

平成22年 3月26日現在

研究種目：基盤研究（C）一般

研究期間：2007～2008

課題番号：19520631

研究課題名（和文）アメリカ・ポピュリズムと「公道」論

研究課題名（英文）American Populism and the idea of public way

研究代表者

横山 良 (YOKOYAMA RYO)

神戸大学・国際文化科学研究科・教授

研究者番号：30127873

研究成果の概要（和文）：アメリカ・ポピュリズムの基本綱領であるオマハ綱領の三大綱目の一つである「交通・運輸」綱目においては鉄道、電信、電話の国有・国営が主張されている。このような要求の起源については、従来より、それは南北戦争後の農民を中心にしたグレンジャー運動にあるとされてきた。これに対して本研究代表者は、その起源はさらに古く、1820～1830年代の北部で展開された州政府主導の運河開削、鉄道敷設事業のなかで生じた、運河や鉄道は公共財であるとの理念に発することを明らかにした。

交付決定額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2007年度	700,000	210,000	910,000
2008年度	700,000	210,000	910,000
年度			
年度			
年度			
総計	1,400,000	420,000	1,820,000

研究分野：人文学

科研費の分科・細目：史学・西洋史

キーワード：鉄道、グレンジャー運動、グリーンバック運動、農民同盟、ポピュリズム、

1. 研究開始当初の背景

(1) アメリカ・ポピュリズムの基本綱領であるオマハ綱領に盛られた諸要求の歴史的起源は南北戦争後の農民、労働者の運動にあるとする従来の定説があった。

(2) それに対して本研究代表者は、ポピュリストの三大要求である「土地」、「金融・通貨」、「交通・運輸」の思想的起源はさらに古く南北戦争前の小生産者の持った自由労働イデオロギーと積極的国家観にあるという仮説を立てた。

(3) 本研究代表者は、「土地」と「金融・通

貨」について上記の仮説を立証した後、最後の「交通・運輸」について立証に着手した。

2. 研究の目的

(1) ポピュリズムという言葉の発祥の地であるアメリカのポピュリズムの本質を明らかにすることによって、現在の日本に横行するポピュリズムについての誤った認識を正すこと。

(2) 現在もなおアメリカ国民を規定し続ける人民主権的思想の起源を歴史的に掘り下げて追求すること。

3. 研究の方法

- (1) 関連する学説を批判的に整理する。
- (2) 本研究代表者独自の仮説を立てる。
- (3) アメリカでの現地調査をも交えながら原史料を収集する。
- (4) 収集した史料の分析により仮説を実証する。
- (5) 実証の結果を文章化し公表する。

4. 研究成果

(1) 本研究代表者は、オマハ綱領三大綱目のうち、「土地」綱目については、その歴史的起源が南北戦争前の「土地改革運動」にあり、それが南北戦争後、労働騎士団などの労働者を中心とした運動を経由して、19世紀末のポピュリズムに合流したこと実証した。

(2) ついで、「金融・通貨」綱目の起源が南北戦争前にエドワード・ケログが唱えたグリーンバックイズムにあり、その基本的構想は硬貨、紙幣を問わず、国家による積極的な通貨管理を意図したものであったことを明らかにした。さらに、このケログの構想が南北戦争後、労働者や農民の運動に受け継がれ、私利に走る独占資本（とくに銀行）批判論の中心に据えられ、ポピュリズムに合流したことも明らかにされた。

(3) それに引き続き、鉄道などの国・国营を唱える「交通・運輸」綱目の思想的起源を探った結果、それは通説のように南北戦争後の農民を中心としたグレンジャー運動にあるのではなく、南北戦争遥か前の1820～1830年代の州を主体にした運河・鉄道建設事業のなかで唱えられた「公道」論にあることを立証した。

つまり、19世紀初頭のいわゆる国内開発においては、道路、運河、鉄道などは公共の利益に資する「公道」であり、それは私的資本によって所有されたり、運営されるべきではなく、公益を体現する州政府など自治体によって担われるべきであるとする考え方が優勢になり、実際に北部では州政府を主体にした交通・運輸体系の整備が進行した。しかし、これらの事業は、1837年の恐慌により壊滅的な打撃を被った。これを期に州政府などの自治体はこれらの事業から撤退し、アメリカの交通・運輸体系の建設、運営は基本的に私的資本に委ねられることになった。

