



<論説>米国における管理会計発展の源流：  
その四,続・「金箔時代」におけるアメリカ資本主義  
の爛熟について

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2009-08-25 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 本田, 利夫 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://doi.org/10.24729/00002217">https://doi.org/10.24729/00002217</a>

## 米国における管理会計発展の源流

——その四、続・「金箔時代」におけるアメリカ資本主義の爛熟について——

本 田 利 夫

### 一、は し が き

われわれは米国における管理会計成立の背景を考察するため、本誌第三〇号および第三三号において、アメリカ資本主義生成の基盤と「再建時代」のアメリカ資本主義の発展を概観し、第三四号において「金箔時代」のアメリカ資本主義の爛熟過程の一側面を考察した。本稿はその続稿である。

### 二、鉄道の急速な拡張とその弊害

「金箔時代」は大いに鉄道時代でもあった。<sup>(1)</sup> 鉄道こそは、一九世紀後半のアメリカの経済生活の特徴づけ、アメリカの延々と広がる多様性を鋼鉄の帯で括り合わせ、<sup>(2)</sup> 国内市場に必要な支柱を完成し、近代アメリカの出現の先ぶれとなり、<sup>(3)</sup> 真に「金箔時代」におけるアメリカ産業の道しるべをつけたのであった。<sup>(4)</sup> 鉄道がいわゆる「大陸内  
部<sup>インテリブメンツ</sup>開発」の推進に果たした役割は高く評価されるべきである。

一八六〇年には、鉄道は三〇、六二五哩に達したが、大部分は一八五七年の恐慌以前に建設され、一八六〇年

以降の一〇年間の建設の大部分は戦後の六五年以降で、一八七〇年には五二、九二二哩に達し、さらに次の一〇年間は哩数の増大は急激で、一八七三年の恐慌では一時建設が停止されたが、恐慌の一斑の原因は鉄道の過大な建設と資本化にあったことは否定し得ない。一八六〇年から七五年に亘る期間には、最初の大陸横断線路の建設をみただけでなく、大西洋岸からシカゴに至るニュー・ヨーク・セントラル鉄道、ペンシルバニア鉄道、バルチモア・オハイオ鉄道およびグラント・トランク鉄道の四大鉄道の拡張が行われた。恐慌回復後、再び異常な鉄道拡張の時期に入った。<sup>(5)</sup>

一八八〇年には、総哩数は九三、二六一哩に、一八九〇年には一六七、一九一哩に増大した。<sup>(6)</sup>

一八八〇年代には、大抵の会社は五六、五吋の標準軌間を採用し、一八八三年にはそれまで鉄道に施行されていた約一〇〇種の地方時間が廃止され、東部、中部、山岳および太平洋岸の各地帯に、各々一時間づつ時差をつけた四つの「標準時間」に切替えられ、また会社相互間に業務の互換を全面的に行うようになり、手数料を支払って会社間で他社の貨車の使用を行うようになった。貨車の会社相互間の使用によって、他社の路線を運行するとき、貨車の荷扱いの数が省けた。一八九〇年までに、文字通りアメリカの鉄道網の確立をみるに至った。<sup>(7)</sup>

一八九三年の恐慌によって、再び鉄道の建設の停滞をみたが、一八九八年以後の好況時に建設が続けられ、一九〇〇年には一九八、九六四哩に、一九二〇年には二六三、八二一哩に達した。しかし、アメリカの鉄道の哩数は一九一四年までに飽和点に達していた。一九一〇年と一九一三年の間には、年平均三、〇〇〇哩以上建設されたが、それ以降は激減し、一九二〇年には僅か三一四哩の建設をみたにすぎなかった。一九一六年と一九二〇年の間には、廃棄哩数が建設哩数を上回るに至った。<sup>(8)</sup>

鉄道の急速な拡張時代には、無秩序な状態を招来し、種々の弊害があらわれた。一九〇〇年の一評論にいう、

「鉄道の……建設において、わが国民の常識が一八七九年から、一八九二年に至る時期における程、徹底的な欠陥がみられた時期は、わが国の史上未曾有のことであった」と。<sup>(9)</sup>七〇年代までに鉄道の与えた弊害は、それまでの民衆の心からの協力を、鉄道に対する不信感とその規制を求める声に変えてしまった。建設に熱心な余り、無制限な哩数も維持できると考え、互に競争して並行的に建設し、将来の発展が疑わしい人跡稀なところにも進出するに至り、純然たる投機企業への資本の無駄な投下が問題にされるに至った。<sup>(10)</sup>「口先のうまい」鉄道の発起人達は、人口稀薄な農村地帯に行つて、輸送の改善を望む農民の焦眉の要求につけ込み、鉄道の建設計画の援助に熱心な農民達が現金の手持がなかったため、農地を抵当に入れさせ、鉄道株を買わせた。このような農地の抵当権を発起人達は東部の銀行業者に売却し、その代金を懐に入れた。結局鉄道は建設されず、農民達の手許に残つたのは無価値な株券だけの場合が多かつたし、東部の銀行業者は、その抵当権を執行しようとしたから、農民達の憤激をかつた。<sup>(11)</sup>

