

論 説

1852年連邦議会における西部公有地問題・序

——Iowa grant Bill と Homestead Bill——

松 永 健 二

はじめに

西部公有地問題は、十九世紀のアメリカ資本主義発展の特質を理解する上で、奴隷制問題と並んで極めて重要な問題の一つである。ホームステッド法は、その公有地政策の中で基本線をなし、他方鉄道への公有地供与政策は「ホームステッド原理」と対立するものと考えられ、十九世紀中葉から後半にかけての公有地政策の展開は、ホームステッド法に代表される小農民の要求がいくつかの障害を乗り越えて貫徹したと考えられてきたといつてよい。

ところで、1862年 37th Congress, 1st Session において、アメリカ公有地政策史上極めて重大な意義をもつ二つの法律、すなわちホームステッド法と大陸横断鉄道に対する公有地供与法が相次いで成立した。この単純な事実、上記「通説」の線上でどのように理解されるべきであろうか。その「歴史的性格を全く異にし」また「相互に対立しあう」二つの法律が1862年議会において同時に成立したのは、この「対立」がこの時点では未だ明瞭には意識されていない、いわば「過渡期」であった故であると考えべきなのだろうか。あるいはこの二法を支え推進する立場には、そもそも「対立」は存在しなかったのだと考えるべきであろうか。総じてホームステッド政策と鉄道への大規模な公有地供与政策の相互関係をどのようなものとして理解すべきであろうか。もとより、この問題は、十九世紀中葉の公有地政策の歴史的意義を明確にする上でも、またアメリカ資本主義発展の特質を考察する上でも、避けて通ることので

きない課題である。この課題の解明のためには、公有地政策あるいは公有地法案の法制化の過程における論争のあり様の検討とともに、二法の実施過程すなわち両政策の現実的かつ複雑な相互関係の解明が必要である。

その出発点として本稿および本稿に続く一連の論稿において、1852年の32nd Congress, 1st Session における西部公有地問題に関する論争を検討の素材とする。けだし、後に述べるように1852年こそ両法案が連邦議会において同時に集中して議論されたほとんど唯一の時期であり、いわば最初の「接点」をなした事例にはかならないからである。さしあたり本稿ではその準備作業として、50年代における鉄道への公有地供与とホームステッド法案をめぐる状況の概観と、1852年連邦議会における Iowa grant Bill と Homestead Bill の投票結果の分析を通して問題の所在を明確にすることを課題とする。

I. 50年代の鉄道に対する公有地供与

〔1〕

周知のように、鉄道に対する公有地供与は、1850年9月20日 Illinois Central, Mobile and Chicago, Mobile and Ohio River の三鉄道の建設援助のためにイリノイ、ミシシッピ、アラバマの三州に対する公有地供与を認める法案が成立したことをもって始まる。かくして、イリノイ、ミシシッピ、アラバマの三州はそれぞれ 2,595,053.00 エーカー、737,130.29 エーカー、419,528.44 エーカー、計 3,751,711.73 エーカーの公有地を供与された¹⁾。

1) Donaldson, Thomas, *The Public Domain, Its History, with Statistics*, 1884, p. 269. なお, Illinois Central R. R. に対する公有地供与をめぐる諸問題については, Gates, P. W., *The Illinois Central Railroad and Its Colonization Work*, 1934; Sutton, R. M., *The Illinois Central Railroad in Peace and War, 1858—1868*, 1948; Dufwa, T. E., *Transcontinental Railroad Legislation, 1835—1862*, 1933, pp. 4—10; 拙稿(1)「『公有地供与法』とイリノイ・セントラル鉄道会社の建設資金調達メカニズム」, 京都大学経済学会『経済論叢』第118巻第1・2号, 1976年7・8月; (2)「十九世紀中葉イリノイにおける鉄道建設と公有地処分過程」, 高知大学経済学会『海南経済学』(第7号以降『高知論叢』と改称)第6号, 1978年3月, を参照。

鉄道に対する公有地供与は、1862年を境に新たな局面を迎える。60年代の鉄道に対する公有地供与は、50年代のそれと比して、二つの特徴をもっている。第一点は、長距離の大陸横断鉄道に対する大規模な公有地供与が開始されたことである。第1表は、60年代および70年代初頭の鉄道への公有地供与法について示したものである。50年代の鉄道への公有地供与が、その大半が数十万エーカー規模のものであり、イリノイ・セントラルの約260万エーカーを別格とすれば、一件あたり100万強の規模のものはわずか9件にすぎなかった²⁾のと比較するならば、60年代に供与された規模の大きさは隔絶したものであることがわかる。第二の特徴は、62年以降の主な公有地供与が鉄道会社に対して直接行なわれたことである。イリノイ・セントラルをはじめ50年代の場合には、公有地は一度州に対して供与され、その後間接的に鉄道会社に再供与されたのと比べて、これもまた60年代の特徴であった³⁾。もちろん、60年以降も50年代と同様に州に対して供与された上で間接的に鉄道会社に供与された例も数多く見出される。ただしその場合、Atchison, Topeka and Santa Fé R. R. の援助のためにカンザス州になされた供与（1863年成立、2,995,000エーカー）という例外を除いて、62年以降の州への供与は、ごく小さな鉄道であるか、あるいは50年代になされた供与の更新されたものであるか、いずれかであった。

1870年代初頭に、鉄道に対する公有地供与政策はもう一つの転機を迎える。一言でいえば、それは鉄道に対する新たな公有地供与の「終結」と供与地の没収の開始である。1870年前後から、鉄道への公有地供与政策の終結を求める声は議会内外で大きくなった。それは1870年インディアナ州選出下院議員ホウル

2) Donaldson, *op. cit.*, pp. 269—270. 後出第3表参照。

3) この変化は、州の主権論や連邦の内陸改良ということを根拠にしていた憲法上の反対論者たちの完全な凋落を意味していると思われるが、その問題は別稿にて詳論の予定。cf. Haney, Lewis H., *A Congressional History of Railways in the United States*, Vol. II, 1850 to 1877, 1908 & 1910, p. 19.

第1表 1862年以降の鉄道公有地供与法

成立年月日	鉄 道 名	供与地見積面積	供 与 対 象
1862. 7 . 1	Central Pacific	6,500,000 ^{エーカー}	企 業
	Kansas Pacific	6,000,000	〃
	Union Pacific	9,050,000	〃
	Central Branch, Union Pacific	265,000	〃
	Denver Pacific	800,000	コ ロ ラ ド 州
7 . 5	Chicago and Northwestern	520,000	ミ シ ガ ン 州
7 . 12	Des Moines Valley	369,001.61	アイ オ ワ 州
	計	23,504,001.61	
1863. 3 . 3	Atchison, Topeka and Santa Fe	2,995,200	カ ン ザ ス 州
	Leavenworth, Lawrence and Galveston	260,000	〃
	Missouri, Kansas and Texas	660,000	〃
	計	3,915,200	
1864. 5 5	Wisconsin Central	750,000	ウ ィ ス コ ン シ ン 州
	Lake Superior and Mississippi	862,000	ミ ネ ソ タ 州
5 . 12	Chicago, Milwaukee and St. Paul	350,000	アイ オ ワ 州
	Sioux City and St. Paul	400,000	〃
7 . 2	Burlington and Missouri River	2,441,600	企 業
	Sioux City and Pacific	45,000	〃
	Northern Pacific	42,000,000	〃
	計	46,848,000	
1865. 3 . 3	Bay Do Noquet and Marquette	128,000	ミ シ ガ ン 州
1866. 7 . 4	Southern Minnesota	500,000	ミ ネ ソ タ 州
	Hastings and Dakota	350,000	〃
	St. Louis and Iron Mountain	100,000	ミ ズ ー リ 州

7.25	Oregon Branch of the Central Pacific	2,127,000	企	業
	Missouri River, Fort Scott and Gulf	21,341.77	カン	ザス州
	Oregon and California	2,500,000	企	業
	Atlantic and Pacific	22,672,000		”
7.27	Southern Pacific	5,260,000		”
7.28	St. Joseph and Denver City	470,956		”
計		34,001,297.77		
1870.5.4	Oregon Central	1,000,000	企	業
1871.3.3	Texas Pacific	13,000,000	企	業
	New Orleans, Baton Rouge and Vicksburg	903,218	ルイ	ジアナ州
	St. Vincent	1,500,000	ミネ	ソタ州
	Branch Line Southern Pacific	2,500,000	企	業
計		17,903,218		
1872.5.23	Chicago and Northwestern	327,903.69	ミシ	ガン州
総計		127,627,621.07		

注) 更新のための立法は除外した。

出典) Donaldson, *op. cit.*, pp. 270—272

マンの提案した「公有地供与政策の終結を求める決議」⁴⁾ を下院が可決したことにも示されている。かくして、1870—71年の 41th Congress, 3rd Session において、少くとも18の公有地供与法案が下院に上呈された⁵⁾ が、そのうちわ

4) ホウルマンの決議案は以下の如くである。「右決議する。下院の判断において鉄道やその他の企業への援助として公有地を供与する政策は続けられるべきではないこと。……また、合衆国の公有地は、教育目的のための充当を除いて、ホームステッド法や先買権法の下で actual settler のためのホームステッドを保証する目的のために専ら使用されるべきこと」*The Congressional Globe; Containing the Debates, Proceedings, and Laws of the Second Session of the Forty-First Congress* (略記: *Cong. Globe, 41 Cong. 2Sess.* 以下同様). p. 2095, March 21, 1870.

