

〔紹介〕

19世紀後半期アメリカ工業都市の形成 (2)・完

—Maury Klein と Harvey A. Kantor

および Allan A. Pred の研究の紹介—

小澤治郎

〔II〕

(承前)

交通の改良 (pp. 49-59.)

鉄道の発展は多分各都市の成長にもっとも深遠な影響をもったと思われる。交通費用の減少、鉄道網の拡張と稠密化はアメリカ都市の重要さと規模に多くの影響を与えた。19世紀後半期の動力、運搬力と経営は革命的なほど平均鉄道貨物運賃を引き下げた。代表的なニューヨーク・セントラル・アンド・ハドソン・リバー鉄道では、トン・マイル当りの平均運賃は1865年の3.31セントから1892年には0.70セントへ低落した。より小規模なボストン・アンド・オールバニ鉄道では3.09セントから1.09セントへ低落した。合衆国全体の鉄道では1882年と1900年の間にトン・マイル当り1.236セントから0.729セントへと41パーセント低落した。以上の傾向と並んで、鉄道の鉄道貨物運搬距離数が増えた。1882年の平均110マイルは1910年には250マイルに達した。貨物運搬総量の増大と相俟って、国全体の貨物運搬総量は1890年の762億トンから1910年には2550億トンに増えた。少なくともこの増加の一部は、従来の小規模な製造業者による荷馬車運搬から、大規模業者による鉄道運搬へ転換したことを意味した。この現象が別の形で現われたものとして、1882年から1900年に姿を消した2546の製造業者のうち、57パーセントが運搬費が重要な意味を占めた業界の製造業者で占められていたことがネルソンの研究 (Ralph Nelson, *Merger Movements in American Industry, 1895-1956*. 1959. p. 83) で示されている。また19世紀末には、小さな都市の製造業が、大都市の製造業者か

ら、鉄道による製品供給を通じて、市場を拡張する機会を奪われた場合——たとえば、サンジェゴとサンフランシスコの場合——がはっきり見られた。すでに大きな市場をもった都市の方が、小さな市場をもった都市よりも、とくにより安価な交通運賃を利用できた点で、より有利であった。そしてまだ端緒段階に達しない地域の場合も、より大きい都市は安価な交通運賃のおかげでより容易に端緒段階に達することができた。鉄道網が拡張されるとすでに製造業をもった大都市はさらに優位な地位に立った。とくに支線の拡がり、直線的短距離路線の出現、そして地域によっては過剰建設が製造業に有利な状況を作りだした。たとえば、1869年の大陸横断鉄道の開通は、従来部分的にできていた各路線を結びつけることによって、ニューヨーク、サンフランシスコ間は従来の海路や内陸水路による6100マイルから、鉄道による3400マイルへ短縮し、サンフランシスコの地位を有利にした。過剰建設、換言すれば平行路線、あるいは代替路線の存在は、主要な競争手が集る河川沿い、または海沿いの終点地へは異常な低運賃、一本の貨物線しか通らない中間地点では不当に高い運賃しか利用できないという状態を生みだした。

交通の改良が大規模の製造業に役立つことがわかってくるにつれて、限られた数の都市の、特定の生産がある程度自己増殖的になってきた。大規模生産は製造会社にトン・マイル当り運賃の、あるいは貨物量の経済的有利さをもたらし、その市場地域をさらに拡張することを可能にし、その初期の有利さは自然に増加した。急速に拡張していく都市にとって、新しく生れてくる運輸は流入する工業原料と流出する工業製品だけでなく、食料供給や通過中の商品（卸売りされ、小売りされる国内産商品、そして港の場合は輸入、輸出商品）から成り立っていた。かくて幹線上に位置し、低い貨物運賃を利用することができた比較的少数の都市は、新しい製造業を惹きつけることができ、現存の生産能力の拡張を刺激することができて、一種の都市化経済を利用することができた。そしてこれらの利点に恵まれない都市は重要性が減っていった。いくつかの都市へ流入し、流出していく交通量はひじょうに急速に発達したので、80年代には今後の発展を予期するよりは、現存の需要に応える性質の鉄道建設が多かった。そして最後の鉄道建設の急増期1888—1914年にこの需要の反響がはっきりと見てとれた。

また大都市に終点組織が存在することと積み換え費用がかなり高価であったことが大都市に有利に作用した。これを利用して遠方のすぐれた原料や半製品を利用することができた反面、大都市の工場は地方の工場のように高価な積み換え費用を支

