

翻訳

J・R・マカロック著 「石炭税制改革論」(下)

若林洋夫訳

第二章

(第一章は第二十七巻・第五号に掲載)

しかしながら、炭鉱から石炭を採掘しかつそれを海岸まで運搬することにもなう多額の費用ならびに、スクリーン作業によつてもたらされるボタにもかゝらず、炭鉱主はチョールドロン当りたった一・二シリリングから一四シリリングを受けるとにすぎないが、これに対してその後ロンドンで販売されるまさにこの石炭が五〇シリリングないし五五シリリングもしているのである。しかもこの差額は法外に大きいと思われるにちがいないが、それでも実際のものよりまだ小さいのである。というのは、石炭が蒙る破碎のために、控え目に評価したと

しても、ニューカスルまたはサンダーランドで五チョールドロンの石炭は消費者の地下石炭置場に持ち込まれる前に六ないし七(チョールドロン)へ膨れあがるのである*。炭鉱主から消費者への輸送中に石炭価格を四倍にする細目が、上院でのパドル氏の証言と下院でのペントレイ氏の証言の中できわめて詳細に列挙されている。わたしたちはそれを次のような説明に要約したが、その正確さを十分に信頼してよいと考える。この説明は、よい燃料を望み、また欺されることの嫌いなあらゆる人の注目を受けて然るべきである。

*種々の報告のうちこの主張の豊富な証拠がある。

石炭市場施設に所属するピアサル氏が公表した(ロンドン)石炭市場の正確で貴重な月間報告書によれば、サンダーラン

ドから搬入された最上質ウ、ホ、ル、ズ、エ、ン、ド、炭の先月（二八三〇年一〇月）中の平均価格はロンドン・チョールドロロン当り一ポンド一六シリング一一ペンスであった、と思われる。下院の委員会はその報告の中で、次のように述べている。「石炭商人の一人であるホーン氏は『もし私が、船甲板でのチョールドロロン当りの石炭の市場価格として三三シリングを付けたとすれば、それを消費者の地下石炭置場へ引き渡すためにその価格に一三シリング九ペンスを加えます。』と陳述した。』だから、もしわが読者諸君のどんな人でも、先月中に冬季用燃料を買い込み、しかもホーン氏または彼と同じように立派な他の石炭商人に最上質ウ、ホ、ル、ズ、エ、ン、ド、炭を注文したとすれば、上記の説明にしたがえば、そのためにチョールドロロン当り一ポンド一六シリング一一ペンス・プラス・一三シリング九ペンス、すなわち二ポンド一〇シリング八ペンスを請求されるでしょう。先に進んで、この二ポンド一〇シリング八ペンスという金額のどれ程の部分が炭鉱主に届き、またどれ程の部分が炭鉱主から消費者への輸送中に吸収されたかを説明しよう。総価格は、委員会での証言によれば、次のように配分されることになろう。（第1表を参照せよ）

J・R・マカロック著『石炭税制改革論』（下）（若林）

第1表（1） ロンドン港到着時までの諸費用

	£.	s.	d.	£.	s.	d.
炭 鉱 主						
炭鉱主への石炭代金支払い……………	0	14	0			
サンダーランド・ハーバーの改良のために炭鉱主が支払った河川税 (River Duty) の控除……………	0	0	3	0	13	9
コール・フィッター						
キール船料、およびフィッター手数料（7マイル水上運賃を含む）……………	0	2	3			
船 主						
運賃、ただし船舶・船荷保険、水先案内料、船員賃金、船舶・資材損耗費、バラスト廃棄料等を含む……………		8	6½			
都 市 税						
上記の河川税……………	0	0	3			
船舶毎で支払われる埠頭税、灯台料等……………	0	0	5¼			
	0	0	8¼	0	11	5¾

一四一（一四一）

(2) ロンドン港における諸費用

	£.	s.	d.	£.	s.	d.
国 税	0	6	0			
都 市 税						
水先案内料および灯台料(Nore Lights), トン税, 水先案内協会へのバラスト料支払 い等	0	0	5			
通関料等	0	0	2½			
ロンドン市自治体検量税	0	0	4			
同 上 孤児救済税	0	0	10			
同 上 検量官への報酬と手当	0	0	4			
同 上 市場税	0	0	1			
同 上 市長への停泊税等	0	0	0½			
同 上 陸上検量税	0	0	6			
同 上 請負人への支払い	0	0	1			
石炭荷揚人夫賃金	0	1	7			
コ ー ル ・ フ ァ ク タ ー				0	4	5½
ファクター手数料および代金支払保証手数料	0	0	4½			
石 炭 商 人						
バイヤー手数料	0	1	0			
解 料	0	2	0			
荷 車 運 賃	0	6	0			
信 用 貸	0	2	0			
投 げ 込 み 料	0	1	3			
損得のない金額への追加	0	0	3			
(下院報告, 8 ページを参照せよ)	0	12	6			
割引, 歩留保証および粉炭への追加 (同報 告 9 ページを参照せよ)	0	2	2½			
				0	14	8½
消費者の支払価格						
					1	5 5½
従って, 総価格は次のように配分される:—					2	10 8
炭鉱主への石炭代金	0	13	9			
ロンドンへの航海に対する船主等への支払い	0	11	5½			
国税, 市自治体諸税, およびロンドン石炭商人	1	5	5½			
					2	10 8

これらの諸費用について言えば、わたしたちは、タインおよびウェア両河川で、またはこの運賃率によって招来した諸費用の中ではきわめてわずかな削減を期待しうるにすぎない、と考える。荷主たち (the shippers) は、現在の料金ではわれ

われは損失者である、と苦情を訴えている。したがって、前に言及したベントレイ氏によれば、運賃として与えられた八シリング七塊ベンスのうち、(船荷保険およびバラストに充用されるその他の若干の諸費用の控除後) 船主に残るのは、水先案内料、航海費、糧食費、船舶保険料、損耗費等を含んでチョールドロン当り六シリング四ベンスを多少下回るにすぎない、というのとは本当であると思われる。そのうえ、たとえこの運賃率から得られる利潤がその他の船主のそれを凌駕したとしても、競争がそれを急速に通常の水準に下げるであろうというところほど確かなことはない。沿岸灯台に対する諸料金、水先案内協会料等はかなり重い。したがって、もしそれらが減額されれば——確かにそれらは減額されてよい——、運賃のための負担はたぶん若干軽減されうるはずである。

しかし、首都で全部でチョールドロン当りちょうど二五シリング五%ベンスに達する国税およびロンドン都市税、並び

に消費者への引き渡しのための支払いから成るその他の諸費用に関しては、われわれはちゅうちょせず、それらは半分をかなり越える程減額されうるし、またそうされるべきである、と主張する。

1. 第一に、チョールドロン当り六シリングの国税については、われわれが既にそれについて言及したことを繰り返すのは不要である。全くひどく不公平でかつ過酷な租税なるものは、この国にとって不名誉であり、したがって無条件に廃止されるべきである。その税額は約八〇万ポンドに達する*。この金額はそれほど大したものではないが、しかし石炭税の廃止がそれに対応する歳入の減少をもたらすであろうと想像されてはならない。石炭税の廃止が南部の産業に必ずもたらす刺激が、他の点でも、この点でも、きわめて重要な考慮されるべき問題である。このことが、現在営まれていないか、またはひどい困難のもとで営まれているこの国の広大な諸地方の製造業と技術を奨励することによって、そこでの富と人口の両方を増やす手段となることはほとんど確実である。しかし、こうした事情とは別に石炭税の減少の結果として生じる石炭価格の下落は消費者に他の物を購入するより大きな手

段を提供するであろう。すべての中流および上流の諸階級を含む石炭の多数の買い手のほとんどは、石炭価格の下落で節約したもののうち、たとえ全部でないにせよ、少なくともかなり大きな部分を課税財貨の追加量の購入にすぐに支出するであろう。しかしながら、この措置の有益な効果はこれらの諸階級へのこうした効果にとどまるものではない。すなわち、

そのことはロンドンおよび南部諸州の全住民の状態を直接的にも実質的にも改善するであろう。しかもまた、石炭需要が増大する結果、坑夫、船員等のような、この作業に従事するきわめておびただしい数の人々の状態を決定的に改善するであろう。下層階級は、彼らの暮し向きがよくなるにしたがつて、茶、砂糖、ビール、火酒等、あるいは歳入の大きな源泉

