

19世紀後半におけるカナダ鉄道業の展開(1)

宇都宮 浩 司

1. はじめに

19世紀の「交通・通信革命」において鉄道の果たした役割は小さくなく、カナダにおいても二度の鉄道建設ブームを経験することで経済構造それ自体に大きな変革がもたらされることになる。グランド・トランク鉄道（以下、GTRと略）の創設に特徴づけられる1850年代の第一次鉄道建設ブームは、五大湖＝セントローレンス水系に基盤を持つ「南北型」の経済活動を強化するものであり、水上輸送との結合を深化させる方向のものであった¹。一方、1880年代に始まる第二次鉄道建設ブームは、カナダ最初の大陸横断鉄道であるカナダ太平洋鉄道（以下、CPRと略）の建設に特徴づけられるものであり、「東西型」の経済構造の確立を志向するのであった²。

ところで、後者の鉄道建設ブーム期のいまひとつの特徴は、それがカナダ鉄道業における資本の集中をもたらしただけでなく、結果としてカナダに二大鉄道網、すなわち、GTRグループとCPRグループを形成させたことである。そ

-
- 1 グランド・トランク鉄道については、差し当たり W.A.Currie, *The Grand Trunk Railway of Canada*, Toronto: University of Toronto Press, 1957.を参看。また19世紀前半から半ばまでの北米における運河建設と商品流通活動および産業構造の関係については、加勢田博著『北米運河史研究』関西大学出版会、1993年を参看。
 - 2 カナダ太平洋鉄道については、差し当たり H.A.Innis, *A History of the Canadian Pacific Railway*, Toronto: University of Toronto Press, 1971. (originally published in 1923) および W.K.Lamb, *History of the Canadian Pacific Railway*, New York: MacMillan, 1977.を参看。

してその契機となったのが、他でもない1886年の大陸横断鉄道の開通であった。そこで本小論では、カナダ鉄道業における二大鉄道網形成の萌芽期における経済史および経営史特質を明らかにするために、さしあたり1886年から1896年までのカナダ鉄道統計に関するカナダ鉄道運河省報告の資料を用いて、かかる時期のカナダ鉄道業の実態について検討してみることにする。また、この基礎的作業を通じて、カナダ鉄道業における二大鉄道網の関係乃至位置付けの一端が明らかにされるはずである。

2. 二大鉄道網の生成と形成

表1は、カナダ鉄道運河省の報告による鉄道統計に基づき、1886年時点における CPR グループと GTR グループの路線構成をそれぞれまとめたものである。

幹線、支線に加えて、多くの鉄道会社からリースしていた路線もグループ形

表1 1886年における CPR と GTR 各グループの路線構成

CPR グループ		GTR グループ	
カナダ太平洋鉄道 (CPR)		グラント・トランク鉄道管区	
幹線	2446.00	幹線	735.25
支線	523.10	支線	159.00
リース路線	800.40	リース路線	395.75
合計	3769.50	グレートウェスタン鉄道管区	
		幹線	229.63
		支線	309.90
		リース路線	295.64
		ミッドランド鉄道管区	
		幹線	165.75
		支線	307.50
		合計	2598.42

出所) *Railway Statistics of Canada* 1886より作成。

注) 単位: マイル。

成に重要な役割を果たしていた。こうしたリースされた路線について簡単に見ておくと、CPR グループは、StLawrence & Ottawa 鉄道(60.60マイル)、Toronto, Gray and Bruce 鉄道(183.70マイル)、Ontario and Quebec 鉄道(211.00マイル)、Credit Valley 鉄道(178.00マイル)、Manitoba, South-Western Colonization 鉄道(165.30マイル)に CPR を含めた6社から形成されていた³。