払う必要がなかった。これらの利点を典型的に享受したのがシカゴであった。1860 年のシカゴは 5400 人の労働者が印刷業、大工および家具生産、靴生産、製パン業、たる製造、縫製業、煉瓦製造など小規模な地域市場向けの工場で働いていた中規模都市であった。600 人の労働者を擁した約 16 の鑄造工場や機械工場も主として地域の注文に応じたもので従業員 200 人を超えるものはなかった。50 年で工場労働者数は 32 万 5000 人に増え、その工場は遠方の市場向けの生産を主力とした。1860 年にシカゴはすでに 11 の幹線と 20 の支線の終点であったが、60 年代のグレンジャー諸鉄道の伸長によって、さらにその後の全国的伸長の中心地になった。1870 年から 1890 年にシカゴ周辺の鉄道マイル数は 370 パーセント増え、運搬トン数は 490 パーセント増えた。とくに 1884—94 年の工業労働者が 10 万 5000 人から 21 万人に増えた時期は、鉄道の終点組織と有利な鉄道運賃を利用しようとする製造工業が爆発的に生れた時期であった。鉄道に加えて都市交通の電化が人口と工業の大都市への集中に役立った。もっとも、直接に他の都市の犠牲の下に一部の都市の集中と成長を促進した鉄道とは違って、電力によるトロリー、地下鉄、高架線および都市内通勤用鉄道は、それらが選ばれた都市の人々や工場の集中や成長を一定の形で助けた点に違いがあった。

1880 年代から 90 年代初期にかけて、循環的、累積的な成長がもっとも急速に進んだ恵まれた都市で、それ以上の成長を脅かす経済的障害が現われ始めた。地価の急騰と混雑がそれであった。シカゴの場合、1879 年から 1891 年にかけて、卸売業、工業地の地価は約 8 倍に、市の中心部一帯の土地は約 6 倍に上昇した。これと関連して都市中心部の住居、商業、工業の混雑は、馬、馬車から電車への転換とともに、住宅地の郊外進出を先頭に大都市の様相を変え始め、また郊外に工場町が出現する形の工業の郊外化も始まった。シカゴではカルメット地域、南シカゴ、インジアナ州にまたがる地域に、鉄、鉄鋼、セメント、化学、鉄道整備産業、食品工業などが分散していった。サンフランシスコ周辺でもエメルヴィル、パークレー、リッチモンド、イースト・オークランド、サンレアドロなどの工業地域が生れた。11 の主要都市のうち 9 がいずれも大西洋岸、五大湖、あるいは太平洋岸のいずれかに位置し、その例外であるセントルイス、ピッツバーグが戦略的な河の合流点にあることを考えると、伝統的な通商路が 19 世紀工業都市の形成にもった意味は軽視できないが、ニューオーリンズ、シンシナチ、ルイズヴィルのこの間の順位の凋落を見ると、そして成長した都市の周辺の交通の展開を見ると、この間の交通の

発展が各都市に及ぼした影響を認めないわけにはいかない。

経済の集積と生産費の減少 (pp. 59-71)

交通の改良と同じく、生産における技術革新も特定の都市の成長に役立つ傾向をもった。この時期の工業技術の発展は単位産出量当りの生産費用を減少させた。新しい機械と新しい技術が大きな資本投資と経営規模の増大を要求した。この時期のなだれのような技術革新は製造業の規模の変化と現存する工場の拡張と新しい施設の新設を含む都市への生産の集中を生んだ。1860年から第一次大戦勃発時までのアメリカ製造業の規模の変化の一面は企業の規模の変化に現われた。たとえば1860年の平均企業は6人の従業員を抱え、年間1万3420ドルの価値の生産をしたが、1914年にはそれは25人と8万8000ドルに増えた。この数字でわかるように、企業規模の変化はつねに労働者の生産性の増加を伴った。1899年から1914年の間だけでもアメリカ製造業の物理的産出量は倍加したが、その間賃金労働者数は50パーセントしか増えず、単位生産当りの労働総時間は25パーセント以上減少した。そして1914年の27万5791の企業のなかで、3189が全国の労働者の35.2パーセントを占め、製造業の付加価値の41.4パーセントを占めたのであった。すなわち、低い単位当り生産費を生みだした技術的革新は、恵まれた少数の都市の成長と工業の集中に有利に作用したのであり、同時に非生産的、あるいは非能率的な生産体系をもつ都市の成長を妨げたのであった。端緒段階がより高いレベルに達し、経営の最適規模が大きくなるにつれて、市場へ参入する可能性や現存の施設の拡大の可能性はだんだん小さな都市に限られるようになり、多くの製造業は低い序列の都市からより高い序列の都市へ移り、地理的に集中していった。その規模と序列がそれほど大きくなり、それまでの成長の時間も長くない、中規模のいわゆる“工業都市”——ヤングスタウン、グランド・ラピッツなど五大湖地域の中規模の諸都市——も現われた。

