

【論 説】

鉄工業資本主義の時代 (1850-70年) の史的位置

——世界資本主義の第Ⅱ段階の史的意義——

入 江 節 次 郎

目 次

はじめに

Ⅰ 世界的な鉄道建設の進展の時代

Ⅱ 世界的な鉄道建設の資材調達

——イギリスの鉄工業を世界の鉄工所に——

Ⅲ 世界的な鉄道建設の資金調達

Ⅳ 世界的な鉄道建設地域の近代的工業化

Ⅴ 重層的に組み込まれた前の時代の構造

結 び

は じ め に

世界資本主義の第Ⅰ段階である綿工業資本主義の時代 (1820-50年) は、次の2つの要件が作り上げられた点で、世界資本主義の成立期として位置づけられる。

1つには、この資本主義の最初的主導産業である綿工業、具体的にはランカシアの世界の綿工業であるが、その基幹部門である紡績業を支える労働力が広く〈低賃金不熟練労働力市場〉から調達される態勢が成立し、ここに労働力の商品化を核とする資本主義の体制が成立したことである。

2つには、より重要な点として、世界商品市場と世界金融市場という世界資本主義の脈管に相当するものが形成されて、主導産業を中心に世界的に編成される社会的分業の構造を再生産しながら経済の循環が行なわれていく機構ができ上がったことである。

さらに、世界金融市場の局面に他ならない世界資本市場の形成を前提として、世界資本主義の第Ⅱ段階の主導産業の出現を醸成する〈世界的鉄道建設の第1期〉と称しうるような事態が進展していったことも、綿工業資本主義の重要な内容の1つを構成するものとして意義づけられねばならない。

拙稿「綿工業資本主義の時代（1820-50年）の史的位置——世界資本主義の第Ⅰ段階の史的意義」『経済集志』（日本大学）第66巻、第4号（井手 生教授退職記念論文集）1997年1月において、わたくしは、こうした諸点の究明を行なったのであった。ということになれば、世界資本主義の第Ⅱ段階である鉄工業資本主義の歴史的位置を究明していくこの論文は、〈世界的鉄道建設の第1期〉の展開に基礎づけられながら本格的な〈世界的な鉄道建設の進展の時代〉の到来から説き起こしていくのが妥当であると思われる。

そして、綿工業資本主義の時代に続く1850年ごろから1870年ごろまでの資本主義の世界体制では、鉄工業を主導産業として世界的な社会的分業の構造が編成されていくことになるが、この工業を主導産業の位置に定着させることになるのは、鉄工業の発展が、世界的な鉄道建設の進展という市場基盤の確立に支えられたからであった。その意味からも、本格的な〈世界的な鉄道建設の進展の時代〉の到来についてまず、述べなければならない。

では、どのようにして、この鉄道建設は可能になったのか、この点、鉄道建設請負業者の活動がまずあげられなければならない。また、鉄道資材は、どのようにして調達されたかが明らかにされなければならない。そして、この調達を可能にしたのは、イギリスの鉄工業からの資材の供給であったことが知られるのである。そこにおいて、この時代の主導産業としての鉄工業とは、具体的にはイギリスの鉄工業が世界の鉄工所になるという形態をとって出現したことが明確にされていくのである。さらに、鉄道資材の購入をはじめとする世界的な鉄道建設に必要とされた資金は、どのようにして調達されたかが、究明されなければならないであろう。

加えて、この時代の重要な問題の1つとして、この世界的な鉄道建設の進展

は、この建設地域の近代的工業化を促進する要因となりえたのかということがある。この点、なりえた地域と、必ずしもなりえなかった地域とがある。その違いはどこから生じたか。問い詰めていかなければならない問題である。

同時に考慮しておかなければならないことは、この近代的工業化の進展も、世界の鉄工所からの資材供給に支えられながら実現していったことであった。さらに、この工業化のための資金も、国境を越えて国際的に調達されたことであった。

この近代的工業化の進展に伴い、世界の貿易の多角化傾向が生じてくることになった。この進展それ自体ばかりでなく、こうした通商の増大も、また、ロンドン宛手形の振出しの増加をもたらすことになった。経済恐慌の世界性がいっそうはっきりとする経済的な条件が、ここに形成されていくことになったのである。

こうしたことばかりではない。鉄工業資本主義の時代になると、前の綿工業資本主義の時代に世界的に編成された社会的分業の構造が消滅するのではなく、それは変容しながらも重層的に組みこまれていく。その具体的な展開を見ることができる。また、この時代に次の重工業という主導産業が出現していく条件の醸成を認めることもできる。この時代の分析にとって、こうした点を明確にしておくことも、不可欠であると考えられる。

I 世界的な鉄道建設の進展の時代

綿工業資本主義の時代には、綿製品の世界的通商が増大していくに伴い、その原料である棉花だけではなく、砂糖・コーヒー・茶・穀物類・木材・絹・藍といった世界商品の流通が増大した。そのため、海上と河川に依存していた交通上の制約を乗り越え、より内陸の市場へ向けての陸上の交通手段の発達が求められた。

すでに、そのため綿工業資本主義の時代に、アフリカや東インドを除くアジアや南アメリカやオーストララシア¹⁾は別であるが、世界的な鉄道建設の進展

の第1期と呼んでよいような陸上交通手段の改良事業進展の基礎固めが行なわれていったのであった。そして、これを基礎に、この新しい時代になると、ヨーロッパ大陸、東インド、アメリカ合州国やカナダ、さらに南アメリカや北アフリカやオーストラリアなどの諸地域にまたがって鉄道建設の範囲は著しく拡大した。まさしく世界的な鉄道建設が行なわれていく時代になった²⁾。

きわめて不十分なものになるが、いくつかの資料によりながら、この時代の鉄道建設の世界的な進展の状況を数字的に示すと、第1表のようになろう。

この大まかな数字によっても、1855年と1865年の間に、世界全体で、鉄道の総距離は、約2.14倍に増えているのが知られるのである。また、この時代に鉄道路線が大きく伸びた地域の1つはアメリカ合州国であったが、この地の鉄道

第1表 世界の地域別鉄道の総延長キロ数 (1840-65年) (単位:1,000キロメートル)

地域別 年	ヨーロッパ	北アメリカ	ラテン・ アメリカ	アジア	アフリカ	オースト ラリア	世 界
1840	4.09	4.55	0.16				8.80
1855	34.99	31.52	0.89	0.35	0.14	0.04	67.93
1860	49.62	52.61	0.84	1.35	0.47	0.34	105.23
1865	75.5	63.1		5.5	0.6	0.8	145.5

〔備考〕 (1) いくつかの資料を寄せ集めて作成したために、たとえば、ラテン・アメリカについて、1855年よりも1860年の数字のほうが少ない数字が出る結果になった。

(2) 合計欄に相当する世界のところは、出所資料の当該欄によらないで、この表の地域の数字を単純に合計したものを掲げた。

(3) なお、少しだけ合計の数字は異なるが、1835年、1845年、1855年、1865年現在のヨーロッパ諸国の鉄道延長キロ数については、北条 功『ドイツ産業革命と鉄道建設』高橋幸八郎編『産業革命の研究』岩波書店、1965年、所収、190ページ、参照。

〔資料出所〕 今井圭子『アルゼンチン鉄道史研究——鉄道と農牧産品輸出経済』アジア経済研究所、1985年、52-53ページ；宮崎犀一・奥村茂次・森田桐郎編『近代国際経済要覧』東京大学出版会、1981年、22ページ；角山 栄『経済学史』東洋経済新報社、1970年、221ページによって作成。

1) オーストララシアとは、オーストラリア、ニュージーランド、ニューギニアを含む南太平洋の地域をさす広域地名である。

2) たとえば、エジプトでは1853年に、トルコでは1867年に最初の鉄道が敷設された（水田正史「ベルシア帝国銀行の展開」入江節次郎編『世界経済史——世界資本主義とパクス・ブリタニカ』ミネルヴァ書房、1997年、所収、113ページ、参照）。

