

■研究ノート

アメリカ軍の戦略的水管理の起源を探る

玉井 良尚*

【要旨】「水」は軍事戦略と関係する。たとえば「水」は、古来より戦争において敵軍や敵城を攻略する攻撃手段として用いられた。また、「水」は軍事上、戦場の兵士生存のために必須の補給物資であり、さらに戦争遂行のための軍需生産にとって必要な資源でもある。このように軍による戦略的な「水」管理の在り方は、戦争の帰趨を大いに決定づける。それでは、世界最大の軍事規模を誇るアメリカ軍の戦略的水管理とはどんなものであろうか、そしてその起源とは何であらうか。

アメリカ軍と「水」、とりわけ水インフラとの関係は歴史的に長く深い。アメリカ軍、なかでも陸軍工兵隊は、アメリカ国内河川管理において最も歴史ある組織である。その歴史は、1812年の米英戦争を契機として、アメリカ軍が国内河川や運河を重要な防衛線、そして軍事輸送網とみなしたことに端を発する。本稿では、19世紀アメリカにおける内陸水路開発と、その開発へのアメリカ軍、とりわけ陸軍工兵隊の関与の歴史的展開に着目することによって、アメリカ軍による「水」の戦略的管理の起源とそれを推し進めた政治的環境について考察を試みる。

キーワード：アメリカ陸軍工兵隊，水路，米英戦争

I. はじめに

アメリカ軍は、1991年湾岸戦争と2003年イラク戦争においてダムを戦略対象とした軍事作戦を実施した。1991年湾岸戦争ではダム自体ではないが、それに付設した発電施設に対する攻撃を行い、そして2003年イラク戦争ではイラクのハディーサ・ダムに対して特殊部隊を送り込み、これを制圧した¹⁾。さらにアメリカ軍は、イラク撤退後の2014年8月、Islamic Stateがイラク国内のモスルダムを占拠したことを契機として、再び彼の地で空爆という軍事行動を再開した²⁾。1977年ジュネーブ諸条約第一追加議定書第56条は、交戦軍が掌握し通常機能以外の軍事利用している場合を除き、戦時のダム・堤防への攻撃を原則禁止している³⁾。にもかかわらず、アメリカ軍がダムをめぐる往々にして軍事作戦行動を起こすことは、アメリカが同議定書に未加盟ということもあるが、まず何よりアメリカ軍自体がダムなど水インフラに軍事的な戦略価値を見出しているからにほかならない。それでは、アメリカ軍が水インフラに対して見出す軍事的な戦略管理の起源は何であらうか。

そもそも、アメリカ軍とダムや堤防など水インフラとの関係は歴史的に長く深い。アメリカ軍、なかでも陸軍工兵隊 (U.S. Army Corps of Engineers; USACE) は、米国内河川管理において最も歴史ある組織である。そこで本稿では、その始まりとされる19世紀前半からのアメリカ陸軍によるダム・河川・堤防管理の歴史的展開、とりわけ陸軍工兵隊の国内水路開発への関与プロセス、そしてそこへ至る当時の政治環境に着目することによって、アメリカ軍の軍事戦略に影響を及ぼす「水」管理の起源についての考察を試みる。

II. アメリカ陸軍工兵隊とは

アメリカ陸軍工兵隊 (以下、陸軍工兵隊) は同国で最も古い水資源管理主体である⁴⁾。陸軍工兵

* 立命館大学大学院政策科学研究科 博士後期課程

隊は、1775年独立戦争時の陣地設営部隊にその前身を持ち、1802年に現在の名称の下、ウェストポイント（West Point）で創設された歴史ある部隊である。現在、同隊には、およそ3万5000人の軍人・軍属が所属する大規模組織であり、その任務として、アメリカ陸軍および空軍施設の建設・維持管理や他の国防・連邦機関の公的施設の設計建設支援に携わる一方で、ダムなど大型土木工事プロジェクトの計画・施工・管理、運河および河川航路の整備および維持管理、河川および湿地の環境保全のための監督といった水インフラ施設から水資源管理まで水に関する事に幅広く関与している⁵⁾。このように水管理への多岐の関与ゆえに、陸軍工兵隊はアメリカ連邦政府諸機関のなかでアメリカ内務省と並んで水インフラ開発に関する責任機関の雄とされる。ただし今日、陸軍工兵隊は批判にさらされることも多い。なぜなら、ダム開発は自然環境破壊であり、そして堤防などの人工的構造物は洪水制御につながらないという批判が世論において増してきたからである⁶⁾。これによって、近年の陸軍工兵隊による河川管理に関する先行研究は、環境問題やダム・堤防開発のパフォーマンスに焦点をあてているものが多い。だが、本稿で明らかにしようとするのは、なぜ軍部隊がアメリカ国内のダム・堤防などを含めた河川管理を担っているのか、そしてその起源である。

III. 先行研究

本稿ではアメリカ軍の水管理、とりわけ、陸軍工兵隊による水路管理を取り上げるが、これに関連する主要な先行研究として、櫛田の研究業績がある⁷⁾。櫛田の『初期アメリカの連邦構造 内陸開発政策と州主権』は、本稿の問題関心と大いに重なり、19世紀の運河開発をはじめとする内陸開発政策の分析を通して当時のアメリカにおける連邦構造について迫るものである。この櫛田による内陸開発政策の分析は、本稿の問題関心に極めて多くの有意な知見を与えてくれる。ただ櫛田の研究は当時アメリカの連邦構造とそれをめぐる政治的緊張関係の分析が主要テーマであるが、本稿の目的は、軍が水路管理に関与するようになった政治環境を知り、その起源を整理することにある。またその他にも、19世紀前半において水運が大きな輸送手段を占めていたため、アメリカの水運研究には数多くの蓄積がある。ショウ（Ronald E. Shaw）の研究は、運河をはじめとする水運整備をアメリカの発展にとって必要不可欠な事業であったとみなし、この展開について詳しく論じている⁸⁾。また伊澤の研究では、陸軍工兵隊の動きも補足されてより詳しい⁹⁾。そして先の櫛田の研究でも大きく焦点をあてているが、水路開発の分析にはアメリカ史における「内国改良」（Internal Improvements）の分析も重要である。19世紀アメリカは国土拡張期にあたり、当時、新たに取り込んだ領土とともに、いかにして国土の改良を進めていくかが大きな課題となった。その議論において大いに活躍したのが、ヘンリー・クレイ（Henry Clay）やジョン・カルフーン（John Caldwell Calhoun）など連邦議会議員であった。このクレイやカルフーンら、とくにカルフーンは、道路や運河開発を政治的に熱烈に推進した。したがって、バクスター（Maurice Baxter）の政治家クレイ研究やジェファーソン政権期の内国改良の展開をまとめたラーソン（John Lauritz Larson）の研究は極めて参考になる¹⁰⁾。また、カルフーンの政治姿勢に関する研究として中谷の業績がある¹¹⁾。中谷の研究は、カルフーンの政治理論と政治行動を当時アメリカ国内の南北緊張関係の文脈で分析している。これは、カルフーンがアメリカ合衆国や連邦政府、そして州政府を政治構造的にどう見ていたのかを理解するのに極めて有効であるが、彼の内陸水路開発への政治姿勢に関してはあまり詳細ではない。

