九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

19世紀後半帝政ロシアにおける穀物の「玉突き的流通」と穀物商人 : 中央黒土地帯を中心に

赤座, 孝朝
九州大学大学院比較社会文化学府

https://doi.org/10.15017/4494479

出版情報：比較社会文化研究. 7, pp.137-145, 2000-03. 九州大学大学院比較社会文化研究科
バージョン：
権利関係：

『比較社会文化研究』第7号（2000）137～145頁
Social and Cultural Studies
No.7（2000），pp.137～145

研究ノート

19世紀後半帝政ロシアにおける穀物の「玉突き的流通」と穀物商人

― 中央黒土地帯を中心に ―

赤　座　孝　朝

はじめに

1850年代から60年代初頭の一連の改革を経てロシアは本格的に資本主義世界へと包摂されていったが，その動輪の役割を担ったのが鉄道(1)であった。鉄道は一方では輸出港までの穀物輸送を通じてロシア資本主義の土台を支え，他方では自身が創出する需要を通じて工業の移植を支援した。後者の側面に関しては既に多くの研究が行われてきたが，前者に関する研究はそれほど多くはない。そもそも穀物流通(2)に対する関心は薄く，しかも穀物輸出のみ注目され国内流通は無視されてきた(3)。また穀物流通の出発点たる農民（農村）(4)と終着点の搬出先（輸出港・輸出国）には関心が向けられながら(5)，その中間，つまり流通業者（穀物商人）には殆ど注意が払われなかった(6)。本稿はこれらのいわば研究史上の空白部分を埋める作業の一環として提示するものである。

その手始めとして本稿では穀物商人(7)の活動にスポットを当てながら欧露の「玉突き的流通」を解明することを目的とする。そのため第一にこの「玉突き的流通」を1890年の例を元に提示した上で，その中における中央黒土地帯の位置を確認する。次いで「玉突き的流通」成立の前提としての穀物商人の活動を，中央黒土地帯の穀物流通，そしてその鉄道建設に伴う変化と共に概観し，最後にこの「玉突き的流通」の前提要因がどのように実際の流通を規定したのかを考える。

ところで穀物商人に関する研究の停滞は何よりもまず史料の欠如に由来する。本稿の大半はチャスラフスキーの研究(8)に依拠したが，この他に穀物商人に関するまとまった記述は筆者の知る限り存在しない。

1　1890年時点での「玉突き的流通」と中央黒土地帯

1-1：1890年時点でのロシアの穀物流通－「玉突き的流通」－

【第1表】1890年における欧露穀物流通（単位：千プード）

A）小麦

地　　域	輸出境界	モスクワ	キエフ	ルィビンスク	ノヴゴロド	サマラ	サラトフ	全搬出量
中央黒土地帯	3079	84	118	20	8	0	54	5777
南　西　部	20004	3	778	0	0	0	0	23527
南　　部	66450	790	152	128	56	0	1	88609
南　東　部	4205	17	1	2729	4133	3137	1622	29999
中央工業地帯	3215	14	0	5	0	0	0	5119
総　　計	96928	908	1050	2930	4197	3137	1677	155096

B）小麦粉

地　　域	輸出境界	モスクワ	キエフ	ルィビンスク	ノヴゴロド	サマラ	サラトフ	全搬出量
中央黒土地帯	716	1385	61	0	1	0	2	8200
南　西　部	553	6	390	0	0	0	0	3225
南　　部	3240	527	332	0	0	0	0	11166
南　東　部	1521	212	0	547	366	782	29	9193
中央工業地帯	4050	2040	0	472	76	0	0	13297
総　　計	10630	4172	783	1100	474	782	31	50357

C）ライ麦

地　　域	輸出境界	モスクワ	キエフ	ルィビンスク	ノヴゴロド	サマラ	サラトフ	全搬出量
中央黒土地帯	10716	733	441	0	4	0	2	18027
南　西　部	646	0	279	0	0	0	0	1593
南　　部	32331	8	26	0	0	0	0	36125
南　東　部	1268	29	0	2227	381	1453	2476	12476
中央工業地帯	1541	13	0	6	18	0	0	2762
総　　計	50615	787	747	2295	514	1453	2478	78172

D）ライ麦粉

地　　域	輸出境界	モスクワ	キエフ	ルィビンスク	ノヴゴロド	サマラ	サラトフ	全搬出量
中央黒土地帯	2546	7446	11	60	9	0	5	16880
南　西　部	190	0	174	0	0	0	0	651
南　　部	508	379	14	0	1	0	0	1516
南　東　部	4500	300	0	4887	615	210	871	21442
中央工業地帯	2540	69	0	113	15	0	0	8063
総　　計	10786	8194	199	5812	723	210	876	55966

〔註〕搬出量には水路による搬出も含まれるが，馬車輸送は含まない。総計は欧露50県の合計。表中のノヴゴロドとはニジニ＝ノヴゴロドのことである。なお各輸出境界向け輸送量にはその最終地点での消費分も含まれ，従って輸出量とは限らない。

〔典拠〕Дополнение к Статистическому Сборнику Министерства Путей Сообщения. вып. 5. СПб., 1892. стр. 2-8, 12-18, 22-28, 32-38より作成。

筆者の言う「玉突き的流通」は第一次鉄道建設ブームと共に完成し，1890年までを初期と見なすことが出来る(9)。その最終年である1890年の穀物流通の概観を通じて「玉突き的流通」とそこにおける中央黒土地帯の位置を確認しておきたい。

