

# 産業資本主義段階における

## 近代的独占の存在形態 (四)

——北東イングランド石炭独占の歴史的 성격——

若 林 洋 夫

### △目次▽

#### 問題の所在

#### 一 北東イングランド石炭鋳業の存在構造

(1) 石炭鋳業における技術改良と労働手段体系

(2) 石炭鋳業における労働力編成と資本・賃労働関係 (以上、第二十四卷第五・六合併号)

(3) 炭坑企業の展開と鋳区所有

#### 二 石炭流通機構と市場Ⅱ独占禁止政策・石炭税制の展開

(1) 石炭流通機構と市場Ⅱ独占禁止政策の展開過程

(2) 石炭税制の展開過程

(以上、第二十五卷第二・三合併号)

#### 三 北東イングランド石炭独占の歴史的展開

(1) 「出荷制限協定」成立に至る前史

(2) 北東イングランド石炭独占の歴史的展開過程

〔一〕「出荷制限協定」の成立と展開——一七七一年～一八二八年(以上、第二十六卷第二号)

〔二〕危機と再建——一八二九年～一八三四年三月

〔三〕炭鋳主・ファクター協定の成立と展開——一八三四年六月～一八四三年(以上、本号)

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (四) (若林)

二九 (二九)

〔四〕 石炭独占の崩壊—一八四四年—とその意義

(3) 総括—北東イングランド石炭独占の歴史的性格—前期的(初期)独占および「最新型独占」  
との歴史段階的比較考察

付属資料I 一八三三年ティン・ウエア炭鉱主連合協定規約

II 一八三五年ティン炭鉱主協定規約

### 三 北東イングランド石炭独占の歴史的展開

(2) 北東イングランド石炭独占の歴史的展開過程

〔二〕 危機と再建—一八二九年—一八三四年三月 こうして、一八二八年のティン・ウエア両河地域間およびウエア河地域内の主として割当出荷量の超過問題(第28表を参照)をめぐる対立の激化によつて二九年向け協定の更新交渉が失敗に帰した結果、再開された公開取引のもとで熾烈な競争 $\parallel$ 自由競争が展開された。すなわち、船積み量の漸増傾向—二八年と比べて二九年のニューカスル、サンダーランド両港からのロンドン向け出荷量は二〇・二万吨(五・五%)増加し、内陸向けを除く総出荷量は二二・七万吨(三・六%)増加した—のもとで、二九年二月の第一市場日のロンドン石炭取引所でロンドン・チャルドロン当り四〇シリングであったスチュワーツ・ウォールズエンド炭(Stewart's Wallsend coal, ロンドンデリー侯が出荷する主要銘柄の一つでサンダーランド最上質炭)は三月の第一市場日には三四シリング六ペンスに、つまり五シリング六ペンス、約一三・七五%、下落した。またこのことはサンダーランド港での船積み $\parallel$ 船上渡し価格—炭鉱主が備船契約をして出荷する場合には船積み価格は買付け商人とし

第28表 1828年のウェア炭坑企業およびタイン主要炭坑の割当基準と年間割当出荷量\*に対する過不足

unit : Newcastle chaldrons

	Names of Colliery, or Colliery Firm	Basis	Actual Vend**	over	short
the River Wear	Thomas Wade, Esq.	20,000	14,655	—	1,535
	Morton J. Davison, Esq.	24,000	21,053	1,619	—
	Lord Durham	162,000	126,484	—	1,655
	Marquis Londonderry	145,000	121,388	329	—
	William Russell, Esq. & Co.—Washington	19,000	15,394	9	—
	William Hobart, jun. Esq.	26,000	22,140	1,093	—
	The Hetton Coal Company	112,000	93,047	2,383	—
	William Russell, Esq. & Co.—North Hetton	31,000	27,176	2,082	—
	total	539,000	441,337	7,515	3,190
the River Tyne	Percy Main	42,500	34,347	—	152
	Burradon & Killingworth	42,500	32,907	—	1,592
	Wallsend	33,000	26,788	—	—
	Willington	32,500	25,535	—	847
	Fawdon	29,000	23,325½	—	215½
	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
	total	829,500	667,484½	4,724½	10,586½

註 1) 出典 “Lords’ Report of 1829”, pp.57-8, より作成

2) \* 年間割当出荷量は、割当基準 (Basis) に年間指示出荷率 (1000分のx) を乗算して算出される。1828年の年間指示出荷率はタイン 811½%, ウェアが 809½% であった。

\*\* この出荷実績には、海外出荷分は含まれていない。

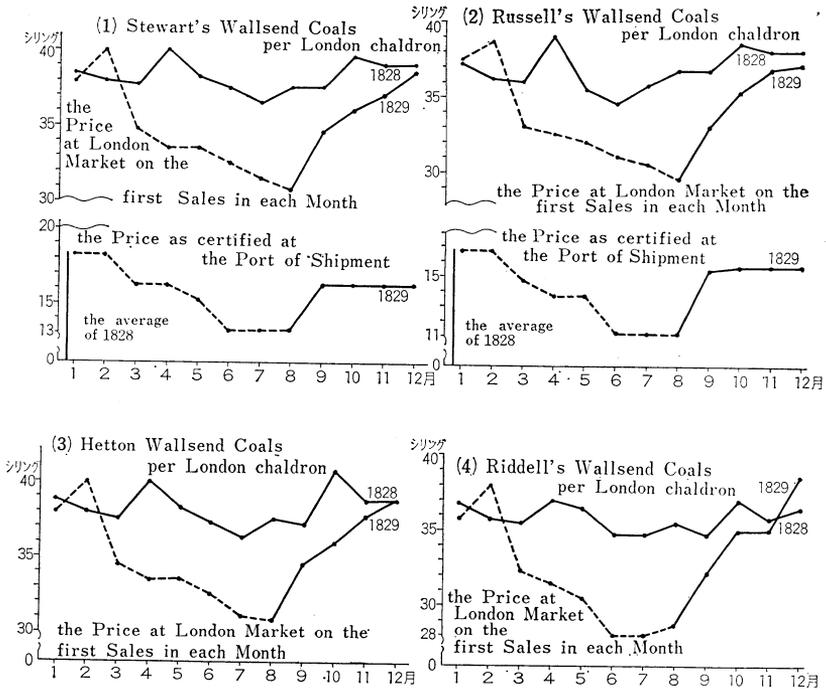
産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (四) (若林)

の船主・船長に対する実際の売却価格ではなく、フィッターが発行することを法律で義務づけられている証明書における名目的な記載価格にすぎなくなる——の下落と緊密に関連していた。すなわち、スチュワーツ・ウォールズエンド炭の平均船積み価格は二九年二月に一八シリング三ペンス——これは二八年一月から二九年一月までの各月のそれと同一水準——から三月には一六シリング三ペンスに、約一一%、下落した。こうした状況は他の銘柄炭についても同様であり、ロンドン市場価格と船積み価格は月を追うごとに一層下落していった(第7図を参照)。<sup>(1)</sup>

直接的にはウェア河地域内の紛争に起因した公開取引のもとでも存続したタイン委員会は、二月三日、早くも協定欠如の被害

——船積み価格切り下げと備船償行の復活——

第7図 1829年—1月～8月の協定中断によるロンドン石炭取引所・船積み港における価格下落



- 註 1) 出典 “Commons’ Report of 1830”, pp.144, 350, 358 [Appendices, No.4, No.4(e), No.4 (f)] より作成。  
 2) 実線は協定存続期間を、破線は協定中断（公開競争）期間を示す。  
 3) 1828年、1829年の Stewart’s WallSEND Coals および Russell’s WallSEND Coals の各月の全市場日の取引価格の細目については、Ibid., pp.347～9, を参照。

を最小限に食い止め、協定再建への妥協を企図する課題にとりくむことを決定した。しかし、まもなく船積み価格切り下げは不可避であることがわかると、タイン委員会は、二月一〇日、備船慣行に反対することに重点を移すことを決定した。というのは、備船は取引をタイン委員会が監視し照合しうる産炭地からそれをなしえない多数の仕向け港に移し、したがって価格協定は一般的備船体制のもとでは維持しえない

のである——公開取引は常にきわめて多数の備船契約を随伴させる——が、協定が再建されても一度形成されたこの慣行を全面的に廃止することは困難であったのである。<sup>(2)</sup>

二九年向け協定の再建に更新交渉は長引いたが、六月に開かれた連合炭鉱主総会で紛争仲裁機関設立計画 (the referee plan) に対するダーラム伯にラムトン卿の反対論は十分に論駁されたといわれ、彼は新協定への参加を快諾し、他のほとんどの炭鉱主もまた新規約に署名した。この時に署名を拒否した三炭坑のうち、ウェア河地域の 大炭坑であるヘットン・コール・カンパニー (the Helton Coal Company) はタイン委員会が規約のわずかな修正に同意したことによって八月八日に署名し、残りのタインの二炭坑、タウンレイ・メイン (Townley Main) およびティーム (Team) 両炭坑——前者は割当基準の自身による指定を要求した——には説得と圧力を通じて署名させた。

こうして、二九年八月に協定の再建を可能にさせた最も重要な要因は、八月の第一市場日のロンドン石炭取引所におけるスチュワーツ・ウォールズエンド炭が二月に比べて九シリング三ペンス、約二三%も低い三〇シリング九ペンスに、船積み価格も一、二月の一八シリング三ペンスから六、七、八月の一三シリングと三ペンスへと約二七・四%暴落し、またラッセルズ・ウォールズエンド炭もロンドン市場では二月の三八シリング九ペンスから八月の二九シリング六ペンスに、船積み価格は一、二月の一六シリング九ペンスから六、七、八月の一三シリング三ペンスに、其々、二三・九%、三二・八%、暴落し(単位はすべてロンドン・チャロドロン、第7図を参照)、他方で、かかる価格下落を相殺する出荷量の増加をほとんどもたらさず、炭鉱経営が著しく悪化したことであつた。<sup>(3)</sup>

二九年八月三十一日に発効した新協定および新規約は、一般的には一二ヶ月間効力をもつたのであるが、この時には有効期限を三〇年末まで延長した。協定再建によってロンドン市場での取引価格は、二九年一二月末から翌

年一月初めにかけて、スチュワーツ・ウォールズエンド炭が四〇〇四二シリングへ、ラッセルズ・ウォールズエンド炭が四〇〇四一シリングへと回復した(いずれもロンドン・チャルドロン当り)<sup>(4)</sup>。

ところで、新規約で設立された紛争仲裁機関とは、紛争の当事者——タイン委員会対ウェア委員会、いずれかの地域委員会対当該地域の炭鉱主、炭鉱主相互間——が其々独自の仲裁人 (arbitrator) を一名づつ任命し——両地域委員会間の場合には当事者は手続きとしては苦情・異議を申請した地域委員会と連合委員会になる——、双方の仲裁人は意見が一致しない場合のために仲裁業務を開始する前に予めその裁定が最終的<sup>ファイナル</sup>なものである第三の仲裁人、すなわち裁定人 (umpire) を選任する、というものであった。また、おそらく、この時から、従来月毎に定めていた指示出荷率は、連合委員会の定例会議が隔週で開催されるようになったことにより、二週間毎に決定されるようになった——過不足調整は従来通り——と思われる。この措置は、消費地市場における取引価格の変動に出荷量をより機敏に調整しようとするものであろう。<sup>(5)</sup>

協定再建以後三〇年末まで、連合委員会と両地域委員会がその時間と精力のほとんどを狭隘化した独占利潤の収奪基盤の拡大と安定化のために“海送炭”に対する差別的税率の廃止運動に費したことは、既に第二章で説明した通りである。

三一年三月一日から実施された“海送炭”に対するロンドン・チャルドロン当り六シリングの統合国税の廃止やロンドンにおけるシティー・市場税等の統廃合および内陸炭を含むすべての石炭に対する統一税制の採用等によって、それ自体としては石炭独占の存立基盤が強化されたにもかかわらず、協定更新をめぐる最大の危機が三二年末に訪れた。それは既に三二年に発生した事態の経過そのものうちにあった。三一年末に三二年向け協定

は「なんらの特別の困難なしに」締結され実施されたが、唯一の例外はロンドンデリー侯がシアム・ハーバー (Seaham Harbour) の竣工によつてもたらされた船積み施設の増加に見合う割当基準の増加保証を求め、受け入れられなかったために結局協定に署名しなかったことである。危機発生の直接的契機は、三二年三月三日から九月下旬まで行なわれた坑夫ストとそれに伴う炭鉱主たちによる「野良犬」黄犬」契約下で外来坑夫の一時的導入等の事後処理に対するロンドンデリー侯の態度に關つていた。坑夫ストは三二年協定の正常な機能を破壊したが、その影響はきわめて不均等であつた。すなわち、三二年の年間出荷指示率一、〇〇〇分の七三〇に対して、出荷実績はタイン河流域の打撃が大きく一、〇〇〇分の三八・五の不足となつたが、ウエア河流域の打撃はきわめて軽微で逆に一、〇〇〇分の一一七も超過し、しかもロンドンデリー侯は坑夫ストに關して比較的無傷で、三二年協定に調印しなかつたことによつてそれに拘束されずに出荷し、隣人の犠牲で利益をあげた、と非難された。そのうゑ、彼は、三二年一月七日の連合炭鉱総会で承認された採炭可能炭坑のストによる操業中止に対する補償の措置としての七—九月の各炭坑の出荷額の二%の強制割当を含む一切のスト対策費の割り当てを引き受けることを拒絶した。一月七日の総会は連合委員会に三二年向け協定の実現の可能性について可及的速かに報告するよう指示したが、ストでかなりの打撃をうけたと思われるウエア河流域の大炭坑ヘットン・コール・カンパニーは、三二年一月下旬、ストの事後処理問題を理由の一つとして、三三年協定の交渉を拒否する通告を連合委員会に行なつた。かくして、協定は更新されず、再び公開取引自由競争が再開された。<sup>(7)</sup>

三三年の自由競争の展開は、タイン・ウエア両河流域の諸炭坑のみならず、二九年一〇月から三三年にかけて新たに開通したストックトン・ダーリントン鉄道<sup>(8)</sup>の延長路線——ストックトンとミドルズブロー (Middlesbrough) ー

第29表 1826年～1835年のティーズ河流域諸炭坑からの石炭総船積み量とロンドン向け船積み量

Year*	Total vends** tons	Year	Shipments to London tons	Note
1826—27	18, 588			} 8 months open trade on Tyne & Wear
1827—28	54, 290			
1828—29	46, 216	1828	19, 448	
1829—30	79, 416	1829	3, 902	
1830—31	151, 262	1830	24, 314	
1831—32	281, 960	1831	62, 749	
1832—33	336, 060	1832	172, 930	
1833—34	285, 765	1833	221, 971	
1834—35	357, 726	1834	230, 174	

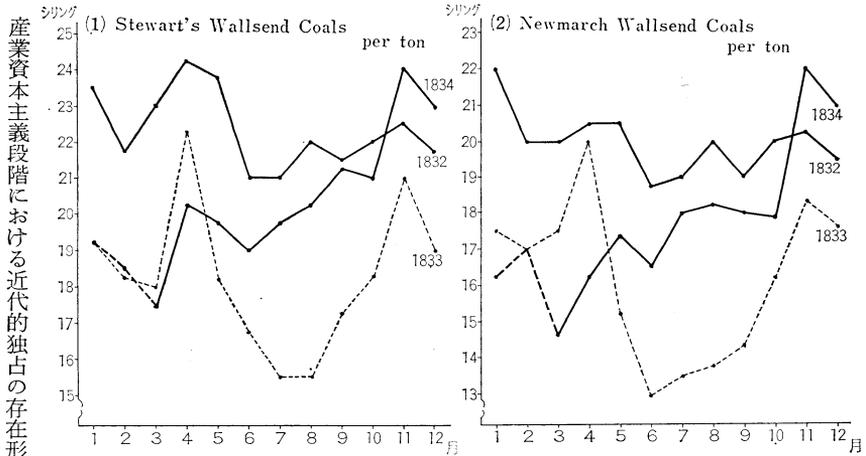
註 1) 出典 “*Commons' Report of 1836*”, pp.105 (Evidence of Thomas Storey), 137 (Evidence of James Pearsall), より作成。cf., Sweezy, *op. cit.*, pp.47, 105; Dunn, *op. cit.*, p.86.

