

論文

W. H. スミス・アンド・サン社に関する史的考察（2）

—馬車輸送時代を中心に—

松本 純

概 要

本稿では、産業革命期でありながら鉄道時代が到来する前夜であった18世紀末から19世紀初頭にかけて、馬車輸送時代に活躍した経営者を取り上げる。具体的には、イギリスの新聞・雑誌販売業 W. H. スミス・アンド・サン社の二代目経営者 W. H. スミス1世（本稿では、ウィリアム・ヘンリーと表記）が馬車輸送網を駆使して新聞の全国送達を達成する過程について、考察を試みる。

産業革命期には輸送交通網が形成され、印刷技術が進展し、新聞・雑誌が普及したが、ウィリアム・ヘンリーのような合理的・効率的に印刷物を送達する業者が存在したことによって、はじめて人々は最新情報、すなわちニュースを獲得することができた。というのは、18世紀後半において、郵便事業に政治家や官僚の利権がからみ、情報の発信は政治家などに優遇された特定業者によりほぼ独占されていて、一般の人々の情報入手に停滞が生じていたからである。

ウィリアム・ヘンリーは複数の利権がからむ情報伝達事業の盲点をつき、「新聞の即時送達」に商機を見出した。理不尽な規制や権力から人々の自由を解放するために献身的に働く父の姿をみて、長男である W. H. スミス2世は後継者となる決意を固めた。

はじめに

前稿¹⁾では、ファミリービジネスの経営実態の一端を明らかにするために、イギリスの新聞・雑誌販売業 W. H. スミス・アンド・サン社に関する創業期の活動を描出した。本稿では、創業期に続く、二代目経営者 W. H. スミス1世（William Henry Smith I, 1792～1865, 以下、ウィリアム・ヘンリーと表記）が活躍した時期に焦点を当て、彼が W. H. スミス・アンド・サン社²⁾の発展を導く様子を辿りたい。

1) 松本純「W. H. スミス・アンド・サン社に関する史的考察—創業期を中心に—」『経済集志』第87巻第1号, 2017年。

2) 「W. H. スミス・アンド・サン社 (Messrs W. H. Smith & Son)」という社名は、1846年にウィリアム・ヘンリーの長男、W. H. スミス2世 (William Henry Smith II, 1825～91) がパートナーに加わって、新たに命名されたものである。同年、すなわち1846年において、ウィリアム・ヘンリーの兄、ヘンリー・エドワード・スミス (Henry Edward Smith, 1787～1846) が亡くなったために、「H. & W. スミス」という社名のパートナーシップが解散され、ウィリアム・ヘンリーの長男がパートナーとして新たに迎えられたことによる。なお、前稿で明らかにしたように、1828年において既にヘンリー・エドワード・スミスはパートナーシップから離脱しており、1828年以降は、事実上、ウィリアム・ヘンリーが経営の全てを任されていた。ヘンリー・エドワード・スミスがパートナーの地位を辞した後も、

ウィリアム・ヘンリーが経営者として活躍した時期は、厳密にはウィリアム・ヘンリーの母アンナが亡くなった1816年から、彼が事業のすべてを息子に譲る1857年までということになるが、本稿ではとりわけ馬車輸送が主流だった1784年から1840年前後までを取り上げる。

この時代は産業革命がピークを迎える時期でありながら、鉄道時代の本格的到来を未だ見ていない頃、すなわち中心的交通手段が馬車輸送から鉄道輸送へと転換する過渡期でもあった。1838年は鉄道が郵便物の全国送達をはじめた年であり、この時期を境に鉄道時代が本格的に到来する。本稿では、それ以前の時代における馬車輸送の重要性に注目し、いかにしてW. H. スミス1世が商機を得、会社発展期の嚆矢をもたらしたのかに関して考察を試みたい。

前稿では、1821年12月の段階において、ウィリアム・ヘンリーがデューク・ストリート(41 Duke Street, Grosvenor Square)に加えてストランド(192 Strand)にも新聞販売業の営業所を開設したことを確かめた。ストランドの営業所の近くには内国郵便局本部(General Post Office)が建っており、ウィリアム・ヘンリーの新営業所開設には配達エリアの全国規模的拡大という目論見が絡んでいた³⁾。

本稿では、ウィリアム・ヘンリーの市場拡大戦略に着目する。19世紀前半、首都ロンドンと各地方都市との間における情報交換の在り方に商機を見出し、ウィリアム・ヘンリーは市場拡大戦略に乗り出した。したがって、第一節では産業革命の只中における、ロンドンと各地方都市との間の情報をめぐる関係について検討したい。情報交換はどのようになされていたのだろうか。第二節では、ウィリアム・ヘンリーの市場拡大戦略の詳細を見る。第三節では、ウィリアム・ヘンリーが基盤を築いた事業経営を、どのような形で長男に継承させていったのかについて考察する。

I 首都ロンドンと各地方都市をつなぐ情報ネットワークの発達

情報交換を物理的に可能とするものは、通信・交通手段である。産業革命期に築かれた新しい交通網が首都ロンドンと各地方都市とを放射線状に結び、両者の関係が密接なものとなったことを交通史家の研究が立証している。例えば、産業革命前に建設された沿岸輸送網がロンドンを拠点にして地方港を結び⁴⁾、国内輸送では、18世紀中葉までに初期のターンパイク(有料道路)がロンドンを起点に各地方都市へと伸びるよう形成された⁵⁾。図1は、19世紀初頭において、ターンパイクを走る郵便専用の四輪駅馬車がロンドンと各地方都市とを結んでいたことを示している。イギリス産業革命期の道路交通に関する研究者である松井真喜子は、郵便による書簡・新聞・雑誌等の輸送が地域間の文化的・社会的統合に大きく貢献し、それが生活様式などの画一化を進めることになったと指摘している⁶⁾。

