

リドー運河輸送 : 19世紀カナダの内陸水路輸送史の一齣

著者	加勢田 博
雑誌名	關西大學經濟論集
巻	39
号	4-5
ページ	783-801
発行年	1989-12-20
その他のタイトル	The Rideau Canal : A History of Canadian Transport
URL	http://hdl.handle.net/10112/13975

論 文

リーダー運河輸送—19世紀カナダの
内陸水路輸送史の一齣—

加 勢 田 博

I

経済発展(工業化)の過程において、その不可欠の要素の一つとして重要な役割を演じてきたのが輸送の近代化であった。工業生産力の発展に基づく19世紀の経済成長は、それまでの農業生産の発展に依存した伝統的社会的それとは比較にならないほど急速であり、経済の急成長に伴うより効率的な大量輸送の実現はそうした発展の前提条件でもあった。しかし、各々の経済においてどのような輸送手段がこの役割を担ったかは、何時その経済が工業中心の社会へ離陸したかによって異なる。18世紀中葉に産業革命の時代を迎えたイギリスでは、内陸水路(運河)と有料道路を建設することによって大量輸送を確保した。また、19世紀はじめに産業革命の洗礼を受けたアメリカ合衆国でも、内陸水路(運河)と道路の建設・改良によって輸送需要の増大に対応し、まもなく出現した新しい大量輸送手段である鉄道がこの国の産業革命の点睛となった。他方、日本のようにヨーロッパ社会より一世紀以上も遅れて産業革命の時代を迎えることになった国では、イギリス産業革命の成果である鉄道をその当初から導入することによって輸送の近代化を実現することができたのである。

鉄道はイギリス産業革命の結果登場したものであることから明らかなように、19世紀前半においては、それはまだ輸送の中心とはなっておらず、したがって、19世紀はじめの先発資本主義国では、経済発展に伴う輸送量の増大に対応する低廉な大量輸送手段として、伝統的な内陸水路輸送の改良が極めて重要

な意味をもっていたのである。

北アメリカにおいては、西部への地理的拡大の過程で、また、中西部經濟の發展による大規模な輸送需要の發生に対して、自然の水路を改良することによってこれに対応しようとしたのであった。19世紀初頭の大西洋から中西部（五大湖地域）に達する水路は、周知のように、大別して次の三つのルートが中心となっていた。すなわち、ミシシッピ川ルート、セント・ローレンス川ルート及びハドソン川—イリー運河（Erie Canal）ルートであった。これらのルートは、それぞれの国や地域の利害を背景に、19世紀前半に運河建設による大規模な改良が続けられ、この時代の輸送の幹線となったものである¹⁾。

このうちセント・ローレンス川ルートは、カナダ（イギリス）によって改良されたのであるが、その過程でイギリス政府とカナダ植民地政府との間で、また、この地域の住民各層間で利害が対立して紆余曲折を経たのであった。とりわけ本国イギリス政府の意向によって、セント・ローレンス川そのものの航行改良に代わる計画として登場し建設されたのが本稿で取りあげるリドー運河（Rideau Canal）ルートである。このルートは、モントリオールからオタワ川を溯り、オタワ（バイタウン）²⁾ からリドー運河を経てオンタリオ湖のキングストンに至る水路であった。したがって、後の1840年代末にセント・ローレンス川そのものの航行改良が完成するまで、カナダの經濟發展とりわけ西部への拡大にとっての生命線ともいべき五大湖への輸送路の中心を成すものであった。

-
- 1) 19世紀のカナダの全般的な水路（運河）建設については、拙稿「19世紀カナダ内陸水路の改良——カナダ經濟史の一齣として——」（日本カナダ学会編『カナダ研究の諸問題』日本カナダ学会、1987年）、William Kingsford, *The Canadian Canals: Their History and Cost, with An Inquiry into the Policy Necessary to Advance the Well-Being of the Province* (Toronto, 1865); John P. Heisler, *The Canals of Canada*, (Ottawa, 1973) 等参照。
 - 2) オタワは1855年まで後述する John By の名前にちなんでバイタウン（Bytown）とよばれていた。J. By については C. S. Blue, “John By: Founder of a Capital,” *Canadian Magazine*, Vol. 38, 1912; H. P. Hill, “Lientenant Colonel John By, a Biography,” *Royal Engineers Journal*, Vol. 46, 1932 等参照。

しかし、問題はこのルートがセント・ローレンス川そのものの航行改良に代わりうる水路であったかどうかである。この点が本稿の中心的な課題であるが、いずれにしてもこの時代のカナダにおける水路（運河）輸送の占める位置は、この国の自然条件から、他の欧米先進国に比べて非常に大きく、19世紀中頃に至っても東部（大西洋岸）と西部（五大湖）との間の輸送のほとんどはなお河川（運河）を中心とする水路輸送に依存していたのであって、タッカー（G. N. Tucker）が述べているように「19世紀の第2四半期はカナダの運河時代であった。」³⁾

