

第1節 アメリカ大陸横断鉄道の事例

この節ではアメリカの大陸横断鉄道と国家統合について扱う。なお、不可能であると考えられていた大陸横断鉄道構想について、アメリカはどうか考えていたのか、どう効果があったのか、統合とは関係があるのかなどを見るのが本章の目的のため、初めての大陸横断鉄道の開業までを扱うとする。

1. 当時のアメリカの歴史

まずはアメリカの大陸横断鉄道計画が唱えられた時期の歴史を以下に記載する。

1829年に就任した7代大統領ジャクソンの時代から始まるが、ジャクソンの時代には、これまで進んでいた西部の開拓¹がより進むことになった。というのも、その時代、「マニフェスト・ディステニー(明白なる天命)」というスローガンのもと、白人による西部開拓が正当化されたからである。

アメリカの領土拡大はさらに続き、1845年にはテキサスを併合、1846年にオレゴン併合、また1846年から1848年まで続くアメリカ＝メキシコ戦争に勝利し、ニューメキシコ、カリフォルニアを獲得した²。そのカリフォルニアでは1848年に金鉱が発掘され、ゴールドラッシュが起こった。そのように領土を西へ拡大していく中で、西部開拓が進み、ゴールドラッシュにより、さらに促進されたのである。その開拓は一方で負の面として先住民の強制的な移住、排除が行われた。

次に説明するのは、大陸横断鉄道の整備と同時期に発生した、南北戦争である。戦争の前提として以下の表のように、合衆国北部と南部の間の地域の対立があった。

¹ 1829年までに、1783年7月4日に13州がイギリスから独立(独立戦争)、同年独立戦争の講和条約であるパリ条約で、ミシシッピ川以東のルイジアナを獲得、1803年にはフランスからミシシッピ川以西のルイジアナを購入、1819年にフロリダをスペインから購入、というように拡大していった。

² 1867年にロシアからアラスカを買収し、現在の合衆国の領土がほぼ完成した。

	産業	支配層	奴隷制	貿易	政党
北部	商工業	商工業者	反対	保護関税貿易	共和党
南部	農業(奴隷使用のプランテーション)	プランター	賛成	自由貿易	民主党

表 1-3-1-1 南北戦争ごろの南北の州対立

特に奴隷制をめぐる対立は奴隷を使用したプランテーションを営む南部にとっては産業の衰退とも関わったので、激化することもあった。領土拡大を通じて、新たな州が誕生するが、その州を奴隷州、自由州(奴隷制なし)にするかで南北の州が対立した。そのため 1820 年には、ミズーリ協定が結ばれ、北緯 36 度 30 分以上は自由州という取り決めでいったん双方が妥協をした。しかし 1854 年のカンザス・ネブラスカ法により、奴隷州・自由州の判断は住民投票で決めることとなり、票の獲得争いが生じて国民の分裂が進んだ³。

そのような中、1860 年に黒人奴隷廃止を公約にしたリンカン(リンカーン)が大統領に当選すると、南部の州は分離し、アメリカ連合国を建国した。1861 年に南北戦争が勃発し、北部のアメリカ合衆国と南部のアメリカ連合国に分かれ、内戦がおこなわれた。当初は南部が優勢であったが、北部は、ホームステッド法⁴という、自作農の推奨の法令を出し、これは西部開拓民に有利であったため、西部の支持を獲得した。さらに奴隷解放宣言で黒人・国外からの支持も獲得し、1865 年に北部が勝利した。

ホームステッド法により、西部への移民が増加する中、1869 年に、大陸横断鉄道が完成し、より開発が進んでいった。

2. 最初のアメリカ大陸横断鉄道完成までの歴史

(1)大陸横断鉄道構想の始まり

この項では初めての大陸横断鉄道、太平洋鉄道が敷設されるまでの沿革

³ 奴隷廃止運動などが起こり、例えばストウ夫人が『アンクル＝トムの小屋』を書き、奴隷制に反対した。

⁴ 公有地に 5 年間定住し、開墾した者は一体範囲まではその土地を無償で獲得できる法律。

を記す。なぜなら太平洋鉄道が初のアメリカ大陸横断鉄道であり、東西をつなげたという意味では、その過程は2本目、3本目とは大きく意義に差があると考えたからである。以降の項では、布施将夫⁵、宗像俊輔⁶、クリスティアン・ウォルマー⁷の論文、著書を参考としている。

