

## 第4章 運河建設と民衆

### I. 初期の運河建設資金と貯蓄銀行

19世紀アメリカにおける公共事業の中で最大のものは、おそらくイリー運河建設であったといわれている<sup>1)</sup>。この運河は1817年の夏にその中部区間の開鑿が開始され、1825年秋に363マイルに及ぶ全区間が完成するまで8年余の歳月と700万ドルにのぼる巨額の資金とを要したのであった。こうした国家的大事業を成功させるまでには、その計画の段階を含めて数拾年に亘る苦難の時代があったことはいうまでもない<sup>2)</sup>。しかし、内陸交通改良に関する1808年のギャラティンの「報告書」にみられるように、この時代のアメリカにとって西部と東部とを直接結ぶ交通路の確保は、西部への拡大のためにも、また五大湖地域におけるカナダとの競争からも焦眉の急の問題となっていた。こうした背景を有しながらも、当時の連邦政府のおかれていた立場からして、イリー運河建設を国民的事業として国家が遂行することはできなかつた。それ故、結局、州間の商業上の競争によるニューヨーク州の地域的利害によってこれが実現されるに至ったのである。

ところで、アメリカ運河時代の開幕<sup>3)</sup>を意味するイリー運河建設に当って最大の問題は、技術上の問題もさることながら、その巨額の資金をいかにして調達するかということであった。ニューヨーク州政府は運河建設のための資金を増税によって調達することは困難であると考え、州債(運河債)の発行によって調達することを決定した。そして、1817年に最初の運河債20万ドルを発行して以来その総額は、1820年には150万ドル、1825年には770万ドル、さらに1831年には800万ドルに達した。こうした運河債発行による借入金は、1817年にはニューヨーク州の総借入金のわずか7%以下であったが、1831年

にはその90%を占めるに至ったのである<sup>4)</sup>。

さて、一般に知られているところによれば、この大量の運河債は外国人投資家（主としてイギリス人）や運河によって利益を得るであろう富裕なニューヨーカー（地主、商人、及び土地投機業者）によって保有されていた。しかし、実際にこうした外国人投資を中心とする大口投資家の州債投資によって運河建設が進められるようになったのは、ミラー（N. Miller）の研究によっても明らかにされているように、中部区間が成功した後のつまりこの運河建設の後期においてであった<sup>5)</sup>。イリー湖とハドソン川を結ぶ運河の成功が未だ不確実であった建設初期においては、慈善事業的性格を持って誕生した「ニューヨーク市貯蓄銀行」（The Bank for Savings in the City of New York）がニューヨーク州運河債に対する最大の投資家であった。換言すれば、運河経営がまだ海のものとも山のものともわからない建設初期において、民衆の力が資金面で大きな支えとなっていたということである。つまり、小額貯蓄を対象とする貯蓄銀行が「大規模な運河投資の基礎」となったのである<sup>6)</sup>。したがって、イリー運河の建設資金について考察する際にまず我々にとって必要なことは、「ニューヨーク市貯蓄銀行」の特質を明らかにするとともに、この銀行の運河建設に果たした役割を把握することである。このような目的からして本章では、「ニューヨーク市貯蓄銀行」の発展の今日に至るまでの全過程を分析しようとするものではなく、あくまでもイリー運河建設に関連するその初期の歴史に焦点を合わせて考察するものである。

さて、そもそも貯蓄銀行はフランスで最初に学問的に唱導され、ドイツで最初に実験され、そしてイングランドで最初に規定されたといわれている<sup>7)</sup>。もっとも、イギリスでは1697年にダニエル・デフォーがその著書 *Essay on Projects* の中で後の貯蓄銀行に連なる制度を主張したことから、一般にそのオリジネーターとして知られているが、18世紀の末には、イギリスの社会思想家を中心とする識者（Jeremy Bentham, David Hume, Robert Torrens, Thomas Malthus, David Ricardo 等）によって貯蓄銀行の必要性が説かれ、その結果、これが一般に知られるようになったのであった<sup>8)</sup>。個人主義

的思想の広く普及したこの時代においては、自助と個人的儉約の精神を具体化する貯蓄銀行の出現は、貧窮者を救済する手段の一つとして時代の要請に合致するものであったといえよう。一方、18世紀後期といえば産業革命が工場制度と賃金労働者を創出して社会の諸制度を大きく変化させると共に、多くの人々により高い生活水準を享受させつつあった時代であり、新しい金融サービスの必要をも増大させていたことは疑いない。

かくして、1810年にはスコットランド人の牧師で「貯蓄銀行の父」と呼ばれているダンカン (Reverend Henry Duncan) の指導の下に近代的貯蓄銀行としては最初のもがスコットランドで設立されるに至った<sup>9)</sup>。これに続いてイギリスでは多くの貯蓄銀行が開設され、1815年の終りにはスコットランドとイングランドで26行が、さらに1818年には英国諸島で465行が設立されていたのである<sup>10)</sup>。イギリスにおけるこうした貯蓄銀行の普及は、大都市における貧民救済の問題を抱えていたアメリカにも波及し、ニューイングランドやニューヨーク州の大都市で相次いで貯蓄銀行を設立させることとなった。

ところで、1816年以前の合衆国には貯蓄銀行は未だ創設されていなかった。しかし1816年に The Provident Institution for Savings in the Town of Boston が、さらに1818年には The Savings Bank of Baltimore が設立され、アメリカにおける貯蓄銀行の歴史が始まったのである<sup>11)</sup>。

いうまでもなく、アメリカにおいてもこれらの貯蓄銀行が設立された目的は慈善家の貧民救済事業の一環としてであった。雇用の季節的変動が激しく、したがってその日暮しの貧困層に稼ぎの一部を貯蓄させることによって、こうした銀行は、彼らが生活困難に陥るのを防ぎ多少なりとも安定した生活を享受させることができる、と設立者が確信していたからである<sup>12)</sup>。それゆえ、ボストンの貯蓄銀行もボルティモアのそれも小口預金者を中心としており高額預金を排除していた。したがって、上述の銀行ではその初期の時代の預金者はボストンでは週100ドルまで、ボルティモアでは週20ドル(年間500ドル)までという制限をうけていた。「ボルティモア貯蓄銀行」の場合

は、1827年には利子（配当）は年4%を支払っており、これに特別配当として預入期間によって三段階に区分された利子が加算された。すなわち12か月から2年未満の預金には年3%、2年以上3年未満には年4%、そして3年以上のものには年6%が別に加えられた。ボストンの場合は500ドルを越える預金には特別配当は付かなかった<sup>13)</sup>。

しかし上述のような預金額の制限もほとんどの預金者にとっては決して厳しいものではなかった。この時代の大衆にとって500ドルは大金であったからである。それは19世紀前半の物価及び賃金水準をみれば明らかであろう。例えば1816年の物価（ニューヨーク市）をみると、小麦は1ブッシェル1.75ドル、ベーコンは1ポンドが16セント、そして靴は1足2ドルであったが、一方、賃金は熟練労働者で1日1ドル、労働者は1日75セント（いずれも12～14時間労働）であり、住込みの雇い人は月10ドル、奉公人は週2ドルであったからである<sup>14)</sup>。こうした労働者にとって高額の預金は望むべくもなかったのである。

こうして、ボストンやボルティモアに続いてニューヨークでも貯蓄銀行の設立が計画され、1820年以降には合衆国の主要な都市でこの種の銀行が多数

表IV—1 合衆国における貯蓄銀行の発展（1820—1866年）

年	銀行数	預金者数	預金高	一人当たり預金高
1820	10	8,635	\$ 1,138,576	\$ 131.86
1825	15	16,931	2,537,082	149.84
1830	36	38,035	6,973,304	183.09
1835	52	60,058	10,613,726	176.72
1840	61	78,701	14,051,520	178.54
1845	70	145,206	24,506,677	168.77
1850	108	251,354	43,431,130	172.78
1855	215	431,602	84,290,076	195.29
1860	278	693,870	149,277,504	215.13
1866	336	1,067,061	282,455,794	264.70

出所：Peter Lester Payne and Lance Edwin Davis, *The Savings Bank of Baltimore, 1818—1866: A Historical and Analytical Study* (Baltimore, 1956), p. 18.

誕生するに至った<sup>15)</sup>。その発展は表IV-1に示す通りであり、19世紀中葉にはアメリカの大業務組織のほとんどを貯蓄銀行が占めていたといわれている<sup>16)</sup>。ちなみに、ニューヨーク州では1819年には1行しかなかったが、1829年には6行、1839年には13行が営業していた<sup>17)</sup>。

## Ⅱ. 「ニューヨーク市貯蓄銀行」の設立

さて、ニューヨークでは1816年になって貯蓄銀行設立の運動が開始され、クリントン (De Witt Clinton) やエディー (Thomas Eddy) といったイリー運河建設運動の中心的人物を含む30名のいずれも著名なニューヨーカーが集って銀行設立の会議が開かれ、その結果、この銀行の特許を得るための法案が州議会に提出されることになった。しかし、この法案は議会を通過せず、その後、1819年までの3年間は設立運動も実質的には休止することになった。もちろん州議会では特別委員会を設置して検討を続けていた。しかし容易に特許が与えられなかった理由は、第1には貯蓄銀行の原理が十分に理解されていなかったためであり、第2には1811年から1820年の間にこの国で約200の銀行が破産したという当時のアメリカの金融情勢に関連して、預金の安全が特に重視される貧民の小額貯蓄のための新しい銀行に特許を与えることに対して、ニューヨーク州議会は非常に慎重であったからである<sup>18)</sup>。

しかし、1819年3月26日にこの銀行をインコーポレートする法案が州議会をようやく通過した。この法律によってニューヨークで最初の貯蓄銀行である「ニューヨーク市貯蓄銀行」(The Bank for Savings in the City of New York) が誕生し、バヤード (William Bayard (受託者), ニューヨークの銀行家) をはじめとする28名のニューヨーク市民が重役となってこの銀行を運営することになった<sup>19)</sup>。そして頭取にはバヤードが就任し、副頭取にはマーリ (John Murray, Jun.), ブラウン (Noah Brown) 及びフュー (William Few) が選任された<sup>20)</sup>。

重役名簿から明らかなように、この銀行にはニューヨーク州西部の運河事

業に関係していた人々が多数加わっていたのであって、バヤードやマーリも1790年代の西部内陸開門運河会社の関係者であった<sup>21)</sup>。さらにこの会社に関してはおもにより、これに続くイリー運河建設に当ってクリントンと共に重要な役割を果たしたエディーもいた。彼は保険業で成功した実業家であるが<sup>22)</sup>、貯蓄銀行が労働者にとって有益でありニューヨークにおいても必要であることを早くから主張していたのである<sup>23)</sup>。

ところで、この時代の合衆国における貯蓄銀行は、すでに述べたように、相互貯蓄銀行 (mutual savings bank) であった。したがって資本金を必要とするわけでもなく、受託者が預金を受け入れ、これを投資し、そして預金者に利子 (配当) を支払うという業務を行っただけであり、それだけにまた預金者保護のための制約も厳しかったといえる。ニューヨークにおいても貯蓄銀行は合衆国政府ないしはニューヨーク州政府が発行する債券にのみその受託金を投資することができると定められていたのである<sup>24)</sup>。

こうして、「ニューヨーク市貯蓄銀行」は1819年7月3日(土曜日)の夕方6時から Old Alms House として知られている建物の地下室で営業を開始した。事務所が開かれるのは毎週月曜日の午前11時から午後2時までと毎土曜日の夜6時から9時までの6時間であった。これは労働者にとってもまた受託者にとっても都合の良い時間帯を営業時間としたためであった<sup>25)</sup>。そして受託者である28名の重役が交替で業務に携わるとともに、保険会社の従業員であったタイリィー (Daniel E. Tylee) が書記に任命され若干の手当を与えられて受託事務を行っただけである<sup>26)</sup>。

以上のように、貧民救済をその第1の目的として設立された貯蓄銀行は、設立者 (受託者) の強力なモラル——「貧民のために」——によって運営されたのであり、したがって富める者の高額預金を排除する幾つかの規制が加えられていた。「ニューヨーク市貯蓄銀行」の場合は、まず預金高を5,000ドルまでと定め、その利子は1831年までは預金高にかかわらず一律に5%であったが、1832年以降は500ドルまでの預金については5%、これを越える預金については4%の利子を支払ったのである。そして1853年以降に設立さ

れた貯蓄銀行は、ニューヨーク州の法律によって500ドルまでの預金とそれ以上の預金とには1%の利子格差を付けることを義務付けられたのであった<sup>27)</sup>。もちろんこうした規制が行われていたとしても、同一人が他の貯蓄銀行や同じ貯蓄銀行に幾つもの口座を有するという方法で規制を逃れることができたであろう。

いずれにせよ、富裕な人々の預金を排除して比較的貧困層の儉約貯蓄を受け入れることを目的としたこの銀行の預金者とは実際にどのような仕事や職業の人々であったのだろうか。1820年の「第1回報告書」によれば、銀行が営業を開始した第1日目の預金者は80名であって、その預金高の合計は2,807ドルであった<sup>28)</sup>。これら預金者を職業別に分類すれば表IV-2の通りである。また、最初の1か月間の預金状況は表IV-3の示す通りであった。さらに営業開始後6か月間の預金者数(口座数)は1,527名で(このうち有色人種は184名)預金高は15万3,378ドル31セントに達し、この間に引き出された金額は6,606ドルで46名の残高がゼロとなり口座が閉じられた<sup>29)</sup>。表IV-4に示された預金状況から明らかのように、一回の預金額は30ドル未満が70%を占めていた。この金額は、先に述べたように、当時の熟練労働者の賃金が1日1ドル程度であった点から考えてほぼ1か月分の賃金に匹敵するものであ

表IV-2 第1日目の預金者の職業(仕事)

職 業	預金者数	職 業	預金者数	職 業	預金者数
医 師	1	窓 枠 製 造	1	印 刷 工	2
税 関 職 員	3	ポ ー タ ー	3	椅 子 製 造	1
馬 丁	1	聾 啞 学 校 教 師	1	製 本 職 工	1
奉 公 人	5	人 夫	1	商 人	4
銀 行 頭 取	1	製 革 工	1	船 頭	1
コ ッ ク	1	大 工	4	銀 行 の 受 託 者	7
紡 績 女 工	2	仕 立 屋	2	桶 屋	1
皮 革 製 品 店	1	靴 製 造	2	無 職	26
靴 磨	1	帽 子 製 造	1		
事 務 員	4	た ば こ 屋	1	合 計	80

出所: Knowles, *op. cit.*, p. 45.

表IV—3 開業1か月間の預金者数と預金高

月 日	預金者数	預 金 額
7 月 3 日	80	\$ 2,807.00
“ 5 日	48	1,519.00
“ 10 日	120	5,865.00
“ 12 日	94	9,295.00
“ 17 日	92	5,908.00
“ 19 日	37	1,926.00
“ 24 日	65	7,394.00
“ 26 日	24	2,763.00
“ 31 日	61	2,796.00
合 計	621	40,273.00

出所：Knowles, *op. cit.*, pp. 62~63.

表IV—4 開業6か月間の預金額と預金口数

預 金 額	預金口数	預 金 額	預金口数
\$ 1 ~ 5	821	\$ 100 ~ 200	141
5 ~ 10	412	200 ~ 300	57
10 ~ 20	256	300 ~ 400	29
20 ~ 30	158	400 ~ 500	23
30 ~ 40	56	500 ~ 600	12
40 ~ 50	164	600 ~ 700	7
50 ~ 60	32	700 ~ 800	6
60 ~ 70	37	800 ~ 900	1
70 ~ 80	22	900 ~ 1,000	7
80 ~ 90	16	1,000 ~ 2,000	9
90 ~ 100	177		
合計 2,443			

出所：First Report of the Bank for Savings in the City of New York, reprinted in Knowles, *op. cit.*, p. 173.