ところで、19世紀のカナダの経済発展の特徴は、地理的には天然の水路に沿った西部への展開によって示されており、こうした発展はまた必然的に同地域に経済的基盤を築こうとしていた隣国アメリカとの激しい競争を伴うものであった。したがって、カナダにとっては、河川に代表される天然の水路をいかに優れた経済的輸送路として改造するかは、文化的特徴をはじめ多くの共通点を有しながら経済成長において一步先を行くアメリカとの競争に勝ち残り、自らの発展を確実にするために極めて重要な問題であった。

一方、五大湖地域を中心にカナダと利害が競合するアメリカは、すでに18世紀末から五大湖への水路建設が計画され、1825年にはハドソン川からモホーク溪谷を経てイリー湖に至るイリー運河（Erie Canal）ルートを完成させ、この地域での支配を益々拡大していたのであった⁴⁾。それゆえ、カナダにとってもこれに劣らぬ経済的な水路を建設することなしには中西部での自らの利益を確保することは不可能であった。こうした状況の下で、カナダにおいても、19世紀になるとセント・ローレンス川の航行改良を中心とする五大湖への水路建設が

3) Gilbert Norman Tucker, *The Canadian Commercial Revolution 1845-1851* (Yale Univ. Press, rep. 1971 (1936)), p. 45.

4) イリー運河建設については拙稿「イリー運河の建設」（関西大学『経済論集』第25巻第2・3・4合併号、昭和50年）、及び、「19世紀中葉におけるアメリカ運河輸送——鉄道時代のイリー運河を中心にして——」（関西大学『経済論集』第36巻第2・3・4合併号、昭和61年）等参照。なお、アメリカの五大湖航行改良については、*New American State Papers, Transportation*, Vol. 7, pp. 437-464 参照。

具体的に検討されることになったのである。

II

ところで、カナダにおける西部とりわけ五大湖への輸送路改良の問題が焦眉の急となったのは、アメリカ側におけると同様、1812年の第2次英米戦争を契機としてであったといつてよいであろう⁵⁾。この戦争は、周知のように、セント・ローレンス川流域を中心とする地域の支配をめぐる、カナダ(イギリス)とアメリカとの間で展開されたのであって、五大湖地域に至る北アメリカ西部での軍事的のみならず経済的支配を確立するためにも、西部への交通路を確保することが極めて重要な問題として認識されることとなった。その結果、この戦争が1814年末に終結した後、アメリカ側では中西部(五大湖)への交通路(水路)として以前から考えられていたハドソン川(ニューヨーク)からモホーク溪谷を経てイリー湖(バッファロー)に至るイリー運河を建設することになったのであり、カナダにおいても、セント・ローレンス川の航行改良を軸にした西部への水路建設に本格的に取り組むことになったのである。

こうして、カナダにおいては、自然が与えてくれた最良の輸送路としての河川や湖水を利用する内陸水路建設が、大西洋岸から内陸部に向けてセント・ローレンス川を中心に展開されはじめた。しかし、イギリス植民地であるカナダにおいては、アメリカの場合と同様、こうしたインフラストラクチャーへの巨額の投資を国内の私的資本に期待することはほとんど不可能であった。そこで、カナダにおいても、植民地政府(上・下カナダ政府)が、丁度アメリカの州政

5) 第2次英米戦争(1812年戦争)は、海上封鎖によるアメリカの大西洋貿易の中断によって、アメリカ国内の幼稚産業を発展させ、アメリカ産業革命の契機となるとともに、中西部への交通路建設の必要性をアメリカ、カナダ双方に痛感させることとなった。Zebulon M. Pike, *History of the American War of 1812, from the Commencement, Until the Final Termination Thereof, on the Memorable Eighth of January, 1815, at New Orleans* (New York, rep. 1970 (1816)); 豊原治郎「1812年戦争の経済史的意義」(神戸商科大学『商大論集』第53号, 1962年)。

府が演じたと同様に、この分野における中心的な役割を果たしたのであった。

アメリカの場合は、ニューヨーク州、ペンシルヴェニア州及びオハイオ州に代表されるように多くの州で運河建設は州の公共事業としてか、あるいは、私的資本と協力して混合企業 (mixed enterprise) を設立する第3セクター方式で行なわれる場合がほとんどであった⁶⁾。

