

埼玉学園大学・川口短期大学 機関リポジトリ

カナダ経済の発展と大陸横断鉄道

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2017-08-21 キーワード (Ja): キーワード (En): Canada, Economics Development, Staple, National Railways 作成者: 川嶋, 啓右 メールアドレス: 所属:
URL	https://saigaku.repo.nii.ac.jp/records/999

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



カナダ経済の発展と大陸横断鉄道

Development of Modern Canadian Economics and National Railways in the 19th Century

川 嶋 啓 右

KAWASHIMA, Keisuke

目 次

- ・ はじめに
- ・ カナダ経済の誕生
- ・ カナダ経済の発展とステイブル
- ・ 大陸横断鉄道とカナダの経済成長
- ・ おわりに

・ はじめに

1929年、東京にカナダ公使館が開設され、日本とカナダとの間に外交関係が樹立してから今年2004年で75年目となる。日本とカナダはそのような長い歴史があるにも関わらず、わが国において、カナダは知られているようで意外と知られていない国である。そして、太平洋を隔てたわが国の隣国というロケーションでありながら、その素顔は十分に理解されているとはいえない国でもある。しかし、カナダは、わが国とは地理的、歴史的にきわめて関係が深く、特に、トルドー政権下(1968 - 1984)以降では、両国の政治、経済上においてますます重要度が加えられてきた。⁽¹⁾

そのカナダは、わが国とほぼ同時期に近代国家への道を歩み始めている。1868年、わが国では明治維新により新政府の誕生をみたが、カナダにおいては、その前年、1867年に自治領としてイギリスからの独立を達成させている。そして、その後の1926年、宗主国イギリ

スと対等の外交自主権を獲得したカナダは、アメリカ及びフランスに次いでわが国へも外交使節を派遣し、そして、3年後の1929年、カナダはわが国と正式に国交関係を樹立した。カナダが、イギリスに次いで歴史的に関係の深いアメリカ、フランスとともに、当時はまだ経済小国であった極東の日本へ公使交換を望んだその動機は、第一にアジア貿易、特に対日貿易の拡大を図ることであったということは実に興味深いことである。

以前、Economist誌がカナダについてユニークな記事を載せたことがある。⁽²⁾「もし、カナダという国がまったく存在しないと仮定した場合、新たにカナダを建国するという価値があるのだろうか?」、その答えは次のようなものであった。『世界の多種多様の国々が、カナダのような国を創造していくのを見れば明らかであろう。世界でもっとも中央集権化された国家であるソビエト連邦(現ロシア共和国)は地域連合として変貌したが、それは、カナダを参考にできる。そして、EC

キーワード：カナダ、経済発展、ステイブル、大陸横断鉄道

Key words : Canada, Economics Development, Staple, National Railways

（欧州共同体）が独立国家の連合から主権の一部を共同体に委譲するときもカナダの経験が参考となる。カナダは一世紀にわたり、ポスト・モダン国家を創造するという大胆な実験を行ってきた。つまり、排他的な人権主義においてではなく、異なった集団による相互尊重と相互協力において築かれた国家を創ろうとしてきたのである。』

また、カナダが優れているのは、特定の分野において最高峰を極めているというのではなく、むしろ世界においてもっともよく機能する優れた社会を持っている点にあるのかもしれない。大学進学率は世界のトップ集団であり、また、社会保障についても定額の基礎年金制度を実施し、その財源は全額国庫負担⁽³⁾である。そのような近代国家、カナダを支えているカナダの「経済」は、その近代化過程において大陸横断鉄道が重要な存在として認められる。鉄道の発展とともに、経済はより進歩、そして成長していくが、実際、カナダにおいても鉄道の発展がカナダ国内に経済効果をもたらした。鉄道は、企業経営の活動に関しても影響を与え、組織に効率的な管理運営システムを誕生させ、そしてカナダの銀行の成長にも寄与している。

アメリカの影響力の強いわが国では、カナダはまったく影の薄い存在であり、特にカナダの経済に関してはその不透明な部分が大きい。カナダ経済が、今日のように成長と発展を可能にしたのは何なのであろうか。カナダ経済の発展の原動力、そしてその成長過程とカナダ大陸横断鉄道との関連を考察する。

