

? 南アジア 3 インド アジア最大の国有鉄道

著者	多田 博一
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジアを見る眼
シリーズ番号	80
雑誌名	「のりもの」と「暮らし」 - 第三世界の交通機関
ページ	105-112
発行年	1990
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00017996

アジア最大の国有鉄道

多田博一

鉄道経営の歴史

インドで最初の鉄道がボンベイ市とその北方二一マイルのところにあるタナトを結んだのは、一八五三年のことであった。世界最初の鉄道がイギリスで開通してからわずか二八年後、日本に先立つこと一九年であった。それは、ロンドンで設立された大インド半島鉄道会社とイギリス東インド会社との間で結ばれた契約にしたがい、鉄道会社が資本を調達し、建設・運営にあたり、東インド会社はその資本に対し5%の配当金を保証するという仕方で推進されたものであった。一八五九年までに八つの会社が設立され、同じような契約にしたがって、主要港湾都市と内陸部とをつなぐ幹線鉄道の建設が進められた。しかし、この保証制度は鉄道会社の放漫経営を助長し、インド政府にとって重い財政負担となった。

このため、一八六九年に新路線の建設は、インド政府が自ら施工すると決定された。また建設費の節約のために、戦略的に重要な路線を除いては、メートル軌が採用されるようになった。しかし、民間鉄道会社の反対もあり、一八八〇年には再び保証制度を採用するようになった。けれ

ども、非能率は相変わらずであり、新路線の建設については民間会社に三・五ないし四％の配当を保証する一方で、旧来の路線は政府が民間会社から買収し、経営だけを委託するようになった。この結果、経営形態が複雑化した。国有国営があり、民有民営がある。かと思えば、国有民営があり、民有国営がある。さらに、藩王国の所有・経営する路線もあった。こうした複雑な経営形態が非能率をいっそう悪化させた。

このような非能率的な鉄道建設・経営に反対するインド人の世論に押されて、一九二二年に鉄道庁が設置され、二年後には鉄道会計が政府一般会計から分離され、鉄道の国有国営方針が採用されることになった。それ以降政府は民間鉄道をしだいに買収し、四四年にはほぼすべての路線が国有国営に転換していた。以後この方針は独立後も引き継がれている。

鉄道の現状

一九八四／八五年のインドの鉄道の路線延長は六万一千八百五〇キロメートルで、

独立後の鉄道の発達

	路線延長 (km)			線路延長 (km)	乗客数 (万人)	貨物輸送量(万トン)
	電化	非電化	計			
1950/51	388	53,208	53,596	59,315	128,400	9,300
1960/61	748	55,499	56,247	63,602	159,400	15,620
1970/71	3,706	56,084	59,790	71,669	243,311	19,650
1980/81	5,345	55,895	61,240	75,860	361,250	22,000
1981/82	5,473	55,757	61,230	75,964	370,440	24,580
1982/83	5,815	55,570	61,385	76,197	365,440	25,600
1983/84	5,971	55,489	61,460	76,407	332,520	26,800
1984/85	6,325	55,525	61,850	76,963	333,320	26,480

(出所) Government of India, Ministry of Information and Broadcasting, *India 1986; a Reference Annual*, p. 493.



ボパール駅前風景（写真：山口博一）

アジアでは第一位、世界でもアメリカ、ソビエト、カナダに次いで第四位であった。総資産額一〇三八億ルピー、職員数一六〇万人を擁するインド最大の国営企業である。一日の列車本数は一万一二七〇で、七〇九三の駅を結んでいる。八四／八五年の乗客数は三三億三三三〇万人、貨物輸送量は二億六四八〇万トンであった。保有機関車数は一万一二八台で、そのうち蒸気機関車がまだ半分以上の五九七〇台、ディーゼル二九〇五台、電気が一二五三台である。客車保有台数は三万八五八三台、貨車は三六万三九〇台である。蒸気機関車、客車、貨車はすべて国産であり、ディーゼル、電気機関車も国産化率が八〇〜九〇％に達している。インドの鉄道の設備・部品の輸入率は、五〇／五一年には約二三％であったが、八四／八五年には五・七％に減少した。ただし、車輪と車軸はまだ輸入に依存している。外貨流出を防ぐために、カルナータカ州のバンガロールに近いイ