の1850年末現在の開通路線は14,518,000メートルであったが、1870年末現在の数字は85,170,000メートルと5.9倍近くに増大していることが、別の資料によって知られるのである³⁾。とはいえ、この時代に鉄道建設が著しく大きく進展した地域は、ヨーロッパと北アメリカであり、東インドを除くアジアやラテン・アメリカやアフリカで鉄道建設がはつきりと盛んに行なわれていくようになるのは重工業資本主義の時代に入ってからであることを添えておかなければならない。

よくいわれるように、1848年にカリフォルニア、1851年にオーストラリアで金鉱が発見されて、移民の波がこの両地域に押し寄せたりしたために、この鉄工業資本主義に入ると、海上交通それ自体もいっそうの発展が促された。また、アヘン戦争(1839-42年)やアロー戦争(1856-60年)を契機として、中国の世界資本主義への包摂が深化したことも、海上交通の発展を促す要因の1つとなった。1854年におけるペリーの率いる7隻の黒船の来航が発端となって、日本もまた、世界資本主義に文字通り包摂されていくことになったことによって、さらに、この時期において、海上交通の発展が促されることになった。

木造船から鉄船へ、帆船から蒸気船という転換は、この発達を示す指標といえよう。しかしながら、延性に富み高圧力に耐えうる鋼板は、まだ開発されていなかったし、重量物である石炭を搭載し、黒煙を吐く蒸気船の帆船に対する優位が確立するにはなかなかいかなかったのである。何よりも、貯炭設備のある港が乏しかったことも、この優位の確立を遅らせたのであった。

こうしたことから、海上交通手段の発達が陸上の交通手段の発達を先導するようになるのは、さらにのちの時代のことであった。この時代はむしろ陸上の交通手段の世界的な発達が、海上の交通手段の発達を先導したのであった。

3) Mitchell, B.R., *International Historical Statistics: The Americas and Australasia*, London: The Macmillan Press Ltd., 1983, p. 656, 参照。なお、ちなみに、1840年代に「鉄道の時代」に入ったアメリカ合州国の鉄道延長マイル数は、1860年現在、ヨーロッパ全体の30,830マイルにほぼ匹敵する30,630マイルとなり、世界全体の46.4%を占めるにいたった(宮崎犀一他編, 前掲書, 同上ページ, 参照)。それから、わたくしは、合衆国ではなくて合州国と表記する。

Ⅱ 世界的な鉄道建設の資材調達

——イギリスの鉄工業を世界の鉄工所に——

この世界的な鉄道建設は、イギリスやフランスなどの鉄道建設において卓越した実績をすでに示していた有名なトマス・ブラッシー (Thomas Brassey, 1805-1870年) に代表される鉄道建設請負業者によって実施された⁴⁾。

イギリスに本拠をおく建設請負業者によって世界的な鉄道建設が進展していったということもあって、この建設の資材は大きくイギリスの鉄工業に依存する態勢が作られた。このことは、何よりもイギリスからの鉄道資材の輸出の増大として表徴された。

この点に関し、1847-55年の数字は、レールといったもっぱら鉄路のみに用いられる鉄材だけではなく棒鉄やボルトも含められており、その後の1856-70年の数字は、このような棒鉄やボルトは含まれていない鉄道用鉄材のみであり、必ずしも整合性のあるものではないが、1847-1850年については4年間の年平均、以降1870年までについては、5年ごとの年平均のイギリス (U.K.) からの鉄道用鉄材の輸出高を示した第2表を掲げておこう。

第2表 イギリス (U.K.) からの鉄道用鉄材の輸出高 (1847-1870年) (単位: 1,000トン)

年	1847-1850	1851-1855	1856-1860	1861-1865	1866-1870
年平均輸出高 (%)	359.3 (100.0)	582.8 (162.2)	467.0 (130.0)	413.4 (115.1)	721.8 (200.9)

[資料出所] Adler, Dorothy R., *British Investment in American Railways, 1834-1898*, Charlottesville: The University Press of Virginia, 1970, pp. 26-27; Mitchell, B.R. and Phyllis Deane, *Abstract of British Historical Statistics*, Cambridge: The University Press, 1962, p. 147 によって作成。

4) Helps, Arthur, *Life and Labours of Mr. Brassey 1805-1870*, London: Bell and Daldy, 1872, pp. 161-166 (Jenks, Leland Hamilton, *The Migration of British Capital to 1875*, Reprinted [The First Edition, 1927], London: Thomas Nelson and Sons Ltd., 1963, pp. 419-420 にも要約されて引用) には、6 ページにわたり、トマス・ブラッシーが1834年から1870年までに請け負った世界の鉄道建設について、鉄道名と工事路線距離やパートナーの業者名などの一覧が表示されている。そこでは、ヨーロッパの諸地域の鉄道はいうまでもなく、イースタン・ベンガル鉄道 (1858年) やデリー鉄道 (1864年) といった東インドの鉄道ばかりでなくセントラル・アルゼンチン鉄道 (1864年) の名も見られる。

これによれば、上述のように表示されている年間における鉄道用鉄材の範囲に相違があることと、南北戦争(1861-65年)のために合州国への輸出が激減した時期があるために正確な傾向をすっきりと掴むことができないが、世界的な鉄道建設の進展に伴い鉄道用鉄材のイギリスからの輸出が、増大傾向を辿ったことを認めることができるであろう。さらにこの表を見るに当たって、後の鋼レールと違って置き換え需要が生じる期間はそれほど長くはないが、鉄材は耐久財という性格をもっているために、その需要増大のテンポは、変動性を伴いやすいものであることに注意しなければならないであろう。

比較的すっきりとした数字といえは、イギリスの鉄工業の鉄道用鉄材の輸出について、税関に申告された輸出額をベースとして、1856年から1865年までの10年間については、3,500万ポンドであったが、次の10年間については、8,300万ポンドになった、とされている記述があることも紹介しておこう⁵⁾。

イギリス(U.K.)からの鉄道用鉄材の輸出について、この時代の地域的な分布を知ることではできないが、ヨーロッパ大陸や東インドばかりでなくアメリカ合州国がかなり大きなウエイトを占めたことをわきまえておく必要がある⁶⁾。

鉄道の建設のためには、線路ばかりでなくトンネル、橋梁、駅舎など⁷⁾の施設が整えられなければならない。そのためにも、イギリスからの鉄材の供給が増大したのであった。さらに、後述するように、ヨーロッパ大陸やアメリカ合州国における鉄道建設の進展は、現地の近代的工業化を促進する契機となったが、この促進がまた、イギリスからの鉄鋼の輸出が増大する要因となったのである。世界的な鉄道建設の進展に支えられて、この時代には、イギリスの鉄工業が世界の鉄工所になったというとき、そこまで視野を広げて考察しなければ

5) Jenks, *op. cit.*, p. 174, 参照。

6) 具体的な数字を示しておく、1850年から1870年までの間において、イギリスの鉄工業からの鉄道用鉄材の輸出市場のなかでアメリカ合州国市場の占める割合が35%を越した年は、次のようであった、――

35-39% : 1855年, 1856年, 1867年, 1869年 ; 45% : 1870年 ; 52-53% : 1854年, 1868年 ; 63% : 1853年 (Adler, *ibid.*, 参照)。

7) その他、貯炭設備、操車施設、踏切り、信号器のための鉄塔など考えられる。

第3表 イギリス(U.K.)からの鉄鋼の輸出額(1846-1870年) (単位:1,000ポンド)

年	1846-1850	1851-1855	1856-1860	1861-1865	1866-1870
年平均輸出額 (%)	5,540 (100.0)	9,980 (180.1)	13,800 (249.1)	13,860 (250.2)	19,440 (350.9)

〔備考〕(1) 1862年からいくつかの鉄鋼製品が、「金物・刃物」のなかに移されて分類されるようになった。ちなみに、1862年のその分は、約400,000ポンドであった。