2) \* 月次は6月30日を開始日とする。

\*\* “the Stockton and Darlington Company's Tonnage Account” による。

ーズ河の河口南側] 間、ダーリントンから炭鉱地帯のシルドン [Shildon] へ、シルドンを基点にブラック・ボーイ [Black Boy] 炭鉱への支線・ウィットン・パーク [Wilton Park] およびヴィンショップ・オークランド [Bishop Auckland] 両石炭鉱区地域への支線、さらにハッガーリーセス [Haggerleases] への支線——ヤクレアレンス鉄道 (Clarence Railway) の幹線——ストックトン、ポート・クレアレンス [Port Clarence, ティーズ河の河口北側] とシルドンの東とを結ぶ——の開通等によって最も有力なアウトサイダーとして登場したオークランド地区 (the Auckland district 同地域の石炭鉱区は未開発部分を合せて六四平方マイル、三六年現在の既存炭坑を除く四九平方マイルの鉱区の採炭可能推定量は約二・三億トンである<sup>(9)</sup>) を中心とするティーズ河流域諸炭坑のロンドン市場への出荷量の急増(第29表を参照) によって、以前より一層激烈な様相を示すものとなった。すなわち、スチュワート・ウォールズエンド炭のロンドン石炭取引所における取引価格は三二年一二月の第一市場日のトン当たり二一シリング九ペンスから三三年、七・八月の各第一市場日の一五シリング六ペンス——「出荷制限協定」の歴史全体を通じて

第8図 1833年1月～1834年2月の協定中断によるロンドン石炭取引所における価格下落



- 註 1) 出典 “Commons' Report of 1836”, pp.65, 67. より作成。  
 2) 実線は協定存続期間を、破線は協定中断（公開取引）期間を示す。但し、1833年8月24日以降、価格（暫定）協定が締結されている。  
 3) 価格はいずれも各月の第1市場日の取引価格。  
 4) ロンドン石炭取引所における取引価格の最も重要な季節変動要因の一つとして、船積み港～ロンドン港間の運賃率の季節変動（冬季に高く夏季に低い運賃率の高低差はトン当り3シリング前後あり、年間平均運賃率はタイン～ロンドン間で、1832年7シリング11½ペンス、'33年7シリング3¼ペンス、'34年7シリング6½ペンスであった）をも考慮する必要がある（“Commons' Report of 1836”, p.98）。

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (四) (若林)

の最低価格——にまで、約二八・七％も激落し、前年同月比でさえ其々、約二六・二％、二九・五％も暴落した。また、ニューマーチ・ウォールズエント炭 (Newmarch Wallsend Coals) も、同様に、三二年一二月の一九シリング六ペンスから三三年六月の一三シリングまで、三三・三％も暴落し、前年同月比でも約三〇・七％も下落している（第8図を参照）。しかも三三年のロンドン市場へのニューカスルとサンダーランドからの総出荷量さえ前年比で約四万トン、二・三％減少し——但し、ニューカスルからのそれは約一〇・六万トン、九・一％減少したが、サンダーランドからのそれは約六・六万トン、一一％増加した——、最上質炭を出荷する炭鉱主

は三三年全体を通じてニューカスル・チャルドロン当り一八シリング——トン当り六シリング九・五ペンス——をほとんど実現できず、船積み価格ないし船上渡し価格は、スチュワーツ・ウォールズエンド炭が三〇—三二年各年の三四シリング六ペンスに対し二四シリング、ヴィウィックス・ウォールズエンド炭は同じく三一シリング六ペンスに対し二二シリングと、其々、約三〇・四%、三〇・二%暴落し、かくして、タイン河地域の優良炭を採掘する最も有利な立地条件にある最大の炭坑の一つであるゴスフォース炭坑さえ地代等を支払えず一時的に操業停止を余儀なくされ、劣等諸炭坑の利潤は消滅したといわれたのである。<sup>(10)</sup>

かかる熾烈な競争による石炭価格の暴落は三三年半頃には再び協定再建への試みを生み出したが、すぐには結実しなかった。三三年七月一日に開かれたタイン・ウェア連合炭鉱主総会は、「石炭業、したがってこの地方の繁栄は、関係当事者間の何らかの公平な協定——これによって供給は公正かつ十分利益ある価格で需要に均衡させられるであろう——によってのみ永久に保証されうる」等の決議とその後の協定の基礎となった一連の定式化された規約(本稿末尾の「付属資料」の「一八三三年タイン・ウェア炭鉱主連合会協定規約」を参照)を採択したが、とくに前述したヘットン・コール・カンパニーの坑夫ストの事後処理に対する不満が十分に解消されず、協定再建の努力は失敗した。<sup>(11)</sup>

しかし、ヘットン・コール・カンパニーとしても、厳しい石炭市況低迷のもとで、協定再建自体には積極的な利害関心をいっていたのであり、八月一二日の出資社員会議(二七持分(Shares)中一七持分を代表する七名が出席)で総括的規制におお反対しつつも条件付きで価格だけの規制を支持する次の決議を採択した。

「第一、結局、一八三一年および一八三二年のストライキのために本カンパニーが蒙った費用——この勘定書は本年八月九

日に石炭業事務所に送付された一に對する本カンパニーの請求、さらにまた一八三一年および一八三二年の採炭不足分の補償および一八三二年一月と二月以前並びに兩月の其々の割当量以上に採炭した他の諸炭坑主に関する補償に對する本カンパニーの請求が本カンパニーの満足いくように解決されれば、本カンパニーは、ただちに、次の決議で言及される取引規制に同意するであらう。

第二、前記の決議が応諾されるという条件で、本カンパニーは価格のみに關する取引の一般的規制に勉んで参加するであらう。ただしウェア河の最高価格は最上質炭でチョールドロン当り二四シリング六ペンスを、第二級炭で二〇シリング六ペンスを越えないことを条件とする。

第三、さきに言及した若干の補償のすべて、またはいずれかの金額に關して、何らかの対立が生じる場合には、それは通常の方法で任命される石炭業界に全く利害關係をもたない三名の人の決定に委ねられるものとする。

このヘットン・コール・カンパニーの決議をうけて、八月二四日、R・W・ブランドリング議長のもとで開催された連合炭鉱主総会は、①三一年および三二年の坑夫ストによる割当出荷量に對する“不足分”をめぐる両河川間・諸炭坑の請求により生じているすべての紛争に關して、事實調査を行い、紛争の公正かつ合理的な調停策を決定するために、三名のジェントルメンよりなる仲裁人の特別委員会を設置し(第一、第二決議)、②仲裁人の決定に拘束力を認め(第三決議)、③将来の価格・出荷量を含む包括的な協定の作成に障害にならない方法で価格のみに關する暫定協定——かかる協定が実際に機能しうるかどうかについての疑問が表明されたが——を企図し(第四決議)、④当面、最上質炭価格をニューカスル・チョールドロン当り二四シリング六ペンス、第二級炭を二〇シリング六ペンスと定める(第五決議)、等七つの決議を採択し、八月二六日付でニューカスルの石炭業事務所から各炭鉱主に通知された。

かかる価格(暫定)協定のもとで、ロンドン石炭取引所におけるスチュワーツ・ウォールズエンド炭価格は八月

のトン当り一五シリング六ペンスから九月には一七シリング三ペンスにまで回復し、さらに年末にかけて一定の値上りを示した(第8図を参照)。しかし、これはおそらく冬期需要や運賃率等の季節的要因——三三年二月の運賃率はトン当り八〇九シリングで、八月は六シリング六六シリング七ペンスであった<sup>(14)</sup>——によるものであり、また炭鉱主らにとって全く満足すべきものではなかったが、事態の著しい改善ではあった。九月から年末にかけて包括的な協定のためのいくつかの新たな試み——九月二日および二八日の連合炭鉱主総会、一月五日および二月一〇日のタイン委員会、一月二八日のタイン炭鉱主総会——が行なわれたが、前述した紛争仲裁のための特別委員会の報告が指摘した協定更新のための必須の要件——ロンドンデリー侯のスト対策費負担の引き受け受諾——が満たされなかったために、実らなかった。<sup>(15)</sup>

しかしながら、三三年のかつてないほどの事態の深刻さによって過去二年間の紛争を強調する傾向は影を潜めつつあった。一年にわたってロンドン市場価格は過去の最低水準を続け、三三年のステューワーツ・ウォールズエント炭のロンドン市場平均価格は一八シリング三・五ペンスで三二年よりも四シリング半ペンス、約一八・二%も低かった。しかも、既に指摘したように、従来の公開取引の場合には価格低下を生産⇨出荷量によってある程度相殺したのであるが、三三年の価格暴落は逆に生産⇨出荷意欲を減退させるほどのものであったからである。かくして、最も富裕な炭鉱主でさえも資産を食い潰している耐え難い激烈な競争 (the intolerable cutthroat competition) からの救済という普遍的な要求が拡がり、三四年二月に事態は協定の再建とティーズ河流域、ハートレイ・ブライス両地区の新たな包摂による協定の安定的基盤の確立に向けて急速に進展した。ティーズ河流域諸炭坑は三〇年にはタイン・ウェアの炭鉱主によってウェールズやヨークシャーと同様の競争相手と看做されてい

たが、包括的な協定再建のための一つであった三三年九月二八日の連合炭鉱主総会にはティーズの若干の炭鉱主が同席し、それ以後新協定が企図されうる場合にはティーズを包摂することは当然のこととされるようになり、一月七日の連合炭鉱主総会で翌年の協定は「ニューカスル、サンダーランド、シアム、ストックトン、ハートレイおよびブライスの諸港から石炭を船積みするすべての炭坑を包摂する一般的なものでなければ、有益でも永続的でもありえない、「という」決定的見解」が表明され、七月一三日の総会で採択された決議と規約が再確認されていたのである。さて、三四年二月三日のウェア河地域の炭鉱主たちによる三二年の割当基準が三四年の残りの期間に使用されるべきであるという提案に続いて、一五日のティン炭鉱主総会で三三年七月一三日の連合炭鉱主総会の決議にもとづく一連の規約が採択され、同様の規約が二日にティーズで、二七日にウェアで採択された。そのうえで、三四年三月一日付で発効する生産割当・価格両協定が締結された。割当基準に関しては、ティン・ウェア両地域には新協定を未決として三二年の基準が準用されたが、ティーズ地域には地域間および炭坑間の割当基準に関する合理的解決策が整う時まで三二年の出荷実績をその基準——一五万ニューカスル・チャルドロン——として準用することに合意することによって困難をうまく回避した。価格協定——すべてニューカスル・チャルドロン当り船上渡し価格——に関しては、①ティン、ロンドン向けは最高二五シリングから最低一四シリングまでに等級分けし、沿岸向けはほとんどの等級についてロンドン向けから一〜二シリングの値引きを行なう、②ウェア、最高二六シリング六ペンス、第二級二二シリング六ペンスから最低一九シリング六ペンスまでに等級分けし、ロンドン・沿岸向けとも均一とする（三三年八月二四日の価格〔暫定〕協定と比べて最上質、第二級炭とも二シリングの引上げ）、③ティーズ、最高二四シリングから最低一九シリングまでに等級分けし、ロンドン向けと沿岸

向けとに一般的原則として一シングの差をつける、となっており、サンダーランド炭の支配的地位は明白であった。<sup>(16)</sup>

ところで、三四年の協定規約（三三年七月一三日に採択されたタイン・ウエア炭鉱主連合協定規約を継承）は委員会機能の強化と協定違反に対する罰金支払保証措置を企図しつつ、利害協調の促進を図ろうとするものであった。すなわち、第一に、従来炭鉱主に委されていた割当基準を規定する生産能力と炭質の評価は、委員会によって指名される炭鉱検査官（mine-inspector）の報告——さまざまな炭鉱を生産能力評価によって分類し、また各炭鉱の採炭費

と炭質に関する調査——にもとづき、炭鉱主と委員会との交渉案件であるという留保条件——炭鉱主により異議申し立てが行なわれた場合には仲裁・裁定へ移行する——をつけているが、委員会が決定するようになった（第六条）。第二に、協定違反に対する罰金支払保証措置として、すべての協定加盟炭鉱主は割当基準一、〇〇〇チヨルドロン当り二〇ポンドの一覽払い約束手形を予め地域委員会議長のもとに預託することを義務づけられた（第一一条）。<sup>(18)</sup>

三三年に最大の危機を経験したタイン・ウエア両河流域諸炭鉱による石炭独占「出荷制限協定」体制は、公共鉄道の開通による運賃率の低廉化——公共鉄道のトン〃マイル当り運賃率は炭鉱私有鉄道のその半ないし1/4位であると思われる。<sup>(19)</sup>ただし、前者を利用する炭鉱の場合は坑口付近まで引込み線がある場合を除き公共鉄道までの運搬費用を要し、後者の場合には大多数が坑口から河川のキールへの船積み場所まで敷設されており、キール・河川使用料を必要とすることに留意しなければならない——によって新しい有力な競争相手として登場したオークランド地区——ウエスト・オークランドからストックトンまでストックトン・エンド・ダーリントン鉄道で約三〇マイル——を中心とするダーラム州南部のティーズ河流域諸炭鉱および、旧来からアウトサイダーの地位にあったタイン河北部の北海沿岸の小炭鉱

第30表 1830年～1837年のロンドン市場への原産地別石炭入荷量とカルテル地帯の占有率

(単位：トン)

Place of Origin	Year	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837
Newcastle		512, 620	492, 884	456, 880	460, 818	474, 835	534, 090	595, 845	655, 083
Newcastle Wallsend		814, 631	721, 376	708, 998	599, 299	667, 538	732, 210	637, 976	621, 542
Sunderland		33, 241	70, 607	39, 225	74, 200	55, 959	28, 152	34, 083	17, 717
Sunderland Wallsend		510, 223	480, 723	559, 363	590, 174	501, 321	601, 402	709, 448	816, 794
Stockton		17, 859	60, 308	169, 247	170, 187	221, 711	229, 885	268, 222	370, 530
Blyth				48, 938	48, 687	64, 268	65, 046	71, 775	71, 856
Yorkshire				49, 927	16, 050	17, 139	27, 394	20, 513	14, 963
Scotland		123, 613	162, 295	49, 579	15, 138	39, 487	40, 955	22, 674	18, 735
Wales				38, 644	28, 416	31, 025	35, 420	33, 600	33, 259
Sundry Places				1, 195	60	446	367	676	1, 143
Small		55, 297	28, 865	10, 174	3, 583	2, 487	744	1, 731	3, 170
Total of Sea-borne Coals		2, 067, 484	2, 017, 058	2, 132, 180	2, 006, 653	2, 076, 216	2, 295, 665	2, 396, 543	2, 624, 792
Culm		10, 721	4, 355	6, 421	3, 740	2, 175	3, 147	1, 637	1, 759
Ginder		476	329	477	16	294	—	172	446
Total by Sea		2, 078, 681	2, 021, 742	2, 139, 078	2, 010, 409	2, 078, 685	2, 298, 812	2, 398, 352	2, 626, 997
Inland		—	—	10, 742	4, 395	1, 862	1, 005	1, 199	2, 324
Sphere of the Coal Cartel Area*		93.0%	88.8%	82.7%	85.9%	95.5%	95.4%	96.7%	97.3%

註 1) 出典 "Commons' Report of 1838" pp. 226-238 (Appendices, No. 19-No. 24); "Commons' Report of 1838", pp. 140, 235-239 (Appendices, No. 6, No. 7); "Report of the Commissioners appointed to inquire into the several matters relating to Coal in the United Kingdom", 1871 (C. 435-11), XVIII-Vol. III, IPU Series: Fuel and Power-Coal Trade 4, pp. 43-45, より作成。cf., Levy, *op. cit.*, p. 113.