郵便馬車は、迅速かつ安全に多くの文書を全国の都市へと送達することを可能にした画期的な交通手

彼が没するまで「H. & W. スミス」という社名が使用され続けたのは、ウィリアム・ヘンリーの性格的な義理堅さや家族愛を表しているものと考えられよう。

3) 松本「W. H. スミス・アンド・サン社に関する史的考察—創業期を中心に—」, 14～15頁。

4) D. Aldcroft and M. J. Freeman (eds.), *Transport in the Industrial Revolution*, Manchester University Press, 1983, pp. 142-144.

5) T. C. バーカー, C. I. サヴィジ(大久保哲夫訳)『英国交通経済史』泉文堂, 1978年, 27～28頁。および、松井真喜子「18世紀イギリスにおけるターンパイク道路制度の発展とその直接効果」『商学研究科紀要(早稲田大学大学院商学研究科)』第49号, 1999年, 234頁。

6) 松井真喜子「イギリス産業革命期における郵便馬車サービスの発展」『社会経済史学』第71巻第1号, 2005年, 23～24頁。

図 1 郵便馬車路線図, 1835 年.



出典：松井真喜子「イギリス産業革命期における郵便馬車サービスの発展」『社会経済史学』第71巻第1号, 2005年, 15頁.

段であった⁷⁾。文書を届けるための交通手段として郵便用の馬車を考案したのは、イギリス南西部の都市バースの劇場支配人、ジョン・パーマー (John Palmer) であった。彼が複数の劇場を掛け持ちする俳優たちを迅速に運ぶ交通手段として四輪の駅馬車を多用する中で、交通事情に精通するようになり、郵便馬車を運行するビジネスを思いついた。馬車が郵便物を取り扱う以前においては、「ポスト・ボーイ」と呼ばれる配達人が単独で馬に乗り、郵便物を運んでいた。いわゆる騎馬郵便であった。18世紀中葉までにマカダム (John Loudon McAdam) やテルフォード (Thomas Telford) などの優れた土木技師により、全国規模の舗装道路交通ネットワークが形成されて、騎馬郵便による送達速度は飛躍的に向上した。しかし、騎馬郵便はしばしば強盗に襲われ、安全性の確保が急務となっていた。

パーマーは旅客用の駅馬車に郵便物を積載するアイデアを思いつき、郵便馬車の道路通行料を無料化することなどを盛り込んだ事業計画書⁸⁾を作成した。これが、当時の首相ピット (William Pitt, 第一次

⁷⁾ ロンドンと各地方都市とを結ぶ長距離の定期輸送便として、駅馬車は16世紀中葉からサービスを開始した。しかし、当初は道路事情が悪くなかったために、運行速度や運行時間の管理ができない状況であったという。詳細は、角山栄、村岡健次、川北稔『産業革命と民衆』河出書房新社、1992年、45～49頁。

⁸⁾ 郵便馬車の特権として道路通行料の無料化に加え、渋滞時における通行優先権の付与も含まれた。これらの特権は、郵便物の送達時間短縮を目的としたものであった。

内閣の在任期間は1783年から1801年まで)により許諾されることとなった。また、パーマーは武装した護衛員によって郵便馬車を強盗から守り、内部の積荷を警護することで送達上の安全性を確保した。パーマーの手による最初の郵便馬車が運用を開始した1784年から、最初の公共鉄道であるストックトン〜ダーリントン間鉄道が開通する1825年までの時代において、国内で最も早く、確実に目的地まで到着する交通手段は何かと問われれば、それは郵便馬車であった⁹⁾。

ところで、産業革命以降、貿易の拠点をリヴァプールに譲った首都ロンドンには、政治、投資、流行、娯楽、そして情報の結節点としての役割を色濃くした¹⁰⁾。ロンドンは多くの人口を抱える消費の中心地であったため、19世紀初頭までに新聞・雑誌・広告産業がここで成長した。一方、地方都市で発行される新聞の記事はたいていロンドンの新聞で報じられたニュースや事件をリライトしたものに過ぎず、各地方都市における新聞・雑誌・広告産業の発展は概して緩慢なものであった¹¹⁾。地方都市の住民にとってロンドン憧れの街であったし、何よりもロンドンで発行される新聞には、地方都市にない非日常的、刺激的な情報、かつ有用な記事が豊富に存在した。すなわち、世界貿易・金融・戦争に関する記事、政界・財界でのスキャンダルを扱った記事、詐欺・破産・殺人・暴行・自殺など社会を揺るがす大事件が扱われた記事、多種多様な求人広告は、地方都市の住民をロンドンの魅力に引き込むに余りあるものであった¹²⁾。同時に、産業革命を契機にして各地方都市の中流階層の生活に余暇が生まれてくると、彼らは首都圏の情報—政治・経済のニュースや株式市場の動向などを直接ロンドンの新聞から得ることを願うようになった。こうした経緯から、地方都市の新聞は記事の独自性、新聞としての名声においてロンドンの新聞に太刀打ちできなくなり、地方都市には常時、ロンドンの有力紙が郵便馬車によって送達されるようになっていった。

