

北米運河史研究

加勢田 博 著

関西大学出版部

北米運河史研究

加勢田 博 著

出
版
部
関
西
大
学

ISBN4-87354-152-2 C3033 ¥4800E

定価 4,800円 (本体 4,661円)

北米運河史研究

加勢田 博 著

関西大学出版部

【本書は関西大学研究成果出版補助金規程による刊行】

序

運河、このかぎりなく牧歌的な印象を与えてくれる人工水路の物語は、人類の交通改良の歴史の中で最も古い伝統的な方法の一つとして、洋の東西を問わず多くの研究者によって取り上げられてきた。そして、この運河が、我々の今日の工業化社会の出発点となったあの産業革命（「工業化」）の時代においても、先進国と言われている19世紀の比較的早い時期に近代的工業組織を発展させた諸国において、大量輸送の中心的な役割を担うことになったのであった。

一方、工業化に伴う大量生産、大量消費の発展は、輸送需要を益々多様化させ、19世紀の中葉には鉄道という全く新しい輸送手段を生み出し、内陸においては、道路、運河（水路）及び鉄道といった多様な輸送を発展させたのであった。

もとより交通の発達には、ある特定の新しい輸送手段の出現のみを意味するものではなく、それぞれの利用者にとって最適の交通手段を選択しうるという選択肢の拡大を意味するものである。この意味からは、19世紀はまさに交通革命の時代と呼ぶにふさわしい交通・輸送の多様化の時代であったといえよう。そして、こうした変化の中で、運河もまたその特性を生かして重要な役割を担うことができたのであった。

ところで、新しい交通手段を次々と生み出していく基盤としての工業生産力や技術進歩を確かなものにしたのは、言うまでもなく産業革命であったが、その展開過程において、他の交通手段と一体となった輸送システムの中で、その中心を成したのが運河であった。19世紀から20世紀にかけての交通が、馬車から運河船、鉄道、自動車、そして航空機による輸送へと最も華々しく展開したアメリカ合衆国においても、その出発点となった産業革命の時代には、ほかならぬ運河という人工水路の建設によって、これを幹線とす

ることによって経済活動の地理的拡大と量的増大とに対応し、この国の国民経済の形成に貢献したのであった。

ところで、ロストウやフォージェルに代表される1960年代のアメリカの経済史研究や急成長してきた経営史研究においてみられた、19世紀の経済成長の源泉を追求しようとする熱気に溢れた時代に、アメリカの経済発展を支えた重要な要素としての運河輸送の経済史的意義が改めて認識され、多くの研究成果が蓄積されることとなった。

とはいえ、わが国においては、周知のように、この時代の経済史研究者の関心は、もっぱら産業資本の成立過程すなわちその「系譜」の問題に集中し、生産組織の発展と不可分の商品流通の視角からの研究はその主役を演じることとはなかったといつてよい。したがって、運河が工業化の過程でどのような役割を果たしたかについて考察するようないわば交通経済史的視角からの研究は皆無であった。筆者の知るかぎりでは、矢野剛氏がその著『運河論』（巖松堂書店、昭和10年）の中で世界の主要運河とともに19世紀の北米（カナダとアメリカ合衆国）の運河を紹介して以来半世紀以上、この地域の運河について詳しく考察した書物は刊行されていないように思う。

それはともかくとして、1960年代及び70年代はアメリカにおける運河研究が最も広くかつ深く進展した時代であったことは、かの地の学位論文の中に19世紀の運河を扱ったものが相当数にのぼっていることから明らかである。しかし、その後は研究の流れが分散し、近年、この分野の研究もめっきり少なくなっているとはいえ、交通経済史的視角から運河輸送の経済史的意義に注目してきた筆者としては、わが国における上述のような研究史の事情を踏えて、あえてこの機会にこれまで発表してきた拙い研究を中心に一書をまとめて出版することを決意した次第である。

したがって、本書は、運河による交通・輸送の改良を、19世紀アメリカの経済発展の原動力の一つとして捉え、それが何時頃を中心に（時期）、誰によって実行され（担手）、どのような経済的効果をもたらしたかを分析したものである。なお、この研究にカナダにおける運河輸送の問題も加えているの

は、言うまでもなく19世紀のカナダの経済発展は、地理的にはもとより、社会的・文化的にも極めて同質的であるアメリカ合衆国との競争と、その結果としての共存という状況の中で展開されてきたからであり、特に五大湖をはじめ多くの水路を輸送路として共有する両国にとって、その五大湖と大西洋とを結ぶ水路輸送システムを構成する運河のような場合は、それがいずれの国にあっても、北米における輸送路として一体を成すものであると考えられるからである。のみならず、この大西洋岸に至るより効率的な輸送路としての水路の建設競争を通じて、直接的には中西部通商での競争を通じて、その後の両国の経済的優劣に決定的な影響を及ぼしたとも考えるからである。