2) 破線枠内は the Coal Cartel Area からの入荷量を示す。

3) \* Sphere of the Coal Cartel Area の計算の際の分母は表中の Place of Origin のうちから, Small (Coals)——その大部分は the Coal Cartel Area からのもの——, Culm, Ginder を除いた総計である。

地帯であるハートレイ、ブライス(カウペン)、ネザートンを包摂することによって、さしあたり、安定的基盤のもとで再建された。三二年における石炭カルテル地帯の占有率は、三四年九五・五%、三五年九五・四%、三六年九六・七%、三七年九七・三%、という高水準を回復した(第30表を参照)。他方で、三四年三月の協定再建によって、ロンドン市場におけるスチュワーツ・ウォールズエンド炭価格は三月の第一市場日のトン当り一七シリング六ペンスから四月には二〇シリング三ペンスに跳ね上がった(第8図を参照)。また、晩夏にかけて公開取引期間中の「悪幣」といわれた傭船、傭船に代わる運賃率引き上げの受諾、船長への心付けや値引き、リベートおよび計量超過等——これらについて三四年三月三日のタイン・ウェア・ティーズ三河川連合委員会(以後、連合委員会と略称する場合には三河川の連合委員会を指す)で禁止決議が行なわれていた——はなくなっていた。さらに、二九年以降確立された二週間毎のタイン・ウェア連合委員会による生産⇨出荷規制と紛争仲裁制度も継承され、協定の構造自体は基本的には従来のもと変わらなかった。<sup>(20)</sup>とはいえ、従来、タイン・ウェア両河の下流域の河畔から一〇〜一二マイル以内に制約されていた「海送炭」の生産⇨出荷条件が公共鉄道の登場によって打破され、そのもとで急速に発展したティーズ河中流域諸炭鉱を「出荷制限協定」体制に包摂したことは、以下で説明するように、石炭独占の性格と形態をより一層近代的なものにしたのである。

三四年三月の協定再建とともに、二〇年代に船主によって炭鉱主に提起され、後者が介入することを拒絶していた問題——ロンドン港⇨プール(Pool in the Thames)に到着した石炭船の船荷を多少に関わりなく、また実際に売却しうるかどうかに関わりなく、すべて売り出すファクターの慣行、かかる慣行は市場価格の乱高下を惹起した——が連合委員会によってはじめてとりあげられた。これは、一方では、既に第二章で説明したように、三一年制定法(1892

Wm. IV, c. 76) によつて三二年一月一日よりロンドン石炭取引所における法律上のファクター制度等が廃止された結果、炭鉱主はファクターに対する新たな対応を迫られていたことによるものであると思われ、他方では、市場価格の一时的暴騰は公共鉄道建設が進展している事情——とくにロンドンとミッドランドとを結ぶロンドン・エンドン・バーミンガム鉄道法 (London & Birmingham Railway Act) が北東イングランド炭鉱主の反対にもかかわらず、三二年に議會で成立し、既に建設中であつた(三七年七月二〇日開通)。この問題は本節<sup>[四]</sup>で説明する——等のもとで他の諸地方からの石炭供給の一时的殺到を惹起させ、また市場価格の乱高下自体が今や協定傘下の地域の拡大と炭坑数の増加のもとで連合委員会による適切な生産<sup>||</sup>出荷規制を困難にするのであり、かくしてロンドン石炭取引所で売却される石炭の価格・船荷数量規制が不可避となつていた結果であつた。

以下で、まず、ロンドン市場における売却価格・船荷数量規制としてのファクター規制の成立と展開過程を、次に、炭鉱主内部の協定維持に関する過程を、それらの崩壊に至るまで、其々項をあらためて説明しよう。

### 〔三〕 炭鉱主・ファクター協定の成立と展開——一八三四年六月—一八四三年

炭鉱主・ファクター協定の成立 炭鉱主とファクターとの関係が二七年二月の炭鉱主の船主側に対するロンドン石炭取引所への介入拒否回答以降三三年までに變化したか否かは明らかではないが、三四年三月の「出荷制限協定」再建直後から炭鉱主たちは石炭取引所の業務に積極的な利害関心を示した。すなわち、三月七日の連合委員会で、ロンドンでの商取引運営への強い不満が表明され、不十分な商況は「コール・ファクターの間での合意の欠如と独特の取り決め」によるものと指摘され、また北部に送られてくる市場情報、とくに「ブル」に保留中の未売却<sup>||</sup>売れ残り船荷の問題に不満が出された。この委員会の議事録の写しが当時石炭輸出税問題で

ロンドンに滞在していた連合委員会議長ブランドリングに送付された。三月八日、ロンドン滞在中の炭鉱主の会議がウォンクリフ卿(Lord Wharfedale、なお存続していたあの「ブランド・フライズ」のパートナーの一人)を議長として開かれ、①再建された北部の協定を支援し②石炭市場をより一層健全かつ満足すべき状態にするためにロンドンでいかなる諸措置をとりうるかをファクターたちと協議するために彼を含む四名の委員会——彼を除く三名とはロックラン卿(the Honble. Mayor Cochrane)、ジョーズ下院議員(Mr. Pease M.P.)およびブランドリング——が任命され、ウォンクリフは翌日付のファクター協議長クラーク(Robert Clarke)宛書簡でその旨を明記するとともに三河川の其々の石炭を取引している各一名計三名のファクターから成る代表団を構成するよう要望した。かくして、炭鉱主とファクターとの直接的関係を確立すべく両者の交渉が進められる。<sup>(21)</sup>

ウォンクリフ書簡をうけて、三月一日、ファクター協会の特別会議が開催された。そこで、炭鉱主と協議するために協議長クラークを含む四名の代表が選ばれたが、ファクターたちの当初の態度は①供給規制はテムズ河でもより北部「船積み港」で行なうのが得策であり、②またロンドンでの船荷の売却規制は滞船期間の長期化によって運賃を吊りあげ取引にとって有害である、というものであった。<sup>(22)</sup>

こうした経緯のなかで、五月一七日の連合委員会はファクターへの次のような要請書を採用した。すなわち、それは、炭鉱主の「ファクターにロンドン市場規制を要請する」目的が協定傘下の炭鉱からの石炭出荷量の増加という事情のもとでロンドン市場における価格の動揺と変動幅をできるかぎり小さくし適度な利益ある価格を実現することにあり、ということを示し、そのためにファクターが結合すること(the factor's combining their individual efforts)を期待すると強調し、ファクターの職責に干渉したり、または自由裁量を制限する意図を全面的に否定

しながらも、次のような企図を実施するために最も役立つ議長と規約をもつファクターの委員会を設立することを迫るものであった。

- (a) 炭鉱主はロンドンに有給代理人をおく。
- (b) ファクターはこの代理人に各市場日の午前一〇時に到着船荷と未売却船荷に関する完全な情報を提供すること。遵守されなかった場合には五ポンドの罰金が課せられること。
- (c) 炭鉱主側代理人はファクター委員会に提出する総括一覧表を作成する。
- (d) ファクター委員会は、市場日ごとの一二時に開催し、この情報〔総括一覧表〕にもとづいて当日のファクター価格を決定する。

(e) 遅くとも各市場日の午後三時以前に、すべてのファクターは代理人に、売却された価格と数量を報告すること。遵守されなかった場合には別の五ポンドの罰金が課せられること。

(f) 代理人は当日の取引報告書をただちに作成し、北部の各港に急送する。(以上の各種情報提供のための書式が添付されていた)

ファクターの営業活動へ介入するいかなる意図もないことを強調したにもかかわらず、炭鉱主たちがファクターを彼らの代理人と看做し、また炭鉱主たちが船長に石炭を売却する際ロンドンでそれを扱うファクターを指名する習慣と機能から、彼らの要請に反対するいかなるファクターをもボイコットして、協力させようとする企図は明白であった。<sup>(23)</sup>

しかしながら、ファクターたちは、なおこの計画を実行可能であるとは考えず、①期待される目的は需要減少

時にはいつでも供給削減によってのみ達成しうるものであり、②炭鉱主の連合委員会に市場の予測しうる局面を報告する書簡を二週間に一度送付することで対応しようとしていたが、炭鉱主側の圧力によって、六月三日のファクターの特別会議で、出席者の全員一致で、①「当該「市場」日の実際の需要が必要とするよりも大きな石炭供給が到着する場合に、押し込み売却により頻繁に生じる価格変動を抑制する何らかの計画を考案するようにという炭鉱主および船主の希望に応えることを欲するものである」(第一決議―鈎括弧内は引用者)として、炭鉱主の要請を受け入れることを決定し、さらにファクターによる市場規制の具体的方法等に関する次の決議(要旨)を採択した。

② 八〇隻以上の石炭船が到着する時はいつでもファクターはその船荷を入港手続き順(rotation of entry)にしたがって売りに出すものとし、かつ最上質炭価格が「トン当り」二〇シリングないしそれ以上でなければ四〇隻分以上の船荷を一市場日に売りに出さないものとする。二〇シリングないしそれ以上の場合には、同種の石炭を積載している石炭船に公正かつ標準的な売却収益をもたらしものと各々のファクターが正当に判断する船荷数を自由に売却しうるものとする。かかる取り決めによって、石炭船の遅滞と価格を引き下げた押し込み売却するという害悪は避けうるであろう。

③ ファクターは、市場日毎の三時に、売却用に手元在庫としてある各種銘柄炭の船隻数および売却された石炭の銘柄別数量と価格に関する報告書を作成し、市場日毎にニューカスル石炭業事務所へ送付する。

④ ファクター協会の議長または書記は、市況および需要見込みに関するファクター側の意見を、隔週の火曜日毎に、必要であればより頻繁に、石炭業事務所へ公式に通知する。

⑤ 前記の諸決議は炭鉱主側の同意を得るために彼らに提示され、それが承認されれば炭鉱主はそれに対する船主の了解をも得ることを要請される。<sup>(24)</sup>

この決議は六月一七日のタイム・ウエア船主代表団も出席した連合委員会で一つの例外——決議②のローテーションで売りに出される基準を八〇隻としているのを五〇隻に変更すること——を除いて公式に同意された。船主たちは各船積み港にある種の機関を設置したように思われる。これをうけて、ファクターは、六月三〇日、①六月三日の第二決議は最上質炭がトン当り二〇シリング以下で売却される場合にはファクターはローテーションによる最初の四〇隻分以上の船荷を自由に売り出せないものと解釈し、②前市場日に最上質炭価格が二〇シリング以下で売却された場合、当該市場日にはつねに三〇隻分以上の船荷は売りに出されず、二〇〜二一シリングの場合には六〇隻分までとすることを決定し、おそらく当時の穀物法規制を模倣したと思われる市場価格を基準としそれに売却船荷数とを順応させる「スライディング・スケール (sliding scale)」制によるロンドン石炭取引所におけるファクター規制——但し、当初石炭積載量一〇〇トン以下の小型船を、その後まもなく一三〇トン以下のものを、条件付きで適用除外とした——を開始した。<sup>(25)</sup>かくして成立し実施された炭鉱主・ファクター協定によるファクターのロンドン市場規制は、北東イングランドの拡大した「出荷制限協定」の付随的ではあるが不可欠の一機能となった。かかるファクターによるロンドン市場規制の展開過程を、炭鉱主側の対応措置とも関連させながら、①それが全体として十分有効に機能したと思われる三四年六月から三九年まで、および②その動揺と崩壊にいたる四〇年から四三年までとに区分して、説明しよう。

ファクター規制の展開と石炭独占(一)——一八三四年六月〜一八三九年　ファクターの営業活動は、三二年一

月から法律上のファクター制度が廃止されて以降、従来以上に彼らの実際上の雇主(employers)―彼らは議会でこのような表現で証言している)である炭鉱主や船主、とくに前者の利益を促進せざるをえないものとなった。そしてファクター規制としてつくりだされた諸機能は次の四つの部分に分けられる。①最上質炭価格を基礎とする――炭鉱主の等級別価格協定に照応する――最低市場価格等級の維持、②売りに出される船荷数量の制限、③石炭船がグレイブスエンドに到着した順序にしたがってその船荷を売りに出すこと、④北部で船積みする船長がファクター規制を遵守することを表明した誓約の遵守状況の調査――違反リストの作成とその北部への送付――である。<sup>(26)</sup>そしてスケールの変更は、ファクターたちが個別的取引先から収集した一般的情報を検討して原案を作成し、石炭業事務所と個別炭鉱主等に送付し、通信と協議を通じて炭鉱主側の同意をえて、実施される。<sup>(27)</sup>

かかるファクター規制が維持されることによって、北東イングランドの炭鉱主は、市場参入阻止最高価格を、したがってまた船積み港での最上質炭を基軸とする協定等級価格を安定的に維持し、かくして中間諸利潤を抑制して独占利潤を取得できるのである。<sup>(28)</sup>

ロンドン市場におけるファクター規制は、三四年六月から三九年まで多かれ少なかれうまく機能したと思われる。<sup>(29)</sup>この期間に実施された「スライディング・スケール」は第31表の通りであるが、当初きわめて単純であったスケールは次第に運賃率の季節変動を考慮に入れるようになり、一八三七年にこの季節変動スケールは完成する。それとともに、後述するように三四年九月四日と三六年一〇月一日に船積み港での船上渡し価格が其々ニューカスル・チョルドロン当り二シリング引き上げられ、他方でロンドン市場におけるスケール価格も引き上げられていった。

第31表 1834年6月30日～1839年のロンドン石炭取引所における売却船荷  
数\*と市場価格\*\*とのスライディング・スケール\*\*\*

(Prices per ton)

Periods	Numbers of Cargoes		the scale of 1837 を適用				
	30	under 20s.	40	50	60	70	
1834. 6. 30—1835. 1. 30	1. 30	—	21s. or less	20s. ~ 21s.	21s. 3d. ~ 21s. 6d.	21s. 9d. ~ 22s.	22s. 3d. or upwards
1835. 1. 30—	12. 7	—	21s. 6d. or less	21s. 9d. ~ 22s.	21s. 3d. ~ 21s. 6d.	22s. 3d. ~ 22s. 6d.	22s. 9d.
1836. 3. 3—	7—1836. 3. 3	—	21s. or less	21s. 3d. ~ 21s. 6d.	21s. 9d. ~ 22s.	22s. 3d.	22s. 3d.
1837. 1. 19—	3—1837. 1. 19	—	22s.	22s. 3d. ~ 22s. 6d.	22s. 9d. ~ 23s.	22s. and upwards	24s. 9d.
1837. 1. 19 (2, 2)****	3. 1	—	23s. 6d.	23s. 9d. ~ 24s.	24s. 3d. ~ 24s. 6d.	24s. 9d.	24s. 9d.
1838. 3. 1—1839	3. 1	—	23s.	23s. 3d. ~ 23s. 6d.	23s. 9d. ~ 24s.	24s. 3d.	24s. 9d.
	9. 30—1838. 3. 1	—	22s. 6d.	22s. 9d. ~ 23s.	23s. 3d. ~ 23s. 6d.	23s. 9d.	23s. 9d.
	3. 1—1839	—	23s. 6d.	23s. 9d. ~ 24s.	24s. 3d. ~ 24s. 6d.	24s. 9d.	24s. 9d.

註 1) 出典 “Commons’ Report of 1836”, pp. xxviii-xxix, 31-3, 143, 161; “Commons’ Report of 1838”, pp. 6-7; Smith, *op. cit.*, pp. 235-7, 239, 247-8, より作成。

2) \* 船荷の単位は積載量に因りなく石炭船一隻分、但し石炭積載量130トン(当初100トン)以下の船荷は適用除外される。

\*\* 市場価格の基額はサンダーランドF最上質炭。

\*\*\* スライディング・スケールは前市場日の売却＝市場取引価格が表中のいずれかになった場合、当該市場日に売りに出すべき船荷総数(最上質炭から劣等炭までのすべての銘柄＝等級炭を含む)を其々に対応する上限以内に制限するものである。但し、表中の最高価格を越えた場合には、それに対応する上限＝70 cargoesを一定の限度内で越えることが出来る。

\*\*\*\* 当初 1837. 1. 19～2. 20の暫定スケールとして実施されたが、2月2日に回漕業と石炭業に関連するあらゆる費用項目の大幅騰貴を理由に継続すると同時に、「1837年(季節変動)スケール」が採択され、実施された。

ところで、三四年六月三〇日から三九年まで全体としてファクター規制が有効に機能したといっても、連合委員会と各地域委員会は船主・船長や一次卸商人によるファクター規制の侵犯と一貫して闘わなければならなかった。またファクター規制の侵犯は連合委員会が決定した隔週および月間の出荷割当量自体が市場の需要を超過した。

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (四)(若林)

第32表 1834年および1835年のロンドン石炭取引所におけるフランクター規制の実態

Months in the Year 1834		Jan.	Feb.	March	April	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.
the Price of Stewart's Wall-sand Coals on the 1st Market-day in each Month	the Price of Stewart's Wall-sand Coals on the 1st Market-day in each Month	19s. 3d.	18s. 6d.	17s. 6d.	20s. 3d.	19s. 9d.	19s.	19s. 9d.	20s. 3d.	21s. 3d.	21s.	24s.	23s.
	Ships at Market	138	50	137	92	97	34	162	205	119	139	119	110
On the 2nd Market-day in each Month	Ships Sold*	32	26	52	45	34	18	38	51	50	51	57	48
	the Scales applied	—	—	—	—	—	—	under 20s. 30 ships	20s. ~ 21s. 40~60 ships	20s. ~ 21s. 40~60 ships	20s. ~ 21s. 40~60 ships	20s. ~ 21s. 40~60 ships	20s. ~ 21s. 40~60 ships
Month in the Year 1835													
the Price of Stewart's Wall-sand Coals on the 1st Market-day in each Month	the Price of Stewart's Wall-sand Coals on the 1st Market-day in each Month	21s. 9d.	22s. 9d.	21s. 6d.	22s.	21s. 9d.	20s.	20s. 3d.	21s. 6d.	21s. 3d.	21s. 9d.	23s. 6d.	22s. 6d.
	Ships at Market	247	182	134	114	170	300	190	187	104	150	191	83
On the 2nd Market-day in each Month	Ships Sold*	54	48	44	40	50	44	44	50	48	53	70	38
	the Scales applied	20s. ~ 21s. 40~60 ships	22s. 3d. or upwards 50 ships	21s. 3d. ~ 6d. 60 ships	21s. 9d. ~ 22s. 60 ships	21s. 9d. ~ 22s. 40 ships	21s. or less 40 ships	21s. or less 40 ships	21s. 3d. ~ 6d. 50 ships	21s. 3d. ~ 6d. 50 ships	21s. 9d. ~ 22s. 60 ships	22s. 3d. or upwards 70 ships	22s. 3d. or upwards 70 ships

