

[資料紹介] E. ポーソン 『輸送と経済 : 18世紀イギリスの有料道路』

著者	鈴木 満
雑誌名	関西大学経済論集
巻	29
号	2
ページ	149-160
発行年	1979-06-20
その他のタイトル	[Material] E. Pawson, Transport and Economy : The Turnpike Roads of Eighteenth Century Britain
URL	http://hdl.handle.net/10112/14590

資料紹介

E. ポーソン

『輸送と経済—18世紀イギリスの
有料道路—』E. Pawson, *Transport and Economy: The Turnpike
Roads of Eighteenth Century Britain.*

(London: Academic Press, 1977, pp. xx +407.)

鈴木 満

かつてホブズボームは『工業と帝国』の中で、産業革命は単なる経済成長の加速化ではなくて、経済的・社会的転換を通じての経済成長の加速化であるとのべたが、その加速化の促進要因の一つとして輸送機関の発達が考えられる¹⁾。ところがこの場合、輸送機関といっても運河の役割が強調され、特に道路輸送の意義についてはあまり評価されていない。たとえば、マサイアスは、「道路の経済的機能はアダム・スミスの説明が明らかにしているように、ほとんど水上輸送の補完機能にとどまっていた」のであり、「いかに道路組織が優秀であったとしても、馬車による貨物輸送の経済性からみれば、鉄道以前において工業化および都市化のインパクトを与えることができる唯一の輸送媒体は運河であった」とのべている²⁾。また、ケンプは、「イギリスには有料道路受託団体が多数あったが、有料道路は必ずしも道路の改善を意味しなかった。なるほど産業革命の初期には、道路の改善は人間の移動と情報の伝達を促進した。しかし、道路輸送は引き続き危険で、遅れがちであり、費用がひどく高かった。また、それは、労働移動および統一的な労働市場の発展にはほとんどインパクトを与えなかった」とのべている³⁾。これに対してフリンは、

1) E.J. Hobsbawm, *Industry and Empire*, 1969, p. 34.2) P. Mathias, *The First Industrial Nation: An Economic History of Britain 1700—1914*, 1969, pp. 113, 114; 小松芳喬監訳『最初の工業国家』日本評論社(1972), 120, 121—2ページ。3) T. Kemp, *Historical Patterns of Industrialization*, 1978, pp. 55—6; H. J. Dyos & D.H. Aldcroft, *British Transport: An Economic Survey from the Seventeenth Century to the Twentieth*, 1974, p. 73.

「有料道路が経済発展に対して果たした役割は、しばしば過小評価されている。たとえば、マンチェスター、バーミンガム、シェフィールドそしてリーズのような内陸工業都市は、交通機関として道路を広範に使用しなければけっして存立しえなかったであろう。また、有料道路建設は、18世紀初期に始まり中葉にピークに達したのであり、幹線道路網の有料道路化は事実上1760年に完了した。このように、有料道路の発展はその後の工業発展に先行していた」とのべ、有料道路の意義を強調している⁴⁾。

そこで、有料道路建設と経済発展との照応関係を知ることが、当面の課題となる。したがって、本稿では、その照応関係の理解を容易にするために、E. Pawson, *Transport and Economy: The Turnpike Roads of Eighteenth Century Britain* を紹介することにする。なお、本書の構成は次の如くであるが、本稿では上述の照応関係に重点をおいて紹介するので、必ずしも目次の順序によっていないことをおことわりしておきたい。

序 文

第1章 序 論

第2章 18世紀における国内取引と交通

第3章 新制度の出現

第4章 新制度の性質

第5章 有料道路体制の時間的普及

第6章 有料道路体制の地域的普及

第7章 有料道路受託団体の管理制度

第8章 有料道路受託団体の財政

第9章 有料道路受託団体の道路改善

第10章 有料道路の特性

第11章 直接的利益

第12章 広範な影響

I

本書の目的は、有料道路の建設と経済発展との照応関係を解明することであるが、具体的には次の3点が主な問題である。すなわち、第1に、なぜ国内取引が18世紀に拡大した

4) M. W. Flinn, *The Origins of the Industrial Revolution*, 1966, p. 96.

