

研究ノート

地域開発・株式会社・共和主義

—— J. マジュウスキーの「市場発展」論 ——

高橋 和男*

はじめに

通念によると20世紀は「アメリカの世紀」であり「株式会社の世紀」であった。だが、世紀末に起きた冷戦の終焉と社会主義圏の崩壊は、グローバリゼーションの荒波を生み出し、皮肉なことに、勝利したはずの資本主義についても、従って、株式会社についても再検討を促している。営利組織としての株式会社の圧倒的な優位が、いわゆる「企業統治」をめぐる内外でさまざまな問題を投げかけている今日、株式会社の歴史的考察ほど時宜に合ったテーマも少ない。

わが国のアメリカ経済史研究において、株式会社は南北戦争・再建期以降の独占資本形成史の文脈で取りあげられることが多く、それ以前の、初期の株式会社の発達に対してそれほど関心が払われてこなかった。たしかに、「ニュージャージー有用工業設立協会」(the “S.U.M.”) や「ボストン製造会社」などに関する優れた実証研究があるが、それらは産業資本としての出自や性格を問題にするばかりで、初期の株式会社の成立を導いた法的・制度的基盤、思想史的背

景、地域経済の発展にそれらがはたした公共的・社会的役割、などについてあまり目を向けていない¹⁾。

そもそも会社法という制定法とは別に、あるいは、制定法に先行して、基本法である州憲法において株式会社法制について原則を定める、そして、そのために必要とあらば現行憲法そのものの改正をはかる、という法的・政治的手続からして、われわれには馴染みがない。現在わが国で、「企業統治」の実をあげるべく抜本的な商法改正作業が法制審議会に進められているが、少数の専門家が関与するのみで、成案について広汎な国民が実質的に審議する機会は無きに等しい。だが、ペンシルヴェニア州を例にとると、1874年に一般株式会社法が制定されるまで、株式会社が享受する種々の特権に対する規制、設立手続の準則化、有限責任制の導入などの問題をめぐって憲法改正会議が、1837-38年、1872-73年の二度にわたって開催されている。鉄道網の形成による州経済の急速な発展と企業組織形態としての株式会社の重要性の増大が会議開催の背景にあるが、州民の自然的諸権利との関連で、つまり、憲法問題として、株式会社

* 高橋 和男 (Kazuo TAKAHASHI) : 立教大学経済学部教授。立教大学大学院経済学研究科修了。「アメリカ経済思想史における株式会社論——ヘンリー・ケアリーのアソシエーション論を中心に——」『立教経済学研究』50巻3号、1999年など。
tkazuo@rikkyo.ne.jp

¹⁾ “S.U.M.”については、田島恵児『ハミルトン体制研究序説——建国初期アメリカ合衆国の経済史——』勁草書房、1984年の第6章を、「ボストン製造会社」については、中村勝巳『アメリカ資本主義の成立』日本評論社、1966年の第4章を参照されたい。ただし、法制史研究や経営史研究はこの限りではない。

をめぐる諸問題が、数ヶ月にわたり、州の有力な指導者達によって公の場で論議され、州民の間の合意形成が目ざされたのである²⁾。

アメリカの株式会社制度の発展におけるこのような社会史的・政治史的側面を看過して、「会社は誰のものか」といった経済史的側面にのみ目を向けてきた背景として、マルクス主義に立つ経済学や歴史学の影響をまず挙げないわけにはいかない。アメリカでも「不在所有制」を批判するヴェブレンやピアードらの革新主義者と彼らの後継者の間で株式会社に対する否定的な評価が支配的であり、現在でもそうした解釈が見られないわけではない。日米の革新的研究者に共通するのは、株式会社への富の集中とその私的配分、そして巨富にもとづく私的権力の行使に対する批判であり（＝独占資本批判）、その「営利」活動に対する道徳的批判である³⁾。

しかしながら、株式会社の「営利企業」としての側面のみを問題にする視角には、その成立史と初期の発展に関して死角が生じるというだけでなく、「営利」を目的としていてもやはり

「自発的結社」であることには変わらない、というその未来の発展への展望を閉ざす恐れがあり、限界がある。いわゆる「非営利組織」(NPO)と「営利組織」(PO)の境界線をどこにひくか、という問題の難しさを考えてみればよい。今日、「大失業時代」に突入し、日・米・EU諸国でNPOあるいは「社会経済」が「市場経済」に対して雇用の面ではたす補完的役割に期待が高まっているが、このような「営利組織」and/or「非営利組織」という問題意識は決して新しいものではない。国家とは相対的に独自の「自発的結社」として、両者が社会的・経済的発展においてはたす相互補完的役割に今後ますます注目していかなければならないのである。⁴⁾

このように、わが国のアメリカ経済史研究において決定的に欠落していたのが、株式会社の公共的性格と社会的役割についての理解であり、議論である。この事実は、株式会社の起源とその後の発達に、独立革命の思想的・制度的影響、国家との相互関係、地域社会の公益実現、などの視点からアメリカの歴史研究者が折にふれて立ち返る事実とくらべ好対照をなしている。本稿でアメリカにおけるそうした株式会社研究史の一端を示したい。

²⁾ James W. Hurst, *The Legitimacy of the Business Corporation in the Law of the United States, 1780-1970*, University of Virginia Press, 1970, ch. iii. ペンシルヴェニア憲法改正会議に関するモノグラフに Rosalind L. Branning, *Pennsylvania Constitutional Development*, University of Pittsburgh Press, 1960 がある。

³⁾ 株式会社 (joint-stock corporation) を「所有者達の陰謀」と捉え、「自然的諸権利のシステムの基礎となる個人の自助の原理を犯す」ものと捉えるヴェブレン自身、晩年には干しぶどう産業への投資や石油株の保有で失敗した「不在所有者」であった。Thorstein Veblen, *Absentee Ownership and Business Enterprise in Recent Times: The Case of America*, Augustus M. Kelley, 1964(1923), p. 409; Joseph Dorfman, *Thorstein Veblen and His America*, Viking Press, 1934, p.503. 憲法修正第14条にかかわるピアードの「陰謀理論」については、さしあたり Charles A. Beard, "Corporations and Natural Rights," *Virginia Quarterly Review*, July 1936, pp. 337-53. これに対する批判については Hurst, *The Legitimacy*, pp.66-69. 筆者は、一部の株式会社が反社会的な違法行為をくりかえす現代日本社会を中村勝巳『世界経済史』講談社学術文庫、1994年の最終章の如く「パーリア的」と理解している。

⁴⁾ Jeremy Rifkin, *The End of Work: The Decline of the Global Labor Force and the Dawn of the Post-Market Era*, G. P. Putnam's Sons, 1996, ch. 16. ニューヨークタイムズ編（矢作弘弘訳）『ダウンサイジング・オブ・アメリカ』日本経済新聞社、1996年には、安全網としてのトクヴィルの自発的結社について語るオハイオ州デイトンの銀行員が登場する。株式会社を国家とならぶ現代社会における二つの最強の制度、としながら、国家の規定性を強調する William G. Roy, *Socializing Capital: The Rise of the Large Industrial Corporation in America*, Princeton University Press, 1997 は下記のハンドリン夫妻の研究の基調を想起させる。

以上提起した問題をマジュウスキーの『分岐する家』を手掛かりに敷衍するのが本稿の課題である⁵⁾。本書は一読して新しい経済史研究の息吹を感じさせるだけではなく、方法的にもコンピューター世代らしく（と感じるのは筆者だけか）斬新で興味深い研究である。タイトルはリンカンの有名な上院議員候補指名受諾演説「分裂した家」に由来するが、連邦が南北に分裂し武力衝突にいたる地域間の不均等発展過程に著者の関心があることを示す。19世紀アメリカ比較・地域経済史として見た本書の特色は、テイラーのいわゆる「交通革命」の資金源をハーツの研究においては脇役にすぎない民間資本に焦点をあわせ分析したこと（「誰が交通革命に金融したのか⁶⁾」）、そして、やはりテイラーから出発したリンドストロームの「東部需要モデル」を、中西部を取り込んだ「国内需要モデル」に拡張すべく努めたことにある⁷⁾。本書はその意味できわめて正統的な経済史研究であるといえる。

