

アメリカ国民経済生成期における鉄道の役割 (I)

生 田 保 夫

序

今日のアメリカは、経済の面から見ると、主に次の2点を最大の特徴としている。1つは、資本主義の宗主国として社会主義・共産主義陣営、第三世界諸国と共に三つ巴に展開する世界経済の指導国としてあるということ、いま1つは、その力量を保証する強力な国民経済を広大な国土の上に形成しているということ、この2つである。前者は多面に渡る今日的課題を含んで別稿に譲るべきことながら、そこにおける地位を支えているのは外ならぬ後者、自国国民経済力にある。今日においてばかりでなく、19世紀以後、国際社会におけるアメリカの動きは常にこの自国基盤力を背景にしており、第2次大戦以後の自由化擁護論もその安定を前提としてきた。それは資本主義の支脈に連なる展開として、一面ではパワーポリティックスの様相を示しながら発揮してきたアメリカナショナリズム史の一場面であると言える。そのことはアメリカ国民経済生成の歴史を遡る今日的意義を物語っていると見えよう。

本稿は、しかし、その問題に直接立入ろうとはしていない。論点は、この強力な国民経済生成の過程に大規模な交通投資が行われ、その基盤力が急速な成長をもたらしたという歴史に、交通と国民経済の基礎的關係を示す歴史の証言を求めようとしているところにある。それは、今日まで交通論の中心的論題として取り上げられてきた公共交通機関の役割を証明する史実として1つの有力な事例であるということ、また、交通投資が単に旅客・貨物を輸送する面だけの問題として扱われるべきものでないことを示す端的な例として挙げられるということである。ア

メリカは19世紀前半期に鉄道建設を始め、国内に大規模な地域間分業を発達させることによって国民経済を成立させると共に、今日にまで至る成長の基礎を形造った。

I アメリカ体制と国民経済形成への意識

アメリカは18世紀後半に英国植民地体制支配から脱し、独立国としての道を歩み始めている。初期の連合憲章下の不安定な国家体制から、より強固な合衆国体制に移行し、19世紀初頭に一応の政治的基盤を確立した。しかし、独立国家の安定は上部構造の枠が完成しただけでは達し得られぬところであり、この頃を境にして、国民経済の確立が強く求められるようになった。

それ以前、合衆国成立の直後、財務長官ハミルトンを中心に企画された一連の計画は連邦経済確立の為の指針を与えたが、植民地経済の名残りを払拭していない段階で動乱ヨーロッパとの複雑な国際関係の中に、未だ実現の緒に着けなかった。過去の紐帯を断ち切り、新たな経済構造を求める姿勢は一定の時間と何らかの契機を必要としたのである。19世紀第1四半期のアメリカは、そうした流動的な時代であった。この間、ナポレオン戦争以後、特に英国との関係が複雑化し、1812年には第2次独立戦争と言われる英米戦争を経験して植民地時代の流れに沿うヨーロッパ経済との関係依存の不安定さを認識し始めていた。そして、この緊張の間に国内の産業構造に変化が起こり始めていたのである。しかし、それが戦争終結と共に再び入り込んできたヨーロッパ商品によって席捲され、その影響下に1819年の恐慌に曝されて国内産業保護の気運を強める契機となった。この保護主義の傾向は、従来の植民地経済の遺産に従属した

経済から脱し、自立した経済を確立しようとする意識としてアメリカ体制 (American System) と呼ばれた。

アメリカ体制の思潮。それは、アメリカ社会が自国の経済体質を認識し、新たな産業経済構造の樹立を目指して動き始めた転換期の極度に現実的な論理指向である。H. クレイの演説以来、人口に膾炙した時代のナショナリズム的風潮たるこのアメリカ体制の動きには、1つの明確な共通点が見出された。英国を中心とした西欧社会に成長しつつある資本主義と、結局はそれを動脈として発達していくことになる国民経済の成長に目を向けていたということである。前者は工業の保護・育成と国内市場の発達という表現の中に独立した産業資本の成長を構想し、後者には、農・工・商業が調和した社会的分業に基づく経済表の実現という形で一貫した自立経済を達成しようとする目論見が描かれていた。こうした考えは、元々、独立後の政争下に連邦主義を唱える人々によって主張されてきたもので、先のハミルトンの企画はその代表的事例として参照されることが多かった。したがって、それは単純に産業資本の代弁者であるといったものではなく、国家の運営という面からの主張が中心になっていた。産業資本は未だそこまで成長していなかったし、アメリカ体制を主張する人々も単純な特定産業の利益代表者として行動していたわけではなかったのである。

ところで、国民経済という概念は、主に歴史学派の唱える発展段階論の中で、歴史的所産として位置付けられた段階として発生している¹⁾。国民と冠せられる限り、国民国家すなわち市民社会を基盤とした国家の成立を前提としており、そこに一定の歴史的限定があって、世界史的には資本主義生成の時期と重なっている。そのことは国民経済という用語の適・不適の論争を起

こさせる余地を残してきたが、より一般的には、近代市民社会における国家という有機体を一個の連続する経済体系として捉える概念として用いられている。その意味で、国民経済とは国民国家を単位とした経済社会の総称的な呼び名として、自体、更に幾つかの発展段階を持つ概念と見なければならぬ性質がある²⁾。例えば、資本主義が国民経済を単位として展開しているという実態はその例であり、国民経済概念の包括性を示唆している。したがって、この概念が段階論の一説として提示されてきた由来を認めながらも、他の段階説の選択が国民経済の存在を否定しうる明確な論拠にはならないという考慮が必要である。何れにしても、国民経済が近代市民国家の成立を土台とした経済体系であるという歴史性は明白として、そのシステムは如何に理解されるべきであるか。包括的な概念として一義的に規定することは困難であるかもしれないが、しかし、今日、国民経済計算、国民経済バランスといったように一般化されている国民経済のシステムは、一定の社会的分業に基づく再生産機構の上に経済基盤の自立を達成しようとする一国経済の体系としてある。そして、その機構がどのような水準で展開するかは、発展段階の問題として論じられることになる。19世紀初期、アメリカ社会における国民経済の認識がこの系譜に連なるものであったことは多くの研究が証明しているところであり、敢えて詳論を必要としないが、ハミルトン・システムといふアメリカ体制という所論の示すところは、こうした意味での国民経済を時代の状況に対応させて実現しようとするものであった。T. Coxe, D. Raymond, M. Carey, F. List, H. Hamilton, H. Clay, A. Gallatin, H. Niles 等々、この時代の人々の主張は³⁾、一方では連邦政治に携わる者として極度に現実的な課題として、また一方では、1つの理想を展望して構想する論理として、あるいはまた、個別利害の問題に絡

1) F. List, *Das Nationale System der politischen Ökonomie*, 1841, 小林昇訳『経済学の国民的体系』昭和45年。K. Bücher, *Die Entstehung der Volkswirtschaft*, Tübingen, 1922, 権田保之助訳『国民経済の成立』昭和17年。白杉庄一郎『国民経済学研究』昭和14年。名和統一「国民経済」大阪市立大学編『経済学辞典』1965年, pp. 364-365.

2) 『大塚久雄著作集』第6巻, 1969年, pp. 96-100.

3) 大道安次郎「アメリカ体制とイギリス体制」『経済学』(東北大学) Nos. 30, 31合併号, 1953, 3, 1954, pp. 3-6.

み合わせた論理として主張されていたものの、その目的は植民地経済遺制からの脱却を図り、自立経済国家を樹立しようとする点で一致していた。アメリカ体制とは、この意味で、アメリカが経済独立国として立つ時代思想として現われていたのである。そして、それは国の経済、正に、その意味での産業調和経済 (balanced national economy) が目指されていたところに特徴があり、重要性がある。

当時、アメリカにあって、その実態を詳さに実見した F. List は、「北アメリカの貿易と工業の歴史は、われわれの目的にとってはほかのどんな国の歴史よりも教えるところが多い。それは、ここでは発達が急速に行なわれて、自由な貿易と制限された貿易との時期が急速に入れかわり、それらの結果が明瞭かつ確実に目に見えてあらわれ、国民工業と国家行政との全機構がはっきりと観察者の眼前に動いているからである⁴⁾」と述べ、アメリカ経済が国の水準で始動し始めていたことを証言している。むろん、より内部に立入れれば、貿易と工業、国民工業と国家行政、これらに対応的に斉一した形で展開していたとは言い難く、地域利害の葛藤に絡み合った妥協の産物として現われていたことが分かる。アメリカ国民経済は異なる体制と段階にある地域経済相互の対立・協調の上に形成されようとしていたのである。この事実をリストは臨場の人として当然に熟知していたはずである。ただ、ドイツ歴史学派の始祖的存在として、リストの意識は、後発国経済成長の要は国民生産力強化を政策的に遂行することであるという範式にあり、1820年代の保護主義の中に見出されたアメリカ国内経済の展開にその著例を見出していたというところにある。しかし、その範式、保護貿易⇒工業の奨励⇒生産力の向上⇒国内市場の発達⇒国民経済の成長というプロセス・モデルは、アメリカ国民経済成長の過程では、それほど明確に作動してはいなかったのである。確かに、アメリカ体制運動の起りからして、奔流の如く流入する西欧資本主義の産物=工業製

品に対して、自国で賄う努力が不可欠であるという結論が引き出されてきたのは当然のことと言えた。実際、当時の記録は国内工業が関税障壁の保護に依存している度合の強いことを報告している⁵⁾。

しかし、より重要なことは、関税障壁に保護された工業の成長も、国内市場の拡大なくしては確実なものにはなし難く、結局、国内市場の拡大を促す施策の実現がアメリカ国民経済育成の要として浮び上ってきたことである。元々、合衆国成立の土壌自体に特定の地域・産業経済に偏る連邦政策の実施持続を困難にさせる要素があった。アメリカ体制論が昂揚する中で、第2次英米戦争後の1819年恐慌を機に保護関税の時代を迎え、保護主義的色彩を濃厚にさせていたが、実効は国民経済成長への足掛りを体制意識として植え付ける種類のものに過ぎなかった。その後は保護貿易論と自由貿易論の妥協、更に、全般的には自由化へと進む過程を辿っており、保護論を国民経済育成の妙薬とする思考が必ずしも有力な地位を占めていなかったことを物語っている。実態は国内市場の成長こそがその実現に決定的であったことを証明していく。重要なことは、国内市場の成長は、内陸部に拓がる広大な未開発地を開発することによってしか達成され得なかったことである。1827年のハリスバーグ会議 (The General Convention of Agriculturalists and Manufacturers, and others friendly to the encouragement and support of the Domestic Industry of the United States) を頂点としたアメリカ体制運動はナショナリズム昂揚に一定の役割を果たしていたことは疑いない。しかし、それがより着実に国民経済生成への道に結び付いていく基盤の育成は、開発によって国内資源の有効利用による産業体系の確立、市場の拡大という長期的な行動に拠らなければならなかったのである。

4) F. List, *a. a. O.*, 小林訳, 前掲書, p. 159.

