

1840～50年代のアメリカの流通（Ⅲ—完）

——ハンツ・マーチャント・マガジンより——

小 沢 治 郎

21. 北アメリカの人口および工業力 の中心の西漸運動

(Feb. 1857, Vol. 36, pp. 198-202.)

商業的社會の重要な部分を構成するわが國、カナダ、その他の隣接した地域を含む、白人も黒人も含んだ人口の中心点は現在ピッツバーグの少し西にある。この中心点の運動の方向はほぼ西北のシカゴの方向を向いている。生産力の中心点は正確には定めることができない。それは人口の中心点のかなり東で北の地点にちがいないと考えられる。その中心点もまた西へ向って進んでいる。双方ともそのうちにミシガン湖に達するであろう。工業力の中心点はイリー湖に触れるであろう。しかし、人口の中心点はイリー湖に達するほどには北へは動かないだろう。両者の傾向は同時に生じるであろう。しかし、それらが近接するにはかなりの時間が必要であろう。五湖地方の周辺にもっとも稠密な人口が集り、その周辺に最良の都市が生れるであろう。人口と富の中心がクラーヴランドに近づき、それを通り過ぎるときその市は大規模なものとなり、トレドもより大きな影響を受けるだろう。

もし外国貿易の影響を考えず、他の事情が同じであれば、最大の都市が中央工業力の線に沿って生じ、他の地域よりも通商上有利な条件をもった地域が生じるから、この地点にわれわれは将来の大都市を期待しなければならない。それらの都市の競争の中で水路および陸路の最良の輸送の施設が統一されるにち

がない。これらの都市がクリーヴランド、トレドおよびシカゴになることはまちがいない。

しかし、われわれは大西洋によって、北アメリカ大陸内部の国内通商の20分の1を占める外国貿易をもっている。この比率は特殊な関心をもたない人々には小さく見えるかも知れないが、実際には重要なのである。ただこのことの証明は、このような国では無数の交換を現わす数字をわれわれが入手できないことから困難である。もし北アメリカの人口2,900万人中1,000万人が、1年に312日、平均で1日1.25ドルを稼ぐとして年間約40億ドルになる。もし、産業の年間利潤が資本と労働の間で等分されるとすれば、2,900万人中の500万人について労働の割合は1日1.25ドルであろう。2,900万人の男女、子供の平均稼ぎ高は、年間20億ドルを生産するとして、312日の労働日について1日22セントであろう。これは実際の数字よりは小さいと思われる。というのは、これは1人当たり年間70ドル以下にしかならず、蓄積の分は何ら残らないからである。

40億ドルの年間生産量のうち、10億ドル以上が交換の対象とはならないで、生産者によって消費されるとは想像できない。このことは30億ドルが内外の通商の対象となることを意味する。このうちのすべてが国内通商を経ると考えられる。というのは、海外通商へ入るもののうち大部分はまず生産者と輸出業者の間でいくつかの手を経るからである。

しかし、海外通商の場合の1回限りと違って、国内通商の場合は生産者から終局的消費者にいたるまでに幾度も売買される。たとえば、わたくしがトレドの靴商人から1足の靴を買う場合を考えてみよう。かれはそれをニューヨークの卸売業者から買ったのであり、後者はそれをニューアークの製造業者から買ったのであった。ニューアークの製造業者はその主要原料をニューヨークの皮革商人から買ったのであり、後者はそれを小規模な毛皮商人から買い集めたのであった。毛皮商人はそれを屠殺業者から買ったのであり、屠殺業者はそれを家畜商から買ったのであり、家畜商はそれを農民から買ったのであった。もしその靴がフランス製であった場合は、アメリカの輸入業者がそれをパリで買い

つけ、それをニューヨークの仲買人に売り、仲買人がそれをトレドの商人に売り、わたくしはトレドの商人からそれを買うのである。

北アメリカの国内通商が外国貿易の20倍の比重をもつことは疑えない。国内通商は国外通商のように少数の地点に集る傾向をもっているであろうか。その集中の傾向は国外通商の場合より小さいであろうか。この点では差異は認められない。すべての通商はその資力に応じて自らの性格の法則を発展させる。国外通商は主として最大の国内通商が集る港へ集中する。国内通商は巨大であるから小規模な国外通商を引きつける。ニューヨークはその運河、鉄道および海岸沿いの航行に有利な位置によって国外通商の大部分を自らに惹きつけた。その理由はそれがわが国の国内通商の集中にもっとも有利な地点にあったからであった。しかし、ニューヨークが半世紀の間も国内通商の集中の最良の地点としてとどまることができるのは馬鹿げているであろう。そして国外通商は国内通商にたいして年々小さい比率をもつようになるから、今から1世紀後には北アメリカの全種類の商業の中心が湖岸港にあることは疑うことができない。

現在ピッツバーグの西にある人口の中心点が、1年20マイルの平均速度で今後50年間西漸するとすれば、それはピッツバーグの北西1,000マイル、この国の自然資源の中心点を50マイル以上超える地点に達するであろう。それは5年間でクリーヴランドを通りすぎ、11年間でトレドを通りすぎ、25年以内にシカゴもしくはその南の地点に達するであろう。工業力の中心点は最近ニューヨーク市を離れて現在ペンシルヴァニア州の北東部にあると思われる。この中心点は人口の中心点より幾分ゆっくりしたスピードで進み、その年間速度が15マイルだとすれば20年でクリーヴランドへ、27年でトレドへ、45年でシカゴへ到着するだろう。

現在は大都市の時代である。ロンドンは今世紀の始まり以来人口においても、商業においても約倍加した。この間この市の人口は約150万人増加した。この増加はニューヨークとフィラデルフィアの全人口に相当する。しかし、約50

年間にニューヨークがロンドンと同じ人口になることはありうることである。これらの大都市の人口の倍増の期間がロンドンで30年、ニューヨークで15年であろうことはありえないこととは言えない。この率で増加すれば、30年後にはロンドンは470万人になり、ニューヨークは340万人に達するであろう。40年後にはニューヨークの人口はロンドンのそれを超え約700万人に達するであろう。

ニューヨークと内陸部の大都市シカゴを比較する場合も同じ結果が考えられる。センサスの数字によれば、人口倍増の平均期間はニューヨークが15年、シカゴが4年以下である。将来のニューヨークの人口倍増の期間を16年とし、シカゴのそれを8年と仮定しよう。ニューヨークは現在郊外を含めて90万人、シカゴは10万人をもっているから、3度倍増してニューヨークは620万人、同じ期間にシカゴは6倍化して640万人をもつであろう。48年間にどちらの市もそのような驚くべき数字に達するとはありうることとして主張できなくとも、シカゴが50年後にニューヨークよりも大きくなることはありうることである。

22. バーリントン (アイオワ州)

(June 1857, Vol. 36, pp. 687-691.)

アイオワ州、デ・モイネ郡のバーリントン市は、セントルイスの上流245マイルのところまでフリント河がミシシッピ河に合流する地点にある。1836年アイオワ州の地域を含んでウィスコンシン準州が組織され、1838年2月にバーリントン市が組織され、同年6月にアイオワ準州が生まれた。

1840年に市の人口は1,200人で、1850年に市だけで4,082人、郊外に1,219人で計5,301人であった。1854年の州センサスは7,306人を報告しており、この間の増加は急速で57年には1万5,000人以上になったと推定されている。最近のこの急速な人口増加は主として鉄道の便宜をえたことによるものと思われる。

1856年に市当局はゆったりした市場を建設した。ガス工場が1855年に6,500ドルで建てられ、56年に市にガスが点燈した。15の教会、2つの小学校とバー

リントン大学、パーリントン商業大学があり、The Iowa Historical and Geological Institute がある。1855年に Burlington Board of Trade が作られ、そこから *First Annual Report, For the year 1856, by L. H. Shepherd, Secretary* が出された。以下の記述および統計はそれによるものである。

パーリントンに通じる諸鉄道 1855年にシカゴ・アンド・パーリントン鉄道が開通した。これ以前にはすべての製品および商品の処理と売買はミシシッピ河の交通施設に関するものであった。1年の大部分の間、河は凍っているか、あるいは水位が低過ぎるため、航行は不確かでかつ時間を要した。しかし、五湖地方への通路が開けたことが東部諸都市との直接の交通を可能ならしめ、南部市場で購入される重量商品以外は河の交通に頼る必要はなくなった。1856年にはパーリントン・アンド・クィンシー鉄道が開通し、クィンシーより下流は大きな船の航行が可能であったのでそこまで鉄道便が通じることにより、重量商品の運搬が容易になった。1856年にパーリントン・アンド・ミズーリ・リバー鉄道がマウント・プリーザントまで開通し、部分的にしか発達していない沿線の通商の増加が見込まれている。1857年に開通したペオリア・アンド・パーリントン鉄道は、この市を内陸部の市町村およびイリノイ州南部と直接に連絡し、カイロまでの貨物輸送が積みかえなしに行われるようになったので、南部およびシンシナティとの運送はより短期間に、かつ季節に関係なく行われるようになった。

各分野の商品の販売 1856年の衣服雑貨類の総販売高は89万1,000ドルに達し、食糧雑貨類の販売は86万4,000ドルを超えた。金属器具の販売は18万9,300ドル、鉄6万8,000ドル、ストーヴ7万9,500ドルであった。家具類の販売は7万5,000ドルに達したが、この市で生産されたのは2万400ドルであった。農器具は18万6,000ドルであった。

この地点へ運ばれ殺された大量の豚はこの市を西部第一級の豚肉市場ならしめている。1856年にパーリントン・アンド・シカゴ鉄道で積み出された豚頭数

第Ⅲ—1表 1856年中のバーリントン市の輸出入

<1. 輸 出>

	バーリントン・シカゴ 鉄道によって	河によって	計
小 麦(ブッシュェル)	187,500	10,000	197,500
トウモロコシ(〃)	33,800	17,000	50,800
カ ラ ス 麦(〃)	15,000	10,000	25,000
ラ ー ド(バレル)	4,984	6,000	10,984
豚 肉(〃)	769	65,000	65,769
ベーコン(ポンド)	2,118,200	5,200,000	7,318,200
羊 毛(〃)	46,000	……	46,000
小 麦 粉(バレル)	18,671	……	18,671
豚 (生 畜)	52,375	……	52,375
豚 (包 装)	16,664	……	16,664
雑 品(ト ン)	8,000	2,500	10,500

<2. 輸 入>

木 材(フィート)	4,000,000	8,800,000	12,800,000
こけら板(〃)	3,600,000	550,000	4,150,000
木 ず り(〃)	2,000,000	2,000,000	4,000,000
石 炭(ト ン)	4,000	100	4,100
雑 品(〃)	14,099	8,000	22,099

第Ⅲ—2表 1856年のバーリントン市の製造業(ドル)

レ ン ガ	420,000	衣服, 帽子	40,500
鉄工業および機械	226,300	菓子, パン	36,500
す き	110,000	馬 具	36,000
窓枠および屋根板	75,000	馬 車	31,000
錫, 銅, 板鉄	58,200	マ ッチ	20,000
油, 石けん, 燈油	31,000	切 石	20,000
でんぶん	22,000	大理石	19,000
煙 草	21,000	石 灰	18,000
家 具	20,400	菓 子	15,000
靴	20,000	ビール	14,000
樽	57,900	ひきうす	2,500

1856年の製品価格総額

1,031,000ドル

は生畜5万2,375頭, 包装肉1万6,664頭, この市の屠殺場およびかん詰工場で屠殺されたもの6万4,000頭, かん詰にされたもの3万1,200頭であった。1855年に積み出された豚頭数は包装肉1,400頭, 生産2万480頭であった。

23. 1856年のシカゴ

(Apr. 1857, Vol. 36, pp. 565-570.)