5) Haney, *op. cit.*, vol II, p. 22

ずかに二法案が可決されたのみであった。すなわち、1871年3月3日 **Texas Pacific** (1300万エーカー、直接当該企業へ) と **New Orleans, Baton Rouge and Vicksburg** (約90万エーカー、ルイジアナ州へ) の二鉄道への公有地供与法が成立しただけであった⁶⁾。これ以後、鉄道会社に対する新たな公有地供与を認める法案は可決されず、1871年3月3日をもって約20年間にわたって行なわれてきた鉄道への公有地供与政策にひとまず幕が下ろされた、といつてよい。

〔2〕

だが、ありうべき誤解を避けるために、確認しておかなければならないことがある。それは、1871年に鉄道への公有地供与政策に幕が下ろされたあるいは終止符がうたれたというのは、州を通して間接的にか鉄道会社に直接的にかのいずれにしても、鉄道会社への実際の公有地供与が1871年に終止符をうたれたことを決して意味しない、ということである。あくまでも、鉄道会社に対する新たな公有地供与を認める法律が1871年を最後にしてそれ以降は通過しなかったということを意味しているにすぎない。1850年から1871年までに通過した公有地供与法を根拠にして、鉄道会社が公有地を実際に取得するのは、1870年以前よりもむしろ1870年以降の方がはるかに大規模であったという事実⁷⁾に最大限の注意が払われなければならない。

第2表は、1850年から1904年までの約50年間に鉄道会社が実際に取得した公有地面積の推移を示したものである。これによれば、この50年間に総計1億エーカー以上の広大な公有地が私企業である鉄道会社によって無償で取得された

6) 同日、**Jackson, Lansing and Saginaw** 鉄道に対するものを含めて他に三つの公有地供与法が成立しているが、これらはいずれも以前に認可されたものの更新や路線延長による追加供与である。また1872年5月23日 **Chicago and Northwestern** 鉄道への援助のためにミシガン州に対して約33万エーカーの公有地供与を認める法案が可決されているが、これも1862年7月5日にすでに可決されたものの追加供与を認めたものである。

こと、第二にそのうち50年代、60年代の約20年間には約2,000万エーカー、全体の19.6%が取得されたのにすぎず、大半がそれ以降すなわち1871年のいわゆる「公有地供与政策の終結」後に行なわれたものであること、第三に、とりわけ後半の15年間、1890年から1904年の間に5,500万エーカー（全体の52.4%）が取得されていること、一目瞭然であろう⁷⁾。このようなことがどのようにして可能になったのか。ホームステッド法こそアメリカ公有地政策の基本線をしたとするのが国経済史研究の通説を念頭においた上で、この広大な鉄道供与地はホームステッド法等による小土地所有＝小農民経営の形成・展開とどのような相互関係をもっていたのか。総じて、こうして取得された広大な土地は十九世紀末アメリカ資本主義発展の中でどのような意味をもつことになるのか。これらの課題は、十九世紀後半のアメリカ資本主義発展と土地所有との相互関

7) 1943年の *Report of the Commissioner of the General Land Office* によれば、1943年6月30日までに鉄道会社が取得した公有地面積の総計は131,350,534エーカーであるから、20世紀に入って1904年以降の約40年間に更に約2,680万エーカーの公有地が取得されていることが理解される (cf. Henry, R. S., *The Railroad Land Grant Legend in American History Texts, The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. 32, 1945, p.194)。なお、95年と96年の二年間にそれぞれ約960万エーカー、1,111万エーカーに上る広大な公有地が突出する形で鉄道会社によって取得されているが、そのうち **Northern Pacific** 鉄道による取得が兩年とも760万エーカーを越え、それぞれ79%、68%を占めていたという事実は剋目すべきことである (数値は、*Report of the Public Land Commission, Senate Documents, No. 189, 58th Congress, 3rd Session*, 1905, pp.144~155より計算)。1895年が、1893年の倒産後の **Northern Pacific** 鉄道に対してモルガン・シンジケート (主要構成者モルガン商会＝ファースト・ナショナル・バンク＝ミューチュアル生命保険会社) による4,500万ドルに上る再建金融 (社債発行額2,500万ドル、株式徴収金保証額2,000万ドル) が実施された時期であったことに注目されたい (呉天降『アメリカ金融資本成立史』、有斐閣、1971年、101~122ページ参照)。「金融機関が……鉄道業全体に金融的に進出することができるだけでなく、鉄道以外の産業部門、とりわけ、鉄鋼、石炭等の鉄道関連産業についても、強力な橋頭堡を確保すること」(呉、前掲書、122ページ)を可能にした90年代半ばの再建金融過程とこの時期の大規模な公有地取得とが密接な関係をもっていることを暗示する事実として、極めて興味深い。

第2表 1852—1904年の鉄道供与地面積

供与地面積	
1852—59	13,059,661.65 ^{エーカー}
60—69	7,443,570.35
70—79	22,707,167.31
80—89	6,558,461.74
90—99	37,365,966.83
1900—04	17,415,464.49
計	104,550,292.37

出典) *Report of the Public Land Commission, Senate Documents, No. 189, 58th Congress, 3rd Session (1905)*, p.143より作成

係、とりわけ西部における公有地処分の具体的あり様と資本主義発展との相互関係を、鉄道業（交通手段としておよび大土地所有者として、二重の意味で）を基軸に考察しようとするわれわれにとって、極めて興味深い課題である。

だが、それは本稿の課題ではない。稿を改めて論ずる予定である。ただここでは、1871年の公有地供与法制定の終結によって、それ以降ホームステッド政策と鉄道への公有地供与政策のあいだに存在した「対立」が除去され、ホームステッド法による小土地所有＝小農民経営の自由で広範な形成・展開が可能になったというほど、事態は単純ではなかったことだけを指摘するに留めておこう。

〔3〕

ともあれ、50年に始まり、62年の新たな局面を経て、71年にその終結をみるまでの約20年間に、70余の鉄道会社に対して計155,504,994.59エーカー⁸⁾に及ぶ広大な公有地を供与する法律が議会において可決されたのである。

さて、ここで50年代の鉄道への公有地供与をめぐる状況について、やや立入

8) Donaldson, *op. cit.*, p.273. なお、この数値は、いうまでもなく計画された路線が完成した場合の供与地見積面積の総計である。

って検討しておこう。

第3表、第4表は50年代に成立した公有地供与法について示したものである。

1850年9月、Illinois Central 鉄道等への公有地供与法が初めて議会を通過して以降、ただちに鉄道への公有地供与の道が切り開かれたわけではなかった。1850—51年の 31th Congress, 2nd Session には、少なくとも上院に8つの公有地供与法案、下院に19の法案が上呈されている⁹⁾が、いずれも通過していない。

1851—52年の 32nd Congress, 1st Session には、「公有地をもつほとんど全ての州から鉄道への公有地供与をもとめる法案が提出され」、また「法案に対する議会の関心も、以前に比べて非常に大きくなった」¹⁰⁾という。第5表は、この会期中に上院に提案された公有地供与法案について the Commissioner of the General Land Office が発表した数値である。なお、これはニューヨーク選出下院議員 ジェンキンス Timothy Jenkins の「公有地供与に反対する」と題する 1852年4月14日の演説¹¹⁾の中で引用されたものである。これによれば、7州に対して、計3,090マイルの鉄道の援助のために13,901,657エーカーという広大な公有地供与を求める法案が提出されていたことがわかる¹²⁾。

9) Haney, *op. cit.*, vol II, p.15.

10) Sanborn, J. B., *Congressional Grants of Lands in Aid of Railways*, 1899, p. 38.

