

Construction of Uganda Railway and Indian Railway System

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2015-03-20 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 伊藤, 大輔 メールアドレス: 所属:
URL	https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/283

研究ノート

ウガンダ鉄道の建設とインドの鉄道システム

伊藤大輔

1. はじめに
2. ウガンダ鉄道建設における部局方式
 - (1) 建設の経緯
 - (2) ウガンダ鉄道問題検討委員会
3. ウガンダ鉄道委員会
 - (1) ウガンダ鉄道委員会の構成
 - (2) クラウン・エイジェンツ
4. ウガンダ鉄道とインド
 - (1) 業務執行委員と顧問技師
 - (2) インド人労働者
5. おわりに

1. はじめに

本稿は、1896年に建設を開始したウガンダ鉄道⁽¹⁾ (Uganda Railway) の建設組織の形成過程を通して、インドの鉄道システムとの技術的な関係性の一端を指摘することを目的とする。

1890年代後半より、熱帯アフリカを中心に新たに獲得された植民地においても鉄道建設が本格化していくが、そこではそれまで大きな部分を占めていた民間資本に代わって公的部門による鉄道建設が試みられようになったことが知られている。イギリスの東アフリカ保護領において建設されたウガンダ鉄道もまた、その様な鉄道の一つであった。⁽²⁾

デビット・サンダーランド (David Sunderland) の整理によると⁽³⁾、1890年代半ばから1900年代初めにかけてのイギリス植民地において、鉄道建設を含む社会資本の整備事業は、もっぱら「部局方式」(departmental system) によっておこなわれたことに特徴がある

⁽¹⁾ ウガンダ鉄道それ自体に関する研究としては、Hill, M.F., *Permanent way: the story of the Kenya and Uganda railway*, London, 1950; 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, 林一哉「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」『経済学論叢』(同志社大学経済学会)第40巻第4号, 1989年, 105-155頁があげられる。

⁽²⁾ ウガンダ鉄道の建設は、1896年のウガンダ鉄道法 (Uganda Railway Act) によって本国政府の事業としておこなわれ、その建設国債の償還には1925年までかかったのである。

⁽³⁾ Sunderland, David, "General Introduction", *Communication in Africa 1880-1939*, London, 2012; *Managing the British Empire: The Crown Agents 1813-1914*, London, 2004.

とされる。この部局方式は、民間会社による請負方式 (contractor system) や植民地政府の公共事業局による方式 (Public department system) と異なり、形式的には各植民地政府の事業とされつつも、実際には、イギリス本国政府、なかでも植民地省と強く結びついたクラウン・エイジェンツ (Crown Agents) と顧問技師 (Consulting engineer)⁽⁴⁾ の強い影響下でおこなわれたことが指摘されている。サンダーランドが西アフリカの事例から明らかにしたところによると、植民地において鉄道の建設が計画され、本国の植民地省がそれを承認すると、植民地政府の顧問技師によって予備調査が行われるが、その報告書はクラウン・エイジェンツを通して、植民地政府ではなく、本国の植民地省へと提出された。そして鉄道建設が決定されると、その顧問技師によって、イギリス本国で選任された駐在技師 (resident engineer) を長とする技術者の一団が現地に派遣され、建設作業が開始されたのである。サンダーランドは、これを顧問技師による事実上の請負方式であったと評している。

植民地省の側から見ると、この方式には、民間業者を利用する場合に予想される様々な問題、例えば民間業者の選考にともなう計画の遅延や外部諸利害からの働きかけの回避、現地住民との軋轢の軽減、工事不調にともなう法的リスクの減少、そしてイギリスで製造された鉄道資材の利用拡大といった利点があった。他方、クラウン・エイジェンツにとっては、植民地政府の発行する鉄道債の引き受けに加えて、資材調達にともなう手数料収入を得ることができ、顧問技師は自らの経歴と名声に相応しい地位と、それに加えて個人的利益を手にすることができたのである。

ここで技術的な側面に目を向けると、注目すべきは顧問技師の役割の大きさである。サンダーランドやキャスパー・アンダーセン (Casper Andersen) が強調するように、これらの顧問技師たちは、ただ経験豊かな技術者であるだけでなく、イギリス本国の土木技術学会 (Institution of Civil Engineers) の重鎮としてロンドンのウェストミンスターに事務局を構え、議会や政府諸機関と密接な関係を結びながら、イギリス帝国の技術ネットワークの中心に位置する存在であった。そして彼らはそれぞれに植民地政府の技術的な助言者として、鉄道建設を含む社会資本整備に対して、植民地政府の関与を排除しつつ本国から継続的に影響力を行使したとされる⁽⁵⁾。

もっとも、サンダーランドが西アフリカの事例から明らかにしたように、この顧問技師による事実上の請負方式は、植民地現地の状況に適合したものではなく、高価なわりに質

⁽⁴⁾ 顧問技師に関しては、ロルト、L・T・C (高島平吾訳) 『ヴィクトリアン・エンジニアリング』鹿島出版会、1989年、Andersen, Casper, *British Engineers and Africa, 1875-1914*, London, 2011.

⁽⁵⁾ たとえば、Andersen, *British Engineers and Africa*.

の低い鉄道への批判が高まるとともに、植民地政府自身の公共事業部門による方式への転換が図られていったのである。

ところで、本稿で対象とするウガンダ鉄道もまた、この時期に、同様の部局方式によって建設されたのであるが、しかし、いくつかの点において、西アフリカ等の事例とは異なる特徴を持っていたことを指摘できる。例えば、ウガンダ鉄道の建設においては、インドから多数の労働者が導入され重要な役割を果たしたことが知られているが、さらにその背後には、19世紀中葉からのインドにおける鉄道建設の経験、技術システムといったものを見ることができるであろう。本稿では、顧問技師やクラウン・エイジェンツなどによって代表されるであろうイギリス本国の鉄道建設の経験、技術システムと対置されるものとして、インドの経験、技術システムをとらえ、それがウガンダ鉄道の建設にどのような影響を及ぼしたのか、その一端を明らかにすることを目的とする。

