

イギリスにおける保存鉄道の萌芽とヘリテージ・ツーリズム

-タリスリン鉄道とノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道を事例に-

メタデータ	言語: jpn 出版者: 明治大学商学研究所 公開日: 2021-03-30 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 藤井, 秀登 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/10291/21438

イギリスにおける保存鉄道の萌芽と ヘリテージ・ツーリズム

—タリスリン鉄道とノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道を事例に—

Heritage Tourism and the Advent of Heritage Railway in Britain:
In the case of Talylyn Railway and North Yorkshire Moors Railway

藤井 秀登

Hideto Fujii

目次

1. はじめに
2. 遺産と資本の二重性
 - 2-1. 遺産とは何か
 - 2-2. 遺産における文化資本と経済資本
3. ヘリテージ・ツーリズムにおける鉄道の位置づけ
 - 3-1. ヘリテージ・ツーリズムの対象領域
 - 3-2. ヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道とその要素
4. 保存鉄道とヘリテージ・ツーリズム
 - 4-1. タリスリン鉄道の経営難と保存鉄道への動向
 - 4-2. ノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道とピーチング・レポート
5. おわりに

1. はじめに

現在、イギリスにおいてヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道、特に保存鉄道¹⁾は100以上も存在し、旅行市場の一角を占めている²⁾。それぞれの保存鉄道はイギリス全土に点在しているが、

1) 保存鉄道とは、第1に鉄道保存協会の構成員によって動態保存されている観光用鉄道、駅、車庫や整備場など、第2に鉄道保存協会として組織化されていないが、遺産として動態保存されている鉄道、路面電車、駅、鉄道駅ホテル、車庫や整備場など、第3に鉄道博物館や路面電車博物館に展示してある鉄道車両などから構成される概念である。

2) Chard, A., *Britain's Heritage Railways*, Sheffield: Platform 5, 2019, p. 7. イギリスでは、同書のほか、Marsden, C.J., *Rail Guide: Light Rail & Heritage Railways*, Manchester: Crecy, 2019 のようにイギリス全土にある保存鉄道を集めたガイドブックが市場に流通している。

通年で運行しているものは少数で、大部分は期間を限定して運行している。こうした旅行商品としての保存鉄道の量に対して、保存鉄道をツーリズムの視点から学術的に考察した先行研究は管見の限り1冊であった³⁾。同書は共著であり、各執筆者がそれぞれ世界数ヶ国の保存鉄道(Heritage Railways)を取り扱っている。しかし、同書は最新の動向を踏まえた事例研究に特徴があるため、ヘリテージ・ツーリズムとは何か、ヘリテージ・ツーリズムと鉄道がどのように関係するのかについては深く検討されていない。

そこで本稿は、ヘリテージすなわち遺産の捉え方に関する予備的考察を踏まえて、第1に、先行研究で本格的に考察されていないヘリテージ・ツーリズムを取り上げ、そこに鉄道を理論的に位置づけていくことを目的とする。第2に、そうした理論的な検討の素材として、先行研究にはなかった、イギリスのタリスリン鉄道(Talylyn Railway)とノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道(North Yorkshire Moors Railway)を対象に、その誕生までの経緯を概観していくことを目的とする。世界で最初に蒸気鉄道が運行された国がイギリスであること、鉄道保存協会を設立して鉄道の遺産的価値を動態保存していること、多くのボランティアが鉄道の運行に携わっていることが、これら2つの鉄道を選んだ理由である。どちらも局地鉄道であるが、現在では国立公園に指定されている風光明媚な景観を沿線にもっている。

第3に、タリスリン鉄道がノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道の設立においていかなる役割を果たしたのか、またノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道がビーチング・レポートの発表とどのように関連しているのかについての検討を目的とする。イギリスでは、20世紀になると、自家用自動車が普及したこと、道路ネットワークが整備されたことなどによって鉄道が衰退していった。特に、その転換点が、1963年3月にイギリス国鉄委員会(the British Railways Board)の委員長であったリチャード・ビーチング(Richard Beeching)が発表した、ビーチング・レポート(*The Reshaping of British Railways*)であった。これはイギリス国鉄の不採算路線閉鎖を提案したものである。ノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道を通じて、ビーチング・レポートと保存鉄道との関係を明らかにしていく。

2. 遺産と資本の二重性

2-1. 遺産とは何か

遺産とは、未来へと継承されていく現代であると同時に過去につながる現代である⁴⁾。現時点における社会が保存を望む、何らかの価値をもつ過去の要素ともいえる。したがって、遺産は社会的な価値フィルターによって選択される特性をもっている。歴史上の記録が正確であっても、

3) Conlin, M.V. and G.R. Bird (eds.), *Railway Heritage and Tourism: Global Perspectives*, Bristol: Channel View Publications, 2014.

4) 遺産は、不動産の有形財(建築物、河川のような自然)、動産の有形財(博物館の展示物、公文書館の資料)、および無形財(価値、風習、儀式、生活様式、祭典、芸術、文化イベント)にも該当する。

すべての遺産が社会的に価値あるものとはならないことになる。時期や場所、社会によって変容する価値システムを通じて、社会が遺産の価値を選別しているからである。そうした価値システムは価値による規範統御であり、集合価値的規範意識ともいえる⁵⁾。ただし、社会と個人は異なる種類の価値を前提に遺産を認定しているため、国家や共同体によって共有される価値は社会的な遺産に、一方で個人的な価値は個人や家族の遺産に分類される。前者はしばしば象徴、偶像、神話を経由して集合的な独自性をもつ価値を、対して後者は集会的、社会的な価値からの影響を受けた個人的な価値を形成している。規範や規律という社会的な価値は同じ共同体で生活する人々の間で共有されているからである。

遺産と類似する概念として歴史がある。しかし、両者は相違する点をもつ。第1に、歴史とはできるだけ正確に過去を記録することを重視するが、遺産は言語や文化、独自性や地域性のような何らかの社会的な価値判断を伴う側面を含んでいる。第2に、歴史は過去の知見を再生産する手段であるのに対して、遺産はその知見を消費する手段である。第3に、歴史は歴史家が記録するに値するとみなすものである一方、遺産は現代の社会が過去から未来へと伝承するに値するとみなすもの、すなわち現代の社会によって選択される過去の断片である。つまり、遺産は単なる過去ではなく、過去の現代的な利用といえる。現代の必要性によって、遺産の定義づけに関する主要要素が決定される。現世代が遺産の創出者である点を考えれば、現時点の目的のために必要とされ管理される遺産を現代が創造していることになる。したがって、遺産の価値は現代社会に暮らす人間の判断に依拠している⁶⁾。

遺産は文化にも関連がある。文化的な魅力によって、何らかのものが遺産と判断されるからである。文化を生活の場に結びつけることで、一連の有形・無形の遺産場所が出現する。たとえば歴史的な建造物や記念碑、戦場のような過去に重要な出来事が起こった場所、伝統的な景観や土地に固有な野生生物、言語、文学、音楽や芸術、伝統的な行事や民族的な慣行、飲食や運動を含む伝統的な生活様式が挙げられる。さらに、社会や経済にも遺産は影響を及ぼすため、遺産は非経済的な側面と経済的な側面ももっている。遺産の非経済的な側面には、独自性や所属を明示するために将来世代へ伝えたい地域社会が関与してきた文化や景観が含まれる。遺産の経済的な側面には、商業上の利益獲得に向けた遺産の管理や利用が該当する。この場合、単に遺産というよりも遺産産業と表現したほうが、商業的な遺産の意味を強調できる⁷⁾。

通常、過去、歴史および遺産は、相互に代替できる同義語として日常生活で使用されている。しかし、客観的な事実としての過去が、ただちに遺産へとなる訳ではない。過去と遺産の間には、歴史と社会的価値が存在しているからである。歴史は、過去と現在との間の連続性という視点から、選択された過去のある側面を現在と関連づけて説明していく⁸⁾。現在において過去を使用す

5) 寺尾誠『改訂 社会科学概論』慶應義塾大学出版会、1997年、96-97頁。

6) Graham, B., G.J. Ashworth and J.E. Tunbridge, *A Geography of Heritage: Power, Culture & Economy*. Oxon: Routledge, 2000, p. 2.