11) *Appendix to the Congressional Globe, for the First Session, Thirty-Second Congress; Containing Speech and Important States Paper* (略記: *Cong. Globe*, 32 Cong. 1 Sess., *Appendix*. 以下同様), p. 428, April 14, 1852. なお、このジェンキンスは、本稿の対象であるアイオワ供与地法案とホームステッド法のいずれにも反対投票している。

12) 各州毎に鉄道1マイルあたり平均供与地面積を算出してみると、Wisconsin, Missouri, Arkansas, Alabama の4州については6セクション(3,840エーカー)で Illinois Central を始め50年代のほとんどの鉄道の場合と同じ規模であるが、Iowa は約11セクション、Florida は約10セクションで、Michigan にあっては1マイルあたり1セクションしか要求されていない。これらの事情が何にもとづくものであるか定かでない。

第3表 1850年代の鉄道公有地供与法(1)

成立年月日	鉄 道 名	供与地見積面積	供 与 対 象
1850. 9 .20	Illinois Central	} 2,595,053	イ リ ノ イ 州
	Mobile and Chicago		
	Mobile and Ohio River	737,130.29	ミ シ シ ビ 州
	"	419,528.44	ア ラ バ マ 州
1852. 6 .10	Southwest Branch of the Pacific R.R.	1,161,205	ミ ズ ー リ 州
	Hannibal and St. Joseph	603,506	"
1853. 2 . 9	St. Louis Iron Mountain and Southern	1,415,408	ア ー カ ン ソ ー 州
	"	68,540	ミ ズ ー リ 州
	Little Rock and Fort Smith	1,056,378	ア ー カ ン ソ ー 州
	Memphis and Little Rock	141,845	"
1856. 5 .15	Burlington and Missouri River,	389,134	ア イ オ ワ 州
	Chicago, Rock Island and Pacific	645,307	"
	Ceder Rapids and Missouri River	1,156,988	"
	Dubuque and Sioux City	552,000	"
	Iowa Falls and Sioux City	683,500	"
5 .17	Florida and Alabama	165,688	フ ロ リ ダ 州
	Florida, Atlanta and Gulf Central	37,583	"
	Pensacola and Georgia	1,275,212	"
	Florida	281,984	"
	Alabama and Florida	394,420	ア ラ バ マ 州
6 . 3	Selma, Rome and Dalton	460,700	"
	Coosa and Tennessee	68,000	"
	Mobile and Gilard	505,000	"

	Alabama and Chattanooga	460,000	"
	South and North Alabama	440,000	"
	Coosa and Chattooga	60,000	"
	North Louisiana and Texas	353,212	ルイジアナ州
	New Orleans, Opelousas and Great Western	719,193.79	"
	Port Huron and Lake Michigan	37,428	ミシガン州
	Jackson, Lansing and Saginaw	750,000	"
	Flint and Pere Marquette	513,000	"
	Marquette, Houghton and Ontanagon	552,515	"
	Grand Rapids and Indiana	855,000	"
	Chicago, St. Paul and Minneapolis	805,816	ウィスコンシン州
	Wisconsin R.R. Farm Mortgage Co.	40,049	"
	St. Croix and Lake Superior	843,000	"
	Branch to Bayfield	565,000	"
	Chicago and Northwestern	550,000	"
8.11	Vicksburg and Meridian	200,000	ミシシピ州
	Gulf and Ship Island	200,000	"
1857.3.3	First Division St. Paul and Pacific	1,248,450	ミネソタ州
	Western R.R.	815,000	"
	Minnesota Central	180,000	"
	Winona and St. Peter	1,670,000	"
	St. Paul and Sioux City	1,205,000	"

第4表 1850年代の鉄道公有地供与法(2)

	1850年 (31st Congress) (1st Session)	1851年 (31st Congress) (2nd Session)	1852年 (32d Congress) (1st Session)	1853年 (32d Congress) (2nd Session)
Florida				
Alabama	419,528.44			
Mississippi	737,130.29			
Louisiana				
Illinois	2,595.053.00			
Michigan				
Wisconsin				
Missouri			1,764,711.00	68,540.00
Arkansas				2,613,631.00
Iowa				
Minnesota				
計	3,751,711.73		1,764,711.00	2,682,171.00

注) 第3表より作成

西部諸州のみならず南部諸州からも広大な公有地供与の要求が出されていることに注目されたい。とくにフロリダからは932マイル、約588万エーカーという最大の要求が出されている。上院においては、15の公有地供与法案が通過した¹³⁾が、下院においても可決され成立するのはわずか1法案にすぎなかった。第3表に示されているように、この公有地供与法は、**South Branch of the Pacific Railroad of Missouri¹⁴⁾**と**The Hannibal and St. Joseph¹⁵⁾**の二鉄道の建設援助のためにそれぞれ約116万エーカー、60万エーカー計176万エー

13) Sanborn, *op. cit.*, p. 39

14) この鉄道は、the Pacific Railroad of Missouri (St. Louis—Kansas City 間, 283マイル) との分岐点から州の南西部州境までの、提案時232マイルのもの。cf. Poor, H. V., *Manual of Railroads of the United States* (以下 *Poor's Manual* と略記する), 1868—69, p. 180。なおこの鉄道は、1868年3月7日にミズーリ州議会の制定法によって The South Pacific 鉄道となり、1870年10月25日に The Atlantic and Pacific 鉄道 (Act of 1866. 7. 27) によって組織) と合併した (*Poor's Manual*, 1875—76, p. 741)

1854年 (33rd Congress) (1st Session)	1855年 (33rd Congress) (2nd Session)	1856年 (34th Congress) (1st Session)	1857年 (34th Congress) (2d Session)	計
		1,760,467.00		1,760,467.00
		2,388,120.00		2,807,648.44
		400,000.00		1,137,130.29
		1,072,405.79		1,072,405.79
				2,595,053.00
		2,708,043.00		2,708,043.00
		2,803,965.00		2,803,965.00
				1,833,251.00
				2,613,631.00
		3,426,929.00		3,426,929.00
			5,118,450.00	5,118,450.00
		14,559,729.79	5,118,450.00	27,876,773.52

カーの公有地をミズーリ州に供与することを認めたものである。また、32nd Congress, 2nd Session (1852—53) においては、三鉄道のために、アーカンソー、ミズーリ両州にそれぞれ260万エーカー、6万8千エーカーの公有地供与が認可されている。

さて、1853～55年の33rd Congress (1st Session, 1853—54, 2nd Session, 1854—55) ではどうであったか。この時期に5,000マイル余の鉄道建設援助のために約2,000万エーカーに上る公有地供与法案が提出されていた¹⁵⁾が、先

15) この鉄道は、Hannibal から St. Joseph まで提案時180マイル (*Cong. Globe*, 32 Cong 1 Sess, Appendix, p. 428) であるが、charter を受けたのは1847年で、公有地供与を受けた後1853年に建設開始し、1859年12月に St. Joseph まで完成、1882年 Chicago, Burlington and Quincy 鉄道に買収された (*Poor's Manual*, 1883, pp. 826—829)。なお、この C. B. & Q. 鉄道による Hannibal and St. Joseph 鉄道の買収過程については、Johnson, A. M. and B. E. Supple, *Boston Capitalists and Western Railroads*, 1967, pp. 228—234 参照。

16) Haney, *op. cit.*, Vol II., p. 17.

第5表 1851—52年32d Congress, 1st Session における鉄道公有地供与法案

	計画鉄道距離	供与地見積面積
Michigan	534 マイル	341,760 エーカー
Wisconsin	156	599,040
Iowa	434	3,107,417
Missouri	232	890,880
Arkansas	488	1,873,920
Alabama	314	1,205,760
Florida	932	5,882,880
計	3.090	13,901,657

出典) *Cong. Globe, 32 Congress, 1 Sess., Appendix,*
April 14, 1852, P. 428

に掲げた表によれば一件も認められていないように見える。しかし実はこの 33rd Congress において一法案だけ成立していたのである¹⁷⁾。1854年6月29日、Minnesota and Northwestern 鉄道（ミネソタ準州の南部州境—東部州境間）の援助のために、ミネソタ準州に公有地供与が認められたのが、それである。これは、主権 *sovereignty* をもたない準州への公有地供与を認めた点で特異なものであったが、成立後一ヶ月程経た1854年8月4日「『6月29日法』の無効をもとめる法」の成立によって廃止されてしまい、供与地はただちに没収されてしまった。これによって、52年、53年と続いてきた鉄道の公有地は一旦途切れ、一時的休止期間を置くことになる。

1856年に入って、34th Congress, 1st Session (1855—56) において、「完全な洪水 *perfect flood*」¹⁸⁾ がやってきた。1856年5月から8月までの3ヶ月足らずの間に、30鉄道の援助のために、総計1,456万エーカーの公有地がフロリダ、アラバマ、ミシシッピ、ルイジアナ、ミシガン、ウィスコンシン、アイオワの7州に供与されたのである。公有地供与を受けた州や鉄道の数、供与地

