

19世紀後半におけるカナダ鉄道業の展開(2)

宇都宮 浩 司

1. はじめに
2. 鉄道マイル数と鉄道業の集中
3. 鉄道車両
(以上、前号)

4. 鉄道運輸

表4は旅客輸送、貨物輸送、混合輸送の走行マイルに関する統計を年次別にみたものである。まず、走行マイルの総計から確認してみると、カナダ全体では1886年から1892年まで安定的に増加したのち、1893年と1894年にはじめて各年とも前年より減少がみられた。さらに続く1895年に300万マイル以上の著しい減少となるものの、翌年の1896年には約400万マイルの増加となり、当該期間における最長の走行マイルとなっている。

これに対して CPR および GTR 各輸送網における総計走行マイルの推移をみると、CPR はカナダ全体の場合と同様に1886年から1892年まで順調に増加していたものの、1893年から1895年の3年間に約150万マイル以上減少している。一方、GTR についてみると、1886年から1894年まで着実に増加しており、総計走行マイルが減少したのは、わずかに1895年の1年だけである。

続いて総計走行マイルとの関係から旅客輸送、貨物輸送、混合輸送の各走行マイルの推移をみると、貨物輸送における走行マイルの増減が総計走行マイル

の増減に最も強く反映していたことがわかる。もっとも、この期間における貨物輸送の走行マイルの増加の大部分は CPR によるものであった。例えば1886年にはおよそ2,500万マイル、カナダ全体における構成比はわずかに15.9パーセントであったのから、1892年には7,940万マイル、32.5パーセントを構成するまでに成長しており、同期間に増加した総計走行マイルの実に63.8パーセ

表4 年次別列車走行マイル

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
旅客 カナダ 全体	9,214	10,838	11,859	12,900	12,821	14,987	15,237	15,859	16,542	15,332	15,846
CPR	1,665 (18.1)	2,738 (25.3)	3,633 (30.6)	4,191 (32.5)	4,560 (35.6)	5,209 (34.8)	5,373 (35.3)	5,421 (34.2)	5,520 (33.4)	5,267 (34.4)	5,230 (33.0)
GTR	3,984 (43.2)	4,267 (39.4)	4,730 (39.9)	5,085 (39.4)	5,404 (42.1)	5,495 (36.7)	5,424 (35.6)	5,790 (36.5)	6,333 (38.3)	5,443 (35.5)	5,640 (35.6)
貨物 カナダ 全体	15,914	17,997	20,651	20,739	20,787	23,592	24,399	23,220	21,423	19,939	23,296
CPR	2,525 (15.9)	3,238 (18.0)	5,702 (27.6)	5,747 (27.7)	5,821 (28.0)	7,515 (31.9)	7,940 (32.5)	7,416 (31.9)	6,556 (30.6)	5,989 (30.0)	8,119 (34.8)
GTR	7,009 (44.0)	7,510 (41.7)	7,365 (35.7)	8,166 (39.4)	9,331 (44.9)	8,790 (37.3)	8,988 (36.8)	9,291 (40.0)	8,946 (41.8)	7,851 (39.4)	8,520 (36.6)
混合 カナダ 全体	5,182	4,539	4,763	5,179	8,240	4,819	4,812	5,305	5,803	5,389	5,354
CPR	832 (16.1)	904 (19.9)	740 (15.5)	692 (13.4)	807 (9.8)	1,029 (21.4)	981 (20.4)	997 (18.8)	1,135 (19.6)	1,061 (19.7)	1,014 (18.9)
GTR	2,212 (42.7)	2,049 (45.1)	2,231 (46.8)	2,356 (45.5)	2,250 (27.3)	2,196 (45.6)	2,328 (48.4)	2,206 (41.6)	2,301 (39.7)	2,085 (38.7)	2,076 (38.8)
総計 カナダ 全体	30,310	33,376	37,274	38,819	41,849	43,399	44,448	44,385	43,770	40,661	44,500
CPR	5,024 (16.6)	6,880 (20.6)	10,077 (27.0)	10,631 (27.4)	11,189 (26.7)	13,754 (31.7)	14,294 (32.2)	13,835 (31.2)	13,212 (30.2)	12,319 (30.3)	14,364 (32.3)
GTR	13,206 (43.6)	13,826 (41.4)	14,327 (38.4)	15,608 (40.2)	16,986 (40.6)	16,482 (38.0)	16,741 (37.7)	17,288 (39.0)	17,581 (40.2)	15,381 (37.8)	16,237 (36.5)