7) Timothy, D. J. and S.W. Boyd, *Heritage Tourism*, London: Pearson Education, 2003, pp. 2-6 に依拠する。

ること、さらに想像される未来へ過去を投影すること、すなわち現時点における社会的な価値フィルターを通じて過去を認識すれば、過去は歴史ではなく遺産となる。現時点で、物理的に実在している、保存された過去が遺産である。遺産は現在を中心におきながら過去と未来とを捉えていくために、時間軸の中心に位置するといえる。現在の関心事や傾向によって、遺産に対する視点が定まっていく。現時点で使える過去の断片や未来に向けて利用できる過去の断片という選択的要因に応じて、現時点で実在する過去、すなわち遺産の領域は制約されていく。もちろん、こうした主観性によって、過去の客観的な事実としての遺産がゆがめられる訳ではない。単に、過去や未来に対する遺産の視点と歴史の視点とが異なるだけである。

さらに、遺産という言葉は法律で使用されているだけでなく、個人や社会における世代間の交換や関係をも含むまでにその概念を拡張してきている。現時点における個人の社会的行為は所属する集団の慣習や自身の習慣によって説明される。遺産を文化の一部として考えれば、意味を伝達する言語と同じく、さまざまなメディアを介した社会的な相互作用によって遺産の意味は創出され、伝搬される。消費によっても遺産の意味はつくられる。その際、規則、規範や慣習を明確化することで、遺産の意味は行為や実践を規制し、体系づけられる。一方、遺産産業は現代的な娯楽消費の一部として、販売目的の製品や経験へと過去をつくりかえる。観光事業として遺産が活用されるならば、旅行商品としての遺産は文化だけでなく、経済にも関連する。そこで、遺産の経済的価値と文化的価値との関係を整理しておきたい⁹⁾。

2-2. 遺産における文化資本と経済資本

資本主義経済下にある現代の遺産は、文化的、社会的な視点と経済的な視点から捉えることができる。遺産をそもそも遺産と価値づける根拠は、現代の文化的、社会的な観点だが、現代の遺産は単なる文化的な価値を内包する実在だけではなく、商品としての経済的価値をもっているからである。したがって、遺産を経済的な視点から把握することも看過できない。

まず、遺産を文化的、社会的な視点から捉えていく。遺産の文化的、社会的な認識は、その形式や内容について人々の間で協議され、特定の文化的、社会的な環境下で決定されている。そこで、なぜ特定の解釈が遺産についてなされるのか、そうした認識の前進や後退はだれの利益になるのか、それはどのような環境で着想され、共有されるのかといった点を考えたい。仮に遺産の認識が特定の文化的、社会的な環境下にあるならば、遺産の認識は特定の時代に限定されて存在することになる。また、時代、場所や規模の状況や構成の変化に合わせて文脈が変化するに応じて、遺産の意味も変容することになる¹⁰⁾。

すべての社会は過去とのつながりをもっている。社会は個人から構成されているゆえに、結果

8) この役割を果たせるのは、歴史家である。一方、単なる過去の記録や物品の収集、保存、文書や書類の分類整理は文書係や古物蒐集家の仕事であり、歴史家の主たる役割ではない。

9) Graham, B., G.J. Ashworth and J.E. Tunbridge, *op.cit.*, pp. 1-3.

10) *Ibid.*, p. 18.

として、個人と社会のいずれもが現時点におけるそれぞれの価値フィルターを介して遺産を定義づけられる。それゆえ、同じ時期をとっても遺産の定義に幅が生じるだけでなく、時代の移り変わりとともにそれも変容することになる。社会が個人を教育するため、個人の価値は、誤差はあるが、生まれ育った社会の価値に準じるであろう。この過去から現代で変容する社会的な価値フィルターで、建築物、記念碑や文明の産物などに表象されている文化的価値を個人は探っていく。つまり、遺産は客観的な実在の背後にある文化的価値を現時点の社会的な価値フィルターで現時点の社会構成員が認識したものである¹¹⁾。遺産は社会的な関係、意味や価値の属性なのである。したがって、遺産は実在に現れた一連の価値の構築や調整を含む、文化的な習慣や慣例に等しい。ただし、社会的な価値フィルターにも幅があり、これが個人の価値にも反映される点を確認しておく¹²⁾。

続いて、遺産を経済的な視点から捉えていきたい。遺産の文化的価値がその経済的価値を牽引する場合は、換言すれば遺産の文化資本が経済資本となっていく場合があるからである。歴史的にみても、遺産はその文化的、社会的な価値が経済的な価値よりも重んじられていた。たとえ遺産としての人工品、建築物、場所などに旅行商品としての価値がないとしても、遺産は存在し続け、多くの機能を果たし、現代社会によって一定の価値を維持されていることもある。人工環境の保存に関する領域においては、遺産がもたらす経済的利得よりも、道徳的、審美的あるいは社会的、文化的な価値が果たす役割を重視するからである。

一方で、遺産が生み出していく直接的収益性よりも遺産の保存に多大な資金が充当される可能性も指摘されている¹³⁾。保存の主たる理由にならない、わずかな直接的収益性しかない旅行商品としての遺産であっても、その保存が収益性を生み出す場合もあるからである。別言すれば、歴史的建造物を取り壊して新たにビルを建設するよりも、歴史的建造物としての遺産を修理するほうが、より多くの雇用を生み出し、その地域に経済波及効果をもたらすこともあるからである。こうした遺産の外部経済性は、遺産それ自体が生み出す直接的収益性に加えて、より広範な経済活動の一部として認識できる。現状の遺産が創出する経済的価値を超える、遺産の保存で発生する経済的価値に相当する。

しかし、そこにはいくつかの問題点がある。第1に、遺産としての人工品、経験や場所の価値は、経済システム内の財やサービスの価値と比べて複雑なことである。価値づけできないものは価格づけできないため、経済的価値の算出においても困難がつきまとう。第2に、仮に価値づけできたとしても、遺産に対する観光者の解釈が商品の価値を規定していく。このため、同じ遺産であっても、その解釈の違いが価格の違いとなってしまう。第3に、そうした価値と価格が、遺産市場へ参入し、経営するための基本的なメカニズムに不可欠ということである。異質で偏在す

11) そこでは過去と現在の人々をつなげる媒介項として、文化が果たしている役割が大きい。

12) Kaminski, J., A.M. Banson and D. Arnold (eds.), *Contemporary Issues in Cultural Heritage Tourism*, Oxon: Routledge, 2014, p. 5.

13) Graham, B., G.J. Ashworth and J.E. Tunbridge, *op.cit.*, pp. 20-22, pp. 129-130.

る遺産価値を市場という枠組みに位置づけていくことには困難をとまなう。しかし、遺産の価値が活用されるのは、まさしくこの市場への遺産の参入なのである。第4に、商品としての遺産の生産過程が不明瞭ということである。遺産の商品化に際して、遺産という資源が個人や私的組織によって維持され、所有されているならば、私有財産が商品生産過程へ混入することになる。そこには商品化という共通目的を達成するために必要な、統一された生産管理システムがない。第5に、このほか、遺産の問題を複雑化するものとして、遺産のある場所それ自体が商品という事例もある。遺産自体の特長に加えて、その場所の社会的、政治的、経済的な事情も旅行商品としての遺産に含まれていく¹⁴⁾。

観光では、観光経験が観光の行程において即地的に即時的に生成されるため、観光者が旅行商品の生産・消費過程に必須な要素として直接に参画していく。しかし、旅行商品の使用価値は事前に試すことができないため、経験したことのない観光地の行程の場合、経験した第三者の情報を観光計画者は受容しやすくなる。つまり、価格の情報だけでなく、ほかの情報もが観光地の行程の決定に影響していく。その際、観光経験の主体となる観光者個人において、旅行商品の使用価値や文化的価値が経済的価値よりも重んじられることもある。文化的価値を文化資本に、経済的価値を経済資本に読み替えれば、文化資本は社会の制度化された客観的実在を規定する一方で、自発的な行動を創出する余地を残している。文化資本は社会に内在するだけでなく、その文化資本から個人行動が逸脱する可能性も認めている点が文化資本の特性である¹⁵⁾。それゆえ、既存の社会構造を変容していく新たな領域が導出できることになる。旅行商品としての遺産において、制度化された社会構造に規定された個人行動ではなく、個人行動がその社会構造を変容できる点に経済資本と区別された文化資本の意義がある¹⁶⁾。

3. ヘリテージ・ツーリズムにおける鉄道の位置づけ

3-1. ヘリテージ・ツーリズムの対象領域

ヘリテージ・ツーリズムとはいかなる旅行形態なのかについて、景観、旅行や遺産アトラクションの種類をまとめた概念図(図1)を基にしながら検討していきたい。

まず、ヘリテージ・ツーリズムは、エコ・ツーリズムとは異なり、自然遺産だけでなく文化遺産も対象とすること、またアーバン・ツーリズムとは異なり、文化遺産だけでなく自然遺産も対象とすること、つまりヘリテージ・ツーリズムはエコ・ツーリズムとアーバン・ツーリズムが対象とする自然遺産と文化遺産を等しく対象とする点に特色がある。一方、ヘリテージ・ツーリズムはカルチュラル・ツーリズムと重複する領域が大きい。

そこで、ヘリテージ・ツーリズムをカルチュラル・ツーリズムとの比較を通じて検討していき

14) *Ibid.*, pp. 20-22, pp. 129-132.

15) 藤井秀登『現代の観光事業論』税務経理協会, 2014年, pp. 49-52.

16) Smith, L., *Uses of Heritage*, Oxon: Routledge, 2006, p. 68.

