

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2020-11-06 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 渡辺, 昭一 メールアドレス: 所属:
URL	https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/24282

東インド会社の統治体制下における インド鉄道会社の進出過程

渡 辺 昭 一

1. 問題の所在

19世紀前半期のイギリス産業資本によるアジア進出において東インド会社の独占体制が阻害要因であったことは、研究史上周知の事実となっている。1832年東インド会社は、アジア貿易の独占を廃止されて以来本格的にインド支配に乗り出したが、その支配体制は、イギリス産業資本の確立後の対外的戦略に順応するものではなかった。東インド会社によるインド支配の実態研究は、これまで東インド貿易、土地制度史、さらには東インド会社の金融・財政史の視点から多数行われているが⁽¹⁾、東インド会社のインド統治問題、さらには1858年の撤廃に至る過程についての研究はほとんどないと言ってよい。

ところで、レッセフェール時代において国家干渉を要求したインド鉄道会社は、自由貿易帝国主義論争の大きなテーマとなってきたが⁽²⁾、それは19世紀におけるレッセフェールと国家干渉をどのように整合的に理解すべきかという問題であった。最近ロビンソン (R. Robinson) によって「鉄道帝国主義」なる概念が提唱され⁽³⁾、帝国主義の一環として鉄道を検討するのではなく、鉄道から帝国主義の諸相を考察するという視点が

示された。具体的には、一方でヨーロッパの政策当局(本国政府)、鉄道企業家、投資家、鉄道建設支援者、他方で現地の政策担当者や建設支援者などの動機や行動を検討の対象にするというものである。かつて自ら提唱した自由貿易帝国主義概念をさらに深化しようとした意図がうかがわれる。これまでの鉄道史研究にはこの視点が欠落していたと言ってよい。インド鉄道史研究において、このような視点に立って検討されたものに唯一ソーナー(D. Thorner)の研究がある⁽⁴⁾。彼の研究は、東インド会社の支配体制下におけるイギリス資本の現実的進出過程に注目して、英印間の航路拡張をめぐる利害錯綜関係を明らかにしたのに続いて、インドに鉄道が導入されていく過程を詳細に検討している。ソーナーの研究は、(1) 英印汽船航路から鉄道への一連のイギリス資本のアジア進出過程を明らかにしていること、(2) 鉄道会社の建設要求及び東インド会社との交渉などが明らかにされていることにおいて画期的であった。しかし、マドラス地区は考察の対象外に置かれているだけでなく、1849年に締結された元利保証契約までの考察がなされているものの、鉄道会社及びそれを支えた運動体の果たした役割と意義を十分に評価していないように思われる。

したがって、本稿は、ソーナーの画期的な研究を踏まえながら、鉄道会社の動向に焦点を当てて、東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程の特質を明らかにすることを課題とする。その際、次の順序で考察を進めたい。まずインドの各拠点都市におけるインド鉄道会社の設立状況を明らかにしつつ、次に鉄道会社が利子保証獲得をめざして交渉を展開した過程を検討して、最後にインド鉄道会社の契約締結の歴史的意義を究明すること、以上である。

- (1) 例えば、東インド会社研究として、西村孝夫『イギリス東インド会社史論』大阪府立大学経済学部、1960年；浅田 實『商業革命と東インド貿易』法律文化社、1984年；今田秀作『産業革命期イギリスのアジア進出と東インド会社の位置』(1) (2)『経済論叢』143-2, 3・6 (1989年3月, 6月)；松井 透『世界市場の形成』岩波書店、1991年；松本睦樹『イギリスのインド統治』阿吽社、1996年；角山 栄『イギリス資本とインドの鉄道建設』『社会経済史学』38-5 (1973年1月)。イギリス・アジア航路の研究については、横井勝彦『アジアの海の大英帝国』同文館、1988年；同『アジア・アフリカ航路におけるBI社の郵便輸送契約、1856-93年』『明治大学社会科学研究所紀要』36-2, 1998年3月を参照。英印間の経済関係については、K.N. Chaudhuri, *India's Foreign Trade and the Cessation of the East India Company's Trading Activities, 1828-40*, *Economic History Review*, 2nd. ser. vol. xix (1966)；W.J. Macpherson, *British Investment in Indian Guaranteed Railways, 1845-1875*, Ph. D. thesis of Cambridge University, 1954.
- (2) 自由貿易帝国主義論争のきっかけとなったのは、J. Gallagher & R. Robinson, *Free Trade of Imperialism*, *Economic History Review*, 2nd. ser. vol. VI, (1953)。またこの論争は植民地にのみ関心を持ち、イギリス帝国の中心(本国)に関心が払われなかったとして批判したのが、ホブキンとケインであった。P.J. Cain and A.G. Hopkins, *British Imperialism, vol. 1: Innovation and Expansion, 1688-1914*, London, 1993 (『ジェントルマン資本主義の帝国』I (竹内幸雄・秋田茂訳) 名古屋大学出版会, 1997年)。
- (3) ディヴィス・ウィルバーン編 (原田勝正・多田博一訳)『鉄路17万マイルの興亡—鉄道から見た帝国主義』日本経済評論社、1996年、序章を参照。
- (4) D. Thorner, *Investment in Empire*, Philadelphia, 1950。ソーナーの研究に依拠した研究に、牧野 博『インドにおける初期鉄道投資』(1) (2)『経済学論叢』(同志社大学) 第26巻5・6号, 第27巻1・2号 (1978年3月, 6月)がある。またイギリスの対インド資本投資については、L.H. Jenks, *The Migration of British Capital to 1875*, London, 1963。

2. インド鉄道会社の設立

インドに対する鉄道導入の動きは、イギリスで1825年にストックトン～ダーリントン区間が初めて開通してまもない1830年代初頭においてすでに出現していた⁽¹⁾。しかし、それは、机上のプランに終わり、1840年代に入り初めて本格化した。ただし、インド全土を視野に入れたものではなく、むしろベンガル、ボンベイ、マドラスの三拠点を起点にしてそれぞれ局地的に展開された。そこで、まず各地域ごとにその展開を検討したい。

(1) ベンガルー東インド鉄道会社の場合を中心に⁽²⁾

1841年にスティーブソン (R.M. Stephenson)⁽³⁾ は初めて東インド会社に計画案を提示した時、完全に無視された。そこで彼は、1843年に現地の支持を確保しカルカッタ〜ミルザプール (Mirzapur) 区間に関するデータを収集するためにカルカッタに出かけた。さっそく1844年1月1日付けのカルカッタの新聞「イングリッシュマン」に「インドにおける公共事業の発展」という鉄道計画案を掲載した⁽⁴⁾。ここにおいて、軍事的・商業的に重要な拠点及び主要都市間を結ぶ6つの主要幹線が初めて明らかにされた。図1に示したように、第一は、カルカッタからブルドウォン (Burdwan) 石炭地帯を通りミルザプールをへて、デリー (Dehli) に至るルート (これはストレジ (Sutleji) 川に沿ってフェロゼプール (Ferozepore) までの支線を含む)、第二は、ボンベイからナーブudda (Nurbudda) 川に沿って北東に進みジュブルプール (Jubbulpur)、ベラリー (Bellary) を経由してミルザプールで連結するルート、第三は、ボンベイからショラポール (Sholapoor) を通りハイデラバード (Hyderabad) に至りベンガル湾に出て、それからエロール (Ellore) を経てカルカッタまで至るルート、第四は、ハイデラバード付近で南東に進みクッダパー (Cuddapah) を経てマドラスに至るルート、第五は、マドラスからバンガロール (Bangalore) やマイソール (Mysore) を経てカリカット (Culicut) に至るルート、第六は、マドラスからアーコット (Arcot)、トリチノポリ (Trichinopoly)、マドレイ (Madura) を通りインド最南端に至るルートである。インド大陸全体を視野に入れて鉄道ネットワークを考えた点は、スティーブソンの視野の広さと鉄道への熱意を物語り、図1の路線図を見る限り、後のダルフージー卿の幹線計画と一致している点は興味深い。また、ブルドウォンの石炭地帯を通過する計

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

図1. 1840年代の主要な初期鉄道会社の路線計画



画は、もちろん鉄道の燃料確保ということは言うまでもないが、その他に P & O (Peninsular & Oriental Steam Navigation Company) に対する燃料供給をも意図していたことに留意すべきであろう⁽⁵⁾。

彼は、1844年7月15日と20日の二回に渡って書簡を出して、ベンガル政庁の認可を得るべく計画案を示した。それらの書簡において、鉄道の利点について本国やヨーロッパの事例を引用しながら、商業的・軍事的側面から強調した。そして、個人企業による建設の場合に、どの程度インド政庁の支援を得られるかを確認しようとした。すなわち、政庁から金銭的援助を全く望んでいないことを強調して、土地収用のための政庁による支援、法人団体に関する特許状か法令の発布、政庁による取締役会に対する役員推薦を要請したのである。同年8月8日付けでベンガル政庁（ベンガル政庁は1854年までインド政庁を兼ねる）は、インド国内の法律には土地収容の規定がないが、建設に向けての会社設立には全く反対しないし、むしろ人的支援も行う用意があると述べて、熱狂的支持を与えた⁽⁶⁾。ベンガル副総督（W. Burd）は、民衆の支持を獲得することを目的として、カルカッタ官報（Calcutta Gazette）にこれまでの政府とのやりとりを掲載することも許可したのである⁽⁷⁾。

