

〔研究ノート〕

1840～50年代のアメリカの流通（I）

——ハンツ・マーチャント・マガジンより——

小 沢 治 郎

ま え が き

南北戦争前のアメリカの流通は、究極的には東部と西部間の通商路の確立がその中心であり、東部の工業製品と西部の農産物の交換が主軸となって政治的にも東西同盟が成立して南北戦争を迎え、その後の経済発展の主要方向もそれによって規定されるのであるが、それに至る過程には種々の要素が役割を演じる。

初期には地域的な短距離輸送が主要な意味をもったことからターン・パイク時代を迎え、続いて北部、南部ともに西部の開発は中・長距離輸送を担う河川と運河による交通の時代を必然ならしめ、とくにミシシッピ河——オハイオ河——その小さな多くの支流の形の南北通商路が、海外からの製造商品輸入を主軸として主要な通商路となる時代を迎えた。1830年代には鉄道もまだ短距離ながら登場して、1825年の開通以来その意味が重要化しつつあるイリー運河——五大湖の通商路が前述の南北通商路と対立し始めるなかで、水系路を補う形の短距離輸送を担いながら、水系路輸送が冬期の氷結と夏期の渇水、その他洪水によっても中断されるという大弱点をもっており、それが流通の規則性を損ない、滞貨による資金流通の効率の低下を招き、西部の農民にとっても、東部の製造業者にとっても市場の不安定から生れる大きな経済的損失と生産伸張の障害の原因となっていた状況を打破する可能性を示し始めた。

1840～50年代の流通の拡大は、以上のように従来のオハイオ渓谷の流通路に

加えて東西の流通路が登場しつつある時期であるが、このような流通の拡大の基本的条件は、北東部、中部大西洋岸および西部ペンシルヴァニアやその他若干の西部の都市の工業化とそれ以外の地域の農業生産の伸張という地域的分業関係の深化であった。それは一面、生産面においても、流通面においても古い商業資本的勢力と新しい産業資本的勢力の対抗という大きな歴史的転換をその背景としていたが、また同時にそれらは総じて「大西洋経済圏」の名で呼ばれるイギリスの工業を中心とした国際経済機構の枠の中で、その圧力の下に発展しつつあった。東部その他の工業はイギリス工業製品との競争の中で、西部の農業生産はイギリスの穀物輸入の影響を受けながら、そして東部の工業、西部の農業ともにアイルランドなどの移民という人的補充を受けながら、そして鉄道金融などはイギリス資本を輸入しながら、しかし全体としては経済的自立化の方向へ歩みつつあった。

以上のような流通とその背景の展開を、1840年代後半の時期から50年代にかけての時期を中心に、当時の商業新聞であったハンツ・マーチャント・マガジン (*The Merchant's Magazine and Commercial Review*, conducted by Freeman Hunt.) に見られる同時代的な論説や統計数字の中で捕えてみようというのが本研究の目的である。

出典、筆者名が明記してあるものが少なく、また内容が重複している場合も多いのでかなり大胆に抄訳する形をとった。本稿においては1840年代後半の内陸部の通商に重点をおいて選んだ。

1. オハイオ河流域の石炭と鉄の通商

(May 1847, Vol. 16, pp. 450-455. 出典・筆者不明)

アルゲニー山脈とミシシッピ河との間にある石炭と鉄の生産地域は、鉄鉱石と石炭の地層が交互になって釣り合いがとれている。……これまでの地理的調査によれば、それはいくぶん不規則な楕円形でその最長の軸はペンシルヴァニ

ア州ミードヴィルの近辺からアラバマ州のハンツヴィルに至る約600哩である。……その横幅はオハイオ河がその中心を占めるピッツバーグとウィーリングのところでもっとも広く、中心部の厚さは2000～3000フィートと計算されている。

……これに含まれる石炭と鉄の層の全体数はまだ知られていないが、頂上から底までには少なくとも50の石炭の層があり、その倍以上の鉄鉱石の層が存在するだろう。……オハイオ河下流にはケンタッキー州、インディアナ州、イリノイ州にまたがるもうひとつの石炭と鉄鉱石の地域がある。……しかし、この地域の情勢はまだあまりわかっていない。……

1840年のセンサスによれば、アメリカ全体で804の溶鉱炉があり、年間28万5903トンの銑鉄と鑄鉄を産出し、1795の溶鉄所乃至精錬所が19万7233トンの展性鉄を生産している。瀝青炭は2660万3191ブッシェルすなわち96万6111トン、無煙炭は86万3489トン生産された。……この時点でのオハイオ溪谷を下る石炭と鉄の量は第1表の通りであるから、この国で生産された鉄の約半分と瀝青炭のほとんど全部がオハイオ河を下っている。1839～40年以後どの程度生産量が増えたかは推測であるが、オハイオ州で8溶鉱炉、ケンタッキー州で4溶鉱炉が建設され、そのほとんどが熱風溶鉱炉であり、ペンシルヴァニア西部でも増加があったから、全国生産量にたいするオハイオ溪谷の生産比率はおそらく1840年以後増大しているであろう。

第1表 オハイオ溪谷と合衆国全体の鉄、石炭産出量比率

	溶鉱炉数	鑄鉄トン数	溶鉄所数	鉄トン数	瀝青炭 ブッシェル数
ペンシルヴァニア州西部地区	134	53,101	67	63,431	11,620,654
ヴァージニア州	30	10,892	38	3,721	8,073,364
テネシー州	34	16,128	99	9,673	13,942
ケンタッキー州	17	29,206	13	3,637	1,158,167
オハイオ州					
インディアナ州	7	810	1	20	242,000
イリノイ州	4	158	0	……	461,807
オハイオ溪谷全体	298	145,531	237	87,948	25,167,703
合衆国全体	804	286,903	795	197,233	27,603,191

石炭は場所の相異によって大きく価格が変動する。また場所が同じでも、時間の相異によってほとんど同じくらいに価格が変動する。第2表は概数である（石炭にたいする関税は1842年の関税法で1トン＝1ドル75セント、46年以降30パーセントの従価税である）。

