

〔研究ノート〕

1890-1902年におけるアメリカ鉄道業について  
—Interstate Commerce Commission, *Statistics of Railways  
in the United States* の分析—

小 島 基 男

はじめに

1890年代から20世紀初頭にかけての時期は、アメリカ資本主義にとって、とりわけアメリカ鉄道業にとって大きな転換点である。鉄道業についてみれば、南北戦争以後、鉄道建設の急速な拡大を伴いつつ進行してきた集中・統合運動が、1893年恐慌を契機に新たな展開をみせる。すなわち、この恐慌以後、倒産した大鉄道会社の再建に介入したモルガン、クーン・ロープ等のウォール街の投資銀行業者の主導のもとで、以前とは比較にならない規模での統合運動が展開され、鉄道業における独占の確立へと向かうのである。また、こうした鉄道業における独占の形成は、これと密接に関連した産業である鉄鋼業等における独占および金融業における独占形成の重要な契機となり、かくして20世紀初頭には、産業における独占と銀行における独占の融合としての金融資本が成立するのである。

ところで、この時期のアメリカ鉄道業についての我が国における研究は、そのほとんどが、上述した倒産鉄道の再建とその後の統合運動の進展による独占の確立の問題に焦点をあてており<sup>1)</sup>、こうした再建あるいは統合運動の展開する基盤をなした当時のアメリカ鉄道業の鉄道運輸および鉄道財務を中

心とする実態が、全体としていかなる状況にあったかということについては、必ずしも明らかにされているとはいえない<sup>2)</sup>。そこで本稿では、1890年代から20世紀初頭までのアメリカ鉄道業の実態を明らかにする作業の手始めとして、さしあたり1890年から1902年までの合衆国鉄道統計に関する州際商業委員会年次報告書(Interstate Commerce Commission, *Annual Report on the Statistics of Railways in the United States.*<sup>3)</sup>)の資料を使い、1. 鉄道マイル数および鉄道業の集中、2. 鉄道車両、3. 鉄道労働者、4. 鉄道運輸、5. 鉄道財務、の各項目別に、この時期におけるアメリカ鉄道業の実態の一端を明らかにしたい。

1890—1902年の州際商業委員会(以下、I. C. C. と略す)年次報告書の資料は、年によって多少の項目変更もあるが、ほぼ次のような構成になっている。まず報告書の前半では、合衆国全体についてまとめられた、(1)鉄道マイル数(Mileage)、(2)鉄道の組織別分類(Classification of Railways)、(3)鉄道車両(Equipment)、(4)鉄道従業員(Men Employed on Railways)、(5)鉄道資本(Capitalization of Railway Property)、(6)鉄道の運輸サービス(Public Service of Railways)、(7)収入および費用(Earnings and Expenses)、(8)表II、表IIIよりの要約(Summary of Results)、(9)一般貸借対照表(General Balance Sheet)、(10)税(Taxes)、(11)鉄道事故(Railway Accidents)、の各項目別の資料があり、報告書の後半は、表I;鉄道の分類とマイル数(Classification of Railways and Mileage)、表II;鉄道資本(Amount of Railway Capital)、表III;収入および収益(Earnings and Income)、表IV;総支出(General Expenditure)、表V;鉄道資本のため収益より控除される費用(Charges against Income on account of Railway Capital)、表VI;一般貸借対照表(General Balance Sheet)、の各項目についての地域別に分類された各鉄道会社の資料が示されている。本稿は、報告書の前半部分である合衆国全体についての資料にもとづいてまとめたものである。

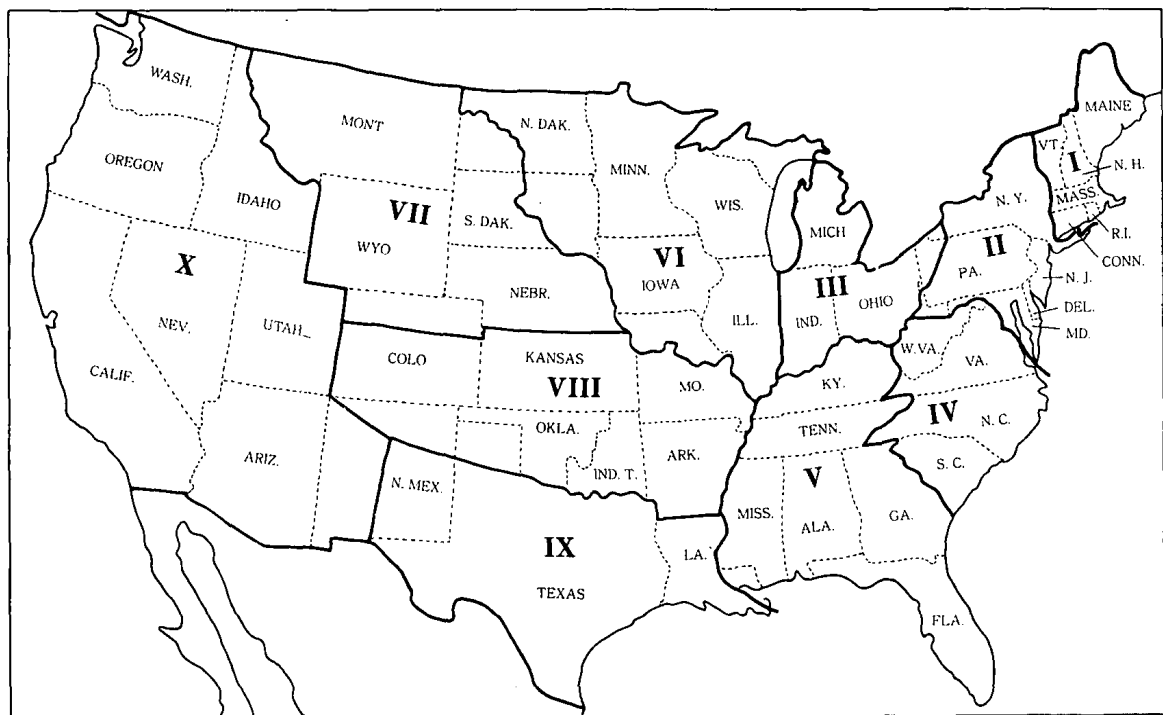
なお本稿は、I. C. C. 報告書の資料によるため、年次区分、地域区分等が通

常使われているものとは異なるので、これについて若干の説明をしておきたい。

まず年次区分については、暦年ではなく会計年度を使っている、すなわち前年の7月1日からその年の6月30日までを示す。

次に、文中および表で使われる地域区分は、1890年の年次報告書から採用されたもので、第1図に示すようにそれぞれのグループは主として次のような諸州から構成される<sup>4)</sup>。グループI（以下G I等と略す）は、ニューイングランド諸州、G IIは、ニューヨーク、ペンシルヴァニア等の中部大西洋岸諸州、G IIIは、オハイオ、インディアナ、ミシガンの南半部等、G IVは、ヴァージニア、W. ヴァージニア、N. カロライナ、S. カロライナ、G Vは、ケンタッキー、テネシー、ミシシッピ、アラバマ、ジョージア、フロリダ、ルイジアナの一部、G VIは、イリノイ、ウィスコンシン、ミネソタ、アイオワ、ミシガンの北半部、ミズーリ河以東のN. ダコタ、S. ダコタ、ミズー

第1図 鉄道統計に関する地域区分



I.C.C., *Statistical Report*, 1890, p.2 より作成

り、G VIIは、モンタナ、ワイオミング、ネブラスカ、コロラドの一部、ミズーリ河以西のN. ダコタおよびS. ダコタ、G VIIIは、カンサス、オクラホマ、アーカンソー、インディアンテリトリー、コロラドの一部、ニューメキシコの一部、テキサスの一部、ミズーリ河以西のミズーリ、G IXは、ルイジアナおよびテキサスの大部分、ニューメキシコの一部、G Xは、太平洋岸諸州、アイダホ、ユタ、ネヴァダ、アリゾナ、ニューメキシコの一部、である。さらに本稿では、各地域の特徴を比較するため、G I、G II、G IIIをまとめて東部グループ、G IV、G Vを南部グループ、G VI、G VII、G VIII、G IX、G Xを西部グループとした<sup>5)</sup>。

また、90年代初頭と20世紀初頭とを比較する場合、1892年と1902年の数字でそれぞれを代表させたのは、1892年の報告書がそれ以前の報告書にくらべて、資料の整備がより進んでいること<sup>6)</sup>、およびこの年が90年代初頭の鉄道経営にとって平均的な年であることによってであり、1902年については、その10年後の変化をみようとしたことと、この年も20世紀初頭の鉄道経営にとってほぼ平均的な年であることによる。

- 1) こうした点に関する代表的研究としては、吳天降『アメリカ金融資本成立史』1971年、がある。
- 2) 南北戦争以後、1890年までのアメリカ鉄道業の実態については、例えば、佐々木隆雄「南北戦争以後のアメリカ鉄道建設とその経済的意義—1860～90—」東京大学『社会科学研究』第18巻5、6号所収、また1890年における鉄道業の実態については、小澤治郎「1890年におけるアメリカ鉄道業—1890年センサスの分析—」龍谷大学『社会科学研究年報』第5号所収がある。
- 3) この資料は、1887年から刊行された、Interstate Commerce Commission, *Annual Report of the Interstate Commerce Commission*(以下単に *Annual Report* と略す)とは別に、1888年から刊行されたもので、州際商業法(Interstate Commerce Act)第20条にもとづいて一般運輸業者(common carriers)から提出された年次報告書を集計、整理した鉄道統計資料のみを扱っている。ただし、1888年以降のI. C. C., *Annual Report*にも鉄道統計資料からの簡単な要約が示されている。なお、州際商業法の詳し

い内容については、I. C. C., *Annual Report*, 1888, pp.73—79 参照。また邦訳されたものとしては、アメリカ学会訳編『原典アメリカ史』第4巻 290—296 頁がある。

- 4) 詳細については、I. C. C., *Annual Report*, 1896, p.97 参照。
- 5) このようにして合衆国全体を三つの地域に区分するやり方は、I. C. C., *Annual Report*, 1891, p. 8 にあり、I. C. C., *Statistics of Railways in the United States* (以下 *Statistical Report* と略す), 1899, p. 69 の貨物輸送に関する統計の中では、G I, G II, G III が Division I, G IV, G V が Division II, G VI, G VII, G VIII, G IX, G X が Division III とされている。
- 6) 3) の注ですでにふれたように、I. C. C., *Statistical Report* は、1888 年より刊行されるが、当初は集計項目、方法等が必ずしも一定せず、本文に述べたような項目および内容がほぼ整ってくるのは 1892 年以降である。この間の経緯については、I. C. C., *Statistical Report*, 1892, pp.85—89 参照。

## 1. 鉄道マイル数および鉄道業の集中

第1表によれば、1890—1902年の鉄道マイル数の増加は、約3万9千マイルで、とくに90年代に限れば約3万マイルほどである。これを1880年代の約7万6千マイル増<sup>1)</sup>と比較すれば、明らかに90年代に入って鉄道建設が停滞の傾向をみせはじめたといえる。しかしながらこの建設の停滞はあくまでもそれ以前の時期にくらべての相対的なものであり、建設マイル数自体の増加はそれほど小さいとはいえない。そこでまず1890年から1902年までの鉄道建設の動向をみていこう。

この12年間は、鉄道建設からみるとほぼ次の三つの時期に区分することができる。まず1890年から1893年まで、この時期はいわば80年代の延長ともいえる時期で、マイル数の増加も年平均4,000マイル以上である。1894年から1897年まで、この時期は1893年恐慌とそれに続く不況の時期で、マイル数の増加は年平均2,000マイル前後に落ち込む。次に1898年から1902年まで、いうまでもなく不況からの回復と好況への展開の時期で、マイル数の増加も1898年を除けばほぼ90年代の初頭の水準に戻る。

第1表 年次別、地域別にみた鉄道マイル数 (マイル)

