

19世紀後半のオーストラリアにおける 鉄道の発達とその役割

——ニュー・サウス・ウェイルズ植民地の小麦産業との関連で——

長 山 光 治

1. はしがき

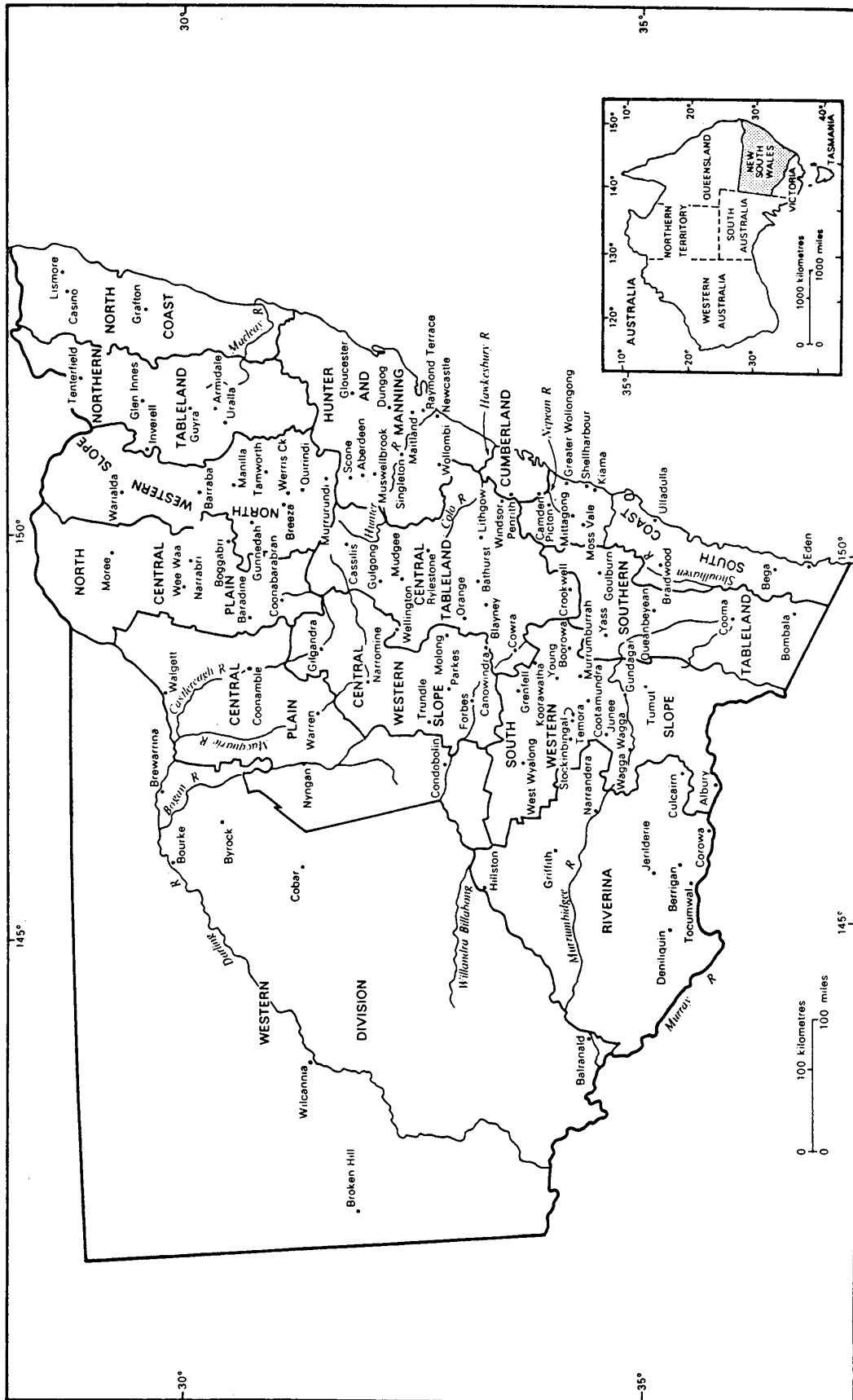
19世紀に起こったゴールド・ラッシュによってオーストラリアは経済構造の多様化を経験したが、それはまさに「中心」から「周辺」への労働力、資本、技術の移転による工業化の波及プロセスとして捉えることができ、イギリスから流入するこれらの経済諸要素が経済発展の前提となっていた。ゴールド・ラッシュは植民地に強烈なインパクトを与え、植民地人口は1850年代の10年間に2.8倍にもなり、入植地は次第に内陸部へと拡大し、入植地と海港との距離が増すことによって従来の河川と荷車に代わるより効率的な輸送手段の必要性を高め、このことが鉄道建設を促したと言える。既にイギリスでは1840年代中頃に鉄道ブームが起こり、大規模な投機によって1850年までの5年間に延べ3,750マイルの鉄道が建設され、この時期主要路線網の基礎が構築されたのであり、幼稚産業は突然にしてイギリス経済を牽引する重要な役割を担うまでに成長したことは周知の事実である。この熱狂は間もなく地球の反対側にあつて鉄道の必要性が高まっていたオーストラリアに波及していくこととなったが、羊毛生産に特化することで国際経済に参入し、経済成長を開始したばかりのオーストラリアには大規模な鉄道建設を行い得る程の資本形成はなされておらず、各植民地はロンドンの資本市場で政府債を発行することで資金調達を行い、鉄道、上下水道、電信、道路・橋、港湾、学校などの公共事業を行っていったのであり、このため公的債務は継続的かつ大幅な増加を遂げ、オーストラリア全体で見ると1860年の約1,000万ポンド¹⁾から80年には9,000万ポンド、90年には1億9,000万ポンドにまで膨れ上がり、結果として各植民地は過重なる負担を負うことになったのである²⁾。このような政府による大規模な鉄道建設の目的は明確であり、各植民地政府は後背地に展開する牧場や農場さらに鉱山などから農牧産品や鉱物資源等の staple を海港に運ぶための輸送手段として鉄道を建設したのである。このことに加えて、統一的な国民経済の体裁を整えていず、各植民地が独立した状態にあるということが軌道統一の必要性を生起せず、したがって幅の異なるレールがこの大陸に敷かれていくこと

となった³⁾。1854年にはヴィクトリアのメルボルン—ポート・メルボルン間が開通し、オーストラリア大陸で初めて蒸気機関を走らせるという栄誉はヴィクトリアに奪われたもののニュー・サウス・ウェイルズでも1855年9月26日にシドニー郊外のレッドフェーン (Redfern) とグランビル (Granville) のパラマッタ (Parramatta) 間⁴⁾のルートが開通し、いわば鉄道の時代の幕開けがここに印された。それ以後の様子を概観するならば、1860年代にはむしろ緩やかなペースで推移し、1870年代になって主要幹線網の建設が進んで鉄道網の骨格が形成され、シドニーを起点として2本の鉄道が南部のヴィクトリア植民地との境界と西部のダーリング川に向かい、またもう1本の路線はニューキャッスルを起点としてクイーンズランドとの境界に向かって北方に伸びていった。1880年代にはブームの様相を呈し、鉄道関連の支出と延長距離も大きな伸びを示し、幹線網の一応の完成に加えて支線の建設が進み、枝分かれしながら幹線の空白を埋めるかのように支線網が形成されていった。小麦産業の発展はこうした鉄道の発達に深く結び付いており、総延長距離が1,000マイルを越えた20世紀初めにはニュー・サウス・ウェイルズにはっきりと形を成した小麦ベルト地帯が現れ、鉄道が未だ到達することなくその恩恵にあずかれなかったのは全栽培面積の1.3%、総収穫面積の0.8%だけとなっていた⁵⁾。また小麦生産量は国内消費量を上回って成長を遂げるようになった。植民地政府による鉄道経営がたとえ政府自身にひいては人々に重い負担を課すものであったとしても、鉄道は既存の輸送需要へのサービスの提供や農牧業を目指した入植或いは資源開発の促進といったことに輸送手段としての効力を十分発揮したといえるであろう⁶⁾。本稿は19世紀オーストラリアにおける鉄道の発達とその役割について、鉄道建設によって多大の恩恵を受けた小麦産業との関連でみようとするもので、ここでは主要な小麦栽培地帯がより内陸部に位置し、他の植民地に比べて鉄道の拡張と小麦産業の発展との相互依存関係がより密接であったニュー・サウス・ウェイルズについて検討を加えていくことにしたい。