5) C. Day, *The Early Development of the American Cotton Manufacture*, in *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 39, 1925, p. 451ff.

II 国内開発への展望と着手

アメリカ体制の思想が昂まり、保護主義が急速に台頭してきた1820年代の初頭、アメリカの産業経済はその人口分布が示すように極めて限られた地域に留まっていた。1820年、第4回センサスは全人口963万人の半数がニューイングランド、中部大西洋岸の地域に集中し、4分の1は南部大西洋岸に在住していたことを報告している⁶⁾。その大半は旧植民地時代の経済圏たる大西洋岸に立地していたのである。内陸部では、オハイオ、ケンタッキー、テネシーの3州が比較的开かれて人口の1.6割程を集めていたが、他はごく限られた存在でしかなかった。単位面積(1平方マイル)あたりの人口密度は東部でさえ30名を割る平均値であり、他は10名以下で、内陸部では殆ど計算にも乗らない程度であった。要するに、立地的に見る限りは全く旧時代そのままだったのである。いずれにしても、国民経済的水準への成長は唯にかかって未開状態を脱する活発な開発にあったことは明白であった。18世紀末、ハミルトンが試案した企画は広範な内容を持つものであったが、その中でも当然にこの問題が取り上げられていた。主に、公有地処理計画の一環としてである。重要なことは、開発が緊要であっても、それをどのような形で実施するかという面で決定的な方法が見出せないでいたことである。かつて連合の時代に分裂の危機を迎えた原因が各州間の利害対立にあったことは周知のところであるが、開発というより一層現実利害に左右される施策をどのように実施するかということは大きな問題であった。関税問題の如く一定の範囲で利害を統一できるものは連邦政治の俎上に載せることは比較的容易である。しかし、開発という極度に個別地域的な性質のものは、公平性を強く要求される連邦行政にとってかなり困難な問題であった。ハミルトン試案で開発問題が一般論としては強く主張されながら実際には公有地処理行政

の中で扱われるという限られた案になっていたのも、そうした点を考慮していたと解さなければならぬ⁷⁾。実際、連邦行政が国内開発に大規模に参加していくのは、この公有地政策を通じてだったのである。

〔i〕 Gallatin 報告の役割

しかし、国内開発に方向性を与え何らかのきっかけを造ることは、ある意味で連邦行政の責務であると言えた。動機が外的な要因に発していたとしても、国内の動きは利害対立の問題を含みながらも、やはり連邦行政に何らかの役割を期待していたのである。

第2次英米戦争以前の1807年、すなわち、出港停止令(Embargo Act)が施行されて国際緊張が高まっていた頃、連邦議会は時の財務長官Gallatinに対し、国内開発の現状を調査し、更に、「連邦議会の権限内で行い得る公共的な開発目的として連邦政府の援助を必要とする道路、運河の建設施策」を報告、提示することを要請した。これに対し翌年の4月、Report on Roads and Canals⁸⁾のタイトルで議会に報告されたのが、所謂、Gallatin報告と称されるものである。これは国内開発に連邦行政の水準でタッチできる範囲で方策を示すと共に、開発の全体的方向を打ち出すことによって、その後の開発に指針を与えることとなった。行政の立場で直接に携わる開発事業は、所謂、社会的間接投資部分であるのが普通である。その大部分は、結局、交通投資であり、開発行政とは直ちに交通路建設策であることを意味していた。「交通投資は市場を拡大せしめ、それによって国富を増大することができる」、その投資は、性質上、民間資本によることは困難であり、それが今日まで開発の進展を遅らせてきたと述べている。「過去15年の間に資本は急速に増大してきている。しかし、その用途は多くの目的を持ち、一般的

6) *The Tenth Census of the U. S., June 1, 1880*, Vol. 1, Washington, 1883, pp. 49-85.

7) *Plan for the Disposition of Public Lands*, Treasury Dept., July 20, 1790, in T. Donaldson, *The Public Domain*, Washington, 1884, pp. 198-200.

8) 10th Congress, 1st Session, Document No. 250.

に言ってもヨーロッパ諸国におけるよりも、より利益の高いものに向けられている。」こうした投資にしても十分な水準に達しているものは例外である。また、開発が広い範囲に渡るといふ地理的条件は人口の相対的稀少と共に開発条件を悪くしており、単に幹線交通路のみを建設するだけでは足りず、より有機的な交通網の開発を伴わなければ有効な開発効果を期待することができないと指摘する。そして、こうした事業は個人の負担力を遙かに超えたものであり、中央政府を除いては他に効果的に実施できる機関は存在しないと結論している。要するに、資本の不足と人口の稀少、この2つが開発を遅滞させている最大の原因であり、また、この種の事業の不確定性からして私的投資の対象とはなり難く、何らかの形で強力な行政力の行使が必要であるというに外ならない。その外、具体的に交通路を敷くべき立地を挙げているが、それらは鉄道時代に入って殆ど実現されることになる。また、事業に必要な資金調達については、連邦政府一般会計からの支出と公有地売却収入を充てることを提案している。殊に、後者は入植開拓による地域経済の振興とも併せて有効な開発行政となり得ることを示唆している⁹⁾。

この報告の持つ意義は、連邦政府が開発行政に目を向け、具体的方向性を与えたことにある。当時、その前年には Cumberland 国道建設の認可が下りており、全体として開発の気運が高まりつつあったことは確かであった。しかし、大規模な本格的開発の始まりは1820年代以後になってのことであった。Gallatin 報告は開発時代到来へのマスタープランとして役立っていたのである。

〔ii〕 開発の地域性と地方分権制

アメリカの州権制に基づく地方分権の強さは周知のところである。開発という複雑な地域利害関係を含む課題を実施するにあたって、連邦政府が直ちに大規模な政策実現に踏み切れな

ったのもそこに問題があった。独立後、連合政権の時代を経て成立した合衆国は連邦主義と州権主義の間に激しい政争論が闘わされてきた歴史を持っており、草案でしかない Gallatin 報告においてさえ、その提出要請には「連邦議会の権限内」で行い得る範囲のものと限定が付されていた。その趣旨に沿って、報告は極めて広域的、総花的であったけれども、交通投資開発効果の地域性は避け難く、連邦資産運用の不公平に対する批判の余地を残していた。その種のもものは合衆国憲法に違反するものと考えられた時代なのである。直接的投資として行われた先の Cumberland 国道建設は初期の例外的な存在と言ってもよく、その後は間接的な援助方式に変わって¹⁰⁾、直接的なものは、軍事、郵便、その他連邦政府が当然に行わなければならない範囲の職責を果すことを目的としたものに限られることになる。開発主権が総論的には連邦政府にあることを認めるとしても、個別の問題としては調整できない性質のものであったのである。所謂、ジェファースン・デモクラシーとかジャクソン・デモクラシーといった思想が浸透する中で州権主義は着実に根を伸ばし、アメリカ体制というナショナリズムもその具体化の過程で地方分権の論理が付け加わる形になっていった。連邦政府の財源は各州共通の利益を保証する種類のものに使われるべきで、各州の開発は各州自らの犠牲においてなされるべきであるという論理である。こうした見解は議会においてよりも、実際の行政に携わる立場においてより明確に主張され、大統領の拒否権発動によってはっきりと表明される時期を経験した。

1817年、マディソンは Bonus Bill と呼ばれる開発法案に対し拒否権を発動した。この種の法案に対する違憲表示の最初の明確な行動である。憲法の健全な運用には、「中央政府と州政府の間の権限の明確化」が必要であり、本法案の重要性は認めるものの、憲法第1条第8節に

9) C. Goodrich, *The Government and the Economy, 1783-1861*, N. Y., 1967, pp. 3-42.

10) C. E. MacGill et al., *History of Transportation in the United States before 1860*, Washington, 1917, pp. 12-18.

定められた連邦議会の権限を越えた性質のものと解すべきであるとしたのである¹¹⁾。更に、1822年には、先の Cumberland 国道補修法案に対しモンローが拒否権発動を行っている。主旨は、「各州が個別に行う開発は各州、各地方個別の利害に基づいて行われるものであって…、連邦議会は国全体に目を向け、その福利を促進するが如き開発を行うべき」で、当法案はその趣旨に沿わないものとしているところにある¹²⁾。いずれも、特定地域のみ利益をもたらす種類の事業に参加することは、連邦議会の持つ権限外のことであるとする解釈に立ったものである。そして、1830年にはジャクソンによる開発事業法案 (Maysville, Washington, Paris and Lexington Turnpike Road Company 援助法案) に対する拒否権発動が行われ、これ以後、1850年に入り鉄道への大規模な公有地譲与政策が行われるようになるまで、連邦政府と開発事業の関係は極めて限られたものになる。「かような援助は地方的なものではなく、より全般的で、州水準のものではなく国家水準の事業に対して行われるべきで」、それが連邦制度安定に不可欠であり、地域的な利害に影響されることなく連邦政府の立場を明確にすることが重要であると指摘した¹³⁾。その見解は、理念上、前二者と変るところはないが、ジャクソニアン・デモクラシーと称されるほどに徹底した時代思想を發展させた大統領として、その思想の現実面での適用は遙かに明確な態度となって現われていた。これを契機として、以後、連邦政府が特定の開発事業に参加することは忌避せられることになったのである¹⁴⁾。

とは言え、アメリカ地方分権制は必ずしも組織的に実現されたものではなかった。明らかに、地域利害の対立を調整する過程で形成されてきた1つの結論だったのである。それが国民経済形成の過程で必須の開発を実施する中でより明