他方、スティーブンソンは、同年8月24日付けの書間でカルカッタにおける主要な貿易商社に対しても支援を求めた。ベンガル政庁からの支援を確保したこと及び軍事的観点から政庁技師の支持を既に得ていることを強調しつつ、鉄道の商業的事業及び投資対象としての有効性について積極的な意見を求めたのである。不安を抱く一部を除いてほとんどの商社は、圧倒的支持を表明したのである⁽⁸⁾。またベンガルの商業団体も同様の対応を示した。例えばベンガル商業会議所は、商業的価値を認めるが、投資分野としての価値についてはデータ不足から結論を保留して、ロンドン東インド協会（London East India Association）にその支持を求めることを約束し、他方カルカッタ貿易協会（Calcutta Trades' Association）は、検討委員会を設置して、鉄道の経済的効果を期待しつつカル

カッタ〜ミルザプール間の建設を最良区間として推薦した⁽⁹⁾。このように、まずインド総督の支持を獲得して、次にそれを前提に軍事的視点から政庁技師の支援、商業的・投資的視点からカルカッタの商人層の支持を取り付けるというスティーブンソンの行動は、ロンドンにおける鉄道建設推進運動の基盤を確保するという明白な意図を持っており、明らかに計算しつくされていた。

彼は、ベンガルにおける熱烈な支援を獲得してロンドンに戻った。インドでの支援を獲得したけれどもインド国内から資金を調達することは困難であったため、イギリスにおける投資家階級から投資意欲を引き出す必要があったのである。まずロンドンにおける著名な貿易商社の支援を獲得し、その上で投資階級に投資を促そうとした。そのための具体的データとして、「英領インドへ鉄道を導入する実用性とその利点に関する報告書」⁽¹⁰⁾を公表した。建設を計画している地域の現在の貿易量に関する資料及びカルカッタにおける海外貿易総額の資料を明示して、インドへの鉄道導入の利点を訴え、そしてベンガル政庁からの支援を獲得したことを公表し、最初に建設されるべき路線は、カルカッタ〜ミルザプール区間であること、詳細な調査が行われればカルカッターブルドウォン区間の建設の可能性があることが説明されている。この報告書には、彼の言質を証明すべく、インド政庁広報 (Government Gazette)、インド総督との往復書簡、インド貿易商社への手紙など多数の文書が添付されていた。

これまでスティーブンソンはインド政庁に金銭的援助の必要性を明言してきたが、しかしイギリス投資家階級にとって、投資市場としてのインドの魅力は不十分でありインド政庁からの金銭的支援は不可欠であった。ここにすでに利子保証が争点となる要因が存在していたのであ

る。その間、彼は、インド貿易商人ラーペント (Sir G. Larpent) を委員長として東インド鉄道の暫定委員会 (The Provisional Committee of the East Indian Railway) を発足させた。1845年1月28日にその設立趣意書を東インド会社に提出し、同年6月には建設の認可を公表した東インド会社の公文書 (後述) を機会に資本金£400万の株式会社として正式に組織するに至った⁽¹¹⁾。取締役の構成については表1に示したとおりである。

ベンガル地区において設立された他の鉄道建設会社は、次の3つであった。第一にベンガル北部 & 東部鉄道 (Northern and Eastern Railway of Bengal) であるが、1845年にロンドンで結成され、1846年1月にはカルカッタに支部が設置された。目的は、カルカッタ〜バークワンゴラ (Bhagwangola: ガンジス川沿いの重要な市場) 区間の150マイルを建設することであった。カルカッタ商人に支持されたが、後述するインド政庁技師シムズ (F. Simms) の調査によりガンジス河の流れが変動するため不適切であると判明して、結局インド政庁によって拒否された⁽¹²⁾。第二は、ベンガル大西部鉄道 (Great Western of Bengal Railway) であり、東インド鉄道の最も強力なライバルであった。カルカッタからラージマハール (Rajmahal) までの路線建設を目的としていた。この計画は、ベンガル政庁の主任技師マクロード (General Macloed) と元インド郵便局長アンドリュウ (W.P. Andrew) によって発案され、ガンジス河流域のインディゴや砂糖キビの栽培に投資していたカルカッタの商人や銀行によって支援された。しかし東インド鉄道会社は、この区間を支線として考えていたので、独立した鉄道として存在することに反対であった。1849年まで両者間で熾烈な対立関係が生じることになる⁽¹³⁾。最後の東インド北部鉄道 (Great North of India Railway) は、1845年

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

表1. 東インド鉄道会社の役員構成 (1845年)

1	Sir G. Larpent, 社長	Messrs. Cokerell and Co.
2	B.D. Colvin 副社長	Messrs. Crawford, Colvin & Co.
3	R.G. Barclay	Messrs. Barclay Brothers & Co.
4	A. Beattie	Messrs. Beattie & Co.
5	C.D. Bruce	Messrs. Fletcher, Alexander & Co.
6	Sie J. Campbell, K.C.H.	The Peninsular and Oriental steam Navigation Co. 副社長
7	Major-General Caufield, C.B.	元東インド会社社員
8	T.S. Kelsall	Messrs. kelsalls & Co.
9	J.P. Larkins	元ベンガル政庁文官, 海軍 the Marine Board 長官
10	Capt. A. Nairne	元東インド会社社員
11	E.H. Palmer	Messrs. Palmer, Mackillop, Dent & Co.
12	W. Scott	元マドラス在住, Messrs. Scot, Bell & Co.
13	J. Stewart	元ボンベイ在住
14	M. Stephenson 専務取締役	
15	R.F. Gower 会計監査役	Messrs. Gower, Nephews & Co.
16	Capt. Farquharson, R.N. 会計監査役	
	取引銀行	Messrs. Glyn, Hallifax, Mills, and Co.
	事務弁護士	Messrs, Freshfield
	顧問技師	J.M. Rendel

典拠: *Herapath's Railway Journal*, 1845, p. 722, 810.

10月にロンドンに設立された。この鉄道の目的は、アラハバード (Allahabad)～デリー区間を建設することであった。東インド会社の軍人や官僚によって支援されたが、東インド鉄道の重要な区間と重なっていることおよびシムズの調査によって一つの会社によって建設・運営された方が望ましいと勧告されたことから、衰退していった⁽¹⁴⁾。

(2) ボンペイーボンペイ大東部鉄道から大インド半島鉄道へ

ボンペイの場合にはカルカッタと違い、ボンペイ政庁の官僚、ボンペ

イ貿易商、銀行家達が積極的に鉄道を導入しようとした。ボンベイ政庁の官僚では、ウィロビイ (J.P. Willoughby: ボンベイ政庁主席事務官, ボンベイ総督参事会の暫定メンバー), ペリー (Erskine Perry), フェア (Barthe Fere), オリヴァ (R. Oliver), グラス (H.H. Glass), メルヴィル (P.M. Melvill) といった人々, またボンベイ貿易商ではマネックジ (C. Maneckjie), コウスジー (F. Cowsjie), サンカーセット (J. Sunkersett) といった人々であった。1844年7月13日にボンベイの市庁舎において, 貿易商, 銀行家そして官僚達は, ボンベイ大東鉄道 (Bombay Great Eastern Railway) の⁽¹⁵⁾ 暫定委員会を結成して, ボンベイ総督アーサー (Sir G. Arthur) から熱烈な支持を獲得した。この鉄道の計画は, ボンベイからタンナー (Tannah) を通り, イーチュアリー (Estuary) を横切りカルワー (Kalwah) 付近のデカン高原まで行き, そこから二方向に分岐する。一つはカリアン (Callian) 河を横断しスル・ガーツ・ロード (Thull Ghat Road) まで, もう一つはパンウエル (Panwell) 上流6マイル付近のボール・ガーツ・ロード (Bhore Ghaut Road) までの鉄道を建設することであり, 建設費は Rs. 350 万 (額面 Rs. 500 の 7,000 株) と見積もられた。

この暫定委員会結成の6日後に設立趣意書を吟味するために, ボンベイ政庁はさっそく検討委員会を設置した。しかし提出された設立趣意書は, 実地調査に基づいたものではなかったため, 発案者のクラーク (G.T. Clark) に差し戻し, 1844年8月に調査のためにイギリスから新たに二人の専門家の派遣を認めた。その間政庁の検討委員会は翌年1月半ばにインド民衆の貧困に由来する乗客収益の不十分性, インドに設立された株式会社への投資の失敗などを指摘した報告書を発表して, それに対する意見を会社発起人達から求めようとした。10日以内に25人が回答を寄

せ、Rs. 21 万の株式登録の要請と二ヶ月以内の株式に対する第一次払い込みを示唆した⁽¹⁶⁾。しかしこの計画は、投資不安が醸成されて失敗に終わった。そこで発起人達は、暫定委員会を解散して新たに内陸鉄道協会 (Inland Railway Association) を設立した。この目的は、ボンベイからの最適な路線を建設するために情報を収集することであった。しかし発起人達は、単独で調査できる情報と資金を持ち合わせていなかったため、ボンベイ政庁の援助を求めざるを得なかった。インド総督は、東インド会社によってインドへの鉄道導入が適切かどうかについて正式に決定されるまで勝手に調査すべきでないとして、この要求を却下したのである⁽¹⁷⁾。