2. 鉄道到達以前

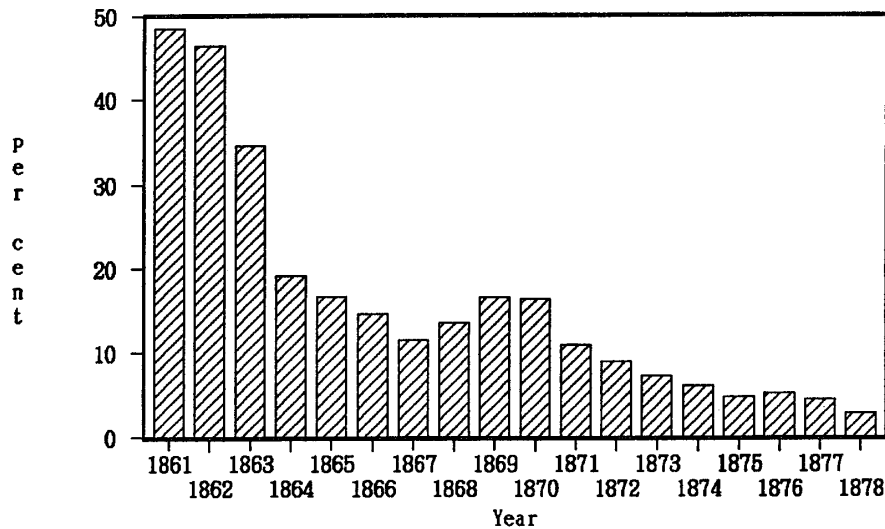
牧羊業に関しては鉄道が広大な牧場に到達する以前に既に馬車や牛車による陸上輸送と河川輸送を利用することで発達し得ていたし、陸上輸送運賃は羊毛価格の僅かな部分を占めるに過ぎず、このため運賃引き下げが生産費の引き下げに寄与する余地は小さかった⁷⁾。しかし牧場と港との距離が増大して行くにつれて鉄道の効用は大きくなり、羊毛や家畜の輸送費用に加えて重量のあるフェンスやワイヤーその他の資材の輸送費用の低下によって恩恵を受けたであろう⁸⁾。これに対して小麦の場合には、馬車輸送による割高な運賃のために河川輸送地点から50マイル以上離れると利益が失われてしまった⁹⁾といわれ、大量の小麦を短期間にしかも長い距離を運ばなければならなかったという点で小麦農業は鉄道に大きく依存していた。植民地政府による本格的な

図1 ニュージーランド・サウス・ウェールズの地図



出所：M. E. Robinson, *The New South Wales Wheat Frontier 1851 to 1911*, A. N. U. Press, 1976, p. 4 Fig. 1. 1

図 2 全体に占める沿岸地域の小麦栽培面積の割合, 1861—78年



出所: *Ibid.*, p. 37, Table 2.5

鉄道建設が始まる1860年代以前の小麦栽培の中心は、シドニー周辺に位置するホークスバリー（Hawkesbury）とネピアン（Nepean）両河川流域の低地地帯とハンター・バレー（Hunter Valley）であった。これらの地域での小麦栽培の広がりには最大の市場であるシドニーに隣接し、土壌は決して肥沃ではなくさび病あるいは胴枯れ病による被害が発生していたにもかかわらず小麦栽培が可能という地理的有利性を有していたことによるものであり、1860年には内陸部への小麦栽培の浸透が始まっていたとは言え、図2に示されているように全栽培面積のおよそ半分がこれらの沿岸部地域に集中していた。

これらの地域における小麦生産はゴールド・ラッシュによってもたらされた人口増加とシドニーを含む東部沿岸諸都市の成長による需要増加に追いつくことができず、このため需給が逼迫し、シドニーではますますタスマニアやサウス・オーストラリア産の小麦に依存するようになっていた。ヴィクトリアとの境界に位置しているオルバリー（Albury）地区でも小麦栽培が行われるようになっていたが、その刺激はニュー・サウス・ウェイルズから与えられたのではなく、ヴィクトリアからもたらされたものであり、この時期における植民地の境界を越えた交流はヴィクトリアの鉄道の発達と河川輸送によって促進されたものであり、その後も長年にわたってこの境界地域はニュー・サウス・ウェイルズの小麦農業の中においてユニークな役割を果たした。ところで1851年の金鉱発見が小麦農業に与えた影響は明白であった。第一には耕作者の不在によって短期的には耕作面積の一時的な減少がみられた¹⁰が、金採掘量の減少により金鉱夫たちはいずれ都市に戻って賃金労働者となるか農民或いは農場労働者として小麦栽培者にならざるを得なかったことから、長期的にはゴールド・ラッシュによって耕地面積は拡大した。第二にはゴールド・ラッシュという突発的な出来事は植民地経済の基盤を著しく強化するものであったが、一方でそれは小麦

農業が直面していた固有の弱点とさらなる発展を制約していた困難をよりはっきりと浮き彫りにしたのであり、鉄道は一層の発展にとって不可欠の前提条件であることが改めて認識されたのであった。1860年代に入るとわずかながらも変化の兆しが見え始め、前の10年間の出来事は小麦農業に重大な影響を与えなかったが、続く10年間に起きた出来事は小麦栽培の地理上の分布にはっきりとした影響を与え、従来の中心地である海岸沿いの地域はさび病 (stem rust) の流行により図2に見られる如く以前のような重要性を減じており、これに代わって内陸部の高原地帯に位置しているバサースト (Bathurst)、オレンジ (Orange)、ゴールバーン (Goulburn)、クインベヤン (Queanbeyan) 等のゴールド・ラッシュ時に誕生した市場町の周辺で作付面積が急速に拡大し、新しい小麦フロンティアが形成された。こうした変化は考察対象期間に見られた主要な特徴の端緒的な動きとして捉えることができ、小麦栽培の重心は沿岸部から内陸部へと移動し、それと共に農場規模も拡大していった。この地理上の分布の変化は隣接するヴィクトリアでも見受けられたが、この時期既にオーストラリア最大の小麦生産地となっていたサウス・オーストラリアではこのような変化は起こらず、アデレードを中心としてその周辺で小麦栽培が広まっていった点で前二者とは異なっている。ニュー・サウス・ウェイルズで見られた伝統的な生産地帯である海岸地域に対する内陸部の代替は地方市場の成長と1861年に制定されたリベラルな土地法によるものであり、土地改革が広大で安価な土地の入手を約束し、内陸への入植を促した。それは土地解放法 (Crown Lands Alienation Act) と土地占有法 (Crown Lands Occupation Act)、いわゆるロバートソン法 (Robertson's Acts) であった。この土地法で最も重要な条項は、第13, 16, 18条で、それらを要約すると都市とその郊外及び金鉱区指定地域以外であれば誰でも40エーカー以上320エーカー以内の王領地を1エーカー当たり1ポンドの固定価格で購入することができ、購入価格の4分の1は1エーカーにつき5シリングとして購入時に払い、残金は3年以内に1エーカーにつき15シリングずつ支払っていくというもので、これに購入した土地に実際に居住し、土地の改良を行った場合には報告することが購入条件として課せられた¹¹⁾。1860年以降沿岸地域での耕作面積の収縮は急速で、60年の全耕作面積の50%から64年の5分の1以下にまで低下した。この土地法が制定された背景には、1850年代後半に起こった金産出量の減少によって職を失った大量の金鉱夫の存在があり、彼らを小農民として入植させ¹²⁾、また人口の急増に対する食糧増産の必要から小農民による土地取得を奨励し、農業の育成をはかるためにスコッターから土地を取り上げようとしたのである。このことは都市の中産階級と牧羊資本との階級闘争という構図の中でとらえることができ、この階級対立において土地改革は重要な武器となった¹³⁾。しかしながら、ロバートソンの土地法は牧羊業者に与える損害を最小限にとどめつつ、自由保有による永続的な農業・牧畜経営への道を開くことであったとされており、その点からすれば確かに1884年に廃止されるまで入植の促進と農業の拡大に貢献したということができ、そのことは1847年から61年ま

でに購入された土地がわずか120万エーカーであったのに対して、62年から75年には650万エーカー以上の土地が条件付き購入によって譲渡された¹⁴⁾ ことによって窺い知ることができる。ちなみに条件付き購入が大きなブームをみたのは1870年代以降であった。さらには1861年には自由選択地の4分の3は入植地域(Settled Districts)内にあったが、77年に譲渡された1,700万エーカーの70%以上が入植地域外の土地であった¹⁵⁾。しかし土地所有の機会均等を目指した土地法ではあったものの、自由入植者は土地を購入しても成功を収められず、当初の目的を十分に果たしたとは言えない。本来の目的はヨーマン型農民の入植の奨励であったが、結果的に大規模な牧羊業による自由保有地を造り出したことから十分にその機能を果たしたとは言えず、植民地の牧羊経済に明確な影響を及ぼすどころか、牧羊業への投資は1870年代を通じて高水準にあり、フェンスによるパドックの区画整理によって労働コストが引き下げられ、かえって収益性を高めていったのである¹⁶⁾。他の植民地でも同様の主旨の土地法が制定されたが、ヴィクトリアやサウス・オーストラリアではニュー・サウス・ウェイルズとは異なり、少数の牧羊資本の借地人に代えて大勢の自己の土地を所有する自作農を誕生させる試みは成果を収めた¹⁷⁾。いずれにせよニュー・サウス・ウェイルズにおける土地の自由選択制の導入が植民地の農業にとり重要な出来事であったと言い得るであろう。しかしここで付言しておかねばならないことはその効果は距離の障壁によって割り引かれたということである。ヴィクトリア植民地における小麦栽培地帯の緊密さ及びサウス・オーストラリアにおける海岸線に接近しているという地理的有利性などとは対照的に、主要な市場と潜在的に有望な小麦栽培地帯が分水嶺によって分断されていること、そして内陸部における地方市場が広く分散していたことは、この植民地の小麦農業の発展を抑制する要因として働き、したがって鉄道網の拡張がなされるまで内陸部における小麦農業は小規模でしかも分散した地方市場への供給に限定されたものとならざるを得ず、あくまでもこの時期における内陸部の小麦生産は生産地周辺の地方市場の大きさに依存していた。

