

印度の歴史産業交通の概況 (二)

日野生

印度の歴史は複雑を極めてゐる

西紀前七百年から六百年は前記したやうに印度は十六國時代を現出したのであつたが、就中最も優勢なのは迦尸國と拘薩羅國とであつた當時迦尸國の首都ペーラーナジの如きは周圍三十六哩の大都市でその繁榮は全印度の凡ゆる都市に卓越して財力兵力共に充實して屢々大軍を率ゐてコーサラ國と戦ひその首都舍衛城に侵入して國王を捕へその妃を奪つたこともある位であつた。其他諸王國に侵入してこれ等を征服して十六國時代に最も勢力を張つたのであるが、後ち數代を経て漸次衰弱し遂にコーサラ國に征服されたのである。このコーサラ國は釋迦族の領土もその中に包括されてアヨーディア・サータ、舍衛城と云ふ重要三大都市もあつたが最後にはマカダ國のために併合されて居る。亦マカダ國も優勢にて首都王全城は繁榮しこの國は頻毘沙羅王の時から國威旺盛となり將來に於ける印度統一の基礎を確立したのであるが、其他マラー國バツジ國ガンドハーラ國クル國等も夫々大王國であつたがガンドハーラは後に彼のベルシヤ王グリウスに依つて征服さ

れて居る、其後印度内の各王國は複雑なる興亡の歴史を経て回教徒の侵入及び回教徒時代が現出したのである。茲に所謂奴隸王朝が成立し始めて印度に回教君主の確立を見ることとなり、爾來印度王國時代は回教王國時代へと轉化して奴隸王朝の成立は千二百六年のことであつた。この王朝はムガル系教徒の侵入征服まで王統が印度を統治してペーターン帝國と呼んで居る。後にこの帝國はイスラム教諸將の叛逆印度諸王の叛亂等あつてムガル族の侵入に依り西曆十三世紀末に滅びて仕舞ひ其後アフガニスタン系の二三の王朝が現はれたが、これ等は次々に滅亡して十六世紀の初めにはムガル王朝の確立を見るに至つてゐる。抑も回教徒の印度侵入は最初は土耳其系の侵入と劫掠破壊に始まり、次いでアフガニ系の印度侵入及び征服に依つて回教王國建設の基礎を築き、繼てムガル系の侵入に依つて回教王國の確立を見たのであるが、これ等三系統の侵入征服時代を回教徒時代と云ふて、この三系統は何れも回信教者たるに止まり、種族的にも王統的にも何等相互間に關係はないのであつた。而してムガル王朝が印度に回教王國を確立したとは云へそれは結局アッリバル大帝時代だけのことであつ

て、其他は不斷の内部分裂、内部抗争の連続であり、更に印度王國の獨立、ベルシヤの侵入次いで歐洲人の侵略と移つて遂に英領印度時代を現出したのである。實に印度の歴史は五千年に亙つて實に奇妙複雑混沌の歴史である。

英領印度時代

英國の印度侵略は彼の東印度會社に始まるが、印度と歐洲との直接交渉はアレキサンダー大王以迄絶えてゐたが、千四百九十八年ヴァスコ・ダガマのカリカット到着以來ポルトガル人が千五百十年早くも印度西岸ゴアを占領して貿易を開始して暫時勢力を揮つて居たが、當時未だ歐洲では第二流國であつた英國はこれに遅れること約一世紀後漸く東洋に現はれ印度貿易に乗出したのはエリザベス女皇時代印度ではアリバル大帝の晩年即ち千五百九十九年の頃であつた。千六百年ロンドンの貿易商人達に依つて英國東印度會社「當時資本金は僅かに六十八萬四千磅」が皇室の特許狀を得て組織され爾後一世紀間にカルカタ・マドラス・ボンベイ等に要塞化する商館を設立し、この會社が要塞軍隊裁判權等を掌握して千六百八十八年に立憲君主政體を確立したる英國は一段と植民地企業に對して強力なる國家的支持を與へ千七百〇二年には會社は單一獨占的なものとしての體制を整へたのである。當時歐洲に於ける英國の大敵たる佛蘭西も亦千六百十五年東印度會社を設立してボンジエリーに本據を置き印度貿易に力を注いだために英佛の抗争は次第に激くしなり遂に千七百四十四年歐洲にて英佛兩國が戰

端を開くと共に印度を舞臺とする植民地戰も開始されて一時は印度王侯の反英策謀も加はつて英國にとつては暗黒時代であつたが、彼のロバート、クライヴの辣腕は正に英國印度植民地建設を成功に導き其後歴代總督は各地諸王侯の紛争に干渉し或は討伐をなし又は懷柔を試みて土地を略取し金品を捲上げ重税を徴し、通商の特權を確保するなど侵略に至らざるはなからかやうにして英國の印度統治は從來の營利主義の外に軍事的政治的色彩を濃厚にして愈々積極的な帝國主義的侵略へと進行したのである。而してカニング總督時代に印度民衆は積年の不平を爆發せしめて、英國に對する反亂は印度の東部から漸次中部地方にまで擴大し放火虐殺英人襲撃等盛んに行はれ英國がこれが鎮定のために約一ヶ年半を要したのであるか、この大叛亂は英國上下を驚倒せしめその結果千八百五十八年英國政府は東印度會社を廢して全印を英國政府の直轄に移すこととなし、印度統治法を發布して印度はヴィクトリア女王の名に依つて統治されることとなつたのである。

