

經濟論叢

第136卷 第2号

- 18世紀におけるバルルマンと王権(3・完)……木崎喜代治 1
- 多国籍企業と内部化理論(上)……………板木雅彦 25
- 現代における農家經濟構造と負債問題(下)……大塚茂 47
- 旅客輸送の時系列分析……………張風波 64
- 19世紀前半期イギリスのファーニスにおける
土地寡頭制と鉄鉱山業……………阿知羅隆雄 82
-

昭和60年8月

京都大學經濟學會

19世紀前半期イギリスのファーニス における土地寡頭制と鉄鉱山業

—大土地所有貴族と鉄道業(1)—

阿知羅 隆 雄

はじめに

19世紀半ばにはすでに産業革命を経てイギリスは、世界市場で王座を占め、自由貿易による「至福千年王国」の到来とも思われたあの「黄金時代」を築いた。「世界の工場」イギリスを中心とする世界市場の編成およびそれと相互規定的に進行するイギリス本国での資本主義発展のいっそうの深化・拡大の過程において、鉄道が太平洋汽船や電信とともに近代的生产手段に適合した交通手段として重要な役割を演じたことは、広く知られた事実である¹⁾。

1) およそ「社会的生産過程の一般条件」としての鉄道業と機械制大工業との関連を一般的に整理すれば次のようになる。第一に、「世界市場的関連をともなう大工業」に適合的な交通手段への変革は「工業や農業の生産様式に起きた革命」によって要請され、その結果である(K. Marx, *Das Kapital*, Bd. I. S. 404-405)。第二に、それ自体近代大工業の産物であるが、「大規模な鉄道建設と汽船による航海とが原動機の建造に使用される巨大な機械を出現させる」ことによって、大工業が「自分の足で立つ」ための「技術的基礎」の形成を促進する(Ebenda, S. 406)。第三に、大工業が「自分の足で立ち」それに「適合した一般的生产条件が確立されれば、そのとき、この経営様式は、一つの突発的飛躍的な拡大能力を獲得するのであって、この拡大能力はただ原料と販売市場とにしかその制限を見いださない」(Ebenda, S. 474)。第四に、近代交通手段が、この大工業に基づく経営様式の「突発的飛躍的な拡大能力」の物的前提条件であるとするれば、同時にそれは「機械生産物の安価」とともに「外国市場を征服するための武器」ともなる(Ebenda, S. 406)。以上、総じて近代交通手段は、資本制の生産の発展の「結果」であり、その「条件」である(Ebenda, S. 650-651)。もとより鉄道は、「近代的生产手段に適した交通手段」であるばかりでなく、「巨大な株式会社の基礎であり、同時に、銀行会社を始めとして、あらゆる他の株式会社のための出発点」(K. マルクス, 1879年4月10日付、マルクスからダニエルソンへの手紙、「マルクス・エンゲルス全集」大月書店版第34巻, 299ページ)でもある。このような意義を持つ鉄道の建設を軸とした世界市場的連関における先進国と後進国との資本主義発展の相互規定関係の把握については、そのスケッチを与えている K. マルクスの同書簡を参照せよ。なおイギリスにおける鉄道業の形成と発展については、J. Simmons, *The Railway in England and Wales* /

ところで、わが国のイギリス鉄道史研究はいまだほとんど未開拓であるにもかかわらず²⁾、イギリスの鉄道については、それが綿業および鉄工業における産業革命の先行を受けて形成された、といういわゆる「古典的生成過程」を迎ったとする面で強くイメージされてきた。そこではイギリス鉄道全般の大まかな発生史に着目されて、国家権力による鉄道の先導を通じて資本主義化が「上から」「強制的」に推進されたものとされるいわゆる後進国類型——一例としてロシア——と鋭い対照をなすいわば鉄道発展の「古典的」類型として、もっぱらイギリスのそれは理解されてきたのである³⁾。

しかし、鉄道の発生史だけでなく、その展開過程とイギリス資本主義発展に

1) 1830-1914, Vol. I, the System and Its Working, Leicester University, 1978, H. Pollins, *Britain's Railways: An Industrial History*, 1971, T. C. Barker and C. I. Savage, *An Economic History of Transport*, 3rd ed., 1974 (大久保哲夫訳「英国交通経済史」, 1978年),

また、アメリカおよびヨーロッパ諸国、そして植民地などの鉄道建設におけるイギリス資本と技術が果たした役割についてはさしあたり、矢口孝次郎編著「イギリス帝国経済史の研究」, 昭和49年, を参照せよ。

2) 1962年に小松芳喬氏が、論文「イギリス経済史の一視点——鉄道史研究の現状——」(『史学雑誌』第81編第11号, 1962年)において、イギリスの学界でもこの分野の研究は重要性が認識されながらもほとんど無視されてきたこと、「近年」それについての経済史家による研究が開始されつつあることを明らかにしながら、わが国においてもイギリス鉄道史の研究が始められるべきことを提言した。以後、本格的に研究が開始されたのは、70年代に入ってからのことである。研究成果としては、「イギリス鉄道業の成立に就いて——リヴァプール・マンチェスター鉄道の基本的性格——」(『一橋論叢』第67巻第5号1972年)、「イギリス初期鉄道業の基本性格——ストックトン・ダーリントン鉄道をめぐって——」(『流通経済大学論集』第11巻第4号1977年)など精力的に研究成果を發表している湯沢威氏らの業績があげられるが、しかし、多くは経営史的なアプローチからのものであり、現状では、19世紀イギリス資本主義発展と鉄道業という視点からつかまれるイギリス鉄道史の全体像把握にまで至っているとは言い難い。

3) 鉄道史の類型論的把握の礎石となったのは、島恭彦「日本資本主義と国有鉄道」(1950年、島恭彦著作集第3巻「日本財政論」, 1982年に所収)である。そこでは、日本国有鉄道の特質がその発生史的把握によって「市場の要求に先行し超越しつつ、国家資本或いは特権的財閥資本の形で統合されて行くところの顛倒的發展の型」(前掲書46ページ)と規定され、その類型的把握の基準として、イギリス鉄道のそれが「典型的自生的發展の型」と把握されている。もとより、われわれは発生史的把握に基づく類型把握によって各国鉄道業の諸特質を抽出しうることを否定するものではないが、問題は、イギリス鉄道史をめぐる次のような点にある。第一に、イギリス鉄道史の具体的な検討を欠いたまま、イギリス鉄道史の類型論的把握が自明のものとして前提されてきたこと、第二に、発生史把握に基づく類型が資本主義発展と鉄道業との関連にまで敷衍されたとき、後進国の場合には、鉄道建設が当該資本主義発展の「起点」・「出发点」として、イギリスの場合には、それが産業革命の「終点」・「総括」としてつかまれ、専らその対比だけが問題とされてきたこと、したがって第三にイギリス資本主義発展における鉄道の役割、特に資本主義発展の「条件」としての鉄道の役割については全くと言っていいほど無視されてきたことがそれである。

果たした役割にまで視野を広げるならば、イギリス鉄道史は類型的に性急に一面化されるのではなく、むしろその先進性ゆえに鉄道が世界各地で果たす多種多様な機能をイギリスの鉄道それ自身の発展の諸側面として凝縮して示しているという事実が浮びあがってくるように思われる。われわれの研究は、既成の類型把握に拘束されることなく、なによりもこのような事実在即すところからおこなわれる。

ところで、イギリス鉄道史において無視し得ないいまひとつの問題は、大土地所有貴族と鉄道とのかかわりである。従来、わが国のイギリス鉄道史研究にあっては、土地所有貴族は鉄道建設に頑強に反対したものとしてだけ取り扱われ、この地主の反対を克服して実現されたものであるからこそ、イギリス鉄道史は「典型的な自生的発展の型」⁴⁾を迎ったとされ、鉄道建設に対する土地所有者の敵対的態度が強くと印象づけられてきた。

この見解は、イギリスにおけるかつての通説的見解に依拠して展開されてきたのであるが⁵⁾、これに批判的な近年の研究では、鉄道建設における地主の積極的な役割を示す数多くの事例が示され、通説的見解が示唆していたほど事態は単純でなかったことが次第に明らかにされつつある⁶⁾。これらの研究のなか