年次	G I	G II	G III	G IV	G V	G VI	G VII	G VIII	G IX	G X	合衆国全体
1890	6,877	18,613	21,718	9,032	18,635	37,463	8,886	20,355	9,854	12,160	163,597
1891	6,930	19,017	22,012	9,834	19,503	37,890	9,385	20,776	10,173	12,878	168,402
1892	7,004	19,339	22,271	10,335	19,838	38,520	9,525	21,056	10,443	13,228	171,563
1893	7,062	19,964	22,364	10,877	20,190	39,656	10,493	21,387	10,779	13,685	176,461
1894	7,166	20,361	22,466	10,733	20,818	40,149	10,160	21,815	10,776	14,261	178,708
1895	7,296	20,607	22,651	11,117	20,709	40,446	10,304	22,024	11,014	14,486	180,657
1896	7,389	20,803	22,938	11,286	21,089	40,667	10,352	22,450	11,196	14,607	182,777
1897	7,423	20,931	23,025	11,359	21,417	40,870	10,582	22,754	11,265	14,799	184,428
1898	7,472	21,010	23,094	11,581	21,891	41,316	10,625	23,038	11,306	15,058	186,396
1899	7,563	21,143	23,315	11,739	22,141	41,931	10,749	23,549	11,813	15,347	189,294
1900	7,622	21,480	23,402	11,893	22,671	43,448	10,930	23,774	12,232	15,888	193,345
1901	7,681	21,743	23,480	12,236	23,326	44,341	11,085	24,414	12,740	16,187	197,237
1902	7,704	21,840	23,861	12,406	23,952	45,400	11,291	25,561	13,633	16,819	202,471
1890-1902年の 増加マイル数	827	3,227	2,143	3,374	5,317	7,937	2,405	5,206	3,779	4,659	38,874
増加率(%)	(12.0)	(17.3)	(9.9)	(37.4)	(28.5)	(21.2)	(27.1)	(25.6)	(38.3)	(38.3)	(23.8)

注：マイル未滿切り捨て。

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, pp.13-14 および 1902, p.14 より作成。

さて、こうした鉄道建設の進展を地域別にみれば、G I, G II, G III, すなわち東部大西洋岸諸州およびそれに接続するインディアナ以東の中西部諸州の停滞, G IV, G V, すなわちテキサスおよびルイジアナの大部分を除いた南部における建設の進展, 南部より増加率は下回るものの絶対数では最大である西部での建設の進展というふうに特徴づけることができる。これを数字でみれば, 1890年から1902年の間に, 東部グループは, 6,197マイル, 13.1パーセントの増加, 南部グループは, 8,691マイル, 31.4パーセント, 西部グループは, 23,986マイル, 27.0パーセントの増加である。これにともなって全国の鉄道総マイル数に占めるそれぞれの地域の比率も, 東部が1890年の28.9パーセントから1902年の26.4パーセントへと減少をみせるのに対して南部は16.9パーセントから17.9パーセントへ, 西部は, 54.2パーセントから55.7パーセントへと増加している。

ところでこうした鉄道マイル数を見る場合注意すべきことは, 上述したマイル数の増加が単線 (single track) を基準にしており, したがって鉄道の新

建設のみを表示していることである。つまり同じ鉄道の建設であっても、既存の路線の複線化等の建設は含まれていない。そこで単線に加えて、複線 (double track)、第三線 (third track)、第四線 (fourth track)、構内線および側線 (yard track and sidings) を含めた、営業されている線路の総延長マイル数 (Total mileage operated, all tracks) で地域別の鉄道マイル数をみると、状況は多少異なってくる。すなわち、単線を除いた複線等のマイル数のみでその推移をみれば、1890年から1902年にかけて、東部グループは増加率でこそ南部グループ、西部グループに劣るが、絶対数では12,563マイル増で、西部グループの13,676マイル増とそれほど変わらない<sup>2)</sup>ことが注目される。これは、すでに述べたような鉄道の新建設の状態とあわせて考えれば、東部グループにおける鉄道業の発展が、地域的拡大よりもむしろ既存路線の輸送力の増強という形で進んでいることを示しているといえる。

第2表 営業組織別鉄道マイル数 (マイル)

年次	自社保有 路線	完全所有 子会社の 路線	リースの もとで営業 される路線	契約、その 他のもとで 営業される 路線	軌道使用 権のもとで 営業される 路線	総営業 1) マイル数 (単線)
1890	99,931	13,926	27,724	11,578	3,245	156,404
1891	108,733	14,386	26,553	7,784	3,819	161,275
1892	112,679	13,806	22,234	9,732	3,946	162,397
1893	113,988	15,281	24,609	11,782	4,120	169,780
1894	120,942	15,888	24,582	10,093	4,186	175,691
1895	125,335	15,237	23,295	9,592	4,287	177,746
1896	130,206	15,343	22,610	9,105	4,718	181,983
1897	134,029	14,065	22,267	8,020	4,903	183,284
1898	134,085	14,792	22,167	8,241	5,363	184,648
1899	136,357	16,349	21,301	8,204	5,323	187,535
1900	142,242	15,789	22,269	6,575	5,680	192,556
1901	142,382	18,022	22,424	7,127	5,606	195,562
1902	146,300	17,630	23,613	7,224	5,387	200,155

注：1) このマイル数が、第1表の数字と異なるのは、第1表が保有マイル数 (Line owned) で計算されているのと、ここではI.C.C.統計局に対して、完全な報告があるもののみを扱っているからである。I.C.C., *Statistical Report*, 1892, p.16 参照。  
出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, p.17 および 1902, p.17 より作成。

さて、鉄道マイル数と関連して報告書では、鉄道がどのような形で営業されているかということを中心にして鉄道の分類(Classification of Railways)がなされているが、これは実際には鉄道業の集中の一端を表現する資料である。

第2表は、鉄道マイル数を営業組織にしたがって分類したものである。これをみると、1890-1902年の間に自社保有路線(Line owned)による営業が、マイル数自体の長さにおいても全体のマイル数に占める比率においても増加している。また、親会社が全株式を保有する子会社である所有会社の路線(Line of proprietary companies)による営業マイル数も増加している。これらのことは、鉄道、とりわけ大鉄道の営業が、リース等を通じた間接的なものからより直接的な所有にもとづいて行われるようになってきていることを示している。もとより、リースあるいはその他の契約による場合も、実質的には

第3表 鉄道の組織変更

年次	再 建		統 合		合 併	
	件 数	営業マイル数	件 数	営業マイル数	件 数	営業マイル数
1890	22 <sup>件</sup>	1,660 <sup>マイル</sup>	50 <sup>件</sup>	7,742 <sup>マイル</sup>	34 <sup>1)</sup>	963 <sup>1)</sup>
1891	28	2,663	39	1,667	53 <sup>1)</sup>	1,240 <sup>1)</sup>
1892	17	1,219	16	245	19	739
1893	20	1,711	16	1,549	28	724
1894	22	1,619	14	1,437	15	1,470
1895	32	5,299	28	838	9	1,962
1896	41	11,735	18	901	22	436
1897	37	13,231	19	1,235	57	368
1898	45	5,906	14	373	22	941
1899	35	4,012	20	110	42	1,725
1900	28	2,519	36	5,851	89	1,177
1901	22	1,584	28	3,057	55	2,931
1902	25	2,255	46	2,137	62	1,669

注：1) は、購入による合併(Purchased by and merged)を含む。I.C.C., *Statistical Report*, 1890, p.20 および 1891, p.19.

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1890, p.20, 1891, p.19, 1892, p.20, 1893, p.18, 1894, p.17, 1895, p.19, 1896, p.18, 1897, p.18, 1898, p.19, 1899, p.19, 1900, p.20, 1901, p.18, 1902, p.19 より作成。



大鉄道による中小鉄道の支配関係を意味するものといえるのであるが<sup>3)</sup>、90年代から20世紀初頭にかけての直接的な所有の増加は、この時期の鉄道業における独占が、倒産鉄道の再建、統合、合併等を通じてより一層強化されていることを示すものである。以下に述べる資料は、このことを別の角度から示している。

第3表は、1890-1902年の鉄道の組織の変更を、再建 (Reorganized)、統合 (Consolidated)、合併 (Merged) の三項目<sup>4)</sup>についてみたものである。1890年には、統合の件数およびその対象となった営業マイル数<sup>5)</sup>は小さくないが、その後数年は件数、マイル数とも下火になる。1895年から1898年の時期は、主として1893年恐慌を契機に倒産した鉄道の再建が件数、マイル数とも飛躍的に増加し、1900年と1901年には、統合および合併が増大している。

以上のような統合運動の進展の結果、1890年において、1,000マイル以上の営業マイル数を持つ鉄道会社数40社、その合計マイル数77,873マイル、合衆国の総営業マイル数に占める比率47.5パーセントであったものが、1902年には、それぞれ51社、134,090マイル、64.7パーセントへと増加したのである<sup>6)</sup>。もちろん、これらの数字はすでに述べたように90年代から20世紀初頭にかけての鉄道業の集中の一端を表わすにすぎないのであって、報告書の中でもしばしば強調されているように、それらの大鉄道自体、多くの場合、同一の経営者あるいはグループによって支配されているのであり<sup>7)</sup>、この時期の鉄道業の集中は、上述の数字に示されるよりもはるかに進んでいる<sup>8)</sup>。

1) I. C. C., *Statistical Report*, 1892, pp.13-14.

2) I. C. C., *Statistical Report*, 1890, p. 16 および 1902, p. 15 より計算。

3) こうした点については、I. C. C., *Statistical Report*, 1892, p. 19 および 1900, p. 18 参照。また、リースされている鉄道の大部分は、大鉄道会社の子会社であり、報告書の後半部分にある表 I、鉄道の分類とマイル数、はこうした鉄道間の系列関係を示す資料でもある。例えば、GIIにおける Pennsylvania 鉄道の系列会社との関係については、I. C. C., *Statistical Report*, 1902, pp.162-171 参照。

- 4) 原表にはこれ以外に、名称変更 (Name changed), 廃棄 (Abandoned), その他 (Miscellaneous) 等がある。
- 5) 原表には、保有マイル数 (Line owned) についての数字もあるが、ここでは営業マイル数 (Line operated) のみでみた。
- 6) I. C. C., *Statistical Report*, 1890, p. 21 および 1903, p. 20.
- 7) 例えば, I. C. C., *Statistical Report*, 1899, p. 19, 1900, p. 20 等を参照。
- 8) 吳天降氏の研究によれば, 1901 年において, 合衆国における鉄道総マイル数の 70 パーセント以上が, 4 大鉄道グループによって支配されている。吳天降『前掲書』190 頁。なお, グループの分類はこれと異なるが, J. Moody, *The Truth about the Trusts*, 1904, pp. 431-443 も参照されたい。

## 2 鉄道車両

第4表は、1890—1902年の機関車、客車、貨車等の鉄道車両数の推移を示したものであるが、その全体としての特徴は、鉄道マイル数の増加率以上に車両数が増加していることであるといえる。例えば、1892年から1902年の10年間に鉄道マイル数は18.0パーセントの増加を示しているのに対し、鉄道車両数の増加率は、機関車数で24.4パーセント、客車および貨車数で35.0パーセントである。しかもこの間、後述するごとく、機関車、貨車等の大型化が進むので、積載容量の増加はこの数字より大きなものとなる。

車両数を地域別にみると、各グループ間の差異は著しく、例えば1892年において、G I, G II, G IIIの路線100マイルあたりの機関車数、客車および貨車数は、それぞれ、G Iが機関車33台、客車および貨車844台、G IIが46台と2,095台、G IIIが25台と1,082台であるのに対し、その他のグループは、機関車数で11~16台、客車および貨車数で271~568台にすぎない<sup>1)</sup>。このことは、東部グループが、鉄道運輸においては、鉄道マイル数に占める比重よりはるかに大きな比重を占めていることを示すものである。

ところで鉄道車両統計をみる場合注意しなければならないのは、1890—1902年の間に、機関車および貨車の大型化が進むことである。例えば、1893

第4表 鉄道車両数 (台)

