

〔研究ノート〕

独占確立期におけるアメリカ鉄道業の展開
— Interstate Commerce Commission, *Statistics of Railways*
in the United States (1902—1910) の分析 —

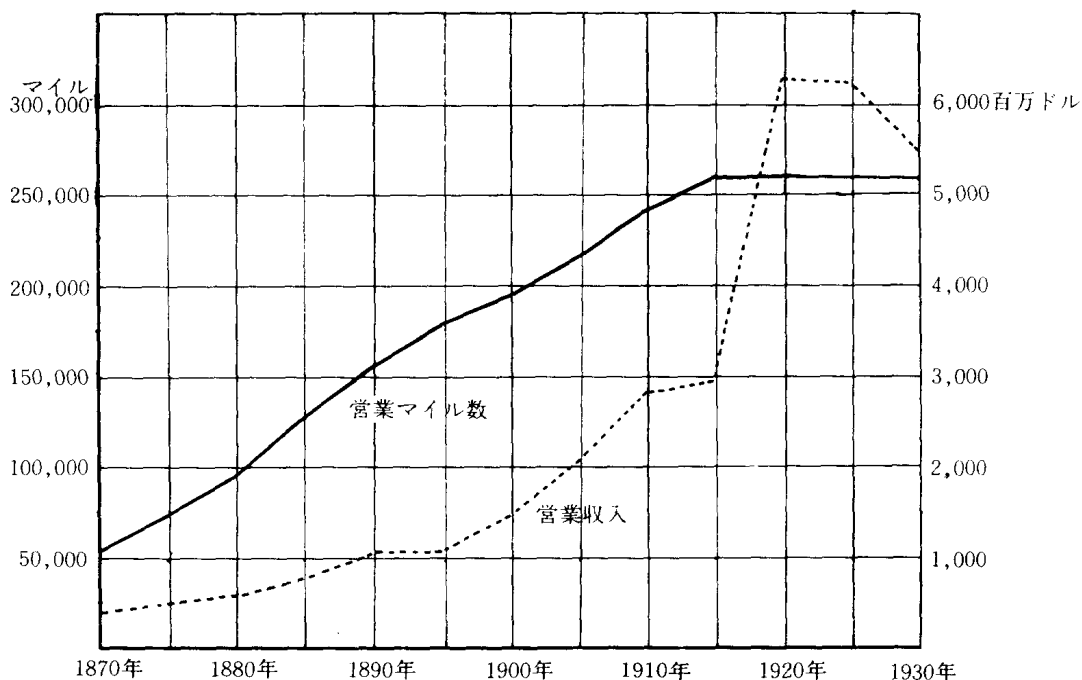
小 島 基 男

はじめに

南北戦争以後急速な発展をとげ、20世紀初頭には独占体制を確立したアメリカ鉄道業は、第1次大戦以後、なかんづく1920年代末からいわば衰退への途をたどることになる。第1図は、1870年から1930年までの鉄道の営業マイル数と営業収入の推移を5年ごとの数値で示したものであるが、この図からも、アメリカ鉄道業の20世紀初頭までの急速な発展と、20年代末からの衰退への傾向とを、はっきりとみることができる。

ところで、わが国における、20世紀初頭以後のアメリカ鉄道業、なかんづく衰退期に入ったそれについての研究は、独占成立期までの研究と比較すれば、ほとんど行われていないといつてよい¹⁾。これは、独占成立期までのアメリカ鉄道業の発展、とりわけ鉄道建設の発展が、この時期のアメリカ資本主義の発展にとって、統一的国内市場の創出・拡大、独占・金融資本の成立という点できわめて重要な役割を果たしたのに対し、20世紀初頭以後は鉄道建設が以前と比較してそれほど重要な意義をもたなくなったこと、これと関連して鉄道の集中・統合運動が一段落したこと等の事情によるものと思われる。しかしながら、運輸業としての鉄道業をみると、この産業が、1920年代に至ってもなおアメリカ最大の産業であり、また諸産業との連関のなかで、アメリカ

第1図 1870—1930年における鉄道の営業マイル数と営業収入



(注) 図に示した数値は、1870年から1930年までの5年ごとのものである。1885年以前については、*Statistical Abstract of the United States*の資料を、1890年以降については、I. C. C., *Statistical Report*の資料を利用した。また、1870年の営業収入については資料にないので1871年の数値でこれを示した。

1915年から1920年にかけての急速な営業収入の上昇は、第1次世界大戦中の物価上昇にともなう、運賃の引き上げによるものである。H. U. フォークナー著(小原敬士訳)『アメリカ経済史(下)』, 至誠堂, 1969年, 651頁参照。

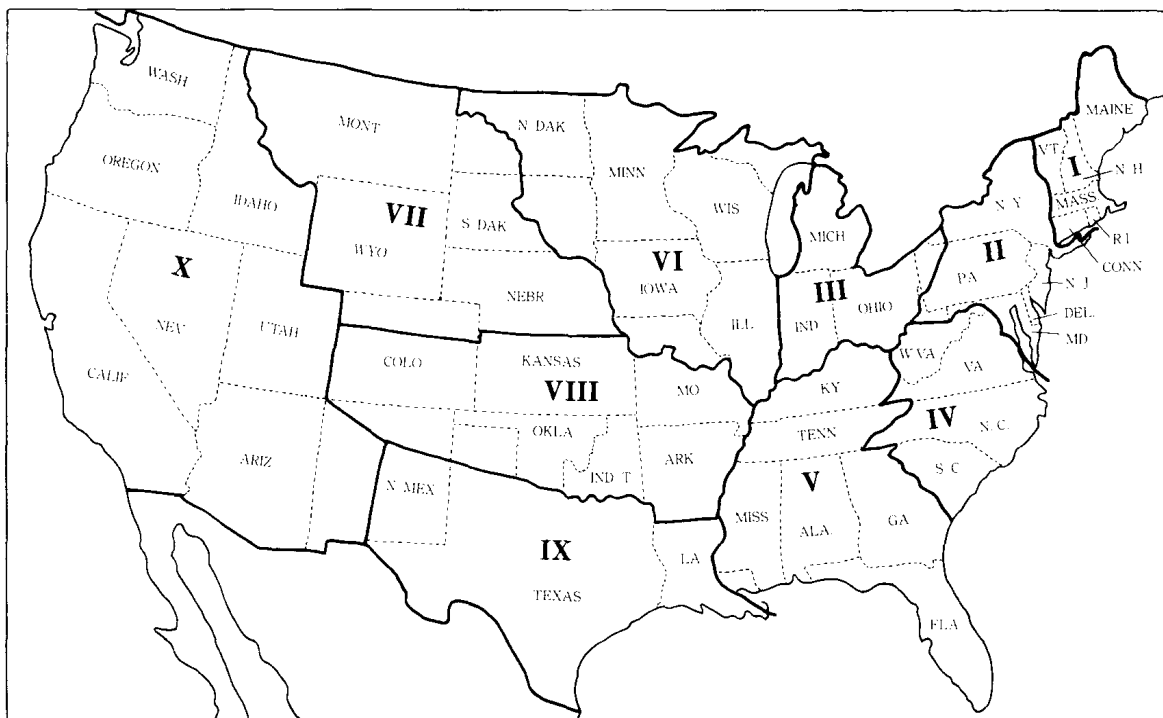
(出所) *Statistical Abstract of the United States*, 1890, p. 273 および p. 276; I.C.C., *Statistical Report*, 1895, p. 15 および p. 56, 1905, p. 14 および pp. 76-77, 1910, p. 15 および p. 70, 1915, p. 13 および p. 59, 1920, X および XLIII, 1925, XV および LII, 1930, S-5 および S-10より作成。

カ金融資本の支配にとって相変らず重要な環であることを考えれば²⁾, 独占成立以後, とりわけ第1次大戦以後のアメリカ資本主義の発展, 再編を解明するためには, 自動車, 電気等の産業に代表される新興産業部門の発展とともに, いわばその対極をなすところの鉄道業の発展・衰退を研究することが是非とも必要であると思われる。したがって, われわれの課題は, 独占成立以後のアメリカ鉄道業が, 20年代末以降の衰退に至るまで, どのような展開をとげ, それが独占成立以後のアメリカ金融資本の発展, 再編にとっていかなる意義を有したかを解明することにある。本稿は, こうした問題意識をふまえ

ながら、独占成立以後のアメリカ鉄道業研究の準備的作業の一部として、さしあたり衰退の前史をなす、独占確立期のアメリカ鉄道業の実態を、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*, 以下, I. C. C., *Statistical Report* と略す³⁾) の資料によって、1. 鉄道マイル数 2. 鉄道車両, 3. 鉄道労働者, 4. 鉄道運輸, 5. 鉄道財務, の各項目別にまとめてみたものである。

本稿の対象を 1902-1910 年と限定したのは、これまでのわが国におけるアメリカ鉄道業の研究によって、1901 年から 1907 年または 1910 年にかけての時期が独占確立期とされていること⁴⁾, また私自身、すでに 1890-1902 年についてのアメリカ鉄道業の実態を明らかにする作業を行っているので⁵⁾, これをふまえてその後の展開をみようとしたこと、および利用した州際商業委員会の資料の集計方法が、1911 年報告書から大幅に変更されていること⁶⁾等

第 2 図 鉄道統計に関する地域区分



(注) Indian Territory は、1908年報告書以降 Oklahoma 州に含まれる。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1902, p. 2 より作成。

の理由によるものである。

本稿における年次区分は、特にことわらない限り、本文、表ともに会計年度による区分であり、当該年次の6月30日現在の数字を示す。また本文および表等で用いられるグループI（以下G I等と略す）からG Xまでのグループ別の地域区分は、第2図に示すとおりであり、地域の大区分としては、G I, G II, G IIIを東部, G IV, G Vを南部, G VI, G VII, G VIII, G IX, G Xを西部とした。

- 1) 20世紀初頭以後のアメリカ鉄道業の研究については、石井彰次郎『鉄道における独占と統合』ミネルヴァ書房、1965年、第3章第5節および第4章第2節以降、また同『アメリカ鉄道論』中央経済社、1969年、第6章、および呉天降『アメリカ金融資本成立史』有斐閣、1971年、第4章および第5章の鉄道に関連した部分、等がある。
- 2) こうした点については、例えば呉天降『前掲書』、303～304頁参照。
- 3) この資料は、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合衆国鉄道統計についての年次報告書である。詳しくは、拙稿「1890—1902年のアメリカ鉄道業について—Interstate Commerce Commission, *Statistics of Railways in the United States* の分析—」札幌大学『経済と経営』第9巻第1・2号、54～55頁参照。
- 4) 例えば呉天降『前掲書』182～184頁、および鎌田正三「第一次大戦前のアメリカ資本主義」、宇野弘蔵監修『講座帝国主義の研究3. アメリカ資本主義』青木書店、1973年、所収、50頁等を参照。
- 5) 前掲拙稿。
- 6) 例えば、統計に関する地域区分として1890年報告書以降継続してきたG IからG Xまでのグループ別の集計をやめ、東部（Eastern district）、南部（Southern district）、西部（Western district）毎の集計をしていること、鉄道会社をその営業収入の大きさによって1級から3級までに区分し、別々の集計を行っていること等である。詳しくは、I. C. C., *Statistical Report*, 1911, p. 9参照。

1. 鉄道マイル数

第1表は、1902-1910年の鉄道マイル数 (single track¹⁾) の推移をみたものであるが、これによれば、この期間、合衆国全体の鉄道マイル数は、1907年恐慌とそれに続く不況の影響をうけた1909年をのぞいてほぼ順調に増加し、1902年と1910年では多少基準が異なる²⁾が、37,967マイルにのぼる鉄道の建設が行われ、年平均では、4,746マイルの増加がみられる。とりわけ、1902年から1907年までの5年間は、年平均で約5,500マイル増と、1880年代の年平均増加マイル数約7,600マイル³⁾には及ばないものの、鉄道の独占体制確立のもとで、かなり急速な鉄道建設が進んだことを示している。

第2表は、単線 (single track) に加えて、第2線 (second track)、第3線 (third track)、第4線 (fourth track)、構内線および側線 (yard track and sidings) を含めた線路の総延長 (all tracks) でみた1902-1910年の鉄道の営業マイル数の推移を示しているが、これをみると、この時期の鉄道建設の特徴がより一層明らかになる。まず、線路の総延長のこの期間における増加は、77,572マイルで、増加率で見れば28.3%と、新路線の建設を表わす単線の同じ期間の増加率18.8%を大きく上まわる。さらに、線路の総延長のうち、単線を除く部分の営業マイル数のみの増加をみると、49.8%と一層大きく、年平均で約4,600マイル増と、新路線の建設にほぼ匹敵するマイル数の増加がみられる⁴⁾。また、線路の総延長の増加のうち、単線を除く部分の増加が、どれぐらいの比重をもつかを計算すると、1890-1902年では、41.1%であったのに対し、1902-1910年では、47.6%と少くない上昇を示している⁵⁾。これらのことをあわせて考えてみれば、この時期の鉄道建設においては、新路線建設のかなり急速な進展がみられると同時に、既存路線の輸送力の強化という形での鉄道建設が、より比重を増大させながら進んでいることを示すものである。