か、そして道路輸送サービスがこの拡大に応ずるためにどのように組織化され修正されたかという問題である（第2章）。第2の問題は、国内取引の拡大が道路網に与えた影響を跡付け、古い道路体制にかわって導入された有料道路受託団体の成立、発展そして確立について論ずることである（第3—9章）。第3は、有料道路受託団体とそれによって発展した改良道路体制が経済発展に広範な影響を与えた点を示すことである（第10—12章）。

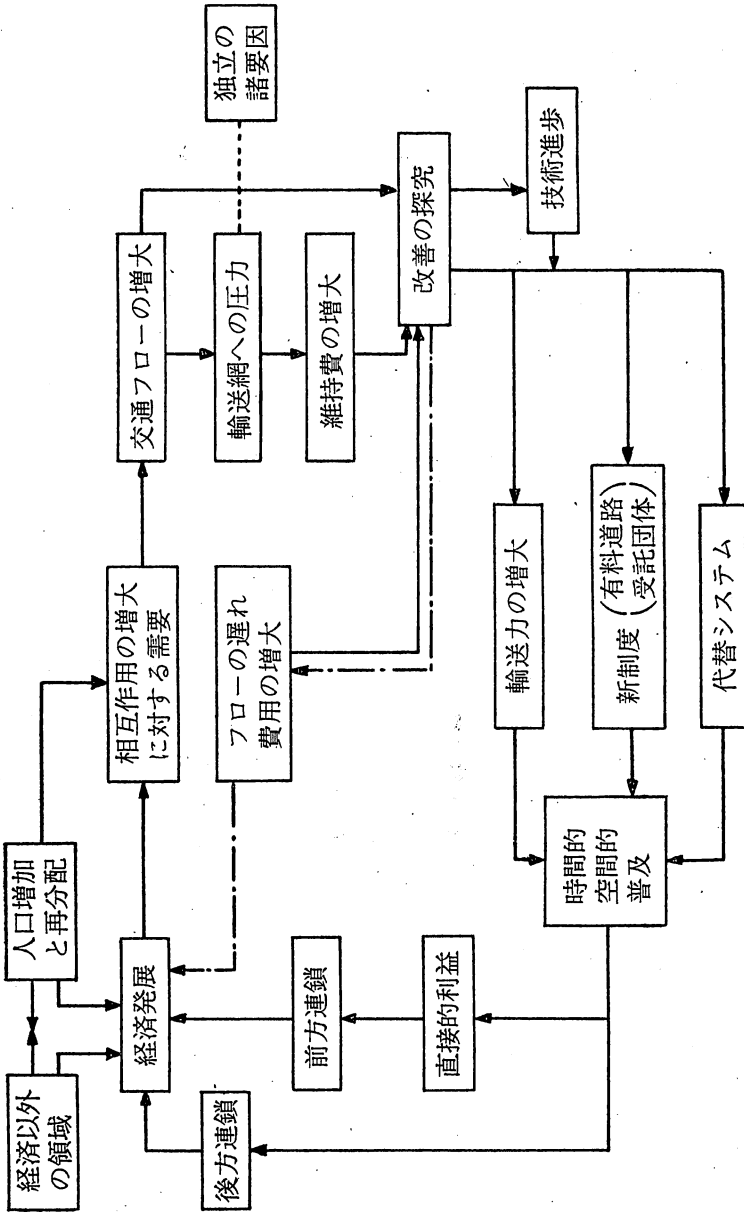
また、本書では、これらの問題を解明するために右図のようなモデルが用いられている（12ページ）。

さらに彼は、いわゆる有料道路体制の歴史的発展過程として(1)1750年以前の先行期、(2)1750—1770年の全盛期、(3)1770—1836年の後続期の三つの段階を設定している。

