

【論文】

パナマ地峡鉄道とヤング・アメリカ運動 —アンテベラム期アメリカの海外進出の具現化—

宗 像 俊 輔

はじめに

西漸運動と呼ばれるアメリカ合衆国の西部拡大は、1803年に第3代大統領トマス・ジェファソンがフランス皇帝ナポレオンからミシシッピ川西岸地域を購入した「ルイジアナ購入」に端を発する。このころから西部よりも先、太平洋を経てアジアに進出しようという機運も高まる。1804年にジェファソンがメリウエザー・ルイスとウィリアム・クラークという2人の陸軍大尉を隊長とする「ルイス＝クラーク探検隊¹」を組織したのも、表向きはルイジアナ購入で獲得した土地の調査が目的ではあったが、アジア大陸やインドへの交通路として流布された「北西航路²」の発見も視野に入れていたのである。

1823年のモンロー・ドクトリン発表を皮切りに、1846年にはイギリスよりオレゴンを、1848年にはメキシコからアルタ・カリフォルニア（現在のカリフォルニア州、アリゾナ州、ニューメキシコ州）を獲得するという時代にあつて、アメリカでは積極的な海外進出の機運が一気に高まった。当時発言力を増していた「ヤング・アメリカ運動」の推進者は熱心に海外進出を唱え、鉄道を利用してそれを実現させようと声高に主張した。その一つの形が、1855年に中米パナマで開通したパナマ地峡鉄道だった。

これまでパナマ地峡鉄道はパナマ史研究の中でのみ扱われてきたが、アメリカの海外進出の思想と実践とに関連づけた検証はほとんどされてこなかった。またアメリカの海外進出についても1898年米西戦争を起点とする研究が多くなかで、南北戦争前のいわゆるアンテベラム期に着目したものは少ない³。この交通史と外交史を架橋するのが本研究である。本稿はパナマ地峡鉄道の計画に関する議論を読み解きながら、この鉄道が単に東海岸と西海岸を結ぶ交通手段ではなく、ジェファソンが提起しヤング・アメリカ運動が強化した海外進出の企図を具現化する重要幹線であったと論じるものである。

第1節ではパナマの交通手段の改善が初めて提起された1837年に遡り、この計画の実現性が乏しいとされた理由がモンロー・ドクトリンにあったことを論じる。第2節で

はアメリカがパナマを統治していたヌエバ・グラナダとマヤリノ＝ビドラク条約を締結する過程を、イギリスの中南米での動向に注目しながら論じ、条約がモンロー・ドクトリンの解釈変更に基づいていた点を強調する。第3節では、太平洋郵便汽船がマヤリノ＝ビドラク条約（The Mallarino-Bidlack Treaty）を利用してパナマ地峡鉄道の敷設に関心を持ち、「アメリカの事業」として連邦政府に資金援助の請願を提出する一連の動きを描出する。第4節ではヤング・アメリカ運動の主張する海外進出とパナマ地峡鉄道が関係を取り結ぶ様相を、ジョン・オサリヴァンの主張に注目して明らかにする。第5節では「パナマ地峡鉄道法案」の審議が進められる中、ヤング・アメリカ運動に属する議員がいかなる根拠で立法化への支援を呼びかけたかを、トマス・ハート・ベントンを軸に論じる。そして第6節では、ジェファソン以来の目標である海外進出がパナマ地峡鉄道の完成で実現したということ、ジェームズ・バトラー・ポーリンによる開通式典の祝辞から論証する。

1. モンロー・ドクトリンの影

19世紀前半のアメリカは、大西洋から太平洋に出る安全で最短のルートを開くことを模索していた。冒頭の「ルイス＝クラーク探検隊」を皮切りに、サンタフェ街道やオレゴン・カリフォルニア街道が徐々に整備されていくものの、厳しい自然環境と共にアメリカ・インディアンとの抗争が、ヒトやモノの移動を難しくさせていた⁴。また海上ルートでは南米ホーン岬経由で9ヶ月の航海が必要になる上、ホーン岬周辺の激しい海流で難破する危険性が常にあった⁵。アメリカはパナマを、これら陸上交通と海上交通が抱えていたデメリットを解消できる土地とみなしており、そこに交通路を開けば大西洋－太平洋間を最短距離で安全に行き来できるとして注目していた。

パナマはこの当時ヌエバ・グラナダという国家の統治下にあったため⁶、両大洋を接続する交通路を実現するためには国家間交渉が必要であった。1837年1月に第7代大統領アンドリュー・ジャクソンは、大西洋と太平洋を結ぶ交

通路（運河建設を想定）を開くための条約の締結（特にヌエバ・グラナダとの間で）と、この事業に携わる企業への資金援助を求める連邦議会の決議にもとづき、担当者が対象国を訪問し運河あるいは鉄道を通すのに適切なルートについて情報収集をしてきたという。政権側の担当者は情報不足を認めつつ、この段階での外国政府と交渉を開始することは得策ではないと否定的な見解を示している⁷。

否定的見解の具体的な理由についてはモンロー・ドクトリンとの関連が指摘できよう。周知のようにモンロー・ドクトリンとは、1823年12月1日に連邦議会で発表された第5代大統領ジェームズ・モンローの年次教書に記載された外交政策の方針のことである。中嶋啓雄はこのモンロー・ドクトリンの要点を以下の3点にまとめている。

