

經濟論叢

第137卷 第6号

マルクスにおける貨幣と時間（上）……………	八 木 紀一郎	1
『資本論』第2巻第3篇「社会的総資本の再生産と流通」における外国貿易捨象の命題について（上）……………	板 木 雅 彦	17
イギリス東インド会社と在インドのイギリス人私商人……………	今 田 秀 作	32
トヨタ自工の工場展開……………	塩 地 洋	56
19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける鉄道建設と鉄鉱山業……………	阿知羅 隆 雄	83

昭和61年 6 月

京 都 大 學 經 濟 學 會

19世紀中葉期イギリスのファーニス における鉄道建設と鉄鉱山業

——大土地所有貴族と鉄道業 (3)——

阿 知 羅 隆 雄

は じ め に

ファーニス地方は、行政的にはランカシア最北端の郡であるランズデイル Lonsdale に属し、地理的にはカンブリア地方の飛地をなす、産業革命期イギリスの後進地域であった。ファーニス半島のほぼ中央部に高品位の鉄鉱石としてよく知られるヘマタイト鉱が豊富に埋蔵されていた。

その採掘は、周辺農村の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に依拠する集団稼行によっておこなわれ、この集団稼行の上に、「鉄鉱石商人」と呼ばれる借地鉱山業者が、君臨し、鉱夫群への間屋制的支配を実現していた。ところが、この「鉄鉱石商人」の支配は、旧い Landlord-tenant 関係の痕跡を残す土地寡頭制の支配を前提にしてはじめて成立していた。というのは、それは、その頂点に位置する2人の伝統的大土地所有貴族による鉄鉱石資源の独占的な所有を前提しなければならなかったことに加え、鉱夫の確保および剰余労働の強制においては、領主権（＝鉱夫の農民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、鉄鉱石輸送においては、副業としての農民の鉄鉱石輸送にたいする地主支配を前提しなければならなかったからである¹⁾。

1) 拙稿、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)「経済論叢」第136巻、第2号、1985年を参照。

このように、われわれが鉄道建設以前に見い出すファーニス鉱山業の姿は、旧土地所有が、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（＝土地自然と人間自然）を、資本に譲り渡し、自らを所有対象としての土地独占に限定していく過程の、いわば過渡的状况を呈し、依然「土地所有の優位」の下にある鉱山経営のそれであった。

ところで、イギリス産業革命の進展が、地下鉱物資源、わけでも鉄および石炭に対する新しい関心と呼びおこしたことは贅言するまでもないが、ファーニス鉄道は、かかる新しい事態に対応して、鉄鉱石資源の開発を意図されて建設された地方的・短距離鉄道であった。そして、それは、等しくその建設の意義を認めつつも、その主導権をめぐる大土地所有貴族と鉄鉱石商人とが対立するなかで、前者、すなわち大土地所有貴族による主導権の掌握の下で、かれらの家産管理＝所領経営の延長線上の利害に先導されて建設された鉄道であった。そのような意味で、この鉄道は、まさに土地所有の「創造物」であり、「付属物」であり、いわばかれらの「私有財産鉄道 proprietary railway」ともいうべき性格をもつものであった²⁾。

では、このファーニス鉄道の形成と発展が、この地域の鉄鉱石生産の発展にどのような影響を与えたのか、また、鉄鉱石資源を独占的に所有し、しかも鉄道をも支配する2人の土地貴族が、どのようにして、その建設の「成果」をわがものとし、この地域の富を自らの下に集中したのだろうか。これを明らかにすることが本稿の課題である。まず、域内鉄鉱石輸送手段としてのファーニス鉄道の発展について考察することからはじめよう。

I 域内輸送手段としての鉄道の発展と輸送独占の形成

オリジナル・ライン開通後のおよそ10数年間のファーニス鉄道の発展は、もっぱら域内輸送の改善に限られ、そのあり方は鉄鉱石資源の開発手段として、

2) 拙稿、19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける地主掌握下の鉄道建設——大土地所有貴族と鉄道業(2)「経済論叢」第136巻、第5・6号、1985年を参照。

しかも地主掌握下で建設された鉄道にふさわしいものであった。

取締役会は、すでにオリジナル・ラインの開通以前に、半島の東西の玄関にあたる Broughton およびウルヴァーストン Ulverston への幹線の拡張と、幹線と鉱山を結ぶ支線あるいは鉱山軌道 tramway の建設を決定し、1846年7月には、そのための拡張法 Extention Act を獲得していた³⁾。

Broughton への拡張は48年に完成し、ウルヴァーストンへのそれはやや遅れて54年に開通した⁴⁾。この年に、バロウとピールの二港から採鉱地域を經由してウルヴァーストンまでの複線化工事も開始されて、58年に完成している。他方、この間に支線および鉱山軌道の建設も進められ、それは、網の目を形成し、そこにも軽蒸気機関車も導入された。また全線に電信施設が完備され、50年代半ばすぎには鉱山——鉱山軌道——幹線をつなぐ近代的な域内鉄道網が形成されていた⁵⁾。

ところで、全国的鉄道網との連絡をもたない域内鉄道網の形成は、鉄鉱石移出拠点としてのバロウ港の開発を伴わざるをえなかった。

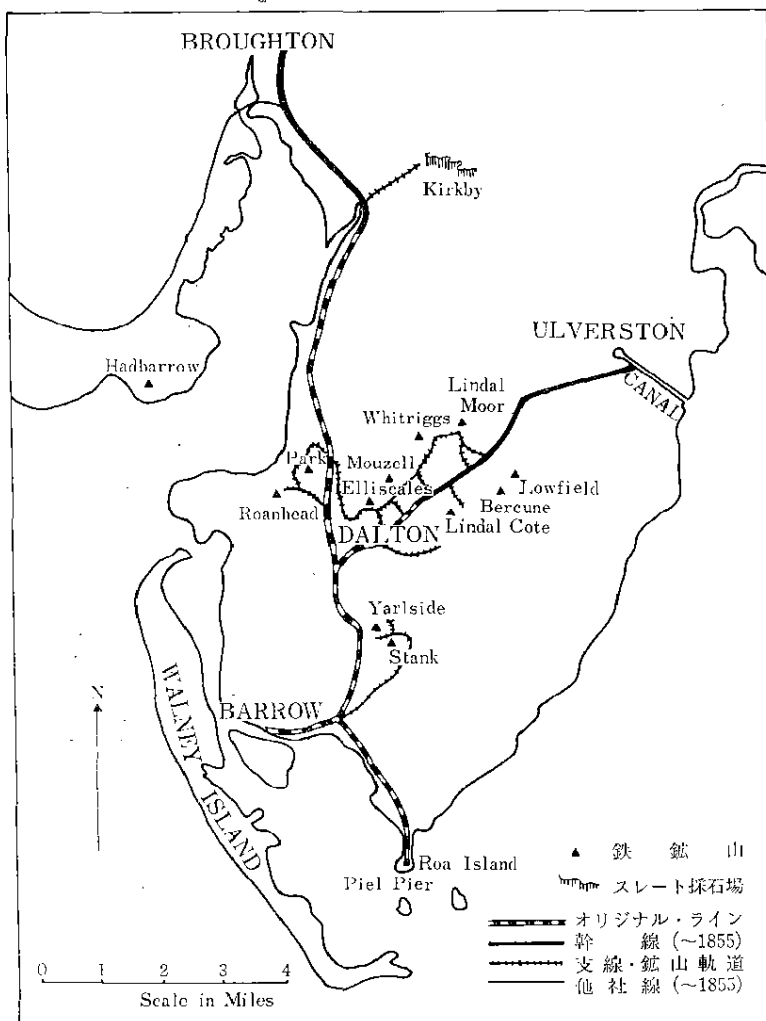
バロウ港は、その南側に横たわる Walney 島がアイルランド海流に対する防波壁の役割を果たすという点で優れた立地条件にあったとはいえ、干潮時には

