

## 19世紀中葉イリノイにおける鉄道建設と 公有地処分過程

松 永 健 二

従来わが国のアメリカ経済史研究において公有地政策は主に産業資本発生史に関する独特な視点とかがかわらせて問題とされるにとどまっている。しかしながら、公有地処分すなわち西部での広大な無主地における土地私有形成の過程はいうまでもなく18世紀末から20世紀初頭に至る約150年間とりわけ19世紀後半に進行するのであって、公有地処分は鉄道建設とともに19世紀中葉から20世紀にかけてのアメリカ資本主義発展の歴史過程解明のための不可欠の要素である。この両者を結びつける環ともいべきものこそが鉄道への公有地供与をめぐる諸問題であった。

このような視点から前稿<sup>1)</sup>において、連邦政府から公有地供与を受けたアメリカ史上初の鉄道で、それ以降の大陸横断鉄道にたいする文字通り巨大な規模の公有地供与のいわば「原型」を形成したと考えられる事例としてのイリノイ・セントラル鉄道会社の場合について検討した。そこにおいて、鉄道会社にたいする公有地供与が「供与地債」land-grant bondsの発行という新しい資金調達方法を可能にし、そのメカニズムが同時に設立発起人を中心とする東部資本集団による莫大な投機的利益の獲得を可能にしたことを明らかにした。

だが、資金調達方法の最終的成否、したがってまた東部資本集団に莫大な投機的利益を保障するメカニズムの成否は、まさに供与地売却——《期待された高価格》での売却——の成否にかかっていたのである。鉄道会社による供与地売却過程の検討、これが本稿の一つの課題である。

さらに、小土地所有＝小農民経営の形成・展開と公有地処分との関連如何という問題を鉄道建設を基軸にして考察すること、これがいま一つの課題である。従来の公有地処分問題に関する研究は、政策史的あるいは法制史的なそれであって<sup>2)</sup>、各公有地処分法の実施過程の具体的で総体的な把握はほとんど稀であると

1) 拙稿、「『公有地供与法』とイリノイ・セントラル鉄道会社の建設資金調達メカニズム——アメリカ鉄道建設における公有地供与と資金調達(1)——」、『経済論叢』第118巻第1・2号。本稿は上記論文の事実上の続編である。

2) その代表的なものは、わが国経済史学界において主流を占める「比較経済史学」のアメリカ経済史研究の一つの集大成といわれる鈴木圭介編『アメリカ経済史』(東大出版会、1972年)所収論文、楠井敏朗「西漸運動と公有地政策」である。

いってよい<sup>3)</sup>。したがってこの方法では各公有地処分法の羅列に終るほかないのである。本稿では鉄道建設をその基軸にすえることによって公有地処分過程をその有機的連関のもとでとらえることを意図している。

その際、1850年代のイリノイに限定して検討するが、これは単に合衆国のひとつの州における鉄道建設と公有地処分の関連、あるいは公有地処分と小土地所有＝小農民経営の形成・展開との関連を明らかにすることにとどまるものではない。

第1表 地域別鉄道マイル数の推移

	1840	1850	1860	1870	1880	1890
New England States	517	2,507	3,660	4,494	5,977	6,832
Middle Atrantic States	1,566	3,105	6,353	10,577	15,181	20,104
Central Northern States	89	1,276	9,583	14,701	25,109	36,927
South Atlantic States	522	1,717	5,463	6,481	8,474	17,301
Gulf & Mississippi Valley States	114	416	3,727	5,106	6,995	13,343
Southwestern States	…	…	1,162	4,625	14,085	33,303
Northwestern States	…	…	655	5,004	12,347	27,294
Pacific States	…	…	23	1,934	5,128	12,018
合 計	2,815	9,021	30,626	52,922	93,296	166,702

- 注) New England……メイン、ニューハンプシャー、ヴァーモント、マサチューセッツ、ロード・アイランド、コネティカット  
 Middle Atrantic……ニューヨーク、ニュージャージー、ペンシルヴェニア、デラウェア、メリーランド、コロンビア地区  
 Central Northern……オハイオ、シシガン、インディアナ、イリノイ、ウィスコンシン  
 South Atrantic……ヴァージニア、ウェスト・ヴァージニア、ノース・カロライナ、サウス・カロライナ、ジョージア、フロリダ  
 Gulf & Mississippi Valley……ケンタッキー、テネシー、アラバマ、ミシシッピ、ルイジアナ  
 Southwestern……ミズーリ、アーカンソー、テキサス、カンザス、ニューメキシコ、インディアン・テリトリー  
 Northwestern……アイオワ、ミネソタ、ネブラスカ、ダコタ、ワイオミング、モンタナ  
 Pacific……カリフォルニア、オレゴン、ワシントン・テリトリー、ネバダ、アリゾナ、ユタ、アイダホ

出所) Poor, H. V., *Manual of Railroads of the United States* (以下 *Poor's Manual* と略記する), 25th (1892), p. xxi より作成。

3) 岡田泰男『アメリカ公有地制度史の研究』(陽樹社, 1973年)は公有地処分の具体的な過程を限られた地域についてであるとはいえ極めて綿密に実証的に検討しており、貴重な示唆を受けた。

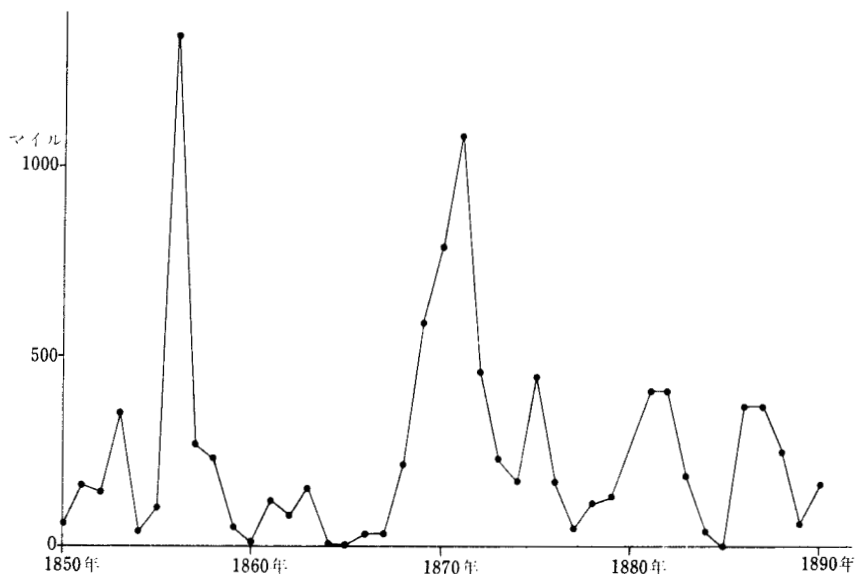
い。それは1870年代以降に一層大規模な形で進行する過程の「原型」をなしていたと考えられるのであって、そのような意味において本稿は独占資本形成期あるいは金融資本成立期における土地所有問題解明のための一つの準備作業でもある。

## I 鉄道建設と公有地処分

1850年代はイリノイ州で鉄道建設が最も飛躍的に行なわれた時期である。この時期の鉄道建設およびその公有地処分に与えた影響について概観しておこう。

第1表は、合衆国の鉄道マイル数を地域別に示したものである。これによれば1850年代がアメリカにおける鉄道建設の本格的に展開する時期であることがわかる。とりわけ、イリノイ州を含む中北部諸州 **Central Northern States** は、この時期に、1,276マイルから9,583マイルに7.5倍もの飛躍的増加をなすとげ、1860年には中部大西洋岸諸州 **Middle Atrantic States** を抜いて第一位を占め、それ以後その地位を保持しつづけている。

次に、第1図はイリノイ州における年間鉄道増加マイル数を示したものであ



出所) *poor's Manual*, 1873-74; *Do.*, 1892.

