

19世紀アメリカの鉄道と黒人

小澤 治郎

まえがき

本稿は、19世紀アメリカの鉄道旅客輸送における黒人の差別の問題と、鉄道会社で働いた黒人たちにたいする差別を跡づけることを目標とする。

1960年代の黒人の市民権闘争においても、交通機関における差別——この時点ではバスが舞台となった——が、一つの争点であった。南北戦争前の奴隷制時代の奴隷の身分の再編成とされる身分差別は、19世紀末から「ジム・クロウ法」として定着し、「それは黒人の排斥を教会、学校、住宅、職業、飲食にまで広げ、法律によるか慣習によるかによって、黒人の排斥はほとんどすべての交通機関、スポーツ、娯楽、病院、保育所、刑務所、収容所から、ついには葬儀場、屍体置場、墓地にまで広げられた。⁽¹⁾」のであったが、交通機関における差別は、これら各方面における差別を代表する面があったようである。一つには、とくに19世紀の、旅客輸送において独占的な地位をもっていた鉄道は、どんなに白人、黒人の双方がひきこもっても、どうしても接触せざるをえない場所であったことがその一つの原因であった。個々の場合には微妙なニュアンスがあって、容易に一括できない面があるが、全体としてはやはりその時期の政治的・社会的背景を反映している。たとえば再建期には、黒人の政治的地位の向上を反映して、交通機関における差別がかなり姿を消した時期があった。しかし完全になくなったわけではなく、その実態は地域によってかなり違ったようである。南部と北部の間には微妙な差があり、西部での人種差別も厳しいものがあつたようである。その背景には、その時期の黒人のおかれた状況——た

たとえば19世紀末以降の黒人の北部への進出など——とそれにたいする白人の態度の変化があったのであり、これらの問題を鉄道を中心にほぼ時代順に辿ってみる。もっとも、黒人問題については筆者は専門的に研究はしておらず、この分野での研究は古くから多く、とくにこの十数年間に大量の研究が出されているが、筆者はそのほんの一部を見ただけであることを断っておく。

〔注〕

- (1) C. V. ウッドワード『アメリカ人種差別の歴史』清水博・長田豊臣・有賀貞訳、1977年、20頁。

1. 南北戦争前の時期——南部

20世紀初頭の代表的な黒人研究家 U. B. フィリップスは、南北戦争前の時期の南部社会にたいして鉄道が与えた影響を列挙したのち、「黒人奴隷にとって、奴隷主の都合による移動は便利になったが、その他の点で鉄道はほとんど影響がなかった。奴隷の逃亡を防ぐため、ほとんどの鉄道会社は奴隷所有者ないしは保護者のパス（通行許可証）を示さなければ、黒人には切符を売らなかった。そして当時は遠足など目的のない移動は黒人には許されなかった。南北戦争後は、それまで鉄道がなかった土地へ鉄道が乗り入れると労働情勢に変化が生じたが、南北戦争前にはそのような情勢は存在せず、不可能であった。鉄道は奴隷の小集団をつれて南西部へたえず移動する奴隷商人やプランターたちを助けたが、この点を除けば、黒人奴隷にとって鉄道は存在しないも同然であった。⁽¹⁾ この一節は、当時の黒人奴隷の鉄道との関係を簡潔に説明している。すなわち、市民生活が認められていない奴隷たちが汽車を利用するのは、奴隷商人に連れられて南西部地方へ売られていくときか、あるいは主人の命令による旅行に限られたのである。これ以外といえ、逃亡する際に鉄道を利用しただけであった。

南北戦争前の南部の鉄道内の黒人の状態については、いくつかの旅行者の記述がある。まずチャールズ・ディケンズは1842年にアメリカへ旅行し、その旅

行記『アメリカン・ノート』を同じ年に出版したが、そのなかで、フレデリック・スパーグからリッチモンドへの汽車の旅の様子をつぎのように書いている。「われわれが旅をした汽車のニグロ・カーのなかに、買われたばかりの母とその子が乗っていた。その夫と父親は元の所有者のところに残されたのである。その子は一日中泣いており、母親は悲惨さそのものであった。生命と自由と幸福を追求するチャンピオンである奴隷商人も同じ列車に乗っており、汽車が停る度にかねらの安全を見にいった。シンドバッドの旅行にでてくる、額の真中に燃える石炭のように輝く一つ目をもった黒人でさえ、この白い紳士に比べれば生れつきの貴族のように思われた。⁽²⁾」ディケンズは同書のなかの第17章、奴隷制の項で、新聞に逃亡奴隷捜索の広告と、黒人殺害や傷害事件が列挙されている実例を紹介して、その残酷さを非難しているが、「生命と自由と幸福を追求するチャンピオン」という表現は、アメリカ民主主義にたいするかれの痛烈な皮肉である。

その他、当時南部を旅行した人々が列車内の奴隷差別に言及したものはかなりある。たとえば、ジョン・アボットは、約100人の若い男の奴隷がニグロ・カーにつめこまれて、サウス・カロライナへ向っている状況を書いている。⁽³⁾パーソンズは、むちの音の下に奴隷たちが妻や夫からひき離されて、“ニガー・カー”へ引きたてられる光景を描写している。⁽⁴⁾フレデリック・オルムステッドは、2輛の客車と2輛の貨車から成る列車の後部の2輛の貨車に、1人の奴隷商人がつれた40人ほどの黒人がのって、それは奴隷商人がせり売台の上で競売するために運搬中であったことを描写している。⁽⁵⁾マッケイは、白人用の客車にいた黒人が“nigger crib”に引きたてられていく光景を描いている。⁽⁶⁾一般に黒人車は貨車であり、椅子の代りに箱が使われ、nigger car, nigger crib, baggage car などと呼ばれたようである。（のちに Jim Crow Car と呼ばれる。）以上の描写は、ほとんどが競売の前後に奴隷商人の監督下に旅行する姿である。アメリカ黒人奴隷制の悲惨さを代表するこの競売と奴隷通商を、鉄道は登場しないケースであるが、少し見てみよう。