そもそもなぜ大陸横断鉄道が必要とされたのだろうか。

1840年代の10年はアメリカの、アラスカを除く、ほとんどの領土が現在の領土と一致するくらいまでに拡大した。そのように西部に拡大した領土へどのように移動するかが問題となった。この問題は西部への移住者だけでなく、アメリカ合衆国の郵便公社にとっても問題であった。そもそも鉄道がない時期のアメリカ東西海岸の移動手段は3つで、南アメリカ大陸南端にあるホーン岬経由の危険な海路①、または、インディアンに襲われる危険性がある、陸路によるロッキー山脈越え②、または海路で海岸沿いを移動し、ジャングルのパナマ地峡を陸路で越え、再び海路で向かう行き方③である。どれもリスクを伴う方法であるが、それらの中で選択せざるを得なかった。一方で、西部や太平洋への関心の高まりから、西部探検が18世紀初頭にはなされ、事情は知られるようになっていた。そのような中で、アメリカで鉄道が初めて走り出したころの1830年代から、1840年代になると、一般人も巻き込み、太平洋と大西洋を結ぶ鉄道を要請する動きが活発化した。

そして、1846年からは郵便制度の整備とセットに、大陸横断鉄道の審議が始まることとなった。その後1847年に大陸横断鉄道の推奨する計画を議会に提出したのが、商人エイサ・ホイットニーであった。

ホイットニーの提案した計画ではミシガン湖畔から太平洋岸のピュージェット湾に至るものであったが、議会の反応は芳しくなかった。理由としては、実現性の面と建設・運営面の2点が挙げられる。1点目の実現性

⁵ 布施将夫(2003)「アメリカ大陸横断鉄道の建設構想--19世紀中葉から立法化までの議会動向を中心に」『人間・環境学』第12巻, 京都大学大学院人間・環境学研究科, pp.143-158

⁶ 宗像俊輔(2016)「鉄道がつくったアメリカ：2つの大陸横断鉄道と国民統合」

⁷ クリスティアン・ウォルマー著, 安原和見・須川綾子訳(2012)『世界鉄道史：血と鉄と金の世界変革』河出書房新社, pp.194-234

に関しては、計画が巨大すぎるため、その当時では非現実的と、議会では消極的な見方があったようである。さらに2点目の建設・運営面では、私人ホイットニーに合衆国の公有地を渡すことや鉄道の線路使用料、そしてホイットニーの裁量によるルート選定が行われる恐れから、議会の中では反対姿勢の立場もあったようだ。そういったために、ホイットニー案は手詰まり感が出ていた。

(2) パナマ地峡鉄道計画

その代替として考えられたのが、パナマ地峡鉄道であった。なぜアメリカの領土でないパナマに「アメリカの大陸横断鉄道」が構想されたのだろうか。そこには外交政治が関わっていた。パナマでは、その当時の有力者ヌエバ・グラナダが独立運動を行っていたが、その独立応援をアメリカが行う見返りに、アメリカに交通路整備の権益を与えていたのであった。パナマ北部まで東海岸側から海路で運び、パナマ地峡鉄道によってパナマ内を移動し、パナマ南部まで運び、そこから船舶で西海岸に運ぶというものであった。つまり③ルートのジャングルを鉄道で越えてしまおうという策であった。すでに、先述のアメリカの郵便公社によって、移住者、陸軍の通信手段としてパナマまで行く海路自体は両海岸から整備されていて、現実的な案ではあった。

しかし当然、パナマ地峡鉄道にも問題がある。そもそもヌエバ・グラナダとの条約の内容が鉄道建設の権利を与えているかという解釈問題から、太平洋地域・西部地域と東海岸を「点と線」でしか結べておらず、「『面』としてアメリカのコミュニティー同士を結ぶことには、なお疑問を差し挟む余地があった」と宗像は述べている。

パナマ地峡鉄道計画への批判が議会でされるなか、議員のトーマス・H・ベントンやジェファソン・デイヴィスは、パナマ地峡鉄道が一時的な使用に限ったものだとし、いずれはアメリカ合衆国本土を通る鉄道を望む主張を行っている。そして結局、1855年にパナマ地峡鉄道は完成に至ったのであった。