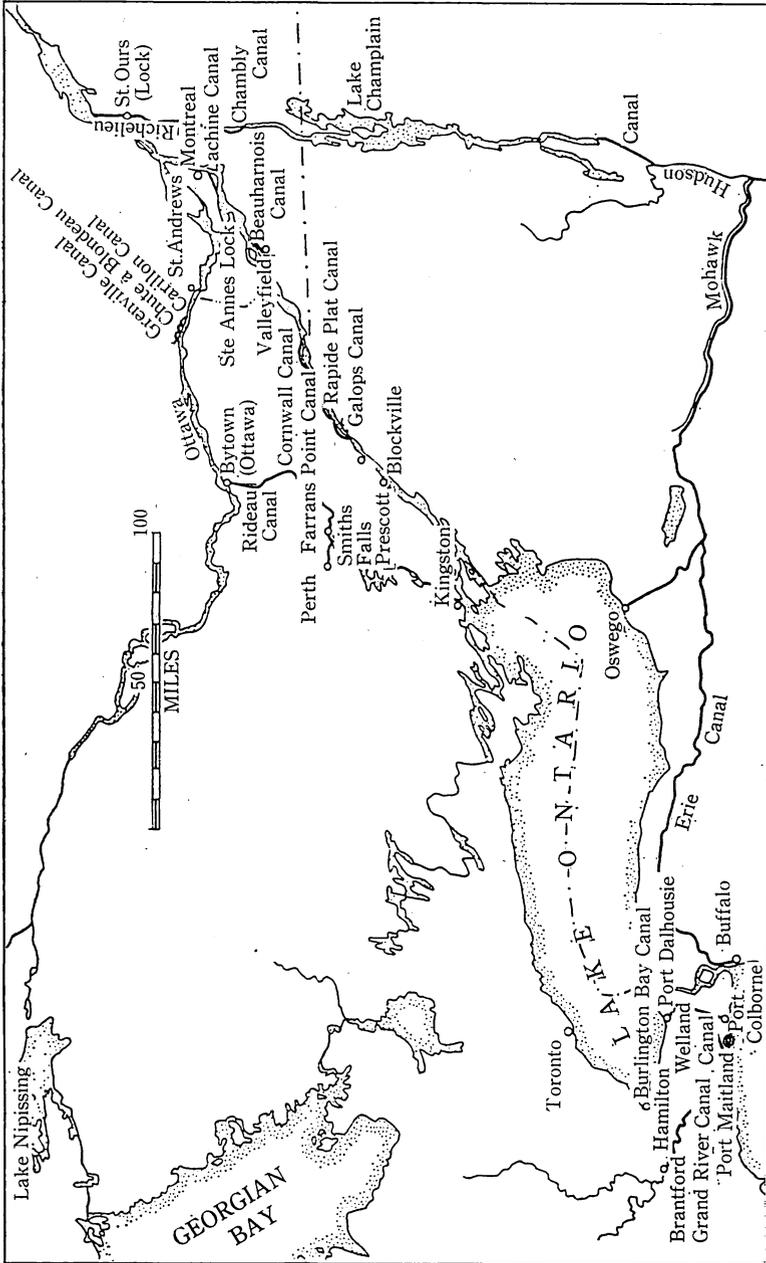
これに対して、カナダの場合はほとんどが植民地政府やイギリス本国政府によって直接建設された。これは水路が西部への唯一の輸送路であり、この国の生命線とでも言うべき重要性を有していたからである。また、建設資金調達の間でもカナダの内陸部の経済が未発展の19世紀はじめにあっては、運河を私企業として経営するのは非常に困難であった。したがって、このような西部(内陸部)の経済開発を目的とするといわれる「開発運河」の建設は公共事業としてのみ可能であった。

こうしたことからカナダではイギリス政府や植民地政府の手によって、19世紀前半に以下の三つのルートに大別される幹線水路が建設されることになった。すなわち、まず最初に建設されることになった五大湖へのルートが本稿で取り上げるリドー運河 (Rideau Canal) ルートである。このルートはモンリオールからラシーン運河 (Lachine Canal)⁷⁾ を経てオタワ川を溯り、さらにオタワ (バイタウン) からリドー川に運河 (リドー運河) を建設してオンタリオ湖岸のキングストンに達する 246 マイルの水路であった。モンリオールからオンタリオ

6) 拙稿「アメリカ産業革命期における運河建設について」(関西大学『経済論集』第21巻第4号、昭和46年)参照。

7) ラシーン運河は1825年にセント・ローレンス川入口のモンリオール近郊に建設され、1846年に改良された際、この運河用水を利用して沿線に多くの近代的工場が設立された。それゆえ、この地域をカナダ産業革命の出生地と考えている論者も多い。例えば、W. Kilbourn, *The Elements Combined, A History of the Steel Company of Canada* (Toronto, 1960); Ryerson, S. B., *Unequal Union: Confederation and the Roots of Conflict in the Canadas 1815-1873* (Toronto, 1968); G. J. J. Tulchinsky, *The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation 1837-53* (Toronto, 1976).

カナダの主要運河（1848）



（出所） W. T. Easterbrook and Hugh G. J. Aitken, *Canadian Economic History* (Toronto, 1970), pp. 260-261.