註1) "Commons' Report of 1836", pp. 65, 68-70, より作成。  
 2) 価格はすべてトン当り。  
 3) \* 売却された船荷数 (Ships Sold) の中には、フランクター規制の対象から適用除外されている積載量130トン (当初100トン) 以下の石炭船がいし難貨運船が含まれている。  
 4) 1834年6月30日より開始されたフランクター規制 (表中では1834年7月以降) における其々の時期のスライディング・スケールは本稿一第31表を参照し、その中から適用されるべきスケール (the Scales applied) を筆者一作成者の推定により選択した。  
 5) ついでに付記しておく、1834年7月~1835年1月におけるスライディング・スケールの売却船荷数の上限である60 ships を超過したのは92 pp. 68-70, より算出) 但し前市場日の売却価格が高スケール価格を越えている場合には、当該市場日にはフランクターの一定の判断で最高スケール船荷数を越えることができる取の採りがある。

た場合にしばしば生じた。こうした場合にはファクター協会書記から連合委員会議長に出荷規制の強化を要請する書簡が送られた。

三四年七月五日、タイン委員会は各炭坑にロンドンにおけるファクター規制に依る場合にのみ石炭の売却が行なわれることを船主に通告するようにとの通知を行なった。<sup>(30)</sup>

ところが、早くも八月二日、ファクター協会書記スコット (William Brown Scott, e. 1789—d. 1859)<sup>(31)</sup> は、パージ

エス (Charles Burgess, ファクター) 宛の書簡の中で、ローテーション制が守れない程多数の石炭船が入港している事態に憂慮の念を表明した。<sup>(32)</sup> (第32表をも参照)

ファクター規制違反事例の報告をうけた連合委員会は、八月三〇日、同日付の決議を回状 (Circular) として各炭鉱主に送付した。この回状はファクター規制違反に対する連合委員会としての初めての対応措置を示すものであった。すなわち、それは、①すべての炭鉱主は、船主または船長に、正規のローテーションによる正規の売却順序を遵守し、ロンドン石炭取引所で確立され炭鉱主によって承認された規約と規制に違反した場合には、炭鉱主にチャルドロン当り五シリングの追加価格を支払うという誓約書——誓約書の形式を明示してある——に署名させ、署名に応じない場合には船積みを拒否すること、②ガス会社の契約売却炭を供給するために備船契約のもとにあるすべての石炭船および雑貨運搬のために正規の商船として就航している貨物船をかかる規制から除外すること——但し、この回状には明示されていない政府向け (例えばグリニッチ病院や海軍向け) 業務用炭も除外された——、③其々の地域委員会書記はロンドン市場の状況の結果として九月の指示出荷率が削減される可能性があることを若干の炭鉱主に告知すること、を要旨とするものであった。<sup>(33)</sup> 続いて九月四日の連合委員会で、「出荷制限協定」

第33表 1835年の地域別割当基準と年間指示出荷率および出荷実績

District	Basis	Issues	Actual Vends
	Newcastle chaldrons	} 768/1000	} 725/1000
Tyne	939,000		
Wear	585,000		
Tees	160,000		
Hartley, Cowpen, Netherton	68,750		
Total	1,752,750		

出典 "Commons' Report of 1836", p.52 (Q.821-No.2, No.3); Dunn, *op.cit.*, p.229, より作成。

の存続を保証しロンドン市場価格リストの均等化を図るために協定船上渡し価格の調整する必要性を確認し、制限された出荷量のもとでは価格引き下げによる均等化は多くの石炭が生産費以下におかれることを根拠として、ニューカスル・チャルドロン当り二シリングの値上げを基準として調整し(九月一八日実施)、併せて九月一五日までの出荷指示率を割当基準の一、〇〇〇分の四〇とする出荷制限強化措置を決定した。<sup>(34)</sup>

他方で、九月にファクター側はファクターの仲介なしに石炭取引所を通過するすべての石炭船に関する報告を炭鉱主側に週に一度行なうための特別小委員会を設置した。三四年一月、連合委員会は、石炭売却を無条件に拒絶することは違法とされているので、ファクター規制違反者には売却価格を引き上げる方法——トン当り一シリングの割増価格(extra price)と船荷総額に対する現金預託支払い——を採用した。<sup>(36)</sup>

三五年一月三〇日のファクター会議の決議によってより厳格なスライディング・スケールが採用されると同時に、最低価格が二一シリングへと一シリング引き上げられた(第31表を参照)。これは、既に説明した三四年九月一八日に実施された船積み港における船上渡し価格のニューカスル・チャルドロン当り二シリング——トン当り約九ペンス——の引き上げの対応措置であり、かつスケールの上限価

格二シリング三ペンスは冬季の割高運賃率を補償するものである。ここに、既に季節変動要因をスケールのなかで調整する態度が示されているとともに、ファクター規制が軌道にのり定着しつつあることが表わされている、と思われる。<sup>(37)</sup>

「出荷制限協定」体制が地域的に拡大されて再建された翌年の三五年にはじめて独自の地域割当基準すなわち生産⇨出荷割当協定(第33表を参照)が採用された。それ以後四三年まで、この石炭カルテルの実施上の基軸をなす出荷制限協定——指示出荷率の遵守——は全体としてよく遵守されたが、次項で説明するように、それは、三七年をピークとして割当基準に対する年間指示出荷率ないし出荷実績率の一貫した低下および協定対象外の輸出比率の増加を結果しており、また割当基準に対する総出荷実績率の三七年以降の一貫した低下——新規参入炭坑の急増による「過剰生産能力」の増大——という産業資本主義段階におけるカルテル崩壊の決定的ともいふべき要因の形成と発展を孕んでいた。

さて、三五年のタイン炭鉱主協定規約——ウェア・ティーズで「批准」されたと思われるこの協定規約(全文は本稿末尾の付属資料Ⅱを参照せよ)は「出荷制限協定」の性格を典型的かつ体系的に示している——は、その第27条で、炭鉱主のファクター規制遵守義務を定めた。また、三六年までに連合委員会は、各炭坑からの出荷実績を正確に把握するために、石炭積み出し波止場職員が①出荷実績に関する正式の報告書を作成し②税関から出荷記録を受理し、③さらに連合委員会が各炭坑から出荷された石炭が売却される仕向地から売却量に関する報告書を受理すること、を定めた。かかる手の込んだ検査制度の実施によってかなりの「密売」が行なわれるということはありそうになくなった。<sup>(38)</sup>

だが、他方で、炭鉱主側の月間指示出荷率の過剰設定による石炭供給過剰はロンドンにおける入船 $\parallel$ 入荷過剰とファクター規制による長期滞船をもたらし、それによる年間運賃収入の減少とかんがりの滞船料負担はしばしばファクター規制違反を生じさせ、ファクターは、フィッター事務所に違反報告を送り、また重大な局面の度毎に連合委員会に供給削減やさまざまな提案をして対策を要請する書簡を送った。以下においてファクター規制をめぐる主な経緯を摘出しよう。

一八三五年 四月一〇日および五月一四日、ファクター協会書記スコットより連合委員会議長宛の書簡で出荷削減を勧告した。<sup>(39)</sup> その結果、連合委員会は、六月の出荷指示率を例年よりも一五 $\sim$ 二〇ポイント少ない一、〇〇〇分の四〇としたが、それまでの過剰出荷指示もあり六月の一三市場日の市場での売却待ち石炭船は一市場日平均二七六隻、売却された船荷は平均四一隻分となり、入港から売却までの滞船期間はほぼ平均一五日間にも達した。<sup>(40)</sup>（第32表をも参照）

次に、九月四日付でファクター側が炭鉱主側に送付した八月のローテーション違反リストのなかで、北部およびテムズにおけるすべてのルールの違反常習者としてファクターにとって「好ましからざる人物」<sup>(41)</sup>（*belas noires*）であると指摘された二事例を指摘し、ファクター規制の実態の一端を説明しよう。

事例（一） ダイヤー（J. Z. Dyer）、石炭商人兼オリブ・ブランチ号（*the Olive Branch*）——船長メイソン（John Mason）——およびラヴィニア号（*the Lavinia*）——船長リドレイ（Ridley）——を所有する船主。ラムトン・ウォールズエンド炭（Lambton's Walsend Coals—サンダーランド最上質炭の一銘柄）のフィッター＝カー（J. Carr）は、三四年八月一三日付けのダイヤー宛書簡のなかで、約一ヶ月前にファクター委員会からラヴィニア号がファクター

規制違反リストに含まれているという報告をうけ、カーは以後ダイヤーに規制遵守を要請しダイヤーが了承すると考へて今回の船積みを行なつたこと、を通告した。しかし、ダイヤーはその後もファクター規制を遵守せず石炭を購入していたが、三四年末にファクター協会書記スコットはオリブ・ブランチ号とラヴィニア号とがローテーションを遵守してない旨の書簡をニューカスルの石炭業事務所を送り、両船のボイコット——売却価格引き上げ等ではなく——が始まつた。オリブ・ブランチ号に対して、同年一月一日頃、サンダーランドで、カーは自分の船荷を拒否したばかりでなく、スチュワーツ・イーデン炭 (Stewart's Eden Coals—サンダーランド第二級炭の一銘柄) はもとより粒炭さえ入手できないように手配した。同様の措置はラヴィニア号に対してもとられた。しかし、メイスンはとにかくもストバーツ・ウォールズエンド (Stobart's Wallsend) の極粒炭——ニューカスル・チャールドロン当り一八シリング六ペンス——を入手した。だが、オリブ・ブランチ号は三五年一月にはサンダーランドでは船荷を全く購入できなくなり、ハートルプール (Hartlepool) でフィッターを欺いて——船積み途中で気付かれた——チャッタム (Chatham—ケント州) を仕向地とすることを条件に船荷を入手したが、結局ロンドンに行つた。それ以降三月初めまでオリブ・ブランチ号はサンダーランドとストックトンで劣等炭だけは購入しえたが、三月一日付のメイスンのダイヤー宛書簡で同船を一、五五〇ポンドで売却することを勧めるまでに至つた。三月以降三六年六月のダイヤーの議会証言に至るまで、メイスンは九月と十一月にフィッターを再び欺いて其々ラッセルズ・ヘットン炭 (Russell's Helton Coals) とスチュワーツ・ウォールズエンド炭——後者は一四〇ポンドの保証金を払い込むという条件付きで——を入手したものの——ファクター規制違反に関してはスコットからブランドリングに報告された——、両船ともにニューカスルの一炭坑だけが石炭売却に応じる状況におかれ、主としてスコット

トランドのエルジン炭(Elgin coals)を購入してジャージー島(Jersey)、ガーンジー島(Guernsey)および外国で売却せざるをえなかった。そして、結局、両船の年間航海回数にはファクター規制を遵守した場合と同じ程度になったのである。<sup>(42)</sup>

事例(二) トンプソン (James Thompson)、エリザ号 (the Eliza)——船長ヤング (Thomas Young)——を所有する船主。エリザ号の問題は三五年一二月に重大化した。ファクター側は一二月二日付の連合委員会の書簡のなかで、石炭商人たちが最近エリザ号に関してファクター側に抗議し、また船主・船長会議がとくにエリザ号の事例およびその他の抜けがけによる船荷引き渡しを調べ、またはローテーション制度を破壊するために開かれようとしており、一二月二日には三四隻の石炭船がローテーション・リストを逸脱した——同日の市場での売却待ち石炭船は四二五隻で売却された船荷は九六隻分であった(筆者が挿入)——と指摘した。その後のエリザ号に関する事情の詳細な経緯は十分明確ではないが、三八年二月三日のヤングの議会証言および三月五日のギルズ (Robert Gills、タイン委員会副書記) の議会証言等を整理すると、次のようになるであろう。すなわち、ファクター規制遵守の署名に応じないヤングは、三五年八月九月頃から「輪番法」の適用されない——炭鉱主・フィッターが船荷の売却拒否をできる——サンダーランド行きを諦めて、主として、タイン河流域諸港に船荷を求めた。しかし、ヤングはそこで三八年の議会証言に至る迄に炭鉱主・フィッターから一二回以上に及ぶ船荷拒否——「輪番法」違反——をうけ、備船契約で船荷を積み込むことを余儀なくされた。そして、彼もまた年間航海回数著しい減少を経験した。そうした事情のもとでヤングとトンプソンは三六年三月までの時点で船荷売却を無条件に拒否したパーシィ・メイン炭坑のフィッターであるヴィーチ (Veitch) を「輪番法」違反の廉で告訴した。この訴訟は三八

年二月末から三月初めまでの間に炭鉱主側が訴訟費用を支払うという条件のもとで裁判所による和解の妥協提案で処理された。そして、この事件は炭鉱主側にファクター規制違反に対しては割増し価格の設定による価格差別で対処すべきこと——三四年一月の連合委員会決定——をあらためて教えたのであった。<sup>(43)</sup>

一八三六年 既に第二章で説明したように、三六年の五月頃に、ファクター規制と北東部の炭鉱主のコンビネーションによる石炭の高価格に反対する請願がミドルセックスとウェストミンスター<sup>(44)</sup>の住民から下院に提出された。この請願は、同時に、後に閑説する同年四月に展開された北東部二州の炭鉱主や兩州出身の上下兩院議員等による既に議会上程されているダーラム・サウス・ウェスト・ジャンクションおよびサウス・ダーラムの兩(公共)鉄道法案に反対する請願および大規模な反対運動に反撃するものであった。この結果設けられた下院の「石炭業の状態に関する特別委員会」報告の結論は、既に指摘した事項と関連して要約すれば、一方では、炭鉱主の「出荷制限」のためのコンビネーションおよびファクター規制による着実な石炭供給の保障と価格の安定を主張する炭鉱主・ファクター・一次卸商人らの証言に注目しつつ、事実上それを放任するとともに、他方では、石炭の新たな供給を促進するあらゆる手段——炭鉱主とファクターのコンビネーションに対抗する最も効果的な方法として——を鼓舞する見地から兩鉄道法案に対する炭鉱主らの反対論を斥ける、というものであった。<sup>(44)</sup>

三六年には積載量一三〇トン以下の小型石炭船——当時の石炭船(帆船)の平均積載量はおよそ三〇〇トン、最高でも六五〇〜七〇〇トン程度であった——に関してロンドン港到着後の第二市場日にその船荷を売りに出すことが決定された。<sup>(45)</sup>また、産炭地で直接買付けをして自分の所有船で、ないし傭船してロンドンに輸送し、入港後直ちに荷揚げする一次卸商人の“バイヤー炭”(Buyers' coals)——ファクター規制の不可欠の構成要素の一つであるローテーション

第34表 1836年および1837年のロンドン石炭取引所におけるフランクター規制の実態

Months in the Year 1836	Jan.	Feb.	March	April	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.
	the Prices on the 1st day in each Month	Stewart's Wallsend 23 6	s. d. 22 6	s. d. 21 9	s. d. 23 0	s. d. 22 3	s. d. 20 9	s. d. 22 0	s. d. 21 9	s. d. 21 9	s. d. 24 6	s. d. 25 3
the Prices on the 1st day in each Month	Hetton Wallsend 23 6	s. d. 22 6	s. d. 22 0	s. d. 23 0	s. d. 22 0	s. d. 21 0	s. d. 22 0	s. d. 22 0	s. d. 22 0	s. d. 24 9	s. d. 25 3	s. d. 25 0
the Prices on the 1st day in each Month	Riddell's Wallsend 21 9	s. d. 21 0	s. d. 19 6	s. d. 20 6	s. d. 21 3	s. d. 19 6	s. d. 19 0	s. d. 21 0	s. d. 20 9	s. d. 23 0	s. d. 24 0	s. d. 23 0
Ships at Market	273	289	131	334	209	257	160	110	124	13	138	36
Ships Sold*	23	44	57	72	56	42	40	53	56	12½	67	18
the Scales applied	22s. 9d. ~70 ships	22s. 3d. ~6d. ~60 ships	21s. 9d. ~22s. ~70 ships	22s. 3d. ~70 ships	21s. 9d. ~22s. ~60 ships	21s. or less ~40 ships	21s. 9d. ~22s. ~60 ships	21s. 9d. ~22s. ~60 ships	21s. 9d. ~22s. ~60 ships	22s. 3d. ~70 ships	22s. & upward ~70 ships	22s. & upward ~70 ships