確になり、現実の慣習的制度へと發展していったところにアメリカ社会の特殊性があったと言わねばならない。こうした状況の下で、開発は公・私事業にかかわらず、いずれも個別州単位に行われていくことになった。この行政の個別化が開発経済を複雑にしていた一面、開発が競争的に行われることになり、1830年代から南北戦争前にかけてのほぼ30年間に著しい成長を遂げさせる素地ともなっていたのである。

〔iii〕 開発経済の進行

開発が州単位の地方性をもって実施され競争的に進行していくことになったのはこの時代のアメリカ社会における顕著な特色であるが、別に当初より同時的に着手されたわけではない。開発に要する多額の資本、労働力、それに交通路開設と技術的關係からする立地問題等が絡み合って先進的に着手し得る地域に限られていた。先の人口分布が示すように、経済は東部、殊にマサチューセッツ、ニューヨーク、ペンシルベニア、メリーランドといった州、そして、その主要都市、ボストン、ニューヨーク、フィラデルフィア、ボルティモアに集積するという著しい偏りを見せていた。開発の進行はこれらの都市に集中する資本、労働力の利用なくしては達し得られぬところであり、開発主導者としての地位は当初より決っていたと言ってよかった。更に言えば、開発に着手するには何らかの個別的動機が存在することも必要であった。アメリカ体制運動、内陸開発への気運は1つの衝動として現われていたのであって、それが具体的にどのような形で実施され、就中、資本をそれに誘導する動機を如何に把み得るかが重要であった。決定的因子は地域の産業構造がどのような状態にあったかである。従来、これらの都市に蓄積されてきた資本の源泉は主として海外貿易に依存したものであり、資本としての性格は商業資本であった。それが国内市場に新たな投資機会を求める必要が生じてきた時、資本をどのような経路で進出、転換させるべきかは必ずしも容易な選択ではなかったのである。植民地時代か

11) J. D. Richardson, *Messages and Papers of the Presidents*, Vol. I, p. 584ff.

12) *Ibid.*, Vol. II, p. 175ff.

13) *Ibid.*, Vol. II, p. 483ff.

14) Senate Library, compiled, *Presidential Vetoes*, N. Y., 1968, pp. 1-13.

らの歴史を持ち、局地的分業をほぼ完成させていたニューイングランド南部では、軽工業、就中、綿工業へ進出することにより商業資本の範疇的転化を行っていたが、それは他の地域の資本にも共通する動きというわけではなかった¹⁵⁾。ペンシルベニア州方面では石炭、鉄工業への資本進出も進められていたが、全体としては、一時的ながら資本の滞留現象が起きていたというのが実態であった。

しかし、こうした中で、これらの地域は内陸部、殊にアパラチア山脈の一系、アリゲニー山脈を越えた地域に広がるオハイオ河一帯の農業地帯に目を向け始めていたのである。この方面はシンシナティを中心に中・西部で最も早くから開発が進んでおり、1820年代に入るとニューオルリンズ方面から蒸汽船が遡航してきて、オハイオ河～ミシシッピー河航路を結ぶ一大回廊が東部との交易関係を活発にし始めていた¹⁶⁾。それは後により一層明瞭になる中・西部農業と東部商・工業の間に成長する地域間分業の先駆であった。この関係の中で、東部は産業構造の高度化、即ち、第1次・2次産業への重点移行を進めることが可能になったのである。こうした動きは、しかし、1つの産業上の変化に動機を見出していたことも注目しなければならない。東部における農業が収穫逡減の段階に入っていたという事実である。商・工業への労働力流出による農業分解は1つの重要な変化であり、農業基盤弱化の因子として見逃せないが、農業化学が未発達時代にあって、この問題は決定的に重要であった。大きく迂回する航路を経て到達する中・西部農産物が東部市場で十分な競争力を持ち得たのは、この地域における農業生産性の低下が大きく原因していた。言うならば、植民地時代から築き上げられてきた東部の局地

的分業体制は自然条件の変化によって崩れ始めていたのである。東部社会に内陸開発への積極性を与えた要因の1つは、正に、そうした産業基盤の変化にあった。

ただ、個別私的資本の立場からすれば、不確定性が高く、収益面では長期懐妊性の開発事業、就中、大規模な交通事業に資本を指し向けることは、何らかの保証が無い限り、直ちには積極的になれなかったことも事実である。後にあれほど評価され、開発経済始動の発端となったニューヨーク州のエリー運河にしても、州営事業として行われていたのである¹⁷⁾。1817年に着工し1825年に完成したこの運河は延長364マイル、総工費700万ドルを超える極めて大規模な工事であり、先のCumberland国道を凌ぐものであった¹⁸⁾。そして、ニューヨークはこれによって五大湖沿岸に成長しつつあった中・西部北域農業地帯との間に交易関係を発展させることが可能になり、東部の他の州に先駆けて新たな資本拡大の機会を持つことになった。ただ、それへの私的資本の参与は建設州公債に応募するという間接的な形であって、自立的な展開を示すには至っていなかった。開発経済における社会的間接投資に対する資本関係は常にこうした性向を持っている。逆に言えば、こうした私的資本の迂回性がかような段階での公共機関の役割を規定しているとも言え、その役割がアメリカでは連邦政府にではなく、各州の政府に委ねられていたというところに特徴があったのである。いずれにしても、エリー運河の予想を遙かに越える成功は交通投資の重要性を強く認識させ、その後の開発投資にモデルを与えることになった。ペンシルベニア州のPublic Works¹⁹⁾、メ

15) C. F. Ware, *The Early New England Cotton Manufactures, a Study in Industrial Beginnings*, Cambridge Mass., 1931, chap. iv, v.

16) T. S. Berry, *Western Prices before 1861: A Study of the Cincinnati Market*, Cambridge Mass., 1943, chap. I, II. L. C. Hunter, *Steamboats on the Western Rivers, An Economic and Technological History*, Cambridge Mass., 1945, pp. 22-24.

17) N. Miller, *The Enterprise of a Free People: Aspects of Economic Development in New York State during the Canal Period, 1792-1838*, Ithaca N. Y., 1962, pp. 79-107.

18) C. E. MacGill et al., *op. cit.*, pp. 187-193. H. V. Poor, *History of the Railroads and Canals of the U. S. A.*, N. Y., 1860, pp. 365-367.

19) H. V. Poor, *op. cit.*, pp. 558-561. G. H. Burgess and M. C. Kennedy, *Centennial History of the Pennsylvania Railroad Co., 1846-1946*, Phila., 1949, pp. 10-11.

リーランド州の Chesapeake & Ohio 運河²⁰⁾等が共に中・西部経済を目指し大規模な公共事業として相次いで起業されていったのである。更に、中・西部でも、オハイオ河とエリー湖を結ぶ運河建設が進められ²¹⁾、1830年代を中心とする開発第1期は運河建設によって主導されることとなった²²⁾。これらを通じて、中・西部と東部は東西の直通路を持つことになり、両地域間には新たな経済関係が生み出され、大規模な地域間分業体系が成長し始めることになる。1820年代から始まる開発経済の進行はかように大規模な公営運河建設によって始められ、1843～44年頃を境とした前後2期に分かれる展開を示していく。そして、鉄道は第1期中頃に建設が始まり、1830年の Baltimore & Ohio R. 営業開始をもって緒につくことになる²³⁾。

Ⅲ 鉄道資本の形成とその意義

Gallatin 報告が指摘していたように、開発を行うに必要な資本と労働力、就中、資本の不足は決定的に重要な問題であった。既に触れたように主として海外貿易を通じて蓄積されてきた商業資本は東部都市経済の活況を支えていたが、更に新たな資本拡大の機会を求めて摸索していた。その1つがニューイングランド南部を中心にした綿工業への進出であり、アメリカ産業革命飛躍の端緒となっていた。しかし、そうした産業へ転化した資本にしても、拡大再生産の場は、概ね、国内市場に限られていた。むしろ、国際市場においては英国資本主義の圧倒的な強

さに支配され、アメリカ資本は対抗し得べき能力を持ち合わせないというのが実状であったから、結局、産業資本の成長も国内市場の拡大が必要不可欠の条件だったのである。そうした中で、これらの資本が何らかの形で開発事業投資に目を向けていたことは言うまでもない。しかし、開発を主導する社会的間接投資部門として私的資本の直接的・積極的な参入は当面期し難いと言わねばならなかった。言い換えれば、私的資本がそれらの事業に参加するためには、何らかの安全弁なり営利性保証なりの手立が必要だったのである。エリー運河は交通投資が地域経済開発に如何に有効であるかを証明したが、それも結果的な評価であって、私的資本の行動は全般的に消極的だったのである。ただ、その成果は、資本に対し安全性を保証する手立があれば、大量に流入する可能性のあることを例示することになった。この場合、安全性の保証は政府によるものが最も有効であることは言うまでもない。そして、この時代のアメリカにあっては、連邦政府にしる州政府にしる、これらを推進するに必要な多額の財源を有していたわけではなかったから、民間の資本を積極的に誘引することが不可欠であった。1830年代をピークとする運河建設、更に、その後の鉄道建設において、州政府・地方自治体当局は事業公債発行によって民間の資本を吸収し、盛んに援助政策を実施した。運河では建設資金の大半が、また、鉄道でも相当額がこうした形での公共資本化された資本に依存していたのである。幾つかの例外を除いて、私企業中心に推移していく鉄道にあってさえそうした状況にあったことは、この種の事業が置かれた立場を証明しているとも言える。いずれにしても、鉄道資本形成の過程で先ずこうした形の資本展開がなされていたことに注目する必要がある。

〔i〕 援助政策と公共資本

鉄道の大半が私企業として設立されていたことは、一定の自由性と営利性が認識されていたことを物語っている。しかし、性質上、私的資

20) G. W. Ward, *The Early Development of the Chesapeake and Ohio Canal Project*, Johns Hopkins Univ. Studies in Historical and Political Science, Series XVII, Nos. 9-11, 1899, passim.

21) H. N. Scheiber, *Ohio Canal Era: A Case Study of Government and the Economy, 1820-1861*, Athens Ohio, 1969, pp. 188-206.

22) C. Goodrich, *Canals and American Economic Development*, N. Y., 1961, chap. v. H. J. Cranmer, *Canal Investment, 1815-1860*, in *Trends in the American Economy in the Nineteenth Century*, N. B. E. R., 1960, pp. 555-556.

