

一九世紀後半の

アメリカにおける農民運動の展開

(三)

——中西部を中心として——

小 沢 健 二

- 一 課題と構成
- 二 一九世紀後半のアメリカにおける農業発展の概観
 - (以上第二八卷第二号)
- 三 一九世紀後半の中西部における農民運動の展開
 - (以上第二九卷第三号)
- 四 農民運動の性格を規定した経済的要因
 - (一) 中西部における穀物取引・流通機構の形成・発展
 - (二) 穀物取引機構の発展と鉄道業
 - (三) 小 括
 - (四) 一九世紀後半の中西部における農業不況の進展
 - (五) 総 括
 - 五 展 望

四 農民運動の性格を規定した経済的要因

前項の農民運動の展開で考察したように、グレンジ運動からポピュリスト運動にまでいたる一九世紀後半のアメ

一九世紀後半のアメリカにおける農民運動の展開 (三)

リカの農民運動において一貫して運動の中心的課題となつたのは、次の二つの問題であつた。第一は、農民が対外的な商品経済關係に巻き込まれる過程で、農産物の出荷・販売・日常商品の購買などの流通過程に付随する中間費用の削減をいかにして図っていくかという問題であり、第二は、農業不況に際しての農産物価格の下落とその結果としての農家の負債問題（このなかで土地問題も発生）にいかに関々の農民が対応していくかという問題であつた。それ故、以下ではこの時期の農民運動を規定していた経済的要因として、農産物の取引・販売機構に関する諸問題と、この時期の農業不況の性格についての二点に絞つて考察を進め、この時期の農民運動の性格を規定していた経済的背景を明らかにすることを課題にする。

ところで第一の農産物の販売機構の問題に農民の関心がとくに集中したのは、次のような中西部特有の事情が存在したためである。すでに、二で考察したように、南北戦争後の農業の西漸運動は鉄道網の西方への拡張とともに進んだが、この農業の西漸運動は小麦生産地域の西漸運動を意味し、新しく農業地域として開かれた中西部では、小麦は始めから商品作物として生産された。このため、南北戦争後の中西部農民にとって、小麦を中心とする穀物の中央市場への出荷・輸送問題は、農業生産を開始するや始めから大きな懸案になっていた。また、後に論述するように農産物の商取引機構が、鉄道建設と対応して形成・発展した点も中西部の特徴であつた。

このため、農民運動の性格を規定していた経済的背景の第一の問題のなかでも、とくに一九世紀後半の中西部における穀物取引機構の形成・発展とそこにおける特質を主要な考察対象とし、そのなかで穀物の商取引に要する商業費用がどのように推移したかをみることにする。次に、当時の中西部農民が何故にそれほど激しく鉄道会社に対したか、そのことの背景を探るために、輸送運賃が農民にとってどの程度の経済的負担になっていたかを考察す

る。同時に、この時期の鉄道会社が農産物の商取引機構の形成・発展にどのように関与していたか、といった点についても論及することにしよう。

(一) 中西部における穀物取引・流通機構の形成・発展

(イ) 南北戦争前の農産物の取引・流通機構

まず一九世紀後半の穀物取引について展開する前提として、南北戦争以前の販売・取引方法について概述しよう。すでに一八三〇～四〇年代までに東北中部およびアイオワ州では入植活動が進んでいたが、南北戦争以降に比べると入植のテンポは遅々としていた。このため、四〇年代以前には東北中部でも辺境地に集落が点在するというのが一般的で、この地域の経済活動も基本的には自給自足的な性格が強い。そして、農民が余剰農産物を市場へ出荷する場合には、集落経済の担い手で、大きな集落にはどこにでも存在した雑貨商 (general store) にその販売を全面的に任せていた。⁽¹⁾

農産物の販売・取引方法は辺境地の場合、当然、地域によって大きな差がみられた。しかし、通常は雑貨商が販売する日常用品と現物交換で、農民から農産物を買上げ、ある程度、農産物が溜まると東部や南部の卸売り商人のもとへ一括販売に出かけ、日常用品を仕入れて帰ってくるのが普通だった。このうち、輸出用の中西部の特産農産物はミシシッピ河を下って南部のニュー・オリンズへ出荷され、そこで取引されることが多かった。

しかも、このよろず屋的な雑貨商が存在したのは中西部でも比較的に入植が早くから進み、大きな集落が形成されている地域である。雑貨商も存在しないような、より辺境地では行商人 (peddler) が定期的に往来し、そのつど雑

貨商の場合と同様に、日常用品と引き換えに現物交換で農産物を購入していった。⁽²⁾

当然、道路や河川以外の有力な輸送路が發展していないもとで、こうした取引方法は農民にとって極めて高くつくものだった。

例えば、一八四〇年代のイリノイ州の場合、河川の積出し港まで小麦を搬出する輸送コストは一マイルにつきブツシエル当たり〇・五セントであったといわれる。⁽³⁾ この輸送費以外にも、当然貯蔵費用や市場の不安定性に起因するリスクコストも大きかった。さらに、商人にとって農産物の購買から販売までかなりの日時を要したため、彼等にとって農産物購入は農民への信用供与の性格もおびていた。

このように南北戦争以前、とくに鉄道建設がまだみられない一八四〇年代までの中西部では、農民は地域商人に全面的に依存し、しかも現物交換が中心であることに示されるように、農産物の販売・取引方法も商品経済が緒に付いたばかりのまだ原初的なものだった。

しかし、四〇年代後半になるとイギリスでの穀物条例の撤廃やアイルランドでの飢饉などの結果、イギリスへの穀物輸出が増大し始める。⁽⁴⁾ さらに五〇年代になるとクリミア戦争による穀物価格の急騰によって穀物商人が集中的に中西部で穀物を買集める動きがみられ、これに、運河の開通や鉄道建設が開始されたことなど、いくつかの要因が重なって農産物の販売・取引方法も徐々に変化、發展し始める。従来の雑貨商を中心とする農産物取引に代わって、専門の穀物商人による農民からの直接購入が増大し始めたほか、これまでのミシシッピ河を下って南部のニュー・オリンズに集荷するという農産物の輸出・販売ルートが衰退し、東部への販路ルートが台頭し始める。

すなわち、五〇年代に入ると運河の利用が頻繁になったこと、東部と中西部とをつなぐ鉄道建設がみられたこと

第1表 西部の輸出農産物のうち、ニュー・オリンズを経由するものの比率

(単位：%)

年次	小麦粉	肉製品	とうもろこし	ウイスキー
1839	53	51	98	96
1844	30	60	90	95
1849	31	50	39	67
1853	27	38	37	53
1857	34	28	32	48
1860	22	24	19	40

出典：Albert Fishlow, *American Railroads & the Transformation of the Antebellum Economy*, p. 284.

などが重なり、中西部から南部を経る農産物の移出額は減少し、逆に、中西部から東部への農産物移出額が急増することになった。例えば、三九年には中西部から搬出される小麦粉の五三%は、南部のニュー・オリンズを経由していたのが、五七年になると三四%に急減している⁽⁵⁾（第一表）。

同時に、こうした農産物の販売方法、出荷ルートの変化を背景に五〇年代末までに、シンシナティ、セント・ルイス、シカゴ、トレドなど中西部の諸都市に農産物の卸売り市場が形成されることになる。例えば、後に最大の穀物市場に発展するシカゴの場合、東部市場に最初に小麦を出荷し始めたのは一八三八年であるが、湖上輸送に最も適した立地条件によって、その出荷量は三八年の七八ブッシェルから六〇年には三一〇〇万ブッシェルに急増することになった⁽⁶⁾。

このように南北戦争前の中西部における農産物の取引機構についてみると、まず、入植の進展具合によって取引方法に地域による大きな差が存在したことを忘れてはならない。そして、こうした中西部における特質は、後に詳しくみるように一九世紀後半を通して辺境地が西漸するに従ってより大規模に繰り返される。しかし、この点ひとまず措くと、入植が比較的はやくから進んでいた東北中部やアイオワ、ミネソタ州などでは、六〇年までに運河の開通、鉄道建設など運輸手段の改善により、東部市場への農産物の販売・輸送ルートが確保され、内陸部の諸都市に農産物の中央市場も形成されるようになった。そして、穀物商人の台頭を背景に例えば、シカゴとセント・ルイス市場間にみ

られるように穀物取引をめぐる中央市場間競争も次第に展開するようになるのである。

注(1) なお、精粉業者が雑貨商を兼営しているケースも多く、こうした場合には精粉業者が商人、運輸業者をも兼ね、地域経済の中心になっていた。一八四〇年にアメリカ全体でこうした精粉業者は四三五四人もおり、その精粉手数料は精粉する穀物から現物で徴収し、その徴収率は一〇～二〇%と極めて高かった (Paul W. Gates, *The Farmer's Age*, pp. 158～159)。

(2) この時代の商業活動および、雑貨商、行商人の機能については、Fred M. Jones, *Middlemen in the Domestic Trade of the U. S. 1800～1860*, pp. 43～63 が詳しい。同書によると一八四〇年にはオハイオ、イリノイ州にこうした雑貨商は、人口三百人につき平均一店、存在した。なお、この時期のアメリカの商業活動について邦文研究では、豊原治郎『アメリカ商品流通史論』、一八〇～一九九頁が詳しい。

(3) この農産物の輸送費についての概略は、Paul W. Gates, *op. cit.*, p. 161. 例えば、ウィスコンシン州で比較的立地条件に恵まれた農民が、ミルウォーキーまで七〇マイルを輸送する場合、ブッシュェル当たり一八セントだった。また、イリノイ州で有料道路を使用して穀物輸送する場合、四九年でブッシュェル当たり〇・五セントが普通だったが、エリー運河の開通によって輸送コストは二分の一から四分の一程度までに低下したと言われる。

(4) この点については、Edwin G. Nourse, *American Agriculture and the European Market*, pp. 259～260.

(5) 五〇年代の鉄道建設が中西部を中心とした地域間の商品流通の変化に与えた経済的影響については、Albert Fishlow, *American Railroads & the Transformation of the Ante-Bellum Economy*, pp. 275～298. が詳しい。ただ、五〇年代における中西部の農産物の販路ルートの変化は、鉄道建設よりも運河の開通による影響のほうが大きいと言われる。とくにエリー運河の開通は中西部農産物の東部市場への移送に決定的といっているほど大きな意味を持った。この点については、Emory R. Johnson ed., *History of Domestic and Foreign Commerce of the U. S.*, Vol. I, pp. 244～246, Schmidt & Ross, *Reading in the Economic History of American Agriculture*, pp. 202～204.

(9) Schmidt & Ross, *ibid.*, pp. 205～206.

(四) 南北戦争後、一九世紀末までの地方穀物市場の形成・発展

すでに一八五〇年代になると中西部からの農産物輸出の増大を背景に、専門の穀物商人の台頭がみられていたが、南北戦争前後になると中西部では、地方市場と内陸部の中央市場、および東部のニューヨーク市場とをつなぐ穀物の取引・販売網が形成されていた。この穀物販売・取引の大まかな仕組みは次のようであった。まず、農場で生産された穀物は農場から最短距離の穀物貯蔵施設、エレベーターがある地方市場へ出荷され、この地方市場で穀物商人の手に渡る。この地方市場は多くの場合、河川、鉄道、有料道路の沿線にあり、中央市場への穀物積出し地点として地域で最も立地条件に恵まれている所に位置している。地方穀物商人は、地方市場で農民から購入したこれらの穀物を中央市場の仲介商人に委託販売し、ついで、この仲介商人が中央市場の穀物商人あるいはブローカーに、委託された穀物を再販売する。そして、この中央市場の穀物商人、ブローカーの手を経て一部は輸輸出にニューヨーク市場へ、その他は国内消費用に東部、および南部の諸都市に販売されていた。⁽¹⁾

鉄道建設の進展につれて農業生産地域が新たに開発される中西部では、地域差が非常に大きいため、全域を通して一率的にいないが、東北中部や西北中部でも比較的な植活動が早くから進んでいたアイオワ州やミネソタ州の南側では、こうした農産物販売・取引の仕組みは、ほぼ一八六〇年代までに形成されていたといえる。

しかし、これらの地域でも六〇年代後半から七〇年代前半頃までは、農民と直接に接触する地方市場での穀物商人の多くは、中央市場の穀物商人と、直接関係のない独立的な商人であり、雑貨商から発展したものも多く、取引規模も小さかった。このため、単独で地方市場で支配的な影響を及ぼす業者も少なく、それだけに取引方法は非効率で、種々の中間経費もかさみ、中央市場と地方市場間における農産物の価格差は非常に大きかったのが特徴であ

る。⁽²⁾

ミネソタ州内の小麦市場の形成・発展に関する研究で先駆的業績をあげている H. M. Larson によると、ミネソタ州の場合、内陸部の最も市場条件に恵まれていた地域でさえ六〇年代前半では、農民の受け取り価格は輸出価格の四〇％程度にすぎなかった。とくに、六〇年代前半には鉄道建設が進展するといっても、まだ河川運送のウェイトのほうが大きかったため、冬の河川結氷期間の貯蔵費も高くついた。また、市場の未発展に由来する季節間の価格変動幅も大きかった。さらに穀物商人が穀物を実際よりも低い品質づけで農民から買い上げ、貯蔵施設内で恣意的に混合して、より高い品質づけで中央市場で売却し、利鞘を稼ぐことも一般的だった。こうした農民に不利な商慣行の跋扈も穀物の品質検査について公的規制が無かったことが強く影響している。

ちなみに、冬期間の貯蔵コストは販売価格の四％を占めるほどだったし、地方市場における収穫期（秋期）と端境期（夏期）の小麦価格差は一五〜二〇％にも達した。⁽³⁾

当時の入植農民は、信用組織も発達していないもとで恒常的な資金不足に悩み、絶えず資金面で商人に依存せざるをえない立場に置かれていた。このため、収穫期に一度に穀物を出荷する不利益を知っていたが、結局のところ、それを甘受せざるをえなかったのである。⁽⁴⁾

ところで、穀物取引の場合、地方市場、中央市場のいずれにおいても穀物貯蔵施設Ⅱエレベーターの果たす役割は大きかった。それは、地方市場で穀物を購入し、中央市場に出荷するまでの間の貯蔵施設として重要だったばかりでなく、エレベーターの採用により、積み下ろし作業費が大幅に縮減されることになったからである。⁽⁵⁾ このため、六〇年代になると穀物商人にとってはエレベーターを使用できるかどうか、穀物取引業務を効率的に、大規模に

第2表 19世紀後半の鉄道マイル数の推移

年次	営業 マイル数	年間増加 マイル数
1840	2,818	
1845	4,633	1,815
1850	9,021	4,388
1855	18,374	9,353
1860	30,626	12,252
1865	35,085	4,452
1870	52,922	17,837
1875	74,096	21,174
1880	93,296	19,200
1885	128,363	34,067
1890	167,741	39,378
1895	184,628	16,877
1900	198,964	14,336

出典：Statistical Abstract (1891)
p. 263. (1910), p. 261.