Months in the Year 1837	Jan.	Feb.	March	April	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.
	the Prices on the 1st day in each Month	Stewart's Wallsend 25 6	s. d. 24 3	s. d. 24 9	s. d. 25 0	s. d. 22 6	s. d. 22 6	s. d. 22 6	s. d. 22 9	s. d. 23 6	s. d. 24 3	s. d. 24 0
the Prices on the 1st day in each Month	Hetton Wallsend 25 6	s. d. 24 3	s. d. 25 3	s. d. 25 0	s. d. 23 3	s. d. 22 9	s. d. 22 9	s. d. 23 0	s. d. 23 9	s. d. 24 6	s. d. 23 9	s. d. 23 9
the Prices on the 1st day in each Month	Riddell's Wallsend 24 0	s. d. 22 6	s. d. 23 9	s. d. 23 3	s. d. 21 6	s. d. 21 0	s. d. 21 0	s. d. 21 6	s. d. 22 0	s. d. 22 0	s. d. 22 9	s. d. 23 3
Ships at Market	93	95	320	200	85	332	302	169	233	151	210	483
Ships Sold*	30	41	65	71	44	42	42	46	67	54	42	54
the Scales applied	23s. & upward ~70 ships	24s. 3d. ~6d. ~60 ships	24s. 3d. ~70 ships	23s. 9d. ~70 ships	22s. 6d. ~40 ships	22s. 6d. ~40 ships	22s. 6d. ~40 ships	22s. 9d. ~23s. ~50 ships	23s. 3d. ~6d. ~60 ships	24s. 3d. ~6d. ~60 ships	23s. 9d. ~24s. ~50 ships	23s. 9d. ~24s. ~50 ships

註 1) 出典 "Commons' Report of 1838", pp. 76-8 (E), (G), 243 (Appx. No. 11), より作成。

- 2) 価格はすべてトン当り。
- 3) \* 売却された船何隻 (Ships Sold) の中には、フランクター規制の対象から適用除外されている積載量130トン (当初100トン) 以下の石炭船ないし雑貨運搬船が含まれている。
- 4) 其々の時期のスライディング・スケールは本稿一第31表を参照し、その中から適用されるべきスケール (the Scales applied) を筆者=作成者

の無効により選択した。

5) ついでに付言しておく、1836年の156市場日のうちスライディング・スケールの売却船荷数の上限である70 shipsを超過した(70 shipsに対応するスケール価格を前市場日の売却船荷数が越えていればランクターの一定の判断でそれ以上の船荷を売りに出すことができる、という規定が適用されたと思われるものを含む)のは、15市場日であり、1837年のそれは154市場日のうち9市場日であった(“Commons’ Report of 1838”, pp. 76-8 [(c)], より算出)。

ロ制を侵犯する典型であり、以後の最大の係争問題の一つである——に関して、一月二二日および三月三日にスコットはブランドリングに苦情——大量のバイヤー炭売却とカルテル加盟諸炭坑のローテーション逸脱指示に関する——を訴える書簡を送った<sup>(46)</sup>。

九月上旬、連合委員会はファクター側に対してロンドン市場における石炭船の滞船の長期化緩和対策として当該市場日に売りに出されたが、実際には売れなかった——買い手が付かなかった——船荷を次回市場日のスライディング・スケールにおける船荷数から除外することを提案した——これはそれより少し前に有力なファクターの一人であるメットカーフ(William Metcalf)が提案していたものである——が、スコットはブランドリング宛の九月一四日付の書簡で、ファクター側はこの提案は既存の規制の崩壊と価格の下落・不均衡をもたらすものとして支持しえないことを主張した。それによってかかる提案は沙汰止みとなったが、このことは完全なローテーション制が厳格に適用されてきたことを示唆するものである。<sup>(47)</sup>(第34表をも参照)

ところで、一〇月一日に連合委員会は坑口価格したがってまた採炭費の上昇を理由として等級別協定価格——船上渡し価格——の引上げ(第35表を参照)を実施した。この結果、サンダーランド最上質炭はニューカスル・チヨルドロン当り三〇シリング六ペンスとなり、それ以前よりも二シリング引き上げられ、三四年三月一日の協定再建以降四シリングもの上昇となった。これに呼応して、一月三日、ロンドン市場におけるスライディング・

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (四)(若林)

第35表 1836年10月1日の改定等級別(船上渡し)価格協定における価格等級と銘柄数

(per ton)

Prices		Districts	Tyne	Wear	Tees	Remarks
s.	d.		(number of descriptions of coals)			(total)
11	6			6		6
11	3					
11	0					
10	9				1	1
10	6				3	3
10	3		3		1	4
10	0			7	1	8
9	9		5			5
9	6		5			5
9	3		4			4
9	0		10		1	11
8	9		2		1	3
8	6		5			5
8	3		6	1	2	9
8	0		13			13
7	9		4	1		5
7	6		9	1		10
7	3		4			4
7	0					
6	9		2			2
6	6		2			2
6	3		1			1
6	0		1			1
total of descriptions of coals			76	16	10	92
average prices			8s. 4 $\frac{1}{4}$ d.	10s. 1 $\frac{1}{8}$ d.	9s. 8 $\frac{1}{10}$ d.	8s. 9 $\frac{1}{6}$ d.
number of cartel collieries, or colliery enterprises			43	9	9	61

註 1) 出典 "Commons' Report of 1838", pp.245-6 [Appx. No.3-(No.1), (No.2)], より作成。

2) 3地域以外の小地区の協定内容は不明。

スケール価格もトン当り一シリング引き上げられた(第31表を参照)<sup>(48)</sup>。これは、直接的には船主に対する運賃率保証措置であるが、むしろ炭鉱主のロンドン市場における独占的な価格支配力を示すものである。

一八三七年 一月一九日、前スケールよりもトン当り一シリング六ペンス、前年同期比二シリング高い、二月二〇日までの新スケール(暫定)を採用した。そして、二月二日、「回漕業と石炭業に関連するあらゆる費用の大幅な上昇の結果」と関わって、一月一九日のスケールを継承して、年間三回の季節変動調整を含む新たなスケールが採用され、ここで季節変動調整スケールが完成された。(第31表を参照) この年も「バイヤー炭」のローテーション違反が続いた。二月二日、何らの協定もなくフィッターが一次卸商人に売却した船荷を積んだ三隻の石炭船についての報告が行なわれた。<sup>(49)</sup>三月四日付けのファクター協会から連合委員会への書簡のなかで、二月後半の過剩供給の圧力のもとでのローテーション違反がその安定性を危うくする程に増加している事情を説明し、炭鉱主は一次卸商人や大口需要者とのいかなる売買契約も拒絶すべきであるという提案を行なった。これに対して、三月二一日頃、連合委員会は、炭鉱主は石炭船積み人からローテーション遵守の誓約——違反した場合には罰金一〇ポンド——をとること、を約束した。しかし、六月三日付けのファクター協会の連合委員会宛て書簡は、船長がローテーション遵守の誓約書に署名していたとしても、一次卸商人兼船主の違反が増加している(第36表を参照)、と指摘した。さらに、七月二日付けの書簡は、同様の指摘を行ないつつ、供給過剰でローテーションを遵守する石炭船は三週間の滞泊を余儀なくされていることを強調し、「バイヤー炭」を「ガス用炭」と詐称するのを防ぐためにガス会社との売買取引を直接契約のみとし、その船荷の引き渡しの照合のために炭鉱主側が週間船荷一覧表を作成することを要請した。九月七日には、ファクター協会は連合委員会にファクター規制違反船の船積み

第36表 1837年3月～1838年2月のロンドン市場におけるフアクター規制違反船に関する報告

Years & Months	1837												1838		total numbers of ships
	March	April	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	Jan.	Feb.			
Ships reported as having violated the Factor's Regulations	14	8	26	14	24	21	11	21**	3	40***	1	1	184		
Declaration signed by the Master in the above	2	2	1	0	0	6	4	3	0	1	0	0	19		

註 1) 出典 "Commons of 1838", pp. 265-7, (Appx., No. 7), より作成。

2) フアクター規制遵守の誓約書に署名したことが確認しうる石炭船のみで、不明のものを除外している、と思われる。

\*\* 政府製鉄船 3 隻 ("違反" 船のリストに掲載された理由は不明)、輸出向けに船荷が積み替えられた石炭船 2 隻、を含む。

\*\*\* ガス会社向け備船 9 隻 (37年12月30日以前に "違反" 船リストに掲載された理由は不明)、公益事業 (East London Waterworks) 向け石炭船 1 隻、を含む。

時点における誓約書の有無を調査するように促した。<sup>(52)</sup>

ところで、一八三七年三月～三八年二月のフアクター規制に違反した石炭船は第36表に示されているように一八四隻であるが、これは三七年のロンドン港に入港した石炭船の累計八、七二〇隻に対して——計算期間にズレがあるが——二〇%台の水準であり、フアクターの再三のローテーション違反報告にもかかわらず、全体として、フアクター規制は有効に機能していた<sup>52)</sup>と判断することができるであろう。また、三七年の一年間を通じてロンドン石炭取引所の入荷船八、七二〇隻——入荷量二六二万六、九九七トンのうち、フアクターが税関手続・売却処分代理業務をせず、かつフアクター・一次卸商人の合同委員会(夫々九名づつの一八名で構成)が管理する検量官事務所を通じて船荷引き渡しをしなかったのは其々四三三隻、五〇%—八万八、五九二トン、三・四%であり(第37表を参照)、三二年の法律上のフアクター制度の廃止にもかかわらず、炭鉱主や船主——基本的には前者——

第37表 ロンドン市場におけるファクター・検量官事務所による  
売却手続・引渡しが行なわれなかつた石炭船と積載量

1836			1837					
	ships	tons	ships	tons	ships	tons		
July	35	7,096	Jan.	27	5,597	July	32	6,981
Aug.	41	7,444	Feb.	23	5,743	Aug.	48	8,728
Sep.	34	7,094	March	29	7,242	Sep.	60	10,837
Oct.	35	8,056	April	27	5,999	Oct.	38	8,232
Nov.	35	7,221	May	40	7,910	Nov.	30	5,141
Dec.	42	8,243	June	47	10,116	Dec.	32	6,066
total	222	45,154	total	433 ships	88,592 tons			

出典 “Commons’ Report of 1838” pp.215-225 (Appx., No.1), より作成。

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (四) (若林)

六五 (六五)

による売却指定代理人制に支えられて、ロンドン市場入荷炭の大部分がファクターによって売却処分が付されていることを示している。<sup>(53)</sup>

さて、三七年一月三〇日にニューカスル石炭業事務所で開かれた炭鉱主の会議——協定更新のための連合炭鉱主総会、または連合委員会、と思われる——でファクター規制強化のための次の決議が採択された。

① すべての船舶は、ガス用炭あるいはその他の石炭を船積みするかに関わりなく、そして備船されているか否かに関わりなく、ロンドンのローテーション制度を遵守すべきであり、さらにニューカスル、サンダーランドの各港に帰還した際に、当該船舶がそれに先立つ航海期間中にロンドン諸規制を遵守したというファクターが署名した証明書を提出しなければ、正規の価格で再び船積みしえないものとする。

② 近日中に、ガス用炭および契約炭が向う一年間に売却されるべき相対価格を決定する委員会が任命され、そこで定められた価格以下で売却することを防ぐために一般的諸規制の規約——炭鉱主間の協定規約を指す(筆者)——第十九条——本稿末尾の付属資料「Ⅱ一八三五年タイプ炭鉱主協定規約」第十九条を参照——が他の石炭にもガス用炭および契約炭にも適用されるものとする。<sup>(54)</sup>

ここで先に進む前に、一八三六年および三八年の議会報告等のなから、三四年六月三〇日のファクター規制実施前後から三七年までのこれまで説明していないが直接関連する諸点を指摘しておきたいと思う。

第一に、炭鉱主側の地域的に拡大された新たな協定の成立と存続およびファクター規制の実施と展開のもとで、ロンドン市場における取引価格と運賃率とが持続的に上昇した。サンダーランド最上質炭の船上渡し価格が三四年三月から三六年一〇月——この時点の価格は少なくとも三八年二月までは持続した——までにトン当り一シリング六ペンス引き上げられたことは既に指摘したが、他方で、ファクター規制のスライディング・スケールにおける売却船荷数量規制による石炭船の滞船期間の長期化と一回当り航海日数の長期化の結果、費用——とくに滞船料——増と年間運賃収入減の傾向のもとで、運賃率は三三年のトン当り七シリング三ペンスから三七年の約九シリング三ペンスに、約二七・六％、引き上げられた。（第38表—(1)の右欄を参照）この上昇幅二シリングのうち一シリングないし一シリング六ペンスはファクター規制の結果である、といわれる。その間、ロンドン市場におけるス

第38表—(1) ロンドン石炭取引所におけるシュワーツ・ウォールズエンズ炭価格および運賃率の推移  
(per ton)

Years	Prices of Stewart's Wallsend Coals*		Rates of Freight**	
	s.	d.	s.	d.
1832	22	4	7	11½
1833	18	3½	7	3¼
1834	20	3½	7	6½
1835	21	8½	7	11¼
1836	22	10	8	7¼
1837	23	9¼	9	2¾

註 1) 出典 “Commons' Report of 1836”, pp. 65 (Q. 910), 98 (QQ. 1453-4), [Evidence of James Bentley]; “Commons' Report of 1838”, pp. 76 (E), 79 (I), より作成。

2) \* 各年の各月の第1市場日の平均価格。

\*\* タイム河からロンドン港までの各年の平均運賃率。

第38表—(2) グリニッチ病院 (Greenwich Hospital) の契約炭価格の推移  
(per ton)

Years	Prices	
	s.	d.
1834*	14	11
1835	16	9
1836	17	3
1837	21	3

註 1) 出典 “Commons' Report of 1838” p. 161 (Q. 3068—Evidence of Sir John Hall), より作成。

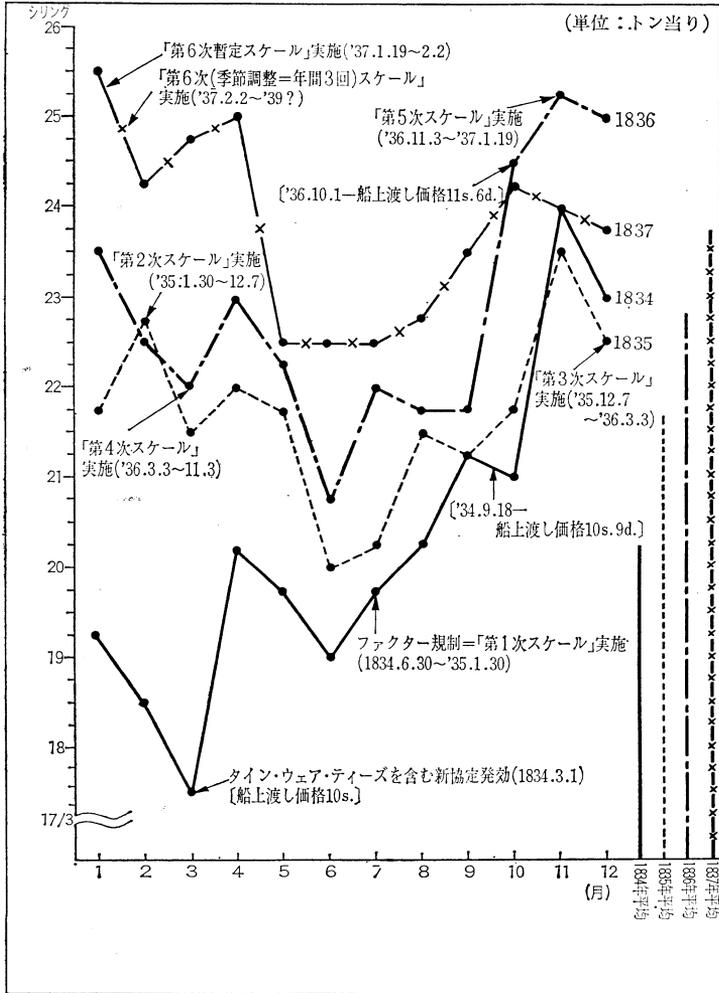
2) \* 1834年の契約価格はファクター規制実施以前のものである。

3) グリニッチ病院の契約炭は最上質炭（複数銘柄）である。

第9図 ファクター規制実施以後のロンドン市場における石炭価格の推移

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (四) (若林)

六七 (六七)



註 1) 出典 “Commons’ Report of 1836”, p. 65; “Commons’ Report of 1838”, pp. 7, 76 (Table (E)), より作成。  
 2) 石炭価格はサンダーランド最上質炭=スチュワーツ・ウォールズエンド炭の各月第1市場日価格である。

