

アメリカの連邦と州

—その法制度・法と権限関係—

大隈 一武

はじめに

I. アメリカの独立と連邦憲法

II. 判例の展開

III. 典型的な歴史的事例

III—1. 禁酒法

III—2. アメリカの鉄道

おわりに

はじめに

アメリカは連邦国家である。初めて「アメリカ法」を勉強しようとするとき、わが国の単一の法制度に馴染んだ頭では、アメリカの「連邦国家」は複雑でわかり難いというのが率直な第一印象である。法制度、法律・判例、権限関係など、至る所に連邦と州の関係が現われる。本稿では、その連邦と州の権限関係の歴史的展開に焦点をあてて考察し、具体的に典型的な歴史的な事例を掲げて、連邦と州の権限関係がどのように交錯し、調和しながら政策として採られてきたかをみることにする。

I. アメリカの独立と連邦憲法

アメリカの連邦と州の問題の端緒は、アメリカの独立、正確にはイギリスの13の植民地の独立である。各植民地は、イギリスが特許状で認めた開発会社の自治植民地または王・貴族領的植民地 (Charter, Royal, Proprietary) であった。比喩的にいえば、各植民地はイギリスの下にぶら下がっている13の子会社の存在であった。それが親会社の存在のイギリスから独立した後で、直ぐに13の各子会社が統合・合併するのは難しい。歴史的にみると、1776年7月4日に独立宣言をした後も、まだ独立戦争は続いており、イギリスからの独立という共通の目的に向かって独立戦争を遂行している間は同一歩調が取れても、独立した13の植民地間の問題となると利害が対立する。

(注1) イギリスの諸立法による植民地に対する規制に反発して、各植民地が独立に向けて動いていた頃の1774年の大陸会議

の権利宣言では「各植民地」と表示し、1776年7月4日の独立宣言では「the Thirteen United States of America」の全員一致の宣言」と表示している。独立戦争遂行のためには植民地が共同する必要があるとして、1777年11月の大陸会議 Continental Congress において連合規約 The Articles of Confederation を採択して、中央組織である連合議会を設置し、対英独立戦争の遂行に当たることにしたが、その連合には課税権や通商規制権はなく、連合規約が各邦（州）の批准を得て発効した1781年には独立戦争は終結（イギリスによる独立承認1783年9月パリ講和条約）に向い連合の主たる目的はやがて消滅した。独立戦争後には様々な難しい問題が発生したが、邦による解決では難しく、また連合には権限がなく、権限のある中央政府の設置の必要性が認識された。1787年5月のフィラデルフィアでの憲法制定会議 Constitutional Convention において連合制度 Confederation System を廃止し、連邦制度 Federal System を採用した。この会議には12邦が出席し（Bは代表を出さず）、同年9月17日に採択された連邦憲法 The Constitution of the United States は1788年6月21日に要件である9番目の邦（NY）が批准して発効した。ノースカロライナと代表を送らなかつたロードアイランドは反対（なお、前者は1789年、後者は1790年に加入）、その他4邦は賛成であったが、マサチューセッツが賛成187票・反対168票、ヴァージニアが賛成87票・反対79票、ニューハンプシャーが賛成57票・反対47票、ニューヨークが賛成30票・反対27票というように僅差であった。中央政府の必要性を認識しながらも、邦の権限を考慮すると率直に認め難いとの躊躇が窺われる。なお、1789年9月の第1回連邦会議で、権利章典を付加する憲法修正案が可決され、1791年12月、憲法修正第1〜10条として成立した（承認11州、新たにヴァーモント州が加入）。

そのような経緯で制定された連邦憲法の前文では「We the people of the United States われわれ合衆国の人民」と表現し、

憲法の制定主体は「州」ではなく「合衆国の人民」であることを明確にし、「to form a more perfect union より完全な国家を形成する」と続く。ここでは一般的に「国家」と訳されているが union である。the United States の部分を以下では合衆国または連邦と表示して述べる。

連邦憲法には連邦の権限を列挙し（第1章第8条）、かつ連邦は憲法に規定された権限のみを有し、「憲法により合衆国に委任されず、州に対して禁止されていない権限は州または州民に留保される。」（修正第10条）とする。「この憲法、この憲法の定めを遂行するため制定される合衆国の法律、合衆国の権限のもとに既に締結され、または将来締結されるすべての条約は、これを国の最高法規とする。各州の裁判官は、各州の憲法または法律に反対の規定がある場合においても、合衆国法に拘束される。」（第6章第2項）と連邦法の州法に対する優位性について規定する。即ち、植民地独立の経緯から、州が主権を有しているが、その権限の一部を連邦に委譲し、その委譲された範囲においては連邦法が優位性を有するとして連邦と州との権限関係を明らかにしている。

連邦憲法の条項の中で、連邦と州の権限関係を考察するのに、重要な条項は「州際通商条項」commerce among the several states, interstate commerce（第1章第8条第2項）と「必要かつ適切条項」necessary and proper（同第17項）である。

州内の問題は各州が権限を有するが、州を越える問題は「州際通商条項」により連邦の出番である。さらに後者の「必要かつ適切条項」の適用の拡大が連邦の権限を拡大してきており、さらに1819年の連邦最高裁判所判決により、州から連邦に対する明示的な委任だけでなく、連邦憲法の全体的趣旨から合理的に推論される範囲での黙示的委任もありうることが認められている。これらにより、今日では、連邦国家が恰も一つの国家のような感を生じさせてきている。

II. 判例の展開

1) 連邦と州の関係に関する判例といえは、エリー鉄道事件判決^(注3)まず想起される先例的判例であり、連邦裁判所が州コモロンにより判断するとして、ほぼ1世紀前に出されたスウィフト事件判決^(注4)を変更したとされるものである。

連邦法・州法ともに存在しない場合に連邦裁判所はどの法を適用するか。連邦憲法には規定がなく、裁判所法 *Judiciary Act of 1789* 第34条「合衆国の憲法、条約または制定法が別段の規定をしている場合を除いて、諸州の法 *laws of several states* は……合衆国裁判所の取扱う事件について判決の法則 *rules of decision* と考えられる。」の「諸州の法」をめぐって、スウィフト事件判決では、メイン州で振出されニューヨーク州で受領された手形の無因性・約因の存在に関して商法一般原則が問題となり、それは地方性がなく、また手形が受領されたニューヨーク州では裁判例が確定していないことから、連邦裁判所の考える法によるとして連邦コモロンを認めたとされるのに対して、エリー鉄道事件判決ではペンシルヴァニア州住民の州内の負傷事故について、ニューヨーク州に本社のある被告を、州籍の相違 *diversity of citizenship* により同州内に所在する連邦裁判所に提訴した損害賠償請求事件に関して、不法行為地のペンシルヴァニア州コモロンにより検討・吟味すべきとして差し戻した事例で、連邦裁判所が実体判断について州コモロンによることを明らかにした。

この2つの判例の間の約1世紀において、裁判所においてのみならず、連邦主義と州権主義の相克があった。この間、遂に1928年に、ケンタッキー州タクシー事件^(注5)においてスウィフト事件判決の問題点が現われた。同事件において、ケンタッキー州の茶黄タクシー会社がルイビル・ナッシュビル鉄道と協定して、同州ボウリング・グリーン駅前の駐車場の独占権を得た

のに対して、同州の黒白タクシー会社が、州裁判所に提訴して、州の独占禁止政策に対する違反を主張し認められた。その後、茶黄タクシー会社はテネシー州で会社設立し、同鉄道と同じ協定をしたために、再び黒白タクシー会社と紛争が生じ、今度は州籍の相違により連邦裁判所に係属した。連邦裁判所は州の裁判例によらなかつた。そのために、本件では州の不利な判決の適用を免れるために会社設立州を変更して州籍の相違を生じさせ、管轄裁判所を州から連邦へ逃避したことに対して非難が起こり、果たしてスウィフト事件判決の理論が適切であるかの問題を生じさせたのであつた。

2) 違憲立法審査権を確立した判例であるマーベリー事件判決にも言及する必要がある。^(注6)

本件は、大統領の任期終了時期（政党交代）にあたり、ワシントンD.C.の治安判事42名の任命を行ったが、証書（職務執行）への署名が時間切れとなつたために、新政権下で被任命者が証書の発行を求めて提訴した。前政権の国務長官マーシャルが連邦最高裁判所長官（首席裁判官）に任命されていた。裁判所法第13条により、証書（職務執行）発行を求める裁判は連邦最高裁判所が第一審とされているが、それは連邦憲法（第3章第2条2項）の対象とはなつておらず、連邦憲法の規定に反すると連邦最高裁判所は判決した。

この判決が連邦憲法自体には規定のない違憲立法審査権を確立した重要な判例として知られているが、その背景に、時期は1803年であり、連邦最高裁判所長官マーシャルが連邦主義者であるということを忘れてはならない。判決文を全部読むとその雰囲気がかかるが、政党交代前の国務長官であり、多分に政治的判断があつたであろうと考えられる。そのような事情があつたためであろう、この画期的判決はその後、長年、活用されなかつたのであつた。