にもかかわらず、筆者の目にユニークかつ斬新と本書が映るのは、上記とは別に、19世紀アメリカ資本主義認識の枠組を見直し、従来のそれにかわりうる新たな思考枠組（パラダイム）を提出しているからである。ここではそれを近

年の「市場革命」論に対する著者の批判的意図を汲んで「市場発展モデル」と呼ぶことにするが、その構成要素は「地域開発・株式会社・共和主義」である⁸⁾。ちなみに、従来のテイラーらの枠組を便宜上「混合経済モデル」と呼ぶことにしたい。「経済発展・政府・民主主義」がそのエッセンスだからである。筆者のように「混合経済モデル」と呼ぶより『『アメリカ体制』モデル』と呼んだ方が通りがよいと思われるが、わが国の研究者の間でその正確な含意（混合経済体制の擁護）が理解されていないようなので、あえてその使用を避けた。ライヴリーの周知の書評論文で取りあげられた諸研究、とくに、ハーツやハンドリン夫妻の研究が「混合経済モデル」の代表格とみなされる⁹⁾。

注意しなければならないのは、マジュウスキー自身はハーツの著作をひんばんに援用していて、ハーツの「州政府の経済活動と民主主義思想」の両立という問題意識（＝ニューディール・パラダイムと呼ぶことができる）を正面から否定したり、批判したりしないことである。むしろマジュウスキーは、「混合企業」・政府介入の衰退と私企業・自由放任の成長というハーツの図式を¹⁰⁾、ペンシルヴェニアとヴァージニアの経済発展の比較の中で発案者以上に有効に活用してさえている。すなわち、フィラデルフィアの

⁵⁾ John Majewski, *A House Dividing: Economic Development in Pennsylvania and Virginia Before the Civil War*, Cambridge University Press, 2000. 本書の土台となった学位論文 (UCLA, 1994年) は経済史学会 (EHA) からアラン・ネヴィンズ賞を受賞している。

⁶⁾ John Majewski, "Who Financed the Transportation Revolution? Regional Divergence and Internal Improvements in Antebellum Pennsylvania and Virginia," *Journal of Economic History* 56(1996): 763-88. George Rogers Taylor, *The Transportation Revolution, 1815-1860*, Holt, Rinehart, and Winston, 1951.

⁷⁾ Diane Lindstrom, *Economic Development in the Philadelphia Region, 1810-1850*, Columbia University Press, 1978. 筆者は本書を『立教経済学研究』第37巻第3号 (1984年), 27-56頁で詳しく紹介している。リンドストロームはテイラーの弟子であった。

⁸⁾ 「劇的な社会・経済的対立 (変化?) を強調する」「資本主義や市場革命」の代わりに用いられた語が「市場発展」である。Majewski, *A House Dividing*, pp. 7-11. 「市場革命」論については本号の安武秀岳氏の論文を参照。

⁹⁾ Oscar Handlin and Mary Flug Handlin, *Commonwealth: A Study of the Role of Government in the American Economy: Massachusetts, 1774-1861*, Revised Edition, Harvard University Press, 1969 (1947); Louis Hartz, *Economic Policy and Democratic Thought: Pennsylvania, 1776-1860*, Harvard University Press, 1948. Cf. Robert A. Lively, "The American System: A Review Article," *Business History Review* 29 (1955): 81-96; Majewski, *A House Dividing*, p. 112.

¹⁰⁾ Hartz, *Economic Policy*, pp. 175, 180, 297.

ような大商工業都市を持たず、「社会資本」¹¹⁾の蓄積が遅れたヴァージニアでは、1830年代以降も「最後まで地元の民間資本と州政府の出資が重要な」鉄道建設の資金源であった、とペンシルヴェニアの発展との違いを指摘するからである。「交通革命」への州政府の援助というところまではハーツの図式のままである。だが、含意はハーツのそれと正反対である。ヴァージニアの「混合企業」は南北戦争前、ペンシルヴェニアのそれのように民営化（1857年、ペンシルヴェニア鉄道へのメインライン・システムの売却完了）という経済政策の「180度の転換」¹²⁾を経験しておらず、依然地元資本および州政府の資金供給に依存していた、とマジユウスキーは説く。つまり、南北戦争前における経済過程への政府介入を南部における市場経済発展の停滞を測る指標として捉えるのである¹³⁾。奴隷制、都市化、工業化が州の経済政策にいかなる影響をおよぼしたのか、ハーツらはこの点を看過している、とマジユウスキーは指摘する。

次に挙げるもう一つの例は筆者のいうパラダイム転換を裏付ける有力な証拠となるだろう。周知のように、ハーツであれハンドリン夫妻で

あれ、南北戦争前の巨大鉄道会社の発展あるいは私的資本の発達を「コモンウェルス（公益）理念」あるいは「民主主義思想」に対する脅威と捉えた。ハーツは「株式会社」は、「政府（政治）からの自由」という諸個人の自然権を楯に、「政治と経済」の分離を要求し、「株式会社個人主義」とでもいうべきものを主張した、と論じている。ハンドリン夫妻も公共事業にかかわる「株式会社」に対する同時代人の敵対的もしくは懐疑的な証言を引用している¹⁴⁾。

他方、マジユウスキーは、地域社会・州民の利害と、彼が「開発会社」と呼ぶ初期の運輸「株式会社」の利害とが必ずしも対立するとは捉えない。否、「株式会社」はむしろ「進歩の道具」であって、「法人格」という特権の付与に伴う「政治的腐敗」の芽を人々が事前に掴むべく「不断の監視」を怠らなければ、「株式会社」と彼らがコミットする共和主義との両立は可能であった、とフィラデルフィアの後背地カンバーランド住民の意識を忖度する¹⁵⁾。「アメリカで「開発会社」〔橋梁・道路・運河・鉄道会社を指す〕に人気があったのは、それらが経済的利己心と地域社会の規範との折り合いを首尾よくつけたからであった」し、そうした「開発会社」は、マクファーソンのいわゆる「所有的市場社会」と異なり、「企業家や実業家が経済的利益の追求のためなら地域社会の規範をものともしない『所有的個人主義』のエートスを必要としなかった」と

¹¹⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 57-58. 輸送インフラへの金融を助長する地域資源、たとえば、地域社会の価値規範、血縁関係の絆、政治的縁故などを指す社会学者J. コールマンの用語。

¹²⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 122. 1857年にはまたペンシルヴェニア州議会は州憲法を改正して、州および地方自治体によるすべての「混合企業」への投資を禁止した。Majewski, *A House Dividing*, pp. 123-24. Majewski, “Who Financed,” p. 779 は1857年以降ピッツバーグとフィラデルフィアの投資が州政府の投資にとってかわったかのように受け取れる。Cf. Hartz, *Economic Policy*, pp. 89, 105-22. ハーツはメインライン・システムの売却完了を1859年としている（pp. 161, 175-80）。マジユウスキーにも1858年と記した個所がある。A *House Dividing*, p. 133.

