鉄道運送量と純利益の推移

(出所) M. F. Hill, *op. cit.*, pp. 289, 290, 293, 300, 304, 308, 320, 330, 337 より作製.

出額を上回っている点である。このことは、鉄道収益の増大には、内陸部向け輸送額つまり消費額の方が大きく貢献していたことを示している。そして、この時期の白人植民者が1915年の時点で1000人に過ぎないことを考えあわせれば、輸入面は、ほぼその大半を原住民の消費に依存していたといえるであろう。また、一方で沿岸部向けの生産物は、前述の通り、4分の3がアフリカ人によって供給されていることを想起すれば、鉄道運送による全収益の基盤は、専ら原住民とその仲介者であるインド人商人が担っていたという結論が得られるであろう¹⁴¹⁾。

また、補足的に植民地政府の収入状況を第7表で示すと、鉄道はその約50%を占めていることが解る。また、それに徴税収益を合わせると（表中（a）＋（b）の項目）全体の約70%は現地経済が担っていたということになる。

141) 通常、ウガンダ鉄道の料金体系は、入植に必要な農耕具や建設資材を投入するときには低料金でおこない、また、国内生産物と同種の生産物を内陸部へ投入するときには高料金を課して入植者を保護したりするのに対し、逆に象牙や綿布など原住民と関連した品目を輸送するときには高料金をかけることから、入植政策の一環として説明されることが多い。ここでウガンダ鉄道の料金表を掲げると、以下のようになる。

ウガンダ鉄道料金表（フォーモンバサ間、ルピー／トン）

品 目	料 金
象 牙	127.00
綿 布	23.08
みつろう、建設資材、金物類	13.93
皮革類、コーヒー豆、農耕具	6.50

（出所）H. Brode, *op. cit.*, p. 44.

確かに、高料金を課せられている象牙、綿布、みつろうは原住民が主に生産・消費するものであるが、この場合、料金は1マイルあたりの重量によって設定されており、各品目の価格に対してはふれられていない。例えば、象牙の重量あたりの価格は非常に高いと思われる。したがって、価格に対する比例料金の差格を持っていることも考えられ、植民政策的傾向のみと一概に決定できないと思われる。ここでは、上述のようにその総運搬量の大半を現地経済が担っていたことから、鉄道は大きく現地経済に因っていたことが明らかになるのであって原住民や商人が鉄道に与える影響、逆に、鉄道が原住民や商人に与える影響は、単に運賃表のみでの判断はあいまい性を残すであろう。なお、料金制度については以下のものを参考にした。P. Mosley, *The Settler Economies, Studies in the Economic History of Kenya and Southern Rhodesia 1900-1963*, Cambridge University Press, 1983, pp. 30-39; R. L. Tignor, *op. cit.*, p. 148.

第7表 保護領政府収益 (1909—1912年) (単位: ポンド)

項 目	1909-10		1910-11		1911-12	
	総 額	割 合 (%)	総 額	割 合 (%)	総 額	割 合 (%)
関 税	63594	12.7	78123	12.8	90849	13.0
家屋人頭税(a)	106563	21.1	134446	22.0	136296	19.5
土地賃貸料	12414	2.5	18351	3.0	18065	2.6
郵便電信料	19942	3.9	22725	3.8	24560	3.5
鉄 道(b)	235714	46.9	283618	46.5	349672	49.9
そ の 他	64813	12.9	72323	11.9	80693	11.5
総 計	503040	100.0	609586	100.0	700135	100.0
(a)+(b)	342277	68.0	418064	68.5	485968	69.4

(出所) G. H. Mungeam (Ed.), *op. cit.*, p. 430 より複製.

お わ り に

以上のように、ウガンダ鉄道は植民地経済の進展にも寄与したが、一方で現地経済の「発展」をももたらしたことが明らかになったと思われる。しかし、その「発展」とは決してその後の原住民自身による経済発展に結びつくものではなかった。つまり、象牙や皮革類などの輸出構成をみてもわかる通り、結局一次産品の輸出を急激に推し進めただけで（しかも、そのほとんどは狩猟によるものばかりで）、何等自生的な工業部門の生産が行われたわけではなかった。このような事態は、イギリス側が強制的な徴税を行い、原住民らがその現金獲得の必要上行った活動の結果であって、その急速性はウガンダ鉄道の完成後輸出货量が約2倍になっていることから理解される。したがって、この時期に原住民経済が世界市場の再生産構造上絶対的に不可欠とはいえない奢侈品を中心とする一次産品に急激に特化してしまったことこそが、後の政治的独立後、彼らが経済的基盤を持ちえなかった理由であったといえないであろうか。そして、

142) インド人商人のその後の展開と、英領東アフリカの世界貿易上の位置の分析は、紙幅の関係もあり、別稿に譲らせていただいた。

その後の原住民に対する換金作物の栽培禁止等の植民地政策により原住民の自生的発展の道が全く閉ざされるに至って、モノカルチャー経済は固定的なものとなったと思われるのである。モノカルチャー経済が成立する以前には一種の奇形的な経済構造が存在し、その過程の中で例えばインド人商人のような後の経済過程にも影響を及ぼす要素が誕生していたという点は強調されても良いであろう¹⁴²⁾。

しかし、視点を変えれば、原住民が即座にプランテーション地に出ていかずに自らの共同体内での経済構造を保持しようとしたことは、ある意味で原住民がヨーロッパ支配に対して初期から一線を画くそうとしてきた証拠ともいえるであろう。とかくアフリカの独立運動は、1960年代になって急遽に盛り上がっていったという感があるが、やはり原住民は植民地化の初期から「北」の支配に対して政治的のみならず、経済的にもある面からは抵抗といえるような活動を展開していたという点の認識も、アフリカを分析する上で重要であると思われる。

【追記】 この原稿の執筆の最終段階において、同じくウガンダ鉄道を扱った吉田昌夫氏の前掲論文が発表されました。内容に一部重複する箇所もありますが、論旨の展開上削除することができなかったことを御了承下さい。