

海港都市ボルティモアにおける工業化の 歴史的諸要因

——外国貿易の展開と初期工業化を中心に——

浜 文 章

はじめに

I 外国貿易の展開

1. 19世紀前半のアメリカにおける外国貿易の全般的特徴
2. 18世紀末から19世紀10年代のボルティモアにおける外国貿易
3. 1820年代および30年代のボルティモアにおける外国貿易

4. 1840年代以後のボルティモアの外国貿易

II ボルティモアにおける内陸開発

1. ターンパイクの開発
2. 運河および鉄道の開発

III ボルティモアにおける初期工業化

1. 綿工業
 2. 製粉業
- むすびにかえて

はじめに

アメリカにとって、アンテ・ベラム期 Ante-bellum period, すなわち、19世紀前半期は、独立革命を経過し、1783年のパリ条約によってイギリスの旧植民地体制から政治的独立を獲得した後のアメリカが著しい変貌を遂げた時代であった¹⁾。とりわけ経済的には、1807年の出港禁止法 Embargo Act および1809年の通商禁止法 Non-intercourse Act が、アメリカにおける産業革命開始の画期となり、また、1825年のエリー運河の開通が、国内流通の編成替えをもたらす一大画期となった。このエリー運河の開通によって、ニューヨークはボストン・フィラデルフィア・ボルティモア²⁾などの他の三大海港都市 Seaport Cities を大きく引き離して急速

1) 安武氏は、この時期を、ポールジョンソンやメアリ・P・ライアンが述べたように、「米国における近代的中産階級的家族形成の時代」としてであれ、「ホーフ・スタッターが主張したように、……世界史上最初の近代的政党制度確立の時期として把握」しようと、「ショーン・ウィレンツが示したように、米国における労働者階級形成の時代」として描こうと「合衆国の多くの人々が、生活習慣の面でも、思考様式の面でも、著しい変貌を遂げた」時期であり、この時代の固有の意味が今後も問い続けられるべきであると主張されている。安武秀岳、「ジャクソン時代の政治と社会、1815-50年」『アメリカ研究資料センター年報』、第10号、1987年、東京大学アメリカ研究資料センター、17-18頁。

2) R.G.アルビオンは、ニューヨーク・ボストン・フィラデルフィア・ボルティモアを「主要一般港 Chief General Ports」(取扱品目が特化していないという意味での一般港)、ニューオリンズ・チャールズトン・サヴァンナ・モービルを綿花港 Cotton Ports、クオディ・ポートランド・セイレム・ノーフォーク・サンフランシスコをその他の港 Other Ports として三類型に分類している。Robert Greenhalgh Albion, *The Rise of New York Port, 1815-1860* (以下 *The Rise* と略記), New

な成長を遂げたことはよく知られているところである³⁾。

ところで近年、T. C. コ克蘭によって、これまでニュー・イングランドを中心に論じられてきた工業化論を中部大西洋岸諸都市の工業化を起源に再構成すべきであるとの主張がなされている⁴⁾。確かに、日本のアメリカ経済史研究においてはニュー・イングランドに関する研究は極めて多くの蓄積を有しているが、それに比較すると中部大西洋岸諸州に関する研究は遅れているといえよう。中部大西洋岸諸州における海港都市は、イギリス重商主義下に成立した特殊アメリカ的な都市であったが、これ等の都市は独立革命によって、旧植民地体制の経済的支配から解放されたことによって、「アメリカに固有のひとつの再生産圏を形成するに至る⁵⁾」り、ニューヨーク・フィラデルフィアは、「^{エンパイア・ステイト}帝国の州」、「^{ホーストン・ステイト}要石の州」と呼ばれるようなそれぞれ独自の発展を示すことになった⁶⁾。

しかしながら、日本のアメリカ経済史研究の現状から見ると、そうした「固有の再生産圏」としての都市から統一的な国内市場への発展については、論理的把握のみならず、十分な実証的把握がなされているわけではない。高橋和男氏が指摘しておられるように、「この『局地的市場圏』のその後の展開、すなわち、『地域的市場圏』へのその発展とさらに後者から『統一的国内市場』の形成に至る自然成長的な市場圏＝再生産圏の拡大過程に関しては……いわば『局地的市場圏』論から機械的に演繹されている。換言すれば、……テイラーやノースの『^{セクション}地域間分業＝トレード』論……によって媒介されて、国内市場の形成に架橋されているのが実情である。』⁷⁾氏のこうした指摘は、アメリカ経済史における研究上の深刻な空白を剔快したものであり、19世紀前半を対象とするアメリカ経済史研究者にとっては、この点を避けて通ることは出来ない極めて重要な問題点を包含している。氏は「海港都市を含まない『ピッツバーグ・リージョンの経済発展』を、著者（リンドストローム引用者）ならばどのようなモデルをもって

York, 1939 (rep.1984), pp.390-393. 参照。また、ニューヨーク・ボストン・フィラデルフィアだけを「ビッグ・スリー」とも評している。R. G. Albion, "New York Port and Its Disappointed Rivals, 1815-1860" (以下, "New York Port" と略記), *Journal of Economic & Business History*, Vol. 3, No. 4, August 1931, p. 602.

3) George Rogers Taylor, *The Transportation Revolution*, New York, 1951 (second printing, 1957), Chap. IX, 特に pp. 195-196. および R. G. Albion, *op. cit.* も参照。

4) Thomas C. Cochran, *Frontiers of Change, Early Industrialism in America*, New York, 1981. および安武秀岳, 「中部大西洋岸——資本主義文明の要石」, 岡田康男編『アメリカ地域発展史』, 有斐閣, 昭和63年, 60-64頁参照。なおコ克蘭の文献については, 天川潤次郎氏の訳書『経済変革のフロンティア——アメリカ初期工業史・1785～1855年』, ミネルヴァ書房, 1987年がある。

5) 田島恵児, 『ハミルトン体制研究序説』, 勁草書房, 1984年, 60頁および同「ハミルトン体制と建国初期合衆国工業(1)——建国初期保護主義運動を中心として——」, 『青山経済論集』, 第38巻第4号, 1987年, 63頁参照。

6) 前掲, 岡田康男編『アメリカ地域発展史』, 第2章, 安武論文, 62頁参照。

7) 高橋和男, 「リンドストローム『フィラデルフィア・リージョンの経済発展 1810—1850年』」, 『立教経済学研究』, 第37巻第3号, 1984年1月, 272頁。

説明しようとするのか聞きたい気がする。』⁸⁾と述べられて、内陸地域市場の発展についての研究の必要性を指摘しておられる。しかし、現在までのところフィラデルフィアを別にすればその他の海港都市についてさえ、かかる視角から十分な実証的研究がなされているわけではないので、同じ海港都市としてフィラデルフィアに対抗して覇権を競い、かつまたその後背地の獲得を巡って争ったボルティモアの経済発展を考察することは極めて興味のあるところであると思われる。

さらに、氏のこうした問題提起から大きな示唆を得たことに加えて、本稿で特にボルティモアを取り上げるのは、拙稿⁹⁾において果たせなかった課題とも関連しているからである。拙稿では、19世紀前半における運河経営の失敗とそこで頻発した移民労働者による暴動との関連を、チェサピーク・アンド・オハイオ運河という個別運河の事例研究によって明らかにしたものであったが、そこでは、移民労働者が故国からアメリカに持ち込んだ伝統的文化や労働習慣と工業化しつつあるアメリカ社会との緊張対立関係を明らかにすることがひとつの大きな課題として残されていた。この課題を明らかにするためには、まずこの地域における工業化が如何なる特質を有するものであったのかを明らかにすることが必要であると考えたからである。また、この地域における工業化の実態を明らかにすることは、「資本主義文明の要石」ともいわれるフィラデルフィアなど中部大西洋岸の中心地域に比較すると研究の少ない地域の工業化の実態を明らかにすることでもあり、また、中部大西洋岸地域の南端に位置し南部と北部の境界州であって、多数の黒人人口を抱えながらも南北戦争時には北部連邦にとどまって南部と戦った「半分南部で半分北部」¹⁰⁾といわれる地域の工業化の実態を明らかにすることにもなると考えるからである¹¹⁾。

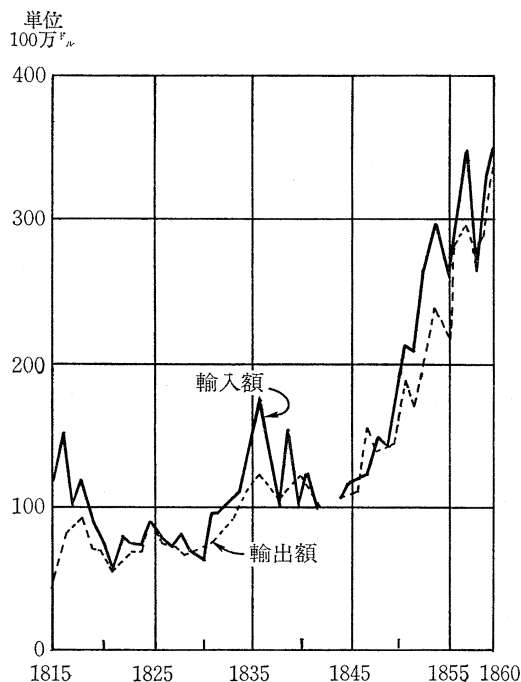
それゆえ、本稿ではかかる考察の基礎的作業として、ボルティモアを中心とした初期工業化が如何なる要因によって開始され、それはまた如何なる実態を有するものであったかという点について考察することとしたい。そこでその具体的考察に入る前に、まずボルティモアの貿易、特に外国貿易について考察しておくことにしたい。というのも、ボルティモアが海港都市であり、それを基盤に発展し、しかも他の海港都市と比較した場合、このボルティモアの貿易のもつ特殊性が、この都市のその後の発展および海港都市としての性格の変化をもたらす一因となったからである。

8) 同、246-47頁。

9) 拙稿、「アメリカ南部の運河経営と移民労働者——19世紀前半チェサピーク・アンド・オハイオ運河の場合——」、『社会経済史学』、第54巻第6号所収。

10) Gray Lawson Browne, *Baltimore in the Nation, 1789-1861*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1980, p. xi.

11) なお、南部の工業化については、豊原治郎氏の南部綿工業についての一連の研究がある。豊原治郎、『アメリカ産業革命序説』、第2章参照。なお、「南部綿工業の形成」という第2章の表題からもうかがえるように、対象とされているのは綿工業のみである。



出所) G.R.Taylor, *The Transportation Revolution*, p.177.

第1図 合衆国における輸出入額の推移 (1815-1860年)

I 外国貿易の展開

1. 19世紀前半のアメリカにおける外国貿易の全般的特徴

ボルティモアの貿易の特徴を明らかにするためには、この時期のアメリカにおける外国貿易の全般的特徴を概観しておく必要がある。そこで、テイラーおよびジョンソンに依拠してそれをまず概観しておくことにしよう¹²⁾。

この時期のアメリカは、わずかな時期を除けば、輸入超過であった(第1表, 第2表及び第1図参照)。またこの時期の貿易構造は原料および食料品を輸出し、工業製品を輸入するという構造を取っており、その主要相手国はイギリスであった(第3, 4, 5, 6表参照)。

さらに、1812年戦争まではヨーロッパ大陸における英仏の戦争に利を得た中立国貿易と再輸出貿易がかなり大きな比重を占めていたが、それ以後、再輸出貿易は、額からしてもその最盛

12) テイラーの文献は1815年以前については扱っていないので、それ以前の時期についてはジョンソンの次の文献を参照した。E. R. Johnson and Others, *History of Domestic and Foreign Commerce of the United States*, 2 Vols, New York, 1915 (rep. 1967). 特に Vol. 2, pp. 3-30.

