

坪田建明編『地域構造の変化に関する研究：南アジアの事例』調査研究報告書 アジア経済研究所 2017年。

Kenmei Tsubota (ed.) An interim report of a research project on “Comparative Studies of Trends in Regional Structures”, IDE-JETRO, 2017.

Chapter 2

英領インドの港湾都市とその背後地 ◆

Port cities and their hinterlands in British India

小川道大 *・長田紀之 **・坪田建明 ***

Michihiro Ogawa*, Noriyuki Osada**, and Kenmei Tsubota***

Abstract

This research is an attempt to examine the regional structures and their links with the changing trade and transport costs. As the interim report, this paper explains the choice of port cities, the current stage of data collection, and preliminary analysis of employment structure and its changes of a port city, Rangoon. It studies port cities and their hinterlands from 1901 to 1931 in British India. Firstly, using the inland trade data, we find the regional linkages of port cities and neighbouring regions. Secondly, with trade data, and maritime vessel movement data, we examine the characteristics of port cities. Thirdly, we examine the regional structures and their trends within and among them.

◆ この中間報告書は、「南アジアにおける地域構造の変化」研究会の一部として取り組んだ研究成果の一部である。中間報告という性格上、研究の概要を示すと共にその1年目の到達点を示すことで2年目の見通しを述べる。分析結果は暫定的なものであり、変更の予知が多分に残っている。

* Assistant Professor at Kanazawa University, ogawa@kanazawa-u.ac.jp

** Research Fellow at Institute of Developing Economies, noriyuki_osada@ide.go.jp

*** Research Fellow at Institute of Developing Economies, kenmei.tsubota@gmail.com

1. はじめに

19 世紀後半から、国際貿易を担う船舶は急速に帆船から蒸気機関に変化していった。インドをめぐる国際貿易もその額と量が拡大していった¹。植民地政策とそれともなう国際貿易の進展は、インドの港湾都市の重要性を高めていった。これとともに、英国の植民地政策は一次産品の輸出であったことから、交通インフラ整備を進めたことで内陸部の生産地と港湾都市の接続性を高めていった。つまり、港湾都市とその背後地としての内陸部という両地域関係は、19 世紀後半から急速に緊密性を高めていったと言える。これらの現象は、国際間貿易費用と国内貿易費用のそれぞれが低下したことによる経済地理の変化として捉えることができる。

この現象を明らかとするため、本研究では、1900 年から 1930 年にかけてのインド地域間関係と各地域の構造変化はどのように生じたのかを①地域間貿易を用いて背後置関係を明らかとし、②各地域の人口および就業構造はどのように変化したのかを比較することでその関係を検討することを目的としている。

本報告書は、2 年研究会の 1 年目としてその中間報告書である。そのため、その内容は暫定的なものが多い。特に、本研究は資料収集が多岐にわたって必要となった。そのため本年度は資料収集に注力することとしており、その分析内容はまだ再検討の余地が大いに残るものである。

続く第 2 節では、研究対象となる港湾都市について概説する。次に、第 3 節では後背地分析をおこなう上での史料入手状況と準備について述べる。第 4 節ではいくつかの主要港湾都市についてその特徴を議論する。そして、第 5 節では今後の課題を述べることとする。

2. 港湾都市の位置

英領インドの港湾都市は、代表的なものとしてコルカタとムンバイ(現ボンベイ)が挙げられる。これらは宗主国イギリスとの交易において特に重要な役割を果たした。またこのほかに、英領インドであった地域としては、カラチとヤンゴンも各地域において重要な役割を果たしていた。

表 1 は、本研究会の別プロジェクトである Ducruet and Tsubota(2017)における Lloyd's register データをもとにロイズ船舶航行データを港湾間で集計したものである²。これからも明らかなように、インド亜大陸³の内外に向けた港間航行 30%程度がコルカタを占めており、ボンベイはそれについて 20%程度である。その次にヤンゴンがあり、カラチは徐々にその水準を増やしているのがわかる。また、これら 4 都市

¹ 国際貿易の進展は海運の重要性の上昇とも関連しており、これを反映して 1890 年には海運貿易保険の Lloyd's list に掲載される国際船舶航行は世界規模となった。本研究会の Ducruet and Tsubota (2017)を参照。