ところで、こうした鉄道の建設は地域的にかなり不均等に進んでいる。次

第1表 年次別、地域別にみた鉄道マイル数

(マイル)

年次	GI	GII	GIII	GIV	GV	GVI	GVII	GVIII	GIX	GX	合衆国全体
1902	7,704	21,840	23,861	12,406	23,952	45,400	11,291	25,561	13,633	16,819	202,471
1903	7,796	22,466	23,843	12,737	24,422	46,118	11,430	27,220	14,571	17,370	207,977
1904	7,823	22,594	24,399	12,893	24,890	47,100	11,536	29,609	15,187	17,868	213,904
1905	7,820	22,818	24,554	13,311	25,753	47,920	11,589	30,183	15,594	18,554	218,101
1906	7,892	23,309	24,769	13,644	26,742	49,426	11,726	31,123	16,136	19,591	224,363
1907	7,962	23,449	25,050	13,978	27,629	50,199	12,263	31,856	17,010	20,552	229,951
1908	7,956	23,173	24,976	14,372	28,102	50,042	13,081	32,279	17,776	21,706	233,467
1909	7,950	23,313	24,875	14,812	28,371	50,188	13,638	32,436	18,162	23,083	236,834
1910	8,035	23,311	24,962	15,058	28,945	50,377	13,742	33,298	18,709	23,997	240,438
1902-1910年の 増加マイル数 増加率(%)	331 (4.3)	1,471 (6.7)	1,101 (4.6)	2,652 (21.4)	4,993 (20.8)	4,977 (11.0)	2,451 (21.7)	7,737 (30.3)	5,076 (37.2)	7,178 (42.7)	37,967 (18.8)

(注) マイル未満切り捨て。1908年以降については、転輸およびターミナル会社のマイル数を除く。なお、1908年の数字については1909年報告書で、また1909年の数字については1910年報告書で、それぞれ修正された数字を採用した。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1907, p.28, 1909, p.16, 1910, p.14より作成。

第2表 線路の総延長(all tracks)でみた年次別、地域別の鉄道の営業マイル数

(マイル)

年次	GI	GII	GIII	GIV	GV	GVI	GVII	GVIII	GIX	GX	合衆国全体
1902	13,045	41,298	37,047	14,497	27,724	61,558	13,590	30,964	15,222	19,251	274,195
1903	13,239	43,105	37,780	14,711	28,619	63,026	13,863	32,966	16,295	20,219	283,822
1904	13,383	44,301	39,862	15,241	29,727	65,481	14,181	36,602	17,186	21,111	297,073
1905	13,490	45,765	41,064	15,964	30,913	67,583	14,204	37,763	17,920	22,131	306,797
1906	13,655	47,189	42,490	16,396	32,233	69,941	14,332	39,197	18,679	22,971	317,083
1907	13,797	48,385	43,842	17,105	33,428	72,205	15,029	40,031	20,010	24,143	327,975
1908	13,791	48,688	44,205	17,661	34,816	72,108	15,623	40,661	20,764	25,329	333,646
1909	13,935	49,277	44,560	18,533	35,648	73,353	16,117	42,243	21,631	27,053	342,351
1910	14,207	49,749	45,181	18,984	36,441	73,965	18,089	43,333	22,541	29,276	351,767
1902-1910年の 増加マイル数 増加率(%)	1,162 (8.9)	8,451 (20.5)	8,134 (22.0)	4,487 (31.0)	8,717 (31.4)	12,407 (20.2)	4,499 (33.1)	12,369 (39.9)	7,319 (48.1)	10,025 (52.1)	77,572 (28.3)

(注) 1908年以降については、転輸およびターミナル会社のマイル数を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1902, p.15, 1903, p.15, 1904, p.14, 1905, p.14, 1906, p.18, 1907, p.29, 1908, p.22, 1909, p.16, 1910, p.15より作成。

に地域別の鉄道建設の特徴をみていこう。

まず第1表で、新路線の建設についてみると、この期間のマイル数の増加は、東部（G I, G II, G III）で2,903マイル、5.4%増、南部（G IV, G V）で7,645マイル、21.0%増、西部（G VI, G VII, G VIII, G IX, G X）で27,419マイル、24.3%増と東部における建設の停滞、南部、西部における比較的急速な建設の進展がみられる。また、これをさらにくわしく、第3表に示した、1902年と1910年における州および準州別の鉄道マイル数でみると、G I, G IIに属する若干の諸州では、多少ではあるが減少を示していること、南部、西部の増加の中でも、ミシシッピ河流域、メキシコ湾岸諸州、太平洋岸諸州で著しい増加をしていることが特徴的である。以上のような鉄道建設の進展の結果、合衆国全体の鉄道マイル数に占めるそれぞれの地域の比重は、東部が1902年の26.4%から1910年の23.4%へと低下し、南部は18.0%から18.3%への微増、西部は55.7%から58.3%へと増大している。

次に第2表で、線路の総延長でみた営業マイル数の推移をみると、この期間の全体の増加率28.3%に対し、東部では19.4%、南部では31.3%、西部では、33.2%の増加がみられる。ところでこの場合東部における増加率をみると、南部および西部のそれより小さいとはいえ、単線でみた場合よりもはるかに大きいことが注目される。これは、東部においては、新路線建設の停滞にもかかわらず、既存路線の輸送力の強化という形での鉄道建設がなお進んでいることを示すものである。またこうした点は、線路の総延長でみた営業マイル数の増加のうち、単線を除く部分の比重がどれほどかを計算してみると一層明らかになる。すなわち東部では、78.2%とそのほとんどが既存路線における輸送力の強化という形での鉄道建設を反映するのに対し、南部では、44.4%、西部では36.8%と⁶⁾、南部と西部、とりわけ西部での新路線建設の比重の大きさが示されている。しかしながら、これらの数字を1890—1902年の東部59.2%、南部30.1%、西部35.3%⁷⁾という数字と比較してみると、1902—1910年には、西部を除いて、鉄道建設全体に占める新路線建設の比重が大き

第3表 1902年、1910年における州および準州別の鉄道マイル数
(マイル)

	1902	1910	増 減
Maine	1,933	2,248	315
New Hampshire	1,248	1,246	△ 2
Vermont	1,054	1,100	46
Massachusetts	2,117	2,115	△ 2
Rhode Island	212	212	0
Connecticut	1,026	1,000	△26
New York	8,189	8,430	241
New Jersey	2,272	2,260	△12
Pennsylvania	10,581	11,290	709
Delaware	336	335	△ 1
Maryland	1,414	1,426	12
District of Columbia	32	36	4
Ohio	8,973	9,134	161
Indiana	6,757	7,420	663
Michigan	8,416	9,021	605
Virginia	3,832	4,535	703
West Virginia	2,574	3,601	1,027
North Carolina	3,896	4,932	1,036
South Carolina	3,074	3,442	368
Kentucky	3,144	3,526	382
Tennessee	3,319	3,816	497
Georgia	6,022	7,056	1,034
Alabama	4,427	5,226	799
Mississippi	3,137	4,506	1,369
Florida	3,402	4,432	1,030
Wisconsin	6,834	7,475	641
Illinois	11,299	11,878	579
Minnesota	7,367	8,669	1,302
Iowa	9,494	9,755	261
North Dakota	2,951	4,201	1,250
South Dakota	2,992	3,948	956
Nebraska	5,743	6,067	324
Montana	3,215	4,207	992
Wyoming	1,239	1,645	406
Missouri	7,086	8,083	997
Kansas	8,778	9,007	229

Colorado	4,791	5,533	742
Arkansas	3,579	5,306	1,727
Indian Territory	1,793	} 5,980 ¹⁾	2,731
Oklahoma	1,456		
Louisiana	3,286	5,554	2,268
Texas	10,761	14,282	3,521
New Mexico	2,018	3,032	1,014
Washington	3,158	4,875	1,717
Oregon	1,685	2,285	600
Idaho	1,446	2,179	733
Utah	1,565	1,986	421
Nevada	951	2,277	1,326
California	5,979	7,772	1,793
Arizona	1,621	2,097	476

(注) 1902年のAlaska, 1910年のAlaska およびHawaiiのマイル数を除く。1910年については、転轍およびターミナル会社のマイル数を除く。減少は△印で示した。

1)この数字は、旧Indian Territoryの部分を含むOklahomaについてのものである。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1902, pp.12-13および1910, pp.12-13より作成。

く低下してきていることをみることができる。

次に、鉄道マイル数と関連する限りでの鉄道業の集中の状況を第4表、第5表によってみてみよう。

第4表は、アメリカの鉄道がどのように営業されているかを路線所有の形態別に示したものである。この期間、1890-1902年にみられたような、リース等を通じた間接的な形での営業から、直接的所有にもとづいた営業へとといった傾向は、ほとんどみられず、1910年の完全所有子会社 (Line of proprietary companies) の路線の減少と、契約等によって営業される路線 (Operated under contract, etc.) の増加を除けば、特徴的な変化はみられない。

第5表についても、1903年と1910年を除けば、この期間、それほど大きな変化はない。1903年についていえば、1900年、1901年を頂点とする世紀の境目の集中運動の継続を示すものであり、1910年の変化は、1907年恐慌を契機

第4表 路線の営業形態別にみた営業マイル数

(マイル)

年次	自 社 保 有 路 線	他 会 社 の 路 線				営 業 マイル数 合 計 (単 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	契約等によ って営業さ れる路線	軌道使用権 のもとで営 業される路 線	
1902	146,300	17,630	23,613	7,224	5,387	200,155
1903	149,831	17,309	24,749	7,522	5,903	205,314
1904	155,354	17,696	25,635	6,919	6,638	212,243
1905	158,441	18,741	25,660	6,563	7,569	216,974
1906	163,469	19,218	24,897	6,891	7,866	222,340
1907	167,000	19,786	25,495	6,848	8,326	227,455
1908	174,588	18,664	20,882	7,699	8,661	230,494
1909	176,177	18,142	24,305	7,382	9,396	235,402
1910	180,937	10,539	24,391	14,606	10,357	240,831

(注) 1908年以降については、転轍およびターミナル会社のマイル数を除く。また同じく
1908年以降については、営業マイル数合計に合衆国外にあるマイル数を含む。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1907, p.31および1910, p.16より作成。

第5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
1902	25	2,255	46	2,137	62	1,669
1903	18	732	28	5,118	66	2,565
1904	16	647	32	932	47	664
1905	16	1,097	22	1,091	30	645
1906	9	590	24	1,857	28	428
1907	5	65	25	3,134	20	238
1908	1	43	10	285	63	2,261
1909	7	167	15	698	39	472
1910	14	2,186	17	4,489	57	1,449

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1902, p.19, 1903, p.19, 1904, p.18, 1905, p.18 1906,
p.23, 1907, p.34, 1908, p.25, 1909, p.19, 1910, p.18より作成。

に一定の再編が進みはじめたことを示すものであるといえよう。

以上のような状況を反映して、1,000マイル以上の営業マイル数を有する鉄道会社数は、1902年の51社から、1910年の54社へとさほどの増加はみられず、これらの会社の営業マイル数が、合衆国全体のそれに占める比率も、1902年の64.7%から1910年の67.1%へとわずかの増加にとどまっている⁸⁾。

総じて、1902-1910年の期間には、鉄道会社レベルでの集中運動が一段落していることを示すものであるといえよう。

最後に、1910年における鉄道の集中の実態を示す一つの資料として、第6表に、営業マイル数5,000マイル以上を有する鉄道システムとその営業マイル数を示すが、呉天降氏の研究によればこのうち14システムは、モルガン系、クーン・ロープ系、ナショナルシティバンク系の鉄道システムであり⁹⁾、鉄道

第6表 1910年における営業マイル数 5,000マイル以上の鉄道システム

(マイル)

鉄 道 シ ス テ ム	営業マイル数
New York Central	13,079
Atlantic Coast Line	11,423
Chicago, Burlington & Quincy	11,305
Pennsylvania	11,080
Atchison, Topeka & Santa Fe	10,184
Southern Pacific	10,027
Southern	9,750
Chicago & Northwestern	9,706
Chicago, Milwaukee & St. Paul	8,914
Illinois Central	8,235
Rock Island	8,038
St. Louis & San Francisco	7,238
Great Northern	7,110
Missouri Pacific	6,852
Union Pacific	6,559
New York, New Haven & Hartford	6,471
Northern Pacific	6,049
Baltimore & Ohio	5,494

