

Sole Proprietors and Large Companies in the Settlement of the American West, 1800 to the Present

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2010-07-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 米塚, 真治 メールアドレス: 所属:
URL	https://otsuma.repo.nii.ac.jp/records/3867

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



アメリカ西部開拓における個人と企業

米 塚 真 治

あのねえ、西部を開拓したのは誰だと思ってるんだい。開拓者じゃあない。ビジネスだよ。一番乗りしたのはベント兄弟やセント・ブレインみたいな交易商人で、その商人や幌馬車隊を守るために軍隊が駐留して、それから鉄道ができた。この国はすべてがビジネス目的なんだ。

アニー・ブルー「オールド・エース」

本稿の目的は、19・20世紀アメリカ合衆国西部（主として大平原と山岳地帯）のほぼ10年単位で変化してゆく歴史を、個人の経済活動と企業の経済活動との関わりからの観点から通説することである。市場、交通、国際性がその他のキーワードとなる。

探検とマウンテンマン

1800年代から1830年代までは探検とマウンテンマンの時代である。領土を巡る英米両国の競争の中で、探検隊が何度も組織され、探検の後を追うように山男（マウンテンマン）と呼ばれる毛皮交易商・罽獵師がロッキー山中に入った。この国家間の争いは、両国の独占企業同士の競争でもあった。また、山中での自給自足がイメージされるマウンテンマンは、実際は市場なくして存在しなかった。

米国は1803年にフランスからルイジアナ領地を購入し、国土を二倍にした。ルイジアナ領地の西側、太平洋にいたる地域の南側三分の二は旧スペイン領で、メキシコが独立した1821年からはメキシコ領となった。北側三分の一（現在のワシントン州、オレゴン州、アイダホ州、カナダ領ブリティッシュコロンビア州などを含む）は1818年以来、英米の共同領有地域となり、米国側からはオレゴン・カントリー（以下オレゴンと略す）、英国側からはコロンビア・ディストリクト（地区）と呼ばれた。これらルイジアナとその西の地域へ向けて、米国政府は軍人による探検隊を派遣した（1804-06年の

メリウェザー・ルイスとウィリアム・クラーク隊, 1805-07年のゼビュロン・パイク隊, 1919-20年のスティーヴン・ロング隊等々)。彼らの日誌・報告書・地図は米国民に西部の情報を広めたが、実際にはこれに数倍する数の探検が英・米・カナダの毛皮業者とマウンテンマン個人によって行われていた。[有賀 1993-94, 杉崎 2004]

米国の毛皮交易を独占していたのは、18世紀末に五大湖周辺で交易を始めたニューヨークの貿易商ジョン・ジェイコブ・アスターであった。1817年に議会が外国の毛皮交易者の締め出しを決めると、アスターのアメリカ毛皮会社は国内業者を買収・駆逐して寡占を進めた。毛皮交易のもうひとつの中心であったセントルイスのシュートー一家と1821年に合併したとき、アメリカ毛皮会社とその子会社は、ミズーリからロッキー山脈にいたる独占を完成させた。アスターは米国初のミリオネアとなった。

このアメリカ初の独占企業は、しかし、国際的に見れば、北米における二つの先行企業の後追いにすぎなかった。北米の毛皮交易の中心は英国領カナダだった。獣皮フェルトの材料となるビーバーの毛皮が、17世紀末から男性用帽子生産の中心であったイギリスに輸出されていた。カナダ中部の占有権を持っていた英国のハドソン湾会社(1670年にイギリス王族や貴族の出資で設立された株式会社)が、カナダ現地資本の北西(ノースウエスト)会社(1779年設立)と競って、探検や先住民からの毛皮入手、交易所の設立を行っていた。

アメリカ毛皮会社のビジネスメソッドの多くは、両社を踏襲していた。交易者が先住民の仲買人や捕獲者から毛皮を鉄砲やアクセサリー(のちにはウイスキー)と引きかえに入手する方法、交易所駐在員と山中の交易者との分業、駐在員と交易者との年一度の取引(ランデヴー)、経営者の独裁性、さらには駐在員・交易者と先住民女性との結婚や重婚においても同じだった。[木村 2002] 違いと言えるのは、アメリカのマウンテンマンは猟師でもあり、先住民に教わって自らも毛皮獣を捕獲したことである。しかしいずれにせよ、ロッキー山中に約3000人いたと言われるマウンテンマンの大半はいずれかの毛皮会社の社員で、チームを組んで行動していた。生産においても補給においても自給自足ではなく、アメリカ東部またはイギリスという市場を前提とした生活であった。

