

カンザス・ネブラスカ法案

— 若干の背景 —

山口 房 司

【要約】一八五四年のカンザス・ネブラスカ法案により、合衆国中央部に二つの准州が組織された。この法案には奴隸制、インディアン政策等々の問題が絡んでいるが、そのうち最も重要なのは鉄道問題である。ミズーリ協定の廃棄と住民主権論の出現とを包含するこの法案の動機の一つとして、中央若しくは北部ルートの大陸横断鉄道建設への障礙を除去する事があった。そして、その障礙の一つとはインディアン・カントリを白人に開放することへの反対であった。

本論文はこのカンザス・ネブラスカ法案の若干の背景を扱う。その際、従来あまり注目されてこなかった大陸横断鉄道の問題に重点が置かれる。また、本論文は南北戦争に先行する十五年間における最大の政治的争点であるところの憲政史の上でのテリトリイにおける奴隸制の問題への序論でもある。

史林 五七巻五号 一九七四年九月

(一)

公けの、或いは秘められた多くの問題がカンザス・ネブラスカ法案の背後にひそんでいる。鉄道網の拡張、インディアン政策、政治家の個人的野心、セクション間のかげひき、奴隸制度、西部住民の願望、地峡政策、関税などすべてがこの法案にからんでいる。

内戦前の歴史において、正当な扱いをうけてこなかった重要なファクターがある。それは内戦前およそ二〇年の間、大きな全国的論争点の一つであった鉄道の要因である。かかる軽視は明らかに主として我々が奴隸制問題にとらわれてきた

ことに由来しよう。

ターナー学説の登場とともに、多くの史家が西部、或いは西部への定住をとりあげてきた。しかし不思議とさえも言えるほどに、我々はおかしく後期の西漸運動における最も重要で支配的要因である鉄道に光をあてた研究を数えるほどしか持たない。確かに我々は鉄道に関する研究を数多く持っている。しかしそれらは主として産業革命との、或いはセクションリズムとのかかわりで扱われるのが一般であった。本稿の目的はアメリカ史上、最も極立ったエピソードの一つであるカンザス・ネブラスカ法案の若干の背景を、太平洋鉄道の文脈の中に見出そうとするものである。

（二）

大陸横断鉄道の早期完成を阻んだのは、余りにも多くの異なった利益の表明、換言すれば除去すべき多くの障碍があったからである。それらの障碍のうち幾つかが考察されるが、その最大の障碍すなわちカンザス・ネブラスカ法案の推進者、支持者が始めからは決して意図しなかったが、合衆国を分裂へと大きく導いたミズーリ協定の撤廃——テリトリーにおける奴隸制——にはここで触れる予定はない。

辛うじて残っていた全国的政党の時代に幕をひいて、民主党には分裂、ホイッグ党には死、極めて地域的な共和党には生を与えることになったカンザス・ネブラスカ法（一八五四年）は、太平洋岸への鉄道建設ルートをめぐる闘争における一つの「附随的」事件にすぎない——もともと同法案が審議される過程で、それは鉄道計画の一部であることを脱して、合衆国を分断する奴隸制論争を復活させる側面を生みだした。

一八四六年—一八六〇年の間、おそらくニューイングランドを除けば州および地方段階の政治で、鉄道問題より大きく立ち現われた問題はない。地方政治において奴隸制論争が最も激しかった時でさえ、政争は第一義的に鉄道（州財政の支援、ルート設定等）をめぐってくりひろげられた。同時に、この期の州および地方政治は、余りにもしばしば全国政治に

従属する形で、それと直結して扱われたのも顕著な事実である。従って除去すべき障碍を考察するに当り、全国政治（カンザス・ネブラスカ法案）と地方政治（カンザス・ネブラスカに隣接する諸州、ことに最も隣接するミズーリ州の政争）との関連に格別の注意が要求されよう。

太平洋との連絡の問題は、合衆国が大陸をまたぐ国家となるより以前から論じられていた。初期の鉄道の大部分が、たとえその路線は短かくとも、大陸をつなぐ環としての性格を与えられていたことを示唆する多くの事実をあげうる。^①しかし太平洋鉄道建設の歩幅はオレゴンの領土権を主張した時から急速な進展をみせる。関心の高まりは通常、次のように説明されてきた——北部太平洋岸における捕鯨業の成長、オレゴンとの毛皮通商の拡大、オレゴン所有をめぐるイギリスとの外交闘争、中国およびアジア諸国との通商の可能性への関心の高まり、など。このように一八五四年ネブラスカに准州政府を設立しようとした動機は様々であったが、その中で決して小さくはない問題は、中央或いは北部ルートによる大陸横断鉄道建設への深刻な障碍を除去しようとする願望であった。同時に、これらインディアン・カントリーを白人に開放しネブラスカを組織することへの反対もまた、多様な動機から発した。しかし一つには南部ルート推進派が、かかる障碍の除去に非協力、或いは妨害を企てたことにある。

太平洋鉄道とネブラスカ准州組織の第一歩は、イギリスとのオレゴン紛争から踏みだされた。メキシコ割譲、カリフォルニア獲得以前にあっては、太平洋に接する領土はオレゴンのみであった。一八四四年、陸軍長官ウイルクィンスは、オレゴンに至る軍事拠点拡張の準備段階としてネブラスカ組織を提唱した。初の下院議員としてダグラスはこれに応えて、三八度、四三度の地域にネブラスカを組織すべきこと、大陸横断の移住者保護のための軍事拠点建設を主張した二つの法案を提起した。法制化には至らなかったが一〇年後には仕上げることになるこの人物によって、ネブラスカ組織の第一歩が踏みだされたのは注目されてよい。同年十二月、隣接州ミズーリのアチソンが、インディアン・カントリーのすべてとオレゴンの組織を主張した点も記憶に留めるべきである。

ほぼ同じ頃、多くの人々がオレゴンに至る鉄道の建設を主張していたが、この考えを全国に滲透させたのはニューヨークの商人A・ホイットニーであった。一八四五年、彼はもし政府が鉄路に沿って幅六マイルの土地をエーカー当り一〇セントで売却するなら、ミシガン湖からオレゴンに至る、ルートは明確ではないが、鉄道を建設する案をもって全国を遊説した。隔絶したオレゴンと連絡がとれ、西方への移住問題を解決し、アジアと合衆国さらにヨーロッパとの間の巨大な通商大動脈を用意し、昔コロンプスや多くの人々の想像力をかきたてた夢、すなわちインドへの短距離ルートを発見しようという彼の提案は、多くの友をえた。オレゴンが太平洋岸に領土権を主張しうる唯一のテリトリーである限り、その計画は南部メキシコ湾岸の人々からさえも、かなりの支持をえた。しかしこの時点ですでに大きな障碍の一つに出会った。南部ルートによる横断鉄道（起点ニューメキシコ・テリトリー内）を示唆する人々の異議がそれである。