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1910, pp.89-95より作成。

業の集中は、鉄道会社レベルでの数字をはるかに上まわって進んでいることを示すものである。

- 1) ここでの鉄道マイル数 (single track) とは、第2線 (second track) 等を除いた路線の延長を示す。一般に鉄道マイル数という場合には、このマイル数が使われている。
- 2) 1908年以降、報告書からは、転轍およびターミナル会社 (switching and terminal companies) の数字が除かれているが、鉄道マイル数で見れば、これらの会社の保有マイル数は1908年において1,624マイルと小さいので、年次別等の数字の比較には特別な場合を除けばほとんど影響はない。したがって、以下、必要な場合を除いて特にことわらない。I. C. C., *Statistical Report*, 1908, p.136 参照。
- 3) I. C. C., *Statistical Report*, 1892, p.14 より計算。
- 4) I. C. C., *Statistical Report*, 1902, p.15 および 1910, p.15 より計算。
- 5) I. C. C., *Statistical Report*, 1890, p.16, 1902, p.15, 1910, p.15 より計算。
- 6) I. C. C., *Statistical Report*, 1902, p.15 および 1910, p.15 より計算。
- 7) I. C. C., *Statistical Report*, 1890, p.16 および 1902, p.15 より計算。
- 8) I. C. C., 1907, pp.34-35 および 1910, p.18, ただし、1910年については、転轍およびターミナル会社の数字を除く。
- 9) 吳天降『前掲書』, 294頁, 318頁, 350頁参照。

2. 鉄道車両

1902-1910年の鉄道車両数の推移を第7表によってみると、機関車総数で43.0%、客車および貨車の総数で39.6%の増加を示している。これらの増加率は、鉄道マイル数の18.8%増を大きく上まわり、また線路の総延長 (all tracks) の28.3%増をも上まわっている。その結果、第8表にみられるように、合衆国全体でみた路線1,000マイルあたりの鉄道車両数もかなりの増加を示している。また、第9表に示すように、この期間、機関車の大型化が進み、最も多く使用されている1動軸蒸気機関車 (single expansion locomotives) でみると、1902年に、1台あたりの平均牽引力19,946ポンド、炭水車を除く平均重量55トンであったのが、1910年には、平均牽引力26,891ポンド

ド、平均重量 72 トンへと増加している。また、こうした機関車の大型化と関連して、1910 年報告書は、西部の大鉄道を中心にして、1 台あたり平均牽引力、72,036 ポンド、炭水車を除く平均重量 175 トンという極めて大型の

第 7 表 鉄道車両数

(台)

年次	機 関 車					客 車 お よ び 貨 車			
	旅客用	貨物用	入れ換え用	その他	合計	旅客用	貨物用	会社用	合計
1902	10,318	23,594	6,683	630	41,225	36,987	1,546,101	57,097	1,640,185
1903	10,570	25,444	7,058	799	43,871	38,140	1,653,782	61,467	1,753,389
1904	11,252	27,029	7,610	852	46,743	39,752	1,692,194	66,615	1,798,561
1905	11,618	27,869	7,923	947	48,357	40,713	1,731,409	70,749	1,842,871
1906	12,249	29,848	8,485	1,090	51,672	42,262	1,837,914	78,736	1,958,912
1907	12,814	32,079	9,258	1,237	55,388	43,973	1,991,557	91,064	2,126,594
1908	13,185	33,655	8,783	1,110	56,733	45,117	2,089,302	96,762	2,231,181
1909	13,317	33,935	8,837	1,123	57,212	45,584	2,073,606	99,090	2,218,280
1910	13,660	34,992	9,115	1,180	58,947	47,095	2,135,121	108,115	2,290,331

(注) 1908年以降については、転轍およびターミナル会社の鉄道車両数を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1907, p.37および1910, pp.19-20より作成。

第 8 表 1902 年、1910 年における地域別にみた路線 1,000 マイルあたりの鉄道車両数
(台)

	旅客用機関車		貨物用機関車		客 車		貨 車	
	1902年	1910年	1902年	1910年	1902年	1910年	1902年	1910年
G I	142	158	131	171	558	660	6,232	10,233
G II	133	136	269	343	498	516	19,883	21,679
G III	58	70	145	207	189	214	12,372	15,396
G IV	33	39	95	133	122	150	5,838	8,867
G V	38	35	77	92	120	122	4,500	6,105
G VI	38	44	103	127	132	147	7,019	8,264
G VII	23	40	83	111	88	121	3,763	5,322
G VIII	34	43	91	108	106	114	5,073	5,564
G IX	25	28	71	86	82	82	3,317	3,266
G X	28	43	88	95	127	163	3,189	3,820
合衆国	52	57	118	145	185	195	7,725	8,866

(注) 1910年については、転轍およびターミナル会社の鉄道車両数を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1902, p.22および1910, p.21より作成。

第9表 1902年、1910年における機関車の種類別台数、平均牽引力および平均重量

機関車の種類	1902	1910
Single expansion:		
総数 (台)	35,228	55,867 (2,695)
1台あたり平均索引力 (ポンド)	19,946	26,891
炭水車を除く1台あたり平均重量 (トン)	55	72
Four-cylinder compound:		
総数 (台)	1,175	1,511 (245)
1台あたり平均牽引力 (ポンド)	29,031	39,440
炭水車を除く1台あたり平均重量 (トン)	85	112
Two-cylinder compound:		
総数 (台)	1,113	862 (41)
1台あたり平均牽引力 (ポンド)	28,515	31,326
炭水車を除く1台あたり平均重量 (トン)	75	84

(注) 1910年については、転轍およびターミナル会社の機関車を除く。

機関車台数のうち()内の数字は、石油だき機関車数を示す。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1902, p.27および1910, p.22より作成。

Mallet型機関車が使用されていることを指摘している¹⁾。さらに、表注にも示したように、1902年の機関車統計においてゼロであった石油だき機関車 (oil burning locomotives) が、この間かなり増加していることは注目される。

貨車についても、この期間大型化が進み、1890年代の15トン車から30トン車への転換²⁾ほどではないが、この時期には、35トン未満車は減少しつつあり、これにかわって積載重量35トン以上の貨車が増加している³⁾。例えば、石炭車 (coal car) についてみると、1902年には、30トン車が主力であったのが、1910年には、40トン車、50トン車が主力になっている⁴⁾。

以上のような鉄道車両数の増加と、機関車および貨車の大型化は、この間、鉄道建設の進展をはるかに上まわる比率で、輸送力が強化されていることを示すものである⁵⁾。

次に、第8表によって、1902年と1910年における地域別にみた路線1,000

マイルあたりの鉄道車両数を貨車数を例にとりて比較してみると、合衆国全体を100とした場合、1902年には、最大のG IIが257.4、最小のG IXが42.9なのに対し、1910年には、やはり最大のG IIが244.5、最小のG IXは36.8と、むしろ格差は拡大している。これは、一方で、東部における鉄道運輸の大きなることを示し、他方では、鉄道建設の差、すなわち東部における新路線建設の停滞、G VIII、G IX、G X等での新路線建設の急速な進展を示すものである。

- 1) I. C. C., *Statistical Report*, 1910, pp.22-23.
- 2) I. C. C., *Statistical Report*, 1894, p.21.
- 3) I. C. C., *Statistical Report*, 1910, p.27.
- 4) I. C. C., *Statistical Report*, 1902, pp.27-28 および 1910, pp.27-28.
- 5) 例えば、旅客用機関車1台あたりの人マイル数は、1902年の1,908千人マイルから1910年の2,355千人マイルへと、貨物用機関車1台あたりのトンマイル数は、1902年の6,666千トンマイルから1910年の7,304千トンマイルへと増加している。I. C. C., *Statistical Report*, 1902, p.23 および 1910, p.21. もちろん、こうした機関車1台あたりの人マイル数、トンマイル数の増加は、輸送量の増大による運転頻度の上昇をも反映するものである。

3. 鉄道労働者

第10表は、1902-1910年における職種別の鉄道従業員数¹⁾の推移を示したものである。この期間、総数で見れば、ほぼ鉄道車両数の増加率にみあう42.9%の増加を示す。これを職種別にさらに詳しくみると、管理部門では、一般事務職員 (general office clerks) の103.2%増、その他の高級職員 (other officers) の86.4%増がとびぬけて高く、列車乗務員の中では、その他の乗務員 (other trainmen) の49.9%増、工場部門では、その他の工場労働者 (other shopmen) の64.9%増が高い。全体として、その他の高級職員の場合を除けば、不熟練職種に属する従業員数の顕著な増加がみられる。また第11表に示した路線100マイルあたりの従業員数をあわせてみれば、総じて、一般管理

第10表 職種別鉄道従業員数

(人)

年次	1902	1903	1904	1905	1906	1907	(1908) ¹⁾	1908	1909	1910
高級職員	4,816	4,842	5,165	5,536	6,090	6,407	5,767	5,076	5,492	5,476
その他の高級職員	5,039	5,201	5,375	5,706	6,705	7,549	7,952	7,751	8,022	9,392
一般事務職員	37,570	42,218	46,037	51,284	57,210	65,700	64,852	63,973	69,959	76,329
駅長(小規模駅)	33,478	34,892	34,918	35,245	34,940	35,649	35,964	35,740	36,519	37,379
駅勤務員	105,433	120,724	120,002	125,180	138,778	152,929	135,262	132,013	136,733	153,104
機関士	48,318	52,993	52,451	54,817	59,855	65,298	58,708	57,668	57,077	64,691
機関助士	50,651	56,041	55,004	57,892	62,678	69,384	62,223	61,215	60,349	68,321
車掌	35,070	39,741	39,645	41,061	43,936	48,869	43,923	43,322	43,608	48,682
その他の乗務員	91,383	104,885	106,734	111,405	119,087	134,257	116,791	114,580	114,760	136,938
機械工	39,145	44,819	46,272	47,018	51,253	55,244	45,462	44,941	48,237	55,193
大工	51,698	56,407	53,646	56,089	63,830	70,394	59,626	58,946	60,867	68,085
その他の工場労働者	136,579	154,635	159,472	176,348	199,940	221,656	178,356	176,680	195,110	225,196
保線作業班長	35,700	37,101	37,609	38,217	40,463	41,391	41,807	41,419	41,859	44,207
その他の保線作業員	281,075	300,714	289,044	311,185	343,791	367,277	303,313	299,448	320,762	378,955
転轍手、信号手、踏切番	50,489	49,961	46,262	45,532	49,659	53,414	47,618	46,221	44,698	44,682
電信掛	28,244	30,984	30,425	31,963	36,090	39,193	40,152	39,744	39,115	42,435
その他の労働者	154,627	176,379	168,060	187,718	207,050	237,463	210,468	207,538	219,656	240,355
合計	1,189,315	1,312,537	1,296,121	1,382,196	1,521,355	1,672,074	1,458,244	1,436,275	1,502,823	1,699,420

(注) 1)には、前年との比較のため転轍およびターミナル会社の従業員数を含めた。

1908年以降については、転轍およびターミナル会社の従業員数を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1907, pp.54-55, 1908, p.41およびp.43, 1910, p.33より作成。

部門 (General administration), 鉄道車両の維持部門 (Maintenance of equipment) の従業員数の増加率が高く, 運転部門 (Conducting transportation), 線路および構造物の維持部門 (Maintenance of way and structures) の従業員数の増加率は相対的に低い。このことは, この時期の鉄道業の発展において, 鉄道建設の発展よりもむしろ鉄道運輸の発展が大きな比重を占めつつあることを示すものであるといえよう。

ところで, 1902-1910年の期間は, 1890年代と異なって, 鉄道従業員総数からみれば, 1904年に対前年比1.3%減, 1908年には同じく12.8%減(転輸およびターミナル会社を含めた数字で計算)と一時的には減少をみせるが, 全体として着実な増加を示している。しかしながら, 職種別にくわしくみれば, 1890年代と同様に, 熟練職種に属する労働者に比較して, 不況時におけるその他の工場労働者, 保線作業員 (other trackmen) 等の不熟練労働者数の減少が著しい。このことについて, 1909年報告書も, 1907年, 1908年, 1909年の従業員数を比較して, 不況時における経費の節減にとって, 従業員数の削減がもっとも安易な方法であること, またその際, 熟練労働者に比較して不熟練労働者がより容易に解雇されることを指摘している²⁾。