3) J. Melvill & J. L. Hobbs, *Early Railway History in Furness, Cumberland & Westmorland Antiquarian & Archaeological Society, Tract Series, No. XIII, 1951, pp. 36-39, J. D. Marshall, Furness and the Industrial Revolution, 1958, pp. 266-7.* この決定は1845年11月1日の臨時取締役会でおこなわれたものであり、それは、1850年にファーニス鉄道の Broughton 駅と連結することになる Whitehaven & Furness Junction Rly. ——この鉄道会社は、取締役会会長に Whitehaven 周辺に広大な炭鉱所領を所有する Lonsdale 伯を頂き、ファーニス鉄道同様地主利害が支配する鉄道であった——がすでに発起されていたこと、および Lancaster & Carlisle Rly. が、Greenhead を經由して Ulverston にいたる拡張線計画(実際に建設されなかった)を発表していたことに、対応してなされたものである。この拡張計画のための株式応募には、オリジナル・ラインのときとおなじように鉄鉱石商人の応募者は、Harrison, Ainslie & Roper Co. のみであった。この鉄道の株主構成の特徴については、拙稿第2論文を参照せよ。

4) J. Melvill & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 35-36, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 190-1. 1848年の貸借対照表によれば、この年の前半期における純収入は僅か793ポンドにすぎず、後半期には2,717ポンドの赤字であった。この経営危機のため、工事は延期されたが、人員整理、賃金引き下げ、鉱物輸送料金の引き上げなど合理化政策と景気回復とがあいまってはやくも1849年の前半期には3,500ポンドの純収益をあげ、それとともに再開された。

5) J. Melvill & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 40, 45.

第1図 域内輸送網の形成と鉄鉱山



徒歩で Walney 島に渡るほどの浅瀬であったため、せいぜい80~200トンクラスの運搬船の入港しか許さなかった。しかもこの港はもともと鉄鉱商人によって開発されたものであり⁶⁾、港湾業務に対する支配と統制はかれらの手中にあった。それゆえ鉄道会社は単に開発を進めるだけではすまなかったのである。

鉄道会社は、1845年の自社積出埠頭の建設、その翌年の鉄鉱石商人所有埠頭の買収⁷⁾を経て、1848年にバロウ港湾法 Barrow Harbour Act —— 港の維持・改善および港湾業務の監督権限に関する法——を獲得し、それに基づいてバロウ港湾委員会 Barrow Harbour Commissioners を結成した⁸⁾。この委員会の設立こそ、港湾開発を進めると同時に港湾業務に対する支配をも実現するという2つの課題の合法的な達成を鉄道会社に保障するものであった。

この委員会は、港に利害を有する9名の委員から構成され、形式的には鉄道会社から独立した組織であったが、実際には、その委員長にバーリントン伯が就任し、その事務所は鉄道本部内に置かれ、運営資金はすべて鉄道会社とその支配者である二人の貴族からの借入金に依存していた。いわばそれは鉄道会社の付属物でしかなかった⁹⁾。

鉄道会社は、この委員会の下でブイや救命ボートなどの基本的な港湾設備を備えつけ、日常的な監督業務をおこないつつ、50~53年、55~57年に二度の浚渫工事を実施した。その結果、バロウ港は、干潮時にさえ500トンクラスの運搬船の入港を可能にする港に変貌した。

このように鉄道会社は、バロウ港湾委員会の実質的な支配を通じて、港湾業務全般に対する自らの統制と支配をも実現しつつ、大量輸送に適合的な移出拠

6) Joseph Fisher, *Popular History of Barrow-in-Furness*, 1891, pp.42-44, S. Pollard, *Barrow-in-Furness and the Seventh Duke of Devonshire*, *Economic History Review*, vol. 18, no. 2, Dec. 1953, p. 213, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 197-8.

7) J. Melvill & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 24, J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 188.

8) J. Melvill & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 61, J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 215.

9) この委員会には Montague Ainslie 以外の鉄鉱石商人は含まれていなかった。なおファーニス鉄道からの借入金は、45、55年の二つの Barrow Harbour Act に基づいて、それぞれ5,000ポンドと30,000ポンドとなっていた。J. Melvill & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 61-62, Appendix, pp. 67-68, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 197-8, 215.

点としてバロウ港を開発し、50年代半ばすぎには、鉱山——鉱山軌道・支線——幹線——積出港といった近代的な域内鉄鉱石輸送システムを完成させていた。それは同時に、鉄道会社による鉄鉱石輸送独占の形成過程でもあったことはいうまでもない。これにかかわって、ここでは興味深い次の二つの史実を紹介しておかなければならない。

その一つは、ファーニス鉄道のもう一つのターミナルであるピール港をめぐるロンドンの富裕な金融業者 Jhon Abel Smith との対立とその帰趨である。スミスは、Preston & Wyre Railway の大株主であったが、1840年に、この鉄道の Fleetwood 駅とピール港とを海運によって結ぶ目的でピール港がある Roa 島を購入し、43年に、埠頭の建設およびそれを半島に結ぶ築堤の建設に関する法的権限を獲得していた¹⁰⁾。

ファーニス鉄道は、1847年（鉄道開通の翌年）に、ここでの築堤および臨港軌道の建設を請負い、それを完成させるが、乗り入れ規定、とくに使用料金を廻って、鋭く対立した¹¹⁾。その後この対立は、いっそう激しさを増し、1852年にはスミスによるピール港と Lindal Mines を結ぶ鉄道法案の提出にまで発展した¹²⁾。当然、これに対してファーニス鉄道会社は執拗に反対し、議会の通過を首尾よく阻止し、その翌年にスミスから Roa 島およびピール港に関する

10) Joseph Fisher, *op. cit.*, p. 76. J. Melvill & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 12-13, 28-32. S. Pollard & J. D. Marshall, *Furness Railway and the Growth of Barrow, Journal of Transport History*, vol. 1, no. 2, 1953, pp. 110, 113. J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 173, 182, 189-190. J. A. Smith の Preston & Wyre Rly. Co. における持株は、1955年までの応募総額の27%に達していた。これについては、S. A. Broadbridge, *The Early Capital Market; the Lancashire and Yorkshire, Economic History Review*, vol. 8, No. 2, Dec. 1955, p. 204, note 2 を参照せよ。

11) 1847年の築堤建設時に結ばれた協定には、Piel 港の使用規定についてはどんな規定も含まれていなかった。この協定の欠陥を利用して、J. A. Smith は、ファーニス鉄道会社にとって受け入れ難い条件を提示した。これを拒否したファーニス鉄道会社は、その後、法定料金での埠頭利用を要求する訴訟（敗訴）、蒸気船サービスのバロウ港への移動など、公然たる闘争を展開した。これについては、J. Melvill & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 28-31.