アメリカ毛皮会社は1810年代初めからオレゴンに進出するが、結局はこれが命取りとなった。同社はハドソン湾会社や、英国政府からコロンビア地区のライセンスを貰っていた北西会社と、探検や交易で競争したが、英国・カナダの二社が圧倒的優位に立った。ハドソン湾会社の北太平洋本部バンクーバー砦は最大で600人の従業員を有し、アラスカからカリフォルニア、ハワイまでを商圏におさめた。海運業で英国に拮抗しつつあった米国は、太平洋の港を確保すべく、1818年、1827年の二度にわたり英国と国境交渉を行った。しかし英国政府は毛皮交易での優位を背景に、コロンビア地区を米国に譲ろうとはしなかった。この間、1821年にハドソン湾会社は北西会社を合併した。さらに同社はアメリカ毛皮会社を敗北させるため、20年代半ばにコロンビア地区南部でビーバーの大量捕獲（資源枯渇を狙った）を行い、30年代後半にはランデヴーで価格競争を仕掛けた。[ペリー1994, 木村2002]

競争に敗れ、資源が枯渇し、そして1840年代に英国製フェルト帽子がその長い王座をフランス製のシルクハットに明け渡すと、1842年にアメリカ毛皮会社は分社化され、それらは次々に倒産する。マウンテンマンたちは業態転換し、先住民との交易所の自営、西海岸移住者のガイド、軍との交易、先住民と白人との交渉役などとして西部開拓の黒子に回ることになる。（このほか、南西部へはミズーリの西端からメキシコ領サンタフェにいたる1900キロのサンタフェ・トレールが開かれ、1820年代から約20年間、中西部の工業製品とメキシコの商品（香料、金銀製品、毛皮、陶器など）とが交換された。）[ウォルシュ1981, 川島1999]

西海岸への移住

1840年代から50年代までは西海岸（太平洋岸）への移住の時代である。カリフォルニア（1848年に米国領となった）でゴールドラッシュが始まる1848年までに約14000人いたと推定される陸路移住者の大半はオレゴンに、一部はカリフォルニアに移住した。[天野1997]

アメリカの独占企業が退場した後、オレゴンにおける国家間の争いは、イギリスの独占企業に対するアメリカの個人事業という形を取る。そして結局は、「移住」という個人の投機的な活動の集合が、組織された独占企業の活動を打ち破った。また移住者が轍を刻んだ3200キロのオレゴン街道(トレ-

ル) 沿いでは、個人の多様な経済活動が行われた。

ハドソン湾会社がアメリカ毛皮会社を敗北させる組織的な活動を行っていた当時、事実上の植民地政府であった同社が真に懸念していたのは、アメリカの毛皮業者の活動がやがて農業経営(すなわち定住)者の入植を招くであろうことだったと言われる。この妨害活動の結果、オレゴンへのアメリカ人移住者は1842年まで、陸路の移住者に限れば毎年数十人にすぎなかった。しかし1843年には陸路で千人近いアメリカ人が移住し(1843年の大移住)、臨時政府が設立され、「オレゴン・フィーバー」が始まり、翌年から1854年まで陸路で千人単位の移住が続いた。1846年に英国政府はコロンビア地区の北緯49度以南を米国領とすることに同意した。[天野1997, 木村2002]

オレゴン・フィーバーの原因には諸説ある。1837年と41年の東部農業の不況(農地を失い、小作農や季節労働者となる者が増加。オレゴン移住者の6割から8割が農家とされる)。農地取得の容易さ(1843年にオレゴン臨時政府が全米に先駆けて、一定期間の耕作を条件に公有地の無償付与を認めた。1850年に連邦政府が55年までの期限付きで追認)。先発隊が現地から送った手紙、報告書、ガイドブック、出身地の新聞への寄稿。キリスト教宣教師の活動や報告書(先住民4名が聖書を求めてセントルイスを訪れたことが話題となって、30年代に伝道所開設が本格化した)。ジョン・オサリバン「明白な天命」論(1845年)に代表されるジャーナリストや政治家の領土拡張論、などが列挙できる。[有賀1993-94, 岡田1994, 天野1997, 杉崎2004]

