

イギリス産業革命期における 地域的商品流通の構造

—— ランカシャーを中心とする陸上輸送の分析 ——

道 重 一 郎

目 次

- 1 はじめに
- 2 マンチェスターを中心とする商品輸送
 - (1) 短距離輸送の展開—1773年—
 - (2) 中距離輸送の拡大—1788, 1797年—
 - (3) マンチェスター市内の運送サービス
- 3 ランカシャー地域における商品輸送
- 4 陸上交通と旅客輸送
- 5 おわりに

1 はじめに

18世紀後半から産業革命の初期にかけてのイギリスにおいて、陸上交通の果たした役割は、水運や沿岸海運などの輸送手段と比べて過小評価されてきたが、むしろ重視すべきであるという研究が近年、多くなってきている¹⁾。たしかに、水運が河川舟運から運河へと発展し、産業革命期における交通網の重要な要素であったことは無視できないものがある。けれども、運河の建設によってもそれが直ちに全国的な交通網の成立へと直結するものではなかった。むしろ運河も産業革命期における地域性を完全に脱却させるものではなかったのである。一方、運河に先行して18世紀初頭から

1) 産業革命期における運河と道路交通の評価の変化と見直しについての研究動向は、道重一郎「イギリス産業革命における地域経済と交通」(本誌、第22巻第1号、1996年)[以下、「地域経済と交通」と略記する]を参照。本稿は同稿の続編としての位置にある。

建設の始まったターンパイク（改良を施された有料道路）を前提に、陸上輸送は18世紀を通じて増大し、全国的輸送システムにおいて無視できない位置を占めるようになっていた。最近の研究動向は、このような陸上輸送の役割を再評価する方向にあるといえよう。

そこで、本稿では18世紀末の産業革命前期の時期において、こうした状況がいかなる実態をもっていたかについて検討をおこなうことにしたい。対象とされるのはランカシャー南西部のマンチェスターを中心とする地域である。周知のようにランカシャー南西部は当該時期にあつて、綿工業の機械制大工業への移行を牽引し、イギリス産業革命の中心地の一つであり、なかんずくマンチェスターはコットン・ポリスの異名をとるほどの綿工業の中心地であつた。そこでイギリスにおける工業化の最先進地域であつたこの地域における陸上輸送の状況を明らかにすることによって、地域経済の性格を解明する手がかりを得たいと考えている。

以下の検討において利用される史料は、1773年、1788年および1797年の各年次におけるマンチェスターの商工人名録directoryである²⁾。商工人名録は当該都市における商人や製造業者などを網羅的に掲載した住所録であり、通常巻末に定期荷馬車や定期旅客馬車あるいは運送業者などのリストを収録している。マンチェスターの商工人名録の場合には本文中に運送業者の掲載は多くないので、主として巻末の運送業者のリストを以下の分析においては利用する。商工人名録は19世紀に入るとほぼ毎年刊行されるようになりその収録人員数も増加するが、マンチェスターにおいて18世紀中のものは上記3カ年のものに加えて、マンチェスターの商工人名録としてはじめて編集された1772年のものが存在するだけである。本稿において72年版を利用しなかったのは、この都市の運送業者のリストの収録件数が73年版に比べて格段に少ないことによる。わずか1年間に定期的に運行する運送業者の数が飛躍的に増加する可能性は低いと考えられるので、73年のリストを利用することにした。

1773年、88年および97年の3カ年のリストを利用することは、現在存在している商工人名録を全て利用することであるが、同時に18世紀の第4四半期においておおよそ10年前後の間隔で陸上運送の運行形態の傾向を知ることができるものと考えられる。もちろん72年リストがもつ問題点は他の年次についても多少とも存在する可能性があり、また年次によって若干記載内容が異なっているなどの点にも留意する必要がある。以下においてはこれらの点をふまえながら、商工人名録の本文中の記載事項をも参照しながら産業革命前半の道路運送の状況を明らかにしていくことにしたい。

2) Elizabeth Raffald (ed.) *The Manchester Directoy* (1773) . Edmond Holme (ed.) *The Manchester and Salford Directory* (1788) . John Scholes (ed.) *Scholes's Manchseter and Salford Directory* (1797) . いずれもロンドン大学歴史学研究所図書館所蔵本を利用した。

2 マンチェスターを中心とする商品輸送

(1) 短距離輸送の展開—1773年—

P. ハドソンは、18世紀の後半から産業革命期における時期において、イギリス国民経済は相対的に自立した地域経済の複合体として理解すべきであるとする見解を示している³⁾。このような理解を前提とすると、陸上輸送はある一定の地域の内部において中心的な都市とその周辺部を結び、ある程度まで自立的な経済構造をもつ地域経済の展開に重要な役割を果たしたものと考えられる。

こうした観点からの分析については、すでにターンブルによって一定の見通しが与えられている。これによると、18世紀の中葉におけるバース、ブルストル、リバプールなどの主要な地域の中心的な市場町を起点とする陸上運送のサービスは半径30マイル以内のものが圧倒的な多数を占め、少なくとも50%を占めている。18世紀後半のマンチェスターおよびバーミンガムの場合にも同様な傾向を見て取ることができる。30マイル程度の輸送サービス距離が非常に多い理由は明確ではないが、馬車による1日行程に対応するものであると想定されている⁴⁾。もちろん各地域の中心都市が陸路のみに依存していたわけではなく、特に河川交通との接合は考慮されなければならないし、同時にロンドンへの運送量が比較的大きく、ロンドンのもつ商品吸引力を無視することはできない。さらに、ターンブルは馬車一台当たりの積載量を平均で4トン、最大で6トンと見積もっており、ガーホルドが指摘するように運送距離に応じて積載量に変化が生じ、特に長距離での積載量が増加する点には考慮が払われていない⁵⁾。だが、ターンブルの分析における運送サービスの回数から見る限り、地域経済の中心都市とその後背地との間に密接な陸上輸送のネットワークが形成されていることは明らかである。

以下では、このようなこれまでの研究をふまえながら、南西部ランカシャーとくにマンチェスターを中心とする陸上交通の実体を具体的に検討していきたい。これから商工人名録を、定期荷馬車、定期旅客馬車の順で分析していくことになるが、その前に陸上交通における定期運送に関して簡単に概括しておきたい。定期の貨物運送は、18世紀後半から陸上輸送需要の増大にともなって、それまでの不定期が主流であった輸送形態に替わって登場したものであった。これらの貨物輸送は、通常四輪または八輪の大型馬車でおこなわれ、6～8頭の馬によって牽引されたといわれている。大規模な商人や製造業者にとっては私的に馬車を仕立てて商品を運送することも可能であったが、小

3) P.Hudson, *The Industrial Revolution* (London, 1989) pp.22-24.