第2表 石炭、消し炭および粉炭に関する租税収入

年次	租 入		外 地 へ 輸 出 さ れ た 石 炭、 消し炭および粉炭	総 租 入		輸出等による戻し税、および過大通関手続による払い戻しのための租収入からの控除	連合王国における石炭、消し炭および粉炭に対する関税の純収入	
	£	s. d.		£	s. d.			£
1819	957,899	9 10¼	48,861	7 11½	1,006,760	17 9¾	986,869	4 7½
1820	1,086,564	17 3¼	48,359	3 9	1,134,924	1 0½	1,115,995	7 9½
1821	1,019,865	10 5½	50,911	13 1¼	1,070,777	3 6¾	1,050,032	14 4¼
1822	1,006,506	2 3¾	52,771	4 6¼	1,059,277	6 10	1,037,852	6 2
1823	1,145,659	1 3¾	44,020	5 6¼	1,189,679	6 9½	21,911	8 10½
1824	948,810	16 10	42,821	16 10¾	991,632	13 8¾	23,340	17 3¼
1825	899,918	14 9¾	43,421	1 10	943,339	16 7¾	26,109	11 9¼
1826	972,839	19 9¼	40,553	17 8	1,013,393	17 5¼	26,309	19 10
1827	862,526	8 6¼	45,182	9 3	907,718	17 9¼	24,349	8 4¾
1828	922,682	1 4¼	41,423	6 2	964,105	7 6¼	28,017	2 8¾

である財貨の消費を必然的に増加させるであらう。だからわたしたちは、歳入は失なわれるのではなく、きわめて短かい期間のうちに石炭税の廃止によって実質的に利益を得ると確信をもって予言しうる、と考える。

*一八二八年に水上輸送炭から得た税総額は九三万二六八二ポンドであった。しかしながら、これには、海送炭ばかりではなく、後に言及するであらう運河によってロンドンに運ばれる石炭に対するチャールドロン当り一シリングの税もまた含まれている。以下に添付しているのが「政府が、過去二〇年間の石炭に対する課税——内国税および関税として受けとった金額を区別している——から得た歳入の（公式）計算書である。」（第2表を参照せよ）

わたしたちは、国務大臣諸公がかかる問題に関するこの見解を受けいれることを期待し、かつ確信する。だがもし諸公がこのいまわしい租税を存続することを決定するのだとすれば、とにかくそれを公平なものにする措置を講じるべきである。特定の諸地方に重い負担を課すこと——全く富裕なその他の地方がそれから全く除外されている——は、あらゆる正義の原理を破壊する恥すべきことである。租税の圧迫は、放棄されるべきではないのだとすれば、公平でかつ普遍的なものにされなければならない。特定の地方や利害関係者が、全

J・R・マカロック著『石炭税制改革論』（下）（若林）

く等しく保護を受ける資格のあるその他の地方や利害関係者の犠牲で豊かになるといふのはもうやめなければならない。この公平化を実施する明白な方法は、坑口にもたらされたすべての石炭に無差別に課税することである。こうした事情に最もよく精通している人たちは、この方法で課税が行なわれれば、チャールドロン当り一シリングの税金で海送炭に対する六シリングから現在得られるのと等しい収入がもたらされるであらう、と主張する。カーメス卿は述べている。「石炭が税金を支払わなければならないのだとすれば、どうして最も安価である坑でそれをしないのであろうか？ 石炭に高い価格を支払わなければならない人々に重税を課し、それを安価に手に入れる人々に課税しないというのは、とんでもない大失策ではないのであろうか？」（*Sketches of the History of Man: Finances, sect. 7*）

しかし、たとえ克服し難いほどではないにせよ、この種の措置にはきわめて大きな困難を伴なう。製造業者が使う石炭のためになんらかの例外を設けることは出来ないであらう。しかも、チャールドロン当り一シリングの税金さえほとんどすべての種類の製造業にとって、またとりわけ鉄工業——き

わめて不景気な状態にある——にとつて、はなはだしく有害であるということが疑われてはならない。だが、この事情そのものは、それ自体、この租税の無条件な廃止を支持する結論的主張である。この租税の作用で悪影響を受けている人なら誰でも、または南部諸州の労働階級の貧困およびこの税金が彼等に押し付けるきびしい窮乏に気づいている人なら誰でも、この租税が現在の状態のまま存続することは問題にならない、ということを得心しているにちがいない。さらにもしわが製造業者階級が彼等の経営がうまくいくためには安価な石炭は欠くことのできないものなので、この租税が均一化されるのを許容しえないというのであれば、これを廃止すること以外には何も残されていない。このことは、すべての階級にとつてすばらしい利益になるであらうし、また既に説明したように、南部の貧農層の状態を改善するために他のいかなる手段以上のことを成し遂げるであらう。

2. ロンドン港における石炭に対する都市諸負担は全部でチョコレートン当り四シリング五ペンスに達する。なかんずく、一〇ペンスに達する孤児救済税(*the orphans' duty*)と呼ばれているものがある。この租税は一六九四年の条例(*statute*)

によつて課せられ、ロンドンシティにシティが法律(*the Act*)で付託された孤児およびその他の債権者に支払うべき負債の元本および利子を免除する権能を与えたのである。しかも問題の条例のもとでこのシティが徴収したさまざまな金額が、一七八二年のはるか以前に、その支払いのために課税することが元来許可された全負債を清算してしまつていたということを取ることが重要である。だが、この自治体当局は、この租税に頼つて次々と支払請求を受けることを考案したのである。それで現在では新しいロンドン・ブリッジの取り付きを完成させるために借り受けた金額の支払いに充用されている。下院のある委員会は一八二八年にこの孤児救済税の問題を調査し、そしてそれが現在充當されている諸目的が達成された後、この資金を究極的に解除しかつ消滅させる法案が提出されるべきであると勧告した。わたしたちは、この勧告が留意され、さらにこの租税が、たぶんすぐには除去されえないにせよ、結局廃止されるという保証が得られるものと期待する。

検査税の負担は、たとえ検査官が本分を尽くしたとしても——実際には彼等はそうしていないのであるが——、当然で

第3表 検量税および検量官報酬

	£.	s.	d.
ロンドン市自治体が国王ジェームズI世の特許状によって確認されているといわれる慣行上公認された権利により請求するチャールドロン当り4ペンスからの就業検量官への支払い……………	0	0	1
政府の検量官への支払い……………	0	0	0½
糧食の代わりに〔石炭〕船から支払われる検量官の俸給および手当…	0	0	4
	0	0	5½
<p>4ペンスのシティー検量税の残額(3ペンス)は、計量桶(vats)等を提供する費用の支払い後、年約1万9,000ポンドの純収入となり、市自治体の私設金庫(the private coffers)に入っている。しかも、この自治体はその機関自身から上記の払われ過ぎの官吏を選ぶこと以外には、この重い負担に見合う公衆に対する義務をなんらたさないのである。</p> <p>すべての費用の控除後にロンドン市収入役が受け取る4ペンスの慣例検量税の純収入は次の通りである。</p>			
	£.	s.	d.
1824年……………	19,088	2	4
1825……………	18,340	7	11½
1826……………	18,645	6	9½
1827……………	17,399	1	1
1828……………	18,479	8	8
1829……………	18,632	14	5
<p>ロンドンに入荷する石炭に対する都市税の年額は1828年を含むそれ以前の3年間を平均すると次の通りである。</p>			
	£.	s.	d.
チャールドロン当り4ペンスのシティー検量税……………	25,210	2	0
検量官の俸給および手当……………	24,068	11	0
水垢税、シティー税(Lord Mayor)等……………	3,229	3	3
石炭市場税……………	6,302	10	6
孤児救済税……………	63,025	5	0
	121,835	11	9

J・R・マカロック著『石炭税制改革論』(下)(若林)

あるものの三倍ないし四倍になっている。(第3表を参照せよ) ジョージ三世治下第四七年法律第六八号(The Act 47Geo. III. cap. 68)は二組の石炭検量官を定めた。一方の組は石炭を引き渡す甲板で就業し、彼らの職務は「石炭」船から引き渡される石炭量を確かめ、文書で証明することである。石炭に課せられている各種の租税、運賃、さらに石炭を購入した人たちが決定した価格さえも、船上検量官の報告によって清算されるのである。もし石炭に対する諸税が廃止されたならば、この費用源は完全に取除かれるであろう。しかし、それらが存続されるかぎり、船上検量官の就業は欠くことのできないものである。この検量官のために