一つの費用節約の方法の発明は、しばしば多くの産業で利用することができた。革新は革新を生み、しばしば新しい生産の方法や生産の垂直的統合につながった。そして生産の各段階がお互いに近い場所に置かれることが必要になり、しばしば増殖過程が地域的に集中されることになった。そして生産費が減少したところでは一連の低価格と需要の増大が見られ、それに伴う労働力の供給補充も必要となったため、技術革新を成功させた企業家を抱えた大都市が、より小さな都市を犠牲にして

成長した理由がわかる。この場合、都市的、工業的諸活動を伴った規模の経済、外部経済が単に足し算的ではなく、掛け算的に増加したことは明らかである。以上の過程が進行した結果、1880年から1890年にかけて、デトロイトからデモイネに至る地域で、小都市の工業が衰退するという現象が現われた。この時期の都市における工業の盛衰の原因を、生産の方法の革新と運賃の低下に別けて考えることは難しいが、地域的な機械工場、製材所、家具工場、煉瓦・タイル工場、農機具工場がかなり姿を消した。

減少した生産費用、工場経営の大規模化、少数の大都市での成長による工業の地域的集中は、農機具生産、麦芽酒（ビールおよびエール）、鉄、鉄鋼生産の分野でもっとも顕著に見られた。自動刈取機、脱穀機、草刈機などの大型器具が中心となった農器具の場合、全体生産量の大幅な伸びにも拘らず、1870年以降、生産単位は減少し、1企業当りの付加価値額は1860年から1910年の間に20倍化した。この業種は運送費が重要な要素であったので、農業の西漸とともに西方へ移動していき、安い運賃、地域的な鉄の生産、初期からの工業生産の実績をもったシカゴに集中することになった。1860年に全国付加価値の3.5パーセントを占めるにすぎなかったシカゴは、1900年に25パーセントを占めることになり、その成長率はシカゴの人口成長率の2.5倍を超えたのであった。

1870年の末まで、醸造業は冷却のため、天然の氷に依存せざるをえなかった。氷は短距離しか運ぶことができず、また大量運搬が困難であったため、醸造業はこの国の北部、西部諸州の至るところに存在した。その後アンモニア圧縮機やその他の冷凍技術と冷凍貨車の採用によって、大量生産醸造業が小都市の小規模ビール製造業者を圧迫し始めた。人口が増え、1人頭当りの消費が増えているにも拘らず、1880年から1910年にかけてアメリカ醸造業者の数は2191から1414へ減少した。この間麦芽酒の製造は大都市に集中した。その他の機械工場、桶工場、ビン製造業者との連携が有利な条件となって、かつまたその他の増殖効果のおかげで、大都市の醸造業は従来の小都市の小規模業者にとって代った。とくにニューヨーク市およびその周辺への集中は代表的であった。

鉄、鉄鋼業の場合、より大型で、より温度の高い熔鉱炉の導入、1867年のベッセマー法の導入、1890年代の開炉方式の採用によって企業の生産性と平均規模は上昇した。1880年代以降新しい熔鉱炉の能力は大変拡大したので、最新式の設備に要する資本は巨額になり、小規模工場の多くはもはや経営を維持できない状況に

追いこまれた。その結果すでに巨大で効果的に生産している企業が存在する都市に生産は集中し、小都市の小企業が没落していったのが1880年から1910年の時期の姿であった。シカゴ、クリーヴランド、デトロイトなど前者型の都市では鉄、鉄鋼生産の集中が進んだが、とくにピッツバーグおよびその周辺では、初期から大規模生産が始まったこと、近くの原料を利用することができたこと、そして悪名高かったピッツバーグを基準とする価格制度などのゆえに、その発展はめざましかった。1910年には——その数年前から世界一の規模になっていたが——それは6万1000人の労働者、サラリーマンを抱え、合衆国の全体の23.2パーセントの生産を担っていた。世紀末に現われた大都市の不経済——生活費や賃金の上昇、地域的原料費の上昇、交通費の上昇、土地の価格や地代の上昇——などにも拘らず、11大都市への鉄鋼業の集中は続いた。

人口、市場からの近さ (pp. 72-75)