「1833年11月のある大雨の夜、私はヴァージニア州グリーンブライア郡リュ
スバークから12マイル西のレムリィの酒場にいた。50人から60人の黒人の群
(drove) がその夜同じ場所にいた。かれらは普通“野宿”する。しかしその夜
は外は泥だらけだったので、かれらは屋内に入ることを許されたのであった。
私の知る限りでは、南へ向う“黒人の群”は朝早くと夜と1日に2度しか食事
を与えられない。その夕食はジャガイモとひきわりトウモロコシを混ぜたもの
で、私がこれまで見たなかでもっとも汚ない黒ずんだ食事だった。それは、そ
の前の晩、そこで豚に与えられたものよりひどかった。黒人の女が2フィート
半の盆にそれを入れて頭にのせて、男や女が群がっているところへもってきた
とき、奴隷たちはそれに群がって、黒人女がそれを頭から下さないうちから、
手づかみでガツガツと食べた。かれらは許された部屋の床の上で寝たが、男も
女も一緒に、ぎっしりつまっていたため、部屋を通り抜けるときはその上を踏
まなければならなかった。……

同じ年の夏、私は100人以上の“黒人の群”を見た。そのうち40~50人は1
本の鎖につながれていて、その鎖の輪は大人の細い指ほどの太さの鉄の棒で作
られていた。この群はオハイオ河へ向って西進しており、そこから南方へ運ば
れるのだった。私は多くの群を見たが、そのほとんどは鎖でつながれていた。
私は楽しそうに進んでいる群を一度だけ見たことがある。そのなかには角笛を
吹くもの、歌うものがあり、かれらはウィスキーを飲んでいるように見えた。
かれらは一般にはきわめてげっそりしている。……」⁽⁷⁾

以上は競売前後の奴隷の旅を描いた一例である。初期には徒歩もしくは船
でなされ⁽⁸⁾、のちに鉄道によるようになるが、それらの方法が併用される場合が
多かったようである。競売の際の家族の離別は多くの悲劇を生んだ。奴隷たち⁽⁹⁾
の家族生活は、奴隷制にゆがめられた、いびつなものであったが、一般的に言
って、それがゆがめられたものであったがゆえに、より純粋な、ひたむきな家
族感情が見られる傾向が強かった。⁽¹⁰⁾10歳前後の子供の売買を中心に、それが残酷
にひきさかれるのが競売であった。先に引いた例のような事態は多く見られ

たし、競売直後の奴隷の自殺は多かった。競売直後の奴隷の群が涙と悲しみに満ちたものであったことは多くの記録が示している。奴隷の逃亡がもっとも多いのもこのときであり、悲しみのため分別を失う奴隷が多かった。したがって、鎖が用いられることが多く、一般に冷酷かつ低級な白人が奴隷商の仕事に従事していたことも一因となって、奴隷制南部の日常生活のなかでも、もっとも残酷な場面が見られたのであった。南北戦争後の最初の数週間、多くの奴隷がかつての家族を探して廻ったため、徒歩による黒人の大移動が見られ、その後も新聞広告による肉親探し⁽¹¹⁾が1880年代までも続けられたことは、奴隷通商の残した傷跡を示したのであった。

1830年代以降、とくに50年代の鉄道の登場は、このような従来からの徒歩、船による奴隷通商の一部に汽車が利用されるという形の上だけの近代化を生むのであるが、その実態は前述の旅行者たちの目に映ったように、異常なものであったことに変わりはない。

ついで、奴隷の逃亡に汽車が使われた例を見てみよう。これは若干特殊な例かも知れないが、妻が混血でほとんど白人に見えるのを利用し、かの女を男装させてこれを主人にし、黒人の夫がその奴隷になって、そのお供をするという形で、ジョージア州からフィラデルフィアへ逃げ出した奴隷夫婦（ウィリアム⁽¹²⁾およびエレン・クラフト）の旅の回顧録である。

黒人奴隷が逃亡する場合もっとも恐ろしいのは、武装し、猟犬をつれた奴隷狩りたちであった。そして絶対必要なのは奴隷主の外出許可状であった。たとえば、テネシー州の法律では黒人の鉄道による拘束されない旅行は禁止され、これに違反した場合、鉄道会社の社長には500ドルの罰金、それを許した車掌には250ドルの罰金、奴隷の所有主には1000ドルの罰金が科せられた。また南北戦争に入ってこの規制は強化され、アーカンソー州、ミズーリー州、ミシシッピー州、ケンタッキー州、ジョージア州では拘束されない黒人が発見されれば、そのまま奴隷として売り払われることが規定されていた。ウィリアムおよびエレン・クラフトの場合は、クリスマス⁽¹³⁾のとき数日間の外出許可証を手に入

れることができたのでそれを利用した。また、2人は文盲であったので、白人の男に扮装した妻が、ホテルなどでサインをしなければならないときどうするかの問題があった。これは右手からあごにかけて湿布薬を貼り、けがを装って、他の人にサインを頼むことにした。けが人を装うことは車内で他の人に話しかけられたとき、会話を避けるのにも役立つと思われた。