リスクの大きな長距離移住を、個々の移住者が決断した理由は特定しがたいが、おそらく、米国領土となる見込みや農地獲得の見込みにもとづいた個人の投機的な行動の集合と考えるべきだろう。彼らは投機的な個人事業者で、獲得した農地を後の移住者に転売したり、トレールの出発点で種々の家畜を買い増し、西海岸まで歩かせて売却し、価格差から利益を得ようとしたりする行動が一般的に見られた。[岡田1994]そして毛皮産業とハドソン湾会社の急速な退潮が、彼らの「見込み」に明確な材料のひとつを与えたことは疑いない。

オレゴンは農業に適した環境を持っていたが、市場との交通が困難なため、米国編入後すぐに顕著な発展は見せなかった。1850年代末からの第二次ゴールドラッシュ時には、オレゴンに入植していた健康な男性の三分の二が、一度は離農し鉱山に向かったとされる。[天野1997]ゴールドラッシュ後に食

料供給地として発展するカリフォルニアとは対照的である。オレゴン地域の本格的発展は、1880年代に東部への鉄道が開通しシアトルが貿易港として栄えるころからである。[ウォルシュ 1981, 岡田 1994, ペリー 1994]

トレール上の経済活動

初めのうち、大平原と山岳地帯は基本的に移住者が通過する場所であり、後述するソルトレークシティを除いて、町は存在しなかった。しかしトレール上では多様な経済活動が営まれた。

町に準ずるのは砦（フォート）であった。オレゴン・トレール沿いのネブラスカからワイオミングにかけては、1840年前後に毛皮会社やマウンテンマンによって、ララミー、ブリッジャーといった交易のためのフォートが建設された。それらは1860年前後に軍に移管され、駐屯地となった。アイダホやオレゴンでは、フォートは民間のまま存続した。いずれのフォートも、平時には先住民や移住者と交易を行っていた。五十メートル四方の日干し煉瓦の要塞に大砲が据えられ、要塞の内外には鍛冶屋や雑貨屋や宿舎、従業員数十人の住居、それに数倍する出入りの先住民のテント、売春婦の住居、牛や鶏の飼育場、というのが典型的な形態であった。[天野 1997, 篠田 1999]

50年代まで移住者の幌「馬車」(カヴァード・ワゴン, コネストーガ・ワゴン)隊は、実際は大半が牛、ときにはラバによって引かれていた。しかしおおよそ50年代後半から、ネブラスカより東のオレゴン・トレール沿いには個人の経営する牧場(ランチ)ができ、移住者に宿泊や食料、飼料などを提供しはじめた。飼料の補給は、牛に代えて馬の利用を容易にし、旅程を短縮した。

トレール上の代表的な企業活動としては、1858年に始まった駅馬車兼郵便馬車(ステージコーチ。現在のアメリカン・エクスプレスやウェルズファーゴ銀行の前身)、大平原東部の荷馬車、1860年から一年半のみ営業した早馬飛脚便(ポニーエクスプレス。電信に駆逐された)があった。いずれも東部で高度に発達したシステムを西部に移植したものであるが、これらは御者・騎手や馬などを替えるための中継地(ステーション)を必要とした。前述したランチの多くが駅馬車の中継地を兼ねており、業者から委託料を受け取っていた。(西部の代表的ガンファイター、ワイルド・ビル・ヒコックの最初の殺人は、委託料を横領していた駅馬車会社員を問いただそうとした牧場主を、同僚社員であった彼が撃ち殺したというものであった) [天野 1997, 杉

崎 2004]

幌馬車隊をもっとも苦しめたものの一つが、ロッキー山脈越え以降とみに多くなる渡河である。この渡河も、主に個人の事業者が設置した有料の橋や有料フェリー（どの川でも複数の業者が安全や価格を競い合った）により、次第に容易になっていった。[天野 1997]