2. ウガンダ鉄道建設における部局方式

(1) 建設の経緯

東アフリカにおけるイギリスの鉄道建設計画が具体化するのには1890年代に入ってからであった。1888年に設立され、この地域のイギリス勢力圏の統治にあたった帝国イギリス東アフリカ会社（Imperial East Africa Company：以後IBEA社）は、内陸部へ向かう鉄道の建設を計画し、イギリス政府の支援を求めていた。IBEA社の計画では、インド洋岸のモンバサ（Monbasa）と内陸のヴィクトリア湖（Victoria Nyanza）を結ぶ鉄道の建設費として100万～150万ポンド以上、それに加えて、この鉄道に連絡してヴィクトリア湖で運航される汽船航路の開設に8万～10万ポンドを見込まれており、政府にはこれら建設費に対する3%の利子保証、あるいは年3万～4万ポンドの補助金の支給を25年にわたって実施するよう求めていた⁽⁶⁾。政府との協議を経て1891年2月に合意にいたった内容は、政府支援の対象を鉄道本体に限定し、IBEA社が調達する建設費に対して125万ポンドを上限として2%の利子保証を25年にわたって実施するというものとなった⁽⁷⁾。

しかし、イギリス議会による承認が遅れる中でIBEA社は破綻し、鉄道建設計画の前提は大きく崩れることとなった。1892年9月、ソールズベリ保守党政府に代わって成立したグラッドストーン自由党政府は植民地の拡大に批判的であり、鉄道建設計画も停滞するこ

⁽⁶⁾ Mackinnon to Salisbury, 17 December 1890, FO 84/2097, TNA,

⁽⁷⁾ Treasury to Foreign Office, 10 February 1891, FO 84/2156, TNA.

となる。自由党政府への交代にあたって外務省アフリカ局長のアンダーソン (Sir Percy Anderson) が作成した覚書は、従来の政策を整理した上で、① ウガンダ地方において布教と奴隷貿易禁止運動に従事していたキリスト教共同体の保護、② ナイル川を通してエジプトと繋がるウガンダ地方が持つ戦略的重要性の2点を強調し、IBEA社の鉄道建設計画に対して財政支援をおこなうことを主張したが⁽⁸⁾、自由党政府の新外相ローズベリー (Lord Rosebery) は、ウガンダ地方の重要性には同意したものの、IBEA社に代わって、政府の直接統治下におくことをその政策の方針とした。

1893年3月29日、イギリス政府は、ウガンダ地方の有力国、ブガンダ王国 (Buganda) との保護条約に調印し、この地域の統治はIBEA社からイギリス政府の下へと移されることとなった。アンダーソンを長とする委員会は、ザンジバル総領事ジェラルド・ポータル (Sir Gerald Portal) の報告書をもとに検討を加え、東アフリカ地域のイギリス勢力圏を、ウガンダ、タナランド (Tanaland)、ザンジバル (Zanzibar)、ジュバランド (Jubaland) の4地域に再編することを勧告した。ウガンダには弁務官を長とする行政官団が配置されて統治にあたり、一方で、ウガンダとインド洋沿岸のザンジバル領を結ぶタナランドには、ザンジバル総領事の指揮下の副弁務官 (Sub-Commissioner) が配置され、ウガンダ地方への輸送業務を担当するものとされた⁽⁹⁾。ポータルの報告書は、タナランド中央のキクユ (Kikuyu) までの鉄道建設と、その先のキャラバン輸送の併用を推奨していたが⁽¹⁰⁾、この委員会では鉄道建設に関して結論を出さなかった⁽¹¹⁾。

翌1894年6月、首相に転じたローズベリーは、先の委員会の報告をもとに、ウガンダ地方の保護領化に伴う費用として5万ポンドを議会に要求し、可決された。下院において説明にあたった外務政務次官エドワード・グレイ (Sir Edward Grey) は、政府としては鉄道建設に関して具体的な提案をする段階に無いことを繰り返し表明したが、各党議員の間からはそれぞれに鉄道建設への賛否が表明され、政府に対して鉄道問題に関する報告書の提出が要請されることとなった⁽¹²⁾。

ウガンダ鉄道問題検討委員会 (Committee appointed to consider the Question of Railway Communication with Uganda) の報告書は1895年4月には作成されたが、議会への提出は、

⁽⁸⁾ Memorandum by Anderson, 10 September 1892, FO 881/6249, TNA.

⁽⁹⁾ Report of Committee on Administration of East Africa, 17 April 1894, FO 881/6489, TNA. 実際には、これらの地域は、ウガンダ、英領東アフリカ、ザンジバルの3つの保護領に再編され、現在の東アフリカ3国の原型となる。

⁽¹⁰⁾ Reports relating to Uganda by Sir Gerald Portal, pp. 37-39. キクユ以遠の区間では、大地溝帯に属する急峻な地形が存在し、難工事が予想されていた。

⁽¹¹⁾ Report of Committee on Administration of East Africa, 17 April 1894, pp. 14-15.

⁽¹²⁾ Hansard, 1 June 1894.

ソールズベリ保守党政府へと再び政権が移った夏以降のことであった。ソールズベリは速やかに鉄道の建設を決定し、同年8月末に鉄道建設準備費として2万ポンドの支出が議会において可決されると⁽¹³⁾、あらためて外務省内にウガンダ鉄道委員会（Uganda Railway Committö）を設置した。同年12月には委員会によって任命された主任技師（Chief engineer）がモンバサに到着し建設準備作業を開始する一方で、翌年2月には委員会から建設費見積があらためて提出され⁽¹⁴⁾、同年7月には、300万ポンドを上限として国庫からの支出を認めるウガンダ鉄道法（Uganda Railway Act）が成立することとなった⁽¹⁵⁾。

ソールズベリの政治決断の背景には次のような要因が指摘されている。一つには、当時広く主張された内陸部に残存する奴隷貿易への対処である。1870年代より、東アフリカの奴隷貿易問題は広く関心を集めていたが、鉄道建設は奴隷貿易に代わる合法貿易（legitimate trade）を促進する手段として、また奴隷貿易勢力の取締活動に実効性を与え、統治の正当性を示すものと見なされていたからである。また一つ、帝国政策の要となるスエズ運河とエジプトの安全を確保するために予定されたスーダン再征服への側面支援としての役割も期待されていた。これらの論点は、既に1892年の段階でアンダーソンの覚書の中に示されていたことは先に述べたが、ここに至って、東アフリカでの鉄道建設は、一民間社会の計画ではなく、イギリス政府の植民地政策の中にしっかりと組み込まれることとなったのである。

(2) ウガンダ鉄道問題検討委員会

ウガンダ鉄道問題検討委員会は、外務事務次官補に昇進したアンダーソンの下、クラウン・エイジェンツのモンタギュー・オマニー（Sir Montague Ommanney）、インド省技術顧問のアレクサンダー・M・レンデル（Sir Alexander M. Rendel）⁽¹⁶⁾、元ザンジバル総領事のジョン・カーク（Sir John Kirk）、帰国中のウガンダ弁務官代理ヘンリー・コルヴィル（Henry Colville）の5人から構成され、1892年に行われたマクドナルド（J. Macdonald）調査隊の報告書⁽¹⁷⁾と、その調査隊においてマクドナルドを補佐したJ・プリングル（J. Pringle）からの意見聴取をもとに⁽¹⁸⁾、ウガンダ保護領とインド洋沿岸部とを結ぶ鉄道の実現性を検討

⁽¹³⁾ *Hazard*, 30 August 1895, cols. 1290–1304.