¹³⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 130-34; Table 5.1. Majewski, “Who Financed,” pp. 780-81. 「…政府介入は地場金融の悪しき側面をきわだたせただけであった。ヴァージニア州議会は州の小都市が商業的覇権を求めて鎬を削る闘争場裡となった」。

¹⁴⁾ Hartz, *Economic Policy*, pp. 297-309, 320. Handlin and Handlin, *Commonwealth*, p. 173. ハーツについては、Roy, *Socializing Capital* の第3章「公的および私的企業としての株式会社」、とくに51-61頁を参照。周知の文献解題においてテイラーが、ハーツとハンドリン夫妻の研究は“the corporative development”を扱う、としたうえで、「長年顧みられなかった主題」である「1860年以前の株式会社の役割に関する卓越した議論を提供する」と指摘することに注意。Cf. Taylor, *Transportation Revolution*, pp. 423-24.

¹⁵⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 110. 「開発会社」の定義は、8-9. 13頁でその公共的性格に関する理解をハンドリン夫妻らと共有するとしている。

述べる¹⁶⁾。

マジウスキーによれば、ペンシルヴェニア州の場合であれ、ヴァージニア州の場合であれ、後背地住民は、一方で「開発会社」が「アメリカ人の〔自然的〕自由」を脅かす危険な存在＝「法人」であり、しかも、「開発会社」への投資が短期的・直接的には彼らの利益（＝配当金）にならないことを知りつつ、他方で、それが長期的・間接的な彼らの利益、すなわち地価の上昇と農産物市場の拡大という地域社会全体の利益（＝地域開発）を実現するがゆえに、彼らの「法人に対する共和主義的な不信」(anticorporate republicanism) を和らげることができた¹⁷⁾。こうして、投資対象としては収益性が著しく低かったにもかかわらず、地域社会の公益を実現する不可欠の手段として種々の「開発会社」が正統性をかちとるにつれ、経済発展をめぐる地域間競争の激化は、銀行をも含めた株式会社のいっそうの認可・設立を求める後背地の地域振興主義 (local boosterism) に帰結する¹⁸⁾。

地域経済の発展を「開発会社」によるインフラストラクチャーの建設に託すフィラデルフィ

¹⁶⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 57. マジウスキーは、「所有的市場社会」モデルが「市場諸力の自由な作用に対する政府の規制、統制、介入」を前提としていることに言及すべきである。Cf. C. B. Macpherson, *The Political Theory of Possessive Individualism: Hobbs to Locke*, Oxford University Press, 1964. p. 62.

¹⁷⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 85-86.

¹⁸⁾ ジャクソン大統領の第二合衆国銀行への免許更新拒絶に端を発するいわゆる「銀行戦争」は、中央レベルでの党派的对立に目が向けられがちだが、地方レベルではジャクソン支持の旗印を掲げる民主党員ですら「プロ・バンク」の立場をとって「フリー・バンキング」を要求するホイッグとスクラムを組むという、コンセンサスが存在していた。銀行はアダム・スミスによって運河より先に「準公共的分野」に含められ、その公共性ゆえに、株式会社という「他人の貨幣(カネ)」で営利事業を営む権利を認められた特別の存在である。Majewski, *A House Dividing*, pp. 88, 97, 107-9. Hartz, *Economic Policy*, pp. 62, 64, 78. Guy S. Callender, "The Early Transportation and Banking Enterprises of the States in Relation to the Growth of Corporations," *Quarterly Journal of Economics*, xvii (1902/03): 111-62, p. 156.

アの後背地住民は、有料道路会社、運河会社、鉄道会社の株式を購入した（「交通革命の社会的起源」）。リッチモンドの後背地アルベマール (Albemarle) の住民に対しても「公益、愛郷心、友情」といった会社プロモーター (John Cocke) の使うレトリックは効果を発揮した¹⁹⁾。二つの地域 (州) における民間投資家に関する分析 (第2, 3章) は本書における最も重要な実証的部分である。両郡の人口密度 (表 2-1)、投資家の居住地、投資額 (表 2-2)、投資動機、人数、職業・被課税資産額 (表 2-3)、階級などに関する本書の情報はきわめて興味深い。二、三例を挙げてみよう。

第一に挙げるべきは、1830年以前のカンバーランドでは、「資本の大部分が金持ちや権力者というより“middling sort”からきた²⁰⁾」ことである。そこでは、「開発会社」への投資家の人数は、「非開発動機」にもとづく銀行への投資の場合よりも多く、そして、前者の平均投資額は後者のそれの、3分の1から4分の1というように小さい。他方、アルベマールの「開発会社」と比較した場合はどうか。有料道路への投資家の数ではカンバーランドの方が3倍から5倍も多いが、平均投資額ではアルベマールの方が逆に2倍ほど多い。アルベマールの「開発会社」への投資パターンが「富裕なプランターの影響」を受けていたのに対し、カンバーランドのそれは「株式分布の広がり」を特徴とした (表 2・2)。実際、投資総額に占める割合で見ると、ファーマー (42%)、職人 (26%)、商人 (14%)、専門職 (5%)、の順位となっている。

しかしながら、このような両地域の対照は、1830年代以降の鉄道時代に180度変化する。「ヴァージニア・セントラル」鉄道の1847年の投資家を分析した表 3・1によれば、合計 125

¹⁹⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 55. John H. Cocke については pp. 32-36; 111-14.

²⁰⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 53.

人の株主の内訳は、中プランター（43人）、大プランター（23人）、専門職（18人）、小プランター（17人）、商人・小売商（17人）、職人（5人）になっている。同時に、合計297株の内訳をみると、中プランター（79株）、大プランター（70株）、専門職（54株）、商人・小売商（49株）、小プランター（29株）、職人（16株）となっていて、「アルベマールの投資家の多様性」を示す。運河時代とは対照的であるが、鉄道の収益性は低く、そして、鉄道は運河より巨額の資本を必要としたので、州の投資の重要性は以前よりもさらに高まった。ヴァージニア州の人口の絶対的な希薄が、「混合企業」をして州政府への依存度を強めた²¹⁾。

「カンバーランド渓谷鉄道 CVRR」の投資家の分析は「以前の株式会社の慣習からの離脱」を示す。1835年の会社設立時、フィラデルフィアに事務所を開き「資本家および投機筋」相手に株式の売却につとめるようになったからだ。「ヴァージニア・セントラル」との「対照的な投資パターン」を示すとされる表3・4によれば、総数400の投資家（この中には20万ドルを出資した州法銀行の合衆国銀行が含まれる）が合わせて約53万ドルの株式を購入、うち77人は少なくとも千ドル以上の株式を所有（合衆国銀行を除いて計算した平均投資額の2倍乃至それ以上）、そして、「相対的に少数のフィラデルフィア市民のグループが私的に応募された資本のほぼ半分を占めた²²⁾」。「ヴァージニア・セントラル」の場合、「500人の投資家のほぼ全員が沿線5マイル以内に住む住民」で、しかも、彼らは地域開発による間接的利益を期待して投資していたのに対し²³⁾、「CVRRの株主リストは、フィラデルフィアの“*capitalists and speculators*”が会社を有利な投資対象（venture）と実

際にみなしていたことを示し²⁴⁾ている。1858年、本社のフィラデルフィア移転とともに、CVRRは、「開発会社」から「都市企業」となった。

マジュウスキーが仮説（本稿ではそれを「市場発展モデル」と呼んでいる）の実証のために作成したオリジナルな統計以外にも、たとえば表5・1が、筆者のいうパラダイム転換を雄弁に示す。この表は、ペンシルヴェニアとヴァージニアの1860年までの「累積政府投資額」及び「州民1人当たり額」を輸送手段ごとに示したものである。既述のハーツやグッドリッチの「アメリカ体制」研究が資料として用いられていることに注目したい。この表によると、ペンシルヴェニア州の政府投資額約4,200万ドルの93%までが運河投資に集中していて、1830年代以降の鉄道投資のほとんどが民間資本によって金融されていた、という結論になる²⁵⁾。ハーツにとってこの現象は、「混合企業」の衰退、すなわち、経済活動における政府介入の後退と自由放任・個人主義の成長と映ったものであるが、「市場発展モデル」にとっては全く異なる含意をもつ。すなわち、ペンシルヴェニア鉄道と中西部シカゴとの連絡によってフィラデルフィアの工業製品の市場「機会が劇的に増大した」²⁶⁾と、鉄道民営化の意義を強調することによって、「東部需要モデル」というよりむしろ「国内需要モデル」としてのその妥当性を説くことになるからだ。

表5・1のもう一つの結論は以上の逆である。ヴァージニア州の「累積政府投資額」約4,000万ドルは、自由人口数で2.6倍のペンシルヴェニア州のそれにほぼ匹敵するだけでなく、そのうちの半分強が鉄道投資に向けられていた。1860年の「州民1人当たり額」を用いて両州

²¹⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 57, 63-65.