・カナダ経済の誕生

（１）カナダの由来

カナダ経済の近代的発展を述べる前に、カ

ナダについて簡単に触れておきたい。まず、はじめに、国名である“カナダ”⁽⁴⁾という言葉の起源についての考察である。

コロンブスの新大陸発見の5年後、1497年、当時のイギリス国王ヘンリー7世の命により、イタリア人カボットが北米探検航路において「カナダ」を発見した。そして、カボットは、“鱈（タラ）”と“毛皮”によるカナダ初期経済の先駆者となるのである。また、フランスもスペインの新大陸における事業に刺激され、カナダに注目し、カルティエを派遣した。彼は、1534年にセント・ローレンス河口を発見し、カナダの名付け親となったといわれている。カナダ・インディアンの言葉である“KANNATA”（Collection of Huntsの意味）から転じたのが、現在の“CANADA”と呼称されるようになったといわれる。以降、漁業と毛皮採集の経済から今日のカナダ経済の発展へとつながるのである。

（２）カナダの初期産業

カナダの経済成長が1867年、コンフェデレーションConfederationと呼ばれるカナダ連邦成立のときから著しく速度を速めたことは確かであるが、カナダにおけるその経済の誕生は、西ヨーロッパとアメリカによる接触が起源となっている。そして、カナダ経済誕生の基礎は、フランスによる“ニュー・フランス”の誕生がその始まりである。

17世紀初めに、フランス国王アンリ4世は航海家シャンプレーンをカナダに派遣し、1604年、アカーディアAcadia（現在のノバ・スコシア、ニュー・ブランズウィック州）にロイヤル港というフランス最初の植民地を建設した。そして、1608年、ケベック要塞を作り、ここに第二のフランス国家、すなわち、

ニュー・フランスが誕生したのである。その後、1627年、フランス宰相リシュリューにより、ニュー・フランス会社Company of New France が誕生し、事実上のカナダの支配権を得て貿易と植民が進められた。しかし、実際には毛皮貿易による短期的な商業利潤獲得にのみ集中し、コストのかかる農業植民地建設はできなかったのである。つまり、当時のカナダは、人材、資本、開拓者精神のすべてに乏しかったということである。その最大の理由は、気候の条件の厳しさ(特に冬の寒さ)と発見されていない自然資源の見落としにフランス本国がカナダへの関心を熱くさせなかったということであろう。

1600年代の当時、カナダのその主要な生産物は、魚類そして毛皮であった。生産地域は現在アトランティック・プロヴィンセスと呼ばれる大西洋岸諸州と、ケベックQuebec及びオンタリオOntarioの両州であった。特に、大西洋岸における漁業を基にして、主としてイギリス本土との経済的接触によりカナダ経済の開発が始まったとされる。

カナダ東部地区のニュー・ファンドランドー帯は、“鱈”の漁場として知られているが、カトリック系諸国であるポルトガル、スペイン及びフランスは本国領土の海域に安価な“鮭”資源を有していたこともあり、また、イギリスが干鱈製法を先駆けていたことなどの理由から、この地区一帯はイギリスにおける地位が強固なものとなった。その結果、1700年までに、この地のイギリス人は1500人に達したのに対し、フランス人は500人あまりの人口増加に過ぎなかったのである。そして、干鱈の需要増加とともに、イギリスのニュー・ファンドランド、ノバ・スコシアの大西洋沿岸側における権力はより強大となり、

1713年のユトレヒト条約⁽⁵⁾によって両地区はイギリスの領有となったのである。また、この地の中心地、セント・ジョーンズは重要な商業港として発展することとなった。

その後、イギリス支配は大西洋岸漁場からフランス領有のセント・ローレンス河をさかのぼり奥地の開拓へと進んだのだが、その目的はセント・ローレンス湾一帯の毛皮採取にあった。それは、16世紀後半、ヨーロッパにおけるビーバー・ハットの大流行がその背景にあり、毛皮採取はカナダ初期経済の一大産業へと飛躍したのである。

カナダの初期経済である毛皮産業は、セント・ローレンス河という水路を利用した交通路の開発を促し、その拠点であったケベック地区を発達させた。また、イギリスは1670年にハドソン湾一帯の毛皮取引を独占するハドソン湾会社を創設し、一方、毛皮取引の先駆者であったフランスは北アメリカから一歩後退したのである。そして、1763年、パリ条約Treaty of Parisによりフランスは北米大陸の全領土を失ない、イギリスは、ニュー・フランスを経てハドソン湾からメキシコ湾にいたる新大陸の東半分を支配下に収めることができたのである。同時に、この時イギリスは、ケベック地区に居住しているフランス人の宗教、言語、そして法律的習慣に干渉しないことを約束したのであるが、しかし、これが今日の後々までのケベック問題となってしまい、政治面だけでなくカナダ経済にも大きな影響を残しているように思われる。