第 1 図

る。これによれば、イリノイにおける鉄道建設は1856年および1860年代末から1870年初めにかけての二つのピークをもっていること、一目瞭然である。とりわけ1856年には1年間だけで1,348マイル建設されており、これは同年に合衆国全体で建設された3,462マイル<sup>4)</sup>の37%を占める。この事実は、50年代中葉の、とりわけ1855～1856年の鉄道建設ラッシュが西部諸州においてなかでもイリノイ州を中心に爆発的に進行したことを物語っている。かくしてイリノイ州は鉄道マイル数において1855年には第8位であったものが、翌年1856年には早くから鉄道建設の行なわれたニューヨーク州について一躍第2位の座を占めるに至り、1860年にはシカゴは11の鉄道路線が乗り入れる一大鉄道中心地となるのである。

以上のようなイリノイにおける鉄道建設ラッシュはどのような鉄道会社によって担われたのか。次に掲げる第2表は、イリノイ州の初期主要鉄道会社10社についてルートと州内の距離、特許下附年度、完成年度を示したものである。この表から次のことを確認することができる。第1に、本格的なものとしてはイリノイ初の鉄道<sup>5)</sup>である Galena, Chicago and Union Railroad Co.<sup>6)</sup>をはじめとして州政府からの特許下附年度は1849～1851年であり、完成年度は1853～1857年であること。この点、年度の示されていない各鉄道についても同時期に特許を下附され完成したと考えてほゞ間違いのないところであろう。第2に、イリノイ・セントラル鉄道を除き、ほとんどが東西横断鉄道であること<sup>7)</sup>。これは、これらの諸鉄道がシカゴを起点として西に向かって建設されるかあるいはインディアナ州の

4) *poor's Manual*, 6th (1873-74), p. xxviii.

5) イリノイにおける最初の鉄道は The Jacksonville and Meredosia Railroad Co. で1840年には23マイルの路線で営業していた。なお、この鉄道はまもなく放棄され、後にスカイラー Robert Schuyler に売却された (cf. Gates, P. W., *The Illinois Central Railroad and Its Colonization Works*, 1934, p. 85)。スカイラーはイリノイ・セントラル鉄道の発起人の中心人物であり、社長となっている (前出拙稿, 100ページ参照)。

6) この鉄道は、シカゴと鉛鋳中心地として栄えた Galena を結ぶもので、「シカゴの積極的な金融家グループによって発起された。」「この鉄道の株の配当は、1850年から1855年の間平均16%であり、1857年恐慌までは最も経営成績のよい鉄道として知られていた」(Gates, *op. cit.*, pp. 85～86)。

同鉄道の株式配当

	1850	1851	1852	1853	1854	1855
10%	15	15	20	21	17	

ちなみに、同鉄道の粗利益 gross earnings は1850年の48,332ドルから1855年には1,506,710ドルと6年間に約30倍と飛躍的に増大している。

7) St. Louis, Alton and Chicago RR. Co. はイリノイにおける二大集荷都市(東部への交易港としてのシカゴと南部へのそれとしてのセントルイス)を結ぶ鉄道で、州中央部を州北東部から州南西部へと斜めに横切る例外的な鉄道である。

第2表 イリノイ州の初期主要鉄道10社

鉄道会社	ルートと距離	特許	完成年度	備	考
Illinois Central	Dunleith-Cairo Centralia-Chicago 705 miles	1851	1856.9		
St. Louis, Alton and Chicago	Joliet-E. St. Louis 242 miles			1862年 Chicago and Alton R. R. Co. に名称変更	
Galena, Chicago and Union	Chicago-Freepport 121 miles	1849	1853	1864年 Chicago & Northwestern R. R. Co. に吸収合併される。	
Chicago and Rock Island	Chicago-Rock Island 182 miles	1851	1854	1866年 Chicago, Rock Island and Pacific R.R. Co. に購入合併された。	
Central Military Tract	Galesburg-Chicago 164 miles	1851	1856	1856年 Chicago & Aurora R.R. Co. を購入	後の Chicago, Burlington & Quincy R.R. Co.
Northern Cross	Galesburg-Quincy 100 miles	1849			
Peoria and Oquawka	Burlington-Peoria 96 miles Peoria-Gilman	1849			
Great Western	Maples-Danville				
Terre Haute, Alton and St. Louis	Terre Haute (Ind.)- St. Louis		1856		1865年 Toledo & Wabash と合併。 Toledo, Wabash & Western R.R. Co. になる。
Ohio and Mississippi Valley	Cincinnati (o)-St. Louis 340 miles (うち、イリ ノイ 148 miles)		1857		

出所) *Poor's Manual*, 1873-74.

諸鉄道からの延長としてイリノイで建設されたことに拠る。第3に、ほとんどが全長100~200マイルの、当時としては中規模の鉄道であるのに対して、イリノイ・セントラル鉄道は全長705マイルで完成時には合衆国で最長の鉄道であること。イリノイ・セントラル鉄道は南北縦貫の鉄道である点、さらに大規模な鉄道である点、この二点において特異な鉄道であり、イリノイにおける鉄道ラッシュにおいていわば「起動力」としての役割を果たしたと考えてよいであろう。

ともあれ、1850年にはわずか111マイルしかなかった鉄道は1860年には2,790マイルにまで伸び、1850年代にイリノイにおける鉄道建設は文字通り爆発的に進行した。

では、このような爆発的な鉄道建設の進展は、州内の公有地処分に如何なる影響を与えたのか。

次に掲げる表は、公有地処分を担当した地方土地局 **the local land office** の閉鎖時期を示したものである。管轄内の残余公有地が10万エーカー以下になれば、

第3表 イリノイ州地方土地局 **local land office** の閉鎖

管 区	開 設	閉鎖または移管
Kaskaskia	1804. 3. 26	1856. 2. 25
Showneetown	1812. 2. 21	1856. 3. 2
Edwardville	1816. 4. 29	1855. 8. 8
Vandalia	1820. 5. 11	1856. 5. 1
Palestine	1820. 5. 11	1855. 8. 14
Springfield	1822. 5. 8	1877. 3. 3
Danville	1831. 2. 19	1855. 8. 30
Galena	1834. 6. 26	Dixon 地区へ移管
Dixon	1840. 11. 2	1855. 9. 3
Chicago	1834. 6. 26	1855. 6. 31

出所) Donaldson, T., *The Public Domain*, 1884 (Repr. 1970), p. 174.