⁽¹⁴⁾ Twelfth Mötting of Uganda Railway Committö, February 12, 1896, FO 881/6941, TNA.

⁽¹⁵⁾ Memorandum relating to the Uganda Railway Bill, 1896 [c.8049], BPP.

⁽¹⁶⁾ レンデルは、港湾ドックやインドでの鉄道建設に多くの経験を持つ技術者として、東インド鉄道会社やインド省の技術顧問を務めると同時に、クラウン・エイジェンツとも密接な関係を持っていたとされる。Sunderland, *Managing the British Empire*, p. 66.

⁽¹⁷⁾ Report on Mombasa Victoria Lake Railway Survey, 1893–94 [c.7025], BPP.

⁽¹⁸⁾ この時期、マクドナルドはイギリス本国におらず、意見聴取することができなかった。

することを目的としていた。

委員会は、モンバサからヴィクトリア湖までの予定区間全線を建設することが適当であると結論した。建設費用は4年間で175.5万ポンドとされ、開業当初の損失は年3.6万ポンドと見込まれた。もっとも、これまでキャラバン輸送によっておこなわれていた植民地政府向け輸送費を鉄道輸送に置き換えることによる節減分を考慮すると、政府全体としての損失は年0.25万ポンドにまで圧縮され、このことだけでも十分に鉄道建設の目的となり得るとというのが委員会の結論であった⁽¹⁹⁾。

一方で、鉄道の建設、運営体制に関しては以下のような議論が展開された。まず委員会は民間から提案された鉄道建設計画案⁽²⁰⁾を整理し、民間と契約する場合には、少なくとも3%の利子保証を要求する、概ねインドにおける保証鉄道契約 (Indian Guaranteed Railway Contracts) を下敷きにしたものになるであろうとした。一例として報告書に添付されたポーリング社の提案は、建設費を224万ポンドと見積もり、鉄道建設とその後の運営をおこなう会社を資本金250万ポンドで設立する計画であった。会社側は、政府に対して30年間にわたり年7.5万ポンドの純益の保証と、鉄道に隣接する土地とその鉱業権の譲渡を求め、鉄道および隣接地からの収益の内、保証された年7.5万ポンドを超える余剰分に関しては、政府と折半するものとされていた⁽²¹⁾。

これに対する委員会の見解は、主として植民地行政機関の能力の面から、また資本調達費用の問題から否定的であった。インドと異なり、鉄道の建設、運営に密接かつ継続的に関与し得る行政組織が欠けている東アフリカにおいては、植民地行政機関は経営の失敗や現地住民との軋轢、完成後の運賃政策に対して適切な規制を加えることができず、最悪の場合には、鉄道の買い上げを含む、より一層の負担を強いられる可能性を否定できないというのが、委員会の見解であった。

資本調達に関しても、一般に、民間会社やシンジケートを通して間接的に資本調達する場合には調達費用の上昇を招く傾向があることを指摘し、政府による直接的な調達を推奨

⁽¹⁹⁾ Report of the Committee appointed to consider the Question of Railway Communication with Uganda, 1895 [c.7833], BPP.

⁽²⁰⁾ この間、ブーステッド・リドリー社 (Boustead, Ridley & Co.) は、3%の利子保証、あるいは、1マイル当たり1,500ポンドか、年14,445ポンドの補助によって、モンバサからキクユまで、2フィート6インチの鉄道を48万ポンドで、J・ケネディ (J. Kennedy) は、2.875%の利子保証により、ウガンダまでの鉄道を。キング・バロー・ブルンリー社 (King, Barroud & Brunlös & Co.) は、ロスチャイルドの支援の下、3%の利子保証によって、ヴィクトリア湖まで3フィート6インチの鉄道を320万ポンドで建設することを提案していた。M. F. Hill, *Permanent Way, The Story of the Kenya and Uganda Railway*, 1946; 2nd ed., 1961, pp. 130-1.

⁽²¹⁾ Messrs. Pauling and Co. to the Earl of Kimberley, 8 April 1895, in Report of the Committö appointed to consider the Question of Railway Communication with Uganda. ポーリング社は南アフリカを中心に植民地鉄道の建設を多く手がけていた。

した。報告書に添付されたオマニーの覚書も公債発行による一括調達を推奨し、クラウン・エイジェンツによる利率2.75%の東アフリカ債（East African stock）の発行を提案した。

以上の点から、委員会は結論として、保証鉄道契約を前提とした民営方式を退け、政府自身の手によって建設、運営を行う部局方式（Departmental system）の採用を勧告した⁽²²⁾。

すでに述べたように、ウガンダ鉄道問題検討委員会の報告書は、1895年夏に議会へ提出された。前年9月頃よりスーダン南部への進出を巡り英仏間で交渉が繰り返されており、1895年に入ると、自由党政府の外務政務次官のグレイが議会において、スーダン南西部へのフランスの進出を「非友好的行動」と表現するなど、ナイル川源流部を巡る国際情勢は緊迫化していた⁽²³⁾。保守党政府に代わった後も、議会では、スーダン問題に関連してウガンダの戦略的重要性がたびたび言及され、自由統一党のH・M・スタンレー（H. M. Stanley）が、スーダン再占領のための最良の手段はウガンダへの鉄道建設であると発言すると、外務政務次官のジョージ・カーゾン（George Curzon）がそれに同意するなど⁽²⁴⁾、鉄道建設に向けての気運が高まっていた。そのような情勢にも後押しされて、8月30日、ウガンダ鉄道建設の準備費として2万ポンドの支出が議会において可決され、翌1896年7月にはウガンダ鉄道法が議会を通過したのである。