第2表 石炭小売価格（1ブッシュェル）

ニュー・オルレアズ	12～18セント
シンシナティ	9～15 "
ウィーリング	3～5 "
ピッツバーグ	4～5½ "
クリーヴランド	8～12 "
フィラデルフィア（瀝青炭）	20～22 "
ニューヨーク・ノヴァ・スコシア石炭	18～21½ "
ニューヨーク・イギリス石炭	23～25 "

アルゲニー石炭地域の内

部は運送手段から遠すぎる
と思われるかも知れない。
しかし、ヴァージニアやケ
ンタッキーでは、カンバー
ランド河やケンタッキー河
やリッキング河やカナワ河

を積荷を満載した平底船が下り、モノンガヘラ河やユージェニイ河、マスキンガム河でも同様である。イリー運河の拡張された部分は石炭地域に通じ、マホニング運河、サンディ・アンド・ブラウン運河、ホッキング運河も同様である。現在河に沿った主要な鉱山はホネスヴィル、ポメリィ、ウィーリング、ピッツバーグおよびブラウズヴィルである。しかし、同様に容易に石炭を採取できる場所は他に100もある。

2. ヨーロッパおよび合衆国の鉄通商

——とくにペンシルヴァニアの

鉄通商に関して——

（June 1847, Vol. 16, pp. 574-593. フィラデルフィアの“コマーシャル・リスト紙”の編集人C. K. チャイルズ氏による。）

……ペンシルヴァニア州の山岳地域の石炭と鉄を海岸地方に運ぶために、また西部の通商をフィラデルフィアへもたらさせるために、かつての会計検査官J. W. ハモンド氏が作ったこの州の財政事情を示す公的文書を引用しよう。

第3表 1847年までのペンシルヴァニア州による国内改良への支出

＜鉄道＞			＜未完成の改良＞		
	哩数	費用		哩数	費用
コロンビア鉄道	82	\$4,204,970	北部支線拡張		\$2,184,940
アルゲニー連水鉄道	36	1,828,461	西部支線 "		352,457
全	118	6,033,431	イリー "		3,160,567
			ウィスコンスコ支線		390,013
			アルゲニー "		31,172
			ゲティスバーグ鉄道		667,918
			計		7,087,066
＜運河＞			＜要約＞		
	哩数	費用		哩数	費用
東部地区	43	\$1,736,599	完成鉄道	118	\$6,033,431
ジュニアタ "	130	3,521,412	完成運河	592	15,302,626
西部 "	105	3,069,877	未完成運河		7,087,066
デラウェア "	60	1,381,742	機関車および		473,920
サスケハナ "	39	896,380	エンジン		
北部支線 "	73	1,580,671	測量		111,376
西部支線 "	72	1,808,472	関税査定票および		81,876
フレンチ・			運河局		
クリーク "	45	795,802			
ビーヴァー・					
クリーク "	25	511,671			
計	592	15,302,526	総費用		29,090,295

このペンシルヴァニア州の自らの資源を発展させるための膨大な支出を見る場合、それと対照する意味で1806年から1845年にいたる間に、合衆国政府が道路、とりで、港の建設および修理、河の改良のために支出した総額がわずか1719万9223ドルであったことを指摘しておこう。そして、わが州内で個人的企業によって建設された改良の費用を加えるとき、全額は8000万ドルにのぼるであろう。連邦政府自体と比べた場合でさえ、ペンシルヴァニア州はなんと雄々しく見えることだろう。

……無煙炭によって鉄鉱石を溶解する方法が発見されたことは、すでに見たようにペンシルヴァニアにとってもっとも重要な事件のひとつであった。1840年1月18日に、この方法の導入が成功したことを記念して、ポッツヴィルでW.ライマン氏によって晩さん会が催された。この会でフィラデルフィアのニコラス・ビドル氏が次のようなすべての真のペンシルヴァニア人が賛成するであろう演説をした。「冷風炉にいわゆる熱風炉が代ったことは結局偉大な神秘である。この単純な変化がひき起すべく運命づけられている変化を見よう。

無煙炭地方の鉄鉱石と石炭が溶解できない限り、鉄鉱石はまったく役に立たず、石炭も製造にはほとんど役立たない。一方、木材の減少が木炭をひじょうに高価ならしめていたので、東部ペンシルヴァニアの鉄は量において比較的少なく、価格は高くなっていった。そして内陸部との交通が不十分なことが運搬費用をひじょうに高価ならしめていた。その結果、鉄生産のためのすべての材料を手中にしながら、この国は鉄の需要のために巨大な額をヨーロッパ人に支払わなければならなかった。1836～37年の2年間だけで、鉄と鉄鋼の輸入は2400万ドル以上に達した。過去5ヵ年間の輸入は約4900万ドルであった。ペンシルヴァニア州においてさえ、過去7年間に武器類と刃物類を除いて約8万トンの鉄が輸入され、その中にはおそらく350万ドルにのぼる4万9000トンの鉄道用鉄が含まれていた。いや今日でさえ、鉱山を訪れると、これらの地下の通路のもっとも奥の部分で、イギリスで製造され、3000哩の距離を運ばれてきたイギリス鉄の軌条の上を鉄や石炭が運ばれている。この従属性は歎かわしいものである。それは永久に中止されるべきである。今日われわれが獲得した新しい力によって、このような高価な卑下から自らを解放しようではないか。」

「このように、鉄の原料の点で他の場所で見られない豊富さでわれわれを祝福している神の恩恵を投げ捨てるかどうかは、われわれ自身にかかっている。最良の評価によれば、合衆国は8万平方哩を下らぬ石炭をもっており、それはヨーロッパのその約16倍である。これらの集団のひとつが、ペンシルヴァニアからアラバマまで約900哩拡がっており、5万平方哩を擁しているが、それはイギリス本土の面積と等しい。ペンシルヴァニアだけに限ってみても、州の54の郡のうち30が鉄と石炭をもっており、ペンシルヴァニアを形成する4万4000平方哩のうち、1万平方哩に石炭と鉄が存在し、一方、イギリスとアイルランドはわずか2000平方哩しかもっていない。だからペンシルヴァニアは、われわれが年間800万ドルから1000万ドルをその鉄のために支払っている国の5倍の石炭と鉄をもっているのである。」……

1846年1月9日フィラデルフィアで開かれた会議で、“ペンシルヴァニア州、

鉄および石炭協会”によって任命された委員会による「ペンシルヴァニア州の鉄および石炭通商、およびその農業にたいする影響についての報告」によれば、1846年の数字は次の第4表の如くである。

