

經濟論叢

第 138 卷 第 3・4 号

「経済とは何か」：ポラーニ対ハイエク……………	高 橋 正 立	1
マルクスにおける貨幣と時間(下)……………	八 木 紀一郎	21
工場内の作業における構想と実行の分離……………	北 川 與司雄	39
タイ工業化の歴史的前提……………	上 田 曜 子	54
世界恐慌期の通商政策とダニューブ諸国問題…	伯 井 泰 彦	75
イギリス公営住宅政策の形成と住宅経済 の発展……………	藤 原 一 哉	98

昭和 61 年 9・10 月

京都大學經濟學會

タイ国工業化の歴史的前提

——米輸出とバンコク産業発達史1767-1957——

上 田 曜 子

序

発展途上国における首都圏への人口集中現象が議論される機会が多くなってきた。タイ国の首都バンコクでも人口集中が進み、1980年では、総人口約4700万人のおよそ11%にあたる約500万人がバンコクの人口を構成している。第二の都市チェンマイの約43倍（1975年）もの人口規模を有する¹⁾という事実も、バンコクへの過度な人口密集を際立たせている。首都圏の人口肥大に関して呈示される見解の多くは、首都圏への人口流出をくい止めるために農村開発を進め、都市—農村間の所得格差を縮小すべきであると主張する²⁾。首都圏への人口集中は阻止すべき現象と考えられているようである。

しかし、いま多くの論者とは逆に³⁾、バンコク首都圏へ人口が集中することが、単に工業化の随伴現象であるばかりでなく、長期的にみて今後のタイ国の経済発展の推進力になり得るとする立場をとろうとするならば、バンコクに過密状態を生じさせた要因の中に、その可能性を探らなければならない。

1) バイトゥーン・ボンサブット「全訳世界の地理教科書シリーズ12タイその国土と人々」田辺繁治訳、昭和53年、37頁。

2) たとえば M. P. Todaro, *Economics for a Developing World: An Introduction to Principles, Problems and Policies for Development*, 1977, Chap. 14 を参照せよ。

3) 1983年2月に、タマサート大学経済学部が「タイ国はバンコクか？」という論題の下にシンポジウムを開催し、報告書も出版されている (Khanasetthasat Mahawithayalay Thammasat, *Ekkasān Prakōp Kān Sammanā Thāng Wichākān Pracam Pi 2526 Ruang "Prathētthay Khā Krungthēph"*, 1983) 筆者は本書を詳細に検討する機会を得ていないが、タイ人学者の間でも、バンコクの過密状態はタイ国の経済発展にとって好ましい現象ではないとする論調が主流のようである。

本論では、バンコクの発達が現在のバンコクの構造を規定しているとの観点から、19世紀中葉以降、工業化政策が導入される直前の1957年までの米輸出をめぐるバンコク産業発達史を考察する。自由貿易開始後から現在に至るまで約130年間、バンコクはタイ経済を主導してきた核心地域であった。そして、そのバンコクの産業発達が、タイの1960年代以降の工業化の前提条件を準備したのであり、現在のバンコクへの人口流入は、工業化政策が引き起こしたタイ社会の構造変化である。工業化政策と人口移動については別の機会に論ずることとし、本稿では、その歴史的前提となった米輸出を基軸とするバンコクの産業発達を分析する。

I 1767-1851年：前史

現在のバンコク首都圏⁴⁾が初めて都と定められたのは、1767年タークシンがチャオプラヤ河の西岸トンブリーを新王都とした時である。それ以来、バンコク—トンブリー—地区はタイ国の首都である。タークシンの死後、チャクリ將軍が1782年に王都を東岸のバンコクに移し、現王朝でもあるラタナコーシン朝を創始した。チャクリは、ラーマー一世（位1782-1809）と呼ばれている。当時のバンコクには、すでに中国人の貿易商人が居住しており、バンコクは彼らの貿易拠点地となっていた。ラーマー一世は彼らを西南に移動させ、その跡地に王宮を建設した⁵⁾。

ラーマー一世から二世（位1809-24）、三世（位1824-51）が治めていた時代のバンコクは、現在の様相と全く異なっていた。ラーマー一世は、古都アユタヤから水路で煉瓦を運んで城壁を築き、王宮を囲って王都を建設した⁶⁾。ラーマニ

4) 1971年12月にバンコクとトンブリーが合併されバンコク首都圏となった。本稿において「バンコク首都圏」とはバンコク—トンブリー—地区を指す。

5) 石井米雄、歴史と稲作、同編「タイ国—ひとつの稲作社会—」昭和50年、40-41頁；G. W. Skinner, *Leadership and Power in the Chinese Community of Thailand*, 1958, p. 5 [山崎健訳「タイ国における華僑社会—その指導力と権力—」昭和36年、14頁]。

6) D. G. E. Hall, *A History of South-East Asia*, 3. ed., 1968, p. 464; Litchfield Whiting Bowne and Associates, *Greater Bangkok Plan 2533*, 1960, p. 23; 高谷好一「熱帯デルタの農業発展—メナム・デルタの研究—」昭和57年、225頁。

世・三世の治世では、多くの仏教寺院が建立され、王都の建設が進められた。フランス人宣教師 Pallegoix は、1854年当時のバンコクを、城壁に囲まれた美しい都だったと評している。常緑の樹々の豊かさ、チャオプラヤ河の流れに沿ってゆきかうジャンク、金色に輝やくパゴダや王宮、都を横ぎるまっすぐな水路等、バンコクは全く絵のようであったという⁷⁾。

II 1851-1868年：バンコクの変容

城壁に囲まれた美しい都、バンコクが変貌してゆくのはラーマ四世（モンクット王）の治世（1851-68）に入ってからである。彼は、ヨーロッパ勢力がアジアに進出した19世紀前半の国際情勢に直面して、いち早くその進んだ文明や技術を学ぼうとした王である。1855年、ラーマ四世は、綿布の販売市場を求めるイギリスと友好通商条約（ボーリング条約）を締結した。これにより王室独占貿易が廃され、自由貿易が始まる。主に中国人の移民により王都の人口が急増し⁸⁾、経済活動が多様化すれば、都市区域も空間的に拡大してゆかざるを得なくなる。ラーマ四世は、1850年代初頭に王都を東側へ拡張することを計画し、古い城壁を廃したが、予定されていた新城壁は建設されずに⁹⁾、結局チャオプラヤ河の東側に運河のみが開削された。運河網の拡張とともに、バンコクの都市域もチャオプラヤ河の東側へ拡大し始め、四世王治世の末期には面積は3倍になっている¹⁰⁾。運河建設の際に掘削された土を岸に盛り上げて、バンコクで最初の道路が造られたのもこの時代である。デルタにおける伝統的な交通・運輸手段は水路であり、道路の必要性が希薄であったにもかかわらず道路建設が開始されたのは、バンコクに滞在する西欧人の強い要求があったからである¹¹⁾。

7) Pallegoix, *Description du Royaume Thai ou Siam*, tome 1, 1969 (Reprint), pp. 60-66.