次に, 1902年と1910年における地域別にみた路線100マイルあたりの鉄道従業員数を第11表によってみれば, この期間合衆国全体としては約2割弱の増加を示すのに対し, 鉄道建設の最も進んだ地域の一つであるG IXにおいては減少が見られ, また同様な地域であるG Vの増加率も小さい。ただし, 同じくこの期間, 鉄道建設が急速に進んだ地域であるG Xでは, これに反して3割をこえる増加率を示している。これは, この地域における鉄道運輸の増大が鉄道建設を上まわって, より急速に進んだことを示している。総じて, 100マイルあたりの鉄道従業員数は, 路線100マイルあたりの鉄道車両数とほぼ同様の地域的特徴を示しているといえるが, 東部, とりわけG IIと西部のG VII, G VIII, G IX等との格差は, 保線部門を除けば, 1890年代と同様に著しい。

第12表は, 1902-1910年における主要職種別の日平均給与 (average daily

第11表 1902年, 1910年における 地域別にみた路線100マイル

	1902										合衆国
	G I	G II	G III	G IV	G V	G VI	G VII	G VIII	G IX	G X	
高級職員	3	4	3	2	2	2	2	2	3	2	2
その他の高級職員	4	4	3	5	4	1	1	1	2	1	3
一般事務職員	31	39	20	17	17	15	11	14	17	14	19
駅長(小規模駅)	30	32	20	18	17	15	8	12	10	9	17
駅勤務員	125	138	69	34	37	44	19	25	25	25	53
機関士	39	56	33	17	16	20	13	17	15	14	24
機関助士	39	58	34	20	18	21	13	18	17	15	25
車掌	34	41	24	13	11	13	9	12	11	10	18
その他の乗務員	98	123	59	30	27	33	20	33	24	22	46
機械工	26	64	20	12	14	14	8	10	10	13	19
大工	37	58	27	26	27	20	15	12	23	21	26
その他の工場労働者	59	147	98	52	51	53	41	49	55	61	68
保線作業班長	27	24	23	15	15	17	16	16	14	13	18
その他の保線作業員	154	240	153	110	130	123	119	116	134	124	140
転轍手, 信号手, 踏切番	53	70	34	12	17	22	5	13	16	9	25
電信掛	14	33	21	12	9	12	9	10	9	8	14
その他の労働者	113	186	111	45	52	63	36	52	45	55	77
合計	886	1,317	752	440	464	488	345	412	430	416	594

(注) 1910年については, 転轍およびターミナル会社の従業員数を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1902, pp. 35-38, 1910, p. 33およびpp.35-36より作成。

compensation) の推移を示したものである。この期間, まず1908年までは, 1905年における大工と保線作業員の2職種, 1906年の駅勤務員 (other stationmen) を除けば, 賃率の低下はみられない。1909年には, 1907年恐慌とそれに続く不況の影響で, 対前年比で見ると, 表にあげた職種のうち5つの職種で低下がみられるが, 保線作業員の4.8%減を除けば,それほど大きなものではない。全体として, 1902-1910年の間に, 各職種間でおおよそ約15%から20%前後の上昇をみせているが³⁾, なかでも列車乗務員, 機械工の賃率の

あたり鉄道従業員数

(人)

1910										
G I	G II	G III	G IV	G V	G VI	G VII	G VIII	G IX	G X	合衆国
2	3	2	3	2	2	1	2	3	2	2
5	9	4	6	4	3	2	3	4	2	4
45	80	36	30	23	25	17	27	22	23	32
30	30	18	17	16	14	9	11	11	9	16
161	168	99	47	49	51	25	30	28	37	64
43	62	41	23	18	24	16	19	13	18	27
43	66	43	25	18	25	17	20	14	19	28
37	48	33	18	14	16	13	13	11	13	20
105	133	84	43	38	53	33	33	30	40	57
34	81	24	17	15	20	10	12	10	13	23
41	74	33	28	23	24	18	15	21	20	28
100	204	147	84	68	89	57	58	50	74	94
26	27	22	16	15	18	17	17	14	13	18
183	271	192	118	114	161	155	121	115	147	157
54	74	25	12	12	13	3	6	4	7	19
17	45	29	16	13	14	13	11	7	11	18
119	253	138	66	72	72	64	80	53	95	99
1,045	1,628	970	569	514	624	470	478	410	543	706

上昇が顕著である。

職種間の賃金格差についてみれば、1910年において、熟練労働職種を代表し、労働者のなかでは最高賃率職種である機関士の日平均給与は、不熟練職種であり、かつ最低賃率職種である保線作業員の日平均給与の約3倍であり、また、中程度の熟練職種である機械工の日平均給与は、保線作業員の約2倍である。こうした格差は、1902年のそれとほぼ同程度である。ところで、表には示さなかったが、1910年における高級職員 (general officers) の日平均

第12表 主要職種別日平均給与

(ドル)

年次	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
一般事務職員	2.18	2.21	2.22	2.24	2.24	2.30	2.33	2.31	2.40
駅長(小規模駅)	1.80	1.87	1.93	1.93	1.94	2.05	2.09	2.08	2.12
駅勤務員	1.61	1.64	1.69	1.71	1.69	1.78	1.82	1.82	1.84
機関士	3.84	4.01	4.10	4.12	4.12	4.30	4.45	4.44	4.55
機関助手	2.20	2.28	2.35	2.38	2.42	2.54	2.64	2.67	2.74
車掌	3.21	3.38	3.50	3.50	3.51	3.69	3.81	3.81	3.91
その他の乗務員	2.04	2.17	2.27	2.31	2.35	2.54	2.60	2.59	2.69
機械工	2.36	2.50	2.61	2.65	2.69	2.87	2.95	2.98	3.08
大工	2.08	2.19	2.26	2.25	2.28	2.40	2.40	2.43	2.51
その他の工場労働者	1.78	1.86	1.91	1.92	1.92	2.06	2.12	2.13	2.18
保線作業班長	1.72	1.78	1.78	1.79	1.80	1.90	1.95	1.96	1.99
その他の保線作業員	1.25	1.31	1.33	1.32	1.36	1.46	1.45	1.38	1.47

(注) 1908年以降については、転轍およびターミナル会社の数字を含まない。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1910, p.38より作成。

給与は 13.27 ドルであり、その他の高級職員 (other officers) のそれは 6.22 ドルであるが⁴⁾、機関士はこれに次ぐ高い給与を得ており、こうした点からみれば、当時の鉄道労働者の中での機関士、車掌等の特権的地位がうかがえるといえよう。

次に、第 13 表によって 1910 年における地域別の主要職種別日平均給与を比較してみると、全体的にみて西部における賃率が高く、とりわけ G X、すなわち太平洋岸諸州およびこれに近接する山岳諸州におけるそれは最も高い。逆に、G IV および G V すなわちテキサス、ルイジアナを除く南部諸州では最も低い。さらに、それぞれの地域での職種間の賃率を比較してみると、G I では、保線作業員の日平均給与を 100 とした場合、機関士 241、機械工 160 と格差は最も小さく、これと対照的に、G V では、保線作業員の 100 に対し、機関士 426、機械工 261 と格差は最大である。また西部に属するテキサスを中心とする G IX も、列車乗務員の高い賃率に対し、保線作業員のそれは低く、

第13表 1910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
一般事務職員	2.23	2.61	2.45	2.17	2.25	2.18	2.45	2.44	2.44	2.48	2.40
駅長(小規模駅)	2.13	2.15	2.14	1.76	1.89	2.07	2.37	2.07	2.38	2.68	2.12
駅勤務員	1.98	1.88	1.91	1.38	1.55	1.80	2.03	1.76	1.83	2.25	1.84
機関士	3.97	4.53	4.34	4.34	4.81	4.58	4.72	4.75	4.87	4.84	4.55
機関助士	2.35	2.75	2.57	2.16	2.42	2.84	3.14	3.13	3.03	3.04	2.74
車掌	3.52	3.74	3.73	3.38	3.79	4.12	4.16	4.38	4.59	4.38	3.91
その他の乗務員	2.49	2.71	2.72	1.89	2.18	2.81	2.86	2.84	3.00	3.04	2.69
機械工	2.64	2.89	3.03	2.89	2.95	3.06	3.80	3.53	3.64	3.93	3.08
大工	2.46	2.59	2.39	2.27	2.21	2.48	2.82	2.46	2.55	2.98	2.51
その他の工場労働者	2.11	2.18	2.20	1.97	1.87	2.11	2.60	2.27	2.10	2.62	2.18
保線作業班長	2.38	2.08	1.99	1.77	1.83	1.90	2.22	1.83	1.88	2.51	1.99
その他の保線作業員	1.65	1.52	1.57	1.21	1.13	1.56	1.60	1.37	1.26	1.52	1.47

(注) 転輸およびターミナル会社の数字を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1910, pp.38-43より作成。

ここでも格差は大である。

各地域の特徴をまとめてみれば、東部では、全体として比較的高い賃率を得ており、熟練労働者と不熟練労働者の格差は小さい、南部では賃率が最も低く、格差は最も大きい、西部では格差は小さくはないが全体として高い賃率を得ているといえよう。

- 1) ここで従業員総数とは、各年6月30日現在の給与支払い名簿にある従業員数にもとづくものであり、年間平均従業員数とは異なる。例えば、I. C. C., *Statistical Report*, 1910, p.32 参照。
- 2) I. C. C., *Statistical Report*, 1909, p.36.
- 3) もちろん、1900年以降の物価の上昇を考えれば、これらの賃率の上昇は、ただちに実質賃金の上昇とはいえない。例えば、H. U. フォークナー『前掲書』, 756頁参照。
- 4) I. C. C., *Statistical Report*, 1910, p.38.

4. 鉄道運輸

第14表によって、1902—1910年の旅客輸送および貨物輸送の推移を年次別の人マイル数、トンマイル数で見ると、1904年における貨物輸送の停滞、1908年における貨物輸送の後退と旅客輸送の停滞、1909年における貨物輸送の停滞を除けば、この時期の鉄道運輸量はほぼ順調に増大し、旅客人マイル数で64.2%増、貨物トンマイル数で62.1%増と、すでにみた鉄道マイル数の増加をはるかに上まわる率で増加している。また、この時期の鉄道運輸の発展にとって特徴的なのは、1890年代とは対照的に、貨物輸送とならんで旅客輸送も急速な発展をしていることである。これは、同じ時期に、都市近郊等の電気鉄道が急速に発展していること¹⁾を考慮すれば、注目すべき増大であるといえる。

こうした鉄道建設の発展を上まわる、旅客輸送、貨物輸送の急速な発展は、当然のことながら路線1マイルあたりの人マイル数、トンマイル数の増大を

第14表 鉄 道 運 輸

年 次	旅 客			
	旅 客 数	人マイル数	マイルあたり 人マイル数	一列車平均 旅 客 数
1902	千人 649,879	千人マイル 19,689,938	人マイル 99,314	人 45
1903	694,892	20,915,764	103,291	46
1904	715,420	21,923,214	104,198	46
1905	738,835	23,800,149	109,949	48
1906	797,946	25,167,241	114,529	49
1907	873,905	27,718,554	123,259	51
1908	890,010	29,082,837	130,073	54
1909	891,472	29,109,323	127,299	54
1910	971,683	32,338,496	138,169	56

(注) 1908年以降については、転轍およびターミナル会社の数字を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1910, p.58およびpp.60-61より作成。

もたらし、後述する人マイルあたり収入、トンマイルあたり収入の比較的安定した中で、鉄道の収益を著しく増大させることになるのである。

次に、1910年における地域別の鉄道運輸の実態を、第15表によってみれば、まず特徴的なのは、西部における旅客輸送の著しい増大である。1902年と1910年との比較で見れば、西部の人マイル数が合衆国全体の人マイル数に占める割合は、1902年の38.6%から、1910年の45.5%へと上昇しており、逆に東部では52.0%から44.5%へと低下している²⁾。このことは、すでに述べた電気鉄道の急速な発展と並行して、この時期に旅客輸送が急速に増大していることの一つの理由をなすものである。

ところで、こうした旅客輸送とは対照的に、貨物輸送における東部、南部、西部の占める比重は、1902年とそれほど変わらない。すなわち、1902年において東部、南部、西部の貨物トンマイル数が、合衆国全体のそれに占める割合は、それぞれ順に、50.1%、12.3%、37.6%³⁾であったのが、1910年には、それぞれ49.0%、13.3%、37.7%とそれほど変化していない。ここで、この時

