

戦前期ビルマ鉄道の貨物輸送 —外港～後背地間鉄道の輸送分析—

柿崎 一郎

はじめに

19世紀に入って段階的にイギリスの植民地にされていったビルマは、最終的に1886年に全土がイギリス領に組み込まれたが、そのイギリスによって1870年代から鉄道建設が始まり、下ビルマの中心地でありビルマ最大の外港でもあったラングーンから放射状に伸びる鉄道網が構築され、第2次世界大戦までに全土に約3,300kmの鉄道網が完成した。貨物輸送量は東南アジア各国の中ではオランダ領東インドのジャワ島に次いで多く、東隣のタイと比べると、第2次世界大戦直前の路線長はほぼ同じにもかかわらず輸送量は約2倍となっており、タイの鉄道よりも輸送密度は遥かに高くなっていた[柿崎 2010: 132]。

筆者は長らくタイの鉄道輸送に関する研究を進め、比較のためにタイの周辺諸国の鉄道輸送に関する資料収集も行っているが、ビルマの鉄道輸送については、資料の制約から詳細な輸送状況の把握が困難であった。ビルマの鉄道についての先行研究はマウン (Maung Shein) の研究が唯一の存在であり、『インド鉄道年次報告書 (Annual Report on the Railways in India: ARI)』を主要な資料として1870年代から第1次世界大戦直前までの状況を解明している[Maung 1964]。しかし、この資料はインドの鉄道全体を網羅したものであることからビルマ鉄道に関する情報は全体の中ではわずかなく、貨物輸送についてはせいぜい品目別の輸送量までしか把握できない¹。また、『インド鉄道年次報告』自体はこの後も毎年発行されていたが、1914/15年版以降は英国議会文書 (House of Commons Parliamentary Papers: HCPP) にも含まれなくなり、利用が格段に難しくなる²。

そこで本論では、筆者が最近入手した2つの資料を手掛かりに、第2次世界大戦前のビルマ鉄道における貨物輸送の状況をできるだけ詳細に解明することを目的とする。いずれも英国図書館 (The British Library) 所蔵のインド省資料 (Indian Office Record) に含まれるものであり、1つは『ビルマ内陸交易記録 (Note on the Internal Trade of Burma: NITB)』である³。これは1890~1897年第1四半期までの期間利用可能であり、下ビルマ~上ビルマ間取引について、品目別に河川経由と鉄道経由の輸送量と金額が記載されているものである⁴。鉄道については、シッタン溪谷線のタウンゲールを通過した貨物が対象とされている。もう1つは『ビルマ鉄道管理委員会年次報告書 (Annual Report of the Burma Railway Board: ARB)』であり、1937年4月からビルマが英領インドから切り離されたことで鉄道事業も独立したことから新たに発行され始めたものである⁵。それまでの『インド鉄道年次報告書』よりはるかに詳細な情報が得られるようになり、主要輸送品目については発地や着地に関する情報が若干得られるようになった。このため、時期的には1890年代と1930年代後半に限定されるが、この2つの期間を中心に鉄道貨物輸送の状況を解明することで、典型的な外港~後背地間鉄道と見なされるビルマ鉄道の役割を分析することにする。

以下、1で鉄道建設の歴史の概観と戦前の貨物輸送量及び主要品目別輸送量の変遷を考察し、2で1890年代の下ビルマ~上ビルマ間鉄道輸送の状況を『ビルマ内陸交易記録』から解明する。そして、3で1930年代後半の主要輸送品目の輸送状況を『ビルマ鉄道委員会年次報告書』から明らかにし、最後の4で外港~後背地間鉄道としてのビルマ鉄道の貨物輸送の特徴を総括する。

1. 鉄道網の拡張と輸送量の変遷

(1) 鉄道建設史の概要

ビルマにおける鉄道建設は1870年代から始まった。最初に建設が進め

られたのはラングーン～プローム間のイラワジ溪谷線であり、1874年に着工されて1877年に計258kmの全区間が一気に開通した[Wright, Cartwright & Breakspeare 2015: 144]。当時東南アジアで鉄道が開通していたのはオランダ領東インドのみであったことから、ビルマは東南アジアで2番目に鉄道を導入した国となった[柿崎 2010: 9]。その後、ラングーンからタウンゲーに至る延長266kmのシッタン溪谷線が計画され、1884年にペゲーまでの区間が開通し、翌年タウンゲーまでの全区間が開通した[Wright, Cartwright & Breakspeare 2015: 144]。この時点でイギリスが領有していたのは下ビルマのみであり、この2本の鉄道は植民地の中心都市ラングーンとコンバウン朝(上ビルマ)との国境付近の2つの要衝を結ぶ軍事的な意味を持っていた。

その後、1886年には第3次英緬戦争でコンバウン朝が滅亡し、上ビルマも英領に併合されたことから、シッタン溪谷線の旧王都マンダレーへの延伸工事が直ちに着手され、1888年にピンマナまで到達し、翌年には早くもマンダレーまで路線が延伸された[Ibid.]。図1のように、最初の鉄道開通から1890年までに開通した区間はイラワジ溪谷線とシッタン溪谷線のみであり、ビルマ鉄道の幹線となる2つの路線が優先的に整備されたことが分かる。

次いで1890年代にはマンダレーからさらに北上してミッチーナーに至るムー溪谷線と上ビルマでの4本の支線が建設された。ムー溪谷線は1889年10月に最初の区間が着工され、計4区間の工事が終わってミッチーナーまでの全線計540kmが開通したのが1898年のことであった[Maung 1964: 250]。途中のナバで分岐してイラワジ河畔のカタに至る支線も同時に建設され、1895年に完成している。なお、この時点ではマンダレー～サガイン間のイラワジ川の橋梁は着工されておらず、フェリー連絡となっていた。残る3本の支線はチンドウィン河畔のアロン、イラワジ河畔のミンジャン、そして雲南省へのルートの一部となるクンロンへの支線であり、アロン、ミンジャンへの路線はそれぞれ1900年、1899年に全通し、クンロンへの路線はラーショーまでに区間を短縮して1903年までに全通した[Wright,

Cartwright & Breakspear 2015: 144-145]。ラーショーへの路線はシャン州に到達する初の路線であり、またトンネルやスイッチバックを用いたビルマで最初の山岳鉄道であった。なお、1897年には鉄道運営がビルマ鉄道会社 (Burma Railway Co. Ltd.) に移管され、政府は鉄道建設のみを担当することになった[柿崎 2010: 37]。

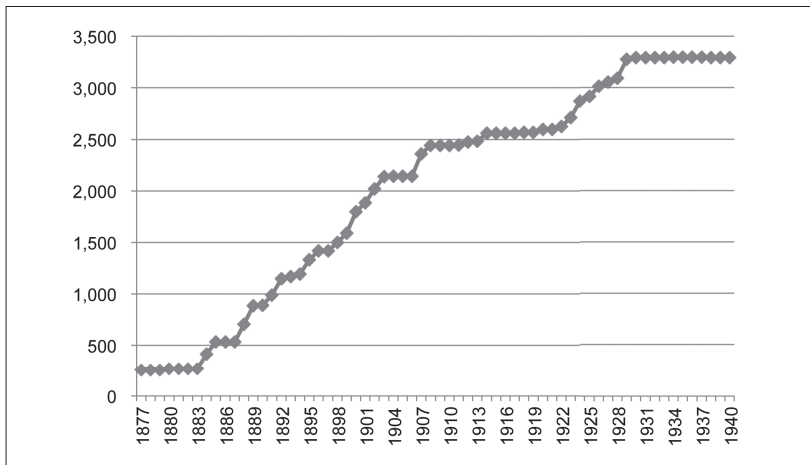
図1 ビルマの鉄道網 (1940年)



出 所: ARI (1913-14): 164, SABI (1921-22 ~ 30-31): 514-515, ARI (1914-15): 223, ARB (1940/41): 88 より筆者作成

1900年代には、上ビルマに代わって下ビルマでの路線網の拡張が見られた。この時期に完成した路線はバセイン、マルタバン、チャンギンへの支線であり、図1のようにそれぞれ1902年、1907年、1908年に開通した。バセインとチャンギンへの路線はイラワジデルタ内に建設されたものであり、イラワジ溪谷線のレットパダンで分岐してヘンザダで二手に分かれるものの、イラワジ川はやはりフェリーで連絡していた。一方、マルタバンへの路線はシッタン溪谷線のペグーで分岐して海岸沿いに南東に向かうもので、終点のマルタバンはイギリスが最初に確保した港町モールメインとはサルウィン川を挟んで対岸に位置した。これら3線はビルマ延伸線としてビルマ鉄道会社と別途運行契約が結ばれた[Maung 1964: 46-47]。

図2 総延長の推移（1877～1940年）（単位：km）



出 所：1877～1911年：Maung [1964]: 242-260、1912～1921年：SABI (1912/13-1921/22): 375-386、1922～1930年：SABI (1921/22-1930/31): 514-526、1931～1936年：SABI (1927/28-1936/37): 552-564、1937～1940年：ARB (1940-41)より筆者作成。

図2のように、1880年代半ばから1900年代までの鉄道建設は順調に進み、1910年の総延長は約2,500kmに達していたが、その後1910年代の路線網の拡張は停滞した。マルタバン線が開通した後はシュウェニャウンに至る南シャン州鉄道が1909年に着工されたのみであり、ラーショーへの路線と

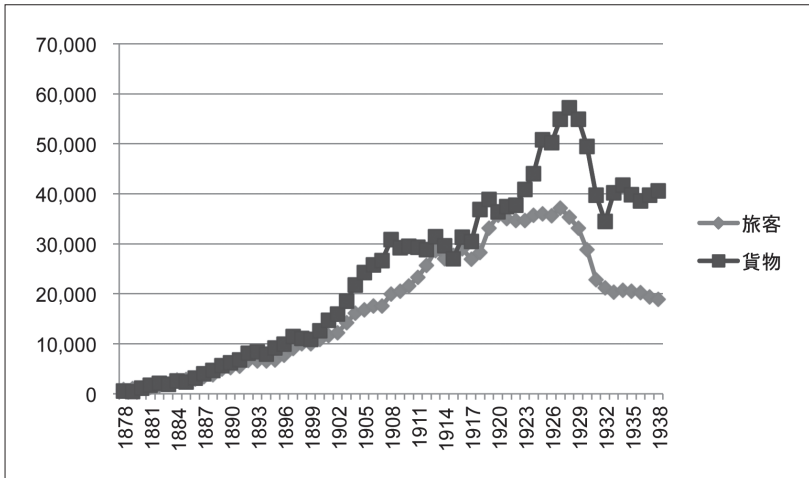
同じく山岳路線であることから工事は難航し、図1のように最終的に全区間が開通したのは1928年のことであった。他方で1920年代に入ると再び支線の建設が活発化し、イエーウ、マダヤ、チャウパダウン、トウンワ、イエーに新たに鉄道が到達していた。このうち、モールメイン～イエー間はサルウィン川で隔てられた孤立区間となっており、この時点でビルマの鉄道網はムー渓谷線（イエーウ線含む）、バセイン～チャンギン線、イエー線の3区間が川で隔てられた孤立区間となっていた。その後、1934年にサガインのイラワジ川に架かるアヴァ鉄橋が完成し、ムー渓谷線は本線と結ばれた[鉄道省 1942: 13]。このアヴァ鉄橋を挟む区間を除いて1930年代に新たに開通した区間はなく、ビルマにおける戦前の鉄道網の拡張は事実上1920年代で終わりとなった。

このように、1910年代に一旦新線建設の速度は落ちたものの、1930年までに総延長は計3,300kmに達し、東南アジアではジャワ島に次いで第2の総延長を有するようになった[柿崎 2010: 83-84]。また、幹線の複線化も1889年以降徐々に進み、イラワジ渓谷線はランゲーンから48kmのワネッチャウンまで、シッタン渓谷線は283km先のチュンゴンまでが1930年代半ばまでに複線化された[ARB (1936-37): 86]。

(2) 輸送量の推移

鉄道網の拡張とともに、1920年代末の世界恐慌までは旅客、貨物輸送とも順調に輸送量を伸ばしてきた。図3のように、1900年代まではどちらも一貫して上昇傾向にあったが、その後は旅客と貨物で傾向の違いが見られた。旅客輸送量は1913年まで一貫して増加して約2,900万人まで達した後、一旦停滞して1919年から再び増加して翌年に約3,500万人まで増加し、1920年代はほぼこの水準で推移していた。これに対し、貨物輸送量は1908年に300万トンの大台を超えた後に一旦停滞し、1918年以降再び増加傾向を見せて、1920年代初めに400万トン付近でやや停滞したものの1927年には過去最高の572万トンに達していた。