(3) 大陸横断鉄道(法案では太平洋鉄道と呼ばれることもある)

先述のとおり、ホイットニーが 1844 年に議会に大陸横断鉄道の計画を出したが、議会は消極的であった。しかし、1850 年近くになると、議会も大陸横断鉄道の議論を本格化させる。その理由としてカリフォルニアのゴールドラッシュや、「明白なる天命」というスローガンのもと行われた西漸運動の中で、鉄道の需要が高まったことがある。1853 年に大陸横断鉄道の調査法案が可決され、ミシシッピ川から太平洋岸までの最も現実的で経済的なルートの探索が陸軍に命じられた。

その探索の結果も含め、ルートは様々⁸提示されたが、探索に行った各陸軍部隊がそれぞれが調査したルートを推奨する報告を行ったことや、各議員が各ルートに賛成反対、追加などを行い、混乱を極めた。

また、各議員の意見対立は 1854 年のカンザス・ネブラスカ法制定後、南北戦争直前の時期は南部の州、北部の州の対立が顕著になった。太平洋鉄道は自由州・奴隷州の融和についても狙われたようで、ベンジャミン・E・グレイによって、自由州、奴隷州の両方の結節点を通るターミナル構想が掲げられていた。一方で、南部の州では太平洋鉄道が北部の自由州制度を南部へ広げるもの、南部特有の制度・価値を壊すものとみなされていたため、アイバーソンは、北部の望むように鉄道を作るのであれば、南部側にもう 1 本作りたいと主張していた。加えて、奴隷制に厳しい北部への不信感を露わにして、北部の対応次第では、連邦から脱退するという意見まで現れていた。太平洋鉄道計画は国民統合を目指したものであるが、逆に分裂を招きかねない事態も起こってしまっていた。

1861 年に南北戦争が始まると、北部のアメリカ合衆国は当初劣勢に立たされたため、軍事的要請に応じた議会が開催され、鉄道建設の審議はあまりなされなかった。しかし 1862 年になると、議論が、議会の委員会でも活発化し、6 月末には大陸横断鉄道は北緯 41 度線を本線とする立法化まで進んでしまった。ここで立法まで進んだ理由として、南北戦争により、北緯 41 度線ルートのライバルであった南部の議員がいなかったことが推測される⁹。法案は成立したため、戦争中、建設は始まったのである。建

⁸ ホイットニー案、南部ルート案(北緯 32 度線上)、北緯 47-49 度線上案、北緯 41 度線上、北緯 35 度線上など。

⁹ 南部の州は南北戦争時、アメリカ連合国に属する州が多かったため、合衆国議会に

設はカリフォルニア州サクラメント～ネブラスカ州オマハまでの2,800km以上の区間で、ユタ州プロモントリーを境に、東半分はユニオン・パシフィック鉄道、西半分をセントラル・パシフィック鉄道が建設することになった。

建設時の詳しい内容は割愛するが、中国系移民、アイルランド系移民など移民を使用した建設が行われ、そこでは労働の問題など様々な問題が起こっていた。そして、1869年5月10日にプロモントリーで2つの鉄道が結ばれ、太平洋鉄道が開通するのである。

3. 大陸横断鉄道の目的とその意義

ここからは大陸横断鉄道、特に太平洋鉄道までの目的と意義を見る。

(1)政治家の発言から見る大陸横断鉄道の目的

まず議会に太平洋鉄道計画を提出したホイットニーは4つの意図があったようだ。1つ目は合衆国全体の利益に資するような「国家的な幹線鉄道」の建設である。2つ目は鉄道により、旅程が短縮され、世界商業が変革するとした「(重商主義的効果も見こした)諸大陸間の交通路の完成」である。そして3つ目、4つ目の意図として、移民移住やアメリカの国家思想普及としての「(内陸)開発路線」や「(アメリカの政治的特質を伝える)媒介のシンボル」が挙げられる。

