

リース港の広域化問題と小規模鉄道の建設

——スコットランドに於ける鉄道建設の一つの例証——

小 林 照 夫

(関東学院大学)

目 次

1. 問題の所在
2. リース港とエディンバラ・ダルキース鉄道
3. リース港の隣接港湾
4. E. L. N 鉄道と E. L. G 鉄道
5. 結語

1. 問題の所在

スコットランドに於ける産業社会の展開は、多くの先進諸国に於いてそうであったように、産業革命に始まる工業化政策と都市化政策を通してであった。英国中央政府ウェストミンスター (Westminster) の工業化政策と都市化政策の積極的な働きかけは、1707年の併合後もイングランドとスコットランドの間にはそれ以前と同じ状態のままの宿敵としての民族感情の縛れがあったので、両者間の経済的格差を是正し、少しでもその縛れを解きほぐすべき意味をもっていた。その意味からも、ジョージ三世 (George III) 時代からビクトリア (Victoria) 時代の諸政策には、目を見張るものがあった。特に、スコットランドに於いては、セントラル (Central)、ロージアン (Lothian) 地域の石炭、鉄鉱石の資源開発、エディンバラ (Edinburgh) の港であり、スコットランドの重要な外国貿易港リース (Leith) の改修築と、それに伴う国民的市場圏の形成、その国民的市場圏の形成と確立に大きく寄与した鉄道の敷設、等をあげることができる。

リース港と関連したものとしては、1826年5月に鉄道の敷設認可を受け

たエディンバラ・ダルキース鉄道 (Edinburgh and Dalkeith Railway) があり、この鉄道の建設は、エディンバラやリース市民の石炭入手の安定化をはかるための石炭資源地の開発にあったし、1836年8月に建設の認可を受けたエディンバラ・リース・ニューヘイブズン鉄道 (Edinburgh, Leith and Newhaven Railway) は、低湖 (Low Tide) に悩むリース港の実情を打破すべき港湾の広域化に先鞭をつけるものであった。また、1842年8月に鉄道の敷設をみたエディンバラ・リース・グラントン鉄道 (Edinburgh, Leith and Granton Railway) は、リース港を中心とした港湾の広域化の整備と、エディンバラ、リースの産業都市への転換をはかるべき港湾機能の一層の拡大化に寄与した。

このような歴史的経緯を通して、スコットランドに於ける主要な外国貿易港が産業社会の展開とともに、その港湾機能の様相をかえていかざるをえなかった。リース港のこのような歴史的現実を目を向けながら、鉄道の敷設に伴い港湾の広域化が実現したその過程を考えたい。それは産業社会の展開に伴い低潮に悩むスコットランドの港の新しい対応の一つの例証だからである。

2. リース港とエディンバラ・ダルキース鉄道

エディンバラを中心とした最初の小規模鉄道の歴史を、エディンバラ・ダルキース鉄道のそれに求めることが出来る。この鉄道の計画は、R. スティーブンソン (Robert Stevenson) がブクルー・クイーンズベリーの W. フランシス公 (Walter Francis Buccleuch & Queensberry; 以下ブクルー・クイーンズベリー公と称する) から調査依頼を受け、鉄道建設に伴う調査報告書をまとめた時に始まる。それは1818年12月であった。この調査の目的は、エディンバラとミッドロージアン (Midlothian) の石炭、建築用石材、石炭の資源地を鉄道で結びつけるための経済的効果の測定にあった。

エディンバラ・ダルキース鉄道の建設は、ユニオン運河 (Union Canal) の建設と同様に、エディンバラ市民の「産業革命」への新しい対応として、その歴史的意義を求めることができるが、将来的展望を含めた経済的効果については、鉄道に寄せる期待の方が遥かに大きかった。なぜなら、当時のエデ

インバラは、なにぶん、消費都市の色彩が強かったので、そこでは、資源地や生産地との結合、そことの迅速な物流が何よりも望まれたからである。石炭を例にとっても、ミッドロージャンの炭田が開発された時、資源地とエディンバラまでの道路事情が悪く、ザックに石炭を入れて運ぶか、馬にかつがせて運ぶかのいずれかであった。こうしたエディンバラへの石炭輸送の非経済性が、エディンバラ周辺の鉄道建設に拍車をかけさせた。