17) Donaldson, *op. cit.*, p. 265 なお Haney, *op. cit.*, Vol. II, p. 185 も参照のこと。

18) *Ibid.*, p. 17

面積、いずれをとってもかつてない大規模のものであり、まさに「洪水」と呼ぶにふさわしい事態が現出した。また 1857 年の 2nd Session においてもミネソタ準州に対して 5 鉄道援助のために計 500 万エーカー余の公有地供与が認められている¹⁹⁾。

公有地供与をめぐる状況にもたらされたこのような大変化が1856年に起った理由について、ヘイニィは次の三点を指摘している²⁰⁾。すなわち、(1)50年代の爆発的な鉄道建設、とりわけ直前の54年、55年の二年間に計 5,894 マイルの鉄道建設が行なわれたこと、(2)初の公有地供与鉄道としての *Illinois Central* 鉄道が成功裡に建設されたこと、(3)歳入源として公有地売却収入にあまり期待はかけられないことが認識されるようになったこと、これらのことが公有地供与の圧力を高め、反対論の弱化をもたらした、と。

第一の理由について言えば、ヘイニィの示している数字が過大である²¹⁾とはいえ、イリノイ州を含む中北部 *Central Northern* 諸州を中心に西部における

19) 54年には一旦成立しながら廃止されたものがここでは認められている。ミネソタが州として連邦に加入を認められるのは、この翌年の1858年5月11日のことである。

20) *Haney, op. cit., Vol. II, pp. 17-18*

21) ヘイニィは「1854、55年の二年間に5894マイルが新たにつけ加えられた」としているが、*Poor's Manual* によれば1853年12月の鉄道距離 15,360 マイルで、1855年12月は18,374マイルであり、54、55年の増加数は3,014マイルである (*Poor's Manual, 1868-69, p. 21*)。U. S. Department of Commerce, Bureau of Census, *Historical Statistics of the United States, Colonial Times to 1970* (以下 *Historical Statistics* と略記) も *Poor* と同数値。ヘイニィの数字が何からとられたものか示されておらず単なる計算間違いあるいは誤植であるのか明らかではない。ただ *Poor* の場合も *Historical statistics* の場合も建設距離数ではなく営業距離数であることに注意されたい。つまり、*Poor* の場合、ある鉄道が建設される時、完成するまで算入されず、完成し営業を開始した時点ではじめて算入する方法をとっている。したがって、*Poor* の数値は実際の建設距離より過小に示される場合があるが、この点を考慮にいれたとしてもヘイニィの数値は過大である。なお、50年代の鉄道統計の「ズレ」(たとえば *Poor's Manual* と *Census* との) 等については、*Chandler, A. D., Jr., Henry V. Poor—Business Editor, Analyst and Reformer, 1956, pp. 249-270* 参照。

鉄道建設が爆発的に進行したことは事実であり²²⁾、そのことが西部あるいは公有地をもつ南部における鉄道建設の要求を一層高め、公有地供与を求める声を増大させたであろうことは想像に難くない。

また、第二の理由については、資金調達も供与地を運用して可能となり、1856年に全長705マイルの建設を完了し、供与地売却も順調に進んでいたものであり、この **Illinois Central** の「成功」²³⁾ が、公有地供与の要求に拍車をかけたというのは十分根拠のあることである。

しかし、第三理由については若干疑問が残る。連邦政府歳入において公有地売却収入が大きな比重を占めてきたのは周知の事実であり、鉄道に対する公有地無償供与も連邦政府歳入を減ずることになるという点も、反対論の有力な根拠の一つであった。確かに公有地売却収入は1836年のピーク²⁴⁾以後、40年代から50年代前半まで、歳入に占める比重を低下させてきた。しかし、56年の大変化の直前に、公有地売却は急増し、55年の公有地売却収入は36年に次ぐ第二のピークを形成する²⁵⁾のであって、ヘイニィの見解はただちには肯首しがたい。ただ、1854年の等級別土地売買法 **the Graduation Act** の成立にも示されているように、測量を済ませ土地市場に出されていながらなお30年以上にわたって購入されずに残っている公有地が問題にされていたことも事実であって、その限りでヘイニィの見解もあながち的はずれであるとはいえない。ともあれ、56年、57年の二年間で計2,000万エーカーの公有地供与が認可された。

22) 中北部諸州1850年1,276マイル→1860年9,583マイル、7.5倍。拙稿(2)18~19ページ参照。

23) **Illinois Central** の供与地を利用した資金調達メカニズムや供与地売却過程について、すなわち **Illinois Central** の「成功」がいかなる意味での「成功」であったかについては、前出拙稿(1)、(2)参照。

24) この年、公有地売却収入は2,488万ドルに上り、歳入総計5,083万ドルの48.9%を占めている (*Historical Statistics*, p.1106) 1840—53年の14年間の年平均公有地売却収入は208万ドルである。

25) 公有地売却収入とその連邦歳入に占める割合は以下のとおりである。1854年847万ドル(11.5%)、55年1,150万ドル(17.6%)、56年892万ドル(12.0%) (*Historical Statistics*, p.1106)

しかし、57年以降は1件も公有地供与法が通過せず、それは62年の大陸横断鉄道の公有地供与が認められるまで続くことになる。これは1857年恐慌の影響が大である。この恐慌が公有地供与によって刺激された鉄道建設とも強い関連をもっていたと考えられていた²⁶⁾からであった。またこの時期一層激化しつつあった南部と北部の奴隷制をめぐる議会内対立も大きな影響を与えたと考えられる。

最後にもう一度確認しておこう。1850年に突破口をひらかれて以降、1856年の「洪水」に致るまでの時期は、公有地供与推進派と反対派との間の、いわば「せめぎあい」の時期であったといえよう。この「せめぎあい」はいかなる意味での、どのような「せめぎあい」であったのか。1852年、32nd Congress, 1st Session における票決と論争の検討を通して、この課題にアプローチしてみよう。けだし、先に述べたように、この会期中にこそ、鉄道への公有地供与をめぐる議論が集中的に行なわれ、憲法上の問題を含めて最も原則的な立場の衝突が見られるからである。加えて、ホームステッド法案をめぐる問題と絡みあって議論されたほとんど唯一の時期でもあったからである。

II. 50年代のホームステッド法案

一方、1850年代におけるホームステッド法案をめぐる議会内外の状況は、どうであったか。ここでは、1852年のホームステッド法案をめぐる状況の位置づけに必要な限りで簡単に述べることにしよう。

入植者に公有地を分与する政策は、不完全ながら40年代初頭にすでに実現していた²⁷⁾。1842年から1854年にかけて、いくつかの準州においてインディアン

26) Haney, *op. cit.*, vol II, p. 18

27) 入植者に公有地を分与する政策をより広く理解するならば、その起点は植民地時代や憲法制定時まで逆上ることが必要であることはいうまでもない。例えば、ヴェジニアへの入植者に対する50エーカーの土地の分与を認めたヘッドライト・システムなど。cf. Hibbard, B. H., *A History of the Public Land Policies*, 1924, pp. 347-352.

等の襲撃から入植者を守る際の戦闘参加を条件として入植者に公有地を贈与する一連の法案が議会を通過した。その最初のもは、いわゆる「フロリダ土地贈与法 Florida Donation Act」²⁸⁾であり、1842年8月4日に成立した。これは、武器をとって戦闘に参加することのできる家族の長あるいは18才以上の男性に対して、法成立後一年以内に実際に入植することを条件に、 $\frac{1}{4}$ セクション、160エーカーの公有地を与えるもので、この法による公有地贈与の総計は、20万エーカーを限度とする、とされていた。その後、贈与される公有地面積、被贈与者の資格等で若干の相違はあるが、フロリダ贈与法と同種の法律がオレゴン（1850年9月27日成立）、ワシントン（1853年3月2日）、ニュー・メキシコ（1854年7月22日）の準州について相次いで成立した²⁹⁾。

フロリダの場合を除いて他の三つの準州はいずれも国境紛争地域にあたり、したがってこれら贈与法は対インディアンというよりもむしろ対外国軍との軍事衝突への対処という性格が強く、いわば国境警備の入植の意味合いが濃厚である。オレゴン国境協定が46年、テキサス併合が45年、対メキシコ戦争（46—48年）を経てメキシコ領一部奪取が48年、ガズデン購入が53年であったことを想起されたい。建国当初からの軍人に対する報奨土地証券 *military bounty-land warrents* の発行による公有地分与を含めて、ここには公有地処分における軍事的性格³⁰⁾を明瞭にみてとることができる。

