



ヒューマニティーズセンター  
Humanities Center

# 英領インドにおける 「株式会社」の地理学

川村 朋貴  
関戸 一平



# 英領インドにおける「株式会社」の地理学

---

序章 インド都市経済の現在と過去 .....	2
1 研究史 .....	7
2 データと分析方法 .....	12
3 英領インドの株式会社（1907～1938年） .....	19
4 地域的特化 .....	28
5 「一極集中的企業集積」パターンの比較研究（1）：インド東部 .....	48
6 「一極集中的企業集積」パターンの比較研究（2）：インド西部 .....	63
むすびにかえて .....	80
参考文献一覧 .....	84
図表一覧 .....	88
著者紹介 .....	89

# 英領インドにおける 「株式会社」の地理学\*

## 【概要】

本研究は、1907-1938年の膨大なデータに基づいて、英領インドにおける株式会社活動の急速な成長を明らかにするものである。株式会社の数と登記場所、それらの産業構成を検討した後、われわれは空間的企業集積パターン、産業部門別の特異性、地域的特化、そして地域経済と世界経済との相関関係などのいくつかの傾向を描いた。本研究の関心は、英領インドの長期的経済成長のあり方を明示するだけでなく、今日のグローバル経済の急速な進行のなかで出現する経済成長の「場」をめぐる経済地理学的議論とも関連づけることである。

## 【キー・ワード】

英領インド、株式会社、企業集積、カルカッタ、ボンベイ、経営代理商会、綿業、地理情報システム（GIS）

---

\* 本研究は、「アジア歴史空間情報システムによるグローバル・ヒストリーの新研究（代表：水島司）」日本学術振興会「課題設定による先導的人文・社会科学研究推進事業（グローバル展開プログラム）」（2014年2月～17年1月）の研究成果の一部である。

# 序章 インド都市経済の現在と過去

## 現代グローバル経済とインド

近年において、世界人口の半数が、世界全体の国内総生産の80%を創出している「都市」に在住している。しかも、2025年には、世界人口の1/5が集中するわずか600の中心都市が、全世界のGDPの約60%を創出すると予想されている（McKinsey Global Institute 2011；PricewaterhouseCoopers 2009）。これは、現代グローバル経済の諸活動が圧倒的に世界の最大都市群に集中・集積していることを意味する。より興味深い特徴は、都市GDPの成長がアジア（特に中国とインド）と中南米（メキシコとブラジル）の諸都市、とりわけ15万人～100万人未満の中規模都市から生じるだろうと予想されている点である。そのような都市は、概して、各国における金融業、サービス産業、多国籍企業本社などの集中地であると同時に、革新・創造性・文化の中心地でもある。こうして急成長を遂げている都市経済は、その活動の自立性を国家のおよび世界的レベルで増加させながら台頭する都市クラスターとなって進化し続けている。

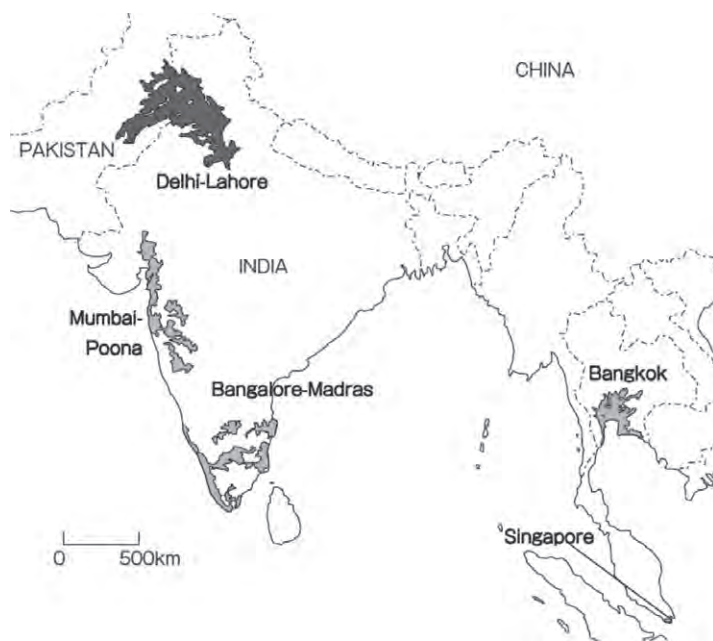
フリードマンやサッセンらの「世界都市」論を持ち出すまでもなく、同時代のグローバル化という現象は、「都市」を社会科学や政策決定論の中心的アジェンダにしてきた（ノックス・テイラー 1997）。経済地理学研究では、上記のような高度に成長した都市経済は、「都市地域（city-regions）」あるいは「メガ・リージョン（mega-regions）」と名付けられる。それは、大都市群とその周辺の後背地が交通・通信インフラによって一体となった21世紀型の多極分散的集積経済圏として、かつ現代グローバル経済のエンジンとし

て考えられている (Scott 2001 ; Hall and Pain 2006 ; Florida 2008 ; Scott 2019) <sup>1</sup>。

ホールとペインは、「メガ・リージョン」の事例研究としてヨーロッパ経済圏を取り上げるのに対して、スコットは、グローバル資本主義経済においては、むしろ、植民地時代を経験した第三世界の諸都市がより重要な役割を果たしていると指摘する。ロイも、「グローバル・サウス」(ラテン・アメリカ、南アジア、東・東南アジア、アフリカ、中東)の都市的経験を重視した21世紀の都市(圏)研究を提案する (Roy 2009)。フロリダは、2006年では世界トップ40の「メガ・リージョン」のうち、アジアには12の「メガ・リージョン」が急成長していたと分析する (Florida 2008)。そこでは、タイやシンガポールのみならず、インドにも「デリー=ラホール地帯」が一大「メガ・リージョン」として確認され、将来的には「バンガロール=チェンナイ地帯」と「ムンバイ=プネー地帯」もそれに加わると予想されている (図序-1)。

---

1 スコットのいう「都市地域」とは、広範な超国家的諸関係の中で緊密化し偏在化した資本・労働・社会生活の集積地のことである。そこでは、単に人口が多いだけではなく、空間的集合性と地域的集団化のダイナミズムによって、生産・消費市場や学習・創造・イノベーションなどの拠点が凝集する巨大な経済空間となっている。他方、フロリダが提唱する「メガ・リージョン」とは、巨大人口を抱える大都市と、労働と資本が極めて低いコストで再分配される周辺後背地が一体となって急成長する地域経済圏と定義される。



図序－１ 現代南・東南アジアの「メガ・リージョン」  
出典：岡橋 2012：11.

## 第二次世界大戦前のアジア企業集積都市

ところが、一世紀前のインドでは、少し様相が違っていた。表序－２は、20世紀初頭のインドと香港で発行された『商工人名録』に基づいて、アジア諸都市で営業していた企業数のランキング（上位10都市）を示している。当該期のその経済的規模や経済的勢力図を表わす一つの指標と考えてもよいであろう。

表序－２で最も顕著な記すべき特徴は、第二次世界大戦以前のアジアにおいて最大の企業集積地域が英領インドであったということである。この事実は、アジア経済史研究ではあまり語られていないように思われる。英領インドにおいて、企業集積という点で最大の都市がカルカッタであり続けているのが特徴的である。この特徴こそ、図序－１とはまったく違う点である。カ

表序-2 アジア各都市の企業集積ランキング（1908年、1925年、1936年）

	1908		1925		1936	
1	カルカッタ	1,539社	カルカッタ	3,276社	カルカッタ	2,422社
2	ボンベイ	623社	ボンベイ	1,587社	上海	2,214社
3	上海	612社	上海	876社	香港	1,267社
4	香港	508社	香港	528社	マニラ	842社
5	シンガポール	318社	マドラス	427社	ボンベイ	827社
6	マニラ	259社	シンガポール	287社	シンガポール	606社
7	横浜	251社	神戸	241社	天津	491社
8	マドラス	229社	天津	229社	神戸	353社
9	神戸	197社	マニラ	152社	マドラス	308社
10	天津	190社	広州	135社	東京	225社

出典：TID 1908, 1925, 1936；Directory and Chronicle for China. 1908, 1925, 1936.

ルカッタの次位は、1936年には上海、香港、マニラに抜かれる<sup>2</sup>が、それ以前ではボンベイであった。カルカッタでもボンベイでも、1908年から1925年にかけて企業数がほぼ倍増し、都市経済の急成長を経験していたのではないかと考えられよう。この企業集積ランキングでは、インドのもう一つの植民地都市であるマドラスは、企業数は相対的に少なかったものの、1908年の8位から1925年の5位にまで上昇した。1925年時点では、アジアの企業集積都市トップ5のうち、3つがインドの都市で占められたのである。現代インド最大の「メガ・リージョン」を形成するラホールとデリーは、1936年の時点でも未だ頭角を現していなかった点も極めて興味深い。

このように、第二次世界大戦前のアジアにおいて欧米系・アジア系「企業」が最も集中立地した「場」が、なぜ英領インドであり、その主要な「都市」であったのか、逆に言えば、そのような場が、これらの企業にどのような「力」を与えたのだろうか。そして、企業の立地戦略や営業活動が、英領インドとその諸都市という場の経済と社会にどのような影響を与えたのだろうか。本研究では、「都市（経済）」と「企業」をキー・ワードにして、英領インドに

2 このランキングでは、上海、香港、シンガポールも常に高い位置に付けていたが、マニラの高い順位も極めて興味深い。永野善子の研究によると、1888年におけるフィリピン貿易の主要品目は、輸出部門ではマニラ麻、砂糖、タバコ、コーヒー、コブラで、輸入部門では綿製品、米、絹製品、毛織物、植物性繊維製品、鉄鋼とその製品、穀類とその製品であり、その極めて重要な貿易相手はイギリス貿易市場圏に属する香港ならびにシンガポールであったという（永野 2001）。しかし、20世紀初頭においてマニラで営業活動した諸企業のなかには、イギリス系や華人系のみならず、アメリカ系、特に南米系の企業が数多く含まれ、マニラはまさに環アジア太平洋経済圏の縮図のようであった。



おける株式会社の地理学を試みる。本研究によって、現代インドの「メガ・リージョン」と類似する経済空間像や、逆にかなり異なる経済空間像が提出される結果となり、その底流にある根深い歴史性が感じられるであろう。対象となる時期は、1906年恐慌以降、第一次世界大戦と世界大恐慌を経て、第二次世界大戦前夜までの約30年間である。

## 本研究の内容構成

本研究の中身は、6つの章で構成されている。

第1章では、本研究の前提となる既存研究のいくつかを紹介する。

第2章では、本研究の目的に関わるいくつかの方法論を紹介し、分析の方向性を明示する。そして、その分析のために利用した主要な史資料を詳しく紹介し、地理情報システム（GIS）という分析ツールに最適な史料情報を確認する。

第3章では、20世紀初頭における英領インドの株式会社の数的趨勢や業種の特徴、そしてインド全域での企業立地場所を明らかにする。

第4章では、株式会社の地理学の視角から、英領インドにおいて特徴的な2つの地域経済空間パターンを明示する。すなわち、インド東部とインド西部に見られる「一極集中的企業集積」パターンと、インド南部とインド北部に見られる「多極分散的企業集積」パターンである。

第5章ならびに第6章では、インド東部とインド西部における「一極集中的企業集積」パターンの比較研究を行なう。前者では、経営代理商会の事例を通して、カルカッタとその後背地が一体となった空間的集積パターンが、また後者では、綿業の事例を通して、ボンベイとその後背地との空間的集積パターンがどのような特徴を持っていたのかが、議論の中心となる。その際、分析の対象にカルカッタやボンベイの都市経済的空間構造も分析の対象となっている。

最後に、本研究の分析結果をまとめておきたい。

# 研究史



図1-1 インドの主要工業地帯(1950年)  
出典: Karan and William 1959: 271

1979 ; Bagchi 1971 ; Roy  
2017) <sup>3</sup>。また、経済地理

学研究でも、独立後のインドで輸入代替工業化が継続的に進展する過程において、製造業の地理的分布とその特徴が明らかにされてきた (Trewatha and Verber 1951; Karan and William 1959)。

地理学者のカランは、1950年の工場調査データに基づき、六大主要産業（食品加工、機械、綿織物、ジュート、化学、鉱物加工・金属）の位置的パター

3 この輸入代替工業化の速度は、1914 年以降、特定の国内産業に付与された高関税障壁の政策的効果もあり、より急速になった。レイによると、多くの既存産業が、1941 年までのインドでの全民間投資の 78% を吸収するカルカッタ、ボンベイ、そしてそれらの後背地に集中した (Ray 1979 : 47-49)。

ンを分析し、独立後のインドにおける「産業集積」の地域的特化を強調した(Karan 1958)。たとえば、機械産業や化学産業はベンガル—ビハール工業地帯とボンベイ周辺に特化し、ジュート産業や鉱物加工・金属産業はベンガル—ビハール工業地帯に、そして綿工業はボンベイ周辺とアーメダバード周辺に極端に集積していたという特徴が明らかにされたのである<sup>4</sup>。

そのうえで、彼は、四大産業地域と8つの小産業地域、そして13の極小産業地区を特定し、その分布を地図で表した(図1-1を参照)。現代インドのメガ・リージョン分布(図序-1)との比較において、ここで注目したい点はベンガル—ビハール工業地帯の卓越性と、デリー—メーラト地域の希薄な存在感であろう。さらに、ボンベイ—プネー工業地帯、アーメダバード—バローダ工業地帯、そしてマドゥラー—コイナートル—バンガロール工業地帯は、最も繁栄した経済地域として現代インドにも引き継がれているという点も、実に興味深い。パキスタンと東パキスタン(1971年以降、バングラデシュ)のデータが入っていれば、どのような産業集積の分布図が描かれていたのだろうか。

ロイは、1931年の人口調査データに基づき、英領インドの製造業分布に関して言及する<sup>5</sup>。彼は、①小規模産業における雇用の約半数が連合州、パンジャブ、そしてマドラス管区に集中したこと、②大規模産業がボンベイ管区とベンガル管区に集中していたこと、さらに③大規模産業による「港」と「銀行」への依存関係などの諸特徴を挙げた。そして、ロイは、カルカッタとボンベイが、1914年以降、運輸・金融のようなサービス産業に急速に特化するようになり、両都市の周辺後背地をその拡大する影響圏にますます組み込んでいった点を強調した。

4 食料加工産業の分布は、次の8地区に細分化されていた。①アッサムと②ダージリンの茶業、③カルカッタ—ガンジス下流と④ゴータヴァリー下流の精米業、⑤ボンベイ周辺と⑥デリー周辺を含むガンジス上流の製粉業、⑦ガンジス中流の製糖業、⑧ケーララ—南マイソールの調味料・香辛料・魚油・魚粉・コーヒーの各産業。

5 ロイは、「製造業」部門を、熟練工を中心とした「小規模産業(手織工、皮革工、真鍮工、蹄鉄工、陶工、大工等)」という労働集約型工業と「大規模産業(主に綿工業、ジュート工業、鉄鋼業等)」という資本集約型工業に分類する。彼は、主として政府統計データに依拠しながら、この「製造業」部門における雇用労働者数とその構成(男性・女性・子供)、産業構成(織物、食品、皮革、金属・機械、化学、木材・石材・ガラス)、産業分布(地域別)、そして経営形態に関して包括的な説明を加えている(Roy 2011: 162-163)。

他方で、英領インドの市場ネットワークに関する体系的な研究が、レイによって提出された。レイは、1914年前後から興隆した新たな産業部門が、巨大な土着市場経済＝「バザール経済」の支配してきた「商人・金融業者」たちによって担われていたことを指摘し、彼らの市場間ネットワークの生命力と機動力を強調した（Ray 1984, 1988）。すなわち、バザールの担い手たちの多くは土着商業コミュニティの出身者で、独自の取引手段と交通・通信インフラを利用しながら、カルカッタとボンベイを頂点とした「商業・金融センター―市場町―農村定期市」のピラミッド（ツリー＝樹状）型ネットワークを構築していたというのである<sup>6</sup>。レイの特徴は、工場労働者を焦点にして「産業集積」を描いたカランやロイに対して、広域市場ネットワークを築いた商人・金融業者に注目してインド経済の地理学に貢献したことである。レイは、「バザール」研究の結果、「都市」を介して緩やかに統合された多中心的な「商業集積」の地理学を示唆しているのである。

最近の「都市」研究では、インドの主要都市を事例にして、産業が都市化へ与える影響、産業の所在地・空間的分布、産業的複合の形成、近代工業化の展開パターン、特定産業の地理学などが分析されてきた（Sharma and Tiwari 2014）。とりわけ注目される特徴は、グローバリゼーションの長期持続という視座から都市空間の形成と構造を分析し、現代インドで採用される都市中心的成長戦略の歴史的前提を明らかにする点である。いくつか紹介しよう。

グラントとニジマンは、1990年代以降のムンバイ（ボンベイ）企業の地理学と植民地期のそれを比較し、ムンバイ内部で形成された社会・経済空間構造上の共通性を示している（Grant and Nijman 2002）<sup>7</sup>。すなわち、植民地

6 「ピラミッド（ツリー＝樹状）型ネットワーク」とは、モノや情報あるいは指令命令が「階層」的に流れるタイプのもので、縦方向（上下方向）の結合は強固で効率的であるが、横方向は断絶する傾向が強いという特性がある（川端 2008：125-131）。国際ハブでもあったカルカッタとボンベイを頂点にして、マドラス、カラチ、デリー、カンブル、アムリツァ、ラホール、アーメダバード、コチ、チェンナイ、チャッタゴンのような地域中心都市がつながり、さらに内陸の市場町とその近隣農村町が一体化していた。

7 グラントとニジマンは、ムンバイのみならず、ガーナのアクラも事例にして、グローバル経済に関わる第三世界の諸都市の役割とその重要性を探究し、現代グローバル化の文脈で先進資本主義国の大都市に主眼を置く「世界都市（グローバル・シティ）」論を批判している。

期にはヨーロッパ人が存在したムンバイ南部が現在ではインド系大企業と外国企業の集積地区（フォート、チャーチ・ゲート、ナリマン・ポイント）とになっている一方で、かつてはエスプラネード（空地）と呼ばれた地区を境にして、カルバデビ以北のムンバイ北部は今も変わらずバザールの雰囲気を残していることが指摘される。ガッジは、特に大戦間期にムンバイ北部で急速に広がった工場地帯（ギランガオン＝「工場の村」）とそこで働く貧しい移民労働者たちを取り上げ、ムンバイの「植民地都市」的發展に潜む不安定かつ不平等な二重経済構造に注目する（Ghadge 2018）。こうしたエリート優先の経済・社会構造の継続性が、現代インドの「グローバル・シティ」として繁栄するムンバイの中心的課題となっている点も、ガッジは強調する。

さらに、チャクラヴォルティは、1911年まで英領インドの首都だったカルカッタ（コルカタ）に注目し、その政治・経済史と表裏一体となった「植民地都市」的空間構造の形成過程を明らかにし、現在もなお再生産される都市内貧富格差の地理学を試みている（Chakravorty 2000）。彼は、たとえば19世紀後半以降、インドにおける植民地支配と経済開発が強化・促進された結果、カルカッタの都市空間構造が、高・中所得者居住地区が隣接する官庁街やビジネス街を含む中心部から、道路や鉄道のような交通網に沿いながら、低所得者居住区が広がった近隣周辺部へ膨張していく過程を描いている。

さらに、タンは、「港市」としてのカルカッタの役割をシンガポールと比較し、カルカッタがその広大な後背地との混然一体になった植民地経済体制のなかで繁栄してきた特色を指摘する。そのうえで、インド独立後のカルカッタの運命がもっぱら地域的環境によって決定づけられたことも示唆される（Tan 2007）。

他方、南アジアの都市研究分野では、植民地期における人口10万人から100万人未満の「中規模都市」、そしてその都市の成長を促進する政府政策に大きな関心が集まっている（Haynes and Rao 2013）。たとえば、ヘイズマンは、南アジアの植民地都市の急拡大におけるパンジャブ西部における農業政策の重要性、ヒル・ステーション（たとえば、ウダガマンダラム、ダー

ジリン、ナイニタール、シムラ)の成長、そして軍常駐都市(たとえば、ラクナウ、ハイデラバード、バンガロール、カンプル)の建設を取り上げる(Heizeman 2008)。中規模都市の成長を推進した経済的原動力は、独立後の現在までの間に、急成長する大都市圏とその隣接する中・小規模都市群との顕著な集合体、すなわち「都市回廊空間」を形成させる結果となったのである。

このように、インドの経済地理学といえば、その主体は製造業や商業・金融業という特定の産業部門となり、多種多様な業種から成る膨大な数の「企業」群への関心が相対的に希薄であったといえる。他方、都市研究では、ボンベイやカルカッタなどの「都市」で長期にわたって形成されてきた空間構造の解明が、現代の「世界都市」論と関連させながら展開されるが、残念ながら、前述した工業地帯分析や広域市場ネットワーク論を有機的に組み合わせた都市空間分析が未だ提出されていないのが現状であろう。つまり、マクロ空間分析とミクロ空間分析がうまく接合・融合できていないがゆえに、真の意味での「全体史」が提示されていないのである。これらの課題を踏まえたうえで、本研究は、マクロ・ミクロ両方向の複眼的視座から「企業」のメタ・データ分析を行ない、インドの近現代史のみならず、経済地理学や都市研究にも貢献することを意図している。

# 2 データと分析方法

## 株式会社リスト

本研究においておもに利用した史資料は、以下の3点である。それぞれ順を追って紹介する。

第一に挙げるのは、List of Joint Stock Companies (LJSCと略記)であり、本研究の骨格を形成する基礎データとなっている。これには、大英図書館の旧インド省文書 (India Office Records) に収容されるインド亜大陸とビルマで登記された「株式会社」の情報が収められている。作成者はインド政庁の商業情報・統計局 (Department of Commercial Intelligence and Statistics) である。LJSCの対象時期は1906年から1952年までの46年間であるが、本研究では1938年までの32年間とした。会社数は延べ約225,000社となる。

ただし、より長期的な趨勢を把握する場合、1906年以前の会社データは、Financial and Commercial Statistics of British India (FCSBと略記) を利用する。これは、1881年から1901年までの英領インドの経済関連統計集であり、人口、政府財政、対外貿易、株式会社等が記載されている。このFCSBの株式会社情報 (会社数、資本金、業種、管区レベルでの登記場所) は、LJSCの1906-13年分とほぼ同じフォーマットで作成されているゆえ、両者を接合することが可能である。

LJSCは長期にわたる株式会社リストであるゆえ、その対象地域も徐々に拡大され、1909年まではビルマを含む英領インドのみであったが、1910年度からマイソールが、1919年度以降、バローダ、グワーリヤル、インドール、1920年度以降にはトラヴァンコール、1921年度にはハイデラバードという藩王国が段階的に加えられた。法的観点からみれば、LJSCは、インド会社



法（1913年改正）、インド生命保険会社法（1912年制定）、共済保険組合法（Provident Insurance Societies Act：1912年制定）が適用されたイギリス領土、ならびにマイソール会社登記法（1895年制定）、バローダ会社法（1897年制定）、インドール会社法（1912年制定）、トラヴァンコール会社登記法（1902年制定）、ハイデラバード会社法が適用された各藩王国で営業した株式会社の総合リストだといえる。これには倒産件数が提示されているが、各年次において「営業または新登記の会社」に関する情報も示されている。

「株式会社」の普及と発展には、上述した会社法という法的整備とその社会的定着が不可欠であった。植民地期のインド会社法は、しばしば改正されたイギリス会社法の移植にほかならない（星川 1969）<sup>8</sup>。イギリスでは、相次ぐ改正で法規が複雑となり、それらを再び整理・統合した1908年イギリス会社統合法が制定された。この法律の注目点は、法的に承認する会社の対象を、株式・社債を公募する会社（Public Company）のみならず、それらを一般に募集しない閉鎖的な私会社（Private Company）<sup>9</sup>にも拡げているところであった。この統合法は1913年にインドに移植され、同地でも私会社（株式を公募しない会社）制度が法的に承認された。

1908年法のもう一つの注目点は、株式公開会社に課された多くの厳格な規定の適用が免除されていたところであり、新会社の設立のハードルを下げ、かつ中小会社の経営者によっては極めて有用かつ有益な内容となっていた。