脱走の当夜、長いお祈りをすませ、妻の髪を切って男装したあと、2人は主人の家を抜け出し、サヴァンナまでの汽車旅行のため駅へ着いた。奴隷主に扮装した妻が、一等車の自分の切符と、従者の奴隷(実は夫)のためニグロ・カーの切符を1枚買い、2人は別れてそれぞれの車に乗るが、その町の住人が2人同じ車に乗っており、そのうちの1人は男装した妻に話しかけるが、扮装には気がつかなかったため、2人は無事サヴァンナに到着した。サヴァンナでは乗合馬車でそのまま波止場に向い、チャールストン行の汽船に乗り込み、扮装した妻(以下「主人」と書く)は病気を装って船室に閉じこもった。黒人の夫は乗客係からその船には黒人用の部屋はないと言われ、夜おそくまで甲板を歩き廻り、深夜は煙突の近くの暖かい積荷の木綿の上で過した。次の日、「主人」は白人の乗客たちから北部へ奴隷を従者として連れていくことの危険を指摘され、忠告される。チャールストンへ船が着いたとき、顔を知った人に会うのを恐れて、2人は皆が降り終ってからこっそりと降り、近くの一流ホテルに泊る。その夜夫は顔見知りになった黒人から、最近逃亡奴隷が捕まった話を聞く。翌日フィラデルフィア行の船に乗るはずであったが、欠航になったため、ノース・カロライナのウィルミントン行の船に乗ることになり、税関で切符を買おうとするが、係官が夫が附添いの奴隷であることを確めたあと、「主人」に責任者としてのサインを求める。「主人」は右手のほうたいを示して、自分はサインはできないから代りにやってくれと係官に頼むが、さすがに係官は拒絶し、口論となる。そのとき、見物人のなかから、昨日チャールストンから一緒に乗り合せた若い白人の軍人が出てきて、友人であると偽の証言をしてくれた。そのおかげで2人は乗船することができ、翌朝ウィルミントンへ着き、そ

こからヴァージニア州リッチモンドまで汽車に乗ることになった。リッチモンドで、ある老婦人が夫をかの女の逃亡した奴隷と見まちがうという事件があったが、ほどなく人違いであったことがわかり、それから逃れてリッチモンドからワシントンまで汽船で到着した。さらに汽車でバルティモアに着き、そこでフィラデルフィア行の客車に乗り込むが、発車前に、車掌に事務所へ行って手続きをするよう求められ、事務所では「主人」が夫の奴隷の正当な主人であることを証明するよう要求される。「主人」はどうすることもできず、係官も当惑するが、「病人」の「主人」に同情する周囲の乗客の声に助けられて、ようやく2人は乗車を許された。途中サスケハナ河を渡し船で渡るとき（当時まだこの河に鉄橋はなかった）、夫が寝込んでいたため、「主人」は夫が捕えられたと考え、大変心配する一幕があるが、2人は無事フィラデルフィアへ到着し、自由の身になった。⁽¹⁴⁾

以上の体験談から、当時の南部の鉄道での黒人規制がある程度明らかである。主人の通行証をもつことが必要条件であったし、それがあっても黒人だけの長距離旅行は困難であったようである。これには、当時の通行証が手書きで、各主人が書いたことから偽造も容易であり、あまり信用されなかったという事情があった。そして黒人の逃亡、とくに北部へ向けての逃亡には主要な駅、港に検問所が設けられ、逃亡黒人を見逃した場合、鉄道会社や車掌にまで罰金が科せられる仕組になっていた。とくにバルティモア、フィラデルフィア間はきびしかったようで、1838年に逃亡したフレデリック・ダグラスは「バルティモアからフィラデルフィアまでの鉄道はきびしい統制下にあり、自由黒人の旅行者でもほとんど締め出された。汽車に乗る前に自由であることの証明書が要求され、それはきびしく調べられた。そしてそのあとでも昼間しか旅行できなかった。蒸気汽船も同じきびしい統制下にあった。北部へ向うすべての大きい道には奴隷誘拐者たちがいた。かれらは新聞の広告の逃亡奴隷の欄を調べて、それを捕えることで生計を立てている連中であつた。」⁽¹⁵⁾としている。

以上、奴隷通商の場合と奴隷逃亡の場合の実例によって南北戦争前の南部の

鉄道において黒人のおかれた立場を見た。

〔注〕

- (1) Ulrich B. Phillips, *A History of Transportation in the Eastern Cotton Belt to 1860*. 1908. p. 395.
- (2) Charles Dickens, *American Notes and Pictures from Italy, 1842*. Oxford Univ. Press, 1957. pp. 133-134.
- (3) John Abbot, *South and North*. pp. 227-228.
- (4) Parsons, *Inside View of Slavery*. pp. 296-299. Eugene Alvarez, *Travel on Southern Antebellum Railroads, 1828-1860*. 1974. pp. 133-135.
- (5) Frederick Law Olmstead, *The Slave States*. 1959. pp. 47-48.
- (6) Mackay, *The Western World*, I. pp. 154-155. E. Alvarez, *op. cit.*, pp. 133-135.
- (7) *American Slavery As it is. Testimony of A Thousand Witnesses*. N. Y., 1839. reprinted 1968.
- (8) 一般に春と冬には水路が、夏には陸路が選ばれたらしい。舟による方が奴隷の逃亡を防ぐと信じられたが、船上で叛乱が生じて、奴隷商が殺された場合もあった。Milton Meltzer, *Slavery. From the Rise of Western Civilization to Today*. 1971. pp. 287-288.
- (9) 競売の実態やその経済的背景については Clement Eaton, *The Growth of Southern Civilization, 1790-1860*. 1961. pp. 49-56. Eugene D. Genovese, *The Political Economy of Slavery, Studies in the Economy and Society of the Slave South*. 1965. pp. 136-141. など。
- (10) Cf. Leslie Howard Owens, *This Species of Property, Slave Life and Culture in the Old South*. 1976. Chap. 9, A Family Folk.
- (11) Thomas Sowell, *Ethnic America, A History*. 1981. p. 198.
- (12) William and Ellen Craft, *Running a Thousand Miles for Freedom*. 1860. reprinted 1969.
- (13) Craft, *ibid.*, pp. 37-38.
- (14) Craft, *ibid.*, pp. 40-80.
- (15) Frederick Douglass, *My Bondage and My Freedom*. 1855. reprinted 1968, p. 326.