4) 島恭彦, 前掲書, 46ページ。

5) 島教授が依拠したのは、20世紀初頭の鉄道史家の標準的な見解を示す E. A. Pratt, *A History of Inland Transport and Communication in England, 1912* である。この時期には、一般的に、当時のイギリス鉄道会社が被っている資本勘定における耐え難い負担は、それらが建設された1840年代の国際的に比類を見ない高建設費用、特に建設に阻止的な地主の態度によって余儀なくされた莫大な土地購入費用に主な原因があったとされていた。そこでは、当然「移動する怪物 loco-motive monster」あるいは「悪魔のような機械 infernal machine」として忌み嫌う地主の態度が一面的に強調されていたのである。他に、標準的な見解を示すものとして、W. T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England, 1916, 2nd. ed., 1962*。またこれらが牽拠した古典的な研究としては、J. Francis, *A History of the English Railway; Its Social Relation & Revelations 1820-1845, 1851, Rep., 1963* がある。

6) 批判的な研究としては、D. Spring, *The English Landed Estate in the Age of Coal and Iron; 1830-80, Journal of Economic History, Vol. XI, No. 1, 1951*, H. Pollins, *A Note of Railway Constructional Costs 1825-50, Economica, (N. S.), Vol. XIX, No. 76, 1952*, J. T. Ward, *West Riding Landowners and the Railways, Journal of Transport History, Vol. IV, No. 4, 1960*, F. M. L. Thompson, *English Landed Society in the Nineteenth Century, London, 1963*, D. Spring, *English Landowners and Nineteenth Century Industrialism, in J. T. Ward & /*

には、たとえば、J. T. ウォードのように、「地主は、数十年前に運河建設を支持したのと同じように、はじめから鉄道制度を支持したのであって、あのよく知られた反対の事例は支持の事例によって相殺される」⁷⁾とし、地主は土地譲渡だけでなく「投資家、発起人、取締役としてもイギリス鉄道史において日覚しい役割を果たした」⁸⁾、とする見解さえあらわれている。

こうした研究史を踏まえて⁹⁾、さしあたり、土地所有者の鉄道建設に対する態度を整理して示せば、次のように要約することができよう。地主の鉄道建設に対する態度を根底において規定していたのは自らの家産管理 Management of the family estate を軸にした土地所有独自の利害であったこと、そしてまた、鉄道がその作用を通じて家産管理の資本制的展開の可能性をひとたび生み出すと、鉄道史初期においてその態度が星雲状態にあった大土地所有貴族は、家産管理とその延長線上の利害に先導されて鉄道建設に積極的に関与したとい

7) R. G. Wilson (ed.), *Land and Industry: the Landed Estate and Industrial Revolution*, 1971, 鉄道建設に地主が積極的な役割を果たした個別事例の研究としては、F. C. Mather, *The Duke of Bridgewater's Trustees and the Coming of the Railways*, *Transactions of the Royal Historical Society*, 5th Ser., Vol. XIV, 1964, Dennis Whomsley, *A Landed Estate and the Railway: Huddersfield 1844-54*, *Journal of Transport History* (N. S.), Vol. II, No. 4, 1974 などがある。これらの研究では、通説的見解、特に土地譲渡価格についてのその見解が、実証的に批判されつつ、地主が鉄道建設に果たした積極的な役割の事例が紹介されている。なお、鉄道会社への土地譲渡価格についてのわが国の研究として、高橋純一、イギリス資本主義確立期における鉄道建設と土地所有、「歴史」第54輯、1980年、がある。

7) J. T. Ward, *op. cit.*, p. 243.

8) *ibid.*, p. 249.

9) 鉄道建設に対する地主の態度についての真相は、イギリス資本主義発展の構造的特質をふまえるならば、この二つの流れをなす研究が示唆するいずれかの側にあったのではなく、そのいずれの側にもあったといえよう。それらを総合し、新しいイメージを形成するには、それらのいずれの研究においても自覚的に貫かれていない視角、資本主義発展における資本と土地所有の作用・反作用という視角が重要であると思われる。こうした視角からの研究史の詳しい検討は別稿に譲らざるを得ないが、ただここで確認しておかなければならないのは、近年の研究の最大の成果と思われる、19世紀全般を通じての鉄道建設に対する地主の態度に関する一つのスケッチである。鉄道史初期においては、多くの地主の態度は、決して積極的ではなく、むしろ阻止的でさえあったが、幹線鉄道網がその骨格において、ほぼ完成されつつあった1840年代を境にして、それは一変し、1864年の土地改良法 Improvement of Land Act——土地所有者に鉄道建設のための資金調達の便宜をはかった立法——の頃には、地主の鉄道建設への支持の趨勢となっていた。ただし、鉄山地域における鉄道建設に対する地主の態度ははじめから明瞭であった。自らの家産に有利であれば、建設の主導権さえ握り、促進し、そうでなければ、それに頑強に反対した。このようなスケッチを示すものとして、D. Spring の二つの研究が優れている。

うことがそれである¹⁰⁾。

このような地主による能動的な反作用が、イギリス鉄道史の重要な構成要素の一つであった。が、これは、それにとどまらない歴史的な意義を持っていた。近年、わが国においても次第に関心が向けられつつある19世紀イギリス大土地所有貴族の非農業的事業 non-agricultural enterprises への積極的関与において、鉄道業への関与は、最も重要な一つであったばかりでなく、その媒介的作用によって他の分野への積極的関与をも促進したように思われる¹¹⁾。もしこのことが実証的に明らかにされるならば、それは、イギリス「大土地所有階級の驚嘆すべき強靱な生命力」¹²⁾の秘密を解き明かすだけでなく、大土地所有貴族が自らの立脚点の一つを資本におき、逆に、イギリス資本主義が大土地所有の「富」をも資本に動員しつつ、あの「黄金時代」を築いた19世紀イギリス資本主義発展の具体的な歴史像に接近しうるより確かな手掛を与えるであろう¹³⁾。

10) 近代土地所有は、資本に従属する土地所有であり、その限りでは、受動的な存在でしかない。その点で、それは資本関係およびその発展を許容せざるを得ないが、この与えられた条件のもとで可能なかぎりの土地収益を極大化しうる仕方です容するのである。ここに、われわれが、土地所有の独自性、したがってまた資本関係への土地所有の能動的な反作用を問題にしうる根拠がある。鉄道建設への地主の積極的関与についてもこの線から理解されるべきであって、これを「土地所有者は『固定資本』の担い手として現実に資本家的機能を遂行し」（米川伸一、経営史学の成立と課題——現代イギリス社会への企業者史的アプローチの一試行、大塚久雄編「西洋経済史」、1968年、別冊16ページ）たとするだけではこの本質にせまることはできないのではないか。なお、この点については、資本関係創出過程における土地所有の能動的な反作用の役割を経済学的に解明した尾崎芳治氏の次の諸論稿から多くの示唆を得た。同、本源的蓄積の諸問題——「市民主義的マルクス理解」批判序説——、基礎経済科学研究所「経済科学通信」第15号、1976年、同、資本主義の本源的蓄積論、島恭彦監修「講座現代経済学」Ⅲ、1978年。

11) 非農業的事業への積極的関与については、さしあたり、J. T. Ward & R. G. Wilson (ed.), *Land and Industry*, わが国での研究としては、島浩二、イギリス貴族の大土地所有と所領開発、「経済科学通信」第22号、1978年、同、19世紀イギリスにおける住宅政策の展開、「阪南論集」第16巻第2号、1981年を参照。

12) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. III, S. 734.

