

19世紀中葉期イギリスにおける鉄道会社の 地域開発と近代都市の形成

— Barrow-in-Furness の場合 —

阿知羅隆雄
(平成2年5月17日受理)

Regional Development by Railway Company and Building of Victorian City in the Mid-Nineteenth Century in England:

Case of Barrow-in-Furness

by Takao ACHIRA

This paper is composed of: 1 the appearance of the town building plan by the Furness Railway Co., 2 the development of the plan, in which the sites of the factories and houses were arranged, and the docks were excavated by the company, 3 the relation between the regional development and the railway management.

はじめに

「Barrow-in-Furness は、昨日までは見すばらしい漁村であったが、今日では人口3万の自治都市である。商工業の中心地がどのように発展するかということに関心を抱く人であれば誰でもこの町に興味を持つだろう。アメリカの都市を除けば、およそ10年間に人口が6倍にも膨れあがった都市をわれわれは知らない。しかし、この稀有なことが1861年から1871年のバロウでは生じた。急成長をとげた都市を形容するのに、しばしば『マッシュルーム』という言葉が使われるが、バロウにはこの言葉はあてはまらない。というのは、その規模拡大や人口増加が確実で牢固としたものであったからである。それは、短命なものでも一時的なものでもなく、無尽蔵の資源によって育まれた多種多様な産業諸企業の産物であったからにはほかならない。そのことは、ただひとつの産業部門のみに奉仕する都市の場合にはおうおうにして生じる危険な反動を必ずや阻止するだろう。」¹⁾

これは、10数年という僅かな期間に、辺鄙な漁村から、製鉄業都市シェフィールドと国際貿易都市リヴァプールの両機能を合せもつ近代都市に発展したランカシア最北端の都市 Barrow-in-Furness の「台頭と進歩」について、同時代紙 Barrow, Furness, and North-Western Daily Times の編集者が記した書物の冒頭部分である²⁾。ここに見られる「進歩」への憧憬とバラ色

の未来への確信に、われわれは、イギリスの工業的繁栄がその絶頂に達したビクトリア中期のひとびとを捕えて離さなかった、あの自由貿易——農業的世界の大工業中心地イギリスの「まわりをまわる穀物と綿花を生産する衛星の数が、絶えず増大していく、という」³⁾——神話と同質の響きを見出すことができよう。

近代都市 Barrow-in-Furness は、このような時代に全く新しく生み出された都市であり、「正真証銘のビクトリア期の特徴」⁴⁾を備える都市として注目されている。とりわけ鉄道建設が都市の形成やその発展に重要な役割を果たしたという点にビクトリアン・シティ Victorian City の一つの特徴があったとすれば、近代都市 Barrow-in-Furness は、典型的なビクトリアン・シティであった⁵⁾。

また、この都市の形成と発展は、ビクトリア中期における大土地所有貴族の工業化・都市化への関与という点でも興味ある史実を提供している。これについては、さしあたり次のことを指摘するだけでよいだろう。1867年に Barrow-in-Furness は自治権を獲得しているが、その行政域の大半の土地が、周辺地域に豊富に賦存する鉄鉱石資源を独占的に所有し、鉄道をも支配する、イギリスでも屈指の二人の伝統的大土地所有貴族、デーブンシア公とバックルー公によって所有されていたということ、特にデーブンシア公の所有規模はその3分の1強にも達するものであったということが、それである⁶⁾。

従来、わが国の経済史学においてビクトリアン・シティの形成やそれへの大土地所有貴族による関与の問題についての研究はほとんど未開拓であった。近代都市 Barrow-in-Furness の形成と発展は、さきに述べたように、19世紀イギリス史におけるこれらの問題を考察するのに好個の事例を提供するものである。

ところで、近代都市 Barrow-in-Furness は、どのようにして生まれ、発展したのであろうか。同時代人は、地下鉱物資源、鉄道、工業都市の形成の三者の構造的な関連のうち近代都市バロウの生成と発展を掴み、「豊富な鉱物地域が原因であり、鉄道はその作用因であり、その成果が重要な製造工業都市であった」⁷⁾としている。これは、三者の素材的関連に関する限り、近代都市バロウの生成・発展についての事実適合的な説明であり、われわれも分析視角の一つとして共有することができる。

すでに、われわれはこれらのモーメントの一つをなす鉄道建設と鉱山業との関連については考察した。いまいちどそれを要約して示せばおよそ次のように整理することができよう。第1に、この地域の鉄道は、イギリス産業革命の進展によって鉄鉱石資源に対する新たな関心が生み出されたもとの、この地域の鉄鉱石資源を開発する手段として建設されたこと、第2に、それは、従来の鉄鉱石輸送手段を変革することによって鉄鉱石生産の未曾有の拡大をもたらしたこと、しかし第3に、この鉄道は、さきの二人の貴族の家産管理＝所領経営の延長線上の利害によって建設された、いわばかれらの「私有財産鉄道 proprietary railway」ともいうべきものであったこと、第4にそれゆえ、それは、二つの経路でこの地域の「富」をかれらのもとに

集中する手段として機能したこと、がそれである⁸⁾。

これまでの考察では、主として域内輸送手段の変革の側面から鉱山業と鉄道建設の関連を問題にしてきたが、本稿では、地域間鉄道としての鉄道発展と地域経済の変貌という視角から、近代都市バロウの形成を、地域開発(=「富の源泉」の開発)の側面から取りあげ、その開発主体である鉄道会社の役割とそれを貫く土地所有の利害を明らかにする。

- 1) Francis Leach, *Barrow-in-Furness, Its Rise and Progress*, 1872, p. 1. 本書はバロウの歴史と現状の二つ部分から構成され、後者は72年当時のバロウの産業や港湾などの詳しい記録となっている。
- 2) Francis Leach, B. A. は、彼の前任者である Joseph Richardson によって地域史編纂の助手として Barrow-in-Furness に招かれた人物であり、編集者としての彼は、「主要な産業家グループのための宣伝者」(J. D. Mashall, *Furness and Industrial Revolution*, 1958, p. 349)であったといわれている。彼の書物は、この点を踏まえ批判的に取り扱わなければならないことはいうまでもない。
- 3) F. エンゲルス『イギリスにおける労働者階級の状態』の1892年ドイツ語版への序言『マル・エン全集』第2巻、672ページ。
- 4) Asa Briggs, *Victorian Cities*, 1962, p. 29. ビクトリアン・シティに関する社会経済史研究として、他に、John Kellat, *Railways and Victorian Cities*, 1979 などがある。イギリスの社会経済史学会においてはようやく近代都市形成に関する史的研究が相次いで発表されつつあるが、わが国ではこの分野の研究はほとんど未開拓である。このような研究史の状況については、渡辺俊一「都市計画史」角山・速水編講座『西洋経済史』V, 1979年を参照。
- 5) Briggs は、都市形成における鉄道の役割という点でバロウとほぼ同じような経路を辿った都市としては、Middlesbrough, Crewe を挙げている (do., op. cit., p. 29)。これに対し J. Kellat はやや異なった整理をしている。かれは、都市形成と鉄道建設の両者の関係という視点からビクトリアン・シティを、①ほとんど専ら鉄道によって生み出された都市、言葉の厳密な意味で鉄道都市 railway town, ②鉄道がその形成に決定的な役割を果たしながらも、「それ自身強固な自立的な経済的基礎をもつ」都市、③鉄道の出現以前にすでに発達しており、むしろその出現の前提となった都市の三類型に分類し、第1類型には Crewe, Swindon, Wolverton, Redhill, 第2類型には, Middlesbrough, Crlisle, Derby, 第3類型には London, Birmingham, Manchester, Grasgow, Liverpool などが属すとしている。この分類ではバロウは第2類型に入る (do., op. cit., pp. 2-4)。
- 6) Barrow-in Furness の総面積7,570 エーカーに対しデーブンスシア公の所有面積は2,900 エーカーである。この都市の概要についてはさしあたり、William Farrer & J. Brownbill (ed), *The Victoria History of the County of Lancaster*, Vol. VIII, pp. 305-7, 314 を参照。また、大土地所有貴族とビクトリアン・シティとの関係については、さしあたり David Cannadine, *Lords and Landlords: the Aristocracy and the Towns 1774-1967*, 1980 を参照。
- 7) Joseph Fisher, *Popular History of Barrow-in-Furness*, 1891, p. 83. この著者は、鉄道開通時には鉄鉱石商人で、後に海運業者となったこの地域の有力者の一人 James Fisher の息子である。先の F. Leach の書物がこの都市の繁栄の頂点ともいべき時期の書物であったとすれば、本書は、バロウの都市がいわゆる「大不況期」のさなかで苦渋に喘いでいる時期に書かれたものである。その基調は F. Leach のものとは好対照をなす。
- 8) 拙稿「19世紀前半期イギリスのファーニスにおける土地寡頭制と鉱山業」京都大学経済学会『経済論叢』第196巻第2号1985年、「19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける地主掌握下の鉄道建設」同第196巻第5・6号1985年、「19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける鉄道建設と鉄鉱山業」同第197巻第6号1986年を参照。

I. バロウ地域開発計画の形成

(一) マスター・プラン (1854-6年計画) の形成

50年代半ばにはファーニス鉄道会社のバロウ地域開発計画が形成されつつあった。それは、鉄道経営の必要性に基づきいわゆる鉄道集団居住地 railway colony 建設計画——すでに鉄道工場のある Salthouse 周辺に建設されていた¹⁾——とは質を異にするものであった。

その嚆矢となったのは、後に近代都市バロウの心臓部となるべき地域の土地の購入である。1854年に鉄道会社は、この鉄道の取締役会会長であるパーリントン伯 (1858年に公爵位を継承、the seventh Duke of Devonshire となる——以下、叙述の繁雑さを避けるためにデーブンシア公と記す) 所領に隣接しワルニー水道に面する広大な耕地 Hindpool Estate (160 エーカー) を²⁾、またバロウ港に沿ってその所領に至る 1,000 ヤードほどの前部汀を³⁾ 購入した。同年11月23日の取締役会では、「ジェネラル・マネイジャーが、木材ヤードと他の諸施設を建設する観点から、また部分的には建設用地の処分に関連して、ハインドプール・エステイトの土地利用計画を提出した。これが承認され、かれは、必要な道路と接近路、下水施設や諸施設の整備のために 3,000 ポンドを越えない額の支出を認められた⁴⁾。

ここに、近代都市バロウが懐任され、Town builder としての鉄道会社、また Town Planner としてのジェネラル・マネイジャーである J. ラムスデンの近代都市バロウの形成との深いかわりがはじまったのである。

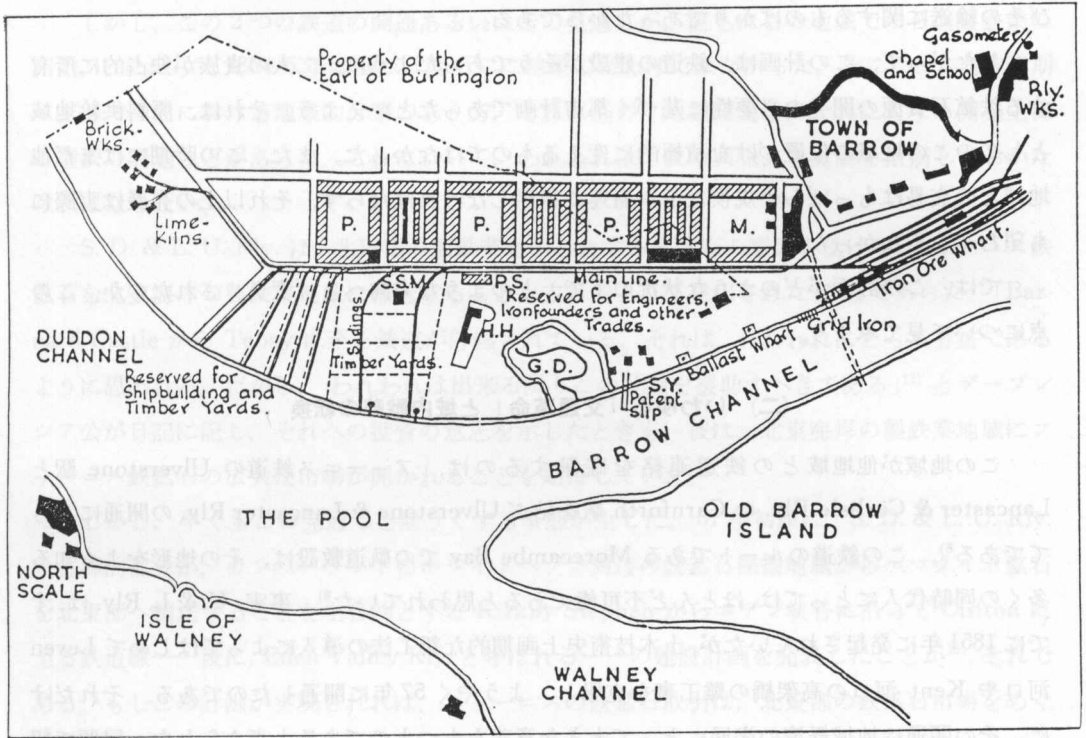
さらに、1856年には、J. ラムスデンは、40,000 人都市の建設を構想しつつ、野心的な工業集団居住地建設計画を立案し、それを一枚の計画図・『バロウ港の自由保有建設用地に関する計画』として公表した。それが第1図である。この計画図は、会社所有地とそれに隣接するデーブンシア公所領の一部を含む土地の利用計画を示すものであった。それは、ハインドプール道路を境として海岸側に工場用地、内陸側に住宅用地の二つの部分から構成されている。