1840年以来シカゴの人口は4年ごとに倍加し, 1855年8万2,750人に達した。1854年にはコレラの流行のため3,829人が死亡したが, 1855年には1,970人, 1856年には1,950人が死亡した。過去3年間にシカゴで受けとられ, またシカゴから搬出された小麦粉, 小麦, トウモロコシは次表の通りである。

第Ⅲ—3表 1854~56年のシカゴにおける小麦粉,
小麦, トウモロコシの受取量

	<1854年>	<1855年>	<1856年>
小麦粉(小麦のブッシェルに換算)	797,520	1,210,020	2,052,835
小麦(ブッシェル)	3,048,880	7,635,326	8,766,531
トウモロコシ(〃)	7,488,443	8,499,987	11,647,205
計	11,334,843	17,344,323	22,466,571

第Ⅲ—4表 1854~56年にシカゴから搬出された小麦粉,
小麦, トウモロコシの量

	<1854年>	<1855年>	<1856年>
小麦粉(小麦のブッシェルに換算)	539,635	843,950	1,026,405
小麦(ブッシェル)	2,102,703	6,330,553	8,252,475
トウモロコシ(〃)	6,822,869	7,615,407	10,807,736
計	9,465,207	14,589,910	20,086,616

シカゴが世界で最大の木材市場であることは現在よく認められている。昨年のうちに4億5,600万フィートという巨大な量が搬入されたが, 市内での消費と搬出への需要が大きかったため, 年の暮には在庫はほとんどなかった。

シカゴの発展はこの市における建築の増加にも明らかに現われている。1854年の建築費用は243万8,900ドルで、55年が252万1,950ドル、56年が395万4,700ドルで、56年の増加は143万2,750ドルである。以上の数字は道路舗装費、橋梁建設費を含んでいるが土地代は含んでいない。

シカゴは製造業都市というよりは商業都市である。しかし、1856年に700万ドル以上の資本をもつ種々の製造業で1万人以上の人々が働き、約1,400万ドルの製品を生産した。第Ⅲ—5表がその内訳である。

第Ⅲ—5表 1856年のシカゴの製造業

	<雇用人数>	<投下資本(ドル)>	<製品価値(ドル)>
鉄、機械および車輛	2,595	1,960,000	3,456,000
窓枠、戸など	500	425,000	1,110,000
農機具	615	567,000	1,064,300
切石、レンガ、大理石など	2,049	900,000	1,500,000
蒸溜酒、酢など	276	445,000	1,036,800
馬車	850	400,000	850,000
小麦粉	68	300,000	612,569
靴、帽子	1,000	100,000	600,000
家具	500	350,000	500,000
亜麻仁油、石けん、ろうそく	100	300,000	500,000
皮靴	163	307,500	432,000
真ちゅう、錫、銅	256	200,000	400,000
たる製造業	150	150,000	350,000
ストーヴ、針金	130	200,000	260,000
鞍、馬具	235	125,000	350,000
船舶建造	100	300,000	150,000
製本	50	25,000	125,000
避雷針、ポンプなど	41	44,000	97,500
鉛管	20	20,000	50,000
でんぶん	12	20,000	50,000
毛皮手袋	15	6,000	32,500
楽器、宝石	30	6,000	25,000
マッチ	30	5,500	20,000
にかわ	15	20,000	21,000
白鉛	15	50,000	7,500
ガス・コークス	130	350,000	163,840
ふいご製造	4	1,000	12,000
化学製品	15	15,000	32,000
菓子	50	20,000	200,000
計	10,034	7,612,000	13,672,169
1855年	6,288	6,363,400	10,289,000
1856年の増加	3,746	1,248,600	3,383,169

24. ラシーン市 (ウィスコンシン州)

(May 1857, Vol. 36, pp. 552-557.)

ラシーン市はルート河が流れこむミシガン湖の西岸にあってミルウォーキーの南東23マイル、シカゴの北62マイルの地点にあり、ウィスコンシン州第二の都市である。ラシーン市は1835年から定住され始め、1848年に市として組織された。人口は1850年に5,107 (および郊外の780) 人、1857年に1万1,000人と増加した。この市の商業上の有利さはかなりの資本を惹きつけ、これまでに港の改良のため政府が2万2,500ドルを出資し、税金などを含めて市民が4万3,352ドルを支出した。最近州令によって5万ドルの課税が認められ、州議会はさらに4万4,000ドルの充当を審議中である。

シカゴからグリーン湾にいたるレーク・ショア鉄道がミルウォーキーまで通じ、湖上航行が中止される短期間商品輸送に役立っている。この鉄道はこの市とラシーン・アンド・ミシシッピ鉄道で連絡し、両鉄道はたがいに車輛を乗り入れて積み換えの損失を節約している。全長136マイルのラシーン・アンド・ミシシッピ鉄道はラシーン市からミシシッピ河のサヴァンナまでの肥沃な地域の輸送を担当している。この鉄道が通過する各郡の人口は次表の通りである。

<ウィスコンシン州>		<イリノイ州>	
郡	人口	郡	人口
ラシーン	25,000	ウィネバゴ	34,000
ウォルワース	30,000	ステヘンソン	26,000
ロック	36,000	キャロル	20,000

この鉄道が通過する主要な駅は、ウィスコンシン州でバーリントン、エルクホーン、デラヴァン、ペロイトなどであり、イリノイ州でロックトン、フリーポート、マウント・キャロルなどである。その途中で他の鉄道との連絡は、エルクホーンでウィスコンシン・セントラル鉄道と、クリントンでシカゴ・セントポール・アンド・ホンデュラック鉄道と、ペロイトでペロイト・アンド・

マディソン鉄道と、フリーポートでイリノイ・セントラル鉄道およびガレナ・アンド・シカゴ鉄道となされている。これらの連絡によってラシーン市はこの州のすべての商業と連絡でき、イリノイ州南部、アイオワ州、ミネソタ州とも連絡できる。この鉄道はまた汽船によって現在建設中のグランド・ヘヴン・アンド・デトロイト鉄道とも連絡でき、このルートが完成すれば、ミシシッピ河からニューヨークおよびボストンとの直接連絡が可能になる。また10マイルから40マイルの長さのいくつかの板張り道路 plank-road がラシーンと内陸部を結んでいる。

1つが約7万ブッシェルを容れることができる倉庫が9あり、そのほとんどが蒸気揚穀機を備えている。この外に鉄道会社の貨物駅が大量に存在するが、この港で出口を求める穀物の量がひじょうに大きいためしばしば高い運賃が課せられている。

この市の有利な位置から早くから製造業が生れつつあったが、最近鉄道の開通によって全西部との連絡が可能であろうとの見込みから、現在製造されてい

第Ⅲ—6表 1855年のラシーンの主要生産物(ドル)

ビール	27,600	大理石, 切石	5,621
レンガ	16,080	印刷	10,019
靴	63,093	犁	1,550
製本	500	ポンプ, 耕作機	4,900
桶	89,972	鉄道車輛	35,800
製パン	16,950	スチーム・エンジン, ボイラー	113,200
衣服	46,047	板鉄, 錫, 銅	18,000
家具	22,600	石けん, ろうそく	32,855
馬車	45,116	船舶建造	33,285
菓子	5,656	ストーヴなど	9,000
帽子, 毛皮	3,000	帆製造	2,000
戸, 窓枠	45,675	こけら板	6,850
トウモロコシ脱穀	16,700	製革	62,500
小麦粉とトウモロコシ粉	159,575	脱穀機	83,490
馬具	15,800	雑	17,066
鉄鋳物	68,200		
真ちゅう鋳物	20,000	計	1,104,650
避雷針	6,000	前年にたいする増加	313,735

ない種目にまで製造業が拡張することが考えられる。ウィスコンシン州およびその他の州の銅、鉄、鉛の鉱山へ容易に近づくことや、地代、燃料(木材および石炭)が安価であることが製造業の発展を助けると思われる。Board of Trade of Racine による1855年の主要生産物は第Ⅲ—6表の如くである。

25. デュブユーク (アイオワ州)

(Oct. 1857, Vol. 37, pp. 438-443.)

デュブユークはアイオワ州でもっとも古くから定住された市で、その歴史は1770~80年代から始まった。イリノイ州のガレナなどと連なる鉛鉱石の産地として19世紀初期に開発されたが、1830年代に本格的な定住が始まり、1840年代に再開発が始まった。ミシシッピ河のアイオワ河沿いの鉛鉱石地域はデュブユーク郡とクレイトン郡からなり、8タウンを含んでいる。この地域は同時にすぐれた農業地域でもある。第Ⅲ—7表はデュブユーク市、デュブユーク郡、アイオワ州の人口増加を示す。

第Ⅲ—7表 デュブユークの人口増加

	<1840年>	<1850年>	<1852年>	<1854年>	<1856年>
デュブユーク市	1,200	3,108	4,500	6,634	15,000
デュブユーク郡	3,059	10,841	12,500	16,662	25,871
アイオワ州	43,112	192,214	230,000	326,014	509,414

デュブユーク市は台地の上にあり、縦1マイル、横1マイルの広さであるが、マカダム道路が走り、美しい建物が美しい景色の中に建っている。家屋の新築は1854年に333、55年に471、56年に502であった。第Ⅲ—8表は1851年から55年までの市の商業活動の一覧である。

また Express and Herald 紙の1857年3月18日号による市の商業活動と製造業の統計は第Ⅲ—9表の通りである。

2つの商会在農機具、種子を専門に取り扱っている。1856年に市へ輸入された種子の額は6,597ドルであり、農機具は4万1,763ドル、刈取機および草刈機

第Ⅲ—8表 1851～55年のデュブューク市の輸出入

	<蒸気船>		<輸出商品>		<輸入商品>	
	到着	出発	トン	ドル	トン	ドル
1851年	351	352	4,287	233,240	20,662	1,175,207
1852	417	418	13,284	629,140	23,926	1,670,390
1853	672	672	7,482	1,006,710	32,007	2,497,123
1854	846	845	12,034	1,573,408	97,663	4,933,208
1855	908	906	24,215	3,689,267	276,690	11,266,845

第Ⅲ—9表 1856年のデュブューク市の商業および工業活動

<商業の分野>	<数>	<1856年の輸入(ドル)>	<1856年の販売と輸出(ドル)>
食料品	67	3,423,000	3,936,450
織物類	57	3,595,200	3,749,547
金物類	9	284,540	408,160
鉄卸売店	3	837,650	701,315
靴	21	318,000	298,071
帽子, 毛皮	4	119,594	47,962
陶器	2	82,000	90,740
ストーヴ, 錫製品	13	198,400	187,697
衣類	29	321,987	332,720
婦人帽子	12	38,741	—
敷物など	2	75,960	—
薬, 化学薬品	11	196,460	247,118
ペンキ, 油など	2	25,916	25,712
本, 文房具など	4	92,765	105,876
家具	16	128,640	—

は7万9,321ドルであった。

市の木材業も重要である。ウィスコンシン州, ミネソタ州の松林からもたらされる材木のため, 市には蒸気製材工場2と屋根板工場1がある。1856年に搬入された材木の量は, すでに製材されたもの1,596万1,880フィート, 丸太で搬入され市で製材されたもの7,347万9,000フィート, 計8,944万880フィート, 搬入された屋根板89万8,400フィート, それらの総額は61万2,000ドルにのぼった。

ドア、窓枠、ブラインドを製造する工場が4あり、平均60人を雇用している。1856年に使用された木材量は57万3,000フィート(1万55ドル)で、製造された商品額は7万3,000ドルであった。

馬車製造所が5あり、平均55人を雇用している。1856年の製品価値は10万5,500ドルで、この他にいくつかの修理工場がある。鉄鑄造工場3と真ちゅう鑄造工場2があり、前者には機械工場が併設されている。またその1つには脱穀機工場が併設されており、それは1856年に95台の脱穀機を生産した。市内には16台の蒸気機関があり、3台が製材工場で、3台が製粉工場で、2台が窓枠工場で、2台が鑄造所および機械工場で、2台が家具工場で、その飼料工場、貯材場、屋根工場、印刷所でそれぞれ1台が使用されている。蒸気ボイラーおよび蒸気機関製造所が1856年末に操業し始めた。57年の前半に大型の製材所3が建設中である。また広い鑄造所と機械工場も建設中である。

つぎはこの市における各商業の分野と施設数を現わすものである。

店舗兼工場——靴21, 家具16, ストーヴおよび鋳16。

店舗——食料品店67, 織物類57, 衣服29, ドラッグ・ストア11, 宝石11, 金属器具および刃物9, 果物および菓子9, 馬具および皮革9, 酒6, 煙草4, ピアノ4, 本4, 鋼鉄2, 瀬戸物・ガラス2, 農機具および種子2, 倉庫2。

工場——精溜工場6, 酢工場2, 窓枠・ブラインド工場5, 平けずり工場6, 製材工場3, 製粉工場3, 醸造所6, 製パン所5, 材木作業場6, 石材作業場3, 倉庫13, 豚肉かん詰工場2。

その他——馬車屋5, 写真屋4, 通運会社1, 電報会社1, 駅馬車駅2, 鉛管工場1, 鍵製造所2, ガス取付業3。

デューブークに向い合ったところにある生れてまだ間がないダンレイス市はイリノイ・セントラル鉄道の北端の駅でデューブーク市の東部との連絡口になっている。ダンレイス市で1856年に受けとられたデューブーク市およびその上流の地点向けの商品は1億1,043万4,613ポンドで、その運賃は79万267ドルで

あった。そのうち4分の1以上がデューブーク向けであった。1856年に908隻の蒸気汽船が到着し、906隻が出港した。この年の河川航行期間は八か月であった。

この市には1844年から1856年の間に開業した銀行が7ある。1856年にそれらが振り出した手形はニューヨークで493万6,208ドル、ボストンで111万5,900ドル、シカゴで102万7,953ドル、セント・ルイスで67万6,700ドル、その他の地点で29万4,300ドル、計805万1,061ドルであった。

1856年に建設された建物は502（292が木造、178が煉瓦、32が石造で、全建設費は116万7,145ドル（この中にはいくつかのホテル、教会、1大学といくつかの学校、駅施設が含まれる）であった。

26. ペオリア（イリノイ州）

(Sept. 1857. Vol. 37, pp. 304-307.)