図3 輸送量の推移 (1878～1938年) (単位：千人・百トン)



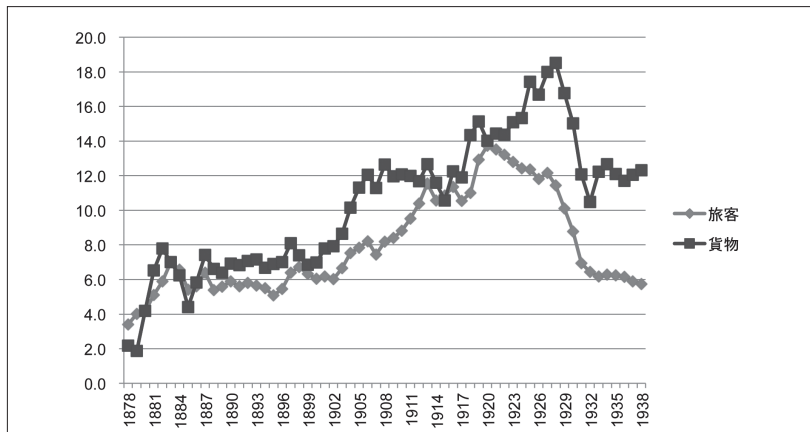
出所：図2に同じ、より筆者作成

世界恐慌後はどちらも大きく減少し、旅客輸送量はそれまでの約3,500万人から1933年には約2,000万人まで減少し、その後も若干減少傾向にある。これに対し、貨物輸送は1932年に342万トンまで減った後はやや盛り返し、その後約400万トンで推移していた。図3から分かるように、世界恐慌後の落ち込みは貨物よりも旅客輸送の方が大きく、貨物は1920年前後のレベルまでで輸送量の落ち込みが抑えられたのに対し、旅客輸送は1900年代後半のレベルまで減少していた。

輸送量の増加は路線長の拡張とも連動していたことから、輸送密度の点からも検討する必要がある。すべての年の輸送密度（人キロ、トンキロ）が得られないことから、ここでは輸送量を総延長で除した数値、すなわちkmあたり輸送量で比較することにする⁶。図4を見ると、このkmあたり輸送量は旅客、貨物とも輸送量よりも伸びが減り、どちらも開通後から1900年頃まではほぼ同じ水準を保っていたことが分かる。その後、貨物の方は1900年代にそれまでの約700トン/kmから1,200トン/kmまで増加し、1910年代末にさらに1,400トン/kmに到達し、最終的に1920年代半ばに約1,800ト

ン/kmに達していた。これに対し、旅客輸送も19世紀中の約6,000人/kmが1900年代の増加の結果、1910年代に約1万1,000人/kmに到達し、1910年代末に再び急増して1920年には過去最高の1万3,700人に達したものの、その後は減少して世界恐慌による急落の前に1万2,000人程度にまで減っていたことが分かる。これは、1920年代に開通した支線の貨物輸送量が相対的に多かった一方で旅客輸送量は少なく、全体の輸送密度を減らしたためと考えられる。

図4 kmあたり輸送量の推移 (1878～1938年) (単位：千人/km・百トン/km)



出所：図2、図3より筆者作成

貨物輸送は1920年代まで、旅客輸送は1910年代まで輸送密度を伸ばしていたということは、ビルマの鉄道では少なくともこれらの時期までは路線網の拡張のスピードよりも輸送量の増加のスピードの方が速かったことを意味している。すなわち、ビルマにおいて建設された鉄道網はそれなりの新たな輸送需要を獲得したのであった。タイの鉄道では貨物輸送こそ1920年代に最高値が記録されるが、旅客輸送では1900年代初めの輸送密度が最も高く、以後は漸減して1910年代半ばから世界恐慌までがほぼ一定水準であった[柿崎 2000: 180]⁷。このため、ビルマの鉄道のほうがより需要の大きな路線を建設していたと言えよう。ただし、ビルマの鉄道輸送

の密度も世界恐慌の影響を受けて激減した後は回復せず、最終的に1930年代後半には旅客が約6,000人/km、貨物が約1,200トン/kmで落ち着いた。

上述したようにビルマの貨物輸送統計は利用可能なものが極めて限定され、正確な路線ごとの輸送量は把握できないが、列車運転本数からある程度の傾向を読み取ることは可能である。図5は1938年の1日あたりの貨物列車運行本数を示したものである。これを見ると、列車本数の最も多いのはランゲーン～ペゲー間の1日5往復であり、次いで3往復の区間がペゲー～ピンマナ間、ランゲーン～レットパダン間と続いている。先の図1と比べると多くの支線には貨物列車が設定されていないことが分かるが、これは輸送量が少ないために混合列車のみで貨物輸送が行われていたためである⁸。図に示されているように、幹線を除くとモールメイン、タウンワ、チャウパダウン、ラーショー（シポーまで）の各支線のみで貨物列車が運行されていた。このように、貨物輸送量の多かった区間はイラワジ渓谷線、シタン渓谷線、ムー渓谷線の3つの幹線であったものと推測される。

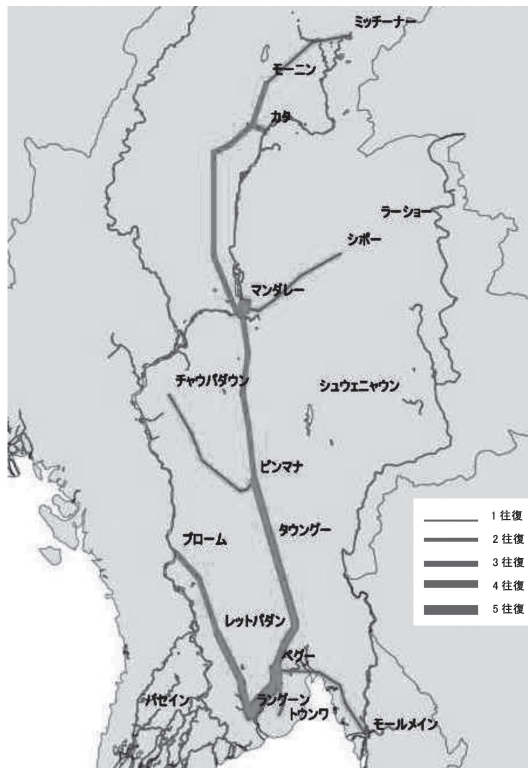
(3) 輸送品目の動向

ビルマは東南アジア最大の米輸出国であったことから、ビルマの鉄道の最大の輸送品目も米であった。表1は主要輸送品目の輸送量の推移を示したものである。途中1917/18～1935/36年の数値が欠落しており、また品目の区分が何回か変更されているために数値が得られない箇所もある。これを見ると、やはり米が最大の輸送品目であることが分かる。米の輸送量は1884年に10万トンを、1900年に50万トンを超え、1913/14年には早くも100万トンの大台を超えたことが分かる。その後おそらく1920年代にはさらに増加したものと思われるが、世界恐慌による減少を経て、1930年代後半には約120万トンのレベルで推移していた。

米に次いで多いのは、碎石と木材である。碎石については、当初輸送量はそれほど多くはなかったが、1900年代以降輸送量が増加して1905年に10万トンを超え、1913/14年には過去最高の33万トンに達していた。1930

年代後半でも20万～30万トン程度の輸送量を維持している。一方の木材は1880年代から輸送量の増加が見られ、1901年に10万トンの大台を超えた。1916/17年までには20万トンには至らなかったが、1930年代後半には20万トンを超える輸送量を維持していた。また、1910年代までは10万トンに達しなかった野菜・果物であるが、1930年代には20万トン台後半を維持しており、米に次ぐ第2位の輸送量を誇っていることが分かる。これについては、おそらく1910年代までとは品目の分類が変わったことが急増の理由と思われる。

図5 一日あたり貨物列車の運行本数（1938年）



出所：鉄道省[1942]: 33-34より筆者作成

柿崎 戦前期ビルマ鉄道の貨物輸送 ―外港～後背地間鉄道の輸送分析―

表1 主要輸送品目輸送量の推移（1877～1940/41年）（単位：トン）

年	綿製品	野菜・果物	米	金属鉱石	油	食糧	塩	砕石	砂糖類	木材	その他	総輸送量	出所
1877	165	379	3,321	N.A.	N.A.	N.A.	144	N.A.	147	157	N.A.	N.A.	ARI (1878-79): 38
1878	546	992	41,159	N.A.	455	N.A.	348	N.A.	727	499	11,580	56,306	ARI (1878-79): 38
1879	447	1,395	28,678	N.A.	978	N.A.	655	N.A.	722	2,121	12,901	47,902	ARI (1879-80): 45
1880	346	2,798	71,439	N.A.	1,208	N.A.	761	N.A.	986	1,440	33,328	112,306	ARI (1880-81): 45
1881	849	3,226	84,389	N.A.	1,210	2,207	656	30,510	966	5,605	45,139	174,757	ARI (1881-82): 48-49、ARI (1882-83): 80
1882	838	4,179	97,775	N.A.	1,246	2,053	724	28,940	1,196	17,196	53,500	207,647	ARI (1882-83): 80
1883	973	4,003	78,924	N.A.	1,344	2,748	894	26,686	1,273	11,981	57,881	186,707	ARI (1883-84): 85
1884	1,251	5,985	122,331	N.A.	2,249	3,781	1,706	24,542	2,007	16,789	77,022	259,673	ARI (1884-85): 103
1885	1,681	6,856	109,381	N.A.	2,381	3,927	2,175	736	2,069	15,044	90,408	234,658	ARI (1886-87): 112
1886	2,706	8,631	179,531	N.A.	3,154	6,185	4,652	2,612	2,566	24,867	75,756	310,660	ARI (1886-87): 112
1887	4,232	N.A.	195,557	N.A.	4,095	20,521	3,825	5,454	2,721	33,001	126,877	396,283	ARI (1888-89): 135
1888	4,233	N.A.	146,121	N.A.	4,326	21,020	4,337	3,713	3,326	49,497	201,142	436,905	ARI (1888-89): 135
1889	3,424	N.A.	147,640	N.A.	4,170	26,281	8,409	9,805	3,147	52,662	39,540	295,908	ARI (1890-91): 179
1890	5,886	N.A.	206,381	N.A.	4,280	30,339	9,121	4,542	3,744	81,887	46,062	392,242	ARI (1890-91): 179
1891	4,489	N.A.	225,936	N.A.	5,019	37,723	9,692	6,279	4,562	89,853	54,515	438,068	ARI (1891-92): 213
1892	4,770	N.A.	272,227	N.A.	5,748	39,037	10,983	5,419	4,593	62,126	94,605	499,508	ARI (1893-94): 235
1893	3,696	N.A.	303,124	N.A.	6,148	36,688	11,717	3,130	4,773	48,689	164,386	582,351	ARI (1893-94): 235
1894	3,608	N.A.	326,094	N.A.	6,170	33,032	12,868	4,833	5,820	49,766	95,436	537,629	ARI (1894-95): 274
1895	4,405	N.A.	319,216	N.A.	7,519	36,390	13,631	6,680	7,160	78,811	108,731	582,543	ARI (1895-96): 276
1896	5,561	N.A.	335,655	N.A.	8,174	42,102	13,346	17,745	9,322	97,659	139,671	669,235	ARI (1896-97): xlii
1897	7,145	N.A.	410,830	N.A.	9,190	52,180	13,672	29,508	10,781	87,311	145,140	765,757	ARI (1897-98): xlii
1898	8,361	N.A.	444,082	N.A.	10,362	54,418	14,475	22,722	13,343	92,932	177,951	838,646	ARI (1898-99): xlv
1899	7,968	N.A.	366,201	N.A.	11,147	55,221	14,597	28,665	11,927	96,050	182,547	774,323	ARI (1899-00): xliii
1900	9,206	13,992	501,180	N.A.	11,791	37,676	17,310	47,044	13,474	94,719	240,803	987,195	ARI (1900-01): 252-255
1901	9,724	15,529	564,273	N.A.	14,696	42,976	16,932	81,571	14,861	107,983	218,418	1,086,963	ARI (1901-1): 143-147
1902	9,567	20,541	620,381	N.A.	16,285	45,861	18,916	95,519	18,479	107,019	215,127	1,167,695	ARI (1902): 151-155
1903	10,905	26,681	548,351	N.A.	18,161	43,420	18,051	78,750	18,137	119,946	248,772	1,132,174	ARI (1903): 84-101
1904	11,721	26,012	694,196	N.A.	19,635	46,631	20,108	89,750	18,951	131,436	307,061	1,365,701	ARI (1904): 34-51
1905	11,776	25,924	775,221	N.A.	19,418	46,632	20,620	114,344	18,272	134,446	322,018	1,488,671	ARI (1905): 42-59
1906	10,842	31,075	669,642	N.A.	20,385	42,376	20,725	145,822	20,570	130,407	314,442	1,415,286	ARI (1906): 44-61
1907	12,775	40,886	810,532	N.A.	22,223	38,073	20,764	105,594	22,430	129,055	347,110	1,549,442	ARI (1907): 48-67
1908	14,518	41,631	867,523	N.A.	31,471	42,214	25,014	96,990	33,057	128,641	347,181	1,628,240	ARI (1908): 48-67
1909	13,451	36,545	873,063	25,393	30,798	44,997	26,040	123,828	30,002	130,555	354,647	1,689,319	ARI (1909): 252-271
1910	13,100	36,212	986,418	56,945	29,102	40,447	23,748	157,266	25,544	124,922	357,339	1,851,043	ARI (1910): 228-247
1911	12,360	46,747	984,574	49,492	37,134	42,599	23,060	192,600	28,992	126,602	354,006	1,898,166	ARI (1911): 294-315
1912	15,214	53,329	977,713	6,060	36,304	46,881	25,342	229,385	40,081	171,396	382,206	1,983,911	ARI (1912): 314-389
1913/14	17,173	60,396	1,158,595	17,672	39,386	55,761	29,746	331,369	42,616	198,928	438,066	2,387,708	ARI (1913-14): 328-403
1914/15	14,100	60,766	1,118,250	27,626	42,845	45,431	34,827	217,013	39,123	185,077	573,556	2,358,614	ARI (1914-15): 334-407
1915/16	14,524	59,555	960,620	19,712	40,130	47,317	35,995	238,916	40,252	150,243	577,975	2,183,239	ARI (1915-16): 350-423
1916/17	15,832	69,942	1,184,836	27,723	42,166	48,208	40,594	226,656	44,800	137,831	658,800	2,497,388	ARI (1916-17): 358-395
1936/37	17,337	264,443	1,219,850	195,456	47,488	88,706	33,233	243,834	54,535	212,555	1,581,328	3,958,765	ARB (1937-38): 5
1937/38	16,696	280,115	1,184,863	192,979	45,024	91,033	42,787	311,744	58,356	209,941	1,640,560	4,074,098	ARB (1937-38): 5
1938/39	16,545	284,521	1,334,302	188,219	44,574	84,986	43,823	289,582	69,725	206,681	1,608,447	4,171,405	ARB (1938-39): 7
1939/40	19,053	278,227	1,217,747	145,990	55,014	80,847	46,366	201,914	63,327	217,728	1,793,551	4,119,764	ARB (1940-41): 7
1940/41	34,927	347,956	1,121,804	105,226	97,110	85,699	67,363	212,710	72,286	279,303	1,775,665	4,200,049	ARB (1940-41): 7