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

注) 単位: 1,000マイル、カッコ内はパーセント

表5 年次別貨物種類別輸送トン数

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
小麦粉											
カナダ全体	1,111	1,127	1,123	954	1,136	1,168	1,284	1,592	1,112	1,116	1,185
CPR	86	99	116	185	224	223	235	263	236	228	311
GTR	564	611	549	403	483	531	583	508	437	428	399
穀物											
カナダ全体	2,533	2,307	2,143	2,532	3,083	2,592	3,645	2,675	2,567	2,657	3,156
CPR	284	314	453	366	463	523	724	659	562	610	929
GTR	1,009	1,014	1,007	1,340	1,423	1,169	1,510	1,123	1,016	1,064	1,044
家畜											
カナダ全体	604	616	528	600	872	1,095	1,171	1,097	840	875	912
CPR	52	66	62	86	77	90	95	101	99	115	145
GTR	251	258	204	210	267	453	454	430	383	340	351
木材											
カナダ全体	2,302	2,548	2,361	2,587	3,178	3,191	3,338	3,417	3,609	3,576	3,819
CPR	412	483	429	581	641	786	896	910	807	770	835
GTR	656	732	951	912	1,081	1,042	1,026	869	1,012	965	890
薪											
カナダ全体	498	540	652	1,078	806	946	895	1,064	1,010	904	858
CPR	124	136	176	179	184	228	232	277	304	314	302
GTR	170	165	264	301	276	305	310	347	269	175	177
工業製品											
カナダ全体	2,265	2,277	2,483	2,627	3,780	3,071	2,708	3,053	2,921	2,965	3,418
CPR	480	482	517	656	882	996	1,020	1,088	1,070	903	1,072
GTR	758	793	899	882	922	1,046	570	728	688	767	779
その他											
カナダ全体	6,304	6,937	7,870	7,198	7,806	9,687	9,445	9,102	8,659	9,429	10,915
CPR	479	535	565	578	532	827	852	965	934	777	979
GTR	2,530	2,883	3,025	3,076	3,454	3,186	3,794	3,343	3,378	3,260	3,942
総計											
カナダ全体	15,619	16,356	17,163	17,579	20,664	21,753	22,489	22,003	20,721	21,524	24,266
CPR	1,920	2,118	2,321	2,636	3,006	3,675	4,058	4,266	4,014	3,720	4,576
GTR	5,940	6,458	6,901	7,128	7,909	7,736	8,249	7,351	7,185	7,002	7,587

出所) Railway Statistics of Canada 各年より作成

注) 単位: 1,000トン

ントがCPRによるものであった。もっとも、CPRの成長が著しかったとはいえ、各輸送部門の走行マイルはいずれの項目もGTRが上回っており、混合輸送については1896年においても2倍以上の開きがある。それゆえ、CPRの営業マイル数は早くも1884年にGTRのそれを追い越していたにもかかわらず¹、走行マイル数では後者の占める割合が大きかったということは、CPRの保持する路線がカナダ西部を通過する唯一の輸送手段であったものの、需要それ自体はあまり大きくなかったと推測される。例えば、年次別貨物種類別輸送トン数をまとめた表5を一瞥することで、その一端が確認されよう。