8 この伝統は、1830年代のインド統治論（それは、イギリス法を法典化し、これをインドに移植すべきであると結論づけられる。）にまで遡ることができる。そもそも、イギリス本国において、「法人格（会社名での訴訟・被訴訟能力）」や「株主の有限責任制」を有する株式会社の設立は、国王特許状（Royal Charter）の取得または議会制定法の制定によらない限りで認められないことであった。これが「特許主義」という「南海泡沫事件」以来の伝統であり、たとえ株式会社が設立されても、法人格なしの会社ということであった。ところが、ロバート・ピール政権下で1844年会社登記法が制定され、一定の書類を当該行政機関に提出すれば、企業家たちは「法人格」を有する会社を設立することができるようになった。これが「特許主義」から「準則主義」への大転換であった。そしてその新法が導入され、1850年に英領インドで最初の会社法、すなわち会社登記法が制定されたのである。ただし、1844年会社登記法をもってしても「株主の有限責任制」の付与は除外され、それが認められたのは特許会社の株主のみであった。株主の有限責任制の原則は、イギリスでは1855年株主有限責任法、そしてインドでは1857年インド法の制定をもって、ようやく確立した。その後、インドでは1866年会社法が、1862年にそれまでの会社関連法規を整理・統合したイギリス会社法を倣って制定された。これによって、インドで発起された会社は準則主義に基づいて「法人格」を付与され、訴訟・被訴訟能力を有することができると同時に、株主の責任を有限とされたのである。1866年インド会社法は1882年に改正された。

9 1908年会社法における「私会社」の定義は、①株式を有する会社の場合、株式の譲渡を制限し、②その社員数は50名以下とし、③株式および社債を公募しない、という会社であった（星川 1969：122）。



とりわけ資本市場の貧弱なインドでは、1913年会社統合法の制定が商業界によって強く支持され、株式会社制度の普及に大いに貢献するにいったといえるであろう。

その1913年法は、イギリスで制定された1929年会社統合法の諸規定を基本にして修正され、1936年インド会社修正法となった。同法の重要な特徴は、インド経済には著しく有害であると批判されていた経営代理制度に関する規制が新たに明文化された点であろう<sup>10</sup>。経営代理制度とは、19世紀後半のインドに確立した企業形態であり、「会社が個人、組合、もしくは他の会社と「経営代理契約」を締結して、経営すべてを委託し、これに一定の報酬を与える制度」のことである。1936年修正法には、たとえば、経営代理契約、経営代理権の譲渡、経営代理人の義務、ならびに銀行業における経営代理人の任命の禁止等の規定が導入されたのである。

話を戻すと、LJSCの最大の特徴は、個々の株式会社に関する情報が多様な項目で記載されている点である。その各項目は、時期によって記載フォーマットが違っているが、会社名、資本額（名目・授権・払込）、登記年月日、業種、会社所在地となっている。業種は大枠で11業種<sup>11</sup>に整理され、各項目をさらに細かい業種に分類されている。たとえば、「銀行・貸付・保険」は、「銀行・貸付」と「保険」に区分され、前者はさらに「銀行業」「貸付業」「保険業」「投資・信託」「土着信用組合（Nidhis & Chit Associations）」の5業種に分類されている<sup>12</sup>。最後の「土着信用組合」は、マドラス管区のみで見られた極めて小規模な協同信用組合であった（その記載は1925年から開始）<sup>13</sup>。

同時に、本研究が最も注目する情報は、会社の所在地である。具体的に

10 確かに第一次世界大戦以降、経営代理人として手段と信用を発揮するインド系資本家も登場してくるが、インド経済におけるイギリス人経営代理人の支配力は依然として強力であったといわれている。

11 具体的には、①銀行・貸付・保険、②輸送・運送、③商業・製造業、④工場、⑤茶その他農園会社、⑥採掘、⑦不動産・土地・建築、⑧醸造、⑨製糖、⑩ホテル・劇場・娯楽、⑪その他、の11種類である。

12 他の業種区分は以下の通りである。②「輸送・運送」：船舶業、鉄道、自動車関連、その他；③「商業・製造業」：代理業、真鍮・銅器、粗布・ゴム、化学等、石材・セメント等、技術工、ガラス、製氷・炭酸水、鉄鋼・造船、マッチ、商業団体、印刷・出版・文具等、公共サービス会社、石鹼・蠟燭等、タバコ、製革、茶道具等、その他；④「工場」：綿工場、ジュート工場、羊毛・絹等工場、綿紡績、ジュート・プレス、精米工場、製粉工場、製油工場、その他；⑤「茶その他農園会社」：茶、ゴム、その他；⑥「採掘」：石炭、金、鉄鉱、雲母、その他。

13 1904年の協同組合法の制定によって、「土着信用組合（Nidhis & Chit Associations）」はインフォーマル部門ではなくなり、フォーマル部門として認定されるようになった。

は、管区/藩王国、州/県、都市名、地区名、道路名、番地、なかには建物名までの記載である。住所表記の詳細さは基本的に企業の集積度と比例している。カルカッタやボンベイのような都市の中心部では建物名まで表記される一方、企業の集積が少ない県や都市では、県名や都市名までの表記が多い。ただし、都市レベルで記載されるようになったのは1920年以降のことである。また、管区ごとの表記水準にも差があり、特にマドラス管区内の事業所所在地の情報、たとえばマドラス市以外の都市内情報はせいぜい地区名までの記載に止まり、ベンガルとボンベイの両管区に比べて、かなりシンプルな印象である。

もう一つの注意点は、この所在地情報はあくまでも会社の「登録場所」であるゆえに、もしある会社が他の場所に複数の事業所を所有した場合では、その情報はLJSCでは欠落し、その結果、会社事業の規模や地理的範囲を正確に描くことが難しいということである。とはいえ、こうした地理的信息が体系的にまとめられてあり、経年変化も定量的に捉えることのできる史資料は極めて貴重である。本研究では、下記に示す方法でLJSCの地理情報を再整理し、GISを用いて分析を行なった。

また、LJSCの弱点として、会社経営者や会社株主等の情報がなく、たとえばインド資本の株式会社を特定することは、実際には極めて困難であることも挙げられる。そこで本研究では、第二の史資料として、カルカッタのタッカー・スピंक社(Thacker, Spink & Co.)によって出版されたThacker's Indian Directory(TIDと略記)という商業誌を利用した。TIDはThacker's Bengal Directory(1864年創刊)を起源にしたが、1885年にThacker's Indian Directoryへ改名し、ビルマを含めた英領インド全域をカバーするガイドブックといえる(1960年まで出版)。それゆえに、カルカッタ、ボンベイ、マドラスの各都市内にある政府機関、裁判所、宗教施設、教育機関、各種協会等とともに、商業会議所、銀行、貿易商社、商人、各種専門職に関する詳細情報が明記されている。TIDでは、それら企業の、たとえば取締役名、経営者名、代理店、従業員名、業種、本店所在地、支店場所等が記載されているゆえに、

こうした企業情報をLJSCの株式会社リストと照合することができれば、対象企業を多面的に分析できるだろう<sup>14</sup>。

しかしながら、TIDに記載された企業の多くはその情報を掲載するために一定の手数料を支払っていたという理由から、たとえ実際に事業を大規模に展開していたとしても、TIDでは把握できない企業も少なくなかった。このようなTIDの史料的弱点を補うために、本研究では、第三の史資料として、インド政庁の商業情報・統計局が1919年より毎年発行したLarge Industrial Establishments of India (LIEと略記)を活用した。本研究で利用したのは、現時点で取得可能であった1925年発行のLIEである。ただし、それに記載されたさまざまな情報が、統計データの収集時点である1923年のものである点、そして「工場」部門に限定した政府資料である点は留意されたい。

このLIEには、1911年のインド工場法(1922年修正法)のもとで、日雇い労働者10人未満を雇用する工場を除外したすべての工場が登録されていた。LIEに記載された工場リストは、「繊維業」「天然資源・金属」「機械・運輸」「食品・飲料・タバコ」「化学・染料等」「製紙・印刷」といった「業種」で分類され、「管区／藩王国」より下位の「県」レベルのまとまりで工場名が一覧になっている。その工場名に続いて、工場が実際に立地する「都市」名または「町」名が表記されている。そのため、「県」より詳細なレベルでの集計が可能なのである。

## 地理情報システム (GIS) を用いた分析手法

本研究ではLJSC、TID、LIEの住所情報を位置情報に変換し、GISを用いて地図上に表現することで、英領インドの地域経済空間を分析した。GISを用いた分析は、第4章から第6章で用いられるが、その手法についてここで詳説したい。まずは分析対象の史料であるが、第4章ではインド全体の企業集積分布を示すためにLJSCの情報のみ、第5章ではカルカッタ市内の企業立地場

14 付言すると、TIDには、インド・ビルマ各地の在留ヨーロッパ人とインド系有力者(王侯、ザミナーリー等)の個人情報、具体的には名前とその居住地も掲載されており、そのGIS化によって都市社会史研究あるいは地域経済史研究に大いに貢献できる可能性を秘めているように思われる。

所と同時に、経営代理商会の事業範囲の実態を明らかにするのにLJSCとTIDの各情報を、第6章ではインド西部における綿業企業の実質的な立地場所を特定するために、LIEの情報を加えた。

一般に文字の住所情報を位置情報として扱う際には、その住所の代表点の点データに変換することが多い。本研究でもまず最も体系的かつ網羅的にまとめられているLJSCの住所情報を点データに変換することを試みた。その際、上記のような住所表記の詳細さのばらつきが問題となった。詳細さにばらつきのある住所情報をそのまま点データに変換すると、「県」の代表点と「都市内の通り」の代表点との区別がつかず、地図上で誤解を招く可能性がある。

この問題点に対応するため、本研究ではLJSCの住所表記を二段階で集計し、点データに変換した。一つは「県」名の段階である。ほぼすべての会社の住所表記について、「県」名が表記されているか、または「都市」名から「県」名を判別することができるため、それぞれの会社データに「県」名の属性データを与えた。なお、各県の区分についてはImperial Gazetteer of Indiaの1931年版アトラス（Imperial Gazetteer of India 1931）を参照した。会社名および業種の属性データがそろった会社データは1925年6,066件、1937年11,555件となり、そのうち「県」名の属性データを与えることができたものはそれぞれ6,019件と11,493件であった。第4章のインド全域や地域、管区レベルの分析にはこの段階、すなわち「県」別で集計したものをを用いる。

もう一つの段階として、カルカッタ県とボンベイ県のフォート地区については、「道路名」別の集計も行なった。1925年のカルカッタ県に所在している会社データは2,047件で、そのうち1,847件の会社所在地にカルカッタ市内の道路名が記載されていた。同様に、ボンベイ県の会社データは811件あり、そのうちフォート地区に720件、さらにそのうち599件の会社所在地に道路名が記載されていた。これらの住所情報を点データに変換し、第5章と第6章の都市内の企業分布の分析に用いた。

さらに、カルカッタおよびベンガル管区における経営代理商会の広がりについては、LJSCとTIDを組み合わせることでGISによる分析を行なうデータ

セットを作成し、第5章の分析に用いた。ここでは、代表的な経営代理商会として「アンドリュー・ユール商会」、「オクタヴィアス・スティール」、「バード社」を取り上げる。TIDには各商会在経営代理権をもつ系列企業が記載されており、それらをリスト化したうえで、各々の企業の所在地（登記場所ではなく、実際の操業が行われている場所）および業種の情報を抜き出した。この所在地の位置情報はすべての企業について「都市」名まで記載されていたため、そのレベルで集計し、各都市について点データに変換した。業種については、LJSCの業種分類に対応させている。本研究で作成したデータセットに含まれる企業数は「アンドリュー・ユール商会」が115社、「オクタヴィアス・スティール」が42社、「バード社」が39社となっており、これらすべてについて、業種と企業所在地の情報が与えられた。

第6章では、LJSCベースの登記企業の分析とは異なり、インド西部において実際に操業を行っている綿業工場群の分布についても分析を行った。ここでは、広くボンベイ管区、中央州・ベラルール、ハイデラバード藩王国およびマドラス管区の一部を対象として、LIEやTIDに記載されている綿業関係の工場群を「県」よりミクロな「都市」や「町」ごとに集計し、その地理的分布図を明示した。また、TIDおよびLIEの業種分布に基づいて綿業会社を「綿工場」と「繰綿・プレス工場等」に分類して集計した。結果として、「綿工場」では219企業（44都市）、「繰綿・プレス工場等」では1,401企業（436都市）について立地都市の位置情報が与えられた。

# 3 英領インドの株式会社 (1907～1938年)

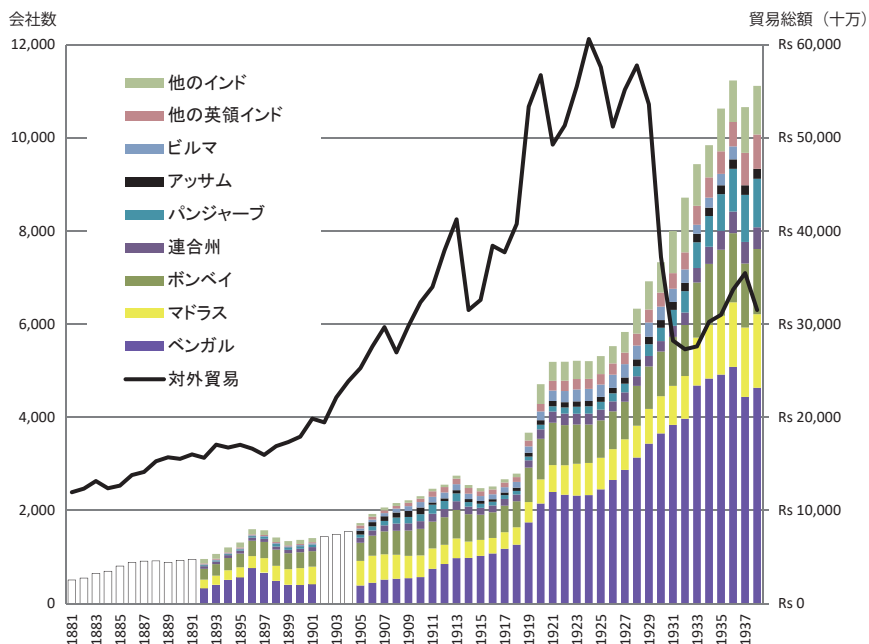


図 3-1 英領インドのルピー株式会社登記数と対外貿易総額

注 1：1937 年よりビルマが除外。

注 2：「他の英領インド」は、ビハール・オリッサ、中央州・ベラルー、北西州、バルチスタン、アジメール・マールワラ、デリー、バンガロール、クールグで構成される。

注 3：「他のインド」は、ハイデラバード、マイソール、パローダ、グワーリオール、インドール、トラヴァンコールで構成される。

出典：FCSB 1881-1907；LJSC 1907-1938；杉原 1996：45-46, 146-47

図3-1は、1881年から1938年までの英領インドにおける株式会社登記数とその登記場所を示し、その会社数の推移を地域別に把握できるようにになっている。ここで対象となるのは、資本金がルピーで調達された株式会社である。会社数の全般的趨勢に関して第一に指摘できる点は、それがインド各地で増加傾向であったことである。この趨勢はおおよそ4つの局面（①1881-1913年、②1914-21年、③1922-25年、④1926-36年）に区分できるであろう。

最初の局面の19世紀末から1913年頃までの時期は、会社登記数の漸進的な増加期であったといえ、ベンガル、マドラス、ボンベイの三大管区での会社登記数がほぼ同じであったことも指摘できる。たとえば、1906年においては、ベンガル管区では454社、ボンベイ管区では402社、そしてマドラス管区には505社が登記していた。この時点では、僅差ではあるが、マドラス管区がインド最大の株式会社集積地域であった。この時期における会社増加を促進した要素の一つとして挙げられるのは、特にベンガルで激しかったスワデーシー運動（イギリス製品の不買、国産品推奨、伝統技術の奨励）であろう。この運動の結果、インド系商人・企業家が台頭し、新たな会社を設立し始めたのである（Tripathi and Jumani 2007：79-84）。1911年頃からベンガル管区での会社数が徐々に他管区のそれを凌駕していくのは、その反映であった。

特に注目できる局面は、第一次世界大戦から1922年までの②の時期である。大戦中、会社登記数の伸びは停滞傾向で、1914年では新会社の登記数が112社であったのに対し、倒産件数は310件となり、会社数全体が急減した時期であった。しかし、図3-1で明らかなように、大戦後のわずか2年間で、インドにおける会社数がほぼ倍増した。この急増は、1913年に制定された会社統合法の効果と同時に、大戦後の好況も強く影響していたと考えられる。地域的には、ベンガル管区での会社数が約半数を占めたが、1919年以降のボンベイ管区でのその伸びも無視することはできない。③の時期では、会社総数は1921年の水準を1925年まで保ったままで、ベンガル管区での会社登記数が依然として半数近くを占めていた。しかし、細かく見ると、ベンガ



ル管区登記の株式会社数が若干減少していたのがわかる。その反面、この期間はマドラス管区や「その他の英領インド」や「他のインド（特にマイソールとトラヴァンコール）」での会社登記数の増加を経験していたのである。

英領インドにおける株式会社数の増大は、その多くが海外市場との取引関係をもっていたがゆえに、インド対外貿易の推移とも連動している。図3-1によると、1880年から1918年の間、インドの対外貿易総額は、第一次世界大戦の開戦直後に急速に落ち込んだのだが、全体的には増加傾向にあり、約4倍に膨れ上がった。1916年以降、インドの対外貿易は回復に向かい、1924年にピークに達した。この拡大の主たる要因は、資本主義諸国（イギリス、工業ヨーロッパ、日本）からの原材料・食料需要（棉花、ジュート原料、油糧種子、皮革原料、米、小麦、茶等）と、インドの工業発展によるボンベイ産綿糸（中国、東南アジア、中東へ）やベンガル産ジュート製品（工業ヨーロッパ、北米、オーストラリアへ）等の輸出貿易の拡大に求められる（杉原 1996：159-186）。

インドにおける対外貿易の成長は、その国内交易も発展させることになった。両交易の相互作用を促進したのが、大貿易都市から内陸部へ放射状に伸びる運送・交通（道路、鉄道、水運等）網であった。こうしたインフラの建設は、軍事的侵略・併合の強行を伴いながら、大貿易港を有するカルカッタとボンベイを「ゲートウェイ」<sup>15</sup>に進化させる助力となった。

しかし、貿易推移と会社数を比較すると、最も目を引くのは1920年代後半以降のまったく対称的な特徴である。図3-1において、1929年から1933年までのインド貿易の急減は、明らかに世界大恐慌の影響である。輸出価格の低落、交易条件の悪化、輸出部門の利益縮小等によって、インド貿易額がほぼ半減していた（Simmons 1987）。こうした傾向とはまったく反対で、1926年から1936年までの10年間（④の局面）において、インドの会社

15 「ゲートウェイ」とは、一般的にコンピューター機能を表わす専門用語である。久末亮一は、その機能を「中継港」の役割に当てはめ、地域に拡がるヒト・モノ・カネ・情報のつながりと流れを集散し、地域内の各層間で各種の需給や異同を変換・調節することで相互に接続するシステムを内蔵する「場」のことを絶妙に表現する（久末 2012：1-21）。



登記数が倍増したことが一目でわかる。その数値を具体的に挙げれば、1926年で5,526社、1931年で7,997社、1933年で9,434社、そして1936年には11,229社であった。特にベンガル管区の株式会社登記数が、ボンベイ管区やマドラス管区のそれに比しても大きく、1926年では2,652社であったのが、1931年で3,835社、1933年には4,680社、1936年には5,080社へと急増した。ボンベイとマドラスの両管区でも傾向は同じで、特に1931年頃から株式会社数が急増していた。これら3管区以外には、連合州、パンジャブ、「他の英領インド（特にデリー）」、「他のインド（特にトランヴァンコール）」でも着実に会社登記数が増えていった。図3-1の趨勢から、1929年から始まった世界大恐慌の影響がほとんど感じられないのは、特に注目すべき特徴であろう。

## 株式会社の業種構成

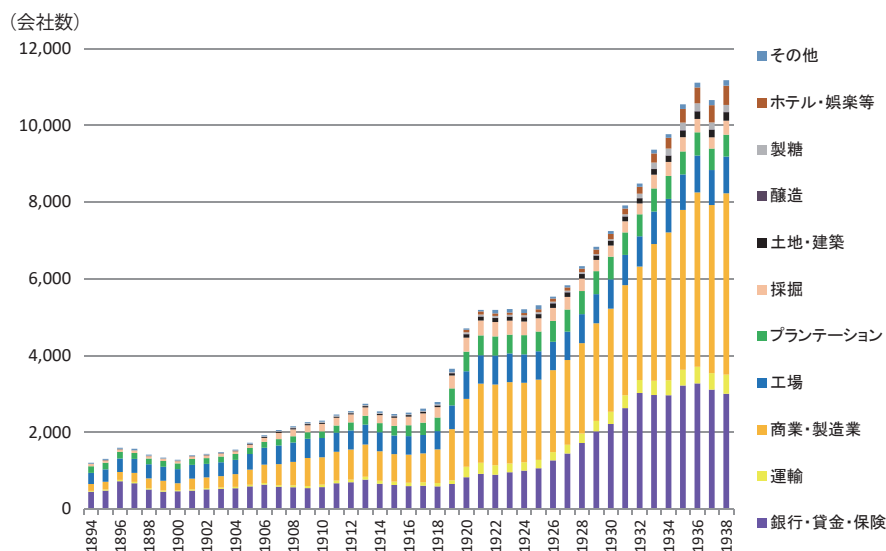


図3-2 英領インドのルピー株式会社登記数（業種別）  
注と出典：図3-1を参照。

図3-2は、英領インドで登記された株式会社の業種内容を示している。この期間を通して目立つ産業部門が「商業・製造業」と「銀行・貸金・保険」の2つの部門であり、1913年では77.4%(1,606社)、1925年に73.3%(3,153社)、そして1937年には79.0%(7,817社)を占めていた。「商業・製造業」部門は、1894年から1906年までの期間では「銀行・貸金・保険」部門よりも控えめな割合ではあったが、それ以降は順調に拡大し、両大戦間期、とりわけ1926年以降には全体の約1/3以上の割合を占めるようになっていった。「商業・製造業」部門の内実をみると、「印刷・出版・文具等」、「化学」、「機械」、「石材・セメント等」、「代理業（経営代理会社を含む）」の会社数が多かったが、とりわけ1930年代初頭からは、「印刷・出版・文具等」、「機械」、「公共サービス」、「代理業（経営代理会社を含む）」の会社数が急増した。

もう一方の主要産業部門である「銀行・貸金・保険」は、1906年頃から1918年までは500社から700社（全体の約20～30%）を推移していたが、1919年以降、特に1926年以降、全般的に増加傾向で、1936年には全体の1/3ほどを占めるようになった。その部門をより詳細にみると、「銀行・貸金」業が全体的に支配的ではあったが、1931年以降には「保険」業の株式会社が急増していたのである。

上記2部門の次に目立つ産業部門は、1913年の518社から1936年の960社へと増加した「工場」会社である。この部門は、主として「綿工場」、「繰綿・プレス工場等」、「ジュート工場」、「精米工場」、「油工場」等で構成されていた。このなかでは最初の2つの綿業工場が最も重要であった。その他でいくつかの成長産業は、「プランテーション」、「採掘」、「運輸」、「土地・建築」、「ホテル・娯楽等」の各部門であった。「プランテーション」の主力は「茶」会社であったが、他にはコーヒーやゴムの会社も含まれた。「採掘」の主力は「石炭」会社であった。より興味深いのは、1930年代後半において、「ホテル・娯楽等」会社が、「運輸」ならびに「プランテーション」会社とほぼ同じ増加率であったことである。さらに、「製糖」会社の登記数も急増し、1931年には48社で

あったが、1936年には199社になった。これらの諸事実は、後述するように、英領インド各地における地域経済の発展過程から生じていたと考えられる。

## 植民地経済政策とその影響

英領インドで登記されたルピー会社が急増した事実は、1920年代・30年代における植民地経済政策の2つの優先課題と深く関係していたと思われる。トムリンソンは、第一次世界大戦後のインドでは均衡財政の回復が最優先事項の一つとなり、課税収入、とりわけ関税収入の増大が推進されたと指摘する（Tomlinson 1979：62）。そのことを示すように、一般輸入税が1917年の7.5%から1921年には11%に、翌年には15%に引き上げられ、砂糖や奢侈品（自動車や菓子類等）の輸入には25%の関税が課せられた。さらに世界恐慌期にも関税収入のさらなる増加が試みられ、1931年には一般輸入税が31.25%、奢侈品輸入税は50%となったのである。