4) G. L.Turnbull, "Provincial Road Carrying in England in the Eighteenth Century" *The Journal of Transport History* new ser.Vol.4, No.1. (1977) p.25.

5) *Ibid.*, p.33.また、D.Gerhold, "The Growth of the London Carrying Trade 1681-1836" *Ec.H.R.* 2nd ser. Vol. 41, No.3 (1988) p.403.

第1表 距離別運送サービス

距離 (マイル)	サービス回数			都市数			一都市当たり平均		
	1773	1788	1797	1773	1788	1797	1773	1788	1797
～ 10	27	31	80	3	5	18	9	6.2	4.4
～ 20	43	63	94	11	22	23	3.9	2.9	4.1
～ 30	20	22	86	6	10	17	3.3	2.2	5.1
小計	90	116	260	20	37	58	4.5	3.1	4.5
～ 40	18	38	71	7	9	17	2.6	4.2	4.2
～ 50	3	21	23	3	6	6	1	3.5	3.8
～ 60	10	36	54	6	8	12	1.6	4.5	4.5
～ 70	3	42	30	2	6	5	1.5	7	6
小計	34	137	178	18	29	40	1.9	4.7	4.5
～ 80	3	27	23	2	5	5	1.5	5.4	4.6
～ 90	0	3	16	0	2	3	-	1.5	5.3
～100	2	0	3	1	0	1	2	0	3
100～	7	24	54	4	5	15	1.8	4.8	3.6
ロンドン	8	9	20	1	1	1	8	9	20
小計	20	63	116	8	13	25	2.5	4.8	4.6
不明	0	6	28	0	6	10	0	1	2.8
総計	144	322	582	46	85	133	3.1	3.8	4.4

規模な商人にとってはこうした形態は不可能であったために、定期貨物輸送は新興の小規模商人や製造業者にとって重要な輸送手段となった。

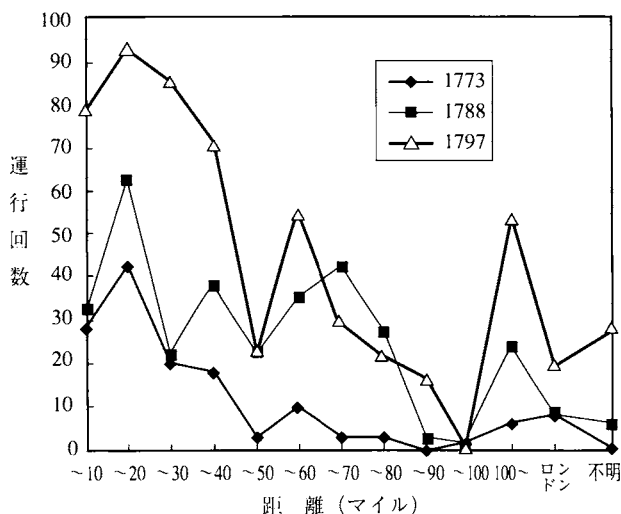
さて、マンチェスターの商工人名録に付属する貨物運送業者のリストは、おおむね次のような内容が含まれる。史料の年次ごとに若干の相違はあるが、目的地、運送業者、出発する旅籠（イン）の店名およびその所在地、予約業者、出発曜日などが基本的に記載されている。運送業者によっては出発時間の記載があるものもあるが、全体としてこれは多くはない。1797年のリストには、特に最終目的地が遠距離の場合、途中の中継地点、目的地から先の乗り継ぎ方面などに関する特記事項が付随しているが、1773年、88年のリストにはこれらの記載はない。

以上の記載事項から、マンチェスターを起点として各地へ運行される定期貨物馬車便の距離別運行回数を中心にまとめたものが第1表である。すでに述べたように、リストには目的地は記載されているが、目的地までの距離の記載はないので、表中の距離は地図上で推定したものであり、若干の誤差を含む。また、現代の地図上でその所在を確認できないものも若干存在しているので、こうしたものについては距離を不明として区別した⁶⁾。同時に、1797年リストにはすでに述べたように中継地点の記載があるが、中継地点においても貨物の積み下ろしがあったと考えられるので、97年においては中継地点と最終目的地とを同様に扱っている⁷⁾。この表における運行回数は各目的

6) ここで使用した地図は、Bartholomew社刊行のRoad Atlas Britain (1984)の30万分の1地図である。

7) G.L.Turnbull, *Traffic and Transport* (London, 1979) pp.69-70.

第1図 距離別運送サービスの推移



地への週当たりの運行回数の合計である。目的地にはロンドンをはじめとする大都市から中小の市場町まで多様であるが、ロンドンを除いて全て距離別で分類している。

第1表の運行回数のみを取り上げてグラフで表したものが第1図である。まず、1773年についてみると、マンチェスターからの距離が20マイル程度の目的地へ向けた運行が最も多く、その後距離が遠くなるにしたがって運行回数は減少している。第1表で示されるように距離20マイルの区分が目的地数でも最も多くなっている。ターンプルはこうした傾向を確認した上で、20~30マイル程度の地域的な経済圏における道路交通の役割を強調している⁸⁾。

マンチェスターから10~30マイルの距離にはベリイ、ブラックバーン、ボウルトンといったランカシャーにおける綿工業の中心として発展しつつある都市群を含み、かつ17世紀以来伝統的にマンチェスターと密接な取引関係にあったチェシャーのストックポートなどを含んでいる⁹⁾。これらの目的地とマンチェスターとの間にはきわめて稠密な商品流通の存在が推定される。例えば、ストックポートへは3業者が毎日運行しており、またボウルトンへも2業者による合計6回の運行が毎週おこなわれている。ストックポートやボウルトンなどの都市群と、マンチェスターとの間に一定の分業関係ないし有機的な相互連関が存在しているかどうかについては、もちろん貨物馬車輸送の状況からは明らかにすることはできない。だが、その他の目的地とは区別されてかなり稠密な商品流通のパイプが、マンチェスターを中心とする30マイル程度の地域内に存在し、何らかの相互連関をもつ地域性が、ここに存在すると想定することは可能であるように思われる。

8) Turnbull, "Provincial Road Carrying" p.29.

