

### 第3部： Forum-On : Fforwm- Ymlaen

研究生活の側面——北ウェールズの運河を中心にして——

帝塚山大学経済学部 梶本元信

One Aspect of my Studies; Canals in North Wales

Motonobu Kajimoto

**Abstract:** One area of my academic study is the relationship between transport facilities and regional economic development in the early stages of the Industrialization Age. In one case study I examined the Ellesmere Canal and discussed why it was conceived and constructed and to what extent the canal contributed to the regional economy. Another aspect of my studies is the reconstruction of canals after the Second World War. Due to competition with railways and automobiles, most canals were destroyed after the end of the Second World War, but some of them survived to be reconstructed by canal enthusiasts. The Welsh section of the Ellesmere Canal survived and was renamed the Llangollen Canal. It is now one of the most beautiful canals in Britain.

イギリス経済史の中でウェールズに関する研究はわが国では概して等閑視されてきた。というのも、ウェールズ、とりわけ北ウェールズは、決してイギリス工業化の中心地域ではなかったし、ロンドンを中心とする南東部のように、消費や金融の中心でもなかった。北ウェールズは人口まばらな辺境の山岳地域という印象が強く、わが国経済史家の目から見ると、幾分魅力に欠けた地域であったかもしれない。しかし、近年の歴史研究の傾向、とりわけ産業遺産への関心の高まりの中で、北ウェールズは極めて注目すべき地域になってきている。風光明媚な海岸線やスノーディアの山岳地帯の景観、世界遺産に登録されている中世以来の古城に加えて、数多くのナローゲージ鉄道やPontcysyllte水道橋に代表されるユニークな運河施設など、北ウェールズには産業革命時代以後に建設された数多くの産業遺産が保存されている。

本報告では、北ウェールズの運河、とりわけエルズミア運河（第二次世界大戦中閉鎖されていたが、後にスランゴスレン運河として再開）に焦点をあて、

この運河と地域経済の関係を考察した。産業革命時代の北ウェールズの主要産業（例えば、炭鉱業、製鉄業、スレート産業、毛織物工業など）の発展や衰退は運河や道路、鉄道などの交通インフラと密接に関連していたといえよう。エルズミア運河やその延長線のモンゴメリーシャー運河は、チェスター運河をはじめとするイングランド西部の運河や沿岸海運と連絡して、ランカシャーやミッドランド地方などの主要工業地域と連絡するために建設され、北ウェールズ経済に不可欠の役割を演じたのである。また、本報告の後半は第二次世界大戦後の運河再建運動に注目した。19世紀末から20世紀にかけての主要産業の衰退とともに、交通手段としての運河も衰退していった。確かに第二次世界大戦後になると、交通手段としての運河での輸送は、ますます鉄道や自動車輸送に取って代われ、北ウェールズの運河も例外ではなかった。しかし他方で、交通手段以外に運河がもつ多様な価値が新たに注目されるようになった。運河愛好者たちの熱意と尽力によって、今や給水、娯楽用クルージング、釣魚、環境保全、あるいは産業遺産といったアメニティ上の価値が注目されるようになった。とりわけ風光明媚な田園地帯を通過する北ウェールズの運河は、単に地方の人々ばかりでなく、全国の運河愛好家の注目の的となった。

さて、イギリスの運河は主として2回にわたるブーム期に建設された。すなわち、第1次ブーム期(1760年代)にはブリッジウォーター運河、トレント&マージー運河、フォース=クライド運河などの幹線運河が建設された。1790年代前半に生じた第2次ブーム期(いわゆる運河熱時代)には、50以上の運河法案が通過した。この時期には、グラモーガンシャー運河やモンマスシャー運河をはじめとする南ウェールズの主要運河や、本報告で取りあげたエルズミア運河やモンゴメリーシャー運河など、北ウェールズの運河も建設された。

