

〔研究ノート〕

第一次大戦前国際長期資本移動 —レーニン理論の問題点

西 村 閑 也

1. 序説

周知のごとく、レーニン『帝国主義』は、当時の世界を先進国と植民地、半植民地を含む後進諸国の二つに分類し、先進国は、後進国に対する資本輸出によって、後進諸国の経済を支配し、植民地あるいは勢力範囲に組み込んで、搾取と寄生を強化していったという。しかし複数の先進国の間では、各国の経済成長率が異なり、低成長国の英・仏が、世界最大の植民地を有しているのに、高成長国のドイツは、ほとんど植民地を持ってないでいたから、世界再分割の動きが出て、それが必然的に世界大戦につながったのだ、と主張する。レーニンの世界では、先進国と後進国しか存在しないのだから、先進国の資本輸出は、主として後進国に向けられるものになる。しかしながら、世界最大の資本輸出国の英国の資本輸出仕向け国別を見ると、1865－1914年の資本輸出（＝外国証券のロンドンでの発行額）のフローの累計は、4,079百万ポンドである。このうち、836百万、すなわち20.5%が米国に向けられた。カナダへ向けられたものが、412百万、すなわち10.1%である。アルゼンティンが、349百万、8.6%、オーストラリアが、339百万、8.3%、南アフリカが、262百万、6.4%、ニュージーランドが、84百万、2.1%であって、これらの合計は2,282百万ポンド、55.9%である。（上記の数字の出所は、Stone, Irving, *The Global Export of Capital from Great Britain, 1865-1914*, London, 1999, Tables 1-34, pp.42-381）すなわち英国の資本輸出の半分以上が、広大な未開発原野に欧州人の移民が入植して、先進国と同質の社会を作り上げつつあった国々への資本輸出である。これにさらに欧州諸国（ロシアを含む）

への資本輸出488百万、12.0%を加えるならば、英国の資本輸出の67.9%は、後進国とはいえない諸国に向けられたことになる。そして、この資本により大陸の内奥にある米国中西部、カナダ中部、アルゼンティンのパンパス、南アフリカ北部、オーストラリア、それにウクライナからヴォルガ河中流域にかけての黒土地帯での鉄道が建設された。これらの地域が、それまで開発されていなかったのは、大陸の内奥で農業を営んでも、産物を大都市や海港まで運ぶのに、高い運賃をかけねばならず、そのために、大河の流域以外では、肥沃な土地が草原として、放置されていたためであった。この運賃問題を解決したのが、鋼鉄製のレールと車両を用いる鉄道の建設である。

また、人口希薄な土地に入植した移民は、収穫期になっても家族労働しか利用できないから、労働力不足で大規模農園の経営はできなかった。この問題を解決したのが、マコーミックの発明した刈取機reaperである。馬力を用いた農業機械の出現が、労働力不足を解消させた。本研究ノートの後の方で、米国中西部の南北ダコタ、ネブラスカ、カンザスの4州を例にとって、この問題の説明をする。実は、19世紀末まで、米国の発展は、中西部の農業発展に主導されていたのである。そして、20世紀初頭までの世界経済は、資本輸出入と商品貿易に関しては、欧州先進国、新興開発国＝准先進国および後進国からなる三極構造であった。この構造は、20世紀にはいつて次第に変化する。米国は巨大な農業を基盤にして、次第に工業を発展させ、第一次大戦前には先進工業国に転化していった。米国と同質の新規開発農業国としては、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド、南アフリカ、アルゼンティンがあり、ロ

シア南部も次第にこのグループに入りつつあったが、第一次大戦後になると、米国は、先進工業国の仲間に入り、以前は同質であった新興開発国とは、性格を異にするようになった。レーニンは、すでに19世紀末葉から、世界経済は、二極構造だった、と主張し、19世紀について、誤った、そして歪んだ世界経済の像を描いたのであるが、20世紀初頭までの世界経済は、先進国、准先進国、後進国の三極構造だったのである。とはいえ、20世紀に入ってから、米国は製造業を中心とした工業の成長により次第に工業国化した。米国以外の新興開発国、すなわち、オーストラリア、ニュージーランド、カナダなどは准先進国の性格を維持しつつ、周辺国になり、グループとしての重要性が低下したために、しばしば無視され、忘れられた存在になって行った。また、ロシアは、1917年の革命によって社会主義国として、他の国とは全く異なった体制の国となった。こうして、三極構造は、先進国、社会主義国、後進国からなるものとなり、20世紀初頭の三極構造とは全く異なった構成のものとなった。ここでも、カナダをはじめとする新興開発国は、特殊な存在として、しばしば、無視されるようになった。こうして、資本主義世界は、レーニンのいう先進国と後進国からなる、二極体制として理解されるようになったのである。それゆえに、レーニン理論は、資本主義世界経済の一般理論として、19世紀末期以来の世界経済を理解するための普遍的妥当性を備えた理論であるかのように受け止められるようになった。以上が、本研究ノートの主張するところであるが、それを展開する前に、レーニン理論をいまずこし詳細にみておくのが、妥当であろう。

2. レーニン理論とその検証

周知のごとく、レーニンは、著書『帝国主義』の第4章冒頭で次のように言っている。「自由競争が完全支配していた古い資本主義にとっては、商品の輸出が典型的であった。だが、独占が支配している最新の資本主義にとっては、資本の輸出が典型的になった。」(レーニン著・宇高基輔訳『帝国主義』岩波文庫、昭和39年、p.102) すなわち、レーニンによると、19世紀末以来の独占企業の支

配する先進資本主義諸国では、資本家は、労賃水準を生活可能な最低限度まで切り下げ、資本の利益を極大化する。この結果として、労働者の購買力は減少させられ、需要不足による消費財の売れあまり、すなわち過剰生産が引き起こされる。一般的な過剰生産のもとでは、新規の産業投資の余地が小さくなるから、投資先のない資本、すなわち過剰資本の発生がみられることにもなる。これは、資本の供給>資本の需要ということであるから、先進諸国では利子率水準の一般的低下が生ずる。このような状況の下では、余剰資本は、自国外に投資の対象を求めざるを得ない。高度に発展した先進国は、すべてそういう状況に陥っているのだから、対外投資の主たる仕向け先は、上記の二極構造では、後進国にならざるを得ない。後進国の労賃水準は極めて低いから、そこでの労働者の雇用によって、低コスト商品を生産して、先進国に輸出することになり、先進国の労働者は、一層の苦境に陥る。そして、より多くの余剰資本が生み出され、資本輸出はさらに促進される。さらに、対後進国資本輸出の促進と輸出先にある自国資本の保護と便宜を図るために、先進国は、後進国を政治的に支配するようになる。1870年代から20世紀初頭にかけて、それ以前には考えられなかった大量の長期資本が、欧州金融中心地での外国国債、外国企業株式・社債の発行によって、海外諸国に輸出されたことは事実である。正確な数字は不明であるが、ほぼ正確と考えられている推定値では、1865-1913年において、英国では合計3,878.2百万英ポンドの外国証券発行が行われた(Stone, Irving, 1999, Table 34, p.381)。なお、この時代の英ポンドの金純分は、 $£1 = 7.3224$ グラム $= 0.2354$ トロイ・オンスであり、それは、米ドルに対しては $£1 = US\$4.866$ という平価であり、また、フランス・フランに対しては $£1 = Fcs.25.22$ の平価であった。対ドイツ・マルクでは $£1 = Mks.20.43$ である。1865-1913年において、フランスでは、合計33,147百万フラン $= £1,314.3$ 百万、すなわち、英国の資本輸出の33.9%に当たる外国証券発行が行われた(Lévy-Leboyer, Maurice and Bourguignon, François, *l'Economie Française au XIXe siècle*, Paris, 1985, Tableau A-V, pp.338-342)。ドイツについては、私の知る限り、ワルタ

ー・ホフマンによる古い推定しかなく、それも、1882年以後のものであるが、そこには、1882年における在外ドイツ資本の額も記されている。これによると、1882年の投資残は、7,172百万マルク＝£351.1百万であり、1913年におけるそれは、20,000百万マルク＝£979.0百万である。そこで、1882－1913年の間に、12,828百万マルク＝£627.9百万の外国証券発行が行われたことになる。仮に、1882年における対外投資残の7,172百万が、すべて、1865年以後に行われた投資の結果であったとすれば、1865－1913年のドイツの対外証券投資は、£979.0百万であり、英国のその29.0%ということになる (Hoffmann, Walther G., *Das Wachstum der Deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*, Berlin, 1965, Tabelle 43, p.262)