建設に當つて、充分な利廻りの見込のない南部や西部では、鉄道の急速な延長には土地や鉄道の証券を建設の代金として受取る業者の手によつて建設を行わざるを得なかつたが、建設工事の請負を同業者に競争させて決定しなかつたところに問題があつた。<sup>(12)</sup>鉄道の発起人達は、別に建設会社を作り、その役員となつて、鉄道会社と建設会社との間で工事や施設の契約を結び、双方の会社の役員を兼任したかれらは、鉄道会社へ法外な値段で仕切書を出させ、鉄道会社側の役員として、その請求金額になんら文句をいわずに、その支払を現金の外に直接の市場のない株式で、建設会社側の役員として受取つた。建設が進むと、ウォール街においても、東部や中西部の都市の取引所においても、これらの株式が売買され、株式の所有者にこの投機は何億弗もの巨利をもたらした。<sup>(13)</sup>線路の将来が不確実なものでも、建設中にできるだけ利益を得ようとした。このようにして建設された鉄道は、当

初から多額の負債をかかえ込み、破産するものも多かった。セントラル・パシフィック鉄道の建設費は、五、八〇〇万弗であったが、建設会社には一二、〇〇〇万弗も支払われ、ユニオン・パシフィック鉄道の建設にも、このような利益は四、〇〇〇万弗ないし、五、〇〇〇万弗見積られるという。<sup>(14)</sup>

鉄道の不当利得者の最も非難されるべき点は、かれらは大物の投機師として直接に、あるいは金銭目当ての政治屋を通じて多くの小物の投機師を食いものにし、また建設費や配当金を不当に支出したということよりも、むしろ貧弱な鉄道を建設し、広大ながたがたの鉄道系統を作り上げたということにある。<sup>(15)</sup> 政府が完成した哩数に対し、助成策をとったから、建設の速度や線路の長さだけが重視され、竣工後一五年以内に線路の大部分は工事の仕直をしなければならなかった。<sup>(16)</sup>

ユニオン・パシフィック鉄道を建設するため設立された会社、クレデイ・モビリエ (Credit Mobilier) は悪名の最たるものであった。連邦政府の助成に対し、干渉を防ぐため、マサチュセッツ州選出議員で、クレデイ・モビリエの役員、オーケス・アメスは議員の間に株式をばらまき、手心を加えさせ、汚職の痕跡は副大統領の身辺にまで波及したといわれる。<sup>(17)</sup> しかしこのような鉄道会社の敗徳的な行為は、当時の政治や企業経営の倫理感の低かったことによるもので、鉄道だけを責めるのは正鵠を失し、<sup>(18)</sup> 一九世紀後期の風潮のなかでとらえなければ、徒に曲解のおそれがある。<sup>(19)</sup> 「金箔時代」には、アメリカは経済的豊饒と社会的利益へ向う途上にあつたが、それらは大分先の将来まで実現しなかつたのである。さしあたり、「金箔時代」の約三〇年間は、浪費、腐敗および不能率の空白期間であつた。<sup>(20)</sup>

鉄道時代の初期の数一〇年間の鉄道の知名な人士は、鉄道を私利のための私企業とみなし、公共的責任感は全くみられなかつた。ニュー・ヨーク・セントラル鉄道の支配権を握つた有名なバンダビルトは、「民衆よ、くそく

らえ」と嘯き、平然たるものがあつたが、彼はセントラル鉄道の線路を新しい鋼レールに替え、堅牢な鋼製の鉄橋をつくり、南北戦争前の華美な「鉄の馬」<sup>アイロン・ホース</sup>をやめて、外観は悪いが、効率の高い機関車を使い、ニュー・ヨークとシカゴ間の走行時間を五〇時間から二四時間に短縮した革新も断行した。<sup>(21)</sup> 株式投機の「市場ゴロ」、ジェイ・グールドやダニエル・ドルーが鉄道を支配したのは、民衆に奉仕して、正当な利益を得ようとしたのではなく、株式を操作するためであつた。<sup>(22)</sup>

鉄道ほど株式の水割りで損害を蒙つた産業は他に類例がなかつた。実際の設備の増設をせず、主として正規の支出として処理したくない経費の支払や収益の偽装を行うため、水増しの資本化が行われた。株主も不当に高い運賃率によつてのみ、賄いうる配当を要求した。一八八三年には、鉄道の七五億弗に及ぶ負債のうち、二〇億弗は水割りであつた。一八六八年から七二年までの四年間に、イーリー鉄道株の投機ではその水割りは、一、七〇〇万弗から七、八〇〇万弗にも及んだ。配当金を支払つたのは、一八九七年には鉄道株の二九、九%にすぎず、一八九〇年の好況時においても五〇%以下、一九一八年の大戦中においてさえ、五八、〇九%にすぎなかつた。<sup>(23)</sup> 一九〇〇年の Poor's Manual の見積によると、民衆の保有していた普通株の額面価額三一億弗の約半額に近い一二億五千万弗が水割りであつたといふ。<sup>(24)</sup> このような巨額の株式の水割りがいわゆる「創業者利得」であることは言をまたない。

ある鉄道会社の社長チャールズ・フランシス・アダムスのいう通り、「その制度（鉄道）は実に私利私慾と腐敗によつて、全く蜂の巣のように孔だらけになつていた」<sup>(25)</sup>のであつて、アメリカの民主主義の土台をゆさぶつた弊害は、絶えず鉄道の利権が政治に汚点を残すような誘惑の手を伸ばしたことにあつた。クレディ・モビリエの醜聞は特に著名であつたが、もっと小規模な同様な事件は、茶飯事であつた。会社設立の有利な特許状の交付を受

