

にほしま

<https://hawaiiniho.com>
kawasaki1885@yahoo.co.jp



アメリカ鉄道を建設した日本人 —隠れた歴史を追って

ハナン美弥 寄稿



日本人ギャング、線路のレールを入れ替えている様子。

(Stimson Neg 1406, Japanese steel gang at work near Red Buttes, WY, 1906, Wyoming State Archives)

出郷の賦

阿部謙二（遺稿）

茫々たる太平洋の
その水平線上
青雲の志を抱いて
永劫の幸福を求む
大いなる愛 大きな努力
大陸 広い空
見はるかし 我が前途
肩にかかった使命あり
胸に波うつ希望あり
わが故郷よ
わが友よ
さらばさらば 恙なかれ
(伊藤一男 北米百年桜より)

移民制限による旅券取得の厳しさ、多額の渡航資金、免疫検査、3週間の船の旅。明治時代の日本人は言葉も通じないアメリカという未知の土地に何を求めたのか？果たして彼らの希望はかなったのか？

アメリカ鉄道を建設した日本人

―隠れた歴史を追って

数年前、アメリカのモンタナ州ミズーラ(Missoula)市の北側、線路沿いにあるミズーラ・シティ墓地(Missoula City Cemetery)を偶然訪ねる機会があった。10万坪近くあるその墓地を歩いていると、日本語で書かれている墓石が目に入った。辺りを見回すと、20から30基程の墓石に日本人の名前が刻まれていたのだ。墓石には、名前の他にも出身地、享年、没年が記されていたのだが、見れば見るほど不思議に思えてきた。そのほとんどの方が1900年頃に、10代、20代の若さで亡くなっていて、出身地は広島、岡山、熊本が多い。アメリカの西海岸には、歴史的な背景もあり日本人移民が多く住んでいるが、モンタナはカナダに接する北西部の内陸地で、いまだに手付かずの自然が多く残る荒野だ。なぜこのような地で19世紀末から20世紀はじめの頃に日本人が亡くなり、埋葬されているのだろうか、と、とても興味が湧いた。

管理者に尋ねると、その一角はノーザン・パシフィック鉄道社(The Northern Pacific Railway)が購入した土地で、その一部に日本人工夫の遺体が埋葬されているとのことだった。実際は100基ほどの日本人労働者の墓があるらしいが、多くには墓石がなく、彼らの名前も分からないという。ノーザン・パシフィック社は、ユタ・ノーザン社(The Utah and Northern Railway)やグレートノーザン社(The Great Northern Railway)などの鉄道会社と共に、アメリカ北西部の横断鉄道建設にたずさわった鉄道会社の一社だ。当時の鉄道労働者の3分の2は中国人移民だったこともあり、彼らの貢献を知る人は多い。しかし、1882年から施行された中国人排斥法をきっかけに、多くの日本人がリクルートされアメリカに渡り、鉄道建設に従事したことはほとんど知られていない。私自身もアメリカに25年以上住んでいながら知らなかった事実だ。他にも日中戦争時の南京事件、第2次世界大戦中の日系アメリカ人強制収容所など、日本を離れてはじめて知ったことは多く、物事の本質を知るには、内側と外側の両方から見るべきなのだと痛感している。

ミズーラ・シティ墓地に眠る労働者の親族にあたる人々は、今でも彼らの遺体がそこに埋められていることを知らない。墓石のある墓の一つには、日本語で書かれた記念碑があった。そこには「遙かなるモンタナに祖父の足跡を辿り墓を発見慰霊す。渡辺和夫」と書かれていた。学校長だった渡辺氏は退職後3年もの月日をかけて、ようやく祖父多七氏の墓を突き止めたそうだ。分かっていたのは祖父の墓が“Mobra”にあるということだけだったらしいが、残念ながらそれは“Missoula(ミズーラ)”のことで、Mobraという場所はどこにも存在しなかったのだ。1991年、渡辺氏はようやく祖父の墓に辿り着いた。私自身も墓石を見て歩いて、ローマ字で刻まれている名前にも間違いが多いこと

に気づいた。こうした間違いでいくつものつながりが失われたのだろうか。日本に帰った渡辺氏は全国の新聞社に頼み、墓石から分かるだけの出身地と名前を紙面に掲載してもらい、10組の子孫家族を見つけることができたそうだ¹。

私の調査は、日本人工夫の墓との出会いと、モンタナ大学(The University of Montana)の学生運営の新聞に載っていた渡辺氏に関する小さな記事から始まった。アメリカにはアジア人鉄道労働者に関しての資料は少なく、特に日本人労働者に関してとなると、私の知る限り、微々たるものだ。2012年にスタンフォード大学で、中国人鉄道工夫の歴史を取り戻すプロジェクトが行われている。工夫達自身による手記が存在しないため、写真や新聞記事を大勢で分析しての大掛かりなものだ²。また、人種差別から中国人労働者の記録は消されるか、または無視される傾向にあったそうだ³。日本人に関する記録も同じ扱いだったのであろうか。この記事は、墓石のある工夫達のことを追跡し、日本人鉄道労働者についての歴史や背景を知ろうという私の探究である。日本国内にも決して資料が多いわけではないが、アメリカと日本の両方から関連した歴史を探ることで、多少は話が見えてきたように思う。

* * * *

明治時代にハワイやブラジルに渡った日本人の話を知っている人は多いかもしれない。日本には資料館も存在するし、映画などにも取り上げられている。しかし当時、日本移民は他にもカナダ、ニューカレドニア、オーストラリア、グアドループ、フィジー諸島、ペルー、メキシコなど様々な国や地域へ渡っている⁴。アメリカ本土への移民が本格的に始まったのは1880年代後半で、その頃から移民制限に関する紳士協約が結ばれた1908年までの間に、のべ12万人もの日本人が渡っている。渡米の理由には留学、商業、政治亡命、出稼ぎ労働など色々なものがあった。労働業の種類も様々だったが、日本人労働者のほとんどは英語を話すことができなかったため、鉄道建設、製材所、農業などの単純肉体労働に従事した⁵。売春目的の女性労働者もいた。英語が話せない移民者の職探しは、アメリカの雇用者と労働者の間を取り持つ労働請負人を通して行われた。1891年から1907年の間はこの労働請負業が盛んで、中でも最も規模が大きかったのが、鉄道労働への請負だった⁶。1906年までには、1万3千人の日本人が鉄道建設に関わった⁶。