23) M. Reizenstein, *The Economic History of the Baltimore and Ohio Railroad, 1827-1853*, Johns Hopkins Univ. Studies in Historical and Political Science, Series XV, Nos. 7-8, 1897, chap. II.

本のこの種の事業に対する消極性は別に変わっていたわけではない。したがって、州あるいは地方自治体（郡・市・町）政府が積極的に援助政策を展開する必要があった。

この場合、援助政策とは極めて多面に渡る内容を持っており、単なる助成措置を遙かに越える性質のものであったのである。Public Co-ordinator はそれを次のように規定している。

“as any grant, whether direct or indirect and specific or general, in money, credit or in kind, or of the use of facilities or services, or any remission of moneys due, made by a government, or by a group acting for the collective good, for ends deemed productive of public benefit, without direct recompense therefor”²⁴⁾

この規定が示すように、ここでの援助(public aid)とは、政府が鉄道事業を振興するに有益なすべての施策が含まれる。最も積極的には少数ながら純然たる公営事業として起業されたものから、部分出資による混合事業として、あるいは融資、社債の政府保証、公有地の譲与、通路権の認可、調査費補助、免税措置、技術援助、等々、多くのものが含まれていた。更に1850年代になると、Jackson's Veto 以来、タブー視されてきた連邦政府による援助も公有地譲与という形で大規模に行われさえする。これらの援助が鉄道資本形成にどれ程の規模で寄与していたかは殆ど算定不可能であるが、それらが果たした役割の大きさは評価してもし過ぎることはない。

時系列を追ってみれば、これらの援助政策も時代と共に変化しており、また、各州、地域によって方式に違いが見られたことも指摘される。鉄道は南北戦争前の1860年までに3万マイル余が完成しているが、1843~44年を境にして前後2期に分かれる建設波を形成している。そして、援助政策もこの建設動向に相関して変化を見せ

ていた。

第1期は1820年代後半に始まる運河建設のブームに重なって、Baltimore & Ohio R. R. のような運河に代る戦略的幹線として企画されたものも含め、実態は未だ中・小規模の輸送力に留まり、交通市場における役割は補助的、局地的市場を対象としたものであった。この時期の援助政策はジャクソニアン・デモクラシー下の州権主義、地方分権化の浸透により、州政府が中心になって行われており、方針は概ね州経済開発に戦略的重要性を持つ鉄道に対し拠点的に行うという形になっていた。運河時代からの継承として公道的認識が強く、援助もその認識下に行われていた。この時期に行われた援助の中で代表的なものとしては、メリーランド州のBaltimore & Ohio R. R. に対する350万ドルの投資、ニューヨーク州 New York & Erie R. R. の620万ドル、マサチューセッツ州 Western R. R. の500万ドル、ジョージア州 Western & Atlantic R. R. の317万ドルの各投資が挙げられる²⁵⁾。

こうした援助の形態は1つに、この時期の建設が殆ど大西洋岸地域州で行われていたこととも関係している。資本蓄積の最も高い地域として、都市資本、沿線資本の役割も重要で、その影響力は援助政策に強く反映していた。新たな交通路建設によって在来の流通経路に変化が生じ、利害対立する要素が多分にあったからである。それに先行する運河との関係も、Baltimore & Ohio R. R. と Chesapeake & Ohio 運河、New York Central R. R. 系鉄道群と Erie 運河、Pennsylvania R. R. と Pennsylvania Public Works の間に見られた関係のように鉄道に圧力と制限が加えられた例も見出される²⁶⁾。

24) Federal Co-ordinator of Transportation, *Public Aids to Transportation*, Vol. I, Washington, 1944, pp. 4-5.

25) H. V. Poor, *op. cit.*, pp. 161, 578, 596. H. H. Pierce, *Railroads of New York: A Study of Government Aid, 1826-1875*, Cambridge Mass., 1953, p. 193. M. S. Heath, *Constructive Liberalism: The Role of the State in Economic Development in Georgia to 1860*, Cambridge Mass., 1954, pp. 273, 287.

26) G. W. Ward, *op. cit.*, chap. X. *Hunt's Merchant's Magazine*, Vol. 15, No. 11, Dec. 1846, pp. 547-549. F. W. Stevens, *The Beginnings of the*

しかし、Western R. R., N. Y. & Erie R. R., Western & Atlantic R. R. 等のように他の交通機関が未発達な地域に建設された鉄道は州経済の戦略的投資という観点から、あるいは州民利益享受の公平化という観点から州政府援助が実施されていた。いずれにしても、州政府を中心とした開発援助政策は運河時代からの継続として行われ、鉄道資本形成のパイロットとして働いていたことは明らかである。

しかし、1837年に起きた激しい恐慌²⁷⁾とそれに続く深刻な長期不況の中で州政府の財政は急速に悪化し、1840年のペンシルベニア州における公債利子支払い停止を皮切りに、メリーランド、ミシガン、インディアナ、その他多くの州が相次いで利子支払い停止、債務履行の停止を宣し²⁸⁾、開発事業金融市場に一大混乱を巻き起こすことになった。不況が最も深刻化していた1842年における各州政府債務の状況は総計19,750万ドル、その63.8%に当る12,590万ドルは開発事業に関連したもので、鉄道援助関係債務がほぼ半分を占めていた²⁹⁾。州政府財政破綻の主因が開発援助政策にあったことは明らかである。これは固陋な州権主義に基づく開発政策を自ら反省する機会を与えることになった。元々、大規模な地域間交通路を開設し国内市場の開拓を目的として始められた事業で、経済的には州際性を持ったものであったから、いずれは狭隘な州権主義の放棄に直面せざるを得なかったのである。それがこうした形で各州ごとに行われたのはそれぞれの利害に関わっていたが、この財政危機は州政府の開発援助に対する批判を生み出し、新たな方向に転換されることになった。

New York Central Railroad: A History, N. Y., 1926, pp. 267-274. H. W. Schotter, *The Growth and Development of the Pennsylvania Railroad*, Phila., 1927, pp. 7-8.

27) R. C. McGrane, *The Panic of 1837*, Chicago, 1924, pp. 19-20, 44-45, 91ff.

28) R. C. McGrane, *Foreign Bondholders and American State Debts*, N. Y., 1935, pp. 160-167, passim.

29) H. C. Adams, *Public Debts, An Essay in the Science of Finance*, N. Y., 1892, p. 331. *The Tenth Census of the U. S., 1880*, Vol. 7, Washington, 1884, p. 526. *Hunt's*, Vol. 1, No. 2, Aug. 1839, pp. 174-175.

第1は、この時期すでに開発手段の中心になっていた鉄道が私企業として起業されたものが大部分であったという実状に鑑み、より一層民間化が促進されるようになったこと。第2は、交通投資効果の特定地域性から、州政府による援助は州民利益の公平化という点で拠点援助方式にも限界が出始めていたこと。したがって、援助主体のより地方化するなかで地方自治体に移管することが好ましいという見解が強くなってきたこと。そして、第3は、合衆国憲法に抵触するとして退けられてきた連邦政府による開発援助に対する考え方に変化が生じてきたことである。

第1の点については、次の2点が特に重要である。1つは、鉄道事業の性格に対する認識の変化である。むしろ、社会的間接資本部門の位置付けから特許事業として扱われ、幾つかの制約が盛りこまれた規制事業になっていたことはよく知られている。ただ、運河や道路のように下部構造のみを提供し、交通から生ずる便益評価に特段の収益性を期待しない事業とは異なり、輸送サービスという商品の取引を業とする営利的側面を持った事業として私的性がより強く顕われる可能性があったことは否定できない。実際、後の歴史はそのことを如実に証明している。しかし、その歴史に先立ち、鉄道事業の民間化を促進する政策が州政府財政逼迫の打開策として打出されていたことが指摘されねばならない。鉄道建設自由化への動きが進められていったこと、これである。それはまず州政府による援助の禁止、抑制が条例、州憲法で定められ、援助政策からの撤退を制度的に明らかにするという段階を経る。そして、従来、特許事業として議会の立法によって個別認可されていたのを大きく転換し、1840年代後半頃を境に一般法化され始め、法定主義の拘束から解放する自由鉄道法の時代に入っていくことになる³⁰⁾。これには、自由主義思想の浸透が強く影響していたことは

30) C. Goodrich, *The Revulsion against Internal Improvements*, in *The Journal of Economic History*, Vol. 10, No. 2, Nov. 1950, pp. 147-149.

言うまでもない。H. C. Adams はこうした変化を Revulsion of Sentiment という言葉で表現しているが³¹⁾、開発経済の進む中で産業経済構造の変化が企業活動に対する認識を改めさせていた1つの顕われであったことは間違いない³²⁾。

いま1つは、この間の経験から、鉄道の技術的有効性と、事業として一定の収益力のあることが証明されたことである。特に収益性という点では、輸送自体の収益性とは別に、沿線に生ずる開発利益が新たな注目を集めていた。単純な輸送業としてではなく、地域の開発を促進する総合事業として多面的な利益を内包するものであることが明らかになってきたからである。中でも、不動産に関わる投機活動はよく知られており、且つ、重要な意味を持っていた。歴史を辿れば、確かに、交通投資と不動産投機は時代を超えた自由主義経済における一般的現象であると言ってよいかも知れない。いずれにしても、鉄道建設に伴うこの投機性が私的資本の鉄道事業への積極的参入を促すことになったことは事実である。アメリカ開発経済におけるあの急成長は、この投機性を顧慮することなしには到底考えられないであろう。そこに関与する者の多くが、大なり小なり、この投機活動に関わっていたからである。こうした中で、私的資本は着実に鉄道に対する直接投資の割合を高めていった。州財政の窮状が民間化政策を促す直接的動機であったことは明白であるが、それはこうした状況を背景にして進められていたことを留意しなければならない。

第2に、援助主体の地方自治体への移管推進について。鉄道建設が進むにつれ、建設利益の地域性からする個別鉄道のローカル性が州政府水準の行政にそぐわないとする見解が強くなってきたのである。それに幹線鉄道の拠点援助方