湖へ至るルートとしては、セント・ローレンス川を溯るルートに比べてはるかに遠回りの、したがってかなり非効率なこのルートが最初に建設されることになったのは軍事上の理由からである。後述するように、セント・ローレンス川はアメリカとの国境を成す川であることから、1812年の第2次英米戦争でも明らかなように、隣国アメリカの存在がイギリスのカナダ支配にとって大きな脅威となっていた当時としては、この国境の川の航行改良は軍事的にみて得策ではなかった。そのためイギリス政府はカナダ植民地政府(アッパー・カナダ政府)の反対を押切って自らの手でこの国境から離れたリドー運河を建設したのであった。このルートはオタワ川の早瀬を迂回する5カ所の運河(Carillon Canal, Chute à Blondeau Canal, Greuville Canal)とリドー川沿いのこのリドー運河の建設によって完成されたが、その中心はイギリス政府によるリドー運河の建設であった。

次に、カナダを代表するセント・ローレンス川の航行を改良したセント・ローレンス川ルートである。このルートはモントリオールからオンタリオ湖に至る直線的なルートで、セント・ローレンス川の早瀬を迂回するために6カ所に運河を建設することによって大西洋と五大湖をわずか178マイルで結ぶことができた。その上、大西洋からこの川を溯ってオンタリオ湖までの標高差はわずか246フィートであり、強力なライバルとなったニューヨークのハドソン川からイリー運河ルートの標高差の半分以下であった。つまり、セント・ローレンス川ルートはわずかのロックを建設するだけで大西洋とオンタリオ湖の間を航行できたのである⁸⁾。しかし、この最も経済的な輸送路の改良は、それが国境線に隣接しているため、軍事上の理由からイギリス政府が運河建設に反対したため改良が大幅に遅れ、航行改良が完成したのは鉄道時代の到来がすでに明ら

8) セント・ローレンス川では27カ所のロック、イリー運河では83カ所のロックが当初建設されていた。*Report of the Commissioner of Public Works, 1867, Appendix No. 70, p. 483 (in Canada. Sessional Papers (No. 8), Vol. 5, 1867); State of New York. Annual Report of the Canal Commissioners, 1874, p. 287.*

かとなっていた1840年代末のことであった。

さらに、今一つはシャンプレーン湖とセント・ローレンス川を連結するリシユリュ川—シャンプレーン湖ルートである。このルートは、すでに1823年にニューヨーク州がシャンプレーン運河の建設によって、この地域の木材を中心とする通商活動をハドソン川(ニューヨーク)に引き入れていた。これに対して、カナダ側でもこのシャンプレーン湖地域での通商をセント・ローレンス川(モントリオール)に取り込もうとして、1831年にロワー・カナダ政府によって完成されたのであった。

このように、北アメリカにおける水路建設の歴史は、セント・ローレンス川の航行改良の場合に顕著に示されているように、中西部(五大湖地域)の経済的支配をめぐるカナダ(イギリス)とアメリカの対立と競争を背景にして展開されたといえる。

III

さて、カナダ西部への最も重要な輸送路として古くから検討されていたのは、セント・ローレンス川の早瀬を迂回するいくつかの運河を建設することによって、オンタリオ湖への直線的コースであるセント・ローレンス川の航行を改良するという計画であった。とりわけ経済的感覚の鋭いトーリー党に支配されていたアッパー・カナダ議会では、この川の航行改良に積極的であったが、建設資金の問題がネックとなって19世紀初頭まで事業は進捗しなかった。

一方、イギリス政府は、1812年の英米戦争後もアメリカの脅威を強く感じていたので、国境線を成すセント・ローレンス川の航行改良には軍事上の理由から反対していた。それで、イギリス政府は、第2次英米戦争直後に軍の技師C. ニコラス(C. Nicholas)やR. E. ジェブ(R. E. Jebb)に命じて、オタワからキングストンに至るリドー運河建設の可能性について調査させ、このルートの建設が可能であるという報告を受けていた。その後1824年になって、イギリス政府はこの運河の建設に7万ポンド(34万666.67ドル)の援助を決定したが、セ

ント・ローレンス川の航行改良が商業上より有利な水路となると考えていたアップラー・カナダ政府はこの援助を辞退したのであった。そこで1825年に、イギリス政府は別の調査委員会の見積りにもとづいて、工費16万9,000ポンド（82万2,466.67ドル）の全額を出資することによって建設を開始したのであった⁹⁾。

1826年初頭にイギリス陸軍工兵隊の中佐ジョン・バイ（John By）がカナダに派遣され、この運河計画はいよいよ実現の運びとなった。1828年にはバイの進言にもとづいて、また軍事上の利用も考慮して、運河の規模が拡大され、ロックは長さ133フィート、幅33フィート、水深5フィートとなり、水路もこれに準じた規模に拡大されたために、その建設費の見積額も280万6,811.06ドルへと増加した。そして、1831年に工事が完了し、翌年5月に蒸気船パンパー号が通り初めをした時までには391万1,700.80ドルが投じられていた。リドー運河完成の結果、オタワとキングストンの間では船の長さ110フィート、船幅31.5フィートの250トンまでの船の航行が可能となった。一方、リドー運河と同様にイギリス政府が建設していたオタワ川の運河もそれぞれ1833年までに完成し、長さ95フィート、幅18.5フィートの100トンまでの船の航行が可能となったのである¹⁰⁾。

ところで、このオタワ川——リドー運河ルートでモントリオールからオンタリオ湖岸のキングストンに達するにはオタワ（バイタウン）までの120マイルの水路とさらにオタワからキングストンまでのリドー運河126マイルの合計246マイルの水路の旅を必要とした。これに対して、アップラー・カナダ政府が当初から主張していたオンタリオ湖への直線的ルートであるセント・ローレンス川の航行改良によればその距離はわずか178マイルであった。その上、航行可能な船の大きさもセント・ローレンス川の運河では600トンの船までが航行可能であったのに対してリドー運河では250トン、オタワ川の運河では100トンまで

9) Canada. *Report of the Commissioner of Public Works, 1867*, pp. 55-58.