またここで、19世紀のアメリカの輸送手段として水運と競い合った「鉄道」についても触れておきたい。鉄道は、軍事における「総力戦」誕生の大きな要因として多くの研究者から言及され

ている。布施は、アメリカにおけるこの部分に焦点をあてた研究を行い、このなかで、南北戦争以前の運河を利用した軍事と国家制度の形成に関して少し触れている。布施は、冬場の凍結といった自然要因と、運河開発が州政府および民間資本中心であったことから、運河河川交通は（官僚制度も含めた）国家形成や軍事構造の発展に鉄道や道路ほど貢献しなかったと論じている¹²⁾。だが、19世紀前半の運河開発によってアメリカにおける交通革命が始まり、そして同世紀中ごろには河川が同国の経済的軍事的輸送に大きな影響を有していたことは、1861年に勃発した南北戦争からも明らかである。

南北戦争において北軍が勝利した要因として、「海上封鎖」があげられる。この海上封鎖は、北軍によって北大西洋に面する海岸からメキシコ湾に面する南部港湾で実行されたが、この封鎖は港湾だけでなく河川、とりわけミシシッピ川も対象とした。実際、1862年4月に北軍は、ミシシッピ川河口にあるニューオーリンズを占領し、翌1863年にミシシッピ川の制圧を完了する。これによって南部連合州は綿花の国外輸出だけでなく、南部諸州間での物流、そして南軍への兵站補給が阻まれるという事態に追い込まれた。まさにミシシッピ川封鎖、つまり河川輸送停止が、南部連合州を東西に二分する楔となり、そして経済的困窮へと追い込む軍事的手段となった¹³⁾。このように南北戦争期には、河川は軍事的に大きな意義を有していた。そして何より、陸軍工兵隊が今日も河川管理の大きな管理主体のままであることは、河川の軍事上の意義が連綿と続いている証左にほかならない。それゆえに、アメリカ軍の戦略的な水管理の起源として、19世紀の運河や河川をはじめとする水路管理の展開を取り上げることは有意なのである。

IV. アメリカ建国初期における水路

北米大陸を南北に貫いて流れるミシシッピ川をはじめ、イリノイ川、オハイオ川、テネシー川、ミズーリ川、アーカンソー川、そしてレッド川といった北米大陸に張り巡るかのよう位置する複数の大河、また内陸にある巨大な五大湖の存在は、アメリカにとって河川交通を極めて魅力的なものにした。アメリカにおける河川交通の重要性については建国当時から多くの人びと、とくに内陸に住む人びとに認識されていた。19世紀前半当時のアメリカはまだ道路も鉄道も発展整備されておらず、内陸における主たる移動手段であった馬車は極めて遅く、そして輸送コストも高くついた。そのため北米を血管のように張り巡る河川は、当然有望な輸送路とみなされた。1795年、アメリカがスペインとの間でピンクニー条約を締結しミシシッピ川航行の保障を得たことは、輸送路としての河川の価値を一層高めた。また19世紀初頭、フルトン蒸気船の登場によって河川の遡上航行が容易になったことは、河川交通の自由度を格段に高め、水運の重要性を決定づけた¹⁴⁾。実際、1790年当時、建国13州のうち8州で、水上交通のための運河会社が30社近く設立され、河川整備や運河建設に乗り出している。しかし1790年から1840年の間に総計4400マイル以上の運河がアメリカで建設されたが、1825年エリー運河完成以前までのアメリカにおける運河のほとんどは極めて短い距離にすぎず、また運河会社による河川工事も急流や滝を対象とした既存水路上の航行を容易にする小規模な改善のものにとどまっていた¹⁵⁾。

当初、河川・運河開発が進まなかった要因は、アメリカの政治および社会が独立当初から「小さな政府」を信奉してきたことによる。河川整備を推進しようとするれば、その距離と規模に比例してコストもかかる。それゆえに、私企業たる運河会社だけではこのコストに耐えられなかったが、「小さな政府」の考えは連邦政府による資金援助といった関与も実行しづらいものとしていた。この状況を変えようと試みたのが、アルバート・ギャラティン(Abraham Alfonse Albert Gallatin)であった。1808年、ジェファークソン政権の財務長官であったギャラティンは、あるレポートを連

邦議会に提出する。そのレポートは「ギャラティン・レポート」と呼ばれ、その中身は連邦政府助成による国道建設と内陸水路開発について議会の支持を求めるものであった¹⁶⁾。ギャラティンは、1801年にジェファークソン政権が誕生すると財務長官に就任し、その後のマディソン政権でもその地位に留まり続けていた。この経験ある財務長官が、内陸水路開発への連邦政府の関与を提案したのである。ジェファークソン政権期の1803年、アメリカはフランスから1500万ドルでミシシッピ川流域地域にあたるルイジアナを購入した。これによってアメリカは国土を南北に縦断する長大なミシシッピ河川網を手に入れ、この拡大した国土の発展にとって水運促進とそれを目的とした水路整備事業が必要となった。ギャラティン・レポートでは「戦時に運河は軍事物資や兵員の輸送手段として極めて価値がある」と規定し、さらには河川沿いの軍前哨基地の整備も開発の対象に入れている¹⁷⁾。このギャラティン・レポートが出される背景となったのは、連邦政府の支援を求めたチェサピーク&デラウェア運河会社（the Chesapeake and Delaware Canal Company）からの連邦上院への請願であった。この請願に協力したデラウェア州選出議員ジェームズ・A・ペイヤードは当該運河会社が計画する運河の意義を、平時における経済活動だけでなく戦時における軍事的輸送の意義と安全保障として強調した¹⁸⁾。すなわちギャラティンは、米国内に水路網に関して経済的軍事的意義を認識する者たちの存在を踏まえた上で、西部へのさらなる領土拡大と戦争を見据えた運河・河川開発を訴えたのである。だが、このギャラティンによる水路開発への連邦政府関与の訴えは、連邦政府による中央主権化を懸念する連邦議会によって反対された¹⁹⁾。レポートが提出された当時のアメリカ議会では、水路整備による水運能力の向上という国益よりも合衆国の中央集権化を問題視する勢力が力を持っていた。つまり、水路拡充・管理によって生じる連邦政府権力の強大化、州間経済格差、そして連邦政府に徴収される税金の負担増への懸念が、連邦議会のなかで確かに存在し、何よりも警戒されていたのだ²⁰⁾。

