

イギリス産業革命期における地域経済と交通

——陸上輸送の展開を中心に——

道 重 一 郎

目 次

1. はじめに
2. 産業革命論争と地域経済
3. 内陸水運の役割と限界
4. 陸上輸送の意義と機能
5. 道路改善と陸上輸送の展開
6. おわりに

1. はじめに

産業革命によってイギリスは最初の工業国家となり、資本主義的な経済体制への移行を先駆的に成し遂げたと考えられてきた。だが、最近のイギリス産業革命史の研究においては、これまで主張されていたような急激な経済成長は、産業革命期とされる時期には存在していなかったという理解が強調されるようになってきている。いわゆる「修正派」を中心とするこの議論では、計量経済史の手法に基づいて、経済成長もしくは経済成長率という数値からこの時期には革命的と呼ばれうるような経済的な変化が認められないとしている¹⁾。こうした見解に立てば、18世紀後半から19世紀初頭にかけての時期に経済的な断絶の局面は存在しないことになるのである。

一方、「修正派」のこのような見解に対しては、「伝統的」経済史の側から次々と反論が行われている。そうした論争のなかで、18世紀後半から19世紀初頭の時期にはやはりイギリス社会が大きな

1) こうした主張については、さしあたりN.F.R.Crafts, *British Economic Growth during the Industrial Revolution* (Oxford, 1985)を参照。

変動を経験したという点も明らかになってきている²⁾。ことに全国的な集計量に基づく経済成長率の算定に対する批判は、当該時期のイギリス国民経済における地域経済のもつ重要性を改めて認識させることになった。本稿は、産業革命期のイギリス社会におけるこうした地域経済のもつ意味を、交通手段の発達と商品輸送の観点から整理しようとするものである。この際、本稿においては地域経済と交通との関係がこれまでの研究史においてどのように捉えられてきたかを確認することが主眼となっており、ことに道路交通などの陸上交通の研究史的な位置づけが主たる課題である。したがって、本稿においては、史料から当時の社会構造を解明する作業はさしあたり行われぬ。その意味で、本稿は具体的な史実を対象とする分析の予備的作業として位置付けられることになる。

2. 産業革命論争と地域経済

産業革命をめぐる論争のなかで、地域経済のもつ重要性が近年強調されるようになってきているが、地域経済のもつ工業化期における役割の重要性は、1970年代にS.ポラードによってすでに指摘されていた³⁾。ポラードはヨーロッパ全域の工業化を対象としながら地域のもつ重要性を論じており、そのなかで、政治的もしくは国家的な枠組みで経済発展や工業化の過程を明らかにすることがすでに限界に達しており、これに代わるものとして工業化における地域的視野の導入を提唱した。ポラードによれば、工業化は一国レベルのものではなく特定地域における現象であって、地域間の複雑な相互作用によって工業化および脱工業化の過程が進行する。そして、工業もしくは商業の特定地域への集中は、一国規模の経済全体が転換することを促されるよりもはるか以前に、地域経済の社会構造を転換させたとして主張したのである。こうした形で工業化社会への転換を検討することは、工業化の段階規定にも影響し、一人当たり国民所得の増加といった数量的な指標だけではその段階を確定することが困難となる。

このようなポラードの考えは、ヨーロッパ全域の工業化を一体のものとして取り扱い、一国レベルの工業化ではなく、特定地域の工業化とその相互作用による工業化の連鎖を強調するものである。したがって、すでに述べたように彼の視野は一国レベルでのマクロ集計の経済成長モデルに対する批判を内在するものであると考えられる。

だが、ポラードのこうした提唱は、少なくともイギリスの工業化に関する研究動向において、その後ただちに積極的な反応を引き起こすものではなかった。1980年代になって、イギリス産業革命

2) 「伝統的」経済史から批判についてはさしあたり、M. Berg & P. Hudson, "Rehabilitation the Industrial Revolution" *Ec. H. R.* 2nd ser. Vol. 45, No. 1 (1992) を参照。また、この論争については道重一郎「イギリス産業革命の再検討」『土地制度史学』第141号 (1993) を参照。

3) S. Pollard, "Industrialization and the European economy" *Ec. H. R.* 2nd ser. Vol. 26, No. 4 (1973)。より包括的には、do., *Peaceful Conquest* (Oxford, 1981) を参照。

期の地域的な特性を再び強調しようとしたJ.ラングトン⁴⁾は、経済史、社会史の諸潮流を狙上に載せながら、工業化における地域のもつ重要性がなお軽視されていることを指摘している⁴⁾。ラングトンは歴史人口学、社会史を始め経済史の領域においても地域経済的なアプローチは後退しており、工業化に基づく国民的統合の影響によって地域を分断する状況が次第に減じていったと考える傾向が根強いと批判している。とくに経済史においては、経済学の方法を援用しながら国民経済が主たる問題とされ、地域性は軽視されている。一方、マルクス主義の影響が強いE.P.トムソンなどの社会史研究においても、階級の理解などにおいて地域よりも国民的な凝集性がむしろ問題とされている。

こうした動向に対して、ラングトンは工業化が地域性を解消してしまうというイギリス産業革命像はフィクションであると主張し、産業革命期を通じて独立した存在としての地域経済の意義を強調した。彼が主張した「地域」の構成は、ラダイズムや労働組合運動に見られる地域性であって、地域のもつ政治的あるいは社会的意識の形成に中心的な論点がおかれている。したがって、経済的な面における地域の形成については、必ずしも十分な検討がなされているとは言いがたい。そのなかでラングトンは、地域性の経済的な基礎として産業革命期の交通組織のもった地域的な性格、とりわけ運河のもつ地域性を強調し、地域性が打破されるためには鉄道網の全国的展開を待たねばならないとしている⁵⁾。

ラングトンによって行われたイギリスの産業革命期における地域的な独立性の強調は、経済的側面とならんで社会的あるいは文化的な地域の凝集性、およびその強固な残存を主張したものであり、工業化期の地域性を考える上で重要な問題提起となっている。だが、ラングトンの主張においては、地域間の相互関係、相互依存や結合などの問題には触れられておらず、国民的な国家形成あるいは国民経済へのアンチテーゼとしての地域社会もしくは地域経済という側面が強いように思われる。こうした点からラングトンの主張に批判を加えたのがD.グレゴリイである。

グレゴリイによれば、地域間の相違は統合と相反する過程ではなく、社会的分業を前提とする空間的な相互作用と考えることができる⁶⁾。彼は、ポラードを意識しながら、産業革命の分析を行う場合、そのなかで地域性が統合される局面を地域間の空間的および機能的な相互作用の双方を視野に入れて検討していく必要があると主張している。また、地域の経済システムが世界市場と直結し、国際分業のなかで位置付けられている面を強調しながら、同時に各地域を結びつける存在として首都ロンドンの役割を強調する。ロンドン様々な消費情報やファッションの発信地として経済的、文化的また政治的な中心として機能し、全国的な動向を左右していたと考えられるのである。この

4) J.Langton, "The Industrial Revolution and the Regional Geography of England" *Transactions of the Institute of British Geographers* No.9 (1984) pp.146-147.

5) *Ibid.*, pp.163-164.

6) D.Gregory, "The Production of Regions in England's Industrial Revolution" *Journal of Historical Geography* Vol.14, No.1 (1988) p.51.

