

博士論文要旨

論文題目：「鉄道国家アメリカ」の誕生 —「大陸横断鉄道」と19世紀アメリカ社会の形成—

著者：宗像俊輔 (MUNAKATA, Shunsuke)

1. 章立て

序章

1. はじめに
2. 「鉄道国家アメリカ」という視座
3. 研究史整理
4. 本博士論文の問題設定
5. 本博士論文で扱う主な史料
6. 各章の構成

第1章 「鉄道の時代」のはじまり —ボルティモアからミシシッピ川へ—
はじめに

第1節：B&Oの誕生 —鉄道大国への第一歩—

第2節：内陸開発と連邦政府 —起点としての「1823年一般調査法」—

第3節：鉄道網の拡大と連邦政府による公有地付与

おわりに

第2章 ゴールドラッシュ以前の「大陸横断鉄道」計画 —パナマ地峡案への傾斜—
はじめに

第1節：西部・太平洋方面街道の整備と利用状況

第2節：エイサ・ホイットニーの構想と挫折 —アジア貿易の重点化—

第3節：パナマ地峡への注目 —「西半球の帝国」の具現化に向けて—

おわりに

第3章 ゴールドラッシュ後の「大陸横断鉄道」計画① —パナマ地峡鉄道—
はじめに

第1節：ゴールドラッシュと交通需要の激増

第2節：海運会社の鉄道計画

第3節：連邦議会の拒絶

第4節：建設開始 —現地住民への圧迫と労働力不足の慢性化—

第5節：開通とその代償

おわりに

第4章 ゴールドラッシュ後の「大陸横断鉄道」計画② —太平洋鉄道—

はじめに

第1節：東部の起点の誘致活動

第2節：紛糾するルート案の議論

第3節：後景化する「アジア貿易」、前景化する国内問題

第4節：サクラメントバレー鉄道の完成

第5節：「1862年太平洋鉄道法」の成立

おわりに

第5章 労働者たちの太平洋鉄道 —鉄道敷設と列車運行での働き方—

はじめに

第1節：敷設工事の進展と輸送網の拡大

第2節：「ペイロール」にみる敷設労働者の職種

第3節：「ペイロール」にみる各現場の構成

第4節：「ペイロール」にみる労働者の異動と給与

第5節：「規程集」を用いた労働者の規律維持

第6節：「業務日誌」を用いた乗務員による列車管理

第7節：「医療記録」にみる鉄道員の姿

おわりに

終章

謝辞

参考文献

2. 論文要旨

(1) 本論文の目的

本論文は、19世紀アメリカ社会を形成する上で「大陸横断鉄道」が果たした歴史的役割を考察するものである。「大陸横断鉄道」は1840～60年代に構想が提示され、1855年にパナマ地峡鉄道が、1869年に太平洋鉄道が開通した。なぜアメリカは「大陸横断鉄道」を必要としたのか、誰が「大陸横断鉄道」を築き支えたのか。これらの問いに対し本研究は、経済史や経営史とは異なる立場から、計画—建設—運行の一連の過程を解明することを目的としている。そして、「大陸横断鉄道」が計画され、具体的に建設が進み完成し、運行が開始されることによって「鉄道国家アメリカ」が現出したことを提示する。

本論文では、R・ホワイトの「複数形の大陸横断鉄道 (The Transcontinentals)」にならない「大陸横断鉄道＝太平洋鉄道」という等式を解体し、19世紀アメリカの歴史的文脈を踏まえ、大西洋側と太平洋側を結ぶ幹線鉄道以上の意味があったことを重視する立場から「大陸横断鉄道」を再定義した。本論文では「大陸横断鉄道」の定義を、「大西洋—太平洋の間のヒトとモノの輸送に供するとともに、アメリカの「帝国」化を推し進めた、連邦政府の支持を得てアメリカ企業が建設した鉄道」としている。アメリカ大陸の東海岸と西海岸の間の旅客・貨物輸送のみならず、大陸内の領土的拡張を推し進め、アジア・太平洋への膨張に関わり、先住民、移民集団、黒人を従属させる白人中心的な支配構造を是認する、広義の意味の「帝国」を形成する意図もあった。アメリカ政府の高い関心のもとアメリカ企業が建設した鉄道——パナマ地峡鉄道と太平洋鉄道——を「大陸横断鉄道」とした。

(2) 各章の要約

第1章では、イングランドで誕生した鉄道がアメリカに導入され、ミシシッピ川東岸に鉄道網が到達するまでの過程を整理した。スティーブンソン親子が「コモン・キャリア」として昇華させた鉄道はアメリカに導入され、1830年にはボルティモア・アンド・オハイオ鉄道 (B&O) が開業した。1820年代の「アメリカン・システム」の台頭と1830年のB&Oの開業は、「内陸開発」と呼ばれるインフラ整備事業に対して連邦政府が徐々に関与を強めるきっかけを与えた。