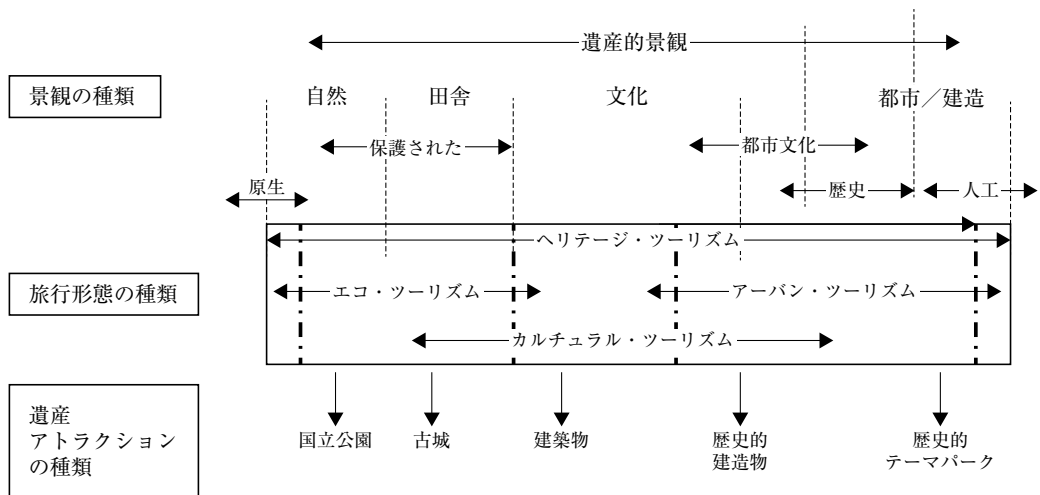


図1. ヘリテージ・ツーリズムの範囲：重層的概念

(出所) Timothy, D.J. and S.W. Boyd, *Heritage Tourism*, London: Prentice Education, 2003, p. 9を一部修正。

たい。なぜなら、文化が遺産を規定するからであり、それらを反映した旅行には、いくつかの幅が生じていくからである。以下で、先行研究に従って3つの類型を列举していく。大局的にみて、そこでは、制度が個人行動を規定すると考えられている。したがって、文化が人々の考え方や生活の仕方すなわち過程を構成する要因、また文化がそうした過程の結果としての建造物や芸術、装飾品、風習を構成するものと認識されている。

第1に、ヘリテージ・ツーリズムはカルチュラル・ツーリズムと関連性があるという考え方が挙げられる¹⁷⁾。自然遺産と文化遺産には社会的な価値フィルターを介した遺産という点で多くの共通項があること、史跡の散策や固有な文化の体験といった旅行を含んでいることが、その理由として挙げられている。第2に、ヘリテージ・ツーリズムとカルチュラル・ツーリズムとが区別できるという考え方もある¹⁸⁾。両者には共通項もある一方で、ヘリテージ・ツーリズムは現在の社会的な価値フィルターを介した過去に、カルチュラル・ツーリズムは現在の社会的な価値フィルターを介して現在に焦点を当てているからである。第3に、社会的な価値フィルターを介した観光対象から観光者が満足や楽しみの経験を得ていくという視点が重要であり、名称の相違は二義的にすぎないという意見もある¹⁹⁾。その一方で、最も観光者に人気のある旅行形態がカルチュ

17) Zeppel, H. and C.M. Hall, "Selling art and history: cultural heritage and tourism", in *Journal of Tourism Studies*, Vol. 2, No. 1, 1991, pp. 29-45; Molloy, L., "The interpretation of New Zealand's natural heritage", in C.M. Hall and S. McArthur (eds.), *Heritage Management in New Zealand and Australia: Visitor Management, Interpretation and Marketing*, Auckland: Oxford University Press, 1993, pp. 59-69.

18) Moscardo, G., "Cultural and heritage tourism: the great debates", in B. Faulkner, G. Moscardo and E. Laws (eds.), *Tourism in the 21st Century: Lessons from Experience*, London: Continuum, 2000, pp. 3-17.

ラル・ツーリズムであるとされ、ヘリテージ・ツーリズムはカルチュラル・ツーリズムの1つとして捉えられている。このようにヘリテージ・ツーリズムとカルチュラル・ツーリズムとの関係は整理されている。

こうした概念とは逆に、個人行動が必ずしも制度や文化に規定されないという考え方もある²⁰⁾。これに従うと、ヘリテージ・ツーリズムは社会によって価値づけられた特定の場所の属性よりもむしろ観光者の動機や知覚に重きをおくツーリズムとなる。現時点での社会的な価値フィルターを介した過去の実在の属性よりも、観光者が遺産と考える実在に対する現時点での動機や知覚という個人的な価値フィルターを重視するものである。そうした観光者として、第1に個人的な価値フィルターを介して自分がその場所の一部と思われる実在の場所を訪れる人々、第2にその場所と自分とは無関係にもかかわらず、個人的な価値フィルターを介してその実在の場所を遺産と考へて訪れる人々、第3に個人的な価値フィルターで、偶然に社会的な価値フィルターを介した遺産の場所を訪れる人々が挙げられる。こうした視点に立つヘリテージ・ツーリズムの考え方は、観光者の現時点における価値フィルターという個人的な動機や知覚を介した、観光者自身が遺産と考える実在の場所の特性に依拠する旅行形態となる。

しかし、そうした旅行形態の認識は個人行動の自由裁量に原因を求めるもので、遺産の質や量、採算性といった旅行市場の制度や文化の視点を十分に考慮していない。確かに既存の社会構造を変容していく原動力ともなりうる、そうした個人的な価値フィルターは重要な視点といえる。なぜなら、人々が何らかの統一的な価値規範をもつ社会とはいっても、そこには階層性があり、統一的な価値規範の構築者と被構築者がいるからである。また、統一的な価値規範の被構築者であっても、これは最大公約数的な概念であり、個別にみれば、質的な差異があるからでもある。そうした特性をもつ観光者がヘリテージ・ツーリズムの需要者といえるかもしれない。しかし、ヘリテージ・ツーリズムの経験を観光者に提供する供給側の視点が十分に考慮されていない²¹⁾。実在する遺産と個人の社会性という制度や文化の個人行動に及ぼす効果を十分に反映させないで、社会から切断された個別の観光者の視点に偏りすぎているからである。そこで、本稿では、供給者と需要者との相互作用を通じて新たな旅行市場が形成されていく過程までも含めた旅行市場、すなわち文化や制度と個人行動が相互規定的な円環関係にある旅行市場の視点からヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道を認識していく。

3-2. ヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道とその要素

鉄道をヘリテージ・ツーリズムの視点から捉えるために、鉄道サービスの生産要素と沿線の景

19) Butler, R.W., "The distinction life cycle: implications for heritage site management and attractivity", in W. Nuryanti (ed.), *Tourism and Heritage Management*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1997, pp. 44-53.

20) Poria et al., "Clarifying heritage tourism", in *Annals of Tourism Research*, Vol. 28, 2001, pp. 1047-1049.

21) Timothy, D.J., and S.W. Boyd, *op.cit.*, pp. 19-53.

観に分けていきたい(図2)。鉄道サービスの生産要素には、固定化されたものとして駅や線路、信号機、時刻表板、給水塔などが、可動化されたものとして車両、エンジン(蒸気機関、ディーゼル機関、電気モーター)が、さらに運行に付随する要素として乗車券、運転手や駅員の制服などが挙げられるであろう。続いて、沿線の景観には、自然、田舎、文化、都市や建造が該当するであろう。したがって、鉄道をヘリテージ・ツーリズムとして認識する場合、駅、線路、信号機、時刻表、給水塔などの支援施設、車両やエンジン、乗車券や制服が文化的価値や歴史的価値をもつこと、および沿線の景観が自然、田舎、文化、都市や建造のいずれか1つ以上で自然的価値や文化的価値をもつことが必要な要素といえる。

鉄道サービスの生産要素	創業当時の状態に近い車両、エンジン(蒸気機関、ディーゼル機関、電気モーター)、線路・軌間、駅
	創業当時の状態に近い信号機、時刻表板、乗車券、運転手や駅員の制服など
沿線の景観	自然、田舎、文化、都市/建造

図2. ヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道とその要素

(出所) 筆者作成。

ただし、鉄道サービスの生産要素に関しては、細部にわたってまで創業当時の状態で保存すべきなのか、あるいは成長、発展してきた鉄道輸送の一つの形態を保存すべきなのかで意見が分かれている。たとえば、イギリスの多くの保存鉄道では、老朽化したままの状態を保存すべきではなく、修復したうえでの保存という考え方が主流となっている。第4章の第1節でみるタリスリン鉄道保存協会では、歴史的な特徴を保存し、蒸気機関車や車両の当初の外観を維持することが目的とされ、50年以上経過した現在でもそうした目的は変更されていない。歴史的な真正性と会社経営上の効率性を統一する必要があるからである。このため、創業時の線路が使われ続けられるべきなのか、あるいは、安価で維持しやすいロング・レールを使うべきなのかという問いに対しては、乗客が多く集まる駅では伝統的な線路を、それ以外の主要な場所ではロング・レールを使うというように妥協がなされてきている。

真正性は鉄道愛好家が重視する価値観の1つであるが、これにも多様な意見がある。現実にはすべての生産要素を創業時のように復元できない場合があるからである。この場合、できる範囲内の真正性が求められている。大部分の保存鉄道は当初の物理的な特徴や精神性を保存しようとしたが、実際にはできる範囲内で当初の特徴を残すという緩やかな対応になっている²²⁾。

以下においては、創業当時に使われていた蒸気機関車、ディーゼル機関車や気動車、さらには創業当時の車両や駅を、当時の文化、装飾やデザインを修復、保存しながらも使用している鉄道

22) Brown, J., *The Railway Preservation Revolution: A History of Britain's Heritage Railways*, Barnsley: Pen & Sword Transport, 2017, pp. 11-16.

