

## ミシシッピと西部交易

榎原胖夫

### I

ミシシッピ河ほどアメリカ人の詩情をそそってきたものは少ない。誰がいいはじめたかわからぬいい伝え、スザンナのような古い歌、ニューオルリーンズをめぐる海賊のはなし、「マーク・トウェイン」がえがく風景風物、これらはみなアメリカ人がこの川にそいだ愛情を端的にあらわしている。アメリカ人は、インディアンが「ミシシッピ」(大なる河)と呼んだこの川にいつも魅せられ、この川について歌いつづけ、この川とともに生きてきたのであった。

歴史的にみてもミシシッピほど興味のある川はない。モンタナ奥地の源からメキシコ湾のスワンプ地帯までアメリカを縦断しているこの川は、またアメリカ史をも縦断して流れている。

ミシシッピにうかんだ最初の舟は、もちろんインディアンのカヌーであったであろう。しかし1541年にはヘルナンド・デ・ソトがミシシッピをわたり、その地方一帯のスペイン領たることを宣言した。1673年から83年にかけて、ラ・サールはその細長い船でミシシッピを航行し、その地方一帯をルイジアナと命名し、フランスの領有たることを宣言した。その後この地方をめぐる植民地国同志の戦いがあり、この地をめぐって多くの兵士が死んだ。新生国家アメリカは、ミシシッピの自由航行権、とくに荷揚げの権利を主張していたが、ジェファソン大統領のとき、突然ナポレオンからミシシッピ以西の土地、すなわちルイジアナを購入することをえた。1803年のことであった。

そのころミシシッピを航行する舟は下流にむかってはフラット・ポートとよ

ばれる筏にヘリをつけたようなかたちのものであり、上流へは細長いキール・ポートとよばれるもので帆をつけたり、こいだり、岸からひっぱったりしてさかのぼるのであった。その乗客は主として鹿皮猟人や、ガラス玉やウィスキーナなどをもつインディアン商人であった。アメリカにおける鳥類の研究家で有名なオデュボンや、ハミルトンと決斗することになったアーロン・バアもそれを利用したことがあった。

やがてまもなく上流に多くの移民が居住するようになって、彼らの製品、毛皮、小麦、豚肉、たばこなどが川を下るようになり、ミシシッピは次第にアメリカ経済の動脈としての役割をはたすようになった。

1820年代はじめごろになるとアメリカ国内輸送の類型がはっきりした形をととのえた。それは3000マイルにおよぶほぼ円形の道程を左廻りに動いた。ペンシルベニア、オハイオ、インディアナのような奥地の産物はフラット・ポートで南下し、ニューオルリーンズに到着する。それらの産物の若干はニューオルリーンズからヨーロッパや西インド諸島に輸出されたが、その大部分はボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアなどの大西洋岸の諸港にむけて、第二の弧をえがいて海上輸送される。最後の弧はフィラデルフィア、ボルティモアからア巴拉チアをこえる陸上ルートである。ア巴拉チア山脈をこえればもうそこに西部があった。西部はミシシッピをこえて移出された商品のみかえりとして、東部からの織物、帽子、靴、かなもの、陶器、書物、茶などをうけとったのである。この最後の陸路は300マイルほどの距離にすぎなかったがもっとも困難な輸送路であった<sup>13)</sup>。

輸送大幹線の一翼をになうようになったフラット・ポートは上流でつくられ、西ペンシルベニアからニューオルリーンズまで1月ないし6週間の旅をすると、そこでこわされ、木材としてたたき売られた。金をつかんだ船頭たちはニューオルリーンズの酒場で陽気な数日を送ると、徒步で帰る用意をする。遡

1) George Rogers Taylor, *The Transportation Revolution, 1815-1860* (Rinehart & Co., 1951) p. 158.