英國の對印經濟政策と搾取

英國の印度統治については英國は肉から骨までしゃぶると云つたやうな惡辣なる搾取強奪を以てなし、この英帝國の印度侵略は英帝國の罪惡史として調べ上げれば實に老なる文獻をなすのであるが、茲ではこれを省略して印度の産業及び經濟問題の概要に移るが元來英國の印度に對する經濟政策は勿論時代に依つては多少の變遷を見るも終始一貫して變らないのは英本國の利益のために全く印度を犠牲にして顧み

ない頗る徹底したる搾取主義である。茲に印度は英國の寶庫たりと稱ばるゝに至つたのである。而して英國の對印度經濟政策は大體三期に分つことが出来るがその第一期は東印度會社が千八百十三年に貿易獨占權を失つた頃までの二百年間は武力政治力を背景とする商業資本の侵略時代であり、第二期は商業獨占が廢止された自由競争時代で即ち新興産業家の印度進出時代である、これが大體十九世紀末まで及んだのであるが、第三期は主として金融資本の進出時代これは即ち換言すれば帝國主義時代である。英國の印度支配に依る利得は實に巨大なものでこれを人的資源又は軍事的價值等は別にしても純經濟的なものみにて觀察するも英國品の販賣市場並に原料供給地として英本國の對外貿易に於ける印度の地位は其の輸出入合計に於いて第一次大戰直前には九・一% オッタワ協定成立直前には五・七%、千九百三十八年度には六・三%といふ情勢である。逆に印度の對外貿易中英本國の地位は第一次大戰前は四・〇% 大戰中の平均は四一・二% 大戰後千九百三十四年までの平均は三九・五%、千九百三十八年度は三二・〇%で即ち大戰前に比すると最近は約二割五分の減退を示して居るが、夫れでも尙ほ印度輸出入貿易の約三分の一を占め斷然他を壓倒して居る、又印度の民間事業たる工業鑛業、交通海運銀行保險農園商業等に對する英人の投資額は約二億六千四百萬磅と推算されるが、前の英貨公債三億五千萬磅を加へると約六億磅となるが、實際はルービト貨公債約五億五千萬磅の内約三分の一即ち一億八千萬磅は英人所有と見られるので結局英人の對印總投資額は大體八億磅と推定されるのである、この内英貨

公債の利子は約千五百萬磅と民間投資利率は大體平均八分と見て、これが約二千萬磅となり合せて約三千五百萬磅が正式の意味にて外債利子として印度から英國へ支拂はれるのである。其他多額の貢納金が印度政廳を通じて英國へ支拂はれて居る。而して印度に於ける英國權益の總額は斯様に英國の對印總投資額としての約八億磅に更に公債利子以外の本國費として三億五千萬磅を加算したる約十一億五千萬磅となり、印度政廳はこの莫大なる金の大部分に對して責任を有してその利潤の大部分は英國投資家の手に支出されてゐることになるのである。而して英國の對印投資の大部分は眞に資源開發又は産業發展のために投資されたものにあらずして英國の帝國主義的行動の財政上の不始末等何れも不生産的のことに用ひられ、又生産的使用の資本もその生ずる利潤まで總ては英國側に取上げられ印度數百萬の勞働者は僅かに一日二三ペンスの安賃銀が支拂はれるのみである。故にネールは印度人の脊骨の折れないのは不思議であると斯様に英國は印度を搾取の對象物として居るのである。

印度の資源産業について

元來印度は近代軍需工業に不可缺なる地下資源は豊富に擁して居る現に重工業の根幹である鐵の如きは埋藏量三十億噸と稱せられ、英帝國中第二位を占めて居るが、その年産額は世界の第七位である。又マシガン鑛業の年産額は世界第一位であり、只印度鑛業の缺陷は石炭と石油といふ動力資源の不足にある。これが印度工業の發展を障害し

て居る、印度の工業は英國は自國工業のため原料供給地として又消費地として利用することを傳統的政策とするために印度民族産業は終始磨げられて來たのである。而して紡績、黃麻、綿種及棉語、鐵道、軌道機械、砂糖、製茶、製米、武器造船等の順次の各工場が所在するが、前大戰當時より最近に至るまでの工場数は千九百十年には二・三五九。一日平均就業人員數七九二・五一一人が千九百三十八年には九・七四三工場となり、一・七三七・五五の就業人員數を算へて前大戰後には戰前に比して二倍近く増加し、又最近では戰後の約二倍へと躍進してゐる。若し夫れ印度の農産物に至つてはこれ亦地下資源と相俟つて世界屈指のものであることは千九百三十八年度から同三十九年度の統計に依るも明かである。即ち