他方イギリスにおいてもチャップマン (J.P. Chapman) が新しい動きを展開していた。1844 年に彼は次の如く書いている。路線は、ボンベイから始まりガーツを上り、ゴダヴァリ (Godavari) 河沿いのチノール (Chinoor) を進みコリング (Coringa) までその川を下るルートで全長 1,300 マイルあった。その間プナー (Poonah) からサタラ (Satara) 線、ビジャポール (Bejapoor) ～アームドヌガール (Ahmednuggur) 線、アウンガバード (Aurngabad) ～ハイデラバード (Hydrabad) ～ナグプール (Nagpore) ～オームローウッティ (Omurawutty) 線などの支線によって地方拠点都市や綿花市場までを連結することを意図していた。この鉄道が通過する地域は人口 1,000 万人でかつ最も肥沃な地域と考えられていた。彼は、世界各国の建設費を比較検討した結果、インド鉄道の建設費を 1 マイル当たり £3,000 と算定し、ガーツ越えの特別経費 £50 万、エンジン・車両費 £60 万を含めて総工費を £500 万と見積もった。ボンベイ商業会議所の報告書に基づく現在の輸送状況から、内陸からの綿花、内陸への塩及びイギリス工業製品の輸送の拡大を期待していた⁽¹⁸⁾。1844 年

11月8日に彼は、「大インド鉄道 (Great Indian Railway)」という長文の資料を東インド会社に送り、支持を求めた。すぐにボレットとホワイト (Messers Borett and White)、スティーヴンソンやインド貿易商ラーペント (G. Larpent)、東インド・中国協会の会長らもこの鉄道計画を支援するように東インド会社に要請したが、しかし東インド会社は支持しなかった⁽¹⁹⁾。チャップマンは、ワートレー (J.S. Wortley, M.P.) を同鉄道会社の社長に就任させることに成功して、会社の名称も「大インド半島鉄道 (Great Indian Peninsula Railway)」と改名し、引き続き精力的に活動を展開していた。

1845年5月7日の公文書で東インド会社の認可方針が明らかになると、同鉄道会社は、三日後の5月10日に初めて会合を開き、社長のワートレー他8名が正式に取締役役に就任した。ここでの決議は、会社設立趣意書をすみやかにタイムズ、モーニング・クロニクル、モーニング・ヘラルド、モーニング・ポストの各新聞に掲載して、ロンドンのみならずリヴァプール、マンチェスター、リーズ、スコットランドの各地方においても会社の存在を宣伝することであった。その設立趣意書には、取締役一覧のほかに、資本金£600万(額面£50が12万株)、建設路線は、内陸地帯をボンベイと東海岸の最良の港の両方から結ぶ全長1,300マイルであること、インド国内の資源は、綿花、砂糖、シルク、アヘン、木材、香辛料等であることなどが記載されている⁽²⁰⁾。1845年のロンドン金融市場は海外投資を求めている遊休資金が豊富であったが、現実的にインド鉄道に投資しようとする投資家達はまだ懐疑的姿勢を示していた。

チャップマンは、情報が錯綜する中で、具体的に敷設する地域の調査のためにインドに赴いた。その際、社長の親書を手渡しボンベイ総督アーサーの支援を得ることに成功した。またボンベイにおける運営組織とし

ての暫定委員会 (Provincial Committee of Bombay) を組織して、代表にウィロビィ、副代表にクロフォード (R.W. Crawford: 著名な貿易商・船主、数年後帰国して議員、東インド鉄道社長、イングランド銀行総裁を歴任) を就任させ、その他ジャーヴィス (Col. Jervis), グラス (H. H. Glass), スプーンナー (R. Spooner), リギョット (P.W. Legeyt), レミントン (R. Remington), デッキンソン (S.S. Dickinson, スミス (J. Smith), メルヴィル (Col.P.M. Melvill), ジャムセットジー (C. Jamsetjee), ホーヌスジー (B. Hornusjee), マージー (V. Mirjee), ジョガナスジー (S. Jogannathjee), ペストンジー (D. Pestonjee), フェアー (G. Faire), スワンソン (Cap. Swanson), アイアートン (A.S. Ayrton) を任命した。提携銀行はボンベイ銀行であった。1845年4月19日にボンベイ市庁舎において約100人の人々が集まった。ここで新会社への移行手続きや新役員が決定され、5%の配当を要求することが時期尚早であることなどが確認された⁽²¹⁾。そして既にボンベイに存在している内陸鉄道協会を傘下におくことに成功した。この時点における取締役会の構成は表2に示した通りであるが、その特徴は、東インド鉄道が東インド貿易商社との関係が強かったのに対して、イギリスの鉄道会社や銀行との関係が親密であったことであろう。その後さっそく技師クラーク (G.T. Clark) とコニィベア (Conybeare) の二名を引き連れて、ボンベイからマルセジ (Malseji), スル (Thull), ボール (Bhore) のガーツ山脈を調査し、カルカッタとマドラスに至るルートを検討した。その結果ボンベイから南東へ265マイルのショラプール (Sholapur) へ、北東へ404マイルのホシュンガバード (Hoshungabad) まで調査するに至り、最初に建設されるべき区間の建設費、運営収益の見積もあわせて検討した。なおチャップマンが帰国した後、ボンベイにおける暫定委員会の構成が変

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

表2. Great Indian Peninsula Railway Company の暫定的取締役会の構成 (1845 年末)

ロンドン取締役会

1	J.S. Wortley	社長	イギリス国会議員 (Member of Parliament, 以下 M.P. と略記)
2	W.J. Hamilton	副社長	イギリス国会議員 (M.P.)
3	F. Ayrton		late of the East India Company' Service
4	J.G. Frith		Frith, Wallace & Co.
5	H. Gordon		Richie, Stewart & Co. (Bombay)
6	J.B. Braham		late of Bombay
7	R. Kennard		Northern and Eastern Railway Co. 副社長
8	W. Nicol		Nicol, Duckworth, and Co. (Liverpool), 東インド・中国協会会長
9	R. Paterson		Northern and Eastern Railway Co. 社長
10	J. Bax		
11	D. Waddington		Eastern Counties Railway 副社長, イギリス鉄道建設推進者
12	T. Williamson		late Revenue Commissioner of the Deccan (Bombay)
13	M. Wilson		Alliance Assurane Office 理事

ボンベイ委員会

1	J.P. Willoughby	委員長	Chief Secretary of Government, Provisional Member of Council
2	R.W. Crawford	副委員長	Remington, Crawford and Co.
3	Col. Jervis		Chief Engineer (Bombay)
4	C. Cowasjee		Merchant, Justice of the Peace, large landholder in Bombay
5	J. Smith		Messrs. Nicol and Co.
6	V. Meerjee		Farmer of the Government Revenue and of the Hyderabad (Nizam's)
7	Col. Melvill		Military Secretary to the Government of Bombay
8	H.H. Glass		Civil Service, Collector of Customs of Bombay
9	J. Sunkersett		Justice of the Peace, Member of the Board of Conservancy and Education
10	Capt. Swanson		Paymaster of the Army (Bombay)
11	C. Jemsetjee		Sir Jemsetjee Jeejeebhoy, Sons and Co.
12	R. Spooner		Civil Service, Dupty Collector of Customs (Bombay)
13	D. Pestonjee		Dadabhoy and Muncherjee Pestonjee Co, Justice of the Peace, large landholder in Bombay

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

秘書	A.S. Aryton (Messrs. Aryton and Walker)
受託者	P.W. Legeyt (Civil Service, Judge of the Saudder Asawlut)
	J. Dadabhoy (Jeejeebhoy, Badabhoy, Sons and Co.)
	R. Remington (Remington and Co.)
顧問技師	R. Stephenson
支配人	J. Chapman
常任顧問弁護士	C. Buller (London), (M.P.)
	W. Howard (Bombay)
事務弁護士	Messrs. White & Borrett
	Messrs. Aryton & Walker
取引銀行	Messrs. Dension, Heywood, Kennards & Co. (London)
	Messrs. Arthur, Heywoods, Sons & Co. (Liverpool)
	Bank of Bombay (Bombay)
ボンベイのエージェント	Messrs. Nicol & Co.