2. 南北戦争前の時期——北部

ついで南北戦争前の北部の場合であるが、まず北部にも黒人専用車があり、

公共施設での黒人差別が相当なものであったことはよく言われている。チャールズ・ディケンズは、ボストンからロウエルへの旅の描写のなかでアメリカの客車を説明して、「われわれ（イギリス）の場合のように一等車と二等車はなく、紳士用車輛と淑女用車輛がある。両者の主な違いは、前者では誰もが喫煙し、後者ではしないことである。黒人は白人と一緒に旅行することはなく、また黒人用車輛がある。それはガリヴァーがプロブディンナグ王国からのり出したような、とてつもなくむさ苦しい箱である。」⁽¹⁾としている。

ウッドワード博士は、南北戦争前の北部の人種差別について、「1830年までに奴隷制は全北部を通じて何らかの手段で禁止され、わずかに3500人の黒人が名目上は自由な州に奴隷のまま残っていた。……北部の自由黒人は明らかに南部の奴隷よりも有利であった。その自由はいろいろな点で制限されていたが、しかし後述するように売買されたり、家族から引き離されたり、法律上只働かさせられることはなかった。自由黒人はある程度世論に訴えたり、組織したり、自分の考えを主張したりすることができ、自分の運命を改善することができた。

それにもかかわらず、北部の黒人は、白人優越、黒人劣等の原理にささえられた社会に住んでいることを絶えず苦痛とともに知らされた。……彼らはいろいろな方法で、黒人に彼らの“身分”を承知させ、きびしく自らの分を守るよう強制した。……レオン F. リトワックはその名著『奴隷制地域の北側』の中でこの制度の全体について、“黒人はその生存のあらゆる面で白人から制度的に分離されている。彼らは鉄道の車輛、乗合馬車、汽船に乗れないか、またはとくに‘ジム・クロウ’された。つまり彼ら用に指定された部分に乗らなければならなかった。彼らは劇場や講堂に入場を認められても、彼らの席は隔離された遠い隅にあった。彼らは多くのホテル、料理店、行楽地では使用人として以外は締め出され、白人の教会では‘黒人の席’で祈り、……黒人だけの学校で教育され、黒人用の刑務所に収容され、黒人用の病院に入院し、黒人用の墓地にほうむられた。”と述べている。

黒人や他の差別反対者による運動でこの制度が改められた例はほとんどない。マサチューセッツ州の鉄道やボストンの学校では、南北戦争前にジム・クロウは撤廃された。しかしマサチューセッツでも他の場所でも黒人はしばしば公共の施設で差別され、特に住宅の場合は徹底していた。⁽²⁾……」

ウッドワード博士は、さらに西部へ行くほど差別扱いと人種分離とは激しくなると述べ、北部でも實際上参政権が奪われており、リンカーン大統領も“「白人大衆」の黒人に対する感情”を理解した発言を何度もしていることを指摘し、南北戦争で北部の勝利が確定したときも、「北部は自らの先例からみても、また信念の力からみても、そのような指示を与えるには最適の立場にあったとはいえなかった」と結論している。⁽³⁾

1846年フレデリック・ダグラスはウィリアム・ロイド・ガリソン宛ての手紙のなかで、「私は2年前ボストンにいたとき、……長い間見たかった移動動物園……を見ようとして入口に近づいたとき、門番からきびしい、軽蔑的な口調で、“ここは黒人は入れないんだ”と言われた。……私は南部からニュー・ベドフォードについてまもなく、とても音楽会に出たかったが、“ここは黒人は入れない”と言われた。1843年12月9日の夜、蒸気船マサチューセッツ号でニューヨークからボストンへくるとき、寒さにふるえて、少し暖をとるために私は船室へ入った。肩に手がかかり、“ここは黒人は許されない”と言われた。……アメリカを離れる一、二週間前……ウェイマウスの会合へ向う乗合馬車で坐ろうとしたとき、私は御者に“黒人は入っちゃいけないよ”と言われた……」と書き、民主主義国アメリカではない君主国イギリスで、車に乗るときは白人と並んで坐り、ホテルに入るときは同じドアから入り、同じ客間に通され、同じ食卓で食事をし、誰からも文句を言われぬことの有難さをると書きつづっている。⁽⁴⁾

比較的新しいグスタフ・マイヤーとエリオト・ルドウィックの研究によれば、「北部では、黒人たちは学校を除く公的な施設で法的に差別はされなかった。しかし、習慣からかれらはホテルやレストランから閉めだされ、また劇場、

動物園，病院，墓場から完全に排除されたわけではなかったが，差別された。……黒人が公的機関で旅行することは難しかった。ボストンでは“黒人はこの乗合馬車に乗車できない”という貼紙があった。ニューヨーク市では，ある路線では差別された形でだけ乗車を許された。フィラデルフィアの黒人たちは馬車の前方だけに制限された。長距離旅行はさらに問題であった。駅馬車では黒人たちは普通外に乗ったし，初期の鉄道ではかれらは別の車の汚ない設備を使った。蒸気船は最悪であった。黒人たちはほとんど客室から排除され，寒い天候の下でも甲板にいなければならなかった。

南部の黒人と同じように，北部の黒人たちも，そのような取り扱いにそれほど抗議できたわけではなかった。中には激しく抗議したものもいたが，マサチューセッツ州以外ではそれほど成功しなかった。地方の乗合馬車をボイコットした黒人たちもいたし，ニューヨークの黒人奴隷逃亡運動の指導者であったデーヴィッド・ラッグルズのようにしばしば白人用の席に坐ろうとしたものもいたが，たいてい街路へほうり出された。1841年のあるとき，ラッグルズはニュー・ベッドフォードからナンタケット行の汽船で一等の切符を要求し，甲板にのることを拒絶したことから切符売になぐり倒された。

