

Ⅲ 紹介 Ⅲ

梶本元信『南ウェールズ交通史研究』

澤 喜 司 郎

(I)

本書は、18世紀後半のエネルギー革命に伴うイギリスの工業化と交通の発展が、南ウェールズ・カーディフ及びその背後地の運河、鉄道、港湾、海運にどのような影響をもたらしたかについて論じたものである。

本書の特徴は、その表題から明らかなように「南ウェールズは、製鉄業は別して、わが国のイギリス経済史研究でほとんど無視されてきた地域であり、ましてやこの地域の交通史研究はわが国ではほとんど行われてこなかった」(297頁)ため、その意味でこの分野の研究に一石を投じたものであることと、「南ウェールズの地域交通の歴史を、とくに石炭輸送に焦点を当てることによって、一つの交通機関に限定せず、異なる交通機関による輸送の相互関連性をできるだけ有機的に捉えようとした」(同上)ことである。

これまでのわが国における交通史研究では、例えば鉄道史や海運史というように一つの交通機関について考察することが多く、異なる交通機関による輸送の相互関連性についての史的研究はあまり行われていなかったことから、著者のこの試みは大いに評価されるものといえる。

本書の章構成は、

- 第1章 エネルギー革命と輸送の発展
- 第2章 南ウェールズ経済の盛衰—概論—
- 第3章 鉄道時代前夜東グラモーガン地方の交通発展—グラモーガンシャー運河を中心として—
- 第4章 タフ・ヴェール鉄道と沿線の産業発展
- 第5章 ドッグ・システムの形成と発展
- 第6章 南ウェールズ石炭輸出とイギリス海運業の発展
- 第7章 カーディフ海運業の発展
- 第8章 戦間期における船舶エネルギー革命と南ウェールズ炭

第9章 両大戦間時代のカーディフ海運業

第10章 結論

であり、以下本稿では各章の内容を簡単に紹介し、最後に簡単なコメントを述べることにしたい。

(II)

第1章では、イギリスの工業化と運河、鉄道、港湾、海運という交通機関や施設の発展が畜力や自然エネルギーから化石エネルギーへの転換つまりエネルギー革命と密接に関係していたことを通史的に明らかにし、例えば運河についてはその多くが石炭を中心とする鉱物の大量輸送を目的として建設され、運河が地域の工業化にとくに大きく貢献したのが南ウェールズ、ランカシャー、ミッドランド、スコットランド等の地域であったとし、鉄道についてはそれが南ウェールズの製鉄業に与えた影響は全国平均よりも大きかったとしている。

第2章では、南ウェールズ経済を①製鉄業の時代(18世紀後半～1840年代)、②製鉄業から炭鉱業への移行期(1840年代～1870年代)、③炭鉱業の黄金時代(1870年代～第1次世界大戦)に分け、製鉄業の時代についてはコークスを燃料とする近代的製鉄業は18世紀の後半から急速に発展し、南ウェールズの地理的条件は製鉄業の発展に最適で、イギリス最大の製鉄地域となり、イギリスの銑鉄生産全体に占める割合は40%に達したという。製鉄業から炭鉱業への移行期については、南ウェールズではリース料の値上げによる利潤の圧迫、地元鉄鉱石の枯渇に伴う遠隔地からの鉄鉱石輸送によるコストの増加と競争力の低下、棒鉄や鉄道用レールへの過度の依存、造船業や機械工業という完成品工業の未発展等によって製鉄業は一般に衰退したとし、炭鉱業の黄金時代については製鉄業に代わって南ウェールズの中心産業になったのが炭鉱業で、それはこれまで製鉄業を中心とする地方産業の補助産業の地位に甘んじていたが、国内や海外からの販売用石炭需要とりわけスチーム炭に対する需要の拡大によって独立産業として自立することになったという。

第3章では、南ウェールズの主要運河はいずれも1790年代の「運河狂時代」に内陸の鉱工業地帯と港を結合するために建設されたが、その中で最も早く建設され、最も重要な役割を演じたグラモーガンシャー運河とその支線のアバーデア運河、およびそれらの運河と連絡する ترامロードの建設を中心に東グラモーガン地方の交通の発展について論究し、「ここで想起すべき点は、たいていの場合、運河だけで輸送を完結することはほとんど不可能であったことである。南ウェールズの多くの製

鉄所や炭鉱はトラムロードによって運河に連絡されていた。…こうした運河やトラムロード、さらには港湾建設なくしては工業化初期の南ウェールズの経済発展はあり得なかった」(51-2頁)が、「1820-30年代における東グラモーガン地方の産業発展、とりわけ炭鉱開発に伴う石炭輸送の増加は、一方では運河収入に貢献するものではあったが、反面ではその維持費の増大をもたらし、ひいては運河自身の水路やカーディフ港渋滞の原因となった」(86頁)としている。