年次	機			関			車			客車			貨車		
	旅客用	貨物用	入れ換え用	入れ換え用	その他	合計	リース <sup>1)</sup>	旅客用	貨物用	会社用	合計	リース <sup>1)</sup>	急行貨物 <sup>1)</sup>		
1890	8,499	16,195	4,104	1,342 <sup>2)</sup>	30,140	26,820	918,491	32,895	1,169,667	131,721	59,740				
1891	8,901	16,696	4,321	2,221 <sup>2)</sup>	32,139	27,949	947,300	35,185	1,215,611	153,390	51,787				
1892	8,848	17,559	4,355	486	33,136	28,876	966,998	36,901	1,215,092	146,339	35,978				
1893	8,957	18,599	4,802	416	34,788	31,384	1,013,307	40,917	1,273,946	154,068	34,270				
1894	9,893	20,000	5,086	513	35,492	33,018	1,205,169	39,891	1,278,078	181,664	44,212				
1895	9,999	20,012	5,100	588	35,699	33,112	1,196,119	41,330	1,270,561	178,107	49,472				
1896	9,943	20,351	5,161	495	35,950	33,003	1,221,887	42,759	1,297,649	177,456	44,701				
1897	10,017	20,398	5,102	469	35,986	33,626	1,221,730	42,124	1,297,480	140,816	46,169				
1898	9,956	20,627	5,234	417	36,234	33,595	1,248,826	43,753	1,326,174	136,452	44,653				
1899	9,894	20,728	5,480	601	36,703	33,850	1,295,510	46,556	1,375,916	117,829	45,117				
1900	9,863	21,596	5,621	583	37,663	34,713	1,365,531	50,594	1,450,838	124,413	42,771				
1901	10,184	22,839	5,959	602	39,584	35,969	1,464,328	50,536	1,550,833	142,246	41,942				
1902	10,318	23,594	6,683	630	41,225	36,987	1,546,101	57,097	1,640,185	182,914	43,142				

注：1893年以前と1894年以降は集計の方法が異なる。すなわち1)のリース、および急行貨物については、1893年以前はこれらを加えたものが合計数字であり、1894年以降については、これらの数字はすでに合計に含まれており、その内訳を示す。

2) リースを含む。

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1891, p.39, 1893, p.21 および 1902, p.21 より作成。

年恐慌後の不況期に車両数の増加の停止あるいは減少という事態がみられ、この時期には通常行われる以上に多くの車両が廃棄処分されたが、それらの多くは12～15トン積みの旧式の貨車であり、これにかわって新たに使用された貨車は、30トン積みの新式(自動連結器、空気ブレーキ付き)のものであったから、貨車数が減少しても積載容量はそれほど変化せず、場合によっては増加したのである<sup>2)</sup>。機関車についても同様に、牽引力の増加がみられ1892年の貨物用機関車1台あたりの輸送トンマイル数は5,025千トンマイルであるのに対し、1902年には6,666千トンマイルへと増大している<sup>3)</sup>。

また報告書の中でくり返し指摘されている<sup>4)</sup>ことであるが、この報告書の鉄道車両統計には、冷蔵貨車会社(refrigerator car companies)等それ自身が運輸業者でない会社等が所有する貨車数等の統計は含まれていないことに注意しなければならない。例えば、1898年に鉄道会社は、これらの貨車等の使用に対し約1,200万ドルの使用料を支払っている<sup>5)</sup>。

1897年から1900年にかけてのリースされた機関車数、客車および貨車数の減少は、この時期に鉄道会社が、通常の株式や社債等の発行、あるいは余剰収益からの購入という形で保有車両数を増加させているからである<sup>6)</sup>。

1) I. C. C., *Statistical Report*, 1892, p. 24.

2) I. C. C., *Statiscal Report*, 1894, pp. 21—22.

3) I. C. C., *Statistical Report*, 1892, p. 24, および 1902, p. 23. また, 1901, p. 25 も参照。

4) 例えば, I. C. C., *Statistical Report*, 1891, p. 38 参照。

5) I. C. C., *Statistical Report*, 1898, p. 22.

6) I. C. C., *Statistical Report*, 1899, p. 24.

### 3 鉄道労働者

第5表によって鉄道従業員総数<sup>1)</sup>の推移をみると、鉄道車両数の場合と同様にこの期間の増加率は鉄道マイル数のそれを上回るが、鉄道車両数の場合

第5表 職種別鉄道従業員数 (人)

年次	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
高級職員(本社)	5,160	5,271	6,104	6,610	5,257	5,407	5,372	4,890	4,956	4,832	4,916	4,780	4,816
その他の高級職員					1,778	2,534	2,718	3,830	3,925	4,294	4,669	4,923	5,039
事務職員(本社)	22,239	23,879	25,469	27,584	24,779	26,583	26,328	26,837	26,845	29,371	32,265	34,778	37,570
駅長(小規模駅)	25,665	26,192	26,829	28,019	28,199	29,014	29,723	30,049	30,699	30,787	31,610	32,294	33,478
駅勤務員	66,431	67,812	69,511	75,181	71,150	73,569	75,919	74,569	78,603	83,910	89,851	94,847	105,433
機関士	33,354	34,801	36,739	38,781	35,466	34,718	35,851	35,667	37,939	39,970	42,837	45,292	48,318
機関助	34,634	36,277	37,747	40,359	36,327	35,516	36,762	36,735	38,925	41,152	44,130	47,166	50,651
車掌	23,513	24,523	26,042	27,537	24,823	24,776	25,457	25,322	26,876	28,232	29,957	32,092	35,070
その他の乗務員	61,734	64,537	68,732	72,959	63,417	62,721	64,806	63,673	66,968	69,497	74,274	84,493	91,383
機械工	27,601	27,388	28,783	30,869	29,245	27,740	29,272	28,229	28,832	30,377	32,831	34,698	39,145
大工	37,936	37,718	40,080	41,878	36,328	35,564	38,846	37,740	40,374	42,501	46,666	48,946	51,698
その他の工場労働者	80,733	83,865	87,615	93,709	84,359	88,661	95,613	91,415	99,717	103,937	114,773	120,550	136,579
保線作業班長	27,129	27,890	28,753	29,699	29,660	29,809	30,372	30,414	30,771	31,690	33,085	33,817	35,700
その他の保線作業員	157,036	163,913	171,810	180,154	150,711	155,146	169,664	171,752	184,494	201,708	226,799	239,166	281,075
転轍手、信号手、踏切番	37,669	40,457	42,892	46,048	43,219	43,158	44,266	43,768	47,124	48,686	50,789	47,576	50,489
電信掛	18,968	20,308	20,970	22,619	22,145	20,984	21,682	21,452	22,488	23,944	25,218	26,606	28,244
その他の労働者	89,499	99,454	103,339	111,596	92,745	89,134	93,969	97,134	105,022	114,036	132,983	139,145	154,627
合計	749,301	784,285	821,415	873,602	779,608	785,034	826,620	823,476	874,558	928,924	1,017,653	1,071,169	1,189,315

注：高級職員 (general officers) とその他の高級職員 (other officers) は、1893年まではいずれも高級職員として区別されていない。

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1893, p.32 および 1902, pp.35-36 より作成。

とは明らかに違った特徴を示している。すなわち 1892 年と 1902 年の 10 年間を比較すれば、鉄道マイル数の増加率 18.0 パーセント、鉄道車両なかんづく客車および貨車の増加率 35.0 パーセントに対し、従業員数の増加率は 44.8 パーセントであるが、この従業員数の年次別の推移を詳しくみると、1893 年恐慌直後の 1894 年には対前年比 10.8 パーセントの減少をみ、その後も 1898 年に至るまで 1893 年のピークを越えていない、しかしながらその後好況局面に入ると急速に増加し、1902 年までの 5 年間で 44.4 パーセント増加するのである。つまり恐慌後に、経費節減のため大巾に削減された従業員数は、その後、次節で述べるように運輸量のかなりの増大がみられるにもかかわらず、なかなか回復せず、好況期に至ってようやく急速な増加を示すのである。ちなみに、この時期のアメリカ鉄道業における人件費は、営業経費の約 6 割を占めており<sup>2)</sup>、このような不況期における大巾な従業員数の削減は、経費節減のなかでもとりわけ重要な意味をもったといえよう。

さて次に、従業員数の推移を職種別にみると、上述の変化が職種によってかなり不均等であることが注目される。例えば、運転業務の代表的職種でありかつ熟練労働者の典型である機関士 (engine men) と、保線業務に従事する不熟練労働者の典型であるその他の保線作業員 (other trackmen) をとりあげてみると次のようなことがいえる。

まず 1892 年から 1902 年の増加率をみれば、全体の増加率 44.8 パーセントに対し、機関士で 31.5 パーセント、保線作業員は 63.6 パーセントの増加を示す。さらにこれを景気の局面ごとに詳しくみると、不況期の 1894 年における従業員数の対前年比減少率は全体として 10.8 パーセント減であるのに対し、機関士は 8.5 パーセント減、保線作業員は 16.3 パーセント減である。逆に好況期である 1902 年における従業員数の対前年比増加率は、全体で 11.0 パーセント増、機関士で 6.7 パーセント増、保線作業員では 17.5 パーセント増である。つまり、機関士の場合は景気の変動による増減が小さく、逆に保線作業員の場合はこれが大きい。こうした差異は、ある程度までは、他の熟

練を要する職種とそうでない職種との間の労働者数の変化についてもいえる。また、機関士と保線作業員との差異の大きさは、熟練労働と不熟練労働という差に加えて、それぞれの従事する業務の差によるものである。すなわち、列車の運転頻度は景気の変動、したがって運輸量の変動にもかかわらず、一定程度まではそれほど変化しないのに対し、保線作業等の線路および構造物の維持に関する業務については、不況期にはこれに関する支出を極力おさえ、逆に好況期にはこれを集中的に行うという鉄道の経営政策によって大きな影響を受けるためである<sup>3)</sup>。

ところで、人件費を考える場合従業員数に加えて問題になるのはその賃金水準である、そこでまず第6表によって主要職種についての日平均給与 (average daily compensation<sup>4)</sup>) の推移の特徴をみてみよう。

1892-1902年における主要職種の日平均給与の推移を全体としてみるとき特徴的なのは、1894年に本社事務職員 (general office clerks) を除く全職種で対前年比1.2~4.4パーセントの下落をした日平均給与が、その後の不況からの回復および好況への展開の過程では、職種によってかなりの異なった

第6表 主要職種別日平均給与 (ドル)

年次	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
事務職員(本社)	2.23	2.25	2.34	2.19	2.21	2.18	2.25	2.20	2.19	2.19	2.18
駅長(小規模駅)	1.82	1.83	1.75	1.74	1.73	1.73	1.73	1.74	1.75	1.77	1.80
駅勤務員	1.68	1.65	1.63	1.62	1.62	1.62	1.61	1.60	1.60	1.59	1.61
機関士	3.68	3.68	3.61	3.65	3.65	3.65	3.72	3.72	3.75	3.78	3.84
機関助士	2.08	2.06	2.03	2.05	2.06	2.05	2.09	2.10	2.14	2.16	2.20
車掌	3.08	3.10	3.04	3.04	3.05	3.07	3.13	3.13	3.17	3.17	3.21
その他の乗務員	1.90	1.92	1.89	1.90	1.90	1.90	1.95	1.94	1.96	2.00	2.04
機械工	2.29	2.31	2.21	2.22	2.26	2.23	2.28	2.29	2.30	2.32	2.36
大工	2.08	2.10	2.02	2.03	2.03	2.01	2.02	2.03	2.04	2.06	2.08
その他の工場労働者	1.72	1.73	1.69	1.70	1.69	1.71	1.70	1.72	1.73	1.75	1.78
保線作業班長	1.76	1.75	1.71	1.70	1.70	1.70	1.69	1.68	1.68	1.71	1.72
その他の保線作業員	1.22	1.22	1.18	1.17	1.17	1.16	1.16	1.18	1.22	1.23	1.25

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1902, p.40 より作成。

動きをみせることである。すなわち、賃金水準回復が最も早い機関士、機関助士 (firemen) 等の列車乗務員のグループは、1898年にそれ以前のピークをこえるが、機械工 (machinists)、その他の工場労働者 (other shopmen)、保線作業員等においては、1901年にようやく以前のピークをこえるという状態であり、事務職員、小規模駅の駅長 (station agent)、その他の駅勤務員 (other station men)、大工 (carpenters)、保線作業班長 (section foremen) 等に到っては、1902年においても以前のピークをこえないのである。

また以上のことと関連して各職種間の賃金格差も注目される。例えば、熟練労働を代表する機関士、中位の熟練労働を代表する機械工、不熟練労働を代表する保線作業員の日平均給与を比較してみると、1892年において、それぞれ、機関士3.68ドル、機械工2.29ドル、保線作業員1.22ドルであり、機関士は保線作業員の約3倍、機械工は約2倍の賃金を得ている。この格差は、1902年においてもほぼ同様である。しかも実際には、年間労働日数が職種により異なるので、この格差はより大きいといえる。1896年報告書の推定によれば、それぞれの年間平均労働日数は、機関士316日、機械工292日、保線作業員275日である<sup>5)</sup>。

