

## 南北戦争前のアメリカ南部鉄道業

小澤 治郎

本稿は南北戦争前の南部の鉄道業についての重要な研究の紹介である。この時期の南部の鉄道業を見る場合、その背景の南部の経済、政治、社会と鉄道業の発展を絡み合せて見るのが重要であろう。

南北戦争前のアメリカ南部独特の経済——プランテーション制度と黒人奴隷制——を分析した研究としては、すでに菊地謙一氏の<sup>(1)</sup>労作があり、またその後の研究を代表するものとして本田創造氏の<sup>(2)</sup>研究がある。(その他については省略する。)また、1960年代の黒人運動の高揚に刺戟されたものか、アメリカにおいてこの二、三十年間に発表された研究の数の多さには驚くべきものがある。たとえば Dale Goldin Claudia, *Urban Slavery in the American South, 1820~1860*, 1976. の巻末の Bibliography の Secondary Sources の項には、1950年代末以降の約60点の研究が紹介されている。筆者の手許にはそのうちの一部しかないのであるが、そのなかでも筆者に感銘を与えたものを要約し、今後の研究の出発点としたい。

まず、John F. Stover, *The Railroads of the South, 1865~1900, A Study in Finance and Control*, 1955. の Chap. 1, Southern Railroads in the 1850's. で南北戦争直前の南部の鉄道業の実態を見た。次いで Robert S. Stobin, *Industrial Slavery in the Old South*, 1970. によって、いわゆる「工業奴隷」(鉄道建設労働者および常備従業員もこのなかに含まれる)の歴史を見た。次いでそれと関連して、都市の奴隷にたいする各市の条令を D. G. Claudia, *Urban Slavery in the American South, 1820~1860*. の Appendix

から訳した。最後に Harold D. Woodman, *King Cotton and His Retainers, Financing and Marketing the Cotton Crop of the South, 1800~1925*, 1968. の Part 1-3. を見て、当時の綿花通商の中心的存在であったいわゆる「ファクター」たちの歴史とそれをめぐる諸条件にたいするウッドマンの見方を紹介した。

- (1) 菊地謙一, アメリカの黒人奴隷制度と南北戦争, 1954, 未来社。
- (2) 本田創造, アメリカ南部双隷制社会の経済構造, 昭39, 岩波書店。

### 1. John F. Stover, *The Railroads of the South, 1865 ~1900, A Study in Finance and Control*. 1955. Chap. 1, Southern Railroads in the 1850's.

19世紀を通じて、1850年代ほどアメリカの鉄道の発展にとって重要な10年間はなかった。1850年から60年にかけて、アメリカの鉄道マイル数は8589から3万593へ、3.56倍に増えた。そのうち北部はイリノイ、インディアナ、オハイオ州を中心に、6509マイルから2万1432マイルへ(3.29倍)、南部は2080マイルから9167マイルへ(4.40倍)であった。この10年間にオハイオ河とポトマック河の線から南、ミシシッピ河の東の9州に7000マイルを越える鉄道が敷設された。この結果、南部諸州の鉄道マイル数は面積の比率から見たとき北部より劣ったが、人口の比率から見ると劣らなくなった。ヴァージニア州、南北カロライナ州の増加率はペンシルヴァニア州、ニューヨーク州に劣らなかったし、すでに1850年にかなりのマイル数をもっていて、この10年間に倍増したジョージア州のマイル数の増加は、ペンシルヴァニア州、ニュー・ジャージー州を除くニュー・イングランド、中部大西洋諸州のどの州よりも大きかった。フロリダ州、ミシシッピ州、テネシー州、ケンタッキー州も中西部諸州に劣らぬ増加を示した。その全体は第1表の如くである。

1860年のアメリカの鉄道組織はおよそ3等分できる。1. ニュー・イングランドおよび中部大西洋諸州の1万マイル、2. ミシシッピ河上流およびオハイオ溪

第 1 表

州	1850年のマイル数	1850～60年の敷設	1860年のマイル数	増加率 (パーセント)
ヴァージニア	515	1,256	1,771	244
北カロライナ	248	641	889	258
南カロライナ	289	698	987	242
ジョージア	643	761	1,404	117
フロリダ	21	380	401	1,810
アラバマ	132	611	743	463
ミシシッピ	75	797	872	1,062
ルイジアナ	79	255	334	323
テネシー	—	1,197	1,197	—
ケンタッキー	78	491	569	630
計	2,080	7,087	9,167	340

谷の1万1000マイル、3.南部の9000マイルである。第一の北東部のマイル数は全マイル数の3分の1以下であったが、鉄道会社数から見れば全国の半分以上を占めた。1社平均マイル数は50マイル以下で、100マイル以上の鉄道は10分の1以下であった。しかし、この地域は4大幹線を含んでおり、これは最大の運搬量を運送しており、その装備はもっとも高価で、1860年に1マイル当り平均4万8000ドルに達していた。第二の中西部の110社の平均マイル数は102で北東部より長く、200マイルを越えるものが12社に達したが、その建設費は北東部に比べて低く、平均1マイル当り3万7000ドルであった。第三の南部の鉄道は100以上の会社からなり、1社平均マイル数は85マイルで、100マイルを越えるものは3分の1強であった。建設費はもっとも安価で1860年で1マイル平均2万8000ドルで、この理由としては、安価な奴隷労働による建設、軽量かつ品質の劣るレール、南部の海岸沿いの平原で地形がおだやかであったこと、1マイル当りの車輛が他の地域よりも少なかったことが考えられる。この背景としてある程度の交通量を手に入れるために、かなりのマイル数を建設しなければならないという不利な点があった。ニュー・オーリーズ、メンフィス、セント・ルイスなどで数多くの鉄道建設集會が開かれ、新路線が議論されるが、一般に

南部で一路線が開通するごとに北部との競争で南部が有利になるという幻想と、どんな鉄道でも——長いのも、短いのも、山越えのものも、低地のものも——すべてが新しい鉄道網の一環となるという幻想と、二つの幻想が南部の鉄道建設にはついて廻った。

1861年段階で、当時の南部で鉄道が敷設されるほどの人口が見られた10州で建設された主要路線、いわゆる幹線は、1. チャールストン・メンフィス間（オーガスタ、アトランタ、チャタヌーガ経由）755マイル、1857年開通、2. アレグザンドリア、モビール間（シャーロットヴィル、リンチバーグ、ブリストル、ノックスヴィル、アトランタ、モンゴメリ経由）1215マイル、1861年開通、3. ルイスヴィル、チャールストン間（ナジュヴィル、チャタヌーガ、アトランタ、オーガスタ経由）782マイル、1859年開通、4. ニュー・オーリーズ、またはモビールとケンタッキー州コロンブス間（テネシー州のジャクソン経由）472マイル、1859年開通、5. ポトマック河からフロリダ州セダー・キーズ間の迂回海岸線（リッチモンド、ウエルデン、ウィルミントン、フローレンス、チャールストン、サヴァンナ、ウェイクロス、ジャクソンヴィル経由）978マイル、の5本であった。（この5本で南部の鉄道マイル数の約半分を占めた。）

これらのルートは南部内の鉄道網をかなり形成していたが、南北戦争勃発時点で北部との連絡はほとんど一つも存在しなかった。ワシントンの長い鉄橋はまだ列車の通過には堪えられなかったし、カイロ・コロンブス間の連絡には2時間の蒸気船による連絡が必要であった。ルイスヴィルで北部との連絡が可能になったのは、1870年にオハイオ河に鉄橋が完成してからであった。

マイル数が増加し、一貫路線が生れたこと以外に、1850年代に、レールの敷設の方法、装備およびサービスにおいて、北部、南部ともに長足の進歩が見られた。ゲージの点では北部は4フィート8.5インチが、南部では5フィートが主力となっていた。全国的に1860年までにT型レールが一般的に利用されたが、南部では木製レールに鉄をかぶせたものがまだ見られた。50年代後期にアメリカ型（前部に四輪のボギー車、四輪の動輪がそれに続く型）が多く使用さ

れるようになり、長距離旅行の通し切符が生れ、列車の速度も増した。南部では1840年代、50年代に旅客輸送収入が貨物輸送収入を上廻ったため、旅客輸送に力点がおかれたにも拘らず、主要路線においても、停車時間を除く平均速度が1時間25マイルを越えることは珍しかった。その他、マイル数以外の点で、南部の鉄道は北部のそれより劣っていた。南部の鉄道の沿線は北部に比べて製造業の中心が少なく、人口密度も小さかった。また、プランターたちや商人の多くはまだミシシッピ河通商に依存していた。平均的な南部の鉄道では北部の鉄道よりも通商量が少なく、単位当り従業員数も少なかった。1860年に全国のマイル数の約3分の1が南部にあったにも拘らず、そこで働いていた従業員数は全国の5分の1しかなかった。また北部の4大組織がもっていた車輛数と動力は、オハイオ河以南全体のそれらと等しかった。メンフィス・アンド・チャールストン鉄道は、フィラデルフィア・ウィルミントン・アンド・パルティモア鉄道の3倍の長さであったが、装備の点では同量であった。一般に南部の鉄道は装備率において北部より劣り、南部のレールは北部のそれより軽量であり、通商量も少なかった。列車はよりおそく、そのサービスは劣悪であった。

## 2. Robert S. Stobin, *Industrial Slavery in the Old South*. 1970.

1840年代と1850年代に、南部の工業生産は全国の20パーセントを占めた。1850年代に南部の工業は2倍に増加したが、1860年にその全国の工業のなかでの比率は15パーセントになった。全生産価値は1840年の3400万ドルから60年の1億ドルへ増え、そのうち繊維工業は1840年に150万ドル、1860年に450万ドルであった。

南部ではプランテーション経済が支配的であったが、鉄工業、麻製造業、鋳業が南部経済のなかできびしい意味をもち始めていた。1850年代——黒人人口は1850年の320万から1860年の400万に増えた——に、16~20万の黒人奴隷——

すなわち、黒人奴隷中の約5パーセントが工業で働いていた。この大部分は男性であったが、女、子供も多かった。典型的な工業奴隷は大都市ではなく、工業が存在する田舎の小都市で働いていた。都会の黒人奴隷中では、工業奴隷はその15~20パーセントを占めた。