チユワーツ・ウォールズエンド炭価格はトン当り約一八シリング三ペンスから約二三シリング九ペンスへ、五シリング六ペンス、三〇・一%、上昇した。(第38表—(1)の左欄を参照、月別価格変動については第9図を参照)<sup>(56)</sup> 同期間のその船上渡し船積み価格はトン当り三シリング引き上げられた。それらのなかで、船上渡し価格の引上げ幅の大部分は、後述するように、炭鉱利潤増に寄与するものであるが、運賃引き上げ幅の大部分は費用増を相殺するものであり、むしろ一年当りの航海回数<sup>(57)</sup>の減少——およそ $\frac{1}{3}$ 減——を考慮すれば、回漕業の収益は悪化した、と思われる。また大口需要者との契約炭価格は、第38表—(2)のグリニッチ病院の事例にあるように、三四年——ファクター規制実施前——の一四シリング一ペンスから三七年の二一シリング三ペンスへと、六シリング四ペンス、約四二・五%、上昇した。三七年契約価格の絶対的水準はなお市場取引価格より低いものの、三四年からの上昇額および率は後者をはるかに上回っている。以上説明してきた諸事実から、ファクター規制がファクター自身の存立基盤の維持と安定化に寄与している点——だからこそ規制実施以後は彼らこそその維持と存続に最も精神的であり結束も固かったのである——は見逃せないが、それは主として炭鉱主の「出荷制限協定」体制の存立基盤の強化、すなわち地域的に拡大され炭鉱数も急増する事情のなかで産炭地における出荷規制だけではロンドン市場での取引価格の乱高下を避けられず、したがってまた出荷規制自体の機能低下を招きかねない事態のもとで市場参入阻止最高価格——独占利潤を実現するために役立ったのである。

第二に、資料的に厳密に算定することがきわめて困難な炭鉱利潤(率)の問題を検討しておきたい。この点に関しては主として三六年の議会でのダン(Matthias Dunn—ハットン・コール・カンパニーのパートナー—鉱業代理人およびセント・ローレンス[St. Lawrence]炭坑のパートナー)<sup>(58)</sup> 本稿の引用文献“An Historical...”, 1844. の著書でもあ

**深層諸炭坑に適用される資本償却の仮説的計算書**

〔1〕 償却対象額の確定		£	
(1) 31年リースの深層炭坑の一つのすべての設備の費用		100,000	
(2) そのうち、汽罐、鉄道、炭車等は30,000l.を要するが、リース満期時に次の評価額で回収される		20,000	
(3) リース期間中の償却対象額		£ 80,000	
1年当り1l.の金額を年利子4%と計算すると31年では60l., 上記の£80,000を償却するためには年償却基金1,333l., 資本元本に対して1年当り1 1/4%である。			
さらに、当該炭坑の出荷量を40,000ニューカスル・チャルドロンと想定すると、チャルドロン当り8d.となる。もし、同額の資本が21年間で償却しなければならないとすれば、1年当り2,500l., すなわち資本元本に対して2.5%を必要とする。			
従って、			
(1) 次の償却率を想定	2%	1	—
(2) 普通利子	5%	2	6}6s.
(3) 鉱山利潤への追加分	7%	3	6}6s.
	14%	7s.	
上記の償却費のうゑに、石炭を生産しその供給を維持するためのすべての所要費用が含まれる。			
〔2〕 生産費 (船上渡し価格基準)		per Newcastle	chaldron
		s.	d.
(1) 諸流動運転費用*, 地代, 等々		19	—
(2) 40,000ニューカスル・チャルドロンに1年当り資本元本に対し5%, または5,000l.の上記の普通利子		2	6
		21s.	6d.
		22s.	
臨時費を仮定すれば			
〔3〕 船上渡し価格と資本償却・鉱山利潤		per Newcastle	chaldron
		s.	d.
(1) 現行売却 (船上渡し) 価格—第1級 (最上質) 炭28s. 6d. 第2級炭 24s. 6d. 一から同一比率の生産量を想定		26	6
(2) 上記の臨時費を含む生産費		(—)22	—
(3) 資本償却・鉱山利潤		4s.	6d.
資本償却と鉱山利潤は投資元本に対して9%となる。			
もし出荷量が40,000ニューカスル・チャルドロンではなく、もっと少なくなれば、年利潤はそれに比例して減少する、また炭鉱が高価格炭を上記の比率以下で生産すれば、同様の結果となる。			
* 諸危険負担や事故の諸費用は運転費用に含まれている。			

出典 "Commons' Report of 1836", p.93(Q.1371—Evidence of Matthias Dunn in 17 June 1836), より借用・作成。

る)の証言に依拠しながら説明したい。さて、われわれにとって最も参考になるのは、ダンが議会の「石炭業の状態に関する特別委員会」の聴聞会で提出した「深層諸炭坑に適用される資本償却の仮説的計算書」(Hypothetical Statement of Redemption of Capital as applied to the Deep Collieries)<sup>(65)</sup>である。細目的説明は「計算書」自体にゆずるとして、その特徴を指摘しよう。第一に、当時の炭坑経営においては一般的に利潤率を計算する際の分母は使用総資本ではなく固定資本であったことである。これは、第二章のファクターの信用業務を説明した箇所でも示唆したように、炭坑の流動資本の大部分は商業信用に依存し、その際のファクターの炭鉱主に対する前貸し(船荷証券引き受け)利子 $\parallel$ 代金支払保証手数料はロンドン市場における取引価格の一部分として上積みされたという事実を反映している、と思われる。第二に、固定資本の償却はリース期間満了時に炭鉱主が撤去権をもつ汽罐・鉄道・炭車等の残存価値を差し引いた金額が償却対象額とされ、しかも年々の定額償却額を確定する計算には償却基金の積立て利子(複利計算)をも含めていることである。そして、この償却基金は炭鉱主にとって一般的に利潤の一部分——償却前利潤——を構成したのである。第三に、生産費のなかには地代ばかりでなく、資本金子——貸付け資本金子としての普通利子——が含まれていることである。以上のことは炭鉱主の炭坑経営に対する現実的態度を示している。したがってわれわれは炭鉱利潤としては「普通利子」と「鉱山利潤への追加分」を合計して計算しなければならない。ところで、「計算書」の前提によれば、(固定資本)利潤率は一二%である。しかし、生産費の主要部分を構成する「運転費用」にはしばしば「非常に重大な金額」(a very serious amount)になる「諸危険負担や事故の諸費用」が予め一般的に——それが実際に必要とされる事態が起きるか否かにかかわらず——算入されていることは、利潤率は実際的にはもっと高くなりうることを表わしている。そのことの傍証として、

同じ特別委員会でのウッド、(Thomas Wood—三六年までのほぼ一五年間に亘ってロンドンデリー侯の炭坑、ヘットン・コール・カンパニー、ティーズのウォルズエンド炭坑の鉱業代理人および支配人をつとめ、証言時点ではソーンレイ炭坑のパートナー・鉱業代理人)の証言を挙げることができる。すなわち、彼は、生産能力通りに出荷が行なわれた場合、最上質炭の生産費——生産費の構成要素は明示されていない——はほぼ一六シリング一ペンスである、と証言した。<sup>(61)</sup>操業率が「出荷制限」によって下がる場合、単位生産量当りの生産費増をもたらすのは固定費であるが、当時の事情のもとではそれには固定資本ばかりでなく流動資本としての賃金の一部分も含まれていた——第一章で説明した年季繫縛制を想起せよ——であろう。但し、後者は実際の操業率が前年に比し著しく下落するとか、向う一年間の出荷見通しがひどく狂うとか、しない限り、大きな費用増にはならないであろう。また、彼は、そのこととは別に、三六年五月時点で、ヘットン、ソーンレイ両炭坑における「収益ある価格」(the remunerating price)は、最上質炭では二四シリング六ペンス、第二級炭では二〇シリング六ペンス、であると証言しており、これを前記の「計算書」に適用するとすれば、ニューカスル・チャルドロン当り四シリングの超過利潤、使用(固定)資本に対して八%の超過利潤率を取得することになる。したがって、「出荷制限協定」体制は、「出荷制限」によってかなりの操業率低下を招かないかぎり、炭鉱主は炭鉱地代(率)の「固定化」と「費用化」の傾向のもとでかなりの独占的超過利潤を取得した、と思われる。<sup>(64)</sup>そしてまた、後述するように、このことこそ一八三〇年代半ばから四〇年代半ばにかけて石炭カルテル地域内における炭鉱への過剰投資をもたらした基本的原因となったのである。

さて、問題をファクター規制の展開過程にもとそう。

一八三八年 三七年二月三〇日の炭鉱主のファクター規制強化のための決議を前後して、炭鉱主・フィッターのファクター規制違反船の排斥対策は強化された。三七年二月二六日から三八年二月初めまでの五、六週間の期間中にニューカスル港に停泊していた三二隻の「排斥リスト」(the proscribed list) に載せられた石炭船は、既に事例として説明したヤング船長のエリザ号——三七年二月二六日から三八年一月三〇日まで船積みを拒否されていた——の備船による船積みを除いて、全く船積みを拒否され、二月二三日に至ってもロンドン向け船荷をえられなかった。<sup>(65)</sup> かかる炭鉱主・フィッターのファクター規制違反の排斥対策の強化はファクターによる「排斥リスト」への記載ミスと思われるディキンズ (Frederick O. Dickins—一次卸商人兼船主) の所有するハリエット号 (船長ジョブリン [Joblin]) に対する二月五日から三月三日までのトン当り一シリングの割増し価格と現金決済の請求——ディキンズのブランドリングへの抗議と船長の再三にわたる排斥取消しの申し入れにもかかわらず放置され、三月三日にようやく通常の船積み許可をうけた<sup>(66)</sup>——にも表わされ、また一、二月のファクター規制違反報告——二月二二日までの報告——には二隻が記載されている (第36表を参照) だけであることにも示されている。

ところで、三七年二月月上旬にロンドン市会はロンドン石炭市場における大量の未売却船荷の存在とファクター規制によるわずかな売却およびその結果としての高価格に関する調査委員会を任命していたが、三八年一月二七日、ロンドン市参事会はそのためにファクター規制業務にも携わっていた検量官事務所の立入り調査を実施した。この時ロンドン市長は石炭独占に対する「聖戦」に加わっていた。<sup>(67)</sup>

三七年二月三〇日の炭鉱主側の第一決議における「ガス用炭」および「契約炭」(大部分は政府・公共機関向け) に対するファクター規制適用規定は、下院議会の「石炭取引(ロンドン港)法案に関する特別委員会」——第二章

で説明した一八三二年の制定法 (1 & 2 Wm. IV, c. 76) の存続・修正に関する法案を付託された委員会——の報告がまとめられた三八年六月一三日までには取り消された、といわれる。<sup>(68)</sup> 三七〜三八年のロンドン市場の石炭総入荷量の八分の一に当たる三四万トンを購入していた大口需要者であるガス会社と争うのを回避した、と思われる。しかも、この期間中でも、ロンドンで即時渡しになるか否かは炭鉱主・フィッターとの契約次第といわれ、即時渡し契約をしていたガス会社はかかる決議に影響されなかった。他方で、若干の炭鉱主がガス会社とのこうした契約を拒否したのも事実であった。<sup>(69)</sup> こうした事情のなかで、三八年一月二日、三月一五日、四月五日、六月のファクターから炭鉱主宛ての通信は、①ガス会社の特権の廃止の提案②ガス会社向けとされた船荷が虚偽でないか否かの調査の要請③三月以降——この頃から炭鉱主側のファクター規制違反船対策が船荷拒否からトン当り一シリングの割増価格・現実決済へと転換したことは既に指摘した通りである——の供給過剰とファクター規制逸脱報告によって特徴づけられていた。さらに、八月のファクターの特別会議は、一三〇トン以上を積載していないといわれる石炭船とそれらがローテーションを待つには安全でないという船長の虚偽の申告と闘うことを決議した。そして三八年一〇月一八日付のある古くからの船主のノーサンバーランド・ダーラム両州の炭鉱主宛ての書簡は、多くの船主が彼らの所有船のロンドンでの恐るべき滞船を避けるために、「ガス忌避制」(The Gas and Evation system)——ガス用炭と偽ってローテーションを回避すること——を採用し、ガス用炭の名目で輸送される石炭はガス会社の必要消費量の三倍に達する、と指摘している。ファクターにとっても石炭船がロンドン港に長期間滞船することは信用上の不利益が伴った。けだし、炭鉱主は船積み時から四〇日後払いの船荷総額分の手形(船荷証券)を振り出しており、それを引き受けるファクターは手形の満期後かなりの期間まで船荷が売却されなければその負担を自

第39表 1838年3月1日～1839年の等級別価格（船積み価格）  
協定

Districts	Scale of Coals		Second Coals				Third Coals					
	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.		
River Tyne	10	6	8	0	to	9	6	6	0	to	7	6
Wear	11	6	10	0				7	6	to	8	0
Tees	10	9	9	0				8	3			

出典：Dunn, *op. cit.*, p.205, より借用。

ら背負うことになるからである。<sup>(70)</sup>

三八年のロンドン石炭取引所におけるニューカスルおよびサンダーランドの最上質炭の平均取引価格は、三月一日の若干の銘柄炭の船上渡しに船積み価格の引上げ（第39表を参照）と相俟って、三ペンスから三・七五ペンス上昇し、其々二二シリング七・五ペンスおよび二四シリング $\frac{1}{2}$ ペンスとなった。<sup>(71)</sup>

こうして、ファクター規制は、その実施当初からそれに対する様々な侵犯がありながらも、全体としてみれば、三九年までほぼ有効に機能したと思われる。

だが、転機は四〇年に訪れた。

ファクター規制の展開と石炭独占(二)——一八四〇年～一八四三年 一八四〇年も形式的には完全な売却順番制 (the full sales turn) は続いていたが、遅くともこの年には石炭船の船長はファクター規制を遵守するという条件で船積みをしなかった。ファクター規制違反が殖え続け、その方法の修正をめぐる議論が一年中続いた。そして、この背景には三七年をピークとした三八～四〇年のロンドン市場入荷量の停滞（第40表を参照）と回漕業への過剰投資による船腹過剰に伴う運賃率の低下と収益条件の悪化があった。すなわち、ニューカスル・ロンドン間の運賃率は三七年のトン当り九シリング二・七五ペンスから三九年には八シリング一〇ペンスとなり、三二〇トン積み石炭船の一航海（往復）当りの償却前利益は一二ポンド四シリ

第40表 1837年～1845年のロンドン港における石炭入荷量

Years	Ships	the Importation of Coals into London		Remarks
		tons	index	
1837	8,720	2,626,987	100	2,553,522 tons from 'Cartel Area'
38	9,003	2,581,085	98.3	2,476,911 tons from 'Cartel Area'
39	9,340	2,625,323	99.9	—
40	9,132	2,566,899	97.7	—
41	10,311	2,909,144	110.7	} 2,589,137 tons from 'Cartel Area' on the Average of the Years
42	9,691	2,723,200	103.7	
43	9,593	2,628,520	100.1	
44	—	2,491,000	94.8	
45	—	3,403,000	129.5	3,207,241 tons from 'Cartel Area'

出典：Dunn, *op. cit.*, p.213; T. J. Taylor, *op. cit.*, p.40; B. R. Mitchell, "Abstract of British Historical Statistics", p.113; "Report of the Commissioners of 1871", p.43, および本稿第30表, より作成。

ングという全く利潤のない事態に陥っていた。さらに、以後の事例を指摘しておく、四〇八トン積みのある石炭船の四一年三月一日のニューカスル・ロンドン間運賃率はトン当り七シリング三ペンス、償却前損失二二ポンド一七・五シリング、四四年のそれは、運賃率六シリング、償却前損失二五ポンド一七・六シリング、であった。<sup>(72)</sup>

ファクター協会は、四〇年二月三日に三名の代表をニューカスルに派遣して連合委員会に①ファクター規制を厳格に固持する必要性を説得し、②ガス用炭はガス会社のみ売却し③海軍工廠およびグリニッチ病院向けの真の政府契約を除いて一次卸商人や仲買人の石炭売却をさし控えることを要求していたが、四一年一月一三日、連合委員会からの書簡で炭鉱主がロンドンにおけるローテーション制を保証するために北部でその規制を実施することは不可能であると通告され、驚愕して翌一四日から二七日まで炭鉱主との協議を行なった。そのなかで、ファクター側は現存制度のいかなる根本的変更にも反対し、ロンドンでの売却船荷数量の制限制度はあらゆる船荷をファクターの統制下におかないかぎり有効ではありえないと警告した。だが、炭鉱主側も逆提案を行ない、さらにファクター側の反

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (四) (若林)

論が続いたが、一月二七日のファクターの特別会議は二三日の連合炭鉱主総会が決議として採択したロンドン市場の限定規制を含む八項目にわたる連合委員会報告を受諾し、二月三日に実施した。この八項目の決議は両者の妥協の産物であった。すなわち、決議の主な内容を要約すると、