- (一) 非植民地化 (non-colonization) —— 今後、南北アメリカ大陸は、ヨーロッパ諸国による植民地化の対象にならない。
- (二) 非干渉 (hands off) —— ヨーロッパ諸国が、南北アメリカの独立国に自らの「政治システム (political system)」を拡張しようとするのを、アメリカに対する非友好的意向の表明と見なす。
- (三) 自制 (abstention)・錯綜関係回避 (non-entanglement) —— アメリカは、ヨーロッパ諸国の「国内問題 (internal concerns)」に干渉せず、ヨーロッパ諸国間の戦争にも自国に無関係な場合には関与しない⁸。

このモンロー・ドクトリンに反応してヨーロッパから独立して間もない中南米諸国は、アメリカとの同盟締結を模索していた。しかし、アメリカ自身は当地にヨーロッパ諸国の影響が残っているとし、モンロー・ドクトリンを中南米に適用しアメリカの介入を避ける方針をとった⁹。これまでの中南米諸国の反応を鑑みれば、交通の改善を欲するアメリカにとってパナマは重要な土地ではあったものの、パナマを支配するヌエバ・グラナダと交渉すればアメリカと同盟を結ぶことを同国から求められると考えられた。それは必然的にヨーロッパ諸国の紛争に巻き込まれる可能性を高めることになり、アメリカとしても慎重にならざるを得なかった。

しかし、この構想はメディアでは肯定的に受け止められていた。確認できる限りペンシルバニア州ブルームズバーグで発行された『ザ・コロンビア・デモクラット』が、パナマに鉄道を敷設することに好意的評価を下した最初の新聞である。同紙は『サンドウィッチ・アイランド・ガゼット』の記事を転載する形で報じ、ペルーとパナマを結ぶ航路開発計画が実現すれば太平洋の商業活動に有益であり、サンドウィッチ諸島（現在のハワイ諸島）にとって空前の利益をもたらすと説明する。この記事ではパナマ経由のルートを推奨し、特に鉄道という安定的な交通手段を確保してヨーロッパとアメリカを接続できるのであれば、パナマとその周辺地域は「太平洋の西インド諸島 (the West Indies of the Pacific)¹⁰」になるだろうという見方を示した¹¹。

2. マヤリノ＝ビドラク条約の締結

パナマ地峡鉄道構想は、アメリカだけでなくイギリスとフランスも関心を高めていた。オーストラリアのシドニーで発行された『シドニー・モーニング・ヘラルド』は、イギリスの『タイムズ』の記事を転載する形で英仏の動向を紹介している。それによると、フランス政府のパナマ地峡での鉄道敷設に対する関心の高まりを報じた1845年3月の『タイムズ』の記事の続報として、技師の報告に従って工事はチャグレス川から開始することに決定し、運営会社が組織され英仏両政府の交渉結果を待つのみだと伝えている¹²。工事主体はフランスではあるが、イギリスも事業参画しており、後者にとってはすでに植民地としていた西インド諸島からパナマの鉄道を利用し、アメリカ大陸や太平洋側に勢力を拡大する動きともとらえられる。

独立革命ならびに米英戦争を経験して以来、アメリカが常にイギリスの動向に神経を尖らせてきたことはよく知られているが、ことにパナマに関してはアメリカだけでなく当事国のヌエバ・グラナダも警戒感を示していた。1840年代のヌエバ・グラナダはイギリスがパナマの獲得を企てていると見ており、反政府勢力のリーダーへの支援ならびにイギリス軍人による中米での策動も相まってその不安を高めた。前者は隣国ベネズエラ出身でヨーロッパに亡命中だったファン・ホセ・フロレスが、イギリスやスペインなどの援助を受け母国に帰還したと伝えられた。イギリスなどヨーロッパ諸国が支持するフロレスの存在は、エクアドルだけでなく近隣諸国にも外国勢力の介入を許してしまうと考えられた。後者は、英国政府が正式に放棄した土地であるはずのホンジュラス沖のベイ諸島（現イスラス・デ・ラ・バイア諸島）を、アレクサンダー・マクドナルド大佐が拠点化したことである。マクドナルドは現地に住むミスキト族の権利を保護するという名目でニカラグア軍を駆逐し、さらに南下してパナマ北東部の島ボカス・デル・トロに進出した。表向きはかつてミスキト族が居住した地域の奪還だが、ヌエバ・グラナダ側は彼の行動を中米におけるイギリスの支配権を確立するためのものだと理解した¹³。

東海岸と西海岸の交通事情を改善したいアメリカと、パナマの安全がイギリスに脅かされていたヌエバ・グラナダの利害が一致し、1846年12月12日にマヤリノ＝ビドラク条約を締結する¹⁴。この条約では特に第35条が主要な論点となるので、訳したうえで引用する。

これに先立つ条項のよりよい理解のために、高位の契約当事者との間で、アメリカ合衆国の市民、船舶、商品は、ニュー・グラナダ（原文ママ）の港（ニュー・グラナダ領の一部であるパナマ地峡の南限からコスタリカ国境までを含む）において、現在あるいは将来的に、ニュー・グラナダの市民が享受する船舶や商品の通商と通行への課税免除や特権が同等に与えられる、ということが規定される。そして、この受益権の平等は、前述の領土を通過して一方の大洋からもう一方に向かうアメリカ合衆国の乗客や通信、商品にまで拡大される。ニュー・グラナ

ダ政府はアメリカ合衆国政府に対して、通行権もしくはパナマ地峡の通過について、現在存在する、あるいは将来建設されるあらゆる交通手段が、アメリカ合衆国政府あるいはその市民、またその市民が所有する農産物、工業製品あるいは商品の、合法的な通商の仕方をもって、制約なく自由に利用できるように保証する。(中略) アメリカ合衆国はニュー・グラナダに対して、積極的かつ有効に、現在の規定によって前述の地峡への完全な中立性を保証し、大洋同士の交通の自由という観点から、(その中立性が) 本条約が有効である限り中断もしくは妨害されない。その結果として、アメリカ合衆国は、同様の仕方で、前述の地峡におけるニュー・グラナダ所有の主権と地権を保証する¹⁵。