工業奴隷には直接所有と賃借の二つの方法があり、全体の5分の4は工業企業主によって直接所有されたが、5分の1は月ごめ、もしくは年単位で奴隷主から賃貸されていた。工業奴隷がもっとも多かったのは木綿工業で、1860年の投下資本は1200万ドルに達し、南部15の奴隷州の木綿生産は全国の木綿生産の約25パーセントを占めた。次いで鉄工業はピードモント地方、サウス・カロライナ、アラバマ、ケンタッキー、テネシー、ミズーリ州の山中に散在し、主としてプランテーションと鉄道会社を供給先として、奴隷労働を主力として発展した。大鉄工場では200人台から100人台の奴隷を所有した。その他、奴隷労働は煙草工場、麻工場、農産物加工業、砂糖精製業、製粉業、石炭をはじめとする採鉱業、木材業、テレピン油製造、漁業にも見られた。鉄道業ではミシシッピ鉄道に62人、モンゴメリー・アンド・ウェストポイント鉄道に67人、サウス・カロライナ鉄道に70人、ニュー・オーリーズ・アンド・グレート・ノーザン鉄道に106人などの黒人奴隷の記録があり、南部全体では約2万人の黒人奴隷が鉄道で働いていたと推定される。また運河、鉄道の建設や一般の建築に黒人奴隷が使用されるのは南部ではよく見られた。

工業で働く黒人奴隷の生活は、奴隷状態であることの野蛮さと工業化にともなう非人間的状態が結合したもので、プランテーションで働く黒人奴隷の生活におとらず暗かった。初期の工業化の段階では仕事は総じて危険であり、生活は汚なく、動物的であった。奴隷も自由人も含めて、南部の工業で働いた労働者の条件は農場で働いた者より悪かった。労働時間は大体「夜明けから日没まで」、あるいは「6時から6時まで」で、12~16時間労働が多く、1週6日間労働が一般的であった。木材業、運河、鉄道の建設に従事した労働者には南部の沼地の野獣や毒蛇、マラリア蚊の危険があり、工場、鉱山、蒸気船では火事

が珍しくなく、工場、機関車、蒸気船の蒸気機関はしばしば爆発した。列車の連結作業や荷物の積み込み作業はひじょうに危険で、傷害や死亡が多かった。一般に南部の工業労働者には手足を切断したり、火傷を負ったり、傷が化膿する例が多かった。

都市の奴隷は田舎の奴隷より良い生活をしていたと言われる。たしかに召使やサーヴィス業で働いた奴隷がプランテーションで働いた奴隷よりも良い生活をしていたことは事実であるが、工業奴隷の場合はより良かったとは言えない。どちらの場合も食事はトウモロコシ、豚肉、糖蜜で、量も1週間当り9リットルのコーン・ミール、3〜4ポンドの塩づけ肉、1クォートの糖蜜と同じであった。それ以上の追加はほとんどなかったと言って良かった。（米の製粉所で屑米が、砂糖工場では砂糖かすが与えられた。交通が改善されるにつれて、牛肉、パン、クラッカー、豆、米、バター、たまねぎ、小麦粉、ジャガイモ、魚がつけ加えられるようになった。）奴隷の疾病、死亡は大きな損失であったので、奴隷主たちは食事にはかなり留意していたが、一方食費は経費のなかの最大の部分を占めたので、それはほとんど生存線ぎりぎりまで切りつめられた。一般に工業奴隷はプランテーション奴隷より重労働であり、同じ量の食糧では不足する傾向にあり、これが原因の集団逃亡も見られた。衣服もプランテーション奴隷とかわらなかった。

大抵の工業奴隷は *cabins*, *shanties*, *shocks*, *tenements* などと呼ばれる掘立小屋に住んでいた。農村地域の場合は窓も戸もない粗末な小屋が典型であったが、都会の場合は数階建の木の建物であった。家屋の条件は田舎、都会の区別よりも、むしろ地域の差、奴隷主の人格によって違った。一般に、永久的に居住する工場の場合の方が、一時的な木材業や運河の掘さくや鉄道建設労働者の場合よりはましであった。また大工場の方が小工場よりも良かった。田舎の工業奴隷が寝る場所はより原始的であり、より一時的であった。屋外で寝る場合も多く、壁もない板の屋根だけのものも多かった。奴隷を賃貸する奴隷主たちは、奴隷を借りる鉄道会社などが奴隷に支給する衣服については不平を

言ったけれども、住居については何も言わなかった。南北戦争までの時期を通じてこのような生活と労働の状態は改善されなかった。

かなりの旅行者たちが奴隷は健康そうに見えると書いているが、実際は偏食による肥満のため外見だけ健康そうに見える場合が多く、実態はかなりひどかった。the Dismal Swamp Land Co. は1856年に7パーセントの罹病率を報告しており、病名はインフルエンザ、黄だん、肺炎、結核などが多く、夏には黄熱病、マラリア、日射病、過労が多かった。かなりひどい例が1836年のセントラル鉄道の建設の場合に見られる。ノース・カロライナのサミュエル S. ドーニィは14名の男と9名の女の奴隷を会社の請負業者に1月に賃貸したが、3月には奴隷の半数が下痢を始め、5月の中頃にはドーニィの仲間であるフィックスはずっと病気の奴隷のかかりきりになり、6月の終りには8人が病気であり、7月中頃に1人死んだ。

病気の中でもっとも恐れられたのはコレラで、1832年、1848～52年、1854年と流行し、かなりの死者がでた。47年には、はしか、おたふくかぜ、赤痢が流行した。コレラに次いで恐れられた伝染病は黄熱病とマラリアで、47年、53～55年、58年に低南部を襲った。その他不潔な住居から肺炎、チフス、結核、ジフテリア、肋膜炎、肝炎などが流行した。

初期には奴隷主たちは採血したり、「オクラとコーヒーと糖蜜とおかゆ」や、「ぶどう酒と砂糖と小麦粉とコーヒーとウィスキー」の混合物を試みたりするが、徐々に天然痘のワクチンやキニーネを使い始め、病気の奴隷の隔離も始められた。そして1850年代にはいくつかの市が奴隷用の診療所の建設を始めた。また、高価な奴隷の死亡による損失をカバーするため、1840年代から奴隷保険が現われ、1850年代に入っても全奴隷中の3パーセントという低い加入率ではあったが、とくに熟練職人や鉱山業、蒸気船、水路改良事業にたずさわった者に、奴隷主が1人1250～400ドルの保険をかけた。5年頃には運河や鉄道のプロモーターたちは、建設計画の総費用を計算するとき保険費用を加算し始めた。以上健康の面から見ると、南北戦争前の奴隷の生活はやっと耐えられる



程度であり、長時間労働、危険な仕事、生存最低生活水準、病氣、不十分な医療が一般的現象であった。

工業奴隷の反抗は農業奴隷の場合と同じほど見られ、集団の場合は工業奴隷や職人奴隷が指導者になる場合が多かった。抗議のもっとも微妙な方法は仕事を怠けること、速度を落すこと、仮病、盗みなどであった。これらは日常的問題でつねに経営者たちを困らせた問題であった。働くのを拒絶して寝てしまう場合もあったが、仮病や盗みの方がより一般的であった。煙草業や鉄道では盗みが多かった。放火もかなり多く、証拠が上ったものもあったが、奴隷の仕業と推量されるだけの場合が多かった。工場を燃やされ、激怒する奴隷主も多かった。

逃亡奴隷もあったが、ほとんどは1週間前後で帰ってくる者が多かった。逃亡は、南部内にせよ、北部諸州まで逃亡するにせよ、かなりの勇気とずるさと知力が必要で、成功する者は少なかった。Dismal Swampを始め各地の沼地に逃げこむ者が多かった。ここは比較的に安全でほとんどつかまらないと言ってよかった。このような場所では各所に逃亡奴隷の群が生れ、これらを雇用する木材業者もいたらしい。

工業奴隷の叛乱の歴史を拾ってみると、1800年のヘンリコ郡の陰謀の指導者は鍛冶屋であり、1811年には500人の砂糖奴隷労働者がニュー・オーリーズで叛乱を起した。1822年のチャールストンの陰謀の主謀者は自由黒人の大工であり、1853年にはマナサス・ギャップ鉄道の奴隷たちが「実質上叛乱」した。1856年の連鎖的な叛乱は各地で奴隷たちの参加を見たようである。

各種の抵抗は雇用主たちをジレンマに陥れた。現存する生産体系の中で安定した生産を続ける努力が続いた。奴隷を仕事に規則づける方法として、1. 日常生活の規則化、2. 宗教教育、3. 生活、労働条件の統制、4. パスおよびパッジ・システムなどが見られた。1の日常生活の規則化は、日課がきめ細かく作られ、監督はそれに従って奴隷を働かせるよう命令された。働きながら歌を唱わせることも一般的に行われた。2の宗教教育はキリスト教の教育が奴隷の

統制に有効と考えられ、「奴隷制は神に認められた制度であること、不服従は主人にたいする罪であるとともに神にたいしても罪であること、怠けたら神の罰を受けること、忠実に働けば神の報酬があること」が説教され、教会を建てたり僧侶を備う工場も少なくなかった。3の生活、労働条件の統制については、食糧・衣服の分配が重視され、規則を冒したものは量を減らされた。4のパスは識別と逃亡防止のための外出許可証であり、奴隷であることの印としてバッジをつけることが強要された。その他、よく働くものへの報酬の制度が設けられ、休日を与えたり、金や商品を奴隷に与える方法がとられた。とくにクリスマスの数日の休暇がその対象とされた。現金を与えるのは小遣程度であったが、日曜日、夜間、休日に働かせる場合には給料代りとなつてかなりの額にのぼった。この奨励金制度はかなり恒常的に行われたが、さらに規則違反にたいして一定額を差し引くことが規則化された。奨励金制度はかなりの効果があったが、その額は主人がそのときどきに決め、決して給料にはならなかった。これはあくまで主人側の特権であり、これで得た金で自由を買う奴隷も少数はいたが、決して一般的ではなかった。

工業奴隷の監督は大体黒人であったが、前述のように、黒人職人や工業奴隷は叛乱の場合自然に指導者になる傾向があったが、反面主人に家父長制的に服従する関係になりやすかった。そして他の黒人を統制するもっとも従順な奴隷主の代理になった。そして、かなりの権根を奴隷主から与えられることはあったが、その身分はあくまで奴隷であった。