① ローターション制度の現状がその継続を不可能にしているとしながらも、それを直ちに放棄することは賢明でないとし、

② 新しい最上質炭価格協定によって設定されるロンドン市場の等級価格——第41表の(1)を参照——が実際に達成されている場合にはローターション制を実施せず、それを下回る場合のみ実施するという限定ファクター規制を採用し、

③ さらに、かかる新制度を遵守させるために船主との協定締結を義務づけつつ、ガス会社との契約炭を除くすべての石炭の売却はファクターに限られるべきである、と勧告する、というものであった。

この限定ファクター規制の原理は、それが事実上崩壊し終焉した四三年九月まで実施された。<sup>(73)</sup>

かかるロンドン市場におけるファクターのいわゆる完全規制から限定規制への移行は、一方では、炭鉱主、一次卸商人および大口需要者相互間の市場競争の激化を示すものであるが、他方では、炭鉱主相互の潜在的競争要因——過剰生産能力——の増大の反映であり、「出荷制限協定」体制の存立基盤の脆弱化の段階的進行——次項で説明するように、一八四〇年に年間指示出荷率は一〇〇〇分の五五五となり、以後四一年のわずかな回復を除き四四年まで低落し続ける——を示すものである。

さて、限定ファクター規制さえもの崩壊にいたる主な経緯を摘出しよう。

一八四二年 四月七日に早くも基準等級価格——トン当り二シリング——を三ペンス下回り、一二日の売れ残り船荷一四〇隻、新規入港一五〇隻となり、基準等級価格は二一シリング六ペンス、二一シリング九ペンス、二二シリングと値下げ分割——最上質炭九銘柄のグルーピング——され、しかも度々限定規制が実施された。六月には最上質炭船荷さえ三週間も売れ残り、炭質がそれに近いそれ以外の石炭が低価格で順調に売却されていくという事態になり、六月末にファクターは、①最上質炭を九銘柄に限定することをやめ、②炭鉱主は船主に順番または最低価格で船積みさせるべきである、と提案したが、七月九日、連合委員会はこれを拒否し限定規制の廃止さえ勧告した。八月には船主ばかりでなく炭鉱主のなかにも船荷をロンドン港に到着次第売却すべしと命令する者が出るなかで、ファクターはこれに苦情を述べながらも、結局この頃から年末頃まで、市場価格がある程度実勢にまかし、緩やかな規制を実施した。けだし、既に指摘したように、ファクターの存立基盤は主として市場規制機能にあったのであるが、長期間にわたる大量の船上過剰在庫の存在と滞船は一次卸商人らの値下り待ちの買い控えを惹起し、炭鉱主振り出しの船荷証券を引き受けていたファクターに金融的損失をもたらしたからである。<sup>(74)</sup>

一八四二年 三月三日、ファクターは炭鉱主と船主による規制違反の頻発で二月に試みた市場規制が実行不能であると連合委員会に通告した。こうした事態の進行の中で四月三〇日に開かれた炭鉱主・ファクター合同会議は、三四年六月三日のファクター特別会議における第二決議の原則が五月以降準拠されるべきであると決議しつつ、従来の限定規制の方法を修正して新たなスライディング・スケール——第41表の(2)を参照(五月六日の追加を含む)——を決定した。これは最高基準価格を越えた場合にはローテーションを実施せずすべての船荷を売りに出すという点では「一四一年二月プラン」を継承し、他方で、その価格以下になった場合にはスライディング・ス

第41表 1841年~1843年のロンドン石炭取引所における売却船荷数と市場価格とのスライディング・スケール・フラン (per ton)

(1) 1841年2月フラン——'41. 1. 27 決定

10月1日——4月1日	22s. 9d.	} 最上質炭 (9銘柄) 価格がこれ以下になった場合、グレイブスエンプド (Gravesend) 入港順にしたがって売却される。
4月1日——6月1日	22s.	
6月1日——9月1日	21s. 6d.	
9月1日——10月1日	22s.	

(2) 1842年5月フラン (価格は最上質炭9銘柄) ——'42. 4. 30 決定

30 cargoes**	40 cargoes	60 cargoes	70 cargoes	100 cargoes	200 cargoes*	all*
20s 6d. or under	21s.	21s. 6d.	22s.	22s. 6d.	23s.	over 23s.

\* '42. 5. 6 追加, \*\* '42. 6 追加

(3) 1843年4月フラン——'43. 4. 7 (上欄) および '43. 4. 26 (下欄) 決定

the average price of 6 sorts of the best coals Schedule 'B' coals	20 cargoes	30 cargoes	40 cargoes	50 cargoes	60 cargoes	all
	under 20s. 3d.	20s. 3d. ~ under 20s. 6d.	20s. 6d. ~ under 20s. 9d.	20s. 9d. ~ under 21s.	21s. ~ under 21s. 3d.	21s. 3d. ~ 21s. 3d.
	最上質炭平均価格が 21s., またはそれ以上になった場合、17s. 6d. ~ 20s. 3d. の価格以下で売却せず、それ以下の場合、スケールに順応する。					

(4) 1843年7月フラン——'43. 7. 24 決定

14 coals qualified for Schedule A* 55 coals qualified for Schedule B*	10 cargoes	15 cargoes	20 cargoes	25 cargoes	30 cargoes	all
	under 20s. 3d.	20s. 3d. ~ under 20s. 6d.	20s. 6d. ~ under 20s. 9d.	20s. 9d. ~ under 21s.	21s. ~ under 21s. 3d.	21s. 3d. ~** 19s. or upwards***

\* 其々, 上位3銘柄の平均価格を基準として採用。 \*\* 原文 (Smith) では 21s. となっているが、誤記と思われるので、訂正した。

\*\*\* 但し書き (追加)：平均価格が 18s. 9d.、またはそれ以上の場合で、市場がすべての石炭に対して開放されていない時は 50 cargoes とされ  
た。

註 1) 出典：Smith, *op. cit.*, pp. 250, 252-3, 255-7, より作図。

2) スライディング・スケールの方法は、前市場日の売却価格により当該市場日の売りに出す船荷数量をローテーション制で規制する従来の方法と  
同じ。但し、all のスケールはその機能停止を意味し、これを「14年2月プラン」を含めて限定規制を特徴づける。

ケール制とローテーション制を実施する点で三〇年代の方式の復活、ないし「四一年プラン」でも実施されるはずであったその明確化である。六月の市況低迷により、二〇シリング六ペンスないしそれ以下の場合に売りに出しうる数量を三〇船荷にするスケールを追加した。八月五日に「五月六日スケール」に復帰したが、一月には再び市況が低迷し再び「六月追加スケール」が復活した。

一二月二〇日、連合委員会は当面ロンドンの船上在庫が五〇船荷になるまでローテーションを実施すべきであると提案し、翌四三年一月一七日ファクターはこれを受諾した。<sup>(15)</sup>

一八四三年 崩壊の危機に直面しつつあった限定ファクター規制を立て直すために、四月一日の連合委員会の提案により四月三日ファクター協会はその付属委員会としてクラーク (Robert Clarke) を議長として七名のファクターで構成するファクター理事会 (a Board of Factors) を設置し、ファクターによって税関申告 (入港・入荷手続) が行なわれない石炭船と船荷の登録業務を開始し、「バイヤー炭」と「ガス用炭」とを他の石炭と仕分けようと試みた。四月七日、ファクター会議はファクター理事会が立案した新しいスライディング・スケール——最上質炭の売れ残りを防ぐために最上質炭の市場価格を売却船荷数量規制の基準としつつも、それが特定のスケール価格以上になった場合にそれ以外の石炭の市場価格もその売却船荷数量規制に加える (第41表の(3)を参照)——を満場一致で採択した。「四三年四月プラン」に当初難色を示した連合委員会は、ファクター側がこのプランは恒久的ローテーション

ンを回避し収益ある価格で最大限の石炭を市場で吸収しようとするものである等と説得したことによって、原則的に賛成した。

五月四日、新制度のもとで初めて規制違反が生じ、一三日に違反リストがニューカスルに送付され、連合委員会は一定の措置をとったが、五月下旬から七月半ばにかけて供給過剰がひどくなり——四五九隻以上の船荷が売れ残り、運賃の追加負担はトン当り一シリング六ペンスに達した——、遂に七月二四日、スライディング・スケールの大幅な修正を行なわざるをえなかった。すなわち、それはすべての石炭をA級炭二四銘柄とB級炭五五銘柄にグループピングし其々全く別個のスライディング・スケールを実施しようとするもの——第41表の(4)を参照——であった。しかし、八月上旬のファクター理事会の報告は、①第二級炭のひどい供給過剰のためそれを積載する石炭船は五〜六週間の滞船とトン当り二シリング六ペンスの滞船料——運賃の追加負担——を余儀なくされ、②また第二級炭の多くの炭鉱主はそれを“バイヤー炭”として売却しており、③さらに四炭坑が指定ファクターに市場規制を回避し入港次第売却すべしという指示を出している、と指摘し、以後八月末まで規制違反が頻発した。九月初め連合委員会は出荷削減決定——九月の出荷指示率を一〇〇〇分の一五と決定——をしたが、九月八日、ファクター内部から規制違反者が発生したことが判明し、ファクター特別会議は、ファクター規制が事実上崩壊し、ローテーション制が終焉した、と声明した。<sup>76)</sup>

それにもかかわらず、それ以降四五年二月初めまでファクター協会と連合委員会は市場規制のさまざまな努力と数回にわたる一時的規制の試みを行なった。だが、事態の悪化は如何ともしがたく、四五年二月七日、ファクター協会はロンドン市場規制の継続が不可能であることを最終的に宣言した。これは、次項で説明する炭鉱主側

の「出荷制限協定」体制が四四年に事実上崩壊し、四五年五月二三日にその終焉が宣言されたことと軌を一にするものがある。(7)

(1) P. M. Sweezy, "Monopoly and Competition in the English Coal Trade 1550-1850", 1938, pp. 94, 165; T. J. Taylor, "Observations Addressed to the Coal Owners of Northumberland and Durham, on the Coal Trade of those Counties", 1846, p. 41. 二九年のロンドン出荷量は前年比で漸増したものの、二六—二八年の平均にはほぼ等しかった(T. J. Taylor, *op. cit.*, p. 41)。

(2) Sweezy, *op. cit.*, p. 94-5.

(3) *Ibid.*, pp. 94-5; "Report of the Select Committee on the Coal Trade, together with the Minutes of Evidence and Appendix", House of Commons, 1830 (663), VIII, Irish University Press Series of British Parliamentary Papers: Fuel and Power—Coal Trade I (以下 "Commons' Report of 1830" と略称する) pp. 144, 350 (Appx., No. 4). T. J. テイラーによれば、九月以降の再建された協定期間を含めた二九年の最上質炭諸銘柄のロンドン市場における平均価格はロンドン・チャルドロン当り三二シリング六ペンスであり、二八年の三八シリングに比べて約一四・五%下落した(T. J. Taylor, *op. cit.*, p. 41)。また、協定の再建および存続に関して、一般的に、次の二つの論点を指摘しておくことが有益であろう。すなわち、第一に、石炭のもつ原燃料という性質をもつ使用価値としての特質は、議会報告やテイラーの指摘するように、一定の限界内(ここでは既に指摘してきたあの市場参入阻止最高価格と「公開取引」自由競争価格との価格差の範囲内)では、需要の価格弾力性はほぼ零に等しいこと、つまり独占価格のもとでも自由競争価格のもとでもそれ自身によっては需要の増減にほとんど影響を与えないこと(「薄利多売原理」の石炭への適用不能)を示していることである。そのことは、一八三一年のロンドン・チャルドロン当り六シリングの統合国税の廃止、三三年の「公開取引」のもとでロンドン市場で史上最低の価格水準に落ち込んだ時、協定が最期的に崩壊した四五年―但し四四年のストによる出荷減に対応する出荷増分を差し引く―の、其々の前後する時期と比較した出荷実績に示されている。第二に、度々の議会聴聞会で炭鉱主側が協定の存在を公衆に消費者の利益にも貢献するとして公然と擁護した(ファクターや多くの一次卸商人も追隨した)根拠となった「劣等炭坑淘汰論」(The

- doctrine of annihilating the inferior colliers, 「公開取引」⇨供給増⇨価格の一次的下落⇨劣等炭坑の大量休業・倒産⇨少数の優良炭坑への生産の集中⇨供給の著しい減少⇨協定⇨規制価格以上への価格騰貴⇨倒産した劣等炭坑の操業再開が不可能ないし極めて困難であることによる協定価格以上の価格水準の長期化、という主張。これによって三六年六月一四日の「石炭業の状態に関する特別委員会」の聴聞会で連合委員会議長 R・W・ブランドリントは「出荷制限協定」を価格維持のためのコンビネーションであっても独占ではない」と証言したのである)にもかかわらず「公開取引」時でも劣等炭の出荷シェアは低下しないばかりでなく、価格下落率は劣等炭よりも最上質(第一級)炭や第二級炭の方が大きいという事実である。テイラーはこれら二つの論点等によって一八四六年に炭鉱主たちに協定再建を説得したのである。(T. J. Taylor, *op. cit.*, pp. 29-46; "Report from the Select Committee on the State of the Coal Trade; together with the Minutes of Evidence, and Appendix", House of Commons, 1836 (522), XI, IPU Series: Fuel and Power—Coal Trade 2 [Taylor, "Commons' Report of 1836", 略称 Taylor], pp. xxxv, 12, 137-8, 168-171, 225 (Appx. No. 18), 227-238 (Appendices, No. 19-No. 24).)
- (4) Sweezy, *op. cit.*, pp. 95-6; "Commons' Report of 1830", pp. 349-50 (Appendices, No. 2, No. 3).
- (5) "Commons' Report of 1830", pp. 43, 264-5; Sweezy, *op. cit.*, pp. 61-3; H. Levy, "Monopoly and Competition", 1911, pp. 122, 125; D. J. Williams, "Capitalist Combination in the Coal Industry", 1924, pp. 36, 43.
- (6) ロンドンデリー侯は一八二一年に R・ミルバンク卿のシーアム所領を競売により六、三〇〇ポンドで購入し、彼の最も有能な炭坑監督である J・バンドルがシーアム開発計画 (the Seaham Project) を熱心に勧め、それは二八—二九一年に彼の純粋に私的な事業として始められ、三一年七月に内港 (ノース・ハーバー) が完成し、かくして彼の三つの主要炭坑のうち、レイントンおよびピットイングトン両炭坑は従来石炭をウェア河のペンシャウ (Penshaw) からサンダーランド港へ運び、そこでキールから石炭船に積みかえて出荷していたのをやめて、四マイルの鉄道で直接シーアム・ハーバーから出荷するようになったのである(最初の出荷は三一年七月二五日)。その後、三五年にサウス・ハーバー、四五年にもそれらの拡張工事が完成した。シーアム・ハーバーからは他の諸炭坑の石炭出荷⇨船積み業務も行なわれた。他方で、彼は、三三年にシーアムを物資の集散港および鉄工業のタウン (a port and steel town) にする事業 (2 & 3 Wm. IV, c. 34) を推し進めた。彼はこうして、賽の投げられた生涯 ("Life on a throw") を賭け

た' ンラネネ(Sweezy, *op. cit.*, p. 98; D. Spring, "The English Landed Estate in the Age of Coal and Iron: 1830-1880", in 'The Journal of Economic History', Vol. XI, 1951, pp. 11, 21; Spring, "The English Landowners and Nineteenth Century Industrialism", in Land and Industry—The Landed Estate and the Industrial Revolution', a symposium by J. T. Ward and R. G. Wilson, pp. 48-50; J. T. Ward, "Landowners and Mining", in before-mentioned book, p. 75; A. J. Taylor, "The Third Marquis of Londonderry and North-Eastern Coal Trade", Durham University Journal, new series, Vol. XVII, 1955-6, p. 21; R. W. Sturgess, "Aristocrat in Business—The Third Marquis of Londonderry as Coalowner and Porbuilder", 1975, pp. 39-76. 和田一夫「ロンドンエントリーの炭礦経営と一八四四年労働爭議、西日本文化協会「エネンギ—史研究ノート」第七号、一九七六年一〇月、一七—二一頁(一〇頁)。

(7) Sweezy, *op. cit.*, pp. 98-104, cf., "Commons' Report of 1836", p. 52; M. Dunn, "An Historical, Geological and Descriptive View of the Coal Trade of the North of England", 1844, p. 85.

(8) Sweezy, *op. cit.*, pp. 47-8; H. G. Lewin, "Early British Railways—A Short History of Their Origin & Development 1801-1844", 1925, pp. 10 (Map of Early Railways in the Country of Durham)—11, 18; "Commons' Report of 1836", pp. xxi, 104-5 (QQ. 1513, 1519); P. W. B. Semmens, "Exploring the Stockton & Darlington Railway", 1975, pp. 4-56.

