

イギリス初期鉄道業の基本的性格¹⁾

—ストックトン・ダーリントン鉄道をめぐって—

湯 沢 威

I 問題提起

イギリスにおける鉄道の起源は「初期産業革命」時代の北部炭鉱地帯に求めることが出来る²⁾。17世紀に入ると石炭は日常の消費生活や生産活動に不可欠の燃料資源となり、大消費地のロンドンへはるばる北東部タイン、ウィア川流域の炭鉱から多量の石炭が海路輸送されていた。石炭需要の急増は炭田地帯の運搬方法の改善を必然化した。17世紀中葉にニューカスルで初めて木製レールが導入されたが、それが一般的に利用に供せられるようになるのは1670～80年頃であったといわれる³⁾。18世紀中葉に至って木製レールに代わって鑄鉄レールが登場し、さらに18世紀末には鍛鉄レールの使用に至り、輸送基盤は強化された⁴⁾。もちろん、19世紀初頭に至るまで、斜面を有効に利用しつつ、それを補完する牽引力としては家畜や人力が利用されていたことは改めて指摘するまでもない。18世紀を通して北東部炭田地帯は鉄道出現のための「実験舞台」⁵⁾ (theatre of experiment) であったといわれる。

ところで、産業革命期の大規模かつ重量のある貨物の輸送はおもに運河によって担われていた。また18世紀末の運河建設ブームは近代的な交通企業形成のうえでも画期的な意味をもっていた。すなわち運河の資本調達の方法や経営組織はターンパイクや河川と異なり、近代的株式会社としての鉄道発展の原型をつくっていたといえる⁶⁾。そしてまた注意しておかなければならない点は初期の鉄道が運河の補助的輸送手段として広く利用されてくる点である⁷⁾。

それゆえ18世紀中葉の鉄道の存在形態は炭鉱

の付属施設として、そしてまた運河の補完的手段として、二様に認めることが出来る。鉄道が独自の交通手段として範ちゅう転化するためには炭鉱や運河の付属物からの脱却が必要である。本稿はかかる問題関心のもとにとりわけストックトン・ダーリントン鉄道を取りあげ、初期鉄道業の性格を分析するものである⁸⁾。

- 1) 本稿執筆の直接的動機は流通経済大学付属図書館所蔵の稀覯本『ストックトン・ダーリントン鉄道会社50年史』(J. S. Jeans, *Jubilee Memorial of the Railway System: A History of the Stockton and Darlington Railway and A Record of its Results*, London, 1875) を閲読する機会に恵まれたことにある。また和田一夫氏(一橋大学大学院博士課程)が石炭業研究で蒐集された原資料の一部を利用させていただいた。流通経済大学付属図書館及び和田一夫氏には記して感謝しておきたい。
- 2) Dendy Marshall, *A History of British Railways down to the Year 1830*, 1938, p. 5.
- 3) *Ibid.*, p. 6. なお、フランシスによれば1676年を一般に普及した年としてあげている(J. Francis, *A History of the English Railway*, 1851, vol. I, p. 42).
- 4) W. W. Tomlinson, *The North Eastern Railway*, 1915 [1967 Rep.], p. 14.
- 5) *Ibid.*, p. 5.
- 6) 拙稿「一八世紀イギリスの有料道路・河川・運河経営」(『商学論集』第45巻第1号)参照。
- 7) Dendy Marshall, *op. cit.*, p. 9.
- 8) 鉄道史上におけるストックトン・ダーリントン鉄道の画期的意義はG. スティーヴンスン発明による蒸気機関車の走行に求められる場合が多いが、本稿では技術的側面だけでなく経営史的側面にも照射して分析をすすめていくものである。

II 初期鉄道の建設状況

ルインは1801年から1820年までを馬車鉄道時代(第I期)、1821年から1828年までを馬車鉄道、固定蒸気機関による牽引、蒸気機関車の三者併用時代(第II期)、1829年から1834年までを蒸気機関車確立期(第III期)と時代区分を行なって

第1表 第I期の初期鉄道

年	鉄道会社名	マイル数	性格
1801	Surrey Iron R.	9½	農産物・肥料・石灰・石炭等の運搬
1802	Sirhowy R.	22	運河の援助・Tredegar Iron Worksの援助あり
1802	Croydon, Merstham & Godstone R.	15	Surrey Iron R.の延長
1804	Oystermouth R.	6	鉱物の運搬
1809	Gloucester & Chethenham R.	9	運河と接続
1809	Bullo Pill R.	7	河川と接続
1809	Lydney & Lydbrook R.	26	運河の付属施設
1810	Monmouth R.	8	上記の延長
1811	Hay R.	24	運河の付属施設
1811	Llanvihangel R.	6	運河の付属施設
1812	Grosmont R.	7	運河の付属施設
1817	Mansfield & Pinxton R.	7¾	運河の付属施設
1818	Kingston R.	14	Hay R.との連絡 鉱物輸送
1819	Plymouth & Dartmoor horse Tramway	23	海岸から Dartmoor. 囚人輸送

(注) H. G. Lewin, *op. cit.*, chap. I より作成。
スコットランド, ウェールズは除く。

いる¹⁾。当面の課題としては第I期と第II期の時代に重点を置いて考察を加える。

第1表は第I期における公的鉄道が議会を通過したものの一覧表である。これにより次のごとき特徴点を指摘することが出来る。第1に30マイル以下の短距離のものがほとんどであること、第2に運河付属施設としての性格の強い鉄道がきわめて多く、鉱山地帯に敷設されている場合も河川、運河と接続していること、第3にイングランド南部及びウェールズ南部に集中していること²⁾、以上である。

第II期に至ると鉄道の性格はどのように変わるのであろうか。第2表によれば、ストックトン・ダーリントン鉄道、リヴァプール・マンチェスター鉄道を中心に含みながらも、全体としてみた場合、依然として鉱物輸送を中心とした補助的輸送手段としての性格が濃厚であること、ただ第I期とくらべて運河や河川と接続しない鉄道が目立つこと、地域的には南部イングランド、ウェールズに加えてミッドランズ、ランカシャー、北東部地帯が新たに登場してくるこ

第2表 第II期の初期鉄道

年	鉄道会社名	マイル数	性格
1821	Stockton & Darlington R.	35	石炭輸送
1821	Stratford & Moreton R.	16	運河の付属施設
1824	Redruth & Chaucewater R.	10	鉱物輸送
1825	Bolton & Leigh R.	7¾	運河の付属施設
1825	Cromford & High Park R.	34	運河の付属施設
1825	Rumney R.	21	鉄工場と連絡
1825	Nantelle R.	9½	スレート輸送
1825	Duffryn Llynvi & Porthcawl R.	17	石炭輸送
1825	Canterbury & Whitstable R.	6	河川の付属施設 石炭輸送
1826	Heck & Wentbridge R.	7	石材輸送, 運河と連結
1826	Liverpool & Manchester R.	31	水路輸送の欠陥克服と独占的運賃打破のため
1826	Hereford R.	12½	Llanvihangel R.の延長
1828	Clarence R.	14	S. & D. R.と対抗, 南部ダラムの石炭輸送
1828	Llanelly R.	22	石炭輸送, 河川に付属
1828	Bridgend R.	4	石炭輸送, D.L. & P.の支線
1828	Bristol & Gloucestershire R.	9	石炭輸送
1828	Avon & Gloucestershire R.		石炭輸送, 上記鉄道を河川と連絡

(注) H. G. Lewin, *op. cit.*, chap. II より作成。
スコットランド, ウェールズは除く。

と、などが明らかとなる。かくして第I期に運河の付属施設性格の強かった鉄道は第II期に鉱山経営と密接に関連して登場してくる傾向を見ることが出来る。もちろん、この2つの表が議会で法案を獲得したいいわゆる「公的鉄道」(public carrier)のみが記載されており、鉱山経営と結びつけられて全く私的に建設されていた鉄道は対象からはずされている。それゆえ、鉄道の発生過程からみて第I期においても鉱山経営に包摂された私的鉄道が多数存在していたことが推測されるわけであるが、公的性格を付与された鉄道の登場過程はむしろまず主要には運河の中に見出すことが出来るのである。