こうして、ポーソンはこのモデルを各段階に照合し、有料道路体制の発展の度合を査定しているのであるが、この発展を規定する積極的要因として、需要と供給の収斂を挙げている。すなわち、需要とは有料道路体制の導入に対する誘因のことで、それは、(1)道路維持手段の比較優位——受託団体は、道路改善という点で既存の教区道路改善体制よりすぐれていた——、(2)道路維持手段の単純さ、(3)道路維持手段の導入の容易さ、(4)道路維持手段の実際の効力といった要因の影響をうけた。また、供給とは有料道路体制の導入能力のことで、これは、資本の利用可能性に依存していた。さらに、彼は、有料道路体制の発展を規定する消極的な要因、つまりその発展・普及を遅らせる要因として、その体制の導入に対する反対・抵抗を挙げている。したがって、新たな有料道路体制の急速な発展は、需要と供給の収斂の結果であり、逆にその発展が遅れた場合には、新体制に対する必要性が十分でなかったか、その広範な導入に必要な資本が欠如していたか、その導入に対する激しい直接的な抵抗運動がみられたかのいずれかの原因が作用していたと考えられる。彼は、有料道路建設と経済発展との照応関係を解明するために、このような論理的枠組を設定しているのである。以下では、各段階の特徴を要約する作業を通じて、ポーソンの所説を紹介することにする。

II

まず初めに先行期についてであるが、この時期は国内取引の増大に伴い輸送サービスに対する必要性ないし要求の高まりが生じ、それに応じて輸送機関の改善や新たな輸送機関の導入がおこなわれた時期であった。すなわち、需要が供給を規定した時期であった。この時期になぜ国内取引が増大したかといえば、第1の要因として都市人口の増大が考えられる。つまり、人口の自然増だけでなく、農業地域から都市および工業地域への移動に基



づく都市人口の増加は、生活必需品、特に農産物需要の増大をもたらした。また、第2の要因は地域経済の特化である。すなわち、この時期には、石炭産業、製鉄業、織物工業そして農業などの各部門で広範囲にわたる生産の特化がみられた。国内取引は、こうした特化した地域経済間の交換に基づいていたのである。

ところで、この当時の大都市は主として沿岸ないし河川流域に立地していたことから、水上・海上輸送が主な輸送機関であった。それは陸上・道路輸送に比べると効率的で安価であった。しかし、こうした経済的利点にもかかわらず次のような二つのタイプの陸上輸送体制がすでに存在していた。すなわち、(1)水上輸送と相互依存的で、その支線的・拡充的な役割をになっているもの（補完的システム）と(2)水上輸送への連鎖に依存しないもの（競争的・独自のシステム）の二つである。そして、内陸都市の発展に伴い輸送距離の関係で次第に道路輸送の方が割安となり、その発展をみるようになった。道路輸送システムの一つの大きな特徴は、この時期に専門の道路輸送業者が出現したことであり、彼は生産者と消費者、また消費者と市場、特に都市外部の市場との間を直接連結したことから道路輸送網の中核をなした。もう一つの特徴は、情報の伝達に直接的な貢献をしたという点である。つまり、道路輸送体制の諸側面として、貨物輸送や駅馬車による旅客輸送のほかに郵便制度や地方新聞網に基づく情報の伝達が考えられるのであり、これが重要であったのは次のような理由に基づいていた。すなわち、経済は商品や原材料の交換によってだけ機能しているわけではなく、またそのさいこれらの交換は十分な情報の連鎖が存在していることを前提していたのである。つまり、18世紀の発展途上にある経済においては、一層容易な情報の伝達は一層容易な商品の輸送と同様に重要であったのである。また道路輸送に対する需要が増大するにつれて、それは、駄馬輸送サービスから荷馬車輸送サービスに移行し、貨物輸送網や駅馬車網も時間的・地域的に一層結合するようになっていった。さらに、駅馬車業務ではその組織化がおこなわれ、定期的になるとともに御者と宿屋の主人がパートナーとして運営に参加するようになった。