² データの詳細については Tsubota, Kidwai and Ducruet (2017)および Ducruet and Tsubota(2017)を参照のこと。

³ 本論文では、便宜上インド亜大陸と呼ぶときビルマ(ミャンマー)を含むこととする。

が70%程度を占めている点でも、これらの都市がこのインド亜大陸において重要な港であることが良く分かる。

	1890	1900	1910	1920	1930
カルカッタ	36%	31%	26%	30%	32%
ボンベイ	20%	22%	25%	29%	21%
ラングーン	15%	14%	11%	9%	15%
カラチ	3%	1%	6%	6%	6%
4港	73%	69%	67%	73%	73%
合計	1063	809	1022	1107	1517

表1. 港湾ごとの登録船の寄港回数

出典：Ducruet and Tsubota (2017)

表1に用いたデータを用いてこれらの都市について、各港湾の所在する各国に占める(現在の国境で見た地域ごとで集計した)割合を国際船舶と地域間船舶(ビルマを含むインド亜大陸内とする)ごとに1900年から1930年の平均値で見ると、コルカタは52% (42%)、ボンベイは38%(35%)、ラングーンは79%(66%)、カラチは100% (100%)であった。

次に、図1は1935年当時の港間船舶動静を地図上に表したものである。上位4港湾都市がお互いに地域内貿易を行っていることが読み取れる。そして、これら重要港湾都市がある程度の距離を置いて所在していることも明確に読み取れる。このことから、これら4都市を分析対象とすることの妥当性が示せていると言えるだろう。

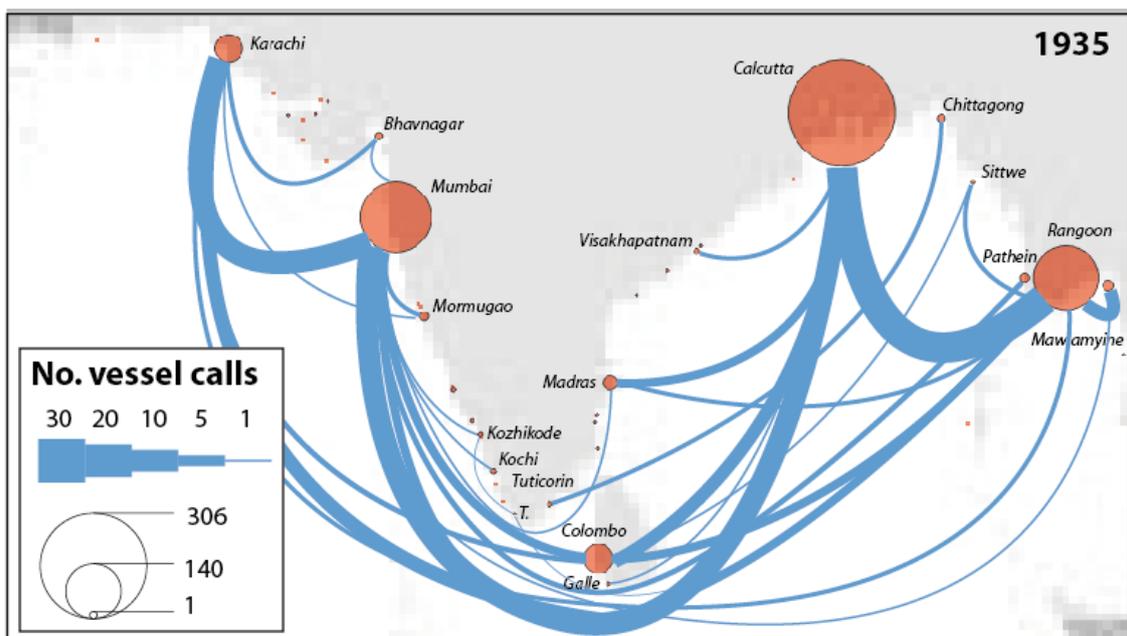


図1. 1935年時点での船舶寄港動静

出典: Ducruet and Tsubota (2017)