パナマ地峡鉄道計画が討論されていた時期には、トーマス・H・ベントンが「鉄道をアメリカの国家的事業として行うことはアメリカの自尊心を高める」と述べた。またジェファソン・デイヴィスは、鉄道のあるべき姿としてアメリカ領内に散在した人々はやコミュニティーを結び付けるものと考えていたようで、「アメリカ人やその財産、地理的に離れた土地をアメリカにとどめるにはできる限り鉄道と直接的に接続させるべき」としていた¹⁰。この時点では先述のとおり、カリフォルニアなどのアメリカ西海岸には「片道切符」状態であったことから、確実なルートを作り上げ、アメリカの地理的な一体化を通じて統一を図ろうとする意思がうかがえる。

は参加しなかったと推測する。

¹⁰ 両者ともパナマ地峡鉄道では不十分で、いずれはアメリカ合衆国内を横断する鉄道を、と考えていた。

太平洋鉄道計画が議会の中で積極的に取り上げられる時期には、ホイットニーと同様の考えを持つ議員が存在していたが、各議員がそれぞれ推薦するルートを採用してもらうために、ホイットニーと同様の考え方をし、自説の説得力増強のために持ち出したに過ぎず、結果として大義名分のような状態になっていた。

他にも興味深い考えがある。ラファイエット・S・フォスターが「アメリカは過去の鉄道は鉄を他国に依存してきたことを指摘し、太平洋鉄道法案の目的は、アメリカの潜在的資源の発展、雇用促進などであり、太平洋鉄道はアメリカとしての繁栄を促し、独立国家としてのプライドに傷つけられた傷を和らげることになるとした。またウィリアム・ビグラも、太平洋鉄道は他の事業よりもアメリカを特に代表し、国産鉄で「アメリカの鉄道」をアピールしたいと考えていた。このように、多くの鉄を使う、大陸横断鉄道での国産鉄使用により、アメリカ合衆国が経済的独立し、アメリカの国家威信と結びつくのではないかと考え、国家産業振興の目的を持っていた議員がいたと見られる。

そしてジェームズ・A・マグドゥガルは、太平洋鉄道の完遂は大西洋に住む人、ミシシッピ流域に住む人、太平洋に住む人の連合が成立できるとした。またジョン・B・ウェラーは、カリフォルニア州は熱意と愛国的貢献をもち、連邦とつながろうとしていると述べたうえで、ロッキー山脈の反対側の、連邦側にもそう感じてほしいとしている。その有効な手段が東西海岸を行き来できる交通で、大陸横断鉄道であるとし、その完成で、両海岸は平等で一つの家族としての意識が芽生えると期待していた。このように、地域的なつながりやそこから統一感が生まれるとまで期待していた政治家もいたようだ。

(2)大陸横断鉄道の意義

(1)ではどのような目的があったのか、政治家の発言から見てきたが、結局完成した初めての大陸横断鉄道はいかなる意義があるのだろうか。

まずクリスティアンは「プロモントリー・ポイントで鉄道が結ばれた日は、アメリカ史の暦においては、国が統合され、ばらばらだった州が真のアメリカ合衆国になった記念の日だ」と述べている。

また、「大陸横断鉄道の完成は沿線諸州の牧畜と農業の発展に寄与し」¹¹、ともあり、産業の発展に協力したことは明らかである。

さらに「広大な西部への領土拡張と人口移動が行われたこと」が「西部フロンティアの存在と西漸運動がアメリカ人独特のものの考え方や行動様式を育む上で重要な役割を果たしたこと」から、私見ではあるが、特に人口の移動を活発化させた大陸横断鉄道は、アメリカ人の考え、行動様式をより効果的に育んだことも考えられる。

4. まとめ

以上から、アメリカ大陸横断鉄道の構想段階には、まず開拓民や郵便、軍事的な移動手段として考えられていた。また期待されたこととして、国民統合の手段や、考え方を広める手段であったが、南北戦争前には、特に後者の役割が南部の価値観を破壊するものとする見られていたようだ。さらにアメリカ国産鉄の使用など、国民統合のための威信高揚と産業振興の両方を意図するものもあった。そしてその効果として、実際に地理的な結びつきが生まれたことで、国家が統合されたと評することも可能であろう。

¹¹ 田尻信市「大陸横断鉄道と西部『開拓』 多文化主義の視点を取り入れての授業構想」<http://www.juen.ac.jp/shakai/beinichi/vol3/jitusen/en/en06.html>