8) Pallegoix によると、1854年のバンコクの総人口は約40万人に達し、そのうち税金を納めている中国人が20万人含まれていたという。ibid., p. 60. 彼の人口推計の信憑性には問題が残るが、当時のバンコクがかなりの規模の都市に成長しており、人口増大が中国人移民によって引き起こされたことを示唆するには十分である。

9) 高谷, 前掲書, 226頁。

10) Litchfield, *op. cit.*, p. 23.

11) 田辺繁治, Chao Phraya デルタの運河開発に関する一考察 (I) —Ayutthaya 朝より Ratanakok /

バンコクはもはや城壁で囲まれた都ではなくなり、水路と道路の拡張を伴いつつ、空間的に拡大を続けてゆくことになる。伝統的な東南アジアの都市が、ヨーロッパ勢力の侵入を契機に変貌し始めたと言えよう。

III 1868-1932年：米輸出の増大と関連産業の発達

1 米関連産業の構築

ラーマ五世（チュラロンコーン大王、治1868-1910）の時代に入ると貿易も活発に行われる。主要な輸入品は英国製の綿布で¹²⁾、タイ国は米の輸出を1875-79年以降増大させてゆく¹³⁾。20世紀中葉に至るまで米はタイ国の総輸出の過半を占め¹⁴⁾、第一の輸出品であった。米輸出の増大に刺激されて、国内ではチャオプラヤ＝デルタ¹⁵⁾の荒蕪地の開田が進み米生産が拡大した¹⁶⁾。特に1870年代

sin朝四世王治世まで、「東南アジア研究」第11巻第1号、昭和48年6月、32-34頁（以下田辺aと略）。

- 12) 綿布を含む綿製品（綿糸は除く）の輸入は1910-24年で総輸入【金額ベース】の約20%、1925-34年で約15%を占めていた。Akira Suehiro, *Capital Accumulation and Industrial Development in Thailand*, 1985, p. 6 (Chap. 2). 輸入された綿製品の内訳は、大半がイギリス製の綿布（未整理綿布 [grey shirting]・晒綿布 [?] [white shirting]・染色済み綿布で恐らく薄地）であり、それ以外にイギリス製綿糸（染色済み糸も含む）、ボンベイ製の綿布（浸染・捺染加工済みで恐らく厚地）と綿糸（イギリス製と比較して恐らく太糸）が含まれていた。ボンベイ製の厚手綿布は、タイ人の伝統的衣料である *phā nung*（腰布）等々に使用された。イギリス製綿布は薄手で耐久性では劣ったが、低価格であったために、米作によって現金を入手しやすい中部タイの農民には衣料を中心に需要が増大していったと推定される。綿糸は、各家庭内の手織り機で布に織り上げられ、衣料等の自家消費に充用された。"Pioneers in Trade; They Contributed so Much", *Business in Thailand*, Aug. 1977, p. 31 (以下 BT と略); T. Ellison, *The Cotton Trade of Great Britain*, 1968, p. 152, p. 155; J. C. Ingram, *Thailand's Rice Trade and the Allocation of Resources*, in C. D. Cowan (ed.), *The Economic Development of South-East Asia: Studies in Economic History and Political Economy*, 1964, p. 119 (以下 Ingram 1964 と略); *id.*, *Economic Change in Thailand 1850-1970*, 1971, pp. 113-118 (以下 Ingram 1971 と略); 川勝平太、アジア木綿市場の構造と展開、「社会経済史学」第51巻第1号、昭和60年4月、100-104頁; 小池賢治、インド綿業と市場問題—19世紀後半期のボンベイを中心に—、「アジア経済」第16巻第9号、昭和50年9月、34頁; 杉原薫、アジア間貿易の形成と構造、「社会経済史学」第51巻第1号、昭和60年4月、28頁。

13) Ingram 1971, p. 38.

14) *ibid.* p. 94.

15) 地形学的見地からみたチャオプラヤ＝デルタの概念規定については、高谷、前掲書、第1-2章を参照。

16) 米の輸出比率は総生産（重量ベース）の5%（1850年）から50%（1907年）へ増大した。1907-40年においても総生産の40-50%が輸出されていた。Ingram 1971, p. 41, p. 53.

後半以降、開田及び米輸送用の運河が次々と開削されてデルタの水田面積が拡大した。1870年代の運河掘削は国家事業として行われていて、農民は開削費用の一部を負担したり、あるいは労働力を提供することによって運河沿岸の土地を占取することができた¹⁷⁾。1880年代になると、運河の開発、農地の占取が投資の対象として注目され、王族などが組織した民間企業が政府から委託されて運河建設に参入する¹⁸⁾。華人のなかには、政府と契約を結んで運河開削や浚渫工事に投資して、運河を管理する権利を得ようとする者も現われてきた¹⁹⁾。当時は農地に対する需要が非常に強く発生していたと考えられる。ところが、民間企業に委託された運河掘削工事は、土地紛争や資金不足により遅滞するようになり、政府は灌漑局を設置して再び運河建設に乗り出す。1902年にはオランダ人技師 Van der Heide を農業省灌漑局の局長として招聘することを発表した。彼は大掛りな灌漑計画を提出したが、政府は国家事業として灌漑整備よりも鉄道建設を優先することを決定し²⁰⁾、Van der Heide はタイ国を去り、彼の計画実現は延期された²¹⁾。

Van der Heide のプランが遂行されなかったとはいえ、この時代に、チャオプラヤ＝デルタは米の生産地として開拓された。しかもデルタにおける開田を刺激し、促進したのは、輸出米の増大という外的要因であった。

続いて、米作地として規定されたデルタにおいて、バンコクはいかなる機能

17) 高谷, 前掲書, 231-236頁; 田辺繁治, Chao Phraya デルタの運河開発に関する一考察(II)―19世紀末葉における変容過程―, 「東南アジア研究」第11巻第2号, 昭和48年9月, 194-205頁(以下田辺bと略)。

18) D. B. Johnston, *Rural Society and the Rice Economy in Thailand, 1880-1930*, Yale University Ph. D. Diss., 1975, pp. 52-84; 田辺b, 205-217頁。

19) 田辺b, 216-217頁。

20) 当時、タイ国の鉄道建設に対して主にイギリスとドイツが競って資本投下を行っていた。ヨーロッパ系植民地銀行―The Hongkong and Shanghai Banking Corporation (イギリス系), Banque de l'Indochine (フランス系), The Danske Landmannsbank (デンマーク系), Deutsch-Asiatische Bank (ドイツ系)―は、積極的にタイ政府に働きかけて融資を行っている。政府が鉄道建設を優先させたのは、イギリスとドイツの鉄道投資競争があったからであろう。Thiravet Pramuanratkarn, *The Hongkong Bank in Thailand: A Case of a Pioneering Bank*, in Frank H H King (ed.), *Eastern Banking: Essays in the History of The Hongkong and Shanghai Banking Corporation*, 1983, pp. 426-428; V. Thompson, *Thailand: The New Siam*, 1967 (2nd ed.), pp. 497-501。