この背景には、1926年と1932年に関税委員会（India Tariff Boards）が、インド産業への保護関税適用の調査と提言のために設立され、特定産業への差別的保護関税政策に転換していったということがあった<sup>16</sup>。関税委員会は、1923年から1939年にかけて、11の産業部門（鉄鋼、綿織物、砂糖、製紙、マッチ、塩、重化学、合板、養蚕、塩化マグネシウム、金糸）と米・小麦生産者を保護した（Tomlinson 1993：133-34）。多くの歴史家が論究するように、このような保護関税政策は、インドの対外貿易の比重を低下させる分、上記の特定産業部門（特に綿工業、鉄鋼業、製紙業、製糖業、セメント製造業等）を刺激し、国内市場志向の強い輸入代替工業化、いわゆる「内向きの輸入代替工業化」を促進したのである<sup>17</sup>。

たとえば、製糖業の発展が典型であった。1932年の関税委員会は、19世

---

16 1926年関税委員会は、ボンベイ工場主協会（Bombay Millowner' Association）からの要求によって任命され、当時の不況原因を調査し、それからの回復策を示唆した。他方、1932年関税委員会は、1930年のインド綿業保護法による綿布への保護関税賦課（3年期限付き）には効果があるのかどうかを調査するために設立された（木谷 2009：69-70）。

17 柳澤は、1920年代・30年代のインドの産業保護政策（特に綿工業）の導入を進めた最大の推進力は、急速に成長したインド民族運動の力であったと主張する（柳澤 2014：41-42）。

紀末以来、蘭領ジャワ等の海外からの安価な砂糖輸入が急速に拡大しており、そのことがインド国内の製糖業を大幅に遅らせているという現状を踏まえ、従価 185% 程度の保護関税を設定させた。その結果、1930-31 年から 1933-34 年の間に、海外からの白糖の輸入は激減し、逆にインド内の工場による砂糖生産が倍増し、1936-37 年にはインドは純輸出国になったのである（柳澤 2014：46）。綿工業もそうであった。20 世紀初めにおけるインドの工場製綿織物市場はほぼ輸入綿布によって占められていたが、1920 年代半ばになると、そのインド製品比率が 5 割を超え、1930 年代後半には 8 割を超えた（柳澤 2014：43）。世界大恐慌は海外市場志向の産業部門に打撃を与えたのは確かだが、製糖業や工場制綿工業のような他の国内特定産業は保護関税に守られ、内需に対応しながら輸入代替化を達成し、むしろ大きく成長したといえる。

当該期の経済政策のもう一つの優先事項は、戦前の国際経済秩序を再建するための一環として、ルピーの対ポンド交換比率を安定させることであった。インド政庁は、1924 年に 1 ルピーを 1 シリング 6 ペンスで「高め」に固定した結果、インドの対外金融債務（本国費や利子の支払い等）を円滑に履行する努力を助けた。ルピーの割高レートは、1931 年に切り下げを試みたが、本国政府の拒否に遭い、それ以後も一貫して維持された。この点が、イギリスの対インド政策がロンドン・シティの金融サービス利害によって決定されたという「ジェントルマン資本主義」論の根拠となっている（ケイン・ホプキンズ 1997：第 8 章）。この通貨政策は、インドの製品輸出にとっては不利であった反面で、海外からの工業原材料の確保という点では、上述した輸入代替工業化の進展に貢献することになったのである。一つの事例として、アメリカ、エジプト、東アフリカ等からの輸入棉花で高番手綿糸を生産した綿紡績業が挙げられるであろう<sup>18</sup>。

戦間期のインド経済政策は、ルピー資本の株式会社のみならず、非ルピー

18 木谷の研究によれば、両大戦間期のインドで生産されていた棉花は低番手綿糸の生産に適した短繊維であったにもかかわらず、インド綿紡績業は高番手志向を強め、ますます輸入棉花への依存を強めていった。木谷は、関税委員会がインド農民の利益に配慮して輸入棉花への関税賦課を提言したが、その価格の議論においては為替レートに関連づけることはなかったことに注目し、インド政庁の為替政策が間接的にインド綿工業に有利な面もあったと強調する（木谷 2009：77-78）。

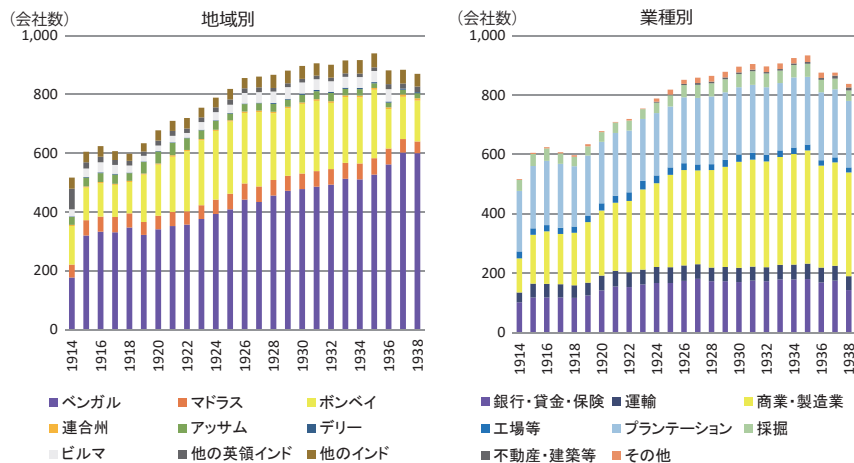


図3-3 英領インドで登記された非ルピー株式会社

注：1937年よりビルマが除外

出典：LJSC 1914-1938.

資本（すなわち外資）の株式会社にも影響を与えたと思われる。LJSCからは後者に関する多くの情報も得ることができる。それを登記数、登記場所、業種でまとめたグラフが図3-3である。これらは世界のどこかで法人化したうえで、インドへ進出してきた企業群である。その数はルピー資本の株式会社の十分の一程度であったが、世界大恐慌期も含めて、全体的に着実に増加していった。実際、1914年では517社の非ルピー会社がインドで活動していたが、1936年には881社になったのである。その圧倒的な多数派は、いうまでもなく、東インド会社支配時代から営業してきた老舗商会を含むイギリス系企業群であった。それはインドの各主要都市に創設されていた商業会議所の所属メンバーであった。しかし、少数ではあるが、フランス系、ドイツ系、オランダ系、アメリカ系、日本系、華人系の企業名もLJSCにはみられる。

非ルピー会社の登記場所では、この時期ではベンガル管区が圧倒的な割合を占め、それは年々増大していた。具体的にいうと、ベンガル管区での登記数は1914年で177社（34.7%）であったが、1836年には全体の6割を超える562社（63.8%）となったのである。その次に大きな割合を占めたのはボ

ンベイ管区であった。その会社数は、1914年では131社（25.3%）であったのが、世界恐慌中の1931年には239社（26.4%）に増加している。しかし、それは1935年から急減し、1936年には134社（15.2%）になってしまったが、その後、再び回復した。他には、マドラス管区、アッサム、ビルマが非ルピー会社の登記集積場所として挙げられる。この時期における非ルピー会社の増加は、ダンロップ・ラバー社（Dunlop Rubber Co.：1889年ダブリンで創業）のような多国籍企業とその子会社がインド市場へ参入してきた結果の一つであった。

他方、上記の非ルピー会社群を業種別に分類すると、最も大きな割合を占めたのは「商業・製造業」の会社であった。そのなかで一貫して数が多かった業種は、「機械」、「代理業」、「鉄鋼・造船」、「化学」、「印刷・出版」であった。具体的には、「機械」ではボンベイのシーメンス・ブラザーズ社（Siemens Brothers & Co.：1865年ロンドンで創業）があり、「代理業」ではカルカッタのアジア石油会社（Asiatic Petroleum Co.：1903年創業）、「鉄鋼・造船」ではカルカッタのヴィッカーズ社（Vickers:1828年ロンドンで創業）、「化学」ではブルンナー・モンド社（Brunner Mond & Co.：1873年ノリッジで創業）、そして「印刷・出版」ではマクミラン社（Macmillan & Co.：1843年ロンドンで創業）などが挙げられる。

「商業・製造業」の次に大きな存在感は、「プランテーション」会社であった。このなかでは、リプトン社（Lipton：1890年ロンドンで創業）やコンソリデイテッド・ティー・アンド・ランド会社（Consolidated Tea & Lands Co Ltd.:1896年エディンバラで創業）のような「茶」会社が圧倒的な数を占めた。さらに、「銀行・貸金・保険」の会社が非ルピー会社には多く、とりわけ「保険」会社の数が1920年代後半から増えていった。以上のような3大業種のほかに、「運輸」「採掘」「工場」の非ルピー会社も一定の割合を維持していた。

# 4 地域的特化

## 全体像

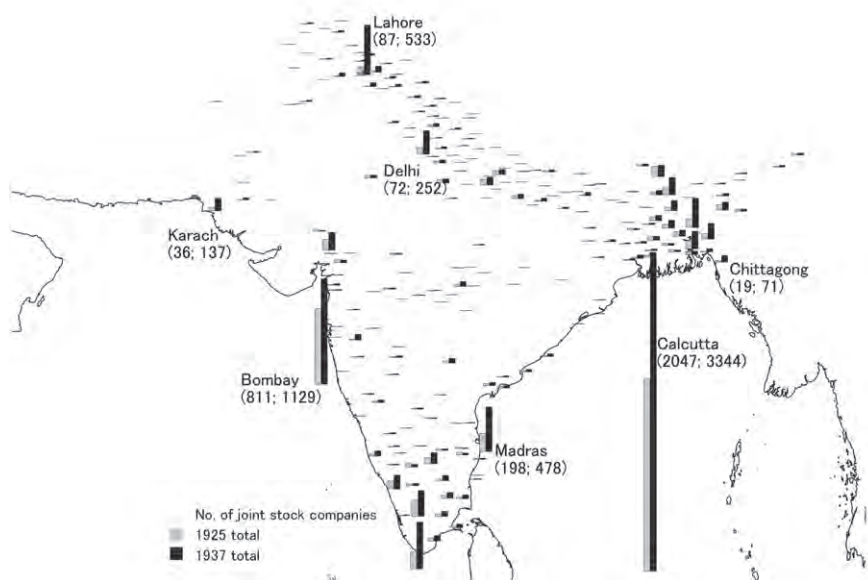


図4-1 英領インドにおける株式会社の主要登記場所

注1：非ルピー会社を含む。

注2：登記場所は、上記の2か年で合計10社以上の「県」で分類している。

出典：LJSC 1925, Table No. 8 : 42-133 ; LJSC 1937, Table No. 6 : 55-237.

図4-1は、1925年と1937年の英領インドにおける株式会社の地理的分布を表わしている。ここで第一に指摘できるのは、株式会社が集積した「場」は、多くの場合、人口を多く抱えた「都市」とその隣接後背地であったという点である。つまり、「都市」部が株式会社の主要な経営・活動拠点であったといえる。もちろん、株式会社の存在が都市労働市場を形成し、農村地帯

から余剰人口を引き付け、近代的な交通・通信インフラ（鉄道、運河、河川船着場、電信、電話等）の配備やそのサービスの提供を促した結果、都市全体の規模をさらに拡大させたとも考えられる。そして、そうした都市部は、古くから続けられてきた定期市や各種農産物市場の開催場所に近く、都市住民や農民たちの日常生活を支えていたのである（*Report on Fairs* 1943）。

第二に指摘できるのは、1925年の英領インドにおいては、次の3つの企業集積地域が存在である。すなわち、ベンガル管区が中心となったインド東部（全会社の38.3%）、マドラス管区が中心となったインド南部（24.6%）、そしてボンベイ管区を中心とするインド西部（18.2%）が挙げられる。インド北部と中央部にもいくつかの企業集積場所が見つけることができるが、3地域に比べれば、かなり小規模であった。

しかしながら、1937年までに、英領インドでかなり大きな経済地理学的変化が起こっていたことも、図4-1から読み取れるであろう。インド最大の企業集積経済地域は、依然としてインド東部であり、全株式会社の39.7%が集積していた。その次の集積場所はインド南部（24.8%）とインド西部（16.6%）であったが、この時点になってインド北部が目立つようになった。これはすなわち、世界大恐慌を経験した1930年代になって、インド北部が都市経済の大きな成長を経験していたということを意味する。1937年では、その二つの大きな集積場所であるラホール県とデリー県に、それぞれ533社と252社が登記していた。さらに、ここではインド南部における会社数とその集積場所の増加も指摘できるであろう。その大きな集積場所であるマドラス県とコイナートル県にはそれぞれ478社と276社が登記し、営業活動を展開していたのである。

こうして地図全体を眺めると、株式会社の空間的集積パターンとして、インド北部とインド南部では、それが多中心的でかなり広範囲に散らばっている一方で、インド東部とインド西部では、それがほぼ一都市部に集中していたと特徴づけることができるであろう。しかし、全体としては、比較的大きな港を有した沿岸都市部のみならず、かなり内地の諸都市部も、株式会社の



集積場所となっていたといえる。本研究では、インド北部と南部の特徴を「多極分散的（polycentric）企業集積」パターン、そしてインドの東部と西部の特徴を「一極集中的（monocentric）企業集積」パターンと呼ぶことにする。

そのなかで最大の会社集積場所は、カルカッタ県であった。両年で株式会社総数の約35%がカルカッタとその隣接地区に登録したのである。それに続く第二位はボンベイ県であった。同都市部には、1925年にはその約15%、1937年でも約10%の株式会社が登記していたのである。こうした両都市の中心性は、後述するようなインド最大級の港湾都市、かつ主要な輸送センターという要素によって支えられ、また、比較的大きなヨーロッパ人植民地社会が形成されていたことにも起因するであろう。

## インド東部

表4-2  
英領インド八大貿易港の海上商品  
貿易（1928/29年度）

ボンベイ	30%
カルカッタ	35%
ラングーン	12%
カラチ	10%
マドラス	7%
コチ	2%
トゥティコリン	2%
チッタゴン	2%

出典：Statistical Abstract 1933：570

インド東部（主にはベンガル管区）は、第二次世界大戦以前では、植民地期インドにおいて最大の企業集積場所であった。18世紀半ば以降、ベンガル地方は、長期間にわたってイギリス植民地支配の完全な支配下に置かれ、カルカッタとその近隣の後背地はインド亜大陸の帝国経済活動の最前線に急速になっていった。

1931年の国勢調査では、ベンガルおよびシッキム（85,773平方マイル）の人口は51,197,146人で、当時の英領インド総人口の6分の1を超えていた。その地域経済では人びとの生計が主として農業に依存していたため、人口の90%以上が農村部に居住した（Census of India 1933, Vol. I：14）。

ベンガルで栽培された最も重要な農作物には、米、小麦、ジュート、油糧種子、サトウキビ、茶、タバコが含まれていた。その当時、ベンガルは、ベンガルの商人や農民が収益の拠り所に使っていたジュートの世界市場を独占し

続いているといわれていた（河合 2008）。タバコと米の場合、その大部分はベンガル現地で消費されていたが、取引が不利な季節には、州間および地域間貿易でも取り扱われたようである（Bengal Provincial Banking Enquiry Committee 1930：105-106）。

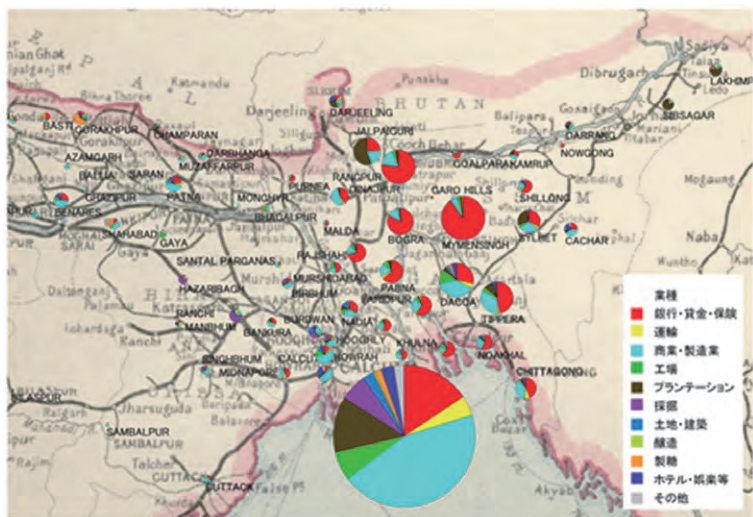
1933年の政府統計集では、ボンベイ、カルカッタ、ラングーン、カラチ、マドラス、コチ、トゥティコリン、チッタゴンの八大港湾都市の海上貿易の実情が紹介されている（表4-2を参照）。1928/29年度のインド海上貿易（商品のみ）では、その総額の37%がインド東部のカルカッタとチッタゴンに集中していた。両地には物流過程で利用される卓越した倉庫群と港湾施設があった。とりわけ、ベンガルの海上貿易と内地貿易のほとんどが、カルカッタを経由していた。生産物と製品のほとんどは、ベンガルと、イギリス、フランス、ベルギー、アメリカ合衆国、オーストラリア、日本、ジャワ島などの諸外国との間で取引された（Statistical Abstract 1933：575）。このベンガル貿易の主な品目は、輸出貿易では綿製品、金属と鉱石、油、機械と木工品、米であった一方、輸入貿易ではジュート製品、ジュート原料、茶、皮革とその製品、染料、石炭、種子、米、銑鉄であった。

図4-3は、1925年と1937年のインド東部における株式会社の登記集積場所を地図化したものである。両年において、それがカルカッタ県に一極集中しているのが一目瞭然であろうが、その内実は、決してバラバラではなく、カルカッタからベンガル内陸へ、アッサムへ、ビハール・オリッサへ、そしてビルマへと伸びる広域輸送システムによって統合されていたインド最大の地域経済であった。

そのことを示すように、これらインド東部各地は、東インド鉄道会社（East Indian Railway Co.）や東ベンガル鉄道会社（East Bengal Railway Co.）が運営する主要鉄道路線を通じて、およびフーグリ川、ガンジス川、パッドマ川、ブラマプトラ川（ジヨムナ川）、メグナ川に沿った河川交通を介して、カルカッタに結びつけられていた。これらの輸送システムは、インド東部内外の企業活動を結び付ける数多くのネットワークの生成、すなわち「一極集中的



【1925 年】



【1937 年】

図 4-3 インド東部における「一極集中的企業集積」パターンとその産業構成  
出典：図 4-1 を参照

地図：Imperial Gazetteer of India 1931：23.

企業集積」パターンの現出に大いに貢献していたのである。

次に産業構成をみてみよう。インド東部で最大の産業部門は、両年とも「商業・製造業」であった。そのなかの主力は、「機械」、「重化学」、「代理業」、「鉄鋼・造船」、「石材・セメント等」、「採掘」、そして「工場」の各部門であった。しかし、会社数は少なかったとはいえ、この地域で最も重要かつ特徴的な産業部門は「プランテーション」であった。『ベンガル地方銀行調査委員会報告（1929/30年度）』によると、茶はこの地域で最も有益な商品作物の1つであり、茶園はカルカッタ、ダージリン、ドアーズ、テライなどの株式銀行によって所有され、融資されていた。

たとえば、当時のインドで最大の商業銀行であったインド帝国銀行（Imperial Bank of India）が、茶の栽培と製造、そしてダージリンへの輸送のための資金を提供していた（Bengal Provincial Banking Enquiry Committee 1930：42）。それを反映するように、1925年から1937年までの間に、ダージリン県やジャルパイグリ県やシレット県等での「銀行・貸金・保険」会社の登記数が急増したのが、図4-3からも窺える。ただし、この現象は、茶に限らず、他のプランテーション産業の発展にも関係した。両地図を見比べると、特にダッカ県、マイメンシン県、ボグラ県といったジュート生産地でも、銀行・金融機関数が増大していたのがわかるであろう。また、ランプルやジャルパグリにあったインド帝国銀行の支店では、送金や手形割引を通して、金融サービスが現地消費向けのタバコ取引に提供されていた。

図4-3では、当該期のカルカッタ県にさまざまな業種の株式会社が集積し続けていたという点も明らかである。すなわち、1925年では、「商業・製造業（802社）」、「プランテーション（408社）」、「採掘（241社）」、「工場（167社）」の4産業部門が全会社登記数の約80%を占めた。大港湾都市であるカルカッタの成長は、デルタ地帯とインド東部内陸とを連絡する鉄道や多くの河川交通による農業地帯の開発を促進し、ジュート・石炭・茶産業の発展を刺激し、さらにビハールや連合州からの小麦と油糧種子の輸送に貢献したのである。より興味深いのは、1937年までには、会社数が急増するのと同時に、

その構成業種がかなり多様化した点である。1930年代のカルカッタ県では、「銀行・貸金・保険（964社）」、「ホテル・娯楽等（40社）」、「運輸（964社）」、「不動産・建築等（37社）」、「製糖（18社）」の各産業部門が新たな成長を経験していた。これらの諸部門は、カルカッタとその隣接地区（たとえば、24パルガナやハウラー）の都市化過程において急速に成長したと想像できる。

1925年から1937年にかけてのインド東部において、ここで述べておきたいもう一つの現象は、ベンガル内地における大きな経済地理学的変化である。県名で言えば、マイメンシン（93社→317社）、ダッカ（87社→192社）、ボグラ（35社→112社）、ジャルパイグリ（112社→122社）、ランブル（73社→189社）、パプナ（35社→111社）において、株式会社の登記数が両大戦間期で急増したのである。このデータはインド東部における中規模都市の急速な成長を裏付けている。ダッカ県とマイメンシン県は、この地域で豊饒なジュート生産地の中心地であった。ダッカ県の河川港市であるナラヤンガンジは、そのジュート生産中心地とカルカッタを船舶輸送によって連結したハブとなっていたのである。

これらの諸都市部でも、カルカッタと同様に、「商業・製造業」会社が多かったが、それよりも存在感が強いのは「銀行・貸金・保険」会社であった。たとえば、ジュート原料の地域内商取引は大規模に行われていたが、そのほとんどは工場への販売または海外への出荷のためにカルカッタ（一部はチッタゴン）へ移送・出荷された。ジュート取引の実質的な担い手は、主としてベンガル人商人であった。また、マルワリー商人やヨーロッパ系商人は、多かれ少なかれ、倉庫と俵締め機を備えた複数の事業所を保有していた（Bengal Provincial Banking Enquiry Committee 1930：104-105）。彼らのそうした施設は、ナラヤンガンジ（ダッカ）、シラージガンジ（パプナ）、サリシャバリ（マイメンシン）、チャンドプル（トリプラ）のような、ジュート生産地における鉄道沿線の重要な河川船着場と主要な市場町のほとんどに設立された。このようなジュート取引は、多くの土着金貸業者のみならず、インド帝国銀行のダッカ、マイメンシン、ナラヤンガンジ各支店でも融資されていたのであ

る (Bengal Provincial Banking Enquiry Committee 1930 : 31)。インド東部の内陸都市に「商業・製造業」と「銀行・貸金・保険」の株式会社が集積していた状況を説明する良い事例であろう。