さて、ここでは、本書で取り上げている運河建設とその結果としてもたらされた商品流通における変化によって、北米における地域的发展及び全国的市場の形成が、どのような影響を受けたのかについての分析の要点を簡潔に紹介しておきたい。

上述したように、一般に工業化の展開は、それが輸送の近代化を伴うものであることは、それははじまった時代によって、運河であるか鉄道であるかの違いはあるにせよ、疑いのないところである。北米においても、それぞれの産業革命の始期と時を同じくして、その時代の最も効率的な大量輸送手段が建設され、国民経済の形成と急速な工業成長とを可能にしたのであった。

それではアメリカの場合、それは何時頃、誰が、どのような輸送手段を建設することによって、この国の市場の統一を実現したのであろうか。これが本書の最初の章で取り上げる課題である。

そこでまず、我々は、アメリカにおける産業革命の始期に見当を付けなければならない。この点に関するわが国の研究史を振り返ってみるなら、その「始期」が19世紀初頭の1810年前後の時期すなわち、第2次英米戦争期に定められるということから、当然のことながら、アメリカにおける交通輸送の近代化もこの時期にはじまるものと考え、そこから内陸交通の中核としての運河輸送の分析に入っていくことにした。ここでの考察の中心は、巨額の固定資本を必要とする輸送の改良が社会のどのような階層の人々によって担わ

れていたのかを分析することである。しかし、アメリカのように、伝統的社会をもたず、したがって社会的に蓄積された資本の稀少な植民国にあっては、必然的に大きな役割を担わねばならなかったのは政府であった。その上、この国は「合州国」という特殊性もあって、州政府の信用が最も重要な役割を演じたのである。社会資本形成が政府の手によって実現されたという点からみれば、アメリカはまぎれもなく後進国であった。

もちろん運河建設のほとんどが直接あるいは間接に政府の信用を基礎として進められた原因はこれだけではない。「自由」を経済活動の規準とするアメリカ人にとって、少なくともこの時代においては、交通機関のような独占性の強い事業が特定の利益集団によって建設され経営されることを容認することはできなかった。それゆえ州政府が直接建設するか、あるいは私的資本と協同で混合企業の形態を採って内陸水路交通の改善を推進したのである。

こうして、北東部の海岸地域にみられた「無煙炭運河」と呼ばれるような短距離の特定の貨物輸送を主たる目的とした、経営的にもかなりの利益が期待できるいわゆる「利潤追求型」の運河は別として、アレゲニー山脈越えの中西部におけるように、この地域への植民の促進と開発とを目的とした、したがって「開発型」の運河建設は、州政府が中心的な担手となったのであった。

1817年にニューヨーク州政府によってはじめられたイリー運河（Erie Canal）建設は、それが中西部通商における、否、アメリカ経済におけるニューヨークの地位を確固たるものにしたのみならず、そのインパクトは中西部諸州を中心とする運河建設熱となって広がり、南北戦争期までの40年間にわたる運河時代を到来させることとなった。第2章においては、この運河時代に開鑿された主要な運河を紹介し、それがそれぞれの地域開発とどう関わっていたかを考える。

ところで、このアメリカ運河史上最も重要な事業となったイリー運河は、1825年にハドソン川とイリー湖をつなぐ363マイルの長大な人工水路として完成したが、この工事は特に技術的な面でその後の運河建設のための「学

校」としての役割を果たしたといわれている。

もちろんこの運河はこうした技術面からだけではなく、経営面でも大成功をおさめ運河時代到来のまさに露払いの役割を演じたのであった。そこでこのイリー運河の建設について少し詳しく紹介し、州政府が建設に乗り出すことになった事情を説明する（第3章）。