ようにグレゴリィは、地域的な文化的経済的相違が存在することを認めながら、そうした相違が国民的な統合に反するものではなく、むしろ、こうしたものの相互作用に基づく結合こそが国民的統合の一つの現れであると考えている。

ラングトンの議論にあっても地域は空間的にバラバラに存在していたわけではなく、少なくとも鉄道網の形成によって統合されていく傾向を示すのであるから、諸地域間の相互作用とそこに国民的統合の方向性を確認していこうとするグレゴリィのラングトンに対する批判はかなり説得的なものがある。とりわけラングトンは地域経済分立の経済的背景について、交通手段、とくに運河の分断的性格に言及するにとどまっておらず、地域経済相互の商品市場あるいは要素市場の構造を十分に検討するに至っていない。その点で、彼は地域経済がどのような形で分立し得たかを十分に論証しているとはいえない。

このようなラングトンに対する批判を意識しながら、経済的な側面を含めて産業革命期の地域経済の自立性を強く主張したのが、P.ハドソンである。彼女はM.バーグらとともにN.F.R.クラフツに代表される「修正派」=産業革命否定派の議論を批判している⁷⁾。批判の論点は多岐にわたるが、そのなかでも主要な批判点となっているのが、マクロ的集計量に対する批判としての地域経済論である。だが、ハドソンはこの地域経済論を単に産業革命否定派に対する批判点としてばかりではなく、ポラードの考えを積極的に継承しながら、独自の産業革命論として展開させている。

ハドソンは18世紀後半から19世紀前半に至るいわゆる産業革命期を、経済的な転換の時期にとどまらず、より広く大きな政治的社会的な構造が変化する時期として捉えようとする立場から、産業革命の存在を否定しようとする見解に対して批判を行っている⁸⁾。とくに産業革命期の経済成長率をきわめて低く算定するクラフツらのモデルに対して、その算定根拠を厳しく批判する。ハドソンによれば、クラフツらが成長率を低く見積もった背景には当該時期の工業を、急激な成長をとげた綿工業に代表される近代的産業部門と成長の遅い伝統的産業分野の二つに分けるという二分法が存在しており、この二分法に基づいて後者により大きなウェイトをかけた集計量を利用して算定したために成長率が低くなったと考えている。ここでは伝統的な産業部門での技術革新の要素は無視されてしまうことになった。

しかし、実際には伝統的産業部門のなかでも技術革新は推進されたし、近代的部門との相互作用も存在しており、経済成長の遅さを伝統的な経済部門の存在によるものとするのは困難である。むしろ、産業革命期の社会的、経済的変動を明らかにするためには全国的な集計量に基づく計算値によるのではなく、地域regionを対象とする研究がより効果的であるとハドソンは主張している。

ハドソンが、マクロ集計に基づく国民経済モデルに代わるものとして提示した地域経済モデルは、

7) Berg & Hudson, *op. cit.* なお、彼女たちの主要論点は道重一郎、前掲論文、60～61頁を参照。

8) P. Hudson, *The Industrial Revolution* (London, 1989) p.10.

プロト工業化モデルや従属理論へも目配りをしたかなり奥行きのあるものであるが、その骨子は次のようなものと考えることができる。18世紀初頭以前においては、類似の構造をもつ地域が交通手段の未発達のゆえにそれぞれ独立して存在しており、こうした地域の独立性が相互交流を促進すべく交通手段の発達を促す。だが、生産諸要素はこうした交通手段の発達にもかかわらず、少なくとも産業革命期を通じて国民的レベルでの移動性を獲得することができない。この結果、18世紀中葉から産業革命にかけての時期には、地域内における生産要素の補完関係が現れ、この補完関係が地域の内部において統合されて一つの独自の地域経済を形成し、それ以前に存在した単なる地域とは全く異なった地域経済に置き換わってくるのである⁹⁾。

この過程において、特定の地域経済のなかでの産業的な専門化が進行するが、その進展の度合いは地域によって様々であり、専門化に成功して発展する地域もあれば、その一方でこれに失敗して停滞していくものも存在する。ハドソンは、ここに全国的マクロ集計量に見られる成長の停滞性の原因を見ている。

例えば、イギリスにおいて産業革命以前の産業を代表する毛織物工業についてみると、18世紀を通じて毛織物工業全体の産出量は150%の増加を示している。だがこの間に毛織物の生産はヨークシャーへ集中しており、その全国的生産に占める比重は20%から60%へと高まっている。したがって、全国的な毛織物工業の成長率は決して高いとはいえないにしても、ヨークシャーという一地域においてはきわめて急激な成長が見られるのであり、多くの様々な技術革新が存在して初めてこうした生産の地域的な集中が可能となったのである¹⁰⁾。ここに見られる技術革新は、単に製造業それ自体の技術にとどまるものではなく、販売方法や労働組織を含む技術あるいは経営システム上の、あるいは地域における商業的、金融的システム上の革新を含むような技術革新であり、これらが生産の地域集中にともなって地域経済内部において進行したものと考えられている。

ハドソンは、ヨークシャーのような地域経済においては、労働力あるいは資本-商業信用のネットワークを含めて-といった生産要素が地域外へ移動することが少なく、商品市場においても全国的な展開の程度は低いと考えている。このような地域経済の集合体としてイギリス経済を考えた場合、全国的な統一市場の形成は、少なくとも産業革命期にあっては未成熟であり、したがってマクロ集計量に基づく新古典派的な均衡分析を当該時期に適用することは不適切であると主張しようとしている。彼女は以上のような枠組みを前提として各地域の経済実態の検討、人口動態、国内需要および外国市場の状況、労働者階級の形成などの点にわたって検討を加えている¹¹⁾。

このように産業革命期の地域社会の構造は、ハドソンによってラングトンの主張よりもはるかに

9) *Ibid.*, p.22.

10) *Ibid.*, pp.23-24.

11) *Ibid.*, pt. IIを参照。

詳細となり、とくに経済的な側面については、その構造がより具体的なものとなってきている。しかし、グレゴリィのラングトン批判にあるような、地域経済相互の関係、あるいは国民経済としてのまとまりと地域経済との関係、などについては必ずしも明らかとはなっていない。

3. 内陸水運の役割と限界

ハドソンらの見解を前提とした上で、地域経済の構造を理解するために、交通手段の発展は重要なテーマとなる。地域内あるいは地域間において財貨あるいは旅客、情報などの輸送、伝達手段のあり方が、地域経済の性格を反映しているものと考えられるからである。交通手段の発達に関する研究は、これまで主として水運とりわけ運河に向けられることが多かった。ウェッブ夫妻の研究以来、工業化以前の陸上交通は一般に信頼性に乏しくコストが割高で、商品輸送に果たした役割は決して大きなものではなかったと考えられてきた¹²⁾。これに対して水運は、沿岸海運、河川舟運ともに重要な輸送手段と考えられたからである。

このうち沿岸海運はより安価な交通手段であり、とくにイギリスはヨーロッパ諸国のなかでも最も長い海岸線を有して沿岸海運を活用しやすい環境にあった¹³⁾。だが沿岸海運は全国的な輸送手段として必ずしも十分に機能していたわけではない。確かに、沿岸海運は石炭などの重量貨物の輸送に最も適していたのでニューカッスル―ロンドン間の石炭輸送などに広く用いられた。しかし沿岸海運全体で見ると、この航路の比重が他の航路に比べて圧倒的に高く、他の地域においては沿岸海運は主たる輸送手段とはならず、全国的な商品輸送の観点からすれば沿岸海運はかなり偏った輸送手段であった¹⁴⁾。また、沿岸海運は定期的な運行が工業化以前においては少なく、航海上の危険も内陸水運に比べて大きかったために、その運送コストの低さにもかかわらず、沿岸海運の利便性は決して大きくなかった¹⁵⁾。したがって、国内輸送における水運の重点はむしろ河川交通におかれたといってよからう。

河川の存在は、しかし自動的に自由な船舶の航行を可能にし、商品の運搬が行われることを意味するわけではない。産業革命期に至るこの時期の河川においては、河床の上昇や水量の不足あるいは過剰によってしばしば船舶の航行が不能に陥るなどの自然的制約に加えて、河川には水車のための堰、漁業用の梁が多く設置されることによって船舶の航行が妨げられていた。16世紀以降こうし

12) S. & B. Webb, *English Local Government: The Story of the King's Highway* (London, 1920) pp.69-76.

13) T.S. Willan, *The English Coasting Trade 1600-1750* (1967) p. ix.