初のアメリカ大陸横断鉄道の建設は1860年代に始まった。当時白人労働者は数が少なく信用性がないという理由で、中国人移民が多く雇われた。しかし蔓延した中国人排斥運動のため、アメリカ政府は1882年、中国からの移民を全面禁止する法律を施行した。この「中国人排斥法」が他のアジアの国、特に日本からの移民を増やすことになった⁷。同時に、この頃の日本社会では明治維新と内戦の影響により、経済的・社会的に大きな変化が起きていた。税金制

ミズーラ・シティ墓地

日本人墓地のセクション。墓石のない墓が多い。右は渡辺多七氏のお墓と和夫氏による記念碑。



度や土地制度の改革、武士の没落、商品経済の発達などで、農村部では職を失った民衆が多く現れた⁸。政治的には近代日本の基盤が整備され、経済的には産業革命を迎えていた。こうした中、多くの日本人を渡米に駆り立てた理由には様々な説があるが、村山裕三氏は『アメリカに生きた日本人移民』の中で、パイオニア移民の影響が強いと述べている。出稼ぎ労働者の渡米が始まる前までには、ハワイにはプランテーションで働く官約移民が、アメリカには海外移住を奨励した福沢諭吉の影響を受けた出稼ぎ書生などがすでに移民していた。こういったパイオニア移民達が帰国によって伝えた情報が強いインパクトを与え渡米を促しており、パイオニアが出た地域からは渡米した移民が多く出ているというのだ。これはあるIssei(一世)⁹の言葉である。

腹の辺りに時計の金鎖をちらつかせて、胸をはって帰郷した村の者をみて驚いた。話を聞くと、アメリカには金のなる木がいっぱい生えているみたいなことだった。誰だって一度は行きたくなるでしょう。それから村から渡米している青年達からは、年に百円も送金が続くと、貧乏人の私たちは、目を丸くするのは当然でしょう。……¹⁰

アメリカは“land of opportunity”¹¹だったのだ。賃金を記してみる。1907年当時、鉄道労働者の場合、1日10時間、週に6日の労働で、1年間で470～780ドル稼いだ。これは日本の同時代の農業労働所得の2.3～3.9倍にあたる⁵。アメリカで移民に職を斡旋した労働請負人に手数料や医療費を払い、生活費を差し引くと、手元に残る金額は多くはなかったが、それでもつましい暮らしを続け、日本の故郷にかなりの額を送金したようだ。渡米は商売としても成り立った。1890年、1900年代には日本で海外渡航を

斡旋する移民会社や貿易会社が急成長し、移民の勧誘に努めた。1900年代に入ると渡米案内書や『成功』などの雑誌が多く出版された。そうした媒体で現実の厳しい生活状況などが生々しく描かれることはなく、渡米熱をさらにあおりたてた。1900年代は成功ブーム時代だったらしい¹²。アメリカで移民の歴史を調べると、差別問題や反日運動のことが多く沈鬱な感じになる。日系アメリカ人で歴史家のイチオカ氏も『The Issei』の中で、初期アメリカの日本人移民の歴史を「過酷な土地で生き延びるために苦しんだ人種的少数者の歴史」と言っている⁴。しかし、日本では希望や野心に溢れた若者が海外に旅立つことを夢みていたのかと思うと少し印象が変わる。

モンタナなど内陸の州で働いた日本人鉄道工夫に関しての資料は少ないが、彼らの体験談、手紙や日記を読んだ¹³。これらの残された記録によると、“3年で千円を貯めて日本へ帰る”というのが初期の労働者達の目標だったようだ。千円は、故郷の村で土地を買って一躍金持ちになれる金額だったが、これを手にするには、かなりの試練に耐えて働き、辛抱した生活を送らなければならなかった。

西海岸から始まった鉄道建設は、1881年にモンタナに入った。中国人排斥法が施行される1年前だ。1907年にはモンタナ3番目の横断鉄道建設が始まった¹⁴。アメリカ本土への日本人移民の最盛期と重なる。移民達は西海岸の港に着くと、セクションギャング(Section Gang¹⁵)という3人から8人で構成されたグループの中に割り当てられ、内陸の奥地に散り散りに送られた¹⁰。右も左も分からない奥地で、少人数生活は、サンフランシスコ、ポートランド、シアトルといった都市やその近くにいた日本人労働者の生活とはかけ離れており、線路の横に設置された有蓋車またはテント

で寝起きした。以下は17歳で渡米しモンタナの奥地へ赴いた、河原包雄氏の体験談の一部(原文ママ)である。

……40マイル(64キロ)以内は町もなく、5、6マイル離れたところに、わずかにインディアンが住んでいた。全くの荒野であった。飲物は、週1回、貨車が運んできて、大桶にみたしてゆく。水は何よりも貴重品で、風呂などに用いることはしなかった。……夏には水桶にボーフラがわいた。……夏は、100度(摂氏38度)以上になった。……冬は、零下15度、20度にも下がった。……寒さしのぎにありったけの衣服を重ね着した。……下着はぼろぼろになってシラミがわいた。……「1日の食費50セントはぜいたくである」という声がおこり、ダンゴ汁生活がはじまった。……ただの塩汁のダンゴ汁となった。そのうち、私はとうとうトリ目になってしまった。¹⁰

塩ダンゴ汁、栄養失調によるトリ目、夜のトコジラミの襲来、冬の厳しさは誰もが述べている。日本人労働者は白人労働者よりも安い賃金で働き、仕事は難しく、危険な作業を与えられることもあった。土地勘のない彼らは、どうやって西海岸に帰るのかも分からなかった。モンタナの墓地に眠る100人の労働者のほとんどは、若くして事故や病気で亡くなり、二度と日本の地を踏むことはなかった¹⁶。実際の死亡率を調べるのは困難だ。しかし、ミズーラだけでも100人もの工夫が亡くなっているのは痛々しい。