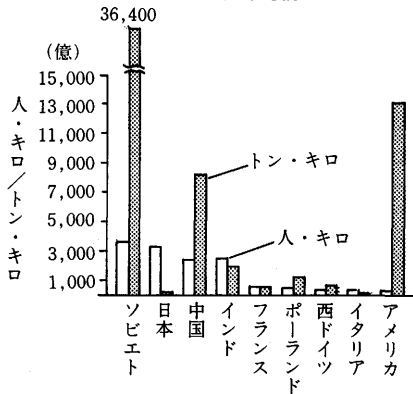
エラハンカに車輪・車軸工場が建設され、八四年九月から操業を開始している。

正確な統計がないが、最近では自動車輸送に追い上げられているにもかかわらず、陸上輸送では乗客輸送の六〇%、貨物輸送の三〇%以上を占めているものと思われる。貨物の内訳は、インドの経済発展の現水準を反映して、重化学工業原料・製品が圧倒的である。一九八四／八五年の総輸送量の三九%が石炭、ついで九%が製鉄原料であった。以下、食料穀物(七・八%)、石油化学製品(六・九%)、鉄道資材(六・七%)、セメント(六・四%)、化学肥料(四・六%)、輸看向け鉄鉱石(四・二%)、鉄鋼製品(三・三%)、その他(二・二%)の順であった。

軌間別の輸送実績

インドの鉄道の軌間は四種ある。標準は五フィート六インチの広軌と、メートル軌(三フィート三インチ八分の二)の二種である。狭軌が二フィート六インチと二フィートの二種である。路線延長に占める割合は広軌五三%、メートル軌四〇%、狭軌七%である。狭軌は丘陵地帯の観光・リゾート用に限られているので、さほど大きな問題にはならない。だが、広軌とメートル軌の場合には、その接続地点が五〇カ所もあり、貨物の積換

鉄道輸送国際比較



(出所) 総務庁統計局編『国際統計要覧1987』より作成。

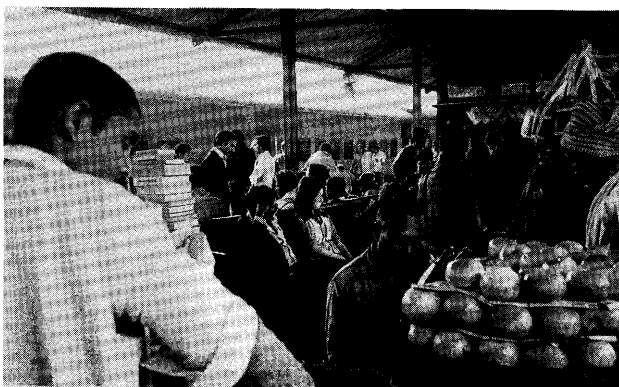
え、乗客の乗換えなど輸送能率を低下させる問題が発生する。このため一九五〇/五一年以降主要路線約三〇〇〇キロメートルについては広軌への転換が行われてきた。輸送への寄与率でみると、現在では、貨物輸送（トン・キロメートル）に占める広軌の割合は八八・三%、メートル軌は一・六%である。乗客輸送（人・キロメートル）の場合は、広軌が八一・四%に対して、メートル軌が一七・九%である。残りわずかが狭軌による。

輸送量に占める割合からみて広軌がすでに圧倒的であり、最近メートル軌を広軌に転換するよりも、電化やディーゼル化による輸送能率の向上へと、政策の重点が移されている。電化路線延長は広軌では二〇%、メートル軌では一%である。

鉄道の軌間問題

そもそも、イギリス本国の鉄道の標準軌間が四フィート八インチ半であるのに、インドでは、スペイン、ポルトガルなど少数の国を除いては世界に類のない五フィート六インチという広軌が標準軌間として採用されたのは、なぜであろうか。