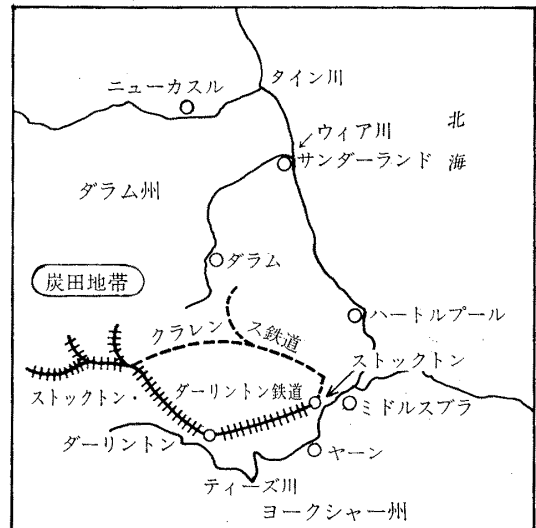
19世紀初頭、蒸気機関車導入の試みはウェールズ、ミッドランズ、北東部の炭田地帯を中心に行なわれた。例えばトレヴィシックは1804年

サウス・ウェールズで蒸気機関車を建設しており、1812年ブレンキンシップはミドルトン炭田からリーズまで歯型レールの上を独自の蒸気機関車を試走させている。もっとも重要なのは1814年 G. スティーヴンソンが北部炭田のキリングワースで最初の蒸気機関車を作製していることである³⁾。これがのちの近代的鉄道の起点をなすものである。このように炭田地帯における鉄道の技術革新の事例は枚挙にいとまがないが、注意すべきはこれらが炭田経営における一連の技術革新と密接に結びついて登場していることであろう。つまり、石炭業における「構築物」から「施設」への展開過程の中で炭田の坑内運搬の機械化がはかれるが⁴⁾、坑外から市場への輸送方法の改善もその一貫に位置付けられるのである。それに対し、運河会社にとって鉄道のもつ意義はあくまでも既存の交通体系を前提にする限りでの補助的手段としてのものであって、そこでは鉄道に対する積極的な技術革新の動機を見出すことは困難である。かくして19世紀初頭には鉄道は鉱山または運河の従属的地位に立たされていたわけであるが、技術的には鉱山技術の成果を吸収し、経営的には公的輸送の伝統をもつ運河経営を基盤としながら、次第に近代的鉄道の容姿を整えていくことになる。

近代的鉄道が確立するためには鉱山や運河の付属施設としての性格を拭払しなければならない。すなわち技術的には蒸気機関車を頂点とする鉄道固有の技術体系の確立、経営的には独自の組織と経営を打ち立てること、その結果として技術的にも経営的にも既存交通業より優れていることが要求される。このような意味からいえば第Ⅰ期、第Ⅱ期はルインのいうごとく鉄道時代の確立にはほど遠い。ただ第Ⅱ期の鉄道の中にはストックトン・ダーリントン鉄道やリヴァプール・マンチェスター鉄道といった突出した鉄道を含んでいることに注意しておかなければならない。すでに別稿でリヴァプール・マンチェスター鉄道については検討したが、そこでは鉄道が既存の交通業と激しく対立しつつ、その独占的地位を打破するために出現したことが

明らかにされた⁵⁾。技術的にも経営的にもリヴァプール・マンチェスター鉄道は本格的な鉄道業の確立ということがいえるが、その前段階をなすストックトン・ダーリントン鉄道は初期鉄道業の中にあっていかなる位置付けがなされるべきなのか。

- 1) H. G. Lewin, *Early British Railways—A Short History of their Origin & Development 1801-1844*, 1925, chaps. I & II.
- 2) *Ibid.*, p. 8.
- 3) J. Francis, *op. cit.*, vol. I, pp. 50-53; S. Smiles, *Life of George Stephenson*, 1858, pp. 73-76.
- 4) T. S. Ashton & J. Sikes, *The Coal Industry of the Eighteenth Century*, 1929, p. 69; 阿部功「石炭業における『構築物』と『施設』」(『経済論叢』第102巻第3号)参照。
- 5) 拙稿「イギリス鉄道業の成立に就いて——リヴァプール・マンチェスター鉄道の基本的性格」(『一橋論叢』第67巻第5号)参照。



イングランド北東部の鉄道 (1833)

Ⅲ スtockton・ダーリントン鉄道の建設過程と建設動機

グラム南部の石炭をティーズ川まで運搬する新たな交通手段建設の計画は古くは1767年の運河計画にその起源を求めることが出来る。その計画は資本金 64,000 ポンド、全長 33.5 マイルに及ぶものであり、ダーリントンの住民を中心に推進されたが、結局実現の運びに至らなかった¹⁾。

1810年9月ティーズ川の一部が開削されて、ルートが短縮されたのを祝って、ストックトン

で集会がもたれた²⁾。そこで次のような提案がなされた。「より容易にかつ迅速に石炭、鉛等を運搬するため、ストックトンからダーリントン、ウィンストン経由の鉄道または運河の実現性と利点を調査する」ための委員会が提案され、決議された。決議の提案者の意図としては鉄道は恐らく最高の可能性として考えられていたようである³⁾。すでに述べたごとく、この頃運河は必要に応じて鉄道を補助的輸送手段として利用していたのであるから、鉄道に全ルートを依拠させることは実現性の薄い構想といわなければならなかった。しかし調査委員会はいまや「運河または鉄道いずれか一方を採ることが地方の経済全般に利益をもたらすと同時に応募者にも十分な報酬をもたらす」と考えていた⁴⁾。つまり鉄道はすでにここでは運河に代替しうる交通手段として認識されていたのである。

1812年1月、ダーリントンで開かれた会合で、当時の土木技師としては最高峰に位置するレニーに計画の作成を依頼することが決議され、翌年の夏、かれは建設費 205,618 ポンドの運河計画を提出した。ここでは運河の選択がなされたのである⁵⁾。

この計画案は戦時中という事情もあって、1年以上放置されていたが、1815年2月発起人達が集会をもち、レニーの案を検討した。しかし経済環境の悪化は計画の実施をさらに数年遅らせることになった。と同時にその間、鉄道建設費は運河の半分で済むという話が伝わり、発起人の一部で鉄道案が急速に持ち上がった⁶⁾。

1818年6月、レニーの計画を具体化すべく応募者総会を開催する署名がおびただしい数にのぼり、ストックトンの市長が総会を招集することになった。この段階ではストックトンが町ぐるみで運河計画に最も熱心であり、それにひきかえダーリントンの町は運河が必ずしも利益ある計画とは認めず、不安と意気消沈が支配していたといわれる⁷⁾。この集会の席上レニーが運河建設は採算面では悲観的であると述べたことや建設費の点で鉄道は運河の半分であることなどから、運河と鉄道いずれを採択するか賛否両

論が渦巻き、結局この集会では運河案と鉄道案との間に決着をつけるべく調査委員会の設置が再度決議されたのである。11月に開催されたダーリントンの集会ではかのレニーの案とウェールズの技師、G. オバートンの作成した鉄道計画案とが比較検討され、最終的に鉄道案に軍配が上った。理由は鉄道建設費は 124,000 ポンドで済み、かつ地形上鉄道の方が好ましいという点に求められた⁸⁾。