12) *ibid.*, p. 31. J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 214. この法案は、ファーニス鉄道の拡張線工事の入札に失敗した John Barraclough Fell of Spark Bridge——ファーニス鉄道会社の株主であり、1854年には Central Itarian Rly. の建設にも関与した国際的な鉄道建設業者でもあった——と協同して、Furness and Piel Harbour Railway Bill として上程された。

諸権利を購入 (15,000 ポンド) することによって、この闘争に終止符を打った¹³⁾。

この対立において注目されるのは、鉄鉱石商人の態度である。バーリントン伯によれば、鉱山所有者による鉄鉱石輸送独占を嫌って、「数人の鉄鉱石商人がスミス氏を支持して活動した」¹⁴⁾と伝えられる。ここでも、われわれは、鉄鉱石輸送をめぐって、両者の対立を再び見ることができる。したがって、このスミスとの闘争の勝利は、ファーニス鉄道会社にとって、競争線の建設の余地をスミスからだけでなく、鉄鉱石商人からも奪い、自らの輸送独占をより確かなものにするものであったといえよう。

いま一つの興味ある史実は、輸送独占の形成に果たした土地所有の役割についてである。鉱山軌道の建設は、46年法に基づいて「強制土地買収権」¹⁵⁾をもつ鉄道会社が¹⁶⁾、鉄鉱石商人から請負うというかたちで進められたが、これを大いに促進したのがリース契約における鉄道輸送の義務化であった。鉄道会社による輸送独占は、一方でその支配者である大土地所有貴族の土地所有独占によって鉄鉱石の鉄道輸送を強制しつつ、他方、鉄道会社が保持する特殊な便宜を活用しながら鉄鉱石商人の費用で鉱山軌道を建設し¹⁷⁾、技術的にも鉄鉱石輸送の鉄道依存を強めつつ、形成されたのである。

このようにファーニス鉄道の輸送独占の形成は、鉱山所有者によって支配された鉄道にふさわしく、その地主的性格が刻印されていた。

13) J. Melvill & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 32, S. Pollard & J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 113, J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 214.

14) Burlington's Dairy of 11 3 1853 quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 214, note 5.

15) *ibid.*, p. 205.

16) 周知のように、この時期のイギリス鉄道会社は、その公共的性格から、資本額 (株式資本額と社債額) と強制土地購入権について会議が個別に許可していた。1846年の拡張線法の獲得に際して鉱山軌道のための土地についての権利も獲得していた。これについては、J. Melvill & J. L. Hobbs, *op. cit.*, Appendix, p. 66.

17) *ibid.*, p. 258. 因に、1857年までに鉄鉱石商人がそれに支出した費用は、35,000ポンドに達したといわれる。この額は、ファーニス鉄道の最初の建設費用が47,788ポンドであったことを考えれば鉱山軌道の建設費用としては過大であり、おそらく、それには通行地代が含まれていたと思われる。この地代の主たる取得者は、二人の貴族であったことはいうまでもない。

II 鉄鉱石輸送手段の変革と鉄鉱石生産の拡大

鉄道建設による域内輸送システムの変革はその後の鉄鉱石生産の発展にどのような影響を与えたのであろうか。

かつての鉄鉱石輸送手段である農民の荷馬車 *farmer's cart* は、「丸太車輪の二輪馬車 *clog-wheeled cart*」¹⁸⁾であり、その積載量はせいぜい10～15ハンドレットウェイト（約500～760キログラム）にすぎず、きわめて原始的なものであった。また、その輸送量の小規模性もさることながら、その輸送は、冬季の路面凍結や農業の繁閑周期によって著しく制約され、輸送期間はもっぱら夏季に限られていた¹⁹⁾。それが主たる原因の一つとなって鉄鉱石の採掘は、冬季には中断を余儀なくされていた²⁰⁾。しかし、今や、鉄道建設はこれらの制限を突破し通年の稼行体制を可能にしたのである。これが影響の第一。

第二は、鉄道建設による鉄鉱石出荷のルートの編成替にかかわるものである。鉄道建設以前の主要な積出港は、ウルヴァーストン港——外海と運河で結ばれる内陸港——であったが、おそらく農民の荷馬車運搬の本性に起因すると思われるが、出荷鉄鉱石はここに集中することはなく、半島に分散する10数個所の地点から移出されていた。しかし、鉄道建設は、この分散状態を一変させたのである。

鉄道開通時を狭む10年間のウルヴァーストン港の通商規模を示す第1表では、ウルヴァーストン港の通商規模は、それまで増加傾向にあったが、鉄道開通時を境にして、著しく減少に転じ、鉄道建設の影響を如実に示している。

これとは逆に、バロウ港の通商規模は、39年には、ウルヴァーストンのその3分の1（約250隻）にすぎなかったが、48年には3倍にも増加してい

18) S. Pollard & J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 109.

19) Francis Leach, *Barrow-in-Furness, its Rise and Progress*, 1872, p. 15, Joseph Fisher, *op. cit.*, p. 36, Alfred Fell, *The Early Iron Industry of Furness and District*, 1st ed. 1908, rep. 1968, p. 303, S. Pollard, *op. cit.*, p. 213.

20) Alfred Fell, *op. cit.*, p. 76.

第1表 ウルヴァーストン運河の輸送量推移 1839—48

年	入港船数	貨物量	年	入港船数	貨物量
1839	940隻	41,600トン	1844	688隻	47,720トン
40	560	36,400	45	918	59,280
41	652	42,640	46	944	61,360
42	528	34,320	47	688	44,720
43	544	35,360	48	368	23,928

〔出典〕 J. D. Marshall, *Industrial Revolution*, p. 187.