漁業と毛皮採取がカナダ初期経済の発展を特徴付ける基本的産業であったが、その後、大西洋岸とカナダ内陸部において第三の産業が開発された。それは、1800年頃から1867年頃まで、もっとも重要な輸出商品となった

“木材”である。

1776年、アメリカ合衆国の独立後、大西洋沿岸のニュー・ブランズウィック地方からはイギリス船舶用のための木材輸出が既に行われていたのだが、それは小規模なものであった。しかし、ナポレオン戦争（1799～1815）を契機として、イギリスがそれまでは低価であったバルト産木材に対する保護関税を引き上げたこと、また、イギリス艦船用の需要増大、そして、その後のイギリス本国における鉄道敷設の隆盛などによりニュー・ブランズウィック、ノバ・スコシアの両地区の木材輸出（林業）は飛躍的に発展したのである。そして、1867年のカナダ連邦の成立時まで、イギリス及び西インド諸島への種々の木材の供給がカナダの主要経済活動となったのである。

この様相は、内陸部のケベック、オンタリオ両地方においても同様の事情であった。木材の輸送は、毛皮と同じく河川に頼る必要があった故に、その主要な伐採地は当初セント・ローレンス河沿岸に限定されていたのだが、後にはオタワ川流域にまで拡大していった。そして、ケベック地区の中心地であるオタワOttawaは、1806年頃より主要な木材基地となり、現在のカナダの首都へと発展していったのである。

・カナダ経済の発展とステイブル

（1）カナダ連邦成立と経済発展

1867年、イギリス領北アメリカ条例British North America Actの成立、すなわち“コンフェデレーションConfederation”と呼ばれるカナダ連邦成立により、カナダの経済は従来とはまったく異なった制度的環境を得、その後のカナダ経済に大きな変化と著しい成長を推し進めていった。

カナダ自治領 The Dominion of Canadaの名のもとに、ローワー・カナダLower Canada、アッパー・カナダUpper Canada⁽⁶⁾、ノバ・スコシアNova Scotia、そしてニュー・ブランズウィックNew Brunswickの4州が政治的に統合されたが、この連邦成立は各地域の経済的バランスを見直しさせるものであった。つまり、それは大西洋岸の立地的優位が内陸部に移行したことを意味するのである。具体的にいうならば、独立以前の経済の中心は当然イギリス本土であり、そしてそのイギリスへの輸出中心地として発展していたのが大西洋岸地区のノバ・スコシア、ニュー・ブランズウィックの両州であった。しかし、連邦成立以後は、当時まだ未開発地であったが木材輸送の中心地として発展していた西部地区のケベック、オンタリオの両州にその経済的な中心が移行していき、そしてカナダ経済の核へと成長していったのである。

1871年におけるケベック、オンタリオ両州の合計の人口は280万人を示し、大西洋岸のノバ・スコシア、ニュー・ブランズウィックを大きく超え、その主要産業は林業から農業へと移行し、小麦、酪農、家畜への多様化を通じ基幹的地位を確立していった。また、製粉業、農機具及び機械製造などは製造業における相対的発展を促し、その結果、農業の基幹的地位を築いていたケベック、オンタリオの両地区は工業的優位性をも保持することとなったのである。

（2）経済発展の要因とステイブル理論

ここで、カナダにおける経済発展の要因とその固有の特徴について述べてみたい。カナダの経済発展の要因は、基本的には、潜在的に豊富かつ多様な“自然資源”にあるので

はないだろうか。

カナダが世界でも有数の自然資源大国であるのは周知のことであるが、カナダ経済の発展は、この自然資源の開発を通じてのステイプル・グッズStaple Goods、いわゆる第一次生産物の輸出に依存してきたということである。つまり、独立以前の漁業、毛皮産業、林/木材業から始まり、肥大なプレーリー⁽⁷⁾の土壌に依存する小麦生産、そして石油・天然ガスを含む各種の鉱産物にいたるまで、その多種多様な資源を輸出してきたことがカナダ経済発展の基本的な文化背景である。そして、その単一的文化背景を有する一方で、関連技術の発展と新需要の増大に支えられての多角的成長が、今日のカナダにおける経済発展の大きな要因であろうと思われる。