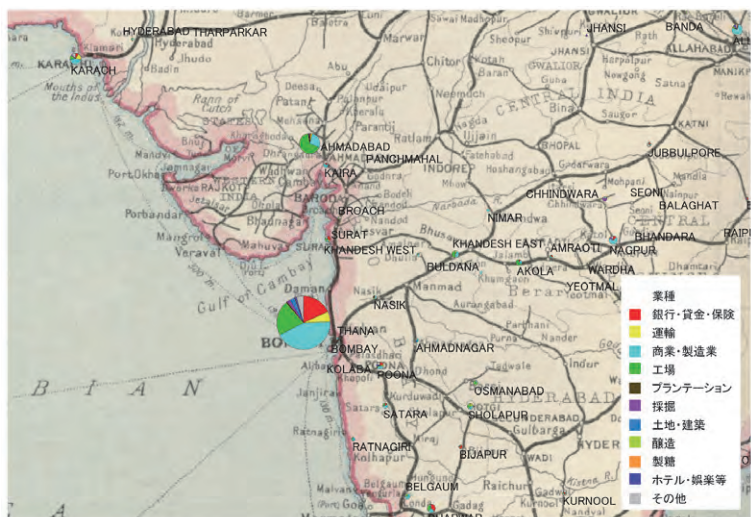
## インド西部

本研究でいうインド西部とは、シンドを含むボンベイ管区 (24県)、その隣接の藩王国、そしてハイデラバード藩王国の一部を内包した広大な地域のことである。1931年のセンサスでは、アラビア半島南端のアデンを除いたボンベイ管区の総人口は26,398,997人で、都市部の人口はその約23%ほどであった (Census of India 1933, vol.1, Part I : 16)。インド西部の都市 (センサスでは「City」と分類) を列挙すると、100万人以上の大都市はボンベイ (1,161,383人) のみで、都市人口の25%強を抱えていた。10万人以上から100万人未満の中規模都市は5都市 (アーメダバード、カラチ、プネー、ショーラープル、バローダ) で、それ以外は (スーラト、ハイデラバード、フブリ、サッカル、ナーシク、ベルガウム、バルーチ) は1万人から10万人未満の小規模都市であった (Census of India 1933, vol. IX, Part I : 3-4)。

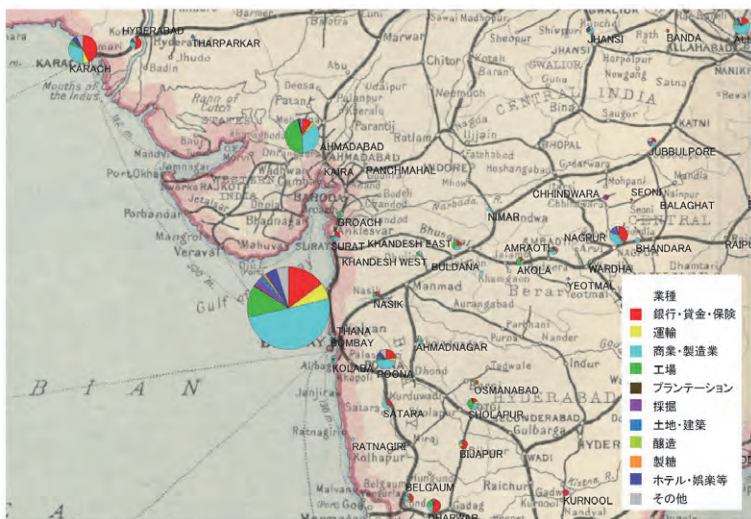
図4-4は、そのインド西部における株式会社の地理的分布を示している。前述したように、インド西部で登記される株式会社は、1925年で全体の18.5% (1,096社)、1937年では16.6% (1,755社) を占め、インド第2位の企業集積地域であった。同域内では、ボンベイ県への会社集積度の高さが目立っている。そこには1925年には全体の約15% (811社)、1937年では10% (1,129社) の株式会社が集積していた。前述したように、その中心であるボンベイという都市はアジア有数の企業集積場所であった。ここで特に指摘したいことは、ボンベイが、その国際貿易への強い志向性と商業的な重要性という点では、カルカッタに匹敵したという点である。1928/29年度のインド海上 (対外・沿岸) 貿易では、その総額の30%がボンベイ港を介して行われていた。

シンドや広大なパンジャーブを後背地にもつカラチも、貿易港として無視





【1925 年】



【1937 年】

図 4-4 インド西部における「一極集中的企業集積」パターンとその産業構成  
出典と地図：図 4-1 を参照。

できず、当該期のインド海上貿易の10%を占めていた。それを反映するように、カラチ県での株式会社の登記数も比較的多く、1925年では36社であったが、1937年になると、137社に急増した（図4-1を参照）。海上貿易の分野では、インド西部の割合（40%）は、地域全体として、前述したインド東部の割合（37%）とほぼ同等、あるいはしばしば上回っていたのである（Statistical Abstract 1933：570）。

ボンベイ県とカラチ県以外をみると、ボンベイ県とは数的にかなりの差ではあったが、アーメダバード県がそれに続いた。そこでの会社登記数は、1925年ではわずか110社であったのが、1937年には171社に増加した。その他に、プネー（14社→64社）、ショーループル（10社→20社）、ハイデラバード（2社→23社）、ダールワール（19社→31社）、ベルガウム（8社→13社）、ビジャープル（4社→13社）、サタラ（8社→14社）といった内陸各県も企業集積を経験していたが、ボンベイ県にははるかに及ばず、アーメダバード県やカラチ県のそれよりも小さな規模であった。インド西部は、株式会社の地理学という観点からいえば、インド東部よりも際立った「一極集中的企業集積」パターンと特徴づけることができる。

しかも、インド西部では、多くの場合、会社集積場所が沿岸都市部から遠方の内陸都市部であったがゆえに、その空間的配置は主要交通幹線、とりわけ鉄道網のあり方（一般的に「港市志向型」と呼ばれている）に強く規定されていた。たとえば、図4-4でわかるように、大インド半島鉄道（Great Indian Peninsula Railway）が、一方はボンベイから北東方面へ、もう一方はボンベイから南東方面へ向けて伸張した。前者の路線にある場所がナーシク（1925年4社；1937年9社）やジャルガウン（1925年7社；1937年7社）であり、後者のそれはプネーやショーループルであった。後者の路線は、ライチュールでマドラス鉄道（Madras Railway）に接続した。ボンベイを起点にして北部のグジャラート棉花地帯へ延びるボンベイ・パローダ・中央インド鉄道（Bombay Baroda and Central India Railway）も、もう一つの主要な鉄道幹線であった。この鉄路は、ボンベイからスーラト（1925年9社：1937



年17社)を経由して、アーメダバードへ通じるものであった。まさに、「港市志向型」の鉄道網が、国内市場の統合に大きな役割を果たし、株式会社の地理的分布に一定の影響を与えていたと考えられる。

インド西部の経済地理学にとっての鉄道網の重要性を強調するうえで、ボンベイの地理的・空間的な制約も考慮に入れておく必要がある( Kerr 2001: 3-4)。株式会社が集積したボンベイは、周知のように、インド西部の細く伸びた狭い沿岸低地から離れた場所にある人口島で、そこから約50マイル東方には垂直に切り立った西ガーツ山脈と広大なデカン高原によって包囲されていた。また、西ガーツ山脈は東西移動を困難にし、その渓谷を流れる多くの河川が沿岸部の南北交通も妨げてきた。こうした地理的条件が、ボンベイとその内陸後背地、特に重要商品である棉花の生産地帯との陸上交通を制限するかなり大きな要素となっていた。したがって、この地理的課題を一気に解消する決定的手段が、19世紀半ば以降、政府支援体制下で展開した鉄道建設なのであった。こうして、上記の二大鉄道会社の発着駅がボンベイ港直近に配置され、内陸後背地と海外諸国を直結させる「港市志向型」鉄道網の要となったのである。

インド西部における株式会社の業種構成は、インド東部のそれに比べて、地域性を強く反映し、大きな特徴を有している。そこでは、1925年と1937年での業種構成で最も大きな割合を占めたのが「商業・製造業」部門(両年とも約40%)であった点はインド東部と類似しているが、次に大きな存在だったのが約20%~25%(1925年293社;1937年280社)を占めた「工場」部門であった。後述するように、そのかなりの部分が綿工場を経営する株式会社であった。19世紀半ば以来、多くの綿紡織工場が、ヨーロッパ系商人のみならず、多くのインド系商人たちによってもインド西部各地で設立され、1906年には200社を超えていた(LJSC 1906)。その製品は国外市場に輸出されたが、国内市場向けにも大量に造られていた。それを所有・経営した最大勢力が、ボンベイ拠点のパールシーたちであった。その優越性を支えた要因の一つが、彼らの教育(特に技術教育)水準の高さであったといわれてい

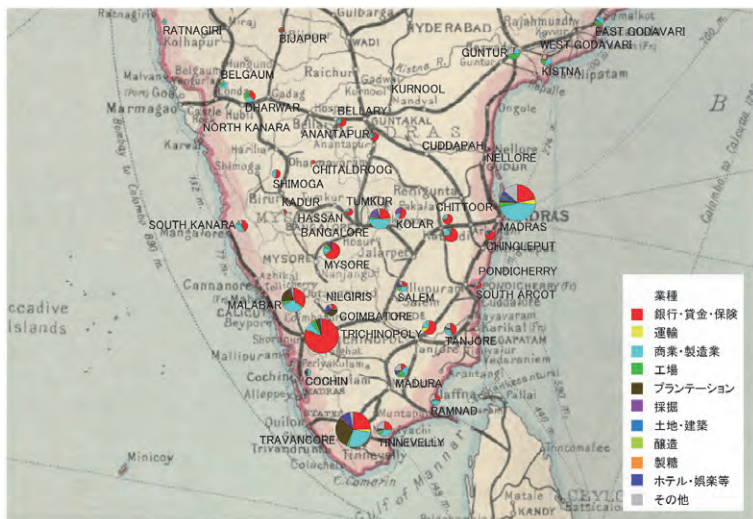
る (Bagchi 1971 : 134-135)。綿工場以外には、製粉工場が多かった。インド西部でも「銀行・貸金・保険」部門が順調に進展し、常に全体の約20% (1925年176社 ; 1937年259社) を占めるようになったのである。

しかし、ここで指摘したい点は、1937年までのアーメダバードの発展である。その発展は19世紀後半から開始されたが、とりわけ戦間期における保護関税政策の部分的導入を背景とし、国内市場志向の工場制綿工業の「輸入代替化」の達成を象徴するという重要な側面であった。アーメダバードにおける初期産業家の多くは、そこで数世代にわたって銀行家、商人あるいは金融業を生業にしていたグジャラティーたちであった。しかも、彼らはその現地社会の大多数を占めたヒンドゥー教徒で、大衆からの信用も高かったゆえに、資金調達という点では株式銀行の融資にはほとんど依存しない工場制綿工業を発展させた (Oonk 2014 : 63-71)。この点は、もともと移民であったカルカッタのマルワリーやボンベイのパールシーたちと決定的に異なる大きな特徴の一つであったと考えられる。

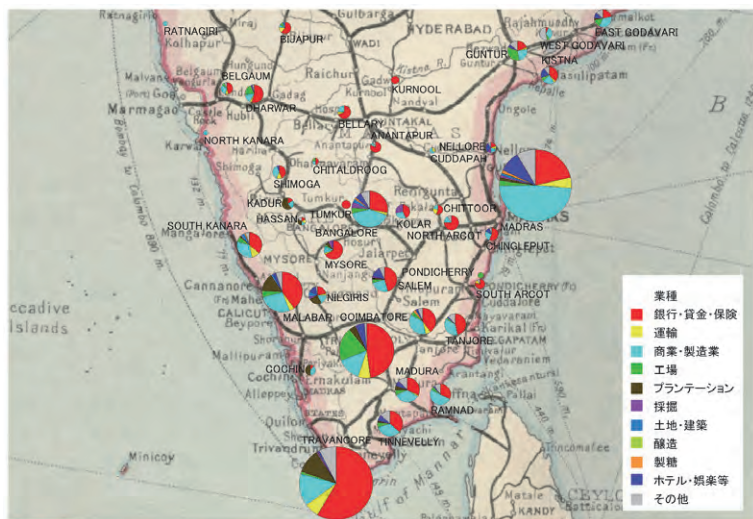
## インド南部

インド南部は、クールグを含むマドラス管区に加えて、マイソール藩王国とトランヴァンコール王国で構成されている。図4-5は、インド南部における株式会社 (1925年1,007社 ; 1937年2,066社) の登記場所と業種構成である。その顕著な特徴の一つは、インド東部・西部とは異なって、株式会社の集積パターンが一極化していたわけではなく、地理的には多極化していたという点である。前述したように、本研究では、それを「多極分散的企業集積」パターンと呼んでいる。

その企業分布パターンと相関するように、インド南部には、1931年時点では、カルカッタやボンベイのような100万人以上の大都市は存在せず、多くの中規模都市 (10万人以上100万人未満の都市) が散在していた。その最大の都市はマドラス (647,230人) であり、それにハイデラバード (466,894人)、マドゥラ (182,018人)、トリチノポリ (143,843人)、マイソール (107,142



【1925 年】



【1937 年】

図4-5 インド南部における「多極分散的企業集積」パターンとその産業構成  
出典と地図：図4-1を参照。

人)、セーラム (102,179人) が続いた。5万人から10万人未満の都市には、カリカット (99,272人)、コインバトール (95,198人)、タンジョール (66,889人)、マンガロール (66,755人)、コカナダ (65,952人)、グントウール (65,179人)、トゥティコリン (60,395人) など18都市が含まれた。さらに、2万人から5万未満の都市には、パルガート (49,064人)、ナーガパッティナム (48,527人)、ベラリ (47,573人)、ネロール (45,895人) など49都市が含まれた (Census of India 1933, Vol. XIV, Part II : 10-11)。

上記の諸都市は、インド南部の主要な企業集積場所であった。インド南部において最大の企業集積場所は、この地域で最大の貿易港を有するマドラス県 (1925年198社 ; 1937年478社) と、この地域で有数の綿工業地帯であるコインバトール県 (1925年177社 ; 1937年276社) であった。両県は、カルカッタ県やボンベイ県に比べると数的にはかなり少なかったが、ほぼ同じくらいの数の株式会社の営業拠点であった。都市レベルではないが、トラヴァンコール王国では、1925年では184社、1937年には499社が登記されていた。

しかし、マドラス県やコインバトール県以外にも、複数の企業集積場所が存在していたことが、図4-5から明らかであろう (以下、すべて県名)。たとえば、グントウール (1925年23社→1937年36社)、ベラリ (12社→16社)、東西ゴードヴァリー (19社→43社)、アナンタプル (12社→11社)、南北アルコット (37社→1937年29社)、チングルブット (15社→16社)、トリチノポリ (30社→65社)、セーラム (17社→57社)、マラバール (85社→150社)、タンジョール (22社→43社)、マドウライ (28社→56社)、ティルネルベリ (34社→60社)、ニルギル (21社→28社)、コーチン (6社→10社)、ラムナッド (14社→40社)、ヴィシャーカパトナム (6社→31社) が挙げられるであろう。これらの諸県には、古くから農業・商業・製造業で栄えたインド南部の地方都市が存在していた。

インド南部には、マドラス、コーチン、トゥティコリンという英領インドを代表する3つの貿易港があった (図4-2を参照)。なかでも最大のマド

ラスから、マイソール藩王国を含んだ内陸諸都市部へ放射状で伸びる「港市志向型」の鉄道網が確立していた。しかも、ベンガル湾沿岸とアラビア海沿岸の中・小諸港市が鉄道網や短・中距離の船舶サービスによって連結し、マスリパトナム、フランス領ポンディチェリ、ナーガパッティナム、トゥティコリン、ポルトガル領ゴア等の沿岸都市から、マドラス、ボンベイ、さらにセイロンのコロomboという大型汽船発着都市にもつながっていたのである。

インド南部の場合、会社登記数はインド東部・西部ほど多くはなかったが、戦間期の約20年間で倍増していた。その業種構成をみると、そのほとんどは、やはり「商業・製造業」部門（1925年266社；1937年583社）であった。特に「出版・印刷」（53社→91社）、「公共サービス会社」（13社→55社）、「代理業」（6社→51社）、「化学」（9社→34社）、「機械」（6社→31社）、「石材・セメント等」（7社→25社）の会社の比率が高かった。この産業部門と並んで特徴的な点は、「プランテーション」部門の大きな割合（96社→113社）であり、マラバル、ニルギル、マドラスに集中した「茶」「コーヒー」「ゴム」会社である。たとえば、「代理業」部門に含まれるコインバトールのスターンズ商会（T. Stanes and Co.）<sup>19</sup>は、ユナイテッド・コーヒー・サプライ商会（United Coffee Supply Co.）とユナイテッド・ニルギル茶園商会（United Nilgiri Tea Estates Co.）を経営し、1910年6月に法人化された後に、綿工場等にも多角的に経営代理事業を拡げて成長していったのである。

その結果、「工場」会社の数が、マドラスやコインバトールを含む多くの都市部で増大し、戦間期におけるインド南部の成長産業（70社→129社）となっていた。その要因の一つには、1932年から始まる水力発電所（Pykara hydroelectric power）の稼働によって可能となった比較的安価な動力源の確保があった（Bagichi 1971：210）。「工場」部門のなかでは、「精米」会社の増加（11社→16社）も無視できない。その場所はグントゥール県、南カナラ県、そしてガンジヤム県であった。その中でも注目すべき点は、コイン

19 スターンズ商会は、トマス・スターンズとロバート・スターンズが1886年にコインバトールで設立した茶栽培とコーヒー生産の個人商会であり、20世紀に入って、綿工場や自動車・タイヤ修理工場等にも多角的に事業を拡げ、コインバトールを代表する経営代理商会に成長していった。

バトール県における「工場」部門の増大（9社→55社）であり、特に綿工場の著しい増加（8社→49社）であろう。その最大のものは、先述したスターンズ商會が経営したコインバトール綿紡織商會（Coimbatore Spinning and Weaving Co.）であった。同商會の工場は、常時平均して5,800人程度の従業員を雇用するコインバトール最大規模の綿工場の一つであった（LIE 1937：4）<sup>20</sup>。その他にも、カンボディア工場（Cambodia Mills）やコインバトール綿工場（Coimbatore Cotton Mills）なども挙げられる。

このようなさまざまな産業部門の成長は、都市文化・生活のさらなる発展と向上を促していったことはいうまでもない。それを示唆するように、「ホテル・劇場等」会社の増大（39社→111社）であった。この部門の著しい成長はインド東部・西部とも共通した現象であったが、会社数でいえば、インド西部よりもインド南部のほうが多かった。その集積場所は、1937年では、マドラス県（45社）とコインバトール県（15社）に加えて、セーラム県（8社）、ティルネルベリ県（5社）、ニルギル県（4社）等であった。コインバトール県の15社には映画製作会社や劇場会社の名が並んでいる。その中心のコインバトールは南インドで最も早く映画撮影所を有した映画産業都市でもあった。その産業を支えたのが、綿業そのほかの業種で財を成した有力実業家たちであった。その一人がB・R・ナイドゥーであり、彼やS・ヴィンセントらによって1935年に設立されたセントラル・スタジオが有名である<sup>21</sup>。このほかに、プレミアム・シネトーン（Premier Cinetone）という映画制作会社もあった。同社は、1945年にセントラル・スタジオを退職したS・M・スリラムル・ナイドゥーによって買収・改名され、パクシラージャ・スタジオ（Pakshiraja Studios）の前身となる映画会社であった。コインバトール周辺での綿工業の発展は、他の産業部門にも波及し、同都市を南インドの経済

20 従業員数に関して、LIE（1935）を参照した。

21 農民カースト出身のナイドゥー（Naidu）商家は、コインバトールとその近郊において繊維業、精米業、自動車工業などの商業・製造業全般に事業を拡大させ、南インドを代表する財閥の一つに成長していった。Sri Ranga Vilasa Ginning, Spinning and Weaving Mills, Radha Krishna Mills, Lakshmi Rice Mills and General Merchants Co.なども、ナイドゥー実業家によって設立・経営された（Mahadevan 1984：232-233）。



センターに成長させたといえるであろう。

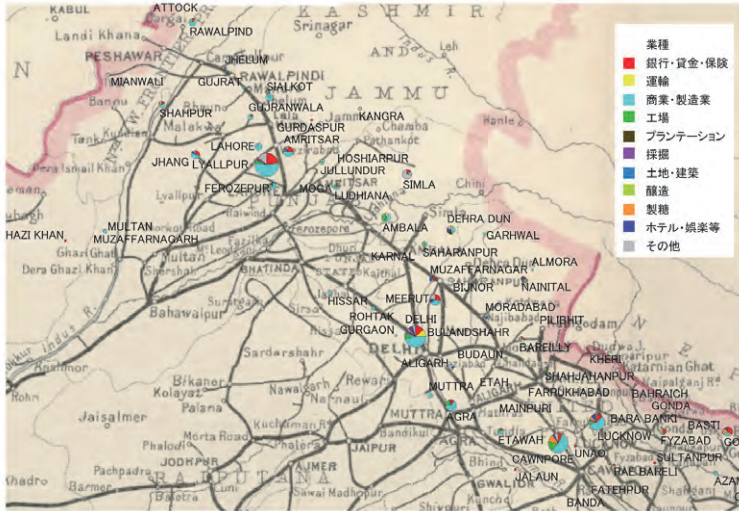
しかしながら、インド南部の企業集積経済で最も特異な点は、「銀行・貸金、保険」会社の登記数が一貫して多く、決して無視できない金融部門の貢献であった。1925年でのその内訳は、「銀行」の313社、「貸付」の4社、「保険」の81社、「投資・信託」の11社、「土着信用組合（Nidhis & Chit Associations）」の129社であった。インド南部の「商業・製造業」の成長は、金融サービス産業の成長と常に相互補完的であった。これらの集積場所も、インド南部の地方都市部で全般的にみられたが、その最大はやはりマドラス県とコインバトール県であった。インド南部での有力株式銀行には、インド帝国銀行（1921年以前ではマドラス銀行）、欧州系為替銀行、そしてインド系株式銀行が存在し、各地でその数を急増させた。たとえば、インド帝国銀行は、インド南部には1936年で36の事業所を保有するほど、その各地で貸付や手形割引等を通して産業金融に従事していた。

しかし、上述した金融部門のモーメンタムを先導したのは、「土着信用組合」を含むインド系株式会社であった。そして、そのなかで最も重要な役割を果たしてきたのが、土着金融コミュニティのナットウコッタイ・チェッティヤールであった。「金貸し」としての彼らの運転資金は、もっぱらインド外（東南アジアやセイロン）での商業・金融活動へ投下されていたが、部分的には南インド各地での広範な経済活動でも運用された。その一例がインディアン・バンク（Indian Bank）であった<sup>22</sup>。その投資は商業・金融部門に限らず、20世紀初頭から徐々に産業部門（綿業、プランテーション、製糖業、精米業、製紙業、絹産業等）へ投下され、1930年代には多くの会社がナットウコッタイ・チェッティヤールの支配下に入っていたのである（Mahadevan 1984）。

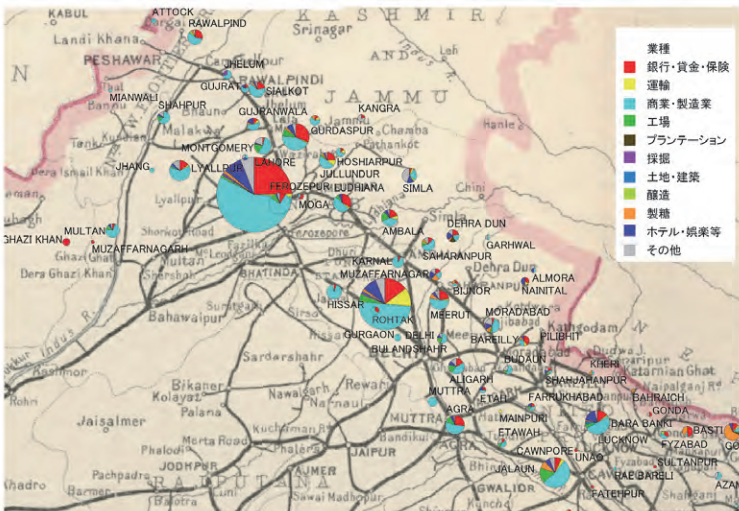
---

22 イギリス系老舗商会であるアーバスノット商会（Arbuthnot & Co.）の破綻（1906年）にともなって、インディアン・バンクは、マドラス商業界のインド系指導者たち（ナットウコッタイ・チェッティヤール、グジャラティー商人、ムスリム商人等）によって、1907年に南インド初のスワデシー銀行として創設された。同銀行は、インド南部の主要都市に事業所を構え、1930年代・40年代にはセイロン、ビルマ、海峡植民地、マレー半島に事業を拡大させていった。その主要な業務は、商品担保の「貸付・前貸し」に投資する金融業務であった。