アメリカの場合、運河建設は州政府が直接行うか、あるいは公的信用を供与された企業によって行われるのが一般的であったが、大衆はこうした運河開鑿にどのように関わっていたのであろうか。そこで、この国で最初に大規模な運河建設に乗り出したニューヨーク州で、特にニューヨーク市民はこれとどう関わっていたのであろうか。運河建設初期の1817～1820年頃にあっては、それまでのモホーク川流域での運河（水路）経営にみられたように、中西部への水路経営はほとんど利益をあげられず、したがって、投資家はこうした運河への投資に非常に消極的であった。その上、後に運河債の大半を引き受けることになるヨーロッパとりわけイギリスの投資家もまだわずかに参加しているだけであった。こうした時期に州政府が発行する運河債の大口の引き受け人となったのが、「ニューヨーク市貯蓄銀行」であった。この大衆の小額の貯金を対象とする貯蓄銀行が、資金供給者としてかなり重要な役割を果たしていたことはあまり知られていない。初期の資金調達のもっとも苦しい時期に、大衆の小さな力が集められ大きな力となって建設を支えていたのである。第4章は、こうした大衆の運河建設との関わりを貯蓄銀行の経営分析を通して明らかにしたものである。

さて、ハドソン川と五大湖を結ぶ水路の完成によって、ニューヨーク州西部からさらには五大湖地域の開発が大いに促進されるとともに、中西部と大西洋岸との商品流通においてこのルートが次第に大きなウエイトを占めるようになっていった。したがって、中西部の経済発展の状況は、この運河を通過する商品の方向、種類及び量によってある程度押しはかることができる（第5章）。さらに、運河による水路交通の発展によって、まずはその沿線地域への植民がどの程度促進されたか、あるいはその産業構造がどう変化し

たかは重要な問題である。運河時代にはアメリカ経済は統一された市場となって発展していったのであるが、この最初の大規模な東西間の交通路となったイリー運河ルートによって、その沿線地域の経済は農業生産に特化していったのであろうか。実は、この運河によっては、その地域の経済的特化が促進されたのではなく、それどころか多様化の傾向を示したのであって、それは広大な背後地との関係で、東部工業地域の役割を運河沿いの都市が一時的に引き受けることになったことを意味している。東部工業が州西部の内陸部への直接の供給基地となるには、水路交通では十分ではなく、なお遠く離れすぎていたということであった。この距離を埋めたのは後の鉄道であった（第6章）。

こうして、1850年代になると鉄道が輸送システムの中で補助的役割からその中心として、つまり幹線として発展してきた。これによって運河の役割は終わったのであろうか。一般に鉄道時代の到来は運河時代の終焉を意味するように理解されているが、果してそうであったのだろうか。先に述べたように、交通の発展とは、多様化していく輸送需要に応じられる供給側の多様化でもあるとすれば、鉄道の登場は、季節や天候といった自然のサイクルに影響されない、年間を通じて一定した生産活動を行う製造工業の発展による輸送需要の増大に対応したものであった。したがって、自然のサイクルに順応した生産活動が続けられる農業のような産業にとって、運河はなお有効な輸送手段であったわけである。第7章においては、鉄道輸送とのすみ分けによって繁栄しつづけるイリー運河の様子を紹介する。

次に、こうしたニューヨーク州の運河に代表されるアメリカの内陸水路輸送の発展は、当然のことながら、中西部（五大湖周辺）への経済的拡大を進めるカナダに対しても大きな影響を及ぼした。最後の三つの章は、カナダ側からの五大湖への水路改良の問題が取り上げられる。1867年にコンフェデレーションが成立するまで、カナダ植民地はセントローレンス川下流（ロワー・カナダ）と上流（アッパー・カナダ）にそれぞれプロヴィンスが存在し、それらの政府が水路交通の改良に加わっていた。1820年になって、ニューヨ

ーク州のイリー運河の完成が確実になり、中西部通商がニューヨークに奪われてしまうことを恐れたモンリオール商人を中心に、植民地政府を動かし、本格的な運河建設がはじまったのであった（第8章）。こうして、セントローレンス川河口の最も重要な運河の一つであったラシーヌ運河が開鑿されるとともに、この運河用水が工業用に利用され、水路沿いに多くの工場が建設されるところとなって、ここがカナダ産業革命の揺籃の地と言われるようになったのである。それゆえ、このラシーヌ運河建設とその沿線の製造業の発展を分析することによって、運河を起点とするカナダ産業革命研究の手掛かりを得ることができる（第9章）。