奴隷にたいする刑罰は「むち打ち」が主であった。いくつかの種類のもちがあったが、なかには残酷なものもあった。逃亡した場合には追跡に犬が使用された。

叛乱や逃亡を防ぐのにもっとも効果的であったのは Patrol 巡視隊であった。1856年の叛乱のときはこの巡視隊が活躍し、白人の“共謀者たち”をも恐怖に陥れた。

荷役人夫、みぞ掘り、堤防建設、とくに繊維工業では白人労働者が黒人奴隷

にかわって雇用された。奴隷はしばしば反抗するし、能率も悪いというのがその理由であった。しかし、一面何と言っても奴隷の方が安価であったし、奴隷制的イデオロギーの観点から奴隷の方が好まれ、ほとんどの職種で奴隷の方が優勢であり続けた。そして白人をためしてみた多くの会社も結局は奴隷雇用に戻って行ったというのが大勢であった。

白人労働者——とくに移民——は多くの点で信頼できなかった。たとえば、白人労働者はとくにはっきりした理由がないのに仕事を止めてしまうことが多かった。移民たちは毎晩給料を支払い、快適な住居を与えないと少しの猶予もなく逃げてしまうといわれた。580人のアイルランド人を北部から輸入したあるノース・カロライナの鉄道会社は60人を除いた全部に逃げられてしまった。一般に白人労働者は黒人以上に監視が必要だといわれた。

また白人労働者たちはときどき大騒ぎをやって秩序を乱した。酒に酔っぱらったり、喧嘩をはでにやり、人殺しも珍しくなかった。ウェード・ハンプトンというプランターは、自分の奴隷だけである鉄道の区間を建設することにし、「騒々しいアイルランド人よりずっとましだ」と言っている。移民たちの騒動はときどき大規模なものになり、チェサピーク・アンド・オハイオ運河では1830年代に一時アイルランド人を大量に傭ったが、何日も仕事がおくれるほど乱れ、秩序を守らせるため連邦軍と州軍が出動しなければならなかった。ジョージア州のオクマルギー・アンド・フリント鉄道では珍しくアイルランド人労働者によったが、43年恐慌のとき給料が払えなくなり、暴動となって州軍が出動した。

夏の病気の多い季節に、自由労働者を仕事場に続けていさせるのは容易ではなかった。たとえば1819年に New Orleans Water Works を建設中の32人の白人労働者のうち、5人がやめ、10人が死に、6人が慢性的に病気であったというからこれも無理はない。1830年代のチェサピーク・アンド・オハイオ運河ではコレラが流行し、100人いた白人労働者はすべて逃げてしまった。

白人労働者の組織的な活動、とくにストライキは何よりも雇用者を悩ませ

た。1815～39年に首都の国会議事堂を建設中の職工たちがしばしばストライキをやった。31年にはバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の白人労働者たちが給料を払ってもらえなかったのでレールを引きはがしにかかった。36～37年にはブランスウィック・アンド・アタマハ運河でアイルランド人労働者がストライキを行った。50年代はもっとも騒がしい時期になった。53年にはバルティモアの鉄道工場と鉄鑄造工場で、またナッシュビル、ヴァージニア、メリーランドの石炭採掘場で騒ぎがあった。55年にはカロライナ鉄道で、57年にはテネシーの銅鉱山で、60年にはルイジアナ鉄道でストライキが発生した。

白人労働者は以上のように評判が悪かったにも拘らず、50年代に数を増しつつあった。奴隷主たちは元手のかかった奴隷を、汚ない工場や蚊のいる沼で働かせたくはなかった。旅行者たちは、ニュー・オーリーズやバルティモアで、波止場人足や御者の仕事を黒人に代って白人がやり始めたこと、南西部の運河掘さくや鉄道建設でも白人労働者が増え始めたことを伝えている。繊維工場でも移民労働者が黒人奴隷に代り始めた。代表的なウィリアム・グレッグの工場でも黒人に代って地元の白人労働者を備い始めている。

しかし、前述のように、白人労働者から黒人労働者に転換しつつある業者も多かった。鉄道でも、ニュー・オーリーズのポンチャトリアン鉄道など白人労働者から黒人労働者へ転換した。サウス・カロライナのノースイースタン鉄道、ウィルミントン・アンド・ウェルデン鉄道、ラリー・アンド・ガストン鉄道、サウス・カロライナ鉄道、セントラル・オヴ・ジョージア鉄道でも同様であった。

その他、多くの鉱山、建設、木材会社でも自由労働から奴隷労働への転換が見られた。有名なトレデガー鉄工場では白人労働者がこの転換に反対してストライキになった。このような傾向の背景としては、前出のように白人労働者を使った結果不成功であったことと、50年代に入って奴隷制を守ろうとする風潮が激しくなって改めて奴隷を備ったことが考えられる。

経営者の多くが賃貸奴隷で経営するようになり、それだけに頼るものも現わ

れた。南部の工場では奴隷の賃貸が重要な要素となってきた。郡役所の所在地や市や町で、奴隷たちは新聞広告、個人的折衝、公的な競売などによって賃貸された。奴隷商は賃貸業を副業としたり、それを専門にするものも現われた。期間は普通正月からクリスマスまでの1年であったが、他に1日、1週間、1カ月、1季節単位の賃貸があった。事故の場合に関して、南部の裁判所は奴隷が逃げた場合は失われた時間は雇用主の負担、死んだ場合は雇用主は契約期間の残された部分について支払いの義務なしと決定した。ブローカーは普通6パーセントの手数料をえた。

奴隷所有者が奴隷を賃貸した理由はいくつかあった。自分の手許におくよりもかえって利益が挙がるというものから、奴隷を整理するのが面倒であるというものまで各種の理由があった。借りる側は鉱山業、木材業、テレピン油、その他各種製造業であった。南部の交通機関もかなりの奴隷を賃借した。大多数の鉄道、運河が自ら奴隷を所有するよりは賃借の方を選んだ。たいていは近隣の奴隷を借りたが、ディープ・サウス（最南部諸州）はメリーランド、ヴァージニア、ノース・カロライナで広告を出した。

奴隷主と雇用主の間の争いは多かった。50年代に入ると、鉄道、ターンパイク、鉱山、製材所、蒸気船、テレピン油の蒸溜などの危険な業種への奴隷の貸出を控える奴隷主が増えた。しかし、これはやはり少数派で、全体として貸出を懇請する態度であった。

他に、黒人奴隷、とくに職人の専門職にある程度自由な時間を与えて自分で金を稼がせる方法があったが、これはあまり普及しなかった。

白人労働者および移民と黒人労働者の間には、仕事を奪い合うことから競争心が強かったとする説があるが、ひじょうに多くの場合黒人奴隷と白人労働者は一緒に働いた。これは木材、塩の精製、鉱山業などに見られたが、アッパー・サウス（北部に近い地方）の交通業にも見られ、ノース・カロライナでは数十人の白人、黒人がともに岩を削り、ヴァージニアやノース・カロライナの鉄道では白人の機関士と黒人の火夫が共に働いていたし、修理工場でも混合であっ

た。ディープ・サウス（南部）の鉄道でも同じ光景がよく見られた。ときに白人労働者が黒人労働者と共に働くのを拒絶してストライキになることもあったが、それはむしろ例外的で、社会一般での人種差別に比べて、仕事場での人種間の争いは驚くほど少なかった。

一般的に言って、白人労働者が黒人労働者を嫌うときは経済が停滞しているときであった。白人職人がフレデリック・ダグラスを襲ったのは1830年代末の不況期であった。また両者間の不和が見られたのはメリーランド、ヴァージニア、デラウェアなど北部に近い諸州で、ディープ・サウスではめったに見られなかった。これらの地方では、ふだんは奴隷主の権力が強くて、その命令がそのまま受け入れられる傾向が強かった。

黒人奴隷による諸企業がどの程度収益を上げることができたかについては、企業間格差の問題、当時の会計の特色、長期間の統計が見つからないこと、貨幣価値の変動など計算を困難ならしめる要素が多いが、大体のところ年率7～20パーセント、稀には40パーセントもの収益を挙げた。鉄道の場合も20パーセントもの収益を支払うものがあり、大抵の路線が8パーセントの収益を挙げた。

工業奴隷労働と自由労働の比較については多くの議論がある。たしかに奴隷の仕事にたいする無関心、束縛にたいする反抗はその生産性を低めた。しかし、だからといって経営者たちがかれらを働くように駆り立てることができなかった、あるいは自由労働者たちほど働かすことができなかったということにはならない。物理的強制と同時に物質的報酬による労働への勧誘が行われた。さらに奴隷労働の場合は女、子供を使うことができた。奴隷の方が規律にはより従順に従った。奴隷労働は労働組織に影響されることがなかった。

給料の面から考えて見ると、1800～60年の間の白人の給料は年約300ドルでほとんど変らなかつた。他方、奴隷の価格は1800～33年の間に50パーセント高騰し、1840年代、1850年代にも50パーセント増えた。それにも拘らず、奴隷労働への需要は続いたのであり、たとえ奴隷労働の効率が悪かったとしても、自

由労働よりは有利であったということが出来る。

最初の奴隷購入費、それにたいする利子と価値の低減、死亡や傷害や病気や逃亡などのたえざる財政的危険などの奴隷制に特有の費用は、奴隷労働を自由労働より高価ならしめたという意見がしばしば聞かれた。しかし、最初の奴隷購入費を負担しないで親から相続したり、農業から工業へ転換させた企業主も多かった。利子は現金で購入した場合は不要である。価値は低減する場合だけでなく、増える場合もあるし、販売可能な子孫を生みだす。死亡その他にたいする対策として40年代、50年代から保険制度が導入されていた。最後に、奴隷を購入せず、賃借した企業家は最初の資本投下は不要であった。

奴隷の購入は自由労働の場合と違って最初に一度に資本を投下してしまふ。それ以後の費用は、地域と自給自足の度合いなどによってかなり差があるが、1820～60年の間を平均して、年間1人、食費50ドル、衣服費15ドル、医療費3ドル、住居費7ドル、監督費27ドル、雑費5ドル、計107ドルであった。白人一般労働者の給料は1日75セントから2ドル、平均1ドルで（熟練労働者の場合3ドル）で1年310日労働として1年310ドルであった。食費や衣服費、住居費は自弁で、監督費だけが少々要って年335ドルであった。