かつてのルイジアナ購入の未組織部分に二つの准州政府を創設するという通常ならば、さほどに困難でない作業は「半ダースもの要因」によって難航した。しかし当面する最大の障碍は、インディアン・カントリの存在であった。鉄道の建設、保安、操業を全うするために先ず鉄道の敷設されるべき土地が准州化されねばならない。鉄道は連邦の土地払いさげなしにはほとんど建設不可能であり、土地払いさげに先立って調査が行なわれる必要があった。そして土地は周辺地域が、政治的に准州として組織されて始めて調査されるのが通常の手続きであった。一方、ミズーリとアイオワの西端からオレゴンとの間には、長さ一〇〇〇マイル、幅六〇〇マイルにおよぶ未組織のテリトリーがあり、インディアン・カントリとして白人居住を排除していた。この巨大な壁を除去しない限り鉄道は実現しない。従って北部が横断鉄道建設を望むなら先ずそれらの地を准州に組織する必要がある、横断鉄道と准州問題とはこのように最初から不可分のものであった。それゆえカンザス・ネブラスカ法案が提出される以前から、テクサス以北の鉄道建設案はすべて少なくともこのインディアン・カントリの全面的、或いは部分的開放を含んでいた。

アメリカの西部への発展は、インディアンを放逐を意味した。遠くモンロー、J・Q・アダムズ、ジャクソンの諸政権の

時以来、インデアン諸部族を州および准州から放逐し、未組織のテリトリーに再移住させる政策がとられてきた。^②その中心的役割を果たしたのは、一八三〇年のインデアン移住法と一八三四年のインデアン通商法であった。このインデアン移住法に基いて、ミシシッピ河以西の未組織のテリトリーにインデアンを移住すべき地を設け、移住の代償として種々の条件下に、大統領とインデアン諸部族との間に数多くの条約が結ばれた。そのことはとりもなおさずインデアンが主権者であり、且つ独立国であることの含意を前提していた。しかし不条理にもインデアン問題所管は、國務省ではなく陸軍省であったことに、対インデアン政策の姿勢が象徴的に示されている（このアノマリーは、一八四九年内務省が創設されインデアン業務局がそこに移管されるまで続いた）^③。

新天地に移ったインデアンは同移住法の最重要条文である第三条によって再移住の必要なきこと、その居住地の永代所有権を保証された。

インデアン通商法は、インデアンの独立主権、換言すれば白人居住の排除をより確固たるものにするはずであった。合衆国の未組織のテリトリーはすべて「インデアン・カントリー」と呼称されること、白人はそこに居住することも、また適正な連邦機関が発行するライセンスなしに彼らと通商することも禁じられたからである。

西漸運動はこれら多くの条約を反古にした。西部は早くからこの永久的なインデアン・カントリー政策が誤まりだと主張してきた。条約締結の当事者である大統領の態度は、その立場を強く支援する効果を發揮した。たとえばチェロキー族がくりひろげた法廷闘争とその結果の物語は悲惨でさえある。

一八三一年、「チェロキー国対ジョージア事件」において合衆国最高裁長官マーシャルは多数意見を代表して、インデアン諸部族（チェロキー国）は州ではないが外国でもないと判示する一方、インデアンはその占拠する土地に絶対的な権利を有し、自らの意志でそれを合衆国に譲渡しない限りは、その権利は永久に認められる、とした。翌一八三二年、「ウスタ対ジョージア事件」においても、チェロキー国の独特の立場を認め、合衆国との関係は国際法上、それが独立国家た

ることを妨げない、とインデアンの主権と権利が擁護されたが、敗訴したジョージアはこの最高裁判決を無視した。大統領ジャクソンはジョージアに同情を示し、この司法部門の決定に支持を与えないことによってそれを事実上、効力のないものにした。勝訴しながらチェロキー族は結局、屈伏して移住せざるをえなかった。^④

陸軍長官は軍事上の理由でインデアン・カントリへの白人居住の必要を唱え、多くが西部人であり従って西部の世論と深いかかわりをもつインデアン業務局の役人たちは「我々の移住の便宜と、白人人口の圧力が求めるところにより」インデアンの再移住を主張した。司法部門の同情的態度にもかかわらず、大統領を頂点に各水準における行政府の政策、西部有権者の願望を代表した国会議員たちの立法院での提案——インデアンの権利は彼ら自らによってではなく、アメリカ白人間の敵対勢力によって攻防の武器に仕立てられる時のみ、一時的な安堵を与えられる。北西部から太平洋への鉄路に立ちほだかる障碍インデアン・カントリを除去する努力と、それを阻止する南部ルート推進派の間に、インデアンの権利が翻弄された。後述するように中央または北部ルート推進派は或いは強引に、或いは偽瞞的方法で、執拗に准州組織の最大前提たるインデアン・カントリ除去の運動をくりかえしたのである。南部ルート派も同じく執拗に、それへの抵抗をくりかえした。ダグラスやホールなど西部のスポートスマンは、このようなインデアン同情論を正面にかざしての南部ルート派の反撃に憤激と苦汁とを幾度か味わうことになる。

① たとえばすでに一八二八年のボルチモア・オハイオ鉄道などは、そう理解された。Robert R. Russell, *Improvement of Communication with the Pacific Coast as an Issue in American Politics, 1783-1864* (1948), p. 75.

② 田中英夫「アメリカ法の歴史」(一九六八年)「三三五—三三七頁」Roger L. Nichols and George R. Adams (eds.), *The American Indian: Past and Present* (1971), esp. pp. 132-145, "Indian Removal and Land Allotment: The Civilized Tribes and Jack-

sonian Justice"

③ *Ibid.*, p. 185.

④ もっともジャクソンのかかる態度は、彼が西部出身でインデアンと数多くの交戦経験をもったという背景からのものではないとする論がある。これらの判決の時期はサウス・カロライナの無効論争危機の時代であった。ジャクソンは、この難局を乗り切るに当り、同じく南部州であるサウス・カロライナとジョージアの提携を断つため、両者に異なった態度を示したのである。cf. Edwin A. Miles, "After John

(三)

横断鉄道建設の計画は、メキシコ戦争の直後めざましく増加した。当時の私企業は、このような巨大事業を遂行するほど十分に強力ではなかったから、すべての建設計画が連邦政府の支援を必要とすることで一致していたが、支援の種類、程度という点では大きく異なっていた。最も大きく異なったのはそのルートと、起点をめぐる問題であった。一八五〇年頃までにすでに北緯四七度～四九度間の極北ルートと、三二度の極南ルートを含め、四二度線ルート、三八度～三九度線の中央ルート別名ベントンのルート、三五度線ルートのおよそ五つの可能性の高い路線が報告されていた。鉄道が南部ルート沿いとなるなら、カリフォルニアおよびそれに至るテリトリーは奴隸州となる可能性を増し、経済的に南部と結び、かくて南部は再び地域間競争で優位を回復するであろう。北部、或いは中央ルートをとれば、同じ理由で北部が政治的有利を得るであろう。しかもこのような大鉄道は当時、一路線で十分とされていたから、そのルート設定はセクションナリズムを増幅させ、すでに一八四九年「鉄道の問題は……呪われた奴隸制問題と混じあって」しまっていた。^①

メキシコ割譲、カリフォルニア獲得、ことにニューメキシコを准州化させた一八五〇年大妥協が、鉄道問題の諸条件に一大変化をもたらした。ルイジアナ、テクサス、ニューメキシコ、カリフォルニアと、南部側は正規州と准州とで太平洋岸まで白人居住に開放された土地でつながり、ニューメキシコでの定住も好調であった。巨大なインデアン・カントリに阻まれている北部に比し、南部ルートの有利さは明白で北部ルートのチャンスは失なわれようとしているかにみえた。後述する諸条件に加えて、一八五三年二月国会が召集された時点、すなわち大妥協からカンザス・ネブラスカ法案提出まで僅か三年の間に、すべての状況は横断鉄道南部ルート不可避の状態へと逆転していたのである。