14) J. Armstrong & P.S. Bagwell, "Coastal Shipping" in D.H. Aldcroft & M.J. Freeman (eds.) *Transport in the Industrial Revolution* (Manchester, 1983) pp.149-150. ニューカッスル―ロンドン間の航路を中心とする東部海岸ルートのみで全沿岸輸送量の約半分を占め、また工業化以前においては石炭輸送が全体の40%を占めていた。

15) M. Freeman, "Introduction" in D.H. Aldcroft & M.J. Freeman (eds.) *op. cit.* pp.15-16.2

た障害を除く努力が、各河川それぞれについてなされていた¹⁶⁾。だが、自然的また人為的な障害を抜本的に除去するためには、自然の河川をそのまま利用するのではなく、運河の建設が必要であった。運河の建設によって、河川を利用していた様々な人工的障害物の利用者とのトラブルが回避され、また常に一定の水量を水路に確保することによって、季節性をなお免れなかったとはいえ、できる限り恒常的な船舶の運航を可能とすることができた。また運河の建設は、それまで近接する河川が存在しなかったために水運の恩恵に与れなかった地域をも、水上交通のネットワークに組み込むことを可能とするものであった。こうして運河は、産業革命期における商品輸送についてきわめて大きな役割を果たしてきたといわれてきた¹⁷⁾。

運河建設もしくは人工の流路の建設によって船舶を航行させようとする考えは、イギリスにおいて少なくとも16世紀のエクスター運河にまでさかのぼることができる。しかし、本格的な運河時代の幕を開いたのは周知のように1761年に完成したブリッチウォーター運河である。この運河は産業革命がまさに開始されようとする時期にあたって建設され、また産業革命の中心地の一つであるマンチェスターとリバプールとを結んだという意味においても、産業革命における運河の役割を象徴的に示すものと考えられてきた。事実この運河は、その後の運河建設のモデルとみなされることになるのである¹⁸⁾。だが、こうした運河が実際に産業革命期の商品輸送に大きく貢献し、ひいては産業革命期におけるイギリスの工業的發展を促進したかどうかは必ずしも自明のことではない。

イギリスの運河建設の推移を見ると、ブリッチウォーター運河完成後の1770年代に一つのピークを迎え、トレント川とマージー川の接続、スタフォードとウースターとの間の運河計画などが実施に移される。1789年には、第1図に示されるような水運網が形成されることになる。さらに1790年代には運河マニア時代と呼ばれるほどの運河建設ブームが起り、1793年の1年間だけで20件の運河建設計画が議会で承認されるに至った(第2図を参照)¹⁹⁾。だが、これらの運河は計画後時間をおかないうち利用に供せられたのではなく、なかには計画が断念されたものもあった。運河が実際に利用できるようになるためにはかなり長い建設期間を必要としたのであり、この時期計画された運河の多くが19世紀に入って利用されるようになったのである²⁰⁾。したがって、運河による商品輸送がそのネットワークを最大限活用して行われるようになり、運河利用がその最盛期を迎えたのは、実際には鉄道の建設が本格的に開始されたよりも後の1840年代以降であるといわれている²¹⁾。このよ

16) W.H.Jackman, *The Development of Transport in Modern England* (London, 1916) pp.161-162

17) H.J.Dyos and D.H.Aldcroft, *British Transport, An Economic Survey from the 17th Century to 20th century* (Leicester, 1969) p.85.

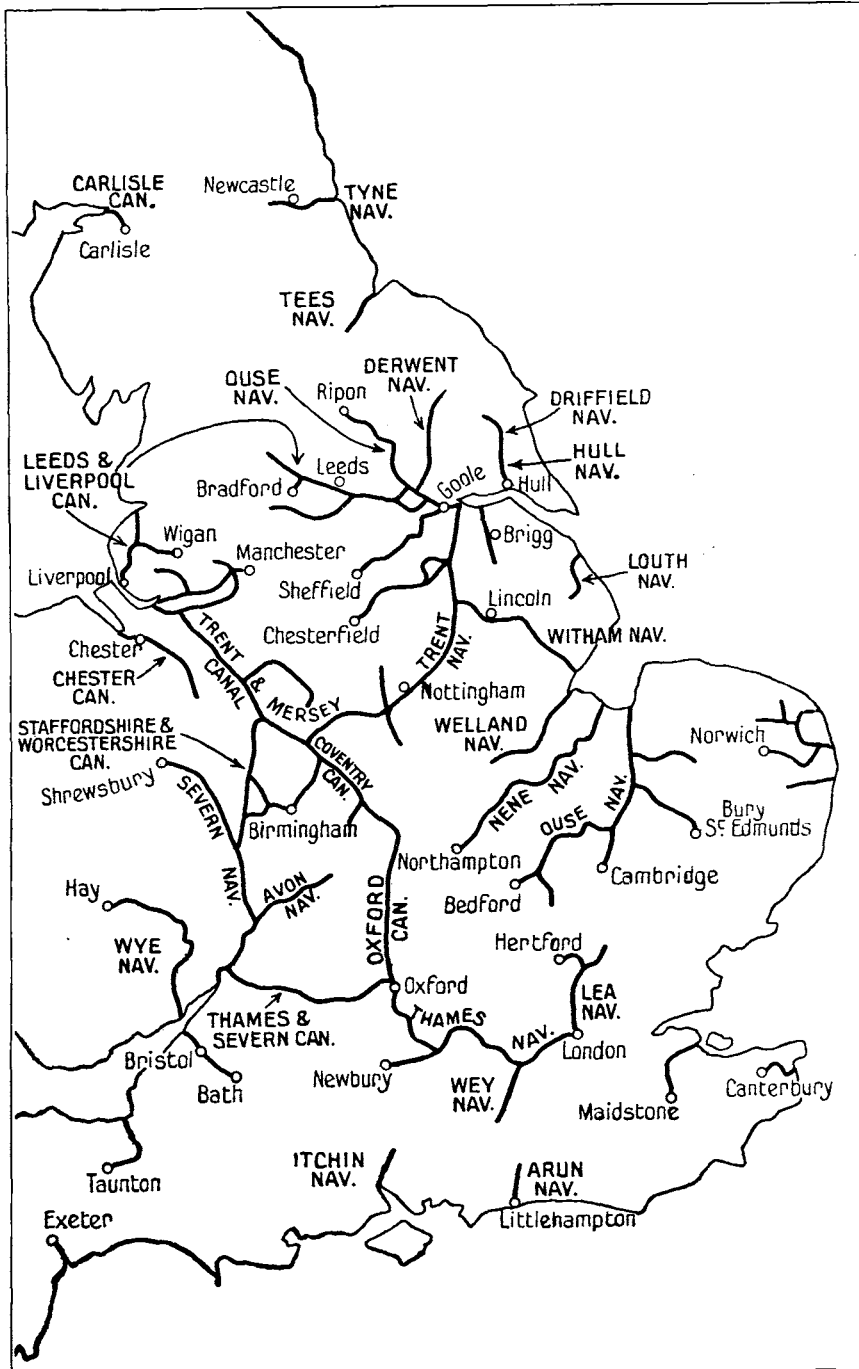
18) C.Hadfield, *British Canals* (Newton Abbot, 4th ed. 1969) pp.79-85.

19) イギリスの場合、運河建設は私的事業であったが、運河を建設し運営するための企業は議会の特別法によって株式会社として設立することが認可された。Ibid., p.35.

20) T.C.Barker and C.I.Savage, *An Economic History of Transport in Britain* (3rd ed., London, 1974) p.43.

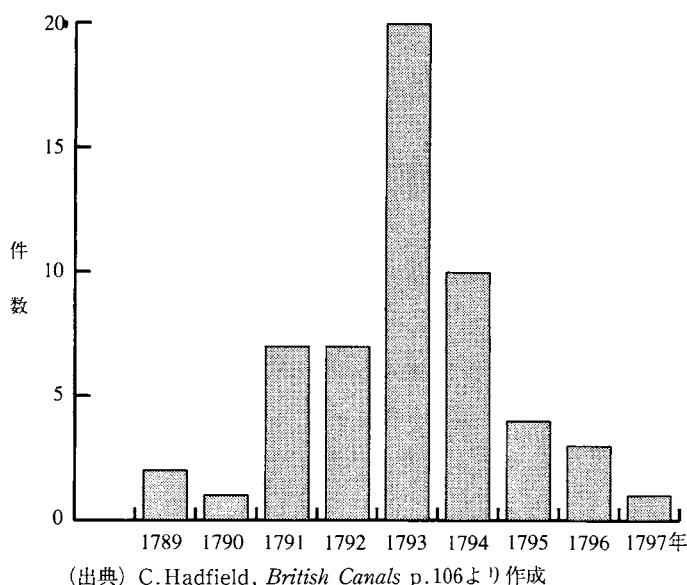
21) P.S.Bagwell, *The Transport Revolution 1770-1985* (London, 1974) p.13.

第1図 1789年の水運網



(出典) C.Hadfield, *British Canals*, p.80.