3) 州と連邦の關係に係わる次の判例は、ドレッド・スコット事件判決^(注7)である。これは奴隷解放に係わる事例であり、南北戦争の遠因の1つになったともいわれる。

ドレッド・スコットは軍医の奴隷であつた。その軍医の転勤に従い、スコットもミズーリ州から自由州のイリノイ州へ移住し、自由の身になつたが、軍医に従来通り仕えて、さらにミネソタ州に移り、そこで結婚した。軍医がミズーリ州に戻るときにも一緒に戻つてきた。軍医が死亡すると、スコットは軍医夫人に相続された。そこで、スコットはイリノイ州で自由の身になつたとしてミズーリ州裁判所に地位確認を求めたが、州最高裁判所は認めなかつた。軍医夫人は再婚してマサチューセツツ州に住み、スコットをニューヨーク州居住の弟に譲渡した。スコットは州籍の相違により連邦裁判所に提訴する理由を得た。「州籍の相違」の条件をつくり出すために、そのように仕組んだともいわれる。上告審の連邦最高裁判所は、黒人はそもそも「合衆国市民」でなく、独立時の憲法起草者もそのように考えていた。従つて、「州籍」がなく連邦裁判所の管轄の対象とならないとして、スコットの原告適格を認めなかつた。訴訟としては、それで終わりのはずであるが、裁判所は一步踏み込んで(傍論となるが)、ミズーリ州とイリノイ州の間に存在するミズーリ互譲法 Missouri Compromise Act of 1820 は連邦憲法(修正第14条第1項)の正当な手続によらない財産の剥奪禁止の規定に違反し違憲であると述べる。

アメリカの判例において、よく立法趣旨や立法経緯が解釈論の中に出てくるが、ここでは独立時の憲法草案者Framerが出てきて、そもそもは、という説明となり、黒人はそもそも「市民」でないと結論づけるのには驚かされる。この案件の時代が南北戦争前であり、当時はそのような感覚であつたろうと思われる。

4) さらに裁判官の好みが現われているとみられる判例を示そう。現代的にいえば、プロ野球のフリー・エージェント制に絡む問題である。プロ野球選手が自由に他球団に動けないのは連邦法である反トラスト法のシャーマン法違反となるかが争われた案件で、連邦最高裁判所は、プロ野球は連邦憲法の州際通商条項に該当しないので反トラスト法の対象でないとして訴えを認めなかった。しかし、プロ・フットボールやボクシングなど他のプロ・スポーツに関しては州を越えて試合を展開することは「州際通商」に該当するとしている。しかも、プロ野球については1922年の連邦最高裁判決である先例を、長年にわたりに維持してきており、それが問題であれば司法的にはなく、立法的に解決すべきであるとして議会に解決を投げている。3名の裁判官は反対意見を述べる。この論法はわかる。しかし、これには興味ある内幕がある。裁判官が野球好きで、自分の鼻根チームの選手に他に動いて欲しくないというのである。これは最高裁判所の内幕を描いた「ブレザレンBrethren」に裁判官のロークラークがプロ野球話を巡り廊下トンビで動き廻るのが興味深く紹介されている(219、223～226頁など)^(注8)。

Ⅲ. 典型的な歴史的事例

アメリカの連邦と州の権限関係について、歴史的事実を通して概観してみるとわかり易い。その典型例の一つは禁酒法である。連邦の禁酒法時代として知られるのは1920～1933年であるが、その前後には州の禁酒法が存在している。州の禁酒法が存在するのに何故、連邦が禁酒法を制定するために憲法を1917年に改正(修正第18条)し、1933年に廃止(修

正第21条)したか。何故、その必要があったのか。酒類の州間の輸送を禁止するには州際通商条項により連邦の権限を行使できるものの、酒類の州内での製造・販売の禁止は州の権限であり、全国的に酒類の製造・販売の禁止のためには、連邦として州から権限の委譲を必要としたのであり、その方法が憲法改正であった。連邦憲法は、州から連邦への委譲権限を明記した文書であるのがわかる。

典型例のもう一つは鉄道の建設である。独立した13の植民地は州の土地であり、アパラチア山脈以西の土地は、ルイジアナ・パーチェスなどで取得した後で連邦の土地として所有していた。これらの土地所有形態の中で、州の中の鉄道敷設は州の権限に属し、州を越えて鉄道を敷設する、典型的には大陸横断鉄道は、連邦が権限を行使するというように、それぞれの権限行使がなされているが、戦争、破産などの非常事態では連邦が州際通商条項などを基に特別立法するなどにより強い権限を行使することで対応している。

これら2つの典型例^(注9)について、若干、物語的になる部分も含めて次に紹介する。

(注)

1. Proclamation Act, 1763 (宣言法・ヌバラチア山脈以西への入植禁止) / Sugar Act, 1764 (砂糖法) / Currency Act, 1764 (通貨法) / Mutiny Act 1765 (騒乱法) / Stamp Act, 1765 (印紙法) / Townshend Acts, 1767 (タウンゼント諸法) / Tea Act, 1773 (茶法) 等
2. McCulloch v. Maryland, 17 U.S. (4 Wheat) 316, 4 L. Ed. 579 (1819).
3. Erie R.R. v. Tompkins, 304 U.S. 64, 58 S.Ct. 817, 82 L. Ed. 1188 (1938).
4. Swift v. Tyson, 41 U.S. (16 Pet.) 1, 10 L. Ed. 865 (1842).
5. Black & White Taxicab & Transfer Co. v. Brown & Yellow Taxicab & Transfer Co., 276 U.S. 518 (1928).

6. Marbury v. Madison, 5 U.S. (1 Cranch) 137, 2 L. Ed. 60 (1803).
7. Dred Scott v. Sandford, 60 U.S. (19 How.) 393, 15 L. Ed. 691 (1857).
8. Flood v. Kuhn, 407 U.S. 258, 92 S.Ct. 2099, 32 L. Ed. 2d 728 (1972).
Bob Woodward & Scott Armstrong, *The Brethren* (Avon Books, 1979).
9. 『英米判例百選(第3版)』No.78 (155頁) (有斐閣) にも紹介されている。
2つの典型例は大学の公開講座での筆者担当分の一部で、禁酒法は2008年度後期「酒の文化を辿る」の中の該当部分、鉄道は2009年度前期「鉄道・文化・紀行」の中の該当部分であり、いずれも部分的に省略している。
(参考文献)

丸山英二『入門アメリカ法』(弘文堂1990)

田中英夫『英米法総論 上・下』(東大出版会1980)

金子善次郎『米国連邦制度—州と地方団体』(良書普及会1977)

平良『アメリカにおける連邦と州の法律問題』(慶大法学研究会1961)

Ⅲ—1. アメリカの禁酒法 Prohibitionとその背景 時代・州法と連邦法・ギャング

アメリカの「禁酒法」の時代として知られるのは1920～1933年であるが、それ以前の植民地時代から、さらにアメリカ独立後も禁酒の動きがあり、1833年にアメリカ禁酒同盟が結成され、1873年から婦人キリスト教禁酒同盟が禁酒運動を始め、1893年に反酒場連盟がロックフェラーなどにより結成されている。

禁酒法は1846年にメイン州で制定(販売制限法)され、1856年頃には13州が制定し、1900年に入り18州が禁酒

法を制定していたが、州全域または地域選択の禁酒法など州ごとに禁止の範囲が異なっており、1906年頃には禁酒法を廃止し、州憲法改正での禁止など動きがある。遂に1917年に連邦が禁酒法を制定した（発効は1920年）。即ち、連邦憲法改正（修正第18条）および禁酒法（ヴォルステッド法 Volstead Act 施行細則1920年）によっているが、何故、連邦の憲法改正までしてやるのか。1933年に禁酒法が廃止（憲法修正第21条）されたが、何故か。そもそも何故、禁酒法だったのか。禁酒法といえ、シカゴのギャング、アルカボネが連想されるであろう。それぞれに簡単に説明する。

1. 禁酒法の時代以前の禁酒の動き

1) 植民地時代・飲酒の習慣はイギリスでの習慣を植民地に持ち込んだものであり、メイフラワー号にも酒を積んできたといわれており、植民地時代当初は、適度な飲酒は認められていたが、他方、イギリス社会での過度な飲酒が問題となっていたこともあり、過度な飲酒は戒められ、牧師も、過度の飲酒は罪深い行為として説いた。

酒類販売業（居酒屋・酒屋・宿屋）は許可制が採られており、その許可条件として、店内での過度の飲酒をさせない義務があり、違反に対する罰金が定められていた（1654年マサチューセッツ法）。また泥酔者に対する処罰もあった（初・再犯は罰金、3犯以後は体罰・1679年ニューハンプシヤ法）。

2) ジョージ2世・禁酒令（輸入・販売禁止1735～1742年）…ジョージア植民地における酒類の輸入と販売を禁止している。

3) メイン州で1846年に「酒類販売制限法」（アルコール飲料の28ガロン以下の販売を禁止、産業・医療用の販売は各

コミュニティに1か所を許可制で設置できる。)が制定された。その後、1851年6月に「居酒屋・酒場禁圧法」を制定し、酒類の製造・販売を禁止した。

メイン州の事情として、同州は最北にあり、他の州からの移住者で林業と漁業の従事者が多く、常習的な飲酒者が多かったといわれ、過度の飲酒が問題になっていたという地域的背景があった。また材木は西インド諸島にも運ばれ、帰りの船がラム酒を運んできた。さらに糖蜜が運ばれてきて、蒸留酒の製造が始まった。ラム酒は州内外で消費された。