こうして、初期から 50 年代前半まで 6 ヶ月近くを要していたオレゴン・トレールの所要日数は、50 年代末には 3 ヶ月に短縮された。[岡田 1994] これは当時の主な利用者となった、鉱山で一攫千金を狙う人々のニーズ（一刻も早く、他人に先んじて着くこと）にも合致していた。企業による駅馬車が大陸横断を 25 日に短縮したことは確かに画期的であったが、開通後も大半の移住者は幌馬車を使っていた（幌馬車の平均的な通行費用が 30 ドルであったのに対して、駅馬車は 200 ドルかかった）。そして、その所要日数を短縮したのは、沿道における種々の個人事業だったのである。

モルモン教団

トレールについて述べる際、モルモン教団（末日聖徒イエスキリスト教会）に触れないわけにはいかない。1846 年にイリノイでの迫害を逃れたモルモン教団の先発隊 2200 名は、オレゴン・トレールに並行するルート（モルモン・トレール）を進んで、1847 年に当時メキシコ領のユタに到着した。やがて伝説となる大八車（ハンドカート）を引いた信者たちを含め、1860 年までに 43000 人以上がユタに入植した。大平原最初の都市と言えるソルトレークシティは 1850 年に人口 6000 人、1860 年に 8000 人に達した。[川島 1999]

けっして環境と経済的原資には恵まれていなかった彼らの繁栄は、組織力と交通によるものである。彼らは耕作は家族単位で行ったが、その沙漠的環境にあって不可欠であった灌漑事業は共同で行った。これは 20 世紀の大平原西部における共同水利の先駆といえる。元々は自給自足をめざしたが、やがてオレゴン・トレールからモルモン・トレール（信者以外には有料となるが、渡河のためのフェリーが整備されていた）に迂回する移住者に食料と家畜を販売するようになる。50 年代末からの第二次ゴールドラッシュでは、山岳地帯に新たに形成される鉱山町も市場に加えた。[ウォルシュ 1981, 有賀 1993-94, 岡田 1994] この頃になるとトレールの近くに町もできはじめ、トレールは移住路だけでなく幹線道路・輸送路の役割も果たし始めていた。

(フォートの軍隊における経済活動や、トレール上での移住者と先住民の直接交易にも触れるべきだが、紙数の都合で割愛する)。

鉱山町

1850年代末から70年代は鉱山の時代である。一攫千金を狙う個人のイメージが強いが、採掘の大部分は企業によって行われた。他方、これまで西部にはなかった規模に発達した鉱山町(キャンプ)の中では、個人による多様な経済活動が行われた。外国からの移民も多かった。

1848年末からゴールドラッシュのあったカリフォルニアの鉱山では、1852年に採掘者が10万を超える頃には、砂金や露出した金は取り尽くされ、急速に企業化と日雇い労働者との分離が進んだ。他方、1860年代に西部の山岳地帯各地で起こった第二次の貴金属鉱山ラッシュ(1858年コロラドのピクスピーク鉱脈、1859年ネバダのコムストック鉱脈を嚆矢、そして代表格とする)では、個人による採掘ははじめから困難であるか、短期間で終わることが多かった。早い時期から企業によって、採掘・輸送・労働者のための補給(また、のちには金属精錬)のために巨大な資本投下が行われた。数多く設立された鉱山会社の大半は、グッゲンハイムをはじめとする東部金融資本の支配下にあり、利益のほとんどを東部に吸い出した。地元資本の鉱山業者は淘汰された。[ラム 1982, 有賀 1993-94, 川島 1999]

鉱山町の人口・産業集積度は、西部ではそれまでになかった規模に達した。ネバダ州バージニアシティは1863年に人口3万、シカゴ以西ではサンフランシスコ(1860年に38万)に次ぐ規模の都市となった。131のサロン、28のレストラン、20軒のホテル、4つの銀行が営業した。[篠田 1999] 一般に鉱山町の住民は日雇いの鉱山労働者が半数、残り半数は採鉱からの転業者を含め、商人、職人、弁護士、売春婦、ギャンブラーなどが占めた。業種は肉、雑貨、鍛冶、風呂、酒場(サルーン)、ダンスホール、学校、教会、醸造所、療養所など多岐に及び、近代の都市機能のほとんどを備えていた。[ウォルシュ 1981, 有賀 1993-94] この時代は1880年代後半から始まる米国への新移民(南欧・東欧系)の激増よりも前であるが、鉱山町に移民は少なくなかった。ただしその研究は十分ではない。1900年の統計では、地域人口の三割以上が移民によって占められる地域は米国東部・中西部北部・メキシコ国境に集中しているが、山岳部鉱山地区にもいくつか見られる。[川島 1999, ギ