式も建設件数が増えるにつれて必ずしも適切な方式とは言えなくなり、援助の総花化による財政負担の増大が懸念されるようになっていた。地方自治体による援助自身は、既に、Baltimore & Ohio R. R. に対するボルティモア市の350万ドル援助などを筆頭にかかなり多くの自治体で行われていたが、この時期を境にして更に一層増加していくことになる³³⁾。地域住民の行政に対する強い権利意識の顕われであったと言ってよい。

第3の点は、開発の進行が各州それぞれに共通する問題を発生させ、従来の利害対立からする連邦政府参与忌避の態度を緩和させる結果をもたらしていたということである。各州競争的に行われてきた開発政策の結果として対応策が幾つか出されたが、その1つとして共通の利益のために連邦政府が救済援助することは合衆国憲法に抵触しないという意見が強く出されてきたのである。連邦政府による州政府債務の肩代り策 (Resumption Plan) である³⁴⁾。こうした共通意識の発生は開発の州際性と共に経済活動の広域化が進み、州単位の問題を越え連邦政府による調整介入が必要という意識を植え付け始めていたことを物語っている。むろん、直ちにそうした方向に進むほど単純ではなく、この肩代り案も成立せずに終わっているが、これが契機となって州と連邦の財政関係がより密接となり、開発行政に連邦政府を再登場させる切っ掛けとなったことは重要である。

かように、第1期の援助政策を通じて行われた公共資本による鉄道資本の形成は州政府中心に行われ、財政破綻をもって終ることとなったが、これによる鉄道建設促進効果は私的資本誘因という積極的效果を伴いながら、また、鉄道自体の技術的・経営的有効性を認識させるに貢献していたことは明らかである。

第2期は、援助政策が大きく変化する中で地

31) H. C. Adams, *Public Aids*, N. Y., 1887, p. 339.

32) G. H. Evans, Jr., *Business Incorporations in the United States, 1800-1943*, N. B. E. R., No. 49, 1948, passim. W. C. Kessler, *Incorporation in New England, A Statistical Study, 1800-1875*, in *The Journal of Economic History*, Vol. 8, No. 1, May 1948, pp. 49-58.

33) C. Goodrich, *Local Government Planning of Internal Improvements*, in *Political Science Quarterly*, Vol. 66, 1951, pp. 414-417, 442-445.

34) *The Tenth Census of the U. S., 1880*, Vol. VII, pp. 527-529.

方自治体の役割が急速に高まると共に、連邦政府による援助政策が前面に現われてくる時期である。地域的には、内陸西部の展開が特に顕著になる。注意すべきことは、援助主体が変りつつあったとはいえ、各州それぞれに異なる開発速度の中で、州政府の役割は依然重要な存在であったことは言うまでもない。特に、この時期になって開発の緒についた州ではそのことが言えた。ミズリー、テネシーなどはその例で、開発が競争的に行われ共通の問題が発生していたと言っても、やはり個別州間には一定の時間差があったのである。したがって、この時期においては、州、地方自治体、連邦政府の三者が開発の進捗度に応じて個別にあるいは重複した形で鉄道資本形成に参与することになる。

その中で特に重要なのは、連邦政府による公有地譲与政策である。かつて、Gallatinが開発資金に連邦公有地(Public Domain)の売却収入を充てることを提言していたが、尖鋭な州権主義後退の中で再び現実性を持つことになった。実を言うと、第1期にあっても、連邦政府の助成が全くなかったわけではなかった。1820年代における調査費補助³⁵⁾、1830年代から40年代初期にかけての鉄道用鉄輸入関税減免措置と、間接的ながら助成措置が採られてきた。特に、後者、10余年、600万ドル弱に達する免税は国内鉄工業未発達下であって膨大な建設需要を満す上で重要な役割を果たしていたことは評価されねばならない³⁶⁾。しかし、それらは共通の部分的間接補助の域に留まるもので、第2期、1850年のIllinois Central R. R. に対する譲与を皮切りに始まる一連の連邦公有地譲与政策は性質、規模において従来の路線を大きく転換させるものだったのである。

一般に発展途上の国においては開発と中央政府の結び付きは極めて強い。それがこの時代のアメリカで忌避せられた理由は既に述べたが、実際問題として、連邦政府が直接に担当してい

たとすれば、遙かに困難な問題に直面したかもしれない。各方面の利害をどのように調整するかという問題に加え、連邦制度上、開発に必要な莫大な資金を調達する適切な方法が必ずしも十分に整備されていなかったからである。主たる財源が関税と公有地売却収入であることは触れた通りで、年間歳入は数千万ドル、そして、ほぼそれと同規模の負債を持つという財政内容であり³⁷⁾、各州競争的に行われた開発投資の規模を賄う能力は無かったと言ってよかった。結局、拠点的にか補助的な援助政策に留まらざるを得なかったに違いない。

景気の回復と共に再び始まった建設のブームは中心を新たな地方に展開し相様を変化させ始めた。第1期とは異なり、資本蓄積に乏しいか殆ど皆無の地域への進出で、投資地域の遠隔化、交通需要の未発達、等々、事業の不確定性はより一層増大していた。殊に、資本の不足は決定的で、その調達が鉄道経営者にとって最初の最も重要な仕事となっていたのである。その際に頼るべき資本誘因力は既に証明されてきた建設に伴う様々の直接・間接利益で、特に重要なのは投機利益であった³⁸⁾。言い換えれば、資本を引きつけるためには、何らかの形で投機性を高めることが必要であるとさえ言えたのである。投機は将来に向って市場価値上昇の期待される条件があって成立する行為であるから、鉄道経営者は単なる輸送業者としてではなく、地域総合開発業者として多方面に渡る施策を講じなければならなかった。それは同時に交通需要を喚起するものでもあり、単純な批判論では処し切れない時代の現実があったのである。当時の鉄道会社が土地投機などに活発な動きを示していたのは、その意味において一定の常識性を持っていた³⁹⁾。沿線の土地をどのように取り扱って

37) *Historical Statistics of the U. S., Colonial Times to 1957*, Washington D. C., 1960, pp. 711-712, 719, 721.

38) *Hunt's*, Vol. 37, No. 3, Sept. 1957, p. 326. P. W. Gates, *The Role of the Land Speculator in Western Development*, in *Pennsylvania Magazine of History and Biography*, Vol. 66, 1942, pp. 350-362.

35) Federal Co-ordinator, *op. cit.*, p. 5. C. E. MacGill et al., *op. cit.*, p. 597ff.

36) *Hunt's*, Vol. 6, No. 6, June 1842, pp. 574-575; Vol. 9, No. 5, Nov. 1843, p. 476.

いくつかが経営の命運を決したからである。したがって、西部方面の鉄道にとって、土地譲与は単なる金銭援助より遙かに大きな価値を持っていた。

こうした方式は既に道路、運河等の建設補助に採用されており特に目新しいものではなかったが、公有地政策は連邦政府が直接的に経済力を行使し得る殆ど唯一の効果的行政として重要な意味を持っていたのである。その特徴は時代と共に変化してきてはいたが、重点は連邦政府財源としての意味と国内開発促進の挺子として利用すべきとする見解の2つに収斂していた。財源理論とホームステッド理論で、その中間的な存在としてGrant理論が加わっていた⁴⁰⁾。財源理論は連邦政府財政力の安定を目指すというもので初期の段階での主流である。ホームステッド理論は一定の土地を定住入植農民に無償譲与し開拓促進を図ろうとする考え方である。全体の流れとしては後者に指向しており、1862年にホームステッド法が成立して総仕上げを行うことになる。それに対して、Grant理論は社会的間接投資部門に助成しようとするもので、財源に乏しい連邦政府が公有地を現物譲与することで助成効果を挙げようとしたものである。鉄道に対する譲与政策はこの理論に基づくもので、建設資金調達的手段として担保力を与えると共に、売却などの土地経営を通じて沿線開発を経営の一環として行わせることにより、複合的な助成効果を期待するものであった⁴¹⁾。これは土地投機等の点で幾つかの問題を発生させたが、総体として見れば、所期の目的を達し得ていたことを多くの実績が証明している。いずれにしても、1850年のIllinois Central R. R.に対する約260万エーカーの公有地譲与以降⁴²⁾、南北

戦争前に11州、45鉄道に対し2,788万エーカーの公有地譲与を可決し、更に、その後のパシフィック系鉄道を含め、1871年までに総計1.58億エーカーにも昇る譲与法を成立させることになった⁴³⁾。この援助政策は公有地のある地域に限られたものではあったが、資本蓄積の乏しい地域での鉄道建設に極めて効果的に働いていた。その規模を貨幣換算することは殆ど不可能であるが、1850年当時の公有地法定最低価格1.25ドル/エーカー⁴⁴⁾、更に沿線土地価格の値上りを考慮すれば、その数倍あるいはそれ以上の市場価値を持つものであったことは想像に難くない⁴⁵⁾。第2期における鉄道資本形成の特殊な側面であったが、この政策が南北問題に関わる政治色の濃い妥協の産物であったことも記憶しておかなければならない⁴⁶⁾。

以上のように、鉄道建設に対し各級行政府は各々の立場で援助政策を展開し、資本形成に重要な役割を果たしていたが、時代と共に、主体の変化、鉄道事業に対する認識の変化、更にはアメリカ社会の思想的変化という大きな流れの中で、その評価も変化していたのである。その過程で、鉄道は公益規制を受ける私企業としての性格をより一層明確にさせていった。政府による出資も積極的に公企業として行われるべきとする理念の下に行われていたわけではなく、基本は私企業主体の2次的地位に留まるものだったのである。とはいえ、この間、州・地方自治体各政府によって直接に行われた投・融資1.53億ドル、1.25億ドル、計2.79億ドル、連邦政府による公有地譲与2,800万エーカー、その他種々の直接、間接の援助は総建設費11.5億ドル⁴⁷⁾の4分の1程に達する大規模なものであった。一連の援助政策を通じて行われた公共資本が、鉄道資本形成上、先行誘導投資として私的資本の

39) P. W. Gates, *The Illinois Central Railroad and Its Colonial Work*, Cambridge Mass., 1934, chap. VI, VIII.

40) B. H. Hibbard, *A History of the Public Land Policies*, 1939, passim.

41) J. B. Sanborn, *Congressional Grants of Land in Aid of Railways*, Madison Wis., 1899, chap. 1, 3, 8.