第１表は欧露の中心的穀作地域の穀物搬出先を示したものである。まず最初に輸出境界向け搬出量の比重に着目しよう。穀粒では第１表に掲載した諸地域の全搬出量に占める比重は６割強に達する。地域毎にばらつきがあるが，南東部の極端な低比重（小麦14.0％，ライ麦10.2％）が目立つ(10)。収穫量自体が相対的に少ない中央工業地帯や中央黒土地帯（小麦）でも5割から６割を輸出境界に搬出しており，南東部のこの低比重は特異であると言える。一方穀粉の場合比重は２割前後に留まっており，地域毎のばらつきも穀粒ほどは目立たない。

ところで輸出境界への搬出が少ない南東部は国内流通において重要な位置を占めていたことがわかる。地域内（サマラ，サラトフ）流通だけでなく中央工業地帯（モスクワ，ルィビンスク，ニジニ＝ノヴゴロド）への搬出も多い。詳細なデータの欠如は具体的な数値の提示を不可能にしているが，南東部の搬出先はヴォルガ沿岸及び内陸部をカヴァーしており，中央工業地帯や中央黒土地帯の輸出境界への搬出による不足分を補う形になっていた。

結局，1890年時点では南東部を除く全ての穀作地域から輸出境界へ穀物が搬出されていた。それは収穫量の多い新しい穀作地域はともかく，内陸部では穀物不足を招かざるを得ない。こうした内陸部の穀物不足を緩和したのが南東部の存在であった。つまり穀物輸出による搬出圧力の結果，国内各地，特に内陸部で収穫された穀粒は当該地域における穀粒需要に関わり無くとりあえずは搬出された。製粉業に代表される穀粒需要者は，自身が必要とする量を改めて地域外から搬入することとなった。これが筆者の言う「玉突き的流通」である。そしてこうした流通を保証していたのが辺境部，とりわけ南東部であった。

1-2：中央黒土地帯の穀物流通

中央黒土地帯は既に穀作地域としての地位を低下させつつあったのいうのが定説であるが，1890年時点での穀物搬出は大雑把に言えば穀粒が輸出境界へ，穀粉が国内へ向けられた。この中央黒土地帯の穀物出入量をまとめたのが第２表である。

第２表において注目されるのは多量の地域外搬入である。これまで考えられてきた以上に中央黒土地帯の「実際の」搬出量は多く，その分だけ地域外から搬入していたのである。穀粒の地域外搬入量は，小麦で289.2万プード以上493.9万プード以下であり，ライ麦で23.4万プード以上148.5万プード以下となる(11)から，最大で小麦粉搬出量の48％，ライ麦粉搬出量の8.5％が地域外より搬入された穀粒を加工して得られた計算になる(12)。さらに穀粉も一部を地域外より搬入しており，それは小麦粉で117.7万プードから420.9万プード，ライ麦粉で72.2万プードから197.1万プードに達する。つまり中央黒土地帯の製粉業は地域内

【第2表】1890年における中央黒土地帯の穀物出入量
（単位：千プード）

	小麦		ライ麦	
	穀粒	穀粉	穀粒	穀粉
収穫量	8002	—	201160	—
全搬出量	5777	8200	18027	16880
搬出先判明分	3369	2255	12583	10124
搬出先未判明分	2408	5945	5444	6756
全搬入量	5300	4403	2255	2065
地域内流通最小値	361	194	770	94
地域外搬入最小値	1162	1177	234	722

〔註〕搬出先の判明分は第1表の項目の他にアルハンゲリスク，ヴォロゴド，ヤロスラヴリ，ツァリーツィン，アストラハン，エカチェリンブルグ，ペンデルィ，ワルシャワの11都市である。地域内流通最大値と地域外搬入最小値は，単一路線内部での動向に限定して筆者が算出したものである。

〔典拠〕収穫量はЦентральный Статистический Комитет, Урожай 1890 года. СПб., 1891. 全搬出量，搬出先判明分，全搬入量は第1表に同じ。その他の項目はСтатистический Сборник Министерства Путей Сообщения за 1891. СПб., 1893の該当部分より算出。

需要相当分まで地域外へ搬出し，地域内の需要はその一部を地域外からの搬入に依存していた[13]のである。

結局，1890年における中央黒土地帯は「穀物入れ替え」的な様相を示しつつ「玉突き的流通」の中に位置していた。だが問題はこうした流通を決定したものは何かということである。その追究には穀物流通の中身，つまり穀物商人の活動に迫る必要があるように思われてならない。ここで節を改めて中央黒土地帯の穀物流通の具体像に迫ってみたい。

2　中央黒土地帯の穀物搬出と穀物商人

2-1：モスクワへの穀物搬出と穀物商人

2-1-1　モスクワの穀物流通

鉄道開通前のモスクワへの穀物供給は馬車輸送と水路輸送とによって量的には半分ずつ，時期をずらしながら行われていた。馬車輸送では穀物は収穫直後から冬期，とりわけ11月から春の雪解けまでの間，クレムリンのモスクワ川対岸に位置する地域（Болото）内の穀物倉庫に持ち込まれ，その量は年間1200から1300万プードであった[14]。この穀物倉庫は直接モスクワへ搬入する農民からの買付も行ない，夏期には卸売りの拠点となった[15]。最大の搬出元はリャザン，タムボフ両県[16]であり，クルスクやエレツ，コロムナといった中継地を経由して搬入された。一方水路ではオカ，ツナ，ヴォルガ（下流地域）各沿岸地域から，主として春から夏の収穫期までの間，現在のホテル《ロシア》周辺にあった市場の倉庫へと搬入され，その量は約1100万プードであった[17]。