第2表 バロウとウルヴァーストンにおける鉄石船積量

年	坑口数	鉄石総生産高	バロウ港船積量	ウルヴァーストン 港船積量
1854	15	364,685トン(100%)	332,673トン(90.1%)	18,512トン(5.7%)
1855	21	336,829 (100)	313,797 (90.1)	19,181 (5.4)
1856	22	464,853 (100)	445,013 (59.6)	16,290 (3.5)

〔出典〕 J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 206. より作成

る。この時点ですでに両者の関係は逆転していたと思われる²¹⁾。54～56年の両港の鉄鉱石積出量を示す第2表から、鉄石のほぼ90%が、バロウ港から移出されていたことが明らかである。バロウ港へのこの集中は、かつての分散状態での不利益——たとえば、船積の不規則性や大規模な臨時貯鉄場の設営など——を解消し、輸送＝積出業務における合理化とスケールメリットをもたらした²²⁾。

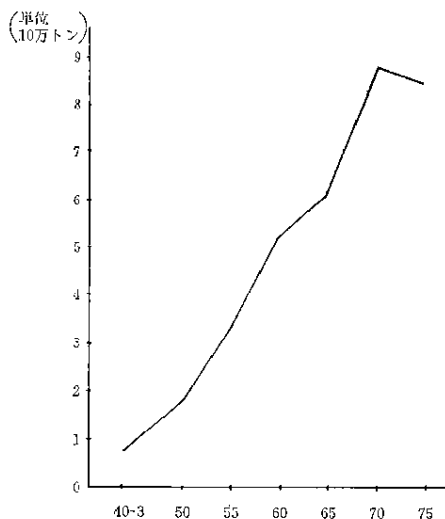
第三に、大量輸送が大量生産を要請するという関係に媒介されて、鉄道建設は、新鉄山の開発を促進した。鉄道開通後の約10年間に、新鉄探査が集中し、

21) J. Melvill & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 61, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 187. 1848-49年のバロウ港の通商規模を示せば、下表のとおりである。また1849年の積出鉄石150,000トンは、ファーンリス鉄鉱石生産高のほぼ60パーセントを占める。

年	入港船数	船積貨物	うち鉄鉱石
1848	1413隻	120,000トン	100,000トン
1849	1911	160,000	150,000

22) *ibid.*, pp. 187-190.

第3表 ファーニスにおける鉄鉱石生産高
の推移 1840—75



【出典】 J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 209, 260, 337.

目の規模を誇るヘマタイト鉄鉱床である²⁶⁾。ちなみに、開坑後34年間にこの鉱山で産出された鉄鉱石は、850万トンにも達したと伝えられる²⁷⁾。

このように、鉄道建設は、鉄鉱山業の新たな発展の条件となり、それと1857

年ほぼすべての採鉱可能な地域が探査され尽したといわれる²³⁾。

新しく開発された鉱山には、Mouzell Mines, Roanhead Mine, Park Mines などがあるが²⁴⁾、そのなかでも、Park Mines の発見が注目される。これは、40年代の初頭に新しくこの地方の鉱山業に参入してきたロンドンに住む国際的な金属取引業者 H. W. Schneider によって²⁵⁾、1850年10月に、パーリントン伯所領パーク農場で発見されたのであるが、その鉱床は、幅200ヤード(約182m)、延長300ヤード(約264m)の英国史上2番

23) *ibid.*, p. 205.

24) Joseph Fisher, *op. cit.*, pp. 113-123.

25) メキシコ政府の鋳貨製造代理人をも勤めたことのある国際的な金属取引業者 H. W. Schneider は、40年代の初頭にファーニス鉄鉱山業に参入し、まず、Thomas Fisher と P. Batler から3,500ポンドで Whitriggs 鉱山の採鉱権とその設備を購入し、鉱山経営の足場を築きつつ、パーリントン伯所領やバックル公所領内の採鉱可能地を賃借し、そこでの大規模な鉱脈探査を展開したといわれる。パーク鉱山の発見は探査活動を開始してから10年後のことであり、この間に投じられた費用は、25,000〜35,000ポンドにも達した。この H. W. Schneider の活動については、Joseph Fisher, *op. cit.*, pp. 69, 115-117, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 202-204.

26) J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 203. 英国史上最大のヘマタイト鉱脈は、1856年にファーニス地方に隣接する Cumberland の Hadbarrow にある Lonsdale 伯所領で発見された鉱脈であった。これについては、V. H. C. Cumberland, vol. II, pp. 396-398.

27) J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 204. note 1. また、Joseph Fisher によれば、この鉱山の産出高は、開坑以来、日産1,000トンであったといわれる (Do., *op. cit.*, p. 116).

年のペッセマー製鋼法の発明およびその後のペッセマー・ブームとがあいまって²⁸⁾、この地方の鉄鉱業は、生産高の推移を示す第3表あるいはその発展の諸指標を示す第4表で示唆されるように50・60年代に、未曾有の生産規模の拡大をとげた²⁹⁾。1873年には、その生産高は、鉄道建設以前の40—43年の年平均生産高75,000トンの約12倍である929,000トンに達し、鉱夫数も鉄道建設直後の51年の471人から6倍の3,200人に増えている。

ところで、このような生産規模の飛躍的拡大が、旧い生産形態をどの程度変革しながら進められたのであろうか。残念ながら、これに関する詳細な資料を手にすることができないが、知り得る限りの関連史実を手掛りに、鉄道建設以前の生産形態との比較において、その点に言及しておこう³⁰⁾。

鉄道建設以前の鉱山経営は、すでに別稿で考察したように、およそ次のような構造を呈していた。採鉱につるはしとたがね、坑内運搬には二輪手押車、捲

第4表 ファーニス鉄鉱山業の発展を示す諸指標

次年	企業数	坑口数	鉱夫数	総生産高	企業あたり 平均鉱夫数	坑あたり 鉱夫数	鉱夫1人あたり の生産高
1834	5	17	一人	75,000トン	一人	一人	一トン
51	7	17	471	209,000	67	28	444
54	8	15	546	365,000	68	38	668
61	8	22	1,038	519,000	130	47	500
73	9	20	3,200	929,000	355	160	288

〔出典〕 J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 207, 240, 258, *passim*. より作成。

28) この製鋼法は、周知のように、1879年に発明された塩基性法と結合されるまでは、無磷鉄の利用を技術的に前提していた。したがって、この製鋼法の普及は、無磷鉄の原料となるヘマタイト鉱石の新たな需要を生み出したことは贅言するまでもない。このペッセマー・ブームは、ファーニスにおける当時世界最大のペッセマー工場を擁する Barrow Heamatite Steel Co. の設立をも巻き込んで展開したのであるが、これについては、本稿に続く、鉄道建設による「資本主義上部構造」の創出を取扱う別稿においてとりあげる。

29) このファーニス鉄鉱山業の生産規模拡大については、Francis Leach, *op. cit.*, 14-25, J. Fisher, *op. cit.*, pp. 112-117, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 201-209, 258-8, Alan Birch, *The Economic History of the British Iron and Steel Industry, 1784-1879*, 1967, pp. 137-138.