13) 土地所有の能動的な反作用の歴史的意義をふまえた19世紀イギリス資本主義像については、従来ほとんど問題にされてこなかった。その主たる原因として、イギリス資本主義発展をいわゆる「小生産者発達の経路」でとらえるわが国イギリス経済史の通説における資本主義発達や土地所有の理論的分析にかかわるある種の抽象性とその現実への無媒介的適応があげられる。この点を鋭く理論的に解明したのとして、尾崎芳治、イギリス革命における農業・土地問題分析の視角、京都市大学経済学会「経済論叢」第86巻第2号1960年がある。また、今日のイギリス資本主義発展についての経済学史上の諸問題については、柴田・松浦編「近代イギリス史の再検討」、1972年。

そこで、われわれは、鉄道がイギリス資本主義発展に果たした役割とそれを前提しつつ展開される土地所有の能動的反作用の具体相を解明し、その歴史的意義を明らかにするという課題を、さしあたって、産業革命期イギリスの後進地域ファーニス Furness 半島における鉄道の形成と発展、およびその関連史実に分析の対象を限定し、一個の地域史 local history 的事例分析として果たしたい。

ファーニス地方における資本主義発展は、この課題にとって好個の事例を提供する。ただし、この地方での鉄道建設は、もとより在来の小規模な鉄鉱山業の漸次的な発展をある程度前提してはいたが、むしろ鉄道建設こそが鉄鉱山業の本格的な展開をもたらし、製鉄業、その製品の輸出拠点としての港湾建設および海運業、戻り荷として輸入される原材料の加工関連産業、そして造船業といった相関連する一連の諸産業の形成と発展をももたらし、この地方全体の資本主義発展の槓杆としての役割を果たしたからである。そのうえ、この全過程が、広大な半島の大半を領有するイギリスでも屈指の大土地所有貴族を先頭とする土地所有者の家産管理とその延長線上の利害によって先導されたからでもある¹⁴⁾。

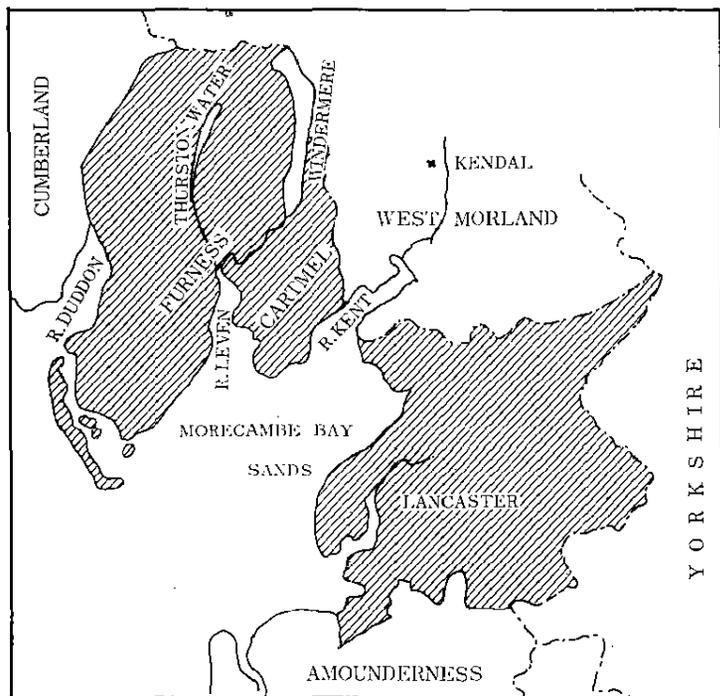
この事例の分析は、本稿および以下一連の諸論稿において、順次おこなうこととする。

I ファーニスにおける土地寡頭制

ランカシアの最北端郡 hundred であるランズデイル Lonsdale は、第1図で示されるように、ケント河とその河口周辺から広がる the Morcombe Bay Sands を境にして南北2つの部分に区分される。ファーニス(カートメル Cart-

14) このファーニス地方の、原料供給地域から、当時世界最大のベッセマー工場を擁する新興の製鉄業地域への変貌は、鉄から鋼への時代における19世紀イギリス製鉄業の地域的軸点の移行を構成した要素であった。この意味で、この地方は、単なる事例分析以上の意義を持つ。なお、この軸点移行については、Alan Birch, *The Economic History of the British Iron and Steel Industry, 1784-1879*, 1967 を参照。

第1図 ランズデイル郡 Lonsdale Hundred



mel を含む) 地域は、この北側の、通常 Lonsdale North of the Sands と呼ばれる地域に位置している。この地域は、地理的にはカンブリア地方の飛地をなし、しかも、孤立的な地形のために、しばしば事実上の一つの郡として取り扱われてきた。少なくとも鉄道建設以前には、行政的な意味だけではなく、歴史的な意味においても一つの完結した単位をなしてきた¹⁵⁾。

そうであってみれば、当該地域を他地域と結びつけることによって国内市場の一環に組みこむものとしての鉄道建設が、この地域のその後の資本主義発展

15) William Father & J. Brownbill (ed.), *The Victoria History of the County of Lancaster*, Vol. VII, 1914, pp. 1-3, J. D. Marshall, *Furness and the Industrial Revolution*, 1958, pp. 1-3.

に果たした役割をいわば一種の実験室でのプロセスに似た明瞭さで見とることができるとしても不思議ではないといえよう。ここに、この地域がわれわれに好個の事例を提供すると思われる根拠の一半がある。

ところで、鉄道建設以前のファーニス地域は、鉄、銅、スレートなどの地下鉱物資源、森林および水資源を利用する小規模な工場集落を擁していたものの、一部には依然として旧耕地制度や旧耕作方法を残す小農経営の優勢な農業・農村地域であった¹⁶⁾。このいわば土地自然と人間の直接的な結合形態を基礎とするような社会にあっては、それと相互規定的に土地所有のあり方が、社会の経済秩序を規定するもっとも重要な要素の一つであったといえよう。

そこで、後の考察に必要な限りで、まず土地所有の構造、次いでそれを前提して成立する鉄鉱山業とそれを構成する諸利害の構造について明らかにしておこう。

まず、土地所有の構造について、考察してみよう。第1表は、地租査定簿 land-tax assessment に基く課税資産規模の構成を表したものである。時代はやや遡るが、それは19世紀はじめ頃の状況を推測しようと考えられる。本表の資産数に対して異なる名前の納税者数は7—8割であったと思われる¹⁷⁾。したがって、本表は複数資産の所有、すなわち、大土地所有の状況については十分に

16) 9 教区から構成されるこの地域は、総面積、約250平方マイル、人口、24,311人(1831年)の比較的人口希薄な地域であった。このとき、成人男子人口、5,806人のうち、農業に関与するものは、2,627人、約45%であった。この地方の鉄道建設以前の社会経済史については、J. D. Marshall, *op. cit.*, Part I, *Furness Industry and Society before the Railway Age*, またカンブリア地方の一構成部分としてのこの地方の歴史を概観したものと、C. M. L. Bouch and G. P. Jones, *Short Economic and Social History of the Lake Counties 1500-1830*, 1967。旧耕地制度の存続およびそれに関連する研究として、H. Garenierers Pearson, *The Town's Book of Biggar, Isle of Walney 1830-1895 Transactions of Cumberland & Westmorland Antiquarian & Archaeological Society*, Vol. 2 (N. S.), 1911, R. E. Porter, *The Townfields of Coniston C. & W.*, Vol. 29 (N. S.) 1929, Wilson Butler, *Townfield of Broughton and Subberthwait-in-Furness. C. & W.* Vol. 29 (N. S.), 1929, T. H. Bainbridge, *Land Utilisation in Cumbria in the Mid-Nineteenth Century as revealed by a Study of the Tithe Returns*, C. & W. Vol. 43 (N. S.), 1943。

17) 1746年の Tover division の課税資産41に対し、異なる納税者数はその90%にあたる37人であった (J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 59, Note 4)。この点から推測される。

第1表 地租査定簿：課税資産規模構成（1746と1790）

階層 年次	I	II	III	IV	V	Total
	～5	5～50	50～100	100～500	500～	エーカー (%)
1746	282 (23.4)	827 (68.5)	78 (6.2)	17 (1.4)	2 (0.2)	1206 (100.0)
1790	427 (34.0)	692 (55.2)	102 (8.1)	30 (2.3)	2 (0.1)	1253 (100.0)