ウィリアム・ヘンリーは「ロンドンの新聞を迅速な郵便馬車で地方都市に即時送達する」ということに商機を見出して、新聞販売・送達における全国市場への参入を決意し¹³⁾、同業他社を凌駕するための様々な方策を打ち立てた。次節では、ウィリアム・ヘンリーの市場拡大戦略について具体的に検討したい。

9) 星名定雄『郵便の文化史』みすず書房、1982年、101～104頁、松井「イギリス産業革命期における郵便馬車サービスの発展」、17～22頁、および、C. Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, Jonathan Cape, 1985, pp. 23-24. バーカー、サヴィジ『英国交通経済史』によれば、「護衛の馬車ラッパの音が聞こえると、ターンパイクの関門は即座に開かれ、他の車輻は道路を譲らねばならず、さらに次の中継地点へ向う替馬をすばやく交換するために、準備しなければならなかった」(49頁)という。

10) G. Stedman Jones, *Outcast London, A Study in the Relationship between Classes in Victorian Society*, Penguin Books, 1976, pp.152-155.

11) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 39. 芝田正夫『新聞の社会史—イギリス初期新聞史研究—』晃洋書房、2000年によれば、ロンドンの新聞も、ヨーロッパ諸国の新聞記事を引用する場合があったという。さらに、芝田正夫は、地方都市の新聞がロンドンの新聞記事を引用することによって、その新聞の権威を上げていた事実を指摘している。各地方都市では通常、噂話や「口コミ」により地元で発生した事件であれば、地元の人々の誰もがその顛末を知っていたために、わざわざ新聞でその事件を取り扱う意味がなかった。

12) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, pp. 28-29.

13) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 39.

II ウィリアム・ヘンリーの市場拡大戦略

1. 準備段階

ウィリアム・ヘンリーが地方都市への新聞送達を実施したきっかけは、当時のロンドンの富裕層の中に、郊外や地方都市に転居する人々が徐々に増加したことにあった。創業以来の顧客であった上中流階層の人々が1820年代、ロンドン—ウェストエンド、とりわけメイフェア地区—の喧騒・大気汚染を嫌って、閑静な地域に土地・邸宅を購入しはじめたことにより、ウィリアム・ヘンリーは新聞の各地方都市への送達に着手するようになったのである。それは、獲得した顧客を失わないための苦肉の策であった。各地方都市への送達には当初から郵便馬車が利用され、その送達範囲は、ストラトフォード・アポン・エイボン、より遠いマンチェスターやブラッドフォード、海を越えたダブリンなどにまで及んだ¹⁴⁾。顧客が希望すれば、日常的に使用する文具類—用紙、鉛筆、インク、ハサミ、スクラップ・ブック、折りたたみ式ナイフ、トランプといったもの—を地方都市まで届けることもあり、ウィリアム・ヘンリーはこうした文具類の配送サービスを、同業他社に勝る利点として新聞広告でも強調した¹⁵⁾。

しかし、新聞の本格的な全国送達を展開するにあたって他社に対する差別化を図るには、文具類の配送以上にインパクトのある手を打たねばならないことを、ウィリアム・ヘンリーは自覚していた。そこで、彼が着目したのが「早馬による新聞の即時送達」であった。

2. 郵便馬車事業と新聞送達とをめぐる具体的状況

ウィリアム・ヘンリーの着目した「早馬による新聞の即時送達」がいかに斬新なものであったのかを論じるにあたり、ひとまず郵便馬車を利用した当時の新聞送達状況について説明しておきたい。

（1）新聞の地方送達をめぐる問題点

既に述べたように、1784年から1825年までの時期、国内で一番早く目的地に到着する交通手段は郵便馬車であった。郵便馬車の恩恵を受けた業種のひとつが新聞に関連した事業であり、ロンドンから各地方都市へ送達された新聞発行部数は総数で1784年—郵便馬車が運行を開始した年—に300万部を上回り、次の10年にはその倍の部数に上ったという¹⁶⁾。ただし、郵便馬車を用いたとしても、ロンドンから100マイル（約161km）以上離れた都市の場合、朝刊を発行された日のうちに送達し終えることは困難な状況であった。表1から、ロンドンより約180マイル（約290km）を越える距離に位置する都市に向けては、ロンドンで発行された朝刊を発行日のうちに届けることがほぼ不可能であったことが分かる。したがって、地方都市で新聞を取り扱う業者は概して、深夜に配送することが可能な夕刊を朝刊より好み、夕刊を夜間便で翌日午前までに送達するようロンドンの新聞社に依頼した。各地方都市では、翌日に届いた前日の、もしくは翌々日に届いた前々日の夕刊が読まれたのである。地方都市の住民にとって、ロンドンの情報が一日や二日遅れることはやむを得ないものとされていた。

14) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 38. 星名『郵便の文化史』によれば、郵便馬車の路線網は、運用されてから一年後の1785年にはイングランド全域に伸び、1786年夏までにはロンドン—エディンバラ間にも路線が開通したということである。

15) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, pp. 37-38.

