

## 第7章 鉄道時代の到来と運河輸送

### I. 19世紀中葉のイリー運河

19世紀のアメリカ経済発展、とりわけ産業革命期における輸送の問題については、W. W. ロストウのように鉄道をそのリーディング・セクターとして捉え、極めて重視する見解から、他方では、R. W. フォーゲルのようなこれと対照的な主張をするものまで、論者によって、いずれに重点をおくかによって、その主張に非常に大きな相違の存することは周知のところである。我々は、アメリカ産業革命期の大量輸送手段として、鉄道がその点睛となったことを認めながらも、内陸水路輸送（運河）が果たした役割についてもその重要性を十分に認識しておかねばならないと考える。それゆえ、運河輸送の中でもとりわけ北東部と中西部間の東西輸送において、極めて重要な役割を担っていたニューヨーク州のイリー運河についてはこれまでから特に注目してきた。19世紀のニューヨークが、ボストンやフィラデルフィアといった海港都市との競争を経て、この時代以降アメリカ商業・金融の中心地として大きく発展することができた最大の理由は、中西部経済と北東部経済とを結ぶ輸送の大動脈となったイリー運河を完成させるとともにその経営にも成功することができたことにある、といわれているように、この運河の重要性は明らかであろう。アメリカにおける運河時代の幕開けを象徴するこのルート<sup>1)</sup>の完成は、やがて中西部生産物の輸送においてミシシッピ川ルートのそれを凌駕して、東西間輸送路の中心となったのであった。

そこで、アメリカ中西部開発、ひいてはアメリカ経済発展に重要な役割を担っていたニューヨーク州運河は<sup>1)</sup>、アメリカ産業革命期も終りに近づき鉄道が交通・輸送の中心となり始めた19世紀中葉において、どのような状態に

なっていたかを明らかにするのが本章の目的である。

アメリカでは、内陸水路輸送が鉄道に王座を奪われるようになるのは1860年代になってからであるといわれているように、この国の地理的条件や中西部が一次製品の生産を中心に急速に発展していたことから、鉄道時代が到来した後もかなりの期間にわたって内陸水路輸送の役割はそれほど大きくは低下しなかった。そもそも鉄道と水路（運河）とでは、それぞれの輸送に適した貨物の種類が異り、したがって役割分担がかなりははっきりしていたのではないかと考えられるのであって、比較的低価値の重量品、すなわち中西部（五大湖周辺）の主要な生産物は、鉄道より水路（運河）輸送に適していたといえる。このことは、後述するように、1825年のイリー運河開通以来一貫して、東部大西洋岸に向けてこの運河で運ばれた貨物の主要品目が木材をはじめ小麦・小麦粉といった重量品であったことから明らかである。これを鉄道輸送貨物の種類と比べるならその違いはさらにはっきりするであろう。結論を先取りすることになるが、ニューヨーク州運河による1835年の輸送貨物の量（重量）からいえば、40%以上は中西部の重要生産物である木材であり、1855年のそれも同様に木材であってその比重は全く変化しなかった。一方、1860年のニューヨーク州における鉄道貨物は農産物と製造品・雑貨が中心であり、この両輸送機関の特性の差が輸送貨物の種類の相違に現われている<sup>2)</sup>。これがイリー運河のような効率的な運河を、鉄道との競争にもかかわらず、19世紀中葉においても重要な輸送路として十分に機能させることになったと考えられるのである。

ところで、アメリカの運河網は1860年には4,254マイルに達していたが、鉄道が水路輸送の補完物たる地位から急成長して、内陸輸送の中心的地位を占めるに伴い、先に述べたように、1850年代以降には経営上の破綻をきたして放棄される運河も少なくなかった。それに、運河建設・運営は、鉄道とはちがって、州政府によって行われたのが普通であったから、運河投資の失敗は州財政の破綻をまねき、1837年恐慌のような事態すら発生せしめたのであった。しかし、アメリカの運河マイル数の約4分の1を占め1857年の恐慌時

においても 917 マイルの運河を経営し、1883年まで通行料を徴収していたニューヨーク州では、イリー運河をはじめとするほとんどの運河が、支出を上回る収入を得ており、州政府の運河経営は全体として成功していたのである<sup>3)</sup> (表Ⅶ-1 参照)。とりわけ、イリー運河はアメリカ運河史上最も成功した例であり<sup>4)</sup>、1825年にその全ルートが開通して以来巨額の利益を計上し、1830年代はじめには早くも年間純収益は100万ドルを越えたのであった。ニューヨーク州運河では、その後も通行料収入は増加し続け、1840年代末から1850年代には300万ドルに達し、さらに運河拡張後の1860年代には400万ドルをはるかに上回る金額となった<sup>5)</sup>。こうした巨額の運河収入は州政府のニューヨーク西部開発の資金としても利用されるとともに西部への発展の大きな

表Ⅶ-1 ニューヨーク州運河の収入 (1840—1857年)

年	通行料収入	維持・管理費
1840	\$ 1,775,758	\$ 458,593
1841	2,034,883	359,760
1842	1,749,198	452,370
1843	2,081,590	383,903
1844	2,446,375	459,103
1845	2,656,640	517,340
1846	2,779,324	507,434
1847	3,674,323	494,935
1848	3,356,047	665,710
1849	3,396,760	522,505
1850	3,410,324	615,219
1851	3,492,544	614,250
1852	3,118,244	824,533
1853	3,204,718	754,793
1854	2,773,566	960,265
1855	2,805,076	749,236
1856	2,748,204	429,260
1857	2,045,641	504,838

出所：Annual Report, 1858 (Assembly Docs., No. 20, 1858), pp. 208-15, pp. 220-21 より作成。

力となったのであった。それゆえ、本章では19世紀中葉の鉄道時代におけるニューヨーク州運河とりわけ重要なイリー運河を中心に考察する。

もっとも、こうしたニューヨーク州運河成功の裏には、中西部経済の順調な発展と商業・金融の中心としてのニューヨークの成長との間の相互作用の媒体として、運河そのものも繁栄したという事情のほかに、州政府が、鉄道との競争を回避し州有運河であるイリー運河等の利益を擁護するために、1851年まで鉄道輸送に大幅な制限を加えていたことも忘れてはならない。ニューヨーク州では、当初、ハドソン川のオールバニーとイリー湖のバッファローとの間の鉄道による貨物輸送を禁止していたが、この制限が同州を通過するすべての鉄道に拡大され、1844年までは旅客の手荷物以外の貨物輸送は禁止されていた。しかし、1844年以降は冬期を中心とする運河閉鎖期間については運河通行料を賦課して鉄道の貨物輸送が認められた。また、1848年からは運河ルートから30マイル以内の平行するすべての鉄道線から運河通行料を徴収したが、3年後の1851年にはこうした鉄道貨物輸送に対する制限は撤廃された<sup>6)</sup>(表Ⅶ-2参照)。もちろん、鉄道に対してこのような制限が加えられた背景には、鉄道輸送は運河によるそれとはちがって、運送業それ自体が鉄道会社に独占されたものであり、運河のように船を有するすべての人々に等しく開放されるという性格のものではなかったことから、鉄道から得られる

表Ⅶ-2 ニューヨーク州における鉄道からの  
運河通行料収入(1845—1851年)

年	鉄道からの通行料	通行料総額 (州有運河全体)
1845	\$ 10,458	\$ 2,656,640
1846	23,202	2,779,324
1847	38,946	3,674,323
1848	96,160	3,356,047
1849	128,534	3,396,760
1850	136,425	3,410,324
1851	163,237	3,492,544

出所：Annual Report, 1858 (Assembly Docs., No. 20, 1858),  
p. 221.

であろう巨額の利益が一部の投機家の手に委ねられてしまうのではないかと  
いう鉄道建設当初からの一般の憂慮があったことは言うまでもない。

いずれにせよ、こうした鉄道貨物輸送に制限を加えたことが、運河繁栄の  
主たる原因ではなかったことは、規制解除後においても運河通行料収入およ  
びその輸送量とも大きな変化がなかったことから明らかである。運河収入  
は通行料の引き下げにもかかわらず1837年には129万ドル、1845年には265万  
ドル、1850年には341万ドル、さらに1853年になっても320万ドルを維持して  
いた(表Ⅶ-3参照)。また、輸送量の点でも同様に1837年の117万トン、1845  
年の198万トン、1850年の308万トン、さらに1853年には425万トンへと増加し  
ており、鉄道との本格的競争によって運河が決定的なダメージを受けたとい  
う事実はない(表Ⅶ-4参照)。そもそも鉄道の輸送に対する制限が解かれた

表Ⅶ-3 ニューヨーク州イリー運河の通行料収入

年	イリー運河	州運河 合計	年	イリー運河	州運河 合計
1823	\$ 190,635.08	\$ 190,635.08	1841	\$ 1,813,650.58	\$ 2,034,882.82
1824	294,546.62	340,761.07	1842	1,568,946.56	1,749,497.52
1825	493,664.23	566,279.49	1843	1,880,314.55	2,081,590.17
1826	687,976.68	765,190.82	1844	2,190,147.34	2,446,374.52
1827	775,919.22	859,200.24	1845	2,361,884.24	2,656,640.31
1828	727,650.20	838,444.65	1846	2,499,275.58	2,779,324.42
1829	707,883.49	813,137.45	1847	3,333,347.36	3,674,322.89
1830	943,545.35	1,056,922.12	1848	2,947,700.66	3,356,047.27
1831	1,001,714.26	1,223,801.98	1849	2,962,132.09	3,396,760.16
1832	1,085,612.28	1,229,483.47	1850	2,933,125.93	3,410,324.15
1833	1,290,163.19	1,468,820.90	1851	2,994,346.58	3,492,544.80
1834	1,180,967.56	1,344,320.96	1852	2,800,835.87	3,118,244.39
1835	1,376,673.12	1,584,986.48	1853	2,833,970.90	3,204,718.05
1836	1,440,539.87	1,614,336.43	1854	2,465,686.47	2,773,566.35
1837	1,292,623.38	1,324,429.27	1855	2,489,272.27	2,805,076.10
1838	1,414,170.21	1,597,911.03	1856	2,402,924.33	2,748,203.66
1839	1,427,031.53	1,616,382.03	1857	1,769,179.01	2,045,640.75
1840	1,597,334.46	1,775,757.57			

出所: *Annual Report, 1858 (Assembly Docs., No. 20, 1858)*, pp. 218-22.

表Ⅶ-4 ニューヨーク州運河の貨物輸送量 (トン)

年	運河合計	年	運河合計
1883	5,664,056	1859	3,781,684
1882	5,467,423	1858	3,665,192
1881	5,179,192	1857	3,344,061
1880	6,457,656	1856	4,116,082
1879	5,362,372	1855	4,002,617
1878	5,171,320	1854	4,165,852
1877	4,955,963	1853	4,247,853
1876	4,172,129	1852	3,863,441
1875	4,859,958	1851	3,582,733
1874	5,804,588	1850	3,076,617
1873	6,364,782	1849	2,894,732
1872	6,673,370	1848	2,796,230
1871	6,467,888	1847	2,869,810
1870	6,173,769	1846	2,268,662
1869	5,859,080	1845	1,977,565
1868	6,442,225	1844	1,816,586
1867	5,688,325	1843	1,513,439
1866	5,775,220	1842	1,236,931
1865	4,729,654	1841	1,521,661
1864	4,852,941	1840	1,416,046
1863	5,577,692	1839	1,435,713
1862	5,598,785	1838	1,333,011
1861	4,507,635	1837	1,162,296
1860	4,650,214		

出所：*Annual Report, 1858 (Assembly Docs., No. 20, 1858)*,  
p. 231 ; *The Statistical History of the United States*  
(1976), p. 455.

直接の理由が、ニューヨーク州西部及び五大湖周辺の開発が進み東部海岸地域との間の貨物輸送の需要が増大して、運河輸送だけではとうてい対応しきれなくなってきたという事情によるものであったから、鉄道による貨物輸送が本格的に始まって、それによって運河輸送が決定的な影響を受けることはなかったというわけである<sup>7)</sup>。その上重要なことは、運河と鉄道とでは主要な輸送貨物の種類がかなりはっきりと分かれており、両者の間で一種の分

業関係が成立していたと考えられることである。これは、一般的に言って、輸送費のはるかに安い運河は、木材のような比較的低廉な重量物で輸送時間を問題にしない商品を中心に大量輸送することによって、鉄道と十分に競争することができたことを意味している。さらに、継続的な運河改良工事によって、より大型の運河船による輸送が可能になり、その上に、通行料の引き下げも行われ、より一層大量輸送の効果を発揮することができたからである。

さらに言えば、ハドソン川を利用するオールバニーからニューヨークの間は蒸気船の引き船で運河船を解としてニューヨーク港にもたらしことができるようになってきていたこともあって、木材や農産物のような西部から輸送されてくる貨物を積替えることなくニューヨークに輸送できるという利点も生れていた。なお、各運河の改良工事は毎年続けられていたが、イリー運河の大規模な拡張事業は1836年にはじめられており、4,400万ドルの巨費を投じて1862年9月ようやく完成した。ちなみに、1825年に完成した最初のイリー運河の建設費は710万ドルであった<sup>8)</sup>。

それでは、次に、上述のようなイリー運河を中心とするニューヨーク州運河と鉄道との間で、実際にはどのような輸送貨物の種類別による役割分担が成り立っていたのかを概観しよう。

## II. ニューヨーク・セントラル鉄道の登場

さて、イリー運河と直接に競争関係にあったと考えられる鉄道は、ニューヨーク・セントラル鉄道 (New York Central Railroad) であろう。この鉄道は、イリー運河に近接して、ハドソン川のオールバニーからイリー湖のバッファローまでほとんど同じルートを有し、もともと、モホーク溪谷とイリー運河地域にあった10の鉄道が合併して1853年に生れたものであった。そこで、この鉄道とイリー運河との商品別でみた輸送貨物の比較を行い、両者の特徴を考察しよう。

まず、イリー運河を中心とするニューヨーク州運河の総輸送トン数は、1850年代においても漸増しており、1852年にこの州で鉄道の貨物輸送が全面的に認められ、ニューヨーク・セントラル鉄道が本格的に営業を開始した1854年以降においても、運河輸送には表面上大きな変化はみられなかった。さらに、運河で輸送された貨物の行先別に上りと下りに分類してみると、西行きの貨物すなわち上りの貨物は1850年代においても1857年の恐慌の年を除いて着実に増加しており、また、東（大西洋岸）に向かった下りの貨物も、若干の変動はみられるが、決定的な変化はみられない（表Ⅶ-5参照）。

ところで、イリー運河を通して東部海岸地域に到着した貨物は、ニューヨ

表Ⅶ-5 ニューヨーク州運河の貨物輸送（上り・下り）

年	上りの貨物(トン)	下りの貨物(トン)
1837	550,515	611,781
1838	692,530	640,481
1839	833,535	602,128
1840	747,034	669,012
1841	747,327	774,334
1842	570,305	666,626
1843	676,578	836,861
1844	797,492	1,019,094
1845	780,068	1,204,913
1846	906,343	1,362,319
1847	1,125,527	1,744,283
1848	1,349,325	1,447,905
1849	1,314,786	1,579,916
1850	1,042,754	2,033,363
1851	1,605,582	1,977,151
1852	1,628,619	2,234,822
1853	1,742,056	2,505,797
1854	1,942,119	2,223,743
1855	2,127,024	1,895,593
1856	1,992,613	2,123,469

出所：Annual Report, 1858 (Assembly Docs., No. 20, 1858), p. 231.



ーク州以外の中西部諸州（カナダを含む）の生産物が年々増加してきており、その割合は1845年の32%から1850年には56%へ、さらに、1855年には77%へと急速に高まっている（表Ⅶ-6参照）。このことは、言うまでもなく、イリー運河がその建設目的とされていた、ニューヨーク州西部の開発のみならずアメリカ中西部・五大湖周辺の開発・発展を担う重要な輸送路として、十分な役割を果たすようになっていたことを物語っている。こうした傾

表Ⅶ-6 イリー運河を通して東部に到着した貨物 (トン)

年	西部諸州からの貨物	ニューヨーク州の貨物	合計
1836	54,219	364,906	419,125
1837	56,255	331,251	387,506
1838	83,233	336,016	419,249
1839	121,671	264,596	386,267
1840	158,148	309,167	467,315
1841	224,176	308,344	532,520
1842	221,477	258,672	480,149
1843	256,376	378,969	635,345
1844	308,025	491,791	799,816
1845	304,551	655,039	959,590
1846	506,830	600,662	1,107,270
1847	812,840	618,412	1,431,252
1848	650,154	534,183	1,184,337
1849	768,659	498,068	1,266,724
1850	773,858	598,001	1,371,859
1851	966,993	541,574	1,508,677
1852	1,151,978	492,721	1,644,699
1853	1,213,690	637,748	1,851,438
1854	1,100,526	602,167	1,702,693
1855	1,092,876	327,839	1,420,715
1856	1,212,550	374,580	1,587,130
1857	919,998	197,201	1,117,199
1858	1,273,099	223,588	1,496,687
1859	1,036,634	414,699	1,451,333

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

向は、大型船の航行を可能にした1862年の運河拡張工事の完成によって益々強まるところとなった<sup>9)</sup>。こうして、1860年代になっても運河輸送量は増加しつづけ、1860年代後半から1870年代前半にニューヨーク州運河輸送はその輸送史上最高を記録した。それに伴って通行料収入も増加し500万ドルに達した<sup>10)</sup>。

それでは、次に、こうした輸送量増加の過程で鉄道の影響を受けることになった1850年代、とりわけニューヨーク州で鉄道貨物輸送が本格的にはじまった1854年以降には、輸送貨物の種類にどのような変化が生じていたのだろうか。

ニューヨーク州の運河輸送トン数は、1840年から1855年の15年間に2.8倍にも増加したが、輸送品目のグループ別の割合はほとんど大きな変化はみられず、林産品が常に40%程度を占め、次いで農産物が30%足らずであった(表Ⅶ-7参照)。これからも明らかのように、運河輸送は木材を中心とする林産品が圧倒的に大きな比重を占めた。もちろん、これを通行料収入の面からみると、後述するように木材等の林産品の通行料が安かったことから、その比重は15%前後で、反対に農産物の通行料が40%以上を、そして雑貨(merchandise)が23%程度を占めていた。なお、船そのものの通行料と船

表Ⅶ-7 運河貨物の種類別構成 (％)

年	林産品	農産物	製造品	雑貨	その他	船・船客
1840	41.47 (11.19)	27.79 (45.32)	7.08 (4.29)	7.90 (24.20)	15.75 (4.55)	— (10.46)
1845	44.59 (15.63)	28.07 (41.14)	8.12 (4.20)	7.66 (23.65)	11.56 (7.99)	— (7.39)
1850	41.02 (12.98)	31.39 (47.03)	6.51 (3.12)	8.76 (23.85)	12.33 (5.44)	— (7.56)
1855	38.14 (17.46)	26.04 (41.10)	7.00 (4.78)	9.31 (23.53)	19.50 (6.20)	— (6.93)

( )内は通行料収入の割合。

出所：Annual Report, 1858 (Assembly Docs., No. 20, 1858), pp. 228-230 より算出。

客の通行料とを加えると1840年には総収入の約10%を占めていたが、次第にその比重が小さくなっているのは、鉄道の発展で船客が大きく減少したことや船の大型化を反映しているものと思われる。

さらに、こうした運河輸送を個別の商品輸送トン数でみると、1854年に鉄道の貨物輸送が本格的に開始された時期に大きな変化がみられた。それは特に農産物に含まれる品目において顕著であった。例えば、小麦及び小麦粉の輸送は、1854年には前年の約40%にまで激減している<sup>11)</sup>。この原因は農産物の中でも比較的高価なこれら商品が鉄道輸送に切り替えられたと考えられるが、1854年からの数年間は小麦・小麦粉の卸売価格が暴騰して小麦価格は一時2倍近くまで上昇しているところから考えて<sup>12)</sup>、鉄道輸送の影響だけではなく凶作による小麦生産量の減少を反映するものでもあったと思われる。それに、後述するように、当時のニューヨーク・セントラル鉄道の主要貨物はなるほど農産物であったが、しかし、その中で小麦や小麦粉の占める比重は30%以下で小さかったからである。いずれにせよ、こうした1854年からの小麦・小麦粉輸送の激減にもかかわらず、1855年以降の農産物の運河輸送が決して減少しはしなかったのは、それらに代ってほかの穀類の輸送が倍増したからであった<sup>13)</sup>。他方、運河貨物の中心である林産品では、板などの製材品輸送が増加したこともあって、この時期の総輸送量には大きな変化がなく1857年の恐慌後は再び漸増したのである。こうして、鉄道時代に入っても運河はその中心的な輸送品を変化させながら、総輸送量を増大させることによって、西部向けの輸送のシェアの低下にもかかわらず繁栄を続けることができたのであった（表Ⅶ-8参照）。

さて、それでは、鉄道はどのような種類の貨物を輸送していたのであろうか。1858—1859年にニューヨーク・セントラル鉄道によって輸送された貨物の種類別の割合は、運河とはちがって、林産品がわずか4.21%、農産物58.01%、製造品6.84%、雑貨21.43%、その他9.51%であった。このうち農産物についてさらに品目別に区分した内訳をみると、58.01%のうち畜産物が24.47%、植物性食品29.93%、そしてその他の農産物3.61%であった（表

表VII-8 西部向け輸送のシェア (1856年)

ボルティモア・オハイオ鉄道	16.1 %
ペンシルヴェニア鉄道	16.8
イリ - 鉄道	18.4
ニューヨーク・セントラル鉄道	25.5
イリー運河ルート	23.2
	(100.0)

出所：D. M. Ellis, "Rivalry between The New York Central and The Erie Canal," *New York History*, Vol. 29, 1948, p. 282.