第1表 合衆国の外国貿易 (1790—1815年)

年	国産品 輸出額	外国品 輸出額	総輸出額	消費 輸入額	総輸入額
1790	\$ 19,666,000	\$ 539,000	\$ 20,205,000	\$ 22,461,000	\$ 23,000,000
1791	18,500,000	512,000	19,012,000	28,688,000	29,200,000
1792	19,000,000	1,753,000	20,753,000	29,747,000	31,500,000
1793	24,000,000	2,110,000	26,110,000	28,990,000	31,100,000
1794	26,500,000	6,526,000	33,026,000	28,074,000	34,600,000
1795	39,500,000	8,490,000	47,990,000	61,267,000	69,756,000
1796	40,764,000	26,300,000	67,064,000	55,136,000	81,436,000
1797	29,850,000	27,000,000	56,850,000	48,379,000	75,379,000
1798	28,527,000	33,000,000	61,527,000	35,552,000	68,552,000
1799	33,142,000	45,523,000	78,665,000	33,546,000	79,069,000
1800	31,841,000	39,130,000	70,971,000	52,122,000	91,253,000
1801	47,473,000	46,642,000	94,115,000	64,721,000	111,364,000
1802	36,708,000	35,775,000	72,483,000	40,558,000	76,333,000
1803	42,206,000	13,594,000	55,800,000	51,073,000	64,666,000
1804	41,467,000	36,232,000	77,699,000	48,768,000	85,000,000
1805	42,387,000	53,179,000	95,566,000	67,421,000	120,600,000
1806	41,253,000	60,283,000	101,536,000	69,127,000	129,410,000
1807	48,700,000	59,643,000	108,343,000	78,856,000	138,500,000
1808	9,433,000	12,997,000	22,430,000	43,993,000	56,990,000
1809	31,406,000	20,797,000	52,203,000	38,602,000	59,400,000
1810	42,366,000	24,391,000	66,757,000	61,009,000	85,400,000
1811	45,294,000	16,022,000	61,316,000	37,377,000	53,400,000
1812	30,032,000	8,495,000	38,527,000	68,535,000	77,030,000
1813	25,008,000	2,847,000	27,855,000	19,157,000	22,005,000
1814	6,782,000	145,000	6,927,000	12,820,000	12,965,000
1815	45,974,000	6,583,000	52,557,000	106,458,000	113,041,000
1816	64,782,000	17,138,000	81,920,000	129,964,000	147,103,000
1817	68,313,000	19,358,000	87,671,000	79,892,000	99,250,000

注) 100ドル以下切り捨て

 出所) E. R., Johnson and Others, *History of Domestic and Foreign Commerce of the United States*,
Vol. 2, p. 20.

期の水準に達することはなく、国産品の輸出の増大により、その比重は次第に低下していった
 (第1表および第2表参照)¹³⁾。1812年戦争以前は、中国、東インド産の粗製綿布の再輸出貿易
 が中心であったが、戦後はそれがイギリス製品にかわり、30年代以後は国産の粗製綿製品にか
 わった。その輸出先は中南米諸国が中心であった¹⁴⁾。

13) この時期の再輸出貿易は、もっぱらニューヨーク、ボストン、フィラデルフィア、ニューオーリン
 ズ、ボルティモアによって行なわれたが、1860年までにニューヨークがその5分の3を独占するに至
 った。G. R. Taylor, *op. cit.*, p. 180.

14) 中西弘次, 「アメリカの貿易における『二重構造』の形成について」, 『経済学研究』, 第16巻第4
 号, 1965年, 364-368頁。

第2表 合衆国における

年	総輸出額	国産品輸出額	再輸出額
1815	\$52,557,753	\$45,974,403	\$6,583,350
1816	81,920,052	64,781,896	17,138,156
1817	87,671,569	68,313,500	19,358,069
1818	93,281,133	73,854,437	19,426,696
1819	70,142,521	50,976,838	19,165,683
1820	69,691,669	51,683,640	18,008,029
1821	54,596,323	43,671,894	10,924,429
1822	61,350,101	49,874,079	11,476,022
1823	68,326,043	47,155,408	21,170,635
1824	68,972,105	50,649,500	18,322,605
1825	90,738,333	66,944,745	23,793,588
1826	72,890,789	52,449,855	20,440,934
1827	74,309,947	57,878,117	16,431,830
1828	64,021,210	49,976,632	14,044,578
1829	67,434,651	55,087,307	12,347,344
1830	71,670,735	58,524,878	13,145,857
1831	72,295,652	59,218,583	13,077,069
1832	81,520,603	61,726,529	19,794,074
1833	87,528,732	69,950,856	17,577,876
1834	102,260,215	80,623,662	21,636,553
1835	115,215,802	100,459,481	14,756,321
1836	124,338,704	106,570,942	17,767,762
1837	111,443,127	94,280,895	17,162,232
1838	104,978,570	95,560,880	9,417,690
1839	112,251,673	101,625,533	10,626,140
1840	123,668,932	111,660,561	12,008,371
1841	111,817,471	103,636,236	8,181,235
1842	99,877,995	91,799,242	8,078,753
1843	82,825,689	77,686,354	5,139,335
1844	105,745,832	99,531,774	6,214,058
1845	106,040,111	98,455,330	7,584,781
1846	109,583,248	101,718,042	7,865,206
1847	156,741,598	150,574,844	6,166,754
1848	138,190,515	130,203,709	7,986,806
1849	140,351,172	131,710,081	8,641,091
1850	144,375,726	134,900,233	9,475,493
1851	188,915,259	178,620,138	10,295,121
1852	166,984,231	154,931,147	12,053,084
1853	203,489,282	189,869,162	13,620,120
1854	237,043,764	215,328,300	21,715,464
1855	218,909,503	192,751,135	26,158,368
1856	281,219,423	266,438,051	14,781,372
1857	293,823,760	278,906,713	14,917,047
1858	272,011,274	251,351,033	20,660,241
1859	292,902,051	278,392,080	14,509,971
1860	333,576,057	316,242,423	17,333,634

出所) Taylor, *op. cit.*, pp. 444-45.

輸出入額 (1815—1860年)

総 輸 入 額	消費 用 輸 入 額	総 貿 易 額	貿 易 差 額
\$113,041,274	\$106,457,924	\$165,599,027	\$60,483,521 -
147,103,000	129,964,844	229,023,052	65,182,948 -
99,250,000	79,891,931	186,921,569	11,578,431 -
121,750,000	102,323,304	215,031,133	28,468,867 -
87,125,000	67,959,317	157,267,521	16,982,479 -
74,450,000	56,441,971	144,141,669	4,758,331 -
54,520,834	43,596,405	109,117,157	75,489 +
79,871,695	68,395,673	141,221,796	18,521,594 -
72,481,371	51,310,736	140,807,414	4,155,328 -
72,169,172	53,846,567	141,141,277	3,197,067 -
90,189,310	66,395,722	180,927,643	549,023 +
78,093,511	57,652,577	150,984,300	5,202,722 -
71,332,938	54,901,108	145,642,885	2,977,009 +
81,020,083	66,975,505	145,041,293	16,998,873 -
67,088,915	54,741,571	134,523,566	345,736 +
62,720,956	49,575,099	134,391,691	8,949,779 +
95,885,179	82,808,110	168,180,831	23,589,527 -
95,121,762	75,327,688	176,642,365	13,601,159 -
101,047,943	83,470,067	188,576,675	13,519,211 -
108,609,700	86,973,147	210,869,915	6,349,485 -
136,764,295	122,007,974	251,980,097	21,548,493 -
176,579,154	158,811,392	300,917,858	52,240,450 -
130,472,803	113,310,571	241,915,930	19,029,676 -
95,970,288	86,552,598	200,948,858	9,008,282 +
156,496,956	145,870,816	268,748,629	44,245,283 -
98,258,706	86,250,335	221,927,638	25,410,226 +
122,957,544	114,776,309	234,775,015	11,140,073 -
96,075,071	87,996,318	195,953,066	3,802,924 +
42,433,464	37,294,129	125,259,153	40,392,225 +
102,604,606	96,390,548	208,350,438	3,141,226 +
113,184,322	105,599,541	219,224,433	7,144,211 -
117,914,065	110,048,859	227,497,313	8,330,817 -
122,424,349	116,257,595	279,165,947	34,317,249 +
148,638,644	140,651,838	286,829,159	10,448,129 -
141,206,199	132,565,108	281,557,371	855,027 -
173,509,526	164,034,033	317,885,252	29,133,800 -
210,771,429	200,476,308	399,686,688	21,856,170 -
207,440,398	195,387,314	374,424,629	40,456,167 -
263,777,265	250,157,145	467,266,547	60,287,983 -
297,803,794	276,088,330	534,847,558	60,760,030 -
257,808,708	231,650,340	476,718,211	38,899,205 -
310,432,310	295,650,938	591,651,733	29,212,887 -
348,428,342	333,511,295	642,252,102	54,604,582 -
263,338,654	242,678,413	535,349,928	8,672,620 +
331,333,341	316,823,370	624,235,392	38,431,290 -
353,616,119	336,282,485	687,192,176	20,040,062 -

第3表 合衆国の主要国産

年	綿 花 (未加工)		タ バ コ (未加工)		小麦および小麦粉		トウモロコシ および コーンミール	
	額	%	額	%	額	%	額	%
1816—1820	\$121.5	39	\$47.5	15	\$50.6	16	\$7.6	2
1821—1825	123.4	48	28.1	11	25.4	10	4.1	2
1826—1830	133.1	49	27.8	10	25.6	9	4.4	2
1831—1835	207.6	56	31.5	8	30.1	8	4.5	1
1836—1840	321.2	63	43.0	8	29.0	6	4.3	1
1841—1845	256.8	55	42.6	9	33.9	7	4.8	1
1846—1850	296.6	46	39.0	6	82.2	13	40.3	6
1851—1855	491.5	53	55.3	6	97.5	10	21.9	2
1856—1860	744.6	54	86.5	6	157.7	11	24.7	2

出所) Taylor, *op. cit.*, p. 451.

第4表 合衆国の主要国産品

年	イギリス		西インド諸島全体		フランス		南アメリカ全体	
	額	%	額	%	額	%	額	%
1821—1825	\$118.3	46	\$49.5	19	\$30.3	12	\$15.2	6
1826—1830	113.3	41	47.8	17	44.9	16	18.0	7
1831—1835	180.3	48	49.4	13	56.5	15	17.7	5
1836—1840	263.1	52	54.2	11	85.3	17	19.8	4
1841—1845	214.2	45	56.2	12	70.3	15	24.4	5
1846—1850	343.2	53	63.9	10	75.9	12	32.5	5
1851—1855	476.0	51	73.1	8	113.0	12	49.0	5
1856—1860	678.8	49	100.5	7	160.3	12	67.0	5

出所) *Ibid.*, p. 452.

第5表 合衆国の国内消費

年	綿 製 品		羊毛製品		絹 製 品		麻 製 品	
	額	%	額	%	額	%	額	%
1821	\$5.8	13	\$6.9	16	\$3.4	8	\$2.3	5.0
1825								
1830	5.9	12	5.6	11	4.8	10	2.1	4.0
1835	11.7	10	10.7	9	15.8	13	5.1	4.0
1840	5.4	6	6.2	7	8.5	10	3.5	4.0
1845	13.4	13	8.6	8	9.5	9	2.6	2.0
1850	19.7	12	12.0	7	17.3	11	5.3	3.0
1855	15.7	7	22.1	10	23.5	10	5.9	3.0
1860	31.5	9	37.7	11	32.7	10	11.1	3.0

出所) *Ibid.*, p. 449.