16) バーカー、サヴィジ『英国交通経済史』、50頁。

表1 郵便馬車時代末期(19世紀初頭~中葉)におけるロンドンから各地方都市までの距離と、郵便馬車を利用した場合の所要時間。

都市	ロンドンからの距離 (km)	ロンドンからの所要時間 (時間)
エクセター	283	19
マンチェスター	298	19
ヨーク	317	20
デヴォンポート(プリマス)	348	21
ホリーヘッド	417	27
エディンバラ	644	45

出典：星名定雄『郵便の文化史』みすず書房、1982年、242頁にあるデータにもとづき作成。

(2) 政府・内国郵便局本部と特定業者との間における癒着

政府・内国郵便局本部の職権濫用や、彼らとの癒着を図る特定業者の存在が、新聞を全国的に送達する業務の行方を阻んでいたことも指摘しておかねばならない。

上下両院の議員は、議員の特権として新聞の無料送達を特定業者に行わせていた。1653年にクロムウェル(Oliver Cromwell)統治下の議会において駅通事業の民間企業による請負化が決定したが、駅通請負業者が営業認可権を司る議員に付度し、彼らの郵便物については送達を無料としたのである。同年、政府高官や議員の郵便物を「無料送達文書類」とする旨の法案が議会により採択・可決された。それから約100年後、1760年代になると、内国郵便局本部から送達された新聞のうち25%が、議員名義の無料化された新聞であった。この時代に多くの問題点が噴出した。例えば、多量の無料郵便物が少量の有料郵便物の費用を使って送達されたため、一般の郵便料金は常に割高傾向となった。また、議員の名前を騙って無料郵便制度を不正利用する者、議員宛ての新聞の中に手紙を挟むことで郵便料金を踏み倒す者などが現れて、郵便は犯罪の温床となった¹⁷⁾。こうした問題点に対応するため、18世紀中葉から調査が開始され、規制が設けられたり、制度改善の勧告が行われたりするようになったが、依然として議員の特権—議員の郵便物の無料送達—は残存した¹⁸⁾。この特権を管轄していたのが、「道路行政官(Clerk of the Road)」と呼ばれる、議員あるいは内国郵便局本部役員の名誉職であった¹⁹⁾。道路行政官は送達業務の中でも、とりわけ夜間便を利用した各地方都市への新聞送達を管理した。

前述のパーマーが郵政長官ウォルシンガム(Thomas de Grey, 2nd Baron Walsingham)によって1792年に事実上の免職となった後²⁰⁾、道路行政官は、駅通請負業者、すなわち馬車輸送を担当するイン(inn, 道路沿いに位置する宿泊施設)の経営者と結託して、郵便業務を支配した。注目すべきは、道路行政官が、各新聞社が発行する新聞の最終版(最新情報を追加した、いわゆる新聞記事の完成版)を入

17) 星名『郵便の文化史』、39～41頁、および、Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 40.

18) 本格的な郵便制度改革はローランド・ヒル(Rowland Hill, 1795-1879)による全国均一郵便料金の導入まで待たねばならなかった。これについては、星名『郵便の文化史』、122～135頁を参照のこと。

19) 芝田『新聞の社会史』、154～156頁。

20) 星名『郵便の文化史』、105～107頁。

手できる立場にあったことである。最終版は、民間の新聞送達業者には取り扱えなかった。

なぜ、民間の新聞送達業者には最終版が取り扱えなかったのであろうか。議員の無料郵便物に対する一般郵便物の混入を防止するため、また、印刷したての新聞のインクによる議員の郵便物汚損を防ぐため、1787年に、郵便物のうち新聞のみを取り扱う部局として内国郵便局本部に新聞局（Newspaper Office）が設置された。この新聞局が民間の新聞送達業者に対して、夕刊の郵送を当日の午後6時に締め切ることを勧告したのである。ただし、各新聞社は午後6時以降も夕刊の記事を追加・更新していた。道路行政官だけが、締め切りを午後8時に延ばされたことにより、民間の新聞送達業者には未見の新聞最終版を入手し、新聞局に渡して郵送し得た²¹⁾。したがって、道路行政官は夜間便を利用した各地方都市への夕刊送達事業を事実上独占することとなった。当時の新聞、『ウェストミンスター・レビュー（Westminster Review）』が1829年1月の紙面において、下記のように道路行政官の特権を批判している。

規則を逸脱したところに多くの利益が上がっており、そういう利益が不正なルートを通じて公務員の懐に入っている。これは由々しき事態である²²⁾。

全国規模の新聞送達業務は、政府・内国郵便局本部、道路行政官の影響力が大きく絡むものであり、その業務に参入するためにウィリアム・ヘンリーが多大な機知を絞り出したことは想像に難くない。

（３）郵便馬車とインとの関係

政府・内国郵便局本部と駅通請負業者、すなわちインとの関係については、注意を払う必要がある。

郵便馬車事業と密接に関わったのが、イギリス全国の各街道沿いにあるインであった。インはターンパイクの要所を管理する役割を担ったため、必然的に駅通請負や郵便馬車事業と関わりを持つにいたった。インの経営者はターンパイクの特定区間を各々で分担し、担当した区間で使用される馬車に対して馬の手配を行い、馬車の通行ルートに対して責任の一端を負っていた。その見返りとして、イン経営者には馬車運行の利潤が分配されていた²³⁾。ロンドンを離発着する馬車が多かったことにより、ロンドンにおける特定のインが各幹線ルートの運営を受け持つ場合が多く、こうした経営者が19世紀初頭までに駅馬車業界の支配者として台頭した。彼らが内国郵便局を管轄する郵政省に郵便馬車の運行を委託され、ロンドンのイン経営者が郵便馬車業界に大きく影響を及ぼすことになった。イン経営者の中でも、「ふたつの首の白鳥亭（Swan with Two Necks）」を経営するウィリアム・チャップリン（William Chaplin）と「雄牛と馬の口亭（Bull and Mouth）」を経営するエドワード・シャーマン（Edward Sherman）が、特に有名であった²⁴⁾。このうち、チャップリンの「ふたつの首の白鳥亭」は、内国郵便局本部が1829年に移転したセント・マーティン・ル・グラン（St. Martin's-le-Grand）の近くにあり、1835年にはロンドンを離発着する郵便馬車28路線のうちの14路線、ブリストル、バース、エクセター、ノリッジ、リヴァプール、マンチェスターなどを目的地とする便を担当した。これに対して、シャーマンの「雄牛と馬の口亭」は11路線を担当したが、それらの路線はエディンバラ、グラスゴー、ホリーヘッ

21) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 42.

22) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 42.

23) バーカー、サヴィジ『英国交通経済史』、51頁。

24) バーカー、サヴィジ『英国交通経済史』、51～52頁。および、星名『郵便の文化史』、105頁。

ド、シュールズベリー、ブライトンなど、路程が極端に長い便か、もしくはあまり乗客が多くない便であった²⁵⁾。

チャップリンの「ふたつの首の白鳥亭」とシャーマンの「雄牛と馬の口亭」とは相互に競争関係にあったが、チャップリンのインの方が多くの郵便物を取り扱うことになったため、シャーマンのインが後塵を拝する状況となった。チャップリンの取り扱う郵便物の数は、全国的に新聞が普及すればするほど増大した。

19世紀前半、印刷技術の進展により新聞発行部数が増えたことへの対応として、無料送達文書類の枠が拡大され、新聞局で承認を受けた新聞がすべて無料送達文書とされた。チャップリンの「ふたつの首の白鳥亭」では取り扱う新聞の部数が極端に増大し、夜間便の新聞送達業務だけで手一杯な状況となった。その一方で、シャーマンが夜間便の新聞送達業務に参入する余地はもはやなかった²⁶⁾。

1830年代、事態を打開するために、「雄牛と馬の口亭」経営者・シャーマンが始めた新規のサービスが、特急昼間便 (fast day coaches) だった。特急昼間便は、依頼主に手数料を負担させる代わりに、午前中に発車する馬車を駆使して各地方都市に文書を急送するサービスであった。特急昼間便は、ロンドンのいくつかのインと各地方都市のインとの提携により構築された駅伝形式のネットワークに、700台以上もの馬車が運行されて成り立っており、これを利用すれば、ロンドンで刊行された朝刊を、その日のうちに主要地方都市まで届けることが可能であった²⁷⁾。しだいに、特急昼間便を利用して旅行する乗客が増え、シャーマンはイン経営者としてチャップマンと同等の名声を得た²⁸⁾。

ウィリアム・ヘンリーは、シャーマンが始めた特急昼間便に大きな可能性を感じ取った。ウィリアム・ヘンリーが目指した「新聞の即時送達」を実現させたものこそ、この特急昼間便であった。

なお、インには常時新聞や雑誌が置かれていたために、そこを利用する旅行者などは、インにおいて最新情報を入手した。特別な用事もないのに、ロンドンの新聞を読むことを目的にして各地のインを駅馬車でめぐる旅客もいたという²⁹⁾。地方都市に住む富裕な人々は「社交の季節」に駅馬車でロンドンまで出掛け、地方都市の一般的な住民はインの新聞・雑誌などから得る社交界のニュースにより、ロンドンに対する憧れをつのらせた³⁰⁾。また、インの影響で18世紀後半以降、旅先に到着するまでの読書、道中での手紙・日記の執筆といった新たな習慣が一般化した。

イン経営者による郵便馬車事業のサポート、インにおける読書機会の提供などが、ウィリアム・ヘンリーの戦略構築、企業の方向性に多大な影響を与えるものとなっていった。「駅を介した新聞の郵送」、「旅先に到着するまでの読書、道中での手紙・日記の執筆」に着想を得て、ウィリアム・ヘンリーは後に店舗を鉄道主要駅ごとに配置し、各々の鉄道駅における店舗で新聞・雑誌・書籍や文具を販売するという、現代まで定着している W. H. スミスのビジネスモデルを構想するにいたったのである。

3. 特急昼間便を駆使した「新聞の即時送達」

ウィリアム・ヘンリーが注力したのは、送達時間を厳守することであった。時間が厳守されなければ、

25) 星名『郵便の社会史』, 105頁。

26) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 25.

27) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, pp. 42-43.

28) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 25.

29) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 29.

30) 喜安朗, 川北稔『大都会の誕生 ロンドンとパリの社会史』筑摩書房, 2018年, 42～44頁。

特急昼間便の出発に間に合わず、最終目的地が遠ければ遠いほど送達時間が先延ばしになり、読者に新聞を即時送達するという最終目標が達成できなくなる。イン経営者は厳密な馬車運行時刻表を作成し、いかなる天候の下においても、すべての宿駅、すなわちインを拠点として時刻表通りに馬車を運行した³¹⁾。したがって、ウィリアム・ヘンリーはインの時刻表を正確に把握し、インを出る馬車の出発時間に間に合うよう、毎朝、印刷したての新聞を即時梱包し、インまで急ぎ届ける必要があった。

