

研究ノート

ニュー・イングランド初期の一鉄道

—Stephen Salisbury; The State, the Investor,
and the Railroad. The Boston and Albany,
1825~1867. Harvard U. P. 1967 の紹介—

小澤 治郎

本稿は初期の代表的な鉄道の一つであり、マサチューセッツ州引いてはニュー・イングランドの最大の幹線であったボストン・オルバニー鉄道の初期の歴史についての最新の研究である表題の書物の紹介とそれに対する若干の感想である。本文305頁、附録、ビブリオグラフィー併せて100頁でかなり綿密な内容であるため、とても総てを包括することはできず、頁数の制限もあってかなり恣意的な紹介になったことをお断りする。

先づ第一章においては1830年におけるマサチューセッツ州の各地方の産業と交通の発展の方向が略述される。西部への拡張の結果、マ州人口は30年に60万を超えたが、1790年から1830年に至る人口増加率は全国の130%に対し30%に過ぎず、西端のバークシャー州ではむしろ減小を示した。これは当時の西部の人口増加と対称的であり、かかる西部の発展に対しニューヨーク州がハドソン河でオルバニーに達し、そこから《water level routes》を利用したイリー運河の開さくに成功したことから商業中心地としての重要性を高めたこととも対称的であり、南カロライナ鉄道、チェサピーク・オハイオ運河、バルティモア・オハイオ鉄道、the Pennsylvania System 等の当時の西部への進出の企てに比べても、時期的に少し後れることになった。

当時の東部マ州の経済の中心は海洋商業で、ボストン、ニューベリーポート、サレム、プリマス等の中心地では、インド、中国、東西インド諸島の商品が倉庫に収められ、それがアメリカ各地、ヨーロッパ諸国へ再輸出される業務の中から巨額の運転資金が蓄積されるに至っていた。例えば、その典型的な商人であった J. P. カッシングは1832年に10の航路に36万弗以上を投資し、ボストンに20万弗を蓄積していた。この商業はナポレオン戦争によって最初の打撃を受けるがその頃には全国の37%の外国通商を扱い、二位のニューヨーク州の約二倍の実績であった。続く1812年の戦争による通商禁止は特にプリマス、サレム、ニューベリーポート等小規模な港に打撃を与え、一方西部開発とイリー運河開通が新しい脅威として登場した。イリー運河は木材、牛肉、豚肉、小麦粉、亜麻仁、豆類、ウィスキー等をニューヨークにもたすが、これらは正にニュー・イングランド港湾諸都市が西インド諸島へ積み出していた商品であり、かかる通商の結果ニューヨーク市に生れた銀行組織、西部市場へ消費物資を供給するため分業化した卸売業、穀物交換所、繋船設備、商船隊等が従来マ州を經由していた商業を吸収することになり、ハートフォード、スプリングフィールド、ニュー・ロンドン、プロヴィデンス等の商人もボストンに代ってニューヨークとの通商を求めるようになった。ボストンは内陸通商の面でもバークシャーの山岳地帯に西部との通商を妨げられ、メリマック河以外には長距離を溯航し得る河川は存在せず不利であった。然し、ミドルセクス運河やメリマック河をもったボストンに対し、ニューベリーポート等のエゼックス郡の諸港の場合は、西インド貿易はニューヨークに、木材や食糧品の内陸通商はボストンに奪われ、その受けた打撃は更に厳しかった。かくて近隣の小港から通商を奪い、勃興しつつあった木綿工業の原料と製品の運搬の増加によってボストンのみはこの時期も人口の増加を見るが、外国貿易においてはニューヨークの躍進に対し大きく後退した。そして通商に投下されていた資本が遊休し、新たな投資対称が求められ1813年頃から F. C. ロウエル等がウォルサムに建設した the Boston Manufacturing Co.

が成功し、27年に至るまでに12~27%の配当を出したことからメリマック河畔に工場が続々と建設されることになり、ロードアイランドのより小規模な工場建設と相俟って東部マ州は大きな変貌を示すことになった。ボストン商人の中には J. P. カッシングの如く海上貿易の再隆盛を待って全く綿工業に投資しないものもあれば W. スタージェスや J. ブライアントの如く両者に投資した者も多かったが、30年の選挙で保護主義者の N. アプルトンが自由貿易主義者のヘンリー・リーに勝ったことなどが趨勢を表わした。かかる工業化は後に他地方でも見る如く、そのまま交通の改善への要求を生み始めた。同時に旧来の通商業の隆盛の再来を待つ一派の勢力もまだ強力であり、この方面からの鉄道に対する反応も大きな意味をもった。

次にその西に位置するウースター郡は元来農業地域で、牛豚、家禽、りんご酒、灰汁、炭酸カリ等をボストン或いはスプリングフィールド経由で積み出し、中心都市のウースターにはサリスベリー商会等の仲介業者が存在した。然し、前述のニューヨーク州西部や西部諸州の発展に対してこの地方の農業は対抗し得ず衰退し始め、かかる傾向に対処するため「ウースター農業協会」等によって科学的農法の促進が試みられるが、屑魚や焼石膏等の肥料の運賃を負担し得たのは少数の富裕な農民だけであり、酪農や羊飼育の発展もボストンやロウエル周辺の拡張する産業都市の農産物に対する需要に対して、ウースター郡からよりもメイン州やニューヨークからの方が安価に出荷し得た状況では重要な意味は持ち得なかった。またここでも織物工業の発展が見られ、37年には総額 180 万弗の資本金の66の毛織物工場が存在し、羊毛 374 磅が消費されたが、これはウースター郡産の羊毛の50倍で、ヴァーモント及びニューヨーク州北部からの羊毛の輸入が必要であった。また木綿工業も37年に74の工場数で全マ州中東部に次ぐ原綿消費量であったが、これも総てプロヴィデンス乃至ボストンから輸入されねばならず、交通改善への要求は大きかった。織物工業の発達には刷毛機、紡績機、織機の生産を必要とし、20年代から鉄工業が発達し、30年代後半には鎌、斧、鋤、火器、鉄線等の全国