奴隷労働と自由労働が同時に見られた企業での数字は奴隷労働が自由労働よりずっと安価であったことを示す。たとえばサウス・カロライナ鉄道の場合、1849年に「去年の8月のチャールストン駅での白人労働の1570日は1206ドルすなわち1日77セントを要した。一方1033日の奴隷労働は524ドルすなわち1日51セントを要しただけだった」のであり、「白人労働者によって商品を積み、木綿を下すのに50パーセント余分の労働を必要としたから、白人労働の費用は黒人労働の $2\frac{1}{3}$ 倍になる」のであった。

黒人奴隷を傭う場合と自由労働者を傭う場合を全体の数字で見ると、1833～52年の全奴隷州を通じて賃借奴隷の平均年間借賃は100ドルであった。そして1853～61年のそれは150ドルであった。同期間に1人当りの奴隷維持費は年間平均約100ドルであった。このように1833～61年の賃借奴隷の年間総費用は200

～250ドルであった。一方、1800～61年の普通自由労働者を備う費用は年間平均310ドルであった。このように奴隷は自由労働者より25～40パーセント安価であった。

南部の工業化は北部やイギリスのそれよりも後れをとり、少なくとも1830年代までは北部やイギリスの産業家たちの方が経験も長く、経営もより効果的であり、市場も大きく、技術もすぐれ、南部へ輸送する能力でもすぐれていた。北部の製品は品質がすぐれ、たとえばペンシルヴァニアの鉄や石炭はヴァージニアやケンタッキーのそれよりも良質であった。北部でより早く国内改良が発達したことは運輸費を減らし、北部の生産物の価格を低下させた。北部では安価な労働力を利用できることが、さらに価格を下げ、熟練労働者移民は北部の製品の質を向上させた。工業的發展に必要な商業的資本が豊富であったことが、北部の製造業者に生産を拡大し、損失を少なくし、不況に耐え、そしてもっとも重要なことに南部の生産者ときびしい競争を展開することを可能ならしめた。

かくて、南部の後進性の原因と結果が何であれ、南部の実業家、とくに製造業者にとって、外部の競争者といかに対抗するかが焦眉の問題であった。

南部人たちは、この競争に不利な点を色々の方法で克服しようとした。かれらは木綿の消費者と直接の通商を育てようとし、国内開発を促進しようとし、西部市場を再びとり戻そうとした。そして工業奴隷の利用は、南部人たちが製品の質を高め、費用を減らすための一つの方法であった。第一にかれらは婦人と子供（ときには老人をも含めて）の労働を利用しようとした。フォーゲルとエンゲルマンの研究は奴隷人口のほとんど半分が労働していたことを明らかにしているが、これはほとんど最大限と言える数字である。奴隷の44パーセントは14歳以下であり、4パーセントが60歳以上の老人であったから、ほとんどの奴隷の婦人、ほとんどの十代の奴隷、奴隷の子供の多く、と多くの老人が働いていたことになる。この結果、奴隷の労働参加率は白人のそれよりも60パーセ



ントも高かった。

第二に、白人の監督を補うために黒人の監督を使う *coupling* という方法が使われた。有能な北部や外国の監督には高い給料が必要であった。地元の白人は数が少なく、無能であった。かくて、多くの企業が黒人監督にたよるようになったが、一方、繊維工業などでは高級、有能な、外国および北部の監督にたより、それと黒人労働の組み合わせが見られた。採鉱業や木材業、河川の改良工事や運河の建設においても見られたが、鉄道の場合もヨーロッパで訓練された J. エドガー・トムソンがジョージア・アンド・サザン・パシフィック鉄道を計画したのは有名である。またフランス人技師、シャルル・クローゼがヴァージニア土地改良局で活躍したのも有名である。

奴隷主たちは木綿工場、麻工場、鉄工場へ奴隷を供給するとともに資本も供給したが、多くの鉄道会社、運河、ターンパイクへも奴隷主たちと農民が融資した。株式を現金で買う者もあれば、奴隷の労働にたいして株式を受け取るものもあった。アメリカン・レールロード・ジャーナル紙（1855）によれば、「木を切り、土を掘り起し、地ならしをし、鉄橋をかけることは、路線の近くに住んでいるプランターたちによってなされた。かれらはほとんど例外なしに会社の株主であった。かれらはそれらの仕事をいつでも利用できる自分の労働者で行った。」奴隷を備っている鉄道請負業者のなかには、現金ではなく会社の株で支払われるものもあった。また、自分のプランテーションの近くを鉄道に通ってもらうため奴隷労働を提供するプランターもあった。

奴隷主たちによる個人投資が支配的である一方、州や地方当局による工業や国内開発への公的投資は、南部の全産業にたいする投資のうち小部分しか占めなかった。このような公的投資は交通部門に限られた。さらに、連邦政府および外国資本の割合はとるに足りなかった。この情勢は、農業部門からよりも商業部門から資金がえられた北部、西部とはかなり異なっていたし、とくに交通における私的投資にたいする公的投資の割合は、北部におけるよりも南部において低かった。このように南部人はその工業用資本を自らの個人的源、とくに

プランテーション農業の収益から出したのである。

工業奴隷をめぐる政治的側面について見ると、まず19世紀の端緒、指導的な南部人たちはプランテーション農業を工業で補足しようという議論を始めた。この結果、トマス・ジェファソンの釘工場、ジョージ・ワシントンの道路会社ポトマック・カンパニー、サウス・カロライナのいくつかの繊維工場が生れた。アレクザンダー・ハミルトンでさえ南部人が奴隷労働で生産することを奨励した。

1815年以後、西部の肥沃な土地、コットン・ジンの発明、木綿など主要作物にたいする需要の増大が結びついて、ピードモント地方を中心に「ブラック・ベルト」に農業が拡まった。木綿価格は上昇し、南部人たちは工業化や国内開発へ投資するよりも農業へ投資し始めた。つまり、「王者木綿」が最初の南部の工業化を妨げたのである。

1820年代には農業の拡大が需要を越えて進行し、不況状態になった。1822年に木綿の価格は1ポンド22セントに低落し、30年には9セントへ下った。同時に通商の型が変り始め、東部の商人、州および市は西部への交通計画に融資し、西部の通商は南部へ向うよりも東部へ向う傾向を見せた。

一方、1819～20年のミズーリ州の承認をめぐる北部人の奴隷制非難の声が聞かれ、南部人たちはルイジアナ購入のほとんどの土地へ近づくことを禁じられた。1822年にはデンマーク・ヴェシィによる叛乱がチャールストンに起った。1824年にはジョン・クィンシー・アダムズが南部の反対を押し切って選挙された。1824年には南部人の反対を押し切って高率保護関税が議会を通過した。

南部人たちは奴隷制に反対するこれらの動きにたいして種々の反応を示した。木綿の生産を増したプランターもいた。関税にたいしてヒステリックに激怒する政治家もいた。カロライナ人たちは輸入税が外国貿易を不振ならしめ、輸入商品の価格を押し上げ、関税収入が主として北部の公共事業に流れたから、南部の西部との通商にたいする割合は減ると論じた。一般的に南部人は奴隷制擁護の論陣を張り、その一つとして南部の自給自足制を強めるため、南部

の工業化と国内開発を奴隷を使って発展させようという議論が生れた。この1820年代の第二の波のときはバルティモアのアメリカーン・ファーマー紙が論陣を張った。その中心は、自由労働と奴隷労働のいずれが安価であるかという問題と、奴隷が工業で働くことと関税問題との関係であった。前者については奴隷労働が有利であることが説かれ、後者については「……もし奴隷労働の製造工業への適応が成功し、この方面へ大きな資本が投下されるならば、われわれは関税がすぐにも撤廃されることを期待することができる。北部の兄弟たちは、ヨーロッパとの競争に同意しないのと同様、われわれとの競争にも同意しないだろう」として、南部で安価な工業製品が生産されることは、北部の高率保護関税を不可能にするだろうという議論が展開された。

交通施設への奴隷労働の適用を跡づけてみると、ジョージア州では1816年のオコネー河の水路改良から奴隷が使用されたが、1830年には州は207人の奴隷を所有していた。1833年には主な事業が終了としてこれを売却している。アラバマ州、ノース・カロライナ州では運河建設において奴隷が使用され、ルイジアナ州では1834年に400人の奴隷を購入して南北戦争の直前まで所有していた。ミシシッピ州でも同様の事態が見られた。

しかし、30年代中ごろまでに工業奴隷の傾向は静まっている。すなわち、綿花価格が1830年の9セントから34年には17セントへ復活し、その結果木綿栽培が繁栄して奴隷不足になったこと、1828年の関税に代って33年の妥協関税が議会を通過したことや自分たちの勢力がテキサスへも広がるのを見て南部人たちが身の安全を感じたことから、南部人たちはそれほど自給自足の問題に興味をもたなくなり、工業奴隷化の第二の波は幕をとじた。

そして、南北戦争前の時期の最後の20年間に工業奴隷の問題は復活した。1839年以後、南部経済はまた停滞の時期を迎えた。綿花栽培の拡大が必要の減少とあいまって、綿花価格は1ポンド6セントまで下り、その後南北戦争勃発までに12セントを越えることはなかった。西部の通商は東部へ流れ、東部の商人は南部の通商を牛耳り始め、政治的にも反奴隷制の動きは活発となり、カリ