30) この時期の発達についての研究および同時代人の叙述は、もっぱら、その数量的な考察にとどまり、生産形態についての言及はほとんど見られない。実際にも、それについての史料は皆無に近い状態であるといわれる (J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 270.)。

揚装置兼排水装置にはホース・ジンが使用され、この素朴な労働手段に照応して、労働組織は、坑内作業一切をおこなう4名程度の坑内夫の大ま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。このような労働組織を支える鉱夫群は、周辺農村の小土地保有農かあるいは小屋住農から構成され、かれらは、自前の道具と馬によって、集団請負の形態かあるいは請負人のもとで集団稼行していた。この鉱夫の集団稼行の上に、鉄鉱石商人が、君臨し、鉱夫群への間接制的支配を実現していた。では、建設後の鉱山経営はどう変化したのだろうか。

まず第一に鉱山技術。採鉱深度が増すにつれて、より強力な捲揚および排水装置が必要とされることは言うまでもない。イギリス鉱山業において、いち早く機械化されたのは、排水と捲揚の両部面であった。しかし、ファーニス鉄鉱山業においては、50・60年においても蒸気機関の導入は、ごく一部の鉱山に限られていた。J. D. マーシャルは、1871年にこの地域の鉱山を見聞したある鉱山技師の証言に基づいて、この地方の採鉱技術の旧態依然たる遅れた状況を指摘して、「Lindal Moor 周辺の鉱山で採用されていた採鉱技術は、当時としてはむしろ原始的であり、全体としても、この地方の鉱山業はまだジャキロールとホース・ジンの時代を充分に脱してはいなかった」³¹⁾と述べている。ファーニス鉄鉱山業は、この時期にも、鉄道建設以前に見い出された採鉱技術を根本的には変革しないまま、それを基本的に踏襲していたのである。

第二に労働力の編成。この鉱山技術の低位性を前提にすれば、第4表の坑当りの平均鉱夫数の増加傾向は同一坑口内での切羽数の増加を示しているといえよう。当然、切羽数の増加は、坑内運搬の統一性・効率化をこれまで以上に要請し、運搬作業の採鉱作業からの分離・独立を促進し、したがって、それは労働組織を、採鉱夫、運搬夫および捲揚夫の3者の分業的編成を軸とするものへ

31) *ibid.*, p. 258. J. D. Marshall は、1871年7月28日付“*The Engineer*”の記事に基づいている。

と進化させたと判断できる。

しかし、この進化も旧来の技術的工程を前提する限りであって、かつての家畜と道具に依拠する鉱夫の集団稼行という性格を変えるものではなく、その労働単位の大きさも以前のそれを少し上回る程度であったろう。とすれば、鉄道建設後の生産規模の拡大は、このような小規模な労働単位の算術合計的な拡大と地上作業規模の拡大に依っていたといえよう。第4表の1873年における鉱夫1人当りの産出高のかなりの低下は、このような生産力の飛躍的な発展を伴わない生産拡大を反映していると思われる。

第三に労働力の社会的存在形態。50・60年代の人口動態は、採鉱地域であるドールトン教区の人口流入とこれとは対照的な他教区の人口流出を示している。それは、当該時期においても、鉱夫は周辺農村から補充されていたということ、したがって、鉱夫補充構造は、その範囲を広げたとはいえ、基本的には変化していなかったことを示唆している³²⁾。そして、この時期の鉱夫の社会的存在形態を考える上で、興味深いものは、鉱夫たちがしばしば農繁期にはドールトン周辺の農場で農作業に従事していたという史実が確認されることである³³⁾。これらのことから、この時期の鉱夫の社会的存在形態は、そのプロレタリア的性格を強めつつも、まだ農民的要素をいくらか残すものであったといえよう。

最後に鉄鉱石商人の鉱夫統轄形態。企業規模の拡大とともに、鉄鉱石商人による鉱夫統轄形態は、直接雇傭による直接的形態へ漸次移行しつつあったと思われるが、さきの労働の技術的工程および社会的編成や鉱夫の社会的存在形態を考慮すれば、その底辺には、従来の集団請負制かあるいは下請制による間接的形態、すなわちあの問屋制的支配が残存し、全体としての統括形態は、新旧二つのものが併存するという二重構造をなしていたと考えられる。なお、鉄鉱

32) 鉱夫が居住しないバロウを除くドールトン教区の人口は、1851年に4,083人、61年に6,017人、71年に8,983人であった。したがって、ここでは50年代に1,934人、60年代に2,966人が増加した。これは、自然増によるものではなく、他地域からの人口流入による。他方、他のすべての教区の人口流出は、50年代に2,760人、60年代に2,697人であった。V. H. C. Lancaster, vol. II, pp. 340-341, S. Pollard & J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 115, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 235-240, 353-4.

33) S. Pollard & J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 117, J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 246.

石商人による鉱夫への苛斂誅求の一端を示すものとして注目されるのは、いわゆる“tommy shop”(=truck system による鉱夫支配)の存在が確認されることである³⁴⁾。

以上が、鉄道建設後の鉱山業について推測することのできるすべてである。それがほぼ誤りないものとすれば、恐らく、その実相は、捲揚および排水には蒸気機関を導入し、より発展したマニュファクチュア経営をおこなう先進鉱山あるいは経営を頂点に輩出しながら、その底辺に道具と家畜に依拠する旧態依然たる生産形態で採掘する鉱山あるいは経営を牢固に残すといった発展の構造ではなかったかと思われる。したがってその発展は、大ざっぱに言えば、伝統的な生産形態を残しながら、それに近代的な輸送手段が接木されるといった拡大であったといえよう。

ここに鉄道建設による輸送手段の変革の限界があったともいえるが、逆に、そのことが、鉄道建設後の生産拡大と生産高の増大は鉱夫数の増加と輸送手段の改善に依拠したものであったこと、したがって、それに果した鉄道の役割の重要性を示唆しているといえよう。

III 地主による成果の横奪・独占

鉄道建設以前の大土地所有貴族による鉱山業の支配は、まだ古い Landlord-tenant 関係の痕跡を残す土地寡頭制の支配、すなわち、鉄鉱石資源の独占的所有に加え、かれらの領主権による鉄鉱石商人の未成熟な労働指揮権の補完、副業として営まれる農民の鉄鉱石輸送に対する地主支配に基づくものであったところで、鉄鉱建設が、鉄鉱石輸送部面から農民の荷馬車運搬を駆逐しただけでなく、伝統的な生産形態に制約されていたとはいえ、鉱山経営の資本主義的性格を強めた限りでは、旧い諸関係に基づく土地貴族の鉱山業支配は、後退を余儀なくされたであろう。

34) *ibid.*, pp. 307-311.