9) 道重一郎『イギリス流通史研究』（日本経済評論社、1989年）70~71頁。

おおよそ30マイル程度というこの地域設定の範囲は、当時の馬車のスピードがせいぜい時速6マイル程度であるから、出発時間と到着時間の記載から考えて、このスピードを前提とするとほぼ1日で往復できる範囲である¹⁰⁾。例えば25マイルほどの距離にあるハダースフィールドへはジョン・スコフィールドという運送業者が毎週火、木、土3回運行している。到着は午前11時で出発はその日の午後2時である。運送業者は商工人名録本体にほとんど記載されていないので必ずしも明確ではないが、スコフィールドはマンチェスターの商工人名録に記載されておらず、また11時到着、2時出発という記述からすると、ハダースフィールドの運送業者とも考えられる。つまり、早朝ハダースフィールドを出発して昼前にマンチェスターへ到着し、午後には再びハダースフィールドへ戻るという運行形態が想定される。これに対して、マンチェスターから40マイルの距離があるリーズの場合は、同じ曜日の到着および出発であるが、各々の時間の記載のある2業者はともに4時の出発であり、おそらく途中での宿泊あるいは夜行を想定させ、通常の1日行程では30マイル程度がおおよその目安となると考えて良いであろう。

(2) 中距離輸送の拡大—1788, 1797年—

では、こうした運送サービスの形態が18世紀の最後の25年間にどのように推移していくか、その傾向を見てみよう。再び第1表および第1図から明らかのように、1788年、1797年と貨物馬車輸送の全体量は着実に増加している。1773年と比べてその運行回数は88年には約2.2倍、97年は約4倍と大幅な増加を示している。各距離ごとに見ても、多少のばらつきはあるものの、全体量と同様の傾向を示しており、18世紀末の当該地域の経済発展が陸上輸送サービスの急激な増加をもたらしたものと考えられる。

30マイル以下の地域においても運送サービスの絶対量は増加している。だが73年と比べて88年は、30マイル圏における目的地の数が85%と増加しており、この結果目的地1カ所当たりの運送サービス回数は平均で約1回強の減少を示すことになった。目的地総数においても同様に急激な増加が示されており、こうした目的地の増加傾向は97年にも見られる。但し、97年の目的地総数の増加は、経由地を目的地と同様に取り扱った上での数値であることに注意する必要がある。一方、97年の場合には遠隔地、例えば100マイル以上の目的地の増加がその途中の経由地を増加させ、総数をも増加させた側面がある。もちろんすでに指摘したように、経由地においても貨物の積み下ろしがおこなわれたとすれば、経由地も機能的には目的地の増加と異ならないものと考えられる。だが、逆に73年と88年では経由地の記載がないために、近、中距離圏での実質的なサービス回数が小さくでている可能性も高くなっている。

10) P.S.Bagwell. *The Transport Revolution 1770-1985* (London, 1974) p.31.

1788年における30マイル圏での運送サービスは全体の輸送サービス回数としては増加しているが、目的地別の平均運送サービス回数はこの近距離圏内でかなり減少している。73年では目的地として登場していなかった場所が、目的地としてあらたに増加したことによって1目的地当たりの運送回数が減少したのであるが、これはよりきめ細かい運送のネットワークが形成されたものと考えられる。つまり、1773年における運送サービスがマンチェスターと地域内の特定都市との密度の高い輸送であったものが、88年にはこの圏内の最終目的地への直接輸送へと変化したものと思われる。ここには、道路運送の特質の一つである最終消費、使用場所への直接輸送という形態が現れていると考えられるのである。

さらに、73年、88年、97年と比較してみると、後二者の場合には30マイルよりも遠い目的地への輸送が増大し、30マイル圏内と同時に他地域への輸送も発展していく傾向が見られる。もともと、遠隔地であってもロンドンに突出した存在であって、1773年にあっても全運送サービスの5.6%を占めていた。たしかにこのロンドンの比重は、88年、97年には2~3%へと低下している。しかし、目的地別のサービス回数においては各年次の1目的地当たりの平均回数をはるかに上回り、30マイル圏内全体の平均すら上回っている。したがって、ロンドンの運送サービスに現れた重要性は決して衰えてはいない。だが、相対的には40マイルから70マイルの中距離圏、さらに80マイル以上の遠距離圏においても一定の増加が見られている。

1788年の項目で、中距離への運送サービスの目的地当たり平均を見ると、70マイル圏の週7回というきわめて高い数値が存在する。73年においては70マイル圏へ運行されていた馬車輸送の目的地は、ピュドリとバーミンガムが見られるに過ぎない。ところが、88年にはゲインズボロー、ウォルバーハンプタン、ローボローなどが新たに加わっている。運行回数も前記のバーミンガムへが73年の1業者、週1回から、88年の3業者11回へと増加したのをはじめとして、ゲインズボローの週10回、ウォルバーハンプタン、ローボローの各7回など、その地域の中心都市への運行サービスの増大が示されている。中距離圏への運送サービスの増大は、各地域の中心的都市間の交通需要の増大を反映した、地域間商品流通の規模拡大を示すものと思われる。ところが、70マイル圏特にバーミンガムやウォルバーハンプタンとの運送サービス回数は1797年には逆に激減している。これは地域間輸送の減少を示すというよりも、1790年代にはトレント川~マージー川~セバーン川など、ミッドランド地域とランカシャーとを結ぶ運河による水上交通が発展したことによるものと思われる¹¹⁾。

1797年の運送サービスについては、すでに述べたように、全体としてかなり増加している。特に30マイル圏内の1目的地当たりのサービス回数は88年よりも増加し、30マイル圏全体で平均すると

11) C.Hadfield, *British Canals* (Newton Abbot, 1969) pp.83-4. なお、マンチェスターとロンドンとを結んでいた代表的な運送業者であるピックフォード社が、グランド・トランク運河の開通により1805年に陸路のこの路線を放棄したことにも、運河と陸上貨物輸送との関連が現れている。J.Chartres, "Road Transport and Economic Growth in the Eighteenth Century" in A.Digby, C.Feinstein, & D. Jenkins (eds) *New Directions in Economic History and Social History* vol.2 (London, 1992) p.59

73年とはほぼ同程度の水準を回復しており、同時にこの圏内での目的地もかなり増加している。これは遠距離目的地の中継地を目的地と同様の扱いをしているために増加したという側面もあるが、また地域経済内における道路運送サービスの増大を示すものとも考えられる。この年において今一つ特徴的な点はロンドンへのサービス回数の増加である。もちろん運送サービス全体も増加しているため、前述の通り相対的な比重としては高くないが、目的地当たりの平均では週20回という突出した高さを示しており、ロンドンとマンチェスターとの間の商品流通上の結びつきが強化されていたことを反映するものと考えられる。

1797年の陸上運送業者のリストは、73年、88年とその記載スタイルがかなり異なっている。すでに何回か指摘したように、最終目的地ばかりではなく、運行される際の経由地の記載がなされているというのもその一つである。今一つの大きな特徴は、最終目的地から先についても言及されていることである。ロッチデールのように20マイル圏の近い目的地であっても、「商品はハリファックス、ブラッドフォード、リーズ、バーンリィ、カーン、スキプトンおよびその周辺の場所へ」という記載がなされており、ロッチデールを起点として北方および西方へ放射状に商品輸送の接続が予定されている¹²⁾。ヨークのような中距離圏の目的地やノーリッチあるいはロンドンのような遠距離圏であっても同様の記述があり、当該地点から放射状の再運送が予定されている。こうしたことは、曜日や時間を意識しているかどうかは明確ではないが、陸運業者間の連携による中継輸送の恒常的ネットワークが18世紀末にいたってかなり発展してきたものと推定される。