当初モンロー・ドクトリンは中南米諸国との関係を希薄にさせたが、その解釈を変えたのが第11代大統領ジェームズ・ポークだった。彼はヤング・アメリカ運動に属していた一人であるが、前年の1845年に年次教書でテキサスやオレゴン、カリフォルニアの獲得を正当化するためにモンロー・ドクトリンを援用した¹⁶。その経緯は後述するが、結果としてアメリカにとっての重要課題は、中南米とヨーロッパでの紛争の回避から自国の領土拡張に変わり、交通権をめぐるヌエバ・グラナダとの交渉環境はジャクソン期よりも整備されたと考えられる。マヤリノ＝ビドラク条約はモンロー・ドクトリン解釈の変更を象徴する条約だった。

3. 太平洋郵便汽船の誕生とウィリアム・アスピンウォール

マヤリノ＝ビドラク条約締結から1年余りが経過した1848年4月12日、ニューヨーク州議会で太平洋郵便汽船会社設立法が制定される。ウィリアム・アスピンウォールを創業者とするこの会社は、「蒸気あるいは他の膨張力のある液体や動力によって、単独あるいは部分的な動力あるいは補助動力によって推進し、太平洋航行を推進するための船舶の建造、設置、供給、購入、用船契約の締結、所有」を目的に設立され、ニューヨーク州は以後20年にわたって営業を認可するとした¹⁷。

ニューヨークは1820年代後半には、中南米経由西海岸行きの船舶の拠点になりつつあった。1826年にはニューヨークに本社を置くアトランティック・アンド・パシフィック・オーシャン・カンパニーが、ニカラグア政府より運河建設の認可を受けた。その3年後の1829年コネティカット州の商人サイラス・バローズが、ニューヨークとコロンビアのカルタヘナおよびパナマ地峡を結ぶ貨物船運行会社を設立する¹⁸。

1846年のオレゴン条約でアメリカはイギリスからオレゴンを獲得するが、その前後に連邦政府は太平洋側で事業を展開する船舶運航会社と、主に郵便輸送請負契約を締結しようとして動き出す。1845年には郵政長官がニューオークス(ハバナ、キングストン経由)ーチャグレス間、パナマー(コロンビア川河口<オレゴン>)ーハワイ間の郵便輸送を担

う船舶業者の募集を行った¹⁹。また1847年には連邦法で、海軍長官の名で郵便輸送請負契約を船舶業者と締結することが規定され、ニューオークスパナマの郵便輸送業の有力者だったエドワード・K・コリンズやアルバート・G・スルーが名を連ねている。これを機に、政府と契約を結ぶ船舶業者が続々と登場する。

アスピンウォールがパナマ行き船舶の経営に参入するのは、海軍と契約を結んだテネシー州ナッシュビルのアーノルド・ハリスとの事業に参画したのが始まりである²⁰。アスピンウォール家は、1840年代にはすでにニューヨーク実業界の名門としての地位を固めていた。ウィリアムは甥のウィリアム・エドガー・ハウランドとともに貿易業を営んでいた。船長の孫であり商人である父をもつ彼は、イングランド、地中海地方、そして中南米との交易を営むハウランド家との関係を取り結ぶようになる。おじのガーディナー・グリーン・ハウランドとサムエル・ショウ・ハウランドの見習いになった後、25歳でハウランド家と共同事業をすることを認められた。さらにその5年後には経営権を握るようになり、甥のエドガーとともに事業の拡大を続けていく。当初アスピンウォールがパナマ航路の開発に名乗りをあげたとき驚きをもって迎えられたが、彼はこれまでの貿易商としての実績から十分可能であると判断した²¹。アスピンウォールは当時の海軍長官ジョン・ヤング・メイソンにこの計画の妥当性について照会し、メイソンと郵政長官ケイヴ・ジョンソンとのやり取りを通じて、政府から好意的な返事を得ることができた。本節の冒頭で述べたニューヨーク州議会での決定も、アスピンウォールの周到な準備によって実現した²²。

こうして太平洋郵便汽船を立ち上げたアスピンウォールが関心を示したのが、パナマ地峡で大西洋岸と太平洋岸をつなぐ交通手段の整備であった。第1節でも述べたように、メディアでも太平洋と大西洋を最短距離で結ぶ場所としてパナマは注目されていた。すでに会社設立の2年前に、第2節で述べたマヤリノ＝ビドラク条約によって、アメリカはパナマ地峡での交通権を確保している。加えて、パナマは太平洋ー大西洋間の交通を牛車に依存していたことも、より信頼性のある交通手段の整備を促進させることとなった。

前述の英仏によるパナマでの鉄道敷設計画は、1848年に発生したフランス2月革命の影響で頓挫した。これと入れ替わるように太平洋郵便汽船が、ヌエバ・グラナダとの契約に名乗りを上げる。アスピンウォールは、この鉄道が自身の所有する太平洋郵便汽船のパナマー西海岸航路を支える路線となり、アメリカの他地域との交通網を強化するものとして捉えていた。そこで彼は、ニューヨークの資本家であるヘンリー・チョンシー、コロンビア大学卒業で中央アメリカの代理公使であるジョン・L・ステューヴンスと、共同で事業を進めることにした。特にステューヴンスは旅行者としても有名で、パナマ地峡に関する彼の知識を取り入れることは重要とされていた²³。