議会における一連の議論の中でもう一つ注目されたのは、鉄道建設にあたる労働者の募集と現地住民の関係であった。IBEA社によって鉄道建設が試みられていた頃から既に、東アフリカ現地における労働力不足は知られており⁽²⁵⁾、鉄道建設に反対する立場からは強制によらずに労働力を確保することは不可能ではないかとの批判があげられていた。しかし、これに対しカーゾンは、部局方式によって政府の直接管理下で建設作業を行うことで、現地住民との関係を良好に保つことができるのであると反論した。またこれに関連して、インドから契約労働者や技術者を招き、インド方式の建設方法を導入することを検討していることも示された⁽²⁶⁾。

翌1896年7月の、ウガンダ鉄道法の審議の中ではこの論点がさらに推し進められ、インド人契約労働者の雇用、鉄道資材調達の便宜、技術スタッフの採用などの点においてインド政庁と連携をとることが可能になることが、民間鉄道会社とは異なる、部局方式の利

⁽²²⁾ Report of the Committee appointed to consider the Question of Railway Communication with Uganda.

⁽²³⁾ Robinson, Ronald, and Gallagher, John, *Africa and the Victorians: The Official mind of Imperialism*, 1961, p. 335.

⁽²⁴⁾ *Hansard*, 21 August 1895, cols. 479, 497.

⁽²⁵⁾ 原住民労働力の導入に関しては、林「ウガンダ鉄道と英領東アフリカ」も参照。

⁽²⁶⁾ *Hansard*, 30 August 1895, cols. 1294-1297.

点としてあげられた。インド政庁は、移民保護の観点から、インド人契約労働者の海外移民を制限していたが⁽²⁷⁾、ウガンダ鉄道の建設が政府の管理下に置かれたが部局方式で行われることによって、インド政庁に移民を許可させることが可能になったと、カーズンは述べている⁽²⁸⁾。

ウガンダ鉄道の建設における部局方式の採用には二つの理由を指摘することができる。一つは、検討委員会の報告書が主張するように、部局方式の方が結果的に「安上がりになる」からであった。新たに獲得された植民地の行政組織の能力不足や、民間企業の相対的に低い資金調達力といったものが、本国政府の直接管理下におかれた部局方式での建設を選択させた。しかし同時に、ウガンダ鉄道に特徴的なものとして、インドの鉄道技術との関係を指摘することができる。カーズンが指摘したように、インド人契約労働者の導入に代表される、インドの鉄道技術との連携は、ウガンダ鉄道の建設に必要なものであり、その連携をおこなう上で部局方式の採用が重要な意味を持っていたのである。

3. ウガンダ鉄道委員会

(1) ウガンダ鉄道委員会の構成

1895年9月10日に最初の会合を開いたウガンダ鉄道委員会の構成は以下の通りであった。委員長は、検討委員会から引き続きアンダーソンが務めたが、あらたに前インド公共事業局長のF・L・オキャラハン (F. L. O'Callaghan) が業務執行委員 (managing member) として迎えられた。また大蔵省からはG・L・ライダー (G. L. Ryder) が参加し、レンデルも引き続き顧問技師としてこれに加わった。さらに10月4日の第5回会合までに、カークとオマニーも委員に任命された。事務局は外務省アフリカ局のC・ストレイチャー (C. Strachey: 後に植民地省) が担当し、オキャラハンを補佐した。

先にみてきたように、アンダーソンはアフリカ局長から事務次官補へと進み、外務省において、いわゆる「分割期」のアフリカ政策の中心に長くいた人物として、委員会を主導した。また、カークも1870年代から80年代にかけてイギリスのザンジバル総領事を務めた後、IBEA社の取締役役に転じ、常にイギリスの東アフリカ利害の中心にあった人物であった。カークは、翌96年7月にアンダーソンが現職のまま病死すると副委員長に転じ⁽²⁹⁾、以後も委員会の中心メンバーであり続けた。

⁽²⁷⁾ 林「ウガンダ鉄道と英領東アフリカ」131頁。

⁽²⁸⁾ *Hansard*, 27 July 1896, cols. 705-24705.

⁽²⁹⁾ Twenty-fourth Mötting of Uganda Railway Committö, August 13, 1896, FO 881/6941.

これに対し、オキャラハン、レンデルの両名は技術者として豊富な経験を持ち、鉄道建設の実務的な側面を担当した。オキャラハンは1862年にインド政庁公共事業局に採用され、1870年からは主に鉄道部門でその経験を積み重ねてきた。1892年からインド政庁公共事業局長を務め、植民地における社会資本整備に豊富な経験を持つ人物であり、部局方式の鉄道運営に適した人物であると考えられていた。一方、レンデルは、1851年にケンブリッジ大学において準学士位を取得し、1856年にロンドン・ドック会社に採用されるが、その後インドにおける橋梁建設にも従事し、1870年代にはインド政庁の顧問技師などを歴任した。また1875年からはロンドンのロイヤル・アルバート・ドックの建設を指揮し、土木機械の本格的な導入によって短期間のうちに完成させることに成功していた。鉄道建設に関する技術的問題に関してはオキャラハンとレンデルの協議によることとされた⁽³⁰⁾。

この本国の鉄道委員会の下、東アフリカ現地に主任技師（Chief Enginör）が置かれた。オキャラハンの推薦により主任技師に任命されたジョージ・ホワイトハウス（George Whit«ouse）は、1877年にロンドン大学を卒業後、ナタール鉄道に採用されるが、1880年代からはインド、中南米各地での鉄道建設に従事し経験を積んだ。ウガンダ鉄道の建設においては、特にペルーの山岳鉄道での急勾配区間建設の経験を期待されての就任であった⁽³¹⁾。彼は1895年12月、モンバサに着任し、以後1903年5月まで、鉄道建設の現地指揮にあたった。ホワイトハウスの下には、1896年6月の時点で5人の地区担当技師（District Enginör）と10人の技師補（Assistant Enginör）が置かれた⁽³²⁾。また、地区担当技師の1人はインド政庁からの出向者であり、インドにおいて建設労働者の採用を担当した。

(2) クラウン・エイジェンツ

とはいえ、鉄道建設のような事業は「本来の外務省の業務から外れたもの」であり、鉄道委員会はその業務の多くを外部の組織に頼らざるをえなかった。その中で、中心的な役割を果たしたのは、クラウン・エイジェンツであった。鉄道建設資材の調達を開始した委員会は、1895年9月25日の第4回会合で10マイル分の資材を事前に送ることを計画したが⁽³³⁾、翌10月15日の第6回会合までに、それは200マイル分にまで拡大された。この変更の背後にはクラウン・エイジェンツが、これらの資材を翌年4月と7月の2回に分けて東アフリカに向けて船積みすることを約束したのである⁽³⁴⁾。

⁽³⁰⁾ First Mötting of Uganda Railway Committö, September 10, 1895, FO 881/6941.