ルバート 2003]

採掘の終了により急速に衰退する鉱山町が多く、前述バージニアシティの場合は銀価格の暴落（70年代末に銀貨の鑄造が再開されたため、各地で銀の産出量が激増した）により20年でブームを終えた。観光で再生する以前、1930年から1980年までの同市の人口は500から600人足らずに過ぎない。

鉄道と牧畜

1860年代後半から80年代は牧畜の時代である。牧畜の変遷と衰退の要因については諸説あるが、ここでは個人と企業、異業種との競争、交通という観点から説明したい。いずれにせよ大平原の牧畜は初めから商品生産事業であり、自給自足をめざしたものではなかった。カウボーイと呼ばれる存在もその例外ではない。

大平原の牧畜は、西部に新たに開通した鉄道を利用したベンチャー事業として始まった。1845年にニューヨークの貿易商エイサ・ウィットニーは大陸横断鉄道の事業計画を議会で陳情し、計画路線の沿線公有地を払い下げ、順次売却させて建設費に充てる着想を説いた。[ペリー 1994] 彼の着想の後継者たちによって、最初の大陸横断鉄道が1869年に開通し、エコノミー席で65ドル、所要日数一週間で東部と西部を結んだ。これによって、総計40万と推定される人々が利用した各トレール（オレゴンと、そこから分岐するモルモン、カリフォルニア、モンタナの鉱山に至るポーズマン）が役目を終える。その後1880年代にかけて、西部各所に複数の大陸横断路線や支線が建設される。[川島 1999]

建設途上で部分開通しつつあった西部の鉄道各線は、企業である以上に種々のビジネスの機会の集合であった。株式による大量の資金調達が行われて、モルガンら内外の資本が参入し、連邦政府を中心に公債による融資も行われた（最初の大横断鉄道が建設される過程で、ダミーの経理会社による建設費水増し請求と政府要人の汚職を含むクレディ・モビリエ疑獄が起こった）。他方で鉄道会社は沿線の土地を個人に販売し、開拓者の希望で町や郡が支線に助成・誘致するなど、個人の事業との関わりも密接であった。建設労働者としてアイルランド人や中国人の国際的な雇用も生み出した。[有賀 1993-94, 秋元 1994, 岡田 1994, 飯塚 2010]

このようなビジネスの機会の草刈り場に早くから参入したのが牧畜であっ

た。東部では南北戦争中の軍需と人口増によって食肉が高騰し、いっぽう南西部テキサスでは、スペインからの独立時とメキシコからの独立時と二度にわたって所有者が避難時に置いていった牛が、多数野生化していた。サンアントニオ周辺とダラス周辺で野生牛をかり集め（ラウンドアップ）して、部分開通した鉄道の西端近くの駅（カンザス州アビリーン、ダッジシティなど）まで連れて行って売却し、家畜専用貨車で東部へ輸送することで、テキサスの牧畜業者は高い利益を見込むことができた。牧畜業者に雇われたカウボーイは十数人で一つのチームを組み、コックを連れ、熟練度に従って割り当てられた持ち場を守って、二、三千頭の牛を護送した。肥育しながら数ヶ月かけて1600キロから2400キロを歩かせた（キャトルドライブ）。テキサスからのドライブに従事したカウボーイのうち、四人に一人は南部再建期の黒人解放奴隷であったと推定され、他にメキシコ人、先住民も従事していた。[鶴谷1989]

牛置き場のある鉄道駅周辺には、牛の町（カウタウン）と呼ばれるブームタウンができた。業者やカウボーイの消費を当て込んで、食品・衣類・雑貨を扱う百貨店、ホテル、酒場、ダンスホール、馬具店、銀行などが開店した。これらの町は西部の大衆小説や西部劇の舞台として、鉱山町以上にロマンティックな想像力の源泉となった。しかし、鉱山に匹敵するような産業規模を持ってはならず、人口は数千人規模であり、それぞれの町の牛取引は四、五年で終わった。ただし数では勝り、牛取引が終わった後も、穀物集散地や食肉の加工地として、地域の中心都市となっている町が多い。[矢ヶ崎2003]