他の交通サービスとの接続に関する記述は、陸上輸送のみにとどまらず、水運に関するものも見られる。30マイル圏の最終目的地ハダースフィールドの項には、「商品は水路ウェークフィールドからハルへ」という記載があり、運河およびコルダー川～ハンバー川水系を利用してハルへ至る輸送網との接続が予定されている。また、ハリファックスとの場合にもハルまでの水路利用が記載されている¹³⁾。この地域ではターンパイクの建設自体も水運との補完関係が存在し、内陸港への培養線としてあるいは水路の代替線としての機能を期待されていたのである¹⁴⁾。陸上輸送とこうした水運との接続は時間を合わせて運行されており、運河や河川交通は単に陸上輸送と競合するばかりではなく、補完する側面をもっていたのである¹⁵⁾。

12) *Directory* (1797) pp.193-4.

13) *Ibid.*, p.191.

14) R.Unwin "The Transport System of the Vale of York 1600-1775" *The Journal of Transport History* 3rd ser. Vol.2, No.1 (1981) p.31.

15) W.H.Jackman, *The Development of Transport in Modern England* (London,1916) p.309.なお、E.Pawson, *Transport and Economy: The Turnpike Roads of Eighteenth Century* (London,1977) p.164.をも参照。

(3) マンチェスター市内の運送サービス

ところで、商工人名録本体においては、運送業に関係する記載はもともと少ない。運行の中心がマンチェスターであっても、後にイギリスを代表する運送業者となるピックフォード社のように、運行上の利便性からマクスルスフィールドとストックポートの中間に位置するポイントンへその拠点を置いている場合もある¹⁶⁾。したがって、運送業者本人あるいは予約業者を含めても、1773年の商工人名録には合計8件の記載が認められるだけである。こうした限界のある人名録本体における運送業関係者に関する記載のなかでも特徴的なことは、時代が下るにしたがって中・長距離の運送業者の記載が減少して、これに代わってごく短距離の運送業者が増加することである。73年の史料には、予約業者を除けば、荷馬車業者 *waggoner* 2件、運送業者 *carrier*、旅客馬車業者 *coach master* がそれぞれ1件記載されている。これらの業者は比較的遠距離を含む運送業者であると考えられる。これに対して1788年の史料からはこれらの業者が姿を消し、これに代わって、手紙運送業者 *letter carrier*、二輪馬車業者 *carter*、運搬業者 *porter* といった種類の運送業者が登場する。97年においては旅客馬車業者 *coachman* 1件と運送業者2件が再び登場するとはいえ、この新しい種類の運送業者が支配的である傾向は変わらない。

手紙運送業者の登場は、後述するように1784年の郵便馬車の運行開始に対応するものと考えられ、88年の史料にはジェームズ・バークレイ *James Barkeley* なる人物が「郵便局の」と付記されて登場する¹⁷⁾。97年にはバークレイの記載もなく、またこの種の記載も消えるが、逆に手紙運送業者の記載自体は6件と増大している。一方、二輪馬車業者や運搬業者といった短距離の貨物輸送業者は定期輸送のリストには登場せず、おそらくマンチェスター市内もしくはその近隣への輸送、特に運河の河岸への輸送に主として従事していたものと考えられる。88年の史料には二輪馬車業者が1件、運搬業者が2件登場するが、二輪馬車業者については「デューク河岸向け」、また運搬業者の1件については「カッスル河岸向け」という付記があり、こうした点を物語っている¹⁸⁾。ここで登場する「デューク河岸」「カッスル河岸」というのは1780年代の終わりまでにマンチェスターと他の地域とを結ぶ運河の、マンチェスターにおける商品の積み下ろし拠点として大規模な倉庫群が形成された地点である¹⁹⁾。したがってこれらの運搬業者が運河のターミナルから市内またその逆のコースで商品の輸送に携わっていたことは明らかである。

97年の商工人名録においては、こうした付記は消えるものの、二輪馬車業者は2件へ、運搬業者は6件へとその数は増大している。郵便輸送業者を含めて、市内およびその近隣への運送に関して

16) Turnbull, *Traffic and Transport* pp.19-20.

17) *Directory* (1788) p.7.

18) *Ibid.*, p.18, 23.

19) V.I.Tomlinson "Early Warehouse on Manchester Waterways" *Transactions of Lancashire and Cheshire Antiquarian Society* Vol.71 (1961) .

はこれまでの研究においては必ずしも十分な検討が加えられてはいないが、おそらくこうした業者の増加はマンチェスターの都市的な発展のなかで理解する必要があるであろう。マンチェスターの人口は1773年の推定27246人から1801年のセンサスにおける84020人へとわずか27年の間に3倍以上に増大しており、その市域も主として南東および北東側へ大きく拡大している²⁰⁾。こうした都市人口の増大と市域の拡大が、都市内およびそれに近接した地域内の運送需要を増大させたものと考えられる。もちろんこれらの業者が全て市内の貨物輸送のみに従事したのではなく、近隣農村部とのつながりをも考慮する必要がある²¹⁾。だが、18世紀末のマンチェスターの都市的な発展の過程で、こうした運搬業者のような運送業の形態が発展してきた点は、都市内交通の展開とも関連しながら、今後の一つの検討課題となるものと考えられる。

マンチェスターを中心とする定期貨物馬車輸送に関して、18世紀末の具体的な展開について検討を加えてきたが、以上の分析から当該時期の定期貨物輸送について次のような点を指摘することができるであろう²²⁾。まず、第一に30マイル程度の近距離圏における運送サービスは、産業革命初期の段階では中・遠距離の運送サービスに比べてはるかに多くの運行回数が存在し、地域的な経済構造のなかで有用な商品流通の担い手として機能したことを確認することができた。この傾向は18世紀末に至っても基本的に維持されるが、近距離圏の内部においてもより多くの目的地への運送サービスが登場することによって、一層密度の高い運送形態が実現されたものと考えられる。

第二に、30マイルを超える運送サービスが次第に発展し、1788年における中距離の運送サービスの増加に示されるように、他の地域経済との密接な連絡が陸上輸送を通じて図られるようになる。地域経済が自立性をもちながらも地域経済間の分業が展開するという産業革命期の経済発展の傾向が、ここに現れているものと思われる²³⁾。だが、18世紀の末になるとこの中距離圏における陸上運送サービスは明らかに減少する。これはこの時期にいたって、運河のもたらす地域間輸送への影響が増大したためと考えられる。運河は、地域内的な輸送サービスにまずその効果を発揮したが²⁴⁾、少なくともマンチェスターを中心とする陸上輸送から見ると、地域間輸送にもかなりの機能を果たしていたものと考えられる。

20) P.J. Corfield. *The Impact of English Towns 1700-1800* (1982) p.183.坂巻清, 松崎優三訳【イギリス都市の衝撃】(山嵐書房, 1989年) 262頁。

21) 中心都市と周辺農村部との短距離の結びつきについては、二輪馬車業者の活動が指摘されている。A. Everitt, "Country Carriers in the Nineteenth Century" *The Journal of Transport History* new ser.Vol.3, No.3 (1976) p.179-81.