これらの人たちがそれぞれアーガス (Argas)⁽⁶⁾ のように注意深い

人であったとしても、彼等の監督は、詐欺行為を破砕によつて犯しようという容易さのために、大して重要なことではありえない。だが事實は、彼等は、自己の本分について心配する素振りすら見せない、ということである。下院の委員会で明確に証明されたことは、シテ、イ、の、さ、ま、ま、ま、な、地、域、に、送、ら、れる、石、炭、全、体、の、大、部、分、た、ぶ、ん、少、な、く、も、四、分、の、三、は、計、量、さ、れ、ず、に、手、早、く、処、理、さ、れ、て、い、る、こ、と、で、あ、る、。この現存制度が詐欺行為の保護を意図したものだとなれば、それを改善する方法を見つけ出すのは容易なことではない。消費者は自分に届けられる石炭容量を証明する石炭検査官の証票を受け取るとしよう。すると、「善良なお人好し」である消費者はこの公式の保証を盲目的に信用してしまう。しかしながら、実際には、消費者には、たゞ「石炭」商人の言葉だけを除けば、何の保証もないのである。したがって検査官の証明書は、十中八九、それにもとづいているが、彼自身の何らの知識にももつていないのである。このご立派な保護のために消費者はチョールドロン当り六ペンス——たとえ現在役立たないのと同じ位に過去に実効があつたにせよ、その必要額の三倍

——を支払わなければならないのである。

だがこれさえ全部ではないのだ。この検査官は、たとえ石炭が九ブ、ツ、メル未満の容量で発送されるとしても、どんな石炭の度量法にも干渉する権利も権限も持っていないのである。ところで、誰でも知っているように、きわめて多くの小規模な小売商人や手工業者も、この巨大な首都に住むすべての労働階級も、一度にひと袋ないしふた袋で雑貨商やその他の小売商人から石炭を購入する。かゝる売買に対してこの検査官がなすべきことは何もない。彼はたゞ金持ち——彼らが望むのであれば、この点では、彼らは自衛することができる——に対して保護の素振りを見せるだけであるが、詐欺行為から自分を守る時間も手段ももっていない貧民は、妨害も受けずに、しかも最も完全な無難さで、略奪されてしまうのである。

ロンドン港で四シリング五ペンスの費用を構成する諸費目のなかで、もう一つのものは石炭荷揚人夫 (the coal-whipper) ないし石炭かつぎ (the heaver)——すなわち、「石炭」船から運貨船または艇への石炭引き渡し人——の報酬である。この報酬は約一シリング七ペンスであり、また少なくとも必要な

額の六倍も多い。ニューカスルやサンダーランドでは一トンロンドンの石炭を炭車に積み込むのに一トンスから一トンスほどかゝる。そのうえ石炭を船倉から引き揚げることに多少の困難はあるとはいふものの、それでもやはりもし三トンスないし三トンスが支給されたとすれば、それははなはだ気前のよい報酬であろう。だが事實は、この費目は全く削除されるべきだということである。というのはそれはテムズ河に特有の規制によって引き起こされ、そしてこの規制が石炭船の乗組員がこの不可欠の彼らの固有の職務の一部を履行させないようになっているからである。運よくこのばかげた規制が及ばない外港では乗組員は石炭かつぎとして振舞い、しかも追加賃金を要求したり獲得したりせずに行うのである。そして前に言及した規制のためではないのだとすれば、ロンドン港ではなんらかの点で事情がちがうと考える何らの根拠もないことは確実であろう。一八二九年に石炭かつぎに支払われた総額は一〇万七五六ポンド一三シリングであった。たゞ乗組員が石炭かつぎの役目を履行するのを認めるだけで、一シリングたりとも市民に負担させずにすむのである。

(第4表を参照せよ)

第4表 1820年以降のロンドンへの石炭入荷に関する公式報告

年次	チャールドロン	年次	チャールドロン
1820	1,280,114	1825	1,443,193
1821	1,312,730	1826	1,475,809
1822	1,345,345	1827	1,508,425
1823	1,377,961	1828	1,541,041
1824	1,410,577	1829	1,583,511

たは適当と思われるその他の人夫を使用することができる。そして石炭を積んだ三〇〇トン船の荷卸しをする費用は約三六ポンドに達するのに対して、木材を積んだ同じ積載量の船の荷卸しは九ポンドないし一〇ポンドでできるといふことが立証されている。(下院報告、三二一ページ)

石炭業に従事している船主であるフォーカス氏の証言から次の抜粋は最も明白な観点で現行制度の性格を示している。

議会の諸委員会で船主およ

び船長らが行った証言は、これまで説明してきたことのすべてを全面的に立証している。

木材を積んだ船の荷卸しをすることは、船舶が石炭を積んでいる場合よりもむしろヨリ困難であることが認められる。しかしながら、幸運にも石炭船以外のすべての船舶の船長は船の荷卸しのためにどんな種類の干渉もなしに乗組員ま

「ロンドン港ではあなたが不満に思うどんな負担がありますか？
—船荷の引き渡しの際の重い負担です。」

あなたが不満に思うその負担はどれ位ですか？—取引が自由である場合に、必要なものの二倍です。

荷揚人夫によってあなたの船の荷卸しをする制度のことを言っているのですか？—議会議法によって荷卸しに報酬を支払わざるをえないからです。

あなたは、あなた自身の乗組員か、またはちょうどその時に手に入れられるその他の人夫を雇うことを許されるとすれば、あなたの船荷をしかも現在よりも安く引き渡すことができると思いますか？—十分である、う、え、しかも半分のお金でできます。

あなたはそうすることを許されたら、船荷を引き渡すためにあなた自身の乗組員の労力を大いに利用することができると思いますか？—それは疑いありません。

あなたの乗組員は、現在、石炭荷揚人夫が船荷を引き渡している間、全く就労しないのですか？—全くしないわけではなく、舢舨頭の手伝いをしています。

乗組員たちは十分に仕事をしていますか？—いいえ、しておりません。

もし法律が認めたとすれば、あなたは、船の荷卸しをするのを手伝わせるために、荷揚人夫に支払わざるをえないものと同じではないにせよ、賃金の増額によって乗組員を説き勧めることになりませんか？—それは疑いありません。

賃金の適度の増額によって、あなたは、乗組員がさもなければし

なければならぬことに不利益をもたらさずに船の荷卸しをするために彼らを就労させることができるようになるのですか？—そのことは不利益ではありません。

ある程度彼らは就労しているとしても、十分には仕事を与えられていないのですか？—彼らがなすべきことはすべて引き渡し時間以後に行なわれるのです。

乗組員は舢舨頭が目下舢を操っていることをできますか、そのうへまだ船から荷を卸すために就労することができますか？—今は彼らはただ舢舨頭の手伝いをしているにすぎません。

あなたは、もし舢舨頭があなたの乗組員の手助けを得られないとすれば、彼らの負担がひどくなるとお考えではありませんか？—舢舨頭にいかなる助力を要求する権利もありません。彼らは石炭を舟艇に移しそれを他所に運ぶという契約をしています。

そうだとすれば、彼らはほかの人手を雇い入れざるをえなくてはならないのですか？—彼らはヨリ多くの同僚を連れてこざるをえなくなるでしょう。

乗組員が行う手助けというのは少しは重要なことなですか？—いいえ、大して重要なことではありません。

もしあなたが乗組員を使うことを認められたとしても、その違いは大したものではないのですか？—とるに足らぬほどのものです。

ロンドンを除くほかのすべての港であなたは彼らを使うことを認められているのですか？—そのことに私は今までずっとあらゆる關係をもってきました。

あなたが關係してきた諸港は、その他の点では、自然的困難と同

様に石炭の引き渡しに關しても、良好ですかあるいはひどく悪いですか？—どちらでもありません。乗組員たちは荷揚人夫が「テムズ河の」ブルドであるのと同じやり方で石炭を引き渡します。