19世紀のアメリカでは、国全体として、東から西に向って人口、市場からの近さは漸減していった。東部4大都市ではそれがもっとも高く、西へ行くほど減少して、カリフォルニアではそれがもっとも低かった。それが高いほど都市の形成は容易であり、それが低いほど困難であったが、都市の盛衰は必ずしもその法則に合致しなかった。サンフランシスコがその典型であり、それは東部から遠いこと、すなわち東部の商品をカリフォルニアに運搬することの困難さのゆえに、かえって西部で大都市として成長しえた。そしてこの場合サンフランシスコの周辺に東部で見られたような中規模の都市群が生れなかったことがその特徴であった。サンフランシスコは周辺の都市的要求を一身に引き受けて急成長した。1860年にその市は州の工業的職業の25パーセント、製造業の40パーセントをすでに占め、20年後にはそれはそれぞれ65パーセント、69パーセントに増えた。人口、市場への近さがそれほどでなかったにも拘らず、大都市に成長したシカゴ、セントルイス、クリーヴランド、デトロイトの場合は、中西部および大平原地域の農業的發展がその背景であった。一方、人口、市場へ極めて近い場所にあったにも拘らず、大都市になれなかったメイン州のポートランドやオールバニの場合は、特産物の大規模化に失敗したことがその原因であった。

結合と競争 (pp. 76-78)

トラストや巨大企業の成長、かつての独立企業の垂直的、水平的統合、小鉄道の大組織への合同などが、少数の都市が他の都市の犠牲の上に発展する形勢を作りだした。とくに大きな地域、あるいは全国市場に分配する産業の場合、その影響力は大きかった。寡占的競争の利潤獲得や戦術は、しばしば新しい工場の出現を妨げたとし、競争力に乏しい小都市の独立企業を閉鎖に追いこむこともあった。すなわち少数の巨大企業の全国的あるいは広い地域にわたる海賊的な戦術はしばしば市場への参入を妨げ、市場内での弱者の生存を脅かした。そして効率の悪い、非生産的な都市を犠牲にして、少数の都市の成長を促した。たとえばウェスティングハウス・アンド・ゼネラル・エレクトリック社の場合、80年代および90年代初期に合併によって成長したが、低価格を設定したり、少額の利益幅を押しついたり、特許の協定を共謀したりして、新しい地域（や会社）が発電機、モーター、その他の電機設備の生産を始めることを制限することができた。そして寡占的状況の下では、一つの会社が南部や西部の端緒段階の市場を独占することができず、規模の経済の開発が、製造業地域（工業化した中西部および北東部）の古い、人口や市場に近づきやすい都市に限定されることになった。

そして鉄道へ押しつけられた差別運賃は鉄道業界の結合や競争の重要な副産物であり、それが特定の都市の成長に有利に作用した。1887年に州際通商法が公布されたあとも、差別運賃が規制されるまでには何十年かを要した。この間平均以下、もしくは経常費以下の低運賃はかなり見られ、それから生じた欠損は競争のない商品や競争が乏しい地域で埋め合わされた。一般に運賃は“公認の地域”（サンフランシスコとロサンゼルスを除く9大都市）で有利で、この地域へ搬入される原料にたいしては安価で、この地域外の製品にたいしては高価であった。かくて“外部の地域へ製造業が拡散することは阻害され、遅らされた。”その上、この地域内の大都市に施設が集中したことから、各鉄道会社は大てい大企業たちの要求にたいして弱い地位に置かれた。

労働と資本の利用 (pp. 78-81)

資本と労働の利用の面からも、既存の商業中心地は小都市に比べて有利な立場にあった。

新しい、あるいは拡張しつつある産業が最小限の労働力を必要とする場合、“大

きな労働力を必要とする製造業者は大都市にしか立地しえない。一方、小さな労働力を必要とする業者は大都市に立地しうる。”のであり、古くからの商業都市は技術と労働力を求めようとする企業にとって、それを入手する恰好の場所となった。そして企業規模が大きくなり、技術の進歩によって従来の経験や訓練が必要でなくなるにつれて、ヨーロッパからの移民と農村から都会への移住者を迎えた大都市で容易に労働者をえることができるようになった。そこへは移民たちの親類や友人たちがすでに住みこんでおり、そこから育った監督たちは移民の本国語を話すことができ、公的、私的そして人道主義的な就職機関が大量に生れていた。熟練労働者については、古くからの工業都市の有利さは明確であった。新しい工業都市では必要な才能を持った労働者を大量に見つけるだけの労働市場がなく、労働者の訓練のためかなりの時間が必要であった。それにたいし大都市の場合は移民のなかから熟練労働者を見つけることができた。