貨 物				
貨物トン数	接線線等からの トン数を除く 貨物トン数	トンマイル数	マイルあたり トンマイル数	一列車平均 貨物トン数
千トン	千トン	千トンマイル	トンマイル	トン
1,200,316	657,847	157,289,370	793,351	296
1,304,394	714,768	173,221,279	855,442	311
1,309,899	714,375	174,522,090	829,476	308
1,427,732	784,920	186,463,110	861,396	322
1,631,374	896,159	215,877,551	982,401	344
1,796,337	977,489	236,601,390	1,052,119	357
1,532,982	869,798	218,381,555	974,654	352
1,556,560	881,334	218,802,987	953,986	363
1,849,900	1,026,492	255,016,910	1,071,086	380

第15表 1910年における地域別にみた鉄道運輸

	旅 客			
	旅 客 数	人マイル数	マイルあたり 人マイル数	一列車平均 旅 客 数
	千人	千人マイル	人マイル	人
G I	152,698	2,995,987	375,048	76
G II	331,876	7,362,131	314,187	63
G III	100,792	4,041,807	157,573	51
G IV	29,991	1,084,051	82,260	42
G V	53,500	2,138,895	79,224	41
G VI	144,492	5,889,884	114,737	53
G VII	16,507	1,558,308	114,586	60
G VIII	54,068	2,925,230	89,567	49
G IX	23,210	1,232,455	70,368	48
G X	64,549	3,109,749	143,342	67
合衆国	971,683	32,338,496	138,169	56

(注) 転輸およびターミナル会社の数字を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1910, p.58およびpp.60-61より作成。

期の合衆国全体の鉄道マイル数に占める東部の比重の26.4%から23.4%への低下、西部の55.7%から58.3%への上昇を考えれば、相変らず東部の地位の最大であることは注目されるが、これは東部が鉱工業の中心地域であり、また西部、南部の貨物の多くが、東部の鉄道を経由して東部の各地、あるいは国外へ輸送されていることによるものである。

以上のような地域別鉄道運輸の推移を反映して、1902年と比較すると⁴⁾、路線1マイルあたりの人マイル数では、全体的に地域間の格差は縮小しているのに対し、路線1マイルあたりのトンマイル数で見れば、逆に東部に対するG VIII、G IX、G X等の格差は拡大している。ただしこの場合、G VIII、G IX、G X等におけるマイルあたりトンマイル数の増加率の小さいことは、この地域での急速な鉄道建設の進展によるものであることに注意しなければならない。

貨 物			
貨 物 ト ン 数	トンマイル数	マイルあたり トンマイル数	一列車平均 貨物トン数
千トン 74,603	千トンマイル 6,996,307	トンマイル 873,877	トン 263
516,691	65,899,135	2,797,011	502
447,499	52,129,313	2,020,779	457
76,073	14,476,357	1,098,029	424
129,493	19,364,087	715,992	278
332,456	46,502,549	906,835	359
39,187	10,624,010	781,205	376
102,523	18,667,416	565,809	263
57,784	7,556,663	420,831	240
73,592	12,801,073	586,136	369
1,849,900	255,016,910	1,071,086	380

第16表は、1902年および1910年における合衆国全体、および東部、南部、西部の地域別にみた貨物種別輸送トン数を示すものである⁵⁾。1902年と1910年の数字を比較してみると、まず合衆国全体については、この期間、鉱産物の比重が52.4%から56.2%へと増大し、逆に農産物の比重が9.2%から8.1%へと減少していることが特徴的である。さらに各地域別にみれば、東部では、鉱産物が57.1%から61.8%へ、製造品も18.1%から19.2%へと上昇し、これに対して林産物は7.0%から5.1%、農産物も5.4%から4.4%へと低下している。南部においては、やはり鉱産物の比重が、52.1%から54.2%へと上昇し、また林産物が、18.7%から20.9%へと上昇しているのが目をひく。西部において特徴的なのは、農畜産物の比重の低下である。すなわち、農産物は16.8%から13.7%、畜産物は4.4%から3.3%へと低下している。また、この地域でも鉱産物の比重は、44.0%から49.6%へと急上昇している。

ただし、この表をみる場合注意すべき点は、ここに表示されている貨物トン数が、その地域内の鉄道沿線から生じたトン数 (originating on road) のみを表示していることである。つまり、他の地域からもたらされる貨物トン数を含む接続線等からの貨物トン数を加えた数字でみれば、各地域の鉄道輸送におけるそれぞれの貨物種類別の比重は、この表とは多少異なったものになる。

さて、貨物種類別輸送トン数と関連して、1908年報告書から、若干の貨物についてのトンマイルあたり平均収入を示す資料が掲載されている。こうした資料は、この時期における鉄道の運賃問題を解明する一つの手がかりにな

第16表 1902年、1910年における貨物種類別輸送トン数
—接続線等から受けとった貨物トン数を除く—

1902年	合衆国全体		東 部		南 部		西 部	
	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
1910年	合衆国全体		東 部		南 部		西 部	
	千トン	%	千トン	%	千トン	%	千トン	%
農 産 物	78,737	8.1	20,814	4.4	9,913	6.8	48,009	13.7
畜 産 物	20,294	2.1	7,403	1.6	1,084	0.7	11,808	3.3
鉱 産 物	544,604	56.2	291,210	61.8	79,201	54.2	174,193	49.6
林 産 物	113,011	11.7	23,988	5.1	30,561	20.9	58,461	16.6
製 造 品	139,678	14.4	90,420	19.2	16,302	11.2	32,957	9.4
商 品	35,718	3.7	13,781	2.9	5,189	3.6	16,749	4.8
そ の 他	36,421	3.8	23,597	5.0	3,778	2.6	9,046	2.6
合 計	968,464	100.0	471,213	100.0	146,029	100.0	351,222	100.0

(注) 1910年については、転輸およびターミナル会社の数字を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1902, p.69および1910, p.63より作成。

と思われるが、資料が3年間に限られている等の事情もあり、ここでは第

17表として、これを示すにとどめる。ところで、表注にもあるように、この表は、営業マイル数でいえば、合衆国全体の約半数を占める鉄道から報告されたものにすぎず、また、貨車貸切り扱い標準量 (carload lot) の場合のみのトンマイル数およびトンマイルあたり平均収入を示すにすぎないことに注意しなければならない。

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資料をみていこう。

第18表は、1902-1910年の旅客人マイル、貨物トンマイル、列車走行マイル (train mile) 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収入および経費を示している。

まず旅客輸送からの単位あたり収入をみると、人マイルあたりの収入は、1905年を除けば1907年まで高い水準が維持されている。しかしながら、1908年には4%近く落ち込み、1909年も引き続いて低落する。これは、1907年恐慌の影響であるとともに、1908年および1909年の報告書によれば、この時期

第17表 若干の貨物種類についてのトンマイル数とトンマイルあたり平均収入

	1908		1909		1910	
	トンマイル数	トンマイルあたり平均収入	トンマイル数	トンマイルあたり平均収入	トンマイル数	トンマイルあたり平均収入
穀物	千トンマイル 6,928,263	セント 0.595	千トンマイル 6,311,660	セント 0.611	千トンマイル 7,067,691	セント 0.630
干し草	827,579	0.957	750,121	1.025	954,624	1.019
綿花	711,041	1.743	805,838	1.781	689,595	1.823
家畜	2,220,765	1.182	2,426,400	1.166	2,449,310	1.217
加工肉 (Dressed meats)	851,026	0.889	679,429	0.905	724,240	0.904
無煙炭	4,772,993	0.611	4,820,761	0.603	5,104,428	0.589
瀝青炭	14,981,599	0.498	16,369,514	0.512	22,228,778	0.495
木材	7,937,958	0.727	8,588,245	0.770	11,891,570	0.734

(注) 転輸およびターミナル会社の数字を除く。この表における、トンマイル数およびトンマイルあたり平均収入は、貨車貸切り扱いの場合の数字であり、また営業マイル数でいえば、1908年については、100,921マイル、1909年は、118,424マイル、1910年は、130,395マイルの鉄道についてのみの資料である。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1908, p.78, 1909, p.67, 1910, p.64より作成。

第18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経費

年次	旅客		貨物		全列車	
	人マイルあたり収入	列車走行マイルあたり収入	トンマイルあたり収入	列車走行マイルあたり収入	列車走行マイルあたり収入	列車走行マイルあたり経費
	セント	ドル	セント	ドル	ドル	ドル
1902	1.986	1.08.531	0.757	2.27.093	1.82.350	1.17.960
1903	2.006	1.11.644	0.763	2.43.967	1.91.380	1.26.604
1904	2.006	1.14.135	0.780	2.42.703	1.93.960	1.31.375
1905	1.962	1.15.954	0.766	2.49.689	1.97.906	1.32.140
1906	2.003	1.20.338	0.748	2.60.804	2.07.547	1.37.060
1907	2.014	1.25.805	0.759	2.74.023	2.17.741	1.46.993
1908	1.937	1.27.073	0.754	2.65.307	2.11.269	1.47.340
1909	1.928	1.26.958	0.763	2.76.450	2.16.789	1.43.370
1910	1.938	1.30.396	0.753	2.86.218	2.24.628	1.48.865

(注) 1908年以降については、転輸およびターミナル会社の数字を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1910, pp.59-60より作成。

に行われた旅客運賃に対する法律による規制の結果でもある⁶⁾。ただし、こうした下落も、1902年と1910年との比較で見ると、人マイルあたり収入の下落率は、2.4%減とそれほどのものではなく、この期間全体についていえば、ほぼ安定した状態にあるといえる。こうした状態を反映して、列車走行マイルあたり収入は、90年代の下落とは対照的に、1909年をのぞいてほぼ順調に増加している。

貨物トンマイルあたりの収入は、年次ごとに変動がみられるものの、この期間全体としては、安定しているといえる。トンマイルあたりの収入が、人マイルあたりの収入にくらべて変動が大きいことについていえば、貨物トンマイルあたりの平均収入は、各種、各級の貨物全体についてみた数字なので、それぞれ運賃の異なる貨物種類の輸送トン数全体に占める割合等が変化すれば、トンマイルあたりの平均収入も変化するからである。したがって、トンマイルあたり収入の変化をみる場合には、これが運賃の変化とともに、貨物

の種類別輸送量の変化をも反映するものであることに注意しなければならない⁷⁾。

貨物についての列車走行マイルあたりの収入は、こうしたトンマイルあたり収入の安定のもとで、1904年の微減、1908年の対前年比3.2%減をのぞけば、この期間、ほぼ順調に増大している。

以上のような人マイルあたり収入、トンマイルあたり収入の比較的安定した状態と、旅客および貨物についての列車走行マイルあたり収入の順調な増大によって、全列車についての列車走行マイルあたり収入も、この期間、1908年の対前年比3.0%減を除いて、ほぼ順調な増大を示している。次いで、全列車についての列車走行マイルあたり経費をみれば、この期間、増加率では列車走行マイルあたりの収入の増加を上まわっていることが注目されるが、増加額で比較すれば、なお収入の増加が経費の増加を上まわっているので、鉄道の収益を低下させるということにはなっていない。また、1908年に収入の低下が生じるのに対し、1909年に経費の低下が生じていることについていえば、収入が景気の変化に応じてただちに低下するのに対し、経費をただちに削減することが困難であることによる⁸⁾。

全列車についての列車走行マイルあたりの収入に占める経費の割合をみると、1907年恐慌の影響をうけた1908年を除いても、1902年のそれに対して上昇傾向がうかがえるが、こうした傾向は、一面では現実の経費の増大を反映するとしても、他面では報告書もしばしば指摘しているように、路線改良等の支出を営業経費として計上するという、当時の鉄道経営者の政策によるものでもある⁹⁾。

第19表は、1910年における地域別にみた旅客輸送、貨物輸送についての単位あたり収入と、全列車についての列車走行マイルあたり収入および経費を示したものである。

まず旅客人マイルあたりの収入についてみれば、東部すなわちG I、G II、G IIIと、シカゴに近接する西部諸州を含む地域であるG VIでは低く、それ以

第19表 1910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と、全列車についての列車走行マイルあたり経費

	旅 客		貨 物		全 列 車	
	人マイルあたり収入	列車走行マイルあたり収入	トンマイルあたり収入	列車走行マイルあたり収入	列車走行マイルあたり収入	列車走行マイルあたり経費
	セント	ドル	セント	ドル	ドル	ドル
G I	1.718	1.52.188	1.115	2.93.695	2.17.766	1.49.179
G II	1.695	1.29.847	0.641	3.21.628	2.37.736	1.56.953
G III	1.846	1.19.303	0.588	2.68.629	2.15.000	1.44.405
G IV	2.176	1.11.506	0.655	2.76.078	2.16.908	1.34.187
G V	2.256	1.11.328	0.802	2.22.700	1.87.513	1.29.104
G VI	1.887	1.23.678	0.751	2.69.659	2.14.967	1.43.668
G VII	2.073	1.51.652	0.945	3.54.930	2.68.399	1.64.434
G VIII	2.079	1.25.914	0.971	2.55.441	2.09.169	1.43.644
G IX	2.321	1.30.041	1.056	2.52.419	2.10.991	1.59.336
G X	2.292	1.74.700	1.196	4.41.623	3.08.210	1.80.901
合衆国	1.938	1.30.396	0.753	2.86.218	2.24.628	1.48.865