第2図 議会で承認された運河計画



うな運河利用の実態からすれば、運河を中心とする水運のネットワークが、それ自体として産業革命期の商品輸送を直接担い、この時期の経済的發展に多大な貢献をなしたと考えることは困難である²²⁾。

運河の建設による水運が、以上のような理由から産業革命期の商品輸送の増大を直接的に担うことは少なく、商品輸送の拡大に必ずしも大きな貢献をしなかったとしても、運河網の形成が地域的な経済的分立性を打破する方向を作り出すことになったとも考えられる。だが、この点においても運河の役割を過大視することはできない。運河の建設は主として地域的な利害に基づいて推進され、また地域的な輸送が運河輸送の中心であったとする理解がむしろ一般的であり、ラングトンがこうした点から地域経済の自立性を論証するために運河輸送の地域的性格を強調した点についてはすでに前節で述べたところである。

具体的に運河のもつ地域性を、まず資金調達の方で見てみよう。建設費用の多くは地元の地主、企業家の出資に依存しており、こうした出資者は運河の建設によって自分たちの生産物を効率的に輸送することができ、いわば運河の開通によって直接利益を得る人々であった。運河マニア期の投資ブームは出資者の地理的な広がりを拡大したが、それは決して全国的な規模での展開ではなく、基本的にはやはり出資者は当該運河が建設される地域内部の人々であった²³⁾。運河時代の幕開けを

22) G.Turnbull, "Canal, Coal and Regional Growth during the Industrial Revolution" *Economic History Review* 2nd ser. Vol.40, No.4 (1987) p.540.

23) B.F.Duckham, "Canal and River Navigation" in Aldcroft & Freeman (eds.) *op. cit.*, p.117.

画したブリッジウォーター運河の建設費は主としてブリッジウォーター公爵自身によるものであったが、この運河の当初の目的は同公爵の所有する炭坑から消費地であるマンチェスターへの安価な輸送ルートを開発することにあった。また、トレント川とマージー川とを結ぶグランド・トランク運河の建設費もその大部分が地元で調達されており、ロンドンからの資金流入は、総予算額30万ポンドのうち1万1千ポンドにとどまっている²⁴⁾。

このように運河輸送は地域的な需要に対応して建設されたのであり、通過貨物の輸送にはあまり十分な配慮はなされてはいなかった。それぞれの運河は一見すると接続しており、連続的な輸送が容易に可能であるように見える。だが、それぞれの運河の規格は様々で、その統一性は大きく損なわれていた²⁵⁾。例えば、運河の規格は水路の幅が広く、水深の深いものの方が運送効率はよい。これに対して建設コストや水路に流す水の量を維持する費用などを低く押さえようとすれば、幅が狭く水深の浅い運河が選好されることになる。一方、運河を運行していたはしけは大規模運河の場合、幅12フィートから21フィートで荷重が50トン以上であったのに対して、小規模運河の場合には幅が6～10フィート、荷重も25トンから30トン程度であり、これよりもさらに小さい舟しか運行できない運河も存在した²⁶⁾。

大規模運河の場合には河川から荷を積み替えないで直接運河に進入できる場合もあったが、規格の異なる運河間においては、地図の上で一見接続しているように見えても、実際には貨物の積み替えが必要であった。第3図は運河網がほぼ完成した1830年頃のイングランド主要部における水運体系を示したものである。一見して全国的に展開しているように見えるこの運河網においても、破線で示される水路幅の狭い運河と太い実線で示される広い運河とが接続しており、実際には規格の相違が連続的な貨物輸送を妨げていたことがわかる。

以上の点から理解できるように、運河は全国的なネットワークを形成していたように見えて、実際には長距離の貨物輸送には必ずしも適格的でない構造をもっていた²⁷⁾。P.ハドソンは運河による貨物輸送の地域的な性格に基づいて、産業革命期における要素市場の分断性を主張している²⁸⁾。運河は産業革命期にその一部しか機能していなかったのであるが、運河のもつ地域的な性格は産業革命期の地域経済のもつ分断性をむしろ反映したものと考えられる。では、その建設と構造に強い地域的な性格をもっていた運河を、実際に利用した商品はどのような形で輸送されたのだろうか。

24) Bagwell, *op. cit.*, p.5.

25) もちろん運河会社が通過貨物を全く無視したわけではない。通過貨物を大量に取り扱う運送業者に対して運河会社は様々な便宜を与え、輸送のスピードアップに協力している。G.L.Turnbull, *Traffic and Transport* (London, 1979) pp.84-85.

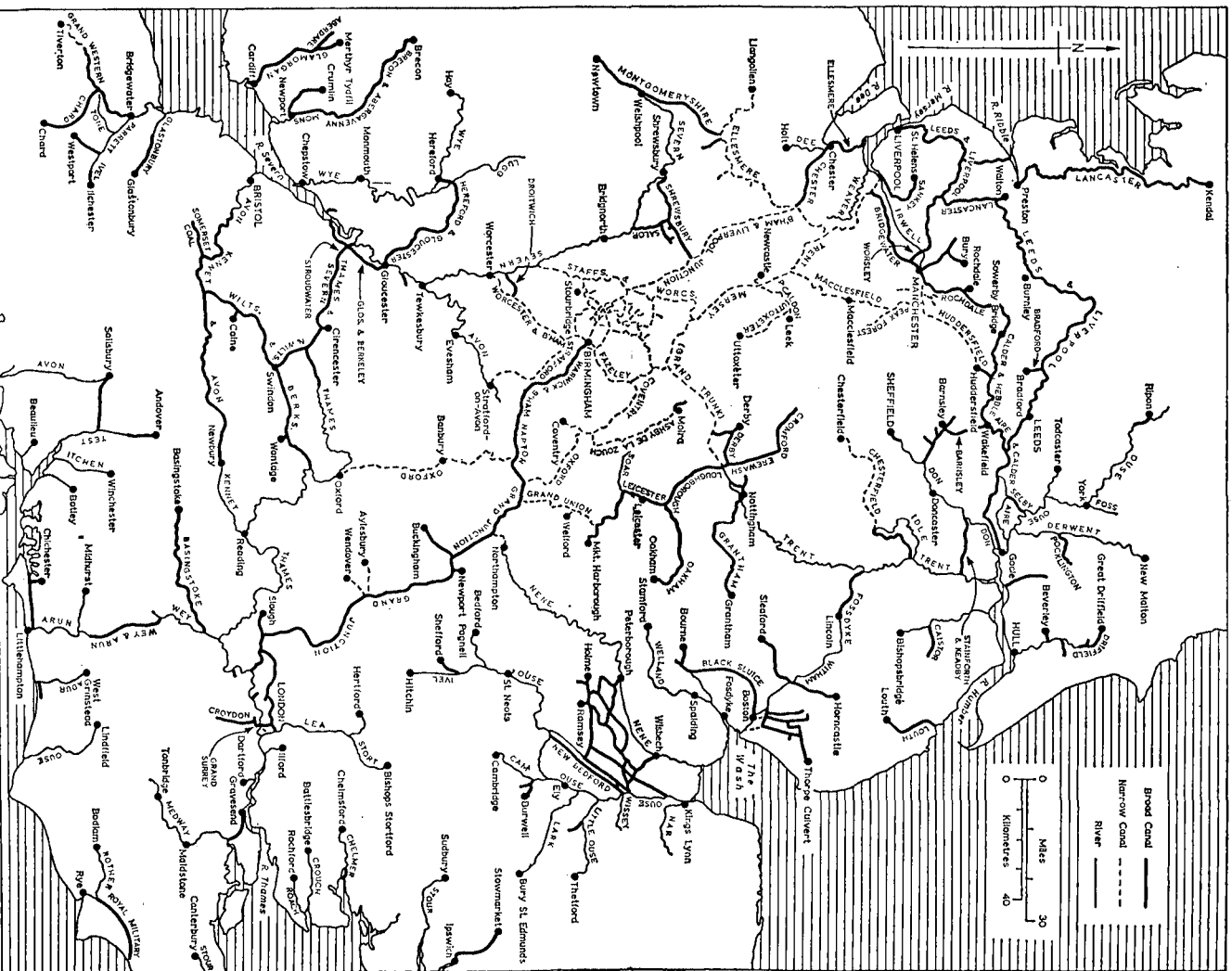
26) Hadfield, *op. cit.*, pp.54-56.