10) *Ibid.*, pp. 59-61.

が限度であったことを考えると¹¹⁾、軍事上の理由からとはいえイギリス政府の建設したこのオタワ経由のルートはセント・ローレンス川ルートに比べて決して経済的輸送路であったとはいえない。しかし、五大湖と大西洋との間の最も経済的なルートと考えられるセント・ローレンス川の航行改良が完成するのは上・下カナダ政府のユニオンが成立した後の1840年代末であり、それまでカナダの西部への輸送路はこのリドー運河ルートであった。

ちなみに、五大湖とりわけ大西洋岸から最も近距離に位置するオンタリオ湖及びイリー湖に至るルートは、このカナダ側のルートではなかった。西部への拡大とりわけ五大湖地域の通商上の覇権をカナダ(モントリオール商人)と争っていたアメリカ側においても、ニューヨーク商人やニューヨーク州政府を中心に、すでに19世紀はじめには西部への水路建設が計画されていたのであって、ニューヨークからハドソン川を溯り、モホーク溪谷を経てオンタリオ湖やイリー湖に至るイリー運河ルートが1825年には完成されていた。このルートによれば、ハドソン川岸のオルバニーからイリー湖岸のバッファローまで363マイルであり、75トン積みの運河船が航行可能であった(1862年には220トンまで可能)。また、途中のシラキューズから1828年に完成したオスウェゴ運河を利用すればハドソン川(オルバニー)からオンタリオ湖まで204マイルであった。このように、アメリカ側においてもすでに1820年代末までにオンタリオ湖やイリー湖に至る東西間輸送路が完成されていたのであって、これと競争しなければならないカナダ側において、まず最初に建設された水路がイギリス政府の軍事上の利益を優先させたこのリドー運河ルートであったことは、カナダの西部通商、ひいてはカナダの経済発展にとって大きな経済的ハンディキャップとなったことは疑いない。

11) *Ibid.*, pp. 34, 61.

IV

いずれにしても、オタワ川の航行改良が完成した1834年以降モンリオールからオタワ（バイタウン）を経てキングストンに至るリドー運河ルートは、カナダにおける五大湖への幹線輸送路として、1848年にセント・ローレンス川の航行改良が完成するまで、軍事上はもとより、リドー川流域をはじめカナダ西部開発にとって輸送上重要な役割を演じたのであった。

さて、19世紀はじめにはアメリカとすでに激しい競争を西部通商において展開していたカナダにとって、効率的な輸送路を確保することはこの競争に打ち勝つための最も重要な要素の一つであった。そこで、このリドー運河ルートが直接の競争相手となったニューヨークのイリー運河ルートに勝る経済的水路であったかどうかを輸送費の点から若干検討してみよう。

1836年にモンリオールからリドー運河経由で西部に向けて送られた商品は途中1回ないし2回の積替と5日を要してトロントに到着したという。そしてその輸送費はトン当り2ポンド10シリング（12.15ドル）であった。このルートのトン・マイル当りの輸送費は、1834年の開通時には5.3セントであった¹²⁾。これに対して、競争ルートを形成していたニューヨークのイリー運河はトン・マイル当り5.0セントでほぼ同水準であった（表I参照）。モンリオールからリドー運河ルートでキングストンまでは246マイルであったが、そのイリー湖までの距離は、ニューヨークのイリー運河でハドソン川岸のオルバニーからイリー湖岸のバファローまでの距離363マイルとほぼ同等であった。しかし、未だ改良されていなかったとはいえセント・ローレンス川ルートではモントリ

12) Edward Forbes Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832-1961* (History and Archaeology 54, Parks Canada, 1981), p. 97. リドー運河の商品別通行料については、Judith Tulloch, *The Rideau Canal, Defence, Transport and Recreation* (History and Archaeology 50, Parks Canada, 1981), pp. 155-167 に詳しい。

表1 上りの貨物輸送費の比較 (1834年, トン当たり)

モントリオール—オタワ—キングストン (リドー運河ルート)	13.15 ドル	マイル当たり 5.3 セント
オルバニー—バッファロー (イリー運河)	18.00 ドル	マイル当たり 5.0 セント

(出所) E. F. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832-1961*, 1981, p. 97. 及び J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States*, 1888 (rep. 1966), p. 47. より算出。

オールからオンタリオ湖(キングストン)までわずか178マイルで、大西洋と五大湖を最短距離で結んでいたが、航行改良が遅れていたため途中の早瀬ではその都度一担荷上げをしなければならず、その結果、14~21日(イリー運河は12日)も要するという有様であった。