工場用地は、鉾石波止場やバラス波止場から海岸線に沿っておよそ幅 1,000 フィート長さ 1,700 ヤードの带状をなし、そこには、既設のレンガおよびタイル工場・木材ヤードおよび製材所・小規模な造船所があり、またそれに隣接して乾ドック建設予定地、さらに新しくその創設が期待される「機械・鉄工・その他の工業」や造船所および木材ヤードのための予備地が配置されている。それぞれの産業諸施設には、ハインドプール道路に沿って敷設される本線から支線および引込線が伸び、輸送の便宜が与えられている。

地図の他の部分では格子状に街路——本通り 50~60 フィート幅、脇道 40~50 フィート幅——が計画され、それによって規則正しく四辺形に区画された区域に労働者住宅、さらにその内側の空間には、市場、教会、礼拝堂、公共建築物などが予定されていた。

このようにラムスデン計画は、工場用地計画かあるいは住宅用地計画のいずれかでなく、

第1図 Plan for Freehold Building Land at the Port of Barrow, North Lancashire, immediately adjoining the terminus of the Furness Railway, for sale or lease, 1856. (Sgd.) James Ramsden. (複写)



注

- (1) ■ 既存の建築物 ▨ 提案された建築物 - - - - Hindpool Estate の境界線
 (2) 略語および記号は以下の通り。
 M.; 市場予定地、P.; 広場、教会、礼拝堂、公共建築物の予定地、P.S.; 旅客駅予定地、
 G.D.; 乾ドック予定地、S.S.M.; 製材所、H.H.; Hindpool House、S.Y.; 造船所、□; 蒸
 気起重機、●; 起重機

[出典]; S. Pollard, *Town Planning in the Nineteenth Century* の付図(複写), J. D. Marshall, *Furness and the Industrial Revolution*, p. 230 (現物の写真印刷) より作成

その両者を含む一種の総合的な工業都市建設計画であった。同時代人によれば、「この計画は、幾分変更されたけれども、それに基づいてこの町が発展しはじめ、発展の恒常的な基礎となったものであった」⁷⁾。したがってそれは、近代都市バロウのいわばマスター・プランともいうべきものであった。

しかし、この計画は原料供給地域としてのこの地域の性格を変えることを意図したものではなかった。というのは、この計画では、工場「予備地」として「その他の工業」という指摘にみられるように、工業化の一般可能性が否定されていたわけではなかったが、その具体的な内容はなんら規定されてはおらず、また、「その他の工業」を除けば、既存のものも含め、そこ

で記される工業は、鉱山用機器を製造する鉄工業、主として鉱石運搬船の建造・修理をおこなう造船業、坑木、造船資材、建設資材を供給する木材・建築業など、どれも鉄鉱石の採掘およびその輸送に関するものばかりであったからである。

したがって、この計画は、鉄道の建設がそうであったように、二人の貴族が独占的に所有する鉄鉱石資源の開発の必要性に基づく都市計画であったといえよう。それは、原料供給地域としてのこの地域の位置づけを積極的に変えるものではなかった。また、この時期にはまだ他地域との交易はもっぱら小規模な沿岸海運に依存しなければならず、それ以上の発展は実際にも望むべくもなかった。

では、この計画がどのような状況の下で、どのような方向へと「変更」されたのか、この点について見てみよう。

(二) いわゆる「交通革命」と域内戦略の転換

この地域が他地域との鉄道連絡を確保するのは、ファーニス鉄道の Ulverstone 駅と Lancaster & Carlisle Rly. の Carnforth 駅を結ぶ Ulverstone & Lancaster Rly. の開通によってである⁸⁾。この鉄道のルートである Morecambe Bay での軌道敷設は、その地形をよく知る多くの同時代人にとっては、ほとんど不可能であると思われていた⁹⁾。事実、U. & L. Rly. は、すでに 1851 年に発起されていたが、土木技術史上画期的な新工法の導入によってはじめて Leven 河口や Kent 河口の高架橋の難工事を克服し、ようやく 57 年に開通したのである。それだけに、その開通は地域経済の発展にとって大きな意義をもつものであると考えられた。冒頭で紹介した書物の著者 Francis Leach は、この鉄道の開通の意義について次のように述べている。

「この鉄道の開通は、バロウの運命における転換点 turning point としてみなし得る。というのは、この地域の主要産業への鉄道の作用の結果として、まず第一に、鉄鉱石取引が著しく増大し、それに伴って町の規模と人口が膨脹し、次いで、巨大な製鉄・製鋼工場が設立されたからである。この工場経営の成功は、寄港する船舶のための諸施設の改善を要請し、したがって巨大なドックの建設に導き、また巨大な商工業企業——それらは、この町を北部イングランドの工業中心地のなかでも押しも押されぬ地位にまで発展させるのに寄与したのであるが——のための土台となった」¹⁰⁾と。

確かに U. & L. Rly. は「英国のあらゆる地域との鉄道連絡の鎖」となり、その開通はこの地方に文字通り「交通革命」の利益をもたらし、近代都市バロウの形成の「転換点」となった。しかし、Leach が指摘するように、バロウの発展が製鉄・製鋼業を「土台」とするものであったとすれば、石炭資源を欠くこの地域でのそのような発展は、産炭地域への鉄道連絡なくしては達成されえなかったであろう。

これを可能にしたのが、1856年に発起され61年に開通した South Durham & Lancashire Union Rly.——Durham Haggerleazes から、Barnard Castle を経由して Tebay で L. & C.

Rly. と連絡——である¹¹⁾。これによって、ファーニス地域は、かつてはペニー山脈によって交易を閉ざされていた北東部産炭地域への接近路を与えられたのである。

しかし、この2つの鉄道の開通あるいはその見通しが、直ちにこの地域での石炭製鉄業の開始、したがって1854-6年計画の「変更」に結果したわけではなかった。そこには、当該時期イギリス国内における地域的分業のあり方、それに基づく地域間競争、それに対する開発主体の選択の問題などがあった。これについて、われわれは、次の興味ある史実を指摘しておかなければならない。

S. D. & L. U. Rly. は、北東部の製鉄業を中心とする産業家の意図を受けて、ファーニス鉄鉱石を北東海岸の製鉄業地域に輸送することを主目的として発起された鉄道であった。「Barnard Castle から Tebay に至る鉄道が計画されている。それは、われわれにとって有益であるように思われる。だから、われわれは出来る限りこの計画を援助すべきである」¹²⁾とデーブンシア公が日記に記し、それへの投資の意志を示したときも、彼は、北東海岸の製鉄業地域にファーニス鉄鉱石の広大な市場が開かれることを期待していた。

しかし、早くもこの見通しを危うくする事態が生じた。57年初頭に、S. D. & L. U. Rly. の主導的部分が、カンバーランドのホワイトヘブン周辺の鉄鉱石採掘地域からヘマタイト鉱石を北東部へ輸送することを主目的とする Kirkby Stephen からエデン峡谷に沿って Clifton に至る鉄道線——後に、Eden Valley Rly. と呼ばれる——の建設計画を発表したことが¹³⁾、それである。もしこの計画が実現されれば、ファーニスの鉄鉱石取引は、北東部の鉄鉱石市場をめぐるカンバーランド・ヘマタイト鉱との激しい競争を強いられることになるだろう。

そこで、1858年4月9日の Eden Valley Rly. 計画発起に関する S. D. & L. U. Rly. の臨時発起人会議において、J. ラムスデンをはじめ、S. D. & L. U. Rly. の暫定取締役であった鉄鉱石商人の H. W. Schneider と Robert Hannay、バックルー公の在地差配人である E. Wadham、鉄鉱石商人の Thomas Roper などが、ファーニス・ロビーを形成し、頑強にこの鉄道計画に反対した¹⁴⁾。

伝えられるところによると、かれらを代表して、H. W. Schneider が次のように発言したといわれる。「ファーニスは北東部で必要とされるヘマタイト鉱のすべてを供給することができる。私や他の多くのファーニスの株主が S. D. & L. U. Rly. に投資したのは、鉄鉱石輸送の見通しがあったからである。……もしこの二つの鉄道が同時に発起されていたならば、ファーニスの資産家はいずれの鉄道にも一銭の投資もしていなかったであろう。E. V. Rly. 計画は決定的な反対にあうだろう」¹⁵⁾。しかしかれらの反対にもかかわらず、この会議では、E. V. Rly. 法案を議会に提出することが採択され、この「カンバーランドの競争者の希望を阻もうとした」¹⁶⁾ 試みは、失敗に終わった。

この地域で最初の高炉が、鉄道会社所有地ハインドプール・エステイトにデーブンシア公所領パーク鉱山の経営主、H. W. Schneider と R. Hannay によって建設されたのは、その翌年で

あった。

以上の史実は、ファーニス鉄道会社や鉄鉱石商人が、当地に石炭製鉄業を開発することによって、カンバーランド鉄石との競争というあの脅威を回避しようとしたことを示唆しているといえよう。「英国のあらゆる地域と鉄道連絡」によるこの地域の全国市場への包摂、それによる新たな発展の可能性、当該時期におけるイギリス国内の地域的分業のあり方、それに規定された地域間競争を背景にして、ファーニス鉄道会社は、自らの支配領域が製鉄業地域として発展するのを期待し、その拠点としてバロウを開発することへ域内戦略を転換させたのである。それは、後述するように、鉄道資本の観点からも、またそれを支配する土地所有者の観点からも、一つの合理的な選択であった。