²²⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 74.

²³⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 9, 64.

²⁴⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 74.

²⁵⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 119-24.

²⁶⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 155.

の格差を測ると、ヴァージニアは州が90倍も多く鉄道投資資金を負担していたことになる。州政府へのこのような依存にもかかわらず、というより、むしろ依存ゆえに、同州では大商業都市も西部と連絡する地域間幹線鉄道も欠如していた、というのが比較経済史研究としての本書の結論である²⁷⁾。ちなみに、マジュウスキーが「市場発展のエンジン」²⁸⁾と呼ぶ都市人口数をみると、フィラデルフィアの565,000人に対し、リッチモンドの38,000人(チャールストン(S.C.)でさえ41,000人)という圧倒的な格差が存在した²⁹⁾。都市人口のこのような格差に加え、奴隷制下のタバコ栽培が、市場経済の発展を妨げ、逆に、奴隷制を強化した³⁰⁾。

他方、順調に市場経済が発展しつつあるペンシルヴェニア州においても、かつて存在した「開発会社」に対する共和主義的「コンセンサス」の解体は時間の問題であった。フィラデルフィア、ピッツバーグの二大都市と各々の後背地農村部との対立、「都市の資本家」とファーマーとの対立、を幹線鉄道の完成がひきおこしたからである。カンバーランドの農民は都市市場の需要に応え、バターなどの酪農製品や園芸作物の生産に特化する一方、伝統的な家内工業生産を失っていった。都市の工業生産との競争に敗れ後背地の職人が失業するようになった³¹⁾。「支持者がどんなに騒々しく熱狂的であろうと、ローカル鉄道は、大都市中心部から出発する幹線鉄道と同じインパクトを〔地域社会に対し〕与えることはなかった」³²⁾が、ペンシルヴェニア鉄道がフィラデルフィア・ピッツバーグ間を連絡するようになると(1857年)、市場「経済の発展は、今や、カンバーランドの地域社会を結合

するのではなく、階級ラインに沿って地域社会を分解する脅威となっていた」³³⁾。後背地の家族農場がかつて熱狂的に期待した農地価格上昇を実現した同じ鉄道が、他方で、「少数の支配的な都市中心へのペンシルヴェニア経済の集中化」をもたらした³⁴⁾。

以上、マジュウスキーの「市場発展モデル」のストーリーを紹介した。本書には、リンドストロームの「東部需要モデル」の拡充を図ろうとする側面と、ハーツの「混合経済」史観(これも筆者の便宜的な呼称)に修正を迫ろうとする側面、大別二つの積極的な側面がある。同じペンシルヴェニアを対象とするハーツの研究は経済発展における国家(州)の役割について考察したが、マジュウスキーは、経済発展における株式会社(「開発会社」)の役割およびその共和主義との関係について考察した。この株式会社と共和主義の両立という論点を、著者はどの程度説得的に論証したであろうか。次にあらためてこれらの点の検討に移ろう。

2

マジュウスキーの研究と密接にかかわる有力な先行研究の一つに、今年で発表から一世紀を迎えるカレンダーの記念すべき論文がある。どういうわけかマジュウスキーの著書や論文の文献目録からは落ちているばかりか、本文でもカレンダーへの言及は一切ない。しかし、この論文は、戦後のハーツらの一連の「アメリカ体制」研究の先駆としてつねに参照を求められてきた古典であり、現在でもその学問的価値は決して失われているわけではない³⁵⁾。以下で指摘する

²⁷⁾ 脚注13)を見よ。

²⁸⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 143.

²⁹⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 139.

³⁰⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 144-50.

³¹⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 80.

³²⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 114.

³³⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 81.

³⁴⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 79, 10.

³⁵⁾ ちなみに、ダグラス・ノースに対する言及も一切ない。合衆国の工業化における政府の役割に関してカレンダーとノースは対極的に扱われることがある。Carter Goodrich ed., *The Government and the*

ように、「市場発展モデル」にとっても有益な示唆を数多く含んでいる。まず、「市場問題」に対する両者の主張の類似性に簡単にふれ、次に、経済発展における政府と株式会社の成長との関係をめぐるカレンダーの議論を紹介し、「市場発展モデル」の独自性を検証することにした。

カレンダーの「市場問題」に関する主張の核心は、「カレンダー＝シュミット＝ノース説」として知られる「地域間分業」論にある³⁶⁾。それによれば、独立後の合衆国内陸部の工業化の条件は、特産物への比較優位にもとづく特化であり（綿花、ついで小麦）、そのための外部・販売市場の確保であった（ヨーロッパ、とくにイギリス）。アダム・スミスが『国富論』において予言するアメリカの前進的展望の実現のためには、内陸部はその生産物の市場を、自己の外部に持たなければならない。このように指摘して、カレンダーは、国内市場優先のスミス市場構造論を批判し、遠隔地市場＝遠隔地間トレードの重要性を強調したのであった。このような市場＝商業観にたち、カレンダーの地域間分業論は説かれる³⁷⁾。ちなみに、「カレンダー＝シュミット＝ノース説」の妥当性に疑問をいただき、南北戦争前の地域間商品流通の規模に統計的な検討を加え、ノースの譲歩をかちとったのがリンドストロームであった。

他方、マジユウスキーの「市場発展モデル」は、すでに1840・50年代に、幹線鉄道の開通により、フィラデルフィアはその工業製品のために地域（セクション）外の市場を確保し、中西部との間で地域間分業を成立させていた、と捉える³⁸⁾。この限りではマジユウスキーをリン

Economy, 1783-1861, Bobbs-Merrill, 1967, pp. xv-xvi. マジユウスキーの資本主義観を象徴していただろうか。

³⁶⁾ 以下の記述は高橋「リンドストローム」、とくに注5)を参照。

³⁷⁾ Callender, "The Early Transportation," pp. 117, 119, 125-26.

³⁸⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 152-53.

ドストロームの「東部需要モデル」の継承者と呼ぶことができる³⁹⁾。だが、それ以前の、鉄道時代以前の、初期工業化とフィラデルフィア後背地との関連をマジユウスキーは、アダム・スミスの分業論にもとづき把握している、と主張するが（「スミスの成長」とか「スミス・モデル」と経済史家でマジユウスキーのメンター、ソコロフに依拠して呼ぶ⁴⁰⁾）、同時代人ヘンリー・ケアリーの目で見れば、必ずしもスミス市場構造論の含意を正確に理解したことにはならないであろう。スミスは、農村から都市に穀物（＝小麦）をそのまま輸送するよりも、農村で製粉して付加価値を高め、そのうえで消費地に輸送する方が農村にとり有利であり、「農業の子孫としての工業」＝農村工業が発達する所以でもある、と説かなかつたのであろうか。ケアリーはスミスの主張をそう理解した。したがって、マジユウスキーとは異なり、「スミス・モデルでもってフィラデルフィアの初期工業化を輸送改良がいかに加速させたか、説明できる」とは考えなかつたであろう⁴¹⁾。

カレンダーによって批判されたスミス分業論が、ケアリーが理解した通り、〈後背地内農・工分業の発生〉を起点とする、といえるなら⁴²⁾、「地域間分業」論に対する批判を意図したリンドストロームおよびマジユウスキーの需要＝市場発展モデルの含意を、とくに、鉄道時代以前の初期工業化時代におけるその含意を、われわれは注意深く検討し続けなければならない。と同時に

³⁹⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 152 n. 40.