鉄道統計に分類された7項目のうち4項目、すなわち小麦粉、穀物、家畜、その他²の輸送については、この期間においてCPRがGTRを上回することは一度もなかった。他の3項目中木材は1893年に一度CPRがGTRを上回っただけであり、GTRとCPRの立場が完全に逆転したと言えるのは、薪と工業製品の2項目に過ぎない³。その結果、貨物種類別輸送トン数の総計において両社の輸送量は、300万トンから400万トンと大きく開いたまま推移し続けている。

-
- 1 拙稿「19世紀後半におけるカナダ鉄道業の展開(1)」【教養研究】第19巻第3号、2013年、p.98.
 - 2 多くの場合、この時代における「その他」の項目は雑工業品に分類されるものである。
 - 3 1870年代から80年代にかけて、中央カナダでは工業化の着実な進展が確認されているけれども、農業や林業など第一次産業の中心地はなおもオンタリオおよびケベック両州であり続いていた。例えば1891年におけるカナダ農業経営者(Farmer)408,738人のうち、オンタリオ州179,582人、ケベック州120,055人であり、両州を合わせると全体の73.3%を占めていたことになる。同じく農場労働者(Farm labour)と農業経営者の息子(Farmers'son)を見ると、両州で前者は70.6%を、後者は76.7%を占めていたのである。また、木こりおよび木材搬送者(Lumberman and raftsman)を見ると、カナダ全体では12,319人が従事していたが、そのうち両州だけで8,214人(オンタリオ:4,033人、ケベック:4,181)が従事しており、その割合は66.7%となっていた。したがって、カナダ西部＝農業地帯という経済構造は、この時代にはまだ確立されていなかったことがわかる。*Census Canada 1891*. pp.163-185およびpp.1631-1685。なお、当該期のカナダにおける工業化の様相についてはFirestone, O.J., *Canada's Economic Development 1867-1953*, London: Bowes & Bowes, 1958.、Norrie and Owsram., *A History of the Canadian Economy*, 2nd., Toronto: Harcourt Brace, 1996.などを参看。

こうした輸送機能の相違が、鉄道財務上どのような影響を与えていたのであろうか。次にかかる問題について若干の考察を試みることにする。

5. 鉄道財務

表6および表7は、1886年から1896年における鉄道の営業収入、営業費用の推移をそれぞれまとめたものである。

まず営業収入の内訳からみていくと、いずれの年次も貨物収入が最も大きな割合を占めており、次いで旅客収入、郵便および急行貨物収入、その他の収入となっている。旅客収入は1886年から1894年まで断続的に収入増加が見られたが、1895年および1896年の2年間は1894年よりも大幅な収入の減少となっている。これに対して貨物収入の場合、1893-95年の3年間に収入が減少し続けたものの、1896年に著しい回復を見せた。一方、郵便および急行貨物収入とその他の収入の2項目は、総額それ自体は小さいものの収入は着実に増加しており、カナダ国内における輸送機能の多様化の進展がうかがえる。

さらにこの期間における CPR と GTR の各項目における特徴をみてみると、前者は営業路線の拡大に伴う収入の増加が大きく4つの項目のうち3つの項目で増加率は100パーセントを越えている。旅客収入の増加率は72パーセントであったが、1892年と1893年の二度、GTR を上回っている。増加率137パーセントであった貨物収入は1891年以降一貫して GTR の収入を上回るまでに成長している⁴。また、二大鉄道網の各項目における合計収入のカナダ鉄道業に占める割合を確認すると、当該期間中、70パーセント前後で推移しており、鉄道資本の集中がますます進んでいたと考えられる。

次に年次別営業経費の推移についてみておく。ちなみに、表7のアルファベッ

4 この期間における GTR の各項目の増加率は以下の通りである。旅客収入14パーセント、貨物収入16パーセント、郵便および急行貨物収入50パーセント、その他の収入54パーセントである。