行えるかどうかの重要な鍵にもなっていた。

一般に、六〇年代前半にはこのエレベーターは、倉庫業者、運輸業者、あるいは穀物商人自身が経営する場合が多かったが、運輸業者がエレベーターを経営するのは、輸送業務を確保するのが目的であった。とくに南北戦争後、鉄道建設が活発化するとともに、どの鉄道会社も出荷地点にエレベーターを建設し始めたが、それにつれて地方市場における穀物取引方法にも変化がみられ始める。

ところで、こうした穀物取引方法に変化をもたらす六〇年代から七〇年代にかけての鉄道建設の動向をみると、まず五〇年代にみられた最初の鉄道建設ブームは南北戦争によって中断される⁽⁶⁾。その後、六〇年代後半から五〇年代の鉄道建設をはるかに上回る形で鉄道建設ブームが現出した。戦争直後の六五年から鉄道建設ブームが瓦解する七三年までに鉄道営業マイル数は三万五千マイルから七万マイルへと倍増し、とくにブーム最頂時の七一年だけで

七千マイル以上の鉄道建設がみられる(第二表参照)。しかも、この鉄道建設の中心地になったのはいうまでもなく中西部だった。六〇年代には鉄道建設の中心地はペンシルヴァニア州などの東北部と、イリノイ、オハイオ州などの東北中部および、アイオワ、ミズーリー州を含む西北中部の南城であったが、次の七〇年代には鉄道建設の中心地は完全に中西部に移り、七〇年代の鉄道建設総マイル数四万マイルの半分以上が中西部で建設されて

なお、北海道老人生活実態調査（北海道民生部〔25〕）によれば、老人健康診査を受けない理由として距離的要因を挙げる者は都市部に少なく郡部に多い。

いずれにせよ、性・年齢階層別の受給行動の計量的把握は今後の課題である。

(20) 都市部と農村部では自治体病院の赤字の原因が異なる。前者の場合は医療費体系の問題によるところが大きい。これについては、西村〔54〕、道北地域保健医療対策協議会〔19〕、吉本〔72〕参照。

(21)(22) 吉本〔72〕、北海道保健医療対策協議会〔21〕等参照。

(23) 十勝圏農村部八病院のうち六つは昭和三〇年までに、残り二つは昭和四〇年までに設置された。北海道でも昭和二〇年後半から急速に増加、昭和三〇年までに過半が設置された（北海道保健医療対策協議会〔21〕）。

(24) 吉本〔72〕、「一二八頁によれば、「いま、小さな町や村でも独自の総合病院を持ちたいと町村長が大きな公約を掲げているという。」

(三) 政策的検討

以上のような北海道の地域保健医療問題について、北海道では、一九六九年以来各種の検討が積み重ねられ、一九七九年「北海道保健医療基本計画」（以下、基本計画という。）として基本的な考え方がとりまとめられた。これらに一貫して流れる考え方は、増大する医療需要に対して医療資源は有限であるという認識のもとに、地域保健医療の体系化を通じて、有限な人的物的保健医療資源を効率的に最大限活用するというものである。ここで、地域保健医療の体系化として考えられている内容は、医療サービスの段階に対応して重層的な医療圏を想定し、各医療機関の機能の分担と相互の有機的な連携を目指すことである。⁽²⁵⁾以下、本稿の公共サービス供給の立地論の観点から基本計画の考え方を吟味しつつ二、三の点について政策的検討を行う。

(1) 私的医療資源の地域的分散の必要性について

第5表 シカゴ市場から東部市場の輸送ルート別による小麦輸送量の大きさ

(単位：千ブッシェル)

年次	①湖上輸送	②鉄道輸送	①の割合	②の割合
			%	%
1870	13,429	2,622	83.7	16.3
1875	16,061	5,957	72.9	27.1
1880	16,685	4,742	77.9	22.1
1885	5,436	5,497	49.7	50.3
1890	6,966	2,954	70.3	29.7
1895	13,258	5,667	70.1	29.9

出典：Report of the Industrial Commission, Vol. 6, pp. 141~142.

ところで、鉄道建設の進展が農産物の輸送、取引面に及ぼした影響は、まず輸送手段、輸送ルートの変更となって現われる。

内陸部の中央市場のシカゴ、ミルウォーキーから東部市場への輸送ルートは、六〇年代には依然として運河を利用した湖上⇨運河経由の輸送ルートが中心だったが、六〇年代末から七〇年代に入ると鉄道輸送が台頭してくる。例えば一八六八年の場合、中西部からニューヨーク市場へ出荷される穀物については、全部が湖上とエリー運河を経由していた。しかし、七二年にはその比率は七〇%、七五年には五六%となり、とくに湖上から運河への積み変え地点であるバツファローへの穀物移入量は七〇年代に入ると減少傾向を示す。代わって、バツファローから鉄道に積み変える湖上・鉄道経由の輸送ルート、およびシカゴ市場からニューヨーク市場まで鉄道一本による運輸方法が急増する⁽⁸⁾(第五表)。

このように運河経由の輸送ルートが比較的発達していたシカゴから東部へのルートでも、農産物の鉄道輸送が七〇年代になると大きな役割を果たすようになるが、鉄道建設とともに農業生産地域が拡大する中西部の内陸部では、地方市場から中央市場までの輸送は、当然、鉄道に全面的に依存していた。こうした輸送条件のもとで鉄道建設が進行すると、穀物の商取引面でも六〇年代末から七〇年代前半になると変化がみられ始める。

それは鉄道会社が穀物輸送を確保するために、とくに大穀物商人には有利な輸送条件を与えたり、鉄道会社自身が穀物取引に進出するなどの動きを契機として生じている。

鉄道会社と穀物商人との関係は、地域によって様々な形態をとっていたようであるが、一般に大規模な穀物業者ほど鉄道会社から出荷・輸送面で好条件を与えられていた。特別の輸送運賃が適用されたり、穀物出荷量が一定量を越すとリベートが与えられる場合も多かったし、さらに大穀物業者の場合には、鉄道会社が経営するエレベーター⁽⁹⁾を無料で利用できるケースも存在した。

こうした鉄道輸送やエレベーター利用の面で好条件を与えられた業者は、当然、穀物取引に際して有利な地位にたつことはいうまでもなく、穀物商人にとって鉄道会社と密接な関係を持つことが穀物取引を有利に行うための最大の条件になっていた。とくに、鉄道会社の代理業者が穀物取引に進出する場合には、その有利性は明らかだった。こうして七〇年代中頃になると、中西部の地方市場でも大規模な穀物業者の影響力が次第に強まっていく。地方市場での大穀物業者間のプール組織で、鉄道会社から種々の優遇措置を受けている“Wheat ring”も各地に現出することになった。こうした地方市場における大穀物業者は中央市場での穀物取引業務にも次第に進出していくようになる。

もちろん、地方市場の穀物取引業務から出発して中央市場の穀物取引業務に進出する以上に、中央市場の穀物商人の地方市場への進出も目立ち、地方市場での穀物取引に次第に影響を与えていく。この結果、七〇年代前半まで中央市場とは相対的に独立して営まれていた地方市場における穀物取引は、七〇年代後半から八〇年代になると、中央市場との関係を急速に強め、地方市場での穀物買入れも中央市場の指示で行われることが次第に多くなってく

(10)
る。

具体的にはライン・エレベーターの台頭である。ライン・エレベーターとは中央市場に穀物貯蔵施設（ターミナル・エレベーター）と穀物取引センターを有する大穀物商人によって支配・経営される地方市場での一連のエレベーター組織を一般に指している。このライン・エレベーターに属すると地方市場の穀物商人は、中央市場のセンターから、価格、品質、貯蔵および取引料など地方市場における穀物取引に関する総ての指示を受けて穀物取引業務に従事するようになり、中央市場での大穀物商人の単なる代理業者にすぎなくなる。

ところで、こうしたライン・エレベーターは、七〇年代後半からの運賃切下げ競争に示される鉄道会社間の輸送競争の激化のなかで台頭し始める。すでに述べたように、この時期の中西部では、新しい鉄道線に沿って新しい穀物市場が開かれ、そのなかで鉄道会社自身なり、鉄道会社と密接な利害関係を有する中央市場の大穀物業者が、自己の鉄道線に沿って一連のエレベーターを建設・経営する動きがみられた。このうち、鉄道会社が経営する地方市場のエレベーターについては、この七〇年代後半の鉄道会社間の輸送競争の激化のもとで、鉄道会社は穀物輸送を確保するために、穀物商人とより密接な関係を維持する必要性に迫られ、大穀物業者に払い下げる動きがみられるようになる。⁽¹¹⁾

しかも、鉄道会社はその成立の経緯からしてこのライン・エレベーターに種々の特権、保護措置を与えたので、地方市場におけるライン・エレベーターの影響力は鉄道間の輸送競争が最初にみられた東北中部を中心として、七〇年代後半から八〇年代前半になると次第に強まっていった。

しかし、この時期までの地方市場での地方穀物商人の経営基盤は、中央市場の仲介商人（Commissioner）と密接な

關係を保ちながら、比較的安定しており、地方市場を基盤として中央市場の大穀物業者に發展していくケースも多かった。とくに、穀物の商取引が早くから発達し、穀物商人の資本蓄積が進んでいた東北中部では、西北中部と比べて地方市場を基盤とする穀物商人の力が相対的に強かったのが特徴である。そのことは東北中部の地方市場では、エレベーターの過半が地方穀物商人によって所有・経営されていることに示される⁽¹²⁾。

ところがライン・エレベーターの地方市場での影響力は八〇年代後半に入ると、中西部全域で益々強まることになる。それは中央市場間の穀物取引競争を背景に、中央市場の穀物商人、倉庫業者などが次節でみるように、地方市場へ一層、進出するようになるからである。この穀物商人間の取引競争の激化は、一八八三年からの穀物価格の急落によっても促進された⁽¹³⁾。穀物価格の低下のもとで穀物商人の取引マージンの低下も余儀なくされ、取引規模の増大、取引方法の改善を迫られることになったからである。

この結果、独立の地方穀物商人および独立エレベーターに対するライン・エレベーターの優位性は、八〇年代末になると明白になる。とくに、七〇年代後半以降に鉄道建設が活発化し、鉄道会社によるエレベーター経営が最もよくみられる北西部では、地方穀物商人による資本蓄積が進んでいないことも加わって、ライン・エレベーターの地方市場での力は東北中部に比べて一層強くなる。例えば一八八九年の場合、ミネアポリス・セントラル鉄道沿線地域では、穀物取引の八〇％程度がライン・エレベーターで占められていたし、ノーザン・パシフィック鉄道沿線の場合にも九〇年代末には、穀物出荷の六〇％がライン・エレベーターを通していた⁽¹⁴⁾（第六表）。また南ダコタ州の場合、一九〇〇年までに地方市場では、ライン・エレベーターによる穀物取引の独占化が完成したという。

このように地方市場でライン・エレベーターが影響力を強めたことは、独立的な地方穀物商人が仲介商人を通し

第6表 ノーザン・パシフィック
鉄道沿線のエレベーターに
ついて (1900年)

	個数	貯蔵能力
ライン・エレベーター	430	13,601
地方穀物商人経営	286	11,149
農民協同経営	27	1,094

出典: *Report of the Industrial Commission*, Vol. 6, p. 55.