カナダでは、一つの資源開発が他の自然資源の発見をもたらすことが多々見られ、更に、これが技術発達と世界的な需要転換期に的確に組み合わせられ、その結果、常に需要の多い、したがって高収益が可能となる輸出産業とその資源開発に恵まれたのである。特に、技術的進歩と需要の変化(増大)は、カナダ経済発展の基本的動力であったとってよいのではないだろうか。

・ステイプルについて

カナダ経済を語るにあたっては、潜在的に豊富かつ多様な“自然資源”とともに、“ステイプル”という言葉についても考察する必要がある。

ステイプルstapleとは、主要産物、または主要商品のことであり、この概念はカナダ経済の基礎につながるものである。なお、ステイプル・グッズstaple goodsとは、主要生産物を意味し、一定の地域、企業及び市場などに

おいて、時間的および数量的に安定した需要と供給のある商品のことで、品質・価格の標準化されたものという意味も含まれる。

また、“ステイプル理論”についての説明も簡単に加えておきたい。ステイプル理論は、1850年以前及び以後のカナダにおける経済発展についてのもっとも一般的なアプローチである。それは、「ある地域の経済成長の速度と質はその“ステイプル”産物の特徴によって決定される」と主張されるものであり、カナダ経済史研究を支配してきたものである。そして、トロントの経済学者、ハロルド・インニスにより主張されたことは、「輸出に貢献する特定のステイプルの経済的特長が、カナダ文化の発展を決定した」というものである。

・大陸横断鉄道とカナダの経済成長

(1) 交通機関とカナダ経済の近代的発展

カナダ経済の近代化を述べるには、“鉄道事業”がその背景に存在する。カナダの経済発展は、前述のように、イギリスを中心とする移民による自然資源の開発と第一次産品(魚類、毛皮、木材、小麦、パルプ、そして鉱産物)の輸出に依存してきたのだが、これら第一次生産物は海外需要を促し、結果としてカナダに外貨をもたらし、それにより、カナダは国内の資本蓄積と工業製品の需要を補ってきた。特に、その投資にあたっては、これらの産業に設備拡張と生産物の集荷、また輸人物資の分配に不可欠の交通敷設の拡充⁸⁾が行われたのである。つまり、カナダの近代的経済成長にとって重要なポイントは、交通機関の発達とその充実であった。

・鉄道事業と政府の歳出

広大な面積を保持するカナダでは、その輸送網は常に広範囲であって、かつ大変重要な問題であった。そのため、連邦成立の1867年から19世紀後半を通じての“鉄道”への補助金は、政府歳出にあたっての主要項目となったのである。

連邦成立当時のカナダは、まだ資本市場が不完全な状態であったことにより、カナダ国内の一般投資家から鉄道事業のために巨大な私的資本を調達することは不可能であった。カナダ経済の小規模性のなかでは、カナダの企業家にとって鉄道事業は巨額の創業資本の出資をとまなうこと、また、将来の収益性ということに対するリスクという理由により、鉄道事業への資金調達を大変困難なものとしていたのである。

しかしながら、鉄道による社会的利便性ということを考慮した場合、政府補助金の介入援助ということの必要性が支持されたのである。そして、その結果として、鉄道事業によって誘発されたカナダにおける労働、資本及び企業活動の増加は著しいものとなったのである。一方、鉄道建設が生み出した人的雇用は多くの相乗効果を発揮し、あらゆる種類の工業製品に対する需要の増加として認められたのである。

（2）連邦成立以前の鉄道

1849年、カナダにおいて3つの主要な鉄道事業の建設が開始されたが、しかし重大な資金難に陥った。セント・ローレンス アンド アトランティック鉄道（モントリオール～ポートランド/メイン）、ノーザン鉄道（トロント～ジョージア湾）、そしてグレート・ウエスタン鉄道（ナイアガラ～ウインザー）の3路線は政府援助の要請を受けることとなっ

た。その後、政府保証と経済事情の好転により、カナダにおいて1850年代初期には鉄道建設は急速に進むようになった。とはいえ、1850年におけるアメリカ合衆国の鉄道マイル数は9000マイルに達していたが、カナダのそれは僅か66マイルであった。