表6 年次別営業収入の内訳

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
旅客収入											
カナダ全体	10,261	11,867	12,744	13,242	13,731	14,286	14,788	15,087	15,452	13,311	13,747
CPR	2,768	3,367	3,536	4,127	4,526	5,151	5,509	5,548	5,303	4,661	4,759
GTR	4,379	4,971	5,656	5,532	5,421	5,461	5,463	5,538	5,940	4,954	5,002
貨物収入											
カナダ全体	21,183	24,581	26,410	26,671	29,921	30,548	33,230	32,935	29,982	29,545	32,368
CPR	5,466	6,284	7,619	8,095	9,354	11,643	13,091	12,866	11,707	11,097	12,946
GTR	9,101	10,445	10,859	11,061	12,154	11,223	11,621	11,550	10,466	10,236	10,576
郵便および 電信料収入											
カナダ全体	1,432	1,575	1,627	1,681	1,757	1,904	1,995	2,151	2,182	21,984	2,396
CPR	351	457	486	550	601	734	768	776	797	784	953
GTR	543	557	646	636	633	642	676	775	819	800	817
その他											
カナダ全体	511	771	1,376	554	1,423	1,452	1,672	1,868	1,934	1,730	2,033
CPR	288	540	1,067	243	1,090	1,142	1,419	1,604	1,548	1,368	1,516
GTR	71	74	78	95	91	95	0	0	92	99	109

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

注) 単位: 1,000ドル

ト(A)から(D)はそれぞれ次の項目である。すなわち(A)は線路および構造物の維持、(B)は動力部の修理等、(C)は鉄道車両の修理等、(D)は一般管理経費である。まず線路および構造物の維持に関わる費用であるが、カナダ全体では1886年におよそ518万ドルであったのから1896年には42パーセント増加して737万ドルとなっている。これに対して路線拡張策を進めていたCPRは同期間に147パーセント増加しており、GTRが3パーセント減少させていたのとは対照的である。動力部の修理等、鉄道車両の修理等、一般管理経費の各項目においても同様の特徴が見られ、カナダ全体ではそれぞれ40パーセント、29パーセント、57パーセント増加しているのに対して、CPRは79パーセント、94パーセント、149パーセントの増加率となっている。GTRについて確認すると、線路および構造物の維持に関わる費用のように減少するには至ら

表7 年次別営業経費の内訳

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
(A)											
カナダ全体	5,188	6,405	6,793	7,018	7,196	7,502	7,678	7,616	7,314	7,028	7,370
CPR	1,101	1,618	1,980	2,172	2,006	2,303	2,509	2,580	2,733	2,742	2,715
GTR	2,038	2,156	2,435	2,402	2,506	2,454	2,340	2,306	2,100	1,849	1,978
(B)											
カナダ全体	7,999	9,114	10,335	10,168	11,002	11,777	12,218	12,121	11,415	10,399	11,194
CPR	2,180	2,724	3,265	2,997	3,314	4,058	4,211	4,168	3,853	3,416	3,897
GTR	3,382	3,700	3,996	4,144	4,373	4,336	4,537	4,511	4,225	3,817	3,958
(C)											
カナダ全体	2,425	2,761	3,002	2,790	3,105	31,912	3,491	3,410	3,091	2,744	3,121
CPR	455	586	653	456	521	663	808	855	828	700	882
GTR	1,047	1,162	1,220	1,296	1,328	1,277	1,366	1,386	1,274	1,153	1,176
(D)											
カナダ全体	8,511	9,331	10,516	11,056	11,527	12,489	13,099	13,467	13,396	12,577	13,356
CPR	1,894	2,369	3,134	3,370	3,581	4,512	4,911	5,060	5,031	4,423	4,707
GTR	3,815	4,036	4,306	4,349	4,634	4,552	4,545	4,582	4,520	4,272	4,430

出所) Railway Statistics of Canada 各年より作成

注) 単位: 1,000ドル

なかったが、それぞれ17パーセント、12パーセント、16パーセントの増加にとどまっており、安定的な輸送需要を確保した上で健全な経営計画がなされていたものといえよう。そして表6および表7をまとめたものが表8である。