中央、または北部ルート推進派の対応が迅速化したのは当然である。ここでは未だそれらの関連性を論理だてて証明することは困難であるが、次の諸事実が並行的におこったのは偶然以上のものがあるとは言えよう。先ず北部ルートにとつての第一の障碍インディアン・カントリの除去については、大妥協の翌一八五一年にインディアン政策が大転換をみていること。第二に、鉄道会社への公有地附与が行政府からではなく、北部が数の上で優位にある国会が行なうよう権限が移譲されていること、事実それをうけて国会による「最初」の土地附与がダグラスにより達成されていること。

一八五〇年以前は連邦政府が、それぞれの鉄道会社に七〇〇万エーカーの土地を与えていた。この土地払い下げは、会社が初期の運転資金を確保するためこれを売却、或いは抵当に入れて現金を入手する財源を準備した。それは東部の鉄道建設と全く異なり、西部のそれが抱えていた幾つかの悪条件、すなわち鉄道が人口稀薄の地を通過するためさほどの運賃収入を見込めないこと、個人の投資も多くを期待することが困難で、鉄道株式の市場化も容易でないと云った事情を支援するための措置であった。一八五〇年以降は、国会が鉄道の横断すべき諸州に土地附与を行なった。これは明らかに附与をうけた州（テネシーとケンタッキーを除く。両州には公有地がなかった）が、免許を授けた諸会社に土地を与えるとの諒解であった。連邦援助の主務者が政府から国会へと移行したのは、建設計画のほとんどがルートをめぐり、諸利益間の闘争が第一義的に国会で戦われなければならなかったことによる。^②

一八五〇年大妥協がひきおこした興奮にもかかわらず、ダグラスは「伊利ノイ・セントラル（鉄道）法」の通過を成功させ、国会から最初の土地払い下げをうけることによって、彼は連邦所有の土地をバックとする鉄道建設の足場をえた。これは第一に、国会が始めて鉄道建設に土地を与えたものであること、第二に前述の南部ルート絶対、北部ルート不利の情勢に望みをつなげたことで注目し値すべき法律であった。^③とまれ最初の連邦土地払い下げは三七三万六〇〇〇エーカー、うち二五〇万エーカーはダグラスの選挙区伊利ノイ州に割当てられている。同州は後日「伊利ノイ・セントラル鉄道」として知られるに至る運輸体系の一部を建設すべき唯一一つの州であった。^④問題は鉄道が東部海岸諸州と結び、西は太平洋

まで通ずるか否か、従ってインデアン・カントリーの排除すなわち北西部テリトリーの組織に成功するかどうかにかかっていた。

いま一つの大きな変化は大妥協の翌一八五一年、インデアンに広大な保留地を維持させるとの連邦政府の政策が終息した時、はっきりと見てとれる。当時締結された諸条約は、インデアンをより狭小の地に閉じこめ、収奪した地に道路と鉄道を敷設することを可能にした。変らなかつたのは、これらの諸条約がいつものように名ばかりのインデアン指導者との間に交わされた事実だけとされている。この対インデアン政策の大転換は、それまでに至る北西部の執拗な運動の結実であつたといえる。

前述の如くインデアン・カントリーの開放要求は、オレゴン紛争時点から急速な高まりをみたが、政策転換までの開放要求と、それ以後の方法の相違は次のような諸事実の一部を、簡単に列記するだけであらう。一八四四年、合衆国最西端の州ミズリーのアチソン上院議員がインデアン・カントリー全土の開放とオレゴンの組織化を要求、同一国会において当時、下院議員であつたイリノイのダグラスが、ミズリーからロッキー山脈に至る幅三八度〜四三度の地をネブラスカとして組織するよう提案、同年の年次報告において陸軍長官ウイルキンスが軍事上から同様主旨の必要性を主張、一八四八年、年次報告においてインデアン業務局のメディルがカンザス河とプラット河の間に居住するインデアンを「我々の移住の便宜と、白人人口の圧力が求めるところにより」カンザス河以南に漸次的に移住させるよう提唱、一八四九年二月国会において、ミズリーのベントンが法案提出、曰くミズリーからカリフォルニアの間にある幅一〇〇マイルの地からインデアンの土地所有権を剝奪し白人に開放すべし、と。一八五一年、メディルの後任者ブラウンとリーがそれぞれ年次報告において、インデアンの移住と准州組織が「緊急の必要」と報告^⑤。

しかし土地所有権を奪つてのインデアン（再）移住策は、当然大きな抵抗に出会つた。このような経緯をふまえて政策転換の緒を開いたのがミッチェル案であつた。セントルイス地区インデアン監督官ミッチェルは、一八五一年（一）イン

デアンと白人を「隔離」することによって彼らを開化させようと努めた政策は失敗であった、(二) 従ってインデアンを隔離（すなわち更移住）することなく、准州を組織し彼らから奪った地を白人に開放、(三) より開化したインデアンには、土地の所有を認め年金を支給する、提案を行なった。巨額にのぼると主張された年金は若干のインデアンを魅惑したため、彼らの中から事実、土地を譲渡して合衆国市民になろうと望む者が輩出したと言われる^⑥。

このような努力は二つの条約に到達し、政策の転換を画した。一八五一年九月、アーカンソー河以北のインデアン諸部族と結んだ「ララミー砦条約」は、インデアン移住を求めず彼らの領域内に合衆国の軍事拠点と道路建設を容認させ、太平洋岸への移民を襲撃しないことのひきかえに、合衆国はこれら移民やその他による狩猟の損失賠償として多年に亘り五万ドルに達する年金を支払う旨の合意であった。この条約は明らかに鉄道と、ワゴン用の道路を確保するものと解釈された。

一八五三年、アーカンソー河以南の諸部族との間に、類似の条約がアトキンソン砦で締結された。

鉄道は三五度ライン沿いに、その路上権を保証された。最大の障碍の一つは除去された。さらに三五度線以北の地が確保されねばならぬ。同じ方法が、いや一度び橋頭堡をえた上は、よりむぎだしの方途がくりかえされることとなった。その最も極端な例は、ミズーリ州ベントンの提言であった。

① *De Bow's Review*, VII, 37, quoted in Robert R. Russell, "The Pacific Railway Issue in Politics Prior to the Civil War," *Mississippi Valley Historical Review*, XII (1925), p. 90.

② *Ibid.*, p. 94.

③ Frank H. Hodder, "The Railroad Background of the Kansas-Nebraska Act," *Mississippi Valley Historical Review*, XII (1925), p. 10; Richard Hofstadter, William Miller, and Daniel Aaron, *The Structure of American History* (1964), p. 162.

④ *Ibid.* 以後、一八六〇年までに国会は一〇州にある四五の異なった鉄道に対し、一八〇〇万エーカーの土地払いさげを行なった。これが後日の横断鉄道への土地附与のモデルとなった。かかる龐大な払いさげと、一八五〇年代に建設された鉄道の大半が西部内で完工したと相俟って、一八六〇年までに西部は中部大西洋岸諸州とニューイングランドのそれを合したよりも、延長においてまゝの一萬一、〇〇〇マイルの軌道を有するに至る大きな原因となった。

⑤ Russell, *Improvement of Communication*, pp. 151, 153-154;

Hofstadter et al., *op. cit.*, pp. 232-233.