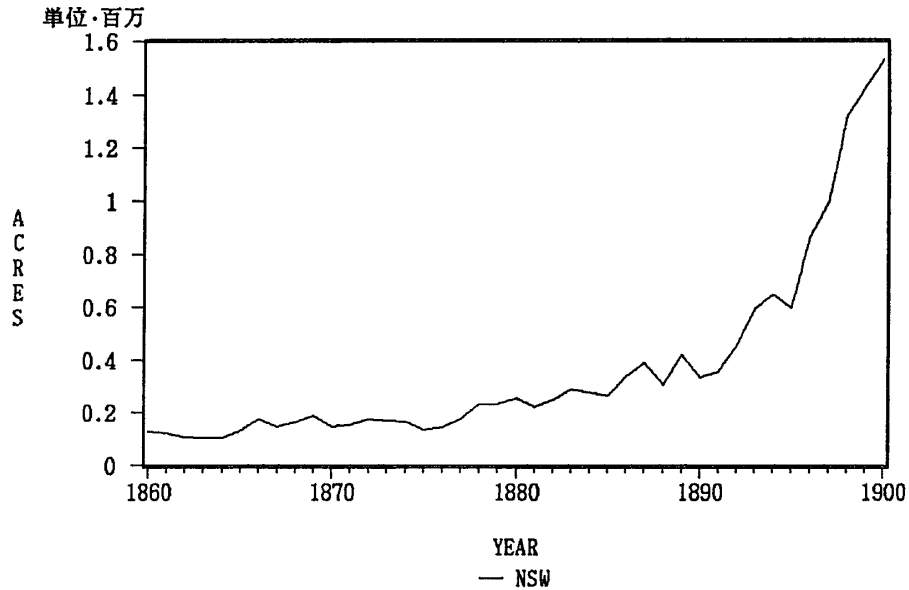
3. 鉄道網拡張の影響

鉄道が到来する以前の1860、70年代における小麦栽培地帯の分布を見ると、まず1860年代では前述したようにハンター川、ホークスバレー川、ネピアン川流域で以前の重要性を失いつつも生産が行われていたが、より重要性を占めるようになっていたのは孤立した地域群として出現した内陸部の諸地域であり、主にバサースト周辺、シドニー南部のゴールバーン平原及びヤス、クインベイアンそしてオルバリーなどであった。1870年代に入ると、全体像が劇的に変化し、生産地帯はバサーストから北西に拡大していくとともに、シドニー南部ではヤスやクインベイアン周辺地域から北西のヤング(Young)へ、オルバリーは重要性を維持し、さらに北部台地のタムワー

ス (Tamworth), アーミデイル (Armidale), イネス (Innes), インバレル (Inverell) でも広がりを見せた。1879年になると小麦ベルトがマレー川沿いのオルバリーとマランビジー川沿いのヤス, ブロワ (Burrowa), ヤングまで広がり, 従来のシドニーの西にあるバサースト, オレンジ地区の重要性もさることながら, その北に位置するウェリントン (Wellington) まで拡大していた。1866年には全耕作面積に占める海岸地域の割合は15%以下にまで落ち込み, 代わってバサースト, オレンジ, ブロワ, オルバリーが合わせて40%以上を占め, 1861年の18,914エーカーから66年には70,215エーカーへと拡大している¹⁸⁾。これらの地理上の変化が鉄道網の拡張によってもたらされたものでないことを考えるならば, 1866年以前においては鉄道の影響は無視し得るものであったし, 続く10年間に関しても内陸部における栽培面積の著しい拡大が1866年以降継続しなかったことから同様に無視し得た。というのも政府による鉄道建設は1863年から66年にかけての幹線延長の中止以後70年代初めまで一貫した延長距離の増大があったにも拘らず主要な生産地帯における耕作面積は実質的には縮小しているからであり, 71年から74年までの二度目の建設中断によってその収縮には歯止めがかからなかった。それ故に鉄道は1876年まではネガティブな効果しか持ち得なかったものと思われる。1875年時点において鉄道の総延長距離はわずか435マイルであり, グレート・サザン鉄道はガニング (Gunning), グレート・ウエスタン鉄道はバサーストから112マイル手前の地点, グレート・ノーザン鉄道はマルルンディ (Murrurundi) までしか到達してなかったのであり, 遙か彼方では牧羊業者や農民達が自分達の農牧場まで鉄道が伸び, 距離の暴虐から解放してくれるのを心待ちにしていたのである。1860年代, 70年代初めの小麦農業の発展は内陸部における金鉱発見と牧羊業の普及からもたらされた地方都市の成長と関係していることは前に触れたが, 1860年に入ってもヤングのラミング・フラット (Lambing Flat), ラクラン (Lachlan), エミュ・クリーク (Emu Creek) などで金が発見され, これらの地区では人口の増加が起こるとともに食糧需要の増加が農地面積を広げたが, かかる事実は小麦農業の発展とその後の収縮が鉱夫人口の移動によってもたらされた地方市場の条件の変化を反映したものであることを改めて示したと言える。

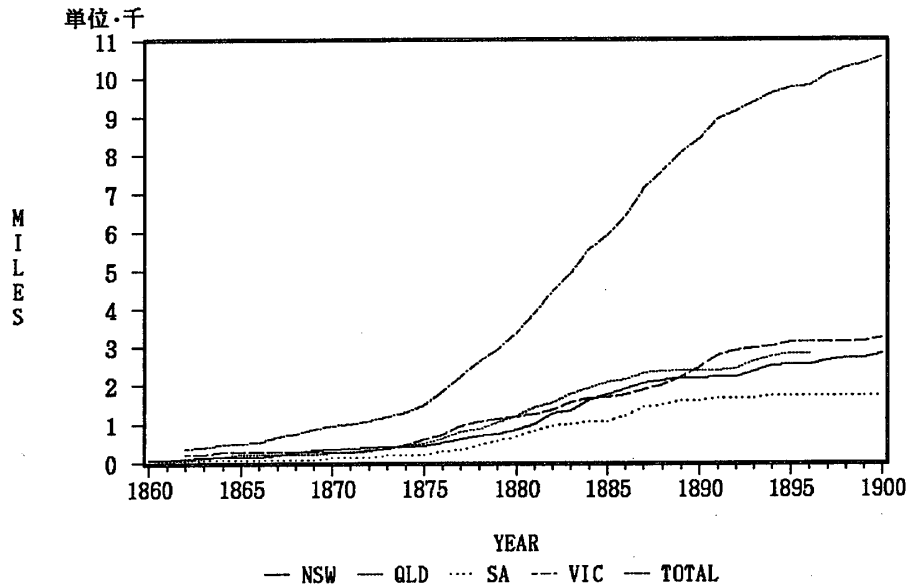
しかしながら, 各植民地政府に各々の後背地に鉄道建設を行わしめる強い動機を与えたのは, マレー川, マランビジー川, ダーリング川流域地帯における牧羊業の展開であり, 特にマレー川とマランビジー川に挟まれた南部のリベライナ地方ではいち早く牧羊業及び農業の発展がみられ, ここから生ずる輸送需要をめぐってニュー・サウス・ウェイルズとヴィクトリア両植民地の間では競争が展開され, ヴィクトリアは1864年にいち早くメルボルンとエチューカ (Echuca) を鉄道で結ぶことで独占を享受し, 貨物及び旅客はメルボルンに集中することとなったのである。このためニュー・サウス・ウェイルズは主要河川と連結することによってメルボルンに奪われている輸送需要をシドニーに向けさせようと大幹線網の建設に着手し, 西部へは

図3 ニュー・サウス・ウェイルズの小麦栽培面積の変化, 1860—1900年



出所: E. Dunsdorfs, *The Australian Wheat-Growing Industry 1788—1948*, Melbourne Univ. Press, 1956, pp. 532-3, Appendix.

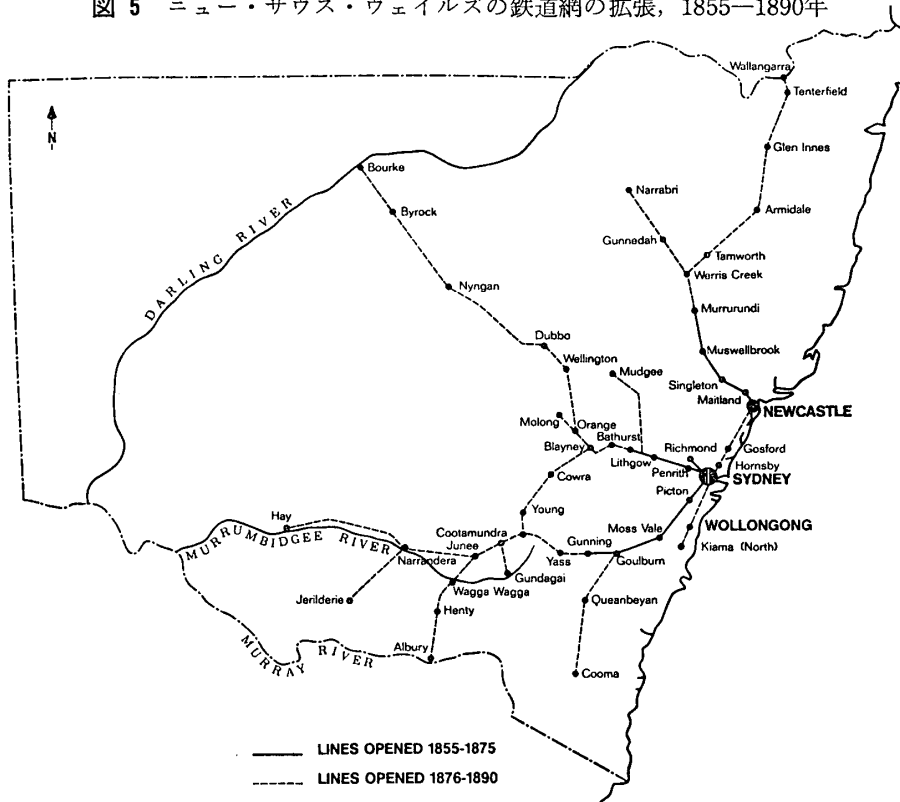
図4 各植民地の鉄道延長距離, 1860—1900年



出所: N. G. Butlin, *Investment in Australian Economic Development 1861—1900*, Cambridge Univ. Press, 1964, p. 324, Table 70 より作成