また、その適用が特定地域の公有地に限定され、したがって取得された土地

28) この法律のタイトルは、“An Act for the armed occupation and settlement of unsettled part of the peninsula of East Florida”である (Donaldson, *op. cit.*, p. 295)。

29) これら4つの法律によって贈与された公有地面積は、1880年時点においては、フロリダ、1,317件、210,720エーカー（一件あたり平均面積160エーカー）；オレゴン、7,317件、2,563,757.02エーカー（約350エーカー）；ワシントン；985件290,215.35エーカー（約295エーカー）；ニュー・メキシコ、135件、20,104.99エーカー（約135エーカー）である (*ibid.*, pp. 295—297, pp. 969—970, p. 1278)。

30) あわせてこの問題と関連させて、従来ほとんど全く看過されてきたが、大陸横断鉄道の軍事的性格についても考慮してみる必要があると考える。たとえば、大陸横断鉄道建設推進の一理由として軍事的必要が強調されたこと、あるいは供与地を受けた

面積もはるかに小さいものであった点で、ホームステッド法と異なるとはいえ、定住・耕作を条件³¹⁾に無償で入植者に公有地を贈与し、そのことによって入植を促進しようとするものであった点で、明らかに“homestead idea”の実現にほかならなかったといえよう。

1840年代末から1850年代初頭にかけて、“homestead idea”をめぐる状況は一大飛躍をとげる。1848年自由土地党 the Free Soil Party は、彼らの政綱に「自由なる土地 free land」に関する一項目を設けた。

「現実の入植者 actual settler に土地を無償で供与 grant することは、連邦の全ての州の利益を促進する賢明かつ正しい政策である。」³²⁾

さらに1852年自由土地民主党 the Free Soil Democrats は、「全ての人民は土地に対する自然権を有している」という宣言を大前提として前面に押し出して、次のような政綱をもって登場した。

「土地の利用は、生活にとって不可欠のものであるが故に、土地に対する全ての人々の権利は、彼ら自身の生存権 right to life itself と同様に神聖にして不可欠のものである。……(中略)……合衆国の公有地は人民に属するものであり、個人に売却されるものでも、企業に供与されるべきでもなく、人民の利益のための神聖な信託と考えられるべきものであり、土地を所有していない入植者に無償かつ限定された面積で供与されるべきである。」³³⁾

この自由土地民主党の政綱の発展とほぼ時を同じくする、32nd Congress,

鉄道会社は合衆国軍隊の輸送について運賃減額を義務づけられていたこと、しかもその運賃減額は1941年時点までに2億ドルを越えると推定されていること (Eliss, D. H., *The Forfeiture of Railroad Land Grants, 1867—1894, The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. 33, No. 1, June, 1946, p. 28) など、検討されねばならない課題が多い、と思われる。

31) この定住・耕作条件は必ずしも厳格なものではなく、年を経るにしたがってより liberal になった (Hibbard, *op. cit.*, pp. 353--354)。

32) *Ibid.*, p. 357

33) *Ibid.*, p. 357

1st Session においてホームステッド法案が初めて本格的に提案されたのである。ここでは、ホームステッド法案は、関税問題、奴隷制問題、国内開発問題、公有地処分問題などと密接に絡みあいながら論じられ、まさに「ホームステッド法案は……1852年に国家的問題 a national question にな」³⁴⁾るに致ったのである。これ以降、1862年の成立に至るまでの10年間、「ホームステッド法案は、いずれか一院かあるいは両院でほとんど途切れることなく審議された」³⁵⁾とあってよい。

後に詳述するように、1852年議会においてホームステッド法案は、下院において107：56で可決され、上院に送付されたが、上院はこの法案の成立を求める数多くの請願を無視して、二度行なわれた採決において14：33、16：38で、いずれもこの法案の審議そのものに入ることを拒否した³⁶⁾。

1852年議会において展開された論争が、ホームステッド法案をめぐる最初の、本格的な論争であったとすれば、1854年の33rd Congress, 1st Sessionにおける審議は、「この問題に関する第二の重大な論争であった」³⁷⁾。この会期においてなされた主な議論の一つは、このホームステッド特権を与える対象に関するもので、合衆国市民や合衆国において出生した者に限定されるべきか、あるいは広く移民にも同様に拡大されるべきか、という問題であった。下院において、この問題について合衆国市民とともに移民のうち帰化意志宣言 a declaration of intention をした者についてホームステッドを申請する資格を与えんとする妥協が成立し、ホームステッド法案はこの会期においても107：73で可決された³⁸⁾。上院においては、ホームステッドをめぐる重要な争点の一

34) Donaldson, *op. cit.*, p. 332

35) Hibbard, *op. cit.*, p. 375

36) Sanborn, *op. cit.*, p. 48

37) Hibbard, *op. cit.*, p. 370

38) *Ibid.*, p. 371 この採決において、自由土地党議員は反対票を投じた。また民主党72：52、ウィッグ党35：19であった。なお、ヒバードは、サンボーンに依拠して、この同じ採決について、15の新州67：12、旧南部3：31、North Atlantic 諸州は賛否に二分された、と述べている。

つであった無償贈与か売却かをめぐって争われ、下院法案に以下の項目が追加されて上呈された。すなわち、5年間の居住と耕作の後、エーカーあたり25セント（その土地が20年以上市場に出されてなお未売却の場合には12.5セント）を支払うことによって、title を取得しうる³⁹⁾、と。この時期においては審議未了のまま採決もされず閉会となった。

1857—58年の 35th Congress, 1st Session においては、上院において二つのホームステッド法案、下院においては二つ以上の法案が提案されたが、このうち一つは期限つき審議延期（59年1月まで）に、他の法案はいずれも採決に付されることもなく廃案にされた。1852年以降ホームステッド法案の審議が奴隷制問題をめぐる議論と重ね合わされながらなされているが、この頃からその比重は一段と大きくなってくる⁴⁰⁾。

ホームステッド法案をめぐる議会内外の闘争の最大の、そして最後のトピックスとして、1860年の 36th Congress, 1st Session における上院、下院での可決と大統領ブキャナンによる拒否があげられる。この会期において、5年間の定住を条件として家族の長に対して160エーカーを越えない土地をエーカーあたり25セントで売却する点で妥協が成立し、最終的に上院36：2、下院115：51⁴¹⁾で、南部選出議員を含む連邦議会両院において初めて圧倒的多数で可決されたのである。大統領に送付されたこの法案に対し、拒否権をもってこれにこたえ⁴²⁾、上院における再採決において28：18で法案成立に必要な2/3以上の賛

39) *Ibid.*, p. 372

40) 例えば、南部の態度の変化を示すものとして、過去のすべての場合においてホームステッド法案の強固な支持者であった、ミシシッピ州の前知事ブラウンやテスサス州選出議員ヒューストンがこの会期の採決において反対票を投じたことがあげられる (*ibid.*, p. 373)。

41) Donaldson, *op. cit.*, p. 340 この票決の意味については、1852年の場合と比較して後述する。

42) 大統領ブキャナンの法案拒否文書およびそれをめぐる議会審議については、*Cong. Globe*, 36 Cong. 1 Sess., June 23, 1860, pp. 3263—3272 参照。簡単な経緯については、Donaldson, *op. cit.*, pp. 336—345

成を得ることができず不成立に終わった。

そして、1862年5月20日、南部の脱退した後の連邦議会においてホームステッド法はほとんど議論されることなく成立することになったのである。

以上、約20年間におよぶホームステッド法案をめぐる議会内の状況の推移の概括は、われわれに何を語っているであろうか。ホームステッド法案は、50年代を通して奴隷制問題と並んでまたそれと絡み合いながら議論された主要な問題の一つであったこと、またホームステッド法案が議会において初めて本格的に「国家的問題」として議論され、その後のホームステッド法案をめぐる議会内論争の起点をなしたものこそ、1852年法案をめぐる 32nd Congress, 1st Session における議論であったこと、しかも時代が下るにしたがって奴隷制をめぐる問題・対立とリンクされる度合が強っていったこと、これである。さらに、注目すべきことは、1850年代初頭から南部を含む強力な抵抗が存在しつつも、少なくとも下院においてはホームステッド法案が多数の支持を得て可決されていたこと、とりわけ1860年には上院、下院両院において圧倒的多数の支持で可決されていることである。これは、西部公有地処分のあり方をめぐるいかなる地域的および経済的利害を反映していたのか。1852年と1860年との間にはいかなる変化が示されているのか。