第4章では、南ウェールズで本格的鉄道時代が開始されたのは1830年代後半以降で、その嚆矢とするタフ・ヴェール鉄道の建設とその拡張とりわけアバーデアやロンザ渓谷への拡張が南ウェールズの経済発展にどのように貢献したかについて論究している。その中で、タフ・ヴェール鉄道はグラモーガンシャー運河やペニダレン・トラムロードがマーサー周辺の製鉄業や炭鉱業の急速な発展に伴う輸送需要の増加に十分応えられなくなったために建設され、それをイギリス有数の繁栄した鉄道に変えたのが実質的子会社(長期リース)であるアバーデア鉄道と、タフ・ヴェール鉄道のロンザ支線の開通に伴う渓谷地帯の炭鉱開発と石炭輸送の急増であったという。そして、常に高配当が維持されてきたが、株主の利益を優先させる方針の下で株主と荷主の利益が乖離し、カーディフ港の渋滞など荷主の不満がビュート・ドッグへの不満と相まってバリー・ドッグ鉄道建設の大きな動機となったとしている。

第5章では、カーディフでのドッグ建設が南ウェールズのいかなる港よりも早く、しかも大規模に行われたことが同港発展の重要な要因となったとし、そのドッグ建設について論究している。そして、カーディフにおけるドッグ建設は第2代ビュート侯によって実行されたが、その利害と内陸鉱工業者の利害は必ずしも一致せず、そのことがペナース・ドッグ、さらにはバリー・ドッグ建設の動機となり、とりわけバリー・ドッグ鉄道会社の設立は「一方ではロンザやアバーデア渓谷を中心とする、南ウェールズ炭鉱業の発展や、蒸気船の発展に伴う船舶の大型化に対して、既存のドッグが十分対応できなくなっていたことにあるが、同時にこの会社の設立は、南ウェールズ炭鉱業の発展と、それに伴って成長した炭鉱企業家による既存のビュート・ドッグ、およびTVR(タフ・ヴェール鉄道・筆者加筆)のヘゲモニーへの挑戦という性格をもっていた」(169-70頁)が、「全体としてみれば、新ドッグの開設は従来の輸送のボトルネックを解消し、南ウェールズ炭鉱業の発展に大きく寄与した」(170頁)としている。

(III)

第6章では、南ウェールズ炭の輸出とイギリス海運業の発展について論究し、19世紀の第4四半期から第1次世界大戦にかけて「石炭輸出の中心地となったのが南ウェールズ、とりわけカーディフ(近郊のペナースやバリーを含む)で…主要輸出市場は、他の輸出地域と同様にヨーロッパであり、工業用、鉄道用、および家庭用燃料需要に応えるものであったが、これと並んで南ウェールズ炭は蒸気船の燃料として最適であったため、世界各地の給炭基地へ大量に輸出され」(199頁)、このイギリス石炭輸出の飛躍的増大はこの国の海運業発展と不可分の関係にあり、「当時の海運業者、とりわけ不定期船業者にとって、石炭は欠くことのできない輸出貨物であり、大量の石炭輸出なしに当時の海運業の発展は考えられなかった」(同上)としている。つまり「蒸気船の技術的改良に伴うイギリス海運業の発展は…蒸気船自身の給炭の必要性を生み出し」(190頁)、その必要性は「多くの不定期船会社に活躍の機会を与えたが、こうした蒸気船の燃料としての石炭需要の増加は、ひいては南ウェールズ炭鉱業の発展の重要な刺激要因となった」(195頁)という。

第7章では、「19世紀半ばまでのカーディフ海運業の規模はきわめて小さく、ブリistolやスウォンジーの後塵を拝していた。しかしその後の後背地域における炭鉱開発の進展と相まって、カーディフ港のドッグ建設も急ピッチで進められ、やがてカーディフ港はリヴァプールやロンドンに次ぐほどの大貿易港に発展し、外国向けの出港トン数では両港を凌駕するほどの勢いを示したのである。こうした貿易の発展がこの港の海運業発展の根本条件であったことには疑問の余地はない」(231頁)とした上で、「この港の貿易の性格上、カーディフ海運業者はいずれも不定期船業者で」、その多くは既存企業の高配当に刺激されて設立された小規模な新興企業であり、船舶1隻を1企業として登録するシングル・シップ・カンパニーという形態をとり、「この組織形態は中堅以上の企業によっても採用されたが、とりわけ資金力の乏しい弱小船主が好んで採用した形態であった」(同上)としている。

第8章では、「南ウェールズ炭の最大の市場の1つは蒸気船の燃料用石炭需要であったが、第1次世界大戦前後の時期に生じた船用機関のエネルギー革命、すなわち石炭焼き船から石油焼き船への転換は南ウェールズの炭鉱業者にとって最大の打撃」(237頁)となり、このような未曾有の不況に直面してこの地域の炭鉱業者をはじめとする石炭取引関係者がとった一つの対応としての「バック・トゥ・コール」運動について考察し、「この運動は決して前向きに対応といえるものではなかった」