21) Johnston, *op. cit.*, pp. 89-96; 高谷, 前掲書, 261-270頁。

を担って発達してきたのであろうか。米の輸出増大がデルタ開墾を誘引したように、バンコクも米輸出をめぐって、米の集積地、精米一輸出港として発達してきた。

まず、タイ米の輸出の95—99%がバンコクからの船積みであった²²⁾ことからわかるように、バンコクはタイ国における最も重要な貿易港であった。米輸出を司ったのは、伝統的にタイ—中国貿易に携わってきた中国人商人と、ボーリング条約以降、バンコクに進出してきたヨーロッパ系貿易商会であった。Ingramによると²³⁾、中国人精米業者がアジア市場向けの輸出を、ヨーロッパ系貿易商会がヨーロッパ・南アメリカその他アジア以外の市場向け輸出を扱っていたという。中国人商人は、香港・シンガポール支店を通じて、米を同地域に輸出していた。

しかし、ヨーロッパ系貿易商会もアジア地域内の米貿易に深く関係しており、タイ米はヨーロッパ人をも通じてアジア市場に販売されていた。1856年に設立されたイギリス系 The Borneo Company は活動の拠点をシンガポールに置き、同年バンコクでも業務を開始する²⁴⁾。タイ国から米とチーク材を輸出し、ヨーロッパとイギリス植民地から、綿糸・綿織物等を輸入していた²⁵⁾。香港へ輸出された米は、ほとんど広東へ再輸出され、シンガポールへ輸出されたタイ米は、ジャワ、マレー半島（英領マラヤ）、ヨーロッパに送られた²⁶⁾。同社の香港・シンガポール支店を通じてタイ米を輸出していたのである²⁷⁾。ドイツ系の A. Markwald and Company は、1850年にバンコクでの業務を開始し、中国・ヨーロッパへ米を輸出していた²⁸⁾。また、後述するように1864年

22) Ingram 1971, p. 40.

23) *ibid.*, p. 73.

24) Longhurst, *The Borneo Company*, 1956, p. 17; Wright, *The Twentieth Century Impressions of Siam*, 1908, p. 175; BT p. 29.

25) Suehiro, *op. cit.*, p. 17 (Chap. 2).

26) Chatthip Nartsupha and Suthy Prasartset (eds.), *The Political Economy of Siam, 1851-1910*, n.d., p. 93.

27) Longhurst, *op. cit.*, pp. 34-35.

28) C. Mackenzie, *Realms of Silver*, 1978, p. 195; Wright, *op. cit.*, p. 152.

には精米業へ参入する。コペンハーゲンに本社を置くデンマーク系貿易商会 The East Asiatic Company は、その前身である Andersen and Company が1884年にバンコクで創業し、タイ-デンマーク間の貿易を開始した²⁹⁾。米の精米-輸出業にも参入し、英領マラヤにタイ米を輸出していた³⁰⁾。バンコクの支店からシンガポールの支店(1902年設立)³¹⁾を通じて、タイ米をマラヤへ輸出していたのであろう。中国人商人が中国人同士のネットワークで貿易を行っていたように、ヨーロッパ系貿易商会も各支店を通じてアジア地域内の米貿易に参与していたのである。

貿易に使われた船は、汽船・ブリグ型帆船・ジャンクであった。自由貿易開始以前から、タイ王室の庇護を受けてタイ-中国間の貿易に従事していた中国人商人は、ジャンクという帆船を用いて航行していた。これらのジャンクは、中国で建造されたほか、中国から移住した職人によってタイ国内で建造されていた³²⁾。ところが西洋諸国が東アジアに進出するにつれて、西洋式のブリグ型帆船がタイでも建造されるようになる。1830年代から50年代には、中国式のジャンクに西洋のブリグ型帆船のデザインを取り入れて設計された船がつくられている³³⁾。ボーリング条約以後は、西洋船が優勢になり、中国式のジャンク貿易は大幅に減少していった。とりわけ、イギリスの技術によって建造された汽船が貿易輸送の主役となってゆく。1850年において、タイ国の外国船332艘のうち、4艘のイギリス・アメリカ船を除けば、すべてが中国のジャンクであったが、1880年代にはいと、イギリス船がタイ国からの一年間の船積みの70%を支配

29) Andersen and Co. は1897年にコペンハーゲンに本社を置く The East Asiatic Co. に改組された。P. Westphal, *The East Asiatic Company Limited*, 1978, p. 9, p. 19.

30) *ibid.*, p. 19; J. J. Puthuchery, *Ownership and Control in the Malayan Economy*, 1979, pp. 71-72.

31) Westphal, *op. cit.*, p. 48.

32) Sarasin Viraphol, *Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade, 1652-1853*, 1977, p. 211.

33) *ibid.*, pp. 230-231; Hong Lysa, *Thailand in the Nineteenth Century: Evolution of the Economy and Society*, 1984, pp. 64-65. これらの船は、北タイ産のチーク材で建造されたようである。

し、ジャンクは2—3%を占めるに過ぎなくなった³⁴⁾。1885—99年にバンコクからシンガポールへ輸出された米のおよそ65%が、Holt 家と Mansfield 家（いずれもイギリス系）が設立した海運企業の汽船によって運送されている³⁵⁾。両者とも、シンガポールをその活動の拠点としていた³⁶⁾。シンガポールから蘭領東インドへの再輸出も、シンガポールに拠点を置くヨーロッパ系海運企業が掌握していたので³⁷⁾、小型の汽船が廻漕していたのであろう。また、バンコク—香港の航路ではグラスゴウの The Scottish Oriental Steamship Company が有力であったので³⁸⁾、その汽船はタイ米も輸送していたと推測される。また、20世紀初頭以降、1914年までは、バンコク—シンガポール、バンコク—香港の両航路は、ドイツ系の Norddeutscher Lloyd が掌握していた³⁹⁾。しかし、中国人商人も、1859年には何艘かのブリグ型帆船を所有して中国やシンガポールとの貿易を続け、1860年代には汽船による中国との貿易を開始していた⁴⁰⁾。蘭領東インドとその貿易の集散地であったシンガポールとの間にも、中国人商人は小型の汽船を運航させていた⁴¹⁾。そして、上述の汽船の燃料となる石炭はサラワクが中心となって供給していたと推定される⁴²⁾。

西洋船の導入とともに、バンコクでは造船業と船舶修理業が派生した。1865年にイギリス系の Bangkok Dock Company が設立され、造船、整備・補修を

34) Sarasin Viraphol, *op. cit.*, pp. 238-239.