資本が利用できることと資本の源泉についての知識は工業生産にとってきわめて重要である。南北戦争後、地域間にまたがる資本移動にたいする障害は低まり始めた。しかしやはり東部の4大都市、そして新しく登場したシカゴ、セントルイスでより容易に資本を調達することができた。投資の機会にたいする知識は以上の都市およびクリーヴランド、デトロイト、サンフランシスコなど商業通信の歴史をもった都市で有利であった。そして急速に成長しつつあった工業都市の銀行の利子が、より小さな都市のそれよりも低いという現象があった。たとえばプロビデンス、ポートランドに比べてボストンの銀行利子は1893年から99年にかけて安く、サンフランシスコ、ロサンゼルスのは東部よりも高かったが、ロッキー山脈や太平洋岸の小都市のなかでは安価であった。

南部の諸都市の銀行はその利子が高いばかりでなく、製造業に投資することにたいして熱心ではなく、むしろ敵対的な雰囲気が残っていた。南北戦争の敗戦の影響もあって、幼少産業の成長の後れた南部では、人口拡張のペースが後れたが、とくにその理由となったのは製造業における賃金が他の地域より低かったことがあった。1870年に17の主要工業部門の南部労働者の平均賃金は中西部諸州の労働者たちの73パーセントであり、1880年にはそれは70パーセントに低下した。1890年にはそれは75パーセントに増えたが、このような低賃金は南部の製造業の増殖効果を妨げ、地域的工業化を妨げたことは明らかである。新しい、あるいは拡大した製造業が一連の端緒段階や新しい技術革新を惹きつけることがなく、小都市の循環

的、累積的成長はしばしば妨げられ、阻止された。このような製造業の停滞状況は他の大都市の製造業からの製品の流入が南部の地域的需要を満たす状況を生んだ。

工業的発明、工業的技術革新——都市の成長とその地域的關係 (pp. 91-98)

発明的活動が都市へ集中してくるのであるが、19世紀後半期のアメリカの場合を見ると、“技術的収斂”とも呼ぶべき、一連の集中的技術革新がかなり多数の産業の技術を変えてしまい、“技術的不均衡”を一掃していくという過程が見られた。それは多様な形をとるが、一例を見ると、ジョージ・ウェスティングハウスとその仲間たちは最初脱線した汽車の車輛を線路上に戻す仕事から出発し、空気ブレーキへと進み、転軸機と信号に圧搾空気と電気を使い始め、1890年代には自転車の製造へと進んでポール・ベアリングとフラット・リンク・チェーンを発展させ、力の伝達における摩擦の減少と効果的な力の伝達に成功していった。また南北戦争後のミシンの改良は靴の生産、製本、ゴム工業、日よけ、テント、帆布、手帳などの製造法の改良に進んでいった。このような技術的収斂は製造業の規模があり、ノウ・ハウの蓄積が急速に進んでいく都市に集中するのであるが、19世紀後半期のまだマス・コミュニケーションが成熟していなかった時期には、それらは個人的な相互作用、すなわち個人間の通信と接触によって伝わったのであった。当時はまだ情報の不足、他の個人や企業の真似をしなければならないという危険、ある機械や生産方法が採用される場合の水力、熱学、化学などの機能的危険、労働力を利用する場合の危険、そしてその方法が早くすたれてしまう危険、市場における製品の需要が続くかどうかの危険、さらに景気後退や不況の危険があった。これらの不安や不安定をもっとも避けやすい場所が探された。そして日常の経験と通信網が豊富な大都市が選ばれ、地理的に孤立した場所は見捨てられた。大都会の大量の労働、かなりの地域的市場、各種の外部経済は不安定な危険要素を減らし、競争相手の業者や製造業一般に近いこともこの不安定さを減らす働きをした。かくて大企業が大都市に集中する傾向が進んでいった。

その内容は、第9表(原著では Table 3.1. p.106.)、第10表(原著では Table 3.3. p.108.)であるが、この統計には大きな欠点がある。すなわちすべての特許状は発明ではなく(発明の名に値しないような単なる書き付け程度のものを含んでいた。)、また重要な発明で特許に出願されていないものが多かった。後者の特許を受けない発明の数は、種々の理由から後の時期ほど多くなっていった。さらに産業によって出