そしてこの3名は、パナマ地峡鉄道建設への支援を求め、請願を連邦政府に提出した。この請願は第30議会会期中

の1848年12月11日、イリノイ州選出のステイーヴン・A・ダグラス（上院、民主党議員）によって紹介された²⁴。彼によるとその請願は、西海岸に向かった移住者たちの移動の簡便化や故郷との連絡の維持、陸軍の交通通信手段の確保のため、マヤリノ・ビドラク条約に基づき3人の請願者はパナマにおける鉄道敷設権を確保したと説明する。そしてこの事業を「アメリカの事業」として請願者は位置づけ、完成には国の援助が必要だとし連邦議会に支援を求めた。つまり、アスピンウォールなどは一私企業の企画であるパナマ地峡鉄道の建設を、アメリカ合衆国が積極的に関与する国家事業と位置づけようとした²⁵。アスピンウォールなどの請願を受けて3日後の14日、「パナマ地峡を通過する軍隊及び軍事物資の輸送のための補償を実施するための時限立法（A Bill to Make Compensation for the Transportation of Troops and Supplies, for a Limited Time, over the Isthmus of Panama）」（以下、パナマ地峡鉄道法案）が、ミズーリ州選出のトーマス・ハート・ベントン（上院、民主党）によって上程され、実質的な審議がスタートした²⁶。

4. ジョン・オサリヴァンの支持—ヤング・アメリカ運動にとってのパナマ地峡鉄道—

1837年に連邦議会で否定的な報告がされたパナマ地峡鉄道の敷設案を、再度強力で支援したのがダグラスやベントンなど「ヤング・アメリカ運動」と称される政治運動の一翼を担った者たちだった。ヤング・アメリカ運動とは、1810年代以降に民主党の若手党員に広まった、党内改革運動である。ヤング・アメリカという言葉はラルフ・ウォルドー・エマソンが1844年にボストン商工協会で演説した時に使用したのが始まりだといわれる。この演説で彼は、将来のアメリカが「開放」と「発明の才」をもつ先駆的な人物で溢れるよう期待すると述べた²⁷。このヤング・アメリカという思想は1830～40年代のヨーロッパにも影響を与えた。この時代のヨーロッパでは青年運動が盛んで、1848年の「諸国民の春」と呼ばれる同時多発的な革命ならびにウィーン体制崩壊で頂点を迎える。その代表格でもあるジュゼッペ・マッツィーニが指導した「青年イタリア」は、アメリカのヤング・アメリカ運動を参照しながら自由主義運動を展開していることも指摘されている²⁸。

ヤング・アメリカ運動は海外進出を志向しており、それは鉄道政策にも影響を与えることになる。例えば先述のポークもヤング・アメリカ運動出身の大統領だが、彼がモンロー・ドクトリンを再定義したのは、オレゴンの領有権をめぐる戦争一歩手前まで悪化したイギリスとの関係を意識していたからである。ヨーロッパ諸国による不介入原則を再確認し南北アメリカがそうした国々の勢力争いの場となることを拒否するという、アメリカの国際関係のあるべき姿を示す必要があったからだった²⁹。またほかのヤング・アメリカ運動の支持者はオレゴン領有権の延長に海外進出が視野に入っており、この問題を解決することは当地への入植だけでなく「最短距離で中国と結ぶ」ためにも重要としていた。それはアメリカの国際的な商業活動にとつ

て非常に有益だと指摘されていたのである³⁰。鉄道政策についても、長田豊臣は太平洋鉄道³¹を例にし、ダグラスなどヤング・アメリカ運動の主導者たちが「両半球の自由貿易共和国を繋ぐ国際的回廊の建設³²」と捉え、アメリカの海外進出に望ましい環境を鉄道によって整備しようと画策したと論じている。

この論理は実のところ、太平洋鉄道にさかのぼること10余年前、パナマ地峡鉄道の実現を唱える勢力も用いていた。それを最初に訴えたのはジョン・オサリヴァン³³だった。オサリヴァンは「明白な天命（Manifest Destiny）」を掲げ、西漸運動の精神的支柱になった人物として知られる。その実現手段として彼が目にしたのが、近代的交通インフラである運河と鉄道だった。彼は当初運河建設を想定し、アメリカの潜在的な経済力を高めるために必要だと考えていた。

アメリカでは交通インフラ整備への連邦政府の関与は、合衆国憲法で認められた州権を侵すものとして忌避されてきた³⁴。この憲法解釈論争は、パナマでの運河建設に対する連邦政府の関与の是非をめぐる議論にも影響を与えた。連邦政府の介入に否定的な第8代大統領マーティン・ヴァン・ビューレンに対して、オサリヴァンは連邦政府こそが積極的に運河掘削に動くべきだと強力で主張する。憲法の厳格な解釈を是とし、ジェファソンやジャクソン以来の連邦権制限を支持する大統領とは異なり、ヤング・アメリカ運動の強力な支持者であるオサリヴァンは、国力の増進に必要なものには積極的に連邦権を発動すべきだとしており、民主党内部の世代間対立が際立つ事例でもあった³⁵。

オサリヴァンの連邦権拡大の主張は、彼の支持者たちに強いインパクトを与えた。ジェームズ・ポーク政権で副大統領を務めたジョージ・M・ダラスは彼と書簡を交わしてオサリヴァンの思想に共鳴し、ジェファソンやジャクソンが根拠としていた合衆国憲法修正第10条の規定よりも³⁶、憲法第1条第8項³⁷で認める連邦権解釈の柔軟性を支持することになった。同時期の新聞メディアもこのことを好意的にとらえており、オサリヴァンの主張は認められるようになっていく³⁸。