初期のマサチューセッツで鉄道が人種別の設備を備えたとき，フレデリック・ダグラスのような黒人たちは，差別を拒否したことから白人車からひきずり降された。指導的な白人解放主義者に助けられて，黒人たちは州議会に救済を請願した。1842年に有名な反奴隷制論者チャールズ・レノックス・レモンドはマサチューセッツ州下院でつぎのように演説した。“われわれの苦情は想像上のものではなく，真実であり，地方的なものではなく普遍的であり，一時的なものではなく，連続的な，日常みられる事実である。そして，それはわが国にとって恥かしいことに歴史的問題になっている。……白人の‘社会的権利’は個人的友人の選択の自由を保証しているが，黒人の‘市民的権利’を犯すことは正当化していない。”と論じた。一般的意見の変化を感じて，マサチューセッツ州の鉄道は1843年に黒人車を廃止した。

また差別的慣行を法廷闘争にもちこむ抗議の方法が見られた。1854年には、ある黒人の婦人が、ニューヨーク市の市街電車で力づくで降されたあと訴え出した。……かの女は損害賠償金をえたが、黒人たちは電車で差別され続けた。56年には黒人牧師が乗物から降されて告訴したとき、裁判所は黒人がどこにでも坐れば事業が損失を蒙るとして交通会社側を認める判決を下した。これは乗合馬車、ホテル、その他公的施設に適用されると解釈された。5年後には、フィラデルフィアの法廷が、必要なとき黒人を力づくで排除する権利を交通会社に認める判決を下した。⁽⁵⁾」

以上のマイヤーとルドウィックの叙述から見られるように、北部の黒人たちにたいする差別もきびしいものであった。マサチューセッツ州の鉄道におけるニグロ・カーの廃止も、かなりの運動ののちようやく実ったものであり、差別全体がなくなったことを意味するものでは決してなかった。前章で見たウィリアム・クラフト夫妻の場合も、ボストンの奴隷制廃止論者たちには暖かく迎えられ、講演活動を行うなど有名になるが、夫のウィリアムが南部でたずさわっていた家具職の仕事を探したとき、黒人であるという理由で雇ってもらえず、止むをえず、かれは中古家具店を開店している。奴隷制廃止論者たちもこの問題には無関心であった。⁽⁶⁾北部の差別は南部のように法的に統一的に規制されておらず、時と場所によって差があり、一般に南北戦争に近づくにつれて緩和されて行ったが、1863年のニューヨーク市の徴兵法をめぐる騒動のなかで黒人たちが迫害されたように、反黒人感情は根深いものであった。その一つの側面は、南部においてブア・ホワイと黒人たちとの間に激しい反目があったように、北部でもアイルランド移民を代表とする低所得者層と黒人たちとの間にしばしば激しい対立が見られたことである。19世紀前半の北部諸都市の急速な人口増加のうちのかなりの部分は、ヨーロッパ移民の流入、それが群り住むスラム街の拡大によるものであった。ボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアにはそれぞれアイルランド人街が形成され、低家賃アパートに代表される貧困と不衛生がその特徴となった。アイルランド人たちと黒人たちはある面で生活

条件も似ており、協調する面もあったが、一面両者が接触する機会が多かったこと、同じ種類の仕事をめぐって競争したことから対立する面が生れ、アイルランド人が厳しく黒人を差別し、迫害する側面が生れた。⁽⁷⁾

西部の諸都市については、リチャード C. ウェードの研究がある。⁽⁸⁾それによると、黒人たちは奴隷であろうと自由黒人であろうと社会の最下層にあった。かれらは主人の家か、裏道に面する小屋に住み、荷物運搬、行商人、靴みがき、使い走り、召使の仕事の他、大多数は道路や運河の建設、あるいは建設業などの肉体労働に従事した。かれらは自らの教会、学校をもち、白人とは隔絶した生活を築いたが、シンシナティの場合などその数が増えるにつれて白人の敵意を招き、1829年には一連の黒人法を制定しようという動きが白人の間に昂まり、黒人たちがこれに反撥したことから白人の暴力的襲撃事件を生み、半数以上の黒人が市から逃げだすという事件を生んだ。一般に自由州では、西へいけばいくほど黒人たちにたいする差別扱いと人種分離は激しくなったと言われる。

以上、南北戦争前の時期には南部、東部、西部を通じて、交通機関に代表される市民生活における黒人差別はきびしいものであったことがわかる。南部におけるそれは、奴隷制下における黒人規制の一部として徹底したものであったが、東部、西部においても、法的体制は別として、黒人層がきびしい差別を受ける社会体制が続いていたのであった。

〔注〕

- (1) Dickens, *op. cit.*, p. 62.
- (2) C. V. ウッドワード, 前掲書, 30—31頁。
- (3) 同上書, 32—34頁。
- (4) Frederick Douglass, *op. cit.*, pp. 371—372.
- (5) August Meier and Elliott Rudwick, *From Plantation to Ghetto*. 1966. pp. 96—98.
- (6) Dorothy Sterling, *Black Foremothers, Three Lives*. 1979. pp. 26—27.
- (7) Oscar Handlin, *Boston's Immigrants, 1790—1880*. 1941. reprinted 1968. pp. 175—177. Sam Bass Warner, Jr., *The Private City. Philadelphia in Three Periods of its Growth*. 1968. pp. 126—128, 140—141, 151. William V. Shannon,

The American Irish. 1963. pp. 54-59.

- (8) Richard C. Wade, *The Urban Frontier. Pioneer Life in Early Pittsburgh, Cincinnati, Lexington, Louisville, and St. Louis*. 1959. pp. 124-128.