35) G. C. Allen and A. G. Donnithorne, *Western Enterprise in Indonesia and Malaya: A Study in Economic Development*, 1957, p. 216 (以下 Allen *et al.* 1957 と略); F. E. Hyde, *Far Eastern Trade 1860-1914*, 1973, p. 18, p. 87.

36) Allen *et al.* 1957, p. 215; Chatthip Nartsupha *et al.*, *op. cit.*, p. 95; Hyde, *op. cit.*, p. 18, pp. 89-91.

37) Hyde, *op. cit.*, p. 87.

38) Chatthip Nartsupha *et al.*, *op. cit.*, p. 95.

39) G. C. Allen and A. G. Donnithorne, *Western Enterprise in Far Eastern Economic Development: China and Japan*, 1954, p. 126 (以下 Allen *et al.* 1954 と略); Allen *et al.* 1957, pp. 216-217; Hyde, *op. cit.*, p. 87, p. 96.

40) Sarasin Viraphol, *op. cit.*, pp. 240-241.

41) Allen *et al.* 1957, p. 216.

42) バンコク港に石炭を供給していたのは、主に The Borneo Company であった。Wright, *op. cit.*, p. 175.

行っている⁴³⁾。1908年では、船の修理工場が8ヶ所(中国系7, ヨーロッパ系2, タイ系1)存在したという⁴⁴⁾。造船や修理がどの程度までタイ国内で処理可能であったかは不明であるが、鋼船(steel ship)の建造は、タイ国内のヨーロッパ系貿易商會が受注して契約を結び、ヨーロッパで製作された後にタイに輸入された⁴⁵⁾。恐らくタイ国内で扱っていたのは、木造船の建造・修理と小型汽船(launch)のエンジン取り付けといった類の内容であったと推定される。

米貿易に携わっていた中国人商人及びヨーロッパ系貿易商會は、精米業者も兼ねていた。米輸出が本格化する以前は、もみ米の方が長期間の輸送・貯蔵に耐え得るという理由で、もみのままで船積みされていた。貿易中継地であるシンガポールでは精米業が行われていたという。汽船の発達で航行時間が短縮されると、精米処理をしてから輸出した方が重量が小さくなり運賃が削減できるので⁴⁶⁾、徐々に積み出し港バンコクで精米した後に輸出されるようになっていった。稲作はタイ国の伝統的農業であったにもかかわらず、輸出が盛んになる19世紀中頃までは精米業は発達していなかった。バンコクにおいても、都市在住者の消費需要に応じて、中国人が手動式の小規模な精米機を稼働させて商売をしていたに過ぎなかった⁴⁷⁾。

1858年に蒸気機関を動力⁴⁸⁾とする精米機を初めて導入して、バンコクで精米業を操業したのはアメリカ系企業 The American Steamship Rice Mill であった。その後も A. Markwald Rice Mill (1864) 等ドイツ系の精米工場が建てられ⁴⁹⁾、蒸気機関による精米業は欧米人によって開始された。The Borneo

43) Suehiro, *op. cit.*, p. 8 (Chap. 2); Thompson, *op. cit.*, p. 832.

44) Chatthip Nartsupha *et al.*, *op. cit.*, pp. 191-192.

45) *ibid.*, p. 192.

46) 精米加工してから船で輸送すると、輸送費が50%まで削減できたという。N. G. Owen, "The Rice Industry of Mainland Southeast Asia 1850-1914", *Journal of the Siam Society*, Vol. 59-2, July 1971, p. 109.

47) Johnston, *op. cit.*, pp. 247-248.

48) ほぼ19世紀末から20世紀にかけて、もみがらを燃料とする技術が取り入れられた。*ibid.*, p. 248. もみがらという廃物を燃料とする炉の技術はバンコクから各国へ普及したという。Chatthip Nartsupha *et al.*, *op. cit.*, p. 190.

49) Suehiro, *op. cit.*, p. 26, p. 28 (Chap. 2).

Co. も1860年代に精米業に着手し、倉庫を所有していた。The East Asiatic Co. も精米業を始めている⁵⁰⁾その後、中国人も参入して、1890年代から約20年間のうちに精米工場の数は急速に増大し、バンコクの精米業は過剰設備の状態にあったようである⁵¹⁾。競争が激しくなると、欧米人所有の工場は、中国人に売り渡された廃業に追い込まれる。1919年には、欧米人は精米業から完全に撤退している⁵²⁾。精米工場に雇用された労働者も、大半が中国人であった⁵³⁾。精米機は、スコットランド・イングランドから輸入され、精米工場にはスコットランド人技師の姿も見られたという⁵⁴⁾。動力を利用した精米業の技術は、欧米人がタイに持ち込んだのであるが、中国人⁵⁵⁾が精米業での地位を確立していったのである。中国人が精米業に容易に参入できた理由として、精米業は第一に技術が比較的単純で習得がたやすかったということ、第二に大きな資本が不要であったこと、第三に規模の経済が働かなかったということが挙げられよう。

精米を船積みして輸出する際に精米を詰めた麻袋は、イギリス人がインドのカルカッタ及びその近郊に設立したシュート工場で生産されていた。The Borneo Co. も1856年にカルカッタに工場を設立し、そこで生産された麻袋が同企業を通じてタイに輸入された⁵⁶⁾。麻袋の輸入は、1910—39年においてタイの総輸入〔金額ベース〕の3—5%を占めていた⁵⁷⁾。

バンコク在住の中国人精米一輸出業者は、米生産地からのもみ米供給を確実にするために、中国人の米買い付け商人を利用した。精米一輸出業者から委託された米買い付け商人は、直接、農村へ赴き、個々の農民からもみ米を買った。

50) BT, pp. 29-30, p. 36.

51) Ingram 1971, p. 70; Johnston, *op. cit.*, pp. 248-249.

52) Suehiro, *op. cit.*, p. 27 (Chap. 2).

53) W. A. Graham, *Siam: A Handbook of Practical, Commercial, and Political Information*, 2nd ed., 1912, p. 367; Ingram 1971, pp. 70-71; Johnston, *op. cit.*, pp. 251-255.

54) Chatthip Nartsupha *et al.*, *op. cit.*, p. 94, pp. 189-190; Graham, *op. cit.*, p. 367.

55) 王族・官僚のうち有力な者は、中国人やタイ人の精米業者に資金を供出していたので (Johnston, *op. cit.*, pp. 249-255; Suehiro, *op. cit.*, pp. 12-13 (Chap. 2)), 正しくは一部の特権階級に属するタイ人も精米業の発達に寄与したと言うべきである。

56) Chatthip Nartsupha *et al.*, *op. cit.*, p. 94; 小池賢治「経営代理制度論」昭和54年, 156頁。

57) Suehiro, *op. cit.*, p. 6 (Chap. 2).