オサリヴァンの関心は運河から鉄道に移る。1840年代になると国内交通として鉄道が運河にとって代わるようになり、河川の有無にかかわらず高速で移動できる手段としてアメリカ人の生活にも浸透していくようになる³⁹。オサリヴァンも国内の交通事情が急速に変化しつつあると認識していた。それが如実に表れているのが1845年に『デモクラティック・レビュー』の誌上に掲載された「併合（Annexation）」という彼の論文である。西へ拡大することを「明白な天命」と言明したこの論文を読み進めていくと、「鉄道によって、世界の交易にとり東アジア全てを相手に巨大な利益をもたらす⁴⁰」という文言を加えている。西漸運動を支える存在として鉄道を挙げ、西に向かう鉄道が完成すればアジアとの活発な交易が期待できるとオサリヴァンは論じている。以上を踏まえると、パナマ地峡に鉄道を通すことは「明白な天命」の現実化に必要な不可欠であり、オサリヴァンが関心をもつのは必然だった。

5. ベントン側の議会工作と失敗

オサリヴァンと同じ見地からパナマ地峡鉄道法案を支持し、連邦議会で成立させようとした人物として、ベントンが挙げられる。既述のように彼はミズーリ州選出の民主党上院議員で、ヤング・アメリカ運動の主要メンバーの一人だった。西漸運動にも積極的で、娘婿のジョン・C・フレモントにカリフォルニア方面への探検を命じたことでも知られている。

先に述べた太平洋郵便汽船の請願もあり、パナマ地峡鉄道法案が連邦議会で議論される運びとなった。この法案をめぐる論戦は1848～49年までの1年間、集中的に行われた。1848年12月18日に法案提出者のベントンが、法案の趣旨と賛成意見を述べた。その内容を要約すれば、まず、法案に記載された請願者（アスピンウォール、ステイーヴンス、チョンシー）は連邦政府（海軍長官）と契約を結ぶことになるが、それは、請願者の運行する太平洋郵便汽船を海軍の補完的な存在として位置付けているからである。彼によれば、請願者たちはアメリカ大陸の東西をつなぐ交通手段の確立に大変な意欲を示しており、実現の時を今迎えていることを主張した。しかも請願者たちは、ヌエバ・グラナダの交通路を4年間で完成させるとして、マヤリノ・ビドラク条約でアメリカに特権として付与された8年間で大幅に短縮するものである。この事業を完遂させることはすなわち、かつて西回りの航路で東方に出ようとしたコロンブス、そして太平洋への実用的な交通路を開こうとしたルイス＝クラーク探検隊、その2つの未完の事業を成し遂げ、アメリカの威信を高めることになることと強調した⁴¹。

連邦議会議事録を確認すると、ベントン案を補強する議員は上院では少なくとも2人いた。ヘンリー・S・フット（ミシシッピ州、民主党）はカリフォルニアやニューメキシコの防衛問題を取り上げ、大西洋—太平洋間の軍隊および武器弾薬の輸送用の道路建設は、外国勢力や国内勢力からの攻撃から守るのに必要であるとした。フットはその場で明確には言及していないものの、おそらくは憲法第1条第8項の反乱鎮圧と対外防衛に関する条項⁴²を想定しながら、連邦政府は軍事用途での鉄道敷設権を保持していることを挙げている。そして、開通後は軍用に限定しない多種多様な利用が見込まれると主張した⁴³。フットは名指していないものの、時代状況を考慮すると外国勢力というときにはヨーロッパ諸国、特にイギリスを指しているということは容易に想像できる。またジョン・M・クレイトン（デラウェア州、ホイッグ党）は、請願に見られるようにパナマ地峡鉄道の建設はアメリカ人による事業であるから、アメリカ政府は建設主体としての太平洋郵便汽船会社を補助すべきだと明言している⁴⁴。以上の議論から、東海岸—西海岸間の交通路の整備の世界史的意義（コロンブス、ルイス＝クラーク探検隊）、アメリカにとっての有用性（交通権の確保、軍事戦略、それ以外の用途への転用可能性）を意識して賛成派は主張していたことがわかる。

しかし連邦議会での議論をつぶさに追っていくと、実のところ法案の可決にはいくつか越えなければならないハ-

ドルが存在した。大筋でパナマ地峡鉄道法案に賛成する議員ですら、条文の解釈や考え方をめぐって懸念を表明した。

連邦議会の議員たちが共有していた懸念材料は3つある。第1に、主権の問題である。つまり、この時期は依然としてパナマはヌエバ・グラナダの一部であり、条約を締結したからといってアメリカに鉄道敷設の権利があるかについては、議論の余地が残されていたからである⁴⁵。第2に独占の問題があった。法案審議では太平洋郵便汽船が鉄道の敷設や運営を行うことを前提にしているが、1つの企業による独占を許すことにならないかという疑念が持たれていた⁴⁶。第3にパナマを含む中南米の地政学的なリスクである。特にイギリスとの関係の悪化は、例えモンロー・ドクトリンやマヤリノ＝ビドラク条約があったとしても可能な限り回避すべきだという論調があり、またパナマ地峡鉄道をイギリスが自国の利益のために利用することを彼らは恐れていた⁴⁷。