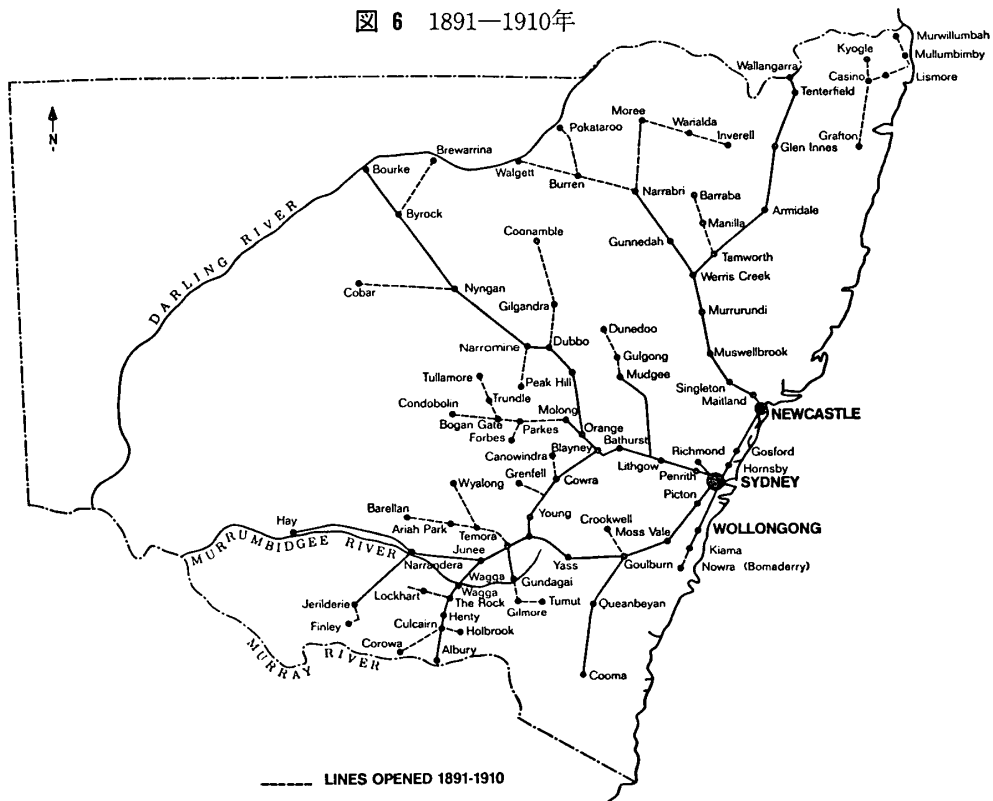
シドニーからブルーマウンテンズの中央山塊を越えてバサーストの肥沃な高原に、南部へは同じくシドニーからゴールバーンを中心としたアーガイル (Argyle) の農業地帯を経由してリベライナの豊かな牧羊地帯に、さらに北部ではニューキャッスルを起点としてその北部の高原を経由してアーミデイルに向けて伸ばしていった。最も肥沃な地域であるリベライナが競争相手のヴィクトリアと取引をしているという状況は南部への路線延長を最優先の政策課題とさせたことは言う

図 5 ニュー・サウス・ウェイルズの鉄道網の拡張, 1855—1890年



出所: J. Gunn, *Along Parallel Lines: A history of the railways of New South Wales*, Melbourne Univ. Press, 1989, p. 51.

図 6 1891—1910年



出所: *Ibid.*, p. 239.

図 7 1911—1920年

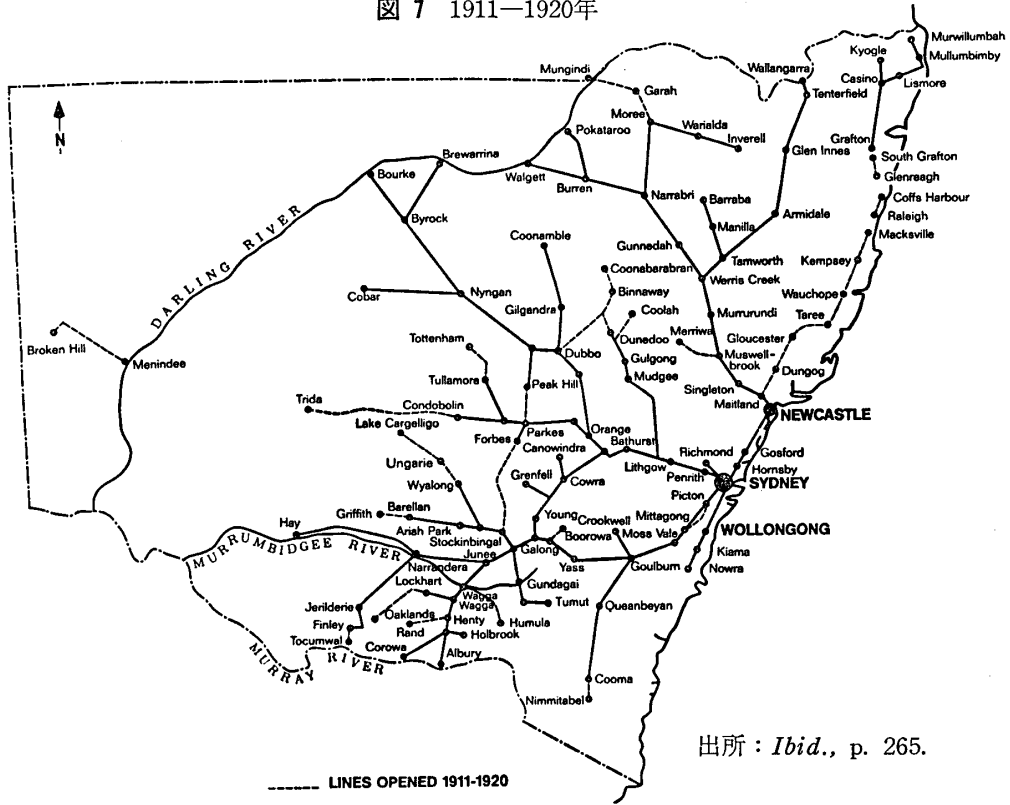
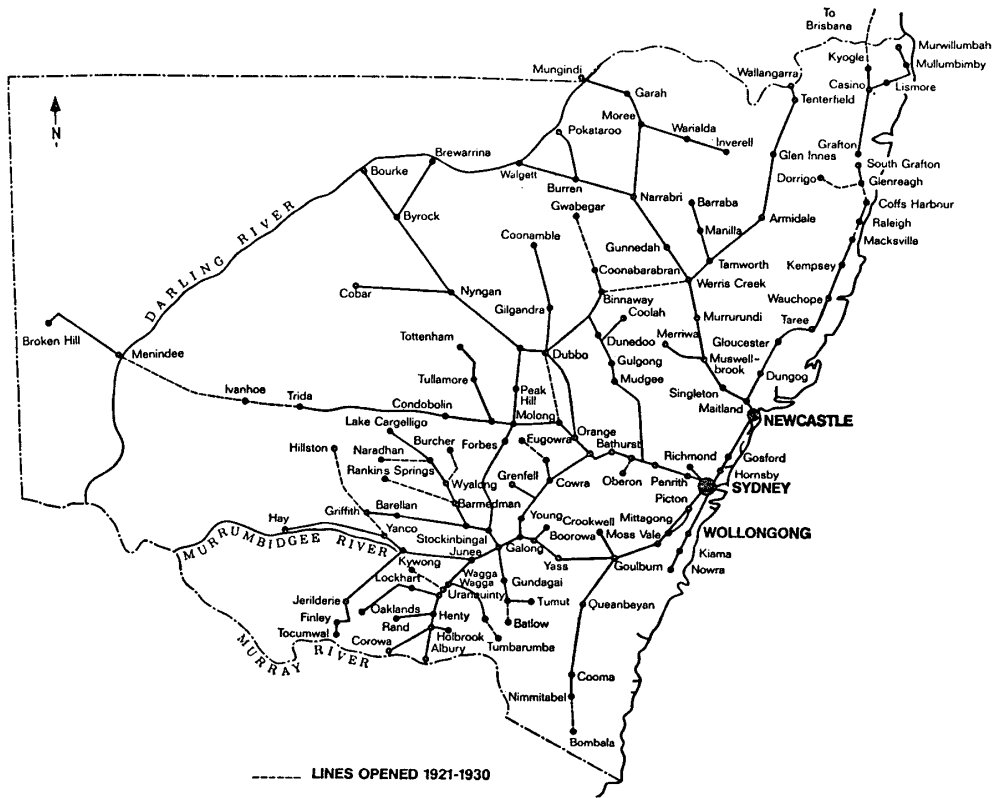
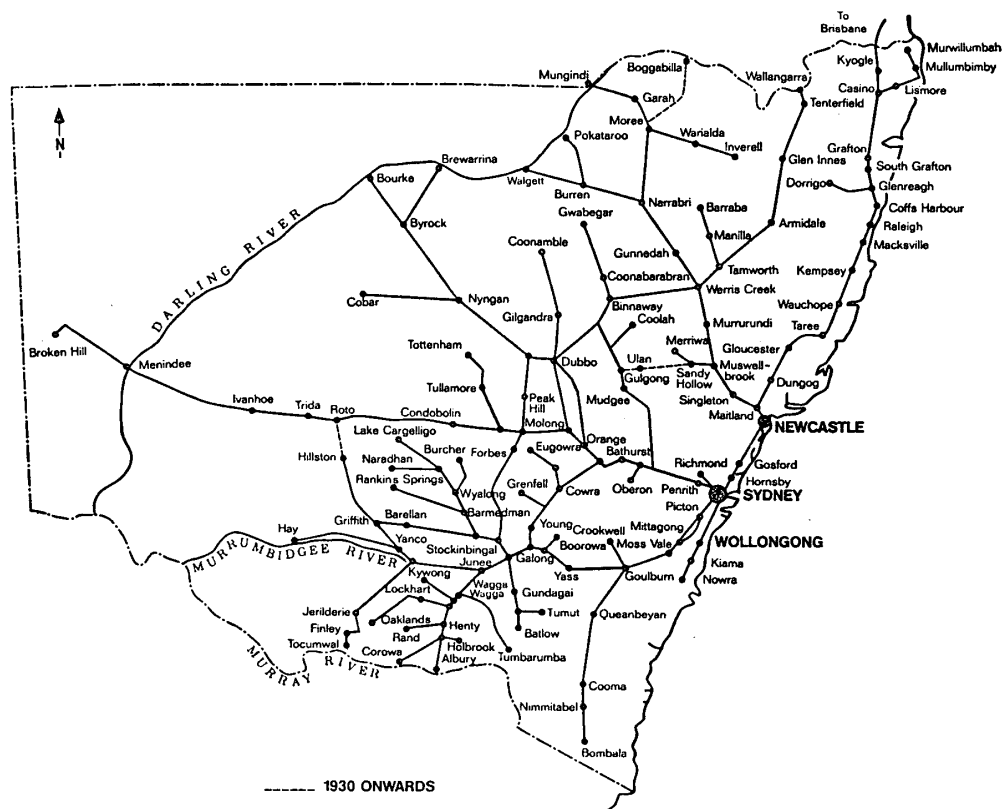


