

もつこと、そして技術者、法律家、医者など各専門分野の人びとの知識を結集して、自動車企業がたえず最高の安全性への技術的努力をつくした製品を作ること

を監視する体制をしかねばならないのである。

(同志社大学法学部助教)

New Orleans and the Railroads:

The Struggle for Commercial Empire. 1830-60.

By Merl E. Reed. Baton Rouge, La.: Louisiana State University Press, 1966.

榊 原 昌 子
榊 原 胖 夫

本書は南北戦争前におけるルイジアナ州の鉄道建設を路線別にとりあげ、その成功と失敗の理由をくわしく分析したものである。比較的小冊子（テキスト130頁、全体で172頁）ながら、本書の提供する資料はゆたかであり、その意味で本書は古典 Caroline MacGill, *A History of Transportation in the United States before 1860* (1917) の伝統に新たな一章を加えたものであるといつてよいであろう。

しかし本書の貢献は資料の提供にあるよりは、著者の分析が示唆するところにあるかもしれない。なぜならルイジアナ州の鉄道の分析は南部経済の特質を理解する重要な鍵のひとつになりうると同時に、南北戦争前アメリカの交易パターン研究の一環としての役割をもはたしうからである。本書が純然たる地方鉄道史でありながら、その枠をこえた興味をひくのはそのためであろう。

ルイジアナで最初に鉄道のチャーターが与えられたのは1830年のことであった。そして1830年代末までに23の鉄道会社が設立された。州はこれらの鉄道会社に北部諸州が与えたと同じような特権をあたえた。しかし南部に特有のいくつかの事情が鉄道建設の歩みをはばんだ。

第1に資本の不足があった。南部の資金需要は旺盛であったが、それは主として棉花や砂糖栽培の急速な拡大と西漸に要する資金が巨額であったためであった。内陸開発に積極的であったウィツグの支配する州政府は最初債券を発行して調達した資金の配分を銀行

にゆだねた。しかし鉄道にまわった部分はわずかであった。1837年の不況ののち、州政府は鉄道にたいする直接援助の道をひらいた。しかし政治が経済に優先し、それらの資金はルイジアナ経済全体に関連のうすい計画に投下されてしまった。

第2に人材の不足があった。ニューオーリンズの実業家たちは商業や貿易業の経営には習熟していても鉄道経営、株式会社法人組織やその資金調達方法、さらに鉄道の技術的構造などについて未経験であった。また技術者の不足も深刻であった。たとえばウエスト・フェリシアナ鉄道の計画者たちは単線の鉄道建設費を1マイルあたり6,370ドルと計算していたが、実際は25,000ドルでも十分ではなかった。しかも25,000ドルでさえ全国平均以下の数字なのである。(P.10)

第3に労働の不足があった。南部経済の基盤が製造工業になかったために、熟練労働者の数が少なく、未熟練労働者の賃金も北部にくらべてかなり高かった。奴隷の雇用は白人未熟練労働者をやとうばあいとほぼ同じだけの費用を要した。(P.19)

第4にルイジアナが主として田園地帯であり、人口密度が低く、かつその生産物が季節的性格をもっていたことがあげられる。それは鉄道経営に不安定の要素を加えるものであり、鉄道発展にとって不利な環境を構成する。

最後にニューオーリンズの自己満足があった。ニューオーリンズは鉄道がなくても、1840年においてアラバマ以西の最大の港であり、アメリカ随一の輸出

港であった。しかもミシシッピ河口という戦略的位置は東部諸港の競争をさけ独占を維持する永遠の防波堤のように思われた。ウィツグの知事ローマンですら鉄道建設の必要性を緊急のものとは考えなかったのである。鉄道導入は単に新技術の採用というよりは、異なる生活様式の導入であり、一種の社会革命を意味していた。水運によって繁栄をきずいたニューオルリーズが、その繁栄のゆえに鉄道導入に消極的であったのは自然なことであった。

1840年代は鉄道にたいする幻滅の時代であった。不況を経過して登場したデモクラットの州政府は内陸開発を否定してレッセ・フェールを指導原則とし、政治と経済の分離を強行した。その結果として景気の回復はおくれた。40年代をつうじて鉄道建設のチャーターが与えられたのはわずか1社にすぎず、建設された路線は10マイルだけであった。その間アメリカ全体の鉄道の軌道延長は2倍になっていたのである。40年代においてルイジアナのたちおくれは決定的となった。その結果、州政府とニューオルリーズの楽観はゆるぐことなく続いたにもかかわらず、ニューオルリーズの地位の相対的低下はおおむねない事実となっていた。

1850年代にニューオルリーズの鉄道熱は復活した。西部との間の交易拡大をめざす路線がつぎつぎと計画され、計画規模も大きくなっていった。1860年までにニューオルリーズとジャクソンおよびカントンをむすぶグレート・ノーザン鉄道、ビックスバーグとモンローをむすぶ路線、ニューオルリーズとバーウィックをむすぶ路線などが建設された。州政府は1951年ウィツグの支配するところとなり、内陸開発はふたたび脚光をあびた。1850年代をつうじて鉄道は総額7,166,546ドルの資金を州および地方政府から与えられたのである。

しかし時すでに遅く、ニューオルリーズは50年代の努力にもかかわらず、30年代、40年代の遅れをとりもどすことはできなかった。このようにして、「30年

間にルイジアナ州およびその人民は14,504,132ドルの金を鉄道建設と整備についやしたけれども、ルイジアナの経済とニューオルリーズの商業帝国は、1830年にそうであったところの水に基本的にもとずいたままであった。」(P.130)のである。

以上が総括的にみた本書の内容である。交易パターンという点からみて30年代の失敗と40年代の幻滅がニューオルリーズの相対的潮落をもたらしたことは注目し得る。この時期におけるアメリカの鉄道建設が主として東から西へ至るものであったがために、ニューオルリーズは西部市場を次第に東部に奪われていくのである。たとえばニューオルリーズからセントルイスに到着する蒸気船の数は47年から51年のあいだに502隻から300隻に減少する。工業製品や日常雑貨の取引を東部に奪われたのである。(Cf. E. R. Johnson, et. al., *History of Domestic and Foreign Commerce of the United States*, Vol. 2, P. 244) 一方輸出取引は比較的繁栄をつづけるが、それでもその相対的停滞は否定しがたい。ニューオルリーズは1843年第1位の座をニューヨークにうばわれ、1852年までに金額にして4,200万ドルの差をつけられていた。それは主として西部農産物の取扱量の停滞によつて生じたのであった。ニューオルリーズの内陸生産物受取り額は南北戦争まで増大しつづけるが、それは主として南部ステープルズ受取り増加によるものであった。

(Cf. A. Fishlow, *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy*, P. 277-9)

フィッシュローのいうように西部市場の東部への密着が南北戦争における西部の去就に多少とも影響があったと推測することができれば、ルイジアナの鉄道の失敗の歴史的意義はきわめて大きいとみることができかもしれない。その意味で本書が示唆するところは重要であるといえよう。

(同志社大学大学院文学研究科)

(経済学部教授)