⁴⁰⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 152-53.

⁴¹⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 145 et n.15, 153. 引用はp. 153から。Cf. Henry C. Carey, *Principles of Social Science*, Augustus M. Kelley, 1963 (1858), Vol. I, p. 293. 高橋「リンドストローム」、53頁。

⁴²⁾ Callender, "The Early Transportation," pp. 118, 121-22. 同様の認識がマジユウスキーにも全くないわけではなく、「繁栄するローカル・エコノミーは息子達が近隣で農業や商業や製造業を営むのを可能にするだろう」と述べている個所がある（p. 14）。

に、「独占とトラストの出現」を目撃しつつカレンダーがアメリカの初期工業化における外国市場の役割を強調したことを、われわれは再考すべきであろう。

カレンダーが論文の後半部分で提起した問題は、19世紀前半の諸州による国内開発事業において、さまざまなレベル（連邦・州・地方）での政府によるさまざまな形の財政的支援あるいは債務保証が、いかに株式会社の成長を促進したか、というものである。カレンダーの結論的主張を要約すれば次のようになる。「1830年以前には株式会社は公共の援助なくしてはおよそ大量の資本を集めることはできなかった」こと、それゆえ、「株式会社が鉄道建設に必要な資本を調達する際、困難の度に依りて、連邦、州、および地方などの政府信用が株式会社を支援するために自由に利用された」こと、そして、「私的資本にとっては内陸開発に取り組んでもうまみがあるとはいえないけれども、そうした開発から地域社会全体が引き出す利益は、公共支出による建設を正当化する、ということを示すために長広舌がふるわれた」こと、などである⁴³。

最後の点は、私企業の資本蓄積——これが論文のタイトルにある「株式会社の成長」の意味である——に対する政府による資金援助を、公益実現の観点から同時代人は支持していたのだ、という指摘である。カレンダーによれば、「独占やカルテルの出現」とともに、「公共の福祉のために」私企業に対する政府の規制がクローズアップされるようになるが、それ以前は、「銀行業を除き、南北戦争に至るまで政府の権力は私企業を制限するためではなく、私企業を鼓舞し、援助するために使用された」のであった。つまり、政府の役割が南北戦争を境にプロモーターのそれから規制者のそれに変化していった、という認識である。他方、マジユウスキーの場合、

⁴³ Callender, "The Early Transportation," pp. 151, 154, 157.

出資者としての政府の役割に対する言及は見られるものの、「公共の福祉」の擁護者というカレンダー [やハーツ, ハンドリン夫妻] の政府観は後退している。この点は彼の「共和主義」論ともかかわるので後述する⁴⁴。

ところで、プロモーターあるいは公益の擁護者としての政府の介入については、地域あるいは州によって時期が異なるだけではなく政府のレベルにも差があったことが、カレンダーの次の文章から読みとれる。「[1837-] 39年恐慌とその後の州の困窮は、公信用を破壊し、[政府による私企業への財政的援助の] 動きを終息させた。マサチューセッツ、ニューヨーク、ペンシルヴェニアといった北部の古い州では、エリー運河の延長と the Hoosac Tunnel の建設の場合を除き、それは決して再開されなかった。とはいえ、西部と南部では資本はより調達しにくかったので、1840年代後半には鉄道に対する公的援助が再開され、一部のセクションでは比較的最近に至るまで続けられた。西部ではこの支援は、郡、タウン、都市による助成という形態で与えられた。とはいえ南部では州もまた支援に加わった。ヴァージニア、南カロライナ、テネシー、ミズーリなどが 1848年から南北戦争の間に、この目的のために8,000万ドル以上にもなる負債を創った」⁴⁵。民間資本蓄積の地域的な格差を示唆するトクヴィルばりの文章である。ハーツにしろマジユウスキーにしろその後の研究は、カレンダーのこの印象風スケッチを統計的に実証する試みであった、といえなくもない。

⁴⁴ Callender, "The Early Transportation," p. 159. Majewski, "Who Financed," pp. 773-75. この論文では「フリー・ライダー問題」の解決手段の一つとして州政府による大規模な投資を挙げているが、ヴァージニアでは、投資のための「計画や調整の欠如がとてつもなく高くついた」と、その負の側面を指摘する。Cf. Majewski, *A House Dividing*, pp. 8-9; ch. 4.

⁴⁵ Callender, "The Early Transportation," p. 154. Cf. Roy, *Socializing Capital*, p. 72.

地域的な差異は、内陸開発事業を直接担うのが州なのかあるいは株式会社なのか、という方式にも現れた。「実際問題として、州のうちのごく一部がそうした輸送手段（works）の実際の建設と統制に着手したにすぎない。一、二の運河や鉄道、そして、すべての有料道路の場合を除くとこれが、ニューヨーク、ペンシルヴェニア、オハイオおよび西北部諸州の政策であった。しかし、マサチューセッツ、メリーランド、および南部諸州は、概して、株式会社にそうした事業を営む特許を与え、そして、それらの会社の株式への応募または州信用貸付によってこれらの会社を援助する政策を追求した。1840年代はじめの危機以降すべての州が会社を援助するこの政策を追求した」⁴⁶⁾。最後の一文は直前の引用文における記述と矛盾するばかりか、州による直接経営型（州有企業 state enterprise）と混合企業型という2類型がなぜ生まれたのか、説明がないのが物足りない。ここでのカレンダーの記述に従えば、ペンシルヴェニアは直接経営型ということになるが、1840年代には、カレンダーの指摘と異なり、混合企業型に移行するというより、あえて類型化すれば、民間企業型に移行する、というのが、[ハーツ →] マジュウスキーの解釈であった。実際、鉄道時代の「交通革命」への金融を担った中心的な社会層が都市資本家階級であることを実証的に明らかにしたところに、テイラー『交通革命』に対する批判から出発したマジュウスキーの研究の独自性があった。

カレンダーの論文にはしばしば“seminal”という形容詞がつけられるが、マジュウスキーの研究をすでに検討したわれわれは、字義どおりそれが、「独創的で将来の発展に影響を与え」研究であったと、舌をまかざるをえない⁴⁷⁾。

だが、その独創性と影響力は、「株式会社と共和主義の両立」というマジュウスキーの研究のもうひとつの論点についても看取される。カレンダーは、株式会社による民間資本形成という問題とは別に、株式会社の社会的正統性という論点についても、「共和主義」概念を用いることなく、論じていたからである。

「1830年までに、さまざまな種類の株式会社（business corporations）が非常に沢山この国に存在したのであり、アメリカ国民はそれらを形成するうえでの目覚ましい才覚をすでに示していた」⁴⁸⁾。カレンダーがトクヴィルを引用していることに注目したい。だから、問題は大量の資本を民間の力だけでは供給しえなかったことだ、というのがカレンダーの主張であった。株式会社という私的利潤の追求を本質とする企業組織形態そのものに対する批判はこの時代必ずしも強くなかった。カレンダーは、1820年代のニューヨークやオハイオの運河委員会の報告書、ダニエル・レイモンドの『政治経済学論考』等における株式会社批判を紹介した後、次のように結論する。「すべての州の立法府が、諸個人によって要求されたときにはいつでも、多くの場合、有限責任の特権を与えることによって、ありとあらゆる種類の目的をもつ法人企業を簡単に創出した。これを見ても、法人企業それ自体に対する反対はたいしたことはなかった」⁴⁹⁾、と。

20年前、「一見して、国民の富にとり有害であり」、「人々の間の自然な平等を破壊する」傾向がある“institutions”として「株式会社」（moneyed corporation）を強い口調で非難したレイモンドが、1840年に著書の3度目の改訂版を公刊した時、持論を撤回し、「すべての株式会社の、とりわけ、運輸会社の、準政府的性

⁴⁶⁾ Callender, “The Early Transportation,” p.159. Cf. pp. 150-51.