ここでこれまで見てきた建設に至るまでの経過の中でいくつかの特徴的な点を指摘しておこう。第1に当初の運河計画案は経済環境の悪化と収益性の見通しが暗いところからしばらく放置され、結局は建設費の安い鉄道に変更された。ここではまず運河（または鉄道）建設の必然性は収益性を前提に常に考えられており、交通量の増加や炭田開発の必要から、場合によっては採算を無視してまでも新たな交通手段を建設しなければならないほど事態は差し迫っていたとは思われないこと、さらに技術的レベルからいえば運河と鉄道とは二者択一の関係にあり、鉄道の社会的評価は次第に定着しつつあったことなどが看取出来る。すなわち、1810年代になると運河と鉄道の間での選択の基準は建設費や収益性に重点が置かれ、技術的水準ではそれほど問題になりえなかったということになる。

第2に鉄道建設の計画を積極的に推進した町はダーリントンであり、ストックトンはティーズ川河口に面していることから運河案を支持していた。しかしこの背後には地理的状況以上にダーリントンを根拠とする E. ピーズや J. バックハウスら発起人の意向が大きく反映していたわけであるが、これについてはのちに検討する。ただ看過しえない点はダーリントンを中心とする鉄道計画はその後の同町の発展に大きく影響を及ぼすことになり、鉄道町の1つに数えられていくことである。それに対しストックトンはダーリントンに対する「積年の不満を爆発させて」⁹⁾、ストックトン・ダーリントン鉄道と競争するクラレンス鉄道をティーズ川の河川業者とともに積極的に支持していくことになる。

なお、両都市のストックトン・ダーリントン鉄道に対する態度についてはのちにみる株主層の分析のところでも明瞭になろう¹⁰⁾。

第3にこの鉄道の建設意図は石炭を中心とする鉱物輸送が第1の目的であった。それはいずれの計画案もダーリントン西北の炭田地帯を起点としてルートが設定されていることや1819年の経営委員会の報告の中に如実にあらわれている¹¹⁾。既述のように初期の鉄道が鉱山経営の付属物としての性格が強かったのであるが、ストックトン・ダーリントン鉄道の場合も鉱物輸送を中心としながら、建設主体は鉱山や運河経営とは切り離されて存在していたようである。しかし、これについては鉄道建設推進の中核となった E. ピーズや J. バックハウスの分析によって明らかにされなければならない。なお乗客輸送については一切顧慮されていなかったことは改めて指摘するまでもないであろう¹²⁾。

さて1818年11月、ダーリントンで開かれた集会では12項目にわたる決議を行なって、オバートン作成の鉄道計画は具体的第一歩を歩み出したのである。この決議の中には、現状では運河よりも鉄道が望ましいこと、議会に計画の申請をすること、92,000ポンドの資本が調達されるべきこと（1株100ポンドで応募時に1ポンドの前払い）、各地の銀行で応募の便宜がはかれること、株主の中から40名の代表を選んで経営委員会（Committee of Management）を結成すること、11名の株主（主に銀行家）はロンドンで委員会を結成し、応募者の獲得に努力すること、期日までに予定額の応募がない時は出資金は返還しうること、J. バックハウスが会計を担当すること、などが含まれていた¹³⁾。まだこの段階では牽引力を何にするか一切触れられていないが、馬匹や傾斜を利用することを当然と考えていたからであろう。

このようにして発起人達の体制が一応整えられて、1819年議会でストックトン・ダーリントン鉄道法案が提出された。しかし106対93の表決で法案は否決されたのである。ジーンズによれば敗因は調査や地主の根回しのための時間不

足と計画の不十分さに求められる¹⁴⁾。反対勢力は地主、ターンパイクの利害関係者、その他陸上運送業者や農民であったが、決定的だったのはダーリントン公による強力な反対意見であった。その理由は鉄道の計画ルートが公のキツネ狩り場（fox-cover）を通過していたからである¹⁵⁾。

発起人達は修正計画の作成にただちに取り組むとともに議会工作も周到に行なう準備をした。オバートンは計画を修正するに当って、反対派を刺激しないルートを選び、1820年9月修正案を完成した。結局、この修正案が発起人達の議会工作も効を奏して1821年4月国王の裁可を得たのである。

その後鉄道開通までに経営委員会はいくつかの重大な決定を行なった。まず、法案通過後間もなく技師をオバートンから G. スティーヴンソンに変更したことである。理由は必ずしも明確でないが、委員会の中心人物である E. ピーズがスティーヴンソン起用に最も熱心であった¹⁶⁾。ピーズは同時に蒸気機関車の導入についても積極的であったようである。何故ならスティーヴンソンはすでに蒸気機関車作製では7年の経験をもっていたが、その性能についてはピーズも十分察知していたものと思われるからである。1823年、発起人達はスティーヴンソンの意見を入れて、議会に蒸気機関車採用の認可を求め、承認された。また蒸気機関車を利用した場合を想定して、オバートンの作成した路線図はスティーヴンソンによって全面的に変更された。ダーリントンにより近いルートになり、かつ建設費も8,000ポンド低く見積もられた。かくして、ここにスティーヴンソンを中心として鉄道建設は実現の第一歩を開始したのである。

- 1) その原因が何であったのかはジーンズによっても、トムリンソンによっても明らかでないが、推察するに南部ダラムの住民達が採算の見込みが薄いとして応募に消極的であったことが1つの原因と考えられる（Jeans, *op. cit.*, 15; Tomlinson, *op. cit.*, pp. 34-35）。
- 2) H. ポリンズはこの河川の事業の推進者が鉄道建設の母体となっていったというが、その根拠は示されていない（H. Pollins, *Britain's Railways*, 1971, p. 21）。
- 3) Tomlinson, *op. cit.*, p. 40.
- 4) *Ibid.*, p. 40.

- 5) Jeans, *op. cit.*, p. 16.
- 6) その中心にいたのが E. ピーズである (Jeans, *op. cit.*, p. 22; F. Atkinson, *Industrial Archaeology of North-East England*, 1974. vol. I, p. 135).
- 7) Tomlinson, *op. cit.*, pp. 42-43.
- 8) *Ibid.*, p. 53.
- 9) *Ibid.*, p. 280.
- 10) ダーリントンは1790年まで繊維の町として目覚ましい発展をとげ、特に麻織物工業ではイングランドのどの町よりも重要であったといわれる。鉄道開通後、より一層急速な発展をとげ、それは人口の増加に顕著に現われる (1811年, 5,059人; 1821年, 5,750人; 1831年, 8,574人)。他方、ストックトンは1820年代の初め頃はひなびた港町でむしろこの時期衰退気味であったといわれる (Jeans, *op. cit.*, pp. 273-288; B. Barber, *The Concept of the Railway Town and the Growth of Darlington, Transport History*, vol. 3, no. 3, 1970, pp. 284-285 を参照)。
- 11) Jeans, *op. cit.*, pp. 31-32.
- 12) S. Smiles, *op. cit.*, pp. 200-201.
- 13) Jeans, *op. cit.*, pp. 24-26 から重要な事項を抽出。
- 14) *Ibid.*, p. 31.
- 15) なお, Duke of Cleveland や Duke of Overton の表現もある (Smiles, *op. cit.*, p. 165; W. T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*, 1916, p. 478; F. S. Williams, *Our Iron Roads*, 1852 [1968 Rep.], p. 10)。
- 16) Tomlinson, *op. cit.*, pp. 71-73.