ロンドンで石炭を船に卸す制度から生ずる困難がなにかありますか？—全くありません。

あなたは今までに石炭以外の船荷をロンドンに持ってきたことがありますか？—はい、木材を数回。

石炭と木材とで引き渡しの際どちらが多く費用がかかりますか？—一隻の石炭船で、二三ポンドかゝるのに対して、一隻分の木材を七ポンドで引き渡しました。

二三ポンドには検量税が含まれているのですか？—それに検量官の報酬も。

木材船の荷卸しは石炭船の荷卸しよりも多くの労力が必要とすると思いますか？—それほど多くはかかりません。

同じ職種の人たちが木材と同じように石炭も積み込んだり卸したりすることが出来ますか？—はい、できます。

同じ体力ですか？—そうです。

しかも、荷揚人夫がいつもしているのと同じように完全にその仕事をしますか？—全く同じようにします。

石炭を船積みするのに木材の場合よりもヨリ体力のある人を必要としないのですか？—必要としません。」

しかし、石炭業界のこの部門を冒している悪弊はなおいっそう恥すべきものであり、しかもかなり広く網の目のように

拡がっている。委員会が得た証言は、就労した場合の荷揚人夫の賃金は一日当り一〇シリングから一六シリング、さらに一八シリングにさえ達し、しかもなお彼らはいつでもひどく貧しいノことを示している。その理由は彼らがエジプトの奴隷身分よりもひどい状態におかれているからである。彼らは、ロンドンシティーによつて認可され居酒屋の主人とあまねく結びついている請負人(undertakers)と呼ばれる階級の人たちによつて、荷主たちに提供される。居酒屋の主人は荷揚人夫を請負人に推奨し、また請負人は好んで自分たちの居酒屋に寄宿することを荷揚人に勧め、かくして荷揚人夫は毎日一定量のひどいジンとなおいっそうまずいビールを飲み、あるいは少なくともその理め合わせをするだけとなる。時々または請負人は屠殺業者となったり、あるいは食料品店を經營する(9)が、その場合には荷揚人夫は一組のハービー(Harby)の代わりに二組のハービーの略奪にさらされるのである。多くの場合、荷揚人夫は、彼らの意志に反して、時には家族がある場合でさえ居酒屋に寄宿せざるをえないほど極端にこの恥ずべき制度が行なわれているのである。彼らは、事実、稼ぎの半分以上を飲み代に使わざるをえない。というのは彼らが酒に

溺れているためではなく、彼らを野蛮にすれば居酒屋の主人の利益になるからである。このような制度を黙認することはロンドン¹⁰の治安判事や人民にとって最も不名誉なことである。バルバドス(Barbadoes)な¹⁰アンティグア(Antigua)のニグロが主人のためにひどいラム酒かビールを毎日飲まされるということがたんなるうわさにすぎなかったとしても、本國の都市と農村は怒りに沸きたつてであろう。どの教区でも会合が開かれ、かゝる行為に対する弁士らの義憤を表わすのに十分強力な表現のための言葉が捜し求められるであろうし、またハンサード氏は下院のテーブルに積み上げられる請願書の山を印刷することで少なくとも五〇〇ポンドの純益をあげるのである。しかし、同じことがブリテンで行なわれても、聖人も罪人もこの問題を一考だにしないのである。そしてこの首都の市民たちは一年に一二万ポンドを支払うことに喜んで同意して、同じ市民同士の一階級が常習的酒びたりと墮落の状態に陥るのを許しているのである。

3. しかしながら、結局、「石炭」船から消費者の地下石炭置場への石炭引き渡しに伴う諸費用が最も法外なものである。事実、ロンドン・ブリッジのわずか下流のプールからン

J・R・マカロック著『石炭税制改革論』(下)(若林)

ティーの消費者の所まで一チョコレートロンの石炭を運ぶ費用は、一四シリング八ペンスにも達する。すなわち、この金額は地主への地代、石炭を採掘し炭鉱の地表へ持ち出し、さらに、「石炭」船まで運搬する費用を含む、北部での石炭の主要費用よりも多いのである。合理的な人間なら誰でも業界のこの部門に我慢のならない悪弊の存在することを納得させるのにこれ以上の言葉を言う必要があるだろうか？ 勝手に炭鉱主の独占であると呼んでいるものの害悪をあれほどひどく能弁に論ずる雄弁家のいるこのロンドン市自治体の支配を受ける地域で、かつそのままに面前で生長した悪弊が看取されるのである！

石炭引き渡し費用の一項目に「石炭」船から埠頭まで石炭を運搬するのに支払われるチョコレートロン当り二シリングの金額となる舁料(Ughurung)がある。この料金は前述のものほどには異議の余地があるわけでは全くないが、それでもなおひどく法外である。バドル氏は証言(上院第一報告、一二二ページ)⁽¹¹⁾のなかで次のように言及している。タイン河のキール船員(Kearmen)は石炭を運搬用昇降機ないし石炭積み込み波止場(the spouts or staiths)——そう呼ばれている——から

〔石炭〕船に運び込むことよつてチヨールドロン当りたつた一シリリング六ペンスしか支払いをうけないのである、とはいつても彼らはキールを七ないし八マイル航行させなければならぬし、しかも石炭をキールから〔石炭〕船の荷役口(the port-holes)へシヤベルですくい入れることは舳から埠頭へそうするよりもはるかに困難なのであるが、テムズ河での舳運搬費がタイン河と同じ水準になつたとすれば、チヨールドロン当り八ペンスないし九ペンスを必ずしも越えないであらう。だがこの望しい結果を實行しうる前に、この業界のこの部門は、残余のすべての部門と同様に、開放されなければならない。こゝでもまた、ロンドン市自治体の足枷が邪魔をする。目下、船頭カンパニー(the Waterman's Company)の成員資格のない、しかもこの河で徒弟として七年間修業しなかつた人は誰でも舳船頭として働くことができない。競争はかくして全く排除され、しかも料金は異なる制度のものでそのものの二倍になるのである。

引き渡し費用の次の項目は、埠頭から消費者の住居までの荷車運搬に対するチヨールドロン当り六シリリングである。この料金の合理性について判断する唯一の方法はこれを他所で

行なわれる同じ作業に対して請求される金額と比較することによつてである。さて、チヨールドロンの平均重量を二七ハインドレッドウェイトで、かつ石炭を荷車運搬する平均距離を一・五マイルであると仮定すると、その料金はトン・マイル当り三シリリング五¹/₂ペンスとなるであらう。だが北部地方、すなわちダーラム、ランカシャー等では、契約により積み込みを含む石炭の荷車運搬をターンパイク道路ではトン当り七ペンスから八ペンスで、ひどい田舎道で九ペンスおよび一〇ペンスで、させるのが普通である。だから、ロンドンにおける荷車運搬費は北部地方で要するものの四ないし五倍である。この相違は首都における労働者、馬等の維持に伴なう費用が大きいということによつては説明のつかないものであり、それゆえこれはほとんど全くこの業界を取り締るジョージ三世治下第四七年法律第六八号(the Act 47Geo. III. cap. 68)の誤っている諸規制の結果なのである。

荷車運搬費が六シリリングという法外に大きい費用のほかに、**投げ込み(throwing)**、すなわち荷馬車から地下石炭置場に荷を卸すことに一シリリング六ペンスの追加費用がかかる。荷揚人夫に対する費用項目に次いで、これはこの長く伸びた悪弊の

カタログのなかで最も極悪で法外な請求である。ロンドンには同じ仕事を三ペンスか四ペンスで行なうのを喜んで受けられる何千もの労働者がいるのに、市民は一シリング六ペンスを支払わされるのである。実際、私たちはこれをはるかに少ない費用で行なうと考える。バドル氏は言っている。

「わが炭車掛が炭車に「石炭を」満載するのに対して支払う賃金率からすれば、私は彼等は二ペンスで大変喜んで、この同じ石炭を地下石炭置場からもう一度「石炭船の」荷役口に運び戻すであろうと考えます。」(上院第一報告、一二二ページ)⁽¹²⁾ところでこの作業は、誰でも知っているように、石炭を「地下石炭置場に」流し込むことのほど一〇倍も骨が折れることであろう。

石炭を船からロンドンの消費者まで運ぶのに影響を及ぼす諸費用が全く途方もないものであることは、これを「ロンドン」プールから郊外のはるか遠方まで石炭を運ぶのに伴なう費用と対比することによって一層例証することができる。

(第5表を参照せよ)

さて、プールから約一・五マイル離れているセントポール付近まで一チャールドロン⁽¹⁾の石炭を運搬する費用は、まさに

J・R・マカロック著『石炭税制改革論』(下)(若林)