27) 運河が鉄道との競争に直面した19世紀中葉においても、運河会社の多くは地域的な商品輸送からの利益が大きかったために、長距離の輸送に圧倒的な優位性をもつ鉄道に対する対抗手段を十分にとることができなかった。G.L.Turnbull, "Pickfords and the Canal Carrying Trade 1780-1850" *Transport History* Vol.6 (1973) p.23.

28) P.Hudson, "The Regional Perspective" in P.Hudson (ed.) *Regions and Industries* (Cambridge, 1989) p.15.

イギリス産業革命期における地域経済と交通

第3図 イングランドおよびウェールズの主要水路 (1830年ごろ)



(出典) Dyos & Aldcroft, *British Transport* pp. 94-5.

ラングトンは運河の利用がその主要輸送貨物が石炭である点に注目し、炭坑の立地の分散性と運河の規格の多様性から、運河による輸送は短距離の地域内か、もしくは輸出積出港としての沿岸港市までに限られると主張している²⁹⁾。一方M.フリーマンは、1800年までの運河システムが現実的に内陸水運として十分に機能しておらず、また運河以外の輸送システムにラングトンが言及していない点を批判しながらも、この時期の運河が地域内の統合を促進した点を認めている³⁰⁾。また、彼は1830年までの運河を対象にして、この時期の運河においては相対的に長距離の運河があまり成功しておらず、成功したものは重量のある鉱物資源を輸送しやすい、勾配の緩い平野部の運河であることを指摘している³¹⁾。

したがって、運河を利用した商品の輸送は比較的短距離のものが多かったと考えられる。実際に運河を利用して輸送された商品の輸送距離について見てみると、それは通常考えられているよりはるかに短いことがわかる。リーズ～リバプール間の全長130マイルの運河の場合、1810年代末で貨物の平均輸送距離は26マイルであった。1849年には、鉄道との競争によって運河の利用がより短距離のものへシフトしたとも考えられるが、この運河を利用した商品の平均運行距離は16.4マイルとさらに減少している。また、ロンドンとミッドランド地方を直接結んでいた全長93.5マイルのグランド・ジャンクション運河の場合も、1830年代の半ばにおいて、全ルートを通過する商品の量は全体の4分の1に過ぎないとされている³²⁾。

運河という交通手段はもともと地域的な利害に基づいて建設され、運河の規格は地域ごとにかなり多様であり、統一的な交通網としての見通しをもっていなかった。さらに、実際に輸送される商品も著しく短距離であって、運河による商品の輸送が地域経済の枠を大きく打破するものではなかったと考えられる。もちろんこうした運河の地域的性格が、産業革命期の経済的發展に寄与しなかったというわけではない。むしろその主要輸送品目である石炭の輸送に見られるように、炭坑から安価な輸送費用で近隣の工業地帯へ石炭が輸送できるようになったことは、蒸気機関の利用に大きな刺激剤となった可能性はきわめて大きい。実際、ランカシャー南部の綿工業地帯をはじめとして、ヨークシャーのウェストライディングの毛織物工業地帯、チェシャーの化学工業などの発展にとって、運河による商品の輸送が果たした役割は決して小さいものではない³³⁾。このように、運河交通のもつ特質はこれらの工業地帯が、地域を超えた要素市場を前提としたものではなく、地域内の統合の成果として発展したものであることを示している。

29) Langton, *op. cit.*, p.162.

30) M.Freeman, "The Industrial Revolution and the Regional Geography of England: a Comment" *Transactions of the Institute of British Geographers* No.9 (1984) p.508.

31) M.Freeman, "Transport" in J.Langton & R.J.Morris (eds.) *Atlas of Industrial Britain 1780-1914* (London, 1986) p.86.

32) Turnbull, *op. cit.*, p.543.

33) *Ibid.*, pp.554-555.

4. 陸上輸送の意義と機能

水運、とりわけ運河や後の鉄道に比べて、道路交通に対する一般的な関心は低いものがある。しかし、イギリスの場合には鉄道は産業革命終期以降の交通手段であるし、また、運河もすでに見たようにその輸送手段としての機能が最大限発揮されるのは、鉄道時代に接続する19世紀に入ってからである。したがって、産業革命初期の段階で、イギリスの工業化に直接寄与した交通手段、あるいはこの時期の企業家が直接利用し得た交通手段は、既存の河川交通と道路交通であった。道路交通に対する関心が不当に低いことの原因は史料的な制約があることに加えて、そもそもこの時期の陸上輸送は、舗装状況の悪い道路を荷駄や馬車で商品を輸送する速度も遅く運送コストの高い効率の悪い方法であり、その利便性はきわめて低いという認識がその前提にある³⁴⁾。

こうした認識の形成にはウェップ夫妻やジャックマンらの道路管理に関する古典的な研究が大きく寄与していたことは疑いない。ウェップ夫妻は、19世紀初頭に至るまで一般道の道路管理は全く非効率で適切な補修が行われず、これに対して道路を利用する交通需要は工業化の進展にともなうて増大し、道路状況はさらに悪化したものと考えている³⁵⁾。一般道は中世以来、教区賦役に基づいた補修、あるいは17世紀半ば以降の賦役の金納化に基づく補修システムによって維持されていたが、その効率の悪さは広く認められていた。これに替わって、少しでも道路状況を改善しようとして考え出されたものがターンパイク制である。この制度は、通行料を通過車両から徴集し、この資金もしくはこの資金を担保として行われた借入金によって道路の補修を行おうとしたものであった。

ターンパイク制の最初の導入は1663年にさかのぼるが、この段階においてはターンパイクの管理、運営は地元の治安判事に任せられ、従来の教区の責任において道路補修を行うシステムと大差はなかった。1706年になってはじめて、ターンパイク制を利用したより効率的な道路管理のために受託団—ターンパイク・トラスト—が導入され、その後の道路管理の主流となっていくことになる。道路のターンパイク化は、新規の道路を建設するのではなく、既存の道路の通行を有料にして、道路の維持管理費用を通行車両に負担させようとしたものであり、受託団はこの通行料を担保として資金を借り入れ、道路補修の責任を負ったのである³⁶⁾。

ウェップ夫妻のターンパイク制に対する認識は、一般道に対するものに劣らず厳しいものがある。通行料収入の用途は必ずしも厳密に監督されず、また道路の維持、補修といった最も重要な課題に

34) T.S.Ashton, *An Economic History of England, The 18th Century* (London, 1955) p.78.あるいは、P.Mathias, *The First Industrial Nation, An Economic History of Britain 1700-1914* (London, 1969) pp.113-114. 等の概説書に見られる記述がそれをよく示している。

35) S. & B.Webb, *op. cit.*, pp.57-58.

36) W.H.Jackman, *The Development of Transport in Modern England* (London, 1916) pp.69-70.

ついても、技術的無知と運営能力の欠如によって大幅な改善は望むべくもなかった³⁷⁾。さらに、ターンパイクが地元の地主の利害に基づいて設定されたために、全国的な道路システムを形成することができず、分断的な性格をもつ道路の寄せ集めにしかならなかったと考えている³⁸⁾。したがって18世紀における道路交通に対するウェップ夫妻の認識は、運河の未整備や河川交通の限界によって道路交通に対する潜在的需要はかなりのものがあり、その重要性はきわめて大きかったにもかかわらず、こうした要求に道路交通は十分に対応できなかった、というものであった。

こうしたウェップ夫妻の理解は長く通説的な地位を保ってきたが、1970年代以降このような通説に対する見直しがかなり進んできている。見直しの方向は、一つにはターンパイク制をはじめとする道路整備に関するものであり、今一つは道路運送サービスそれ自体を検討することによって道路輸送の発展を認めようとするものである。これらの見解はT.C.バーカーによって「新交通史」という名称を与えられたが³⁹⁾、いずれの場合にも交通それ自体を問題にしなが、国民経済的な発展のなかで財、サービスの移動がどのように展開したかという点を明示的もしくは暗黙のうちに念頭に置いたものである。