42) *U. S. Statute at Large*, Vol. 9, pp. 466-467.

43) T. Donaldson, *op. cit.*, pp. 269-279.

44) *U. S. Statute at Large*, Vol. 10, pp. 453-458.

45) T. Donaldson, *op. cit.*, pp. 778-779. *Federal Coordinator, op. cit.*, Vol. II, pp. 107-111.

46) J. B. Sanborn, *op. cit.*, pp. 31, 44-46.

47) *The Eighth Census of the U. S., 1860*, Vol. IV, Washington, 1866, p. 331.

投資機会を広め、引き続くアメリカ資本主義成長の土壌を培っていったことは見逃すことができない。

〔ii〕 国内私的資本の行動

開発事業公債を通じた迂回はこの時代の鉄道事業に対する資本家層の重要な一面を表わしていた。しかし、私企業主体に行われる鉄道に対する資本の態度は決して消極的なものではなかった。元々、海外市場に代る国内市場開拓に目を向けた開発経済離陸の動機からして、この行動は初期の摸索であったというのが正しい。その摸索が事業の公共的性格を主張し、公共投資の必要性を強調する論法を生み出していたとも言えるが、その時期を過ぎると、鉄道は開発経済最大の投資部門として私的資本の積極的対象となった。こうした経過を迎える私的資本の行動を投資動機別に分けてみると次のように分類できる。

第1は、鉄道開通によって自らの経済活動領域を拡大することができるという期待を動機としたもので、市場拡大効果を期待したものが最も一般的である。交通投資の派生的性格として述べられる関係である。

第2は、鉄道が生み出す交通市場を直接目的とするのではなく間接的に発生する営利機会を目指しているもので、投機的な思惑はその好例である。この時代の鉄道投資においては、この側面を軽視することができない。

第3は、鉄道事業の営利性を直接の対象としたものである。鉄道は、しかし、他の事業に比べ収益性で秀れていたとは言いがたく、東部の一部の鉄道を除いては利子率程度の配当率が普通で、無配のものも多かった⁴⁸⁾。したがって、この種の機会に投資動機を持つものの多くは、確定利益証券たる公・社債投資に流れる傾向が強かったのである。

鉄道事業に対する投資は広義にはすべてこの3つの動機に関連して行われていたが、開発経済全体からは第1の動機が最も重要であったこ

とは言うまでもない。

更に、いま1つ重要なことは資本と鉄道の立地関係である。鉄道は極めて地域性の強い交通手段であり、それによって生ずる利益もこの条件に強く制約される。したがって、沿線に立地する資本と遠隔の資本では当然に投資動機は異なってくる。この時代の資本蓄積分布からして、域外資本の役割が殊のほか重要であった。沿線資本は投資に積極的であっても規模は限られ、それも現物出資等で行われることが多かった。実際、沿線資本中心に賄われ得た鉄道は東部の少数例を除いては殆ど無かったのである。こうした状況下で、鉄道会社は域外資本誘引のために様々の宣伝、条件作りを行わなければならなかったが、営業収益に直ちに頼ることができなかったから、政府援助に依存するか沿線地域の開発利益に目を向けなければならなかった。後発地域における援助率、投機性の高さはこうした理由による。

結局、国内私的資本の問題は東部方面に蓄積された資本の行動に焦点が合わされることになる。そして、それらは主としてボストン、ニューヨーク、フィラデルフィア、ボルティモアの4大都市に集中した資本の問題が中心になる。これらの都市に蓄積された資本が主として商業資本であることは既に触れたが、鉄道事業への投資態度は商業資本としての経歴、都市経済の競争的地位および立地条件、他の部門への投資関係、各州の開発政策の違いなどによって自ら異なりを見せていた。例えば、ニューヨークはエリー運河の成功で大きく飛躍していたが鉄道投資にあたってはその影響が強く出ていたし、フィラデルフィアも Penn. Public Works の建設で既に莫大な開発投資が行われ、加えて石炭、鉄工業の中心として投資の性格は偏向気味であった。また、ボルティモアは Cumberland 国道に最も近い都市として早くから中・西部市場に接近し得ていたが、立地的には必ずしも有利な立場でなく、Chesapeake & Ohio 運河の建設、Baltimore & Ohio R. R. の建設と、交通投資には積極的な態度を示していた。しかし、

48) H. V. Poor, *op. cit.*, *passim*.

反面、地域性の強い資本として他の地域への投資進出は消極的であった。他方、ボストンは、産業資本への転換を着々と進めて地域生産力の向上を図っており、鉄道への進出も先ずそれとの関係で在来市場の流通密度を高める派生投資として現われていた点で特徴がある。自律性の高い地域経済の成長と組織的な鉄道投資活動は注目される場所である。鉄道金融市場として、これらの都市はそれぞれに重要な資本系列を生み出していたが、特に、ニューヨークなどは国内すべての鉄道にとって最大の市場として自由市場を形成していた。エリー運河建設によるシニアの権利に裏打ちされて、その地位は決定的であった。それだけに、ニューヨーク市場における鉄道資本金の動きは複雑な絡みを持っていた。ニューヨーク経済と国内各地域の経済との複合性である。その点で、他の三者はずっと地域性が強く出ていた。特にボストンはその立地と歴史から強い地域的特徴を示していたが、かえって、その動きは鉄道に対する資本家層の意識をはっきり描き出していたとも言える。その意味でボストン資本の動きを見ておくことは意義があるであろう。

ボストン資本が他に比べ際立って異なっていたのは、それらが血縁関係を含む極めて緊密な資本家団によって支配されていたということである。所謂、Boston Associatesはその代表例で、他の資本家層もほぼ同様の関係にあった。そして、これら各資本家団がそれぞれの思惑によって異なる投資方向に進出するという展開を示していたのである。大別すれば、ボストンを中心に発達してきたニューイングランド南部の経済圏に土着して漸進的資本拡大を目指すものと、域外に新たな機会を求めて活発に資本展開していくものである。Boston Associates (Appleton, Jackson, Lowell, Lyman, Cabot, Dwight, Lawrence, Sturgis, Thorndike, Nills, Sargent, Bootts, Otis, Perkins, Elliot各家)は前者の代表であり、綿工業への進出はアメリカ産業革命と資本主義発達に重要な役割を果たしていたことは周知のところである⁴⁹⁾。こ

の資本家団は他にも幅広い投資活動を行い、鉄道にも進出していたが、その展開は大きく域外に飛躍するといったものではなかった。鉄道に対し、より積極的に対応していたのは別のグループで、A. Binney, J. Bryant, J. P. Cushing, E. H. Derby, F. Dexter, J. M. Forbes, F. Haven, S. Hooper, S. May, J. Quincy Jr., J. E. Thayer, S. E. Walley, T. W. Ward, W. F. Weldといった人々、特に J. M. Forbes を宗主とした Forbes グループは血縁性も含め強い結束の下に西部の鉄道に積極的に進出し、その方面で重要な役割を果たしていく。その外、D. A. Neal, S. Henshaw, M. Healy 等も挙げられる⁵⁰⁾。これらの人々、特に Forbes グループなどは中国貿易の経歴から海外の貿易関係者と緊密な関係を結んでおり、それが鉄道経営にも大きく役立っていた。外資導入、資材の輸入は当時の鉄道経営上不可欠のものだったからである。鉄道資本形成におけるボストン資本家団の組織的展開は、こうした人的関係の上に成立していたのである。特に、遠く西部の未開地にある鉄道に出資することは多くの危険を伴っており、的確な情報と信頼し得る経営者との連繋が不可欠であったから、こうしたボストン資本の人的関係は東部資本を大量に導入する経路として極めて有効に働いていた。

ボストン資本はかような集団性を1つの特徴としていたが、鉄道への接近の仕方は概ね次のような型に分けることができる。

第1は、産業資本の要請に基づいて市場の連続的な拡大を求めたもの、

第2は、ボストン経済に結び付く新たな市場を求めて内陸後背地形成を目指したもの、

第3は、中、小資本家が新たな企業活動の場として接近したもの、

この3種である。

投資展開はまず第1の型をもって始まっている

49) 豊原治郎『アメリカ産業革命序説』1962, p. 58.

50) A. M. Johnson and B. E. Supple, *Boston Capitalists and Western Railroad: A Study in the Nineteenth-century Railroad Investment Process*, Cambridge Mass., 1967, pp. 22-24, 83.

る。それはボストンを中心とした所謂ボストン系鉄道への進出で、Boston & Lowell R. R., Boston & Providence R. R., Boston & Worcester R. R., Western R. R., Eastern R. R. と何れも1830年代に設立されたものである。域内鉄道の基幹として Boston Associates も強力に挺子入れし、先行する産業の市場を着実に拡大させる方途として目論まれていた⁵¹⁾。この中で少しく性格を異にしたのは Western R. R. で、ボストン経済の狭隘性を脱皮するために中・西部への回廊を目指したものであった。競争相手ニューヨークに対する対抗投資としての意味合いが強かったが、立地上、独立した市場を形成することは困難であった。しかし、地域性の強いボストン資本が域外市場に目を向け、新たな資本進出機会を求め始めていたことを示す証左として評価される。

そして、第2期に入ると他の資本家団が西部、就中、ミシガン、イリノイ方面の鉄道に活発に進出していくことになる。特に、1846年、ミシガン州財政再建の一環として行われた州営鉄道 Michigan Central R. R., Michigan Southern R. R. の払い下げ引受け⁵²⁾を契機とした J. M. Forbes を中心にしたボストン資本家団の進出は目覚ましいものがあり、資本面ばかりでなく、東部での鉄道経営の経験を生かし、有能な鉄道経営者として General Management を実施していったという点で極めて組織的な活動であった⁵³⁾。この方面で最も重要な鉄道となる Illinois Central R. R., Chicago, Burlington & Quincy R. R. 系鉄道群等においても、ボストン資本家団の行動は経営を早期に安定水準に引き上げるにあずかって力があつた⁵⁴⁾。これら

を機に1850年代までに、ボストン資本家団は北西部一帯の鉄道に企業家的資本家として隠然たる勢力を築き上げ、東部資本と西部経済の結合強化に大きく貢献していくことになった。