次にこうした職種別の賃金格差を第7表によって地域別にみれば、1902年における機関士の日平均給与はG Iで3.50ドルなのに対し、G Xは4.58ドルであり、総じて南部グループおよびG VIを除く西部グループで高い。機械工の場合も機関士の場合とほぼ同様である。これに対して保線作業員の日平均給与は、G IVで0.93ドルと最も低く、G Iは1.44ドルと最も高い。すなわち、この場合は南部で著しく低く、東部および西部で高い<sup>6)</sup>

ところで以上のような地域別の賃金比較で対照的なのは、G Iすなわちニューイングランド諸州とG IVおよびG Vすなわち南部とである。つまり、ニューイングランド諸州においては熟練労働者の賃金が相対的に低く、不熟練労働者の賃金が相対的に高いのに対し、南部においては全くこの逆の状態を示す。いいかえれば、ニューイングランド諸州における職種間の賃金格差



は小さく、南部では大なのである<sup>7)</sup>。

第7表 1902年における地域別にみた主要職種別日平均給与 (ドル)

	G I	G II	G III	G IV	G V	G VI	G VII	G VIII	G IX	G X	合衆国
事務職員(本社)	2.06	2.30	2.25	1.87	1.96	2.14	2.22	2.17	2.09	2.63	2.18
駅長(小規模駅)	1.84	1.76	1.77	1.36	1.53	1.80	2.01	1.94	2.35	2.47	1.80
駅勤務員	1.74	1.64	1.58	1.14	1.38	1.55	1.77	1.66	1.63	2.18	1.61
機関士	3.50	3.76	3.73	4.12	4.01	3.71	3.89	4.05	4.09	4.58	3.84
機関助手	1.98	2.14	2.15	1.90	1.97	2.24	2.36	2.46	2.42	2.67	2.20
車掌	2.94	3.08	3.21	3.02	3.12	3.29	3.31	3.45	3.48	3.70	3.21
その他の乗務員	1.96	1.98	2.16	1.55	1.75	2.04	2.23	2.22	2.26	2.61	2.04
機械工	2.26	2.21	2.35	2.26	2.27	2.29	2.84	2.73	2.87	2.89	2.36
大工	2.06	2.08	2.02	1.54	1.83	2.06	2.27	2.36	2.31	2.71	2.08
その他の工場労働者	1.85	1.74	1.70	1.48	1.58	1.79	1.90	1.90	1.87	2.23	1.78
保線作業班長	2.07	1.71	1.68	1.42	1.57	1.64	1.74	1.69	1.86	2.28	1.72
その他の保線作業員	1.44	1.20	1.28	0.93	0.96	1.34	1.41	1.33	1.18	1.41	1.25

出所：I. C. C., *Statistical Report*, 1902, pp.40-45 より作成。

- 1) この従業員総数は各年の6月30日現在の鉄道会社の給与支払名簿にある従業員数から計算されたもので、年間平均従業員数とは異なる。なお、この従業員数は鉄道運輸に従事する全ての従業員数を含むものではない。例えば、急行会社 (express companies) の従業員数はこの統計から除外されている。ちなみに、1891年における急行会社の従業員総数は47,014人である。I. C. C., *Statistical Report*, 1890, p. 41, 1891, p. 53, 1893, p. 31 参照。
- 2) 例えば、1897年の営業経費総額に占める賃金および給与総額は62パーセントであり、1899年には60パーセントである。I. C. C., *Statistical Report*, 1897, p. 47 および 1899, p. 55.
- 3) I. C. C., *Statistical Report*, 1894, pp. 65-66 および 1900, pp. 83-84 参照。
- 4) これに関する統計は、1894年報告書より登場し、1892年の資料から掲載されている。なお、ここでの日平均給与とは、慣行的に支給された一日分の給与 (accustomed rate of compensation received) で、年収÷年間労働日数ではない、ただし1898年以降については、各職種毎に年間給与支払総額÷年間総労働日数で計算されている。I. C. C., *Statistical Report*, 1894, p. 36 および 1898, p. 47 参照。
- 5) I. C. C., *Statistical Report*, 1896, p. 45.

- 6) こうした地域別の特徴は、1892年においてもほぼ同様である。ただし格差は1892年のほうがより大きい。I. C. C., *Statistical Report*, 1894, pp. 37-38 参照。
- 7) このことは、当時の鉄道従業員数（鉄道建設に従事する労働者等を除く）の有業人口に占める大きさを考えれば、ごく大まかにではあるが、それぞれの地域の労働市場の特徴を示すものであるといえよう。鉄道従業員数と人口との関係については、佐々木隆雄「前掲論文」第18巻6号、54-56頁、およびI. C. C., *Statistical Report*, 1891, p. 51, p. 54 参照。

#### 4 鉄道運輸

第8表は、旅客輸送および貨物輸送に関する統計を年次別にみたものである。

1890年から1893年までは一列車平均旅客数を除けばどの項目においても増加がみられる。しかし1894年には、旅客人マイル数、一列車平均旅客数の2項目を除くすべての項目において減少がみられ、なかんずく貨物に関する項目の減少は著しい。この年の旅客輸送がほぼ前年並みであるのは、1893年

第8表 鉄道運輸

年次	1890	1891	1892	1893	1894
旅客:					
旅客数(1,000人)	492,431	531,184	560,958	593,561	540,688
人マイル数(1,000人マイル)	11,847,786	12,844,244	13,362,898	14,229,101	14,289,446
マイルあたり人マイル数(人マイル)	75,751	79,642	82,285	83,809	81,333
一列車平均旅客数(人)	41	42	42	42	44
貨物:					
a. 貨物トン数(1,000トン)	636,542	675,608	706,555	745,119	638,187
b. 貨物トン数(1,000トン) (接続線等からのトン数を除く)					
トンマイル数(1,000トンマイル)	76,207,047	81,073,784	88,241,050	93,588,112	80,335,105
マイルあたりトンマイル数(トンマイル)	487,245	502,705	543,365	551,232	457,252
一列車平均貨物トン数(トン)	175.12	181.67	181.79	183.97	179.80

出所: I.C.C., *Statistical Report*, 1892, p.47 および 1902, pp.64-65 より作成。

(暦年)にシカゴで開催された合衆国博覧会 (the Columbian Exposition) の影響によるものであり<sup>1)</sup>、したがって1895年には旅客輸送も激減する。

ところで不況期から回復期にかけて注目すべきは、貨物輸送および旅客輸送の著しく対照的な推移である。すなわち、貨物輸送が、1894年を底にしてほぼ着実な回復をみせ、トンマイル数では早くも1896年にそれ以前の最高水準を抜き、路線1マイルあたりのトンマイル数でも1898年には1893年の水準をこえるのに対し旅客輸送は低迷を続け、人マイル数で1893年水準をこえるのは1899年であり、路線1マイルあたりの人マイル数ではようやく1900年にこえるのである<sup>2)</sup>。こうした旅客輸送の回復の遅れをもたらした一要因として、報告書は都市近郊等における電気鉄道の急速な発展を指摘している<sup>3)</sup>。

一列車平均貨物トン数の推移をみると、一列車平均旅客数とは違って、その増加が著しい。これは、この期間に、貨物輸送量の増加に加えて、機関車および貨車の大型化が進むことによるものである。例えば、1899年報告書は、この年の旅客輸送、貨物輸送の著しい増加にもかかわらず、鉄道車両数、列車走行マ

1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
507,421	511,773	489,445	501,067	523,177	576,865	607,278	649,879
12,188,446	13,049,007	12,256,940	13,379,930	14,591,328	16,039,007	17,353,588	19,689,938
68,572	71,705	66,874	72,462	77,821	83,295	89,721	99,314
38	39	37	39	41	41	42	45
696,761	765,891	741,706	879,006	959,764	1,101,680	1,089,226	1,200,316
				510,079	593,971	583,692	581,832
85,227,516	95,328,360	95,139,022	114,077,576	123,667,257	141,599,157	147,077,136	157,289,370
479,490	523,832	519,079	617,810	659,565	735,366	760,414	793,351
189.69	198.81	204.62	226.45	243.52	270.85	281.26	296.47

イル数がそれほど増加しなかったことを指摘している<sup>4)</sup>。そして、こうした一列車平均貨物トン数の著しい増加は、貨物輸送におけるトンマイルあたりのコストを引き下げ、後で述べる1900年以降のトンマイルあたりの収入の安定と相まって、鉄道収益の著しい改善をもたらす一要因となるのである。

さて次に、等9表によって1892年と1902年における地域別の鉄道運輸の実態をみれば、これまで述べてきた地域的な特徴がより一層明らかになる。

1892年において、東部グループは全国の鉄道マイル数の28.3パーセントを占めるにすぎないが、旅客人マイル数においては合衆国全体の57.8パーセント、貨物トンマイル数では全体の56.3パーセントを占める。これに対して南部グループは、全国の鉄道マイル数に占める割合が17.6パーセントであるのに対し、旅客人マイル数で8.2パーセント、貨物トンマイル数で9.6パーセントを占めるにすぎない。また西部グループも同様に、鉄道マイル数で54.1パーセントを占めるのに対し、旅客人マイル数で34.0パーセント、貨物トンマイル数で34.1パーセントを占めるにすぎないのである。これらの数字は、1902年には少くない変化があり、東部の後退と南部および西部の比重の上昇がみられるが、1902年においても東部の旅客人マイル数は合衆国全体の52.0パーセント、貨物トンマイル数の50.1パーセントを占め、なお東部の鉄道運輸に占める地位は最大である。

このような地域による鉄道運輸量の差異は、路線1マイルあたりの旅客人マイル数、貨物トンマイル数で見ればなお著しい。第10表は、1892年および1902年における地域別の路線1マイルあたりの人マイル数、トンマイル数を合衆国全体を100として、それぞれの指数をみたものであるが、1892年では、旅客の場合、G Iの310.6に対しG IXは43.5で、約7倍の差があり、貨物の場合はG IIの274.6に対しG Xは40.3であり、これもほぼ7倍近い差がある。1902年には、こうした地域による差異は小さくなるが、旅客および貨物のそれぞれの最小のグループと最大のグループではなお5倍前後の差がある。総じて、東部グループと南部および西部グループとの間には、多少の例

第9表 1892年および1902年における地域別にみた鉄道運輸

1892年	G I	G II	G III	G IV	G V	G VI	G VII	G VIII	G IX	G X	合衆国
旅客数 (1,000人)	122,415	214,295	67,843	11,064	17,277	76,799	4,794	16,035	6,320	24,117	560,958
人マイル数 (1,000人マイル)	1,886,348	3,828,195	2,016,697	420,734	670,053	2,208,690	361,688	798,741	326,774	844,978	13,362,898
マイルあたり人マイル数 (人マイル)	255,567	204,842	91,938	41,377	47,513	57,075	37,548	37,982	35,783	72,660	82,285
一列車平均旅客数 (人)	61	47	38	32	32	37	35	33	35	56	42
貨物トン数 (1,000トン)	45,167	254,251	150,861	21,878	48,190	112,092	14,824	34,536	11,658	13,098	706,555
トンマイル数 (1,000トンマイル)	3,132,286	27,884,295	18,676,120	3,419,217	5,064,942	16,720,827	2,537,484	6,047,078	2,213,689	2,545,112	88,241,050
マイルあたりトンマイル数 (トンマイル)	424,370	1,492,056	851,418	336,263	359,152	432,083	263,423	287,554	242,405	218,855	543,365
一列車平均貨物トン数 (トン)	120.51	234.24	220.74	173.34	151.37	156.82	148.87	144.04	124.55	132.87	181.79