なお、貯蔵能力の単位は1,000
ブッシュェル。

て中央市場で穀物商人やブローカーに委託販売するという従来の穀物販売・取引方法に比べて、次節で考察するように、種々の中間経費を節約し、一般に穀物生産農民に有利に作用したことは間違いない。⁽¹⁵⁾しかし、他面で穀物取引・販売網の形成が未発達のみで、しかも始めからライン・エレベーターによる穀物取引の地域独占がみられた西北中部の辺境地では、貯蔵料、販売手数料などは高額に設定されていた。しかも、六〇年代から七〇年代に東北中部の地方市場で頻繁にみられたエレベーター内での恣意的な混合による穀物の品質操作といった、農民に不利な商慣行も一般的に行われていた。

いわば、八〇年代後半におけるライン・エレベーターの地方市場における経営方法の特徴は、独立の穀物商人が存在する競争地点では商業マージンを引き下げる一方で、穀物取引業務の地域独占が可能な地点では法外なマージンを設定するというような二重性を持っており、これは当時の鉄道会社の経営戦略——競争地点では運賃率を引き下げ、非競争地点では独占的な運賃設定により競争地点での損失を補填する——と類似、対応していたのである。

このためライン・エレベーターの地域独占による弊害が目立つ地域では、八〇年代後半になると農民の共同出資によるエレベーター建設と中央市場への穀物の自主出荷の動きが活発化する。前稿(『本誌』二九の三)の農民運動の展開でみたように、西北中部で農民同盟の組織伸張が緒につくのも八〇年代後半からで、それは同盟組織によるエレベーター建設事業の進展を一つの軸にしていた。同時に、農民運動の高揚のなかでライン・エレベーターによる穀物取引の地域独占の弊害を是正するために、貯蔵料の規制、州政府による穀物品質検査の実施などの要求も

強まる。

ところで農民の共同出資によるエレベーター経営は、その穀物取扱量が九〇年代末でも全体の五%以下であった事実を示されるように、地方市場でライン・エレベーターへの対抗力にはなりえなかった。また、ブーム的に建設されたものは二〜三年間に失敗するものが多かった⁽¹⁶⁾。

しかし、こうした農民運動の展開がそれまでの穀物取引業務の地域独占に起因する弊害を是正する重要な契機になったのは確かで、エレベーター業務に関する法制的措置も八〇年代後半から九〇年代前半になると各州で制度化され、地方市場における穀物取引業の改善に役立った⁽¹⁷⁾。

このように八〇年代中頃をさかいに、中央市場間の取引競争、穀物価格の急落を契機に穀物商人間の取引競争が激化し、そのなかで中央市場と地方市場間の穀物商人間の統合化、業務提携が一層進展し、その結果、地方市場と中央市場とをつなぐ穀物取引機構の一貫体制が確立することになる。

ところで、こうした一九世紀後半の地方市場における穀物取引業の発展過程は、これまでの叙述から明らかなように中央市場における穀物取引をめぐる市場間競争と、そこでの穀物取引方法の変化、発展を媒介として生じていた。そこで、次に中央市場での穀物取引における発展の過程を考察しよう。

(注(1)) 生産者から消費者までの穀物の流れについては、*Report of the Industrial Commission*, Vol. 6, pp. 60~62. また少し時代が下るが、G. G. Huebner, *Agricultural Commerce*, pp. 59~60 の叙述が具体的に明確である。一九世紀後半の時期においても、ほぼ、これと同じであったと考えてよい。

(2) 六〇年代から七〇年にかけての地方市場における穀物取引を扱った文献は意外と少ない。ここでの叙述は、とくに注記のないかぎり、*Henrietta M. Larson, The Wheat Market and the Farmer in Minnesota, 1858~1900* を拠っている。

- (3) Larson, *ibid.*, pp. 27~31.
 - (4) Fred, A. Shannon, *F r n e r s' Last Frontier*, p. 180, Larson, *ibid.*, p. 29 など。
 - (5) 最初にエレベーターが実用化されたのは一八四二年に、シンフォニーにおいてであり、一八五〇年代に各地で普及するようになったが、この実用化により穀物の積み下ろしコストはこれまでの数十分の一に低下したと言われる (Guy A. Lee, "Chicago Grain Elevator System", *Agricultural History*, Vol. II, No. 1, p. 20)。
 - (6) 南北戦争後、一九世紀末までのアメリカにおける鉄道業の発展については、佐々木隆雄「南北戦争以後のアメリカ鉄道建設とその経済的意義」(『社会科学研究』第一八巻第五、六号)が詳しい。
 - (7) この結果、中西部で営業する鉄道の場合、農産物のような中西部から東部市場へ輸送される貨物量が多かったため、東方へ向かう輸送量は西方へ向かう輸送量を七〇年でみた場合で三倍、八一年で七・五倍と倍々かに上回っている (W. Z. Ripley, *Railroad Rates and Regulation*, p. 26)。
 - (8) シカゴ市場から東部市場への穀物の輸送方法の変化・発展については、George G. Tunell, "The Diversion of the Flour and Grain Traffic from the Great Lakes to the Railroads", *Journal of Political Economy*, Vol. 5, pp. 341~375.
- 同論文によれば、鉄道輸送は六〇年代の中頃でも湖上輸送に充分、匹敵できたが、鉄道輸送の場合には東部市場で貨車から積み下ろすエレベーター施設が備っていないことが不利に作用したと言う。なお、七〇〜八〇年代に一旦、減少した湖上輸送も、ダルス、ミネアポリス市場の発展によって九〇年代には再び増大することになった。
- (9) 鉄道会社からの優遇措置によって、地方市場で大穀物業者に発展した具体例については、Larson, *op. cit.*, pp. 74~90. また、鉄道会社から出荷業者に与えられるリベートの形態については、W. Z. Ripley, *op. cit.*, pp. 188~189.
 - (10) 地方市場での大穀物業者は、七〇年代後半になると無線通信でシカゴ市場と連絡をとるようになる (Larson, *op. cit.*, pp. 87)。
 - (11) 七〇年代後半から八〇年代初頭にかけての運賃競争時代に、鉄道会社同士が穀物輸送の確保を目指していかに競争したかにについては、Logan, G. Mcpherson, *Railroad Freight Rates in Relation to the Industry and Commerce of the U. S.*, pp. 118~121.

- (12) こうした穀物取引機構の発展については繰り返しになるが、当然、地域差が非常に大きかった点に注意しなければならぬ。七〇年代後半になると、中西部ではライン・エレベーターの台頭がみられたものの、農業生産地域としての開発の進展具合、中央市場への出荷条件の差によって、ライン・エレベーターの支配力は異なっていた。時期が少し下るが、九〇年代の後半については、*Report of the Industrial Commission*, Vol. 6, pp. 50-54 で、二三の鉄道会社を列挙し、その鉄道沿線の地方エレベーターの経営分類を行っている。それによると、一般に東北中部においては、ライン・エレベーターよりも従来からの穀物商人によって経営されるエレベーターが多い。こうした入植が早くから進んでいた地域では、穀物の販売・取引網の発達が比較的早くから進み、地方市場で安定した経営基盤を持つ穀物商人の力が相対的に強かったものと推定される。また、精粉業の発展が目ざましいミネアポリス市場の周辺では、穀物取引での精粉業者の影響力が強く、精粉業者自身が強力なライン・エレベーターを経営していた。この点については、*Larson, op. cit.*, pp. 139-140.
- (13) 八三年を契機に小麦価格は急落した。例えば八三〇八七年の下落率は三〇%以上になる (*Year Book of Agriculture*, 1921, p. 146)。
- (14) *Report of the Industrial Commission*, Vol. 10, p. 318.
- (15) 議会での証言によると、アイオワ州における地方穀物商人のマージンは、一ブッシェル当たり一八八〇年代には三〇四セントであったが、一八九〇年代では一〇・五セントにまで下落している。また、シカゴの仲介商人を通して販売した場合ではブッシェル当たり一〇・五セントの手数料の他に、東部市場での他の仲介商人に委託する手数料、その他の経費がかかったが、ライン・エレベーター会社を通す場合には地方市場から輸出までの商業費用は、ブッシェル当たり一セント程度にすぎなかったと言われる (*Report of the Industrial Commission*, Vol. 22, pp. 83-85)。
- (16) この農民の共同出資によるエレベーター経営の運動について、*Retsell O. N.*, "The Farmers' Elevator Movement", *Journal of Political Economy*, Vol. 22, pp. 872-895. 以下に引く。一八七〇年代後半以降、東北中部の諸州では地方市場における穀物取引業者間の独占に反対して、農民が共同エレベーターを建設し、仲介商人に中央市場での穀物販売を委託する運動が活発化した。しかし、これらの動きは鉄道会社が農民のエレベーター建設に対して敷地を提供することを拒否したこと、および農民の共同エレベーターに対してライン・エレベーターが一時的に価格を吊り上げて対抗したことなどの要因のほかに、農民の管理がまずかったこともあって、九〇年代後半までにはほとんど存在しなくなっ

た。しかし、ライン・エレベーターによる地域独占の弊害が目立つ西北中部のダコタ、ネブラスカ州などでは着実に存続するものもあり、九〇年代および二〇世紀に入ってから、この運動の進展がみられた。

(17) 中西部の各州における穀物取引に関する規制法の制定とその内容については、*Report of the Industrial Commission*, Vol. 2, pp. 81~113, pp. 135~139, pp. 164~172など。

(イ) 中央市場における穀物取引業務の発展——シカゴ市場を中心にして——

すでにふれたように、一八六〇年までに中西部各地の地方市場から出荷された穀物は、シカゴ、トレド、セント・ルイス、ミルウォーキー、シンシナティの五つの中央市場で取引されるようになっていた。このうちでも、早くから開発が進んでいた穀倉地帯を近隣に有し、東部市場への輸送面でも最も有利な立地条件にあったシカゴ市場の優位性は、すでに六〇年代初頭から明らかだった。シカゴ市場の穀物取引量は六〇年で五大市場で取引される全穀物量の四六%を占め、七〇年になってもその比率は三九%と低下するものの、取引量は三一〇〇万ブッシェル(六〇年)から五五〇〇万ブッシェル(七〇年)へと増え続け、アメリカ最大の穀物取引中央市場として発展し続けた。⁽¹⁾

ところで、中央市場での穀物取引の仕組みは概略、次のようなものであった。

まず、地方市場で穀物商人によって買い入れられた穀物は、仲介商人の手を通して中央市場で委託販売されるのが普通であるが、この場合、中央市場に流入する小麦は必ず、中央市場のターミナル・エレベーターに品質検査されたうえで貯蔵される。ターミナル・エレベーターの経営者である倉庫業者は、この受け入れた穀物に対して倉庫証券(warehouse receipts)を発行し、仲介商人に交付した。そして、中央市場では倉庫証券によって表示された品質によって仲介商人からブローカーに穀物が転買され、さらにブローカーから輸出商人や精粉業者、あるいは東部

市場に基盤を持つ穀物商人などに再販売されていた。

この場合、各業者間の穀物売買は、実際の穀物はターミナル・エレベーターに貯蔵されたままで、この倉庫証券の授受を通して行われ、最終の穀物商人は倉庫証券を提示して、彼が指定する特定市場に穀物を輸送するように倉庫業者に指示する仕組みになっていた。⁽²⁾

ところで、六〇年代から七〇年代にかけてシカゴ市場の穀物取引で最も力を持っていたのは、ターミナル・エレベーターを所有、経営し、鉄道会社とも出荷面で最も密接な利害関係を持っていた倉庫業者だった。⁽³⁾

それは、地方市場から送られてくる穀物は中央市場で取引される前に、一旦、必ず、ターミナル・エレベーターに貯蔵されなければならなかったこと、および、中央市場の穀物取引過程で倉庫証券が非常に大きな役割を果たしていたこと、などの事情によっていた。

穀物の品質を表示している倉庫証券の発行残高は、実際にターミナル・エレベーター内に貯蔵されている穀物量を表示しており、中央市場での穀物価格動向に大きな影響を与えていたし、さらに穀物商人が銀行融資を受ける際にもこの証券が担保として一般に使用された。

ところが、この倉庫証券の発行は倉庫業者の手に委ねられていたから、倉庫業者にとっては市場における穀物の価格操作も部分的に可能であった。さらに穀物商人にとって不利に作用する倉庫業者による恣意的な穀物の品質操作も可能だった。これは、とくに次のような当時の商慣行によっていた。穀物の品質検査はターミナル・エレベーターに穀物を入れる際に一回行っただけで、その後の穀物管理は総て倉庫業者に委ねられていた。このため、倉庫業者による穀物の品質操作は極めて容易に行われ、事実、それが倉庫業者の重要な利潤源泉になっていたのである。⁽⁴⁾

ところでこうした穀物取引の不正慣行と、鉄道会社と結びついた独占的なターミナル・エレベーターの経営による高額な貯蔵料、取り扱い料は、当然、穀物商人にとって寛恕できるものでなかった。この結果、シカゴ商業委員会（Chicago Board of Trade）に結集する穀物商人は、倉庫証券の適格性の保証——具体的には品質検査の厳格化、州政府による立ち入り検査の実施——とエレベーター貯蔵料の最高額の規定を求めて積極的な運動を展開することになる。具体的には一八七〇年の倉庫業者の独占的なターミナル・エレベーターの経営に反対する反倉庫業組織（anti-warehouse monopoly）の結成であらう。⁽⁵⁾

この運動は折からの農民の鉄道に反対するグレンジャー運動と呼応して展開された点が特徴であったが、こうした運動の社会的拮据りのなかで穀物商人にとって有利な法規制も実施されることになる。そして、七〇年代後半になると六〇年代から七〇年代前半にみられたような倉庫業者による不正な取引慣行も次第に是正され、エレベーターの貯蔵料についても穀物商人と倉庫業者との間で一応の妥協が成立するにいたった。⁽⁶⁾

ところで、こうした商品経済の論理からいえば前期的性格ともいえるような、六〇年代から七〇年代にかけてのシカゴ市場における穀物取引業で、倉庫業者が支配的な影響力を持っていたという事実は、次のような要因から説明できる。すなわち輸送網がシカゴに集中し、東部市場への輸送条件でシカゴ市場か他の中央市場に比べて有利な地位にたっていたこと、これである。たとえ、シカゴ市場で独占的なターミナル・エレベーター経営による手数料が高いとしても、シカゴから東部市場への輸送コストが手数料を償ってそれ以上に安いかぎり、地方穀物商人にしてもシカゴ市場へ出荷することが有利だったわけである。また、こうした状況ではシカゴを経由する鉄道会社にとっても、倉庫業者との利害関係を密接にして穀物輸送を確保することが有利だったことはいうまでもない。