リドー運河は当初から蒸気船の航行可能な水路として建設され250トン船まで航行できたが、これと連絡するオタワ川の運河は100トンまでしか通行できず、そのためモントリオールとキングストン間の輸送効率を著しく低下させた。もっとも、1840年代には小型蒸気船がセント・ローレンス川を下りオタワ川を溯ってリドー運河に入るキングストン→モントリオール→オタワ→キングストンという「トライアングル・ルート」の運行を行っていた。しかし、当時は客船が中心であり貨物船として蒸気船が登場するのはスクリュープロペラとコンパクトなエンジンを装備するようになった1870年代になってからであった¹³⁾。

このように、リドー運河ルートはイリー運河ルートに比べて輸送費の点で劣っていたわけではなかったが、アメリカとの競争という状況を考えると最も効率的な輸送を実現できるセント・ローレンス川の改良によって、イリー運河ルートの輸送費よりはるかに低廉な輸送ルートをまず最初に作り上げるべきであ

13) Robert Legget, *Rideau Waterway* (Toronto, Revised edition, 1972), p. 88; E. F. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832-1961*, pp. 98-100; D. Creighton, *The Empire of the St. Lawrence* (Toronto, 1956), p. 343.

った。というのも、輸送量を左右するのは輸送費だけではないからである。すなわち、輸送上の安全に関する問題や商業上の便益等が大きく影響した。こうした点ではニューヨークが有利であったから、カナダにとっては、この輸送費以外のコストの格差をある程度相殺できるほど効率的な輸送路を内陸部で確保する必要があったわけである。それはリドー運河によってではなくセント・ローレンス川の航行改良によって可能となるはずであった。しかし、セント・ローレンス川が内陸水路として改良されたのは1848年になってからであり、後述するように、すでにイギリスの穀物法が撤廃(1846年)された後であり、1854年の米加互恵条約以前のアメリカでの関税割り戻し制度が採られていた時代であった。もはや商品の流れをセント・ローレンス川に引き戻すには遅すぎたのである。

ニューヨークのイリー運河は1840年代にはすでに150~200万トンの貨物を輸送しており、1850年代にはさらにこの2倍の貨物を引き入れていた¹⁴⁾。1858年には西部からイリー運河を通してハドソン川に到着した貨物だけで150万トン、1862年には290万トンを越えていたのである¹⁵⁾。これに対してリドー運河ルートはその1/6程度であり、セント・ローレンス川ルートも1/6程度の輸送量にすぎなかった(表2参照)。1851年から1860年の10年間にアッパー・カナダの小麦生産量が12,682,550ブッシェルから24,620,425ブッシェルへと2倍に増加したとはいえ、穀物法撤廃後の状況の中でカナダの生産物の多くが、カナダの水路を通してではなくアメリカの水路を通して「あたかも手品のようにハドソン川に

-
- 14) State of New York. *Annual Report of the Canal Commissioners, 1858*, p. 231; T. F. McIlwraith, "Freight Capacity and Utilization of Erie and Great Lakes Canals before 1850," *Journal of Economic History*, Vol. 36, no. 4, 1976. も参照。
- 15) *Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. 42, 1860, p. 118; *Report of the Commissioner of Public Works, 1863* (in Canada. *Sessional Paper* (No. 4), 1864), p. 293; A. H. Ritter, *Transportation Economics of the Great Lakes—St. Lawrence Ship Channel* (Washington D. C., 1925), p. 136.

表2 貨物輸送量(単位:トン)

()は船客数

	1858	1859	1860	1861	1862
セント・ローレンス川ルート	605,558 (20,962)	631,769 (24,850)	733,596 (23,896)	886,903 (35,359)	964,394 (28,214)
オタワ川—リドー運河ルート	224,241 ()	472,505 (3,618)	344,079 (3,185)	213,491 (2,861)	337,380 (1,018)
ニューヨーク州運河(イリー運河ルート)	3,665,192	3,781,684	4,650,214	4,507,635	5,598,785

(出所) Canada. *Report of the Commissioner of Public Works, 1867*, Appendix No. 64, pp. 461-465; B. J. Wettenberg, *Historical Statistics of the United States from Colonial Times to the Present*, 1976, p. 765.

表3 西部からオスウェゴに到着した貨物

(トン)

1845	44,560	1850	133,473	1855	124,004	1860	249,069
1846	63,905	1851	146,204	1856	222,542	1861	277,679
1847	87,329	1852	182,434	1857	104,332	1862	276,237
1848	90,411	1853	227,631	1858	172,674		
1849	119,201	1854	72,975	1859	93,345		

(出所) Canada. *Report of the Commissioner of Public Works, 1863*, p. 4.