【備考】 フェーンズ全体の地租賦課総額の9/10を占める 23 divisions の数値

【出典】 J. D. Marshall, *Furness and the Industrial Revolution*, 1958, p. 57. table 4 より作成。

註：原表は、地租額による規模分類を示したものであるが、この地方における“acre equivalent”すなわちエーカーあたりの課税額が4ペンス未満であること、また原表の作成者 J. D. Marshall が1シリング未満層を5エーカー未満の零細地片を占有する「小土地保有者 small holders と小屋住農 cottagers」が主体をなしているとしていることに基いて、エーカー数を推定したものである。

示すことはできないという限界を持つものの、ある程度、規模別で見た土地所有構成を近似的に表現しているといえよう。

1790年の資産規模構成を見れば、II（5—50エーカー）層の全体に占める割合は、55.2%となっており、最も大きい。次いで構成比で大きな層は、I（5エーカー未満）層の34.0%である。これら下層の2層合計、つまり50エーカー以下の資産規模の構成比は、全体の実に90%を占めている。参考までに、1746年と90年の両年を比較すれば、II（5エーカー）層の漸次的減少と、それとは対照的な最下層のI（5エーカー未満）層および上層のIII・IV層との増加が見とれる。

この地域における19世紀はじめごろの土地所有状況として、本表からわれわれが推測しうることは、土地所有の漸次的な集中を伴いながらも、大量の零細土地所有が存在していたということであろう。

では、本表では必ずしも明確とはならない大土地所有は、どの程度の規模であり、またそれはどのような階層のそれであったのだろうか。

この地域で隔絶した土地所有規模を誇るのは、バーリントン伯 the Earl of Burlington・キャベンディッシュ家 the Cavendishes である。キャベンディッシュ家は、イギリスでも屈指の伝統的な大土地所有貴族であり、イングランドとア

イルランドのいたるところに広大な土地資産を所有していた¹⁸⁾。それはこの地域においては、Kirkby Ireleth・マナの領主権を掌握し、農業所領、鉄山所領、スレート採石場などを所有していた¹⁹⁾。その規模は、この周辺で最も肥沃な農地を含むドールトン Dalton 教区の土地資産だけでも、4,483エーカーに達し、全体では、10,000エーカーをはるかに越える大きさであった²⁰⁾。

これにつぐ、大土地所有者は、バックルー公 the Duke of Buccleuch である。かれは、かつて大修道院によって直接支配されていた7つのマナの領主権を保持しドールトン周辺の採鉄地域に広大な所領を所有していた²¹⁾。第1表で示される V (500エーカー以上) 層の2つの土地資産はかれの資産であった。

これらに比すると程度こそ劣るが、大土地所有者として、1,000エーカー以上の資産を所有し、Pennington・マナ領主でもあるマンカスター男爵 the Baron of Muncaster²²⁾、鉄山所領を所有し、Bolton・マナ領主のダービー伯 the Earl of Derby²³⁾ がつづき、さらに、ジェントリ層(このなかにはマナ領主権を掌握するものが含まれている)がつづく²⁴⁾。

18) キャベンディッシュ家は、その爵位取得が、Justice of King's bench として、1377年のワット・タイラーの反乱を鎮圧した功により、騎士 Knight の称号を得たときに遡ることができる。イギリスでも古い家系である。この family history については、Henry Leach, *The Duke of Devonshire—A personal and political Biography*, 1904, pp. 1-21。なお、19世紀のキャベンディッシュ家の全所領規模は、198,572エーカーであった。これについては、John Bateman, *The Great Landowners of Great Britain & Ireland*, 4th ed., 1883, rep., 1970, p. 130。

19) キャベンディッシュ家のファーニスおよびカートメルにおける土地資産の形成は、18世紀後半の婚姻と購入によってなされた。詳しくは、V. C. H. Lancs., VIII, pp. 291-2, 312, 396。婚姻により取得した Lowther 家所領については、Lowther Bouch, *Lowther of Marske (Cleveland) and Holker, Transactions of Cumberland & Westmorland Antiquarian & Archaeological Society*, Vol. 4 (N. S.), 1945. T. H. Bainbridge, *op. cit.*, p. 89。

20) J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 10, 73, T. H. Bainbridge, *op. cit.*, p. 89。

21) *ibid.* pp. 8-9, 93。ファーニスにおける所領および領主権は、妻方の、the Duke of Montagu の資産を1812年に相続したことによって得る。これについては、V. C. H. Lancs., VIII, p. 300。

22) J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 74。Lord Muncaster は、J. C. G. Sawrey of Broughton-in-Furness から、その資産を継承した。1779年の Sawrey 家の資産は、9農場、1宿屋、さらに25人によって占有される693エーカーの土地であった。

23) Alfred Fell, *The Early Iron Industry of Furness and District*, 1st ed., 1908, new imp. 1968, p. 63-64。

24) J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 9, 74。

以上からわれわれは、さしあたりこの地域の土地所有の構造を次のように特徴づけることができよう。それは、パーリントン伯・キャンベンディッシュ家とバックルー公の二人の伝統的貴族を先頭とする少数の隔絶した大土地所有者が、その周りに大量の零細土地所有を従えて聳立しているといった構造、すなわち、イギリス全体の土地所有構造の特質をなすあの「土地寡頭制 Bodenoligarchie」²⁵⁾の縮図ともいふべき構造を呈していた、と。

ところで、地租査定簿は、土地所有構造を示す有力な史料として、今日広くその史料の意義を認められているとはいえ、それは、土地所有と土地保有の混同あるいは土地保有態様 *tenure* の差異の無視といった欠陥を持っていることもよく知られている²⁶⁾。われわれは、この欠陥を承知の上で、納税者を土地所有者と見なして考察を進めてきたのであるが、この地域の零細土地所有者の多くは、言葉の厳密な意味で私有権者と見なすことはできない。というのは、19世紀はじめ頃のこの地域においては、大土地所有者の所領でのリース・ホールド *lease hold*——この時期のランカシア北部で一般的に見られる *lease for lives* であったが——を除けば、農民の土地保有態様は、慣習保有 *customary hold* か自由保有 *free hold* のいずれかであり、そのうち、前者が支配的な保

25) *Brief Marx and Luwig Kugelmann*, 29. Nov., 1869, *Marx Engels Werke*, Bd. 32, S. 638, (『マルクス・エンゲルス全集』32巻, 526ページ)。この「土地寡頭制 *Bodenoligarchie*」概念は、周知のように、イングランド労働者階級の解放にとつての「アイルランド問題」の決定的重要性を解明するという脈絡において、マルクスがイギリス「土地所有制度」を特徴づけた概念である。そこでは、かれは、社会の「根底」をなすものとして「土地所有制度」を把握して (*Brief Marx and Luwig Kugelmann*, 6. Apr., 1862, *Marx Engels Werke*, Bd. 32, S. 542, 『全集』32巻, 556ページ), その上で、イギリス社会の「根底」をなす「土地所有制度」は「地主制度」であり、その構造を「土地寡頭制 *Bodenoligarchie*」として特徴づけている。従来、わが国のイギリス経済史の通説にあっては、すでに述べた理由から、この概念はほとんど顧みられることがなかったが、しかし、それは、近代イギリス資本主義発達史像を構成する最も重要な鍵概念の一つである。この概念にいちちはやく注目しつつイギリス近代史像の再構成を試みたものとして、尾崎芳治、マルクス・エンゲルスのイギリス革命論、堀江・池田・尾崎「市民革命の理論」1957年。また、19世紀イギリス土地寡頭制の実証的研究としては、本多三郎、19世紀後半アイルランドの土地闘争と土地立法、『経済論叢』第112巻第1号1973年、同、19世紀後半アイルランドにおける土地所有関係とイギリス地主制度、司第112巻第5号1973年、島浩二、イギリス農業構造と土地所有の性格1851-1871年、同第118巻第1、2号1976年がある。

26) 農業関係資料としての地租査定簿 *Land Tax Assessment* の意義と限度について、椎名重明、『イギリス産業革命期の農業構造』1962年を参照。