こうして、地域経済の発展に伴い道路輸送が本格的になってくると、既存の道路網だけでは18世紀の経済的拡大に応じきれず、道路の維持・改善を専門におこなう組織が必要となってきたのである。最初、道路の維持・改善の責任は各教区にあったが、労働・資金の両面で法外な負担が課されたことから、その責任は十分に果されていなかった。そこで、治安判事が管理主体となった「Justice trusts」（1696—1713年）なるものが設立され、それによって道路の管理に伴う教区の負担が道路使用者に転嫁されたのである。しかし、治安判事の機能の多様化や人員不足などから、次第にいわゆる受託人が治安判事に代

わって専門的に道路の管理をおこなうようになっていった。またそれに伴い実際の管理担当者も、一年雇用の公道調査官から、有給・終身雇用の公道調査官、収入役、書記に移行したのであって、これが有料道路受託団体である。この受託団体の設立には、議会の承認が必要であったが、このような設立規定は、受託団体による権限の乱用の防止を目的としていた。こうした有料道路受託団体は、1740年代から急速に増加していった。

最後に、ポーソンは、先行期が長かった原因として通説をしりぞけ、彼独自の見解を主張している。すなわち、その原因として地元住民による直接的抵抗を主張したウェッブ夫妻やアルバートの見解（117ページ）に対しては、あらゆる種類の暴動や騒擾は限られた程度にしか起っていなかったと反論し、また農業不況に基づく地主の投資性向の減退を強調したチェンバーズとミンゲイの見解（122ページ）に対しては、1730年代・40年代の農業不況期に、有料道路は工業地域や都市にも建設されたが、大半は農業地域に集中していたことと農産物価格が安定していたことから、地主の投資意欲はけってそなわれなかったと反論している。それに対して、彼はその原因として、有料道路の必要性が限られていたこと、つまり導入の誘因—需要が一層重要な幹線道路に限定されていたことを重視している。

III

ところが1750年以降の全盛期になると、経済変化の加速化—持続的な経済成長の開始と関連して、1年当り15—20の新たな有料道路受託団体が設立された。つまり、需要と供給の収斂が一層確固たるものになっていったのである。彼はその原因として、次の四つの点を列挙している。

(1)都市人口の急速な増加。つまり、1751年には全人口の15—16%が5,000人以上の都市地域に居住していたのであり、したがって、燃料、建築材料、食糧などの供給量の増加に伴い、都市への交通量が増大した。

(2)農業・工業関係者の繁栄。まず、農業経営者の場合、農産物を高価格で売却することができた一方で、賃金・地代が急激に上昇しなかったことから収益が増大した。次に地主の場合、囲込みによって地代が上昇したことで、囲込みを実施しなかった地主でも1760年以降地代水準が農産物価格の上昇に追従したことから利益をえた。最後に製造業者の場合、製品価格は1770年代まで上昇しなかったけれども、生産量が増大したこと、賃金が急増しなかったこと、資本設備が低コストであったことなどから収益は増大した。こうして、農業経営者、地主、製造業者は投資家になり、有料道路受託団体への貸付けによって

4—5%の利子をえた。また、彼ら自身が受託人であった場合には、貸付けは資本の再投資となった。

(3)低利子率。受託団体はさまざまな方法で資金調達をおこなったが、その主なものは通行税であった。そして、通行税による収入を補うために長期・短期資金の借入がおこなわれた。この点で、低利子率は有利に作用したのである。ところで、長期資金の調達方法としては、抵当、債券、年金の三つの方法があったが、通常の場合、通行税徴収権を抵当にした借入方法が一般的に利用されていた。また、短期資金は貸金支払などのために調達されていたが、時には、利子支払の延滞と道路改良請負人や受託団体所属の職員に対する負債の決済にあてるために調達されたのであって、債務不履行が招いたものといえる。