表8によって1886年から1896年におけるカナダ鉄道業の収益状態の推移をみていくと、この期間におけるカナダ鉄道業全体の純収益は926万ドルから1,550万ドル、67パーセントの増加となっている。一方、二大鉄道網の収益状態をみると、CPRは表6および表7で明らかにされた通り、営業路線の拡大が純収益の増加に結びついており、1886年の324万ドルから1896年には146パーセント増加して797万ドルに達している。これに対してGTRの純収益は同じ期間に30パーセント増加の496万ドルであった。

この表から明らかなように、19世紀後半のカナダの鉄道業は安定的に成長

表 8 鉄道の収益状態

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体											
営業収入	33,389	38,795	42,159	42,149	46,835	48,192	51,685	52,042	49,552	46,785	50,545
営業経費	24,125	27,614	30,647	31,034	32,832	34,960	36,488	36,616	35,218	32,749	35,042
純収益	9,264	11,181	11,512	11,115	14,003	13,232	15,197	15,426	14,334	14,036	15,503
CPR											
営業収入	8,874	10,650	12,711	13,016	15,572	18,672	20,789	20,795	19,357	17,912	20,175
営業経費	5,633	7,299	9,034	8,997	9,424	11,538	12,441	12,665	12,447	11,282	12,202
純収益	3,241	3,351	3,677	4,019	6,148	7,134	8,348	8,130	6,910	6,630	7,973
GTR											
営業収入	14,096	16,049	17,241	17,326	18,300	17,423	17,761	17,865	17,319	16,091	16,506
営業経費	10,284	11,056	11,958	12,193	12,842	12,621	12,790	12,786	12,121	11,093	11,544
純収益	3,812	4,993	5,283	5,133	5,458	4,802	4,971	5,079	5,198	4,998	4,962

出所) 表 6 および表 7 より作成

注) 単位: 1,000ドル

していたものの、それと同時に二大鉄道網への依存度を高め続けていた。カナダ鉄道業全体の純収益のうち CPR と GTR の各純収益の合計の割合は、1886年には76.1パーセントであったのから、1896年には83.4パーセントまで増大している。しかも CPR の営業収入の増加は建設当初企図していたカナダ西部の植民活動を通じた国内市場の拡大によるものではなく、カナダ東部における輸送市場への参入によるものであった⁵⁾。それゆえ、カナダの経済構造それ自体に目を向けたとき、輸送機能の多様化や輸送能力の向上は鉄道業の収益力の増大をもたらしたものの、より一層「南北型」の経済、つまりアメリカ市場への

5 カナダ西部における積極的な植民活動が見られるのは20世紀転換期のことであり、同時代に創出されたカナダの経済発展は一般的に「小麦ブーム」と呼ばれている。大規模な植民活動が何故、大陸横断鉄道完成より約15年遅れて生じたのかを巡る論争は、タイムラグ論争としてカナダ経済史において最も活発に研究が行われてきた分野のひとつである。かかるカナダの西部植民におけるタイムラグとその論争については、差し当たり、拙稿「ルイス・モデルによるプレーリー植民の契機」『千里山経済学』第33巻2号、2000年、pp.59-68、および同「プレーリー植民のタイミング論争の問題点」『千里山経済学』第34巻1号、2000年、pp.19-33を参看。

依存を高めることにもなったといえよう。

6. 鉄道事故

次に当該期における物理的ないし技術的な側面における鉄道の安全性についてみていくことにする。表9は1886年から1896年における鉄道事故をまとめたものである。鉄道統計では事故原因について車両からの転落事故、脱線事故、衝突事故などの他に、車両連結時の事故や線路周辺ないし線路上の工事中における事故、窓から手や頭を出していることで生じた事故、原因が明確にされていないその他の事故といった9つの項目に分類されている⁶。