22) 本稿の分析において対象とされているのは、定期運行をおこなっていた運送業者であり、個人的なつながりで運送業に従事する業者は排除されている。確かにこうした業者は農家の副業的な営業であることも多く、需要に対して柔軟に対応でき、料金も安く短距離運送においては特に重要な役割を果たしたと思われる。T.C. Barker & D. Gerhold. *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990* (London,1993) p.31.を参照。だが、こうした運送業者を除くことによっても、少なくとも量的な分析においては短距離運送の運送量が不当に小さくなってはならず、全般的傾向は明らかになっていると考えられる。

23) Hudson, *op.cit.*, p.101-2.

24) 運河のもつ地域的な性格については、道重一郎, 前掲「地域経済と交通」75～78頁。

もちろん運河によって地域間の商品輸送が完全にとって替わられたわけではなく、中距離においても山越など運河の利用が不便である目的地やより遠距離の輸送については、陸上輸送がなお重要な位置を保っている。100マイルを超える目的地への運送サービスの増加はこれを物語っているといえよう。陸上輸送のもつ定時性や迅速性などの利点は、輸送される財貨そのものとともに、商品のサンプルやパターンといった商品見本、あるいは郵便物などの小荷物輸送に大きな意味を持った²⁵⁾。こうした点で陸上貨物輸送は運河の中距離輸送に対する経済的効果が現れた後も、なおその有用性を保持し得たのである。

3 ランカシャー地域における商品輸送

商工人名録の分析においては、ここに登場する運送業者がいかなる貨物を輸送したかを解明することができない。そこで、この時代の経営文書からランカシャー地域における商品輸送の状況を検討することにしたい。たしかに、当時の代表的な運送業者でマンチェスターとロンドンとの貨物輸送に重要な役割を果たしたピックフォード社の経営文書の分析についてみても、同社が具体的にどのような貨物を輸送したかについては明らかではない。だが、18世紀の末に近づくにしたがってマンチェスターにおいて、特にピックフォード社のような長距離輸送に従事していた運送業者が工業製品の輸送にその重点を置くようになり、彼らの活動拠点を従来の旅籠（イン）からマンチェスターにおける経済活動の中心地区へと移動させ、自前の運送用施設を維持するようになっている。ピックフォード社の場合にも規模は小さいが同様の傾向を示している²⁶⁾。

陸上輸送に携わる運送業者が工業製品の輸送にその経営の重点を移したとすれば、製造業者にとっても陸上輸送が大きな意味を持っていたと考えられる。とりわけ、マンチェスターを中心とするランカシャー南西部一帯は、産業革命期において綿工業を中心として急激に発展した地域であり、こうした綿工業の原料や製品輸送において陸上輸送はいかなる役割を担っていたかが問題とされなければならない。綿工業の輸送手段に関する研究によると、綿紡績業においても陸上輸送の役割はきわめて大きいものがあつた。繊維製品は重量の割に価格が高く、運賃コストの価格に占める比重が低い商品であり、その点で陸上輸送に適したものであつた²⁷⁾。

マンチェスターの北、ランカシャー中部の綿業都市プレストンにおける代表的な綿紡績企業ホロック社の場合にも、原料や製品の輸送に関して陸上輸送に大きく依存している。1798年から1805年

25) Baker & Gerhold, *op.cit.*, pp.85-6.なお、サンプル取引については道重一郎「近代的商品流通の成立」『市場史研究』第9号（1991年）71～3頁を参照。

26) Turnbull, *Traffic and Transport* pp.26-8.

27) イングランド南西部の有力な運送業者であつたラッセル社が繊維製品の運送にあつて、陸上輸送を選択した理由は製品に占める運送コストの低さであつた。D. Gerhold, *Road Transport before the Railways* (Cambridge, 1993) p.93.

の間に輸送のために支払われた経費項目のうちで陸上輸送業者へのものが全体の44パーセントであった。この中には陸運と水運とを兼業しているピックフォード社は含まれておらず、同社の陸運部分を含めればこの比率は一層大きくなると思われる²⁸⁾。ホロック社が最も多く利用した陸運業者はジェームズ・ハーグリーブスであり、この5年間に千ポンドの支払いがなされている。ハーグリーブスは、1797年のマンチェスターの商工人名録によればプレストン、ガスタング、ランカスター、ケンダル、ベンリス、カーライルを経てグラスゴーへ毎日運行している定期貨物馬車業者である²⁹⁾。

ホロック社はこうした定期運送業者とともに、おそらく同社の専属と思われるジョン・ホワイトヘッドという運送業者をも利用している。これは、ホロック社がランカシャー州内の各地に倉庫をもち、綿糸の販売をおこなっていた営業活動と関連する運送と思われる。こうした綿糸の販売は紡績工場を起点とし、倉庫をその媒介拠点とする問屋制的な織布業の展開と理解することもできる³⁰⁾。原料としての綿糸のような商品の納期はかなり短く、輸送量もそれほど多くないことが考えられるから、綿糸の顧客が問屋制的に支配された織布工であるか独立の製造業者であるかはともかくとして、綿糸の需要に迅速に応じ、期日通りに配送されるためにホワイトヘッドのような専属の運送業者が利用されたものと思われる。

マンチェスターの代表的な綿紡績企業であったマコーネル&ケネディ社の場合にも、グラスゴー向けにホロック社と同様にハーグリーブスなどの定期運送業者を利用している³¹⁾。但しこの企業の場合には高番手の綿糸の生産が中心であって、ランカシャー州内の織布工に対する綿糸の販売は比較的少なかったために、ホロック社におけるホワイトヘッドのような存在を確認することはできない³²⁾。マコーネル&ケネディ社は1815年頃から海運の利用に移行しており、これは綿糸価格の低下にともない陸上輸送では運送コストをまかなえなくなったためである。このように、ランカシャーの綿紡績業者達は、運送コストの問題が小さい限りその迅速性や信頼性の点から、かなりの比率で馬車輸送を使用しており、長距離の輸送には陸上の定期運送業者が主として用いられた。ランカシャー州内のような地域内においては、プレストンのホロック社の場合専属の運送業者を用いているが、マンチェスターのマコーネル&ケネディ社の場合にははっきりしない。すでに述べたように、マンチェスターから近距離圏への定期貨物馬車がかなりの頻度で運行していたから、マンチェスターの綿紡績企業が周辺の製造業者へ原料を配送する場合にこうした運送手段を利用した可能性も高い。

綿製品に比べるとかなり重量のある鉄製品においても陸上輸送が用いられている。マンチェスタ

28) M.Freeman, "Transporting Methods in the British Cotton Industry during the Industrial Revolution" *The Journal of Transport History* 3rd ser. Vol.1, No.1 (1980) p.61.