注：1882～1899年の米は穀物・豆類の輸送量である。

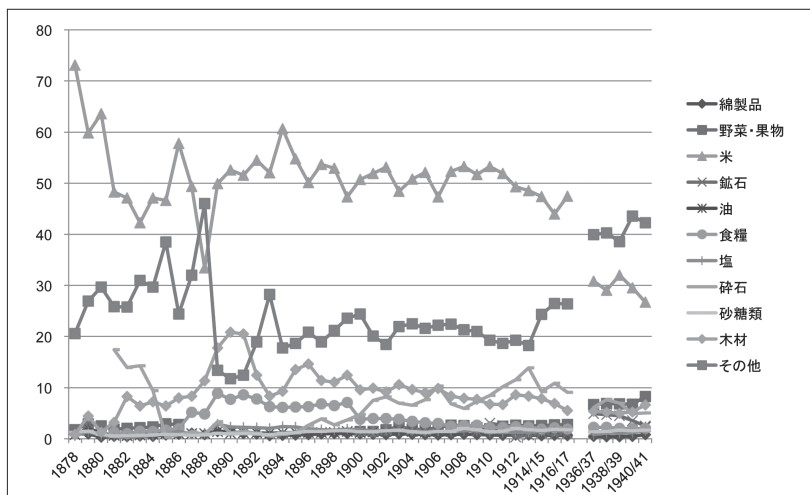
このように、米輸送量が圧倒的に多いのがビルマ鉄道の貨物輸送の特徴であり、その輸送量の比率は少なくとも1910年代半ばまでは全体の約5割とほぼ同じ水準を維持してきた。図6は主要輸送品目の比率を示したものである。これを見ると、初期においては米の比率が6割を超えた時期もあるが、その後は若干の変動はあるものの約5割で推移してきたことが分かる。米以外の輸送品目の比率はその他を除けばいずれも低く、木材が1890年頃に20%を記録している以外はほぼ10%前後で推移し、砕石は

1910年代には木材を抜いていることが分かる。

1930年代後半になるとその他の比率が40%と最大になり、米の輸送比率が30%程度に低下していた。この最大の要因は鉄道資材の輸送量の増加であり、1910年代半ばでは最大でも15万トン程度であった鉄道資材の輸送量が1930年代後半には80万～90万トンに達していたためである⁹。これもやはり品目の区分が変わったためと思われる、例えば1937/38年の鉄道資材の輸送量約90万トンのうち、従来の鉄道資材に該当するものの輸送量は約2万トンであり、残りは鉄道事業のための燃料とその他の備品輸送であったものと思われる¹⁰。このため、鉄道資材の輸送量を除くと米輸送量の比率は1930年代後半でも37%に上昇する。

このように、米輸送量が全体に占める比率は1930年代には30%程度まで低下してきたとはいえ、米はビルマ鉄道の最大の輸送品目であることに変わりなく、後述するようにその大半がビルマ最大の外港ラングーンに向けて輸送されていた。このため、米が最大の輸送品目であるという時点で、ビルマ鉄道が典型的な外港～後背地間鉄道であったことは間違いなからう。

図6 主要輸送品目比率の推移 (1878～1940/41年) (単位：%)



出所：表1より筆者作成

2. 下ビルマ～上ビルマ間輸送の変容 —1890年代—

(1) 鉄道開通前の下ビルマ～上ビルマ間交易

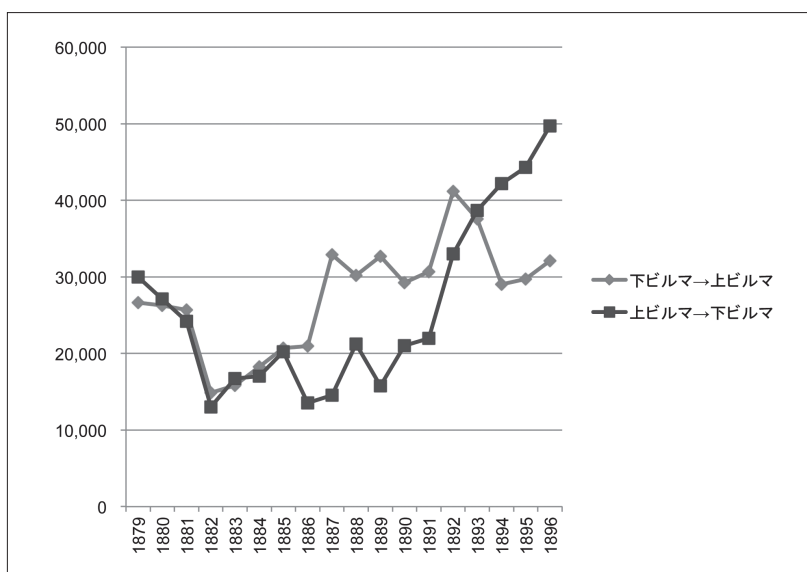
本章の主要な課題は1890年代の鉄道による下ビルマ～上ビルマ間の輸送状況の解明であるが、その前提として鉄道開通前の下ビルマ～上ビルマ間の貿易額を確認しておくことにする。『英領インド統計書 (Statistical Abstract Relating to British India: SABI)』には1879～1889年の下ビルマ～上ビルマ間の取引額が記載されており、これを図示したものが図7の1889年までの数値となる。これを見ると、1885年までは双方向ともほぼ同じ金額で推移しているが、上ビルマがイギリスに併合される1886年以降は下ビルマから上ビルマへの輸出が大きく増加し、1880年代末に下ビルマの上ビルマからの輸入額との差が拡大していることが分かる。

この時期の下ビルマ～上ビルマ間の主要な交易品の取引額と量については、『ファーニバル文書統計 (Furnival's Manuscript, Statistical Appendix.: FMSA)』に若干の統計があり、これをまとめたものが表2となる¹¹。これを見ると、下ビルマから上ビルマへは米、繊維製品、魚介類が主要な交易品となり、逆に上ビルマから下ビルマへは木材、小麦、アセンヤクなどが輸送されていたことが分かる。この表には取引額全体の数値はないが、表に示された品目のみを集計しても、1850年代末から1880年代初めまでの期間にどちらも増加傾向にあり、とくに上ビルマから下ビルマへの取引の伸びが著しいことを示している。

下ビルマから上ビルマへの主要取引品目は繊維製品と食料であるが、中でも米が最も重要であった。上ビルマにはヤメティン～パコック間にドライ・ゾーンと呼ばれる乾燥地帯があり、稲作には不向きな場所であった [Andrus 1948: 6]。コンバウン朝時代から上ビルマではチャウセを中心に灌漑水路の建設も進んだが、全体としては米が不足する地域であった。このため、下ビルマから上ビルマへは毎年米の輸送が行われており、1865～1885年の間に少ない年でも5,000トン、多い年には10万トンの米が送ら

れていた[FMSA (1869-1886): 11]。表2では1972/73年以降の数値しか記載がないが、年3万～6万トンの米が上ビルマに送られていたことが読み取られる。繊維製品の重量は得られないが、これを含んだとしても重量面でも米輸送量が最も多かったものと思われる。塩、魚介類、ピンロウジなども下ビルマへの依存度が高く、中にはシャン方面や、さらに国境を越えて中国方面に送られるものもあったものと思われる。

図7 下ビルマ～上ビルマ間交易額の推移 (1879～1896年) (単位:千ルピー)



出 所 : SABI (1871/72-1880/81): 86-87、SABI (1876/77-1885/86): 169-170、SABI (1881/82-1890/91): 230-231、NITB (1890/1)～NITB (1896/4)より筆者作成

一方、上ビルマから下ビルマへは金額的には木材が最も重要であった。1863年にウィリアム・ウォレス (William Wallace) がコンバウン朝のミンドン王から上ビルマでのチーク伐採免許を受け、ボンベイ・ビルマ貿易会社 (Bombay-Burma Trading Co. Ltd.) を設立して上ビルマのピンマナでチーク伐採を開始した[Wright, Cartwright & Breakspear 2015: 189、益田 1943: 98]¹²。その後、この会社の伐採地はチンドウィン川流域やシュウェポーに

も拡大し、上ビルマから下ビルマへ送られたチーク丸太は事実上この会社のもので独占されていた。このため、表2の木材の数値はボンベイ・ビルマ社のチーク丸太輸送であった。なお、この会社とコンバウン朝との間でチーク伐採を巡って対立が生じたことが、1885年からの第3次英緬戦争の引き金となった[伊東 1999: 301-302]。他にも綿花、アセンヤク、ヤシ砂糖などの流入もあり、金額的にはまだそれほどでもなかった石油は、この後上ビルマから下ビルマへもたらされる最も重要な品目となる。

表2 下ビルマ～上ビルマ間主要品目貿易額・量の推移 (1858/59～1883/84年)

下ビルマ→上ビルマ												
年	米		塩		魚介類(含ガビ)		ピンロウジ		繊維製品(千ルピー)			
	千ルピー	トン	千ルピー	トン	千ルピー	トン	千ルピー	(トン)	綿製品	絹製品	毛製品	計
1858/59	1,387	N.A.	446	N.A.	969	N.A.	201	N.A.	326	254	36	616
1861/62	1,417	N.A.	168	N.A.	1,664	N.A.	137	N.A.	571	368	70	1,009
1866/67	1,006	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	1,089	515	178	1,782
1867/68	4,234	N.A.	535	N.A.	2,001	N.A.	438	N.A.	2,390	1,177	340	3,907
1868/69	2,437	N.A.	470	11,600	1,891	15,800	369	1,500	1,857	953	398	3,208
1872/73	622	27,000	621	23,450	1,398	11,600	372	2,000	2,803	1,376	350	4,529
1878/79	3,692	58,000	378	13,200	1,766	16,900	986	3,000	1,823	1,643	391	3,857
1883/84	2,869	46,000	356	17,300	893	13,850	577	2,000	2,988	1,687	510	5,185