これによれば、1842年の法案以来100パーセント以上の増加である。この巨大な増加はむしろ大きな資本の投下を必要とした。それは多くの検討ののち生産された木炭銑鉄1トンにつき47ドル、無煙炭銑鉄1トン

第4表 ペンシルヴァニア州の溶鋳炉(1846年)

木炭溶鋳炉	207	173,369 ^ト
無煙炭 "	7	16,487
1842年までの溶鋳炉	214	189,856
" 年以來の新木炭溶鋳炉	67	75,200
" 年以來の新無煙炭溶鋳炉	36	103,000
1846年における溶鋳炉	317	368,056
旧溶鋳炉での増加		37,971
新 "		178,200
全 増 加		216,171 ^ト

につき25ドルと計算された。これにもとづいて前の第4表を計算すると、第5表となる。この表に見られる巨額の金額はどこへ行き、どのように使われる

第5表

	トン 数	資本額(ドル)
1842年までの木炭溶鋳炉	173,369	8,148,343
" までの無煙炭溶鋳炉	16,487	412,175
" 以來の新木炭溶鋳炉	37,971	3,534,400
" 以來の新無煙炭溶鋳炉	178,200	2,575,000
全 316 溶鋳炉	368,056	14,669,918
• 上の368,056トンは1トン30ドルでは	\$11,041,680	
• 上の半分が棒鉄・帯鉄・ボイラー鉄・釘に、 少なくとも1トン50ドルの費用で転換したとして	9,201,400	
• 転換のための資本、1トン20ドル		3,680,560
• 他の半分は1トン20ドルで鑄鉄に	3,680,560	
• 転換のための資本、1トン10ドル		1,840,280
製品価値、および投下された資本	23,923,640	20,190,758

か。すべて労働力と農産物へである。というのは、鉄は何でできているか。石炭、石灰、砂および耐火粘土は鉄に転換されない限り、ほとんど無価値である。上述の鉄を生産するのに使用された人間の数は木炭による場合は銑鉄20トンにつき1人、無煙炭の場合は24トンにつき1人であった。これは石炭および

石灰の全鉱夫、木樵などを含んでいる。これによって計算すれば木炭鉄に1万2428人、無煙炭鉄に4978人——合計1万7406人が雇用されるであろう。労働者1人が1人の妻と4人の子供を養うとして、8万7030人の数字が得られる。さらに棒鉄、帯鉄、板鉄、ボイラー板、釘、鑄鉄、鉄道用鉄などへの転換に従事する労働者を加算して、17万4060人の男女、子供の数字が得られる。しかし、さらにこの産業から生れる鉄道業、運河などの労働力を考慮するとき、人間以外に馬をも考えてそれはどれほどの数字になるのであろうか。

3. わが国の食糧生産費と外国の需要

(June 1847, Vol. 16, pp. 557-574. 出典・筆者不明)

わが国の商業界や農業界の人々の注目を惹いている問題の中で、わが国の食糧生産にたいする外国の需要が永久的であるかどうかという問題と、その生産費の問題ほど興味ある問題はない。……

1825年のイリー運河の開通まで、主要な小麦生産地域はニューヨーク州東部とペンシルヴァニア州であった。良好な小麦生産地面積は限られており、徐々に需要がこの限られた地域から生産される全余剰を追い越し始めた。価格は上昇し、農地は値上りし、農民は富裕化した。……しかしイリー運河の開通は事態を変化させ、ニューヨーク西部の安価な、生産量の豊富な土地で小麦を生産する費用が、モホーク溪谷のそれよりずっと安価で、交通費を支払うことができ、しかもなお、より東部の地域より利益が上がるのがわかった。結果は予想された通りで、ニューヨーク州西部の人口と小麦生産は激増し、小麦と小麦粉価格は低落し始め、モホーク溪谷の農民たちは小麦栽培を中止し始めた。この地域は従来小麦価格を支配し、製粉業だけで都市が生れた地域であったが、人口が過密化するにつれて農地価格が上昇し、従来の生産量を維持するためには、より充分な耕作が必要となり、小麦生産費が上昇した。

オハイオ州がまもなく登場し、より良いより安い土地で市場を支配した。ニ

ニューヨーク州の人口は減り始め、1840年以来小麦生産量も停滞している。……今後ミシシッピ河以西のダコタ州、ネブラスカ州、ミネソタ州などが前述の諸州の住民をそのより安い土地へ移住させるであろうかという問題が残る。われわれはそうは思わない。次の段階は陸路を通過してであって水路によることはできない。運送費用が比較的に増加し、より安い土地によってかれらが得るどのような有利さをも帳消しにするだろう。

だから過去20年間の経験は、安価な良い土地でなされた生産費の節約が、運送費の増大を凌いだことを教えてくれるように思われる。これに関するひとつの重要な事実が、過去30年間のニューヨークの小麦粉価格をふりかえることの中に見られる。イリー運河が開通するまでは、それ以後よりもそれは1～2ドル高価であった。1825年から36年まで平均価格は1バレル当り約5ドル17セントであった。36年から39年まで通貨の膨張が価格を上昇させ、それは平均8ドル32セントであった。39年から46年1月までの平均価格は4ドル95セントであった。これらの20年間の期間を通じて、36～39年の時期を除いて、価格は安定し5ドル6セントの平均価格からあまり離れなかった。……それゆえに東部の小麦生産者が耕作を止めなければならなかったのは、価格が下落したからではなく、かれら自身の土地価格が上昇し、小麦の生産費が上昇したからであったと言える。内陸部の安価な土地は一種の調整器の働きをし、海岸部での価格をもっとも生産費の低い点まで押し下げたように思われる。……もうひとつの重要な食糧品目であるインディアン・トウモロコシの場合は事情がひじょうに違う。小麦の場合にわれわれが見た法則はこの穀物の場合は当てはまらない。ミシシッピ溪谷のあらゆる地域の土壌はこの穀物の成長に適しているけれども、その重量にたいしてひじょうに価値の小さいこの穀物にたいする交通費の増大部分は、より安い、より生産的な土地での減少した生産費を相殺しない。したがってこの穀物はほんの少量しか東部市場へ現われぬ。1840年センサスによれば、39年の全国のトウモロコシ生産量は4億9461万8000ブッシェルで、このうち3億2061万7000ブッシェルがミシシッピ溪谷で生産され