これに対して GTR グループは、3つの管区ごとにある程度独立した鉄道網を形成していたようである。まずグランド・トランク鉄道管区(GTR division)を見ると、Buffalo and Lake Huron 鉄道(162.00マイル)、Georgian Bay and Lake Erie 鉄道(171.75マイル)、Montreal and Champlain Junction(62.25マイル)に GTR を加えた4社から形成されていた⁴。他方、グレートウェスタン鉄道管区(GWR division)は London and Port Stanley 鉄道(23.66マイル)、Wellington, Grey and Bruce 鉄道(168.35マイル)、London, Huron and Bruce 鉄道(68.89マイル)、Brantford, Norfolk and Port Burwell 鉄道(34.74マイル)にグレートウェスタン鉄道(以下、GWR と略)を加えた5社から、ミッドランド鉄道管区(MR division)は Toronto and Nipissing 鉄道(111.50マイル)、Grand Junction(87.75マイル)、Whitby and Haliburton 鉄道(99.75マイル)、Madoc Junction(8.50マイル)にミッドランド鉄道(以下、MR と略)を加えた5社からそれぞれ形成されていた⁵。

これによって明らかなように、CPR グループが CPR の幹線を中心に路線網の拡大を指向していたのに対して、GTR グループはグランド・トランク鉄道管区、グレートウェスタン鉄道管区、ミッドランド鉄道管区から成る三つの巨大鉄道会社が形成した鉄道網を一つの管区として構成していたのである⁶。一

3 *Railway Statistics of Canada* 1886. pp.8-9.

4 *Ibid.*, p.9.

5 *Ibid.*, p.9.

6 これらの管区は1882年における営業マイル上位5社のうち、実に3社から構成されていたことになり、1880年代に入り各社にとって CPR 対策が喫緊の問題となっていたことが窺えよう。

体、この GTR グループは、どのような特徴を有するグループであったのだろうか。

GWR は、早くも1882年に GTR と合併しており、MR も1883年に GTR グループの一部になっている。しかし、ここでより重要な問題は、それぞれの鉄道会社が通過する都市がどこであったかということである。まず幹線について見ると、GTR はオンタリオ州サニーアからケベック州レビまでの区間、GWR はオンタリオ州ナイアガラ・フォールズから同州ウィンザーまでの区間、さらに MR はオンタリオ州ポート・ホープからニューヨーク州ピーターボロまでの区間に路線を敷設していた⁷⁾。これら三社の幹線から延長されている各支線はオンタリオ州を中心に網の目のように張り巡らされており、リースした路線を併せると、セントローレンス水系から五大湖にかけて形成される湖岸商業都市の多くが GTR グループの通過する路線に集中していたことになる。それでは1880年代後半において GTR グループの路線の大部分が湖岸商業都市と結合していたことは、CPR にとってどのような意味を有していたのであろうか。

1888年度において貿易取引高が100万ドル以上の開港場は、カナダ全体で34都市であり、このうち20都市がオンタリオ州に集中していた⁸⁾。具体的にそれらの都市群名をアルファベット順に列挙すると、ベルビル、ブラントフォード、ブロックビル、クリフトン、コルボーン、コリングウッド、ドーバー、フォートエリー、ゲルフ、ハミルトン、ホープ、キングストン、ロンドン、オタワ、プレスコット、ポートアーサー、セントキャサリンズ、サニーア、ストラトフォード、ウィンザー、ウッドストックであった。いずれもオンタリオ東部から南部に位置しており、アメリカの内陸商品流通活動における後背地として成長してきた都市群である⁹⁾。

7 *Railway Statistics of Canada* 1888. pp.9-10.

8 *Sessional Papers*, no.1, 1889, pp.780-791.