メイン州に続いて10州と2準州* (NH, VT, MA, RI, CT, NY, DE, MI, IN, IA, NE*, MN*の各州)が禁酒法を制定した。しかし、その後、酒造業者が財産権侵害として訴えた訴訟で違憲判決 (Fisher v. McGirt, 1854年)が出たり、廃止されたりで、1900年には5州 (ME, KS, ND, NH, VT各州)のみに禁酒法が残っている状態であったが、連邦最高裁判所の合憲判決 (Mugler v. Kansas, 1887年*)や下記の禁酒運動の広がりをうけて、1919年までに33州で禁酒法が制定されている (禁止内容は若干異なる。15州なし=VT, MA, RI, CT, NY, NJ, PA, DE, MD, LA, MO, IL, WI, MN, CA各州)。

* *Mugler v. Kansas*, 123 U.S. 623 (1887)。カンザス州法は適正手続によらない財産の収奪を禁止した連邦憲法修正第14条(法の適正手続)違反として訴えた訴訟において、連邦最高裁は、アルコール飲料の使用により公共の衛生、道徳、安全が脅かされる場合は、州は個人の酒類製造・販売権を制限できるとして州法の合憲性を認めた。

4) 禁酒法の制定に関して、民間での禁酒組織の運動があった。1833年にアメリカ禁酒同盟が結成され、メイン州では1834年にメイン禁酒協会MJSが設立され、内部分裂して、1837年にメイン禁酒同盟MTUが設立された。また女性の禁酒運動も進み、1874年に婦人キリスト教禁酒同盟WCTUが結成され、婦人参政権の運動も併せて行うようになり、全

国禁酒党NPPの支持をめぐり、無党派婦人キリスト教禁酒同盟WNPCTUが結成された。禁酒法を2番目に制定したカンザス州でも酒場は公然と営業していることからWCTUカンザス支部を結成したキャリー・ネイシオンは、1900年から1910まで全国的に酒場打壊しを行ったのが話題となった。さらに全国規模の禁酒運動を促進し、禁酒法の制定を目標にして、1895年に反酒場連盟ASLが結成され、各州に組織を置いて活動を始めた。活動としては、酒類の販売のライセンス制にするかどうかを自治体が選択できる選択権法の採択の可否を住民投票にかける、選択法が既に成立している場合は販売業者の追放の可否を住民投票にかける、というように段階的で穏健な方法での方針を進めた。

5) 酒類に対する課税について、1791年蒸留酒課税が1818年に廃止されていたが、その後1862年内国歳入法により酒税がかけられるようになると、酒造業者側で組織化が図られ、同年11月に合衆国醸造業者組合USBAが、1896年に全国酒類卸売業者協会NWIDAが結成され、禁酒法に対する対応も行った。蒸留業は過当競争にあり組織化が難しく、一部は取引関係にあったNWIDAに加盟した。労働者側は、醸造業労働者の属するアメリカ労働総同盟AFLや世界産業労働者組合IWWなどの労働組合が禁酒法により失業を招くとして反対運動や賃上げ闘争を展開した。

6) 1913年連邦ウェブ・ケニオン州際酒類運搬法が成立した。州の禁酒法があっても州内で製造・販売された酒類が取締対象であり、州外から持ち込まれたものの取締権限は州当局にないために、この連邦法が制定された。翌年、禁酒法が付議されたが成立しなかった。

7) ASL・WCTUなどの禁酒運動を進める組織が1913年に全国禁酒評議会NTOを組織し、全国禁酒法の成立を目指して活動を行った。

他方、反禁酒法運動もあり、1918年11月12日に反禁酒法修正連合AAPAが組織され、地方組織も結成された。その主張は、連邦憲法の役割を認識させるもので、連邦が州権に不当干渉していないか、酒類の製造・販売は地域的問題であり、連邦憲法を修正してまで行う国家的問題ではないということであった。

8) 1914年に第一次大戦が始まり、アメリカは、当初は欧州大戦に中立宣言をするものの国内的には臨戦態勢をとり、同年4月に軍事施設内での飲酒禁止命令を出し、アメリカがドイツへの宣戦布告後の1917年8月に、レヴァー食品燃料規制法を制定して、穀物からウイスキー・ジンなどの蒸留酒の製造を禁止した。

2. 連邦禁酒法の制定

1) 1917年4月召集の連邦議会（宣戦布告決議のための臨時議会）において、6月11日に上院に憲法修正案が提出されて8月1日に可決（65対20で賛成）、同年12月再開の議会において、下院司法委員会で審議修正され、同月17日に下院に提出（282対128で賛成）、翌日、上院で下院修正を承認し、州の批准を求めるべく州議会に送付された。批准に必要な数は州（48州）の4分の3（36州）以上で、36番目の州の批准は1919年1月16日になされた。なお、1922年3月7日に46番目の州が批准し、2州（CT, RI）が批准せず。

2) 憲法修正第18条（禁酒法）^{*}の施行のために、ヴォルステッド法案^{**}が1919年5月27日に下院に提出され、10月に可決（287対100の賛成）、上院に送られ可決されたが、同月27日、大統領が拒否権を行使した（戦時緊急性部分の除外）。大統領の拒否権に対して、議会はその3分の2で拒否権の拒否ができるため、拒否権行使の2時間後に下院、翌日に上院で

それぞれ成立させた。

* 憲法修正第18条（禁酒法）施行 1920年1月17日。

* ヴォルステッド法・酒類の製造・販売に従事

罰則…初犯Ⅱ禁錮6月（改正5年）以下・1千ドル（改正1万ドル）以下罰金・併科

・ 飲料アルコールの定義…すべての種類の酒類Ⅱウィスキー、ブランドー、ビール、ラム、ジン、ワインを含み、アルコール含有量0.5%以上

・ 飲料アルコール…飲用を目的として製造、販売、運搬し、外国への搬出・輸入を禁止

・ アルコールおよびアルコール製造用具の所有を禁止

* 飲料以外（医療用）のアルコール、聖餐用のワインを除く・工業用アルコール除外

* 居住している自宅にアルコールを所有すること、同居家族・訪問客などの専ら個人的消費用は認める

* 林檎酒、フルーツ・ジュース造りは認める

3. 禁酒法の執行

1) 最初の6年間で連邦禁酒局員の死亡45人・負傷297人

6年間で収賄・公金横領・虚偽報告で連邦禁酒局員の解雇 875人

取締まり…密輸入酒の5%程度にとどまる

2) しかし、医薬用アルコール、工業用アルコールからの流用、処方箋が乱発された

アルコール度0.5%未満のビール↓ 3~5%へ上げて飲用

聖餐用ワイン↓（聖餐用か否か、わかり難い）

林檎酒↓ 発酵させて2~8%へ上げる

密造蒸留酒・1921年41万3987ガロン↓1929年118万5654ガロン

コーンシュガー生産量・1921年1億5200万ポンド↓1929年9億6000万ポンド

密輸入―カナダ、バハマ（イギリス蒸留酒1918年944ガロン↓1922年386000ガロン）

1924年米英条約など9国と条約⇨海上臨検・積荷押収、船舶曳航など

密造酒が山中、倉庫の中、ドラッグ・ストアの奥の部屋などにつくられた。カナダから国境線を越えて、また海上から酒が運び込まれた。

もぐり酒場。バーの表の扉は閉じており、小さな覗き窓から会員証を提示すると中に入れる。酒瓶の並んだ棚は回転式の隠し戸となっており、手入れがあるときは棚を裏に廻した。等々、この辺りはギャング映画でよく出てくる場面である。

バスタブ・ジン (bathtub-gin) ⇨浴槽を利用して密造したジン。ギャングが密造して大量に売出し、そのためにジンが回り、知られるようになった。

隠語：moonshine（密造酒⇨月明かりの中で製造）bootlegger（長靴の脛の部分に酒瓶を隠して運ぶ）speakeasy（内緒で酒を注文する）runrunner（密輸業者）

3) ドラッグ・ストアの規制強化・25000ドル相当の薬品のストックを要件化など。

ヴォルステッド法修正を求める動き⇨アルコール度0.5%未満を2.7%に改正するか（ビールを認め、ウィスキーは禁止）社会浄化 ↓社会の問題噴出、様々な問題が出てきた。

4. 密造酒・輸入酒　ギヤング

1) 禁酒法の歴史は、密造酒・輸入酒に対する規制の歴史でもあった。その裏社会―ギヤングの代表的な存在はシカゴのギヤング、アルカポネである。ここにも連邦法が絡んでいる。簡単に触れておこう。

彼がニューヨークからシカゴに呼び出されて来たのは1920年で、禁酒法施行の年であった。その前のシカゴの暗黒街は、コロシモ他が仕切っていた。1918年頃、ニューヨークからトリオが来て、コロシモの部下となった。コロシモは従来通りの仕切りでやろうと考えていたが、トリオは禁酒法が発効したら酒で仕切することを考えており、2人の間では意見が一致していなかった。禁酒法発効後の1920年5月、コロシモは誰かに頭を撃ち抜かれ殺された。トリオはニューヨークに電報を打ち、アルカポネを呼び寄せた。彼が21歳の頃であった。トリオはその収入（年収10万ドル）の4分の1と密造酒からの収入の2分の1をアルカポネに与えることを約束した。アルカポネは中古家具店主を名乗りながらポン引き兼用心棒から始め、やがて賭博場・サルーンその他のある通りを任されるようになった。