上ビルマ→下ビルマ												
年	木材		綿花		石油		ヤシ砂糖		アセンヤク		繊維製品	
	千ルピー	千トン	千ルピー	トン	千ルピー	千トン	千ルピー	トン	千ルピー	トン	千ルピー	千ルピー
1858/59	N.A.	N.A.	13	N.A.	138	N.A.	314	N.A.	161	N.A.	561	266
1861/62	N.A.	N.A.	348	N.A.	195	N.A.	449	N.A.	114	N.A.	722	259
1866/67	N.A.	N.A.	108	N.A.	207	N.A.	306	N.A.	131	N.A.	1,384	328
1867/68	N.A.	N.A.	272	N.A.	276	N.A.	633	N.A.	335	N.A.	1,738	450
1868/69	425	12,000	571	1,100	246	5,040	526	6,700	328	3,400	597	432
1872/73	475	9,000	1,280	7,550	473	3,960	717	9,500	509	5,600	791	227
1878/79	2,201	37,000	831	2,400	327	2,880	1,287	9,650	508	3,200	1,645	225
1883/84	2,320	40,000	1,506	4,800	520	3,960	1,159	10,300	1,329	6,750	970	218

注：原資料では塩、魚介類の単位はcwt(100ポンド)であるが、それ以外のcwt表記のものはすべて千cwtであるので、ここでは塩、魚介類も千cwtと見なしてトンに換算した。

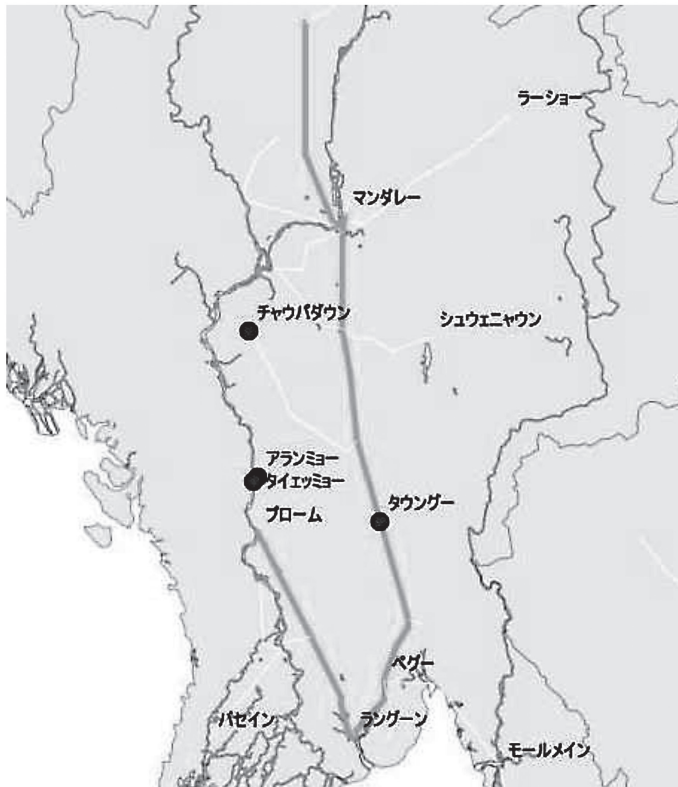
出所：FMSA (1861/62-1867/68): 32-33、FMSA (1869-1886): 12より筆者作成

(2) 鉄道開通後の状況

これまで下ビルマ～上ビルマ間の輸送を担ってきた主役は、イギリスのイラワジ運航会社 (Irrawaddy Flotilla Co. Ltd.) であった。この会社は1865

年に設立されて当初はラングーンとコンバウン朝との国境の町タイエツミョーの間を結び、後にマンダレー、バーモまでの区間を延伸して上ビルマへの乗り入れを行った[Wright, Cartwright & Breakspear 2015: 142]。このイラワジ運航社の汽船が鉄道開通前の下ビルマ~上ビルマ間の唯一の近代的交通手段であり、チーク丸太が川に浮かんで流されてきた他は、大半の貨物がこの汽船を利用していたものと思われる。鉄道開通後の1910年の時点でも会社の定期船がラングーン~マンダレー間で週3往復、マンダレー~バーモ間で週2往復運行されていた[Ibid.]。

図8 下ビルマ~上ビルマ間の流通検問所 (1892年)



出所 : NITB(1892/2): 1より筆者作成

1889年にラングーン～マンダレー間の鉄道が全通すると、下ビルマ～上ビルマ間の輸送ルートが水運と鉄道の2つに増えることになった。この鉄道経由の輸送が『ビルマ内陸交易記録』に収録されており、これを用いることで下ビルマ～上ビルマ間の交易量と額を把握することができる。当初は図8のうちタウンゲーとアランミョーの2ヶ所の検問所で調査を行い、対象は鉄道と汽船のみであったが、1892年第2四半期から陸路と漕船も対象とし、陸路はアランミョー、タウンゲー、タイエツミョー、チャウパダウン、漕船はアランミョー、タウンゲーで検問を開始した[NITB (1892/2): 1]。

この『ビルマ内陸交易記録』から、主要品目の輸送量を集計したものが表3となる。汽船と漕船については河川として集計されており、総計を除いてそれぞれの分担率については明らかにされていない。これを見ると、下ビルマから上ビルマへはやはり米の輸送量が多かったことが分かる。米輸送量は上ビルマでの米生産に連動しており、上ビルマで豊作となると輸送量は減少し、逆に不作が見込まれると米価格の上昇を見込んで早い段階から輸送が増加していた。このため、表のように年毎の輸送量の変動が大きい。鉄道と河川とでは河川の輸送量のほうが多いが、鉄道も多い年では5万トン程度の米を輸送していた。平均すると鉄道と河川の分担率は約3：7であった。

鉄道と河川の分担率を比較すると、米と油類は河川のほうが多いが、繊維製品、食糧、塩では両者が拮抗しており、ビンロウジは鉄道と河川の分担率が6：4と鉄道のほうが多くなっている。全体では鉄道と河川の分担率は36：62となっており、水運が競合していたのにもかかわらず鉄道輸送が健闘していたことが分かる。これは水運との競合のために鉄道側が賃率の引き下げを行っていたことも理由と思われ、例えば1895年にはラングーンからマンダレーへの繊維製品の輸送費はトン当たり1ポンド17シリング1ペニーから1ポンド12シリング6ペニーへと引き下げられていた[ARI (1895-96): 169]。水運では最も早い船でもラングーンからマンダレーまで7日かかっていたが、貨物輸送の場合は所要時間よりも輸送費の安さが好

表3 下ピルマ～上ピルマ間主要品目輸送量の推移 (1890～1896年) (単位: トン)

年	織製品						米						湘湖						食糧						塩						ペンウシ						総計					
	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計						
1890	N.A.	1,392	4,960	6,352	N.A.	43,529	12,763	56,292	N.A.	4,985	446	4,811	N.A.	18,091	7,716	25,778	N.A.	7,151	4,916	12,057	N.A.	1,703	1,394	3,097	N.A.	95,024	53,175	146,199	N.A.	1,085	1,812	2,897	N.A.	108,735	56,191	164,926						
1891	N.A.	1,851	1,832	3,782	N.A.	60,862	26,991	87,353	N.A.	2,797	678	3,465	N.A.	13,010	10,833	23,822	N.A.	7,789	5,833	13,613	N.A.	1,895	1,912	3,807	N.A.	108,735	56,191	164,926	N.A.	1,895	1,912	3,807	N.A.	108,735	56,191	164,926						
1892	-	1,691	2,116	3,807	1,583	32,807	53,062	147,552	-	3,081	882	3,973	53	15,085	11,061	26,838	17	7,009	6,090	13,115	8	1,392	2,398	3,676	1,724	141,050	93,943	236,717	1,724	141,050	93,943	236,717	1,724	141,050	93,943	236,717						
1893	6	2,262	1,464	3,733	6,949	87,885	34,743	128,278	-	3,040	926	3,966	524	21,432	11,839	33,795	111	6,619	6,687	13,416	21	1,548	1,889	3,428	7,678	136,403	60,997	226,078	7,678	136,403	60,997	226,078	7,678	136,403	60,997	226,078						
1894	6	2,278	1,425	3,708	4,402	83,804	5,055	43,261	1	4,178	1,136	5,315	669	17,810	11,706	30,184	144	9,635	7,671	17,450	25	1,310	2,312	3,647	5,341	136,663	60,997	226,078	5,341	136,663	60,997	226,078	5,341	136,663	60,997	226,078						
1895	2	2,383	2,020	4,405	3,149	25,834	31,331	32,214	1	3,819	1,853	5,672	582	18,446	12,643	31,081	214	11,877	8,974	21,165	26	1,054	2,104	3,158	4,014	146,860	60,997	226,078	4,014	146,860	60,997	226,078	4,014	146,860	60,997	226,078						
1896	2	2,209	2,865	5,075	4,474	75,883	30,983	111,320	-	3,578	1,511	5,089	414	16,033	11,475	27,922	127	8,670	8,107	16,904	14	1,196	2,315	3,525	5,440	121,576	80,241	207,257	5,440	121,576	80,241	207,257	5,440	121,576	80,241	207,257						
平均	4	2,242	2,466	4,812	5,139	70,017	26,773	100,217	0	4,141	1,240	5,382	573	20,479	12,839	33,700	153	9,807	8,046	17,955	23	1,533	2,395	3,904	6,049	127,121	74,886	200,040	6,049	127,121	74,886	200,040	6,049	127,121	74,886	200,040						
比率 (%)	0	49	51	100	5	70	27	100	0	77	23	100	2	61	38	100	1	55	45	100	1	39	60	100	3	62	36	100	3	62	36	100	3	62	36	100	3	62	36	100		

年	アセナヤウ						穀物・豆						油類						砂糖						丸太						総計									
	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計	運路	河川	鉄道	計				
1890	N.A.	3,336	1,299	4,635	N.A.	5	57	61	N.A.	13,634	420	14,053	N.A.	11,925	133	12,058	N.A.	6,507	179	6,686	N.A.	116,336	1,880	118,108	N.A.	262,672	12,352	295,024	N.A.	206,206	32,992	239,198	N.A.	262,672	12,352	295,024				
1891	N.A.	3,877	3,318	7,395	N.A.	1	59	60	N.A.	14,853	1,023	15,877	N.A.	14,607	149	14,815	N.A.	8,359	444	8,803	N.A.	75,884	6,295	82,179	N.A.	206,206	32,992	239,198	N.A.	206,206	32,992	239,198	N.A.	206,206	32,992	239,198				
1892	380	5,056	6,501	11,936	5	54	72	131	-	14,906	1,830	16,736	27	22,778	120	22,924	1	11,713	756	12,469	-	112,873	9,974	122,947	1,418	301,567	47,729	350,710	1,418	301,567	47,729	350,710	1,418	301,567	47,729	350,710				
1893	184	4,075	6,734	10,993	9	43	59	111	22	19,827	1,070	20,819	32	26,480	111	26,623	-	12,213	819	13,192	-	147,067	4,982	152,049	4,200	386,663	33,534	418,397	4,200	386,663	33,534	418,397	4,200	386,663	33,534	418,397				
1894	31	4,711	9,157	65	33	5,924	6,023	2	21,404	4,111	22,817	27	39,831	121	39,974	1	15,892	919	16,912	-	142,165	4,795	146,960	3,763	387,336	47,913	439,612	3,763	387,336	47,913	439,612	3,763	387,336	47,913	439,612					
1895	-	6,590	3,406	9,995	87	126	32,619	32,832	4	20,534	1,516	22,054	54	43,709	59	43,821	7	18,161	1,292	19,460	-	125,976	9,404	135,380	3,092	289,118	73,596	346,805	3,092	289,118	73,596	346,805	3,092	289,118	73,596	346,805				
1896	-	9,192	2,311	11,504	40	6	543	589	4	19,489	2,329	21,822	57	51,667	278	52,003	2	19,714	2,831	22,547	-	142,038	12,225	154,263	3,653	417,627	45,108	466,387	3,653	417,627	45,108	466,387	3,653	417,627	45,108	466,387				
平均	149	6,141	10,938	51	45	6,555	6,635	8	20,741	1,600	22,346	48	35,176	162	35,370	3	15,470	1,207	16,678	-	143,135	9,259	151,994	4,031	374,288	46,870	425,856	4,031	374,288	46,870	425,856	4,031	374,288	46,870	425,856					
比率 (%)	1	56	43	100	1	1	99	100	0	93	7	100	0	99	0	100	0	93	7	100	-	95	5	100	1	88	11	100	1	88	11	100	1	88	11	100	1	88	11	100