向け生産も行われるに至り、靴もマ州二位の生産高であった。かかるウースター郡の工業化はマ州東部と比べて大資本家が存在しなかったこと、メリマック河のような河川が存在しなかったことから、中小規模の工場が多く、経営者も小商人、機械工、農民が多かったが、何れにしる農工両面から交通改善への要求は大きかった。然し農業の変化、工業化共に資本を要した故に、元来小規模な資金源は涸渇しており、加うるに従来のターンパイクが建設費だけでなく、建設後の多額の修理費を必要としたことからタウン等自治体も当時以上の出資は困難な状態にあった。

ウースター郡の西の肥沃なコネティカット溪谷は、南北に流れるコネティカット河とその支流のチョコピー河、ウエア河、ミラーズ河、ウェストフィールド河、ディアフィールド河を擁し、メリマック河に匹敵する水力資源を有した。中心都市はスプリングフィールドとノーザンプトンで、仲介業者ドワイト家は前者で最も有力な市民であった。この地方の農業もウースター郡の場合と同じく衰退し始めており、ドワイト家もその業務の縮小を余儀なくされ、22年頃からチョコピー河沿岸にポストンやスプリングフィールドの資本家の協力を得て木綿工場を建設し始め、28年の the Chicopee Manufacturing Co. の設立、31年以降の Springfield Canal Co. による多数の工場の建設から、41年の the Dwight Manufacturing Co. の設立に至るまで工業化は進展し周辺地域へ拡大した。この地の交通は資金面等におけるポストンとの緊密な連絡にも拘らず、ウースターの高地が両地間の通商を妨げ、20年代の通商は殆んどハートフォード経由でなされ、30年のウェストフィールド、ニュー・ヘヴン間の運河の開通の結果、この地は益々ニューヨークに接近し、ポストンは製品の分配市場としてもニューヨークに劣る形勢が見られ、ポストンからニューヨークへ、この地方出身の資本や商人の移動が始まった。一方この地方の工業化の進展は、冬期の四～五ヶ月にわたる中断と地形に左右されるという弱点をもつ水系路では漸く満足し得なくなりつつあった。

バークシャー郡は東半分はヴァーモント山系山岳地帯、西半分はフーサト

ニック河とフージック河をもつ丘陵地帯で、前者沿いにピッツフィールド、レノックス、ストックブリッジ、グレート・バーリントン、シェフィールドの諸都市があり、後者沿いにチェシャイアとアダムズ市があった。この地の農業も他の地と同じく衰え工業化が始まったが、資本不足と交通不充分のため、地方的小企業家による小工場に限られた。例えば27年のリー市は人口1,800人の村であったが、紙工場6、羊毛工場2、溶鉱炉2、鉄工場1、火薬工場1、家具工場3、製材所9、小売商9を有し、40哩離れたハドソン市との間を年間約2,200屯の馬車輸送を行っていた。リー市とニューヨークの間は150哩で、1屯の輸送量は7弗であったが、その中5.50弗は40哩の馬車輸送分、残り1.50弗が110哩の船賃であった。かかる状況の下でパークシャー各地の製造業者は外界との連絡を求めてあらゆる手段を尽すが、山岳地帯のため運河は不可能であり、ターンパイクは多額の建設費に加うるにかなりの修理費を要し、配当金も支払えない場合が多かった。

マ州とニューヨーク州の境界の西側はハドソン河まで20哩の丘陵地帯で、そこではオルバニーとトロイが競争状態にあった。共にイリー運河の終点地として20年代に人口を倍加させる発展を見、特にトロイは大商業都市を志向していた。両者は主として西方に目を注いでいたが、東方にもかなりの数のターンパイクを有しており、少くともパークシャー郡の新興工業地帯はその市場圏として期待されていた。既に30年にボストン・オルバニー間の通商は年3万屯を超え、西方向けは工業製品（綿織物、毛織物、鉄製品、靴等）及び魚類、東方向けは小麦粉、チモンイ、豆類、羊毛等であったが、これには三つの途があり、その第一は陸路によるもので特殊な乗客及び郵便輸送にのみ適した。第二は蒸気船によるもので一般の乗客輸送、高価な商品の輸送に使用された。朝ボストンを発った乗客はニューヨークで一泊の後、翌夕オルバニーに到着し得た。第三が帆船による最も安価なもので重量物運搬はこれによった。通常小麦粉一屯が4.5弗であったが、競争の結果屢々2.5弗まで値下りした。穀物は夏収穫されて7～11月の間に運搬され、羊毛も冬までに運搬されて支

障がなかったが、綿工業、靴工業の場合は冬期の氷結が競争の激化と共に問題になってきた。(市場の需要の変化が運搬を規定するようになると真冬に出荷することが必要になった。)また元来工場が水系路への近さよりも水力の得られる場所に建てられていたことから生じる不便も大きく、また約二週間を要したがその期間と到着時間の不定が、特に工業製品輸送において不満とされるようになった。