これらの数字は、絶対額としては大きいように見えるが、それは、世界貿易額と比較すれば、どのような大きさのものであろうか。19世紀における世界輸出額については、イエイツ、マディソンおよびルーウィスの推定があるが、名目ベースでは、三者の推定値は大体同じである (Yates, P.L., *Forty Years of Foreign Trade*, London, 1959; Maddison, Angus, *Monitoring the World Economy 1820-1992*, OECD, Paris, 1995, 金森久雄監訳『世界経済の成長史』東洋経済, 2002; Lewis, Arthur, 'The Rate of Growth of World Trade 1870-1913', in Grasman, Sven and Lundberg, Erik, eds., *The World Economic Order*, London, 1981)。だから、ここでは、ルーウィスの推定値をとるとしよう。これによると、世界輸出額は、1870年に、4,747百万米ドル＝£975.5百万、1913年に18,897百万米ドル＝£3,883.5百万であった (Lewis, Appendix II, 1995, Table 3, pp.48-59)。他方、1870年における英国対外証券投資は、£40.4百万、1913年におけるそれは£217.4百万であった (Stone, 1999, Table 34, p.373, p.381)。世界輸出総額に比べて、英国の対外証券投資の金額は、きわめて小さなものであった、と言わざるを得ない。それは、1870年に世界輸出額の4.14%, 1913年に5.56%でしかない。

もちろん、資本輸出の年年の増減率は、商品輸出の年年の増減率よりはるかに大きかったか

もしれないから、絶対額の大小だけを比較しても不十分である。そこで、1900－13年の英国の商品輸出の平均値と標準偏差を求め、同期間の英国の対外証券資本輸出の平均値・標準偏差と比較してみよう。結果は、次の通りであった。資本輸出の増減率が、商品輸出のそれを大幅に上回る、ということはなかったのである。

表1. 1900－1913年における英国の商品輸出と対外証券資本輸出 (£百万)

	平均	標準偏差	変動係数
商品輸出	612.5	128.4	0.210
資本輸出	276.2	54.7	0.198

(出所) 商品輸出: Mitchell, B. R. and Deane, Phyllis, *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge, 1962, pp.283-4; 資本輸出 (ロンドン証券取引所における外国証券発行額): Stone, Irving, 1999, pp.379-381

レーニン理論は、1873－96年の間の大不況時の経験に深く影響される所が大きく、労働者の搾取が過少消費を生み出す、というのである。搾取強化＝労働分配率引き下げの結果は、資本の利益の増大である。利益を受け取る資本家の貯蓄率は高いので、資本家の消費は利益増大幅に比べて増大せず、労働者の消費減を相殺することはないとはいえる。しかし、問題は、資本家の消費増<労働者の消費減ということにあるのではない。利益増→貯蓄増に対応する実物投資の増があるかどうかである。19世紀末の第二次産業革命のもとで、技術革新が進み、重化学工業化のための資本財に対する需要が増大していたのであるから、たとえ労働者の消費財需要の減少が生じたとしても、それは、資本財需要増によって相殺されることは十分にありえたことである。これらの点は、すでに多くの人によって十分に議論されてきている。

しかし、そのような理論的批判の前にまず検討されるべきことは、19世紀の最後の25年間以来第一次大戦まで、果たして、労働者の賃金水準は下がり、労働分配率が低下したのか、ということであろう。まず、ボーリーBowley, A. L.の推定した英国における名目賃金と実質賃金の動きを見てみよう。

表2. 英国労賃指数

年	名目賃金 (1850年=100)	実質賃金 (1850年=100)
1850	100	100
1870	133	118
1890	163	166
1900	179	183
1910	179	174

(出所) Michell, B. R. and Deane, Phyllis, *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge, 1962, pp.344-5 ただし、原資料は、1850-1900年については、Bowley, A. L., *Wages and Income since 1860*, Cambridge, 1937, p.30: 1910年については、Ramsbottom, E. C., 'The course of wage rates in the United Kingdom, 1921-34', *Jouranal of the Royal Statistical Society*, 1935

つまり、英国における賃金水準は、名目でも実質でも、1850年から1900年まで大幅の上昇となっている。1900年代は、横ばいであるが、大きくは下落していない。同じ傾向がドイツの工業労働者賃金指数の動きにも見られる。

表3. ドイツ工業労働者賃金指数 (1900年=100)

年	名目	生計費	実質
1870	66	91	73
1890	87	97	90
1900	100	100	100
1910	121	117	103

(出所) Mitchell, B. R., *European Historical Statistics*, London, 1975, p.185, p.173

一般に、19世紀から20世紀初頭において、先進諸国における実質労賃水準は大きく上昇し、マルクスのような絶対的窮乏化というような現象は、全く見られなかった。各国の徴兵検査による成年男子の身長資料によると、19世紀後半には、身長が一貫して伸びてゆき栄養状態が改善していったことを示すことから、そして全人口の平均寿命が長くなっていったことから、このことは立証される。それでは、労働分配率はどうかであったであろうか。ファインスタイン Feinstein, C.H. により、英国における雇用所得 Income from employment の GNP に対する比率を求めると、次のような動きになる。

表4. 英国における労働分配率 (百万)

年	雇用所得	GNP	労働分配率(%)
1870	431	953	45.2
1890	704	1,393	50.5
1900	909	1,783	51.0
1910	1,027	2,043	50.3

(出所) Feinstein, C. H., *Statistical Tables of National Income, Expenditure and Output of the U.K. 1855-1965*, Cambridge, 1972, Table 1, T4-5

つまり、労働分配率が系統的に切り下げられたなどということはなかったのである。とはいえ、過剰生産、過剰資本という現象が、存在しなかったわけではない。1873年から1896年に至る大不況の時代には、世界的に物価、特に一次産品価格が大幅に下落し、金利も、以前には見られなかった水準に低下したからである。しかし、このことについて論ずる前に、レーニン理論のいま一つの重大な欠点を問題としておくこととしたい。レーニン『帝国主義』Petrograd, 1917, 宇高基輔訳、岩波文庫、昭和39年には次のように書かれている。「資本の過剰は、… 国外へ、後進諸国へ資本を輸出することによって利潤を引き上げることに用いられるであろう。」(p.103) ここで、レーニンのいう後進諸国とは、正確にどの国々であるのか、明示されていないのであるが、「資本輸出は、… 海外の諸国や植民地の労働の搾取によって生活している国全体にたいして寄生性という刻印をおす。」(p.62) 「この時代にとって典型的なものは、植民地領有国と植民地という、国の二つのグループの存在だけではなく、… 形式上独立国でありながら、実際には金融上および外交上の 従属の網で覆われている、多様な形態の従属国が存在するということである。」(p.140) そこで、レーニンは、先進国の資本輸出の主たる仕向け先は、後進国、低開発国であり、そこでの低賃金労働の搾取による超過利潤が、資本輸出国に還流して、その富を増大させていた、という。

それでは、先進国からの現実の資本輸出の仕向け先別内訳は、どうなっていたのであろうか。ここでは、先進国の代表として英国を取り上げ

ることとする。表5は、英国の1865－1914年における長期資本輸出の主要仕向け国別内訳を示すものである。

表5. 英国における外国長期証券発行額、
1865－1914年（£百万）

総額	4,079.3	
うち:米国	836.4	うち鉄道 514.8
カナダ	412.3	166.3
アルゼンティン	349.2	200.9
オーストラリア	339.0	3.5 *
インド	317.2	128.4 *
南アフリカ	262.2	5.2 *
ブラジル	172.7	54.6
ロシア	139.3	34.5 *
ニュージーランド	84.5	1.7 *
メキシコ	81.5	29.9
日本	78.3	2.0 *
中国	73.7	15.2 *
エジプト	66.2	1.4 *
チリ	61.8	14.6
フランス	57.9	1.2 **
ヨーロッパ (除フランス・ロシア)	291.0	32.4

* これら諸国は、国有鉄道を経営しており、鉄道建設資金の一部または大部分を政府債発行で調達した。それゆえに、民間鉄道会社のロンドンでの証券発行額のみが、ここに示されている。

** フランスの英国からの借り入れの約半分は、普仏戦争敗戦による賠償金（50億フラン＝2億英ポンド）支払の一部に充てるためのフランス政府債のロンドンでの発行によるものである。1870－1873年の間のフランス国債のロンドンでの発行額は、29.9百万英ポンドに達する。出所のp.183参照。

（出所） Stone, 1999.期中総計は、Table 34, p.381 各国別の数字は、Tables 1-15, pp.51-191

3. 英国の資本輸出の実態

つまり、1865－1914年における英国の資本輸出の主たる仕向け先は、いわゆる植民地・従属国ではなかった。資本輸出総額の41.0%に相当する£1,672.2百万は、米国、カナダ、オーストラリア、ニュージーランドの四カ国に向けられていたのである。これらの国は、いわゆる植民地・従属国ではなく、白人が新規に入植して開発した国である。ここでは、これを新興開発国（准先進国）と名付けよう。これら諸国は1860

年代まで、広大な未開発の荒野を抱えた諸国であった。その荒野に、欧州から多数の移民が入植し、荒野を肥沃な耕地に変えたのであるが、何故、そのことが、1870年代以降に可能になったのであろうか。それは、後に示すことであるが、その主たる要因は、1870年代からの運輸通信革命であったことには疑いがない。