1870年代、カウタウンの所在地は西へ移動してゆくが、それは鉄道の延伸よりも、むしろ検疫線（テキサス牛の伝染病が地元農民の牛に感染するのを避けるため、テキサス牛の進入を禁じた線）の移動によるもので、言い換えれば、大平原東部への定住農民の進出によるものであった。牧畜の中心は公有地がまだ多く残る北部高原地帯、ワイオミングやモンタナに移り、テキサスから連れてきた牛を自由放牧（フリー・レンジ）で越冬させ、鉄道で出荷する形に変わる。産業としての牧畜が急拡大したのは、むしろカウタウン終了後のこの時期であった。少ない経費で高い利潤を見込めることから、米国東部やスコットランド資本によって牧畜業者が次々と設立された。食肉冷蔵技術の進歩は、ヨーロッパも市場に加えることを可能にした。[ウォルシュ1981、ラム1982、有賀1993-94] 牛のドライブをやめたカウボーイはライン

ライダー（牛が縄張りから出ないように見張る）をするようになり、かつて野生牛のかり集めを意味した「ラウンドアップ」は、自社の牛の所有権を確認するための春秋のかり集めと焼き印押し（ブランディング）の意味に変わる。[鶴谷 1989]

1874年に発明された有刺鉄線は、80年代から急速に普及した。有刺鉄線の意義に関しては諸説あるが、それらはおそらく、それぞれが局地的に該当する真実である。北部の自由放牧地では、他の業者の飢えた牛が入り込むのを防ぐために、自社の縄張りの北側に張られ（ドリフト・フェンス）、テキサスでは水源を独占するために有刺鉄線を張った牧場主と、それを切ろうとするカウボーイ上がりの自由放牧業者との間で衝突が続いた（フェンス・カッピング戦争）。牛が農地や牧羊地に入り込まないように、ある地域では牧場主側が有刺鉄線を張る責任を負い、ある地域では農家側が占有権を主張するために張った。[鶴谷 1989, 有賀 1993-94, 川島 1999, 矢ヶ崎 2003]

1880年代後半に、北部の牧畜は経済的打撃（東部の不況と供給過剰、過剰融資の弊害）と自然災害（ブリザードによる牛の大量死）に見舞われ、最大手を含む多くの業者が倒産した。[ラム 1982] 同じ頃、鉄道の延伸により、テキサスから牛を長距離ドライブすることには意味が無くなっていた。繁殖をテキサスで、肥育をモンタナで行い、間を鉄道輸送でつなぐという新たなビジネスメソッドをもって発足した世界最大の牧場 XIT も、黒字化を果たすことなく、20世紀初頭には分割、再分割された。[矢ヶ崎 2003]

農業

農業について、残された字数でくわしく説明することは不可能だが、1870年代から始まった大平原での農業は、個人の経営によって、西経 98 ないし 100 度より東の草原では定着した。だが本格化するのには、政府が水利事業に乗り出し経営が企業化された 20 世紀、特にその後半といえる。

農民への公有地付与は、1841年の土地優先買い取り法（公有地競売の際に、すでに無断居住している者に優先購買権を認めた）以降さらに自由化され、1862年に自営農地（ホームステッド）法が成立した（五年間の耕作などを条件として 160 エーカー、約 65 ヘクタールを無償で払い下げる）。この法律を利用して、1870年代に多くの農民が、南北ダコタ、ネブラスカ、カンザスまで入植した。小雨地帯ゆえ入植は川沿いから始まったが、1880年代か

らはドリル掘削した井戸と風車を利用した地下水灌漑が、内陸での開拓も可能にした。農家ははじめテント、次に丘や小川（クリーク）の土手に掘った横穴式住居（ダグアウト）に住み、余裕ができると、プレーリーグラスが深く根を張った土を煉瓦のように積んだ芝土の家（ソッドハウス）に住んだ。主要作物としては、はじめ飼料用のトウモロコシが植えられ、やがて小麦が適していることがわかり広まった。[秋元 1994, 岡田 1994, 川島 1999, 矢ヶ崎 2003]