# インド北部



【1925 年】



【1937 年】

図4-6 インド北部における「多極分散的企業集積」パターンとその産業構成  
出典と地図：図4-1を参照。



図4-6は、インド北部における企業集積パターンを表わしている。それは、パンジャブ中央部から連合州までの東西に広がった地域であった。1921年と1931年のセンサスでは、パンジャブと連合州はインド総人口の約23%を抱える地域でもあった（Census of India 1933, vol. I, Part I : 36）。1925年では、多くの株式会社はその一帯に散在していたが、ある一定数はラホール県（87社）、デリー県（72社）、カンプル県（61社）、ラクナウ県（40社）などに集積していた。1937年になると、特にラホール県（533社）とデリー県（252社）が、会社集積場所として目立つようになったのである。いずれの都市も両大戦間期に人口を増大させており、1931年では、デリーがインド第4位の447,442人で、ラホールが第5位の429,747人で続き、ラクナウが第10位の274,657人、そしてカンプルが第14位の243,755人であった（Census of India 1933, vol. I, Part I : 50）<sup>23</sup>。

より興味深い現象は、上記の4県、特にラホール県とデリー県での急速な企業集積と連動するように、その周辺地域での会社登記数も増えたことである。その場所を県名で列挙すると、フィロズプル（1925年6社→1937年44社）、シアールコート（8社→23社）、グジュランワーラ（5社→15社）、ライオールプル（11社→40社）、ムルターン（3社→16社）、アムリトサル（16社→67社）、ルディヤーナー（5社→30社）、ジャランダル（4社→25社）、アンバラ（12社→25社）、アグラ（19社→34社）、メーラト（18社→35社）、アリーガル（5社→23社）、アラーハーバード（32社→49社）、ヴァーラーナシー（12社→34社）、ゴーラクプル（14社→28社）となる。これらの諸県の中心都市も両大戦間期に人口増加を経験していたが、中でもアムリトサル、アグラ、ヴァーラーナシー、アラーハーバードでの人口増加が顕著であった<sup>24</sup>。

23 1941年のセンサス（Census of India 1943 : 76-77）によると、以下のとおりである。ラホール（1921年281,781人；1931年429,747人；1941年671,659人）、デリー（248,259人；347,539人；521,849人）、ラクナウ（240,566人；274,659人；387,177人）、カンプル（216,436人；423,755人；487,324人）。

24 1941年のセンサスによると、以下のとおりである（Census of India 1943 : 76-77）。アムリトサル（1921年160,218人；1931年264,840人；1941年391,010人）、アグラ（185,532人；229,764人；284,149人）、ヴァーラーナシー（198,447人；205,315人；262,100人）、アラーハーバード（157,220人；183,914人；260,630人）。

業種別にみると、「商業・製造業」部門(1925年284社→1937年951社)、「銀行・貸金・保険」部門(80社→341社)、そして都市化の象徴でもある「ホテル・娯楽等」部門(32社→140社)が、全体的に大きな割合を占めた。特に「商業・製造業」部門でいえば、インド北部の会社登記数が3倍増で、戦間期のインドで最大増加率を経験していたのである。これらの他にも、「出版・印刷」部門(1925年38社→1937年88社)、「鉄鋼・造船」部門(1社→13社)、「化学」部門(4社→56社)、「公共サービス会社」部門(7社→74社)の株式会社がかなりの速度で事業を展開するようになっていた。デリー県では、「運輸」会社(8社→29社)の増大も目を引く。その反面、他の地域とは異なっていて、「工場」部門(51社→86社)の割合が相対的に小さかった。このように、インド北部の経済地理学は、1930年代後半までには、多業種で構成された「多極分散的企業集積」パターンの特徴をより強めることになったのである。

このようなインド北部における「多極分散的企業集積」パターンの形成には、19世紀末には完成したラホールをハブとした鉄道網の存在が無視できない。たとえば、1862年に設立されたシンド・パンジャープ・デリー鉄道(Sind, Punjab and Delhi Railway)は、ラホールーアムリトサルーデリー路線(1862年)、ならびラホールームルターン路線(1864年)を敷設していた。さらに、インダス・バレー・ステイト鉄道(Indus Valley State Railway)が1878年にラホールーカラチ路線を完成され、有数の農業地帯であるパンジャープ地方が主要貿易港のカラチに接続されたのである。他方、パンジャープ・ノーザン・ステイト鉄道(Punjab Northern State Railway)が1883年にラホールーペシャーワル路線を敷設した。インド北部の鉄道会社のほとんどは1886年に合併され、約2,000マイルの鉄道網を保有するノース・ウェスタン鉄道(North Western Railway)として知られた。同社のラホール車両基地では、機関車が修理され、車両や貨物車が製造・修理された。こうして、ラホールの経済的盛衰や都市空間パターンが、鉄道の影響を多分に受けたという議論もある(Kerr 2001: 11-17)。

# 5

## 「一極集中的企業集積」 パターンの比較研究(1): インド東部

### カルカッタとその後背地

カルカッタは、1911年まで英領インドの首都であり、イギリス帝国第二の人口を抱えた都市であった。それは、フォート・ウィリアムの軍事地区、港湾・運河地区、2つの隣接地区（トリーガンジとサウス・サバーバン）、そしてフーグリ川西岸のハウラー地区を有するカルカッタ市域で構成された。1931年におけるカルカッタの人口は1,196,734人で、インド第二の人口を抱えるボンベイ（1,161,383人）とほぼ同じであったが、隣接地区を含めると、1,485,582人となった（Census of India 1933, vol. I : 50-51）。労働者人口は645,450人で、その大多数は主として製造業、運輸業、商業、専門職、奉公人、事務員等に従事した。カルカッタの経済的吸引力は、その隣接または遠方の後背地から膨大な移民労働者たちを集めていた。特に鉄道網の確立が、カルカッタをインド東部、ひいてはインド全体の経済的支柱に変容させたのである。

カルカッタの人口には、相対的にごく少数ではあったが、列車あるいはバスで日中に仕事のために市内に来て、夜に帰宅するような人びとが含まれた。カルカッタとその近隣地域との労働者の移動状況を理解するための一つの事例として、ここでは図5-1を挙げておきたい。それでは、1931年2月26日において、鉄道定期券購入者たちがカルカッタ行きの鉄道を利用した定期券購入者の乗車駅とその数の地理的分布が示され、カルカッタの二大ターミナルであるハウラー駅とシーダル駅からその近隣駅、そして遠方の駅へと放射状に伸長する鉄道網を空間的に把握することができる。

ハウラー駅は、フーグリ川に架かるハウラー橋によってカルカッタ市内に

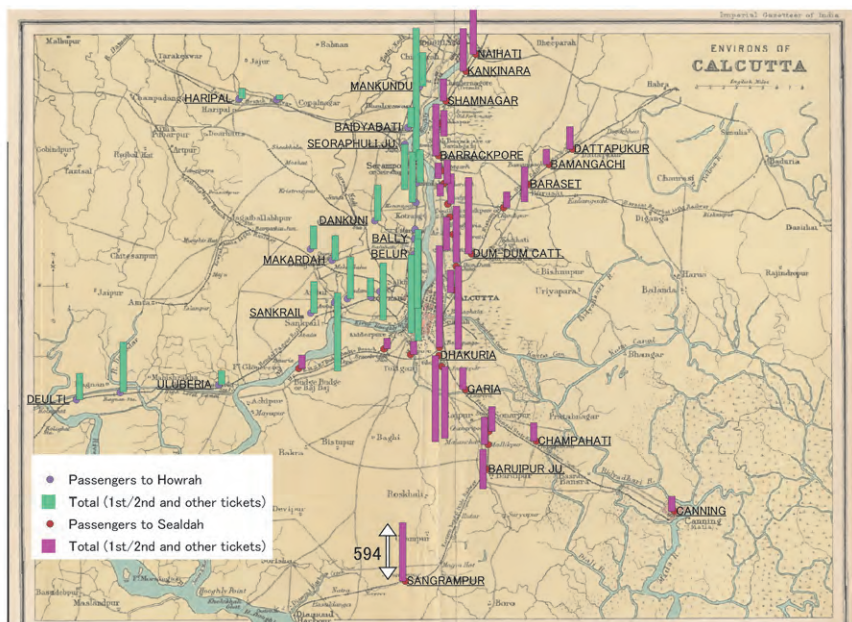


図5-1 カルカッタとその近隣地域を往復する鉄道定期券購入者の移動  
(1931年2月26日)

注1：データは、Bengal Nagpur Railway, East Bengal Railway, East Indian Railway, Howrah Amta Railway, and Howrah Shealhala Railway のものである。

注2：利用者数には、1等車・2等車の定期券購入者も含まれている。

出典：Census of India 1933, vol. VI : 10.

地図：Imperial Gazetteer of India 1909 : 50.

連絡されていた。図5-1で示すように、同駅の利用者の多くは、主として、フーグリ川西岸に沿ったセランポール (1,241人)、アターパーラ (1,097人)、アンダル (773人)、バリ (689人)、ベルル (774人)、コンナガル (500人) の各駅を往復していた。他方、カルカッタ市内にあるシーダル駅の利用者は、主として、フーグリ川東岸からカルカッタ南部への路線にあるダムダム (1,604人)、バーリーゲンジ (1,023人)、ダクリア (865人)、ジャダフプール (721)、ベルグホリア (565人)、ナイハッティ (506人) の各近郊駅を行き来していた。19世紀半ば以降、多くの工場 (特にジュート工場) がフーグリ川に沿ってカルカッタとハウラーの北部地区に集中的に立ち並んで

表5－2 カルカッタにおける株式会社の  
業種別構成（1925年）

銀行・金融・保険	6%
醸造業	0%
土地開発	2%
ホテル・劇場等	2%
工場	8%
採掘・採石	12%
製糖業	0%
プランテーション会社	20%
商業・製造業	40%
運輸	6%
その他	4%

注：図4－1を参照。

出典：LJSC 1925, Table No.8：42-133

いた。それゆえに、鉄道利用者たちの多くはそこに勤務する工場労働者であったと考えられる。ここに、カルカッタの都市的成長とそのさらなる空間的拡大の一局面をみることができる。

表5－2は、その業種構成を示している。前述したように、カルカッタで登記した株式会社の数は、1925年には2,047社であった。カルカッタの会社群では、「商業・製造業」部門が最大で、全体

の40%（836社）を占めた。そして、その内実は、「機械」（74社）、「印刷・出版」（63社）、「代理業」（53社）、「化学」（50社）、「鉄鋼」（37社）、「石材・セメント等」（28社）の会社によって構成され、その多くは、戦間期インドの輸入代替工業化を先導していくルピー資本の株式会社であった。経営代理商会を含んだ「代理業」の会社数はインド最大であり、その系列会社を含むと少なくとも794社（全体の38.3%）となり、カルカッタの企業集積経済の特徴を決定づける最大の要因となっていたのである。

表5－2で第二のシェア（20%）を占めていたのが、「プランテーション」部門（430社）であり、この大きさもカルカッタ産業構造を特徴づける重要な要素であった。そのほとんどが、アッサム県やダージリン県等で茶園を営んでいた茶会社（384社）であった。この次に目立つ部門が、ほぼ「石炭」（212社）で構成された「採掘」（244社）であった。ただし、採掘現場の多くは、西ベンガルやビハールにあった。ここでは「工場」部門（8%：171社）も無視できない。この構成要素は、ジュート業（77社）、綿業（35社）、製油業（15社）、精米業（14社）等の会社であった。後述するように、これらの茶・石炭・ジュート会社の多くは、全体的には少数派であったが、古くは

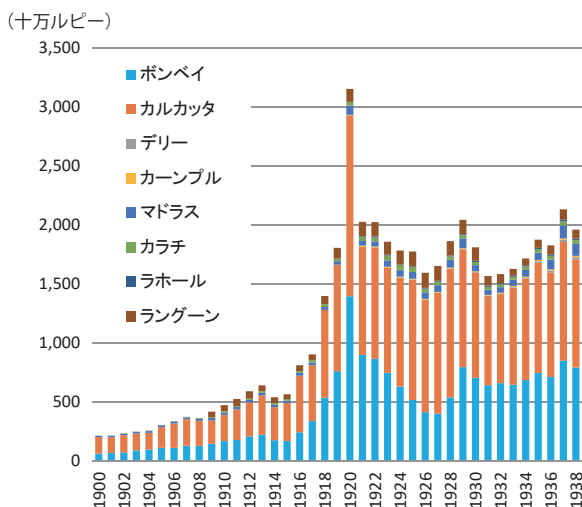


図5-3 英領インドの手形交換所で清算された小切手総額（1900年～1938年）  
出典：Banking & Monetary Statistics 1954：516-518

19世紀初頭からカルカッタに拠点を置いた有力経営代理商会の傘下にあったのである。

相対的に小さな割合の部門ではあったが、「銀行・貸金・保険」（6%：135社）、「運輸」（6%：116社）、「ホテル・劇場等」（2%：40社）、「土地・建築」（2%：37社）も、カルカッタ産業構成の多様性を特徴づけていた。なかでも、「銀行・貸金・保険」部門の卓越性は、会社数だけでは把握が難しいであろう。

図5-3は、1900年から1938年までの英領インドの手形交換所に受領された小切手の清算総額を表している。手形交換所として、1921年までは3つの「管区銀行（Presidency Banks）」がインド各地で機能していた<sup>25</sup>。1921年以降では、その三銀行を統合した「インド帝国銀行（Imperial Bank of

25 英領インドでは、東インド会社の出資によってベンガル銀行（Bank of Bengal）、ボンベイ銀行（Bank of Bombay）、マドラス銀行（Bank of Madras）という「管区銀行（Presidency Banks）」が設立され、1921年まで存在していた。管区銀行の大きな特徴は、国王特許状によって外国為替業務が禁止される一方で、EICの支配領域で発券業務が認められる唯一の株式銀行という点にあった。1861年に全管区銀行は、インド政府によって紙幣発行の独占権を剥奪され、預金、貸出、手形割引等の内国銀行業務に特化していった。



India)」がその機能を引き継ぎ、小切手取引を含む弾力的な国内通貨供給業務を英領インドの各主要都市で行なっていたのである。そして、これらの諸銀行の小切手取引の主たる「場」がボンベイとカルカッタであった。1926年時点では、インド帝国銀行はカルカッタには地方本部を含め4店を設立し、都市別にみると、総本部を配置したボンベイの事業所と同数で、英領インド最大であった。そして、小切手取引最大の「場」が、この時期一貫して6割強を占めたカルカッタであり続けたという事実も、図5－3から理解できる。インド全体におけるカルカッタの銀行・金融サービス部門の優位性を物語る一つの事例であろう。

## カルカッタに集積した企業群



図5－4 カルカッタ市内の企業集積地区(1925年)

注と出典：図5－2を参照。

地図：Imperial Gazetteer of India 1909：49.

図5-4は、1925年時点でカルカッタに登記された株式会社の所在地情報(2,047社)に基づいて作成した企業集積場所である。実に興味深いことに、その約50%がハウラー駅とシーダル駅との間に極めて狭い密集空間に登記していた。より詳細な場所情報を提供すると、クライヴ・ストリート(460社)、クライヴ・ロウ(174社)、クライヴ・ガート・ストリート(32社)、フェアリー・プレイス(56社)、ストランド・ロード南側(80社)、キャンニング・ストリート(75社)、ヘア・ストリート(57社)、そしてライオンズ・レンジ(29社)によって構成されるビジネス空間であった。この地区は、カルカッタ、ひいてはインドの実業界の心臓部といっていであろう。このような企業群の凝集性と近接性こそが、当該期におけるカルカッタ全体の経済成長力を創出する最重要条件となっていたのである。

460社という最も多くの会社が登記したクライヴ・ストリートは、ダルハウジー・スクエア(113社)とハリソン・ロード(13社)を連結する南北幹線道路であった。この通りには、機械・鉄鋼・造船・セメント等の「商業・製造業」(77社)、石炭会社を主とした「採掘」(135社)、主に茶会社である「プランテーション」(77社)、ジュート会社を中心にした「工場」(42社)、「銀行・貸金・保険」(31社)、鉄道・路面電車・船舶を含む「運輸」(29社)、「土地・建築」(11社)、「ホテル・娯楽等」(4社)の会社が登記していた。ベンガル商業会議所(Bengal Chamber of Commerce)、インド・セイロン連合商業会議所(Associated Chambers of Commerce of India and Ceylon)、ジュート荷造協会(Jute Balers Association)を含む法人団体(8社)もあった。

しかし、ここで言及しておきたい最も重要な特徴は、クライヴ・ストリートには、非ルピー資本の外国商社・銀行、船舶会社、そして保険会社が集積していたということである。たとえば、チャータード銀行(Chartered Bank of India, China, and Australia)、インド・ナショナル銀行(National Bank of India)、ヴィッカーズ社(Vickers & Co.)、大阪商船(Osaka Shosen Kabushiki Kaisha)、東京海上保険会社(Tokio Fire Insurance Co.)などが挙げられる。また、クライヴ・ストリートに登記されているルピー会社の約半



数も、インド各地に事業所を設置していたのみならず、イギリス、大陸ヨーロッパ、アメリカ合衆国、日本にも事業所、代理店あるいは取引店を有し、海外市場志向の強い企業であった。ジュート工場や機械工場を傘下に入れたアンガス商会は、ダンディーやボストンの企業と代理店契約を結び、商品の販売市場を維持していた（TID 1925：Calcutta (Bengal) 84）。これらの事実から、クライヴ・ストリートには、国際色豊かで活気溢れる企業集積空間が形成されていたことが想像されるであろう。

さらに興味深いことは、クライヴ・ストリートを登記場所にした460社の約65%が、わずか16社の経営代理商会とその傘下にあった系列会社であったという事実である。その系列会社は、茶（92社）、石炭（36社）、ジュート（20社）、公共サービス（20社）、保険（12社）といった極めて収益率の高い産業部門に属していた。周知のように、経営代理商会は、イギリス（主にロンドン）にある直営店あるいは代理店と連絡しながら、農業生産物や製造品などの国際貿易取引で支配的な役割を果たした（Misra 1999）。上述の系列会社は、ほとんどの場合、契約元である経営代理商会の所在地に登記されていたのである。

いくつか例を挙げよう。クライヴ・ストリート1番地には、グラスゴーやロンドンと直結したジェームズ・フィンレイ商会（James Finlay & Co.）の建物があると同時に、その住所で16の系列会社（茶園、ジュート工場、綿工場）も登記されていた。クライヴ・ストリート6～7番地は、マーチン商会（Martin & Co.）とその系列会社の登記場所となっていた。さらに、クライヴ・ストリート8番地には、巨大なクライヴ・ビル（Clive Buildings）が建っていて、そこにはギランダー・アーバスノット商会（Gillanders, Arbuthnot & Co.）とヴィリアーズ（Villiers Ltd.）が入居し、そして両者の系列会社38社も登記されていた。ちなみに、ビルマやインド西部で棉花の奥地買付を積極的に展開した日本棉花（Japan Cotton Trading Co.）は、ここに事業所を持っていた<sup>26</sup>。同

---

26（LIE 1925）によると、日本棉花（日綿）は、独自の棉花集荷ネットワークを維持するために、1923年時点では、以下の場所に自社の繰綿・プレス工場を保有していた：ビルマではタイェットとミンジャン。パンジャブではムルターン、パトキ、モントゴメリー（サヒワル）、シャープール、グジラート。ボンベイ管区ではアマルネルとアコラ。マドラス管区ではトゥティコリンとヴィルドゥナガル。

9番地はロイヤル・エクスチェンジ・プレイスとの交差点であり、その角にはチャータード銀行ビルが建っていた。その一階にはチャータード銀行カルカッタ店が陣取っていたが、その上層階はバード&ヒールジャーズ商会 (Bird & Heilgers Co.) とその系列会社35社 (ジュート、石炭、鉄鋼、製紙等) の登記場所となっていた。これらの諸事例は、特定産業への経営代理商会の集中レベルが強まればなるほど、図5-4で描かれるバーの高さが縦に伸びていくということを示しているのである。

カルカッタ第二位の企業集積場所は、174社が登記したクライヴ・ロウであった。その中の118社 (約70%) が、10社の経営代理商会の傘下に入っていた。その最大商会は、ユール・カトー商会 (Yule Catto & Co.) をロンドン代理店として国際ビジネスを行っていたアンドリュー・ユール商会 (Andrew Yule & Co.) であった。クライヴ・ロウ8番地には、1907年に建立されたユール・ハウスがあり、そこで同商会と89の系列会社 (ジュート、石炭、茶、ゴム、製油、製粉、機械、化学、セメント、船舶) が幅広くビジネスを展開した。同4番地は、1925年創設のジャーディン・スキナー商会 (Jardine, Skinner & Co.) とその系列会社19社 (ジュート、石炭、茶、ゴム、保険) の登記場所であった。そのロンドン代理店は、ロンドン商業会議所の中核メンバーであるマセソン商会 (Matheson & Co.) であった。

チャータード銀行カルカッタ店南側はフェアリー・プレイスに面していたが、その通りにも多くの会社が軒を並べていた。たとえば、鉄鋼・化学・タバコ産業等の会社 (25社)、プランテーション会社 (15社)、船舶等の運輸会社 (9社)、石炭会社 (6社)、ジュート会社 (2社) である。フェアリー・プレイスよりもさらに南方、現在はB・B・D・バック (Benoy-Badal-Dinesh Bagh) と知られているダルハウジー・スクエア周辺には、東インド会社の施設であったライターズ・ビル (Writers' Building)、中央郵便局 (General Post Office)、香港ハウス (Hong Kong House)、セント・アンドリュース教会 (St. Andrew's Church) 等が隣接し、多くの株式会社も集まっていた。その主要な業種は、商業・製造業 (36社)、石炭 (27社)、主として欧米系の銀行・

金融・保険（17社）、茶（16社）、運輸（8社）、ジュート（6社）等があった。

クライヴ・ストリートとクライヴ・ロウが同時に交わるキャンニング・ストリートは、マルワリーたちの集中的な居住区であり、およびビジネス地区となっていた。彼らが集中的に居住した区域は、キャンニング・ストリートからその北側のポルタまでの、主としてバラバザー（Burrabazar）、ジョラサンコ（Jorasanko）、ジョラバガン（Jorabagan）であった（Census of India, Calcutta 1931）。マルワリーたちは、19世紀にラジャスターンからベンガルへ移民し、1925年までにはジュート、石炭、綿織物、その他の有益な産業部門で足場を築くようになっていた（Goswami 1985）。キャンニング・ストリート137番地は、マルワリー系商会の代表であるビルラー・ブラザーズ（Birla Bros.）の本拠地であった。同地には、その系列会社であるビルラー綿紡績工場（Birla Cotton Spinning & Weaving Mills）、ビルラー・ジュート製造会社（Birla Jute Manufacturing Co.）、ケソラム綿工場（Kesoram Cotton Mills）が登記された。

マルワリー系商家の力は、国内市場に関する知識と彼らの金融力であったと考えられていたがゆえに、イギリス商人たちは、マルワリーたちを、友人または公式的な協力者ではなく、まさにビジネス上のライバルとしてみるようになっていたのである（Oonk 2014）。実際、1892年に創設されたジュート梱包協会はヨーロッパ系商人たちによって主導されてきたが、20世紀初頭までには、マルワリー系会員たちの急速な台頭を経験するのであった。

## カルカッタ経営代理商会の地理学

前に指摘したように、LJSCには株式会社の登記場所は記載されてはいるが、たとえば、カルカッタに登記した株式会社が経営する工場、プランテーション、採掘場などの実際の所在地を知ることはできない。こうした難点を補完するために、それらの実際の所在地や経営者名等の情報が得られるTIDの「インドとビルマの主要産業（Chief Industries of India and Burma）」部分は有用

である。以下では、カルカッタ経営代理商会を代表する3事例を取り上げ、インド東部における「一極集中的企業集積」パターンの実態を明らかにする。



図5-5 アンドリュー・ユール商会とその系列会社（1925年）

出典：LJSCに関しては、表5-2を参照；TID 1925：Chief Industries of India and Buema, 1-108.

地図：Imperial Gazetteer of India 1909：24.