当初におけるカナダの鉄道建設の緩慢さの理由は、主としてその地勢が原因であり、人口の大部分がセント・ローレンス河から五大湖水路沿岸に分散していたため、鉄道利用より水路利用の方により利便性があったことである。また、冬期のカナダ東部の港湾は凍りつくため、その不凍港対策など、カナダ政府の関心と建設活動も運河事業にあったというのも大きな理由であろう。

1855年、グランド・トランク鉄道（デトロイト川～大西洋沿岸）の挫折があったが、これは、その費用が予測よりはるかに大きかったことである。その最大の理由は労働者賃金の増加であったのだが、そのもととなる原因は、1854年のクリミア戦争であった。

クリミア戦争⁽⁹⁾は、世界の小麦価格を押し上げ、強いてはより多くの労働者をオンタリオ州の農業部門へ引きつけ、結果として、カナダの鉄道労働者の機会費用（労働賃金）を増加させてしまったのである。つまり、小麦価格上昇により小麦生産の拡張が図られ、その結果として、農業部門の労働従事者の雇用促進の必要性から賃金上昇となり、そして、その農業部門より鉄道労働従事者の待遇を向上させるための賃金増加があったのではないかと推測されるのである。

（3）連邦成立以後の大陸横断鉄道とカナダの経済成長

カナダ連邦成立（1867年）以後、第一次世

界大戦（1914年）に至る約半世紀間のカナダにおける経済成長の特徴は、なによりもまず、西部開拓とケベック、オンタリオの工業化に求められる。この時期を特徴づける国策として、2つの政策があったが、ひとつは1879年の関税政策であった。そして、もうひとつが“大陸横断鉄道敷設”に対する大規模な投資政策であった。これら2つの政策は、カナダ西部の農業発展とケベック、オンタリオの内陸二州の工業拡大を支える主要な柱となった。

1850年代のプレーリー調査から、カナダ東部と西部の各コロニーを鉄道により結ぶ計画が考案され、連邦成立以後、グランド・トラंक鉄道を西部へ延長する試みがされた。しかし、オンタリオ（東部地区）とブリティッシュ・コロンビアBritish Columbia（西部地区）間の土地を所有していたハドソン湾会社との折衝にはかなりの時間がかかり、その実施は、カナダ政府の大規模な援助によるカナダ太平洋鉄道会社Canadian Pacific Railway Company⁽¹⁰⁾が創設される1881年まで待たねばならなかった。

そして、1885年9月に全線が完成し、翌1886年、東部地区であるモントリオールから西部地区のバンクーバーVancouverまでの開通をみたのである。この結果、カナダの鉄道路線は、1881年の11,803キロからこの年17,345キロへと急速に拡大したのである。この大陸横断鉄道は、カナダ中西部を東部の経済に結びつけ、カナダ全体の国民経済発展の原動力となったのだが、しかし、その反面、当時におけるカナダの金融資本を使い尽くす大事業でもあったのである。

- ・プレーリー開発と大陸横断鉄道からの経済成長

プレーリーの急激な発展には、19世紀末から始まったヨーロッパにおける急速な工業化と、その結果に生じたヨーロッパの著しい食料需要の増大を考慮しなくてはならない。そして、それは小麦価格の上昇から、プレーリー開発とカナダ西部における農業の拡張を自然の流れとした。また、同時に、カナダ経済もプレーリー開発からの小麦輸送による鉄道の発達とともに発展していった。この大陸横断鉄道の完成により、太平洋岸のブリティッシュ・コロンビア地区もプレーリー同様に多くの恩恵を受けた。特に、その中心都市であるバンクーバーは、カナダにおける太平洋岸の重要な交通ターミナルの拠点としてその地位を確保し、林業、農業、そして鉱業を発展させた。

要するに、1870年代から1910年代にかけての約半世紀間に、カナダの経済成長の推進的役割を担ったのはプレーリーの開拓とその結果である小麦生産であったといえよう。その波及効果として、内陸2州（ケベック州、オンタリオ州）及び大西洋岸（ブリティッシュ・コロンビア州）の経済構造がより多様化し、一方、太平洋岸の経済的統合は順次進められたのである。

いうまでもなく、カナダ大陸横断鉄道の敷設に代表される交通網の拡充がカナダ経済の成長発展に関する基本的条件であり、これに伴う莫大な社会投資が、林業、製造業をはじめとするカナダ経済の全部門に直接間接の相乗効果を生じさせているのである。また、その大陸横断鉄道の完成により、プレーリーへの膨大な労働力の流入と海外への小麦輸出を促進させたのである。なお、鉄道建設を基礎とした政府政策は、その後、カナダ国内の交通網の充実に寄与し、カナダ横断ハイウェイ、