1922年8月、アルカポネは酔っ払い運転でタクシーにぶつけ、タクシー運転手を暴行した疑いで逮捕された。初めて新聞報道もされたが揉み消された。トリオの収入は10万ドルから酒の輸送などで4500万ドルに上がった。他のギヤング一家との抗争が始まり、トリオが重傷を負い、すべての財産をアルカポネに譲った。抗争は続いていた。1926年9月、ホーソン・ホテルでマシンガン等により射撃されたがアルカポネは何とか免れた。

2) さて有名な1929年2月14日、聖バレンタインデーの大虐殺。ギヤング・モーランに、酒を廻したいがどうかと電話連絡があり、モーランは明朝10時半にヘイヤー・ガレージに運び込めと指示した。その時刻にモーランがガレージに近づく

と、幌を付けた大型自動車が止まり、警官服の男たちがガレージの中に入っていくのが見えた。モーランは姿を隠した。ガレージの中には7人が酒を積んだ車を待っていた。警官(制服3人・私服2人)はガレージに入ると7人に両手を上げて壁に向かつて立たせ、銃を乱射した。7人は床に崩れ落ちた。

3) 同年5月16日、アルカポネは銃器不法所持で逮捕され、翌年3月17日に釈放されシカゴに戻った。1931年10月16日、彼は、FBI(連邦捜査局)により脱税容疑で逮捕された。陪審裁判により、禁錮刑11年と罰金刑5万ドルに処せられ、アトランタの連邦刑務所に送られ、次いでサンフランシスコ湾にあるアルカトラズ島の連邦刑務所に転送され、その後、刑期を終えて出所した。墓はシカゴの西方にある(墓碑表示+Alphonse Capone 1899-1947 My Jesus Mercy)。

4) アルカポネ(アメリカ人はアルカポーンと発音する。)は、イタリア・ナポリからの移民の子としてニューヨークで生まれた。シチリア(シシリー島)出身の「マフィア」には入れず、ギャングである。

5. 連邦禁酒法の廃止

1) 1928年初め頃から株価の低迷が始まっていた。その年は大統領選挙の年であった。ここでも禁酒法の存亡に対するドライ派とウェット派の攻防戦がみられた。大統領選では現状維持で収まったものの、ドライ派の退潮が見られ始め、フーバー大統領(共和党)就任後の1929年3月に全国禁酒法改革女性協会WONPRが設立され、禁酒法下の腐敗と偽善に対する変革を求める動きを始めた。1929年10月24日 ウォール街の株大暴落から世界大恐慌に展開した。ウェット派は、禁酒法は失業と欠乏の真の原因である等として禁酒法の廃止を求めるキャンペーンを打った。

2) 政府は景気回復策のために追われ、大統領は禁酒法維持の姿勢で禁酒法に対しては後回しにしていた。1932年は大統領選の年であった。共和党は禁酒法維持の立場をとっていたが、この年には一般大衆の反応を無視できず、その綱領に若干の修正を加えざるを得なかった。民主党でも議論がなされ将来的に廃止の方向を示し、候補者のルーズベルトは禁酒法廃止を明言して大統領選に臨み、選ばれた。

3) フーバー大統領は任期の残り僅かとなった時期に、禁酒法廃止の方向で動き、1932年12月開会の議会にビールの合法化法案を提出し、下院で可決(230対165で賛成)したが、上院では棚上げとなった。翌1933年2月、修正第18条を廃止する旨の修正第21条^{*}の提案が上院(63対23で賛成)で承認、2日後、下院(289対121で賛成)でも承認された。

^{*}連邦憲法修正第21条…修正第18条の廃止。州と準州の関連諸法に違反して、飲用アルコールの引渡または使用するため、輸送または輸入することを禁止する。

憲法修正第21条に関する州の批准は、要件の36番目の批准が11月7日になされ(12月5日に施行)、禁酒法が廃止された。しかし、州法は存続していた。

その間、1933年3月4日に就任したルーズベルト大統領は、早速、ヴォルステッド法を改正してビール(アルコール含有量3.2%以下)の製造・販売を自由化する法案を提案し、下院(316対97で賛成)・上院(43対30で賛成)で可決された。

<http://prohibitionrepeal.com/> <http://www.nabca.org/> <http://www.discuss.org/>

(参考文献)

歴史的事実などを確認するために左記の文献などを参照した(文献により、年号・記載内容等に違いがみられる部分があり―調べの対象が対象だけに歴史的確定が難しいからであろう―、本文中には個別の注表記はしなかった)。

岡本勝『アメリカ禁酒運動の軌跡―植民地時代―全国禁酒法』(ミネルヴァ書房1994)

小田基『禁酒法のアメリカ』(PHP研究所1984)

新川健三郎『禁酒法―試みと挫折―東大公開講座『酒』(東大出版会1976)

竹山博英『マフィア―その神話と現実』(講談社1991)

Ⅲ―2. アメリカの鉄道 歴史的背景・産業・地域発展―連邦と州の権限関係

はじめに

アメリカの鉄道に関して、アメリカの連邦制度の基本問題である連邦・州の権限関係も係わっており、州内の鉄道は州、州と州を跨る州際の鉄道は連邦が管轄権を有している。アメリカにおける鉄道の発展史には、州と連邦の権限の巧みな使い分けがみられる。アメリカの地勢にも触れながら、その歴史的展開をみてみよう。

アメリカ東部はアパラチア山脈により東海岸部と中西部が隔てられており、鉄道敷設以前の交通は、ミシシッピ川流域・オハイオ川・セントローレンス川・五大湖の水路系を利用して行われていたが、さらにこれらの河川・五大湖と東海岸を結ぶために運河を掘削し、特に、1825年に開通したエリー運河により五大湖とニューヨークが結ばれ(エリー湖畔バッファロー

とニューヨーク州オルバーニー間363マイル)、これに刺激を受けて東海岸の都市が運河掘削を行っている。しかし、運河は冬季には数カ月に亘り凍結する、洪水・旱魃時に利用できない、また運河は平地にしか掘削できないという難点がある。

イギリスの鉄道に刺激されて、アメリカ東海岸でも鉄道会社設立の動きが出てきて、ボルティモア&オハイオB&O会社が1827年に設立され、1830年から鉄道運輸を開始した。機関車・レールなどはアメリカではまだ製造できなかったため、イギリスから輸入したものであった。アメリカでのレール生産開始は1837年頃である。

1830年代はアメリカの鉄道建設の始まりの時代であった。アメリカの鉄道の特色は、国鉄でなく私鉄であり、初期は、民間の会社が町から町の間には敷設して運営するということで、会社間のレールは接続しておらず、またゲージ(軌条幅)も統一されておらず、まちまちであった。鉄道会社は長距離建設を計画したが、運河会社・他州・他社などの反対があり、都市の間の鉄道にならざるを得ないという事情があった。

またアメリカの連邦制度の基本問題である連邦・州の権限関係も当然に係わっており、州内の鉄道は州、州と州を跨る州際の鉄道は連邦が管轄権を有している。

アメリカ鉄道の画期的事件は、1869年5月10日の大陸横断鉄道の完成である。東と西から、それぞれユニオン・パシフィック鉄道とセントラル・パシフィック鉄道が鉄道の敷設をし、ユタ準州プロモントリー(ソルトレイク・シティー北のオグデンの西方向)で接続した。レールのゲージはイギリスの標準でB&Oが採用していた4フィート8.5インチ(1.435m)が用いられたことで、各社もこのゲージに揃える動きが出てきた。

鉄道は、当初は運河との競争で、次第に乗客・貨物輸送を奪った。また鉄道の盛衰は戦争とも係わった。

1900年代には道路整備と自動車の発達により、自動車との競争であり、さらに航空機との競争となった。貨物はまだ鉄道が使われたが、旅客は自動車・航空機との競争には劣った。鉄道に対する連邦政府の財政支援により、アムトラックが1971年に運行を始めた。次いで貨物についても1976年にコンレール・統合鉄道公社を設立し、北東・中西部の破産した6鉄道会社を統合して運営を開始した。

I. 鉄道前史

アメリカの鉄道の理解のために、まずアメリカの地理と歴史を簡単にみておこう。

1. 植民地時代とアメリカ独立（1776年）

アメリカ独立以前のイギリス植民地は、アパラチア山脈東の大西洋岸に沿った位置にあり、海上運送により物流ができ、港に都市が形成されていた。次いで、英仏戦争（フレンチ・インディアン戦争1754～63年）の勝利（1763年2月パリ条約）で得たアパラチア山脈の西からミシシッピ川東岸までの地域を領土として拡張すると（イギリス領土、1783年9月パリ講和条約・植民地独立承認）、アパラチア山脈越えによる交流が問題となってきた。物流はミシシッピ川とそれに注ぐ支流、例えば、オハイオ川・イリノイ川などが利用され、ニューオーリンズから海上輸送の方法が採られるなど、南北方向は利用できたが、東西方向が問題であった。

2. アメリカの領土拡大

アメリカの領土拡大に関して、1803年のルイジアナ・パージェスは大事件の一つである。ミシシッピ川と支流の流域は、フランス人が長年、広い範囲に亘り探検し、フランスの支配下にあった。その後、上記のパリ条約により、ミシシッピ川以西はスペインが取得していたが、1800年10月にミシシッピ川以西でロッキーマウンテン脈以東はフランスに譲渡された。その地域についてアメリカは譲渡を望み、ジェファースン第3代大統領は、フランスとの交渉の為に特使を派遣していたところ、ナポレオンは割譲の意思を示した。ジェファースン大統領は直ちに応じて、1803年4月30日、1500万ドルでの購入契約を締結した。