- 1) 鉄道会社は、鉄道工場の周辺に、多数の鉄道職員住宅を建設し、またそれらに隣接して、49-50年に Barrow Mechanics' Institution と名づけられる学校および図書館施設を建設した。この鉄道集団居住地の建設を監督したのは General Manager の J. Ramsden であるが、かれはこれ以前に London & Birmingham Rly. の Wolverton での鉄道集団居住地建設の経験があった。それゆえ Salthouse は、多くの点で Wolverton と共通点を見い出されるといわれる。S. Pollard, *Town Planning in the Nineteenth Century: the Beginings of Modern Barrow-in-Furness*, *Transactions of the Lancashire and Cheshire Antiquarian Society* Vol LXIII, 1952-3, pp. 90-1, S. Pollard & J. D. Marshall, *The Furness Railway and the Growth of Barrow*, *Journal Transport History* Vol. 1, No. 2, 1953, p. 116, J. D. Marshall, *Furness and the Industrial Revolution*, 1958, pp. 197-201. また、53年にも鉄道集団居住地の近くの土地を Mr. Town's Trustee から1,000ポンドで購入し、パーリントン伯からも広大な土地を購入し、そこにも多くの労働者住宅を建設している。S. Pollard, *Town Planning*, p. 91.
- 2) Hindpool Estate は、鉄道会社の事務弁護士であるとともに数少ないファーニス在住の株主であった John Cranke の所有地であった。この土地購入は、議会権限によらない購入であった。S. Pollard, *Town Planning*, p. 92. のちにこれについて、デーブンシア公は「われわれは、議会法によって許可されていない土地を購入した。わが国のすべての鉄道会社も同じことをしている。鉄道で働く人々に諸施設を提供する際に著しい不便を感じた。200エーカーの農場が売りに出されたときにそれを購入した。」(*Barrow Times*, 8. 5. 1869, quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 340) と記している。
- 3) 大株主の一人であったにもかかわらず、バックルー公は決して土地売却には協力的ではなかった。そこで、鉄道会社は、土地購入に関する法権限を取得し、それに基づいてこの前部汀を購入した。S. Pollard, *Town Planning*, p. 93.
- 4) MS., *Minutes of Directors' Meetings, Furness Railway Co.*, 23. 11. 1854 quoted in S. Pollard, *Town Planning*, p. 93.
- 5) この計画図のフルタイトルは、"Plan of Freehold Building Land at the Port of Barrow, North Lancashire, immediately adjoining the terminus of the Furness Railway, for sale or lease, 1856. (Sgd.) James Ramsden" である。またこの計画ではパーリントン伯所領が会社所有地と同じような施設を持つものとして取り扱われ、また、Hindpool Estate 周辺の土地を両者で交換した (D. M. F. R., 10, 8. 1859)。
- 6) J. D. Marchall によれば、この計画をもっとも特徴づける街路計画に関して、「広大な街路は自動車時代を、また規則正しい方形は、75年の公衆衛生を先取りするもの」であり、それらは、この計画が作成される数年前に開始されていた「パリにおける Baron Haussmann の活動によって影響された」(do., *op. cit.*, p. 233) ものであった。この街路計画の立派さに比して、労働者住宅は、この時期によく見られる庭や娯楽施設をもたない集合住宅が計画されている。この点にローバトオウエンのあの工場村計画との顕著な違

いがあったように思われる。

- 7) Barrow Herald, 2. 3. 1872 quoted in S. Pollard, op. cit., p. 94.
- 8) このルートは、すでに 1845 年の Whitehaven & Furness Junction Railway 法案において提案されていたが、実現されず、1850 年に新たにファーニス鉄道会社の技師 Messrs. McClean & Stileman によって計画され、またそのための調査も実施された。しかし、発起者は、ファーニス鉄道会社ではなく、鉄鉱石商人の John Brogden (1798-1867) であった。かれらは、50 年 8 月 8 日に設立総会をロンドンで開き、51 年 7 月 24 日に資本金 220,000 ポンドで建設許可を獲得したが、ファーニス地方の金融的支持を得られず、53 年 9 月まで、建設工事をほとんど進めることができなかった。設立総会では、John Brogden とかれの 3 人の息子 John, Alexander, Henry が取締役役に選出され、更に 11 月 15 日に国際的な鉄道建設請負業者 Joseph Paxton, James Garstang がそれに加わった。J. Melville & J. L. Hobbs, *Early Railway History in Furness*, pp. 46-8, D. J. Marshall, op. cit., pp. 215-7, S. Pollard, *North-West Coast Railway Politics in the Eighteenth-Sixties, Transactions of Cumberland and Westmorland Antiquarian and Archaeological Society*. (NS) Vol. LII, 1953, pp. 162-4. ところで、John Brogden は、Dalton-in-Furness 近隣の農民家族の出で、1840 年代初頭までは、彼の三人の息子とともに、マンチェスター周辺で鉄道請負業を営み、またサウス・ウェールズでは炭鉱および製鉄業を営むなど、広範な事業に関与していたが、その後、ファーニス鉄鉱山業に利害関係をもつようになった。1850 年 12 月にかれはパーリントン伯所領 Stainton 鉱山を賃借し、そこで鉱山開発を進め、その後 Lindal Cote, Crossgate, Adgarley, Bolton Heads などの鉱山の賃借採鉱権を獲得し、ファーニスにおける主要な鉄鉱石商人の一人となった。D. J. Marshall, op. cit., pp. 153, 204-6.
- 9) このことが、その必要性を認められながらも、ファーニス鉄道会社や他の鉄鉱石商人の支持を得られなかった主要な理由の一つであった。また建設の困難がこの鉄道の慢性的な財政逼迫情況の主要な原因であった。J. D. Marshall, op. cit., pp. 215-6, J. Melville & J. L. Hobbs, op. cit., pp. 46-8.
- 10) Francis Leach, op. cit., p. 17.
- 11) 1857 年 7 月 17 日に認可、61 年 7 月 7 日に開通 (35 マイル)。ペニー山脈越えのこのルートの完成は、「英国鉄道によって達成された最高の技術水準」で達成され、「19 世紀の著名な土木工事の偉業の一つ」と評せられている。特に Bouch の有名な Belah 高架橋はこの鉄道に関連した土木工事の「最高傑作」であったといわれる。J. D. Marshall, op. cit., p. 217, David St John Thomas (gen. ed.), K. Hoole, *A Regional History of the Railways of Great Britain*, Vol. VI, North East England, 1965, pp. 133-5. U. & L. Rly. の場合もそうであったように、ここでも、鉄道によるファーニス地域の国内市場への編入が、土木技術の発展に深く関わっていたことが示されている。ところで、この鉄道は、北西海岸のヘマタイト鉱をダラム高炉に輸送するという、Middlesbrough などの北東岸地域の製鉄業者の期待を受けて S. & D. Rly. の取締役会によって発起された鉄道である。1856 年 11 月 18 日の Kirkby Stephen での最初の発起人会議で選出された暫定取締役会名簿には、S. & D. Rly. の全権を掌握する Henry Pease, Crewdson and Co. の John Wakefield (Westmorland のジェントリや銀行家の利害を代表する Kendal の銀行家)、イングランド北東部の鉄鋼企業を代表する John Vangham と並んで、ファーニス地域の鉄鉱石利害を代表して Hannay, Schneider も含まれていた。J. D. Marshall, op. cit., pp. 217, S. Pollard, *North-West Coast Railway*, pp. 163.
- 12) MS., Dairy of the Duke of Devonshire, 29. 10. 1856 quoted in D. J. Marshall, op. cit., p. 216. また、二人の貴族はそれぞれ 5,000 ポンドを投資した (ibid., pp. 217, 220).
- 13) 1858 年 5 月 21 日に認可、62 年に開通 (Kirkby Stephen-Clifton)。S. D. & U. Rly. とともにこの鉄道は 1862 年 6 月に S. & D. Rly. に吸収され、翌 63 年 7 月に North Eastern Rly. に統合された。David St John Thomas (gen. ed.), K. Hoole, op. cit., pp. 135-6.
- 14) J. D. Marshall, op. cit., p. 220, S. Pollard, *North-West Coast Railway*, p. 164.
- 15) Railway Record, 1. 5. 1858; Mins. of the S. D. & L. U. quoted in J. D. Marshall, op. cit., p. 220.
- 16) S. Pollard, *North-West Coast Railway*, p. 164.

II. バロウ地域開発の展開

(一) 開発構想の具体化

1859年に操業を開始した製鉄工場は、鉄鉱山業に新たな刺激を与えつつ、それ自身も、ベッセマー製鋼法の発明とその普及という幸運にも恵まれ、創業時の2基の高炉に、60年に2基、さらに62年にも3基を加え、順調にその生産規模を拡大しつつあった。64年には、鉄鉱石生産高は691,421トンに達し、そのうち、約3分の1に相当する239,523トンがこの製鉄工場で製錬され、約120,000トンの銑鉄がこの地域から移出されていた¹⁾。

ファーニス鉄道会社は、工場用地や労働者住宅用地の提供²⁾、道路および上下水道施設の整備、引込線の敷設、原料および製品の輸送、また、その支配者である二人の大土地所有者貴族による鉱山使用料などの取得などによって、最初からこの製鉄業に密接な利害関係をもっていた。かれらは、製鉄業や鉱山業の発展を背景に、54-6年計画をより壮大な構想へと発展させた。これに関連して二つの事実を紹介しておこう。

ひとつは工業化にかかわるものである。1863年4月に、デーブンシア公は、ベッセマー製鋼法をいち早く導入し成功をおさめていたシェフィールドのJohn Brown & Co.工場を視察している³⁾。このときすでに、バロウにおけるベッセマー製鋼法とレール圧延との結合による最終製品＝鋼レール生産の可能性を検討しはじめていたといわれるが、その翌年、デーブンシア公は、他の取締役とともに、シュナイダーとハネイの協力を得て、Barrow Haematite Steel Co.を設立し、Hindpool高炉群に隣接して世界最大のベッセマー製鋼工場を建設した⁴⁾。これは、国内市場はもとよりはじめから世界各地にその製品を輸出することを目的とするものであった。

いまひとつの事実、輸出拠点としての港湾開発にかかわるものである。少し時期は前後するが、1861年10月15日の取締役会で、海峡横断および大洋航路のためのドック・システム建設計画案が提出されている⁵⁾。この時には、この提案は「真剣に検討されるべき重大な問題である」⁶⁾として留保されたが、翌年9月に、デーブンシア公が、J.ラムスデンとともにリヴァプール港を視察したのち、10月9日の取締役会で、この計画の実施が決定された⁷⁾。

これらの事実は、シェフィールドのブラウン製鋼工場がバロウ製鋼工場の模範となり、Merseyの巨大なドック施設がこの計画に模範を与えたこと、そして恐らく63年頃までにはこれら二つのものが一つに結びつき、いわば鉄鋼都市シェフィールドと国際貿易都市リヴァプールの両機能を兼ね備えた都市の建設という形をとってバロウ地域開発計画がより具体化されたことを示唆しているといえよう。では、それはどのようにして実現されたのか、またその実現のために鉄道会社はどのような役割を果たしたのか、それについて見てみよう。

(二) 港湾開発と工業化

(1) 〔輸出拠点開発〕 港湾開発計画の概略は 1866 年に公表された計画図・『バロウ・ドック計画』⁸⁾ から知ることができるが、それによると、バロウとオールド・バロウ島に挟まれたバロウ水道の両端に防波堤を築き、そのほぼ中央部で二分される二つの閉船渠 Closed Dock によって、潮汐の干満差の激しいバロウ水道を渠外の干満に関係なく大型船の安全繫留可能な港に転換しようとするものであった⁹⁾。この「二つのドックは、この町の土地および製造業に深い利害関係を有する二人の貴族にちなんで、デーブンシア・ドックとバックルー・ドックと名付けられた」¹⁰⁾。またこの計画は、ほかに貯木場と乾ドックの建設を含むものであった。詳細については第 1 表に示した通りであるが、それは、完成されれば「マージー港とクライド港の間にある最良の港」¹¹⁾ となるだろうと期待されるものであった。

通常新たな資本的支出を含む計画がそうであるように、この計画も議会の承認を得なければならなかった。63 年 6 月 22 日のバロウ港湾法によって、鉄道会社は従来バロウ港湾委員会——鉄道会社の「付属物」にすぎなかったが——が掌握していた港の監督権を名実ともに掌握し、またドック建設とそのための費用として 137,000 ポンドを調達する権限を獲得した¹²⁾。

デーブンシア公所領の Hawcoat 採石場への石材運搬用軌道の敷設とともに、建設工事は、64 年に開始され、その 3 年後の 1867 年 8 月 24 日にデーブンシア・ドックが完成され¹³⁾、さらに 6 年後の 1873 年 2 月 24 日にバックルー・ドックが開港している。70 年代初頭には、波止場に適当な間隔で配置された水圧起重機や移動蒸気起重機の配備などの荷役設備、上屋機能を兼ねる 5 層の巨大な倉庫、張り巡らされた臨港軌道、1 時間に 300 トンの浚渫能力をもつ 3 隻の巨大な浚渫船と 3 隻の蒸気艇、5 隻のタグ・ボートなどの洩航施設が完備され、バロウ港はイギリスでも屈指の港に変貌していた¹⁴⁾。

この間に、鉄道会社が港湾開発に投じた費用について正確な数値は分らないが、次の史実からある程度推測することができる。デーブンシア・ドックに関して同時代紙が「ドックやそれに付随する施設の総費用はおよそ 300,000 ポンドとなるだろう」¹⁵⁾ としていること、また J.