ところで七〇年代後半から八〇年代に入つて、西北中部の開発が進み、穀物生産地域の西漸化がみられ、また鐵道建設の一層の進展の結果、鐵道輸送網も中西部一円で整備されてくると、中央市場間の穀物取引をめぐる競争条件も当然、異なってくる。⁽⁷⁾シカゴ市場と他の中央市場との穀物取引競争は、七〇年代から八〇年代前半までは、東北中部および中西部の南域の穀物取引をめぐつてセントルイス市場との間の取引競争が中心だった。しかし、西北中部に穀物生産地域が拡大すると同時に、穀物価格の下落も進展し、八〇年代後半になると市場間競争は様相を異にしてくる。

なかでも精粉業の発展と結びついたミネアポリス、スペリオル湖畔に位置し、湖上輸送上で有利な立地条件を有するダルス、ネブラスカ、カンザス州などの新興小麦生産地帯に近接しているカンザスシティ、およびセント・ルイスなどの中央市場における穀物取引量は著しく増大する。

同時に鐵道間の輸送競争を背景に、鐵道会社は中西部から東部までの通し運賃制 (through rate) を導入し、これをもとに一八八五年頃までに穀物の貨車販売を許可した。このため、東部の穀物商人が直接に穀物を中西部の生産現地で買い付ける動きが活発化し、シカゴ市場で積み下ろしを経ないで直接に東部市場に輸送される穀物量が急増することにもなる。⁽⁸⁾

こうした事情が重なつてシカゴ市場で取引される穀物量は八〇年をピークとして減少し始め、中央市場としてのシカゴ市場の優位性は危機に瀕することになった。これは具体的にはシカゴ市場での穀物取引量に示される。シカゴ市場への穀物流入量は八〇年の一億五四〇〇万ブッシェルから八六年の一億三〇〇〇万ブッシェルまで減少し続けている (第七表)。

第7表 シカゴ市場から出荷される穀物量

(単位：千ブッシェル)

年次	小 麦	とうもろこし	全 穀 物	年次	小 麦	とうもろこし	全 穀 物
1840	10		10	1875	23,184	24,444	72,369
1845	957		1,026	1880	22,796	93,574	154,377
1850	884	262	1,831	1885	13,975	58,806	135,588
1855	6,298	7,518	16,633	1890	11,975	90,574	204,675
1860	12,402	13,700	31,109	1895	22,776	59,964	171,464
1865	7,615	25,437	52,268	1900	36,650	111,100	265,552
1870	16,433	17,777	54,746				

出典：Board of Trade, Chicago, 1907, p. 19.

この結果、シカゴ市場の卸売穀物商人、倉庫業者などの経営基盤は大きくゆらぐことになった。とくに、巨額な投資を要したターミナル・エレベーター施設の多くが穀物流入量の減少により、操業停止せざるをえなくなったことは、倉庫業者にとって死活の問題だった。⁽⁹⁾ こうしたなかで倉庫業者やシカゴ市場を基盤とする大穀物業者自身が、シカゴ市場への穀物流入を確保するために、地方市場での穀物取引業務に積極的に進出していくことになる。ところで、中央市場の倉庫業者なり、大穀物業者が地方市場に進出する場合に、実際には倉庫業者が地方市場のエレベーターを買収していく場合と、シカゴ市場での大穀物商人が倉庫業者からターミナル・エレベーターの引き渡しやリースを受ける場合との二つのケースが存在した。しかし、いずれにしても、彼等は独立商人より高い値段で農民から穀物を買上げることが可能になった。

それは、従来までの農民↓地方穀物商人↓仲介商人↓ブローカー↓卸売商人という穀物取引の流れのうち、仲介商人、ブローカー（場合によっては地方穀物商人も）を介在せずに、農民との直接取引を行ったため、それだけ商業マージン部分の節約が可能になったからである。同時に、倉庫業と穀物取引業との統合化により、ターミナル・エレベーターを穀物取引の観点から自

由裁量的に使用し、投機取引を積極的に行うことも可能になった。このため、穀物取引業者としての彼等の立場はそれだけ有利になり、逆に中央市場での仲介商人やブローカーの経営基盤を奪うことになった。⁽¹⁰⁾

この結果、一八九〇年代の中頃までにシカゴ市場では、ターミナル・エレベーターを持たない穀物商人は、事実上、穀物取引から排除され、倉庫業を兼ねる大穀物商人がシカゴ市場における穀物取引のほとんどを支配するようになった。⁽¹¹⁾

このようなシカゴ市場に基盤を持つ、大穀物業者の地方市場への進出と、その結果としての地方・中央市場を通ずる穀物取引体制の一貫化は、八〇年代後半になると中央市場としてのシカゴ市場の優位性を再び強めることになった。事実、シカゴ市場への穀物流入量は八八年になると、再び急増することになるのである。

しかし、こうした中央市場における穀物取引方法の変化は単にシカゴ市場だけで生じたものではない。例えば、ダルス市場の場合、シカゴ市場における穀物取引業務の再強化に直面して、取引マージンの低下を実現して穀物流入を確保する必要性に逆に迫られ、それまで穀物取引に従事していなかった倉庫業者が、シカゴ市場の場合と同様に九七年までに穀物取引に参加するようになった。また倉庫業者による穀物取引の独占・支配が存在しなかったミネアポリス市場の場合にも、精粉業者と穀物商人との相互が経営するライン・エレベーター間の貯蔵競争が激化して、九〇年代末までにエレベーターの保管料、穀物の取引コストは大幅に低落することになった。⁽¹²⁾

同時に、この過程で州政府による中央市場での規制措置も折からの農民運動の激化を背景に、一層、強まり、中央市場での大穀物商人の独占的な穀物取引による弊害に対しては、ある程度チェック機能を果たすようになっていったのは(四)でみた通りである。

このようにいずれの中央市場においても、倉庫業と穀物取引業務との統合化（業者間の統合化）が進展し、穀物取引業務が一部の大穀物業者に集中する動きがみられる。

(ロ)で考察したように、八〇年代後半から九〇年代になると地方市場ではライン・エレベーターの影響力が支配的になるが、こうした動きはこの中央市場における穀物取引業務の集中化と対応して進んでいたのである。ところで地方市場では、このライン・エレベーターの進出に対して従来からの独立的な穀物商人は、一般に地方穀物取引連合を結成して対抗するケースも多かった。しかし、ターミナル・エレベーター経営を兼ねる大穀物業者が、中央市場でこの地方穀物商人からの受け手となるに従って、ライン・エレベーターと地方穀物連合とは、次第に地方市場で生産者に支払う価格について了解に達することが多くなる⁽¹³⁾。

このような穀物取引業務における中央市場と地方市場との双方における一連の動きの結果、九〇年代末までには地方市場、中央市場を通ずる穀物取引業務は、中央市場の大穀物商人のもとに一貫して行われるようになり、農民へ支払われる穀物価格は中央市場における少数の大穀物商人の手を経て決定されるメカニズムが事実上、完成されたといつてよい。ところで、こうした地方市場、中央市場を通ずる一貫的な穀物の取引体制の成立は、穀物取引に関する商業費用をどの程度、低下させることになったであろうか。

まず議会での穀物商人の証言によると、八〇年代前半のシカゴ市場における小麦取引の場合、穀物商人の通常手数料はブッシェル当たり、一・五セントであったが、九〇年代前後には一・〇セントになり、さらに九〇年代末までには〇・五セントにまで低下したという。この結果、八〇年前後において中西部の地方市場からシカゴ市場までの穀物取引に要した商業手数料と、九〇年代末における地方市場からシカゴ市場、ニューヨーク市場を経てリヴァ

第8表 シカゴ市場における小麦集荷の商業費用
(ブッシェル当たり)

	1885年	1900年
	セント	セント
地方エレベーター費	3~8	0.5~2
委託販売手数料	0.5~1.5	1
ターミナル・エレベーター費	1.25	0.75
合計	3.5~10.75	2.25~3.75

出典: *Report of the Industrial Commission*, Vol. 6, p. 49.

地方エレベーター費は、ネブラスカ州、ビートル地方のもの。

ブル市場で取引するまでに要する総手数料とがほぼ等しくなったと報告されている。⁽¹⁴⁾

次に、地方市場から中央市場までの穀物販売にともなう商業費用の大きさを具体的に示しているものとして一八八五年と一九〇〇年とを比較したものである。これによると、商業費用部分のうち最も下落幅が大きいのは、地方市場でのエレベーター費用であり、この一五年間に四分の一に下落している(第八表参照)。その他、いずれの商業費用部分も下落しており、この結果、ネブラスカ州ビートル地方からシカゴ市場に小麦を出荷する場合を例にとると、輸送運賃を除いた商業費用は全体で、三・五〇一〇・七五セントから二・二五〇三・七五セントへと少なく見積っても五〇%、大きい場合には二〇%以上も下落している。

ところで、穀物取引に関する流通費用部分の低下傾向は、地域によって若干の差はあるが、九〇年代末までのことである。九〇年代の末から二〇世紀初頭を画期として、それ以降流通費用は一定水準に落ちつくか、上昇傾向さえみられる。⁽¹⁵⁾

このことは一九世紀末ないし二〇世紀初頭までに穀物の流通・販売機構が、中西部ではほぼ整備され、それ以降には目立った発展がみられなかったことを示している。このように一九世紀後半の時期は、中西部農業が資本主義的商品経済に包摂されるなかで、穀物の流通・取引機構が形成・発展する過程に相当した。地域によって入植のテ

ンポが異なった中西部では、当然、穀物の流通・取引機構の発展の度合も大きな地域差が存在した。シカゴ市場の場合にみられるように、中央市場の機能さえ、七〇年代までには輸送条件の差によって強く規定されていた面が強い。

しかし、七〇年代以降の農業生産地域の西漸化は、穀物取引の中央市場間競争を激化させ、穀物取引方法にも大きな変化をもたらした。入植して間もなくで、商業組織、信用組織の形成・発達が不充分だった中西部でも、地方市場における穀物取引は、次第に中央市場の大穀物商人のもとに集中化される動きが進展した。そして、この穀物商人の分解過程、穀物取引業務の集中化過程が鉄道会社間の輸送競争、中央市場間の取引競争のなかで、それを契機として進行したのが特徴だった。

鉄道間の輸送競争の激化は、鉄道運賃の切り下げを必然化し、鉄道会社にとって穀物輸送を確保する必要性を益々強めた。このなかで鉄道会社による大穀物商人への輸送面での便宜供与は、小穀物商人に不利に作用し、大穀物商人の経営基盤を強めることになった。一方、中央市場間の取引競争は取引マージンの低下をもたらし、中央市場の大穀物商人による地方市場への進出を促進させた。ところで、八〇年代から九〇年代にかけて西北中部では、ネブラスカ州の穀物取引にみるように穀物取引に関する商業費用のなかでも、地方市場でのエレベーター・コストの低下率が最も大きかった。これは、この時期が西北中部では商品経済の初期の発達段階にみられる商業取引の地域独占が、商品経済の一層の進展による競争原理の貫徹によって解消する過程だったことを示している。しかし、この初期的な商業独占の解消と踵を接して中央市場の大穀物商人による地方市場での穀物取引の独占化が進展したのが特徴であり、この結果、一九世紀末から二〇世紀初頭までに中西部全域を通して、地方、中央市場を通ずる一貫

的な穀物取引機構が成立することになったのである。

しかし、穀物の流通費用の点では、こうした穀物取引にともなう商業費用部分よりも、輸送運賃部分のほうが、はるかに大きかった。そこで、次に輸送運賃が個々の農民にとつてどの程度の負担になっていたか、また、輸送運賃が下落するメカニズムはどのようなものであったかを考察しよう。

注(一) 一八六〇年、七〇年における五大中央市場で取引される穀物総量に占めるシカゴ市場の比率に比べて、Guy A. Lee, *op. cit.*, pp. 17~18. また、一八三八年以降、各年のシカゴ市場での穀物取引量の推移については、Board of Trade, *Chicago, 1907*, pp. 19 参照。

(2) 中央市場での穀物取引の仕組みについては、G. G. Huebner, *op. cit.*, pp. 96~104. なお、後に州政府の監督下に品質検査が行われるようになると、サンプル取引が一般的になる。

(3) 初期のシカゴ市場の穀物取引で、倉庫業者、倉庫証券の果たした役割については、Guy A. Lee, *op. cit.*, pp. 22~23, を参照。なお、鉄道会社とターミナル・エレベーター経営者との密接な利害関係は次のような事情によっていた。鉄道会社自身がターミナル・エレベーターを運輸政策上、経営する場合も多かったし、そうでない場合も、自社の鉄道で輸送されてくる穀物を受け入れるという協定を結んだ倉庫業者にのみ、エレベーター建設用の敷地を鉄道会社が貸与したからである (Harold D. Woodman, "Chicago Businessman & the Granger Laws", *Agricultural History*, Vol. 36, No. 1, p. 19)。

(4) このため、穀物商人が穀物を東部市場で販売する際には、倉庫証券に表示されている品質と違っていることが判明し、穀物商人が損失を受けるケースがしばしば生じた。この倉庫業者による品質の私的操作への疑惑は、すでに一八六二年から出され、穀物商人と倉庫業者との対立が強まっていた (H. D. Woodman, *ibid.*, p. 19)。