スペイン領であったフロリダ地域については1819年2月22日、500万ドルで購入した。

ルイジアナ・パージェスにより、アメリカ人はミシシッピ川を渡り、大西部への躍進が始まった。スペイン領であったテキサスやカリフォルニアへも移り住むようになってきた。1821年にメキシコがスペインから独立するとスペイン領はメキシコ領となり、メキシコ人とアメリカ人との間で摩擦が生じ始めた。テキサスでは、アラモの砦の戦い(1836年2月23日(3月6日)の間の同年3月2日にメキシコからの独立を宣言しテキサス共和国となった。その後、テキサス共和国は1845年12月29日まで存続し、アメリカに28番目の州として併合された(奴隷州であったために直ぐには併合できなかった)。

また1846年4月にリオ・グランデ川での戦闘を機にメキシコとアメリカの戦争が始まり、サンフランシスコ北のソノマで、同年6月14日にベア・フラッグ共和国(カリフォルニア)としてメキシコからの独立を宣言し、その後、1848年2月2日、グアダルペ・イダルゴ条約がメキシコ・アメリカ間で調印されてリオ・グランデ川以北をアメリカの領土とし、

カリフォルニア・ネヴァダ・ニューメキシコの一部を500万ドルで譲渡させた。実は、その間、1848年1月24日にサンフランシスコ北東のコロマで金が発見されていたが暫くは秘密にされていた。同年12月5日に大統領教書で金発見を発表すると、翌1849年にはアメリカの東部から、またヨーロッパから人々がサンフランシスコへ金探しに押し寄せ、ゴールドラッシュとなった（Forsyth & Taylor・ナイナーズという。48000人にも上ったという）。1850年に、カリフォルニアはアメリカ31番目の州となった。

アメリカ北西部・カリフォルニアの北のオレゴン地域は、英米の共同占領地であったが、1846年にカナダとの間でオレゴン協定を締結して、オレゴンを分割し、国境線を画定した。

3. 交通手段 幌馬車、海・川と運河の時代

交通手段は、まずは陸上輸送で、西部劇でお馴染みの幌馬車・駅馬車であるが、次に河川を利用した交通である。五大湖、オンタリオ湖から大西洋に注ぐセントローレンス川、中西部を南へ流れメキシコ湾に注ぐミシシッピ川、その支流であるオハイオ川などの水路系を利用して交通がなされていたが、南北の動きであった。フルトンが1807年にハドソン川で蒸気ボートを運航し、その後、オハイオ川・ミシシッピ川でも実用化されている。

東西の交通には、人工的に、運河の建設で対応された。運河は1794年頃から投資（完成距離30マイル）されているが、1825年にエリー運河がエリー湖畔バッファローとニューヨーク州オルバーニ間（363マイル）に開通して、オルバーニからハドソン河をマンハッタンまで下ることができるようになったのに刺激されて、1832年にオハイオ運河（クリー

ブランドとポーツマス間323マイル)、1834年にペンシルヴァニア運河(フィラデルフィアとピッツバーグ間399マイル)、1842年にマイアミ運河(トレドとシンシナティ間)などが建設され、公共投資として伸びており、時期的に鉄道建設が始まって投資が続いている。

II. 鉄道の時代

1. 会社設立

アメリカの鉄道の時代以前から国内開発は州中心であつて、鉄道の時代になつてもまずは同じであつた。アメリカの鉄道建設は民間会社により進められたことに特色がある。当初は、州政府による開発政策が採られていたが、州財政の圧迫のために、民間主体として州政府が資金面での援助をすることにした。即ち、株式会社の資金は事業者の自己資金調達、州政府・地方自治体からの援助投融資がある。州政府は鉄道公債を発行して国内のみならずヨーロッパからも資金を調達している。

鉄道会社は株式会社で、州が鉄道事業設立認可をして規制 Charter Regulation する方式が採られていたが、1850年前後には州により自由鉄道法 Free Railroad Law が制定され、誰でも鉄道事業会社を設立することができることとされている。例えば、1848年オハイオ州法、1850年ニューヨーク州法(1811年一般会社法あり)、1851年アイオワ州法がある。

州の規制は、運賃決定についてもなされ、旅客・貨物運賃の最高率規制がなされている。

(例) 資本金 株主 株式額面

*ボストン&ウースター鉄道会社	450万ドル	2476名	100ドル (1860年11月)
ペンシルヴァニア鉄道会社	3028万ドル	4205名	50ドル (1861年1月)

2. 鉄道建設

鉄道会社の認可は州単位であり、資本金が少ない小規模会社も結構あり、その路線は数百マイルから数マイルというように様々であった(例えば、認可件数はニューヨーク州の場合、1820〜29年9件、1830〜39年111件、1840〜45年6件)。しかも鉄道のゲージ(軌条幅)はまちまちであった。

東部の都市としては、中西部の経済圏(例えば農産物)であるエリー湖、オハイオ川周辺の都市との交通を必要とした。エリー運河の1825年開通は刺激を与えた。エリー湖畔バッファローからニューヨークまで、以前は20日で輸送費はトン当たり100ドルかかっていたのが運河開通後は6日で5ドルとなった。メリーランドは、西にはアパラチア山脈があるために運河は無理であり、鉄道によるオハイオ川岸との交通によることとし、1827年にボルティモア&オハイオB&O鉄道会社を設立し、1852年12月にオハイオ川岸のウィーリングまで鉄道を開通させた(380マイル)。途中の地点からワシントンD.C.へ分岐線を建設して1835年8月に開通している。その後、1840年代後半から50年代初めにかけて、ペンシルヴァニア鉄道、ニューヨーク・エリー鉄道、ニューヨーク・セントラルNYC鉄道(8鉄道の統合)が開業し、4大

鉄道が東部と中西部を結んで輸送をしている。

3. 運河との競争・鉄道会社の統合

鉄道事業は初めから他の輸送手段、特に、運河との競争の歴史でもあった。運河は大資本を投じて掘削されたこともあり訴訟をしても競争者を排除しようとした。例えば、1828年6月、B & O会社設立後早速に土地取得に対する反対訴訟が運河業者から提起されている。ニューヨーク州内の運河に対して鉄道の貨物量は1855年以降に増加傾向にあり、運河の輸送は減少を始めており、鉄道に代替していく。

当初は小規模の鉄道会社が乱立していたため、1840年代後半から50年代初めにかけて、それらを統合する動きが出てきた。大規模な統合は1853年の8鉄道の統合を行ったニューヨーク・セントラルとC&O鉄道である。

4. ゲージ（軌条幅）・鉄道時刻

1) ゲージ・小規模鉄道会社の乱立はまたゲージもまちまちとなっていた。鉄道は州内で、町と町を結んだが、会社毎にゲージが異なっていたために鉄道は接続せず（ゲージの種類が23種あったという）、ひとつの鉄道を降りて次の別会社の鉄道に乗り換え、貨物は積み替えが必要であった。B & Oはイギリスの標準ゲージ4フィート8.5インチを採用していたが、西部のカリフォルニアでは広軌の5フィートが採用されていた。ゲージの統一は後述の大陸横断鉄道でB & O規格の4フィート8.5インチが採用されたことになされた。

2) 標準時…アメリカの時刻の標準時は、現在は4時間帯―東・中央・山・太平洋の4時刻―あるが、当時は、それぞれの地域毎に時刻があった。鉄道が広域に動き始めると時刻の設定が問題となった。鉄道のダイヤは鉄道会社の本社の時刻で組まれていた。1883年11月、上記4つが鉄道標準時として協定され、1918年に連邦により採用されて国家の制度となった。

5. レール生産・鉄鋼業

1) レール…鉄道会社が敷設するレールは、当初の1830年前後はアメリカでは生産ができずイギリスからの輸入であった。その代金支払いとの関連で外資導入を図っている例もみられる。即ち、鉄道証券発行、株式発行により資金調達をしている。1837年頃からヴァージニア州でレール生産が始まり、1841〜48年ペンシルヴァニア州で7社がレール生産を開始し、1850年代には15社が生産している。

最初の頃のレールの型は木材または石材の上部に铸铁板を張り付けたもので、脆くて長くは持たず、金属疲労を起こして折れ、脱線・転覆事故が起きたといわれる。

* 铸铁とは、鉄鉱石を溶鉱炉に入れて燃焼し銑鉄として産出したもので、そのままでは炭素分があり鋼にはなっていないために脆い。铸铁・銑鉄は鑄型に用いられる。

鉄道の輸送量が増加してくると、棒鉄でなく専用レールの需要が出てきた。レールの型も棒鉄からU字型、H字型、T字型製のレールがアメリカで発明された。また鉄の品質も問題となった。1867年頃からベッセマー製鋼法（空気中の酸素

と溶銑中の炭素の結合燃焼による空中酸素精錬法、イギリスでは1856年に特許取得)による炭素を取り除く工程が加わり鋼鉄ができるようになり、また同じ年に、ジーメンズ平炉(溶銑にスクラップを入れる製鋼法)も設置され、1870年頃には生産が大幅に伸びている。