消えてしまった¹⁶⁾のであった。こうした状況の一端を表わしているのはオンタリオ湖とイリー運河を結ぶオスウェゴ運河の輸送量の増大であろう。西部からオスウェゴに到着した生産物の量は1850年代に2倍に達している(表3参照)。

もちろん、リドー運河は大西洋とオンタリオ湖を結ぶルートとしては、アメリカとの競争でカナダの通商拡大に十分貢献することができなかったとはいえ、運河沿線地域の発展に大いに貢献した。特に、急速な人口増加と森林資源の減少が続いていたアメリカにこの地域の小麦をはじめとする食料や木材を供給する重要な輸送路となったからである。

16) H. A. Innis and A. R. M. Lower, ed., *Select Documents in Canadian Economic History, 1783-1885* (Philadelphia, 1933), p. 186. もちろん、カナダ議会でも西部通商をオンタリオ—セント・ローレンス川ルートに引き入れられなかったことから、このルートの改良が議論されていた。詳しくは *Devotes of the House of Commons of the Dominion of Canada, 1875*, Vol. 1, pp. 593-3.

V

19世紀前半の北アメリカ西部通商におけるニューヨークとモンリオールとの競争においては、東西間の輸送の大動脈ともいふべきそれぞれの水路の経済性はその勝敗を決する重要な要因の一つとなったことは疑いない¹⁷⁾。そこで、ここでは両都市の雌雄を決するほど重要であったイリー運河ルートとリドー運河ルート及びセント・ローレンス川ルートの輸送の経済性について簡潔に比較検討してみたい。

まず、ニューヨークのイリー運河ルートは、先に述べたように、ハドソン川（オルバニー）からイリー湖までの363マイルの水路であり、途中、オスウェゴ運河でオンタリオ湖へはオルバニーから204マイルであった。オルバニー～ニューヨーク間はハドソン川で約150マイルであったからこのルートでニューヨークからイリー湖までは約500マイル、オンタリオ湖へは約350マイルであった。一方、モンリオールの西部への水路であるリドー運河ルートは、大西洋岸（モンリオール）とオンタリオ湖（キングストン）をオタワ経由で246マイルで結ぶ水路であったし、セント・ローレンス川ルートはわずか178マイルでオンタリオ湖に達した。これからも明らかなように、大西洋岸から五大湖への距離はイリー運河ルートが最長で、リドー運河ルートはその約半分、さらにそのリドー運河ルートの $\frac{2}{3}$ 程度がセント・ローレンス川ルートであったことがわかる。輸送費を第一義的に決定する輸送路の距離の点からみてセント・ローレンス川ルートの優位性は議論の余地のないところである。ところが、この最短距離でオンタリオ湖に達するルートが改良されるのは1840年代末のことであってそれまでの数十年間にわたって両国の幹線水路となっていたリドー運河ルートとイリー運河ルートの間では、1841年のある報告書によれば、この両ルートの距離の差ほど輸送費の格差は存在しなかったのである。両ルートともオンタリ

17) モンリオール商人活動については、豊原治郎『カナダ商業史研究序説』（昭和56年）に詳しい。

オ湖あるいはイリー湖までがトン当たり13~15ドル程度であったという¹⁸⁾。それゆえ、距離では約半分のリドー運河ルートを利用する荷主の不満が強かったといわれている¹⁹⁾。

これに対して最短ルートのセント・ローレンス川の場合、1840年代末の航行改良の完成に向けて改善が進むにつれて、モントリオールへの下りの貨物はセント・ローレンス川を下り、上りの場合にはリドー運河ルートを利用するという「トライアングル・ルート」が一般的となっていた。今、1847年のポートメイト・ランドからモントリオールへの下りの貨物(小麦・小麦粉)の輸送費をみると、この輸送距離にほぼ等しいバッファロー~オルバニー間のその半分以下であることがわかる(表4参照)。セント・ローレンス川の場合、他のルートよりはるかに大型の船が航行できたこともあって非常に低コストの輸送が実現されつつあったといえる。ところが、貨物の終着点はモントリオールではなかったのであって、ヨーロッパに至る大西洋の海上運賃がこの内陸水路の通行貨物量に大きく影響したのであった。

表4 下りの貨物輸送費の比較(小麦粉1バレル当たり) (1847年)

キングストン-オタワ-モントリオール (リドー運河ルート)	46 セント	1 マイル当たり 1.9 ミル
ポート・メイトランド-モントリオール (セントローレンス川ルート)	35 セント	1 マイル当たり 1.0 ミル
バッファロー-オルバニー (イリー運河ルート)	77 セント	1 マイル当たり 2.1 ミル

(出所) E. F. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832-1961*, p. 113. 及び G. N. Tucker, *The Canadian Commercial Revolution 1845-1851*, 1971, p. 58 より算出。

18) *Journal of the Legislative Assembly of the Province of Canada, 1841*, Appendix EE (in Donald Creighton, *The Empire of the St. Lawrence*, Toronto, 1956, pp. 343-344).

19) R. Legget, *Rideau Waterway*, p. 88.

表5 1856年のシカゴからリバプールへの輸送費
（小麦・小麦粉・トン当たり）

イリー運河ルート		セントローレンス川ルート	
シカゴからニューヨーク	\$ 5.56	シカゴからケベック	\$ 4.77
ニューヨークからリバプール	\$ 5.00	ケベックからリバプール	\$ 9.00
合 計	\$ 10.56	合 計	\$ 13.77

（出所）W. L. Marr and D. G. Paterson, *Canada: An Economic History*, 1980, p. 146.