⑥ Russell, *Improvement of Communication*, pp. 153-154; James

C. Malin, *Indian Policy and Westward Expansion* (Bul. of Univ. of Kansas, *Humanistic Studies*, II, No. 3), pp. 71-75.

(四)

一八五二年夏から秋にかけて、ネブラスカ准州組織化を歓迎する極めて多くの世論が、特にミズーリにおいて表明されたため、国会はこの問題を回避できない事態にあった。同年九月、ネブラスカ居住を要求する人々が地方政府を組織し、アベラール・ガスリーを国会への代表に選んだ。彼はこの大義を先ず隣接州ミズーリでうちだし、州民の一般感情「今日ミズーリには進出の許しを待つ……一万五〇〇〇人におよぶ人々がいる。彼らはユニオンを統一強化させ、太平洋岸の住民たちと接続するために〔西方〕テリトリに定住したいとしている。彼らは太平洋鉄道建設を望んでいる」^①に訴えた。

合衆国上院議員に返り咲こうと絶望的な戦いを展開していたミズーリのペン-ton は、大衆うけのする何らかの問題を模索していた。そのような彼にとってネブラスカ問題は、うってつけであった。すでに一八四九年、ミズーリの民主党は奴隸制問題の諸側面をめぐる、ペン-ton 派と反ペン-ton 派の二つに分裂していた。この分裂によって一八五一年、ホイッグ党はペン-ton を蹴おとして上院議員を国会に送りだすことに成功していた。それゆえペン-ton は、いま一人のミズーリ選出上院議員、南部州権派デモクラットの指導者 D・R・アチソンとの間に議席争いの死闘を演じていた。アチソンの任期は一八五五年までであったが、選挙戦はすでに一八五二年には熱くなっていた。

ミズーリでの諸演説においてペン-ton は、セントルイスを起点とする太平洋鉄道のこの上なき唱導者の姿勢をとり、相互に補充しあう二つの方策を提起しながら、熱心にネブラスカ組織を要求していた。彼はミズーリ農民の利益と、鉄道問題を連携させた。すなわち例のインデアン・カントリのうち、彼らが特別の土地所有権を有していない部分は連邦法により、すでに先住者先買権が適用されると主張して、ネブラスカ准州組織の必要性と可能性を説いて回った。この発言は

全く連邦法の誤れるこじつけ的解釈であり、また彼の太平洋鉄道への関心が如何に深く且つ真摯であるかの疑惑も多く指摘されたが、明らかに政敵アチソンを困惑させる意図と効果を持った。ミズーリ州知事キングはベントンを支持し、「我が西方にあるテリトリーについてのインデアンの土地所有権を除去するという第一段階の推進と、そのことによって鉄道が開通し、遂には准州が組織されるよう」国会に要請した。^②

同じくミズーリのホールは、隣接州イリノイのリチャードソン（下院准州委員長）と組んで三六度三〇分と四二度三〇分の間にあるテリトリーを、ネブラスカの名称で組織する案を提出し、インデアンの所有権を抹消するため五万ドルの予算を要求した。彼はまた同州のフェルプスと組んでインデアン土地所有権除去の権限と、五万ドルの予算を大統領に与える修正案を下院で通過させ、上院でも承認させることに成功した。ベントンは自身は陸軍長官デイヴィスを説いて、自説の三八度ラインルートの調査をさせること、ルート沿いの土地に対するインデアンの所有権抹消の予算充当に成功している。ネブラスカ組織化は必要にして達成されるべきものと、ミズーリの一般感情は明示していた。それへの反対もしくは逡巡は許される状況になかった。

政敵アチソンは窮地におちいった。頑固な州権派であり、メキシコ割譲以来テリトリー組織をめぐる長い闘争の間、テリトリーからの奴隸制排除に一貫して反対してきた彼にとって、ミズーリ協定により「自由」の地と定められ将来、自由州として出現するであろう准州の組織にはためらいがあった。それゆえミズーリの世論を背景にしたベントンの攻撃をかわすのは、彼にとって難事業であった。何らかの脱出口、誰かの支援、或いは誰かとの提携が必要であった。

一方、カンザス・ネブラスカ法案は第三国会の最終日、二三対一七と六票差で否決されていた。^③次の国会で同法案が如何にして通過したかについての真の理解は、この特定の時期のアメリカ政治の混乱状態に触れることによって最もよく得られる。

ミズーリ政界はまさに全国政治の縮図であった。一八五三年から五四年にかけて、合衆国には政治不安の感情が満ちて

いた。既存の政治結合体内で進行しつつあった分解的傾向の表面化と（たとえば前述のミズーリにおける民主党の分裂、全国的にはバーンバナーズの民主党脱退から復帰に際しての内紛）、一連の政治的要素を再編成して新党に集結させようとする動きがすでにあったという不安感である。一九世紀合衆国においては、およそ二〇年毎にかかる分解と再統合の時期が存在し、経済危機も同じようなサイクルで出現した。一八三四年から三六年に、民主党とホイッグ党が統一体として登場するが、今や新しいコンビネーションが、一八五四年～五六年に共和党として形成されようとしていた。この分解Ⅱ再統合のプロセスを主として示しているのは、指導者たちの間に不安感を生みだしつつあった二大政党内の派閥抗争のひろがりである。この不安感が政治家の間に、時の諸利益からおこるかもしれない如何なる好機をも利用し、それを極限にまで使おうとする傾向を生じさせた。それは何にもまして政治的便宜主義の時代であり、また時として絶望的なまでに機會主義の時代であった。^④ミズーリでの激しい身内の争い、勝利するための格好の攻撃材料の探索、新しいパートナー発見の努力、はまさにこのような文脈の中で生じし、理解の鍵もそこに存する。

一八四〇年代末に表面化した党内派閥の跋扈は、危険な傾向を示していた。ジャクソン派内の分裂は一八四八年、彼らから大統領職を奪っていた。一八五〇年大妥協は、二大政党内それぞれに地域色の強いグループを生み裂け目を深くしたため、双方とも一八五二年選挙に備えて再編成が極めて難かしい局面を迎えていた。僅かに政党間の伝統的な権力争いと、スポイル制度の好餌が各党を小康状態に保って一時的で不安定な統一をみせていたにすぎない。

一八五二年選挙は、極めて僅差で民主党候補ピアスに大統領職を与えた。同党は勝利を得たものの、それは前回よりもさらに陰惨なかけひきの増加を予想させるような、より複雑な派閥抗争へと落ちこんだのである。この選挙戦を詳細に検討した結果、民主党の勝利は一八四八年の脱党グループ、バーンバナーズが陣営に復帰したことによって辛うじて得られた事情が明らかとなった。従って彼らの復党の忠誠さを問うかたわらで、彼らへのパトロネージを考慮せざるをえなかったため、必然的に党内の政治ゲームは強ききびしく、且つ党内かけひきの暗さがその度を深める状況にあった。

敗れたホイッグ党は選挙の分析によって、非常に大きな得票力を持つことを示した。しかし州レヴェルでは常勝の民主党と戦う際に、この党は全国政治の場では決して主張しないであろう諸政策を支持せざるをえないディレンマに苦しんでいた。南部ではホイッグはますます南部的となっていたし、北部ではますます北部的になっていた。明確になりすぎたその傾向は、全国的合意のホイッグ党綱領の作成をかつてないほど困難にしていた。双方の党とも難局、ディレンマをどう切りぬけるかに苦慮していた。