(2) 1861-65年の数字を見るときには、合州国の南北戦争のことを考慮しなければならない。

〔資料出所〕 Mitchell and Deane, *op. cit.*, pp. 303-304 によって作成。

第4表 イギリス(G.B.)からの鉄材の輸出高(1840-1870年) (単位:トン)

年	1840	1850	1860	1870
年間輸出高 (%)	268,328 (34.3)	783,424 (100.0)	1,503,000 (191.9)	2,826,000 (360.7)

〔備考〕 この表の説明として「とりわけ1850-70年は、鉄材の輸出の増大が、生産高の増大率を凌駕したことが示される」とされている。参考までに。

〔資料出所〕 Birch, Alan, *The Economic History of the British Iron and Steel Industry, 1784-1879*, London: Frank Cass and Company Limited, 1967, p. 226 によって作成。

ならないのである。

1846年から1870年までのイギリス(U.K.)からの鉄鋼の輸出額の推移を示した第3表は、世界の鉄工所イギリスという事態の展開が、比較的よく表徴されているものと思われる。1846-1850年と1866-1870年の年平均輸出額を比較するとき、後者の年平均輸出額が、前者のその3.5倍強となっていることが、そこでは明瞭に認められるからである。

鉄道建設の世界的な進展や、それに伴う世界的な近代的工業化の展開を内実とする世界市場を基盤として、19世紀の半ばからイギリスの鉄工業が発展していった状況は、さらに明瞭に、重量をベースとするイギリスの鉄材の輸出高の推移を示した第4表から汲み取ることができよう⁸⁾。

8) 1870年代に入ってから好況期に、イギリスからの鉄鋼の輸出はさらに増大していったことを考慮した上で読まなければならないけれども、そしてまた、本文で掲げた数字と符合しないのはあるけれども、参考までに、次のようにも述べられていることを紹介しておこう――

「イギリス(U.K.)からの鉄鋼の輸出は、1850年と1853年とを比較すると価格にして倍々

鉄道は、蒸気機関車によって牽引される。建設された世界的な鉄道のための蒸気機関車も、大量にイギリスから供給された。1860年から1889年の期間に、イギリスの国内市場をほぼ100パーセント支配していた蒸気機関車製造企業9社は、合計14,859台を販売したが、そのうち海外鉄道会社向けは8,957台であり、60.3%の重みを占めた。この時期の世界的な鉄道建設の進展は、またイギリスからの蒸気機関車の供給によっても支えられた事実の一端が、ここに知られるとしてよいであろう⁹⁾。

もっとも、この数字は、考察の時期が少しずれており、鉄工業資本主義の時代の数字とすることはできにくいと反論されるかもしれない。とはいえ、蒸気機関車それ自体のこの時代のための数字を掲げることができない。ところで、ここでの分析の目的は、あくまでも世界の鉄工所の発展が、世界的な鉄道建設の進展によって支えられたことを明らかにすることにある。

ということであるならば、この建設の進展は、ヨーロッパ大陸の諸地域やアメリカ合州国では、近代的工業化を促す契機となり、この工業化がまたイギリスからの機械類の供給によって実現していったわけであるから、蒸気機関車を含めたイギリス製機械類の輸出についてのこの時期の推移を示した数字を掲げて、そこに内包されている鉄工業資本主義の時代の世界的な鉄道建設の進展に対応するイギリス製蒸気機関車の海外への大量供給の状況を推定することになよう。

つまり、イギリスからの機械類の年平均輸出額は、1846年から1850年までの5年間については、100万ポンドであったが、1851年から1855年までについては、350万ポンドとなり、そして、1856年からの5年間については、450万ポンド

へ増、重量にして倍増近くに増大した。こうした増大の状態は、その後も着実に続き、1870年代の始めのころの年間の平均輸出額は、1850年の5倍となった」(Jenks, *op. cit.*, p. 174)と。

9) 角山 栄「世界資本主義形成の論理的構造——世界資本主義の第Ⅰ、第Ⅱ段階(1760-1873年)」河野健二・飯沼二郎編『世界資本主義の歴史構造』岩波書店、1970年、132ページ、参照。ついでながら、角山教授は、この第Ⅰ段階の始まりを私と異なって1760年とされていることにも注意されたいと思う。これまた、参考までに。

ドに増大していったとされているのである¹⁰⁾。

ちなみに、イギリス(U.K.)の国内産品(鉄鋼や機械類を含む)の総輸出額について、1851年から1870年まで5年刻みの年平均輸出額を見ると、大雑把な数字ではあるが、88.9(単位:100万ポンド)、124.2(同)、144.4(同)、187.8(同)と推移しているのが認められる¹¹⁾。この数字は、上述の鉄鋼や機械類の輸出の激増の数字と対比するとき、この時代に、輸出額をベースとして捉えるとき、イギリスからの特に鉄鋼や機械類の輸出が、いかに大きく増大していったかを間接的に示すものといえよう。

実にこの時代における鉄鋼や機械類のイギリスからの輸出の激増を示す数字は、鉄道建設の世界的な進展を市場的な支えとしながら、具体的にはイギリスの鉄工業が〈世界の鉄工所〉になるという形で¹²⁾、この産業が、1850年ごろからの世界資本主義の主導産業になった状況を明らかに示すものといえるであろう。

Ⅲ 世界的な鉄道建設の資金調達

この時代の世界的な鉄道建設は、民間の株式会社形式で行なわれるのがむしろ多かった。そこで、この建設に要する長期の資金は、株式や社債の発行によって賄われた。ところで、この株式や社債の発行による資金の調達の場合は、この建設が行なわれた地域のみでなされたのではなかった。それは、国境を越えて国際的に行なわれたのであった。

この点、当時の世界的鉄道建設のなかで大きな割合を占め、世界の鉄工所イギリスを支える重要な市場の1つとなったアメリカ合州国の鉄道建設について、まず見てみよう。

そこでは、この形式による資金の調達、特に社債の発行による資金の調達が、

10) Jenks, *op. cit.*, p. 174, 参照。

11) Mitchell and Deane, *op. cit.*, p. 283 の数字によって計算。

12) イギリスにおける鉄の生産高は、1860年には383万トンに達し、世界の鉄生産の半ば以上を占めたのであった(広岡治哉・市川弘勝「日本鉄鋼業の史的発展と技術の進歩」有沢廣巳編『現代日本産業講座Ⅱ』岩波書店、1959年、19ページ、参照)。

鉄道建設資材調達の支払いの手段獲得の必要性和不可分に結びついて行なわれることになった。この地域の鉄道建設のための鉄材が、鉄道会社の債券で購入されるようになった時期は1830年代に遡るが、1850代になるとこうした方法による購入が一般化した。

この展開の上で画期的な出来事は、1つには、トマス・ブラッシィといった鉄道建設請負業者が直接に鉄材を購入するというだけではなく、1848年ごろから、ベアリング社 (Baring Brothers & Co.)、パーマー・マキロップ・デント (Palmer, McKillop & Dent)、フース・フレデリック社 (Huth, Frederick & Co.)、ジョージ・ピーボディ社 (George Peabody & Co.) といった主導的なアングロ・アメリカン・マーチャント・バンカーズが、こうした鉄道会社の債券を用いての鉄道用鉄材の輸入業務に本格的に乗り出してきたことであった。

イギリスの製鉄業者も、また、当時の鉄材の積出し港であったリヴァプールに活動の拠点をおく鉄材輸出商も、鉄材の代金としてこうした債券類を好んで受け取ったからであった。1853年11月のある見積もりによれば、合州国の鉄道建設のために発行された債券類に対するヨーロッパからの投資額の半ばに相当する3,500万ドル分が、イギリスからのレール購入の支払いに充てられたといわれる¹³⁾。

2つには、合州国の鉄道会社の債券の公募発行が、イリノイ・セントラル鉄道社 (Illinois Central Railroad Company) の社債を嚆矢として、1852年からロンドン資本市場で行なわれるようになったことであった。こうしたことから、ベアリング社やロスチャイルドやジョージ・ピーボディ社などが、合州国の鉄道会社のロンドンでの債券発行にこのころから大きくかかわるようになったので