(259頁)と評価するとともに、「石炭焼き商船の技術革新への取り組み…は海事関係者にとっても炭鉱業関係者にとっても利害が一致した。…ただ、そうした妥協的で短期的利益の追求が長期的に見て正しい方向であったかどうかは大いに問題であったことも確かである」(同上)としている。

第9章では、両大戦間期のカーディフ海運業について論究し、「第1次世界大戦後における南ウェールズの石炭輸出の低下は、多くの産業に影響を与えたが、カーディフ海運業もその一つであった。というのは南ウェールズ、とりわけカーディフ海運業者の大半が不定期船業者であり、石炭輸出がその繁栄の基盤をなしていたからで」(263頁)、また「定期船が機会あるごとに穀物、砂糖、トウモロコシなどのバラ積み貨物貿易に進出したことも苦難の要因であった」(267-8頁)としている。さらに、この時期にはイギリス海運業者全体としてみてもモーター船の採用で遅れをとっていたが、「とりわけカーディフ海運業の新技术採用の遅れはなによりもこの地域の海運業者が不況の打撃を最も強く受けた不定期船業に基礎をおいていたこと、さらに大抵のカーディフ船主が家族経営に基礎を置く小規模経営であり、新技术採用の為の資金が不足していたことが、その主たる要因であったと思われる」(271頁)という。

第10章の結論では、各章で明らかにされた点をまとめた上で、「近年におけるインターネットの普及や企業の多国籍化、あるいはヨーロッパを中心とする地域統合の進展の中で、国際経済の中に占める国家の相対的役割が徐々に低下し、地域経済の歴史を国際経済とのかかわりの中で捉えようとする研究が重要性を持つようになっていく」とし、「南ウェールズは、全盛時代の19世紀から第1次世界大戦にかけて、イギリス国内ばかりでなく、国際経済の中でもきわめて重要な地位を占めていたことを強調しておく必要がある。そしてその発展の基盤をなしていたのが鉄と石炭であった。…18世紀後半から19世紀にかけて、イギリスの工業化の中心をなしていたのは、自然や動物エネルギーから石炭へのエネルギー革命であり、パックス・ブリタニカの基礎をなしたのはまさしく鉄と石炭に他ならなかった。そして…南ウェールズの工業化は鉄と石炭を基礎とするイギリス工業化をきわめて鮮明に表すものであり、少なくとも両大戦間時代までは、その経済的運命をそれらの産業とともにしたのである」(297-8頁)と結んでいる。

(IV)

以上、各章の内容を簡単に紹介したが、本書は全編を通して豊富な一次資料と多くの研究を丁寧サーベイし、明確な問題設定のもとでまとめられた南ウェールズ

とりわけカーディフの地域経済に関する第一級の研究書といえ、また各編の初出から明らかなように著者のこれまでの諸研究の一つの集大成という意味も持つ。

ここで、気づきを一つだけ記しておく。それは、カーディフ海運業に関する分析で、著者は「登録船舶トン数の記録は必ずしもある港の海運業の実態を忠実に表すものではない…。ある海運業者がロンドンで船舶を登録したとしても必ずしもその海運業者の主要な活動がロンドンで行われていたことにはならない」(268頁)としながらも、第7章と第9章においてカーディフで船舶を登録している海運業者の分析を行っているが、その理由が地域経済との関連でいまひとつ明確になっていないように思えることである。運河、鉄道、港湾はそのサービスの生産・消費が当該地で行われるため地域経済の分析対象となるが、海運とくに不定期船の場合にはそのサービスの生産・消費が当該地で行われなため、その意味で分析対象となるとは限らない。そのため、海運あるいは海運業を分析対象とする場合には、本書では南ウェールズ炭の輸出をカーディフ船に依らなければならない理由(それが地域経済とのかかわり)を明確にしておく必要があったと思われる。

また、この海運に関連して第7章のむすびで「その傭船市場もほぼ完全競争市場に近く、海運会社の浮沈もきわめて激しかった」(231頁)としているが、本論では傭船市場に関する記述はなく、またシングル・シップ・カンパニーという形態をとる「弱小船主の乱立は船舶過剰をもたらし、不安定要因を増幅した」(同上)とあるが、本論では船腹需給に関する分析もないため、これらについての説明が欲しいように思われる。

以上、簡単なコメントをしたが、これによって本書の価値が下がるというのではなく、大学生をはじめ多くの人々にぜひ一読を薦めたい書物の一冊である。

最後に、筆者は本書を著者より謹呈されたが、筆者が浅学非才なために本稿において本書の全体を的確に紹介できず、また筆者の誤読の可能性もあり、この点については著者のご海容をお願いする次第である。

(日本経済評論社, 1999年, 310+3頁, 3,200円+税)