⁽³¹⁾ Second Mötting of Uganda Railway Committö, September 12, 1895, FO 881/6941.

⁽³²⁾ Foreign Office to Treasury, June 5, 1896, FO 881/6941.

⁽³³⁾ Fourth Mötting of Uganda Railway Committö, September 25, 1895, FO 881/6941.

⁽³⁴⁾ Sixth Mötting of Uganda Railway Committö, October 15, 1895, FO 881/6941.

翌年 11 月 7 日の第 7 回会合に提出された覚書において、オマニーは、クラウン・エイジェンツが委員会に対して提供できる業務として以下の 5 つを提示した。

1. 候補者の健康診断、契約書の作成、任地への移動の手配
2. 本国勤務スタッフ、そして現地スタッフの家族に対する給与の支払
3. 鉄道建設費の受領・管理、また主任技師によって振り出された為替手形の支払
4. 鉄道資材・需品の調達、および現地への輸送の手配
5. 月ごとの決算報告の作成

これら業務は大きく ① 鉄道建設に関わる資金の管理、② 鉄道資材の調達、③ スタッフの採用に整理することができる。そして、クラウン・エイジェンツは、これらの業務の対価として、② の資材調達の部分、実際に調達した鉄道資材・需品の送り状価格の 1% の手数料を要求した⁽³⁵⁾。

このクラウン・エイジェンツからの提案に対する政府の回答は、同 11 月 20 日付の「財務協定の概要」において示され、翌 21 日に開催された第 8 回会合において細部の修正を加えた上で、鉄道委員会の同意を得た。委員会の業務執行委員が会計責任者（Accounting Officer）となり、委員会の監督下で、クラウン・エイジェンツは、鉄道資材、需品の調達と輸送、財務管理、スタッフの採用に関わる諸業務およびイギリス本国における口座勘定の管理を行うこととされた。鉄道建設費はクラウン・エイジェンツが管理するイングランド銀行の口座に置かれ、月次会計報告を委員会に提出することが定められた⁽³⁶⁾。

しかし一方で、「公共事業として当然加えられる制限事項」として、① 一般競争入札による調達を原則とすること、② 全ての吏員（officer）が政府によって任命されること、③ 技術的な人事、決定に関しては顧問技師が必ず関与することが明記された。また、クラウン・エイジェンツが求めたように、調達品の送り状価格の 1% にあたる手数料は認められたが、将来的には定額の手数料へ改定を検討することが留保された⁽³⁷⁾。

一般に、クラウン・エイジェンツによる調達においては「リストによる」調達がおこなわれていたことが知られる。クラウン・エイジェンツによって選定された、主にイギリスの企業からなるリストからの調達は、有効かつ経済的な制度であるとするオマニーの主

⁽³⁵⁾ Memorandum on the Business which the Crown Agents for the Colonies are in the position to undertake in connection with the Construction of the Uganda Railway, October 26, 1895 in Seventh Meeting of Uganda Railway Committö, September 11, 1895, FO 881/6941.

⁽³⁶⁾ Outline of Financial Arrangements, November 18, 1895, FO 881/6941.

⁽³⁷⁾ Outline of Financial Arrangements, November 18, 1895.

張⁽³⁸⁾にもかかわらず、一方で建設費上昇の一要因となり得るものであったことは否定できない。レンデルはインドの例を上げて一般競争入札制度の採用を主張したが、委員会の意見もその導入へと傾いた⁽³⁹⁾。しかし、最終的にソールズベリ首相の判断も仰いで一般競争入札制度を原則とすることが再確認されたが、同時に委員会の裁量において制限競争入札を選択肢することも可能とすることで決着した⁽⁴⁰⁾。第9回会合において、「事務手続き上の煩雑さを省くために」クラウン・エイジェンツの調達方法を一部採用することが提案、採択されたように⁽⁴¹⁾、実際には、資材調達におけるクラウン・エイジェンツの裁量は、ある程度認められていたように考えられる。

クラウン・エイジェンツによる制限的な調達制度には、また別の意味合いを見出すことができる。まず、このリストに選定されることによって、イギリス製造業は、クラウン・エイジェンツの事業を通して優先的に植民地市場へと進出していったことが指摘できる。一方、クラウン・エイジェンツは、制限的な方式によって調達品に一定の品質を保証することができただけではなく、本国での調達から現地への輸送まで含めて、そこから多くの手数料収入を得ることもできたのである。

4. ウガンダ鉄道とインド

(1) 業務執行委員と顧問技師

西アフリカでのイギリスの植民地鉄道建設においては、駐在技師以下、技術者の選考においては、顧問技師が大きな影響力を持っていたことが指摘されている。大多数の技術者はイギリス本国で採用され、インドや工兵出身の技術者の採用は、たとえ植民地政府側が要望したとしても避けられる傾向があった⁽⁴²⁾。しかし、ウガンダ鉄道においては、インドの鉄道技術との連携が、そのような顧問技師の影響力をある程度制限していた。

1895年10月15日の第6回会合では、オキアラハンから技術スタッフ採用候補者の提案が行われたが、オマニーは、議論の前提として、鉄道委員会における業務執行委員と顧問技師の責任分担を明確にするよう要求した。すなわち、通常の植民地鉄道建設においては技術スタッフの任命や作業工程の管理は、顧問技師が全責任を持つ問題であるのに対して、ウガンダ鉄道の場では、顧問技師レンデルはイギリス本国での業務に対してのみ責

⁽³⁸⁾ Seventh Möting of Uganda Railway Committö, September 11, 1895, FO 881/6941.

⁽³⁹⁾ Seventh Möting of Uganda Railway Committö, September 11, 1895.

⁽⁴⁰⁾ Eighth Möting of Uganda Railway Committö, November 21, 1895, FO 881/6941.

⁽⁴¹⁾ Ninth Möting of Uganda Railway Committö, November 28, 1895, FO 881/6941.

⁽⁴²⁾ Sunderland, *Managing the British Empire*, p.115.