さらに、これら新興開発国と、ある程度まで、性格を同じくする諸国、すなわち、アルゼンティン、南アフリカ、ロシアへの資本輸出が、計£750.7百万であり、ロシア、フランスを除くヨーロッパ諸国への資本輸出が、£291.0百万に達していることも考慮すべきである。この合計は、£1,041.7百万、すなわち総計£4,079.3百万の25.5%に達する。ここには、南アフリカの金とダイヤモンドなどの鉱物資源に対する多額の投資が含まれているのではあるが、アルゼンティン、南アフリカといった諸国は、多数の欧州移民を吸収した新興開発国としての側面もあったのである。ロシアでも20世紀初頭には、ウクライナからヴォルガ河中部にかけての黒土地帯に、鉄道が敷設され、小麦の大輸出国になったことが注意されなくてはならない。このように、当時最大の資本輸出国であった英国の資本輸出の仕向け先の大半は、いわゆる植民地・従属国ではなく、新興開発国向けの資本輸出が大部分であり、低開発国の中で英国から大規模な資本輸入をしたものは、インド（£317.2百万）のみであったことが分かる。レーニンの『帝国主義』は、数百冊の専門文献を読破したうえで書かれたものではあるが、レーニンは、それを書く前にすでに当時の世界経済についての独自のシェーマを確立しており、二次文献から、そのシェーマに都合のよい記述と資料を選び出して、自らの立論の例証に使ったのである。それは、政治的宣伝のための文書であり、学問的な公正な立場からの実証研究ではない。もちろん、宣伝文書であるから、価値がないということには必ずしも直結しないが、その価値を判定するためには、我々は正当なアカデミックな歴史学の研究方法によって、この書物の結論の当否を判定すべきである。

4. 英国の対米資本輸出とその性格

上記のごとく、第一次大戦前の英国の対外証券投資の主流をなしていたものは、新興開発国への投資であって、レーニンのような労賃水準の低い後進国に対するものは、対インド投資を除けば、大きいものではなかった。それでは、新興開発国に対する投資の内容と性格は、どのようなものであったのであろうか。周知のことではあるが、まず注目されるのは、対新興開発国投資に限らず、英国の外国証券投資の大部分が、鉄道建設の資金調達のために発行された証券を対象としたものであったことである。英国の対外証券投資の最大の仕向け国は、上に述べた如く米国である。1865—1914年におけるその累計は、£836.4百万であり、この間の英国対外証券投資の20.5%に相当する。そして、その836.4百万の61.5%に相当する£514.8百万が、民間鉄道証券であった。実は、この当時の世界の大部分の国は、国営鉄道あるいは州営鉄道を運営しており、その建設・運営資金の調達のために、中央・地方政府債を発行していたので、これら政府債のうちのどれだけが、鉄道のために発行されたものであったのかを、一つ一つ検証してゆかなくてはならない。しかし、米国では、国有鉄道というものが存在せず、連邦政府や州政府が、連邦債・州債を鉄道会社に貸し付けて、建設を補助することはあったものの、その額は相対的には小さかった。それゆえに、米国についてのみ、英国の鉄道証券投資の規模をほぼ正確に知ることができるのである。表6は、その10年期別の数字を示すものである。

表6. 英国の対米資本輸出,
1865—1914年 (単位: £百万)

年	ロンドンにおける 米国証券発行総額	うち鉄道証券
1865-74	94.9	61.1
1875-84	100.7	75.2
1885-94	149.7	79.5
1895-1904	144.5	96.3
1905-14	346.6	202.7
Total	836.4	514.8

(出所) Stone, Irving, 1999, Table 1, pp.42-51

上表では、1905—14年の米国鉄道証券への投資の数字が際立って多いように見えるが、表6の示すものは名目額であり、それは、鉄道建設資材の価格、労賃および鉄道敷設用地の地価の動向によって大きく左右される。特に時代がたつにつれて、鉄道主要幹線網が完成し、新たに建設される鉄道は、幹線の左右に伸びて、貨物乗客を幹線まで運ぶためのフィーダーと呼ばれる支線の建設が主になってくる。そのような支線の建設される土地の地価は、主要幹線の建設と共にすでに大きく上昇してしまっている。それゆえに、年々の鉄道建設調達額の名目の数字を見ても、実質は分からない。それは、鉄道建設のマイル数をとってみてみないと分からないのである。それを示すのが、表7である。毎年数字をとるのは、煩雑であるので、10年期の合計を示すことにする。

表7. 米国鉄道営業マイル数対前年末比増

年	営業マイル期中増分
1865-74	38,477
1875-84	52,960
1885-94	63,053
1894-1904	42,727
1905-14	58,342

注：上記の数字は、営業マイルであって、建設マイルではない。1890年までは、‘Road Operated’の数字であるが、1891年からは、Track Operated から、‘Yard Tracks and Sidings’を差し引いた数字である。なお、鉄道建設マイルの統計もあるが、そこでは1880—92年の数字が欠落していたので、これはとらなかった。

(出所) U.S. Bureau of the Census, *The Statistical History of the United States*, Stamford, Connecticut, 1965, Series Q15-22, p.427 (1865—1890年について), Q44-72, p.429 (1890—1914年について)

なお、1864年末の営業マイルは、33,908マイルにすぎなかったから、1865—74年における営業マイル増分の38,477マイルによって、既設鉄道の延長は一挙に二倍になった。ここにさらに、1875—94年の増分115,913マイルが付け加わり、1894年末における営業マイルは、総延長

188,293マイルで、1864年の5.55倍になった。

それでは、これだけの新設鉄道は、具体的には、どこに敷設されたのであろうか。それを示すのが、付属の地図1と2である。ここから明らかな事は、1870年と90年の間の鉄道建設活動の中心が、米国中西部、すなわち、ミネソタ、アイオワ、ミズーリ、北ダコタ、南ダコタ、ネブラスカ、カンザスの7州にあった、ということである。これらの州のうち、ミネソタ、アイオワ、ミズーリ3州は、地図1からみられるごとく、すでに1870年の時点で、白人の入植がはじまっており、ある程度の開発が進んでいた。しかし、南北ダコタ、ネブラスカ、カンザスの4州では、この時点では、白人入植者の数は、

いまだに極めて少なく、未開発の状況であった。これら4州の人口の推移をとると表8のとおりである（ただし、ここの人口にはインディアンは入っていない）。

表8. 中西部の西側4州の人口（000人）

年	1860	1870	1880	1890	1900
北ダコタ	-	2.4	36.9	191.0	319.1
南ダコタ	4.8	11.8	98.3	348.6	401.6
ネブラスカ	28.8	123.0	452.4	1,062.7	1,066.3
カンザス	107.2	364.4	996.1	1,428.1	1,470.5
合計	140.8	501.6	1,583.7	3,030.4	3,257.5

（出所） Wikipedia

地図1. 1870年代における米国鉄道網



地図2. 1890年代における米国鉄道網



上表から、上の4州が1860年にはほとんど無人の地であったものが、1890年には人口300万人に達し、1900年のそれは326万人であって、ほぼ人口の飽和状態に達したことが分かる。なお、この4州の各州の面積は、183,000—213,000平方キロであり、4州合計で、797,000平方キロと、日本の面積の2倍強である。これら4州は、「グレイト・プレーンズ」と呼ばれるロッキー山脈東麓の草原地帯に属していた。すなわち、約1万2千年前まで氷河の下に埋もれていた地方であり、氷河の動きに伴って、岩石が粉々に破壊されて微粒子となり、氷河が後退してからは、一面の草原になったものである。そして地形は、東に向かって下がってゆくが、その傾斜度は小さく、微粒子からなる土壌の流出はほとんど生

じなかった。また、森林化しなかったのは、これら4州が、乾燥地帯であり、西半分は、砂漠・半砂漠だったからである。これら4州のほぼ中央を西経100度の子午線が通過している。大まかに言って、この100度線の西側は、年間降水量500ミリ以下の砂漠・半砂漠である。100度線の東側は、年間降水量500—1,000ミリの地方であり、春蒔硬質小麦の栽培の適地である（なお、日本の年間降水量は、約1,800ミリである）。硬質小麦はパン小麦ともいわれ、パンを焼くのに最も適した品種である。

上に述べた如く、この4州の土壌は、粉碎された岩石から生成された微粒子からできており、黄河流域の黄土、ウクライナ・ロシア南東部の黒土と同じく、きわめて肥沃な土壌である。そ

して、1万2千年の間、毎年夏には丈の高い草 tall grass に覆われ、秋になってそれが枯れたときに、しばしば野火が起こって、焼け残りの灰が地中に沈殿する。しかも、これら4州は、東に向かって下る地形であるが、その傾斜は極めて緩いので、こうして沈殿した有機物の灰は、そのまま翌年の草原の肥料となる。それゆえに、これら4州の草原は、きわめて肥沃な土壤を持つものになった。後に、ここが開拓されて、小麦を栽培し始めたときには、20年近くも連作を繰り返し、かつ無肥料でも、エーカー当たり12ブッシェル（1ブッシェル＝60ポンド＝27.2キログラム）、すなわち10アール当たり収量80キログラムであった。これは、ヨーロッパで複雑な輪作を行い、かつ十分な肥料を与えながら19世紀初めによく実現した10アール当たりの単収に匹敵するものであった。つまり、生産コストが、欧州に比べて極めて低かったのである。