1830年のマ州は海上通商及び農業の衰退と工業化の変革期にあった。西部との通商によるボストンの再隆盛を志向する商人達、農産物の市場を求める農民達、原料、製品を時間の制約なしに運搬することを欲する工場主達のそれぞれの交通手段への要求があった。その一般的条件は、特に南部地方は水上交通との競争場裡にあったこと、山岳地帯は運河の建設が不可能であったこと、工業化のため資本不足であったこと等であった。

第二～四章 州による特許について

先づ簡単に学説の紹介と批評が行われる。Carter Goodrich ; American Development Policy : The Case of Internal Improvements, Journal of Economic History 16 や, Harvey H. Segal ; Cycles of Canal Construction, in C. Goodrich, ed., Canals and American Economic Development, 1961 らが政府の援助が、鉄道、運河の投資の中に占めた比率、政府の総予算の中に占めた比率が一般に考えられていたよりも大きかったことを指適し、Douglas C. North ; Growth and Welfare in the American Past : A New Economic History, 1966は政府の援助の「量」だけでは充分でなく、例えば30年代の運河計画の広範な失敗を見れば、かかる政府の援助が積極的な貢献とはいいい得ないとするが、Salsbury はボストン・オルバニー鉄道の場合は、それが H. J. Cranmer らのいう《developmental》な計画でなかったこともあって最後には経営的に成功するが、42年の完成までの900万弗の投資中%

の600万弗が州政府の援助によるものであったが、それは州政府がボストン・オルバニー鉄道を創設したことではなく、the B. & A.の創設は個人企業によってなされ、その採算性を見て州が投資した点が強調される。また Louis Hartz ; *Economic Policy and Democratic Thought : Pennsylvania, 1776 ~1860.* 1948 や M. Heath ; *Constructive Liberalism : The Role of the State in Economic Development in Georgia to 1860.* 1954 らは Penn. 州や Georgia 州の場合、州政府はイギリスの重商主義政策に似た一貫性のある政策をもって臨んだとするが、マ州の場合はこれはあてはまらず、例えば代表的論者であった N. ヘイルの場合最初の州企業論から混合企業論へ、更に私的企業論から再び混合企業論へ転換している。また the B. & A. を論じた Julius Rubin, *Canal or Railroad ?* 1961 はマ州の国内改良に対する態度が「保守的」で「注意深い」点を特色としているがこれは誤りで第一章に見たような政治的情勢と商業、農業特に工業からの要求がその動きを決定したとする。また Albert Fishlow, *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy.* 1965 は「アンチ・ベラム期の工業が40年代に鉄道の建設を喚起した、或いはそれが主として鉄道網の完成に依存したと想像する根拠は少ない」としたのは、必ずしも正しくないとは言えないが、Fishlow は誰が鉄道を計画し、資本を提供したかの問題を無視しており、またボストン・オルバニー鉄道建設をボストンが西部と自らを結びつけようとする観点だけから扱っているのは Edward C. Kirkland : *Men, Cities and Transportation.* 1948 の見方を継承したものであるが、後に見るようにこれも誤っているとされる。

次に州政府によって特許が与えられるまでの経緯は、26年ボストンを起点とする鉄道建設案が現われた時、ニュー・ベリーポート、イスピッチ、セイレム等の港湾都市やデューク、ナンタケット等の諸都市はそれがボストンに商業を集中するという理由で猛反対した。また当時のマ州では政治的には税金の問題を中心に対立が見られたが、州が鉄道の建設を行うことはそのまま

税負担の増大を意味し、既に経験ずみのミドルセクス運河やターンパイクの例もあって反対の気運が濃厚であった。然し山岳地帯を通過することや、重要な水力資源を攪乱する恐れがあることから運河が絶望的になると、ボストンの特権階級と親交のあった N. ヘイル、不動産業者兼政治家の D. ヘンショウ、銀行家兼不動産業者の W. ジャクソン、バークシャー郡出身の州議会議員 T. セジウィック Jr. らが初期の鉄道唱導者として登場するが、その背後には例えば28年のスプリングフィールドは60万磅の綿花を消費するに至っていたが、それは総てコネティカット河経由で運搬されねばならなかったこと、またウェアの工場はボストンから65哩を連蓄で運搬せねばならなかったが、それは一屯一弗を要するといった状況が存在した。かかる中で勃興中の工場主達が熱心に鉄道を支持したのは当然であった。バークシャー郡の鉄道唱導者名簿はそのまま、ピッツフィールドの工業株主名簿と言えし、スプリングフィールドでも J. 及び E. ドワイトや G. プリスを始め、チョコピーの工場に投資していた H. G. オティスもボストン市長として新聞に論説を書くなど積極的であった。ボストンでもローレンス一族、F. ジャクソン、N. アプトン等工場経営者達が、A. アレン、W. フォスター、J. クーリッジ等の商人達と運動を起した。28～30年の中心問題は誰が鉄道を建設するかということであった。当時の大規模な国内改良計画は殆んど州政府の手によってなされたのに対し、マ州の場合は個人企業の手によってなされたのは次の事情によった。先づオルバニー、ボストン間の一貫輸送が運賃の点で水系路輸送に匹敵し得ないことは当時既に明白であった。(一貫輸送とローカル輸送における不合理な運賃制度さえも、the B. & A. の場合最初から不可避と考えられていた。) また当時は支線の建設が考えられていなかったため、鉄道から20哩離れた地域は何らその恩恵を期待できず、一般に農民は西部との農産物をめぐる競争を恐れて鉄道には反対であり、ボストン商人の中にもその必要を認めないものが多かった。そして種々の反対派に共通した論点はその多額の建設費——27年のヘイルの計算では一哩1万2千弗、全線240万弗——の負担の困難さで