た。この溪谷の三大出口であるニュー・オルレアンズの関税収益と、パッファローとオスウェゴの運河収益によれば、1845年以降の6年間に85万3000ブッシェルだけが搬出されている。ヴァージニア、メリーランドおよびそれに近接した諸州がこれまで通り西部の競争者を退け、市場を独占している。

この大溪谷ではすべての生産物はその特定の場所をもっている。五大湖周辺の土壌と気候が小麦の生産にもっとも適しているように思われる。したがってアルゲニー山脈以西から海岸地方に達する小麦と小麦粉の約4%が北方ルートすなわちニューヨーク州の運河で到着する。一方、トウモロコシはオハイオ河やミシシッピ河へ流れこむ多くの小川沿いの低地により適している。したがって牛肉、豚肉、ウィスキーなどのより運搬し易い形となってニュー・オルレアンズに出口を見出だす……。

われわれはここで内陸部からの食糧の供給を支配し、つねに大きな力で価格を一定の水準に止めるように働いているひとつの傾向を指摘したい。それは運賃がつねに同一であるから、価格の変動は内陸部の同じ商品にたいして2倍の力で働くことである。すなわち、ニューヨークの小麦粉が5ドルであるときの20パーセントの値上りは、ミシガン州の小麦価格を約50パーセント引き上げるのであり、逆に20パーセントの低落は50パーセントの低落をもたらさせる。小麦価格が5ドル前後に永久的に保たれているのはこの法則の働きであるとわれわれは信じる。

わが国の食糧生産にたいする外国の需要について多くのことが言われ、書かれてきたが……、イギリスが、必要からにせよ、政策からにせよ、食糧輸入に門戸を開放することは疑うことができないと思われる。しかし、われわれと同様に他の国も生産できるのであって、問題はどの国がもっとも安価に生産できるかである。北ヨーロッパの穀物港で、これまでイギリスがそれを通じて大部分を輸入してきたダンチッヒでは、マカロッホやその他の権威者たちによれば、小麦の平均価格は過去20年間にわたって1ブッシェルにつき約1ドルであった。……われわれは1836年～39年の異常期を除いて、ニューヨークの小

麦平均価格が、過去20年間にわたって1ブッシェル当り1ドル2セントであったことを見た。したがって、われわれはかれらと同じ価格で提供できるのであるが、かれらがわれわれに優越するのは運賃においてであり、マカロッホやイギリス領事の報告によれば、かれらの必要とする運賃は1ブッシェル当り11セントである。ニューヨーク、リヴァプール間の平時の運賃は1ブッシェル当り18セントである。したがって、かれらはわれわれよりブッシェル当り9セント有利である。このかれらの有利さは、われわれの小麦を小麦粉にすることとイギリスとの通商がより密になることによって幾分軽減されよう。バルチック海や黒海の港が冬期閉鎖されるのにたいして、われわれの港が開いていることから、われわれはかれらにたいして大きな利点を有する。しかし、わが国の内陸部の航海が同じ時期に(氷結によって)閉鎖されることから、われわれはもっとも必要な時期に食糧を運搬することができず、現在それからあまり利益を得ることはできない。この西部との通商における弱点の意味は増大しつつあるが、この弱点はバルティモア・アンド・オハイオ鉄道がついにはセント・ルイスまで開通し、シカゴやミシガンにたいして1年中市場を開放し、それらがニューヨーク州の属領であることを止めさせることによって矯正されるであろう。……この問題についての従来すべての議論で、われわれが北ヨーロッパと競争できないのは、貧民や農奴の安価な労働の結果の低い生産費であるとされてきたが、それは誤ちであって、世界のどの地域においても最初の生産費が、わが国の西部におけるほど安価な地域はないと思われる。かれらがわれわれより大いに優っているのは「運送費」においてである。西部の内陸部からリヴァプールまで、1ブッシェルの小麦が通る路を跡づけてみよう。それはまず河か運河の岸まで運ばれ、そこから湖岸港まで運ばれ、バッファローを経てオルバニーに運ばれ、そこからニューヨークに運ばれ、そこからリヴァプールへ運ばれる。それは4回の倉庫料と船積賃を支払い、5回の違った運賃を支払う。ポーランドの農夫はヴィステュラ河まで小麦を運び、そこからダンチヒまで平底船で運び、そこからリヴァプールまで直接に運ぶ。それは1回の倉庫

料と船積賃を支払い、2回の運賃を支払うだけである。ポーランドの農民にとってのリヴァプールが、ミシガンの農民にとってはバッファローを意味する。そしてポーランドの農民がダンチッヒで支払うだけのものをミシガンの農民はバッファローで支払わなければならない。……

バルティモア・アンド・オハイオ鉄道はゆっくりとオハイオ河に向って進んでいる。現時点でその建設を中止することは、イリー運河をロックポートで建設を中止するのと同じであろう。それは少なくともイリー・アンド・ウォッシュ運河まで建設されなければならない。そのような道路は計算もできないほどの価値をもつであろう。それは沿線の地域だけでなく、全国に利益をもたらさせるであろう。北部の製造業、商業利害にとってはそれはその最良の顧客との通商路を常時開くことと、食糧の価格を安くすることを意味する。商人たちにとってはそれは安定した運搬を意味し、綿花栽培諸州にとっては国内産であれ、外国産であれ（それが購入する）製造品の価格を減らし、木綿の消費量を増やす。直接にその鉄道の恩恵に浴さないミシガン州、ウィスコンシン州、イリノイ州などの北西部諸州にとっては、他の地域からの供給が海岸に到着したあとで、徐々にその余剰生産物が進出できることを意味する。……オハイオ州、インディアナ州を通してバルティモアに至る鉄道は、それから50哩以内のすべての農場の価値を25~50パーセント上昇させ、その地域をこの大陸の大穀物中心地——北アメリカのダンチッヒたらしめるであろう。オハイオ州とインディアナ州の住民たちは、その生産物の冬の市場がないために、毎年50~70哩の鉄道を建設するのに十分な金額を失っているといえる。かれらは自分たちが持っている自然の利点を自ら棄てて、500哩も遠く離れたウィスコンシン州やアイオワ州の住民と同じ立場に立っている。そのような鉄道があれば、オハイオ州の住民が移住したり、その地の小麦生産が減少しつつあるといった話ともはや聞かれなくなるであろう。外国への食糧輸出と関税、自由貿易、保護貿易の問題を結びつける議論がしばしばなされている。しかし、過去20年間の食糧の価格とわが国の関税の変遷を比較してみるならば、価格の変動が関税の変