ここで重要な点は、すでに19世紀初頭のアメリカにおいて、水路が軍事的に重要であることが運河会社においても、また政権内においても認識されていたことである。ギャラティン・レポートに反対した連邦議会においてさえもその認識が存在した。ギャラティン・レポートの後、1810年にジョン・ポープ上院議員によって、「道路と運河による交通網開発法案」が提出されたが、この審議の過程で彼は運河の軍事的重要性について指摘している²¹⁾。このようにアメリカは、独立間もないころから、水路網拡充を軍事ファクターの範疇として捉えられていたのだ。

V. 米英戦争と内国改良

アメリカ全体が水路開発を喫緊の課題として一層みなすようになったのは、1812年に勃発した米英戦争であった。なぜなら、米英戦争の過程と結果がその後のアメリカの地政的安全保障に大きく影響を及ぼしたからである。

欧州大陸でナポレオン戦争が行われている頃、ジェファークソン政権は「中立政策」を採っていた。当時のアメリカの国際貿易は原綿を欧州に大量に輸出し、英国から工業製品を輸入するという構図であった。しかし1806年、フランスによる「大陸封鎖令」およびイギリスによる海上封鎖は、アメリカに大きな経済的損失をもたらした。英仏相互の私掠船による米国船の拿捕合戦となった海上封鎖は、アメリカに経済的損失をもたらすのに比例して、アメリカ国民の反英感情の高まりと連邦議会における反英タカ派の台頭を招くこととなった。これが1812年「米英戦争」勃発までの流れである。くわえて1812年米英戦争は、当時のアメリカがまだ政治的にも国境も固まっていなかったことにも端を発する。アメリカが米英戦争を仕掛ける大きな目的の一つとして、英領カナダ南部を占領し、アメリカ本土に組み入れることによって、五大湖とセントローレンス

川の「内水化」があった。五大湖とセントローレンス川の内水化は、アメリカにとって内陸部の大西洋へのアクセスをより容易に、そしてより安全保障を強化するものであった²²⁾。

19世紀の北米大陸にはアメリカにとって複数のライバル、すなわちイギリス、スペイン、メキシコが存在したが、なかでもイギリスは強大な海軍力、すなわちシーパワーを保有するアメリカにとって厄介な存在であった。米英戦争が戦われた戦場の一つは、カナダ・五大湖方面である。このカナダ・五大湖周辺での戦闘では、アメリカ軍はイギリスの海軍輸送力を背景としたシーパワーを恐れて、カナダの五大湖周辺都市へ積極的攻勢に出られず膠着状態に陥り、そしていつしか米英両国は五大湖で軍艦の建造競争へと突入した²³⁾。この競争によって五大湖における両国の軍艦保有比率は1812年にはアメリカ12隻：イギリス6隻だったものが、1813年には34：17、1814年には30：28となっていた。いつしかこの建造競争は、陸上作戦を制限してしまうような多くの船員や工夫、資材や軍需品を投入するロジスティクス戦へと展開した。このような事態に陥ったのは、まずアメリカ軍が戦争初期にこのカナダ・五大湖方面で敗北を経験したこと、そしてイギリス側では五大湖の制海権こそが戦争勝利の重要な鍵と考えていたことによる。この両国による競争はロジスティクス戦をさらに一段と深める結果となった²⁴⁾。このような結果、当該戦争時、五大湖作戦地域に莫大な補給を必要とし資源を喰うブラックホールが現れたのである。また当該作戦地域のアメリカ軍には、補給の不安・困窮によって敗北することもあった。1813年に二方向からのモンリオール攻略作戦を実行したアメリカ軍であったが、貧弱な補給線のために二方向の部隊間の進軍歩調を合わせられず失敗に終わっている²⁵⁾。このように米英戦争の五大湖戦域では、アメリカ軍は補給に極めて難を抱えたのである。

戦後、五大湖方面の軍事作戦で発生した補給の問題は、政治、とりわけ連邦議会においても共有された。とりわけ米英戦争に対して強硬なタカ派であったヘンリー・クレイやジョン・カルフーンらはその意識を持っていたし、そして何よりカナダを占領できなかったアメリカ軍に対して深く失望していた²⁶⁾。クレイは、この後1920年代に、重商主義的経済計画とされる「アメリカ・システム」を提唱する²⁷⁾。とくにここで重要なのは、アメリカ・システムのなかの「内国改良」(Internal Improvements)である。1816年、当時下院議員であったカルフーンは、「共和国を完全な道路と運河のシステムで結ぼう」と議会で演説し、運河をはじめとする航行水路開発の必要性を訴えた。この訴えは、カルフーンが、運河開発による内陸水路の整備はアメリカの国力の拡大と軍事増強につながると考えていたからによる²⁸⁾。また同1816年、大統領であるジェームズ・マディソン(James Madison)も一般教書において「私は、・・・道路と運河の包括的なシステムを実現するために、・・・既存の権限を行使することに再度目を向ける」と述べている²⁹⁾。したがって、1816年同一般教書が出された時点では、マディソン政権も運河開発に前向きであったといえる。この時期、大統領と議会双方から運河建設に対して肯定的な発言が出されたことから、水路整備に対する連邦政府の関与への期待が高まり、また誰もが実施されるものと感じていた。なぜなら議会において、先述のギャラティン・レポートへの対応のように、内国改良に関して一義的には州政府にあるとする考えの議員も少なくなかったものの、米英戦争を経て、アメリカ国土の改良・強化策への連邦政府の直接支援に対して以前ほど強い抵抗する議員がいなくなりつつあったからである³⁰⁾。この要因としては、米英戦争の他にも、連邦議会の議員が独立第二世代へ世代交代したということもあった³¹⁾。それゆえに残された問題は、水路開発に対する開発財源をどう捻出するのかという議論でしかなかったと考えられていた。

カルフーンは、水路開発が連邦議会で多数の議員に支持されるように練り上げ、そしてそれを反映させたボーナス法案(Bonus Bill)を議会に提出する。このボーナス法案は、第二合衆国銀行設立認可による特別配当金を道路・運河の開発基金の原資とし、財務長官がこれを管理するとい

うものであった。そしてカルフーンは、この法案提出の諸理由の一つとして、米英戦争の戦訓に基づく軍事的効果を挙げた³²⁾。カルフーンが提出したボーナス法案は、連邦議会の審議過程で修正されていたが、その修正では、開発基金は、「各州間の共同防衛のために必要な手段と設備をより容易にする道路と運河を建設し、河川航行の改修を目的とすること」とされた。すなわち、法案に反対する議員への説得材料として軍事・防衛の文言が強調されたことで、結果として、当該法案において水路と軍事の関係がさらに密接化することとなったのである³³⁾。そして上下両院で審議修正されたボーナス法案は、1817年2月に連邦議会で可決された。