図 8 1921—1930年



までもない。しかし鉄道に関する政策は常に政治的な影響¹⁹⁾のもとにさらされてきたのであり、この時にも西部及び北部出身の議会メンバーは南部による鉄道利潤の独占を妨げようと画策し、このことはヴィクトリアによるリベライナ貿易の独占を長引かせる働きをした。1874年において鉄道の総延長距離はニュー・サウス・ウェイルズが402マイル、ヴィクトリアが457マイルと大差はなかったが、羊の飼育頭数は1,100万頭に対して2,300万頭とニュー・サウス・ウェイルズが倍以上の羊を飼育していたのに鉄道輸送された羊毛は24万ペイル、51,000ポンドに対して9万ペイル、29,000ポンドに過ぎなかったし、また1875年にニュー・サウス・ウェイルズの境界を越えたヴィクトリアへの輸出額は410万ポンドにも達していた²⁰⁾。特に最も豊かな農牧地帯であるリベライナがシドニーから遠方に位置しているという地理的条件は、この主要な農牧業地帯と大市場との鉄道連結を遅らせ、結果的にメルボルンをリベライナの実質的な首都とするかのようにさせた。こうした状況に対して1861年から78年まで Commissioner for Railways であったジョン・レイ (John Lae) は、ヴィクトリアに流失している輸送需要を取り戻すために南西部への路線延長を最優先課題とすべきことを改めて強調し²¹⁾、また鉄道の現状についてもブルー・マウンテンズという自然の障壁が踏破されるまで十分な収益は期待できず、したがってそれ以前の非生産的な地域における大規模な鉄道建設の間には歳入から支払われたローンの利子は営業

図 9 1930 年以降



出所: *Ibid.*, p. 341.

利益からの支払いによって減少せられることはないとして年々累積している公的債務に関して懸念を表明している。1855年から71年までの営業純利益は81万ポンド、年平均約48,000ポンドで、さらに72年から75年だけで累積で110万ポンド、年平均では27万ポンドにもなった。しかしながら1852年の Loan Act の通過から75年までの23年間に鉄道建設を目的として起債されたローンの利子は454万ポンドにもものぼり、Consolidated Revenue Fund に支払われたのは僅か187万ポンドで、未払い利子は約270万ポンドにも達しており、鉄道は営業利益の緩慢な増加により到底 self-support できないとレイは述べている。だがその恩恵についても、輸送時間の短縮²²⁾、消費者価格の引き下げと地価の引き上げ、農畜産物の市場向け輸送可能地域を拡大することで生産を刺激し、さらに資源開発を促すと共に隣人との不断の交流や商品取引によって商業上の結び付きを強化拡大し、ひいてはオーストラリアの植民地間の絆を強め、全般的な繁栄をもたらすものであるとした。レイが指摘した自然の障壁を越えるときが1875年に到来し、この時グレート・ディバイディング・レンジ (Great Dividing Range) が鉄道によって踏破されたのである。当然のことながらこれによって鉄道と小麦栽培との間の空間的・時間的關係は新たな次元に入り、新しい小麦フロンティアの形成は沿岸部主要都市の市場動向に左右され、且つ連動するようになった。1870年代前半までの小麦農業は内陸地方とその周辺の牧羊地帯に販路を見いだすよう強いられていたことは繰り返し述べたが、新たに沿岸部の市場にその販路が開かれ、いかに大量の小麦を収穫しようともそのすべてを吸収し得る新たな市場を得たことによって小麦農業は飛躍的に拡大することが可能となったのである。1876年から80年の5年間にニュー・サウス・ウェイルズの総延長距離は508マイルから848マイルへと340マイル伸びたが、同期間における年平均の栽培面積は約21万エーカーで前5年間の約16万エーカーを大きく上回り、さらに81年から85年では749マイル伸びたのに対し、年平均の栽培面積は約26万エーカーであった²³⁾。鉄道が1880年までにグレート・ディバイディング・レンジを貫通して内陸部のバサースト、オレンジ、マッジー (Mudgee; シドニーの北西)、ヤス、クインベイアンまで延長されたことでこれらの地域で生産された小麦がシドニーに輸送され始め、1880年頃ではグレート・ディバイディング・レンジの西側斜面やリベライナが主要な小麦生産地帯となり、特にヴィクトリアとの境界に位置しているリベライナのオルバリーは最も重要な生産地となった。北部でも幹線の延長が進むにつれて農業を目指した入植が促され、1878年にはタムワースまで延長されたが、これにより栽培面積も76年の3,800エーカーから78年には11,000エーカーに拡大した。1880年代以降に見られた小麦農業の急速な発展には農業技術の進歩、例えば自動刈り取り機 (reaping machine)、脱穀機 (stripper)、唐箕 (winnowing machine) などの機械の導入、輪作による休耕、休耕地での牧畜といった多くの要因が働いていたことは言うまでもないが、そのなかでも栽培地域の面積拡大と分布上の変化に関して最も重要な要因は疑いもなく鉄道網の拡張であった。1880年代の鉄道ブーム期には幹