(4) ついで、本研究代表者は、公道論がその後どのようにして継受されていったのかを追究する作業に着手した。その結果、以下のような経緯が明らかになった。

1850年代に鉄道が台頭し、エリー運河をはじめとする運河事業との間に激しい競争

が展開された。また、台頭しつつある鉄道会社間でも激しい運賃競争が始まった。そのなかで鉄道会社は、大口出荷者や長距離出荷者を優遇するいわゆる差別的運賃政策を採用した。このようななかで、差別をうけた都市の商工業者や近距離輸送に依存する農民などの間から、運賃制度の合理化を求める運動がくりかえし起こった。

(5) このような運動の一つのピークが南北戦争後1870年代に旧中西部諸州で制定されたグレンジャー法であった。これらは州法で鉄道規制委員会を設置するなどの方法で州内で営業する鉄道を規制しようとする試みであった。しかし、これらの方策には、州際的に営業する鉄道への規制権がないこと、規制が手ぬるく鉄道側に有利になりがちであるなどの欠陥が明らかだった。

(6) そこで、まず州レベルで州際的な鉄道を規制しようとする動きが表れた。その嚆矢が1879年ニューヨーク州議会が設立したヘップバーン調査委員会であった。この委員会は、ニューヨーク・セントラル鉄道経営者のウィリアム・H・ヴァンダービルトの公益を無視した利己的経営者体質を暴き、全国的な関心呼んだ。このような州レベルの動きが全国的に展開され、それと連動して連邦議会においてテキサス州選出のジョン・H・レーガン議員などが鉄道規制のための連邦法制定に動いた。この結果が1887年制定の連邦法である州際通商法であり、その具体化としての州際通商委員会を設立であった。この委員会の主たる権能は調査と調停といった微温的なものに限定されており、強制執行権はなかった。しかし、以後20世紀に入ってもアメリカにおける鉄道規制は基本的にこの機関によって担われることになる。

(7) この間、本研究代表者は、グレンジャー運動を含めて州レベルだけでなく連邦レベルでの議論の根底において「鉄道＝公道」とする通奏低音が常に響いていたことを確認した。これは、鉄道が国民経済における単なる一業種ではなく、幹線、支線を通じて全国のコミュニティの隅々にまで浸透し、国民生活に密着した血管の役割を果たしていたという意味で、まさに19世紀アメリカ資本主義本体の牽引車であったことに鑑みるならば、国民の生活権をめぐる権力闘争の一表現というべきであろう。また、19世紀後半、アメリカの労働者総数の約10%が鉄道関連労働者で占められ、しかも彼らは全国においてコミュニティに密着して労働していたことを視野に入れるならば、鉄道をめぐる権力闘争において彼らの果たした役割は改めて注目すべきであろう。

(8) さて、本研究代表者は、南北戦争後の鉄道をめぐる運動を検討するのなかで、運動において農民や農民組織の果たした役割の低さに驚かざるをえなかった。このことも本研究の成果の一つといえよう。ジョージ・H・ミラーも指摘しているように、1870年代のグレンジャー法制定を推進した勢力は、法律の名前とは裏腹に、グレンジなどの農民組織ではなく、各州の中小都市の商工業者であった。また、リー・ベンソンが強調するように、ニューヨーク州の鉄道規制運動の推進勢力はニューヨーク市の商工業者であった。彼らは、グレンジや農民同盟にも参加したり、それらに影響力を持っていたりしたという。このことを反映してのことであろう、グレンジ自体も1887年の州際通商法の制定をもって鉄道を対象にした運動は終わったとみたのであろう、その後鉄道問題への言及は乏しくなっていた。

「土地」綱目の歴史的起源の検討のなかでも発見したことであるが、グレンジなどこの期の農民組織の社会改革への意欲や取り組みは相対的に弱い。農民が改革の主体になるためには体質を異にする農民運動や組織が必要であった。その課題は1880年代の南部農民同盟に託されることになる。

(9) それでは、オマハ綱領の「交通・運輸」綱目で唱えられている鉄道などの国有・国営論はどのようなルートを通じてポピュリズムに流れ込んできたのであろうか。本研究代表者のこれまでの検討よれば、それは、グレンジなどの既存の農民組織を通じてではなく、労働騎士団などの社会改革に意欲をもつ労働者組織と1880年代中頃から南部のテキサスなどで台頭してきた新しい農民同盟によってポピュリズムに導入されたものである。