以上のような異論が噴出し、連邦上院では採決に持ち込まれないまま時間切れとなった。主権の問題や独占への嫌悪感、地政学的なリスクといった要因から問題が多いと判断され、ベントンはそれらを覆すだけの説得力を持ちえなかった。これ以降パナマ地峡鉄道に関して連邦議会で再度提起された形跡は、議事録からは確認できない。連邦議会としては大陸の東西を結ぶのであれば、あえてヌエバ・グラナダを選ぶ必要はないと判断したからと考えられる。こうしてパナマ地峡鉄道に関するヤング・アメリカ運動の議会工作は失敗に終わる。

6. ボーリンの祝辞とヤング・アメリカ運動的言説—パナマ地峡鉄道の開通式典から—

しかしパナマ地峡鉄道の建設は審議の結果に関わらず進行し、ヤング・アメリカ運動の思想も生き残った。連邦議会での法案可決が見通せなくなったことに見切りをつけたのか、アメリカ政府の結論を待たずして1849年2月には、アスピンウォールなど太平洋郵便汽船はパナマで測量を開始する。この測量隊には米陸軍地形測量工兵隊に所属するジョージ・W・ヒューズ大佐が主任技師として任命されたほか、のちに米国土木学会を設立することになるW・H・サイデルも名を連ねている⁴⁸。測量開始の報は各紙が伝えているが、とりわけ1849年4月8日付の『ニューヨーク・タイムズ』はパナマを旅行した人物が滞在中に記した紀行文を掲載した。これもパナマ地峡に対する関心の高まりを反映したものといえる⁴⁹。

太平洋郵便汽船は1850年から敷設工事を開始し、5年後の1855年1月28日に全線開通することになる。開通式典の様子は1ヶ月余り後の3月2日に大々的にメディアで報じられており、パナマ地峡鉄道への関心の高さを改めて示した⁵⁰。そしてこの日、ヌエバ・グラナダで弁理公使として派遣されていた、民主党系のジェームズ・バトラー・ボーリンは祝辞を述べている。そこで彼は、パナマ地峡という大西洋と太平洋の交通の障壁が鉄道によって取り払われ、自由で束縛のない貿易が可能になったと述べた。これがア

アメリカ人の事業として行われたことは意義深いという。それは商業の歴史における偉大なる思想の勝利であり、記念碑的存在である鉄道の完成を祝す記念式典が迎えられたことは文明の進歩の成功を示すものだと持ち上げる。というのも、ヨーロッパからインドに向かう道を首尾よく整備した都市は間違いなく繁栄を謳歌したからだ。そしてコロンブスが目指した西回り航路の発見とスペインのバスコ・ヌーニェス・デ・バルボアによるパナマ地峡の踏破、そして「北西航路」発見の夢を引き合いにしながら、パナマ地峡鉄道の完成が世界的に重要であることを強調する⁵¹。

続いてこのパナマ地峡鉄道は世界貿易を活発にさせることを説明する。長らく危険性が指摘されたホーン岬経由の海上ルートを回避することができる。ヨーロッパ大陸とアメリカ大陸の距離が短縮されるので、大西洋貿易はより活発になる。中南米への航路もパナマ地峡を介することで時間短縮が可能となる。そして最重要課題だった西回りでの対インド貿易が実現する。結びとして彼は、二つの大洋を結ぶ礎石を自分たちが築いたことが、未来に語り継がれるだろうという展望を示した⁵²。

ポーリンの祝辞は、アメリカの海外進出の思想的系譜を明示することになり、それはとりもなおさずヤング・アメリカ運動の主張や思想を披歴するものでもあった。西回り航路開拓や「北西航路」の発見を目指してきた、コロンブスなどヨーロッパの探検家の取り組みを継承する存在としてアメリカを浮き立たせるレトリックは、ヤング・アメリカ運動に属する連邦議員や支持者たちの発言から見て取れることを、本稿では議論してきた。またポーリンは明言こそ避けたが、古代都市パルミラや中世ヴェネツィア、そして同時代のイギリスの繁栄とインドとの関係を語る部分は、パナマ地峡鉄道によってアメリカもインドと交流できる機会を得て経済繁栄の道が開かれたことを示唆している。インドや中国などアジアとの貿易を重視するのは、ヤング・アメリカ運動の発想そのものであった。ポーリンは民主党員として1843～51年まで連邦議員を務め、以降も外交官として米国政治との繋がりを保持していたことで知られている。この間に彼自身がヤング・アメリカ運動の主張を見聞きして傾倒した可能性は強く、ポーリンの祝辞はその表れと見ることができる。そのように捉えた場合、ポーリンの祝辞は、ヤング・アメリカ運動の主張がパナマ地峡鉄道で具体的な形になったことをアピールするものとして解釈できるのである。

おわりに

パナマ地峡鉄道は大西洋と太平洋を結ぶ交通機関であるが、その背景にはジェファソン期から目指されたアメリカの海外進出と密接に結びついていた。モンロー・ドクトリンにより中南米と関係構築を躊躇したために、ジャクソン期で一度提起されたパナマでの鉄道敷設案は消滅したが、それを復活させたのがヤング・アメリカ運動だった。この運動がモンロー・ドクトリンの再解釈を可能にして積極的な海外進出を前景化し、パナマ地峡鉄道の開通が現実味を

帯びた。議会での賛成派の議論と開通式典での祝辞で、ヤング・アメリカ運動はその海外進出の思想をパナマ地峡鉄道に埋め込むことに成功する。このようにしてパナマ地峡鉄道は、アンテベラム期アメリカの海外進出を象徴する路線となったのである。

¹ 現在のイリノイ州ウッドリバーのキャンプ・デュボイスを1803年12月に出発し、ミシシッピ川を渡河してセントルイスに立ち寄り、ミズーリ川沿いを北上してロッキー山脈を越え、現在のオレゴン州に入ってコロンビア川沿いに西進、1805年11月には太平洋岸に達した。1806年にセントルイスに帰還するまでの間、現在のノース・ダコタ州やモンタナ州、オレゴン州などの地形や先住民部族との出会いなどの記録を豊富に残し、その後の西部開拓を大きく前進させることになった。Arthur Peter King, *Seven Trails West* (New York: Abbeville Press, 1996), 11-31.