けるため、議員にまたその特許状を広く解釈されるように、裁判官に圧力が加えられた。多くの鉄道は、有力者に無賃乗車券制度によって便宜を与え、有力な議員をしばしば高給で顧問として迎え、一年間に贈賄の資金や弁護士費用のために、七〇万弗を使い、その使途を明らかにしない。いわゆる「消ゴム勘定」(india-rubber account)として計上したイーリー鉄道の会計上の処理にならった。<sup>(26)</sup>ユニオン・パシフィック鉄道は、一八六六年と一八七二年の間に贈賄に四〇万弗を使い、セントラル・パシフィック鉄道は一八七五年と一八八五年の一〇年間に年々五〇万弗をばらまいた。この一部は河川の水運業者との競争に対抗し、あるいは郵便契約を獲得するため、あるいは河川や港湾の施設改善法案に制約を加えたり、反対するため、法案のあら捜しに使われたが、大部分は公有地の交付を受け、そこから私的資本を造出するのに使われた。<sup>(27)</sup>

さらに、鉄道のもたらした弊害として差別運賃をあげうる。競争路線のある地点間では、運賃競争は激烈であった。一八七六年には、クリーブランドとポストン間の旅客運賃は六弗五〇仙に引き下げられ、同年シカゴとニュー・ヨーク間の家畜運賃は一弗であった。競争地点、特に水運の便のある地点では、荷主は鉄道の犠牲で得したが、競争のない地点では損失の埋め合わせのために運賃が引き上げられた。<sup>(28)</sup>西部の農民は小麦や家畜に対する高い運賃率に不満を示したけれども、移入される積荷の少ない農業地帯の路線は、移出される農産物の運賃を、列車の往復の運転経費をカバーできる高さに引上げられた場合が多かったが、不当に高い差別運賃を徴収した場合も多かった。サザン・パシフィック鉄道はカリフォルニアにおいて輸送を独占していたが、その役員は貨物がいかほど運賃を負担できるか、精確に知る方法を握っていた。この鉄道は荷主を破産せしめないで、できるだけ運賃を高く決定できるように、ある石英の採掘業者にその会計帳簿を利用することを強制的に認めさせた。<sup>(29)</sup>また長距離輸送より短距離輸送に運賃を高くする差別運賃を課した。また一般に行われていた不公正な実践は、運

賃のリベートを認めていたことであつた。<sup>(30)</sup> 一般より低い運賃を設定するよりも、すべての得意先から基準運賃を徴収し、大口の荷主に払戻しを行った。その初期の例は、ロックフェラーが運賃を割引させる代りに、鉱油を一日に車輛六〇台分の出荷を約束した時であつた。やがてロックフェラーのスタンダード石油は競争相手の石油精製業者を排除するため、最も有力な武器としてリベートを利用した。<sup>(31)</sup> リベートは小企業には認められず、小企業は農民と同様に鉄道の損失の尻拭いのために、高率の運賃を支払わされた。競争の激化は、ついに運賃協定制度を産んだが、鉄道は協定を結成した途端に破っていたが、協定制度は不正で独占的であり、コモン・ロウに反すると批判の聲が高まり、それは「グレンジャー運動」において絶頂に達した。<sup>(32)</sup> その後、これらの弊害の多くが除去されたが、民衆の鉄道に対する不信は仲々拭い去ることができなかった。

- (1) P. d'A. Jones, *America's Wealth; The Economic History of an Open Society*, 1963, p. 138.
- (2) P. d' A. Jones, *ibid.*, p. 138.
- (3) J. Chamberlain, *The Enterprising Americans; A Business History of the United States*, 1962, p. 139.  
宇野博二訳、アメリカ産業を築いた人びと、一九六五年、二〇一頁
- (4) T. C. Cochran & Miller, W., *The Age of Enterprise; A Social History of Industrial America*, rev. ed., 1961, p. 311.
- (5) H. U. Faulkner, *American Economic History*, 1960, 8th ed., p. 477.
- (6) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 478.
- (7) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *American Economic History*, 1955, p. 307.
- (8) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 478.
- (9) H. F. Williamson, ed., *The Growth of the American Economy*, 2nd ed. 1951, p. 376.
- (10) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 483.



- (11) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 300.
- (12) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 484.
- (13) T. C. Cochran & Miller, W., *ibid.*, p. 134.
- (14) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 484.
- (15) T. C. Cochran & Miller, W., *ibid.*, p. 135.
- (16) *ditto*, p. 134.
- (17) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 484.
- (18) *ditto*, p. 485.
- (19) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 301.
- (20) H. W. Morgan, *An Age in Need of Reassessment*, in *The Gilded Age, A Reappraisal*, ed. H. W. Morgan, 1963. p. 3.
- (21) J. Chamberlain, *ibid.*, p. 144. 討論會「監制」二二二頁
- (22) J. Chamberlain, *ibid.*, p. 141. 討論會「二〇七頁
- (23) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 485.
- (24) H. F. Williamson, *ibid.*, p. 377.
- (25) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 485.
- (26) *ditto*, p. 485.
- (27) T. C. Cochran & Miller, W., *ibid.*, p. 132.
- (28) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 485.
- (29) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 299.
- (30) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 486.
- (31) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 300.
- (32) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 486.

