

伊澤 正興 著

『アメリカ水運史の展開と環境保全の成立—「運河の時代」からニューディール期の連邦治水法まで—』（阪南大学叢書103），日本経済評論社，2015年

名和 洋人*

本書は序章冒頭で示すように、「可航河川を中心とする河川計画が水運から環境保全へと向かった経緯を実証的に検討し，アメリカ水運史における環境保全の源流を探る」ものである。また19世紀アメリカの交通網整備をめぐっては，鉄道に関わる研究が数多く積み上げられてきたが，本書は同時期に並行して整備された運河に注目する。なお運河は，輸送の低コスト化，資本が包摂する経済圏の拡大，比較優位に基づく地域的分業の形成に際し，重要な位置を占める。

本書の章構成は次のとおりである。

- 序章 アメリカ水運史の研究課題
- 第1章 国内水運網の形成期における政府介入の意義
- 第2章 1840年代の運河再編ともなう伴う南北の分断

*名和 洋人（Hirohito NAWA）：名城大学経済学部准教授。京都大学大学院経済学研究科博士後期課程修了。博士（経済学）。「カリフォルニア州における大規模水資源開発事業とその地域的インパクト：1930～1970年を中心に」『歴史と経済』政治経済学・経済史学会，第196号，2007年；「エネルギー政策——気候変動対策とエネルギー安全保障をめぐって（第8章）」藤木剛康編『アメリカ政治経済論』（共著）ミネルヴァ書房，2012年；「アメリカ合衆国における戦時農林資源政策：南東部における生産調整と土地利用計画を中心に（第8章）」野田公夫編『農林資源開発の世紀：「資源化」と総力戦体制の比較史（農林資源開発史論Ⅰ）』京都大学学術出版会，2013年02月，など。

第3章 内陸輸送開発における運河民営化と余波

第4章 世紀転換期のコレラ対策と大規模河川計画

第5章 洪水対策における環境保全の成立

終章 「運河の時代」から「環境保全の時代」へ

早速，各章の内容を見ていこう。

序章「アメリカ水運史の研究課題」は，次の通り展開される。「はじめに」においては，1830年代ころより，可航河川が水運網整備の対象とされたこと，また水運の利便性向上を目的として港湾整備や水路建設が進捗したことが簡潔に紹介される。可航河川はミシシッピ川の東側，すなわちアメリカ本土の東半分集中していた。ミシシッピ川および支流のオハイオ川やイリノイ川，河口にニューヨークを発展させるハドソン川，また五大湖などを軸として，運河はこれらを結節するように整備されてきたのである。また，可航河川を研究対象とする背景を確認している。ついで「第1節 水運史の研究動向」である。（1）国内流通網を基点にしたアメリカ工業化の特質を解明する20世紀初頭の研究，（2）「政府」と「経済」との関係史に関して，アダム・スミスの「レッセ・フェール」とケインズ流の公共政策といった軸とは異なる論理からアメリカ独自の政府介入を分析した研究が，まずは説かれる。また，鉄道発展と運河衰退の因果関係が1970年代の研究で否定され，ミシシッピ川水運が鉄道登場と併せて最盛期を迎えたことが実証済みであること，鉄道建設ブームの時期と運河ブームの時期が実は一致していたこと，を確認している。こうして本書前半の研究課題が，次第に浮上していく。「第2節 世紀転換期からニューディール期にかけての環

境保全の成立」においては、当時の可航河川整備と国内交通網の発達、さらに都市化をふまえ、衛生改革、都市部の上下水問題、また自然との調和を目指した治水対策と河川・流域管理、などの課題を設定する。また、本書において通底する視点を「人間と自然との調和」が困難な道であることを示すことだと、明言する。

第1章「国内水運網の形成期における政府介入の意義」の内容は次のとおりである。19世紀初頭、アメリカにおける遠隔地取引は、巨大な輸送コストを甘受した。有料舗装路に依存していたからである。西部から東部への水上輸送ルートも、(1) ミシシッピ川下航、(2) ニューオーリンズで積み替え、(3) 海路で北東部へ、といった経路であった。こうした中で内陸運河の必要性が浮上する。国内水運網の形成時に州は、高い公共性を有することを根拠に、運河会社を州債発行により財政支援した。同時に開発利益の州内格差を緩和すべく地価に応じた税制を整備して、州内利害を調整するなどした。しかし、ロンドン金融市場での州債起債は難航した。ヨーロッパの投資家は、アメリカ州議会の増税法案の可否を基準に州債の信頼度を判定したからである。増税に応じない場合は、州債を大量売却する、対米貿易の担保証券から除外するなどし、金融市場からの事実上の排除に踏み切っている。他方で各州は反発を強めていく。