本間儀兵衛氏は、モンタナでの鉄道労働も含め4年にわたるアメリカでの労働日記を綴っており、孫の本間英一氏により『出稼ぎアメリカ明治日記』として出版されている。鉄道労働者の大半を占めた中国人工夫による手記や手紙が中国でもアメリカでも全く見つからないことを考えると²、これは非常に貴重な資料である。小規模ギャングの一員としてモンタナの荒野にキャンプをしながら働いていた本間氏の日記には、日々の生活の様子が記されている。厳しい気候、不適切な服と靴、乏しい食事、ハードな仕事を読み取れる。それでも、給料日には少しいい食材や安い酒を手に入れたり、時間を見つけて本を読んだりしている。最初の頃は希望と好奇心にあふれた様子だが、3年目になると将来を見出せないような記述が増えている。

それでも移民達はこうした厳しい生活を、家族を思う気持ちと日本人魂で乗り越えた。雇い主側は、どんな労働条件でも文句を言わず、真面目に働く日本人工夫を好んで雇った。鉄道工夫には中国、日本からだけではなく、アイルランド、イタリア、ドイツなどからの移民もいた。勤勉な“日本人鉄道ボーイ”の出現は、白人労働者には脅威だった⁵。地元市民も「仕事を取られる」と日本人をよく思わなくなり、日本人に嫌がらせをすることもあった。1892年に痘そう(天然痘)がはやると、“汚い日本人”と言って街を追いつけたりもした¹⁷。今では“JAP”は差別用語で禁句であるが、当時日本人は“YOU JAP!”と罵られ、若者は“GREEN JAP!”と言われていた¹⁰。

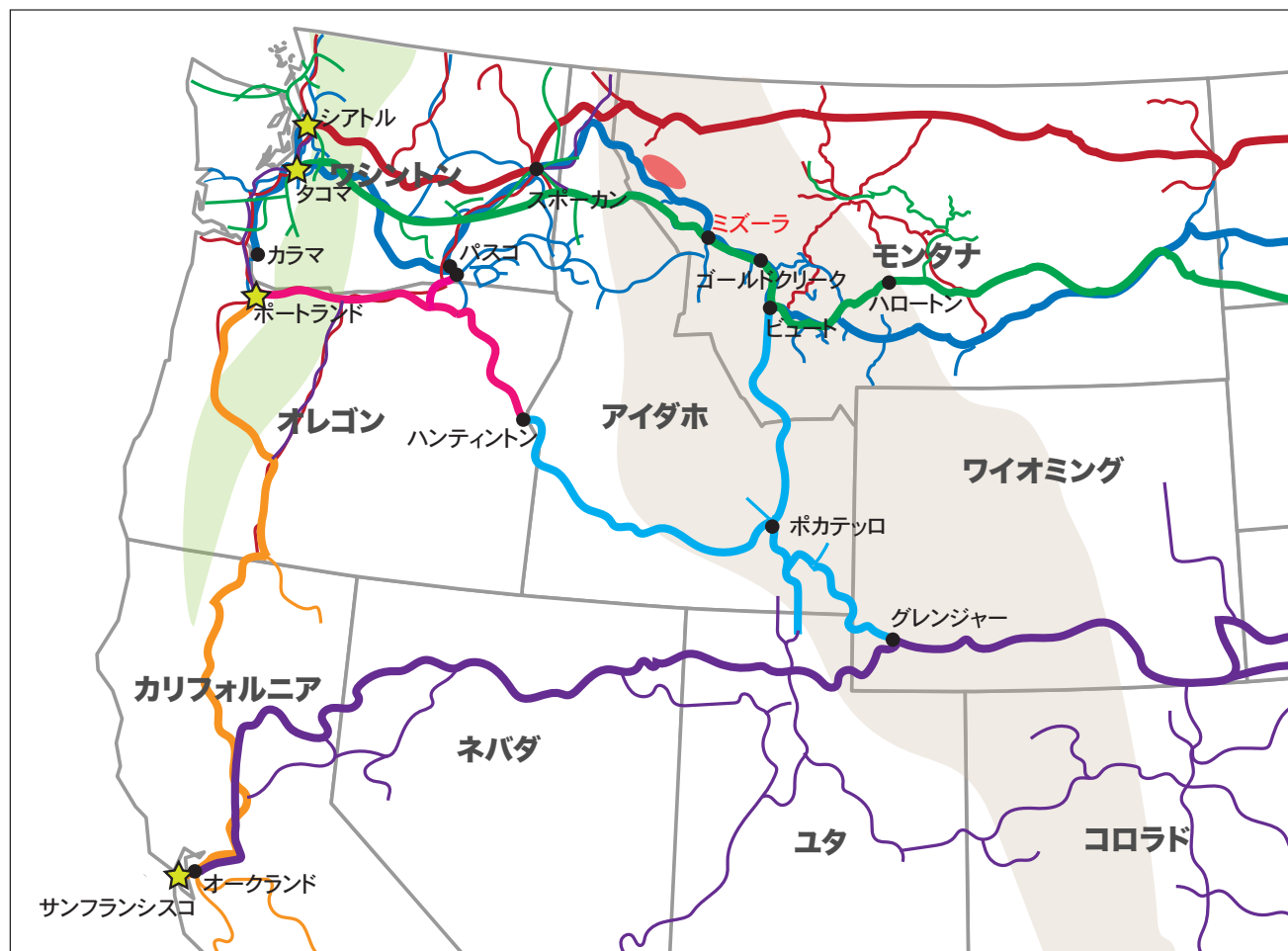
移民の問題と対策は複雑である。日本人の渡米が始まった頃までには、中国から来たかなりの数の移民者がすでに

住んでおり、ピークの1870年代には12万人が入国している。中国人移民はカリフォルニアを中心に鉄道建設や鉱山で働いていた。特に彼らの鉄道建設での活躍はめざましい。しかし、初めは歓迎されたものの、人口が増えた上に、鉄道の完成とともに鉄道分野からはじき出されると、中国人排斥運動が本格化した。かなり暴力的な差別を受けている。政治的にも排斥団体が組織され、中国人移民に対して特別税をかける、職業を限定するといった差別的な法律の制定に向けた運動が行われた。そして1882年、中国からの移民を全面禁止した法律「中国人排斥法」が施行された。こうした東洋人に対する偏見、差別が存在している中で、日本人移民の流入が始まったのである。中国の二の舞を演じるのは、アメリカとの外交関係を始めたばかりの日本政府がもっとも避けたかったことだ。しかし残念ながら、日本人移民が急増すると排日運動が展開され始めた。理由は戦争いだけではなかったが、1910年代に入って定住する日本人が増えてくると、ますます脅威を感じ定住を阻止しようとした⁵。日本が日露戦争に勝利すると、軍事的な脅威も加わった¹⁸。排日派は、日本人移民制限や移民禁止などの差別的な施策を実現し、1924年には「日本人移民全面禁止法」を勝ち取った。