り、したがってこうした一般的な労働者によってこの銀行が最もよく利用されていたと思われる。

それではこの1,527名の預金者はどのような職業（仕事）の人々であった

表IV—5 預金者の主な職業（開業6か月間）

職 業 (仕事)	預金者数	職 業 (仕事)	預金者数
靴 磨	10	ポ ー タ ー	15
パ ン 屋	11	水 夫	20
事 務 員	65	裁 縫 婦	34
コ ッ ク	35	靴 製 造	21
女 中	13	仕 立 屋	34
奉 公 人	143	ウ ェ イ タ ー	14
農 民	12	洗 濯 女	10
食 料 雑 貨 商	15	そ の 他	294
勞 働 者	27	.....	.....
商 人	12	未 成 年 者	563
婦 人 服 裁 縫 師	14	未 亡 人	98
看 護 婦	15	孤 児	20
印 刷 工	17	年 季 奉 公 人	15
合 計 1,527			

出所：First Report of the Bank for Savings in the City of New York, reprinted in Knowles, *op. cit.*, p. 172より作成。

ろうか。10名以上の預金者が従事していた職業を列举すれば表IV—5の通りである。ここで最大の預金者は未成年者であるが、これは両親が子供の名義で預金したかあるいは比較的裕福な家庭が子供のために預金してやったからであろう。子供達を別にすれば、特に多かったのが奉公人であって全体の約10%を占めていた。彼らは賄い付で部屋も与えられているところから、週2ドル程度であったと考えられる給金の一部分をしばしば預金したのであろう。この「報告書」からみるかぎり、貯蓄銀行の本来の目的すなわち「儉しい貧民」に貯金をする習慣を植付けるといふ点では、ほぼその目的を達成していたように思われる。もっとも、「ニューヨーク市貯蓄銀行」ではその初期に比較的規制が弱かったこともあって、他の貯蓄銀行より平均預金高が高額であった。たとえば、1821年の合衆国全体の平均は132ドルであり、「ボルティモア貯蓄銀行」では100ドル、「ボストン貯蓄銀行」では119ドルであったのに対して、この銀行は154ドルであった<sup>30)</sup>。このことは、ニューヨークで

表IV-6 「ニューヨーク市貯蓄銀行」の発展

年	口 座 数	預 金 高	年	口 座 数	預 金 高
1820	1,481	\$ 148,194	1841	27,543	\$ 3,427,653
1821	2,684	413,433	1842	28,553	3,758,913
1822	4,116	659,846	1843	27,970	3,505,163
1823	5,383	863,465	1844	29,308	3,860,915
1824	7,002	1,085,069	1845	32,515	4,635,133
1825	9,043	1,388,716	1846	34,874	5,252,187
1826	9,564	1,409,592	1847	35,519	5,361,433
1827	10,501	1,600,392	1848	36,921	5,705,385
1828	12,249	1,867,073	1849	37,850	5,759,345
1829	13,420	1,923,054	1850	38,432	5,810,686
1830	14,707	2,061,091	1851	41,000	6,386,263
1831	16,506	2,346,664	1852	42,455	6,790,082
1832	18,492	2,733,351	1853	43,737	7,174,666
1833	19,421	2,748,511	1854	46,997	7,901,808
1834	21,914	3,105,778	1855	44,138	7,236,003
1835	22,594	3,085,738	1856	44,606	7,548,001
1836	25,295	3,628,783	1857	47,945	8,317,820
1837	26,427	3,533,717	1858	47,915	8,350,546
1838	23,938	2,710,358	1859	48,613	8,701,923
1839	25,220	2,961,887	1860	51,041	9,544,580
1840	26,457	3,125,546	1861	52,480	10,062,617

出所：Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks*, p. 157.

は比較的高額所得者の高額預金がかなり含まれていたことを意味するのかもしれない。

いずれにせよ、「ニューヨーク市貯蓄銀行」は1819年に設立されて以来順調に発展し(表IV-6参照)、1825年には合衆国における貯蓄銀行の預金の56%と顧客の42%を占めるに至った<sup>31)</sup>。そして1860年にニューヨークの他の大貯蓄銀行——The Bowery Savings Bank——に首位の座を明渡すまで合衆国最大の貯蓄銀行としてその歴史を支配したのである。

### Ⅲ. 運河建設への貢献

次に、商業銀行のように信用創造を行うことなく単に預金者と投資家の間の仲介者にすぎない貯蓄銀行が、熟練労働者、不熟練労働者、及び奉公人といった比較的下層の人々を中心とするニューヨーク市の大衆から受託した資金をどのように運用したかを考察したい。すでに述べたように、貯蓄銀行は認可に伴う法律によって資金運用に関して厳しい制限を受けていた。すなわち、その資金の投資先は、初期には連邦政府や州政府の発行する債券に限られ、これ以外の分野に投資することを禁じられていた。いうまでもなく、こうした制限は預金の安全を確保するためであったとはいえ、投資先を自由にすることはより大きな利益をねらう受託者に銀行のポートフォリオを多様化させ、それだけ州債の購入を減少させることになり、したがって低利の資金を州当局が獲得し難くなることをも考慮してのことであった。しかし、1820年にはニューヨーク市債への投資も正式に認められるようになり、投資先の制限はその後漸次緩和され、他州の債券への投資を認めるとともに商業銀行への預け入れや抵当貸付を行うことも認められるようになった。

「ニューヨーク市貯蓄銀行」の最初の「報告書」によれば、営業を始めた直後の1819年7月には運河建設のためのニューヨーク州の長期債や6分利付債を購入し始め、9月には運河債を購入している。そしてこの年の12月末までに2万6,907.75ドルの運河債を購入した。1820年1月1日には9万7,912ドルにのぼるニューヨーク州債を保有していたのである<sup>32)</sup>。つまり、「ニューヨーク市貯蓄銀行」は開設後6か月たらずにして、「イリー運河建設資金を調達するために(1817年以来)発行された総州債の約8分の1を保有していた」<sup>33)</sup>のであった。さらに1821年1月には47万5,465ドルのイリー運河債を保有していたのであり、この銀行に次ぐ第2位の保有者は4万ドル以下にすぎず、「ニューヨーク市貯蓄銀行は……イリー運河の最も重要な資金源となった」<sup>34)</sup>のである。かくして、1819年から1831年までの銀行資産の半分

以上はニューヨーク州の運河債によって占められていた<sup>35)</sup>。ちなみにこの時代のニューヨーク州における運河建設資金調達のための借入残高は表IV—7に示す通りである<sup>36)</sup>。

ところで、運河委員会が工事費の調達で特に苦労したのは、ミラー (N. Miller) が運河投資における「小投資家の時代」<sup>37)</sup>と呼んでいる1817年から1820年にかけての建設初期においてであって、この時期には運河は投資家にとって未だ安全な事業であるとは考えられていなかったのである。それ故、一般的に言って、ヨーロッパ(イギリス)の投資家が大規模に運河債に投資するようになったのは、この運河の成功が決定的となった1819—22年の恐慌後のことであった<sup>38)</sup>。州政府は課税や外国からの資本輸入による資金調達の能力を有せず、その上、運河建設の成否が明確でない建設初期において、資金問題を解決する大きな力となりえたのがまさにこの「ニューヨーク市貯蓄銀行」であった。この銀行は、当初、投資先を合衆国の債券に制限されていたこともあって、その資産内容から明らかなように、19世紀中葉まで政府債券に資金のほとんどすべてを投じていたからである<sup>39)</sup> (表IV—8参照)。さらに、

表IV—7 ニューヨーク州の運河建設資金の借入残高 (ドル)

年	借入残高	年	借入残高
1816	.....	1829	7,706,013.00
1817	200,000.00	1830	7,825,035.86
1818	400,000.00	1831	8,055,645.86
1819	800,000.00	1832	8,055,645.86
1820	1,493,500.00	1833	6,673,006.29
1821	2,893,500.00	1834	7,034,999.68
1822	4,243,500.00	1835	6,328,056.19
1823	5,899,500.00	1836	6,366,806.73
1824	7,567,770.99	1837	6,166,082.02
1825	7,737,770.99	1838	9,308,120.41
1826	7,844,770.99	1839	10,785,820.08
1827	7,750,155.99	1840	14,126,647.76
1828	7,940,155.99		

出所：Sowers, *New York State Financial History*, p. 336より抜萃。

表IV-8 「ニューヨーク市貯蓄銀行」の資産内容 (ドル)

年	総資産	債券	商業銀行預金	その他
1820	147,912	147,912	0	0
1821	535,683	535,683	0	0
1822	744,480	701,745	42,735	0
1823	865,238	722,435	142,803	0
1824	1,098,477	1,005,582	92,895	0

出所：Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks*, Table C-1  
より抜萃。

ニューヨークの他の貯蓄銀行と比較しても政府債券への投資の割合が特に大きく、後の時代になっても抵当貸付の割合は非常に小さかった<sup>40)</sup>。以上のような点から「ニューヨーク市貯蓄銀行がニューヨーク州財政に与えたインパクトは未曾有のものであった」<sup>41)</sup>といわれている。

しかし、1826年以降イリー運河経営が好調で、運河通行料収入が年々増加するに伴って<sup>42)</sup>、運河委員会は運河債の買い戻しを始め、「ニューヨーク市貯蓄銀行」に運河債の売り渡しを求めてきた。これに対して銀行側は、他にその資金を再投資する機会を与えられないかぎりこれに応じられないとして抵抗した。だが、その後1830年代になって投資先の制限が次第に緩和されたこともあって、1833年には1837年に満期となる60万ドル分のイリー、シャンプレーン運河債を9%のプレミアム付で売却し、その資金で5%利付のペンシルヴェニア州債を購入した<sup>43)</sup>。この例にみられるように、1820年代末以降にはイリー運河の成功に刺激されて多くの州で運河建設がはじまり、それに伴う州債にこの貯蓄銀行も投資するようになっていたのであって、1827年にはオハイオ州債を20万ドルで購入した<sup>44)</sup>。こうして、1833年以降この銀行のポートフォリオの中に占めるニューヨーク州債の比重は次第に低下していき、それに代ってニューヨーク市債の占める割合が増大した。そして、1836年以降は市債が州債を上回るに至ったのである<sup>45)</sup>。

ところで、先に述べた財務長官アルバート・ギャラテインの「報告書」に示されていたように、すでに19世紀初頭において連邦政府による内陸交通改

良の必要性が強く主張されていた。しかし、当時は連邦政府が一部の州に特に大きな利益をもたらす事業を積極的に始められるような情勢ではなかった<sup>46)</sup>。州間（都市間）の商業上の覇権獲得競争はアメリカ産業革命の展開とともに益々激しくなっており、とりわけ五大湖をめぐる西部通商の覇権争いは、合衆国の州間のみならず五大湖——セントローレンス川のルートで活躍するカナダ（モンリオール）商人との競争という一面をも有していた。したがって、このような状況の下でニューヨーク州がハドソン川と五大湖とを連結することに成功したことは、独りニューヨークのみならず合衆国の発展にとっても極めて重要な意義を有していたのである。つまり、イリー運河は、「この国の最も人口稠密で勢力を有する二つの地域を一体にするとともに、アメリカの連合を守る最も強力な手段の一つを形成」<sup>47)</sup>したのであり、五大湖周辺におけるカナダとの競争においても非常に有利な立場を確保することになったのである。そして、このような「国家的事業」において、ニューヨーク市の大衆の小さな力は貯蓄銀行を通じて結集され大きな力となって、その担手の一つとして貢献したのであった。

「クリントン（知事）の英才と愛国心と政治的手腕とのすばらしい記念碑」<sup>48)</sup>といわれているイリー運河は、「中西部の貿易をニューヨークに引き付けるというその目的においてのみならず、財政的見地からも成功であった」<sup>49)</sup>のであって、この運河の繁栄はニューヨークをアメリカ最大の都市に発展させたが、他方、ニューヨークの発展は、この運河建設の初期において資金供給の面で重要な役割を果たした「ニューヨーク市貯蓄銀行」をアメリカ最大の貯蓄銀行に成長せしめたのである。

「俟しい貧民」の貯蓄のために開設された貯蓄銀行は、その預金のかなりの部分が比較的裕福な階層によって占められていたとしても<sup>50)</sup>、また商業銀行のための預金収集機関として利用されたとしても<sup>51)</sup>、産業革命の進展とともに増大する都市労働者階級に「貯蓄のための安全かつ有利な金庫」<sup>52)</sup>を提供することによって、その当初の目的を十分に達成した。のみならず、その資金はさらに大きな役割を果たしたのである。すなわち、この時代の大規模な

内陸交通改良において開発銀行や投資銀行としての機能を担っていたのは商業銀行であったが<sup>53)</sup>、貯蓄銀行もまた州政府等に開発資金を提供することによって、いわば開発銀行の役割を演じた。小額の貯蓄を生産的投資に利用する組織的機能はこの時代の貯蓄銀行によって果されたのである。

- 1) *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 3, 1840, p. 220.
- 2) 詳しくは Ronald E. Shaw, *Erie Water West: A History of the Erie Canal, 1792—1854* (University of Kentucky Press, 1966), pp. 1-55; Nathan Miller, *The Enterprise of a Free People: Aspects of Economic Development in New York State during the Canal Period, 1792—1838* (Cornell University Press, 1962), chaps. I—IV.
- 3) 第1章参照。George R. Taylor, *The Transportation Revolution*, chap. III; Alvin F. Harlow, *Old Towpaths: The Story of the American Canal Era* (New York, 1964); MacGill, *History of Transportation in the United States before 1860*, chap. VI, chap. VII も参照。
- 4) Don C. Sowers, *The Financial History of New York State from 1789 to 1912* (New York, 1969), p. 336 (APPENDIX IV) より算出。この時代の州政府の果たした役割については、Charles Frank Holt, *The Role of State Government in the Nineteenth Century American Economy, 1820—1902: A Quantitative Study* (New York, 1977), pp. 54-8. 交通改良のための政府投資に関しては Robert Sadove and Gary Fromm, “Financing Transport Investment”, in Gary Fromm, (ed.), *Transport Investment and Economic Development* (Washington, D. C.: The Brookings Institution, 1965), 参照。
- 5) Nathan Miller, *The Enterprise of a Free People*, pp. 89-90.
- 6) *Ibid.*, p. 89.
- 7) Weldon Welpling, *Savings Banking in New York State: A Study of Changes in Savings Bank Practice and Policy Occasioned by Important Economic Changes* (Duke University Press, 1939), p. 3. ヨーロッパではすでに1765年から1796年の間に Brunswick, Hamburg, Oldenburg, Berne, Basel, Geneva 及び Kiel でこのような銀行が設立されていたという。E. W. Brabrook, *Provident Societies and Industrial Welfare* (London, 1898), p. 165, Quoted in Peter Lester Payne and Lance Edwin Davis, *The Savings Bank of Baltimore, 1818—1869: A Historical and Analytical Study* (Baltimore, 1956), p. 15.
- 8) H. Oliver Horne, *A History of Savings Banks* (Oxford University Press, 1947), chaps. I—III; Alan Teck, *Mutual Savings Banks and Savings and*

- Loan Associations: Aspect of Growth* (Columbia University Press, 1968), pp. 5-6.
- 9) Horne, *A History of Savings Banks*, pp. 39-57; F. J. Sherman, *Modern Story of Mutual Savings Banks* (New York, 1934), p. 28.
- 10) Alan L. Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks, 1819-1861* (University of North Carolina Press, 1976), pp. 5-6; Horne, *A History of Savings Banks*, pp. 39-70; Albert Fishlow, "The Trustee Savings Banks, 1817-1861", *Journal of Economic History*, Vol. 21, no. 1, 1961, 等参照。フィッシュローの研究によれば、1819-1824年にはイギリスの貯蓄銀行は商業銀行の少なくとも2倍の利子(配当)を支払い、コンソル公債よりも高い利子を支払っていたという。Fishlow, *ibid.*, pp. 29-32. なお、イギリスの貯蓄銀行は Trustee Savings Bank (信託貯蓄銀行)であり、アメリカでは Mutual Savings Bank (相互貯蓄銀行)がほとんどであった。ちなみに、日本で「貯蓄銀行」が存在したのは明治13年から昭和23年までである。詳しくは加藤俊彦「貯蓄銀行条例をめぐる諸問題」(『経済学論集』第26巻第1・2号, 1959年); 進藤寛「日本の貯蓄銀行(そのI)」(『金融経済』76, 1962年); 同氏「明治時代の貯蓄銀行」(金融経済研究所編『日本の銀行制度確立史』, 1966年, 所収)等参照。
- 11) Lance Edwin Davis and Peter Lester Payne, "From Benevolence to Business: The Story of Two Savings Banks", *Business History Review*, Vol. 32, no. 4, 1958, p. 387.
- 12) Emerson W. Keyes, *A History of Savings Banks in the United States* (New York, 1876), Vol. I, p. 11; Quoted in Weldon Welfling, *Mutual Savings Banks: The Evolution of a Financial Intermediary* (Cleveland, 1968), pp. 5-6.
- 13) Lance E. Davis and Peter L. Payne, "From Benevolence to Business", pp. 388-391.
- 14) Charles E. Knowles, *History of The Bank for Savings in the City of New York, 1819-1929* (New York, 1929), p. 9. この時代の賃金について詳しくは Walter B. Smith, "Wage Rates on the Erie Canal, 1828-1881", *Journal of Economic History*, Vol. 23, no. 3, 1963; *History of Wages in the United States from Colonial Times to 1928* (United States Department of Labour, Bureau of Labour Statistics, No. 604, Washington, 1934), 7-140; Stanley Lebergott, *Manpower in Economic Growth* (New York, 1964), pp. 530, 541-47, 等参照。
- 15) 南北戦争までの合衆国においては mutual savings bank が中心であり stock savings bank (株式貯蓄銀行)はほとんどなく、また今世紀になって多くみられるようになったとはいえ、資金量が少なく金融上たいして重要ではなかった。