13) Adler, *op. cit.*, p. 18, p. 25, p. 38, p. 43, & passim; Chapman, Stanley, *The Rise of Merchant Banking*, London: George Allen & Unwin, 1984, p. 91 (スタンレイ・チャップマン著、布目真生・荻原 登訳『マーチャント・バンキングの興隆』有斐閣、1987年、174-175ページ); Hidy, Ralph Willard, *The House of Baring in American Trade and Finance: English Merchant Bankers at Work 1763-1861*, Cambridge: Harvard University Press, 1949, p. 605n., 参照。なお、念のため、この3,500万ドルの資金とは、鉄道会社の社債だけでなく、鉄道会社の設立を援助するために発行された州債も合算された数字である。

ある¹⁴⁾。

社債は株式と異なって、利払いがより確実になされる。しかも、合州国の鉄道会社の債券は、通常、無記名債 (Bearer Bonds) であった¹⁵⁾、こうしたことのために、鉄道建設資材購入の支払いの便宜な手段として、これが好んで用いられたのであった。

合州国の財務当局は、1853年6月30日現在の数字として、合州国の244の鉄道会社の社債残高170,111,552ドルのうち、外国に保有されているのは43,888,752ドル、つまり、25.8%の重みを占めたと報じた¹⁶⁾。しかし、社債は、無記名債であるために、そもそも保有者を確認することが難しいことと、証券類について外国における保有高は、過少に見積もられる傾向があったことから、この財務当局の国外における保有見積もりは、かなり過少なものであるとされるのである¹⁷⁾。

それはそれとしても、証券類を通じての合州国の鉄道に対する国境を越えての投資を見るには、さらに、鉄道会社の株式や、鉄道会社を資金的に援助するために発行された州債の国境を越えての保有高を見る必要がある。そして、こうした証券類の保有高は、1853年11月現在で、さきに掲げた4,389万ドルより

14) Adler, *op. cit.*, pp. 18-20, p. 42, p. 52, & pp. 55-58; Hidy, *op. cit.*, pp. 409-416, 参照。なお、主として1850年代の合州国のオールド・ノースウエスト地方 (the Old Northwest——オハイオ川以北の、オハイオ、インディアナ、イリノイ、ミシガン、ウィスコンシン諸州とミネソタ州の一部) における鉄道会社の社債発行や社債を用いての鉄道会社用の鉄材購入にジョージ・ピーボディ社やベアリング社がかかわった状況については、Hidy, Ralph Willard and Muriel Emmie Hidy, "Anglo-American Merchant Bankers and the Railroads of the Old Northwest, 1848-1860," *Business History Review*, Vol. XXXIV, No. 2, 1960, pp. 150-169, 参照。総じて「1850年代を通じて、こうした2つのアングロ・アメリカン・マーチャント・バンカーズは、オールド・ノースウエストの鉄道建設に大きな寄与をしたのであった。……こうした2社が影響力を及ぼさなかったならば、この地方の鉄道の歴史……は、かなり異なったものになったであろう」(*op. cit.*, p. 169) と。それから、特に、ジョージ・ピーボディ社の合州国の鉄道建設とのかわりについては、Hidy, Muriel Emmie, *George Peabody: Merchant and Financier, 1829-1854*, New York: Arno Press, 1979, pp. 328-352; Burk, Kathleen, *Morgan Grenfell, 1838-1988: The Biography of a Merchant Bank*, New York: Oxford University Press, 1989, pp. 14-15 & p. 27, 参照。

15) Adler, *op. cit.*, p. xii, 参照。

16) Adler, *op. cit.*, p. 23, 参照。

17) Adler, *op. cit.*, p. 24, 参照。

遙かに多い約7,000万ドル(1,400万ポンド)と推定されているのである。しかも、その額は、南北戦争が勃発した1861年の初めにはさらに増大して、1億ドル(2,000万ポンド)になったとされているのである。

それだけではない。合州国の鉄道に投じられた国境を越えての資金の移動を見ていくには、その他、鉄道会社の資金援助のために発行された郡債(County Bonds)や都市債(Municipal Bonds)の国境を越えての保有や、さらにマーチャント・バンカーズなどからの鉄道会社に対する短期資金の供与も考慮に入れなければならない¹⁸⁾。

ついでながら注意しなければならない点は、特にマーチャント・バンカーズからの資金供与であるが、その資金の源泉は、ヨーロッパの地方の農村ということも多々あったということである。つまり、こうした農村の余剰資金が、地方の金融業者に預託される。この金融業者は、これをロンドンなどの国際金融市場に拠点をおく金融業者にさらに預託して運用を図る。そしてまた、こうした国際金融市場に拠点をおく金融業者は、この預託金をマーチャント・バンカーズを介して運用を図ることが、しばしば行なわれたということである¹⁹⁾。

その上、重要なことは、合州国の鉄道会社の社債や株式が、ロンドン市場で売られただけではなかった、ということである。ロンドンで発行されたこうした社債などが、フランスやドイツやベルギーやスイスなどの金融業者によって引き受けられて、ヨーロッパ大陸に移動していったこともあった。また、こうした社債類は、マーチャント・バンカーズの在合州国のエージェントなどによって、ロンドンを介して、あるいは直接ヨーロッパの都市に持ち込まれ、そこで売られることもあった²⁰⁾。

1857年と1866年の経済恐慌期、また、合州国の南北戦争期には、合州国の鉄道建設への国境を越えての資金の流入は停滞した。しかしながら、こうした特

18) Adler, *ibid.*, 参照。

19) たとえば, Chapman, *op. cit.*, p. 163 (邦訳, 312ページ)。参照

20) Adler, *op. cit.*, pp. 50-51, 参照。

別の時期を除き、国境を越えての資金の供給に支えられながら、合州国の鉄道建設は進展していったのであった。特に、南北戦争後の1860年代を通じて、合州国の鉄道建設へのフランクフルトやアムステルダム金融市場を介しての投資が、増大していくことになったのである²¹⁾。

ヨーロッパ大陸の鉄道建設の場合も、前の時代の世界的鉄道建設の第1期的な進展のときすでにそうであったように、国境を越えてヨーロッパの地主や商人などのもとに蓄積されていた多額の資金を不可欠な資金源として実現したことが典型的に見られた。つまり、この建設資金は、現地でのみ調達されたというのでもなければ、もっぱらロンドン金融市場を介してイギリスからのみ調達されたというのでもなかった。まさしく広い範囲に及ぶ国境を越えた協力態勢のもとに調達されたのであった。

鉄道の建設は国民的な事業のように思い込まれているふしがあるが、ヨーロッパ大陸諸地域の鉄道建設の場合、たとえば、世界的な鉄道建設請負業者であったトマス・ブラッシィは、国境を越えてフランスやベルギーやスペインの鉄道建設請負業者と国際的なシンジケートを組織して鉄道建設を推進することが多かった。また、こうした請負業ばかりではなく、鉄道事業の発起それ自体が、国際的なシンジケートによってなされることもあった²²⁾。こうしたことも、ヨーロッパ大陸諸地域の鉄道建設の資金が国際的に調達される要因になったと考えられる。

具体的には、同じファミリー・グループや提携金融業者との協力のもとに、フランスの鉄道建設に対する資金提供を行なっただけでなく、1855年からイタリア、スペイン、オーストリアの鉄道建設のための資金調達をしていったパ

21) Adler, *op. cit.*, pp. 73-75, 参照。1873年に始まった経済恐慌期に合州国の多数の鉄道会社の社債の利払いが停止されるが、こうした社債の外国での保有高は、イギリスでのそれよりもヨーロッパ大陸でのそれの方が多かった、という (Adler, *op. cit.*, p. 77, 参照)。

22) 具体的な事例については、Jenks, *op. cit.*, pp. 176-177; Henderson, William Otto, *Britain and Industrial Europe, 1750-1870: Studies in British Influence on the Industrial Revolution in Western Europe*, Second Edition, Leicester University Press, 1965 (The First Edition, Liverpool: Liverpool University Press, 1954), p. 198, 参照。