このような政治的分解状態は、さらに二つの要素——フリーソイラーとノーナッシング——が附加されることによって、一段と混乱の度合いを深めた。テクサス、メキシコ戦争、一八五〇年大妥協など激動の期間中に、三人の有能な政治家、ヘイル（ニューハムプシャ）、チェイス（オハイオ）、サムナー（マサチューセツ）が、それぞれの非常に分裂していた州議會を巧みに操作することによって合衆国上院で議席を獲得するのに成功していた。彼らは議席を得たものの、正当な党支持を十分にうけていなかった不遇の人々であり、分裂政策を推進することによってのみより大きな機会が得られる、と考えていたようである。そしていま一つ当時の政局を混乱させた勢力は、外人およびカトリック教徒への敵意の復活であった。

このように政局が混乱していたため、それをうけてかつてない程に多くの政治家が十分な対応策と方向を見失っていたし、より大きな地位保全を見込める新しい連合を模索していた。このような離合集散が必至の状況下では、政治論争を呼び政治的優位の機会を提供する法案なら何でも歓迎されるであろう。ネブラスカ問題は、この目的にぴったり適っていた。何かの法案が審議さるべきであり、各派閥、各個人はそれによって最大の進出機会を得ようと身構えていた。ベントンも、アチソンも、そしてカンザス・ネブラスカ法案の生みの親ダグラスも例外ではありえなかった。

苦況にたったアチソンの、准州組織への反対は四つの基盤に立ちえた。一つは組織化を望むミズーリ農民に、この地を未組織でおいた方がカリフォルニアおよびオレゴン指向の移住者、合衆国陸軍分遣隊への補給最終点としての有利さを独

占的に持續できると説得すること——しかしアチソン派のこの利益誘導は強いネブラスカ感情にうちかてなかった。

第二に、保守的な東部利益との結合——鉄道建設に必然される連邦権力と、連邦経費支出の増大に常に反対してきた勢力との連携。事実、第三三国会衆院でのカンザス・ネブラスカ法案に対する投票で、北東部は一〇〇パーセントの反対投票を行なった。^⑤

しかしながら同法案への反対は主としてインデアンがらみで、換言すれば鉄道ルートの設定をめぐる行なわれた。アチソンはミズーリ州のどの地を起点とするかでコンセンサスが得られていないことを見抜き、セントルイス起点に固執するベントン^⑥は特別のルートを偏愛していると非難した。とるべきより責任ある態度は、特定ルートを口にする前に十分な調査を行なうことであり、少なくとも州内に三つの起点を予想することであると反論を加えている。

インデアン問題を准州組織反対、すなわち北部或いは中央ルート粉碎の武器として有効に使ったのは、勿論南部ルート推進グループであった。准州組織がインデアンに加えるであろう不正、既存の神聖なるインデアン諸条約侵犯の疑いがありあげられた。^⑥たとえば従来のインデアン政策維持を主張したハワード下院議員（テクサス）に対するホルルの反論は次の如くである。「テクサスの政治と道徳律によれば、インデアンは全く権利を有しないものと私は理解していた。もし貴下がこの下院にネブラスカは組織さるべきでないと信じこませうなら……移住者の潮流がテクサスをよぎって通過せざるをえなくさせる効果を持つであろう。それこそテクサスが過去長年に亘って果そうと最も熱烈に望んできた目的である……太平洋岸への鉄道の必要が認識され、しかもミズーリ以西の全テリトリーが今日より未来永劫に未開のままであるべしとの理論が通れば……合衆国の人民は太平洋鉄道の起点をガルヴェストン、或いはテクサス内の他のどこかの地点とする以外に選択の余地はなくなるであろう」^⑦「彼はインデアンを利用して……この法案の太目的を失墜させ、太平洋への移住者を……ユニオンの他の地に向けさせようとしている」「誰もが太平洋鉄道を口にする。しかしもし諸君が、人民をして鉄路の敷かれた土地に住まわせないよう努めるなら、いかにして完成がみられるであろうか」^⑧。カンザス・ネブラスカ

法案の推進者たちは、インデアンをとりあげた反対理由は本当の理由ではないと考えた。ダグラスの苦渋にみちた言葉がそれを十分に示唆する。「私もまた、ひたすら同法案を抹殺する目的でインデアン同情論を使う多くの人々がいることを知っている^⑨」。反対派の戦術と、その使用頻度がうかがえるであろう。

最後にアチソンが依拠しうる最大の武器は、憲法論争——テリトリーにおける奴隷制の地位如何——であった。州権論者アチソンは、ネブラスカ感情を背にしたベントンの攻撃を前に立場を修正する必要があった。ミズーリ各地における演説で、土地あけわたしを盛りこんだインデアン諸条約の批准に賛成投票の準備ありと表明する一方、ネブラスカが奴隷主、非奴隷所有者にも平等に開放されねばならぬと主張し、同テリトリーを自由准州とするような投票は断固拒絶するとして州権論者としての姿勢を貫いた。「奴隷制の合法、非合法は同テリトリーの人民に決せしめる」条件の下でのみ、組織化に賛成できる、と。原初的な住民主権論がここにあり、ダグラスとの結ばるべき一本の糸が生じた。

カンザス・ネブラスカ法案の推進者ダグラスの行動もまた、全く四圍の状況の論理によって明確に決せられていた。如何なる動機が彼をして熱烈に同法案を推進せしめたかを、ここで詳述する予定はないが、彼の基本的思考と永年の一貫したキャリア（鉄道利益推進議員として、或は准州組織委員として）には一瞥を与えるべきであろう。ニューイングランドに生をうけたが二〇歳にしてフロンティア段階のイリノイに移った彼は、西部人としての感覚を養わない、西部テリトリーに深い関心を持っていた。さらに国会議員一八年のキャリアのうち実に一五年間のポストは准州委員会の長であり、一八四八年から五四年の六年間に七つの准州を組織してきた。西部人として彼はフロンティアに関し二つの基本的思考、すなわち国家拡大の強い信念と、連邦政府の干渉を排する自治への信頼を抱いていた。換言すれば「明白な天命」と「住民主権論」が彼の基本的な政治信条であった。それらは楯の両面として相互に連関するばかりでなく、後者がなければ前者の意味も乏しいと主張して西部人の准州組織の要求を強く代弁していた。連邦政府の土地払いさげを求める「西部の政策」のチャムピオンとしての彼の名声は根拠のないものではなかった^⑩。

またキャリアの中に一貫してみられる動きは、次の如くである。一八四四年、ネブラスカ組織法案提出、翌一八四五年にはオレゴンおよびネブラスカ組織の詳細な計画と、これら連邦政府の公有地をミズーリから太平洋岸に至る鉄道のために払いさげる案、さらにはこの横断鉄道に接続すべき鉄道建設用地としてアイオワ、ミズーリの両州に公有地を払いさげるべしとする案を提出している。また彼はミズーリのホール、アチソンと協同して何年にも亘る公有地払いさげ運動を展開してきたが、それは太平洋鉄道建設が主な動機であった。彼が単独で、或いは数人と協力して計画を練った鉄道は、いずれもネブラスカが組織され、横断鉄道が同地を貫通しない限り実現のみられないものであった。その上、他のルート、ことに南部ルートに先を越されないためにネブラスカ組織は遅延を許されない事情があった。従って彼の准州組織活動は一貫して鉄道建設によって駆動されており、テリトリーにおける奴隸制問題を持ちこむ意図がなかったのは全く明白である。^⑪