有態様であったからである²⁷⁾。

言うまでもなく、慣習土地保有は領主の意志によって at the will of the lord, マナの慣習に従って according to the custom of the manor, その保有権が保証される土地保有である。この地域の慣習保有は、スコットランドとの国境地方に見られたかつての国境警備奉仕保有 tenure by border service の転化したものである²⁸⁾。第2表は、かつての大修道院領であって、バックル

第2表 マナの慣習と借地権 customs and tenant-right

マ ナ 事 項	Plain Furness・マナ (旧宗教所領)	Kirkby Ireleth・マナ (世俗領主所領)
保有更改料 fine	相続あるいは譲渡に際して、2ヶ年の年地代に相当する保有更改料の支払	権利承認 admisson に際して、20ヶ年の免役地代か quit rent に当する保有更改料の支払
譲渡・その他	保有地の部分的な譲渡の永久的な禁止、保有地の分割禁止	領主の許可なく、7年間以上の又貸禁止
没収および罰則	補修されないで2年間耕作されないままの保有地の没収	故意の宣誓違反 perjury の場合：10ヶ年の地代額の支払、叛逆罪あるいは重罪の場合：保有地の没収
未亡人の権利	結婚に伴ういわゆる free bench：未亡人が、死亡した夫の保有地の3分の1を、寡婦期間中に保有する権利	寡婦期間中、死亡した夫の保有地の半分を保有する権利、ただし、再婚あるいは不貞を働いた場合、没収
奉仕義務 (旧奉仕義務)	マナ内の破損した提防の、自費での補修 (border service：60人の兵士、馬と馬具、能力に応じた武器の準備と提供)	(border service：1頭の馬と馬具の準備と提供, plough or harrow service)

[出典] V. C. H. VIII, pp. 308, 332.

Wilson Butler, The Customs and Tenant Right Tenures of the Northern Counties, C. & W., Vol. 26, (N. S.), 1926. pp. 326-7, 332.

27) J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 8-11.

28) Wilson Butler, The Customs and Tenant Right Tenures of the Northern Counties, with particulars of those in the district of Furness in the County of Lancashire. C. & W., Vol. 26 (N. S.), 1926, p. 300., C. M. L. Bouch and G. P. Jones, *op. cit.*, p. 14. この保有権は、

一公がその領主権を掌握する Plain Furness・マナとキャベンディッシュ家が領主権を掌握する Kirkby Ireleth・マナにおける慣習と tenant-right を示したものである²⁹⁾。このような保有権とそれに付随する諸義務を規定するマナの慣習は、15, 6世紀ごろに土地占有者の土地購入によって解体された1つのマナ³⁰⁾を除き、16のマナで存続し、その実現を保証するマナ領主裁判所も定期的に開廷されていた³¹⁾。

1926年にさえ地方史家 Wilson Butler は、「今日、ファーニス地方には16のマナが存在し、それらは、マナ裁判所、慣習、およびそれに関連する規則を持っている」³²⁾と指摘している。さらに興味ある事実として、ドールトン・マナ内のキャベンディッシュ家所領が、19世紀の人々によって“Manor of Furness”と呼ばれていたことを指摘しておかねばならない³³⁾。というのは、それは、大所領では地主＝借地農関係がマナ領主＝慣習保有農関係に擬せられていたことを示唆しているだけではなく、この地域におけるマナ制度存続の根強さをも示していると思えるからである。

以上の史実から、ファーニス地域における土地所有構造にあって、注意されなければならないことは、第一に、土地寡頭制の頂点に位置する大土地所有貴族が、マナ領主権を掌握し、他方、その底辺をなす零細土地所有として現れる

“border tenant-right”と呼ばれるものであって、定額地代の他に、文字どおり年間40日間の国境警備義務を伴った。

29) 一般に、この地域ではかつての宗教領マナにおける保有権は世俗領マナのそれよりも安定していたといわれる。表にあげた以外に、領主の死亡時に権利承認料の支払を義務づけているマナが存在した。Ulverston マナの一部(a certain fine)、Church Coniston マナ(年地代の15倍と17倍)、Pennington マナ(年地代の6倍)が、それである。これについては、Wilson Butler, *op. cit.*, p. 331, *V. C. H. Lancs.*, VIII, pp. 350, 364.

30) *ibid.*, p. 299.

31) Bolton with Adgarley マナでは、19世紀後半に廃止されたが、他の15のマナでは、20世紀まで定期的に開廷されていた。それは、開廷間隔の長いもので2年に1度、短いもので1年に2度開廷されていた。これについては *ibid.*, *passim*.

32) W. Butler, *op. cit.*, p. 324.

33) J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 10. これと同じように、この地域のマナ制度存続の根強さを示すものとして、free hold がマナ裁判所に仕出義務を伴う customary free hold であったことも興味深い。これについては、*V. C. H. Lancs.*, VIII, p. 377.

土地所有の多くが実際には慣習的土地保有であったこと、第二に、その保有権とそれに付随する諸義務を規定するマナの慣習およびその実現を保証するマナ裁判所が現実には機能を果たしていたということ、である。

もとより、これは、イギリス革命後の事態であって、封建的土地保有関係（領有—保有基軸の重層的物件体系）の存在を意味しないが、それは、その廃棄のされ方、つまり領主的土地保有の私有権化によって慣習的土地保有のグヴェーレとしての権利を否定されながらもそれに付随する義務は「温存」されたこと³⁴⁾とかかわらせて理解されねばならない。したがって、その事態は、第一に、農民の慣習的保有が「事実上の借地権」にすぎず、そのために土地寡頭制の頂点に位置する大土地所有貴族の土地所有規模は実際にはもっと大きなものとして現れること³⁵⁾、第二に、私的所有の形式の下であるが、領主的土地所有は、Landlord-tenant 関係において「人格的な隷属＝および支配関係に基づく土地所有の権力」³⁶⁾として現れるということ、を示唆していると思われる。

まだ古い諸関係が纏つたファーニス地域における伝統的な大土地所有は、私的所有の形式の下で、この地域の富の源泉である土地自然だけではなく、それに直接結合する人間（住民）をも掌握するものとして現れていた³⁷⁾。それはいわば「私有権としての領主権」³⁸⁾の展開として現れる土地寡頭制の支配であった。そのような土地寡頭制の下で土地自然を主要な生産手段とする鉄鉱山業

34) イギリス革命の土地変革については、尾崎芳治、イギリス革命の土地闘争、堀江英一編『イギリス革命の研究』1962年を参照。

35) 鉄鉱山の発展とともに、賃借採鉱権 *mining lease* が慣習保有地 *customary land* に設定された事例が多くみられるが、この時、賃借採鉱権が優先されかつての慣習保有地は、単なる賃借地に転換された。ただし、この場合、かつての保有農は、一定期間内で自らの意志を通告し、採鉱費用の3分の1を負担すれば経営権の3分の1の権利が認められた (A. Fell, *op. cit.*, pp. 31-34.)。ともあれ、この転換は、慣習保有権が「事実上の借地権」にすぎなかった証左であったといえよう。

36) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. I, S. 161.