第2章は、ゴールドラッシュ以前の「大陸横断鉄道」計画の具体的内容を論じた。1840年代には西部・太平洋方面への街道が整備されたが、過酷な環境下で長期間の移動を人々に強いた。大陸東西間の輸送改善に加え、従前より貿易商人から要請されたアジアへの最短ルートの整備も課題となった。この両方を解決する交通インフラとして鉄道が選ばれ、パナマ地峡鉄道と太平洋鉄道の青写真が出来上がった。

ゴールドラッシュの発生にともなう人の移動の爆発的増加を受け、「大陸横断鉄道」計画が大きく前進した。第3章では、その第1弾たるパナマ地峡鉄道に焦点を当てた。1848年に締結された「マヤリノ＝ビドラク条約」を根拠に太平洋郵便汽船会社 (PMSC) がパ

ナマ地峡鉄道を建設すると発表し、連邦議会に助成を求める請願を提出した。またパナマ地峡を統治するヌエバ・グラナダにも資金援助を求め、1849年以降建設が開始された。慢性的な労働力不足と過酷な自然環境によって工事は遅延を重ねたが、中国人労働者の導入を機に進捗し1855年に開通した。

続く第4章では、「大陸横断鉄道」の第2弾たる太平洋鉄道に注目した。ゴールドラッシュ以降、数々のルート案が提示され測量調査も実施されたが、アンテベラム期の政治対立の深刻化に伴いたちまちま暗礁に乗り上げた。一方でカリフォルニア州サクラメントでの鉄道の開通のほか郵便ルート開設や電信線開通によって、「中央ルート」が次第に有力候補として認知されるようになった。南部出身議員が不在となった南北戦争中の連邦議会では「中央ルート」の採用が決定的となり、わずかな修正で「1862年太平洋鉄道法」が成立した。この「中央ルート」がすなわち、太平洋鉄道となったのである。

第5章では太平洋鉄道の建設と運行の現場を、セントラル・パシフィック鉄道（CP）に所属した労働者の視座から再検討した。1863年1月8日の起工式以降、CPは計画線を細分化して様々な職種の敷設労働者を配置して作業にあたらせた。過酷な労働環境のなか、ほとんどの中国人労働者は低賃金で危険な作業に従事させられた。一方で白人労働者の場合は、昇進、昇給、異動の可能性がある、運行開始後も雇用されるケースも少なからず見られた。出身地も職種も様々な白人労働者は、運行開始後は厳格な規律のもとでその身体をも管理されながら働かされることになった。

(3) 考察

本論文の目的を達成するために、3つの研究枠組みを提示して議論を展開し以下のように考察した。

① 継ぎ接ぎされた「大陸横断鉄道」建設の企図

「大陸横断鉄道」建設の企図は、それが浮上した段階からパッケージとして提示されたのではなく、その時々に関心に応じて次々に継ぎ足し縫い合わせた、パッチワーク状のものであった。

ゴールドラッシュ以前に焦点を当てた第2章では、海外との通商活動の活発化に主眼が置かれていた。モンロー・ドクトリンの発表と拡大解釈を通じ、アジアへの商業的膨張を主眼としつつ中南米も重視する方針を採用した。この二兎を追うために、パナマでの交通インフラ整備に向けた準備が着々と進んだ。

第3章では、1849年のゴールドラッシュがパナマ地峡鉄道計画が大きく前進したことを描いた。パナマ地峡経由の旅客が急増し、西海岸への移動需要を満たすために安全で高速な近代的交通機関が求められたことから、大陸東西間の輸送網確立が企図に加えられた。さらに議論を通じて、アジアを主眼とする海外進出という企図に、西回り航路や「北西通路」の実現という世界史的意義を持たせることとなった。

一方、第4章で論じた太平洋鉄道の議論では、アジアを主眼に置いた海外貿易の拡張については訴求力を失いつつ、国内問題の解決手段としての側面が、新たに前面に押し出された。南部出身の議員が南西部での先住民の駆逐や奴隷制の拡大を、南北戦争中は北部出身議員が北部中心の政治・経済体制を前提とする国民の統合を、戦後は平和の象徴としての意味づけがなされた。

以上のように、アジアを主眼とした海外貿易の拡張、大陸東西間の輸送網の確立、国民の統合、平和の象徴といった要素が縫い合わされ、完成したのが「大陸横断鉄道」の企図だったのである。

②「鉄道植民地主義」の萌芽と展開

「鉄道植民地主義」の象徴的存在が太平洋鉄道であることはマヌ・カルカも論じているが、この萌芽が1855年開通のパナマ地峡鉄道でみられたことを本論文で確認した。

第3章では、パナマ地峡鉄道の建設により生じた、パナマ社会の混乱と中国人苦力の搾取を描いた。PMSCは建設予定地から現地住民を排除し、暴力的手段によって彼らを雇用した。建設現場に動員された中国人苦力には過酷な労働を強いた。鉄道に対する現地住民の敵意は1856年のすいか暴動で噴出するが、アメリカの軍事介入の口実を与えた。パナマ地峡鉄道は、パナマ地峡におけるアメリカの支配を顕現するものだった。