ペオリア市はスプリングフィールドから70マイル、シカゴから161マイルの河沿いの地点にある。人口の発展は第Ⅲ—10表の如くである。

第Ⅲ—10表 ペオリア市の人口増加

1840年	1,467
1844	1,616
1848	4,079
1850	5,095
1852	7,316
1855	11,923
1857	17,482

この市の製造業は着実に伸びつつあり、すぐれた性質の石灰が1ブッシュル8～9セントで入手できるという利点がある。第1位はウィスキー醸造でペオリア市は全国最大のウィスキー製造都市である。醸造工場が8あり、1日9,500ブッシュルのトウモロコシを消費する能力をもっている。1856年の

ウィスキー生産額は433万1,553ドルで販売バレル数は38万3,181であった。その他の製造工場には製粉工場3、でんぶん工場1、その他平けずり工場、鉄および真ちゅう鑄造所、機械工場、窓枠製造所、蒸気製材場、家具工場、農機具工場がいずれも複数ある。

ペオリア市の交通の便は北方はイリノイ河およびイリノイ・アンド・ミシガ

ン運河によって五大湖と、南方はイリノイ河經由でミシシッピ河およびミズーリ河と連なっている。1851年12月初めから1852年末までの1年間にペオリアおよびその下流に到着した蒸気船数は1,608隻で、その間のペオリア市の商業量は約260万ドルと推定された。ペオリアの鉄道の連絡は次のとおりである。北方へはペオリア・アンド・ビュアロー鉄道が47マイルでビュアローに達し、ここでシカゴ・ロックアイランド鉄道と連絡している。西方へはペオリア・アンド・オクオカ鉄道が94マイルでアイオワ州バーリントンへ通じている。東方へはペオリア・アンド・オクオカ鉄道の東部拡張線が35マイルの地点でイリノイ・セントラル鉄道の本線と交わり、49マイルの地点でシカゴ・アルトン・アンド・セントルイス鉄道と連絡する。南方へはビュアロー・ヴァリィ鉄道が120マイル離れたハンニバルまで建設中である。また82マイルのペオリア・アンド・ロックアイランド鉄道が実現すれば、ペオリアとロックアイランドが直接連絡されることになる。

穀物市場としてペオリアはイリノイ州で2番目の地位にあり、1856年に256万9,780ブッシェルのトウモロコシ、82万8,199ブッシェルの小麦、38万5,565ブッシェルのからす麦、7万8,222ブッシェルのライ麦が購入された。購入された豚頭数は4万4,789頭で、販売された頭数は1854～55年に3万頭、55～56年に5万5,000頭であった。

市内には銀行4と海上火災保険会社1があり、日刊新聞4、週刊新聞6があり、そのうちの2はドイツ語である。学校組織は高校1、小学校6であり、プレスビアン系の大学が建設中である。

27. ニューヨーク市の公共事業

(Dec. 1857, Vol. 37, pp. 692-700.
筆者は本誌の編集者、フリーマン・ハント氏)

1855年の州議会の報告(Assem. Doc., No. 50)で州の主任技師が「公共事業の修理費と維持費が年々増加し、現在ひじょうな額に達し、かつより増加し

つつあるので、すべての正直な公務員にとって何らかの救済策を考えるか提案することがもっとも重要になっている」と言っていることの正直さをわたくしはこれまでも強調しようとしてきた。

ペンシルヴァニア州の州公共事業の腐敗した政治姿勢も、その4倍もの費用を要した中央鉄道会社を800万ドルで処分することを、現在権力を握っている党派の問題を超えて、州民が歓迎しているほどのものとなっている。またイリー運河はニューヨーク・イリー鉄道およびニューヨーク・セントラル鉄道とは競争できないというN.S. ベントン運河監査役の意見は、州がイリー運河を売却することを充分根拠づける意見である。その場合州はそれをニューヨーク・セントラル鉄道に売却してイリー鉄道と競争した方が良い。ベントン氏はその報告(Assem. Doc., No. 10, pp. 30-45)で、「実のところ、現在の欠損が続く限り、あたらしい1,100万ドルの負債の利子を支払うのに、現在の鉄道にたいする特別運賃 canal tolls が必要なのである。毎年の利子を支払うために金を借り続ければ、1872年の1月1日までに負債はさらに1,100万ドル増加するであろう」としている。またかれは「州の運河と鉄道は、国内改良の単一の組織の部分であるかも知れない。しかし、違った鉄道路線の間には利害の対立がある一方、運河と鉄道の間には競争がないとは決していえない」、「特定のクラスの人々ではなく、州全体の最良の利害の要求にしたがって、それらに関係するすべての党派の相対的な権利と利害が調査され、調整され、処理されなければならない」と言っている。

この各クラスの改良の相対的価値の調査の原則についてわたくしは同意する。しかし、この時代の劣った改良である運河のために、より良い鉄道に課税すること、ベントン氏が主張するように人々が運河のために課税され、商業を州の独占に服従させることにはわたくしは同意しない。

何年も前にわれわれの運河局と州議会がイギリスおよびわが国の鉄道の進歩を率直に研究して、鉄道の運搬能力の半分の運搬物が存在する場合には貨物を安価かつ有利に運ぶことができることを研究しておけばどんなに良かったら

う。イギリスでもっとも利益を挙げている鉄道はストックトン・アンド・ダーリントン鉄道であり、これは片道の石炭輸送をほとんど専門にしている。わが国のフィラデルフィア・アンド・レディング鉄道の場合も同様である。

過去数年間にバッファローに入る小麦粉通商の20分の19をイリー運河からイリー鉄道およびニューヨーク・セントラル鉄道へ奪いとったのは、運河航行にともなう不正確さと遅延であった。鉄道の運賃を安価にするためには、現在までに行われているようにスピードを落し、新路線建設(複線化を含む)によってニューヨーク・セントラル鉄道の傾斜をなくし、西部から海岸への運搬に集中し、現在の数多い部分的列車をなくせば良い。

ベントン氏によれば(Sen. Doc., No. 10, p. 30)「運河および2つの鉄道の貨物運搬について相対的条件だけが探求と比較の条件でありうる。1850年から55年にいたるニューヨーク州のすべての運河のトン数は次表の通りである」。

1850年	1851年	1852年	1853年	1854年	1855年
3,076,617	3,582,733	3,863,441	4,247,853	4,165,862	4,022,617

「運河航行が可能な時期の間、運河と真に競争状態にあるのはイリー鉄道とニューヨーク・セントラル鉄道である。これらの線の経営は着実に増大しつつある。1853年にイリー鉄道を運ばれた総トン数は63万1,039トンであったが、54年には74万3,250トンになった。1853年にニューヨーク・セントラル鉄道は30万トンを運んだが、54年には54万9,805トンを運んだ。この両鉄道は1852年に76万7,462トンを運んだが、56年にはこのいずれもがそれ以上を運んだ。」「イリー鉄道は1855年に一貫輸送で146万1,419ドル、トン当たり8ドル25セントをえた。」「部分的に鉄道から canal toll を免除する法律が1852年1月1日から実施された。現在ニューヨーク・セントラル鉄道を構成しているいくつかの鉄道の統合が1853年に実現した。1853年の全運河の運搬トン数は424万7,853トンであったが、54年、55年には確実に減少しつつあり、55年には53年より22万5,236トン減となった。一方イリー鉄道は21万1,014トン増加した。」「運河が低運賃を支払っている貨物は大きく減少しなかった。一方“rolling”と呼ばれ

るクラスの貨物が競争の対象となった。」「1853年にこの州の生産物の貨物が63万7,748トン、イリー運河で運ばれた。それが1855年には32万7,839トンに減少した。」「バッファローのBoard of Tradeは、rollingのトン数の20分の19が運河から鉄道へ移ったと発表した。」「1856年9月30日にいたる1年間にニューヨーク・セントラル鉄道は21万2,654トン、すなわち196万9,118バレルの小麦粉を運搬した。約5万2,088トン、すなわち48万2,000バレルが運河の航行期間中に運ばれた。6月から9月まではこの商品がもっとも多く運搬される時期である。1年間にこの通路を運ばれた全種類の貨物77万112トンのうち50万8,392トンは運河が航行できるときに運搬された。このことは良くいわれる『鉄道が最大の輸送を行うのは運河が閉じられている間である、という議論がすでに当てはまらなくなったことを意味する。』「1856年の貨物輸送の収入は432万8,041ドルで、費用は203万6,674ドルで、後者の前者にたいする割合は47パーセントであった。旅客輸送の場合はこの割合は64.26パーセントであった。」鉄道会社が貨物輸送では利潤を上げることができないとよく言われるが、ここにその解答がでている。「1856年のニューヨーク・セントラル鉄道会社の報告は、この年の運送費用が旅客・貨物輸送両者を含めて52.71パーセントであったとし、負債にたいする利子を支払ったあとの純収入は、配当を差し引いた資本金にたいして10.69パーセントであったとしている。」

ベントン氏は1857年3月2日の上院への報告で言っている。「競争しつつある鉄道路線は現在の canal toll に対抗してさえ小麦および穀物の大量輸送に挑戦しようとしている。もしかかれらが従来小麦粉などの運搬で成功したように今後も成功するならば、州はイリー湖および西部諸州との貨物輸送において運河の占める割合を保つために、運河の運賃を低下せざるをえないであろう。」

28. バルティモア

(Apr. 1858, Vol. 37, pp. 417-437.)

バルティモアは人口の点ではいまだに合衆国で第3位である。その発展は第

Ⅲ—11表である。

この市は鉄道によって合衆国のあらゆる部分と結ばれている。ウィーリングを終点とするバルティモア・アンド・オハイオ鉄道と、パークースバーグを終点とするノース・ウェスタン・ヴァージニア鉄道は、3,000万ドルを費し

第Ⅲ—11表 バルティモア市の人口

1790年	13,503
1800	26,114
1810	35,583
1820	62,738
1830	80,625
1840	102,313
1850	169,054
1858	259,000(推定)

て、ほとんどこの市の信用と市民の資本によって建設された。これらの企業やその他の国内改良はバルティモアの国内通商や海外貿易を増大させた。もっとも前者は後者よりはるかに増大した。バルティモアの海外輸出入は第Ⅲ—12表に見られる。

第Ⅲ—12表 16年間のバルティモアの海外輸出入額(ドル)

<輸出>		<輸入>		<輸出>		<輸入>	
1842年	4,448,946	4,052,260	1850年	8,530,970	6,417,113		
1843	4,740,042	3,607,733	1851	6,466,165	7,243,963		
1844	4,622,063	4,251,883	1852	7,549,766	5,978,021		
1845	6,256,276	3,356,670	1853	9,086,914	6,331,671		
1846	6,710,559	4,238,760	1854	11,306,010	7,750,387		
1847	9,826,479	4,146,743	1855	11,675,991	7,772,591		
1848	7,209,602	5,245,894	1856	13,362,252	10,140,838		
1849	8,660,981	5,291,566	1857	11,398,948	11,054,975		

1857年の財政的変動はバルティモアではその打撃は小さかったといわれるが、全国的に船舶業が大きな影響を受け、とくに第一級の船舶所有者の被害が大きかった。夏中東部諸港に船舶が充満し、船舶の価格は半額になった。

衣料品通商——過去6～8年間のバルティモアのこの業種の安定した、健全な成長は注目に値する。この背景としてはバルティモア・アンド・オハイオ鉄道の完成を中心とする西部および北西部諸州との連絡の伸長による市場の拡大が考えられるが、輸入、包装、仲買業をふくむ衣料品通商には年間2,500万ドルから2,800万ドルの資金が動いている。

小麦粉——小麦粉の国外通商において、バルティモアは3位のニュー・オル

レンズを凌ぎ、ニューヨークに続いて2位を保っている。バルティモアからの国外輸出に加えて、リッチモンドからバルティモアの勘定で年間約4万バレルの小麦粉が南アメリカ通商へ積み出される。また毎年約20万バレルの小麦粉がバルティモアで受けとられ、海岸の諸港へ流れ、これは統計表には現われない。バルティモアからの小麦粉の輸出先は第Ⅲ—13表の通りである。

第Ⅲ—13表 4年間のバルティモアからの小麦粉の輸出(バレル)

<行先>	<1854年>	<1855年>	<1856年>	<1857年>
大英帝国	223,229	121,788	127,285	87,987
ハンザ諸都市	1,174	3,921	7,821	2,347
オランダ	2,890	3,222	4,287	1,480
フランス	—	30,598	17,834	214
ブラジル	104,794	111,589	130,364	90,343
ラプラタ河	13,220	12,635	53,842	37,039
英北アメリカ植民地	24,567	63,855	90,899	72,539
ヴェネズエラ	11,700	4,951	7,388	3,636
西インド諸島	120,763	122,773	164,997	148,376
他の諸港	36,534	6,801	15,154	14,369
計	538,871	482,133	619,871	458,330

穀物——4年間のバルティモアの穀物の搬入は第Ⅲ—14表の通りである。

第Ⅲ—14表 4年間の穀物の受入量(ブッシェル)

	<1854年>	<1855年>	<1856年>	<1857年>
小麦	2,673,085	2,998,639	4,297,000	3,103,498
トウモロコシ	4,642,124	3,993,278	5,003,492	4,183,854
燕麦	1,000,000	1,383,400	1,500,000	1,200,000
ライ麦	170,000	250,000	245,000	160,000
豆	8,000	21,200	17,000	5,000
計	8,493,209	8,646,517	11,062,492	8,652,352