第 1 表 ドック・システムの用途および規模

名 称	用 途	面 積 エーカー	全 長 フィート	深 度 フィート	備 考
Devonshire Dock	泊 所	30	2,500	24	閘門；幅 60 フィート、水圧エンジンによって開閉、副小船渠；全長 500 フィート、深度 24 フィート
Buccleuch Dock	泊 所	33	3,000	24	
Timber Pond	貯 木	35 ^{1/2}	—	—	船渠口；幅 80 フィート、水圧ポンプによる排水
Graving Dock	造 船 修 理	—	—	—	

註；1872 年に Buccleuch Dock の南側に 63 acre の Ramsden Dock、その東側に 142 acre の Cavendish Dock の建設計画が加わる。

〔出典〕 Francis Leach, op. cit., pp. 89-93, J. Fisher, op. cit., p. 146.

ラムステンが、鉄道開通時から1855年頃までに港湾開発に投じられた総費用は400,000ポンドに達したと証言していることから¹⁶⁾、70年代初頭までの港湾開発費用は、600,000ポンドを下らなかったものと思われる。それは鉄道会社の資本総額の5分の1か6分の1にも達するものである。この開発資金はどのように調達されたのか、これについては後に考察しよう。

(2) [水道およびガス供給事業] 工業発展、とりわけ用水型工業である製鉄・製鋼業の発展には、大量の工業用水を必要とすることはいうまでもない。これとやらんでガス供給も、工場の燈火用ガスとして工場経営に必要不可欠な事業であった。

鉄道会社は、開通以来鉄道集団居住地やパロウ港への水供給事業をおこなっていたが、61-63年にはIrelethにあるバックルー公所領での貯水池建設やハインドプール・エステイトとパロウ居住地域への導水管および配水管の敷設工事を実施し、用水供給事業を拡大している。63年8月に、この水道事業とすでにハインドプール・エステイトに建設されていたガス工場(62年)を管理するために、別会社Barrow Gas and Water Co.—翌年Furness Gas and Water Co.(資本金40,000ポンド、配当10%)に改組——を設立し、これを通じて、鉄道会社は、地方政府(67年に結成)にその資産を売却する69年まで、生活用水や街灯用ガスを含めパロウにおける水およびガス供給事業に全責任を負っていた¹⁷⁾。

また鉄道会社は、63年に、ドック建設のために購入したオールド・パロウ島(250エーカー)を「造船用地」として新たに工場用地に加え¹⁸⁾、会社所有地への工場誘致を積極的に進めた。

(3) [パロウ工業化の概観] 第2表は、73年までにパロウにおいて設立された製造企業の一覧である。22の製造企業が設立され、そのほとんどが、鉄道会社所有地で設立されたものである。その立地に際して、鉄道会社は、製鉄工場の場合と同じような諸便宜を与え誘致を促進した。これらの企業の中には、デーブンシア公をはじめ鉄道会社の取締役達によって設立された企業——それらはパロウにおける主要企業をなし、全体として、鉄道会社を「中核組織」とするF. R. グループを形成し、その性格はFurness Railway-Cavendish organismともいうべきものであった——も含まれるが、鉄道会社はそれらに莫大な資本融資もおこなった。

パロウにおける工業的発展を、その産業的特徴を踏まえながら、概観すればおよそ次のように整理することができよう。50年代には、鉄道工場を含め、鉄鉱山業および鉱石輸送に関連する5企業が存在したにすぎなかった。しかし、59年の製鉄工場の建設、64-5年の製鋼工場の建設を画期として、工場、港湾、鉱山用機器および機械などを製造する鉄工業、都市開発や港湾開発に伴う建設需要を満たす木材・建設業などの企業が設立され、さらに、70年を前後する世界的な鉄道建設ブーム期に、パロウ工業化のいわば総仕上として、世界商品=鋼レールの生産・輸出を軸に編成された関連する諸企業、すなわちレール輸出を担う大洋汽船を製造する大規模造船業、造船用厚板製造のための庄延工場、戻り荷として輸入される原料加工工場などの諸企業が相次いで創設された。

また工業発展とともに、パロウを拠点とする外国交易も発展し、ここを母港とする定期航路

第2表 バロウにおける製造業 1872

設立年次	企業および業者名	雇備数	所在地	業種・その他
1846	Furness Railway's Works	600	Salthouse	機関車工場・車両工場・備品工場
1847	Hindpool Shipbuilding Yard & Steam Saw Mill (Wm. Ashburner)	70	H.E.	沿岸航路用船舶の修理・製造 (敷地面積; 4 acre)
1855	Wm. Gradwell's Works	700-800	H.E.	レンガ, 製材, 指物等, 建築・木材輸入
1856	Mr. T. Beveridge's Foundry	50	Salthouse	鉱山用鋳物製造
1858	Mr. H. Stuart's Rope Manufactory	40	H.E.	鉱山用麻およびワイヤー・ロープ製造
1858	North Lancashire Brick and Tile Works (A. J. Woodhouse)	800	H.E.	高炉・建築用レンガ, 指物製造
1859	Hindpool Furnaces		H.E.	製鉄, 65年に製鋼工場に統合
1860	Barrow Foundry (Mr. Briggs)	90	Salthouse	インゴット鋳造 (同年, Mr. Beveridge's works の鋳物工場を購入)
1863	Kennedy & Eastwood		H.E.	起重機・ドック付属品・一般機械製造
1863	Messrs. Waddington & Longbottom's Iron Foundry	150	H.E.	engineers, iron founders, joiner, builder
1864-5	Haematite Steel Co.	3,000	H.E.	製鉄・製鋼・圧延統合工場・レール製造
1866	Messrs. Westray & Forster	200-300	H.E.	機械製造 (鉱山用機器, 機械一般)
1867	Woodall's Boiler & Girder Works	140-150	H.E.	ボイラー, 橋梁, 鉄製起重機製造
1867	B. Townson	—	H.E.	キャビネットおよび室内装飾品製造
1869	Richard Potter of Price Walker & Co.	—	O.B.	木材輸入, 製材
1870	Barrow Steam Corn Mill	50	H.E.	輸入穀物の製粉
1870	Barrow Flax and Jute Co.	200(1700-2000)*	H.E.	輸入ジュートの紡績・織布 (sacking, wrappers, etc.)
1870	Furness Shipbuilding Works	50	H.E.	沿岸航路用船舶の修理・製造 (敷地面積; 2 acre)
1870	Barrow Patent Linseed Co.	—	H.E.	
1870	Messrs. S. J. Clay & Co.'s Rolling Stock Works	100	Salthouse	F. R. 用車両製造 (73年より全面操業)
1871	Messrs. Cook & Swinnerton	100	—	鋼ワイヤー製造 (製鋼工場に近接)
1871	Barrow Shipbuilding Co.	200(6,000)**	O.B.	大洋汽船製造・修理 (敷地面積; 55 acre, 部分操業)
1872	Barrow Rolling Mill	200	—	造船用厚板製造 (部分操業)

H. E.; Hindpool Estate, O. B.; Old Barrow Island

*, **: 全面操業時の雇備数

[出典] Francis Leach, op. cit., pp. 45-87, より作成

が新たに開設された。海峡横断航路として、1867年の Douglas (Insle of Man) および Belfast 航路, 70年の Glasgow 航路, 外国航路として、69年の地中海航路, 71年のインド(カルカッタ)航路, 72年のカナダ航路が、それである¹⁹⁾。

このように70年代初頭には、近代都市バロウは、同時代人の言葉を借りて表現すれば、「第2の Liverpool, Birmingham, Sheffield, Dudley, Carddiff であり、これらすべてをひとつにした都市」²⁰⁾となった。この都市の形成に、鉄道会社はタウン・プランナーとして、またタウン・ビルダーとして、決定的な役割を果たしたのである。

(三) 土地取得と都市計画

ところで、第2図は1872年に出版された‘New Map of Barrow-in-Furness’²¹⁾を基礎に、その後の変化を考慮して73-4年頃のパロウの実勢を図示したものである。世界最大のベッセマー製鋼工場を擁する工業拠点としてのハインドプール・エステイト、イギリス随一の近代設備を誇る造船所の位置するオールド・パロウ島、英国でも最大級のドック・システムを備える輸出拠点としてのパロウ新港、それらを結び地域経済の動脈として機能する鉄道軌道の網の目²²⁾、格子状に規則正しく配置された街路、その枠内に林立する労働者住宅など、それは、およそ10数年間に達成されたパロウの工業化および都市化の成果をよく示す俯瞰図となっている。そして、この図は、近代都市 Barrow-in-Furness が意識的・計画的な都市建設によって生みだされた都市であるとの印象を強く与えるものとなっている。

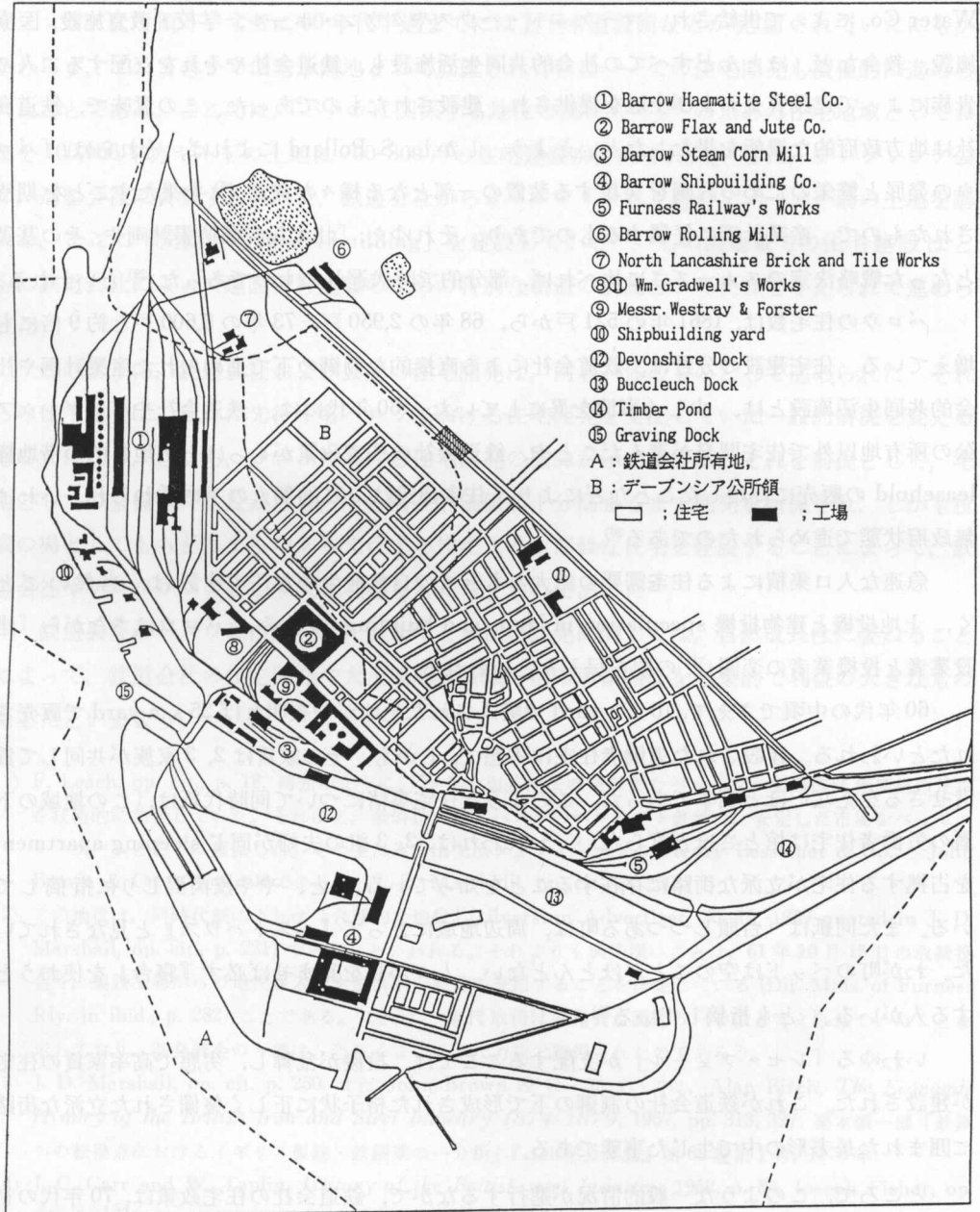
それは次のような事情に関連していた。54年のハインドプール・エステイトの購入から始まる相次ぐ土地購入によって、鉄道会社は、第2図の点線で示されるように、パロウにおいて広大な土地を所有していた。それに、ハインドプール・エステイトに隣接するデーブンスシア公——1854-6年計画においてすでに会社所有地と同等の施設をもつものとして取り扱われていた——の土地を加えれば、タウン・ビルダーとして鉄道会社が制御しえた土地は、パロウ市街地地域のほぼ半分以上にも達した。この鉄道会社の土地に対する支配が、新工場群を「工業ベルト」に転換させ、街路計画の制御も可能にしたのである。