(注) 転輸およびターミナル会社の数字を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1910, pp.59-60より作成。

外のグループ、とりわけG V、G IX、G Xでは高い。列車走行マイルあたりの収入では、人マイルあたり収入の高さと、旅客輸送の急速な増大を反映して、西部が総じて高く、とりわけG Xは最も高い。また西部以外ではG Iが、人マイルあたり収入ではG IIについて低いのににもかかわらず、G Xについて高い収入を得ている。ところで表には示さなかったが、1902年の数字と1910年の数字を比較してみると¹⁰⁾、人マイルあたりの収入が全体的に低下する中で、G IXおよびG Xにおいては上昇していることが注目される。とりわけG Xでは、1902年に比較して10.7%もの上昇を示している。これに対して列車走行マイルあたりの収入については、地域的にそれほど際立った特徴はなく、全体的に上昇している。

貨物トンマイルあたりの収入については、地域間の格差は大きく、G Iをのぞく東部と南部では低く、G VIをのぞく西部では高い。しかも最も高いG

Xでのトンマイルあたり収入は、最も低いG IIIの2倍である。列車走行マイルあたりの収入については、東部、南部、西部のそれぞれの地域についての特徴はあまりみられないが、ここでもG Xのそれは最も高く、最低であるG Vの2倍の収入を得ている。1902年との比較でトンマイルあたり収入をみると¹¹⁾、合衆国全体ではほぼ微減なのに対し、地域によってはかなりの増減がみられる。すなわち、G I、G II、G VI、G VIIIにおいては、3.5%~4.9%の低下を示すのに対し、G IXでは7.3%、G Xでは15.3%の上昇を示している。列車走行マイルあたりの収入については、東部、南部、西部といった地域の特徴はさほどみられないが、G IV、G VII、G Xで上昇率が高く、とりわけG Xでは40.0%もの上昇を示している¹²⁾。

全列車についての列車走行マイルあたり収入および経費をみると、列車走行マイルあたりの収入は、G VII、G Xで高く、G Vで低いが、その他のグループにはそれほど差はみられない。列車走行マイルあたりの経費については、南部の両グループが最も低く、G Xで最も高い。全体的にみれば、ほぼ鉄道労働者の賃金水準にみあったグループ別の特徴がみられる。次に、列車走行マイルあたりの収入に占める経費の割合をみると、G IXが75.5%と最も高く、G I、G V、G VIIIがそれぞれ順に、68.5%、68.9%、68.7%とこれに次いで高い。ところで、これらのグループのうち、G V、G VIII、G IXは、鉄道の新路線建設の急速な進展がみられる地域であるが、同様に鉄道建設の急速に進むG Xをみると、58.7%と全グループの中で最も低いことが注目される。これは、この地域での鉄道運輸の発展が、鉄道建設の発展よりも急速に進むこと、およびカルフォルニアを中心とするこの地域の鉄道が、クーン・ロープ系およびモルガン系の2大グループによってほぼ独占的に支配されている¹³⁾ことによるものであろう。

1) 例えば、期間は多少づれるが、1902-1912年の間に、営業マイル数で1.8倍、車両数で1.3倍に増加している。*Historical Statistics of the United States, Colonial Times to 1970*, p.727.

- 2) 1902年については、前掲拙稿71頁より計算。
- 3) 同上、71頁より計算。
- 4) 同上、72頁、第10表参照。
- 5) 報告書には、合衆国全体についての貨物種類別輸送トン数をそれぞれの品目毎により詳しくみた表もある。例えば、I. C. C., *Statistical Report*, 1910, p.62 参照。
- 6) I. C. C., *Statistical Report*, 1908, p.72 および 1909, p.61.
- 7) 例えば、I. C. C., *Statistical Report*, 1910, p.64 参照。
- 8) I. C. C., *Statistical Report*, 1908, p.74 参照。
- 9) 例えば、I. C. C., *Statistical Report*, 1905, p.96.
- 10) 1902年の数字については、前掲拙稿、76頁。
- 11) 10)の注に同じ。
- 12) 10)の注に同じ。
- 13) 例えば1907年報告書でみると、G Xに分類された鉄道の営業マイル数の60.3%、営業収入の79.9%が、モルガン系およびクーン・ロープ系の大鉄道(系列化の中小鉄道を含まない)によって占められており、とりわけ、クーン・ロープ系のSouthern Pacific 鉄道、Oregon Short Line 鉄道、Oregon 鉄道、船舶会社の3社のみで、この地域の鉄道営業マイル数の39.7%、営業収入の55.1%を占めている。なお同様にモルガン系、クーン・ロープ系の二大鉄道グループに独占的に支配されている地域として特徴的なG VIIについてみれば、この地域の鉄道営業マイル数の86.5%、営業収入の92.8%が、Chicago, Burlington and Quincy 鉄道、Northern Pacific 鉄道、Union Pacific 鉄道をはじめとする5つの大鉄道によって占められている。I. C. C., *Statistical Report*, 1907, pp.290-301, pp.448-451 および pp.262-265, pp.436-437 より計算。

5. 鉄道財務

(1) 鉄道の収益状態

第20表は、1902-1910年の収益状態の推移を示したものである。表注にもあるように、1908年報告書以降は、それ以前と大きく形式がかわり、原表の数字そのままでは1907年以前との比較が困難なので、ここでは、1908年以降についても1907年以前と同様の基準で計算しなおしている。多少の誤差はあると思われるが、特徴の把握には差しつかえないであろう。

第20表 鉄道の収益状態

(1,000ドル)

年次	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
営業収入	1,726,380	1,900,847	1,975,174	2,082,482	2,325,765	2,589,106	2,440,639	2,473,205	2,812,141
営業経費	1,116,249	1,257,539	1,338,896	1,390,602	1,536,877	1,748,516	1,710,404	1,650,034	1,881,879
営業収益	610,132	643,308	636,278	691,880	788,888	840,590	730,235	823,171	930,262
営業外収益	196,324	205,687	212,934	231,899	256,640	286,584	391,039	319,354	386,974
総収益	806,455	848,996	849,212	923,779	1,045,527	1,127,174	1,121,274	1,142,525	1,317,236
収益からの控除	526,179	552,619	570,426	596,688	660,341	677,713	728,355	747,385	794,540
純収益	280,276	296,376	278,786	327,090	385,186	449,461	392,919	395,140	522,696
配当(純収益からのその他の支払いを含む)	185,421	197,149	222,057	238,047	272,852	308,138	305,172	267,687	319,200
剰余	94,855	99,227	56,729	89,043	112,335	141,323	87,747	127,453	203,496

(注) 1908年以降は、転輸およびターミナル会社の数字を含まない。ところで、このほかに1908年以降の報告書では、表の形式について大幅な変更があり、そのままの形では1907年以前との比較が困難なので、1908年以降の数字を1907年以前とほぼ同一の基準で計算をしておいた。まず第1に、1908年以降は、賃貸鉄道(leased road)の収益状態が、営業鉄道のそれと区別して表示されているが、ここではこれを含めて計算した。第2に、1908年以降の営業収益の項では、税金を差し引いた額が計上されているが、ここでは、1907年以前と同様に、税金は収益からの控除として計算した。第3に、1908年以降は恒久的改良が、配当その他の項目に計上されているが、ここではやはり、収益からの控除として計算した。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1907, p.89, 1908, p.84およびp.93, 1909, p.73およびp.81, 1910, p.70およびp.77より作成。

営業収入は、この期間、1907年恐慌の影響で1908年と1909年に多少落ちこむが、全体としてほぼ順調に増加し、その増加率は、人マイルあたり、トンマイルあたり収入の安定を反映して、ほぼ鉄道運輸量の増加率(人マイル数で64.2%増、トンマイル数で62.1%増)にみあった62.9%の増加を示している。これは1890年代において、営業収入の約2割を占める旅客輸送における人マイル数で35.4%、約7割を占める貨物輸送におけるトンマイル数で85.8%の増加を示すのにもかかわらず、全体の営業収入では41.4%の増加し

か示さないこと¹⁾と、著しい対照をなしている。

また、営業収入の内訳を、第21表でみると、この期間、旅客輸送が貨物輸送と同程度に増加していることを反映して、営業収入に占める旅客収入と貨物収入の比率はほとんど変化していない。

次に、営業経費および営業収益の項目をみると、営業経費は、この期間、1908年、1909年に多少の減少がみられるが、全体として、68.6%増と営業収入の伸びを上まわり、したがって、この期間の営業収益の増加は、52.5%増にとどまっている。これは、収入の増加率よりも経費の増加率の小さかった1890年代²⁾と著しく異なる点である。しかしながら、絶対額の増大という点からみれば、1902年の営業収益自体が、1890年代末からの好況の継続のもとで、すでにかなり高い水準に達していることを考慮すれば、伸び率では1890年代に比較して小さいとはいえ注目すべき増大である。ところで、この期間の営業経費の変化をより詳しくみれば、鉄道車両の増加等を反映して、鉄道車両の維持 (Maintenance of equipment) に関する支出の営業経費総額に占める比率が、多少の変動はあるものの1902年の19.1%から1910年の22.7%へとほぼ一貫して上昇していることが注目される。逆に、線路および構造物の維持 (Maintenance of way and structures) に関する支出の比率は1902年の22.3%から1910年の20.1%へと減少している³⁾。ただし、1906年には、上昇傾向をみせる鉄道車両の維持に関する支出の経費総額に占める比率の上昇とならんで、線路等の維持に関する支出の比率も上昇するが、これについて報告書は、好況期における鉄道線路等の改良および延長のための支出が、資本投下としてではなく、営業経費の一部として計上される結果であることを指摘している⁴⁾。

営業外収益 (Income from other sources) の、この期間における増大は、97.1%増と営業収益の増加率をはるかに上まわり、またその結果、これの総収益に占める割合は、1902-1907年までは約 $\frac{1}{4}$ と1890年代とそれほど違わないが、1908年以降は約 $\frac{1}{3}$ へと急上昇している。

営業外収益の内訳を第22表によってみれば、1890年代とは対照的に、リースによる賃貸料収入がそれほど増加していないのに対し、リース以外の項目、とりわけ保有株式に対する配当が飛躍的に増大していることが注目される。1910年にアメリカの全鉄道会社が受けとった配当額は1902年の4倍にも達するのである。その他の項目についていえば、そのうち最大のものは、社

第21表 1902年、1910年における営業収入の内訳

	1902		1910	
	総額	比率	総額	比率
	千ドル	%	千ドル	%
旅客収入	392,963	22.8	628,992	22.9
貨物収入	1,207,229	69.9	1,925,553	70.0
郵便収入	39,836	2.3	48,914	1.8
急行収入	34,253	2.0	67,191	2.4
その他	52,099	3.0	80,017	2.9
合計	1,726,380	100.0	2,750,667	100.0

(注) 1910年については、転輸およびターミナル会社の数字を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1902, p.76および1910, p.71より作成。

第22表 営業外収益の内訳

(1,000ドル)

年次	リース	株式配当	社債利子	その他	計
1902	110,925	34,982	17,280	33,137	196,324
1903	109,696	40,082	17,697	38,213	205,687
1904	109,694	44,970	18,702	39,568	212,934
1905	114,473	56,843	18,787	41,796	231,899
1906	119,605	66,862	20,537	49,636	256,640
1907	124,706	88,524	24,361	48,993	286,584
1908	112,234	172,172	27,510	79,123	391,039
1909	118,657	101,975	25,113	73,609	319,354
1910	133,001	139,898	34,605	79,470	386,974

(注) 1908年以降は、転輸およびターミナル会社の数字を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1907, p.97, 1908, p.87およびp.93, 1909, p.75およびp.81, 1910, p.72およびp.77より作成。

債およびその他の債券 (funded debt) 以外の保有証券および貸付に対する受取り利子である。ところで、こうしたリースによる収入を除く各項目における収入の増大の結果、1910年における営業鉄道 (operating road) についてみれば、保有株式に対する配当、保有社債等に対する利子、その他の証券類および貸付からの受取り利子の総合計は、2億247万ドルに達し、この年における営業鉄道の総収益 (税金を引いていない) の17.1%を占めるのである⁵⁾。もちろん、この数字は、親会社と子会社等の会社間の支払いなど一定の重複計算を含むものであるが、その点を考慮しても、こうした営業外収益の驚くべき増大は、この期間における営業鉄道、とりわけ大鉄道の持株式会社化の一層の進展を表現するものであるといえよう。