図5-5は、1925年におけるアンドリュー・ユール商会とその系列会社の所在地と業種内容を示している。同商会は1863年に創業し、その後、カルカッタに拠点を置くジュート工場、炭鉱、ゴム・茶プランテーション、化学・機械産業などに及ぶ55社の経営に深く関与してきた（Jones 1992：23-25）。事実、1925年の時点で、およそ115社が同商会の傘下に入っていた。カルカッタ市内に事業所を置いていた会社が55社で、それには化学、採掘、船舶、保険、機械、綿糸、ゴム、製油、土地開発、印刷・出版、ジュート・プレス、

そして商社などの諸会社が含まれた。

さらに、その115社のなかの13社が、カルカッタ周辺地区にあった。その主な地区は、ハウラー、バッジ・バッジ、チットプール、アンダル、ランクリシュナプール、サークライルといったフーグリ川河岸であった。具体的には、ナショナル・コーポレーション（National Corporation）やアルビオン・ジュート・ミル会社（Albion Jute Mills Co.）のようなジュート工場、セントラル・ハイドロリック・プレス会社（Central Hydraulic Press Co.）のようなジュート・プレス工場、ハウラー・ミル会社（Howrah Mills Co.）のような製油工場が挙げられる。

しかし、上記の115社のうちの41社は、カルカッタとその周辺地区以外のインド東部地域で実際の営業活動を行っていた。図5-5で明らかなのは、主としてバルドワン、ラジガンジ、アサンソルに石炭会社の炭鉱が集中していた事実であろう。たとえば、1900年に創設されたベンガル石炭会社（Bengal Coal Company）はインドで指導的な石炭会社の一つで、アサンソル周辺の西ベンガルに12の炭鉱を保有していたのである。もう一方において、エンゴ茶会社（Engo Tea Co.）、ミン茶会社（Mim Tea Co.）、ドアーズ茶会社（Dooars Tea Co.）を含む23の茶会社が、ダーズリンやドアーズに集中していた事実も、図5-5で理解できる。また、アッサムも、アンドリュー・ユール商会系列のいくつかの茶会社の進出先であった。特にイギリスで法人化されたアッサム統合茶園会社（Assam Consolidated Tea Estates Ltd.）が、6つの茶園をアッサムやシレットで大規模に展開したのである。そして、忘れてならない極めて重要な特徴は、炭鉱や茶園が集中する上記の地域が、ほぼ例外なく、鉄道や河川交通によってカルカッタに直結していたことであろう。

次の図5-6は、1925年におけるオクタヴィアス・スティー爾（Octavius Steel & Co. Ltd.）とその系列会社の地理的分布図である。この商会は1860年代から茶園経営を始め、徐々に石炭やインディゴの事業に参入し、カルカッタではその事業所をダルハウジー・スクエア東通りのオールド・コート・ハウス・ストリート14番地に置いた。その後、同社は経営代理商会として茶



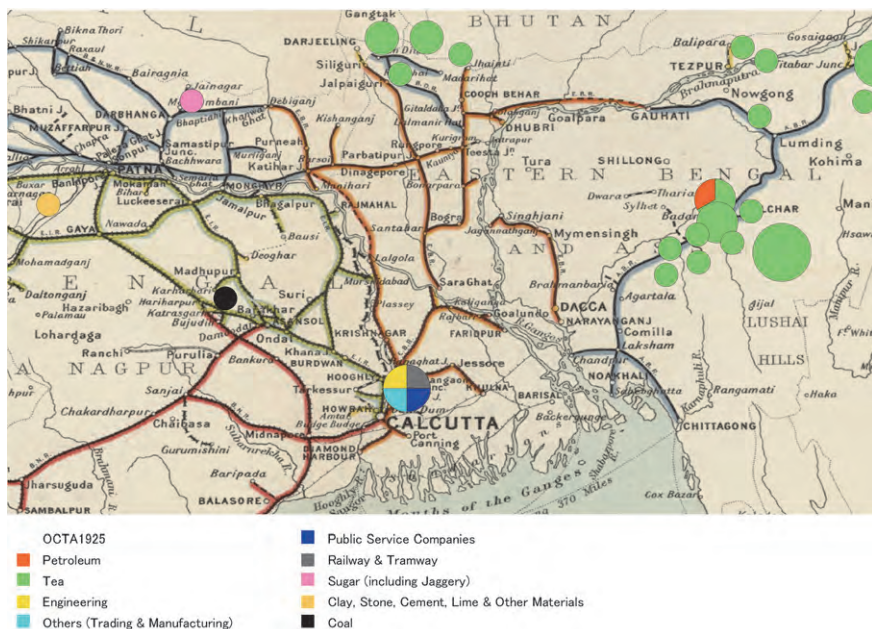


図5-6 オクタヴィアス・スティールとその系列会社(1925年)  
出典と地図：図5-5を参照。

会社をはじめとする系列会社を順調に増やしていったが、それが法人化されたのは1922年になってからであった (Jones 1992 : 52-57)。1925年時点では、オクタヴィアス・スティールは、系列会社の数ではアンドリュー・ユール商会に続く第二位で、41社を配下に置いた経営代理商会であった。系列会社のなかでは茶会社が圧倒的な割合 (34社) を占めており、その経営戦略上の特徴をみることができる。

オクタヴィアス・スティールは、カルカッタには電気・鉄道産業に関わる3会社を傘下に置いたが、東ベンガルやアッサム等における34の茶会社も系列会社としていた。茶会社のクラスターが圧倒的にジュリ周辺やシルチャル周辺に集中していた事実が、図5-6から理解できる。シルチャルでは、イースタン・カチャー茶会社 (Eastern Cachar Tea & Co.)、ハティキラ茶会社 (Hattikhira Tea Co.) やアリン・パセマラ茶会社 (Alyne Pathemara Tea

Co.)などが大茶園を管理していた。これらの地域も、河川・鉄道輸送システムによって、ブラマプトラ河岸の船着場やカルカッタに接続されていた。より重要なことは、茶園事業という点で、オクタヴィアス・スティールの茶園事業は、アンドリュー・ユール商会とは異なる空間において展開していた点であろう。

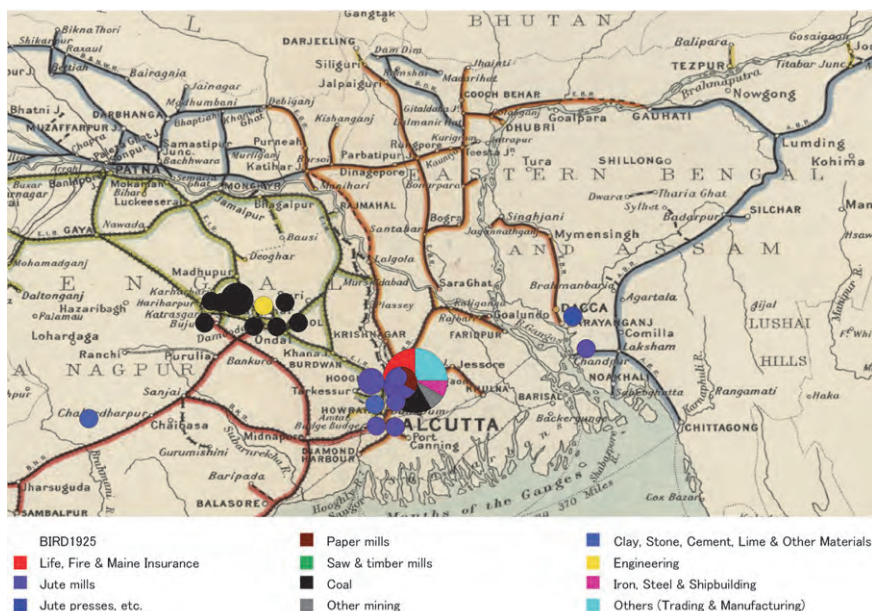


図5-7 バード社とその系列会社(1925年)  
出典と地図：図5-5を参照。

図5-7は、バード社とその系列会社の分布図である。これは、前述のアンドリュー・ユール商会やオクタヴィアス・スティールとかなり異なる特徴をもっているのが、一目瞭然である。バード社は1864年にアラーハーバードで設立され、東インド鉄道、東ベンガル鉄道、インディア・ジェネラル汽船会社（India General Steam Navigation Co.）、リヴァーズ汽船会社（Rivers Steam Navigation Co. Ltd.）等の業務契約業務に従事した。その後、同社はカ

ルカッタへ移転し、採掘業やジュート産業に関わる経営代理商会に成長した。そして、1917年にバード社はヒールジャーズ商会（F W Heilgers & Co.）を買収した（Jones 1992：36-39）。したがって、図5-7は、その約8年後の同商会の事業展開を示しているのである。

バード社の系列会社は39社となり、地理的にはカルカッタとアサンソル周辺に集中していた。その最大の業種は「工場」部門（15社）であり、その13社がジュート工場であった（他には製紙工場と材木工場がそれぞれ1社あった）。その次に大きな部門は「採掘・採石」部門（11社）で、このすべてが炭鉱会社で占められていた。他の業種としては、「保険」会社（3社）、インディアン・パテント・ストーン会社（Indian Patent Stone Co.）を含む「石材・セメント等」会社（3社）、クマルドゥービ製作所（Kumardhubi Engineering Works）という機械会社等が挙げられる。

この全39社のなかで、実際にカルカッタを拠点にしていたのは12社（保険、ジュート工場、炭鉱会社、鉄鋼会社等）で、他27社はカルカッタ近隣あるいは周辺に工場や事業所をもっていた。後者に関しては、ハウラー地区、フーグリ河岸、あるいはダッカ周辺に11社のジュート会社があった。たとえば、スタンダード・ジュート会社（Standard Jute Co.：1895年創業）、ダルハウジー・ジュート会社（Dalhousie Jute Co.：1902年創業）、ローレンス・ジュート会社（Lawrence Jute Co.：1906年創業）、ソナクンダ梱包会社 Sonakunda Bailing Co.（1906年創業）などが代表的なジュート会社であった。その一方、アサンソル周辺では、バード社は9社の炭鉱会社を経営し、アンドリュー・ユール商会やオクタヴィアス・スティーラーとの競合状態であったといえる。ここでも事例を挙げると、ブドロウチャック炭鉱会社（Budroochuck Coal Ming Co.：1900年代創業）、ボエラ石炭会社（Borrea Coal Co.：1913年創業）、スタンダード石炭会社（Standard Coal Co.：1915年創業）等があった。

以上の事例でみてきたような大手経営代理商会の「棲み分け」的ビジネス空間は、各商会の創設経緯を反映していたのと同時に、商会同士の激しいビジネス競争の結果でもあった。そして、各商会とその系列会社との遠隔関係



は交通インフラを介したピラミッド（ツリー＝樹状）型ビジネス・ネットワーク<sup>27</sup>によって構築され、その企業形態がインド東部における「一極集中的企業集積」パターンの基底となっていたと考えられる。

---

27 注6を参照。

## 6

# 「一極集中的企業集積」 パターンの比較研究(2): インド西部

## ボンベイの綿業集積

英領インドにおけるもう一つの「一極集中的企業集積」地域のセンターが、カルカッタと並ぶ国際ハブ、すなわちボンベイであった（図4-2を参照）。ボンベイの人口は、1872年の644,405人、1881年の773,196人、1891年の821,764人と着実に増加し、1901年には776,006人と一時的に減少したが、1911年には979,445人に急増した。ところが、第一次世界大戦後、その数は1921年には100万人を超えて1,175,914人に増加したが、1931年になると、1,163,383人と若干の減少を経験した。その減少要因には、世界大恐慌によって地方出身者たちが地元に戻ってしまったことと、ボンベイ郊外の居住地が急速に拡大したことが指摘された（Census of India 1933, vol. 1 : 16）。インド西部では第二位のアーメダバードの人口が、1901年では199,006人、1921年では274,007人、1931年には313,789人であった事実を鑑みれば、ボンベイの人口規模がいかに著しかったのが理解できるであろう（Census of India 1933, vol. IX : 4）。

図6-1は、ボンベイ県における株式会社の登記場所（1925年）を示している。1925年では830社がボンベイで登記していたが、そのうちの実に720社の所在地が「フォート」という「場」に集中していたのがわかる。「フォート」地区は、元は城塞を中心にして城壁に囲まれていた旧市街であった。

両大戦間期には人口も企業も集中したボンベイは、1845年までに大小7つの島を大規模な埋立事業で造成した人口島であった。島内での土地開発事業は、18世紀後半には始められていたが、本格的に展開したのは1850年代末になってからであった（Edwards 1909-10 : 64-68）。この背景には、ボンベ

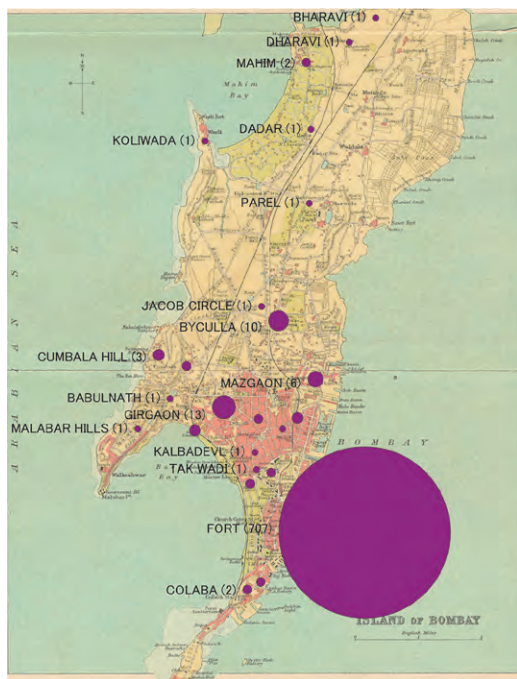


図6-1 ボンベイ島における株式会社登記場所  
(1925年)

出典：図5-5を参照。

地図：Imperial Gazetteer of India 1909：51.

イが西部インド地域から大量の商人や移民労働者を引き付け、着実に人口を増加させたと同時に、対外貿易の急拡大も経験したという事実が控えていた<sup>28</sup>。

こうしたボンベイの社会経済的繁栄は、住宅地の拡張と下水道等の整備、港湾施設（ドック、税関、防波堤、灯台等）の整備、そして新たな工業用地の開発を早急に必要としたのである。対外貿易の発展に対応した内陸部との流通・移動手段として、1840年代半ばから鉄道の建設計画が立てられ、前述した大インド

半島鉄道会社（1849年創設）とボンベイ・バローダ・中央インド鉄道（1855年創設）に結実したのである。

同時に、両鉄道会社はボンベイ島に巨大ターミナルを置いたのだが、島内のどこに建設するのかという重要な問題が浮上した。大インド半島鉄道駅の建設用地は、エルフィンストーン・ランド・プレス会社（Elphinstone Land and Press Company：1858年創設）によって開発され、「フォート」地区に属するモーディー・ベイの一角となった（Dossal 1991：185）。それはドッ

28 正確な数字ではないが、ボンベイの人口は1830年の約23万人から1849年には55万人を超えた（Dossal 1991：23-24）。ボンベイ初の1864年センサスでは、それは78万人に膨れ上がった（Edwardes 1909：23-24）。他方、ボンベイ対外貿易の総額は、商品のみで1833/34年では約6,726万ルピーであったが、1858/59年になるとその約4倍、2億6,058万ルピーにまで増大した（Edwardes 1909：416）。

クや倉庫群などの港湾施設と一体化した「場」になっていった。大インド半島鉄道駅舎はヴィクトリア・ターミナスと名付けられ、1887年に完成した。その路線は、ヴィクトリア・ターミナスから島内を縦断し、ターナーを通過して棉花生産地帯であるベラール地方や中央州へ向けて建設された。

他方、ボンベイ・バローダ・中央インド鉄道ターミナルの建設用地は、バック・ベイ会社（正式名はBombay Reclamation Company：1864年創業）という土地開発会社によって提供された。バック・ベイ会社は、ボンベイ島の埋立事業のために設立された土地開発会社であった。ボンベイ・バローダ・中央インド鉄道のターミナルは、「チャーチ・ゲート」地区と決まった（Dossal 1991:160-161）<sup>29</sup>。そこは「フォート」地区の西側に隣接する「場」であった。このチャーチ・ゲート・ステーション（1896年完成）は、一方には多くの棉花倉庫・繰綿プレス会社のある島南端部の「コラバ」地区へ、もう一方には埋立て工事で開発されたバック・ベイに沿って敷設され、島内中央部を通過して北上し、スーラトやバローダを介してアフマダーバードへ向かう路線の発着駅となった。

かくして、インド西部における全鉄道路線は、多くの港湾施設を備えたボンベイの「フォート」地区という「場」へ集約し、そして海外市場につながる船舶ネットワークに連絡された。それゆえに、1925年のボンベイ県で登記していた株式会社の87%が、地域に拮据するヒト・モノ・カネ・情報のつながりと流れを集散し、地域内の各層間で各種の需給や異同を変換・調節することで相互に接続した「ゲートウェイ」を拠点にしていたのである。

表6-2は、1925年におけるボンベイ登記の株式会社（811社）の業種構成を示している。ボンベイ県でも、カルカッタ県と同様に、「商業・製造業」部門（41%：356社）に従事する株式会社が大半を占めていたことが一目瞭然であろう。そのなかで最も会社数が多かった業種は、「代理業」（33社）と「機械」（32社）であった。そのあとには、「印刷・出版」（21社）、「化学」（20社）、

29 バック・ベイの土地開発は、荒れ果てたスラム街のクリアランスという目的も含まれていた（Edwardes 1909：162）。

表6-2 ボンベイ登記株式会社  
(会社数：811 社) の業種構成比 (1925 年)

銀行・金融・保険	16%
醸造業	0%
土地・建設	2%
ホテル・劇場等	1%
工場	27%
採掘・採石	2%
製糖業	0%
プランテーション会社	1%
商業・製造業	41%
運輸	6%
その他	4%

出典：図5-5を参照。

表6-3 ボンベイ登記株式会社  
(払込資本金：総額 10 億 2 千万ルピー)  
の業種構成比 (1925 年)

銀行・金融・保険	9%
醸造業	0%
土地・建設	4%
ホテル・劇場等	0%
工場	32%
採掘・採石	11%
製糖業	1%
プランテーション会社	0%
商業・製造業	28%
運輸	11%
その他	4%

出典：図5-5を参照。

「公共サービス」(17社)、「石材・セメント等」(10社)の会社が続いた。ボンベイの「商業・製造業」部門の37.3%がこれら6業種で占められ、この点はカルカッタの「商業・製造業」部門と類似していたといえるが、経営代理商会系列会社が少なくとも111社(全体の13.9%)であり、その存在感がカルカッタ(全体の38.3%)よりもかなり希薄であったのは興味深い特徴である。

新たな都市化または都市経済の形成という観点からいえば、カルカッタと同様に、「銀行・金融・保険」(16%：152社)、「運輸」(6%：52社)、「土地・建築」(2%：24社)、「ホテル・劇場等」(1%：8社)の各産業部門も重要である。「銀行・金融・保険」部門は、「生命保険」(96社)と「銀行」(31社)でほぼ占められた。図5-3で示したように、ボンベイは、カルカッタに匹敵するほどの膨大な内国手形交換の「場」であった。と同時に、ボンベイはインドにおいて極めて重要な国際金融都市でもあり、後述するように、欧州や日本等の国際銀行の立地場所となっていたのである。さらに、「運輸」部門が「電動牽引輸送等」(19社)、「鉄道」(16社)、「船舶」(14社)で構成されていた点も、カルカッタとほぼ同じであった。

しかし、表6-2において、より興味深い特徴は、「商業・製造業」部門

の次に割合を占めている「工場」部門（27%：172社）である。インド西部の最も顕著な特色は「工場」部門の大きな存在感であったのは前述したとおりだが、その特色はボンベイ県に限っても当てはまる。カルカッタ県の「工場」部門（169社）で最大の業種は「ジュート工場」（56社）であったが、このボンベイ県では同部門の約60%を占めた「綿工場」（101社）が最大であった<sup>30</sup>。それに「繰綿・プレス工場等」（42社）を併せると、実に「工場」部門の83.1%が綿業工場であったことがわかる。ただし、後述するように、とりわけ「繰綿・プレス工場等」の立地場所は、多くの場合、ボンベイ近郊の後背地、あるいはインド西部・南部奥地の原棉生産地帯にあった。

表6-2を払込資本金（総額10億2千万ルピー）という条件で捉えなおしたのが、表6-3である。これによると、「商業・製造業」（28%）と「銀行・貸金・保険」（9%）の比率が相対的に小さくなり、その分、「土地・建設」（4%）、「運輸」（11%）、「採掘・採石」（11%）、そして「工場」（32%）の各部門の比率が拡大している<sup>31</sup>。後者の4部門は、数的には少なかったが、巨大な資本金で経営される大企業によって構成されていたことが理解できる。そして、この表6-3によって、ボンベイ産業界における「工場」部門の重要性も、改めて特徴づけられることであろう。払込資本金での構成比率では、ほぼ綿業で構成された「工場」がボンベイ最大の産業部門であったといえる。

30 ちなみに、カルカッタの綿関連工場（35社）は、その「工場」部門の20%強程度であった。

31 カルカッタ登記株式会社の払込資本金（総額1,264,889,270ルピー）の業種構成比は、以下のとおりとなる：「商業・製造業」44%、「工場」18%、「運輸」10%、「採掘・採石」9%、「プランテーション会社」8%、「銀行・貸金・保険」5%、「土地・建設」2%、「ホテル・娯楽等」1%、「醸造業」と「製糖業」1%未満、「その他」3%。ボンベイと比較すると、カルカッタでは「商業・製造業」部門が圧倒的な存在感であり、その産業構造上の大きな特徴であったことがわかる。

## 「フォート」



図6-4 「フォート」地区の企業集積(1925年)

出典：表5-2を参照。

地図：Imperial Gazetteer of India 1931：54.