こうした状況の中でも成功した者はいる。例えば、セクションギャングのリーダーをフォアマン(foreman)といったが、推薦があればフォアマンになる試験を受けさせてもらえた。英語での試験で、専門知識も必要としたので簡単ではなかったようだが、懸命に勉強し、合格した者もいる。フォアマンになったからといって仕事が楽になるわけではないが、年間の収入は1700~1800ドルにもなった。通常の2.2~3.7倍である。先ほど紹介した河原氏は、2年ほどギャングで働いたが、英語を勉強しないと将来がないと思い、列車の飛び乗りをして都会に出る試みをした。途中で運悪く見つかって山の中で降ろされてしまい、その日暮らしの困難な生活をしていたが、親切な白人に助けられた。銀行家の家庭で、英語を手伝ってもらい学校にも通わせてもらったそうだ¹⁰。日記を残した本間氏も、北西アメリカでの労働の後、アメリカ国内、ヨーロッパを転々と旅し、日本へ帰って、後に石巻町の議会議員に就任したそうだ。成功のために努力をしたり、リスクを取ったりすることは必要なのだと思う。

ちなみに、最初に紹介した渡辺和夫氏の祖父にあたる渡辺多七氏の話も独特だ。彼はミズーラの墓地に埋葬されている他の移民達に比べると、長生きをしている。幸か不幸か体が弱くて力仕事ができず、バーリントンノーザン鉄道会社(Burlington Northern Railroad)のコックとして働いていたため、事故に遭うなどといったリスクは少なかったのだろう。本人の手紙にも、「力仕事ではないから、毎日従事できている。他の仕事だったらとても働くことはできない」と書いている。日本の家族に何通か手紙を送っているが、病気のことはいっさい触れていなかったそう。和

アメリカ北西部の鉄道建設マップ



- パシフィック鉄道本線(オーバーランドルート)**
アメリカ最初の大陸横断鉄道。
アイオワ州カウンスビルからオースティンまで、3,075Km
1863-1869
会社: セントラル・パシフィック鉄道、ユニオン・パシフィック鉄道、ウェスタン・パシフィック鉄道
- オレゴンショートライン**
日本人初の仲介業者、田中忠七が契約を開始した線路。
1881-1884
会社: オレゴンレールロード・ナビゲーション会社(OR&N) (のちにユニオン・パシフィック鉄道)、ユタとアイダホの一部はユタ・ノーザン鉄道
- ユニオン・パシフィック鉄道の一部**
ポートランドを大陸横断鉄道(ノーザン・パシフィック鉄道)に繋いだ大事な線路。
1879 -1884
会社: OR&N(のちユニオン・パシフィック鉄道)
- ノーザン・パシフィック鉄道本線**
ミズーラの墓地に埋葬されている日本人労働者が働いていた線路。
ウィスコンシン州アッシュランド — シアトル、10,900Km、(シアトルからミズーラまでは2,680Km)
1870 -1883 (1883年にモンタナ州のゴールドクリークで西部からのラインと東部からのラインが接合された。)
会社: ノーザン・パシフィック鉄道
- サザン・パシフィック鉄道**
主にアメリカの西部と南部の鉄道だが、この部分は1887年に北部からのラインと南部からのラインが接合され完成した。
会社: サザン・パシフィック鉄道、北部はオレゴン・カリフォルニア鉄道
- グレート・ノーザン鉄道、本線**
ミネソタ州セントポール — シアトル、13,467Km
1889 -1893
会社: グレート・ノーザン鉄道

- ミルウォーキーロード本線**
本文で紹介した日記を書いていた本間儀兵衛氏が働いていた線路。1909年にモンタナ州のハロートンで日本人労働者の手で結合されたというのが日記に書かれている。
シカゴ — シアトル、3,552Km
1906 -1909
会社: シカゴ・ミルウォーキー・セント・ポール・アンド・パシフィック鉄道

カスケード山脈

ロッキー山脈

ミズーラ墓地の労働者の遺体がもともと埋められていた辺り

★ 日本からの船が入港した都市

鉄道労働者は主に北西部の鉄道、ユニオン・パシフィック鉄道のオレゴンショートライン、ノーザン・パシフィック鉄道、グレート・ノーザン鉄道、ミルウォーキー鉄道、カナダ太平洋鉄道などで働いていた。

夫氏の自伝によると、多七氏は遊び好きだった上、人に騙されて多額の借金を負ってしまい、渡辺家は先祖から受け継いできた田畑の大部分と家宝を手放すしかなかった。多七氏はなんとか田畑を取り戻そうと考えて渡米したらしい。勤務中に倒れ、鉄道会社の病院で一進一退していたが、41歳で動脈硬化症による合併症で亡くなっている。友人とみられる“後藤”という人物が死亡届を提出したらしく、2ヶ月後、おそらく後藤氏が送ったと思われる小包が日本の家族に届いたそうだ。中には多七氏が着ていたとみられる背広が入っていた。それから78年後、和夫氏が多七氏の埋葬されている場所を探し当てたのである¹⁶。

今回のようにアジア人鉄道労働者の墓を見る機会は珍しい。しきたりとして、ほとんどの亡くなった鉄道労働者は、亡くなった場所の線路に沿って埋められたそうだ¹⁹。ミズーラ・シティ墓地に埋葬されていた人々は、もともとはミズーラから160キロ程離れたあたりに埋められていた。鉄道社は後に線路のコースを改めることになり、その下に埋まっていた400ほどの遺体を掘り起こし、ミズーラに移したそうだ。墓石の有無が気になっていたのだが、ミズーラ墓地の記録によると、「鉄道会社は彼らとの約束通り、墓石を建てた」という表現がされている²⁰。少しあやふやな記述だが、