欧米系の精米業者も、中国人の米買い付け商人に依存してもみ米を入手していた。これは西洋人に対してはバンコク周辺における活動のみが許可されていたので⁵⁸⁾、農村との関係が希薄であったためであろう。米買い付け商人は輸送手段に水路を用い、20世紀初頭では輸出米の97%が船によってバンコクへ運ばれたという⁵⁹⁾。彼らが使用した船は rice boat と river boat と呼ばれる刳船（丸木舟）⁶⁰⁾で、一艘あたりの積載量⁶¹⁾は約20トンかそれ以下であった⁶²⁾。米買い付け商人は rice boat を4—5艘連ねて、バンコクのチャオプラヤ河沿岸に立ち並ぶ精米工場へ向かった。1890年代になると、蒸気機関を搭載した曳船が幹線水路に導入され、一度に20艘の rice boat を曳いて航行できるようになった⁶³⁾。1870年代後半から急速に開削されていった運河は、灌漑設備として農地拡大に拍車をかけたばかりでなく、輸出用のもみ米をバンコクの精米工場へ運ぶ輸送網としても重要な役割を果たしてきたのである。

以上のように、ラーマ五世の治世である1870年代から1910年代にかけて、チャオプラヤ＝デルタは輸出米の増大を契機に開田され米生産地となっていった。同時に、バンコクは貿易港であったために、国内水路網の要となり、輸出米に関連した産業が興っていったのである。

貿易業務には不可欠な金融・保険業も、最初はヨーロッパ系貿易商會が導入した。精米業で欧米人を駆逐し、資本を蓄積した有力な中国人精米業者が銀行・保険業に着手するのは20世紀に入ってからである。

58) タマサート大学経済学部チューシー・マーニブルック助教授からの御教示による。中国人はバンコク以外の地域、従って農村でも活動することを王から認められていた。

59) Chatthip Nartsupha et al., *op. cit.*, p. 208.

60) 櫓や竹竿によって進む船 (*rūa cāw·rūa thō*) で、タイ人の船大工が国内で建造していた。Graham (*op. cit.*, pp. 369–371) によると用材の種類は、船体が *thingan* と *mai takhien* であり、上部構造がチーク材と *mai takhien* であった。*thingan* とはタイ語のチンチャン (学名 *Dalbergia spp.*) を指すと思われ、これは紫檀の一種である。*mai takhien* (学名 *Hopea spp.*; *Hopea odorata*) はメラワンに含まれる樹種である。日本材料学会木質材料部門委員会「木材工学辞典」昭和57年、232頁、627頁。いずれの木材も北タイを中心とするタイ国内の森林地帯で採取される。紙谷貢編「世界の木材資源と日本」昭和51年、14頁、24頁。

61) もみ米はばら積みされたようであるが、明らかではない。

62) Thompson, *op. cit.*, p. 362.

63) Johnston, *op. cit.*, pp. 257–258.

銀行がバンコクで初めて開業するのは1888年で、同年、イギリス系 The Hongkong and Shanghai Banking Corporation がバンコクに支店を置いた。しかしそれ以前に、The Borneo Co. は銀行業へも事業を拡張して、1868年までには The Chartered Bank of India, Australia and China と The Oriental Bank Corporation (いずれもイギリス系) 等の銀行代理店となり、貿易金融を扱っていた⁶⁴⁾。1860年代には A. Markwald and Co. が The Chartered Bank の代理業を請け負っている⁶⁵⁾。1890年代に入ると、1894年に The Chartered Bank が⁶⁶⁾、1897年にはフランス系の Banque de l'Indochine が⁶⁷⁾ それぞれバンコクに支店を開業する。これらの銀行は、アジア地域内の貿易金融を処理する目的でバンコクに進出したのである。タイ米の輸出に関しては、これら植民地銀行の香港・シンガポール支店が、バンコクの代理店・支店を通じて為替金融を行っていた。The Chartered Bank は1859年に香港とシンガポールに支店を開設⁶⁸⁾、The Hongkong Bank も1865年に香港・上海で創業し1870年にはシンガポールに代理店を設置した⁶⁹⁾。The Oriental Bank Corp. も19世紀半ばに香港とシンガポールに支店を置き⁷⁰⁾、Banque de l'Indochine は1894年に香港支店、1905年にシンガポール支店を開設した⁷¹⁾。

植民地銀行がヨーロッパ系貿易商会の貿易金融を扱っていたのは当然であるが、中国人商人に対しても為替取引を行っていた。The Chartered Bank の業務の大半は、中国人精米一輸出業者が香港と海峡植民地への船積みに対して振り出した手形を買い取ることであったという⁷²⁾。

64) BT, pp. 29-30.

65) Mackenzie, *op. cit.*, p. 195.

66) *ibid.*, p. 194.

67) 橋上康男「フランス帝国主義とアジアインドシナ銀行史研究一」昭和60年、167頁。

68) Mackenzie, *op. cit.*, p. 56, p. 104.

69) *ibid.*, p. 62; Hyde, *op. cit.*, p. 58.

70) Hyde, *op. cit.*, p. 56.

71) シンガポール支店が開設されたのは、同銀行のバンコク支店の開業によりバンコクとジャワの取引が拡大し、その中継地であるシンガポールに為替業務を行う支店が必要だったからである。

橋上、前掲書、116-117頁、168頁。

72) Mackenzie, *op. cit.*, pp. 195-196.

中国人が銀行業に着手するのは20世紀に入ってからである。第一次世界大戦の前後に、華人の本国送金及び貿易金融を目的とする銀行が設立されたが、多くは失敗に終わったという⁷³⁾。精米業で成功した中国人が銀行を設立するのは1930年代からで、たとえば Wang Lee グループが1933年に設立した Wang Lee Chan Bank は有力であった⁷⁴⁾。

一方、海上保険及び精米工場・倉庫等に対する火災保険もヨーロッパ系貿易商會が請け負って始めた。1856年バンコク支店を設置した The Borneo Co. が、すでにロンドンの Lloyd's 代理店として認可されていて、以後少なくとも1世紀に渡って業務を請け負っている。The Borneo Co. は、その後も数多くの保険会社の代理店を引き受け、1924年ではその数は61にも達している⁷⁵⁾。中国人の精米一輸出業者が保険業に参入するのは、20世紀に入ってからである。全般的にはヨーロッパ系貿易商會が保険業務から多くの利益を獲得し、第二次世界大戦開戦時まで彼らが保険業を独占していたという⁷⁶⁾。

ところでラーマ五世時代の末期から六世の治世(1910—25)の初頭にかけては、洪水(1909)と旱魃(1910—11)が発生し、米作が低迷し米輸出も減少した。政府は、Van der Heide の出国により休止していたデルタの灌漑事業に再び乗り出す。1913年にはイギリス人技師 Sir Thomas Ward が招かれて、デルタの灌漑工事は第二次世界大戦時まで彼の原案に基づいて実施された⁷⁷⁾。六世王の時代は総体的には米価が上昇し、米の輸出も順調に伸びた時期であった⁷⁸⁾。1910年代末から大恐慌直前の1920年代末期にかけては、米輸出が活況を呈した時代であった。

2 タイ米の輸出市場

73) 三輪第三, 商業銀行, 加藤長雄編「タイの金融事情」昭和37年, 105-106頁。

74) Suehiro, *op. cit.*, p. 27, p. 30 (Chap. 2).