しかし、カナダ経済の発展は、少なくとも19世紀中葉においては、セントローレンス川流域の工業成長によるよりも、なお中西部の開発とその地域の通商に依存するところが大きかった。したがって、五大湖に至る経済水路を確保することが何よりも重要であったが、植民地カナダにとって、運河ルート決定においてもイギリス政府の意向に従わねばならず、その本国政府は1812年のアメリカとの戦争後、国境を成すセントローレンス川の航行改良には軍事上の理由から否定的な態度をとりつづけていた。その結果、イギリス政府は国境から遠く離れた、したがって五大湖へは非常に廻り道のルートすなわち、リドー運河によってオタワ川からキングストンに達するオタワ川ーリドー運河ルートの建設を決定したのであった。この非効率な輸送路が中西部におけるアメリカとの競争において大きなハンディキャップとなり、この競争に敗れるとともに、その地域がアメリカの経済圏に取り込まれていく原因の一つとなった。1848年にカナダに責任政府が成立し、五大湖への直線のルートで非常に経済的な水路であるセントローレンス川の航行改良が完成した1840年代末には、すでに中西部の経済は完全にアメリカの影響の下にあった。こうして、カナダはアメリカの経済成長とともに発展し、その再生産構造の中に組み込まれていくのであった。今日、カナダ経済はその主要産業の8割以上がアメリカ資本の所有ないしは支配の下にあるといわれているが、こうした結果をもたらした原因の一つが、この時代のリドー運河ルート

の建設にあったと考えることもできるのである（第10章）。

以上において、19世紀における大西洋岸と五大湖を結ぶ三つのルートのうち、東部と西部を直接的につなぐ東西間交通のライバルとなったニューヨーク州のイリー運河ルートとカナダ・セントローレンス川ルートの改良と、両ルートの競争とを中心に取り上げた。そして、それらがこの大陸の北東部諸都市間の経済的競争に決着を付け、市場の統一を達成したのみならず、アメリカ合衆国とカナダという経済的にも文化的にも同質的性格を有する二つの国を、20世紀には経済的な支配と被支配といった関係に至らしめる一つの原因となったと考えたのである。

さて最後になったが、筆者のこれまでの研究生活において、とりわけ恩師矢口孝次郎先生の亡きあと、種々ご指導を賜っている荒井政治先生と原田聖二先生にこの機会に心から感謝の意を表したい。また、かつてロンドン大学（LSE）に留学中に交通経済史研究の手解きをして下さったバーカー（T. C. Barker）先生、それに、しばしばご教示頂いている豊原治郎先生をはじめとするアメリカ・カナダ経済史研究の諸先生、さらには、資料探索に向いた折にお世話になった New York Public Library やカナダ・トロント大学の Robarts Library のスタッフの方々にも厚くお礼申し上げたい。

なお、関西大学出版部の井内雄二氏をはじめとする職員の方々、とりわけ三宅邦弥氏には大変お世話になった。ここに謝意を表する次第である。

1992年10月

加 勢 田 博

目 次

序

第1章	アメリカ産業革命と運河時代	1
I.	アメリカ産業革命のはじまり	1
II.	運河時代の到来	2
III.	アメリカ運河建設の特質	11
第2章	19世紀アメリカの主要運河	31
I.	ニューヨーク州の運河	31
II.	ペンシルヴェニア州の運河	33
III.	オハイオ州の運河	41
IV.	その他の州の運河	46
V.	建設目的による三つのタイプ	48
VI.	1880年までに放棄された運河	50
第3章	イリー運河の建設	57
I.	イリー運河以前	57
II.	大西洋から五大湖へ	62
III.	ニューヨーク州政府の役割	68
第4章	運河建設と民衆	79
I.	初期の運河建設資金と貯蓄銀行	79
II.	「ニューヨーク市貯蓄銀行」の設立	83
III.	運河建設への貢献	89

第5章	イリー運河経営の成功	98
I.	イリー運河ルート的发展	98
II.	運河の輸送能力	100
III.	主要な輸送貨物	104
IV.	運河収入	110
第6章	運河沿い地域の発展	120
I.	人口の増加	120
II.	ニューヨーク州における産業構造の変化	128
III.	運河郡における産業構造の変化	134
第7章	鉄道時代の到来と運河輸送	143
I.	19世紀中葉のイリー運河	143
II.	ニューヨーク・セントラル鉄道の登場	149
III.	鉄道との競争の激化と通行料の引き下げ	155
第8章	カナダ内陸水路の改良	164
I.	19世紀前半のカナダ中西部通商	164
II.	カナダ運河時代の開幕	168
III.	カナダ運河建設の特質	180
IV.	内陸水路輸送の停滞	183
第9章	ラシーヌ運河とカナダ産業革命	194
I.	カナダ産業革命の始期	194
II.	ラシーヌ運河の建設	202
III.	運河沿い工場の発展	204

第10章 リドー運河建設の経済史的意義	211
I. セントローレンス商業帝国の衰退	211
II. リドー運河の建設	214
III. リドー運河ルートの経済性	219
本書に利用した既発表論文一覧	229
参考文献	230
索引	241