しかし、このような鉄道の作用にもかかわらず、今や、地主掌握下の鉄道建設によって、鉄鉱石資源開発の主導権だけでなく鉄鉱石輸送の独占権をもわがものとした大土地所有貴族は、それと自らの土地所有独占とを相補わせつつ新たな鉱山業支配を実現したことは贅言するまでもない。では、かれらは、鉄道建設後の鉄鉱石生産の拡大、すなわち鉄道建設による成果をどのように横奪・独占したのだろうか。それを、鉄道会社の支配者、鉱山所有者としてのそれぞれの側面から検討しよう。

a. その機構 1——貨殖の新しい源泉としての鉄道

50・60年代の鉄鉱石生産高の増大とともにファーンイス鉄道はイギリスでも最も繁栄した鉄道の一つとなり³⁵⁾、鉄道が通常支払う配当の2倍に相当する高配当を実現していた³⁶⁾。それは、最大の株主である二人の貴族にとって有利な投資部面であり、収入の新しい源泉となったといえよう。ちなみに、「デーヴンシア公(58年に、パーリントン伯が the 7th Duke of Devonshire を継承——引用者)の鉄道投資に対する収入は、会社設立の20年後には、年間12,000 ポンドに達した」と伝えられる³⁷⁾。

そこで、このような高配当を実現し得たファーンイス鉄道の収支状況について検討してみよう。第5表は、鉄鉱石輸送独占を確立した時期を含む1848—60年の収支状況を表したものである。48年後半期の収支は、赤字を示し、経営危機の状況を表している。しかし、はやくも49年には僅かながらも黒字に転じ、その後、順調に純収入は増え、51年には支出額を越えている。このような純収入

35) S. Pollard, *op. cit.*, p. 214.

36) S. Pollard, North-West Coast Railway in the Eighteen-Sixties, *Transactions of the Cumberland & Westmorland Antiquarian and Archaeological Society*, vol. LII (N. S.), 1958, pp. 161, 177. S. Pollard は、イギリス鉄道の平均配当率(普通株)が、1863—66年においては4%であり、1870—73年においては4.5%であったことを明らかにしている。ファーンイス鉄道のそれは、1856—1874年において、8%—10%の間を推移していた。

37) Duke of Devonshire to W. E. Gladstone. 20 Feb. 1865, quoted in D. Spring, English Landowners and Nineteenth-Century Industrialism, in J. T. Ward & R. G. Wilson (ed.), *Land and Industry*, 1971, p. 26.

の推移を基礎にして、48年のゼロ配当から53年の4%、54年の6%、56年の8%へと配当が上昇していることは明らかである。

次に、収入の基本部分をなす輸送収入の構成について考察してみよう。本表に示された全期間を通じて、総輸送収入に占める旅客収入の割合が、10%にすぎないのに対し、貨物収入の割合は、実に90%以上にも達している。第6表は同時期の貨物収入の内訳を表したものである。この地域の鉄鉱石生産高のほぼ90%の鉱石がファーニス鉄道で輸送され、その輸送収入は、総貨物収入の90%を占めている。前稿で検討した「趣意書」で示されたように、否、それ以上に、ファーニス鉄道の収入は、貨物収入、特に鉄鉱石輸送収入に依存していた。

したがって、ここには、鉄鉱石生産高の増加——鉄鉱石輸送量の増加——増収といった鮮明な連鎖を容易に見て取ることができる。しかし、それだけでは、支出額を上まわる純収入の高さを説明することはできない。というのは、言うまでもなく、輸送収入は輸送量だけではなく輸送運賃にも依存するからである。

創業時の取締役会で、運賃政策の基本として農民の荷馬車運搬に支払われていた代金を踏襲することが決定され³⁸⁾、採鉱地域のドールトンからバロウ間の鉄道運賃は、トン当り 1s. 6d. と設定された。この運賃率自体、より安価な鉄鉱石輸送を期待し自らも鉄道建設を試みた鉄鉱石商人の不満とするところであった。しかし、経営危機に陥った48年に、ファーニス鉄道の取締役会は、それを 2s. に引上げている³⁹⁾。もちろん、この値上げは、鉄鉱石商人のはげしい抵抗に出合い、再び 1s. 6d. に引戻された。ところが50年代の中頃には事態は一変し、トン当り 2s. の運賃が実現されている。この背後にすでにみた鉄道の鉄鉱石輸送独占の完成があることは明かである。

では、この 2s. の運賃は、どれほどの高さであったのだろうか。それが馬車

38) Directors' Minutes of F. R. 22 4 1846, 27 2 1847, quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 188, note 5.

39) *ibid.*, pp. 188, 190, 195-6, 211. バロウ-ドールトン間のトン当りの鉄鉱石輸送料金の推移を示せば、1846年 1s. 6d., 1847年 1s. 6d., 1848年 2s., 1851年 1s. 6d., 1856年 2s., 1857年 2s. となる。

第5表 ファーニス鉄道会社の収支および収入構成

年次	操業 マイル miles	収 支 (£000) *			収 入 構 成 (£000)			配 当 (普通株)
		支 出	総収入	純収入	貨物収入	旅客収入	輸送収入	
1948	17.40	6.4	5.6	0.8	13.0(89%)	1.7(11%)	16.7(100%)	0%
49	17.40	5.7	9.2	3.5	15.5(95)	0.9(5)	16.4(100)	2
50	17.40	—	—	—	15.7(92)	1.3(8)	17.0(100)	2.5
51	18.60	5.6	11.3	5.7	17.9(86)	2.3(14)	20.2(100)	3
52	19.70	11.6	24.1	12.5	20.5(88)	2.9(12)	23.4(100)	3
53	19.70	13.2	31.3	18.1	26.6(89)	3.2(11)	29.8(100)	4
54	19.70	—	48.8	—	38.4(89)	4.9(11)	43.3(100)	6
55	21.64	21.8	44.3	22.5	36.1(88)	4.9(12)	41.0(100)	6
56	21.64	24.4	58.7	34.5	49.3(89)	6.0(11)	55.3(100)	8
57	21.64	—	67.3	—	61.3(90)	6.9(10)	67.3(100)	8
58	22.34	—	56.8	—	49.4(87)	7.4(13)	56.8(100)	7
59	31.14	—	57.5	—	48.6(85)	8.9(15)	57.5(100)	7
60	31.14	31.8	71.7	39.9	58.9(86)	9.7(14)	68.6(100)	7.5

〔出典〕 収 支…J. D. Marshall, *op. cit.*, 209.

収入構成…Railing Return micro reel, p. 1.

配 当…J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 33-45.