しかし驚くべきことに、マディソンは、大統領拒否権を発動し、連邦議会を通過した当該法案を廃案に追い込んだのである。このときのマディソンの政治的立場は混沌としている。彼は強力な常備軍や海軍の整備、そして道路と運河建設への連邦政府による支援の必要性に関して認めていたものの、当該法案を通じてこれら施策を行うことに関しては認められなかった。なぜならマディソンは、合衆国憲法には連邦政府による運河開発や河川改良の規定はなく、もし実施するのであれば憲法を改正すべきと考えていたからである。すなわちマディソンは、ボーナス法案による内国改良政策は憲法違反と判断したのであった³⁴⁾。このような考えは、マディソンの後に大統領に就任するジェームズ・モンロー (James Monroe) にも見られ、その後も連邦議会で可決された道路や運河開発法案に対して大統領拒否権が往々にして発動された。このような政治的事態は、運河をはじめとする水路整備への連邦政府の財政支援を限定的なものとするにつながつた³⁵⁾。これによって、ほとんどのアメリカ運河研究が指摘するように、運河開発では州政府や企業の役割、とりわけそれらアクターによる建設資金の調達と建設後の管理運営が非常に重要なファクターとなった³⁶⁾。

政治がこのような状況にあるなか、逆に民間はどうだったのであろうか。この当時、地方の運河開発従事者たちのほとんどが、長距離運河建設は私企業には荷が重すぎると考えていた。それと同時に、彼らは、誰かがそれをやり遂げることで、運河がその誰かの占有物になることも怖れていた。1811年にエリー運河建設を発表したニューヨーク運河コミッショナーは、この時、民間企業に対して「投機の対象としてはならない」と釘を刺している³⁷⁾。またこの時、エリー運河に関しては、米英戦争の影響が強いのしかかっていた。本来エリー運河は1811年に建設計画が発表されたのち、直ちに起工するはずが、米英戦争開戦によって1817年まで延期となっていた。当初、ニューヨーク運河コミッショナーは、運河計画は戦争の影響を受けないだけでなく、むしろ戦争が軍事的観点から国中が運河の利点に対する認識を良い方向へ高めてくれるだろうとも考えていた³⁸⁾。しかし戦争は、必ずしも当事者の思惑通り有利な方向へ進めてはくれなかった。まず、イギリスとの開戦によって、敵国となったイギリス人土木技師を招聘することができなくなり、またイギリスからの資金調達も困難となった。さらに開戦当初の連邦議会ではエリー運河の利益とは無関係な州選出議員の存在もあって、ニューヨーク州政府があらゆる負担を負うべきという認識が強かったため、運河建設への反発が高まっていた。さらに戦後なっても、戦争の結果生じた莫大な戦費と国際貿易の停滞による経済悪化と税収不足によって、連邦政府のなかでは、州の力をこえる余計なコストがかかる計画は行うべきでないという考えも存在していた。何よりエリー運河計画に関していえば、計画ルート上にある高低差の問題も存在していたため、資金だけでなく技術的にも実現が疑問視されていた³⁹⁾。

このように水路開発、そしてそれにリンクする内国改良をめぐる19世紀初頭のアメリカは、国家、州政府、そして民間企業とそれぞれの理想と現実をもって混沌とした状況下にあったのである。

VI. 水路開発への陸軍工兵隊の関与のはじまり

1819年、再び連邦政府から連邦議会へ水路拡張計画が提出された。しかしギャラティンのときと異なり、この計画を提出したのが陸軍長官であったことは極めて重要である。さらに、この陸軍長官が内国改良、そして水路開発の積極的推進者のジョン・カルフーンであったことは、さらに事を重大にしている。

カルフーンは、水路拡張計画を米英戦争の戦訓から「国家的、軍事的観点から重要」とし、運河をはじめとする内陸水路を国家の発展だけでなくより直接的な軍事的要諦とみなすレポートを連邦議会に提出している⁴⁰⁾。貧弱な補給能力が軍事作戦の円滑さを阻害し、それがカナダ占領の失敗をもたらした米英戦争の戦訓は、戦後、軍人や政治家に東海岸からオンタリオ湖へ至る輸送ルートの重要性を認識させ、そして「陸軍長官が訴える」内国改良にある種の正当性をもたらし、陸軍が内国改良に関与する大いなるきっかけを得た⁴¹⁾。またさらにこれを加速させるかのように、内陸水路の重要性が、軍事行動に必要な補給の観点のみならず、市民生活の防衛という観点から見直され始めた。なぜなら、米英戦争におけるイギリスの海上封鎖が、海外貿易の輸出入だけでなく市民生活にとって重大な国内物流にも多大な影響を与えたからである。たとえば、ニューヨークとフィラデルフィアの二大都市に近いニュージャージー州の戦時中の物流は、海上封鎖のために陸路輸送に切り替えざるをえず、市民に多大なる不便と余計な出費を強いた。これら民間の戦時損失が国防を身近な問題とし、内陸水路開発への理解の増進につながった⁴²⁾。これを踏まえたかのように、先のカルフーンのレポートは、五大湖周辺、大西洋岸、そしてメキシコ湾岸といった地域を道路・水路開発の対象として挙げている。これは奇しくも、イギリスが海上封鎖を行った場合、その影響を極めて大きく被る地域である。同時期、陸軍技師であるサイモン・ベルナルド (Simon Bernard) 将軍は、イギリスの海軍力を高く評価するとともに、さらにそれを補助しているのはイギリスの地理的要素への理解と指摘している。それを踏まえて彼は、地中海の出入口で戦略的要衝であるジブラルタルのように、もしイギリスがスペインに代わってキューバを支配下におけば、当時アメリカにはチェザピーク湾から南にはまともな軍港が無いことから、容易にメキシコ湾およびミシシッピ川河口を封鎖されて、アメリカは国内物流や南米との貿易が断たれてしまう危険性がある、そしてそれを防ぐには水路網の拡充が必要と主張していた⁴³⁾。