² この神話は1542年、ポルトガル人航海士のジョアン・ロドリゲス・カブリロの、カリフォルニア沿岸の航海によって生み出された。東方に向かうには北西方向に船を進めていくのが1番の近道である、というのがこの神話の中身で、カリフォルニアがまだ「島」と思われていたころにつくられたものだった。1778年、ジェイムズ・クックによりカリフォルニアが北米大陸の一部であることが確認され、北西航路は存在しないことが確定したが、ルイス＝クラーク探検隊の組織を命じたジェファソンはこの航路が存在すると信じていた。ブルース・カミングス『アメリカ西漸史——《明白なる運命》とその未来』(東洋書林, 2013年) 74, 77-78, 94-95頁。

³ アメリカが積極的に中南米政策に取り組むようになったのは19世紀後半であり、特に20世紀転換期に拍車がかかったとされている。この19世紀後半から20世紀初頭のアメリカの対外政策に関しては、次の書籍を参照されたい。Walter LaFeber, *The New Empire: An Interpretation of American Expansion, 1860-1898* (Ithaca: Cornell University Press, 1963)。高橋章『アメリカ帝国主義成立史の研究』(名古屋大学出版会, 1999年)。

⁴ King, *Seven Trails West*.

⁵ Andrew Rolle, Arthur C. Verge, *California: A History (Eighth Edition)* (Chichester, UK: John Wiley & Sons, Ltd., 2015), 110-111.

⁶ パナマは19世紀初頭、シモン・ボリバルが主導して建国した大コロンビアの一部であったが、1830年のベネズエラ、エクアドルの分離独立以降は、改めて組織されたヌエバ・グラナダ共和国に組み込まれた。このヌエバ・グラナダ共和国とアメリカ合衆国の関係は、1833年に代理大使と領事を相次いで任命したことに端を発している。*Journal of the Executive Proceedings of the Senate of the United States of America*, 1829-1837, (Jan. 29, 1833), 302, (Mar. 2, 1833), 332.