⁴⁷⁾ Lively, “The American System,” p. 95.

⁴⁸⁾ Callender, “The Early Transportation,” p. 148.

⁴⁹⁾ Callender, “The Early Transportation,” p. 156. 前注 18)を参照。

格」に読者の注意を喚起したというのは象徴的な出来事である。次節で言及するように、株式会社がもつ公・私二重の性格に再び関心が向けられるようになるのは1世紀後、1930年代になってからのことであった⁵⁰⁾。

3

本書における思想史的・政治史的側面の研究が学位論文作成過程での著者のもう一人のメンター、ジョイス・アップルビーの影響を受けたものであることは、「謝辞」に明記されているし、その「共和主義」解釈からも看取される。アメリカ建国期の思想史研究者として知られるアップルビーは、18世紀アメリカ思想におけるジョン・ロックの重要性を相対化し、「古典的共和主義の復興」をはかる新たなパラダイム「新共和主義仮説」の有力な提唱者の一人である。しかしながら、アップルビーの研究の特徴は、ロックの影響を重視してニューディール以前のアメリカ思想を「自由主義」一色で染め上げたハーツへの批判とともに、私見によれば、建国初期1790年代を境とする新・旧「共和主義」ヴィジョンの交替を強調し、ポーコックらの説とも一線を画す点にある⁵¹⁾。

政府が基軸的な役割を演じる「古典的共和主義」は、ハミルトンとジェファソンの対立を深め、後者の政治的勝利を通じて、「ジェファソン共和主義」あるいは「自由主義的共和主義」に移行する、とアップルビーは捉える。ジェファソンの下で、政府の役割は道具的な地位へと後

退し、そして反比例的に、発展を遂げつつある資本主義と両立可能な「新たな社会秩序」が、もはや政府の権威と強制によってではなく、「自発的な人間の行為」、「人間の自然的、自発的アソシエーションズ」を通じて形成される、と説く。これが、アップルビーのいう「自由主義的共和主義」という18世紀末から19世紀にかけて優勢になったリパブリカンズ（ジェファソン支持者）の社会ヴィジョンであった。アップルビーが引用するトマス・ペインは『コモン・センス』において、この「リパブリカン・ヴィジョン」について、次のように書いている。「社会はわれわれの欲求によって作られ、政府はわれわれの邪悪によって作られる。前者は、われわれの愛情を結合することによってわれわれの幸福を積極的に促進するものであり、後者は、われわれの悪徳を制限することによってそれを消極的に促進するものである。」⁵²⁾と。

このようなアップルビーの「共和主義」解釈は、わが国のアメリカ経済思想史研究に反省を迫るものである。まず第一に、アップルビーがハミルトン研究に依拠して指摘する通り、ハミルトンの「最重要の関心が政治的」事柄にあったとすれば、製造業の育成による合衆国の経済的自立に彼の最優先課題があったとする鈴木圭介氏以来の伝統的解釈はさらなる打撃を受けることになるだろう。たしかに、田島恵児氏の画期的研究は、アップルビー同様、統治（政治秩序）を自生的に形成される社会秩序に優先させる「ハミルトン体制」の限界、その強烈な中央集権化指向、を明らかにするものであった。しかし、田島氏の場合、特権的な産業資本（the “S.U.M.”）の育成・支援をハミルトンの最重要政策課題と捉えない点ではアップルビーと揆を一にするものの、氏の「ハミルトン体制」論そ

⁵⁰⁾ Thomas C. Cochran, “The Social History of the Corporation in the United States,” in Caroline F. Ware ed., *The Cultural Approach to History*, 1940, pp. 172-73. レイモンドの株式会社観については、高橋和男「アメリカ経済思想史における株式会社論」『立教経済学研究』第50巻第3号（1997年）：53-74頁を参照。但し、第4版からの引用はコクランに拠る。

⁵¹⁾ Joyce Appleby, “Republicanism in Old and New Contexts,” *William and Mary Quarterly* 43(1986): 20-34, pp. 25-26.

⁵²⁾ Joyce Appleby, *Capitalism and a New Social Order: The Republican Vision of the 1790s*, New York University Press, 1984, pp. 23, 96.

れ自体がきわめて経済史的なハミルトン解釈であることは否定できない。なぜならば、田島氏の「ハミルトン体制」研究は、鈴木氏らの解釈への批判とともに、「独立革命および建国初期におけるジェファソンの伝統」を重視するわが国におけるアメリカ政治史研究の伝統への批判をも企図しているからである。この点においてアップルビーの解釈とは対立する⁵³⁾。

アップルビーの「共和主義」解釈で注目すべき第2の点は、ハミルトンではなくジェファソンこそが19世紀初頭の合衆国の急速な市場社会発展に適合的な楽観的な社会ビジョンを提出した、という指摘である。農本民主主義者という革新主義史家ビアードによって造形された従来のロマン的なジェファソン像ばかりか、「ジェファソニアンズとはイギリスのカントリー派のアメリカ版にほかならない」とするポーコックらの近年の解釈さえもが否定されている。アップルビーによれば、「合衆国のカントリー派もコート派も共に、フェデラリスト陣営に加わった」のであり、「リパブリカンズとフェデラリストの違いは、前者が経済発展に与えた道徳的性格にあった」。そして、リパブリカンズが「アメリカ資本主義に与えた道徳力」こそ、マジユスキーのいう「市場発展」に適合的なエートスとして機能すべき「共和主義」であった⁵⁴⁾。アップルビーはその理由について以下のように述べている。

「イギリスにおいては顕著な身分的差別が現実の描写としてのエコノミスト（＝アダム・スミス）のモデルの受容を妨げたが、他方、アメリカにおいて支配的であったより平等な社会状

態は、社会の鑄型としての市場についてのエコノミストの記述に即して考えることを可能にした。〔中略〕こうして、資本主義は、そのダイナミックな活動から普通の人々への新時代の約束を引き出したリパブリカンズの前に、優しい、幻想的な姿を現した。」⁵⁵⁾

1800年にジェファソンの政治的勝利をもたらしたリパブリカンズ＝ジェファソン支持者の特質は、資本主義の前途に対するアダム・スミスばりの楽観主義ではなかった。文字通りの政治的平等と大衆参加を彼らは求めた。そして、さらにアップルビーが挙げるのが、彼らの「私的・自発的アソシエーションズの重視」であった⁵⁶⁾。この最後のリパブリカンズの特質こそ、株式会社と「共和主義」の両立というマジユスキーの中心的命題に直結するものである、と言ってよいだろう。マジユスキー自身は著書で「自由主義的共和主義」というアップルビーの術語を用いないが、既述のように、自由な諸個人の自発的結合によって設立された「開発会社」は、「腐敗と専制」に対する根深い住民の不信をよそに、むしろ公益を達成することによって、地域開発資源の動員者としての正統性を獲得することができたのであった。少なくとも、1830年代末まではそうであった。

では、マジユスキーのいう「共和主義」は、「40年代の鉄道資本主義」（ハーツ）と両立したのであろうか。あるいは、株式会社としての「開発会社」は、依然地域社会の公益に奉仕するよう社会的、政治的、文化的なたがをはめられていたのであろうか。結論をいえば、鉄道資本がフィラデルフィアの資本家からなる「小さなグループ」によって供給されるようになるにつれ⁵⁷⁾、内陸部の地域社会における階級分裂

⁵³⁾ Appleby, *Capitalism*, pp. 94-95. 鈴木圭介『アメリカ経済史研究序説』日本評論社、1949年、第2章「アメリカ合衆国初期の経済政策」（初出1944年、『アメリカ経済史の基本問題』岩波書店、1980年に再録）。田島恵児『ハミルトン体制』。

⁵⁴⁾ Appleby, *Capitalism*, pp. 49, 79, 94, 104. Cf. Beard, "Corporations," pp. 353-54.