会社を対象として、ヘリテージ・ツーリズムにおける鉄道サービスの生産要素と考えていく。ただし、蒸気機関車、ディーゼル機関車や気動車、車両については、必ずしも創業時に当該路線で使われていたものに限定せず、同時期にほかの路線で使われていたものであったとしても、当時の文化、装飾やデザインを保存していれば、ヘリテージ・ツーリズムにおける鉄道サービスの生産要素とみなしていく。ゲージについては、狭軌鉄道は狭軌の状態、広軌鉄道は広軌の状態維持・使用されていることを必須条件としていく。会社組織については、創業当時と異なっても上記の条件が満たされていれば、別組織に移行していたとしてもヘリテージ・ツーリズムの成立要件と考えていく。

イギリスでは、ヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道が、斜陽化した地域経済に対する活性化効果を果たすと認識されている。しかし、1960年代前後に閉鎖された鉄道を復活して運行を再開した時点では、必ずしもそうした鉄道が旅行市場と関連させられていたとはいえない。当初は、鉄道愛好家が鉄道を復活して自分たちの力で運行することに主な目的があったからである。供給側の視点が需要側の視点を凌駕していたといえる。1960年代前後のイギリスでは、ビクトリア朝時代に登場した蒸気機関車がディーゼル機関車や電気機関車にとって代わりつつあった。また、ビクトリアン様式の駅舎もコンクリート製のポスト・モダン的なデザインの駅舎へと改築されつつあった。こうした時代の趨勢に対して、ビクトリア朝時代の鉄道インフラストラクチャーが有するイギリスの文化的価値を保存すること、これが保存鉄道の運行に携わった人々の関心であったとも換言できる。利潤という経済的価値よりも動態保存された鉄道の文化的価値が重視されていた。しかし、実際に鉄道を動態保存するには経費がかかる。このため、経済的実行可能性、市場開発や商品開発、市場制度や商品管理、持続可能な発展に関する取り組みがヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道を活用した旅行商品の領域で多くみられる²³⁾。

4. 保存鉄道とヘリテージ・ツーリズム

4-1. タリスリン鉄道の経営難と保存鉄道への動向

イギリスにおける鉄道とヘリテージ・ツーリズムの重要な出来事として、1951年2月にタリスリン鉄道 (Talylyn Railway) の賃借権がタリスリン鉄道保存協会 (Talylyn Railway Preser-

23) Conlin, M.V. and G.R. Bird (eds.), *op.cit.*, pp. 7-8. 経済的実行可能性や資金調達の見点から、鉄道とヘリテージ・ツーリズム、特に保存鉄道における成功要因を先行研究に求めると、1. 組織的な合意を得た目的と明確な概念、2. 予算編成、資金調達、価格設定のための財務計画、3. 十分な市場調査に基づく効率的なマーケティング戦略、4. 主な市場と来訪者流動の近接性に関する観測、5. 常勤職員と臨時職員を含む、効果的な人的資源管理、6. 商品の差別化、ライフサイクル、付加価値づけに向けた計画、7. 旅行商品や観光経験の質と真正性、8. 保護と促進という点における文化遺産と専門的技術への取り組み、9. ヘリテージ・ツーリズム経験の重要な構成要素としての演出、10. 保存鉄道の運行を支えるボランティアの役割とされている (Huges, M. and J. Carsen, "The business of cultural heritage tourism: critical success factors", in *Journal of Heritage Tourism*, Vol. 5, No. 1, 2010, pp. 17-32; Conlin, M.V. and G.R. Bird (eds.), *op.cit.*, pp. 8-9)。

vation Society) へと引き継がれたことが挙げられる。1866年12月から運行を開始したタリスリン鉄道は、蒸気機関車で貨客輸送を行なう狭軌鉄道であった。スレートの需要が多かった時期は貨物輸送需要があったが、そうした状況に変化が生じた1940年代半ばから斜陽化し始め、1950年10月に閉鎖された。しかし、タリスリン鉄道は北ウェールズの美しい自然景観に恵まれていたため、観光者向けに1951年5月から運行を再開した。ただし、当時のイギリスでは、鉄道の動態保存は若者や大人の趣味と考えられていて、遺産としての社会的な合意形成、すなわち社会的な価値フィルターの通過にまで至っていなかった²⁴⁾。それゆえ、この時点では鉄道とヘリテージ・ツーリズム、特に保存鉄道という発想は特異なものであった。

だが、1960年代以降のイギリスに保存鉄道ブームが訪れると、タリスリン鉄道はその先駆的事例になった。タリスリン鉄道は、湖や森林、山や川が豊富にある北ウェールズのスノードニア国立公園のなかを走行する点で、ヘリテージ・ツーリズムの条件を満たしていたからである。全長11.7kmではあるが、沿線にはハイキングコースも整備されていて、乗客は自然を満喫できる。保存鉄道が社会的な価値フィルターを通過したのであった。

タリスリン鉄道の歴史は、ブライン・エグルイス採石場 (Bryn Eglwys Quarry) からウェールズ地方西海岸沿いの街テイウィン (Tywyn) までスレートを運搬するための鉄道開通にまで遡れる。テイウィンは1810年ごろに保養地として知られていた。テイウィンは1863年に海沿いの街アバルディフィ (Aberdyfi) のそばまで鉄道 (Aberystwyth & Welsh Coast Railway) でつながり、1867年にはアベリストウイスの中心部へとその鉄道で直接に乗り入れられるようになった。一方、ブライン・エグルイス採石場では約300名の工夫が働き、30万トンのスレートや石板が産出されていた。1840年代、スレートはブライン・エグルイス採石場で切り出され、鉄道が開通するまで完成品は船積みのためにアバルディフィまで駄馬、荷馬車やそりで運ばれていた。アバルディフィはスレートの輸出港として、造船業の街として発展してきた街である²⁵⁾。

1863年になると、マンチェスターの紡績工場所有者の一群がスレート鉱山の事業を多角化しようとしていた。アメリカの南北戦争によって、綿花の供給が不足していたからであった。そこで1864年1月にマンチェスター紡績工場所有者の1人であるウィリアム・マッキヤネル (William McConnel) はブライン・エグルイス採石場の賃借権を獲得し、16万ポンドを投資してその拡大に着手した。設立された会社名はアバルディフィ・スレート社 (the Averdovey Slate Co. Ltd.) であった。拡張計画のなかには、ブライン・エグルイスから海沿いの街テイウィンまでの鉄道敷設も含まれていた。この採石場の弱点であった、採石したスレートを大量に、効率的にアバルディフィまで輸送できない点を克服するためであった。さらにテイウィンまで鉄道を敷設すれば、そこで海外沿いに走行する標準軌の鉄道 (Aberystwyth & Welsh Coast Railway) と接

24) Shorland-Ball, R., "The British experience: railway preservation in the UK", in Shorland-Ball, R. (ed.), *Common Roots-separate Branches: Railway History and Preservation*, London: Science Museum, 1994, p. 150.

25) Boyd, J.I.C., *The Talyllyn Railway*, Oxon: Wild Swan Publication, 1988, p. 2.

続できるからであった。そこでマッキヤネルは駄馬などによる輸送を鉄道輸送に代替することを考えたのである²⁶⁾。

1864年4月からタリスリン鉄道はテイウィン・ワーフ (Tywyn Wharf) 駅から敷設を開始した。ほぼ直線で傾斜も緩やかなため、敷設に際しての土木工事は、ドルゴホ高架橋 (Dolgoch Viaduct) を除いて比較的簡単であった。法定上の終着駅は、アベルガノルイン (Abergynolwyn) 駅であり、その先のナント・グエルノル (Nant Gwernol) 駅ではなかった (図3)²⁷⁾。アベルガノルイン駅からナント・グエルノル駅までは私有地のなかに線路が敷設されていたからである。ナント・グエルノル駅から先のブライン・エグルイス採石場までは急な傾斜に沿って鉄道は下っていった。

鉄道敷設用のほとんどの土地は私有地を購入したものであった。しかし、マッキヤネルは一部の土地を購入できなかった。そこで、1865年に強制的に土地を取得できることを条件とした鉄道敷設法案を議会へ提出した。その法案は1865年7月に議会で承認され、私有地へのタリスリン鉄道の敷設が認められた。この法案は狭軌のタリスリン鉄道による旅客輸送も承認した。なお、タリスリン鉄道と呼ばれている理由として、アベルガノルイン駅の近くに、観光資源として風光明媚なタリスリン湖があることが指摘されている²⁸⁾。

鉄道敷設が完了すると、1866年9月に鉄道委員会による実地調査が行なわれた。その結果、特に跨線橋の下で車両が停止した場合、乗客が避難するための十分な隙間が車両の両脇にない点が指摘された。そこでプラットホームの逆にあたる窓を横木で閉じ、片側の乗降口を常に閉鎖した。さらに、跨線橋の下の線路を少し移動することでこの問題を解決した²⁹⁾。同年11月に再度鉄道委員会の調査が実施され、旅客鉄道としての公式な承認が得られたことから、同年12月にタリスリン鉄道は運行を開始した。タリスリン鉄道の特徴として、スレート採石工場によって所有されているにもかかわらず、貨物輸送に加えて旅客輸送も行なう点、単線で蒸気機関車の向きを進行方向にするターンテーブルがない点が挙げられる³⁰⁾。開業当初の所有車両は、2両の蒸気機関車、4両の客車、1両の車掌車、数種類の貨車であった³¹⁾。

マッキヤネルが発案した鉄道の敷設と採石場の拡大は、実際には決して潤沢な収益を生み出さなかった。1879年までには、会社は資金不足に陥り、こうした投資が失敗であったことが明ら

26) *Ibid.*, p. 10.