総収益は、この期間、上述した営業外収益の増加によって、営業収益の増加率を上まわる63.3%の増加をみせている。

収益からの控除 (Total deduction from income) は、いわゆる固定費 (fixed charges) を表わすが、この期間、51.0%の増加を示している。固定費のうち主要な項目についてのこの期間における推移を第23表に示せば、最大の項目である社債利子は、この間の社債等の発行増加もあって、45.3%増と、かなりの増大を示している。賃借料についてみれば、90年代には固定費の中で比較的大きな比重を占めていたが、この期間、それほどの増加はみられない。税金はこの期間約2倍に増加し、固定費全体の中でその比重を増しているのが注目される。1908年報告書から、純収益からの支出として配当と同じ項目に計上された線路および鉄道車両などの恒久的改良 (permanent improvements) 等への支出は、この期間、1910年の数字をのぞけばあまり増大はみられない。流動負債等についての支払い利子は、1907年恐慌の影響で、1908年、1909年に増大しているが、額としてはそれほど大きなものではない。ところで、以上のような固定費の増大は、上述したように全体としての増加率からすれば総収益のそれを下まわって、この時点ではそれほど問題になっていないが、その性格からして、ひとたび収益が低下すれば、鉄道経営にとっ

第23表 固定費の内訳（主要項目のみ）

(1,000ドル)

年次	社債等利子	賃借料	税金	恒久的改良等への支出	流動負債等利子
1902	274,422	111,697	54,465	34,713	7,717
1903	283,953	112,230	57,850	41,948	9,061
1904	297,675	110,858	61,696	38,523	13,945
1905	310,632	116,381	63,475	37,721	11,451
1906	322,556	122,291	74,786	49,043	11,653
1907	344,243	128,766	80,312	38,553	16,672
1908	367,358	116,024	84,555	29,174	31,337
1909	381,902	122,123	90,529	24,933	24,223
1910	398,733	135,836	103,796	57,762	16,520

(注) 1908年以降は、転輸およびターミナル会社の数字を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1907, p.105およびpp.107-108, 1908, p.84, p.87およびpp.93-94, 1909, p.73, p.75およびpp.81-82, 1910, p.70, p.72およびpp.77-78より作成。

て大きな負担となることは、容易に予想されることである。

純収益は、1904年、1908年、1909年に多少の減少がみられるが、この期間、86.5%の増大を示し、この時期の合衆国鉄道業を全体としてみれば、1907年恐慌の影響を受けながらも、合衆国鉄道史上空前の繁栄を享受していたことを表現するものといえよう。

配当および剰余 (Surplus) についていえば、配当政策の影響をうける剰余においてはとくに変動が著しいが、この期間全体を通してみれば、いずれも急速な増加をしており、高配当政策と内部留保の増加が並行して進行していることを示すものである。またこうした配当の増加によって、純収益に対する配当の比率を計算してみると、1904-1909年にかけて顕著な上昇がみられる。ただし、この時期のこうした比率は極めて高い年でも70%台であり、1890-1893年の88-93%という比率⁶⁾ほどではない、したがって上述したように、このような高配当政策にもかかわらず、剰余も増加するのである。

次に、第24表によって、1907年における⁷⁾地域別の収益状態をみると、1902

第24表 1907年における地域別にみた鉄道の収益状態（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
営業収入	133,140	586,120	388,177	111,963	207,583	479,858	118,726	246,717	112,735	204,087	2,589,106
営業経費	96,367	396,563	276,732	77,742	159,324	315,878	67,859	158,727	81,482	117,842	1,748,516
営業収益	36,772	189,558	111,446	34,221	48,259	163,979	50,867	87,990	31,253	86,245	840,590
営業外収益	18,228	77,334	40,463	4,289	11,999	24,582	15,707	22,917	1,176	69,888	286,584
総収益	55,001	266,892	151,909	38,511	60,257	188,561	66,574	110,907	32,429	156,133	1,127,174
収益からの控除	34,287	171,191	102,152	26,711	48,422	99,858	19,573	67,553	25,998	81,967	677,713
純収益	20,714	95,701	49,757	11,800	11,835	88,703	47,001	43,354	6,432	74,164	449,461
配当(その他を含む)	19,316	77,010	35,040	7,893	9,359	54,502	26,704	29,814	4,858	43,643	308,138
剰余	1,398	18,691	14,717	3,906	2,477	34,202	20,297	13,541	1,573	30,521	141,323

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1907, p.89およびpp.92-93より作成。

年と比較して⁸⁾全体としては純収益の増加がみられる中で、南部のみ、GⅣ 17.3%減、GⅤ 12.0%減と収益状態の悪化がみられる。これに対して、西部、とりわけGⅦとGⅩでは、著しく収益状態がよくなっているが、これは、4の項の注ですでに述べたように、これらの地域における独占体制の強固さを示すものである。

東部については、合衆国全体の純収益の平均増加率には及ばないものの少くない増加がみられる。

南部のGⅤ、西部のGⅦ、GⅨにおける収益状態があまり良好でないのは、これらの地域では、この期間に鉄道の新路線の建設が他のグループにくらべてより急速に進んでいることを反映しているが、同様に建設の急速に進むGⅩの収益状態が良好なのは、マイルあたりの鉄道運輸量の大きさとすでに述べたような理由によるものである。

(2) 鉄道の資本化と一般貸借対照表

第25表は、1902-1910年の鉄道資本＝鉄道証券⁹⁾の総額の推移を示したものである。

まず、株式総額の推移をみると、この期間34.7%の増加を示すが、そのほとんどは、普通株の増加であり、優先株の増大が顕著にみられた1890年代とは著しく対照的である。これは、90年代と異なって、この時期には鉄道の再建があまりみられないこと、またこの時期の鉄道収益の好調さを反映して普通株の発行による資金の調達がより容易になったことを示すものであろう。

社債およびその他の債券(funded debt)の増加率は、株式のそれと比較してより著しいが、その中でも社債(mortgage bonds)の増加率が普通株とほぼ同じ増加率であるのに対し、その他の債券が、この期間に3倍をこえる増加をしていることが注目される。その内訳を示せば、1902年報告書では雑債券として分類された、証券担保付社債(collateral trust bonds)、Plain bonds、無担保社債(debentures)等の債券類の増加が約4倍と大きく、また、鉄道車

第25表 鉄道資本

(1,000ドル)

年次	株 式			社債およびその他の債券			全 体 総 計
	普通株	優先株	小 計	社 債	その他の債券	小 計	
1902	4,722,056	1,302,145	6,024,201	5,213,422	896,560	6,109,982	12,134,183
1903	4,876,961	1,278,598	6,155,559	5,426,730	1,017,701	6,444,431	12,599,990
1904	5,050,529	1,289,370	6,339,899	5,746,899	1,126,326	6,873,225	13,213,125
1905	5,180,934	1,373,623	6,554,557	6,024,449	1,226,252	7,250,701	13,805,258
1906	5,403,002	1,400,758	6,803,760	6,266,771	1,499,890	7,766,661	14,570,421
1907	5,932,949	1,423,913	7,356,862	6,472,839	2,252,446	8,725,285	16,082,147
1908	5,910,351	1,462,861	7,373,212	6,610,190	2,784,143	9,394,333	16,767,545
1909	6,218,382	1,467,896	7,686,279	6,942,012	2,859,578	9,801,590	17,487,869
1910	6,710,169	1,403,489	8,113,657	7,408,183	2,895,292	10,303,475	18,417,132

(注) 1908年以降は、転輸およびターミナル会社の数字を除く。また、1908年以降、その他の債券について分類の変更があり、その際に、以前は流動負債として分類されていた一部の手形類 (notes) が、その他の債券に含まれた。I.C.C., *Statistical Report*, 1908, pp.61-62参照。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1907, pp.74-75および1910, pp.50-51より作成。

両信託債券 (equipment trust obligations) も、この期間の鉄道車両の増加を反映して同じく約4倍の増加を示している。これに対し、収益社債 (income bonds) は、約20%増とそれほど増加はしていない¹⁰⁾。

以上のような株式および社債等の増加の結果、鉄道資本の総額は、この期間に51.8%の増加を示す。このような鉄道資本の増加は、同じ期間の鉄道マイル数の増加が、新路線 (single track) の建設で18.8%増、線路の総延長 (all tracks) でみても28.3%増であることを考慮すれば、鉄道建設費の上昇、鉄道車両等の増加を加えたとしても、明らかに過大であると思われる。報告書は、こうした急速な鉄道資本の増加にふれて、どの程度の部分が鉄道の新建設あるいは改良等への投資を表現するか不明だとしながらも、非公式 (unofficial) の出所からの資料として、こうした増加のかなりの部分が、金融的取引 (financial transaction) によるものであることを指摘している¹¹⁾。また、1902年と1910年の鉄道会社による他鉄道会社証券の保有額を比較すると、この間に約2.3倍へ増加している¹²⁾ことを考えれば、この時期における鉄道資本増

加の少くない部分は、大鉄道による支配の拡大にとって必要な資金調達のための鉄道証券の発行であったとみることができよう。そして以上のような、独占的収益の増大するもとの莫大な鉄道証券の発行は、大鉄道会社を支配するモルガン、クーン・ロープ等の金融資本に巨額の発行利得を獲得させることになったのは明らかである。しかしながら、こうした鉄道資本、とりわけ社債等の増加は、すでにみたような固定費の増加を招き、この時期には収益力の著しい増大に支えられて、ほとんど問題にならない過大な鉄道資本も、ひとたび収益力の減少が生じれば、鉄道経営にとって大きな困難をもたらすことになるのである。

ところで、鉄道資本に関連して、1902—1910年の鉄道株式の配当の推移を第26表によってみれば、この期間の鉄道の収益力の上昇を反映して、株式の発行総額に占める配当を行った株式総額の比率、配当の総額、配当を行った株式の平均配当率と、いずれもほぼ上昇しているといえる¹³⁾。1908年は、配当総額、配当率ともに、それ以前にくらべてきわめて高いが、これは、1907年恐慌前後の異常ともいえる株式投機の反映である¹⁴⁾。これと関連して、

第26表 鉄道株式の配当

年次	配当を行った株式総額の発行総額に占める比率	配当額	配当を行った株式の平均配当率
	%	千ドル	%
1902	55.4	185,392	5.6
1903	56.1	196,728	5.7
1904	57.5	221,941	6.1
1905	62.8	237,964	5.8
1906	66.5	272,796	6.0
1907	67.3	308,089	6.2
1908	65.7	390,695	8.1
1909	64.0	321,072	6.5
1910	66.7	405,771	7.5

(注) 1908年以降は、転輸およびターミナル会社の数字を除く。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1910, p.55より作成。

1908年報告書は、第27表に示すように、一部の鉄道会社で、法外ともいえる配当が行われたことを指摘している。ここで特徴的なのは、表に示された鉄道のうち、Lake Shore and Michigan Southern 鉄道および Chicago, Burlington and Quincy 鉄道がモルガン系の、Morgan's Louisiana and Texas 鉄道、汽船会社以下の4鉄道がハリマン＝クーン・ロープ系の鉄道であることである¹⁵⁾。モルガン、クーン・ロープ等の金融資本は、すでに述べた鉄道証券発行の際の利益に加えて、その株式保有から巨額の配当を獲得し、しかも、こうした意図的な配当操作を基礎に展開される株式投機は、これまた巨大な投機利得を金融資本に獲得させることになるのである。

第28表は、1902年および1910年における、合衆国の鉄道会社全体についての一般貸借対照表を示している¹⁶⁾。1902年と1910年では、表にみられるように、資産および負債の各項目にかなりの変更があって、そのまま比較することは困難であるが、それぞれの項目の対応関係に注意すれば、この間の主要項目についての変化をみるにはそれほどさしつかえないと思われる。

まず、資産についての主要な項目の変化をみると、線路等および鉄道車両に対する純投資 (Net investment in road and equipment) は、1902年における鉄道線路その他および鉄道車両の原価と比較すると、この間鉄道マイル数がそれほど増加しなかったこともあって、35.0%増にとどまっている。しかも、1902年とほぼ同じ基準で作成された1909年の一般貸借対照表の数字¹⁷⁾を、1902年との比較で見ると、線路等原価が、鉄道マイル数の増加にほぼ一致する22.0%増なのに対し、この間の鉄道車両のより急速な増加を反映して、鉄道車両原価は92.8%増と約2倍近くに増加していることが特徴的である。

恒久的に保有する系列子会社等の証券簿価 (Book value of system securities permanently held) は、1902年の他会社の株式、社債等の保有の項目にほぼ相当するが、これらを比較すると、16.4%増とほとんど増加していないように見える。これは、1910年における鉄道による証券保有の一部が、その