しかも鉄道会社の土地資産に対する監督責任は、あの1854-6年計画の立案者であるJ.ラムスデンに委ねられていた。かれは、鉄道会社の諸活動を指揮する在地管理者 the resident administrator として²³⁾、また、新しく結成された自治体の初代市長 (1867-72年) として²⁴⁾ 自らが作成した計画にパロウの都市建設を従わせるように注意深く監督したといわれている。こうして、パロウにおける都市建設は、少なくともその中心部においては、鉄道会社の域内戦略に基づく諸計画によって意識的・計画的に推し進められたのである。

このように整然と格子状に計画された街路をもつ都市は、19世紀のイギリスの主要な都市としては、パロウを除けば、北東部の製鉄の町・Middlesbrough 以外には存在しない²⁵⁾。W. G. Hoskins はこれらの都市を「計画された都市 Planned town」として特徴付けている。かれによれば「計画された都市とは、土地の経済的可能性を開発するために非常に良く考え貫かれた試みにほかならない」²⁶⁾ とされる。確かにパロウにおける都市建設もそのような「試み」であったといえよう。

しかし、ここでの計画性はもとより私的の所有と自然発生的な社会的分業の基礎上で展開される経済諸活動——都市建設それ自体がそうであったのであるが——を制限したり排除するものではなかった。この点にかかわって、次に鉄道会社の居住地建設および住宅政策について考察しておこう。

第2図 Barrow-in-Furness 1873-4



注 New Map of Barrow-in-Furness 1872 を基礎にその後の変化を考慮して作成。

(四) 居住地建設と住宅政策

最初の高炉が建設された59年にはバロウの人口は7-800人にすぎなかったが、73年にその実に50倍の35~40,000人に増加した²⁷⁾。この急速な人口集積は、その速度に見合った住宅

や社会的共同生活手段の建設を必要としたことは言うまでもない。生活用水は、先の Gas & Water Co. によって供給され、マーケット・ハウスやタウン・ホール、学校・教育施設、医療施設、教会など、ほとんどすべての社会的共同生活施設も、鉄道会社やそれを支配する二人の貴族によって建設資金および土地を提供され、建設されたものであった。この意味で、鉄道会社は地方政府的な機能を果たしたといえよう。しかし、S. Pollard によれば、それらは、「バロウの発展と繁栄のための計画を実現する装置の一部となる様々な機能」²⁶⁾ を果たすことを期待されたもので、産業計画に従属するものであり、それゆえ、「壮大な産業拡張計画や、その基礎となった戦略決定のスムーズさに比べれば、部分的で時代遅れのものであった」²⁹⁾ といわれる。

バロウの住宅数は、1861年の521戸から、68年の2,950戸、73年の5,600戸と約9倍にも増えている。住宅建設の分野は、鉄道会社による直接的な制御の下で進められた産業計画や社会的共同生活施設とは、少しく事情を異にしていた。60年代には、鉄道会社やデーブンシア公の所有地以外で住宅開発が進んだことや、鉄道会社の住宅政策がもたらす宅地目的の借地権 leasehold の販売に終始したことなどにより、住宅建設は、私的個人の手任せられ、いわば無政府状態で進められたのである²⁰⁾。

急速な人口集積による住宅需要の拡大のもとでの自然発生的な住宅建設は、当然のごとく、土地投機と建物投機 speculation in lands and buildings を生み、バロウはさながら「建設業者と投機業者の楽園」³¹⁾ の観を呈したといわれる。

60年代の中頃でさえ、10 s. a yard で購入された土地が一夜明れば 25 s. a yard で販売されたといわれる。建設された労働者住宅は劣悪で、しかも、その家賃は2、3家族が共同して賃借せざるをえないほど高率であった。このような住宅事情について同時代紙は、「この地域の下層の労働者住宅は棺とさほど変わらない。われわれは、2、3組の夫婦が同じ sleeping apartment を占拠する住宅が立派な街路に存在することを知っている。」と、やや皮肉混じりに指摘している。また同紙は「台頭しつつある町は、周辺地域にとって『ベストハウス』と見なされていた。わが町のベッドは空のことがほとんどない。人々が目を覚ませば必ず『寝台』を使おうとする人がいる。」とも指摘している³²⁾。

いわゆる「レセ・フェール」が支配するここでは、投機が乱舞し、劣悪で高率家賃の住宅が建設された。これが鉄道会社の制御の下で形成された格子状に正しく整備された立派な街路に囲まれた長方形の中で生じた事態である。

ところで、このような一般的情况が進行するなかで、鉄道会社の住宅政策は、70年代の初頭に、借地権の販売という従来のやや消極的ともいべき政策から、自らの計算のもとで、住宅を建設し、その住宅を所有するという積極的政策に転換されている。それによって、鉄道会社とそのグループの住宅所有は、68年の76戸から73年の1,487戸へと飛躍的に拡大した。この政策転換はこの時期における会社取締役達による産業諸企業の創設に対応したものであったと思われる³³⁾。

興味深いことは、これとほぼ時を同じくして、ハインドプール・エステイトに隣接するデーブンシア公所領——すでに60年代半過までには上下水道設備などが完備されていたにもかかわらず、このときまで住宅予備地として放置されていた——での住宅開発も積極的に進められたことである。ここでは、「バロウに関係する地位の高い人々」³⁴⁾のための住宅地域としておよそ100,000平方ヤードの土地に700-800戸の住宅建設が計画された。また、デーブンシア公は、造船会社に賃貸する目的で、鉄道会社からオールド・バロウ島の7エーカー弱の土地を購入し、そこに「模範住宅 model building」を建設している³⁵⁾。この両地域での住宅建設はともに鉄道会社によって建設資材運搬のための特別な軌道の敷設という便宜を与えられて進められた。

このように、鉄道会社および公爵の住宅開発は、両者一体のものとして進められた。それらの住宅開発は、それに先行するバロウにおける住宅開発を支配していた一般的情况を変えるものではなく、むしろ、バロウにおける住宅開発の経緯が示すように、それを前提として、宅地としての整備を終えながらも、その潜在的価値が十分高まるまで開発を留保され、しかも投機の間としてもっとうまみのある先行する住宅よりも高級な住宅を建設することによって、鉄道会社やデーブンシア公に多大な利益をもたらすものであった³⁶⁾。

鉄道会社のバロウ都市開発は、少なくとも住宅開発に関しては、自然成長性に委ねることによって、鉄道会社の住宅開発や大土地所有貴族の都市所領開発を効果的で利益の大きなものにしたといえよう。

- 1) F. Leach, op. cit., p. 18. 周知のように、79年の塩基性法の発明までベッセマー製鋼法は無燐鉄の使用を技術的に前提していた。それゆえ、無燐鉄であるバロウのヘマタイト鉄鉄は、安定した市場をベッセマー・ブームとともに確保した。その主たる移出先はシェフィールドの Henry Bessemer & Co. と John Brown & Co. の製鋼工場であった。J. D. Marshall, op. cit., p. 250.
- 2) この地代は、同時代紙によれば「合理的な地代」(Ulverston Advertiser, 20. 10. 1859 quoted in J. D. Marshall, op. cit., p. 221) であったといわれる。それよりも興味深いことは、61年10月15日の取締役会で、製鉄工場からの地代収入を水道事業の整備に充用することを決定している (Dir. Mins. of Furness Rly. in *ibid.*, p. 282) ことである。これは、地代取得は開発資金調達の一手段と考えられていたことを示しており、開発資金の一部は、恐らくこのような方法で獲得されたのであろう。
- 3) J. D. Marshall, op. cit. p. 250. また John Brown & Co. については、Alan Birch, *The Economic History of the British Iron and Steel Industry 1874-1879*, 1967, pp. 313, 327. 栗本慎一郎「鉄鋼への転換点におけるイギリス製鉄・鉄鋼業の分析」『三田学会雑誌』第63巻第1号, 1970年.
- 4) J. C. Carr and W. Taplin, *History of the British steel Industry*, 1962, p. 84, Joseph Fisher, op. cit., p. 131.
- 5) 鉄道技師 J. R. McClean や Stileman によって 'Barrow Float and Tidal Basin' 計画として提出された。J. Melville & J. L. Hobbs, op. cit., p. 62.
- 6) MS., Dairy of the Duke of Devonshire, 7. 8. 1861 quoted in J. D. Marshall, op. cit., p. 262.
- 7) この視察の目的が「今バロウで検討している計画に関してよき示唆を得るため」(MS., Dairy 30. 9. 1862 quoted in *ibid.*, p. 263) であったことをデーブンシア公は明らかにしている。
- 8) "Plan of the Barrow Docks, North Lancashire, Belonging to the Furness Railway Company."