## 三、グレンジャ運動

南北戦争は農民の経済的優位に終焉を告げる産業社会の出現を齎らした。農民の不満の根本原因は変動しつつあった経済秩序にあった。農業所得が国民所得総計のうちに占める比率は、一八五九年と一九〇〇年の間に三一%から二一%に減少し、農業財産が国富総計のうちに占める比率は、一八六〇年の四〇%から、一九〇〇年の一六%に低下した。農民の不満の多くは、農業所得の相対的重要性の喪失にあった。

農民は農業以外の諸産業の勃興の渦中であって、鉄道や諸工業の独占に反撥し、南北戦争中の農産物の需要の増大と労働力の不足に基く農業機械の広汎な採用に伴う農業生産の拡張のため、戦後農産物の過剰生産を齎らし他方農業機械購入による多額の負債を背負い込んでいた。農産物の価格は、一八九六年までに一八六五年の価格水準の約四分の一に下落し、農産物以外の価格は約三分の一に下落したが、このような農産物価格の下落は農民の負債返還を一層困難ならしめたから、農民は連邦政府の戦後の通貨収縮政策に反対した。さらに旱魃の頻発やその他自然現象による災害も、農民に大きな打撃を与えた。これらの外部要因のために、農産物の過剰生産という最も根本的な要因が等閑視された傾向があった。

農産物の過剰生産は、その価格の激落を招き、生産費の回収を困難ならしめた。小麦についてみると、一八五九年には農民一人当り産出高は三九、二二ブッセルであったが、一八七九年までに五三、七九ブッセルに上昇し一八八九年には五五、八九ブッセルに達した。通貨の収縮とともに、小麦の増産はその価格を一八六六年に一ブッセルにつき二弗〇六仙から、一八九四年には四九仙に下落せしめた。他の主要農産物についても、事態は同様であった。<sup>(1)</sup>

一八六〇年代後期から、一八七〇年代初期に亘って農民の不安は高まり、農民共済組合 (Patrons of Husbandry) としてのグレンジが組織されるに至った。一八六九年以後、この組織は雨後の筍のような発展振りを示し、一八七四年には、その組合員七五万人に達し、グレンジの数は二万以上の多数に上った。グレンジの目的は、農民の協力によってその経済状態を改善せんとするものであって、仲介業者を排し、経費の節減を図らんとするにであった。地方のグレンジは、組合員が購入を行う協同の店舗を設けたが、一般の商人の競争によって、組合員が一層安価に購入できる時は、グレンジの組織に義理立てをしなかつたのでグレンジは失敗に終るものも多かった。グレンジの店舗が閉鎖されると、その地域の商人は価格を以前の水準に吊上げた。一八七六年頃、全国的グレンジは英国のロッチデール方式を推奨し、組合員に出資せしめ、普通の価格で商品売却し、年度末に出資に対し少額の配当を行い、残余の利益額を年度中の購買額に基き、分配することにした。この方式は東部や南部では円滑に実施されたが、中西部では実施されなかつた。さらに、数州では協同でバター、クリームビツク・ビツネスの製造所や穀物倉庫を経営し、直接には価格面で、間接には現存の企業と競争し、農民の利益の増進に貢献したが、最も悲劇的な失敗は農業機械の生産の場合であった。農機具製造の「大実業」は、グレンジの協同の組合に、割引価格で売却することを拒んだ。アイオア州のグレンジは、収穫機の特許を購入し、一八七四年に約二五〇台を製造し、全国的グレンジは他の特許を全国的に捜し、これが生産に乗出すため数州で工場の建設を計画したが、この計画はアイオア州の収穫機工場の失敗とともに、一八七五年に挫折してしまった。経験に乏しかったアイオア州のグレンジの農機具は畑で故障を起す不完全なものであった。さらに、その運転資本の多くが特許権侵害の訴訟に対抗するための弁護費用に要した。競争相手がグレンジよりも安売りをしたため、収穫機の売価は製造原価を下回った。アイオア州のグレンジの失敗は、全国的グレンジに多大の損害を与えた。<sup>(2)</sup>

グレンジは農民の苦悩は、銀行、食肉加工業、諸製造業および鉄道のような「大実業」<sup>ビッグ・ビジネス</sup>の株式会社の不公正な経済的支配力に胚胎するとして、州議会を通じ鉄道の運賃や穀物倉庫の料金を公共の統制下におき、一八八七年には州際交通法、一八九〇年にはシャーマン・反トラスト法の制定を実現せしめ、独占への反撃にある程度成功を収めたが、後述のように充分にその目的を達成し得なかった。かれらは通貨膨脹政策を要望し、最初はグリーン・バック主義を主張し、後には銀貨の自由鑄造を要求する運動を推進した。現実にはグレンジ自体は一八七五年以降は、衰退の一途を辿り、一八七四年にあった二万のうち、一八八〇年には僅かに四千の支部が残存するにすぎなかった。グレンジの凋落は、事業経営上の失敗や活潑に展開した政治活動の挫折によって早められた。その間の空白は、多くの農民団体を統合した農民連盟、グリーン・バック党や人民党の諸団体によって埋められた。農民の不満は、二〇世紀初期の改革運動「革新主義」<sup>プログレッシブニズム</sup>の大きな原動力をなしたが、結局農民を満足させたのは、一八九〇年代後期の好況であった。大体一八九六年ないし、九七年から第一次大戦後の不況までの農民の経済的地位は南北戦争以来の、いかなる時期よりも良好であった。

グレンジのあげた成果は、むしろ農民に自覚を与え、農民達は抗議に立ち上ることができるとを立証し、孤立を打破し、農民の地位の向上に資したとあるといえる。

一九世紀後半におけるアメリカの独占形成の先鞭をつけたのは鉄道業であったが、その場合独占形成の槓杆となったのは、既述のような諸弊害を産んだ鉄道株の投機的操作、不公正な差別運賃、運賃協定などであった。鉄道の弊害に不満の声をあげ、一八六九年から一八七五年に亘りグレンジャ運動として農民によって鉄道に対し激しく攻撃が加えられ、鉄道の規制を目指して農業地帯の諸州において制定された法律は、「グレンジャ法」(Granger laws)として、またこれらの法律に基く一連の訴訟事件は、「グレンジャ事件」(Granger cases)として知ら