3. 南北戦争後の時期——南部

南北戦争の影響は大きかった。南北戦争中の諸改革を引き継いで、議会は1866年ジョンソン大統領の拒否権をのりこえて市民権法を通過させ、アメリカ生まれの黒人を市民として認め、訴訟権、証言権、通商権、遺産相続権を与えた。1868年の憲法第14条修正はこれを強化した。また67年に再建法が軍隊の監視下に黒人に選挙権を与え、69年の憲法第15条修正がこれを補強した。しかし現実には差別は継続していたので、とくに交通機関、学校、公共施設における差別をなくするための共和党急進派のサムナー上院議員提案の追加市民権法が75年に議会を通過した。

以上の法的基礎の上になつた北軍の占領下の政治の下で、1865—66年にかけて、南部諸州が戦後の黒人抑圧をめざして制定した「黒人法」は、各列車に黒人専用車を1台義務づけるなど差別を義務づけたが、大勢において無力なものになっていった。⁽¹⁾北部の軍隊、政治、資本が進出し、黒人が投票に参加して自らの代表を各議会に送りだし、黒人たちが教育に自らの向上を託して学校に殺到する情勢のなかで事態は大きく変った。交通機関においても劇的な場面が各所で見られた。一例を見よう。「(1867年) 3月27日、火曜日の午後、サウス・カロライナ州チャールストンの解放黒人の集会のあと、そのうちの数人が市街乗合馬車会社に禁止されている黒人の乗車をテストしようとして試みた。その1人が車内に入り、車掌が会社の規則を述べて降りることを要請するのを拒絶した。しかし車掌はかれらが少なくとも車内から出ることを要求し、力ずくの紛争になることを恐れて友人たちが説得して黒人たちは降りた。その帰り途、同じ場所で数人の黒人が押し入り、白人乗客や車掌の非難にもかかわらず降りる

ことを拒否した。車掌の指示で御者が車を脱線させようとしたが失敗し、車から馬を外してしまった。黒人たちは車を押そうとし、車掌ともみ合ったが、警官と兵士がかけつけたので解散した。他の車も同じ状態になり、車掌が乗車することを許さないのに怒った黒人たちは線路に石を置いて妨害した。⁽²⁾

鉄道の場合、急進派の政治家や北部資本家の勢力下にあった鉄道が多かった事情もあって、比較的混乱が少なく差別廃止が進んだ。黒人たちの法廷闘争も鉄道会社の態度を変化させた。⁽³⁾ 一等車、二等車の区別があり、ほとんどの黒人は経済的理由から二等車を選んだが、再建期が終るころには一等車へ黒人が乗ることは普通に見られるようになった。たとえばウッドワード博士は、かつて奴隷制解放のために闘ったトーマス・ウェンワース・ヒギンソン大佐が、その後の南部を調査するために1878年に南部を訪れた報告が『アトランティック・マンスリー』誌に発表されたのを報告しているが、かれはヴァージニア、サウス・カロライナ、フロリダなどで「外見的にまったく平和な状態」を見て、……「黒人を抑圧し、再び奴隷化するためのひそかな計画」があれば、そのような計画は「黒人への個人的虐待、もしくはその特権の剝奪、黒人の権利をおびやかすような立法措置」という形で現れるはずだと判断して……見て廻るが「そのような徴候はひとつも見つけることはできなかつたと断言」している。さらにかれは南部の鉄道、市街電車、選挙、法廷、州議会、警察および民兵隊などにおける黒人への寛大さ、またその受容の程度をかれの出身地であるニューイングランドのそれと比較して、南部の方がはるかにまさっていると断言している。その他、いく人かの外国人旅行者、北部へ移住した元黒人奴隷の旅行記から、黒人が平等に扱われている同様な例を挙げ、東海岸の旧南部諸州だけではなく、低南部、新開南部においても同様の傾向があったことを例証している。⁽⁴⁾

ところが、そのあと、ウッドワード博士は「しかしわたしが挙げた例証から、人間関係の黄金時代が……あったのだというような印象を受けるようなことがあったら、それはまったく途方もないことである。」として、「それどころか、

むしろこの時期にこそ、人種間の衝突と暴力との、そして残忍な行為と搾取の証拠とがみちあふれているのである。……さらにそのうえ、人種主義の狂信的な主唱者たちが、すでに活動しており、そして南部の生活のある部分においてはすでに支配を確立しつつあった。……人種の従属もまたそこには存在していた。まぎれもない従属関係が。しかしそれは、被従属者が全面的に分離され、彼らの従属を示すことがらを日常的に無数に見せつけられることによって、不必要なまでに屈辱を味わわされなければならないということまでは意味しなかった。⁽⁵⁾」として、「やがて来る、おそるべき画一性と狂信的硬直の時代」の前段階としているのである。

1880年代の南部黒人の鉄道における市民権問題を見ると、1882年の『アトランティック・マンスリー』誌につきのような記事がある。「南部の鉄道のほとんどで、黒人たちはすべての列車の特定の車輦に乗るようと言われ、そうしていた。しかし、現在ではその規則はきびしく守られていないようだ。良い服装の黒人がしばしば“一等”の白人紳士、淑女と一緒に同じ車で旅行し、若干の白人の人々、ブア・ホワイトや労働者たちが黒人車に乗っていた。ヴァージニアのノーフォークで、黒人たちは講演会や催物では階上席か特定の部分へ案内されていた。しかし最近ではかれらは中心部に席をとることを力づくで妨げられてはいないと思う。ヴァージニア州リッチモンドで私の訪問中に、講演会に2人の若い黒人が切符をもってきて中央室へ入ろうとした。案内係が階上席はどうかといったとき、2人は反論して“あなたはわれわれが一番良い部分に入るのを禁じるのか”と言った。“いやいや、私は私が禁じなかったことを皆に見てほしい。同時に私はあなた方は階上席へ行った方が良いと思う”と案内係は答えた。ちょうどそのときマネージャーがきて、事情を聞き、ほほえみながら2人の黒人を中央室に通し、2人の黒人は誰もきそうにない片側の隅に坐った。もし混んでいたらマネージャーは黒人を通さなかったであろうし、もし黒人たちが白人の間に坐ることを主張していたら、その部分の白人たちは皆立ち去っていただろう。これらの問題については、このような状態と感情が南部中に広が

っているようである。白人の側には黒人の市民権について黒人と争うことを避けようとする一般的風潮があり、黒人の側も一般に争うという雰囲気はない。ただ、少数の黒人たちは法律で守られたどのような権利をも守ろうとしている。なぜなら、かれらは譲歩すれば新しい害と抑圧を招くと信じているからである。この種の黒人の市民権の問題については、双方の態度から見て、ある程度のいらだちが生れそうである。⁽⁶⁾ このように、黒人たちが公的な場所へ許されるのはかなり形式だけの面があり、むしろ両者間の分離をおおいかくす面が強い、微妙なものであった。