(10) この点に関連して、1880年代前半にニューヨークやイリノイなど北部に現れたいわゆる北部農民同とこの新しい農民同盟（南部農民同盟）の性格の違いをあらためてしっかり識別することが必要である。グレンジや北部農民同盟には都市の商工業関係者も参加しており、これらは正確には農業利益関係者組織と呼ぶべきであり、純粋な農民組織とはいえない。ただし、南部農民同盟にも労働騎士団を通じて労働者も参加していたこと、逆に労働騎士団に農民も参加していたことも確認されているのであり、19世紀アメリカの労農組織に見られる階級混合的な構成の一つの表れと見ることもできる。この状況を脱して純粋な労働者組織への道を辿ったものがサミュエル・ゴンパーズ率いるアメリカ労働総同盟（AFL）であり、20世紀に入り農業者の個別利益を代弁するよ

うになったものが、皮肉なことに、生き残ったグレンジやアメリカ農事局連合（American Farm Bureau Federation）であった。19世紀アメリカの労農運動や労農組織を見る場合、その構成員の階級的分布と組織のなかでの階級的主導権あり方を注意深く分析する必要がある。この観点からすれば、グレンジや北部農民同盟は中小農民までも含めた中産的自営農民の組織とはいえない。一方で南部農民同盟は小作を含めた中小農民が主体をなしていたという点で、アメリカ史上初めて登場した階級としての農民組織であると言っておく。

(11) 本題に帰って、それでは鉄道国有・国営論は具体的にはどのようにしてポピュリストのオマハ綱領に持ち込まれたのであろうか。1890年代初頭、ポピュリストの前身組織ともいべき南部農民同盟が多少の揺れをみせながらも、鉄道国有・国営論にたどり着いた時、労働騎士団の団長は「我々が早くから唱えたが、嘲笑われていた主張がようやく取り上げられた」といって胸を張った。労働騎士団の要求のなかに鉄道国有・国営論がみられたことは確かであるが、問題は長い間その主張の受け皿が存在しなかったことである。いわば荒野に叫ぶピューリタンにすぎなかった。19世紀末、その受け皿がようやく現れた。それが南部農民同盟だったのである。鉄道国有・国営論の南部農民同盟への持ち込まれ方もまた問題である。これは、現段階ではあくまで仮説ではあるが、それは南部農民同盟の指導者が上から導入したのではなく、同盟に参加していた労働騎士団員を通じて下から持ち込まれていたものとの見通しを持っている。今後、南部農民同盟が活発に活動した南部や西部の草の根で、具体的にどのようにして鉄道国有・国営論が浸透していったのかを、原史料の分析を通じて確認していきたい。

(12) また、一方で、1892年の全国ポピュリスト党の結成には、南部農民同盟や労働騎士団だけでなく、北部同盟やグレンジも参加していた。その準備の段階で、鉄道国有・国営論をめぐってどのような議論が交わされたのかを、原史料によって確認する必要がある。これらの課題をなお残しているという意味で、本研究課題「アメリカ・ポピュリズムと「公道」論」は未完である。課題を果たして、成果の公刊を急ぎたい。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文] (計1件)

- ① 横山良、[書評] 紀平英作編著『アメリカ民主主義の過去と現在—歴史からの問い—』、西洋史学No. 237、2010、(掲載決定)

[学会発表] (計3件)

- ① 横山良、カラーラインとアボリショニズム、関学西洋史研究会第12回年次大会、2009年11月15日、関西学院大学
② 横山良、カラーラインの乗り越え方—南部ポピュリストの闘いにみる—、西洋史読書会第77回大会、2009年11月3日、京都大学
③ YOKOYAMA RYO, Populism and the Color Line, CPAS Symposium 2009, March 20, 2009, Tokyo University

[図書] (計2件)

- ① 横山良、他、昭和堂、アメリカ共和国の形成と変容、2010、300頁(予定、担当頁未定)
② 横山良、他、ミネルヴァ書房、権力と暴力、2007、(pp.85-107)
総332P

[産業財産権]

○出願状況(計0件)

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
出願年月日：
国内外の別：

○取得状況(計0件)

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
取得年月日：
国内外の別：

[その他]

ホームページ等

6. 研究組織

(1) 研究代表者

横山良 (YOKOYAMA RYO)
神戸大学・国際文化学研究科・教授
(現：甲南大学・文学部・教授)
(現：神戸大学・名誉教授)
研究者番号：30127873

(2) 研究分担者

()

研究者番号：

(3) 連携研究者

()

研究者番号：