りに本拠をおくジェームス・マイヤー・ロスチャイルド (James Meyer Rothschild, 1792-1868年) の活動に、まず、ヨーロッパ大陸の鉄道建設に対する国際的な資金調達の状況が表徴されているとすることができよう。また、ベアリング社は、パリのオットンゲル社 (Hottinguer & Co.) と提携しながら、フランスの鉄道資金の調達にかかわったり、アムステルダムのホープ社 (Hope and Co.) や、パリの投資銀行であるクレディ・モビリエ (Crédit Mobilier) と提携しながら、1857年に、セント・ペテルスブルクからワルシャワまでの鉄道を完成させるために設立された大ロシア鉄道会社 (Great Russian Railway Company) の株式の販売を手がけた。そして、ベアリング社は、ホープ社やオットンゲル社やベルリンのメンデルスゾーン社 (Mendelssohn & Co.) などとともにこの鉄道会社の大株主となった。こうしたことも、同じく国際的な資金調達の状況を示すものであった²³⁾。

このようにして、こうしたマーチャント・バンカーズが、ヨーロッパの各地の地主や商人や事業主などの手元にある余剰資金をいろいろな金融業者を介して集中的に動員できる金融市場の態勢ができていたのである。そしてまた、この態勢の成立を前提として、ヨーロッパ大陸の各地の鉄道建設のための資金は、当該鉄道建設の地方から供給されたのでもなければ、ロンドン金融市場にもっぱら依存して調達されたのではない。重ねて強調することになるが、まさしく国境を越えて広く国際的に調達されるという状態が現出することになったので

23) Landes, David Saul, *Bankers and Pashas: International Finance and Economic Imperialism in Egypt*, London: William Heinemann Ltd., 1958, pp. 30-32, Hidy, R.W., *The House of Baring*, p. 435; Henderson, William Otto, *The Industrial Revolution on the Continent: Germany, France, Russia, 1800-1914*, London: Frank Cass & Co. Ltd., 1961, p. 223, 参照。トマス・ベアリング (Thomas Baring, 1799-1873年) など外国の業者が、大ロシア鉄道会社の役員となったし、ベアリング社は、この鉄道会社のロンドン・エージェントになった (Hidy, R.W., *op. cit.*, p. 473, 参照)。そして、後の時期の数字を掲げることになるが、1864年現在、大ロシア鉄道会社の株式の約5分の2をイギリスの投資家たちが所有していた、といわれるのである (Jenks, *op. cit.*, p. 244, 参照)。また、1852年11月にその設立が認可されたクレディ・モビリエは、その創業者に外国の金融業者が加わっていた金融機関であり、イギリスの人がその総株式の約3分の1を所有していたときもあった、といわれるのである (Henderson, *The Industrial Revolution*, pp. 145-146, 参照)。

ある。

東インドの鉄道は、ロンドンに本社をおく鉄道会社によって建設が推進されていった。この鉄道建設のためには巨額の資金が投下された。1868年4月現在の数字で、東インドの鉄道会社の証券応募総額が7,600万ポンド——株式によるものが5,925万ポンド、社債によるものが1,675万ポンド——であったことは、このことを示しているといえよう。

ところで、そのうち東インドで応募されたのは75万ポンドであり、全応募額の1%以下にすぎなかった。しかも、その大半は東インド在住のヨーロッパの人たちであった。また、株主数で捉えてみると、1868年1月現在の東インドの鉄道会社の株主総数49,690名のうち、インド人の株主数はわずか397名にすぎなかった。つまり、こうした数字は、東インドの鉄道建設に要した巨額の資金が、ロンドン世界資本市場を通じてヨーロッパの人たちによって供給されたことを意味するものであった。

東インドの鉄道会社への投資については、インド政庁による元利保証という徹底した保護政策が採用された。その結果、この鉄道証券は、イギリスのコンソル公債やインド公債よりも利子率が高く安定した一流の証券として格付けされたのであった。この条件が、何よりもヨーロッパの投資者層を引き付けたのであった²⁴⁾。

24) 東インドの鉄道建設のこのあたりの状況については、牧野 博「東インドにおける鉄道業の発展と近代植民地の建設」入江節次郎編『世界経済史——世界資本主義とパクス・ブリタニカ』[前掲]所収、79-80ページ、参照。なお、1858-1869年の間に支払われた鉄道証券の配当総額は、約3,000万ポンドであったが、そのうち約1,400万ポンドが東インド政庁の負担分であった、とされる(同上、83-84ページ、参照)。

ただ、ここで注意しなければならないことは、ロンドンに本社をおく外国の鉄道会社は、東インドのものだけではなく、ということである。また、植民地政府のみでなく、本国政府からも配当が保証されて1853年に設立された「カナダ大幹線鉄道」(Grand Trunk Railway of Canada) [北のモントリオール [Montreal] やケベック [Québec] から南のポートランド [Portland——合州国のメイン州の港湾都市] やセント・ジョン [Saint John] にいたる世界最初の国際鉄道] のような事例があることにも留意しなければならない(このカナダの鉄道については、Jenks, *op. cit.*, pp. 198-205; Roman, Donald W., "Railway Imperialism in Canada, 1847-1865," in Davis, Clarence B. and Kenneth E. Wilburn, Jr. with Ronald E. Robinson [Eds.], *Railway Imperialism*, New York: Greenwood Press, 1991, pp. 7-24, 参照)。

Ⅳ 世界的な鉄道建設地域の近代の工業化

ヨーロッパ大陸の諸地域やアメリカ合州国では、鉄道の建設は、建設地域の近代の工業化を促進する契機になったとされる。この問題を考えるに当たってまず重要なことは、これらの地域の鉄道建設が、道路や運河の開発、河川水運の改良といった事業の展開と有機的な関連を保ちながら、進められていったということである。要するに、総合的な交通政策の一環として鉄道建設が行なわれたということである。そのため、鉄道の建設は、全地域的な市場の発展に大きな影響を及ぼすことになったのであった。この市場の発達を基盤としてはじめて近代の工業化が、こうした地域で進展していくことになったのである。

具体的な展開としては、まず、鉄道の建設を契機として、鉄道関連工業が勃興することになる。そして、やがてこの工業に原材料を供給する素材製造工業が発達していく。このようなパターンが、展開されていくことになったのである²⁵⁾。

こうした工業化の進展であるが、この過程で世界の鉄工所の市場的基盤がむしろ拡大する傾向になったことにも重ねて注意する必要がある。また、鉄道建設の進展と相まちこうした工業化の展開は、鉄道建設地域の金融市場の発達をそれなりに促すことになるが、同時に世界金融市場の支えなくしては、この展開が現実化しなかったことも忘れてはなるまい。

ところで、鉄道関連工業の勃興であるが、何よりも鉄道建設請負業者が、こうした関連諸工業の工場を建設していったことが銘記されなければならない。パリ＝ルーアン鉄道の建設工事を請け負ったトマス・ブラッシーが、パリの外港であるルーアン(Rouen)に機関車工場を建設したのが、その代表的な事例であった²⁶⁾。

25) このパターンを示す事例としてよく引き合いに出されるドイツについては、たとえば、北条功「ドイツ産業革命と鉄道建設」前掲書、所収、208-225ページ、参照。

26) その他、ベルギーの鉄道建設工事を請負ったイギリスの業者はベルギーのニーヴェル(Nivelles)において、また、イタリアの鉄道建設工事を請負ったイギリスの業者はイタリアノ

こうした工場の建設資金は、イギリスの金融業者のみならず、広くヨーロッパ大陸の商業都市に拠点をおく金融業者からも供与されたのであった。鉄道建設請負業者以外の人たちによって鉄道関連工業の工場が建設される場合も、同様な形の資金の調達がなされることが多かった。そして、こうした工場の技術や設備も、主としてイギリスから供給されたのであった。