III. 32nd Congress, 1st Session におけるホームステッド法案とアイオワ公有地供与法案の投票分析

1852年議会は、鉄道への公有地供与政策とホームステッド政策との、また西部公有地問題と奴隷制問題との、「最初の接点」であったとあってよい。それはいかなる意味での「接点」であったのか。また、その「接点」はその内実としてどのような対立を孕んでいたのか。以下、アイオワ公有地供与法案とホームステッド法案に対する下院の投票結果の分析を通してこの問題に接近してみよう。

〔1〕

1852年議会で提案され問題とされたホームステッド法案とオイオワ公有地供与法案の内容についてあらかじめ整理しておこう。

まず、1852年のホームステッド法案の内容について、1862年に成立したホームステッド法と比較しつつ検討することにしよう。1852年法案は、ミシシッピ選出下院議員（民主党）A. G. ブラウン提出法案の代案として、テネシー選出下院議員（民主党）A. ジョンソンによって提案されたものである⁴³⁾。第2表は、1852年法案と1862年法の各条項の主な規定について対照したものである。

〈対象〉については、1862年法が「家族の長 *the head of a family* あるいは21才以上の者」としており、一家族で複数の申請が可能でありまた実際にも多くの場合そうされたのと比べて、1852年法案の場合は申請しうる者は家族の長だけである。したがってこの条項に関していえば、1862年法の方が1852年に比して小農民による投機的取得を容認しているとも考えられる。また、1852年法案の場合には、土地所有者ではないこと、あるいは申請を行うために所有していた土地を処分したことがないことを申請時に宣誓しなければならない。すなわち、1852年法案はその対象として土地所有者を申請時、申請以前を問わず排除している。これに対して1862年法は土地所有者をその対象から除外せず、〈面積〉の項目で明らかなように既所有地の近接地に限ってではあるが既所有地を含めて160エーカーを越えない範囲で申請することを認めている。〈対象〉ということに限定すれば、1852年法案の方が1862年法と対比して「ホームステッド原理」により忠実であるといえよう。また、1852年法案にはないが、1862年

43) *Gong. Globe, 32 Cong. 1 Sess.*, pp.1349—1351. 法案のタイトルは次のとおりである。"A bill to encourage agriculture, commerce, manufactures, and all other branches of industry, by granting to every man who is the head of a family, and a citizen of the United States, a homestead of one hundred and sixty acres of land out of the public domain, upon condition of occupancy and cultivation of the same, for the period herein specified."

第6表 1852年法案と1862年法との比較

	1852年 法案	1862年 法
対 象	<p>(1)家族の長であつて、合衆国市民あるいは合衆国帰化および市民権獲得に関する諸法律によつて1852年1月1日以前に市民になつたもの (第1項)</p> <p>(2)市民権を獲得していないが、州または準州に居住し、帰化意志宣言 a declaration of intention をした者が patent 発行以前に市民権を得るならば、合衆国市民と同等の資格を有する (第6項)</p> <p>(3)申請時に土地所有者でないこと、また本法による利益を得るために土地を手離したことがないことを地方土地局の register の前で宣誓する必要あり (第2項)</p>	<p>家族の長であるか、21才以上の者で、合衆国市民であるか帰化意志宣言した者で、合衆国政府に対して武器をとるか、あるいはその敵に援助や便宜をかつて与えたことのない者 (第1項)</p>
面 積	<p>¼セクション (160エーカー) (第1項)</p>	<p>(1)エーカーあたり価格1.25ドルかそれ以下の場合—160エーカー以下</p> <p>(2)エーカーあたり価格2.50ドルの場合—80エーカー以下</p> <p>(3)すでに土地を所有している者の場合—その土地の近接地に所有地を含めて160エーカー以下(第1項)</p>
費 用	<p>無料 (第1項)</p>	<p>10ドルの手数料 (第2項)</p>
最終取得条件	<p>(1)申請時から5年間、当該土地にて居住、耕作に従事していること</p> <p>(2)その土地または一部を他人に譲渡していないこと</p> <p>(3)上記2項について明白な証拠の必要 (以上、第2項)</p>	<p>(1)申請時から5年間、実際の定住と耕作にもつぱら使用されること。</p> <p>(2)他の人々の使用あるいは利益のために利用されないことの宣誓(第2項)</p>
entry の相続	<p>(1)申請した者が死亡した場合、上記条件が満たされていれば、相続人が同権利を取得できる。</p> <p>(2)両親死亡の相続人が14才以下の場合、その権利は、当該幼児あるいは児童のために発行し、遺言執行者、遺産管理人あるいは後見人は両親死亡後二年以内に当該相続人の利益のためにこの土地を売却することができる。購入者は合衆国から patent を付与される (第2項)</p>	<p>(1)同 文</p> <p>(2)相続人が21才以下の場合、以下同文 (第2項)</p>
負債返済充当の禁止	<p>本法によつて取得された全ての土地は、patent の発行以前に契約された負債の返済にあてられることはない (第4項)</p>	<p>同 文</p>

義務不履行	申請したものが5年満期以前に居住地を変更あるいは6ヶ月以上その土地を放棄した場合、土地は連邦政府に返還され、他の公有地と同様に処分される（第5項）	同文
転換条項	5年間の満期以前に、申請した土地を最低価格（等級減価される場合はその価格）で購入することができる（第8項）	

出典) 1852年法案……*Cong. Globe, 32 Cong. 1 Sess., May 12, 1852, pp. 1349—1350* より作成

1862年法……*Donaldson, op. cit., pp. 347—349* より作成

法には「合衆国政府に対して武器をとるかあるいはその敵に対して援助や便宜を与えたことがないこと」という規定が第一項および第二項に挿入されている。これは明らかに南北戦争の渦中に成立したものとしての性格を示している⁴⁴⁾。

〈面積〉については、1862年法がその土地のエーカーあたり最低公定価格によって制限されているのに対して、1852年法案の場合は公定価格の如何を問わず一律に1セクション（160エーカー）である。

〈費用〉は、1862年法が申請時10ドルの手数料の支払いを要求しているのに対して、1852年法案の場合は文字通り全くの無償 **free of cost** である。

さらに、〈最終取得条件〉については、申請時から5年経なければ **patent** は公布されないこと、その間定住して耕作に従事していることが明示されている点は全く同じであるが、1852年法案は最終取得にあたって5年間の居住と耕作および申請地あるいはその一部の他人への不譲渡に関して「明白な証拠」を要求しているが、1862年法にはその規定はない。

また、1852年法案と1862年法の相違点として「転換 **commutation** 条項」が

44) なお、この句は合衆国憲法修正第14条（1866年6月13日発議、1868年7月28日確定）第3項のいわゆる「公職欠格条項」に挿入されている文言とほぼ同文である（Pritchett, C. H., *The American Constitution*, 3rd ed., 1977, p. 579）。

あるのはいうまでもない。〈債務返済充当の禁止〉や〈義務不履行処分〉に関する規定は、全く同文である。

以上、1852年法案と1862年法との異同について概観してきたが、次のようにいってよいであろう。すなわち、1852年法案と南北戦争の渦中に南部脱退後の議会において成立した1862年法との間には何ら本質的相違を見出すことはできないこと、また若干の相違があるとすれば、それはむしろ1852年法案の方が「ホームステッド原理」をより厳格に反映しているということであろうか。

次に、アイオワ公有地供与法案 *Iowa grant Bill*⁴⁵⁾ について検討しよう。

アイオワにおける公有地供与の対象となったこの鉄道は、ダビューク *Du- buque* からキーアカク *Keokuk* までの州の東境界線に沿って南北に走る路線と、その南北路線のほぼ中間に位置するデヴンポート *Devenport* から州の西境界線をなしているミズーリ河上のいずれかの地点⁴⁶⁾までの東西路線の二鉄道である。イリノイ・セントラル鉄道に対する場合と同様に路線の両側に鉄道から6マイル以内の偶数番号のセクションの公有地を供与されることになってきた⁴⁷⁾。法案ではルートについてわずか三点が明示されているに過ぎないのでこの二鉄道の正確な距離を明示することができないが、概ね450マイル前後と考えられる。そうだとすれば、アイオワ州に供与される公有地は170万エーカー程ということになる⁴⁸⁾。

鉄道から6マイル以内の奇数番号のセクションは連邦政府に保留され、1エ

45) この法案のタイトルは、“An Act granting the right of way and making a grant of lands to the States of Iowa, to aid in the construction of certain railroads in said States”である (*Cong. Globe*, 32 Cong. 1 Sess., p. 1508, May 28, 1852)