- Weldon Welfling, *Savings Banking in New York State*, pp. 4-5.
- 16) Lance E. Davis, Jonathan R. T. Hughes and Duncan M. McDougall, *American Economic History: The Development of a National Economy* (Illinois, 1969), p. 202.
  - 17) J. A. Kaiser, *Economic Study of Savings Banking in New York State* (New York, 1956), p. 5.
  - 18) Knowles, *History of the Bank for Savings*……, p. 31; Davis, Hughes and McDougall, *American Economic History*, p. 201.
  - 19) Knowles, *History of the Bank for Savings*……, pp. 164-65. これ以後ニューヨーク市では1829年の Seamen's Bank for Savings をはじめ Greenwich Savings Bank (1833年), Bowery Savings Bank (1834年) 等1860年までに19の貯蓄銀行が設立された。Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks*, p. 16.
  - 20) Knowles, *History of the Bank for Savings*……, pp. 164-65. その他の役員(受託者)は次の人々であった。Brockholst Livingston, Cadwallader Colden, George Arcularius, Thomas Buckley, Duncan P. Campbell, Benjamin Clark, James Eastburn, Henry Eckford, Thomas Eddy, Philip Hone, John E. Hyde, Peter A. Jay, Zachariah Lewis, Dennis McCarthy, Andrew Morris, James Palmer, John Pintard, Abraham Rupell, Jacob Sherred, Joseph Smith, Najah Taylor, Jeremiah Thompson, William Wilson, James Wood.
  - 21) Ronald E. Shaw, *Erie Water West: A History of the Erie Canal, 1792—1854* (University of Kentucky Press, 1966), chap. I.
  - 22) Thomas Eddy の実業家としての経歴については“Mercantile Biography”, *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 3, 1840, pp. 424-431 に詳しい。
  - 23) Keyes, *A History of Savings Banks in the United States*, Vol. I, p. 309, Quoted in Welfling, *Mutual Savings Banks*, pp. 15-16; Franklin J. Sherman, *Modern Story of Mutual Savings Banks* (New York, 1934), pp. 35-55, Quoted in Teck, *Mutual Savings Banks and Savings and Loan Associations*, p. 10; *Economic Study of Savings Banking in New York State* (The Special Committee of the Savings Banks Association of the State of New York, 1956), p. 3.
  - 24) Knowles, *History of the Bank for Savings*, p. 164. この制限は次第に緩和されていった。
  - 25) Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks*, p. 31.
  - 26) Knowles, *History of the Bank for Saving*……, p. 40. 貯蓄銀行は貧民に奉仕する非営利の組織として最初のうちは関係者の無給奉仕で運営されていた。しかし、後に専門の銀行家によって経営されるようになって有給のスタッフがこれを行

うようになった。

- 27) Alan L. Olmstead, "Mutual Savings Bank Depositors in New York," *Business History Review*, Vol. 49, no. 4, 1975, pp. 299-301; Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks*, pp. 35-37.
- 28) *First Report of the Bank for Savings in the City of New York* (New York, 1820), reprinted in Knowles, *History of the Bank for Savings*……, pp. 171.
- 29) *Ibid.*
- 30) Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks*, p. 56, Table 9.
- 31) Olmstead, "Investment Constraints and New York City Mutual Savings Bank Financing of Antebellum Development", *Journal of Economic History*, Vol. 32, no. 4, 1972, p. 811. 「ニューヨーク市貯蓄銀行」は合併によって現在は The New York Bank for Savings となっている。
- 32) Knowles, *History of the Bank for Savings*…, p. 178; Olmstead, "Investment Constraints and……", p. 822. こうした政府債への投資はニューヨーク市の大商業銀行や私的銀行家を通じて行われた。しかし、まもなく貯蓄銀行は商業銀行を通さず州政府と直接取引できるほど大きく成長した。(Margaret G. Myers, *The New York Money Market* (New York, 1931), Vol. I, p. 22).
- 33) Olmstead, *ibid.*, p. 822.
- 34) *Ibid.*, p. 824.
- 35) Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks*, p. 81; Olmstead, "Investment Constraints and New York City Mutual Savings Bank……," p. 822.
- 36) ニューヨーク州の運河建設は1817年に開始されたイリー運河及びシャンプレーン運河以後1825年までなく、その後オスウィーゴ運河をはじめ多くの運河が建設されたがいずれも短距離の運河であった。(詳しくは第1章及び *Tenth Census of the United States: Transportation*, IV, pp. 731-34; MacGill, *op. cit.*, chap. VI, 等参照。) したがって1825年までの運河建設のための借入はすべてイリー運河とシャンプレーン運河建設のためであったと考えられる。
- 37) N. Miller, *The Enterprise of a Free People*, p. 88.
- 38) *Ibid.*, p. 99.
- 39) Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks*, pp. 162-63; J. A. Kaiser, *Economic Study of Savings Banking in New York State*, p. 6.
- 40) Alan L. Olmstead, "New York City Mutual Savings Bank Portfolio Management and Trustee Objectives," *Journal of Economic History*, Vol. 34, no. 4, 1974, pp. 820-21.
- 41) Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks*, p. 77.
- 42) ニューヨークの運河通行料収入(ドル)が示すところからみて恐慌の影響は比較的

小さかった。

1835年……702, 671	1838年……677, 105
1836年……712, 013	1839年……761, 422
1837年……526, 768	1840年……715, 271

(*Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 3, 1840, p. 355.)

- 43) Olmstead, *New York City Mutual Savings Banks*. p. 85. 1820年代後半にはイリー運河の成功に刺激されて多くの州で運河建設が行われ、これにともなう州債にこの銀行も投資するようになった。
- 44) H. N. Scheiber, *Ohio Canal Era, A Case Study of Government and the Economy, 1820—1861* (Athens, 1969), p. 39.
- 45) Olmstead, “Investment Constrains……,” pp. 827-8. 1829年にはこの銀行はニューヨーク市債の約半分当たる34万9,800ドルを保有しており、1835年に水道事業のために発行された市債100万ドルのうち40万ドルを購入した。(Ibid.).
- 46) アメリカの経済発展における「自由放任」と政府介入の問題については Joseph Dorfman, “The Principles of Freedom and Government Intervention in American Economic Expansion”, *Journal of Economic History*, Vol. 39, no. 4, 1959, 参照。
- 47) Charles Haines, (ed.), *Public Documents relating to the New-York Canals* (New York, 1821), x *et seq*, Quoted in Havy N. Scheiber, *Ohio Canal Era: A Case Study of Government and the Economy, 1820-1861* (Athens, 1969), p. 3.
- 48) Francis Wayland, *The Education Demanded by the People of the United States* (Boston, 1855), p. 15, Quoted in Dorfman, *op. cit.*, p. 581, footnote.
- 49) Myers, *The New York Money Market*, Vol. I, p. 22.
- 50) Lance E. Davis and Peter L. Payne, “From Benevolence to Business”, p. 388.
- 51) Welfling, *Mutual Savings Banks*, pp. 23-27.
- 52) Davis and Payne, “From Benevolence to Business”, p. 405.
- 53) William Diamond, *Development Banks* (Baltimore, 1957), pp. 27-28.

## 第5章 イリー運河経営の成功

### I. イリー運河ルートの発展

19世紀のアメリカ合衆国の経済発展に貢献した輸送手段として、一般に鉄道の役割が特に強く印象づけられているようであるが、これはいうまでもなく、ロストウ教授の周知の主張の影響によるところが大きいであろう。しかし、一方では彼の説くリーディング・セクターとしての鉄道重視の見解に対して、ニュー・エコノミック・ヒストリアンといわれる研究者の中から強力な反論がなされてきたこともまた周知の通りである。我々はこの両者の主張に少なからぬ影響をうけながらも、なお伝統的な経済史研究の手法によってアメリカ産業革命期における運河の果たした役割の大きさをはっきりと認めることができる<sup>1)</sup>。少なくともアメリカ産業革命期とりわけ1820年代から1840年代に至るその前半期における経済成長は、運河輸送の急速な発展なしには考えられないといってよいであろう。

ところで、すでにみたように、アメリカの主要な運河はそのほとんどが1820年代から1840年代に建設され、運河輸送が内陸輸送の中心となった時代であったことから、20年代から50年代までの時期がアメリカの「運河時代」と呼ばれているのであるが、この19世紀前半に建設された数多くの運河の中でもアメリカの経済発展とくに中西部（五大湖周辺）の発展に極めて大きな貢献をなすとともに、その経営面でも大成功をおさめた運河の例としてイリー運河が最もよく知られている。イリー運河は1825年に完成（1820年より一部開通）し、ハドソン川（ニューヨーク）と五大湖とを直接連結することによって、当時西部との重要な通商路であったミシシッピ川ルートやその後建設されたペンシルヴェニア運河ルートに、さらには、カナダのセントローレ

ンス川ルートに大きなダメージを与え、この時代の大西洋岸と中西部（五大湖周辺）とを結ぶ交通の中心となったのであった<sup>2)</sup>。

この点に関する最近の研究によっても、1830年代までの、ミシシッピ川を有するニューオーリンズへの西部生産物の集荷量はなお圧倒的に多かったことはいうまでもないが、イリー運河を経由して東部に向かった貨物量も著しく増加していたことがうかがえる<sup>3)</sup>。他方アパラチア山脈越えの西部に船で送り込まれた主要な商品の輸送量は、1840年代になるとイリー運河経由の輸送量が急増した結果、北部ルートがミシシッピ川経由の南部ルートに比肩する水準に達した（表V-1参照）。西部からの貨物は重くて嵩ばる一次産品が中心であったことからミシシッピ川ルートの大型船によって下ってくる場合が多かったが、逆に西部に運び込まれた商品は、後述するように、製造品・雑貨が中心で比較的高価なものが多かったことから運河輸送にたよる割合が大きかったといえよう。その結果、西部向けの輸送でイリー運河ルートは比較的早くから大きな割合を占めるようになったのであり、1835年のシェアは西部向けでは32%、東部向け輸送では16%であった。運河の中でもイリー運河に対抗するために建設されたペンシルヴェニア・メイン・ラインは、どちらかといえば失敗した運河の例にあげられるが、イリー運河は大いに繁栄し、東西交通において益々重要な役割を演じるようになっていったのである。我々は

表V-1 北西部通商のルート別シェア (%)

年	北部ルート (イリー運河経由)	東部ルート (ペンシルヴェニア・ メイン・ライン経由)	南部ルート (ミシシッピ川 ルート)	計
1835	23.7 (32)	14.1 (23)	62.2 (45)	100.0
1839	38.2 (33)	16.4 (28)	45.4 (39)	100.0
1844	44.1 (36)	12.0 (24)	43.9 (40)	100.0
1849	52.7 (48)	8.9 (18)	38.4 (34)	100.0
1853	62.2 (60)	8.9 (11)	28.9 (29)	100.0

注：東部ルートにはピッツバーグ有料道路、カンバーランド道路経由を含む。

( )内は西部向け輸送のみの場合の割合。

出所：H. H. Segal, "Canal and Economic Development," C. Goodrich, ed., *op. cit.*, p. 231; E. F. Haites, and Others, *op. cit.*, p. 9, より。

このアメリカの運河を代表するイリー運河に関してその営業状況やそこを通過した貨物の種類や量を今少し詳しく考察することによって、この運河がアメリカ経済発展とりわけ当時の西部の発展に果たした役割を考えてみたい。

## Ⅱ．運河の輸送能力

ところで、すでによく知られているように、イギリスの運河が私的資本によって建設され経営されていたのとは対照的に、アメリカではイリー運河をはじめとする多くの運河が州政府によって建設され運営されていたのであった。ニューヨーク州にはイリー運河の他にシャンプレーン運河、カユガ・セネカ運河、オスウィーゴ運河等の州有運河が建設されていた。それゆえ、ニューヨーク州ではこれら運河の建設及び管理・運営に当たる機関が法律に基づいて設置されていた。これが、運河委員会 (Canal Commissioners) と運河基金委員会 (Commissioners of the Canal Fund) とであった。前者は運河の建設・管理が主な任務であり、後者は運河通行料収入の運用を含む財政面全般に責任を負っており、両委員会は法律に基づいて毎年ニューヨーク州議会にそれぞれの報告書を提出していた。この報告書は、今日、19世紀のニューヨーク州の運河を研究する上で最も重要な資料となっている。本章では、このうち「運河委員会の年次報告書」(*Annual Report of the Canal Commissioners*)<sup>4)</sup> に依拠しながら、1830年代及び1840年代のイリー運河の営業実態を分析する。

まず、当時イリー運河を航行した運河平底船の営業状況や船の大きさ及び船荷の積載量について簡単に紹介しておこう。もとより運河は自然の影響を直接に受ける輸送手段であるから一年中営業できるわけではなかったことはいうまでもない。たとえば、1830年の場合その営業期間は4月20日の開業から12月18日に氷結のために閉鎖するまでの8か月であった<sup>5)</sup>。イリー運河をはじめとするニューヨーク州の運河は、冬の氷結期を除いてほしい4月20日前後から12月20日頃まで航行できたようで年間平均237日間営業していた<sup>6)</sup>

表V-2 イリー運河の営業期間

年	営業開始日		営業終了日	
	月	日	月	日
1826	4月	20日	12月	18日
1827	〃	22	〃	〃
1828	3月	27	〃	20
1829	5月	2	〃	17
1830	4月	20	〃	〃
1831	〃	16	〃	1
1832	〃	25	〃	21
1833	〃	19	〃	12
1834	〃	17	〃	〃
1835	〃	15	11月	30
1836	〃	25	〃	26
1837	〃	20	12月	9
1838	〃	12	11月	25
1839	〃	20	12月	16
1840	〃	20	〃	3

出所：Annual Report, 1842 (Assembly Documents, No. 24, 1842), p. 10.

(表V-2参照)。そこで、年間約8か月の航行可能な期間内に営業用運河船(動力源は馬)が運航した日数と運航距離を調べてみると次のようなことがわかる(表V-3参照)。たとえば、ここにあげている18隻の運河船は、1シーズンに平均5,790マイル運航し、稼働日数は155日で1日平均運航距離は約37マイルであった。さらに、特に運航日数の少ない2隻をのぞいた平均では1シーズン約170日であった。ちなみに、1840年代のミシシッピ川での年平均運航日数は130日であったという研究もあるから<sup>7)</sup>、船の大きさの差はあるにせよ、運河船はかなり効率的に営業していたといえるであろう。なお、1830年と1831年にイリー運河を通してオールバニーに出入りした運河船数は12,890隻と14,963隻であった<sup>8)</sup>。

ところで、運河船のスムーズな運航にとって最大の障害は数多くあるロック(閘門)を通過することであった。ペンシルヴェニア・メイン・ラインはこの障害のために輸送効率が非常に悪くなり失敗したといわれているほどで

表V-3 運河船の運航情況(1843年)

船名	運航距離(マイル)	運航日数
Atlantic	6,552	172
Com. Perry	7,735	195
Helen McGregor	7,280	201
Washington	7,277	188
Whale	7,111	188
R. Hunter	6,301	162
Gen. Harrison	6,995	196
Young Lion	5,784	158
Columbus	5,979	161½
Montpeher	7,411	197
Rochester	6,378	173
O. Newberry	5,738	140
Caledonia	6,940	200
Texas	4,637	122
New Buffalo	1,646	44
Corn Planter	4,178	107
Niagara	1,171	33
Geo. Washington	5,096	155½

出所：Annual Report, 1844 (Assembly Docs., No.16, 1844), p. 29.