リースやエディンバラ市民の石炭や建築用資材の資源地として考えられたダルキースは、1791年に4,366人、1801年には3,906人、1811年には4,709人、1821年には5,169人、1831年には5,586人の人口を数えた。⁽¹⁾人口からみても、当時のスコットランドとしてはそれほど小さな町ではなかった。

このようなダルキース鉄道のような小規模鉄道の建設について考えると、一般的にいえることは、「産業革命」の進展に伴う新しい対応の中での局地市場圏の再編成と整備に結びついた点である。そして、ここでの小規模鉄道の建設への働きかけは、迅速な物流、安定した輸送体系の確立と結びつき、道路から鉄道へ、運河から鉄道へといった転換をうながす鉄道輸送の優位性を前提にするものであった。しかし、エディンバラを中心としたダルキース鉄道の場合は、道路から鉄道へ、運河から鉄道へといった、その鉄道の経済的効果を狙いながらも、単に局地市場圏の形成を目論むものだけでなく、主としてこれまで、エディンバラの商業活動がエディンバラの港リースとの関係の中で営まれていたので、鉄道の支線をリースまで延長させることによって、既存の港を媒介とした経済的活動の場を一層拡大せしめようとする狙も、そこにはあった。

1829年6月4日付のエディンバラ・ダルキース線に関する第二の法令⁽²⁾と1834年6月27日付の第三の法令⁽³⁾に、リース線の敷設と、リース港内への延長工事に関する規程が盛り込まれた。これらの法令制定の目的は、条項にもあるように、炭田、穀倉地帯とリース港を鉄道によって結びつけることによって、市民の経済的効用を喚起することであった。特に、第二の法令では物流基地としてのリース港の位置づけを前提にしたかのように、これまでの

リース港条令にみられた、「鉄道が港湾の拡張の支障になってはならない」、といった条項が、部分的にせよ、拡大解釈しうるような条項にとって代った。それはリース港の商業活動が活発になり、蒸気船や大型船舶時代の到来によって港湾機能が麻痺し、リース港の拡張が必要になったとき、市長や市行政官が鉄道路線を移動することを鉄道所有者に勧告しうる権限が規定されたからである。つまり、この条項では、逆にいえば、港内への鉄道建設が前提になっていた。さらに第三の法令では、港内への鉄道の延長が実現すれば、迅速かつ能率的な船積み、陸揚げが可能になるとして、その必要性が説かれている。そして、ダルキース本線を含めて、この支線の敷設によって、エディンバラ、リース、ダルキースの経済的結合に基づく新経済圏の形成が、より具体的なかたちで提起されたことは事実である。

ところが、蒸気船や大型船舶がリース港に自由に出・入するためには、一定の深水を確保するために、港内の浚渫が必要になった。リース港がエディンバラやリースの市民の経済的活動の場として、さらに、エディンバラ・ダルキース鉄道の建設によって約束されたダルキースを中心とした背後地との関係の中で港湾機能の回復をはかることが、これまで以上に必要になった。というのは、船積や陸揚げの必要上入港しなければならなかった、リース港に船籍を置くクライトン (Crichton) 会社のロイヤル・ウィリアム (The Royal William) 蒸気船の場合を例にとってもわかるように、低潮のために入港に際して船が浅瀬に乗上げてしまうので、どんな天候の時でも、荷の船積や陸揚げ、乗客の乗船や下船に際して、ボートを用いなければならなかった。そのため、他港に比べ経費がかかり、常に危険が伴い、大都市エディンバラや炭田、穀倉地を有するダルキースを背後地に持ちながらその経済的効果を十分に発揮できないでいた。

このような事情もあって、リース港の改修築工事が問題になった。しかし、大型船舶、蒸気船が自由に港内に入るためには、40万ポンドの改修築工事費がかかった。この見積額は、リースに隣接しているトリニティー (Trinity) の25万ポンド、グラントン (Granton) の26.8万ポンドに比べると、かなりの額にのぼった。そのため、エディンバラの港の新しい位置づけとして、隣接

港湾の開発が叫ばれた。

- 注 (1) Dalkeith は元来農業地帯で、農耕と牧畜が盛んであったが、Midlothian の東部および南東部の石炭、石灰、砂岩の資源地は、早くから開発されていた。そして、Bald の“Account of the Coaltrade”によると、水車や風車に代って、炭田の水の汲み出しに最初のスチーム・エンジンがEdmonston家によって取り付けられたのが、1727年頃であったと R. Stevenson が書いていることからみて、そこでの作業技術の水準も高かったように思われる。
- (2) “An Act to enable the Edinburgh and Dalkeith Railway Company to raise a further sum of money to make a Branch from the said Railway to Leith, and for other purpose relating thereto”
- (3) “An Act to enable the Edinburgh and Dalkeith Railway from the said Railway to the Town of Dalkeith to extend the Leith Branch of the said Railway, and for other Purposes relating thereto”