フォルニアやカリブ海への南部人の進出は封じられるなど、南部人の不安をひき起した事態があい次いだ。北部の人口が増えるにつれて南部の議会での勢力は衰え、1850年以後はさらに自由州の増加は加速した。doughface（奴隷解放に賛成しなかった北部人）の支持、最高裁判所の南部勢力による支配、ワシントンの官僚社会の支配にも拘らず、南部の政治力はだんだん弱くなり、その究極的な安全が脅かされるように思われた。その経済力と政治力が衰え、アポリシヨニストらの道徳的攻撃を受けて、南部人たちはふたたび奴隷制の擁護と（南部の独立を含む）自給自足を考え始めた。ふたたび奴隷による工業の考えが復活した。40年代から50年代にかけての議論は、ジェームズ・ヘンリー・ハモンド、ウィリアム・グレッグ、ジョージ・フィッツヒューらに代表される白人労働者論——奴隷を工業など解放的な仕事につけることはかれらに叛乱の可能性を与える。それよりは貧しい白人に工業的仕事を優先して与えて、白、黒の区別をはっきりした方が良い——と、C. G. メミンガーらの黒人奴隷労働者論——奴隷の方が命合し易いし、より容易に一括できる——とに別れた。このような意見の背景には白人の職工たちの政治的運動があった。かれらは黒人奴隷たちとともに働くことを好まず、黒人奴隷たちを熟練の仕事から締め出そうとした。かれらは黒人奴隷たちがその仕事場から離れたところに住むことを許される“board money system”や、奴隷が「自分自身の時間を買う」ことを許される“self-hire system”などの特権を攻撃した。かれらは直接的暴力に訴えた外、地方の政治にも働きかけて黒人奴隷たちを仕事から締め出そうとしたが大体において成功しなかった。南部の工業家たちは黒人奴隷と白人労働者の仕事の型についていくつかの妥協を作りだそうとした。白人労働者を上流の繊維工場に、黒人奴隷は主としてその他の産業や下流地域の木綿工場にと区分したり、黒人奴隷たちは、下賤な、汚なく、危険な“nigger work”につかせるなどの方法であった。

また南部の拡張論が黒人奴隷を工業で働かせることと結びついた。50年にカリフォルニアが非奴隷州になったことは、鉱山業を黒人奴隷労働で経営しよ

という南部人らの野心を挫折させたが、メキシコやカリブ海へ進出して奴隷労働を広めること、奴隷労働で大陸横断鉄道を建設することなどが、アフリカからの奴隷輸入貿易を再開することともに論じられた。このように、奴隷を製造業や鉄道で働かせることによって、農業だけでなく、製造業も商業もそなわった自給自足的な南部経済が可能になると考えられたのである。しかし、このような工業化はプランターのヘゲモニーの下に、現存の階級関係の強化のために意図されていた以上、真の工業ブルジョアジーや自由工業労働の創出の方向には決して向わなかった。逆に、北部型の工業と対決するために、奴隷主たちは奴隷が南部工業の主要な労働力であることを主張したのであった。そして、前述のように、このような工業化論は南部の危機の時期の一時のガレ的議論であり続け、この時期においても1849～50年、1860～61年という分裂の危機の時期に激しくなった。そしてその後者の時期においては、北部側の人口は大きく増加し、奴隷廃止論者の攻撃は激化し、北部側に加入する州の数は増えつつあり、とくに奴隷制の抑圧を目標とする共和党が結成された。かくて南部は北部の体制からの脱却を意図し始めるが、この際、かれらは経済的自給、領土の拡張、奴隷制の存続、南部の政治力の復活が南部の独立、南部諸州のナショナルイズムに依存すると考えたのであり、この意味で、黒人奴隷による工業化という南部型工業化論は直接南北戦争の到来に一役買ったのであった。

### 3. Dale Goldin Claudia, *Urban Slavery in the American South, 1820~1860*. Appendix, pp. 133-138.

#### 黒人奴隷に関する市条令集（抜粋）

##### チャールストン市

1800. 閉鎖された場所、あるいは秘密の場所での奴隷の集会および日没後の集会は、たとえ白人と共にではあっても不法とする。

1806. 奴隷は主人がだしたチケットがない場合、家に住むことは許されない。  
そして、奴隷に土地や家を貸すことは不法である。

奴隷たちは自分たちの個人的利益のために、職工の仕事あるいはその他の手工業を営むことはできない。また、黒人奴隷の監督下に、黒人奴隷を職工の仕事あるいは他の手工業の徒弟にすることは許されない。

奴隷たちは品物を売買することはできない。ただし、チケットを使えば、肉、果物および野菜を、また、自分の奴隷主のプランテーションから送られたミルク、穀物、果物その他の商品売ることは許される。白人がないところでは、奴隷を店で備うことは許されない。

外で備われる奴隷たちはバッジをつけなければならない。そして市の収入役に登録しなければならない。

1830. 同じ仕事をする人々に備われた黒人の場合はバッジを必要としない。

1832. 1人の奴隷について1.50ドルの課税、10人以上の奴隷にたいしては1人3ドル、20人以上の奴隷にたいしては1人5ドルが課せられる。ただし、機械の仕事についているものは除かれる。

1837. 奴隷の荷物運搬業および日傭労働者の最低賃金を1日の労働につき1ドルとする。

1839. 奴隷主のチケットがある場合、奴隷は酒を買うことができる。

1843. 雇用奴隷のバッジは1月に購入し、1年間通用する。価格は次の通り(比較のため、1806年の価格も示される)。

	1843	1806
手職労働者	7ドル	3ドル
馬車引、荷物運搬人 } 日傭労働者	4	2
漁師	4	1
女漁師	2	1
召使、洗濯婦	2	1
果物、菓子の販売人	5	15

1845. すべての奴隷は2.50ドルを課税される。

1846. 12歳以下の奴隷は1.25ドル、12歳以上は2.00ドルを課税される。

1847. 12歳以上の課税を2.50ドルに引き上げる。

1848. 年齢にかかわらず、すべての奴隷に2.25ドルを課税する。

他の黒人もしくは奴隷のために働くときも、黒人もしくは奴隷はバッジを使わなければならない。

1850. すべての奴隷に3.00ドルを課税する。

1851. 上記を2.50ドルに変更する。

1855～59. 全奴隷にたいする課税を3.00ドルとする。

### モバイル市

1826. 奴隷の所有者もしくは雇用者の許可のある場合を除いて、奴隷との商取引は許されない。

1日単位で自分の時間を借り出す奴隷は市役所に登録し、バッジ(無料)を入手し、着用しなければならない。1日単位で備われる許可をえた奴隷は、市の特に指定された売台で、自分の時間を買わなければならない。

1828. 奴隷が自らを借りだすこと、および主人の同意なしに備われることは許されない。

1831. 4人以上の奴隷の集会は違法とする。

1843. 雇用の際のバッジ料は1ドルとする。

主人から離れて住む奴隷たちは、市の書記から許可証をえ、100ドルの債券を送付しなければならない。

1858. 自分の主人のために働くけれども、離れた場所に住む奴隷は、主人がこのことを市の書記に報告し、1ドルを支払わなければならない。

奴隷は自分自身の時間、あるいは他の奴隷の時間を賃借することはできない。

奴隷が自分自身の時間を賃借することを許す奴隷主は、奴隷の名前、年齢、性別を市の書記に報告し、バッジを5ドルで買わなければならない。

売られるため、あるいは賃貸のため、市に連れてこられた奴隷は1人1

ドルを課税される。

### ニュー・オーリーズ

1817. 自分の主人あるいは傭い主から離れて住む奴隷は、その場所、期間を記入したチケットを奴隷所有者から発行してもらわなければならない。主人の許可があっても直接奴隷に部屋を貸すことは違法である。

1817. 日中だけ傭われる奴隷は、1日の仕事にたいして1ドル以上の報酬を請求することはできない。

奴隷の所有者の書類の許可なしには、5ドルを越える商品を販売することは違法である。

1829. すべての奴隷は1ドルを課税される。

1838. 飲酒をした奴隷は逮捕される。

1856. 主人が書いた通行証をもった奴隷は酒類を買うことができる。ただし、市の居酒屋やコーヒー・ショップで飲酒した奴隷は逮捕される。

1857. 奴隷と商品の売買をするものは、奴隷の所有者あるいは傭い主の同意書が必要である。

### ノーフォーク

1844. 賃貸される男の奴隷は、1人1ドルで許可証を入手しなければならない。そして許可証をもった奴隷は1日につき1ドル、1日未満の場合は、1時間12.5セントを支払われる資格がある。

1852. 冬は8時30分以降、夏は9時30分以降に外出する奴隷には通行証が必要である。

### リッチモンド

1806. 1年単位で傭われた奴隷は登録しなければならない。奴隷は飲食物、食料品を販売することは許されない。

1811. 奴隷は主人あるいは傭い主の許可証がない場合、食料品や野菜を販売することは許されない。

1837. 奴隷および自由黒人は、許可証がない場合、自分の主人あるいは傭い主以



外の人のために公けの市場で食料品や野菜を購入することは許されない。

1838. 12歳以上の全奴隷にたいする課税は1ドルとする。

上記を1.25ドルに改める。

1851. 奴隷は市場で品物を売買するのに許可証が必要である。

1859. 深夜に外出する奴隷は許可証が必要である。また夜を外で過すのには許可証が必要である。

奴隷は自らを借り出すことは許されない。

奴隷に家を貸すことは違法である。

奴隷は食事つきの給付をうけてはならない。リッチモンドのすべての奴隷所有者、傭い主たちは自分の土地で奴隷に食事と宿舎を与えるか、それとも自由人と一緒に食事や宿舎を与え、自由人に金を支払うべきである。

都市に住む妻をもった奴隷が、主人の家で妻とともに過すのは違法ではない。

奴隷には酒を販売してはならない。

主人の書いた許可証がない場合、奴隷を傭うことはできない。

### セント・ルイス

1835. 奴隷は夏は午後10時以降、冬は9時以降は、主人が書いた許可証なしでは外出することは許されない。

### サヴァンナ

1839. 貸し出された奴隷、あるいは主人の家の外で傭われる奴隷はバッジを所持しなければならない。その料金表は次の通りである（比較のため、1854年の数字が併記される。）

	1839	1854
家具職、大工および船大工、まいはだ詰、煉瓦工、鍛冶屋、裁縫師、散髪屋、パン屋、肉屋	10.56ドル	10.00ドル
桶屋、ペンキ屋、木挽、水先案内人、漁師、船頭、ガラス工	8.56	8.00
女性の荷物運搬人、および女性労働者	3.06	2.50
男性の荷物運搬人、および一般労働者	4.56	4.00

小間物商, 行商人	8.88
野菜商, 穀物商 (1840)	8.88

奴隷が重労働が不可能な場合を除いて, 小商品の販売にたいしてはバッジは発行されない。

奴隷はチケットなしでは, 主人から離れて住むことは許されない。

奴隷の職工は, 奴隷主が書いた許可証がある場合にのみ, 契約に従って, すなわち自らを借り出して, 働くことができる。

1854. 奴隷の職工は, 奴隷主の書いた許可証がなければ, 自らを借り出すことができない。

奴隷および自由黒人は, 白人のいるところでなければ, 商品や酒を売ることができない。

奴隷および自由黒人が7人以上集めることは違法である。ただし, 白人が参加する場合と日曜日の礼拝の場合はこの限りではない。

奴隷や自由黒人が読み書きを教えることは違法である。

夜外出する奴隷はチケットをもたなければならない。

1857. 奴隷は, 白人の雇用主のいるところ以外では屠殺してはならない。

外で働かれた奴隷は, 白人の家で働かれない場合バッジをもたなければならない。

12歳以上60歳以下の奴隷は3ドルを課税される。12歳以下は50セント。

#### 4. Harold D. Woodman, *King Cotton and His Retainers, Financing and Marketing the Cotton Crop of the South, 1800~1925*. 1968. Part 1-3, pp. 3-195.