ある。しかし、イリー運河には閘門の数も比較的少なく(84か所)、その上、航行船数の増加とともに閘門の改良も進められた結果、ロック通過間隔(24時間当たり)の平均時間は1825年の31分20秒から1841年には3分の1の約11分に短縮されたところもある<sup>9)</sup>。

閘門通過の間隔(スキネクタディの第26閘門の場合)

1825……31.20(分)

1830……23.81

1835……12.84

1840……12.26

1841……10.57

それではこの時代の運河船は一体何トンぐらいの貨物を積んでいたのでは

表V-4 ユチカとウエスト・トロイを通過した西行きの貨物（合計）

年	通過船（隻）	船荷（トン）	平均船荷（トン）
1839	6,739	181,271	26.9
1840	5,883	155,113	26.4

出所：Annual Report, 1841 (Assembly Docs., No. 72, 1841), p. 5.

表V-5 ユチカ、シラキユース、ローチェスターを通過した東行きの貨物（合計）

年	通過船（隻）	船荷（トン）	平均船荷（トン）
1839	9,575	326,806	34.1
1840	9,625	407,847	42.4

出所：前表に同じ。

ろうか。イリー運河の主な地点で記録された船荷の重量をみると、1840年頃にはオールバニーから西へ向かった(上りの)運河船は平均27トンの貨物を積載していたことがわかる(表V-4参照)。また、バッファローから東へ向かっていた(下りの)船は、ユチカ、シラキユース及びローチェスターでの記録によれば船荷の重量は著しく増加していたようで、1839年の平均34トンから1840年には平均42トンを超えていたことがわかる(表V-5参照)。このようにハドソン川から西に向かう運河船とイリー湖から東に向かっていたそれとでは積載トン数に大きな差があるのは、一つは運河の水流がハドソン川に向かって流れていたことにもよるが、それ以外に後述するように西部からの船荷は重量のある一次産品がほとんどを占めていたことにもよる。

さらに、ローチェスターで記録された数字を詳しく調べてみると、下りの船1隻当たりの平均船荷量は一層著しく増加している。たとえば、1839年には3,974隻の運河船によって11万5,507トン(平均29.0トン)が東部に向かって運ばれていたが、1840年には4,110隻で17万1,869トン(平均41.8トン)がハドソン川に向かって輸送されていたのである。この数字は、船荷の著しい増加と運河船の大型化が進んでいたことを物語っている。実際、1839年の

ユチカ、シラキユース及びローチェスターでの記録によれば、積荷が50トンを超える大型船は1839年の611隻から1840年には1,801隻に急増しているのである<sup>10)</sup>。イリー運河での1隻当たり平均貨物量は、1825～35年の平均で30トンであったが、他の運河では25～30トンが普通であったという。1840年にはこれらはそれぞれ40トンと25～35トンに増大した<sup>11)</sup>。こうして、イリー運河を利用する貨物の増加と船の大型化によって、運河船の平均積載量は増大し営業期間内の総輸送量も著しく増加したのであった。もちろん、乗客の輸送も増大していたのであって、すでに1825年の平均でユチカでは1日1,000人近い人々が42隻の船で通過していったと記録されている<sup>12)</sup>。

### Ⅲ. 主要な輸送貨物

イリー運河は、ニューヨーク州西部及び中西部（五大湖周辺）の開発のための人的・物的輸送の大動脈となるとともに、これらの地域の農業生産物を中心とする諸生産物をハドソン川（ニューヨーク）に運び出す最大のチャンネルとしてニューヨークはもとよりアメリカ経済の発展に不可欠な要素となっていたと考えられるのである（表V-6参照）。したがって、我々は、どのような種類の商品がどれだけ、どの方向に輸送されていたかを明らかにすることによって、西部の開発状況やアメリカ北部の経済生活がある程度明らかにすることができるであろう。

表V-6 貨物種類別輸送量比率（1835—44年平均）（%）

	イリー運河	シャンプレーン運河	合計
林産物	44.02	89.96	58.20
農産物	47.11	2.91	33.46
製造品	2.40	1.39	2.11
商品（雑貨）	0.10	0.02	0.07
その他	6.37	5.72	6.16
合計	100.00	100.00	100.00

出所：Hunt's Merchants' Magazine, Vol. 23, 1850, p. 62.

そこでまず、イリー運河のなかほど近くチェナンゴ運河との連絡地点で、交通の要衝であったと考えられるユチカを通過した船荷の中味（品目）を調べてみることにする。今、1830年代のはじめにここを通過した商品（貨物）をその種類別に列挙すれば次の通りである。すなわち、家庭用蒸留酒、屋根板（柿板）、製材した材木、木材、おけ板、小麦粉、食料品、塩、灰、石灰、ビール、リンゴ、酒、まき、小麦、雑穀、ふすま（ぬか）、えんどう及びそらまめ、牧草の種子、羊毛、チーズ、ラード、バター、ホップ、毛皮及び生皮、石こう、石（材）、製造品、家具、石炭、銑鉄といったものであった。これからも明らかなように、イリー運河は人間生活に必要なあらゆる物品と、人間と自然が創り出すあらゆる商品を輸送していたわけである。また、これら通過商品の量については表V-7のごとくである。もちろん、1830年代中頃以降になると通過した品目はさらに増え、果物やポテトや石炭といったものもかなりの量になっている<sup>13)</sup>。

それではこうした商品が一体どの方向に向かってどれだけ輸送されていたのであろうか。まずは西部から東部（ハドソン川）に向かって輸送された商品から考察していこう。西部から運び出された貨物の種類と量は、西部の開発の水準に関連することである。今、イリー運河の西の始点でイリー湖との接点でもあるバッファローからこの運河に入って東へ送られていった主な商品とその輸送量の変化を示せば表V-8の通りである。これから言えることは、例えば小麦や小麦粉のように西部の農業開発と加工場の建設によって、この運河で東部に運ばれる量が年々着実に増加しているものと、ポークやビーフのような食料品にみられるように、西部の開発が進むとともに域内需要の増大によってこの時期には東部に送られる量がむしろ減少傾向をみせた商品もみられる。また、タバコのように、栽培面積の拡大もあってこの運河で運ばれる量が1829年から1835年の間に32トンから1,765トンへと実に50倍以上に増加した商品もみられる。しかし、全般的にみてまだバッファローより西の開発はそれほど進んでいなかったことは、先のユチカを通過した商品の量と比較して明らかである。1830年代前半においては、イリー運河はニューヨー

表V-7 ユチカを通過した商品 (1830-1832年)

品 目	1830	1831	1832
蒸溜酒(ガロン)	1,812,918	1,472,685	1,537,680
屋根板(メートル)	20,786	28,819	50,453
製材品(フィート)	21,257,490	31,132,086	31,354,027
木材( " )	262,453	691,225	851,022
おけ板( " )	6,009,000	8,586,237	7,341,018
小麦粉(バレル)	532,464	609,254	631,497
食料品( " )	36,982	31,448	42,216
塩( " )	75,112	69,754	66,651
灰( " )	34,752	28,437	28,810
石灰( " )	11,220	15,596	34,610
ビール( " )	595	355	205
りんご酒( " )	124	2,181	435
まき(コード)	3,556	2,927	3,826
小麦(ブッシュェル)	714,406	411,424	645,340
雑穀( " )	237,147	183,938	160,677
ふすま(ぬか)( " )	96,380	273,397	161,204
えんどう・そらまめ( " )	5,724	2,413	15,072
牧草の種子(ポンド)	1,212,896	1,354,874	1,282,222
羊毛( " )	526,462	1,025,321	719,444
チーズ( " )	1,727,403	1,677,209	1,233,586
バター・ラード( " )	2,216,609	2,713,465	3,548,045
ホップ( " )	396,248	148,749	337,495
毛皮・生皮( " )	284,069	329,568	200,890
石こう( " )	4,829,557	8,083,600	8,072,104
石材( " )	7,871,661	17,088,146	7,987,232
製造品( " )	89,231,254	122,039,775	116,126,047
家具( " )	6,612,624	7,215,556	7,679,343
石炭( " )	.....	2,578,062	3,101,603
銑鉄( " )	.....	1,533,370	1,841,569

出所: *Annual Report, 1833 (Assmably Docs., No. 36, 1833)*, pp. 41-2.

ク州西部を中心とした地域の輸送が中心であったことがうかがえるのである。もちろん、イリー運河と競争関係にあったミシシッピ川ルートはもとよりカナダのセントローレンス川ルートも、この時代にはなお有力な輸送ルー

表V-8 バッファローからイリー運河で東部に送られた商品 (1829-1835年)

品 目	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835
小麦粉 (バレル)	4,335	31,810	62,968	21,932	78,666	79,324	100,833
食料品 (ポーク, ビーフ)( " )	4,754	6,675	5,668	5,159	4,273	14,590	8,160
油 ( " )	214	802	1,420	44	43	221	
小麦(ブッシェル)	3,640	149,219	186,148	100,761	114,337	111,798	168,012
灰 (ト ン)	1,705	2,713	2,502	2,110	2,118	1,655	7,304
タバコ ( " )	32	62	222	386	535	1,008	1,765
麻 ( " )	22	20	70	29	17	5	1/2
銑 鉄 ( " )	235	419	409	760	1,167	1,128	997
鑄 物 ( " )	241		422	468	757	689	768
家 具 ( " )	42	58	69	88	134	145	355
毛 皮 ( " )	86	82	96	107	101	154	136
製材品(フィート)	311,256	136,499	184,639	251,504	331,140	439,643	2,087,024
おけ板(メートル)	510	464	568	523	699	2,400	2,094
魚 (バレル)		851	150	276	279	346	732
ウイスキー( " )	149	4,182	3,750	2,208	2,485	1,347	614
バター・ラドー (ト ン)	70	174	205	394	449	119	503
チーズ ( " )	68	122	127	74	95	138	34
羊 毛 ( " )			66	22	75	73	93
シカ皮・生皮( " )					110	141	207
砥 石 ( " )	35	39	124	110	139	126	135
トタン板 ( " )		41	9				
雑 貨 ( " )							242
屋根板(メートル)							74,062
木 材(フィート)							61,430
トウモロコシ (ブッシェル)							12,193

出所: *Annual Report, 1836 (Assembly Docs., No. 65, 1836)*, p. 52.

トとして中西部(五大湖周辺)の生産物輸送において重要な役割を担っていたことはいうまでもない。

次に、イリー運河の西の始点であるバッファローから東部に向けて送られた上述のような貨物は中西部(五大湖周辺)のどの地域(州)から集められたものであったのだろうか。バッファローでの1835年の記録によれば、ニュ

ーヨーク州を除くと、オハイオ州を中心にミシガン、ペンシルヴェニア、アッパー・カナダ、イリノイから来た貨物はここでイリー運河に入っていたことがわかる<sup>14)</sup>。そして、そのほとんどすべてがオハイオ州からのものであったが毛皮類だけはミシガン州からのものが多かった<sup>15)</sup>。その他の商品の中で、たとえば小麦については、ニューヨーク州以外から来た量は、オハイオ州からの9万8,071ブッシェルとミシガン州から来た1,946ブッシェルとだけであった<sup>16)</sup>。先に述べたように、この時代にはバッファローから東部に向けて送られた小麦の量そのものがまだ非常に少なく（表V-8参照）、1835年で16万8,012ブッシェルであったから、オハイオの小麦がここで船積みされた小麦の60%を占めていたことがわかる。

また小麦粉についてはバッファローからイリー運河で東部に送られる量は年々増加してきていたが、ニューヨーク州以外からではオハイオとアッパー・カナダから来ていた。しかし、カナダの分はごく少量でほとんどがオハイオ州からであった。したがって、1835年にここでイリー運河に入った小麦粉の85%まではオハイオから来たもので残りの15%たらずがニューヨーク州西部のものであったことがわかる<sup>17)</sup>。このように、1830年代のイリー運河は、ニューヨーク州以外ではまずオハイオ州の発展と最も強く結びつきはじめていたといえよう。ミシガンや五大湖の南の諸州はそれぞれ従来の輸送ルートによって生産物を大西洋岸やニューオーリンズに運んでいたことがわかる<sup>18)</sup>。

一方、貨物の動きを季節的に分析してみると、西部で農作業等の活動が活発になる5月と収穫物の売却によって収入を得るとともに冬期の運河閉鎖がせまってくる10月から11月には、オールバニーから西部に向けての貨物輸送量は最高水準に達する。また、逆にオールバニーに送られてくる農産物を中心とする貨物もこの秋期に一年間のうちで最高の量になる。たとえば、1830年の記録をみると、オールバニーに到着する小麦（年間）の28%が11月に集中し、小麦粉の場合はその26%が11月に、そして運河の冬期閉鎖中に製粉されたものが翌年の運河開通とともに東部に送られてきたために5月にも16%以上が到着している。だから夏期にオールバニーに到着する最大の貨物

は材木（製材品）であった<sup>19)</sup>。

このように、バッファローから運河船によってハドソン川に輸送されていた貨物は、その量と種類の変化によって西部の発展、すなわちアメリカにおける地域的分業の状況を如実に表わしているといえよう。

それでは次に、イリー運河を通してバッファローに到着した貨物からこの点について若干の説明を加えておきたい。1829年にこの運河の西の終点であるバッファローに東部から輸送されてきた貨物をみるとそのほとんどが製造品、家具及び機械器具、雑貨、それに塩であった。そのうち製造品が7,151トン、家具が935トン、雑貨が470トン、塩が6万5,431バレルであった。しかし、5年後の1834年にはこれらはそれぞれ2万4,029トン、4,149トン、860トン、8万4,104バレルへと著しく増加している<sup>20)</sup>。これからも明らかなように、イリー運河で東部から送り込まれてきた貨物は西部開拓民の必需品が中心であった。とりわけ塩の増加はバッファローより西の地域で人口増が急であったことを物語っていると解してよいであろう。もちろん、これらの貨物のうちの多くはニューヨーク州よりさらに西の諸州に輸送されていた。とくに製造品の60%から70%はさらに西に送られていったのである。そこでこれら貨物の行き先を今少し詳しく述べると、1835年には製造品の場合、オハイオ州行きが最も多く約39%を占め、次にシガン州向けが約36%、イリノイ州及びインディアナ州行きが各々9%、残りがアッパー・カナダ、ペンシルヴェニア、テネシー、アラバマ、ミズーリ、ヴァージニアの各州に送られた<sup>21)</sup>。また中西部植民の指標となる家具についても、オハイオ州にその約59%が、シガン州に約19%が、イリノイ州に約15%が送られ、残りがその他の州に送られている。このように、バッファローからさらに西部に送られていった貨物の大部分も、前述のここに集められてきた貨物の場合と同様に、オハイオ州によって占められていたことがわかる。少なくとも1830年代の中頃までは、イリー運河は中西部（五大湖周辺）諸州の中でもオハイオ州の発展に大いにかかわっていたことがわかるのである。

以上のように、イリー運河を利用して東部へあるいはまた西部へ輸送され

た貨物は、それぞれの時代のニューヨーク州西部から中西部諸州（五大湖周辺）における植民や産業発達の状態を反映するものであった。1830年代の小麦粉や材木にみられるように、これら西部諸州の製粉業や製材業の発展を反映して、ある程度製品化された形で輸送される量が著しく増加していったように、アパラチア山脈越えの西部における産業の発展は、イリー運河の東向けの貨物の種類とその量を変えながら、他方ではハドソン川からこの運河に運び込まれ西方に送られた製造品の量を急速に増加させていったのである<sup>22)</sup>。

我々はこうした貨物の種類やその量的変化をみるとき、1810年代にアメリカ北東部にもたらされた「産業革命の火」は1820年代以降着実に西に向かって運ばれていたことを認めることができる。そこで、こうした貨物の種類やその輸送量にとどまらず、さらに進んでイリー運河の通行料収入の変化を分析することによって、上述の点を一層明白にするとともに、この運河がその経営上でも大いに成功していたことを明らかにしたい。

#### Ⅳ. 運河収入

イリー運河は8年の歳月と700万ドルを超える資金を投じて1825年10月に完成したのであったが、それ以前の1820年5月には一部の区間が完成し営業を開始していた。したがって、イリー運河は363マイルの全区間が完成し営業を開始するまでの5年間にすでに開通していた幾つかの区間から合計100万ドルを超える通行料収入をあげていたのである（表V-9参照<sup>23)</sup>）。イリー運河が全区間にわたって年間の営業をはじめた1826年以降の通行料収入をみると、1826年の76万2,003ドルから5年後の1831年には119万4,610ドルへと著しく増加している。1833年までの収入の増加をみても年平均10万ドル近い伸びを示しており、1830年代には早くも毎年100万ドルを超える額に達していたのである。そして、その後も通行料収入は増加し続け、1840年代には200万ドルに達している（表V-10参照）。ところで、1837年から1838年には運河収入の減少がみられるが、これは運河熱にもその一因があるといわれている

表V-9 イリー及びシャンプレーン運河の通行料収入  
(1820年1月1日～1834年1月1日)

年	通行料収入(ドル)
1820	5,437.34
1821	14,388.47
1822	64,072.40
1823	152,958.33
1824	340,761.07
1825	566,112.97
1826	762,003.60
1827	859,058.48
1828	835,407.28
1829	795,054.52
1830	1,032,599.13
1831	1,194,610.49
1832	1,195,804.23
1833	1,422,695.22
合 計	9,240,963.53

出所：Annual Report, 1834 (Assembly Docs., No. 55, 1834), p. 25.