第6表 貨物収入構成

	貨 物 収 入 構 成					鉄 鉱 石 輸 送 量		
	一般 貨物	家畜	石炭	鉄鉱石と スレート	計	F. R. で輸送 された鉄鉱石 A トン	ファーニス 鉄鉱石生産高 B トン	A ÷ B × 100
1853					26,604	225,417	250,000	90%
54					38,449	332,673	365,000	92
55	1735	34	16,206(90)		17,975(100)*	306,430	337,000	91
56	3967	70	681	44,646(91)	49,362(100)	445,013	465,000	96
57	4258	72	854	56,077(91)	61,542(100)	561,495	592,000	95
58	3231	117	1083	41,860(91)	46,291(100)	430,500	438,000	99
59	4627	120	2046	41,803(86)	48,598(100)	433,529	445,000	98
60	5057	119	3582	53,167(90)	58,925(100)	516,582	521,000	99

*7~12月の半年間の数値。

〔出典〕 Railway Returns micro reel 1, J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 45. (53~60年鉄鉱石輸送量)

運搬代金より高率であったことを指摘するだけでも、その高さはすでに明らかであるが、他の鉄道のそれと比較すればなお一層明瞭となる。たとえば、ファーニス鉄道の運賃は、トン・マイル当りで同じ北西海岸地方の鉱山地域を走る Whitehaven Junction Rly. の4～6倍に相当したと言われる⁴⁰⁾。このような異常とも思える高率の運賃が実現されえたのは、単なる鉄道の鉄鉱石輸送独占によってではなく、それが土地所有の権能によって補完され、強められた独占であったからである。

このように収入基盤をすぐれて鉄鉱石輸送に依存していたファーニス鉄道は、その支配者である土地所有者の権能に補完され強められた鉄鉱石輸送独占を基礎に、高率運賃を実現しながら、あの増収連鎖によって高配当を実現した。大土地所有貴族はこの高率運賃・高配当メカニズムを通じて、鉄道建設の費用を鉄鉱石経営に転嫁するだけでなく、鉄道を有利な投資部面に変え、それを新しい致富源泉にしたのである。

b. その機構2——鉱山使用料

鉄道建設後の新鉱山開発によって、バックルー公とバーリントン伯の二人の貴族はその鉄鉱山所有規模をより一層拡大した。特に、バーリントン伯はパーク鉱山の発見によってその規模を著しく拡大し、かつての両者の地位を逆転させていたように思われる。かれらの地代収入は鉄鉱石生産高の増大とともに、増加したことは言うまでもない。60年代のファーニスにおける年平均地代総額は、40,000ポンドから50,000ポンドに達していたが、その大半がこの二人の貴族によって取得された⁴¹⁾。また、バーリントン伯のパーク鉱山からの地代収入は、1857年にはすでに年間8,000ポンドに達し、その後も増えつづけ、開坑後45

40) *ibid.*, p. 211. J.D. マーシャルは、他の鉄道のトン・マイル当りの運賃率が、2f., 3f., 3.5f. であったのにたいし、ファーニス鉄道のそれは、3d. 2f. であったと指摘し、「Whitehaven の鉄鉱石商人——Whitehaven Junction Rly. を利用していたが——は、ファーニスの商人に比して鉄道輸送費で1トンの鉱石につき1s. を節約することができた」としている。

41) *ibid.*, p. 258.

年間で総計約 600,000 ポンドにも達したと伝えられる⁴²⁾。このように鉱山地代収入は、かれらにとって一大収入源泉であった。

では、大土地所有貴族が、鉄鉱石生産高の増大とともに、どのようにして地代取得を拡大したのであろうか。その機構について考察してみよう。

19世紀イギリスの賃借採鉱権 *mining lease* は、鉱床の賦存状況や市場的条件などの違いに従って、その細目においては様々であったが、「一般に、固定年地代 *fixed annual rent*, すなわち、その資産の活用いかんにかかわらず支払われるいわゆる『最低保証地代』“*certain rent*”を規定し、それに加えて、この『最低保証地代』の最低必要規準を越えて採掘された鉱物量に基づく鉱山使用料 *royalty* を規定していた」⁴³⁾。

ファーニスにおける賃借採鉱権も、これと同じように、固定年地代を規定し、さらに、鉱山使用料としてトン当り地代 *tonnage rent* を規定していた。この時期にはまだスライディング・スケール制が導入されておらず、トン当り地代は 1s. 3d. から 2s. の間に設定され、1s. 6d. が支配的であった。その契約期間は、21ヶ年であり、付帯条件として、地下鉱物資源を含む土地資産の保全を目的とした採鉱方法に関する細則やすでに述べた鉱石の鉄道輸送などが義務づけられていた⁴⁴⁾。

このような賃借採鉱権にあって、鉄道建設による「成果」の横奪・独占という視点から、まず注目されるのは、地代支払形態である。当然のことであるが、トン当り地代 *tonnage rent* という地代支払形態は、鉄鉱石生産高の増大が鉱山所有者の地代収入の絶対的な増加に結果する機構として機能したことである。

しかし、そのことから直ちに大土地所有貴族が鉄鉱山業からどの程度を賃物として横どりしていたのかということとはわからない。そのためには、われわれ

42) J. T. Ward, *Landowner and Mining*, in J. T. Ward & R. G. Wilson (ed.) *op. cit.*, p. 114. S. Pollard, *Barrow-in-Furness*, p. 214, note 4.

43) D. Spring, *The English Landed Estate in the Age of Coal and Iron; 1830-1880*, *Journal of Economic History*, vol. XI, 1951, p. 5.

44) J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 204-5, 258.

は、この地域の鉱山地代が価値生産物 (v+m) のどの程度の割合を占めていたかということを知らなければならない。

第7表は、1857年の Harrison, Ainslie & Co. のトン当り出荷地価格構成を示したものである。この企業は、この地方で最も歴史が古く1857年時点でファーニス鉄鉱石生産高の約3分の1に相当する266,000トンの鉱石を生産する最大の鉄鉱石商人であった⁴⁵⁾。そのためか、他の鉄鉱石商人に比して、リース契約においては、やや有利な立場にあったように思われる。この企業が支払う1s. 3d. の鉱山使用料は、この地方で最も低い地代であった。

第7表では、この低い鉱山使用料でさえ、1s. 4d. の利潤とほぼ同額であるということが注目される。しかし、この利潤は決して低いとは思われない。というのは、オーストラリアをはじめイギリスの各地に石炭、鉛、銅などの鉱山経営を営む国際的な金属取引業者である H. W. シュナイダーが、徐々にこの地方に事業活動を集中していったという事実から、そのことをある程度うかがい知ることができるからである⁴⁶⁾。

第7表 1857年の Harrison, Ainslie & Co. の出荷地価格構成

利	潤	1 s	4 d	(12.6%)
鉱	山 使 用 料	1 s	3 d	(11.8)
賃	金 費 用*	2 s		(18.9)
輸	送 費 用	2 s		(18.9)
そ	の 他**	4 s		(47.8)
		10 s	7 d	(100.0)

* 賃金費用は、1週10.5 tonsを生産する鉱夫が週賃金20sを支払われたものとして計算されている。

** ここには、装置の償却費、負債利子、通行地代、鉱山軌道建設費、探査費、埠頭使用料、管理費などが含まれる。

[出典] J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 207-8. の叙述から作成。

45) J. Fisher, *op. cit.*, p. 70, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 198, 206-8.