出所: NITB (1890/1) ~ NITB (1896/4)より筆者作成

まれており、鉄道側も値下げによって顧客を増やそうとしていたことが分かる。

他方で、上ビルマから下ビルマへの輸送については、河川経由が圧倒的に多くなっていたことが分かる。最も輸送量が多いのは丸太であり、平均して年15万トンが輸送されていた。先の表2では多くても4万トンであったことから、上ビルマ併合後に丸太輸送量が大幅に増加したことになる。鉄道も最大で1万トン程度の輸送を行っているが、分担率は5%と非常に低い。ただし、河川経由は川を流れてくるものであり、汽船での輸送は行われてなかった。次いで油類が多くなっており、平均値は3.5万トンであるが、この間に輸送量は年々増加していることが分かる。これは石油輸送の増加に伴うもので、後述するようにイラワジ川流域に油田が開発されていたことから、やはり河川水運の独壇場であった。砂糖、穀物・豆も河川経由が圧倒的に多く、鉄道の役割は非常に限定的である。

ところが、アセンヤクと米については鉄道輸送比率が高く、アセンヤクで約4割、米では事実上100%となっている。アセンヤクはアカネ科の植物から抽出したものであり、主成分はカテキンとなり、嗜好品もしくは染料として用いられる。アセンヤクの輸送量は1892年にかけて大幅に増加して1万トンを超えたが、これは上ビルマでの不作により住民が代替品としてのアセンヤクの生産を増やしたためと説明されていた[NITB (1891/3): 2]。米については1894～1895年にかけて上ビルマの豊作によって余剰米が発生し、これが鉄道によって下ビルマに輸送されてきたものである。河川経由がほとんど存在しなかったのは鉄道沿線での余剰米の発生によるものと考えられ、コンバウン朝時代から灌漑設備が整備されていたチャウセからの輸送が多かったものと思われる¹³。この2年間は下ビルマからの米輸送も大幅に減少し、1895年に至っては上ビルマからの発送量と上ビルマへの米到着量がほぼ並んだことが分かる。おそらくこれが上ビルマから下ビルマへの久々の米輸送であったものと思われる¹⁴。

全体として、鉄道開通後の1890年代には上ビルマから下ビルマへの輸

送が増加し、上ビルマの併合直後に見られたような下ビルマから上ビルマへの輸送が大きく上回る状況は変わっていた。表3のように、重量で見ても上ビルマから下ビルマへの輸送量のほうが多くなっており、平均値でも下ビルマから上ビルマへの輸送量の倍となっていた。先の図7を見ても、1893年に両者がほぼ並んだあとは上ビルマから下ビルマへの交易額のほうが上回っており、しかも年々増加していたことが分かる。ただし、これは主に木材と石油輸送によるものであり、鉄道開通の成果ではない。

(3) 鉄道と下ビルマ～上ビルマ間輸送

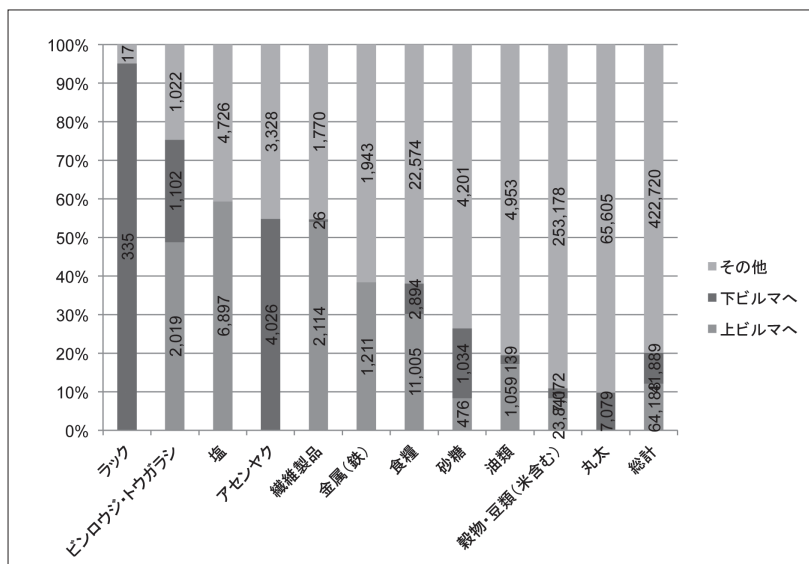
このように、鉄道は主に下ビルマから上ビルマへの食糧輸送面で存在感を発揮していたが、鉄道輸送全体で見ると、少なくとも1890年代においては下ビルマ～上ビルマ間輸送が占める割合は低かった。

図9は下ビルマ～上ビルマ間輸送が全輸送量に占める比率を、1890～1896年の平均値で主要品目別に並べたものである。全体では下ビルマ～上ビルマ間輸送の比率は総輸送量の2割となり、平均輸送量は下ビルマから上ビルマへが約6.4万トン、上ビルマから下ビルマへが4.2万トンと、ラングーンから見て下り方面の輸送のほうが多かったことが分かる。上述のように河川経由を含めると下りよりも上りのほうが2倍となるが、これは上り輸送の主役の木材と石油輸送に鉄道がほとんど関与していないためである。

品目別ではラックが全体の約95%と最も高く、以下ピンロウジ・トウガラシの約75%、塩の約60%、アセンヤクと繊維製品の約55%と続いている。このうち、ラックはシャン州が産地であり、上ビルマ経由でラングーンに向けて輸送されていたことを示すものであるが、全体の輸送量自体は約350トンと少ない¹⁵。ピンロウジ・トウガラシは下ビルマ～上ビルマ間の双方向に輸送があり、ピンロウジが下ビルマから上ビルマへ、トウガラシは上ビルマから下ビルマへと輸送されていた。アセンヤクは上ビルマから下ビルマへの輸送、すなわち後背地から外港への輸送となり、塩と繊維

製品は逆に外港から後背地への輸送となる。塩と繊維製品は比較的比率が高いが、これらは上ビルマのみならずシャンや中国方面へも送られていたことも要因と思われる¹⁶。

図9 下ビルマ～上ビルマ間輸送の鉄道貨物輸送に占める比率 (1890～1896年平均)



出所：表1、表3と同じ、より筆者作成

他方で、輸送量の多い穀物・豆類（米含む）と丸太については下ビルマ～上ビルマ間輸送が占める比率は低く、それぞれ10%程度にとどまっていた。穀物・豆類については下ビルマから上ビルマへの米輸送が含まれているが、その大半を占める米の輸送は圧倒的に外港であるラングーンに向けて輸送されていたはずであることから、後背地から外港への米輸送はほとんどが下ビルマ内で行われていたことを意味する。先の表3のように上ビルマの豊作時には上ビルマからもラングーンに向けて米輸送が見られるようにはなったが、少なくとも1890年代においてはそのような機会はむしろ例外であった。資料の制約からその後も上ビルマから下ビルマへの米輸送が見られたのかどうかは分からないが、たとえ存在したにせよ、下ビルマ

からラングーンへの米輸送が圧倒的に多い状況は変わらなかったものと思われる。

丸太についても同様であり、上ビルマからラングーンに向けて輸送される丸太が全体に占める比率が10%でしかなかったということは、残りはすべて下ビルマ発の輸送であったことになる。隣のタイではチーク輸送は基本的に河川経由で行われ、鉄道が開通してもチーク丸太の輸送は鉄道には転移せず、鉄道輸送は主に河川経由の輸送ができない東北部や東部のチーク以外の丸太のバンコクへの輸送に用いられていた[柿崎 2000: 258-268]。このため、ビルマにおいても同様に河川経由の輸送ができる場所では鉄道輸送の需要が発生せず、河川が利用不可能な場所に限って鉄道輸送が出現していたものと思われ、1890年代の時点では上ビルマで生産が急増したチーク丸太は大半が河川経由で輸送されていたことになる。

1890年代はラングーン～マンダレー間の鉄道が全通して間もない時期であり、主に下ビルマから上ビルマへの輸送、すなわち外港から後背地への輸送において鉄道はある程度の貢献を果たしたが、本来輸送量の多い後背地から外港への輸送面ではその機能は限定されていた。これは上ビルマ最大の都市であるマンダレーもラングーンと水運で結ばれており、水運がより安価な輸送条件を提供していたためである。

3. 主要輸送品目の輸送状況—1930年代—

(1) 後背地から外港への輸送①—米と砂糖—

本章では『ビルマ鉄道年次報告書』を手掛かりに1930年代の主要輸送品目の輸送状況を解明する。

米はビルマで最も重要な農産物であり、1930年代後半の生産量は年平均約730万トン、輸出量は約290万トンであった。鉄道においても最も重要な輸送品目であるが、年次報告書における米輸送に関する記述はさほど多くはない。全体の輸送量については表4のように1929/30年からのものが

記載されており、1930/31年以降は粳米の輸送量が減り精米の比率が高まっていたことが分かる。糠についても1935/36年以降の数値が得られ、米輸送全体では最高で140万トン程度、平均120万トン程度の輸送量があったことが分かる。

表4 米輸送量と駅別到着量の推移（1929/30～1940/41年）（単位：トン）

年	米輸送量				駅別到着量			
	粳米	精米	糠	計	ラングーン	モールメイン	バセイン	その他
1929/30	650,488	768,891	N.A.	1,419,379	1,050,340	42,581	28,388	298,070
1930/31	486,576	786,952	N.A.	1,273,528	942,411	38,206	25,471	267,441
1931/32	553,203	867,929	N.A.	1,421,132	1,051,638	42,634	28,423	298,438
1932/33	279,284	625,463	N.A.	904,747	669,513	27,142	18,095	189,997
1933/34	375,962	902,584	N.A.	1,278,546	946,124	38,356	25,571	268,495
1934/35	341,638	996,130	N.A.	1,337,768	989,948	40,133	26,755	280,931
1935/36	268,060	823,110	66,574	1,157,744	856,731	34,732	23,155	243,126
1936/37	283,332	852,825	83,693	1,219,850	902,689	36,596	24,397	256,169
1937/38	282,452	809,022	93,389	1,184,863	876,799	35,546	23,697	248,821
1938/39	306,186	928,486	99,630	1,334,302	987,383	40,029	26,686	280,203
1939/40	263,648	883,358	70,741	1,217,747	901,133	36,532	24,355	255,727
1940/41	332,145	746,920	42,739	1,121,804	830,135	33,654	22,436	235,579

注：駅別到着量は1939/40年の比率（ラングーン74%、モールメイン3%、バセイン2%）を基準に計算したものである。

出所：ARB (1939-40): 8、ARB (1946-47): 7より筆者作成

これらの米輸送の発地と着地についての記述はほとんどなく、わずかに1946/47年版の報告書に1939/40年時点の数値として総輸送量の74%がラングーン着で、他にモールメイン3%、バセイン2%の到着があるとの情報が載っているのみである[ARB (1946-47): 7]。残る21%は内陸への輸送とされており、これが前章で見た下ビルマから上ビルマへの輸送であったことになる。この比率を用いて駅別の到着量を計算したものが表4の右半分であり、ラングーンの到着量が平均92万トン、モールメインとバセインがそれぞれ3.7万トン、2.5万トン程度となる。なお、モールメイン、バセインともそれぞれ本線とは孤立した路線であることから、モールメインはイエー線からの米のみが、バセインはチャンギン～バセイン線の米のみがそれぞれ到着していたものと考えられる。

ビルマにおける米生産量は下ビルマに大きく偏っており、1935～1939年の5年間の平均値では下ビルマの生産量が585.7万トンであったのに対し、上ビルマは96.7万トンに過ぎなかった[益田 1943: 33-35]。このため、輸出米の産地は事実上イラワジ、ペゲー、テナセリムの3州に限られ、鉄道路線でいえばバセインとモールメインへの孤立線区を除けばイラワジ渓谷線、シッタン渓谷線のラングーン～タウンゲー間、そしてマルタバン線の沿線であった。先の図5のようにマルタバン線以外は1日2～3往復の貨物列車が設定されていたことから、この範囲が100万トンを超えるビルマの米輸送の中心区域であったものと考えてよからう。

次に、砂糖とサトウキビの輸送について見ていくことにする。砂糖については、製糖工場のある3駅発、ラングーン発、その他の駅発の3つに発送量が分けられていた。製糖工場は図10のように3ヶ所あり、シッタン渓谷線のゼーヤワディー、マルタバン線のニンパレ、ミッチーナ線の手サーモーであった。このうち、手サーモーの工場が最も古く1921年に操業を開始し、ゼーヤワディーは1934年の操業開始であった[Ibid.: 59]。表5を見ると、1933/34年から1935/36年までの間に輸送量が大きく増加していたことから、これがゼーヤワディー工場の操業開始によるものと思われる。なお、ニンパレの製糖工場は1935/36年中は操業を停止しており[RAB (1935-36): 68]、その後1937/38～1938/39年にも操業を停止していたようであり[ARB (1938-39): 10]、これらの年については手サーモーとゼーヤワディーからのみ出荷されていた。ただし、工場の生産規模はゼーヤワディーが最大であった[Andrus 1948: 152]。これらの地方の製糖工場からの砂糖は国内各地に向けて輸送され、最大の消費地であるラングーン向けの輸送が一番多かったはずである。一方、ラングーン発は主に輸入された砂糖であり、地方発の輸送量が急増する中で相対的にその比重を低下させていた。すなわち、地方での製糖工場の建設によって、後背地から外港へ向けての輸送が砂糖輸送の主流となっていったのである。