輸出品 (1815—1860年)

単位：100万ドル

米		牛肉、獣脂、 生皮及び有角牛		豚肉(塩漬け)、 ベーコン、ラード及び生きた豚		乾燥・燻製 あるいは塩漬けの魚		樽板、屋根板、 幅広木材 及び挽材		国産製造品	
額	%	額	%	額	%	額	%	額	%	額	%
\$13.1	4	\$3.7	1	\$4.2	1	\$6.8	2.0	\$15.5	5	\$21.1	7
8.7	3	3.9	2	7.3	3	5.1	2.0	7.6	3	27.9	11
11.4	4	3.6	1	7.8	3	4.7	2.0	8.7	3	32.3	12
11.2	3	4.0	1	9.2	2	4.8	1.0	9.5	3	36.2	10
11.0	2	2.8	1	7.7	2	4.1	1.0	10.7	2	46.4	9
9.9	2	6.9	1	13.6	3	3.9	1.0	9.4	2	50.9	11
13.7	2	10.5	2	36.3	6	3.4	1.0	10.8	2	70.1	11
10.7	1	12.6	1	37.1	4	2.4	0.3	17.6	2	126.4	14
11.3	1	21.8	2	53.9	4	3.9	0.3	29.3	2	167.3	12

輸出先 (1821—1860年)

単位：100万ドル

キューバ		英領北アメリカ		オランダ		ドイツ		英領西インド諸島	
額	%	額	%	額	%	額	%	額	%
\$15.4	6	\$10.0	4	\$10.8	4	\$6.8	3	\$5.7	2
19.0	7	10.3	4	12.6	5	8.1	3	2.8	1
18.9	5	16.9	5	10.4	3	11.9	3	8.1	2
23.9	5	16.5	3	12.1	2	14.1	3	11.2	2
22.7	5	24.7	5	12.4	3	19.3	4	16.9	4
26.3	4	24.3	4	9.9	2	19.6	3	20.6	3
32.6	4	53.7	6	10.4	1	32.3	3	20.1	2
49.4	4	102.5	7	18.8	1	62.0	4	25.0	2

主要輸入品 (1821—1860年)

単位：100万ドル

鉄および鋼鉄 (兵器を含む)		茶		コーヒー		砂糖		生皮及び皮革		アルコール飲料	
額	%	額	%	額	%	額	%	額	%	額	%
\$3.0	7	\$1.1	2	\$2.4	6	\$2.0	5	\$0.8	2.0	\$3.3	8
		2.2	3	2.0	3	2.6	4				
5.7	11	1.5	3	3.2	6	3.9	8	2.1	4.0	1.6	3
8.6	7	3.6	3	9.4	8	6.2	5	3.3	3.0	5.1	4
7.1	8	4.1	5	7.6	9	4.2	5	2.3	3.0	3.6	4
8.9	8	4.8	5	5.4	5	4.0	4	0.1	0.1	2.6	2
17.5	11	4.0	2	9.9	6	6.9	4	4.7	3.0	5.1	3
23.9	10	4.9	2	15.5	7	13.3	6	7.7	3.0	5.7	2
21.2	6	6.9	2	19.6	6	28.9	9	8.9	3.0	10.8	3

第6表 合衆国の国内消費

年	イギリス		フランス		ロシア		ドイツ	
	額	%	額	%	額	%	額	%
1821—1825	\$151.3	41	\$33.7	9	\$11.7	3.0	\$9.5	3
1826—1830	138.7	38	42.6	12	11.3	3.0	11.5	3
1831—1835	220.0	41	77.4	14	12.6	2.0	16.0	3
1836—1840	254.4	39	117.2	18	12.5	2.0	21.5	3
1841—1845	178.4	37	83.7	18	7.5	2.0	10.5	2
1846—1850	285.7	41	126.7	18	6.2	1.0	29.7	4
1851—1855	564.7	46	157.1	13	6.1	0.5	62.1	5
1856—1860	601.6	37	212.5	13	6.1	0.4	80.2	5

出所) *Ibid.*, p.450.

第7表 主要国産輸出品の順位

単位: 100万ドル

順位	1820	1830	1840	1850	1860
1	化学製品等 1.0	綿製品 1.3	綿製品 3.5	綿製品 4.7	綿製品 10.9
2	石鹼 0.8	化学製品等 1.2	精製糖 1.2	木製品 ^{a)} 2.0	鉄および鋼鉄 5.9
3	蒸溜酒 0.5	石鹼 0.6	鉄および鋼鉄 1.1	鉄および鋼鉄 2.0	タバコ 3.4
4	蠟燭 0.3	皮革製品 0.4	タバコ(加工品)0.8	化学製品等 0.9	木製品 ^{a)} 2.7
5	皮革製品 0.2	鉄および鋼鉄 0.3	化学製品等 0.7	石鹼 0.7	化学製品等 1.9
6	木製品 ^{a)} 0.2	蒸溜酒 0.3	木製品 ^{a)} 0.6	タバコ 0.6	銅および真鍮 1.7
7	木製品 ^{b)} 0.2	蠟燭 0.2	石鹼 0.5	蒸溜酒 0.3	皮革製品 1.5
8	タバコ(加工品)0.1	タバコ(加工品)0.2	蒸溜酒 0.4	精製糖 0.3	蒸溜酒 1.5

a) 家具を含まず

b) 家具

出所) *Ibid.*, p.189.

貿易額から見ると、1812年戦争によってその額は激減し、20年代に停滞し、45年以後急速に拡大している。なかでも、綿花輸出の総輸出額に占める比率が30年代以後急速に上昇したことがその大きな特徴であった¹⁵⁾。

国内消費用の輸入品目としては、まず綿製品が挙げられるが、そのうち粗製綿製品は最初は、中国およびインドから輸入されていたが、1812年戦争以後は国内で生産されるようになり、もっぱら高級品がイギリスから輸入された。鑄鉄・棒鉄は北欧諸国から、鉄道時代に入るとレールがイギリスから輸入された。砂糖は主に、西インド諸島およびブラジルから、40年代以前にはキューバおよびハイチからも輸入されていた。茶は中国から輸入されていた¹⁶⁾。国産製造品の輸出品目としては、30年代以後、綿製品が首位に立ち、40年代以後は鉄・鋼製品がその重要

15) 1815年には合衆国の綿花輸出額は1750万ドルであったが、1860年には量では17億6800万ポンド、金額にして1億9200万ドル近くに達した。1815年から60年の綿花輸出だけでこの時期の総輸出額の半分以上を占め、1860年には国内消費のための輸入額の5分の4を支払った。Taylor, *op. cit.*, pp. 185-186.

16) *Ibid.*, pp. 182-185.

商品輸入元（1821—1860年）

単位：100万ドル

英領北アメリカ植民地		キューバ		西インド諸島全体		アルゼンチン		ブラジル		中国	
額	%	額	%	額	%	額	%	額	%	額	%
\$1.8	0.5	\$32.6	9	\$69.9	19			\$7.0	2		
1.7	0.5	29.3	8	60.1	17	2.9	1	11.7	3		
4.4	1.0	44.4	8	78.4	15	6.1	1	21.5	4	\$29.8	6
7.8	1.0	56.3	9	90.9	14	3.9	1	25.4	4	31.4	5
5.1	1.0	39.2	8	63.2	13	7.4	2	29.0	6	25.5	5
8.1	1.0	52.0	7	76.4	11	6.4	1	40.3	6	32.4	5
41.2	3.0	88.3	7	121.3	10	12.2	1	67.8	5	49.5	4
102.0	6.0	156.9	10	205.9	13	15.8	1	101.3	6	53.7	3

第8表 海港都市人口ひとりあたりの輸出額

単位：ドル

年	ボストン	ニューヨーク	フィラデルフィア	ボルティモア
1790	95	76	77	120
1800	162	160	139	192
1810	131	117	86	68
1820	85	85	45	62
1825	71	175	74	38

注）輸出額は、1790年のウォーレン・ピアソンの卸売物価指数を100として合衆国統計より算出。

都市人口数は郡部 suburbs を含む。

出所）D. T. Gilchrist ed., *The Growth of Seaport Cities, 1790-1825*, p. 56.

性を増していった（第7表参照）。

以上が、18世紀末から19世紀前半のアメリカにおける貿易構造の全般的な特徴の概略であるが、こうした合衆国全体の特徴のなかでボルティモアの貿易は如何なる特徴を有していたのかを、18世紀末および19世紀初頭、1820年代および30年代、1840年代以後に区分してそれを見ていくことにしたい。

2. 18世紀末および19世紀10年代のボルティモアにおける外国貿易

18世紀末から19世紀10年代におけるボルティモアの外国貿易は、大陸ヨーロッパおよび西インドとの間で次のようなパターンで行なわれていた。メリーランド州およびヴァージニア州産のタバコが、ボルティモアに集荷された後、フランス、オランダ、ハンザ同盟諸都市へ輸出され、食料・木材・船舶用品 Naval supplies が、デンマーク、オランダ、フランス、スペインおよび西インドに輸出され、食料は地中海ヨーロッパへも輸出された。ボルティモアからの輸出額は1790年には約1,000万ドルに達し、それは合衆国の総輸出額の約半分を占めていた¹⁷⁾。西イ

17) G. L. Browne, *op. cit.*, p. 28. なお、第1表も参照。

ンド諸島に輸出されたメリーランド産の生産物は、コーヒー、砂糖、およびその他の西インド産の生産物と交換され、それらがデンマーク、オランダ領西インド諸島産の生産物の場合は、直接ヨーロッパへ送られたが、フランス、スペイン領西インド産の生産物の場合はいったんボルティモアへ輸入され¹⁸⁾、その後、メリーランド産の生産物と一緒にヨーロッパへ再輸出された。これはボルティモアの貿易が中立国貿易ないしは戦時貿易であることを示す特徴のひとつであった¹⁹⁾。また、西インド産の生産物がいったんボルティモアへ輸入されたのは、この貿易が、比較的高速ではあったが中規模の船舶であるスクーナー式帆船 *schooner ships* によって行なわれていたため、遠洋航海には不適であり、ヨーロッパへの輸出はボルティモアでブリグ型帆船に積み替えることによって行なわれたからであった²⁰⁾。

こうした戦時貿易・再輸出貿易によってボルティモアは、1798年から1800年にはフィラデルフィアを凌駕するまでに至った²¹⁾。しかしながら、ボルティモアの繁栄も長くは続かなかった(第8表参照)。その理由のひとつは、イギリスにおけるタバコ価格の下落であった。これによって、タバコ輸出から食料品輸出(特に小麦の輸出²²⁾)に比重が移っていった²³⁾。さらに、ボルティモアの貿易の停滞に拍車をかけたのは、1807年の出港禁止法、および1809年の通商禁止法であった。この貿易の停滞は、他の三つの海港都市、ニューヨーク・フィラデルフィア・ボストンに比べて大きかった²⁴⁾。また、1812年の米英戦争以後、ボルティモアの貿易はその特

18) ドーシーによれば、18世紀末および19世紀初頭のボルティモアの外国貿易の最大部分は西インドとのものであった。1799年の外国からボルティモアへの入港船舶総数412隻のうち345隻(71%)が西インドからのものであり、1800年には469隻のうち308隻(66%)が西インドからのものであった。なお、1818年には510隻のうち、217隻(43%)が西インドからのものであった。Rhoda M. Dorsey, "Baltimore Foreign Trade", in David T. Gilchrist ed., *The Growth of Seaport Cities, 1790-1825*, Charlottesville, 1967, pp. 65, 66.