19世紀の最初の20年間に, プランターたちの綿花の販売をプランターたちに代って引き受けるファクター制度は確立し, その型は南北戦争までの時期を通じてほとんど変らなかつた。

ファクターたちは大小さまざまな都市に居住していた。まずプランテーションの近くにある比較的大きな都市——河や大道路や鉄道の終結点——は、木綿生産が拡がり、量的に増えるにつれて増加した。1860年には、ファイエットヴィル、コロンビア、オーガスタ、ミレッジヴィル、メーコン、アトランタ、モンゴメリー、ナッシュヴィル、メンフィス、シュレーヴポートなどが重要な内陸都市であった。プランテーションから近いこれらの諸都市への販売費用——運賃、保険費、臨時費など——は明らかに安価であった。しかし、プランターたちは多くのファクターたちが集っているチャールストン、サヴァンナ、モービル、ニュー・オーリーズより大きな海岸都市のファクターたちに綿花を売る場合が多かった。少数のプランターたちは直接リヴァプールのファクターたちに頼った。この方法は植民地時代の煙草取引以来の伝統であったが、19世紀には衰えていた。その理由は、南部の小都市や大都市、北部、外国のファクターたちの間に共同経営やその他の商業的関係が発達して、リヴァプールだけの市況に左右されず、そのときの条件に応じて綿花を動かすことができるようになっていたことであった。一般に、内陸部の諸都市と海岸の大都市、あるいは海岸の大都市相互間で、共同経営組織がプランターたちを連絡していた。したがって、プランターたちは自分のファクターによって多くの南部市場を利用できるだけでなく、北部およびヨーロッパの市場にも近づくことができた。さらにニューヨークやヨーロッパの商会の多くは、委託販売の形で南部のファクターたちから木綿を受けとった。かくて、共同経営やその他の協定のおかげで、プランターたちは世界中のほとんどすべての木綿市場を利用することができた。ファクターたちにとっては、顧客であるプランターにもっとも有利に綿花を販売することが、プランターたちの信頼をえる途であった。プランターたちのなかには、新聞によってえた知識で、いつ綿花を販売すべきかをファクターに指示する者もあったが、一般には販売の時期、方法が、より専門家であり、綿花の種類や等級に精しいファクターに任されているのが普通であった。

ときには cotton broker と呼ばれる綿花市場の専門家たちがファクターた

ちを援助する場合もあった。いずれにしても、ファクターたちは価格の変動、購入者の状況、綿花の種類の高品質について熟知した専門家でなければならなかった。そして、この専門的集団のなかで必然的に投機的活動が現われた。それはとくに世界のいくつかの綿花市場の価格の差を利用して、南部市場と北部およびヨーロッパ市場の間で行われた。

一方、ファクターたちはプランテーションに、食糧、ロープ、袋の材料、衣服その他のプランテーション経営にとって必要な物資を供給する窓口でもあった。プランターたちが毎年習慣的に購入するにせよ、その場で注文するにせよ、ファクターたちはその物資を購入してそれをプランターの元へ送付した。あるいはプランターたちが近隣の町や遠方の都市の商人から商品を購入した場合、その勘定を支払う仕事をファクターたちが引き受けた。また、この仕組はプランテーション経営に必要な物資に限られず、プランターおよびその家族たちの私的ぜい沢品の購入の場合にも見られた。そして、これらの場合、綿花——まだ収穫されない、栽培中の綿花、あるいは今後栽培する予定の綿花——を担保に、「前貸金」の形で、信用売りが行われた。さらに、プランテーションの拡大や改良などの費用も「前貸金」の形でファクターたちがプランターたちに供給した。「前貸金」がその年の収穫によって埋めることができない場合は、その支払いは翌年にもち越された。

ファクターたちは、プランターたちの私的銀行家としての役割も果たした。プランターたちは、商人たち、奴隷商、医者などの勘定、監督の賃金、税金などの費用を支払うとき、ファクター宛てに手形を振り出すことができた。かくて、ファクターたちは現在の当座預金に似た機能を果たした。中央集権的な銀行組織と一般的通貨が存在しない社会では、これらの銀行的サービスは重要であった。商業中心地から遠く離れて住むプランターたちは、商品の売買、負債の交渉と支払いをその地へ赴かずに済ませることができた。このように、ファクターはプランテーション制度にとって重要な存在であり、プランターが不在のときはファクターが代って経営の責任を背負ったり、ファクターとプランター

一の関係はしばしば個人的な信頼関係の色彩を帯びた。かれらの間には親密な友情関係が生れ、家族間の通婚なども見られ、プランターとファクターの区別すら明瞭でなくなる場合すら見られた。

ファクターたちが年末の計算によってプランターたちから受けとるものは、綿花売買の手数料、「前貸金」にたいする利子、運送費用、保険費用、貯蔵料、荷馬車運賃などであった。綿花売買の手数料は17、18世紀の煙草以来伝統的に総価格の2.5パーセントであった。利子は8～10パーセントと、近代的水準からすれば高率であった。なかには11～12パーセントも見られた。

プランターたちとファクターたちとの関係は、形式的な法律よりは、習慣と伝統によって支配されていたが、ときおり訴訟事件が生じた。南部の法廷は両者の関係を、本人（principal）と代理人（agent）と規定し、前者は商品販売の諸条件を決定する権限をもつとし、後者はその指示に従うべしとした。しかし、前者の指示がないとき——このような場合はかなり多かった——後者は自らの判断によって商品を売買する権限をもつとした。以上の原則が当てはまらないで、しかも、ファクターたちがプランターたちの指示を無視することが許される場合もあった。たとえば、プランターが最低の販売価格を指示していても、相場価格がより低落しそうであれば、ファクターはプランターが指示した最低価格を下廻る価格で販売することが認められた。また、ファクターが「前貸金」を提供している場合には、その投資を守るために、プランターの個々の指示は事情によっては無視してもよいとされた。しかし、また逆に、ファクターが「前貸金」を貸しつけている場合でも、プランターがファクターに収穫物の販売を委託していなければ、ファクターには権利はないとされ、ファクターはプランターから書類の保証書をえておくことが必要であるとされた。このように、プランターとファクターの関係が習慣と伝統にもとづく信頼関係だけで処理できなかった背景には、1人のプランターが同時に2人もしくはそれ以上のファクターと取引している場合があったこと、またファクターは取引をするプランターをかなり容易に変更できたという事情があった。一般にプランター

とファクターの利害は一致すると考えられた。すなわち、ファクターがプランターの綿花をより高価に販売すればするほど、ファクターのえる手数料は多くなり、かれのファクターとしての名声は高まるわけである。しかし、ファクターが自らの顧客であるプランターを犠牲にして利得をえる場合も見られた。それは、ファクターが木綿を購入する側に廻った場合、またかれが投機による利益を求める場合に見られた。したがって、プランターたちがファクターたちを完全には信頼できない面があった。しかし、ファクターたちは綿花の販売業務、プランテーションへの必需品の供給、銀行家としての役割、その他プランターの一般的事業代理人として、綿花の積み出しにおいて重要な役割を演じた。ときおり両者の間で意見の不一致があり、訴訟にも発展したが、大部分の場合両者の間は親密な信頼関係で結ばれていた。プランターが自らが好むファクターを選ぶことができたこともあり、両者の関係は全体としては相互理解と相互扶助のそれであった。

小プランターの場合はファクターを利用しない場合が多かった。かれらや一般農民の多くは近所の田舎の商店を利用し、ここでかれらは綿花を販売したり、商品と物々交換したりした。小さな四つ辻の村や、もう少し大きい町で、食料品商、乾物商、一般商店などが、他の仕事に加えて綿花を扱っていた。ファクターたちと同じように、かれらは収穫物の販売を援助し、長期の信用を提供し、木綿栽培業者へ必需品を供給するのを助けた。これらはファクター業を補助する役割を果たした。ファクターたちと違って、商店主たちは綿花通商に専門化せず、その多くの商業活動の一部として綿花の通商に従事した。このような小商店は内陸部の綿花生産地域の各所に見出され、新しく西へ向って拓かれる地域へはプランターやファクターとともに進出した。そしてプランターたちもこれらの小商店を利用することが多かった。さらにその下には行商人たちがいて、交通が届かない地域を担当した。かれらはしばしばファクターたちに従属していたが、木綿の栽培者にたいしては独立した立場にあり、しばしば自らの商品を収穫された農産物や毛皮と物々交換し、のちにそれを市場で販売した。

19世紀初期にはかれらの数は多く、その活動は活発であったが、交通が発達するにつれてその勢力は衰えた。しかし一面南北戦争前の南部の国内開発は、主要な市場と木綿その他のステーブルの生産地域を結ぶ形で発達したのであり、これとともにプランターたちは多くの市場のなかから選択して出荷することができるようになった。ここで投機が広く行われるようになった。新しく登場する投機的行商人たちは、しばしばファクターたちから融資を受けてその勢力下にあったが、交通手段が発達した結果生じた情勢を利用して、各地の綿花を買い上げ、それをファクターたちに売るようになった。ファクターたちはこの段階ではこれら投機的商人たちを支配していたが、プランターの代理人として、プランターたちの利害を代表する形でのみ綿花を買い上げるというかれらの伝統的役割から逸脱した方向へ進み始めた。そして南北戦争後においては、従来のファクターたちがプランターの代理人として綿花を購入するという側面が減退し、投機的行商人たちが地域的商人として成長していく傾向とあいまって、ファクターたちがその存在理由をなくし、消滅していくという重要な変化が生じるのであるが、その前触れの現象がこの1850年代の交通業の発展から生じたのであった。