任を負い、東アフリカ現地に駐在する主任技師に対する技術的な監督や、現地駐在スタッフの任命に関しては業務執行委員のオキャラハンが責任を負っている。しかし、そのような責任分担は非効率的であり、「レンデルのような高名な技術者を」顧問技師として迎えた利点を損なうものであるというのが、オマニーの主張であった。

これに対して、アンダーソンは、ウガンダ鉄道の建設においてはインドからの労働力導入が不可欠であり、そのためにインドの鉄道システムに準ずることが決定されているのであると指摘した。そして、インドの鉄道における豊富な経験によってオキャラハンが業務執行委員に任命されたのであると反論した。

次いでアンダーソンに発言を促されたレンデルは、まず初めに、インドの鉄道と同様にウガンダ鉄道においても、東アフリカ現地での技術的な業務に責任を持つのは主任技師であると考えたと述べた。レンデルの考えでは、これに対して顧問技師は、確かにイギリス本国での技術的な業務に責任を持つが、それ以上に重要なのは、鉄道委員会からの要請の下で、主任技師の提案や処置に関して技術的な助言をすることであった。顧問技師の立場と責任は、あくまで委員会の助言者としてのものであり、その意味ではレンデルの立場や責任は、オキャラハンの技術者としての経験によって左右されるものではないが、オキャラハンが個人的な資質としてインドでの豊富な経験を持つこと自体は、鉄道委員会にとって大きな利点となるであろうというものであった⁽⁴³⁾。

同日付でまとめられた覚書においても、レンデルは、インドの鉄道会社をモデルとして、イギリス本国においては顧問技師によって、現地においては主任技師によって技術的な補佐を受けながら、一人の業務執行委員によって代表される本国の委員会によって運営される体制を導入することが、ウガンダ鉄道委員会にとって望ましいと主張した。また同時に、顧問技師と主任技師の関係は、密接な連絡は必要ではあるが、あくまで非公式なものに止め、直接的な指揮命令関係に置かないことが適切であるとも述べている⁽⁴⁴⁾。

最終的に委員会は、技術スタッフの任命に関しては、オキャラハンとレンデルが協議の上で提案するべきであると結論づけた⁽⁴⁵⁾。これは第1回会合での決定を再確認するものではあったが、あらためて業務執行委員としてのオキャラハンの立場を確認するものとなったと言える。

⁽⁴³⁾ Sixth Mötting of Uganda Railway Committö, October 15, 1895.

⁽⁴⁴⁾ Memorandum by Sir A. Rendel, October 15, 1895, FO 881/6941.

⁽⁴⁵⁾ Sixth Mötting of Uganda Railway Committö, October 15, 1895.

(2) インド人労働者

すでに述べてきたように、ウガンダ鉄道の建設においてはインド人労働力の導入は必須条件と考えられていた。当初計画ではその数は7,500名と見積もられたが、最終的に、1902年3月までに総計31,983名のインド人労働者がウガンダ鉄道の建設に投入された。これら労働者は原則として年季労働者であり契約期間が終わるとインドに帰る者が多かったが、それでも最盛期の1901年3月の時点で19,742名が建設作業に従事していた⁽⁴⁶⁾。

1895年11月11日、ウガンダ鉄道委員会は、外務省を通してインド省に対してインド人労働者募集への協力を正式に申し入れた。委員会側からは特に①「労働者が政府雇用のおかれる予定であることを鑑みて」移民に関する規制の緩和をインド政庁に対して指示することと、②募集担当者としてインド政庁からW・A・ジョーンズ(W. A. Johns)の出向が要望された⁽⁴⁷⁾。インド政庁はこれに同意し、ジョーンズは地区担当技師の1人に任命された。

翌11月4日、ウガンダ鉄道委員会からジョーンズに対して、インドでの労働者募集に関する指示書が送付された。委員会は、インド北西部に居住するパシュトゥーン人を中心に⁽⁴⁸⁾、差しあたり1,000名程度の契約労働者をインドから募集することとし、ジョーンズに対してはインドでの募集と、その後の東アフリカまでの移動の監督を指示した⁽⁴⁹⁾。折良くある公共事業プロジェクトが完了したばかりであったため、募集は順調に進み、翌1896年1月の初めには1,200名以上を集めることができた⁽⁵⁰⁾。ウガンダ鉄道建設を念頭においたインド移民法(Emigration Act)改正の成立は1月中旬以降に予定されていたが⁽⁵¹⁾、インド政庁は、ジョーンズの強い要望を受けて契約労働者の早期の出発を許可した。最初の350名は1月6日にボンベイ(Bombay)から出発し、残りの労働者は1月21日にジョーンズとともにカラチ(Karachi)を出発した⁽⁵²⁾。前者は中継港のアデン(Aden)でイギリスからの技師達と合流、1月23日にモンバサに到着し⁽⁵³⁾、後者も2月11日までに到着した。到着後、船内で天然痘が発症し上陸が一時制限されるなど若干の混乱はあったものの、2

⁽⁴⁶⁾ Clayton, Anthony and Savage, Donald C., *Government and Labour in Kenya 1895-1963*, London, 1974, pp. 11-12.

⁽⁴⁷⁾ Foreign Office to Indian Office, October 11, 1895, FO 881/6941.

⁽⁴⁸⁾ 東アフリカではイスラム教が優勢であるため、同じイスラム教徒であるパシュトゥーン人が望ましいというのが理由であった。

⁽⁴⁹⁾ Mr. O'Callaghan to Mr. Johns, November 4, 1895, FO 881/6941.

⁽⁵⁰⁾ The Governor-General of India in Council to Lord G. Hamilton, June 2, 1896, FO 881/6941.

⁽⁵¹⁾ Tenth Mötting of Uganda Railway Committö, January 2, 1896, FO 881/6941.

⁽⁵²⁾ Eleventh Mötting of Uganda Railway Committö, January 23, 1896, FO 881/6941.

⁽⁵³⁾ Mr. Whit«ouse to Mr. O'Callaghan, January 30, 1896, FO 881/6941.