エルズミア運河の建設の主要目的はマージー川、ディー川、セヴァン川を連絡し、地域産業の発展を促進することであり、運河建設を認可する法律は1793年4月30日に制定された。ウィリアム・ジェソップやトマス・テルフォードといったイギリスを代表する技師がこの運河の建設に携わっている。そしてディー川に架かるポントカサルテ水道橋は彼らが後世に残した傑作であり、今日でも北ウェールズを訪れる人々の驚嘆の的となっている。しかし、このことは運河建設が順調であったことを意味するものではなかった。当初計画されていた運河路線の建設は英仏戦争に伴う物価の高騰や資金不足によって中断され、3つの河川を連絡するという当初の計画は実現しなかったこの運河はシュルーズベリーには到達せず、レクサム周辺の鉱工業地帯とは ترامロードで連絡されることとなった。

それにもかかわらず、エルズミア運河（1808年開通）とその延長線であるモ

ンゴメリーシャー運河（1819年開通）は沿線の経済発展に大きく貢献した。運河沿線には、炭鉱や製鉄所、スレート鉱山、石灰工場、レンガ工場、チーズ工場など、さまざまな産業が散在しており、運河船による安価で大量輸送の恩恵を享受した。さらに、エレスメア運河の延長線のモンゴメリーシャー運河を経由して、多くの農産物や林産物が輸送されたのである。

しかし、運河の繁栄は長くは続かなかった。19世紀半ばになると北ウェールズにも鉄道時代が訪れ、従来運河で運ばれていた貨物や旅客は鉄道に奪われた。それに加えて、運河沿いの産業衰退、炭田開発に伴う地盤沈下や度重なる堤防破損が運河の衰退に拍車をかけた。一時は繁栄を謳歌した北ウェールズのスレート産業も20世紀には斜陽産業に転じた。かくして北ウェールズの運河は第一次世界大戦頃にはほとんど輸送機能を停止した。

第二次世界大戦中、エルズミア運河のウェールズ区間にあたるスランゴスレン運河はほとんど休眠状態にあったが、第二次世界大戦後になっても、この運河は幸運にも廃棄を免れた。そしてL.T.C.ロルトやC.ハッドフィールド、R.エイクマンといった熱心な運河愛好家たちによって、1946年に内陸水路協会（IWA）が設立されると、運河再建に弾みがついた。IWA設立のきっかけとなったのがロルトのナローボート“Cressy”によるミッドランド地方の運河クルーズであった。ロルトの夢は、ポントカサルテ水道橋を通過し、スランゴスレンに到達することであった。当初、彼はこの目的を達成できなかったが、その後1949年について念願のポントカサルテ水道橋の通過に成功した。1952年にはIWAの北ウェールズ支部が中心となって、スランゴスレンで運河ラリーが行われた。ボランティアたちは、運河メンテナンスの仕事に取り組み、浅瀬の浚渫や雑草の除去、ロック・ゲートの取替えなどの仕事に従事した。1956年にはチェスターにクルーズ船の傭船基地が設置され、スランゴスレン運河の最初のクルージング・ガイドが発行された。このように、スランゴスレン運河は給水用・娯楽クルージング用運河として成功し、多くの運河愛好家に親しまれている。

他方、モンゴメリーシャー運河の再建が開始されたのはようやく1969年になってからであった。この運河は1944年の法律によって廃棄され、戦後の自動車交通の発達にともなう道路の拡張につれて、運河路線を道路に転換しようという計画が持ち上がった。しかし、運河再建熱が高まる中で、運河保存運動家の組織がこれに反対し、運河再建キャンペーンを開始した。保存運動家たちの力が政府や地方自治体の役人を動かし、やがてこの運河の再建が決定された。1973年には「プリンス・オヴ・ウェールズ」委員会が立ち上げられ、モンゴメリーシャー運河の一部の再建が開始され、翌年7マイルの区間が再開した。ま

た、この運河で興味深いのは、身体障害者のためのグルーズを行うことによって、より一層の支援が行われたことである。