1902年	G I	G II	G III	G IV	G V	G VI	G VII	G VIII	G IX	G X	合衆国
旅客数 (1,000人)	115,315	242,346	70,594	16,671	30,519	95,698	5,819	23,282	12,531	37,105	649,879
人マイル数 (1,000人マイル)	2,161,912	5,271,405	2,807,441	645,520	1,208,099	3,393,134	613,999	1,403,238	647,987	1,537,204	19,689,938
マイルあたり人マイル数 (人マイル)	273,982	239,239	116,530	54,613	53,630	74,775	54,759	56,429	51,037	97,652	99,314
一列車平均旅客数 (人)	61	53	44	34	32	39	44	37	40	63	45
貨物トン数 (1,000トン)	55,711	376,493	283,953	41,252	79,555	210,166	20,954	65,441	33,003	33,788	1,200,316
トンマイル数 (1,000トンマイル)	4,683,653	42,100,540	31,942,558	7,799,533	11,597,646	29,886,351	4,808,521	11,426,049	5,250,180	7,794,339	157,289,370
マイルあたりトンマイル数 (トンマイル)	593,566	1,910,707	1,325,862	659,867	514,839	658,609	428,847	459,478	413,517	495,142	793,351
一列車平均貨物トン数 (トン)	201.41	378.36	361.55	314.72	219.96	275.59	263.08	215.57	212.32	303.29	296.47

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, p.49 および 1902, p.67 より作成。

第10表 1892年および1902年における路線1マイルあたり  
の人マイル数, トンマイル数の地域別比較

	1892		1902	
	マイルあたり 人マイル数	マイルあたり トンマイル数	マイルあたり 人マイル数	マイルあたり トンマイル数
	合衆国 = 100	合衆国 = 100	合衆国 = 100	合衆国 = 100
G I	310.6	78.1	275.9	74.8
G II	248.9	274.6	240.9	240.8
G III	111.7	156.7	117.3	167.1
G IV	50.3	61.9	55.0	83.2
G V	57.7	66.1	54.0	64.9
G VI	69.4	79.5	75.3	83.0
G VII	45.6	48.5	55.1	54.1
G VIII	46.2	52.9	56.8	57.9
G IX	43.5	44.6	51.4	52.1
G X	88.3	40.3	98.3	62.4

出所：第9表より計算。

外を除けば、約2倍前後の差があるといえる。

以上のような地域による鉄道運輸量の差、なかんづく路線1マイルあたりの運輸量の差が、後述するような東部グループと南部および西部グループとの人マイルあたりあるいはトンマイルあたりの収入、したがって運賃<sup>5)</sup>の差異をもたらす重要な一因となるのである。つまり、東部の鉄道における相対的低運賃は、鉄道間の激しい競争の結果であると同時に、輸送量の増加による単位あたりのコストの低下がこれを可能にしたのであり、逆に西部における相対的高運賃は、西部の鉄道が東部の鉄道に比較すれば相対的に強力な独占的地位にあることに加えて、単位あたりのコストの高いことがこれを支えているといえる。

さて、鉄道運輸の地域別の特徴をみる場合重要なのは、運輸量だけでなく、どれぐらいの運賃で何が運ばれるのかということである。つまりどのような貨物がどの程度の運賃で運ばれるかということは、とりもなおさず鉄道業とその貨物を生産する産業との関係を示すものだからである。しかしながら、

I.C.C. 年次報告書にあるこれらの点についての資料は、1899年以後の報告書に登場する合衆国全体についての貨物種類別運輸量統計<sup>6)</sup>と第11表に示すような、貨物種類別輸送トン数に関する合衆国全体、および東部、南部、西部の三つのグループ別にみた総括的資料のみである。したがって、ここでは第11表によって1902年における各グループ別の貨物種類別運輸量について簡単に概観するにとどめたい。

表によれば、いずれのグループにおいても鉱産物が高い比重を占めている。そこで鉱産物以外の貨物について大まかにいえば、東部グループは製造工業品の比率が高く、これと対照的に西部グループでは農産物の比率が高い。南部グループは、東部と西部の中間的な特徴を示すといえるが、農産物の比率は低い。ただ注意すべきは、この表における貨物輸送トン数が、そのグループ内にある鉄道の沿線から生じた貨物輸送トン数 (tonnage originating on road) のみを表示していることである。つまり、西部からの大量の農産物が東部の鉄道を経由して輸送されることを考えれば、東部の鉄道における農産物輸送の占める比重は、この表に示されるよりももっと大きなものとなるであろう。

以上、年次別および地域別の鉄道運輸の特徴をみてきたが、次に、旅客輸送および貨物輸送からの単位あたりの収入に関するいくつかの項目についてその特徴をみていこう。

まず第12表によって1890—1902年の年次別の推移をみると、旅客1人マイルあたりの収入は、1895年と1897年に対前年比で微増をみせるのを除けば、1890年から1899年までほぼ一貫して低下傾向を示し、1900年以後、ようやく上向きの傾向を見せる。貨物1トンマイルあたりの収入も、旅客の場合と同様に、1892年の微増を除いて1899年まで低下を続け、1900年以後上向く。ただしこの場合、低下は貨物1トンマイルあたりの収入の方がより著しく、1890年と1899年を比較すれば、旅客1人マイルあたりの収入の下落率が11.2パーセントなのに対し、貨物1トンマイルあたりの収入の下落率は、23.1パーセントである。

第11表 1902年における地域別にみた貨物種類別輸送トン数  
 — 接続線等から受けとつた貨物トン数を除く —

種類	合衆国全体		東部グループ		南部グループ		西部グループ	
	千トン	%	千トン	%	千トン	%	千トン	%
農産物	53,723	9.2	17,540	5.4	5,935	7.6	30,248	16.8
畜産物	15,362	2.6	6,651	2.1	776	1.0	7,935	4.4
鉱産物	304,635	52.4	184,938	57.1	40,668	52.1	79,029	44.0
林産物	67,703	11.6	22,714	7.0	14,548	18.7	30,441	16.9
製造品	84,289	14.5	58,743	18.1	8,495	10.9	17,052	9.5
商品	25,444	4.4	14,189	4.4	3,531	4.5	7,724	4.3
その他	30,676	5.3	19,270	5.9	4,053	5.2	7,352	4.1
合計	581,832	100.0	324,045	100.0	78,006	100.0	179,781	100.0

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1902, p.69 より作成。

第12表 人マイル, トンマイル, 列車走行マイルあたりの収入と,  
 全列車についての列車走行マイルあたりの費用

年次	旅 客		貨 物		全 列 車	
	1人マイル あたりの収入	列車走行マイル あたりの収入	1トンマイル あたりの収入	列車走行マイル あたりの収入	列車走行マイル あたりの収入	列車走行マイル あたりの平均費用
	セント	ドル	セント	ドル	ドル	ドル
1890	2.167	1.08.041	0.941	1.65.434	1.44.231	0.96.006
1891	2.142	1.06.111	0.895	1.63.683	1.43.345	0.95.707
1892	2.126	1.06.873	0.898	1.64.611	1.44.649	0.96.580
1893	2.108	1.06.819	0.878	1.62.721	1.43.229	0.97.272
1894	1.986	1.04.897	0.860	1.55.744	1.36.958	0.93.478
1895	2.040	0.97.870	0.839	1.61.190	1.35.947	0.91.829
1896	2.019	0.98.591	0.806	1.63.337	1.39.567	0.93.838
1897	2.022	0.93.917	0.798	1.65.358	1.38.194	0.92.918
1898	1.973	0.97.419	0.753	1.73.112	1.45.449	0.95.635
1899	1.925	1.01.615	0.724	1.79.035	1.50.436	0.98.390
1900	2.003	1.01.075	0.729	2.00.042	1.65.721	1.07.288
1901	2.013	1.02.721	0.750	2.13.212	1.72.938	1.12.292
1902	1.986	1.08.531	0.757	2.27.093	1.82.350	1.17.960

注：1900年以降の旅客および貨物の列車走行マイルあたりの収入については、混載列車 (mixed train) のそれを含まない。ちなみに1899年以前と同一の基準で計算すれば、1900年のそれは、旅客については、1.06.656、貨物については、2.02.720である。

I.C.C., *Statistical Report*, 1900, p.69 および p.94.

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, p.66 および 1902, pp.91-92より作成。



列車走行マイル (train mile) あたりの収入についてみれば、人マイルおよびトンマイルあたりの収入の場合とは違って、旅客については1898年から、貨物については1895年から上向きの傾向をみせる。しかも貨物の場合は、1897年にはほぼ1890年の水準に回復し、その後急速な増加をみせるのである。これらのことは、90年代後半において人マイルあたりの収入、トンマイルあたりの収入が下落するにもかかわらず、輸送量の増大によって、列車走行マイルあたりの収入、なかんづく貨物のそれが増大することを示し、したがって、1900年以降の人マイルおよびトンマイルあたりの収入の安定は、輸送量の急速な増大と相まって、列車走行マイルあたりの収入を急速に回復あるいは増大させることになるのである。

ところで、こうした列車走行マイルあたりの収入の増大は、それ自体ただちに鉄道収益の改善を意味するわけではないが、次の項目である全列車についての列車走行マイルあたりの収入と費用とを比較すれば、この時期の列車走行マイルあたりの収入の増大が、鉄道収益の改善をもたらしていることは明らかである。すなわち、全列車についての列車走行マイルあたりの収入は、1895年を底としてそれ以後ほぼ上向き、1898年からは顕著な増加をみせるが、これに対して費用の増加は収入の増加に比べて、より小さい比率で増加するので、列車走行マイルあたりの収入に対する費用の占める割合は小さくなるからである。例えば、第12表から計算してみると、1894-97年の全列車についての列車走行マイルあたり収入に占める費用の割合は、67.2~68.3パーセントであるのに対し、1898年以降は、64.7~65.8パーセントに低下するのである。

第13表は、1892年と1902年における地域別の、旅客についての人マイルおよび列車走行マイルあたりの収入と、貨物についてのトンマイルおよび列車走行マイルあたりの収入とを示したものである。

1892年についてみれば、旅客1人マイルあたりの収入は、東部グループで低く、南部および西部グループで高い。旅客の列車走行マイルあたりの

第13表 1892年、1902年における地域別にみた、人マイル、トンマイル、列車走行マイルあたりの収入

	1892				1902			
	旅 客		貨 物		旅 客		貨 物	
	1人マイル あたりの収入	列車走行マイル あたりの収入	1トンマイル あたりの収入	列車走行マイル あたりの収入	1人マイル あたりの収入	列車走行マイル あたりの収入	1トンマイル あたりの収入	列車走行マイル あたりの収入
	セント	ドル	セント	ドル	セント	ドル	セント	ドル
GI	1.893	1.27.662	1,308	1.60.654	1.798	1.27.368	1.172	2.42.133
GII	1.870	1.03.002	0.755	1.77.582	1.785	1.10.769	0.664	2.54.470
GIII	2.133	0.95.895	0.674	1.49.696	1.910	1.04.424	0.576	2.09.018
GIV	2.464	0.94.675	0.811	1.41.820	2.254	0.95.795	0.650	2.05.594
GV	2.452	0.96.643	0.958	1.46.599	2.291	0.90.371	0.816	1.80.255
GVI	2.292	1.06.055	0.983	1.56.520	2.088	0.99.614	0.787	2.21.841
GVII	2.532	1.16.090	1.293	1.92.491	2.188	1.22.543	0.994	2.61.781
GVIII	2.382	0.97.387	1.159	1.67.382	2.236	1.04.547	0.978	2.13.816
GIX	2.587	1.13.753	1.328	1.69.204	2.262	1.10.218	0.984	2.10.106
GX	2.333	1.56.460	1.646	2.19.210	2.071	1.49.656	1.037	3.15.500
合衆国	2,126	1.06.873	0.898	1.64.611	1.986	1.08.531	0.757	2.27.093

注：第12表の注にあるように、1892年と1902年では、計算の基準が多少異なる。

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, pp.66-67および1902. pp.92-93より作成。

収入については、東部、南部、西部といったそれぞれのグループ毎の特徴はなく、GXおよびGIで高い。貨物1トンマイルあたりの収入については、GIを除く東部<sup>7)</sup>で最も低く、南部はGIを除く東部より高いが西部よりは低い。この場合GIを除く東部と西部との差はかなり大きく、シカゴ以東の幹線鉄道における相対的低運賃と西部の鉄道における相対的高運賃を示すものといえる。貨物の列車走行マイルあたりの収入については、概して西部で高いといえるが、それ程の差はない。

次に1902年についてみれば、旅客1人マイルあたりの収入についての、東部、南部、西部それぞれのグループの特徴は、1892年の場合とほぼ同様であるが、グループ間の差はより小さくなっている。また、1892年と比較した人マイルあたりの収入は、地域によって減少の度合に差はあるが、全ての地域で低下している。旅客の列車走行マイルあたりの収入については、1892年とくらべると全体としてほぼ微増であるが、GII, GIII, GVII, GVIIIの増加に対し、GV, GVI, GIX, GXでは減少している。貨物の1トンマイルあたりの

収入は全体として大きく減少するが、なかでもG Xの37.0パーセント減、G IXの25.9パーセント減、G VIIの23.1パーセント減等、西部グループの減少が著しい。しかし、貨物の列車走行マイルあたりの収入は、これと対照的に全体として顕著な増加をみせ、トンマイルあたりの収入の減少が著しかった西部でも著増し、とくにG Xの43.9パーセント増は、上述したトンマイルあたりの収入の低下を考慮すれば注目すべき増大である。

- 1) I. C. C., *Statistical Report*, 1894, p. 52.
- 2) 輸送量の比較をする場合、トンマイル数、人マイル数が用いられるのは、アメリカの鉄道が多くは民営鉄道から構成されているため、複数の鉄道にまたがる輸送の場合、それぞれの鉄道が貨物トン数、旅客数を報告するので、アメリカ鉄道業を全体としてみた場合これらの項目については重複計算が含まれるからである。
- 3) I. C. C., *Statistical Report*, 1898, p. 68.
- 4) I. C. C., *Statistical Report*, 1899, p. 73.
- 5) もちろん、旅客の等級、貨物の種類等によって運賃は異なるから、人マイルあたりの収入、トンマイルあたりの収入が、そのまま直接的に運賃を表現するものではない。
- 6) 例えば、I. C. C., *Statistical Report*, 1899, pp. 67-68.
- 7) G Iにおけるトンマイルあたりの収入が、G II, G IIIにくらべて高いのは、この地域における貨物輸送のかなりの部分が高級貨物輸送(high-class traffic)のためである。  
I. C. C., *Statistical Report*, 1890, p. 73.