75) *ibid.*, p. 21 (Chap. 2); BT, p. 29.

76) Suehiro, *op. cit.*, p. 20, p. 22. (Chap. 2).

77) Ingram 1971, pp. 83-84; 高谷, 前掲書, 270-278頁。

78) Ingram 1971, p. 38.

それでは、1870年代から1920年代にかけて、タイ米に対する需要はいかなる事情によって発生したのだろうか。タイ米を輸入した地域及び消費した階層を分析し、バンコクの発達を先導した米輸出が、ヨーロッパ勢力のアジア進出及び植民地経営とも関連している点を明らかにしたい。

まず1870年代—1920年代の米輸出先は、およそ80—90%がアジア市場である。その中でもほとんどが香港とシンガポール向けの輸出であった。米総輸出（重量ベース）において両者が占める比率は、1875年が香港約62%、シンガポール約29%で、香港へ輸出される割合の方が大きかった。20世紀に入ると香港向けの比率が減少し、代わってシンガポール向け輸出比率が漸増した。1900—1904（年平均）において香港は約53%、シンガポールは約37%、1923/4—27/8年（同）では各々約41%、約35%となっている⁷⁹⁾。香港へ輸出された米は大部分が中国へ再輸出され、一方シンガポールへ輸出された米も当地で消費された分を除けば、マラヤ・ジャワ等のアジア市場へ再び輸出された⁸⁰⁾。従って、輸出されたタイ米の多くが、中国・マラヤ・ジャワで消費されたと考えて差しつかえないだろう。

中国の華中・華南は元来、米を主食とする地域である。19世紀後半の華中・華南は社会不安が蔓延し、不穏な時代を迎えていた。かつて貿易港として栄えた広州は、南京条約(1842)で上海が開港された後に急速に衰退にむかう。その結果、広州を起点とする運輸業にその経済的基盤を置いていた華中の湖南省、華南の広東省・広西省には不況と失業がはびこることになった⁸¹⁾。また、太平天国の乱(1851—64)が華中の湖南・湖北といった揚子江中流域の米作地帯を侵蝕したので、耕作面積は減少し⁸²⁾、米生産は稠落したと思われる。また絹の輸出

79) Ingram 1964, p. 107 より算出。

80) *ibid.*, p. 107; Ingram 1971, p. 42; Yu-Kwei Cheng, *Foreign Trade and Industrial Development of China: An Historical and Integrated Analysis through 1948*, 1956, p. 129.

81) 小野信爾「人民中国への道」昭和52年、25—26頁。

82) 同上書、27—28頁; A. Eckstein, W. Galenson and Ta-Chung Liu (eds.), *Economic Trends in Communist China*, 1968, p. 48 [市村真一監訳「中国の経済発展」昭和54年、45頁]。

が増大した期間には、米作地が桑の生産地に転換させられた⁸³⁾。19世紀後半から1920年代にかけて飢饉や洪水がしばしば発生し⁸⁴⁾、国内の食糧事情は逼迫して米価は騰貴し⁸⁵⁾、穀物の輸入に頼らざるを得なかったのである。中国の総輸入額に占める穀類・小麦粉（米も含む）の比率は、1868年の0.8%、1880年の0.1%から、9.6%（1890）、7.0%（1900）、2.9%（1905）、5.2%（1913）と急増している。中国は仏領インドシナとタイ国から香港を通して米を輸入していた⁸⁶⁾。

マレー半島とジャワ島においても、住民は米を主食とし、稲作は伝統的な農業であった。マラヤが米を輸入するようになったのは、欧米市場向けの商業作物の栽培が稲作を停滞させたのと同時に、その栽培等に必要なる労働力が中国とインドから流入して食糧としての米に対する需要が増大したからである。19世紀の初頭、中国人が始めたさとうきび栽培・加工は、やがてヨーロッパ資本も参入して盛んになっていった。その栽培には多大な労働力を必要とし、中国人所有の農場では中国人、ヨーロッパ資本の農場ではタミール系インド人が雇用されていた。さとうきびを加工した砂糖製品は、イギリス等に輸出されていた。経営者は、農場を拡張するために、マレー人農民から稲作地を買い取ったので⁸⁷⁾、マラヤに流入した中国人・インド人の食糧を賄うほどの米の増産はなかったと考えられる。

砂糖の生産は20世紀に入ると衰退するが、他にもマラヤでは膨大な中国人・インド人労働者の流入を促した一次産品の生産が進行していた。ひとつは錫であり、いまひとつはゴムである。錫採掘業は1870年代からマラヤで急速に成長していった産業である。イギリスやアメリカ合衆国でブリキ板を使用した罐詰に対する需要が強まったことに対応して、マラヤの錫が両国に輸出されるようになる。1883年以降、マラヤは世界一位の錫産出国であり、1890年代には世界

83) Allen *et al.* 1954, p. 247.

84) Eckstein *et al.*, *op. cit.*, p. 265 [市村, 前掲書, 226頁]。

85) 外務省通商局編「通商彙纂」第220号, 明治35年, 1-4頁。

86) Cheng, *op. cit.*, p. 16, p. 19, p. 30, p. 129.

87) J. C. Jackson, *Planters and Speculators: Chinese and European Agricultural Enterprise in Malaya, 1786-1921*, 1968, pp. 128-175.

の総生産の約半分を産出していた⁸⁸⁾。初期の錫採掘法は、砂錫の鉱床を人力によって掘り起こす露天掘り方式で、大量の中国人労働者がその採掘に従事していた。20世紀に入ると、イギリスからグラベル＝ポンプ方式、オーストラリアからドレッジ方式⁸⁹⁾が持ち込まれ、労働集約的な露天掘りは、近代的装置を使用する資本集約的技術に代替されていくようになった。以後、錫採掘業で雇用される労働者の数は、1920年代初頭まで減少の一途を辿っていく⁹⁰⁾。

一方、ゴム産業でも根幹の切り付けやゴム乳液の採集作業に多くの労働力を必要とした。19世紀に欧米でゴムの硬化法及び空気入りタイヤの製造技術が開発された後、アメリカ合衆国とイギリスで自動車タイヤの原料として天然ゴムに対する需要が強まっていた。イギリスは、1870年代にパラゴム苗木をマラヤに持ち込んで、プランテーションを開いた。採集、加工されたゴムはイギリス・アメリカに輸出されていた⁹¹⁾。ゴム＝プランテーションで働いたのはインド人で、南インドのマドラス州（現在のタミルナド州）から連れてこられたタミール人が多勢を占めていた⁹²⁾。

マラヤで、欧米市場へ輸出される一次産品の栽培、採取が盛んになるにつれて、膨大な数の中国人・インド人労働者が流入し、同時に彼らの食糧としての米がタイから輸入されたのである。マラヤの中国人は、米を主食とする華南⁹³⁾の広東・福建省出身者が半数以上を占めていた⁹⁴⁾。またインド人の多くもタミール人で⁹⁵⁾、彼らも米を主食とする菜食主義者である⁹⁶⁾。

88) Lim Chong-Yah, *Economic Development of Modern Malaya*, 1967, pp. 42-44; W. Robertson, *Tin: Its Production and Marketing*, 1982, p. 3, pp. 8-9, p. 56.