また、製糖工場への原料輸送としてのサトウキビ輸送も1930年代に増

加していた。サトウキビの生産はシッタン溪谷線沿いのヤメティン、タウンゲー、そしてミッチナー付近に集中しており、製糖工場も基本的には産地に立地していた[益田 1943: 58-59]。このため、輸送量が多いものの平均輸送距離はそれほど長くなかったものと思われる。ただし、一時操業を停止していたニンパレの製糖工場はピンマナからのサトウキビを用いており、これが1940/41年のサトウキビ輸送量と運賃収入の増加をもたらしていた[ARB (1940-41): 10]。砂糖の産地のジャワやフィリピンでは製糖工場にサトウキビを輸送するための専用鉄道が多数建設されたが、ビルマではそのようなものは存在せず、一般の鉄道を用いてサトウキビ輸送を行っていた¹⁷。

(2) 後背地から外港への輸送②—金属鉱石と丸太—

ビルマの鉄道において、最も平均輸送距離の長い貨物が金属鉱石であろう。ビルマ最大の鉱山が図10に示されたシャン州のボードウィン鉱山であり、雲南を目指して建設されたラーショー線の沿線に位置していた。この鉱山は当時世界でも有数の鉛鉱山であり、他にも亜鉛、ニッケル、銅、銀など多種の金属鉱を含んでいた[Andrus 1948: 122-123]。この鉱山はイギリスのビルマ・コーポレーション (Burma Corporation) が生産を行っており、鉱山で掘削された鉱石は18km離れたナムトゥーで精錬され、半製品に加工された状態でランゲーンに向けて出荷された。このため、鉄道で輸送されていた鉱石は実際には精錬された金属塊であった。なお、鉱山はラーショー線の最寄駅ナムヤオから約70km離れており、会社はナムトゥーを経由してナムヤオに至る軌間610mmの軽便鉄道を建設し、鉱石輸送を行った[鉄道省 1942: 63-64]。

表6のように、1930年代後半の時点で平均15万トン程度の金属鉱石がボードウィン鉱山から発送されていた。年による変動があるが、鉛塊と亜鉛精鉱の量が多く、鉄鉱石がそれに次いでいた。これらの金属鉱石はすべてランゲーンから輸出されるため、ナムヤオで本線の貨車に積み替えられ

た金属鉱石はラングーンまで運ばれていた。この間の距離は約900kmであり、ボードウィン鉱山からの金属鉱石輸送はかなりの長距離輸送となっていた。平時におけるラーショー線の貨物輸送の大半がこの金属鉱石輸送であったと思われ、先の図5に記載されたマンダレー～シポー間の1日1往復の貨物列車はこの金属鉱石輸送専用であったものと思われる¹⁸。ラーショー線は途中にスイッチバックもあり輸送能力は決して高くなかったが、奥地にあるボードウィン鉱山からの金属鉱石輸送には他に代替輸送手段がなく、なくてはならない存在であった。

表6 金属鉱石輸送量の推移（1936/37～1940/41年）（単位：トン）

	ボードウィン鉱山						モーチ鉱山	総計	
	鉛塊	亜鉛精鉱	鉄鉱石	銅マット	ニッケルスパイス	銀	計		ウォルフラム
1936/37	74,059	85,794	18,583	7,818	4,321	184	190,759	4,697	195,456
1937/38	78,142	74,587	23,760	7,564	3,555	186	187,794	5,185	192,979
1938/39	83,202	66,603	23,828	6,396	3,191	174	183,394	4,825	188,219
1939/40	77,021	32,516	22,658	6,362	1,390	186	140,133	5,857	145,990
1940/41	54,182	20,500	20,790	3,688	-	164	99,324	5,902	105,226

出所：ARB (1937-38): 8、ARB (1938-39): 9、ARB (1940-41): 9より筆者作成

一方、よりラングーンに近いカレンニ州のモーチにはウォルフラム鉱山があり、ここからの金属鉱石の輸送も鉄道で行われていた。この鉱山はボードウィンに次いで重要な鉱山であり、ウォルフラム（タングステン）と錫が採掘されていた。この鉱山はタウンゲの東約130kmの山中に位置し、ボードウィンのような専用鉄道もないことから輸送は極めて不便であった。当初は東のサルウィン河畔のケマピューまで陸路で輸送してからサルウィン川を下ってモールメインに出していたが、1920年代に南シャン州鉄道がシュウェニャウンまで全通すると、ケマピューから川をさかのぼってシュウェニャウンに運び、ここから鉄道でラングーンを目指すという相当な迂回ルートに変わった[Andrus 1948: 126-127]。さらに、1930年代に入って西のタウンゲーへの自動車道路が開通すると輸送ルートはタウンゲー経由に変わった。1936/37年には2,778トンがシュウェニャウン経由、2,407トンがタウンゲー経由であったことから、この年に新道路が開通し

たものと思われる[ARB (1937-38): 8]。

金属鉱石と同じく、丸太もラングーンに向けて輸送される品目であった。チークに代表される木材は内陸部から外港に送られる主要な産物であり、1935～1937年の平均値を見ると、チークの生産量が約49万トン、タイとカレンニ州からの輸入量が約4万トンであり、輸出が約24万トンであった[Saito & Lee 1999: 110]¹⁹。チーク以外木材の輸出は年間3万トン程度しかなかったが、国内需要は1930年代後半の平均で年間約48万トンとなっていた[Andrus 1948: 106-107]。

表7 丸太輸送量の推移（1932/33～1940/41年）

年	輸送量(トン)	平均輸送距離(km)
1932/33	141,135	293
1933/34	148,968	281
1934/35	176,383	291
1935/36	189,576	270
1936/37	212,555	281
1937/38	209,941	279
1938/39	206,681	285
1939/40	217,728	271
1940/41	279,303	288

出所：ARB (1937-38): 12、ARB (1938-39): 12、
ARB (1940-41): 12より筆者作成

表7のように、鉄道による丸太輸送量は1930年代において年間約20万トン存在し、米に次ぐ重要な輸送品目であった。木材需要がラングーンのみ集中するわけではないが、チークとその他の木材の生産量が年間約100万トンであることから、その5分の1が鉄道で輸送されていたことになる。丸太輸送については発地、着地の情報が一切記載されていないが、そのほとんどがラングーン着の輸送であったと思われる。この表には平均輸送距離が示されており、各年とも300km弱であったことが分かる。最初に建設されたイラワジ溪谷線のプローム、シッタン溪谷線のタウンゲーがそれぞれラングーンから約260kmの距離であったことから、プロームやタウンゲー付近が丸太輸送の発送の中心地であったものと推測される。

また、1920年代に建設されたピンマナ～チャウパダウン間の支線も丸太輸送に貢献したものと考えられる。ビルマのチーク林のうちの半数がイラワジ川とシッタン川に挟まれたベグー・ヨマ丘陵にあり、南北に細長く分布している[益田 1943: 101-102]。チャウパダウンへの支線がこの丘陵を横断する形で作られていることから、この線の主要な目的が丸太輸送にあったものと考えられる。さらに、先の図5のようにこの支線には1日1往復の貨物列車も設定されていることから、それなりの貨物輸送の需要があったことが考えられ、その可能性として最も高いのが丸太輸送である。

(3) 外港から後背地への輸送—石油と塩—

最後に、外港から後背地へ向けて輸送されていた品目として、石油と塩について考察する。ビルマは産油国であり、既に見たように1890年代から上ビルマから下ビルマへと石油が輸送されていた。ビルマの油田は図10のように主としてイラワジ川中流域に分布しており、中でもイエナンヤウンとチャウの産出量が最も多くなっていた²⁰。1890年当時はこれらの油田で採れた原油は船でラングーンに運ばれていたが、1908年に約440kmのパイプラインが完成し、これらの油田からの原油輸送はパイプラインによって行われることになった[Andrus 1948: 117]。ビルマの石油生産量の約75%はビルマ石油社 (Burma Oil Co. Ltd.) が担っており、ラングーン近郊のシリナムにある同社の製油所がビルマ最大の製油所であった[Ibid.: 117-118]。1930年代末のビルマの石油生産量は約2.7億ガロンであり、精製された石油製品の大半がインド向けに輸出され、その量は約2.1億ガロンであった[Ibid.: 117、日本ビルマ協会編 1942: 203]²¹。他方でビルマは石油製品を約2,600万ガロン輸入しているもので、差し引き約8,600万ガロン、約31万トンが国内消費分と換算される²²。

このため、鉄道の役割はラングーンで精製された石油製品の地方への輸送、すなわち外港から後背地への輸送に事実上限定されていた。表8はガソリンと灯油の輸送量を示している。1940/41年に輸送量が急増している

が、それまでは年間3～4万トンで推移しており、国内消費量のおよそ10%が鉄道で輸送されていたものと考えられる。石油製品についても発地と着地の情報がないが、発地の大半がラングーンで、着地は内陸部であったものと推測される。年によって若干の差は出るが、末期を除いてガソリンの平均輸送距離が300km弱、灯油が350km程度であった。ラングーンからの距離ではタウングー～ピンマナ間に当たることから、シッタン川流域が石油製品の主要な到着地であったものと推測される。なお、シャン州着の輸送量については2つの支線の末端の駅を対象とした数値が得られ、1927～1936年の間の平均到着量は約3,500トンであった[SARI (1927-28～1936-37): 723-728]²³。すなわち、輸送量の7～10%程度はラングーンからシャン州に輸送されていたことになり、このうち一部は中国に送られていたものと思われる。

表8 石油輸送量の推移 (1929/30～1940/41年)

年	ガソリン		灯油		計 輸送量(トン)
	輸送量(トン)	平均輸送距離(km)	輸送量(トン)	平均輸送距離(km)	
1929/30	12,326	N.A.	35,700	N.A.	48,026
1930/31	13,806	N.A.	34,017	N.A.	47,823
1931/32	9,768	412	30,383	314	40,151
1932/33	10,223	393	27,397	324	37,620
1933/34	8,819	411	26,448	333	35,267
1934/35	7,293	267	25,448	336	32,741
1935/36	7,336	232	26,310	339	33,646
1936/37	7,986	231	26,733	408	34,719
1937/38	8,198	238	24,244	417	32,442
1938/39	8,613	264	23,444	436	32,057
1939/40	19,834	596	23,186	444	43,020
1940/41	53,974	781	24,319	443	78,293

出所：ARB (1937-38): 11、ARB (1939-40): 11、ARB (1940-41): 11より筆者作成

なお、1939/40年からガソリンの輸送量が急増し、1940/41年には5万トンを超えているが、これは中国向けの援蒋物資としての輸送が増えたためである。1939年にラーショー～昆明間のいわゆるビルマロードが開通したことを受け、ラングーンからラーショーへの貨物輸送が急増したのであ

る²⁴。1938/39年までのガソリン輸送量はせいぜい年1万トン程度であったことから、1940/41年までに年4万トンのガソリンが援蒋物資として新たに輸送されるようになったことを意味する。1940/41年のラングーン発ラーション着の貨物輸送量は計18万トンであることから[Ibid.: 236]、そのうちの約4分の1がガソリンであったことになろう。それまでまとまった量の貨物の長距離輸送は金属鉱石輸送しか存在しなかった状況に、これだけの長距離輸送が突然発生したことは、ビルマの鉄道貨物輸送にとって大きな変化であった。

一方、塩については1930年代に輸送量が大きく増加し、重要度が高まっていた。塩の生産は長らく下ビルマの海岸地帯で行われていたが、植民地化後に安価な外国産の塩が流入したために生産が衰退していた[益田1943: 134-135]。上ビルマでは岩塩の産出もあるものの、基本的には下ビルマや国外からの海塩に依存しており、先の表2からも上ビルマの植民地併合以前に年間1~2万トンの塩が下ビルマから輸送されていたことが確認される。鉄道開通後も同様であり、表3では河川経由と鉄道経由の輸送がほぼ半々となっていた。これらの塩はラングーンから発送された輸入塩が大半であったものと考えられる。

表9 塩輸送量の推移 (1930/31 ~ 1940/41年) (単位：トン)