また黒人たちに同情的なある南部人の記録は、「鉄道の旅行においては黒人の権利はつねに変化する。それゆえに防ぎようのない、耐えられない気まぐれに左右されている。ヴァージニアでは、かれらは白人と同じように同じ車で旅行できる。別の州では白人の男は“婦人車”に乗ることができ、黒人たちは女も、喫煙者や酒飲みや下品な人たちと一緒に“ジム・クロウ・カー”に乗らなければならない。一方、チャールストンの『ニュース・アンド・クーリエ』紙は、サウス・カロライナでは一等車の切符を買う上品な黒人たちは一等車で旅行することができ、白人たちは文句を言わない。無作法な、ならず者の白人と旅行するよりは、上品な、礼儀正しい黒人と旅行する方がずっと楽しいとし、……テネシーでは、法律は、一等車は白人用、黒人用の双方を備え、平等な設備を備えることを規定している。⁽⁷⁾とし、北部では白人と同じように旅行できる黒人家族でも、南部へくれば、「一等の切符をもっているも居酒屋より良いとは思えない二等車へ閉じこもらなければならないだろう。汽車が食事のために停り、……乗客たちが普通の食堂に入るとき、かれらは台所で食べるか、そうでなければ食べないでいなければならない。鉄道の駅で汽車を待つときは、離れた“黒人用の部屋”で待たなければならないだろう。」⁽⁸⁾としている。

このように1870年代と80年代の間にはかなり差があるようである。法律上の平等は実質面には及んでいないのであるが、その程度に差がある。また地域による差もあったようである。深南部のミシシッピ州の再建期についての研究に

よれば、ミシシッピ州の鉄道では、1865年の差別法が70年代中守られ、71年に公的輸送機関での差別を禁止する州法が通過するが、若干の例外を除いてこの法は有名無実で、有名な黒人政治家たちも、一等車から車掌によって退去させられる有様であった。⁽⁹⁾

以上、前述の旅行者が書いているような、差別が消えた側面と、それが色濃く残っている側面の双方が見られる。以上の二つの矛盾した傾向の背景をジョエル・ウィリアムソンの研究⁽¹⁰⁾によって見てみよう。

ウィリアムソンの研究は再建期のサウス・カロライナを分析して南北戦争後の人種関係を説明するが、かれが強調する点は、1. 黒人の解放は政治的範囲にとどまって、社会的という段階まで至らなかったという点と、2. この時期は白人、黒人ともに自らの領域に退いて、「分離」したので、一見人種対立が姿を消したという点であり、双方とも黒人の解放が全的かつ徹底的ではなく、部分的かつ表面的であったという結論に通じる。かれの場合もウッドワード博士の見解とほぼ同じように「再建期の終りまでに“分離”は結晶して、20世紀の半ばまで変りなく続く包括的な型を作り上げていた。」のであったが、白人側としては人種の純粋さを守るために、また黒人に自らの劣等な社会的地位を知らせるために“分離”が必要であったが、敗戦後黒人が発言力を増した状況のなかでは、それには黒人の擬似的排除しか方法がなかった。極端な例として、黒人の優位を見るにしのびず、自らがイギリスや西部へ逃げだす例も出るが、南部にあっては、黒人と遠ざかることによって、戦前の奴隷主と奴隷の関係がなくなった現状によりやく耐えることができたのであった。

一方、白人にたいする憎しみの情が消えない黒人たちは、ブランテーションで白人から支配されていた生活から解放されるや、白人から離れた社会を築くことになった。黒人の家庭は白人社会と関係がなくなり、かれらは教会へ行かなくなり、学校も、法律の規定とは違って、黒人だけの学校が生まれた。そして奴隷制の記憶が薄れていっても、黒人たちは今度は新しい人種差別の苦い経験を味わい、そのような苦しみの原因である白人との接触を避ける方向に向っ

た。経済的理由も大きな原因だった。一等車など富裕な白人が使う施設を使う経済的余裕のある黒人は少なかった。かくて、黒人たちは白人との政治的平等、公的施設利用などの公的平等はえたけれども、白人社会での社会的平等は与えられなかった。むしろ公的平等を与えるという仮面の下に、社会的平等はきびしく制限される状況が生れたのであった。白人たちは共和党や黒人が支配する政党や大学、民兵組織から姿を消したし、黒人がいる陪審には参加しなかった。黒人の消防隊が行進するという理由で、例年の行進を中止する消防隊が出た。チャールストンでは黒人が電車に乗り始めると白人は乗らなくなった。このように、白人たちは南北戦争前と違って、黒人を排除した、独自の社会を作っていた。

以上のウィリアムソンが強調する「分離」の観点からすれば、汽車の一等車の平等は、白人社会、黒人社会の全体から見れば例外的な場面であったわけであり、そこは白人たちが本心を隠して辛抱している場所、あるいは止むをえず譲歩している場所であったわけである。もちろん、以上の議論で説明できない白人、黒人間の友情関係、平等な交際があったことはウィリアムソンも認めている。しかし体制的に見る場合、以上の議論はかなり現実説明的であったと言える。ある学者も南北戦争直後の時期について言っている。「もし社会的平等が、諸人種が同じ社会的会合のなかで交際するという意味であるならば、黒人大衆はそれを望んでいなかった。資産と能力のある黒人たちは自分たちの社会を作ることを望んでいたものであり、白人が黒人と混ることを嫌ったように、白人の存在に反対であった。」として、かれは社会的平等を唱えた共和党が各所で評判を失った実例を挙げている。⁽¹¹⁾

