

長谷川慶太郎著「世界大激変一次なる経済基調が定まった！」東洋経済新報社 2016年8月11日刊を読む(3)

## 1. 農業、漁業の一大変換があった

- (1) 1873年から1896年までの24年間の大不況の際に、食文化においても、豊かさは一気に拡大した。たとえば、砂糖はこの時期までは王侯貴族が味わう贅沢な食品であったが、一転して一般大衆の口に入るとごく普通の「食品」となった。その理由は、小売価格が実は四分の一に下落したからであり、その背景には、世界全体の砂糖の生産が600万トンから6400万トンに拡大したことがある。
- (2) これも砂糖の原料をこれまでの熱帯作物であるサトウキビから、温帯作物である「砂糖大根」に転換できるという新しい農業技術が開発され、それが本格的に実用化したからである。
- (3) また、アメリカ大陸を横断している「大陸横断鉄道」を利用することによって、ミシシッピ河両岸の広大な牧草地は、豊かな農場に転化することになる。
- (4) ここで生産された大量の穀物、すなわち小麦その他のパン用穀物が相次いでヨーロッパ大陸にもたらされた結果、ヨーロッパ大陸での農業もまた新しい農業技術で自らを装備し直し、激しさを加える販売競争に対応しなければならなくなった。その結果、世界の小麦の生産量はこの時期に一気に3倍に膨れ上がり、小麦の価格はほぼ五分の一に下落するという事態が生じた。
- (5) それだけではない。海上では蒸気船を利用することによって、巨大な新しい産業、すなわち「近代的な水産業」が誕生する。海岸から遠く離れた大洋深く存在する漁場に、大型の漁船を使って大きな網で大量の魚を一挙に漁獲する「トロール漁法」が誕生し、これを支える基盤として、「冷凍技術」の誕生と実用化があった。
- (6) その結果、世界の食品市場で初めて大量の「冷凍魚」という食品が登場し、タンパク質食品のなかでの競争をいっそう激化させる役割を演じた。

## 2. スエズ、パナマ運河も民間の手でなされた

- (1) 海上交通については、その運行の確実さと同時に本格的な短縮を図るための大規模な海洋運河が、次々に完成する。まず、1869年スエズ運河が開通した。続いて1914年、30年余にわたって工事が続いていた「パナマ運河」がついに完成した。これによってヨーロッパ大陸からインドを含めた東アジアでの航路は、大幅に短縮しただけではない。パナマ運河の開通は、アメリカ大陸の大西洋岸と太平洋岸を一挙に直結する新しい航路の開発となり、世界全体の海運業の隆盛に大きく貢献した。
- (2) このように、大規模な「インフラ」の投資が、実はほとんど民間企業の手で行われたことは、改めて指摘しておく必要がある。先に挙げたスエズ運河の開削に当たったのは、実はどの国の政府でもない。これはパリに本社を持つ「スエズ運河株式会社」という民間企業が、その工事を担当して遂行し、ついに完成に持ち込むことに成功したのである。スエズ運河の存在国であるエジプト政府は、これだけ大規模なプロジェクトを遂行するに足るだけの十分な資金を調達することができなかったのだ。

- (3)アメリカ大陸を横断する3本の鉄道も、実はほとんど全部民間鉄道会社の手で行われたのであって、アメリカ政府の国有鉄道ではない。
- (4)こうした大陸横断鉄道の建設に必要な資金、さらにまた鉄道沿線で次々に牧草地を農場に開拓していくための資金は、全てロンドンの金融市場での起債に依存した。
- (5)ロンドンの金融市場で起債された資金を原資に、大陸横断鉄道が建設され運営され、さらにまたその沿線の農業の開発に必要な資金も、ロンドンの金融市場で調達された。

### 3. 大型プロジェクトを運用するメカニズムが誕生した

- (1)このようなシステムができ上がれば、金融市場で集められた資金が、確実に適正に運用されているかということも重要となる。
- (2)そこで、こうした遠くの、投資家の誰もが目にしていない大型の「プロジェクト」の経理が、十分正確に、またいっさい不正なく計上され集計されているかどうかをチェックするための「監査法人」が誕生した。彼らのチェックを得て、大輪横断鉄道の起債する社債は、ロンドンの債券市場で優秀な「金融商品」として活用され、運用されていたのである。
- (3)その背景にあるのは、デフレに伴って発生する膨大な余裕資金が、世界中に溢れていたという事実がある。
- (4)デフレになれば、資金という「商品」の代価である金利は低下する。当然のことながら、デフレの下にあっては、金融市場において資金の供給過剰が発生する。それはたちまち、自由な金融市場での資金のやり取りから生まれる「長期金利」の大幅な低下をもたらす。その結果、大型のプロジェクトに必要な長期資金を債券というかたちで調達する条件が整備され、資金は大型プロジェクトという大きな投資対象に提供される。これにより、資金の安定した、同時にまた有利な運用先が確保できるというメカニズムが誕生する。
- (5)同様の動きが、ロンドンでもパリでも、その他世界の主要都市の至るところで展開した。またこうした「大都市の再開発」は、人口の大都市への集中と完全に裏腹の関係にある。大都市の急速な「再開発」の進展によって、経済活動はいっそう密度を増し、それがまた世界全体の経済活動に強い刺激効果を提供することになった。