3. リースの隣接港湾

エディンバラやリースの市民の間では、リース港の改修築による港湾機能の回復を願うものと、エディンバラ周辺の港湾開発を願うものとに分かれた。そのため、エディンバラ市とリースでは、リース港の港湾改修築工事に力を入れるとともに、他方ではリース港に隣接したニューヘイブンやグラントン諸港との結合を求めた。⁽¹⁾

ニューヘイブンは昔からの漁村であった。最初ここに住みついた漁民は、オランダからやって来たのではないかといわれている。⁽²⁾ ニューヘイブンについてははっきりいえるようになるのは、15世紀頃からである。ちょうどその頃、ニューヘイブンに礼拝堂が建てられた。ニューヘイブンが発展の兆をみせるのは1506年からであり、それはジェームズ4世 (James IV) がこの当時最大の船舶、巨大な木製軍艦グレート・マイケル (the Great Michael) を建造するために造船所をつくってからである。⁽³⁾ そして、「産業革命」期に入り、蒸気船や大型船舶がフォース湾 (Firth of

Forth)を航行するようになると、リースに比べて海底が深いニューヘイブ
ンが定期船の寄行港として着目され始めた。

ニューヘイブンからさらに西へ行くと、ブクルー・クイーンズベリー公の所有
内につくられたグラントン港がある。この港はブクルー・クイーンズベリー公
によって築港され、私的港湾の色彩が強かったが、1838年6月開港後、フ
ォース港の重要なフェリー基地として機能し、スコットランド中央部との物
的流通、人的交流に大きく貢献した。

リースに隣接するこれらの港が、各々の機能を担い始めると、当面、既存
のエディンバラ経済圏とのコミュニケーションが重要な課題になった。そし
て、その最初の具体的措置は、隣接諸港を結ぶ道路網の整備にあった。

産業社会の展開と、新技術の開発に伴い、大型船舶、蒸気船時代を迎える
と、低潮という自然的条件からリース港の機能そのものが麻痺してきたこと
はこれまで述べてきた通りであるが、隣接港湾の開発に伴う道路網の整備は、
大都市エディンバラの都市機能の分散化を可能にし、市街化区域とその周辺
という重層的構造をつくりあげるのに役立った。リースの自然的条件からリ
ース隣接諸港の開発が余儀なくされたが、こうした方向はエディンバラ
リースという旧来からの経済的關係からみると必ずしもよい傾向ではなかつ
た。しかし、結果的にはリース港の港湾機能が麻痺し、リース隣接諸港とエ
ディンバラ、リースが結合したことによって、経済圏の拡大がはかられた。
そして、エディンバラと隣接諸港との関係が密になるに従って、エディンバ
ラ近郊の開発も進み、過密化していたエディンバラそのものの都市機能の分
散化をはかることができ、産業社会の展開を包摂しうるような基盤がここに
できあがった。しかし、何分、道路網が整備され、そこには経済圏の拡大を
はかりうるような基盤が形成されたものの、当時の陸上輸送機関の実情から
みて、そこには制約がみられ、エディンバラと隣接諸港の結合がはかられな
がらも、それはあくまでも局地市場圏内の整備に過ぎなかった。そのため、リース
港を中心としたその隣接諸港湾の広域化した港湾機能を十分なまでに活用さ
せ、国民的市場形成への足掛りをつくるには臨港鉄道の建設をまたなければ
ならなかった。

注 (1) Edinburgh の周辺には、この他に、Portobello, Musselburgh, Fisherrow の港がある。

(2) John Russel, *The Story of Leith*, 1922, p. 233.

(3) Alan Hamilton, *Essential Edinburgh*, 1978, p. 210.