行にはキール・ボートがあつたが、ニューオルリーンズからピツバーグまで少なくも4ヶ月はかかり、莫大な費用を要するのであつた<sup>2)</sup>。

フラット・ボートの役割は遠距離輸送にかぎらなかつた。それはまたミシシッピ河流域の交易をもおこなつた。当時の紀行家レビ・ウッドベリーは、「どの村でもわれわれは10隻から20隻のフラット・ボートをみた。フラット・ボートにはとうもろこしや豚肉、ベーコン、小麦粉、ウィスキー、牛、それに鶏などが、シンシナティあたりから送られてきた、ほうき、家具、りんご酒、鋤、りんご、網などといっしょに山積されていた。彼らは1ヶ所に舟をとめて売りさばく。売れなければ、また舟をすすめて次の村にいくという具合にして舟が空っぽになるまで河をくだるのである。全部売りさばけると、舟をこわし、仲間といっしょに蒸気船で故郷にかえった」とのべている<sup>3)</sup>。

ニューオルリーンズに到着するフラット・ボートの数は蒸気船の出現にもかかわらず1846年ごろまで増大しつづける。その数は1846年には2792隻で、その半分はオハイオやインディアナからのものであった。フラット・ボートはその後になってはじめて減少はじめ、1855年には718隻となつた。そのうち249隻は乾草をつんでインディアナからきたものであり、202隻はピツバーグからの石炭をつんでいた。1856年以降フラット・ボートは河川交易の手段としての重要性を失ない、その数も記録にのこされていない<sup>4)</sup>。

## II

1811年、フルトン・リビングストンは蒸気船ニューオルリーンズ号(371トン)をピツバーグで建設し、ニューオルリーンズまで廻航した。それがミシシッピに蒸気船の黒煙がたなびいた最初であった。つづいてエンタプライズ号

2) *Ibid.*, p. 57.

3) E. R. Johnson, T. W. Van Metre, G. G. Huebner and D. S. Hancher, *History of Domestic and Foreign Commerce of the United States*, 2 vols. (Burt Franklin, 1915) Vol. 1, p. 242.

4) *Ibid.*, Vol. 1, p. 242.

が建設された。その後蒸気船の数は急速に増え、1820年には69隻(13,890トン)、1855年には727隻(170,000トン)に達する。そしてすでに1830年ごろには蒸気船が、その運送量においてミシシッピの支配的な交通機関となっていた<sup>5)</sup>。

そのころの蒸気船は今とはすっかり形がちがっていた。二本の大きな不調和なほど長い煙突が両側にそびえたち、両舷ないしうしろには水車のような櫂がついていた。色はたいてい白くぬられていた。今日からみれば怪物のようなこれらの船も当時の若人たちの眼にはロマンティックなものとうつり、冒険心に満ちた少年たちはこれらの船のオフィサーや水夫になることを夢みたのであった。これらの船にはいろいろな美しい名前がつけられていた。メイ・フラワー、プリンセス、ラースト・チャンス、テレグラフ、シルバー・ウェーブ、シセロ、デューク・オブ・オルレアンズ、ダニエル・ブーン、ナッシュツ、ロバート・リーなどがそのなかにあった。それらの船の船長たちは名士であり、英雄であった<sup>6)</sup>。

蒸気船はいままではほとんど不可能であったアップ・リバー通商を可能にし、西部の発展に大きく貢献した。西部の産物は洪水のように河下にくだり、それとともにニューオルリーンズから東部の工業製品や、塩、砂糖、コーヒーなどの輸入品が河をさかのぼって各地に配分されていった。

河川交易改善の程度を知るにはニューオルリーズとシンシナティの価格差をみるのが便利である。1816年～20年ダウン・リバー品目である小麦粉1バレルのニューオルリーンズ価格は、平均してシンシナティ価格の2.16ドル増であったが、1826年～30年には1.75ドル差になった。同時期アップ・リバー品目であるコーヒーのシンシナティ価格は、1ポンドあたりニューオルリーンズ価格の16セント増からわずか2.6パーセント増にまで下落したのである。このような価格差の縮小は西部に有利にはたらき、西部産品の価格も輸入品の価格もニューオルリーンズ価格にさやよせされたため、オハイオ渓谷の住民の購売力を増

5) Taylor, *op. cit.* p. 63ff. p. 158ff.