⁵⁵⁾ Appleby, *Capitalism*, p. 50.

⁵⁶⁾ Appleby, *Capitalism*, p. 79.

⁵⁷⁾ Thomas C. Cochran and William Miller, *The*

が顕在化するようになる。したがって「開発会社」の公共的性格に関してかつて存在した地域社会のコンセンサスも崩壊することになる。およそこのようにマジユスキーは捉えているように思われる。

ところで、マジユスキーは、アップルビーの他にメイヤーにも依拠し、「株式会社への共和主義的な攻撃が19世紀前半を通じアメリカ政治に充満していた」と述べるだけではなく、脚注において、「メイヤーのすぐれた論文は、初期の共和国における株式会社反対論 (anticorporate opposition) に関するおそらく最良の要約である」と記している⁵⁸⁾。しかし、これは誤解を招く表現である。たしかに、メイヤー論文の一節にハーツのいわゆる「反チャーター・ドクトリン」解釈に対する批判の一環としてそのような記述が含まれるにしろ、論文の主旨それ自体は、「コマーシアリズムあるいは資本主義」と「共和主義」の関係を敵対的に捉える一部の研究者を批判して、独立後叢生する株式会社こそが、「革命から出現すべきコレクティヴィズムの最も重要な形態」であったと指摘して、株式会社の「革命的起源」(revolutionary origins)を説いたものだからである。この点について誤解の余地は全くない⁵⁹⁾。

メイヤー論文を高く評価するマジユスキーではあるが、上記の我田引水的な引用以外にも、株式会社が独立革命から受け継いだ遺産、すなわち、「アメリカ革命の子」としての株式会社の共和主義的・公共的使命、のパースペクティブに関しても、メイヤーの真意を十分に汲んでいないように見える。むしろ、既述のようにマ

ジユスキーの立場は、メイヤーによって批判されたハンドリン夫妻らに近かった。しかし、メイヤーによれば、「株式会社は公共善に奉仕しなければならないという仮定」は、ハンドリン夫妻の主張を裏切って、1830年代を生き抜いたところか、マサチューセッツ州では、20世紀に入って漸く、「公共奉仕というよりむしろ第一義的には私利私欲の」道具として株式会社は観念されるようになった、という。それゆえ、バーリー＝ミーンズが『現代株式会社と私有財産』を著す1932年頃には、「一見、独立革命後の法人／団体的秩序はあとかたもなく消え去っていた」ので、彼らには、株式会社の公共的性格があたかもなにか最近になって初めてつけ加えられた性格であるかの如く見えたのだ、とメイヤーは示唆するのである⁶⁰⁾。

メイヤー論文は、アメリカ株式会社の初期の歴史または初期の叢生を、独立革命・建国初期における共和主義的伝統の観点から捉え直した点で画期的である。と同時に、同論文は株式会社の初期の歴史に関する研究史の包括的な再評価を試みているので、その点でもきわめて時宜にかなっている。このメイヤー論文の后者の側面についていえば、アメリカの歴史研究者はこのようなサーベイ論文を過去にもしばしば発表して、メイヤーのものはその最新の成果と

⁶⁰⁾ Maier, "The Revolutionary Origins," pp. 80-81. Cf. Handlin and Handlin, *Commonwealth*, pp. 156-59. ストーリー最高裁判事がダートマス大学事件判決 (1819年) で示した見解の歴史的意義を敷衍してハンドリン夫妻は次のように書いた。「古い側面が後退するにつれ、別の、既に存在する、側面が焦点としてより先鋭に浮かび上がってきた。株式会社 (corporation) は、その本来の含意を奪われて、第一義的に利潤追求機構 (institution) を表した。すなわち、私利私欲を活用する公共機関 (a public agency) というよりむしろ、投資家の利害に奉仕する営利手段 (a business vehicle) を表した」(p. 158)。同判決は、「法人形態による企業の地位を保障する意味をもった」とされる (田中英夫編集集『英米法辞典』東京大学出版会、1991年)。

Age of Enterprise, Revised edition, Harper & Row, 1961(1941), p. 70によれば同様の発展はポルティモアでも起きた。

⁵⁸⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 86.

⁵⁹⁾ Pauline Maier, "The Revolutionary Origins of the American Corporation," *William and Mary Quarterly*, 3d Series, Vol. L, No. 1 (January 1993): 51-84, pp. 65-73; 81-82.

して位置づけられることである。筆者の念頭にすぐ浮かぶのが、コ克蘭、ハンドリン夫妻、シーボイらの論稿である。それぞれの論文が書かれた時代の経済的現実を無視して一般化することは論文の真意をそこなう恐れがあるが、少なくともこれらのサーベイ論文の通読から「株式会社の公共的性格」という共通した問題意識を看取することができる⁶¹⁾。

時期的に最も早いのがコ克蘭の論文で1939年にアメリカ歴史学会で発表された。株式会社に対するヴェブレンの「不在所有制」論的な視角が幅を利かせている研究状況を示唆するとともに、戦後の混合経済体制論としての「アメリカ体制」研究の叢生を予告する次のような指摘を行っていて実に興味深い。たとえば、「19世紀初めの州による株式会社株保有への広範な参加は、概して、これまで無視されてきた」と指摘して、若干の例外に言及するが、「卓越した論文」とコ克蘭が呼ぶカレンダーの論文以外今日それらはほとんど忘れ去られている⁶²⁾。このように、1939年には、ケインズ経済学あるいはニューディールの実験の影響を受けた「政府と経済」という「アメリカ体制」研究の視角はまだ具体的な成果を生み出していなかったことがわかる⁶³⁾。

当時、ヴェブレン的な視角とともに優勢であったのは、むしろ、バーリー＝ミーンズとサーマン・アーノルドなどの影響を受けた株式会社に関する公・私二重性格の視角であった。すなわち、「営利活動と政府活動を厳密に区別することはできない」としたうえで、「一部の欠かすこ

とのできない商品やサービスを支配する独占体（a monopoly）によって追求される政策は、ある程度政府の領域に属し」、たとえば、「価格、生産、雇用の政策は地域社会の全成員にとって重要であり、競争が不在の場合、これらの政策の計画化は、『私的企業』とともに『社会的政治指導』をとまなう」とコ克蘭は述べる⁶⁴⁾。このような株式会社（上記引用文の文脈上は巨大株式会社をさす）の二重性格論は、コ克蘭によれば、先に引用したレイモンドあたりにまでさかのぼり、世紀転換期のウッドロー・ウィルソンらを経て、1930年代に再び復活するようになる、ということである⁶⁵⁾。

南北戦争後、株式会社が擬人化（personification）され、「ある種の辺境の民衆の英雄」と同一視されるようになった結果、「株式会社の内部構造と社会におけるその真の役割についての徹底した分析」が妨げられてきた、という反省から、コ克蘭が提案するのが次の4つの具体的なトピックについての研究である。すなわち、

- (1) 「政府・ビジネス政府（企業統治）、両方に共通する管理構造・活動にかかわる社会諸問題」、
- (2) 「私的株式会社と国家の、公然非公然の特定の相互作用」、(3) 「ビジネスと企業人の道徳と倫理に、したがって、the social community全体に、株式会社の発展が与える影響」、そして、
- (4) 「さまざまな特定の問題。たとえば、人口移動や労働政策と株式会社の関係、など」⁶⁶⁾。

コ克蘭が示した研究プランがその後どの程度実現されたかを問うことは、ここでの課題ではない。さしあたり、(2)の「株式会社と国家の関係」についてのみ2点指摘したい。第一に、ハーツやハンドリン夫妻らの「アメリカ体制」研究が、コ克蘭の提言に倣すかのごとく、戦後に叢生したという事実である。第二に、こ

⁶¹⁾ Cochran, "The Social History". Oscar Handlin and Mary F. Handlin, "Origins of the American Business Corporation," *Journal of Economic History* V(1945): 1-23. Ronald E. Seavoy, "The Public Service Origins of the American Business Corporation," *Business History Review*, Vol. LII, No.1(Spring 1978): 30-60.