89) 両方式については、Robertson, *op. cit.*, pp. 17-20 を参照。

90) Lim Chong-Yah, *op. cit.*, pp. 49-55; Robertson, *op. cit.*, p. 22; V. Purcell, *The Chinese in Malaya*, 1967, pp. 236-238.

91) Lim Chong-Yah, *op. cit.*, pp. 72-74; 農林省熱帯農業研究センター「熱帯の有用作物」昭和50年、276-281頁。

92) Sinnappah Arasaratnam, *Indians in Malaysia and Singapore*, 1970, pp. 10-20.

93) 石毛直道編「食の文化シンポジウム'81東アジアの食の文化」昭和56年、15頁、20頁。

94) 1921年の在マラヤの中国人約117万人のうち、32%が福建人、28%が広東人、18%が客家であった。Purcell, *op. cit.*, app. V.

95) 1921年において、マラヤのインド人約47万人のうち82%がタミール系インド人であった。↗

一方インドネシアにおいては、オランダの介入がジャワの稲作を衰退させた。ジャワ島は元来、米穀地帯を有し、17世紀にジャワで強力な勢力を打ち立てたマタラム王国は、ジャワ島以外の島に米を供給し、米生産が王国の経済的基盤となっていた⁹⁷⁾。オランダはヨーロッパ市場向け作物（さとうきび・藍・茶・タバコ・コーヒー等）の栽培をジャワで開始し、ジャワ農民は、これらの作物栽培のみならず加工工場や食庫までの運搬、道路や工場・倉庫の建設にまで労働力を提供しなければならなかった。さらに、さとうきびと藍の栽培のために米作地を割譲させられたので、ジャワの稲作は衰微していった⁹⁸⁾。オランダは輸用作物の生産から簡便に利益を引き出すことを第一の目的としていたので、労働力としての農民の食糧を輸入して補う方針を採用したのである⁹⁹⁾。輸用作物のなかでも砂糖の輸出は著しく伸び、それと対照的に米の輸入は急増した¹⁰⁰⁾。

以上のように英領マラヤ・蘭領東インドの場合には、欧米向けの商品輸出によって獲得した外貨が、タイ米を輸入する購買力となっていたのである。

IV 1932-1957年：政府の介入

1925年にラーマ六世が亡くなり七世が即位(1925-35)した後、タイ国も大恐慌の打撃を受ける。1930年以降、米の輸出価格が低落し、米輸出の停滞は第二次世界大戦の終結時まで続いた¹⁰¹⁾。デルタの開発も戦時中は中断していた¹⁰²⁾。

\\Sinnappah Arasaratnam, *op. cit.*, p. 48.

96) 石毛, 前掲書, 15頁, 20頁; 飯島茂, セイロン/全土/シンハラ人, タミール人, 石毛直道編「世界の食事文化」昭和48年, 117頁; 長谷山崇彦, 農業中心のアーンドラ地方, 「世界地理風俗体系第11巻インド半島」昭和38年, 235頁。

97) 和田久徳・森弘之・鈴木恒之「東南アジア現代史I 総説・インドネシア」昭和52年, 77-79頁。

98) 同上書, 90-100頁; デ・クラーク(南方調査会訳)「蘭印史」昭和17年, 713-744頁; Robert Van Niel, *The Course of Indonesian History*, in Ruth T. McVEY (ed.) *Indonesia*, 1963, p. 284.

99) 本岡武「インドネシアの米—とくにピマス計画にかんする研究—」昭和50年, 27-28頁。

100) 同上書, 104-106頁; J.S. Furnivall, *Netherlands India: A Study of Plural Economy*, 1967 (Reprint), p. 207.

101) Ingram 1971, p. 38.

102) 高谷, 前掲書, 284頁。

1932年には軍並びに文官が率いる人民党が革命を成功させ、タイ国は絶対主義から立憲主義に移行する。政治体制の変革が米の流通に与えた影響は、政府が外国人（とりわけ中国人）の経済活動を抑圧する目的で、タイ経済の核を成す精米業及びその関連産業に積極的に介入を始めたことである。人民党政府は、1941年に中国人所有の精米工場を賃借して、The Thai Rice Company を設立した。その後も中国人等の所有していた精米工場を次々と手中に収め、最終的に The Thai Rice Co. は50の精米工場を接収した¹⁰³⁾。そしてヨーロッパ系貿易商會が独占していた金融・保険業にも着手し、政府系の銀行と保険会社を設立した。また、かつて The East Asiatic Co. が経営していた海運企業を接収して米貿易にも参入するようになった¹⁰⁴⁾。しかし1941年末から終戦までは、日本軍がタイ国内に侵攻し米やチーク材を収用して、タイ経済に物資不足とインフレをもたらし、政府系企業は機能麻痺に陥り、貿易もほとんど行われなかった¹⁰⁵⁾。戦後になると、タイ米の輸出は、世界市場で米不足と米価急騰が発生していた中で急速に戦前の水準に回復していった¹⁰⁶⁾。デルタの開発も、世界銀行からの借款を得て再開された¹⁰⁷⁾。一方、政治体制は1947年以降、軍部独裁へと転変していった。

この時代のタイ経済は、大恐慌や戦争あるいは政府の介入などで混乱していたと言えるが、その経済の根幹は依然として米関連産業にあった。19世紀後半から1920年代の間に構築された米の産業連関（第1図）は、工業化政策が導入される1950年代末まで存続し、タイ経済の基盤を成していた。

結 び

1767年から1957年までのバンコク都市発達史を米経済を中心に考察してきた。

103) Suehiro, *op. cit.*, p. 42 (Chap. 2).