6) Manly Wade Wellman, *Fastest on the River* (Henry Holt and Co., 1957) p. x-xi.

大きせたのであった<sup>7)</sup>.

ミシシッピ河口に位置するニューオルリーンズは大きな発展をとげた。1830年代はまさに黄金の時代であった。1830年に4万6310人であった人口は1840年には10万2000人となり、2倍以上にふくれ上った。港は大小の船舶やフラット・ボートで輻輳した。1840年にはニューオルリーンズはアメリカ第1の輸出港であり、ア巴拉チア以西の最大の港町であった。そしてこの状態はミシシッピが逆に流れるというような大異変が起らないかぎり、永遠につづくものと考えられていた。

### III

ニューオルリーンズが繁栄に酔い、ミシシッピが大小の船舶で輻輳しているころ、東部では新しい時代の到来をつげる建設のつち音がはじまっていた。それはア巴拉チア山脈を抜け、直接東部と西部をむすびつける運河の建設であった。そのような直結路の影響は、東西交易路が溢路を構成していたがゆえに、いっそう大きかった。

1825年にはイリーヨー運河が開通し5大湖への水路ができあがった。つづいて1832年にはオハイオ・イリーヨー運河、1834年にはペンシルバニア・メイン・ライン運河（一部鉄道による連絡をふくむ）が開通した。さらにその11年後にはマイアミ運河、そして1851年にはイリノイ・ミシガン運河が完成した。

これらの運河は全体として5大湖地方を東部諸都市にむすびあわせる一大運河システムを形成した。そしてその中でもイリーヨー運河がはたした役割は大きかった。従来馬車で1トンあたり100ドル前後であった西部貨物の運賃がいっきょに15ないし25ドルに減少したのである<sup>8)</sup>。

まず従来いったんニューオルリーンズをへ、ミシシッピをさかのぼって輸送されていた工業製品のうち、とくに高価な商品が直接西部へ流れはじめた。そ

7) Taylor, *op. cit.*, p. 160.

8) Percy Wells Bidwell and John I. Falconer, *History of Agriculture in the Northern United States, 1620-1860* (Carnegie Institution, reprinted in 1941) p. 306.

して次第に運河で直送される商品の範囲はひろがった。イリー運河を通過して西部に輸送された商品の価値は、1836年の1000万ドルから1853年の9400万ドルへと9倍以上に増加した。シカゴはニューヨークからの商品にたいする集散地としての重要性を獲得した。またセントルイスは以前からニューオルリーンズ経由の東部商品にたいする集散地として要の位置にあったが、イリノイ・ミシガン運河の開通によって直送された商品の集散地にもなった。その他マリエッタ、シンシナティ、ルイビル、フランクフォートなどの都市の東部商品取扱量も急速に増加した。

西部の農産物もはじめて直接東部にむかって移動しはじめた。イリー運河経由で送られた小麦や小麦粉は、1835年に26万8000バレル（小麦粉換算）であったが、1840年には100万バレルを超える、1860年には434万4000バレルに増加した<sup>9)</sup>。バッファローにおける西部商品うけとり高は1837年までにニューオルリーンズのうけとり高をしのいだ<sup>10)</sup>。このようにしてオハイオ盆地入植の当時から一貫してミシシッピを下降していた西部の商品は、運河の開発とともに直接東部へ流れはじめたのである。