この重要な通商分野も57年恐慌の影響を受けたが、そのうち60万ブッシェルがバルティモア・アンド・オハイオ鉄道によって、40万ブッシェルがノーザン

・セントラル鉄道によって、150万ブッシェルがサスケハナ・アンド・タイドウォーター運河によって運搬された。

小麦——穀物、穀物取引所(Corn and Flour Exchange)を経た小麦が288万3,498ブッシェル、他で取引されたものが22万ブッシェル、計310万3,498ブッシェルであるが、その処分先は第Ⅲ—15表の通りである。

ライ麦——1857年の全受入量は約16万ブッシェルで、そのほとんどが市の蒸溜酒業者によって受けとられた。

燕麦——受入量は120万ブッシェルに達したが、ほとんど

市民の消費に廻され、約25万ブッシェルが積み出された。

トウモロコシ——穀物、穀物取引所に出されたのが378万3,854ブッシェル、他で取引されたものが40万ブッシェル、計418万3,854ブッシェルに達したが、その行先は第Ⅲ—16表の通りであった。

第Ⅲ—16表 1857年のバルティモアのトウモロコシの搬出先(ブッシェル)

海岸地域への積み出し……………	2,200,850
外国の港へ積み出し……………	392,424
蒸溜酒業者へ……………	820,580
コーン・ミール用に市の製粉業者へ……………	170,000
市内での消費……………	600,000
計	4,183,854

第Ⅲ—15表 バルティモアの小麦の処分先(ブッシェル)

市の製粉業者へ(在庫を含む)……………	1,840,052
外国の港へ積み出し……………	178,414
海岸地域へ積み出し……………	1,085,032
計	3,103,498

煙草——過去12年間のバルティモアの煙草の輸出は第Ⅲ—17表の通りであり、バルティモアへ搬入された煙草の量は第Ⅲ—18表の通りである。

第Ⅲ—17表 過去13年間のバルティモア港からの煙草の輸出(梱)

	<ブレイメン>	<ロツテルダム>	<アムステルダム>	<フランス>	<その他>	<計>
1857年	18,034	11,711	4,054	7,438	6,325	47,562
1856	20,612	14,215	7,779	4,891	8,301	55,798
1855	9,103	7,510	10	7,527	1,444	36,392
1850	15,864	7,815	5,973	8,177	6,940	44,368
1845	26,832	18,171	10,944	7,183	2,880	66,110

第Ⅲ—18表 バルティモアの製品煙草の受入(梱)

	<1855年>	<1856年>	<1857年>
製品煙草の受入	82,648	98,000	143,560
12月31日の在庫	18,000	14,800	28,000

木綿——1854年から57年までのバルティモアの木綿の受取量は第Ⅲ—19表の通りであるが、57年の受取量のうち約1万バレルだけが直接生産業者にわたり、残りはコミッション・ハウスを通じてであった。164梱だけが海外に輸出され、残りはバルティモア市および近隣の製造業者に販売された。

第Ⅲ—19表 4年間のバルティモアの木綿の受取量(梱)

	<1857年>	<1856年>	<1855年>	<1854年>
ニュー・オルレアンズ	776	2,937	3,573	4,276
モビール	4,921	5,311	2,620	3,384
チャールストン	14,000	13,316	8,806	7,306
サヴァンナ	10,000	11,878	2,418	850
ノース・カロライナ	3,000	3,000	2,500	2,000
ヴァージニア, テネシーなど	2,303	9,531	10,000	15,000
計	35,000	45,973	29,917	32,816

砂糖——1857年のバルティモアの総輸入量は5,652万2,500ポンドで、56年の7,620万ポンドにたいし1,967万7,500ポンドの減少であった。

コーヒー——1857年1月1日現在で2万6,000袋の在庫であったが、その年の総輸入量は21万1,697袋(そのほとんどはリオ・デ・ジャネイロからのもの)で計23万7,697袋になり、年消費量が18万1,697袋であったので、12月31日5万6,000袋が在庫として残った。輸入コーヒーの総額は350万ドルであった。4年間のバルティモア港のコーヒーの輸入量は第Ⅲ—20表の通りである。

第Ⅲ—20表 4年間のバルティモア港のコーヒーの輸入(袋)

	<1857年>	<1856年>	<1855年>	<1854年>
リオ・デ・ジャネイロ	203,560	197,989	249,060	200,828
ラグアイラ, ポート・キャバロ	4,677	17,798	12,565	20,966
マラカイボ	—	400	—	—
他の港	1,634	10,166	53,884	7,769
海岸地方	2,026	5,418	2,348	5,443
計	211,697	231,761	267,857	235,006

食糧品——バルティモア・アンド・オハイオ鉄道の1857年の数字によれば、ベーコンと豚肉の受入量は5,630万2,400ポンド、ラードとバターが1,095万7,840ポンドであった。豚頭数は16万7,500頭、1頭220ポンド平均として計365万ポンド、総計して1億480万9,440ポンドであった。

バター——この年全種類を含めて6万包みに達し、この年搬入された全種類のバターはほとんど100万ドルであった。

チーズ——1857年の受入は約4万箱に達し、そのほとんどは東部からきた。

家畜——バルティモアの57年の牛の取引は第Ⅲ—21表の通りである。また56年から57年のバルティモア・アンド・オハイオ鉄道による月ごとの豚の到着は第Ⅲ—22表のとおりであり、1856年の全受入量は16万2,037頭、57年は16万7,469頭であった。

第Ⅲ—21表 1855~57年のバルティモアの牛の通商(頭数)

	<1855年>	<1856年>	<1857年>
計量された牛頭数	46,630	49,091	42,033
バルティモア市場で販売された牛頭数	35,239	33,841	30,384
バルティモア・アンド・オハイオ鉄道 で運ばれた牛頭数	—	16,172	12,815

第Ⅲ—22表 1856,57年のバルティモア・アンド・オハイオ鉄道による豚の受入量(頭数)

	<1856年>	<1857年>		<1856年>	<1857年>
1月	12,553	9,532	7月	7,941	5,678
2	6,427	4,531	8	10,040	7,836
3	7,100	10,904	9	17,152	16,961
4	10,138	19,079	10	22,822	20,498
5	11,097	16,246	11	26,580	24,748
6	9,063	12,665	12	21,124	27,798
	56,378	69,957		105,659	98,512

またバルティモア・アンド・オハイオ鉄道で受けとられた羊頭数は1856年4万7,350頭、57年4万7,755頭であった。

第Ⅲ—23表 1857年の獣皮の受取量

海岸地域および内陸部の受取量	115,715
外国からの輸入	78,361
市内の屠殺数	50,000
計	244,076

獣皮——1857年獣皮の受取量は、第Ⅲ—23表の通りであり、198万9,376ドルと評価される。

なめし皮——1857年にいたる8年間の面数は次表の通りである。

バルティモアのなめし皮(面)	
1850年	413,974
1851	461,422
1852	458,532
1853	465,478
1854	435,570
1855	437,000
1856	458,761
1857	413,691

羊毛——1857年にバルティモアは国外から99万5,000ポンド、国内から56万3,000ポンドを受けとった。

石炭——1857年の不況に影響されて、バルティモアに入った石炭は1856年に比べて無煙炭が約2万トン、瀝青炭が2,368トン減少した。瀝青炭は家庭的使用においても、蒸気機関用としても重要になっているが、バルティモア・アンド・オハイオ鉄道の高運賃がこの普及を阻害し

ている。この産業を育てるため、そしてそれは自社の利益に連なるのであるがこの鉄道会社は運賃を低下させることに強い努力をしている。第Ⅲ—24表は1857年の瀝青炭通商の内容である。

第Ⅲ—24表 1857年のバルティモアの瀝青炭通商(ドル)

バルティモア・アンド・オハイオ鉄道に支払われた運賃	1,370,089
ローカスト・ポイントの波止場使用料	25,608
船舶の支出	243,900
船積料、労賃など	19,638
船仲買入手数料	48,780
船の修繕費	7,317
バルティモアでの総支出	1,868,985

第Ⅲ—25表は7年間のバルティモアの石炭受入量である。

第Ⅲ—25表 7年間のバルティモアの石炭受入量(トン)

	<瀝青炭>	<無煙炭>
1851年	163,855	200,000
1852	256,000	125,000
1853	406,000	183,000
1854	451,070	238,740
1855	389,741	265,921
1856	446,981	266,661
1857	444,603	243,482

金属——いづれの金属も昨今の不況に影響されて価格が低下し、需要も低下している。アボット氏が所有するカントンの圧延工場は大型の板鉄を生産する大手工場であるが、57年末に操業を停止したといわれる。この数年間にバルティモアは銅の大きな市場の1つになった。操業中の2つの熔鋳工場が年額200万ドルにのぼる数百万ポンドの塊銅を生産している。

ウィスキー——この数年間のウィスキーの受入量はⅢ—26表の通りである。

第Ⅲ—26表 4年間のバルティモアのウィスキーの受入量(バレル)

<出所>	<1857年>	<1856年>	<1855年>	<1854年>
バルティモア・アンド・ オハイオ鉄道	101,244	130,818	66,466	25,555
ノーザン・セントラル鉄道	46,431	35,263	23,341	26,793
サスケハナ・アンド・ タイドウォーター運河	3,437	2,677	1,564	7,326
海岸の船舶	3,000	5,000	25,000	20,000
馬車	1,400	3,000	6,000	5,000
市内で蒸溜	85,070	99,599	75,000	63,000
計	240,582	276,357	197,371	147,674

29. ポ ス ト ン

(July 1858, Vol. 39, pp. 41-48.)

ボストンの最初の定住から100年経た1726年に、ボストンは300の家と1万2,000の人口をもっていた。その人口、資産価値、税金、商業の進歩はおおよそ第Ⅲ—27表の通りであった。18世紀のボストンはイギリスの抑圧、疫病、戦争のため人口は増えなかったが、19世紀に入って漸増し、565エーカーの旧市街から520エーカーの新市街、600エーカーのサウス・ボストン、700エーカーのイースト・ボストンへと膨張し、その他近郊都市の発展によってボストン経済圏は拡張した。とくに鉄道の発展は近郊都市を発展させたが、そのうちわけは第Ⅲ—28表である。またボストンの人口増加の顕著な一特色は移民によるもので、その内容は第Ⅲ—29表の通りである。旧市街は急速に移民たちに占領され、アメリカ人たちは大部分近郊都市に移り住んだ。

第Ⅲ—27表 ボストンの人口、資産価値、税金、輸入、輸出の発展

<年>	<人口>	<資産価値>	<税金>	<輸 入>	<輸 出>	<輸出入 トン数>
1638	700	\$ 1,591	\$ 216	……	……	……
1675	4,000	……	206	……	……	……
1735	16,000	……	2,200	……	……	……
1780	10,000	……	651	……	……	……
1790	18,038	\$ 5,354,243	……	……	……	……
1800	24,937	13,095,700	\$ 83,428	……	……	……
1810	33,787	18,450,500	144,486	……	……	……
1820	43,298	38,289,200	165,228	\$ 14,826,732	……	……
1825	58,281	55,442,600	201,039	15,231,856	\$ 6,078,619	103,741
1830	61,392	80,000,000	260,967	8,348,623	5,180,178	100,214
1835	78,603	79,302,600	408,899	19,038,580	7,952,346	159,764
1840	85,000	96,381,600	546,742	14,122,308	8,405,224	149,186
1845	114,366	135,957,300	811,388	21,391,877	9,370,851	187,812
1850	138,788	180,000,500	1,266,030	28,659,733	9,141,652	312,991
1855	162,629	241,932,200	1,910,280	43,256,279	26,641,660	541,644
1856	……	248,721,100	2,039,051	41,661,088	27,988,653	517,182
1857	……	257,193,200	……	44,840,083	28,326,918	443,880

第Ⅲ—28表 ボストン近郊の人口増加

	<1840年>	<1845年>	<1850年>	<1855年>
ドルチェスター	4,458	5,483	7,969	9,101
ロックスベリー	3,310	13,929	18,364	18,609
ブルックリン	1,123	1,682	2,516	3,311
ケンブリッジ	8,147	12,490	15,215	20,473
リマーヴィル	1,200	2,250	3,540	5,691
チャールズタウン	9,672	12,500	17,216	21,742
チェルシア	2,182	5,000	6,701	7,500
計	35,092	53,034	71,571	85,727

第Ⅲ—29表 ボストン市民の移民の割合

	<パーセント>	<外国生れ>	<アメリカ生れ>	<計>
1845年	32.6	37,280	77,086	114,366
1850	45.6	63,329	75,459	138,788
1855	54.3	88,556	74,073	162,629