9 北米における商品流通史と湖岸商業都市の関係については、豊原治郎著『アメリカ流通史論考』未来社、1976年、同『カナダ商業史研究序説』千倉書房、1981年を参照。

さらにこれらの都市群を GTR グループの路線と連結させて見ると、オンタリオ州南部ではその全ての都市がつながっていたこととなる。これに対して CPR グループのそれは、わずかにオタワだけが連結していたに過ぎない。もちろん、沿岸部からカナダの内陸部に進むことで、西部と結合する路線をほぼ独占的に保有する CPR グループが優位に立つことになろうが、大規模な植民活動が展開されていなかった1880年代においては、そうした内陸部からカナダ西部に通ずる鉄道路線が利点を発揮することはなかった。むしろ、十分な貨物や旅客を獲得できない路線を維持することは、経営を逼迫させることになったのである。それゆえ、既存の路線を強化することはもとより、CPR にとっては新規参入となるオンタリオ州における輸送市場の開拓と平行して、大陸横断鉄道として新たな付加価値を創出せねばならなかった。それが大西洋方面における不凍港の確保と沿海州地方における輸送市場への参入であった。そうした CPR の経営上の戦略がカナダ鉄道業全体に占める二大グループ形成への大きな流れを生み出す結果にも繋がったといえよう。

2. 鉄道マイル数と鉄道業の集中

表2は、CPR の建設が本格化する1881年から1896年までのカナダ鉄道業における営業総マイル数と CPR および GTR の営業マイル数を示している。この表によれば、営業総マイル数が1万マイルを越えたのは1885年のことである。

まず1881年から1896年の期間におけるカナダ全体における営業総マイル数の増加率を確認すると、それは126.2パーセントであり、鉄道建設ブームと呼ばれるに相応しいものであった。もちろん、年度別で営業総マイル数の増加率を見ると、1883年が18.6パーセント、1884年が10.1パーセントとこの各年度が二ケタ台であったのを除けば、他の年度は一ケタ台にとどまっている。もっとも、1885年の増加率は7.3パーセント、1887年のそれは9.5パーセントであり、そ

表2 年次別鉄道マイル数

年次	総マイル数	CPR の営業 マイル数	CPR の 占有率	GTR の営業 マイル数	GTR の 占有率	2 社による 占有率
1881	7,194	229	3.2	1,156	16.1	19.3
1882	7,331	609	8.3	1,236	16.9	25.2
1883	8,697	1,780	20.5	2,151	24.7	45.2
1884	9,577	2,806	29.3	2,591	27.1	56.4
1885	10,273	3,348	32.6	2,591	25.2	57.8
1886	10,773	3,770	35.0	2,598	24.1	59.1
1887	11,793	4,274	36.2	2,598	22.0	58.3
1888	12,184	4,662	38.3	3,093	25.4	63.6
1889	12,585	4,973	39.5	3,114	24.7	64.3
1890	13,151	5,085	38.7	3,122	23.7	62.4
1891	13,838	5,537	40.0	3,143	22.7	62.7
1892	14,564	5,534	38.0	3,158	21.7	59.7
1893	15,005	5,785	38.6	3,169	21.1	59.7
1894	15,627	6,127	39.2	3,158	20.2	59.4
1895	15,977	6,161	38.6	3,162	19.8	58.4
1896	16,270	6,212	38.2	3,147	19.3	57.5

出所) *Railway Statistics of Canada* 1896より作成。

注) 単位: マイル

の次に増加率が高かった1891年と1892年の5.5パーセントであったことと比較すると、ニケタに達していなかったとはいえ、1885年と1887年においても路線建設は積極的に進められていたと言えよう。

ところで、先に述べたように、カナダで営業総マイル数が1万マイルを越えるのは1885年のことである。これがカナダ最初の大陸横断鉄道 CPR の建設によるものであるのは明らかである。1881年から1885年の期間における CPR の営業マイル数を見れば、1881年にはわずかに229マイルであったものが、1883年には1,780マイル、1884年には2,806マイルと毎年、約1,000マイルもの路線建設を進めていたのであり、大陸横断鉄道の完成した1885年には3,348マイルに達している¹⁰。この期間における CPR の路線増加率は1882年165.9パーセント、1883年192.3パーセント、1884年57.9パーセントであり、この数値からも