ウィリアム・ヘンリーが考案した新聞送達ルートを辿ってみよう。H. & W. スミス社の従業員が明け方に印刷された各新聞—『タイムズ (Times)』、『モーニング・クロニクル (Morning Chronicle)』、『モーニング・アドヴァタイザー (Morning Advertiser)』、『モーニング・ヘラルド (Morning Herald)』など—の膨大な部数を各新聞社から受け取り、新聞局の承認を受けず、つまり、無料郵便の権利を行使せず、新聞をストランドの営業所まで急いで持ち帰って、丁寧に梱包し、それらに各々荷札を貼り、新聞が入った小包を作る。これをインまで持って行き、有料の特急昼間便で急送する。ウィリアム・ヘンリーは早朝午前4時には仕事場に入って、従業員が新聞社から受け取った新聞を自ら梱包したり、宛名書きに精を出したり、インに急送させる指示を出したりした。ウィリアム・ヘンリーは自分より早く小包を完成させた従業員に、追加の報酬を出した³²⁾。

新聞社からストランドの営業所まで朝刊を持ち帰る際、また、小包をインに送る際には、車両として、ウィリアム・ヘンリーが独自に製作させた特別仕様の馬車を使用された。この馬車は回転性に優れた車輪、軽量化された車体が装備され、通常の馬車よりスピードを上げることができた。この特別仕様車を、運転技術に優れた精鋭の運転士に操作させた。また、ウィリアム・ヘンリーはロンドンのインを発着する馬車の時刻表を完璧に記憶し、たとえば、あるインの特急昼間便に間に合わなかったとしても、別のルートを再構築する能力に長けていた。例えば、午前6時にエンジェルのインを発車するバス行きの馬車を逃したら、午前6時半にラドゲイトヒルのインを出発するバス行きの馬車に小包を急いで運べば間に合う、といった具合に、ウィリアム・ヘンリーの頭の中には各インの発車時間とその目的地が刻み込まれており、ルートを瞬時に再構築できた³³⁾。

ウィリアム・ヘンリーは父の遺志³⁴⁾に基づいて、新聞購読機会をなるべく多くの人々に提供したいと考えていた。彼は、小さな町や村まで走る駅馬車業者の中にも優秀な者がいることに注目した。支線ルートを走る彼らの力を借り、彼らに幹線ルートを走る特急昼間便とのネットワークを築かせることによって、ウィリアム・ヘンリーは全国のどの地域でも、くまなく新聞が送達できるようにした。その送達範囲は、ブライトン、ドーバー、ポーツマス、ソールズベリー、バース、ブリストル、エクセター、シェールズベリー、ホリーヘッド、バーミンガム、カーライル、リーズ、ヨーク、ニューカッスル、グラスゴー、エディンバラ、アバディーンなどを含む9,000の町村を網羅するものであった。小さな町村では、新聞送達がインを通じてではなく雑貨商や床屋、パブなどによって行われているところもあり、そのような場合は馬車の運転士にそこまでの運行を依頼した³⁵⁾。

ウィリアム・ヘンリーは、自社のサービスを宣伝することも忘れなかった。1828年3月5日の『タ

31) バーカー、サヴィジ『英国交通経済史』、52頁。

32) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 44.

33) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, pp. 42-43.

34) ウィリアム・ヘンリーの父について詳細は、松本「W. H. スミス・アンド・サン社に関する史的考察—創業期を中心に—」を参照のこと。

35) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 43.

イズ』には下記のような広告を掲載した。

バーミンガムまで郵送する内国郵便局本部の便と比べると、わが社の特別便はこれより14時間も早く読者に『タイムズ』をお届けできます。しかも、バーミンガムのみならず、リヴァプール、チェスター、ウォリントン、マンチェスター、ロッチデール、プレストン、ランカスターなどの読者にもお届け可能です。特別便は、ロンドン・ストランド192にあるH. & W. スミス社のサービスです。わが社は議会の会期には、この特別便を数本ご用意しています³⁶⁾。

さらに、1839年8月、議会における審議の都合でその日すべての朝刊送達に遅延が生じたとき、ウィリアム・ヘンリーはこの機会を逃すまいと、下記のような広告を出した。

朝刊便に遅れが生じましたが、ストランドの新聞屋H. & W. スミスはエディンバラ、グラスゴー、ダブリン、ニューカッスル・アポン・タイン、カーライル、プレストン、リーズなどへの特別便を提供し、いつもと同じ時間に朝刊をお届けしました³⁷⁾。

この広告を出した際に初めて使用されたキャッチコピーが、「ニュースを一番にお届けします (First with the News)」であった。ウィリアム・ヘンリーは新聞広告を駆使して、時間厳守を徹底する新聞屋であることを常に強調した。「ニュースを一番にお届けします」というキャッチコピーは、これ以降たびたび広告や宣伝で使用された³⁸⁾。時間厳守を確約して送達サービスを提供できる新聞屋は、当時H. & W. スミス社において他には存在しなかった³⁹⁾。

以上の検討から、次の事実が判明する。産業革命期、18世紀後半から19世紀初頭にかけてのイギリス国内において、情報を獲得したい人々は顕在的にも潜在的にも多数存在し、これらの人々をターゲットとした市場はまさに形成途上にあった。すなわち、運河・道路交通網の形成、印刷技術の革新、新聞・雑誌の普及が同時並行に進展した。さらに、首都ロンドンには国内外の人々、彼らをターゲットとする書籍・ニュースが集まっていた。ロンドンと各地方都市との橋渡しを行う業者には、大きなビジネスチャンスがあったのである。迅速かつ確実にロンドンから地方都市まで新聞・雑誌を送達できる業者が、時代を牽引し得た。それを達成した人物こそ、ウィリアム・ヘンリー・スミス1世だった。

III 事業の継承

前節で見たように、ウィリアム・ヘンリーが事業運営において最重要視したのは時間厳守の送達サービスであった。彼は性格的にも神経質で、自分にも他人にも厳しい完璧主義者であったといわれている。したがって、兄ヘンリー・エドワードと共同経営者だった時期においては、兄の振る舞いが原因で気分を害することもしばしばであった。店先でウィリアム・ヘンリーが「いったい、怠けた兄貴の

36) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 45.

37) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 45.

38) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, p. 45.

39) Wilson, *First with the News-The History of W. H. Smith, 1792-1972*, pp. 43-44.

奴は何をやってんだ！」と怒鳴っている光景が、近隣住民によって目撃されていた⁴⁰⁾。

兄が経営者の座を退いた後もなお、ウィリアム・ヘンリーの気持ちが休まることはなかったであろう。送達の遅延を常に恐れるあまり、彼は従業員の誰よりも先に出社し、誰よりも完璧かつ迅速に新聞の束を梱包して、他の従業員が何か失敗をする際には容赦なくその失敗を責め立てていた⁴¹⁾。しかし、そうしたウィリアム・ヘンリーの完璧主義によって、H. & W. スミス社は新聞送達業界を代表する企業に成長したともいえよう。

一方、ウィリアム・ヘンリーの堅実な性質によって、最も苦勞したのは彼の長男で同名のウィリアム・ヘンリー—父ウィリアム・ヘンリーと区別するため、以降「2世」と呼ぶ—であったと考えられる。以下では、2世がいかにして、ウィリアム・ヘンリーの事業を引き継ぐにいたったのかについて検討する。

2世は1825年に生まれた。きょうだいは女子ばかりであったので、2世はウィリアム・ヘンリーにとって初めての男子であり、生まれたときから後継者候補と目された。2世が14歳になったとき、彼の教育係(tutor)を務めていたケンブリッジ大学トリニティ・カレッジのウィリアム・ビール(Rev. William Beal)が姉メリーアンと婚約し、デヴォンシャーにあるタヴィストック・グラマースクールの校長に就任したので、2世もその学校に入学し寮生活を送ることになった。2世は成績優秀でメダルを授与されるなど順調な学生生活を過ごしていたが、程なく家族の教育方針のために、タヴィストック・グラマースクールを退学することを余儀なくされた⁴²⁾。母方の祖母と母はウェスレー教派(Wesleyans)のメソジストであり、とりわけ、祖母は幼い頃から2世を厳格にしつけていた。この祖母が国教会を信奉するパブリック・スクールを忌み嫌い、「学校は青年に悪影響をもたらすものである」という彼女の考え方によって、2世は退学させられたのである。

このような家庭環境、狭量な家族の考え方に2世は反抗心を抱くようになり、将来の進路選択に関して父と対立した。2世は、タヴィストック・グラマースクールに復学し、やがてはオックスフォード大学もしくはケンブリッジ大学に進学して、聖職の道に入りたいという希望を持っていた。これに対して、ウィリアム・ヘンリーは大学進学など時間と金の浪費だとみなしており、自身の事業を手伝い、相応の時期にパートナーシップの一員に加わるよう命令した。2世は、家族を憎むようになった⁴³⁾。

2世はウェスレー教派と決別した。彼は義兄ビールの助けを借りてタヴィストック・グラマースクールの聴講生となり、国教会の敬虔な信者となった。しかし、父ウィリアム・ヘンリーは長男の国教会支持に反対せず、むしろ徐々に彼を気遣うようになった。のみならず娘婿のビールとともに、妻や義母と息子との間の関係を取り持つようになった⁴⁴⁾。ウィリアム・ヘンリーは長男に事業を継承させたいとする強い思いから、父子の関係を円満にしておきたかったのかもしれない。

1843年、2世は18歳のとき、国教会の紹介により地域の伝道協会事務に職を得た。このときも父は表面的には異議を唱えなかったが、長男をパートナーとして迎えたいとする意思を依然として翻さなかった⁴⁵⁾。

それから2年後、ウィリアム・ヘンリーは体調を崩した。毎朝早い時間からの絶え間ない激務が、彼

40) Herbert Eustace Maxwell, *Life and Times of the Right Honourable William Henry Smith, M.P.*, Vol. 1, Cambridge University Press, 1893, p. 9.

41) Maxwell, *Life and Times of the Right Honourable William Henry Smith, M.P.*, Vol. 1, pp. 9-10.

42) Maxwell, *Life and Times of the Right Honourable William Henry Smith, M.P.*, Vol. 1, pp. 12-14.

43) Maxwell, *Life and Times of the Right Honourable William Henry Smith, M.P.*, Vol. 1, pp. 14-18.

44) Maxwell, *Life and Times of the Right Honourable William Henry Smith, M.P.*, Vol. 1, pp. 18-21.

45) Maxwell, *Life and Times of the Right Honourable William Henry Smith, M.P.*, Vol. 1, pp. 26-28.