鉄道開通は既存の穀物供給ルートを大きく変化させた。鉄道は馬車輸送の大半，そしてヴォルガとモスクワとを結ぶ内陸部の河川とに取って代わり[18]，残された馬車輸送による供給圏はモスクワから50から60ヴェルスタ圏内の近郊地域及びトゥーラ県東部やリャザン県のごく一部に限られた[19]。水路輸送においても搬入量は激減した[20]。

一方，モスクワからはニコラエフ鉄道経由ペテルブルグ方面はもちろん，モスクワに接続する各鉄道を通じてモスクワ県住民の消費分としてライ麦粉等が供給された[21]。だがモスクワ県北部や西部方面こそモスクワに依存していたが，県南部や南東部はモスクワではなくリャザン，トゥーラ両県から直接供給された[22]。モスクワで購入された穀物が馬車輸送によって流通したのは，北部や西部では60ヴェルスタ圏内，南部や南東部では30ヴェルスタ圏内であり，しかもその搬出量は年平均で20～40万プードに過ぎなかった[23]。だが例外的にモスクワへの依存が看取されたのがモスクワースモレンスク鉄道沿線地域であった。同鉄道の開通と共にモスクワからの搬出量は増大したのみならず，突発的な現象であったとは言え同鉄道を経由してリガへの搬出も行われた[24]。

2-1-2　モスクワへの搬出を担う穀物商人

鉄道開通前におけるモスクワへの穀物供給ではコロムナ商人が大きな役割を果たした。彼らは地元コロムナがモスクワへの穀物供給の中継拠点であるという地の利を利用し，地元に居住しながら商取引を行っていた。特に穀粉に関しては自身で製粉工場を保有し，ほぼ独占状態にあった[25]。

鉄道開通はコロムナを経由しない新しい流通経路を創出し，それに伴い中央工業地帯の鉄道沿線各都市の比較的大きな資本を有した商人を大商人へと転化させ，コロムナ商人の地位を相対的に低下させた[26]。大商人はモスクワには穀物倉庫を保有するものの一時的滞在もしくは代理人等を派遣する程度で常駐することはなく，あくまで拠点は地元にあった。地元には穀物倉庫から製粉工場に至る一式を保有し，特定の穀物や地元の商取引に関する知識，古くからの商業的結合関係，他商人よりも安価に穀物を購入・加工できる手腕等を武器にしていた[27]。鉄道網の拡大と共に大商人は代理人たる中央黒土地帯の地元商人を通じて買付の場を拡大していき，例えばコロムナ商人は南東部での買付を始めていた[28]。

一方，自ら外部へ買付に出かけるモスクワ商人はごく稀で，殆ど全てのモスクワ商人はモスクワ内部での小売に特化していた[29]。彼らが求めたのは少量の穀物を出来るだけ早く売りさばくことであった[30]。

モスクワにおける商取引が大商人に対して永続的活動のための広範な裾野を提供するようなものではなかった[31]

事で，大商人の関心はペテルブルグへ向かった。モスクワの商業的意義は単なる中継点に過ぎなかった。ペテルブルグ商人が買付にモスクワを訪れることはなく，搬出はモスクワに搬入した大商人自身によって行われた[32]。ペテルブルグへの搬出に関してもモスクワ商人の出番はなかったのである。

2-1-3　穀物商人による穀物買付

穀物買付は収穫後直ちに開始され，そのピークは12月から１月であった[33]。買付方法は大別すれば農民から行われる場合と地主から行われる場合の二通りに分かれる。前者の場合農民が自身の負担でバザールに穀物を搬入し，そこで買付及び支払いが行われた。後者においては商人等が地主の元を直接訪れて行われ，支払いは荷馬車に穀物が積載された時点で行われたが，地主の困窮度によって一部前払いや収穫前購入も行われた[34]。こうした買付方法は鉄道駅までの距離等に応じて若干の相違があった。地方都市周辺では大商人やその代理人を勤める地元商人がバザールもしくは地主の元へ足を運んで買付を行い，買付量は農民，地主とも同程度であった[35]。その他の鉄道沿線地域では大商人らが農村を巡回し，直接購入，最寄の駅から発送した。鉄道から離れた地域では穀物は地元穀物市場や商業村（торговое село）で在地商人によって買い付けられ，彼らから大商人らへ転売された。ここでは地主は醸造業者へ売却するのが常で，購入された穀物は専ら農民のものであった[36]。河川沿岸地域では冬期に埠頭で農民から買付を行うと同時に在地商人の媒介を得て地主からも買付が行われたが，基本的に持ち込まれる穀物は農民のものが殆どであった[37]。その他の地域の買付は在地商人を媒介して行われた。大商人らは各農村を巡回し在地商人から少量の穀物を買い集め，一時的に農村の宿（постялычавор）に保管，ある程度集まった段階で鉄道駅へ搬出し，モスクワで集積された[38]。

買付量を決定したのは，モスクワ市場における貯蔵の残余量や各都市における需要規模，地元収穫量や地元貯蔵量であり，これらの情報は商人によって独占されていた[39]。都市住民の増大，輸出に伴うバルト海境界の需要の増大，更には中央工業地帯における工業化を受けて地方を訪れる商人の数は年々増大し，それは穀物流通の規模を拡大した[40]。

2-1-4　小括

従来モスクワは流通の中継拠点とされてきた[41]。しかしながら，以上の分析から得られる結論はこれを否定する。そもそもモスクワは鉄道開通以前は自身及びその周辺地域のための地方市場の一つに過ぎなかった[42]し，鉄道開通以降もそれは変わらなかった。モスクワ商人は中継業務に携わることはなかったし，自ら買付に外部に出掛けることもなく，一貫して小売業者であり続けた。モスクワは確かに「集積地点」ではあったが決して「中継拠点」ではなかった[43]。大商人の注目がペテルブルグに移った時，モスクワの商業的位置付けは大商人のための一時的保管庫程度でしかなかったのである。