表VII-9 ニューヨーク・セントラル鉄道の貨物輸送量

年	輸送貨物(トン)
1853*	73,140
1854	549,805
1855	670,073
1856	776,112
1857	838,791
1858	765,407
1859	834,319

\* 1853年は2か月間だけ。

出所：H. V. Poor, *History of the Railroads and Canals of the United States of America*, p. 277.

表VII-10 ニューヨーク・セントラル鉄道の貨物種類別構成 (1858-1859年)

林産品	4.21(%)
農産物	58.01
畜産物	24.47
植物性食品	29.93
その他	3.61
製造品	6.84
雑貨	21.43
その他	9.51
	(100.00)

出所：H. V. Poor, *History of the Railroads and Canals of the United States of America*, p. 277 より算出。

Ⅶ-9, 表Ⅶ-10参照)。これからも明らかなように、この時代の鉄道は、貨物輸送においてもスピードと正確さを必要とする比較的高価値の畜産物の比重が大きく、こうした商品の生産拡大を刺激していたといえる。鉄道は運河と同様に農産物輸送の比重が高かったとはいえ、運河のように小麦・小麦粉といった植物性食品の輸送を中心としたのではなかったのであり、農産物輸送においても両者はかなり明白な輸送の分担を行っていたのである<sup>14)</sup>。なお、上述のような鉄道貨物の種類別構成比はニューヨーク・セントラル鉄道だけの特徴ではなく、ニューヨーク州におけるすべての鉄道輸送貨物についても同様な傾向がみられた。例えば、1860年のこの州の鉄道輸送貨物は農産物が約半分の45.18%を占め、林産品7.88%、製造品10.80%、雑貨16.53%、その他19.62%であった<sup>15)</sup>。

### Ⅲ. 鉄道との競争の激化と通行料の引き下げ

ところで、輸送のスピードや確実性といった点では、運河は鉄道にとうてい及ぶものではなかったことはいうまでもない。馬に牽引されていた運河船は時速4マイル以下で、バッファローからオールバニーまで8～9日を要したし、その上12月から翌年4月にかけての約4か月間は氷結のために閉鎖され、また夏期においても洪水や渇水という自然の影響を受けていたからである。にもかかわらず、19世紀中葉の鉄道時代においても、上述のように、イリー運河を中心とするニューヨーク州運河輸送が比較的繁栄していた理由は、大量輸送と低輸送費にあったことは疑いない。このような運河輸送を可能にしたのは、水路がすべての人々に開放されており、通行料も比較的安かつ次第に引き下げられたことや、改良工事によって年々大型船の航行が可能になっていったことなどによる。19世紀初期の運河輸送費は有料道路輸送費の実に $\frac{1}{10}$ ～ $\frac{1}{15}$ （トン・マイル当たり2セント程度）という低コストを実現し、鉄道の出現が与えたよりはるかに大きな低輸送費の衝撃を当時の経済に与えたのであった<sup>16)</sup>。

そこで、まず、運河改良工事についてであるが、イリー運河の場合は、1825年にこの運河が完成して10年後の1836年から早くも大規模な拡張工事が開始された。しかし、巨額の費用を要する上に、鉄道が東西間輸送で次第に重要な役割を演じるようになってくるにつれて、運河拡張の必要性を疑問視する意見も強かったが、中西部の発展による輸送需要は増大しつづけており、今後も一層増加するであろうという見通しのもとに、1862年9月によりやく全ルートでの拡張工事を完成させた<sup>17)</sup>。これによって生れかわったイリー運河は、全長が363マイルから350マイルへと若干短縮されるとともに、幅員は40フィートから70フィートへ、水深も4フィートから7フィートへと大幅に改良された。その上、ロックの数も83か所から72か所に減少し、その規模が拡大されたので航行が非常にスムーズになった。その結果、それまでの75トン積みの船よりはるかに大型の220トン積みの船が全ルートにわたって航行可能になり、運河船の大型化が一挙に進んだのであった<sup>18)</sup>。

次に、運河拡張に加えて輸送費に決定的な効果があったのは運河通行料の引き下げであった。19世紀前半の輸送費に占める通行料の割合は非常に高くその50%を超えていたから、これの引き下げは輸送費の低下に直接大きな影響を及ぼしたのである。ニューヨーク州運河局によって定められていた通行料表(1857年)をみると、例えば、食料品の中の塩づけのビーフやバターは3ミル(1,000ポンド・マイル)、塩づけのポークやベーコン、ラードといった商品は1.5ミル、塩魚は4ミル、砂糖やコーヒーは4ミルであった。また、製造品では釘、ガラス器具等多数の商品が4ミル、銑鉄は2ミル、木材は種類や輸送される時期によって通行料が異なり、4ミル(100立方フィート・マイル)から7ミル(イカダで運ぶ場合は1セント)であった。一方、板材等の製材品も種類によって差があり、1.8ミルから1.3ミルのものが多かった。さらに、石炭は0.5ミル(1,000ポンド・マイル)、農産物では小麦・小麦粉が3ミルであった<sup>19)</sup>。

これを1875年の通行料表と比べると、通行料は大幅に引き下げられており、ベーコンやビーフは1ミルに、砂糖、コーヒーは0.5ミル、木材は3～

5ミル、石炭は0.5ミルで変わらず、釘は0.5ミル、ガラス器具は1ミル、小麦・小麦粉は1ミルに下がっていた<sup>20)</sup>。

通行料の引き下げはしばしば行われたが、1850年代に鉄道との競争が全面的に展開されるに至って一層加速度を増した。例えば、1836年の小麦・小麦粉の通行料は4.5ミル(1,000ポンド・マイル)であったが、1857年までの20年間に3ミルにまで引き下げられ、さらに1875年までの20年間にはその3分の1の1ミルへと急速に低下した<sup>21)</sup>。その結果、1バレルの小麦粉をバッファローからオールバニーまでイリー運河で輸送する場合の通行料は、1830—32年の55セントから、1833年に39セント、1833—46年に35セント、1845—51年に31セント、1850—58年に23セント、1857—61年に15セント、南北戦争期を含む1861—70年には23セント、1869—73年に11.5セントへと低下した<sup>22)</sup>。

こうして、19世紀中葉の運河輸送は、運河改良による大型船化と通行料の再三の引き下げとによって、輸送費を大幅に下げることができた。イリー運河の1830年から1872年までの貨物輸送費(4年平均)をみると、バッファローからオールバニーまでのトン当り平均輸送費は、1830—33年の8.84ドル(うち、4.74ドルが運河通行料、4.10ドルが貨物運賃)、1842—45年に5.93ドル(3.28ドルと2.65ドル)、1854—57年には4.86ドル(2.19ドルと2.67ドル)、1866—72年には4.13ドル(1.80ドルと2.33ドル)に低下している(表VII—11参照)。

これを小麦粉の場合でみると、1バレルの小麦粉をバッファローからオールバニーまでイリー運河で輸送するとその輸送費は1832年には98セント(通行料55セント、運賃43セント)、運河拡張工事がほぼ完成していた1861年には46セント(19セント、27セント)へ、さらに、1869—73年には38.33セント(11.5セント、26.83セント)にまで低下した<sup>23)</sup>。

このように、イリー運河による輸送費は、鉄道との競争下で、大型運河船の利用、通行料の引き下げ、貨物輸送需要の増大等によって、19世紀中頃には大幅に低下したのであった。これは、19世紀アメリカ経済発展で重要な位置を占める五大湖周辺と東部海岸地域との間の輸送において、運河が、鉄道

表Ⅶ-11 イリー運河の貨物輸送費 (トン当たり)

平均	オールバニーからバッファローへの			バッファローからオールバニーへの		
	上りの貨物輸送費	通行料	運賃	下りの貨物輸送費	通行料	運賃
1830—1833	\$18.65	\$ 9.85	\$ 8.80	\$ 8.84	\$ 4.74	\$ 4.10
1834—1837	18.00	6.57	11.43	7.15	3.28	3.87
1838—1841	16.10	6.57	9.53	6.94	3.28	3.66
1842—1845	11.75	6.57	5.18	5.93	3.28	2.65
1846—1849	7.85	4.80	3.05	5.90	2.92	2.98
1850—1853	6.05	3.76	2.29	5.07	2.37	2.70
1854—1857	5.05	2.92	2.13	4.86	2.19	2.67
1858—1861	2.45	1.24	1.21	3.54	1.51	2.03
1862—1865	2.52	1.22	1.30	4.66	2.11	2.55
1866—1872	2.60	1.05	1.55	4.13	1.80	2.33

出所：J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States*, p. 47.

の独占にある程度の歯止めとなったのみならず、中西部の主要産物である木材のような輸送時間を問題としない貨物を中心に低コスト・大量輸送を実現して、19世紀中葉においてもなお両地域間の社会的分業の発展に大いに貢献していた点を十分に評価しなければならない。

さて、最後に、上述のようなイリー運河による輸送費は鉄道と比較してどの程度の水準であったかを概観する。

イリー運河による輸送費は1854年から1857年の平均でトン・マイル当たり西部向けの上りが1.388セント、東部向けの下りが1.335セントであったのに対して、この運河と平行する路線を有するニューヨーク・セントラル鉄道のそれは3.114セントであった。さらに、イリー運河の拡張工事が完成に近づいた1858—61年の平均では上り0.673セント、下り0.973セントで、鉄道では1858—59年の平均で2.399セントであった。このように運河輸送費は1850年代中頃でも鉄道の半分以下であり、運河拡張工事が完成した1860年代には約3分の1であった<sup>24)</sup>(表Ⅶ-12参照)。

もちろん、こうした輸送費はすべての種類の貨物についてのコストの平均



表VII-12 河川、運河及び鉄道の運賃率の比較（1854年）

輸 送 ル ー ト	トン(2000ポンド)当たりミル
ニューヨークから	
ハドソン川	7
イリー運河	11
ニューヨーク・セントラル鉄道	34
ニューヨーク・イリー鉄道	24
ニューオーリンズから	
ミシシッピ川	9
オハイオ運河	10
ボストンから	
ウェスタン鉄道（ボストンからオールバニー）	23
フィラデルフィアから	
メイン・ライン（ピッツバーグへ）	24
ボルティモアから	
ボルティモア・オハイオ鉄道	30
ケベック（カナダ）から	
セントローレンス川水路	6

出所：Hunt's Merchants' Magazine, Vol. 31, 1854, p. 123 より作成。

値であり、先に述べたように運河と鉄道とでは中心的な輸送貨物の種類に大きな違いがあることを考えるとこれを単純に比較することはできない。しかし、運河輸送のコスト低下は、鉄道においても運賃率の引き下げが旅客よりも貨物中心に進められていたとはいえ<sup>25)</sup>、この時代においても鉄道に比べてかなり急速であったことがわかるのである。その上、1860年になってようやく運河と鉄道の輸送量が比肩するようになったことを考えると、運河による低コスト輸送は、19世紀後半においてもなおアメリカ経済の発展に大きく貢献していたことはまちがいない（表VII-13参照）。我々は、スピードと確実性を有する近代的輸送手段のホープとしての鉄道の役割を十分に認めながらも、なおこの時代のアメリカ経済発展に果した運河の役割をも十分に認識しなければならないであろう。

以上のように、ニューヨーク州運河は、19世紀中葉においても、イリー運

表Ⅶ-13 ニューヨーク州の運河と鉄道の輸送量 (トン)

年	運 河	鉄 道	運河のシェア(%)
1855	4,022,617 トン	1,512,128 トン	73
1865	4,729,654	4,755,560	50
1875	4,859,858	14,393,701	25
1885	4,731,784	33,023,465	13
1895	3,500,314	53,397,640	6
1898	3,360,063	63,781,083	5

出所：D. M. Ellis, *op. cit.*, p. 269.

河を中心に全体として繁栄しており、経営上も成功していたのである。もちろん運河経営が成功したかどうかということと、運河が低コストの輸送を実現して経済発展に貢献したという輸送手段そのものの役割とを混同して評価してはならない。たとえ経営上は失敗に終わった運河であっても、輸送手段としてはそれぞれの地域経済の発展に十分大きな役割を演じたと考えられるからである。輸送コストという点から考えると、運河ほど革新的な輸送手段はほかになかったであろう。

通行料の引き下げ、運河の改良・拡張による大型船の航行、それに貨物輸送需要の増大といった輸送コスト形成の要因が相互に作用しあい、運河は、19世紀中葉には、10年毎に輸送費を半減させるという発展をみせ、大きな経済効果をもたらしたのであった。さらに言えば、運河の存在は、中西部（五大湖周辺）の発展とニューヨークを中心とする北東部との地域的分業を一層確固としたものに発展させたのみならず、鉄道という、輸送施設の所有と運送業とが同一人によって支配される本来的に独占的な輸送システムの弊害を、競争者たる運河の繁栄によって、少なくとも本章で考察したような地域においては、かなり弱めることができ、全体としての輸送の発展に貢献したことは疑いない。

鉄道時代の到来を前にして、その独占的性格に危惧の念を抱いていた当時の人々が、運河は船を有するすべての人々に開放される輸送路であって、自

由な経済活動を通じて発展すべきアメリカに相応しい、望ましい輸送手段である、と考えたとしても至極当然であった。事実、イリー運河を中心とするニューヨーク州運河が鉄道時代に入ってもなお衰退することなく、中西部との中心的な東西間輸送路として重要な役割を演じつづけていたことはその正当性を物語っているのである。

- 1) W. Gephart, *Transportation and Industrial Development in the Middle West* (New York, 1976 (1909)), chap. VII, 参照。
- 2) *Annual Report of the Canal Commissioners, 1836* (in *Documents of the Assembly of the State of New York*, No. 65, 1836), p. 52. 以下 *Annual Report* と略記; *Annual Report, 1858* (*Assembly Docs.*, No. 20, 1858), pp. 228-230; J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States* (New York, 1966 (1888)), p. 165.
- 3) *Annual Report, 1858* (*Assembly Docs.*, No. 20, 1858), pp. 208-215.
- 4) J. Rubin, "An Innovating Public Improvement: The Erie Canal," C. Goodrich, (ed.), *Canals and American Economic Development*, pp. 15-66; B. W. Poulson, *Economic History of the United States* (New York, 1981), p. 278, 等参照。
- 5) *Annual Report, 1858* (*Assembly Docs.*, No. 20, 1858), pp. 230, 231; *Annual Report, 1875* (*Assembly Docs.*, No. 6, 1875), p. 293.
- 6) MacGill, *History of Transportation in the United States before 1860*, pp. 354-355.
- 7) *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 12, 1845, p. 387.
- 8) *Annual Report, 1875* (*Assembly Docs.*, No. 6, 1875), p. 287.
- 9) *Annual Report, 1875* (*Assembly Docs.*, No. 6, 1875), pp. 286-287; *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 42, 1860, pp. 118-119.
- 10) *Annual Report, 1875* (*Assembly Docs.*, No. 6, 1875), p. 293; U. S. Bureau of the Census, *The Statistical History of the United States from Colonial Times to the Present* (New York, 1976), p. 765.
- 11) *Annual Report, 1858* (*Assembly Docs.*, No. 20, 1858), p. 222.
- 12) *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 38, 1858, p. 765; *The Statistical History of the United States*, p. 209; T. S. Berry, *Western Prices before 1861, A Study of the Cincinnati Market* (Cambridge, Mass., 1943), pp. 181-185. また、小麦の輸出は1855年には前年の約10%に、小麦粉は約30%まで激減した。

- Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 39, 1858, p. 225.
- 13) *Annual Report*, 1858 (*Assembly Docs.*, No. 20, 1858), pp. 222-223. 1854年には、カナダとの間で米加互惠通商条約が結ばれたことも考慮する必要があるかもしれない。
  - 14) *Annual Report*, 1836 (*Assembly Docs.*, No. 65, 1836), p. 52; *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 37, 1857, p. 254; D. M. Ellis, *op. cit.*, p. 274.
  - 15) J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States*, p. 165 より算出。ニューヨーク州の鉄道貨物輸送は1860年に470万トンに達し、運河の460万トンをわずかに上回った。 *The Statistical History of the United States*, p. 765; *Report of the Select Committee on Transportation Routes to the Seaboard*, serial number 1589 (Government Printing Office, 1874), p. 538, in M. Weinberg, *America's Economic Heritage, from a Colonial to a Capital Economy, 1634-1900*, (Westport, 1983), pp. 380-381. なお、1856年のニューヨーク州運河貨物のトン当たり平均価値は53ドルで、1860年の同州の鉄道貨物は163ドルであったように、運河に比べて鉄道ははるかに高価値の商品を輸送した。 *Annual Report*, 1858 (*Assembly Docs.*, No. 20, 1858), pp. 228-230 より算出。鉄道については Ringwalt, *op. cit.*, p. 165.
  - 16) Poulson, *Economic History of the United States*, p. 279; 第1章も参照。
  - 17) 当時の運河拡張計画に対する意見については、 *Annual Report*, 1858 (*Assembly Docs.*, No. 20, 1858), 13-15; *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 37, 1857, pp. 251-253.
  - 18) *Annual Report*, 1875 (*Assembly Docs.*, No. 6, 1875), p. 287, 参照。
  - 19) *Annual Report*, 1858 (*Assembly Docs.*, No. 20, 1858), pp. 22-27. 若干の商品については、上りと下りで通行料が異なる場合があった。また、運河船の通行料は客船が高く4セント/マイルで、貨物船の2倍であった。ちなみに、船客の通行料は10歳以上の者について、1836年当時2ミル/マイルであったが、1857年には0.5ミルになっていた。通行料の決定については Alexander Heard, "The Rate-Making Power of the State in the Canal Era: A Case Study," *Political Science Quarterly*, Vol. 77, no 3, 1962, も参照。
  - 20) *Annual Report*, 1875 (*Assembly Docs.*, No. 6, 1875), pp. 287-294.
  - 21) R. E. Shaw, *Erie Water West, A History of the Erie Canal 1792-1854* (Univ. of Kentucky Press, 1966), p. 243; *Annual Report*, 1858 (*Assembly Docs.*, No. 20, 1858), p. 27; *Annual Report*, 1875 (*Assembly Docs.*, No. 6, 1875), pp. 289, 294.
  - 22) J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States*, p. 47.

- 23) *Ibid.*, p. 47; R. G. Albion, *The Rise of New York Port, 1815-1860* (New York, 1939), p. 411; *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 42, 1860, p. 118.
- 24) J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States*, pp. 47, 166, より算出。
- 25) A. Fishlow, *American Railroads and the Transportation of the Ante Bellum Economy* (Cambridge, Mass., 1965), Appendix A; do., "Productivity and Technological Change in the Railroad Sector, 1840-1910," N. B. E. R., (ed.), *Output, Employment, and Productivity in the United States after 1800* (New York, 1966), p. 585.