19) ブラウンは、ボルティモアの貿易は、V字型貿易(一边は西インドへの往復と、もう一边はヨーロッパへの往復)であったと評している。Browne, *op. cit.*, pp. 27-28.

20) スループ船: 通例、25トン以下の1本マストの縦帆の帆船。スクーナー船: 2本マストの縦帆を艀装した75トンから175トン(アルピオンは150トンとしている)の帆船。ブリグ船 *briggs*: 2本マストで横帆を艀装した150トンから250トン規模の帆船。クリッパー船: スクーナー船の船底が流線形に改良された高速帆船。バーク船 *barks*: 通例3本マストで後檣のみ縦帆の帆船。これらの帆船の特徴については Taylor, *op. cit.* p. 108. および Ailbon, *The Rise*, pp. 304-306. を参照。ボルティモアのこのスクーナー船は、後のクリッパー船の先駆でもあったといわれている。Ibid., p. 305.

21) R. M. Dorsey, *op. cit.*, p. 63.

22) ボルティモアではすでに1740年代から小麦の輸出が行なわれていた。Browne, *op. cit.*, p. 4.

23) ブラウンは、タバコから小麦への転換は、ヨーロッパにおける小麦需要の急激な低下が生ずる1820年代初頭まで続いたと述べて、(1)ヨーロッパのタバコ価格は、新たな生産のための奴隷への追加的投資が可能となるには安すぎたこと。(2)アレゲニー山脈以西に新たに開拓されたタバコ産地の土壌の状態に比べて、既存のタバコ産地の土壌は疲弊しており、保有している奴隷と共に西部へ移動するほうが安上がりであったことを理由として挙げている。Ibid., p. 246.

24) Dorsey, *op. cit.*, p. 62; Browne, *op. cit.*, p. 53.

第9表 西部産小麦の集荷量

単位：1000バレル

	1820	1821	1822	1823	1824	1825
ニューヨーク	267	258	342	347	360	446
フィラデルフィア	400	396	271	302	301	294
ボルティモア	577	485	429	442	544	510
	1826	1827	1828	1829	1830	
ニューヨーク	527	625	722	670	827	
フィラデルフィア	342	351	333	297	473	
ボルティモア	596	572	546	473	597	

出所) Albion, "The New York Port", p. 613.

徴である再輸出貿易によって緩慢ながら増加したが、それでも戦前の最高水準に達することは決してなかった²⁵⁾。こうした貿易の停滞傾向の中で、貿易商業資本²⁶⁾の一部が綿工業投資へ向ったことは後述(Ⅲ参照)するところであるが、それ以外に如何なる傾向が20年代および30年代に生じていたのかを概観しておくことにしたい。

3. 1820年代および30年代のボルティモアにおける外国貿易

この時期のアメリカにおける貿易の全体的な趨勢としては、イギリスとの関係が強まりつつあり²⁷⁾、特に30年代以後、綿花の輸出を通じてイギリスとの関係が一層密接になっていったが、ボルティモアは、そうした傾向とは関わりなく、ボルティモアの貿易は依然として西インドおよび大陸ヨーロッパが中心であり、イギリスとの貿易はほとんど行なわれなかった。それはボルティモアが綿花輸出に全く関与していなかったことが最大の理由であった²⁸⁾。さらにまた、ボルティモアは、エリー運河の開通によって、小麦集積地としての優位さえもニューヨークに

25) Dorsey, *op. cit.*, p. 66.

26) このような貿易商業資本家は、いわゆる ジェネラル・マーチャント General Merchnts と呼ばれるものであって、経営機能が未分化のまま生産と流通の双方に携わっていた。ジェネラル・マーチャントについては、豊原治郎『アメリカ流通史論考』、1976年、未来社、第3章「商品流通と商人類型」54-80頁参照。ボルティモアではこのようなジェネラル・マーチャントは、運河建設ブームによってもたらされた公債へ資本を投下するようになって商業活動から遠ざかり、次第にランティエ *Rentiers* 化するとともに、後背地の開発が進むにつれて、商業経営の機能も分化していったことが指摘されている。Browne, *op. cit.*, pp. 94-95, 143-144. 参照。

27) この時期のイギリスとの結び付きは貿易面のみならず金融的にも強まっていた。それは、運河建設のいわゆる第1周期(1815年～34年)の建設ブームがすでに始まっていたことによって、その資金調達がロンドンの金融市場で行なわれていたからでもあった。Harvey H. Segal, "Cycles of Canal Construction", in Carter Goodrich ed., *Canals and American Economic Development*, New York, 1972, Chap. IV, pp. 186-188, 279-280, n. 20. 参照。

28) Browne, *op. cit.*, pp. 116, 170. なおドーシーは、ボルティモアの貿易商人は外国からの移民が多く、特にアイルランドおよびドイツからの移民が、その縁故を利用してヨーロッパとの貿易を行っていたと述べている。Dorsey, *op. cit.*, pp. 63-64.

第10表 主 要 諸 港 の
輸 出

	主要一般港					綿 花 港				その他の港				
	TOTAL U. S.	NEW YORK (N. Y. City)	MASS. (Boston)	PA. (Philadelphia)	MD. (Baltimore)	LA. (New Orleans)	S. C. (Charleston)	GA. (Savannah)	ALA. (Mobile)	MAINE (Portland, Quoddy)	VA. (Richmond, Norfolk)	FLA.	TEXAS	CALIF. (San Francisco)
1815	52	10	5	4	5	5	6	4			6			
1816	81	19	10	7	7	5	10	7			8			
1817	87	18	11	8	8	9	10	8			5			
1818	93	17	11	8	7	12	11	11	—		7			
1819	70	13	11	6	5	9	8	6	—		4			
1820	69	13	11	5	6	7	8	6	—	1	4			
1821	64	13	12	7	3	7	7	6	—	1	3			
1822	72	17	12	9	4	7	7	5	—	1	3	—		
1823	74	19	13	9	6	7	6	4	—	—	4	—		
1824	75	22	10	9	4	7	8	4	—	—	3	—		
1825	99	35	11	11	4	12	11	4	—	1	4	—		
1826	77	21	10	8	4	10	7	4	1	1	4	—		
1827	82	23	10	7	4	11	8	4	1	1	4	—		
1828	72	22	9	6	4	11	6	3	1	1	3	—		
1829	72	20	8	4	4	12	8	4	1	—	3	—		
1830	73	19	7	4	3	15	7	5	2	—	4	—		
1831	81	25	7	5	4	16	6	3	2	—	4	—		
1832	87	26	11	3	4	16	7	5	2	—	4	—		
1833	90	25	9	4	4	18	8	6	4	1	4	—		
1834	104	25	10	3	4	26	11	7	5	—	5	—		
1835	121	30	10	3	3	36	11	8	7	1	6	—		
1836	128	28	10	3	3	37	13	10	11	—	6	—		
1837	117	27	9	3	3	35	11	8	9	—	3	—		
1838	108	23	9	3	4	31	11	8	9	—	3	—		
1839	121	33	9	5	4	33	10	5	10	—	5	—		
1840	132	34	10	6	5	34	10	6	12	1	4	1		
1841	121	33	11	5	4	34	8	3	10	1	5	—		
1842	104	27	9	3	4	28	7	4	9	1	3	—		
1843	84	16	6	2	2	27	7	4	11	—	1	—		
1844	111	32	9	3	5	30	7	4	9	1	2	1		
1845	114	36	10	3	5	27	8	4	10	1	2	1		
1846	113	36	10	4	6	31	6	2	5	1	3	—		
1847	158	49	11	8	9	42	10	5	9	1	5	1		
1848	154	53	13	5	7	40	8	3	11	1	3	1		
1849	145	45	10	5	8	37	9	6	12	1	3	2	—	
1850	151	52	10	4	6	38	11	7	10	1	3	2	—	
1851	218	86	12	5	5	54	15	9	18	1	3	3	—	
1852	209	87	16	5	6	49	11	4	17	1	2	2	—	
1853	230	78	19	6	7	68	15	7	16	2	3	1	—	
1854	275	122	21	10	11	60	11	4	13	2	4	3	1	3
1855	275	113	28	6	10	55	12	7	14	4	4	1	—	8
1856	326	119	29	7	11	80	17	8	23	2	5	1	1	10
1857	362	134	30	7	13	91	16	10	20	3	7	3	1	12
1858	324	108	22	6	10	88	16	9	21	2	7	1	2	15
1859	356	117	18	5	9	101	17	15	28	3	6	3	3	15
1860	400	145	17	5	9	107	21	18	38	3	5	1	6	10

出所) Albion, *The Rise*, pp. 390, 391.

輸 出 入 額

輸 入

単位：100万ドル

	TOTAL U.S.	主要一般港				綿 花 港				その他の港	
		NEW YORK (N. Y. City)	MASS. (Boston)	PA. (Philadelphia)	MD. (Baltimore)	LA. (New Orleans)	S. C. (Charleston)	GA. (Savannah)	ALA. (Mobile)	MAINE (Portland, Quoddy)	CALIF. (San Francisco)
1815	113										
1816	147										
1817	99										
1818	121										
1819	87										
1820	74										
1821	62	23	14	8	4	3	3	1	—	—	—
1822	83	35	18	11	4	3	2	—	—	—	—
1823	77	29	17	13	4	4	2	—	—	—	—
1824	80	36	15	11	4	4	2	—	—	—	—
1825	96	49	15	15	4	4	1	—	—	1	—
1826	84	38	17	13	4	4	1	—	—	1	—
1827	79	38	13	11	4	4	1	—	—	1	—
1828	88	41	15	12	5	6	1	—	—	1	—
1829	74	34	12	10	4	6	1	—	—	—	—
1830	70	35	10	8	4	7	1	—	—	—	—
1831	103	57	14	12	4	9	1	—	—	—	—
1832	101	53	18	10	4	8	1	—	—	1	—
1833	108	55	19	10	5	9	1	—	—	1	—
1834	126	73	17	10	4	13	1	—	—	1	—
1835	149	88	19	12	5	17	1	—	—	—	—
1836	189	118	25	15	7	15	2	—	—	—	—
1837	140	79	19	11	7	14	2	—	—	—	—
1838	113	68	13	9	5	9	2	—	—	—	—
1839	162	99	19	15	6	12	3	—	—	—	—
1840	107	60	16	8	4	10	2	—	—	—	—
1841	127	75	20	10	6	10	1	—	—	—	—
1842	100	57	17	7	4	8	1	—	—	—	—
1843	64	31	16	2	2	8	1	—	—	—	—
1844	108	65	20	7	3	7	1	—	—	—	—
1845	117	70	22	8	3	7	1	—	—	—	—
1846	121	74	24	7	4	7	—	—	—	—	—
1847	146	84	34	9	4	9	1	—	—	—	—
1848	154	94	28	12	5	9	1	—	—	—	—
1849	147	92	24	10	4	10	1	—	—	—	—
1850	178	111	30	12	6	10	1	—	—	—	—
1851	220	111	32	14	6	12	2	—	—	1	6
1852	212	132	33	14	6	12	2	—	—	1	—
1853	267	178	41	18	6	13	1	—	—	1	8
1854	304	195	48	21	6	14	1	—	—	2	5
1855	261	164	45	15	7	12	1	—	—	2	—
1856	314	210	43	16	9	16	1	—	—	1	7
1857	360	236	47	17	10	24	2	—	—	2	9
1858	282	178	42	12	8	19	2	—	—	1	8
1859	338	229	43	14	9	18	1	—	—	2	11
1860	362	248	41	14	9	22	1	—	1	1	9