の健康を蝕んでいったという。彼の友人セルクーム (John Clappitt Sercombe) —ウィリアム・ヘンリーの娘ルイズとセルクームの息子ルパートは結婚しており、セルクームは親戚でもあったが、ウィリアム・ヘンリー宛てに次のような手紙を書いている。

君に必要なのは休養することだけだ。私の妻とも話したのだが、君にひとつ提案してもいいだろうか。広告か何かを出して、君の業界を理解し、君の毎朝の仕事を引き継いでくれる優秀なビジネスマンを募集し、雇うべきだ。そうすれば、君の健康も回復するだろう。寿命のあるかぎり価値ある生活を送ることができるだろう⁴⁶⁾。

2世はこの状況に苦悩した。大学進学を反対した父ではあっても彼は父を心から憎むことはできず、2世に唯一の趣味であるオルガンを教えてくれたのも父であった⁴⁷⁾。2世は、実姉でありセルクームの義理の娘でもあったルイズ宛てに手紙をしたため、以下のように記している。

われわれは、考え方を変える時に差し掛かっているようです。決定的で効果的な考えを持たねばなりません。お父さんは自分の足の不自由が仕事のせいだとわかっているようですし、もう無理はできないということを自然に自覚してきています。新聞の箱詰めなどもう諦めなければいけませんし、一流の職人としてももう働けないことにも気づいているでしょう。お父さんは土曜以外の平日、いつもこちら、キルバーン・ハウス (Kilburn House) (筆者注:キルバーンはロンドン郊外の閑静な住宅街で、ウィリアム・ヘンリーは1840年、この地にあった邸宅を購入している) で毎朝4時に朝食をとるようになりましたし、僕に馬を一頭—この馬が本当に素敵な馬です—買ってくれました。この馬があれば、僕が動き回ることが可能ですし、必要であれば、お父さんが帰宅した後も、僕だけ営業所に残ることだってできます。必要ではなくとも、お父さんと一緒に帰ってあげられますし、僕が自分で帰宅時間を決めてあげることもできます⁴⁸⁾。

以上の手紙は、セルクームが提案した「仕事を引き継いでくれる優秀なビジネスマン」の存在が自分自身であることを2世が自覚し、それを実姉に伝えているとも読み取れるものである。いずれにしても、ウィリアム・ヘンリーの体調不良が、2世にとって、父の事業を継承しようとするきっかけになったことは確かな事実である。

1846年、2世が21歳になった年に、彼は父の共同経営者としてパートナーシップに迎えられた。2世がパートナーに加わったことで、会社はH. & W. スミス社を改め、W. H. スミス・アンド・サン社という新たな社名で再スタートを切った。このときの2世は、すでに父や家族に対するわだかまりを持っておらず、自身の運命を受け入れていた。そのことは、2世自身が書いた、1846年8月の日記で下記のように表現されている。

ここ最近の数週間、とても重大かつ本気で取り組まねばならない出来事があったと記録しておく。

46) Maxwell, *Life and Times of the Right Honourable William Henry Smith, M.P.*, Vol. 1, p. 22.

47) Maxwell, *Life and Times of the Right Honourable William Henry Smith, M.P.*, Vol. 1, pp. 36-37. さらに付言すれば、2世は、60歳になって地方都市に大邸宅を建設したとき、邸宅内に大きなオルガンルームを作っている。

48) Maxwell, *Life and Times of the Right Honourable William Henry Smith, M.P.*, Vol. 1, p. 22.

まずは、私の将来に影響を与える決定がなされた。その結果については、誰も予測できなかったことかもしれない。6月24日の私の誕生日をきっかけとして、父は寛大にも、私に思考と行動の自由を与えてくれた。父はそれを言葉ではっきり述べたわけではなかったが、全面的に許してくれたものだと私は思う。そして、私を一人前の大人として認識し、すでにあるものに加えて、さらなる責任と義務を負わせてくれた。先月の30日、フォード氏が約束通りに我々を訪れ、パートナーシップに関する事項説明をした。その説明によれば、年間手取り500ポンドの金、邸宅、2,000ポンドの資本金のうちかなりの権益を私に与えるということだった。（中略）なんと惜しみのない、思いやりに満ち溢れたことなのであろうか⁴⁹⁾。

おわりに

政治家や官僚に流す情報が最優先されていた時代、情報の発信は政治家などに優遇された特定業者によりほぼ独占されていた。産業革命期における輸送交通網の形成、印刷技術の革新、新聞・雑誌の普及に加え、合理的・効率的に首都ロンドンから各地方都市に印刷物を送達する業者が存在したことによって、はじめて人々は最新情報、すなわちニュースを獲得することができるようになった。

本稿で取り上げたウィリアム・ヘンリーは複数の利権がからむ情報伝達事業の盲点をつき、「新聞の即時送達」に商機を見出した。彼は文字通り骨身を削って、「ニュースを一番お届けします」というキャッチコピーを裏切らない作業をこなし、他のどの業者よりも早く全国の読者に新聞を届けた。ウィリアム・ヘンリーは、「人々が新聞を読む機会をもっと作りたい」と望んでいた創業者、父のヘンリー・ウォルトン・スミスの遺志を受け継ぎ、各地方都市で生活する人々にくまなく新聞を送達したのである。

ウィリアム・ヘンリーが健康を犠牲にして事業に没頭する姿、そして、新聞送達業者の第一人者として名声を獲得する姿を目の当たりにし、2世は自身の父が構築した事業の尊さを理解していったのではないだろうか。誤解を恐れずにいえば、自己の利益のためではなく、理不尽な規制や権力から人々の自由を解放するために献身的に働く父の姿をみて、2世はW. H. スミス・アンド・サン社の後継者となる決意を固めたのではないだろうか。2世が経営者となる19世紀後半、W. H. スミス・アンド・サン社はさらに飛躍的な発展を遂げていくことになる。

⁴⁹⁾ Maxwell, *Life and Times of the Right Honourable William Henry Smith, M.P.*, Vol. 1, p. 43.