あり、特に建設が州政府によって行われることはそのまま増税を意味したために既に29年に州による建設の見込みはなくなっており、30年にボストン市長オティスがウースターまで40哩の単線の建設を州が特許し、その全費用60万弗中20万弗を州が応募する案を州議会に呈出したが、これはボストンにのみ有利であるとして否決され、31年6月かかる援助なしに特許された。特許の内容は30年代の反独占の気運を反映し、その第三及び五条は鉄道会社は私有でありながら線路を通行する権利は公的に開放されると規定し、後にウェスタン鉄道との紛争において問題を残すことになった。然しかかる規定は当時の世論の反対を避けようとする一種の「策略」の意味があったのであって、その実は経営権は堅実に重役会に掌握され、30年間その五哩以内での他鉄道の建設が禁止された独占の条項や、運賃決定は利潤が10年間に総資本の10%を超えない範囲でなされるという規定を含めて、一般にその内容は当時の他の諸州のものよりも私的企業の色彩の濃いものとなった。

第五～第六章 ポストン・ウースター鉄道の建設と初期の経営

32～35年の建設期は37年恐慌前の好況期であった。一株百弗の一万株の販売は最初の払い込み一弗、続いて毎年20～30弗が義務づけられる慎重な方法であったが、当時は綿・毛織物工業への投資が盛んな時期で、その中には20%もの配当を支払うものもあり、好況の故に鉄道への投資が妨げられた一面もあった。然し、ボストン商業資本にとっては、鉄道に対する投資は商業を復活させる意味と織物工業発展にとっての必要物であると同時に、不動産を保護する性格をもった有利な投資対称であった。最初の投資は殆んどボストンの商業資本によってなされた。その大なるものはアブルトン家の三人、D. ドワイト、J. K. ミルズ、H. G. オティス、W. ジャクソン、W. ボンド会社、D. ヘンショウ、T. H. パーキンス、J. クーリッジ、D. ウェブスター等であったが、かかる情勢は変化し、35年頃までに以上の株主の多くはその

株を売り払い、元からの238人中当時まで株式を所有したもの41人、金額にして17%にすぎなかった。そして代ってボストンの諸銀行とニューヨークの資本が大株主になった。但しこの傾向は40年頃旧に復した。

次に、路線の位置の決定でウースターが選ばれたのは、ニューヨークとの連絡が重要な要素であった。またボストンの終点駅は周辺の地価が高価で最初の2哩で10万弗以上を要すると予想され、土地投機家の E. H. ロビンス、J. クインシイ Jr. 等が the South Cove Corporation を組織して「安価な」埋立地を提供するが、遠洋航海用の船舶が横付けし得ない場所であったため、それが改善される60年代後半までは2～3哩の馬車輸送をせねばならず、後々までの重大な欠陥となった。

建設に当っては木造の橋や砂利床の採用等種々の問題があったが、レールは全部イギリスに依存した。当時のイギリスのレール生産の発達はめざましく、27年の屯当り27磅が31年には9磅と値下りし、ボストン埠頭での輸入レールは屯当り64弗であった。これに対しアメリカ国産のものは120弗で、而も品質は劣っていたから競争にならなかった。これに対し機関車は修理の際、どうしてもその製造設備が必要であったこと等が原因となってかなり初期から国産のものが生産され、フィラデルフィアのロング大佐や M. W. ボールドウィン、ボストンの Mill Dam Foundry やローウェルの the Locks and Canal Corporation のものが使用され、36年以降は客車、貨車と共に殆んどマ州内の生産に依存するようになった。建設費は一哩3万8千弗で予想の約2倍を要し、35年5月に2,500株を新たに応募したのを始め、車輛の生産、駅建物の建設、複線化、工場の建設、支線の敷設と拡張するにつれ新応募が行われ60年には株式数4万5千、払込資本450万弗に達した。

この時期の経営の中心目標は、投資された資本に対し適当な配当金を支払うことであったが、給料は経営陣の W. ジャクソン、J. F. カーチスらが年俸2,500～3,000弗、駅・工場勤務者が年俸400～1,000弗、乗務員（機関士、火夫、車掌、制動手）は日給1～2弗であった。初期は乗客輸送が中心となっ

たが、これは貨物輸送が駅、倉庫、各種の貨車を必要としたのに対し、乗客輸送は機関車と客車だけで始めることができたためであった。列車の運行は信号燈がなかったため少しの列車数の増加によって衝突事故を生じ、早くも39年には複線化の工事が始まった。経営上の問題で重要であったのは輸送乗客数が大きかったことで、予想は年五万四千人であったが35年にはその3倍に達し、その後も増加し続け会社は駅馬車会社と協定を結んで順調な経営が続いた。これに対し、貨物輸送はかなりの資本投下を要したことと工業、農業共に新輸送方法に順応するのに数年を要したことから、予想に反し収益が少なかった。44年の乗客輸送収入24万弗、その費用11.5万弗に対し、貨物輸送は17.6万弗の収入に対し11.8万弗の費用を要した。農業では酪農業の発達に伴い牛乳や卵、牛羊豚の出荷に利用され始め、工業では35年以降小支線の建設が離れた工業による利用を可能ならしめるが、乗客輸送優位の形勢は60年代まで続いた。運賃決定は殆んど前例のないまま乗客運賃は駅馬車料金の $\frac{3}{4}$ で出発したが、冬期に乗客数が激減する等の原因から36年には元の駅馬車運賃まで引き上げ、39年再び値下げするが一貫して乗客数は増加した。貨物運賃は馬車輸送の $\frac{1}{3}$ で出発し、更に値下げしたが運送量は少なく、更に西向きが東向きの5倍という不経済な型であった。37年重量運搬品は値下げし高価商品は値上げするが、これは概して「その貨物が負担し得る限り」の原則の上に行われた。37年の運賃改正はまた「高い最低運賃」の原則を採用し短距離輸送が割高にされ、またこの頃大量運送の顧客に対する特別割引制がしつこい輸送等に見られ、50年の州議会の干渉を招く下地を作りつつあった。