37) ここでは、近代的土地所有の形成過程を封建領主による「富の源泉」(＝土地自然と人間自然)の掌握から資本によるそれへの移行過程としてとらえている。この論点は、K. マルクスの本源的著書論の核心的論点の一つである。これについては尾崎芳治「労働と土地所有の歴史理論」(同氏主宰の『経済史研究会』での1983年10月23日報告)によって示唆されたものである。

38) 尾崎芳治、前掲論文296ページ。

は、どのような生産形態をとり、それをめぐる諸利害はどのような構造を示していたであろうか。

II 鉄鉱山業とその諸利害の構造

「この地域の鉄鉱石は、しばしば、トン当り16~17ハンドレットウェイトの鉄に、また、最劣等の鉱石でさえ、10~12ハンドレットウェイトの鉄に還元された」³⁹⁾。これは、19世紀初頭にこの地域を訪れた農業改良委員会の R. W. Dickson の報告である。このように鉄含有率のきわめて高い赤鉄鉱石 haematite ore が、ファーニス半島のほぼ中央部に位置するドールトン教区周辺の地表近くに豊富に埋蔵され、その一部は露頭さえ形成していた⁴⁰⁾。

この有利な賦存状況のため、鉄鉱石の採掘は古く13世紀にまで遡ることができるが、それが鉄鉱山業としての姿態を整えるのは、いわゆる“Gentleman Ironmaster”によって、この地域に木炭製鉄業が導入された18世紀初頭以降のことである⁴¹⁾。19世紀に入ると木炭製鉄業は衰退し、それとともに漸次的に発展してきた鉄鉱山業も一次的な後退を余儀なくされたが、ナポレオン戦争後再び前世紀の最高水準を回復した。しかし、このときには、すでに鉱石は域内で消費されることはなく、そのほとんどすべてが域外に移出され、その品位の高さのために、刃物などの高品位の鉱石を必要とする鉄製品の原料として、また低品位の鉄鉱石との混同成分 mixing-component として、サウス・ウェイルズ、スタフッドシア、ヨークシアのウェストライディングなどの製鉄業地域に安定した市場を持っていた⁴²⁾。

39) R. W. Dickson, *Agriculture of Lancashire*, 1815, p. 73, extracted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 37. ファーニス・ヘマタイト鉱の鉄含有率は、平均約60%であるが、それは、Clevelandの鉱石のそれが30%程度であったことを考えれば、極めて高いものであったと言える。

40) 賦存状況については、A. Fell, *op. cit.*, p. 75.

41) この地域の木炭製鉄業の形成と発展については、A. Fell の研究以外に、それを概観したものととして、J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 19-41, Alan Birch, *op. cit.*, pp. 336-339.

42) Francis Leach, *Barrow-in-Furness, Its Rise and Progress; with brief sketches of its leading industry*, 1872, p. 19.

このような経路を辿って漸次的に発展してきた鉄鉱山業は、どのような階層の人々によって担われていた⁴⁴⁾のであろうか。一般的には、それは、鉱夫、「鉄鉱石商人 Iron ore merchant」⁴⁵⁾と呼ばれる借地鉄鉱業者、および鉱山所有者の3者から構成されていたと言えるが、問題は、かれらの相互関係である。

a 鉄鉱石商人の鉱夫支配

鉄道建設以前の主な鉄鉱石商人を一覧したのが第3表である。かれらは、それぞれパートナーシップを形成していたが、その各々の集団の特徴については第3表の備考欄に譲り、ここでは、全体としてのかれらと鉱夫との関係について鉄鉱山の生産力の側面にも目をむけつつ明らかにしておこう。この点に関して、かれらが同時代人によって「鉄鉱石商人」と呼ばれていたことが示唆的であることをまづもって指摘しておくかねばならない。

19世紀初頭にはすでにかつての「坑木による釣鐘状ピット timbered bell pit」——坑口直径5フィート、坑底直径12フィート、深度20ヤード——は姿を消し、堅坑と水平坑による開坑方式がとられていた。しかし堅坑深度は深くはなく、最も深いところで45ヤードを越えることはなかった。概して、この地域の鉄鉱山業は小規模であり、冬季には採掘は全く中断されていた⁴⁶⁾。

採鉱は手掘法に依存し、使用される労働手段は、採鉱につるはしとがね⁴⁵⁾、坑内運搬には二輪手押し車 barrow⁴⁶⁾、捲揚装置にホース・ジンであった。ホース・ジンに連結された捲揚装置には12個の桶または樽が装備され、それらが一回転すれば1トンの鉄石を捲揚られるように総積載量が計算されていた。排

43) Joseph Fisher, *Popular History of Barrow-in-Furness*, 1891, p. 12.

44) A. Fell, *op. cit.*, pp. 75-76, 79.

45) *ibid.*, p. 79. ここで使用されていたつるはしは両頭のもの——全長6インチ(約16cm)——でありその一方の先端は鶴のくちばし状となり、もう一方の先端は、それによって鑽や楔を岩石に打ち込むことができるように、ハンマー状になっていた。

46) *ibid.*, p. 79. 釣鐘状ピット時代には、坑内運搬に、桶と“slave stick”と呼ばれる刻み目の入った短棒が使用されていた。これから二輪手押し車による運搬への転換は、水平坑延長が伸びるとともに必然化されたと考えられる。両者はいずれも人力による運搬であったとはいえ、坑内作業の分業という視点から、その区別は重要である。というのは、この転換は、採鉱作業と運搬との分離の萌芽を含んでいたと思われるからである。

第3表 鉄道建設以前の主要な鉄鉱石商人

企業あるいは鉱山業者名	パートナー	鉱山名	備考
Harison, Ainsle & Co. “	Benson Harrison Montague Ainsle Thomas Roper	Lindal Moor Pennington Whitriggs	最大の鉱山業者。その前身は、1835年に設立された Newland Co. (=Gentleman Ironmaster) であるが、木炭製鉄業の衰退とともに、その営業の立脚点を鉱山業に移す。この地域最大の鉱山業者。
Ulverston Mining Co.	Chales Storr Kennedy George Huddleston James Park Richard Smith Thomas Petty	Lindal Cote	1838年に、ウルヴァーストンの銀行家、外科医、製造業者によって設立。後に、C. S. Kennedy, G. Huddleston が独立し、解体される。
Thomas Fisher	Thomas Fisher Joseph Fisher	Butts Beck Whitriggs	富裕な農民。Thomas Fisher は、「ドールトンの鉱夫の親爺 the Father of the Dalton miners」と呼ばれる。
Town & Rawlinson	Robert Town Joseph Rawlinson	Butts Beck Tytup	J. Rawlinson は、Fisher の甥。後にこの地域を代表する鉄鉱石商人となる。
Furess Mining Co.	H. W. Schneider James Farrell James Davis	Staiton Whitriggs	H. W. Schneider は、国際的な金属取引業者で、40年代初頭に参入し Fisher 家から Whitriggs の権利を3,500ポンドで購入。この時、Thomas Fisher の息子がマネイジャーとなる。
Messrs. M. Denny, R. Atkinson & G. Ashburner		Thwait Flat	
Messrs. Fell		Staiton	

[出典] A. Fell, *op. cit.*, J. Fisher, *op. cit.*, J. D. Marshall, *op. cit.*, から作成

水装置としては独自なものが設置されず、捲揚装置がそれに兼用されていた⁴⁷⁾。40年代はじめごろに新しく参入してきた国際的な金属取引業者の H. W. シュナイダーは後に当時をふりかえり「この地域では2,3の見ずばらしいホース・ジンだけで採鉱していた」⁴⁸⁾と述べているが、それは、すでに鉱山業でも蒸気機関が普及しつつあった40年代においてこの地域の鉱山で使われていた労働手段の旧態依然たる立ち遅れた状況を窺わせるに足る証言である。

成人男子8名を年間6ヶ月以上の期間同時に雇用する義務を課した当時のリース契約での最低稼行規模規定⁴⁹⁾、また「4名の坑内夫が地上夫の援助を得てトン当たり2シリング3ペンス〜2シリング6ペンスの請負価格で1日に14トンの鉱石を採掘していた」⁵⁰⁾とする同時代人の観察、これらから、1坑当りの鉱夫数は8名程度であり、その労働組織は、坑内作業の一切をおこなう4名の坑内夫の大名かで恐らく流動的な分業を含む協業、捲揚作業を中心とする地上作業を担う同数程度の地上夫の同様な協業、この二組のあいだの分業的編成を軸とするものであったと思われる。この道具と家畜に依拠する、8名程度の鉱夫からなる労働組織の内部では、恐らく徒弟制的階梯がみられ、少くとも直接の労働にたいする指揮権は、かれらまたはかれらのなかの「親方」的人物に掌握されざるをえなかった。

このように当面する時期の鉄山業における労働の技術的・工程的と社会的編成は、初期鉄山マニュファクチュアのそれであったといえよう。

この原始的ともいえる鉄山業を支える鉱夫は、以前には半農・半鉄の小農層に担われていたと考えられるが、当面する時期では、かれらの漸次的な分解から絶えず補充されるファーニス土地寡頭制の最底辺を構成する小土地保有農 small holder かあるいは小屋住農 cottager であった。かれらは、家計補充的

47) *ibid.*, p. 76-78. なお、この時期に蒸気排水を導入していたのは、Ulverston Mining Co. の Lindal Cote 鉱山のみで、それは例外的であった (J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 174, 195).