れる。

農業地帯、特に西部の農民が鉄道を歓迎したのは、農産物を有利な価格で売却できる東部市場へ進出し易くなると考えたからであったが、鉄道は遠隔地の生産者を同一の市場で競争できるようにしたから、東部市場では農産物価格の下落を招き、農民の要望した運賃の引下げは、農民にとっては問題の根本的解決にならなかった。

農民の強い要望にに応じて、イリノイ州は一八六九年に同州において認可された鉄道に「適正にして、合理的な、しかも均一の (just, reasonable, and uniform)」運賃の施行を義務づけた最初のグレンジャ法を制定した。この法律は不公正な差別運賃を無効とし、最高運賃を決定する委員会の設置を規定した。ついでウイスコンシン・ミネソタおよびアイオワの諸州でも、同様の法律の通過をみた。<sup>(3)</sup>

一八一九年のダートマウス大学事件 (Dartmouth College v. Woodward) の場合のように、最高裁の往時の判例では、特許状を州議会が一方的に変更することを防ぐため、特許状を「契約」と解釈していたから、それ以後諸州はこの判例の裏をかいて、それ以後の大抵の株式会社の特許状の中に、申請者の同意を強制的に得て、州議会が必要と認める時は会社と協議せずに、「契約」を変更する権利をもつことを認めた条項を挿入するようにした。<sup>(4)</sup> 従って西部諸州は州憲法の条項のうちに、株式会社を設立する諸法律を変更あるいは廃止することある旨を挿入し、あるいは特許状のうちに、鉄道運賃は平等にして合理的でなければならぬ旨を明記するようにした。これらの特定の権利や公共的企業は州の規制の権限に服するというコモン・ロウの観念に基いて、鉄道を規制せんとするグレンジャ法が制定されたのであった。<sup>(5)</sup>

鉄道は提訴して、グレンジャ法の違憲性を強調し、鉄道は私的資本で設立された私企業であって、会社はその業務を適宜行う権利を有すると抗弁した。さらに、議員や裁判官を買収し、あるいは圧力を加え、その後一〇年

間にグレンジャ法を廃止せしめるか、あるいは判決によって大部分無効にした。しかし、農民達はあくまで対抗し、ついに公益のために、州は鉄道を規制する権限をもつことが、一八七七年のマン対イリノイ事件 (Munn v. Illinois) における最高裁の判決において明示された。<sup>(6)</sup>

鉄道会社は、「いずれの州も正当な法律上の手続によらずして、人の生命、自由または財産を剝奪してはならない」という憲法修正第一四条第一項の規定を根拠として、法人もこの規定の保護を当然受けるものであると主張した。憲法のこの条文は連邦政府に州権に対する規制権を新に与えたのであったが、本条の目的は解放された「黒人」の自由を守るにであった。ただ用語上は、特に「黒人」と明示しなかったから、一般的な「人」<sup>ペーソン</sup>という用語は法人としての「株式会社」<sup>コーポレーション</sup>も含むものとして、グレンジャ法を骨抜きにするために利用したのであった。

最高裁は「憲法修正第一四条第一項は修正が可決された時に、一般に承認された古いイギリスのコモン・ロウを無効にしなかった」として、「私有財産を公共の用に充てる時は、……共同の利益のために公共の規制に服すべきである」といい、「連邦議会が州際関係に……関して、立法措置を講ずるまで、州は州際関係に対する行政の一切の権限を行使しうる……」<sup>(7)</sup>と判示した。また同年判決の下されたペーク事件 (Peik v. Chicago and Northwestern Railroad Co.) においても、その他同一時期の数箇のグレンジャ事件にも同一の法理が適用された。

ところが一〇年後、最高裁はこの判例を破棄するに至った。一八八六年のウワバッシュ事件 (Wabash, St. Louis and Pacific Railroad Co. v. Illinois) において、最高裁はマン事件の場合と状況の異なるものがあるとして、ウワバッシュ鉄道の業務は州境を超えて行われており、州境を超える輸送の規制は「憲法の通商の条文の下に……連邦議会が行うべきである」とし、「すべての州の利害関係について、広い視野に立つ……連邦議会のみが適正にして、不偏のルールを設定できる」といい、ウワバッシュ鉄道の勝訴を判示し、<sup>(8)</sup>州は州際は勿論州境内に

においても、鉄道の規制を行い得ないと断じたのであって、この判決は極めて重大な意味をもつものであった。

さらに、一八九〇年のミルウォーキー事件 (Chicago, Milwaukee & St. Paul Railroad Co. v. Minnesota) において、鉄道の運賃が合理的であるか否かは、最終的には裁判所が決定すべき問題である旨の判決が下されたとき、グレンジャ法は全く骨抜きにされ、鉄道は長年の係争に勝利を収めた。<sup>(9)</sup>

既にウワバッシュ事件の判決以前から、州際交通機関としての鉄道に対し、各州が自州内の運賃だけを規制しても余り効果をあげ得なかったから、一八七四年から一八八五年の間に連邦議会では規制措置を目的とする法案が三〇以上も下院に提案され、そのうち若干は下院を通過したが、上院で否決された。<sup>(10)</sup> 尤も鉄道規制の要望の声に依って、グラント大統領は一八七二年に、「常に増加しつつある西部および南部の生産物の低廉な輸送を確保する問題を調査するため」、委員会の設置を議会に勧告した。