この瞬間、ロンドン、シテイ、ド、ン、シ、テ、ィ、で課せられる諸規制を受け、道路を、一倍も遠方に石炭を運搬するの必要とされるものより五シリング六ペンス多い一二シリング六ペンスであった。十分かつ正確に上院の委員会がこのことを報告している。「船積み港から石炭商人の埠頭までの、さらにそこから

第5表 プールから消費者への石炭運搬費

ロンドンから17マイルのミドルセックスのフェルサムの消費者に引き渡された10チャールドロン ⁽¹⁾ の石炭の費用			
	£.	s.	d.
プールにおける10チャールドロン ⁽¹⁾ の石炭への支払い(船までの、および船への引き渡しに伴なうすべての費用を含み、かつまたパイヤー手数料チャールドロン ⁽¹⁾ 当り1シリングを含む) £. 193s. ———	1	18	3½
プールからフェルサムまでのチャールドロン ⁽¹⁾ 当り運搬費			
プールからアイルワースまでの船料……………	0	2	0
船から荷馬車への荷揚げ……………	0	1	0
アイルワースからフェルサムまで(5マイル)の荷車運搬費……………	0	4	0
	0	7	0
フェルサムでの総費用……………	2	5	3½

消費者の地下石炭置場までのあらゆる段階で、業界を取り締る諸規制が遅延、費用の加重、さらに詐欺行為への刺激を生みだしている。」(上院第二報告、八ページ)

議會諸委員会は海送炭に対する課税を廃止することの適否に関する問題がまさに彼等の面前に提起されているかどうかを疑った。だが、下院の委員会はこの租税が拙策であること痛感したので、この疑問が彼等に投げかけた制約にもかかわらず、この委員会は、「この国の一般的繁栄および特に海運業界の繁栄の両方に関するかぎり、国庫歳入を担保してこの王国で消費される石炭に対するすべての課税を除去するために、財政的準備が整い次第これを行なうことが適当である」との確信を表明した。諸委員会はまた、重量による販売方法の導入およびロンドン港における石炭取引に関する既存の諸規制の廃止を強く勧告した。わたしたちは、これらの有益な勧告が実施されること、重量による石炭販売がどうしてもなされなければならないこと、石炭を荷卸しするために船長が乗組員またはその他の人夫を雇うことが許されること、また船頭カンパニーと関係のない船頭や御者協会(The Association of Carmen)と関係のない運搬人夫を雇い入れることが

できるようになること、を疑いえない。石炭税はたゞちに廃止されるべきである。南部諸州全体が生活必需品の一つに対する最も過酷な課税——北部の人たちはこれから完全に免がれている——を受けること、製造業が抑制されるばかりでなく実際にきわめて広大な地域から追い出されること、年八〇万ポンドというわずかな金額のために、何千もの労働者が失業させられ、しかも雇用される人たちに対してきびしい窮乏が加えられること、を我慢すべきなのであるか? しかしながら、わたしたちは、現在の重大な事態の中で歳入の減額がこの程度までなら行なわれるべきであると断言しようとは思わない。しかし、産業を意気消沈させ、しかも何百万もの人びとの境遇を下落させることによって、石炭税は、それが国庫に入るよりもはるかに多額の税収をそこに入らないようにしていることを証明する余地はある。そしてたとえそうではなかったとしても、租税としてもつべきでないあらゆる属性をそなえ、しかももつべきである属性の何もない? 明白に不公平かつ不公正な租税は維持されるべきなのであるか? もし石炭税に取って代わるある一つの租税がなければならぬのだとすれば、二〇の租税——その各々は石炭税が

もたらす一〇分の一の損害も与えずに歳入を二倍にすることが出来るものである——を提案しようとするればたやすくできるのだ。

石炭税と石炭取引に関する既存の諸規制の廃止は、ロンドンで営まれるほとんどあらゆる産業部門にきわめて大きな追加的な便宜をもたらすと同時に、シティの住民を一年に一〇〇万ポンド〜一二〇万ポンドの負担から免れさせすという明らかに正当な理由で評価された。こうした事柄にかなり深く関与している人々が示した無関心さはきわめて異常である。ジョンブル (John Bull) は動物のうちで最も無節操である。というのは、彼は下院のテーブルに彼の靴の価格に一〜二%を付け加える皮革税に反対する請願書をどっさり積みあげたのであるが、しかし彼は彼の燃料の価格に四〇〜五〇%も付け加える諸税と諸規制をはっきりと不平も鳴らさずに甘受するのである。

しかし、首都の市民ないし南部のジェントリーの振舞いがどんなものであるにせよ、国務大臣諸公は国家が何らの被害も受けないように、(ne quid adimenti respublica capiat) 氣を付けないければならない。大臣諸公は、石炭税の廃止が、炭鉱地

J・R・マカロック著『石炭税制改革論』(下)(若林)

帯や海運業界に大いに有利であることのほかに、実質的にロンドンおよびすべての南部諸州の膨大な住民の境遇を改善しかつ産業を活気づけるものであることを知らざるをえない。

だからわたしたちは、大臣諸公がこの不公平かつ有害な租税の全面的な廃止をたゞちに提案することの適否を検討することを望むものである。その廃止は、彼等が公衆に授与できる最大の贈り物である。不正をやめさせ、さらに出来るだけ貧民の困窮を救済することは彼等の決断に最大の真剣味を生み出すであらう。しかも同時に彼等がその目的を果すために最もうまく計算された手段を選択する賢明さをもっていることを示すであらう。

海路で輸送されるすべての石炭に影響を及ぼす六シリングの〔国〕税のほかに、タイン河から出荷される石炭に一シリングの付加税が課せられている。この特別税は、チャールズⅡ世がリッチモンド公爵に授与した結果、リッチモンド・シリング (the Richmond shilling)⁽¹³⁾ と呼ばれる。これは一七九九年に政府によって買収されたが、すぐに廃止されるべきであった。たしかに海送炭に排他的な課税をすることは悪いことで

はあるが、特定の河川から送られる石炭にかなり高率の課税をすることはきわめて悪いことである。

運河航行によってスタップフォードシャーからロンドンにわずかな量の石炭がもたらされている。この石炭はチョールドロン当り一シリングの租税で積み込まれている。しかしこの租税は海送炭に課せられる租税と同じ運命を分かち合うべきである。これはきわめてわずかな歳入しかもたっていないのだから、何らの困難もなく廃止しうるのである。

海送炭および運河でロンドンに運ばれる石炭に対する租税を廃止することのほか、輸出炭に対する諸税を査定する等級と方法が変更されれば、大いに公衆の利益になるであろう。これらの関税が現在課せられる方法の馬鹿らしさに匹敵しうるものは何もない。低い税で石炭が輸出されるのを許せば、オランダ人やフランス人が彼等の製造会社でそれを有利に使用できるようになる、といわれてきた。そしてこうした偶発事を防ぐために高率関税が石炭輸出に課せられてきた。今まで輸出炭に関する既存の諸規制を弁護するためにこれ以外のいかなる理由が設けられてきたかをわたしたちは知らない。それにもかゝらず、あるいは不可解だと思われるかも知れ

ないが、粒炭(small coal)すなわち製造所で使われる石炭そのものはチョールドロン当り四シリング六ペンスの税で輸出されるのを許される一方で、塊炭(large coal)すなわちもっぱら住宅で使われる石炭は一七シリングという法外に大きい税を負わされているのである。

しかし、製造所で使用される石炭に対する低い関税にもかゝらず、これまで行なわれてきた石炭輸出は最高の年でさえたった六万三一五チョールドロンにすぎなかった。このことは、石炭が大規模に輸出されていると抱かれている懸念は全く幻想的であることを証明するものである。しかしながら、たぶんチョールドロン当り四シリングないし五シリングの均等な税がすべての輸出炭に課せられてよい。というのは、この措置によって、家事だけに使用される石炭の輸出に多大の追加的便宜が与えられると同時に、技術に使用される石炭の輸出は抑制されるであろうからである。この種の措置が採用されたならば、輸出炭からの歳入は少なくとも二倍ないし三倍になるであろうと十分に推測しうる。

だが、石炭輸出に何らかの税を課すことの妥当性が疑われるてよい。国民的政策(national policy)としては、イギリス炭

を消費する諸国家がこれほどなくてはならない財貨をわが国に依存するのを余儀なくさせるといふ措置が推奨されるように思われる。さらに、もし高率関税が輸出向けイギリス炭に課せられれば外国の炭鉱が開発され、さもなければ採掘しないまゝにさせておくことになるということを考慮する場合には、この問題についてのこうした見解は強固になる。