## 第8章 カナダ内陸水路の改良

### I. 19世紀前半のカナダ中西部通商

19世紀を通じて、カナダは政治的にはもとより経済的にもイギリス本国に依存しており、イギリス帝国経済の再生産構造に強固にかつ深く組み込まれた典型的なモノカルチュア的経済の性格を有していた。1848年には責任内閣制が認められたとはいえ、フランス系住民とイギリス系住民とが、ローワー・カナダ (Lower Canada) とアッパー・カナダ (Upper Canada) とにおいてそれぞれの性格を顕著に表わす社会を構成しているというカナダ社会の複雑さは、依然として、政治的にもまた、社会的、経済的領域においても、しばしば相対立する利害として現われていたのである。

その後、1867年にはカナダでコンフェデレーションが成立し、英帝国内のカナダ自治領 (The Dominion of Canada) となって、政治的にも同様に経済的にも独自の開発計画を策定し、カナダの自立への道を探りはじめた。これが保護関税政策と西部への鉄道建設の推進策を主たる内容とする1879年の National Policy とよばれるものであった<sup>1)</sup>。

ところで、世界の工業生産力のほとんどすべてを独占し、圧倒的優位に立つイギリス本国政府の意志を直接的に反映しながら、またその資源供給地として機能しながら、19世紀初頭以降のカナダ経済は、経済的自給国家への転換の時期の到来を待ちつづけていたといえよう。もちろん、この時代であってもカナダ西部への植民の推進と経済開発が徐々に進められていた。しかし、イギリス本国によるカナダ経済開発が特に活発な時代であったとはいえない。というのは、19世紀中葉は、マカロックやコブデンの主張にみられる植民地無用論の出現した時代であり、いわゆる「小イギリス主義」の時代で

あったからである<sup>2)</sup>。この時代は、むしろ、本国政府が大規模にこの国の経済開発に取り組んだのではなく、植民地カナダの住民の政府がその努力を通じて政治・経済の両面において自立への転換をはかろうとしはじめていた時期だといえる。

さらに、この時期にはカナダの経済発展を強く刺激する別の要因が発生してきていた。それは、1812年戦争前後から産業革命を開始し急速な工業化への道を歩みはじめていたアメリカ合衆国の影響である。隣国のアメリカは、北東部における土着の工業の急成長をテコにして、中西部（五大湖周辺）への植民の推進とこの地域における通商活動を益々活発に行うとともに、北部、西部及び南部という三つの地域経済に分立していたアメリカ経済を内陸水路交通の改良によって国民経済として統合しはじめていた。

また、19世紀初めにはアッパー・カナダ、とりわけ五大湖からセントローレンス川地域の併合を意図するアメリカとこれを阻止しようとするイギリスとの間に緊張が高まっていた。その結果、1812年に勃発した第2次英米戦争によって、今やイギリスとも政治的・経済的に対峙できるまでに成長してきたアメリカの存在は、カナダ（イギリス）にとって脅威とすら感じられるようになっていたのである。

こうしたイギリスとアメリカの関係は、一面では中西部（五大湖周辺）通商における主導権争いとなって展開されていた。この競争に勝つためには、五大湖へのより有利な、効率的な輸送路の確保が何よりも重要な条件であった。かくして、19世紀初めからカナダとアメリカの間で五大湖への内陸水路輸送の改善競争が熾烈に展開されることになったのである。先に述べたニューヨーク州のイリー運河ルートの決定に当たって、州政府は技術的条件もさることながら、州西部の通商がカナダのセントローレンス川ルートに流れることにならないよう十分に検討したことはよく知られている。

ところで、工業発展の過程で運河輸送が最も重要な役割を果たしたのは、イギリスの場合でも、またアメリカの場合でも同様に、産業革命の時代であった。イギリスでは18世紀の中頃から1830年頃にかけて産業革命が展開された

が、イギリスの運河建設もこの産業革命の時代の1790年代にそのピークを迎えている。運河ブームとよばれるこの時期を中心に1760年から1850年の間にイングランドとウェールズで2,000万ポンドが投ぜられて約2,600マイルの運河が開鑿され、4,000マイルにおよぶ内陸水路システムが完成したのであった<sup>3)</sup>。そして、これら巨額の資本はすべて私的資本の投資によるものであった。こうして、イングランドではロンドン、プリストル、リバプール及びハルの四つの主要都市によって囲まれる矩形の内側にあるすべての地域が、運河輸送による利益を享受することができたのである。

一方、イギリスより約半世紀遅れて、19世紀初めの第2次英米戦争（1812年戦争）の時代に産業革命の火がもたらされたアメリカにおいても、これまで述べてきたように、産業革命の展開とともに大規模な運河建設がはじまったのであった。アメリカでは、それは、ニューヨーク、ボストン、フィラデルフィア及びボルティモアといった北東部の主要都市の商人層を中心に、州間の利害を背景にして、中西部における商業上の熾烈な覇権争奪戦を反映するものであったが、その中であって、ニューヨークは州有運河計画に基づいて1817年にハドソン川からモホーク溪谷を経てイリー湖に至る水路の開鑿に着手し、1825年にこれを完成させたのであった。その結果、ニューヨークは中西部通商において決定的な優位に立つとともに、その後のアメリカ経済の中心地としてその地位を確実にしたのであった。イリー運河——ハドソン川ルート の発展は、中西部の生産物の流れを大きく変化させ、1840年代中頃よりミシシッピ川ルートに代わって、中西部通商の圧倒的な割合を占めるようになっていったのである<sup>4)</sup>。

イリー運河ルートはアメリカ中西部商品流通に大きな変化をもたらしただけではなかった。このルートは、イリー湖からオンタリオ湖の南岸を通してハドソン川に至るものであり、その途中のオスウィーゴ運河によってオンタリオ湖とも連結されていたので、当然のことながら、カナダ商品流通の生命線たるセントローレンス川ルートに対しても極めて大きな影響を及ぼしたのである。



1830年には両ルートの輸送費の格差は拡大していた。この時代の両ルートのトン・マイル当たりの輸送費を比較すると、イリー運河はセントローレンス川ルートの半分以下であったという<sup>5)</sup>。イリー運河は、1マイル当たりの輸送費を大幅に引き下げることによって、五大湖への直線的なルートであるセントローレンス川ルートに比べて、より割安の輸送を実現し、中西部通商においてカナダ（モンリオール）に大きな打撃を与えるようになったのであった。

なお、イギリスおよびアメリカの場合は、産業革命の展開過程で増大する輸送需要を満たすという共通項を有していたが、カナダの内陸水路改良は、これらの国とは違って、自国の工業発展に伴う輸送の増大という背景を有していなかった。カナダの場合は、政治的にも経済的にもまだイギリスの支配下にあり、イギリス工業発展に伴うカナダ生産物需要の増大に対応するという形で、また、1812年戦争後、アメリカの存在が脅威となっていた状況の下で、イギリスのカナダ支配を確実にするというつまり軍事上の必要性から、五大湖への交通路が建設された点が重要である。これは後に言及するリドー運河（Rideau Canal）建設に最も顕著に現われている。また、社会的分業の未発達な段階にあって、カナダではその発展のためのいわば開発を目的とする運河が建設されたわけで、したがってこの国の運河建設は、イギリスのように私的資本によってではなく、アメリカと同様に各種政府の公的資金によって建設されることになったのである。

このように、19世紀カナダの社会的分業の発展過程を振り返るとき、とりわけ、イギリスを中心とするヨーロッパ経済に対する一次産品供給基地として、モノカルチュア的経済を発展させてきたこの国の特質を考えると、19世紀中葉の輸送手段の発展を軸とするセントローレンス川から五大湖への展開が、この国の経済発展のフレームワークを形成したと言ってもよいであろう。換言すれば、この時代のカナダの経済発展は、セントローレンス川の航行改良にかかっていたのであって、これに成功することによってはじめて、急成長していたアメリカ合衆国との五大湖通商での覇権争奪戦に加わること

ができたのであった。

## Ⅱ. カナダ運河時代の開幕

さて、セントローレンス川ルートは、19世紀初めには、中西部（五大湖周辺）から大西洋への輸送路としてどのような地位に置かれていたのであろうか。

少なくとも1825年にイリー運河が完成されるまでは、北米大陸の五大湖周辺と大西洋とを結ぶ重要な交通路として自然が与えていたのは次の二つのルートであった。すなわち、一つはこのカナダ・セントローレンス川ルートであり、今一つはアメリカのミシシッピ川ルートであった。カナダにおいては、鉄道時代の到来する19世紀末までこの水路に勝る五大湖への輸送路は存在しなかった。一方、アメリカ側では、イリー運河やペンシルヴェニア・メイン・ラインが建設され利用されるようになっていた1835年においても、北西部通商に関する水路輸送の62パーセントはなおミシシッピ川ルートが占めていたが、その後1840年代の中頃には、このルートは人工水路であるイリー運河ルートによって取って代わられるようになった。

アメリカがミシシッピ川という自然の大水路を有していたとはいえ、1812年の第2次英米戦争の時代までは、モンリオールから五大湖への直線的なルートを支配するカナダが、五大湖通商においてアメリカよりも「はるかに恵まれた立場にあった」<sup>6)</sup>。カナダの運河の特徴は、自然水路の改良型であるといわれているのも、この国が水路建設で自然条件に恵まれていたことを物語っている<sup>7)</sup>。

ところで、このすばらしい自然の水路は、通商上のみならず軍事上からも、これとつながるオンタリオ及びイリーの両湖のカナダ支配を容易にし、プロヴィンスの安全を確保する上で極めて重要な役割を果していたのである。もちろん、アメリカはセントローレンス川の自由航行を求めていたが、1854年の米加互恵通商条約まで、航海条令によって英国船以外は通商に加わ

れなかったように、セントローレンス川はアメリカには開かれていなかったのである<sup>8)</sup>。

そこで、五大湖への自然の交通路をもたないアメリカ東部諸州とりわけニューヨーク州は、人工の水路を開鑿することによって州西部の開発と五大湖周辺との通商の拡大を試みたのであった。かくして、イリー運河とオスウィーゴ運河（オンタリオ湖のオスウィーゴから発してシラキユースでイリー運河に接続、1828年完成）の出現によって五大湖通商の状況はやがて一変することになった。モンリオールを拠点に、セントローレンス川ルートを利用した五大湖通商が、ハドソン川（ニューヨーク）へと転換されていくという事態に至ったのである。自然の恵みによって保たれていた五大湖通商におけるカナダの優位は、今やアメリカの人工水路（運河）の建設という人間の英知によって強烈なパンチを加えられることになった。このことは、第2次英米戦争後のカナダとアメリカとの軍事上の状況の変化と相俟って、セントローレンス川ルートの復権を、イギリスのカナダ植民地支配の上からも、焦眉の急の問題としたのである。

言うまでもなくセントローレンス川ルートは、オスウィーゴ運河やイリー運河を経由してニューヨークに至るイリー運河ルートに比べてはるかに短い運河と少数のロックを建設することによって、オンタリオ湖と大西洋を結ぶことができる地理的条件を備えていたのであるが、その改良が遅れていたために輸送費の点では大きな格差を生じていた。

例えば、1830年の両ルートの輸送費を比較したある報告書によると、セントローレンス川ルートを利用して30万バレル以上の小麦粉を大西洋に下し、8,000トンの商品を内陸地へ輸送するのに運送費や保険等の費用を含めて77,250ポンドを要した。一方、これを同じ輸送距離（120マイル）についてイリー運河を利用した場合、運送費と運河通行料を合わせて32,550ポンドであったという<sup>9)</sup>。イリー運河の運河船の速度が一時間にせいぜい4マイル程度であったことから、所要時間の差を考慮に入れなければならないが、イリー運河はセントローレンス川ルートの半分以下の輸送コストであったことを

示している。したがって、安価な輸送手段を求めていたアッパー・カナダの農民達がイリー運河を利用し、アメリカからの輸入製造品を使用するようになっていったとしても当然のことであった。1835年にイリー運河の終点バッファローからさらに西に輸送されていった貨物をみても、アッパー・カナダがすでにこの運河と強いつながりをもちはじめていたことがうかがえるのである<sup>10)</sup> (表Ⅷ-1参照)。W. H. メリット (Merritt) をしてカナダの西部通商が「あたかも手品のようにハドソン川に消えてしまった」<sup>11)</sup>と嘆かせたのも、こうした輸送コストの決定的な格差の発生によるものであったといえよう。

セントローレンス川ルートを再び北米大陸における最も重要な西部通商路として再建する手段は、セントローレンス川の航行改良とそのための運河建設以外にはなかった。すなわち、セントローレンス川航行の最大の障害となっている早瀬を迂回する運河を建設することによって、この川を安全で迅速な文字通り五大湖と大西洋を結ぶ大水路と成すことであった。

ところで、カナダにおいても、アメリカにおけるとほぼ同時期にセントロ

表Ⅷ-1 イリー運河経由の西部行き貨物(1835年)

行き先(州)	商 品	家 具
ヴァージニア	2,763	
ミズーリ	58,846	18,425
アラバマ	59,831	
テネシー	333,766	8,470
アッパー・カナダ	95,768	122,679
ペンシルヴェニア	1,392,319	128,834
ミシガン	13,253,589	1,198,326
インディアナ	3,254,986	136,403
イリノイ	3,320,718	945,263
オハイオ	14,220,961	3,732,409
ケンタッキー	918,915	57,580
合 計	36,912,462 lbs.	6,348,389 lbs.

出所: *Annual Report of the Canal Commissioners, 1836 (Assembly Docs., No. 65, 1836), p. 51.*

ーレンス川を中心とする運河建設がはじめられていたにもかかわらず、なぜ上述のような輸送コストの相違を生じることになったのであろうか。1825年にはラシーヌ運河 (Lachine Canal) が、1829年にはウェランド運河 (Welland Canal) が、そして1832年にはリドー運河 (Rideau Canal) が完成していたのである。両ルート間の輸送コストに大きな格差を生じた理由はいくつか考えられる。例えば、カナダではフランス系住民とイギリス系住民がしばしば利害を異にして対立してきたことは周知のところであるが、セントローレンス川ルートの改良に関しても例外ではなかったことである。これは、輸送費を大幅に低下させるようなこのルートの体系的改良を推進する上でマイナスであった。また、財政的な面でも、モンリオールで関税を徴収するローワー・カナダは比較的豊かであったのに比べ、関税収入の5分の1程度しか分配されなかったアッパー・カナダは財政的に苦しく、そのためにセントローレンス川の上流での改良が遅れ、セントローレンス・システムとしての水路の機能が十分発揮されなかったといわれている。<sup>12)</sup> こうした事情もあって、セントローレンス川全体が水路として改良されたのは1848年になってからであった。

アメリカの急速な内陸水路建設に比べて、セントローレンス川の総合的な航行改良が遅れていたとはいえ、カナダにおいても1820年代には本格的な運河建設の時代がはじまろうとしていた。1820年代に開鑿された主な運河としては、ウェランド運河やリドー運河をはじめ、セントローレンス川やオタワ川の早瀬を迂回する幾つかの運河が挙げられる。例えば、モンリオール港への入口ともなっており、今日まで重要な役割を果たすことになったラシーヌ運河も、この時代の代表的な運河の一つである。この運河は最初私的資本によって建設が計画されたが、失敗したため、1821年にローワー・カナダ政府が建設を決意し、1825年に完成させたものであった。また、ノバスコシアの半島を横切って大西洋岸に出る最短の水路を建設する幾つかの計画も企てられた。そのうちシュベナッカディ運河会社 (Shubenacadie Canal Company) の場合、1829年の最初の資本は、ノバスコシア議会からの下付金15,000ポンド(6万ドル)とイギリス政府からの貸付金20,000ポンドに、地元ハリフ

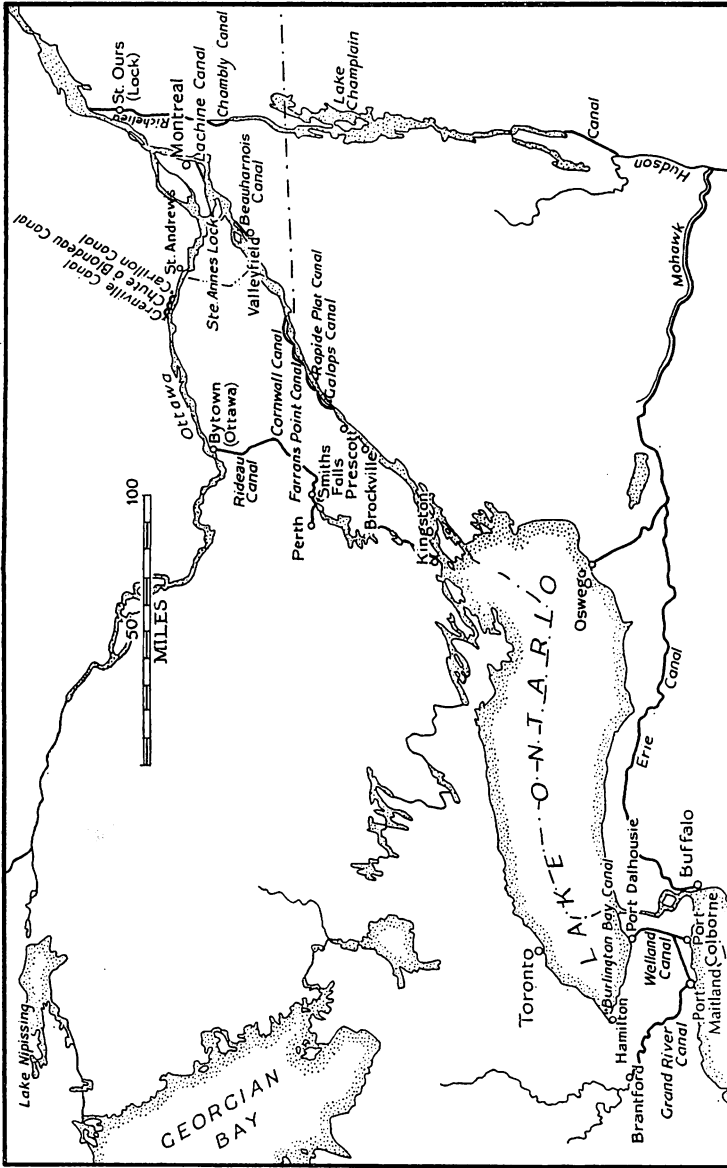
ァックスで720株の株式を発行して18,000ポンド、さらにロンドンで優先株(1,200株)を発行して得た27,000ポンドとによっていた<sup>13)</sup>。この例にもみられるように、カナダの運河建設は私企業によって建設された場合においても、その資金の多くが各種政府の援助によるが多かった。カナダの運河は、一般的に言って、「ごく初期の運河の中には私企業としてスタートしたものもあったが、……ほとんどの運河は各種政府による公共事業として建設された」<sup>14)</sup>のである。そのために、1848年にセントローレンス川ルートの改良が完成した時には、カナダ植民地政府(Provinces)は250万ポンドの債務を背負っていたといわれている<sup>15)</sup>。

ところで、この時代のカナダの内陸水路改良は大きくわけて次の三つのルートを中心に行われた。すなわち、(1)オタワ経由のモンリオール——キングストン・ルート、(2)セントローレンス川ルート、(3)リシュリュエ川——シャンプレーン湖ルートであった(地図参照)。

まず、モンリオールからラシーヌ運河を経てオタワ川(オタワ)を通りキングストンに達するルートが建設された。このルートは246マイルの水路で、セントローレンス川ルートが、モンリオールからキングストンまで178マイルの五大湖への直線的ルートであるのに比べるとかなり遠回りであった。にもかかわらずこのルートがまず最初に完成したのは、いうまでもなく1812年の英米戦争後のイギリス(カナダ)とアメリカの関係を反映していた。1821年にアッパー・カナダ政府の下に委員会が設置され、イギリス政府も協力を約束していたが、調査の結果、アッパー・カナダ政府は、1824年になって、このオタワ——リドー川ルートよりセントローレンス川ルートの方がはるかに優れているとする決定を下した。これに対して、モンリオールとキングストンとの間の軍事上の航行ルートの確保を企図していたイギリス政府はこの決定を認めず、オタワ川からリドー川を経てキングストンに至るルートの建設を決定した。イギリス政府は、有事の際を考え国境に近いセントローレンス川ルートよりもこのルートを重視したからであった。

このオタワ・ルートには、オタワ川の三つの運河(Carillon, Chute à

カナダの主要運河 (1848)



出所 : W. T. Easterbrook and Hugh G. J. Aitken, *Canadian Economic History* (Toronto, 1956), pp. 260-261.

Blondeau, Grenville) 及びセント・アン・ロックとキングストンまでのリドー運河とが建設された。このうちオタワ川の運河はいずれも早瀬を迂回する短距離の運河であって、カリロン運河は1819年以来イギリス政府によって建設計画が進められ、リドー運河の規模が決定した後それに合わせて蒸気船の航行可能な水深6フィート、全長2マイル余りの運河として1833年に完成された<sup>16)</sup>。ブロンドーの滝の運河は全長わずか0.13マイルで1832年に、グレンビル運河は5マイル余りの運河で1829年にそれぞれ完成していたので、オタワ川の三つの運河は1834年春から一連の水路を形成して開通した<sup>17)</sup>。また、セント・アン・ロックは、この地の早瀬に連合政府(Union)によって1843年に建設されたものである<sup>18)</sup>。

次に、このルートを中心になるリドー運河であるが、これはイギリス政府が軍事目的で建設したものであった。英米戦争の経験からセントローレンス川ルートは国境線に近く、安全確保の面から問題が多いと考えていたイギリス政府は、セントローレンス川を大きく迂回するこのルートを開拓することを決定したのである<sup>19)</sup>。

リドー運河は Rideau and Cataraqui Navigation と呼ばれるようにリドー川とカタラギ川を航行可能な水路に転換するために生れたものであるが、この水路計画はすでに1814年の終戦直後から考えられていたのであって、1821年になって、アッパー・カナダ議会の内陸航行に関する委員会がクロウズ(S. Clowes, 技術者)等に命じて調査をはじめた。その後1824年にはイギリス政府が34万ドルの建設費援助を前提にルートを検証を進め、軍事上の利用を考慮して、リドー川とカタラギ川のルートが最適であるとの結論を得た。一方、アッパー・カナダ政府はこのルートよりむしろ、セントローレンス川ルートが五大湖への最も有利な商業上の輸送路であると考えていたので、イギリス政府の援助を辞退していた。

1825年にはイギリス政府によって4名の技術者が送り込まれ、彼等によってリドー運河の工費は822,467ドルと見積られた。これに基づき、イギリス政府は、全額出資でこの運河を建設することを決定した。この決定は、先に



述べたように、国境から離れた五大湖への軍事上の輸送路の確保という視点からのものであったことはいうまでもない<sup>20)</sup>。

かくして、1826年に、陸軍中佐バイ (John By) が工事管理のために現地に到着した。それ以来、今日のおタワは、彼の名前にちなんで1855年まで By Town とよばれていたのである<sup>21)</sup>。

1828年に、イギリス政府の特別委員会はバイの意見を参考にして計画を修正し、工費も2,806,811ドル (1830年には3,711,704ドル) に増額して建設を推進させ、1832年5月に水深5フィート、全長126マイル余りの水路 (運河) を開通させた。結局、完成までにイギリス政府が投じた資金は3,911,700ドルに達していた<sup>22)</sup>。

こうして、モントリオールからオタワ (By Town) を経てキングストンに至る水路は、先のおタワ川の三つの運河の完成 (1834年) とともに、1848年のセントローレンス川ルート of the completion of the five Great Lakes to the important waterway as used. Incidentally, the size of the ships that could navigate the waterway was, in the Ottawa River, 100 tons, and in the Rideau Canal, 250 tons. This was behind the St. Lawrence route in that one-way small ships could not pass. (23)

次に、セントローレンス川ルートの航行改良では、早瀬を迂回する形で6か所に運河が建設されるとともにオンタリオ湖とイリー湖とを連結する運河も開鑿された。そのうち、まず第1に挙げなければならないのが、ラシーヌ運河である。この運河建設はすでに1815年頃から計画され、1819年には私企業によってはじめられていたが失敗し、結局、州事業としてロワー・カナダ政府によって1824年に一応完成された。ラシーヌからモントリオールに至る8.5マイルのこの運河に対する投資額は、1826年までに109,601ポンド (438,404ドル) にのぼり、そのうち10,000ポンド (4万ドル) を軍の無料通過を保障する代償としてイギリス政府が負担した。その後1843年から拡張工事が開始され、外洋船の航行可能な大規模運河として1848年に全区間完成した<sup>24)</sup>。

この運河が重要な意味をもつのは、水路改良にとどまらず運河用水を利用

して周辺地域に水力による多くの近代的工場が発展したからである。綿工場、製粉工場、製材所等水力を動力源とする数多くの近代的工場の出現は、一部のカナダ経済史家をして、ラシーヌ運河の完成をもってカナダ産業革命の始期とする、と言わしめたほどである<sup>25)</sup>。