48) F. Leach, *op. cit.*, Appendix, p. 26.

49) A. Fell, *op. cit.*, pp. 17, 32-34.

50) J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 36, R. W. Dickson の観察として伝えている。

な農業経営を営みながら、自前のつるはしとたがね、ホース・ジンで使われる馬によって採掘し、集団請負の形態であるいは下請人 sub-contractor の下で集団稼行していた⁵¹⁾。この請負頭かあるいは下請人が、直接の労働にたいする指揮権を掌握してた人物であり、そして、かれらと鉱夫との関係においては家父長的關係が支配していたように思われる。そのことは、富裕な農民であり、恐らく鉱夫頭から鉄鉱石商人に上昇転化したと思われる Thomas Fisher (第1表参照)が、同時代人によって「ドールトン鉱夫の親爺 the Father of the Dalton miners」⁵²⁾と呼ばれていたことから窺い知ることができる。

これに対し、鉄鉱石商人は、賃借した鉱区数と同数の鉱夫集団かあるいは下請人と請負契約を結び、採掘作業を請負作業にもっぱら依存させながら、賃借した鉱区に、主要な生産手段であり出来高測定器でもあるホース・ジンを設置することによって、ただ出来高坑口査定を通じてのみ生産に干与し、労働指揮権をわずかに間接に掣肘しえたにすぎなかった⁵³⁾。鉱区でのかれらの日常的な業務は、出来高坑口査定にかぎられ、むしろ主たる業務は、請負価格の支払いを通じて採掘された鉱石を集積し、それを販売することにあつた。

この場合注意しなければならないことは、かれらは、賃借採掘権に基づき、経営対象としての鉱区をわがものにつつ、請負採掘によって得た鉱石の転売をもっぱらとした、ということである。これは事実上の鉱区の又貸 sub-letting ともいふべき事態であつて、鉄鉱石商人は、この事実上の又貸を通じて、原料支配を基礎に展開する製造業における問屋制的支配と同じような支配を実現していたといえよう。製造業における問屋制的支配が原料支配に基礎を置いてい

51) *ibid.*, p. 39. 掘進作業についてもファザムごとに算術級数的に増加する請負価格が支払われていた (A. Fell, *op. cit.*, p. 79). このような鉱夫群の集団請負制あるいは下請制といえ、イギリス炭鉱業におけるチャーター・システム charter system やその類落形態であり、19世紀の中葉以降まで根強く存在したバツティ・システム butty system が想起されるが、ファーニスのそれも、それらと同様のものであったと考えられる。チャーター・システムおよびバツティ・システムについては、さしあたり、吉村朔夫「イギリス炭鉱労働史の研究」, 1975年, を参照。

52) Joseph Fisher, *op. cit.*, p. 42.

53) この場合、ホース・ジンを製作した大工がそのまま手代として坑口査定に従事した (A. Fell, *op. cit.*, p. 84.)。

たとすれば、ここではそれは経営対象としての鉱区独占に基礎を置いていた。このような鉱夫に対するかれらの支配こそ、かれらが「鉄鉱石商人」と呼ばれていた所以であったと思われる。

このように、当面するファーニス鉄鉱山業においては、採掘は、周辺農村に住む小土地保有農および小屋住農を中心とする鉱夫群の、道具と家畜とに依拠する集団稼行によっておこなわれ、この集団稼行形態の上に、「鉄鉱石商人」と呼ばれる借地鉱山業者が君臨し、鉱夫群への問屋制的支配を実現していたのである。

b 土地所有の鉱山業支配

しかし、この鉄鉱石商人の鉱山業支配も、ここではあの土地寡頭制の支配を前提にはじめて成立していた。

革命後のイギリスにおいては、金、銀を除く地下鉱物資源は、地表の所有権に帰属したことは周知のことである。それは、マナ内のフリーホルド以外の土地、たとえば慣習保有地、共同地、荒蕪地などの地下鉱物資源が、マナ領主権に帰属したことをも意味していたのは言うまでもない⁵⁴⁾。

19世紀前半期、この地域における最大の鉱山所有者は、鉱山が集中するドールトン・マナおよびプレイン・ファーニス Plain Funesse・マナの領主権を掌握するバックルー公であった。当時、「ファーニスのペルー」と呼ばれ、この地方随一の生産高を誇る Whitriggs 鉱山をはじめ、バックルー公が所有する鉱山の総生産高はこの地域のそれのほぼ50～60%を占めていた。これに次ぐ大鉱山所有者はバーリントン伯であり、かれの所有する鉱山が残りの大部分を生産

54) イギリス鉱山法の歴史において、たとえば J. V. ネフのように(さしあたって、John V. Nef, *Industry and Government in France and England, 1540-1640*, 1957, 紀藤、隅田共訳「16, 7世紀の産業と政治」, 1958を参照せよ)、Regina vs. Northumberland 訴訟事件に対する1568年の財務裁判所 Court of Exchequer 判決を、その画期として高く評価する見解と、これに対して、イギリス革命期の1688-9年の議会法令 parliamentary statute をそれとして高く評価する見解がある。イギリス革命の性格と関わり、この対立には重大な諸点を含む。ここでは、さしあたり指摘まで。

第4表 鉄道建設以前の鉱山所有

鉱山所有者	鉱山名 ()内マナ
the Duke of Buccleuch	Whitriggs, Lindal Moor, Lindal Cote, Crossgates, Butts Beck, Eilliscale, Tytup (以上, Plain Furness マナ), Plumpton (Ulverston マナ)
the Earl of Burlington	Stainton, Holmebank and Great Close (Muchland マナ), Adgarley (Bolton with Adgarley マナ), Thwait Flat (Plain Furness マナ)
the Baron of Muncaster	Pennington (Pennington マナ)
the Earl of Derby	Bolton Heads, Old Hills (Bolton with Adgarley マナ)

[出典] Alfred Fell, *op. cit.*, pp. 10-73, Joseph Fisher, *op. cit.*, pp. 41-42, 61-71, 113-126, J. D. Marshall, *op. cit.*, *passim.* から作成。

していた。かれはブレイン・ファーニス・マナ内の Wetflat 鉱山, マッチランド Muchland・マナ内の Staiton 鉱山を自由保有鉱山 free hold mine とし
て所有していた。

この地域の鉄鉱石のすべてがこの2人の貴族の所有する鉱山から採掘されて
いたと言っても過言ではないが、それ以外に鉱山所有者をあげるとすればマン
カスター男爵とダービー伯である。かれらは、自らのマナ内にマナ領主として
それぞれ鉱山を所有していた。

鉄鉱石商人は、このような伝統的な土地所有貴族、特に土地寡頭制の頂点に
位置する二人の貴族による鉄鉱石資源の独占的な所有を前提とし、かれらから
賃借採鉱権 mining lease を獲得しなければならなかった。このときの賃借採
鉱権は、契約期間21年、鉱山使用料トン当たり1 シリング6 ペンス程度とされて
いた⁵⁵⁾。ともあれ、鉄鉱石商人の鉱山業経営したがってまた鉱夫支配は、ここ

55) この地域においてはじめてトンあたり地代 tonnage rent として鉱山使用料を規定した賃借採
鉱権は1714年に the Duke of Montague が William Matson なる人物に与えた賃借採鉱権で
ある。これは、契約期間21ヶ年、6トンの鉱石に対し7シリングの鉱山使用料を規定し、さらに
「契約期間中、毎年6ヶ月間、最低6人の成人男子鉱夫を雇用し、同時に就業させる」という付
帯義務を伴うものであった。これ以前の賃借採鉱権は固定年地代を規定し、一度に3ピット以上
の開坑を禁止する稼行規模制限条項を含んでいた (A. Fell, *op. cit.*, p. 3)。この地代支払形態

では当然のことながら大土地所有貴族による鉄鉱石資源独占を前提としなければならなかったこと、これが、土地所有を考慮に入れることによって鉄鉱山業が受けとる規定性の第一。