27) 図3には、アベルガノルイン駅より先の路線図は記載されていない。

28) タリスリン鉄道 HP (<https://www.talyllyn.co.uk/history/part-1-quarry-bryneglwyys>)。2019年9月15日取得。

29) 現在、横木は撤去され、跨線橋の下の線路は右に移動されていない。だが、依然として左側だけに乗降口が設けられている。

30) イギリスには鉄道を所有する採石場はほかにもあったが、それらはスレートのような特定の財を私的に輸送する点で公共用鉄道ではない。逆に、公共用鉄道が採石場に乗り入れている事例もあったが、乗客からの評価は必ずしもよくなかった。

31) タリスリン鉄道 HP (<https://www.talyllyn.co.uk/history/part-3-passenger-traffic-starts>)。2019年9月15日取得。

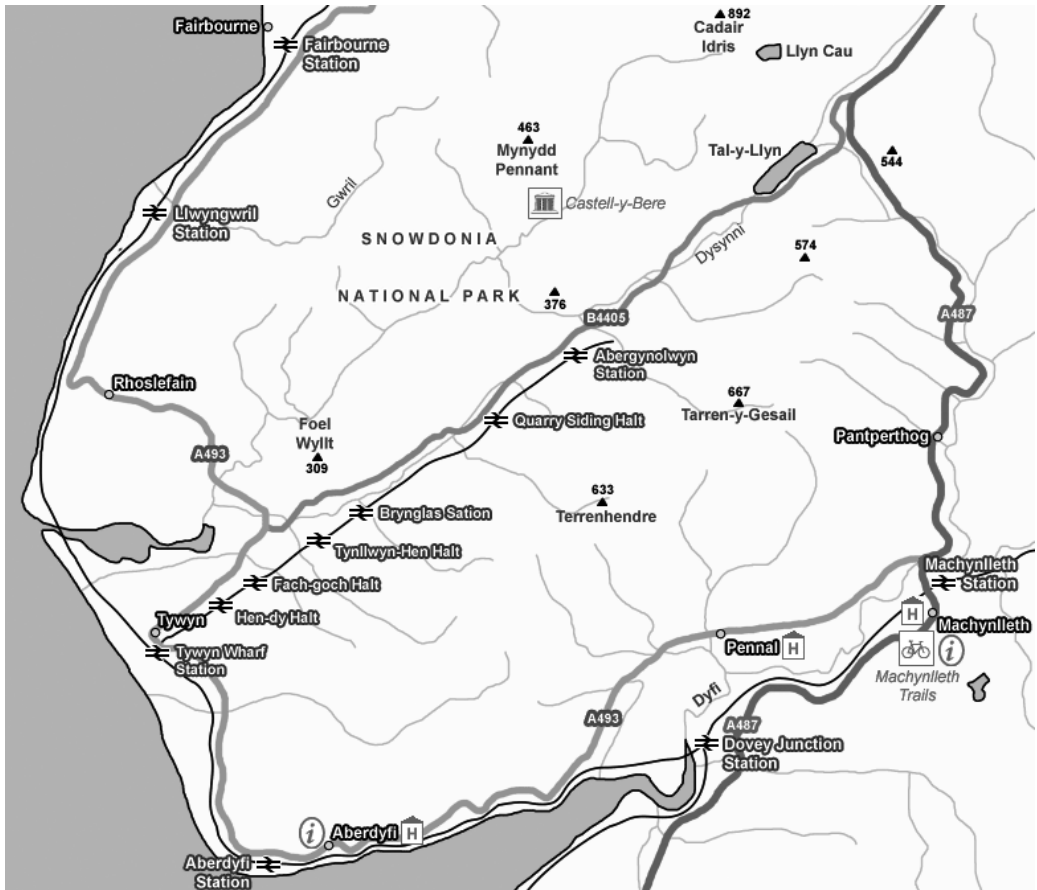


図3. タリスリン鉄道路の線図

(出所) https://www.walesdirectory.co.uk/Lakes/Tal_y_Llyn.htm (2019年9月15日取得)。

かになった。そこで採石場と鉄道会社の両方を同年10月に競売に出した。しかし、買い手がつかなかった。1881年3月に2回目の競売に出したが結果は同様であった。このため、出資者の1人であったウィリアム・マッカネルによって個人的に1万8千ポンドで鉄道と採石場が買い戻された。その後、スレート市場の活況を受けて会社の財務状況が改善されると、マッカネルは再び採石場の規模を拡大した³²⁾。

ウィリアム・マッカネルが1902年10月に没すると、同社の事業は彼の息子に委ねられた。だが、採石場などの土地の賃借権が満期に近づき、投資のインセンティブが失われ、1909年12月に採石場の閉鎖をウィリアム・マッカネルの息子は決定した。その後、1週間で駅構内の在庫品は鉄道で運び出され、ティウイン・ワーフ駅はスレートであふれかえていた。機械の解体が始まると、石切り工はアベルガノルイン駅から移動を始めた。沈滞した雰囲気の中で、残っ

32) Boyd, J.I.C., *op.cit.*, pp. 13-14.

た作業員は約1年間にわたって機械の解体作業をしていた。

しかし、ある人物がタリスリン鉄道の購入に興味があるという噂が広まると、解体作業は中止された。救世主は地元の国会議員であるヘイデン・ジョーンズ (Haydn Jones) であった。ジョーンズは数ヶ月かけて採石場の購入者を探したが成功しなかった。砕石場には在庫が多い一方で、需要が少なかったからである。不景気のため、建築需要が低迷していたこと、スレートが人気のある床材ではなくなりつつあったこと、低質だが安価な海外産のスレートが輸入されてきたことが主な原因であった。ジョーンズ自身で採石場とタリスリン鉄道を購入しようと思慮したが、150人を超える従業員を雇用できないこと、政治家としての集票として批判されるに決まっていることが決断を遅らせた。だが、結局、1911年1月に自身が5,250ポンドで採石場と一緒にタリスリン鉄道の賃借権を手にし、3月には採石場の機械類が譲渡された。ヘイデン・ジョーンズは、1911年11月にアベルガノルイン・スレート&スラブ社 (the Abergynolwyn Slate & Slab Co. Ltd.) を資本金5,000ポンドで設立した³³⁾。

第1次世界大戦の開始直前、同社には約130人の作業員がいたが、大戦によって約40人にまで減った。第1次世界大戦後に一時的な好景気があったが、その後すぐに停滞したため、採石場はほぼそとスレートを切り出していた。その間、ジョーンズと石切り工との関係は時々対立することもあった。このため、時折、採石場が長期間にわたって閉鎖されることや1週間に3日しか稼働しないこともあった。だが、第2次世界大戦とともにスレート需要が復活し、スレートの在庫は無くなった。

その後も採石場は順調に稼働し、1941年9月に採石場と鉄道の賃借権は満期となった。その後、1年ごとの借用契約を結びながら、ジョーンズは事業を継続した³⁴⁾。しかし、1946年12月に大規模な崩落事故が採石場で起こり、これを契機として採石場は閉鎖された。採石済みのスレートが運び出された後、1948年12月以降、採石場は数年間放置された³⁵⁾。崩落事故の後、採石場と鉄道に新たな投資は行なわれなかった。このため線路の状態は良くなかった。特筆すべき点は、創業当時から使用している1両の蒸気機関車を活用して、夏季限定で北ウェールズの大自然のなかを走行するタリスリン鉄道が旅客輸送を実施していたことである³⁶⁾。だが、1950年7月にジョーンズが鬼籍に入ると、同年10月にタリスリン鉄道は閉鎖された³⁷⁾。

そうしたタリスリン鉄道の閉鎖危機に際して、鉄道技師で文筆家のトム・ロルト (Tom

33) *Ibid.*, p. 14.

34) *Ibid.*, pp. 16-17; タリスリン鉄道 HP (<https://www.talyllyn.co.uk/history/part-5-haydn-jones-buys-quarry-railway>)。2019年9月15日取得。

35) 現在では、採石場にあったすべての施設は安全のために解体されている。ブライン・エグリス採石場は潜在的に危険な場所であること、特に1946年に大規模な崩落事故があった現場やその後起こったがけ崩れの場所に来訪者は留意しなければならなかった。採石場の大部分は私有地になっている。

36) 1950年の輸送人数は5,235人で、収入は400ポンドであった (Rolt, L.T.C., *Talyllyn Century: The Talyllyn Railway, 1865-1965*, Plymouth: Latimer Trend, 1965, p. 53)。

37) Boyd, J.I.C., *op.cit.*, p. 17; タリスリン鉄道 HP (<https://www.talyllyn.co.uk/history/part-5-haydn-jones-buys-quarry-railway>)。2019年9月15日取得。

Rolt) がバーミンガム・ポスト (Birmingham Post)³⁸⁾ 宛てに観光者に人気のあったタリスリン鉄道の存続支援に関する記事を投稿した³⁹⁾。その後、ロルトによって率いられた鉄道愛好家の集団が、バーミンガムで集会を呼びかけ、タリスリン鉄道保存協会が形成された。同集会は故ヘイデン・ジョーンズのバーバラ元夫人によって開催された。タリスリン鉄道の賃借権を元夫から引き継いでいた元夫人は、タリスリン鉄道保存協会へ鉄道の賃借権を譲り渡すことに同意していた。その同意書には、バーバラ元夫人がタリスリン鉄道保存協会理事として取締役の数人を任命できること、3年間の試行期間中にこの同意の枠組みが崩れた場合、バーバラ元夫人が最初に1,350ポンドを受け取れることが含まれていた。

1951年2月にタリスリン鉄道保存協会がタリスリン鉄道の賃借権を引き継いだ。採石場の賃借権はバーバラ元夫人に帰属したままであった⁴⁰⁾。タリスリン鉄道保存協会の考え方は会員が会費や寄付を通じて資金を拠出すること、また鉄道事業に従事する労働力をボランティアとして提供することにあつた⁴¹⁾。ボランティアの協力で鉄道を運行することは、当時としては斬新な出来事であった⁴²⁾。1951年5月に、タリスリン鉄道保存協会は最初の運行をリドロネン (Rhydronen) 駅まで1日5往復で行なった。6月には、アベルガノルイン駅まで月曜日から金曜日に限定して1日2往復で列車の運行を開始した⁴³⁾。1951年10月には、タリスリン鉄道の沿線がスノードニア国立公園に指定されている。

しかし、タリスリン鉄道保存協会は2つの差し迫った問題に直面していた。1つ目は実際に稼働する蒸気機関車を入手すること、2つ目は列車や線路を動態保存することであった⁴⁴⁾。このために、近隣のミッド・ウェールズで運行していた、タリスリン鉄道と軌間が同じコリス鉄道 (Corris Railway)⁴⁵⁾ から、不要になった2両の蒸気機関車を各25ポンドで購入した。ただし、購入した1両はオーバーホールが必要であった。そこで、タリスリン鉄道で使用していた、建造から85年経過した1両の蒸気機関車が1951年だけ使用された。1952年からは、イギリス国鉄から購入したコリス鉄道の蒸気機関車2両で営業を開始した。

38) バーミンガムで1857年に創業した週刊新聞である。

39) Rolt, L.T.C., *Railway Adventure*, Stroud: The History Press, 2010, pp. 45-46.