ただし、ここに、二つの障害があった。第一は、労働力不足である。第二は、収穫物の海港、大河までの輸送の距離が、きわめて大きかったことである。まず、第一について考えてみよう。小麦の収穫時には、大がま scythe を使っても、成年男子1人で、1日0.5エーカーの収穫するのが限度であった。小麦の完熟期は、23週間程度であるから、一家族に成年男子3人の労働力の農場の規模は、耕地30エーカー（12ヘクタール）に休閑地・牧草地などを含めても40エーカー（16ヘクタール）を大きくは超えることができなかった。人口希薄な大陸奥地では、収穫期に出稼ぎ労働者を雇用することも望めない。この限界を最初に打ち破ったのは、マコーミック McCormick, Cyrus が1849年に発明したリーパー、すなわち刈取機である。これは、当初は馬力に依存する機械であったが、収穫労働の能率を一挙に十倍にした。これと前後して、複数の馬に牽引させ、上部に運転者席をつけた鋼鉄製の犁が実用化された。これにより、一度に数条の深い畝おこしができるようになった。これを最初として、馬鍬犁、種蒔機など各種の農業機械が発明され、ついには収穫、結束、脱穀まで一貫して行うことのできるコンバイン収穫機が開発

されるにいたった（なお、マコーミックの農業機械製作会社は、のちにインターナショナル・ハーヴェスターズという多国籍巨大企業に発展したが、1984年に破たんした）。つまり、農業機械の開発が、労働力不足のネックを解消させた。

いま一つの障害は、海からも、大河からも遠く離れた土地で生産された小麦などのバルク・カーゴを、遠距離の海港、湖港、河港まで陸上輸送しなくてはならない、ということであった。遠距離を馬車によって運ぶことは、きわめてコスト高について、採算が取れない。中西部の上記の4州は、大体が乾燥地である上に、ミシシッピ、ミズーリの両河を除くと、大河が流れていない。河川を利用するにも、運河を建設するにも限界があった。この障害を除去したのが鉄道である。上の表7と地図1、地図2でみられたごとく、1870－90年の間に中西部からシカゴ、ミルウォーキー、ダルース Duluth (Lake Superior) までの鉄道が開通したことによって除去された。さらに重要な事は、1856年のベッセマー転炉製鋼法の発明、1864年のシーメンス・マルタン平炉製鋼法の発明、1878年のトマス・ギルクリスト塩基性転炉製鋼法の発明により、良質の鋼材が大量に低コストで生産されるようになったことである。鋼材の用途の一つが上記の強靱な農業機械の製作であるが、それよりは鉄道レールとしての利用が重要であった。それまでの錬鉄（炭素含有量0.05%）レールは、強度不足で大容量大重量の貨車と強馬力の機関車の重量と高速度に耐えられなかったために、逐次、鋼鉄レールにとって代わられた。このことが、鉄道貨物運賃の低下につながったことである。

19世紀末の鉄道運賃統計の作成は、実は、はなはだ困難である。季節ごとに運賃率が変更され、商品の種類別に全く異なった運賃表が適用されるからである。しかし、小麦の運賃に限定して、話を進めることにしよう。ルネ・クチンスキーは、有名なユルゲン・クチンスキーの父であるが、『ジャーナル・オブ・ポリティカル・エコノミー』, Vol. 10, No.3, 1902に ‘Freight Rates in Agriculture and North-American Wheat’

という論文を公表している。これによると、1896, 98, 1900年平均の英本国における小麦価格（すなわち小麦の世界価格）は、平均が、1ブッシェル当たり、91.2セントである。他方、輸送コストは、米国内の農場から最寄りの鉄道駅までの平均距離は、12.1マイルであり、農場—鉄道駅間の運賃（馬車）は、ブッシェル当たり9セントになる。米国中西部の平均的農場からシカゴまでの鉄道路線の距離は、ほぼ350マイルであり、1マイル当たりの小麦運賃率は、ブッシェル当たり0.02セント、350マイルで7セントである。ここで特に注目すべきことは、12.1マイルの馬車輸送のコストが、ブッシェル当たり9セント、350マイルの鉄道輸送運賃が7セントである、ということである。このことは、鉄道がなかったならば、中西部の農場は、生産した小麦をシカゴまで輸送するのにブッシェル当たり平均して、259セントの運賃になったことになる。つまり、輸送コストだけで、当時の小麦の世界価格を上回ってしまったであろうということである。

シカゴから先については、クチンスキーは、五大湖—エリー運河—ハドソン河—ニューヨーク—リヴァプールとすべて水路を経由すると、運賃はブッシェル当たり10.5セントであり、シカゴ—ニューヨーク間は鉄道を利用し、ニューヨーク—リヴァプールは海路によるならば、運賃は16.5セントであるという。つまり、中西部の農場からリヴァプールまでの運賃総計は、26.5セントまたは32.5セントである。これは、英国での小麦価格91.2セントに対して、29.1%、35.6%に相当する。（シカゴ—ニューヨーク間の輸送に割高な鉄道を利用するのは、次の理由からである。（1）米国内の水路は、冬季は結氷して輸送不可能になる。（2）水路輸送の速度は、鉄道輸送のそれと比べると、きわめて低い。シカゴからミシガン湖、ヒューロン湖、エリー湖経由で、エリー運河の西の終点バッファローまで、約1,300キロメートルである。航海速度10ノットの汽船で72時間かかる。そして、バッファローで、エリー運河通行用の艀に貨物を積み替えなくてはならない。エリー運河の全長は580キロメートルであるが、運河通行に高速は出せない上に、途中で多数の閘門を通らな

くてはならない。そして、運河の東端オルバニーからハドソン河でニューヨークまで約300キロメートルである。この距離をカバーするのに一週間は、かかるであろう。これに対して、鉄道であれば、シカゴ—ニューヨーク間の直線距離は約1,100キロメートルであるから、迂回を考慮しても、1,600キロメートル程度であって、時速20キロメートルの列車であれば、80時間強で走破する。時速20キロというのは、次の文献による。Fogel, Robert William, *Railroads and American Economic Growth*, Baltimore, 1960, p.44, footnote 53) (3) 鉄道会社は、夏季にはニューヨーク向け貨物に特別割引料金を適用して、水路と競争する。

これゆえに、鉄道が敷設されて初めて、中西部西側の4州の草原の耕地化が可能になったのである。そして、鉄道会社は、この可能性を予見して、無人の草原に鉄道を敷設し、開拓のための環境整備をしてから、開拓移民を募集したのである。なお、米連邦政府は、鉄道建設の重要性を認識し、特に重要な鉄道には、建設予定の鉄道路線の左右の国有地を鉄道会社に無料供与する政策をとった。この政策は、1850年に伊利ノイ・セントラル鉄道の建設にあたって、予定路線の左右6マイル内の奇数番号のセクション（セクションとは1平方マイルのことである）または偶数番号のセクションを鉄道会社に無料供与したのが始まりである（このようにすると、碁盤の目の例えば白い枡にあたる部分を鉄道会社に供与することになる。黒い枡の部分は、国有地のままであるが、これも、時価で鉄道会社に売り渡されることが多かった（Stover, p.32）。1869年に完成した、最初の大陸横断鉄道ユニオン・パシフィックの場合は、路線の左右20マイルについて同じ処置がとられた。この政策は共和党が推進したのであるが、民主党の激しい批判を受けることになり、1871年の無料供与を最後として、その後は行われなくなった（Stover, p.33）。しかし、1850—71年の間に、延長18,738マイルの鉄道に対して合計131百万エーカー（524,000平方キロメートル）の土地が鉄道会社に無料供与されたのである（Stover, p.32）。そして、これとほぼ同じ面積の国有地が、当時の

時価（1エーカーについて\$5-10）で、鉄道会社に売り渡された。鉄道会社は、これらの未開拓地にある程度の整備を施し、農道をつけた上で、一筆80エーカーまたは160エーカーを単位として、売り出したのである。160エーカーというのは、1平方マイルの4分の1に相当し、一辺が約800メートルの土地である。これが、一家族が馬力を用いた農業機械で耕作するための適正単位とされていた。そして、各鉄道会社は土地部 Land Department を設立して、入植者の大規模な募集を始めた。入植の勧誘の対象は、主として、米国東部の農民と欧州の農民であった。このことを、経済史研究者として、最初に指摘したのは、ヘッジズの次の論文である。Hedges, James B., 'The Colonization Work of the Northern Pacific Railroad', *The Mississippi Valley Historical Review*, 13.3, 1926 この問題は、鉄道への国有地

無料供与の実態と効果の研究、移民史の研究、農業史の研究と組み合わせられて、膨大な文献を生み出した。我が国では慶応大学の岡田泰男氏の優れた英文モノグラフがある (Okada, Yasuo, *Public Lands and Pioneer Farmers, Gage County, Nebraska, 1850-1900*, Keio University Press, 1971)。

ここで、まず明確にしておくべき一つの点がある。それは、1870年代の前半に至るまで、米国は食料品輸入国であったものが、70年代後半になって、突然に巨大な食料品輸出国に転じた、という点である。そして、食料品輸出の急増が、米国の貿易収支を赤字基調から、大幅の黒字基調に転換させた。これも、1870年代後半のことである。これを統計で確認してみよう。年次統計を取ると、表があまりにも巨大になるので、5年期の平均値をとることにする。表9がそれである。

表9. 米国の食料品輸出入収支*と貿易収支, 1856-1914年 (単位: \$百万)