(5) この間の経緯については、H. D. Woodman, *ibid.*, pp. 16~24 が詳しい。

(6) この点で、イリノイ州法によってターミナル・エレベーターの経営に関して、法的規制が実施されるようになり (一八七〇年)、しかも、法的拘束力が有効であることがマン対イリノイ裁判 (一八七六年) の結果、確認されたことが大きな意義を持つと言う (Report of the Industrial Commission, Vol. 4, p. 403)。なお、この穀物商人と倉庫業者との対立

に、シカゴ市の金融業者が仲介にたつて、一応の妥協が図られたと言われる。

- (7) 七九年から八二年にかけて、南北戦争後二回目の鉄道建設ブームが現出し、東北中部の西側、西北中部の東側を中心に鉄道の営業マイル数が爆発的に増加した。この結果、シカゴに基盤を持つ鉄道も中西部の各地域に相互に入りみだれて進出することになり、八〇年代前半になると地域を異にした鉄道間でも、また、比較的に近接した諸鉄道相互の間でも運輸獲得競争が激化する（この点については、佐々木前掲論文、一三三～一三八頁、J. Grodinsky, *Iron pool*, pp. 136～149）。なお、この鉄道間の輸送競争が激化した結果、後述するように、シカゴ市場を経由する鉄道までも、従来のターミナル・エレベーターとのいきさつを無視してまで、穀物の貨車販売を許可するようになったものとみられる。

- (8) 貨車販売は、貨車の中に入っているままの穀物を品質検査し、シカゴ市場で積み下ろしをしないでそのまま東部市場へ輸送する取引方法を指すが、これは、鉄道会社が輸送競争の結果中西部の出荷地点から、東部市場までの割安な通し運賃（through rate）制を適用するようになってから、急激に増大するようになった（*Report of the Industrial Commission*, Vol. 4, p. 383）。なお、シカゴ市場を経由する穀物の貨車販売量は、一八八〇年代の後半がピークで九〇年代以降、再び減少するようになるが、八五年には一八六〇万ブッシェルに達した（Guy A. Lee, *op. cit.*, p. 20）。

- (9) この間の具体的事情については、*Report of the Industrial Commission*, Vol. 4, p. 407 が詳しい。八〇年代に入るとシカゴ市場におけるターミナル・エレベーターのかんりの部分が操業停止に陥ったと言う。また、ターミナル・エレベーターへの固定投資額は一〇〇万ドルを越えることが多かった（*Report of the Industrial Commission*, Vol. 4, p. 383）。
- (10) 倉庫業を兼ねるようになった中央市場での大穀物業者は、市場動向によつては、いくらでも長期間にわたつて自分の判断で穀物貯蔵を行うことも可能になったから、この点でも、単なる仲介業務だけを行う穀物商人に対して有利な立場に立つようになったと言われる。なお、中央市場での穀物取引業務では、地方エレベーターから送られる穀物の中央市場での受け手は、仲介商人以外にリセイヴァーがあり、このリセイヴァーが投機的な穀物取引業者であるシッパーに販売した。ところが、いまや、こうした、シッパー、仲介商人も彼等の経営基盤が奪われるにつれて、地方市場での穀物買いつけにも乗り出すようになり、この穀物の買い付け競争の結果としても、後でみるような取引マーシンの大幅な低下が実現してゐる（*Report of the Industrial Commission*, Vol. 6, p. 75）。

- (11) この場合、やはり鉄道会社が輸送面でターミナル・エレベーターの経営を兼ねる大穀物業者を優遇したことが、こうした

た傾向を一層、促進するようになった (*Report of the Industrial Commission*, Vol. 4, p. 408)。

(12) Larson, *op. cit.*, pp. 226~230.

(13) *Report of the Industrial Commission*, Vol. 6, pp. 66~67.

(14) *Report of the Industrial Commission*, Vol. 4, p. 396.

(15) この一九〇〇年におけるネブラスカ州の地方エレベーターの取り扱い費用を、一九二一〜二二年の場合について、ネブラスカ州と比較的条件が似ているカンザス州の地方エレベーターの取り扱い費用と比較してみると、後者の場合、ブッシェル当たり一・九〜七・四セントとなっており、一九〇〇年水準をやや上回っている。なお、エレベーターの取り扱い費用に大きな幅があるのは、いくつかの地方エレベーターでの取り扱い量が異なることによる (*Agricultural Year Book*, 1923, p. 126)。

(二) 穀物取引機構の発展と鉄道業

(イ) 中央市場の穀物価格に占める鉄道運賃の大きさ

すでに述べたように、中西部で生産された穀物は輸出用のものは、内陸部の中央市場から、主としてニューヨークを経てリヴァプール市場に送られ、国内消費用のものはニューヨークを含む東部海岸地域と南部に送られていたところ、この場合、中央市場での小麦価格の動向は、一八七〇年代の初頭までにニューヨーク市場を媒介としてリヴァプール市場での小麦価格の動向によって規制され、決定されるメカニズムになっていた。それは、次稿でみるようにシカゴ市場の価格がリヴァプール市場の価格と密接に連動して変動している事実からも明らかである。⁽¹⁾

この結果、国内の価格形成についていえば、ニューヨーク市場における小麦価格が中央市場での小麦価格を規制し、これが地方市場での農民からの購売価格を規制する構造にあり、実際の農場価格はニューヨーク市場と地方市

第9表 シカゴ市場からニューヨーク市場までの小麦の輸送運賃の推移

年次	①湖上と鉄道を組合せた輸送	②鉄道だけによる輸送
	セント	セント
1868	29.0	42.6
1869	25.0	35.1
1870	22.0	33.3
1871	25.0	31.0
1872	28.0	33.5
1873	26.9	33.2
1874	16.9	28.7
1875	14.6	24.1
1876	11.8	16.5
1877	15.8	20.3
1878	11.4	17.7
1879	13.3	17.3
1880	15.7	19.9
1885	9.0	14.0
1890	8.5	14.3
1895	7.0	12.2
1900	5.1	10.0

出典：Statistical Abstract of the U.S. 1902, p. 416.

場間の流通費用部分だけ押し下げられる関係になっていた。このため農民にとって、穀物を出荷し始めるやいなや、地方市場からニューヨーク市場までの輸送運賃の大きさは、彼等の農場での受取価格との関係で大きな懸案になっていた。

このうち、まずニューヨーク市場と中央市場（シカゴ市場）間の輸送運賃の大きさを検討し、この輸送運賃部分がニューヨーク市場での小麦価格にどの程度の比重を占めていたかを明らかにすることから始めよう。

シカゴ市場からニューヨーク市場までの小麦の輸送費の大きさをみるには、シカゴ—ニューヨーク間の鉄道輸送運賃と、鉄道輸送と湖上輸送を組み合わせたルートによる輸送運賃との両者について、その大きさを比較・検討しなければならない。

まず、シカゴからニューヨークまでの小麦の鉄道輸送運賃額は、一八七〇年代中頃までと、それ以降では大きな差が存在する（第九表参照）。六八年から七三年までの小麦一ブッシェル当たりの鉄道輸送運賃は、六八年の四二セントを例外とすると三〇セントをやや上回る水準にある。ところが、七四〇五年をさかいとして、鉄道運賃は急激に下落し始める。これは、七〇年代初頭の南北戦争後における最初の鉄道建設ブームが、七

三年のジュイ・クック商会の破産に端を発した鉄道業の深刻な不況により中断され、このなかでシカゴ―ニューヨーク間の幹線地域を中心として、輸送確保をめざして激しい運賃切り下げ競争が展開されたためである。⁽²⁾

この結果、小麦の鉄道輸送運賃はブッシュェル当たり七三年の三三セントから、それ以降急速に低下し、七九年には一七・七セントへと六年間で二分の一度にまで下落することになった。しかし、七〇年代末以降になると鉄道会社間の協定が成立し、シカゴ―ニューヨーク間の幹線地域については、幹線運賃制 (Trunk line rate system) が適用され、鉄道間の運賃切り下げ競争は次第に緩和される。⁽³⁾ 鉄道運賃も七〇年代後半を通じて低下し続けるものの、八〇年代になると一五セント前後の水準で安定化することになるのである。

一方、鉄道と湖上輸送を組み合わせたルートによる輸送運賃も、両ルート間の輸送競争を反映して、鉄道運賃とほぼ平行して下落している。このルートの輸送運賃は、輸送費だけでみると鉄道だけを使用する場合に比べて三〇%が安い。しかし、湖上輸送の場合にはバツファロー地点で積み変えのための余分の中間費用と手数料とを要したこと、湖上輸送による品質保存上の問題などが加わって、実際の流通コストは七〇年代に入ると鉄道輸送の場合とほとんど変わらなかつたといわれる。こうしたもとで鉄道間の運賃切り下げ競争に両ルート間の輸送競争が加わってシカゴ―ニューヨーク間の輸送運賃の低下が七〇年代後半から八〇年代にかけて実現していったとみてよい。

ところで、六八年から七三年までのニューヨーク市場での小麦価格は二一・三ドルの間を大きく変動しながら下落している。このため、運賃切り下げ競争が始まる以前のシカゴ―ニューヨーク市場間の鉄道輸送運賃部分だけで、年によって大きな幅があるものの、平均するとニューヨーク市場での小麦価格の二〇・三〇%と極めて大きい比重を占めていたことが分る。しかし、七〇年代中頃以降になると鉄道運賃は小麦の下落テンポを上回って下落し

第10表 地域別鉄道輸送運賃（トン・マイル当たり）（単位：セント）

年次	シカゴの東部		シカゴとミズウリー河間		ミズウリー河の西方	
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)
1860	2.16	1.96	2.04			
1865	1.65	1.54	1.76	1.79		
1870	1.27	1.27	1.95	2.03		3.60
1875	0.89	0.99	1.69	1.66	(i)*4.80	2.16
1880	0.75	0.92	1.54	1.08	3.15	(r)*1.99
1885	0.55	0.70	1.31	0.96	2.25	1.42
1890	0.64	0.66	0.94	0.81	1.53	1.14
1895	0.57	0.57	0.81	0.77	1.33	0.97
1900	0.49	0.50	0.65	0.77	1.11	1.05

出典：F. A. Shannon, *Farmers' Last Frontier*, pp. 296~297.

注. (a)=レイクシェア・ミシガン・サーザン鉄道 (b)=ペンシルヴァニア鉄道
(c)=イリノイ・セントラル鉄道 (d)=シカゴ・パーリントン・クイエンシイ鉄
道 (e)=同上 (f)=ユニオン・パシフィック鉄道

* (i)は1877年, (r)は1879年の数字.

たので、シカゴ―ニューヨーク間の鉄道運賃がニューヨーク市場の小麦価格に占める比率は一五%前後になり、八〇年代後半から九〇年代前半の小麦市況が極端に悪化した時期を除けば、それ以降は一〇%程度にまで低下している。

このように、シカゴからニューヨークまでの鉄道網が最もよく整備されていた幹線地域においてさえ、七〇年代中頃まではシカゴ市場からニューヨーク市場へ穀物を出荷する場合、輸送運賃は農民にとってかなりの負担になっていた。しかも、これは幹線の輸送費についてであり、幹線地域内に属していても、幹線の出荷駅まで支線を使用する場合には、農民にとっての輸送負担は一層、重かったことは間違いない。鉄道会社は営業政策上、支線の運賃を幹線の運賃に比べて高く設定したためである。⁽⁵⁾

しかし、このシカゴ―ニューヨーク間の穀物輸送に関する限り、運賃切り下げ競争とルート間（湖上輸送と鉄道輸送との）輸送競争を媒介にして、輸送事情は七〇年代後半になるとかなり改善され、さらに八〇年代になると農民に

とつての輸送条件は一層、好転することになった。

ところで、こうした七〇年代後半における輸送運賃の急速な下落は、シカゴ―ニューヨーク間の幹線地域についてだけのことであった。第一〇表によると、シカゴ以東の地域とシカゴとミズウリー河間の地域、およびミズウリー河以西の地域では、鉄道運賃の大きさ、運賃の下落傾向、鉄道間の運賃格差など、鉄道運賃の構造に大きな差異が存在する⁽⁶⁾。

まず、シカゴ以東の地域とシカゴ―ミズウリー河間とを比べた場合、鉄道運賃の大きさ自体に大きな差があり、六〇年代後半から七〇年代初頭にかけては後者の運賃はシカゴ以東地域の二倍弱になっており、九〇年代になってもその格差は存在している。

次にシカゴ以東の地域では鉄道運賃の低下は七〇年代中頃に最も急速に進むのに対して、シカゴ―ミズウリー河間では運賃の低下テンポは七〇年代中頃までは比較的緩やかで、七〇年代末から八〇年代前半にかけて急速になる。このため、七〇年代初頭までの両地域間の運賃格差は七〇年代中頃になると二倍強へと、逆に拡がり、八〇年代を通してこの格差が維持されることになる。

さらに、シカゴ以東の地域に比べると、ここでは八〇年代前半まで鉄道間の運賃に大きな幅があることも特徴で、輸送の地域間差別が強く働いていたことを示している。例えば、第一〇表の(c)で示したイリノイ・セントラル鉄道は、このシカゴ・バーリントン鉄道よりも、八〇年代前半で三〇%前後も高くなっている。

ところで、シカゴ―ミズウリー河間における鉄道間のこうした運賃格差は、八〇年代中頃から後半にかけて急速に縮小する。七〇年代末から八〇年代初頭にかけての南北戦争後、第二回目の鉄道建設ブームとそれ以降の鉄道間

第 11 表 シカゴ市場へ小麦を輸送する鉄道の平均輸送運賃（トン・マイル当たり）

（単位：セント）

年 次	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
1865	1.985	2.220	1.788	2.291	2.376
1870	2.316	1.963	2.028	2.680	2.380
1875	1.688	1.650	1.658	1.707	1.833
1880	1.209	1.206	1.077	1.490	1.749
1885	1.043	1.009	0.956	1.194	1.278
1890	0.995	0.898	0.813	0.977	0.995
1895	1.084	0.994	0.770	1.137	1.075
1897	0.958	0.891	0.784	0.978	1.008

出典：Report of the Industrial Commission, Vol. 6, p. 59.