IV 株主分析

第3表はストックトン・ダーリントン鉄道の株主の地域的分布, 時代的推移を見たものである。この表から次の諸点が指摘できよう。(イ)ダーリントンが単独では最大の資金源泉となっ

ていること, (ロ)ストックトンの消極性はこの表からも明らかであること, (ハ)資金量からみればロンドン, ノリッジを含む南部及び東部地方が大きな比重を占めること, (ニ)上の(イ)と(ハ)の地域で全体の60~80%を占めていること, (ホ)時代の推移とともに南部・東部の資金量の比重は高まる傾向にあること, (ヘ)1人当りの金額からいえば最初はダーリントンの方が小さく, 南部・東部の地域の方が大きい, 1838年以降, 逆転現象が見られること, (ト)人数の点でも最初ダーリントンが多いが, その後南部・東部地域に凌駕されていること, (チ)最後に1821年以後44年まで株主の総数はそれほど増えていないこと, などである¹⁾。

すなわち, この鉄道の資金調達是通过地域の資金よりも遙か離れた南部・東部からの資金に大幅に依存していたことになる。一般に初期の運河や鉄道にあっては地方の共同体的総結集のもとに資金調達がはかられていた²⁾。しかしこの鉄道の場合にはそのような一般的傾向とは必ずしも一致しないことになる。ただ(ホ)(ヘ)(ト)で指摘したごとく, 最初はダーリントンを中心として比較的少額資本を持ち寄った地元の株主が一定の役割を果たしていたが, しかしその後, 地元の大株主は存続するけれども, 小規模株主はむしろ南部・東部地域に集中することになった。

第3表 スtockトン・ダーリントン鉄道の株主の地理分布

	1813		1818		1821		1823		1830		1838		1844	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
ダーリントン	16	0.049 (38)	24	30.6 (27)	16	19.7 (29)	15	13.4 (25)	20	29.5 (30)	14	21.7 (22)	16	34.8 (35)
ストックトンを含むその他 ダラム	6	0.029 (22)	29	8.9 (8)	17	4.7 (7)	16	7.5 (14)	9	4.9 (5)	6	1.9 (2)	3	1.4 (1)
ヨークシャー	7	0.047 (36)	40	32.6 (28)	16	15.7 (23)	19	9.9 (18)	13	7.1 (7)	8	3.0 (3)	9	4.3 (4)
東部及び南部 (ノリッジ, ロンドン含む)	—	—	9	39.5 (34)	7	23.1 (34)	14	20.2 (38)	20	51.8 (53)	46	62.1 (63)	42	36.2 (36)
その他	3	0.005 (4)	10	3.5 (3)	16	4.1 (6)	7	2.7 (5)	6	5.3 (5)	14	10.0 (10)	28	22.6 (23)
合計	32	0.130 (100)	112	115.1 (100)	72	67.3 (99)	71	53.7 (100)	68	98.6 (100)	88	98.7 (100)	98	99.3 (99)

(注) a:株主数, b:金額(単位1,000ポンド), (): %.

P. L. Cottrell and G. Ottley, *The Beginnings of The Stockton and Darlington Railway, Journal of Transport History*, vol. 3, no. 2, p. 91 及び M. C. Reed, *Investment in Railways in Britain, 1840-1844*, 1975, p. 171 より作成。

第4表 ストックトン・ダーリントン鉄道の株主の職業分布

	1823		1830		1838		1844	
	a	b	a	b	a	b	a	b
銀行業	13 (18)	25.4 (47)	13 (19)	52.9 (54)	19 (22)	48.9 (50)	17 (17)	31.1 (31)
商業	18 (25)	14.2 (26)	13 (19)	25.8 (26)	17 (19)	26.8 (27)	14 (14)	14.9 (15)
製造業	7 (10)	1.5 (3)	7 (10)	2.6 (3)	10 (11)	5.2 (5)	9 (9)	4.6 (5)
地主	15 (21)	8.0 (15)	16 (24)	10.3 (10)	26 (29)	11.5 (12)	33 (34)	37.8 (38)
専門職	6 (9)	2.2 (4)	3 (4)	1.2 (1)	3 (3)	0.8 (1)	4 (4)	1.6 (2)
その他・不明	12 (17)	2.4 (4)	16 (23)	5.8 (6)	13 (15)	5.5 (5)	21 (21)	10.3 (11)
計	71(100)	53.7(100)	68(100)	98.6(100)	88(100)	98.7(100)	98(100)	99.3(100)

(注) a:株主数, b:金額(単位1,000ポンド), ():%.
M. C. Reed, *op. cit.*, p. 176 より引用。

このような趨勢は一般株主の分散化傾向と考えることが出来るが³⁾、看過しえない点は(イ)にあるごとく株主総数が増えないために、株主の分散化はそれほど顕著にあらわれないことである。これはのちに検討するこの鉄道会社の特殊な財務政策とあわせ考察していかなくてはならない。

次に株主の職業分類を第4表でみよう。この表で特徴的な点は、(イ)商人、地主、銀行業者の比重が人数・資金量ともに圧倒的比重を占めること、(ロ)人数の点では1823年を除いて地主が一番多いが、資金量の点では銀行業者が圧倒的に多い(但し1844年を除外)こと、(ハ)炭田経営者を含む製造業者はそれほど目立った存在ではないこと、などである。銀行業者がこれほど大きな位置を占めるのはこの鉄道の特殊な性格を示すものである。S. ブロードブリッジや M. C. リードによる研究による初期鉄道の職業分析を見ても銀行業者がこれほど高率を示す例は他に見当たらない⁴⁾。また(イ)で指摘したことはすでに建設過程で考察したごとく、この鉄道が鉱山経営の付属施設としての地位を脱却していることを意味するものである。

コトレルとオトレイの共同論文はストックトン・ダーリントン鉄道の資金調達を総括して「第一義的には地方的蓄積により供給されており、それは初期鉄道の共通の特質であった⁵⁾と述べている。しかしわれわれはこれまでこの鉄道の資金調達が他の初期鉄道の一般的傾向と

はかなり違う側面をもっていることを指摘してきた。問題はその相違点が一体何に起因するかということである。それを解く鍵はコトレルらも十分承知している、キューカーとこの鉄道との深いかかわりあいである。事実、かれらも上の引用文につづいて「地域外の資本は重要であるが、それは個人的付き合い、とりわけバックハウス家とピース家がロンドンとノリッジの銀行業界と結びつくことにより、集められた。この鉄道の特殊な性格はキューカーの利害とかかわっていたことであるが、これもまたこの鉄道が利用される地域の(利害)を反映したものにすぎなかった⁶⁾」(傍点引用者)と述べている。つまりかれらの考えではキューカーの役割には十分注目を払いつつも、やはりこの鉄道の資金調達は何よりも地域的利害との関係を重要視して位置付けられているのである。われわれは以下の行論でストックトン・ダーリントン鉄道の資金調達の性格規定をさらに掘り下げて分析しなければならない。すなわちこの鉄道の資金調達を初期鉄道の一般的傾向のなかで把握すべきか、それともキューカー資本の特殊な役割を重視してこの鉄道の資金調達の性格規定を行っていくべきか、確定する必要がある。

- 1) このことは資本金も同様にそれほど増加していないことを考えると、資金源泉として株式依存度は極めて低いことになる。なお詳しくはVIをみられたい。
- 2) 拙稿「一八世紀イギリスの有料道路・河川・運河経営」及び「イギリス鉄道業の成立に就いて」参照。

- 3) M. C. Reed, *op. cit.*, p. 174.
- 4) S. Broadbridge, *Studies in Railway Expansion and the Capital Market in England 1825-1873*, 1970, p. 139 及び M. C. Reed, *op. cit.*, chaps. V-VII.
- 5) P. L. Cottrell and G. Ottley, *op. cit.*, p. 91.
- 6) *Ibid.*, pp. 91-92.