その地方土地局は閉鎖され土地台帳は未処分地の大量に残っている他の地方土地局へ移管される。したがって地方土地局の閉鎖時期はその地区での公有地処分の終了時期をも示すのである。これによれば **Chicago, Edwardsville, Palestine, Danville, Dixon** の5地区が1855年に、**Kaskaskia, Showneetown, Vandalia** の3地区が1856年に閉鎖されている。すなわち、1877年に閉鎖されるまでイリノイにおける公有地処分の残余業務を一手に引き受けた **Springfield** 地方土地局を除

いて、他のすべての地方土地局は1855年6月31日から1856年5月1日までのわずか10ヶ月の間に地区内の公有地を処分しつくすかあるいは大部分処分して相次いで閉鎖されているのである<sup>8)</sup>。

この閉鎖時期がイリノイにおける主要諸鉄道の建設時期と照応していることに注意されたい。とりわけイリノイ・セントラル鉄道の建設が公有地処分に与えた影響は極めて大である。同鉄道は他鉄道に比してより未開拓な地域（交通運輸手段の欠如のために未開拓なのであって必ずしも地質劣等なのではない。事実、**Grand Prairie** と呼ばれる広大で肥沃な土地を含んでいる）に建設され、したがって公有地の販売をとくにそれが通過する地域で著しく促進した。

**Grand Prairie** に位置する **Danville** 地方土地局の管轄区内には州で最大の公有地が残っていた。すなわち、イリノイ・セントラル鉄道が公有地を供与される「公有地供与法」が成立する1850年には918,365エーカー（管轄区内総面積の18.6%）が売却されているに過ぎなかった<sup>9)</sup>。1853年から1854年にかけて同鉄道がこの地区に到達するや否や公有地の販売は急速に増大し、わずか5ヶ月間にほぼ50万エーカーの土地が現金あるいは軍人報奨土地証券 **military bounty-land warrants**<sup>10)</sup> で取得された。かくして、1852年から1854年にかけて同地区でイリノイ・セントラル鉄道から15マイル以内の土地721,001エーカーが処分された<sup>11)</sup>。

同じく **Grand Prairie** に位置する **Edwardsville** 地区でもそれまでほとんど売却されていなかったのが、1850年9月「公有地供与法」の下院通過後1851年3月までの6ヶ月間に8万エーカーの土地が売られた。さらに、州南端の **Kaskaskia** 地区や **Showneetown** 地区では「法案」通過後応募者が殺到し「地方土地局の職員が書類をつくることさえできなかった」<sup>12)</sup> ほどであるという。

かくして、1849年に14,063,308エーカーあった未処分公有地は1857年はじめには10万エーカー以下になった<sup>13)</sup>。このような大規模で急速な公有地処分が同時期

8) **Galena** 地方土地局が **Dixon** 地方土地局に移管されたのがいつであるかは明らかではない。

9) **Biennial Report, Illinois Treasurer, Illinois Documents**, 1851, p. 45; quoted in, **Gates, op. cit.**, p. 104.

10) この軍人報奨土地証券はイリノイにおける公有地処分あるいは投機業者による土地取得に極めて重要な役割を演じている。この点後に詳論する。

11) **Annual Report, Commissioner of the General Land Office**, 1854, pp. 85~86; quoted in, **Gates, op. cit.**, p. 105.

12) *Ibid.*, p. 105.

13) **Chicago Daily Democratic Press**, Jan. 7, 1857; quoted in, **Gates, op. cit.**, pp. 108~109.

のイリノイ・セントラル鉄道を中心とする諸鉄道の爆発的建設によって引き起されたことは疑いない。勿論、それが鉄道建設によってのみ引き起されたというのではない。公有地処分を促進する他の諸要因——とりわけ後に詳論する公有地取得を容易にするいくつかの「公有地法」のタイミングのよい制定等——をも無視するわけにはいかない。だが、それら他の諸要因も単独ではそれほどの効果をあげたかどうかはなほだ疑しいのであって、鉄道建設が公有地処分促進の諸要因のまさに「基軸」的役割を担ったと考えてさしつかえないであろう。

## II 土地投機

前節において、イリノイにおける爆発的な鉄道建設、それが引き起した急速で大規模な公有地処分の過程について述べた。次に検討されねばならないのは、この公有地は誰の手にどのようにして渡ったのかという問題である。

まず、小農民の土地取得について検討することにしよう。次に掲げる表は、イリノイの1850年と1860年の農場数と農地面積を示したものである。これによれ

第4表

	農場数	改良地	未改良地	農地合計
1850年	76,208	エーカー 5,039,515	エーカー 6,997,867	エーカー 12,037,382
1860年	143,310	13,096,374	7,815,615	20,911,989
増加数	67,102	8,056,859	817,748	8,874,607

出所) *U. S. 8th Census, Agriculture, 1864 (Reprinted 1973)*, p. 222.

ば、1850年から1860年までの10年間に農場数で約67,000、「農地内改良地面積」**Acres of Land improved in Farms** で約800万エーカー増加している。この「農地内改良地面積」はどのような根拠で算出されたものかは明示されていないのでその意味するところは必ずしも明らかではないが、経営面積とほぼ同義であると考えてよいであろう。「改良地面積」ではイリノイは1850年にはインディアナに次いで第10位であったのが、1860年にはニューヨーク州について合衆国第2位を占めている<sup>14)</sup>。その結果、イリノイ州は1860年には当時の二大主要穀物であ

14) *U. S. 8th Census, Agriculture, 1864 (Reprinted 1973)*, p. 222.



る小麦ととうもろこしの生産高においてそれぞれ2,900万ブッシェル<sup>15)</sup>、11,500万ブッシェル<sup>16)</sup>で合衆国第1位となり、この時まで合衆国の穀倉地帯としての地歩を築いたのである。

さらにこの表で注目されねばならないのは、「農地内未改良地」**Lands unimproved in Farms**である。1850年にはほゞ700万エーカーが「未改良地」として表示されており、これは「改良地」の1.4倍にもものぼっている。1860年には「改良地」との比率では下るものの絶対数では80万エーカー以上増大している。ゲイツ **P. W. Gates** はこの土地について次のように述べている。「この土地の何パーセントかは牧草地としてあるいは（家屋、燃料等に使用する）材木を伐り出すための用地として使用されていたが、大部分は投機的目的のために所有されていた」とし、この土地を投機的に所有している者を「農民的土地投機者」**farmer-speculator** と呼んだ<sup>17)</sup>。

勿論これらの土地を所有している者全てが小農民であったというわけではない。なかには数千エーカーの土地を所有し資本主義的経営を行っている者も、あるいは後に述べるような専門的土地投機業者 **professional speculator** の単なるエージェントとして名儀上土地を所有しているに過ぎない者も含まれている。だがこれらの「未改良地」を投機目的で所有している者の大部分は次表に示されているように家族労働に依拠する小農民であったと考えてよいであろう。すなわち、土地所有規模20～100エーカーまでが87,210で全体の60.9%

第5表 土地所有規模別農場数（1860年）

土地所有規模	農場数
3 エーカー以下	972
3—10エーカー	1896
10—20	6518
20—50	38186
50—100	49024
100—500	45532
500—1000	988
1000エーカー以上	194

出所) *U. S. 8th Census, Agriculture*, p. 221.