立法機関がこの点を決定するための実際の問題は、以下の通りである――

国内市場は海送炭鉱山が供給する産出高の全部を呑み込むことができるのか？ そうではないとすれば、石炭輸出に対してあらゆる便宜が与えられるべきであるという一般的理由のもとづいて結論を出してよい。誰でもが「輸出に対する便宜を与えることを」認める財貨は国内工業の製品である。しかし、ヨリ偏狂な物の見方がもてはやされ、しかも炭鉱主を妨げて彼らの産出物を外国に送らせないようにすることが決定されるのだとすれば、その時には彼等は国内では最も有利な取り扱いを受ける資格があるのは確実である。実際、国民の分別のなかに正義がいつも支配していたとすれば、炭鉱主は他の誰もが享受する特権を奪われる代わりにボーナスを受

けとることを期待してよかつた。ところが事實は外国市場から閉め出されている他に、彼等は国内市場でさえ特別でかつ法外な諸税を負わされているのである。

実際、石炭の輸出は総じて禁止されるべきであるとか、グレートブリテン島の炭田はほんの限定された区域にしかないとか、国内消費が結局それらの炭田を使い尽くすとか、さらに避けうることはどんなことでも避けることのほかには技術におけるわが国の優位を十中八九破壊する結果を促すいかなることもされるべきでないと、時々いわれてきた。だが、これらの懸念ほど無益なことはない。たとえ対外石炭貿易が完全に自由であつたとしても、わが読者諸君は、後世の人たちが石炭供給になんらかの重大な減退を感じはじめはるか以前に国債は最後の一シリングに至るまで皆済されるであろうと確信してよいのである。

きわめて聡明なジェントルマンで、炭鉱主でしかもノーサンバランド公爵の鉱業代理人であるヒュー・テイラー氏は上院の委員会に次のような評価を提出した。「第6表を参照せよ」

この残余は、ニューカスル、サンダーランド、ハートレイ、ブラ

第6表 ダーラム・エンド・ノーサンバーランド
ド炭田の範囲と産出量に関する評価

ダーラム		平方マイル
サウス・シールズから南ヘカッスル・イーデンまで21マイル、そこから西ヘウェスト・オークランドまで32マイル；ウェスト・オークランドから北東ヘエルトゥリンガムまで33マイル；さらにそこからシールズまで22マイル、という範囲ないし区域	594	
ノーサンバーランド		
シールズから北へ27マイル、幅平均9マイル	243	837
採掘された部分		
ダーラム		平方マイル
タイン河流域	約 39	
ウェア河流域	約 40	
	79	
ノーサンバーランド		
幅13マイル長さ2マイル	約 26	105
		732
		ト ン
厚さ平均12フィート、1平方マイルの契約1,239万トン、並びに732平方マイルの採掘可能炭層の評価	9,069,480,000	
粒炭による損失、岩脈による妨害およびその他の妨害のために3分の1を控除	3,023,160,000	
残余	6,046,320,000	

第7表 グレート・ブリテンにおける石炭消費量の類似的評価

ダーラムおよびノーサンバーランドから沿岸沿いに輸送される年間石炭出荷量	3,300,000	ト ン
域内消費量、5分の1と仮定	660,000	
	3,960,000	
上記の石炭量は約500万人に供給される；さらにグレート・ブリテン総人口を1,500万人と仮定すると、これは3倍にされなければならない；けだし、この人口の3分の2はたぶん燃料を十分に供給されていないけれども、製造業地帯および域内炭の安価さを考慮に入れれば、この評価は高すぎることはないであろう	11,880,000	
約60万トンの鑄鉄を生産する製鉄工場での消費量——金属塊を製造する場合でさえ少なくとも4倍の石炭量を必要とする、およびコーンウォール等の諸鉱山における驚くべき消費量	3,000,000	
グレート・ブリテンにおける消費量	14,880,000	
アイルランドへの輸出货量	約 700,000	
外国輸出を除く総量	15,580,000	

イスおよびストックトンから現在の出荷量である三五〇万トンを一七二七年間供給する量に相当する。

ダーラムおよびノースバーランドにおけるこの石炭〔埋蔵〕量の評価は、とくにダーラム南東部の炭鉱地帯がまだほとんど全く探查されていないので、ほんの近似値にすぎないと推測されるであらう。しかし、上院議員諸閣下を満足させることを希望して、この貴重な鉱物が後の幾世代の間に枯渇するという懸念をいさぐ必要はないという試みが行なわれているのである。

ノースバーランドの北部および南西部の両地方にもまたかなりの程度の炭田がある。だが前述したことのように、この炭田は地統きで、しかも輸出向けに最もふさわしく、また有効であるということが含まれる。〔第7表を参照せよ〕

著名な地質学者バックランド博士はテイラー氏の評価をかなりひどく誇張されたものであると看做している。しかし、下院での証言のなかで、バックランド博士は、かのジェントルマンがサウス・ウェールズの石炭だけで現在の消費の割合で二〇〇〇年間全イングランドに供給することが可能であると主張しているベイクウエルズ・ジオロジ（Bakewell's Geological）の一段落を引用しかつ是認しているのである。これは必ずしも高価で全く不必要なスクリーン作業の慣行によって生じる破壊に対して何らかの口実を与えるものではないけれども、かなり気持のよい断言である*。

J・R・マカロック著『石炭税制改革論』（下）（若林

* テイラー氏は、ダーラム・クロニクル (the Durham Chronicle) に、きわめて満足すべき理由であると思われることにもとづいて、彼の評価の修正を求める書簡を公表した。

バドル氏は、タインおよびウエア両河川流域の石炭業のさまざまな部門、ロンドンへの石炭輸送およびロンドンの石炭取引に従事する人数に関して次のような評価を提示している――

「私は各々の部門の石炭業に雇用されている人たちの数を正確に示している文章を手にしていきます。私が所見を申しあげたいという、タインからの報告書は公式文書であり、ウエアからの報告書は手元にはありませんが、近似的計算をしているものです。タインで坑内に就業している人数は、成人男子四九三七人、年少者三五五四人、あわせて八四九一人であります。坑外では、成人男子二七四五人、年少者七一八人で、三四六三人になります。したがって、坑内外の炭鉱に就業している総数は一万一九五四人ですが、ざっと一万二〇〇〇人であると存じます、と申しますのは報告書には多少の脱漏があることがはっきりしているからです。ウエア河では九〇〇〇人が就業していると考えます。ですから、二河川で、二万二〇〇〇人が石炭を採掘し、「石炭」船に引き渡すために従事していることになりました。私になした最良の計算によりますと、平均して沿岸航行船が一船当り二二〇ロンドン・チャールドンの規模で石炭を輸送するものであるとしますと、一四〇〇隻の「石炭」船が就航し、そしてそれには一万五〇〇〇人の成人男子および年少者の船員が必要

となります。「これが」私の作成しました概要です。船員が一万五〇〇〇人、炭坑に就業している坑夫および坑外夫が二万二〇〇〇人、キール船員、石炭舟艇船頭、投げ込み人夫(Caters)および荷練夫(Trimms)が二〇〇〇人、したがって、北部石炭業(the Northern Coal Trade)と名付けるものに従事する総数は三万八〇〇〇人になります。ロンドンでは、荷揚人夫、船頭等が五〇〇〇人、石炭取引所(the Coal Exchange)のファクター、代理人等が二五〇〇人で、全部でロンドンで七五〇〇人です。北部地方およびロンドンのこの業界の諸部門における累計は四万五五〇〇人になります。これは、もちろん、外港で「石炭」船から荷卸しするためにそこで就業する人たちを含んでいません。」

別の箇所で、バドル氏は、次のように述べている。「坑夫たちはいつも仕事の出来高で支払を受け」、したがってまた彼等の賃金は、チョールドロン当りで同率であったとしても、彼等が行なうべき仕事量にしたがって変化します。また、これほどかなり著しく変化しますので、平均を出すのは困難です。それは一週間当り一四シリリングから時には四〇シリリングにまで変化してきました。坑夫たちは一日当り五シリリングまで、ないしそれ以上でさえ稼ぐことができます。しかし彼等は完全な就業をしておりません。彼等は昨年(一八二八年)中にこの金額の半分以上をめぐったに稼いでいませんでした。二