V クェーカーと鉄道建設

ストックトン・ダーリントン鉄道が“Quaker's line”と別称されているごとく、クェーカーとの深いかわりあいがあったことは周知のところであろう。いま第5表で1818年の大株主の中で明らかにクェーカーと目される人々に※印を付してみたが(第6表も同様)、応募額は56,700ポンドにのぼり、全体の47%を占めることになる。再三指摘したようにこの鉄道の発起人の中心はE. ピーズや J. バックハウスらであるが、いずれもクェーカーであり、かつ銀行業を営んでいたこと、さらに両家の姻戚関係を軸に大株主が結集されたことに注目すべきである。最大株主のJ. ガーニーはノリッジの大銀行家であるが、J. バックハウスとは娘婿の関係にあり、第2位の株主であるロンドンの銀行家、T. リチャードソンはE. ピーズのいとこにあたる。そもそもピース家とバックハウス家が親戚関係にあり、しかもクェーカーという宗教的結束は「フレンズ派協会」(Society of Friends)を通じて具体化されていたのである¹⁾。

さらに重要なことに、この鉄道会社の資金調達には株式よりも借入に多く依存していたわけであるが、借入総額(101,195ポンド)の実に80%をクェーカーが提供していたのである(第6表)。それゆえ、当初の株式払込金と借入を合計した総資本の70%弱がクェーカーからの拠出によるものであった。このような事情からさきに株主分析で見たごとく銀行業者の比重が圧倒的に高くなっていたのである。かくして建設運動で中核的役割を果たしたピースやバックハウスは資金調達の面においても極めて重要な位置を占めていたことになる。

そこで次に明らかにされなければならないこ

第5表 大株主名簿(1818年)

名 前	住 所	応募額(ポンド)
※Jos. Gurney	Norwich	14,000
※Jon. Backhouse	Darlington	5,000+5,000
※Thos. Richardson	London	5,000+5,000
William Chaytor	Croft	3,000+3,000
J. Cairns	Yarm	5,000
Thos. Meynell	Yarm	3,000+2,000
※Ed. Pease	Darlington	1,000+4,000
※Ed. Backhouse	Darlington	2,000+3,000
Benjn. Flounders		5,000

その他クェーカーと見なされる株主を列挙しておく。Jon. Sanders (1,700), Sam. Gurney (3,000), Jas. & J. Backhouse (2,000)。なお、この時の総応募額は120,900ポンドである。
(注) Jeans, *op. cit.*, Appendix II より作成。

第6表 主要借入先(1826年)

名 前	金額(ポンド)
※Gurney & Co.	40,000
※Richardson, Overend & Co.	20,000
※Thos. Richardson	10,000
※J. Backhouse (会計係として)	10,000
※Jos. Pease	1,200
※Ed. Pease	895
Bishop of Durham	15,000
その他	4,100
計	101,195

(注) Jeans, *op. cit.*, Appendix III より引用。なお、ジーンズは借入総額を101,895としているが、これは計算違い。

とはこのように重要な役割を果たしたクェーカーは一体いかなる動機でストックトン・ダーリントン鉄道の建設を推進していったのかという問題である。そのためにはとりあえず次の2点の検討を行なうことにする。第1にクェーカーであるピースやバックハウスは石炭輸送といかなるかわりをもっていたのかということ、第2にクェーカーはこの鉄道を投資対象として考えていたのか否かということ、これである。

第1の点についていえば、E. ピーズはもとも毛織物業者として繁栄の基礎を築きあげ、さらに銀行業にも手をのばしていたが、炭鉱経営と直接関係をもっていたかどうか疑わしい²⁾。またバックハウス家も毛織物業を起点に銀行業に進出し、1774年に北東部の有力銀行、「ダーリントン銀行」を創立している³⁾。コトレルリードはバックハウス家と石炭業との関係を指摘

するが⁴⁾、それは当家の業務の一部とはなりえても主要な業務とはいえない。その他大株主のガーニーやリチャードソンがダラム南部の石炭輸送にどれだけ直接的利害関係をもっていたのか確認の手立てはないが、現在までのところその関係を示唆する資料は見当らない。それゆえ、ピースやバックハウスが石炭輸送と関係あるとすれば、それは自ら兼営する繊維業の燃料供給のため、さらには銀行業者として地域の総資本的立場を代弁するためのものであろう。換言すればストックトン・ダーリントン鉄道を中心的に推進した人達は自ら炭鉱経営と深くかかわって交通手段の狭隘化を深刻に受けとめていたというのではなく、むしろ銀行業者としていわば総資本的立場から発起業務にたずさわっていたと見るべきであろう。

とすれば第2にキューカーの鉄道投資理念とは何であったのかということが問題にされなければならない。ライストリックはキューカーが初期の交通業に手を染めたのは「キューカーの開拓者精神によるものであり、直接的な利益の見通しなしに、しかも長期的投資に喜んで自らの資金を使った」⁶⁾（傍点引用者）と述べている。これに対しクラップムは初期鉄道建設の中で果たしたキューカーの役割に触れ、初期鉄道の「盲目的な投資資金」(blind capital) に対し「ミッドランズや北部のキューカー実業家の目先の利いた投資資金 (clear-eyed capital)」が全国の鉄道建設の中で重要な役割を果たしたことを指摘している⁶⁾。つまりクラップムによるとキューカーの鉄道投資は冷静な計算にもとづいた投資活動であったことになる。ここにライストリックとクラップムの間にはキューカーの鉄道投資をめぐる評価の食い違いが起こっている。すなわち前者によればキューカーは地域の利害を前面に押し出し、鉄道の採算を抜きにした建設運動を行っていたと把握出来るのに対し、後者によればキューカーは地域利害よりもむしろ鉄道の投資利益に、より重点を置いた建設運動を展開していたということになる。

この点を建設運動の中でピースやバックハウ

スがどのような発言をしてきたかを検討することにより考察をすすめよう。1818年11月の集会でバックハウスは鉄道支持の発言を行ない、「私達は運河から期待出来る以上の収入を鉄道から期待出来る正当な理由を示しえた」と述べて、「25%の配当」の可能性を論じた⁷⁾。またピースは「私は5%で満足だ。人によっては〔配当を〕6%、8%、10%または12%にもすることが出来よう。……しかし私は5%で十分だ。私の発言はただ次のことを示すためのものだ。すなわち、たった1種類の貨物でも私はこの事業活動で十分な利子率を獲得することが出来ること、それ以外の貨物で5%以上の利益が保障されるであろう」⁸⁾。同時に彼は鉄道が「完全に安全な投資」であることを強調してやまなかった。このピースの発言は会場の雰囲気からは「異例なもの」であり、むしろバックハウスの主張が優勢であったようである。トムリンソンによれば、「J. バックハウスの方がより賢明な発言をしていたけれども、E. ピースは彼の5%以外考えることを頑固に拒否し、かつ5%が安全であるという彼の単純な証明によって、結局は支持をもとめる最も立派な演説よりも、鉄道が『安全な』投資であると人々に確信させることになった」という¹⁰⁾。ピースとバックハウスの間にはニュアンスの差はあれ、いずれも鉄道を極めて安全な投資対象であると考えていたのである。それゆえ、キューカーは鉄道建設によってダーリントンへ安価に石炭が運搬される利益を銀行業者として、いわば総資本的立場から強調するとともに、他方ではその鉄道が安全かつ高率の収益をもたらすことを冷静に計算していたことになる。そして姻戚関係があったとはいえ、ノリッジやロンドンの銀行業者をも投資活動に誘い込んだことを考えると、むしろ後者の側面が前面に出されて議論がなされていたのであろう。いずれにせよ、キューカーの鉄道投資に対する総体的評価はライストリックのごとき評価よりも、クラップムの評価の方がより正鵠をえているように思われる。