*鋼鉄生産…1867年2550トン、1870年34000トン、1873年129015トン。

2) 鉄鋼業…鉄の生産は、既に植民地時代から農具や刃物など鉄の需要があり、同地に鉄鉱石鉱山があることから1720年頃から木炭を使った溶鉱炉により行われてはいた。しかし、輸送手段が十分でなく、鉄鉱石鉱山のある場所の近くに溶鉱炉を設置して銑鉄を産出し、塊鉄を都市や交通の便の良い場所に運んで圧延・加工を行うように一貫体制は採られていなかった。その後、輸送手段が発達すると、1850年代後半には、鉱山から鉄鉱石を輸送してきて、石炭のあるペンシルヴァニア・オハイオ辺りで鉄鋼生産を行うようになってきた。溶鉱炉・製鋼・圧延を同じ工場で行う一貫生産体制を採るメーカーが6社、うち1社はレール生産専門、5社はレールも生産している。鉄道敷設のために大量のレールの継続的な生産の必要性から、アメリカで鉄鋼業が発達した。1837年頃から始まったレール生産は、1854年にはレール生産能力はペンシルヴァニアなどの16社で155000トンになっている。

*鉄鋼業を語るにはカーネギーの名前を挙げなければなるまい。彼はスコットランドから13歳の頃の1848年に移民しペンシルヴァニア鉄道で働いていたが、1864年頃から、鉄の需要が伸びるのを見て鉄の事業に携わり、1873年にピッツバーグにレール工場を造り、さらに製鉄一般の製品製造をするカーネギー・ステイールとし、また鉄鋼に関連する鉱山・鉄道などを買収し企業集団を築き、1900年頃にはアメリカの鉄鋼生産の4分の1を占めていた。彼は1901年にカーネギー・ステイールを2億5千万ドルで売却し(2億5千万ドル)引退した。その寄付により、カーネギー・ホールなどが造られ、名を残している。

Ⅲ. 大陸横断鉄道・連邦権限

1. 連邦としてのアメリカ

アメリカはイギリスの13植民地が独立し、必要により連邦を形成した経緯から州と連邦の権限問題がある。即ち、州に主権があり、連邦は州から権限を委譲された事項に関して権限があり、委譲していない権限は州にある。例えば、州内の問題は州の権限であり、州と州を跨る州際通商は連邦権限である。それを規定したのが連邦憲法である（連邦権限・第1章第8条に列記）。

会社法は50州それぞれに制定されており、会社設立の認可は州の権限である。鉄道は、上述したように、会社設立した州内で鉄道を敷設して事業を行っていたが、州を越えて事業を行う場合は、関係する複数の州の認可を必要とする。

2. 東と西

1) 東部から上述のようにエリー運河・エリー湖を渡り、またアパラチア山脈を越えて、東部と中西部との交易ができるようになる。ミシガン湖南畔にあるシカゴは重要な都市として役割を果たすようになる。イリノイ州は西にミシシッピ川、南にその支流のオハイオ川が流れる地勢であるが内部の平地帯にはまだ入り難かった。イリノイ州のほぼ中央西側を南北に流れるイリノイ川とミシガン湖を接続するイリノイ・ミシガン運河102マイルの掘削は1835年に着工され、途中で不況により遅れたが1848年に完成した。州内部の開発は鉄道によることが期待され、1850年にはイリノイ・セント

ラルの鉄道が後述の連邦公有地譲与法による支援を受けて州のほぼ中央東側を南部に向けて鉄道建設を始めた。1852年に東部からシカゴまで鉄道が延びた。また同年にはB&Oがオハイオ川岸のウィーリングまで鉄道を開通させている。さらに1859年にシカゴから西方のネブラスカ準州オマハまで鉄道が延び、1860年頃にはシカゴ周辺に鉄道網ができた。1850年からの10年間で同州内の鉄道の営業距離は110.5マイルから286.8マイルに延び、国内第1位のオハイオ州に次ぐ鉄道マイルとなった。

イリノイ州は鉄道の敷設により人口が増加し、1850～1860年に、穀物に適した黒い土地の平原で農業に従事する人口は141千人から201千人に、開墾農地面積は5.0百万エーカーから13.1百万エーカーに、それぞれ増加している。

2) 1803年ルイジアナ・パージェスでミシシッピ川を越えて西部への道が拓け、1849年のゴールドラッシュでカリフォルニアへの人の動きが急で、1850年にカリフォルニアが31番目の州となり西部の人口が増えても、中西部と太平洋岸との間は大平原が広がり、その西はロッキー山脈・シエラネヴァダ山脈などの山岳地帯で、ミシシッピ川西のセントルイスからサンフランシスコまで幌馬車で30日を要する離れた距離であった。通信については、1860年4月に発足したポニー・エクスプレスは早馬を乗り継ぎ10日で駆けることができた(しかし、間もなく電信の利用が始まり翌1861年11月に終了)。太平洋岸への鉄道敷設が求められるようになってきた。

3. 大陸横断鉄道 鉄道土地譲与政策・鉄道建設

1) 鉄道会社に対する公有地譲与は州と連邦による方法がある。まず、鉄道会社を州が認可するにあたって、州政府からの

援助のひとつとして、その通行用地が払い下げられることがあった。鉄道が東部から中西部に向かうに従い、鉄道建設が難しくなってきた。

連邦では1850年9月20日に公有地譲与法を制定し、イリノイ・セントラル(○)鉄道がイリノイ州の政策によりシカゴから州の南方へ鉄道を建設するにあたり、線路沿線の連邦土地がイリノイ・アラバマ・ミシシッピ各州に無償払い下げられ、それを○へ条件付きで譲与するという方法で連邦の鉄道支援がなされた。当時、リンカーンは○の顧問弁護士として公有地譲受の実務をしたといわれる。

2) 1853年に連邦陸軍省が大陸横断の鉄道予定地として、南・中央・北などの5ルート进行调查し、中央の路線を採ることにした。

鉄道技師ジュダはカリフォルニア北部のサクラメントから砂金地帯の鉄道21マイルを造り、そのセントラル・パシフィック(○)鉄道をさらに東部へ延ばす鉄道敷設のためのロビー活動をしていたが、1861年6月にビッグ4とよばれるスタンフォード等が出資して経営に参加し、さらにロビー活動を展開した。(その後ビッグ4はジュダを放逐しCPを乗っ取る。)

1862年7月1日に連邦の太平洋鉄道法Pacific Railroad Actをリンカーン大統領が署名し、連邦政府の財政支援・公有地譲与Land Grants of Federal landsができることとなった。鉄道建設の路線部分として400フィートと線路周辺土地を鉄道建設1マイルあたり10平方マイル譲与する。さらに補助金を建設マイルあたり平地は16000ドル、高地は32000ドル、山地は48000ドルの援助をする。同法による公有地譲与は上記の○方式と異なり、連邦から太平洋鉄道のCP・UP各社に直接になされる方式であった。各社に線路建設を急ぎ、多く土地と補助金を得るように競争させることとなった。

*連邦公有地…13植民地は13州の土地としたが、1763・1783年パリ条約で得たアパラチア山脈以西の土地および1803年ルイジアナ・パーチエス以降に取得した土地は、連邦の土地としていた。

*公有地譲与の対象土地は、平原の何もない、そのままでは殆んど無価値の土地であり、それを線路用とその周辺土地を縞状・背骨状に飛び飛びにcheckerboard pattern 鉄道会社と与えて線路を敷設させる。鉄道会社が周辺土地を開発して個人等に売却し、入植者が住宅などを建設すると、その部分の価値が上がる。そうするとその間にある連邦土地も必然的に価値が付くことになり、連邦政府は何もしないで殆んど無価値の土地を有価値とすることができる、また鉄道会社の土地独占も回避できるというわけである。

1862年7月1日、ユニオン・パシフィックC.P.鉄道がネブラスカ準州オマハで設立された。

大陸横断鉄道ゲージはB & Oが採用していた規格の4フィート8.5インチに決定された。

C.P.は1863年1月8日にサクラメントから大陸横断鉄道建設を開始し、ゴールドラッシュの頃に移民していた中国人など6000人以上を建設労働者として使って仕事を始め、間もなくシエラネヴァダ山脈の山岳地帯に差し掛かり工事は難航した。トンネル工事に爆発物(ニトログリセリン)が使用され、事故も増えた。1867年末に山脈の峠を越え、1869年5月10日のユタ準州の接続地点まで74.2マイル(119.4km)の線路を敷設した。

D.P.は1864年12月にオマハから路床工事を始め、1865年7月10日にレール据付けを開始した。アイルランド移民、南北戦争帰還兵、モルモン教徒などを建設労働者として使い、スー族の襲撃と闘いながら、工事を進め、接続地点まで103.8マイル(167.0km)の線路を敷設した。

東西から工事を進めてきた大陸横断鉄道の接続は、両社の1869年4月会談により同年5月10日にユタ準州プロモントリー(ソルトトレイク・シティー北のオグデンの西方向)とされた。鉄道の全長175.6マイル(282.6km)である。(右

記のように各社の工事距離を合計すると24マイル (38km) 上回る。工事距離に対して補助金が出ることから、各社が多めに申請したといわれるが、結果的にはこの差であった。

大陸横断鉄道接続当日に、現地で、接続レールの止め釘として金・銀の犬釘が両者の代表者たちにより打ち込まれた。(釘はカリフォルニア産の金製で、式典後に抜かれ、現在はスタンフォード大学博物館に保管されている。) 待機していた両社の機関車—CPのジューピター号とUPの1119号が接近し、機関車前面のカウ・キャッチャー(排障器)を接触させて、記念撮影がなされた。