以上を総合して運賃政策は成功で、配当金は35年6月2%、12月4%、36年6%、37年8%が支払われ、以後配当は6%以下に下ったことがなく屢々10%の配当が見られた。かかる成功はロウエル、プロヴィデンスの鉄道の成功と相まって急速にマ州に鉄道熱狂時代を生んだ。

第七～十章 ウェスタン鉄道の建設と経営

33年3月マ州議会は、ボストン・ウースター鉄道の重役会にウースターからニューヨーク州境までの新鉄道の建設の特許を認可した。ウェスタン鉄道に対してはオルバニー、ピッツフィールド、スプリングフィールド、ボストンの各地で唱導者が見られ、特に有名であったのはピッツフィールドの綿工業者L. ポメリーやスプリングフィールドのG. プリスらであったが、オルバニーやピッツフィールドには左程の資本は期待できず、スプリングフィールドでも約20万弗しか期待できず、ボストンとニューヨークに資本が期待された。然しニューヨークからは反応がなく、この度も大きな応募はボストン商業資本であり、而もスプリングフィールド等の綿工業に投資していたE. ドワイト、J. K. ミルズ、T. H. パーキンス、W. アプルトン、A. ローレンス、W. スタージェス、I. ソーンダイクらであり、その他A. ウォーカー、T. B. ウェールズ、J. クインシー Jr. らでこれにスプリングフィールドのG. プリス、D. 及びJ. アメス、J. ドワイト、H. スターンズら加わった。総株2万株中75%がボストンで、10%がスプリングフィールドで応募された。T. B. ウェールズが社長に就任し重役会が組織されたが、当初の問題は応募者達が実際に現金を払い込むかどうかで、これを促すために州の援助を求めることになった。ウースター鉄道の成功によって州議会の態度が軟化し、援助は得られそうな形勢であったが、鉄道株への融資を州立銀行の設立と共に行う案は当時の反独占の気運から葬られ、州が直接百万弗の株式に応募する案が可決され、その結果三人の重役が州議会から派遣されることになった。37年1月建設が開始されたが、4月頃から恐慌が始まり株式購買者への割当金の徴収が困難となり、また新しい測定の結果予想以上の資金が入用なことがわかり、再び州への援助が求められ38年210万弗の州債がイギリスで発行されることになった。ウェスタン鉄道重役会は38年ロンドンのベアリング・

ブラザーズと契約し直ちに189万弗の現金を入手した。更にスプリングフィールド以西の建設費に120万弗、コネチカット河の鉄橋や山岳地帯に70万弗の証券が州議会によって発行され、州境以西に対してはオルバニー市から百万弗の債券が発行された。

所が37年恐慌の結果、41年頃アメリカ各州の債券の信用がロンドンで崩壊した一環として、マ州の債券も売行が停止し、応募した個人投資家の株券の残額の払い込み等が行われた結果、42年一株87〜4弗で漸く販売し得た。かかる事情もあって建設費総額がウースター鉄道の270万弗に対し800万弗にのほり、この中500万弗が債券でその利子支払が年額31万弗に達した。これに年々の経常費(42年27万弗)を加算すれば、45年までウェスタン鉄道が全く配当金を支払い得なかつたのも当然であった。(事故の問題、オルバニーの終点の問題、機関車及び郵便輸送等の経営上の問題は省略される。)40年5万弗、41年4万9千弗の操業収入を得ながら41年11月全線開通と共に運賃決定がなされねばならなかつた。当時はイリー鉄道、バルティモア・オハイオ鉄道、ペンシルヴァニア鉄道等がまだ西部への一貫路線を有しなかつたため、鉄道の長距離運賃は未知の時代であつた。またこの頃これまでかなり協調的に鉄道建設をすすめてきたボストンの海運業者達と、各地の工場経営者達の共通の利害の基盤が分裂し始め、この頃から海運業者は農産物の運搬をニューヨークからボストンに転換させるための低運賃政策に向い、工場経営者は地方的運送に依存する穏当な運賃を欲する傾向に向つた。かかる事情が水上交通と競争すべきであるとするE. H. ダービーらの低運賃主義と鉄道会社の採算性を重視するW. ジャクソンの高運賃主義の主要な背景であつた。ダービー案はハドソン河運輸、ニューヨーク、ボストン間水上運輸と競争をしようとするが、当時の当地はC. ヴァンダービルト、D. ダリュウらが買収費用を目的に参加した悪名高い競争場でありその運賃は時に破滅的に値下りした。かかる競争の存在がトロイ市の反対の故にハドソン河に鉄橋が架けられなかつたことやボストン波止場の不備と相まって、ダービー案に限らず、ボストン・オル