4. E・L・N⁽¹⁾鉄道 と E・L・G⁽²⁾鉄道

臨港線エディンバラ・リース・ニューヘイブン鉄道の建設に伴う申請が、1836 年の春に出された。申請の内容は、エディンバラ市とリース港をニューヘイルブンやトリニティー (Trinity) と鉄道によって結合をはかることであり、低廉で確実に、しかも迅速なコミュニケーションを約束し、多大な公衆の利益に浴することを目的とするものであった。⁽³⁾ この鉄道の建設によって、貨車で輸送される物財から年間 8,000 ポンドの収入と、600,000 人の足を確保することによって生じる年間 7,500 ポンドの収入が見込まれた。そこでは、年間の鉄道を維持するための経費として 5,000 ポンドを計上しても、初年度に資本の 12.5 パーセントに当る 10,500 ポンドの純利益が見込まれている。⁽⁴⁾ また、乗客についても、600,000 人は 1835 年 11 月段階の見込であって、1837 年 1 月には 1,021,632 人と計算がたてられ、この段階では 421,632 人の乗客増が見込まれている。⁽⁵⁾

1836 年の鉄道建設認可の段階で確認されていたエディンバラからリースへ、そしてニューヘイブンからトリニティーに至る鉄道敷設が完了し、法令に謳われた公衆に対する利益と便益がもたらされた段階で、エディンバラ・リース・ニューヘイブン鉄道の一層の経済的効果をあげんがために、支線の延長に関する法令 (“An Act to alter, explain, revive and continue the Powers and Provisions of the Acts relating to the Edinburgh, Leith, and Newhaven Railway, and to make two Branch Railways there from;”) が 1844 年に施行された。

支線の敷設は、既存のエディンバラ・リース・ニューヘイブン鉄道が、グラントンの棧橋と、もう一つは北リースの西ドックとする、二つの支線によ

る延長であった。これら二つの支線に関する法令が制定された段階で、エディンバラ・リース・ニューヘイブン鉄道会社は発展的に解消され、9人の役員を限度とする新会社の設立に伴って、鉄道の名称もエディンバラ・リース・グラントン鉄道と改められた。

グラントンの港は、ブクルー・クイーンズベリー公によって建設された私的港湾の強い港だけに、支線の延長に伴い彼の経済的利害が損なわれないよう、この法令ではグチントン港の建設に伴う法的に裏付けられた条令の再確認がなされ、グラントン港に関する彼の諸権利が確保されている。支線の建設完了期間が3年間と定められていたので、1846年には、(“An Act to amend and enlarge the Powers of the Acts relating to the Edinburgh, Leith and Granton Railway”)が制定され、工事が急がれた。そして、翌年の1847年には新たに支線の建設に伴う法令、(“An Act to enable the Edinburgh, Leith, and Granton Railway Company, to make a Branch Railway to the Upper Drawbridge, in the Town of Leith”)が施行され、アッパー・ドロウブリッジ (Upper Drawbridge) までの延長がはかられた。

この法令にみる輸送料金に関する規定を通して当時の臨港鉄道の実情について考えると、貨物の輸送ばかりでなく乗客の便宜もはかられていた。何故なら、特別列車の利用乗客者を除いて、客車、機関車、輸送に付随した諸料金を含み、一等利用客については3ペンス以下、二等利用客については2ペンス以下、三等利用客については1.5ペンス以下といったように、輸送料金に関する政治的指導がそこでは施されていたからである。また、利用客が車内に持込める手荷物についても、一等乗客については100ポンドまでとされ、二等乗客については60ポンドまでとされ、三等乗客については40ポンドまでと定められていた。そして、このように臨港線の支線に関しても利用者の運賃と手荷物の制限量が規程に盛り込まれたことは、グラントンが新たにファイフ対岸のバーンティールランド (Burntisland) との間のフェリー航行基地としてスコットランド中央部との人的交流をはかるべく位置づけられたことが、その背後では読みとれる。

また、この法令では、物品、物資、動物の輸送に関しても、貨車や無蓋車の利用料を含む輸送料金の指導がはかられている。

石炭、コークス、粉末無煙炭、石材、消し炭、白亜、泥灰土、砂、石灰、粘土、砂利、灰、石灰岩、敷石、れんが、タイル、スレート、建築用資材、各種肥料、ポテト、かぶら等の農産物、鉄、鉛、他の金属、粗鉱物については、1マイル当り1トンにつき2ペンスまで。