46) この地点および建設ルートについてはアイオワ州によって決定されるべきものとされている。

47) *Cong. Globe*, 32 Cong. 1 Sess., Appendix, p. 145

48) 注12)でも指摘しておいたように、この当時ほとんどの法案が1マイルあたり6セクションであり、アイオワ公有地供与法も同様であるにもかかわらず、前掲第5表のアイオワ州関係は434マイル、310万エーカーで、1マイルあたり約11セクションである。この供与地面積算定の根拠は残念ながら不明である。

一カーあたり最低公定価格2.50ドル（いわゆる「最低公定価格倍額地」**double minimum**）と定められたこともイリノイ・セントラルの場合と同様である。

〔2〕

ホームステッド法案とアイオワ公有地供与法案は約6ヶ月間の審議の後、下院において相次いで投票に付された。ホームステッド法案に対する投票は1852年5月12日、アイオワ公有地供与法案は5月28日に行なわれた。第7表、第8表はホームステッド法案、アイオワ公有地供与法案に対する賛否をそれぞれ州グループ別に示したものである⁴⁹⁾。全体としては、ホームステッド法案は可決され、アイオワ公有地供与法案は否決された。

各州グループ別に見ると、**New England** 諸州は、ホームステッド法案12：8、アイオワ公有地供与法案4：17、**Middle Atlantic** 諸州はそれぞれ28：11、15：37であり、**New England** 諸州の方がアイオワ公有地供与法案に反対する比重がわずかに高いことを除けば、東部はホームステッド法案支持、アイオワ公有地供与法案反対でほぼ同一の傾向を示しているようにみえる。だがここで示されている両州グループの同一傾向はあくまでも表面上のことにすぎない。両州グループに属する議員の投票行動をより立ち入って検討してみると、表面上の同一傾向にもかかわらず両州グループの両法案に対する態度には無視しえない大きな相違が存在しているのを確認することができるが、それについては後述する。

南部として一括しうる二つの州グループの投票行動はどうであろうか。**South Atlantic** 諸州はホームステッド法案3：26、アイオワ公有地供与法案6：27、**Gulf and Miss. Valley** 諸州はそれぞれ25：4、15：8である。奴隷州としての南部は、この時点において全く対照的な態度をとる二つの州グループに分かれていることがわかる。すなわち、**South Atlantic** 諸州の両法案に

49) ホームステッド法案は、同日6回の投票が行なわれているが、ここに掲げたものはそのうち最後の投票結果である。

第7表 1852年ホームステッド法案に対する下院における投票結果

	賛成	反対	議員総数
New England states	12	8	31
Middle Atlantic states	28	11	70
South Atlantic states	3	26	40
Gulf and Mississippi Valley states	25	4	36
Central Northern states	31	6	44
Western states	7	1	10
Pacific states	1	0	2
計	107	56	233

- 注1) New England……メイン, ニュー・ハンプシャー, ヴァーモント, マサチューセッツ, ロード・アイランド, コネティカット
 Middle Atlantic…… ニューヨーク, ニュー・ジャージー, ペンシルヴェニア, デラウェア, メリーランド
 South Atlantic…… ヴァージニア, ノース・カロライナ, サウス・カロライナ, ジョージア, フロリダ
 Gulf and Mississippi Valley…… ケンタッキー, テネシー, アラバマ, ミシシッピ, ルイジアナ
 Central Northern……オハイオ, , ミシガン, インディアナ, イリノイ, ウィスコンシン
 Western……アイオワ, ミズーリ, アーカンソー, テキサス
 Pacific……カリフォルニア

- 2) 賛否数合計と議員総数との差は, 採決に参加しなかった議員数である。
 出典) *Cong. Globe*, 32 *Cong. 1 Sess.*, p.1351, May 12, 1852より作成。

第8表 1852年アイオワ公有地供与法案に対する下院における投票結果

	賛成	反対
New England states	4	17
Middle Atlantic states	15	37
South Atlantic states	6	27
Gulf and Mississippi Valley states	15	8
Central Northern states	24	12
Western states	8	0
Pacific states	0	1
計	72	102

- 出典) *Cong. Globe*, 32 *Cong. 1 Sess.*, p.1509, May 28, 1852より作成。

対する反対の立場、それに対して **Gulf and Miss. Valley** 諸州の両法案に対する支持の立場がここに示されている。とりわけホームステッド法案に対する両州グループの態度の対比は極だったものがある。**South Atlantic** 諸州がホームステッド法案に対して州グループとしては唯一の反対者であることは、その反対の意味するものについて全く再検討の余地がないわけではないにしても、ほぼ当然のこととして了解される。しかし、**Gulf and Miss. Valley** 諸州の場合、その支持率の高さは、対投票議員数においても対議員総数においても極だっており、東部の **New England** 諸州、**Middle Atlantic** 諸州をはるかに凌駕しており、西部の **Central Northern** 諸州、**Western** 諸州にさえ勝るとも劣らない点、注目すべき事実であるといえよう。

西部の **Central Northern** 諸州、**Western** 諸州は、両法案に対する圧倒的支持という点で共通している。しかし、アイオワ公有地供与法案に対する態度についていえば、この両州グループは若干の相違を示している。**Western** 諸州は反対投票0であるのに対して、**Central Northern** 諸州の場合は反対投票12と意外な比重を示しているからである。

〔3〕

次に、1852年のホームステッド法案に対する投票結果を1860年のホームステッド法案に対する投票結果と比較検討してみよう。先に述べたように、この1860年の事例は、ブキャナンによって拒否 **Veto** され最終的には不成立に終わったとはいえ、ホームステッド法案が上院・下院両院において初めて同時に可決された事例であり、また南部諸州選出議員も参加する連邦議会において行なわれたものとしてはホームステッド法案に対する最後の議決である。

1852年の票決と1860年のそれとの間には、その賛否の総数に関する限りほとんど変化がなく、したがってこの二つの投票の結果を検討すること自体無意味にみえる。しかし、州グループ別投票を検討すると、総数の相似にもかかわらず両年の投票の内実には大きな隔りがあることがわかる。

第9表 1860年ホームステッド法案に対する下院における投票結果

	賛成	反対	議員総数 ²⁾
New England states	27	0	29
Middle Atlantic states	43	2	70
South Atlantic states	0	26	36
Gulf and Mississippi Valley states	2	21	36
Central Northern states	32	0	48
Western states	4	2	15
Pacific states	2	0	3
不明 ¹⁾	5	—	—
計	115	51	237

注1) ドナルドソンの賛成者議員名簿は、合計115とあるにもかかわらず、111名分の記載しかない。また記載されている議員名を *Cong. Globe*, 36 *Cong. 1 Sess.* 冒頭の議員名簿（州別、政党別）と対照してみると、賛成者のうち1名だけ該当者が見当たらない。合計5名が不明である。

2) 1852年と比較して、ミネソタ（1858. 5. 11）、オレゴン（1859. 2. 14）の二州が新たに加入し、議員定数も若干の異同があり、合計4名増である。

出典) *Donaldson, op. cit.*, p. 340より作成

New England 諸州は賛成が12から27へ倍増、逆に反対は8から0へ激減し、同じく **Middle Atlantic** 諸州はそれぞれ28から43、11から2へと変化しており、東部の二つの州グループの1852年から1860年までの投票行動の変化は、賛成倍増、反対激減という極立った変化を示している。南部については、**Gulf and Miss. Valley** 諸州の態度に大きな変化がみられ、1852年時点には存在した **South Atlantic** 諸州との相違は全く姿を消してしまっている。西部の **Central Northern** 諸州は賛成増、反対0になり、**Western** 諸州は賛成微減、反対増と逆の変化を示している。

次にこの同じ1852年と1860年の投票を奴隷州と自由州の態度という視点から見よう。第10表は、1860年のホームステッド法案に対する投票行動が奴隷制をめぐる態度と全く一致してしまっていることを示している。それに対して、1852年の場合には自由州と奴隷州の態度に関しては有意な結果を示してい

第10表

	1852年		1860年	
	賛成	反対	賛成	反対
自由州	72	22	107	0
奴隸州	35	34	3	51
不明			5	
計	107	56	115	51

出典) *Cong. Globe, 32 Cong. 1 Sess.*, p. 1351 および *Donaldson, op. cit.*, p. 340 より作成。

ない⁵⁰⁾。

南部プランターのホームステッド法案に対する反対がその成立を妨げ、南部脱退後の議会においてはじめて成立が可能となった、という見解は、なるほど50年代末から60年代初頭にかけての事態を説明するものとしては一定の正当な根拠をもつものではある。しかし、少なくともわれわれが本稿および本稿に続く一連の論稿の対象としている1850年代初頭については、必ずしも妥当する見解とはいえない。すなわち、東部諸州にも **New England** 諸州を中心に強力な反対論が存在したし、逆に南部においては **Gulf and Miss. Valley** 諸州が強力な賛成論を展開していたからである。東部、西部の推進派および南部の反対派の議論の再吟味とともに、東部の反対論、南部の賛成論にも正当な吟味を加え、全体としてホームステッド法案をめぐる50年代初頭の「対立」の構造を明らかにすることが必要であろう。