29) *Directory* (1797) p.191.

30) 中川敬一郎『イギリス経営史』（東大出版会、1986年）42～47頁に見られるS. オルドノウの経営を参照。

31) C.H.Lee, *A Cotton Enterprise 1795-1840* (Manchester, 1972) p.69.

32) *Ibid.*, pp.77-79.

一の西、ウォリントンのヤスリ製造業者P. スタッブスは、その原料あるいは製品の輸送にほとんど荷馬車を利用しており、非常に急ぐ場合には旅客馬車を利用することさえあった。原料の鋼はシェフィールドからロッドの形で仕入れられたが、これも陸路マンチェスターもしくはマクセルフィールドまで運ばれ、そこから積み替えられて運河あるいは再び陸路ウォリントンまで運送された³³⁾。マンチェスターまでの運送は、1787年にはオリヴァー、ヒバーソン、ゴダードの3業者によっておこなわれたが、この3業者は88年のマンチェスターの商工人名録において、オリヴァーが週3回、ヒバーソンとゴダードがそれぞれ週1回定期的に運行している³⁴⁾。

その後スタッブスは利用する運送業者を増加させ、数年のうちにカーク&ローマス、モス、ローマス&トムソン、ウッドワードといった新たな運送業者が参入し、特にこのうちモスの運送量が多かった³⁵⁾。1797年の商工人名録によると、これらの業者のうちカーク&ローマスを除くと、シェフィールド方面を含め定期運行しているもののなかに彼らの名前はない。88年のリストに登場する前記3業者も、97年のリストではオリヴァーの記載はなく、ヒバーソンが毎日、ゴダードが週1回運行しているにすぎない。しかし運送業者名を記載してはいないが週6回シェフィールドへ運行している業者が1件あり、この業者がオリヴァーである可能性もある。いずれにせよ、マンチェスターの商工人名録から見る限り、新たにスタッブスが採用した業者はマンチェスター～シェフィールド間の定期荷馬車業者ではなく、不定期の業者かホロック社のホワイトヘッドのような特定貨物を専属で輸送する運送業者であった可能性が高い。これに対して、ヤスリなどの製品の輸送については、シェフィールドへの戻り荷として同じ運送業者を利用している。また、スタッブスは北部への輸送に関しては、ホロック社も利用していた定期運送業者であるハーグリーブスを用いている³⁶⁾。

スタッブスは仕入れた原材料を自ら加工するとともに、周辺の下請け業者に加工させている。その範囲は半径15マイルとかなり広範囲にわたり、西方のリバプールや東方のストックポートにまでおよんでいる。こうした下請け業者に対する原材料の輸送、製品の回収などについては地元の運送業者が恒常的におこなっていた。西へ2マイルほど離れたデットンの下請け業者2名にはカーテラルという運送業者が、ストックポートの下請け業者へはニールドという運搬業者が、そしてリバプールの下請け業者へはヘンシャル、マーシュ、シャーウッドという運送業者がそれぞれ利用されている。これらの業者はマンチェスターの定期運送業者のリストには登場していない。したがってス

33) T.S.Ashton, *An Eighteenth Century Industrialist. Peter Stubs of Warrington 1756-1806* (Manchester, 1939) pp.86-7.

34) *Directory* (1788) pp.118-120.

35) Ashton, *op.cit.*, p.88.

36) *Ibid.*, p.91.但し、アシュトンはスタッブスがマンチェスター～リバプール間の運送にジェイムズ・ローレンソン James Lawrinson という運送業者を利用したと指摘しているが、この人物はマンチェスターの1773年の商工人名録では予約業者として記載されており、ローレンソンという名前はその後の史料においても予約業者であり、実際に輸送に携わった業者と予約集金などの業務に携わった業者が混同されているものと思われる。もちろん、ラッセル社の経営に見られるように運送業者に雇用された予約業者も存在する。Gerhold, *op.cit.*, pp.69-70. だが、1773年のリストにおいてジェイムズ・ローレンソンは8路線5運送業者のための予約業をおこなっており、独立したしかもかなり大規模な予約業者であると考えられる。*Directory* (1773) p.66, pp.68-71.

スタップスは、定期貨物便ではなく地元の運送業者を臨時にあるいは恒常的に利用して、下請け業者への原材料の配布と製品の回収にあたっていたものと思われる。

このようにスタップスは、中長距離の輸送に関しては定期的に運行している運送業者を利用し、短距離の間屋制的と思われる下請け業者に対しては地元の運送業者を利用しており、ホロック社の場合とよく似た構造をもっている。もちろん、この場合にもスタップスの本拠地はウォリントンであってマンチェスターではなかったので、マンチェスターを発着する近・短距離の輸送業者の利用はあまり考えられず、一概に定期運送を近距離に用いなかったと即断することはできない。とはいえ、スタップスの輸送手段の利用にあっても、地域内的な経済活動、特に間屋制と考えられる下請けとのつながりのための近距離輸送と、原材料、製品輸送のための中・長距離輸送とがともに陸上輸送によって重要な部分で担われていた点は明らかである。

さて、ランカシャーにおいて陸上輸送によって運搬された商品は、なお必ずしも十分に明らかになっただけではない。ことに、ここでみられたような綿糸、鋼といった生産財ばかりではなく、消費財の輸送も当然おこなわれたと推定される。しかしながら、現在のところこれらの輸送を具体的に検証することはできない。だが、少なくとも上記の検討から地域内の経済編成において陸上交通が、特に間屋制的な外業部とその基幹部門とを結ぶ機能を果たしていたことは十分想定できる。また、原材料や製品の販売を通じて地域間の財貨の移動にとってもきわめて大きな役割を果たしていたことは明らかである。

4 陸上交通と旅客輸送

陸上輸送は、上述のように貨物自体と同時にサンプルやパターンといった商品見本などの小荷物の輸送に大きな効果を発揮したが、それとともに大きな意味を持っていたのが旅客輸送であった。旅客は定期貨物馬車を利用することもあるが、通常は定期旅客駅馬車もしくはよりスピードの速い郵便馬車を利用することが一般的であった。19世紀初頭のヨークシャーで運行していた駅馬車は四頭立てで車内に4人、車外に4～6人を乗せ、時速10マイルほどのスピードで運行されていた。運賃は1マイル当たり車内で2ペンスから3ペンス程度、車外ではこの半分から4分の1であった³⁷⁾。

マンチェスターから運行されていた郵便馬車の運賃はこれよりも高かったと考えられ、20マイル離れたマクセレスフィールドへ行くのに10シリングかかり、これに加えて手荷物には1ストーン(6.35kg)当たり6ペンスが必要であった³⁸⁾。こうした陸上の交通手段を普通の庶民が日常的に利用す

37) H. Dyos & D.H. Aldcroft, *British Transport* (Leicester, 1969) p.80. 運賃は、19世紀初頭には1マイル当たり3～4ペンスといわれている。G. C. Dickinson, "Stage Coach Service in the West Riding of Yorkshire between 1830 and 1840" *The Journal of Transport History* 1st ser. Vol.4, No.1 (1959) p. 40.