奪われることになった(第9表参照)²⁹⁾。こうした停滞傾向を打開する方策として、ボルティモアの貿易商人達は、新たな市場の開拓と国内市場、特に後背地の開発に目を向けざるを得なかった³⁰⁾。しかしながら、新たな市場の開拓によって貿易が不振から回復するのは、37年恐慌とそれに続く43年までの不況を経た後の40年代後半以後のことであり、内陸開発が実を結ぶのはさらに後になってからのことであった。そこで次に、40年代後半以後の回復をもたらすことになった要因が如何なるものであったのかを考察しておこう。

4. 1840年代以後のボルティモアの外国貿易

40年代後半以後の貿易の回復をもたらした最大の原因は、南アメリカという新たな市場が開拓され、この市場が1840年代の後半までに、ボルティモアの従来からの市場であった西インドを凌ぐようになったことであった。南アメリカへは西インドと同じ種類の商品、すなわち、小麦粉・繊維製品・牛肉・穀物・樽板 staves などが輸出された。小麦粉については1840年に新しい品質の小麦粉が開発されており、それは品質が優れていたばかりでなく、高温多湿の気候においても品質維持が容易であったために、アメリカのその他の海港都市から輸出される小麦粉よりも南方の市場にとってはふさわしく、西インドばかりでなく南アメリカおよび南部ヨーロッパへの最大の輸出品目となった³¹⁾。また、繊維製品については、ヨーロッパ産のものよりも価格が安く、かつまた高温多湿の気候においても耐久性があったために、南米および中国での需要が大きかった³²⁾。他方こうした輸出品に対して、南アメリカからは、二つの品目がボルティモアにもたらされた。ひとつはグアノ guano ³³⁾ であった。この貿易ではボルティモアは40年代にアメリカ第一の輸入港となり、この貿易は1850年代の間繁栄した³⁴⁾。さらにもうひとつの品目は、南アメリカから輸入されるコーヒーであった。40年代にアメリカへもたらされたコーヒーの総輸入量の4分の1をボルティモアが占めていた³⁵⁾。このような新たな市場の開拓

29) エリー運河の開通(1825年)以後におけるニューヨークの貿易額は、輸出の増大よりも輸入の増大のほうが大きく、ニューヨーク港が輸入品の西部への分配センターとして発展していったという点を考えると、エリー運河の果たした役割は極めて大きかった。Albion, *The Rise*, pp. 91-94. および Taylor, *op. cit.*, p. 196. 参照。

30) Browne, *op. cit.*, pp. 79, 82-85.

31) *Ibid.*, p. 163.

32) クラークによれば、1829年にはチリやペルーへのボルティモアの一隻の積み荷が16万ドル近くの綿製品を積載しており、1849年にはアメリカから1200万ヤードの綿布が同じ市場へ銅との交換で送られた。Victor S. Clark, *History of Manufactures in the United States*, New York, 1929, Vol. 1, p. 362.

33) このグアノは、南アメリカ沿岸の沖合の乾燥気候の島に住む鳥の糞で、肥料に用いられた。最初にボルティモアにグアノが輸入されたのは1843年であった。Vivian Wiser, "Improving Maryland's Agriculture, 1840-1860", *Maryland Historical Magazine*, Vol. 64, No. 2, summer 1969, pp. 105-132; Albion, *The Rise*, pp. 190-191, 375-376; Taylor, *op. cit.*, p. 197.

34) Browne, *op. cit.*, p. 163.

35) *Ibid.* および Taylor, *op. cit.*, p. 197. も参照。

と新たな輸入品目の出現によって、輸出額・輸入額ともに漸増傾向にあったが、ニューヨークにおけるその急速な増大と比較するとそれは相対的には大きなものではなく（第10表参照）、ボルティモア貿易の最盛期の貿易量には及ばなかった。しかし、この漸増傾向を背後で支えていたのは後背地の発展であり、それなしにはボルティモア貿易の漸増傾向は有り得なかった。この後背地への発展を巡っては早くから道路などの開発が行なわれており、この開発がボルティモアの貿易の基礎を支えていたのであり、交通機関の内陸への発展と後背地の開発とは不可分の関係にあった。そこで次に、内陸開発＝後背地の開発がどのように行なわれたのかを節を改めて考察することにした。

Ⅱ ボルティモアにおける内陸開発

1. ターンパイクの開発

ボルティモアの内陸地貿易の有利さは、外国貿易の停滞傾向が現れ始めるとともに強く認識されるようになった。それは、ニューヨークやフィラデルフィアよりも距離的に西部に近いという点にあった。しかしながら、この利点を生かすには2,754フィートの高度差を克服しなければならないという困難があった³⁶⁾。ボルティモアの市場地域の発展は次の三つの方向に限られていた。それは、①北のサスケハナ渓谷地域、②メリーランド州西部地域、③メリーランド州南部、ワシントンD.C.の周りの地域への三方向であった。このうち早くから開発が進められていたのは①と③であった³⁷⁾。なかでも道路時代に最も精力的に開発が進められたのは、

36) エリー運河の最高地点での海拔は650フィート（184メートル）、最高地点を鉄道で連絡したフィラデルフィア・メイン・ラインの最高地点の海拔は2200フィートであった。Grenn Porter ed., *Encyclopedia of American Economic History*, New York, 1980, p. 311.

37) 18世紀末の道路の状態は極めて劣悪なものであった。ボルティモアからワシントンまでの道路について、当時その地を旅行したアイザック・ウェルドはその状況を次のように述べている。「道路は極めて酷いもので、最強の馬が馬車を前へ引く最大の力を振り絞ってもそれを物ともしないほど、馬車はしばしば非常に深く沈み込み、ある地域では、道の上に渡された木で作られた人道 causeway でもなければ全く通行不能であったであろう。しかし、こうしたことは頻繁に起こり、旅行者は極めて切迫した危険に晒された。小川に渡されている橋も同様に危険で、それは結ばれていない数枚の板でできていたので、馬車がそれを渡るとぐらぐら揺れる。そんなものが連邦政府の首都ワシントンへの公道である」と。Issac Weld, *Travels Through the States of North America and the Provinces of Upper and Lower Canada from 1795 to 1797*, cited in B. H. Meyer and others, *History of Transportation in the United States before 1760*, Washington, 1941, p. 55. また、西部へのターンパイク開発は1797年にライスターズタウン・ターンパイク会社が、そして1805年には三つのターンパイク会社が州の特許を与えられており、1815年にはそれらの会社が、カンバーランド道路の起点であるブーンズボロまで道路を延長する権限を与えられた。J. Thomas Scharf, *History of Baltimore City and County*, 1881 (rep. Baltimore, 1971), Part I, p. 311. ワシントンとボルティモアを結ぶターンパイクは1818年までに4本のターンパイクが建設されていた。Browne, *op. cit.*, p. 83.

カンバーランド道路（国道 National Road）との接続道路の開発であり³⁸⁾、またサスケハナ溪谷 Sasquehanna Valley へ至る道路の建設であった。というのは、このメリーランド州西部地域、つまり、1818年にカンバーランド道路が開通したホーリング周辺の地域およびサスケハナ溪谷地域が豊かな小麦生産地域であったからであった³⁹⁾。この両地域はボルティモアの貿易商業資本にとっては輸出用農産物、とりわけ、輸向商品に加工するための原料としての小麦を確保するうえで極めて重要な位置を占めていた。しかし、同時に後者の地域はフィラデルフィアにとっての後背地でもあり、この地域における農産物の獲得を巡って、両市の間で熾烈な競争が展開された⁴⁰⁾。

しかしながら、かさばる農産物の運搬には道路輸送は適しておらず、農産物の獲得競争は運河および鉄道の開発競争として展開されることがとなった。そこで、次に運河と鉄道の開発について概観することにした。

2. 運河および鉄道の開発

メリーランド州では早くから河川改良が行なわれており、西部への交易ルートとしてはポトマック川が早くから注目されていた⁴¹⁾。しかし、ポトマック川はボルティモアにとって、西部への直接の交易ルートとはならなかったもので、むしろサスケハナ川の河川改修および運河開発が積極的に行なわれた。なかでもサスケハナ・アンド・タイドウォーター運河 Susquehanna and Tidewater Canal はペンシルヴァニア州中央部、サスケハナ溪谷の農産物をペンシルヴァニアとの繋がりから引き離してボルティモアにもたらすことを目的として建設された⁴²⁾。アープル・ド・グレース Havre de Grace（ボルティモアとフィラデルフィアの間地

38) このカンバーランド道路は、メリーランド州カンバーランドからオハイオ川沿岸のしかるべき地点まで、連邦政府によって建設が計画されたものであり、カンバーランド以東のメリーランド州内の道路は、連邦政府によって建設される道路に連絡させるために、メリーランド州によって計画されたものであった。アメリカ連邦政府交通省道路局編、別所正彦・河合恭平訳、『アメリカ道路史』、原書房、1981年、22、44-48頁。なお、カンバーランド道路がヴァージニア州ホーリングまで完成したのは1818年であった。Taylor, *op. cit.*, p. 22.

39) Browne, *op. cit.*, pp. 83-84.

40) James Weston Livingood, *The Philadelphia-Baltimore Trade Rivalry 1780-1860*, Harrisburg, Pa., 1947. を参照。サスケハナ川はチェサピーク湾に注いでおり、この河川に沿って生産物がメリーランド州内に運び込まれるという点でボルティモアは極めて有利な位置にあった。

41) ポトマック川の航行を改良するための会社がすでに、1784年から1785年にかけてメリーランド州およびヴァージニア州から特許を受け、1785年にジョージ・ワシントンを社長とするポトマック会社 Potomac Company として設立されていた。また、この会社はその後1828年にチェサピーク・アンド・オハイオ（以後、C & O と略記）運河会社に引き継がれた。この間の事情については、Walter S. Sanderlin, *The Great National Project, A History of the Chesapeake and Ohio Canal*, Baltimore, 1946 (rep. 1976), pp. 28-29. および George Washington Ward, *The Early Development of the Chesapeake and Ohio Canal Project*, Baltimore, 1899 (rep. 1973), pp. 12-15. を参照。

42) Taylor, *op. cit.*, p. 41.

点でサスケハナ川がチェサピーク湾にそそぐ河口の都市) からライツヴィル Wrightsville に至るこの運河は、1マイル当り8万ドルとアメリカで最も建設費のかかった運河⁴³⁾ではあったが、1840年に開通した。開通後、この運河の輸送トン数は毎年50万トンという目標を越えるほど着実に増加し⁴⁴⁾、ボルティモアはこの運河によってペンシルヴァニア州産の生産物の集積地となり一応の成功を収めた。

こうした運河の開発と並行して20年代後半に入ると鉄道の開発も行なわれ始めた。上述したサスケハナ溪谷への鉄道として、1828年にボルティモア・アンド・サスケハナ鉄道が、そして、同年にボルティモア・アンド・ウェストミンスター鉄道も特許を与えられた。これらの鉄道によって、アープル・ド・グラス、ポートデポジット Port Deposit などがサスケハナ交易に依存するようになり、フレデリック Frederick, ライスターズタウン Reisterstown, ウェストミンスター Westminster などがボルティモアの市場勢力圏となった⁴⁵⁾。しかし、西部の内陸地へ達する最大の関心事はボルティモア・アンド・オハイオ (以下B & Oと略記) 鉄道⁴⁶⁾であった。この鉄道に最も力を入れていたのは、ボルティモアの貿易商業資本であった⁴⁷⁾。というのは、1825年に開通していたエリー運河によって小麦集積量の優位を脅かされていたボルティモアにとっては (第9表参照)、それに対抗するために西部と連絡する輸送手段を確保する必要があったからであった。このB & O鉄道は1828年に着工されたが、当初の目的地である西部のホーリングに達したのは1853年であった⁴⁸⁾。こうした精力的な輸送手段の開発は、内陸地の開発を促進することにはなったが、ボルティモアの貿易の往時のような隆盛を回復させることはなかった。国内流通の大きな流れは、エリー運河の開通以前には反時計回りであったものが、この運河の開通によって時計回りの方向に逆転しつつあったのであり⁴⁹⁾、この地域から鉄道等による東部への穀物輸送が増加したとはいえ、ボルティモアが熱心に開発を進めた

43) Alvin F. Harlow, *Old Towpaths, The Story of the American Canal Era*, New York, 1926 (rep. 1964), pp. 169-176; Taylor, *op. cit.*, pp. 41-42.