注. (a)=シカゴ・ロックアイランド鉄道 (b)=シカゴ・アルトン鉄道 (c)=シカゴ・パーリントン・クイエンシイ鉄道 (d)=シカゴ・ノースウェスタン鉄道
(e)=シカゴ・ミルウォキー・セントポール鉄道

上記の 5 鉄道で、シカゴ市場への小麦輸送量の 72%を運輸していた。

の輸送競争（＝運賃切り下げ競争）が、主としてこの地域を舞台に展開されたためである。この輸送競争の激化のなかで、七〇年代初頭に結成されたこの地域における鉄道間のプール組織「アイオワ・プール」も八三年に瓦解し、これを契機に運賃の低下傾向が強まり、その低下テンポが弱まるのは八〇年代後半になってからである。⁽⁷⁾

しかし、シカゴーミズウリー河間と一口にいつても、それは広大な地域であり、当然、内部に大きな地域差を含んでいた。第一一表はシカゴ市場への穀物輸送量の七〇%以上を占めていた中西部における五大鉄道の輸送運賃額の推移を示している。これによると、シカゴから、カンザス・シテイやセント・ルイス方面、すなわち、西方ないし西南方面に向かうシカゴ・パーリントン鉄道などでは七〇年代後半から八〇年代初頭にかけての運賃低下幅が最も大きく、八五年になるとここでは運賃額はほぼ安定化している。これに対して、ミルウォキー、ダルスなど、西北方面に向かうシカゴ・ノースウェスタン鉄道などでは、八〇年代全体を通して運賃の低下幅は大きく、八〇年代後半に

なっても低下テンポは大きい。

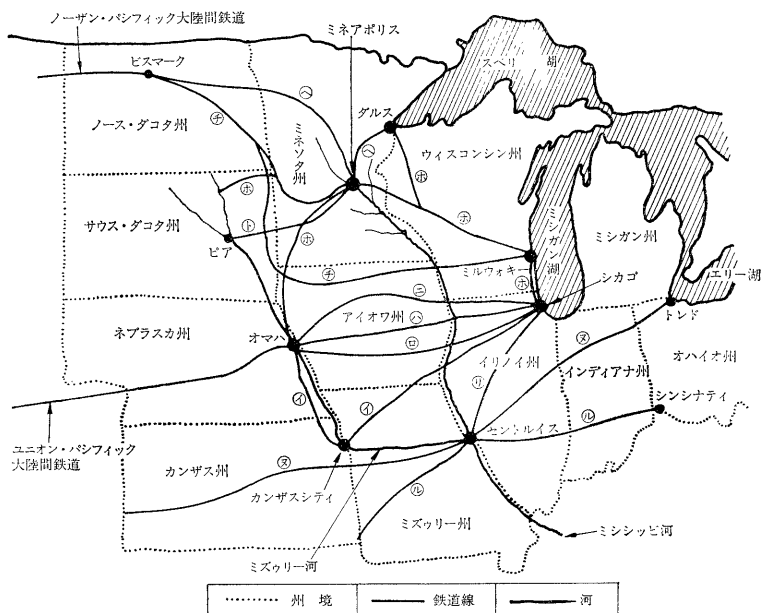
このようなシカゴ―ミズウリー河間地域内での運賃構造の差は、もちろん地域内における鉄道建設と輸送競争の时期的ずれに主として起因しているが、同時に、いであみたような穀物取引をめぐる中央市場間競争の論理も作用している。穀物取引をめぐる中央市場間競争は、七〇年代後半から八〇年代初頭にかけては、主としてシカゴとセント・ルイス市場間で活発化するが、八〇年代前中期には、シカゴとミルウォーキーないしダルス市場との間で激化し、この過程ですでにみたように、シカゴ市場では倉庫業者と大穀物商人との統合化が進展したのであった。

このように、八〇年代のシカゴ―ミズウリー河間においては、鉄道間の輸送競争と内陸部の中央市場間の商業取引競争とが平行、あるいは交錯して展開され、その結果としてこの地域の運賃水準が決定されるという構造になっていたのが特徴である⁽⁸⁾。(第一図参照)。

ところで、シカゴ以東の地域に対するシカゴ―ミズウリー河間の鉄道運賃のこうした特徴は、ミズウリー河以西の地域になると一層、顕著になっている。さきの第一〇表にかえてみると、まずミズウリー河以西における鉄道運賃は、シカゴ以東に比べて八〇年代前半までで約三〜四倍、九〇年代後半になっても二倍以上と極めて高額に設定されている。

次に運賃の低下傾向についても、シカゴ―ミズウリー河間地域では八〇年代後半になると鉄道運賃はほぼ安定化するのに対して、ここでは八〇年代全体を通じて低落傾向がみられ、とくに八〇年代後半から九〇年代前半になっても運賃の低下幅は大きく、この地域における鉄道運賃の安定化は九〇年代後半にならないと実現しない。この結果、鉄道間の運賃格差は八〇年代後半でも大きい。例えば、シカゴ・バーリントン鉄道とユニオン・パシフィック

第1図 中西部における主要穀物市場と主要鉄道



●=主要中央穀物市場

- ①セントボウル・サンタフェ鉄道
- ②シカゴ・バーリントン・クイーンズランド鉄道
- ③シカゴ・ロックアイランド鉄道
- ④イリノイ・セントラル鉄道
- ⑤シカゴ・ミルウォーキー・セント・ポール鉄道
- ⑥ノース・パシフィック鉄道
- ⑦シカゴ・ノースウェスタン鉄道
- ⑧ミルウォーキー・セント・ポール鉄道
- ⑨シカゴ・アトランティック鉄道
- ⑩アチソン・トップ・サンタフェ鉄道
- ⑪バルト・オハイオ鉄道

出典：Report of the Industrial Commission, Vol. 6, pp. 44~45.

* ①～⑨の鉄道でアイオワ・プールを結成 (1870～1883年).

鉄道とでは、九〇年になっても三〇%ほどの運賃格差があり、鉄道間の輸送競争が進展する一方で、輸送運賃の地域格差が是正されないような輸送構造が、この地域では九〇年代初頭まで続いたことを示している。

ところでミズウリー河以西の地域でも、鉄道の運賃構造は九〇年代中頃までに安定化するようになるが、それはシカゴ以東、シカゴーミズウリー河間地域の場合と同様に、鉄道建設ブームとその破産、およびその後の鉄道間の輸送競争の結果であったことはいうまでもない。八〇年代後半の鉄道建設ブームは、今度はこの地域を中心舞台として再演される。そして、ブーム後にみられる激しい鉄道破産が東部の大金融機関の介入によって整理され、九〇年代末に全国的な鉄道間の統合運動が進み、それによってミズウリー河以西でも鉄道間の運賃協定が成立することになったからである。⁽⁹⁾

このように同じ中西部でも、シカゴ以東、シカゴとミズウリー河間、およびミズウリー河以西の三地域間には、鉄道建設ブームとそれに続く鉄道間の輸送競争の時期的ずれを背景に、運賃構造に大きな差異が存在していた。⁽¹⁰⁾

このため、穀物の生産地域がシカゴ市場から西方へ離れるのに応じて、農民の穀物出荷の負担額が大きくなったが、とくに、シカゴとミズウリー河間（主として、東北中部とアイオワ州）とミズウリー河以西（主としてアイオワ州を除く西北中部）とでは、出荷費用に段階的な差があったことが容易に想像つく。

そこで次に、以上の地域ごとの運賃構造の差異が、中西部の各地の農場での小麦価格を具体的にどのようなように規定していたかを、限られた資料のなかで東北中部と西北中部とに分けて考察しよう。

まず、シカゴ市場に近接しているイリノイ州における小麦の農場価格と、リヴァプール市場における小麦価格の価格差を八一〜九五年についてみると、年によってかなりの偏りがあるが、次第に縮小し、価格差は八〇年代後半

第12表 イリノイ州の農場における小麦価格、リヴァプール価格、
輸送運賃の大きさの比較（ブッシェル当たり）

年次	①リヴァプール価格 セント	②イリノイ州 での農場価格 セント	①-② セント	①, ②間の 輸送費 セント
1881	137	122	15	22.3
1883	126	92	34	21.9
1885	100	81	19	17.7
1887	99	70	29	20.9
1889	90	70	20	23.8
1891	111	85	26	24.5
1893	79	51	28	20.5
1895	69	53	16	19.2

出典：Report of the Industrial Commission, Vol. 6, p. 132.

注. なお、小麦の品質については注記がない。②は各年におけるイリノイ州の農場での小麦価格を平均したものである。

になると一定水準に落ちついている（第二一表参照）。このうち、シカゴからリヴァプールまでの輸送コストを差し引いた農場からシカゴ市場までの流通コスト分は、八五年以降になると五セント前後になっている。いずれにしろ、この東北中部のイリノイ州の場合には、八〇年代後半以降になると農場からシカゴ市場までの輸送費用は、中央市場での小麦価格の5%以下とわずかな部分しか占めていない。農場から中央市場までの輸送運賃が農場での小麦価格を押し下げる度合は、六〇～七〇年代に比べるとはるかに弱まったのである。

しかし、鉄道網の拡張が東北中部より遅れていた西北中部では、これとは対照的な動きをみせている。

第一三表は、さきの第二一表と同様にリヴァプール市場での小麦価格と、カンザス州の農場における小麦価格とを比較している。これによると、リヴァプール市場とカンザス州の農場価格との間には、八〇年代前半まで約五〇セント以上の価格差が存在している。この価格差もイリノイ州の農場でみた場合と同様に、市況に応じて、年ごとの変動が大きいが九〇年代前半までにほぼ三五セ

第 14 表 シカゴ市場、ネブラスカ
州ビアトリスの農場、各々
における小麦価格の比較

年次	シカゴ市場	ビアトリ スの農場	価格差
	セント	セント	セント
1884	82.7	64.5	18.2
1897	81.2	76.3	4.9

出典：Report of the Industrial Com-
mission, Vol. 6, p. 50.

注. なお、小麦はいずれも 1 等硬質春
小麦。

このため、八〇年代の半ばすぎまで農場からシカゴ市場までの小麦の流通費用は、三〇セント前後と農場価格の半分以上を占め、イリノイ州の場合と比べて、流通費用分が目立って大きい。カンザス州の場合、この中央市場までの流通費用分の減少が目立ってくるのは九〇年代になってからである。

同様なことはネブラスカ州の場合についてもいえる。ここでも八〇年代中頃には、シカゴ市場までの出荷費用は農場価格の約三〇%近くを占めているが、九〇年代末には一〇%以下にまで下がっている（第一四表）。

しかし西北中部の一部では、九〇年代に入ってからさえ、依然として、地方市場から中央市場までの輸送運賃が極めて高い地点も存在している。

第 13 表 リヴァプール市場、およ
びカンザス州の農場との各
々における小麦価格の比較
(ブッシェル当たり)

年次	リヴァプ ール市場	カンザス 州の農場	価格差
	セント	セント	セント
1882	128.4	67	61.4
1883	128.4	78	50.4
1884	105.0	45	60.0
1885	109.8	65	44.8
1886	112.2	58	54.2
1887	105.0	61	44.0
1888	120.0	88	32.0
1889	101.4	55	46.4
1890	109.8	77	32.8
1891	123.6	73	50.6
1892	86.4	52	34.4
1893	78.6	42	36.6
1894	76.2	44	32.2
1895	78.6	45	33.6
1896	102.6	63	39.6
1897	111.0	74	37.0
1898	90.6	50	40.6

出典：Report of the Industrial Co-
mission, Vol. 6, pp. 134.

注. いずれも、カンザス小麦について
の価格を示している。

ント前後に下落している。このう
ち、シカゴからリヴァプールまで
の輸送コストが八〇年代以降、二
〇セント前後とほとんど変化して
いないため、この価格差の減少分
はもっぱら、カンザス州の農場か
らシカゴ市場までの流通費用分の
下落によっているとみてよい。

第15表 クルックストン、ダルス、リヴァプールにおける小麦価格

(ブッシェル当たり)

年次	①リヴァ プール	②ダルス	③クルッ クストン	①と②と の価格差	②と③と の価格差
	セント	セント	セント	セント	セント
1890	120	104	88	16	16
1891	129	94	78	35	16
1892	93	75	62	18	13
1893	78	64	52	14	12

出典：H. M. Larson, *The Wheat Market & the Farmer in Minnesota*,
p. 201.