1837年の恐慌とその影響によるものと考えられる<sup>24)</sup>。また、1842年にも通行料収入の大幅な減少がみられたが、この原因はこの年には冬の到来が早く11月20日には凍結のために営業を終了しなければならなかったことにあると思われる<sup>25)</sup>。しかし、その後通行料収入は再び増大し、1847年には南北戦争以前の時代では最高の333万3,347ドルに達したのであった。こうして、イリー運河の収入は、その通行料が1832年から1846年の間に50%も引き下げられたにもかかわらず増加し続け、1883年に通行料が完全に廃止されるまでに1億2,146万1,871ドルにのぼる総収入を稼いだのである<sup>26)</sup>。

次に、この巨額にのぼる毎年の運河通行料はどの地点でいくら徴収されたものかを分析することによっても、どの地域で生産された生産物がイリー運河を利用して輸送されることが多かったか、あるいはどの地域からこの運河ルートに運び込まれる貨物が多かったかを明らかにすることができよう（表

表V-10 イリー運河の通行料収入(1835—1845年)

年	通行料収入(ドル)
1835	1,375,673
1836	1,614,342
1837	1,292,623
1838	1,590,911
1839	1,616,554
1840	1,775,747
1841	2,034,882
1842	1,568,946
1843	1,880,309
1844	2,190,147
1845	2,361,810

出所：*Annual Reports, 1842—1846 (Assembly Docs., No. 24, 1842), p. 3; (Ass. Docs., No. 25, 1843), p. 9; (Ass. Docs., No. 16, 1844), p. 4; (Ass. Docs., No. 28, 1845), p. 3; (Ass. Docs., No. 14, 1846), p. 4, より作成。*

V-11参照)。

ニューヨーク州西部や中西部(五大湖周辺)地域の開拓民に必要な物資の東の搬入口であるオールバニーとウェスト・トロイは1830年代はじめには総通行料収入の約40%を集めていた(表V-12参照)。また、ニューヨーク州西部の貨物の集散地でオンタリオ湖からの入口ともなったローチェスターも巨額の通行料を徴収しており、ここだけで全体の15%程度を占めていたのである。一方、イリー運河の西の始点であるバッファローはその額が次第に増加してきたとはいえ5万～7万ドル程度の通行料収入しかあげておらず総収入の6%を占めるにすぎなかった。しかし、通行料収入全体に占めるバッファローの比重が小さいからといって、この運河がアパラチア山脈越え西部の経済にとってよりも東部の経済にとってより重要であったということを意味するものではない。というのは、たとえば1836年の運河通行料は小麦・小麦粉については4.5ミル/1000ポンド・マイルで、製造品に対してはその2倍であったからである<sup>27)</sup>。したがって、東部への農産物輸送が中心であった西部のバッ

表V-11 徴収地別の運河通行料収入(1829—1833年)

場 所	1829	1830	1831	1832	1833
Albany,	\$161,443.69	\$212,044.82	\$269,443.73	\$236,636.32	\$323,689.88
West-Troy,	85,259.46	124,771.46	169,458.19	160,329.28	172,070.41
Schenectady,	29,671.96	37,805.98	35,700.56	37,794.95	42,425.71
Little-Falls,	9,648.21	8,670.97	9,685.78	15,023.12	18,014.29
Utica,	42,122.33	46,142.10	41,012.61	47,046.78	55,063.97
Rome,	23,956.78	28,835.26	28,680.79	35,547.14	43,191.70
Syracuse,	60,752.69	85,876.30	66,144.82	94,916.24	98,931.05
Montezuma,	66,701.63	75,845.74	65,570.15	73,288.99	81,826.83
Lyons,	27,733.55	24,229.18	20,539.46	25,278.58	25,133.76
Palmyra,	44,845.71	48,337.94	55,776.33	59,434.78	48,117.96
Rochester,	98,518.17	150,128.83	174,350.90	154,541.08	168,452.37
Brockport,	10,150.26	12,313.52	10,750.82	13,025.81	18,554.55
Albion,	12,019.99	12,138.95	10,993.94	10,219.43	15,178.84
Lockport,	12,503.42	21,553.24	31,023.19	28,434.22	50,562.39
Buffalo,	25,957.38	48,958.64	66,009.19	58,232.09	73,812.79

出所：Annual Report, 1834 (Assembly Docs., No. 55, 1834), p. 25.

表V-12 運河通行料の徴収地別割合(1829—1833年) (%)

場 所	1829	1830	1831	1832	1833
オールバニー	23	23	26	23	26
ウェスト・トロイ	12	13	16	16	14
ローチェスター	14	16	17	15	14
バッファロー	4	5	6	6	6
その他(11カ所)	47	43	35	40	40
合 計	100	100	100	100	100

出所：表V-11より算出。

ファローの通行料収入の占める割合が製造品を中心とする貨物の西部への輸送を行っていた東部の運河港に比べて小さくなるのは当然のことであった(表V-13参照)。この運河はニューヨーク州がその西部地域の開発と五大湖通商をニューヨークにもたらすことを目的として建設したものであるから、ニューヨーク州政府が西部の生産物輸送を優遇していたのもまた当然のこと

表V-13 貨物種類別運河通行料収入の割合 (%)

年	林産品	農産物	製造品	商品(雑貨)	その他
1837	13.1	36.0	5.7	40.2	4.9
1838	10.7	35.5	4.4	43.8	5.5
1839	12.1	34.6	4.7	42.8	5.7
1840	7.9	52.9	4.0	30.4	4.8
1841	11.4	44.7	4.9	34.3	4.8
1842	8.3	53.7	4.1	28.3	5.6
1843	9.9	50.6	4.3	30.1	5.0
1844	10.0	47.7	4.6	31.0	6.7
1845	11.3	46.7	4.2	31.2	6.5

出所: *Annual Report of the Commissioners of the Canal Fund, 1837—1845*;  
R. W. Filante, *op. cit.*, p. 99.

であった。これらの点を考慮すれば、上述の数字の意味するところは、ニューヨーク州西部及び中西部（五大湖周辺）の諸州にとってイリー運河はますます重要な輸送ルートになってきていたということである。

最後に、このように大量の貨物輸送を担い巨額の通行料収入を得ていたイリー運河は、その維持・管理のためにいかに支出していたのであろうか。ここでこの運河の支出について若干言及しておこう。

運河支出の中で大きな割合を占めたのは修繕費(改良工事費)であったが、イリー運河の歴史の中で一部のルート変更を伴うような大規模な改良工事は二度行われている。最初の改良工事は、運河完成後10年を経過した1836年からはじめられ1862年に完了した。また、巨大なロックを有する現在のイリー運河 (Barge Canal) は1905年にはじめられた第2の大規模な改良工事によって完成されたものである。

それでは、まず1830年代前半のイリー運河の維持・管理のために支出された金額（シャンプレーン運河の若干の支出を含む）を示しておこう。1830年前後の各年には大体20万ドル程度の支出であったが、運河航行の増加と運河船の大型化に伴って改良工事も多くなった。1833年（1832年9月30日～1833年9月30日、以下同じ）の運河支出は35万2,429ドルであったが、そのうち

修繕費が32万8,585ドル、人件費等が2万3,844ドルであった<sup>28)</sup>。同様に1834年には44万3,337ドル<sup>29)</sup>、1835年には43万7,922ドル<sup>30)</sup>、そして1836年には37万4,097ドル<sup>31)</sup>が支出されているが、そのうちのほとんどは修繕費であった。さらに1840年代になると支出は一時さらに増加し、1842年には運河の拡張工事に152万1,153ドルが投ぜられこの年の支出は162万9,547ドルにのぼった<sup>32)</sup>。しかし、その後1844年には37万1,449ドル、1845年には39万9,095ドルとなって平常の水準に戻った<sup>33)</sup>。

以上のように、イリー運河はその歴史の最初の年から支出をはるかに上回る収入をあげ、その結果相当な利益を計上することができた。その後運河収入の増大とともに利益もますます巨額になり、1840年代中頃には年間200万ドルに達する利益をあげていたのである。1840年の合衆国政府の歳入が2,000万ドル足らずであったことを考えると、ニューヨーク州政府はイリー運河によっていかに莫大な利益を得ていたかがわかるであろう。このイリー運河の成功が刺激となって、1820年代後半から1840年代のはじめにかけてアメリカの各州で夥しい数の運河が建設されることになったわけである。

このように、イリー運河はニューヨーク州政府の手によって、おそらく19世紀最大の公共事業として、ニューヨーク州西部のみならず中西部（五大湖周辺）の開発に大きく貢献した。のみならず、経営的にも公共事業としてはこれまでその例をみないほど大成功をおさめ、その巨額の利益は西部の開発にも融資され金融面からも大いに貢献したのである。

ところで、イリー運河完成以前のニューヨークからバッファローまでの輸送費は、トン当たり約100ドルで20日間を要したといわれているが、運河完成後、とくに1836年以降の水路改良と度々の通行料引き下げとによって、その輸送費は1834年から1854年の間の約20年間に3分の1以下になった(表V-14参照)。運河完成の1825年から1850年までの平均でその輸送費は17.50ドル程度にまで低下したのであって、したがってこの25年間に利用者はトン当たり82.50ドルの利益を得ていたことになるのである<sup>34)</sup>。イリー運河の出現する以前の中西部（五大湖周辺）の通商活動は主としてミシシッピ川とセント

表V-14 イリー運河の輸送費の低下 (1834—1859年)  
(トン当たり, ドル)

年	オールバニーから バッファロー (上り)	バッファローから オールバニー (下り)
1834	\$ 16.40	\$ 7.68
1835	16.00	6.29
1836	21.00	7.13
1837	18.60	7.50
1838	17.80	6.76
1839	17.80	6.94
1840	16.60	7.50
1841	12.20	6.57
1842	13.20	6.02
1843	11.20	5.56
1844	13.00	5.56
1845	9.60	6.57
1846	8.00	5.92
1847	7.80	7.13
1848	7.80	5.37
1849	7.80	5.18
1850	7.20	5.48
1851	6.20	4.71
1852	5.20	4.90
1853	5.60	5.18
1854	5.00	4.81
1855	5.00	4.81
1856	5.40	5.56
1857	4.80	4.26
1858	2.80	3.14
1859	2.40	2.87

出所: H. V. Poor, *History of the Railroads and Canals of the United States of America*, p. 364.

ローレンス川の二つのルートによって支えられていた。ミシシッピ川ルートはともかく、カナダのセントローレンス川ルートの通商活動の相対的な縮小は、イリー運河が合衆国におけるニューヨークの地位を決定的たらしめたのみならず、他方では北アメリカにおけるカナダの将来に極めて厳しい影響を

およぼす結果となったことを物語っている。

セントローレンス川ルートは、1812年の英米戦争の時代までは中西部（五大湖周辺）と大西洋岸とを結ぶ交通路として圧倒的な地位を保持していたが、しかし、輸送費はまだ非常に高く商品1トンをロンドンからモントリオールまで3,200マイルも輸送するのに1ポンドであったのに対して、モントリオールからプレスコットまでの130マイルに2ポンド10シリングも要するといった状態であった。それゆえ、ニューヨーク州によってイリー運河やオスウィーゴ運河が建設され、セントローレンス川ルート（オタワ・ルート）の約半分の輸送費で大西洋岸と中西部（五大湖周辺）との間の輸送が可能になるに至って、商品の流れはハドソン川（ニューヨーク）に奪われてしまうことになった<sup>35)</sup>。ウィリアム・ハミルトン・メリット（William Hamilton Merritt）がいみじくも述べていたように、モントリオールを中心とするカナダの西部通商は「あたかも手品のようにハドソン川に消えてしまった」<sup>36)</sup>のである。そして、19世紀中葉には85対15という圧倒的な割合で五大湖通商はニューヨークに有利な状態に変わってしまっていた<sup>37)</sup>。こうして、イリー運河は19世紀後半の鉄道時代に至るまで北アメリカにおける最も重要な東西間輸送路としての地位を保ち続けたのである。

- 1) たとえば、Carter Goodrich を中心とするアメリカ運河研究者の研究成果である C. Goodrich, (ed.), *Canals and American Economic Development* (New York, 1961). をみよ。また、イリー運河の役割については、R. W. Filante, “A Note on the Economic Viability of the Erie Canal, 1825-1860,” *Business History Review*, Vol. 48, no. 1, 1974, を参照。
- 2) イリー運河ルート、ミシシッピ川ルート及びペンシルヴェニア運河ルートの中西部商品流通におけるシェアの変化については、Harvey H. Segal, “Canals and Economic Development,” Carter Goodrich, (ed.), *op. cit.*, p. 231; Thomas F. McLuraith, “Freight Capacity and Utilization of the Erie and Great Lakes Canals before 1850,” *Journal of Economic History*, Vol. 36, no. 4, 1976, を参照。
- 3) Erik F. Haites, James Mak, and Gary M. Walton, *Western River Transportation: The Era of Early Internal Development, 1810-1860* (Baltimore,

- 1975), pp. 124-127.
- 4) 運河委員会の報告書は毎年1月下旬に、州議会に対して前年の運河の営業報告を行ったものである。1830年から1845年の各年についての報告書は *Documents of the Assembly of the State of New York*, 1831-1846 にも収載されている。
  - 5) *Annual Report of the Canal Commissioners*, 1831 (in *Documents of the Assembly of the State of New York*, No. 38, 1831), p. 1. 以下 *Annual Report* と略記。
  - 6) *Annual Report*, 1841 (*Assembly Documents*, No. 72, 1841), p. 4; *Annual Report*, 1842 (*Assembly Documents*, No. 24, 1842), p. 10.
  - 7) Haites and Others, *Western River Transportation*, p. 143.
  - 8) Whitford, *op. cit.*, Vol. I, p. 959.
  - 9) *Annual Report*, 1842 (*Assembly Documents*, No. 24, 1842), p. 9.
  - 10) *Annual Report*, 1841 (*Assembly Documents*, No. 72, 1841), p. 5.
  - 11) Stanly Lebergott, "United States Transport Advance and Externalities," *Journal of Economic History*, Vol. 26, no. 4, 1966, p. 452.
  - 12) Albion, *Rise of New York Port*, p. 88.
  - 13) *Annual Report*, 1835 (*Assembly Documents*, No. 85, 1835), pp. 85-91.
  - 14) *Annual Report*, 1836 (*Assembly Documents*, No. 65, 1836), pp. 54-55.
  - 15) *Ibid.*.
  - 16) *Ibid.*.
  - 17) *Ibid.*.
  - 18) 蒸気船の時代はミシシッピ川を北上しており、1817年にはニューオーリンズから最初の蒸気船がシンシナチに到着している。William F. Gephart, *Transportation and Industrial Development in the Middle West* (New York, 1976), p. 107.
  - 19) *Annual Report*, 1831 (*Assembly Documents*, No. 38, 1831), pp. 13-14, より算出。
  - 20) *Annual Report*, 1836 (*Assembly Documents*, No. 65, 1836), p. 51.
  - 21) *Ibid.*, 表(B)より算出。
  - 22) *Annual Report*, 1835 (*Assembly Documents*, No. 85, 1835), pp. 18-19.
  - 23) イリー運河とシャンプレーン湖を連結するシャンプレーン運河は、イリー運河と一体を成すものとして計画されたものであって、その規模も小さく、通行料収入ではイリー運河の数パーセントにすぎない。したがって、統計上はイリー運河に含められることが多い。
  - 24) 1837年の恐慌については、Reginald Charles McGrane, *The Panic of 1837, Some Financial Problems of the Jacksonian Era* (Chicago, 1924), 参照。
  - 25) *Annual Report*, 1843 (*Assembly Documents*, No. 25, 1843), p. 4.