ただ彼の鉄道は常にシカゴを指向していた。一八五二年、彼はシカゴに七〇エーカーの土地を入手することによって、同市の発展、東部との接続という公的利益と、私利をつなぐことでその指向は一段と強固になった。^⑫シカゴは東部鉄道資本家の投資欲をかきたてる条件を備えていたし、ダグラスの提出する法案には常に南部の支持をうけるような配慮も加えられていた。すなわちモービルからオハイオ河口に至るモービル・オハイオ鉄道を支援するため、アラバマ、ミシシッピ両州に公有地を払いさげる条項を加えたのはその好例である。こうすることによって彼の法案通過を確保するだけでなく、従来見込みの高かったセントルイス起点（ベントンのルート）を蹴おとしてシカゴからメキシコ湾に直結する鉄道を確かなものにしていく。ベントンの政敵アチソンと結びうるいま一つの糸が、そこに生じた。

一八五三年初頭の第三二国会におけるダグラスの動きは、彼の巧みな戦術と当時のシカゴの立場を証明するものである。同国会第二会期がアーカンソーに与えた鉄道用の第三番目の公有地払いさげが、それである。メムフィスとヴィクスバークは、チャールストン、サヴァンナを走る南部諸鉄道と接続する計画を持っていた。アーカンソー、リトルロック選出下

院議員ジョンソンは、フルトンからリトルロック經由カイロに至る路線、リトルロックからメムフィスを結び、さらにスミス砦に達する鉄道建設案を強引に通過させるのに成功したが、これはダグラスの巧みな戦術であった。当時最も建設見込みの高かった南部ルートによって横断鉄道が敷設されるとならば、カイロおよびイリノイ・セントラル鉄道經由でシカゴとこの横断鉄道を結ぶのは、むしろ賢明な策であるとの配慮からであった。南部ルートの見込みは極めて高かったし、シカゴは今日考えられているようには当時（一八五三年時点）は西部交通の中心地と言える状態に程遠かった。

西部の女王都市と呼ばれていたのは、シンシナティであった。同市の鉄道網はすでに一八四五年、スプリングフィールド經由クリーヴランドで、一八五一年にはコロンブス經由でもエリー湖と接続し、一八五二年ピッツバーグ經由フィラデルフィア、さらにボルチモアに達し、その他に一八四八年インデアナ、一八四九年オハイオ、一八五一年イリノイなどの各州に免許が与えられた計画路線は、いずれもシンシナティとの接続を予想するものであって、シカゴは置きざりにされる不安を常感じていたのである^⑬。

しかし一方で潮流は変わりつつあった。一八五二年に、ミシガン南部鉄道とミシガン中央鉄道がシカゴに乗入れたし、東部で無数の小規模路線が幹線網を急速に作りあげ、一八五三年に一一の鉄道が合併してニューヨーク・セントラル鉄道を形成した。一八五四年にはシカゴ以西の鉄道が相ついで、熱病的な速度で建設されつつあった。これらの鉄道の成功は全く横断鉄道と接続されるか否かにかかっており、且つシカゴ起点となるには是非ともネブラスカが組織されなければならなかった。

希望のふくらみと、シカゴ疎外の不安とが交錯する中で、第三国会が召集された時、すべての状況は南部ルート圧倒的優位の事態を作りだしていた。大統領は疑いもなく親南部的であった。後の南部連合大統領デイヴィスはピアスの右腕として陸軍長官の職にあり、土地調査の権限を握っていた。ガズデン購入で名を知られるようになるガズデン將軍は、サウス・カロライナ鉄道の前会長であり最も熱心な南部ルート推進者であった。デイヴィスは彼のメキシコへの特使任命に

成功した。彼の主使命は、ガタルーペ条約をさらに補完することであつた。それは同フロンティアにおけるインデアンの掠奪を防止し、さらに最も建設見込みの高い南部ルートによる横断鉄道建設のためヒラ河以南に十分な地をメキシコから得んとするものであつた。条約の成功と国会の承認は予め期待されており、事実その期待は実現されて一八五三年一月三〇日に調印されることになる。デイヴィスはさらに軍事力を行使しても南部ルート建設を進める旨の演説をしている。

地形学技師団の諸報告は一般に親南部ルートであつた。南部人が自ら好んで「南部の凋落」と呼んだ北部との経済競争の立遅れを、一挙に解決する「偉大な万能薬、アローンの杖」は横断鉄道であり、それは南部の北部への隸属を救うものとして南部人の運動は熱烈であつた。アールカンソーを対角線的に横切りメムフィスに接続する予定の鉄道建設にはすでに、土地が払い上げられていた。テクサスはニューヨーク大西洋・太平洋鉄道会社と組んで、エル・パソにまで延長する計画に広大な土地払い上げをまさにうけようとしていた。^④

このような諸条件を考慮に入れると、北西部がネブラスカ組織を一刻の猶予ならずとしたのも当然であろう。准州委員長としてダグラスが事にあたらねばならない。しかも多くの史家が記述してきたのとは全く逆に、同委員会における彼の影響力は決して大きくなかつたのである。一八五二年に未だ四〇歳に達しない年齢で彼は長老議員に挑戦して、民主党大統領候補指名を狙つた事実が多くの年長議員、ことに北西部でリーダーシップを奪いあう立場にあつたキャスとその友人たちの激しい敵意を呼んでいた。キャスの腹心インデアナのブライトはダグラスから准州委員長のポストをとりあげようと奔走していた。^⑤委員会での彼は無援であつた。大統領ピアスは、この出すぎた若年者ダグラスに対し新内閣において影響力のある何らのポストをも与えない姿勢を示し、明白な政治的肘鉄砲を食わせていた。ダグラスは妻の死という個人的悲運に加えて、このような政治的難局に直面していたのである。

一八五三年末、ダグラスは情勢分析の結果、准州委員会の空気と、横断鉄道ルートをめぐる諸利益の衝突と、保守的な東部票と、州権派南部票との結合が、常に反対勢力として多数派を形成することを知つた。戦術上、彼は幾つかの南部票

を得なければならなかった。南部ルートの有利さ、ミズーリ協定により奴隷制に門戸を閉ざすであろうテリトリーの組織化への強い反対、州権論に対する帰依——南部がネブラスカ組織に賛成する理由はない。南部票は極めて「高い代価」でしかあがない得ない。