資産と課税については、独立戦争までの課税はボストンにたいする州の課税である。漁業と西インド諸島貿易が市民の蓄財の手段となったが、貿易は北西部海岸、支那、インドや北ヨーロッパ、南アメリカへ拡がり、賢明な商人たちの指導下に富をボストンへもたらせた。これらの貿易は初期にはイギリス本国の妨害、続いて独立革命、ナポレオン戦争中のイギリスの中立国抑圧政策、出港禁止令、英米戦争などによって中断させられたが、その利潤は大きく製造業への投資を可能ならしめた。同時に南部の資源の発達もボストン商船に活躍の場を与え、ボストンでは商業と製造業の双方が発達し、30年代以降ボストン商人が鉄道業に進出したこともあって1820～40年の発展期を迎えた。1841～42年の関税法は製造業に新しい刺戟を与え、45年には従来にない人口、輸入、資産価値の増加が見られ、49年のカリフォルニアの金の発見はまた新たな刺戟となった。一方でリヴァプールの蒸気商船隊の活躍と、他方で内陸部への鉄道の伸長が、第Ⅲ—27表に見られるように、ボストンへの輸入の倍加、輸出の3倍増という現象を生んだ。

州のセンサスによってこの市の製造業を見れば第Ⅲ—30 a 表の通りである。またその総計は第Ⅲ—30 b 表の通りである。これらの統計はかなり不完全であるかも知れない。そして何か重要な分野が操業の便宜のために近くのとりに引越せば結果は変わったものとなるだろう。

貯蓄機関の発展は第Ⅲ—31表の通りで、1829年には全人口の9分の1が預金していたが、1852年には4.75分の1となり、1827年には預金高は1人当り15ドルであったが52年には40ドルになった。ボストンの事業の増加とともに銀行施設にたいする需要が大きくなり、海運業、鉄道業、製造業、保険会社、銀行業に必要な資本が銀行業を拡大し、既存の銀行の利潤は増え、あたらしい銀行の創設を促した。このように使われた資本量は第Ⅲ—32表の通りであり、その配当金は第Ⅲ—33表である（この表の資本は配当金を含んだもののみ）。第Ⅲ—34表は輸出入に要した資金と銀行貸付金を比較したものであるが、1835年、1845年と比べると50年代は信用取引の割合が減っていることがわかる。

第Ⅲ—30a表 ポストン工業の生産——資本金と生産価値

<1845年>

<1855年>

	数	資本金	生産額	数	資本金	生産額
じゅうたん工場	1	—	—	1	\$ 100,000	\$ 21,000
圧延工場	—	—	—	3	657,000	1,525,000
鉄工場	1	\$ 80,000	\$ 58,200	3	400,000	232,000
鋳物工場	7	224,500	268,000	8	327,500	491,500
機械工場	19	193,300	399,990	22	132,500	267,000
蒸気機関工場	2	120,000	187,496	17	1,274,000	1,835,000
手斧および道具工場	—	—	—	1	2,500	10,000
刃物工場	2	4,700	7,500	3	3,000	11,250
ちょうつがい工場	—	—	—	1	3,000	5,000
ドア・ハンドル工場	—	—	—	4	12,500	39,100
鍵工場	6	16,200	37,870	7	24,500	66,700
犁工場	2	25,200	34,500	1	24,500	100,000
レール工場	7	53,000	129,300	15	227,500	607,500
銅工場	14	43,000	112,000	10	293,500	2,000,000
真鍮鋳造工場	9	119,900	211,440	14	324,000	1,004,000
ブリタニア合金工場	3	15,000	20,550	1	15,000	40,000
ガラス工場	4	38,200	72,900	3	615,000	1,190,000
化学薬品工場	1	3,000	3,000	7	146,500	270,500
ピアノ工場	19	288,300	530,375	22	955,000	2,004,700
ミシン工場	—	—	—	5	83,000	3,385
銀版写真工場	—	—	—	35	83,100	230,408
時計宝石工場	19	65,025	210,100	22	115,500	617,000
ブラシ工場	4	50,800	90,500	3	120,400	227,000
鞆工場	24	45,400	143,215	42	169,600	738,200
家具工場	35	217,100	269,925	52	455,800	1,557,300
帽子工場	46	67,350	330,071	37	143,200	727,300
索条工場	3	8,500	37,892	2	150,000	4,046,000
ボート工場	—	—	—	9	13,700	—
船工場	—	—	—	35	905,000	—
帆柱工場	—	—	—	7	158,000	—
船室工場	—	—	—	33	70,000	431,172
製塩工場	2	3,000	800	3	50,000	106,000
馬車工場	23	54,300	127,650	28	102,400	279,035
砂糖精製工場	2	410,000	940,000	2	—	2,000,000
鯨油工場	8	240,500	674,432	8	730,000	1,625,000
ろうそく工場	8	32,300	74,812	4	49,500	75,000
火器工場	—	—	—	2	2,500	7,500
大砲工場	1	10,000	50,000	1	50,000	54,151
椅子工場	35	48,450	163,400	36	360,700	1,063,800

1840~50年代のアメリカの流通 (Ⅲ) (小沢)

	<1845年>			<1855年>		
	数	資本金	生産額	数	資本金	生産額
場工場	54	\$ 146,300	\$ 357,250	51	\$ 195,500	\$ 419,000
櫛工場	1	1,050	1,500	3	2,500	6,500
白鉛工場	7	160,000	212,800	4	166,000	598,190
亜麻仁油	1	20,000	50,200	2	550,000	800,000
カンフェイン工場	—	—	—	6	114,500	820,000
製粉工場	1	—	13,500	2	300,000	870,000
製革工場	21	69,600	243,600	1	40,000	120,000
馬ぐし工場	—	—	—	20	86,500	836,200
製靴工場	—	—	207,526	—	—	193,900
煉瓦工場	—	—	41,680	—	—	13,500
器具工場	—	—	16,800	—	—	101,000
煙草工場	—	—	61,674	—	—	70,750
建築用材工場	—	—	275,800	—	—	323,000
大理石工場	—	—	117,820	—	—	311,000
木炭工場	—	—	—	—	—	5,000
靴墨工場	—	—	1,312	—	—	3,000
ポンプ工場	—	—	57,000	—	—	28,000
工具工場	—	—	11,700	—	—	115,300
木工工場	—	—	15,300	—	—	118,000
ほうき工場	—	—	—	—	—	36,000
房かざり工場	2	8,200	35,800	—	—	30,000
金ペン工場	—	—	—	2	3,500	—
靴型工場	—	—	29,000	—	—	56,000
ラード油工場	4	85,000	121,980	—	—	—
捕鯨会社	—	23,000	18,000	—	—	130,357
たら、さば会社	—	80,000	78,958	89	260,000	317,000
馬会社	—	3,873	290,475	5,121	—	780,615
牛会社	—	—	—	51	—	2,800
乳牛会社	—	—	9,180	519	—	15,455
飾帯会社	—	—	—	7	12,800	44,500
ガス会社	—	—	—	4	1,041,000	445,000
漬物会社	—	—	—	3	65,000	130,000
火酒蒸留所	—	—	—	9	850,000	2,495,000
醸造会社	—	—	—	7	67,600	238,408
マッチ工場	—	—	—	1	10,000	50,000
パン焼所	—	—	—	53	131,700	965,810
タイプ鑄造所	—	—	—	6	96,000	230,000
箱製造所	—	—	—	9	17,400	72,000
財布製造所	—	—	—	2	2,000	6,000
洋服屋	—	—	—	—	2,500,000	8,500,000
牛乳屋	—	—	—	—	—	32,263
印刷屋	—	—	—	—	442,450	807,280
製本屋	—	—	—	—	29,200	78,500
雑	—	1,112,300	2,664,663	—	993,300	3,315,100

第Ⅲ—30b表

	<1837年>	<1840年>	<1845年>	<1855年>
資本金	\$ 5,830,752	\$ 2,442,309	\$ 4,330,600	\$ 18,567,910
男性労働者	6,320	2,289	5,260	—
女性 "	4,450	—	970	—
製品価値	\$ 11,070,576	\$ 4,016,573	\$ 10,648,153	\$ 51,935,028

第Ⅲ—31表 ポストンの貯蓄機関の発展

	<預金者数>	<預金量(ドル)>	<配当金(ドル)>
1829年	7,032	947,594	33,347
1839	15,017	2,309,168	79,428
1848	23,844	3,989,165	192,425
1852	30,616	5,629,748	621,652
1857	35,535	7,158,284

第Ⅲ—32表 ポストンの銀行(ドル)

	<資本金>	<貸付金>	<正貨>	<循環中>	<預金>	<利益>
1825年	10,300,000	15,823,382	527,789	3,770,556	2,494,868	249,629
1835	18,150,000	28,647,438	861,842	3,396,584	8,616,080	593,257
1840	17,850,000	24,810,888	2,378,544	3,431,194	5,967,250	1,148,855
1845	18,030,000	30,945,886	2,773,930	5,921,248	9,732,167	1,201,134
1856	31,960,000	52,692,430	3,425,239	8,259,915	16,269,304	3,173,427
1857	31,960,000	48,643,173	2,623,756	6,800,591	12,366,997	3,322,141
1858	32,607,950	53,396,741	9,015,146	6,096,417	21,418,518	3,410,101

第Ⅲ—33表 ポストンの銀行の資本と配当金

	<資本(ドル)>	<配当(ドル)>	<パーセント>
1845年	17,480,000	1,112,100	6.36
1850	19,760,000	1,539,000	7.68
1855	31,691,268	2,494,000	7.86
1856	31,960,000	2,464,100	7.70
1857	31,960,000	2,437,950	7.60

第Ⅲ—34表 ポストンの輸出入額と銀行貸付金の割合

	<輸出入額(ドル)>	<銀行貸付金(ドル)>	<パーセント>
1825年	21,000,000	15,823,000	75
1835	27,000,000	28,647,000	105
1845	30,962,738	30,945,886	100
1854	65,740,461	51,081,808	80
1857	73,167,001	51,000,000	70

30. フィラデルフィア

(Aug. 1858, Vol. 39, pp. 183-191.)

ニューヨークが合衆国の第一の商業都市であるとしても、鉱業的、商業的中心としてそれがフィラデルフィアにまさっているかどうかは疑問である。ボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアの都市人口の増加は第Ⅲ—35表の如くである。フィラデルフィアは人口数においてボストンにまさり、ニューヨーク

第Ⅲ—35表 ボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアの人口増加

	<ボストン>	<ニューヨーク>	<フィラデルフィア>
1684年	6,300	2,600	2,500
1730	13,000	—	10,000
1750	15,731	10,381	15,000
1770	15,520	—	24,600
1790	18,038	33,191	42,520
1800	24,937	60,489	70,287
1810	33,787	96,373	96,664
1820	43,298	123,706	112,773
1830	61,392	202,589	161,410
1840	83,979	312,710	220,423
1850	138,788	515,547	340,045
1855	162,629	629,904	423,000

に後れをとったが、その背景にはニューヨークへ移民が集中するという事情がある。それは第Ⅲ—36 a 表の数字に見られるが、全人口中の移民の割合はマサチューセッツ州が17パーセント、ニューヨーク州が22パーセント、ペンシルヴァニア州が13パーセントである。そして各州ともに移民の半分以上が大都会に住むから、ボストンやニューヨークでは住民の半分以上が移民である。フィラデルフィア郡とニューヨーク郡だけの統計は第Ⅲ—36 b 表の通りで、他項目ではニューヨークが若干優勢であるのに男性労働者数ではフィラデルフィア郡がニューヨーク郡と並んでいることが注目される。1850年のセンサスによるニューヨーク州とペンシルヴァニア州の農・工業生産は第Ⅲ—37表の通りである。

第Ⅲ—36a表 マサチューセッツ州、ニューヨーク州、ペンシルヴァニア州
の移民の割合

	<マサチューセッツ州>	<ニューヨーク州>	<ペンシルヴァニア州>
外国生れ	163,598	655,224	303,105
土着者	721,852	2,393,101	1,913,055

第Ⅲ—36b表 フィラデルフィア郡とニューヨーク郡の人口等の比較

	<フィラデルフィア>	<ニューヨーク>
人口(1850年)	408,762	515,547
製造業資本	\$ 31,884,245	\$ 34,232,822
生産価値	\$ 60,494,575	\$ 105,219,308
雇用人数, 男性	51,254	53,703
——, 女性	15,220	29,917

フィラデルフィアに集っている鉄道は第Ⅲ—38表の通りであるが、すでに鉄道建設の鈍化が見られるニューヨーク州に比べてペンシルヴァニア州の鉄道マイル数は1856年に426マイル増え、57年にも500マイルの増加が予想される。ペンシルヴァニア州は運河の場合と同じく力強くニューヨーク州を追いかけている。ピッツバーグ、ストイベンヴィル間、ストイベンヴィル、インディアナ間の鉄道が連絡し、現在建設中のヘンプフィールド鉄道によって南西部と、サンペリー・アンド・イリー鉄道によって北西部と結ばれるとき、われわれは誰にも負けない内陸部との通商をもつことになるだろう。すでにわれわれはカタウィッサ鉄道、ウィリアムSPORT鉄道、エルミラ鉄道によって五湖地方と連絡している。昨年フィラデルフィアとの鉄道連絡を祝賀するためにこの市を訪れた紳士諸君は「フィラデルフィアは、バッファローまで直線距離においては今やニューヨークと等しい距離にある。両市からバッファローまでの運賃は等しい」と言った。実際、一例をあげるとニューヨーク・アンド・イリー鉄道とフィラデルフィアへ向う路線の結合点であるエルミラからフィラデルフィアまでの小麦粉1バレルの運賃は、そこからニューヨークまでの1バレル69セントにたいして50セントであった。