南北戦争に至るアメリカ政治・経済にとって、鉄道建設の重要性は強調してもし過ぎることはないが、その事態はこうした鉄道資本形成関係から推し測れる部分も多い。それに関連して、北部圏、東西地域間分業強化における東部資本の西部鉄道支配の関係に対照し、南部の鉄道に対する私的資本の行動についても若干触れておかねばならない。

南部が、体制上、北部に対立していたという関係は基本的なものであるが、そこにおける産業構造が著しく偏っていたことが現実問題として顕われている。単作、プランテーション農業を主たる産業として、技術的粗放性も加え、流動資本の大半がこれに向けられて社会的間接投資への余裕が限られていたということが第1の特徴として挙げられる。南部における鉄道建設の遅滞は交通需要の性質から自然水路に依存する度合の高かったことにもよるが、より根本的には流動資本の不足にあつたのである。南部においては、旧南部と呼ばれる大西洋岸地域で比較的早く建設が始まっている。南部最大の産業である棉花地帯の内陸化が進んでいたからである⁵⁵⁾。この方面に限らず、南部の鉄道は棉花経済に強く支配され、その利害の中に終始していた点に特色がある。例えば、北部の鉄道に比べて遙かに高い公共援助率を示していたのも、民間流動資本の不足ばかりでなく、産業の単質性による共通の利害が開発行政に統一性を与えていたからに外ならない。加えて、域外資本の導入を不可欠としていた関係上、東部あるいは海外から資本調達を行うにあたって、直接的な私

51) S. Salisbury, *The State, the Investor and the Railroad: The Boston and Albany R. R., 1825-1867*, Cambridge Mass., 1967, pp. 96, 141. E. C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation: A Study in New England History, 1820-1900*, Vol. 1, Cambridge Mass., 1948, pp. 113-114. 豊原治郎, 前掲書, pp. 53-54.

52) *Hunt's*, Vol. 20, No. 2, Feb. 1850, p. 139.

53) A. M. Johnson and B. E. Supple, *op. cit.*, passim.

54) P. W. Gates, *op. cit.* R. C. Overton, *Burlington West: A Colonization History of the Burling-*

ton Railroad, Cambridge Mass., 1941.

55) A. G. Smith, Jr., *Economic Readjustment of an Old Cotton State: South Carolina, 1820-1860*, S. C., 1958, p. 157. W. F. Switzler, *Report on the Internal Commerce of the U. S.*, Washington, 1886, p. 334. U. B. Phillips, *A History of Transportation in the Eastern Cotton Belt to 1860*, N. Y., 1980, pp. 1-3. M. S. Heath, *op. cit.*, p. 237ff.

表 1 州・地方自治体政府鉄道援助額・率 (1860年)

州・地域	州		地方自治体		合計		建設費 (千ドル)
	額(千ドル)	率(%)	額(千ドル)	率(%)	額(千ドル)	率(%)	
Me.	5	0.03	2,405	14.5	2,410	14.53	16,576
Vt.	3	0.01	0	0	3	0.01	23,336
Mass.	8,400	14.3	404	0.7	8,804	14.0	58,882
R. I.	0	0	500	11.6	500	11.6	4,319
Ct.	800	3.6	800	3.6	1,600	7.2	21,984
ニューイングランド	9,208	7.4	4,109	3.3	13,317	10.7	125,098
N. Y.	9,551	7.3	4,225	3.2	13,776	10.5	131,321
Pa.	8,629	6.1	15,695	10.9	24,324	16.9	143,472
Md.	6,874	32.1	10,450	48.9	17,324	81.0	21,387
N. J.	200	0.7	0	0	200	0.7	28,997
Del.	1,141	26.2			1,141	26.2	4,352
中部大西洋岸	26,395	8.0	30,370	9.3	56,765	17.2	329,528
Ohio	482	0.4	約 8,000	7.2	8,482	7.6	111,896
Ind.	1,977	2.8	1,750	2.5	3,727	5.3	70,295
Ill.	約 6,000	5.7	約 4,000	3.8	10,000	9.5	104,945
Mich.	3,860	12.4			3,860	12.4	31,012
Mo.	23,701	56.0	7,419	17.5	31,120	73.5	42,343
Wis.	0	0	7,250	21.6	7,250	21.6	33,556
Ia.	0	0	7,000	35.9	7,000	35.9	19,495
中・西部	36,020	9.1	35,419	9.8	71,439	18.8	413,542
Va.	23,727	36.5	7,928	12.2	31,655	48.7	64,959
N. C.	10,659	63.8	1,277	7.6	11,933	71.4	16,710
S. C.	9,659	43.2	4,014	17.9	13,673	61.1	22,385
Ga.	7,152	24.6	5,789	19.9	12,940	44.5	29,058
Fla.	4,874	56.5	580	6.7	5,454	63.2	8,628
南部大西洋岸	56,070	39.6	19,588	13.8	75,658	53.4	141,740
Ky.	748	3.9	16,012	84.0	16,760	87.9	19,068
Tenn.	17,254	58.4	8,530	28.9	25,783	87.3	29,538
Ala.	2,149	12.2	3,728	21.2	5,878	33.4	17,591
Miss.	2,121	8.8	2,057	8.5	4,178	17.3	24,100
La.	3,390	28.2	5,379	44.7	8,769	72.9	12,021
Ark.	180	15.6	200	17.3	380	32.9	1,155
中・南西部	25,842	25.0	35,906	34.7	61,748	59.7	103,473
合計	153,535	14.0	125,392	11.9	278,927	25.9	1,113,381

(注) 援助率：建設費に対する比率。

的投資を期待することが困難であったということも大きな理由として挙げられる。1860年までの援助率を見ると、東部の15.4%、中・西部の18.8%に対し、南部は大西洋岸地域で53.4%、中・南西部では59.7%、中でも、テネシー、ケンタッキー両州では87%を越す高率で、ノースカロライナ、ルイジアナ2州でも70%台に達し

ていた(表1)。北部でも、メリーランドとミズリーが70~80%台の高率を示していたが、これは例外的存在に過ぎなく、全国平均26%の援助率からして南部の高さは極端と言う外はない。南部において、私的資本が地域の総合開発や中・西部経済との結合強化を目指し、鉄道建設の必要を真剣に論じ始めたのは1840年代後半以後

1850年代に入ってからのもので、それも展望の域に留まるものが多かったのである⁵⁶⁾。「寄生的」と呼ばれるように⁵⁷⁾、南部の鉄道は個別資本の経営論理より、南部経済全体の再生産論理の中に強く規制せられていた。北部における鉄道資本形成の論理と明白に対照される側面である。

鉄道資本形成における私的資本の動きはかように地域的差異を見せていたばかりでなく、鉄道と資本の立地関係が投資経路選択に大きく影響を与えていたのである。しかし、鉄道への資本進出が投資領域を飛躍的に拡大し、資本主義成長に先行的基盤を提供したことは重要である。こうした鉄道資本の展開がアメリカ国民経済成長に強い指向性を与えていたことを留意しなければならない。

〔iii〕 外国資本の導入

アメリカの鉄道資本形成過程において極めて特徴的であったいま1つの点は、多額の外資導入が行われていたことである。元々、国内資本は限られており、建設資本の調達はなかなか難しく、当事者にとって最大の関心事であった。殊に建設第1期の段階では、私的資本の行動は必ずしも積極的でなく、既に述べたように事業公債による迂回投資が多かった。技術的、経営的有効性が証明されるにつれ、私的資本の行動も活発になってきたが、国内資本だけでは競争的に進む建設投資を賄いきれないというのが実態であった。かような資本の絶対的不足に加え、建設に要する資材、就中、鉄道用鉄の輸入を必要としており、英国を中心とした先進ヨーロッパ経済との結び付きは不可欠だったのである。外資の導入はそうした関係の中で理解される。その形を分類すると次のようである。

第1は、各州・地方自治体政府の発行する開

発事業公債引受けを通じて流入してきたものである。不確定性が高く、情報不足の事業に直接投資することは余りにも危険が多く、こうした間接的な形で投資が行われた点は国内の例に類似する。外資流入の大半がこの経路によっていたことは自然の道理である。

第2は、鉄道証券を通じて入ってきたものである。この動きは鉄道経営に一定の見通しがついた段階になってからのもので、社債投資が中心になる。

第3は、先に触れたように、レールを中心とした資材輸入に関連し、鉄道証券による支払い決済といった形で貿易取引と資本取引の両市場を結び付ける形で行われたものである。

外資はこの3種の経路を通じて大量に導入されたが、その仲介に重要な役割を果たしたのが商業銀行 (Merchant Banker) である。

第1の事業公債を通じての外資導入は鉄道援助政策を大きく支えていたが、東西地域間鉄道が相次いで開通した1853年現在、総額2.84億ドルに昇る州・地方自治体債のうち、その47%にあたる1.32億ドルが外資によって賄われていたことが報告されている⁵⁸⁾。殊に州公債の外資依存率は高く、58.2%にも達している。州別には、北部ではオハイオの98%を筆頭に、マサチューセッツ、ペンシルベニア、メリーランド、イリノイ、ミシガンが55~75%の導入率を、南部ではミシシッピの100%を最高として、ノースカロライナ、アラバマの98%、ルイジアナ、ジョージアが7割以上で、ヴァージニアとフロリダを除くと全州が50%以上の導入率を示していた⁵⁹⁾。事業公債の外資依存は決定的であったと言えよう。

第2の鉄道証券を通じての流入は危険回避投資経路の選択ということで社債投資が中心であ

56) *DeBow's Commercial Review*, Vol. 12, No. 3, March 1852, pp. 301-318; Vol. 12, No. 5, May 1852, pp. 543-562.

57) 鈴木圭介・中西弘次「アメリカ資本主義の発展と鉄道業——南北戦争前の時期を中心に——(二)」『社会科学研究』(東京大学)第22巻,第5,6合併号,p. 118.

58) D. R. Adler, *British Investment in American Railways, 1834-1898*, Va., 1970, p. 23. H. P. Willis and J. I. Bogen, *Investment Banking*, N. Y., 1936, p. 219.

59) *Hunt's*, Vol. 31, No. 2, Aug. 1854, p. 219. E. L. Bogart, *The State Debt of Ohio*, in *The Journal of Political Economy*, Vol. 19, No. 4, April 1911, pp. 267-268.