さらに陸軍全体としても、米英戦争後、水路開発に向けた具体的な動きを見せ始め、1816年、陸軍内に「要塞技師委員会」が設立されている。この委員会の主任であったのが、先のサイモン・ベルナルドその人であった。この委員会は米国の国防、沿岸、水運に関する調査を実施し、大西洋～五大湖～ミシシッピ川を連結させる必要性を指摘した⁴⁴⁾。米英戦争の結果は、アメリカが狙った五大湖およびセントローレンス川の内水化の失敗であり、それは戦後、五大湖が北米大陸における米英両国間の緊張の最前線となったことを意味した。1817年、米英間でラッシュ・バゴ条約が締結されたが、これによって五大湖における両国の戦闘艦船、そして武器の制限が行われた⁴⁵⁾。同条約締結以降の五大湖とセントローレンス・シーウェイをめぐる地政学的環境は、一見、緊張緩和、平和プロセスへの移行に見えるかもしれない。しかし軍事的ロジックに従えば、五大湖に通じるセントローレンス・シーウェイはカナダ (イギリス) 側にあり、さらにイギリスが当時世界一の海軍力を保有していることは、アメリカにとって極めて不利な安全保障環境とみることができる。そしてアメリカが採りうるその環境への対抗策は、五大湖周辺の工業生産力 (兵器生産・造船能力) と大西洋から五大湖へ至る水上補給能力の強化の他ならない。当時の五大湖の地政学的環境をこのように理解すれば、ハドソン川とエリー湖を結ぶエリー運河のような五大湖方面へ軍事補給可能な水路建設への要求が高まるのは、とりわけ自国の安全保障を第一に考慮する軍

隊にとって自然の成り行きといえるであろう⁴⁶⁾。

ただ問題は、1816年時点で、陸軍が水路整備への関与を許す明確な法制度がなかったことである。そもそも、1787年に開催された合衆国憲法制定会議において、運河開発に関して連邦政府の権限が話し合われると同時に、この時、連邦政府による当該権限を否決し、そしてそのまま合衆国憲法や法律に規定されないまま時が進んでいた⁴⁷⁾。この合衆国憲法における無規定が、先述のギャラティン・レポートや1817年ボーナス法案のように、水路開発に対する連邦政府の関与をハードルの高いものとしていた。さらに憲法規定問題だけでなく、連邦政府と州政府間の実際的な権限分与の問題も同時に横たわっていた。すなわち、これらの問題が解決しなければ、陸軍の水路開発への関与は困難といえた。しかし、これら問題を解決する大きな出来事が司法からもたらされた。それは、1824年に連邦最高裁が下した「オグデン対ギボンズ事件」判決である。この判決は州際河川商業に関する権限・規制に関して、連邦政府の権限が州政府のそれを超越するというものであり、これによって河川政策に対する連邦政府の権限が法的に明確化された⁴⁸⁾。同年、これに準じるかのように、連邦議会は、国家にとって重要な道路ならびに水路を調査することを目的とした「一般調査法」(The General Survey Act of 1824)を成立させ、この法律によって陸軍工兵隊が国内の内陸水路に関与する道を切り拓くとともに、オハイオ川とミシシッピ川を航行可能に整備改良するため、陸軍工兵隊に対して連邦予算として7万5000ドルを認めた⁴⁹⁾。この一連の流れは、州際水路整備への関与を陸軍工兵隊に認め、予算はそれを明確に補足するものであった。さらに当時のモンロー政権は、民間技術者1名と工兵隊技官2名から構成される「内陸改良技術者会議」を設立した。この会議は、州際的で国家発展的な意義を持つ河川、水運、道路の調査と輸送計画の策定を任務とした。このようにオグデン対ギボンズ事件判決とそれに続く一般調査法の成立を契機として、陸軍工兵隊はアメリカ国内水路の開発に対して大いに参画し始めることとなった。

この急速な動きの陰に、カルフーンの存在があったことは論を俟たない。なぜなら実際には、オグデン対ギボンズ事件判決や一般調査法成立の前年から、陸軍が水路整備への関与に動いていたからである。1823年、チェサピーク&デラウェア運河会社は、運河のルート選定にあたり、カルフーン陸軍長官と陸軍省に協力を要請していた。この要請に対してカルフーンは、先のサイモン・ベルナルドとジョセフ・トッテン (Joseph G. Totten) 大佐をはじめとする陸軍の技術将校をチェサピーク&デラウェア運河会社に派遣し技術支援を行っていたのである。当時陸軍きつての技術将校であるベルナルドとトッテンの両名は、軍事施設建設を通じて土木技術を蓄積しており、その知見は確かであった。その証拠に、当時、当該運河会社は運河建設に行き詰まっていたが、彼らが計画に参画すると、会社を見事に運河完成へと至らせた。また同年には、別のモリス運河社からも陸軍技官が支援に呼ばれ、これに協力している⁵⁰⁾。すなわち陸軍は、技術水路整備関与の根拠法たる一般調査法が成立するより前に、企業の協力要請に応じた軍技術者の派遣という形で支援を始めており、奇しくも一般調査法の成立は、自治体や私企業の水路に対して陸軍が計画の立案協力を行うという既成事実を認めるものであった。そして1825年になると、五大湖およびエリー運河の周辺州と都市は、次々と水路調査を陸軍工兵隊に依頼した。陸軍工兵隊に調査・計画策定協力を依頼した自治体は、ニュージャージー州 (ハドソン川隣接州)、ニューヨーク市 (ハドソン川河口)、オハイオ州 (エリー湖、オハイオ川、ボルチモア・オハイオ鉄道最西端州)、インディアナ州 (ミシガン湖、オハイオ川支流)、シカゴ市 (イリノイ川とミシガン湖の連結地)、イリノイ州 (イリノイ川とミシガン湖)、ミルウォーキー市 (ミシガン湖沿岸)、そしてボルチモア市 (ボルチモア・オハイオ鉄道大西洋沿岸港) といったアメリカの物流にとって要衝といえる州や都市であった。ここまで州や市政府が陸軍工兵隊に頼るのは、運河建設に十分な知識を有

する民間土木技術者が少なかったこと、また 1825 年にエリー運河の開通によってアメリカ中が一気に水路へ関心を向けたことで土木技師がさらに供給不足に陥ったことによる。その点、陸軍工兵隊は独立戦争時からの豊富な土木の経験と、さらに 1801 年よりフランスへ技官を留学させていたこともあって、より先進的な土木工学知識のある人材を揃えていたのである⁵¹⁾。

このようにして陸軍は、各州・都市の水路建設に軍技術者、すなわち陸軍工兵隊を送り込むことによって国内水路政策に対する関与を可能とした。そしてそれは、陸軍が有する軍事的戦略も反映しうる制度となっている。このうち 1826 年には、「河川港湾法」(Rivers and Harbors Act) が成立し、陸軍工兵隊の関与の度合いはさらに引き上げられ、一般調査法成立から 4 年後には、陸軍工兵隊は運河や港湾河川、道路を含めて 100 か所以上の調査を実施するまでになっている⁵²⁾。そして一旦 1830 年代に一般調査法の廃止を挟むものの復活し、1899 年に改正河川港湾法のもと、陸軍工兵隊にはアメリカ国内の航行可能河川沿いのあらゆる建設物へ規制および管理権までも与えられるほど強大化していった。