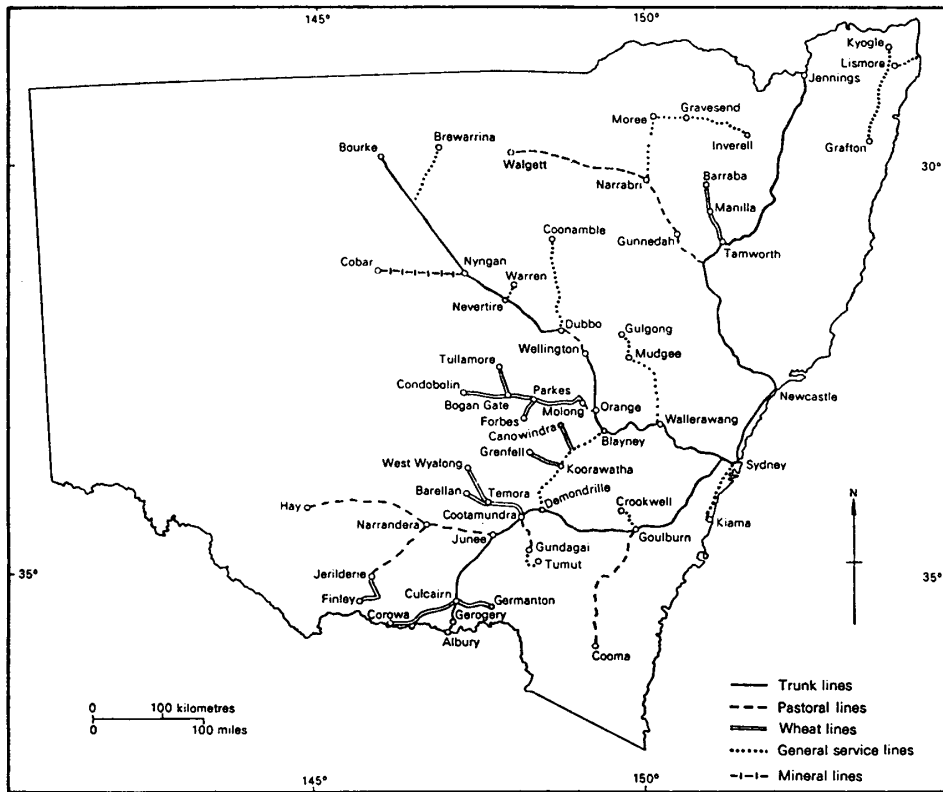
線の一層の建設に加えて幹線と幹線の間を埋めるように支線の建設が進められた結果、南部、西部、北部のそれぞれの幹線が完成するが、主たる動機は羊毛輸送をめぐるニュー・サウス・ウェイルズとヴィクトリアとの競争であり、その予期せぬ副産物が小麦生産の増加であった。鉄道の到来は地方市場に束縛されていた小麦農家を解き放ち、小麦を羊毛に対する永続的な選択肢とさせた。よってこの時期に形を現し始めた小麦ベルトはますます鉄道輸送への依存度を強めたと言い得るし、その意味で政府がどのような政策に基づいて新線建設を行ったのか、路線選択の基準は何か、などについて改めて触れておくことが必要であろう。鉄道ブーム期に当たる1880年代では、前半に年平均約180マイルもの鉄道が敷設され、後半にはペースが落ち、年平均約90マイルにとどまった。ブームに沸くなかで投資基準は次第に緩められ、採算の取れない路線の建設も進められたし、84年以後土地の売却益が減少傾向を辿っていたことに加え、ロンドンの資本市場での政府借入れが急増して公的債務残高は1875年の1,147万ポンドから85年には3,556万ポンドへと急増し、一人当たりの金額でも18ポンドから37ポンドへと膨張している²⁴⁾ことに対する強い懸念が表明された。このため政府は鉄道政策を再考し、次の点を重要事項とした。まず新線を建設する場合にはその路線が収益を上げ、ペイすることが求められ、それと建設コスト削減の必要性も提言され、これを達成するために軌道や設備への支出が少なく済む軽便鉄道の導入が発議された。また受益者負担の原則を採用し、便宜を受ける地域住民に費用の一部を負担することを求めると共に、Standing Committee on Public Works を任命したが、これには提出された建設計画をチェックし、この委員会の監督のもとで計画を選別していくという狙いがあった。これらの事柄に則って内陸部から主として羊毛を運び出すために多くの支線建設がなされた。ナランドラージェリルデリ間及びクータムンドラ (Cootamundra)―グンダガイ (Gundagai) 間はまさに牧羊線であった。小麦農業が鉄道建設の重要な根拠となるには未だいくつかの条件が成熟することが必要であった。それらは90年代の深刻な不況による牧羊業の長期にわたる不振であり、牧羊線の延長によって創出された小麦生産拡大の可能性であり、そして牧羊利潤の低下と相まった砂糖、果実栽培などへの農業の多様化であり、こうした農業の発展の可能性が鉄道建設の根拠として計画立案に投影され始めたのであり、特に南部と西部では農民達の要請を充足するために大規模な建設計画が議会に提出された。一方では牧場主達も牧羊よりも農業から多くの利潤が得られることを期待して牧場の一部を農民に貸したり、あるいは売却していった。こうして1890年代には牧羊ブームの後に小麦ブームが到来した。しかしこうした熱狂に対して警戒の声もあった。確かに小麦ブームは人々に歓迎されたものの、この小麦ブームが一時的な現象に過ぎないのではないかと危惧する人々もいたのである。こうした懸念の根拠となったのは、牧羊業者の小麦農業への参入が本業の不振を切り抜ける調整策以上のものではないという可能性であり、数年間農地にして耕作すれば放牧地としての家畜飼育能力を改善することができたことから農地へ

の転換は牧羊業者にとって魅力的な計画であったことなどが挙げられる。もし農地への転換が牧羊資本の気まぐれによるものであることが判明した場合には Public Works Committee は建設計画に同意を与えなかった。1890年以降北部を除いて鉄道建設の新しい基準は小麦栽培とその可能性となったが、牧羊業に比べて農業はよりきめの細かい輸送手段を必要としたことから鉄道は単なる土地政策に付随するものとしてよりも農業を目的としたより密なる入植を促すための手段であったし、それによってもたらされた小麦ブームは農地を限界地まで広げさせ、エーカー当たりの平均収量を低下させたであろう。しかし限界地への農地拡大や1890年代の財政上の困難にもかかわらず政府は特に生産性の高いリベライナや南西部地区、中央台地の農民からの要求を無視できず、1890年以降の小麦線を含む支線建設が進められ、その結果20世紀最初の10年間にははっきりと認識できる小麦ベルトが出現し、その後は地理上の分布における変化はほとんど見られなかった程である。

4. 鉄道と小麦ベルト

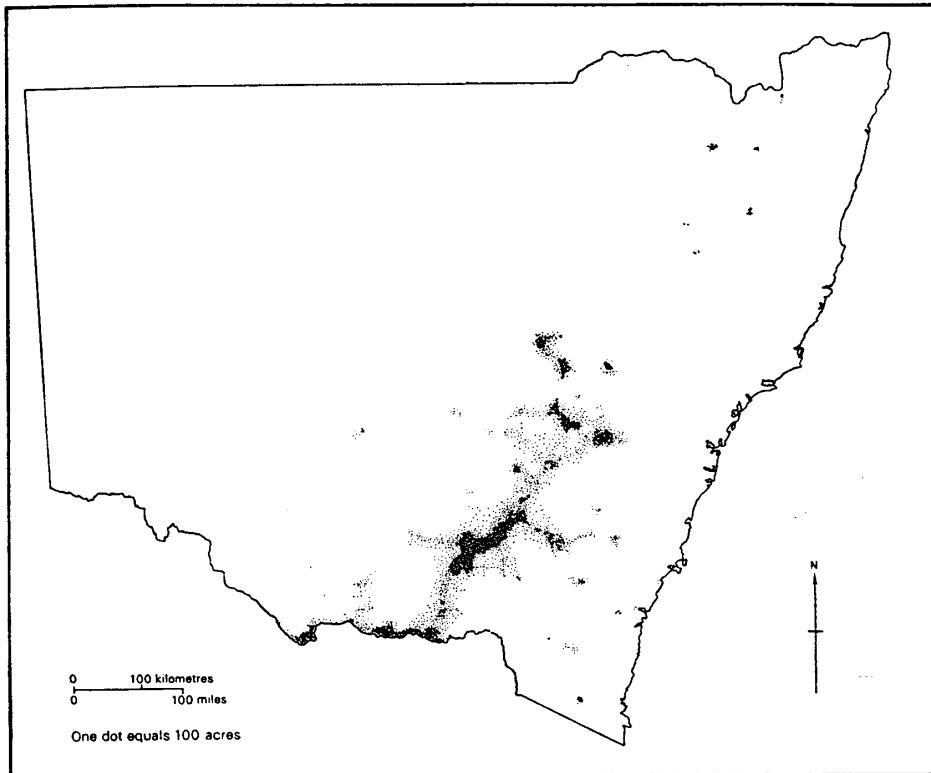
図5から図9を見てわかるように、主要幹線網の骨格の形成は80年代になってからのことであり、その後幹線の空白を埋めるようにして支線建設が進められていったことから、小麦と鉄道の相互依存関係は鉄道が揺籃期を脱した1880年代に重要性を増した。世紀転換期には総延長距離が2,800マイルを越え、鉄道の効用を受けていないのは穀物栽培面積の1%以下に過ぎず²⁶⁾、小麦農業はますます鉄道に依存するようになった。これまでにも見てきたが鉄道と小麦の関係は決して一様ではなく、地域によっても或いは時期によっても異なっていた。西部や北部の地域では耕地面積の拡大は鉄道建設の後に起こった。図10に見られるように小麦線であるタムワース—マニラ (Manilla) —バルラバ (Barraba) 線という唯一の例外はあるものの、1890年以後に建設された支線は既存の小麦農業あるいはフロンティアの拡大を目的としたものではなかったし、既に幹線が肥沃な地域に到達していたことから限界地への開発型の支線建設によって得られたものは少なかった。ここでの最大の生産地は、クーラ (Coolah) —スコーン (Scone) —グネダ (Gunnedah) の三角地帯であり、1889年のホークスバリー橋の完成によってシドニーと直接アクセスが可能となったことで勢いがついた。しかし北部地区は小麦生産地としては相対的に重要ではなかった。これに対して牧羊業が発達していた南部では新たな地域への小麦農業の拡大は早い段階から起こり、地方での小麦線の建設に先んじていたことから地方での潜在的な発展の可能性が支線建設の重要な決定要因となった。南部の主要な生産地域であるリベライナはヴィクトリアとの境界に近く、メルボルンからいち早く伸びた鉄道を利用できたし、さらにシドニーから伸びた主要幹線であるグレート・サザン鉄道がマレー川とその支流まで到達したことによるインパ

図 10 1911 年の鉄道網



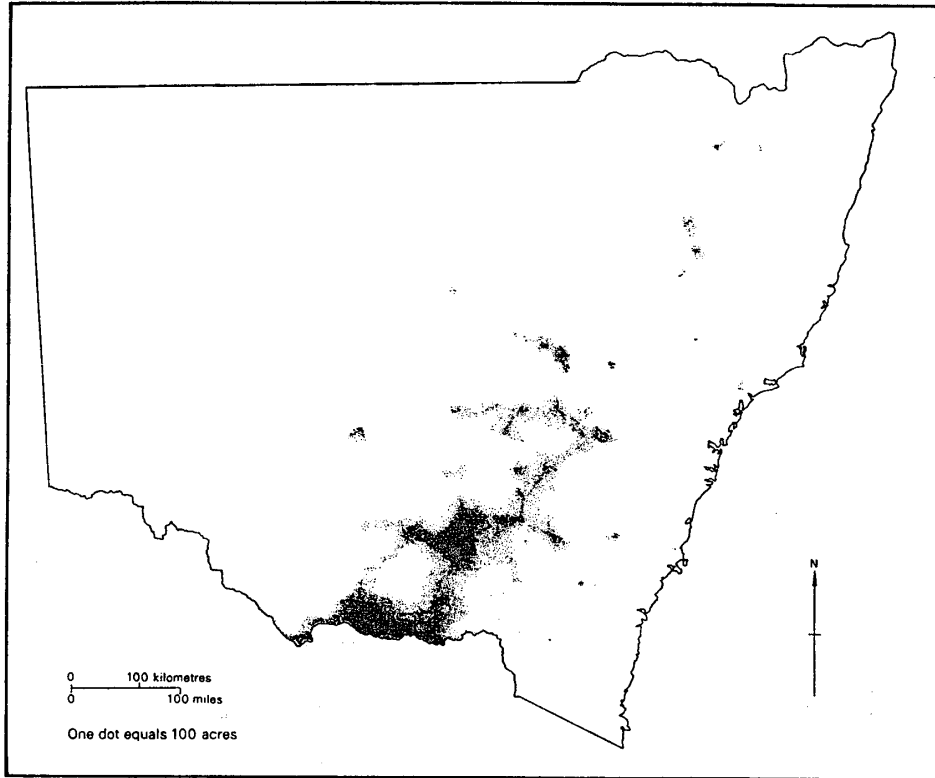
出所 : M. E. Robinson, *op. cit.*, p. 198, Fig. 7-2.