44) Taylor, *op. cit.*, p. 42.

45) Browne, *op. cit.*, pp. 83-84, 141.

46) ボルティモアは、ジョージ・スティーブンソンの蒸気機関の実験の結果を理解し採用した合衆国最初の都市であった。Taylor, *op. cit.*, p. 77; Ward, *op. cit.*, p. 98.

47) B & O 鉄道設立時の株主重役は次の12人であった。Charles Carroll, William Patterson, Robert Oliver, Alexander Brown, Issac McKim, William Lorman, George Hoffman, Philip E. Thomas, Thomas Ellicot, John B. Morris, Talbot Jones, William Stewart. なお、2代目の社長は、かのルイス・マクレインであった。John F. Stover, *History of the Baltimore and Ohio Railroad*, Indiana, 1987, pp. 20, 47-50. 上記重役の職業をブラウンによって調べてみると、そのほとんどがボルティモア在住の貿易商業資本家である。Browne, *op. cit.*, *et passim*.

48) なお、B & O 鉄道とC & O 運河のポイント・オブ・ロックス Point of Rocks における訴訟の経緯については、前掲拙稿参照。

49) 国内の流通経路は、オハイオ川を経由してニューオーリンズへ向かう流れから、エリー運河を経由してニューヨークへ向かうそれへと変化した。Taylor, *op. cit.*, pp. 157-161.

輸送手段が国内流通に大きな変化をもたらすことはなかった。しかしながら、これらの輸送手段の発展によって、ボルティモアはアレゲニー山脈以西の鉱物資源の鉱床地帯と結び付けられることになった。それは瀝青炭 bituminous coal と鉄鉱石の鉱床であった。B & O 鉄道はこれらの輸送において極めて重要な役割を果たすことになるのであった⁵⁰⁾。B & O がこうした役割を果たすことになるのはボルティモア内外における工業化の伸展と関連していたからであったが、次にこうした工業化、特に、ボルティモアおよびその近郊における初期の工業化が如何なるものであったのかについての考察に移ることにしたい。

Ⅲ ボルティモアにおける初期工業化

1. 綿工業

メリーランド州は、南部綿工業地域のうちの半数近くの企業を擁する州であり、ボルティモアはその経営の中心地であった⁵¹⁾。また、一企業に投下された資本金の額も当時としては極めて巨額なものであった。ボルティモアの外国貿易が、1807年、1809年の出港禁止法および通商禁止法によって打撃を受け、さらにその後の1812年の米英戦争によって停滞すると共に、貿易商業資本が綿工業投資に向かったことは前述したところであるが、まず、そうした綿工業投資の実態から検討していくことにしよう。

メリーランド州における最初で最大の綿工業企業はユニオン製造業会社 the Union Manufacturing Company であった。この会社は1808年にメリーランド州から特許状を得、100万ドルの授權資本金 authorized capital を擁する企業としてパタプスコ Patapsco 河畔に設立された⁵²⁾。この会社の特許状を獲得したのは、ボルティモアの富裕な貿易商業資本家層であった⁵³⁾。このようにして設立された企業のほとんどが、紡績と織布を一貫して行っていた。こ

50) 30年代および40年代の前半においては、小麦輸送量が東部向けの輸送量の3分の2を占めていたが、48年までに石炭輸送量が小麦輸送量を凌駕した。J. F. Stover, *op. cit.*, pp. 61, 89-90.

51) 豊原治郎、『アメリカ産業革命序説』, 1962年, 未来社, 118-125頁。1810年に南部全体では15の綿工場が存在していたが、そのうち6つの工場がメリーランド州所在の工場であった。

52) William R. Bagnall, *The Textiles of the United States*, New York, 1893 (rep. 1971), pp. 493-494; V. S. Clark, *op. cit.*, p. 374. 実際に払い込まれた資本金は40万ドルであったが、北部のいわゆる「ウォルサム型」綿業企業設立の際の資本金払込み額が30万ドルから40万ドル弱(例えば、ウォルサム会社の場合、受権資本金45万ドル、払込み資本金30万ドルを以て1812年に創業され、6年後に60万ドルに増資される)であったことと比較しても、このユニオン製造業会社の資本金は巨額なものであった。Caroline F. Ware, *The Early New England Cotton Manufacture*, Boston & New York, 1931, pp. 138, 301-302. 参照。

53) Bagnall, *op. cit.*, p. 493. 初代社長にはジョン・マッキム John McKim が就任している。Richard W. Griffin, "An Origin of the Revolution in Maryland: 1, Textile Industry, 1789-1826", *Maryland Historical Magazine*, Vol. 61, No. 1, March 1966, p. 28. ブラウンは、このマッキム

の点からすれば、いわゆる「ウォルサム型」工場に近かったが⁵⁴⁾、「ウォルサム型」工場とは異なり、工場村落 mill village といわれるような、労働者の住宅・会社が経営する店舗・製粉所・製材所などを付設した極めて広大な敷地を必要とし、ボルティモア市外の河川を利用できる場所に立地しているのがその特徴であった⁵⁵⁾。

このような綿工業企業はボルティモアにおける工業化の端緒ではあったが、これらの工場がそのままその後の発展を担ったわけではなかった。蒸気機関の綿工業への導入によって、旧来の様式の綿工業は質的变化を遂げることとなった⁵⁶⁾。つまり、農村から都市への立地が可能になり、労働力も都市労働力への依存が可能となったのであった。また、商業資本による綿工業への投資およびその経営は恒久的なものではなく、20年代30年代の内陸開発ブームと共に商業資本家層はその部面への資本投資に比重を移していった⁵⁷⁾。これらの資本家層にかわってボルティモアの綿工業を支えたのは、北部から来住した資本家層であった⁵⁸⁾。これらの来住資本家による綿工業は、外国市場よりもむしろ国内にその市場を求めた。それを可能にしたのは、内陸地開発による西部市場の拡大と移民による人口増加から生じた需要の高まりであった⁵⁹⁾。さらに蒸気機関の導入は、製造業へ特化することを余儀なくし、工場は独立した別個の経営として営まれるようになった⁶⁰⁾。さらに、20年代以後、都市の内部では、親方職布工 masterwea-

家を、18世紀の末から繊維産業への投資に関心を抱いていた貿易商業資本家の家系のひとつとして挙げている。Browne, *op. cit.*, p. 64. 参照。なお、豊原氏は、南部綿工業経営に積極的に参加した人々は、プランター、商人、及び手工業者の中でも「中軸的役割を演じた人々は、……プランター層であった」(前掲書、129頁)と述べておられるが、ボルティモアに関するかぎりでは、むしろその中心は貿易商業資本家層であった。

54) 創業当初は工場内に若干の織機を設置するとともに、織機を貸し出して織布を行なわせ、織布工程を一部分外業部に依存していたが、1820年に力織機が導入されて完全な紡織一貫工程へ移行した。Bagnall, *op. cit.*, pp. 494-495.

55) Griffin, *op. cit.*, p. 33. これらの工場は雇用労働力の点から見れば、むしろ、「ロード・アイランド型」の「家族ぐるみ雇用」に近かったのではないと思われる。ブラウンはこれらの工場村落を家父長的工場村落 patriarchal factory village または 家父長的資本主義 paternal capitalism と呼んでいる。Browne, *op. cit.*, pp. 55, 64.

56) Browne, *op. cit.*, p. 64.

57) 例えば、註26) および47)、B & O への貿易商業資本家の投資例などを参照。ブラウンはこうした事例を旧商人層のランティエ化、18世紀的な商業資本家層による旧支配体制の崩壊の原因となったととらえている。Ibid., pp. 94-113.

58) マサチューセッツからは Horace Abbott, James S. Gray が、ニューハンプシャーからは Haywards brothers が、ニューヨークからは Ross Winans が、ペンシルヴァニアからは Charles Reeder といった資本家達がやって来た。Ibid., pp. 142-143.

59) 帆船時代には、ロシア製の麻製の帆布よりもボルティモアの綿製の帆布の優秀性が認められて、合衆国海軍のコンステレーション号やジョンアダムズ号にばその帆布が採用された。Griffin, *op. cit.*, p. 36. また、移民は需要の源泉となったばかりでなく、労働力の供給源ともなった。Browne, *op. cit.*, p. 88, 97.

60) Ibid., p. 64.

第11表 合衆国の製造業 1860年

品 目	原材料費	雇用者数	生産額	付加価値額	付加価値順位
綿製品……	\$ 52,666,701	114,955	\$ 107,337,783	\$ 54,671,082	1
材 木……	51,358,400	75,595	104,928,342	53,569,942	2
長靴・短靴……	42,728,174	123,026	91,889,298	49,161,124	3
小麦粉・粗びき粉……	208,497,309	27,682	248,580,365	40,083,056	4
男性衣類……	44,149,752	114,800	80,830,555	36,680,803	5
鑄鉄・鍛鉄・ 圧延鉄・錬鉄……	37,486,056	48,975	73,175,332	35,689,276	6
機械類……	19,444,533	41,223	52,010,376	32,565,843	7
羊毛製品……	35,652,701	40,597	60,685,190	25,032,489	8
四輪馬車・荷馬車・ 手押し車……	11,898,282	37,102	35,552,842	23,654,560	9
皮 革……	44,520,737	22,679	67,306,452	22,785,715	10

出所) Taylor, *op. cit.*, p. 243.

vers や親方精紡工 master spinners が職人や婦人を雇用し、もっぱら地域的消費を対象とした経営が急速にその数を増加させていたのであった⁶¹⁾。ボルティモアにおける工業化の端緒は貿易商業資本によるものであったが、ボルティモアが近代的な工業都市に変貌していくためには、こうした貿易商業資本家層の産業部門からの後退と新たな資本家層の台頭および広範な小規模経営の発展によって、旧来の貿易商業資本家層による家父長的伝統的支配が崩壊することが不可欠の要因であった。

ところで、貿易商業資本がその投資先として目を向けたのは綿工業ばかりではなかった。輸出品のタバコから小麦粉への転換、そしてまた、移民の流入によって増加する人口から生ずる需要の増大などが、製粉業に対する関心を惹起し、これらの資本は早くから製粉業にも目を向けていた。そこで、次にこの製粉業について考察することにしたい。

2. 製粉業

合衆国における製粉業は、南北戦争に至るまで生産額においては依然として主要な製造業のひとつであった⁶²⁾ (第11表参照)。なかでもボルティモアの製粉業は、19世紀の初頭には国内の製粉業の中心地域のひとつをなしており⁶³⁾、エリー運河の開通によって小麦集荷量の優位をニ

61) 市内の職布工の数は1799年には1人、1810年には11人、1819年には17人、1829年には101人へと増加した。*Ibid.*, p. 87.

62) Chochran, *op. cit.*, p. 67; 訳書, 98頁。なお、製粉業は1860年には生産物の価値としては約2億4900万ドルに達し、製造業付加価値額は4000万ドル、製造業としての付加価値における順位は上位4番目を占めていた。Taylor, *op. cit.*, p. 243.