カルフーンは、モンロー政権後のアダムズ政権、続くジャクソン政権では副大統領を、タイラー政権では国務長官を務めたが、陸軍大臣を辞したのちも水運網の構築に関しては積極的であり続ける⁵³⁾。カルフーンは、南部主要都市であるリッチモンド、チャールストン、ボルチモア、そして南西部主要都市であるメンフィスとニューオーリンズを結びつける水上輸送網の構築を議会に提出している⁵⁴⁾。そしてこの輸送網構築計画の核だったのが、ミシシッピ川航行整備であった。これを促進するために、カルフーンは、1845 年に開催されたミシシッピ川改良会議において、メキシコ湾～ミシシッピ川～オハイオ川の航行水路としての整備と、それに対する連邦政府支援、そして陸軍工兵隊の活用を訴えた⁵⁵⁾。さらに同時期、セントルイスで開催されたミシシッピ川改良に関する会議でも、ミシシッピ川の「軍事路」としての意義が謳われている。また南部と対立する北部の会議でも、ミシシッピ川を含めた内陸水路を「軍事路」としてみなしている⁵⁶⁾。すなわち 1840 年代、南部も北部も内陸水路に関して軍事的利益を同等に見ていたのだ。アメリカにおいて南北間の緊張が高まっていたこの時期でさえも、アメリカ社会は水路整備に対して軍事的観点を考慮に入れ続けたことは、陸軍が国内の水路政策に全般に関与することを当然のものとしていた証左であろう。

Ⅶ. おわりに

陸軍工兵隊は、19 世紀初頭から発展してきた歴史ある部隊であるが、当初から国内水路管理を任せられてきたわけではなかった。そこには、連邦政府と州政府の権限分与の問題、すなわち合衆国憲法の問題が立ちはだかっていた。

しかしその状況を変化させる要因として、1812 年米英戦争が勃発する。この戦争においてアメリカが欲したのはカナダ領、とりわけ五大湖とセントローレンス川の内水化であるが、結局それは叶わなかった。そして戦後に残されたのは、米加(英)国境の最前線となった五大湖と、アメリカ軍の貧弱な補給能力という戦訓であった。このことに誰よりも失望したのは、米英戦争を唱導した議会タカ派であったジョン・カルフーン、さらには陸軍であった。アメリカ軍の補給の脆弱性を改めるべく、とくにジョン・カルフーンは、戦後、内陸水路を経済輸送路だけでなく軍事上重要な補給路とみなし、水路開発に対する連邦政府の関与を積極的に模索した。そして彼が陸軍長官に就任したことは、陸軍の水路開発への関与の道を切り拓く決定打となる。カルフーンは、陸軍の関与を許可する法制度が未整備のまま、陸軍の水路整備への関与を、陸軍工兵隊による調査というかたちで推進する。それは、陸軍内における要塞技師委員会の設置であり、また陸軍工

兵隊技師の運河会社への派遣であった。このような状況の中で、一般調査法が成立すると、一気に陸軍工兵隊の水路政策への関与が拡大、深化した。そして陸軍工兵隊の関与とともに、19世紀のアメリカは水運による「交通革命」時代を迎えることとなったのだ。

陸軍工兵隊による国内水路開発・管理が始まった19世紀前半は連邦政府と州政府間の主権や権限をめぐる激しい政治対立の状況下であって、アメリカ軍の水路開発への関与プロセスは、その政治対立の間隙を突いて展開された。その間隙を突いたのは、まさしく、政治家である。水路開発の起点たるギャラティン・レポートや1817年のボーナス法案では運河を軍事路とみなしていたものの、その具体的な開発対象や管理主体までは明記されておらず、漠然とした連邦政府の財政支援が想定された。このことは、連邦政府の強大化や管理の合法性という合衆国憲法解釈という敏感な問題へと転化させ、州に対してアイデンティティを寄せる多くの議員にとって水路開発を否定的なものにさせた。このことは、軍の水路開発関与プロセスが決して平坦ではなかったことを示す。しかしその後の米英戦争を経て、カルフーンら議会タカ派でかつ国家主義志向の政治家の登場は、水路開発をめぐるそれまでの流れを変えた。先に述べたように、内国改良政策を支持するカルフーンは、内国改良法案をマディソンやモンローら時の大統領の拒否権によって阻害されながらも、陸軍工兵隊の水路開発への関与に積極的であり続けた。このことが陸軍関与への突破口になったことは間違いない。

したがって、連邦政府対州政府（連邦議会）、または議会对大統領といった政治権力の緊張関係に着目すると、水路開発に関する政治緊張は、政軍関係ではなく、連邦政治における政治家同士の争いに由来している。それゆえに、19世紀前半のアメリカ軍の戦略的な水管理は、大統領と連邦議会、または連邦議会内の政治権力の緊張関係の流れのなかで生み出されたといえるであろう。

【注】

- 1) Defense Media Network, <https://www.defensemewanetwork.com/stories/hold-until-relieved-the-haditha-dom-seizure/>（最終アクセス2019年1月30日）
- 2) The White House ウェブページ、<https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2014/08/17/letter-president-war-powers-resolution-regarding-iraq>（最終アクセス2018年12月28日）
- 3) 第一追加議定書第56条には、水インフラとして重要な「ダム」と「堤防」に関する規定がある。当該条項は、攻撃や破壊によって周辺の住民に危険を及ぼす怖れのある力を内蔵する工作物及び施設に対して特別な保護を与えようというものである。その保護を受ける施設として、ダム、堤防のほかに原子力発電所もリスト化されている。条文は以下の通りである。「1 危険な力を内蔵する工作物及び施設、すなわち、ダム、堤防及び原子力発電所は、これらの物が軍事目標である場合であっても、これらを攻撃することが危険な力の放出を引き起こし、その結果文民たる住民の間に重大な損失をもたらすときには、攻撃の対象としてはならない。これらの工作物又は施設の場所又は近接に位置する他の軍事目標は、当該他の軍事目標に対する攻撃がこれらの工作物又は施設からの危険な力の放出を引き起こし、その結果文民たる住民の間に重大な損失をもたらす場合には、攻撃の対象としてはならない」。

また同時に、保護が消滅する場合の規定も存在する。「2 1に規定する攻撃からの特別な保護は、次の場合にのみ消滅する」。「(a) ダム又は堤防については、これらが通常の機能以外のために、かつ、軍事行動に対し常時の、重要なかつ直接の支援を行うために利用されており、これらに対する攻撃がそのような支援を終了させるための唯一の実行可能な方法である場

合」、「(c) 1に規定する工作物又は施設の場所又は近隣に位置する他の軍事目標については、これらが軍事行動に対し常時の、重要なかつ直接の支援を行うために利用されており、これらに対する攻撃がそのような支援を終了させるための唯一の実行可能な方法である場合」。以上の訳文は、外務省ウェブページから参照。http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/k_jindo/pdfs/giteisho_01.pdf