(4)新受託団体の設立に対する抵抗が取るに足らなかったこと。このような理由に基づいて発展した有料道路網は単に特定地域や特定ルートに限定されずイギリス全土にその普及の波がおしよせていった。

また、先行期において徐々に普及しはじめていた荷馬車や馱馬車業務は、全盛期になるとロンドンを取巻く諸州外部の多数の大都市とその内部の一層小規模の都市で一般的になってきた。さらに、以前にはロンドンに通ずる幹線道路にかぎられていた車両交通機関も、一層広範に普及し、輸送のスピードアップに貢献したことから有料道路網の発展を一層刺激することになった。

さらに、全盛期になると有料道路受託団体の組織形態も下図のように制度化されるにいたった(91ページ)。

統 制	議 会
管 理	受 託 人 書 記 調 査 官 収 入 役
労 働	有給の受託団体所属労働 無給の賦役労働 有給の契約労働
財 源	賦 役 労 働 通 行 税 収 入 借 入 金

IV

有料道路ブームを生んだ一般的な経済状態は、1770年以後の後続期も引き続き好調であった。特に経済成長率は1780年代中葉に加速化した。しかし、このような状況にもかかわらず、1770年代には、新たに設立された有料道路受託団体の数は著しく減少した。とはいうものの、それは景気循環のピーク時、つまり1790年代、1810年代、1820年代にはかなりの増加があった。ところで60年以上もの長期におよぶこの後続期に、全有料道路受託団体の45%が設立されたが、マイル数は全体の32%にすぎなかった。これは、この時期の受託団体が小規模であったこと、つまりその多数が幹線道路間を連絡している利用度の少ない2次的な道路を統轄していたことを示している。

こうして、1770年代には有料道路建設ブームが終わったのであるが、その原因として次のことが考えられる。第1に、上述のように幹線道路の建設が事実上限界に到達したこと。第2に、貨幣が不足し、銀行の取付けが起った1772—3年の金融恐慌によって影響を受けたことが考えられるが、この要因はせいぜい2次的な要因にすぎなかった。というのは、受託団体の減少傾向は1768年から始まり、1770年代と1780年代にも引き続きみられたからである。第3に、競争的な事業、特に囲込みと運河建設に資金と努力が転換されたことであり、これが最も重要な原因と考えられる。囲込みは、1760年代と1770年代の地代の上昇を考えれば、地主に農業投資の重要な機会を提供したことがわかる。また、運河建設も投資対象として一層有利になり、都市および商業中心地の住民は自己の企業心や資金を効率的にその建設に向けるようになった。こうして、有料道路建設ブームが終わりに近づいた1760年代末に、大規模な運河建設計画が始まった。

しかし、運河がその後すぐに有料道路に取って代わったわけではなかった。というのは、通行税収入の全体的な状況についてみると、1775年と1784年の間に増加率が低下したものの、1775年と1779年の間の南部と中央部諸州における収入の増加から、この地域の有料道路の交通量は大幅に増大したことがわかるからである。

V

有料道路の建設は、どの程度経済および社会に影響をおよぼしたのであろうか。まず、直接的な影響として、(1)旅行の所要時間の節約、(2)交通の季節性の除去、(3)損害・事故の危険性の減少、(4)輸送費の低下などが考えられる。特に輸送費に関していえば、貨物運賃は絶対的には上昇しているが、農産物・製品価格の上昇水準と比較すればはるかに低く、

したがって実質的には低下していることになる。また、旅客運賃も絶対的には上昇しているが、所要時間の短縮により、宿泊代・途中の食事代などが不要になったことから、旅行費用全体からみればかなりの節約となった。