他の物財、商品については1マイル1トン当り3ペンスまで。

馬、らば、ろばについては1マイル当り4ペンスまでとし、牛、乳牛、雄牛、畜牛については1マイル当り3ペンスまで。

といったように、輸送対象別価格指導がはかられていた。このような行政指導は、エディンバラ・リース・ニューヘイブン鉄道を発展せしめたかたちで建設されたエディンバラ・リース・グラントン鉄道によるグラントン、トリニティー、ニューヘイブン、リースを結ぶ経済的意味が、エディンバラ、リース経済圏の中でことのほか大きかった。そのため、鉄道会社の独占的輸送価格が設定されることを制限する意味で、料金指導が行なわれたものと解釈できる。つまり、グラントン、ニューヘイブン諸港の改修築によって、バーンティーランドを窓口としたスコットランド中央部経済圏との結合がはかれ、その結果として拡大したエディンバラ、リース経済圏の一層の経済的効果を狙うべき建設された臨港鉄道の経済的意義が、少しでも損なわれないために、鉄道会社の経済的独占が助長されないように、制限を加える意味で、輸送品別料金設定という政治的措置が講じられたものと考えられる。

エディンバラ・リース・グラントン鉄道は、その後、本格的な幹線鉄道時代を迎えるにあたって、その一部はエディンバラ・グラスゴウ鉄道(Edinburgh and Glasgow Railway)に吸収され、他の一部はエディンバラ・ノーザン鉄道(Edinburgh and Northern Railway)と合併し^[6]、本来の意味での臨港鉄道としての役割は終りを告げる。しかし、リース港を中心とした臨港鉄道が、幹線鉄道に合併吸収されたことによって、リース港とその隣接する諸港湾の港湾機能は益々発揮され、エディンバラ、リースの表玄関としての役割に留まることなく、スコットランドの国民経済圏の形成に寄与すべく役割

と機能を果しはじめた。

- 注 (1) 1836 年 8 月に建設認可を受けた Edinburgh, Leith and Newhaven Railwayをいう。
- (2) これはEdinburgh, Leith and Granton Railwayの略称である。
- (3) Patrick Neel, "Considerations regarding the Edinburgh, Leith, and Newhaven Railway addressed to the Commissioners of Improvements; the Inhabitants of the Eastern Divisions of Princes Street and of the Streets under which the Tunnel is proposed to be carried; and to the Shareholders of the Railway Company, " 1837.
- (4) *Ibid.*, p. 3.
- (5) *Ibid.*, p. 3.
- (6) The Edinburgh and Northern Railway Company の事業を継承する者たちで、新会社 The Edinburgh, Perth and Dundee Railway Company が設立された。この新会社の設立は、Edinburgh and Northern Railway と Edinburgh, Leith and Granton Railway が合併してからである。

5. 結 語

グラントン、ニューヘイブン、トリニティーの改修築によってリースを中心に広域化した港湾が、エディンバラ・リース・ニューヘイブン、さらには、エディンバラ・リース・グラントン鉄道の相つぐ建設によって、港湾の有機的関連がはかられたと同時に、その有機的関連から、道路が果す経済的役割とは比較にならない程のエディンバラ経済圏の一層の拡大がはかられた。こう考えると、港湾の広域化を実質的なものにした鉄道の建設は、エディンバラ経済圏の拡大に大きな力になったし、それは、また、これまでグラスゴウとの関係の中で位置づけられていたエディンバラ経済圏そのものをスコットランド中央部とも結びつけるのに役立った。

その意味でも、この臨港鉄道はリース港の港湾の広域化を実現させ、エディンバラ、リース経済圏を拡大せしめたものとしてその経済的意義を評価することができる。そして、また、エディンバラ行政区内にみた港湾の広域化

を実現させ、エディンバラ、リース経済圏を拡大せしめたものとしてその経済的意義を評価することができる。そして、また、エディンバラ行政区内にみた港湾の広域化構想は、リース港の改修築工事の背景と相対するかたちで展開したその歴史の中に、既存の経済圏とは経済的利害を異にする新しい運動の高まりと、それを指導した既存経済圏外の有力な市民との新しい経済的抗争という舞台を通して、「産業革命」の進展に伴うエディンバラ行政区内民の対応の歴史的一面をみることができる。

〔付 記〕

紙面の都合上、エディンバラ経済圏内にみるリース港を中心とした港湾の広域化問題について詳細な論述を試みることができず、むしろ全体を学会報告のための問題提起に留めた。そこで、詳細については拙書『スコットランド産業革命の展開 — エディンバラ経済圏を中心に』（八千代出版）を参照していただければ幸いである。