このようにダムや堤防の保護規定が存在するが、アメリカは現在同議定書に加盟しておらず、また同条文を国際慣習法として認めていない。

- 4) Cech, Thomas V., *Principles of water resources: history, development, management, and policy*, J. Wiley, 2005, p.248.
- 5) U.S. Army Corps of Engineers ウェブページ、<https://www.usace.army.mil/> (最終アクセス 2018年12月28日)。
- 6) 陸軍工兵隊は、ダムや堤防管理を通して洪水の危険を失くす「洪水制御」の方針を長らく採用してきた。しかし近年、環境保護運動の高まりと、ハコモノ事業のコストパフォーマンスと行政における財政問題、さらには洪水発生シミュレーションの実施・検討によって、陸軍工兵隊は洪水根絶に対する不可能性を認めて、洪水被害の減少に重きをおく「洪水管理」方針へと変化してきている。詳しくは、Heuvelmans, Martin, *The river killers*, Stackpole Books, 1974. や、公共事業チェック機構を実現する議員の会編『アメリカはなぜダム開発をやめたのか』築地書館、1996年、47頁を参照。
- 7) 榎田久代『初期アメリカの連邦構造 内陸開発政策と州主権』北海道大学出版会、2009年
- 8) Shaw, Ronald E., *Canals for a nation: the canal era in the United States, 1790-1860*, University Press of Kentucky, 1990.
- 9) 伊澤正興『アメリカ水運史の展開と環境保全の設立：「運河の時代」からニューディール期の連邦治水法まで』日本経済評論社 2015年。
- 10) 本稿では、Baxter, Maurice, *Henry Clay and the American System*. University Press of Kentucky, 1995. や Remini, Robert, *Henry Clay: Statesman for the Union*. Norton, 1991. を参考にした。
- 11) 中谷義和『アメリカ南部危機の政治論』御茶の水書房、1979年を参照。
- 12) 布施将夫『補給戦と合衆国』、2014年、24-25頁。
- 13) アルフレッド・T・マハンは、「(封鎖は) フロリダのキーウエストからメキシコ湾をこえてリオ・グランデ川河口までの地域、イリノイ州南端のカイロからミシシッピ川流域とその支流を越え河口まで企図された」と指摘するとともに、この封鎖を「防御態勢ではなく攻撃手段であった」と評している。See, Mahan, A.T., (introduction by William Alan Blair), *The gulf and inland waters*, Wilmington, N.C.: Broadfoot, 1989, pp.1-4.
- 14) Kotar, S. L. and Gessler, J. E., *The steamboat era: a history of Fulton's Folly on American rivers, 1807-1860*, McFarland, 2009, pp.72-87.
- 15) Spangenburg, Ray and Moser, Diane K., *The story of America's canals*, Facts on File, 1992, pp.5-6.
- 16) Gallatin, Albert, *Report of the Secretary of the Treasury; on the Subject of Public Roads and Canals*, 1808. (<https://oll.libertyfund.org/titles/gallatin-report-of-the-secretary-of-the-treasury-on-the-subject-of-public-roads-and-canal>)
- 17) *Ibid*, p.99.
- 18) 榎田、前掲書、45-46頁および54-56頁。

- 19) 伊澤、前掲書、19-20 頁。
- 20) 加藤一誠「ギャラティン・レポートにおける交通と地域開発に関する諸問題」『研究論集』第 64 号、関西外国語大学、1996 年、373-384 頁。
- 21) 櫛田、前掲書、70-77 頁。櫛田は、このような議員の動きを選出州の利益と国家的目的と結び付けることで、連邦政府からの財政支援を引き出そうとする狙いがあると指摘する。だが筆者は、連邦議員が「運河と国家の安全保障が結び付く」と認識していた事実もまた重いと考える。
- 22) Black, Jeremy, *The War of 1812 in the age of Napoleon*, Norman: University of Oklahoma Press, 2009, pp.46-56.
- 23) *Ibid*, pp.139-140.
- 24) *Ibid*, p.140.
- 25) *Ibid*, pp.104-109.
- 26) Hopkins, J.F.(ed.), *The Papers of Henry Clay Vol.1, The Rising Statesman, 1797-1814*, Kentucky, 1959, p.750.
- 27) アメリカ・システムは、三つの政策の柱から構成される。一つは、アメリカ製造業振興のため高関税政策による保護主義、二つめは、資金の信用創造のための国定銀行である「第二合衆国銀行」の創設、そして三つめとして、国内流通の促進のために道路と運河網の建設による内国改良とそれへの連邦政府の支援である。
- 28) Shaw, *Op. cit.*, p.26.
- 29) Madison, James, Eighth Annual Message, 1816,
<https://www.presidency.ucsb.edu/documents/eighth-annual-message-0> (最終アクセス 2019 年 1 月 1 日)
- 30) Shaw, *Op. cit.*, pp.198-199.
- 31) 櫛田、前掲書、107-108 頁。
- 32) 同上書、118-120 頁。
- 33) 同上書、128-129 頁。
- 34) 櫛田は、このマディソンの態度について、ボーナス法案が開発事業を具体的に明確化しておらず、さらに事業の選定には州の同意が必要なために連邦政府の主導性が弱いなど運用上の問題を抱えており、もしこれを運用すれば、連邦構造が破壊される恐れがあったからではないかと分析している。櫛田、同上書、141-143 頁。
- 35) Shaw, *Op. cit.*, pp.27-28. ショウは、当時のこの状況に対して、「連邦政府が無力のように見えるからこそ、逆に内国改良を目指す政治家の動きが先鋭化した」と評している。
- 36) Goodrich, Carter, "Introduction," Goodrich, Carter (ed.), *Canals and American economic development*, New York & London: Columbia University Press, 1961, pp.1-12.
- 37) Shaw, *Op. cit.*, p.199.
- 38) Poor, Henry Varnum, *History of the railroads and canals of the United States of America*, Kelley, 1970, pp.358-359.
- 39) Rubin, Julius, "An Innovating Public Improvement: The Erie Canal," Goodrich, Carter (ed.), *Canals and American economic development*, New York & London: Columbia University Press, 1961, pp.51-52.
- 40) 伊澤、前掲書、20 頁。
- 41) Rubin, *Op. cit.*, p.64. ルービンは、はたして軍事的理由だけでエリー運河の意義が見直されたのかという疑問も同時に提示している。すなわち、米英戦争中にエリー運河計画が中断され、

そして戦後再開されたが、もし戦争が望ましい結果で終わったとしてもその中断が永遠に続いたのかという疑問である。ルービンは、戦争がどんな結果であれ、エリー運河計画は再開され開通し、アメリカ社会の発展に寄与したのではないかと論じている。