40) Boyd, J.I.C., *op.cit.*, p. 69.

41) 1951年5月までには、会員数664人、寄付金約2,000ポンドを集めていた (Rolt, L.T.C., *Talylllyn Century*, *op.cit.*, p. 55; Sibley, B., *The Thomas: The Tank Engine man*, London: Heinemann, 1995, p. 174)。

42) 同協会の独自性は、旅客鉄道を動態保存していること、乗車券販売や売店運営に加えて、ほとんどの鉄道運行や保守作業がボランティアによって担われていることにあつた (Rolt, L.T.C., *Talylllyn Century*, *op.cit.*, p. 101)。

43) 1950年度に5,200人であった輸送人数は、1951年には1万5,600人、1952年には2万2,800人となった。1950年度に400ポンドであった収入は、1952年には1,000ポンドにまで増えた (Sibley, B., *op.cit.*, p. 178)。

44) Boyd, J.I.C., *op.cit.*, p. 47.

45) コリス鉄道は、1859年4月に馬車鉄道として開業し、1878年12月から蒸気機関車による運行が開始された。その後、グレート・ウェスタン鉄道の所有などを経て、1948年1月に英国国鉄として国有化されたが、同年8月に閉鎖されていた。

1953年には、イギリス国防義勇軍が演習でタリスリン鉄道を使用したために線路の状態が改善され、タリスリン鉄道の経営は以前よりも安定してきた。3両目の蒸気機関車がミッドランド鉄道 (Midland Railway) から寄付されもした。ペンリン採石場鉄道 (the Penrhyn Quarry Railway) からは車両が取得され、ボランティアが車両を組み立て直した。大量の中古の線路がさまざまな業種から入手された。タリスリン鉄道は狭軌であるため、イギリス国鉄から入手した枕木は半分に切断して使用された。線路に敷き占めるバラストには、泥板岩採石場から取れる低グレードの砂利が用いられた⁴⁶⁾。こうして、線路、車両や施設は次第に改善され、乗客数も増加していった。

1957年5月に、BBCは2日連続でタリスリン鉄道の報道番組を放映した。この影響は大きく、2年間で旅客数が約2倍になった⁴⁷⁾。このため、より多くの客車が建造され、旅客数に合わせてより多くの列車が運行され、旅客用の施設も同様に改良されなければならなかった。ただし、同年11月に盛り土が50フィートにわたって崩れたため、列車が一時的に通行できるように必要な工事が迅速に実施された。完全復旧したのは1960年末であった。始発となるティウイン・ワーフ駅は1964年から65年にかけて広範に改良された。1969年には、アベルガノルイン駅の旧駅舎が、待合室、軽食堂、切符売場を有する新駅舎に取って代わられた。また、タリスリン鉄道で使用されていた初代の蒸気機関車が改造され、営業運転に導入された。1968年と1969年の冬に、増加する旅客数に対応するため3両編成でも運行できるように追加のループ線が設けられた⁴⁸⁾。

4-2. ノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道とビーチング・レポート

現在のノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道 (North Yorkshire Moors Railway) は、ウィットビー & ピカリング鉄道 (Whitby & Pickering Railway) としてジョージ・スティーブソン (George Stephenson) によって計画され、1836年5月に開業した路線に起源をもつ。建設の目的は、捕鯨と造船を基幹産業とするイングランド北東部の港町ウィットビーの衰退を食い止めることにあった。1825年9月に開業したストックトン & ダーリントン鉄道 (Stockton & Darlington Railway) の成功によって、ウィットビーからストックトンあるいはピカリングを結ぶ鉄道の建設は注目されていた。その後、建設する路線についてさまざまな議論があったが、1832年9月にウィットビーで開催された会議にて、ピカリングまで標準軌で鉄道を敷設するというスティーブソンの案が採用された (図4)。

ウィットビー & ピカリング鉄道の路線は、1795年に提案された運河建設予定地と同じ場所に敷設された。ウィットビー & ピカリング鉄道は、石炭や材木、石灰岩などを運ぶだけでなく、3

46) タリスリン鉄道 HP (<https://www.talyllyn.co.uk/history/part-7-restoring-line>)。2019年9月15日取得。

47) Rolt, L.T.C., *Talyllyn Century*, *op.cit.*, pp. 61-61.

48) タリスリン鉄道 HP (<https://www.talyllyn.co.uk/history/part-7-restoring-line>)。2019年9月15日取得。

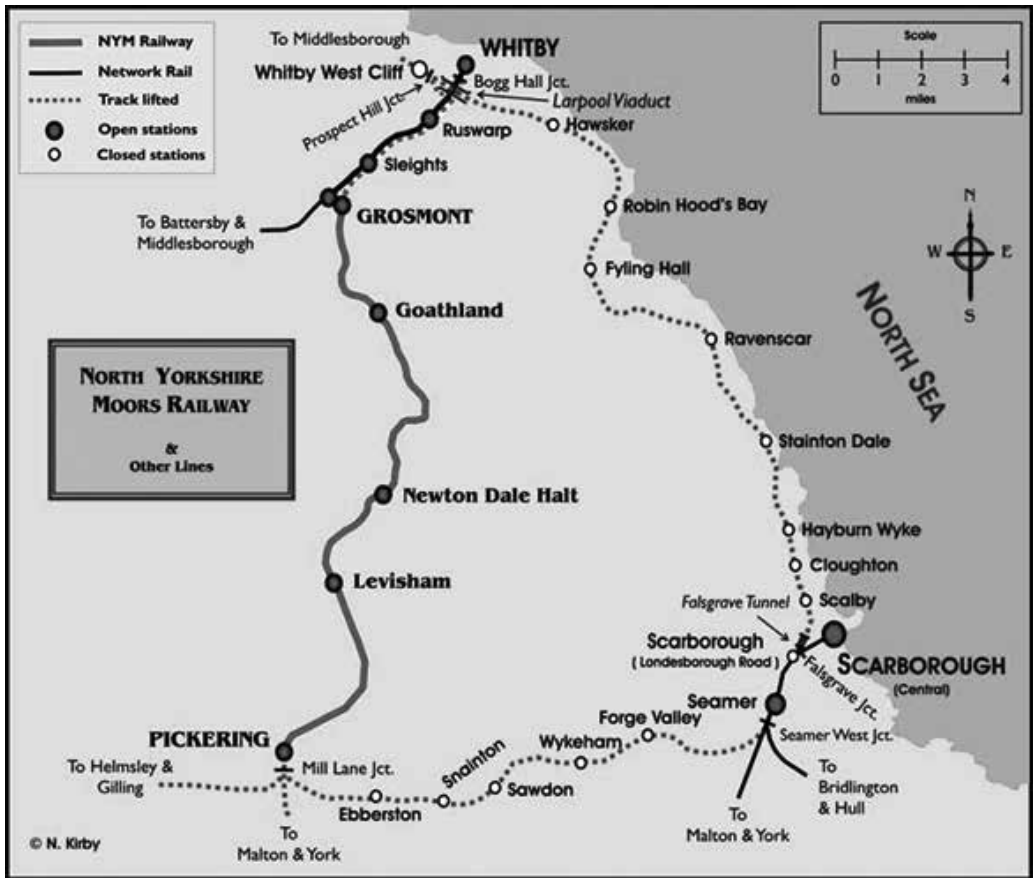


図 4. ノース・ヨークシャー・ムーアズ鉄道の路線図

(出所) <http://nyenquire.uk/nymr-wins-lottery-grant/> (2019年9月15日取得)。

両の客車で旅客輸送も開業時から実施していた。同鉄道の開通によって、沿線のグロスモント (Grosmont) 地域は採石場であるだけでなく、ピッカリングから石灰岩を、ウィットビーから石炭を輸送して、石灰石をつくる石灰窯も設置され、新たな産業の街として活性化していった。ウィットビー&ピッカリング鉄道の路線において特徴的な点は、同鉄道の技師であったジョージ・ステーブソンによって設計され、1834年に完成した、全長で約110メートル(120ヤード)の世界で最古の鉄道トンネルと考えられているグロスモント・ホース・トンネル (Grosmont Horse Tunnel) である。現在、このトンネルは歩行者用の小道として使われている⁴⁹⁾。

開業初年度に、ウィットビー&ピッカリング鉄道は約1万トンの鉱石に加えて、約6千人の有償旅客を輸送した。なお、通常よりも安い運賃を支払えば、旅客は客車の屋根にも乗車できたが、

49) <https://www.nymr.co.uk/Pages/FAQs/Category/history-of-the-railway>. 2019年9月15日取得; Vanns, M.A., *The North Yorkshire Moors Railway*, Barnsley: Pen & Sword Transport, 2017, pp. 10 - 11; Poulton-Smith, A., *Beeching: 50 Years On*, Stroud: The History Press, 2013, p. 45.