(9) "Commons' Report of 1836", pp. 262-4 (Appx. No. 50—Extract from Minutes of Evidence taken before the Committee on Durham South-West Junction Railway Bill, 4 May 1836 [Evidence of Mr. Thomas Fenwick]). トムソンウエックの証言によれば、二八年前(一八〇八年頃)「オークラン」地区には内陸販売だけを行つた六つの炭坑があつたが、公共鉄道の敷設により海送販売を中心とするやうになり、また新炭坑開発が急進した(*Bid.*, pp. 263-4)。

(10) Sweezy, *op. cit.*, p. 103; Levy, *op. cit.*, pp. 120-1; Williams, *op. cit.*, p. 41; Dunn, *op. cit.*, p. 85; T. J. Taylor, *op. cit.*, pp. 41-2; R. Smith, "Sea-Coal For London—History of the Coal Factors in the London Market", 1961, p. 232; "Commons' Report of 1836", pp. xiii-xiv, 137 (Q. 1910), 168-171 (Q. 2389-2390), 231-6 (Appen-

- dices, No. 21-No. 23); "Report from Select Committee on the Coal Trade (Port of London) Bill; with the Minutes of Evidence, Appendix, and Index", House of Commons, 1837-38 (475), XV, IPU Series: Fuel and Power-Coal Trade 2 (21-23). "Commons' Report of 1838" の註釋(註)を、p. 64 (QQ. 1312-3).
- (11) Sweezy, *op. cit.*, pp. 103-4; "Commons' Report of 1836", pp. 6-7 (QQ. 69-70).
- (12) "Commons' Report of 1836", pp. 146-7 (QQ. 1973, 1975).
- (13) "Commons' Report of 1836", pp. 145-6 (Q. 1966); Sweezy, *op. cit.*, p. 104.
- (14) "Commons' Report of 1836", p. 98 (Q. 1454).
- (15) Sweezy, *op. cit.*, p. 104.
- (16) "Commons' Report of 1836", pp. 104 (Q. 1518), 146 (Q. 1966); Sweezy, *op. cit.*, pp. 59, 105-7; Levy, *op. cit.*, pp. 121-2; Williams, *op. cit.*, pp. 42-3; Dunn, *op. cit.*, p. 85.
- (17) 割当基準の最も重要な基礎となる生産能力評価の諸要因を列記すれば以下の通りである。① 鉱区使用権の広さ ② 坑の数 ③ 坑の深度 ④ 堅坑の幅 ⑤ 堅坑の坑底から切羽までの距離 ⑥ 炭層の勾配 ⑦ 採業切羽の範囲 ⑧ デイヤ・ラング使用の必要性の有無 ⑨ 坑から船積み場所までの距離 ⑩ 船積み施設を含む船積み場所の水深 以上  
("Commons' Report of 1836", p. 5 [Q. 62]; Sweezy, *op. cit.*, p. 63)。
- (18) Sweezy, *op. cit.*, p. 36; Levy, *op. cit.*, p. 125.
- (19) "Commons' Report of 1836", pp. xxi-xxii, 95 (QQ. 1408-13), 106-7 (QQ. 1545-7, 1549-1552), 153-4 (QQ. 2068-2078) の註釋。
- (20) "Commons' Report of 1836", pp. v-vi, 1-6; Sweezy, *op. cit.*, p. 107; Levy, *op. cit.*, pp. 121-2; Williams, *op. cit.*, pp. 37, 42-3; Smith, *op. cit.*, pp. 232-3.
- (21) Sweezy, *op. cit.*, p. 71; Smith, *op. cit.*, p. 233.
- (22) Smith, *op. cit.*, p. 233.
- (23) *Ibid.*, pp. 234-5; Sweezy, *op. cit.*, pp. 71-2; Levy, *op. cit.*, pp. 127, 130.
- (24) "Commons' Report of 1836", pp. xxvii-xxviii, 31-2 (Q. 403); Sweezy, *op. cit.*, pp. 72-3; Smith, *op. cit.*, pp.

235-6; Williams, *op. cit.*, pp. 47-8.

- (25) Smith, *op. cit.*, pp. 236-7; Sweezy, *op. cit.*, p. 73; Williams, *op. cit.*, p. 47.
- (26) Smith, *op. cit.*, p. 231. 船長のフマクター規制遵守誓約の書式の事例については、*“Commons’ Report of 1838”*, p. 37 (Q. 731) を参照せよ。
- (27) *“Commons’ Report of 1838”*, pp. 7-8 (QQ. 94-5, 99), 72 (Q. 1466).
- (28) Levy, *op. cit.*, pp. 131-2.
- (29) *“Commons’ Report of 1838”*, p. v; Smith, *op. cit.*, p. 231.
- (30) Sweezy, *op. cit.*, p. 73; Smith, *op. cit.*, p. 237.
- (31) W・B・スコットはタイン河口近くのノース・シールズ在住の彼の兄弟である船主のJ・R・スコットが所有する数隻の帆走石炭船の出資者でもあった (Smith, *op. cit.*, p. 185)。
- (32) スコットの書簡の要旨は次の通りである。すなわち「前市場日〔八月二三日〕の結果〔市場での売却待ち石炭船二二七隻に対して売却された石炭船は三九隻分であった〕、次の市場日にはスライディング・スケール表により四〇隻分の船荷しか売りに出しえないにもかかわらず、売却待ち石炭船は既に現在二一七隻も停泊し、なお新たに入港しつづめること。滞船料 (demurrage, 船主⇨荷主負担) の問題もあり、前市場日に五件のローテーション違反が発生し、また炭鉱主からさへ指定ファクターに対するローテーション違反の売却指示が出されていること。これらがローテーション・リストの上位にある船長たちの不満を生じさせ、スコットに集団的に抗議していること。一次卸商人が、多数の売却待ち石炭船の存在によって、値下がりを期待して当座の必要量しか購入しないこと、等々である (Smith, *op. cit.*, pp. 237, cf. *“Commons’ Report of 1838”*, p. 69)。
- (33) Smith, *op. cit.*, pp. 238-9; Sweezy, *op. cit.*, p. 73. フマクター規制遵守に関する誓約書の個別事例については、*“Commons’ Report of 1838”*, p. 37 (Q. 731) を参照せよ。
- (34) *“Commons’ Report of 1836”*, p. 146 (Q. 1967). この結果、サンダーランド最上質炭の船上渡し価格は二シリング引き上げられて二八シリング六ペンス、同じく第二級炭は二四シリング六ペンスとなった。また三四年九月の指示出荷率は例年よりも割当基準の一〇〇〇分の五ないし二〇削減されたものとなった (*“Commons’ Report of 1836”*, 産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (四) (若林) 八五 (八五))

pp. 52 (Q. 821 [No. 2]), 146 (Q. 1968).)

- (35) 「輪番法」(the Turn Act) とよばれる一七六六年の制定法 (6 Geo. III, c. 22) は、タイン河流域における石炭の船積みと石炭船の入港順に行なうことを義務づけ、併せて炭鉱主およびフィッターが石炭の船積みと拒絶することを罰金一〇〇ポンドと定めて禁止した。ただし、この法律はタインのみを対象とし、ウェア・ティーズ等へは適用されなため、ロンドン石炭取引所におけるフアクター規制に違反した船主および船長に対する両河流域炭鉱主の船積み拒否は三八年の下院議会で「輪番法」の対象地域拡大の動きを生み出したが、実らなかった。また、タインでの船積み拒否は、後述するようた、船主による裁判事件へと発展した (Sweezy, *op. cit.*, p. 50, footnote 17; Smith, *op. cit.*, p. 242; T. S. Ashton & J. Sykes, "The Coal Industry of the Eighteenth Century", 1964 (1st ed. 1929), p. 217; "Commons' Report of 1836", pp. xiii, 34-5 [Q. 461-7]; "Commons' Report of 1838", pp. vii, 10 [Q. 149-158], 23 [Q. 404-6], 47 [Q. 936], 92 [Q. 1760]).
- (36) Smith, *op. cit.*, p. 239; Sweezy, *op. cit.*, p. 73; "Commons' Report of 1838", pp. 35 (Q. 686), 89 (Q. 1687), 91-2 (Q. 1755-6), 94 (Q. 1800).
- (37) "Commons' Report of 1836", pp. 33-4 (Q. 431-5); Smith, *op. cit.*, p. 239; Sweezy, *op. cit.*, pp. 73-4.
- (38) "Commons' Report of 1836", p. 5 (Q. 56-7); Sweezy, *op. cit.*, p. 66.
- (39) とくた、五月一四日付けの書簡で、ノットは「前市場日〔五月三日〕の売れ残り船荷が一五〇隻分〔J・ペントレイの三六年の議会証言によれば五月一三日の市場での売却待ち石炭船は一九七隻で売却された船荷は四四隻分、売れ残りは一五三隻分であった〕もあり、また売却価格がニーシリング未満であったので次の市場日の売りに出す船荷は四〇隻分であるが、既に一七四隻が滞船し、さらに新たに到着しつゝある」と指摘した (Smith, *op. cit.*, p. 240; "Commons' Report of 1836", p. 69 [Q. 934]).
- (40) "Commons' Report of 1836", pp. 52 (Q. 821-No. 2), 69 (Q. 934); Smith, *op. cit.*, p. 242.
- (41) Smith, *op. cit.*, p. 240.
- (42) "Commons' Report of 1836", pp. xxx, 182-190 (Q. 2546-2729, Evidence of Dyer); Sweezy, *op. cit.*, pp. 74-5; Smith, *op. cit.*, p. 243; Levy, *op. cit.*, p. 131.

- (43) "Commons' Report of 1838", pp. 16-24 (Q.Q. 273-422, Evidence of Thompson), 30-47 (Q.Q. 564-936, Evidence of Young), 91-2 (Q.Q. 1749-1770, Evidence of Gills); Sweezy, *op. cit.*, pp. 75-6; Smith, *op. cit.*, pp. 240-2. スウェージーは、ヤンツらの告訴の時期を三十七年としているが、これは明白な誤記であろう（ギルズが議会証言の際に提出した「トンプソン対ヴァーチ」の訴訟に関してローリー [John Lowry] が被告側弁護士クレイトン [John Clayton] に宛てた書簡の日付けは一八三六年三月一六日となっている）。
- (44) "Commons' Report of 1836", pp. xxxi, xlii; Smith, *op. cit.*, p. 244.
- (45) "Commons' Report of 1836", pp. xxix, 41 (Q.Q. 592); Smith, *op. cit.*, p. 266.
- (46) Smith, *op. cit.*, p. 267.
- (47) *Ibid.*, p. 247.
- (48) *Ibid.*, p. 247; "Commons' Report of 1838", p. 7 (Q.Q. 93-5).
- (49) フィッターが、自分が船荷売却業務を行なった石炭船の「ファクター規制違反通告」を無視した場合、地域委員会が①通常はフィッターを召喚し（フィッターはファクターの誤りである」と言うといわれる）、②公然たる違反の場合には炭坑の代表者を召喚し、「当該石炭船に対して連合ないし地域委員会が決定した措置をとるように」忠告する（"Commons' Report of 1838", p. 91 (Q.Q. 1735-1743))。
- (50) 二月一七日から二七日までに七二二隻（うちガス会社向け一四隻）の石炭船がロンドン港に入港し、二月一七日一四四隻、二〇日一六七隻、二二日一七七隻、二四日一五五隻、二七日一六八隻、合計五市場日四一一隻の船荷が売却された（"Commons' Report of 1838", p. 76 (G.); Smith, *op. cit.*, p. 268）。
- (51) 一次卸商人が、「ガス用炭」という口実で市場向け石炭を入港直後に荷揚げしていること、また彼らは水道施設向けや蒸気船向けの石炭を購入しローテーションを遵守していないこと、その結果ローテーションを遵守しているすべての船主に過重な負担を強いていること、等々の事情（Smith, *op. cit.*, pp. 267-8）。
- (52) Smith, *op. cit.*, pp. 267-270.
- (53) ガス製造所、火酒蒸溜所、製造業者および公共機関を含めて、三十七年のファクターの手中を通らなかつた石炭は約四％であり、このファクターへの高率の取扱量の集中を最も強力に支えているのはローテーション制とその違反に

対する炭鉱主の船荷売却拒否処分による」といふ証言がある（“Commons’ Report of 1838”, p. 161 [Q. 3068-Evidence of Sir John Hall]）。

(54) “Commons’ Report of 1838”, pp. 194 (Q. 3507-Evidence of Daniel Benham); Smith, *op. cit.*, p. 265.

(55) 三八年三月九日の一次卸商協会の書記ホーン (William Horne) の議会証言によると、フナクター規制により石炭価格が規則正しくなり、その結果としてそれ以前よりも冬季に廉価となったが、年間を比べてみればトン当り二〜三シリング高くなっている」と説明されている（“Commons’ Report of 1838”, p. 118 [Q. 2315-2319]）。

(56) 三年の価格は同年八月二四日の暫定協定によるニューカメル・チョールドロン当り二二シリング六ペンスを、三七年のそれは三六年一〇月一日以降の三〇シリング六ペンスを、採用し、その差額八シリングをトン換算して算出した。

(57) *cf.*, Dunn, *op. cit.*, p. 204.

(58) “Commons’ Report of 1836”, p. 86 (Q. 1203-1211). *cf.*, W. Fordyce, “A History of Coal, Coke, Coal Field... of the Great Northern Coal Field...”, 1860, pp. 45, 82, 93; “Midland Mining Commission-First Report with Appendix” 1843 [508], XVI, IPU Series: Mining Districts 1, p. 135 (cviii); R. L. Galloway, “Annals of Coal Mining and the Coal Trade”, Vol. 2, rep. 1971 (orig. publ. 1904), p. 399 (Index-Dunn, Mr. Matthias).

(59) *cf.*, Dunn, *op. cit.*, pp. 90-1.

(60) “Commons’ Report of 1836”, pp. 143-4 (Q. 1948-1951).

(61) “Commons’ Report of 1836”, p. 150 (Q. 2024).

(62) 連合委員会議長ブランドリングは、ニューカメル・チョールドロン当りの生産費の最高値と最低値をいって、一八三〇年の其々二三シリング、一五〜一六シリングに対して、「三六年は、「現在の出荷量」を前提として、其々二三シリング、一三〜一四シリングである」と証言している（“Commons’ Report of 1836”, p. 15 [Q. 166]. *cf.*, Levy, *op. cit.*, p. 138）。

(63) “Commons’ Report of 1836”, p. 149 (Q. 2009-2010).

(64) 一八四三年三月一日現在で投資額三〇万ポンドと評価され、五炭坑・八坑を経営するダーラム伯夫人所有の炭坑企業は、三四年三一、四三八ポンド、三五年四九、九二六ポンド、三七年約七万ポンド、三八年約六万ポンドの利潤

- を考へた (Spring, "The English Landowners and Nineteenth Century Industrialism", in 'Land and Industry...', p. 35; Spring, "The Earls of Durham and the Great Northern Coal Field, 1830-1880", in 'Canadian Historical Review', Vol. XXXIII, No. 4, 1952, pp. 250-1; Fordyce, *op. cit.*, pp. 45, 92-3; "Midland Mining Commission-First Report..." p. 135 [cwin]). この四三年の投資額は基準として三四年の利潤額と比べて「計算書」方式で利潤率を組み替え計算する——したがって投資額は過大に見積られ利潤率は過小となるが——と考へた。三四年一三・五% 三五年一九・六% 三七年二六・六% 三八年二三・〇% となる。
- (65) "Commons' Report of 1838", pp. 34-5 (QQ, 658-681).
- (66) "Commons' Report of 1838", p. 94 (QQ, 1800-1809).
- (67) Smith, *op. cit.*, p. 271; Sweezy, *op. cit.*, p. 76.
- (68) "Commons' Report of 1838", p. v; Smith, *op. cit.*, p. 265.
- (69) "Commons' Report of 1838", pp. 193 (QQ, 3497-9), 196 (QQ, 3529-3530); Smith, *op. cit.*, pp. 264-5.
- (70) Smith, *op. cit.*, pp. 270-1.
- (71) "Commons' Report of 1838", p. 246 [Appx. No. 3-(No. 3)]; Dunn, *op. cit.*, p. 205.
- (72) Dunn, *op. cit.*, pp. 204-7; Smith, *op. cit.*, pp. 247-9; Robert Anderson, "A Brief Exposition of the Present State of the Coal Trade, between the Shipping Ports in the North of England and London", 1839, pp. 14-6.
- (73) Smith, *op. cit.*, pp. 249-251, 272-3.
- (74) *Ibid.*, pp. 251-2, 273.
- (75) *Ibid.*, pp. 252-4, 273-4.
- (76) *Ibid.*, pp. 254-8, 274-5.
- (77) *Ibid.*, pp. 259-262, 275.

(未完)

一九七七年六月三〇日脱稿  
一九七八年二月六日改稿