次に一層広範な影響として、(1)工業の発展、(2)農業の変化、(3)都市の変化、(4)定住パターンの変化、などにおよぼした影響が考えられる。まずはじめに工業の発展におよぼした影響についてみる。18世紀の工業は主として小規模で地方に分散していた。なかには、大規模な工場もあったが、それは主として外国向け奢侈品生産か政府の特別注文生産に関係していた。しかし、徐々に一般大衆向けの工業生産が増大してくるにつれて、地方に分散していた工業の地域的集中や生産物の質的变化、つまり奢侈品から大衆消費財・生活必需品への移行がみられた。こうして工業の規模が拡大し、その組織化が一層進行するにつれて、道路輸送サービスや郵便・情報サービスは、ますます重要な役割を果たすようになった。たとえば、原材料の供給、製品の発送、会社間および会社と市場間の情報のスムーズな流れ、消費者・生産者間の発注・納品における時間の短縮そして、遠距離という障害の克服、つまり会社はさまざまな場所に支店を設立し、遠方から労働者、代理人、販売人を統制することができたことなどである。こうした点から、会社は需給の変化に一層機敏に対応できるようになった。それ故に、有料道路体制は、産業構造の一層の組織化に対して基本的な貢献をしたといえる。また、工業発展に対する改良道路の第2の主要な貢献は、新たな会社とその生産物に対する市場の拡大を促進させたことであつた。つまり、旅行や情報の流れが増大してくると、アイデアの移動・普及は一層容易になり、それはまたファッションの普及と新たな風習の模倣を奨励することにもなって、新たな組織的方法と新たな生産物に対する受容性を創出するのに役立った。こうして、産業構造の変化を促進し、工業製品に対する国内市場の形成をなし遂げた。

次に、農業の変化におよぼした影響についてである。18世紀の農業は、市場志向型で、著しい生産の地域的变化を示していた。また、農業生産の地域構造は、次の三つの類型に分類できる。すなわち、まず市場向け園芸作物、酪農品、肉牛などの生産、つまり集約農業を主体とした都市周辺地域。要するに、特化した市場志向型農業地域である。次に、主に自給自足で、大麦・燕麦・豆類・馬鈴薯の小規模生産がみられるが、大部分は牧草地からなり、ほとんど市場の影響をうけない地域、つまり自耕自給農業・荒蕪地地域。最後に、都市周辺地域と辺境地域の中央にある地域の三類型である。18世紀の有料道路体制がもたらした輸送の改善と情報伝達の効果は、漸次的に市場接近の利点を、すでにその恩恵をうけていた都市周辺地域から、中央地域内部のいたるところに拡大することになり、や

がては辺境地域の自耕自給農業と荒蕪地の侵食の開始に影響をおよぼすことになった。そこで一層迅速で、安価な、信頼できる、通年利用可能な輸送機関が主として中央地域における農業経営者に与えた直接的な利点についてみると、それにはすぐれた輸送機関それ自体がもたらす利点と、改良された通信・情報の連鎖がもたらす利点とが考えられる。つまりよく整備された道路は、1年中生産物の大量輸送を可能にしたし、情報サービスは市場での農産物価格の変化を迅速に農業経営者に伝えた。すばやく正確な情報をえた農業経営者は、価格の高低で市場を選択することができ、また、需要の大小によって、商品生産を選択することができた。こうして市場接近が容易になったところでは、よりよいサービスと高価格に基づいてより大規模で特化した市場からの利益を増大させることができたのである。また道路の改善は、農業生産や土地利用のパターンにも影響をおよぼした。つまり、穀物価格の上昇と道路改良により牧畜から耕作への土地利用の変化が起った。さらに、それは、地価の上昇、森林の開墾、市場向け園芸作物栽培地域の拡大などにも貢献した。このような状況の一部は辺境地域においてもみられたが、この地域においては有料道路体制は、特に困込み、荒蕪地の開墾、家畜の品種改良と一層適切な作付方法の導入、小麦栽培の地域的拡大の促進に貢献することでその地域の発展に役立った。

第3は、有料道路体制の発展が都市の変化におよぼした影響についてである。まず、直接的な影響としては、その発展の結果道路の結節点に宿屋や店ができ、商業中心地以外の場所で私的な売買の中心地、つまり町ができたことである。また、道路建設に伴う大規模市場の拡大と駅馬車交通の拡大に関連して、駅馬車町の発展もみられた。この町では、宿屋と駅馬車会社がその地域周辺の住民に対する重要な雇用機会の提供者になった。