2-2：リガへの穀物搬出と穀物商人

2-2-1　クルスク県の穀物流通と穀物商人

鉄道開通以前のクルスク県の穀物買付は定期市やバザールで専ら地元商人によって行われ，いわゆる「よそ者」による買付は稀であった[44]。穀物流通は大雑把に言えば県外搬出の北部・北西部と，県内搬出の南部・東部とに分かれる。前者では地元商人が大きな役割を果たし，彼らは各地を巡回しバザールや定期市で買い付けたが，後者では概して商業は停滞しており，地主は醸造業へ搬出するか自身で醸造するのが常で，流通する穀物は在地商人によって買い付けられた農民の穀物が大半であった[45]。ここで買い付けられた穀物は在地商人によってクルスク等で転売されたが，クルスク商人が買付に訪れることは稀であった[46]。商業の未発達の故に競争原理が機能しておらず，農民はもとより地主であってもその穀物は商人の言い値で売却された[47]。

鉄道開通後は，スモレンスク県やヴィチェブスク県の凶作といった突発的条件[48]も重なり各地から商人が押し寄せ，新たに収穫された穀物だけでなく以前からの備蓄穀物，さらに従来販売される事のなかったエンバクも大量に買い付けられた[49]。しかしながら鉄道網は南部や西部の郡をカヴァーしておらず，これらの地域では穀物流通は依然として停滞したままであった[50]。

穀物取引が活況を呈するにつれクルスク商人の何名かは直接リガへ搬出を行う大商人へと転化し，彼らの穀物買付量も増大した[51]。買い付けられた穀物は最寄りの鉄道駅へ搬出され，そこからオリョールを経由してリガ方面へと搬出された。農民の側でも穀物流通の活発化に対応した動きが見られた。従来専ら天日干しによっていた乾燥はリガ側の需要に応え，一部の農民は火力乾燥を行うようになった[52]。さらにこれら穀物流通の変化は，農民による土地賃借を進行させた。地主は自ら経営することを放棄し，その土地を農民に賃貸しするようになった[53]。

結局，クルスク県においては，鉄道開通は一方では新たな搬出先の獲得を通じて穀物流通を活発化させ，それが穀物生産量増大へと結びついた。他方で鉄道網から外れた地域では停滞がより一層深刻化していった。鉄道は県内の南北格差を深化させたのである。

2-2-2　オリョール県の穀物流通と穀物商人

鉄道開通前の1866年，オリョール県の全穀物搬出量は548.7万プードであり，うちオカ川を経由するものが170万プード，馬車輸送によるものが380万プードであった[54]。だが鉄道開通に伴い両者とも激減した[55]。鉄道はオリョールをモスクワとリガの両方と結合したが，リガ方面の有利な条件[56]のため，専らオリョール－ヴィチェブスク鉄道によって搬出されることとなった[57]。但し一部はスモレンスク県やヴィチェブスク県へも搬出され，時代を下るにつれ鉄道によるドイツ東部への輸出も増大した[58]。

オリョール商人の中でも大商人へと転化する者が10名程度現れた[59]。オリョール商人は鉄道沿線地域に買付先を拡大し，最寄りの駅からオリョールへ搬出[60]し，そこで集荷した。その穀物の大部分は地主より買い付けられたものであり，農民には分与地の狭さ故に売却に充当すべき余剰が余り存在しておらず，その穀物は諸支払いの集中する秋に，在地商人によって買い付けられた[61]。鉄道開通と共にオリョールはリガ商人やユダヤ人商人，クルスク商人，そしてオリョール商人と様々な都市の商人が訪れ，ロシアでも最大規模の穀物市場となった。

2-2-3　リガ商人やユダヤ人商人の浸透

オリョール－ヴィチェブスク鉄道の開通を契機としてリガ商人はオリョール商人との直接的な関係の樹立を志向した[62]が，それには困難が伴っていた。オリョールに集荷される穀物は少量ずつ買い集められたものの蓄積であり，安定供給に対する保証が得られなかった[63]。さらにリガ商人とオリョール商人との間には，その取引形態において決定的な相違があった。リガ商人がオリョール商人に対して提示した取引条件は以下の４点であった。①価格を提示した穀物の見本をリガへ発送すること。②リガ側がその見本に満足し取引を行う場合，オリョール商人はその見本と同品質の穀物を発送すること。③発送は３～４週間以内に鉄道で速やかに行うこと。④如何なる発送の遅延も許されないこと。それに加えてリガ商人は火力乾燥させた穀物以外は購入しないことを言明していた。だがこうした要求はオリョール商人にとっては無理難題も同然であった。少量ずつ買い付けられた穀物に均質性を求めることは不可能であり，鉄道駅までの道路事情の悪さや鉄道の輸送能力の問題は穀物の期限内の送付を不確かなものにしていた。さらに農村では火力乾燥は全く行われていなかった[64]。リガ商人はクルスクにも着目したが，そこでもオリョール同様の問題に直面した[65]。

一方ユダヤ人商人の浸透は，比較的スムーズに進められた。彼らが進出してきた背景には，1867年及び68年の凶作の被害をクルスク，オリョール両県が蒙らなかったことを契機としていた[66]。ユダヤ人商人は当初地元商人や在地商人と取引を行っていたが，次第に地主や農民との直接取引へと移行していった[67]。彼らの活動はそれまで孤立していたような地域をも商業圏に組み込む作用を果たしていった[68]。