健康面や安全面で問題があった。さらに、問題点として、ウィットビー&ピカリング鉄道の路線の一部にあるベック・ホール坂 (the Beck Hole Incline) が挙げられる。この区間は勾配が急で蒸気機関車によって客車をけん引できなかった。このため、ベック・ホール坂では客車を切り離し、ロープでその上下の移動が行なわれていた⁵⁰⁾。

開業間もない頃、ウィットビー&ピカリング鉄道の主な収入源は鉱石の輸送であった。しかし、1930年代までには、動物用飼料の輸送へと徐々に代わり、一時期、毎日少なくとも一編成の貨物列車がそうした荷物を輸送した。同鉄道の駅は農場の近くに立地しており、動物用飼料の輸送に適していたからであった。一方で、集落の中心からは外れていたため、旅客輸送にはあまり向いていなかった。坂の上にある集落まで路線を敷設すると勾配が急になるため、谷底に線路が敷設されていたからであった。利用客にとって、駅までの坂の上り下りは決して楽ではなく、また真冬では駅周辺が真っ暗闇になるため、なおさら鉄道の利用を躊躇するものであった。しかし、こうした駅の立地の不便性にもかかわらず、多くの旅客がウィットビー&ピカリング鉄道を利用していた⁵¹⁾。

1845年6月までに、ウィットビー&ピカリング鉄道は現存する駅などの建物を完成しただけでなく、ヨーク&ノース・ミッドランド鉄道 (York & North Midland Railway) と合併し、マンチェスターやリバプール、首都ロンドンとも一本の鉄路で結ばれた⁵²⁾。1845年から1846年は鉄道マニアの時代とも呼ばれ、多数の私設鉄道会社が規模の経済を求めて合併し始めていた。1854年7月にはヨーク&ノース・ミッドランド鉄道はノース・イースタン鉄道の一部となった。その後、1923年1月にはロンドン&ノース・イースタン鉄道 (London & North Eastern Railway) へ、1948年1月には国有化され、イギリス国鉄となった⁵³⁾。しかし、イギリス国鉄の一路線となった旧ウィットビー&ピカリング鉄道は、1963年3月に発表されたビーチング・レポート (*Beechig Report*) によって閉鎖されることになり、1965年3月に旅客輸送が、1966年7月に貨物輸送が中止された⁵⁴⁾。

ビーチング・レポートとは、イギリス国鉄の未来へ向けた報告書である「イギリス国鉄の再建 (*The Reshaping of British Railways*)」の通称で、1963年3月にイギリス国鉄委員会 (the

50) ウィットビー&ピカリング鉄道は、1845年7月にヨーク&ノース・ミッドランド鉄道 (York & North Midland Railway) との合併を経て、1854年7月にノース・イースタン鉄道 (North Eastern Railway) に吸収された。ノース・イースタン鉄道は1865年1月にベック・ホール坂を迂回する新路線を開通したが、実際に迂回路線を使用し始めたのは1868年秋以降であった。ベック・ホール坂と旧路線の跡地は歴史的な鉄道散策ルートとして現在では有名になっている (<https://www.nymr.co.uk/Pages/FAQs/Category/history-of-the-railway>, 2019年9月15日取得; Poulton-Smith, A., *op.cit.*, p. 45)。

51) ウィットビー&ピカリング鉄道に相当する区間における利用客数のピークは1938年とされている (Poulton-Smith, A., *op.cit.*, pp. 45-46)。

52) <https://www.nymr.co.uk/Pages/FAQs/Category/history-of-the-railway>, 2019年9月15日取得; Vanns, M.A., *op.cit.*, pp. 16-17.

53) ロンドン&ノース・イースタン鉄道は、1921年鉄道法 (Railways Act 1921) によって成立した、イギリスの4大鉄道会社の1つであった。

54) Vanns, M.A., *op.cit.*, pp. 22-57.

British Railways Board) の委員長であったリチャード・ビーチング (Richard Beeching) が発表したものである⁵⁵⁾。ビーチング・レポートはイギリス国鉄の再建に向けて 15 の具体的な施策を提言した。旅客輸送については、6 つの詳細な勧告を提示した。具体的に挙げると、各駅停車の運行の大幅な廃止、蒸気機関車から近代的なディーゼル機関車への置換、利用者が少ない小規模な駅の廃止、都市間旅客輸送サービスの選択的改善と路線の合理化、旅客の季節波動需要の平準化と繁忙期に使用される車両の削減、運賃値上げや路線廃止の代替として地方公共団体の協力による郊外鉄道とバスとの乗り継ぎや運賃の調整であった⁵⁶⁾。

ビーチングが国鉄再建とかかわるようになったのは、イヴァン・ステッドフォード卿 (Sir Ivan Stedeford) が議長を務めるイギリスの交通問題を検討する委員会 (ステッドフォード委員会) に 1960 年 4 月から参画したことに始まる。同年末に発表されたステッドフォード委員会の報告書には、国有化以降のイギリス国鉄を監督してきたイギリス運輸委員会 (the British Transport Commission) を解散し、イギリス国鉄委員会 (the British Railways Board) を創設することが記載されていた。

1961 年 6 月にイギリス運輸委員会の議長に就任したビーチングは、旅客輸送ネットワークに関する包括的な流動調査を実施した。だが、この作業には問題点があった。1962 年 4 月 23 日に始まる週、すなわちイースターから 2 週間後の特に交通需要が減少する時期に実施されたため、調査結果に観光需要が十分に反映されていなかったからである。それにもかかわらず、1963 年 1 月にイギリス国鉄委員会の初代委員長に任命されるまでの約 8 ヶ月間にわたってビーチングは国鉄再建へ向けた報告書の作成に取り組んだ⁵⁷⁾。ビーチング・レポートは長期的視点から国鉄の赤字を減らしながら利潤を回復させることを検討したものであった⁵⁸⁾。

当時のイギリスでは、過去 60 年間にわたり、鉄道産業の役割は次第に失われつつあった。第 2 次世界大戦以前、鉄道旅客輸送サービスに対する脅威は路面電車やディーゼル・バスの発達のような公共交通機関に起因するものであった。戦後、1948 年 1 月には鉄道が国有化され、重複路線、不採算支線などの閉鎖による対応措置が実施された。だが、鉄道の競争力は改善されなかった。人々の所得向上、大量生産による車両価格の値下げ、道路ネットワークの改良・拡大⁵⁹⁾によって、自動車の利用者数が著しく増加したからである。また、長距離バス旅行も鉄道旅客輸送サービスの脅威になり始めていたからである。

55) British Railways Board, *The Reshaping of British Railways (Part 1: Report)*, London: Her Majesty's Stationery Office, 1963.

56) *Ibid.*, pp. 59 - 60; Waller, P., *The Beeching Era: Proposed-Closed-Survived*, Surrey: Ian Allan Publishing, 2013, pp. 6-8.

57) イギリス国鉄委員会は 1962 年交通法 (the Transport Act 1962) によって創設されたものであった。1962 年交通法はイギリス国鉄に課せられていた公共運送人としての義務を取り去り、商業上の自由を認めた点に特徴をもっている (Glaister, S., *et al.*, *Transport Policy in Britain* (2nd edn.), Hampshire: Palgrave Macmillan, 2006, p. 18)。

58) Waller, P., *op.cit.*, pp. 6-7.

59) 1958 年 12 月には、その後的高速道路の一部に相当するセクションが開通している。

イギリス国鉄は、1955年の近代化計画でディーゼル列車や電車の導入を想定し、ピーチング・レポート発表までの間に、蒸気機関車を数千のディーゼル列車や電車に代替していった。また、不採算路線の閉鎖も実施した。しかし、1950年代の大部分においてイギリス国鉄の財務状況が急激に悪化していったため、ピーチングが鉄道路線の閉鎖を決定する以前においてさえ、赤字路線に将来性はなかったといえる⁶⁰⁾。

イギリス国鉄委員会の創設は1962年交通法に基づいていた。イギリス国鉄委員会は、イギリス国鉄の路線廃止に向けて一貫した手続きを遂行するための組織であった。同法によると、利用客からの廃線に対する異議申し立てを認めるために、イギリス国鉄委員会は少なくとも6週間前までに廃線の告知をしなければならなかった。廃線の告知は同時に代替輸送案の詳細も含んでいた。廃線に対する異議申し立てがあった場合、予想されるいかなる苦難をも考慮するため、1962年交通法によって設立された当該路線の利用客代表で構成される組織体である地方交通利用者協議委員会に、その審議が委ねられる仕組みであった。閉鎖を申し渡された大部分の路線や駅は強制的な閉鎖を最終的には宣告されたが、ピーチング・レポートの発表中か発表後に閉鎖されたすべての路線はこうした手続きを経ていた⁶¹⁾。

1962年交通法はイギリス国鉄の経営に制度上で影響を及ぼした法律の1つであった。第1に、イギリス国鉄委員会の創設と鉄道路線の閉鎖に向けた法的な体系の明文化に加えて、赤字の大部分を帳消しにすることによって、あるいは近代化計画のための融資額を帳消しにするか、大蔵省へ付け替えることによって、イギリス国鉄委員会に対する財政的な負担を減らすことに努めていた点が挙げられる。第2に、1962年交通法は運営費を上回る営業利益を最低でも確保するような経営をイギリス国鉄委員会に法的に命じていたこと、また個別の路線の財務状態が明確になるように、内部補助の概念を却下していたことが指摘できる。ピーチングが報告書の作成に着手した時点でも、そうした方針は継承されていた⁶²⁾。

ピーチング・レポートによる、イギリス国鉄の再建に向けた不採算路線の閉鎖に対して、逆行する動きが一部ではみられた。その理由として、ジョージアン様式やビクトリアン様式のように歴史的価値をもつ建物や駅舎がコンクリートのそれらに置き換わっていく、1960年代の都市改造や近代化が国民によって必ずしも肯定的に認識されていなかったこと、閉鎖された路線を自らの力で運転再開していた人々がすでにいたことが挙げられる。そうした志をもった人々は無給で、伝統的な建物や工学上の業績を保存しようと作業に取り組んでいた。特に、田園のなかを走行する蒸気機関車の動態保存にボランティアとして力を入れていた⁶³⁾。たとえば、前節でみたタリスリン鉄道保存協会が挙げられるだけでなく、ピーチング・レポートが発表されるよりも5年早い1958年3月にイギリス国鉄が路線の一部を閉鎖したことを契機として、1959年3月にボラン

60) Waller, P., *op.cit.*, pp. 6-7.