中には自分で生前にそうした契約を結んでいた者がいたの
だろうか。もしくは彼らの友人や仲間が頼んだのだろうか。
工夫の亡骸についての資料は非常に少ない。しかし、親友、
仲間、日本人の団体などが敬意を表すためにお金を出し合
って墓石を建てたような話が、手記などの中でいくらかう
かがえる。『北米百年桜』に記載されている塩木貞治氏の
言葉によると、腸チフスで亡くなった工夫の遺体を彼のフ
ォーマンが病院から引き取り、墓地に埋葬したそうだ。フ
ォーマンは日本人だった。その後、同郷人やギャングの仲間が
墓石をつくった。他にも、グレートノーザン鉄道で働いてい
た23人の日本人労働者が事故で亡くなった時、北加日本
商工会議所 (Japanese Chamber of Commerce of
Northern California) が彼らの合葬墓を建てている²¹。
街を一つひとつ訪ねていけば他にも見つかるのかもしれない。
ちなみに1900年頃には多くの墓地が「White Only
(白人限定)」であった。中には「日本人は良いが中国人は受
け入れない」といった墓地もあったらしく、当時の人種差別
の激しさがうかがえる¹⁸。

渡辺和夫氏によるミズーラ市に残る埋葬者名簿を使った
調査によると、ミズーラ・シティ墓地の日本人工夫の死亡原
因は、22.5%が事故死、66.3%が病気、11.2%は原因不



手動荷車の周りでポーズをとる日本人労働者。
(Japanese Railroad workers, photo credit Denver Public Library Special Collections, [Z-190])

明となっている。病気の中では腸チフスが最も多く、生活環境の悪さを思わせる。しかし、当時鉄道会社は優秀な医者を使っており、設備も近代的で、病気になれば人間らしく取り扱われたとのことだ¹⁶。社会的な差別問題はあっても、移民達を支えてくれた心優しい白人の方々もいたのは事実であろう。

* * * *

これまでの調査で日本人鉄道工夫達の歴史の全体像が見えてきた。日本での調査中に、ミズーラの工夫のうち12人の方の出身地が町や村まで分かり、それらの場所へ行ってみた。その多くは今でも田舎で、一番近い駅からでも1時間程歩かなければならなかった。120年前に、そのような場所から港まで出て、3週間かけて海を渡り、言葉も文化も全く違う場所に行くというのはかなりの勇気を必要としたことだろう。今でこそ帰ろうと思えば飛んで帰れる時代だが、当時国を出るといことは勇気以上に覚悟がいったことと思われる。もう一つ、工夫達の手記などから得られた情報は、モンタナ州(面積380,800 km²、日本とほぼ同じ)のどの町にキャンプを張っていたかということだ。私の次の課題は、実際にその町々を訪ねて調査をすることである。これまでの経験から、あまり表に出ていない歴史を調べるには実際にその場所に行くことが重要だと考えているからだ。

最後に述べておきたいことがある。確かにアジア人は差別を受けてきた。しかし、どの人種が加害者でどの人種が被害者であるかというのは、この歴史を紹介する上で全く私の意図するところではない。移民の問題は複雑であるし、これに類することは日本を含めた多くの国でも起こっている。大切なのは、歴史を学ぶことがこれからの政治的、社会的、道徳的な問題を正しく追求する助けになるということだ。もちろん、今の問題は過去と全く重なるわけではない。作家のマーク・トウェインは“History doesn't repeat itself, but it often rhymes.(歴史は繰り返さないが、しばしば韻を踏む)”と語ったそうだが、この言葉に全てが凝縮されているともいえる。歴史を知ること、視野を広げ、複雑な物事を考える助けにしてほしい。

注一覧、参考文献

1. Okake, Tomoko. “Japanese man discovers roots in Missoula.” Montana Kaimin, Vol 96, Issue 13, Sep 15, 1993, p. 8.
2. Shashkevich, Alex. “Stanford project gives voice to Chinese workers who helped build the Transcontinental Railroad.” Stanford Report, Stanford University. <https://news.stanford.edu>, 2019-4-9.
3. Peterson, Veronica. “Remembering the Forgotten Chinese Railroad Workers.” Sapiens, <https://www.sapiens.org>, 2019-8-22.
4. Ichioka, Yuji. The Issei: A History of Japanese Immigrants in North America. Seattle: Japanese Community Service, 1973, pp. 1-57.