月末までには、当初計画のインド人契約労働者が東アフリカに揃うこととなった⁽⁵⁴⁾。

表 インド人契約労働者の採用予定数

職種		予定数
属僚	監督	2
	監督補	6
	測量士	12
	保線検査員	1
	保線検査員補	6
	製図工	7
	事務員	12
職人	石工頭	1
	石工	10
	大工頭	2
	大工	20
	鍛冶頭	1
	鍛冶	10
	整備工	5
労働者	クーリー（保線工）	300
	クーリー（土工など）	600
	測量夫	50
	水夫	10

出典) Instruction for the guidance of Mr. W. A. Johns from the date on which his Services are placed at the disposal of the Uganda Railway Committö.⁽⁵⁵⁾

ジョーンズによって集められた契約労働者は、表のように属僚 (subordinate), 職人 (artisan), 労働者 (labor) の3つに大きく分けられていた。彼らは原則として3年の契約となっていたが、例えば前2者が双方からの事前通告によって契約を終了することができたのに対して、後者は雇用者からの通告によってのみ契約を終了することができるとされたように、その内容は一様ではなかった。また、全体で18の職種が挙げられているが、ジョーンズ技師への指示では、「保線工に一般的な作業を行わせることもできるように、あるいは測量士を監督に任命できるように」、契約文書では職務内容を限定しないよう注意されていた⁽⁵⁶⁾。

インド人労働者

契約労働者の中でもっとも大きな部分を占めたのは、労働者であった。この中には保

⁽⁵⁴⁾ Mr. Whitcouse to Mr. O'Callaghan, February 29, 1896, FO 881/6941.

⁽⁵⁵⁾ Mr. O'Callaghan to Mr. W. A. Johns, November 4, 1895, FO 881/6941.

⁽⁵⁶⁾ Mr. O'Callaghan to Mr. W. A. Johns, November 4, 1895.

線作業担当のクーリー (Coolies : platelayers) 土工作业担当のクーリー (Coolies : earthworks, &c.), 測量夫 (Survey kalassies), 水夫 (Lascars) が含まれたが、その大部分は2種類のクーリーであった。先に見たように鉄道委員会は保線作業担当に一般的な作業も行わせることを予定していたが、このような「流用」は逆に、両者が本来は異なる技能を持った労働者であると認識していたことを示しているであろう。

既に述べたように、ジョーンズによって募集された労働者は2月末までに全て現地に到着したのであるが、ホワイトハウスは、雨期が開けて建設作業を本格化する6月末までに2,000名の労働者を追加することを計画していた⁽⁵⁷⁾。鉄道委員会も建設作業の進展にともなって継続的に労働者を追加募集していく必要性を認識しており、ジョーンズに対してインドでの募集体制を用意することを指示していた⁽⁵⁸⁾。この2月末の時点で、ホワイトハウスは、差しあたり5月末までに1,000名を追加することとして、カラチのグリンドレイ・グルーム商会 (Messrs. Grindlay, Groom, and Co.) にその募集手配を依頼した⁽⁵⁹⁾。この募集も順調に進み、4月16日に441名、同月23日には418名がカラチから送り出された⁽⁶⁰⁾。そして5月の時点で、グリンドレイ・グルーム商会との契約は更に1,000名を追加し、6月20日にまでに500名ずつに分けて移送することが予定されていた⁽⁶¹⁾。

ところが、6月に入るとインド政庁から契約労働者の募集方法に関して抗議が寄せられ⁽⁶²⁾、ウガンダ鉄道委員会はインド政庁とあらためて協議することを決定した⁽⁶³⁾。7月初めの時点で、すでに587名がカラチを出発し、200名以上がラホールに集められていたが⁽⁶⁴⁾、それ以上の募集は停止されることになった。

インド政庁からの抗議は、グリンドレイ・グルーム商会を通じた募集に、一部問題のある募集業者が介在していたことに向けられていた。これらの業者は、契約労働者の行き先を、「ウガンダ鉄道建設、あるいは東アフリカの他の地域」としており、イギリス政府の保護の外で働かされる可能性があることが問題視されたものであった。すなわち、ウガンダ鉄道建設がイギリス政府の事業であり、またジョーンズのように経験豊かな技術者によって監督されているからこそ、契約労働者の募集を認めたのであるというのがインド政

⁽⁵⁷⁾ Mr. Whit«ouse to Mr. O'Callaghan, April 25, 1896, FO 881/6941.

⁽⁵⁸⁾ Mr. O'Callaghan to Mr. W. A. Johns, November 4, 1895.

⁽⁵⁹⁾ Mr. Whit«ouse to Mr. O'Callaghan, February 28, 1896, FO 881/6941.

⁽⁶⁰⁾ Mr. Whit«ouse to Mr. O'Callaghan, April 25, 1896.

⁽⁶¹⁾ Eightönth Mötting of Uganda Railway Committö, May 7, 1896, FO 881/6941.

⁽⁶²⁾ The Governor-General of India in Council to Lord G. Hamilton, June 2, 1896.

⁽⁶³⁾ Twenty-first Mötting of Uganda Railway Committö, June 18, 1896, FO 881/6941.

⁽⁶⁴⁾ Mr. Whit«ouse to Mr. O'Callaghan, July 18, 1896, FO 881/6941.

庁の主張であった⁽⁶⁵⁾。

ウガンダ鉄道委員会は、移民法の規定に従ってカラチとボンベイの両港に正式の代理人を任命し、インドにおける契約労働者の募集は10月から再開されたが⁽⁶⁶⁾、契約の条件などに関しては引き続きインド政庁と協議を続けていくこととなった。この間、東アフリカ現地では、内陸部からのアフリカ人労働者や以前から海岸地域で働いていた契約労働者の募集が試みられていたが、不十分なものであった。例えば、7月の時点で800名を数えた⁽⁶⁷⁾ 現地契約の労働者は、8月に入ると1,485名に増加していたが⁽⁶⁸⁾、鉄道建設の開始とともに地域の賃金水準は上昇しており、現地契約の労働者は、インドからの契約労働者に比べて高コストであった⁽⁶⁹⁾。

属僚

ジョーンズによって集められた契約労働者の中でもう一つ注目されるのは、属僚として集められたさまざまな職種の人々である。ここには測量士 (surveyor) や製図工 (draughtsman)、保線検査員 (permanent way inspector) といった下級技術職や、監督 (oversörs) や事務員 (clerk) のようなイギリス人技師を補佐する職が含まれていた。ウガンダ鉄道の建設においても他と同様に、上級技術職はイギリス本国での採用を原則としていたのであるが、下級の技術職などに関しては、インドにその多くを負っていたのである。

一例として、測量士の採用状況をあげておきたい。ジョーンズへの指示では、測量士の採用は12名を予定し、事実1月30日の便においてインド人測量士と製図工あわせて7名が到着したことが報告されている⁽⁷⁰⁾。しかしこれと並行して、鉄道委員会はインド省に対しても6~8名の測量士を派遣することを要請していた⁽⁷¹⁾。インド政庁はインド軍内で志願者を募集してこれにあてることとし、8名のインド人下士官 (Havildar) を派遣することが決定された。この8名はルールキー (Roorkö) のトマソン土木技術学校 (Thomason College of Civil Enginöring) で2ヶ月間の再教育を受けた後⁽⁷²⁾、7月中旬には東アフリカへと到着している⁽⁷³⁾。

⁽⁶⁵⁾ The Governor-General of India in Council to Lord G. Hamilton, June 2, 1896.