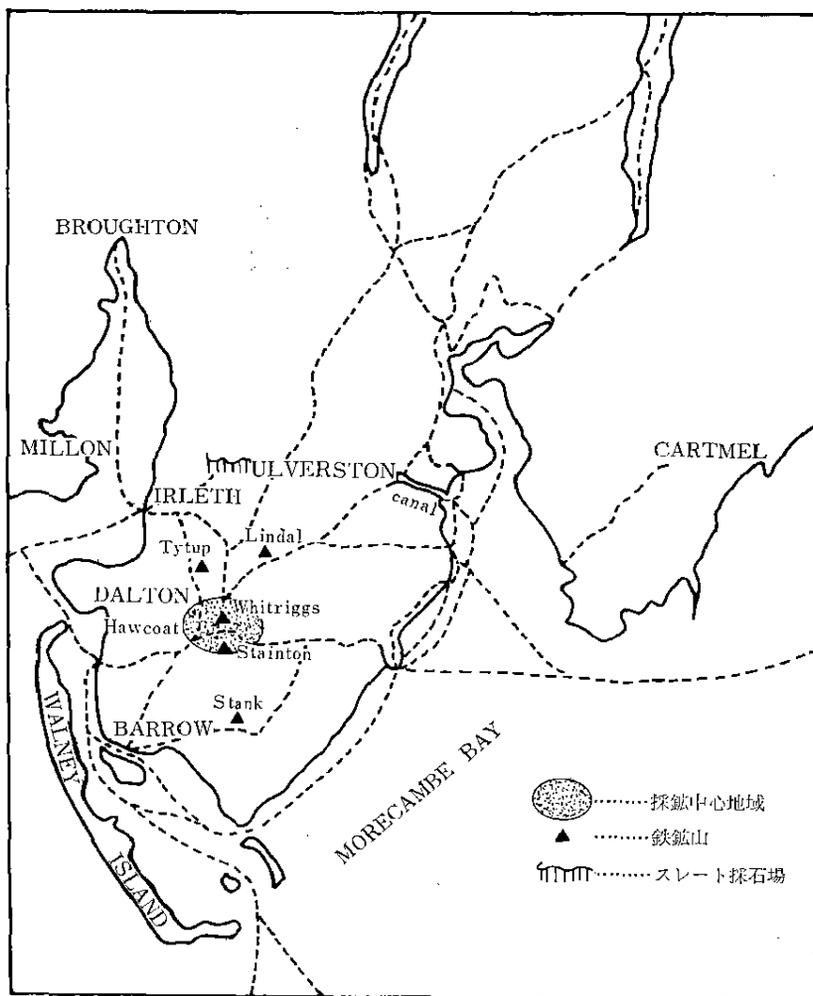
第二に、それは古い諸関係の纏付いた Landlord-tenant 関係を前提としなければならなかった。すでに述べたように鉄鉱石商人と鉱夫との関係は、初期鉄鉱山マニェ段階の特徴を示す労働の技術的工程と社会的編成、そして直接生産者と生産手段との癒着の残存の上に築かれていた。これを、「労働にたいする資本の指揮権」の観点から見れば⁵⁶⁾、鉄鉱石商人は、坑口査定に基づく請負価格の支配・統制を通じて間接的にそれを実現していた、と同時に間接的にしかそれを実現しえていなかったといえよう。資本としての労働にたいするこの指揮権の未成熟——それは、かれらの、鉄鉱山業支配の主たる立脚点が小規模請負生産にたいする相対的に大規模な商業的機能の優越にあったのと、同一事態の二つの現れの一つであったが——ゆえに、かれらの鉱夫の確保と剰余労働の強制は、古い諸関係の痕跡をとどめる Landlord-tenant 関係、つまり鉱夫の零細土地保有者としての領主への従属を背景とし、それによって補完されねばならなかった。恐らくここでは鉄鉱区の賃借はまま領主権の賃借を含むものであったと思われる。

鉄鉱石資源の独占的所有、鉱夫の確保と剰余労働の強制における古い諸関係の痕跡をとどめる Landlord-tenant 関係による補完、これらは、この段階の鉄鉱山業における「土地所有の優位」の不可避的な結果であり、一方で高率

及び稼行規制の転換は、鉄鉱山の発展に伴い耕地利用に対する採鉱利用の優位が確立しつつあることを反映したものであると考えられる。この点において、それは賃借採鉱権の歴史において一つの画期をなし、それ以降のリース契約の原型となった。なお、1799年の Lord Muncater によって与えられていたリース契約には、一種のスライディング・スケール制が導入されていた。それは、通常の坑口価格9シリングの3分の1ないし2分の1の価格上下動が3ヶ月持続した場合、その上昇分あるいは下落分に比例して地代額を変動させるというものであった。ただしこの時期においては、これは例外的であり、ファーニスにおいてスライディング・スケール制が一般化するのには19世紀後半以降のことである。これについては、*ibid.* pp. 50-51.

56) K. Marx, *op. cit.*, S. 329. マルクスの資本概念の本質的内容が専制的労働指揮権であることを明示して、資本概念を展開した尾崎芳治、資本主義から社会主義、「経済」、1975年6月号、を参照。

第2図 鉄道建設以前の鉄鉱山と鉱石運搬路



の鉄山使用料を実現させ、他方でそれに相関する低い請負価格を強いるものであった。

第三に、鉄鉱石商人の鉄山業支配は大土地所有による域内鉄鉱石輸送支配を前提としなければならなかった。この支配は二重であった。その一つは、領主による通行地代 *waylcave rent* の徴収権である。通行地代は、よく知られているように鉄石運搬通路をはじめ、鉄業用建物や施設の用地等の包括的な使用料として鉱区借地人から徴収されるものである。

いま一つは、農民の荷馬車輸送に対する権益である。当時、鉄鉱石は第2図で示されるようにファーニス半島のここかしこに分散する積出埠頭までの鉄鉱石運搬は、周辺農民の荷馬車 *cart* によっていた⁵⁷⁾。農民は、鉄鉱石商人から1トンの鉄鉱石の運搬に対し1シリング6ペンスの支払を受けていたが、ここで重要なことは、農民による鉄石運搬をたんなる農民的営業とだけ見なすわけにいかない、ということである。農民が鉄鉱石運搬をおこないうるかどうかは、領主の意志の範囲内にあった。この点は、A. Fell の指摘するとおり、一般に「鉄鉱石運搬の便宜を賃借人に保証する農場に対する地代は、それを伴わない農場の地代に比べて高率であった。たとえば、Lowwood では、ある土地の地代は、鉄石の運搬にたいして占有者が受け取る額を考慮して決定された」⁵⁸⁾ という事実のなかに表現されているといえよう。

このような農場を独占的に所有していたのはこの周辺に広大な所領をもつあの二人の大土地所有貴族であった。かれらは、域内の鉄鉱石運搬にも支配的な権益をにぎっていたものと想定して恐らく誤りないだろう。

結びにかえて

以上のように、大土地所有貴族の鉄石資源の独占的所有、鉄鉱石商人の鉄夫の確保および剰余労働の強制における Landlord-tenant 関係による補完的役

57) 農民の荷馬車輸送については、J. Fisher, *op. cit.*, pp. 36-39.

58) A. Fell, *op. cit.*, p. 302.

割、農民の鉄鉱石運搬に対する地主支配、これらすべてのことは、ファーニス鉄鉱山業が、土地所有による富の源泉（＝土地自然と人間自然）の掌握から資本によるそれへの移行——この過程の内部では、旧土地所有は、資本の発展とともにかつては自らが掌握していた富の源泉を資本に譲り渡し、自らをたんなる所有対象としての土地の独占に限定していくのであるが——の、過渡的状況にあったことを示唆するものである。比喩的にいえば、鉄鉱山業は旧い諸関係の痕跡をとどめる「土地寡頭制」の支配にすっぽりまると包み込まれていたといえよう。これが、鉄道建設以前に見い出されるファーニス鉄鉱山業の現実の姿であった。

(1984. 10)