1850年代の交通の発達の結果、綿花はどこの市場へも動かすことができるようになった。これまで一地域の市場を独占していたファクターは、もはやその独占的地位に定住することができなくなり、あらゆる地域の商人たちと競争状態に置かれることになった。ここに投機的商人たちが台頭し、綿花を買い上げ、それを売りさばく市場を選ぶことになった。このような状況の下で自信を失ったファクターたちは、仕事をもらうために、投機的商人に融資するという、自らの墓穴を掘る方向へ進んだのであった。

南部の銀行は、元来「この地方の木綿と砂糖を生産し、販売するための資本を供給する」ことを主な目的として作られたものであり、州の援助を受けて生れた“property bank”，“plantation bank”はプランターたちが出した抵当債を販売することによって資本を調達した。州立銀行も同様の仕組で長期貸

付をプランターたちに提供した。この外、南部の銀行は、手形、為替手形、船荷証券の割引などの商業銀行の役割や紙幣発行の業務を行った。そして長期貸付金の限度額が、通例の銀行資本額の半額という制限を越えたりする不正貸付の傾向が見られ、金融逼迫のとき、たとえば37年恐慌の後の時期には多くの銀行が破産した。このあとミシシッピ州やアーカンソー州では銀行はほとんど姿を消したが、他の銀行が残った木綿生産諸州では経営はより慎重になった。また、綿花の売買にたいする銀行の投機も37年恐慌後の数年間に見られたが、多くの弊害が現われ、1840年ごろには各州の法律で禁じられるようになった。短期貸付金は主としてファクターたちが銀行から借り出してプランターたちに融資した。またプランターが銀行から融資を受ける場合もファクターの裏書が必要とされた。南部の銀行は綿花にたいする融資とその売買において重要な役割を果たしたが、銀行が提供した信用業務は綿花のファクターを通じてえられた。

20世紀初期のファクター業に関する諸研究は、プランターが慢性的に借金状態にあったこと、単一栽培に限定されて多様な経済が生れなかったこと、南部農村の富が吸い上げられ、海岸都市のファクターのところに集中して南部農村が貧窮化したことなどの原因をファクター制に求めた。そして、かれらは農民やプランターを経済的に支配し、たえず豊かになっていくエリート商人層の像を描き出したが、実は真の実力者はニューヨークやリヴァプールにいたのである。

多くの場合、プランターに「前貸金」を提供したファクター自身が自らの負債を支払い、プランターたちに貸し出すための資金に不足していた。そのため、ファクターはプランターの綿花を売らざるをえない場合が多かった。プランターたちが利益を挙げることのできる木綿労働がほとんど奴隷労働によって生産されたこと、奴隷を所有することが社会的威信を伴ったことから、プランターたちは負債を増やしながらも奴隷と綿花栽培を増加し続けた。全体的に見て、南部のファクター業を中心とする信用機構はこれをまかなうことができず、外部の金融界に頼らざるをえなかった。かくて、南部は工業製品を輸入し、



運輸面で北部の業者に依存しただけでなく、金融面においても北部およびイギリスに依存したのであった。このような傾向にたいする反発が37年恐慌に伴う混乱のなかから生じた。the Southern Commercial Convention と the Planter's Convention がそれで、前者は北部を除いたヨーロッパとの直接通商を主張した外、南部に製造工業と鉄道を育成することによってより調和のとれた経済を南部に確立することを唱えた。後者は製造工業や鉄道よりも、むしろ流通面、銀行業、信用面における改革を主張した。しかし、このような動きにたいして、とくに内陸部のプランターたちは冷淡であった。むしろ、南部には製造業や商業は必要ではなく、南部の農業経済は北部やヨーロッパの経済よりすぐれた富の分配、よりすぐれた生活水準をもっているとして、北部やヨーロッパが木綿を必要としているから南部経済は安全であるとする現状肯定論が優勢であった。北部の商人に頼らず、南部の商人を優先して南部商業を育成しようとする運動も展開するが、それが成功したのは例外的な条件の下においてだけであり、とくに製造業を始めるための資金の不足は、プランター自体が長期融資を必要としている南部自体では調達することは不可能であった。南部の工業を促進するためにイギリス資本を導入しようという議論も、議論だけに終わったのは、イギリス資本がすでに綿花の金融と販売組織のなかで重要な役割を果たしており、それ以上の投資の魅力をイギリス人が見出さなかった以上当然であった。

これらの議論のなかで、鉄道によって南部の港を西部や太平洋、極東と結ぼうという交通の改良の議論が1840年代以降激化するが、南部の鉄道は北部の鉄道建設には及ばず、その建設された路線は大規模な直接通商を支える市場を開くのではなく、新しい綿花地帯を開く方に重点があった。つまるところ、南部には奴隷制が生む市場が浅かったことと、自由白人農民の大多数が自給自足的農民であったためにほとんど市場を必要としなかったことから、商業や工業に広汎な投資をひき起すのに必要な多面的な市場が存在しなかったのであった。このように南北戦争前の時期を通じて、南部は土地、奴隷およびステープル生

産に集中する農業的セクションであったのであり、北部とヨーロッパがこの地域が必要とした工業製品、交通、商業的サービスを提供したのであった。このような関連のなかでファクター業が理解されなければならない。

ファクターたちは、紙幣の発行や預金貸付によって貨幣を創りだす力もっていなかったが、客に信用を提供し、客は資金が必要なきファクター宛てに手形をふり出すことができた。このようにファクターは部分的な銀行業務を行った。かれらは裕福な場合が多く、自らの資力の範囲内でプランターに融資したが、さらに外部の資金に頼らなければならない場合もあった。すなわち、ファクターを通じて、南部、北部、ヨーロッパの資金が綿花の金融と積み出しの過程に注入されたのであった。

前述のように、ファクターたちは自分の勢力が及ぶ地域内では、自分の信用の下に商人にプランターたちに信用売させる方法をとったが、南部の農器具や製造工業の生産者や輸入業者のなかには、ファクターの信用を利用して分割払いでプランターにその製品を売るものが多かった。しかし、南部の商人たちで十分な資本をもっているものは少なく、北部の商人や輸出業者がより大きい資本でその背後を支える場合が多かった。すなわち、南部の小店主や卸売業者やファクターたちは、北部の商人の信用によって商品を支給されたのであった。ニューヨークの商会在南部の商會を支えている場合も多かった。一面では南部の卸売業者たちは北部の商人たちと競争関係にあり、この面では安価な商品を豊富な資金で売ることのできる北部の商人たちが有利であり、この点からヨーロッパとの直接通商論が生れた。全体的に南部の商業は北部の諸都市に従属しており、その間に立つファクターたちは、しばしば北部人、そして北部の商會から信用で商品を受けとっていた南部人たちが提供する信用によって売買し、手形の裏書をし、勘定書を支払ったのであった。

ファクターたちは、北部の商人の信用を利用できるだけでなく、北部およびヨーロッパの資本市場の資金をも利用することができた。北部やヨーロッパの商人たちは、ファクターたちが、未販売の綿花や現金や綿花代金として受けと

った為替手形を予期して、かれら宛てに手形を振り出すことを認めた。一つの商会在南部とヨーロッパと北部にそれぞれ支店をもっている場合があったし、南部の商会在北部やヨーロッパの商會と共同経営で結ばれている場合にも、南部の商會は北部やヨーロッパの信用を利用することができた。1830年代にイギリス資本は南部の信用機構の基礎を形成していた。アメリカの輸入業者たちはイギリスの商會から信用を受け、その信用を廻された仲買人に綿花を販売した。37年恐慌の結果、ヨーロッパの銀行や商人はもっとも良い手形しか扱わなくなった。しかし、景気が回復した1844年には貸付は再び容易となり、1850年代にはあらゆる種類の手形が自由に割引された。57年恐慌は再び緊縮をもたらしたが、これは永続しなかった。

かくて、ファクターたちは大量のニューヨークやロンドンの資本を利用することができ、これによってプランターたちが必要とする「前貸金」や融資を埋めることができた。この結果、プランターたちと同じく、ファクターたちも債務者の地位にあった。プランターたちも大体このことは知っていた。だから、かれらはファクターたちが綿花を買い上げる価格が低過ぎるとか、販売コストが高すぎるとかの理由でファクターたちを告訴するようなことはめったにしなかった。南部の負債をなくせとか、経済を多様化せよとか、直接通商を作りだせとか、製造工業に投資せよとかの議論は、南部のファクター業を廃止しようという議論ではなくて、金を貸すことによって南部のもっとも重要な農産物を支配した「外部の富裕業者たち」の支配から逃れることを意味した。

以上に見たように、南部経済の財政的な中心は北部にあった。プランターたちはその翌年の収穫を担保に、北部商人からプランテーション経営の必需品を信用で入手した。この信用は中間にたつファクターたちによって担当されたのであったが、このような関係の背後には、南部の銀行が弱体で、北部の銀行に従属的な地位にあった事情が考えられなければならない。第2表に見られるように、北部の銀行業は量的に南部の銀行業とは比較にならない強さを示し、しかも1850年代にその格差は大きく広がった。たとえば1860年にニューヨーク

第 2 表

	南部7州 ルイジアナ, ミシシッピ, アラバ マ, ジョージア, サウス・カロラ イナ, テネシー, アーカンソー			北部3州 ニューヨーク, マサチューセッツ ペンシルヴァニア		
	銀行数	資本金	貸付および 割引額	銀行数	資本金	貸付および 割引額
1845	102	64,131,069	65,132,180	301	88,281,372	145,210,862
1850	86	47,866,277	69,717,936	382	103,470,034	209,892,558
1858	118	67,131,036	77,066,452	543	193,460,302	304,415,271
1860	104	69,116,525	105,300,849	567	201,526,102	358,095,812

第 3 表 若干の州の総人口とその最大都市の人口

州	全人口	最大の都市の人口	最大の都市が全人 口に占める比率
アラバマ	964,201	29,258(モビール)	3
アーカンソー	435,450	3,727(リトル・ロック)	0.7
ジョージア	1,057,286	22,292(サヴァンナ)	2
ルイジアナ	708,002	168,675(ニュー・オーリーズ)	24
ミシシッピ	791,305	6,617(ナッチェズ)	0.8
サウス・カロライナ	703,708	40,522(チャールストン)	6
テネシー	1,109,801	22,623(メンフィス)	2
ニューヨーク	3,880,735	1,171,779(ニューヨーク)	30
ペンシルヴァニア	2,906,215	565,529(フィラデルフィア)	19
オハイオ	2,339,511	161,044(シンシナティ)	7
イリノイ	1,711,951	112,172(シカゴ)	6
インディアナ	1,350,428	18,611(インディアナポリス)	1
アイオワ	674,913	13,000(デューブク)	2
ミシガン	749,113	45,619(デトロイト)	6
ミズーリ	1,182,012	160,773(セント・ルイス)	13