ところで同じキューカーの間でバックハウス

とピーズとでは鉄道投資のとらえ方が若干食い違っている。すなわち、バックハウスが鉄道の投資利益を最大限追求する姿勢を見せるのに対し、ピーズは確実な5%の配当を何よりも重視していたようである。すでに第5表でみたようにバックハウス家とピーズ家とを比較した場合、J. バックハウスの1万ポンドをはじめとしてバックハウスの方が多額の投資を行っていた。また借り入れ資金の面でもバックハウス家の役割に対してピーズ家の貢献度は小さい(第6表参照)。これは両家の資金力の差異にもとづくこともさることながら、鉄道投資のとらえ方の違いにも起因するのではなからうか。そのことは両家の鉄道経営への関与の仕方にも具体的にあらわれているものと思われる。いま1854~1914年までのノース・イースタン鉄道(ストックトン・ダーリントン鉄道の後身)の取締役一覧表をみるとバックハウス家からの取締役は一人も見当たらないが、ピーズ家からはエドワードの次男のジョセフ、またその息子のジョセフ・ウィットウェル、さらにエドワードの5男のヘンリーなどの名を見出すことが出来る¹¹⁾。つまりピーズ家はのちのちに至るまで鉄道経営と深いかかわりをもつことになる。ライストリックが作成したバックハウスの家系図ではJ. バックハウスの甥のトーマスが鉄道業と関係をもったことになるが¹²⁾、1868年版の*Bradshaw's Manual*を繙いてみてもバックハウス家の名は見当たらない。投資家としてのバックハウス家の活動を問わないとすれば、鉄道業界における同家の役割は取るに足らないものだったことになる。とするならば、当初のE. ピーズの鉄道投資に対する安全第一主義の思想は鉄道経営への直接的な関係に発展し、J. バックハウスの鉄道投資の考え方は必ずしも鉄道経営とのかかわりを招来しなかったのではなからうか¹³⁾。

1) この記述は主に Jeans, *op. cit.*, *Dictionary of National Biography*, A. Raistrick, *Quakers in Science and Industry*, 1950 などによる。

2) スマイルズは「E. ピーズが炭坑と関係をもち近隣の内陸輸送に興味をもった」(Smiles, *op. cit.*, p. 162) というが、人名辞典やライストリックのピーズ家の説明の中からはそのような事実は見出せない。特にジーンズ

による E. ピーズの紹介では炭田との結びつきは一言も触れられていない。それゆえ、スマイルズのいうようにたとえ石炭業と関係あったとしてもピーズ家にとってそれほど大きな意味があったとは思われない。なお、J. ピーズは1828年ある炭田を所有するに至るが、それはあくまでも鉄道建設の結果生まれた行動であった (Jeans, *op. cit.*, p. 234)。

3) *Ibid.*, pp. 208-218.

4) P. C. Cottrell and G. Ottley, *op. cit.*, p. 89.

5) A. Raistrick, *op. cit.*, p. 217.

6) J. H. Clapham, *An Economic History of Modern Britain*, vol. 1, pp. 386-388.

7) Jeans, *op. cit.*, p. 22.

8) *Ibid.*, p. 23.

9) Tomlinson, *op. cit.*, p. 54.

10) *Ibid.*, p. 55.

11) *Ibid.*, Appendix B.

12) A. Raistrick, *op. cit.*, p. 79.

13) この問題に断を下すためにはさらに次のような点も考慮に入れておかなければならない。1つには E. ピーズと J. バックハウスいずれも 1830年頃にこの鉄道から手を引いていること、2つにはそれぞれの後継者の活動が問題になるわけだが、その場合 E. ピーズや J. バックハウスの思想がどれだけ影響力を及ぼすことになったのかということ、3つにはピーズ家、バックハウス家双方がキューカーであり、銀行業者でありかつ親戚関係にあるのだから両者をどこまで対照的にとらえきれるかという問題が残る。それゆえこの問題への最終的決着はキューカー全体の経営思想を検討する中で初めて可能になるものと思われる。ただここでは両家の鉄道投資と鉄道経営に対する対照的な態度だけを指摘しておきたい。

VI スtockton・ダーリントン鉄道の経営状態

ストックトン・ダーリントン鉄道は1825年9月27日、全長25マイル開通した。ところで開通に至るまでの支出はどのようなものであったか、開通を直前にした9月9日、経営委員会が株主に送った報告書をもとに考察しておこう¹⁾。支出が当初の予定を大幅に超過したのは幹線の土地買収費であり、予定金額の7,000ポンドを遙かに越えて25,000ポンドにのぼった。その他競争路線に対する反対工作資金として34,241ポンドの巨額を計上しているが、これは全く予定外の出費であった。このように最初は土地買収費や議会工作費などの支出総額はすでに払込資本金をうわまわっており、経営は苦しい状況にあった。

第7表により収支勘定をみれば第1年目は収入-支出がわずか850ポンドにとどまり、払込

第7表 収支勘定

(単位：ポンド)

	1826	1827	1828
収入	15,600	18,305	23,176
支出	14,750	11,775	12,203
利益	850	6,530	10,973

(注) Jeans, *op. cit.*, p. 300 及び Tomlinson, *op. cit.*, p. 136 より作成。

第8表 配当率一覧表

1826	2.5%	1834	6%
1827	5	1835	6
1828	5	1836	11
1829	5	1837	14
1830	5	1838	14
1831	6	1839	15
1832	8	1840	15
1833	8	1841	15

(注) Tomlinson, *op. cit.*, p. 357 より作成。

資本利益率は1.26%にしかならなかった。それでも2.5%の配当を行なっているのであるから、資本の一部を食い潰して配当を行なっていたことが推察される²⁾。また借入総額101,195ポンドに対して4,800ポンド、つまり全体として4.7%の利子を支払っていた。これは当時の銀行貸出利率にほぼ匹敵するものである。しかし第2年以降になると収入は増大し、かつ支出は抑制されていったのでピーズの約束した5%は確実に実行された(第8表参照)。以後配当は30年代後半には14~15%の高水準に達し、かつバックハウスの主張した方針が追求されているかのごとく見受けられる。

しかしここで注意しておかなければならないのはこの鉄道の配当政策である。上述のように1836年以降配当率は10%以上を記録することになるが、それがすべて株主の手元に支払われたわけではなかった。すなわち高配当政策が一方では採られながら、他方ではその配当の一定割合は会社に留保せられ、その部分に対しては5%の固定利子が保障されていたのである。また株主は新株発行時にはその留保されている部分を株式に転換する権利を有していた³⁾。このような配当政策により会社は借入金の返済をすめるかたわら、拡張工事の資金を内部資金か

第9表 資本構造

(単位：ポンド)

	受権資本	借入限度
1821	82,000	20,000
1823	74,000	20,000
1824	74,000	70,000
1828	94,000	170,000

(注) *Report from Select Committee of Railways, 1839, QQ. 4372-4376* より作成。

ら調達しようとして心掛けていたのである。ここに株主の資産を増大させるとともに会社経営の安定化をはかっていこうとする実に巧妙な配当政策を看取することが出来る。さきに第3表で株主数の増大が顕著でない理由として内部留保の充実を指摘しておいたが、それはまさしくこのような配当政策によって裏付けられていたのである。

この鉄道会社が借入金に大幅に依存していたことはすでに指摘したが、第9表によってもそのことは明らかである。1828年まで受権資本金94,000ポンドに対し、借入限度額は170,000ポンドに及んでいる。しかしこの借入は上述のごとき配当政策により順次株式資本に組み入れられており、1839年議会委員会でJ. ピーズが証言しているところによると、約150,000ポンドの株式に対し、約100,000ポンドが借入のままであったという⁴⁾。つまり約70,000ポンドが借入から株式に転換されていたことになる。このように株式発行による資本調達を行なうよりも、まず借入を行ない、その後内部留保によって借入の返済を徐々に行なっていくという方針は会社の重要な財務政策であった。スマイルズは「安い利率で大量の借入を行ない、……株式が比較的小額にとどまっていたこと」が効を奏して、「このような方法が最初からこの事業を指導してきた才能ある人々に、抜け目ないやり方であることを示した」⁵⁾と評価している。このように株式を抑制して借入を行なう政策はこの鉄道が当初から銀行業者と強い結びつきがあったことに起因するものであろうが、他方取締役の頭の中では株式発行を抑えることが支配権を維持するうえで好都合であると考えていた

のではなからうか。もちろん当時の株式市場は未発達であり、株式発行が困難なことは配慮しておかなければならないが、上記のごとき財務政策の背後には既存株主を優遇し、維持・温存をはかっていこうとする意図が感じられる。この点資料的に明らかにすることはいまのところ出来ないが、1840年代に入るとピーズ家は株式の買占めに乗り出し、40年代中頃には発行株式の約1/4を手に行している事実を見ると⁶⁾、ピーズ家は会社支配に対してかなり意欲的であったことは明瞭である。