3. 背後地分析のための準備

20世紀のインド亜大陸における地域経済構造を理解するために、本研究では全インドを対象とする *Rail and River-borne Trade* のデータを用いることを決定した。このデータは、英領インド政府が編纂した様々な統計資料の中で、唯一、経年でインド亜大陸内の交易を示すものである。統計を用いたこれまでの研究は、いくつかの例外を除いて⁴、インド亜大陸内のモノの流れをブラックボックスとして、英領インド内におけるインドとイギリスなど他地域の貿易、またはアジア間貿易を考察するものであった。

ただし *Rail and River-borne Trade* は毎年、1930年代以降は毎月発行される膨大な資料である。そのため本研究では、いくつかの年代を選んでデータを収集し、20世紀前半におけるインド亜大陸の経済地域構造の変容を見通すこととした。本研究の別事業で行なわれているロイズ船舶航行データ（末尾0年および末尾5年対象）と10年毎に行なわれるインド人口統計（*Census of India*：末尾1年）とのデータ照合を行なうことを目指し、特に前者と照合を重視するために、20世紀前半の末尾0年について *Rail and River-borne Trade* を収集することとした。すなわち1900年、1910年、1920年、1930年、1940年、1950年を対象となる。

Rail and River-borne Trade は、大英図書館インド省記録部門(*India Office Records*)に原本の多くが収められており⁵、同地での資料収集が不可欠となる。限られた期間でより効率的に資料収集を行なうために、1900年、1910年、1920年の *All India Rail and River-borne Trade* の複写データ⁶を入手した⁷。1930年代の *All India Rail and River-borne Trade* はインド省記録部門にはごく一部しか所蔵されておらず、1930年代から同資料となるが通年データがそろっていない。1934/35年の通年データがアジア経済研究所図書館に所蔵されており、1930年代に関しては0年のデータ収集を諦めて、1934年度のデータを収集した。今後の資料収集状況の進展にともなって、1930年のデータが得られた場合は、これを差し替えることとする。

1940年および1950年の *All India Rail and River-borne Trade* に関しては、大英図書館インド省記録部門にて収集した。1940年は月刊報告書が通年で保管されており、詳細なデータが得られた⁸。

⁴ 例えば日本国内においても、杉原薫(2015)197-221頁は、*Rail and River-borne Trade* を用いた先駆的な研究といえる。本研究は、20世紀前半というより長い期間について地域構造を解明しようとするものである。

⁵ インド省記録は、イギリス東インド会社およびイギリスインド省、ビルマ省において保管されていた文書を収集・移管して最終的に大英図書館に収められたコレクションである。東インド会社の倒産、省庁の廃止、資料の移管によって文書が失われたことは想像に難くなく、上記機関が発行した全ての記録がインド省記録に収められているわけではなく、シリーズ内の欠番もしばしばみられることを指摘しておく。そして欠番に関しては、インドでの担当部署記録を保管する文書館をはじめ、公刊資料に関してはアジア経済研究所、東京大学図書館など日本を含めた世界各地に保存されている可能性は大いにあり、資料収集に関しては広範なアプローチが必要となる。インド省記録の詳細については様々なカタログ・解説が出版されているが、代表的なものとして Moir (1988)を挙げておく。

⁶ 原本は大英図書館インド省記録部門に所蔵されている。原本の書誌情報は下記の通りである。 *India Annual Rail and River-borne Trade Returns, 1900-01, IOR/V/17/851, India Annual Rail and River-borne Trade Returns, 1910-11, IOR/V/17/853 and India Annual Rail and River-borne Trade Returns, 1920-21, IOR/V/17/855, Asia, Pacific and Africa Collections, British Library.*

⁷ この資料は杉原薫教授（人間文化研究機構総合地球環境学研究所）より拝借した。データの貸与に関して、謝してここに記す。

⁸ *India Inland Trade, Rail and River-borne (Monthly), 1939-1940, IOR/V/17/861, Asia, Pacific and Africa*