第9表 1860年の選ばれた都市の特許と人口の資料

	人 口	与えられた 特 許	人口100人 当りの特許	合 衆 国 全人口中の パーセントA	与えられた 特 許 の パーセントB	B/A
合衆国全体	31,443,321	4,325	1.37	100.00	100.00	1.00
ニューヨーク	1,174,799	638	5.43	3.74	14.75	3.96
フィラデルフィア	565,525	211	3.73	1.80	4.88	2.72
ボルティモア	212,418	41	1.93	0.68	0.95	1.41
ボ ス ト ン	177,840	126	7.08	0.57	2.91	5.17
セントルイス	160,773	35	2.17	0.51	0.81	1.59
シ カ ゴ	112,172	39	3.47	0.36	0.90	2.53
ピ ッ ツ バ ー グ	77,233	49	6.34	0.25	1.13	4.63
サンフランシスコ	56,802	26	4.57	0.18	0.60	3.33
デ ト ロ イ ト	45,619	9	1.97	0.15	0.21	1.44
クリーヴランド	43,417	41	9.44	0.14	0.95	6.89
ロサンゼルス	4,385	0	0.00	0.01	0.00	0.00
ニューオーリンズ	168,675	34	2.01	0.54	0.79	1.46
ルーズヴィル	68,033	11	1.61	0.22	0.25	1.77
オ ー ル バ ニ	62,367	31	4.97	0.20	0.72	3.63
チャールストン	40,522	4	0.98	0.13	0.09	0.72
モ ビ ー ル	29,258	4	1.36	0.09	0.09	0.99

出所：Census of Population, 1960, Vol. 1, Part 1. 1961. 8th Census of the U.S.: Population of the U.S. in 1860. 1864. Report of the Commissioner of Patents for the Year 1860. Vol. 1, 1861. etc.

願された特許の数が違った。以上のような欠陥にも拘らず、19世紀最後の40年間について言えることは、1. サウス・カロライナ州のチャールストンやニューヨーク市のオールバニのように人口増加が緩やかで、比較的重要性を失っていった都市を除いて、人口が激しく増えた都市で与えられた特許数は増大した。2. もっとも急速に成長しつつあった11大都市では人口のランクと特許数のランクとの間に完全とは言えないまでも、一般的な相関関係があった。もっともボルティモアやセントルイスなど南部と接する場所にあった都市の率は低かった。3. 11大都市に特許出願は集中した。1900年に11大都市は人口の10.68パーセントしか占めていなかったけれども、特許数の31.99パーセントを占めた。4. 人口10万人当りの数字で見ると大都市が突出することはなかった。しかし全国平均に比べれば2倍以上の比率を保っていた。もっとも南部の諸都市や1880年以降成長がとまったオールバニなどは例外であった。以上総合して、個々の発明家が住んでいたことからしばしば

第 10 表 1890 年の選ばれた都市の特許と人口の資料

	人 口	与えられた 特 許	人口 1 万人 当りの特許	合 衆 国 全人口中の パーセント A	与えられた 特 許 の パーセント B	B/A
合 衆 国 全 体	75,994,575	21,315	2.80	100.00	100.00	1.0
ニ ュ ー ヨ ー ク	3,437,202	2,188	6.36	4.53	10.27	2.27
シ カ ゴ	1,698,575	1,476	8.68	2.24	6.92	3.10
フィラデルフィア	1,293,697	849	6.56	1.70	3.98	2.34
セントルイス	575,238	346	6.01	0.76	1.62	2.15
ボ ス ト ン	560,892	430	7.66	0.74	2.02	2.74
ボルティモア	508,957	236	4.64	0.67	1.11	1.66
ピ ッ ツ バ ー グ	451,512	437	9.67	0.59	2.05	3.45
クリーヴランド	381,768	337	8.82	0.50	1.58	3.15
サンフランシスコ	342,782	231	6.73	0.45	1.08	2.40
デ ト ロ イ ト	285,704	186	6.51	0.38	0.87	2.33
ロサンゼルス	102,479	102	9.95	0.13	0.49	3.55
ニューオーリンズ	287,104	79	2.75	0.38	0.37	0.98
ルーイズヴィル	204,731	73	3.56	0.27	0.34	1.26
オ ー ル バ ニ	94,151	32	3.40	0.12	0.15	1.21
チャールストン	55,807	3	0.53	0.07	0.01	0.19
モ ビ ー ル	38,469	10	2.59	0.05	0.05	0.93

出所：Census of Population, 1960, Vol. 1, Part A. 12th Census of the U.S. Population, Part 1. 1901. Official Gazette of the U.S. Patent Office, Vol. 90, 91, 92, and 93. 1900, 1901. etc.