さてこの鉄道の運賃政策はいかなるものであったか。1821年の法案では通行料がトン・マイル当り4d.~6d.の割合で貨物ごとに決められていた⁷⁾。石炭輸送が中心であることはあらためていうまでもないが、注目すべきことは内陸地で消費される石炭と船積み用石炭とを区別して差別料金を導入しており、1827年には後者の料金を20%割り引いていたことである⁸⁾。このような政策の導入により船積み用石炭の輸送量は急増した。開通から1830年まで11万トン、次の10年間に800万トンの石炭がストックトンから船積みされている⁹⁾。このことは後で検討するようにロンドンを主要な販売市場としていたタイン、ウィア川流域の炭田地帯に一大波紋を投じることになる。いずれにせよこの鉄道の運賃政策は南部ダラム石炭業の発展方向と結びつけられて、「輸送の長期的増大」を見越して行なわれていたのである¹⁰⁾。1831年、差別運賃を撤廃する考えが経営委員会の中で議論されていたようであるが、その後1833~34年の競争路線との運賃競争が激化する中で実効性をもたなくなった¹¹⁾。

乗客輸送については当初考えていなかったが、1823年の修正案で乗客輸送も営業活動の範囲の中に入ってきた。ストックトン—ダーリントン間の運賃は1s. 6d. と1s. の2種類であったが、その後間もなくサービス向上に努めるといふ理由で、それぞれ2s. と1s. 6d. と大幅の値上げを行なった。他方会社は早くから低所得者層が貨車に便乗出来る手段も講じており、こ

の運賃引上げにさいしては旧料金のまま据え置かれた¹²⁾。最初週当り約520人、1旅行当り10人前後と見られていたが、1830年代の終り頃になると、週当り7,000人にも及んだ¹³⁾。このようにしてこの鉄道会社の運賃政策は全体としてみた場合、状況に的確に対応する極めて柔軟な政策であったといえよう。

最後にこの鉄道会社の経営組織について考察を加えておこう。この鉄道では株主から選ばれた14名からなる経営委員会（取締役会）が、その下部組織として sub-committee を設置して鉄道経営全般にわたって執行及び意志決定に重要な役割を果たした。日常的な業務の最高責任者として「支配人」(general manager) が置かれるのが通例であるが、この鉄道会社においては19世紀中葉まで専門的経営者を置かず、取締役が“managing directors”として経営の細部にわたって関与していたのである¹⁴⁾。その中心に位置していたのが E. ピーズの次男、J. ピーズであった。また路線上の作業はほとんど請負業者にまかせていた。例えば蒸気機関車や固定機関の操作、路線の修繕等が具体的にあげられる。蒸気機関車の運転手は最初1日当りの固定給が支払われていたが、間もなく運送した貨物、トン当り1.5d. の出来高給に移行した。この場合、助手への賃金や蒸気機関車の燃料、オイルなど一切が含まれていたというが、結果は運転手に有利な取り引きとなってしまったので、会社はあわてて旧来の固定給制度に逆戻りした¹⁵⁾。

貨物輸送については会社の所有する150台の貨車と1台の蒸気機関車によって自らの管理下に置いたが、外部の運送業者がしかるべき通行料を支払って、貨車と馬を持ち込むことも出来た。ただし蒸気機関車の持ち込みについては経営委員会は不適當として認めなかった¹⁶⁾。乗客輸送については最初外部の運送業者主導で開始されたが、1825年10月に早くも会社自身乗客輸送にも手を出している。1832年には5つの外部の運送業者が路線を利用していたが、この頃蒸気機関車を乗客輸送にも利用する気運が生まれ、

それと同時に会社が乗客輸送のすべてを引き受けることが便利で利益のあることに気付きはじめた。1833年10月経営委員会は株主への報告の中で外部運送業者の車輛の購入及び補償費として、総額 316 ポンド支出することを明らかにした¹⁷⁾。なおこの時の運送業者の一部は鉄道会社の従業員として採用されている¹⁸⁾。

かくして1834年に至ってストックトン・ダーリントン鉄道会社は貨物、乗客すべての輸送を直接管理下に置いたのである。そしてまたこのような経営組織の整備とともに蒸気機関車の利用度も高まることになった。このように試行錯誤の末にようやく鉄道会社として独自の組織と経営が生み出されることになるが、このような組織と経営こそ、「安全性の点からも効率の点からも……最良にして、また真に実行可能な」¹⁹⁾やり方であったということになる。

- 1) 建設費の内訳は表の通りであるが、これがすべてを包含しているとは思われない。なお蒸気機関車は最初1台購入の予定であったが、それは借入勘定に計上されていた (Jeans, *op. cit.*, pp. 63-64, 300).

	(ポンド)
議会費用	4,230
土地買収費	25,000
石炭用貨車 (150台)	4,000
砂利用貨車 (200台)	
斜面利用設備	2,000
委員会運営費	184
従業員給料	5,442
Tees & Weardale 鉄道 反対費	34,241
計	75,097

- 2) 当時、鉄道会計がまだ確立しておらず、経理を株主に公開する義務もなかったから、このような配当政策も可能であったと思われる。なお鉄道会計が一応の定着を見るのは1840年代に入ってからのことである。
- 3) Tomlinson, *op. cit.*, p. 357. また議会で J. ピーズが証言しているところによると、留保分は「減債基金」(sinking fund) と呼ばれていた。(Report from Select Committee of Railways, 1839, Q. 4476).
- 4) *Ibid.*, Q. 4377.
- 5) S. Smiles, *op. cit.*, p. 207.
- 6) M. C. Reed, *op. cit.*, p. 172.
- 7) ちなみに最初の年の石炭運賃は次のように決められていた。トン・マイル当り 1/2 d. の賦課金 (dues), 1/2 d. の引込み料 (haulage) に加えて橋梁通行料トン当り 1 d. 及び斜面路線利用の場合 6 d. となっており、距離が長くなると割引料金になっていた (Tomlinson, *op. cit.*, p. 360).

- 8) G. R. Hawks, *Railways and Economic Growth in England and Wales 1840-70*, 1970, p. 332.
- 9) Jeans, *op. cit.*, p. 124.
- 10) H. Pollins, *Britain's Railway; An Industrial History*, 1971, p. 69.
- 11) G. R. Hawks, *op. cit.*, p. 332.
- 12) Tomlinson, *op. cit.*, p. 365.
- 13) Jeans, *op. cit.*, pp. 85-86; Report from Select Committee of Railways, 1839, Q. 4421. しかし乗客輸送の収入は全体の 10% 以下にとどまっていた (Jeans, *op. cit.*, p. 124).
- 14) M. Robbins, *Points and Signals*, 1967, p. 151.
- 15) Tomlinson, *op. cit.*, pp. 132-133. なお、詳しい契約条件については、J. G. Warren, *A Century of Locomotive Building by Robert Stephenson & Co., 1823-1923*, 1923, p. 129 参照.
- 16) Jeans, *op. cit.*, p. 63.
- 17) *Ibid.*, pp. 87-88.
- 18) Tomlinson, *op. cit.*, p. 363.
- 19) M. Robbins, *The Railway Age*, 1972 [1965 Penguin ed.], p. 90.