第27表 1907年、1908年における一部鉄道会社株式の配当

	1907			1908		
	配当を支払った株式の総額 千ドル	配当総額 千ドル	配当率 %	配当を支払った株式の総額 千ドル	配当総額 千ドル	配当率 %
Lake Shore and Michigan Southern 鉄道	50,000	5,995	11と12	49,996	6,999	14
Chicago, Burlington and Quincy 鉄道	110,839	7,759	7	110,839	15,517	14
Duluth and Iron Range 鉄道	3,000	-----	-----	3,000	3,600	120
Duluth, Missabe and Northern 鉄道	4,113	-----	-----	4,113	4,524	110
Morgan's Louisiana and Texas 鉄道, 汽船会社	15,000	1,500	10	15,000	3,750	25
Southern Pacific 鉄道	160,000	6,400	4	160,000	20,800	13
Oregon Short Line 鉄道	27,460	8,238	30	27,351	30,086	110
Oregon 鉄道, 船舶会社	11,000	440	4	34,877	27,536	79

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1908, p.65より作成。

第28表 1902年、1910年における鉄道の貸借対照表

(1,000ドル)

1902 (187,442マイルの路線について)		1910 (226,115マイルの路線について)	
(資産)		(資産)	
鉄道線路その他	10,021,197	線路等および鉄道車両 に対する純投資	14,387,816
鉄道車両	637,124	恒久的に保有する系列 会社等の証券簿価	2,337,179
株式(他会社の)	1,514,339	その他の恒久的投資	1,588,440
社債等(他会社の)	493,657	運転資産および未収利 益	2,139,006
現金および流動資産	566,575	減債基金その他	95,694
材料および消耗品	115,286	その他の繰延費用	558,765
減債基金その他	108,127		
その他の資産	813,996		
合計	14,270,302	合計	21,106,899
(負債)		(負債)	
株式資本	6,126,636	株式	8,062,815
社債およびその他の債券	6,446,305	社債および保証付債務	10,388,107
流動負債	643,563	流動負債および未払費用	1,123,355
社債等の未払利子	40,628	繰延収益	161,515
その他の負債	579,256	処分済剰余金	331,871
損益	433,914	損益	1,039,237
合計	14,270,302	合計	21,106,899

(注) 1910年については、転輸およびターミナル会社の数字を含まない。また、1910年報告書から形式が大きく変更されるが、各項目のさらに詳しい内訳については、I.C.C., *Statistical Report*, 1910, pp.800-801参照。

(出所) I.C.C., *Statistical Report*, 1902, p.93および1910, pp.78-79より作成。

他の恒久的投資 (Other permanent investment) や、運転資産および未収利益 (Working assets and accrued income not due) の項目に含まれていることと、1902年と1910年では計算方法が全く異なっているためである。ちなみに、ここでの数字とは異なるが、1902年と1910年の鉄道会社による鉄道証券保有額を、同一の基準で計算してみると、1902年の2,209百万ドルに対し、1910年のそれは5,101百万ドルと約2.3倍の増加を示しているのである¹⁸⁾。

その他の恒久的投資とは、系列子会社等に対する、鉄道建設、鉄道車両購入、および改良等についての前貸し (Advances to proprietary, affiliated and

controlled companies for construction, equipment, and betterments) と、その他の投資 (Miscellaneous investment) である。総額のうち、前貸しがどれほどの額であるのか、報告書の資料では明らかでないが、約 16 億ドルにのぼる金額のうちかなりの額がこの項目に含まれると推定される¹⁹⁾ので、これまで外部資金調達の典型とされた鉄道業においても、鉄道トラストの内部で子会社に対するこうした巨額の貸付が行われていることは、注目に値するといえよう。

運転資産および未収利益の項目を、1902 年の現金および流動資産の項目と比較すると、約 4 倍弱の増加がみられるが、これは現金および流動資産の急速な増加を反映するとともに、1902 年には鉄道会社の保有する鉄道証券として一括されていた一部の市場性のある証券 (marketable securities) が、ここに分類されているためであると思われる。

減債基金および償還基金 (Sinking and redemption funds) については減少がみられるが、その理由の一部は 1910 年における分類上の変更によるものと思われる²⁰⁾。

負債の項目についてみれば、株式と社債の増加を比較すると、すでに鉄道資本のところのみたように、株式の増加率にくらべて社債等の増加率が著しく大きい。

流動負債および未払費用 (Working liabilities and accrued liabilities not due) を 1902 年の流動負債と比較すれば、74.6% 増とかなりの増大がみられるが、上述した運転資産および未収利益の増加との対比で考えれば、それほど大きな増加とはいえない。

処分済剰余金 (Appropriated surplus) とは留保利益を意味するから、これと損益 (Profit and loss) を加えて 1902 年の損益と比較すると、3 倍をこえる増加をしていることが注目される。これは、この時期のアメリカの鉄道がすでに述べたような巨額の配当を行いつつも、なお内部留保を増大させていることを示すものである。

貸借対照表についてまとめていえば、この時期のアメリカ鉄道業が、独占体制の確立するなかで、社債等の増加など一定の問題をはらみつつも、全体としてはその財務内容を著しく強化させていることを示しているといえよう。

- 1) 前掲拙稿, 68~69頁, および78頁より計算。ちなみに、鉄道建設の最も急速に進展した1880年代の数字を示せば、1882-1890年の間に、人マイル数で19.4%、トンマイル数で101.5%の増加を示すのに対し、営業収入の増加率は41.2%である。U. S. Industrial Commission, *Report of the Industrial Commission*, Vol. 4, p.728より計算。
- 2) 前掲拙稿, 78頁参照。
- 3) こうした営業経費の内訳については、I. C. C., *Statistical Report*, 1907, p.104, 1908, p.90, 1909, p.78, 1910, p.75参照。ただし1908年以降は大鉄道についてのみの数字である。
- 4) I. C. C., *Statistical Report*, 1906, p.92 および p.102 参照。
- 5) I. C. C., *Statistical Report*, 1910, p.70 および p.72 より計算。
- 6) 前掲拙稿, 81頁。
- 7) 1908年報告書以降は、こうした資料が示されていないので、1907年でみた。
- 8) 前掲拙稿, 82頁参照。
- 9) この報告書で使われている鉄道資本とは、発行された鉄道証券の総額を示す。例えば、I. C. C., *Statistical Report*, 1910, p.50 参照。
- 10) 以上、その他の債券の額の推移については、I. C. C., *Statistical Report*, 1907, p.75 および 1910, p.51 参照。
- 11) I. C. C., *Statistical Report*, 1910, pp.51-52.
- 12) I. C. C., *Statistical Report*, 1902, p.55 および 1910, p.52 より計算。ただし後述するように、1910年の数字は、貸借対照表のそれとは大きく異なっている。
- 13) こうした上昇にもかかわらず、1907年においても3割をこえる鉄道株式が配当を行っていないが、これについて1908年報告書は、鉄道の統合に際して、ある種の株式が法律的義務 (legal obligation) の関係で、償却 (cancel) されないまま鉄道会社に保有されていることをその理由としてあげている。I. C. C., *Statistical Report*, 1908, p.67.
- 14) 1907年恐慌前後の株式投機については、例えば、エリ・ア・メンデリソン著 (飯田貫一、池田穎昭訳) 『続恐慌の理論と歴史〔上〕』青木書店、1966年、91~97頁参照。

- 15) Lake Shore and Michigan Southern 鉄道は、New York Central 鉄道の過半数株所有による子会社であり、Morgan's Louisiana and Texas 鉄道、汽船会社は、Southern Pacific 鉄道の 100% 株式所有による子会社である。I. C. C., *Statistical Report*, 1908, pp.254-255 および pp.320-321.
- 16) 表にあるとおり、226,115 マイルの路線を有する鉄道会社についての貸借対照表であり、文字どおり全鉄道会社についてのものではない。
- 17) I. C. C., *Statistical Report*, 1909, pp.82-83.
- 18) 12) の注に同じ。
- 19) 例えばその他の投資のうち石炭鉱山等についての保有証券総額は、1908 年で 2 億 629 万ドルである。I. C. C., *Statistical Report*, 1908, p.69.
- 20) 例えば、1902 年と項目の分類がほぼ同じである 1909 年の減債基金その他の額は、1 億 6,988 万ドルである。ただし、対前年比ではやはり減少がみられる。I. C. C., *Statistical Report*, 1909, p.82.

おわりに

以上、独占確立期におけるアメリカ鉄道業の実態を、州際商業委員会の鉄道統計資料によって、鉄道マイル数、鉄道車両、鉄道労働者、鉄道運輸、鉄道財務と各項目にわたって順次みてきたが、この時期におけるアメリカ鉄道業の発展の特徴についてまとめてみれば以下のようにいえよう。

この時期の鉄道マイル数の増加は、年率で見れば、合衆国鉄道史上 1880 年代につぐものであり、独占体制確立のもとでのかなり急速な鉄道建設の進展を示すものである。しかしこうした鉄道建設の進展も、地域的にはかなり不均等がみられ、新路線の建設という点からみればこうした急速な拡大は、ほぼ西部と南部、とりわけ西部に集中しており、東部では明らかに停滞の傾向がみられる。ただし、鉄道建設を線路の総延長で見れば、増加率では西部、南部より劣るとはいえ東部でも少くないマイル数の増加がみられ、既存路線における輸送力の強化という形での鉄道建設は、この地域でも一定程度進展していることを示している。

ところで、線路の総延長の増加に占める新路線の増加の比重を1890年代と比較してみると、この時期においてはあきらかに低下してきていることが注目される。これは、東部に典型的にみられるように、この時期の鉄道建設が新路線の建設という点では、一定の限界に近づきつつあることを示すものであろう。

さて、こうした鉄道建設にみられる特徴とは対照的に、1907年恐慌を含むとはいえ、アメリカ経済全般にわたるこの期間の好況を反映して、鉄道運輸量はより急速に増加する。既存路線の輸送力強化という形での鉄道建設も、いわばこうした鉄道運輸の増大によってもたらされたといえるが、マイル数の増加を上まわる鉄道車両、鉄道労働者の増加もまた、こうした運輸量の急速な増加を反映するものである。そして、こうした鉄道運輸の発展の中で、旅客輸送が貨物輸送とならんで増大することは、90年代にはみられなかった特徴を示すものである。しかも、こうした旅客輸送の増大は、西部において最も急速で、貨物輸送に占めるそれぞれの地域の比重があまり変化しないのとは対照的に、旅客輸送に占める西部の地位は顕著に上昇しているのである。

ところで、こうした鉄道運輸の急速な発展は、1880年代および90年代の半ばまでとは違って、独占体制の確立によってもたらされた、人マイル、トンマイルあたり収入の安定した状態のもとで進むから、営業収入は鉄道運輸量の増加と比例して増大し、営業経費、固定費等の一定の上昇を伴うものの鉄道収益は急速に増大するのである。しかしながら、こうした収益の増大も地域的にみればかなりの不均等があり、1890年代には最も収益力の高かった東部は、その地位を西部にとってかわられつつあり、この点からも、東部における鉄道業の停滞への傾向がうかがわれる。また西部の中でも、G VII、すなわちミズリー河西岸とそれに近接する諸州とG X、すなわちカリフォルニアを中心とする太平洋岸諸州およびこれに近接する山岳諸州とにおける収益力の著しい強化が注目されるが、これはこの地域の鉄道運輸が、1900年から1901年にかけて、Chicago, Burlington and Quincy 鉄道の支配をめぐる戦い、その後協

調関係を保つにいたった、モルガン系およびクーン・ロープ系の鉄道によって、ほぼ独占的に支配されていることによるものである。

以上のような、収益力の著しい強化を背景にして、鉄道会社はこの時期、高配当政策を展開するが、同時に内部留保も増大し、社債等を中心とする鉄道資本の過大な増加という問題をはらみながらも、鉄道業全体としては、その財務内容が著しく強化されるのである。

そして、こうした独占体制の確立のもとでの収益力の強化を基礎にした、証券発行、意図的な配当政策、およびこれと関連した株式投機等によって、モルガン、クーン・ロープ等の金融資本は膨大な利潤を獲得することになるのである。

以上、独占確立期におけるアメリカ鉄道業の発展の特徴についてまとめてみたが、ここでの我々の分析は、合衆国全体とそれぞれの地域についての特徴を明らかにしたにすぎない。この時期のアメリカ鉄道業をより具体的なものとしてとらえるためには、鉄道会社レベルでの研究が是非とも必要である。こうした点の解明については別稿を期したい。

(附記： 本稿は、昭和 53 年度「学校法人札幌大学研究助成費」による成果の一部である。記して謝意を表す。)