さらに重要なことは、このようなヨーロッパ大陸の諸地域における鉄道建設の進展に伴う鉄道関連工業の勃興に条件づけられて、1860年代になると、特に東ヨーロッパ諸地域の鉄道建設について見られるのであるが、鉄道業それ自体の推進が国際的なシンジケートによってなされただけではない。たとえば、イースト・ハンガリアン鉄道 (East Hungarian Railway) の事例のように、レールはイギリスから18,000トン、機関車はバイエルンから12輛、客車はスイスから35輛、貨車はオーストリアから500輛供給されるといった状況が見られるようになったのである²⁷⁾。

この傾向に関連して重要な点は、ヨーロッパ大陸の諸地域の鉄道会社の証券が国境を越えて売られていったわけであるが、そして、その範囲はますます広がっていったわけであるが、当該鉄道会社の証券が、ヨーロッパの諸地域からの鉄道資材の購入の支払いの手段として、ますます役立つようになっていった、ということである。換言すれば、ヨーロッパ大陸の諸地域において鉄道関連工業が勃興したことのみならず、この地域において鉄道建設の資金が国境を越えて供給される度合いが増大していったことにも条件づけられながら、この地域の鉄道建設に際して、鉄道資材の国境を越えての広範な供給態勢が取られるようになっていった、ということである²⁸⁾。

アメリカ合州国の鉄道建設の推進に伴う工業化の進展の状況は、イギリスの鉄道用鉄材の輸出先のうちアメリカ合州国の占める割合が、1853年の63%を

ノのピエモンテ (Piemonte; Piedmont) において鉄道関連工場を建設した、とされる (Jenks, *op. cit.*, p. 176, 参照)。

27) Jenks, *op. cit.*, pp. 177-178, 参照。

28) Jenks, *ibid.*, 参照。

ピークとして、そのテンポはきわめて不規則ではあるが、低下していくようになる一方、この鉄材の国内生産高は、次第に増大していったことに示される²⁹⁾。

東インドの鉄道建設の場合は、事情が異なっていた。

植民地政府の利子保証と土地の無償交付に条件づけられながら推進された東インドの鉄道建設は、巨大な規模のものであった。そして、巨額の資金と資材がそこには投下されたのであった。

ところで、そもそも東インドにおける鉄道建設は、主としてランカシア綿業資本の利益のためのものであった。何よりも合州国からの棉花供給を補う棉花生産地域にこの地を仕立てていくためのものであった。同時に世界の綿工業の製品のインド内陸への浸透を図るためのものであった。つまり、ランカシア綿業資本の利益が第一義的に考慮されて推進されたものであった。

合州国からの棉花供給を補う棉花生産地域にこの地を仕立てていくことと、鉄道建設が結びついていたことは、1846年の合州国での不作に起因する棉花飢饉、さらに、後述するように、合州国の南北戦争の勃発のために生じた棉花飢饉が、東インドにおける鉄道建設推進に拍車を掛けたとされることから知られるのである。

具体的な展開の事例を掲げてみよう。たとえば、1850年代に建設が認可された B B C I 鉄道 (Bombay Baroda and Central India Railway) や、G S I 鉄道 (Great Southern of India Railway) が推進していった鉄道についてみよう。

こうした東インドの鉄道建設は、3大港湾都市を起点として内陸へ向けて放射状に延びていくという形をとった。そして、当初において、ボンベイからは、アーマダバード (Ahmadabad)、ナグプール (Nagpur)、ショラプール (Scholapur) へと向かう3つの路線が建設されていったが、これらの地点は、いずれも棉花地帯にあるか、棉花地帯に隣接したところであった。また、マドラスからの路線は、ショラプールに隣接する棉花地帯の中心部を貫通する路線であった。さらに、カルカッタからの路線は、デリーまで通じる路線であったが、途中のミ

29) 数字については、Adler, *op. cit.*, pp. 26-27, 参照。

ルザプール (Mirzapur), アラハバード (Allahabad), カンプール (Kanpur) は、いずれも棉花地帯に位置する大都市であった。

また、1856年には、S P D 鉄道 (Scinde, Punjab and Delhi Railway) が³⁾、建設を開始するが、これも、棉花地帯を通過する鉄道であった³⁰⁾。

東インドの鉄道は、建設資金を全面的にヨーロッパに依存しただけではなかった。管理者や技術者や運転手や線路工夫にいたるまで、ヨーロッパの人が優先的に採用された。さらに、レール、転轍機、継ぎ目板、機械類、機関車というまでもなく、枕木までもイギリスで調達されたという³¹⁾。

この状態を数的に示すと、実に、レールや機関車や各種の車輛の購入分についてだけで、1880年代の初めころまで、巨額の鉄道投資の3分の1以上が、イギリスでの支払に充てられた、とされるのである³²⁾。

イギリスにおける鉄道関連工業製品の輸出市場のなかで、東インドはどの程度重要な位置を占めていたであろうか。この点、たとえば、蒸気機関車のイギリスからの輸出のうち東インド市場が占めた大きなウエイトに、その一端が示される。

この点についても具体的な数字を掲げると、1860年から1889年までの期間にイギリスで販売された蒸気機関車の総台数14,848のうち海外鉄道向けは、8,957台で、既述のように60.3%の重みを占めた。ところで、そのうち東インドの鉄道向けは3,418台であり、総台数に対する比率は23.0%、海外鉄道向けの台数に対する割合は38.2%という重みを占めた。また、イギリスの国内鉄道向けは5,891台であったから、これに対する東インドの鉄道向けの比率は、58.0%に及んだのであった。ちなみに、上記の期間におけるヨーロッパ大陸向

30) 牧野 博, 前掲論文, 79ページ, 参照。

31) 同上, 85ページ, 参照。関連して問題になることの1つは、政府の配当保証に裏付けられて推進されたカナダ大幹線鉄道の建設が、この地の近代的工業化の契機になったかどうかということである。参考になる事実として、このカナダの鉄道のために構造鉄や車輛を供給する新鋭の工場が、早々にしてイギリスのバーケンヘッド (Birkenhead) に建設されたことを掲げておくことにしよう (Jenks, *op. cit.*, p. 202, 参照)。

32) 松井 透『イギリス帝国主義とインド社会——鉄道建設を焦点にして』『岩波講座 世界歴史22, 近代9 帝国主義時代1』岩波書店, 1969年, 197ページ; Jenks, *op. cit.*, p. 227, 参照。

けのイギリスの蒸気機関車の販売数は2,480台であり、東インド向けの台数よりも938台少なかったのである³³⁾。

このような数字について見るとき、イギリスの鉄工業が、世界の鉄工所になったという歴史的な事実は、東インドにおける鉄道建設の進展によっても市場的には少なからず支えられて出現したということができる。

では、このような東インドの鉄道建設は、東インドにとってどのような意義をもっていたといえるであろうか。まず、この鉄道建設の進展に条件づけられて、内陸の農業地帯が世界市場に連結されていくことになった。まず、このことが指摘されなければならぬ。そのかぎりにおいて、この鉄道建設は、内陸部における世界市場向けの商品作物の生産増大の要因となり、また、この鉄道建設は、内陸部をヨーロッパの工業製品の市場として開発していくことを容易にし、東インドを近代的植民地に仕上げていく上で大きな役割を果たしたといえるのではなからうか³⁴⁾。

ところで、こうした植民地的な鉄道の建設は、現地の経済水準とは不釣り合いな贅沢な内容のものであった。イギリスの鉄道よりも広いゲージが採用されたり、豪華な駅舎が建造されたりしたことは、この点を何よりもよく表徴するものであった。そのために鉄道建設費が高んだこともあり、利子保証の東インド政庁負担額は、巨額なものになった³⁵⁾。その分だけ、東インドの人びとの租税負担が増大することになったのである。

一方、資金も技術も資材も、全面的にイギリスに全面的に依存するもので

33) 角山 栄、前掲稿、132ページ、参照。ただし、総台数の数字は訂正した。なお、原表には、その他、イギリス帝国圏(東インドを除く)、中南アメリカ向けの数字も出ていることを参考までに添えておこう。