さらに、セントルイス湖とセントフランシス湖を連結するポバーネイ運河 (Beauharnois Canal) がセントローレンス川南岸に建設された。この地域にはすでに19世紀初めに四つの小規模な運河が建設されていたが、大型船の航行可能な新しい運河建設が長らく検討されていた。そして水深9フィート、全長11マイル余りのこの新しい運河が上・下カナダの連合政府 (Union) によって1845年に完成された。1867年6月末までにこの運河建設に対する政府投資は1,611,424ドルに達した<sup>26)</sup>。

さらにセントローレンス川を溯ると、コーンウォール運河 (Cornwall Canal) が建設された。この運河も、1818年の上・下カナダ合同委員会のセントローレンス川流域の航行改良に関する勧告に基づいて計画されたものであるが、財政難や建設費の高騰もあって、1842年末になって連合政府の公共事業局によって完成されたのであった。規模は先のポバーネイ運河とほぼ同等であった<sup>27)</sup>。

この運河に続いてウィリアムズバーグ運河と呼ばれる三つの運河が連合政府の手によって建設された。すなわち、フェランズポイント運河、ラピッドプラット運河及びギャロップス運河である。いずれも水深9フィート、全長1マイル足らずから7マイル余りの短い運河で、1846年から1847年にかけて完成した<sup>28)</sup>。

セントローレンス川の早瀬を迂回するために建設された以上六つの運河に対して、カナダ政府は1867年6月末までに7,529,587ドルを、イギリス政府が40,000ドルを投じていた<sup>29)</sup>。

さて、セントローレンス川ルートに加えられているもう一つの重要な運河は、ウェランド運河であった。この運河はオンタリオ湖とイリー湖をつなぐもので、カナダが五大湖周辺の開発とこの地域における通商の主導権を握

る上で最も重要な位置にあった。ナイアガラ地域で活動していた商人企業家 W. H. メリット (Meritt) を中心とするモントルオール商人層を中軸として建設計画が進められた<sup>30)</sup>。1824年にはウェランド運河会社 (Welland Canal Company) がインコーポレートされ、その株式がカナダとニューヨークで募集されることになった。当時、イリー運河 (1825年完成) はすでに一部分が営業を開始し幸先よいスタートを切っていたこともあって、ウェランド運河が私的企業によって建設され経営されても成功するであろうということを疑うものはいなかった。こうして、ウェランド運河はアメリカのイリー運河のインパクトの下に建設がスタートしたのであった<sup>31)</sup>。

ところで、この会社の資本金は当初40,000ポンドであった。すなわち一株12.50ポンドで3,200株の株式を発行したのである。そして、その半分以上はニューヨーク州居住の人々によって購入された<sup>32)</sup>。しかし、まもなくニューヨークの株主の提案もあって、スクーナー船が通過できる規模の運河に計画を拡大することになり株式資本を200,000ポンドにまで増額した。これに対し、1826年にアップパー・カナダ政府は25,000ポンドを6%の利子で貸付けるとともに、1827年には50,000ポンドの株式を引き受けることを決定した。一方、ロワー・カナダ政府も25,000ポンドの株式を引き受けたし、さらに、イギリス政府も16,360ポンド(ラシーヌ運河の場合同様見積り工費の9分の1)と13,000エーカーの土地の下付を決めたのである<sup>33)</sup>。

1828年になるとイギリス政府は、1826年の寄付の約束の代わりに50,000ポンドを10年間年4%の利率で貸し付けたのである。こうした政府の援助を得て1829年末には最初のウェランド運河が開通した。しかし、これはウェランド川といういわば支線を利用しての開通であったから、本線の運河をウェランド川からポート・コルボーンに延長する工事が政府の援助を得て続けられ、1831年には20万ドルの貸し付けを得て、1833年に全長27マイルの運河が開通した。これこそオンタリオ湖とイリー湖を結ぶウェランド運河の完成であった<sup>34)</sup>。

このように、ウェランド運河の場合も建設当初から政府の援助によるとこ

ろが大きかったのであり、この会社が私企業として存在した1824年～1837年の間にも政府所有株式の割合は増加しつづけ総株式の53%を占めるまでになっていたのである（表Ⅷ-2参照）。別言すれば、ウェラント運河会社の性格も、その事業の公共性ととも、最初から混合企業（mixed enterprise）的特徴を有していたといえる。

ウェラント運河は、それがカナダ西部の発展に果たした役割にははかり知れないものがあるが、経営的には失敗した。運河完成後もカナダ西部開発の遅れやセントローレンス川ルートの航行改良の遅れに加えて、アメリカのイリーヌ運河との競争のために、交通量の増加は緩慢で、1836年になっても通行料収入はわずか5,754ポンドに止まり<sup>35)</sup>、運河を維持していくことは困難になってきていた。その上、1836年末にはウェラント運河会社の株式の43%をアッパー・カナダ政府が、10%をロワー・カナダ政府が、そして27.8%をニューヨーク州の個人、12%をイングランドの個人、1.5%をアッパー・カナダの個人、5.5%をロワー・カナダの個人、0.2%をニューブランズウィックの個人がそれぞれ所有していた<sup>36)</sup>。そこで、1836年に、アッパー・カナダ政府とロワー・カナダ政府は、それまでの貸し付け金を株式に転換するとともに、1839年には法律によってこの会社の個人所有のすべての株式を政府債と

表Ⅷ-2 ウェラント運河株への投資総額(1824—1837年)

株 主	投 資 額
アッパー・カナダ政府	£ 107,500 0 0
ロワー・カナダ政府	25,000 0 0
アッパー・カナダの個人	3,712 10 0
ロワー・カナダの個人	13,825 0 0
ニューブランズウィックの個人	500 0 0
ニューヨーク州の個人	69,625 0 0
イングランドの個人	30,137 10 0
没 収 株	540 0 0
合 計	£ 250,840 0 0

出所：H. G. J. Aitken, *The Welland Canal Company*, Appendix, p. 147.

表Ⅷ—3 ウェランド運河の改良(1829—1932年)

	1829	1845	1887	1932
運河全長(マイル)	27.5	27.5	26 $\frac{3}{4}$	27.5
ロック数	40	27	26	8
ロックの長さ(フィート)	110	150	270	820
ロックの幅(フィート)	22	26.5	45	80
ロックの水深(フィート)	8	10	14	30

出所：Jean and Allan Pritchard, *The Welland Canal, Yesterday, Today, Tomorrow* (Toronto, 1970), p. 28.

交換する形で買い取ることを決定し、Union 成立の1841年にこれを実行した<sup>37)</sup>。こうして、私企業によって建設されたウェランド運河は、1841年以降は公共事業局の支配の下で拡張工事が進められ1845年に完了した（表Ⅷ—3参照）。1867年6月末までのこの運河に対する総投資額は764万ドルに達していた<sup>38)</sup>。

上述のような幹線運河の外に極く短距離の六つの支線運河も建設され、セントローレンス川ルート水路改良は1848年に完成したのであった<sup>39)</sup>。

最後に、第3のルートはセントローレンス川からリシュリュエ川を通してシャンプレーン湖に至る水路であった。すでにアメリカ側では、1823年にシャンプレーン運河によってハドソン川とシャンプレーン湖が結ばれていたの、カナダ側でもこのルートの改良によって同地域の開発を進めたわけである。このルートの建設に関しては、1818年にローワー・カナダ議会で認可された運河会社が水路建設を計画したが実現せず、1829年になってプロヴィンスの特別委員会が測量を行い、ローワー・カナダ政府によって1831年にシャンプリュイ運河(Chambly Canal)が建設された。その後1833年から拡張工事がはじめられ、1843年に連合政府の公共事業局の手によって水深7フィート、全長12マイルのシャンプリュイ運河が完成されたのである<sup>40)</sup>。

### Ⅲ. カナダ運河建設の特質

さて、ここではカナダにおける運河建設の特質をより明確にするためにイギリスやアメリカの場合との若干の比較を試みておきたい。

18世紀中葉にはじまり世紀末にブームを迎えたイギリスの運河建設は、すでに周知のように、そのほとんどが私的資本によって行われたのであった。その最も典型的な事例が「イギリス運河の父」とよばれるブリッジウォーター公によるワースリーからマンチェスターに至るブリッジウォーター運河（1761年）であった<sup>41)</sup>。ブリッジウォーター運河の例にみられるように、イギリスの運河は炭鉱所有者や大地主、あるいは産業資本家等によってプロモートされた運河会社（株式会社）によって建設され管理されていたのであった。

それでは運河のような多額の固定資本を要する事業がイギリスではどうして私企業によって経営されえたのであろうか。幾つかの理由を挙げることができるが、その中で最も注目すべき点は、イギリスがすでに産業革命という急速な産業発展の時代にあったことと、イギリスという比較的狭くてかつ平坦な、そして人口密度の高い国では、産業地域間、生産地と消費地（都市）間、大都市間といった地域間の比較的短距離の効率的な輸送を行うことができたということである。つまり、イギリスの運河はいわゆる「利潤追求型」の運河として地方的資本によって建設され成功したといえる。

しかし、イギリスより約半世紀遅れて19世紀初頭に運河時代を迎えることになったアメリカの場合、これとは対照的であった。アメリカでも18世紀末にはニューイングランドの沿海地方で炭坑から港までの石炭輸送を目的とする短距離の運河が建設されはじめていた。その結果、1817年から1860年までの間の沿海運河に対する投資の94%までが私的投資によるものであったといわれている<sup>42)</sup>。

一方、アメリカ産業革命の開始に続いてはじまったアメリカ運河時代に建

設された運河のほとんどは、中西部に至るイリー運河のように、数百マイルにも及ぶ大規模なものであった。つまり、アメリカの運河の場合、イギリスのように大都市間や特定の産業地域と都市（消費地）とを結ぶといったはじめから利潤を期待できる運河ではなく、中西部への運河のように、フロントニアへの交通を確保し、その経済開発を目的とする運河が中心であった。換言すれば、この時代のアメリカの運河は地域開発を目的とする「開発型」の運河であったといえる。したがって、巨額の固定資本を要し、さしあたり利潤を得る見込の少ないこのような事業は私的資本（私企業）の守備範囲外であった。このことは、西部の運河資本の90%までが州政府を中心とする公的投資によるものであったことから明らかである<sup>43)</sup>。

このように、アメリカの主要運河は公共事業として各州政府資金を中心とする公的資本によって建設されたという特徴を有していた。これは一方では、運河債発行による巨額の州債務を発生させて州財政を破綻におとし入れ、1837年の金融恐慌を引きおこす原因になったといわれている<sup>44)</sup>。アメリカの運河は中西部の経済発展に、ひいてはアメリカ資本主義経済の発展に大いに貢献したことは疑いないが、その経営上の成功をおさめた運河はイリー運河の例を除けばほとんどなかったといわれている。

次にカナダの場合であるが、運河建設の根本的な特徴はアメリカの場合と類似していた。当初モントリオールを中心とする私的資本によって建設され経営されていたウェランド運河の場合でも、まもなく私企業として経営を続けることが困難となり、1839年には植民地政府によって私的所有分の株式が買い上げられたように、私企業として出発した運河会社も結局は公有化されていくことになったのである。そして1903年から1959年までカナダの運河通行料は徴収されなかった<sup>45)</sup>。ただ、カナダの運河の場合、アメリカと若干異なる点は、リドー運河の例にみられるように、その建設に関してイギリスのカナダ植民地防衛という軍事的要因が内在したということであろう。アメリカでもイリー運河のルート決定に際しては、カナダ・セントローレンス川ルートとの競争が考慮されたことは事実であるが、防衛上の観点からルート決

定がなされたことはなかった。このように、カナダの運河は、あえて言うならば「植民地型」の運河であったといえよう。

「カナダの水路交通の物理的発展の物語が織なすところは、カナダによって支配されている大陸と合衆国によって支配されている大陸へのお互いの競争的侵入の間でくりひろげられた闘争であった」<sup>46)</sup>とされている。しかし、カナダの場合、先に述べたように、イギリス系住民のアップパー・カナダ政府とフランス系住民のロワー・カナダ政府、それにイギリス政府といったそれぞれの利害の対立によってセントローレンス川の改良が遅れたことは、西部におけるアメリカとの競争上決定的に不利であった。州間の競争を中西部への交通路の確保の強力な推進力とすることができたアメリカと、公的なエネルギーを西部への拡大のために結集することができなかったカナダとの間には、その後の両国経済発展の歴史が示すように、経済的支配と従属というこの時代には全く予想もしなかった状況を創り出したのである<sup>47)</sup>。

このように、イギリス政府によるリドー運河ルートの開通後、アップパー・カナダ政府を中心にセントローレンス川ルートの改良が開始され、1848年にこのルートの最初の改良が完成をみたのに続いて、20世紀の今日に至るまで改良が継続して行われてきた。アメリカでイリー運河が建設された後も、なお、カナダ人はセントローレンス川こそ自然の与えてくれた大西洋への最もすばらしいルートであると考えていたのであり、これが改良されればニューヨーク・ルートを圧倒することができると信じつづけていた。実際、1856年の両ルートの輸送費の格差は逆転していた。しかし、セントローレンス川ルートが改良されはじめた19世紀中葉には、北アメリカにおいてもっとも強力な競争相手となった鉄道の時代の足音がすではっきりと聞えてきていたのである。



## IV. 内陸水路輸送の停滞

最後に、1830～1867年のコンフェデレーション成立までの運河投資とその結果改良された水路における輸送情況について若干の考察を加えておく。

まず第1のオタワ川ルートには、1867年6月末までに4,280,038ドルが投資されたが、リドー運河がイギリス政府の建設であったので、カナダ植民地政府はこのうち358,336ドルを支出しただけであった<sup>48)</sup>。

一方、セントローレンス川ルートでは、16,923,636ドルが投じられ、このうちウェランド運河に7,638,239ドル、他の六つの幹線運河には7,569,586ドルであった。このルートは上・下カナダ政府によって建設工事がはじめられ、1841年以降は連合政府の手に移ったので、投資額のすべてがこれら政府によるものであった<sup>49)</sup>。

また、第3のルートであるシャンプレーン湖への水路建設には、756,249ドルがカナダ政府によって支出されたのである。

このように、19世紀前半の内陸水路改良に総額22,931,545ドルを投じていたのであって、このうちカナダ政府の投資以外ではイギリス政府が約18パーセントを負担しただけであった<sup>50)</sup>。

それでは、こうして建設された水路（運河）はどのように利用されていたのであろうか。まず通行料収入からみると、オタワ川——リドー運河ルートでは1857年の11,172ドル、1867年には16,189ドルで、このルートはもはや産業上の重要性は小さかったようである。一方、セントローレンス川ルートの運河では、1857年に84,345ドル、1867年には69,572ドルであった。またこのルートに位置するウェランド運河では1857年に236,791ドル、1867年には172,486ドルであった。さらに、リシュリュエ川ルートでは1860年には19,205ドルを徴収していた<sup>51)</sup>（表Ⅷ—4参照）。

次に、各運河の利用状況を通過貨物量（トン）からみると、1860年に、リドー運河ルートでは344,079トン、セントローレンス川ルートではウェラン

表Ⅷ—4 運河通行料収入の比較(1820—1850年)

	ウェラント運河	オスウィーゴ運河	イリー運河
1820	—	—	\$ 5,695
1821	—	—	23,002
1822	—	—	60,447
1823	—	—	125,991
1824	—	—	294,547
1825	—	—	492,664
1826	—	—	687,977
1827	—	—	775,919
1828	—	\$ 2,758	727,650
1829	—	9,439	707,883
1830	£ 1,349	12,335	943,545
1831	2,171	6,271	1,001,714
1832	2,203	19,768	1,085,612
1833	3,618	22,950	1,290,163
1834	4,300	22,168	1,180,968
1835	5,807	29,203	1,376,673
1836	5,754	30,470	1,440,540
1837	5,516	21,093	1,144,170
1838	6,740	27,372	1,414,174
1839	11,757	34,162	1,427,032
1840	19,175	29,523	1,597,334
1841	20,792	38,244	1,813,651
1842	24,976	31,222	1,568,947
1843	16,159	36,204	1,880,315
1844	26,134	56,165	2,190,147
1845	19,888	58,347	2,361,884
1846	27,410	58,185	2,499,276
1847	30,549	77,933	3,333,347
1848	29,064	79,793	2,947,701
1849	34,741	91,220	2,962,132
1850	37,925	98,528	2,933,126

出所：H. G. J. Aitken, *The Welland Canal Company*, Appendix, p. 146.

ド運河で944,084トン、その他の運河で733,596トン、リシュリュエ川ルートでは217,117トンであった。この年に上・下カナダの運河全体では約260万トンの貨物が輸送されていた。そして、1867年にはこれらの貨物は470,242トン、906,299トン、933,260トン、410,430トンにそれぞれ増加し、運河全体では320万トンに達していたのである<sup>52)</sup>。

なお、これらの三つのルートの諸運河で輸送に従事していた船舶の数は、1860年には、その前後の数年間と比べて大きな変化はなく、1442隻であった。このうちカナダ船が850隻、アメリカ船が592隻であった（1854年の米加互惠通商条約以後はアメリカ船もカナダのセントローレンス川の運河を利用できた）。また、船種で分類すれば、カナダ船の約半分は100トン未満の小型船であったが、アメリカ船は250～400トンの大型船が多く、約40%を占めていた。蒸気船は139隻で全体の約10%であった<sup>53)</sup>。

このように五大湖からセントローレンス川流域の通商において、アメリカはすでに19世紀中葉には非常に有利な地位を築いていたことがうかがえるのである。

ところで、カナダの内陸水路を通過した貨物を量的にみれば、五大湖からセントローレンス川を下って大西洋岸に向う下りの貨物が大きな割合を占めたことはいうまでもない。例えば1867年にウェランド運河やセントローレンス川の運河を通過した貨物のうちオンタリオ湖やモンリオール方面に輸送された下りの貨物量（トン）は、74%と83%を占めていた。そして、貨物の中心は、小麦、小麦粉、その他の穀類及び林産品等のカナダのステイプル商品であった。他方、上りの貨物は、石炭、銑鉄及び鉄製品等の工業用原料をはじめ砂糖、塩、釘およびその他の製造品が中心であった<sup>54)</sup>。

セントローレンス川やリドー運河では、これらの貨物はそのほとんどがカナダの港から他のカナダの港に向ったが、ウェランド運河の貨物はアメリカの港から他のアメリカの港に向う途中のものが49%以上を占めていた。その上、カナダの港からアメリカの港に輸送される貨物も少なくなかった。こうした傾向は、アメリカのオスウィーゴ運河——イリー運河——ハドソン川

(ニューヨーク)という経路で輸送される貨物が多かったことを示している。つまり、ウェランド運河はアメリカの商品流通に利用される割合が大きかったということであり、アメリカ商人のこの地域での活躍を想像させる。実際、西部からオスウィーゴに到着した貨物は1845年の44,560トンから1850年には133,473トンに、さらに1860年には249,069トンへと年々増加していた<sup>55)</sup>。

このようにウェランド運河がニューヨーク州の運河との連結傾向を強めたことは、セントローレンス川ルートの貨物を減少させ、結局、西部における商品流通でのカナダの影響力を弱めるとともに、他方では、イリー運河(ニューヨーク)ルートの繁栄を通してアメリカの影響力を拡大したといえる。

イリー運河の拡張工事が完了した1862年に、この運河を通過してハドソン川に輸送された貨物は、2,917,094トンに達し、このうち2,594,837トンはニューヨーク州以外の西部からのものであった。一方、セントローレンス川を下ってモンリオールに到着した貨物は、アッパー・カナダの開発が進み、この州の小麦生産量は1851年から1860年の間に12,682,550ブッシェルから24,620,425ブッシェルへと2倍に増加したにもかかわらず<sup>56)</sup>、756,870トンでイリー運河ルートの3分の1であった<sup>57)</sup>。

それでは何故上述のような輸送量の差を生じることになったのであろうか。まず第1に考えられることは、ニューヨーク州政府とニューヨークの商人層が、19世紀の初めから一丸となって中西部における商業上の覇権獲得に努力していたことである。その結果、1825年にイリー運河を完成させ、1848年にセントローレンス川ルートの改良が完成した時代にはすでに商品の流れを決していたといえよう。今一つは輸送費の問題であるが、輸送費の中で大きな割合を占める運河通行料は、19世紀中頃では、例えば小麦粉で6～9ミル(トン・マイル)で両ルートとも大差なく、また、カナダの水路は大型船が航行可能であったのに対して、イリー運河は運河平底船しか通行できなかったことを考えると、カナダの水路輸送の方がより経済的であったと考

えられる<sup>58)</sup>。ある報告によれば、1848年に1バレルの小麦粉をクリーブランドからイリー運河経由でオールバニーまで輸送すると輸送費は70セントであったが、セントローレンス川ルートを使ってモンリオールに送れば40セントであったという<sup>59)</sup>。もっとも、イリー運河も50年代以降通行料の引き下げによって輸送費を大幅に引き下げていったから、こうした大きな格差が続いたとは考えられない。いずれにせよ、もはや輸送費の若干の差が貨物（商品）の流れを変える状況にはなかったといえよう。

以上のように、我々が19世紀のカナダの経済発展を考えると、この国の西部（五大湖）への輸送路確保がいかに重要な要素であったかがわかるのである。カナダはセントローレンス川という北アメリカにおける最も恵まれた東西間の天然の輸送路（水路）を有しながら、この国の社会的・政治的複雑さのゆえに、また長くイギリスの植民地支配下にあったこと等から、これの改良が遅れ、結果的にはその経済発展にとって致命的なハンディキャップを背負うことになったのであった。カナダが19世紀初頭にオタワ川——リドー運河ルートの建設ではなく、まず最初にセントローレンス川ルートの改良に成功していたなら、おそらくモンリオールを中心とする勢力の中西部通商における影響力ははるかに強大になっていたであろう。それとともに、19世紀中葉までに、セントローレンス川を中心とする地域の経済は、アメリカのニューイングランドと同様に工業化へ加速していたことは疑いない<sup>60)</sup>。