年	輸送量(トン)			平均輸送距離 (km)
	アマースト発	その他発	計	
1930/31	262	36,520	36,782	N.A.
1931/32	1,658	30,917	32,575	468
1932/33	6,590	28,086	34,676	480
1933/34	14,994	21,201	36,195	568
1934/35	18,368	16,664	35,032	626
1935/36	22,520	12,458	34,978	682
1936/37	16,611	16,622	33,233	651
1937/38	29,899	12,888	42,787	643
1938/39	32,511	11,312	43,823	628
1939/40	38,011	8,355	46,366	648
1940/41	58,183	9,180	67,363	590

出所：ARB (1940-41): 10より筆者作成

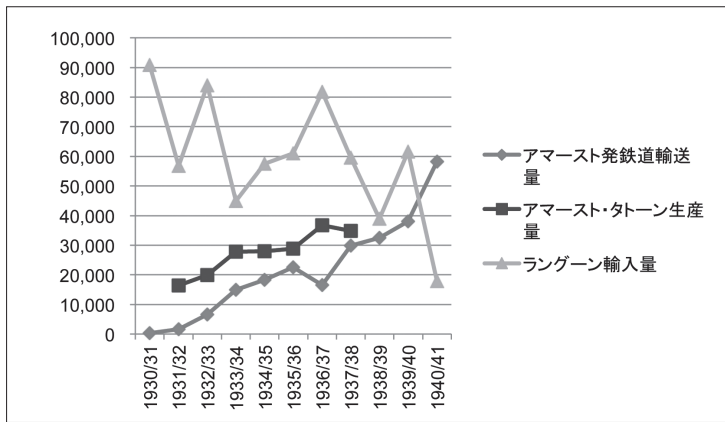
ところが、1930年代に入って下ビルマのアマースト付近での塩生産が復活し、鉄道で内陸部へと輸送されるようになった²⁵。表9のように1930/31年にはアマースト発の塩はわずか262トンに過ぎなかったが、1933/34年には1万トンを超え、1937/38年にはほぼ3万トンに達していた。その他発は大半がラングーン発であると思われるが、こちらはこの間一貫して減り、1930年代末には1万トンを下回るまで減少した。アマーストはイエー線の沿線に位置し、ここが新たな塩の発送地としての役割を担うことになったのである。しかし、イエー線はサルウィン川を挟んで孤立しており、モールメイン～マルタバン間では塩を船に積み替えて輸送していたことから、鉄道側では貨車をそのまま航送するかコンテナを利用することを検討していた[ARB (1937-38): 10]。

鉄道によるアマーストからの塩輸送が急増した背景には賃率の引き下げが存在し、これが結果としてアマーストの塩生産を復活させることになった²⁶。これは輸送量の増加とともに平均輸送距離の増加も招いており、表9のように平均輸送距離は1931/32年の468kmから1939/40年には648kmと200km弱伸びていた。ラングーンよりもアマーストのほうが南に位置することから、発地がアマーストに代わったことで運賃収入は増え、輸送量の増加も含めて賃率の引き下げ分は相殺されていたのである²⁷。なお、塩についてもシャン州の末端駅着の量が得られ、1927～1936年の到着量は年平均約5,000トンであった[SARI (1927-28-1936-37): 723-728]。これも一部はさらに中国へ向けて輸送されたものと思われる。

鉄道輸送量が増えるとともに、アマーストの塩生産量も順調に増加していた。図11はアマースト発の鉄道輸送量、アマーストとタトーンの塩生産量、そしてラングーンでの塩輸入量を示したものである。これを見ると、塩生産量と鉄道輸送量はほぼ比例して増加してきたことが分かる。ラングーンでの輸入量は年による変化が激しいが、全体として減少傾向にあり、1940/41年には大きく落ち込んでいる。ビルマの塩はドイツ、アデン、エジプトから輸入されていたので[Andrus 1948: 128]、第2次世界大戦の開戦

が塩の輸入量を大きく減らし、塩の国産化を推進したものと考えられる。アマーストの塩生産の復興が鉄道に大きく依存していたことが、この図から読み取られよう。他にさしたる輸送需要があったとは思われないイエー線は、こうして一躍重要な塩輸送ルートとして機能するようになったのである。

図11 アマースト塩生産量・発送量及びラングーン塩輸入量の推移 (1930/31～1940/41年) (単位:トン)



出所：ARB (1937-38): 10、ARB (1940-41): 10より筆者作成

4. 貨物輸送の特徴

(1) 典型的な外港～後背地間鉄道

これまで見てきたように、ビルマ鉄道での貨物輸送は外港～後背地間輸送がその中心であり、とくに後背地から外港への一次産品輸送に集中していた。最重要輸送品目である米は長らく貨物輸送量全体の約半数を占め、1930年代後半でも約30%を維持しており、その75%が外港ラングーンへの輸送であった。米以外にも木材、鉱石などが後背地から外港へと輸送され、ラングーン着の貨物輸送が貨物輸送全体に占める割合が非常に高かったものと推測される²⁸。このため、ビルマの鉄道は典型的な外港～後背地

間鉄道であり、最大の輸出品である米輸送がその主役であった。

ビルマの鉄道が外港～後背地間鉄道として機能するのは、ある意味当然のことであった。ビルマの鉄道網はラングーンを中心に放射状に建設され、主要幹線であるイラワジ溪谷線、シッタン溪谷線ともラングーンから内陸部へと向かう路線であった。シッタン溪谷線からは何本もの支線がさらに内陸部へと分岐し、シャン州へも2つの路線が到達していた。これに対し、海岸沿いの路線はペゲーからマルタバンに至るマルタバン線と、その延伸線であるイエー線に限られ、イラワジデルタ内の鉄道もバセイン～チャンギン間の路線のみであった。このような鉄道網の配置が、ビルマの鉄道を必然的に外港～後背地間鉄道として機能させることになったのである。

ビルマとその東隣のタイは地理的にも経済的にもよく似ており、鉄道網の状況も貨物輸送の状況も非常によく似ている。どちらも米輸出に特化したモノカルチャー経済を構築し、面積や人口規模も近似している。1941年の時点でタイの鉄道網の総延長は約3,200kmとビルマとほぼ同じ水準に達し、タイの鉄道網も外港バンコクを起点に放射状に伸びている[柿崎2010: 83-86]。マレー半島を縦貫する海岸沿いの路線が長い点がビルマとは異なるが、貨物輸送の中心は北部と東北部へ伸びる路線であり、やはり米が最大の輸送品目であった[柿崎2009: 162]。

両者の輸送の主役である米輸送について見ても、タイとビルマの米輸送の状況は非常に近似していた。タイの場合、1930年代後半（1935/36～1939/40年）の鉄道による米輸送量は年平均61.5万トンであり、総輸送量に占める比率は38%とビルマよりはやや高くなっていた[Ibid.: 398]。しかし、ビルマの場合には1930年代後半には鉄道資材輸送量が多いことが米輸送比率を引き下げる要因となっており、これを除くと上述のように37%となっていた。タイの米輸送量はビルマの米輸送量の約半分ではなかったが、同じ期間のタイの米輸送量も年平均152.2万トンであり[Ibid.: 397]、これはビルマの平均輸送量約290万トンの約半分となることから、ビルマもタイも米輸送量に占める鉄道輸送量は約4割であった。実際にラングー

ンとバンコクに到着する米の量で計算すれば、どちらも輸出量の3割程度に下がる²⁹。このように、ビルマの鉄道もタイの鉄道も内陸部からの米を外港に輸送することを主目的とする外港～後背地間鉄道であった。

(2) 限定された鉄道の役割

しかしながら、ビルマの鉄道は河川水運との関係において、タイの鉄道とは異なった状況にあった。タイの鉄道のうち、北部へ至る北線はチャオプラヤー川流域を北上する鉄道ではあったが、チャオプラヤー川は総延長約1,200kmの比較的短い川であり、汽船の遡上可能な区間も乾季にはバンコクから120km北方のアーントーン、雨季でも中流域となるバンコクから530kmのターク、680kmのウッタラディットまでに限られていた[柿崎2000: 32, 46-47]³⁰。このため、北線はバンコクとチャオプラヤー川上流域に位置する北部を結ぶ初の近代的輸送手段として機能し、北部の産品をバンコクに輸送する重要な機能を果たすことになった。さらに、バンコクとメコン川中流域に位置する東北部の間には山脈が存在して水運は全く利用できなかったことから、この間を結ぶ東北線は事実上唯一の交通路として機能し、東北部の産物の商品化に非常に重要な役割を果たしていた[Ibid.: 284-307]。

これに対し、ビルマのイラワジ川は全長約2,200kmの大河であり、このうち上ビルマ最大の都市マンダレーはもちろんのこと、ランゲーンから約1,600km離れたバーモまでも年中汽船が到達可能であった[Andrus 1948: 207-208]。図1のように、下ビルマと上ビルマを結ぶランゲーン～マンダレー間の鉄道はシッタン渓谷線とも呼ばれるようにイラワジ川とは並行していないものの、上ビルマの中心地マンダレーでは鉄道と水運が競合していた。イラワジ川の汽船は上述のように1865年に設立されたイラワジ運航社によって運行されており、鉄道のマンダレーまでの開通は所要時間の短縮には効果があったものの、輸送費の削減という点では大きな効果が見られなかった。このため、第2章で考察したようにマンダレーまでの鉄道が開通

した後の1890年代でも河川経由の輸送のほうが鉄道経由よりも多く、その傾向はより重量の多い後背地から外港への輸送で顕著であった。

このように、下ビルマ～上ビルマ間において既に水運が利用可能であり、汽船も就航していたことから、鉄道の開通による外港～後背地関係の変化はビルマにおいてはそれほど大きいとは言えなかった。第2章で見たように、1890年代の下ビルマ～上ビルマ間の鉄道輸送量は全体の2割でしかなく、鉄道輸送の中心は下ビルマ内の輸送であった。中でも、河口付近の潮位の変動により船の運行が制限されていたシッタン川流域に延びるシッタン溪谷線沿線からラングーン向け輸送が、鉄道輸送の中心であったものと思われる³¹。

一方で、これまで陸上輸送しか利用できなかった区間に建設された鉄道は、伝統的な駄獣を用いた輸送に比べてはるかに安価で迅速な輸送条件を提供したことから、タイの東北線と同じく沿線の産物の商品化に重要な役割を果たしたはずである。その代表が、マンダレー～ラーショー間のラーショー線である。この路線はマンダレーからシャン高原へと登っていく山岳路線であり、全区間ともイラワジ川支流のミッゲ川流域に位置するものの、川の上流部のため水運は利用できなかった。このため、従来この沿線の輸送はすべて陸路で行われており、それを代替した鉄道の役割は大きかった³²。

ラーショー線がもたらした具体的な外港～後背地間輸送の拡大は、ボードウィン鉱山からの金属鉱石輸送に他らない。この鉱山自体は5世紀頃から銀鉱山として利用されており、雲南からの中国人が採掘を行っていたが、19世紀半ばにカチン族がこの地に入り込んで中国人による採掘を中止させたという[Wright, Cartwright & Breakspear 2015: 224]。その後、コンバウン朝のミンドン王が鉱山を復活させようとしたが叶わず、植民地化後の1902年にビルマ・コーポレーションの前身のグレートイースタン鉱業(Great Eastern Mining Co. Ltd.)が設立され、中国人が銀採掘の際に捨てたスラグの中に含有する鉛を取り出すことにした[Ibid.]。折しもラーショー

線が1903年に全通したため、会社は鉱山に接続する軽便鉄道を建設して、スラグの輸送を開始したのである。当初はマンダレーで精錬を行っていたが、やがてナムトゥーに製錬所が設けられ、鉱石はこの地で加工されてからラングーンへ直接送られるようになった。このようなボードウィン鉱山の発展とラングーンからの輸出の拡大は、まさに鉄道による輸送条件の改善がなし得た成果であった。

そして、日中戦争という政治的な要因が大きいものの、1930年代末からはラングーンからラーショーへ向けて援蒋物資の輸送が急増し、これまで後背地から外港への輸送が中心であったラーショー線に逆方向の輸送が出現したのである。上述のように、1940/41年には約18万トンの貨物がラングーンからラーショーに到着していたが、この年にはボードウィン鉱山からの輸送が減ったため、ラーショー線の上り（ラングーン方面）の輸送量よりもラーショー着の下りの輸送量のほうが多くなっていた [ARB (1940-41)]。ラーショーからラングーンに戻る貨車でも中国からの商品が輸送されるようになり、とくに桐油の増加が目覚ましかったという [ibid.]³³。このように、ラングーンが中国南部の外港としての機能を強化したことで、ラーショー線を筆頭にビルマ鉄道の外港～後背地間鉄道としての機能が過去最高のレベルまでに高まったのである³⁴。