70年代初頭の実勢を示す第2図がその計画図をほぼ完全に伝えている。

- 9) ドック・システムの概説的な説明については山本五郎『港湾経済学』(改定版)1949年。
- 10) Joseph Fisher, op. cit., pp. 141-2.
- 11) Barrow Herald, 11. 3. 1865 quoted in D. J. Marshall, op. cit., pp. 272-3.
- 12) 26 & 27 Victoria, cap. LXXXIX in J. Melvill & J. L. Hobbs, op. cit., p. 62, Appendix, p. 69. この認可額のうち120,000ポンドがドック建設に, 17,000ポンドがデーブンシア公とバックルー公への負債支払にあてられる予定であった。
- 13) 請負業者; Messrs. Brassey & Field, 請負価格: 133,000ポンド。デーブンシア・ドックの完成までの3年間に約2,000人の労働者が就業。Hawcoat Quarry への支線建設費用; 6,920ポンド6シリング4ペンス。67年9月19日のデーブンシア・ドックの開港式に主賓として参列した, デーブンシア公爵の友人である the Rt. W. E. Gladstone が「いつの日にかバロウはリヴァープールのような立派な港町になるだろう。」(Barrow Herald, 21st September, 1867 quoted in J. Fisher, op. cit., 145)との祝辞を述べたといわれる。これは, かれが伝え聞いていたであろう鉄道会社の開構発想の一端を示す点で興味深い。
- 14) Francis Leach, op. cit., pp. 89-93. ここではバロウ・ドックの詳細な紹介が見られる。
- 15) The Times, 21. 9. 1867 quoted in S. Pollard and J. D. Marshall, op. cit., p. 118. また同紙は, これにつづいて「これほど少額で建設された, 同様の施設をもつドックは英国では存在しないだろう」と指摘している。
- 16) Ramsden's evidence before H. of C. Cttee. Barrow Herald, 18. 3. 1865 in J. D. Marshall, op. cit., p. 266. 1898年までに投じられた費用は, 2,500,000ポンドに達したといわれる(H. J. Dyos & P. H. Aldcroft, *British Transport*, 1971, p. 256)。
- 17) この新会社の初代取締役会会長に, J. Ramsden が就任し, 他の取締役には, Lord F. C. Cavendish, F. J. Howard, F. I. Nicholl, William Currey が名を連ねていた。これらは, すべて鉄道会社の取締役かその関係者であった。また同じ時期に, 鉄道会社は, 水道事業拡大資金10,000ポンドの法的権限を獲得している。S. Pollard, *Town Planning*, p. 97, J. D. Marshall, op. cit., pp. 282, 288, 292, 300. この貯水池や瓦斯工場の能力および設備についての詳しい紹介は, Francis Leach, op. cit., pp. 122-3.
- 18) 1863年に T. Y. P. Michaelson から購入(*V. H. C. Lancaster*, Vol. VIII, p. 305)。この島は地勢的に造船所用地として最適であったといわれる。
- 19) 海運業の発展については, F. Leach, op. cit., p. 94-95, S. Pollard, *Barrow-in-Furness*, p. 219-20, S. Pollard & D. J. Marshall, op. cit., pp. 122-3, D. J. Marshall, op. cit., pp. 343-345. 海運業の発展とこの地域の主要産業の発展との関連について, 地方史家 J. Fisher は簡潔に表現して次のように述べている。「他港に輸送される鉄鉱石の著しい増大によって, 海運業が急速に発展し, 製鉄工場で生産される膨大な量の銑鉄——それは様々な地域に船で輸送されていたのであるが——は, 大船団に仕事を与えた。製鋼工場で生産され, 世界のあらゆる港に送らる莫大な量の鋼レールによって, ドックや埠頭は異常な活況を呈した」(Joseph Fisher, op. cit., pp., 161-2)。この時期の入港船舶数および船荷屯数は, 1868年; 3,262隻, 301,000トン, 1873年; 3,843隻, 526,000トンであった(S. Pollard, *Barrow-in-Furness*, op. cit., p. 215)。
- 20) Barrow Herald, 5. 10. 1867 quoted in J. D. Marshall, op. cit., p. 247.
- 21) 鉄道立地が19世紀の産業立地の最大の特徴の一つであるとすれば, バロウはそのみごとな典型事例を示しているといえよう。19世紀の産業立地の特徴については, *Royal Commission on the Distribution of the Industrial Population Report, 1940*. (伊藤・小杉・森川・中島共訳『イギリスの産業立地と地域政策』1986年)を参照。
- 22) バロウ周辺の土地はバーリントン伯爵やバックルー公爵の所領の外に8つ所領に分割されていたが, 開発当初は, 土地の流動化はかなり制限されていた。しかし, 56年計画の公表後に事態は一変したといわれる。それについて, J. ラムスデンの証言にもとづいて同時代誌は「彼がほぼ100,000人の人口に適した街路を

有する理想上の都市を計画した。すべての土地所有者は、この計画を利用し、快く会社に土地を売却するようになった」(Pro. Inst. Civ. Eng., Vol. 129, p. 385, quote in S. Pollard *Town Planning*, p. 94, note 20.) と指摘している。

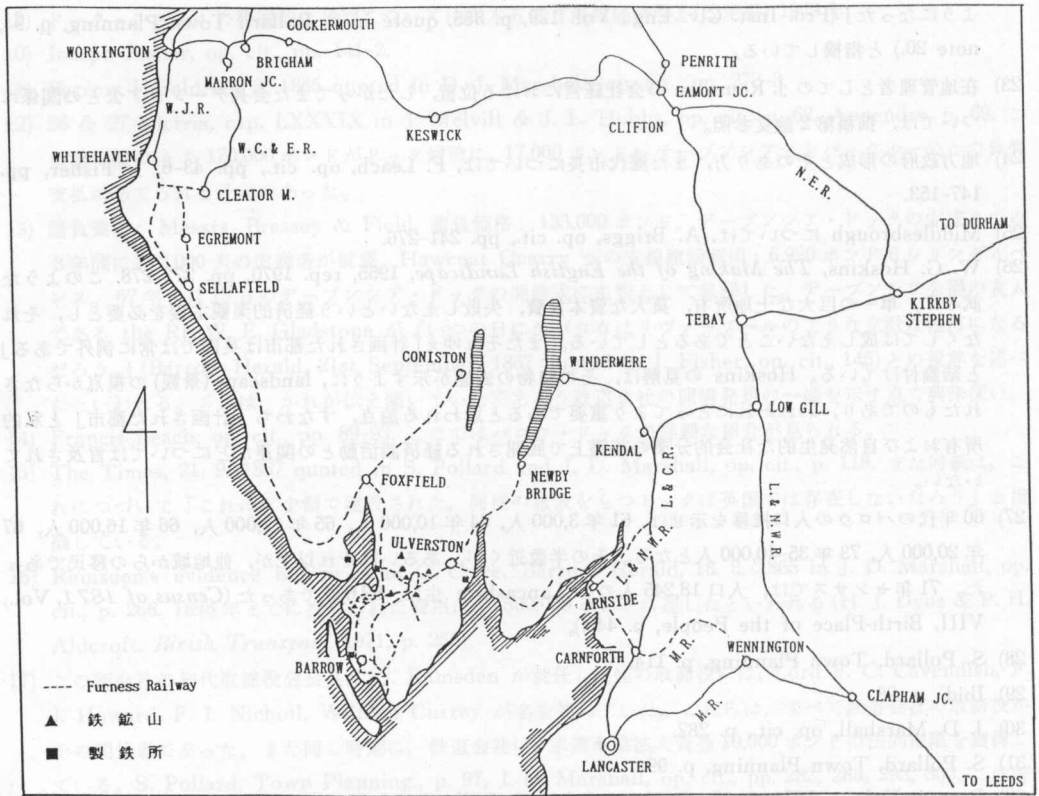
- 23) 在地管理者としての J. Ramsden の会社経営における位置、したがってまた会長デーンシア公との関係については、拙稿第2論文参照。
- 24) 地方政府の形成とそのあり方、また歴代市長については、F. Leach, op. cit., pp. 43-6, J. Fisher, pp. 147-153.
- 25) Middlesbrough については、A. Briggs, op. cit., pp. 241-276.
- 26) W. G. Hoskins, *The Making of the English Landscape*, 1955, rep. 1970, pp. 272-278. このような試みは、単一の巨大な土地所有、莫大な資本投資、失敗しえないという経済的楽観主義を必要とし、それなくしては成しえないことであるとしている。またそれゆえ「計画された都市は英国では常に例外である」と結論付けている。Hoskins の見解は、その書物の表題が示すように、landscape (景観) の視点からなされたものであり、われわれにとってより重要であると思われる論点、すなわち「計画された都市」と私的所有および自然発生的な社会的分業の基礎上で展開される経済諸活動との関連などについては言及されていない。
- 27) 60年代のパロウの人口推移を示せば、61年3,000人、64年10,000人、65年12,000人、66年16,000人、67年20,000人、73年35-40,000人となる。その半数近くが、あるいはそれ以上が、他地域からの移民であった。71年センサスでは、人口18,245人のうち Lancashire 生は、52.0%であった (*Census of 1871*, Vol., VIII, Birth-Place of the People, p. 440.)。
- 28) S. Pollard, *Town Planning*, p. 114.
- 29) Ibid., p. 98.
- 30) J. D. Marshall, op. cit., p. 282.
- 31) S. Pollard, *Town Planning*, p. 99.
- 32) Barrow Vulcan, 1874. 6. 13., 9. 19 quoted in S. Pollard, op. cit., p. 108.
- 33) J. ラムスデンは、この点について「住宅施設の不足が、将来人口が増加するうえでの唯一の欠陥である」と指摘している (Select Committee of the House of Coms. on the Barrow-in-Furness Corporation Bill, 1873. QQ. 10, 276, 409, 439, 449 in S. Pollard, *Town Planning*, p. 110.)。
- 34) MS., Dairy of the Duke of Devonshire, 29. 3. 1870 quoted in S. Pollard, op. cit., p. 110.
- 35) J. D. Marshall, op. cit., p. 281.
- 36) ibid., p. 348. 高級な住宅のほうが投機の場合とずとうまみのあるものであったということは、ロンドン、マンチェスターの都心部分の再開発でよくみられることである。これについては、F. エンゲルス「住宅問題」『マルクス・エンゲルス全集』第18巻を参照。また大土地所有貴族による高級住宅建設については、島浩二「イギリス貴族の大土地所有と都市開発」『経済学通信』第22号1975年。

III. 地域開発と鉄道経営

(一) 問題の所在

ファーニス鉄道会社は、60年代に周辺3鉄道を統合し、鉄道システムとしては、後に小規模な追加があったとはいえ、70年頃にはほぼその最終的な姿に達していた。72年の「鉄道会社統合に関する両院特別委員会報告」¹⁾の付図で 'Furness Railway District' として確定された営業地域は、北はホワイトヘブンから南はカーンフォースに伸び、このときすでに当該鉄道は地

第3図 ファーニス鉄道の営業領域



注 この営業領域は「鉄道会社統合に関する両院特別委員会報告」(1872年) 付図による。

域間鉄道として全国鉄道網において確実にその地歩を築いていた。

第3表は、この間の路線拡張を整理して示したものである。ここで立ち入ることはできないが、その特徴を大ざっぱに指摘すれば、次のように整理することができる。第1に、この鉄道の培養線たる Coniston Rly. の統合を別とすれば、会社統合は単に「防衛的な²⁾ものにすぎなかったこと、第2に、それも含めこの鉄道の拡張戦略はあの域内戦略の展開に従属するものとして展開されたということが、それである。この鉄道の場合には、通常の鉄道史によく見られる路線拡張に投資される資本が自社の本拠地とする地域の開発に投資されたのであった³⁾。

ところで、この開発投資はすでに考察したように地域経済を変貌させ、したがって、この地域が国内市場および世界市場において占める位置をも変化させるものであった。

それを産業構造の変遷との関連で示せば、次のように要約することができよう。この地域は、スタフォードシア、ヨークシア、サウス・ウェールズなどの先進製鉄業地域への鉄鉱石供給地域たる地位から出発し、ダラム石炭業—ハインドプール高炉—ヨークシアの製鋼工場といった地域的分業の一環節たる地位を経て、世界商品である鋼レールの大量生産・大量輸出によって国際的な鍊鉄レールから鋼レールへの転換を主導する地域へと変貌したのである。

第3表 周辺鉄道の統合および新線の建設

(1) 周辺鉄道の統合

- ① 62年 Coniston Railway の購入¹⁾
- ② 62年 U. & L. Rly. の購入²⁾
- ③ 65年 Whitehaven & Furness Junction Railway の購入³⁾

(2) 新線の建設

- ① 周辺鉄道の統合によって必然化された新線建設
69/Cleator-Sellafield 線 (Whitehaven, Cleator & Egremont Rly. との共同発起)
- ② 城内戦略実現に役立つ新線建設
域外; 63/67/Furness & Midland Railway の建設 (Midland Rly. との共同事業⁴⁾)
65/76/Furness and Lancaster & Carlisle Union Railway の建設⁵⁾
城内; (Furness Railway Local Expansion)
69 Crookland-Stainton (製鋼工場へ石灰岩を運搬)
73 Salthouse Junction-Stank 支線と Barrow old station-Ormsgill 支線 (鉱物輸送)
73 Barrow loop-line の完成
74 North Lonsdale Company の製鉄工場への支線

③ 観光輸送

67/69 Plumpton Junction to Newby Bridge branch
(the port of Lake Windermere at Lakeside)

【註記】

- 1) デーブンシア公爵らによって、1857年に、Coniston の銅鉱山と F. R. の Broughton を結ぶ鉱物輸送鉄道として設立され、59年から操業を開始していた。
 - 2) 57年の開通以来、F. R. はこの鉄道に乗り入れていたが、L. & N. W. Rly. に売却するという噂があったため、自社の独立を保持する必要上、a 6% basis で購入。同時にウルヴァーストン運河を22,000ポンドで購入。
 - 3) W. & F. J. Rly. が、1864年に Hadbarrow から Duddon を渡って Dunnerholm に至る拡張線の認可を獲得し、更に、Lindal に至る、F. R. の鉄鉱石輸送との競合路線の敷設計画を発表した。これに対して F. R. は、a 8% basis でこの鉄道を購入することで応えた。
 - 4) Carnforth-Wennigton 間の軌道。この鉄道の開通と同時に M. R. のアイルランドおよびマン島への蒸気船サービスを Morecambe 港からバロウ港に移すことによって、バロウ港への輸送の流れを獲得することを目的としていた。
 - 5) Arnside-Hincaster 間の軌道。北東部海岸への短縮軌道。
- 【出典】 Mellville & Hobbs, op. cit., pp. 46-60 より作成。