## 5 鉄道財務

### (1) 鉄道の収益状態

第14表および第15表は、1890-1902年の鉄道の収益状態の推移をそれぞれ総額および路線1営業マイルあたりについてまとめたものである。

まず、1893年までの営業収入、営業経費、営業収益の三つの項目についてみれば、この期間の営業収入総額は、すでにみたような運輸量の増加に伴って増大している。しかしながら、1891年と1893年には営業経費の増加率が営業収入の増加率を上回るため、営業収益はほとんど増加せず、路線1営業マ

第14表 鉄道の収益状態 (総額) (1,000ドル)

年次	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
営業収入	1,051,878	1,096,761	1,171,407	1,220,752	1,073,362	1,075,371	1,150,169	1,122,090	1,247,326	1,313,610	1,487,045	1,588,526	1,726,380
営業経費	692,094	731,888	780,998	827,921	731,414	725,720	772,989	752,525	817,973	856,969	961,429	1,030,397	1,116,249
営業収益	359,784	364,874	390,409	392,831	341,947	349,651	377,180	369,565	429,352	456,641	525,616	558,129	610,132
営業外収益	126,767	133,911	141,961	149,650	142,817	132,432	129,025	125,090	138,203	148,714	162,885	179,746	196,324
総収益	486,551	498,785	532,370	542,480	484,764	482,083	506,205	494,655	567,555	605,355	688,501	737,875	806,455
収益からの控除	384,792	388,708	416,405	431,422	429,008	425,967	416,573	413,398	427,236	441,200	461,241	496,364	526,179
純収益	101,759	110,077	115,965	111,058	55,756	56,116	89,632	81,258	140,319	164,155	227,260	241,511	280,276
配当 (純収益からのその他の支払いを含む)	89,688	96,489	101,929	102,941	101,607	85,962	88,098	87,378	96,241	111,090	139,603	156,747	185,421
剰余	12,070	13,588	14,036	8,117	-45,851	-29,845	1,534	-6,120	44,079	53,065	87,658	84,765	94,855

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, p.51 および 1902, pp.72-73 より作成。

第15表 鉄道の収益状態 (路線1営業マイルあたり) (ドル)

年次	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
営業収入	6,725	6,800	7,213	7,190	6,109	6,050	6,320	6,122	6,755	7,005	7,722	8,123	8,625
営業経費	4,425	4,538	4,809	4,876	4,163	4,083	4,248	4,106	4,430	4,570	4,993	5,269	5,577
営業収益	2,300	2,262	2,404	2,314	1,946	1,967	2,072	2,016	2,325	2,435	2,729	2,854	3,048
営業外収益	811	830	874	881	813	745	709	683	749	793	846	919	981
総収益	3,111	3,092	3,278	3,195	2,759	2,712	2,781	2,699	3,074	3,228	3,575	3,773	4,029
収益からの控除	2,460	2,410	2,564	2,541	2,442	2,396	2,289	2,255	2,314	2,353	2,395	2,538	2,629
純収益	651	682	714	654	317	316	492	444	760	875	1,180	1,235	1,400
配当 (純収益からのその他の支払いを含む)	574	598	628	606	578	484	484	477	521	592	725	802	926
剰余	77	84	86	48	-261	-168	8	-33	239	283	455	433	474

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, p.51 および 1902, p.74 より作成。

イルあたりのそれは、逆にそれぞれ前年より減少している。これは、営業経費が運輸量の増加に伴って増加したのに対し、人マイルあたり、トンマイルあたりの収入が逆に低下したことによって、営業収入があまり増加しないからである。

1894年には、営業収入は大きく減少し、1897年までそれほどの増加はみられない。ところでこの不況期に特徴的なのは、この間にみられる営業経費の減少が、営業収入の減少と同等、あるいはそれ以上であることである。またこの期間の営業経費の変化を、線路および構造物の維持(Maintenance of way and structures)、鉄道車両の維持(Maintenance of equipment)、運転業務(Conducting transportation)、一般管理経費(General expenses)、に関する支出の4項目に分けてくわしくみれば、次の様な特徴がわかる。すなわち、1894年における線路および構造物の維持費用、鉄道車両の維持費用の減少率は、それぞれ15.1パーセント減、17.5パーセント減と、運転業務に関する経費の9.4パーセント減、一般管理経費の6.8パーセント減にくらべて著しく大きい<sup>1)</sup>。これは、線路および構造物の維持、鉄道車両の維持に関する費用が、その性質上当面の支出をある程度まで繰りのべることが可能なため、必要以上の節約をされた結果である。しかし1896年には逆に、営業経費の増加額のうち、これらの費用の増加だけで76.1パーセントを占め<sup>2)</sup>、結局、これらの両費用の一時的削減は、あくまで一時的なものであり、その後の費用の増大という形で償われなければならないことを示している。

1898年以降の営業収入は以前のピークをこえて急速に増加する。しかも営業経費の増加が営業収入の増加と比較して相対的に小さいので、営業収益はより急速に増大する。また1900年以降の営業経費の内容をさらにくわしくみれば、線路および構造物の維持、鉄道車両の維持に支出された費用の営業経費総額に占める比率が上昇している<sup>3)</sup>ことが注目される。これは、前述した不況期とは対照的に、これらの項目についての支出が、線路、鉄道車両等の修善、改良という形で通常それらの維持にとって必要とされる以上に行われて

いることを示し、報告書は、こうした支出増が、不況期におけるこれらの費用の節約を可能にし、したがって実質的には利用可能な準備金としての意義を持つことを指摘している<sup>4)</sup>。しかしながら、これらの費用についての以上のような支出増は、実質的な不況への準備金の蓄積という意義に加えて、利益を実際よりも過小に表示することによって、鉄道独占に対する反対をやわらげ、さらに鉄道資産の実質的価値を高めることによって鉄道証券の価値をも増大させることになるのである。

営業外収益 (Income from other sources) とは、鉄道会社の保有する株式に対する配当、社債等に対する受取利子、賃貸路線 (leased road) の賃貸料、その他からなる。営業外収益の収益全体に占める割合は、時期によって多少異なるが約 1/4 と大きく、そのうちリースによる賃貸料収入が約 6～7 割前後を占め、配当および利子等は約 2 割前後を占める<sup>5)</sup>。

営業外収益の推移についていえば、1893 年まではほぼ同じ程度の比率で増大し、逆に 1894 年から 1897 年までは継続してかなりの減少を示す、1898 年には再び上向きに転ずるが、1893 年のピークをこえるのは、ようやく 1900 年のことである。しかしながらそれ以後の増加は急速で、とくに株式配当の増加が著しい<sup>6)</sup>。これは不況期から好況期への転換とともに株式の配当自体が増加することと<sup>7)</sup>、後述するように鉄道会社の株式保有額が増加したことによるものである。

総収益の項目については、営業収益の場合とほぼ同様の推移を示している。

収益からの控除 (Total deduction from income) とは、主として固定費 (Fixed charges)<sup>8)</sup>を表わしており、社債およびその他の債券に対する支払利子、リース路線の賃借料、税金、その他からなる。固定費は、この時期において鉄道会社の総支出のうち約 3 割前後を占め、表にみるように 1894 年から 1897 年の不況期にもほとんど減少しないから、不況による総収益の低下の中で鉄道会社にとって大きな負担となり、こうした過大な固定費はこの期間に続出した鉄道倒産の最大の要因となった。したがって倒産鉄道の再建にあ

たっては、いかにして固定費負担を減らすかが重要な課題となったのである<sup>9)</sup>。

1898年以降、とりわけ1900年以降の固定費の増加は、主として鉄道建設の回復および統合運動の進展によって社債等の発行が増加したことによるものである。また、固定費として計上された、路線の修正 (adjustments)、線路および鉄道車両等の恒久的改良 (permanent improvements) 等のための支出が、固定費増加の一因となっていることも注目される。例えば、固定費として収益勘定に記入された、線路および鉄道車両の恒久的改良のための支出は、1892年には営業鉄道会社 (operating companies) 全体で約358万ドルであったのが、1902年には約3,326万ドルへと急速に増加し、しかも1899年以降の増加が著しい<sup>10)</sup>。これは、営業経費からの線路および鉄道車両の修善、改良のため通常その維持にとって必要とされる以上に行われる支出の場合と同様に、鉄道資産の実質的価値を高め、したがって鉄道証券の価値の増大をもたらすことになるのである。

純収益、配当 (純収益からのその他の支払いを含む)、剰余 (Surplus) の項目についていえば、いずれも1894-1897年に大きく落ち込むが、1898年からは急速な回復をみせる。ただし1894年の配当額の減少はさほどでもないが、これは、短期債務の増加あるいは保有資産の処分によって配当を維持しようとする鉄道経営者の政策によるものである<sup>11)</sup>。ところで、1900年以降はこれとは対照的に、純収益の著しい増加にもかかわらず、配当の純収益に占める比率は、1890-1893年の88-93パーセントに対し、61-66パーセントと比較的低い水準に置かれ、したがって剰余も1893年以前と比較してはるかに高い水準に達する。こうした1900年以降の相対的低配当政策と剰余すなわち内部留保の増大は、これはこれで鉄道証券の価値を高めることになるのである。

第16表は、1892年と1902年における鉄道の収益状態を地域別にみたものである。

まず営業収入についてみると、すでに述べたような東部の相対的低運賃、

第16表 1892年および1902年における地域別に見た鉄道の収益状態（総額）（1,000ドル）

	G I	G II	G III	G IV	G V	G VI	G VII	G VIII	G IX	G X	合衆国
1892年											
営業収入	82,314	302,968	181,817	41,914	71,727	237,585	45,609	99,348	41,174	66,952	1,171,407
営業経費	57,275	198,002	128,056	28,742	50,329	149,298	28,175	66,289	32,288	42,543	780,998
営業収益	25,039	104,965	53,760	13,172	21,398	88,287	17,435	33,058	8,886	24,409	390,409
営業外収益	7,766	48,684	19,144	4,699	7,216	18,944	4,410	6,718	4,284	20,097	141,961
総収益	32,805	153,649	72,905	17,871	28,614	107,231	21,845	39,776	13,170	44,506	532,370
収益からの控除	19,893	108,771	54,468	15,756	26,052	72,388	19,631	38,933	16,622	43,891	416,405
総収益 配当(その他を含む)	12,912	44,879	18,437	2,114	2,562	34,843	2,213	843	-3,452	614	115,965
	12,502	36,318	17,256	2,793	5,639	18,549	2,778	1,929	7	4,158	101,929
剰余	409	8,561	1,180	-678	-3,077	16,294	-564	-1,086	-3,459	-3,544	14,036
1902年											
営業収入	102,984	403,012	257,033	70,909	134,353	338,320	66,597	161,315	71,517	120,339	1,726,380
営業経費	73,194	261,892	178,615	43,015	92,617	208,013	37,687	100,036	52,924	68,255	1,116,249
営業収益	29,791	141,120	78,417	27,893	41,736	130,307	28,910	61,280	18,593	52,084	610,132
営業外収益	15,463	65,404	23,077	2,795	8,152	20,759	6,971	19,565	3,478	30,659	196,324
総収益	45,254	206,524	101,495	30,689	49,888	151,066	35,881	80,845	22,071	82,744	806,455
収益からの控除	28,843	147,584	66,154	16,417	36,446	84,905	19,075	45,994	20,969	59,791	526,179
純収益	16,411	58,940	35,340	14,271	13,442	66,161	16,806	34,851	1,102	22,953	280,276
配当(その他を含む)	16,033	45,172	21,772	6,180	6,191	44,980	14,297	20,366	1,826	8,605	185,421
剰余	377	13,768	13,568	8,092	7,251	21,181	2,509	14,485	-724	14,348	94,855