インドは1947年にイギリスより独立し、1950年のデータは独立インドのデータとなる⁹。そのため英領インドと対象地域が異なり、1950年当時の東西パキスタンの領域がデータから欠落していることを指摘しておく¹⁰。さらに独立に伴う行政再編等の影響がみられ、1950年の *All India Rail and River-borne Trade* は年初3か月のデータと簡易版年次データで構成されており、後者を本研究のデータとして用いることとした。

以上の通り、1930年の収集年変更、1950年のインド独立に伴う対象地域の変化などいくつかの問題が残っているが、2016年度の資料収集によって20世紀前半のデータ収集が完了したと言える。これまでのところ、紙媒体で収集した1900年、1910年、1920年、1934/35年のデータ・イメージのデジタル化は完了しており、進行中の数値のデジタル入力を完了次第、分析に入ることが可能となる。デジタル化されたデータを用いて計量分析およびGIS（地理情報システム）を用いた図示や空間分析を行なうことを予定している。これらによって、インド亜大陸の地域経済構造がどのように変化したかを最終年度に明らかにする。

4. 主要港湾都市と背後地関係の分析の可能性について：ラングーンを事例として

ここでは、分析対象とする4都市の中からラングーンについてその概要をまとめる。ラングーンは、英領インド・ビルマ州の首都であり、主要な港湾都市であった。エーヤーワディー・デルタの東端に位置し、同地域が植民地化された19世紀の後半以後、イギリス統治下でデルタ産のコメの輸出拠点として発展してきた。人口規模は、1872年に10万人弱であったものが、1931年には40万人まで急速に増加していった。この増加の主要因は、インド亜大陸東岸部からの移民流入が大きい。インド人移民は、主に出稼ぎ労働者であり、定着の程度は低かったが、往来の規模が大きくなることで都市人口が拡大していった。20世紀初頭のラングーン港では、年間約30万人の来航者、約25万人の出航者があった。最大の輸出財はコメであり、次いで、チークなどの木材、石油などがあった。

都市の概況を把握する上では、国勢調査(Census of India:アジ研(マイクロフィルムおよび一部実物))・貿易統計(Annual statement of the sea-borne trade and navigation of Burma with foreign countries and Indian ports:アジ研、一橋経済研)・工場数統計(Annual Report on the Working of the Factories Act in Burma:東大東文研 [要確認])・農業統計(Season and Crop Report:一橋経済研)などを用いることで、多面的に地域構造を明らかとすることを予定している。なお、ビルマは鉄道でインドとは接続されていないため、前述の *All India Rail and River-borne Trade* には収録されていない。ビルマ内での物流・域内貿易については異なる方法が必要といえる。

Collections, British Library. 1939-1940年のデータ中に1940年のデータが含まれていた。

⁹ *India Inland Trade, Rail and River-borne (Monthly), 1950-1951*, IOR/V/17/867, Asia, Pacific and Africa Collections, British Library.

¹⁰ 対象地域変化の問題に関しては、インド省記録部門所蔵の *Pakistan Trade Statistics, 1948-1950*, IOR/L/E/8/6250, Asia, Pacific and Africa Collections, British Library によってパキスタン領のデータを補足できる可能性がある。しかしこのデータは未見のため、最終年度にデータ分析と並行して若干の資料調査を行ない、1950年のデータ補足可能性を検証する。

次に、1911年から1931年までの人口センサスにおける職業表(Occupation table)から把握できる点についていくつか列挙することとする。都市人口の60%前後を労働人口が占めていた。対分類で見た時、農水産業、商工業、公務員・専門職・雑業のなかでは、商工業（工業、運輸業、商業・金融業）従事者が最多であった。また、全労働人口に占める割合は、1911年の58%から1931年の74%まで増加している。ただし、この間、雑業従事者の割合が顕著に減少している点は解釈に注意が必要だといえる。これは、1911年に雑業とみなされていた職業が、1921年以降、商工業へ分類され直された可能性がある。以下では、商工業の中分類以下についてみてゆくこととする。《工業》全労働人口に占めるシェアは最大(30%前後)であるが、ほかの運輸業や商業・金融業と比べると伸びは小さい。食料関係の製造業従事者が全労働者の10%近くを占めて最多であった。精米所労働者が多いことを示している。しかし、1911年から1931年にかけては、実数に伸びがみられない。この間、ビルマからの米の輸出量は拡大傾向にあるにもかかわらず、ラングーンの精米所労働者数が横ばいであるのは、デルタの生産地に建てられた小規模な精米所（アップカントリー・ミル）が増加したことが原因と推察される。これに関連して、港ごとの輸出統計等と照らし合わせることでラングーン経由で輸出されたのか否かを検討することが必要であろう。特に、生産地⇒加工地⇒輸出港という流れが、時系列でどのように変化したかを、農業統計（生産）、工場統計（加工）、貿易統計（輸出）から確認することは今後の検討課題である。