19世紀中頃のセントローレンス川ルートの改良によって、大型船（外洋船）が蒸気タグボートの助けを得てケベックからイリー湖のバッファローまでわずか5日で到着できるようになり、ニューヨークからバッファローまで12日を要したイリー運河ルートに比べて、はるかに経済的な水路となったにもかかわらず、西部通商の流れをもはや逆転させることはできなかった<sup>61)</sup>。両国の五大湖への水路改良の歴史は、その後の両国の経済発展を性格付ける決定的要因の一つともなったのであった。

この闘争に敗れたことは、カナダにとって北米大陸での経済的従属への一里塚となったとさえいえよう。中西部の商品流通が、アメリカ商業・金融の

中心地として発展していくニューヨークの商人層を中心とする勢力によって支配されたことは、単に商品流通のみならず、やがては生産の領域においても、アメリカ資本によるカナダ産業の開発という新たな展開へとつながっていった。こうして、20世紀のカナダ経済は、もはやイギリスではなくアメリカ資本の支配の下に経済的成熟への道を歩むことになった<sup>62)</sup>。今日、カナダでは重要産業のほとんどがアメリカ資本の所有ないし支配の下にあることを思うとき、19世紀の内陸水路改良競争のもつ経済史的意義を再認識せざるを得ないのである。

- 1) National Policy に関する研究は多いがさしあたり次のものを参照。大原祐子「カナダにおける『ナショナル・ポリシー』の決定とジョン・A・マクドナルド」(『史苑』立教大学史学会、第33巻第2号、1973年)、同「ナショナル・ポリシーとアメリカン・システム——カナダとアメリカ合衆国の比較的検討の試み」(『世界経済』世界経済調査会、第28巻第9号、1973年)、同「カナダ史学史における『ナショナル・ポリシー』とナショナリズムの展開」(『アメリカ研究』アメリカ学会、第11号、1977年)；木村和男「カナダ経済史研究の新動向と『ナショナル・ポリシー』観の変容」(『カナダ研究年報』日本カナダ学会、創刊号、1979年)；拙稿「カナダの1879年の新関税に関する一考察」(関西大学『経済論集』第31巻第3号、1981年)；R. C. Brown, *Canada's National Policy, 1883-1900, A Study in Canadian-American Relations* (Princeton, 1964).
- 2) 矢口孝次郎『イギリス帝国主義史論』(甲文堂書店、1943年)；西山一郎「イギリス19世紀中葉における植民地政策の特質について——スカイラー=ボーデルセン説を中心に——」(香川大学『経済論叢』第40巻第5号、1967年)；山田秀雄「19世紀中葉のイギリスにおける『反植民地主義』について」(一橋大学『経済研究』第18巻第2号、1967年)等参照。
- 3) Charles Hadfield, *The Canal Age* (London, 1981), pp. 49, 208.
- 4) E. F. Haites, J. Mak and G. M. Walton, *Western River Transportation, The Era of Early Internal Development, 1810-1860*, p. 9; H. H. Segal, "Canals and Economic Development," C. Goodrich, (ed.), *Canals and American Economic Development*, p. 236.
- 5) *Montreal Gazette*, March 29, 1831, in H. A. Innis and A. R. M. Lower, (eds.), *Select Documents in Canadian Economic History, 1783-1885* (Toronto, 1933), p. 172; アメリカの五大湖航行改良については *New American State*

- Papers, Transportation*, Vol. 7, 1973, pp. 437-464, 参照。
- 6) *Journals of Assembly, Upper Canada*, 1839, Appendices 36, Second report of the committee on finance, April 9. in H. A. Innis, and A. R. M. Lower, (eds.), *Select Documents in Canadian Economic History*, p. 185.
  - 7) Robert F. Legget, *Canals of Canada* (Vancouver, 1976), pp. 7-8.
  - 8) セントローレンス川の航行権はこの川の両岸に居住する人々にとってその繁栄の前提条件でもあった。この川の航行権は条約と自然の法則の両方によって保障されるものだと主張されていた。 *Montreal Gazette*, February 14, 1823, in H. A. Innis and A. R. M. Lower, (eds.), *op. cit.*, p. 163; George W. Brown, "The Opening of the St. Lawrence to American Shipping," *Canadian Historical Review*, Vol. 7, no. 1, 1926.
  - 9) アメリカ側では長さ 204 マイル、深さ 4 フィートの運河でオンタリオ湖とハドソン川が結ばれていたのに対して、カナダ側では深さ 5 フィートで 246 マイルのリドー運河がイギリスの手によって建設中であった。これに対して W. H. メリットやモントリオール商人達は、わずか 120 マイルの運河でオンタリオ湖と大西洋を結ぶことができるセントローレンス川ルートの改良を主張していた。 *Montreal Gazette*, March 29, 1831, in H. A. Innis and A. R. M. Lower, (eds.), *op. cit.*, p. 171.
  - 10) *Annual Report of Canal Commissioners*, 1836 (in *Documents of the Assembly of the State of New York*, No. 65, 1836), p. 51.
  - 11) H. A. Innis and A. R. M. Lower, *op. cit.*, p. 186.
  - 12) Kenneth Mcnaught, *The Pelican History of Canada* (Harmondsworth, 1969), chap. 6, 馬場伸也監訳『カナダの歴史』(ミネルヴァ書房, 1977年), 第6章参照。William Kingsford, *The Canadian Canals: Their History and Cost, with An Inquiry into The Policy* (Toronto, 1865), pp. 5-17, も参照。
  - 13) Letter from Messrs. Charles R. Fairbanks and John Bainbridge to R. W. Hay, Esq., March 27, 1830, in *Report from the Select Committee relating to the Canal Communication in Canada*, 1832, printed in Irish University Press Series of *British Parliamentary Papers, Colonies Canada*, Vol. 6 (Ireland, 1970), pp. 320-321; J. P. Heisler, *The Canals of Canada* (Ottawa, 1973), pp. 11-130.
  - 14) Robert E. Legget, *Canals of Canada*, pp. 8-9. 1867年までに建設されたカナダのすべての運河については *Report of the Commissioner of Public Works* (1867), in *Sessional Papers of the Dominion of Canada* (No. 8), Vol. 5. 1867, 参照。
  - 15) William L. Marr and Donald G. Paterson, *Canada: An Economic History*

- (Toronto, 1980), p. 315.
- 16) *Report of the Commissioner of Public Works* (1867), in *Sessional Papers of the Dominion of Canada* (No. 8), Vol. 5, 1867, pp. 51-53. (以下, *Sessional Papers* (No. 8) と略記)。
- 17) *Sessional Papers* (No. 8), pp. 53-55.
- 18) *Sessional Papers* (No. 8), pp. 47-51.
- 19) *Sessional Papers* (No. 8), p. 56; J. Tulloch, *The Rideau Canal, Defence, Transport and Recreation* (Ottawa, 1981), pp. 7-58.
- 20) *Sessional Papers* (No. 8), pp. 55-58; J.P. Heisler, *The Canals of Canada*, pp. 16-38; R.F. Legget, *Canals of Canada*, pp. 49-80.
- 21) *Sessional Papers* (No. 8), pp. 58-59; A. H. D. Ross, *Ottawa, Past and Present* (Toronto, 1970); H. P. Hill, "Bytown in 1837," *Women's Canadian Historical Society of Ottawa*, Vol. 8, 1922; J. By については R. Legget, *Rideau Waterway* (Toronto, 1955), pp. 68-33; C. S. Blue, "John By: Founder of a Capital," *Canadian Magazine*, Vol. 38, 1912; H. P. Hill, "Lieutenant Colonel John By, a Biography," *Royal Engineers Journal*, Vol. 46, 1932, 等に詳しい。
- 22) *Sessional Papers* (No. 8), p. 59; 完成までの経緯について詳しくは, *Report from the Select Committee Relating to the Canal Communications in Canada*, 1832, in Irish University Press Series of *British Parliamentary Papers, Colonies Canada*, Vol. 6, p. 513; Copy of *Treasury Minutes*, 2nd February, 1830, 7th February, 1832, in *British Parliamentary Papers, Colonies Canada*, Vol. 6, pp. 454-5, 560; *Report from the Select Committee* appointed to take into Consideration the Accounts and Papers Relating to the Rideau Canal, in *Parliamentary Papers, 1830-1831*, Vol. 3, 等参照。
- 23) この時代のニューヨーク州の運河では75トンの運河船が限度であつた。詳しくは, *Annual Report of Canal Commissioners* (in *Documents of the Assembly of the State of New York*, No. 6, 1875), p. 287; W. Kingsford, *The Canadian Canals* (Toronto, 1865), pp. 108-117, 等参照。
- 24) *Sessional Papers* (No. 8), pp. 7-9.
- 25) S. B. Ryerson, *Unequal Union* (Toronto, 1968); W. Kilbourn, *The Elements Combined* (Toronto, 1960); O. J. Firestone, *Canada's Economic Development 1867-1953* (London, 1958), 等参照。
- 26) *Sessional Papers* (No. 8), pp. 12-16; H. T. Manning, "E. G. Wakefield and the Beauharnois Canal," *Canadian Historical Review*, Vol. 48, no. 1, 1967.



- 27) *Sessional Papers* (No. 8), pp. 16-19.
- 28) *Sessional Papers* (No. 8), pp. 19-23.
- 29) *Sessional Papers* (No. 8), Appendix, No. 70, p. 482.
- 30) ウェランド運河着工に至る 史的背景 及びこの運河に関する 資料・文献は 豊原治郎『カナダ商業史研究序説』(千倉書房, 1981年) 第3章に詳しい。
- 31) イリー運河のインパクトについては W. T. Easterbrook and Hugh G. J. Aitken, *Canadian Economic History* (Toronto, 1965), pp. 254-258, 参照。
- 32) Hugh G. J. Aitken, *The Welland Canal Company, A Study in Canadian Enterprise* (Cambridge, Mass., 1954), pp. 77-78.
- 33) *The Report of the President and Directors of the Welland Canal Company, to the Stockholders* (York, U. C., 1826), pp. 4-10; Adam Shortt and Arthur G. Doughty, *Canada and Its Provinces* (Toronto, 1913), Vol. 10, p. 526; G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada* (Toronto, 1938), p. 86; *Report from the Select Committee* in Irish University Press Series of *British Parliamentary Papers, Colonies Canada*, Vol. 6, pp. 65-66.
- 34) *Sessional Papers* (No. 8), pp. 24-33; *Report of the President and Directors of the Welland Company to the Stockholders*, pp. 4-10; A. Shortt and A. G. Doughty, *Canada and Its Provinces*, Vol. 10, p. 526; G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*, p. 86; J. Burtiniak and W. B. Turner, (eds.), *The Welland Canals, Proceedings First Annual Niagara History Conference, 1979* (St. Catharines, 1979); 豊原治郎『カナダ商業史研究序説』, 第3章等参照。
- 35) Hugh G. J. Aitken, *The Welland Canal Company*, Appendix, p. 146.
- 36) *Ibid.*, p. 115.
- 37) *Ibid.*, p. 146.
- 38) *Sessional Papers* (No. 8), Appendix, No. 70, pp. 482-3.
- 39) *Sessional Papers* (No. 8), pp. 34-55.
- 40) この運河では230トンの船が航行可能であった。 *Sessional Papers* (No. 8), pp. 65-67.
- 41) ブリッジウォーター運河については, 小松芳喬, 「ブリヂウオタ運河建設前史」(『早稲田政治経済学雑誌』第200号, 1966年)をはじめとする同誌に掲載された教授のこの運河に関する一連の論文及びブリッジウォーター公については Hugh Malet, *Bridgewater, The Canal Duke 1736-1803* (Manchester, 1977), 参照。なお, イギリスの運河建設資本については, J. R. Ward, *The Finance of Canal Building in Eighteenth Century England* (London, 1974), 参照。

- 42) H. Jerome Cranmer, "Canal Investment, 1815-1860," *Trends in the American Economy in the Nineteenth Century*, p. 560.
- 43) *Ibid.*; Aldcroft and Freeman, *op. cit.*, pp. 18-23; A. O. Hirschman, *Strategy of Economic Development* (Yale University Press, 1958), も参照。
- 44) 1837年の恐慌については Reginald Charles McGrace, *The Panic of 1837, Some Financial Problems of the Jacksonian Era* (Chicago, 1965).
- 45) A. W. Currie, *Canadian Transportation Economics* (Toronto, 1967), p. 574.
- 46) Glazebrook, *op. cit.*, p. 89.
- 47) Harold A. Innis, *Essays in Canadian Economic History* (University of Toronto Press, 1956), pp. 394-412.
- 48) *Sessional Papers* (No. 8), Appendix, No. 70, pp. 484-5.
- 49) *Sessional Papers* (No. 8), Appendix, No. 70, pp. 482-3.
- 50) *Sessional Papers* (No. 8), Appendix, No. 70, pp. 482-5より算出。
- 51) *Sessional Papers* (No. 8), Appendix, No. 63, pp. 454-459; E. F. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832-1961* (Ottawa, 1981), Appendix B.
- 52) *Sessional Papers* (No. 8), Appendix, No. 64, pp. 460-470.
- 53) *Sessional Papers* (No. 8), Appendix, No. 66, pp. 472-3.
- 54) *Trade and Navigation of the Provincials of Canada, 1867*, in *Sessional Papers* (No. 1), Vol. 5, 1967, pp. 1-9.
- 55) *Report of the Commissioner of Public Works, 1863*, in *Sessional Papers* (No. 4), 1864, p. 298.
- 56) *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 47, 1862, p. 455.
- 57) *Sessional Papers* (No. 4), 1864, pp. 298-99. ニューヨーク州では1862年の鉄道貨物輸送のシェアは35パーセント。
- 58) *Sessional Papers* (No. 1), 1867, pp. 32-36; *Annual Report of Canal Commissioners* (New York State), 1858, pp. 22-27.
- 59) J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States*, p. 130.
- 60) この時代のカナダ経済については, D. Creighton, *The Empire of the St. Lawrence* (Toronto, 1956); G. N. Tucker, *The Canadian Commercial Revolution, 1845-1851* (Toronto, 1964); H. Heaton, *A History of Trade and Commerce with Special Reference to Canada* (Toronto, 1928), 等参照。
- 61) Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*, p. 89. 西部通商をセントローレンス川ルートへ引き入れるため, カナダ議会でも活発な議論が行われてい

た。*Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada, 1875*, Vol. I, pp. 592-3 参照。

- 62) 19世紀のイギリス依存の経済から20世紀におけるアメリカ経済への依存の転換過程については、拙稿「カナダの経済発展とイギリス」(矢口孝次郎編著『イギリス帝国経済史の研究』(東洋経済, 1974年)参照。

## 第9章 ラシーヌ運河とカナダ産業革命

### I. カナダ産業革命の始期

すでにアメリカの産業革命に言及したところで述べたように、各国の工業化過程の研究において、しばしば論争の種となってきたのは、産業革命（「工業化」）がそれぞれ何時頃から始まったのかという産業革命の始期の問題であった。イギリス産業革命の研究のように、研究史上の蓄積が極めて大きく、したがって「始期」といっても大方のコンセンサスを得ている場合は別として、この問題は百家争鳴の状態になることが多かった。そもそも産業革命のメルクマールとなるような決定的変化は経済的变化にとどまるものではないことは言うまでもないが、あえて経済的变化にのみ限定しても、北米の場合、近代的工場の出現、輸送の改良、地理的拡大、市場の拡大等様々な要因の複合的結果であった。わが国における研究史を振り返ってみても、例えばアメリカ合衆国の産業革命の始期について、産業資本の成立過程の理解の仕方の違いから、小生産者の上昇の発展を重視する論者はスレイター工場が建設された1790年代以降を、また、商業資本の産業資本への転化をより重視する人々は、1810年代の第2次英米戦争期のボストン工業会社の設立以降を主張するといった具合に、意見が対立した例もあった。もちろん、ロストウのように鉄道をリーディング・セクターとして重視する見解に立つならば、アメリカの場合は、当然のことながら、鉄道出現後の1840年代以降にそれが設定されるということになった。

それではカナダの場合はどうかということになるが、ここでも、産業革命（「工業化」）の始期などそもそも特定する必要があるのかどうかという点については問わないことにして、研究史を簡潔に振り返ってみることにしよ

う。そこでまず、一般的に言って工業化過程の歴史の比較的浅いカナダの産業革命を、この国の最初の近代的交通（輸送）の先駆けとなった運河建設に関連させながら考察してみたい。言うまでもなく、この「始期」と近代的大量輸送手段（運河）の登場とが軌を一にすると考えるからである。

ところで、カナダと言えば19世紀末までイギリス帝国経済の再生産構造に組み込まれ、一次産品供給地としてそのコーナーストーンとしての役割を担わされて、資本と商品の両面から支配されていたのであるが、20世紀に入るや、強力な資本主義経済を成長させてきた隣国アメリカ合衆国の大規模な直接投資を通じて、その経済的支配下へと移行していったと考えられている<sup>1)</sup>。したがって、カナダ工業化の歴史に関しては、イギリスとアメリカという19世紀と20世紀をそれぞれ代表する大国の経済的支配の下で、どのようにしてこの国固有の工業生産力の発展を実現していったのかという点が研究上の大きな課題の一つになっているのである。

このような視点に立って考えるなら、カナダ産業革命の始期の問題は、イギリスやアメリカの支配や影響を受けながらも、どの時点で独自の工業発展の第一歩を踏み出したのかという問題として検討に値するといえよう。実際、19世紀のカナダの発展過程を振り返ってみても、どの時点で名実共に政治的自立を実現したか、つまり政治的自立を可能にするような経済的基盤が何時頃から何によって形成されはじめていたのかが重要である。安定的なその基盤は、一般的には製造工業の発展によって与えられるものであるとすれば、そうした工業成長の萌芽が何時頃から明白になりはじめていたのかが関心の的になるのである。

カナダの場合、その発展を考える方法論上の問題と関連して、ステイブル生産とその輸出を軸にこの国の発展を説明しようとするステイブル理論家から、ロストウ流の考え方を支持する論者に至るまでかなり多様であり、その上、いずれの主張もそれなりの説得力を有しているといえる。また、こうした考え方の相違は、そのまま「工業化」あるいは産業革命のはじまりの時期をどの時代に求めるかという問題とも直接につながってきているのである。

ところで、19世紀のカナダにおいては、新しいステイプルへの転換のみならず、この国固有の工業発展の萌芽がみられたことは多くの研究者が認めているところであり、したがって、その工業成長の直接の端緒を何に求めるかが、19世紀のうちのどの時点に「始期」を設定するかということと関連して重要なポイントとなっている。しかし、あえて言えば、政治的にカナダ自治領 (The Dominion of Canada) となるとともに、独自の経済政策 (National Policy) を採用することが可能になった1867年のコンフェデレーション以降に急速な工業成長がみられたことは疑いないところであるが、他方では、この19世紀末以降のカナダ経済社会の構造的な変化を予告する経済的変化が、すでに19世紀中葉にははっきりと認められたのだと主張する論者の多いこともまた事実である。

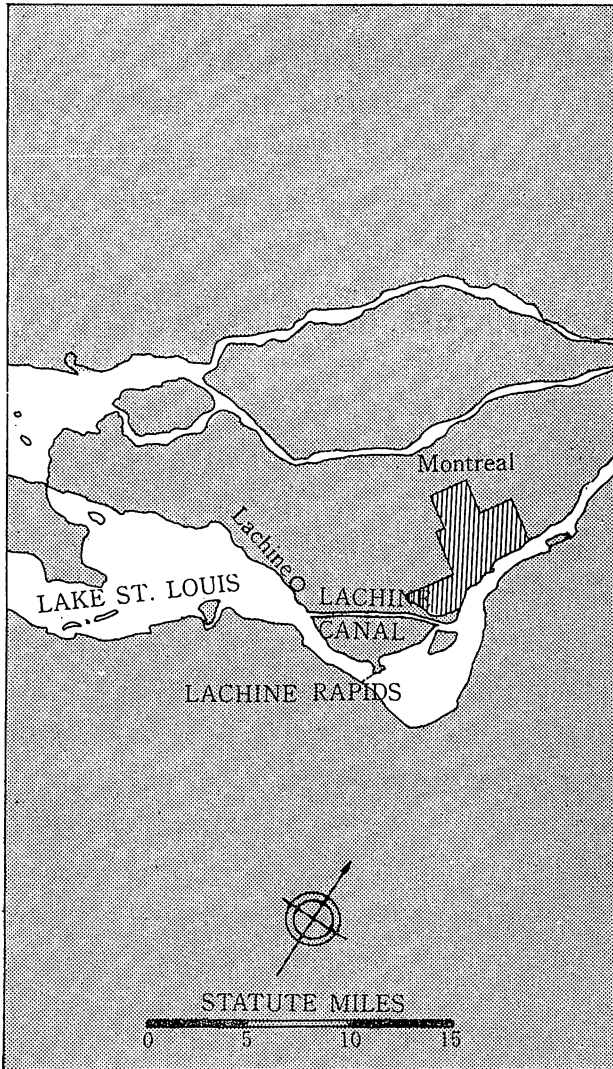
そこで、まず、カナダ産業革命（「工業化」）の始期が19世紀の何時頃に求められているかについて諸説を簡潔に紹介した上で、最も早い時期、すなわちラシーヌ運河 (Lachine Canal) の改良工事が完成し、その兩岸に水力を動力源とする近代的工場群が建設されはじめた1840年代にその始期を定めようとする論者の主張を取り上げ、ラシーヌ運河がカナダ産業革命の誕生の地と言われる所以を、運河周辺の場合を明らかにしながら考察する。