上院に設置されたウインダム委員会は一八七四年の報告書において鉄道の諸弊害を暴露し、「公正な競争の励行」を図る連邦の立法措置を勧告した。同報告書は、民間会社の業績測定の「尺度」に役立つべきものとして、大西洋とミシシッピ河との間に、連邦が一つの鉄道を建設し、営業を行うことを提案した。さらにウインダム上院議員は水路を鉄道と競争させるために、水路の改善を勧告し、強力な競争者の出現こそ、「鉄道輸送の最も効果的な規制者」となることを強調した。一八七八年にはリーガン議員が鉄道の悪弊を違法とする法案を提出し下院を通過したが上院で否決された。一八八五年に上院の鉄道規制の調査委員会の長に、カロム上院議員が任命されるまで決定的な措置が講ぜられなかった。一八八六年にはカロム報告書は「人間、場所、物資または運送の特定の種類による不正な差別的取扱」を除くため、なんらかの連邦の規制の必要を認め、ウワバッシュ事件の判決とともに、翌年の州際交通法 (Interstate Commerce Act) の通過を促進するのに役立った。<sup>(11)</sup>

州際交通法は州の境界を超える共同の運送業者である鉄道会社に専ら適用されたのであって、本法は鉄道の運賃は「合理的にして適正であるべきこと (reasonable and just)」を規定した。本法は人による差別運賃も距離による差別運賃も禁止し、運賃のプール協定を違法とし、運賃表を公表揭示せしめ、その変更は一〇日間の予告期間をおかずに行い得ないことを規定するとともに、会計帳簿や記録を検査する権限や州際の鉄道の「経営管理を調査する」権限をもった五人委員会の設置を定めた。鉄道に対し、不満をもつものは本委員会に調査を請求することができることになった。その苦情が合理的なものであることが判明すれば、委員会は公聴会を開き、違法者側に対し「中止」命令を発することができたが、従わない場合は委員会は連邦裁判所に提訴しなければならなかった。当初は委員会は運賃の調整や紛争の解決に成功を収めたが、その後一〇年以内に本法の弱点と委員会の見解に反する裁判所の判例は、委員会を現実には有名無実化した。特に本法の弱点は、「合理的にして適正な」運賃の意義が不明確であり、その解釈を最終的には裁判所に委ねたことであった。委員会はシンシナッチイ、ニュー・オルリアンスおよびテキサス・パシフィック鉄道の運賃が不合理に高いことを認め、この会社に最高運賃を指示したのに対し、最高裁は一八九六年並に一八九七年の訴訟において、委員会は運賃を決定する権限を有せず、また一八八七年の法律はこのような権限を委員会に与えたと解釈されないと判示したのであった。さらに、一八九七年のアラバマ・ミッドランド鉄道との訴訟では、長距離と短距離の差別運賃は、双方の都市の間に「実質的に異った (substantially different)」環境と状況が存する場合、合法的であることを判示して委員会の判定を否認した。これによって鉄道は常に状況は「実質的に異っている」ことを主張することができたから、距離による差別運賃禁止の条文は骨抜きにされた。委員会は調査した実情を裁判所が確証としてその実情を承認することを期待したが、最高裁はかかる措置をとらなかつた。一八九六年並に一八九七年の判決は、委員会の権限の大部分



を剝奪し、また訴訟の遅延、委員会における証人の行う証言の諾否の自由および鉄道や大口の荷主のとした忌避戦術などによって、下級審から最高裁まで、審理に平均約四年間の歳月を要し、その間鉄道はなんら事態の改善は行わず、苦情申立人は救済措置は受けられなかった。また委員会は運賃のリベートの慣行を撲滅し得なかったし、会計帳簿や記録を検査する権限の行使には不適切な機構になっていた。一八八七年と一九〇五年の間に、最高裁の審理した一六件のうち、一五件も委員会側の敗訴に終った<sup>(12)</sup>。委員会は「強制力をもたない単なる実情調査の委員会 (fact-finding commission)」に無力化され、農民や小企業者によって歓迎された本法も、「大実業」<sup>ビッグ・ビジネス</sup>を擁護するような最高裁の運用によって弱体化され、所期の目的の達成は到底期待できなくなった。

- (1) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, pp. 432-4.
- (2) *ditto.*, pp. 435-7.
- (3) *ditto.*, p. 302.
- (4) T. C. Cochran & Miller, W., *ibid.*, p. 15.
- (5) H. U. Faulkner, *ibid.*, pp. 486-7.
- (6) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 302.
- (7) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 302.
- (8) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 488.
- (9) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 303.
- (10) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 489.
- (11) T. C. Cochran & Miller, W., *ibid.*, p. 168.
- (12) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 303.
- (13) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 487.

(12) T. C. Cochran & Miller, W., *ibid.*, p. 170.

D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 303-4.