このなかで道路の整備、とりわけターンパイクについての理解に関して、ウェップ夫妻らの通説的見解を批判したのがW.アルバートおよびE.ポーソンである。彼らの議論は、道路改善の不十分さ、ターンパイクの経営の杜撰さ、さらにネットワークの未形成などウェップ夫妻らが指摘したターンパイクをめぐる主要な論点を覆っている。まず、ターンパイクによる道路管理は、確かに土木技術においては19世紀初頭におけるマカダムやテルフォードによる改善にいたるまでその水準は決して高いものではなかった。だが、当時の技術的水準の範囲内においてはかなり道路の改善に寄与したことが認められるとしている⁴⁰⁾。

また、ターンパイク・トラストの管理、運営についても決してそれは杜撰なものでなく、財政的にも行き詰まっていたはいなかった。トラストの借入金は本来その元本を償却する義務はなく、利子の確実な支払いが確保されていれば良かったのであり、一見すると放漫に見えるターンパイク・トラストの財政はむしろ健全なものであった⁴¹⁾。したがって、この両者の見解によれば、18世紀初頭に導入されたターンパイク・トラストによる道路管理は、技術的な限界をもちつつも、交通需要の増大に対応してイギリスの道路状況を改善し、陸上輸送の発展に大きく貢献したといえるのである。こうした改善の結果、運送スピードの上昇が実現し、かつ車両の貨物積載量の増大が可能となったこ

37) S. & B. Webb, *op. cit.*, p.119.

38) *Ibid.*, p.125. こうした考えは、最近まで根強いものがある。Bagwell, *op. cit.*, pp.28-29. を参照。

39) T.C. Baker, "Book Review on *Transport in the Industrial Revolution* edited by D.H. Aldcroft and M.J. Freeman" *Journal of Transport History* 3rd ser. Vol.5, No.1, (1984) p.99.

40) W. Albert, *The Turnpike Road System in England 1663-1840* (Cambridge, 1972) p.142. および E. Pawson, *Transport and Economy* (London, 1977) pp.242-252.

41) Pawson, *op. cit.*, pp.195-196, 214.

とによって、通行料を支払った上でなお、貨物の陸上輸送コストをさらに削減することができたのであるとされるのである。

ネットワークとしての道路網について見ると、ウェップ夫妻は、ターンパイクの建設が「分散的」で「不連続的」であったと主張し、その建設によってシステム化された道路網の形成は決してもたらされなかったと主張している。だが、ここから直ちに道路網の統一的な発展がなかったと結論することはできない。アルバートは18世紀のターンパイク立法を時系列的に検討し、ターンパイクの建設は1720年代から上昇期に入り、とりわけ主要都市を中心に都市市場とその後背地とを結ぶ道路が整備されていくことを立証した。1730年代に入ると建設のペースは落ちるが40年頃から再び上昇に転じ、1751年から71年にかけてはターンパイク・マニアの時代と呼ばれるほどのブームを迎えたのであり、ターンパイク建設にはこのように一定の継続性が見られるのである。

また、ターンパイク化された道路は確かに多くの断点をもっていたが、アルバートによれば、こうした断点の存在はネットワーク化の障害とは必ずしもいえず、ウェップ夫妻が主張するような断片的な性格を過度に強調することは誤りであると主張している⁴²⁾。これに加えてアルバートは、ウェップ夫妻が19世紀初頭に至るまで主要幹線がターンパイク化されていないと主張し、その結果18世紀後半のターンパイク化を過小評価することになったと批判している。このようにアルバートとポーソンは、ターンパイクの建設が基本的には一貫性のある全国的道路網の形成に役だったと考えている。実際にアルバートによれば、1750年までにはロンドンを中心とする主要幹線および主要地方道もターンパイク化されたのである⁴³⁾。したがってこれらの見解に従えば、ターンパイクの導入は全国的な道路輸送システムの形成を大きく促進し、産業革命期に先行して全国的な商品流通の基礎が、陸上交通において形成されたことになるのである。

このようにアルバートらの基本的な視角は、全国的な商品流通の基礎として道路網が、18世紀半ばには整備されていたという点を論証しようとする方向にあった。ここには地域経済のなかで道路交通の果たした機能という視角は明示的には示されていない。しかし、ポーソンやアルバートらの研究に即してみても、ターンパイクのネットワークにはロンドンを核とするような道路網という性格とともに、バーミンガムやランカシャーなどの新興工業地帯における地域的ネットワークの複合体という側面が存在することを見落とすことはできない。ターンパイク建設にともなってバーミンガムや西部地方など、各地域における中核都市とその周辺部との道路網の整備が進行したことも言

42) *Ibid.*, p.56. なお、わが国においては大河内暁男によって18世紀中のターンパイク網の形成、とくにロンドンおよび主要都市周辺の道路網の形成が早くから指摘されている。『近代イギリス経済史研究』（岩波書店、1967年）第2章を参照。また、ポーソンとアルバートの間には、道路の全国的なネットワーク化の方向について基本的な相違はないが、その形成時期については、ポーソンが18世紀後半のターンパイク・マニアの時期においている点で若干の違いを見せている。Pawson, *op. cit.*, pp.158-160.

43) Albert, *op. cit.*, pp.44-56.

及されているのである。この点を意識的に強調したのはブキャナンであるが、彼はバース地域のターンパイクを分析することによって、ターンパイク建設の地域性が、ロンドンへの道路網と併存していたことを指摘している⁴⁴⁾。地域経済の自立的性格を問題にする場合にはこうした点に考慮する必要がある。とはいえ、ポーソンやアルバートの研究によって、18世紀イングランドの道路交通が悪路に妨げられて事実上機能不全に陥っていたという認識は修正されることになったといえよう。

5. 道路改善と陸上輸送の展開

では、道路の状況に一定の改善が見られるならば、そこでは実際にどのように商品や旅客の輸送が行われていたのでしょうか。こうした問題に関する検討は最近になって急速に進みはじめている。陸上での貨物輸送は、荷駄packhorseにはじまり次第に車両がこれに替わるようになる⁴⁵⁾。さらに間欠的な輸送が専門的な運送業者の出現とともに恒常的な輸送となり、交通需要の増加に対応していくことになる⁴⁶⁾。

さて、道路交通に基づく商品輸送の量的な測定は海運などに比べて困難をとまなう。だが、最近の研究においては、定期荷馬車stage waggon、定期旅客馬車stage coachといった定期的に車両を運行する運送業者が増加していることを前提として、週当たりの定期的な荷馬車の運行回数が運送量もしくは陸上輸送に対する需要の近似的な指標として採用されることが多い。もちろん、定期的な運送業者の週当たり運行回数は、運送量そのものを示すものではない。またこの数値を指標として採用することは、臨時に運行する馬車輸送、とくに地域内的な業務が中心である副業的な運送業者の運行は排除してしまうことになる。こうした点から、この数値はより大きなまたより運送距離の長い業者を中心とした指標ということになるが、大まかな陸上輸送に対する需要の推移を代表するものとしては、利用することが可能であろう。

第1表に示されるように18世紀前半から末にかけて、ロンドンと各地域とを結ぶ定期的な馬車輸送の運行回数は、全体として約4分の1ほど増大している。もちろん、この数値は18世紀イギリスの経済成長からすればかなり少ないし、地域によっては停滞あるいは減少を示しているところさえ見いださう。そのなかで運行回数が増大している地域は、ロンドン周辺部および南部であり、ロンドンの影響力の強い地域である。これに対して、その他の停滞傾向あるいは減少を示している地域はロンドンから相対的に自立している地域で、この時期ロンドンとの結びつきを弱め、

44) B.J.Buchanan, "The Evolution of the English Turnpike Trust: Lessons from Case Study" *Ec.H.R.* 2nd ser. Vol.39, No.2, (1986) p.227.