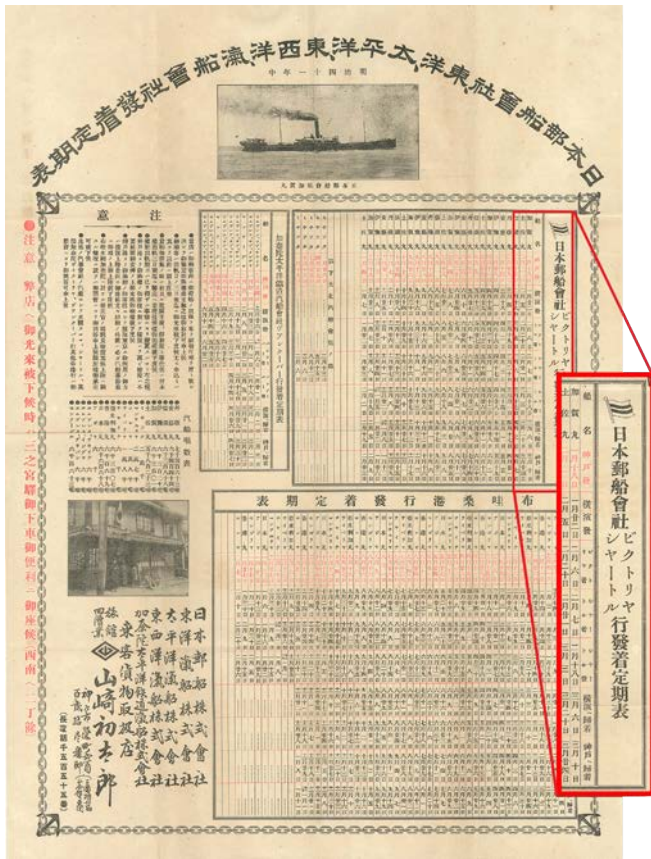
5. 村山裕三. アメリカに生きた日本人移民. 東洋経済新報社, 1989, pp. 57, 147-154.
6. J. Willard Marriott Library (2016). “BUILDING TRACKS TO NEW BEGINNINGS: JAPANESE RAILROAD WORKERS IN THE WEST.” University of Utah. <https://blog.lib.utah.edu>, 2016-4-20.
7. Pandya, Meera Muñoz. “The Transcontinental Railroad and the Asian-American Story.” Smithsonian National Postal Museum. <https://postalmuseum.si.edu>. Blog, 2019-11-11.
8. 真山 知幸. “近代税制の礎「地租改正」農民が泣いたエグイ中身.” 東洋経済Online, <https://toyokeizai.net>, p. 2.
9. 日本人移民の初代を指す集合的な用語。
10. 伊藤一男. 北米百年桜 1. PMC出版, 1984, pp. 361-430.
11. 成功するチャンスが多くある場所のことを表す言い回し。一時期はアメリカのニックネームだった。
12. 立川健治. “明治後半期の渡米熱—アメリカの流行.” 史林, 1986, 69巻, 3号, pp. 383-417.
13. 竹内洋. “成功ブームの台頭と変容.” ソシオロジ, 1977, 22巻, 2号, pp. 103-118.
14. 本間儀兵衛. 出稼ぎアメリカ明治日記. 無明舎出版. 2006.
15. Montana Historical Society. Montana: Stories of the Land. pp. 171-177.
16. ここでは単に“集団、組、グループ”という意味で使われている。
17. 渡辺和夫. 遠い縁. 1993, pp. 22-29, 141-144.
18. Hart, Arthur. “Japanese workers instrumental in building of Northwest railroads.” Idaho Statesman. <https://www.idahostatesman.com>, 2017-4-15.
19. 鈴木祥. 明治日本と海外渡航. 日本評論社, 2022, pp. 189-190.
20. Box Elder Museum of Art, History, and Nature. “Is There a Mass Grave of Chinese Railroad Workers in the Brigham City Cemetery?” <https://exhibits.boxeldermuseum.org>.
21. Missoula City Cemetery. “Japanese Railroad Burials.”
22. Tamaguchi, David. “Mount Pleasant Cemetery.” The North American Post, <https://napost.com>, 2016-8-4.

ハナン美弥 (ネバダ大学リノ校准教授)

熊本県生出身。日本では放射線技師として病院に務めていたが、1998年に渡米。サンディエゴ州立芸術学博士課程修了後、2007年にサンフランシスコ・アート・インスティテュートの修士号を特待奨学生で修得。現在ネバダ州立大学リノ校で准教授を務めながら、インターディシプリナリー・アーティストとしてアメリカ合衆国を中心に活動中。失われてしまいそうな歴史上の話に興味があり、現在はアメリカで忘れられている日本人移民の歴史を追及した研究を行っており、学術記事と共に、リサーチをベースにした美術作品を製作中。世界的に活発に展示会を行っており、ネバダ・アートカウンシル・フェローシップ(2023)、シエラ・アートファンデーション・グラント(2018)など初めとする、多くを受賞。ブライトン・プレスとの共同制作のアーティストブックはアメリカ議会図書館、ハーバード大学、スタンフォード大学など30以上もの施設のコレクションに追加されている。2012年にはTEDx San Diegoからインスタレーションを依頼され、発表。2013年にはサン・ディエゴ・メサ・カレッジより優秀卒業生賞を与えられた。



アメリカまでの船旅



「日本郵船会社、東洋、太平洋、東西洋、汽船会社発着定期表」
1908(明治41)年(ハワイ移民資料館仁保島村所蔵)

神戸ー横浜經由ビクトリア、シアトル行き
神戸ー横浜ーハワイ經由サンフランシスコ行き
神戸ー横浜經由バンクーバー行き

日本郵船会社の加賀丸では神戸からシアトルまで20日の予定となっている。

神戸からアメリカの港(シアトル、タコマ、ポートランド、サンフランシスコ)まで、船によって多少の違いはあるが、およそ3週間かかった。船賃は1901年発行の「渡米案内」によると下等で51円、1902年の「渡米のしるべ」によると60円。庶民の月給が9円、農民の田畑からの年収が50円の時代である。他にも上陸金(移民監督員に見せるお金)、支度料(洋服などを買う費用)、準備金(船中や港での小遣い)などを考慮して渡米には150円ほどの資金を必要とした。

船での生活

「しかし、船は“紳士”がのるには、あまりにもひどすぎる貨物船だった。客室はなかった。甲板のハッチをあげ貨物を入れるがらんだろのルームに、二段ベッドがずらりとならんでいる。電燈もなく真っ暗だった。バンクーバーに着くまでの一四日間、風呂に一度も入れてくれなかった。... 広島、山口、熊本各県から合計三百人が乗り組んだ。... 困ったのは食事であった。支那めしはいいのだが、ぼろぼろめしに豚の脂でいためた副食、とうてい食べられたものではない。」(田和玄之太翁)

「私の乗った三等は百六十余人もあり、休むべきバンクもなかった。窓も電燈もない表ハッチの側の板場に、自分にもってきた蒲団、毛布をしいてやすんだ。頭の方に大きな網が張られてあり、大ゆれする時には、床の上をごろごろ転がるので、あわててこの網にすがりついた。毎日、天候が悪く海は大シケであった。ハッチは固く閉ざされていて空気の流通が悪く、悪臭がたちこめ閉口した。船が小さいので大波に洗われるたびに上甲板をうちつけ、空転するスクリューの音は身を刺すように感じられた。食事は南京二等米、塩辛、ごみ混じりのハマグリのお煮、いまならとうてい食べられない粗食だった。」(久保長次郎)

(北米百年桜より引用)