年平均	食料品輸出	同輸入	食料品貿易収支	輸出総額	輸入総額	貿易収支
1856-60	62.4	76.0	-13.6	278.0	321.2	-43.2
1861-65	96.4	81.0	15.4	170.4	255.6	-85.2
1866-70	70.4	102.0	-31.6	307.8	408.4	-100.6
1871-75	170.4	175.0	-4.6	485.8	577.8	-92.0
1876-80	320.8	180.4	140.4	663.8	492.6	171.2
1881-85	232.2	127.8	104.4	774.6	667.4	107.2
1886-90	290.4	231.2	59.2	725.6	717.0	8.6
1891-95	389.0	287.4	101.6	876.2	785.0	91.2
1896-1900	487.6	229.8	257.8	1,136.0	741.6	394.4
1901-05	490.2	245.6	244.6	1,426.8	972.2	454.6
1906-10	473.2	306.6	166.6	1,751.0	1,344.8	406.2
1911-14	434.3	415.3	19.0	2,235.8	1,721.8	514.0

* 食料品とは、次の定義によるものである。Crude foodstuffs + Manufactured foodstuffs
(出所) Bureau of the Census, pp.544-545, Series U61-72

これは、きわめて単純化された表であるが、それでもここから、いくつかの興味ある事実が浮かび上がってくる。なお、この表の特徴は、Manufactured foodstuffs をほかの工業製品と別建てで扱っていることである。このようにしないと、例えば、小麦粉を工業製品に加えて、製品輸出入に合算すると、19世紀における米国農業

の重要性が見えなくなってしまう。これを念頭において、表9を見るならば、そこから見えてくる事実は、次のようなものである。

- (1) 1871-75年期まで、米国は食料品の純輸入国であったものが、次の5年期から、状況が全く異なってくる。1871-5年期にお

ける米国食料品輸出額は、年平均 \$ 170.4 百万であったものが、1876—80年期には、それは倍増して、\$ 320.8百万になり、増分は、\$ 150.4百万であった。全商品輸出総額は、前期の \$ 485.8百万から、\$ 663.8百万へと、\$ 178.0百万の増であったから、輸出総計増分に対する食料品輸出増分の寄与度は、84.5%になる。そして、食料品輸出の急増が、米国の貿易収支を、それまでの入超基調から、出超基調に変化させたのであった。

- (2) 1881年以後については、5年期ごとに輸出額が、大きく増減しているが、これは、作柄の豊凶だけが原因ではなく、国際価格の変動によっても生じたことである。
- (3) 1900年以後になると、食料品輸出の増減が、輸出総額に及ぼす影響は、次第に小さくなる。すなわち、1896—1900年期と1901—05年期を比べると、食料品輸出は、年平均 \$ 487.6百万→\$ 490.2百万で、増分は \$ 2.6百万に過ぎなかったのに、輸出総額は、\$ 1,136.0百万→\$ 1,426.8百万と \$ 290.8百万の増になっている。いうまでもなく、米国の国内工業が急速に発展して、非食料工業製品の輸出が増えたからである。
- (4) 1901—05年を頂点として、食料品輸出は次第に減少した。年平均をとると、1901—05年 \$ 490.2百万→1906—10年 \$ 473.2百万→1911—14年 \$ 434.3百万である。
- (5) 逆に食料品輸入は次第に増加し、食料品

貿易収支黒字は急減し始めた。この黒字は、1901—05年期には、年平均 \$ 244.6百万にもなっていたのが、1911—14年期にはわずかに \$ 19.0百万に減少した。いうまでもなく、これは米国の工業が急速な発展をはじめ、都市人口が急増したからである。米国の都市（人口2500人以上）の人口は、1890年に22.1百万であり、農村人口は、40.8百万人であったのが、1900年には、都市人口30.2百万人、農村人口46.0百万人、1910年には、都市人口42.0百万人、農村人口50.0百万人となり、都市人口が急増しつつあった。そして、農村人口といっても、その中には、農業従事者以外に、商業従事者、運送業従事者、公務員、教師、牧師、大工、鍛冶屋、その他の手工業者などが含まれ、農業と住民のためのサービスや手工業に従事する者が多数居住していたのである（Bureau of the Census, Series A 34-50, p.9）。

5. 米国からの小麦・小麦粉輸出の急増

つまり、20世紀初頭までの米国の輸出急増と貿易収支の黒字化の主たる要因は、食料品輸出の急増にあった。しかし、食料品と一纏めにされる財の中身は、多種多様である。その中で、金額的に重要な役割を演じたものが、小麦と小麦粉の輸出である。表10は、1866年から80年については食料品輸出額と、小麦輸出額を比較し、1881年から1914年については、食料品輸出額と小麦・小麦粉輸出額を比較するものである。

表10. 米国の小麦・小麦粉輸出と食料品輸出総額（単位：\$百万）

年平均	小麦	食料品合計
1866-70	23.4	70.4
1871-75	59.2	170.4
1876-80	106.8	320.8

年平均	小麦・小麦粉	食料品合計
1881-85	157.6	232.2
1886-90	106.4	290.4
1891-95	147.2	389.0
1896-1900	148.2	487.6
1901-05	131.2	490.2
1906-10	117.6	473.2
1911-14	108.5	434.3

（出所） Bureau of the Census,, Series U 73-93, pp.546-7

これを見ると、小麦輸出額は、1866－70年平均の\$23.4百万から1876－80年の\$106.8百万へと4.6倍の増になっている。1881－85年期からは、小麦粉輸出が含まれているが、これは、このころから製粉技術の革新のために米国製粉業が大発展を遂げ、輸出の主体は、小麦から小麦粉に移ったためである。しかし、小麦・小麦粉輸出は、1881－85年期の\$157.6百万がピークであり、以後漸減する。いうまでもなく、国内消費が増大したためである。なお、1866－70年期から、1881－85年期に至る小麦輸出の急増は、小麦の国内生産の急増の結果である。小麦収穫量（以下、小麦生産量と称する）は、次のようになっている。

表11. 米国の小麦生産量（単位：百万ブッシェル）

年平均	小麦生産量	年平均	小麦生産量
1866-70	234.2	1896-1900	630.4
1876-80	423.0	1906-10	664.4
1886-90	476.4	1911-14	749.3

（出所） Bureau of the Census, Series K265-273, p.297

見られるごとく小麦生産量は、1866－70年平均の234.2百万ブッシェルから、1911－14年平均の749.3百万ブッシェルへと3.2倍の増であった。注目すべきことは、小麦・小麦粉輸出額の減少しつつあった1911－14年期ですら、その直前の1906－10年期平均の輸出量664.4百万ブッシェルに比べて、国内生産量は相当の大幅の増になっている点である。さらに、注目すべきことは、米国の小麦生産量の増大に対する中西部の西寄りの4州（北ダコタ、南ダコタ、ネブラスカ、カンザス）における小麦生産量の増大の寄与度が大きかったことである。これら諸州の小麦生産量は、米国の第9回国勢調査によると、1860年と1870年においては、表12の通りであった。

表12. 中西部4州小麦生産量
（単位：000ブッシェル）

年	1860	1870
ダコタ準州*	1	171
カンザス州	194	2,391
ネブラスカ州	148	2,125
合計	343	4,687
米国総計	173,104	175,196

* ダコタは、この時点ではテリトリイ、すなわち準州であり、それが、南北の2州にわかれて、連邦加盟の州となったのは、1889年のことであった。
（出所） The United States, *The Ninth Census-1870*, Vol. III, Table III, 'Production of Agriculture', p.83, p.87.

すなわち、1860年において上記4州の小麦生産量は、米国全体の小麦生産の0.20%であり、1870年でも2.67%にすぎなかった。なお、1870年の前年1869年は、ネブラスカ州オマハ市を出発点とするユニオン・パシフィック鉄道が、カリフォルニア州サクラメント市を起点とするセントラル・パシフィック鉄道と接続して、最初の大陸横断鉄道が完成した年であり、この年から上記4州における鉄道網の本格的建設が始まったことは銘記されるべきである。

州別の小麦生産量の統計については、1895年に創刊された米国農務省 The United States Department of Agriculture (略してUSDAとする)の年鑑 Yearbook しか参照できなかった。

表13. 1895年米国の州別小麦生産量
（単位：000ブッシェル）

北ダコタ	南ダコタ	ネブラスカ	カンザス	合計	米国総計
61,058	29,261	14,787	22,919	128,025	467,103

（出所） USDA, *Yearbook for 1895*, Washington, 1896, p.52

そして、1895年の上記4州の小麦生産量合計は、米国総計の数字に対して27.4%という大きなシェアを占めることになった。また、1870年から1895年の間の米國小麦生産総量の増分は、291,907,000ブッシェルであり、上記4州のその増分は、123,339,000ブッシェルであるので、4

州における小麦生産量増分の米国生産総量増分に対する寄与率は、42.3%になる。農業生産は、年によって収穫高の増減が甚だしいので、単年の間の比較には問題があるが、ただ、1870年における4州の小麦生産は、ゼロに近い低水準であったものが、1895年には北ダコタ州の小麦生産量は、全米42州中の第一位となるくらいに開拓が進んだので、4州の小麦生産増の米国のそれに対する寄与率が高いことは、当然のことである。