ったことは触れたが、公債経由の迂回投資から鉄道証券への直接投資に移ってきたことは鉄道経営に一定の信頼性が認められてきたことを証明している。時期的には1840年代末からの動きである。同じく1853年現在の状況を見ると、鉄道証券総額4.8億ドルの内10.8%にあたる5,200万ドルが外資の保有、株式(3.1億ドル)、社債(1.7億ドル)の内訳で見れば、前者の2.6%、800万ドルに対し、後者が25.8%、4,400万ドルと圧倒的に社債投資に偏っている。こうした状況の中で鉄道資本金融は急速に社債比率を高め、1856年には総資本額7.96億ドル中の46%を占めるに至っており、州政府援助政策の後退に代る民間化進行の度合を反映していた⁶⁰⁾。個別적으로는、Philadelphia & Reading R. R., Camden & Amboy R. R., Ohio & Missi. R. R., South Carolina R. R., Illinois Central R. R., Baltimore & Ohio R. R., Belvidere & Delaware R. R., N. Y. & Erie R. R., Western R. R., Pennsylvania R. R. の10鉄道が100万ドル以上の外資を得ている⁶¹⁾。

第3の決済手段として鉄道証券が用いられる形は1850年代に入るとかなり多くなって来る。かような方式は商業銀行の仲介が主であったが、リヴァプールに事務所を持った鉄工業者を通じても行われていた⁶²⁾。この時代のアメリカ産業構造の問題に関わる鉄道資本形成上の特異な一面であったと言えよう。

このように幾つかの経路を経て英国資本を中心とする多額の外資が導入されていたが、その帰趨は仲介にあっていた内外の商業銀行業者の思惑に左右されるところがあり、その影響力は極めて大きかった。これらの銀行業者としては、Baring Brothers & Co., N. M. Rothschild & Sons, G. Peabody & Co., Frederick Futh & Co., Brown, Shipley & Co., Magniac,

Jardine & Co., Matheson & Co., Hope & Co. 等⁶³⁾が知られており、Baring と Peabody は殊に著名であった。多くはロンドンを中心にしてアメリカ国内主要都市に代理店や委託業者を配し、資本・貿易取引に従事していた。その方法は国内の金融業者、貿易商会との間に個別的に接触し、人的な信頼関係を土台としていたところに特徴がある。Baring と W. H. Swift, T. W. Ward, S. G. Ward, E. J. Forstall, Rothschild と A. Belmont, Brown と T. B. Curtis の関係等はその好例である⁶⁴⁾。先のボストン資本の中で Forbes グループが西部の鉄道に積極的な資本展開ができたのも、やはり、こうした個人的な結び付きが背景にあったからである。実際、遠隔地間の資本取引は、こうした信頼に足る個人の情報、保証なしには実施が困難であったことは疑いない。

〔iv〕 鉄道金融市場の成立と資本展開の広域・多層化

南北戦争前の1860年までに11.5億ドルに昇る国内最大の投資部門に成長した鉄道は、その資本形成過程を通じてアメリカ金融市場に大きな構造変化をもたらした。鉄道金融市場の成立である。1856年現在、証券市場に流通していた14.6億ドルに達する証券のうち、実に55%、約8億ドルが鉄道証券であり、外に州・地方自治体債2.8億ドルの過半が鉄道援助を目的としたものであったことを考えれば、流通証券のほぼ3分の2は鉄道資本形成に結び付いたものであったことが分かる⁶⁵⁾。この一事をもってしても、この時代のアメリカ金融市場が鉄道金融市場によって主導されていたことは明白であろう。むろん、その外に投資規模10.1億ドルに昇る第2位の部門たる工業の成長を見過してはならない

60) H. P. Willis and J. I. Bogen, *op. cit.*, p. 219. J. E. Hedges, *Commercial Banking and the Stock Market before 1863*, Johns Hopkins Univ., 1938, p. 37.

61) D. R. Adler, *op. cit.*, p. 66.

62) *Ibid.*, pp. 12, 19.

63) R. W. Hidy and M. E. Hidy, *Anglo-American Merchant Bankers and the Railroads of the Old Northwest, 1843-1860*, in *The Business History Review*, Vol. 34, 1964, p. 151.

64) R. W. Hidy, *The Organization and Functions of Anglo-American Merchant Bankers, 1815-1860*, in *The Journal of Economic History*, Vol. 1, Supplement, Dec. 1941, pp. 55-56.

65) J. E. Hedges, *op. cit.*, p. 37.

が⁶⁶⁾、鉄道に比べれば遙かに人的固定性が強く、証券市場での流通度は低く、金融市場での影響力も比例して低くなっていた⁶⁷⁾。1857年に襲った激しい恐慌も、世評はそれを鉄道恐慌と評していたぐらいである⁶⁸⁾。世評によらずとも、この恐慌が Ohio Life Insurance & Trust & Co. の鉄道株を担保としたコールローン金融に端を発していたものであることを考えれば、敢えて疑いを挟む余地はない⁶⁹⁾。

この大規模な鉄道金融市場の成立は、資本活動に大きな転機をもたらした。

それは、第1に、鉄道建設が極めて広い地域に渡って行われており、資本市場の広域化を徹底して推し進めたこと、

第2は、従来の資本展開が公債投資を除けば狭い個人的性格を脱け切れず、比較的大口の資本家層が地方性をもって行動していたのに対し、中・小規模の投資家も含めた極めて多数の資本家層を吸合し、地方的狭隘性から脱皮する切っ掛けを作ったこと、

第3には、証券流通市場の活発化を促し、投資活動の円滑性を高めたこと、等々が指摘される。

第1の点については、因みに工業投資分布と地域別構成比比較を行ってみれば、その様子が一目瞭然に分かる。第8回センサス⁷⁰⁾によれば、1860年末現在における工業投資額10.1億ドルの地域別分布は、ニューイングランド25.9%、中部大西洋岸42.8%、中・西部16.9%、南部大西洋岸5.6%、中・南西部5.6%と極端な東部偏在を示しているのに対し、鉄道投資は12.9%、28.6%、35.9%、12.3%、9.0%と遙かに分散して

いる。更に、人口1人あたりの鉄道投資額を計算してみると、各地域47ドル、40ドル、47ドル、32ドル、20ドルとなっており、極端な差が現われていないことが一層明確になる。こうした広域化は地域経済の基盤として交通投資の一般的性格であり、特に説明を加えるまでもない。

第2の点は、開発事業としての鉄道投資の不確定性、出資者の域内・域外分散、社会的間接投資としての利害関係者の多様性、等々が原因であることは言うまでもない。これに関連して、今日一般化している株式会社制度が鉄道事業において極めて効果的に導入、普及されたことは、アメリカの経営史上、特に注目しなければならない事実である。この制度は遙かに歴史を遡るものではあるが、今日的な形で有限責任制による大小多数の投資が大規模に行われるようになったのは、少なくともアメリカに関する限りは、鉄道事業投資を契機としていた。株式の額面は100ドル以下が普通であり⁷¹⁾、株主の数も、例えば、資本金1,300万ドルの Pennsylvania R. R. で1861年現在4,205名、450万ドルの Boston & Worcester R. R. で1860年末現在2,476名といった具合で、株主100名以上というのが多かった。その平均持株数は数十株以下で、特に20株以下が主位を占めていた⁷²⁾。それに比べて当時の工業会社を例に挙げてみると、大規模なものは額面1,000ドル、500ドルものが多く、発行株数は大半が100株以下であった。中・小の Joint Stock Company では100ドル額面のものが多くなっているものの、この場合にも株主は数人以下である⁷³⁾。こうした工業会社においても株主の分散・多数化が進みつつあったのは事実であるが⁷⁴⁾、鉄道会社に比べれば遙かに未発展であった。この出資層の小規模化、多数・広域化、単位出資額の低下は更に株式会社制度

66) *The Eighth Census of the U. S., 1860*, Vol. II, 1865, pp. 729-730.

67) J. E. Hedges, *op. cit.*, p. 37. 石崎照彦『アメリカ金融市場の成立』1962, p. 86.

68) *Hunt's*, Vol. 37, No. 6, Dec. 1857, pp. 659-668; Vol. 39, No. 1, July 1858, pp. 722-724.

69) 石崎照彦, 前掲書, p. 98. S. Reznick, *Depression and American Opinion, 1857-1859*, in *The Journal of Economic History*, Vol. 2, No. 1, May 1942, pp. 10-18. G. W. Van Vleck, *The Panic of 1857: An Analytical Study*, N. Y., 1943, pp. 63-65.

70) *The Eighth Census of the U. S., 1860*, Vol. I, pp. 49-85; Vol. II, pp. 729-730; Vol. IV, p. 331.

71) H. V. Poor, *op. cit.*, *passim*.

72) G. H. Burgess and M. C. Kennedy, *op. cit.*, pp. 70, 79. *Twenty-First Annual Report of the Directors of the Boston and Worcester Railroad Corporation*, Nov. 30, Boston, 1860, p. 19.

73) *Hunt's*, Vol. 36, No. 3, March 1857, p. 384; Vol. 31, No. 4, Oct. 1854, p. 513.

74) C. F. Ware, *op. cit.*, pp. 146, 149.

の社会的任務を深め、公開性の必要度が高まると共に近代的会計制度の整備を促進させることになったのである。

資本主義発展と株式会社制度普及の関係からして、このことの重要性は強調してもし過ぎることはない。

第3に、こうした投資市場の広域化は当然のことながら証券市場の発達なくしては達成されないところであり、鉄道資本形成に伴う証券市場の発達は歴然としていた。件数（360件、1856年）こそ銀行株（985件）が第1位を占めていたけれども⁷⁵⁾、その規模は他の追随を許さぬも

のだったのである。

交通の本質からして、交通投資が特殊な産業資本形成であることを考えれば、この事態は、アメリカ資本主義発達史上、余りにも重要な断面であると言わざるを得ない。南北戦争後に起る Granger Movement あるいは I. C. C. 成立に関わる諸問題の発生は⁷⁶⁾、そのことに連なる歴史の証言である。かように、鉄道資本形成の過程は、アメリカ経済史上、明らかに一つの時代を画するものになっていたのである。

（未完）

75) J. E. Hedges, *op. cit.*, p. 37.

76) D. P. Locklin, *Economics of Transportation*, Homewood Ill., 1966, chap. 10.