典拠: No. 5 Provisionally registered Great Indian Peninsula Railway Company in RHC

化した。ボンベイ総督が熱烈な鉄道支持者であるライド (L. Reid) に、ウィロビィが正式のボンベイ総督参事会メンバーに、そして、クロフォードがボンベイ支部の支部長にそれぞれ就任した⁽²²⁾。

(3) マドラスの場合 —— マドラス鉄道会社の場合

マドラスにおける鉄道計画は、1831-32年頃で、マドラス～アーコット、バンガロール区間の建設であった。しかしこの計画は、蒸気機関車ではなく、動物によって牽引されるものであった。その後1836年に、マドラス政庁顧問技師コットン (A.P. Cotton) は、マドラス政庁に対してマドラスからバンガロール、プーナを経由してボンベイに至るルートに関する報告書を提出した。1837年にはマドラス政庁は、マドラス砲兵隊ワースター (Cap. Wortster) に対してより具体的な建設可能区間としてマドラス～ワラジャヌグール (Wallajahnuggur) 区間 65 マイルの調査を命じるとともに、東インド会社取締役会に対して、建設の必要性を強

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

く訴えた。そして建設資金難を理由にその要請が却下されたものの、この正確な調査によって会社設立への足がかりを得ていたのである⁽²³⁾。マドラス鉄道の実質的な組織が結成されたのは、1845年6月の暫定委員会の結成においてであった。それは、表3の如く、長くマドラスに住み、鉄道調査に熟知していた人々を中心に総勢20名から構成された。マドラス～ワラジャヌグール区間の早期建設、その後におけるマドラス全土への

表3. Madras Railway Company の暫定的役員構成 (1845年)

1	J.A. Arbuthnot	社長	Arbuthnot, Latham & Co.
2	Lieut. -Col. Abdy		late Madras Artillery
3	N.B. Acworth		late Register Supreme Court, Madras
4	J. Babington		late Madras Civil Service
5	W.S. Binny		late of Binny & Co., Madras
6	Major M. Chase		Madras Cavalry
7	B. Cunliffe		late Madras Civil Service
8	G. Gowan		late Madras Civil Service
9	H.S. Graeme		formerly Acting Governor of Madras
10	R. King		Gledstones, Kerr & Co.
11	Lieut.-Col. T.K. Limond		Madras Cavalry
12	Major D. Montgomery		late Madras Cavalry
13	J. Norton		
14	Capt. E. Ommanney		
15	J. Pugh		Parry, Dare & Co.
16	C. Roberts		late Madras Civil Service
17	Lieut.-Col. D. Sim		late Chief Engineer at Madras
18	J.M. Strachan		
19	J. Sullivan		late member of Council at Madras
20	E. Watson		
	取引銀行		London and Westminster Bank
	顧問技師		R. Stephenson
	事務弁護士		Messrs. Sutton, Ewens, Ommanney and Prudence Robert Fletcher (London)
	秘書		J.M. Heath (late Madras Civil Service)

典拠: The Madras Railway Company in *RHC*

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

路線拡充が確認され、資本金として£50万を一株£20で25,000株発行し、マドラスに5,000、本国に20,000(取締役への割当分を含む)を割当てることにした。株式会社として成立するには、総資本の五分の一以上を調達できるという証明が必要であったために、一株当たり預託金として2シリングを明記して公募したところ、応募総数が70,000にのぼり、未払い株は2,750株に留まった⁽²⁴⁾。これによって、マドラス鉄道会社に対する大衆の関心の高さが証明されたことになり、同会社は、さっそくマドラス政庁、そしてインド政庁に対して早期の建設認可を要請するに至った。しかし結果は、他の地区と同じく、ベンガル地区の結果が出るまで留保された⁽²⁵⁾。

- (1) N. Sanyal, *Development of Indian Railways*, Calcutta, 1930, pp. 3-4.
- (2) 設立当初の東インド鉄道については、H. Mukherjee, *The Early History of the East Indian Railway, 1845-1879*, Ph. D. thesis of University of London, 1966. Chapter. 1. を参照。この博士論文は、1994年に同じ書名で1994年にカルカッタの Firma KLM Private Ltd. から出版されている。
- (3) スティーブソン家の出自については、D. Thorner, *ibid.*, pp. 45-46. スティーブソン家は著名な貿易商社を営んだ家系であった。彼は東インド会社の社員であった兄二人とともに、ハーロー校を卒業後土木技師となり、アジア航路の汽船会社に努め、早くからインドに関心を持っていた。
- (4) *Report upon the practicability and advantages of the introduction of Railways into British India by R.M. Stephenson, 1844*, pp. 5-8 in *Railway Home Correspondence*, series A (以下 RHC と略記: L/PWD/2/43, India Office Library) なおこの資料群は、すべて British Library, India Office Devison に所蔵されている。D. Thorner, *op. cit.*, p. 48.
- (5) 後に東インド鉄道の取締役会に P & O 創立者のカールトンが参加している。P & O をはじめアジア航路の蒸気船の燃料補給がいかに深刻な問題であったかについては、横井勝彦, 前掲書, 第4章を参照。
- (6) *Report upon the Practicability and Advantages of the Introduction of Railways into British India by R.M. Stephenson, 1844*, pp. 17-18 in RHC.
- (7) *ibid.*, The Calcutta Gazette on 24 Aug. 1844. pp. 679-681 in RHC ; A. Awasthi, *History and Development of Railways in India*, New Delhi, 1994, pp. 18-20.
- (8) *Report by M. Stephenson, 1844*, pp. 19-26 in RHC. 具体的商社名は, Messrs. Colvin, Ainslie, Cowie & Co., Messrs. Macintyre and Co., Gillanders, Arbuthnot & Co., Messrs. Leach, Kettlerwell & Co., Mers Livingston, Syers and Co., Messrs Allan, Deffell and Co., Messrs. Cockerbill and

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

- Co., Messrs. Gisborne and Co., 以上 12 社であり、いずれもインドの貿易と金融に関わる有力な商社である。
- (9) *ibid.*, App. Nos. 14-15 in RHC.
 - (10) *A Report upon the Practicability and Advantages of the Introduction of Railways into British India* in RHC.
 - (11) *Herapath's Railway Journal*, 17 May 1845, pp. 722-723, 17 April 1847 p. 498.
 - (12) A. Awasthi, *op.cit.*, pp. 20.
 - (13) *ibid.*, p. 21. この両鉄道の競争については、*Herapath's Railway Journal* の株主総会記録に詳しく記されている。
 - (14) *ibid.*, p. 21. そのほかにも Calcutta and Great Eastern Bengal Railway, Direct Northern Railway などがある。N. Sanyal. *op.cit.*, p. 11.
 - (15) 初期のボンベイ鉄道の設立については、S.N. Sharma, *History of the Great Indian Peninsula Railway, 1853-1869*, vol. 1, Bombay, 1990, Chapter 1 参照。
 - (16) *Report of Proceedings of a Meeting of Shareholders of the Bombay Great Eastern Railway held at the Town Hall on Saturday the 19th April 1845*, p. 1. in RHC
 - (17) S.N. Sharma, *op.cit.*, p. 38.
 - (18) Great Indian Railway from Bombay to Coringa in RHC.
 - (19) *ibid.*, pp. 39-40.
 - (20) *ibid.*, pp. 42.
 - (21) *Report of Proceedings of a Meeting of Shareholders of the Bombay Great Eastern Railway* in RHC.
 - (22) *ibid.*, pp. 44-46.
 - (23) The Madras Railway Company registered provisionary pursuant to the the 7th and 8th Vic Cap. CX in RHC.
 - (24) *Report of Madras Railway Company* in RHC.
 - (25) *Herapath's Railway Journal*, 1846, Nov. 14, p. 1444. このほかマドラスにおける鉄道会社として、Madras Nellore and Arcot Railway, Madras and Bombay Direct Railway, Madras and Pindicherry Railway, Madras and Southern Railway, Cuddapah and Hyderabad Railway などがあった。

3. 東インド会社の政策転換とインド政庁の調査

(1) 東インド会社の政策転換

以上のように、各地域において鉄道建設のための推進組織が結成されて、1844 年末から 1845 年初頭にかけて、東インド鉄道会社のラーペントやスティーブンソン、大インド半島鉄道会社の事務弁護士、さらには東

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

インド・中国協会の会長などからインド鉄道の建設促進を要求する請願書が東インド会社に寄せられていた。その結果、東インド会社は初めて公式見解を表明するに至った。それが、1845年5月7日付けでインド政庁へ宛てた公文書であった⁽¹⁾。

この公文書についてまず注目すべき点は、東インド会社による現状認識とそれに基づく政策転換についてである。インド鉄道の収益は、イギリスと違い、乗客輸送からではなく商品輸送から生み出される可能性があることを指摘して、その理由に(1)インドが人口が多いにもかかわらず民衆は貧しく広大な国土に分散して暮らしていること、(2)インドは豊富な資源に恵まれているにもかかわらずそれを市場に運び出す安価な輸送手段が欠如していることを挙げた。これを改善するためには、鉄道が最適であり建設に当たって政府の援助を受けるに値すると、初めて鉄道建設の必要性を明言したのである⁽²⁾。さしあたり、インド特有の自然的障害及び有能な技術者を確保することの困難さから限定的な試験路線を建設することが望ましく、その実行可能な路線を確定するために有能な技師による正確な調査が必要であるとして、調査技師を本国から一人派遣し、インド政庁からも二人の技師を確保するように要請した。さらには東インド会社取締役会は、その調査報告を提出する際に、調査結果のみならず鉄道建設にあたっての約款についてインド政庁の見解を明らかにすべきことをもインド総督ハーディング卿(Lord Hardinge)に要請したのである⁽³⁾。

次に注目すべき点は、建設主体とその条件について明示したことである。それは、建設主体を政府ではなく個人企業とその資本に依存するという点である。その際、イギリスの場合のように運営収益のみで自立的経営が成り立つように政府が監督権を保持すべきこと及び最終的には幹