3) その後、大陸横断鉄道として1800年代後半に4ルートが開通した。

・ノーザン・パシフィック鉄道::北ルートで、ミネソタ州ドルースから南ダコタ州を経て、オレゴン州ポートランドへ1883年に開通。

・サザン・パシフィックSP鉄道::CPは1870年にサザン・パシフィックSP鉄道(サンフランシスコ南のサンノゼから南への路線の鉄道)を買収して社名をSPとし、西海岸線の北のシアトルから南のサンディアゴ間の鉄道を所有し、さらにメキシコとの国境線に沿ってニューオーリンズまでにある各鉄道会社を買収しながら、西から東へ1883年に全通。

・サンタフェSF鉄道::カンザス州からニューメキシコ州サンタフェ街道を経てロスアンジェルズへ1885年に開通。

・グレート・ノーザンGN鉄道::ミネソタ州ミネアポリスからND鉄道の北をカナダの国境線に近いルートでワシントン州シアトルへ1893年に開通。

IV. 戦争・世界大恐慌の時代と鉄道

1. 南北戦争（1861年2月～1865年）

1) 1850～1860年は鉄道が急速に発展した時代であった。鉄道マイル数は8589マイル（北部は6509・南部2080）から30599マイル（北部21432・南部9167）へと3.6倍（北部3.3・南部4.4）に延びた。南部は綿花などの農業で、鉄道は綿花の積み出しに役割を果たした。南部の鉄道ゲージの多くは5フィートで、主要路線は5つあったが、南部と北部が接続したのはオハイオ川にルイビルで鉄橋がかけられた1870年であった。

2) 1861年2月、南部7州が奴隷制を巡り、連邦を離脱してアメリカ連合Confederate States of America: CSAを宣言し大統領を選出した（その後4州が加盟し11州となり900万人、連邦は23州2200万人）。南北戦争では武器・兵隊の輸送などに鉄道が大きな役割を果たしたが、南部は北部に劣り、また鉄道破壊作戦に遇うと南部は鉄道の修復能力がなかった。

2. 世界第一次大戦（1914年7月28日～1918年11月11日・1919年6月28日）

1) 当初アメリカは局外中立を宣言していたが、1917年4月にドイツに宣戦布告した。軍需物資輸送の貨車が、民営鉄道を利用するために各社間の鉄道をスムーズに通過できず各地で止まったままになるのが多かった。同年12月、すべての鉄道を連邦鉄道管理機構U.S. Railroad Administration: USRAの管理下に置き、列車の運行はもとより、労働条件も統制し、終戦後の1920年3月1日にUSRAは廃止された。

鉄道の輸送能力を超える軍事輸送はトラックが運び始めた。

2) 鉄道は以前の民営に戻されたが、戦時中の鉄道酷使で車両などかなり傷んでおり、収益は1923年頃の景気回復で漸く上がるようになった。

電機・自動車産業が発展するに伴い、関連産業間の原材料・部品の輸送は小廻りの利くトラック輸送が利用されるようになってきた。

・1903年に設立されたFord社が1908年に発売したT型モデルはベルトコンヴェヤー使用の分業による流れ作業の生産体制で、価格は1909年950ドル、1916年345ドル、1924年290ドル、1925年260ドルと引き下げ、生産台数は1915年250万台、1920年900万台、1925年2000万台と伸び、大衆車として50%の普及率を示した。

1927年頃には中古車購入が増え、T型モデルの販売が伸びず生産中止した（T型発売以来15458781台販売された。10万人労働者が失業した。）。

・1908年に設立されたGM社は、Oldsmobile社（1901年設立）・Buick社（1904年改組設立）・Cadillac社（1904年改組設立）などを合併しながら大会社となり、フォード社が黒塗り8車種、モデルチェンジなし、現金払いであったのとは対照的に、GMは豪華なキャデラックからシヴォレーの大衆車まで車種を揃え、多彩な塗装、モデルチェンジをして買い替えの気を惹き、割賦払いを認める方針で売上げを伸ばし、フォード社のシェアを55%から1927年には25%へと落とさせ、1931年にはフォード社を追い抜き、販売台数は世界首位となった。（2008年に販売台数でトヨタが抜

いた。)

1929年頃にはアメリカの新車販売の80%をGM、フォード、クライスラーの3社が占めるようになった。(アメリカ生産台数530万台、以降1949年まで生産減。)

1931年頃にはアメリカ国内の舗装道路が83万マイル(133.5万Km)となった。

1946年、軍用生産終了に伴い民用ジープCJ: Civilian Jeep発売。

3. 世界大恐慌(1929年10月24日〜1933年3月4日・1939年)

1) ウォール街の株価暴落に始まり世界的に大恐慌が始まった。鉄道は貨物が減少し、経営が行き詰まる鉄道も多く、当時、相互乗り入れをしていた鉄道にとって、倒産鉄道のレールが剥がれるのは経営的にも大問題であった。

2) 1933年6月に成立した全国産業復興法NIRA: National Industrial Recovery Actを核としてニューディール政策が採られた。なお、NIRAは、1935年5月に連邦最高裁判所が、議会の権限を不当に行政府に委ねているとして違憲の判決をしたために終了した。その他様々な法律を制定するなどして政策が実行されたが、1939年頭教書で、アジア・欧州での戦争の動きに対処する必要があるとして、改革政策の停止を明らかにした。

4. 世界第二次大戦(1939年9月3日〜1945年9月2日・1951年9月8日)

1) アメリカが世界第二次大戦に実質的に参戦したのは、1941年8月にチャーチルと大西洋憲章を発表した後、ドイツ

潜水艦に対する攻撃を行った同年9月であったが、参戦を宣言したのは真珠湾攻撃（1941年12月7日アメリカ時間）の翌日であった。鉄道はまた貨物・軍人の輸送に駆り出された。

大戦中は南部から100万人超の黒人が北部などの軍需産業に徴用されたため、連邦政府とメキシコ政府で合意したブラセロ計画によりメキシコ人170万人が南部の農業や鉄道に労働者として入った。

2) 1944年に連邦助成高速道路法 Federal Aid Highway Act が制定され、インターステート道路が東西・南北に建設された。戦後は、道路・橋・トンネルなどのインフラ整備がなされ、自動車業界はガソリン・ゴムタイヤの使用制限がなくなり回復し、また連邦政府からの空港への投資があり、軍用機技術の利用を認められ、航空機の民間航空への復帰などにより航空業界が発展した。

鉄道の輸送量の比率が減少し続けている。(Doyle Report, p.61, p.216, 野田 p.15,16)

都市間旅客輸送シェア推移（1946～1959年）単位%

年度	鉄道	バス	航空	内陸水路	自家用車
1946	18.7	7.6	1.7	0.6	71.4
52	6.0	5.0	2.6	0.2	86.2
56	4.1	3.6	3.6	0.3	88.4
59	3.0	2.7	3.9	0.3	90.1

都市間貨物輸送シェア推移（1946～1959年）単位%

年度	鉄道	トラック	内陸水路	石油パイプライン	航空
1946	66.6	9.1	13.7	10.6	この間は
52	54.5	17.0	14.7	13.8	0.04以下
56	48.2	18.7	16.2	16.9	省略
59	45.0	22.3	15.2	17.5	

V. 第二次世界大戦後の鉄道

1. 鉄道の相対的衰退

1) 上述のように旅客輸送において自家用車が90%を占め、残りの10%を鉄道・バス・航空・内陸水路の輸送機関が分け合う状態で、鉄道の輸送量が相対的に減少した。貨物輸送において鉄道はトラックに輸送を奪われ始めている。小回りの利くトラック輸送の進出により、例えば、引き込み線を有する工場の割合が、以前の63%から1945～56年には40%に下がっている。(Hoover, *Anatomy of a Metropolis*, 1958)

都市における住人の住居の郊外化が自家用車の必要性を生じさせた。また逆にニューヨークやロスアンジェルスのような大都市で道路が混雑する所では、通勤時にだけ鉄道を利用する必要が生じた。鉄道会社にとっては出退勤時対応のために車

両・人員を確保しなければならず、コスト増は避けられないこととなる。

2) 連邦は、1956年に上述の1944年連邦補助高速道路法Federal Aid Highway Actに基づき州際国防ハイウェイ・システム計画を策定し、インターステート道路の建設に資金を支出することとしたが、鉄道に対しては、1957～58年恐慌で鉄道会社の破産の恐れが出てきたために、1958年に運輸法Transportation Actを制定し、通勤列車の廃止認可権限を州規制委員会から連邦の州際通商委員会ICC: Interstate Commerce Commissionに移管したものの、事業税などは対策不十分であった。同法制定後、同年ニューヨーク・セントラルNYC鉄道は、ニュージャージーとマンハッタンを結ぶ通勤線の廃止、ペンシルヴァニア鉄道もオフピーク時にサービス廃止をした。またシカゴではシカゴ・ノースショア&ミルウォーキー鉄道が営業の全面廃止を申請するなど各地で路線・サービスが廃止された。1961年7月、ニューヘブレン鉄道(NH&Pストーン)が倒産し、1970年6月、ペン・セントラル鉄道が倒産した。