2-2-4　小括

鉄道の開通はクルスク，オリョール両県をモスクワから切り離し，リガへの供給圏に編入した[69]。特にオリョールはモスクワと大きく異なり「中継拠点」へと変貌した。クルスクもオリョールも単なる穀物の集積地点ではなく，輸出境界の商人と中央黒土地帯の商人との接触地となり，その地の商人は中継業務に携わり，また自ら輸出境界への搬出を行う者も現れた。搬出先の決定はクルスク・オリョール商人の意思によって行われ，ペテルブルグへの搬出に全く関係しなかったモスクワ商人とは大きく異なるものであった。

2-3　まとめ：鉄道開通と中央黒土地帯

鉄道開通と共に中央黒土地帯は輸出境界へ搬出を行った。だがその背景にある商人の活動には二つの型が存在した。詳細を抜きにして言えば，一つはペテルブルグへの搬出を担った中央黒土地帯の南東部分であり，ここでは鉄道開通以前の流通経路の影響が色濃く残り，地元商人は中央工業地帯の商人（大商人及び地元商人）の代理人として彼らに代わって買付を行い，彼らの買付量増大と共に自身の買付範囲も拡大していった。もう一つはリガへの搬出を行ったオリョール，クルスク両県であり，ここでは鉄道開通以前の中央工業地帯の商人との関係は途絶え，新たにリガ商人との関係が結ばれた。地元商人はリガ商人に代わって買付を行ったが，中には大商人へと転化する者も現れたのである。

3　「玉突き的流通」の成立と穀物商人

3-1：「玉突き的流通」の素地の完成

そもそもペテルブルグもモスクワも共にその周囲に豊富な穀物の滞留を欠き，その分遠隔地への依存を余儀なくされ，その結果両首都への中継地の商人に穀物搬入の主導権を譲ることとなった。だが，この両首都の需要は欧露内で突出しており，両首都の商人はこの需要者（都市住民＝非農業従事者）への小売に特化することで十分な利益を挙げることが出来たから，自ら遠隔地までリスクと出費を伴う買付に出向く必要はなかった。こうした状況のもとで中央工業地帯の穀物商人はモスクワ及び中央工業地帯への穀物供給を一手に担うこととなった。だが，中央工業地帯の収

穫量はそれほど多くはなく[70]，従って彼らは中央黒土地帯の地元商人との関係を結んで穀物需要を充たしていた。

穀物輸出開始及び鉄道開通と共に，それまでモスクワに搬出を行っていた大商人がペテルブルグを志向し始めると，その代理人たる中央黒土地帯の商人による買付も結果的に輸出境界向けとなった。一方，穀物輸出によってバルト海境界の輸出港として新たに着目され始めたリガでは，従来両首都に比べ相対的に少ない需要しかなかったため新たな穀物搬入源を探す必要が生じ，リガ商人は鉄道に沿って内陸部にそれを求め，とりあえずはオリョール，クルスク両県にそれを見出した。リガ商人との接触を通じてオリョール，クルスク両都市の商人は中央工業地帯の商人との関係に終止符を打ち，専らリガ方面向けの買付を行うと同時に，自らリガへ搬出を行う大商人も出現し始めた。こうして中央黒土地帯の輸出境界向け搬出は定置された。

南東部への鉄道延長，そしてそれに伴う新たな穀物搬出源の出現[71]と共に大商人の買付範囲は南東部へと拡大していった。穀物輸出促進の観点から穀物の鉄道運賃は絶対的に低く抑えられた[72]状況下で，南東部と中央黒土地帯は生産コストでの競争にさらされたが，中央黒土地帯の生産コストは1人当たりの分与地の狭さから相対的に高く，南東部の重要性は増していった。だが，南東部の鉄道沿線地域はそれまで内陸部への穀物搬出とは無縁の世界であり，そこには在地商人はともかく地元商人は存在していなかった。従って大商人の買付の実務を担ったのは中央黒土地帯の地元商人であった。こうして南東部からの穀物搬入経路が確立された。

結局中央黒土地帯の地元商人の多くが中央工業地帯の商人及びリガ商人の代理人としての機能を果たしたことによって，中央黒土地帯の輸出境界及び中央工業地帯への搬出経路と南東部からの搬入経路が確立されたのである。

3-2：「玉突き的流通」の規定要因

以上述べてきた商人間の結合関係及びその鉄道建設に伴う新たな展開によって，「玉突き的流通」の前提は完成した。しかしながらそれだけでは「玉突き的流通」の説明にはならない。中央黒土地帯の商人はなぜ南東部の穀物ではなく，中央黒土地帯のそれを輸出境界に搬出したのか，まさにこの点にこそ「玉突き的流通」成立の鍵が秘められているように筆者には思えるのである。但しこの問題の解明を可能にするような記述は，筆者手持ちの研究・史料の中には存在していない。従って仮説の域を出るものではないが，筆者なりの説明をしておきたい。それは一方では輸出業者の買付時期，もう一方では南東部の穀物買付の時期，この二点から説明できるのではないかと考えている。

輸出業者の買付時期は，彼らの殆どが外国人商人によって占められていた[73]事を色濃く反映していた。彼らは如何に安価に穀物買付を行うかにのみ全精力を注いでいた。ロシア産穀物の品質に対する信用度の低さは国際市場における低価格として反映し[74]，そのことが彼ら輸出業者の買付価格低下を余儀なくさせた面もある。こうした事情から，彼らの買付は収穫直後の最も穀物価格が安い時期に集中したであろう。とするならば，輸出境界への搬出を行う大商人及びその代理人たる地元商人にとっては，収穫直後の穀物を如何に早く輸出境界に送り届けるかが最大の問題とされたのである。