遷とは何の関係ももっていないことがわかる。（自由貿易論者の）ウォーカー氏は「製造業者にとって、8億の人口をもつ世界市場が犠牲とされている。それはかれらが売る商品にたいするわが国の高率関税によって、わが国の製品を購入することを妨げられている」と言っている。もし外国商品の自由な流入が、その大部分が運賃と、外国商品が高かろうと安かろうとそのほんの少ししか消費しない人々の労働力から成っている食糧の生産費を安価ならしめるならば、これは正しいと言えよう。食糧を欲する国々は、それを商品で支払おうが、現金で支払おうが、それをもっとも安価に入手できるところで購入するだろう。もしイギリスがわが国よりもバルト海地方でより安価に食糧を購入できるならば、かれらはそこで購入し、その支払いの金を手に入れるため、その製造商品をわが国へ売りつけるだろう。わが国がどのような商業組織を採用しようと、それがイギリスのわが国の穀物にたいする需要に影響すると信じるものはいないであろう。たとえいたとしても、もしわれわれが競争者たちよりも安く売ることができなければ、われわれはそれを供給するわけにはいかないだろう。それは関税の問題であるより、はるかに価格の問題である。わが国内部の違った地域間の自由貿易、保護貿易の方が、他の国々とわが国との間のそれよりずっと重要なのである。交通費は西部の人々にとってもっとも恐ろしい種類の関税なのである。

ウォーカー氏はその自由貿易論で「西部の農民と南部のプランターは関税のない国内市場をもっている」と言っている。これはプランターの場合は真実であろう。しかし、農民にとって外国商品は自由に入れるが、自らの輸出する小麦に100パーセントの輸出税を課するのは何という種類の自由貿易であろうか。しかし、この国内関税は速やかにその正当な結果を生み始めている。すでにロチェスター市の2倍もの大きさの工業都市が、魔法によるかのように西部に生れているのが見られる。資本の不足さえなければ、その急速な成長を妨げるものはないであろう。もしイギリスの製造業者にとって、自らの商品を売りこむためにわが国の関税を打破することが重要であるならば、東部および中部の製

造業者にとって、西部の競争相手を育てつつある高い交通費というおそろしい関税を打破することは同様に重要であろう。西部の農業的および工業的利益は、まもなく東部にたいして「これはわれわれにとって十分な保護である。だから、われわれは諸君を保護するために、われわれが生産できない少数の品物に課税されることは甘受できない」と言い始めるであろう。南部と西部が背いて、保護がなくなって、東部と中部諸州の製造業者がヨーロッパの競争相手と競争できなくなったら、かれらは困ったことになるだろう。……

4. ピッツバーグ

(Dec. 1847, Vol. 17, pp. 587-594. 出典・筆者不明)

ピッツバーグはアルゲニー河とモノンガヘラ河の交差点に位置し、オハイオ河の始まる地点にあるためニュー・オルレアンズとの河川による通商が盛んで、また同時にペンシルヴァニア州の「内部改良」の主要路線の終点でもある。ヴァージニア州、ニューヨーク州、ペンシルヴァニア州西部およびミシシッピ溪谷の大きな地域の商業中心地であるため、それは広い地域の通商にたいして開かれている。ピッツバーグのあるアルゲニー郡はその資源で有名である。ピッツバーグの成長の一原因は、その近隣に存在する多量の石炭であり、……5フィート半から8フィートの深さの石炭層が製造企業用および輸出用の石炭を供給している。ペンシルヴァニア運河がアルゲニー河の右岸を通り、ピッツバーグでそれを横切ってその通商をオハイオ河と結びつけている。石炭層はその近隣の丘の上であり、活動的な企業によってもっとも生産的な目的にふり向けられている。

1840年のセンサスによれば、近隣をふくむピッツバーグの人口は3万8931人で、さらにアルゲニー郡、マンチェスター郡、バーミンガム郡、ローレンスヴィル郡などもピッツバーグ市の工業や商業と同一の社会を形成していると考えられるが、それらを併せると約5万人の人口が散在している。市の活動は主

として製造業と商業で、最近の大火の前にはピッツバーグおよびその周辺に、鉄鑄造所および蒸気機関工場 11、圧延工場および棒鉄・釘工場 8、ガラス工場 8、木綿工場 6、鋼鉄工場 3、蒸気製粉工場 3、蒸気製材工場 6、なわ製造所 2、床敷工場 1、広い鍛冶場（複数）、犁、馬車製造所（複数）、船の建造、靴、帽子、紙、家具、その他各種商品の製造のための諸施設があった。

大量の国内通商を扱う西部ペンシルヴァニアの商業中心地としてのピッツバーグの通商はかなり重要である。そのガラス、鉄、木綿などの製品はオハイオ河、ミシシッピ河流域や湖地方に送られ、その代りに豚肉、牛肉、ラード、バター、小麦粉、麻、煙草、木綿、砂糖、糖蜜などが送られてくる。ニュー・オーレアンズからはかなりの量の砂糖が運ばれる。これらの商品の一部はふたたびバルティモアへ送られ、さらに多くがフィラデルフィアへ送られる。これら大西洋岸の都市からは、綿製品、羊毛製品および皮革製品、帽子などのニューイングランドの製品、種々の外国輸入品が購入される。河川航行においてピッツバーグがもつ施設が、それをこの周辺の内陸航行の要地ならしめたのであって、1832年に1万92トンであったピッツバーグ港の扱いトン数は41年1万343トンであった。オハイオ河を航行する89隻の船が、ピッツバーグ市民によって全的または部分的に所有されている。