- 26) R. E. Shaw, *op. cit.*, p. 299.
- 27) Shaw, *op. cit.*, p. 243. なお、西部の開発と関連して Roger L. Ransom, “A Closer Look at Canals and Western Manufacturing in the Canal Era,” *Explorations in Economic History*, Vol. 8, no. 4, 1971, も参照。
- 28) *Annual Report*, 1834 (*Assembly Documents*, No. 55, 1834), pp. 3-4.
- 29) *Ibid.*, 1835 (*Ass. Docs.*, No. 85, 1835), p. 29.
- 30) *Ibid.*, 1836 (*Ass. Docs.*, No. 65, 1836), p. 38.
- 31) *Ibid.*, 1837 (*Ass. Docs.*, No. 73, 1837), pp. 52-3.
- 32) *Ibid.*, 1843 (*Ass. Docs.*, No. 25, 1843), pp. 9-10.
- 33) *Ibid.*, 1846 (*Ass. Docs.*, No. 14, 1846), pp. 6-7.
- 34) *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 23, 1850, p. 387.
- 35) H. A. Innis and A. R. M. Lower, (eds.), *Select Documents in Canadian Economic History, 1783-1885* (Toronto, 1933), Part I, p. 185.
- 36) *Ibid.*, p. 186.
- 37) *Ibid.*, Part II, p. 473.

## 第6章 運河沿い地域の発展

### I. 人口の増加

アメリカ運河時代を通じて建設された運河の総延長は4,000マイルに達していたのであって、1840年代末には放棄されるものも出はじめたとはいえ、1850年には3,698マイルが営業していた。このうちペンシルヴェニア州、オハイオ州及びニューヨーク州の運河は全体の約70%を占めていた。とりわけニューヨーク州の運河は、この国の運河の約20%であったが、経営的には非常に成功しており、1850年においても州内で803マイルが営業していたのであって、そのほとんどすべてが州政府（運河局）によって経営されていた。なかでもイリー運河は363マイルに及ぶ最大の運河であり、ニューヨーク州の他のすべての運河はこの大幹線たる運河の支線として建設されたものであるとよい。

こうした運河を軸とする内陸地域間交通の発展は、都市の成長やマーケティングのパターンに影響を与え、ひいては農業、工業及び植民のパターンにも大きな影響を及ぼした。アメリカ運河時代と一般によばれている1820年代から1850年代までの間に、運河は、アパラチア山脈越えの西部を中心に、内陸部における地域間輸送システムの原型を成して、これによって形成された植民や交易パターンによって、後に来る鉄道による輸送システムが決定されることとなった。

ところで、地域的発展や地域間の経済関係についての研究は、ターナー（Frederick Jackson Turner）以来の伝統があるが、本章では運河が地域の経済発展にどのようなインパクトを与えたかをニューヨーク州のイリー運河の場合について考察する。

イリー運河は効率的な輸送路としてのみならず運河経営の面でも巨額の利潤を生み出し、大成功をおさめたのであるが、この運河がその沿線地域であるニューヨーク州北西部の経済発展に具体的にどのような影響を及ぼしたのであろうか。この運河は本来二つの目的をもっていたと考えられている。まず第1は、ニューヨーク州北西部地域の植民の推進と州の重要産業である製塩業の推進にみられるような産業開発のためであり、今一つは、ボストン、フィラデルフィア及びボルティモアといった中西部通商での強力なライバルとの競争に打ち勝つために、五大湖への有効な輸送路を確保することであった<sup>1)</sup>。後者の目的に関しては、この運河によってアパラチア山脈越えの中西部（五大湖地域）への確実な交通路が完成し、州北西部のみならず中西部諸州への植民とその経済発展を強く刺激した。他方、この運河によってニューヨークはライバル諸都市を押えて中西部通商の頂点に立つことができた。イリー運河は、「ニューヨークの商業覇権獲得の不可欠の要素の一つ」<sup>2)</sup>であったし、「アメリカ海運業界における王座への驚異的躍進の歴史的起点」<sup>3)</sup>ともなったのである。

イリー運河は、ハドソン川岸のオールバニーからモホーク川沿いに西に進み、オンタリオ湖の南を通過してイリー湖（バッファロー）に達するアメリカ最大の運河である。ニューヨーク州を横断して、その16の郡（カウnty）を通過していたが、この内陸水路沿いの都市や運河通過郡はこれによってその発展にどの程度影響を受けたのであろうか。ニューヨークから五大湖への水路交通が確保されたことによって、中西部諸州への植民の進展やその地域との通商をニューヨークに集中させていくことになったのは疑いないが、ニューヨーク州内の運河通過地域に一層大きなインパクトを与えたであろうこともまちがいない。一般に、運河が直接に影響を与えたのは、そのルート沿いの2～3マイルの範囲であったといわれているが、その範囲は、運河の支線となる有料道路や鉄道が建設されたかどうかによって大きく異なっであろう。直接的な影響を受けた運河沿いの地域や都市のみならず、そうしたところからかなり離れた背後地とでもいうべき広い範囲の地域の発展に大きな刺

激を与えたことは疑いない<sup>4)</sup>。それを示す最も顕著な現象の一つが、植民の伸展に伴う人口の急増であった。そこでまず、この時代に急速な変貌を遂げたニューヨーク州の人口増加についてその地域の特徴を明らかにしよう。

新しい植民によって地理的・経済的な支配領域を拡大した北アメリカのような地域では、それぞれの地方の経済活動の発展を示す最も直接的で簡明な指標は、人口の変動つまり人口増加（率）であろう。したがって、運河通過郡と州全体あるいは運河を持たない郡つまり非運河郡の人口増加（率）を比較することによって、イリー運河のニューヨーク州北西部開発に対する影響を知ることができるであろう。もちろん、人口増加率の場合、沿線の比較的早く人口増加が進んでいた地域（都市）ほど、分母となる人口が大きくなり、それだけ増加率が下ってくる傾向があることには留意しておく必要がある。1820年にはニューヨーク州の人口は合衆国で最大の137万人に達しており、この国の人口964万人の14%を占めるようになっていた。ニューヨーク州の人口の絶対数が大きくなり、その増加率が合衆国全体の増加率を下回るようになる1830年代中頃まで、ニューヨーク州はこの国全体の増加率をはるかに凌ぐ高率の人口増加を示していた。30年代中頃までは、ニューヨークにとって競争相手となるような他の諸州の有力な運河（例えばペンシルヴェニア州のメイン・ライン）が完成しておらず、イリー運河ルートは、東北部の海岸地域と五大湖間の輸送のシェアを急速に伸していた。その結果でもあるこうした人口急増は、内陸水路を軸とする輸送路の改良による植民の伸展、都市の成長及びそれに伴う商業の拡大等相互に影響しあう形のより広範囲の発展を意味している。そこでまず、州内のイリー運河通過地域（運河郡）とそれ以外のいかなる運河も持たない地域（非運河郡）との人口増加の比較からはじめよう。

ここで注意しなければならないのは、先にも述べたように、各々の郡が当時すでにどの程度の人口を有したかである。この時代はニューヨーク州においても河川を中心とする交通が中心であったから、航行可能な水路を有する諸郡はかなりの人口を擁していたのに対して、有効な交通路を有しない郡の

人口は非常に少なかった。例えば、1820年に最大の人口を有していたニューヨーク郡では123,700人であったのに対して、最も少ないハミルトン郡ではわずか1,251人であった。ハドソン川沿いの郡や19世紀はじめから航行改良がはじめられていたモホーク川流域等の比較的交通改良が進んでいた郡においては3万人を超えるところが多かったのに対して、水路を持たない内陸部の郡ではわずか数千人のところもめずらしくなかった。したがって、運河の影響を人口増加率で比較検討する場合、当然のことながら人口の少なかった郡では若干の増加でもその割合は大きく現われ、すでにかんりの人口を有していた郡では絶対数が大幅に増加してもその増加率は比較的小さくなることを十分認識して検討していく必要がある。

さて、1820年代及び30年代は、イリー運河をはじめ主要な運河が建設された時代であったが、この時期のアメリカ合衆国（准州を含む）全体の人口増加率とニューヨーク州のそれとを比較すると表VI-1の通りである。ここに示されているように、ニューヨーク州の人口増加率が合衆国全体のそれを大きく上回っていたのは1830年代までであったことがわかる。それは丁度アメリカにおける運河時代の全盛期までのことであり、それ以降は、おそらく水路（運河）のように地理的ないしは自然の条件に決定的な制約を受けることの少ない鉄道の発展によって、それまでとは若干異なる内陸部の新しい地域（都市）が成長してきたことを意味しているといえよう。もちろん、ニューヨーク州のように比較的早い時代から人口増加が急であったところでは、この時代にはすでにかんり大きな人口を有しており、したがって増加率は低下

表VI-1 ニューヨーク州と合衆国（准州を含む）の人口増加  
（前回センサスとの比較による増加率）（%）

／ 年	1800	1810	1820	1830	1840	1850
N Y 州	73.2	62.8	43.1	39.8	26.6	27.5
U. S.	35.1	36.4	33.1	33.5	32.7	35.9

出所：Barbara Shupe, Janet Steins, Jyoti Pandit, *New York State Population, 1790-1980, A Compilation of Federal Census Data* (New York, 1987), ix.

する傾向を示していたともいえる。ちなみに、第2次英米戦争が終った1814年にはこの州の人口は100万人を超えており、イリー運河の開通した1825年には160万人を、そして1830年代はじめには200万人を超えたのである<sup>5)</sup>。

それでは、このアメリカ運河時代といわれる1820年代から1850年代に至る時代のニューヨーク州の人口増加は、この州における運河建設とどう関連していたのであろうか。運河交通の影響を考えるには、まず運河を直接利用できた地域(郡)、つまり運河がその郡内を通過していた運河郡と、運河を有していなかった郡つまり非運河郡に分類して比較することが有効であると思われる。ここでは、イリー運河の通過郡と、いかなる運河も通っていない非運河郡とに分類して比較する。ただ、運河が郡内を通過している場合でも、それがどの部分を通っているかによって輸送路としての効果には大きな差異が生じたであろう。また、たとえ郡内に運河がなかったとしても、航行可能な河川や有料道路等によって、運河と直接つながっていた場合には大きな影響を受けたであろう。同じようにイリー運河の通過郡であっても、地理的条件や他の交通路との一体化といった条件の違いによって、その郡の受ける影響は大きく異ったであろう。

さて、イリー運河はニューヨーク州の60郡のうち16郡を通過していた。これにこの運河と密接に結び付いていたニューヨーク郡を加えると17郡であった。また、いかなる運河も通っていない非運河郡は31郡でイリー運河を含め運河が郡内に存在するところは29郡であった。つまり、60郡のうち約半分は運河郡であったわけである。

表VI-2に示されているように、通過郡の中で増加率にかなり大きな差異があることがわかるが、一般的に言って、イリー運河によって大西洋岸への輸送路が確保された西部の内陸部の郡の中に高い増加率を示しているところが多い。こうした郡では、それまで植民のスピードも遅く、人口も比較的少ない地域であったことが、増加率を引き上げたということも考えられる。もちろん、ニューヨーク郡のように、これによって西部への通商路を得て製造業や商業が益々繁栄し、高い人口増加率を維持したところもある。また、イ

表VI-2 イリー運河通過郡の人口増加率（1810—1850年）（％）

郡 \ 年	1810	1814	1820	1825	1830	1835	1840	1845	1850
Albany	37	-2	12	13	33	11	14	12	27
Saratoga	35	-6	15	6	6	-2	7	2	10
Montgomery	76	-1	-3	3	3	6	43	-17	8
Herkimer	51	-4	31	6	8	1	4	0	2
Oneida	47	16	12	13	23	9	10	-1	17
Madison	213	4	23	11	10	7	-4	2	5
Onondaga	297	13	38	17	23	3	7	3	22
Cayuga	176	12	15	9	12	3	2	-1	11
Seneca	178	23	28	14	4	7	9	0	2
Wayne	361	71	81	31	26	12	11	1	5
Ontario	161	21	32	6	8	1	6	-2	3
Monroe	294	139	144	43	27	16	12	9	23
Orleans	—	32	251	170	23	29	9	3	12
Niagara	—	-13	471	92	31	43	18	11	22
Erie	—	33	74	124	46	61	13	25	28
Schenectady	—	—	17	-1	-4	31	7	-4	20
New York	59	-1	30	34	19	36	17	16	39
通過郡平均	—	—	75	35	18	16	11	4	16
非運河郡平均	—	—	91	31	27	14	13	6	14

注：前回のセンサスと比較した増加率。郡の区割り変更による変化を含む。

非運河郡とはいかなる運河も建設されなかった31郡、イリー運河通過郡はニューヨークを含めて17郡。

出所：*Census of the State of New York, for 1865*, (Albany, 1867), Introduction より作成。

リー運河郡が州内での比重を次第に高めていったこと、つまり、イリー運河沿いを中心に発展していったことがうかがえる（表VI-3参照）。

次に、非運河郡つまりいかなる運河も郡内を通過していなかったところでは、運河の通過郡より比較的高い増加率を示しているが、しかし、これは非運河郡の人口が非常に少なかったためにわずかの増加でも増加率が大きくなったと考えられる。ちなみに、1820年の前者の平均は16,190人であり後者は31,856人で州全体の人口比では運河郡が約63％、非運河郡が約37％であった

表VI-3 イリー運河通過郡の人口とNY州全体に占める割合(1810-1850年)

人, ( )は%

／	1810	1814	1820	1825	1830	1835	1840	1845	1850
沿線人口	385,196 (40.0)	421,854 (40.7)	528,746 (39.5)	674,694 (41.0)	794,837 (41.5)	939,118 (43.2)	1,050,163 (43.2)	1,134,274 (43.6)	1,402,491 (45.3)
NY州全体	961,888	1,035,910	1,372,812	1,614,458	1,913,131	2,174,517	2,428,921	2,604,495	3,097,394

注：運河通過の郡数は17郡，NY州は60郡から成っていた(1865年)。

出所：*Census of the State of New York, for 1865, Introduction* より作成。

表VI-4 1840年までの非運河郡の人口(人)

( )はNY州に占める割合

1820	1830	1840
501,878 (36.6)	719,364 (37.6)	903,313 (37.2)

出所：前表と同じ。

表VI-4参照)。この割合は1840年になってもほとんど変わらなかった。これは、運河を有しない郡においてもかなり高い人口増加率が続いていたことを意味しており、運河沿いの地域のみならずかなり広範囲に影響を及ぼしていたことがうかがえる。こうした現象は、運河を幹線交通路としてそれに連絡する道路や鉄道の建設によって、いわば支線の充実によって、この時代の交通体系が形成されていたことを示している。実際、ニューヨーク州では1840年までに19の鉄道が建設されていたが、いずれも運河に達する水路の代替物のようなものであって、したがって短距離のものが多く、平均約30マイル程度であった(運河は平均約95マイル)。また、これら鉄道のターミナルは、イリー運河沿線に発展していたオールバニー、ユチカ、シラキュース、ローチェスター及びバッファローといった都市を起点としており、運河交通を補完する機能を担っていた。