63) *Ibid.*, pp. 210, 232. および H・U・フォークナー、小原敬士訳『アメリカ経済史』、1976年、至誠堂、336頁参照。1805年から1836年のボルティモアにおける小麦の製粉量は、主要製粉地域のひとつであるニューヨーク州ロチェスターを凌いでいた。John W. McGrain, "Englehart Cruse and Baltimore's First Steam Mill", *Maryland Historical Magazine*, Vol. 71, No. 1, Spring 1976, p.66.

第12表 ボルティモアにおける小麦の集荷量

	Bbls.	Half-bbls.	Total in bbls.
1841	613,006	31,716	628,974
1842	544,801	26,962	558,282
1843	547,224	26,415	560,431
1844	486,475	26,052	499,501
1845	563,632	26,226	576,745
1846	834,555	31,322	850,116
1847	945,787	27,339	959,456
1848	724,975	22,933	736,441
1849	759,686	27,667	761,519
1850	882,777	26,630	896,592
1851	896,084	32,828	912,498
1852	1,288,990	36,353	1,307,166
1853	1,171,268	24,872	1,183,704
1854	829,430	15,530	837,195
1855	950,670	14,138	957,739
1856	932,029	16,572	940,314
1857	847,974	15,880	855,914
1858	898,487	16,000	906,487
1859	845,031	18,308	854,185
1860			966,515
1861			890,404
1862			967,632
1863			1,102,858
1864			1,033,433
1865			984,021
1866			913,134
1867			714,746
1868			888,410
1869			1,051,251
1870			1,107,314
1871			1,123,028
1872			1,175,967
1873			1,312,612
1874			1,560,997
1875			1,616,364
1876			1,449,518
1877			1,322,709
1878			1,594,113
1879			1,684,311
1880			1,676,650

出所) J. Thomas Scharf, *History of Baltimore City and County*,
Baltimore, 1881 (rep.1971), Part I, p.376.

ューヨークに脅かされるようになったとはいえ（第9表参照）、ボルティモアの集荷量は19世紀を通じて増加傾向にあった（第12表参照）。

1800年に、ボルティモアの4マイル以内には大規模な18の商人製粉所が存在しており、1810年には、州内に399の製粉所が存在していた。さらに、1822年にはボルティモア近郊だけで小麦の製粉量は30万バレルに達した⁶⁴⁾。また、ドーシイによれば、1800年にはボルティモアの20マイル以内に、毎年50万バレル以上の小麦を製粉する能力を有する約50の製粉所が存在していたといわれている⁶⁵⁾。製粉地帯のひとつであるロチェスターの1830年代後半における毎年の製粉量が50万バレル、1848年には70万バレルであったが⁶⁶⁾、これらの製粉所の製粉量からすれば、ボルティモアの製粉所の規模は極めて大きなものであった⁶⁷⁾。

ボルティモアにおける製粉業の基礎は、18世紀にフィラデルフィアから小麦製粉業者がやってきたことに始まった。彼等は国内消費向けではなく、もっぱら輸出用に小麦を製粉しそれを販売する商人製粉業者 Merchant-millers であった⁶⁸⁾。こうした商人製粉業者は輸出業者でもあり、彼等の利害は製造業者としてよりも、むしろ商人の利害であった。彼等は、資本と信用を通じて、さらにまた婚姻を通じてボルティモアの商業資本家層と繋がっていた⁶⁹⁾。これらの商人製粉業者は貿易商業資本が行なったのと同様に、綿工業や銀行業、内陸開発へ投資したのであった⁷⁰⁾。

ボルティモアの工業化の端緒となったのは、綿工業においても製粉業においても貿易商業資本による大規模な資本投資であったが、それにもかかわらず、1820年代を通じて消費財の生産は18世紀と同様、依然として手工的であったといわれている⁷¹⁾。1810年のセンサスによれば、

64) J. T. Scharf, *op. cit.*, p. 376.

65) Dorsey, *op. cit.*, p. 63.

66) Paul W. Gates, *The Farmer's Age, Agriculture, 1815-1860*, New York, 1960, p. 159.

67) 製粉業における技術革新に関しては、すでに1787年にオリヴァー・エバンス Oliver Evans によって、蒸気機関を採用した製粉機についての特許が獲得されていた。ボルティモアでは1813年に Charles Gwinn が小麦製粉に蒸気機関を導入し、それがボルティモアへの最初の蒸気機関の導入（綿工業より早い）であった。その製粉所は港に面しており、新鮮な小麦粉を自分が所有する船舶で直接海外へ輸出することができたため、輸送費を節約できたといわれている。Browne, *op. cit.*, pp. 55-56; J. W. McGrain, *op. cit.*, pp. 65-79. 参照。

68) Browne, *op. cit.*, p. 11. なお、ドーシイはその年代を1770年代としており、その家系としてエリコット Ellicott, タイソン Tyson, ホーリングスワース Hollingsworth, オウイング Owing 家などを挙げている。Dorsey, *op. cit.*, pp. 62-63.

69) Browne, *op. cit.*, pp. 56, 99.

70) エリコット家はユニオン製造業会社に出資しており (Bagnall, *op. cit.*, p. 493), また、ホーリングスワース, タイソンといった商人製粉業者は、メリーランド銀行, ボルティモア銀行, ユニオン銀行の重役となっていた。Browne, *op. cit.*, p. 56. その後、エリコット家はB & O 鉄道の株主重役にもなっている。Stover, *op. cit.*, pp. 20, 34.

71) Browne, *op. cit.*, p. 86.

ボルティモアにおける製造業品の総価値の51%を手工業的生産が占めており、ボルティモア市および郡を含めた全体としての工業化の進展は極めて不均等であった⁷²⁾。このような構造を有していたボルティモアの工業も、1840年代の間に、生産性で25%、産出高で50%以上の著しい発展を示した⁷³⁾。この発展の基礎となったのは、内陸開発による西部市場への拡大であったが、しかし、工業化の進展を促進した要因はそればかりではなかった。ボルティモアにあっては、旧来の支配層による階層秩序が弱体化することが何よりも必要であった。1812年の米英戦争はそれに大きく影響したが、その弱体化をさらに決定的にしたのは、移民の増加と自由黒人世帯の増加によるものであったといわれている。そこで最後に、ブラウンの研究に依拠して、それらについて簡単に触れておくことにしたい。

1812年戦争以前には、徴兵義務は比較的柔軟なものであったが、実際にイギリスとの戦争が開始されるにおよんで、徒弟から商人に至るまで、五体満足な18歳以上の全ての白人男性が国民軍に参加させられることになった。そのため、通常の社会生活は事実上麻痺し、徒弟制や年季奉公制などが弱体化するとともに逃亡を計る者が続出し、文字通り自由な労働者 *free laborers* が着実に増加した⁷⁴⁾。このことが、階層的で静態的なボルティモアの18世紀的な社会秩序を崩壊させるひとつの契機となった。

それに加えて、20年代以後の移民の増加も大きな要因であった。直接ボルティモアに上陸したものはそれ程多くはなかったが⁷⁵⁾、フィラデルフィアなど別の場所を経由してボルティモアにやってきたものは極めて多かった⁷⁶⁾。こうした移民は消費財需要の量的および質的拡大をも

72) *Ibid.*, pp. 57, 253. 市内の製造業の上位6業種は、皮なめし、短靴および長靴製造、家具製造、タバコ加工、縄製造、帽子製造であった。それとは対照的に、市外（ボルティモア郡内）には65の製粉所、26の製材所、4の縮充所、3の火薬工場および1の鉄工場があった。

73) *Ibid.*, p. 173.

74) ブラウンは、ウェルズとポーコック対ケネディー事件の判例を挙げて、この判決が、18世紀的な徒弟制度の崩壊を加速したと述べている。その判決の内容は次のようなものであった。ウェルズとポーコックは18歳と21歳の徒弟であったが、国民軍に参加しなかった。国民軍の隊長ケネディーは人を派遣して入隊を強制した。それに対して親方は身柄を保護するよう郡裁判所に訴えを起こした。しかし次の理由でそれは拒否された。(1)国民軍法は18歳以上の如何なる白人男性市民に、たとえ徒弟期間中であろうと入隊を免除していない。(2)国民軍が召集された場合には、国民は陸海軍条例に従わなければならない。(3)州法は徒弟に対する親方の権利にまさるものである。というのは、徒弟に対する親方の権利は州法によって規定されているからである。Browne, *op. cit.*, p. 62, 97.

75) 移民は、32年には9979人に増加したが、20年から31年までは、ボルティモアに直接上陸した移民数は4000人を越えることはなかった。William J. Bromwell, *History of Immigration of the United States*, New York, 1855 (rep. 1969), pp. 21, 29, 33, 37, 41, 45, 49, 53, 57, 61, 65, 77, 81, 89, 93, 97, 101, 105, 109, 113, 117, 125, 133, 137, 149, 153, 161, 165, 169 (移民の到着地別統計表)。ただし、定住した移民数を表すものではない。『ナイルズ・ウィークリー・レジスター』の編集者、ナイルズによれば、ボルティモアには毎月800人が定住していると述べている。Cited in Browne, *op. cit.*, p. 91. 20年代には約1万500人、30年代には5万5000人がボルティモアに流入した。Browne, *op. cit.*, p. 145.

76) *Ibid.*, p. 88.

第13表 メリーランド州郡別人口

《白人》

郡	1880	1870	1860	1850	1840	1830	1820	1810	1800	1790
Allegany	38,012	37,370	27,215	21,632	14,663	9,569	7,664	6,176	5,703	4,539
Anne Arundel	28,526	12,725	11,704	16,542	14,630	13,872	13,482	12,439	11,030	11,664
Baltimore ¹	83,334	282,818	231,242	174,853	105,331	92,329	72,635	57,233	45,050	30,878
Calvert	10,538	4,332	3,997	3,630	3,585	3,788	3,711	3,680	3,889	4,211
Caroline	13,767	8,343	7,604	6,096	5,334	6,241	7,144	6,932	6,759	7,028
Carroll	30,992	26,444	22,525	18,667	15,221	—	—	—	—	—
Cecil	27,108	21,860	19,994	15,472	13,329	11,478	11,923	9,652	6,542	10,055
Charles	18,548	6,418	5,796	5,665	6,022	6,789	6,514	7,398	9,043	10,124
Dorchester	23,110	11,902	11,654	10,747	10,629	10,685	10,095	10,415	9,415	10,010
Frederick	50,482	39,999	38,391	33,314	28,975	36,703	31,997	27,983	26,478	26,937
Garrett	12,175	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harford	28,042	17,750	17,971	14,413	12,041	11,314	11,217	14,606	12,018	10,784
Howard	16,141	10,676	9,081	—	—	—	—	—	—	—
Kent	17,605	9,370	7,347	5,616	5,616	5,044	5,315	5,222	5,511	6,748
Montgomery	24,759	13,128	11,349	9,435	8,766	12,103	9,082	9,731	8,508	11,679
Prince George's	26,263	11,358	9,650	8,901	7,823	7,687	7,935	6,471	8,346	10,004
Queen Anne's	19,257	9,579	8,415	6,936	6,132	6,659	7,226	7,529	7,315	8,171
St. Mary's	16,934	7,218	6,798	6,223	6,070	6,097	6,033	6,158	6,678	8,216
Somerset	21,668	10,916	15,332	13,385	11,485	11,371	10,384	9,162	9,340	8,272
Talbot	19,065	9,471	8,106	7,084	6,063	6,291	7,387	7,249	7,070	7,231
Washington	38,561	31,874	28,305	26,930	24,724	21,277	19,247	15,591	16,108	14,472
Wicomico	18,016	11,396	—	—	—	—	—	—	—	—
Worcester	19,539	10,650	13,442	12,401	11,765	11,811	11,232	11,490	11,523	7,626
計	934,632	605,497	515,918	417,943	318,203	291,108	260,223	235,117	216,326	208,649