インドへの鉄道の導入が考慮されるようになったのは、一八四三年のことであった。当時イギリス本国では鉄道ブームが始まったばかりであり、鉄道技師がそれぞれよしと信じる軌間でもって鉄道建設を行っていた。ジョージ・ステイヴンソンは一八二五年にストックトン―ダーリントン間の路線では四フィート八インチを採用したけれども、三〇年にリバプール―マンチェスター間の鉄道建設に際しては技術的理由により四フィート八インチ二分の一（一・四三三メートル）にした。これに対して、イザンバード・K・ブルーネルは一八三八年の大西部鉄道建設に当たっ



パトナー駅構内では食べものの販売もさかん（写真：山口博一）

て、セフイート（二・一三四メートル）というとてもな
く広い軌間を採用していた。輸送の混乱を防ぐために、
イギリス議会は一八四六年に鉄道軌間規制法を制定して、
四フイート八インチ二分の一を標準軌間と定め、これが
後にヨーロッパ諸国、アメリカにおいて採用されるよう
になった。

イギリス東インド会社は、イギリス製造工業製品の内
陸への輸送とインドの農産原料の港湾都市への搬出、過
剰資本の投下先、迅速な軍隊の動員・輸送のためには鉄
道が必要であると考え、一八四五年に鉄道技師F・W・
シムズをインドに派遣してその建設可能性を調査させた。
彼は翌四六年に報告書を提出して、インドではヨーロッ
パのどの国における場合とも同じように鉄道建設が可能
であると勧告した。このなかで、彼は軌間については五
フイート六インチを提唱した。その理由として挙げられ
たのは、インドでは突風やサイクロンが多いので、それ
による横揺れあるいは脱線を防ぐには、広軌にして重心

を下げる必要があるということであった。そして建設費用を節約するために、イギリスに当時存在していた二つの軌間の中間をとって五フィート六インチとしたのであった。

しかし、これがインドにおける鉄道建設費用を高めることになった。一八六〇年代にインド政府の財政状態が悪化するとともに、より安い費用で鉄道を普及するために幹線以外のところではメートル軌が採用されることになった。一八九一年の統計によれば、一マイル当たりの平均建設費用は広軌が一六・三万ルピー、メートル軌はその半分以下の七万ルピーであった。

汽車旅行と **イギリス人**が十九世紀後半にインドで鉄道敷設計画をたてたときは、インカースト規制　ドの民衆の貧困状態や保守的生活様式からいって乗客輸送よりも、貨物運送が主体になるものと予想されていた。だが、その予想はあたらす、乗客数は年々急増した。貧しい人々も競って巡礼にでかけたり、仕事を求めて移動したりするようになった。異なるカーストに属する者が座席を共にすることも稀でなくなった。しかし、カースト規制はけっして消滅したわけではない。

異なるカーストに属する者は食事を共にすることはなく、初期のころは三〇分ほどの停車時間を利用して、乗客が列車から降りて自ら準備することもあった。現在でも、食堂車は少なく、菜食と肉食（といっても牛肉と豚肉は用いず、マトンか鶏肉である）の二種類のいずれかの注文を前もつてとり、厨房車から配ったり、食事を準備する駅で車内に持ち込んで配ったりしている。あるいは、駅の立ち売りから軽食を買ってすます場合が多い。

また、寝台車でも、エアコン車を除いては寝具がついているわけではなく、旅行者は薄い布団、敷布、毛布などを一緒に巻いて持ち歩くことのできるいわゆるビスタルを携帯していかなければならない。インド人は家族で一緒に旅行することが多く、荷物も引越しほどになることがある。しかし、荷物が多くても困ることはない。どの駅にでも鉄道から営業許可の鑑札をとっている赤いシャツを着たクーリーと呼ばれる荷物運搬人がたむろしており、行き先と列車名を告げると、わずかな金で間違いなく運んでいってくれる。

一九八五年の乗客人・キロ^リでは、インドはソビエト、日本、中国について、世界で四番目であった。これから人口一人当たりの乗車距離を算出すると、日本が第一位で二七一五キロ^リ、ついでソビエトが一三〇五、インドが三二〇、中国が二二八キロ^リとなる。

(ただ ひろかず／大東文化大学教授)