61) *Ibid.*, p. 6.

62) *Ibid.*, p. 7.

63) Vanns, M.A., *op.cit.*, pp. 58-60.

ティアが閉鎖された路線の再生を目指して立ち上げたブルーベル鉄道保存協会 (Bluebell Railway Preservation Society) も指摘できる⁶⁴⁾。

こうした事情も影響したと考えられるが、ピーチング・レポートを受けて路線閉鎖してから約2年後の1967年6月に、トム・サーモン (Tom Salman) がウィットビー&ピカリング鉄道を観光アトラクションとして復活するためのキャンペーンを主導した。後にグロスモント・ピカリング区間の再開を切望している10人のボランティア集団と合流したサーモンは、ノース・ヨーク・ムーアズ国立公園内を走り抜ける路線の再開に向けて尽力した。組織が徐々に大きくなるにつれて、利潤のために鉄道事業を継承していないことを明らかにするために、ボランティア集団は1967年11月にノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道保存協会 (the North York Shire Moors Railway Preservation Society) へ移行した。1971年7月には、ボランティアだけで蒸気機関車の祭典を実施できるまでになった⁶⁵⁾。こうした動きは保存鉄道という慈善事業の始まりであった⁶⁶⁾。

路線閉鎖から約2年であったこと、州議会が保存鉄道の再開に協力してくれたことから、ノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道沿線では再開に際しての支障はなかった⁶⁷⁾。ただし、多くの保存鉄道では、建設業者や宅地開発業者、地方議会からの反対があった。閉鎖された路線、駅、資材置き場がしばしば開発に適した一等地を占有していて、別の用途でそうした場所がすでに再開発されていたからである。1971年12月になると、ノース・ヨーク・ムーアズ歴史鉄道信託 (the North York Moors Railway Trust) がノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道保存協会の後継団体として発足した。そこではボランティアに加えて、数人が有給で正規雇用された。1972年2月には、ノース・ヨーク・ムーアズ歴史鉄道信託は慈善団体へ移行し、1973年5月からは保存鉄道として公共サービスを開始し、現在に至っている⁶⁸⁾。

5. おわりに

ここまでヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道の理論的考察、イギリスにおける保存鉄道萌芽期の具体的検討を行ってきた。以下、3つの視点に集約し直して本稿のまとめとしたい。

第1に、ヘリテージないし遺産は社会的価値フィルターによって選択されている特性をもっていた。遺産は社会的な関係、意味や価値の属性だからである。ただし、観光事業として遺産が活用される場合、商品としての遺産は文化だけでなく、経済にも関連する。すなわち、旅行商品化

64) Chard, A., *op.cit.*, pp. 133-134.

65) <https://www.nymr.co.uk/Pages/FAQs/Category/history-of-the-railway>. 2019年9月15日取得。ただし、この時点では保険の問題があり、一般の旅客は蒸気機関車に乗れなかった。

66) Poulton-Smith, A., *op.cit.*, p. 46.

67) *Ibid.*

68) 現在では、約100名の常勤職員と、夏季の繁忙期にだけ加わる約50名の臨時職員を雇用するまでに成長した。さらに、声をかければいつでも協力してくれる、500名超えの登録ボランティアもいる (<https://www.nymr.co.uk/Pages/FAQs/Category/history-of-the-railway>. 2019年9月15日取得; Poulton-Smith, A., *op.cit.*, p. 47)。

された遺産が販売され、消費された時点で、その文化的価値は経済的価値に転化する。文化的価値は文化資本に、経済的価値は経済資本へと対応している。

文化資本は社会の制度化された客観的実在を通じて個人行動を一定の枠のなかへと固定化していく。一方で、文化資本にはそうした枠を逸脱する、自発的な個人行動を創出する余地もが残されている。つまり、制度化された社会構造に規定された個人行動ではなく、個人行動が制度化された社会構造を変容していく可能性をもっている。このように考えれば、需給者間の相互作用を通じて新たな旅行市場が形成されていく過程までも含めた旅行市場、すなわち文化や制度と個人行動とが相互規定的な円環関係にある旅行市場が認識できる。こうした理論的な視座から、ヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道が誕生していく背景を明らかにした。

第2に、鉄道をヘリテージ・ツーリズムとして認識するに際しては、駅、線路、信号機、時刻表、給水塔などの支援施設、車両やエンジン、乗車券や制服が文化的価値や歴史的価値をもつこと、および沿線の景観が自然、田舎、文化、都市や建造のいずれか1つ以上で自然的価値や文化的価値をもつことが必要な要素とされた。イギリスのタリスリン鉄道とノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道の誕生までの経緯を概観することで、その実証性を検証した。

まず、1866年12月から運行を開始したタリスリン鉄道は、蒸気機関車で貨客輸送を行なう狭軌鉄道であった。スレートの需要が多かった時期は貨物輸送需要があったが、そうした状況に変化が生じた1940年代半ばから斜陽化し始め、1950年10月に閉鎖された。しかし、1951年2月にトム・ロルトによって率いられた鉄道愛好家の集団によって、タリスリン鉄道の貸借権がボランティアによって構成されるタリスリン鉄道保存協会へと引き継がれていった。ボランティアが鉄道の運行や保守作業にも従事するゆえに、運営費用の低廉化にも寄与した。タリスリン鉄道は北ウェールズの美しい自然景観に恵まれていたこともあって、遺産的価値のある車両を使いながら観光者向けに1951年5月から運行を再開した。鉄道愛好家の個人行動が固定化された社会構造を変容し始めたといえる。

次に、現在のノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道は、ウィットビー&ピカリング鉄道として1836年5月に開業した路線に起源をもつ。その後、吸収合併を経てイギリス国鉄となった。しかし、1963年3月に発表されたピーチング・レポートを契機に1965年3月に旅客輸送が、1966年7月に貨物輸送が中止された。約2年後の1967年6月に、トム・サーモンが旧ウィットビー&ピカリング鉄道を観光アトラクションとして復活しようとキャンペーンを主導した。サーモン率いるボランティア集団は1967年11月にノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道保存協会という慈善団体へ移行した。ノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道は、北ヨークシャの風光明媚な景観を沿線にもっていること、遺産的価値のある駅や車両を活用していたこと、タリスリン鉄道保存協会と同じく、多くのボランティアが鉄道の運行と保守作業などを担当していたことに特徴がある。

第3に、タリスリン鉄道とノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道とは、ボランティアが創設した鉄道保存協会という組織に共通項があった。制度化された社会構造に規定された個人行動ではなく、ボランティアの労働力すなわち鉄道愛好家の個人行動によって、鉄道保存協会が創設され

ていた。ボランティアの個人行動が新しい旅行市場という制度を形成していったのである。さらに、タリスリン鉄道とノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道はヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道の要素を共通して有していた。遺産的価値をもつ鉄道の駅や車両だけでなく、国立公園に指定されてもいる風光明媚な景観を沿線にもっていた点で同じ系統の保存鉄道に位置づけられる。

なお、タリスリン鉄道にはなく、ノース・ヨークシャ・ムーアズ鉄道以降の保存鉄道に関連する事項として、ピーチング・レポートの発表が挙げられる。イギリス国鉄の不採算路線閉鎖を告知したピーチング・レポートが、その対象になった地域の鉄道を沿線住民らの力で保存させることへ向かったからであった。また、イギリスで保存鉄道といわれる鉄道の多くはピーチング・レポートの発表後に誕生している。現在では、ヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道、つまり保存鉄道はイギリスに約 100 以上もあり、旅行市場の一翼となっている。鉄道路線の閉鎖を契機とする地域鉄道の観光鉄道化による運行再開の事例の多さは注目に値する。

本稿で考察した2つの保存鉄道の創業期をみる限り、その収益性という経済的価値や経済資本の追求よりも、遺産的価値や文化的価値、すなわち文化資本の追求に鉄道事業の重きがおかれていた。その先鋒には、鉄道愛好家として保存協会に所属しながら無給で働く、ボランティアの存在が大きかった。さらに、ボランティアは鉄道の運行や保守作業などの労働力において、必要経費の節減にもなったため、収益性の向上にも貢献していた。一方、両鉄道はヘリテージ・ツーリズムとしての鉄道に位置づけられるように、一部の鉄道愛好家だけに需要者を限定してはいない。ツーリズムのなかの1つの旅行形態に分類できるため、一般的な旅行産業と考えられる。

最後に、本稿で扱えなかった創業期以降から現代までの半世紀以上にもわたる両鉄道の運行時期や運賃の推移、イベントによる需要喚起策などの経営上の工夫、さらに残るイギリスの保存鉄道に関する実態については、今後の課題としたい。

本研究は、JSPS 科研費 JP19K12562 の助成を受けたものです。