ところが南東部の穀物は収穫直後は専らヴォルガ川沿岸埠頭へと搬出されつづけた。たとえ近隣に穀物市場があろうとも，農民はヴォルガ川沿岸埠頭を志向した[75]。その背景にあるのは，ヴォルガ上流域の製粉業者による穀物買付である。水路の性質上，彼ら製粉業者は収穫後からヴォルガ川氷結までに，氷結期の数ヶ月分の操業を保証するだけの穀粒を確保しておく必要があった。つまりヴォルガ川沿岸埠頭では収穫直後は大量の需要があり，その結果穀物価格は上昇する傾向にあった[76]。搬出を行う農民にとってはこの時期は陸路の状況も悪く，輸送には数々の困難があったにも関わらず[77]，それでもなお確実にしかも高値で売却することの出来るヴォルガ沿岸埠頭への搬出は魅力であった。そもそも南東部とヴォルガ上流域の穀物商人との関係は長い伝統を有していた[78]。さらにヴォルガ上流域の製粉業者の中には，大商人自身も含まれていた[79]。こうして収穫直後の南東部からヴォルガ上流域への搬出は固定されていたわけであり，そこに中央黒土地帯の穀物商人が割って入ることは容易ではなかったのである。

つまり中央黒土地帯の地元商人にとっては，収穫後出来るだけ早い時期の搬出を求められつつも，それを南東部で実現することは殆ど不可能であった。仮に南東部で収穫直後の買付を行ったとしても，その買付価格は必然的に高いものとならざるを得ず，輸出業者の求める価格とは折り合いがつかなかったであろう。このことが穀作地域としての地位を低下させつつあった中央黒土地帯から輸出境界への搬出を促した最大の要因ではあるまいか，現在の筆者はそう考えているのである。

おわりに

最後に本稿において至らなかった点を指摘しておきたい。まず第一に輸出業者といわゆる大商人との間の商取引に関して具体的な史料を提示することができなかった。穀物商人の活動にスポットを当てながら，具体的な商人像を提示していないことも欠点の一つであろう。その他にも収穫時期の問題や栽培品種・品質の問題，地域間の搬出時期

の相違等にも触れずじまいであった。さらには穀物価格や輸送コスト等も欠落させてしまった。これら諸問題を欠落させた本稿の考察は当然多くの欠点を有するばかりでなく，重要な論点を漏らしていることは否めない。こうした点についてはいずれ別稿をもって触れることとしたい。

注

(1) 1890年代の第二次鉄道建設ブームはともかく，少なくとも第一次鉄道建設ブームに関してはそれが工業化を促進したとは言えない。政府が輸入の代替化を志向し始めたのは1875年のことであったが，そのとき既に第一次鉄道建設ブームは下火になっていたからである。

(2) 筆者の言う「穀物流通」とは収穫から需要先までの輸送過程全体のことである。

(3) このことはすでに1880年代から指摘されていることであった。Д. Д. Морев, Очерк коммерческой географии и хозяйственной статистики России. СПб., 1888, стр. 117-118.

(4) 例えばН. А. Егиазарова, Аграрный кризис конца XIX века в России. М., 1959. やИ. Д. Ковальченко, М. Л. Милов, Всероссийский аграрный рынок XVIII - начала XX века. М., 1974. を典型例として挙げることができる。

(5) 例えばВ. А. Золотов, Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90-е годы XIX века. Ростов-на-Дону, 1966.

(6) なおキタニーナの研究は例外的に取り扱っている。Т. М. Китанина, Хлебная торговля России в 1875-1914 гг.. Л., 1978, стр. 60-65.

(7) 本稿で使用する商人の定義は以下の通り。「大商人」は輸出境界への搬出を行う（鉄道開通前は将来行う商人をも含む）を指し，「地元商人」は主として県内の穀物の買付を行い，それを大商人等へ転売する商人を指す。また「在地商人」とは半農半商的な商人で，自身の居住する農村の穀物を購入して地元商人へと転売する商人を指す。なお，特定の都市に居住する地元商人には，その都市の名称を頭につけたものを用いる。例えば「コロムナ商人」と言った場合，それはコロムナに居住する地元商人のことを言う。

(8) В. Чаславский, Хлебная торговля в центральном районе России. ч. 1. Торговля в примосковном районе. СПб., 1873.（以下В. Чаславский, ч. 1. と略記する。）及びХлебная торговля в центральном районе России. ч. 2. Торговля к Риге. СПб., 1875.（以下В. Чаславский, ч. 2. と略記する。）

(9) 1891年凶作を境として，この「玉突き的流通」は北カフカスを吸収し，さらにシベリア鉄道開通と共に西シベリアを吸収していった。とりあえずは拙稿「19世紀後半ロシアにおける製粉業の展開とその限界－南東部の製粉業を中心に－」『西洋史学論集』（九州西洋史学会）第37号，1999年，64頁参照。