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

線が国家資産となるべきことが条件として付けられた。この二点を前提として、インドに私企業を導入する条件として次の点を検討するようにインド政庁に要請した。すなわち、(1) 最初に建設されるべき路線とその後の計画路線網を策定し、そのための詳細な計画と見積もりが政府に報告されること、(2) 鉄道会社との協定に関する条文構成とその内容も政府に報告されること、(3) 鉄道会社の帳簿や書類は、いつでも政府の監査可能な状態に置かれること、(4) 鉄道会社の利潤率は、規定の率を超えるべきでなく、もし超えた場合には政府が運賃を引き下げる権限を持つこと、(5) もし上述の条件を満たせば、特許状 (a charter of incorporation) がインドとイギリスにおいて鉄道会社に付与されること、(6) 政府は、あらゆる方法でもって鉄道会社の調査や営業を支援すること、以上六項目が提示された。そして、鉄道発起人から要請されていた投下資本に対する保証についても、インド政庁が供与可能な金銭的援助の方法と程度を検討する用意があることを示唆したのである⁽⁴⁾。

このように、東インド会社は、建設主体をイギリス私企業とその資本に依存することを明示し、政府による鉄道会社に対する監督権と最終的資産獲得権を確認しつつ、私企業を積極的に導入するにあたっての保証内容についても前向きに対処するという基本方針を打ち出したのである。これは、インド鉄道政策史上最初の歴史的転換を示す事件であった。では、これに対してインド政庁がいかなる対応を示したのであろうか。

(2) インド政庁による実地調査

東インド会社の命令によりインド政庁顧問技師シムズ (F. Simms) はベンガル政庁技師のブワーロウ (A.H. Boileau) とウェスターン (J.R. Western) とともに調査を行なった。その調査目的は、東インド会社によって提示された問題を検討し、カルカッタ～デリー区間の路線確定に

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

関して報告書を作成するためであった。調査結果は1846年3月13日付けでインド政庁に提出された。それにおいて、彼らは、(1) インドに対する鉄道導入の重要性を確認したうえで、東インド会社が明示したインドの自然的障害について一つ一つ反論して導入の可能性を示唆していること、(2) 個人企業とその資本の導入については、政府の統制下であれば可能であること、(3) 実験路線として、アラハバード (Allahabad) ～カウンプル (Cawnpore) 区間が望ましいが、不可能であればカルカッタ～バラックポール (Barrackpore: ミルザプール付近) 区間の建設でも可能であること、(4) 建設工事について、単線による建設が望ましいが、将来の複線化に向けて基礎工事を行うこと、(5) 建設に携わる企業数については、区間ごとによる工事費の格差をなくすためにカルカッタ～デリー区間は複数の企業ではなく一つの企業によってのみ建設されるべきこと、(6) 将来の路線網について、アグラを起点としてボンベイからの路線と連結し、インド両海岸を結合することを進言したのである⁽⁵⁾。シムズらの報告は、純粋に経済的・技術的視点から鉄道の可能性と最良のルートを選定に終始しており、カルカッタ～デリー区間の建設をかなり現実なものとして印象づけた。

インド政庁は、この調査結果とこれに対する見解を1846年5月9日付けの公文書で東インド会社に送った⁽⁶⁾。インド政庁としての見解をまとめたインド総督参事会会員マドック (T.H. Maddock)、ミレット (F. Millett) そしてキャメロン (C.H. Cameron) の3人が注目したのは、① 土地の使用権、② 鉄道の所有権、③ 鉄道会社が経営を失敗した場合の対処方法、④ 政府による保証内容、⑤ 政府の監督権に関してである。まず①については、土地の取用は政府の方が容易であることから、政府が無償で鉄道会社に提供すべきであること、次に②については、ある一

定期間後に規定の条件を満たせば、政府は鉄道の所有権を行使できること、③については、政府は土地供給のためにかなりの経費を投入するので失敗した場合には鉄道資材を没収できること、④については、土地以外の政府援助には反対であること、⑤については、鉄道計画や建設・経営に関する完全な支配権をインド政府が確保すること、以上である⁽⁷⁾。この5項目の検討結果は、シムズらの調査に基づいているためほとんど同じ考え方を反映していた。ただ強調している点は、鉄道会社に対する援助を土地供与のみとし利子保証に反対であること、カルカッタ～デリー区間の建設費を1マイル当たり£14,000～15,000と見積るものの、その収益性については資料不足を理由に保留していることであろう。

ところでこの見解は、上述の3人の連名で東インド会社に提出されているものの、インド政庁の統一の見解を示すものではなかった。インド総督参事会議長マドックの薦めもあってインド総督ハーディングも自らの意見を明らかにした⁽⁸⁾。彼は、政府の援助を土地収容に限定することに反対であった。すなわち、イギリスと違ってインドにおいては鉄道の自己採算性を望めなく、政府が援助する土地収容経費は鉄道から引き出される利益（特に政治的・軍事的利点）と較べるとはるかに少額ですむはずであり、したがってイギリス投資家階級を積極的に鉄道投資に導くためには、東インド会社の利子保証が不可欠であるというものであった。インド総督は帝国の保全の観点から利子保証をインドに投資させる手段として積極的に位置づけようとしたのである。かくして現実的過程は、インド総督参事会会員らの見解は無視され、インド総督の方針に従って鉄道会社に対する利子保証を認可する方向で進んでいくのである。

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

- (1) Court of Directors to the Government of India, 7 May 1845 (No. 11) in *Copy of a Despatch addressed by the Court of Directors of the East India Company to the Governor-General of India, calling his attention to the question of Railway Communication in that Country, British Parliamentary Papers, 1845, vol. 34, paer No. 327*. ムカージー女史は、博士論文の中で東インド会社の態度変更の理由については全く不明であると述べているが、本稿で確認したように、鉄道会社発起人や東インド貿易関係者による圧力があったからと考える方が妥当であろう。
- (2) *ibid.*, para. 2.
- (3) *ibid.*, paras. 3-5.
- (4) *ibid.*, paras. 6-8.
- (5) *Report of the Engineer Officers dated by 13 March 1846 in A Copy of the Report of the Commissionners appointed by the Supreme Government to inquire into the general question of the Practicability of establishing Railway Communication throughout India, British Parliamentary Papers, 1846, vol. 31, Paper 571*.
- (6) *Copy of a Letter from the Government of India in the Legislative Department to the Court of Directors of the East India Company, dated by 9 May 1846 in Copy of the Railway Reports from India in British Parliamentary Papers, 1847, vol. 41, Paper 68*.
- (7) *ibid.*, マドック, ミレット, キャメロンのそれぞれの覚書も収められている。
- (8) *ibid.*, No. 7. Minute by the Governor-General of India dated 28 July 1846. 鉄道によって生じる軍事費の節約は、年£5万であり、総工費£100万の鉄道建設に匹敵すると見積られた（年間の利子負担を5%とした場合）。

4. 利子保証をめぐる交渉過程

(1) 各鉄道会社の利子保証要求

まずベンガルにおける鉄道会社の動向を見てみよう。1846年6月に東インド鉄道は初めて5%の配当を要求した。これに対して東インド会社は333マイルの建設費として£500万に対して4%の保証を与える準備をしていた。ところが監督局は、規模を縮小し150マイル、£300万に対して4%の利子保証を15年以内にして認可しようとした。しかし東インド鉄道は、この提案には納得できず、1847年2月13日に(1)4%の保証対象額を£300万ではなく実費とすること、(2)保証期間を15年以内

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

ではなくインド政庁に売却されるまでとすること、(3) 実験路線のみならず建設される全路線に保証を拡大すべきことなど、要求を大幅に拡大して東インド会社に対抗していく姿勢を強めた⁽¹⁾。東インド会社はこの要求を再検討する用意はあったが、監督局は全く交渉に応じるつもりはなく、東インド会社と監督局との対立が表面化することになった⁽²⁾。このような応答を背景に、同鉄道会社は、1847年4月17日に会社設立以来初めての総会を開き、会社としての立場を株主に理解と支援を求めたのである⁽³⁾。すなわち、この会社は、(1) カルカッタからデリーまでの約900マイルの区間について、1マイル当たり£17,000、総工費£1,550万弱で建設すること、(2) 5%の利子保証の獲得を目指していることを確認したのである。

他方、ボンベイにおいてはどうかであろうか。チャップマンは、ボンベイ滞在中に精力的に鉄道支援体制を構築しボンベイ政庁を通じてインド政庁に建設の支援を要請する一方で、ボンベイから西ガーツ山脈を越えて内陸の綿花地帯へのルートを調査した。彼がインドの調査から帰国した時、東インド会社は、シムズの調査報告やインド政庁の報告書を検討するまで、公式見解を差し控えていた。このような膠着状態が続いていた時、アメリカにおける綿花栽培の失敗によりイギリスの原綿価格が高騰するという事態が生じ、ボンベイでは社長のクロフォードをはじめとする綿花取引商人達、イギリスではブライトらは、インド綿花の開発とそれを推進する鉄道建設を促進すべく検討委員会の設置を要請する絶好の機会を得た。クロフォードは、大インド半島鉄道が最適の手段であることをボンベイ政庁に訴え、その支援を取り付けようとしていた⁽⁴⁾。他方ブライト (J. Bright) は、イギリス議会において積極的にインド綿花栽培の必要性を力説し、調査委員会の設置に成功したのである⁽⁵⁾。この動き