しかし運河の開発はすぐさまミシシッピ交易に深刻な打撃を与えたわけではなかった。ミシシッピ交易は運河の開発にもかかわらず南北戦争直前まで増加傾向を示している。ニューオルリーンズにおける内陸生産物うけとり高の総額は1830年の2200万ドルから、1840年の5000万ドル、1850年の9700万ドル、1860年の1億8500万ドルと急速なびさえ示しているのである<sup>11)</sup>。しかし運河の開通によってミシシッピ交易の性格にはかなりの変化がみられた。

まずアップ・リバー通商に関してニューオルリーンズは東部工業製品の集散地としての重要性を失ないはじめた。その輸(移)入交易は次第に低下し、ニューヨークの10パーセント以下にまでさがった。そして品目も次第にコーヒーと

9) この項 Taylor, *op. cit.*, p. 161.

10) Johnson, et al., *op. cit.*, p. 231.

11) Taylor, *op. cit.*, p. 163.

か砂糖のような熱帯地方で生産されるものにかぎられるようになる。ニューオルリーンズからセントルイスに到着する蒸気船の数は1847年から51年のあいだに502隻から300隻に減少し、オハイオ河からセントルイスに到着する船の数に圧倒された、貨物は東部からイリーリー運河、オハイオ・イリーリー運河をへ、オハイオ河をとおってセントルイスに到着はじめるのである。(のちにはイリ運河—マイア運河—オハイオ河、イリーリー運河—ミシガン湖—イリノイ・ミシガン運河の道もひらけた。) ニューオルリーンズは、ピツバーグやシンシナティのみならず、セントルイス市場まで東部にうばわれるのである<sup>12)</sup>。

第二にダウン・リバー通商に関して、通商の総価値は増大しつづけるが、その中に占める西部商品の割合が減少はじめる。西部商品の絶対額も1850年ごろまで増加するが、それにもかかわらず、その比重は低下し、ミシシッピ交易の繁栄は主として南部商品の大巾な輸送増によって達成される<sup>13)</sup>。もちろん運河が西部の主要農産物についてミシシッピにとってかわったと考えるのは誤りである。運河輸送量の拡大は主として運河がつくりだした新しい需要によって生じたものであった<sup>14)</sup>。1840年オハイオ渓谷の産物のうち、ウィーリングあたりのものまではまだ主として南部にむけて輸送されていた<sup>15)</sup>。その下流にあるシンシナティは少くも東部への鉄道が完成する1852年までその産物をニューオルリーンズにむけて輸送していた。ただシンシナティは、東部が南部の可能な競争者として出現したために、その商品をいっそう高い価格でニューオルリーンズに売ることができ、大きな利益を獲得したのである<sup>16)</sup>。

12) Johnson, et al., *op. cit.*, p. 244.

13) Albert Fishlow, *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy* (Harvard University Press, 1965) p. 232ff.

14) この点で運河が大量の移民を西部に運んだことに注目しなければならない。

15) Bidwell and Falconer, *op. cit.*, p. 308.

16) 運河を重視する見解はヒーリーやグッドリッチによって発表されている。ヒーリーは、鉄道よりは運河が南北戦争前の「人口と経済活動のおどろくべき再配分」をもたらしたという。またグッドリッチは「忘れてはならないことは、運河交通によって生じた馬車輸送との比較における費用の最初の下落は、その後生じた鉄道と運河との格差よりも大きかったことである。この低下は東と西との間の実質的な交易の開始にとって決定的であった。」といふ。

Kent Healy, "American Transportation Before the Civil War", in Harold William-

既述のようにニューオルリーンズの輸(移)出交易は繁栄をつづけるが、それでもその相対的凋落はおおうべくもなかった。1843年には第1位の座をニューヨークに奪われ、1852年までに金額にして4200万ドルの差をつけられていた<sup>17)</sup>。

しかしニューオルリーンズの楽観はつづいた。ミシシッピ河口という位置には東部諸港間のようなきびしい競争がなかった。ニューオルリーンズの生活はミシシッピをはなれて考えられなかつたし、ミシシッピはニューオルリーンズに富と繁栄をもたらした。それはまた同時に「姿勢(アティチュード)をかたちづくり、生活様式(ウェイ・オブ・ライフ)をうちたて、住民たちのあらゆる経済的思考に影響」<sup>18)</sup>したのであった。