15) *Ibid.*, Intro., p. xxix.

16) *Ibid.*, p. xlvi.

17) *Gates, op. cit.*, pp. 110~111.

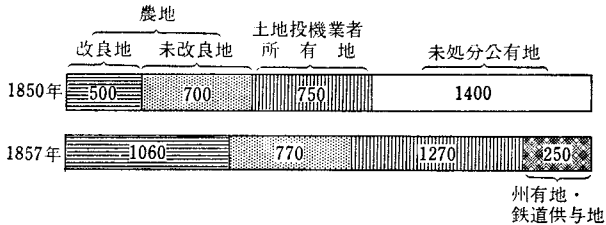
を占めている。さらに100~500エーカーのうちの多くの部分は160エーカー（ $\frac{1}{4}$ セクション）の規模のものであろう。後のホームステッド法で入植者が取得する土地の規模は160エーカーであり、これが当時の西部の入植者の最も標準的な土地所有規模だったからである。仮りに非常に低く見積って100~500エーカーの農場のうち $\frac{1}{4}$ が160エーカーの規模のものであったとしても20~160エーカーの規模の農場数は109,976となり、全体の76.7%を占めるのであり、この部分は家族労働にのみ依拠する小農民経営と考えてさしつかえないであろう<sup>18)</sup>。

以上述べた事実からさしあたり次のように結論することができよう。50年代の飛躍的な鉄道建設はイリノイでの土地取得要求を著しく増大させたが、小農民によって投機を目的として所有されている土地が州の $\frac{1}{4}$ を占めるほどであったという事実は小農民による土地取得の機会が開かれており、小生産者が広汎に形成されていたことを示している。

他方、公有地の取得をめぐる小農民とは性格を異にする一群があったことは周知の事実である。すなわち、鉄道建設による土地価格高騰による利得の獲得のため専ら投機的に土地を取得した部分であり、その中心をなすのは東部資本あるいは鉄道資本と結びついた専門的土地投機業者である<sup>19)</sup>。小農民を除いてこれら土地投機業者が投機的に獲得した土地はどれほどの規模であったか、これを正確に判断する材料はない。したがってそれは極めて大雑把な把握になるほかは

18) ここでいう「農場規模」は当然「未改良地」を含むものであって経営面積を示すものではない。したがって「農場規模」だけで判断するのは必ずしも適当ではないが当時の西部の農民の間では生産手段や経営内容においてあまり格差はなく、所有面積にはかかわりなく標準的経営面積は40~50エーカーほどであったという点を考慮して、ここではさしあたり20~160エーカーを小農民とした。農民相互の経済的諸関係の分析のためには経営内容の検討が不可欠であるのはいうまでもない。今後の課題である。

19) Gates, *op. cit.*, pp. 110~111. ゲイツは耕作するためではなく投資の対象として土地を求める全ての者を土地投機者であるとした上で、それを次の四つのタイプに分類している。1) 自ら使用しうる以上の土地を取得した小農民。2) 小実業家、銀行家、判事、弁護士、政治家のグループ。3) 専門的土地投機業者。4) 東部資本家。第2のグループでとりわけ政治家は無視することができない。1840年時点で連邦政府議員の所有している土地は84万エーカーを越えていた (Cf. *ibid.*, p. 99)。イリノイ・セントラル鉄道に対する「公有地供与法」通過に尽力したイリノイ州選出の上院議員であり、1860年には北部民主党から大統領候補に指名され、カンザス・ネブラスカ法案の提案者であったダグラス Stephen A. Douglas (Cf. Arthur M. Schlesinger, Jr., *History of American Presidential Elections*, vol. II, pp. 1097~1122) や鉄道建設の認可権をもっていた州知事フレンチ Augustus C. French は、鉄道建設に関わる情報を武器にして土地投機を行なった代表的人物である。小農民を除く三つのグループは耕作のためではなく、専ら投機目的で土地を取得した点で共通しており、また多くの場合（とくに3)と4)では) 土地取得資金をめぐる相互に結合している。



第 2 図

ないが、それを図示したものが第 2 図である。農耕に適さないかあるいは何らかの理由で投機あるいは土地取得の対象にならなかった土地はこの図からあらかじめ除かれており、それは最大限に見積って 250 万エーカーである<sup>20)</sup>。したがって私有の対象となる土地は約 3,350 万エーカーである。この図を作成する際、次のことが仮定されている。すなわち、公有地が私有地に転化したもののうち「農地」（「改良地」と「未改良地」の合計）以外の土地は全て土地投機業者によって所有されているものとみなしたことである。

1850年には「農地」は、「改良地」約 500 万エーカー、「未改良地」700 万エーカーであり、未処分の公有地は 1,400 万エーカーであった。したがって上記の前提によって土地投機業者の手に保有されている土地は 750 万エーカーである。先に述べたように 1857年にはほとんど全てのイリノイの公有地は処分され私有地に転化している。そこで 1857年時点で土地投機業者がどれほどの土地を所有しているかを検討してみよう。まず「改良地」と「未改良地」については 1850～1860年の 10年間の年平均増加面積はそれぞれ 80 万エーカーと 10 万エーカーである。毎年平均的に増加したと仮定してそれらはそれぞれ 1857年には 1,060 万、770 万エーカーとなり「農地」は 1,830 万エーカーである。さらにイリノイ・セントラル鉄道所有地および州有地は多くても 250 万エーカーを越えない<sup>21)</sup>。したがって 1857年初めに土地投機業者が所有していた土地は少なくとも 1,270 万エーカーであったということになる。

1850年から 1857年までの 7年間で土地投機業者の所有地は 520 万エーカー増加している。だが、この数値は土地投機業者がこの 7年間に新たに取得した土地を

20) *Ibid.*, p. 111.