バニー鉄道の宿命を形成していた。ダービー案は水上交通と競争しない冬期運賃及びローカル運賃を高額にし、水上交通と競争する夏期及び一貫輸送を低額にしようとするもので、ボストン・オルバニー間夏期一等旅客運賃3弗に対し、冬期5弗、貨物はローカル輸送一哩3仙、一貫輸送を1.5仙とした。一方マ州議会からウースター鉄道への派遣重役であったジャクソンの案は、当時順調な経営状態にあったウースター鉄道が、支線ボストン・ノーウィッチ鉄道に対して取った政策をウースター鉄道にも採用せんとするもので、高運賃でも一定の乗客数は確保し得るとするものであった。そしてその背後にはウェスタン鉄道に多額の援助をしたマ州議会の零円気も反映されていた。具体的にはボストン・オルバニー間一等旅客運賃を冬10弗、夏8弗、ローカル輸送は一哩4仙を提唱した。穀物輸送はボストン・オルバニー間においてのみ競争すべきで、(短距離のオルバニー・ニューヨーク間との競争はすべきでないとした。)小麦粉冬期1屯5.60弗、夏期3.75弗とした。ジャクソン案はローカル輸送についてはダービー案以上に不合理であった。以上の両案に対し41年末に設立された運賃決定委員会の出した結論は、オルバニー・ボストン間乗客輸送5.50弗、貨物輸送は一屯一等10弗、二等8弗、三等6.50弗、小麦粉はオルバニーとスプリングフィールド以東ボストンまで同額の一屯5弗で大体両案の中間的立場、少しダービー案寄りであった。

第十一～十三章 ウェスタン鉄道とウースター鉄道

42年3月に就任したウェスタン鉄道のプリス社長は、比較的高運賃政策を取って収入の増大を計り、ウースター鉄道とウェスタン鉄道の合同委員会では自社の窮状を訴えて、ボストンとピッツフィールド以西の地点との間の運賃の中でウースター鉄道の取り分を1弗に譲歩させることに成功した。一方貨物輸送においては低運賃政策を打ち出し、3～4種類の運賃を定めるなどの努力の結果、42年度のウェスタン鉄道は24万6千弗の操業収入で、31万弗

にはかなり足りなかったが、前年度に比してはかなりの増収となった。然し配当の支払を受けなかった株主達は、プリスの政策に不満なダービーを先頭に、プリスの経営方針を故障の多いウィナンの機関車の問題や社員の給料の問題と共に攻撃し始め、43年3月には E. ドワイトが新社長に選ばれて低運賃主義を採用し、乗客一貫輸送4弗、貨物一屯一等7弗、二等4弗（但し羊毛等高価品は一屯10弗）小麦粉は現状維持とした。この変更は水上交通との競争の面からは中途半端な結果を生み、43年度の操業収益は26万9千弗であったが、前年比2万4千弗の増加は給料等経費の節約によるものであった。かくして低運賃主義に対しても反対が生じ、44年にはプリスが再び新社長として登場し、再び高運賃の傾向となるが乗客数は減少せず、貨物輸送は増加して44年度の操業収入は43万9千弗で、31万弗を支払った上少額ながら配当金を支払い得た。これには漸く現れ始めた支線網、グリーンフィールド、トロイ間、ピッツフィールド、フーサトニック間、スプリングフィールド、ハートフォード、ニューヘヴン間等がかなりの需要を生んだこと、ニューヨーク州がユティカ・シェネクタディ鉄道に従来禁止されていた冬期の貨物輸送を許可したこと等も影響していた。かくして44年度は一貫乗客輸送は少し減少したが、ローカル乗客輸送は増加しジャクソンの一定乗客数論が実証された形となり、運賃政策も漸く安定し始めた。

一方、ウースター鉄道は順調な経営を続けて37年以降6～10%の配当を続け、43年には全線を複線化しその他支線の建設、機関車、車輛の増加により、31年の資本金100万弗は50年には450万弗に増加した。51年以降拡張政策は中止され、水上交通との競争を避けた控え目な経営が続くが、前述のポストンとピッツフィールド以西間の運賃のウースター鉄道の取り分1弗の状態では、ウエスタンの貨物運輸の増加がウースター鉄道には不利な現象として現れ始めた。（41年の協定では乗客輸送が主要な問題となり、貨物輸送は左程問題とならず締結されたが、44年頃からウエスタン鉄道の貨物輸送が増加する程ウースター鉄道には減収となる傾向が現れた。）当然ウースター鉄道重役会はより大きな取

り分をウェスタン鉄道に要求したが、ブリス社長はオルバニー、スプリングフィールド間の人口の稀薄さ等を理由にこれを容れず、ここに両者は対立状態に入った。ブリスは州議会に仲裁を要求し、仲裁委員会が仲裁案を出すか双方共不満で解決を見ず、大株主のW・スタージェスの合併案も実現せず、遂にはブリスが社長である限り事態は解決しない雰囲気となって、46年に新社長ギルモアと交代することになった。ギルモアは社長就任後直ちにウエスター鉄道のN・ヘイル提案の「哩数に比例した運賃制」を承認して「46年の契約」を結んだが、47年のアイルランド飢饉その他の状況は一挙にウェスタン鉄道の収支を好転させることになった。激増した海外向小麦粉輸送は夏期だけでなく冬期にはウエスターン鉄道によって独占的に行われた。そしてこれが減少する頃パーマー、スプリングフィールド、チョコピー、ウェストフィールド、ピッツフィールド等の工業都市の成長から生れた高価品のローカル輸送がその間隙を埋めることになった。またこの頃ポストン・オルバニー間の水上輸送の激烈な競争が冷却し、その間乗客輸送が鉄道によって行われるようになった。その結果収入は驚異的に増加し、操業収入は46年46.5万弗、47年64.8万弗、48年67.9万弗と増加し、配当も46年6%、47年7%、48年8%と増加した。所がスウィフト新社長が就任した50年以降は収入は漸減し始めるが、これは新たな競争路線の出現によるもので、その一はポストンからロウエル、バーリントンからオグデンスブルグに至るもので、第二はポストンからフィチバーグ、ルトランドからトロイに至るものであった。何れも正面からポストン・オルバニー線と競争するものではなかったが、一貫輸送の商品中かなりがこれらの諸線によることになった。