次に、ボンベイの株式会社が最も集積した「フォート」地区内で、実際にどこが登記場所となっていたのかを明らかにする。ここでも、カルカッタの場合と同様に、LJSCに記載された株式会社の登記場所情報を利用することによって、企業集積場所が特定される分析方法を採用する。

図6-4で示すように、「フォート」地区のなかで最も株式会社(151社)が集積していたのは、ヴィクトリア・ターミナスから南に伸びたホーンビー・ロードであった。その主要な業種は、「商業・製造業」(64社)と「銀行・貸金・保険」(44社)が並んでいた。具体的には、ロイズ銀行(Lloyds Bank)、オランダ商事会社(Netherlands Trading Society)、蘭印商業銀行(Nederlandsch Indische Handels Bank)、トマス・クック&サンズ(Thomas Cook & Sons)、



後述するタタ・サンズ (Tata Sons) 傘下のタタ鉄鋼会社 (Tata Iron & Steel Co.)、ボンベイを代表する経営代理商会のアラン・ブラザーズ社 (Allen Bros. & Co.)、インド系汽船会社の一つであったシンディア汽船会社 (Scindia Steam Navigation Co.)<sup>32</sup>等の欧州系またはインド系の大手企業の多くである。同時に、25社の「工場」もこの通りに並び、ルビー・ミル (Ruby Mills)、フラムジー・ペティ紡績会社 (Framji Petit Spinning & Manufacturing Co.)、ジャムシェド製造会社 (Jamshed Manufacturing Co.) 等を含む「綿工場」(14社)と、ブローチ・シティ・プレス社 (Broach City Press Co.) やマドラス・ユナイテッド・プレス社 (Madras United Press Co.) を含む「繰綿・プレス工場等」(11社)で構成された。

このホーンビー・ロードには、ボンベイに進出していた日本の企業の多くも事業所を構えていた。大手数社を挙げると、横浜正金銀行 (Yokohama Specie Bank)、日本郵船 (Nippon Yusen Kaisha)、三井物産 (Mitsui Bussan Kaisha)、扶桑海上保険会社 (Fuso Marine Insurance Co.)、東洋棉花 (Toyo Menkwa Kaisha: 1920年に三井物産棉花部から独立)、江商株式会社 (Gosho Kabushiki Kaisha)、湯浅棉花株式会社 (Yuasa Menkwa Kabushiki Kaisha)、西松商店 (Nishi Matsu & Co.) などであった。ちなみに、「三綿」の一つである日本棉花 (Nippon Menkwa Kabushiki Kaisha) の事業所は、ホーンビー・ロードに接したアウトラム・ロードにあった。これらの日本の商社にとって、大量のインド棉花の奥地直買活動を展開するうえでも、大インド半島鉄道の発着駅に隣接したこの「場」は極めて重要かつ有効な立地であったと考えられる (籠谷 1999: 1-18)<sup>33</sup>。「アジア間貿易」が凝縮されたビジネス空間を垣間見ることができるであろう。

32 1919年、マルワーリーのワルチャンド・ヒラチャンド (Walchand Hirachand) が、キラチャンド・デヴチャンド (Kilachand Devchand)、ナロタム・モラルジー (Narottam Mararjee) との協働で創設し、イギリス系船舶会社との競争を勝ち抜くほどの規模を有する最初のインド系船舶会社であった (Bagchi 1971: 210)。

33 棉花の奥地直買とは、インドの各奥地に派遣された出張員が実棉を買付け、それを棉繰りしプレスして締め上げ俵にしてから、港まで運び船積みを行うことを意味する。三井物産がボンベイでインド棉花の買い付けを開始したのは 1891-92 年とされ、その奥地直買を開始したのは 1904 年であった (籠谷 1999: 3-4; 谷山 2009: 21)。東洋棉花の奥地直買は、1904 年に開始されたようである (籠谷 1999: 7)。

ホーンビー・ロードの次に株式会社(82社)を集めていた場所が、バラッド・エステートであった。そこはヴィクトリア・ターミナスの南側、アレキサンドラ・ドックス (Alexandra Docks) に隣接する地区であった。ここには、セメント・マッチ・化学等の「商業・製造業」(42社)、香港や上海で成功したE・D・サスーン商会 (E. D. Sassoon & Co.) を含む「銀行・貸金・保険」(8社)、「土地・建築」(7社)、「船舶」(5社)、「ホテル」(1社) などが集まっていた。アジアを代表する大海運会社であるイギリス系のP&O汽船会社 (Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.) とオーストリア系のロイド・トリエステーノ汽船会社 (Lloyd Triestino Steam Navigation Co.)、それらに加えて、大阪商船 (Osaka Shosen Kaisha) がここに事業所を置いていた。

この場所にも、ボンベイを代表する大規模綿工場を含む工場(16社)があった。たとえば、複数の繰綿・プレス工場を所有するハーヴィー&サバパティー社 (Harvey & Sabapatty Co.)、スイス系老舗商会ヴォルカート・ブラザーズ傘下のヴォルカート・ユナイテッド・プレス社 (Volkart's United Press Co.)、E・D・サスーン商会傘下のアポロ・ミルズ (Apollo Mills)、デヴィッド・ミルズ (David Mills Co.)、E・D・サスーン・ユナイテッド・ミルズ (E. D. Sassoon United Mills)、エドワード・サスーン・ミル (Edward Sassoon Mill)、メイヤー・サスーン・ミルズ (Meyer Sassoon Mills)、さらにエルフィンストン紡績会社 (Elphinstone Spinning and Weaving Mills Co.) が挙げられよう。

ボンベイの中心部を南北に走るエスプラネイド・ロードの沿道には、主に「商業・製造業」(18社)や「銀行・貸金・保険」(11社)を含む47の株式会社があった。具体的には、パールシー系のインド・セントラル銀行 (Central Bank of India)、デイヴィッド・サスーン商会 (David Sassoon & Co.)、ペルシア帝国銀行 (Imperial Bank of Persia)、鈴木商店 (Suzuki & Co.)、久原商事 (Kuhara Shoji Kaisha)、台湾銀行 (Bank of Taiwan) という有力商社・銀行が挙げられる。それらのみならず、「工場」(15社)の存在も無視できない。たとえば、デイヴィッド・サスーン商会傘下のダウン・ミルズ (Dawn Mills Co.)、アラン・ブラザーズ社傘下のゴールド・モハー・ミルズ (Gold Mohur

Mills)、ジュビリー・ミルズ (Jubilee Mills)、フィンレイ・ミルズ (Finlay Mills)、センチュリー紡績製造会社 (Century Spinning and Manufacturing Co.)、スワン・ミルズ (Swan Mills)、ヴィクトリア・ミルズ (Victoria Mills)、カラチ・プレス会社 (Karachi Press Co.) という綿工場が、エスプラネイド・ロードを拠点にしていた。

ホーンビイ・ロードとエスプラネイド・ロードとの合流点から西方に伸びる大通りが、48社の株式会社が登記場所に選んだチャーチ・ゲート・ストリートであった。それら主要な業種と会社数は、「銀行・貸金・保険」(21社)、「商業・製造業」(14社)、「工場」(8社)、「運輸」(2社)、「その他」(3社)であった。ここには最も多くの銀行・金融機関が集中しており、香港上海銀行 (Hongkong & Shanghai Banking Corporation)、三井銀行 (Kabushiki Kaisha Mitsui Ginko)、住友銀行 (Kabushiki Kaisha Sumitomo Ginko) をはじめ、ドイツ系あるいはオーストラリア系の外資系保険会社もあった。イギリス系老舗商会のギャダム商会 (Gaddum & Co.) やボンベイ有力経営代理商会の W・H・ブラディー商会 (W. H. Brady & Co.) も、ここで事業を展開していた。この通りにも、マルワーリー系のビルラー・ミルズ (Birla Mills) や W・H・ブラディー商会傘下の綿工場 (コラバ・ランド & ミル社 (Colaba Land and Mill Co.)、ボンベイ・ニューシティ製造会社 (New City of Bombay Manufacturing Co.)、ニュー・グレート・イースタン紡績会社 (New Great Eastern Spinning and Weaving Company)) などの有力な綿工場が集まっていた。

エルフィンストン・ロードとアポロ・ストリートをつなぐブルース・ストリート/ロードには、ボンベイのパールシー商家を代表するタタ・サンズ (Tata Sons) があった。そこは同時に、タタ系列会社の集合地区でもあった。たとえば、タタ電気化学社 (Tata Electro Chemicals Co.)、タタ水力発電会社 (Tata Hydro Electric Power Supply Co.)、タタ動力会社 (Tata Power Co.)、タタ・ミルズ (Tata Mills)、タタ・オイル・ミルズ (Tata Oil Mills Co.)、R・D・タタ商会 (R. D. Tata & Co.)、タタ機械会社 (Tata Engineering Co.)、スワデーシー・ミルズ (Swadeshi Mills Co. Ld) などが集まっていた。ここは、まさ

に「タタ・ワールド」であった。パールシーたちは、19世紀初頭以来、ボンベイに移住していたが、彼らの主要な居住地の一つがタタ系列会社の多くが集積した「フォート」地区（とりわけその北地区）であった（Oonk 2014：59）<sup>34</sup>。1931年のセンサスによると、「フォート」地区総人口の24.5%がパールシーたちであった（Census of India 1933 Vol. IX：12-13）。

## 綿業の地理学

この節では、ボンベイ最大の「工場」部門であった綿業の地理学を明らかにし、インド西部を特徴づける「一極集中的企業集積」パターンの実態に接近する。

最初に確認したいのは、インド西部全体における綿会社の所在地である。LJSCによると、1925年では、その全249社のうち、前述したボンベイ県の143社が圧倒的な多さであり、それに続いたのが75社のアーメダバード県であった。インド西部の「一極集中的企業集積」パターンがよく表れている事例であろう。ただし、この場所情報はあくまでも「登記」の場所であり、多くの場合は、経営幹部たちが集まった意思決定機関、つまり本社（海外企業の場合は、地域本部）の所在地を示している。すなわち、カルカッタの経営代理商会系列会社と同じように、製造工場や事務部門等の事業所は、実際には、会社登記の場所とは別の場所にあったのである。それゆえに、ここでもTIDから抽出した企業データを援用し、より包括的なボンベイ綿業の地理学を試みた。その成果の一つが図6－5である。

図6－5はボンベイ島における「綿工場」の地理的分布（1925年）を示している。その最大の集積場所は、110社を抱える「フォート」地区であった。このなかには、ニュー・イスラーム・ミルズ（New Islam Mills）やプラネット・ミルズ（Planet Mills）のように、「フォート」地区を登記場所とし、かつ工

34 ボンベイにおけるパールシー人口数は、1826年では総人口の10,738人（8%）ほどであったが、1845年には114,698人（20.2%）に急増したが、1872年には44,001人（6.8%）、1881年に48,597人（6.3%）、1891年に47,458人（5.8%）、1901年に46,231人（6.0%）、1906年には48,824人（5.0%）とされている（Edwards 1909：161-166）。



図6-5 ボンベイ島における「綿工場」の所在地  
(1925年)

出典：IJSC に関しては図5-5を参照；TID 1925,  
Chief Industries of India and Burma：8-29.

地図：図6-1を参照。

場を保有する会社が存在していたが、それはむしろ少数派であった。ここでより注目すべき重要な特徴は、「フォート」登記のほとんどの「綿工場」会社の直営工場が、実際にはその境界線を越えた近隣地区に立地されていたという事実である。たとえば、「フォート」地区を取り囲んだ「チャーチ・ゲート」や「コラバ」という隣接地区が工場の立地場所として挙げられる。「チャーチ・ゲート」地区には、ボンベイ・インダストリアル・ミルズ (Bombay Industrial Mills Co.) とニュー・グレート・イース

タン紡織会社 (New Great Eastern Spinning & Weaving Co.) が、そして「コラバ」地区には、コラバ・ランド・ミル社 (Colaba Land & Mill Co.) とジャール・ワイディア・ミル (Jehangir Wadia Mill) がそれぞれあった。

しかし、「綿工場」の立地場所は、「フォート」地区のヴィクトリア・ターミナス以北、「カルバデビ」地区より北側に広がるボンベイ島中部にも見つけられる。具体的にいえば、ガーゲン (2社)、マズガオン (3社)、ターデオ (6社)、マハラクシュミ (3社)、バイカラ (3社)、ヤコブ・サークル (2社)、チッチポックリ (10社)、ローワー・パレル (6社)、セーウリ (6社)、さらにダダル (5社) までの各地区であり、綿工場の集積地帯、ま

さに「ギランガオン（工場の村）」であった。この綿工場では、工場労働者として、さまざまな地域からの移民労働者が雇われていたが、その多くは、ボンベイの近隣後背地、特にインド西海岸部のコーンカン地方や内陸都市周辺（プネー、サタラ、サングリ、ナーシク等）からの地方出身者であったことは、よく知られている（Chandavarkar 1994）。

さらに注目したいのは、これらの諸地区は、ヴィクトリア・ターミナスを基点とする大インド半島鉄道とチャーチ・ゲート駅を基点とするボンベイ・バローダ・中央インド鉄道の路線上に位置していたという共通点を持っていたことである。この特徴から、「ギランガオン」で生産された大量の綿製品が鉄道網によってボンベイ南部に集中する輸送システムが確立していたことが、容易に想像されるであろう。「フォート」地区の港周辺には倉庫群が立ち並び、また「コラバ」地区にはインド有数の棉花取引市場があったのである。

ところで、ボンベイの企業集積構成では、カルカッタのそれとは対称的に、大手有力商会の系列会社が極めて少数であったが、綿工場部門に限れば、むしろその存在感が強かった。実際、「フォート」登記の「綿工場」110社の42%（46社）が、有力商会系列会社で占められていたのである。その有力商会には、アラン・ブラザーズ商会（Allen Bros. & Co.）、W・H・ブレンディー商会（W. H. Brandy & Co.）、E・D・サスーン商会、デイヴィッド・サスーン商会、タタ・サンズなど、欧州系商会のみならず、インド系大手商会も含まれる<sup>35</sup>。そのなかでは、6つの「綿工場」を傘下にいったE・D・サスーン商会が、最大の経営代理商会であった。それに続き、タタ・サンズとW・H・ブレンディー商会はそれぞれ4社の「綿工場」を傘下に入っていたのである。もちろん、これらの「綿工場」の現場は、E・D・サスーン商会傘下のアポロ・

35 ボンベイ島における主要大手商会の「綿工場」の所在地と数は、以下の通りである。アラン・ブラザーズ商会（フォート2；バイカラ1；ヤコブ・サークル1；ダダル1）、W・H・ブレンディー商会（フォート2；コラバ2；チャーチ・ゲート1；チッチボックリ2）、E・D・サスーン商会（フォート8；チッチボックリ4；パレル4）、デイヴィッド・サスーン商会（フォート2；パレル2）、タタ・サンズ（フォート3；ローワー・マヒム1）、D・M・プチ・サンズ社（Petit Sons & Co.）（フォート2；マハラクシュミ1；ヤコブ・サークル1；ターデオ1）、モラルジー・ゴカルダス商会（Morarjee Gocukdas & Co.）（フォート2；ターデオ1）、カリムバーイ・エブラヒム・サンズ（Currimbhoy Ebrahim & Sons）（フォート1；パレル1）。



ミルズやデヴィッド・ミルズのように、「パレル」地区や「チッチポックリ」地区などの「ギランガオン」にあった。マルワーリー系のビルラー・ミルズ（Birla Mills）は「チャーチ・ゲート」地区を拠点に、「パレル」地区と「セーウリ」地区にそれぞれ工場を所有していた。

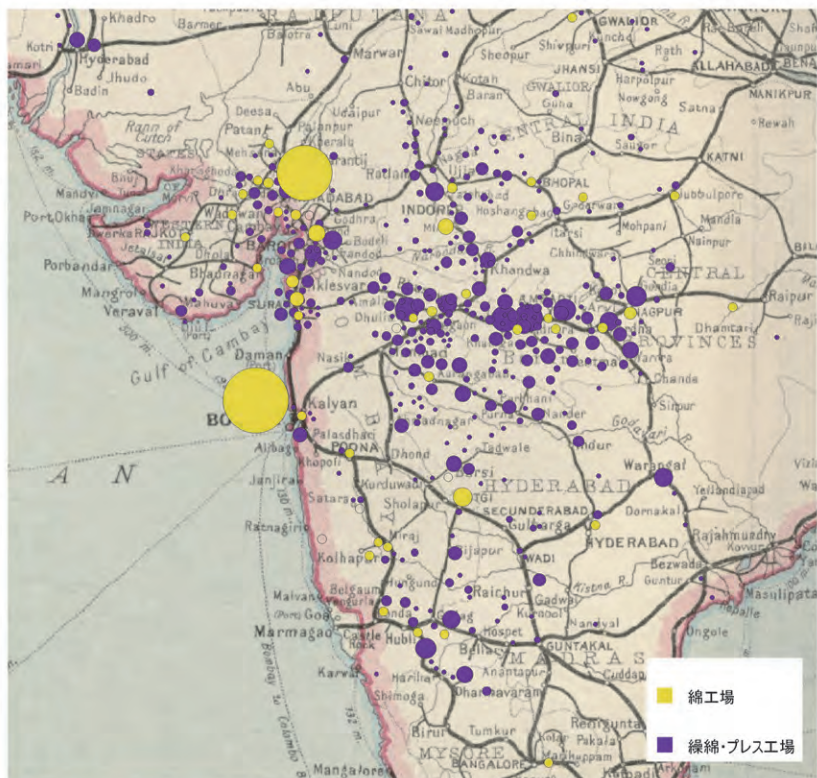


図6-6 インド西部における綿業工場の地理的分布（1925年）

注：地域的範囲はボンベイ管区のみならず、ベラール・中央部、ハイデラバード藩王国、マドラス管区の一部も含んでいる。

出典：LIE 1925：14, 58-85.

地図：Imperial Gazetteer of India 1931：23.

「フォート」登記の「綿工場」には、ボンベイ島外にも事業所（ほとんどの場合、工場）を所有していた事例があった。タタ・サンズ傘下のアー

メダバード・アドバンス・ミルズ (Ahmedabad Advance Mills : アーメダバード) と中央インド紡織製造会社 (Central India Spinning, Weaving & Manufacturing Co. : ナーグプル)、あるいはモラルジー・ゴカルダス商会傘下のショーループル紡織会社 (Sholapur Spinning & Weaving Co. : ショーループル) など、多くの事例が挙げられる。しかも、「綿工場」の登記場所には、前述したボンベイの「フォート」地区やアーメダバード県のみならず、他のいくつかの近隣地方も含まれた。加えて、綿業工場のもう一つの部門、すなわち「繰綿・プレス工場等」を見逃すことができない。もちろん、その場合も、登記場所とは別の場所に、事業所を所有していた。これらの地理情報を「都市/町」別に分類し、鉄道網の地図に載せて作成したのが、図6-6である。

これによると、「綿工場」の立地場所に関して、1925年においては、ボンベイ (87社) とアーメダバード (61社) が二大センターとして圧倒的な存在感を示しているが、従業員2,000人を超える超大型の「綿工場」はボンベイ (29社) のほうに集まっていた。たとえば、「ターデオ」地区で操業していたマネクジ・ペティー製造会社 (Maneckji Petit Manufacturing Co.) の従業員数が4,501人で最大で、「パレル」地区にあったヤコブ・サスン・ミル (Jacob Sasson Mill) とモラルジー・ゴカルダス紡績会社 (Morarjee Gokuldas Spinning & Weaving Co.) がそれぞれ4,276人と4,147人、「ダダル」地区のボンベイ染色製造会社 (Bombay Dyeing and Manufacturing Co.) は4,195人の従業員を雇用していた (LIE 1925 : 2-3)。

ボンベイとアーメダバードに比べて数的にはかなり少ないが、「綿工場」が内陸部のかなり広い範囲にも点在していたのが理解できる。具体的には、ボンベイ近隣にあるターネー (2社) やプネー (1社)、グジャラート地方のビランガム (1社)、ラージコート (1社)、カトール (2社)、バローダ (6社)、バルーチ (3社)、スーラト (4社)、ナディアド (2社)、その東部奥地にあるウッジャイン (2社)、インドール (5社)、アマルネル (1社)、ジャルガウン (2社)、アコラ (2社)、ワルダ (2社)、ナーグプル (3社)、アムラバティ (1社)、バドネラ (1社)、ハイデラバード藩王国のハイデラバー

ド（１社）、デカン高原にあるアウランガーバード（２社）、ボンベイの南方にあるショーラープル（７社）、ガダグ（１社）、フブリ（１社）、ベルガウム（１社）などが挙げられる。当時、インド西部最大の従業員を雇用した綿工場（6,761人）は、中央州のナーグプルに立地した「エンプレス・ミルズ（Empress Mills）」であった<sup>36</sup>。

その一方、「繰綿・プレス工場等」の地理的分布は、「綿工場」のそれとは大きく異なっていた。「綿工場」最大の集積地であったボンベイやアーメダバードには、それぞれ10社の「繰綿・プレス工場等」が立地しただけであり、その大多数は内陸後背地の都市とその周辺町に散在していた。特に大きな集積地を列举すると、グジャラート地方ではダバイー（17社）、パレイジ（14社）、バルーチ（13社）、バローダ（6社）、スーラト（8社）、さらにそれらの東部奥地にあるウッジャイン（16社）やカンドワ（12社）があった。ベラール地方・中央州一帯は「繰綿・プレス工場等」の密集地帯であり、主なところを挙げると、ジャルナ（12社）、ドゥーレ（28社）、ジャルガウン（19社）、パーチョラ（11社）、カムガウン（32社）、アコラ（37社）、アコト（11社）、アムラバティ（23社）、カラングジャ（11社）、カトール（8社）、ナーグプル（19社）、ダマンガアン（11社）、ワルダ（16社）、ワロラ（16社）となる。「繰綿・プレス工場等」の立地場所は、ボンベイ管区南方にも存在し、バーシ（12社）、フブリ（23社）、ガダグ（16社）、ダバンゲレ（13社）等が挙げられる。

しかし、図6-6において最も目を引く特徴は、ボンベイ島に加えて、ボンベイ管区およびその近隣地域に形成された綿業クラスターであろう。それはすなわち、①スーラトからアーメダバードまでのグジャラート地方、②ドゥーレからナーグプルにかけてのベラール地方および中央州、③インドールとウッジャインを中心とする中央インド、④バーシからフブリまでのボンベイ管区南部であった。これら諸地域は、インド西部の代表的な棉花生産地

36 エンプレス・ミルズは、1874年にジャムセトジー・タタ（Jamsetji Tata）によって設立されたタタ・サンズ（Tata Sons）傘下の綿工場である。<https://www.catalign.in/2010/06/innovations-in-jamsetji-tatas-empress.html>（2020年7月27日アクセス）。その登記場所は、ボンベイ・フォート地区のタタ・サンズと同じである（TID 1925, Chief Industries of India and Burma : 17）。

帯に広がっていたのはいうまでもなく、ボンベイ登記の「繰綿・プレス工場等」が進出していた地域であった<sup>37</sup>。そして、この綿業クラスター内には、「綿工場」の立地場所であった地方中心都市が存在していたのである。これらの各クラスターによって囲まれた中核的クラスターに、インド西部最大の企業集積場所であるボンベイが位置づけられる。

さらに重要な特徴の一つとして指摘できるのは、上記の4つの広域クラスターが、ボンベイ・バローダ・中央インド鉄道と大インド半島鉄道沿線の本線あるいは幹線沿いに形成されていたという事実である。特に「綿工場」集積場所は、ほぼ例外なく、その鉄道ネットワークの結節点に存在した。内陸奥地にまで入り込んでいた「繰綿・プレス工場等」の集積地は、道路と鉄道等の交通インフラによって「綿工場」が集積した地方中心都市に接続され、さらにそこから、大型「綿工場」とその経営本部、そして商業・金融サービス企業が集積していたボンベイやアーメダバードへ連結されたのである。アーメダバードも、最終的にはボンベイと繋がっていた。たとえば、②のベラルール・中央州では、国際貿易都市のボンベイをハブ（車軸）とする大インド鉄道路線が車輪（スポーク）のように機能し、その路線上に位置したドゥーレ、アマルネル、ジャルガウン、アコラ、ワルダ、ナーグプル等の地方都市が中間ハブとなって、パーチョラ、マルカプル、カムガウン、シェガウン、カランジャ、アコト、アムラバティ、プルガウン、アルビ、ヒンガンガート、ワロラなどの近隣町とのネットワーク化に貢献していたのである。この綿業関連工場の集中的立地空間こそ、ボンベイを拠点にした日本綿業商社が奥地買付活動を展開にした「場」でもあったのだ<sup>38</sup>。

37 たとえば、ハーヴィー・サバパシー商会の営業活動はボンベイを基点に、アフマドナガルや③クラスターに属したビジャプルのみならず、アコラ、アムラバティ、ナーグプルなどの②クラスターでも展開していた。

38 1923年時点では、②クラスターのアムラバティには、東洋棉花、三井物産、そしてカルカッタ登記の横浜生糸株式会社（Yokohama Kiito Kabushiki Kaisha）がそれぞれの繰綿・プレス工場を所有していた。他にも、ドゥーレには東洋棉花、アマルネルには日本棉花が自社工場を設立していた（LIE 1925：58-85）。横浜生糸株式会社は横浜に本店を置き、名古屋、大阪、神戸のほか、海外では、アメリカ合衆国（ニューヨーク、ダラス）、大陸ヨーロッパ（リヨン、ミラノ、チューリッヒ）、中国（上海、広州、漢口）、そしてインド（カルカッタ、ボンベイ）に事業所を開設する国際貿易会社であった。[https://yokohamapostcardclub.blogspot.com/2014/04/blog-post\\_8890.html](https://yokohamapostcardclub.blogspot.com/2014/04/blog-post_8890.html)（2020年5月24日アクセス）。

しかし、それ以上に濃密な綿業クラスターであったのが、③のグジャラー  
ト地方であった。ここでは、その地方中心都市と近隣後背地が、ボンベ  
イ・バローダ・中央インド鉄道によってネットワーク化された綿業の一大ク  
ラスターを形成していた。この場合、アーメダバードが中心となり、バロー  
ダ、ブローチ、スーラト、バーオナガルが媒介的役割を演じながら、マンダ  
ル、カディ、カロール、ビランガム、バヴラ、サナンド、ナディアド、サム  
ラヤ、バットプラ、アナンド、コサンバ、さらにダンドウカやドレラと接続  
して、地域経済的な一体性を高めていたのである。

以上のように、インド西部に集積した綿業会社群は、ボンベイ島を含む 5  
つの広域クラスターに大まかに分類され、俯瞰的にみれば、ボンベイを中心  
にした「ハブ・アンド・スポーク（車軸と車輪）型ネットワーク」となって  
一体化されていた<sup>39</sup>。同時に、この綿業の地理的空間はインド西部における  
「一極集中的企業集積」パターンを形成する苗床となり、綿業会社の立地戦  
略や事業展開を決定づける「場」であった。