図 11 小麦ベルト地帯, 1892年



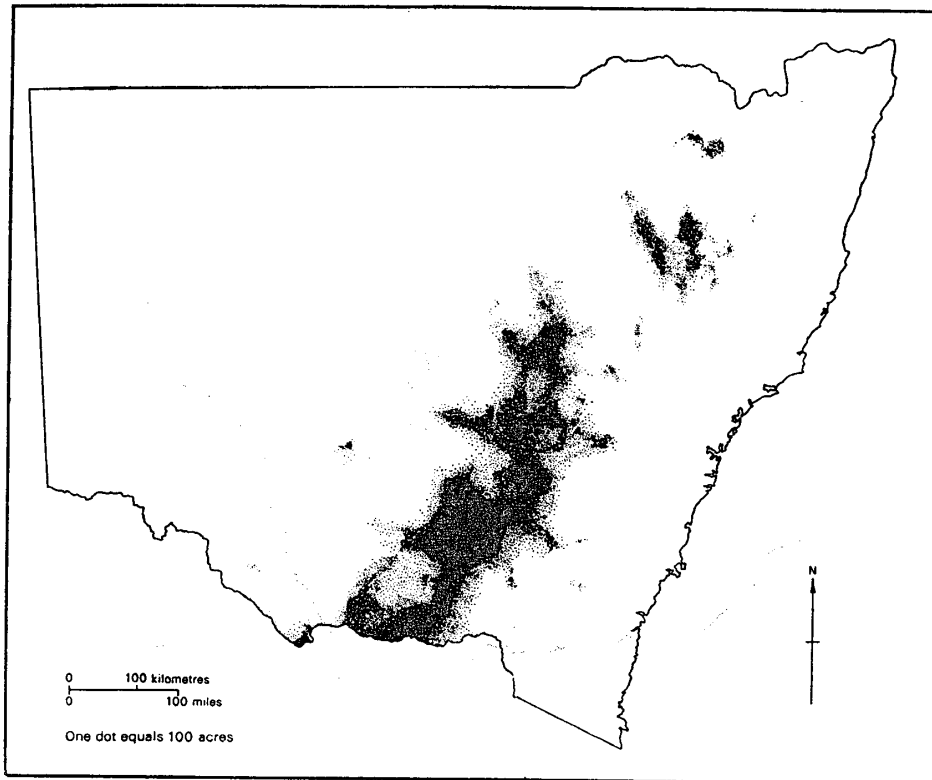
出所 : *Ibid.*, p. 201, Fig. 7-3.

図 12 1902年



出所 : *Ibid.*, p. 202, Fig. 7-4.

図 13 1910年



出所 : *Ibid.*, p. 203, Fig. 7-5.

クトは極めて大きかった。メルボルンに奪われていた輸送需要を取り戻すためにグレート・サザン鉄道の延長が最優先事項とされ、1882年までにウォガウォガ、ナランドラ、ヘイでマランビジー川に、オルバリーでマレー川にそれぞれ連結することができ、それにともない幹線の沿線では小麦栽培が行われるようになった。しかし羊毛に比べて輸送コストが割高な小麦は鉄道からおおよそ50マイルも離れてしまえば利益が消失したことから幹線の到達による農地拡大効果はいずれは限界に突き当たることになったし、鉄道の到来を待っている農民達はこの限界を打破すべく自分達の農場に少しでもレールを近付けようと支線建設を要求し始めた。このため特定の地域の必要を充足するという形で短線の建設がなされるようになったが、そのおかげで小麦フロンティアはヴィクトリアとの境界から徐々に西に向かって拡大し始めることができたし、農業の将来性が証明されたことにより新たな延長が奨励されるという相互依存関係が構築された。リベライナへの鉄道の延長はこの地域とシドニーとの商業上の結びつきを一層強め、逆にメルボルンとの結びつきを弱めるよう作用した。

1890年以前の主要な栽培地域はオルバリーからウォガウォガに至るベルト地帯であり、エチューカーデニクイン間を走る民間鉄道の西側地域、さらにオルバリーからコロワ(Corowa)までのマレー川沿いの細長い地域であった。ヴィクトリアとの境界線に位置している地域への小麦栽培の集中は前にも記したように河川とエチューカ、ウォドンガの鉄道を経由したヴィクトリア市場への生産物の流れを反映したものであった。しかし1880年代に入り様相は変化し、リベライナ北部ではナランドラとジェリルデリの間に牧羊線が建設され、その後新たな入植地と市場町の形成そして農地拡大が起こった。図10にあるように1892年に南部のカルケアン(Culcairn)からコロワまでの小麦線が開通したときヒューム郡(Hume)ではおおよそ27,000エーカーの農地で小麦が栽培されていたが、翌年には42,000エーカーそして99年には116,000エーカーにまで拡大した²⁶⁾。この路線は収益性を最優先する政策の一環として1883年に初めて提案されたが、この時はそれがヴィクトリアの支線として機能するとの理由でPublic Works Committeeにより拒否されたという経緯がある。しかし、1889年の調査によってこの地区が主としてシドニーや周辺の地方市場向けの生産を行いつつも厳しい輸送上の制約を受けていることが明らかにされ、農民達はオルバリー、ゴールバーン、ヘイ、ウォガウォガさらに遠くのシドニーに小麦を運ぶためにまずマレー川を渡ってヴィクトリアに一旦輸出し、それから鉄道で同河川沿いのウォドンガまで運び、さらに船を使ってその対岸のオルバリーまで運んでグレート・サザン鉄道でシドニー市場まで輸送するか、いま一つは貨車でメルボルンまで運び、そこから船でシドニーに海上輸送しなければならなかった。その意味でカルケアンーコロワ線の開通は周辺地域における小麦の市場性を高め、収穫量の一層の増大をもたらす誘因となった。リベライナでは、一般的には即座に利益を期待できないパイオニア型よりもある程度の輸送需要があって短期間に利益が期待できる需要

先行型の路線の建設が行われたと言える。1915年にウラナ（Urana）を經由してオークランド（Oaklands）まで延び、さらにグレート・サザン鉄道のヘンティ（Henty）からランド（Rand）まで短い路線が開通し、リベライナにおける鉄道の拡張はほぼ完了した。1890年から1911年における延長距離はわずかであったが、リベライナの小麦農業に与えたインパクトは大きく、同地域の栽培面積は1880年の43,000エーカーから牧羊線の開通によって1890年には54,000エーカーとなり、さらに支線網の完成を迎えた1900年には60万エーカーとなった²⁷⁾。ヴィクトリアとの境界地区以外では、1880年頃における重要な地域はサザン・ウェスタン線の沿線にあるクータムンドラーヤング地区、オレンジバサーストーコロワ地区、モロングであった。これらの地域でも幹線の影響がそれまでの小麦フロンティアの点在を打破し始めたが、彼方には依然として広大な面積の農耕適地が広がっていた。西部地区に関する議会の方針はより密なる入植を待つというもので周辺住民の必要よりも収益性と建設コストがルート決定をますます左右するようになっていった。不況下の1894年に Commissioners for Railway は、王領地や計画ルート周辺地区の土地売却益から十分な資金調達ができず、鉄道収支の赤字削減に貢献することが期待できない場合にはそのような地区への路線延長に慎重に対処すべきであることを強く主張した²⁸⁾。政府が既存の小麦生産地域への支線建設を重点的に行ったのは収益性に重きを置く政策によるものであり、既存の生産地域に鉄道建設を集中させることによって生産の増加が図られ、このことは新しいフロンティアへの農業の拡大よりも特徴的な事柄であった。図11から図13を比較して窺えるように、フロンティアの変動は多少見られたものの、それは緩慢な開発型路線の建設に対してというよりもむしろ既存の鉄道と小麦栽培の比較優位の一般的な改善に対する農民達の反応として捉えることができるのである。