そのころルイジアナでは西部交易に関する論争があった。それは東部における運河体系の発達がニューオルリーンズの交易、商業上の地位に脅威をもたらすかどうかについてであった。市民たちの大部分は極端な楽観論を発表した。ただビー紙(The Bee)のみがいみじくも、ニューオルリーンズの相対的地位の低下が西部の発展によってかくされていると論じただけであった。

#### IV

まもなく鉄道がやってきた。アメリカ最初のコモン・キャリアとしての鉄道の操業開始は1830年5月のことであった。そしてその後20年ないし30年のうちにアメリカの鉄道は巨人に成長した。鉄道史家のほぼ一致した見解では、アメリカの鉄道は南北戦争前の10年間に成年に達する。まず1850年ごろから鉄道の建設、勾配、架橋などについてほぼ一貫した方法がとられるようになったこと

son ed., *The Growth of the American Economy* (Prentice-Hall, 1951) p. 187-188.  
Carter Goodrich, ed., *Canals and American Economic Development* (Columbia University Press, 1961) p. 249.

17) Fishlow, *op. cit.*, p. 277-279.

18) Merl E. Reed, *New Orleans and the Railroads* (The Louisiana State University Press, 1966) p. 3.

19) *Ibid.*, p. 8.

が注目される。そして1850年以後今日あるような鉄道の基本的な技術にはたいした変化がないのである<sup>20)</sup>。また南北戦争前の10年間に運河にたいする鉄道の優位性が確立されたと思われる。1850年代に2万2000マイルの鉄道が建設されたのにたいして、運河は新しく建設されるよりも廃棄される距離の方が長くなつた<sup>21)</sup>。また1850年代には幾本もの短い路線がかなり大きな組織のなかに統合される傾向がはじまつた。オルバニーからバッファローにいたる路線は7つの異なる会社によって部分的に所有されていたが1853年にいたって合併し、現在のニューヨーク・セントラル鉄道の中核となつた。またペンシルバニア鉄道は、フィラデルフィアからピッツバーグまでの路線を統合した。1850年代にオハイオだけで、合併、売却、賃貸などをつうじて20の結合がおこなわれた。もっとも50年代の結合はより大きなそれへの序幕にすぎず、独占化の巨大な波は南北戦争後に生じた<sup>22)</sup>。

1860年までにミシシッピ以東の基本的な鉄道網は完成した。イリーチ鉄道、ボルティモア・オハイオ鉄道、ペンシルバニア鉄道、ニューヨーク・セントラル鉄道の4大幹線はすべて1851年から1854年のあいだに完成し、さらにいくつかの鉄道はミシシッピをこえて西に向かつていた。11の鉄道をもつシカゴは世界最大の鉄道中心地となり、北部の主要都市はすべて鉄道によって連絡され、東部と西部、たとえばシンシナティやセントルイスとのあいだにはたえずコミュニケーションがたもたれるようになり、企業家の危険負担が減少した<sup>23)</sup>。

一方南部は南北戦争前までにニューオルリーンズとモービルから北上する幹線を建設していたが、全体としてみると、東部やオハイオ河以北の西部にくら

20) Alfred D. Chandler, Jr., *The Railroads: The Nation's First Big Business* (Harcourt, Brace & World, 1965) p. 21.

21) Taylor, *op. cit.*, p. 52.

22) *Ibid.*, p. 85-86. 1860年にはまだ300以上の鉄道会社があり、それぞれの会社によってゲージに相異があり、鉄道相互の連絡線がないばあいも多かつた。

George Rogers Taylor and Irene D. Neu, *The American Railroad Network, 1861-1890* (Harvard University Press, 1950) p. 3ff.

23) Fishlow, *op. cit.*, p. 262.