そこで、1895年から、1914年に至る4州の小麦生産量と米国のそれとの動向を比較してみよう。ここでは、単年ごとの数字には意味がないので、5年（1911－14年は4年）平均の数字をとると、表14のようになる。

表14. 米国の小麦生産量,
1896－1914年（単位：000ブッシェル）

年平均	小麦生産量		(a)/(b)×100 (c)
	4州合計 (a)	米国総計 (b)	
1896-1900	143,366	540,503	26.5
1901-05	221,228	660,345	33.5
1906-10	228,516	693,316	33.0
1911-14	286,230	751,501	38.1

（出所） USDA, *Yearbooks*, Washington, relevant years, Tables for acreage, production, and total farm value, by States

見られるごとく、4州の生産の米国総計に対するシェアは、1911－14年には、38.1%にまで上昇している。そして、1896－1900年平均から、1911－14年平均への米国総計の増分は、210,998,000ブッシェルであるが、4州のそれは、142,864,000ブッシェルであって、米国総計の増分に対する寄与率は、67.7%になっている。ただし、この時期の4州の生産急増の主たる原因は、単収の増にある。小麦作付面積は、拡大していなかったからである。すなわち、4州における小麦作付面積は、1895年には、21,579,000エーカーであり、1914年には23,082,000エーカーで、7.0%の増に過ぎなかった（USDA, *Yearbook for 1895*, p.526; *Yearbook for 1914*, p.525）これに

対して、1870年から、1895年に至る4州の小麦生産の増大の主因は、小麦作付農地の拡大によるものであった。すなわち、4州（ただし、1870年には、ダコタは南北に分割されておらず、準州 territory であった）における農牧地 improved land の総面積は、1,760,000エーカーであったものが（USDA, *National Agricultural Statistics Service-Historical Data, The Ninth Census*, Vol. III, p.81）1895年には、小麦作付地だけで、21,579,000エーカーと1870年の農牧地の12.3倍になっていたからである。他方、1896－1900年平均と1911－14年平均について、小麦のエーカー当たり収量の4州の単純平均をとると、11.76ブッシェルから13.20ブッシェルへの約12%の増大である。これは、単純平均であり、カンザス州のような大生産地の収穫量を考慮に入れた加重平均をとれば、エーカー当たり収量の増大は、より顕著になったはずである。このエーカー当たり収量増大の原因は、肥料の使用開始、農場の大規模化、乾燥地農法 dry farming などの栽培技術改善、そして、小麦の新品種導入などが原因であるが、ここではそれを論ずる余裕がない。ここで問題としていることは、中西部4州における鉄道建設と農地拡大の関係だからである。そして、農地の拡張は、1890年代には、限界に達していたと見られる。

6. まとめ

- (1) 1850－71年の間、連邦政府は、西部・中西部開発のために、新設鉄道会社に対して、新規に建設された鉄道路線の左右各々6マイルから20マイルの幅の国有地の半分を無償で鉄道会社に供与した。1850年－1871年の間に主として中西部と西部の鉄道18,738マイルに対して、合計131百万エーカー（一マイルあたり6,990エーカー＝10.9平方マイル、1キロメートルあたり17.6平方キロメートル）の土地が無償供与された。
- (2) 鉄道会社には、路線の建設が進むにつれて、約束された国有地が順次引き渡され、鉄道会社は、この土地を例えば80エーカーとか160エーカーというような適当な大き

さに分割し、農道など最小限のインフラを整備したうえで、農場として分譲した。その買い手を確保するために、各鉄道会社は、土地部 Land Department を組織し、米国東部および欧州に土地部の代理人を置き、新聞雑誌に広告を出したりして、移民を募集した。なお、分譲価格は、概して、1エーカー当たり \$5 - \$10 であり、現金払いのできない者には、頭金だけで農場の開拓を始めることを許した、残金は、7-10年の年賦払いで、利子率は7%程度であった。しかし、農場の経営のためには、まず、草の根の張った草原をすき起こすための特別の鋤を持つ専門業者に、1エーカー当たり \$2 - \$3 の報酬を払って、草原を開墾可能にもらう必要がある、その上で刈取機などの機械と、それを動かすための数頭の馬を買う必要があったから、無産のプロレタリアなどが入植できるものではなく、入植者は、例えば、欧州で数十エーカーの農地を持っていた自作農であった者が、その土地を売り払い、それによって、渡航費、分譲地代金、農業機械と馬の代金、鋤き起こし業者への謝金などを賄うというような人々であった、と考えられる。米国の鉄道会社から、土地代金の大部分について、年賦払いにしてもらうことはできたが、債務を抱えた農業移民や小口分譲地を買った人々の中には、後に土地を手放さざるをえなくなるものが多く生じたであろう。

- (3) 鉄道会社は、無償交付地の分譲によって得た土地代金で建設資金のかなりの部分を賄うことができた。上に述べた如く、路線1マイルについて平均6,990エーカーが無償供与されたのであるが、それを1エーカーについて \$5 で分譲すれば、\$35,000になる計算である。とはいえ、無償供与地の中には、沼地、砂漠、山岳なども含まれていたもので、実際に調達できたのは、その3分の2くらいではなかったかと思われる。鉄道会社は、無償供与地の所有権が移転されると、これを担保とする社債を発行し、それを、ロンドンなどで大量に発行した。こ

れによって、次に建設すべき路線のための必要資金を調達したのである。そして、移民が入植して、農地分譲代金が手元に払い込まれると、それで、前に発行した社債を償還するというシステムであった。

- (4) このようにして、中西部での鉄道建設が、1870-90年に大きく進んだ。米国国勢調査の地域分類でいうとノース・セントラルに分類される12州（上記4州+ミズーリ・アイオワ・ミネソタ・オハイオ・インディアナ・イリノイ・ミシガン・ウィスコンシン）の8州）における鉄道延長は、1870年22,747マイル→1890年80,820マイルと3.6倍に増え、その増分は58,073マイルであった。米国の鉄道総延長はこの間に52,922マイル→182,777マイルと伸びたので、その増分は、129,855であり、ノース・セントラルの鉄道延長増分は、米国全体の増分の44.7%に相当する。しかも、この地方の延長増分の大きな部分が、中西部西側の4州における鉄道建設によるものであったことは、地図1と地図2を比較すれば明瞭である（鉄道延長の数字は、次のものによる。Holmes, George K., 'Agricultural Production and Prices', USDA, *Yearbook for 1897*, Washington D.C., 1898, p.579).
- (5) かくして、中西部4州における鉄道建設が、移民の流入と耕地の増大を引き起こし、この4州を米国の穀倉地帯にしたのである。
- (6) この新規開拓地の土壌は肥沃であり、当初は無肥料で、エーカー当たり12ブッシェル程度の小麦を収穫でき、しかもそれを連作できた。労働は、基本的に家族労働のみで必要を満たしうるような農業機械が、次々と発明されたので、労働生産性は高くなり、したがって、小麦の生産コストは極めて低いものであった。しかも、鉄道建設により、上記4州からシカゴに小麦を送る運賃も大きく下落し、シカゴ→ニューヨーク・リヴァプールの内陸水路・鉄道と海上の運賃も下落を続けた。1870-72年には、小麦をシカゴからニューヨークに輸送する

のに、イーリー湖畔のバッファローまで五大湖の汽船により、そこからニューヨークまで鉄道で運ぶと、1ブッシェルについて22.03セントの運賃であった。それが、1893-5年平均では、7.46セントに下がっている(USDA, *Yearbook for 1897*, pp.757-8) さらに、ニューヨークからリヴァプールへの海上運賃も、年間平均で次のように低下した。

表15. ニューヨークからリヴァプールへ的小麦運賃
(単位：1ブッシェル当たりセント)

年間平均	海上運賃 (ニューヨーク—リヴァプール)
1875*	16.27
1880	11.70
1885	6.33
1890	4.94
1895	4.31

* 1-6月平均

(出所) USDA, *Yearbook for 1896*, p.598の月別の統計から年間平均を算出した。

しかし、海上運賃や、内陸水路の運賃の低下よりは、中西部の農場からシカゴまで小麦を運ぶコストの方が重要であった。前に引用したクチンスキーは、米国の農場から鉄道駅までの平均距離は、12.1マイルであり、小麦を馬車に乗せてこの距離を運ぶと、運賃は1ブッシェルについて9セントになる、とした。つまり、1マイル当たりでは、0.74セントになる。中西部小麦生産地帯の代表都市であるカンザス・シティーから、シカゴまでは、直線距離で約400マイルある。仮に道路がこの直線に完全にそって引かれていたとしても、馬車による運賃は、1ブッシェルについて296セントになってしまう。1871-5年平均の農家受取小麦価格は、ブッシェル当たり112.4セントである(Bureau of the Census, p.297, Series K 265-273)。だから、鉄道敷設前には、カンザス州における小麦生産は、ミシシッピ河のような大河の近辺でしか成り立たな