(10) 冨岡氏はアヴァコヴァの研究をまとめる形でヴォルガ下流地域（本論の南東部と重なる）を主として輸出向けに穀物を搬出した地域としている。冨岡庄一『ロシア経済史研究：19世紀後半～20世紀初頭』有斐閣，1998年，141頁。Л. А. Авакова, Новые материалы о развитии торгового земледелия в Европейской России в конце 19-начала 20 века,《История СССР》1982, №6, стр. 104-110. しかしながら筆者が目を通した史料を見る限りでは，それは1890年代中葉までは誤りであると言わざるを得ない。1895年におけるサマラ県の輸出境界向け穀物鉄道搬出量は740.8万プード，オレンブルグ県142万プード，サラトフ県1855.3万プードであるが，これは国内消費向けとされる中央黒土地帯各県の400から900万プード（タムボフ県だけは2383.2万プード）と殆ど同程度かそれ以下に留まる。Материалы по пересмотру хлебных тарифов российских железных дорог в 1896 году, вып. IV, СПб., 1896, стр. 6-11. 水路によるペテルブルグへの主要六穀搬出量はサマラ県206.3万プード，サラトフ県25.4万プードであり，これを加えても中央黒土地帯を大きく凌駕することはない。水路による搬出ではペテルブルグよりもむしろニジニ＝ノヴゴロド（サマラ県より641.7万プード，サラトフ県より104.2万プード）やルィビンスク（サマラ420.9万プード，サラトフ189.7万プード）といったヴォルガ上流域の各都市が中心となっている。Статистический Сборник Министерства Путей Сообщения: Сведения о движении таваров по внутренным водным путям в 1895. СПб., 1897, таб. 2の該当部分より計算。また鉄道による小麦の搬出を例に取ればオレンブルグ県こそ輸出境界を含む県への搬出が多いが，サマラ県では全鉄道搬出量1077.3万プード中県内流通に671万プード，トヴェリ県に117.7万プードが向けられており，サラトフ県でも481.3万中タムボフ県に140.6万プード，県内流通に124.3万プードが割かれている。Статистическия данныя о движении хлебных грузов по русским непрерывно между собою связанным железным дорогам, вып. IV, СПб., 1896の該当部分。

(11) 計算方法は次の通り。地域内流通量を仮にA，未判明部分の地域外搬出量をB，地域外搬入量をCとすると，A＋Bは搬出先未判明分となり，A＋Cは全搬入量となる。この方程式に筆者の計算による地域内流通最小値と地域外搬入最小値を挿入すると，各項目のとる数値の範囲を示すことができる。

(12) 運輸省統計の計算方法に従い，小麦粉1プードに対して小麦1.25プード，ライ麦粉1プードに対してライ麦1.0309プードで計算。

(13) この点はリャーシチェンコの製粉業研究によっても裏付けられる。中央黒土地帯では原料たる穀粒は南部や南東部といった辺境から搬入され，加工された穀粉はモスクワを経由して諸地域へ搬出されたのである。П. И. Лященко, Мукомольная промышленность России. СПб., 1909, стр. 17.

(14) В. Чаславский, ч. 1. стр. 182.

(15) Там же.

(16) この両県はその搬出先をもっぱらモスクワに特化していた。Там же. стр. 176.

(17) Там же. стр. 176, 182.

(18) 代表的なものを挙げるとモスクワ－リャザン間の鉄道開通は馬車輸送による搬入量を３分の１に低下させ，コロムナまでの開通はオカ，モスクワ両河川からの搬入量を減少させた。さらにモスクワ－ニジェゴロド鉄道の開通は南東部からヴォルガ川→オカ川→モスクワ川という一大供給ルートをヴォルガ川→同鉄道というものに変更させた。Там же. стр. 177-178参照。但し鉄道はヴォルガ水系に取って代わったわけではなく，その存在を前提として敷設された。前掲拙稿，56-57頁参照。

(19) 馬車輸送による搬入量は1864年：787.5万プード，66年：638.4万プード，67年：306.0万プード，68年：172.7万プードと減少していき，70年ごろには年間50から80万プードにまで減少していた。Там же. стр. 183. うち20～40万プードが近郊地域から搬入された。Там же. стр. 199.