べて、鉄道網の密度は低かった。第一に南北の輸送にはミシシッピを中心とした水路があり、比較的安価で安全な輸送手段を提供していた。したがって南北をむすぶ鉄道はこれらの水運と競争できないと考えられていた。また南部は基本的に田園地帯であり、人口密度がひくく、輸送貨物にも季節的変動があり、鉄道経営に適した環境ではなかった。もちろんニューオルリーンズにも鉄道建設熱はおとずれた。しかし現実に建設するとなると資本、企業家、経営者、技術者、さらには労働者まで不足であって、その困難は想像以上のものがあった<sup>24)</sup>。

しかし南部の鉄道建設が遅れた基本的な理由は沿岸諸都市がミシシッピ水運にたよりすぎていたことにあろう。たとえばルイジアナ州政府は北部諸州にくらべると鉄道建設に積極的ではなかった。ウィッグの知事ローマンをはじめとする実業家や市民たちは、ニューオルリーンズと西部とのあいだの鉄道建設の必要性を緊急のものとは考えなかつた。鉄道導入は単に新しい技術の採用を意味するだけではなかつた。それは今までとは異なる生活様式の導入であり、その意味ではある種の社会革命を意味した。ミシシッピによってその繁栄をきずきあげてきたニューオルリーンズがその繁栄のゆえに鉄道建設に消極的であったのは自然なことであった。

1840年代は一般に不況であったが、それでもニューヨーク州では956マイル、ペンシルバニア州では324マイル、オハイオ州では551マイルの鉄道が建設された。一方ルイジアナ州ではわずかに27マイルの鉄道が建設されただけであった。1850年代ルイジアナ州は246マイルの鉄道を建設した。しかしニューヨークでは1273マイル、ペンシルバニアでは1698マイル、オハイオでは実に2356マイルの鉄道が建設されたのである<sup>25)</sup>。

鉄道運送の費用は馬車運送の費用にくらべてはるかに低かったが、蒸気船輸送にくらべると割高であった<sup>26)</sup>。ミシシッピ、オハイオ河では蒸気船の導入直

24) Reed., *op. cit.*, passim.

25) Taylor, *The Transportation*……, p. 79 の表から算出。

後から南北戦争までに、ダウン・リバー通商で25ないし30パーセント、アップ・リバー通商で5ないし10パーセントの運賃低下があり、シンシナティからニューオルリーンズまでの貨物はトンマイルあたり0.27セントまで低下したことしばしばであった。一方南北戦争前の鉄道はもっとも低いばあいでも、たとえばシカゴからニューヨークまでの小麦輸送において1.2セントであった<sup>27)</sup>。

鉄道の貨物輸送速度も蒸気船にくらべてとくに早いとはいえたかった。ニューヨーク州の鉄道では1858年時速10.95マイル、途中の停車時間もふくめると10.69マイルがふつうであった。全国平均はおそらくニューヨーク以下であつたであろう。しかし鉄道は輸送距離を大幅に短縮することが多かった。たとえばシンシナティからピッツバーグまでの距離は蒸気船によると470マイル、鉄道では311マイルであり、前者によると3日と6時間、後者によれば1日と12時間になるのであった。

1817年シンシナティからニューヨークに可能なかぎり早く財を輸送しようとすると、まずキール・ポートでピッツバーグへ、ピッツバーグから馬車でフィラデルフィアへ、そして馬車と河川を利用してニューヨークにいたる行程で、その輸送には50日以上を必要とした。1850年代のはじめ、ニューオルリーンズ経由でニューヨークにいたる水運および海運で28日、オハイオ運河＝イリーカン＝イリーアン＝ハドソン河の経路で18日、鉄道で直送すれば6日ないし8日で到着するのであった<sup>28)</sup>。