⁶²⁾ Cochran, "The Social History," p. 176 et n. 35.

⁶³⁾ Cochran and Miller, *The Age of Enterprise* の改訂版序 (p. x) を参照。

⁶⁴⁾ Cochran, "The Social History," p. 172 et n. 15.

⁶⁵⁾ Cochran, "The Social History," p. 173.

⁶⁶⁾ Cochran, "The Social History," p. 174.

の点はコ克蘭の先見性を示してあまりあるが、法人形態をとる組織に、株式会社のみならず、さまざまな「非営利法人」(nonbusiness corporations)を含め、全米製造業者団体(NAM)のような圧力団体が公共政策におよぼす影響などについても視野に入れて研究する必要性を指摘していることである⁶⁷⁾。換言すれば、「もっと多くの、あらゆる種類のアソシエーションズについての事例史の必要」を結論として指摘したうえで、そうした事例研究が必ずしも「利潤追求を目的とする営利会社」に限定される必要はなく、「団体的社会行動(corporate social behavior)の重要な諸側面を代表する団体全般」を研究対象とすべきだ、と提言したのである⁶⁸⁾。

コ克蘭が挙げるそうした自発的結社に「婦人クラブ、組合支部(lodges)、商工会議所、退役軍人会、業界団体、社会改良団体、慈善団体、教育機関」があった。株式会社という営利組織の、しかも、その「純粋に営利的、法律的な諸側面」への関心の集中によって、「今日の法人/団体研究(corporate study)」は制約を受けている、「株式会社の包括的な社会史研究」が求められてる、とコ克蘭は結論したのであった⁶⁹⁾。今日われわれに求められる株式会社の歴史的研究もこのような種類のものではないだろうか。

4

マジュウスキーが『分岐する家』において「共和主義」的価値・エトスを分析用具として取り入れたのは、公共財理論という「フリー・ライダー問題」の発生を、地域社会がいかにか回避しえたか歴史的に実証するためであった。一部の住民の「開発会社」への投資によって地域社会全体にもたらされる間接的利益(たとえば地

価の上昇と農産物市場の拡大)を、投資家以外リスクを冒さない人間も享受するという悪循環を、19世紀初めのアメリカ社会がいかにか回避しえたか実証できれば、歴史研究が示唆する現代的含意は決して小さくないだろう。最後にこの点での本書の結論を再確認して小稿を閉じることにしたい。

マジュウスキーは本書に先行する論文において「フリー・ライド」を防ぎ、地域資源をいわば総動員する手段として、地域社会への献身・公共奉仕・市民としての誇りなどを強調する「文化理念」、そして、「血縁関係の絆」および「州政府の投資負担」を挙げた⁷⁰⁾。本書における「共和主義」はこの中の「文化理念」を受け継いでいると思われるが、用語自体は論文では使われていなかった。そして、用語の問題だけではなく、著書ではこれらの資源動員手段について論文よりも深く掘り下げているのが大きな特徴である。第1章「奴隷労働社会における開発会社」で、マジュウスキーは、「市場発展の起源は、粗野な個人主義者(rugged individualists)や一匹狼的企業家(lone entrepreneurs)の行為にあったのではなく」、地域社会の長期的な繁栄を願う住民達の長期的な協力、すなわち、トクヴィルのいう「正しく理解された利己心」にこそあった、という解釈を示し、さまざまな「非金銭的動機」にもとづく地域住民の「協調的努力」の実態を明らかにしている⁷¹⁾。

とりわけ興味深いのが、リッチモンドの後背地アルベマールにおける農業改良運動を担ったさまざまな自発的結社(societies and clubs)の活動に関する記述である。これらの団体(associations)は、科学的な知識にもとづく合理的な農業経営を農民やプランターの間を広めるために、定期刊行物を公刊し、公開講演会

⁶⁷⁾ Cochran, "The Social History," p. 177.

⁶⁸⁾ Cochran, "The Social History," p. 181.

⁶⁹⁾ Cochran, "The Social History," pp. 181, 168.

⁷⁰⁾ Majewski, "Who Financed," pp. 773-75.

⁷¹⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 13-14.

や品評会などを催し、そして、これらの活動を通じ、「互いに孤立したファーマーを、a community of sharing and cooperative experimenters に結合」しようとしたのであった。たとえば、1817年創立の「アルベマール農業協会」は、アメリカ最初の農業改良雑誌『アメリカン・ファーマー』にその活動記録や講演記録を掲載し、その存在を全国的に知られていた。また、1850年代初頭に設立された「ヴァージニア農業協会」にはアルベマール郡からも500人の住民が加入したという。郡のファーマーのほぼ半分に達する数であった⁷²⁾。

このように、ジェファソン一族の本拠アルベマール郡の住民は、過去の栄光を取り戻すべく、「無私の公僕」の一員たろうとする富裕なプランター階級を軸に、地域社会と経済の再生を求めて「開発会社」に地域資源を投入し、「交通革命」に貢献した。ところが、彼らが共有する「経済再生という新たな信条」は、「開明的な経営のひとつのモデル」となるようなプランテーション（John H. Cocke の “Bremo” estates）を誕生させる一方で、地域振興主義に拍車をかけ、タウン間、小都市間の地域間競争を激化させる結果になった。このことが、ヴァージニア州としての合意形成を困難にし、中西部と連絡する幹線鉄道システムの同州による建設を不可能にした⁷³⁾。

たしかに、リッチモンドの後背地アルベマールの地域振興主義は、「フリー・ライダー」を排除して地域資源を総動員することに成功したが、ヴァージニア州の経済再生には無力であっ

た。なぜであろうか。くりかえし指摘されてきたように、州政治が地方的利害の駆け引きに終了したからであろうか。もしそうだとすれば、「より開明的な立法政策」を州が採っていたならば事態は異なっていたのだろうか、と、マジュウスキーは自問する。そして次のように答える。州「政府のどんなに賢明かつ先見の明のある政策をもってしてもだめである。大商業都市のもつ莫大な利点にしくものはなく」⁷⁴⁾、都市人口の絶対的な格差（フィラデルフィア15：リッチモンド1）こそがペンシルヴェニアとヴァージニアの経済発展を分岐させる原因となった。と。大商工都市のもつ市場ポテンシャル、すなわち、「見えざる市場の手」⁷⁵⁾に匹敵するような役割を政府の経済政策ははたさない、というマジュウスキーの「市場発展」論の結論は、ハーツらの「混合経済」論とは明確に一線を画すものである。

⁷²⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp. 21-25. 引用は p. 22.

⁷³⁾ Majewski, *A House Dividing*, pp.25, 32-36. とはいえ、ヴァージニアの1850年代の鉄道敷設距離は1300マイル弱でペンシルヴェニアの1,600マイルより少ないが、「住民千人あたりマイル」で比較すると、1860年に、前者の1.43マイルに対し後者は1マイル弱であった（p. 113）。このような鉄道の地理的拡散は、奴隷制の拡大・強化の反映であった（p. 114）。

⁷⁴⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 171.

⁷⁵⁾ Majewski, *A House Dividing*, p. 172.