VII スtockトン・ダーリントン鉄道と北東部石炭業の発展

ストックトン・ダーリントン鉄道の開通は北東部炭田の市場構造に一大変革をもたらすことになった。ロンドン市場へ独占的に石炭を供給していたタイン、ウィア川流域の炭田はこの鉄道の開通によって南部ダラム炭田から大きな脅威を受けることになったのである¹⁾。鉱山や運河の単なる付属物から自立した交通手段として脱皮する時、鉄道は既存の石炭供給市場に打撃を与え、かつ新規炭坑の開発を促進したのである。すでに述べたごとく、この鉄道は海上輸送用石炭を最も多く運搬し、運賃体系もその目的に合致するよう設定されていたが、それは逆に北東部炭田業者の利害と直接衝突することになったのである。ニューカスルの石炭業者の代表者、R. W. ブランドリングは 1830 年議会で次のように証言している。「ティーズ川からの〔石炭〕輸出は非常に急激に増大している。そこから石炭の輸出が始まったのは、ティーズ川河口までの鉄道が敷かれてここ数年のことにすぎない」「その鉄道の名前を言ってくれませんか——ストックトン・ダーリントン鉄道です²⁾。いまティーズ川からの石炭積出量を示すならば第10表の通りであるが、1826年を起点に急増の

第10表 石炭輸送の内訳
(単位：1,000トン)

	全石炭量	うち船積分 (%)
1826	42	7 (17)
1827	80	19 (24)
1828	111	54 (49)
1829	110	46 (42)
1830	148	79 (53)
1831	229	151 (66)
1832	367	281 (77)
1833	424	336 (79)

(注) Jeans, *op. cit.*, p. 123 及び *Report from Select Committee of the State of the Coal Trade*, 1836, p. xiii より作成。

一途を辿っていることは明白である。そして上述の証言者のいうごとく、この石炭がほとんどストックトン・ダーリントン鉄道によって運ばれていたことはいままでのない³⁾。

ところでこのように急速にストックトン・ダーリントン鉄道による海上輸送用石炭が増大したのは一体いかなる理由によるものであろうか。もちろん旧来の輸送方法よりもこの鉄道が優れており、運賃が大幅に引き下げられたことが最大の理由であることはもちろんであろうが、その背景には次のような事情があったことに注意しなければならない。すなわち、従来北東部の炭田地帯で私設の馬車鉄道を設置する場合、石炭業者は通過地の地主からいちいち通行許可 (wayleave) をもらわなければならなかった。問題はその許可を得るため石炭業者は地主に対し巨額の通行許可料を支払わねばならなかったことである。この通行許可料はトン・マイル当り 1/2 ペンスから 2 1/2 ペンスまで多様であるが、年間マイル当り 350 ポンドにもものぼる場合もあり、石炭業者にとっては大きな負担になっていた。1836 年議会のある証言によると⁵⁾、計画中のサウス・ダラム鉄道 (12 マイル)⁶⁾ はこれまでの慣行では年 30,000 ポンドの通行許可料を支払わなければならぬところ、法案が議会で承認されて土地買収権が付与されるならば、わずか 11,000 ポンドの費用で済むことになる。これは償還期間を 20 年とすれば年当りわずか 500～600 ポンドに相当し、従来の通行許可料の 1/6～

1/5 で間に合うことになる。このような事情が結局は鉄道の運賃切り下げに直接作用していたと考えることが出来る。

このサウス・ダラム鉄道法案に対しては最大の消費地であるロンドンの住民達から、北東部石炭の独占体制を打ち破る鉄道の建設に支持決議がなされ、庶民院に請願書が出されている⁷⁾。このことは消費者の立場からは鉄道の役割は高く評価されていたことを示すものである。もちろんスウィージーのいうように、北東部の石炭業者は鉄道一般に反対したのではなく、自らの独占的支配体制に挑戦する鉄道に対して強力な反対運動を展開していた⁸⁾。それゆえ問題は公的鉄道が、17世紀以来慣行として培われてきた通行許可制を打ち破り、有利な競争条件を獲得した点にあった。換言すればいまや独自の交通業として成立してきた公的鉄道は鉱山の付随施設的地位の私的鉄道と、この通行許可料をめぐる激しく対立したのである。このような問題の発端をつくったのがストックトン・ダーリントン鉄道であったのである。

- 1) 吉村朔夫『イギリス炭鉱労働史の研究』1974, p. 102; 和田一夫「ロンドンデリ侯の炭鉱経営と1844年労働争議」(『エネルギー史研究ノート』7号, 1976, p. 12).
- 2) *Report from Select Committee on the Coal Trade*, 1830, p. 251.
- 3) *Report from Select Committee of the State of the Coal Trade*, 1836, p. xiii.
- 4) *Ibid.*, p. xxxviii.
- 5) *Ibid.*, QQ. 1408-1413.
- 6) この鉄道の建設計画についてはストックトン・ダーリントン鉄道も支援していた (Tomlinson, *op. cit.*, p. 289).
- 7) *Report from Select Committee of the State of the Coal Trade*, 1836, Appendix I.
- 8) P. Sweezy, *Monopoly and Competition in the English Coal Trade 1550-1850*, 1938, pp. 90-94.

VIII 総括——ストックトン・ダーリントン鉄道の歴史的位置

これまでわれわれはイギリス初期鉄道の基本的性格を摘出するとともに、ストックトン・ダーリントン鉄道の諸特質をさまざまな角度から検討してきた。ここであらためて議論の集約を行ないながら、この鉄道が初期鉄道の中でいか

なる位置を示していたか考察しておきたい。

1. 初期鉄道が鉱山や運河経営と密接に結びつけられて登場したわけであるが、ストックトン・ダーリントン鉄道は技術的には鉱山における諸種の技術革新の延長上に位置付けられても、経営的側面からみれば、鉱山や運河経営とは一応切り離された独自の経営主体によって建設されていた。

2. 鉄道建設を中心的に指導したのはキューカーであり、かつ銀行業を営む人達であった。かれらが鉄道建設を推進した主要な動機は投資利益を基礎に置いたものであった。それゆえ、この鉄道は運河や鉱山経営の延長上に位置付けられるものでもなく、またリヴァプール・マンチェスター鉄道においてみられたごとく、既存交通業の独占体制打破を狙いとして建設されたものでもなかった。キューカー達は銀行業を営む立場からいわば総資本的観点に立って行動するとともに、この鉄道が何よりも安全な投資であることを強調した。

3. この鉄道が良好な経営を維持していたことは高率の配当に具体的にあらわれている。そこで注目すべきはその配当政策であった。既存株主を優遇しつつ、会社の内部留保を高めていくというやり方はピーズ家を中心とする少数支配を有利に展開させることになったのである。株式会社制度が鉄道の発展の中で具体的にどのように定着していくのかについては稿をあらためて起こす必要があるが、この鉄道の場合には依然として、拡大されたパートナーシップとしての色彩が濃厚であったように思われる。つま

り株式会社のもつ諸機能がこの鉄道にあってはまだまだ十分に生かされていなかったことになる。

4. この鉄道が経済的に大きな影響を与えたのは北部炭田業者に対してである。この鉄道の開通により従来の石炭輸送の慣行（通行許可料の支払い）と真向から対立し、石炭の独占的供給構造に打撃を与えた。これはこの鉄道が鉱山経営の付属物としての母斑をいまだ完全に払拭していないことを示すとともに、運河などの公的交通手段の原理をあらためて鉄道に持ち込んだという意味で画期的であったといえる。

5. イギリスにおける本格的な蒸気機関車の導入は1829年リヴァプール・マンチェスター鉄道会社が行なったレインヒル コンテス以降のことである。それまでは蒸気機関車の性能は経済性やスピード、安全性において必ずしも馬匹よりも優れているとはいえず、ストックトン・ダーリントン鉄道の場合もスティーヴンスンの蒸気機関車が走ったということでは意義があるが、技術的には未成熟な段階であった¹⁾。

このようにしてストックトン・ダーリントン鉄道を総括して、その歴史的な位置付けを行なうならば、デンディ・マーシャルの次のような評言が極めて適切であろう。「鉄道がストックトン・ダーリントン鉄道そのものからリヴァプール・マンチェスター鉄道までに受けた変化は、いくぶん幼虫から蝶への変態に類似している」²⁾と。

1) 蒸気機関車の運転状態については J. G. H. Warren, *op. cit.*, p. 117 に詳しい。

2) Dendy Marshall, *op. cit.*, p. 189.