⁽⁶⁶⁾ Mr. Whitcouse to Mr. O'Callaghan, October 7, 1896, FO 881/6941.

⁽⁶⁷⁾ Mr. Whitcouse to Mr. O'Callaghan, July 25, 1896, FO 881/6941.

⁽⁶⁸⁾ Mr. Whitcouse to Mr. O'Callaghan, August 25, 1896, FO 881/6941.

⁽⁶⁹⁾ Mr. Whitcouse to Mr. O'Callaghan, July 25, 1896.

⁽⁷⁰⁾ Mr. Whitcouse to Mr. O'Callaghan, January 30, 1896.

⁽⁷¹⁾ Foreign Office to Indian Office, November 8, 1895, FO 881/6941.

⁽⁷²⁾ Indian Office to Foreign Office, April 2, 1896, FO 881/6941.

⁽⁷³⁾ Mr. Whitcouse to Mr. O'Callaghan, July 18, 1896.

また、1896年4月以降、インド人労働者の増加に対して受入側の体制整備が後手に回っていく中、労働者を管理する監督の不足が問題となっていたが⁽⁷⁴⁾、ホワイトハウスはトマソン土木技術学校に対してたびたび監督の派遣を要請し、ようやく7月に1名の追加を得ることができたのである⁽⁷⁵⁾。1853年に設立されたトマソン校は、インド公共事業局へ多くの人材を輩出し、インド政庁の公共事業を支えてきた学校であるが、ウガンダ鉄道の建設もその必要とする人材の多くをこの学校に負っていたのである。

最後に、1896年11月5日の第28回会合で問題とされた、イギリス人マキナーニー（Mr. McInerney）の現地採用問題にふれておきたい。既に見たように、10月からインド人労働者の募集は再開されたが、監督の不足問題からも見てとれるように、東アフリカ現地の労働者受入体制は依然として不十分なままであった。それはこの第28回会合において、新たにイギリス人技師を対象とした、スワヒリ語とヒンドゥスターニー語に関する語学修得報奨金制度が提案されたことから推測することができる。そのような状況で、ホワイトハウスは、マキナーニーのヒンドゥスターニー語とインド人労働者の管理に関する知識を高く評価して、下級技師補（Junior Assistant-Enginör）へと任命することをウガンダ鉄道委員会に提案した⁽⁷⁶⁾。

このホワイトハウスの提案は、委員会の原則に反するものであった。オマニーは、上級技術者の採用は本国の委員会の専権事項であることを強調し、マキナーニーの任命に強く反対した。しかし一方で、レンデルとオキャラハンは、ホワイトハウスの提案に同情的であった。議論の末に委員会は、ホワイトハウスに対して、あらためてマキナーニーの適性を証明する書類を委員会に送付し、オキャラハンとレンデルによる選考を受けるように指示することとした⁽⁷⁷⁾。

レンデルは、このような形での採用はインドにおいては一般的なことであり、主任技師の裁量の範囲内であると容認していた。そして、このような事例での採用候補者の適性は、本国において十分に判断できるものではなく、それゆえに主任技師の判断に従うべきであると述べたのである⁽⁷⁸⁾。ここでマキナーニーの経歴を明らかにできる資料はないが、これまで述べてきたようなインド人労働者の大量導入、トマソン土木技術学校に代表されるインド・ローカルな技術教育システムの存在といったものへの認識が、このようなレンデルの意見に影響を及ぼしていたと考えることもできる。

⁽⁷⁴⁾ Mr. Whit«ouse to Mr. O'Callaghan, April 25, 1986 ; Mr. Whit«ouse to Mr. O'Callaghan, May 23, 1896.

⁽⁷⁵⁾ Mr. Whit«ouse to Mr. O'Callaghan, July 18, 1896.

⁽⁷⁶⁾ Twenty-eight Mötting of Uganda Railway Committö, November 5, 1896, FO 881/6941.

⁽⁷⁷⁾ Twenty-eight Mötting of Uganda Railway Committö, November 5, 1896.

⁽⁷⁸⁾ Twenty-eight Mötting of Uganda Railway Committö, November 5, 1896.

5. おわりに

当初、帝国イギリス東アフリカ会社の事業として始まったウガンダ鉄道の建設事業は、しかし、政治的な要因から開始が遅れた結果、その担い手をいったん失うこととなったのである。結局、鉄道建設は外務省内に設置されたウガンダ鉄道委員会を事業主体として行われることになる。

1894年の鉄道問題検討委員会の段階で念頭に置かれていたのは、西アフリカにおいて行われたのと同様の「部局方式」であったが、委員会の報告書が議会で提出される段階で、インド人労働者の導入が新たな要素として注目され、その「部局方式」の性質は大きく変化することになったのである。

まず指摘できるのは、鉄道委員会に迎えられた業務執行委員オキャラハンの存在である。オマニーが主張するように、本来の「部局方式」では技術的問題は専ら顧問技師が担当するところであったが、ウガンダ鉄道の建設はインドの鉄道システムに準じておこなわれるために、業務執行委員が、技術的問題に関わる権限を顧問技師と分け合うことになったのである。

また、この「インドの鉄道システムに準じる」ことに関しては、さらに2つのことを指摘しておきたい。1つは、よく知られるようにウガンダ鉄道の建設においてはインド人契約労働者が大量に導入されたのであるが、彼らは単に一様な単純労働者の集団であったのではなく、測量士や保線検査官といった一定の専門性を持った下級技術職を含んでおり、クーリーの間においてさえ、職種の違いが存在したことである。

そしてまた1つ、これらの下級技術職がインドにおいて養成され、ウガンダ鉄道の建設もその彼らの技能に負うところが多かったということである。インド・ローカルでの下級技術者養成機関としてのトマソン土木技術学校の存在は、興味深い事例を示しているが、これに関してはあらためて論じることとしたい。