第2章「1840年代の運河再編にともなう伴う南北の分断」を紹介しよう。ロンドンのベアリング商会は1843年、各州の財政再建、また増税承認を促す戦略を採用した。対して各州の反応は以下の3通りにわかれた。第一は、州債返済義務を遵守し、すべての州債の利払いと元本償還のために増税法案を可決した州である。メリーランド州、インディアナ州、イリノイ州、ペンシルバニア州である。東部と北西部に多いことがわかる。第二は、一部州債の利払いを拒否した州である。ルイジアナ州、ミシガン州、アー

カンソー州が該当し、南部に多かった。第三は、州債の売買契約そのものの違法性を盾にすべての債務を拒否した州、すなわちフロリダ州やミシシッピ州であり、こちらも南部であった。南部に見られるこうした対応は、プランターの利害と州債取引に関わる損害に拠るものであった。同時にこれらの反応が、州有運河への追加貸し付けと不可分の関係であったことが示される。また、海外投資家の代理人を務めたニューヨークやボストンの企業家は、建設途上の運河を完成させる立役者となり、また運河経営に携わった。代理人は投資家の利益と各地の開発規範を両立し、州議会の支持も得た。

こうして、鉄道に加えて運河の東西間交易ルートが、北部で充実していく。しかし、北部と南部は、西部への輸送路すなわち将来の経済圏を巡り対立を深めるようになる。

第3章「内陸輸送開発における運河民営化と余波」に移ろう。1825年に州議会の承認を得たイリノイ・ミシガン運河であったが資金調達に苦しみ、1845年に運河トラスティを創設した。ここで進められた運河民営化について、成長しつつある民間資本家の所産などではなく、やはり脆弱な州財政を補う外資導入手段にすぎないと、著者は言う。なお、運河トラスティは、3名の受託者に最高経営責任者の地位を与えた。うち2名の任命権を追加融資100ドルあたり1票の割合で州債保有者に付与、残る1名を州議会に無条件で割りあてた。事業経営上の決定はトラスティ2名以上の合意に拠ることになった。結局、イギリスの投資家72万ドル、ニューヨークの投資家27万ドル、イリノイ州の投資家9万4,000ドルの追加融資が行われ、イギリスとニューヨークの投資家が代理人を通して運河会社を実質支配した。

運河は1848年に開通したが、その後も大型船舶航行を可能とするための拡張工事と資金調達という難題が持ち上がった。この時、シカゴ市が

コレラ対策のための水質汚濁改善つまり大量取水を計画し、運河会社に大規模運河開削をもちかけた。これを契機に方向性が固まる。

ついで第4章「世紀転換期のコレラ対策と大規模河川計画」を見ていこう。シカゴ市は1855年、(1)各建物に下水管を設置し、(2)尿尿や廃棄物をミシガン湖からの大量取水で希釈してシカゴ川に流下させたのち、(3)運河経由で下流(ミシシッピ川)に流す、という構想を発表する。1863年には、下水路かつ輸送路として運河を活用する方向が固まる。

他方、シカゴ近郊の下流新興都市の反応は興味深い。シカゴから大量流下した汚水による地域社会へのダメージを危惧しつつも、水力発電の恩恵をむしろ評価し地元紙は賛成する。さらに遠方下流のミシシッピ川全域の商工業団体は、大量取水による河川氾濫の危険性増大を懸念するが、結局は、ミシシッピ川の大規模船航行に資するとして歓迎した。シカゴでの取水量も、公衆衛生ではなく河川輸送上の観点から算出された。開発と水運をより重視したのだ。

第5章「洪水対策における環境保全の成立」を見ていこう。19世紀アメリカの洪水対策は、河川に隣接する湿地を売却して資金を確保、堤防を築くというものであった。これを引き継ぎ、ミシシッピ河川委員会は、堤防を治水ではなく水運計画や港湾整備計画として位置付けることで治水予算確保に成功、治水対策を強化した。しかし1927年のミシシッピ川大洪水時の堤防決壊を契機に、洪水対策の見直しが進む。連邦政府は翌1928年、連邦治水法を成立させ堤防以外の新たな対応策に着手する。さらに1936年連邦治水法を制定して、流域管理の重視と治水構造物への依存軽減を軸とする洪水対策へ軌道修正した。しかし同法は、可航河川の管轄を陸軍工兵隊に、流域の管轄を農務省に、別々に割り当てるものであった。そのため、陸軍工兵隊の治水事業が堤防などの構造物を、農務省の水土保