45) 但しこの移行のプロセスは決して単純ではない。車両、特に4輪荷馬車waggonへの移行には道路の改善が不可欠であり、荷駄の利用は予想外に遅く18世紀半ば近くまで行われている。D.Gerhold, "Packhorses and Wheeled Vehicles in England, 1550-1800" *The Journal of Transport History* 3rd ser. Vol.14, No.1, (1993) を参照。

46) 道重一郎『イギリス流通史研究』(日本経済評論社, 1989) 113-124頁。

第1表 ロンドンと地方との定期馬車輸送
(週平均運行回数)

	1705	1738	1765	1798
ロンドン周辺	202	213.5	225	265
ミッドランド	55.3	43.5	45	57
東 部	51	48.5	52	50
南 部	56	33.5	56	77
西 部	43	50.5	61.5	55
南 西 部	20	12	13	17
北 西 部	15	14	22	19
ヨークシャー	7.3	3	14	15
北 部	1	2	3	7
ウェールズ	2	2	2	4
計	452.6	422.5	493.5	566

(出典) D.Gerhold, "The Growth of London Carrying Trade, 1681-1838" p.400. なお、原表を一部修正した。原表では基本的に州単位での集計であるがこれを地域別とした。各地域に含まれる州は以下の通り。ロンドン周辺: Beds, Bucks, Essex, Herts, Kent, Oxon. ミッドランド: Derbys, Leics, Northants, Notts, Warwicks. 東部: Cambs, Hunts, Lincs, Norfolk, Suffolk. 南部: Hants, Sussex. 西部: Gloucs, Herefs, Salop, Staffs, Wilts, Worcs. 南西部: Corn, Devon, Dorset, Som. 北西部: Ches, Lancs. なお北部は原表にも州の区分はない。ウェールズは、Mon.と北ウェールズの合計である。また、上記以外の州は原表に含まれていない。

地域内の独自の編成を強めた可能性が高いと思われる。

だが、運行回数からのみ輸送状況を判断することは危険である。何故なら車両の運送能力の向上をも考慮する必要があるからである。輸送された貨物の重量は明確には確定できないが、ターンパイク制の普及にともなって輸送される貨物の重量は増加したと考えられ、8頭の馬で牽くような大型馬車の場合には最大6トン程度は可能であるという指摘もある⁴⁷⁾。一方、チャーターズとターンプルは1715年の運送能力を四輪荷馬車一台当たり1.2トン、1765年以降は4トンと想定している⁴⁸⁾。これに対して、ガーホルドは運送距離が長くなればなるほど輸送能力が増大するとして、30マイルまでは1トン程度、80マイルまでは2～4トン、80マイル以上では4トンと仮定している⁴⁹⁾。確かに現在のところ運送能力の明確な推計は不可能であるが、3～4トン程度の輸送は荷馬車にとって十分可能になっていたことは間違いない。したがって、17世紀末ないし18世紀初頭に比べて18世紀後半の輸送能力は、少なくとも四輪荷馬車の場合2倍に増大しており、陸上輸送貨物は運行回数が示す

47) Turnbull, *op. cit.*, p.33.

48) J.A.Charters & G.L.Turnbull "Road Transport" in D.H.Aldcroft & M.J.Freeman (eds.) *Transport in the Industrial Revolution* (Manchester, 1983) p.85.

49) D.Gerhold "The Growth of the London Carrying Trade 1681-1838" *Ec.H.R.* 2nd ser. Vol.41, No.3, (1988) p.403.

以上に、順調に拡大していたと考えることができる。

つぎに運送コストについてみると、他の輸送機関に比べて陸上輸送のコストがきわめて高いと言う点は、確かに大きな障害であった。18世紀半ばにおいても、陸上の馬車による輸送は、運河や河川などの水運を利用する場合に比べて、2倍から4倍の費用がかかったといわれている⁵⁰⁾。だがこの点についても、18世紀後半には治安判事の公定料金額から見ると、陸上運送貨物の輸送料金は低下傾向にあり、費用の低下を見て取ることができる。公定料金が直ちに実際の料金を反映していたかどうかについては問題もある。しかし、この時期にはターンパイクの普及による陸上輸送の効率化によって、飼料価格の上昇があったにもかかわらず、道路改善にともなう牽き馬の減少により運送コストが低下し、こうしたコスト低下が公定料金額に反映したものと推定される⁵¹⁾。陸上交通におけるコストのうちできわめて大きい部分を占めたものが馬の飼料である。17世紀から18世紀初頭にかけての算定においては、馬車の運行費用のうちで馬の飼料の占める割合は68.0%とされており、その他の項目の費用はそれぞれ10%未満で、飼料が圧倒的な部分を占めている⁵²⁾。したがって、牽き馬の数の減少はそれだけ運送コストの低下をもたらしたと推定される。

つまりターンパイク制の導入は輸送貨物重量を増大させたばかりではなく、牽引する馬の頭数をも減少させることになったのである。こうした牽き馬の頭数の減少は、法的規制の面からある程度推定することが可能である。イギリスでは道路維持の一環として通行車両に対して牽き馬の頭数制限、荷馬車の積載重量についての制限、そして道路舗装用のローラーとして役立てるために車輪の最低幅および鉄製車輪の強制などを、17世紀の前半から19世紀初頭に至るまで制定法で実施した⁵³⁾。積載重量と牽き馬の制限についてみると、積載重量は1621年には20ハンドレッドウエイト(cwt., 1 cwt≒50kg)、1667年には30cwt、1741年には60cwt、と増加しているのに対して、牽き馬の頭数は1662年には7頭まで、1751年には5頭までと逆に減少している。こうした規制はそのまま実態を反映するものではなく、18世紀に入ると実際には上述のように積載重量は4トン程度、牽き馬も8頭立てが普通であったと思われる。だが、国家の規制においてすら積み荷の増加に反して牽き馬の数を減じていることは、ターンパイク制などの普及による道路の改善によって、実際に運行されている場合にも牽き馬の頭数が減少し、陸上交通においてコストが大きく削減されたことを現すものと推定できる⁵⁴⁾。したがって、相対的には陸上運送のコストはなお高かったとはいえ、18世紀後半のターンパイク制による道路改善と交通需要の増加に対応して、コストの低下傾向がある程度存在すると見ても誤りではないと考えられる。

50) T.C.Barker & C.I.Savage, *An Economic History of Transport in Britain* (London, 1974) pp.45-47.

51) W.Albert, "The Justices' rate for Land Carriage 1748-1827, Reconsidered" *The Journal of Transport History* 2nd ser. Vol.1, No.2, (1968) pp.115-121.

52) Gerhold, "Packhorses and Wheeled Vehicles" p.16.

53) Jackman, *op. cit.*, pp.50-60. などを参照。

54) Albert, *The Turnpike Trust*, pp.55-56.

では、陸上輸送においては実際にどのような商品が輸送されていたのであろうか。鉄道以前の陸上輸送は、その運送コストにもかかわらずスピードの速さ、到着時間の信頼性などの面からかなりの需要を確保することが可能であった。そこで具体的に産業革命期に運搬された商品の内容を、南西部イングランドを中心に活動していたラッセル社のケースにしたがって簡単に見ておくことにしたい。ラッセル社はエクスターを拠点とし、コーンウォール、デボンなどの南西部諸州とロンドンとを結ぶ長距離馬車輸送業者として活動し、鉄道時代に至るまでこの地域の代表的な輸送業者であった。この地域にはプリマスをはじめとする港湾都市があり、イングランド南岸の沿岸海運の便が存在していたにもかかわらず、ラッセル社の馬車輸送にはかなりの需要があり、その輸送商品は陸上輸送の特性をよく示している⁵⁵⁾。

ロンドン向けに南西部の諸州から輸送された商品の主要なものは絹、帆布などの繊維製品とりわけサージ織りなどの毛織物とバターおよび地金銀であった。これ以外にも手袋、ボタンなどの工業製品やホップ、種子、苗木などの農産物なども輸送されている。一方、ロンドンからこの地域に輸送されたのは様々な種類の消費財であった。

これらの商品が陸上輸送に向かったのは、重量や嵩に比べその価値が大きく、商品価格に占める運送コストの割合が小さかったことをまずあげることができる。サージ織りについて見ると、そのほとんどを東インド会社がロンドンから輸出するために買い上げたといわれるが、その価格に占めるロンドンまでの運送費の割合は1.5～2パーセントであるといわれている⁵⁶⁾。同時に、サージ織りの場合輸送を急ぐ必要があった。東インド会社は商品を配送すべき日限を明示し、それよりも遅れることを認めなかったし、東インド会社以外の注文は前触れもなくもたらされ、また輸出のための外航船舶が出帆するのにあわせてきわめて短期日の間にロンドンに届けられることが必要であった。

製品価格のなかに占める運送コストが低い点は、南西部地方からロンドンへ運ばれる絹や手袋などの工業製品についても同様に認められる。一方、ジブラルタルなどからファマウスもしくはプリマスなどへ陸揚げされロンドンへ輸送された地金銀の場合は、輸送の安全性と迅速性の両面から陸路、とくに四輪馬車輸送が選好されている。また、バターの場合には鮮度を保つために迅速性を求め、陸上輸送を選んでいる点が特徴的である。バターは保存期間を長くするためには、とくに冷蔵施設が欠如しているこの段階で、塩の添加が不可欠であった。だが、塩の添加が少なければ少ないほど逆に品質は高いと認められていた。したがって塩を添加していないバターを、鮮度を落とさないうで消費地に運ぶことが必要であり、このことによって塩を添加しているバターに比べて1ポンド当たり3ペンスのプレミアムを得ることができた。運送コストがこの範囲内にとどまれば、陸上輸

55) 以下の叙述はD.Gerhold, *Road Transport before the Railways, Russell's London Flying Waggon* (Cambridge, 1993) によっている。

56) *Ibid.*, p.93.