21) 「1856年にイリノイ・セントラル鉄道が所有していた土地はほゞ 200 万エーカーであった」(*Annual Report, the Illinois Central Railroad, 1856*; quoted in, *ibid.*, p. 111)

示しているのではない。それはこの数値を上回るものである。というのは、1850年にすでに保有されていた土地やそれ以後新たに取得した土地の一部はこの7年間に鉄道建設の進展に応じてすでに売却されているはずであるからである。それを少なく見積って180万エーカーとしても、土地投機業者が7年間に新たに取得した土地は700万エーカーに及ぶ。これは同じく7年間に処分され私有地に転化した公有地の $\frac{1}{3}$ が、直接小農民によってではなく、土地投機業者の手を経て取得されざるを得なかったことを示している。さらにイリノイ・セントラル鉄道会社に供与された約260万エーカーを加えると、7年間に私有地に転化した公有地の実に7割が鉄道資本＝東部資本やそれと結びついた土地投機業者によって取得されたのである。

しかもこれらの土地はイリノイ・セントラル鉄道をはじめ諸鉄道のルートに近接している場合が極めて多いのである。この点で、鉄道のルート決定が法律ではあいまいで4地点を明示しているに過ぎず、他は全て鉄道会社したがって設立発起人を中心とする東部資本集団の手に委ねられていたことは、極めて重大な意味をもって来る<sup>22)</sup>。すなわち、鉄道ルートは入植者の少ない地域、したがって東部資本及びそれと結びついている土地投機業者によって土地が先行取得されている地域が選ばれたという事実である<sup>23)</sup>。

これは、イリノイにおける鉄道建設が小規模な入植による「点」の形成を前提にする限りではこれら入植者＝小農民の直接的利害と全く無関係であったわけではないにしても、むしろ東部資本あるいは土地投機業者の利害が貫徹する方向で行なわれたことの一つの証左である。

投機的利益を求めて東部資本およびそれと結びついた土地投機業者は、鉄道建設による土地取得要求の増大をみこして、資金力と情報力にものをいわせて大量のしかも鉄道近接の土地を小農民に先行して取得していたのであるが、これらの土地を小農民が取得する場合よりもはるかに低価格で先行取得しえたいいくつかの方法について考察することにする。

第6表は、イリノイ・セントラル鉄道を中心とする数多くの鉄道建設にかかわる1840年代末から1850年代なかば迄の時期で、それによって東部資本・土地投機業者が大量に土地取得した主要な三つの取得方法について、それぞれ法律制定年とイリノイにおける取得面積を示したものである。

---

22) 前出抽稿、96ページ参照。

23) Gates, *op. cit.*, p. 88.

第 6 表

取得方法	法律制定年度	イリノイ州における 取得面積 万エーカー
Military bounty-land warrents	1847, 1850, 1852	524 (1847~53年)
Swamp Land Act	1850	145
Graduation Act	1854	88 (1854~56年)

出所) Donaldson, *op. cit.*, p. 222, Gates, *op. cit.*, p. 100, p. 103.

まず第 1 に、軍人報奨土地証券 Military bounty-land warrents について述べよう。これによって1847年~1853年までのわずか6年間にイリノイ州内の公有地524万エーカー（州総面積の15%）が取得されているからである<sup>24)</sup>。

従軍した軍人に報奨として土地を下附する政策は独立戦争以後一貫して行なわれているが<sup>25)</sup>、初期よりはるかに大規模な形で対メキシコ戦争においておこなわれた。1847年、連邦議会は「メキシコ戦争に12ヶ月以上従軍した全ての市民および下士官 non-commissioned officers は測量された公有地のどこにでも160エーカーの土地を占拠しうる土地証券を受けとることができる<sup>26)</sup>」という法律を採択した。この「47年法」のほか同様の法律が1850年、1852年、1855年の3回出されている。第7表はそれぞれの法律にもとずいて発行された土地証券の数とその表示する面積合計を示したものである<sup>27)</sup>。

これら大量に発行された土地証券の大部分は東部で売りに出され、東部資本・

24) 1853年までにイリノイで「軍事奉仕に対する供与」Grant for military services として下附された公有地は 8,745,930 エーカーである (*Annual Report, Commissioner of General Land Office, 1853; quoted in, Gates, op. cit., p. 100*). このうちには1811年と1812年の「軍人報奨地法」The Military Bounty Land Act によるミリタリー・トラクト Military Tract 350万エーカー（これはイリノイ州北西部に指定された）をも含んでいるので、これを差し引いて残り5,245,930 エーカーが「47年法」「50年法」「52年法」にもとずく土地証券で1847年から1853年までに取得された土地である。

25) 詳しくは、Donaldson, T., *The Public Domain—Its History with Statistics, 1884 (Reprinted 1970), pp. 232~237*. Hibbard, B.H., *A History of the Public Land Policies, 1924, pp. 116~135* を参照されたい。

26) Donaldson, *op. cit.*, p. 235.

27) 50年法以降、土地証券を下附する対象を拡げており、しかも土地証券の表示する面積も格差をつけられるようになり、1855年には160エーカーから10エーカーまで7段階に分かれている。1847年と1850年と比較して、発行枚数が2倍以上であるのに面積がほぼ同じであるのは、1847年の場合大部分が160エーカーであるのに対して1850年の場合は過半数が40エーカー証券であったことに拠る。

第7表

	土地証券数	面積
1847年法	88,249	13,209,880 エーカー
1850年法	189,121	13,165,880
1852年法	11,986	694,120
1855年法	261,837	33,958,550
計	551,193	61,028,430

出所) Donaldson, *op. cit.*, p. 237.

土地投機業者が低価格で土地を取得する手段に利用された<sup>28)</sup>。

1852年には、160エーカー証券の価格は110~115ドルであったといわれ<sup>29)</sup>、1エーカーあたり0.68~0.72ドルになる。それは公有地のエーカーあたり最低公定価格1.25ドルをはるかに下回るものであった。この土地証券は東部資本・土地投機業者によって購入され、これによって広大な公有地が小農民に先行して取得されたのである。

すなわち、下級兵士を有利にする条件が、多くの兵士がこれを運用する条件をもたなかったが故に、逆に東部資本・土地投機業者を有利にする条件に転化してしまったことを示している。

第2に、湿地法 *The Swamp Land Act* による取得であるが、この法律は1850年9月28日連邦議会を通過した。この法律によって湿地は州政府からの申告に応じて州に無償供与された。イリノイ州は3,267,470エーカー申告し、1,451,974エーカー認可され供与された<sup>30)</sup>。その際「当該土地の処分は、もっぱら堤防や排水

28) 50年までは法文上は土地証券を他人に譲渡することは禁じられていたが、それでも耕地を獲得するためというよりも投機目的に利用された (*Hibbard, op. cit.*, p. 124)。52年法によって土地証券は譲渡可能になり一層土地投機に利用されるようになった。

29) *Ibid.*, p. 126。1857年にはニューヨークではほとんどが0.6ドル以下であり、最高値でも0.85ドルであった (*ibid.*, p. 127)。ただし、イリノイ・セントラル鉄道から6マイル以内の公有地についてはこの土地証券に加えてエーカーあたり1.25ドル支払わねばならなかった。それでも競売によって購入する場合よりはるかに有利であった。なぜなら、この6マイル以内の公有地は他の公有地の2倍(2.50ドル)の最低公定価格であり、実際は競売によってそれを上回る価格でなければ取得しえなかったからである。ちなみに、この公有地と同条件のイリノイ・セントラル鉄道供与地(鉄道と公有地は6マイル以内では市松模様を形成している。前出拙稿、97~98ページ参照)の平均売却価格は後に詳論するように11.09ドルであった。

30) Donaldson, *op. cit.*, p. 222.