5. むすびにかえて

オーストラリアは1890年のベアリング恐慌と93年の銀行恐慌により長期の経済不振に陥り、資本流入の激減²⁹⁾に加えて輸出の伸び悩みから財政収入が減少し、累増する対外債務の支払いも滞りがちにならざるを得なかっただけでなく、産業活動の低迷と収益の薄い或いは未収益の支線網の建設などにより鉄道経営の業績が悪化し、財政事情を一層困難なものにした³⁰⁾。コグラン（T. A. Coghlan）は、鉄道建設の主目的は市場までのより安価な輸送手段を提供することによる地域開発の促進であったが、実際にこのことは無視され、その路線が必ずペイすること即ち経済性の実現に従属せられることになったとし、さらに地方を開発することの必要性は認識されていたが、それを決める立場にある人々は政党や派閥の抗争に明け暮れていたと論じている³¹⁾。植民地に繁栄をもたらす鉄道のほとんどが政府の管理下に置かれているということは、植民地の将来が

Railway Commissioners の手腕にかかっているということであり、さらに植民地の財政上の安定性は効率的な経営からもたらされる営業利益の増加によって高められるとなれば、公共事業の第一の目標は利払いをカバーするのに十分な純益を計上できるかどうかということになるが、もしそのような観点に立つならば大規模な鉄道建設は試みられなかったはずであり、むしろそれは植民地の繁栄の増進を第一義としてなされたと理解すべきである。したがって鉄道利潤の中からローンの支払いを充足するという原則はその大前提の下位に従属せられたということになる⁸²⁾。しかしながら、あらゆる産業が鉄道の恩恵を受けたことに相異はなく、牧羊業への鉄道の経済的な波及効果は当初小麦程ではなかったが、内陸部への広がりと共に大きくなったであろうし、また新たに重要性を増してきた石炭採掘業も鉄道なしでは大量の石炭を運搬することは不可能であったことから鉱山開発と鉄道との関係は他の部門と比較して最も密接であったろう。農業部門についても鉄道だけが内陸部における小麦農業の普及と図11~13に見られる小麦ベルトの形成を可能にさせることができたし、ひいてはオーストラリアをヨーロッパ市場向けに小麦供給国とさせる唯一の手段であった。1880年以前において小麦農業は明らかにいくつかの要因によって制約を受けていたが、それらは自然の障壁となっているグレート・ディバイディング・レンジの存在であり、農業と競合関係にあった牧羊業の内陸部における大規模な展開であり、そして沿岸部の主要市場と内陸部の生産地帯とを結ぶ輸送手段の欠如であった。これらの制約要因は1880年代後半から90年代にかけて取り除かれていった。80年代のブーム期に幹線網が完成し、その後支線建設が進められるが、90年代の不況は鉄道建設基準の再評価へと導き、このため植民地政府は収益性に力点を置くようになり、既存の小麦生産地帯に支線を敷くことを重点施策とした。既に生産の拡大がみられる地域に支線建設を集中し、密なる輸送手段を提供することによって一層の生産量の拡大がもたらされ、小麦ベルトが形成された。鉄道建設と小麦栽培の拡大の時間的、空間的關係は、まず分水嶺が越えられた1875年以降重要性を増し始め、既存の小麦生産地域への支線の開通が鉄道建設の大半を占めるようになった1890年以降、特に今世紀に入ってその関係は新たな次元に入り、相互依存性を向上させていったのである。

《注》

- 1) The Newspaper Cutting Files of the Council of Foreign Bondholders, in the Guildhall Library, London, New Zealand 1877-98, Vol. 2, p. 84.
- 2) The Statist, 29th, Oct. 1881 and *Victoria; Digest of the Statistics of the Colony for the Year 1891, 1893-4, in Irish University Press Series of the British Parliamentary Papers, Colonial Australia, Vol. 33, 1970, p. 435.*
1884年における公的債務額はおよそ1億ポンドであり、イギリスの5億7,100万ポンドと比較して総額では少ないが、一人当たりの負債額でみるとイギリスの16ポンドに対してオーストラレーシアは34ポンドであり、いかに過重な負担を背負っていたかが窺える。
- 3) 後に連邦結成の気運が高まる中で、軌道の統一問題が経済及び国防上の観点から大きくクローズアッ

プされることとなった。

- 4) 1848年には Sydney Railway Company, 翌年には Hunter River Railway Company が設立された。前者の鉄道会社について詳細は, David. Burke, *With Iron Rails: A Bicentennial History of the Railways in New South Wales*, New South Wales Univ. Press, 1988. を参照のこと。
- 5) E. Dunsdorfs, *The Australian Wheat-Growing Industry 1788-1948*, Melbourne Univ. Press, 1956, p. 214.
- 6) 拙稿, 『大洋州経済』, 第6号, 64-5頁。
- 7) R. V. Jackson, *Australian economic development in the nineteenth century*, A. N. U. Press, 1977, p. 84.
- 8) 拙稿, 前掲書, 66頁。
- 9) B. R. Davidson, A Benefit Cost Analysis of the New South Wales Railway System, *Australian Economic History Review*, Vol. 22, No. 2, Sept. 1982, p. 135.
鉄道の沿線に発達した小麦栽培地帯は小麦価格の変動に一致して拡大したり収縮したりした。
ヴィクトリアでは1ブッシェル3シリングか2シリング9ペンスの時には鉄道から10マイルの地点でもめったに小麦は栽培されず, しかしながら1891年に価格が4シリング8ペンスに上昇した時には25あるいは30マイルの地点にまで栽培地帯が拡大した。E. Dunsdorfs, *op. cit.*, pp. 163-4.
- 10) ゴールド・ラッシュは最初に起きたニュー・サウス・ウェイルズだけでなくすべての植民地に影響を与えたのであり, 耕作者がにわか鉱夫に転身してしまったことから栽培面積は縮小してしまい, オーストラリア全体でみて1851年から54年までに小麦栽培面積は235, 900エーカーから209, 176エーカーへと減少した。しかしこの減少は短期間の一時的な傾向で終わり, むしろ人口の急増によって耕地面積は拡大し, 1854年から55年にかけては214, 651エーカーから291, 363エーカーへとこれまでに見られなかった大幅な拡大を示した。E. Dunsdorfs, *op. cit.*, pp. 106-7.
- 11) D. W. A. Baker, *The Origins of Robertson's Land Acts*, *Historical Studies*, First Series, pp. 103-26.
- 12) *Ibid.*, p. 103.
- 13) *Ibid.*, p. 104.
- 14) M. E. Robinson, *The New South Wales Wheat Frontier 1851 to 1911*, A. N. U. Press, 1976, pp. 65-6.
- 15) *Ibid.*, p. 70.
- 16) バトリンによると, フェンスの長さは1871年から80年の間に2万マイルから75万マイルに延長された。
- 17) M. Clark, *A History of Australia*, Macmillan, 1983, p. 127.
- 18) M. E. Robinson, *op. cit.*, p. 105.
- 19) 農民達はきめの細かい鉄道網を必要とした。穀物はかさばり鉄道まで馬車或いは牛車で輸送するとかかなりの費用が掛かってしまう。小麦栽培農民達にとっては離れていても30マイル程度近くを走る鉄道を必要としていたのである。対照的に, スクォターの羊毛は小麦よりもずっと高価であり, したがってスクォターは羊毛を海まで運ぶ鉄道が100マイル離れていてもペイできた。このようにスクォターと農民では鉄道の必要が異なっており, 政治的な影響力を強めることはそれぞれが自分達の必要を実現するために重要であった。
- 20) J. Gunn, *Along Parallel Lines: A history of the railways of New South Wales*, Melbourne Univ. Press, 1989, p. 136.
- 21) *Ibid.*, pp. 136-7.
- 22) 道路と鉄道の輸送時間と運賃の比較

区 間	道 路 (1854年)		鉄 道 (1871年)	
	所要時間 (日)	トン当り運賃 (£. s. d.)	所要時間 (時間)	トン当り運賃 (£. s. d.)
シドニー— ゴールバーン	17.5	12. 5. 0	14	2. 8. 7
シドニー— バサースト	23.5	15. 10. 0	16	2. 12. 5
ニューキャッスル— マルルンディ	21	9. 00. 0	10	2. 3. 7

(出所) R. Lee, *The Greatest Public Work: The New South Wales Railways-1848 to 1889*, Hale & Iremonger, 1988, p. 161, Table 6.

- 23) 鉄道の総延長距離は N. G. Butlin, *Investment in Australian Economic Development 1861-1900*, Cambridge Univ. Press, 1964, p. 324, 小麦栽培面積は E. Dunsdorfs, *op. cit.*, pp. 532-3. Appendix, を参照。
- 24) *The Economist*, 1886. 11. 27.
- 25) J. Gunn, *op. cit.*, p. 236.
- 26) M. E. Robinson, *op. cit.*, p. 210.
- 27) *Ibid.*, p. 213.
- 28) J. Gunn, *op. cit.*, p. 225.
- 29) 1885—85年の7,330万ポンドから86—90年には9,750万ポンドへと増加したが, 91—95年には3,170万ポンド, 96—1900年には2,610万ポンドに減少した。E. A. Boehm, *Prosperity and Depression in Australia, 1887-1897*, Oxford, Clarendon Press, 1971, p. 15, Table. 7.
- 30) 拙稿, 前掲書, 67頁。
1896年までに郊外線は1,220万ポンドを費やして1,048.5マイルが建設されたが, これらの営業収支は374,200ポンドの赤字であった。*The Economist*, 1896. 9. 19.
- 31) T. A. Coghlan, *Labour and Industry in Australia from First Settlement in 1788 to the Establishment in 1901*, Oxford Univ. Press, 1918, Vol. IV, p. 1219.
- 32) P. Howell, "Comparative Statistics of Australasian Railways", *Journal of Royal Statistical Society*, 1899, pp. 83-4, Mar. 1899.