第4章では、太平洋鉄道における「排除」がパナマ地峡鉄道以上に計画的であったことを、建設企図に組み込まれた先住民排除や奴隷制拡大に注目しながら論じた。太平洋鉄道の整備で先住民の活動を圧迫し、敷設作業に奴隷を導入することが検討された。南西部での入植を南部出身議員が推進したことも相まって、議論が展開されていたことに言及した。

太平洋鉄道の建設では中国人労働者を大量に導入し、パナマ地峡鉄道以上に組織的であったことを第5章で明らかにした。彼らは低賃金労働者として最も危険な現場に送り込まれ、爆薬による事故や自然災害の犠牲になった。ストライキを起こしても、経営陣は高圧的な態度をとって拒否し、彼らの労苦が顕彰されることはほとんどなかった。

以上のように、白人のためのパナマ地峡鉄道から太平洋鉄道に至るまで、現地住民、先住民、中国人労働者（苦力）を搾取するよう展開されたのが、「鉄道植民地主義」だった。

③鉄道労働者の働き方

鉄道労働者と呼ばれる人はいったい誰であり、建設、運行の各現場で、どのように働いていたのか。本論文では第5章を中心に、彼らの視座から鉄道労働の実態に迫ろうとした。

第3章でも指摘したが、パナマ地峡鉄道の敷設現場には当初現地住民が主体だったが、のちに全世界から移民労働者を受け入れたことは、アメリカ鉄道史上初めてのことであった。

た。それを踏まえ第 5 章で論じた太平洋鉄道のうち、CP では建設初期より移民労働者が建設現場に入った。

CP のペイロールを確認すると、労働者は各区画、各宿営地に配置され、作業の進捗状況に応じて工区同士、宿営地同士を異動した。管理職や専門職は特に昇進や昇給、職種転換など流動性もみられる一方、その他の労働者はそれらの可能性が薄く、中国人労働者や少年労働者に至っては低賃金に抑えられた。階層や人種という要素が給与格差に絡んだことが、史料より明らかになった。

開通後 CP は、長大な区間を分割し管区を設け鉄道員の所属単位とし、乗務員は指定された管区のみ列車に乗務をすることとなった。労働者の規律向上を目的に規程集を策定し、車掌には業務日誌を配布して乗務記録をつけさせた。しかしこれらの施策は、規程集には一部の項目で曖昧なルールが残され、乗務も昼夜の別を問わない労働であるなど、かえって鉄道員の負担を重くすることとなった。

鉄道員の健康維持のために設立された鉄道病院の医療記録を確認すると、3 千名あまりの労働者の多くが、単純労働者、大工、制動手といった、日常的に身体への負荷が大きい作業する労働者だった。また医療記録自体、直接医療にかかわりのない情報を記載することで、運行管理や人員配置の観点から所属する鉄道労働者の管理の原簿であったと解釈した。

CP は大量の労働力を低賃金で動員し、定時性や安全性の向上の名のもとに労働者を様々な形で管理しながら、長時間にわたる労働を強いた。鉄道業は、資本主義体制下の働き方がいかなるものであるかを、建設や運行の各フェーズで自ら示してきたのである。

(4) 「鉄道国家アメリカ」の誕生

すでに経済史や経営史の研究では、鉄道業がアメリカ経済あるいはアメリカ経営の基礎をつくったことを明らかにしてきた。しかし本博士論文で示したかったのは、19～20 世紀に全盛期を迎えた鉄道がアメリカ社会の広範な領域に影響を及ぼし、今なおその痕跡を残しているということであった。このことを捉え、本論文では「鉄道国家アメリカ」という視座を提示し、そのなかで「大陸横断鉄道」がどのように歴史的に位置づけられるか、ということに注目して論じた。

鉄道の導入は、内陸開発に関わる資金提供や公有地付与の権限が州から連邦に移る契機となり、「大陸横断鉄道」の登場で決定的となった。19 世紀中の西部・西海岸への領土的拡大、太平洋、アジア、中南米への通商の可能性を探っていたなかで、「大陸横断鉄道」はアメリカ膨張主義を加速度的に展開させるものであった。この膨張の過程では白人の支配を確立し現地住民や先住民の排除を推し進めようとしたが、「大陸横断鉄道」はこれを強力に牽引した。その一方、労働者に対する管理体制を敷き、低賃金かつ長時間の労働を強いる資本主義的な労働様式を、「大陸横断鉄道」で体系的に実施された。鉄道が単なる交通機関から、アメリカ社会の根幹な要素（膨張主義、セトラー・コロニアリズム、レ

イシズム、資本主義) を形成する主役に脱皮し、「鉄道国家アメリカ」の誕生を促したのが、19 世紀に計画、建設、運行された「大陸横断鉄道」だったのである。