更に恐れられたのは計画中のフィチバーグ、グリーンフィールド、トロイのルートと、ポストンからハートフォードに至る線でこの二者はよりポストン・オルバニー線と競争する位置にあった。この後者に対抗するため51年にはポストン・ニューヨーク間240哩を四社の路線を使って急行が6時間で結ぶといった試みもなされた。一方51年には the New York & Erie RR が、

53年には the New York Central が形成され、オルバニー経由の西部からの穀物輸送が増加し、ウェスタン鉄道に対してもその輸送の増加が要請される傾向となった。所がウェスタン鉄道の場合も高価品のローカル輸送にその収入を求める傾向が強くなり、穀物輸送がかなりの資本投下を要すること、特にその複線化の必要と時期が晩夏と初冬に集中することから、必要な貨車や機関車は他の期間待機せねばならないこと、前述のボストンの積換設備の不完全さ等の事情からウェスタン鉄道は必ずしも穀物輸送増加に対して積極的ではなかった。かかる状況は54年にオルバニー商業会議所が調査して非難を始めることを招き、競争路線の建設を促す方向へ進展し、E・ダービーらが中心になってグリーンフィールド経由の鉄道の建設が議会でも問題にされ始めた。ここに新社長シェイピンは新政策を打ち出さざるを得ず、1、ニューヨーク・セントラルを買収することによってウェスタン鉄道の勢力をバッファローまで広げる。2、複線化や車輛の新設によって設備を充実する。3、ウースター鉄道に対しウェスタン鉄道の立場を有利ならしめるの三つの方向に進んだが、1、はシェイピンがボストン資本家の勢力を糾合せしめ得なかったため失敗し、2、は推定150万弗の調達が困難であり、残るは3の方法のみとなり、シェイピンは55年に突然「46年の契約」が「誤解」されていたとして、ウェスタン鉄道により多くの取り分を要求し始めた。シェイピンはまた両社の合併を希望する態度も示したが、ウースター鉄道側は49～56年の社長ホブキンソンも、57～67年の社長トイツェルも、ウースター鉄道の方が良好な経営状態にあること、合併後はより大なるウェスタン鉄道が発言権を握る可能性が大きい等の理由で反対し続けた。南北戦争中にウェスタン鉄道の輸送量は増加し、経営状態は好転して複線化も進行し、ウェスタン鉄道と共にニューヨーク・セントラルやハドソン・リバー鉄道の圧力の前にトロイ市の反対が押し切られて66年にハドソン河に鉄橋が架けられ、穀物一貫輸送が漸く能率的に行われるようになるや、ウェスタン鉄道はボストン商業会議所の後援を得て州議会に圧力をかけ、州議会もこれに同調する動きを見せ、63

年に独占期限の切れたウースター鉄道は新しい情勢に抗し得ずここに交渉は急速に進展し、67年両社は合併することになった。

かくて成立したボストン・オルバニー鉄道もニューヨーク・セントラル鉄道に対しては、丁度ウースター鉄道のウェスタン鉄道に対する関係と同じく、ローカル輸送を主にして自らを守ることに専念せざるを得なくなった。そしてニューヨーク・セントラル鉄道の側からすれば、ペンシルヴァニア鉄道等との激しい競争の中であって、東西一貫輸送運賃の中極く小部分しかボストン・オルバニー鉄道に与えることができなくなり、ボストン・オルバニー鉄道はニューヨークで行われる一貫輸送運賃の決定には殆んど影響力を持ち得なくなった。

第十四章 結 論

ボストン・オルバニー鉄道は一種の公共的事業として州全体の責任として計画されたが、現実には個人企業の経営の下に生れ、その建設において州は受動的役割しか果たさなかった。一般に州の主要関心事は土地収用権に対する不動産の場合にせよ、鉄道株購入に向けられた資金にせよ個人財産の保護であった。初期の社長達は鉄道自体で収益を挙げ得るとは考えていなかったが、54年頃ウェスタン鉄道の資本金が千万弗を超えることになっては、その収支問題は重要となり、その大会社の経営においては経営陣の職業化と共に会長、社長の権限が強くなり、重役、投資家の発言力は小さくなっていった。

8%の配当を出すことが目標であったが、両線共ローカル輸送の方が優勢で、經常運営費補填の意味で重要であった一貫輸送が、水上交通との競争に直面させられたことから運賃問題が複雑化した。60年代までウースター鉄道は地理的条件から有利な立場にあったが、ウェスタン鉄道の方は一貫輸送、ローカル輸送の何れにも頼り切れず、またオルバニー・ボストン間の輸送は獲得しようとしたが、主としてニューヨークから輸出されたため、ハドソン

河を下る通商を無視したことから、ボストン商業界の不満を招き、後者は後にトロイへの新鉄道の建設を支持することになった。4・50年代の中部、西部マ州の工業の発展の結果ローカル輸送が増加して両社の関係は好転し、ギルモア・スィフト社長時代のウェスタン鉄道は、イリー運河の通商をボストンへ向けようとする努力は一切中止した。シェイピン社長をして「46年の契約」を破らせ、かつてブリスの下で起された対立を再開せしめたのは、州の援助によるフーサック・トンネル経由の線という競争の出現であった。そして60年代にウェスタン鉄道に繁栄が持続的に訪れ、ローカル輸送が確立し諸設備が改善され、負債が消去され新資本株の販売が容易になって、而もウースター鉄道の30年の独占期限が切れるという条件があってはじめて合併が可能になったのであった。