(20) 1869年には88.7万プード，1870年には78.0万プードにまで減少している。Там же. стр. 184.
(21) Там же. стр. 214-215参照。
(22) Там же. стр. 215.
(23) Там же.
(24) 同鉄道が開通し1870年9月20日から71年1月1日まで316074プードが，71年1月1日から71年7月31日まで2575912プードが，同鉄道を通じて搬出(純搬出)されている。Там же. стр. 215.
(25) Там же. стр. 188. なお彼らはモスクワではなく地元コロムナに居住していた。
(26) Там же.
(27) Там же. стр. 188, 202-203.
(28) Там же. стр. 203.
(29) Там же. стр. 203-204.
(30) Там же. стр. 204.
(31) Там же. なお彼らが一時的であるにせよモスクワに居住したのは，あくまでもペテルブルグとの取引を視野に入れたものであった。
(32) Там же. стр. 189. 多くの大商人がペテルブルグに進出し，カラシニコフ埠頭に建設した穀物倉庫を拠点に輸出業者に穀物を売却するようになったのである。Там же. стр. 203.
(33) Там же. стр. 204-205.
(34) Там же. стр. 207. なおその際は大幅な値引きを余儀なくされていた。
(35) Там же. стр. 205.
(36) Там же.
(37) Там же. стр. 205-6.
(38) Там же. стр. 205.
(39) Там же. стр. 206, А. А. Клопов, Очерк мукомольно-крупчатной промышленности в Приволжье в 1892-3 г.. Тверь, 1894, стр. 17, 20-21.
(40) В. Чаславский, ч. 1. стр. 206.
(41) 例えばН. А. Егиазарова, Указ соч., стр. 56.
(42) В. Чаславский, ч. 1. стр. 218.
(43) モスクワにおける穀粒加工は製粉業を含めて殆ど発達しておらず，モスクワ及びその周辺10から15ヴェルスタ圏内には製粉工場は極めて小規模なものが10箇所程度存在しているに過ぎず，それ以遠でもコロムナやセルプホフを除けば大規模なものは存在していなかった。Там же. стр. 201. 唯一の例外は麦芽加工であり，モスクワには大規模な5つの工場が立地していた。Там же. стр. 202.
(44) В. Чаславский, ч. 2. стр. 26.
(45) Там же. стр. 25.
(46) Там же.
(47) Там же. стр. 25-26.
(48) Там же. стр. 27.
(49) Там же. その背景には普仏戦争による突発的需要の増大があった。
(50) Там же. стр. 29-30.
(51) Там же. стр. 31.
(52) Там же.
(53) Там же. стр. 32.
(54) Там же. стр. 111. チャスラフスキーは馬車輸送を480万プードとしているが恐らく380万プードの誤りであると思われる。
(55) 例えばオリョール埠頭からの搬出量は1863年から66年までの4年間，この埠頭からは平均163.4万プードが搬出されたが，モスクワ－クルスク鉄道開通の1868年には68.0万プードに，オリョール－ヴィチェブスク鉄道開通以降の1869年及び1870年には16.5万プードへと減少したТам же. стр. 111. なおリガまで積み替えなしで直接輸送が可能になったのは1869年のことであった。Там же. стр. 118.
(56) 1870年頃の穀物価格は，モスクワとリガではリガの方が高値であった。Там же. стр. 112.
(57) 当鉄道の貨物運賃はロシアでも最も安価な部類の一つであった。Там же. стр. 118.
(58) Там же.
(59) Там же. стр. 117.
(60) Там же. стр. 112.
(61) Там же. стр. 118.
(62) Там же. стр. 112.
(63) Там же. стр. 113.
(64) Там же. なお鉄道における滞留の問題は，第二次鉄道建設ブームをを経ても改善することはなかった。1900年3月の時点で全ロシアにおける貨車滞留台数は5万輌以上にも達しており，こうした滞留は習慣的なものになっていた。Т. М. Китанина, Указ соч., стр. 129-130.
(65) В. Чаславский, ч. 2. стр. стр. 114.
(66) Там же.
(67) この点に関してはユダヤ人に対するポグロムとの関連性も考えてみる価値があるのかもしれない。
(68) Там же. стр. 115.
(69) 更に量的には少ないながらも西部国境や南部への搬出も行われるようになったТам же. стр. 28. その結果モスクワへの穀物供給圏は南東方面に特化することとなった。Там же.
(70) 例えば1890年の中央工業地帯の純収穫量は小麦227.4万プード，ライ麦9630.4万プードであったとされる。人口は1885年時点で1152.8万人というデータが残されているから一人当たりの収穫量は小麦0.20プード，ライ麦8.35プードでしかなかったことになる。純収穫量はЦентральный Статистический Комитет, Урожай 1890 года. СПб., 1891の該当部分より計算。人口はДополнение к Статистическому Сборнику Министерства Путей Сообщения. вып. 4, СПб., 1889, таб. 2, стр. 4-6. なお収穫量統計の正確性についてはとりあえずS.G.Wheatcroft, The Reliability of Russian Prewar Grain Output Statistics, *Soviet Studies*, 26, No.2, 1974を参照のこと。
(71) オレンブルグ県では1872年以前の播種量は100万チェートヴェルチにも満たなかったが，鉄道開通以後の1883-7年には168.8万チェートヴェルチに達した。А. Радциг, Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торгвлю. Спб., 1896, стр. 142. ウフィミ県では1881年の播種面積146.4万デシャチーナが1893年には171.6万デシャチーナに増大した。Там же. стр. 143. 鉄道未開通の県でも播種量は増大したが，それは単に人口増大の反映でしかなかった。Там же.
(72) А. М. Соловьева, Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в.. М., 1975, стр. 165. なお運賃問題に関してはとりあえずТам же. стр. 165-167を参照のこと。
(73) Т. М. Китанина, Указ соч., стр. 65.
(74) 1891年における税関17ヶ所での調査に拠れば，国際基準たる3％を超える夾雑物を含んだ輸出穀物は全体の42.5％に達していた。こうした品質に対する信用の低下は価格低落を招き，1896年6月時点で夾雑物混入小麦と国際基準を充たした小麦との価格差はプード当たり16カペイカに達していたТам же, стр. 70-71.
(75) А. А. Клопов, Приложение к отчету по исследованию Волжской хлебной торговли в 1888, Тверь, 1889, стр. 51.

(76) А. А. Клопов, Очерк мукомольно - крупчатной・・・ стр. 90, 93-4.

(77) А. А. Клопов, Приложение к отчету・・・ стр. 47-9参照。

(78) ボルコフスキーは1860年代末のヴォルガ上流域の穀物出入関係に関して貴重なデータを残している。И. Борковский, Изследование хлебной торговли в Верхне - Волжском бассейне. СПб., 1872. またランセルはモスクワ北方60キロにある都市ドミトロフの穀物商人の日記を分析しているが，その中でドミトロフ商人はヴォルガ下流域の穀物をドミトロフまで運搬し，製粉加工を施した後にペテルブルグへ搬出するのが常であったことに触れている。D. L. Ransel, An Eighteenth-Century Russian Merchant Family in Prosperity and Decline, in J. Burbank and D. L. Ransel (eds.), *Imperial Russia : New Histories for the Empire*, Indiana U. P., 1998, p.259, 263.

(79) 例えばА. А. Клопов, Очерк мукомольного производства в Приволжье и в районе ливенской, орловско - грязской и московско - курской железных дороге. СПб., 1888, прило. стр. 2-7に記載された製粉業主の中には，В. Чаславский, ч. 1. стр. 188-189に列挙された穀物商人の名も散見される。