⁷ *Journal of the Senate of the United States of America*,

- 1789-1873, (January 10, 1837), 100-101.
- ⁸ 中嶋啓雄『モンロー・ドクトリンとアメリカ外交の基盤』（ミネルヴァ書房, 2002年）20頁。
- ⁹ 同上, 137-163頁。
- ¹⁰ ハワイ諸島の経済発展のモデルとして1840年代は西インド諸島を参考にすることが多かった。この他には、サー・ジョージ・シンプソンが1847年に太平洋貿易の拡大とハワイ諸島内部の資源開発を、『ポリネシアン』誌はアメリカ人のハワイ諸島への移住を表現するのに使用された。Harold Whitman Bradley, "California and the Hawaiian Islands, 1846-1852," *Pacific Historical Review*, 16-1 (Feb., 1947), 29.
- ¹¹ *The Columbia Democrat*, Jul 7, 1838, 2.
- ¹² *The Sydney Morning Herald*, Oct 17, 1845, 3. なお別の文献と照合させると、この英仏共同の鉄道敷設事業を担当したのが、フランス人のサルバ、イギリス人のマシュー・クラインと考えられる。1845年にサルバはフランス資本によりパナマ会社を設立し、その結果ヌエバ・グラナダ政府より鉄道敷設用の現実的なルートの選定に資する測量を実施することを許可された。この会社に所属していたクラインは同年ヌエバ・グラナダより、パナマ地峡を横断する鉄道の建設にかかわる権利を、99年間保持することが認められた。しかし、フランスの第二共和政誕生のきっかけとなる1848年の2月革命のあおりを受けパナマ会社の計画はとん挫し、クラインとの契約も翌年7月に解消した。John H. Kemble, *The Panama Route, 1848-1869* (Berkeley: University of California Press, 1943), 178.
- ¹³ このほか、イギリス本国における船舶会社の設立や、イギリスとエクアドルのこれ以降の関係についても述べられている。Joseph B. Lockey, "A Neglected Aspect of Isthmian Diplomacy," *The American Historical Review*, 41-2 (Jan., 1936), 295-305.
- ¹⁴ 正式には「アメリカ合衆国＝ニュー・グラナダ共和国平和友好航海通商基本条約（General Treaty of Peace, Amity, Navigation, and Commerce between the United States of America and the Republic of New Granada）」という。本稿ではヌエバ・グラナダで表記を統一しているが、引用文では原文を尊重しニュー・グラナダとする。
- ¹⁵ M. M. Mallarino, B. A. Bidlack, "General Treaty of Peace, Amity, Navigation and Commerce between the United States of America and the Republic of New Granada," *Proceedings of the American Society of International Law at its Annual Meeting (1907-1917), Vol. 7, International Use of Straits and Canals, with Especial Reference to the Panama Canal* (April 24-26, 1913), 283-284. なお、国際法学者のウィリアム・カレン・デニスが、この条約の交渉過程を上院の文書をもとに解明している。William Cullen Dennis, "The Panama Situation in the Light of International Law. The Treaty of 1846 between the United States and New Granada," *The American Law Register (1898-1907)*, Vol. 52, No. 5, Volume 43 New Series (May, 1904), pp. 265-306 (265-270, 290-294).
- ¹⁶ 中嶋啓雄『モンロー・ドクトリンとアメリカ外交の基盤』171頁。
- ¹⁷ John H. Kemble, *The Panama Route, 1848-1869* (Berkeley: University of California Press, 1943), 24-25.
- ¹⁸ *Ibid.*, 2.
- ¹⁹ *Ibid.*, 8.
- ²⁰ *Ibid.*, 20-22.
- ²¹ *Ibid.*, 22-23.
- ²² *Ibid.*, 23-24.
- ²³ *Ibid.*, 178-179. なお、ジョン・ロイド・スティーブンスについてはRobert D. Aguirre, *Mobility and Modernity: Panama in the Nineteenth-Century Anglo-American Imagination* (Columbus: The Ohio State University Press, 2017), 29-53.
- ²⁴ 公有地付与法の成立まであと2年待たなければならず、この請願が届いた時点では連邦政府が鉄道事業に積極的に関与することについて、議会内での合意形成には至っていない。そのようななか、パナマ地峡鉄道の請願を最初に連邦政府で読み上げて審議中に法案を肯定的に評価したのは、公有地付与法の成立に尽力したダグラスだった。ダグラス自身もヤング・アメリカ運動を主導する立場にあり、連邦権拡大と公有地付与法の成立に尽力してきた議員として知られる彼は、パナマ地峡鉄道法案を鉄道建設における連邦権行使の容認条件や公有地付与法案の成立要件を把握する、観測気球として捉えていたと考えられる。拙稿「『大陸横断鉄道』計画とアメリカ合衆国憲法——インフラ整備における連邦権の拡大の契機として」『麗澤レビュー』第23号, 2017年, 65頁。
- ²⁵ *Congressional Globe*, 30th Cong., 2nd sess. (1848-1849), 20-1. なお、アスピンウォールなどがヌエバ・グラナダ政府と結んだ契約によれば、計画線上にある公有地はすべて太平洋郵便汽船会社に属するとし、ヌエバ・グラナダ政府からは25万エーカー（約1000平方キロメートル）分の土地の付与されるもので、49年間有効であるとされた。Fessenden Nott Otis, *Illustrated History of the Panama Railroad: Together with a Traveler's Guide and Business Man's Hand-Book for the Panama Railroad and Its Connections with Europe, the United States, the North and South Atlantic and Pacific Coasts, China, Australia, and Japan, by Sail and Steam* (New York: Harper & Brothers, Publishers, 1861) 17-8.
- ²⁶ *Congressional Globe*, 30th Cong., 2nd sess. (1848-1849), 40.
- ²⁷ Yonatan Eyal, *The Young America Movement and the Transformation of the Democratic Party, 1828-1861* (New York: Cambridge University Press, 2007), 5.
- ²⁸ *Ibid.*, 5-6.
- ²⁹ *Ibid.*, 118-120.
- ³⁰ *Ibid.*, 125.
- ³¹ 原文で長田は「大陸横断鉄道」と記しているが、アンテベラム期では「太平洋鉄道」と呼ばれていた。本論文では当時の呼称である「太平洋鉄道」で統一する。長田豊臣『南北戦争と国家』（東京大学出版会, 1992）188頁。

³² 同上。

³³ オサリヴァンの伝記的研究としてRobert D. Sampson, John L. O'Sullivan and His Times (Kent: The Kent State University Press, 2003) が挙げられる。

³⁴ 拙稿「『大陸横断鉄道』計画とアメリカ合衆国憲法——インフラ整備における連邦権の拡大の契機として」『麗澤レビュー』第23号, 2017年, 59-76頁。

³⁵ Yonatan Eyal, 73-74.

³⁶ アメリカ合衆国憲法修正第10条「憲法によって連邦に委託されていない、または憲法によって諸州に禁止されていない諸権力は、諸州にまたは人民に留保される。」

³⁷ アメリカ合衆国憲法第1条第8項「議会は次の権力を有す」3「外国との通商、数州間の通商、インディアン諸部族との通商を規制する権力」

³⁸ Yonatan Eyal, 76.

³⁹ 小澤治郎『アメリカ鉄道業の生成』（ミネルヴァ書房, 1991年), 3-4頁。

⁴⁰ John O'Sullivan, "Annexation," *United States Magazine and Democratic Review* 17, no. 1 (Jul.-Aug 1845), 5-10 <<https://pdcrodas.webs.ull.es/anglo/OSullivanAnnexation.pdf>> 2015/11/16

⁴¹ *Congressional Globe*, 30th Cong., 2nd sess. (1848-1849), 49-50.

⁴² アメリカ合衆国憲法第1条第8項「議会は次の権力を有す」15「連合体の法律を執行し、反乱を鎮圧し、外国の侵略を撃退するために国民軍を召集することのできる権力」

⁴³ *Congressional Globe*, 30th Cong., 2nd sess. (1848-1849), 59.

⁴⁴ *Ibid*, 414.

⁴⁵ *Ibid*, 50, 52, 60-61.

⁴⁶ *Ibid*, 50, 59.

⁴⁷ *Ibid*, 399-401.

⁴⁸ *Brooklyn Evening Star*, Jan 26, 1849, 1.

⁴⁹ *New York Daily Herald*, Apr 8, 1849, 1.

⁵⁰ *New York Daily Herald*, Mar 2, 1855, 1. *New York Tribune*, Mar 2, 1855, 5. *The New York Times*, Mar 2, 1855, 1.

⁵¹ *New York Tribune*, Mar 2, 1855, 5.

⁵² *Ibid*.