さて、カナダ産業革命の開始を示す時期として、大別すると次の三つの日付が主張されてきている。すなわち、(1) 1890年代～第1次世界大戦、(2) コンフェデレーション成立の1860年代～1870年代、(3) 1840年代のラシーヌ運河の改良工事完成以降、とである。

それでは、ここで1890年以降にその始期を求める論者の主張から順に簡単に紹介しておこう。

1890年代から20世紀初頭の第1次世界大戦までの頃にカナダの産業革命ないしは近代工業社会への離陸の時期を迎えたのだと主張するのは、周知のステイプル理論 (theory of staple) を受け入れている論者や W. W. ロストウのテイク・オフ理論に賛同する研究者である。例えば、ステイプル理論家のクーリー (A. W. Currie) は次のように述べている。「一般的に言って、

セントローレンス川のラシーヌ運河



出所：H. G. Moulton and Others, *The St. Lawrence Navigation and Power Project* (Baltimore, 1929) より抜粋。

1867年以前、実際には1880年代以前においては、製造業は重要ではなかった。この国の主たる利益はステイプルにあったからである<sup>2)</sup>と。端的に言って、ステイプル理論に立つ経済史家は、1896年以降の小麦価格の上昇が新しいステイプル（小麦）の出現となったとして、1896年をカナダ経済発展の決定的な転換期として捉えているようである<sup>3)</sup>。しかし、概してステイプル理論の側からの主張は、産業革命のような変化について、ロストウのテイク・オフ期に比べてもっと長期にわたる変化として捉えているともいえる。それは、ステイプル・モデルが単に一国経済内の変化を説明するものではなく、国際経済のフレーム・ワークの中での地域的成長の理論であり、したがってカナダの場合、大西洋経済の発展との関連すなわちステイプル輸出の長期的動向が重要となるからである<sup>4)</sup>。つまり、この立場からは、19世紀中葉までの魚及び毛皮という古いステイプルから木材及び木材製品、さらには小麦（小麦粉）、チーズ及びミートといった農業ステイプルへというように、次第に付加価値の高い生産物へと比重が移り、製造工場の発展が達成されていったというわけである。

ところで、ロストウの場合であるが、彼の考える離陸の条件を満たす時期としてカナダの場合には、1896年から1914年までの間を指定している<sup>5)</sup>。ロストウは工業発展のリーディング・セクターとして鉄道を最も重視し、鉄道及び製造業の発展に特徴づけられる離陸は、アメリカ東部では1840年代に起っていたとしたのであったが、カナダの場合には1900年までに約1万8,000マイルの鉄道が建設されていたとはいえ、そのルートはセントローレンス川とその延長線上にある限られた地域にのみ鉄道の便益を与えたにすぎず、その上、この国の場合は、レールが輸入品によってまかなわれていたこともあって、鉄道建設の後方連関による工業化への刺激は小さかったというのである<sup>6)</sup>。「近代工業構造の持続的な基盤を準備するには、二つの非工業部門、すなわち農業及び社会的間接資本に、なかならず輸送業における社会的間接資本に、全く革命的な変化が起ることが必要とされる<sup>7)</sup>」というロストウの主張に従えば、カナダの鉄道建設がアメリカのように19世紀中葉に工業化の



リーディング・セクターとしての役割を果せなかったことが、その離陸を19世紀末から20世紀初めまでも遅らせてしまった重要な一因であったということになるであろう。しかし、ロストウの主張に批判的なある論者は、1870年代には、製造業の総付加価値の中で鉄鋼生産は最大のウェイトを占めるようになっていたのであって、「カナダの工業化は、19世紀の大西洋社会の全般的な発展と結び付いた漸進的な過程であったように思われる。1870年の製造業は農業及び商業活動によって支配されていたが、より工業化した経済への運動は非常にしっかりとはいまっていた」<sup>8)</sup>と述べている。

そこで次に、カナダ産業革命の始期を1867年のコンフェデレーションの成立（カナダ自治領の成立）の時代にまで溯らせる見解について簡単に紹介しておこう。

ロストウの主張したカナダのテイク・オフの時期より20年以上も早い時代に「始期」を求めるこの考え方は、統計的資料の分析に基づいてカナダの経済発展過程を研究したファイアーストーン（O. J. Firestone）によって代表される。彼は、カナダの産業革命は他のほとんどの先進工業国のそれより一層最近のヴィンティジであるとして、「カナダの産業革命は1860年代にはじまった」<sup>9)</sup>と主張している。つまり、「産業革命に貢献した主たる要因はコンフェデレーションとそれ以降の半世紀に生じた」<sup>10)</sup>なのであって、「その要因とは、まず第1に1860年代及び1870年代の工場制度の導入であり、第2に、1879年に連邦政府が採用した『ナショナル・ポリシー』である」<sup>11)</sup>というのである。この「ナショナル・ポリシー」は、カナダの経済発展に二つの大きな影響を及ぼした。すなわち、関税による国内産業の保護と交通の改良による輸送システムの創設であった。1851年にカナダ製造活動は小麦をはじめとする穀類の製粉と造船とに集中しており、これらがこの国の製造業の産出高の総価値の約半分を占めていたのであるが、1871年にはそれらの割合は約3分の1にまで低下した<sup>12)</sup>。そして、コンフェデレーション成立時の製造業は、農業がGNPの34%を占めていたのに対して、まだ19%にすぎなかったとはいえ、その雇用は1870年から1890年の間には76%も増加したという<sup>13)</sup>。

また、製造業に投ぜられた総固定資本の増加は、1870～90年期的の方が1890～1900年期的よりはるかに急速であったという<sup>14)</sup>。

このように、ファイアーストーンは、1860年代にカナダ産業革命がはじまったと主張しており、カナダ自治領の成立という政治的にも重要な転換期となった1860年代を経済発展過程においても重要なエポックとして捉え、これより第1次世界大戦期までをカナダ産業革命の時代と考えているのである。

最後に、さらに早い時期にカナダ産業革命の始期を求める論者を紹介しなければならない。まず、キルボーン (W. Kilbourn) は、1823年以降、セントローレンス川を航行した蒸気船のエンジンはそのほとんどがモンリオールで製造されていた事実を指摘して、カナダ製造工業の発展は比較的早期にその端緒が見い出されることを明らかにしながらも、この時代のカナダ製造工業はまだ幼稚で、「カナダにおいて産業上の大きな変化の兆が現われはじめたのは1840年代の終りになってであった」<sup>15)</sup>と述べている。1840年代後半には、イギリス政府はその重商主義体制を解体して世界との自由貿易政策を採用したのであって、1848年のカナダ植民地における責任政府の実施は、カナダが経済的にも政治的にも帝国との間の特恵と規制とから開放されたことを意味した。しかし、こうした状況の変化から受けた衝撃も非常に大きく、モンリオール商人をして合衆国との併合宣言を発表させたほどであった。カナダの農民や輸出業者にとっては、イギリス本国による特恵を失うことによって直面した厳しい事態を乗り越えるためには、合衆国という巨大な潜在的市場への参入が何よりも重要であった。1854年の米加互惠通商条約はこうした情勢の下で締結されたのであった<sup>16)</sup>。カナダ政府はまた、セントローレンス川の航行改良にも力を入れ、1846年にはその一環としてラシーヌ運河の改良を完成させるとともに、ロックでの用水を利用してこの運河沿いに水力利用権を付した工業用地を建設して企業家に貸与したのであった。このような輸送路と工業団地の建設の事実をふまえて、キルボーンは次のように主張している。すなわち、「もし産業史がそれがどこで誕生したのかという事実を非常に厳密に考慮に入れるものであるなら、カナダの近代的工業は1846年に

ラシーヌ運河の岸に誕生したといえる<sup>17)</sup>と。この運河は モントリオール市とその西に位置するラシーヌの町との間に、ラシーヌ急流を回避するために建設されたものであって、「モントリオールへの黄金の流れ」<sup>18)</sup>と呼ばれ、19世紀後半には運河両岸に全体で8,000馬力の水車を使用する多くの工場が建設されていたのである。

また、タルチンスキー (G. J. J. Tulchinsky) も「モントリオールは1850年代初めまでに工業の中心となっていた」<sup>19)</sup>として、1846年以降のラシーヌ運河沿いの製造工業の発展を重視している論者の一人である。彼の主張も前述のキルボーンの場合と同様、1846年以降にラシーヌ運河の両岸が工業利用に開かれるようになって、この地域の製造業の発展は、投下された資本、労働者数、技術及び生産物の種類の多様性等の点からみて、もはや伝統的な生産段階とは決別していたと考えており、したがって、カナダ産業革命の始期はこの時期に求められるというのである。実際、1860年代はじめにこの地を旅行したイギリスの旅行家デイ (Samuel Phillips Day) もラシーヌ運河全線にわたるその両岸の工業発展の印象の強烈さを記述しているという<sup>20)</sup>。

さらに、ライヤソン (S. B. Ryerson) は、1840年代以降もカナダの経済にとってステイプルが重要であったことを認めながらも、「変化の原動力がそこにあったわけではない」<sup>21)</sup>と主張して、蒸気エンジンの導入に伴う人間と自然との関係や社会の根本的なパターンとか構造上の発展のインパクトは、外部との貿易統計ではなかなか見分けられない。小麦や木材がカナダ植民地経済において数量的に支配的な役割を継続しているうちにも、その内部の、国内市場の成長、機械や蒸気力を利用する大規模工場の増加及び重工業の萌芽がすでに生じていた、と結論付ける<sup>22)</sup>。事実、工業雇用者数は1851年から1861年の間に7万1,000人から14万5,000人へと倍増したのであった<sup>23)</sup>。この工業発展の中心となったのがモントリオール地域であり、オンタリオ州の小麦ブームによる製造品需要の増大に応えたのはほかならぬこのラシーヌ運河を核とするモントリオール製造業であった<sup>24)</sup>。1850年代及び1860年代には「カナダ産業革命の序曲」はすでにはじまっていたのである。こうして、

鉄道経営者や工場主という新しいエリートが形成され、コンフェデレーションの「父」となった産業資本家という新しい支配階級が社会の上層部に生れていったというわけである<sup>25)</sup>。

## Ⅱ. ラシーヌ運河の建設

さて、そこで、1840年代にカナダ産業革命（「工業化」）がはじまったとする論者が、その「始期」の重要な契機となったと主張しているラシーヌ運河沿いの初期の製造工業の発展について考察したい。まずそれに先立って、ラシーヌ運河の建設について若干紹介しておこう。

モントリオール近郊のセントローレンス川の急流の一つであるラシーヌ急流を迂回するためにラシーヌ運河の建設が具体化されはじめたのは、カナダを巻き込んだ第2次英米戦争が終結した1815年のことであった。モントリオールから西に向かう船にとって最初の最大の障害はこの急流であって、運河建設の必要性はすべての人々が認める場所であったが、実際には1819年になって資本金15万ポンド（60万ドル）、3,000株の株式を発行する運河会社がインコーポレートされてはじめて工事が具体的に進められることになったのであった<sup>26)</sup>。この会社に雇用されてイングランドから来た土木技師トーマス・バーネット（T. Burnett）が建設ルートの測量と設計を開始した。しかし、この会社による資本調達が首尾よく進まず、ローワー・カナダ政府が株式を所有してくれるよう議会に請願するに至った。その結果、1821年にこの運河開鑿計画をローワー・カナダ政府の事業として行うことが決定され、運河会社は解散した<sup>27)</sup>。

政府の事業となった後も前の運河会社が計画・設計していたものをベースに、土木技師のバーネットが引き続き工事の中心的な役割を担って、1821年7月には遂に着工されたのであった。そして、3年後の1824年夏に最初のラシーヌ運河は完成した<sup>28)</sup>。完成した運河の規模は、ラシーヌからモントリオール市までの全長8マイル71ヤード、水路の水面幅48フィート、水深5フィ

ート、ロック数は6か所（100×20フィート）であった<sup>29)</sup>。セントローレンス川の航行改良のための最初の運河となったこの運河の規模は、同時代の合衆国の代表的な運河であるニューヨーク州の建設したイリー運河と比べて、総延長は別として、ほぼ同程度かやや大きいもので、おそらく100トン積み程度の船の航行が可能であったと考えられる。ちなみに、この最初のラシーヌ運河では運河用水の工業への利用やそのための水路沿いの工業用地の整備等は考えられていなかった。

ところで、19世紀初頭のカナダ西部（五大湖）に至る水路交通の改良は、敵国となった合衆国に対する軍事上の観点から、国境を成すセントローレンス川の航行改良よりも、より安全なモンリオールからオタワ川を溯ってオタワからリドー運河（Rideau Canal）を経てキングストンに達するいわば迂回路を建設していた。しかし、オタワ—リドー運河ルートは距離的にも遠く、また大型船の航行が制限される規模であったために輸送効率が悪かったことから、大西洋（モンリオール）と五大湖（オンタリオ湖）を結ぶ直線のコースであり、大型船の航行も可能になるセントローレンス川水路の改良は、中西部の開発、とりわけこの地域での合衆国との競争上から益々重要になってきていた。そこで、上・下カナダ植民地の連合が成立し、両者の利害の調整が容易になった1841年以降、五大湖の大型船がモンリオールとの間を航行できるようにすべく新しい運河の建設と既存の運河の拡張によって、セントローレンス川水路の大規模な航行改良が進められることになった。こうして、ラシーヌ運河も1843年から拡張工事が開始され1846年以降順次完成した。この一連の改良事業は1848年に終了し、セントローレンス川は合衆国のイリー運河を中心とする水路を凌ぐ経済的な輸送路として一応完成したのであった。なお、拡張されたラシーヌ運河は、水面幅120フィート、水深9フィート、ロック数は5か所（200×45フィート）となり外洋船も通過可能な規模となった<sup>30)</sup>。

この拡張工事に関連して運河用水の余剰水の利用が問題になったが、この時の運河技師バーレット（A. E. Barrett）は、運河沿いの両岸の土地を工業

用地として整備するとともに、ロック付近でこの用水を水力として工業用に利用させることを政府に提案し、1847年にこれが受け入れられるところとなった<sup>31)</sup>。製造業者にとって、原材料や製品の輸送に便利な運河岸に水力利用の可能な工場用地を入手できることはこの上ない魅力的な話であった。他方、政府にとっては、この地域の製造業の発展がモンリオールのみならず、カナダ経済の全般的な発展への刺激となることを期待できた。その上、水力の貸付と工業用地の地代から得られる収入で運河拡張工事費の一部を償うことができると考えた。

こうして、ラシーヌ運河沿いの地域には、主にロックに使用する水の余剰分を利用して多くの製造業者が集結し、モンリオールの工業成長の中心として発展していったのである。ちなみに、この水力のリース料であるが、4組の石臼を動かせる約48馬力の水力を使用する間口80フィートの区画の場合、年間430ドル前後であった。また、貸与期間は通常21年間となっていた<sup>32)</sup>。もちろん、貯炭場や倉庫として水力を利用せずに土地だけを借用する場合も多かった。年間1,000ドルを超えるリース料を支払っていた者は、契約者である本人が使用するのではなく、それらをさらに数名から十数名の別人に貸し付けていたのである<sup>33)</sup>。こうして、1847年から1860年8月までの間には104本の導水管が種々の工場にリースされていたのであった<sup>34)</sup>。

### Ⅲ. 運河沿い工場の発展

それでは、このラシーヌ運河サイトを借用したのはどのような企業で何の目的にその水力や用地を使用したのであろうか。公共事業局の報告書に示されている契約者、使用目的及びその件数から、この地域の主たる事業を明らかにしたい。

1847年に上・下カナダ連合植民地政府が運河の余剰水を工場に貸与することを決定した後、水路のロック周辺を中心に多くの製造工場や商店・倉庫等が進出してきた。そこでは1860年までにすでに20種類を超える40以上の製

表IX-1 ラシーヌ運河岸工業用地の主たる利用目的 (1847~1860年)

利用目的	件数	利用目的	件数
船舶修理所	2	綿工場	1
製材所	7	刃物製作所	1
商店・倉庫等	5	ゴム工場	1
鉄・鋳物工場	1	毛織物工場	1
鉄工所	1	脱穀機製作所	1
ボイラー製作所	1	網・しっくい製造所	1
貯木場	2	ドア・サッシ製作所	1
釘工場	5	椅子・寝台製作所	1
製粉所	4	シャベル製作所	1
製油所	1	製革所	1
たる製造所	2	斧製作所	1
カナダ造船所	1	農業目的	1
機械製作所	2		

出所: *Report of the Commissioner of Public Works, 1867, Appendix, No. 25, pp. 288-291.*

造工場が営業していた (表IX-1 参照)。そのうち最も多かったのが製材所・木工所でこの目的のために7件の契約がなされていた。これは水車を利用した製材を行うためにも、また、材料及び製品がかさ高で重量のある商品であることから運河輸送に適しており、したがって水運に便利な場所はこうした種類の工場の立地に好都合であったからにはほかならない。次に多かったのがこの時代の重要な製造工業の一つであった釘工場で、1860年までに5か所に進出していた。なかでも1851年にモンリオールからこの運河岸に工場を移してきたビゲロー (Thomas Bigelow) は、1856年には50人の労働者を雇用して年間1,500トンの釘類を生産していた<sup>35)</sup>。そして、こうした釘工場などにその材料鉄を供給していたこの地方で最も著名な会社が1859年に操業を開始したヴィクトリア鉄工会社であった。圧延工場も備えたこの会社は釘の材料を日に12トン生産していた。カナダは1860年まで、釘はイギリスと合衆国からの輸入に頼っていたことを考えると、こうした変化は、カナダ国内における固有の製造業の発展を端的に示す事例であるといえる。今一つ重要な

企業はカナダ造船所 (Canada Marine Works) であった。この造船所は、鋳物工場やボイラー工場も有する大規模なもので、1845年から1862年の間にも94隻を進水させたという<sup>36)</sup>。そのほか製粉所(4か所)、機械製作所(2か所)、鉄工所(鍛冶屋)、鉄・鋳物工場、たる製造所、綿工場、毛織物工場、製革所等広範囲にわたる業種の工場及び商店・倉庫等が運河のロック付近に展開していた。1868年になると、ここでは約50の工場が操業しており1万人に達する労働者の雇用と8,000馬力の水車が稼動していたといわれている<sup>37)</sup>。

ところで、運河サイトに工場を建設した人々はどのような企業家であったのだろうか。彼等のバックグラウンドは明白でない場合が多いが、モンリオールですでに事業を展開していた人々を中心に、合衆国のニューイングランドやニューヨークから来た人々も加わっていたという。しかし、何時頃、もともと何の目的でこの地方に来た人々であるか詳細は不明である。

運河沿いの工業用地はモンリオール側から西に三つのセクションに分けて造成が行われ順次貸与されていたのであるが、このサイトに最初に工場を建てた1人であるグールド (Ira Gould) は、ニューヨークからやってきて、1847年にこの地に製粉工場を建設して成功したのであった。ギルバート (E. E. Gilbert) は、おそらくカナダ人で、1849年に鋳鉄工場を建設して60~80人を雇用し、船舶用エンジンの製造・修理で成功したといわれている。そのほかペック (Thomas Peck) やホランド (M. Holland) は釘製造業者としてモンリオールから移ってきた企業家であったし、ライマン (W. Lyman) もモンリオールの実業家であったが、ここで亜麻仁油製品やペンキの製造で成長した。さらに、ハリス (Federick Harris) は1853年に綿工場を建設して40人を雇用していたし、ウィーヴァー (G. W. Weaver) は毛織物工場を、オーステル (J. Ostell) とシェーラー (J. Shearer) は木材加工を、スコット兄弟 (Thomas and Robert Scott) は金属工場をそれぞれ経営していた。また、後にカナダ最大の製粉工場となったオーグルヴィー (A. W. Ogilvie) の工場もこの運河岸に誕生した<sup>38)</sup>。

このように、ラシーヌ運河に集ってきた人々はそれまでモンリオールで



活動していた企業家を中心に様々な業種の人々であったことがわかるのである。そして、1847年からの7年間だけでも約50万ポンドが30の工業企業に投じられ、多数の労働者の雇用と技術の進歩をもたらしたのであった<sup>39)</sup>。

以上のように、1847年以降はラシーヌ運河の輸送上の便益と運河（ロック）の余剰水を利用する水力資源の開発とによって運河岸に諸工業を進展させるとともに、モントリオールの工業は西に拡大し、カナダ工業の中心地として成長していくことになった。もとより1830年以降のセントローレンス川の蒸気船輸送の急速な発展と相俟って、運河建設による水路交通の改良は、カナダの発展にとって一層重要性を増してきていたのであって、水路を直接的に利用できる運河岸に立地し、その上、当時の最も重要な動力源の一つであった水力（水車）を使用できたことは、この地に進出した企業家に大きな利益をもたらしたことは疑いなかった。さらに言えば、水力は容易に蒸気力へ転換できたし、さらには電力へも転換できるという特徴を有していた。

ところで、バックレイ（K. Buckley）が主張するように、1820年までについてはステイプル理論の妥当性を認めるとしても、それ以降のカナダ経済の成長を説明するには別のアプローチが必要であるとすれば、それはステイプル依存の経済からの脱却過程としてカナダの経済発展を捉えることであろう<sup>40)</sup>。つまり、この国の経済が19世紀の何時頃から何を契機にしてステイプル依存の経済（モノカルチャ経済）からより多くの要因に支えられる複雑な経済へと舵を取りはじめたかである。この点から言えば、ラシーヌ運河沿いの工場群の成長はカナダ製造業の発展の一つの端緒となったことは疑いなくであろう。カナダの工業発展にとって、「この出来事が、1848年にカナダに独立国への道を歩みはじめさせた責任政府の実施と結びついた真の道連れであった。」<sup>41)</sup>さらには、アメリカ合衆国の南北戦争が、アメリカのカナダへの侵入に備えたイギリス軍の大量の物資の調達によって、自由貿易に転じた大西洋経済の中におかれていたカナダ工業の発展に直接的に大きなインセンティブを与えた。このように、この時代にカナダ経済の発展にとって重要な転換点があったことは明白である。