このような変化は、鉄道の輸送量を増大させると同時に輸送構造 (= 輸送対象およびその流れ)、したがって収益基盤をも変化させたことはいうまでもない。

では、地域経済の変貌とともに、この収入およびその基盤がどのように変化したのか、またこの変貌を媒介した地域開発資金がどのようにして調達されたのか。これらについて『鉄道報告書』Railway Returns⁴⁾で示された数値を素材にしながら検討してみよう。

(二) 輸送構造の変化と収益基盤の拡大

当初、ファーニス鉄道は、域内鉄鉱石輸送独占——会社を支配する二人の土地貴族の土地所有独占によって強められていたのであるが——を基礎に高率の運賃を実現し、鉄鉱石生産高

の増大とともに、高収益を実現していたが、それは、単なる域内輸送システムにすぎず、ドールトン周辺の鉱山からバロウ港までの5マイルそこそこの鉄鉱石輸送がその主要な収入基盤であった⁵⁾。バロウの大規模な開発が展開される以前のこの輸送構造および収入基盤が、われわれの考察の出発点である。

57年から73年までに、輸送量は、旅客数で8.6倍、貨物重量で6.2倍、輸送収入は、旅客収入で12.8倍、貨物収入で6.2倍、総輸送収入で6.9倍に増えている。これらの増加率は、いずれも営業距離の進捗率4.6倍をはるかに越えるものであり、この地域の経済発展やバロウの都市化の速度を反映し、きわめて高いものであった。

次に、輸送構造の変化を念頭におきつつ収入構成について見てみよう。第4表は、57年から73年までの収入構成を示したものである。

貨客収入構成は、この期間を通じても貨物収入の圧倒的優位という点に変化はみられないものの、旅客収入が1857年の10%から60年代を通じて20%近くにまでその相対的地位を高めている。これは、バロウの都市化に伴う人口集積、アイルランドへの旅客輸送を目的としたファーニス・ミッドランド鉄道の開通、ファーニス北部の湖岸地方への観光輸送の増加などによる。

構成比における旅客収入の上昇もさることながら、貨物収入の内部においてもっとも大き

第4表 ファーニス鉄道の収入構成 1857-73

(単位 ポンド)

	旅客収入	貨 物 収 入					その他*	総 収 入
		家 畜	石 炭	鉱 物	一般貨物	合 計		
1857	6,000 (9)	72 (0)	854 (1)	56,077 (84)	4,258 (6)	61,542 (91)	4,356 (1)	67,300 (100)
1860	9,702 (14)	119 (0)	3,582 (5)	50,740 (74)	5,057 (7)	58,925 (86)	—	68,627 (100)
1861	9,776 (13)	122 (0)	5,844 (8)	51,439 (69)	7,176 (10)	64,381 (87)	—	74,157 (100)
1862	19,543 (15)	419 (0)	15,010 (12)	72,742 (57)	20,828 (16)	108,999 (85)	—	128,542 (100)
1863	22,397 (15)	382 (0)	17,263 (12)	81,237 (55)	27,726 (19)	126,608 (85)	—	149,005 (100)
1864	25,780 (15)	462 (0)	22,831 (13)	87,509 (53)	32,660 (19)	143,462 (85)	—	169,251 (100)
1865	27,833 (16)	499 (0)	26,544 (15)	78,606 (47)	37,691 (22)	143,340 (84)	—	171,295 (100)
1866	44,314 (18)	566 (0)	35,307 (14)	105,451 (42)	66,763 (26)	208,087 (82)	—	252,401 (100)
1867	46,055 (17)	834 (0)	43,660 (16)	110,465 (41)	67,481 (25)	222,440 (83)	—	268,495 (100)
1868	45,310 (16)	1,996 (1)	152,009 (55)		66,189 (24)	220,194 (80)	—	274,634 (100)
1869	46,728 (16)	1,706 (1)	192,204 (66)		34,532 (12)	228,442 (80)	9,130 (4)	287,572 (100)
1870	53,092 (16)	1,706 (1)	227,291 (68)		40,340 (12)	269,337 (81)	12,402 (4)	334,931 (100)
1871	61,748 (17)	2,059 (1)	240,871 (65)		55,890 (15)	298,009 (81)	12,502 (3)	368,009 (100)
1872	73,473 (18)	2,517 (1)	254,503 (61)		77,737 (19)	334,757 (81)	7,441 (2)	412,920 (100)
1873	89,123 (18)	3,079 (1)	280,789 (59)		95,235 (20)	379,103 (81)	4,609 (1)	472,582 (100)

註； * Miscellaneous, Rents, Tools, Navigation, Steamboats, &c.

[出典] Railway Returns, micro reel, Vol. 1, 2, Return Showing the Traffic in Passenger and Goods より作成。

第5表 ファーニス鉄道の経営諸指標 1861-73

	操業 (マイル)	輸送収入 総額 (£)	営業支出 総額 (£)	純収入 (£)	マイル当 り純収入 (£)	営業比率 (%)	資本金 利益率 (%)	普通株 配当率 (%)
1861	31	74,157	34,704	39,153	1263	47 (49)	6.46 (4.14)	8
1862	50	128,542	57,600	73,400	1422	45 (49)	6.46 (3.90)	8
1863	50	149,005	74,100	80,000	1463	51 (48)	6.29 (4.04)	8
1864	53	169,251	87,484	81,767	1543	52 (47)	5.78 (4.27)	8
1865	53	171,173	75,812	95,361	1799	44 (48)	6.09 (4.12)	10
1866	88	252,401	119,758	132,643	1507	47 (49)	6.04 (4.06)	10
1867	93	268,495	139,570	128,925	1386	52 (50)	5.04 (4.02)	8
1868	89	274,634	127,878	146,756	1649	46 (49)	5.40 (—)	6
1869	113	287,578	123,399	164,173	1453	43 (49)	5.81 (4.25)	6 ^{1/2}
1870	113	334,931	136,017	198,914	1760	41 (48)	6.57 (4.44)	8 ^{1/2}
1871	99	368,009	158,811	209,198	2113	43 (47)	6.56 (4.68)	10
1872	99	412,920	186,204	226,725	2274	45 (49)	6.62 (4.81)	10
1873	102	472,582	148,625	231,957	2367	51 (53)	6.62 (4.61)	9 ^{1/2}

註；(1) 営業支出項目は、Maintenance and Renewal of Way, Works, &c., Locomotive Power (including stationary Engines), Repairs and Renewals of Carriages and Waggon, Traffic Expenses (Coaching and Merchandise), General Charges, Rates and Taxes, Government Duty, Compensation for Personal Injury, &c, Compensation for Damage and Loss of Goods, Legal and Parliamentary Expenses を含む。

(2) 営業比率=支出/総収入

(3) 括弧内は、Great Britain 平均

[出典] 括弧内は、B. R. Mitchell, Abstract of British Historical Statistics, 1969, 他は、Railway Returns, micro reel, Vol. 1, 2, Return of Working Expenditure, &c. より作成。

な変化が生じている。それを品目別に見てみよう。

57年には輸送収入の84%も占めていた鉄鉱石輸送収入は、バロウやその周辺地域(Askam, Carnforth, Millon)での製鉄業の発展⁶⁾やファーニス地域を通過するウェスト・ライディングやミッドランドの製鉄業地域向けのカンバーランド産鉄鉱石の輸送による輸送量の増大によって、絶対額では、かなりの伸びを示しているにもかかわらず、その相対的地位は67年にすでに41%へと低下している。恐らくこの傾向はその後とも続いたと思われる。

これとは対照的に、57年には1%にすぎなかった石炭輸送収入は、67年には16%に上昇し、表には数値が示されていないが、その後も上昇していると思われる。これは、製鉄業の発展や都市化に伴うダラム・コークスのこの地域への輸送の増大によることはいうまでもない。

また一般貨物収入も、曲折はあるとはいえ、57年の6%から20%前後に上昇している。この項目には、銑鉄・鋼レールなどの鉄鋼製品や、その他に周辺鉱山や一般市場向けの輸入木材、他地域からバロウに輸送される建設資材や食糧および日用品が含まれていた。

このように、ファーニス鉄道は、収入構成における貨物収入の圧倒的優位という基本的性格を変えてはいないが、バロウの工業化や都市化によって、ほとんどもっぱら鉄鉱石輸送にそ

の収入基盤を依存するというかつての性格を一変させ、収入基盤を拡大すると同時に多様化した。

では、この間の経営状態を見てみよう。第5表はファーニス鉄道の1860年から73年に至る経営状態を示す諸指標を表したものである。

純収入およびマイル当り純収入はともに順調な伸びを示し、経営は一般的に良好であったといえよう。通常鉄道業における営業成績を判断する標準的な指標としては、営業支出／営業収入×100、すなわち営業支出を回収するのに必要な営業収入の割合を表わす営業比率が用いられる。ファーニス鉄道のそれは、統合路線の整備・調整などによって営業費用が増大したと考えられる62～63年および67年を除けば、全国平均をかなり下回り、この鉄道の営業成績がきわめて高位にあったということがわかる。

ところで、この鉄道の場合、資本支出がかなりの額の鉄道外投資を含むものであったが、総資本に対する純収入の割合、すなわち資本利益率は、67～8年の不況期の2年間を除けば、6%前後かそれ以上で推移し、全国平均をほぼ2%上回る数値を示している。それは、莫大な鉄道外投資にもかかわらず、いやむしろそれが純収入の増大に効果的に作用し、高水準の投資効率を維持していたことを示唆しているといえよう。

このように、バロウの工業化・都市化を通じて、ファーニス鉄道会社は、50年代の域内鉄鉱石輸送独占を基礎とする高収益構造を維持しながら、それを内に包み込みつつ、輸送量の拡大および構造の多様化によって、より安定した収入基盤を確保し、それを基礎として高収益を実現したのである。

(三) 地域開発と資金調達

資本総額は、61年の605,626ポンドから73年の3,646,757ポンドに増え、この間の増資額は、3,041,131ポンドとなり、61年の資本総額の実に5倍にも達している。いうまでもなく、これがバロウ開発資金や路線拡張資金として支出されたのである。では、この資金はどのように調達されたのであろうか。

第6表は、資本構成と調達手段別の増資額の推移を示したものである。増資の自己資本比率はほぼ8割と高いが、それは借入総額が株式資本総額の三分の一に制限されるという当時のイギリスにおける資本調達の一般的原則を反映したものである⁷⁾。

さらに、調達手段別に増資額を見てみよう。普通株による増資は、その一部が期限付で保証株に転換された70年を除けば、年々伸張り総額の40%を占め、最大の比率である⁷⁾。

これに、次いで優先株による増資が、22.2%を占めているが、それは旧株主への優先株の発行を伴うU. & L. Rly や W. & F. Rly. を購入した62年と66年には著しく増大しているものの、それ以降はほとんど伸びずに停滞している。これに対して、68年にはじめて登場した保証株——通常優先株から派生したといわれる確定利子付証券——は、普通株からの転換および