は、イギリス世論に対するインド鉄道の重要性をアピールすることに成功したことを物語るものであり、後にイギリス商工業界、ロンドン金融市場さらにはイギリス議会をもインド鉄道問題に積極的に介入せしめることになるのである。かくして大インド半島鉄道が初めて4%の利子保証を要求したのは、1846年11月10日付けの東インド会社宛の書簡においてであった⁽⁶⁾。その後、同会社は、東インド鉄道と同じく保証利子率を5%に引き上げ、1847年5月にボンベイからカリヤンまでの約35マイルの建設のため£50万に対する5%の利子保証を25年間認めるよう要請した⁽⁷⁾。しかし、東インド会社は、この要求に対する返答を保留していたのである。

最後にマドラスにおいてはどうか。マドラス鉄道会社は、1846年2月19日に第一回の株主総会を開催した⁽⁸⁾。アーボスノット (J.A. Arbothnot) が議長となり、会社の概要が説明された。その後1846年開催の半期株主総会⁽⁹⁾では4%の利子保証が不可欠であることが確認されたが、続く1847年2月開催の半期総会⁽¹⁰⁾ではマドラス鉄道会社の要求に対して東インド会社が認可を与えないのは、東インド鉄道が条件を呑むまで、インド監督局が他の鉄道会社について検討することを控えていたからであると、東インド会社と監督局の対応を強く批判するに至った。この膠着状態にしびれを切らして、マドラス鉄道会社は、1847年6月に特別総会を開き⁽¹¹⁾、現在の金融市場から判断して東インド会社の保証が無ければ強引に建設を推し進めることは得策ではなく、しかるべき時期が到来するまで現在の会社を解散することはやむを得ないと、きわめて不合理な決定を下したのである⁽¹²⁾。ここでマドラスにおける鉄道建設要求は、一時停止するに至った。この会社が再建されるのは、1849年になってからである。

(2) 東インド会社及び監督局の対応

東インド会社は、インド政庁からの調査結果とそれに対する見解を受け取り、建設に向けての具体的検討に入っていたが、上述のように、明確な返答をこれまで避けてきたのであった。この間の東インド会社の優柔不断な対応に対して、1847年6月21日の東インド会社理事会において、理事の一人であるサリヴァン(Sullivan)は、インドの市場開発に鉄道が必要不可欠であることは十分に認識しているにもかかわらず、最終的決定を遅らせていたことを痛烈に批判したのである⁽¹³⁾。これに対して議長のラシントン(J.L. Lushington)は、預託させるのは建設資金を調達できるかどうかをみるためであると反論して、理事会全員が鉄道の有効性を認識していると釈明した。しかしこの1846年10月から1847年7月までの遅れについては、東インド会社と監督局との見解の相違によるものであったことは、後のインド鉄道建設遅滞調査委員会におけるメルヴィル(J. Melvill)の証言によって明らかである⁽¹⁴⁾。

東インド会社は、1846年11月4日付けの書簡で東インド鉄道会社に対して東インド会社が管理権を保有することを条件に、ベンガル州の北部と南部の二ヶ所の区間に対する建設費として£500万に99年間年4%の保証を認める方針であることを明らかにした。しかしこの提案に対して監督局は保証期間を15年に縮小した⁽¹⁵⁾。結局東インド会社が東インド鉄道会社に対して正式に保証を認可したのは1847年2月になってからであった。すでにその認可条件の概要に関してはタイムズ紙に明らかにされていたが、その条件とは、(1)カルカッタからデリーまでの直通路線が幹線として建設されるべきこと、(2)£300万に4%の利子保証を15年以上認めること、(3)郵便、軍隊、政府関連物資の運賃は後日に検討されること、(4)東インド会社に払い込まれる£50万に対して利

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

子がインドかイギリスにおいて支払われること、(5) 土地はインド政府によって提供されること、(6) 政府の鉄道買収は、鉄道開通から 30 年後にその時点の公正な市場価格によって行使されること、(7) 鉄道会社は特許状のみならず議会法によって法人の資格を与えられることなどである⁽¹⁶⁾。この内容は、インド政庁との応答と 1844 年に成立したイギリス鉄道法（通称グラットストン法）に基づくものであった。例えば、イギリス鉄道法には株式名簿、応募数、払込金額、さらに計画の実施可能性を確認するべく調達資金の一部を裁判所に供託させる義務づけが規定されていた⁽¹⁷⁾。このイギリス方式がインド鉄道の場合にも適用されようとしたのであった。しかし東インド鉄道会社は、この提案に対して保証期間が短過ぎることを理由に拒否したのである。

このような状況を打開するために、東インド会社は、東インド鉄道については、預託金額を£50 万から£10 万に引き下げること、4ヶ月以内に東インド会社資金庫へ預託し、かつベンガル大西部鉄道を合併することを条件に、預託金に対して 25 年間 5% の利子保証を認めることを伝えた。同様の条件を大インド半島鉄道会社にも認め、解散したマドラス鉄道の再編の可能性をも示唆した。保証利子率を 4% から 5% へ、また保証期間を 15 年から 25 年に引き上げたことなどは、東インド会社の大幅な譲歩であった。ついに 1847 年 9 月に二つの鉄道会社との建設に向けての仮契約が締結された。

(3) 東インド会社への預託の失敗と交渉の停滞

(a) 1847 年恐慌と東インド鉄道

東インド鉄道は、さっそく実験路線の出資者リスト作成に取りかかった。ところが、1847 年 10 月に金融危機が勃発して、ロンドン金融市場において資本を調達することがほとんど困難となった。これに加えて 1848

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

年初頭にはフランスの二月革命が勃発して金融市場が一層混乱すると、ますますその困難さが増しインド鉄道会社を危機的状況に追い込んだ⁽¹⁸⁾。結局東インド鉄道は、東インド会社に預託すべき資金£10万を期日まで払い込めず、(1) 次年3月31日まで払い込みを延期する手続きに入ったこと、(2) この資金を確保するために額面の価格を£50から£20に引き下げること、(3) 取締役会の補強として、ボンベイ商人でかつ大インド半島鉄道ボンベイ委員会の副委員長であるクロフォード (R. W. Crawford)、イギリスの貴族で国会議員のアグリオンビィ (H. Aglionby)、マージェンス (J. D. Magens)、P & O 汽船会社の創始者であるカールトン (F. Carleton) の4名を任命することが1848年2月19日に初めて開いた年次総会で決議したのである⁽¹⁹⁾。

ところが、東インド鉄道は、延期した3月31日の期日までも£10万を払い込めなかったために、更に約1ヶ月の延長を申請するとともに、同年4月18日に臨時総会を開き調達方法をめぐって再度検討することになった⁽²⁰⁾。東インド会社の大幅な譲歩にもかかわらず、この資金調達が不可能となったのは、前述した如く1848年のヨーロッパ革命の拡大によって商業・信用活動が停止されたからに他ならなかった。ヘラパス鉄道雑誌は、東インド会社に対してこのような状況を理解し、東インド鉄道との契約を解消しないよう促していた⁽²¹⁾。しかし、期日まで払い込めなかったことから、仮契約は一旦破棄され、新たな契約準備が行われることになった。

東インド鉄道は、1848年7月18日に臨時株主総会を開き⁽²²⁾、実験路線の建設に限定して建設総額を£300万から£100万へ引き下げ、それに伴って預託金も£10万から£6万へ引き下げて、新たに再出発することを考えていた。この提案に対して東インド会社は、£6万を直ちに東イン

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

ド会社資金庫に払い込むことと4ヶ月以内に株主リストを提出することを条件に、交渉再開を約束した。しかし、同鉄道会社は、£6万の預託を済ませたが、もう一つの条件を満たすことができなかった。とは言え望みを捨てず、具体的な契約条項作成に向けて原案を東インド会社に送り、東インド会社の理事長及び副理事長との会談を要請した。東インド会社から条項作成のための検討委員会設置の通知を受け取った東インド鉄道は、1848年12月18日社長の他4名の取締役をその検討委員会に派遣した。東インド会社からは理事長と副理事長の他4人の理事が参加した。この会合は、鉄道会社の一般的性格、資金調達の可能性などを検討するために鉄道の代表団を求めただけで、具体的な方針を打ち出すに至らなかった。しかし、鉄道会社にとってこの派遣要請は、5%の利子保証の不可欠性を再度強調する絶好の機会となったのである⁽²³⁾。

(b) 綿花飢饉と大インド半島鉄道

東インド会社への建設資金の預託問題は、大インド半島鉄道会社にとっても、東インド鉄道会社と同様に深刻な問題であった。大インド半島鉄道の場合には£3万の預託であったが、この金額でさえ調達が困難な状況に追い込まれてしまっていたため、監督局から東インド会社を通じて登録株主のリストを提出するよう求められたのである。それは、いうまでもなく資金調達の可能性を確認するためであったが、1847年6月6日付けで同鉄道会社はボンベイにおける株主の登録簿を確保する時間を考慮するように要請せざるをえなかった⁽²⁴⁾。一ヶ月の延長を認められ会社存続が可能となったものの、ここに至って建設に必要な預託金確保の困難さが露呈して、交渉が暗礁に乗り上げてしまった⁽²⁵⁾。