1. 1880年のボルティモア市部のみ(郡部を含まない)の人口は332,190人。

《自由黒人》

郡	1880	1870	1860	1850	1840	1830	1820	1810	1800	1790
Allegany	1,531	1,166	467	412	215	222	195	113	101	12
Anne Arundel	13,879	11,732	4,864	4,602	5,083	4,076	3,382	2,536	1,833	804
Baltimore ¹	—	47,921	29,911	29,075	21,453	17,888	12,489	7,208	4,307	927
Calvert	5,696	5,533	1,841	1,530	1,474	1,213	694	388	307	136
Caroline	4,166	3,758	2,786	2,788	1,720	1,652	1,390	1,001	602	421
Carroll	2,284	2,175	1,225	974	898	—	—	—	—	—
Cecil	4,466	4,014	2,918	2,623	2,551	2,229	1,783	947	373	163
Charles	10,852	9,318	1,068	913	819	851	567	412	571	404
Dorchester	8,472	7,556	4,684	3,848	3,987	3,000	2,496	2,661	2,365	528
Frederick	7,508	7,572	4,957	3,760	2,985	2,716	1,777	783	473	213
Garrett	112	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harford	6,649	4,855	3,644	2,777	2,436	2,058	1,387	2,221	1,344	775
Howard	4,398	3,474	1,395	—	—	—	—	—	—	—
Kent	7,207	7,732	3,411	3,143	2,491	2,266	2,067	1,979	1,786	655
Montgomery	9,151	7,434	1,552	1,311	1,313	1,266	922	677	262	294
Prince George's	12,313	9,780	1,198	1,138	1,080	1,202	1,096	4,929	648	164
Queen Anne's	7,192	6,592	3,372	3,278	2,541	2,866	2,138	2,738	1,025	618
St. Mary's	8,689	7,726	1,866	1,633	1,393	1,179	894	636	622	343
Somerset	8,637	7,274	4,571	3,483	2,646	2,239	1,954	1,058	586	268
Talbot	7,327	6,666	2,964	2,593	2,340	2,483	2,234	2,103	1,591	1,076
Washington	3,064	2,838	1,677	1,828	1,580	1,082	627	483	342	64
Wicomico	5,073	4,406	—	—	—	—	—	—	—	—
Worcester	6,984	5,869	3,571	3,014	3,073	2,430	1,638	1,054	449	178
計 ²	209,914	175,391	83,942	74,723	62,078	52,938	39,730	33,927	19,587	8,043

1. 1880年のボルティモア市の自由黒人は53,703人, ボルティモア郡は10,561人。

2. 中国人5, 日本人1, インディアン11を含む。

《奴 隷》

郡	1860	1850	1840	1830	1820	1810	1800	1790
Allegany	666	724	812	818	795	620	499	258
Anne Arundel	7,332	11,249	9,819	10,347	10,301	11,693	9,760	10,130
Baltimore	5,400	6,718	7,595	10,653	11,077	11,369	9,673	7,132
Calvert	4,609	4,486	4,170	3,899	3,668	3,937	4,101	4,305
Caroline	739	808	752	1,177	1,574	1,520	1,865	2,057
Carroll	783	975	1,122	—	—	—	—	—
Cecil	950	844	1,352	1,705	2,342	2,467	2,103	3,407
Charles	9,653	9,584	9,182	10,129	9,419	12,435	9,558	10,085
Dorchester	4,123	4,282	4,227	5,001	5,168	5,032	4,566	5,337
Frederick	3,243	3,913	4,445	6,370	6,685	5,671	4,572	3,641
Harford	1,800	2,166	2,643	2,947	3,320	4,431	4,264	3,417
Howard	2,862	—	—	—	—	—	—	—
Kent	2,509	2,627	2,735	3,191	4,071	4,249	4,474	5,433
Montgomery	5,421	5,114	5,377	6,447	6,396	7,572	6,288	6,030
Prince George's	12,479	11,510	10,636	11,585	11,185	9,189	12,191	11,176
Queen Anne's	4,174	4,279	3,960	4,872	5,588	6,381	6,517	6,674
St. Mary's	6,549	5,842	5,761	6,183	6,047	6,000	6,399	6,985
Somerset	5,089	5,588	5,377	6,556	7,241	6,975	7,432	7,070
Talbot	3,725	4,134	3,687	4,173	4,768	4,878	4,775	4,777
Washington	1,435	2,090	2,546	2,909	3,201	2,656	2,200	1,286
Worcester	3,648	3,444	3,539	4,032	4,551	4,427	4,398	3,836
計	87,189	90,368	89,737	102,994	107,397	111,502	105,635	103,036

《総 計》

郡	1880	1870	1860	1850	1840	1830	1820	1810	1800	1790
Allegany	38,012	38,536	28,348	22,769	15,690	10,609	8,654	6,909	6,303	4,809
Anne Arundel	28,526	24,457	23,900	32,393	29,532	28,295	27,165	26,668	22,623	22,598
Baltimore County and City ¹	415,524	330,741	266,553	210,646	134,379	120,870	96,201	75,810	59,030	38,937
Calvert	10,538	9,865	10,447	9,646	9,229	8,900	8,073	8,005	8,297	8,652
Caroline	13,767	12,101	11,129	9,692	7,806	9,070	10,108	9,453	9,226	9,506
Carroll	30,992	28,619	24,533	20,616	17,241	—	—	—	—	—
Cecil	27,108	25,874	23,862	18,939	17,232	15,432	16,048	13,066	9,018	13,625
Charles	18,548	15,738	16,517	16,162	16,023	17,769	16,500	20,245	19,172	20,613
Dorchester	23,110	19,458	20,461	18,877	18,843	18,686	17,759	18,108	16,346	15,875
Frederick	50,482	47,572	46,591	40,987	36,405	45,789	40,459	34,437	31,523	30,791
Garrett	12,175	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harford	28,042	22,605	23,415	19,356	17,120	16,319	15,924	21,258	17,626	14,976
Howard	16,141	14,150	13,338	—	—	—	—	—	—	—
Kent	17,605	17,102	13,267	11,386	10,842	10,501	11,453	11,450	11,771	12,836
Montgomery	24,759	20,563	18,322	15,860	15,456	19,816	16,400	17,980	15,058	18,003
Prince George's	26,263	21,138	23,327	21,549	19,539	20,474	20,216	20,589	21,185	21,344
Queen Anne's	19,257	16,171	15,961	14,484	12,633	14,397	14,952	16,648	14,857	15,463
St. Mary's	16,934	14,944	15,213	13,698	13,224	13,459	12,974	12,794	13,699	15,544
Somerset	21,668	18,190	24,992	22,456	19,508	20,166	19,579	17,195	17,358	15,610
Talbot	19,065	16,137	14,795	13,811	12,090	12,947	14,389	14,230	13,436	13,084
Washington	38,561	34,712	31,417	30,848	28,850	25,268	23,075	18,730	18,659	15,822
Wicomico	18,016	15,802	—	—	—	—	—	—	—	—
Worcester	19,539	16,419	20,661	18,859	18,377	18,273	17,421	16,971	16,370	11,640
計	934,632	780,894	687,049	583,034	470,019	447,040	407,350	380,546	341,548	319,728

注) 1880年の総人口のうち男性462,004人、女性472,628人、アメリカ生れ851,984人、外国生れ82,648人、白人724,718人、有色人209,914人。

1. 1880年のボルティモアの市部の人口は332,190人、郡部の人口は83,334人。

ボルティモア市部の人口：
1880 1870 1860 1850 1840 1830 1820 1810 1800 1790
332,190 267,559 212,418 169,054 102,313 80,625 62,783 35,583 26,114 13,503

出所) J. T. Scharf, *History of Western Maryland*, Baltimore, 1882 (rep. 1968), Vol. 2, pp.1553, 1554.

たらしした⁷⁷⁾。しかし何よりも移民がもたらしたのは、白人支配、すなわち奴隷制にも従来の家父長的支配にも従属しない、飢えるのも職を見いだすのも自らの自由という階層をもたらししたことであった。これはボルティモアの支配層にとっては自らの支配力の低下、社会的危機と感じられ、これを打開するために無料の公的教育制度などが実施された⁷⁸⁾。また、流入した移民は低廉な賃金でも働かざるを得なかった⁷⁹⁾。

こうした移民による経済的および社会的影響はボルティモア市内の奴隷所有者にも影響を及ぼした。持続的かつ大量で安価な移民労働力の流入は奴隷所有の様相を浸蝕し、それは、市内では奴隷の減少として、とりわけ自由黒人人口の増加として現れたのであった(第13表参照)⁸⁰⁾。

むすびにかえて

ボルティモアにおける外国貿易は19世紀の初頭にその最盛期をむかえたが、1812年戦争の終結によって訪れた平和の回復とともに、ボルティモア貿易の特徴であった戦時貿易および中立国貿易はその利点を失い、その後停滞することとなった。貿易商業資本はかかる停滞を打開するために西部の広大な国内市場に目を向け、運河開発や鉄道建設に投資し内陸開発を積極的に行なった。しかしながら、こうした打開策が実を結び貿易が回復し始めるのは40年代後半以後のことであった。

外国貿易の衰退とともにボルティモアでは20年代・30年代を通じて旧来の家父長的伝統的支配体制も弱体化しつつあり、また、工業化にとって必要欠くべからざる前提である労働者層の創出も進行し、新たな秩序が着実に形成されつつあった。まさに、19世紀の20年代および30年代は、ボルティモアにとって、古きものと新しきものが複雑に絡み合う不安定な秩序をなしていた時期であった。

ボルティモアでは貿易商業資本の投資によって早くから工業化が進展し、また、移民の増大などによって労働者層の創出も進行していたが、しかし、奴隷制を抱えるメリーランド州全体としてみると必ずしもそうではなかった。20年代初頭以後には、ヨーロッパにおける小麦需要

77) 住宅建設の需要が高まり、食料品価格は倍になったといわれている。*Ibid.*, p. 91. 製粉業の発展もこのことと無関係ではなかったといえよう。

78) *Ibid.*, p. 97. 移民の割合としてはドイツ人が最も多く(1839年には市の総人口の5分の1、約2万人を占め、そのうち約5000人は英語の読み書きができなかった)、彼等は文化的伝統を維持しようと試み、市の公文書をドイツ語で記載するよう要求した。*Ibid.*, p. 145.

79) 不熟練労働者の賃金は、年間200ドルを越えることはなかった。また、冬期の間は失業することが多く、かれらはたきぎ、食料、衣服を求めて私的あるいは公的な慈善に頼らざるを得なかった。*Ibid.*, p. 98.

80) ボルティモア市内では20年代の間に、自由黒人の総数が50%近く増加した。*Ibid.*, p. 99. 州全体としての奴隷数は1810年代に増加したがその後は減少傾向を示している。また、自由黒人数も全体としては増加傾向にあった。しかし、自由黒人の増加は地域的には極めて偏っていた(第13表参照)。

の低下によって、タバコ・プランテーションの復活などもみられた。従って、こうした状況と照らし合わせることによって、アンテ・ベラム期のメリーランド州全体において、上述してきたようなボルティモアにおける初期工業化が如何なる位置を占めていたのかを明らかにすることが、筆者にとっての今後の課題である。また、いわゆる南部の産業革命とボルティモアにおける工業化との関連についても明らかにすることが必要であり、これらの点については他日を期して明らかにしたいと考えている。