ミネソタ州の地方市場であるクルックストンの場合を例にとろう。ここでは輸出用小麦は、ダルス市場を経由してリヴァプール市場へ出荷されるが、ダルスとリヴァプール間に比べると、ほんのわずかな距離であるクルックストンとダルス間の小麦の価格差が、ダルスとリヴァプール市場間の価格差とほとんど同じになっている。そして、この価格差は、クルックストンにおける小麦価格の約二〇%分にも相当していた⁽¹¹⁾(第一五表)。

このように九〇年代前半においても、西北中部の一部の地域では、地方市場と中央市場との価格差はかなり大きい。さきにみたように、九〇年代に入ると小麦販売にともなう商業費用は急速に低下している事実から判断して、この価格差は主として鉄道運賃部分に求められ、鉄道会社による輸送運賃の地域間差別が依然、残存していることを示している。

しかし、こうした傾向も九〇年代前半までであり、九〇年代末になると州政府による規制力の強化も作用して、輸送運賃の地域間差別は、次第に減少し、農民にとつての農産物の輸送、出荷問題は、一応、一段落をとげることになるのである。⁽¹²⁾

以上みてきたように、一九世紀後半には中西部の穀物生産農民にとっては、鉄道輸送運賃は農場での小麦の受取価格を決定する一つの重要な要因であった。鉄道輸送運賃は六〇年代の後半から七〇年中頃までは、中央市場と東部市場間の幹線地域

においてさえ極めて高く、この部分の輸送運賃でさえ東部市場での小麦価格のかなりの部分を占めていた。

しかし、こうした中央市場と農場との穀物の価格差は、七〇年代後半から九〇年代にかけて、鉄道間の競争と鉄道業の経営費の低落を原因とする運賃下落によって大いに是正されることになる。⁽¹³⁾七〇年代後半から八〇年代中頃にかけては、シカゴ—ミズウリー河間で運賃下落は最も急速に進み、この結果、東北中部諸州の農民にとっては、穀物出荷に際しての鉄道運賃の負担は、八〇年代中頃までには、七〇年代に比べるとはるかに軽くなったと考えてよい。

これに反して、八〇年代になって鉄道網の拡張が最も進展した西北中部のほとんどの州の場合には、八〇年代においては地域間の鉄道網の粗密の差がはなはだしく、同じ鉄道沿線においてさえ地域間の運賃差別が大きかった。西北中部で鉄道輸送運賃が引き下げられ、農場と中央市場との価格差が縮小するのは、東北中部の場合と異なって八〇年代後半から九〇年代に入ってからであり、西北中部全域で安定的な鉄道運賃構造が確立するのは、九〇年代後半の全国的な規模での鉄道統合運動以降のことといつてよい。

ところで、九〇年代後半になつてもアメリカの鉄道運賃は、アメリカとの穀物輸出の競争国であるアルゼンチンと比べると割高になっていた。このためヨーロッパ市場へ小麦を輸出する際の輸送条件はアルゼンチン農民のほうが中西部農民よりも恵まれており、農場からリヴァプール市場までの輸送コストは五セント前後、アルゼンチンのほうが有利になっていたといわれる。⁽¹⁴⁾

この点からも一九世紀後半を通して、中西部の農民にとって農産物の輸送問題はいかに重大な問題であつたかが分かるのである。

注(1) 南北戦争後、九〇年代末までのシカゴ市場における小麦価格の動向については、次稿の一九世紀後半の農業不況の性格(第三一巻第二号掲載予定)で論ずる予定である。なお、シカゴ市場での小麦価格は七〇年代初頭からニューヨーク市場を媒介としてリヴァプール市場での小麦価格とは密接に連関して変動している。

(2) この点については、W. Z. Ripley, *op. cit.*, pp. 20~22.

(3) シカゴ—ニューヨーク間の幹線地域内に属する地点からの輸送運賃は、シカゴとニューヨーク間の運賃を基準にして、距離に応じて比例配分的に決定されるようになった。なお、この幹線運賃制は一八七六年、運賃切り下げ競争の結果として採用されている(*Report of the Industrial Commission*, Vol. 19, p. 371)。

(4) G. G. Tunell, *op. cit.*, pp. 343~347.

(5) とくに競争地点での運賃切り下げ競争による損失を、非競争地点での高運賃の設定によって取り戻すという営業政策を当時の鉄道会社は一般的に採用していた(W. Z. Ripley, *op. cit.*, pp. 215~235)。なお、一八六〇年代から七〇年代中頃までの地方市場における小麦価格の動向については、ミネソタ州のウィノーナ以外は明確な数字は得られなかった。ウィノーナはミネソタ州の南端に価値し、比較的輸送条件にも恵まれており、ニューヨーク市場との小麦の価格差も六〇年代から七〇年代にかけて急速に縮小する。しかし、それでも七二~七四年にかけてニューヨーク市場との価格差は三〇%程度あり、これに農場からウィノーナまでの輸送運賃を考慮すると、農場とニューヨーク市場との価格差はもっと大きかった(Larson, *op. cit.*, p. 53, p. 94)。

(6) 中西部における鉄道運賃の構造をみる時、ミシシッピ河以東、ミシシッピ河とミズウリー河間、ミズウリー河以西と大きな河川をはさんで、その運賃体系に大きな差異が存在したことが特徴である。これは、この大河に鉄橋をかけることが大事業だったためであり、橋がかかるまでの期間は河川沿岸の渡し場が各鉄道のターミナル駅の役割を果たしたためである(Mcpherson, *op. cit.*, p. 81)。

(7) この地域における鉄道間の輸送競争は、大陸間鉄道の輸送競争と関連して複雑に進行しており、シカゴ—ミズウリー河間だけの輸送事情だけではなくて説明できず、本文での叙述も概略的なものにすぎない。ただ、この地域の鉄道間の輸送競争の性格は「アイオワ—プール」の瓦解の過程に具体的に示される。アイオワ—プールが八〇年代初頭の鉄道建設ブームのなかで瓦解し、それが大陸間鉄道の輸送競争と関連していた点については、J. Grodinsky, *The Iowa Pool*, pp. 136

～162, J. Grodinsky, *Transcontinental Railway Strategy, 1869～1893*, pp. 226～257. なお、この「アイオワ・ブルー」とはシカゴからネブラスカ州オマハまでの鉄道輸送量について、鉄道会社ごとの鉄道輸送量の配分を決めた鉄道間協定で、シカゴ―ミズウリー河間が主として適用地域であった。

- (8) 鉄道輸送競争と地域内の市場間の商業競争とが交錯して進行し、この結果、ミシシッピ河―ミズウリー河間の地域での輸送運賃が決定される事情については、Mepherston, *op. cit.*, pp. 78～85.

- (9) 一八九三年恐慌を契機として、金融機関が鉄道業の再建に乗り出し、そのことが全国的な鉄道間の統合運動になった点については、呉天降『アメリカの金融資本成立史』第三章第一節、第四章第一節など参照。

- (10) 地域ごとの運賃構造の差は、しかしながら、単に、鉄道建設ブームとその後の輸送競争の時期的なずれだけによつて説明できるものではない。例えば、幹線地域に比べて辺境にいくに従つて、産業発展が遅れていたため、当然単位マイル当たりの輸送量は少なかった。このため、営業的にみても西北部では幹線地域に比べて、トン・マイル当たりの輸送運賃は高くなつてゐるをえなかつたのである。

- (11) H. M. Larson, *op. cit.*, pp. 200～201.

- (12) H. M. Larson, *op. cit.*, pp. 251～252.

- (13) 一九世紀後半の鉄道運賃の下落の原因については、H. T. Newcomb, “The Decline in Railway Rates, some of its causes and results”, *Journal of Political Economy*, Vol. 6, pp. 457～475. これによると、この時期の鉄道運賃の急速な低下の主要因として、現象的には鉄道業者間の競争があげられるが、これを可能にしたのは鉄道経営費の急速な低下だったと言う。とくに固定資本のうち、最も大きな部分を占める鋼レール価格の低下によるところが大きい。鋼レールの使用は、八〇年の三〇％弱から九〇年には八〇％へと増加する反面、その価格は六七年の一二六ドルから七五年は六〇ドル、さらに、九五年までには二四ドルへと急速に下落している。なお、これと同時に輸送効率も上昇し、そのことも輸送運賃の低下に拍車をかけた。

- (14) 一八九〇年代における、アメリカとアルゼンチンでの小麦輸送にさいしての鉄道運賃を詳細に比較したものとしては、Robert R. Kuczynski, “Freight Rates on Argentine and North American Wheat”, *Journal of Political Economy*, Vol. 10, pp. 333～360 がある。これによると、アルゼンチンの場合、農場から輸出地点までの小麦の輸送運賃の

平均は七セントで、中西部においてよりも七〜八セントほど低い。また、単位距離当たりの鉄道運賃もアルゼンチンのほうが、アメリカにおいてよりも概して低くなっている。

(ロ) 鉄道業の動向が穀物取引機構の発展に持った経済的意義

すでに、南北戦争後の鉄道業の動向が、中西部における穀物取引機構の形成・発展に持った経済的意義については、(一)でも折にふれて言及してきたが、ここでもう一度、(イ)での考察をふまえてまとめておこう。

まず中西部の鉄道会社にとって、農産物、とくに穀物輸送はその輸送収益の最大部分を占めており、鉄道建設の進展とともに農産物輸送を確保することは、鉄道会社にとって始めから重大な関心事になっていた。このため、鉄道会社は地方の穀物出荷点にエレベーターを建設し、地域によっては穀物取引にも参加したが、そのことは地方市場における穀物取引業を発展させる起動力となっていた。また、中央市場におけるターミナル・エレベーターの経営にも、輸送営業政策との関係で始めから密接に関係している。

ところで鉄道建設の初期——いまだ輸送網が充分発達せず、一鉄道による輸送の地域独占が一般的な——時期では、地方市場での穀物商人はエレベーター利用や輸送面で、鉄道に従属する傾向が強かった。さらに中央市場の穀物取引でも鉄道と利害を同一にする倉庫業者が大きな力を持ち、取引規模の小さい穀物商人の利害は無視される傾向が強かった。

いわば、一方で鉄道は穀物取引機構を創出していく起動力となりながら、輸送の地域独占による高率運賃の設定によって、他方で穀物商人の経済活動を阻害する面も強かったのである。穀物商人自身が適正な輸送条件を要求して農民のグレンジャー運動と呼応する動きが各地でみられるのは、こうした事情を物語っている。⁽¹⁾

しかし、鉄道建設の進展による鉄道間の輸送競争が激化するにつれて、輸送の地域独占が破られ、それによって穀物商人と鉄道との関係も変化してくる。それは穀物取引の発展につれて穀物商人の資本蓄積が進展し、大穀物商人が成長してきたこととも対応しているからである。折からの輸送競争のなかで鉄道運賃の引き下げを余ぎなくされた鉄道会社は、より多量の輸送貨物の確保によって対応せざるをえなかった。このため、穀物輸送を確保するために大穀物業者と提携し、輸送・出荷面で彼等に種々の優遇措置を与えるようになっていく。具体的には、鉄道が経営するエレベーターの優先的な使用許可であったり、輸送運賃におけるリベート制や、差別的な運賃政策の適用である。

こうした措置は、当然、穀物商人間の分解を促進し、穀物取引業務の大穀物商人への集中化を助長した。大穀物商人に発展する者は、いずれも鉄道会社から輸送面で優遇措置を与えられ、それを利用して地方市場で地歩を築くことが多かった。それは、当時の中西部では、穀物取引を効率的に営むことができるかどうかは、有利な輸送条件を確保できるかどうかにあったという経済的事情に由っている。⁽²⁾

このように鉄道間の輸送競争を背景に、東北中部の地方市場を中心として、穀物取引業務における最初の集中運動が七〇年代後半から八〇年代にかけて進行するが、同時にこの過程は鉄道の輸送運賃が下落する過程に相当していたのである。

ところで鉄道建設の一層の進展による農業生産地域の西漸化につれて、シカゴ以外の中央市場での穀物取引が発展し、中央市場間の取引競争も激化する。この市場間競争は鉄道間の輸送競争と平行、交錯して進行したことが特徴だったが、この過程で従来、鉄道と結びついて独占的に営まれていたターミナル・エレベーターの経営基盤がゆ

第 16 表 鉄道の輸送商品の内訳

——1900年—— (単位：%)

	アメリカ 全 体	*中 西 部 以 西
農 産 物	13	24
鉱 物	53	43
木 材 関 係	12	16
工業製品・他	22	17

出典：Report of the Industrial Commission, Vol. 19, pp. 266.