第6表 増資額とその内訳 1861-1873

	資本総額 増資額 (ポンド)	払 込 額				借入金および社債		
		普 通 株 (ポンド)	保 証 株 (ポンド)	優 先 株 (ポンド)	合 計 (ポンド)	借 入 金 (ポンド)	社 債 (ポンド)	合 計 (ポンド)
1861	605,626 (100.0)	296,665 (49.0)	—	170,000 (26.1)	466,665 (77.1)	138,961 (22.9)	—	138,961 (22.9)
1873	3,646,757 (100.0)	1,542,000 (42.2)	505,600 (13.9)	840,825 (23.1)	2,888,425 (79.2)	499,017 (13.7)	259,315 (7.1)	758,332 (20.8)
1862	530,170	102,185	—	313,742	415,972	114,243	—	114,243
1863	135,657	98,282	—	13,015	114,243	24,360	—	24,360
1864	143,655	101,958	—	1,133	103,091	40,564	—	35,564
1865	149,525	110,975	—	110	111,091	38,430	—	38,430
1866	629,662	170,397	—	334,500	504,897	1,224,765	—	24,765
1867	365,080	265,397	—	0	265,397	99,683	—	99,683
1868	160,339	128,368	19,008	0	137,964	22,375	—	22,375
1869	106,624	102,930	0	400	103,330	3,294	—	3,294
1870	199,359	-646,153	835,970	400	162,817	36,542	—	36,542
1871	163,390	148,000	-111,010	0	63,990	99,400	—	99,400
1872	136,745	407,984	-167,960	0	240,852	-71,478	67,373	-4,107
1873	120,335	255,038	-61,400	8,325	201,113	-172,120	191,942	19,822
増資額	3,041,131 (100.0)	1,245,335 (40.9)	505,600 (16.6)	670,825 (22.2)	2,421,760 (79.6)	360,056 (11.8)	259,315 (8.5)	619,371 (20.4)

註；1869年の普通株1,274,227ポンドのうち820,153ポンドが一定期日(69.7.1; 145,940ポンド, 71.7.1; 174,295ポンド, 72.7.1; 299,590ポンド, 73.7.1; 200,328ポンド)まで5%の確定利子が保証されたものとして記載され、その翌年には、期限の満了しないものが保証株の項目に記載され、その後、それらは、再び期限満了後に随時、普通株の項目に記載されている。

[出典] Railway Returns, micro reel Vol. 1, 2, Return of Authorised Share and Loan Capital, &c. より作成。

その再転換のためにやや複雑な推移を迎えているが、全体としては発行額は増え、僅かな期間にもかかわらず総額の16.6%を占めている。

借入金は増資総額の11.8%を占めているが、72年から減額されている。これとは対照的に、ディベンチュア・ストック(社債)——借入金から派生しながらも、その償還の必要性という制約をもたない、いわば永久債的性格をもつ——は、72年から新たに登場したにもかかわらず、2年間で増資総額の8.5%にも達している。

このような調達手段別の増資の推移は配当政策を反映していたと思われる。第7表は配当および利率を示したものである。

まず注目されるのは普通株の配当の高さである。その平均配当は、68, 69年を除けば、全国平均よりかなり高率であった優先株配当でさえ上回る6-10%で推移していることである。その最高配当は、恐慌の影響が見られる68年の6%を除けば、8-10%を維持していた。ちなみに、それはイギリス鉄道の平均配当の約2倍にも達するものであった。

決議権を伴う普通株を保有していたのは、デーブンシア公をはじめとする取締役達であ

第7表 配当および利子支払総額

(額・種類・平均配当および金利%)

年次	普通株配当	保証株配当	優先株配当	借入金金利	社債金利	総計
1861	23,733 ① 8.00	—	8,500 ① 5.00	6,087 ⑤ 4.38	—	38,320 6.33
1862	29,724 ③ 7.45	—	27,167 ② 5.62	11,105 ⑤ 4.39	—	67,996 5.99
1863	33,399 ④ 6.72	—	27,818 ② 5.60	12,402 ⑤ 4.46	—	73,619 5.79
1864	36,349 ④ 6.07	—	27,874 ② 5.60	14,679 ④ 4.61	—	78,902 5.56
1865	55,097 ④ 7.76	—	27,880 ② 5.60	15,797 ⑤ 4.43	—	98,774 6.31
1866	70,538 ④ 8.01	—	51,685 ⑥ 6.20	21,462 ⑤ 4.46	—	143,685 8.55
1867	73,076 ④ 6.81	—	51,645 ⑤ 6.20	26,193 ④ 4.50	—	150,916 5.90
1868	68,781 ③ 5.40	250 ① 2.50	51,385 ④ 6.19	26,895 ④ 4.45	—	147,311 5.42
1869	76,963 ③ 5.59	250 ① 2.50	51,405 ④ 6.17	26,889 ④ 4.43	—	155,507 5.50
1870	62,135 ③ 8.50	42,019 ② 4.97	51,405 ④ 6.17	28,010 ④ 4.36	—	183,628 5.76
1871	87,900 ① 10.00	36,498 ② 4.97	51,405 ④ 6.17	31,902 ④ 4.39	—	207,705 6.51
1872	117,900 ② 9.16	27,850 ② 4.91	51,405 ④ 6.17	28,106 ④ 4.19	2,694 ① 4.00	227,955 6.65
1873	146,490 ① 9.50	25,030 ② 4.95	52,053 ⑤ 6.19	20,755 ④ 4.16	10,373 ① 4.00	254,701 6.98

【出典】 Railway Returns, micro reel, Vol. 1, 2, Return of the Authorised Share and Loan Capital, &c. より作成。

ったことはいうまでもない。かれらの課題が、普通株の高配当を維持しながら、莫大な開発資金や拡張資金を調達することにあつたとすれば、それを可能にするには、より安価な資金の調達が必要であった。それが、高率の優先株の発行の停止とそれに代わる保証株の発行、また借入金の減額とそれよりも低金利のディベンチュア・ストックの発行となつたといえよう。

もとより、このような方法にも限界がある。というのは、調達・増資規模は、配当および金利支払源泉の規模に制約されざるをえないからである。当時の鉄道会計では、前期繰越利益に純収入を加え、まずこの合計から支払利子等を差引き、その残額が配当充当金として用いられていた⁸⁾。つまり、純収入がそっくりそのまま金利および配当支払の源泉として活用されていた。この鉄道の場合も、増資によって年々増大する配当および金利支払総額(第7表)と純収入(第5表)の推移とがほぼ一致している⁹⁾。

このことは、先の高収益構造との関連で見れば、地域開発や路線拡張のための年々の増資に伴う利子および配当負担の増大が、その新たな資本的支出の効果、すなわち収益基盤の拡大および多様化に基づく鉄道収入の増加(=純収入の増大)によって、吸収されるという関係を示唆しているといえよう。

したがって、ファーニス鉄道会社は、資金調達⇒開発投資・バロウの工業化⇒収入基盤の拡大・多様化⇒純収入の増加⇒大規模な開発資金の調達という連鎖を基礎に、資本総額の40%以上を占める普通株の高配当を維持しつつ、より安価な手段での調達によって、年々増大する資金の調達も可能にしていたといえよう。1866年に「われわれは、総収入からすべての費用を支払ったうえで、10パーセントの配当を取得し、1,000ポンドほどを残すことができた¹⁰⁾とデ

ーブンシア公は、日記に記しているが、その背後には、いま述べた財務構造があった。

ファーニス鉄道会社の財務構造は、デーブンシア公の会社支配と高配当を保証しながら、つまり「公爵の付属物 a ducal appanage」¹¹⁾ というこの鉄道の基本的性格を損なわないで、大規模な開発資金の調達を可能にするといった構造であった。

- 1) P. P., 1872(364) XIII, pt. I Railways Amalgamation of Companies, Jt. Sel. Citee., of ev. (Chichester Fortescure).
- 2) 会社統合については, J. Melville & J. L. Hobbs, op. cit., pp. 46-48, 54-7, S. Pollard, North-West Railway, pp. 162-3, 172-6.
- 3) S. Pollard によれば, ファーニスやカンバーランドの北西海岸地方がスコットランドへの現実的なルートを提供し, また, Midland Rly. や L. & N. W. Rly. の二大鉄道会社がこの地域にかなりの影響力を行使し得るようになっていたとはいえ, これらの鉄道会社は, 「一貫鉄道路線」実現の観点から, 北西海岸沿いの諸鉄道を統合しようとする試みを積極的には展開しなかった (do., North-West Railway, pp. 176-7)。恐らくこのような事情が, 比較的平和裡に本来の自社支配領域, すなわちファーニス地域を開発することができ, また Midland Rly. と対等に交渉し共同することをファーニス鉄道に可能にした。
- 4) 1843年より Railway Returns は, Commissioner of Railway によって発行。この資料の簡単な説明については, Jack Simmons, *The Railway in England and Wales 1830-1914*, Appendix, II, pp. 275-7.
- 5) 拙稿第三論文参照。
- 6) この時期にファーニス周辺に新たに設立された製鉄企業には, 1865年の Carnforth Haematite Iron Co., 1864-5年の Furness Iron and Steel Co. (Askam-in-Furness), 同じ頃の Cumberland Iron Mining and Smelting Co. (Hadbarrow 近くの Millon) がある。Alan Birch, op. cit., p. 343.
- 7) この借入金制限は 1836年の庶民院の議事規則の施行以来資本調達の一般的原则となる。これについては, G. R. Hawke & M. C. Reed, *Railway Capital in the United Kingdom in the Nineteenth Century*, *Economic History Review*, 2nd. Ser., Vol. XXII, No. 2, 1969, p. 282. 湯沢威「19世紀イギリス鉄道業における企業金融の展開過程」『社会経済史学』第45巻第6号1980年3ページ。
- 8) イギリス鉄道会計の発展については, Harold Pollins, Aspect of Railway Accounting Before 1868, in M. C. Reed (ed.), *Railways in the Victorian Economy, Studies in Finance and Economic Growth*, 1969, 中村萬次「19世紀イギリスにおける会計規則の展開——イギリス鉄道会計史との関連——」『経済集志』第50巻第1号1980年。
- 9) この時期の鉄道規制法や会社法では常に「資本から配当の禁止」が問題とされていた。このことは, 逆に, 資本から配当が支払われるという事態が, 当時の鉄道会社ではかなり一般的に見られたことを窺わせるものである。また, 実際にも次のような65年の上位30社に関する事実がそのことを示唆しているといえよう。配当および金利支払総額が記載されていない二社を除き, 純収入が配当および金利支払総額を上回るのは10社, その逆は18社であったということが, それである。*Railway Returns of 1865*, Table XVI, an Analysis of Railway, Capital, Dividends, Interest, &c. of the Principal Railway Company, Table XVII, The Amount of Gross and Net Recits of the Principal Railway Company, pp. 36-8.
- 10) MS., Dairy of the Duke of Devonshire, 3. 8. 1866 quoted in J. D. Marshall, op. cit., p. 270.
- 11) J. D. Marshall, op. cit., p. 269.

結びに代えて

近代都市 Barrow-in-Furness の形成と発展は、鉄道による全国市場への編入による新たな市場的諸条件のもとで、当該地域を営業拠点とする鉄道会社が展開する地域開発政策の産物にほかならなかった。この開発政策の展開が莫大な鉄道外投資を余儀なくさせたとはいえ、その投資は、経営圧迫要因となるのではなく、むしろ高収益連鎖を生みだし、投資回収・経営安定化の独自のメカニズムを鉄道経営にもたらした。その意味で、開発政策の展開は、鉄道会社の資本としての独自の利害から見て合理的なものであったといえよう。

しかし、それは、鉄道会社を支配する大土地所有貴族の利害とも決して矛盾するものでもなかった。かれらにとって、工業化・都市化は、バロウおよびその周辺に遍在する異種の土地所領の総合的な開発と管理を可能にし、「土地からの収益」を極大化するものであった。そして、鉱山所領の開発手段として設立された鉄道会社は、いまや鉱山所領だけではなく、都市所領を含む異種の土地所領の総合的な開発と管理の手段としての機能をもつにいたった。また、かれらは、自らの貨幣的富を鉄道会社の投資回収・経営安定化メカニズムにリンクさせることによって、高い投資収益を取得した。鉄道会社は、かれらの貨幣的富の有利な投資対象であり、致富手段であった。

このように、この近代都市バロウは、「鉄道によって生命を与えられ、支配された町であった」¹⁾と同時に、この地域に広大な土地所領を保有し、しかも鉄道を支配する大土地所有貴族によって「生命を与えられ、支配された町」でもあったといえよう。ここに、われわれは、依然として「土地寡頭制」が支配する19世紀イギリス資本主義における都市形成・発展のなにほどこかの特徴をみることができよう。

1) J. D. Marshall, op. cit., p. 281.