そこで次に、セント・ローレンス川の航行改良が完成した後の1856年のシカゴからリバプールまでの小麦・小麦粉のトン当り輸送費を計算したある研究によれば、イリー運河ルートを利用した場合10.56ドル、セント・ローレンス川ルートを利用すると13.77ドルであったという（表5参照）。これは、セント・ローレンス川ルートの低輸送費では海上輸送費等の部分の格差を相殺しきれないことを示している。しかし、別の資料によれば、1861年においてもイリー運河ルートでニューヨークまでの同じ貨物の輸送費は9.05ドルであったとされている²⁰⁾。したがって、内陸水路部分ではセント・ローレンス川ルートは、上述の1847年頃と同様に、相当低コストの輸送を実現していたといえる。その上、所要日数もシカゴからモンリオールまで4～5日であり、ニューヨークまでの平均8.5日に比べて半分程度であった²¹⁾。セント・ローレンス川の場合、航行改良が完成した当初から政府は蒸気タグボートの導入を奨励しており、すでに3隻のタグボートが活動していたという²²⁾。このように、両ルートで内陸水路でのコストの格差を海上輸送での逆の格差で相殺して、全体としては両ルートの輸送費に大きな差はなかったと考えられる。にもかかわらず、表2の示す

20) *Report of the Commissioner of Public Works, 1863*, p. 3. バッファロー～オルバニー間の下りの小麦・小麦粉の平均輸送費は1854～1857年の平均でトン当り4.86ドルであった。J. L. Ringwalt, *Development of Transportation Systems in the United States* (New York, Rep. 1966), p. 46.

21) *Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review*, Vol. 42, 1860, p. 118.

22) *Report of the Commissioner of Public Works, 1867*, pp. 35-36.

ように両ルートの貨物輸送量に大きな格差が生じているのは、セント・ローレンス川ルートの改良が完成する以前の19世紀前半におけるイリー運河ルートとリドー運河ルートの競争の時代にニューヨークは西部通商における覇権を完全に手中に収め、ヨーロッパ貿易における北アメリカ最大の窓口として19世紀中頃にはすでにその地位を確立していたことを物語っている。

カナダのオンタリオ州農民にとって、また商人にとっても、イギリス穀物法が撤廃され、他方アメリカでは関税割り戻し制度が実施されているという状況の下では、モントリオールを経由してヨーロッパ市場に接する必要性はもはやなくなり、ニューヨーク・ルートへの接近は当然の成行きであった。「オンタリオ農民にとって最も重要な発展はイリー運河であった」²³⁾と言うわけである。

VI

このように、北アメリカの大西洋岸と五大湖とを結ぶ上記の三つのルートは、それぞれの沿線地域の開発に貢献したことは疑いないが、西部との通商路として西部の経済発展に寄与した程度は大きく違っていた。輸送コストや所要時間の点からみれば改良されたセント・ローレンス川ルートは他の二つのルートに比べて圧倒的に高い経済性を有していたのである。セント・ローレンス川ルートの輸送費は同じカナダのリドー運河ルートのトン・マイル当り輸送費の約半分であり、オンタリオ湖への距離の点でも大幅に短かったことから非常に効率的な水路となっていた。また、ニューヨークのイリー運河ルートに比べて、五大湖の一つへの距離においても、トン・マイル当りの輸送費においても半分程度であった。したがって、19世紀初頭のカナダは、まず、天賦の輸送路であるセント・ローレンス川の航行改良からはじめるべきであった。この川の改良すなわち水路への改造に必要であったのは、6カ所の早瀬を迂回する運河であった。しかし、これが実現したのは1848年の遅きに至ってからであった。カナダ

23) John McCallum, *Unequal Beginnings: Agriculture and Economic Development in Quebec and Ontario until 1870* (Toronto, 1980), p. 77.

が19世紀のはじめに、短距離かつ低コストの五大湖への水路建設を実現し、イギリスの穀物法というカナダにとっての特恵を利用することができていたならば、19世紀のカナダの、したがって、20世紀のカナダの北アメリカにおける経済的地位は大きく変っていたであろう。カナダがイギリス本国の軍事上の理由から19世紀前半を通じて、経済的水路となりうるセント・ローレンス川の航行改良ではなくリドー運河によって西部への展開を余儀無くされたことは植民地カナダの悲劇であった。もちろん、カナダの経済発展とりわけ中西部（五大湖地域）におけるアメリカとの経済的競争の勝敗を決したのは単に内陸水路の経済性の優劣によるものではないことはいうまでもない。とはいえ、経済発展に影響した多くの重要な要因、すなわち、商人・企業家活動、近代的商業組織及び金融、資本形成、関税政策、さらには自然的条件等とともに、この内陸水路問題も19世紀のカナダとアメリカの経済発展とりわけ中西部経済における通商上の競争とそれに続く経済開発における優劣を左右する重要な要因であったことは疑いないであろう。