送を利用して十分に利益をあげることができたのである⁵⁷⁾。これに対して同じ酪製品であっても、このようなプレミアムを期待できなかったチーズは、沿岸海運を利用してロンドンへ輸送されていたのであり、輸送の迅速性とそれによって得られる利益が陸上輸送に対する需要を生み出しているのである。

ロンドンから南西部地方へ陸路輸送された商品は、反物、小間物あるいは茶、スパイスなどの輸入品に代表される消費財であった。このなかで反物の場合、運送コストは売り上げの0.5~1.5パーセント程度であり、やはりかなり小さく、馬車輸送を選んだ理由の一つもここにあると考えられる。だが、それ以上に小売業者にとって陸上輸送のもつ迅速性が必要であった。この時期、ロンドンの卸売業者は地方の小売業者に対する長期信用の供与を渋る傾向にあり、在庫量の増大は小売業者にとって直接コストの増大につながった。このため小売業者にとっては在庫の圧縮が緊急の課題であったが、その一方で少ない在庫量で顧客の注文に応じるためには、ロンドンから迅速な商品の輸送が求められたのである。同時に反物や小間物といったロンドンの流行を敏感に反映する営業においては、店舗主がロンドンへ仕入れに向かい、そこで得た情報に基づいてできるだけ早く商品を調達する必要があった⁵⁸⁾。このように消費財の輸送においても、資本回転を速め同時に流行を取り入れる経営を行うために迅速なサービスを提供しうる馬車輸送が必要であったのである。

さらに陸上輸送の場合に注意しなければならない点は、旅客輸送の重要性である。産業革命期以前において、旅客輸送はそのほとんどが陸上輸送に依存していたと考えられている。もちろん運河における旅客輸送が見られないわけではないが、その迅速性でかなり劣る点などから決して支配的とはならなかった。定期旅客駅馬車stage coachが利用できるようになると、そのスピードのもつ優位性によって馬車による旅客輸送は増大したものと考えられる。18世紀後半になると定期旅客駅馬車のスピードはますます増大し、1754年にヨークーロンドン間は4日かかったものが1774年にはその半分以下の36時間で到達できるようになった⁵⁹⁾。一方、ロンドンから各地域の中心都市への運行回数も、18世紀末には急増している。1773年から1796年の23年間に実に4倍の増加を示しており、工業化の始動とともに旅客輸送がロンドンを中心に急激に増加している点に注意する必要がある⁶⁰⁾。

旅客輸送の増大は、18世紀後半におけるロンドンと同様、地域経済における中心都市間および中心都市とその周辺との間においても増大し、1780年代以降には郵便馬車輸送mail coachの増大と平行して、よりスピードアップすることになる⁶¹⁾。旅客輸送は商用旅客と行楽用旅客の双方の需要をもったと考えられるが、いずれにせよ商品や財貨の輸送とともに人と情報の移動手段として陸上輸送

57) *Ibid.*, pp.104-5.

58) *Ibid.*, pp.109-110.

59) T.C.Barker & D.Gerhold, *The Rise and Rise of Road Transport, 1700-1990* (London, 1993) pp.52-55.

60) Chartres & Turnbull, *op. cit.*, p.69.

61) J.Chartres, "Road Transport and Economic Growth in the Eighteenth Century" A.Digby, C.Feinstein, & D. Jenkins (eds.) *New Directions in Economic History and Social History* Vol.2 (1992) pp.60-61.

が重要な役割を果たしたものと考えられる。

イギリスの産業革命期における商品の移動、また旅客や情報の移動にとって陸上輸送の果たした役割は決して小さくはない。この交通手段の特性は、河川や運河に比べて迅速で安全なものであるという点にある。嵩ばって重量のある商品には適さないが、より軽量で価値の高い商品についてはきわめて有用であった。18世紀におけるイギリスの道路はターンパイク制の普及によって、限界をもちながらも一定の改善が見られ、スピードや運送量はともに増大していったことは明らかである。同時にターンパイクは主要道にいくつかの断点をもちながらも、全国的な道路網の形成に大きく寄与したと考えられる。

ターンパイクの設立それ自体が多くの中地的利害に従っており、資金の調達も主として地域内で行われた点にも示されるように、道路交通も運河と同様に第一義的には地域経済の地域内における凝集性を高める方向をもった可能性がある⁶²⁾。もとより、ターンパイクへの出資者は多様であって、教区による道路維持の通過交通への転化という側面から見れば、局地的な交通需要に基づくもののみとはいえない。また、港湾都市との接続あるいは運河の培養線としての道路の役割も無視できない。こうした役割は地域内というよりも地域間の交通の担い手としての意味をもつものといえよう。したがって、相対的に自立した地域経済—孤立したものでは決してない—の構造を示すものとして、道路交通の具体的な姿を検討する必要があるのである。

6. おわりに

地域経済の観点から見れば、19世紀初頭に至る産業革命期はなお統一的な国民経済が形成されていたとはいいがたい状況であった。その点では、国民経済の成立を前提とするマクロ的集計量に基礎をおく経済成長率の算定に限界があることは明白であろう。だが、その一方でこの段階における地域経済が全く孤立分散し、独立した経済単位をなしていたとも言えない。確かに地獄的な分散性を見せながらも、そうした地域経済は相互に複雑に絡み合っていたのである。同時に地域経済の内部においても、地域は独自の分業編成を形成していた。こうした地域経済相互の結びつきや地域内的な編成を支えていたものは交通手段の発達であり、そのなかでも道路交通の持つ意味は決して小さいものではなかった。

交通手段の発達において、運送量は運送コストの面から見て、水運の優位性は明らかである。これまでの研究史はこの点から河川改修などによる河川舟運の発達、さらにその延長として運河の建設を見てきたのである。運河建設と産業革命期の同時的な進行はまさに、産業革命期の交通手段と

62) M. Freeman, "The Industrial Revolution and the Regional Geography of England" *Transactions of the Institute of British Geographers* No.9, (1984) p.508.

して運河に焦点を当てさせることになったのである。だが、最近の研究はこの点にかなりの疑問を投げかけている。運河が計画されてから実際に運用されるまでにはかなりの時間を要したのであり、産業革命期の主要な交通手段として運河を過大に評価することはできないのである。運河の規格や運送距離などの点から運河のもつ地域的な性格がむしろ明瞭になってきたように思われる。

これに対して、道路交通の役割はむしろ高く評価されるようになってきているように思われる。確かにコスト的な面から見れば、水運と比べ道路交通の劣位は明らかである。だが、ターンパイク制の発達などとともに、迅速性や安全性と言った道路交通のもつ特質がこのような劣位を跳ね返し、陸上輸送の輸送量はとくにロンドンを中心に18世紀を通じて全体として拡大している。その意味で、陸上輸送は産業革命期の国内商品流通の重要な担い手と考えることができる。

しかし、全国的な陸上輸送の動向と地域経済のなかで陸上輸送がどのような役割を果たしたかということとは必ずしも同一ではない。本稿では道路交通のもつ地域的な性格は示唆されるにとどまり、地域経済内のあるいは地域経済間の構造と陸上輸送との関係には十分な検討を加えることはできなかった。今後、各地域の中核都市における陸上輸送の状況を検討することによって、地域経済の姿を具体的に明らかにする必要があるように思われる。これらの課題については、別稿をもって行うことにしたい。