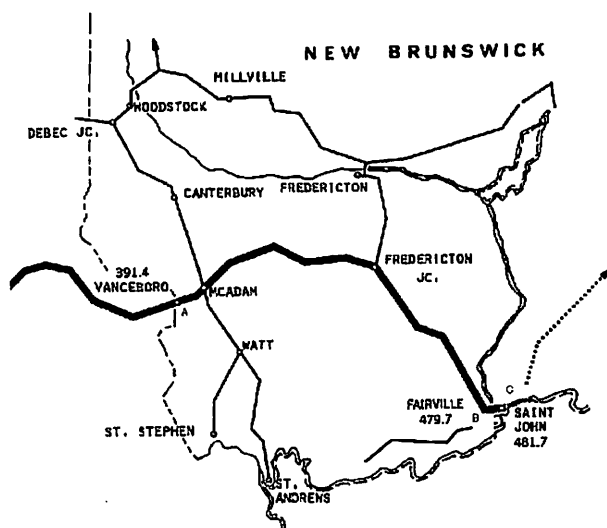
大陸横断鉄道の建設がいかに急速に進展していったかがうかがえよう。したがって、1880年代の第二次鉄道建設ブームは、大陸横断鉄道の建設およびその完成によって創出されたものであり、結果として、カナダ国内での営業総マイル数を大幅に押し上げることとなったといえる¹⁾。

つぎに、1886年以後、すなわち大陸横断鉄道完成後の営業マイル数の増加率を見てみると、1886年12.6パーセント、1887年13.4パーセント、1888年9.1パーセントと高い数値で推移している。しかし、CPRの経営史的側面から見た場合、特に注目すべきは、1890年および1891年における営業マイル数の増加であろう。

地図1は、ニューブランズウィック州における鉄道路線を示している。A点のヴァンスボロ（Vanceboro）からB点のフェアビル（Fairville）までの区間は1871年にセントジョン&メイン鉄道（the St. John and Maine Railway）により開通されたものであり、1883年にニューブランズウィック鉄道（以下、NBRと略）へリースされていた。B点からC点のセントジョン（Saint John）の区間は、1885年にセントジョン橋並びに鉄道路線延長会社（the St. John Bridge and

- 10 このような短期間で大規模な鉄道建設を可能にした人物が、現場の総支配人（general manager）であったヴァン＝ホーンである。彼の功績は大陸横断鉄道建設時にとどまるものでなく、のちにCPRの二代目社長となり経営戦略に直接関わるようになってからも目を見張るものがある。そのため、彼の鉄道経営者としての事跡を検証することは、当該期におけるカナダ鉄道業はもとより、アメリカの大陸横断鉄道との競争関係を含む北米史の文脈においてもCPRの史的特質を明らかにする上で重要といえる。もっとも、かかる問題については別稿で改めて論究することとし、ヴァン＝ホーンについては、差し当たり、次のものを参看。O.Lavallee, *Van Horne's Road: An Illustrated Account of the Construction and the First Years of Operation of the Canadian Pacific Transcontinental Railway*, Montreal:Railfare Enterprises, 1974、および V.Knowles, *From Telegrapher to Titan: The life of William C. Van Horne*, Toronto: the Dundurn press, 2004.
- 11 もっとも、このように短期間での完成は、一方で大規模な資金調達を必要とするものであった。それにも関わらず、路線の大部分が西部の未開拓地に敷設されており、独占的な輸送市場はきわめて小規模であった。かかる経営上の問題については、宇都宮浩司「カナダ太平洋鉄道会社の設立と発展」『千里山経済学』第42巻第1号、2009年、pp.51-66を参看。