等によって当該土地を再生するためにあてられるべし<sup>31)</sup>とされていたにもかかわらず、実際には「この湿地ほど土地投機業者に好餌を与えたものはほかにはなかった」し、「湿地における投機は1850年法の制定と同時に始った<sup>32)</sup>」のである。「下院公有地委員会 The House Committee on Public Lands は1868年に次のように算定した。湿地法による供与地の半分以上は土地投機業者の手に渡った、と。」<sup>33)</sup>イリノイも例外ではありえない。しかもエーカーあたり10セントという極めて低い価格で売却された<sup>34)</sup>。

第3に、等級別土地売買法 The Graduation Act で、これはイリノイに残っている公有地を処分し土地私有の形成を促進した最後の公有地法であるといわれている<sup>35)</sup>。1854年に成立したこの法律は、測量をすませ売りに出されながらその土地の何らかの条件が悪いため10年以上売れ残っている公有地を、市場に出ている期間によって等級付し非常に低い価格で売れることを規定したものであった<sup>36)</sup>。この法律の通過から1856年6月30日までの2年足らずの間にイリノイ州では88万エーカーの土地がこの法律によって購入された(第8表)。

1854年から1862年に合衆国全体で25,696,000エーカーが8,207,000ドルで売却され、エーカーあたり平均価格32セントであった<sup>37)</sup>。イリノイでは33セントであった<sup>38)</sup>。勿論この法律にも実際の入植者 actual settler の土地取得を容易にする

第8表

市場に出ていた期間	エーカーあたり価格	イリノイで購入された面積
10 ~ 15年	1.00 ドル	7,847 エーカー
15 ~ 20	0.75	24,683
20 ~ 25	0.50	52,504
25 ~ 30	0.25	61,689
30年以上	0.125	736,107
計		882,830

出所) Gates, *op. cit.*, p. 103.

31) Hibbard, *op. cit.*, p. 270.

32) *Ibid.*, p. 280.

33) *Ibid.*, p. 281.

34) Gates, *op. cit.*, p. 102.

35) *Ibid.*, p. 102.

36) Donaldson, *op. cit.*, p. 291. Hibbard, *op. cit.*, pp. 289~304.

37) *Ibid.*, p. 303.

38) *Ibid.*, p. 302. ちなみにアラバマは40セント、ミズーリは77セントであった。

というたてまえで購入資格が定められていた。有資格者は、このような土地に既に住み耕作している者すなわちスクォター *squatter* であるか、あるいはただちに (*at once* の解釈は内務省によって1年以内とされた) 入植して耕作する者のいずれかでなければならなかったが、例にもれずこれらの条件はほとんど適用されなかったし、これには一人あたりの購入制限が全くなかった<sup>39)</sup> ので、これらも土地投機業者の手に帰すること多かった。

かくして、本来の目的がたとえ小農民に有利なものであったとしても、現実の過程では逆に東部資本・土地投機業者に有利な条件に転化してしまったいくつかの公有地処分法の制定と、小農民を圧倒する資金力と鉄道建設とりわけそのルートについての情報力とによって、彼らは小農民に先行し大規模に最優等地 (= 鉄道近接地) を低価格で取得することができたのである。だが、この土地はそれ自身としては《無価値なもの》である。鉄道建設こそ、このそれ自身として《無価値な土地》の、期待される《高価なものとしての土地》への転化を可能にし、東部資本・土地投機業者に莫大な投機的利益を保障したのである。

### III 鉄道供与地の売却過程

ここで検討するのは、259.5万エーカーにも及ぶイリノイ・セントラル鉄道供与地の売却過程である。この過程はたんなる一鉄道会社の私有財産処分一般の問題ではない。鉄道会社への公有地供与 (= 土地公有の土地私有への転化) を公有地の第一次処分とすれば、この供与地売却過程は現実の生産者たる小農民に土地が取得される過程であり、いわば公有地の第二次処分ともいべき過程である。そのような意味で鉄道会社は最大の土地投機業者として小農民に対峙するのであり、したがって供与地売却過程の検討は土地投機業者と小農民の相互関係を把握するうえで必要不可欠な課題なのである。

さらに、この供与地売却過程は鉄道建設にあたっての資金調達 = 資本動員過程の第2過程でもある<sup>40)</sup>。すなわち、供与地を担保とする「供与地債」*land grant bonds* の発行によって建設資金を調達したのであるが、その社債の償還もその利子分もさらには社債でまかないえない建設資金をも全てこの供与地の売却によってまかなうことになっていたのであって、この全過程は鉄道敷設による《それ自身として無価値な土地》の《高価なものとしての土地》への転化の成否にこそ基

39) *Ibid.*, p. 301.

40) 前出拙稿, 108ページ.



礎をおく過程だったのである。

鉄道供与地の売却にあたって鉄道会社の要求と小農民のそれとはするどく対立していた。小農民を中心とするイリノイの住民の要求は入植者をひきつけうる低価格と州の成長を速める早期売却であった。さらに彼らは鉄道供与地をめぐる土地独占に反対した。この要求は1851年3月27日ブルーミントンで開催された「イリノイ・セントラル鉄道近接地の土地独占に反対する者の集会」の決議にあらわれている。集会は投機的な大土地所有が非常に増大していることを指摘した後、次のような決議を採択した。

「(1) 議会は鉄道近接地での大規模購入を禁止すべきである。

(2) イリノイ・セントラル鉄道供与地は実際に入植する者にもみ売却されるべきである。

(3) 大規模購入者への土地売却は「州の進歩と改良に対する大きな障碍の源泉」である。」<sup>41)</sup>

この集会決議は、低価格、早期売却、投機的な土地独占反対が小農民の主要な要求であったことを示している。

それに対して、鉄道会社自身も土地価格と売却時期について相対立する要求をかかえていた。一方では、当初の計画通り土地売却による収入で建設資金をまかなうのであれば、人口の増大と鉄道建設とが土地価格の高騰をもたらすまでは土地売却を差し控えねばならない。他方では、投資に対する早期の見返りを期待する株主を満足させるため早期売却を迫られていた。すなわち、鉄道会社の供与地売却にあたっての要求は高価格、早期売却という、それ自体矛盾するものであった。

この高価格での早期売却を可能にしたのは、購入者に対する長期信用の供与であった。その信用条件は以下のものである<sup>42)</sup>。

建設資金用地 **Construction Land**<sup>43)</sup> の場合

1) 第3年度が始まるまでは土地価格の支払いはしなくてもよく、年間2%の利子を2年分すなわち4%を前払い利子として支払うべきこと。この利子支払いによって土地の用益権を得ることができること。

2) 第3年度の初めから毎年土地価格の $\frac{1}{3}$ と2%の利子を支払い、契約書への署名から6年間で全額の支払いを終ること。

41) *Prairie Farmer* (1852), XII, pp. 244~245; quoted in, Gates, *op. cit.*, p. 152.

42) Gates, *op. cit.*, pp. 159~160.