### 4. 旅行ブームが起こり新産業となった

- (1)同時にこの時期は、それまでの常識を覆す新しい産業を誕生させた。たとえばこの時期の直前まで、すなわち19世紀の前半では、「長距離旅行」とは、肉体的にも精神的にも耐え難い負担をもたらす、きわめて苦しい難行苦行を意味していた。どうしてもやむを得ざる場合に限って、人々は「長距離旅行」をしたのである。
- (2)その時期になってこれが一転する。「観光旅行」という発想は、この時期に初めて具体化し、国際的に有名な旅行会社である「トーマス・クック社」を誕生させた。その最大の理由は、交通手段の急速な近代化と、それに基づく旅行の快適さの増進である。それはまた世界の大都市を含めた先進国の人々にとっては、極めて新しい生活の享受方法が提供されたことに等しい。
- (3)これ以後、先進国の国民は「観光」という名目で異国の見聞を重ね、交流することによって、それぞれの生活様式を相互に理解し合った。これは人々の視野を広げ、次第に「人類全体」という感覚を人々の間で定着させた。

## 5. 実質賃金の上昇が続いた長期デフレ期

- (1) 19 世紀の終わりの四半世紀は、物価下落が継続したが、西ヨーロッパ諸国では企業間の製造・販売競争は激化の一途を辿った。民間企業の経営者は必死に生産体制の合理化に努力しなければならず、徹底した技術革新に邁進しなければならなかった。
- (2) ただ、この物価下落のテンポは労働賃金の下落よりも速く、広く世界に行き渡ったために、ヨーロッパ大陸の先進工業国を中心にして著しく実質賃金が上昇した。そしてこのことは、これら先進工業国全体の生活水準の大幅な上昇をもたらしたのである。
- (3) この時期のヨーロッパ大陸を中心に、国民生活の向上と生活水準の改善は、新たな文明・文化を开花させた。
- (4) また、この時期を中心に、人権、すなわち人間は生まれながらに、生きるべき権利を与えられるという考え方が普及し、それがまた、本格的な社会福祉政策の導入を促すことになった。
- (5) これは各国の政治を大きく動かす要因ともなっていた。この時期から人類には、文明の恩恵を広く国民全体におよぼさなければならないという思想が普及するのであって、それに基づく発展を希求するに至った。
- (6) それを実現すべき客観条件が十分に育ってきたのである。たとえば、食生活は技術革新の結果、冷凍食品の技術の発展によって、格段に便利で豊かになった。さらに、農業技術の進歩により穀物も大量生産が達成され、全世界に貿易を通じて普及するにいたった。
- (7) 都市化の進展に伴い、大都市が世界に出現し、そこに上下水道等のインフラも整備された。それに伴いコレラ、チフス、赤痢などの伝染病も克服され、医学の進歩をもたらした。
- (8) これらの進歩の結果、先進国においては急速に平均寿命が延びていく。19 世紀初頭においては、イギリスでは男女ともども平均寿命は 30 歳台だったが、20 世紀初頭には 60 歳台にまで伸びた。
- (9) 生活の物質的な豊かさの進展とともに、近代的な大都市の成立に伴う都市生活の多様化と個性化、自由を追求する機運が世界の各地で広まっていった。王侯貴族だけではなく、一般市民まで、自分の好みを徹底して追求する条件を初めて人類は獲得した。それは個性の徹底した追求であり、そのための選択の幅が広がったということでもある。
- (10) その流れは 20 世紀の世界にも継続され、さらに広範に普及して深化し、その後の歴史を動かしていく大きな原動力となっていた。

## 6. 長期資金の受け皿となるインフラ投資

21 世紀に入った現在、19 世紀後半を上回る規模での「大デフレ」が進行している。市場には余裕資金があふれていて、主にインフラ整備や農地開発などに関する巨大プロジェクトへの投資が活発に行われている。

P144 ~ 151

### <コメント>

大不況、デフレとは何かについて長谷川慶太郎先生の最新著から学び、我が社はどうか、この地域をどうするか、日本をどうするかを考えることが我々に課せられた課題といえる。有難い限りだ。