また、間接的な影響としては、十分な輸送機関の発展により、工業の繁栄や人口の流入を促進し、既存の都市の一層の拡大・発展をうながした。

最後に、道路改善が、定住パターンの変化におよぼした影響についてである。まず、それは郊外および住宅都市の発展に貢献した。つまり、通勤時間の短縮と、農村地域に快適な住居をもちたいという願望があいまって、家庭と職場の分離が生じ、その結果新たな住宅は旧中心地からはなれた幹線道路沿いに带状に建設されるようになり、こうして郊外に新たな住宅都市が発展するようになった。また、それは農村地域の定住パターンの再編成にも貢献した。つまり、有料道路に近接していた農村地域の家屋敷は、別荘としてのみならず、本宅としても、都市のジェントリーに一層魅力的なものになり、その所有権の移動が生ずるようになった。また道路改善によって促進された農業発展の結果、住居を新たな耕作地域に移す人々も現われ、新たな路辺定住 (roadside settlement) の発達がみられ

るようになった。他方、有料道路が迂回した既存の定住地域の人々は、便利な生活様式を享受するために道路沿い、宿屋やチャペルの周辺などに第2番目の生活中心地を發展させ、以前の中心地を事実上放棄するようになった。こうして道路改善に伴い旧定住地から新定住地への移動がみられた。さらに、道路改善により旅行が一層容易になると共に、温泉保養地や海岸遊樂地への往来が容易になり、娛樂旅行が事実上流行してきた。こうして觀光地での宿泊施設の建設等が飛躍的に進行した。

ま と め

有料道路体制の發展は地質の状態というよりはむしろ、經濟發展の圧力によって引き起された交通量の増大に対するレスポンスであった。またこの体制の發展は、不合理で、無秩序なそして断片的なものではなくて、統一的で十分に組織化されたものであり、18世紀中葉には大規模で連結した道路網を形成していたのである。このような有料道路体制は既存の道路網を改善することにおいてより迅速で、より安価な、より信頼できる輸送機関・情報伝達機関の發展の基礎となり、また、市場の拡大と情報サービスの増大を促進させた。こうして、それは、農業・工業などの構造変化・特化、小規模市場の崩壊と大規模市場によるその包摂、郊外の發展、行樂地の發達などを助長したのである。つまり、道路輸送機関と經濟の相互依存的な發展によって、18世紀の有料道路網は、1世紀のちの近代的な道路体制に基礎を与えたのであった⁵⁾。

ところで、クラークは本書のもつ研究史的価値について、次のようにのべている。すなわち、ポーソンは、有料道路体制の積極的なインパクトを強調することで、17世紀末からすでにイギリス經濟に影響をおよぼしていた合理化と再組織化の程度を明らかに過小評価している。というのは、多数の小規模の市場町の衰退を伴う市場取引網の主な再組織化は1700年以前、つまり有料道路体制の全盛期に先立ってすでに進行していたように思われるからである。また、有料道路体制の發展のもつ広範な含蓄についての吟味は、いくぶん浅薄で不明確であるように思われる。さらに、彼は遺憾ながら、地理学の専門用語でみたまされた大きな文体上の罅穴に陥る傾向がある、とのべている。しかし、クラークは最後に、本書は18世紀イギリスにおける經濟や会社の諸側面の解明に資する貴重な、示唆に富む書物であり、一層多数の歴史地理学者が、このような研究に着手することを望む次第であ

5) バグウェルは、1820年代にほぼ全国的な道路網が出現したとのべている (P.S. Bagwell, *The Transport Revolution from 1770*, 1974, p. 41)。

る、と結んでいる⁶⁾。

(1979. 4. 23)

6) P. Clark, *Journal of Transport History*, new series, Vol. IV, no. 3, 1978, p. 186.