2. アムトラック・コンレール 連邦政府の鉄道救済・公社化

1) アムトラック・1970年10月30日、鉄道旅客輸送法National Rail Passenger Service Actが制定され、翌年3月30日にアムトラック・全米旅客鉄道公社Amtrak: National Railroad Passenger Corporationが設立され、5月1日に営業開始した。その設立時には、破産・破産寸前の鉄道会社の路線2,3000マイル(37,000km)・機関車326両・車両1275両などを引き継いだが、いずれも老朽化したものであった。連邦政府からの助成金(年あたり約6～8億ドル、1971～85年の15年間の計、約110億ドル)を得て、営業収支改善をしてきたが、1985年2月に、連邦運輸省からの連邦助成金

削減の政策変更が発表され連邦議会内外で大問題となった。1991年度以降はまた厳しい状況にあるが、国内航空・バスなどとの競争をしながら、アムトラックはボストン〜ニューヨーク〜ワシントンD.C.の自社線で毎日1本運行（アセラ・エクスプレス号）*するほか、他は他社の路線を借用して、シカゴ〜カリフォルニア州エメリービル（カリフォルニア・ゼファー号Zephyr^正西風）・シカゴ〜ニューオーリンズ（シティー・オブ・ニューオーリンズ号）・シカゴ〜シアトル（エンパイア・ビルダー号）・シカゴ〜ロスアンゼルス（サウスウエスト・チーフ号）・ニューヨーク〜ニューオーリンズ（クレセント号）・フロリダ州オーランド〜ロスアンゼルス（サンセット・リミテッド号）などの長距離路線や短距離路線の運行、またカナダとの間もニューヨーク〜モントリオール、オレゴン・ユージン〜ヴァンクーバーも毎日運行している。

*アセラ・エクスプレスは2000年12月11日から運行開始し、ボストン〜ワシントンD.C.456マイル（734km）を6時間36分（最高時速150マイル・241km^正、平均86マイル・138km^正）で走り、乗車人数は1日あたり8800人、年間320万人（2007年）で増加傾向にある。NY〜DCメトロライナーは2006年10月27日に廃止。

2) コンレール：貨物について、1973年に北東・中西部17州・ワシントンD.C.を鉄道再編成対象として地域鉄道再編成法Regional Rail Reorganization Actが制定され、1976年4月にコンレール・統合鉄道公社 Conrail: Consolidated Rail Corporation を設立して（政府の株式所有85%）、破産したペン・セントラル鉄道など6鉄道会社を統合し、成果を上げてきたが、これも1985年2月に連邦運輸省が他の民間会社への売却提案をして大問題となった。1997年にはコンレール買収合戦がノーフォーク・サザンNS鉄道とCSXの間で展開され、結局は両社に分割吸収された。即ち、コンレール資産の52%をNS、48%をCSXが購入することで合意し、1997年6月23日に陸上交通委員会Surface Transportation Boardに申請し、翌年6月6日に認可され、同年8月22日に施行された。

*CSXはCSXトランスポートシジョン鉄道で、チエルシー・システムとシーボード・システム鉄道が1986年6月1日に合併した会社であり、両社の頭文字CとSに増加の意味のXを付けて新社名としている。親会社は1980年設立のCSXコーポレーションで本社はフロリダ州ジャクソンビルにある。

チエルシー・システムは、ボルティモア&オハイオ・シカゴ・ターミナル B&O¹鉄道とウエスタン・メリーランドWM²鉄道の2社に、1987年に吸収したボルティモア&オハイオB&O³鉄道、チェサピーク&オハイオC&O⁴鉄道の4社が統合した会社。

シーボード・システムは、シーボード・コースト・ラインSC⁵鉄道、ルイビル&ナッシュビルL&N⁶鉄道が1982年に統合した会社。

3. 鉄道会社

1) アメリカの鉄道は私企業であるために激しい競争に曝され、統合がなされてきた。例えば、上述のコンレルの分割吸収、イリノイ・セントラル・ガルフ鉄道はカナディアン・ナショナル鉄道(旧カナダ国有鉄道)に買収され、また大陸横断鉄道建設に役割を果たしたセントラル・パシフィックCP鉄道とユニオン・パシフィックUP鉄道の間社についてみると、CPは1870年にサザン・パシフィックSP⁷鉄道を買収して社名をSPと変更した。UPは1862年に設立された後、1872年と1893年に倒産して更生、1901年にサザン・パシフィックSPと合併したが、1913年に連邦最高裁判所から経営権切り離しの判決を受けるなど、盛衰が激しい歴史がある。

2) アメリカの鉄道会社は主に売上高により1級〜3級鉄道に区分される。(2007年統計)

1級鉄道7社 (売上高3億5960万ドル超)

営業マイル

ユニオン・パシフィックUP鉄道

32205

BNSF鉄道(旧バーリントン・ノーザン・サンプエ鉄道)

32094

CSXトランスポートインCSXT鉄道	21054	
ノーフォーク・サザンNS鉄道	20589	
グランド・トランクGTT社（カナディアン・ナショナル鉄道の子会社）	6738	
スー・ラインSTL鉄道（カナディアン・パシフィック鉄道の子会社）	3267	
カンザス・シティ・サザンKCS鉄道	3151	
	計119098	
2級鉄道（地域鉄道）	333社（売上高40000万ドル以上）	19917
3級鉄道（地方鉄道）	324社	24039
入換專業鉄道	199社（他社線連絡輸送・入換専門）	7091
分類不明	54社	

おわりに

アメリカの連邦と州の権限関係は、様々な局面に現われる。アメリカ法を学ぶ場合の必須の前提として、連邦と州の関係を理解しておく必要がある。本稿では、格式張らずに、馴染みのある二つの歴史的な具体例を掲げて連邦と州との関係をみえた。連邦と州の権限が具体例では絡み合っているように現われるが、連邦憲法の規定に立ち戻って改めて考え直してみると、その基準によって両者の分担関係が理解できる。

(付記)

この古稀記念論文集に、多忙の中で寄稿して戴いた同僚の教授諸氏に感謝する。また拙稿を掲載してもらった最後の機会を得たことを幸いに思う。

(参考文献)

- 適宜参照したが、本文中には個別の注表記はしなかった。
- 近藤喜代太郎『アメリカの鉄道史―Sが作った国』(成山堂書店2007)
- 野田秋雄『アメリカの鉄道政策』(中央経済社1999)
- 小澤治郎『アメリカ鉄道業の生成』(ミネルヴァ書房1991)
- 生田保夫『アメリカ国民経済の生成と鉄道建設―アメリカ鉄道経済の成立』(泉水堂1980)
- 高島潔『イギリスの鉄道のはなし―美しき蒸気機関車の時代』(成山堂書店2004)
- 高島潔『続イギリスの鉄道のはなし―蒸気機関車と文化』(成山堂書店2005)
- 日本交通法学会『鉄道事故をめぐって』(交通法研究37号)(有斐閣2009)
- 青木栄一『鉄道の地理学』(WAVE出版2008)
- ステイブ・バリ―『Rail Power 機関車の歴史―北米編』(スタジオ・タック2008)
- テレビ朝日編『世界の車窓から―あこがれの鉄道旅行』(テレビ朝日2007)
- 秋山芳弘『北アメリカ・中央アメリカの鉄道―アメリカ・カナダ』(旺文社2007)
- 伊藤公夫『北米大陸 鉄道4万キロの旅』(東京図書出版会2006)
- 三浦幹男『魅惑の世界鉄道紀行』(ケイエム・プランニング2006)
- 櫻井寛『三大陸鉄道の旅』(世界文化社2006)
- 地球の歩き方編『北米大陸鉄道の旅』(ダイヤモンド2005)

- (社)海外鉄道技術協力協会編『世界の鉄道』(ぎょうせい2005)
櫻井寛『世界一周!—大陸横断鉄道の旅』(PIE研究所2005)
三浦幹男・杉江弘『世界の駅—世界65カ国350駅の旅情』(JTB2002)
高橋団吉『1936—1937島秀雄の世界旅行』(技術評論社2009)
土田宏『リンカン—神になった男の功罪』(彩流社2009)
小島英俊『文豪たちの大陸横断鉄道』(新潮社2008)
ディケンズ『アメリカ紀行 上・下』(岩波書店2005)
陳舜臣『天球は翔ける—アメリカ大陸横断鉄道秘話 上・下』(集英社2003)
碓義朗『超高速に挑む—新幹線開発に賭けた男たち』(文藝春秋社1993)
デイビッド・ルー『アメリカ 自由と変革の軌跡』(日本経済新聞出版社2009)
内田綾子『アメリカ先住民の現代史』(名大出版会2008)
本間長世『共和国アメリカの誕生—ワシントンと建国の理念』(ZIT出版2006)
本間長世『正義のリーダーシップ—リンカンと南北戦争の時代』(ZIT出版2004)
紀平英作編『アメリカ史』(山川出版社1999)
野村達朗編『アメリカ合衆国の歴史』(ミネルヴァ書房1998)
成瀬他編『世界史総合図録』(山川出版社1994)
猿谷要『ミシシッピ川紀行』(文藝春秋1994)
五十嵐武『アメリカの建国—その栄光と試練』(東大出版会1984)
阿部・有賀・本間・五十嵐『アメリカ独立革命—伝統の形成』(東大出版会1982)
猿谷要『西部開拓史』(岩波書店1982)