南部に与えうる唯一の代価は、テリトリーにおける奴隷制排除（ミズーリ協定）を消去することであり、いま一つの奴隷准州入手の希望を持たせること以外にはあり得ない。

広大なネブラスカを、カンザスとネブラスカに二分する着想は、前者が奴隷准州になる可能性を南部人に示してみせた戦術の一環であった。同時にそれはアイオワ、ミズーリの議員団の要請や、アイオワ西方のインデアン・カントリーならびにその周辺の地方利益の要求によって実現した。それは全国政治と地方政治の見事な連携であった。ただしこの二分政策には次の物語が附け加えられねばならないであろう。当時の反奴隷制グループの宣伝、或いはそれ以後多くの歴史家によってくりかえされてきた主張——二分は、一者を自由准州に、他者を奴隷准州に、仕立てようとの奴隷制勢力の画策であった——とは全く異なった成立事情を有する。二分割は鉄道をめぐっての配慮から、且つ自由州の要請から生まれたものである。「アイオワ選出議員団と打合せた時、ネブラスカ准州の利益とならんでアイオワの地方利益がこのテリトリーを二分するよう望んでいることを知った……ミズーリ議員団と話しあった限りにおいても同じ意見であった」或いは「本来、私は准州組織は一つの方がよいとしていた。しかし私の有権者たちの代表者……ことに我が州の大きな利益がテリトリーの二分割を要求した。でなければ准州政府の所在地と、「横断鉄道の」主たる經由地がアイオワ以南の地に奪われるであろう」と、ダグラスは鉄道への関心が中核にあることを隠していない。アレン・ジョンソン教授に従えば、「准州が一つなれば中央ルートの挺子入れであり、二つ組織されれば北部ルートと南部ルートの双方に平等のチャンスを与える」ことを意味する。シカゴ利益の代表としてダグラスがこの点を見逃すはずがなく、且つアチソンとの協働も可能であり期待できた。^⑤

最大の難関は、ミズーリ協定の撤廃であった。しかしミズーリ州での、そして全国的段階での民主党内の混乱が、かえってダグラスを利したように思われる。内紛の渦中にあり無援の政治家は常に新しい提携相手を模索する。ニコルス教授によれば、ミズーリ協定の撤廃を主張する州権派「カルフーンの真の後裔たち」と、「この機会主義者でチャンスを狙っているイリノイ男」との間に失われるべき政治的愛などない。一方、アチソンの側からすればブライト等によって准州委員長の座を追われようとしているダグラスに接近する好機であった。なぜなら苦しいダグラスは、アチソンの政治力を認識しないわけにはいかなかったからである。

ミズーリで苦況にあったアチソンは、上院議長代理として全国的には極めて有力な政治家であった。アチソン、外交委員長J・M・メイソン(ヴァージニア)、財務委員長R・M・T・ハンター(ヴァージニア)、司法委員長A・P・バトラー(サウス・カロライナ)などいずれも南部選出の有力議員が、特許局近くのF街に住み、「F街の仲間」と呼ばれていた。彼ら有力議員のもとで、上院は明らかに南部リーダーシップの下にあった。彼らは政治的には「カルフーンの真の後裔」であり、一史家がテリトリー「共有財産説」と呼ぶ最も過激な考えを持った州権派であり、ピアスの弱腰と民主党の分裂傾向に不満を抱いていた。彼らは何らかの党結束政策を模索していた。^⑩

アチソンの個人的政治生命と、准州組織問題と、民主党結束策とが組合わさった。一八五三年一二月、ネブラスカ組法案が奴隸制関連条項なしに再提出されようとしていたが、それはミズーリ協定の適用をうけ、同テリトリーが自由の地となることを含意するものであった。ミズーリ協定のみならず厳密には住民主権説の原理も違憲と主張していた南部過激派「F街の仲間」が、それを許容する可能性は皆無であった。同年夏、アチソンはミズーリでのペントンとの激しい戦いの中で、この新しいテリトリーは奴隸制排除なしに組織されるべきであり、そのような法案を確保できない時には再選に立候補しない旨の、政治生命を賭けた厳しい主張をしていた。「F街の仲間」たちは、ネブラスカ問題を使うことでペントンに抗してアチソンを助けうる、と同時に党への忠誠心のテストにもなると一石二鳥をはかった。

民主党帰新参バーンバーズの忠誠心は何によって試さるべきか。彼らはピウスと同じく一八五〇年大妥協の中核をなす住民主権の原理を受容していた。しかし問題はその拡大解釈であった。もし住民主権の原理が幾つかのテリトリーにおいて善ならば、すべてのテリトリーにおいても善でなければならぬ。そこに至って住民主権説は、真に論理貫徹する。すべてのテリトリーに住民主権説が拡大適用される——それはミズーリ協定破棄以外の何ものでもない。民主党全体、ことにバーンバーズは、この拡大解釈を許容することによってはじめて復党の真摯さを認められ、この踏み絵を避けてはパトロネージの恩恵に浴しえない。

この踏み絵は、南部票を欲するダグラスにも適用された。ミズーリ協定の原理は、自らが生んだ一八五〇年大妥協の住民主権説の原理によりすでに「とって代られた」とするトリッキーな言辞や、彼がアチソンの飲み友達であった個人的事情では、この頑迷な南部州権派の票は動かなかった。

アチソン自身の証言（ダグラスは決してその証言内容を否定したことがない）によれば、彼がダグラスに与えた「示唆」は次の二点である。准州組織法案が通過するには少なくとも四つの南部票が必要であり、それには奴隸制排除を抹消する何らかの方策が必要であること。そのような法案の通過を望まぬなら、准州委員長のポストはアチソンに移動するであろうこと。

一方、「F街の仲間」にも譲らねばならない状況があった。厳密に「共有財産説」をすすめれば、ミズーリ協定の原理を破棄する住民主権説も違憲であって、アチソン等「F街の仲間」にとって不十分のものであった。しかし四囲の事情は、厳しくさえあった。北部民主党員の動向はもとより、南部民主党員の中でも一八五〇年大妥協を好感するハートン派と、不満とするタカ派の対立があった。不十分ではあるが彼らの選肢は住民主権説によって、ミズーリ協定を破棄するか、それともそれを生き永らえさせるかしか残りえなかった。ダグラス法案に、住民主権の原理を盛りこめば、当時の情勢からみて一応の成果としなければならなかった。「F街の仲間」とダグラスの取引は、次のような言葉とともに成立しうる。仲

間の一人バトラーは言う、「ミズーリ協定の下では、我々は何らの権利をも持ちえない。それ以外の下では我々は幾つかの権利を持ちうる」。もし住民主権の原理により、ネブラスカに一人の奴隷も入らないとしても、この法案は価値を有する。なぜならそれは南部の名誉を認めているからである。従つて「同法案が南部に害をはたらくだろうことを、私が十分に認識しているとしても、ミズーリ協定が違憲だとする私の信念から、この法案に賛成投票するつもりである」^⑧。

北西部での主導権をめぐつてキャス派の裏面工作は脅威の度を増していた。ホイッグの指導者としてシュワードは、カンザス・ネブラスカ法案が反北部的であることを知らしめ、北部民主党の信を失墜さすべく、一史家に借言すれば「マキアヴェリ的戦術」を展開していた^⑨。一方、同テリトリイ組織化要求の圧力は、抑えがたいほどに高まっていた。ダグラスは無援であり、「F街の仲間」の票がなければ何らの法案も通せないことを悟った。彼はアチソンの「示唆」に屈伏した。「地獄のような嵐」を呼ぶことを予測し、数年前までは自ら不朽と認めたミズーリ協定の破棄がそこに迫った。一ワシントン特派員の危惧は適中するであろう。准州組織法案は、「太平洋鉄道問題、奴隷制問題、そして多くの地方的問題、さらに我々とインデアンとの関係の問題にからんでいる……昔のミズーリ論争の復活は望むところではない。それを如何に避けるかが問題なのである。しかし……」^⑩。