43) 供与地のうちで「供与地債」発行の担保にされた土地200万エーカーをさす。前出拙稿, 106~107ページ参照。

自由処分用地 **Free Land**<sup>44)</sup> の場合

- 1) 土地価格の25%の頭金支払いで用益権を与えられること。
- 2) 残金は年間6%の利子とともに3年間で支払いを完了すること。

さらに上記のいずれの場合にも信用条件のほかに耕作義務が契約書に明記されていた。毎年購入地の最低 $\frac{1}{2}$ づつ柵囲いされ耕作されるべきで5年間で全体の少くとも $\frac{1}{2}$ は耕作済みであることが、その条件であった。

購入者に対する以上のような長期信用の供与は、資金をほとんどもっていない入植者の土地購入を著しく促進した。たとえば建設資金用地の場合、その土地価格が1エーカーあたり10ドルであったとしても、前払い利子エーカーあたり40セントを支払えば用益権を得ることができ、これは最低公定価格が1.25ドルであった公有地（供与地と同条件の鉄道から6マイル以内の公有地の場合は2.50ドル）を購入する場合よりさしあたりははるかに少ない資金での土地取得を可能にしたからである。

鉄道会社の側からすれば、この信用の供与こそ建設資金をまかなうに足るほどの高価格での小農民への土地売却を可能にした条件だったのである。

しかし、小農民の土地取得を促進したこの信用条件は、同時にまた東部資本・土地投機業者の土地取得をも著しく促進したのである。信用条件の一つである耕作義務は大規模土地購入者には事実上ほとんど適用されなかった<sup>45)</sup> からである。

さらに、現金支払あるいはイリノイ・セントラル鉄道社債による支払の場合には20%割引きされ<sup>46)</sup>、資金力のある東部資本・土地投機業者には極めて有利であった。一例をあげれば、1855年にはこの社債は「額面の75%の価格で売買されていた」<sup>47)</sup> ので、社債を使用すれば土地価格の60%で購入することができたわけである。

この信用条件の供与は小農民によるさしあたりは少ない資金での土地取得を可能にしたが、同時に大土地投機業者に小農民よりはるかに有利な条件を与えることによって、小農民の反対していた土地独占の形成を助長したのである。この信用条件の供与によってイリノイ・セントラル鉄道供与地はイリノイではかつて経

44) 供与地のうちシカゴ支線沿線の土地 34.5 万エーカーをさし、売却価格について何らの制限もせず売却収入も自由に使用されることになっていた。供与地のうち残り 25 万エーカーは利払資金用地 **Interest Land** と呼ばれ、その売却収入は社債の利子支払に使用された。拙稿、106~107ページ参照。

45) *Gates, op. cit.*, p. 264.

46) *Ibid.*, p. 160.

47) *New York Times*, July 7, 1855; quoted in, *ibid.*, p. 160.

験したことのないほどの高価格で売却されえたのであった。

第9表は、イリノイ・セントラル鉄道会社の土地売却面積および価格を示したものである。これによれば、1854～1857年の4年間の土地売却はすこぶる順調である。この4年間の土地売却面積は、先買権保有者 *pre-emption claimants* に対する売却面積107,614エーカー<sup>48)</sup> を含めて総計1,200,932エーカーであり、鉄道供与地の約半にものぼった。この間の売却総額は15,311,440ドルであった。「こ

第9表

	件数	面積	総価格	1エーカーあたり 平均価格
		エーカー	ドル	ドル
1854年	2,211	47,280	481,846	10.19
		107,614 <sup>1)</sup>	286,035	2.49
1855	2,119	375,969	4,848,655	12.96
1856	2,429	336,347	4,548,561	13.55
1857	3,419	335,722	4,064,717	12.11
1858	822	52,387	610,969	11.66
1859	403	28,063	336,861	12.00
1860	1,050	71,287	878,677	12.34
1861	1,402	102,109	1,405,932	13.77
1862	1,168	87,599	914,428	10.44
1863	2,954	221,578	2,269,294	10.24
1864	3,501	265,520	2,745,320	10.34
1865	2,364	154,252	1,791,917	11.62
1866	2,218	157,861	1,586,885	10.05
1867	2,633	203,532	2,080,154	10.22
1868	2,776	207,351	2,130,525	10.28
1869	1,521	85,860	857,753	9.09
1870	1,127	60,858	595,269	9.08
計	34,017	2,899,189 <sup>2)</sup>	32,147,803	11.09

注 1) 先買権所有者に対する売却。

2) 売却総面積が供与地面積 259.5 万エーカーを上回っているのは契約不履行による没収地の再販売を含むからである。

出所) Gates, *op. cit.*, p. 260.

48) 連邦先買権法 *Pre-emption Act* の原理を供与地売却にあたっても適用し、1850年9月20日以前からその土地に住み耕作に従事している者は彼らが改良した区画をエーカーあたり 2.50 ドルで優先的に購入することができるとした (*ibid.*, pp. 156~157)。

のような土地売却からの大きな収益は、イリノイ史上空前絶後であった<sup>49)</sup>といわれている。1857年恐慌直前のこの時期は、「土地投機の2年間」といわれる1836～37年とならんで土地投機の最も盛んな時期であった。

1858年～62年の5年間は、全体として土地売却の停滞の時期であった。57年恐慌と南北戦争の勃発が入植あるいは西部への人口移動に大きな影響を与えたものと考えられる。ともあれ、この5年間の土地売却面積は341,445エーカーであり、とくに1859年には28,063エーカーにまで減少し、1857年の8%でしかなかった。

1863年以降、年間20万エーカー台に回復するが、エーカーあたり平均価格は1861年13.77ドルを頂点にして、1863年以降下降傾向を示しており、1870年には9.08ドルであった。この売却価格の下落は、第1に1863年までに優良地（あるいは鉄道近接地）はなくなってしまうこと、第2にこの頃すでにミシシッピ川以西の大陸横断鉄道の売り出す土地との競争を強いられ、これらの土地はより肥沃で低価格であったこと、などに拠るものと考えられる<sup>50)</sup>。

こうして、イリノイ・セントラル鉄道は1870年までに無償で取得した供与地をエーカーあたり平均価格11.09ドルの高価格で早期売却に成功したのであった。

この売却価格は契約書上の数値にすぎないことはいうまでもない。したがって鉄道会社にとってはこの未収金の回収が問題となる。

しかし、1857年恐慌および南北戦争は交易ルートの切断と農産物価格の下落とをひき起した。1857年暮に一人の絶望した農民がイリノイ州 Will 郡から次のような手紙を書き送っている。

「東部の金融恐慌はイリノイにその暗い影を落している。……あらゆる種類の穀物があり余り、それはほとんどあるいは全く価値がない。小麦は50セントに、からす麦は17セントに下り、いまなお下り続けている (still going down, down, down)。……土地を除いて……それは今なお上がっている——あらゆるものの価格が下落しつつある<sup>51)</sup>、と。

この農産物価格の下落あるいは他の要因によって多数の農民は土地価格の支払困難に陥った。これら債務不履行の農民は、契約を破棄され自らが改良した土地を以前より狭い面積でしかも高価格で再契約することを迫られた。

第10表は、この債務不履行によって契約破棄された土地面積とその価格総額を示したものである。契約破棄面積は13年間で合計約72万エーカーであり売却総面

49) *Ibid.*, p. 256. さらにゲイツはこの4年間で“Periods of inflation and overexpansion”と呼んでいる。

50) Cf. *ibid.*, p. 263.