ところで、言うまでもなく、輸送サービスにおいて利用者の安全は最も優先されねばならない。その意味では19世紀後半のカナダの鉄道は、乗客の事故件数から判断すると、ある程度の安全性が確保されていたようである。もっとも、鉄道会社の従業員について言えば、その限りではなかったと言わざるを得ない。当該期において発生した事故のうち、死亡事故の原因で最も多かったのは、車両や機関車からの転落事故で225件にのぼった。次いで多かったのが線路を歩行ないし横断中等の事故で160件、そして衝突および脱線事故の132件であった。またそれが軽傷か重傷かは分からないものの、作業中や運行中に従業員がケガを負うことはかなり多かったようである。なかでも車両連結時は最も事故が起りやすかったようであり、3,052件とかなりの件数が報告されている。次いで多かったのが先と同じく車両や機関車からの転落事故で690件であった⁷。

6 *Railway Statistics of Canada* 各年に収載されている Summary of Accidents を参看。

7 事故原因の分類にその他 (other causes) の項目があり、報告件数もかなりの数字になっている。しかし、それが個別にどのような内容の事故が集まった結果の数字であるのか不明であるため、主たる事故原因として取り扱わないことにする。乗客およびその他の被害者についても同様の扱いとする。なお、各年度の鉄道事故件数の詳細については、*Railway Statistics of Canada* 収載の Summary of Accidents を参看。

表9-a 年次別鉄道事故件数（死亡）

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体											
従業員	68	85	102	87	82	61	109	72	82	51	44
乗客	8	11	18	36	11	16	14	11	20	9	13
その他	68	81	11	87	124	119	110	133	109	127	104
総計	144	177	231	210	217	196	233	216	211	187	161
CPR											
従業員	10	43	37	28	26	24	49	34	32	18	23
乗客	3	3	4	4	3	1	9	7	8	2	8
その他	7	22	32	23	27	38	36	45	34	42	38
総計	20	68	73	55	56	63	94	86	74	62	69
GTR											
従業員	35	23	33	33	34	22	38	25	20	24	5
乗客	1	5	9	29	5	3	4	1	4	6	0
その他	40	43	50	42	68	58	51	61	69	49	34
総計	76	71	92	104	107	83	93	87	93	79	39

出所) Railway Statistics of Canada 各年より作成

表9-b 年次別鉄道事故件数（ケガ）

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
カナダ全体											
従業員	432	510	615	635	685	573	700	533	521	487	445
乗客	71	37	68	102	52	105	40	55	64	60	62
その他	68	86	92	138	101	140	139	120	109	111	112
総計	571	633	775	875	838	818	879	708	694	658	619
CPR											
従業員	120	160	210	212	236	165	284	170	238	174	211
乗客	5	13	25	13	15	18	17	25	38	34	28
その他	11	14	21	27	33	18	43	38	15	25	47
総計	136	187	256	252	284	201	344	233	291	233	286
GTR											
従業員	178	216	199	229	223	247	240	248	155	171	82
乗客	54	16	23	77	28	27	15	19	12	15	6
その他	37	47	49	79	48	84	66	65	60	66	26
総計	269	279	271	385	299	358	321	332	227	252	114

出所) Railway Statistics of Canada 各年より作成

一方、乗客の死亡事故に至る原因として最も多かったのは衝突および脱線事故によるもので55件、次いで走行中の車両からの転落事故で53件であった。ケガを負うことが多かった事故原因も死亡事故の原因と全く同じであり、それぞれ328件、192件であり、それ以外の事故原因として止まっている車両からの転落事故の105件があり、乗車時もしくは降車時に生じ易かったものと推測される。その他に分類される被害者で死亡・ケガともにその原因となっていたのは、圧倒的に線路を歩行ないし横断、もしくは線路上で横になっていたことによるものであった。事故件数は前者が864件、後者が682件であった。