の銀行は2億ドルを越える貸付金と割引額を示したが、これは同時期の全綿花諸州の銀行が貸出した総額の倍額以上だった。

また、第3表と第4表が示すように、南部の都市化は北部のそれに比べて大きくおくれていた。1850年代のイギリス旅行者の報告から見ても、南部はまだ

第4表 1860年の合衆国の都市人口

	地 域	都 市 人 口	都市人口比率
南 部	南 西 中 央 部	215,368	12.3
	東 南 中 央 部	236,755	5.9
	大 西 洋 岸	614,671	11.5
	計	1,066,794	9.6
北 ・ 西 部	ニュー・イングランド	1,148,489	36.6
	中 部 大 西 洋 岸	2,638,848	35.4
	東 北 中 央 部	973,459	14.1
	西 北 中 央 部	289,783	13.4
	計	5,050,579	25.6

充分開拓されず、町や村は少なく、存在したものは未完成で、全体として未開社会の様相を呈していた。ニュー・オーリーズを除いて、南部の大都市が全人口中に占める比率は北東部とは大きな差があり、西部と比べても小さかった。北部や西部では大都市が成長すれば、田舎の商店も同じように成長したが、南部では中産階層が多い地域では田舎の商店が若干成長したが、大プランターの多い地域では、かれらが大都市のファクターに依存したことから、田舎の商店は育たなかった。奴隷を所有しない農民たち、少数しか奴隷を所有しない農民たちは概して自給自足的生活をしており、プランターたちは大都市にたよったため、中小都市の存在基盤がなかったのである。そして、南部経済は圧倒的に農業に集中していた——1860年に北部、西部では全人口の40パーセントしか農業に従事していなかったのに、南部では84パーセントが農業に従事していた——ことから、南部の都市は農業社会の必要に応じる性格のものであった。それは周辺の地域の通商の中心地として重要であったが、製造工業の面では北部、西部に大きく立ちおくれた。ニュー・オーリーズでは1860年に製造工業に従事した人口は、全人口中3パーセントにすぎなかった。南部の都市は、他の地域で生産された製造品を分配する場所であり、北部や西部の都市のように製造企業をもった都市が享受した収益は少ししか見られなかった。

南部の資金は主として土地、農器具、奴隷に投資され、製造工業と商業は北

部人に任され、その結果南部の農業の収益の一部が、製造品、交通費、保険その他の商品やサービスの費用を支払うために北部に廻されたのであった。南部はまた、農業の生産と出荷に必要な前貸金、貸付金、信用の面で外部の資本に頼り、ファクターたちが必要に応じてこれらの資金をプランターや農民に提供したのであった。

鉄道を中心とする国内開発の場合も、プランテーション経済を背景としている事情が各所に見られた。ファクターたちの綿花売上の収益を左右した要素としては、天候、綿花収穫量、北部および外国の金融市場の状態、プランターたちの気まぐれ、そしてファクターたち間の競争などがあったが、第一の水不足が交通を通じて市況に及ぼした影響は大きなものであった。

水不足によって河川が航行不能になることが綿花市況に及ぼした影響は、まず、プランターたちに前貸金を提供したファクターたちが、綿花が販売される前に負債の支払いを強要されるという形をとった。そして、内陸部の綿花が海岸地域へ移動しないために綿花価格は急落するのであった。そして、雨が降って航行可能になると、今度は綿花は一度に海岸部へ殺到し、価格はまた下るのであった。このような不安定を避けるため、ファクターたちは大きな河のほとりに住むプランターたちや鉄道がすでに開通した地域のプランターたちを選ぶ傾向があった。さらに水不足で河川航行が困難な場合、運送を担当した鉄道会社はその事態につけこんでしばしば運賃を値上げした。これらが大洋運送の運賃の変動とあいまって、ファクターたちにとって危険かつ不安定な状況が続いた。

かかる状況から抜け出すため、一般にファクターたちは鉄道敷設にたいしては積極的に応援した。それがサウス・カロライナ州やジョージア州の後背地をめぐってのサヴァンナとチャールストンの場合のように、ライバル都市の競争の形をとった場合には、ファクターたちは自らが属する地域の鉄道を応援した。ニュー・オーリーズのように水系路に依存していた地域でさえ、その地の通商が他の地方へ流れるのを防ぐために鉄道建設に参加せざるをえなかった。こ

のように、北部や西部の場合のような都市間の鉄道誘致運動が南部の諸都市間においても展開され、都市の商人たちが参加したが、ファクターたちも例外ではなかった。しかし、前述のように農村にたいする資金や信用の提供で精一杯であったファクターたちは、鉄道に大きな出資をする余力はもっていなかった。

全体的に、南部には製造業、鉄道、造船業を促進することによって、より多角的な経済を発展させようという人々もいたし、販売費用を減らすために、北部——および南部の——仲介商人を排除したり、南部の銀行組織を改変しようという人々もあった。しかし、大きな変革は生じなかった。南部経済の多様化には十分な資本と真に変革しようという態度が必要であった。南北戦争前の社会にはこの両者が欠けており、農業が主力であり続けたのであった。

## 問題の整理

さて以上見た結果浮び上ってくる姿を要約してみよう。

ステープルである綿花栽培を主力とするプランテーションで、奴隷主であるプランターたちが、黒人奴隷たちの労働によって綿花を栽培し、収穫する。収穫された綿花は、北部やヨーロッパの信用を背景としたファクターたちの手によって出荷される。プランテーション経済特有の地味の涸渇のため、新しい地域への移住を余儀なくされ、また黒人奴隷の数を増やすことに最大の喜びを見出すプランターたちは、それらのための出費をファクターたちの信用に頼らざるをえない。綿花積み出し、プランテーション経済の必需品の売買、そして金融の場所として、ファクターたちを中心に南部の商業の発展、南部の都市化は進展する。中小プランターや白人農民たちは貧しい自給自足体制の経済を営んでおり、全体的に農業社会である南部には北部や西部のような工業都市は生れないが、それなりの都市や鉄道が発展していく。

奴隷州の認可をめぐる北部との対立、関税問題、北部、西部での奴隷制反対の運動の激化にともなって、古くからの南部自立論が響だけは勇ましく繰

り返される。綿花通商から北部商人を排除すること、南部だけで自立できるように南部の製造工業を育成すること、その両者に役立つ鉄道を建設することを内容とする議論が新聞や論壇でかまびすしく聞かれる。事実、安価な奴隷労働を武器としてそれなりの工業化が大都市に現われる。鉄道の場合はそれが綿花通商に役立った——とくに綿花積み出しの不安定さとそれによる綿花価格の低落防止に役立った——ことから、少なくともマイル数では50年代にかなりの拡張を見ることになる。もっとも、その内容は北部、西部のそれに比べて、通商量の面から見ても、装備の面から見ても、ひじょうに劣悪であり、その弱点は他の諸工業、たとえば鉄工業の場合のように、南北戦争が始まると容赦なく曝露されることになった。

そして、これらの近代化への努力は、前近代的な奴隷労働を基盤として行われたのであり、ここに南部がおかれた基本的に時代錯誤的な悲劇的立場の根拠があった。

以上のような大筋から、いくつかの問題点が浮んでくる。

第一は、南部の「工業化」をどのようなものとして捉えるかという問題である。古くからプランテーションを一種の資本主義的経営として考える見方がアメリカの歴史学界に多く、現在でもその「収益性」などが問題の焦点となっている。プランテーション経済の一面を知る上で、また、南・北体制が同時に併存したことが南部問題の一つの重要な問題点であることからこれらの研究も有益であると思われるが、黒人奴隷制が前近代的な体制であって、そのまま資本主義体制と並べて議論すべきでないことはやはり重要である。両者が同時に存在し、そこにさまざまな関り合いが生じるのが現実であるが、その背後の体制の段階の差は、やはり、考察の出発点でなければならない。ストロビンが明らかにしているように、南部の「工業化」は北部の体制との競争という、いわば外的条件から生れたものであり、南部の「危機」の際に生れたのであって、プランテーション経済自体のなかから自生的に生れたものではないという指摘は重要である。



第二に、鉄道業の場合は、プランテーション経済に役立ち、それを育てるために生れたのが基本線であろう。ウッドマンが指摘するように、それは北部や西部の場合のように、資本主義的商工業や近代的農業の必要から生れたものではなく、綿花通商とプランテーション経済の合理化と南部の体制の強化のために生れた点が基本線として考えられなければならない。そしてその中で進行するファクター業の「合理化」もプランテーション経済体制の枠内で生じたのであった。

第三に、南部の金融が、北部、ヨーロッパの金融に従属した点、とくに50年代の両者の量的発展が、北部側の圧倒的優勢に終る点が重要である。この点に、南部経済が自立できなかった一つの根拠が見られる。たとえば鉄道の建設にしても、それに出資したプランターやファクターらが北部の信用に頼っていた場合が多かったわけである。南北戦争後、南部の鉄道は直接的に北部資本の支配下に入っていくが、すでに戦前から間接的に北部資本に従属していたといえる。

第四に、当時の南部工業に見られる奴隷労働と自由労働が併存する姿は、現在に至るまでのアメリカ労働界の一つの特色を示していることが考えられる。黒人奴隷が白人移民労働者と低賃金をめぐって競争したり、その低賃金でともに働く姿である。白人技術者と黒人奴隷の組み合わせとともに、これは当時の南部の後進性が生み出した姿であるが、このような低賃金は北部資本主義体制と南部奴隷制の双方が共通して求めたものだった。このことが、南北戦争という対決の時期以外、すなわち、それ以前の時期とそれ以後の時期に、両体制が共存しえたことの基本的理由を示しているように思われる。そして、のちの時期に黒人たちが北部都市へ進出して、低賃金の工業肉体労働やサーヴィス業を担当することがその宿命となることを考えるとき、この時期の工業奴隷はその原型としての意味をもつと考えられる。

以上のような点に今後の研究の焦点を求めたい。