---

39 「ハブ・アンド・スポーク（車軸と車輪）型ネットワーク」とは、結節点（ハブ）を経由しないと別の場所には移動できない構造をもつ。ハブがモノや情報が行きかう「中心」となり、その先にある末端のポイントが「周辺」となってしまうために、ネットワーク内の格差が生じやすいタイプでもある（川端 2008：132-139）。

# むすびにかえて

第二次世界大戦前、英領インドはアジア最大の企業集積地域であった。この史実から、特にカルカッタとボンベイには巨大な都市経済が形成され、企業がインド経済のエンジンとなっていたのではないかという素朴な疑問が、本研究のきっかけであった。

第1章で紹介したように、これまでのインドに関する経済地理学の研究動向では、「企業」や「都市（経済）」への関心が希薄であったがゆえに、カルカッタとボンベイを頂点にして発展した商業ネットワークに関する諸研究と、両都市内部に広がる植民地都市空間に関する諸研究を融合・統合させた「全体史」が描かれることはなかった。本研究は、この研究史上のデフィシットをカバーするために、第2章で詳述した企業メタ・データと地理情報システム（GIS）を利用しながら、マクロ分析とミクロ分析の複眼的視角から英領インドにおける株式会社の地理学を調査した。

第3章で確認したように、英領インドでは、両大戦間期において、対外貿易を急減させた世界恐慌期でさえも、ルピー資本の株式会社の数は一貫して増加し続けた。この観点からは、世界大恐慌の長期的影響はほとんど感じられない。その圧倒的な集積地域は、1919年以降、ベンガル管区であり、ひいてはアッサムを含んだインド東部であった。ボンベイとマドラスの両管区でも、ベンガル管区の1/3程度でありながら、会社数が同じように増加し続けた。非ルピー資本の株式会社も、全体的に増加傾向であったといえる。

その主要な要因には、会社法の導入・改正、そしてその適用範囲の拡大と同時に、多くの論者が明らかにしてきたように、いくつかの産業部門に「差別的」な保護主義が導入され、「内向きの輸入代替工業化」を促進したこと



が指摘できる。事実、こうした植民地経済政策のもとで、インド各地に基盤をもつルピー会社の国内産業部門、特に「商業・製造業」部門と「銀行・貸金・保険」部門が、第一次世界大戦以降、世界大恐慌期でさえも、急速に成長していたのである。ルピー会社の払込資本金別でみると、上記2部門に加えて、「工場」部門と「採掘」部門の割合が一貫して大きく、アーメダバードやコインバトールの「綿業」のように国内市場志向の工業化という形で発展した事例もみられる。

これらの分析結果を踏まえて、第4章では、英領インドにおける株式会社の地理的分布図を明示した。株式会社の立地場所に関する大きな特徴は、交通ネットワークの結節点であった都市部であった。そこは同時に、定期市等の開催場所に近く、巨大な都市労働人口を抱える「場」でもあった。英領インドにおける三大企業集積地域は、インド東部、インド南部、そしてインド西部であった。そのうえで、本研究では、地域的に特徴づけられる株式会社の空間的集積の2類型、すなわち「多極分散的企業集積」パターンと「一極集中的企業集積」パターンを指摘した。

インドの南部と北部で登記された株式会社群の主要な立地場所は、沿岸港湾都市部のみならず、複数の地方都市部にもかなり広範囲に散在していた。インドの南部と北部は、株式会社の立地場所が多中心的に散在する「多極分散的企業集積」パターンの事例を提供している。それとは対照的に、インドの東部と西部は、株式会社の立地場所がもっぱら一都市部、具体的にはカルカッタとボンベイに集中する「一極集中的企業集積」パターンを示している。両都市はインド最大の港湾施設を有する国際貿易都市であった。マドラスやコチの対外貿易は、両都市に比べると、かなり小規模であった。これらの事実を鑑みると、地域経済が大港湾都市を通じて国際経済に強く関与すればするほど、株式会社の空間的集積パターンがより単極・一極的になって形成されていったのではなかろうか。

第5章と第6章では、インド東部とインド西部で見られた「一極集中的企業集積」パターンを比較・検討した。両者の類似性を挙げると、地域経済全

体のモーメントが、カルカッタならびにボンベイにおける都市経済の急成長と表裏一体となっていた点であろう。この特徴を支える最重要なインフラが、両都市を要にして内陸後背地へ伸長する港市志向型鉄道網であった。これが、大貿易都市とその後背地との各種ネットワークを維持・保全し、結果的には「一極集中的企業集積」パターンを強化することを可能にしていたといえる。

カルカッタ県とボンベイ県で登記された株式会社の業種構成にも類似点が見られる。それは、全体の40%を占める「商業・製造業」部門の存在感であった。さらに言えば、カルカッタとボンベイに集積した各種金融機関は全体の割合こそ小さかったが、その「場」は内国金融取引のみならず、国際金融取引のつながりや流れも一手に集散するゲートウェイであった。したがって、この二大ゲートウェイには、インド以外に本社を置く外国商社や船舶会社、あるいは海外市場とつながる貿易商社や製造会社が、ほぼ例外なく立地していた。こうして、カルカッタとボンベイは、20世紀初頭において、アジア最大級の企業集積都市として繁栄し続けたのである。

その反面で、インド東部とインド西部で見られる「一極集中的企業集積」パターンには、いくつかの明白な相違点も指摘できる。まず、両者のゲートウェイにおける登記会社の業種構成に関して、カルカッタ県では、「プランテーション」部門と「採掘」部門の割合が大きく、両部門の大部分が「茶」と「石炭」を生産した株式会社であった。そして、これらのほとんどが、海外市場に直結した一握りのカルカッタ経営代理商会の系列会社であった。経営代理商会の事業拡大エネルギーこそ、カルカッタをインド最大の会社集積場所として繁栄させる主要な要因であった。一方、ボンベイ県では「工場」部門がより顕著であり、「綿工場」と「繰綿プレス工場等」で構成される綿業関連会社の数が圧倒的であった。この部門には、ボンベイ経営代理商会の意思決定下にあった「綿工場」が多く含まれたが、その会社数は極めて少なく、ボンベイ全体でも希薄な存在感であった。

このような主要産業とその担い手の違いは、ゲートウェイとその後背地と

のネットワーク・パターンにも大きな違いを生み出していた。カルカッタに本部を置いた大手経営代理商会は、その隣接地区とベンガル周縁後背地に立地した多くの系列会社を指揮・統制しながら、極力競合を回避するように、「棲み分け」的ビジネス空間を形成していた。こうして構築された経営代理商会の「ピラミッド（ツリー＝樹状）型ビジネス・ネットワーク」は、結果として、本社機能とプランテーション・工場施設の立地場所にも階層的かつ分業的な企業集積パターンをもたらしていたのである。

他方、インド西部では、ボンベイを中心とした綿業の「ハブ・アンド・スポーク（車軸と車輪）型ネットワーク」が観察できる。ボンベイより遠方の内陸奥地に広がった綿業クラスターが、中間ハブの地方都市を媒介にして主幹鉄道に沿って形成され、最終的にボンベイの「フォート」地区に連結されていた。つまり、インド西部各地で生産された原棉や綿製品とその他関連商品は、国際ハブのボンベイに鉄道（スポーク）によって集荷され、そこを経由してロンドンや神戸に輸送されたのである。ボンベイ島の次に顕著な綿業クラスターは、グジャラート地方であった。ここで生産された綿製品は、おもに国内市場向けのものであったことは、前述したとおりである。その中心都市であったアーメダバードは、「綿工場」の登記会社数ではボンベイに続いて第二位であり、そしてアーメダバード近郊のバローダ（7社）が第三位であった。この事実は、現代都市論風には、「ボンベイ＝アーメダバード地帯」と言えるかもしれない。

本研究は多くの課題を残している。たとえば、カルカッタ有力代理商会の支配下にあったジュート産業の地理学を欠いており、カランの研究で見落とされていた「カルカッターダッカ地帯」の存在を確認することができなかった。この課題は、タンが指摘する独立後のカルカッタの衰退問題に深く関係し、現代南アジアの「メガ・リージョン」論との大きな相違点でもあろう。さらなる検証を試みたい。

## 参考文献一覧

### 【一次史料】

- *Census of India, 1931* (1933) . Vols. I, VI, IX, XIV (Part II) . Calcutta: Government of India Central Publication Branch.
- *Census of India, 1941* (1943) . Vol. I. Calcutta: Government of India Central Publication Branch.
- *Directory and Chronicle for China, Japan, Straits Settlements, Malaya, etc.* (1908, 1925, 1936) . Hong Kong Daily Press: Hong Kong.
- *Financial and Commercial Statistics of British India* (1903) . Calcutta: Office of the Superintendent of Government of India.
- *Joint Stock Companies in British India* (1907-1948) . Calcutta: Government of India Press. V/14/207-217, India Office Records, British Library.
- *Large Industrial Establishments in India* (1925, 1935) . Calcutta: Government of India Central Publication Branch.
- *Report on Fairs, Markets and Produce Exchanges in India* (1943) . Calcutta: Government of India Press.
- *Statistical Tables relating to Banks in India* (1915-1941) . Calcutta: Government of India Press.
- *Statistical Abstract for British India, with Statistics, where available, relating to certain Indian States from 1921/22 to 1930-31* (1933) . London: His Majesty's Stationery Office.
- *Thacker's Indian Directory* (1908, 1925, 1936) . Thacker, Spink & Co.: Calcutta.
- *The Imperial Gazetteer of India* (1909) . Vol. 26, Atlas, Oxford: Clarendon Press.
- *The Imperial Gazetteer of India* (1931) . Vol. 26, Atlas, Oxford: Clarendon Press.

### 【二次史料】

- Bagchi, A. K. (1971) . *Private Investment in India 1900-1939*, Cambridge University Press.
- Bhalla, S. (2016) . *Company Law in India: Part-1*, IEbooks Inc.
- Cain, P. J. and Hopkins, A. G. (1994) . *British Imperialism: Crisis and Deconstruction 1914-1990*, London and New York: Longman (木畑洋一・旦祐介訳『ジェントルマン資本主義の帝国 II: 危機と解体 1914-1990』名古屋大学出版会, 1997 年) .

- Chakravorty, S. (2000) . “From Colonial City to Globalizing City?: The From-complete Spatial Transformation of Calcutta”, in Marcuse, P. and R. van Kempen (eds.) . *Globalizing Cities: A New Spatial Order?*, Oxford: Blackwell, pp. 56-77.
- Chandavarkar, R. (1994) . *The Origins of Industrial Capitalism in India: Business Strategies and the Working Classes in Bombay, 1900-1940*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Dossal, M. (1991) . *Imperial Designs and Indian Realities: The Planning of Bombay City, 1845-1875*, Bombay: Oxford University Press.
- Edwardes, S. M. (1909-10). *The Gazetteer of Bombay City and Island*, Volume I, Bombay: The Times Press.
- Florida, R., Gulden, T., and Mellander, C. (2008) . “The rise of the mega-region”, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, vol. 1, pp. 456-476.
- Haynes, D. E. and Rao, N. (2013) . “Beyond the Colonial City: Re-Evaluating the Urban History of India, ca. 1920-1970”, *South Asia: Journal of South Asian Studies*, vol. 36, no. 3, pp. 317-335.
- 星川長七 (1969) . 「インド会社法と経営代理制度の変遷」, 『比較法学』, 第5巻第1号, pp. 117-138.
- Glenn T. T. and Verber, J. L. (1951) . “Regionalism in Factory Industry in India-Pakistan”, *Economic Geography*, vol. 27, no. 4, pp. 283-286.
- 伊藤正二 (1975) . 「インドにおける財閥の出自について (十九世紀～第一次世界大戦)」, 『社会経済史学』, 第45巻第5号, pp. 29-54.
- Jones, S. (1992) . *Merchants of the Raj: British Managing Agency Houses in Calcutta Yesterday and Today*, London: Macmillan Press Ltd.
- 籠谷直人 (1999) . 「戦前期日本人商社によるインド棉花の奥地買付活動—東洋棉花ボンベイ支店を事例にして—」, 『人文学報』, 第82号, pp. 1-18.
- Karan, P. P. and W. M. Jenkins, Jr. (1959) . “Geography of Manufacturing in India”, *Economic Geography*, vol. 35, no. 6, pp. 269-278.
- Karan, P. P. (1958) . “The Areal Distribution of Manufacturing in India”, *Journal of Geography*, vol. 57, pp. 294-300.
- 河合明宣 (2006) . 「世界市場におけるインド東部産ジュート (黄麻) 産業盛衰の長期的考察—小農・仲買商・製麻工業資本—」, 『放送大学研究年報』, 第26巻, pp. 77-92.
- 川端基夫 (2008) . 『立地ウォーズ—企業・地域の成長戦略と「場所のチカラ」』, 新評論 .

- Kawamura, T. and I. Sekido. (2020) . “Corporate enterprise and colonial economy in India in the early twentieth century: A study of Calcutta and its vast surrounding hinterlands”, 大阪市立大学経済学部『経済学雑誌』, 第 120 巻第 2 号, pp. 75-97.
- Kerr, I. J. (2001) . “Bombay and Lahore: Colonial Railways and Colonial Cities: Some Urban Consequences of the Development and Operation of Railways in India, c. 1850-1947”, <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/07.pdf> (accessed 13 April 2020) .
- 木谷名都子 (2009) . 「两大戦間期インドにおける農業繁栄と工業発展—1926 年・1932 年関税委員会による政策提言を通して—」, 『パブリック・ヒストリー』, 第 6 号, pp. 63-79.
- Mahadevan, R. (1984) . “Entrepreneurship and Business Communities in Colonial Madras, 1900-1929: Some Preliminary Observations”, in Dwijendra T. (ed.) , *Business Communities of India: A Historical Perspective*, New Delhi: Manohar, pp. 225-239.
- 久末亮一 (2012) . 『香港—「帝国の時代」のゲートウェイ』, 名古屋大学出版会 .
- Misra, M. (1999) . *Business, Race, and Politics in British India, c.1850-1960*, Oxford: Clarendon Press.
- ノックス, P・L., テイラー, P・J. (藤田直晴訳編) (1997) . 『世界都市の論理』 鹿島出版社 .
- Oonk, G. (2014) . “The Emergence of Indigenous Industrialists in Calcutta, Bombay, and Amedabad, 1850-1947”, *Business History Review*, vol. 88, pp. 63-71.
- PricewaterhouseCoopers (2009) . *UK Economic Outlook*. <https://pwc.blogs.com/files/pwc-uk-economic-outlook-nov-09.pdf> (accessed 14 November 2019) .
- Ray, R. K. (1979) . *Industrialization in India; Growth and Conflict in the Private Corporate Sector, 1914-47*, Delhi: Oxford University Press.
- Ray, R. K. (1984) . “The Bazar: Indigenous Sector of the Indian Economy”, in Tripathi, D. (ed.) , *Business Communities of India: A Historical Perspective*, New Delhi: Mahohar, pp. 241-267.
- Ray, R. K. (1988) . “The bazaar: changing structural characteristics of the indigenous section of the Indian economy before and after the Great Depression”, *The Indian Economic and Social History Review*, vol. 25, no. 3, pp. 263-318.



- Rothermund, D. (1981) . “The Great Depression and British Financial Policy in India, 1929-34”, *Indian Economic and Social History Review*. vol. 18, no. 1, pp. 1-17.
- Roy, A. (2009) . “The 21<sup>st</sup>-Century Metropolis: New Geographies of Theory”, *Regional Studies*, vol. 43, no. 6, pp. 819-830.
- Roy, T. (2011) . *The Economic History of India 1858-1947*, 3<sup>rd</sup> Edition, Oxford: Oxford University Press.
- Roy, T. (2017) . “The Origins of Import Substituting Industrialization in India”, *Economic History of Developing Regions*, vol. 32, no. 1, pp. 71-95.
- Sharma, V. N. and Tiwari, A. K. (2014) . “A Survey of Research in Industrial Geography in India”, *Transactions of the Institute of Indian Geographers*, vol. 36, no. 2, pp. 185-206.
- Simmon, C. (1987) . “The Great Depression and Indian Industry: Changing Interpretations and Changing Perceptions”, *Modern Asian Studies*, vol. 21, no. 3, pp. 585-623.
- 杉原薫 (1996) . 『アジア間貿易の形成と構造』, ミネルヴァ書房 .
- Tomlinson, B. R. (1979) . *Political Economy of the Raj 1914-1947: The Economics of Decolonization in India*, London: Palgrave Macmillan.
- Tomlinson, B. R. (1993) . *The Economy of Modern India, 1860-1970*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Tripathi, D. and Juman, J. (eds.) (2007) . *The Concise Oxford History of Indian Business*, Oxford: Oxford University Press.
- 柳澤悠 (2014) . 『現代インド経済—発展の淵源・軌跡・展望』, 名古屋大学出版会 .

## 図表一覧

### 【図】

- 図序－1 現代南・東南アジアの「メガ・リージョン」
- 図1－1 インドの主要工業地帯（1950年）
- 図3－1 英領インドのルピー株式会社登記数と対外貿易総額
- 図3－2 英領インドのルピー株式会社登記数（業種別）
- 図3－3 英領インドで登記された非ルピー株式会社
- 図4－1 英領インドにおける株式会社の主要登記場所
- 図4－3 インド東部における「一極集中的企業集積」パターンとその産業構成
- 図4－4 インド西部における「一極集中的企業集積」パターンとその産業構成
- 図4－5 インド南部における「多極分散的企業集積」パターンとその産業構成
- 図4－6 インド北部における「多極分散的企業集積」パターンとその産業構成
- 図5－1 カルカッタとその近隣地域を往復する鉄道定期券購入者の移動（1931年2月26日）
- 図5－3 英領インドの手形交換所で清算された小切手総額（1900年～1938年）
- 図5－4 カルカッタ市内の企業集積地区（1925年）
- 図5－5 アンドリュウ・ユール商会とその系列会社（1925年）
- 図5－6 オクタヴィアス・スティールとその系列会社（1925年）
- 図5－7 バード社とその系列会社（1925年）
- 図6－1 ボンベイ島における株式会社登記場所（1925年）
- 図6－4 「フォート」地区の企業集積（1925年）
- 図6－5 ボンベイ島における「綿工場」の所在地（1925年）
- 図6－6 インド西部における綿業工場の地理的分布（1925年）

### 【表】

- 表序－2 アジア各都市の企業集積ランキング（1908年、1925年、1936年）
- 表4－2 英領インド八大貿易港の海上商品貿易（1928/29年度）
- 表5－2 カルカッタにおける株式会社の業種別構成（1925年）
- 表6－2 ボンベイ登記株式会社（会社数：811社）の業種構成比（1925年）
- 表6－3 ボンベイ登記株式会社（払込資本金：総額10億2千万ルピー）の業種構成比（1925年）

## 著者紹介

### ■ 川村 朋貴（かわむら・ともたか）

東京大学附属図書館・学術支援職員・認定 URA。経済史をベースとしたイギリス帝国史を専門としている。著書・論文に、『扉の向こうの帝国―「イースタン・バンク」発生史論』（ナカニシヤ出版、近刊）、“British exchange banks in international trade of Asia from 1850 to 1890”, in Ulbe Bosma and Anthony Webster (eds.) , *Commodities, Ports and Asian Maritime Trade since 1750*, Palgrave Macmillan, pp. 179-197, 2015、“Trade, Finance, and “Anglo-Dutch” International Order in Southeast Asia: A Case of British Eastern Exchange Banks (1870-90) ”, in Anthony Webster and Nick White (eds.) , *Singapore: Two Hundred Years of the Lion City*, Routledge, 2020, pp. 46-60、“Corporate enterprise and colonial economy in India in the early twentieth century: A study of Calcutta and its vast surrounding hinterlands”（関戸一平との共著）『経済学雑誌（大阪市立大学）』120 巻第 2 号、2020 年 3 月、pp. 57-78 など多数ある。

### ■ 関戸 一平（せきど・いっぺい）

東京大学大学院総合文化研究科グローバル地域研究機構南アジア研究センター・特任研究員、人間文化研究機構推進センター研究員。専門は環境科学、環境経済学、農業経済学でインドを中心としたアジアの農業と環境と社会の関係を研究している。また、地域研究、歴史研究分野における GIS の利用普及に向けた活動を行っている。論文に “Nitrogen Cycle and Fertilizer Subsidy in India”, in Koichi Fujita and Tsukasa Mizushima (eds.) , *Sustainable Development in India - Groundwater Irrigation, Energy Use, and Food Production*, Routledge, 近刊、水島司・川島博之編『激動のインド 第 2 巻 環境と開発』第 6 章「県別窒素負荷量の推計からみるインドの環境問題」、2014 年などがある。

## 【編集後記】

東京大学ヒューマニティーズセンター（HMC）より、Humanities Center Booklet, Vol. 5をお届けします。

本号で全面的に採用されている手法は、さまざまな空間情報要素を地図化・空間化する地理情報システム（GIS）です。したがって、本号は、いわばGISの歴史学への導入の試みといえます。

歴史分析にGISを利用することで得られる大きな利点は、新たな仮説が地図から直感的に得られること、その仮説が地図上で明快に表現しえること、そして仮説の検証も容易になされうという点にあります。またこの手法は、蛸壺化されたさまざまな学問分野を一つの空間にひき戻し、その全体性を考究する「総合学」の試みです。GISは、HMCが目指している研究協創のプラットフォームづくりにも大いに貢献するツールと期待されます。

HMC事務局（川村朋貴）

### Humanities Center Booklet Vol. 5

### 英領インドにおける「株式会社」の地理学

---

川村朋貴，関戸一平

2020年9月11日発行

編集発行者 東京大学連携研究機構ヒューマニティーズセンター  
東京都文京区本郷7-3-1 東京大学附属図書館4階

ISSN 2434-9852

印刷者 株式会社サンワ

フォーマットデザイン 株式会社編集家族

©東京大学連携研究機構ヒューマニティーズセンター

## 発刊の辞

このブックレットは、東京大学ヒューマニティーズセンターにおける研究と対話の活動を多くの人々と共有するためのシリーズとして刊行されます。

ヒューマニティーズセンター（Humanities Center : HMC）は、東京大学における新たな国際人文研究の場として、大学院法学政治学研究科、大学院人文社会系研究科、大学院総合文化研究科、大学院教育学研究科、大学院情報学環、東洋文化研究所、史料編纂所、附属図書館の8部局によって、2017年7月1日に設立された連携研究機構です。そしてその中核となる部門として、株式会社 LIXIL グループおよび潮田洋一郎氏の財政支援により、LIXIL 潮田東アジア人文研究拠点（LIXIL Ushioda East Asian Humanities Initiative : LUI）が設置され、1年間の準備期間を経て、2018年7月から本格的に活動を開始しました。そのスペースは本郷キャンパスの総合図書館内に置かれています。

LUIの活動は、運営委員会の企画による「企画研究」と連携部局教員から公募した「公募研究」からなります。どちらの活動も、研究そのものの充実はもちろんのこと、定期的なセミナーやシンポジウムによって、研究の経過や成果を学内外の方々と共有することに努めてきました。それぞれの連携部局では、すぐれた研究は個々に日々行われています。けれども、それを相互につなぐ場、学内外に開く場については、なお工夫の余地がある。このセンターでは、定期的に広場で開かれる親密な雰囲気のような学術の場を作りたい。巨大プロジェクトや著名な研究者の招聘にもまして、そうした場の存在こそがヒューマニティーズには必要だ。私たちはそう考えました。

そしてこのブックレットもまた、これらの研究と対話の活動を共有する場の一つとして構想されました。印刷されたものであれ、デジタルによるものであれ、冊子には冊子の利点があります。シンポジウムやセミナーの記録として、新たな知見の発信媒体として、ブックレットが確かな役割を果たすことを願っています。

2019年7月

ヒューマニティーズセンター 機構長 齋藤 希史



# INDEX

---

## 序章 インド都市経済の現在と過去

### 1 研究史

### 2 データと分析方法

### 3 英領インドの株式会社（1907～1938年）

### 4 地域的特化

### 5 「一極集中的企業集積」パターンの比較研究（1）：インド東部

### 6 「一極集中的企業集積」パターンの比較研究（2）：インド西部

## むすびにかえて

## 参考文献一覧

## 図表一覧

## 著者紹介