*ここでの中西部以西は、インディアナ州以西の地域を指している。

らぐことになる。

この結果、すでにみたように倉庫業者自身が穀物取引面へ進出するか、大穀物商人にターミナル・エレベーターの経営を引き渡しするか、どちらかの対応を迫られ、これを契機に中央市場での倉庫業と穀物取引業務の統合化、地方市場から中央市場までの一貫的な穀物取引が進展した。

ここで注目すべきことは、鉄道会社のビヘイビアである。この輸送競争の過程で、鉄道会社は彼等がこれまで所
有ないし、その経営に参加してきたターミナル・エレベーターや、地方市場の多くのエレベーターを穀物商人に払
い下げる動きを積極的に進めている。鉄道会社にとってエレベーターを穀物商人に払い下げ、穀物取引面から撤退
するほうが、穀物輸送を確保するために有利だったうえに、鉄道会社の営業政策に対する社会的批難を回避するた
めにも有効だったからである。

このことは、鉄道建設、鉄道間の輸送競争が商工業発展の起動力となり、
地域間の商取引競争、穀物商人間の取引競争を促進する一方で、逆にこの結
果、鉄道会社が輸送を確保するためにも、本来の輸送業だけに専念せざるを
えなくなる経緯を示している。

ところで、こうした鉄道の営業政策の転換は、一九世紀後半におけるアメ
リカ資本主義の急速な経済発展の必然的な帰結でもあった。鉱工業面での急
速な経済発展に支えられて、鉄道の輸送品も次第に鉱工業品が中心になっ
ていく。第一六表によると一九〇〇年になると、中西部においても鉄道の全輸

送品に占める農産物の比重は二五％に減少し、代わって鉱工業品の比重は六〇％近くに達する。とくに、重工業の急速な発展に支えられて、石炭輸送が急速に増大し、鉄道輸送全体の五〇％弱を占めるようになる。こうした鉱工業品の輸送は、当然、中西部の諸都市と東部の工業都市とを結ぶ長距離輸送が中心だった。

このため、八〇年代に入って鉄道網が一層、整備されてくると、大鉄道にとって長距離輸送を確保することが最大の関心事になり、一貫的な長距離輸送を優遇する運賃政策を展開する。(一)でみた、鉄道が中西部の地方市場から東部市場までの一貫輸送に基づき、穀物の貨車販売を許可するようになるのも、こうした鉄道の営業政策を背景にしていた。

このように八〇年代後半から九〇年代になると鉄道間の輸送競争は、農産物輸送をめぐってよりも主として鉱工業品輸送をめぐって展開されるようになる。こうした事情を反映して農産物の鉄道輸送運賃の下落傾向は、この時期になると緩やかになるのに対して、石炭の輸送運賃の低下は極めて急速であり、その低下率は穀物の場合の二倍近くになっている。⁽³⁾

このように八〇年代後半以降になると、農産物輸送の比重が低下するが、このことが鉄道の営業政策を転換させる一つの背景になっていたとみてよい。さらに、鉄道間の輸送競争の結果、一鉄道による輸送の地域独占体制が完全に崩れ、鉄道と商工業者との経済関係を相対的に変化させたが、このことが穀物商人の経済活動の基盤を拡大させることになった。こうした事情が重なって、鉄道会社と穀物取引業との結びつきを弱め、鉄道会社の穀物取引分野とくに倉庫業からの撤退を促すことになったのである。

そして逆に、この鉄道間の輸送競争の間隙を利用して大穀物商人が穀物取引の集中化を実現し、地方、中央市場

を結ぶ一貫的な穀物取引機構を發展させていくことになる。この結果八〇年代末までに穀物取引の中央市場としてのシカゴ市場の地位は確固たるものになるが、それ以降逆にシカゴ市場に基盤を持つ穀物商人の立場は防衛的なものになる。

すなわち八〇年代末以降、長距離輸送を優遇する鉄道に対して、シカゴ市場を基盤とし地域間商業に従事し、シカゴ商業委員会 (Chicago Board of Trade) に結集する穀物商人は、地域間における輸送差別の是正、州際通商法の厳守を求めて活発に運動するのである。⁽⁴⁾

このように一九世紀後半の中西部における穀物取引機構の形成・發展にとって、鉄道会社の営業政策は非常に大きな経済的意義を持っていた。鉄道建設が農業生産地域の開発、そこでの商業組織の形成にとって先導力の役割を果たしたため、初期の鉄道資本は入植地では商人資本の性格をおびることになったが、これは、鉄道の営業面からみても必然的なことであつた。しかし、このことは鉄道輸送の地域独占による高額な輸送運賃とともに、資本主義経済にとって正常な商工業活動を阻害する面を強く持つことになった。ところで入植地で商業組織が發展し、穀物商人の資本蓄積も進展し、他方で鉄道間の輸送競争も激化すると鉄道の営業政策も、当然、変化する。鉄道は輸送確保のためにも輸送業務だけに集中することになる。他方でこの鉄道間の輸送競争と、その過程における穀物商人への鉄道の対応が、また穀物商人の台頭、彼等による穀物取引業務の集中化を促進し、同時に、地方、中央市場を通しての穀物取引の一貫機構を生み出す重要な契機になっていたのである。

このため、一九世紀後半の中西部における穀物取引機構と、そこでの取引方法の發展、および穀物商人による資本蓄積の態様などを考察するさいには、この時期の鉄道資本の性格、鉄道建設の動向、その結果としての鉄道間の

輸送競争の性格、およびそれらが地域経済の発展に及ぼした経済的諸影響といった諸点の分析が不可欠になるのである。

注(1) シカゴ市場における穀物商人のこうした動きについては、H. D. Woodman, *op. cit.*, pp. 16~24 参照。シカゴ以外でも、例えば、ニューヨークでも商人や実業界が鉄道規制運動の中心的担い手となっていた。この点については、Lee Benson, *Merchants, Farmers & Railroad*, pp. 75~79 参照。

(2) なおこの点で、一九世紀後半の鉄道輸送運賃は地域経済にとっては保護関税(関税障壁)の性格を強く持っていた。このため輸送運賃の下落が一地域の経済発展にとってプラスになる反面で他地域にとってはマイナスになることもあり、鉄道運賃の水準を決めるにあたっては地域間利害は複雑に錯綜していた。この点は中西部農業と東部農業との関係に最も強く示される。この視点から州際通商委員会の経済的機能について論及したものは、Hugo R. Meger, "Railroad Rates as Protective Tariffs", *The Journal of Political Economy*, Vol. 14, pp. 1~13 なども。

(3) 一八八〇~九七年にかけて、主として石炭を輸送する鉄道の運賃は、五〇~七〇%下落しているのに対して、穀物の輸送運賃の場合、最も下落率の大きい鉄道でも二〇~四二%の下落率にとどまっていた (Report of the Industrial Commission, Vol. 6, p. 59)。

(4) こうしたシカゴ商業委員会に結集する穀物商人の動きについては、彼等が鉄道の輸送営業政策の変更を求めて州際通商委員会に提訴した訴訟内容からうかがえる。例えば、*Interstate Commerce Report*, Vol. 2, (1888), pp. 86~92 など。

(三) 小 括

以上みてきたように、一九世紀後半の時期においては中西部の農場から中央市場へ穀物を出荷する際に、鉄道輸送運賃と商業費用部分が非常に高かったのであり、この流通費用部分が農場価格を押し下げる大きな原因となっていた。ところで、このような状態をどのように考えたらよいだろう。

まず鉄道輸送運賃が異常に高かったことは、この時期のアメリカの鉄道建設自体の性格にその原因を求めることが出来る。南北戦争後、中西部で進展をみた鉄道建設は、まだ植民がまばらな地域にその輸送業務を先取りする形で行われたこと、これに鉄道建設の資材費が高かったことも加わって鉄道の営業費を割高にし、その結果、単位輸送量当たりの運賃を高めることになった。さらに、この時期の鉄道建設は過大に水増しされた株式によって資金調達されていたから、建設された鉄道会社はいずれも過大資本化していたのであり、この金融的側面からも、こうした傾向は一層助長されたといえる。⁽¹⁾

このコスト面からの要因のほかに、鉄道の輸送業務の地域独占が輸送運賃の一層の引き上げを可能にしており、この結果、他の鉄道会社と競合関係にない非競争地点では、輸送運賃が異常に高く設定される構造になっていた。ところで、こうした水増し株式による資金調達と、非競争地点での高率な輸送運賃の設定こそ、南北戦争後における急速な鉄道建設と、その結果としての急激な工業発展を可能にしたといつてよい。いわば、この粗野な方式での鉄道建設の展開こそ、アメリカ資本主義の粗野な体質に裏付けられた強蓄積性の背景になっていたのである。⁽²⁾

ところで高率な輸送運賃は、鉄道建設が進展し、その結果、鉄道間相互の輸送競争が激化し鉄道による地域独占が破られ、また同時に鋼レールの採用により鉄道の経営費の顕著な低下がみられるとともに、当然変化を蒙ることになった。いわば、この時期の中西部における高額な輸送運賃は、中西部全域にわたって鉄道網が拡充・整備されるまでの過渡的な性格が強い。

同様なことは、当時の地方市場から中央市場までの穀物の販売機構についてもいえる。南北戦争後一九世紀末までの中西部では、この時期に始めて本格的に穀物市場が形成されたのであって、この初期の段階の地方市場にお

る穀物取引業務は、中央市場の取引業務とある程度独立に営まれていた。したがって、ここでは穀物取引にもなう不確定要素が多く、地方穀物商人による投機取引を生み出す余地を多分に残していた。さらに、穀物商人の取引規模が小さかったこと、信用組織が欠如していたことも加わって、穀物取引に際しての商業費用を高めることになっていた。

そして、この地方市場での穀物取引や、中央市場でのターミナル・エレベーターの経営に、鉄道会社はその穀物輸送との関連から始めから介入していたことが、高額な鉄道輸送運賃とあいまって、農民の鉄道に対する反感を一層強める原因となっていたといえる。

ところで、鉄道会社は穀物輸送を確保するために大穀物商人と提携したり、穀物輸送にあたって大穀物商人に種々の優遇措置を与えていたが、こうした傾向は鉄道間の輸送競争の激化のなかで、一層、強まっていた。こうした鉄道会社の穀物商人への対応と、これもまた鉄道建設の一結果である中央市場間の穀物取引をめぐる競争の激化のなかで、大穀物商人による穀物取引業の集中化と、地方市場から中央市場までの一貫的な穀物取引機構が発達していった。この結果、八〇年代後半以降になると、穀物取引に要する商業費用部分もまた急速に低下することになった。

こうした一連の過程を経て一九世紀の末までには、中央市場と農場での価格差はそれ以降の時期と同水準にまで低落したのであり、穀物の輸送、販売に対する農民の不満は大いに弱まることになったのである。

このようにみてくるならば、一九世紀後半のこの時期は、中西部において新たに作り出された農業が、資本主義的商品経済に包摂される過程で、農場から中央市場までの輸送網が整備され、また穀物取引の流通・販売機構が形

成、確立をみる過程に相当していた。そして、この過程は商品経済の初期的な発展段階にみられる輸送、および商業の地域独占の解消と、大鉄道間の統合化による全国的な鉄道独占の形成、および中央市場の大穀物商人による地方市場での穀物取引の独占化が踵を接して展開したのがアメリカの場合の特徴だった。しかも地域によっては、両形態の独占形成が平行して進行したのであり、このことは中西部における最初の鉄道プール組織、"アイオワ・プール"の形成に典型的にみられる。

先進資本主義国のなかでアメリカで最初に反独占運動が活発化し、反独占立法措置が法制化されるのも、こうしたアメリカ経済の特殊性を背景にしていたのである。⁽³⁾こうした事情のもとで、穀物取引機構の整備・発展も東北中部から西北中部へと順を追って進み、鉄道の輸送運賃の低下もシカゴ東部、シカゴ―ミズウリー河間、ミズウリー河以西と時期を追って段階的に実現していった。

〔三〕でみたように、一九世紀後半のアメリカにおける農民運動は、七〇年代にはグレンジャー運動に示されるように東北中部を中心として、八〇年代後半から九〇年代には農民同盟・ポピュリスト運動に示されるように西北中部を中心として、それぞれ展開された。時期を追って運動の中心地が西漸したわけであるが、そのことは鉄道運賃の低下、穀物取引機構の整備が、東北中部から西北中部へと時期を追って実現していたことと対応していたのである。この際、中西部では一般に鉄道資本が大穀物商人を始めとする他の商工業者と結びついて共和党に結集し、地域での政治支配を掌握するという政治構造になっていた。こうしたなかで、農民が中心となって反共和党の独立諸党の結成を進め、この独立諸党が中西部での共和党に対する政治的対抗勢力になっていくのである。

ところで八〇年代中頃以降になると、穀物取引費用の低下、鉄道運賃の低下と時期を同じくして、さらにこの流

通費用分の低下分をはるかに上回る形で、農産物価格の低下が生じている。農民の不満も通貨問題という形をとって、この農産物価格の下落に集中するようになったのは(三)の農民運動の展開でみた通りである。

次稿では、この一九世紀後半における農産物価格の下落をもたらししたアメリカの農業不況について考察し、それが農民の通貨増発の要求にどのように結びついていったかを論じよう。

(未完)

注(1) 例えば、カンザス州の全鉄道八〇〇〇マイルの建設費は、全部で一億ドルであったが、実際には三億ドルに過大資本化された(Hicks, *Populist Revolt*, p. 67)。

(2) アメリカ資本主義の粗野な体質は、この時期の労使関係に最も明瞭に現われる。一九世紀後半、とくに一八八〇年代以降、二〇世紀初頭までは、アメリカでは労働運動が最も激化し、とくにマコーミック農機具、プルマン鉄道、カーネギー製鋼などにおけるストライキ闘争は大きな盛り上がりを見せたが、いずれも武力によって鎮圧され、*“むき出しの暴力”*が労使関係を支配していた。

移民労働力を利用して、市場の先取りの支配という形で、資本蓄積が進んだアメリカの場合、力、論理が総てに優先し、それがアメリカ資本主義の体質を規定し、同時に強蓄積(急激な経済発展)を可能にしたと言つてよい。このため過大に水増しされた株式による資金調達、市場の先取りの支配に最も適合する資金調達方式だったのである。

(3) 一八九〇年にシャーマン・反トラスト法の制定によって連邦政府レベルでの最初の反独占立法が制定化される。しかし、この主要内容は数州間にまたがる商業独占を違法とするもので、全国的な独占と並んで初期的な商業独占の弊害も対象にしている面が強く、州際通商法(一八八七年)の制定の延長線上に位置づけられる。というのは、鉄道の輸送独占(これと商業独占が結びつくことが多い)は、始めから数州間にまたがって行われていたからである。このため、こうした反独占立法の制定化は、農民層の利害にとってばかりでなく、地域経済に根ざした商工業の一層の発展にとっても必然化される根拠があったのであり、ある意味では自由主義段階的な政策要求でもあった。