ピッツバーグ市はまたアルゲニー河とモノンガヘラ河の通商をもっているが、アルゲニー河は松材をはじめとするあらゆる木材、板、石、灰汁、ウィスキー、チーズ、乾草、燕麦、ジャガイモ、塩、銑鉄などを搬出する。河水が豊富なときは蒸気船が遡行するが、水が浅いときは平底船が運搬する。そしてこの市の製品や外国および国内産の商品が河を遡上する。これらの通商や生産に必要な施設として銀行や保険会社が生れ、商業会議所 A Board of Trade も生れた。モノンガヘラ河の改良のため The Monongahela Navigation Company が生れ、運河の通商を扱う12の会社が生れた。

ピッツバーグ市を製造企業にたいして有利ならしめている他の事情は、近隣の山とオハイオ河の岸に見出される多量の鉄鉱石で、これがアルゲニー河上流

の広い松林と、近隣の丘に存在する石炭とあいまって、鉄生産にとくに有利な情勢を生み、蒸気船、蒸気機関、棒鉄、釘、犁、農機具、その他多様な機械が生産されている。この地のガラス生産も全国に有名で、あらゆる種類の窓ガラス、グリーン・ガラス、カット・ガラスが生産されている。次はフィラデルフィアで発行されている North America and United States Gazette 紙が現在のピッツバーグの状態を述べたものである。

……モノンガヘラ河、アルゲニー河流域のパーミンガム、スライゴ、アルゲニー・シティなどがピッツバーグに依存していることを考慮に入れると、ピッツバーグの人口は6万～8万に達する。遠方に住む人にとって、このこととピッツバーグの年間の通商が1500万ドルから2000万ドルにのぼっていることを想像できようか。……

ホテルのバルコニーから、今わたくしは30数隻の船を波止場に見る。数隻は今から1000哩の旅に出発しようとしており、数隻は今到着したところであるが、すべてが活気と勤勉さに満ちている。商業シーズンには1日に25隻もの船が到着、出港するのである。

どちらを見ても、いつでも、千もの煙突から煙が出ているのが見える。数百のエンジンの音が聞え、無数の溶鉱炉や工場の焰が見える。蒸気力は考えるあらゆる目的に使用されている。……市には275馬力の蒸気機関による水道施設があり、モノンガヘラ河にはここでしか見られない鉄製の吊橋がかかっている。……

あらゆる種類の製造業において、ピッツバーグは西部および湖地方の大きな部分の通商を独占していると言える。ピッツバーグの蒸気力は東部のそれよりも安価である。近隣に石炭と鉄が存在することが、競争上それを有利ならしめているのである。ピッツバーグ内および周辺には11の圧延工場があり、そのうち8工場は年間4000トンを生産することができ、約150人の労働者を雇用している。生産される鉄は上質で、ボイラー、車軸、針金、鉄板などに使用される。銑鉄は主として川沿いの木炭溶鉱炉から供給される。他の工場は規模も動

力も小さいが、たえず施設と経営の範囲を増加しつつある。広い、よく管理されたウッド・エドワーズ・アンド・マックナイツ工場ですばらしい見本が見られた。そこでは1年間に約7万5000トンの銑鉄が工場と鑄造所の間で消費されている。

ガラスの製造もモノンガヘラ河の周辺で大規模に経営されている。燃料の安価さが大きな刺戟である。すぐ近くに鉛ガラス工場7、窓ガラス工場6、グリーン・ガラス工場5、ブラック・ガラス工場1がある。それらはそれぞれ25～30人を雇用し、それらの工場には100万ドル以上が投資されている。モノンガヘラ河畔には他にも約14の工場があり、その通商はピッツバーグで行われ、そこで生産されたものは市で生産されたものに劣るので、“田舎産のガラス”と呼ばれている。

この地の釘工場は、大規模に経営されている。シェーンバーガー博士の工場は1週間2000樽の生産能力をもち、これに近い規模の工場は他にもある。現在の需要は供給より大きく、注文はバッファローからニュー・オルレアズに広がっている。

今年中に60隻の蒸気船が建造されるであろうと予想されている。

湖地方との通商は、イリーとクリーヴランドの2つの通商路によって、1844年以来毎年倍化してきている。……

これらの他に第6表に見られるように、ピッツバーグ市は木綿生産においても有名である。

第6表 ピッツバーグ市の木綿工場

会社名	梱数	紡錘数	従業員数	生産額
ホープ	3,100	6,500	275	\$216,000
イーグル	3,000	5,700	250	205,200
ユニオン	1,600	4,500	200	116,500
ピッツバーグ	1,600	5,300	200	138,000
ペン	2,400	6,200	260	207,000
スター	800	2,500	80	62,100
グレイズ	400	1,200	40	27,000
計	12,900	31,900	1,305	\$971,800

また大砲、木綿圧縮機、さとうきび粉碎機、犁などを製造している20~25の
鑄造工場がある。

フィラデルフィアからの中央通商路にたいする好感情が育ちつつあり、かつ
てバルティモアとの通商で生れたバルティモアびいきの感情が急速に静まりつ
つある。もちろん、ピッツバーグが二重の利益を得るように双方の路線が開か
れることが望ましいが、いずれかを選ばなければならない場合には、この社会
がどちらを選ぶかは明白である。……フィラデルフィアにとってそれは「生き
延びた命」に等しいであろう。どのような社会も、自らの人口と商業を超えて
成長するには、何か新しく貴重な要素が必要であり、他の通商路から全体的富
と重要さを増やすような通商を得ることが必要である。わたくしの見限り、
フィラデルフィアが繁栄の増大を得ることができる二つの源がある。

第一は、新しい道路および支線によって石炭および鉄通商の大部分を集中す
ることである。わたくしはすでに、ニューヨーク州が国内改良によって2つの
炭田地域を結んで通商を得ようと努力していることを指摘した。……フィラデ
ルフィアが急速に行動しないと、それが富の主要産物の半分を失うことは明ら
かであると言わなければならない。

もうひとつのより重要な源は、中央鉄道の建設である。ニューヨーク、マサ
チュセッツ、ペンシルヴァニアの三大州は今や西部との通商をめぐる競争し
つつある。前二者の利害には共通する点があり、ある点でかれらは共通して
フィラデルフィアに対抗しつつある。……この点での東部の熱中を示すため
には、数年前シンシナティとサンダスキ間の道路を改良するため、ボストンが
100万ドルを提供したことを述べるだけで充分であろう。それはまだ未完成で
あるが、まもなく湖岸に沿って連絡し、ダンカークからバッファローへ連絡す
るであろう。……フィラデルフィアがこの西部との広大な通商を支配すること
は可能である。……もしフィラデルフィアがこの連絡をすれば、ピッツバーグ
がそれを西方へ進め、ミシシッピ河からデラウェア州にいたる長い通商路に切
れ目がなくなるであろう。今が活動の時期である。今こそ資本が進出し、すべ