第2表 旅客運送サービスの推移

距離 (マイル)	運行回数*			目的地数			目的地別平均		
	1773	1788	1797	1773	1788	1797	1773	1788	1797
～ 10	0	12	20	0	4	3	0	3	5
～ 20	0	36	53	0	3	10	0	3.6	5.3
～ 30	0	30	70	0	3	10	0	3	7
～ 40	5	55	92	1	8	11	5	6.9	8.4
～ 50	0	0	13	0	0	2	0	0	6.5
～ 60	0	3	45	0	3	7	0	1	6.4
～ 70	0	3	29	0	3	5	0	1	5.8
～ 80	0	0	17	0	0	2	0	0	8.5
～ 90	0	0	14	0	0	2	0	0	7
～ 100	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100～	0	3	54	0	1	8	0	3	6.8
the North	0	7	0	0	1	0	0	7	0
ロンドン	6	13	17	1	1	1	6	13	17
不明	0	19	0	0	3	0	0	6.3	0
総計	11	181	424	2	30	61	5.5	6	7

* 運行サービスの回数は駅馬車と郵便馬車との合計。

ることは一般的とはいえなかったと考えられる。しかしその一方、より富裕な階層においては、個人的な旅行のために私的に馬車を仕立てることが多かったから、定期駅馬車のような交通手段は中流階級の商用目的の利用が、彼らの個人旅行用のものであったと考えられる³⁹⁾。

さて、マンチェスターの商工人名録に掲載されている定期旅客駅馬車のリストは、18世紀末の地域経済の中心都市における旅客輸送の発展の姿をよく示している。第2表に示されるように、駅馬車の運行回数は郵便馬車も含めるとこの24年間にほぼ40倍に増加している。1773年のリストにおいては、定期駅馬車と定期貨物馬車のリストは明確に区別されることなく並べられており、それもロンドンへ合計週6回とリバプールへ合計週5回の運行がおこなわれていたに過ぎない⁴⁰⁾。この段階においては、旅客輸送がなお低位にとどまっていたものと考えられる。

1788年になると駅馬車の運行回数は飛躍的に伸びる。しかし、近距離中心の駅馬車がその主力を占めており、郵便馬車と明示されているものはロンドンへ向けての3業者の週合計16便と「北方郵便」north mailと記された週6便にとどまっている。郵便馬車が出現したのはちょうど1773年と88年の中間の時期であった。イギリスの郵便制度は1720年のレーフ・アレンの改革によって主要都市間が郵便輸送夫post boyによって馬で結ばれるようになっていたが、輸送途中で強盗に会うなどを含めて郵便物の輸送には数々の困難が存在していた。これを除去したのが1783年にJ.パルマーによって提案され、84年ピット内閣によって実施に移された郵便馬車制度である。この郵便馬車制度で

38) *Directory* (1788) p.187.

39) Barker & Gerhold, *op.cit.*, p.59.

40) なお1788、97年については中継地点も目的地と同じ扱いをしているが、73年のリストにはロンドン、リバプールの双方とも途中の中継拠点の記載がないため、他の年次と直接比較することはできない点に留意する必要がある。

はターンパイクでの無料通行をはじめとしてスピードアップと交通の円滑化が図られ、郵便物の安全で迅速な輸送とが確保され、イギリスの郵便制度は大いに整備されたといえることができる⁴¹⁾。

郵便制度が導入されて4年目の1788年の段階において、なおその展開はマンチェスターで見える限り十分大きなものとはいえない。むしろ駅馬車を中心として30マイル圏の短距離の地域内において、あるいは40マイル程度の隣接地域との運行が旅客輸送の中心となっている点に注意しなければならない。1788年の駅馬車の運行は、ロンドンなどを除けばリーズやチェスターフィールドなど隣接する地域の中心都市であり、また当該目的地に至る地域内の主要都市であった。したがって駅馬車の旅客輸送は、この段階においては地域的凝集性を強めると同時に、隣接する地域との人的交流の手段として利用されたものと考えられる。但し注意すべき点は、1788年のリストでは例えばリーズを最終目的地とする駅馬車の場合のように、ヨークやハルもしくはさらに北方への乗り継ぎが明示されていることがあり、定期貨物馬車の場合に見られたようにより遠距離への旅客輸送への配慮が払われている。また、途中の停車地点が全て明示されているわけではないので、1788年の場合の数値は73年同様最低限のものとする必要がある。

1797年になると、旅客運送サービスは全体として飛躍的に増加しており、その中心となっているのは40マイル以下の近距離圏およびその隣接地域である。しかしそれとならんで60～70マイルもしくは100マイルを超える中・遠距離圏の運行増加もめざましい。だが、近距離圏の運行が増加したことと遠距離圏への運行の増加にはその内容に明確な相違が存在する。第3表に示されるように、近距離サービスを担ったのは駅馬車であるのに対して、遠距離サービスは郵便馬車を中心である。郵便馬車は1788年には最終目的地がロンドンおよび北部への2運行であったものが、1797年にはロンドン、カーライル、ヨーク、リバプール、バーミンガムと5目的地へと拡大し、単にロンドンと北方という直線的な連絡から放射状の広がりをみせるようになる。

郵便馬車のスピードは駅馬車に比べてはるかに早く、情報や人の往来をきわめて容易にしている。1797年のリストには明示されていないが、88年のロンドン行き郵便馬車は24時間で到着することを予定している。1772年の夏期には同じ経路で2日間かかっていたといわれているから、15年間でスピードは2倍になったことになる⁴²⁾。直線距離にしてマンチェスターからロンドンまでは160マイル強であるから、平均時速は7マイル以上のスピードとなる。実際にはこの間の道のりはこれよりもはるかに長くなるから、時速10マイル以上のスピードがでていたと考えられる。これに対して駅馬車に関しては97年のリストからある程度推測ができる。バーミンガムへ毎週、火、木、土、日の夜10時にマンチェスターを出発していた馬車は、終着のバーミンガムへの到着を翌日の午後3時に予

41) W.T.Jackman, *The Development of Transport in Modern England* (London,1916) p.320-27.また、星野定雄『郵便の文化史』(みすず書房、1982年) 101～105頁。

42) ジャックマンは、1788年のマンチェスター～ロンドン間の所要時間を28時間としている。Jackman, *op.cit.*, p.337.