第Ⅲ—37表 ニューヨーク州、ペンシルヴァニア州の農・工業生産

	〔農 業〕	
	<ニューヨーク州>	<ペンシルヴァニア州>
開墾地エーカー数	12,403,971	8,628,619
未開墾地エーカー数	6,705,992	6,294,728
農場価値	\$ 454,526,792	\$ 407,876,099
農器具、機械価値	\$ 22,084,914	\$ 14,722,541
馬(頭数)	447,041	350,393
ろば(〃)	963	2,259
乳牛(〃)	931,314	530,224
役牛(〃)	178,972	61,527
牛(〃)	760,356	562,195
羊(〃)	3,454,400	1,822,357
豚(〃)	1,011,407	1,140,316
生畜価値	\$ 74,520,829	\$ 41,500,053
小麦ブッシェル数	13,121,103	15,367,721
ライ麦(〃)	4,150,182	4,805,160
インデアン・トウモロコシ	17,869,606	19,845,214
燕 麦	26,547,022	21,538,156
タバコ・ポンド数	83,612	912,651
羊毛・ポンド数	10,043,660	4,481,570
豆(ブッシェル)	741,214	55,231
アイリッシュ・ポテト(〃)	15,374,387	5,980,732
スイート・ポテト(〃)	33,511	52,172
大 麦(〃)	3,582,378	165,584
そ ば(〃)	3,181,777	2,193,692
果樹生産価値	\$ 1,761,567	\$ 723,389
葡萄酒(ガロン)	9,175	25,590
市場用農園生産価値	\$ 906,127	\$ 688,714
バター(ポンド)	81,408,167	39,878,418
チーズ(〃)	49,290,744	2,505,034
乾 草(トン)	3,724,897	1,818,970
クローバー種(ブッシェル)	88,206	125,030
他の草種(〃)	96,098	52,913
ホップ(ポンド)	2,536,277	22,088
亜 麻(〃)	940,637	528,079
亜麻仁(ブッシェル)	57,974	41,650
ま ゆ(ポンド)	1,774	285
かえで糖(〃)	10,358,063	2,326,525
糖蜜(ガロン)	56,538	50,652
蜂蜜(ポンド)	1,759,210	837,509
家庭製品価値	\$ 1,282,351	\$ 749,136
屠殺動物価値	\$ 13,573,893	\$ 8,219,848
麻(トン)	—	2,282

〔工業製品〕

	<ニューヨーク州>	<ペンシルヴァニア州>
木綿(資本)	\$ 4,176,920	\$ 4,528,925
使用梱数	37,778	44,162
使用石炭トン数	1,539	24,189
木綿工業原料(価値)	\$ 1,985,973	\$ 3,152,530
労働者数, 男性	2,708	3,564
—, 女性	3,478	4,099
生産物価値	\$ 359,989	\$ 5,322,262
布(ヤード)	44,901,475	45,746,790
毛織物(〃)	7,030,604	5,322,866
布(〃)	7,924,252	10,099,234
資本	\$ 4,459,370	\$ 3,005,064
使用羊毛ポンド数	12,538,286	7,560,379
毛織物工業原料価値	\$ 3,838,292	\$ 3,282,718
銑鉄(トン)	23,022	285,702
銑鉄価値	\$ 597,520	\$ 6,071,513
資本	\$ 605,000	\$ 8,570,425
鋳物(トン)	104,588	57,810
価値	\$ 5,921,980	\$ 5,354,881
使用銑鉄(トン)	108,945	69,501
資本	\$ 4,622,482	\$ 3,422,924
練鉄(トン)	13,636	182,506
価値	\$ 1,423,968	\$ 8,902,907
使用銑鉄(トン)	8,530	163,702
原料価値	\$ 838,314	\$ 5,488,391
石炭(トン)	—	3,500,000

(この表によれば農業ではニューヨーク州、鉄工業を始め木綿工業、石炭産業ではペンシルヴァニア州が優勢である。——訳者)

第Ⅲ—38表 フィラデルフィアに集っている諸鉄道

	<マイル数>	<建設費(ドル)>
リーディング	93	19,004,180
バルティモア	98	7,979,466
コロンビア	80	5,277,278
メディア	13	600,000
ノリスタウン	17	4,791,548
ジャーマンタウン	7	1,719,812
ノーザン・ペンシルヴァニア	64½	5,106,342
ウェステュエスター	33	1,348,812
カムデン・アンド・アンボイ	63	4,950,592
フィラデルフィア・アンド・トレントン	30	1,000,000
ウェスト・ジャージ	9	200,000

カムデン・アンド・アトランティック	60	1,738,171
計	5674	\$ 53,716,201

第Ⅲ—39表 フィラデルフィア周辺の運河

スカイルキル・ネヴィゲーション…フィラデルフィア, ポート・カーボン間	108マイル
リーハイ・ネヴィゲーション……………イーストン, ストッダーツヴィル間	84
ユニオン……………リーディング, ミドルタウン間	77
ブランチ……………ジャンクション, パイングラヴ間	22
サスケハナ・アンド・タイドウォーター…コロンビア, ハーヴルド・グレース間	45
計	336マイル

第Ⅲ—40表 フィラデルフィアの石炭通商(トン)

	<スカイルキル>	<リーハイ>	<その他>	<計>
1820年 ……		365	……	365
1830 89,984		41,750	43,000	174,764
1840 452,291		225,318	165,275	865,464
1850 1,712,007		722,622	897,975	3,332,604
1857 2,948,533		1,342,549	2,473,515	6,764,587

鉄道以外に第Ⅲ—39表に見られる諸運河がこの地の通商に役立っている。これらの運河は約2,400万ドルを要し、主としてペンシルヴァニア州の鉱業に役立っている。フィラデルフィアの石炭通商は第Ⅲ—40表のように増加した。1850年以來ラカワナおよびその周辺の地域がもっとも発展し、年額3,500万ドルの燃料がペンシルヴァニア州および他の諸州に供給されている。

第Ⅲ—41 a 表は過去3年間にフィラデルフィアからピッツバーグまでペンシルヴァニア中央鉄道で運ばれた商品の量である。また終点ピッツバーグまでの輸送と途中までの輸送を合計したものが第Ⅲ—41 b 表である。以上は西部との通商の増大を示す。公的企業が私的企業の手の中に入り、運賃を低下させるという最近の傾向は運搬商品量をさらに増大させるであろう。この西部通商に関して「内陸通商に関するフィラデルフィア通商局委員会」はバッファローとオスウェゴの例を引いて次のようにのべている。「1856年にオスウェゴはバッファローの失った通商をすべて手に入れた。西部の毛皮、ベーコン、豚肉、牛肉、ラードなどの商品、東部の砂糖、糖蜜、鉄、鋼鉄、鑄鉄、石炭、塩、皮革製

第Ⅲ-41a表 フィラデルフィアからピッツバーグまでペンシルヴァニア
中央鉄道によって運搬された商品量(ポンド)

	<1855年>	<1856年>	<1857年>
穀物類	46,466,115	55,128,101	48,442,442
食料雑貨	8,987,326	13,385,475	18,755,092
薬品	6,080,634	8,231,164	7,064,227
コーヒー	7,926,766	9,000,354	5,729,353
靴	6,086,425	5,321,451	4,480,376
書籍, 文房具	2,884,035	3,416,527	2,360,675
布地, 袋地	4,506,520	3,495,447	5,374,835
菓子, 果物	1,272,208	1,592,139	2,138,853
銅, 錫, 鉛	1,404,681	2,229,324	2,373,751
家具	1,142,303	1,904,909	2,504,485
ガラス, ガラス製品	819,374	822,652	868,914
鉄器類	8,167,291	11,154,308	10,008,923
麻, 綱類	646,232	1,219,069	1,134,638
皮	1,784,107	2,063,589	2,428,264
機械, 鋳物	3,772,182	4,356,458	6,796,518
大理石, セメント	1,365,761	1,862,853	2,577,776
石油	1,028,562	1,522,134	2,454,893
紙	555,634	945,018	1,702,745
灰類	4,071,311	7,309,691	8,332,527
陶器	3,586,431	5,517,006	4,928,353
塩	49,268	140,025	73,665
タバコ	1,569,399	2,008,225	1,830,837
タール, ピッチ, ロジン	432,462	707,728	430,656
外国酒	1,315,951	……	2,974,461
農機具	236,587	1,352,718	1,391,797
塩漬肉, 魚	3,789,697	3,399,689	3,552,423
雑	1,870,622	689,810	1,739,600
計	130,099,331	152,903,718	154,336,606

第Ⅲ-41b表 フィラデルフィア, ピッツバーグ間および途中までの輸送(ポンド)

	<1853年>	<1854年>	<1855年>	<1856年>
途中の駅	21,305,281	26,632,018	26,921,180	31,583,267
ピッツバーグ	68,604,217	89,935,338	130,099,331	152,903,718
計	89,909,498	116,563,356	157,020,511	184,486,985

品、陶器などの商品は当然ながら湖地方を通る最短のルートにあるもっとも安価な通路を求めた。バッファロー市が長期にわたって享受した巨額の資本と堅固な組織による通商と競争してオスウェゴが長足の進歩を示すことができたことは、イリー港の住民にとってひじょうに心強い事実であった。イリー湖の辺境諸州のすべての穀物と生産物は、サンベリー・アンド・イリー鉄道の完成によってニューヨークやフィラデルフィアにより近くなるであろう。イリー市はこの州の瀝青炭および無煙炭の積み出し港として湖地方の西向け通商に有利な地位を占めるだろう。以上のような事実を背景として、オンタリオ湖の港が南部諸都市との五湖地方通商の入口および出口として確保されるかされないかを調べることは、フィラデルフィアおよびバルティモアの住民にとって重要なことではないか。また西インド諸島の糖蜜や砂糖、南アメリカのコーヒー、ヨーロッパから輸入される全商品は、ニューヨークやボストンと同じくわれわれにも近づきうる。この州の皮革製品、石炭、鉄、鋼鉄、鋳鉄やフィラデルフィア市の陶器などの製品は直接にそれらを需要する地域へ積み出されるべきである。消費地域への最短の運送が生産地に最大の利潤をもたらせるのである。フィラデルフィアやペンシルヴァニアの鉱産物や工業資源がなぜ近隣の企業に大きな税金を支払い、西部へのまがりくねったルートを辿ってその途中で貴重な利益をまき散らさなければならないのか。それゆえにこの委員会はわれわれの五湖地方との通商が直接に、もっとも短い通路によってなされることの重要性を通商局および市民全体に訴えたい。1856年の五湖地方の通商は6億800万ドルに達したが、そのうち1パーセントもフィラデルフィアとの直接の通商はないと信じられる。東部諸都市の輸送および分配の通商におけるわれわれの比率は適正なものであろうか。ケンタッキー、テネシーおよび南西地域の場合はわれわれはひじょうに違った立場にある。ニューヨークとは距離において等しく、ボストンよりは近い場所にある北西部の場合、そうであってはならない理由があるだろうか。」

通商の場合と違って、フィラデルフィアで活躍している銀行資本の量はニュ

ーヨークおよびボストンに比べてより小額である。最近の数字を比較したものは第Ⅲ—42表の通りである（ニューヨークの場合は銀行が権利をもつ金額を含む）。銀行業のこの不均衡は最近、世人の注目を惹き始め、昨年の穀物通商協会の年次報告は次のようにのべている。

第Ⅲ—42表 ポストン、ニューヨーク、フィラデルフィアの銀行業の比較(ドル)

	<ポストン>	<ニューヨーク>	<フィラデルフィア>
資本金	32,243,550	67,513,000	11,310,380
貸付金および利子	55,808,453	119,812,407	23,803,903
銀行における正金	9,104,461	33,830,232	6,873,971
他銀行からの負債	6,357,413	……	1,552,673
他銀行への権利金	8,089,162	……	3,504,300
預 金	21,570,803	106,803,210	15,857,904
運行資金	6,313,049	7,458,190	2,345,435

「今年の冬、穀物通商銀行の特許をえるため、われわれはさらに努力しなければならない。この計画はこの市の通商関係者全体に賛成されている。このことはニューヨーク市の銀行資本だけで5,600万ドルで、それがペンシルヴァニア州全体の銀行資本の2倍であることを考えるときまったく当然である。現在フィラデルフィアに投資されている銀行資本は約1,200万ドルである。もし新しい銀行が通商を容易にするのに役立つとすれば、この市とニューヨーク市の不均衡をなくすために努力がなされなければならないことは明白である。高度の商業的鋭さと企業性をもつ諸自治体が自由に銀行を利用するならば、ペンシルヴァニア州とその首都がとくにそれらを拒絶することがあろうか。なぜペンシルヴァニア州とその首都はロード・アイランド州のそれよりも大きくない銀行資本で辛抱し、この地で入手できない銀行施設をニューヨーク市に求めなければならないのであろうか。われわれは、われわれをとり巻くきびしい競争の中で自立していくためにあらゆる源からの援助を必要としている。現在の必要が現在の援助を必要としているときに抽象的な財政理論を云々することは馬鹿げている。銀行は最近の通商に欠くべからざる機構となっている。その使用につ

いて超然としているような気取りは許されない。現在年間6億ドルとされている五湖地方通商をニューヨーク市が1,200万ドルの銀行資本でどのように処理しえようか。通商の処理を迅速ならしめるこれらの機関を増加することなしに、ニューヨーク市は五湖地方通商を獲得し、それを保持しえたであろうか。ニューヨーク市はその通商が要求する各所で1億ドルの銀行資本を利用している。ポロック州知事は賢明にも最近のメッセージで銀行の増加を勧告したが、われわれは州議会がそれに注目することを信頼する。われわれの進歩に反対する障害について不必要に頭を悩ますことは悲しむべきことである。ニューヨーク市が法定利子率を7パーセントにしているのにわれわれが6パーセントにしていることは悲しむべきことである。この相異はこの地の資本をニューヨークに惹きつける働きをする。しかし、最近ペンシルヴァニア州議会上院へ商業的業務に関する利息法を撤廃する主旨の法案が呈出されたことは喜ばしい。日常の業務でほとんど無視されており、それが保護するつもりの商業界に何ら利益を与えていない法律を法令集にとどめておくことの無益さは明白であろう。

……ペンシルヴァニア州議会が利息法について商人たちの声に耳を傾けたことは喜ばしいことである。最近州議会を通過し、州知事によって承認されたこの法律は7月1日から実施された。この法律によれば、資金は諸団体によって同意された条件に従って貸借されうる。利率について何ら制限は存在しない。

……フィラデルフィアの将来について見誤ってはならない。中心的で有利な地位を占め、製造業に堪能な大人口、巨大な鉱山資源、合衆国のあらゆる地方へ通じる鉄道網、大きな資本、偉大な技術とそれを用いる自由を備えて、フィラデルフィアがなぜニューヨークに追随しなければならないか理解し難い。」

31. ニューヨーク州の製造業

(Sept. 1858, Vol. 39, pp. 381-382.)