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, p.51 および pp.53-54, 1902, p.72 および pp.75-76 より作成。



西部の相対的高運賃という状況を反映して、東部グループの営業収入総額の合衆国全体に占める割合は、1892年で48.4パーセントと、鉄道運輸量に占める割合よりも小さく、逆に西部は、41.9パーセントと鉄道運輸量のそれよりも大きい。また南部は、鉄道運輸量とほぼ同等の比重を占める。そして1902年には、鉄道運輸に占める東部グループの比重の後退、西部の増加もあって、営業収入総額に占める東部の比重は、44.3パーセントと減少し、西部のそれは43.9パーセントへと増加するのである。

営業収益については、営業収入について述べたこととほぼ同様のことがいえる。

東部、南部、西部のグループ別に際立った差異をみせるのは純収益の項目である。1892年の数字をみれば、合衆国全体の純収益総額のうち、東部が65.7パーセント、南部が4.0パーセント、西部が30.3パーセントを占め、東部グループの比較的良好な収益状態に対し、南部および西部の悪化した状態が示されている。ちなみに剰余の項目をみれば、東部グループおよびG VIを除いて、他のすべてのグループはマイナスを示しているのである。1902年は、1892年とは対照的に、全般的な収益状態の改善がみられ、その中でもとくに西部と南部の改善が著しく、合衆国全体の純収益総額に占めるそれぞれの比重も、東部39.5パーセント、南部9.9パーセント、西部50.6パーセントへと大きく変化するのである。

ところで、こうした1892年にみられる純収益の差異の大きさは、営業収益の差異に加えて、南部および西部グループにおける収益からの控除すなわち固定費等の負担が東部のそれに比較して相対的に過大であることによって説明される、つまり、南部およびG VIを除いた西部グループの、総収益に対する固定費等の比率は、東部およびG VIがせいぜい60~70パーセント台なのに対し、90パーセント前後の数字を示し、G IXに至っては100パーセントをこえているのである。だから、逆に1902年には、南部および西部グループの収益状態が著しく改善されるのは、営業収益の増加に加えて、固定費等の負担

がそれほど増大しないためであるといえる。

第17表は、1892年と1902年における地域別の収益状態を路線1営業マイルあたりで示したものであるが、これによれば、上述した地域別の特徴がより一層はっきりとみることができる。

## (2) 鉄道の資本化と一般貸借対照表

第18表は、1890-1902年の鉄道資本＝鉄道証券<sup>12)</sup>の状態を示している。

株式の総額についてみれば、この期間、不況期にもほとんど減少をみせることなく徐々に増加している。しかしこの増加を普通株と優先株のそれぞれについてみると、普通株の増加率に対し優先株のそれは著しく高い。これは、90年代とくにその後半に多くの倒産鉄道の再建が行われたことと、1898年以降、鉄道の統合運動が急速に進展したこととによってもたらされたものである。またこうした優先株の著しい増加もあって、路線1マイルあたりの株式総額においても、1890-1902年がきびしい不況期と倒産鉄道の再建期を含む期間であるにもかかわらず、株式総額の増加率に比べれば小さいとはいえ増加がみられる。

社債およびその他の債券 (Funded debt) は、株式の場合とは違って、不況期である1896年および1897年に多少ではあるが減少する。これは、この時期に行われた倒産鉄道の再建の影響によるものである。すなわち、倒産鉄道の再建の際に、社債利子等の固定費負担を軽減するため、社債等の一部が、固定費負担を伴わない証券である優先株等に転換されたからである<sup>13)</sup>。

路線1マイルあたりの社債等の額についていえば、株式の場合と同様に、わずかではあるが増加を示している。

ところで、この時期におけるこうした鉄道資本＝鉄道証券の増加は、もちろん鉄道建設の増加を反映するとはいえ、むしろかなりの部分が鉄道の統合運動の進展、あるいは倒産鉄道の再建によってもたらされたものであるといふところにその特徴がある。倒産鉄道の再建をとってみれば、すでに述べたように、社債等の優先株等への転換がなされたが、これは決して鉄道資本自

第17表 1892年および1902年における地域別にした鉄道の収益状態(路線1営業マイルあたり) (ドル)

1892年	G I	G II	G III	G V	G V	G VI	G VII	G VIII	G IX	G X	合衆国
営業収入	11,152	16,211	8,288	4,122	5,086	6,140	4,735	4,724	4,509	5,758	7,213
営業経費	7,760	10,595	5,837	2,827	3,569	3,858	2,925	3,152	3,536	3,659	4,809
営業収益	3,392	5,616	2,451	1,295	1,517	2,282	1,810	1,572	973	2,099	2,404
営業外収益	1,052	2,605	872	462	512	489	458	319	469	1,728	874
総収益	4,444	8,221	3,323	1,757	2,029	2,771	2,268	1,891	1,442	3,827	3,278
収益からの控除	2,695	5,820	2,483	1,549	1,847	1,871	2,038	1,851	1,820	3,774	2,564
純収益	1,749	2,401	840	208	182	900	230	40	-378	53	714
配当(その他を含む)	1,694	1,943	787	275	400	479	288	92	1	357	628
剰余	55	458	53	-67	-218	421	-58	-52	-379	-304	86
1902年	G I	G II	G III	G V	G V	G VI	G VII	G VIII	G IX	G X	合衆国
営業収入	13,025	18,275	10,587	5,967	5,915	7,395	5,891	6,320	5,543	7,595	8,625
営業経費	9,257	11,876	7,357	3,620	4,078	4,547	3,334	3,919	4,102	4,308	5,577
営業収益	3,768	6,399	3,230	2,347	1,837	2,848	2,557	2,401	1,441	3,287	3,048
営業外収益	1,956	2,966	951	235	359	454	617	767	270	1,935	981
総収益	5,724	9,365	4,181	2,582	2,196	3,302	3,174	3,168	1,711	5,222	4,029
収益からの控除	3,648	6,692	2,725	1,381	1,604	1,856	1,687	1,802	1,625	3,773	2,629
純収益	2,076	2,673	1,456	1,201	592	1,446	1,487	1,366	86	1,449	1,400
配当(その他を含む)	2,028	2,049	897	520	273	983	1,265	798	142	543	926
剰余	48	624	559	681	319	463	222	568	-56	906	474

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, p.51および pp.53-54, 1902, pp.74-76より作成。

第18表 鉄道資本

	株 式			社 債 お よ び そ の 他 の 債 券					全 体			
	普通株 千ドル	優先株 千ドル	小 計 千ドル	路線1マイルあたり ドル	社 債 千ドル	雑債券 <sup>1)</sup> 千ドル	収益社債 千ドル	鉄道車両 信託債券 <sup>2)</sup> 千ドル	小 計 千ドル	路線1マイルあたり ドル	総 額 千ドル	路線1マイルあたり ドル
1890	3,803,285	606,374	4,409,658	28,194	4,123,922	324,243	76,934	49,478	4,574,576	29,249	9,437,343	60,340 <sup>3)</sup>
1891	3,796,339	654,410	4,450,649	28,266	4,081,622	379,601	324,289	54,755	4,840,266	30,740	9,290,915	59,006
1892	3,978,762	654,347	4,633,109	29,240	4,302,571	392,108	303,206	55,154	5,053,038	31,890	9,686,147	61,130
1893	3,982,010	686,926	4,668,935	28,184	4,504,383	410,475	248,133	62,699	5,225,690	31,545	9,894,625	59,729
1894	4,103,584	730,491	4,834,076	28,186	4,593,932	456,277	242,404	63,970	5,356,583	31,233	10,190,659	59,419
1895	4,201,697	759,561	4,961,259	28,602	4,641,756	445,221	242,603	55,915	5,385,496	31,048	10,346,754	59,650
1896	4,256,571	969,957	5,226,527	29,484	4,517,872	457,736	314,426	50,305	5,340,339	30,126	10,566,866	59,610
1897	4,367,057	997,586	5,364,642	30,074	4,539,912	430,718	259,847	39,889	5,270,366	29,546	10,635,008	59,620
1898	4,269,272	1,118,997	5,388,268	30,054	4,640,763	486,977	262,195	40,351	5,430,286	30,289	10,818,554	60,343
1899	4,323,301	1,191,711	5,515,012	30,267	4,731,054	485,782	260,049	42,058	5,518,943	30,289	11,033,955	60,556
1900	4,522,292	1,323,288	5,845,580	31,280	4,900,627	464,983	219,537	60,308	5,645,455	30,210	11,491,035	61,490
1901	4,475,409	1,331,157	5,806,566	30,568	5,048,812	545,780	218,872	68,117	5,881,581	30,963	11,688,147	61,531
1902	4,722,056	1,302,145	6,024,201	30,930	5,213,422	564,795	242,557	89,208	6,109,982	31,371	12,134,183	62,301

注：1) 雑債券 (Miscellaneous obligations) の大部分は、証券担保付社債 (collateral trust bonds) である。なお、1893年までは不動産抵当証書 (real estate mortgages) も含まれるが、1894年以降は除外されている。I. C. C., *Statistical Report*, 1891, p. 58 および 1894, p. 41。

2) 鉄道車両信託債券 (Equipment trust obligations) については I. C. C., *Statistical Report*, 1891, p. 58 および 1893, p. 37 参照。また、森泉「ペンシルヴェニア鉄道会社における資本蓄積の展開」北海道大学『経済学研究』第17巻第14号、178-180頁参照。

3) この数字は、1891年以降の数字とは異なり、その他の形態の債務 (other forms of indebtedness) を含む。ただし、1900年報告書までは、1891-95年の数字についても、その他の形態の債務が含まれている。これは、1896年以降、鉄道資本から流動負債が除外されたのであるが、1895年以前の鉄道資本総額およびマイルあたり資本額については、1901年報告書によって1891-95年についても新たな基準で計算が行われるまで、そのままにされていたためである。I. C. C., *Statistical Report*, 1896 pp. 45-47 および 1900, pp. 52-53 参照。

4) 1891年における収益社債の著増については、I. C. C., *Statistical Report*, 1891, p. 59 参照。

出所：I. C. C., *Statistical Report*, 1890, p. 46, 1901, pp. 49-50, 1902, pp. 52-53 より作成。

体の減少を意味するものではなく、むしろ再建に必要な資金の調達が一部は新証券の発行によってなされたこと、再建前の旧会社と再建後の新会社の証券の交換に際して、証券の種類こそ違え旧証券を上回る額の新証券が与えられたこと等によって鉄道資本自体は増加したのである<sup>14)</sup>。また統合運動についていえば、例えば1900年における鉄道資本の増加額は約4億5千万ドルに達するが、この年の鉄道建設には推定約1億2千万ドルの建設費を要したにすぎず<sup>15)</sup>、結局、この年の鉄道会社による鉄道証券の保有増が約3億4千万ドルにのぼる<sup>16)</sup>ことを考えれば、1900年における新証券発行額のかなりの部分が、統合運動の推進のための資金調達の手段として発行されたことは明らかであろう<sup>17)</sup>。

第19表によって、1892年と1902年における地域別の路線1マイルあたり鉄道資本額をみれば、G IIがとびぬけて大きく、G Xがそれに次ぐが、その他のグループについては大まかにいってそれほど大きな差はないといえてよい。ところでG IIのマイルあたり資本額の大きさは、ただちにG IIの過大資本化を意味することにはならないという点に注意すべきである。なぜならば、