鉄道の運送量は自らがつくりだした需要を中心として運河からも顧客をうば

- 
- 26) 後年のことになるが、1890年についてのフォーゲルの計測によると、地域間農産物交易において鉄道は運河よりも運送費が高く、鉄道による運送費節約はマイナスであった。したがって鉄道の運河にたいする優位性は、貨物損耗の減少、積みかえ回数の減少、補助的な馬車輸送距離の短縮、運送時間の節約および冬期凍結のないことによる在庫節約などによるのである。  
Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History* (The Johns Hopkins Press, 1964) Chapter III.
- 27) Taylor, *The Transportation*……, p. 134-135. なお鉄道運賃については、Caroline E. MacGill, *History of Transportation in the United States* (Carnegie Institution, reprinted in 1948) p. 576, p. 581ff.
- 28) Taylor, *The Transportation*……, p. 139, p. 443.

いつつ、急速に増大した。1860年の農業センサスは1862年4大幹線による運送量の総計を601万8452トンとし、一方運河による東西両地域間の輸送量を315万トンと推定している。すなわち鉄道は1860年代はじめまで東西貨物のうちの3分の2を獲得したとみているのである<sup>29)</sup>。もっともフィシュローによるとこの数字は鉄道輸送量のなかに短距離輸送もふくんでおり、それらをとりのぞくと、南北戦争直前で東西貨物のほぼ40パーセントが鉄道を利用したことである<sup>30)</sup>。

鉄道発展の結果としてミシシッピ交易は重大な変化をとげることとなった。まずシンシナティはそのもっとも重要な市場を南部から東部に転換する。1855年シンシナティから東部へむかう商品の価値と南部へのそれとはほぼ等しいが、1850年代の最後の3年には東部へむかう小麦や小麥粉は南部へむかう量の3倍になっている<sup>31)</sup>。

もっともシンシナティがその商品の移出先を急激に転換したのには重要な契機があった。1854年と1856年の干ばつである。ミシシッピの水位が低くなり、しばらくの間蒸気船の航行が危険となって、水運の不確実性と鉄道の確実性が対比されたのであった<sup>32)</sup>。

西部の移出した食料品に占めるニューオルリーンズの割合は一貫して低下しつつあったが、とくに1850年代の低下はいちじるしかった。すなわちフィシュローの計算によれば、その割合は1839年49パーセント、1849年40パーセント、そして1860年にはいっきょに17パーセントにさがっている。ニーオルリーンズでうけとられた西部食料品の絶対額は1850年ごろまで増加するが、鉄道の影響を直接うけた50年代には減少への道をたどった<sup>33)</sup>。

29) U. S. Census Office, "Influence of Railroads upon Agriculture," *Census of 1860, Agriculture* in Chandler, Jr.'s *op. cit.* p. 26.

30) Fishlow, *op. cit.*, p. 263.

31) Johnson, et. al., *op. cit.* p. 244-248.

32) Fishlow, *op. cit.*, p. 293.

33) Albert Fishlow, "Ante-Bellum Interregional Trade Reconsidered," *The American Economic Review*, LIX, May 1964. Also in Ralph L. Andreano, ed., *New Views*

またニューオルリーンズの再輸出機能も低下した。ニューオルリーンズはもともと西部商品をうけいれて、それらを東部や外国へ再輸(移) 出する機能をはたしていた。たとえば1842年ニューオルリーンズに到着した西部食料品のうち37パーセントだけが南部で消費され、のこる63パーセントは再輸(移) 出されていた。しかし1860年になると南部消費が85パーセントを占め、再輸(移) 出はわずか15パーセントとなる。1860年に西部農産物のうち南部にむかったのは17パーセントであったから、西部輸(移) 出品全体からみると、南部消費分14パーセント、再輸(移) 出分3パーセントとなる。同様の数字は1842年において南部消費18パーセント、再輸(移) 出31パーセント、1849年において南部消費12パーセント、再輸(移) 出28パーセントであった<sup>33)</sup>。1850年代終りにはニューオルリーンズの再輸(移) 出機能はまったく失なわれ、ミシシッピをくだる西部商品はほとんどもっぱら南部消費のためとなつたのである。