全事業が、土壌保全、緑地管理、公園整備、湿原復元、野鳥保護などを、それぞれ管轄することになり、洪水対策の分裂も進む。

終章「運河の時代」から「環境保全の時代へ」では次のように総括が行われる。まずは第1節「水と権力の関係史 — 水資源史と水運史 —」である。ミシシッピ川以東において1830年代の「運河の時代」などのように、連邦政府の集権的水運計画に反発が強まったこと、他方でアメリカ西部において、20世紀の水資源開発のなかで資金と利権が集中して権限争いが生じたこと、を紹介する。次いで第2節「水運史の長期的変化 — 本書のまとめ —」が置かれている。さらに第3節「その後の環境保全の動向 — 湿地の開墾と再生 —」において、1936年連邦治水法以降の河川と流域における、環境保全、自然保護、レクリエーション、土壌保全、などを紹介する。最後に「結論」の中で、近年の河川水や湿地等の環境的価値への理解拡大も、産業よりも自然再生を常に優先した河川水利用となるまでには転換しなかった、と裁断する。また環境保全が、従来の地役権・水利権・開発体制を変革するか否かについては、長期的な視点から考察すべき、と結んでいる。

本書の内容は以上の通りであった。本書について、次の2点を積極的に評価したい。

第一に、鉄道輸送発展の時代のなかで見落としかねない、運河あるいは運河事業を取り上げて分析したことである。もちろん著者は、運河が鉄道の影響を受けた点を踏まえている。しかし運河を、輸送手段はもちろん公衆衛生あるいは環境保全と関連させて分析した点は興味深い。

第二に、主に第2章において論述されたことだが、北部における東西間の運河拡充が、西部への輸送ルートを巡る南北対立を導いたことを明示した点をあげたい。すなわち北部は、エリー運河開通に象徴されるように、ミシシッピ川を介さずに東西間の輸送路を確保したのみならず、

北部主導で西部への航路拡張を推進した。さらに、南部利害を相当に軽視するまでになる。対して南部は、北部の東西間交易ルートをミシシッピ川水運に対する脅威と位置づける。北部に対抗して南部は、五大湖とミシシッピ川の連結、メキシコ湾からパナマ地峡を抜けて西部へ至るルート、などを骨格とする一大水運システムを構想していた。当然であるが、西部への奴隷制と大農園経営の拡張を視野に入れていた。こうした南部独自の経済構想に本書が論及したことは、極めて重要と考える。

関連して、鉄道と比べて水上輸送コストが当時も格段に小さく運河の存在意義がここに見出されたことも、序章で指摘されていた。輸送コスト低減が企業の消費市場拡大と原材料調達領域を拡大して資本の包摂領域を左右し、あわせて各地の比較優位、地域的な分業さらに産業分布の在り方を規定したのだ。

ついで本書の論点を、いくつか指摘しなければならない。なお、これらは今後の研究の可能性に言及するものであって、本書の価値を損なうものではない。

第一に、この南北対立の分析を一層深化してもらいたい。南北間には関税政策や奴隷制をめぐる対立が18世紀末以降、存在していた。この長期にわたる対立が1861年という時期に、妥協がついに破綻して南北戦争の勃発となる。1840年代に南部と北部が別々に、アメリカ合衆国また南北アメリカ大陸、さらに世界を目指す水運ネットワークを構想した。したがって長期的な経済圏構想もそれぞれが独自利害に基づいて描いたのである。これらをめぐる両者の対立は、南北戦争の勃発にいかほどのインパクトを与えたのか。この点での一層実証的な論考が期待される。とりわけ、20世紀また21世紀に至って、アメリカが主張する「航行の自由」を理解するうえで、礎石となりはしないだろうか。

第二に、本書の主題について広範な知識を持

つ読者ばかりではないことも踏まえて、一部の用語選択を改善し、詳細な説明を追記する余地もあったのではないだろうか。また、論理展開を一層明瞭にできる部分も散見されたように思う。

第三に、自然再生と資源開発に対するアメリカ社会の考え方や位置づけを、より詳細に究明し、整理を加えてほしい。その際は、様々な経済主体の利害を今一度踏まえ、地域的・時代的背景に目配りすることが必要と思う。

新たな分析視角は、過去も現在も、インフラ開発を巡る論点を伸長し深化させる。本書はこのことを教えてくれる。また、将来のインフラ開発を巡る論点を分析するうえでも、本書から学ぶべきところは多い。本書の貢献は、経済、政治、歴史あるいは工学など、多くの領域に及ぶはずである。一読をすすめたい。