- 42) Cranmer, H. Jerome, "Improvements without Public Funds: The New Jersey Canal," Goodrich (ed.), *Op. cit.*, p.118.
- 43) Hemphill, W. Edwin (ed.), *The papers of John C. Calhoun, Vol. VII, 1822 – 1823*, University of South Carolina Press, 1973, pp.505-509.
- 44) 伊澤、前掲書、20 頁。
- 45) Office of the Historian ウェブページ、<https://history.state.gov/milestones/1801-1829/rush-bagot> (最終アクセス 2019 年 1 月 2 日)
- 46) 榎田は、1817 年ラッシュ・バゴ条約締結や 1822 年イギリスの対西大西洋不干涉姿勢によって、この当時、戦時の備えという論理は急速に説得力を失っていたと指摘する。(榎田、前掲書、169-170 頁) それは外交史的に正しい指摘であるが、筆者は、本文でベルナルド将軍の考えを紹介したように、軍人はそう考えていなかったのではないかと推測する。
- 47) 榎田、同上書、2-3 頁。
- 48) 伊澤、前掲書
- 49) Richard Peters, ESQ.(ed.), *The Public Statutes at Large of the United States of America*, Charles C. Little and James Brown, 1846, pp.22-23.
- 50) Gray, Ralph D., *The National Waterway: a history of the Chesapeake and Delaware Canal, 1769-1965*, University of Illinois Press, 1967, pp.47-49.
- 51) The Office of History Headquarters, U.S. Army Corps of Engineers, *The History of the US Army Corps of Engineers*, Alexandria, Virginia, 1998, p.27.
- 52) Hill, Forest G., *Roads, Rails & Waterways: The Army Engineers and Early Transportation*, University of Oklahoma Press, 1957, pp.58-59.
- 53) カルフーンに関しては、後年、連邦国家における政治権力は連邦政府と各州政府に分割され、各々が機能的に細分されているという反連邦的な政治価値観を表明するようになった。このカルフーンの連邦政体に関する価値観については、中谷、前掲書、151-185 頁を参照
- 54) 伊澤、前掲書、64 頁。
- 55) Johnston, Vicki Vaughn, *The Men and the Vision of the Southern Commercial Convention 1845-1871*, University of Missouri Press, 1992, pp.101-103.
- 56) 伊澤、前掲書、65 頁。

【参考文献】

<和書>

米国河川研究会編著『洪水とアメリカ：ミシシッピ川の氾濫原管理 1993 年ミシシッピ川大洪水を考える』山海堂、1994 年

伊澤正興『アメリカ水運史の展開と環境保全の成立：「運河の時代」からニューディール期の連邦治水法まで』日本経済評論社、2015 年

榎田久代『初期アメリカの連邦構造：内陸開発政策と州主権』北海道大学出版会、2009 年

中谷義和『アメリカ南部危機の政治論』御茶の水書房、1979 年

布施将夫『補給戦と合衆国』松籟社、2014 年

<洋書>

- Black, Jeremy, *The War of 1812 in the age of Napoleon*, University of Oklahoma Press, 2009.
- Carroll, John M., and Baxter, Colin F., *The American military tradition: from colonial times to the present*, Rowman & Littlefield Publishers, 1993.
- Chace, James and Carr, Caleb, *America invulnerable: the quest for absolute security from 1812 to Star Wars*, 1988.
- Cech, Thomas V., *Principles of water resources: history, development, management, and policy*, J. Wiley, 2005.
- Gilje, Paul A., *Free trade and sailors' rights in the War of 1812*, Cambridge University Press, 2013.
- Goodrich, Carter, *Canals and American economic development*, Columbia University Press, 1961.
- Hickey, Donald R., *The War of 1812: writings from America's second war of independence*, Literary Classics of the United States, 2013.
- Heuvelmans, Martin, *The river killers*, Stackpole Books, 1974.
- Hill, Forest G., *Roads, Rails & Waterways: The Army Engineers and Early Transportation*, University of Oklahoma Press, 1957.
- Johnston, Vicki Vaughn, *The Men and the Vision of the Southern Commercial Convention 1845-1871*, University of Missouri Press, 1992.
- Kotar, S.L. and Gessler, J.E., *The steamboat era: a history of Fulton's Folly on American rivers 1807-1860*, Jefferson, N.C.: McFarland, 2009.
- Larson, John Lauritz, *Internal improvement: national public works and the promise of popular government in the early United States*, University of North Carolina Press, 2001.
- Mahan, A.T. (introduction by Blair, William Alan), *The gulf and inland waters*, Broadfoot, 1989.
- McCranie, Kevin D., *Utmost gallantry : the U.S. and Royal Navies at sea in the War of 1812*, Naval Institute Press, 2011.
- Shaw, Ronald E., *Canals for a nation: the canal era in the United States 1790-1860*, University Press of Kentucky, 1990.
- Smith, Mark A., *Engineering security: the Corps of Engineers and Third System defense policy 1815-1861*, University of Alabama Press, 2009.
- Soley, James Russell, *The Blockade and the Cruisers*, Broadfoot, 1989.
- Spangenburg, Ray and Moser, Diane K., *The story of America's canals*, Facts on File, 1992.

<一次資料>

- Hopkins, J.F. (ed.), *The Papers of Henry Clay Vol.1, The Rising Statesman, 1797-1814*, Kentucky, 1959.
- Madison, James, Eighth Annual Message, 1816.
- Meriwether, Robert L.(ed.), *The papers of John C. Calhoun*, Columbia: University of South Carolina Press, 1959.
- Richard Peters, ESQ.(ed.), *The Public Statutes at Large of the United States of America*,

Charles C. Little and James Brown, 1846.

Report of the Secretary of the Treasury; on the Subject of Public Roads and Canals, 1808.

<ウェブサイト>

US Whitehouse

<https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2014/08/17/letter-president-war-powers-resolution-regarding-iraq>

U.S. Army Corps of Engineers

<https://www.usace.army.mil/>

日本国外務省

http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/k_jindo/pdfs/giteisho_01.pdf

Analysis on the Origin of Strategic Water Management in the U.S. Military

Yoshinao Tamai

Abstract: “Water” could define the military strategy. For instance, water has been used as an attack means to defeat enemy forces and capture enemy castles in the war from ancient times. Additionally, water is a compulsory logistics goods for the survival of soldiers on battlefield, and is also a necessary resource for military production. In this way, ways of management of water in the military could determine winning or losing of war greatly. Then, what is the strategic water management in the U.S. military that is largest-scale military in the world? And what is its origin?

The relationship between the U.S. military and “water”, in particular water infrastructure, is historically long and deep. Its history has been evolving from the fact that the U.S. military regarded internal rivers and canals as important military defensive lines and military transport networks, triggered by a result of the war of 1812. The purpose of this paper is to consider about the origin of the strategic management of “water” by the U.S. military by focusing on the development of inland waterways and the involvement of the American army, especially the U.S. Army Corps of Engineers in the 19th century America.

Keywords: the U.S. Army Corps of Engineers, the War of 1812, Waterways