34) 牧野 博「帝国主義下の後進地域 インド」入江節次郎編『講座 西洋経済史Ⅲ 帝国主義』同文館出版、1980年、所収、232-234ページ、参照。

35) 広いゲージが採用されたことだけの理由で標準ゲージの場合よりも1.5倍の建設費が掛かることになった、といわれる(吉岡昭彦『インドとイギリス』岩波書店、1975年、139ページ、参照)。そして、1858年から1869年までの東インドの鉄道会社の純収益は、16,053,000ポンドであった。だが、これだけでは保障利子額に達せず、東インド政庁は、13,972,000ポンドの負担をしたのであった(牧野 博、前掲「東インドにおける鉄道業の発展と近代的植民地の建設」92-93ページ、参照)。

あった東インドの鉄道建設は、関連工業の勃興に媒介されてこの地の近代的工業化をもたらす契機にはなっていかなかった。ヨーロッパ大陸などにおいては、鉄道建設は、まず現地における鉄道関連の組み立て機械工場や修理工場勃興の契機となり、次いで、機関車・車輛そのものの自給態勢へと導き、さらに、素材産業である製鉄業を発展させることになった。このようなコースが、東インドにおいては展開されていくことにはならなかった。東インドでは、石炭業や製鉄業それ自体は、すでに当時存立していた。それにもかかわらず、この地において早期に大規模に行なわれていった鉄道建設が、むしろ、東インドの近代的工業化への道を遅らせる要因になったのである。

ここに要約すれば、この時期の世界的な鉄道建設は、ヨーロッパ大陸やアメリカ合州国においては、資金や資材や技術は国境を越えて広く外域に大きく依存しながら展開していったのではあるけれども、鉄道関連工業を起点とする近代的工業化の道を切り開いていく契機となる役割を果たしていった。イギリスとともに、これらの地域は、近代的工業が並存する先進地域に仕上げられていくことになった。一方、東インドでは、鉄道建設は、この地域の近代的工業化の後進性を固定化したまま、この地を近代的植民地に変容させるという役割を果たしていくことになった。このようにして、世界経済システムにおける従属の新しい構造がここに形成されていく契機として、東インドにおける鉄道建設の進展が意義づけられることになったのである。

さらに添えておかなければならない重要なことは、こうした近代的工業化の国際的進展や、近代的植民地の展開に伴って、世界の通商の多角化的な増大がいっそうもたらされたということであった。同時に、「ロンドン宛手形」(“Bills on London”)の振出しが、金融市場の世界的連携の強化に裏づけられながら、いよいよ活発に行なわれていくことになったのである。ここに、経済恐慌の世界性が、この時代に、誰の目にも疑うことができなくなる形で現出してくる基盤が形成されることになるのである。

V 重層的に組み込まれた前の時代の構造

鉄工業資本主義の時代になっても、綿工業資本主義の時代に築かれた世界的な社会的分業の編成の構造が消滅しないで、そこに変容しながら重層的に組み込まれていったことを示す具体的な事例として、アメリカ合州国の南北戦争に起因する棉花飢饉が、世界的規模で及ぼした諸影響をあげることができるであろう。

合州国の奴隷保有の南部11州の合州国からの分離の要求に端を発する内戦の勃発によって、この南部からの棉花の輸出は中断された。そのために、1863年には、ランカシア世界綿業地帯には、棉花飢饉が発生し、この地帯の250,000人の労働者は完全に失業し、166,000人の労働者が部分就業という状態になった。残り120,000人の労働者の賃金は、10-20%切り下げられるという事態となった。こうした状況のもとで、50,000人の労働者のために、妻子とともに海外に移住する資金を援助されたいという請願書が、イギリス議会上に提出されるにいたる、という状況が呈せられるまでになった³⁶⁾。

そこで、合州国の棉花供給を補完する他地域の開発が急速に求められ、まず東インドでは米作地帯においても棉花プランテーションの建設が、熱狂的に進められていくことになるのである³⁷⁾。東インドの鉄道建設が、この棉花飢饉を

36) Luxemburg, Rosa, *Einführung in die Nationalökonomie*, herausgegeben von Paul Levi, Berlin, 1925, S. 39-40 (ローザ・ルクセンブルク『経済学入門』岡崎次郎・時永 淑訳, 岩波文庫, 1978年, 66-67ページ, 参照。なお, 工場主が反対したために, この資金の交付はなされなかった。

37) 棉花飢饉の時期における東インドからの棉花供給増大の状況は, 次の数字から知ることができるであろう。つまり, 1856年から1859年までの5年間におけるイギリスへの東インドからの棉花供給量は, 年平均にして18,021万重量ポンドで総供給量の17.5%であったが, 1860年から1864年までの5年間における年平均供給量は, 40,714万重量ポンドに増大し, 総供給量に対して43.0%の重みを占めるにいたった(上村能弘『合衆国の棉花金融史研究』風間書房, 1995年, 274ページ, 276ページ, 参照)とされるのである。

また, 別の資料によれば, イギリスへの総棉花供給量のうち東インド産棉花の占める比率は, 1862年=74.2%, 1863年=72.0%, 1864年=69.5%というように推移した(石田 進『帝国主義下のエジプト経済——19世紀エジプトの植民地化過程の分析』御茶の水書房, 1974年, 212ページ, 参照)とされているが, この数字も, 東インドのこの補完的な位置づけをよく示しているものであろう。その他, 関連の数字については, 宮崎犀一他編, 前掲『近代国際経済要覧』69ノ

契機として、いちだんと推進されていくことになるのも、何よりも棉花輸送の必要からであった。

エジプトの副王イスマーイール・パシャ (Isma'il Pasha, 1830-95年；在位, 1863-79年) が、広大な範囲にわたって農民の土地を王領の棉花プランテーションに転化し、数千人の夫役農民を使って、棉花耕作をさせるだけでなく、灌漑工事のための堤防の構築や運河の掘削をさせていくことになるのは、合州国の棉花供給を補完する棉花栽培地にこの地を仕立てていくためであった³⁸⁾。

また、エジプトでは、合州国の南北戦争期における棉花価格の高騰に刺激されて、灌漑施設もないために棉花耕作がまったく行なわれていなかった零細な農地まで、この耕作がなされるようになっていった。豆類や穀物の生産も棉花耕作への転換の犠牲にされ、これら食料農作物の輸出地域であったエジプトが、これらの輸入地域になったのであった³⁹⁾。

そして、洪水が発生したり、疫病が家畜に蔓延するというような事態が生じたにもかかわらず、1863年に収穫されたエジプトの棉花の輸出高は、1,718,791キントルとなった。これは、その前年の1,181,707キントルよりも45.3%増であった。さらに、その翌年の1864年に収穫された棉花の輸出高は、2,001,169キントルへと過去最高の水準に増大していった。ちなみに、1856年から1860年までの5年間の棉花の年平均輸出高は、510,888キントルであったとされる。この数字と対比するとき、アメリカ合州国の南北戦争に起因する棉花飢饉の時期におけるエジプトの棉花輸出の増大の状況を知ることができる⁴⁰⁾。

ページ、参照。

38) Luxemburg, *a. a. O.*, S. 40 (岡崎他訳, 前掲書, 67-68ページ), 参照。

39) Landes, *op. cit.*, p. 190, 参照。なお、アメリカ合州国の南北戦争を契機として、どのようなエジプトの棉花輸出増進政策がとられたか、また、エジプトの農業社会は、どのようなその影響を受けたかについては、Henderson, William Otto, *The Lancashire Cotton Famine, 1861-1865*, Reprinted, Manchester: Manchester University Press, 1969 (The First Edition, 1934), pp. 44-46, 参照。