われわれは1855年のニューヨーク州センサスからこの州の製造業の概括を整理した。労働人口、資本金、製品価値の総数のなかで見られる関係は、労働者

1人当りの年間生産額1,500ドル、1人当りに必要な資本金500ドルである。したがって年間生産額は投下資本の3倍である。もし製品価値の半分が原料費で、労働者1人の年間収入が200ドルであるとすれば、製造業者の純年間利潤は1億6,000万ドル、すなわち投下資本の150パーセント以上に達することになる。

なお第Ⅲ—43表に挙げたのは、生産価値が100万ドル以上の各部門である。

第Ⅲ—43表 1855年のニューヨーク州の製造業
 <企業数> <雇用人数> <投下資本(ドル)> <製品価値(ドル)>
 (1企業当り
 労働者数)

	<企業数>	<雇用人数> (1企業当り 労働者数)	<投下資本(ドル)>	<製品価値(ドル)>
農機具	59	1,065 (18.1)	580,000	1,737,000
鍛冶屋	1,921	3,314 (1.7)	1,404,000	2,073,000
真ちゅう, 銅鑄造所	48	554 (11.5)	472,000	1,304,000
熔鋳炉	388	8,752 (22.6)	4,973,000	9,725,000
金銀製練所	7	80 (11.4)	135,000	2,190,000
鉄製造所 (Iron Manufactories)	78	5,395 (69.2)	2,281,000	6,556,000
鉄 railing製造所	31	958 (30.9)	451,000	1,224,000
機械工場	189	3,669 (19.4)	2,196,000	3,411,000
金庫製造所	11	528 (48.0)	226,000	1,076,000
銀器製造所	1,336	449 (0.34)	802,000	4,322,000
錫、板鉄製造所	458	5,009 (10.9)	934,000	3,000,000
じゅうたん製造所	18	1,891(105.1)	659,000	2,079,000
木綿工場	86	8,332 (96.9)	4,250,000	4,621,000
紙工場	109	1,674 (15.4)	1,544,000	2,813,000
ロープ製造所	29	872 (30.1)	493,000	2,448,000
羊毛布および紡ぎ 糸工場	184	3,185 (17.2)	1,841,000	3,392,000
パン屋	196	1,044 (5.3)	1,111,000	3,356,000
醸造所	128	1,133 (8.9)	2,239,000	4,448,000
カンフェイン蒸溜所	3	85 (28.3)	240,000	1,670,000
ろうそく、石ケン 工場	111	685 (6.2)	1,127,000	4,096,000
木綿捺染場	7	510 (72.9)	204,000	2,352,000
蒸溜酒製造場	88	805 (9.2)	1,187,000	8,681,000
漁油および鯨油 製造所	11	159 (14.5)	355,000	1,904,000
ガス製造所	26	1,214 (46.7)	4,459,000	3,279,000
ロード油製造所	8	87 (10.9)	121,000	1,897,000

1840~50年代のアメリカの流通(Ⅲ) (小沢)

	<企業数>	<雇用人数> (1企業当り 労働者数)	<投下資本(ドル)>	<製品価値(ドル)>
麦芽製造所	30	241 (8.0)	467,000	1,835,000
石油工場	27	170 (6.3)	231,000	1,316,000
塩製造所	193	1,143 (5.9)	1,161,000	1,488,000
砂糖, シロップ 製練場	15	1,631(108.7)	2,532,000	12,175,000
白鉛製造所	9	370 (41.1)	341,000	1,542,542
ストーヴ製造所	35	1,568 (44.8)	698,000	1,908,000
蒸気機関・ボイ ラー製造所	28	3,518(125.6)	2,132,000	3,841,000
船舶建造業	86	3,286(38.2)	1,516,000	4,664,000
船具製造業	2	86 (43.0)	78,000	1,700,000
建築業	88	1,496 (17.0)	559,000	1,217,000
窓枠・ブラインド 製造業	213	1,211 (5.9)	638,000	1,189,000
車輛工場および 修理工場	26	1,547 (59.5)	684,000	1,274,000
馬車製造所	1,397	6,391 (4.8)	2,136,000	5,005,000
製粉所	1,475	3,447 (2.3)	10,173,000	51,531,000
大工	232	1,346 (5.8)	363,000	1,482,000
桶屋	661	2,857 (4.3)	470,000	1,910,000
平けずり工場	98	1,134 (11.6)	1,069,000	3,121,000
製材所	4,946	13,087 (2.6)	9,892,000	14,655,000
れんが製造所	269	4,700 (17.5)	1,103,000	1,719,000
大理石業	139	1,983 (14.3)	713,000	1,836,000
石切り業	60	1,407 (23.5)	430,000	1,165,000
靴製造業	1,463	10,372 (7.1)	1,061,000	6,063,000
馬具, 鞍製造業	594	1,613 (2.7)	481,000	1,580,000
モロッコ皮工場	30	509 (16.9)	222,000	2,899,000
製革所	863	5,525 (6.4)	3,366,000	15,642,000
家具製造所	606	4,746 (7.8)	1,311,000	4,510,000
ピアノ製造所	67	1,594 (23.8)	649,000	2,611,000
手袋製造所	69	3,350 (5.1)	72,000	1,202,000
帽子製造所	123	3,186 (25.9)	541,000	4,029,000
仕立屋	561	21,361 (38.1)	1,796,000	11,842,000
傘製造業	21	863 (41.1)	88,000	1,176,000
屠殺業	87	351 (4.0)	142,000	3,113,000
タバコ製造業	142	1,920 (13.5)	584,000	2,261,000
その他	133	2,475 (18.6)	1,698,000	1,595,000
計	20,108	161,923	83,632,000	258,801,000
その他	4,725	52,976	22,718,000	58,627,000
総計	24,833	214,899 (8.7)	106,350,000	317,428,000

32. サヴァンナ (ジョージア州)

(July 1853, Vol. 29, pp. 57-63.)

この市には約2万5,000人の自由市民しか住んでいないが、巨大な木綿栽培地域の主要な出入口となっており、チャールストンの商業がすでに頂点に達しているのにたいしてこの市の商業はまだ急速に成長しつつある。その理由はこの市が生産物を産みだす地方との通商を拓げつつあるからである。まずサヴァンナ市は南カロライナ鉄道をオーガスタ対岸のハンブルグまで建設することによって、ジョージア州上部の通商の大部分をえた。すなわち、オーガスタからアトランタ近くへ行くジョージア鉄道によって（それにはメーコン・アンド・ウェスタン鉄道とアトランティック・アンド・ウェスタン鉄道が連絡している）サヴァンナは運賃の上でチャールストンと競争状態になった。オクマルギー河の沿岸のメイコンなどの地点とは蒸気船が結んでいる。またかなりの海岸通商がジョージア州およびフロリダ州沿岸で行われている。オギーキー河とは運河とプランク道路で結ばれている。チャールストンとは蒸気船で定期的に結ばれているし、ニューヨークおよびフィラデルフィアその他の大海港とも定期的に連絡している。

この州の生産物は次の通りである。州上部地方からはアブランド木綿、とうもろこし、小麦、その他金、鉄、大理石、建築用石材、石灰石などの鉱物資源およびベーコン、中部地域ではアブランド木綿と松材、下流地方では海島木綿米、船舶用具および少量の米である。その他毛皮、羊毛、ジャガイモ、ピーナッツ、煙草が少量ずつ出荷される。

主要輸入品は一船的に北部諸港から各種の織物、食料雑貨、とくにボストンからジャガイモ、干し草、ズック製の袋、フィラデルフィアからベーコンと石炭、バルティモアからとうもろこしと小麦粉である。その他メイン州から干し草、木材、石炭、ニュー・オルレアンズから糖蜜、砂糖、ウィスキー、ロープ、ベーコン、西インド諸島から糖蜜、砂糖、果物、イギリスから鉄道用鉄、

機械類、瀬戸物、塩である。

主要輸出品は北部、イギリス、フランスの諸港へ木綿、米および船舶用具、メキシコ湾沿岸諸港へは米だけ、サンフランシスコおよびキューバへは木材および米である。

プランターの商業は仲買人 factors によって行われている。かれらは木綿を購入し、袋やロープなどを委託販売する。問屋 commission merchant は外国の団体に代って売買する。そして船の代理人として行動する地方商人 country merchant は通例生産物を取引し、予期される収穫を担保に収穫の前に商品を売る。仲買人や問屋は通例生産物では投機しないことになっている。そして投機業者 speculators は別のクラスの商人層を形成している。

木綿およびその他の商品をサヴァンナの市場に運ぶ鉄道は次の如くである。

1. ジョージア・セントラル鉄道 (メコンとサヴァンナを結ぶ)	192マイル
2. ウィンズボロ・オーガスタ鉄道 (オーガスタとセントラル鉄道、サヴァンナを結ぶ)	53
3. ミリッジヴィル・アンド・イートン鉄道 (ミリッジヴィル、イートンをサヴァンナと結ぶ)	39
4. ジョージア・サウスウエスタン鉄道 (州の南西部とセントラル鉄道、サヴァンナを結ぶ)	50
5. コロンブス・アンド・ヴァリィ鉄道 (コロンブス市、チャタラー河、フリント河溪谷をサヴァンナと結ぶ)	71
6. メーコン・アンド・ウエスタン鉄道 (アトランタおよび中部諸州とサヴァンナを結ぶ)	101
7. ウェスタン・アンド・アトランティック鉄道 (チャタヌーガやアラバマ州、テネシー州、ジョージ州北部をサヴァンナと結ぶ)	140
8. ジョージア鉄道 (アトランタやジョージ州中部諸郡をオーガスタウエンスボロ経由で結ぶ)	171
9. ジョージア鉄道のアテネ支線	40
10. ジョージア鉄道のワシントン支線	17
11. ラグランジェ鉄道のアトランタ支線	80
12. ウェスタン・アンド・アトランティック鉄道のローマ支線	17
13. イースト・テネシー鉄道	82

計

1,053マイル

以上のうち、2, 5, 10, 11, 13は現在建設中である。

第Ⅲ—44表は過去9年間の鉄道、河川などによる木綿の受入量である。

第Ⅲ—44表 サヴァンナの木綿の受入量(梱)

	<鉄道>	<河川など>	<計>
1842年	……	……	299,173
1843	……	……	243,324
1844	77,437	227,579	305,016
1845	114,641	74,235	189,076
1846	96,539	139,497	236,029
1847	87,524	157,972	245,496
1848	168,718	238,188	406,906
1849	203,725	136,300	340,025
1850	176,031	136,263	312,294
1851	150,866	200,700	351,566
1852	231,210	121,858	353,068

第Ⅲ—45表は1850～51年、1851～52年のサヴァンナからの木綿の積み出しである。

第Ⅲ—45表 サヴァンナからの木綿の積み出し、1850～52年(梱)

<商品輸出先>	<1851年9月1日から 1852年9月1日まで>		<1850年9月1日から 1851年9月1日まで>	
	海島綿	アブランド綿	海島綿	アブランド綿
イギリス	6,553	102,825	7,807	129,336
フランス	1,052	11,541	690	11,136
その他	……	2,483	……	4,678
外国計	7,605	116,849	8,497	145,150
ボストン	108	30,291	205	22,632
プロヴィデンス	—	3,074	—	1,633
ニューヨーク	2,427	145,877	2,599	118,828
フィラデルフィア	—	17,951	—	10,835
バルティモアなど	—	4,527	—	3,366
チャールストン	1,121	17,638	341	3,308
その他のアメリカ諸港	—	5,600	—	40
海岸地方計	3,656	224,958	3,145	160,642
総計	11,261	341,807	11,642	305,792

サヴァンナは内陸部通商のために必要な内部改良のためこの数年間大きな負債を背負っている。州議会はサヴァンナ河改良のため4万ドルを充当したが、この目的のためには20万ドルが必要であり、残り16万ドルが合衆国政府によって支出されることを要求している。

33. ニュー・オルレアンの通商, 1857年

(Nov. 1857, Vol. 37, pp. 603-607.)