H. U. Faulkner, *ibid.*, pp. 489-490.

#### 四、「フロンティアの消滅」と資源保護運動

米国の国勢調査では一平方哩につき、人口二人以下の地域を未居住地、二人以上の地域を既居住地とし、両者の境界線を「フロンティア」といい、一八九〇年の国勢調査報告書によれば、「もはやフロンティアは存しないと発表された。

一八九三年に「米国史におけるフロンティアの意義」を米国史学会において発表したターナーは、アメリカニズムの形成と米国社会の特色の起源を、一九世紀後半まで存在した「西方発展の波の外縁―未開と文明の接点たるフロンティア」<sup>(1)</sup>とその背後の「大西部」に求め、米国史への「フロンティア」の貢献を強調したのであった。彼はいう、「米国史は大いに大西部への植民の歴史であった。自由地々域フリー・ランドの存在、その連続的後退およびアメリカ人の居住地の西方への前進、これらがアメリカの発展を説明する」と<sup>(2)</sup>。従って、ターナーは「フロンティアの消滅」をもって、「米国史の最初の時代の終焉」とみなしたのであった。

しかし、一平方哩につき恣意的に選定した人口基準によれば、「フロンティア」は消滅したが、一平方哩につき一〇人と仮定すれば、「フロンティアの消滅」は時期的にはさらにおくれたとみるべきであろう。根本的問題は、人口は東部や南部よりも、西部において一層迅速に発展しつづけたという事実である。ロッキー山脈と太平洋沿岸の地域を合した人口の増加率が、一九一〇年には一八六〇年当時の一倍を示したのに対し、アメリカ全体としての増加率は三倍であり、ニュー・イングランド州あるいは南部大西洋沿岸諸州の増加率は二倍をやや上回る

程度であった。<sup>(3)</sup>

「フロンティアの消滅」の経済的、社会的意義は、人口数の基準の選定いかなよりも、過去三世紀に亘って土地や原材料の無尽蔵な存在に恵まれ、浪費癖のついたアメリカ人が、漸く残存の天然資源の保護に意を用いざるを得なくなったということに認めらるべきである。

アメリカは広大な土地と豊饒な資源に恵まれていたため、土壌は酷使され、動物は乱獲され、木材は乱伐され、天然ガスは利用されずに廃棄されて来た。一八〇三年に、トーマス・ジェファソンはミシシッピー河以東全域に亘って移住を終るには一千年を要するといひ、また一八二七年に時の財務長官は公有地の入植には今後五百年の歳月を要すると推定した位、想像に絶する尠大な土地や資源が残存していた。

その後東部から中西部へ、さらに極西部へと、さしも豊饒な土地や資源も予想以上に早く以前程低廉に、かつ易く入手できない事態に立ち至った。一九〇八年に「資源保護」が一般に問題化するに至る相当以前に、既に東部では「資源保護」の必要性が認められていた。

「資源保護」(conservation)とは天然資源の経済的利用をいい、次の世代も利用できるように或る程度現在の世代が利用するのを制限するのは止むを得ないとするが、資源を徒に死蔵せんとするのでない。南北戦争以前には、東部の州の猟獣法の規定以外は、「資源保護」の觀念は殆どみられなかった。狩猟者は一八六六年には大草原地帯に一億頭も現存した野牛群を、僅か一五年後には、一千頭に激減せしめた程乱獲した。ウイリアム・オーネデーがアメリカのこの原始的生活様式を保存することに一般の関心を喚起したのは、一八八〇年代後半前のことであつた。<sup>(4)</sup>米國地質調査所(United States Geological Survey)のJ・W・ポウエルは一八七〇年代に國の資源として草原の保存を勧告した。後に開墾局(Reclamation Service)の主任技師に就任したF・H・ニュエルは一八九

○年代に灌漑と開墾の必要性を力説した。<sup>(5)</sup>

草原地帯に植林を奨励する木材栽培法 (Timber Culture Act) や不毛の地域の灌漑を奨励する荒蕪地法 (Desert Land Act) は、「資源保護」の必要性の増大しつつあることを認めたが、大して実効をあげ得なかった。一八九四年のケアリー法によって、連邦政府は土地の灌漑を行い、入植できるようにすることを条件として、州や法人に土地を交付した。一九〇二年の新田法 (Newlands Act) は開墾法 (Reclamation Act) ともいわれるが、公有地の売却代金によって灌漑の実施を規定した。

一九世紀の最後の三分の一の時期を通じて、科学者達は天然資源の保護の強化の必要なことを訴え、それを実証する統計数字の蒐集と公表を行い、時期的にはむしろ遅きに失する措置を早く政府に講ぜしめるよう働きかけていた。米科学振興協会 (American Association for the Advancement of Science) の力によって、連邦政府は農務省に、一八九〇年林野局を設け、翌年最初の国有林の造成が行われた。アメリカ最初の林務官 G・ピンチョットは森林資源の保護に対し、世論の喚起に努め、その他の人々とともに森林を伐採したところでは洪水や旱魃の災害の多いことを力説した。

資源保護運動 (conservation movement) の舞台装置は、二〇世紀の始まりとともにでき上っていた。いまや、舞台を動かすべき人間と時機とが必要であった。T・ルトズヴェルト大統領がその人であった。彼はハーバード大学を卒業するや、ダコタの荒地の農地で一時暮した。彼は西部に心酔し、その資源の掠奪を防止しなければならぬと考えるに至った。一九〇七年三月、ルトズヴェルトは内陸航行に森林がいかなる影響をもつか、について調査報告書を作る内陸水路委員会 (Inland Waterways Commission) を任命した。委員会はすべての天然資源のもつ相互関係を強調し、ルトズヴェルト大統領に多くの州の行政事務に関連をもつから、翌年知事会議を召集