ところが、イギリスの経済危機がインド鉄道会社の交渉に転機をもたらすことになった。1847年におけるアメリカでの綿花栽培の失敗によ

り、原綿が急騰してマンチェスター綿工業に深刻な事態をもたらしたからである。イギリス綿工業はアメリカ綿花栽培量の約半分以上を輸入しており、アメリカ一極へ依存することの危機感も醸成しつつあった。インドからの綿花輸入は、イギリス消費量のわずか13%にすぎず、その大部分はボンベイから輸入されていた⁽²⁶⁾。1847年6月にマンチェスター商業会議所、リヴァプール東インド・中国協会(会長ニコル(W. Nicol)は大インド半島鉄道取締役役に就任していた)、マンチェスター商業協会、そしてグラスゴー商工業会議所が相次いで大インド半島鉄道を支援するように東インド会社に要請したのである⁽²⁷⁾。マンチェスター商業会議所は、東インド会社に対して5%の保証を与えるように促した覚書を送っている。他方ボンベイにおける新聞も鉄道問題を取り上げ支援する記事を載せている⁽²⁸⁾。こうしたボンベイと連携したイギリス商工業界の支援運動は、新聞、雑誌による世論への働きかけによって⁽²⁹⁾、さらにはイギリス議会においてJ.ブライトが大インド半島鉄道は綿花地帯の開発にとって不可欠であることを力説したことで⁽³⁰⁾、イギリス国内にインド鉄道問題がイギリスの発展上いかに必要不可欠であることを認識せしめるに至ったのである。かくして、イギリス綿工業界や東インド貿易関係者からの圧力に屈し、東インド会社は10月7日付けの手紙において、新たな建設条件を提示するに至った。1848年1月1日までに東インド会社国庫に預託金として£3万を払い込むことを条件にボンベイからカリヤンまでの建設費£50万に対して利子率5%を25年間保証することを認めるというものであった⁽³¹⁾。

(c) 鉄道推進団の結成と監督局

以上のようなベンガルとボンベイにおける鉄道建設交渉について、イギリス議会においてインド監督局長ホブハウス(J.C. Hobhouse)は、マ

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

ホーン卿 (Lord Mahorn) の質問に答えて、二つの鉄道会社に対する対応が異なることを明らかにしていた。すなわち、東インド鉄道会社に対しては、預託金を調達することに失敗した後保証額の増大と保証期間の延長を要求してきたために契約を破棄し、他方で大インド半島鉄道に対しては、払い込み日を4ヶ月延長することで計画の実効性を期待して契約交渉の継続を約束していたことである⁽³²⁾。この説明によって、特に綿業利害を代弁する議員達は、危機感と期待感が入り交じった感情にとらわれていったのである。

かくして、消極的姿勢を取ってきた監督局のもとで東インド鉄道を優先してきた東インド会社は、大インド半島鉄道を優先する傾向を示し始めた。これに応えるべく大インド半島鉄道は、ボンベイにおける株式応募数3万株のリストを本国に送った。会社全体では8万株に達し総額が£40万となって、現在の暫定的契約のもとでは充分な額であった⁽³³⁾。マンチェスターにおいて、1848年11月にインドに鉄道を導入するためにマンチェスター商業会議所とマンチェスター商業協会 (Manchester Commercial Association) によって要請されて、支援大会が開かれた⁽³⁴⁾。マンチェスター市長ポーター (J. Porter) が議長を務め、インド綿貿易関係者が多数集まっていた。例えばブラウン (W. Brown, M.P.)、ヘンリー (A. Henry, M.P.)、ブライト (M.P.)、カーショー (J. Kershaw, M.P.)、ピルキントン (J. Pilkington, M.P.)、ブラザートン (J. Brotherton, M.P.)、ヘッド (J. Head, M.P.)、ブレア (S. Blair, M.P.)、バズレー (T. Bazley: マンチェスター商業会議所会頭)、ロス (M. Loss: マンチェスター商業協会副会長)、ラングワーズィ (E.R. Langworthy: サルフォード市長) が出席していた。彼らは次のような決議をおこなった。すなわち、(1) 英領インドは、これまで交通手段の欠如からイギリスに対して

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

原綿供給を行えなかったこと、ゆえに今後原綿供給のためにはボンベイから内陸への鉄道システムの導入は必要不可欠であること、(2) 大インド半島鉄道計画に対してマンチェスターの商業及び製造業利害が全面的支持を与えるべきこと、(3) イギリス政府、インド政庁、イギリス議会に対する圧力組織として、アーミティジ (Mr. A.E. Armitage)、バズレー、フィールデン (M. Filelden: President of the Chamber of Commerce of Blackburn)、カーショウ (Mr. A. Kershaw)、ガードナー (R. Gardner)、アシュトン (T. Ashton)、ハイド (Hyde)、アッシュワース (H.E. Ashworth)、ウィットテイカー (J. Whittaker)、ウィルソン (G. Wilson)、ブライト兄弟 (J. Bright and Brothers) から構成される委員会を結成すること、以上である。また同大会において、東インド会社の財政事情が紹介され、過去 14 年間に年間 £2,000 万以上の収益を確保しており、昨年度には £2,800 万の収益をあげながら、公共事業投資にはわずか £143 万程度しか支出されなかった現状が明らかにされた。東インド会社のインド経営に対する不満の根源がここに確認されるに至ったのである。具体的に同鉄道会社に対する支援として、まず株式会社のための議会法と適切な利子保証を確保することであった。

1849 年 1 月 24 日の東インド会社理事会において、一部の理事は東インド会社自身が鉄道建設を行うべきであると主張して、鉄道会社との交渉を終わらせる意向を監督局に伝えていた⁽³⁵⁾。こうした事態を打開するために、1849 年 2 月に政府への陳情団結成に向けて 4 つのグループが提携するに至った。その構成メンバーは表 4 に示したとおりである。マンチェスターにおける 2 つの商業会議所は、綿業利害を代弁するランカシャー、マンチェスター、サルフォード出身国会議員の支援を獲得した。ロンドン金融利害からはゴールドスミッド (B. Goldsmid) とウィルコッ

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

表 4. 1848 年 2 月 8 日インド鉄道建設をめぐる代表団

For the Great Indian Peninsula Railway		
1	Right Hon. Lord Wharnccliffe	
2	W.J. Hamilton	
3	Cornelius Nicholson	
4	J.M. White	Solicitor
For the East Indian Railway		
5	H.A. Aglionby	M.P.
6	John Cattley	
7	C. Freshfield	Solicitor
For the Commercial and Monied Interests of London		
8	Sir Isaac L. Goldsmid	
9	Sir J.J. Guest	M.P.
10	G.C. Glyn	M.P.
11	B.M. Wilcox	M.P., Peninsula and Oriental Steam Company
For the Chamber of Commarce, Manchester		
12	Thomas Bazley	President of the Manchester Chamber of Commerce
For the Commercial Association, Liverpool		
13	J.A. Turner	President of the Manchester Commercial Association
For the Commercial Association, Blackburn		
14	Montague Feilden	President of the Blackburn Commercial Association
15	J. Mcgregor	M.P.
16	Wm. Brown	M.P.
17	Alex. Hervey	M.P.
18	Right Hon. T. Milner Gibson	M.P.
19	J. Bright	M.P., Manchester School
20	J. Brotherton	M.P.
21	Jas. Kershaw	M.P.
22	Richard Cobden	M.P., Manchester School
23	Stephen Blair	M.P.
24	Jas. Heald	M.P.
25	Wilson Pattern	M.P.

典拠: *Herapath's Railway Journal*, 10 Feb. 1849, p. 127.

Times (London), 9 Feb. 1849

Daniel Thorner, *Investment in Empire*, pp. 158-159.

クス (Mr. Wilcox) が、大インド半島鉄道会社からはウォーンクリッヘ卿 (Lord Wharnclyffe)、ハミルトン (Mr. Hamilton) が、そして東インド鉄道会社からはアグリオンビィ (Mr. Aglionby)、フレッシュフィールド (Mr. Freshfield) が参加した。この陳情団は、1849年2月8日にインド監督局長ホブハウスと会談した⁽³⁶⁾。会談は、約2時間行われ、特にマンチェスター綿業利害は、2,400万の人口を持つアメリカに£2,000万の工業製品が輸出されるのに対して1億2,000万の人口をもつインドにはわずかに£600万しか輸出していないという事実を突きつけた。また、東インド鉄道の取締役でもあるロンドンシティの金融利害の代弁者ゴールドスミッドやカットレイ (Mr. Cattley) は、保証が与えられれば必要な資本を調達可能であると主張して、その証拠として数多くの有力なシティ金融資本家達の署名をホブハウスに提出した⁽³⁷⁾。かくして彼らの主張に圧倒されたホブハウスは、(1) インドにすぐに鉄道を導入すること、(2) 建設は私企業によって実施されること、(3) 資本調達に必要な政府保証を行うこと、以上3点についてその場で同意するに至った。特に私企業による建設を主張したことは、東インド会社内に浮上していたインド政庁による建設案を最終的に否定し、今後の監督局の方針を確定したという点で大きな意義があり、レッセフェール時代の流れに合致した決定であった。その後1849年8月1日に、東インド会社と東インド鉄道会社及び大インド鉄道会社との間でインド鉄道史上初めての利子保証契約が締結され、インド鉄道建設時代の幕開けとなるのである⁽³⁸⁾。

(1) D. Thorner, *op.cit.*, p. 123.