“偶然”と説明されたことには根拠がなく、発明や革新の地域の様相は都市の大きさと成長とに一致していることがわかる。

以上のような状勢のなかで、危険を負担する企業家たちが資本を供給し、その時点の製造の方法の技術的不均衡が是正され、技術的収斂の形で累積的、接続的な製造方法の改善が進んでいくのであり、それが順調に進行して工業化が拡張していく都市と、何かの障害によって進行が阻害され、工業化が順調に進まず、人口も増えない都市に分れてくるのであるが、それらを通じて、1. 南部の諸都市——黒人問題、2. 19 世紀の伝達の方法の特色、3. 移民の問題、4. 市場の制約を受けない、都市の端緒の発展を必要とする工業と原料的制約を受ける、どこにでも立地できる産業の問題がある。(pp. 112-142.)

まず南部の諸都市については、南北戦争後、綿花価格の低落が主な原因となって黒人たちの都市への移住が見られたが、そこでも戦争前から引き継がれた階層性が

定着し、白人間の階層性もきびしくて、北部のような地位上昇の努力の雰囲気はなかった。敗戦から生れた屈辱感、過去への執着、北部への反感、資本の不足などの条件の下で、工業化は北部に比べて立ち後れ、新技術の導入も進まなかった。肉体労働に限定され、教育を受ける機会ももたなかった黒人たちがこれに参加することが少なかったのは当然であった。1900年に8万人の黒人を抱えたボルティモア市は、北部都市のなかでは南部的特色をもち、黒人労働者の低賃金を活用できるような、労働者1人当りの投資額の少ない工業で他の北部都市と対抗したのであった。南部社会では北部社会のように消費生活は近代化せず、消費物資の需要は少なかった。

19世紀の製造方法の情報の伝達については、新聞、雑誌などのメディアも生れつつあったが、個人間の伝達が主力であったことはすでに述べたが、ニューヨークでも電車が登場する前の馬による牽引の時代には、その速度のおそさとそれが必要な場所にだけ偏在したことから、“1870年のニューヨークの大部分の地域はまだ互いに孤立し合った状態”にあり、“その住民たちとの面と向っての接触”に限られていたのが実情であった。ニューヨークを始め当時の大都市では、中心部の鉄道駅周辺と港周辺に生産施設が集り、職業的にかなり同質の社会の間でだけ密な情報の交換が見られた。1890年以降電車の登場によって市中心部への工業の集中は解消し始めるが、それでも情報交換がまだ中心であり続けた。以上のように情報の伝達が短距離のものに限られていた時代に、ヨーロッパからの移民は長距離情報運搬者であった。移民たちが個々に分れて到着したときにはまとまった情報の導入は期待できなかったが、集団的に、とくに同じ職業の人々が大量に入ってきたときは、しばしばヨーロッパの最新の工業技術をもちこんできた。第11表（原著ではTable 3.7. p. 133.）に見るように、1900年の工業都市の移民の比率は大変なものであったが、その多くが非熟練労働者で、従来熟練労働者に代って低賃金によってアメリカの工業化を助け、景気変動の波に従って大量の移民が到達する度に、新技術の採用を促し、それは製造量を増やし、市場を拡張し、職業の種類を増やすなど増殖効果を生んだのであった。新移民たちはしばしば自らが新しい生産方法をもちこんだが、自らの低賃金肉体労働をもちこむことによってもアメリカの工業生産の方法を変え、技術上の不均衡を克服し、技術的収斂をもたらした。11大工業都市で移民の比率が他の小都市や南部の諸都市よりも高かったことは偶然ではなかった。

第11表 1900年の合衆国大都市の人口中の移民の比率

	外国生れ	全人口中の パーセント	両親が 外国生れ	全人口中の パーセント
合衆国全体	10,460,085	13.7	26,198,939	34.3
ニューヨーク	1,270,080	37.0	2,643,957	76.9
シカゴ	587,112	34.6	1,315,307	77.4
フィラデルフィア	295,340	22.2	1,293,697	54.9
セントルイス	111,356	19.4	350,777	61.0
ボストン	197,129	35.1	404,999	72.2
ボルティモア	68,000	13.5	194,223	38.2
ピッツバーグ	115,094	25.5	284,246	63.0
クリーヴランド	124,631	32.6	288,491	75.6
サンフランシスコ	116,885	34.1	257,784	75.2
デトロイト	96,503	33.8	221,281	77.5
ロサンゼルス	19,964	19.5	46,311	45.2
ニューオーリンズ	30,325	10.6	108,010	37.6
ルーズヴィル	21,427	10.5	77,253	37.7
オルバニ	17,718	18.8	54,582	58.0
チャールストン, S.C.	2,592	4.6	7,921	14.2
モビール	2,111	5.5	8,049	20.9

出所: 12th Census of the U.S. Population, Part 1.