さらに表9から CPR と GTR の鉄道事故の特徴をみておくと、営業路線および建設中の路線を含めた総マイル数で下回っていた GTR の事故件数のほうが多くなっている。CPR の路線の大部分がカナダ西部に敷設されていたことで事故発生率が低くなっていたことは容易に理解されるが、最大の原因は GTR の走行マイル数の長さにあったと考えられる。走行マイル数が長ければ長いほど、必然的に事故発生率は高まる。それゆえ CPR よりも輸送需要の大きい路線を保有していた GTR のほうが、鉄道事故の発生しやすい環境にあったといえるのではないだろうか。無論、かかる問題については単純に経済環境に還元すべきではなく、どのような安全教育がなされていたのか等の詳細について考察されねばならない。しかしながら、小稿にはそれを論じる紙幅はなく、別稿にて改めて検討していくことにする。

7. むすびにかえて

以上、鉄道運河省報告に収載された鉄道統計の分析に基づき、19世紀後半におけるカナダ鉄道業の展開について、特に CPR と GTR の二大鉄道網の形成との関係から考察してきた。鉄道建設、鉄道運輸、鉄道財務の関連を中心に当該期におけるカナダ鉄道業についてまとめると、ほぼ次のようにいえよう。

1880年代から1890年代にかけてカナダでは鉄道建設が着実に進展していた

ものの、その大部分はカナダで最初の大陸横断一貫輸送システムである CPR の建設によるものであった。それゆえ CPR 完成後の建設活動は、小規模なものにとどまっていたと特徴づけることができる。

また、CPR の建設が英領北アメリカ植民地時代より続く「南北型」の経済構造から海から海への「東西型」の経済構造への転換を企図したものであったにもかかわらず、この期間における二大鉄道網の運輸および財務からは、むしろ南北型の経済活動の強化に力点が置かれていたといえる。

一般的に、アメリカやカナダのように広大な土地を持つ国での鉄道建設は「開発型」と言われる。鉄道が敷設されることで新しい産業地域を発生せしめ、沿線の経済環境を一変せしめるというのである。カナダの場合、たしかに長期的な観点からは、大陸横断鉄道の建設がウィニペグをはじめ、カルガリー、エドモントン、さらにはバンクーバーなど新たな都市の勃興をもたらし、1905年のサスカチュワンとアルバータ両州の成立に大きく貢献している。しかしながら短期的な観点からすれば、たとえ基本的性格が「開発型」の鉄道建設であろうとも、新たな市場の勃興を待つだけでは経営を維持していくのは困難である。とりわけ、広大な西部未開地とカナダ東部との市場を結合させることを企図した CPR のような巨大鉄道企業の場合、その路線を維持していくだけでも莫大なコストがかかることは言うまでもなかろう。それゆえ CPR は、イギリスの鉄道建設の場合に見られたのと同様に、創業期にあたる当該期においては、ビルト・インされた産業配置を前提として鉄道網の拡張を展開していったと考えられる⁸。ここにおいて、19世紀後半におけるカナダ交通網の大部分を形成した二大グループ、すなわち、CPR グループと GTR グループが誕生したのである。

8 イギリスにおける鉄道業の発展については、湯沢威著『イギリス鉄道経営史』日本経済評論社、1988年、第8章を参照のこと。また、イギリス交通史における鉄道業の果たした役割とその位置づけについては、バグウェル他著／梶本元信訳『イギリスの交通—産業革命から民営化まで—』大学教育出版、2004年を参看。

最後に、この時期におけるカナダ鉄道業の詳細をさらに明らかにしていくためには、今後さらに大きく二つの方向から考察していく必要がある。ひとつは、カナダ鉄道業の二大鉄道網であった CPR および GTR 各グループによる資本集中の過程の詳細についてである。個別鉄道会社の事例を一つずつ検討していくことで、この時期の鉄道業の実体をより明確に把握できるはずである。いまひとつは、小麦ブーム期以後のカナダ鉄道業の展開との関係性、すなわち連続・非連続の問題について考察されねばならない。したがって、これら問題を検討するために、鉄道統計のさらなる分析に加えて、個別鉄道会社の年次報告書、さらには当該期に発行された新聞や雑誌などに掲載された関連記事等についても分析していかねばならないであろう。こうした資料の分析を通じた問題究明こそが、今後の課題である。