一方ニューヨークとニューオルリーンズの価格を調べてみると、1850年小麦粉とラードにおいてニューオルリーンズ価格が低く、とうもろこしと豚肉、牛肉においてニューヨーク価格が低かった。しかし1859年にはこの5つの項目のすべてにおいてニューヨーク価格の方が安くなっている。また小麦粉と豚肉の大西洋岸諸都市の価格をみると、ほぼフロリダのキー・ウェストを分水嶺として、ニューヨークとニューオルリーンズに近くなればなるほど低くなっている。このことから南部東海岸むけの西部商品ですらミシシッピを経由せず、直接東部にむかい、海上を南下したと推測されるのである<sup>34)</sup>。

ミシシッピ交易は1860年においてもなお繁栄をつづけていた。しかしもはやそれはアメリカ経済をむすびあわせる大動脈ではなかった。ミシシッピにかわって東西をむすぶ鉄道と運河が地域間輸送の主体となつた。ミシシッピはいまや主として南部内の輸送をつかさどるローカル幹線と变成了のである。

---

*on American Economic Development: A Selective Anthology of Recent Work* (Schenkman, 1965) p. 191 in the latter.

34) Robert William Fogel, "A Provisional View of the New Economic History," in Andreano, ed., *op. cit.*, p. 201-209.

## V

南北戦争が終ったころ、ミシシッピから西への交易中心地はセントルイスに移っていた。ミズーリ上流の蒸気船航行は、浅瀬が多く、川岸が弱く、かつ流量が一定しないためかなりの技術を要したが、1860年にはフォートベントンまでの遡行が可能であった。セントルイスは1869年ごろまでミズーリ上流の交易をほぼ一手にぎっていた。西部商品の毛皮や金はセントルイスをへて鉄道により東にむかった。また鉄道ではこばれた東部商品はセントルイスからミズーリで北西にむかった。しかし1868年シカゴからの鉄道がスーシティに達すると、セントルイスの独占はくずれ、71年ごろにはすべてのミズーリ交易はスーシティではじまるようになる。しかしへシティの優位は長くつづかなかつた。1873年ノーザン・パシフィック鉄道がビスマルクにいたるや、ビスマルクがミズーリの中心交易点となつた<sup>35)</sup>。このようにして鉄道網が完成していくにつれて西部との交易にミシシッピが果した役割は減少していったのである。

かくしてアメリカ人の詩情をそそった「オールドマン・リバー」は西部がいっそう西に移動するにつれて、逆に南部のものとなつた。ミシシッピの蒸気船は大形化すると同時にスピードも増し、南部人の夢をかきたてる存在でありつけた。1870年にはかの有名なナチュツ号とロバート・リー号とのボイラーも破裂せんばかりの大競争があつた。しかしへシッピは次第に重要な輸送路としての生命を終えつつあつた。1880年ごろには南部の棉花さえ、ミシシッピを下らず、それを横切って鉄道によって東部にはこばれるようになった。1905年、かつてはミシシッピ交易の一大中心地であったセントルイスにおいて鉄道輸送は河川輸送の100倍以上にもなつていて<sup>36)</sup>。1896年かつてミシシッピの上でロバート・リー号と決死の大競争をしたナチュツ号のレーザ船長が死ん

35) William E. Lass, *A History of Steamboating on the Upper Missouri River* (University of Nebraska Press, 1962), *Passim*.

36) Edward C. Kirkland, *A History of American Economic Life*, 3rd ed. [(Appleton-Century-Crofts, 1951) p. 374.]

だとき、新聞は「まさしく世紀の死のように感じる<sup>37)</sup>」と書いた。それはまた幹線輸送路としてのミシシッピへの弔辞でもあった。

---

37) Wellman, *op. cit.*, p. 176.