労働者の斡旋と募集方法

労働請負人が労働者を探す方法は様々だった。サンフランシスコでは到着したばかりの人々が群がっている宿泊施設を利用した。宿舍の経営者は手数料と引き換えに労働者を提供した。複数店舗を経営していた広島出身のTamura Tokunosukeはその一人だ。ワシントンやオレゴン州の労働請負人は働き手と直接契約をした。宿舍料を払う手持ちもないような人々に近づき、生活費や入国費を前貸しする代わりに雇った。中にはすでに働いている労働者に少しのお金を払って友達や家族を呼び寄せるよう手紙を書かせたりもした。Yamaoka Ototakaは1899年横浜に東洋貿易会社を設立し、雇用宣伝をした。東洋貿易会社は同じ年にグレート・ノーザンと契約を結んだ。増加する移民を制限するために政府はパスポート発行の制限を施行したが、Yamaokaは違法でパスポートを手に入れたりもした。しかし、政府のポリシーは断然としていたため、労働請負人達は代わりにハワイにいる日本人に目を向けた。アメリカでの調査は、1902年から、ハワイからの転航を禁止する日米紳士協約が成立した1907年の間には、38,000人もの日本人がハワイからアメリカ本土へ渡ったと示している。日米紳士協約はハワイだけではなく、日本からアメリカへの新規移民を禁止した。メキシコやカナダ経由でアメリカへ入った者もいた。

(Ichioka, Yuji. The Issei, 1973, pp. 62-65.)

アメリカで発行されていた日本字新聞に載っていた広告

鉄道工場の賃金は、人手不足や会社間の競争などで変化している。1902年に出された右の広告では日給1ドル30セント。左の1905年の広告には2ドル50セントとなっているが、これは平均よりかなり高い。広告、資料、実際の労働者の話などからすると、1900年台の賃金は1日1ドルから1ドル75セントの間だったようである。労働請負人に手数料、医療費として1日に10から15セントを払ったので、実収は1ドル以下から1ドル60セントほどになった。食費、日用品代を引くと、残金は多くはなかった。(1ドル=2円)

(Collections of Hoover Institution Library & Archives, Stanford University)



日米新聞 1905年5月22日

「日米新聞」は「北米日報」と「桑港日本新聞」との合流後、1899年に誕生した。のちに、「新世界」とともにサンフランシスコの邦字新聞の双璧をなした。現在も「Nichi Bei News」と名前をかえオンラインで英字の記事を出している。



旭新聞 1906年11月29日

「旭新聞」は社長伊東寿一郎(精堂)が1905年にシアトルで創刊した日刊紙である。1918年に廃止された。



新世界 1902年9月23日

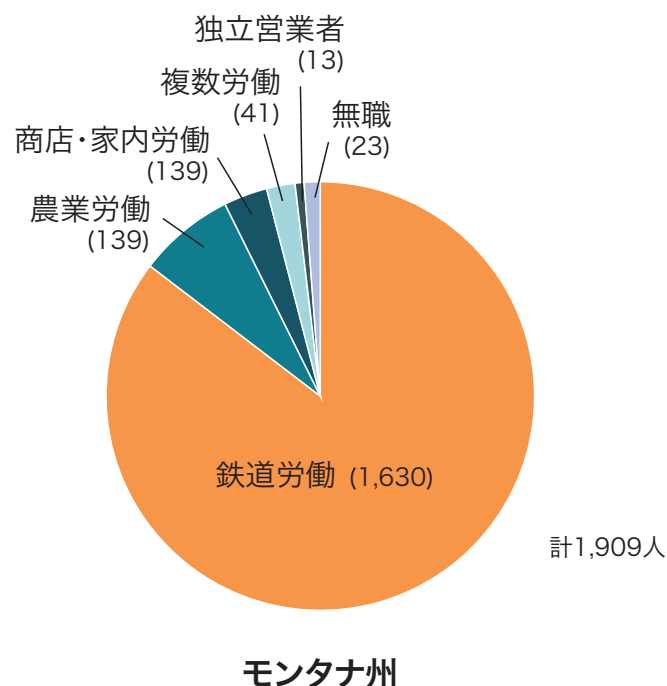
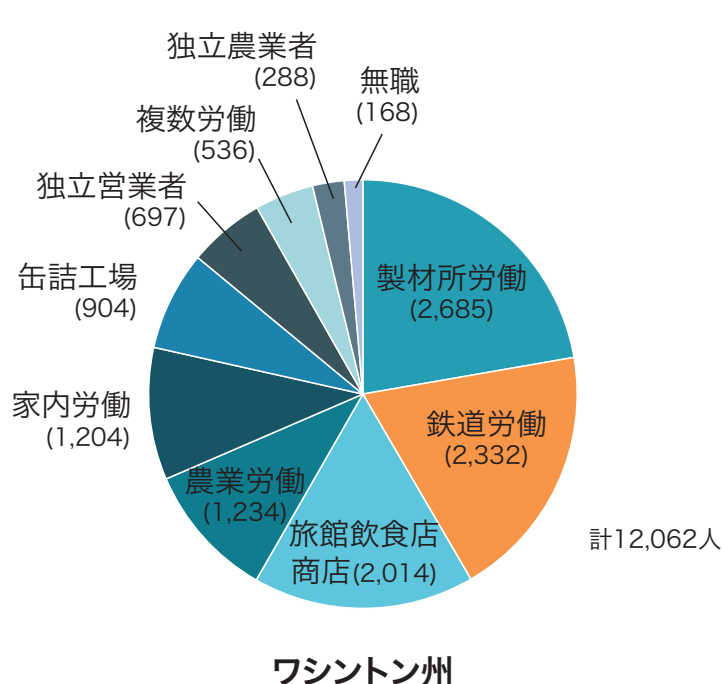
「新世界」はサンフランシスコの日本語新聞の中でも古い歴史を誇る。当初、サンフランシスコの日本人キリスト教青年会(YMCA)の青年活動家が「新世界」(1894-1932)を発行、その後、キリスト教会から離れた。



ミルウォーキー鉄道はモンタナで繋がった。最後1本の釘は日本人によって打たれた。写真はこれを祝い眺める上層部の人々。本文で紹介した本間氏の日記にこの日のことが書かれている。この写真に本間氏が写っているのだろうか？ (McKay, R. H. (Rollin H.), The Last Spike of the Pacific Coast Extension of the Milwaukee Road, near Garrison, Montana (1909-05-19). Montana History Portal, accessed 28/02/2025, <https://www.mtmemory.org/nodes/view/74081>)

1907年調査の在住日本人の職業別人口

1900年に行われたアメリカ国勢調査によると、24,326人いた日本人の大部分は西海岸に住んでいた。シアトル、タコマのあるワシントン州は西海岸の州の1つ。都市部に多く存在した旅館や飲食店に加えて製材所や魚の缶詰工場などが盛んだった州。