46) H. W. Schneider は、この地域で鉱山業を開始した後にも、1849年に、Patent Copper Co. の設立に加わり、さらに、51年には同社の銅製錬工場を吸収合併して設立された English & Australian Copper Co. の取締役となり、54年に同社の取締役会会長に就任した。このときには、まだロンドンに居住していたが、60年代のはじめごろに、その住居をファーニスに移し、ここに定住した。(ibid., pp. 201-4, 206-9)

では、この地方で最も低い鉱山使用料でさえ、利潤とほぼ同額であり、しかもその利潤は決して低くはないということであれば、この高率の地代は、何をその実体としていたのであろうか。これについてはやや仮説的にならざるを得ないが、次のように言うことができよう。もし独占地代を形成していなかったとすれば⁴⁷⁾、高率地代は、鉱夫の賃金部分の控除によっていたであろう。つまり、鉱山使用料という名称で労賃から控除がおこなわれ、それが地代として支払われた結果、高率の地代が形成されえたと考えられる。その底辺に伝統的な生産形態を踏襲する生産形態、なお農民的要素を残す鉱夫の社会的存在形態、直接雇用と間接雇用の二重の統轄形態、トラック・システムによる鉱夫支配などを考慮すれば、この推測はあながち誤りとはいえないだろう。

このように、大土地所有貴族は、トン当り地代という地代支払形態と高率の鉱山使用料とによって、鉄鉱石生産高の増大とともに、その地代収入の極大化をはかったのである。これは、鉄鉱石資源開発の手段としての鉄道の掌握と鉄鉱石輸送独占に補完されより強められた土地所有の鉄鉱山業支配の下での、したがって「土地所有の優位」の下での「土地所有の権能」⁴⁸⁾——「自己の土地独占を媒介として剰余価値のますます増大する部分を構取りし、自己の地代の価値および土地そのものの価格を増加させる能力」⁴⁹⁾——の実現であったといえよう。

以上のように大土地所有貴族は、鉱山所有者として、また鉄道支配者として、鉄道建設の成果を横どりしたのである。この「二つの経路」によって、かれらは、第7表で見られるように鉄鉱石価格のほぼ3分の1を自らが自由に処分し得るものとして取得したのであった。

47) 1879年代初頭の繁栄期において、ヘマタイト鉱石価格が、それまでの11シリリング前後から33シリリングに跳上ったが、このときのそれは、確かに、もっぱら買手の購買欲と支払能力によってのみ規定されている価格としての独占価格を形成していたといえよう。しかし、それ以前の価格は、決してそうではなかった。

48) K. Marx, *Das Kapital*, Bd. III, S. 652.

49) *ibid.*, S. 651.

。 結びにかえて

ファーニス鉄道の建設は、鉄鉱石輸送手段の変革とその出荷ルートの編成替によって、かつての農民による原始的な馬匹牽引輸送に起因する鉄鉱石生産の隘路を突破し、鉄鉱石資源の大規模な開発とその生産規模の著しい拡大をもたらした。これが、まず確認されなければならない鉄道建設の意義である。

しかし、その「成果」の大部分は、大土地所有貴族によって横奪・独占された。地主掌握下の鉄道建設を通じて、鉄鉱石輸送独占をわがものにした大土地所有貴族は、それを土地所有独占によって補完しながら、高率の輸送料金を実現し、鉄道建設費用を鉄鉱山経営に転嫁するだけでなく、鉄道を新しい貨物の源泉にしたのである。これが、大土地所有貴族にとっての鉄道建設の一つの意義であった。いま一つの意義は、「土地所有の優位」の下で、トン当り地代としての鉱山使用料を媒介にして、鉄道建設の成果を横奪・独占し、地代収入の極大化をはかる機構の、鉄道は手段になったことである⁵⁰⁾。このように、大土地所有貴族は、土地所有独占と鉄鉱石輸送独占とを二つながらにわがものにし、それらを相補なわせつつ、新たな鉄鉱山業支配を実現し、「二つの経路」で、この地域の増大する富を自らの下に集中したのである。

以上は、城内輸送手段の変革としての側面からみた鉄道建設の鉱山業および土地貴族にとって鉄道建設の意義である。しかし、後進地域ファーニスにおける鉄道の導入は、それにとどまらない意義をもつものであった。地域間鉄道と

50) 土地所有にとっての鉄道建設の意義は、同じ土地資本として、19世紀イギリス農業の「黄金時代」を特徴づける地主による土地改良投資(たとえば、暗渠排水施設)の意義とある種の類似性をもつことはいうまでもない。この点で、島浩二、穀物法廃止後の土地改良、「経済論叢」第119巻1号から多くの示唆を得た。しかし、それは、鉄道が、その周辺の「土地の不可分な偶有性として、属性として」(K. Marx, *op. cit.*, S. 633.)機能する限りである。鉄道資本にとっては、軌道施設などの土地に合体した資本は、単なる固定資本にすぎず、「それは、鉄道経営のための輸送原価を構成し、利潤をもとめる」(玉城哲「土地資本研究」1984, 107頁)。この点に、両者の区別がある。したがって、たとえどこまでも土地所有独自の利害によるものであったとしても、地主掌握下の鉄道建設は、土地所有者それ自身のうちに資本魂を宿すことになったのである。その意味で、この鉄道建設は、われわれが、別稿で考察する。土地所有—資本コンプレックス Landownership-Capital complex の本格的な展開の端著をなすものであった。

しての鉄道の発展とともに、この地域は、世界最大のベッセマー工場を擁する新興の一大製鉄地域へと大きく変貌をとげたのである。この変貌過程における鉄鉱山業、工業化、そして鉄道の3者の関連とその関連でつかまれた鉄道建設の意義を簡潔にしかも見事に表現して、デーヴンシア公は、「神からの賜物である、この地方の豊富な鉄床が、急速な工業化の基底 source and root となった。しかし、これは鉄道の導入によってはじめて可能になったのである」⁵¹⁾と述べている。

もとより、この証言は、過程を主導し、自らの「富」を大規模に資本として投じた、その当事者の頭脳に反映したままを表現したものにはすぎない。否、それゆえにこそ、この証言は、この変貌の全過程を貫いて鉄道はその槓桿としての役割を果たしたということ、と同時にその過程の基底となったものがまさにこれまで考察してきた鉄道建設後の鉄石生産の拡大と土地貴族による「富」の集中機構であったことをもあわせて示唆しているといえないだろうか。

次に稿を換えて、われわれはこのダイナミックな変貌過程を考察しよう。

51) J. Fisher, *op. cit.*, p. 23. これは、1867年のバロウ・ドック完成祝賀会でのスピーチの一節である。