米	二、六七三萬噸	世界第二位	黃麻	八六五萬俵	第一位
棉花	五六六萬噸	第二位	甘蔗	五三〇萬噸	第一位
落花生	三三四萬噸	第一位	棉實	二四〇萬噸	第二位
煙草	五〇萬噸	第二位	菜種芥子	一〇二萬噸	第二位
胡麻子	四四萬噸	第二位	茶	四〇萬噸	第二位

これを見ても英國は現今の苦境に於いて印度を必要として居るかは判然するところである。而して印度の産業其他に重大關係を有する交通狀況を見る。

印度の交通狀況

印度の鐵道は千八百五十三年に先づボンベイ・カルカッタ間に敷設

された三十二哩が最初である、其後印度の情勢は國防及び經濟の兩方面が漸次發達し來るに連れて鐵道敷設も亦これに伴ひ従つて現在では總延長は約四萬三千哩に達して居る。この内政府所有の所有官鐵は約三千七百七十哩、其他は各州の所有になつてゐる。而してこれが投下總資本は八十八億ルービーと云はれて内政府資本は約七十九億ルービーである。これを我國の鐵道狀況に比較すると内地のみを以てしても國有地方合せて約二萬六千軒哩數にして一萬二千五百哩以上であり、且投下總資本六十五億に對照すると印度の鐵道は遙かに未發達にあると云はねばならぬ。而して軌道種別は標準軌道五呎六吋は二萬千哩、トール軌道三呎三吋八分の三は一萬六千哩、特別軌道二呎一吋及二吋は四千哩である。尙ほ乗客及び貨物等の輸送狀況は最近の統計を缺くも千九百三十三年度に於て五億二百萬人、七千六百萬噸總收入十億ルービー經費七億ルービーにして純利益は三億ルービーであるが、投下資本に對する割合は三分強の間にて鐵道會計は利子に追はれ毎年損失であつたが最近は相當純收入を擧げ多少見直すやうになつて居る。他面印度の重要交通機關である道路は印度全體を通じて、總延長は約三十二萬哩である。その内舗装せる所謂近代道路は八萬三千哩あり、非舗装道路は二十三萬哩である。而してこれには印度所謂四大幹線道路と云ふ延長五千哩に互る比較的立派なる道路があるもその架橋建設等が頗る不完全のために雨季には治水工事の不完全に伴つて各所に水氾濫の結果交通が杜絶することは屢々ある。尙ほこの道路上を走る自動車數に至つては千九百四十年現在に於いて總數十七萬千臺にして其内

自家用車は十一萬六千臺、タクシー七千臺、バス二萬七千臺、貨物自動車約二萬臺を算して居る、全體印度の道路は英領になつてから英國は印度をその搾取の最大目標とするに拘らず、その傳統的植民政策上からして道路は大陸的道路方式として比較的相當に建設されて居る。併し乍らその建設は主たる都會以外は頗る粗雑急場間に合せの箇所が多く亦道路幅員の如きも一道路を通じて一定せず、加ふるに治水政策の完備を見ざるために雨季水溜又は路面の崩壞等を招致するのである。従つて産業道路の如きは未だ今後に俟つと云つて可なりである。

最近内務省に於ける路政關係行政處分例

愛知縣

名古屋市電、小兒選賃の無賃例外取扱變更の件

名古屋市中請に係る標記の件は名古屋市中に於いて輸送逼迫せる狀況なるもなほ小兒同伴の外出者が多く帰宅時間が往々工員の退出時間と競合し工員に對する反響良好ならず之等を抑制し輸送力の増強を計るは現下國家の要請に應へる處大なるをせんとするものにして右は五月十三日附鐵業監第七一六號を以て内務運輸通信兩大臣より認可ありたり。

宮城縣

仙臺市 軌道運賃變更の件

仙臺市中請に係る標記の件は決戦下重點的輸送を強化するため運賃

印度の交通には尙海運及び内河運輸空運等もあるも、茲ではこれ等は省略することとする。茲に世界史轉換の舞臺に立つて印度は大東亞戰爭の勃發によつて大いに覺醒し帝國の絶大なる援助に依り獨立達成の好機を捉へ英國の暴虐壓制下より脱出せんと着々その歩を進めつゝある。誠に數千年の歴史と光輝ある文化の傳統を有する印度にとつては大いに喜ばしい次第である、茲に印度の歴史産業交通の概要を記したのも敢て徒爾ではなからうと思ふのである。「第二十六卷第三號の續き終り」

變更し増收は施設の改良従業員の待遇改善等に充當せんとするものにして右は六月十二日附業監第九三五號を以て内務運輸通信兩大臣より認可ありたり。

神奈川縣

東京急行 軌道總業目論見一部變更の件

東京急行電鐵株式會社申請に係る標記の件は川崎大師日本高爐線の終點位置を將來川崎市營と直通連絡の必要あり此れを變更せんとするものにして右は五月二十九日業監第七二八號を以て内務運輸通信兩大臣より認可ありたり。

神奈川縣

東京急行 軌道工事施行の件