51) *New York Farmers* (1858), X, p. 23; quoted in, *ibid.*, p. 256.

第 10 表

	契約破棄面積	価 格
1858年	23,486 <sup>エーカー</sup>	375,447 <sup>ドル</sup>
1859	20,638	—
1860	48,274	725,400
1861	125,932	1,523,643
1862	125,723	1,845,596
1863	107,530	—
1864	92,349	1,287,351
1865	41,768	587,659
1866	28,633	—
1867	45,144	597,294
1868	23,245	302,696
1869	16,748	215,378
1870	18,489	201,628
計	717,959	7,662,092*

\* 1859年, 63年, 66年の価格不明のため価格総額はこれらの年を除いて算定。  
出所) Gates, *op. cit.*, p. 260.

積の半にのぼっていること、1861年と1862年にはその年の売却面積を大中に上回るほどであったこと、これらの事実は債務不履行の事態がいかに広汎に進行したかを示している。

このような契約破棄の強要に直面した小農民は如何なる運命を辿ったか、一方では、「経営能力の比較的ある農民」は高価格での再契約という厳しい条件に耐え自己を維持していったと考えられる。他方、その他多数の農民は数年間自らが改良を施した土地を放棄し、それを新たに購入した土地所有者のもとで借地農としての地位に甘んじるか、あるいは新たな土地を求めてさらに西へ進むことを余儀なくされたのである。

以上、鉄道供与地の売却過程は常に鉄道資本の諸利害が貫徹する方向で進行したのであり、小農民のそれが貫徹する方向で行なわれたのでは決してない。大土地投機業者の所有地の売却においても、鉄道供与地の場合とほぼ同様の過程が進行したであろうことは想像に難くない。この鉄道供与地と大土地投機業者所有地が1850～57年に処分され私有に転化した公有地の7割を占めていたことを想起されたい。この過程は小農民が土地所有者としての鉄道資本に支配され収奪される過程であり、運輸手段としての鉄道資本に支配され収奪される過程とともに、小

農民は二重の収奪の対象であり資本蓄積の最終的基盤であったといえることができる。

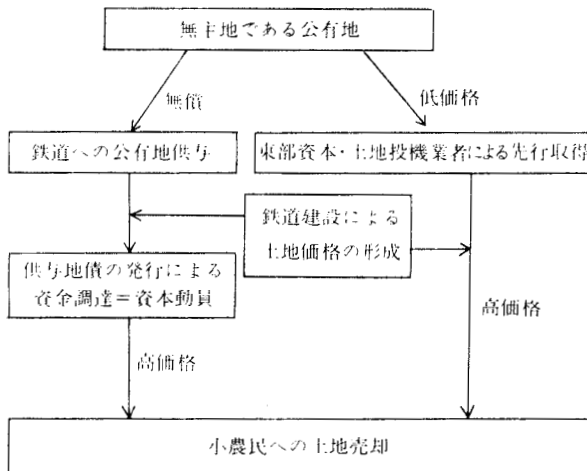
かくして、「供与地債」発行による鉄道建設資金調達メカニズムは最終的には小土地所有＝小農民経営からの収奪にその基盤をおいていたのである。

### お わ り に

最後に本稿から導き出さういくつかの結論と今後の課題について述べよう。

1. (1) 鉄道への公有地無償供与という形態で「無主地」における大規模な土地所有権の設定がおこなわれた。そして鉄道建設による土地価格の形成を媒介にしてこの土地所有権を担保とする供与地債の発行を可能にした。この資金調達＝資本動員方法は、設立発起人を軸とする東部資本集団がほとんど徒手で鉄道資産及び創業利得を獲得するのを可能にし、そのことによって東部資本の蓄積を著しく促進したのである（以上、前稿）。その資本蓄積は最終的には小農民への高価格での供与地売却によって保障されていたのである。したがって資本蓄積の最終的基盤こそ小農民からの収奪であったといえることができる。

(2) 同時に、鉄道建設は比較的未開拓な土地での土地取得要求を著しく高め、東部資本・土地投機業者の先行取得地の小農民への高価格での売却を可能にし、東部資本・土壌投機業者に膨大な投機的致富の場を提供したのである。



第 3 図

すなわち、鉄道の資金調達および土地投機は東部資本の資本蓄積を著しく促進するのであるが、そのいずれの場合も鉄道建設による土地価格の形成を媒介にし小農民をその最終的基盤とするものであり、決して「無から有を生じた」のではないのである。そしてこのような資本蓄積を可能にしたものこそ、鉄道への公有地供与だったのである（第3図参照）。

(3) しかもこの鉄道への公有地供与および鉄道会社による供与地売却は最後の「公有地供与法」が成立した1871年にその幕を下ろしたのではなく、むしろ現実の生産過程あるいは資本の運動に本格的に影響を与えるのはまさに1870年以降のことであり、独占資本主義への転化・金融資本の成立する時期にかけてである。そのような意味で、1850年代の、後の「原型」ともいうべきものを形成した時期の研究は、従来無視あるいは全く看過されてきた「金融資本と土地所有」あるいは「金融資本と公有地」という視点からのアメリカ金融資本成立史への接近の必要を示しているといえよう。

2. イリノイ・セントラル鉄道をめぐる諸事実を中心とする1850年代イリノイ州の鉄道建設と公有地に関する検討は、公有地処分のあり方という視点からすれば、小農民の入植すなわち小土地所有の広汎な形成は鉄道資本であれ土地投機資本であれ資本によって媒介され誘導されたものであること、したがってまた公有地処分のあり方において鉄道建設がいかに規定的要素になっているか、生きた現実としての公有地処分過程の検討のためには鉄道建設および鉄道への公有地供与の問題を基軸にすることがいかに重要であるか、を示した。

この点で、従来わが国でおこなわれてきた公有地政策の法制史的検討は重要な方法的欠陥をもっている。この方法では公有地処分方法の羅列に終るほかなく、実施過程での各処分方法の相互関係の把握、生きた現実としての公有地処分の有機的総体の中での位置づけが不可能にならざるをえないのである。

アメリカ資本主義の「歴史的特質」把握の一つの基礎になっているホームステッド法の評価も例外ではない。ホームステッド法が公有地処分の基本線であるとされながら、公有地処分の具体的あり方の中で実証的に位置づける作業がほとんどなされてこなかったのである。ホームステッド法による小農民の土地取得の大部分が西部における鉄道建設の著しい増大したがって鉄道への公有地供与の後に行なわれたという事実は、鉄道建設および鉄道への公有地供与を軸とする公有地処分の有機的総体の把握がホームステッド法についての従来のイメージしたがってそれに基礎を置くアメリカ資本主義像に一定の再検討を迫るものになるだろうことを、すでにある程度まで暗示しているのである。

もとより「金融資本と土地所有」という課題にしても「公有地政策およびアメリカ資本主義像の再検討」という課題にしてもそのいずれも一層具体的で詳細な研究が必要不可欠である。今後の課題である。