シリリング六ペンスが、就労するか否かにかゝらず、彼等が雇われて雇主から受けとる固定賃金(the certain wages)です。これは何らかの事故による炭坑の一時操業停止期間中の炭鉱主に対する税金のようなものです、といえますのは炭鉱主は坑夫たちに彼等が就業していようとまいと賃金を支払うからです。坑夫たちは他所で仕事を見つめる選択の自由をもっています。しかし、もしそうすることができないとすれば、彼等は主人に一週当り一四シリリングを支払うよう求めることができます。昨年(一八二八年)までは一週当り一五シリリングでした。

アイルランドのどんな港に搬入される海送炭にもトン当り一シリリング七ペンス、すなわちチョールドロン当り二シリリング五ペンスの租税が課せられている。だが改良資金を調達するために、ダブリン港に搬入される石炭はトン当り一ペンスの追加税が負されている。ウェールズに搬入される海送炭に対する租税はアイルランドへの搬入炭とは同額である。スコットランドは、既に考察したように、幸運にもこの憎むべき課税を免がれている。

終りに臨んで、わたしたちは税がたとえ過酷であろうとも、

それが普遍的で公平であれば、不公平であるとはほとんどいえないということを、述べなければならぬだけである。しかしながら、海送炭への課税は不公平で法外なものであることは明らかであり、したがってまた、同時に不公平で過酷なものなのである。文明国の立法機関が海送炭税の即時廃止に同意するよう説き勧めるためにこれ以上何を言う必要があるのか。

訳者註

(一) この法律とは「ロンドンシテイの孤児およびその他の債権者を救済するための法律」(“An Act for the relief of the Orphans and Other Creditors of the City of London, 1694-5” [5 & 6 William and Mary, c.10])を指す。旧来の慣習によりロンドンシテイ参事会はシテイのフリーメンの孤児が未成年である間後見人となってきたが、一六六六年の大火に伴なう多額の財政支出とも関連して一六八九年シテイはひどい財政窮迫におちいり、「孤児救済基金」(the Orphans Fund)を含む歳入を枯渇させてしまい、孤児に対する負債を弁済できなくなってしまう。こうした事情を矯正するために、「孤児救済基金」に充当する目的で同法律により一六九五年以後ロンドンに搬入される石炭および粉炭に対する検査税の追加分としてチョールドロン当り四ペンスの課税権がロンドンシテイに与えられ、さらに同法の規定により一七〇〇年から一七五〇年まで独自の税目の孤児救済

J・R・マカロック著『石炭税制改革論』(下)(若林)

税としてチョールドロン当り六ペンス(但し粒炭を除く)の追加課税権をシテイに認めた。後者は一七五〇年に別の立法により継続された。原著者マカロックは両者をあわせて孤児救済税と総称している。(R. Smith, “Sea-Coal For London—History of the Coal Factors in the London Market”, 1961, p. 131; T. S. Ashton & J. Sykes, “The Coal Industry of the Eighteenth Century”, 2nd ed. 1964 (1st ed. 1929), p. 247 [Appx. D—The Duties on Seaborne Coal]; J. Holland, “The History and Description of Fossil Fuel, the Collieries, and Coal Trade of Great Britain”, New Impression 1968 (2nd ed. 1842, 1st ed. 1835), p. 372; “Lords’ Report of 1829”, p. 142 [Appx., No. 5])

(二) 後でも度々言及されるシェーシ世治下四七年法律第六八号(一八〇七年法)のコンタートルは“An Act for repealing the several Acts for regulating the Vend and Delivery of Coals within the Cities of London and Westminster and Liberties thereof, and in certain Parts of the Counties of Middlesex, Surrey, Kent, and Essex: and for making better Provision for the same” (“The Statutes of the U. K. of Great Britain and Ireland”, Vol. III, pp. 253-287)である。同法の要旨(ゴブレット)は「産業資本主義段階における近代的独占の存在形態—北東イングランド石炭独占の歴史的性格」(註)、本誌第二十五卷第二・三合併号、一三三四—一三三四(石炭売買法新法)〔一八〇七年〕を参照せよ。

(三) ファージングとはイギリスにおける最少額の青銅貨で、四ペンスである。

(4) この特許状とはジェームス一世治下の1605年にロンドン市長に下付されたものを指す。旧来から慣習によりチャールドロン当り四ペンスがシティーに支払われていたが、この特許状によってシティーに搬入された財貨の検査官事務所を運営するためにロンドン市長の慣習上の権限として追認された。(Smith, *op. cit.*, p. 131; "Lords' Report of 1829", p. 142 (Appx., No. 5))

(5) ここで原著者マカロックが海亀より厳密には sea-turtle を比喩的表現としてもちだしたのは、海亀の肉がかめ料理として珍重されていたことと海送炭(see [borne]-coal) がシティーに多額の歳入をもたらす貴重な税源であることとを、海からやってくる貴重なもの"というアナロジーとして皮肉る意図からであろう。

(6) ギリシャ神話に出てくる万物を見通す百眼の巨人。いくつかの武勲をあげた後、ジュノーウに白色の雌牛に変えられた美女アイオー(O)ーアエゴス河の神イナカスの娘でゼウスに愛されたので彼の妻ジュノーウにねたまれて牛にされた一の見張り番を命じられたが、マーキュリーの笛の音で眠らされたアイオーを奪われたため、ジュノーウは怒ってアエガスを殺しその目をくじやくの尾に変えた、といわれる。ここでは、アエガスのように鋭く見張る人、嚴重な見張人の意。("Encyclopaedia Britannica", 9th ed. 1880, Vol. II. (ANNA, -ATH.), p. 498)

(7) 九ブッシュェルは船側で船上検査官が石炭量の検査をする際の容量単位である一バット(bat)を意味する。四バットが一チャールドロン。一六九六年以後慣習として確立していき、一八〇七年法(註2)で法令上の認知をうけた。(Smith, *op. cit.*, pp.

363, 367)

(8) "Commons' Report of 1830", p. 321.

(9) ギリシャ神話に出てくる顔とからだか女で鳥の翼と爪を持った強欲な怪物、転じて仲間を食い物にする強欲の人のことを言う。

(10) 一八〇〇年から一八八九年までイギリス議会議事録や議事委員会報告を印刷し出版し続けたハンサード一世(Luke Hansard, e. 1752~d. 1826)とその子孫の姓であり、今日では通常「ハンサード」と言えばイギリス議会議事録を指していることは周知の事柄となっている。ハンサード一世は立志伝中の人物。一七五二年七月五日、ノーリッジで生まれた彼は製造業者であった父の事業の失敗により一三歳の時、同地の印刷業者ステファン・ホワイト氏の所に徒弟奉公に赴かされた。徒弟期間が満了した一七七二年、彼は一ギニーの金をもってロンドンに出立し、そこで下院の印刷業者ヒューズ氏の所で植字工の職に就いた。ここで発揮した彼の技量と能力をヒューズ氏に称賛され、一七七四年にヒューズ氏のパートナーとなり、事業経営全体のほとんどをまかされた。一八〇〇年、ヒューズ氏が引退したので、事業経営は完全にハンサードの手にまかされた。そして彼は最も正確で敏速な印刷業者であるとの評価をえた。例えば、フランス革命に関する秘密委員会の校正刷りを草稿受け取り後二四時間でピット首相に提出したという。また彼は議会議事書の発行経費を削減する数多くの方法を考案した。かくしてハンサード家は一九世紀における議事録や委員会報告の独占的な印刷業者・出版業者となった。("Encyclopaedia Britannica", 9th ed. 1880, Vol. XI. (GOU, -

HIP.), p. 449)