おわりに

本論は第2次世界大戦前のビルマ鉄道の貨物輸送の状況を、主に『ビルマ内陸交易記録』と『ビルマ鉄道委員会年次報告書』から得られる輸送統計を用いて説明することを目的とした。ビルマの鉄道建設は1870年代から始まり、第2次世界大戦までに約3,300kmの鉄道網が構築された。鉄道網の拡張とともに貨物輸送量も増加したが、最も重要な輸送品目はこの間一貫してビルマの最重要輸出品目であった米であり、その比率は1910年代までは総輸送量の約半分、1930年代後半にも約30%を維持していた。

『ビルマ内陸交易記録』に記載された1890年代の下ビルマ～上ビルマ間の鉄道輸送の状況を考察すると、従来から存在した河川経由の輸送と比べて、鉄道は上ビルマから下ビルマへの輸送よりも、下ビルマから上ビルマへの輸送において重要な役割を果たしていたことが確認された。しかし、輸送量全体では石油、丸太の輸送が存在する上ビルマから下ビルマへのほうが多く、とくに主要輸送品目であった石油と丸太輸送は圧倒的に河川経由の輸送量のほうが多かったことから、全体としては下ビルマ～上ビルマ間の鉄道輸送量は河川経由に比べてはるかに少なくなっていた。このため、鉄道輸送全体に占める下ビルマ～上ビルマ間輸送の比率も2割程度と低く、この時点では下ビルマ～上ビルマ間輸送の重要性は高くなかった。

一方、1930年代後半の主要輸送品目の輸送状況を『ビルマ鉄道委員会年次報告書』の統計を基に分析すると、若干ではあるが輸送ルートが解明できた。米については全体の約75%がラングーン着の輸送であり、砂糖については地方に存在した3ヶ所の製糖工場からの輸送が中心となり、製糖工場周辺でサトウキビ輸送もかなり存在していた。木材と石油については推測の域を出ないものの、前者はシッタン川流域やチャウパダウン支線が主要な発地であり、後者はほとんどがラングーン発の輸送ではあるが、1930年代末からは援蔭物資としてのシャン州のラーショー着の輸送が急増していることが確認された。さらに、金属鉱石についてはラーショー線沿線のボードウィン鉱山からラングーンへの輸送が圧倒的に多く、塩についてはイエー線沿線のアマーストからの輸送が急増していたことが明らかとなり、どちらも鉄道への依存度が高かった。

このように、ビルマの鉄道は米が最重要輸送品目であり、米を中心とした一次産品の後背地から外港への輸送を主流とした、典型的な後背地～外港間鉄道であることが確認された。下ビルマ～上ビルマ間の輸送では、イラワジ川経由の水運との競合で鉄道による外港～後背地間輸送の拡大はそれほど顕著ではなかったものの、水運が利用不可能であったシャン州発着の輸送については、金属鉱石輸送に代表されるように鉄道開通が外港～後

背地間輸送の拡大に貢献し、その機能は援蔭物資の輸送が急増した1930年代末に過去最高のレベルに高まったのである。

本論では限られた情報源を基に、ビルマ鉄道の貨物輸送状況の解明を試みたが、とくに最大輸送品目の米については、ラングーン到着量の推計はできたものの、具体的な発地については解明できなかった。このため、今後も新たな資料の発掘を進めると同時に、米の生産量の統計を用いて各地の余剰米量を算出し、どこからどの程度の量の米の発送が可能であったのかを推計することで、当時の米輸送の状況をより具体的に明らかにする必要がある。

註

- 1 それでも 1899/00 年版までは各鉄道の輸送状況について、増加や減少の要因や顕著な変化についての記述があるが、1900 年版以降はそのような情報も記載がなくなる。
- 2 マウンの研究が 1914 年までを対象にしている理由も、おそらく英国議会文書から入手可能であった期間がこまであったことによるものと思われる。
- 3 資料名は当初『鉄道・河川交易 (Note on the Rail-borne and River-borne Trade Returns of Burma)』であり、1892 年第 2 四半期からこの名称となった。
- 4 後述するように 1892 年第 2 四半期から陸路 (道路) と漕船経由の輸送も対象となる。
- 5 ビルマ鉄道の運営は 1896 年から民間のビルマ鉄道会社が委託運営を行っていたが、ビルマのインドからの切り離しを機に政府直営となり、ビルマ鉄道委員会が管理を行うことになった [鉄道省 1942: 3]。
- 6 輸送密度 (人キロ、トンキロ) は輸送量に平均輸送距離を乗じて得られる数値であり、本来はこれを総延長で除して km あたりの輸送密度を算出する。
- 7 タイでは貨物輸送密度は 1910 年代に漸減したものの、1920 年代に東北部に路線が延伸される過程で大きく増加し、世界恐慌前に過去最高の約 500 トン /km の水準に達していた。一方、旅客輸送では 1900 年代半ばの約 4,500 人 /km が最高値であり、以後漸減して 1920 年代は 2,000 ～ 2,500 人 /km 付近でほぼ一定していた。

- 8 混合列車は客車と貨車を同時に連結した列車であり、貨物列車を設定するほど貨物輸送量が多くない区間で運行されていた。
- 9 表1の原資料によると、鉄道資材の輸送量は年による変動が激しいものの、1910年代半ばまでの最高値は1888年の約15.6万トンであった。
- 10 ARB(1937-38)によると、鉄道資材の輸送量は5ページの品目別輸送量一覧表では89万9,554トンと書かれているが、統計部門の表27によると鉄道資材(railway materials)の量は2万600トンに過ぎず、燃料(fuel)26万7,600トン、その他資材(general stores and materials)61万1,400トンとされており、品目別輸送量一覧表はこの3項目の合計値であると思われる。
- 11 このファーニバル文書の入手に際しては、東京外国語大学名誉教授の齊藤照子氏に便宜を図っていただいた。この場を借りて御礼申し上げる。
- 12 益田は免許を得たのは1862年であると記述している[益田1943: 89]。
- 13 1895年に粗米輸送収入が増加した理由として、『インド鉄道年次報告書』ではチャウセ付近からの長距離輸送が発生したことを理由の1つに掲げていた[ARI(1895-96): 137]。
- 14 1853/54年に下ビルマが不作に見舞われた際に、豊作であった上ビルマから米が送られたが、その後は一貫して上ビルマは下ビルマからの米に依存していたという[Thant 2001: 143]。
- 15 ラックはラックカイガラムシの糞で作られた巣であり、ラッカーやニス原料として用いられる林産品の1つである。
- 16 例えば、1892年第1四半期の『ビルマ内陸交易報告』では上ビルマへの綿糸の輸送増加の理由としてシャン北部と中国西部での需要増が掲げられており[NITB(1892/1): 3]、同年第2四半期の報告書では上ビルマへの塩輸送の増加もシャン北部、南部と中国西部での需要増が理由とされていた[NITB(1892/2): 4]。
- 17 サトウキビは収穫後迅速に製糖工場に納入しなければならなかったことから、ジャワ、フィリピンのネグロス島、台湾など砂糖の産地ではサトウキビを輸送するための専用の軽便鉄道が多数建設された。
- 18 図5の原資料ではミョーハウン～シポー間の貨物列車が1往復で、シポー～ラーショー間には混合列車が1往復しか設定されていないことになっているが、実際にはこの貨物列車がナムヤオを発着して金属鉱石輸送に従事したものと考えられる[鉄道省1942: 34]。
- 19 タイとカレンニからの輸入は、サルウィン川流域のタイ領内やカレンニ州内で伐採されたチークがモールメインに到着していたものである。

20 1940年の石油生産量は計2.7億ガロンであり、うちイエナンヤウンが約1億ガロン、チャウが1.6億ガロンと、この2ヶ所で全体の約95%を占めていた[Andrus 1948: 117]。

21 生産量は1938～1940年の平均値、輸出量は1938/39～1939/40年の平均値である。

22 製品によって比重が異なるが、ここでは1ガロン＝3.6kgで換算した。

23 これはビルマの国境貿易の統計として記載されているもので、バーモ、シャン3駅（ラーショー、ヘーホー、シュウェニャウン）、ティンガンニナウン（コーカレイッ）の3地点を通過した貨物を国境交易と見なしたものである。シャン3駅のうち、ラーショーがラーショー線の終点、ヘーホー、シュウェニャウンは南シャン州鉄道のそれぞれ途中駅と終点であった。

24 この道路は日中戦争により重慶に避難した国民党の蒋介石政権を支援するためのいわゆる援蒋介石ルートの一つとして旧道を整備して自動車の通行可能としたものであり、1937年末に着工されて1939年初めに完成した[益田 1943: 23-24]。

25 水運で輸送可能であったラングーンへの鉄道による塩輸送は皆無であったはずである。1935/36年には沿岸水運で輸送された塩は計4,810トンで、アマーストからラングーンへの塩輸送は輸入塩との価格競争で前年に比べて半減したものの、内陸部への輸送はその影響を受けなかったという[RAB (1935-36): 96]。

26 1937/38年に塩産業の奨励策として塩の賃率の引き下げが行われていたとの記述がある[ARB (1937/38): 10]

27 双方の輸送経路が異なるペゲーまでの距離を比べると、ラングーン～ペゲー間が74kmなのに対しアマースト（タンビューザヤッ）～ペゲー間は193kmであり、アマースト発の輸送距離は約120km伸びることになった。

28 第2次世界大戦後の1950年代後半の数値であるが、1955/56～1957/58年の貨物輸送量は平均264万トンであり、うちラングーン発が平均27.7万トン、ラングーン着が平均90.1万トンと、ラングーン着の貨物輸送は全体の34%を占めていた[ARB (1958-59): 6, 11]。

29 1935/36～198/39年のバンコク到着量は、年平均約42万トンであった[SYT (1935/36-1936/37): 226-228, SYT (1937/38-1938/39): 224-226]。

30 これは湾曲した河川経由の距離であり、現在の道路距離ではタークが430km、ウッタラディットが490kmの距離となる。

31 シッター川は河口付近の潮位の変動が大きく船の航行に不向きであり、定

期汽船の航行は行われていなかった。ただし、ペゲー川とシッタン川を結ぶ運河を用いれば海に出ずにラングーンに至ることが可能であり、タウンゲー付近からも漕船でラングーンまで川を下って到達することができた [Andrus 1948: 209]。

³² 実際には鉄道に並行する道路が先に整備されていたが、道路状況はよくなく、雨季には通行不能の区間もあったことから、鉄道と並行する区間での自動車輸送は少なかった [Andrus 1948: 226-227]。

³³ 桐油はアブラギリの種子から得られる植物油で、ランプの燃料に用いられてきた。

³⁴ これと全く同じ状況が、同じく援蒋ルートの一つであるベトナムと雲南を結ぶ滇越鉄道でも出現していた [柿崎 2013: 109-210]。

引用資料

Annual Report of the Burma Railway Board. (ARB)

Annual Report on the Railways in India. (ARI)

Furnival's Manuscript, Statistical Appendix.(FMSA)

Note on the Internal Trade of Burma. (NITB)

Report on the Administration of Burma. (RAB)

Statistical Abstract Relating to British India. (SABI)

Statistical Year Book, Thailand (Siam). (SYT)

引用文献

Andrus, J. Russell [1948] *Burmese Economic Life*. Stanford, Stanford University Press.

伊藤利勝 [1999] 「帝国ビルマの形成」石井米雄・桜井由躬雄編『東南アジア史

①大陸部』山川出版社 pp. 278-302

柿崎一郎 [2000] 『タイ経済と鉄道 1885～1935年』日本経済評論社

柿崎一郎 [2009] 『鉄道と道路の政治経済学 タイの交通政策と商品流通 1935～1975年』京都大学学術出版会

柿崎一郎 [2010] 『王国の鉄路 タイ鉄道の歴史』京都大学学術出版会

柿崎一郎 [2013] 「滇越鉄道の経済的役割 1910～1940年 一貨物輸送統計の分析一」『横浜市立大学論叢』人文科学系列第65巻第1号 pp. 183-216

Maung Shein [1964] *Burma's Transport and Foreign Trade in Relation to the Economic Development of the Country (1885-1914)*. Rangoon, University of Rangoon.

- 益田直彦 [1943] 『南方圏の資源 第四巻 ビルマ篇』 日光書院
- 日本ビルマ協会編 [1942] 『ビルマ統計書』 国際日本協会
- Saito, Teruko & Lee Kin Kiong [1999] *Statistics on the Burmese Economy: The 19th and 20th Centuries*. Singapore, ISEAS.
- 鉄道省 [1942] 『南方交通調査資料 第2部―第6分冊ビルマ交通篇―』 鉄道省
- Thant Myint-U. [2001] *The Making of Modern Burma*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Wright, Arnold, H.A. Cartwright & O. Breakspear . [2015 (1910)] *Twenty Century Impressions of Burma*. Bangkok, White Lotus (reprint).