イギリス産業革命期における地域的商品流通の構造

第3表 旅客サービスの内訳（1797年）

距離 (マイル)	サービス回数		都市数		一都市当たり平均	
	郵便馬車	旅客馬車	郵便馬車	旅客馬車	郵便馬車	旅客馬車
～ 10	0	20	0	3	0	6.67
～ 20	30	23	4	7	7.5	3.29
～ 30	27	43	4	10	6.75	4.3
～ 40	38	55	5	9	7.6	6.1
～ 50	10	3	2	1	5	3
～ 60	35	10	5	3	7	3.33
～ 70	18	11	3	2	6	5.5
～ 80	17	0	2	0	8.5	0
～ 90	14	0	2	0	7	0
～ 100	0	0	0	0	0	7
100～	47	7	7	1	6.71	7
ロンドン	17	0	1	0	17	0
合計	253	172	35	36	7.23	4.78

定している。したがって直線距離でほぼ70マイルのバーミンガムまで17時間を要したことになり、平均時速は4マイル強でスピードは郵便馬車の6割強ということになる。運賃は、すでに述べたように駅馬車は1マイル当たり3～4ペンスであるが、郵便馬車は、マクセレスフィールドまで10シリングであることからわかるように、1マイル当たり6ペンスほどかかっており、やはり速さに応じて高い運賃となっている。

こうしたマンチェスターを中心として放射状に郵便馬車の運行がおこなわれるようになったことは、この地域と他の地域の中心的都市との間の人的な交流の増大とともに郵便、銀行券などの輸送の増大を反映したものと考えられる⁴³⁾。一方、郵便馬車の利用が比較的遠距離への運行に重点が置かれていたとしても、マンチェスター近傍の近距離圏で、郵便それ自体の利用が少なかったことを意味するのではない。1773年の商工人名録には登場しないが、88年になると手紙運送業者が、すでに述べたように1名登場するし、さらに97年になると手紙運送業者は6名に増加している。商工人名録に登場するこれらの人物が実際にどのような営業形態をとっていたかについては明らかではない。しかし、郵便馬車を利用するにはおよばないごく近距離の郵便輸送に従事した運送業者が、郵便馬車以外に存在していたことを推定させるものである。

18世紀後半から末にかけて、定期旅客輸送が急激に発展していることは、以上見てきたように、マンチェスターの商工人名録の運送業者リストから明らかである。これらの運送サービスは人的な移動性を高めたことはもちろんであるが、同時にサンプルやパターンなど商品見本の輸送、また郵便や銀行券などの商取引に欠かせない情報やサービスの伝達手段としての機能を発揮していたもの

43) Barker & Gerhold, *op.cit.*, p.60.

と考えられる。特に地域間においては、郵便馬車サービスの拡大によって、マンチェスター周辺地域と他地域との、特にバーミンガムを中心とするミッドランド地方やリーズを中心とするヨークシャー西部、さらにロンドンとの結びつきが、マンチェスターの綿紡績工業の発展とともに強化されていったものと考えられる。他方、駅馬車はマンチェスターを中心とする地域内において著しく運行回数を増加させており、地域間と同時に地域内的な人的移動、とりわけ商業活動にともなう人的移動を促進し、地域内的な凝集性の増大に寄与していったものと思われる。

5 おわりに

18世紀中葉から産業革命期にいたるイギリス経済を相対的に自立した地域経済の複合体としてみることができるならば、マンチェスターを中心とする陸上輸送の展開も、こうした地域経済の構造と密接に関連していたと考えることができる。ランカシャー南西部を中心とした本稿の分析においても、輸送サービスの発展が地域経済内部の、また地域経済相互間の構造や関係を強く反映するものであった。

18世紀末のマンチェスター商工人名録によれば、まず30マイル圏の内部における稠密な運送サービスが実施されていたことが示されている。これは産業革命が進展しつつあったランカシャー南西部における地域の内部における広汎な商品流通の存在を示し、また陸上交通がその有力な担い手として機能していたことを示すものと考えられる。こうした地域内部における運送サービスがいかなる商品を輸送し、地域経済の内部構造とどのように関連していたかについては、商工人名録からだけでは十分に把握することはできない。だが、ホロック社やマコーネル&ケネディ社といった有力な綿工業企業や金属加工業者P. スタッフスなどの運送サービスの利用実績から考えると、地域内の商品輸送が単に消費財の輸送だけではなく、むしろ問屋制の外業部としての生産網の展開と強いつながりをもっていたことをも想定させる。

その一方で、産業革命の進展とともに地域間の輸送サービスも明らかに拡大している。この時期になると、一定の内部的な編成をもちながらも、地域経済相互の分業関係が一層進展していく傾向をみることができる。こうした地域間の輸送においては、定期的な運送がしばしば用いられた可能性が強く、マンチェスターの商工人名録にみられる中・遠距離サービスの拡大はこうした傾向を具体的に示すものと考えられる。たしかに、18世紀末になると陸上運送サービスは、一部には減少するルートもみられるようになり、運河建設の進展が明らかにその影響を示し始めている。したがって、運河が地域内輸送とともに地域間輸送においても陸上輸送の大きなライバルであったことは明白である。にもかかわらず、山越など運河に不向きなルートや、より遠距離のルートにおいてはなお陸上輸送の重要性が低下したとは考えられない。

陸上輸送がその役割を保持しえた理由は、陸上輸送がもった定時性や迅速性といった交通手段としての特性にあったと思われる。サンプルやパターンといった商品見本の輸送手段として、また銀行券などの輸送手段として、陸上輸送のもつ特性が大きく役立ったものと思われる。ことに郵便馬車の登場は、輸送スピードの増加に大きく寄与し、陸上輸送のこうした機能を一層拡大させていった。同時に、商品輸送ばかりではなく、人的輸送の手段として陸上輸送の果たした役割は大きかった。輸送スピードの上昇は輸送時間の短縮をもたらし、ことに遠距離における人間の移動に陸上輸送の展開は大きく貢献したものと考えられる。陸上輸送の発展は経済活動に不可欠な情報の伝達や人的交流のために大きな手段を提供したのである。

本稿が分析の対象とした18世紀後半から産業革命前半の時期は、イギリス国民経済がなお地域経済の相対的分立性によって特徴づけられている時期である。しかし、同時にこの分立性は地域間分業の進展とともに国民経済的な再生産構造をもった統一へと向かう過程にあったものとも考えられる。地域経済がその内部編成を保ちつつ統合へと進展していく過程を、本稿で分析した陸上交通の展開も示しているものと考えられる。