地図1 ニューブランズウィック州における鉄道路線



出所) Lamb, *op.cit.*, p.171より作成。

Railway Extension Company) によって建設されて NBR ヘリースされていた路線である。1890年に NBR が CPR グループに組み込まれたことで、この二つの路線が自動的に CPR の営業マイル数へと計上されたのである¹²⁾。NBR の路線を獲得したことで CPR は、営業マイル数の増加は許より、大西洋方面における不凍港をも確保することになる。かくして CPR は、大陸横断鉄道完成後の最大の課題であった季節の影響を受けない一貫輸送体系を確立したのであった。

一方、GTR の営業マイル数の推移を見ると、1883年に74.1パーセント、1884年に20.5パーセント、1888年に19.0パーセントの路線増加率を示していたが、当該期においては、ほぼすべての年度の路線増加率が1パーセント以下であった。もっとも、このように増加率が低かった理由は、既存路線で十分な経済性を確保していたからであるといえよう。路線延長は、積極的な市場開拓の側面を有するものの、一方で期待した結果とかけ離れた状況を招くことも少な

12 Lamb, *op.cit.*, p.171

い。とりわけ、カナダのように新規市場の創出および開拓の要素の一つが移民の流入である場合、輸送需要の予測はきわめて困難である。そうしたカナダ市場の史的特質から GTR は、CPR の路線拡張策とは対照的な既存路線強化策を講じていたものと推察される。

最後に、CPR と GTR の二大鉄道グループによるカナダ鉄道業における占有率を確認しておくと、まだ大陸横断鉄道の建設が十分進んでいなかった1881年と1882年の二年間はそれぞれ19.3パーセント、25.2パーセントと低い数値を示しているが、1883年以後はその割合を大きく伸ばしていく。1883年に45.2パーセントであったのから1884年に56.4パーセントに達して以後、60パーセント前後で推移している。また鉄道会社ごとの占有率では、1884年以後、CPR が GTR を上回り、1885年に32.6パーセントに達してからは、40パーセント前後を維持し続けていた。もっとも、国内における CPR 路線の占有率が高まったからとはいえ、それが輸送市場の占有率を意味していたわけではない。当該期においては、依然として経済性の面で GTR が有利さを保有していたのである。かかる状況に変化が見え始めることになるのは、西部平原州の開拓が本格化して以後のことである。

3. 鉄道車両

表3は、年次別鉄道車両の推移、すなわち1886年から1896年における機関車、客車、貨車の鉄道車両数の推移を示したものである。その全体としての特徴は、営業マイル数の増加率ほどは車両数が増加していないことであるといえる。例えば、1886年から1896年の期間に営業マイル数は51.0パーセントの増加を示しているのに対し、鉄道車両数の増加率は、機関車(表3-a)で30.6パーセント、一等客車(表3-b)で41.4パーセント、二等及び移民用客車(表3-c)で44.0パーセント、荷物、郵便、急行貨物用貨車(表3-d)で49.2パーセント、長物車(表3-f)で18.8パーセントとなっている。これに対して、営業マ

表3 年次別鉄道車両

表3-a 機関車

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体	1,567	1,633	1,657	1,657	1,771	2,300	1,961	1,954	2,002	2,023	2,046
CPR	349(27)	383(27)	388(19)	388(19)	435(17)	506(17)	589(17)	593	592	594(10)	594(10)
GTR	632	636	687	687	701	717	722	722	722	722	722

表3-b 一等客車

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体	735	767	759	795	806	849	909	977	992	1,076	1,039
CPR	110(9)	120(9)	120(9)	120(9)	125(5)	167(5)	183(5)	220	217	218	227
GTR	334	328	366	366	380	390	390	390	390	390	370

表3-c 二等及び移民用客車

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体	475	514	568	581	604	624	634	664	670	702	684
CPR	99(12)	109(12)	134(12)	134(12)	146(11)	156(11)	159	175	168	192	171
GTR	206	212	230	230	230	225	225	225	225	225	216