市場の制約を受ける都市の端緒的發展段階を必要とする工業の場合は、新しい工場を支えるだけの最小限の地域的な製品の販売量を必要とする。そして製品を販売する地域の人口量に応じた端緒的工業化段階を必要とする。したがって、小さな都市から大都市まで、それぞれが供給する地域に応じて段階的様相を呈し、都市の階層制が形成される。片や原料の制約を受ける、どこにでも立地できる工業は、運搬費の問題さえ解決できれば、地域的市場だけでなく、広い地域に供給できる。高価値の製品を生む工業の場合は、高度に工業化した地域に集中するが多い。この場合はしばしば工場間の競争が激化し、新しい生産方法は早急に普及する。一つの成功は次の技術的不均衡を生み、次から次へと技術革新が生れ、採用される。寡占的大企業に成長しやすく、大都市へ集中する傾向があった。

あとがき

以上モーリー・クライン、ハーベイ A. カンターおよびアラン A. プレッドの研究による 19 世紀後半期のアメリカ主要都市の工業化の実態とその分析を見てきた。

その他の通史的な研究であるブレーク・マクケルビーの研究¹⁾の要約を見てみると、「工業都市のもっとも重要な貢献は、工場の上昇する生産高であった。統計の示すところによれば、製造業が付加した価値は 1859 年から 1879 年に倍増し、繁栄の 80 年代に再び倍加した。そしてその後二度の不況を経験したにも拘らず、1909 年までにもう一度倍加した。半世紀間に製造業の付加価値は 10 倍増え、農産物の増加の 3 倍に達した。そして全国収入のうち製造業の占める比率は、世紀末 30 年間に、農業のそれが不変で、商業と交通のそれが低下している間に 16.6 パーセントから 20.8 パーセントに増えた。少なくともこの期間は商業より工業が都市の成長の主な源であった。工業生産の $\frac{1}{10}$ 以上が都市の工場で生じた。そしてその産出が増えるにつれて、ある分野では輸出超過が現われた。……アメリカの工場が、ヨーロッパの工業製品を国内の消費通商から追いだすにつれて、アメリカの農産物は海外への支払いの清算の負担を免がれた。食糧品輸出は、未加工品も加工品も、世紀の変わり目のあと減少したが、製造品がその穴を埋め、外国からの投資を清算するのに十分な貿易収支を維持した。このように都市の工業の成長は、この国の経済をヨーロッパの工場への依存から解放しただけでなく、新しい資本を求めて外国の銀行に依存することからも解放した。」としてこの時期の都市の工業の重要さを強調している。

またハワード P. チュダコフの研究²⁾も「もし工業化を、経済的分化、大量機械生産、大量消費および商品、サービスの大量分配と定義するならば、この現象は 19 世紀の最後の $\frac{1}{3}$ の時期までは大規模には起らなかったことをくり返すことは重要である。……資源、労働、交通、通信を集めた場所として、都市は工業生産の中心的場所となった。」としている。

このように世紀の転換期にアメリカの都市は工業の中心地となり、アメリカ経済の中心的重要性をもつことになったが、ある面では都市の工業の衰退の兆も現われ始めていた。大都市は 20 世紀に入ってメトロポリスと呼ばれるように、通商、金融、交通、文化の中心になり始めており、都市美化運動などによって増え過ぎた住

宅と並んで工場は郊外へ追いだされ始めつつあった。工業技術の高度化とともに肉体労働の必要性が減り、事務系労働者、専門職などのホワイト・カラー族の比率が急増しつつあったことも変化の一面であった。すでに1880年代から始まっていた人口過剰の混雑、地価の高騰によって摩天楼など生活様式は変わりつつあり、労働者階層の増加する情勢のなかで、大企業の出現にたいして革新主義などの政治的革新が生れつつあり、このあとアメリカ工業都市も多様な変化を示すことになった。

本稿は、19世紀後半期に現われ、20世紀初頭に頂点に達したアメリカ主要都市の工業化という最大の特徴を、重要と思われる諸研究に頼って追跡したものである。

〔註〕

- 1) Blake McKelvey, *The Urbanization of America, 1860-1915*. 1963. pp. 45-46.
- 2) Howard P. Chudacoff, *The Evolution of American Urban Society*. 1975. pp. 84-85.