1880年代は例外的に雨が多く、コロラド、ニューメキシコ、ネバダの乾燥した高原（ハイプレーンズ）まで入植が進んだが、90年代に本来の気候に戻ると、農地は放棄された。大平原に定着できた農民も、開墾（プレーリーグラスの根切り）から収穫に至るあらゆる段階で使用する機械の支出が、経営を圧迫した。農民は土地投機（追加取得と転売、また数家族で共同耕作して未使用地を転売など）によって資金を得ようとした。農民運動が西部でも始まり、1890年代の第三党「人民党（ポピュリスト）」の結成にはカンザスやネブラスカの農民同盟が中心となった。農民運動の原因については諸説あるが、鉄道運賃の負担感（農産物価格の半分を占めていた）と不公平感（大口出荷者のみ割り引きを受けた）、融資の不利（高リスクのため東部より利子が高い）、国際市場の形成による価格不安定（カナダ、アルゼンチン、オーストラリアなどとの競争にさらされた）といった「経済原理」への農民の不満が大きな要因であったことは疑いない。1930年代の大恐慌とニューディールにおいても、農業の崩壊と救済は大きな焦点だった。[ラム 1982, 秋元 1994, 岡田 1994, 岡田 2000] 同じ時期に大平原では、旱魃と耕作法の失敗が複合して起こった砂嵐（ダストボウル）により、50万人以上の農民が流出した。[矢ヶ崎 2003]

20世紀後半に、米国の農場数は540万から190万に減少し、経営の大規模化が進む。個人農家の多くも企業の経営を行い、全米統計で人口の2%に満たない農場主が、中南米系を多く含む83万人の農業労働者を雇用している。西部では、連邦政府による多数のダム・用水路建設に続き、おもに州政府の手による大規模な地下水灌漑が始まると、前述したハイプレーンズが1970年代から食肉生産の中心地となる。回転する灌漑装置（センターピボット）を中央に備えた円形の畑が連なる飼料農場と、近隣にある家畜の肥育場（フィードロット）からなる複合施設が、ハイプレーンズの各所に作られて

いる。そこでは大手穀物商社，系列の大手食肉会社，個人農家による垂直一貫生産が行われており，現代の農業（アグリ）ビジネスの典型となっている。
[矢ヶ崎 2003]

主要参考文献

- 秋元英一『アメリカ経済の歴史 1492-1993』東京大学出版会，1994年
 天野 元・藤谷聖和・藤本雅樹『オレゴン・トレイル物語 開拓者の夢と現実』英宝社，1997年
 有賀 貞・大下尚一・志邨晃佑・平野 孝（編）『世界歴史大系 アメリカ史1・2』山川出版社，1993-94年
 飯塚英一『若き日のアメリカの肖像 トウェイン，カーネギー，エジソンの生きた時代』彩流社，2010年
 井出義光（編）『アメリカの地域』弘文堂，1992年
 M・ウォルシュ（折原卓美訳）『アメリカン・フロンティア』慶應通信，1988（原著1981）年
 岡田泰男『フロンティアと開拓者 アメリカ西漸運動の研究』東京大学出版会，1994年
 岡田泰男『アメリカ経済史』慶應義塾大学出版会，2000年
 川島浩平・小塩和人・島田法子・谷中寿子『地図でよむアメリカ 歴史と現在』雄山閣出版，1999年
 木村和男『カヌーとビーヴァーの帝国 カナダの毛皮交易』山川出版社，2002年
 M・ギルバート（池田智訳）『アメリカ歴史地図』明石書店，2003年
 篠田靖子『アメリカ西部の女性史』明石書店，1999年
 杉崎和子『カリフォルニアを目指せ 幌馬車隊三二〇〇キロの旅』彩流社，2004年
 鶴谷 壽『カウボーイの米国史』朝日新聞社（朝日選書），1989年
 J・C・ペリー（北太平洋国際関係史研究会訳）『西へ！ アメリカ人の太平洋開拓史』PHP 研究所，1998（原著1994）年
 矢ヶ崎典隆・斎藤 功・菅野峰明（編著）『アメリカ大平原 食糧基地の形成と持続性』古今書院，2003年
 R・D・ラム，M・マッカーシー（井出義光・青木礼子・小塩和人訳）『怒れる西部 傷つきやすい大地とその将来』玉川大学出版部，2000（原著1982）年