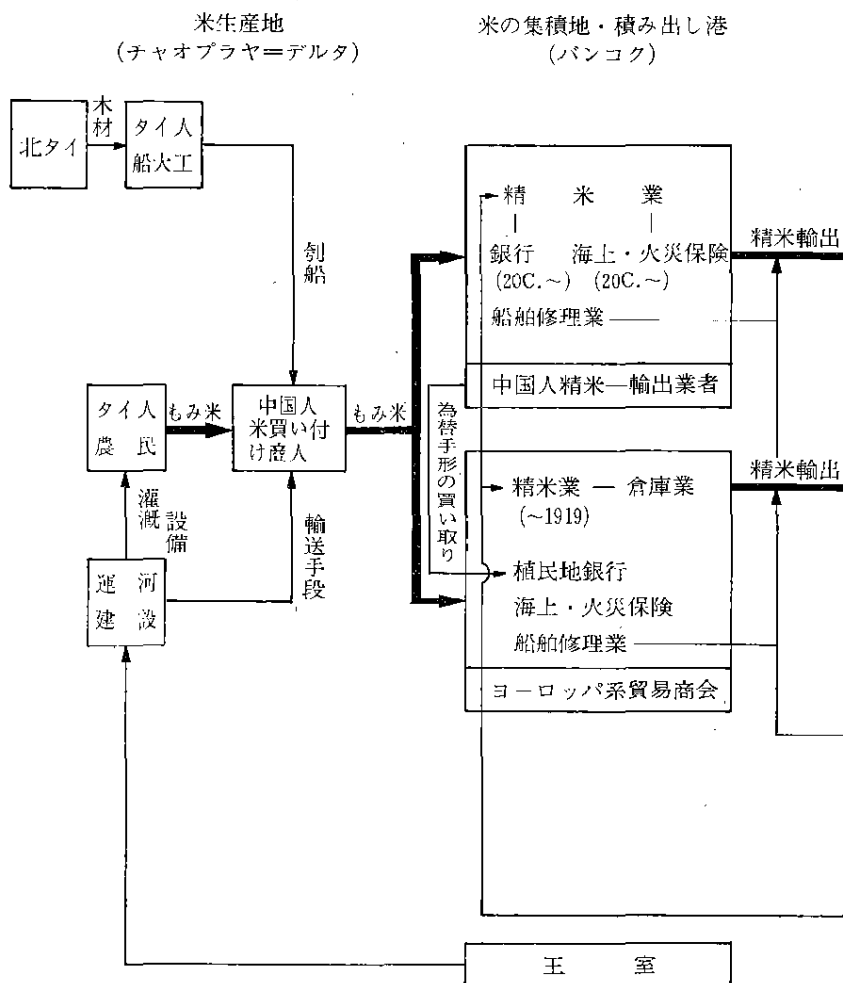
104) *ibid.*, pp. 39-43, p. 47 (Chap. 2).

105) *ibid.*, p. 48 (Chap. 2); 荻原弘明・和田久徳・生田滋「東南アジア現代史IVビルマ・タイ」昭和58年, 249-250頁。

106) Ingram 1971, p. 38.

107) *ibid.*, pp. 84-85; 高谷, 前掲書, 284頁。

第1図 タイ米の産業連関図



1) スコットランドも含む

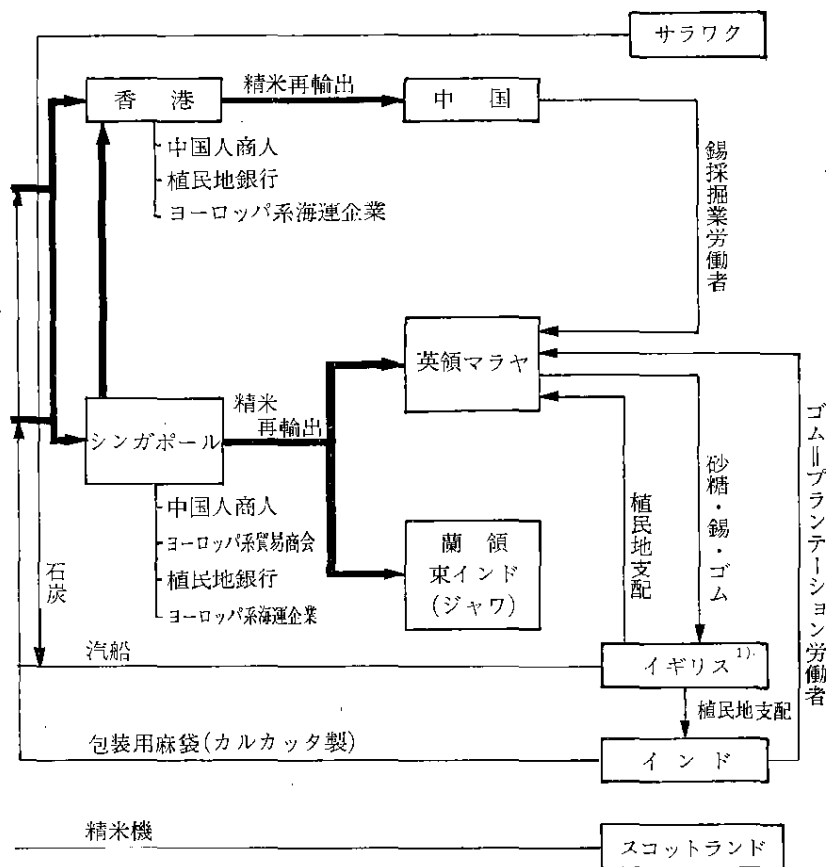
— 米の流通

1850年代末-1920年代

中継地

米消費地

その他



1855年の自由貿易開始以後、米輸出が増大し、チャオプラヤ＝デルタは米の生産地として開発が進み、¹⁰⁸⁾バンコクはその南端に位置して、米の集積地、精米—輸出港として都市の構成を整えてきた。

バンコクの成り立ちを考えると、タイ国の外側からの圧力がその発展に及ぼした影響は大きい。第一に、綿布を販売する市場を確保する必要に迫られていたイギリスが、19世紀中葉にタイ国を国際経済の場に引き込む契機を与えた。貿易港バンコクの端緒を閉いたのはイギリス側の事情が大いに関係していた¹⁰⁸⁾。第二に、タイ経済に介在して米の関連産業を構築した担い手は、中国人移民と欧米人であった。一部の王族や官僚を除けば、タイ人はその産業の発展には寄与していなかった。第三に、タイ米を消費した地域は、ヨーロッパ勢力の侵出によってその経済メカニズムの均衡が崩れ、米を輸入せざるを得なくなったアジア諸国であった。

従ってバンコクは、貿易港という機能に限定するならば、タイ国の経済社会内部から必然的に生み出された都市とは言い難い。しかしながら、そのバンコクという都市が主導して、タイ国の経済構造を変換させてきたのである。1950年代末以降の工業化政策がバンコク首都圏を中核にして進められている事実も、以上のような発展構造を基盤にしていると考えられるべきである。

(1985. 11. 20. 脱稿)

〔付記〕 本稿作成にあたり渡辺尚教授に御指導いただきました。記して深く感謝の意を表します。

108) しかし、ヨーロッパ諸国の植民地となってヨーロッパ市場向け商品生産へ転換させられた英領マラヤ、荷領東インドに比較すると、ヨーロッパにとってのタイ経済あるいは貿易港バンコクの重要性は相対的に低かったということは留意すべきである。