それでは次に、運河沿いに発展していった都市について言及しておきたい。水路交通が開かれたことによって成長したと思われる都市は、商業（流通）の拠点となったのみならず、その背後地の需要に対応する製造業の発展もみられるが、ここではまず、イリー運河によって発展したと考えられる沿線の五つの都市の人口増加について分析しておく。都市の人口増加は郡というより広い地域のそれに比べてはるかに限定された範囲のものであり、したがってより直接的に運河交通のインパクトを受けて成長したと考えられる<sup>6)</sup>。

イリー運河は1825年に全ルートを完成するが、それまでにすでに部分的に開通していたのであって、1820年にはユチカから西へ96マイルが、また1823年にはローチェスターとオールバニーの間の280マイルが完成していた。こうした工事の進み具合と工事の拠点となった町への関係者の流入とを反映して増加率にかなり大きな変動を生じたと考えられるが、前回センサスとの比較すなわち5年間での変化率をみることによって一時的な変動の影響をある程度少なくしている。表VI-5によって示されているように、全ルートの水路が完成した1825年までの5年間とその後の1830年までの5年間の増加率は、非常に大きく、先に示したこの運河が通過している郡の他の時期の人口増加に比べてもはるかに高率である。このルートの西の終点であるバッファローなどは、運河によって発展した典型的な都市であって、1814年の1,060人

表VI-5 イリー運河沿い都市の人口成長率（1820—1850年）  
（前回センサスとの比較値）（%）

	1820	1825	1830	1835	1840	1845	1850
オールバニー	8	26	52	16	20	25	20
ユチカ	—	70	65	22	26	-5	44
シラキユース	46	111	81	12	41	44	54
ローチェスター	252	86	63	56	40	33	35
バッファロー	97	145	68	81	16	63	42

注：1820年の人口：オールバニーは12,630人、後にローチェスター市となる村の人口は4,615人、シラキユースはわずか1,814人。

出所：Census of the State of New York, 1865, Introduction より作成。

から1820年には2,095人, 1825年に5,141人, 1830年に8,668人, そして1835年には15,661人へと急増して, わずか20年間に15倍にも達したのであった。また, ミシガン州におけるように, ニューヨーク州以外でもこの運河のおかげで人口成長が生じたが, とりわけ1800~1840年のデトロイトの発展はイリ-運河のおかげであったといわれている<sup>7)</sup>。

このように運河沿いの都市の人口増加が著しかった一方で, 運河郡と非運河郡といったかなり広い地域間の比較では増加率にそれほど著しい差異がみられなかったのは, 既存の人口に平均約2倍の差があったことから絶対数の増加の差ほど増加率の差となって表われなかったからである。むしろ, 水路交通が確保されたことによって, まずその地域の中核都市が発展し, そこから道路や鉄道によってその背後地への植民を推進したために, 非運河郡でも大幅な人口増加が生じていたことを物語っている。運河によって直接利益を受けるのは水路から数マイル以内の地域であるとしても, 補完的な交通路の発展でより広い範囲にまでその利益を拡大させたのであった。運河は中核都市を中心に商業や製粉業に代表されるような製造業をその運河沿線に発展させるとともに, 都市そのものを農村にとっての大きな市場へと発展させ, その背後地への植民を促進して農業の繁栄を導き, 次第に地域全体の発展を進めていったのであった。

## Ⅱ. ニューヨーク州における産業構造の変化

アメリカ合衆国における運河による内陸交通の改良とその結果生じた経済発展に関する共通した認識は, こうした交通改良が経営上は成功したものが少なかったとはいえ, 低輸送コストの実現によって大きな社会的利益をもたらし, その上, 地域的な経済的特化を推進し, 東部と西部という地域間分業を形成することになる経済発展を直接的に刺激したということであった<sup>8)</sup>。しかし, この19世紀前半の運河輸送による地域的な経済的特化に関してはなお異論がないわけではない。ここでは, 1820年代及び1830年代を中心にした

ニューヨーク州における経済的特化について、ニーミ (A. W. Niemi, Jr.) の所説<sup>9)</sup>に依拠しながら考察する。

運河建設によって改良された水路輸送は、低コストの大量輸送を可能にしたのであったが、その輸送費低下のインパクトは、有料道路の発達によるそれよりも、また、後に登場する鉄道によるそれよりも、はるかに大きかったといわれている。ちなみに、1820年代の有料道路のワゴンでは種々の貨物の平均で1マイル・トン当たり30~70セントであったのに対して、1830年代はじめのイリー運河の運河船では3.5セント程度で、いずれも馬に牽引されていたので、スピードはほぼ同じ時速3マイル前後であった。つまり、運河船では有料道路のワゴンでの輸送費の15分の1程度であったわけである<sup>10)</sup>。一方、鉄道は1837年の平均で7セント前後で、スピードや確実性を別にすれば、非常に割高であった。19世紀中頃までにはニューヨーク州だけで鉄道会社は22社あったが、1851年までは、運河の競争相手である鉄道の貨物に運河通行料が課せられていたのであって、したがって、この州での鉄道輸送費はそれだけ一層割高になっていたという事情もあった<sup>11)</sup>。

セラーズ (C. Sellers) の言うように、「イリー運河の大成功が輸送革命を起すことになった」<sup>12)</sup>のであって、イリー湖とニューヨーク市間の輸送費はイリー運河によって100ドルからわずか8ドルにまで低下し、商品によっては3ドルにまで軽減された。その結果、ニューヨーク州西部はもとより五大湖周辺の生産物はニューヨーク港に輸送されるようになり、運河貨物の中で最も重要な商品の一つである小麦粉の場合は、1833年にはニューオーリンズの4倍近くがこの港に送られてきた<sup>13)</sup>。低輸送コストが保障されることによって規模の経済性を実現することができた産業は急成長を遂げることになった。

さて、それでは、こうした効率的な大量輸送手段としての運河は、その沿線の産業の発展にどのような影響をおよぼしたのであろうか。

運河時代のはじまる19世紀はじめにはニューヨーク州やマサチューセッツ州は、すでに、合衆国の中でも製造業の最も発展していた地域であった。とりわけニューヨーク州では1811年の普通会社法によって、1822年までに206

の製造会社がインコーポレートされ、2,000万ドル以上の株式資本が投資されていた<sup>14)</sup>。その後1850年には合衆国における製造業は第1位がニューヨーク州、第2位がマサチューセッツ州、第3位がペンシルヴェニア州、第4位がオハイオ州そして第5位がコネチカット州という順であった。このように、ニューヨーク州はこの国の製造業の中心地となり製造業における総雇用労働者の21%、総資本の19%、そして総生産額の23%を占め圧倒的な地位を確立することとなった<sup>15)</sup>。

1820年代以降イリー運河とともに急速に発展したニューヨーク州の場合、その州内の地域的な経済的特化の状況は、まず北西部地域からの貨物の種類と輸送量からある程度推測できる。これまでの研究によれば、東（ハドソン川）から西へ向かった貨物は主として製造品や家具等であったのに対して、西（州北西部地域）からニューヨークに送られた貨物の中心は、一次産品とりわけ小麦・小麦粉、木材、石材等であった<sup>16)</sup>。しかし、輸送された貨物の種類や量だけではこの地域の経済的特化を説明するのに十分ではない。この州の西部における農業の比重の増大と東部における製造業のその変化とが明らかにされなければならない。州東部と州西部で、それぞれ製造業と農業の比重が大きく上昇したのであろうか。もしそうであれば、運河によって州の東部と西部でそれぞれの産業に比較優位が生じたことになる。しかし、ミラー（R. B. Miller）が言うように、運河によって、それまで自給的地域として存在していた運河の背後地の経済は、運河沿いの都市の発展や東部からの商品の流入によって解体され、商業的農業への道を急速に歩みはじめることとなった。それは、運河沿いの製造業の発展と背後地での農業の繁栄という州西部内での特化を物語っている。こうしたことは小麦農業の発展と運河沿線での製粉工場の成長という典型的な形であらわれている<sup>17)</sup>。それでは、農業や製造業や商業がそれぞれの地域でその比重をどの程度変化させたのであろうか。前述の人口増加と同様の視点から、それぞれの産業に従事する就業人口比の変化を捉え、地域内の経済的特化を比較しよう。

そこでまず、イリー運河が完成して運河時代がはじまったとされる1825年

直前の1820年と、ランソム (R. L. Ransom) が1835～50年を「運河が合衆国における輸送手段としてその最盛期」<sup>18)</sup>にあったと述べているように、いわば運河時代の絶頂期の1840年におけるニューヨーク州の農業、製造業及び商業における就業人口の変化をみることにしよう。

10年毎に行われる合衆国センサスからそれぞれの産業に従事していた人々の割合を算出したニーミの研究によれば、表VI-6の示すように、この運河時代の中心を成す20年間のニューヨーク州の産業構造の変化が、かなり明白にされている。ここでは、ニューヨーク州と並んでこの時代に運河建設によって内陸交通の改良を強力に進めていたペンシルヴェニア州とオハイオ州の数字も掲げられている。

これによれば、1820年における三部門の産業に従事する人々の割合は、ニューヨーク州の場合、農業に78.2%、製造業に19.0%、そして商業に2.8%であった。この割合は、他の2州についてもほぼ同様の傾向を示しているが、しかし、ペンシルヴェニア州では製造業の割合がかなり高く、この州が比較的早くから製造業が発展していた地域であることがわかる。もっとも、ペンシルヴェニア州の人口はニューヨーク州のそれよりもかなり少なく100万人程度（ニューヨーク州は140万人）であったことが、この部門別の割合に幾分影響しているのかもしれない。また、ニューヨーク州内部でもニューヨーク市のある南東部では、北西部に比べて製造業の比重が大きく、その発展が

表VI-6 就業人口比からみた産業構造の変化 (%)

地域	年		製造業		商業	
	1820	1840	1820	1840	1820	1840
ニューヨーク州全体	78.2	67.7	19.0	25.7	2.8	6.6
ニューヨーク州運河郡	73.0	58.8	23.2	32.4	3.8	8.8
ペンシルヴェニア州全体	67.7	62.0	28.9	31.7	3.4	6.3
ペンシルヴェニア州運河郡	59.3	50.1	35.1	39.5	5.6	10.4
オハイオ州全体	84.5	77.5	14.4	18.8	1.1	3.7
オハイオ州運河郡	83.3	70.6	15.3	24.2	1.4	5.2

出所：A. W. Niemi, *op. cit.*, pp. 502-11, Table 1, 3, 5, 7, 13 より作成。

表VI-7 ニューヨーク州の

製 造 業	1821	1825	1835			1845	
	工場数	工場数	工場数	使用原材料	生産額	工場数	使用原材料
製 粉 所	2,132	2,264	2,051	\$17,687,009	\$20,140,435	1,934	\$18,580,372
製 材 所	4,304	5,195	6,948	3,651,153	6,881,055	7,406	4,210,713
製 油 所	139	121	71	214,812	275,574	87	1,360,074
縮 絨 所	991	1,222	965	1,994,491	2,894,096	740	1,125,539
梳 綿 工 場	1,233	1,584	1,061	2,179,414	2,651,638	820	1,416,904
綿 工 場	*	76	111	1,630,352	3,030,709	118	1,132,702
羊 毛 工 場	*	189	234	1,450,825	2,433,192	345	2,877,804
鉄 工 所	107	170	293	2,366,065	4,349,949	500	4,451,674
はねハンマー製造所	172	164	141	168,896	363,581	156	284,360
蒸留酒製造所	1,057	1,129	337	2,278,420	3,098,042	221	3,162,586
真珠灰製造所	1,226	2,150	693	434,394	726,414	738	613,516
ガラス工場			13	163,312	448,559	15	115,200
ロープ工場			63	664,394	980,083	79	659,413
鋤 鎖 工 場			2	20,871	28,625	1	2,500
油 布 工 場			24	63,119	95,646	24	167,992
染色・プリント工場			15	1,999,000	2,465,600	18	1,497,038
牧草製造所			69	95,693	100,025	115	107,803
紙 製 造 所			70	358,857	685,784	82	369,966
製 革 所			412	3,563,593	5,598,626	1,414	4,052,949
ビール醸造所			94	916,252	1,381,446	102	805,797

\* 綿・羊毛工場は合わせて184。

出所: *Census of the State of New York* (1865), cxix.

かなりの程度進んでいたことがうかがえる。しかし、北西部は、イリー運河が未だ完成していなかった当時においては、85%近くが農業に従事していたのである<sup>19)</sup>。

さて、ニューヨーク州は1820年の上述のような状況から急成長をはじめ、1850年には前述のように製造業において合衆国で第1位の地位を占めるようになっていたのであるが、それはどのような種類の製造業が発展したのであろうか。表VI-7に示したように、相対的に衰退したものもあったが、鉄工所、製材所及び製革所等は内陸水路交通の発展の時代に急成長したもの

## 主要製造業（1821—1865年）

生産額	1855			1865		
	工場数	使用原材料	生産額	工場数	使用原材料	生産額
\$22,794,474	1,475	\$42,345,756	\$51,531,358	1,794	\$43,630,859	\$45,404,045
7,577,154	4,946	7,286,197	14,655,103	3,963	7,154,513	13,987,564
1,695,025	27	1,092,420	1,316,627	11	925,660	1,108,617
1,660,881	} 264	174,344	250,552	68	175,034	203,655
1,678,320						
2,877,500	86	2,492,531	4,621,133	58		10,863,125
4,281,257	184	2,054,882	3,392,207	159		7,410,882
8,402,586				67		
586,328						
4,222,154	88	6,267,824	8,681,061	67	3,885,540	6,375,434
909,194	68	113,327	165,302	57	74,741	153,047
378,700	21	302,628	980,500	29	609,866	1,647,269
918,540	29	1,550,624	2,448,798	32	2,616,664	4,908,287
5,000						
270,260	17	353,889	544,250	10	555,920	761,000
2,086,986	16	61,959	195,624	14	213,630	248,861
124,567	10	17,563	20,430			
702,505	109	1,511,724	2,813,147	144	2,695,110	5,315,036
6,585,006	863	9,670,386	15,642,383	820	13,762,484	24,971,708
1,313,273	128	2,698,389	4,448,352	201	4,831,663	8,103,815

の代表的な例であった。一般的に言って、運河輸送に適したかさ高で重量のある生産物を扱う工場が20年代及び30年代に急増したことを示していると言っていてよいであろう。

それでは運河時代に入ってこうした就業人口の比重はどう変化したのであろうか。1840年にはニューヨーク州全体で農業の比重が10.5ポイント低下する一方で、製造業と商業がそれぞれ6.5ポイントと3.8ポイントだけ上昇している。とりわけ南東部での農業の変化が大きく約15ポイント低下して50%を下回っていた。しかし、北西部では7.6ポイントしか低下していなかったの

であって、内陸交通の改良によってこの地域への植民が促進されるとともに、まず農業が発展したことをうかがわせる。

ところで、運河建設による内陸水路交通の発展は、シラキューズの製塩業の発展にみられるように<sup>20)</sup>、製造業の発展に不可欠の大量輸送手段を提供するというその本来の機能に加えて、運河は、その用水を製造業が動力源として利用することを可能にし、運河沿線に工場群を立地させることとなった。ローチェスターの場合でも、輸送の便益に加えて、水力を利用できることから、製粉所、製材所、窓サッシュ製作所等々の100人以下の労働者を雇用する工場が数多くみられた。1840年代中頃には、東部の商人織元と組んで150人を雇用し、運河でニューヨークから原料を入手し、1日に綿布を6,000ヤード生産する綿工場を経営する者も現われていた。また、ローチェスターの運河船は西部の諸運河でも評判がよく、その造船所は急成長した<sup>21)</sup>。こうした「工業村 (industrial village)」は、それまでの半農半工的な小生産者を衰退させ、生産が集中するとともに運河沿いの都市として成長し、その背後地の市場向けの生産と流通の中心地となった<sup>22)</sup>。その上、運河沿いの町の製粉工場の発展は、その背後地の小麦農業の発展と相互依存関係にあったように、運河は低輸送コストの実現を通して規模の経済性を向上させ、農業のみならず製造業もニューヨーク州北西部地域に発展させることになったと考えられる<sup>23)</sup>。

### Ⅲ. 運河郡における産業構造の変化

次に、運河による水路交通の改良がこうした産業構造の変化にどの程度影響したのであろうか。この点を明らかにするために、ここではニューヨーク州全体の産業構造の変化を、運河が通過していた郡すなわち運河郡とそうでない非運河郡とに分離して検討する。

先の表Ⅵ-6に示されていたように、運河建設の時代以前から運河郡は州全体の産業構造に比べて、製造業や商業の比重が若干高かったのであるが、

これは、運河が一般に河川沿いに建設されることが多く、したがって、すでにそうした地域は河川交通によってある程度農業以外の産業が発展していたためである。注目すべきは、運河郡の場合は農業以外の産業への比重の移行が顕著であったということである。1840年には運河郡の農業の占める就業者比率は60%を下回り、製造業のそれは30%を上回っていた。とりわけ、運河郡の商業活動の発展が著しく促進されたことがその比重の急増によって示されている。これは、それまで東部への効率的な交通路を有していなかった北西部の郡が、イリー運河によってハドソン川（ニューヨーク）と直結されたことによる効果が大きかったのであろう。そこでまず、ハドソン川をはじめモホーク川の航行改良によって早くから水路交通が改良されていた州南東部と比べて、はるかに強いインパクトを受けたと考えられる州北西部の構造変化についてみておこう。

1820年頃にはなおある程度の自給自足の経済を強いられていたこの地域では、運河が通ることになる郡においても、それ以外の郡においても、農業中心の産業構造にそれほど大きな差異はなかった(表VI—8参照)。とくに商業はいずれの郡においても極めて低調であったが、運河時代の1840年にはこれが両郡間で大きな開きを生じている。これは、大量輸送手段としての運河（水路）の完成によって、その沿線の商業活動が強く刺激されたことを物語っている。もちろん製造業においても両郡間の差は大きくなり、南東部ほどではないにせよ急成長したことがわかる。これを各部門の比重の変化率で比較すると、運河郡の農業の比重は1820年の82.8%から1840年の72.2%へ12.8%低下したのに対して、非運河郡のそれは7.2%の低下であった。同様に製

表VI—8 ニューヨーク州北西部の運河郡と非運河郡の就業人口比(%)

地 域 \ 年	農 業		製 造 業		商 業	
	1820	1840	1820	1840	1820	1840
運 河 郡	82.8	72.2	16.0	23.0	1.2	4.8
非 運 河 郡	85.6	79.6	13.2	17.6	1.2	2.8

出所：A. W. Niemi, *op. cit.*, p. 509, Table 9.