要するに、1840年代から1860年代に至る20年足らずの間に、カナダは政治的には責任政府が成立し、経済的にはセントローレンス川水路の改良が完成するとともに、鉄道の建設、アメリカ合衆国との互惠通商条約等によって、最初の経済的飛躍の条件を与えられたのであった。資本形成の面においても、当時のカナダの銀行は商業目的を中心に資金貸付を行っていたとはいえ、「商人が製造業に投資していた」<sup>42)</sup>のであって、これが産業資本の急速な成長を可能にし、技術進歩と相俟って近代的工場を発展させていくことになったと考えられる。したがって、この時期をカナダ産業革命（「工業化」）の始期と考えるのもある程度の説得力をもつ主張であるといえる。もちろん、カナダ経済史上の今一つの大きな転換点は19世紀末の、コンフェデレーション成立後の「ナショナル・ポリシー」の登場期であることは言うまでもない。しかし、その時代は、もはや産業革命の始期というよりは、国内市場の拡大と新しいステイブルの成長とによって、カナダ経済が外への拡大つまり大西洋経済におけるその工業国としての地位の確保を試みはじめた時期であったといえよう。

- 1) 拙稿、前掲「カナダの経済発展とイギリス」、参照。
- 2) A. W. Currie, *Canadian Economic Development: From the French Regime to the Present-Day Canada of Ten Provinces* (Toronto, 1942), p. 152.
- 3) R. Pomfret, *The Economic Development of Canada* (Toronto, 1981), p. 64, 加勢田博, ほか訳『カナダ経済史』(昭和堂, 1991年), 84ページ。
- 4) H. A. Innis, *History of The Canadian Pacific Railway* (London, 1923); W. T. Easterbrook and H. G. J. Aitken, *Canadian Economic History* (Toronto, 1967); W. A. Mackintosh, "Economic Factors in Canadian History," *Canadian Historical Review*, Vol. 4, no. 1, 1923.
- 5) W. W. Rostow, "The Take-Off into Self-Sustained Growth," *Economic Journal*, Vol. 66, no. 1, 1956, p. 31; do., *The Stages of Economic Growth, A Noncommunist Manifesto* (Cambridge, 1960), p. 38, 木村健康, ほか訳『経済成長の諸段階——一つの非共産主義宣言——』(東洋経済, 昭39年), 52ページ。
- 6) W. W. Rostow, *The Stages of Economic Growth*, p. 43, 邦訳, 59ページ; R. Pomfret, *The Economic Development of Canada*, p. 146, 邦訳, 194ページ。

- 7) W. W. Rostow, *The Stages of Economic Growth*, pp. 25-6, 邦訳, 36ページ。
- 8) G. W. Bertram, "Economic Growth in Canadian Industry, 1870-1915: The Staple Model and the Take-off Hypothesis," *Canadian Journal of Economic and Political Science* Vol. 29, no. 2, 1963, p. 184.
- 9) O. J. Firestone, *Canada's Economic Development 1867-1953* (London, 1958), p. 202.
- 10) *Ibid.*.
- 11) O. J. Firestone, *Canada's Economic Development*, pp. 202-203.
- 12) O. J. Firestone, "Development of Canada's Economy, 1850-1900," N. B. E. R., (ed.), *Trends in the American Economy in the Nineteenth Century* (Princeton, 1960), p. 218.
- 13) O. J. Firestone, *Canada's Economic Development*, pp. 204, 206.
- 14) O. J. Firestone, "Development of Canada's Economy, 1850-1900," p. 223.
- 15) W. Kilbourn, *The Elements Combined, A History of the Steel Company of Canada* (Toronto, 1960), p. 8.
- 16) 19世紀を通じてほとんどのアメリカ人は、カナダはいずれ熟柿のように合衆国の手に落ちてくるであろうということを確信していたという。O. F. Warner, *The Idea of Continental Union: Agitation for the Annexation of Canada to the U. S., 1849-1893* (Lexington, 1960), cited in P. McGrenvy, "The End of America: The Beginning of Canada," *Canadian Geographer*, Vol. 32, no. 4, 1988, p. 312.
- 17) W. Kilbourn, *The Elements Combined*, p. 9.
- 18) *Ibid.*, p. 11.
- 19) G. J. J. Tulchinsky, *The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation 1837-53* (Toronto, 1977), p. 228.
- 20) S. P. Day, *English America: or, Picture of Canadian Places and People*, 2 Vols (London, 1864), Vol. 1, p. 187, cited in Tulchinsky, *The River Barons*, p. 228.
- 21) S. B. Ryerson, *Unequal Union: Confederation and the Roots of Conflict in the Canadas, 1815-1873* (Toronto, 1983), p. 268.
- 22) *Ibid.*, pp. 268-269.
- 23) *Ibid.*.
- 24) J. McCallum, *Unequal Beginnings: Agriculture and Economic Development in Quebec and Ontario until 1870* (Toronto, 1980), pp. 92-100.
- 25) Ryerson, *Unequal Union*, pp. 268-269.
- 26) *Report of the Commissioner of Public Works* (1867), in *Sessional Papers of*

- the Dominion of Canada* (No. 8), Vol. 5, 1867, p. 7.
- 27) 当時のローワー・カナダ(ケベック)については, J. Hamelin, *Economie et Societé en Nouvelle-France* (Québec, 1961); F. Ouellet, *Histoire Economique et Sociale du Québec, 1760-1850* (Montréal, 1966); A. Raynauld, *Croissance et Structure Economiques de la Province de Québec* (Québec, 1961).
- 28) 1826年末までのこの運河への総投資額は, 109,601ポンド(438,404ドル)で, イギリス政府が軍関係船舶の無料通行を保障することを条件に支出した1万ポンドを除いて全額をローワー・カナダ政府が負担した。 *Report of the Commissioner of Public Works*, 1867, p. 8.
- 29) W. Kingsford, *The Canadian Canals: Their History and Cost, with An Inquiry into the Policy Necessary to Advance the Well-Being of the Province* (Toronto, 1865), p. 40.
- 30) *Report of the Commissioner of Public Works*, 1867, p. 7.
- 31) Tulchinsky, *The River Barons*, p. 221. カナダの運河ではラシーヌ運河のみならずコーンウォール運河(Cornwall Canal)やウェランド運河(Welland Canal)等多くの運河で用水を水力として貸与するようになった。
- 32) *Ibid.*, pp. 221-222; *Report of the Commissioner of Public Works*, 1867, Appendix, No. 25, pp. 288-291.
- 33) *Report of the Commissioner of Public Works*, 1867, Appendix, No. 3, p. 43, Appendix, No. 25, pp. 288-291.
- 34) *Report of the Commissioner of Public Works*, 1867, p. 9.
- 35) *Report of the Commissioner of Public Works*, 1867, Appendix, No. 25, 288-291; Tulchinsky, *The River Barons*, p. 223.
- 36) J.P. Heisler, *The Canals of Canada* (Ottawa, 1973), p. 118.
- 37) *Report of the Commissioner of Public Works*, 1867, Appendix, No. 25, pp. 288-296.
- 38) Tulchinsky, *The River Barons*, pp. 222-228.
- 39) *Ibid.*.
- 40) K. Buckley, "The Role of Staple Industries in Canada's Economic Development," *Journal of Economic History*, Vol. 18, no. 4, 1958, pp. 444-445.
- 41) Kilbourn, *The Elements Combined*, pp. 9-10.
- 42) Tulchinsky, *The River Barons*, p. 221.

## 第10章 リドー運河建設の経済史的意義

### I. セントローレンス商業帝国の衰退

この最終章において、19世紀中葉におけるセントローレンス商業帝国崩壊の原因の一端をリドー運河ルートの建設に求めて、その建設、経済性等について考察することにした。

1825年のイリー運河の開通によって、ニューヨーク州はニューヨークとイリー湖を結び付け、その上、その支線の拡張によってオンタリオ湖もその水路のネットワークに組み込むことに成功していた。一方、カナダ（モンリオール）は、それまでの毛皮をステイプルとする時代から五大湖地域の新しいステイプルを基礎とした第2のセントローレンス商業帝国の建設を迫られており、そのために五大湖へのより経済的な水路を建設する必要があった。セントローレンス水路の改良は、アメリカとの競争に打ち勝って、モンリオールが中西部通商で重要な地位を維持していく上でも不可欠の条件であった。しかし、イギリス政府は軍事上の理由から、セントローレンス川ルートに比べてはるかに非効率的な輸送路であると思われるオタワ川を經由するリドー運河ルートの建設を決定したのであった。カナダ植民地政府が、自然が与えてくれたすばらしい交通路すなわちセントローレンス川を改良して運河化したのは1848年の遅きになってからであった。その時までには、ニューヨークは五大湖への優れた水路の恩恵をほしいままにして、中西部通商における確固とした地位を築き終り、モンリオール港とはちがって不凍港であるニューヨーク港をヨーロッパとの通商の北アメリカ最大の窓口として発展させていたのである。

モンリオール商人にとって不運であったのは、1841年の上・下カナダの

連合やそれに続く1848年の責任政府の成立にみられる植民地の政治的自立への過程が、商人階級が支配権を得ることを益々困難にしたことであった。1849年のアメリカとの併合宣言にみられるように、もはやセントローレンス商業帝国の崩壊はだれの目にも明らかであった。

このように考えると、モンリオールがニューヨークに敗れた原因は、自然的、政治的及び社会的な諸条件に存することは言うまでもないが、我々がこれまで考察してきた視角から、さらにこれに付け加えるとすれば、それは五大湖へのルートの選択という問題であろう。西部へのより経済的な交通路を19世紀の早い時期に確保できなかったことは、モンリオールにとって、ひいてはカナダにとっても、その後の発展に極めて大きなダメージを受けることになった。

19世紀中葉の「セントローレンス商業帝国の終焉は近代カナダ経済の発展の序曲であった」<sup>1)</sup>とすれば、その商業帝国崩壊への水路となったリドー運河ルートの決定は、逆説的に言えば、カナダ経済の近代化の重要な原因の一つとなったのであり、それはまた、その後におけるこの国経済のアメリカへの従属化のプロローグでもあったといえよう。

結論めいたことを先に述べたが、ここではこのオタワ経由のルートの建設に至る事情とその輸送路としての経済性等について少しく詳細に考察することにしよう。

さて、北アメリカにおいては、西部への地理的拡大の過程で、また、中西部経済の発展による大規模な輸送需要の発生に対して、自然の水路を改良することによってこれに対応しようとしたのであった。19世紀初頭の大西洋から中西部（五大湖地域）に達する水路は、周知のように、大別して次の三つのルートが中心となっていた。すなわち、ミシシッピ川ルート、セントローレンス川ルート及びハドソン川—イリー運河ルートであった。これらのルートは、それぞれの国や地域の利害を背景に、19世紀前半に運河建設による大規模な改良が続けられ、この時代の輸送の幹線となったものである<sup>2)</sup>。

このうちセントローレンス川ルートは、カナダ（イギリス）政府によって

改良されたのであるが、その過程でイギリス政府とカナダ植民地政府との間で、また、この地域の住民各層間で利害が対立して紆余曲折を経たのであった。とりわけ本国イギリス政府の意向によって、セントローレンス川そのものの航行改良に代わる計画として登場し建設されたのが本章で取りあげるリドー運河ルートである。このルートは、モントリオールからオタワ川を溯り、オタワ(パイ・タウン)からリドー運河を経てオンタリオ湖のキングストンに至る水路であった。したがって、後の1840年代末にセントローレンス川そのものの航行改良が完成するまで、カナダの経済発展とりわけ西部への拡大にとっての生命線ともいふべき五大湖への輸送路の中心を成すものであった。しかし、問題は、このルートがセントローレンス川そのものの航行改良に代わりうる水路であったかどうかである。この点がここでの中心的な課題であるが、いずれにしても、この時代のカナダ経済における水路(運河)輸送の占める位置は、この国の自然条件から、他の欧米先進国に比べて非常に大きく、19世紀中頃に至っても東部(大西洋岸)と西部(五大湖)との間の輸送のほとんどはなお河川(運河)を中心とする水路輸送に依存していたのであって、タッカー(G. N. Tucker)が述べているように「19世紀の第2四半期はカナダの運河時代であった。」<sup>3)</sup>

ところで、19世紀のカナダの経済発展の特徴は、地理的には天然の水路に沿った西部への展開によって示されており、こうした発展はまた必然的に同地域に経済的基盤を築こうとしていた隣国アメリカとの激しい競争を伴うものであった。したがって、カナダにとっては、河川に代表される天然の水路をいかに優れた経済的輸送路として改造するかは、文化的特徴をはじめ多くの共通点を有しながら経済成長において一步先を行くアメリカとの競争に勝ち残り、自らの発展を確実にするために極めて重要な問題であった。

一方、五大湖地域を中心にカナダと利害が競合するアメリカは、すでに18世紀末から五大湖への水路建設が計画され、1825年にはハドソン川からモホーク溪谷を経てイリー湖に至るイリー運河ルートを完成させ、この地域での支配を益々拡大していたのであった<sup>4)</sup>。それゆえ、カナダにとってもこれに

劣らぬ経済的な水路を建設することなしには中西部での自らの利益を確保し、セントローレンス商業の衰退を食い止めることは不可能であった。こうした状況の下で、カナダにおいても、19世紀になるとセントローレンス川の航行改良を中心とする五大湖への水路建設が益々重要で急を要する問題となっていた。

## Ⅱ. リドー運河の建設

ところで、カナダにおける西部とりわけ五大湖への輸送路改良の問題が焦眉の急となったのは、アメリカ側におけると同様、1812年の第2次英米戦争を契機としてであったといつてよいであろう。この戦争は、周知のように、セントローレンス川流域を中心とする地域の支配をめぐる、イギリス（カナダ）とアメリカとの間で展開されたのであって、五大湖地域に至る北アメリカ西部での軍事的のみならず経済的支配を確立するためにも、西部への交通路を確保することが極めて重要な問題として認識されることとなった。その結果、この戦争が1814年末に終結した後、アメリカ側では中西部（五大湖）への交通路（水路）として以前から考えられていたハドソン川（ニューヨーク）からモホーク溪谷を経てイリー湖（バッファロー）に至るイリー運河を建設することになったのであり、カナダにおいても、セントローレンス川の航行改良を軸にした西部への水路建設に本格的に取り組むことになったのである。

こうして、カナダにおいては、自然が与えてくれた最良の輸送路としての河川や湖水を利用する内陸水路建設が、大西洋岸から内陸部に向けてセントローレンス川を中心に展開されはじめた。しかし、イギリス植民地であるカナダにおいては、アメリカの場合と同様、こうしたインフラストラクチャーへの巨額の投資を国内の私的資本に期待することはほとんど不可能であった。そこで、カナダにおいても、植民地政府（上・下カナダ政府）が、丁度アメリカの州政府が演じたと同様に、この分野における中心的な役割を果し



たのであった。

アメリカの場合は、ニューヨーク州、ペンシルヴェニア州及びオハイオ州に代表されるように、多くの州で運河建設は州の公共事業としてか、あるいは、私的資本と協力して混合企業（mixed enterprise）を設立する第3セクター方式で行われる場合がほとんどであった。

これに対して、カナダの場合はほとんどが植民地政府やイギリス本国政府によって直接建設された。これは水路が西部への唯一の輸送路であって、この国の生命線とでも言うべき重要性を有していたためであり、建設資金調達の間でもカナダ内陸部の経済が未発展の19世紀はじめにあっては、運河を私企業として経営するのは非常に困難であったからである。したがって、このような西部（内陸部）の経済開発を目的とする「開発型運河」の建設は公共事業としてのみ可能であった。

こうしたことから、カナダではイギリス政府や植民地政府の手によって、19世紀前半に三つのルートに大別される幹線水路が建設されることになった。ここでそれらを今一度示しておく、まず最初に建設されることになった五大湖へのルートがここで取り上げるリドー運河ルートである。このルートはモンリオールからラシーヌ運河を経てオタワ川を溯り、さらにオタワ（バイ・タウン）からリドー川沿いに運河（リドー運河）を建設してオンタリオ湖畔のキングストンに達する246マイルの水路であった。モンリオールからオンタリオ湖へ至るルートとしては、セントローレンス川を溯るルートに比べてはるかに遠回りの、したがってかなり非効率的なこのルートが、最初に建設されることになったのは軍事上の理由からである。後述するように、セントローレンス川はアメリカとの国境を成す川であることから、1812年の第2次英米戦争でも明らかなように、隣国アメリカの存在がイギリスのカナダ支配にとって大きな脅威となっていた当時としては、この国境の川の航行改良は軍事的にみて得策ではなかった。そのためイギリス政府は、カナダ植民地政府（アッパー・カナダ政府）の反対を押切って自らの手で、この国境から離れたリドー運河ルートを建設したのであった。このルートはオタ

ワ川の早瀬を迂回する3か所の運河（Carillon Canal, Chute à Blondeau Canal, Grenville Canal）とリドー川沿いのリドー運河の建設によって完成されたが、その中心はいうまでもなくリドー運河であった。

次に、カナダを代表するセントローレンス川の航行を改良したセントローレンス川ルートである。このルートは、モントリオールからオンタリオ湖に至る直線的なルートで、セントローレンス川の早瀬を迂回するために6か所に運河を建設することによって、大西洋と五大湖をわずか178マイルで結ぶことができた。その上、大西洋からこの川を溯ってオンタリオ湖までの標高差はわずか246フィートであり、強力なライバルとなったニューヨークのハドソン川とイリー運河ルートの標高差の半分以下であった。つまり、セントローレンス川ルートは、わずかのロックを建設するだけで大西洋とオンタリオ湖の間を航行できたのである。そして、ロックの数が少ないことは、この水路の通過をスムーズにして、時間的経済性を高めるとともに、運河船のみならず一般の船舶の航行可能な大規模な水路に改良することも比較的容易であった<sup>5)</sup>。しかし、この最も経済的な輸送路の建設は、それが国境線に隣接しているため、軍事上の理由からイギリス政府がその改良に反対し、先のリドー運河ルートを選択したため大幅に遅れ、このルートの運河化が完成したのは鉄道時代の到来がすでに明らかとなっていた1840年代末のことであった。

さらに、今一つは、シャンプレーン湖とセントローレンス川を連結するリシュリュエ川——シャンプレーン湖ルートであった。このルートは、すでに1823年にニューヨーク州がシャンプレーン運河の建設によって、この地域の木材を中心とする通商活動をハドソン川（ニューヨーク）に引き入れていた。これに対して、カナダ側でもこのシャンプレーン湖地域での通商をセントローレンス川（モントリオール）に取り込もうとして、1831年にローワー・カナダ政府によって完成されたのであった。

このように、北アメリカにおける水路建設の歴史は、セントローレンス川の航行改良の場合に顕著に示されているように、中西部（五大湖地域）及びその他の地域における経済的支配をめぐるカナダ（イギリス）とアメリカの

対立と競争を背景にして展開されたといえる。

さて、カナダ西部への最も重要な輸送路として古くから検討されていたのは、セントローレンス川の早瀬を迂回するいくつかの運河を建設することによって、オンタリオ湖への直線的コースであるセントローレンス川の航行を改良するという計画であった。とりわけ経済的感覚の鋭いトリー党に支配されていたアッパー・カナダ議会では、この川の航行改良に積極的であったが、建設資金の問題がネックとなって19世紀初頭まで事業は進捗しなかった。

一方、イギリス政府は、1812年の第2次英米戦争後もアメリカの脅威を強く感じていたので、国境線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反対していた。そこで、イギリス政府は、第2次英米戦争直後に軍の技師 C. ニコラス (C. Nicholas) や R. E. ジェブ (R. E. Jebb) に命じて、国境線を回避してオタワからキングストンに至るリドー運河建設の可能性について調査させ、このルートでの建設が可能であるという報告を受けていた。その後1824年になって、イギリス政府はこの運河の建設に7万ポンド (34万666.67ドル) の援助を決定したが、セントローレンス川の航行改良が商業上、より有利な水路となると考えていたアッパー・カナダ政府はこれを辞退したのであった。そこで1825年に、イギリス政府は別の調査委員会の見積りもとづいて、工費16万9,000ポンド (82万2,466.67ドル) の全額を出資することによって自から建設を開始したのであった<sup>6)</sup>。

1826年初頭にイギリス陸軍工兵隊の中佐ジョン・バイ (John By) がカナダに派遣され、この運河計画はいよいよ実現の運びとなった。1828年にはバイの進言のもとづいて、また軍事上の利用も考慮して、運河の規模が拡大され、ロックは長さ133フィート、幅33フィート、水深5フィートとなり、水路もこれに準じた規模に拡大されたために、その建設費の見積額も280万6,811.06ドルへと増加した。そして、1831年に工事が完了し、翌年5月に蒸気船パンパー号が通り初めをした時までには391万1,700.80ドルが投じられていた。リドー運河完成の結果、オタワとキングストンの間では船の長さ110フィート、船幅31.5フィートの250トンまでの船の航行が可能となった。

一方、リドー運河と同様にイギリス政府が建設していたオタワ川沿いの運河もそれぞれ1833年までに完成し、長さ95フィート、幅18.5フィートの100トンまでの船の航行が可能となったのである<sup>7)</sup>。