での機関を活動させるべきときである。今良いかげんなことをしていたら、フィラデルフィアは今後の3年間をとり戻すのが大変な仕事であることを見出すであろう。

5. デトロイト市

(March 1849, Vol. 20, pp. 278-285. 出典・筆者不明)

ミシガン州デトロイト市の人口は、1838年から43年の春まではあまり増えなかった。しかし、それ以後急速に増えて、現在は1万8000を超えると想像される。

	デトロイト市人口	ミシガン州人口
デトロイト市は全州の商業と銀行の集中点で、ミシガン州にはデトロイト市以外には銀行は存在しない。	1810年 770人	4,762人
	1820 1,442	8,896
	1830 2,222	31,639
州の輸出の $\frac{2}{3}$ 以上はデトロイト市からなされ、輸入の $\frac{3}{4}$ がデトロイト市	1834 4,968	87,263
	1840 9,192	212,267
	1845 13,065	304,278

へなされている。ミシガンがまだ準州であったころ作られたすべての主要な道路はデトロイト市から始まり、州の各方面へのびている。デトロイト市から北西の方向へポンティアク村まで25哩のポンティアク鉄道は、河やセント・クレア湖の航路とともに、州の北方部分の産物をデトロイト市へもたらさせる。デトロイト市から西方へ走っているミシガン・セントラル鉄道は州の中央部の産物のほとんどをデトロイト市へもたらさせる。そして数ヶ月後それがミシガン湖まで完成すれば、半島の西部の通商がデトロイト市へ集るであろう。……数年のうちにニュー・バッファローからシカゴまで、さらにミシシッピ河のガレナまで鉄道を通じ、デトロイト市とミシシッピ河が結ばれるであろう。……この鉄道は現在イリー湖とミシガン湖に6隻の蒸気船しか所有することを許されていないが、この鉄道の経営技師のブルックス氏は自社および他社の汽船によってバッファローとシカゴ間を1日2便で結ぼうとしている。……この鉄道

会社は市の湖岸に貨物停車場を作り、そばに2つの倉庫（他に市の倉庫が19ある）と1機関車庫、1機械工場、1車輛工場を作り、波止場の船が直接倉庫から荷積みできるように設備した。……

技師によって算定された 鉄道路線の全費用	\$4,820,000
機関車車輛など	450,000
1隻の汽船と建物	130,000
総 額	\$5,400,000

小売商業の他にデトロイト市ではかなりの卸売商業が行われ、年々その量は増加している。州の内陸部のほとんどの商人がしばしば在庫品を

デトロイト市で補充している。……

デトロイト市内および周辺の最大の産業は製材業と造船業である。5つの蒸気製材所があって、1848年に750万フィート以上の材木と300万ほどの木片を挽いた。……造船業の外に3つの機械工場を併せもった溶鉱炉があり、それぞれ140人ほどの労働者を使って蒸気機関、工場用鉄、各種の機械、ストーヴ、犁などを鑄造しており、昨年度は1200トンの銑鉄と棒鉄を消費し、11万5000ドルの売り上げであった。また蒸気機関用のボイラー工場が2つと、いくつかの鉄を扱う機械工場、いくつかの真ちゅうを扱う機械工場がある。また1つのサッシュ工場と3つの桶工場と1つの蒸気製粉工場と2つの製革工場と5つの蒸造所がある。家具製造と靴製造も若干あるが、ミシガン州で消費される靴の大部分はマサチューセッツ州製であり、家具と粗布はニューヨーク製である。

6. 西部の内部通商

——ミシガン州の場合——

(July 1848, Vol. 19, pp. 19-40. 出典・筆者不明)

(1847年のミシガン州の輸出入の地域別数字は第7表の通りであるが、これを原著24~28頁の表から計算して品目別に見ると、輸入の場合606万9241ドル、すなわち総額中83.41パーセントを商品 Merchandise が占める。また輸出の場合、525万961ドル、すなわち73.8パーセントを小麦粉および小麦が占

め、さらにトウモロコシ、材木を加えるとこれは輸出総額中82パーセントに達する。すなわち輸入のほとんどを製造品が占め（Merchandiseの内容は不明である）、輸出のほとんどを食糧品、材木が占めていたことがわかる。）

第7表 1847年、ミシガン州の輸出入

	輸 出	輸 入
デトロイト	\$3,883,319	\$4,020,560
モンロー	1,139,477	817,013
トレントン	8,425	6,000
プレスト	12,000	……
セント・ジョセフ	833,917	517,057
グランド・ヘヴン	265,058	220,000
カラマズー河、ブラック河	100,738	60,000
グランド・ヘヴン以北の港	58,250	45,000
サギノー	46,703	18,000
マッキノーおよびセント・マリー	338,421	285,000
ヒューロン港およびレキシントン	159,400	100,000
セント・クレア	59,320	30,000
ニュー・ポート	14,772	20,000
アルゴナク	37,320	15,000
マウント・クレメンス	163,711	123,200
	\$7,119,833	\$6,276,829
鉄道用に輸入された鉄および原料 移民旅費および小荷物や急行による貴重品		\$1,000,000
		\$7,276,829

7. トレド市

(Nov. 1847, Vol. 17, pp. 489-495. 出典・筆者不明)

オハイオ州のトレド市はモミー河のイリー湖に面した河口から4哩のところ
にあり、……港は広々しており、安全で便利である。……トレド市が通商上も
つ利点としては、1.それはマサチュセッツ市とコネティカット市を併せたほど
の面積の地域にもっとも近い港であり、その地域だけでも充分に耕作されれ
ば、一大都市を維持できるだろう。2.ミシガン半島やアッパー・カナダ半島の
住民が、オハイオ州、ペンシルヴァニア西部、ヴァージニア州と通商する際ト

第8表 トレド市の運河通商(各単位5,000以上の品目のみ)