他方で、木材関係の製造業従事者も多いが、1911年6761人(3.6%)、1921年14050人(6.7%)、1931年10706人(4.7%)と変動が激しい。これは、ビルマからのチーク材の輸出量の変動とある程度連動していると思われる。チーク材の輸出量は年変動が激しく、3年間の平均輸出量（単位は50立方フィート）でみると、1909-11年が175452、1919-21年が199463、1929-31が170359であった[Saito & Lee 1999: 108-110]。これも港ごとのデータで確認。

また、1910年代と1920年代を通じて工芸・出版業の、1920年代には建設業（道路建設含む）の従事者が増加している。前者については、ジャーナリズムの興隆に加えて、ビルマの伝統的中心地であった上ビルマから就業機会を求めた職人がラングーンに移入してきた可能性が考えられる。後者の建設労働者の増加は、1920年代に活性化したラングーン都市空間の再開発が原因と考えられる。

《交通》水運関係の従事者は、1911年時の7.3%から1931年の9.7%にシェアを伸ばしている。ここには、港湾労働者やボートの漕ぎ手などが含まれている。これは、寄港回数データの伸びと相関していることが想定される。鉄道以外の陸運は、1910年代に急増する。これは、人力車の普及によるものと思われる。なお、ラングーン市警察の年次報告に、人力車牽きのライセンス発行数が初めて記載されるのは1918年で、発行数は3642であった。

《商業・金融業》食料品を扱う行商や屋台のシェアが最多で、とくに1920年代にシェアの伸びがある。また、ホテル・レストラン業の従事者も1920年代になって急増する。

5.今後の課題

次年度に残された課題はいくつかある。第一に、これまで収集できたデータのデジタル化作業

が必要となる。特に内陸貿易量とそのほかの入手済み統計のデジタル化が必要である。これと並行する形で第二に、既にデジタル化ができていない職業表の分析が必要である。ラングーン分析からも分かるように、中分類および小分類での変更がどのように大分類の集計値に影響を及ぼしているのかについては注意が必要である。ある程度は既に産業分類の比較表が作成できている。しかし数字を併せての分析はラングーンしかできていないことから、他の都市についても検討を重ねたい。第三に、統計間の接続である。具体的にはロイズ航行データ・人口統計・職業表・内陸貿易データである。これら4つをそれぞれの組み合わせで検討すると共に、その検討結果をさらに比較する等、分析すべき内容は多岐に渡っている。これらにより、モノと人の動きをより詳細に検討することができる見込みである。もちろん、分析は職業表に限らず、宗教や言語等の社会的諸要素を含む人口動態を分析する準備ができています。これらの史資料を用いて最終年度に分析を進めていきたい。

参考文献

杉原薫(2015)「植民地期における国内市場の成立」田辺明生・杉原薫・脇村孝平編『シリーズ現代インド1 多様性社会の挑戦』東京大学出版会。

Martin Moir, *A General Guide to the India Office Records*, London: British Library, 1988.

Tsubota, Kenmei, Atiya Kidwai, and Cesar Ducruet (2017) Maritime networks in South Asia: 1890-2000, in Cesar Ducruet (eds.) *Advances in Shipping Data Analysis and Modeling: Tracking and Mapping Maritime Flows in the Age of Big Data* (Routledge Studies in Transport Analysis), Routledge, forthcoming.

Ducruet, Cesar and Kenmei Tsubota (2017) "Partition, Independence, and Maritime Networks in South Asia", Interim Report of Research Project on Dynamics of Regional Structure in South Asia, Institute of Developing Economies-JETRO.