40) 石田 進, 前掲書, 213-214ページ; Landes, *op. cit.*, p. 332; Owen, E.R.J., "Egyptian Cotton and the American Civil War, 1860-1866," in Charles Issawi (Ed.), *The Economic History of the Middle East 1800-1914*, Chicago: The University of Chicago Press, 1966, p. 422, 参照。なお、1キントル=44.9キログラムであるとされるが、厳格ではなく、ときに、45キログラムや55キログラムなどとされることもある。

アメリカ合州国産棉花について見た場合、その輸出市場において占めるイギリスの比率は、1865-69年の5年間の年平均比率では73.5%になり、1855-59年の5年間の年平均比率の66.8%と対比するとき増大傾向を示している⁴¹⁾。とはいえ、合州国の南北戦争に起因する棉花飢饉の時期に、世界の綿工業が、東インドやエジプトの棉花生産にいかに大きく依存する態勢へと変容したか見るためには、イギリスだけではなくヨーロッパの全地域の綿工業が東インドやエジプトなどアメリカ合州国以外の棉花供給地への原料依存を強めたことを知っておく必要があろう。

その資料として、1861-66年におけるヨーロッパ全地域への棉花供給地のうちアメリカ合州国、東インド、エジプトの割合の推移を示した第5表を掲げることにしよう。

この表によって、東インドやエジプトからのこの時期における棉花供給の増大の状況が知られるのみならず、総棉花供給のうち東インドが占める割合が

第5表 ヨーロッパ全地域への棉花供給地のうちアメリカ合州国、東インド、エジプトの割合の推移 (1861-1866年) (単位: 1,000 bales)

年	アメリカ合州国	東インド	エジプト	その他を含めて計
1861	3,075 (72.4)	949 (22.3)	124 (2.9)	4,248 (100.0)
1862	102 (7.1)	1,010 (70.2)	182 (12.6)	1,439 (100.0)
1863	163 (8.4)	1,179 (60.6)	294 (15.1)	1,947 (100.0)
1864	241 (9.1)	1,374 (52.1)	427 (16.2)	2,635 (100.0)
1865	522 (18.3)	1,231 (43.0)	549 (19.2)	2,860 (100.0)
1866	1,555 (38.7)	1,706 (42.5)	279 (6.9)	4,015 (100.0)

〔備考〕 (1) 1ペイルは、400重量ポンド均一のものとする。

(2) 原表には、その他として、ブラジル、トルコ、西インドの数字も掲げられているが省略した。

(3) ついでながら、ヨーロッパのうちイギリスの綿工業への供給地内訳については、資料出所の文献の巻末の Statistical Tables の Nos. 1 & 2 を参照。

〔資料出所〕 Ellison, *op. cit.* [脚注41], 参照, p. 91 によって作成。

41) Ellison, Thomas, *The Cotton Trade of Great Britain*, New Impression, London: Frank Cass & Co. Ltd., 1968 (The First Edition, 1886) の巻末の Statistical Tables の No. 3 の数字によって計算。

70.2に達した年（1862年）があったことや、エジプトが占める割合が19.2%に及んだ年（1865年）があったことが知られるのである。

エジプトの棉花栽培の重要性の認識は、新たな棉花供給地としてナイル川上流地域であるスーダンへのイギリスの勢力の進出を促進することになるのである。そして、この地が世界資本主義の体制に組み込まれていく契機が形成されていくことになるのである。

このように、アメリカ合州国の南北戦争に起因する棉花飢饉到来の世界史的意義を理解するには、綿工業資本主義の時代に編成された社会的分業の構造が、鉄工業資本主義の時代になっても消滅するのではなく、変容しながらそこに重層的に組み込まれていくという認識に立脚しなければならないのである。

結 び

世界資本主義の第Ⅱ段階（1850-70年）は、鉄工業を主導産業として社会的分業の世界的な編成が行なわれた時代であるが、前段階と異なって消費財ではなく生産財の生産部門が主導産業になったことにまず注目する必要がある。

鉄工業は、世界の綿工業の生産設備の素材を提供する部門でもあったわけであるが、綿工業の発展に伴って鉄工業が直ちに世界の鉄工業という態勢をとって発達することになったわけではなかった。綿工業資本主義の時代に「世界的鉄道建設の第1期」と称してもよいような事態が進行し、その延長路線上に広い範囲にわたり大規模な鉄道建設が行なわれていくことになり、これを市場的な支えとすることによって、鉄工業が新たな段階の世界資本主義の主導産業の位置を確保することができたのであった。

そして、この世界的な鉄道建設の進展は、世界資本市場の発達を前提とする世界的な資金調達の実現によってはじめて現実化することができたのであった。特に、この資金調達の方法として発行された証券は、鉄道建設資材の購入の手段になりえたために、この建設が順調に行なわれることになったのであった。だから、この世界的な鉄道建設の進展は、同時にこの時代における世界資本市

場の発達をいっそう促進するものとなったのである。ロンドンを中心として、この市場が網の目のように発達していくことになり、また、マーチャント・バンカーズが、他の金融業者を傘下に収めて金融市場支配の重層構造を固めていくことになったのである。

よくいわれているように、この鉄道建設の進展は、ヨーロッパ大陸の諸地域やアメリカ合州国では、鉄道関連工業の勃興を起点とする近代的工業化の展開の契機となったのである。ところで、そもそもこの関連工業の工場が、世界的な鉄道建設請負業者によって創設される場合はいうまでもなく、その他の場合も、その資金は国境を越えて世界的に調達されたのであった。また、こうした近代的工業の発達は、工場の建設資材のイギリスからの供給に大きく支えられながら実現していったのである。この時代の鉄工業の主導性は、こうした事態の展開によっても支えられたのであった。

一方、ロンドンに本社をおく会社によって、資金も資材も技術も全面的にヨーロッパに依存しながらその建設が行なわれていった東インドの鉄道建設は、この地域の近代的工業化の契機にはこの時代にはなっていかなかった。けれども、この地域の経済の地域的閉鎖性を打開していく役割をこの建設は担った。そして、ヨーロッパの工業製品の販売市場として、また、ヨーロッパの市場に向けた原料市場として、この地域を仕立てていく物質的な条件の形成にこの鉄道建設はなった。つまり、東インドを近代的植民地として世界資本主義の構造に組み込んでいく役割をこの建設は果たしたのであった。これは、世界資本主義の内部における後進地域の二分化を意味するものでもあった。

世界的な交通手段の発達、各地における近代的工業化の進展、それに、近代的植民地の形成に条件づけられながら、すでに指摘したように、世界的な多角的な通商の増大が、この時代にもたらされることになった。この増大を現実化したのが、短期信用制度の世界的な発達であった。大物マーチャント・バンカーズを頂点とする金融業者の重層的な濃厚な網の目が、短期金融市場という局面においてもまた、形成されることになったのである。そして、この金融市

場によって媒介されながら、世界的な景気変動の連関性がいっそう強まることになったのである。

また、鉄工業資本主義の時代に発生した「棉花飢饉」の与えた世界的な影響は、前段階の綿工業を主導産業として世界的に編成された社会的分業の態勢が、この時代になっても消去されるのではなく、重層的に組み込まれていく事例を提供した点、意義深いものであった。

ところで、綿工業資本主義に続くこの時代の資本主義が、生産財生産部門を主導として編成されることになった歴史的な意義は大きいけれども、この鉄工業は、錬鉄生産を中心とした手工業な性格のものであった。鉄を用いる世界的な鉄道建設は、なおなお、発展の余地を大きく残しているものであった。鉄汽船では、木造帆船の競争力を決定的に打破していく力を持ちえなかった。この時代の主導産業の新たな技術革新を促す条件が、この時代の内部に醸成されるようになっていったと、理解されるのである。

そして、この技術革新の達成によって、鋼の大量生産体系の実現を基礎に、同じく生産財生産部門ではあるけれども、より高次元な近代的な重工業が主導産業として位置づけられる時代、つまり、重工業資本主義の時代が到来することになるのである。その意味で、この鉄工業資本主義の時代は、何よりも綿工業資本主義の時代から重工業資本主義の時代にいたる過渡期として位置づけられることになると考えられるのである。

(1997.6.20)