(2) *ibid.*, p. 124.

(3) *Herapath's Railway Journal*, vol. 9, 10 April, 1847, pp. 498-502.

(4) *Letter form the Charman of the Provisional Committee of the Great Indian Peninsular Railway Company, to the Hon'ble THe Governor in Council at Bombay, Submitting the intended lines of Railway for the*

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

- Examination of Government* in LSE Library of University of London, HE1(5)/14[spec].
- (5) *British Parliamentary (Hansard) Debates 1847*, cols. 476, 927. またイギリスの綿花開発問題については、吉岡昭彦、「イギリス資本主義確立樹の原綿問題」『東北大学文学部研究年報』15 (1965年)；今田秀作「19世紀中葉のインド綿花開発」『経済論叢』145-4 (1990年4月)；A. silver, *Manchester Merchant and Indian Cotton, 1847-72*, Manchester, 1965.
 - (6) G.I.P.R.to East India Company, 10 Nov. 1846, in *RHC*.
 - (7) *ibid.*, 22 May 1847, in *RHC*.
 - (8) *Herapath's Railway Journal*, 14 March 1846, p. 381-382.
 - (9) *ibid.* 22 Aug. 1846, p. 1058. この会社の株主リストは1847年2月に開催される総会に提出された。総数467名の名前がアルファベット順に載っている。Great North of India Railway Company: List of Registered Shareholders in *RHC*.
 - (10) *Herapath's Railway Journal*, vol. 9, 20 Feb. 1847, p. 222.
 - (11) *ibid.*, 5 June 1847, p. 667. この決定に対して *Herapath's Railway Journal* は東インド会社の鉄道政策に対する批判を行っている。*ibid.*, P. 682.
 - (12) *ibid.*, 7 Aug. 1847, vol. 9, pp. 895-896.
 - (13) *ibid.*, 26 June 1847, p. 741, 24 June 1848, p. 657.
 - (14) Select Committee on the Delay of Indian Railways, 1858, *Minute of Evidence*, (*British Parliamentary Papers, 1857-58*, vol. 14, Paper 416) QQ. 3866-3875.
 - (15) Select Committee on the Delay of Indian Railways, *Minute of Evidence*, Q15. (*British Parliamentary Papers, 1858*,
 - (16) *Herapath's Railway Journal*, 1846, 12.19, p. 1632.
 - (17) グラットストーン鉄道法の詳細については、とりあえず *Herapath's Railway Journal*, 29 June 1844, pp. 749-750 を参照のこと。
 - (18) *op.cit.*, QQ. 332-333.
 - (19) *Herapath's Railway Journal.*, 26 Feb. 1848, vol. 10, pp. 218-219.
 - (20) *ibid.*, 22 April 1848, pp. 440-441.
 - (21) *ibid.* p. 449.
 - (22) *ibid.*, 22 July 1848, p. 750.
 - (23) *ibid.*, 24 Feb. 1849, pp. 170-171.
 - (24) *ibid.*, 24 June 1848,, pp. 653-654.
 - (25) *ibid.*, p. 644.
 - (26) *ibid.*, 31 March 1849, p. 334.
 - (27) D. Thorner, *op.cit.*, p. 145.
 - (28) *Herapath's Railway Journal*, p. 1041.
 - (29) *ibid.*, 12 June 1847 pp. 705-706. 例えばヘラバス鉄道雑誌は、特許状更新問題を取り上げカルカッタ地域の鉄道計画に集中した東インド会社を攻撃したのである。
 - (30) *ibid.*, 27 Nov. 1847, p. 1388. インド綿花に関する調査報告については、*Report of the Select Committee on the Growth of Cotton in India, 1848*, (*British Parliamentary Papers, 1847-48*, vol. 9, Paper 511)

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

- (31) *ibid.*, 17 June 1848, pp. 626-627.
- (32) *ibid.*, 1 July 1848, pp. 690-691, 692-693.
- (33) *ibid.*, p. 1137. その後さらにボンベイから2,000株の追加リストが送られた。*ibid.*, p. 1234.
- (34) *ibid.*, 2 Dec. 1848, pp. 1257-1258.
- (35) Select Committee on the Delay of the Indian Railway, *Minute of Evidence*, QQ. 3878-82.
- (36) D. Thorner, *op.cit.*, p. 127.
- (37) *Herapath's Railway Journal*, 24 Feb. 1849, p. 170.
- (38) 元利保証契約の歴史的意義と問題点については、拙稿「インド鉄道建設における旧元利保証制度とその特質」『西洋史研究』新輯第11号、1982年を参照。

5. 小 括

以上、インド鉄道会社の活動に焦点を合わせて利子保証の交渉過程を検討してきたが、最後にその要点を確認しておきたい。

第一は、鉄道会社の設立についてである。インドに鉄道を導入する動きは、ベンガル、ボンベイ、マドラスを拠点として独自に展開され、それぞれの地域の特徴がそのまま運動過程に反映されたと考えられる。まずベンガルについてみると、ステューブソンの基本計画は、実態調査に基づくものではなかったとは言え、その後のインド鉄道路線網を明示したことで興味深い。彼は、北西部の豊かな農産物に着目したカルカッタを拠点とする貿易商や海運業者の商業的動機とカルカッタと北西部を連結してインド帝国の保全を目標とした東インド会社やインド政庁官僚達の政治的軍事的動機を結合させたのである。これに汽船会社の石炭燃料の確保という動機が加わっていたことに留意すべきである。一方ボンベイでは、ベンガルに対する対抗意識からボンベイ在住の商人の商業的動機が強かったが、チャップマンが、その動きを本国の建設動機と統合させて交渉を展開した。それにマンチェスター綿業資本の利害が加わり、綿

花地帯の開発が最優先されていったのである。またマドラスでは、上述の2地域とは異なり、必ずしも本国との積極的な繋がりを見いだせず、それゆえに東インド会社からの支援を受けられず頓挫してしまったのである。

第二は、鉄道会社に対する支援方法についてである。鉄道発起人達は、当初政府から金銭的援助を要求することを考えていなかったが、現実の調査結果が明らかになるにつれて投資家層の支援が得られず利子保証を要求するに至ったことがわかる。他方インド総督参事会会員らはシムズの調査報告をもとに経済的視点からインド鉄道の独立採算性を重視し、最小限の援助として土地供与のみを考えていたが、しかしインド総督のハーディングは鉄道がもたらす政治的・軍事的・経済的側面から、言い換えればインド帝国の統治の側面から利子保証の必要性を考えていた。東インド会社も同様な考えであった。ゆえに利子保証の必要性を認識するに至った東インド会社と鉄道会社との間で、数年間保証の額と率をめぐって交渉されたのである。特に1847年恐慌（鉄道マニアの崩壊）以降インド鉄道投資を促すための必要不可欠の要因とみなされるようになり、この利子保証の交渉を通じて保証契約の骨格が確定されていったと言えよう。今後さらなる検討を必要とするが、監督局と東インド会社との政策的対立が利子保証認可を遅らせる原因の一つであったことにも留意しておきたい。

第三は、利子保証交渉過程におけるマンチェスター綿業利害の影響力についてである。アメリカの綿花飢饉の影響によって原綿価格が急騰したことから、インド綿花への期待がにわかに高まって、マンチェスター綿業利害は、インド鉄道建設の促進をマンチェスター産業界の救世手段と認識するに至り、大インド半島鉄道会社を積極的に支援する体制を作

東インド会社の統治体制下におけるインド鉄道会社の進出過程

り出したのである。ロンドン金融利害を巻き込んでこの支援体制こそが、インド監督局から最終的譲歩を引き出しえた最大の要因であったと言える。

最後は、利子保証が東インド会社の統治にいかなる意味を持ったかについてである。私企業に利子保証を認可したことは、東インド会社によるインド開発に限界があったことを監督局のみならず東インド会社自身が認識せざるを得なかったことを示している。しかし東インド会社の資金庫に建設資金の一部を預託させるというシステムは、鉄道会社による資金調達力を試すためであったことはいうまでもないが、インドへの資本投資経路をコントロールしようとした東インド会社の政策的配慮があったことに留意すべきであろう。この投資コントロールこそ、東インド会社による財政的支配の安定を保証するシステムに他ならなかったからである。この点についてはその後の建設過程を検討することによってより明らかになろう。

付記：本稿は、平成 11 年科学研究費基盤研究 (A) (2) 「南インド・タミル地域の社会経済変化に関する歴史的研究」(代表：東京大学大学院教授 水島 司，課題番号 09041012) の分担研究による研究成果の一部である。