ったのである。

実際のカンザス・シティーからシカゴまでの小麦の鉄道運賃がいくらであったかは、私の手元の統計集では分からなかった。しかし、米国のすべての鉄道のトン・マイル当たり貨物運賃率が、USDA 年鑑に収録されていた。なお、ここのトンとは、2,000ポンドの米トンであろう。これによると、鉄道運賃は、次のように下がっていった。

表16. 米国鉄道運賃率

年平均	トン・マイル当たり貨物運賃 (セント)
1871-75	1.638
1881-85	1.128
1891-95	0.874

(出所) USDA, *Yearbook for 1898*, p.727

ところで、小麦1ブッシェル=重量60ポンドなので、1米トン=33.3ブッシェルということになる。とすると、上表の1871-75年平均の数字は、1ブッシェルあたりに換算すると、次のようになる。(単位：セント)

年平均	1871-75	1881-85	1891-95
ブッシェル・マイル 当たり運賃	0.049	0.033	0.026

それゆえに、馬車による貨物運賃が、クチンスキーの示す数字、すなわちブッシェル・マイル当たり0.74セントであったと仮定すれば、1871-75年でも鉄道運賃は、馬車運賃の15分の1であり、1891-95年には、28分の1であったことになる。カンザス・シティーからシカゴまで400マイルについて、鉄道運賃は、ブッシェル当たり19.6セント、1891-95年には10.4セントに下がった、ということになる。1871-5年平均の農家受取小麦価格は、ブッシェル当たり1.122ドルであり、1891-5年平均のそれは0.600ドルであったから、カンザス・シティーからシカゴまでの鉄道運賃は、1871-5年には、小麦価格の17.5%、1891-5年には17.3%となる。ただし、これは会社ごとに相当の差のある運賃率の平均であり、かつ

また、商品ごとに適用運賃率が異なるのを無視したものであるから、きわめて大雑把な指標として取るほかはないのである。今後、米国現地において各州鉄道博物館、大学・公立図書館から、この当時の鉄道運賃表を発掘して、正確な数字を確定することが望まれる。

- (7) しかし、このようにして中西部4州での耕地拡大によって生み出されて小麦の大量の輸出は、小麦の世界市場価格を押し下げるようになった。英国の米国からの小麦輸入量が、突然に増大したのは、1869年からであった。1869-71年平均の輸入量は、24.2百万ブッシェルであって、1866-68年平均の6.7百万の3.6倍になった。1879-81年平均では67.4百万であった、そして、以後は増減を繰り返したが、ピークは、1900-02年平均の72.4百万で、以後第一次大戦まで漸減する (Mitchell and Deane, p.101 ただし原表では、ハンドレッドウェイトが単位であり、これは112ポンドであるから、1ハンドレッド・ウェイト=1.867ブッシェルとして換算した)。これは、米国の国内小麦消費が大幅に増え、米国からの輸入が減った一方で、カナダ、アルゼンティン、オーストラリア、ロシア、インドからの輸入が激増したからである。そして、小麦のこの供給増は、小麦価格の低下圧力として作用した。そこに、小麦の陸上・海上運賃率の低下が重なったために、英国の小麦価格は、1870年前後から大きく下がり始めた。すなわち、1870-72年平均で、1英ブッシェル当たり6.69シリング=1.628米ドルであったが、これを米ブッシェルに換算すると、1.578米ドルになる (Mitchell and Deane, p.489)。(上記の6.69シリング=£ 0.3345であるので、それに金平価である£ 1=\$ 4.866を乗じて米ドルに換算し、かつ1英ブッシェル=1.032米ブッシェルとして計算した) 以下、同じ手順で英国小麦価格と米国農家手取り小麦価格を比較すると、表17のようになる。

表17. 英国における小麦価格と米国農家受取小麦価格

年平均	英国における 小麦価格 (a) (\$/米ブッシェル)	米国農家受取 小麦価格 (b) (\$/米ブッシェル)	(a) - (b)
1870-72	1.577	1.176	0.401
1880-82	1.324	1.012	0.312
1890-92	0.974	0.764	0.210
1900-02	0.844	0.627	0.217
1910-12	0.964	0.861	0.103

(出所) (a) Mitchell and Deane, p.489 (b) Bureau of the Census, Series 265-273, p.297

英国における小麦価格と米国農家受取価格の差が、陸上・海上運賃と小麦商人・ブローカーなどの利益になるわけであるが、1900-02年平均と1910-12年平均を比べるとこの差が大きく縮小している。この間に海上運賃は上昇しているので、運賃水準が低下したのが原因であるとは思えない。それよりは、米国の都市人口が急増し、小麦の国内販売が増えたので、米国内の小麦価格が上昇し、かつ小麦の輸送距離が短縮したことによるのではないだろうか。

- (8) 米国中西部 (および西部) における鉄道建設は、米国の国づくりのための基礎となる国民的事業として、連邦政府、各州政府、地方自治体の支援を受けつつ進められた。その支援は、国有地の無償供与のほかに、連邦債・州債の貸下げの形をとる場合もあったが、その貸下げを受けるためにも鉄道会社は、まず自力で資金を調達して、その資金で予定された鉄道を建設し、建設マイル数に応じて連邦・州などから無償供与地の引き渡しを受け、公債の交付を受ける、というやり方をとるほかはなかった。予定路線の調査、測量、工事費用の概算などの予備作業を終えてから、会社の創業者が創業資金を出し合って、会社を設立して、登記したうえで、株式・社債の発行のための目論見書 prospectus を作り、株式・社債の現物を印刷し、それを売り出すわけであるが、問題は、それを何処で、誰に売るかである。19世紀中葉の米国証券市場は、いま

だに極めて未発達な状況にあった。ニューヨーク証券取引所の設立は、1792年にさかのぼり、このころから、ボストン、フィラデルフィア、ボルティモアなど東部の主要都市に証券取引所が設立されたが、いずれも取引規模は大きくなかった。そして、中西部のシカゴに証券取引所が設立されたのは、1887年のことである (Michie, R. C., *The London and New York Stock Exchanges 1850-1914*, London, 1987, p.211)。

とはいえ、初期の鉄道は、短距離のものが主体であり、機関車を含む車両構造も単純であったので、鉄道建設には、極めて多額の資金が必要とされる、ということにはなかったようである。ボストン取引所は、ニューイングランドだけでなく、米国南部の鉄道建設にまで投資した (Michie, p.209)。

しかし、短距離の鉄道であればともかく、数百マイルに及ぶ本格的路線建設には、莫大な初期費用が必要になる。中西部における本格的長距離鉄道の最初のものの一つが、イリノイ・セントラル鉄道であった。これは1851年2月にイリノイ州議会のチャーターを得て、設立された。路線は、イリノイ州の北端から南端につながる本線と、その途中からシカゴにつながる支線の合計700マイルであり、その建設に必要な資金は、当初は\$ 16,500,000 (路線1マイル当たり\$ 23,571) と見積もられた。そして、その調達には、鉄道に供与された2.5百万エーカーの土地を担保とする社債の発行によることとされたが、この会社のプロモーターは、この莫大な資金を米国内で調達するのは不可能であると考え、1852年にロンドンでの社債発行をこころみ、それに成功し、1856年には、株式4万株 (額面\$ 4百万) と社債\$ 12百万が英国を含む欧州で保有されるようになった。さらに、1864年には、株式の4分の3が、英国で保有されていた (Gates, Paul W., *The Illinois Central Railroad and its Colonization Work*, Cambridge, Mass, 1934, reprinted edition, New York, 1968, p.76)。

このイリノイ・セントラル鉄道の株式・

社債のロンドンでの発行が、最初の例となり、以後、ロンドンにおけるアメリカ鉄道証券の発行は、前掲の表6のごとく年を追うにつれて増えていった。とはいえ、ロンドンにおける毎年のアメリカ鉄道証券の発行額はフローの数字であって、英国の対米鉄道証券投資の残高の数字ではない。そこには、オランダ、フランスなど欧州大陸諸国の投資家が買い付けた新発行証券の数字が含まれており、また、事後的に証券流通市場を経由して、米国人がロンドンから買い付けたアメリカ鉄道証券の数字、逆に英国人が米国証券市場から買い付けたこの種の証券の数字が含まれていない。もちろん、これらの数字を確定することは不可能であるから、英国の対米鉄道証券投資残高の正確な数字を推定することは不可能である。

さらに問題であるのは、上の£ 514.8百万という数字が、米国の同期間の鉄道への現物投資に対してどれくらいの比率に相当するのかが確定できないことである。ハイディーは、次のように言う。「第一に、鉄道の株式と社債の形での証券発行額 capitalization は、必ずしも現実の投資額を代表しないことである。」 (Hidy, Muriel E., (Editor's Introduction' in Adler, Dorothy R., *British Investment in American Railways Securities 1834-1898*, Charlottesville, Virginia, 1970, p.vii) さらに、米国鉄道会社の証券発行額は、1850年に\$ 300百万であり、1890年には、それは、\$ 8,000百万にもなっていた。そして、1914年には、1,300社もの鉄道会社が存在していた。 (Hidy, p.vii) しかも、ニューヨークで発行される鉄道証券の一部は、ロンドンの証券会社が、その販売を手数料ベースで引き受け、あるいは、自らのリスクで買い取って、後で売却していたのである (Hidy, p.viii)。