することを勧告した。

一九〇八年五月、ホワイト・ハウスで開催された会議には各州から三四人の知事が集まり、上下両院議員、最高裁判事、その他多くの政府高官が列席した。この会議は資源保護の問題に世人の耳目を集め、新聞も大々的にとりあげるに至った。いまや、資源保護論者は「過去の法外な、無鉄砲な浪費」を強調し、知事達はアメリカの将来の繁栄は天然資源の保護に依存することを力説した。連邦議会は間もなく、鉱物、水、森林および土壌の各部門別に天然資源の現有高を調査するため、ピンチョットを委員長とし、四九人の政治家、実業家および科学者からなる全国資源保護委員会 (National Conservation Commission) を設けた。委員会は一九〇八年一二月に報告書を作成し、後に三巻に分冊刊行した<sup>(6)</sup>。調査の結果、木材や鉱物も無尽蔵でないこと、森林の五分の四は伐採後植林されていないこと、石炭以外は二〇世紀末までに採掘され尽してしまうこと、有煙炭が四分の一、無煙炭が少くとも半分は採掘されず地下に埋蔵されていること、鉱油は年間数百万ガロンも蒸発しあるいは汲み上げる際に減耗していることが明らかになった。森林は伐り払われ、洪水が発生し、土壌が浸蝕され、地力は更新されず、肥沃度の低下が著しかった。また無駄は生産の過程だけでなく、材料の使用にもみられた<sup>(7)</sup>。

一九〇九年二月には、ルーズヴェルト大統領は北米資源保護会議を開催し、カナダ、ニューファウンドランドおよびメキシコの代表も会議に招いた。間もなく、彼はこの種の世界会議の開催も行いたいと言明した。このような結果として、一億四千八百万エーカーの森林、西部の八千万エーカーの炭田地帯、百五十万エーカーの河川流域の水力利用地帯および五百万エーカーの燐酸鉍山地帯に対し、資源保護の指定を行った。しかし、連邦議会は資源保護委員会に余り熱意を示さず、一年間に二万五千弗という貧弱な予算しか認めなかったが、一般のアメリカ人もその頃から資源保護問題に多大の関心を示すようになった<sup>(8)</sup>。公有地の若干の部分を国民全体のために保存

しようとする人達の努力は、議会の協力が得られず、また私的利害関係者の反対によって妨害された。それでも事態は改善へ向った。<sup>(9)</sup>

天然資源の賢明な利用が問題になり、やがて人的資源の保護が重視されるに至った。人的資源の浪費には事故、疾病、負傷、死亡、失業、未熟練その他種々の要因をあげうるが、特に防止しうる事故、疾病および死亡は大きな浪費の原因であるから、浪費を防ぎ、人的資源の保護を図るため、「安全第一」運動 (“safety first” movement) が展開された。<sup>(10)</sup> 鉄鋼電気技術者協会 (Association of Iron and Steel Electrical Engineers) は、協同的、科学的小および工学的基準において、産業上の安全を目指す組織を作る方向へ動いたのであって、一九〇七年に事故防止がこの協会の活動の顕著な特色となった。鉄鋼業において発生する事故、特に電気を使う場合に起り勝ちな事故を研究するため、安全委員会が設置された。この委員会はまた本協会の年次大会のために、安全の実施計画を作成したが、それは年を追って年次大会の著しい特徴となった。その後全国安全会議 (National Safety Council)<sup>(11)</sup> が設置され、鉄道、船舶、鉱山、セメントなど種々の産業部門別に活潑な安全運動が展開されるに至った。他方、世紀の転換以来、通過した重要な社会立法や労働者の婦人および児童局、保健・文部および厚生<sup>(12)</sup>の諸省の設置のような種々の連邦や州の行政機関にみられるように、人的資源の保護の措置が講ぜられた。自由放任の退潮の中で、「資源保護運動」が重要な意義をもつに至ったが、第一次大戦が有史以来最大の浪費と破壊の底抜け騒ぎの中へ、世界を投げ込む直前の数年間に、この運動が活潑化するに至ったのは、皮肉なことである。<sup>(12)</sup> この運動が当時問題となったテイラーの「科学的管理法」に影響を及ぼしたことは否定し得ない。

(1) F. J. Turner, *The Significance of the Frontier in American History*, reprinted from *Annual Report for 1893*, American Historical Association, pp. 199-227. ed. by H. R. Simonson, 1963. p. 28.

(2) ditto, p. 27.

- (3) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 274.
- (4) *ditto*, p. 454.
- (5) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 578.
- (6) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 455.
- (7) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 578.
- (8) D. L. Kemmerer & Jones, C. C., *ibid.*, p. 455.
- (9) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 579.
- (10) L. C. Marshall & Lyon, L. S., *Our Economic Organization*, 1921, p. 459.
- (11) L. R. Palmer, *History of the Safety Movement, Industrial Safety, The Annals, The American Academy of Political and Social Science*, Vol. CXXIII, Jan. 1926, pp. 9-19.
- (12) H. U. Faulkner, *ibid.*, p. 579.

## 五、結 言

本稿は前稿に引きつづき、「金箔時代」においてアメリカ資本主義における独占形成の先鞭をつけた鉄道業が株式の投機的操作、運賃のプール協定、不公正な差別運賃などを独占形成の横杆として種々の弊害を齎したこと、この弊害に対し農民のグレンジャ運動は抗議に立ち上り、鉄道規制の州法の制定をみたが、最高裁の判例によってこれら一連の立法は漸次無力化され、グレンジャ運動自体も失敗に帰したことが、また一九世紀末の「フロンティアの消滅」を天然資源保護運動の契機として把え、この運動によってさらに人的資源保護運動の展開をみるに至った側面を考察した。続稿において、本稿までに論及しなかった「金箔時代」の側面をさらにとりあげること