ところで、このオタワ川——リドー運河ルートでモントリオールからオンタリオ湖畔のキングストンに達するには、オタワ(バイ・タウン)までの120マイルの水路とさらにオタワからキングストンまでのリドー運河126マイルの合計246マイルの水路の旅を必要とした。これに対して、アッパー・カナダ政府が当初から主張していたオンタリオ湖への直線的ルートであるセントローレンス川の航行改良によればその距離はわずか178マイルであった。その上、航行可能な船の大きさもセントローレンス川の運河では600トンの船までが航行可能であったのに対して、リドー運河では250トン、オタワ川の運河では100トンまでが限度であったことを考えると<sup>8)</sup>、軍事上の理由からとはいえイギリス政府の建設したこのオタワ経由のルートは、セントローレンス川ルートに比べて決して経済的輸送路であったとはいえない。しかし、五大湖と大西洋との間の最も経済的なルートと考えられるセントローレンス川の航行改良が完成するのは、上・下カナダ政府のユニオンが成立した後の1840年代末であり、それまでカナダの西部への輸送路の中心はこのリドー運河ルートであった。

ちなみに、五大湖とりわけ大西洋岸から最も近距離に位置するオンタリオ湖及びイリー湖に至るルートは、このカナダ側のルートではなかった。すでに述べてきたように、西部への拡大とりわけ五大湖地域の通商上の覇権をカナダ(モントリオール商人)と争っていたアメリカ側においても、ニューヨーク商人やニューヨーク州政府を中心に、すでに19世紀はじめには西部への水路建設が計画されていたのであって、ニューヨークからハドソン川を溯り、モホーク溪谷を経てオンタリオ湖やイリー湖に至るイリー運河ルートが1825年には完成されていた。このルートによれば、ハドソン川岸のオールバニーからイリー湖畔のバッファローまで363マイルであり、75トン積みの運河船が航行可能であった(1862年には220トンまで可能)。また、途中のシ

ラキュースから1828年に完成したオスウィーゴ運河を利用すればハドソン川（オールバニー）からオンタリオ湖まで204マイルであった。このように、アメリカ側においても、すでに1820年代末までにオンタリオ湖やイリー湖に至る東西間輸送路が完成されていたのであって、これと競争しなければならぬカナダ側において、まず最初に建設された水路がイギリス政府の軍事上の利益を優先させたこのリドー運河ルートであったことは、カナダの西部通商、ひいてはカナダの経済発展にとって大きな経済的ハンディキャップとなったことは疑いない。

### Ⅲ. リドー運河ルートの経済性

こうして、オタワ川の航行改良が完成した1834年以降、モンリオールからオタワ（バイ・タウン）を経てキングストンに至るリドー運河ルートは、カナダにおける五大湖への幹線輸送路として、1848年にセントローレンス川の航行改良が完成するまで、軍事上はもとより、リドー川流域をはじめカナダ西部開発にとって輸送上重要な役割を担わされることになった。

さて、19世紀初めにはアメリカとすでに激しい競争を西部通商において展開していたカナダにとって、効率的な輸送路を確保することは、この競争に打ち勝つための最も重要な要素の一つであった。そこで、このリドー運河ルートが、直接の競争相手となったニューヨークのイリー運河ルートに勝る経済的水路であったかどうかを輸送費の点から若干検討してみよう。

1836年にモンリオールからリドー運河経由で西部に向けて送られた商品は、途中1回ないし2回の積替と5日を要してトロントに到着したという。また、その輸送費はトン当たり12.15ドルであった。このルートのトン・マイル当たりの輸送費は、1834年の開通時には5.3セントであった<sup>9)</sup>。これに対して、競争ルートを形成していたニューヨークのイリー運河は、トン・マイル当たり5.0セントでほぼ同水準であった（表X-1参照）。モンリオールからリドー運河ルートでキングストンまでは246マイルであったが、それ

表X-1 西部向け貨物輸送費の比較 (1834年, トン当たり)

モントリオール—オタワ—キングストン (リドー運河ルート) 246マイル	13.04 ドル	マイル当たり 5.3 セント
オールバニー—バッファロー (イリー運河) 363マイル	18.00 ドル	マイル当たり 5.0 セント
オールバニー—オスウィーゴ (イリー運河ルート) 204マイル	10.20 ドル	マイル当たり 5.0 セント

出所: E. F. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832-1961* (Ottawa, 1981), p. 97, 及び J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States*, p. 47 より算出。

のさらにイリー湖までの距離は、ニューヨークのイリー運河でハドソン川岸のオールバニーからイリー湖畔のバッファローまでの距離 363 マイルとほぼ同等であった。しかし、未だ改良されていなかったとはいえ、セントローレンス川ルートでは、モントリオールからオンタリオ湖(キングストン)までわずか 178 マイルで、大西洋と五大湖を最短距離で結んでいたが、航行改良が遅れていたため途中の早瀬ではその都度一旦荷上げをしなければならず、その結果、14~21日(イリー運河は8~12日)も要するという有様であった。

リドー運河は当初から蒸気船の航行可能な水路として建設され 250 トンの船まで航行できたが、これと連絡するオタワ川の運河は 100 トンまでしか通行できず、そのためモントリオールとキングストン間の輸送効率を著しく低下させた。もっとも、1840年代には小型蒸気船がセントローレンス川を下りオタワ川を溯ってリドー運河に入るキングストン→モントリオール→オタワ→キングストンという「トライアングル・ルート」の運行を行っていた。しかし、当時は客船が中心であり、貨物船として蒸気船が登場するのはスクリーブペラとコンパクトなエンジンを装備するようになった1870年代になってからであった<sup>10)</sup>。

このように、ニューヨーク—ハドソン川—イリー運河—オスウィーゴ(オンタリオ湖)までの水路とモントリオール—オタワ川—リドー運河—キングストン(オンタリオ湖)までのそれとの比較から、リドー運河

ルートはイリー運河ルートに比べて輸送費の点で劣っていたわけではなかったが、アメリカとの競争という状況を考えると最も効率的な輸送を実現できるセントローレンス川の改良によって、イリー運河ルートの輸送費よりはるかに低廉な輸送ルートをまず最初に作り上げるべきであった。というのも、輸送量を左右するのは輸送費だけではないからである。すなわち、輸送上の安全に関する問題や商業上の便益等が大きく影響した。こうした点ではニューヨークが有利であったから、カナダにとっては、この輸送費以外のコストの格差をある程度相殺できるほど効率的な輸送路を内陸部で確保する必要があったわけである。それはリドー運河によってではなくセントローレンス川の航行改良によって可能となるはずであった。しかし、セントローレンス川が内陸水路として改良されたのは1848年になってからであり、後述するように、すでにイギリスの穀物法が撤廃（1846年）された後であり、1854年の米加互惠通商条約以前のアメリカでの関税割り戻し制度が採られていた時代であって、通商面でカナダにとってアメリカより有利な条件はもはや存在しなかった。ここに至って商品の流れをセントローレンス川に引き戻すには時すでに遅すぎたのである。

ところで、ニューヨークのイリー運河は、1840年代にはすでに150～200万トンの貨物を輸送しており、1850年代にはさらにこの2倍の貨物を引き入れていた<sup>11)</sup>。1858年には西部からイリー運河を通してハドソン川に到着した貨物だけで150万トン、1862年には290万トンを超えていたのである<sup>12)</sup>。これに対してリドー運河ルートはその10分の1程度であり、セントローレンス川ルートも5分の1程度の輸送量にすぎなかった（表X-2参照）。1851年から1860年の10年間に、アッパー・カナダの小麦生産量が12,682,550ブッシェルから24,620,425ブッシェルへと2倍に増加したとはいえ、穀物法撤廃後の状況の中で、カナダの生産物の多くが、カナダの水路を通してではなくアメリカの水路を通して「あたかも手品のようにハドソン川に消えてしまった」<sup>13)</sup>のであった。その結果、セントローレンス川ルートは、この10年間に輸送貨物量を282,000トンしか増加させられなかったが、イリー運河ルートは150万

表X-2 貨物輸送量(単位:トン) ( )は船客数

	1858	1859	1860	1861	1862
セントローレンス川ルート	605,558 (20,962)	631,769 (24,850)	733,596 (23,896)	886,903 (35,359)	964,394 (28,214)
オタワ川ーリドー運河ルート	224,241 ( )	472,505 (3,618)	344,079 (3,185)	213,491 (2,861)	337,380 (1,018)
ニューヨーク州運河(イリー運河ルート)	3,665,192	3,781,684	4,650,214	4,507,635	5,598,785

出所: Canada. *Report of the Commissioner of Public Works, 1867*, Appendix No. 64, pp. 461-465; B. J. Wattenberg, *The Historical Statistics of the United States from Colonial Times to the Present*, p. 765.

表X-3 西部からオスウィーゴに到着した貨物(1845-1862年) (トン)

1845	44,560	1850	133,473	1855	124,004	1860	249,069
1846	63,905	1851	146,204	1856	222,542	1861	277,679
1847	87,329	1852	182,434	1857	104,332	1862	276,237
1848	90,411	1853	227,631	1858	172,674		
1849	119,201	1854	72,975	1859	93,345		

出所: Canada. *Report of the Commissioner of Public Works, 1863*, p. 4.

トンも増すことになった<sup>14)</sup>。こうした状況の一端を表わしているのはオンタリオ湖とイリー運河を結ぶオスウィーゴ運河の輸送量の増大であろう。西部からオスウィーゴに到着した生産物の量はセントローレンス川ルートの改良が完成した1848年以降も着実に増加し、1850年代に2倍に達している(表X-3参照)。

もちろん、リドー運河は大西洋とオンタリオ湖を結ぶルートとして、アメリカとの競争でカナダの通商拡大に十分貢献することができなかったとはいえ、運河沿線地域の発展には大いに貢献した。特に、急速な人口増加と森林資源の減少が続いていたアメリカに、この地域の生産物である小麦をはじめとする食料や木材を供給する重要な輸送路となったからである。つまり、この運河はその沿線の地域開発に貢献したが、カナダの西部開発というより大きな、重要な役割を果たすことができなかったといつてよいであろう。

このように、19世紀前半の北アメリカ西部通商におけるニューヨークとモ



ントリオールとの競争においては、東西間の輸送の大動脈ともいふべきそれぞれの水路の経済性が、その勝敗を決する重要な要因の一つとなったことは疑いない<sup>15)</sup>。そこで、次に両都市の雌雄を決するほど重要であったイリー運河ルートとリドー運河ルート及びセントローレンス川ルートの輸送の経済性について若干詳しく比較検討してみたい。

まず、ニューヨークのイリー運河ルートは、先に述べたように、ハドソン川（オールバニー）からイリー湖までの363マイルの水路であり、途中、オスウィーゴ運河でオンタリオ湖へはオールバニーから204マイルであった。オールバニー～ニューヨーク間はハドソン川で約150マイルであったから、このルートでニューヨークからイリー湖までは約500マイル、オンタリオ湖へは約350マイルであった。一方、モントリオールの西部への水路であるリドー運河ルートは、先に紹介したように、大西洋岸（モントリオール）とオンタリオ湖（キングストン）とをオタワ経由で246マイルで結ぶ水路であったし、セントローレンス川ルートはわずか178マイルでオンタリオ湖に達した。これからも明らかなように、大西洋岸から五大湖への距離は、イリー運河ルートが最長で、リドー運河ルートはその約半分、さらにそのリドー運河ルートの3分の2程度がセントローレンス川ルートであったことがわかる。輸送費を第一義的に決定する輸送路の距離の点からみて、セントローレンス川ルートの優位性は議論の余地のないところである。ところが、この最短距離でオンタリオ湖に達するルートが改良されるのは1840年代末のことであって、それまでの数十年間にわたって両国の幹線水路となっていたリード運河ルートとイリー運河ルートの間では、1841年のある報告書によれば、この両ルートの距離の差ほど輸送費の格差は存在しなかった。1836年のイリー運河の拡張工事の開始によって年々輸送費が引き下げられた結果、カナダとニューヨークの両ルートとも、オンタリオ湖あるいはイリー湖までがトン当たり13～15ドル程度であったという<sup>16)</sup>。それゆえ、距離では約半分のリドー運河ルートを利用する荷主の不満が強かったといわれている<sup>17)</sup>。

これに対して最短ルートのセントローレンス川は、1840年代末の航行改良

表X-4 東部向け貨物輸送費の比較(小麦粉1バレル当たり) (1847年)

キングストン-オタワ-モントリオール (リドー運河ルート)	46 セント	1マイル当たり 1.9 ミル
ポート・メイトランド-モントリオール (セントローレンス川ルート)	35 セント	1マイル当たり 1.0 ミル
バッファロー-オールバニー (イリー運河ルート)	77 セント	1マイル当たり 2.1 ミル

出所: E. F. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832-1961*, p. 113. 及び G. N. Tucker, *The Canadian Commercial Revolution, 1845-1851*, p. 58 より算出。

の完成に向けて改善が進むにつれて、モントリオールへの下りの貨物はセントローレンス川を下り、上りの場合にはリドー運河ルートを利用するという「トライアングル・ルート」が一般的となっていた。今、1847年のポート・メイトランド(イリー湖畔)からモントリオールへの下りの貨物(小麦粉)の輸送費をみると、この輸送距離にはほぼ等しいバッファロー～オールバニー間のその半分以下で、また、それまでの幹線であったリドー運河ルートに比べてもはるかに低コストであることがわかる(表X-4参照)。セントローレンス川の場合、他のルートよりはるかに大型の船が航行できたこともあって非常に低コストの輸送が実現されつつあったといえる。ところが、貨物の終着点はモントリオールではなかったのであって、ヨーロッパに至る大西洋の海上運賃がこの内陸水路の通行貨物量に大きく影響したのであった。

そこで次に、セントローレンス川の航行改良が完成した後の1856年のシカゴからリバプールまでの小麦・小麦粉のトン当たり輸送費を計算したある研究によれば、イリー運河ルートを利用した場合10.56ドル、セントローレンス川ルートを利用すると13.77ドルであったという(表X-5参照)。これは、セントローレンス川ルートの低輸送費では海上輸送費等の部分の格差を相殺しきれないことを示している。両ルートの大西洋の輸送費にこれほど大きな格差が生じたのは、多くの船がヨーロッパからニューヨーク港に移民を輸送し、その帰途大陸の生産物をヨーロッパに運んだことが、大きな運賃の

表X-5 1856年のシカゴからリバプールへの輸送費  
(小麦・小麦粉・トン当たり)

イリー運河ルート		セントローレンス川ルート	
シカゴからニューヨーク	\$ 5.56	シカゴからケベック	\$ 4.77
ニューヨークからリバプール	\$ 5.00	ケベックからリバプール	\$ 9.00
合 計	\$10.56	合 計	\$13.77

出所：W. L. Marr and D. G. Paterson, *Canada: An Economic History*, p. 146.

差となったと考えられる。もっとも、内陸水路部分ではセントローレンス川ルートは、上述の1847年頃と同様に、相当低コストの輸送を実現していたといえる<sup>18)</sup>。その上、所要日数もシカゴからモンリオールまで4～5日であり、ニューヨークまでの平均8.5日に比べて半分程度であった<sup>19)</sup>。セントローレンス川の場合、航行改良が完成した当初から政府は蒸気タグボートの導入を奨励しており、すでに3隻のタグボートが活動していたという<sup>20)</sup>。このように、両ルートで内陸水路でのコストの格差を海上輸送での逆の格差で相殺して、全体としては両ルートの輸送費に大きな差はなかったと考えられる。にもかかわらず、表X-2の示すように両ルートの貨物輸送量に大きな格差が生じているのは、セントローレンス川ルートの改良が完成する以前の19世紀前半におけるイリー運河ルートとリド-運河ルートの競争の時代に、ニューヨークは西部通商における覇権を完全に手中に収め、ヨーロッパ貿易における北アメリカ最大の窓口として、19世紀中頃にはすでにその地位を確立していたことを物語っている。

カナダのオンタリオ州農民にとって、また商人にとっても、イギリス穀物法が撤廃され、他方、アメリカでは関税割り戻し制度が実施されているという状況の下では、モンリオールを経由してヨーロッパ市場に接する必要性はもはやなくなり、ニューヨーク・ルートへの接近は当然の成行きであった。「オンタリオ農民にとって最も重要な発展はイリー運河であった<sup>21)</sup>」と言うわけである。

以上のように、北アメリカの大西洋岸と五大湖とを結ぶ上記の三つのルートは、それぞれの沿線地域の開発に貢献したことは疑いないが、西部との通商路として西部の経済発展に寄与した程度は大きく異っていた。輸送コストや所要時間の点からみれば、改良されたセントローレンス川ルートは、他の二つのルートに比べて圧倒的に高い経済性を有していたのである。セントローレンス川ルートの輸送費は同じカナダのリドー運河ルートのトン・マイル当たり輸送費の約半分であり、オンタリオ湖への距離の点でも大幅に短かったことから非常に効率的な水路となっていた。また、ニューヨークのイリー運河ルートに比べて、五大湖の一つへの距離においても、トン・マイル当たりの輸送費においても半分程度であった。したがって、19世紀初頭のカナダは、まず、天賦の輸送路であるセントローレンス川の航行改良からはじめるべきであった。この川の改良すなわち水路への改造に必要であったのは、6か所の早瀬を迂回する運河であった。しかし、これが実現したのは1848年の遅きに至ってからであったのである。カナダが19世紀の初めに、短距離かつ低コストの五大湖への水路建設を実現し、イギリスの穀物法というカナダにとっての特恵を利用することができていたなら、19世紀のカナダの、したがって、20世紀のカナダの北アメリカにおける経済的地位は大きく変わっていたであろう。カナダがイギリス本国の軍事上の理由から、19世紀前半を通じて、経済的水路となりうるセントローレンス川の航行改良ではなく、リドー運河によって西部への展開を余儀無くされたことは植民地カナダの悲劇であった。もちろん、カナダの経済発展とりわけ中西部（五大湖地域）におけるアメリカとの経済的競争の勝敗を決したのは、単に内陸水路の経済性の優劣によるものではないことはいうまでもない。とはいえ、経済発展に影響した多くの重要な要因、すなわち、商人・企業家活動、近代的商業組織及び金融、資本形成、関税政策、さらには自然的条件等とともに、この内陸水路問題も19世紀のカナダとアメリカの経済発展、とりわけ中西部経済における通商上の競争とそれに続く経済開発における優劣を左右する重要な要因であったことは疑いないであろう。

- 1) Richard Pomfret, *The Economic Development of Canada*, p. 28; 邦訳, 40ページ。
- 2) 第2章及び William Kingsford, *The Canadian Canals: Their History and Cost, with an Inquiry into the Policy Necessary to Advance the Well-Being of the Province*; John P. Heisler, *The Canals of Canada*, 等参照。
- 3) Gilbert Norman Tucker, *The Canadian Commercial Revolution, 1845-1851*, p. 45.
- 4) なお, アメリカの五大湖航行改良については, *New American State Papers, Transportation*, Vol. 7, pp. 437-464, 参照。
- 5) 後にセントローレンス川が改良された時には27か所のロックが建設された。ちなみに, イリー運河は83か所のロックが当初建設されていた。*Report of the Commissioner of Public Works*, 1867, Appendix, No. 70, p. 483 (in Canada. *Sessional Papers* (No. 8), Vol. 5, 1867); State of New York, *Annual Report of the Canal Commissioners*, 1874, p. 287.
- 6) *Report of the Commissioner of Public Works*, 1867, pp. 55-58.
- 7) *Ibid.*, pp. 59-61.
- 8) *Ibid.*, pp. 34, 61.
- 9) Edward Forbes Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832-1961* (History and Archaeology 54, Parks Canada, 1981), p. 97. リドー運河の商品別通行料については, Judith Tulloch, *The Rideau Canal, Defence, Transport and Recreation* (History and Archaeology 50, Parks Canada, 1981), pp. 155-167, に詳しい。
- 10) Robert Legget, *Rideau Waterway* (Toronto, revised edition, 1972), p. 88; E. F. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832-1961*, pp. 98-100; D. Creighton, *The Empire of the St. Lawrence*, p. 343. 1834年のモントリオールからキングストンまでのオタワ経由の船室を利用する乗客の運賃は1人3ポンド(食事付)からデッキの客の12シリング6ペンス(食事なし)までであった。
- 11) State of New York, *Annual Report of the Canal Commissioners*, 1858, p. 231; T. F. McIlwraith, "Freight Capacity and Utilization of Erie and Great Lakes Canals before 1850," *Journal of Economic History*, Vol. 36, no. 4, 1976, も参照。
- 12) *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 42, 1860, p. 118; *Report of the Commissioner of Public Works*, 1864 (in Canada. *Sessional Paper* (No. 4), 1864), p. 293; A. H. Ritter, *Transportation Economics of the Great Lakes—St. Lawrence Ship Channel* (Washington D. C., 1925), p. 136.

- 13) H. A. Innis and A. R. M. Lower, (eds.), *Select Documents in Canadian Economic History, 1783-1885* (Toronto, 1933), p. 186.
- 14) W. L. Marr and D. G. Paterson, *Canada: An Economic History*, p. 145.
- 15) モントリオール商人活動については、豊原治郎『カナダ商業史研究序説』に詳しい。
- 16) *Journal of the Legislative Assembly of the Province of Canada, 1841*, Appendix EE, in Donald Creighton, *The Empire of the St. Lawrence*, pp. 343-344.
- 17) R. Legget, *Rideau Waterway*, p. 88.
- 18) 1861年には、おそらく戦争の影響だと思われるが、シカゴからニューヨークへの小麦の輸送費はバッファロー経由で9.05ドル、オスウィーゴ経由で8.92ドルであった。*Report of the Commissioner of Public Works, 1863*, p. 291. バッファロー～オールバニー間の下りの小麦・小麦粉の平均輸送費は1854～1857年の平均でトン当たり4.86ドルであった。J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States*, p. 46.
- 19) *Hunt's Merchants' Magazine*, Vol. 42, 1860, p. 118.
- 20) *Report of the Commissioner of Public Works, 1867*, pp. 35-36.
- 21) John McCallum, *Unequal Beginnings*, p. 77.