表3-d 荷物、郵便、急行貨物用貨車

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体	419	463	506	517	525	560	591	610	636	1,129	625
CPR	93(13)	100(13)	100(10)	100(10)	135	157(16)	177(11)	187	193	509	200
GTR	171	177	240	240	214	214	214	214	214	214	224

表3-c 家畜等輸送用貨車

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体	23,645	24,770	27,870	31,025	32,383	34,365	35,668	35,741	35,852	36,360	36,791
CPR	4,120 (375)	5,096 (375)	6,560 (255)	6,560 (255)	9,454 (1,821)	11,058 (1,671)	11,903 (1,100)	11,742 (-)	11,785 (1,100)	12,039 (1,000)	11,354 (-)
GTR	13,326	13,496	13,744	13,744	14,864	15,529	16,014	16,014	16,014	16,014	17,006

表3-f 長物車

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体	13,128	12,865	12,992	13,925	13,737	14,614	15,400	15,717	14,904	15,758	15,593
CPR	3,610(91)	3,091(91)	2,702(91)	2,702(91)	2,729(91)	3,156	3,331	3,513	3,543	4,134	3,987
GTR	4,360	4,509	5,818	5,818	5,818	6,098	6,568	6,568	5,344	5,344	5,292

表3-g 寝台車

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体	73	77	75	105	85	141	142	146	181	174	135
CPR	62(8)	65(8)	62(8)	62(8)	50(15)	104(17)	118(7)	122	121	92	84
GTR	-	-	-	-	-	11	5	5	39(34)	39(34)	4

表3-h 石炭等輸送用貨車

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体	2,533	2,957	3,147	3,235	3,236	3,559	3,584	3,455	4,699	4,845	4,812
CPR	105	360	379	379	423	475	471	361	361	90	90
GTR	-	-	-	-	-	-	-	-	1,225	1,225	1,225

出所) Railway Statistics of Canada 各年より作成。

注) カッコ内はリース車両数

イル数の増加よりも高かったのは、家畜等輸送用貨車（表3-e）で55.6パーセント、寝台車（表3-g）で84.9パーセント、石炭等輸送用貨車（表3-h）で90.0パーセントである。

車両数を CPR と GTR それぞれで見ると、寝台車を除くすべての車両において GTR の保有が CPR のそれを上回っている。前節で明らかにされた特徴と併せて検討すると、CPR は長い鉄道路線を保持するものの鉄道車両は相対的に少なく、一方の GTR は相対的に短い鉄道路線を保持していたものの、多くの鉄道車両を有していたことになる。ここから分かることは、カナダ国内の輸送市場では GTR の既存路線を利用した貨物ないし旅客輸送の比重が高かったということである。

無論、GTR の既存路線と比較した場合、CPR の既存路線の経済性が低く、それゆえ路線拡張策を進めねばならなかったとはいえ、鉄道車両数の保有を軽んじていたわけではなく、着実に保有数も伸ばしていた。例えば、1886年から1896年の期間における CPR の各車両の増加率は、機関車で70.2パーセント、一等客車で106.4パーセント、二等及び移民用客車で72.7パーセント、荷物、郵便、急行貨物用貨車で115.1パーセント、家畜等輸送用貨車で175.6パーセント、長物車で10.4パーセントであった。長物車がやや低い数字になっているとはいえ、どの数字もかなり高くなっていた。これに対して GTR の増加率を見てみると、機関車で14.2パーセント、一等客車で10.8パーセント、二等及び移民用客車で4.9パーセント、荷物、郵便、急行貨物用貨車で31.0パーセント、家畜等輸送用貨車で27.6パーセント、長物車で21.4パーセントとなっている。CPR と比較すると、確かに GTR の数字が低く見えるが、決してそのようなことはなく、実態としては、鉄道車両は順調に増加している。したがって、GTR は高い経済性を有する既存路線に加えて、当該期間においても全体的に輸送機能を強化することで、国内輸送市場における優位性を着実に高めていたといえよう。

（以下次号）