両鉄道のマ州経済への影響は以上の制約にも拘らず大きかった。都市生活は一変させられ、その定期券制度はニュートン、ブルックリンを始めとする郊外都市を生んだ。コネティカット溪谷では大規模な工業生産が可能となり、パークシャー、ウースター郡でも工業化が進展した。農業は都市の工業化と鉄道によるそれとの連絡によって酪農と近郊農業へ変化した。30年代の木綿工業中心の状態から他の工場生産も開始され、例えばマ州第二の都市に成長したウースターでは機械、鉄線、工具その他の工場が発達した。また鉄道自体の需要も大きく、ボストンの Hinkley & Drury Locomotive Works や車輻生産の Osgood Bradley's Worcester Factory 等が生れた。レール生産もボストンの the Bay State Company やトロイの the Rensselaer Iron Company における古レールの再生作業から徐々に国内生産に転換した。

ボストン・オルバニー鉄道は60年代には最も巨大かつ強力な企業として各方面から攻撃を受け始めるが、これを統制し得るのは州自体のみのものであった。



—若干の感想—

本書は何よりも経営史的観点から書かれている。その結果前半の中心問題はその建設をめぐる、後半は両鉄道会社の経営に重点がおかれることになった。かかる形での一貫した歴史はそれ自身貴重なものと思われるが、特に我々の注意を引く問題を挙げてみると、前半では鉄道が誰によって何故欲せられたか、即ち当時のマ州経済の鉄道に対する要望の点では、第一章を始め従来のものに見られなかった整理された内容が我々を満足させてくれるが、その後鉄道の発達が個々の産業に対して、どのような影響を与えたかという問題については、我々は殆んどその解答を見出すことができない。第十四章の結論で鉄道が工業、農業に大きな影響を与えているとされ、我々もかかる結論を予想しているが、その具体的内容において最初の問題提起に対する結末が見られず、これは Salsbury 自身が337頁で Albert Fishlow を批判している点であるが、同じように我々も失望せざるを得ない。その結果各支線の建設が各地の工業化に対する対応であったことは各所の記述から察せられるが、具体的にどのような影響を綿工業に対して与えたか明らかでないし、鉄道の通過によって重要性を増したボストン以下の諸都市に対し他の都市がどのように反応したか、乗客輸送が多かったことは工業化とどのような関係にあったか、また農業の場合も従来の仲介業者を経ての出荷がどのように変化したか、かかる点は何れも明確にされていない。

後半の重点が両鉄道の経営状態の推移におかれたことは、一貫輸送のための連絡の一つの困難な実例を示すと共に当時の鉄道の発展における重要な問題の一つである初期的統合 consolidation の一形態を綿密に知らせてくれた。ボストン・オルバニー鉄道の形成と発展は、30年代から50年代にかけてイリー運河、ハドソン河の水系路によったニューヨークの通商の優勢が、70年代にはニューヨーク・セントラルとボストン・オルバニー鉄道による一貫輸送

路によって、ボストンの通商の復活の方向に転換していく過程の中で重要な意味をもつ。時期的にも建設の早かったウースター鉄道が、そのローカル輸送で充分収益を挙げ得た故に、ボストンの商業資本的投資家集団の投機的性格を満足させることができ、一方ウェスタン鉄道がその建設費の巨額の債券の償還と利子を負担しなければならなかったことと、沿線の産業の未発達と一貫輸送において水系路輸送と競争し得ない条件にあったことから、ウースター鉄道経営陣にウェスタン鉄道との共同は不利であるとする感覚が生れた。所が40年代後半以降ヨーロッパ向け穀物輸送増大による一貫輸送の激増と沿線の工業化の進展によって、ウェスタン鉄道の収支状態が好転するにつれ、より長距離で重要な位置を占めるウェスタン鉄道が主導権をもつようになり、今度は逆に弱者としてのウースター鉄道の反対を押し切って、競争路線の建設計画等の圧力の下に、ウェスタン鉄道を主体として統合が行われて行く過程が明確に見られた。「弱さと競争が統合への道を開いた。」とされているように以上の過程が水系路輸送と鉄道、鉄道と鉄道間の競争の中から生れ、新たな競争を生み出して行く点が重要である。

また全体を通じてボストン商業資本の投資の方法が、時には勇敢、時には慎重で形勢が悪いと見れば急速に資本を引き上げたり、一貫輸送を標榜しながらニューヨーク・セントラルの買収に踏み切り得なかったり、一般にかなり近視眼的に、交通の未発達を利用して利潤を挙げようとした傾向が見られる。(この点に関してはやはり最近に出た A. M. Johnson and B. E. Supple; *Boston Capitalists and Western Railroads*. 1967 の Part I. が参考になる。)

また建設、経営が政府の手によってではなく私企業的に行われたことが各所で強調されているが、確かにペンシルヴァニア鉄道のように州政府の手によったものではなく、また50年頃から鉄道の建設、経営が私企業的に行われるようになるのが一般的傾向であろうが、両鉄道の建設の際の特許状の問題、ウェスタン鉄道の場合巨額の援助を得ていること、合併に際しても州政府の干渉があったことから、必ずしもその点は強調し得ないと思われるし、

一般的にも50年以降は西部で連邦政府の土地授与が始まる時期であり、各地で地方自治体による援助が行われており、外資導入の問題を含めて形式だけで論ずることは問題の本質を見失う恐れがあると考えられる。

最後に土地収用権の適用、レールの輸入と生産、機関車の製造、駅施設、鉄橋等の技術的進歩、郵便物の運搬、定期乗車券制度、夜行列車等の諸問題について充分説明し得なかったことをお断りする。