品目	到 着		積 出 し	
	<1845年>	<1846年>	<1845年>	<1846年>
小麦粉 (バレル)	86,382	134,598	—	—
魚(淡水) (")	25	64	2,186	5,078
豚肉 (")	7,859	19,333	41	—
塩 (")	—	—	55,145	55,153
大麦 (ブッシュェル)	—	60	7,367	8,013
トウモロコシ (")	30,037	1,156,414	320	—
からす麦 (")	9,741	115,402	300	—
小麦 (")	565,711	753,221	—	35
農機 (ポンド)	—	—	18,863	15,025
かなとこ (")	—	—	—	7,847
バター (")	83,461	246,578	—	5,852
手荷物および家具 (")	164,326	222,374	672,104	787,069
ベーコン・豚肉 (")	335,918	1,963,561	3,171	10,812
はちみつ (")	36,977	46,963	—	—
チーズ (")	12,091	1,463	3,710	84,991
カーヒール (")	—	39,167	—	941,298
原綿 (")	—	250,519	—	—
網 (")	—	10,339	—	2,415
ろうそく (")	12,091	52,089	3,710	2,786
時計 (")	—	—	88,488	201,650
陶器(外国製) (")	—	—	—	359,373
石炭 (")	—	—	122,977	232,956
卵 (")	16,200	9,857	—	—
乾燥果物 (")	5,146	13,406	11,971	32,073
生果物 (")	36,210	82,812	102,022	141,322
鳥類 (")	95,918	56,736	335	—
獣類 (")	136,188	258,017	10,058	4,847
にんじん (")	110,060	94,623	—	—
食糧雑貨 (")	654,713	80,507	—	51,628
油脂 (")	—	17,117	—	—
回転砥石 (")	—	12,155	148,779	164,941
石膏 (")	—	—	40,177	37,752
ガラース (")	—	5,641	—	222,200
麻 (")	569,006	297,433	—	1,317
毛皮 (")	149,881	150,624	—	885
豚毛 (")	47,381	251,624	—	—
鉄・くず鉄 (")	316	—	24,000	24,000
鉄 (")	446,312	—	193,723	247,694
鋳鉄 (")	2,682	41,702	359,858	561,132

1840~50年代のアメリカの流通 (I) (小沢)

ラ	ド	(ポンド)	1,981,215	5,002,514	124	—
	鉛	(")	45,948	44,213	—	—
毛	皮(未加工)	(")	—	129,123	—	169,722
機	械	類 (")	9,717	18,270	72,697	132,078
商	品	(")	392,092	422,892	9,818,737	9,464,989
大	理	石 (")	—	—	80,641	309,515
糖	蜜	(")	—	622,334	—	93,574
釘	とスパイク	(")	4,366	24,776	207,941	224,547
油	かす	(")	—	69,470	—	—
陶	器	(")	5,169	—	50,115	67,747
火	薬	(")	—	—	—	5,356
あく	および真珠	灰 (")	1,535,701	1,220,067	9,266	3,390
弾	丸	(")	—	46,302	—	—
石	ケ	ン (")	21,296	48,565	2,745	1,270
砂	糖	(")	—	1,290,085	—	169,516
猷	脂	(")	77,895	543,630	—	—
タ	バ	コ (")	134,415	714,245	—	142,780
羊	毛	(")	56,204	80,150	184	—
白	鉛	(")	23,591	123,722	2,226	12,976
雜	貨	(")	162,417	50,791	24,854	50,203
乘	客	(数)	7,085	16,734	—	—
砂	利		—	—	3,961	2,745,000
材	木	(フィート)	3,415	3,100	5,302	—
板	材	(")	522,518	301,243	539,668	510,480

レドを通ることが必要となるだろう。3.それはイリー湖上のどの都市よりも、北西部通商の集中点であるサウス・ベンドやシカゴに近く、一方、オハイオ溪谷の主要都市であるシンシナティに近い、という点が挙げられる。……トレドは運河の町という特徴をもつ。ウォバッシュ・アンド・イリー運河がインディアナ州のラファイエットの南のコール・クリークまで建設され、最近テラホットと結ばれた。そこからオハイオ河のエヴァンズヴィルまでが4年以内に完成するだろう。一方、マイアミ・アンド・イリー運河は、ウォバッシュ・アンド・イリー運河とともにトレドとシンシナティ間を結んでいる。これらの運河の通商の内容は第8表の通りであるが、総計して1846年の通商は1845年の2倍以上になっている。トレド市は今のところイリー・アンド・カラマズー鉄道以外の鉄道から利益は得ていない。またこの市の馬車運送業はあまり大きくない

が、運河の拡張と比例して伸びている。……昨年度の市の人口調査では、トレド市の全人口 2774 人、そのうち牧師 6 人、法律家 25 人、医者 7 人、教師 6 人、機械技師 6 人、船大工 40 人、大工および建具師 91 人、ペンキ屋 8 人、家具製造業 15 人、靴屋 24 人、裁縫師 12 人、鉄砲鍛冶 2 人、鍛冶屋 16 人、桶屋 11 人、煉瓦製造 11 人、水車大工 2 人、馬具製造 12 人、鋳型工 4 人、時計製造業 5 人、印刷屋 7 人、民間技師 2 人であった。

建築物は住宅 465、倉庫 16、機械工場 46、商店 Stores 51（衣料店 10、乾物・食糧品店 27、靴および衣料品店 9、薬局および油類店 5）、宿屋 7、小売商 retail shops 44、大規模製粉工場（運河の水による水力によるもの）2、製材工場 2、教会 5、学校 3、大蒸溜所 1、その他それぞれ 15 万ドルの資本金をもった州立銀行支店 2、トレド・ブレード紙を発行する印刷所 1 がある。

湖上輸送は運河の開通以来かなり増えてきたが、昨シーズンの到着は 427 隻の蒸気船、520 隻の帆船、計 947 隻、出港は 426 隻の蒸気船、520 隻の帆船、計 946 隻であった。

1846 年にトレドへ到着した乗客は、運河によって 1 万 6734 人、鉄道によって 6240 人、駅馬車で 3650 人、蒸気船および普通の船で 2 万 7624 人、他の方法による 1000 人を加えて計 5 万 5248 人であった。

（未 完）