セント・ローレンス水路、そして国内航空システムの創設へと発展させていったのである。

（４）大陸横断鉄道とカナダの金融政策

ここで、カナダ大陸横断鉄道の建設に関わった連邦政府の金融政策について簡単に触れてみたい。

カナダ史とは、国内ではさまざまな異質要素を調和、統一し、対外的にはイギリス、アメリカ、そしてフランスとの関係を円滑にする努力と忍耐の歴史であるから、そのリーダーシップには弾力性と抱擁力が要求されたのである。1867年のカナダ連邦成立後、そのカナダにとっての最大の問題は「実質的な国内統一」であり、そのためには強力な中央政府とカナダの統一として象徴される東海岸から西海岸を結ぶ大陸横断鉄道の完成が必要であった。それ故、当時の首相マクドナルドは、政治的統合と経済的繁栄をもたらす“鉄道建設”に特に力を入れたのである。その政策として、1849年の利子保証法により、政府はある一定条件を満たす鉄道事業に対し、社債の半分につき6%の利子保証を与えたのである。投資家はそれにより政府債券を好んで購入し、また当時の経済事情の好転により、1850年代初期の鉄道建設⁽¹¹⁾は急速に進んでいった。

その利子保証のもとで、政府（独立以前のカナダ植民地政府）による全面的金融援助が行なわれ、グランド・トランク鉄道に約3300万カナダ・ドルが与えられた。当時、政府援助の源泉は地方自治体であり、鉄道建設のための資金調達権限を与えられていた。多くの自治体は鉄道が地元繁栄に果たす重要性を認識していたため、その建設には精力的で

あった。しかし、1857年の不況にともない、貸付に対する債務不履行が発生し、計画全体を最終的には州政府が多額の負債とともに引継ぐこととなったのである。政府の鉄道計画が最適マイル数の軌道建設を促進させることができたか、また、実際に建設された路線から純社会的利益を発生させることができたか否か、ということの評価することは困難であるが、その政府補助金が鉄道建設にあたって莫大な金額を費やしたということは確かである。

・鉄道建設とカナダの銀行

鉄道建設の資金援助を支援したのはカナダ最初の銀行として設立されたモンリオール銀行⁽¹²⁾である。大陸横断鉄道建設にあたっては、カナダ太平洋鉄道会社に資金供与を行い、それにより、同社は労働者に対する賃金支払い等の金銭的問題に対処することができ、結果として横断鉄道の進展につながったのである。モンリオール銀行は土地譲渡債を購入し、政府、建設業者にも資金供与を行ない、また、カナダ太平洋鉄道会社の財務代理人として活動したのである。そして、鉄道の発展とともに、同銀行もその規模も拡大していったのであるが、それはカナダ経済の発展と成長でもあった。

・おわりに

カナダ経済の近代的発展は、小麦生産をはじめとする農業の発達からそのスタートを切ることとなったが、農業生産物の運搬にともなう交通手段の必要性が鉄道の発達につながり、結果として、鉄道の建設にともなう事業などから銀行の支店開設が顕著となった。それは、カナダの銀行制度の特徴であるブラン

チ・バンキング制度（支店開設制度）といわれるものであるが、この全国的な支店網の展開はカナダにおける金融の安定度の向上に役立ったのである。そして、その金融の安定が、カナダ経済の近代化への基礎を築き、今日のカナダ経済の発展へとつながったのである。金融の安定性があるからこそ、現在のカナダの安定があるということも事実であろう。

なお、最後に、カナダ経済の近代化とその発展を語るにあたっては、カナダのモザイク文化⁽¹³⁾についても考察する必要がある。カナダ経済の近代化は、多人種から構成された多民族による相互尊重と相互協力において築かれたものであるといえる。統合が難しいとされる各国から流入した異文化に対して、逆に多文化主義であるカナダのモザイク文化が、人種間を越えた互いの尊重と協力を推し進めた結果が今日のカナダ経済の発展を形成したのである。

その国の経済の発展には、相互尊重と相互協力が不可欠であるということのカナダは証明しているが、それは、多くの国において、共存と繁栄を保つためにはカナダ経済の発展が大いに参考になるということである。