- (11) "Lords' Report of 1829", p. 75.
- (12) "Lords' Report of 1829", p. 75.
- (13) リッチモンド・シリントンの起源についてはエドワード三世(Edward III. 在位一三七年～一三七七年)治下にタイン河で外国人 (foreigners) に売却された石炭に国王貢租が課せられ、遅くとも一四二二年には議会のなかで「ニューカスル港でニューカスル市民権をもたない人々に売却されるすべての石炭についてチャールズ・ドロン当りニバンスの国王貢租を支払う慣習がある」と明記されていたが、エリザベス一世(Elizabeth I. 在位一五五八年～一六〇三年)は一五九九年～一六〇〇年にニューカスル自治団体に對してその累積した滞納の支払請求を行なった。しかし、ニューカスルの市長や参事会はその一時払いは不可能なので、代わりに将来にわたってイングランドの自由民に売却されるすべての石炭に關してニューカスル・チャールズ・ドロン当り一シリントンの永代王室税を支払うことを申し出て、女王はこれを受諾した。さて、一六七七年、この税の収税継承権がチャールズ二世(Charles II. 在位一六〇年～一六八五年)によつて実子であるリッチモンド公爵チャールズ・レノックス(Charles Lenox, Duke of Richmond) およびその相続人に勅許された結果、「リッチモンド・シリント」とよばれるようになった。ところで、一七九九年、政府はこの税の収益権を四〇万ポンドで買取して國税とし、以後一八三一年三月一日に廃止される(L&W. IV, c. 76)までに買取資金を五割の利子を含めて償却したうえに三四万一九〇〇ポンドの剰余を政府にもたらした。(Holand, *op. cit.*, pp. 314, 317; Ashton

J・R・マカロック著『石炭税制改革論』(下)(若林)

& Sykes, *op. cit.*, p. 247 [Appx. D]: T. H. Hair, "A Series of Views of the Galleries in the Counties of Northumberland and Durham", with descriptive sketches and a preliminary essay on coal and coal trade, by M. Ross, new ed. 1969 [1st ed. 1844], p. 4; R. I. Galloway, "Annals of Coal Mining and Coal Trade", Vol. 1, rep. ed. 1971 (1st ed. 1898), pp. 98, 457, 461; P. M. Sweezy, "Monopoly and Competition in the English Coal Trade 1550-1850", 1938, p. 49.)

訳者あとがき

- (1) ジョン・ラムゼイ・マカロック (John Ramsay McCulloch, 1789-1864) は、わが国ではカール・マルクスによつて「リカード学派経済学を俗流化すると同時に解消させた」、もっともあわれむべき像であり、またリカードのみではなくジェイムズ・ミルをも俗流化した人物(久留間鮫造他編『資本論辞典』一九六一年、青木書店)五五五～五六ページ(第二部人名項目)玉野井芳郎執筆(を参照)であると批評された経済学者としてよく知られている。訳者はこゝでこのことをあらためて確認しようとするつもりもないし、またその適切な場所でもない。
- (2) さて、本稿で訳出したマカロックの『石炭税制改革論』は、*オックスフォード『資本論辞典』*や *International Encyclopedia*

一六五(一六五)

of the Social Sciences*, 1968, Vol. 9 (Lang to Mark), 'McCulloch' written by Mark Blaug, pp. 501-2, 等の文献リストにも挙げられていない、一八三〇年一月に執筆されたA5判五一ページから成る時論的小冊子である。

(3) M・ブローグによれば、マカロックの政治的社会的見地は、リカード学派の他のメンバーとは違って政治的ラディカリズムに同意せず、況んや土地改革に対する功利主義的熱狂をも分かちもたない、樂觀的だが保守的なりベラル・トリーに属し、さらに、彼はマルサス人口論の憂鬱な含意に異議を唱え、旧救貧法に全面的には反対せず一八三四年の救貧法改正法(新救貧法)にも賛成しなかった。また、彼は自覚的な自由貿易主義者ではあったが、穀物法の即時全面的な廃止を求めるR・コブデンやJ・ブライトには組みせず、さらにジャーナリスト時代(一八一八年〜一八三七年!)には新工場制度の弁護論者として評判となったが、晩年には産業革命の諸結果についてますます懸念するようになっていった、といわれる。

『石炭税制改革論』を執筆した一八三〇年には彼は新設のロンドン大学の教授職(在任期間一八二八年〜一八三三年)に在任中であつた。

(4) 以下、『石炭税制改革論』に関する短評を試みよう。

『石炭税制改革論』におけるマカロックの問題関心の基本線は大別して二つあると思われる。第一に、イングランド北部の工業先進地帯―産業革命の心臓部―と対比されるべき南部の産業的停滞および失業貧民・労働貧民・農民層の窮乏の増大の原因を問うとともに、第二に、かゝる問題視角から一八二九年〜一八三〇年の上下両院議会諸委員会報告を素材にして、彼がその原因の一環をなすと考える北東イングランド炭田(Great Northern Coalfield)に石炭供給を依存する南部の産業界と消費者に対するきわめて不公平で不公正かつ過酷な石炭税制と石炭取引における過度で非効率かつ全く無意味となつている行政的諸規制に対する中央政府と議会さらにはロンドンシティ―当局の政策責任を問おうとするものである。

マカロックがかゝる基本的問題関心から石炭税制と取引規制の批判を展開する際の前提となつているのが石炭という財貨のもつ素材的―使用価値的―重要性である。すなわち、イングランドでは石炭がすでに家庭用燃料としてだけでなく産業用原料としても不可欠なものとなつている財貨であるということである。産業革命期の前後を通じてイギリスの工業立

地の中心がイングランド南部から石炭や鉄鉱石等の工業用原料の豊富な北部へと移動したことを認めつゝ、マカロックはそれを一層促進した重要な原因の一つとして南部における石炭の異常な高価格をもたらした石炭税制と取引規制を論難しているのである。しかし、時論として政策的主張を行なう場合には避けられないことゝはいえ、彼は南部の産業的停滞および労働貧民・農民層の窮乏の増大の原因として石炭税制と取引規制とをあまりにも一面的に強調しすぎているように思われる。ただし、北部の産業的発展の諸原因の一つに豊富な原料の存在という問題があるにせよ、むしろ石炭を最重要の工業用原料として確定させるに至る産業革命を準備した北部の政治的社会的諸条件がより重要であるばかりでなく、石炭税制・取引(市場)規制兩改革の実施された一八三一年以降少なくとも一九世紀中に南部の「産業的復権」がもたらされたとは思われないからである。

(5)『石炭税制改革論』の中心が内国税制にあるにもかゝわらず、その射程が輸出税制にまで及んでいるのは「リカード学徒」として当然の成り行きであろう。だがこゝでも止目すべきは石炭輸出に関する自由貿易論的主張がイギリスの「国

民的政策」上の利害関心から打ちだされていることである。

(6)ところで、マカロックはロンドンにおける石炭の高価格のもう一つの原因としての炭鉱主のコンビネーションの存在をほとんど無視している。彼は、それを無視する根拠として、①炭鉱主はいかなる種類の排他的特権も享有していないこと、②新規参入が自由なこと、③イングランドおよびスコットランド東西両沿岸並びにウェールズ南部の石炭積み出し港が無数にありしかも過剰供給能力のある現在炭鉱主間の何らかの一般協定は空想的で、たとえ協定が結ばれたとしても維持不可能であること、を挙げた。①と②の根拠はギルド的独占ないし初期独占(独占特許)が存在しえないことを指摘したものと十分首肯しうるものであるが、ロンドンを中心としたイングランド東部沿岸および東南部地方の石炭市場の独占のために北東イングランドのタイン・ウェア両河川流域の炭鉱主にとって③の根拠としての炭田間の一般協定など必要とはしないのである。この場合、他の炭田との競争を回避するために独占価格に上限が設定されるのであるが、マカロックはこの上限を「通常利潤率をもたらす最低水準」と把握することによって独占の存在を無視したのである。マカロックに

はギルド独占や初期独占に代わる独占の新しい歴史的類型としての近代的独占を認識する理論的見地は稀薄だった、といえよう。（詳しくは、本稿（上）、訳者註（8）にあげた拙稿を参照されたし）したがってまた、彼は石炭税制改革運動を担った北東イングランドの炭鉱主たちの利害関心が独占的超過利潤実現の市場基盤の狭隘化を防ぐことにあったという重要な側面を看過してしまったのである。

(7)さらにまた、マカロックは様々な石炭取引規制が基本線において石炭諸税の徴収を確実なものにするための体制的保障として存在する側面を十分に見抜いているものの、この規制が他方で初期産業資本段階における「営業の自由」を制度的に確保しようとする名誉革命以降の重商主義的国内政策（独占禁止政策、とりわけ石炭商人資本の取引制限の防止政策）の一環でもあるという側面を看過したように思われる。

(8)いずれにせよ、この小冊子は同時代人の政策意識をさぐる時論として興味深いものであると思われる。