ニュー・オルレアンの Price Current 紙によれば、ニュー・オルレアンズが1857年に内陸部から受けとった全生産物は1億5,806万1,369ドルで、それは56年の1億4,425万6,081ドルにたいして1,380万5,288ドルの増加、12年前の45年の4,571万6,045ドルにたいして1億1,234万5,324ドルの増加(約250%)になる。1857年8月31日までの1年間の内陸部からの主要商品の受取量は第Ⅲ-46表の通りである。

第Ⅲ-46表 1857年8月31日までの1年間のニュー・オルレアンの内陸部からの商品受取量

<商品>	<量>	<金額(ドル)>
リンゴ	36,612 バレル	183,060
ベーコン	391,127 ホッグスヘッドおよびたる	3,912,700
ベーコン	8,855 箱	398,475
ベーコン・ハム	32,804 ホッグスヘッド	2,460,300
ベーコンばら荷	7,660 ポンド	766
袋	32,028 袋	512,448
ロープ	112,346 巻	1,123,460
豆	3,139 バレル	25,112
バター	32,345 たる	323,450
バター	1,060 バレル	37,100
はちみつ	87 バレル	4,350
牛肉	29,307 バレル	439,605
牛肉	1,651 tcs	41,275
乾燥牛肉	30,880 ポンド	3,705
木綿	1,513,248 梱	86,255,079
コーンミール	856 バレル	4,280
実トウモロコシ	14,719 バレル	18,398

<商品>	<量>	<金額(ドル)>
脱穀トウモロコシ	1,437,051 袋	2,514,839
チーズ	48,979 箱	244,895
ろうそく	74,391 箱	595,128
石炭	1,770,000 バレル	1,150,500
乾燥リンゴ, 桃	630 バレル	5,040
羽毛	823 袋	41,150
亜麻仁	261 tcs	3,132
小麦粉	1,290,597 バレル	9,034,179
毛皮	1,740 ホッグスヘッド, 束	600,000
ガラス器具	30,859 包み	154,295
麻	13,003 梱	390,090
毛皮	165,546 梱	579,411
干し草	59,361 梱	296,805
銑鉄	77 トン	2,695
ラード	103,027 バレルおよび tcs	3,605,945
ラード	93,859 たる	657,013
皮革	5,184 束	194,400
石灰	28,309 バレル	49,540
鉛	18,291 塊	91,455
鉛	365 棒および箱	7,756
白鉛	85 たる	454
糖蜜	4,882,380 囊	2,685,309
からす麦	3,931,171 バレルと袋	622,073
たまねぎ	14,670 バレル	73,350
油	9,040 バレル	421,090
ジャガイモ	74,133 バレル	185,332
豚肉	243,228 バレルおよび tcs	4,864,560
豚肉	10,924 箱	491,580
豚肉	2,872 ホッグスヘッド	229,760
豚肉ばら荷	3,417,340 ポンド	273,387
ビール	1,778 バレル	17,880
包装より糸	1,435 リール	8,610
ラム酒	435 バレル	13,050
鹿皮	794 包み	23,820
こけら板	6,000 m	18,000
弾丸	2,745 たる	74,115
石けん	9,538 箱	38,152
たる板	7,000 m	455,000
砂糖	73,976 ホッグスヘッド	8,137,360
サルオガセモドキ	8,475 梱	254,250
獣脂	965 バレル	28,950

1840～50年代のアメリカの流通(Ⅲ) (小沢)

<商品>	<量>	<金額(ドル)>
タバコ(葉)	47,867 ホッグスヘッド	10,052,070
タバコ(小片)	5,850 ホッグスヘッド	1,755,000
タバコ(茎)	1,350 ホッグスヘッド	85,050
かみタバコ	3,261*箱	81,525
麻糸	3,132 箱	37,584
酢	1,354 バレル	8,124
ウィスキー	179,164 バレル	2,329,132
小麦	775,962 バレル	2,327,886
その他		6,500,000
計		158,061,369

また第Ⅲ—47表は1855～56年および1856～57年のニュー・オルレアンズからの木綿と煙草の輸出である。

第Ⅲ—47表 ニュー・オルレアンズからの木綿と煙草の輸出

<行先>	<木綿>		<煙草>	
	1856～57年	1855～56年	1856～57年	1855～56年
イギリス	749,485	986,622	11,446	7,531
フランス	258,163	244,814	1,288	5,942
北ヨーロッパ	156,450	162,675	15,150	13,370
南ヨーロッパ, メキシコなど	129,619	178,812	13,665	23,075
アメリカ海岸	223,204	222,100	8,632	9,156
計	1,516,921	1,795,023	50,181	59,074

34. モビール (アラバマ州)

(Feb. 1859, Vol. 40, pp. 179-185.)

モビール市は1857年に輸出において南部連邦で第3位の都市であり、モビール・アンド・オハイオ鉄道によってイリノイ・セントラル鉄道と連絡している。1850年のセンサスによれば、443万5,614エーカーの耕地に4万1,964の農場があり、2億2,577万1,600ポンドの木綿、2,875万4,048ブッシェルのとうもろこし、29万4,064ブッシェルの小麦、296万5,697ブッシェルの燕麦、89万2,701ブッシェルの豆類、547万5,204ブッシェルのさつまいも、26万1,482ブッシェ

ルのさつまいも、26万1,482ブッシェルのジャガイモ、824万2,000ポンドの砂糖、8万3,482ガロンの糖蜜、400万8,811ポンドのバター、231万1,252ポンドの米、16万4,990ポンドの煙草、65万7,168ポンドの羊毛、2,169万1,220ドルの生産、482万3,485ドルの調理肉、193万4,120ドルの家内生産商品を産出した。また1,022の製造所があり、そのうち12は木綿工場で308万1,000ヤードの布地と7,500ポンドの紡ぎ糸を産出した。

市および州の人口の増加は第Ⅲ—48表の通りである。

第Ⅲ—48表 モビール市の人口の増加

	<市>	<州>	
		白人	黒人
1788年	1,468	—	—
1820	1,500	85,451	42,450
1830	3,194	190,406	119,121
1840	12,672	335,185	245,768
1850	20,515	426,514	345,111
1855	24,030	464,456	377,248

輸出のほとんどは木綿であるが、その行先と量は第Ⅲ—49表の通りである。

第Ⅲ—49表 モビールから外国への木綿の輸出

<輸出先>	<1857年8月31日までの1年間>		<1858年8月31日までの1年間>	
	梱	ドル	梱	ドル
イギリス	265,643	15,077,697	196,147	12,724,232
フランス	89,689	5,137,902	88,794	5,500,069
スペイン	2,800	164,924	1,225	86,454
ロシア	10,909	704,014	19,369	1,248,938
オランダ	1,358	91,735	1,470	91,136
ベルギー	—	—	2,297	151,424
ハンブルグ、ブレーメン	6,047	389,065	6,447	403,656
サルディニア、デンマーク	282	14,380	1,123	74,200
スエーデン	3,150	174,652	2,068	122,825
トリエステ	7,137	400,841	145	9,614
外国計	387,015	22,155,214	319,085	20,013,448

また過去数年間のモビールの木綿の積み出し先は第Ⅲ—50表の通りである。

第Ⅲ—50表 モビールの木綿の積み出し先(梱)

<積み出し先>	<1857～ 58年>	<1856～ 57年>	<1855～ 56年>	<1854～ 55年>	<1853～ 54年>
イギリス	205,643	195,999	351,690	215,248	231,230
フランス	89,689	88,794	97,271	111,109	76,752
その他の外国	31,683	34,144	36,074	13,973	28,981
ニューヨーク	14,852	28,736	28,507	31,654	35,419
ボストン	26,159	48,782	64,628	26,958	43,198
プロヴィデンス	12,202	22,245	17,672	15,875	23,406
フィラデルフィア	2,377	7,523	2,975	2,403	5,047
バルティモア	2,220	6,361	4,548	3,824	3,921
ニュー・ オルレアンズ	67,451	43,040	73,707	32,087	64,800
その他国内	3,151	—	3,585	1,800	2,870
全国内	128,432	154,370	195,622	113,511	178,668
総計	515,447	473,307	680,657	453,822	515,631

また銀行の経営の状況は第Ⅲ—51表の通りである。

第Ⅲ—51表 モビールの市の銀行, 1857年(ドル)

	<モビール銀行>	<アラバマ南銀行>
資本金	1,500,000	500,000
貸付金	1,877,776	1,261,178
株式	41,120	……
不動産	37,876	25,000
銀行負債	405,546	549,646
銀行証券	……	39,860
正貨	495,765	487,756
循環中	654,490	709,725
預金	458,474	639,399
銀行の権利金	……	156,484

結びに代えて

本稿はハンツ・マーチャント・マガジン紙を素材にして、かなり恣意的に選択して1840～50年代のアメリカの通商を内陸部に重点を置いて見たのであるが、資本主義的生産様式が部分的に成熟している時期、あるいは資本主義的生産様式が経済の中心的役割をまさに果そうとしている時期といわれるこの南北戦争前夜の時期の各地域の通商の実態がかなりリアルに見られた。もっとも本文の中にも色々な表現でてくるのであるが(たとえばボストンの項など)、各市のthe Board of Tradeなどによる統計数字は必ずしも正確とはいえないようである。この点は今後10年毎の全国センサスと照合してみるべきであろう。

結論的に言って、この時期に、各方面で19世紀後半型の経済発展の型ができ上りつつあるようである。大きくは農業と工業、工業においては各業種間の分業が進んで、蒸気機関による動力化によって生産性は上昇しつつあり、従来アメリカでは生産されなかった商品が徐々に生産され始め、農業の拡大は農器具需要を始めとして種々の需要を生み始め、石炭などの工業原料の比較的長距離運搬も始まり、工業化の中心としての都市が伸長するなかで、全体として東部の工業化、西部の農業の発展が大きな地域的分業を生みだし、それを運河、そして急速に登場しつつある鉄道が連結しつつある。

いくつかの項目にわたって見た個々の内容を概括化することは困難であるが、1つは、アメリカが、イギリス、フランスなどとの経済的競争において将来充分対抗し、あるいは優位に立つであろうという見通しが論説的記述の中でしばしば見られる点が注意を惹く。それが未来志望的な、楽観的な雰囲気なかで書かれたものであったにせよ、かなりの計算と事実認識の上に立ち、1840～50年代の時点で19世紀後半期のアメリカ経済の発展の方向を自信をもって見通しているといえる。もっともそれを支えている大量の移民がヨーロッパの資本主義によってはき出された層であるとか、鉄道を中心にイギリスなどから大量

の資本が流入してきていることにたいするこみ入った議論はない。

第2に、西部の中小都市の成長が大きくとり上げられていることが注目を惹く。周辺の地域の農地開拓にともない、これらの都市が農産物の集散地として成長するのはいわば必然であるが、それが農器具生産、農村向けの工業製品生産を含んで、独特の性格の都市（仮に中西部型都市と呼んではどうか）を産み出しているようである。この際、小規模製造業者が多数生れ、そこから鉄、機械、蒸気機関への需要が生れ、その地域内での分業化が進行する。一般的にいうてシカゴや湖岸諸都市を代表とするこれら中西部諸都市が、周辺農村地域の商業的中心地としてだけではなく、将来の工業都市に成長すべきものとしてクローズ・アップされている。したがって、このような小規模製造業がどのように生れ、また今後どのように成長していくかはわれわれの注目を惹く点である。

次いで南部のサヴァンナ、ニュー・オルレアンズ、モビールの3大商業都市を見たが、ここに見られるのは木綿、煙草の積み出し業務であり、それ以外のものは附随的性格しかもたないという印象である。それらの都市からのびる鉄道にしても、それらは発展中であるが、原綿輸送を中心的役割としている。流通組織もまた木綿の流通を中心として成り立っているようである。

ニューヨークその他の東部大都市の成長については製造業の規模、移民問題などを中心にまた改めて考えたいと思うが、拡大する西部市場を背景に大幅に成長しつつあることはまちがいない、世界の他の大都市の成長と量的成長を比較し、その国際経済的、国内経済的意味づけを行うことが必要であろう。

以上、本稿は当時の流通の成長を都市の成長に重点を置いて見たのであるが、その結果は南北戦争により南部が脱落した結果現実に生じた経済発展の方向をかなり予想させるものであり、その意味で筆者が重視する当時型のアメリカ・ナショナリズムの根拠をある程度説明する面があると考えられる。