上の統計は、竹内幸次郎、米国西北部日本移民史を参照（大北日報社、シアトル、1929 発行、p791-802）

1909年アメリカ西部の日本人職業別人口

| 職種 | 人数 |
|-----------|--------|
| *鉄道労働 | 10,000 |
| 製材所労働 | 2,200 |
| 缶詰工場労働 | 3,600 |
| 漁業労働 | 200 |
| 鉱山労働 | 2,000 |
| 製鉄所労働 | 200 |
| 農業労働 | 38,000 |
| 都市内労働、小企業 | 22,000 |

1909年にアメリカ政府の入国管理委員会により産業における移民調査が行われており、これによると、左のようなアメリカ西部の統計が出されている。(61st Congress, "Immigrants in industries: part 25 Japanese and other immigrant races in the Pacific Coast and Rocky Mountain state," volume I, 1911, p33.)

*鉄道労働のピーク時の1906年には13,000から14,000人ほどに上った。

1900年初頭、カルフォルニアの鉄道工事風景（ハワイ移民資料館仁保島村所蔵）



シアトルやサンフランシスコなど海に面した都会には娯楽や物が多かったが、それらは貯金を目的にしていた日本人にとっては誘惑にもなった。内陸部に位置したモンタナやアイダホは荒野で何もないところだった。娯楽といえば読書ぐらいだった。魚、小動物、薬草をとって食事の足しにしたりもしたようだ。当時はラジオもない。ロッキー山脈や広い荒野で少人数で暮らす生活は、人恋しくなったものもいるだろう。本文に登場する河原氏は当時17歳。

「ある日、一人で小屋の外にぽつんと立っていると、線路のはるかむこうから女の人がこちらに歩いてくる。不思議なこともあるものだ、みつめていると、その女性は、なつかしい故郷の祖母だった。『あ、おばあちゃん』と、思わず叫んで近寄ると、おばあちゃんはもう消えていた。私は、はげしいホームシックにおそわれ、荒野のまん中で大声をあげ、男泣きに泣いた。」

なんとも切ない話だ。



モンタナ州

鉄道労働者の生活

鉄道労働者達は貨車で寝るのが普通だった。作業によってはテントで野宿もした。貨車の中には二段の板ベッドがつくってあり、寝だけの空間だ。マットレスの代わりにワラを敷いて、その上に持参した毛布を敷いて寝た。夜は南京虫の襲来に悩まされたといった話が多い。

食事はかなり乏しいものだった。3年で千円を貯めるには出費を抑えなければならず、食費を抑えるしか方法がなかったからだ。こうしてだんご汁の生活が始まった。作り方や材料は時によって違ったようだが、基本的にベーコンやいりこをダシにして水をゆで、そこにねった小麦粉を落とす。味付けは塩、具は切り干し大根、玉ねぎ、芋など手に入ったもの。材料が切れると塩汁に小麦粉だけになった。当時、米は日本からの高価な輸入品だったので、小麦粉が主食となる事が多かった。栄養失調が原因でとり目になる者が続出。夕方になると手探りで歩いた。ビタミンAの不足なので、しばらく卵を食べる事で治ったようだ。北米百年桜に出てくるメニューの例をあげてみる。

朝食：ごはん、みそ汁

昼食：ポッテラ(小麦粉を水で溶いてフライパンで焼いたもの)、ジャム、お茶

夕食：赤みそのだんご汁

朝食：ポッテラ

昼食：だんご汁

夕食：塩ブタ汁

朝食：ブレッド、バター、コーヒー

昼食：ブレッド、バター、水

夕食：米、たくあん、にしめ、日本茶

朝食：わかめのみそ汁、ご飯

昼食：ブレッド、少量のソーセージかチーズ

夕食：干し大根の煮付け





貨車(boxcar)の後ろに立つ労働者、モンタナ州ヘルゲートにて、1909年。(Unidentified photographer, [Northern Pacific Railroad employees at Hell Gate, Montana]. (1909-05-19), Montana History Portal, accessed 28/02/2025, <https://www.mtmemory.org/nodes/view/77609>)



手動車の上でポーズをとる労働者、モンタナ州ビュートで、1905年。(Unidentified photographer, Four Men on a Handcar near Butte, Montana (Circa 1905), Montana History Portal, accessed 28/02/2025, <https://www.mtmemory.org/nodes/view/74177>)

『転航』 ハワイからアメリカ本土へ職を求めて渡航することをいう。

1900(明治33)年6月 アメリカに併合されたハワイはアメリカ国内法の全面適用を受けることに。「契約移民禁止令」が施行された。「自由移民」となった移民たちは束縛から解放されて自由の身となり、報酬のよいアメリカを目指す転航者が急増することになった。

折しもアメリカ西部は空前の開発ブーム。農業・土木・鉄道・林業・鉱業などの現場をはじめ、都市部での労働者も引く手あまたであった。チャンス到来とばかり本土から移民周旋人たちがプランテーションを回り直接勧誘、求人事務所を設置し、ホノルルの日本人旅館と結託して求人活動を繰り広げた。労働者の流出に敏感に反応したのはハワイ政府であった。「渡米者の勧誘を業とするものに年間500ドルの営業課税」を課したが、勧誘業者にとっては痛くも痒くもなく、効果はなかった。

さて、このような環境のもとアメリカ行を決断した転航者は果たして成功したのであろうか。知りたかった。具体的事実と資料と数値を列挙して解明したのが本寄稿である。まさしく一刀両断。目の霧が晴れた。

館長 川崎 壽

(転航の参照「ハワイ日本人移民史」P115～121)



ネバダ大学リノ校。1874年に創立されたネバダ州で一番古い大学。生徒数は約22,000。

文化も国力です

にほしま第35号

2025(令和7)年5月28日 発行

著 者 ハナン美弥

発行者 ハワイ移民資料館 仁保島村
館長 川崎 壽
〒734-0026 広島県広島市南区仁保3-17-6
電話 / FAX: 082-286-6331
メール: kawasaki1885@yahoo.co.jp

無断複写・転載を禁じます ©2025 Hiroshi Kawasaki