第19表 1892年および1902年における  
地域別にみた鉄道資本（路線1マイルあたり）（ドル）

	1892			1902		
	株 式 マイルあたり	社 債 等 マイルあたり	全 体 マイルあたり <sup>1)</sup>	株 式 マイルあたり	社 債 等 マイルあたり	全 体 マイルあたり
G I	33,233	20,744	53,977	35,712	25,338	61,050
G II	55,254	60,105	115,359	57,771	59,188	116,959
G III	29,682	31,745	61,427	35,319	35,553	70,872
G IV	21,245	23,936	45,181	29,060	23,742	52,802
G V	22,611	24,769	47,380	15,578	23,387	38,965
G VI	20,911	26,067	46,978	21,674	25,168	46,842
G VII	18,798	29,557	48,355	27,639	27,246	54,885
G VIII	25,772	30,912	56,684	31,501	31,299	62,800
G IX	24,382	27,786	52,168	19,331	22,188	41,519
G X	46,038	35,060	81,098	45,842	35,397	81,239
合衆国	29,240	31,890 <sup>2)</sup>	61,130	30,930	31,371	62,301

注：1) ここでのマイルあたり資本額は、株式のそれと社債等のそれとの合計数字であり、1892年報告書の数字とは異なる。

2) 1902年報告書に掲載されている数字であり、1892年報告書の数字とは異なる。

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, pp.36-37 および  
1902, pp.52-53 より作成。

G IIのマイルあたり資本額の大きさは、この地域が複線化等の最も進んだ地域であること、100マイルあたりで比較した鉄道車両数がきわめて多いこと等、現実の資本投下額が大であることを反映しており、また一般にマイルあたりの資本額が大であることは、固定費負担の大であることを意味するが、G IIにおいては、鉄道運輸量がきわめて大きいこと、したがって収益力の大きなことによって、鉄道の固定費負担が他の地域のそれとくらべて必ずしも大であるとはいえないからである。逆に、1892年において南部あるいは西部グループの鉄道にみられるように、収益力の小さいこれらの地域の鉄道のマイルあたり資本額が、G IIを除く東部グループの鉄道とそれほど変わらないことは、これらの地域の鉄道にとって相対的に大きな固定費負担を意味し、過大資本化が問題となるのである。つまり、過大資本化とは収益力との関連で

第20表 1892年および1902年における鉄道の貸借対照表(1,000ドル)

	1892 (143,517マイルの路線について)	1902 (187,442マイルの路線について)
(資産)		
鉄道線路その他	8,078,517	10,021,197
鉄道車両	485,878	637,124
株式(他会社の)	613,617	1,514,339
社債等(他会社の)	278,517	493,657
現金および流動資産	397,729	566,575
材料および消耗品	75,017	115,286
減債基金その他	129,775	108,127
その他の資産	896,416	813,996
合計	10,955,466	14,270,302
(負債)		
株式資本	4,553,802	6,126,636
社債およびその他の債券	5,046,406	6,446,305
流動負債	530,818	643,563
社債等の未払利子	26,645	40,628
その他の負債	558,161	579,256
損益	239,634	433,914
合計	10,955,466	14,270,302

出所：I.C.C., *Statistical Report*, 1892, p.68 および 1902, p.93 より作成。

こそ問題になるのであり、1898年以降の全国的な鉄道運輸量の増加と、単位あたり収入の安定（これはいうまでもなく独占の強化を意味する）による収益の増大は、過大資本化の問題を後景に退かせることになるのである。

次に鉄道財務のしめくくりとして、第20表によって、1892年および1902年における一般貸借対照表を示すが、ここで特徴的なのは、1892年から1902年の間に鉄道線路等原価（cost of road）および鉄道車両原価（cost of equipment）がそれほど増加していないのに対し、鉄道会社による他会社の株式および社債等の保有額の増加が顕著なことである。これは90年代から20世紀初頭にかけてのアメリカ鉄道業が、鉄道建設の一定の停滞の中での統合運動の急速な展開ということによって特徴づけられることを示しているといえよう。第21表は、こうした鉄道会社による他会社の株式および社債等の保有状況を示すものであるが、ここにみられる1898年以降の鉄道株式の急速な保有増、あるいは1900年以降の社債等の保有増は、まさにこの期間における鉄道の持株会社化、したがって鉄道統合運動の一層の進展をあらわすものといえ

第21表 鉄道会社による他会社の株式および社債の保有

(1,000ドル)

年次	株 式			社 債		
	鉄道株式	その他	小 計	鉄道社債	その他	小 計
1890	963,854	121,299	1,085,153	443,053	33,078	476,131
1891	945,228	119,154	1,064,382	337,698	28,617	366,315
1892	1,064,286	104,472	1,168,758	327,171	35,404	362,574
1893	1,135,784	122,249	1,258,033	427,238	35,422	462,660
1894	1,128,744	125,932	1,254,676	415,315	43,078	458,393
1895	1,051,639	117,433	1,169,071	395,543	41,966	437,509
1896	1,101,236	112,103	1,213,339	400,111	37,589	437,700
1897	1,062,958	115,262	1,178,219	403,979	39,453	443,431
1898	1,151,864	114,297	1,266,161	369,522	49,821	419,343
1899	1,207,498	113,622	1,321,120	394,415	56,874	451,289
1900	1,470,219	127,917	1,598,135	472,831	83,143	555,975
1901	1,736,667	163,688	1,900,355	468,831	84,269	553,100
1902	1,710,145	281,291	1,991,436	498,373	88,349	586,722

出所：I. C. C., *Statistical Report*, 1890, p.49, 1891, p.61, 1892, p.39, 1893, p.38, 1894, p.43, 1895, p.44, 1896, p.50, 1897, p.51, 1898, p.58, 1899, p.59, 1899, p.59, 1900, p.56, 1901, p.53, 1902, p.56 より作成。

る。また同じ表にある「その他」の項目は、鉄道会社による鉄道会社以外の株式および社債等の保有を示すものであるが、これについても1900年以降急速に増大していることは、鉄道業による他産業支配の拡大を示すものとして注目される。

- 1) I. C. C., *Statistical Report*, 1894, pp. 65-66.
- 2) I. C. C., *Statistical Report*, 1896, p. 72.
- 3) 例えば, I. C. C., *Statistical Report*, 1901, p. 84 参照。
- 4) *ibid.*, pp. 84-85.
- 5) I. C. C., *Statistical Report*, 1902, p. 80 の表より計算。ところでこの場合, すでに1の3)の注で述べたように, リースされている鉄道の大部分は大鉄道会社の子会社であるから, 賃貸料収入の大部分は, その会社の株式の配当および社債等の利子として再び大鉄道会社に支払われる。したがって, 1898年以降, 報告書は, 合衆国の鉄道全体を一つのシステムとして考えた場合の収益状態をあらわす表を作成し, 上記のような会社間の支払いを相殺した残りを, 投資からの正味の収益 (clear income from investments) として計算している。I. C. C., *Statistical Report*, 1898, p. 72 および p. 75.
- 6) 1898年の1,561万ドルに対し, 1900年は2,449万ドル, 1901年は2,882万ドル, 1902年は3,498万ドルである。I. C. C., *Statistical Report*, 1902, p. 80.
- 7) 例えば, 1897年において, 鉄道株式のうち配当を支払ったのは全体の29.9パーセントにすぎないが, 1900年にはこれが45.7パーセント, 1901年には51.3パーセント, 1902年には55.4パーセントへと上昇している。*ibid.*, p. 56.
- 8) 報告書では, 固定費についても営業外収益でみたような, 会社間の支払いによる重複があるとして, 固定費の内訳に関する統計については, それぞれ営業鉄道会社 (operating companies) と非営業鉄道会社 (operated companies) すなわちそれ自身が営業していない, したがって営業勘定 (operating account) を有していない会社とに区別して, 集計をしている。例えば, I. C. C., *Statistical Report*, 1895, pp. 71-72 参照。
- 9) 井上忠勝『アメリカ経営史』1961年, pp. 254-256, および Stuart Daggett, *Railroad Reorganization*, 1908, pp. 357-362 参照。
- 10) I. C. C., *Statistical Report*, 1902, pp. 89-90.



- 11) I. C. C., *Statistical Report*, 1894, p. 56.
- 12) 報告書もしばしば指摘しているように、鉄道資本 (railway capital) とは、当時慣習的に使われていた用語で、株式、社債、およびその他の債券の額面価額の総額をあらわす。したがってここでの鉄道資本とは鉄道証券 (railway securities) と同じものである。I. C. C., *Statistical Report*, 1900, p. 52 参照。
- 13) S. Daggett, *op. cit.*, pp. 373-374.
- 14) *ibid.*, p. 373.
- 15) I. C. C., *Statistical Report*, 1900, p. 54.
- 16) *ibid.*, p. 56.
- 17) 例えば、拙稿「アメリカ鉄道業における独占形成過程の一特徴について—Union Pacific 鉄道におけるその展開—」東北大学研究年報『経済学』第 35 巻第 2 号, 74 頁参照。

## おわりに

以上、州際商業委員会の鉄道統計資料によって、1890-1902年のアメリカ鉄道業の実態をそれぞれの項目ごとにみてきたが、鉄道建設、鉄道運輸、および鉄道財務の関連を中心にしてこの時期のアメリカ鉄道業についてまとめてみれば、ほぼ次のようにいえよう。

1890年代から20世紀初頭にかけてのアメリカにおける鉄道の建設は、80年代のそれと比較して明らかに停滞の傾向をみせ、とくに、1894-97年の不況期には沈滞するが、その後は一定の回復をみせる。この時期における鉄道建設をそれぞれの地域についてみれば、全体的な建設の低下の中での東部グループの停滞、南部および西部グループでの拡大と特徴づけることができる。ただこの場合、新線の建設の停滞にもかかわらず、東部における鉄道の建設が複線化等による輸送力の増強という形で進んでいることは注目される。

ところでこうした東部グループにおける鉄道建設の停滞、あるいは合衆国全体の鉄道マイル数に占める比率の低下は、ただちに、アメリカ鉄道業におけるこのグループの鉄道の地位が低下したことを意味するものではない。な

ぜなら、この時期の鉄道運輸における東部グループの地位は、低下しつつあるとはいえ、相変らず最大のものであるからである。そしてこうした鉄道運輸に占める地位の大きさが、西部の相対的高運賃、東部の相対的低運賃という状況にもかかわらず、東部グループの比較的良好な収益状態を保証するのである。

さて、この時期は、1893年恐慌を契機に倒産したいくつもの大鉄道がウォール街の投資銀行業者の主導のもとで再建され、その後強力な統合運動が展開された時期であるが、こうした倒産鉄道の再建、その後の統合運動を可能ならしめたのは、一方でウォール街の金融力であるとすれば、もう一方は、まさにこの時期の鉄道運輸量、なかんづく単位あたり運輸量の増大による鉄道収益の著しい改善であったといえる。もちろん鉄道運輸量の単なる増大は、それ自体収益の改善を意味するものではなく、こうした収益の改善は、鉄道運輸量の増大に加えて、統合運動の進展・独占の強化による単位あたり収入の安定、鉄道車両の大型化および運輸量の増大に対して相対的に小さな労働者数の増加等によって単位あたりコストがそれほど増加しないこと、固定費負担の増加があまりみられないこと等によってもたらされたものである。

さらに、以上のような収益力の著しい強化は、一方で、固定費負担を相対的に低下せしめることによって、鉄道の持株会社化の進展等による新たな過大資本化の問題を後景に退かせ、また他方で、営業経費あるいは固定費からの、実質的な資本投下を意味する鉄道線路、鉄道車両等の恒久的改良などへの支出を可能にし、低配当政策への転換による内部留保の増大とあいまって、鉄道資産の実質的価値、したがって鉄道証券の価値を高めることになるのである。

ところで、以上述べたこの時期のアメリカ鉄道業についての若干の特徴づけは、利用した資料の性格もあって、あくまでもアメリカ鉄道業を全体としてみた場合にいえることであり、この時期の鉄道業の実態をより完全に把握

するためには、個別鉄道会社、とりわけ支配的地位を占める大鉄道会社の分析を欠くことはできない。また運輸業における独占としての鉄道を考える場合、貨物種類別の運輸量および運賃にみられる他産業との関連、なかんづく農業との関連をみることに重要であると思われる。こうした問題の検討については別の機会に果したい。