上記のアドラーの著書は、1958年に書かれたケンブリッジ大学提出博士論文が、著者の1963年における死後に、ヴァージニア大学出版会から公刊されたものであるが、この主題に関するほとんど唯一の専門書で

あると思われる。ただ使っている資料が、タイムズ紙、エコノミスト誌、アメリカン・レイルロード・ジャーナル、コマーシャル・アンド・フィナンシャル・クロニクルという二次資料に限られ、一次資料の利用がないので、今日では、その価値は限られたものである。なお、アドラーの印象では、1890年代の米国鉄道証券総発行残高のうち、英国人・英系企業の所有するものは、15-20%になるとしている (Adler, p.xiii)。

ユニオン・パシフィック鉄道は、1862年のパシフィック鉄道法により1863年に公称資本金\$100百万の株式会社として設立され、1869年にネブラスカ州オマハ市から1,000マイル西のユタ州プロモントリー・サミットで、カリフォルニア州サクラメント市を起点とするセントラル・パシフィック鉄道と連結して、米大陸最初の大横断鉄道となったものであるが、アドラーによると、その株式所有者別の保有状況は、表18のようであった。

表18. アドラーの推定によるユニオン・パシフィック鉄道株式の地域別保有状況 (\$000)

年	英国	オランダ	その他外国とも計	マサチューセッツ	ニューヨーク
1884	13.3	31.7	51.7	238.3	263.1
1891	185.2	22.5	214.4	149.3	203.4

(出所) Adler, Table 6, p.154

しかしながら、英国人が主として興味を有していたのは、鉄道株式ではなく、鉄道社債であった。その中でも国有地の無料供与を与えられ、その土地を担保として発行された社債が、人気を得ていたのである。これら社債は、ほとんどが持参人払で名義書換の手続きを必要としなかったことも、英国人に好まれる理由になった。株式の場合でも、英米の銀行・金融業者が大量の鉄道株を米国で一括して購入し、名義を自行・自社のもに書き換えて、株券を手元に保有したまま、株式預託証券を発行して売却し、株券自体は買手の名義に変更せず、金融業者が受託者となり、受け取った配当を、預託証券の名義人に送金するやり方が広く取られていた。そこで、鉄道会社の株式の大半が、英国人に買い取られたとしても、買い取った人間は、預託証書を持っているだけであった。これでは、配当は受けられても、株主としての議決権は行使できず、鉄道会社の経営は、これらの金融業者の意向によって選任された米国人に委ねられるようになっていた。

この英国人の米国鉄道証券投資の実情についての研究は、全く不十分な段階にある。

これをアドラーの研究の次元を超えて行うためには、少なくとも主要鉄道会社のすべてについて一次資料による財務状況の分析を行う必要があり、そして、それを行うためには、オマハ市のユニオン・パシフィック鉄道博物館をはじめとする、主要大学、主要都市の図書館に所蔵されている一次資料の研究をしなくてはならない。それをするためには、少なくとも10年の時間とそれに比例した費用が必要となるであろうが、今までに日本人研究者で、米国経済史についてこのレベルの仕事をしたのは、慶応大学の岡田泰男氏だけである。

7. 結論

上記から明らかな事は、第一次大戦前の国際資本移動は、その大部分が欧州先進国から、准先進国ともいうべき白人入植新興開発国への移動であった。また、フランスからロシアへの多額の資本輸出があったことは周知のことであるが、その中でも、ウクライナ、ヴォルガ河沿岸地方の黒土地帯における鉄道建設に向けられたものが大量に含まれていたと思われる。これらの地方は、コサックの居住地帯であり、彼らの

村落は、巨大な農牧地を所有していたのであるが、この土地を農業資本家に貸付けて、大規模な小麦農場が出現しつつあった。特に、1887年に黒土地帯から不凍港のノーヴォロシースクへの鉄道が開通してからは、オデッサ、ヘルソンなどの諸港が氷結する冬季にも小麦輸出を継続できるようになって、この地方の小麦生産に大きな便宜を与えることになった。同じことが、アルゼンティンのパンパス平原でも生じていた。ロシアもアルゼンティンも新興開発諸国に比べると、はるかに後進国的な色彩が強いが、そこでの鉄道建設が農業の発展に及ぼした影響は、米国・カナダなどでみられたものと同じである。

レーニンは、世界を先進国と後進国に二分し、先進諸国は、後進諸国をあるいは植民地化し、あるいは、勢力範囲内に組み込み、後進諸国からの搾取（剰余価値の略取）と収奪（既存の資産の横奪）に寄生して、自国の生活水準を高水準に維持した、という。そのために、後進国における自国の勢力を拡張することが、先進諸国の基本的政策となり、ついには、これが第一次大戦を誘発することにつながったという。レーニンは、欧州から米国など海外の新興開発国の一次産業の発展のための資本輸出には、目を向けなかった。レーニン『帝国主義』の影響のもとで、第一次大戦前の国際長期資本移動を研究した研究者の大部分が、先進国による後進国の製造業、鉱山業、熱帯のプランテーションへの投資ばかりを研究対象として取り上げられてきたくらいがあったのではないだろうか。本研究ノートは、1914年までの資本輸出の性格について、根本的な見直しが必要であることを主張するものである。まず第一に、レーニン理論は、第一次大戦前の国際資本移動の主流が、先進国から、准先進国ともいうべき新興開発国への資本の流れであったことを無視している。そして、新興開発国での鉄道建設が、これら諸国の巨大な農業発展をもたらし、小麦をはじめとする主要一次産品の世界貿易の構造をそれ以前とは全く異なったものにすることを理解していないものである、そして、この変化の根本的原因は1870年代からの運輸通信革命にあった。すなわち船用蒸気機関の効率化によって、汽船の貨物

運賃が、帆船のそれと競争しうるものになり、陸上では、鋼鉄製レールが大馬力の機関車にけん引される大量の貨物を大陸の内奥から海港まで極めて低い運賃で運ぶことを可能にした。そして、海底電信線が供給の所在地と需要の所在地の直接連絡を可能にして、在庫商品の必要水準を革命的に低くした。レーニンは、これらの事情を全く考慮に入れず、グローバリゼーションを列強諸国の世界の植民地分割という視点からだけで分析しようとした。しかし、効率的植民地支配も、運輸通信革命の中で初めて可能になったものである。未開の地域に鉄道を敷設し、海港を建設してこそ、資源の有効利用が可能になるのである。資本輸出は、そのためにこそ必要なのである。そして、植民地分割もグローバリゼーションの一つの側面にすぎない。レーニンのような観点からの世界史の分析は、歴史過程についてのアンバランスで歪曲した像を生み出すことになる。レーニン『帝国主義』は、卓抜有効な政治宣伝書ではあるが、経済学の古典というような評価を与えうるものではない。それは、経済学の古典の中から、追放すべきものである。そして、『帝国主義』という言葉を用いるときには、帝国主義の定義を与えた上で論ずるべきである。この言葉は、あいまいな上に、情緒の付きまとった非科学的な言葉だからである。帝国主義という言葉が歴史上において、各時代ごとに異なったニュアンスを伴って用いられてきたことは、リヒアルト・コエブナーが十分に明らかにしている。Koebner, Richard, *Imperialism: the story and significance of a word 1860-1986*, Cambridge, 1964

(2010年11月15日完了)

引用文献表

- Adler, Dorothy R. (edited by Muriel S. Hidy), *British Investment in American Railways 1834-1898*, Charlottesville, Virginia, 1970
- Bowley, A. L., *Wages and Income since 1860*, Cambridge, 1937
- Bureau of the Census, U.S., *The Statistical History of the United States*, Stamford, Connecticut, 1965
- Feinstein, C. H., *Statistical Tables of National Income*,

- Expenditure and Output of the United Kingdom*, Cambridge, 1972
- Fogel, Robert William, *Railroads and American Economic Growth*, Baltimore, 1960
- Hedges, James B., 'The Colonization Work of the Northern Pacific Railroad', *The Mississippi Valley Historical Review*, 13.3, 1926
- Holmes, George K., 'Agricultural Production and Prices', *USDA Yearbook for 1897*, Washington, D.C., 1898
- Koebner, Richard, *Imperialism: the story and significance of a word 1840-1980*, Cambridge, 1964
- Kuczynski, Rene, 'Freight Rates in Argentine and North American Wheat', *Journal of Political Economy*, 10.3, 1902
- Lenin, V. I., *Imperialism*, Moskva, 1952, 宇高基輔訳『帝国主義』岩波文庫, 昭和39年
- Michie, R. C., *The London and New York Stock Exchanges, 1850-1914*, London, 1987
- Mitchell, B. R., *European Historical Statistics*, London, 1975
- Mitchell, B. R. and Deane, Phyllis, *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge, 1962
- Ramsbottom, E. C., 'The Course of Wage Rates in the United Kingdom 1921-34', *Journal of the Royal Statistical Society*, 1935
- Stone, Irving, *The Capital Export from Great Britain, 1865-1914*, London, 1999
- Stover, John, *The Routledge Historical Atlas of the American Railroads*, New York, 1999
- The United States Department of Agriculture, *USDA Yearbooks*, Washington, D. C.
- The United States, *The Ninth Census-1870*, Vol. III