〔4〕

われわれはこれまで1852年のアイオワ公有地供与法案とホームステッド法案の下院における投票をそれぞれ別個に検討してきた。しかし、先に述べたよう

50) ちなみに、アイオワ公有地供与法案に対する自由州と奴隸州の態度も有意な結果を示していない。自由州、賛成28：反対38、奴隸州、44：64 (*Cong. Globe, 32 Cong. 1 Sess.*, p. 1509 より算出)。

にこの両法案はそれぞれ独立に論じられたのではなく、同一会期において相互に関連しあいながら平行して議論されほぼ同一時期に採決されたのであって、この票決の中に西部公有地処分のあり方をめぐる対立の構造が示されているのである。したがってここでは、二法案のそれぞれの採決に参加した者のうちいずれの採決にも参加した議員 132 名についてとりあげ、その両法案についての態度を検討することにしよう。なお、この 132 名はホームステッド法案に対する投票総数 167 名の約81%、アイオワ公有地供与法案に対する投票総数 174 名の約76%を占めており、この 132 名の議員の両法案に対する態度は、必ずしも十全ではないにしても、1850年代初頭の西部公有地問題についての各州グループの態度のあり様を示していると考えて差しつかえないであろう。

第11表

	I	II	III	IV	計
New England states	0	8	1	6	15
Middle Atlantic states	10	15	0	8	33
South Atlantic states	1	1	3	20	25
Gulf and Mississippi Valley states	12	6	1	2	21
Central Northern states	18	7	2	3	30
Western states	6	0	1	0	7
Paific states	0	1	0	0	1
計	47	38	8	39	132

注) I……両法案賛成

II……ホームステッド法案賛成・アイオワ法案反対

III……ホームステッド法案反対・アイオワ法案賛成

IV……両法案反対

出典) *Cong. Globe*, 32 *Cong. 1 Sess.*, p. 1351, p. 1509より作成

東部について先に次のように述べた。すなわち、東部を構成する **New England** 諸州と **Middle Atlantic** 諸州は、二法案に対する投票総数に関する限り **New England** 諸州の方がそれぞれの法案に対する反対の比重が若干高いとはいえ、ホームステッド法案支持・アイオワ公有地供与法案反対という点

で同一の傾向を示している、と。しかし、立ち入って検討してみるとこの両州グループの態度には無視しえない相違が存在している。ホームステッド法案支持・アイオワ公有地供与法案反対の者が両州グループとも半数に上る点と同じであるが、**Middle Atlantic** 諸州の場合、両法案支持者が全体の30%、10名もいるのに対して、**New England** 諸州には両法案のいずれをも支持する者は一人も存在しない点、両州グループの決定的相違を示している。この両州グループの態度の相違の背後には何が隠されているのか。両州グループの立脚するいかなる経済的諸関係が、西部公有地問題に関するいかなる態度・主張となって示されていたのか。また両州グループとも両法案反対者がかなりの数に上っていることも注目される。

南部については、両法案反対の **South Atlantic** 諸州、両法案支持の **Gulf and Miss. Valley** 諸州の、全く対照的な立場を示す両グループに分かれていることは先に指摘した通りであるが、ここでも確認されうる。むしろ **Gulf and Miss. Valley** 諸州の態度は、西部の **Central Northern** 諸州の態度と全く同一の傾向を示してさえる。**Gulf and Miss. Valley** 諸州選出議員の半数以上が両法案に賛成したという事実は、同州グループのおかれたいかなる経済的諸関係と諸利害を反映したものなのか。同じく **Gulf and Miss. Valley** 諸州選出議員のうちホームステッド支持・アイオワ公有地供与法案反対の立場を表明した者は、その背後にいかなる諸利害を秘めていたのか。その主張がいかなる根拠で展開されているか、その主張のあり様は、同一傾向を示している西部の、とりわけ **Central Northern** 諸州選出議員と同じものであるのか、否か。相異なるとすればそれはどのようにか。

ところで、1852年の両法案をめぐる「対立」について二つの異なる評価が与えられている。まず、サンボーンは、ホームステッド政策と鉄道への公有地供与政策との間に対立が存在するが、この1852年の時点においてはいわば「三つ巴 **three-fold division**」の状態であったと述べている⁵¹⁾。すなわち、上院、下

51) Sanborn, *op. cit.*, p. 90.

院における両法案投票議員のうちいずれの採決にも参加した下院 131 名⁵²⁾、上院35名計 166 名について、両法案に賛成60名、両法案反対50名、いずれか一法案に反対56名であった、と⁵³⁾。

それに対してヘイニィは、「鉄道への公有地供与政策とホームステッド法案政策は相対立していたというのは真実であろうか」と自問し、「両政策の間に大きな対立が存在したと考えられるいかなる根拠も見出すことはできない」⁵⁴⁾とした上で、その根拠の一つとして1852年の両法案に対する投票を分析している。そこでは、ヘイニィはサンボーンが示しているもののうち、下院における投票結果をとり出し、131名のうち両法案賛成51名、両法案反対43名、いずれか一法案反対37名であり、前二者は両システムが対立するものとは考えておらず、それは131名中94名(72%)に上ると述べている⁵⁵⁾。サンボーンとヘイニィの分析は結論においては全く相反するものを導き出しているとはいえ、いずれもこの問題を賛成、反対の数の問題に矮少化している点で共通している。いうまでもなく、賛成数にしても反対数にしてもそれぞれ経済的性格と利害を異にするものの合計である。また、ホームステッド法案賛成・アイオワ公有地供与法案反対とホームステッド法案反対・アイオワ公有地供与法案賛成という全く性格の異なる投票を「いずれか一法案に反対」ということで一括している点も西部公有地問題をめぐる対立のあり方を検討する上で極めて不適切な取扱

52) このサンボーンの数値と先に述べたわれわれのそれとの間には1名のズレがある。

また、サンボーンは州グループ別の内訳は示していないが、われわれと同様に両法案賛成、ホームステッド法案・アイオワ公有地供与法案反対、ホームステッド法案反対・アイオワ公有地供与法案賛成、両法案反対の4つに分類して示しているが、これも我々の検討した数値と若干のくい違いを示している。この相違は何によるものか、サンボーンの使用した資料が *House Journal*, *Senate Journal* であり、我々の *Congressional Globe* であるが、この両者のいずれかに誤植があったのか、それともサンボーンの数え間違いであるのか不明である。ともあれ、全体の傾向をみる上では無視しうるほどの小さな誤差ではある。

53) Sanborn, *op. cit.*, pp. 48—49

54) Haney, *op. cit.*, p. 208

55) *Ibid.*, p. 209

いと言わざるをえない。

ともあれ、1852年のホームステッド法案とアイオワ公有地供与法案をめぐる「対立」、総じて西部公有地問題をめぐる「対立」はいかなる性格をもっていたのか。この問題にこたえるためには、この両法案の審議の中で展開される数多くの、それぞれの立場にたつ議員の主張を仔細に検討しなければならない。

むすびにかえて

われわれは、本稿において1850年代の鉄道への公有地供与とホームステッド法案をめぐる諸状況および1852年議会における西部公有地問題に対する投票行動の分析を行ってきた。これはある意味で極めて表面的な事実の検討であり、50年代の西部公有地問題をめぐる対立の概観と問題の所在を一定程度示しえたにすぎない。しかもその際、事態を「セクション利害の対立」として描く「伝統的な」手法に沿って検討を進めてきた。「セクション」が、十九世紀中葉のアメリカ史を理解する上で一定の有効性をもつ概念であることは否定しえない。しかし、「セクション利害」は文字通りの地域的利害と、地域的利害を外被とする内実としての経済的利害や政治的利害との結合であり、しかもその結合の仕方は多様であって、単純な図式化は厳に戒めなければならない。無味乾燥な州グループ別投票行動の背後にいかなる経済的諸関係があったのか、どのような経済的諸関係に立脚していかなる主張、立場が展開されたのか、が検討されなければならない。

1852年議会における二法案の審議過程において、公有地問題に焦点をあてたかなり長い演説が50名を越える上院、下院両院議員によってなされている⁵⁶⁾。これを素材として、1852年時点での西部公有地問題をめぐる「対立」の内実に接近することが次の課題である。

56) *Cong. Globe*, 32 Cong. 1 Sess., *Appendix* に収録されている。