カンザス・ネブラスカ法は、それが意図した太平洋鉄道にはつながらずに、深く強烈な奴隷制闘争にと導いた。内戦への傾斜は角度を深めた。本来、それは意図されたものではなかった。長期的には合衆国統一の重要ファクターであったことは疑いえないが、少なくとも内戦前、太平洋鉄道問題を頂点に諸鉄道網の発展はかえってセクシヨナリズムを増幅させた。

ルート設定と、ミズーリ協定廃棄をめぐる憲法論争は、地域感情をいたくかきたてた。そのため連邦政府が、全国的な目的のために全国的な施策をとることは、ほとんど不可能となった。極めて地域的な共和党の結成は、横断鉄道中央ルート或いは北部ルートを確保しなかったが、同時に南部ルート建設の望みも断ちぎった。一八六〇年までに、鉄道体系はオ

ハイオ河以南でよりも以北でより十全に発達し、太平洋鉄道への環は、アーカンソーやルイジアナ横断よりもミズーリやアイオワ横断で西へ伸びていた——分離と内戦の行方にとって、極めて重大なこの事実だけが厳然と残ることになったのである。

× × ×

カンザス・ネブラスカ法案の真の意義は、さらに同法案審議の過程で展開された憲法論争を扱うことなしには理解されることがない。ミズーリ協定廃棄、それをもたらした最初は多義な、そして最後には極めて厳格に定義づけられた住民主権の原理とは何か——それが次の機会にゆだねられた論点である。本稿は、それへの導入部分として位置づけられる。

① Russell, *Improvement of Communication*, p. 157.

② *Ibid.*, p. 156.

③ “ミズーリの二票を除く全南部票は反対、ニューヨーク四、ニューヨークを除く全北部票が賛成投票を行なった。従ってネブラスカ准州誕生のためには、次期国会上院で四つの南部票が賛成に転ずる必要があった。” Hodder, *op. cit.*, p. 13.

④ Roy F. Nichols, “The Kansas-Nebraska Act: A Century of Historiography,” *Mississippi Valley Historical Review*, XLIII (1956), p. 197.

⑤ Gerald W. Wolf, “Party and Section: The Senate and the Kansas-Nebraska Bill,” *Civil War History*, XVIII (1972), p. 309 Table 4.

⑥ このことは後に明白な事実となって現れた。次の一例で十分であろう。一八六〇年代、バッファローの群れの暴走が列車を顛覆させるとの理由で、バッファロー狩りが常規となった。「バッファロービル」ユーディは一八ヶ月の間に、カンザス太平洋鉄道のため四〇〇〇頭を殺したことで名をあげた。その肉は食用に、皮膚は衣服に、外皮は天

×

幕に、つまりインディアンの生活がバッファローをめぐって営まれていたことは彼らの全生活を脅やかすことを意味する。Holstadter et al., *op. cit.*, pp. 232, 233.

⑦ Russell, *Improvement of Communication*, pp. 157-158.

⑧ Hodder, *op. cit.*, pp. 12-13.

⑨ Russell, *Improvement of Communication*, pp. 157-158, 160.

⑩ Robert W. Johansen, “Stephen A. Douglas, Popular Sovereignty and the Territories,” *The Historian*, XXII (1960), pp. 381-382. 組織した七つの准州は「オレゴン、ミネソタ、ミシシッピ、ペンシルベニア、カンザス、ネブラスカである。その他一八五〇年代を通じて、ウィシコンシン、コロラド、ネヴァダ、タコマの組織化を主張している。」

⑪ Hodder, *op. cit.*, pp. 19, 20-21.

⑫ この事実がダグラス私欲説を生む因となっている。しかしこの面積は彼の不動産登記三三筆三、三〇〇エーカーに比すればとるに足りない広さである。ただ、この土地がダグラスの「最も価値の高い財産」であったことも事実である。 *Ibid.*, p. 11 note 14.

- ③ *Ibid.*, pp. 14-15.
- ③ *Ibid.*, pp. 8, 15, 16 note 25; Russell, *Improvement of Communication*, p. 152.
- ③ 実際、彼らは五年後ホースト銅鑛に成功した。Nichols, *op. cit.*, pp. 199, 203.
- ③ Hodder, *op. cit.*, pp. 16, 17, 21.
- ③ Nichols, *op. cit.*, pp. 201-202; Wolff, *op. cit.*, pp. 295-297, 303.
- ③ *Ibid.*, p. 298.
- ③ Nichols, *op. cit.*, p. 205.
- ③ *Missouri Republican*, January 4, 1854, quoted in Russell, *Improvement of Communication*, p. 162.

(大阪経済法科大学助教授・)

Revolution” is typically in the process, of which we study some aspects of the change accompanying with it. Especially, by placing the “Green Revolution” in the evolving process of the village, we stress that the “Green Revolution” did not come about suddenly from the introduction of high yielding variety seeds, but occurred with the continuous evolving process of the village.

As a field of research, we choose the Village Gaggarbhana, Amritsar District, Punjab State, in India. Relating its four-stage evolving processes in modern age, we emphasize the meaning of a inclination to the commercial production of food grains and a disappearance of the land fragmentation which came about prior to a diffusion of the “Green Revolution”.

A Study of *Hsien-wei* 県尉 in the *Tang* Period 唐代

by

Mamoru Tonami

This article investigates some aspects of *hsien-wei* offices through the analysis of *chih-kao* 制誥 and *pi-chi* 壁記 written by literati in the *Tang* Period. The *chih-kao* is a warrant of appointment issued on the personnel changes, and the *pi-chi* is a document which was written on the wall of official building concerning office. The purpose of this article is to make it clear that in the *hsien* 県 which had two *weis* 尉 as the regular staff, one *wei* took charge of the finance and the civil service as *ssu-hu* 司戸 and the other the police and the jurisdiction such as *ssu-fa* 司法.

Some Backgrounds of the Kansas-Nebraska Bill

by

Fusashi Yamaguchi

The Kansas-Nebraska Act of 1854 created two new territories in the center of the United States. But the Act did more than create two additional territories, showing how it was interrelated with the Pacific Railway issue, the slavery question, the Indian policy and other great

problems of the time.

The Act, involving the repeal of the Missouri Compromise and the emergence of the doctrine of Popular Sovereignty, was one of the incidents in the struggle over the location and construction of a railway to the Pacific. Of several motives to desire to organize these two territories was removing serious obstacles to the construction of the railway by a central or northern route. One of the great obstacles to it, the opposition to opening the Indian Country to whites, likewise animated mainly by the disinclination on the partisans of a southern route to contribute to the removal of such an obstacle.

It is the object of this paper to deal with some backgrounds of the Act, particularly with the transcontinental railway issue, which has not received its just deserts from historians.

And the paper also makes itself to be an introduction to the dominant issue of the fifteen years preceding the Civil War, the slavery in the territories in terms of Constitutional History, which is to be treated in the next paper.

訂正

第五七卷四号の三宅正彦「仁斎学の原像」で、誤植がありましたので、訂正いたします。

6 ページ 註⑥ 蔵井学→藤井学

55 ページ 本文終りから2行目 秋田藩大館支城→秋田藩大館支城。

史

林 (第五七卷第五号)

一九七四年八月二五日印刷
一九七四年九月一日発行

定価六〇〇円

発行人

京都市左京区吉田本町
京都大学文学部

史学研究会

理事長 今 津 晃

印刷所

京都市下京区西七条御所ノ内中町五〇
中村印刷株式会社