造業では、運河郡の43.8%の上昇、非運河郡の33.3%の上昇、商業についてはさらに顕著で運河郡では300%上昇したのに比べて非運河郡では133.0%の上昇であった。これらをオールバニーからニューヨーク市に至る南東部での変化率、すなわち、農業における24.1%の低下、製造業の31.2%の上昇及び商業の84.8%の上昇と比べると、オールバニー以西の州北西部での製造業や商業が運河建設によって著しく促進されたことは明白である。

このように、運河による西部への水路交通の発展によって製造業や商業が相対的に比重を増大させたのであるが、とくに運河郡では商業の成長が著しかったわけである。それは、東部海岸地域と内陸部との物価の格差を縮小し、統一された経済へと急速に前進させたのであった(表VI-9参照)<sup>24)</sup>。製造業や商業は、南東部においてはすでに発展していたが、北西部においては農業がすべてであった状態からみて、植民の伸展でそれらのウエイトがある程度上昇するのは当然であった。ただ、単なる自然的な拡大にとどまらず、

表VI-9 合衆国の卸売物価指数(1825-1860年)  
(1833=100年)

年		年	
1825	114	1845	81
26	100	46	83
27	98	47	95
28	94	48	80
29	91	49	82
1830	88	1850	92
31	94	51	88
32	96	52	91
33	100	53	103
34	96	54	113
1835	114	1855	118
36	128	56	117
37	117	57	127
38	112	58	102
39	121	59	102
1840	92	1860	98
41	94		
42	78		
43	75		
44	78		

出所：R. L. Ransom, "Government Investment in Canals,"  
University of Washington Ph. D. diss., 1963, p. 108.

運河郡とりわけ運河沿いの都市を中心とした地域の製造業や商業は、益々拡大する植民とそうした農業中心の運河の背後地に対する物資の供給のためにその比重を大きく増大させたのであった。この時代のアメリカ北東部の沿海諸州を中心とする生産力の水準と、改良されたとはいえ内陸水路輸送の能力とでは、これによって、西部と東部というアメリカの地域間の分業関係が即座に成立するといった状況ではなかったのであって、地域的な特化を可能にするような市場の拡大の第一段階を達成したということであった<sup>25)</sup>。ニューヨーク州北西部はもとよりアメリカ中西部においても、拡大する農業生産活動に対応するある程度自給的な製造業や商業が発展しなければならなかったということである。古くはシュミット (L. Schmidt) が、その後ノース (D. C. North) が説いたような<sup>26)</sup>、工業的北部、農業的西部及びステイプルの南部という南北戦争前の分立したアメリカ経済が、有機的に統合された国民経済となって成立するには、そうした地域間の分業関係あるいは経済的特化の基盤として、広大なそれぞれの地域内で、ある程度高度な自給的経済が成立し、その結果お互の市場が大規模に発展していることが必要であった。運河輸送の発展は、こうした状態を、本格的な鉄道時代の到来の前に、創り上げることにほぼ成功したのであった。

ちなみに、州南東部の都市と北西部のその産業構造の変化を比較すると、両者の役割がどのように変化したかが明らかであり、南東部の都市の状況が程度の差こそあれ運河の発展とともに北西部の都市に移って行ったことが示されている (表VI-10参照)。両者がそれぞれの地域で同様な特徴を有するようになるが、これは、以前は南東部の都市が担っていた役割を、北西部に成長してきた中核都市がある程度引き受け、運河の支線となっていた有料道路や鉄道を利用して非運河郡をはじめとする背後地へ財やサービスを提供するとともに、こうした地域の生産物の集散地ともなったからである。

このように、北西部は運河によってすぐに農業に特化したのではなく、まずは製造業や商業の発展によって産業の多様化を進めたのであって、こうして成長したこの地域の経済はやがて鉄道時代の到来によって南東部にとって

表VI-10 ニューヨーク州運河沿いの主要都市の産業別就業人口 (%)

都市	農 業		製 造 業		商 業	
	1820	1840	1820	1840	1820	1840
州 西 部						
バッファロー	58.5	2.0	24.7	61.0	16.8	37.0
ユチカ	12.4	7.3	68.8	50.0	18.8	42.7
スキネクタディ	33.0	27.5	55.0	56.4	12.0	16.1
州 東 部						
オールバニー	5.1	7.5	62.2	84.7	32.7	7.8
トロイ	6.7	3.5	67.1	67.0	26.2	29.5
ニューヨーク	2.9	4.5	73.0	71.1	24.1	24.4

出所：A. W. Niemi, *op. cit.*, p. 512, Table 15 より作成。

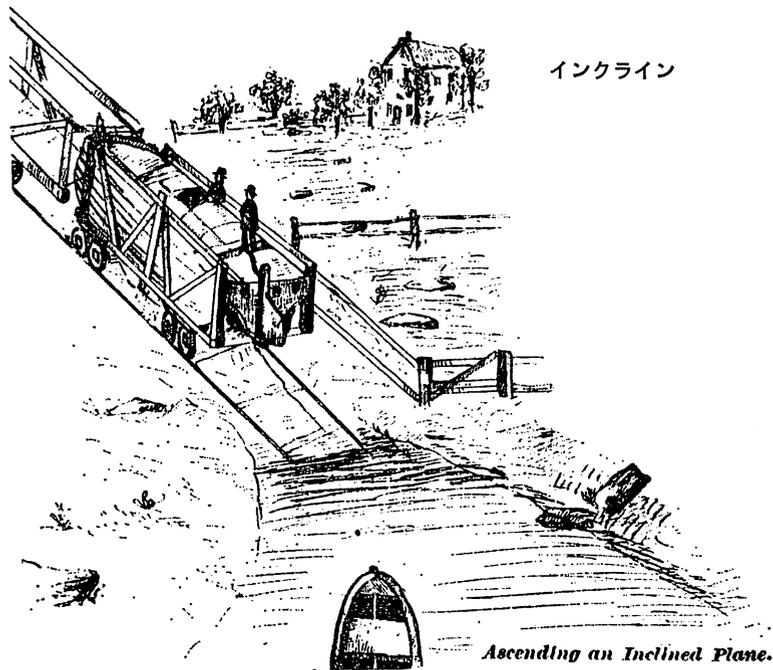
の拡大された市場を提供するようになるとともに、自らも農業への特化を展開することになる。「運河の第一義的効果は特化への動きを小さくした」<sup>27)</sup>ことであるといわれる所以である。これはニューヨーク州の運河の場合に限られたことではなく、ペンシルヴェニア州やオハイオ州の場合も同様であったと考えられ、運河が内陸交通を発展させたことによって、アメリカの東部と西部といった分業の形態を成立させるまえに、まずは西部そのものの内部における社会的分業を促進し、その地域経済の発展と一定の成熟とをもたらしたといえる。その上で、それぞれの地域の十分に拡大した市場が、国民経済の中での西部と東部といった広大な地域間の分業関係の成立を可能にした。この関係が名実ともに完成するのは、連関効果が運河よりはるかに大きく、自然の条件に制約されることが少なく、その上時間的距離を限りなく小さくした新しい大量輸送手段としての鉄道が交通の中心の座にすわる時代になってからのことであった。運河はそのための重要な基礎を築いたといえる。

- 1) C. E. MacGill, *History of Transportation in the United States before 1860*, p. 164.
- 2) R. G. Albion, *The Rise of New York Port, 1815-1860*, (New York, 1938), p. 83.

- 3) 豊原治郎「New York 港の君臨——アメリカ流通経済史の一節——」(『社会経済史学』, 第29巻第2号, 1963年), 6ページ; 同氏『新版アメリカ商品流通史論』(未来社, 1990年), 第4章参照。
- 4) Ronald E. Shaw, *Canals for a Nation, the Canal Era in the United States 1790-1860*, (Lexington, 1990), chap. 7; L. R. Gunn, *The Decline of Authority, Public Economic Policy and Political Development in New York State, 1800-1860*, (Ithaca, 1988), chap. 2.
- 5) *Census of the State of New York, for 1865*, (Albany, 1867), Introduction.
- 6) 都市の成長については, Blake Mckelvey, "The Erie Canal: Mother of Cities," *New-York Historical Quarterly*, 35, 1951; F. K. Zercher, "The Port of Oswego," *Proceedings of the New York State Historical Association*, Vol. 33, 1935; J. G. Williamson and J. A. Swanson, "The Growth of Cities in the American Northeast, 1820-1870," *Explorations in Entrepreneurial History*, 2nd series, Vol. 4, no. 1, 1966; E. K. Muller, "Selective Urban Growth in the Middle Ohio Valley, 1800-1860," *Geographical Review*, Vol. 66, no. 2, 1966; J. R. Borchert, "American Metropolitan Evolution," *Geographical Review*, Vol 57, no. 3, 1967; S. J. Crowther, "Urban Growth in the Mid-Atlantic States, 1785-1850," *Journal of Economic History*, Vol. 36, no. 3, 1976; H. S. Tanner, *A Description of the Canals and the United States, Comprehending Notice of all the Works of Internal Improvement throughout the Several States* (New York, 1840); D. T. Gilchrist (ed.), *The Growth of the Seaport Cities, 1790-1825*. (Charlottesville, 1967).
- 7) *Census of the State of New York (1865)*, Introduction; The State of New York, *The Erie Canal Centennial Celebration, 1926* (Albany. 1928), p. 16.
- 8) Charles Sellers, *The Market Revolution, Jacksonian America, 1815-1846*, (New York, 1991), pp. 42-44; R. B. Miller, *City and Hinterland, A case study of urban growth and regional development* (Westport, 1979); R. L. Ransom. "Interregional Canals and Economic Specialization in the Antebellum United States", *Explorations in Entrepreneurial History*, 2nd series, Vol. 5, no. 1, 1967; H. H. Segal, "Canals and Economic Development", Carter Goodrich (ed.), *Canals and American Economic Development* (New York, 1961); C. Goodrich, *Government Promotion of American Canals and Railroads, 1800-1890* (New York, 1960); Albert Fishlow, "Antebellum Interregional Trade Reconsidered", *American Economic Review*, Vol. 54, no. 3, 1964; R. L. Ransom, "Canals and Development: A Discussion of the Issues", *American Economic Review*, Vol. 54, no. 3, 1964.

- 9) Albert W. Niemi, Jr., "A Further Look at Interregional Canals and Economic Specialization : 1820-1840", *Explorations in Economic History*, Vol. 7, no. 4, 1970.
- 10) J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States*, (Philadelphia, 1888), pp. 47, 110 ; Miller, *City and Hinterland*, p. 46.
- 11) Ronald E. Shaw, *Erie Water West : A History of the Erie Canal 1792-1854*, pp. 287-290.
- 12) Sellers, *The Market Revolution*, p. 43.
- 13) Shaw, *Erie Water West*, p. 284.
- 14) J. L. Bishop, *History of American Manufactures from 1608 to 1860*, 3 Vols, (Philadelphia, 1868), Vol. 2, p. 283.
- 15) *Census of the State of New York (1865)*, cvii.
- 16) D. C. North, *The Economic Growth of the United States, 1790-1860* (Englewood Cliffs, 1961), Appendix 2 ; Fishlow, "Antebellum Interregional Trade Reconsidered." 例えば、運河の貨物の中で、東部に送られてきた小麦に比べて小麦粉の量が着実に増大したことは、西部地域での製造業（製粉業）の発展を示している。*Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 3, 1840, p. 171.
- 17) Miller, *City and Hinterland*, chap. 2, chap. 3.
- 18) Ransom, "Interregional Canals and Economic Specialization in the Antebellum United States", p. 12.
- 19) Niemi, *op. cit.*, p. 502, Table I.
- 20) J. H. Murphy, "The Salt Industry of Syracuse — A Brief Review," *New York History*, Vol. 30, 1949 ; R. L. Ehrlick, "The Development of Manufacturing in Selected Counties in the Erie Canal Corridor, 1815-1860," State University of New York Ph. D. diss., 1972, pp. 173-196 ; W. F. Galpin, "The Genesis of Syracuse," *New York History*, Vol. 30, 1949.
- 21) Blake Mckelvey, *Rochester, The Water-Power City, 1812-1854* (Cambridge Mass., 1945), pp. 234-235. 水力利用については、P. Temin, "Steam and Water-power in the Early Nineteenth Century," *Journal of Economic History*, Vol. 26, no. 2, 1966 ; R. B. Gordon, "Hydrological Science and the Development of Waterpower for Manufacturing," *Technology and Culture*, Vol. 26, no. 2, 1985.
- 22) Miller, *City and Hinterland*, chap. 3.
- 23) もちろん、これは、ニューヨークの金融資本の影響下に入っていく過程でもあって、結局、「この国のほとんどが少なくとも南北戦争前の20年間は、ニューヨークの背後地となってしまっていた」といわれるほど州南東部の商業や製造が大きな力

- を持つようになっていった。R. G. Albion, *The Rise of New York Port*, p. 94.
- 24) 輸送コストの低下による物価の下落は商品流通を一層活発にしたことは疑いない。この時代の物価とその地域間格差の縮小については, Arthur H. Cole, *Wholesale Commodity Prices in the United States, 1700-1861* (New York, 1938); Thomas S. Berry, *Western Prices before 1861, A Study of the Cincinnati Market* (Cambridge, Mass., 1943); R. L. Ransom, "Government Investment in Canals," University of Washington Ph. D. diss., 1963, p. 108; 鈴木圭介編『アメリカ経済史』(東大出版, 1972年), 288-289ページ等参照。
- 25) Ransom, "Canals and Development,"; C. Sellers, *The Market Revolution*, pp. 42-44, 等参照。
- 26) Louis B. Schmidt, "Internal Commerce and the Development of National Economy before 1860," *Journal of Political Economy*, Vol. 47, no. 4, 1939; Douglass C. North, *The Economic Growth of the United States, 1790 to 1860*.
- 27) Niemi, *op. cit.*, p. 515.



インクライン

*Ascending an Inclined Plane.*

(Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States* より)