注 釈

- (1) トルドー首相は、「カナダ国民は、アジア・太平洋地区を“Far East”ではなく、“Our New West”として再認識するべきである。」と強調した。
- (2) The Canadian Chamber of Commerce in Japan Journal, Summer 1992, Vol.5
- (3) 社会保障研究所「2002年度社会保障給付費の推移」より
- (4) カナダCANADA：面積997万平方キロメートルは世界第2位の国土面積、人口は30,770千人。首都はオタワ。公用語は英語及びフランス語。国民一人当たりのGNPIは22,356ドル。（World Development Indicators 2002年版より）なお、カナダの正式名称は「カナダ」(CANADA)である。
- (5) ユトレヒト条約（1713-14）：列国がオランダの北部、ユトレヒトUtrechtに会して結んだスペイン継承戦争講話条約。仏・伊の合併禁止、多くの海外移民地のイギリスへの割譲などを決めた。
- (6) Lower Canadaは、ケベック州（Canada East）オタワ川を境にした旧フランス領である東部カナダ地区を指し、またUpper Canadaはオンタリオ州（Canada West）旧イギリス領である西部カナダ地区を指す。
- (7) プレーリー Prairieとは、北アメリカの中央部東よりに南北に広がる、平坦な、また波上の起伏をもった草原性の平野のことである。
- (8) 当時、モンリオール港の冬期は凍結状態であった。そのため、当初、カナダ政府による交通敷設の拡充は不凍港建設などの港湾および運河に向けられていた。
- (9) クリミア戦争（1853）：エルサレム管理権に関し、ロシア・トルコ両国が開戦、翌年トルコ軍に加担した英・仏がクリミア半島に出兵、セバストポリを攻撃。1856年、パリで講話条約を締結し、その結果ロシアの南下政策は挫折した。
- (10) カナダ太平洋鉄道会社Canadian Pacific Railway Companyは、現在のCP Railway Systemで、全長24,000キロの鉄道網を誇る。本拠地はモンリオール市。
- (11) 大陸横断鉄道とカナダの経済成長（2）連邦成立以前の鉄道、を参照。
- (12) モントリオール銀行Bank of Montrealは、本店をモンリオール市に置く1817年創立のカナダ最古の銀行。外国為替業務、資金不足の政府に対する融資、国債の実質的発行を行ない、1935年のカナダ銀行（中央銀行）の創設まで銀行券（カナダ紙幣）を発券した。
- (13) モザイク文化 Canadian Mosaic：J.M.ギボンが1938年に著した『カナディアン・モザイク』から広まった概念である。多民族国家であるカナダは、世界各国から移住してきたさまざまな民族が、それぞれ独自の慣習、文化を守りながらカナダの社

会において生活していることから、溶解するのではなく、モザイクの破片のようにそれぞれの色、形を維持しているということからの考え方である。アメリカが、アメリカ的な生活、そして行動様式に同化することによりはじめてアメリカ人として受け入れられることができるということとは異なる考え方である。（綾部恒雄編『もっと知りたいカナダ』弘文堂、1989、p169-170）

参考文献

モントリオール銀行資料

CP Railway System（カナダ太平洋鉄道）資料

綾部恒雄編『もっと知りたいカナダ』弘文堂、1989

大原裕子、馬場伸也編『概説 カナダ史』有斐閣、1984

加勢田博編『カナダの経済』昭和堂、2001

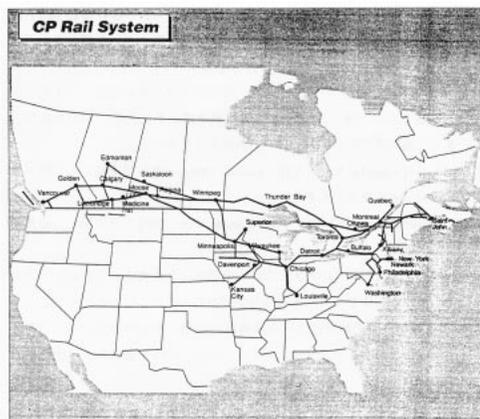
木村和男等共著『カナダの歴史』刀水書房、1997

社会保障研究所編『カナダの社会保障』東京大学出版会、1995

リチャード・ポムフレット著、加勢田博等訳『カナダ経済史』昭和堂、1991

McDowall, D., *Quick to the Frontier*; McClelland & Stewart Inc., 1993

Neil, A., *A History of Canadian Economic Thought*, Routledge, 1992



カナダ太平洋鉄道 資料より