以上の認識は、つぎに見られるきびしいジム・クロウの時代の説明になくしてはならない議論であると思われる。公的平等を与えられたにもかかわらず、黒人たちが白人たちに決して対等に扱ってもらえなかったことは、再建期の黒人議員や黒人官吏の力は決して大きなものとは言えなかったこと、この時期に黒人の大多数が自分の土地を入手することができないでシェア・クロッパーの貧⁽¹²⁾

しい身分に定着させられていたこと、リンチなど暴力的な黒人抑圧の事件が続いてきたこと⁽¹³⁾の他、政治的にも黒人の票が白人の保守派に利用されていったことにも現れた。ウッドワード博士によれば、「……保守派は南部復権闘争において、攻撃的な反黒人白人の支持を求めた。そして西部の復権が実現すると、保守派は、今度は、黒人嫌いの彼らの同盟者の反黒人熱を和らげようと試みる一方、黒人には、温情的に公職や保護を提供することによって懐柔をはかった。」⁽¹⁴⁾のであり、アレン W. トレリーズの研究によれば、「ブルボン派が黒人の権利と特権——とくに投票権——を中途半端にしか廃止しなかった理由の一つは、かれらが多くの黒人たちを左右する資金と権力をもっていたからであった。いくつかの郡や州では、農本主義者（ポピュリスト）たちに推された候補者に対抗して、ブルボン派は黒人を買収するか、あるいはかれらを大量に投票所へ引き立てていった。むしろ、恐らく黒人たちはより小さい悪としてブルボン派の候補者たちに投票したのであろう。とにかく、ブルボン派の白人優越主義者たちは、しばしば黒人の票によって権力の座に坐り続けたのであった。かれらの白人優越主義を文字通り受けとめたプア・ホワイトたちは、ブルボン派を偽善者だと攻撃した。」⁽¹⁵⁾といった傾向が現れた。そして人種協調主義をとったポピュリストたちも、政治的敗北のなかで、「黒人をスケープ・ゴートに仕立てて、彼らの怒りのとどかない由緒正しい犯罪者である保守派に対するうっ積した苦い思いを、黒人の上にぶちまけていく」⁽¹⁶⁾方向に向った。このような情勢のなかで、黒人たちは反抗する力を失い、種々の形で白人に追従していく。この時期に、白人上層部と黒人が温情主義によって結びつき、白人農民や白人下層と黒人が対立し合う傾向が生れたが、ブルドーピングと呼ばれた暴力が、白人下層によって黒人層に加えられ、その背後では白人上層部が援助しているという関係が見られた。⁽¹⁷⁾このような暴力を防ぐためにも、黒人はいずれかの勢力に追従しなければならなかった。都市の黒人層はより文明化しつつあったが、それもかれら流の白人追従の方向へ向っていった。

そして、1890年代の長びく不況から生れた社会的緊張と米西戦争に代表され

る帝国主義的白人優越主義のなかで、「いけにえ」としての黒人たちは、白人たちのどの層からも見放されて、選挙権の剥奪を中心に、公的自由さえも失っていくのである。80年代から再開された黒人差別はますます強化されていく。汽車における黒白分離も例外ではなかった。最高裁判所が、黒人たちの激しい反撥を押し切⁽¹⁸⁾って、1883年に1875年の公民権法を違憲と判決し、1896年には「ブレッシー対ファーガソン訴訟事件」の判決で「分離はすれども平等」の原則を打ち出していく状況のなかで、サウス・カロライナ州は1898年に、ノース・カロライナ州は1899年に、ヴァージニア州が1900年に、列車内の差別を規定した法律を制定し、その後10年間に南部中の鉄道が、同一車輛内の分離から車輛そのものの分離へ進み、洗面所、水呑み場、待合室、切符売り窓口まで分離されていき、それはホテル、学校、病院から娯楽や遊び、リクリエーション、スポーツなどあらゆる生活の分野に広がっていった。⁽¹⁹⁾

列車内の差別の変化について、マイヤーとルドウィックはつぎのように書いている。「再建期以後の期間、交通における差別はそれほど統一的に行われていなかった。最初のジム・クロウ鉄道法は1881年にテネシー州で発布された。たいていの黒人男女は経済上の理由から二等の切符を買い、喫煙車に乗っていたが、一等車の切符をもった黒人たちが、一等車や“婦人車”やプルマン寝台車から連れ出される事件がだんだん増えてきた。……1887—1891年の間に、3州を除くすべての南部諸州で“分離はすれども平等”の鉄道法が布かれ、實際上、もっとも洗練された婦人でも一等車を利用できなくなった。……一方、鉄道差別は南部中を通じて統一的に採用されていたわけではなく、ヴァージニア州や両カロライナ州では、世紀末ぎりぎりにジム・クロウ法が通過するまで、黒人たちは白人と一緒に一等車に乗車することができた。⁽²⁰⁾」

〔注〕

- (1) 猿谷要『アメリカ黒人解放史』1968年、123頁。
- (2) *New York Times*, April 2, 1867. p.1. Joel Williamson, *After Slavery. The Negro in South Carolina During Reconstruction. 1861-1877.* 1965. p.282.
- (3) John W. Blassingame, *Black New Orleans, 1860-1880.* 1973. pp.191-192.

- (4) ウッドワード、前掲書、46—55頁。
- (5) 同上書、55—56頁。
- (6) *The Atlantic Monthly*, July-December, 1882, pp. 626-628. James P. Shenton, *The Reconstruction, A Documentary History, 1865-1877*. 1963. pp. 292-293.
- (7) George W. Cable, *The Negro Question. A Selection of Writings on Civil Rights in the South*. edited by Arlin Turner. 1958. pp. 102-103.
- (8) George W. Cable, *ibid.*, pp. 125-126.
- (9) Vernon Lane Wharton, *The Negro in Mississippi, 1865-1890*. 1947. pp. 230-231.
- (10) Joel Williamson, *op. cit.*, Chap. 10. pp. 274-299.
- (11) E. Merton Coulter, *The South During Reconstruction, 1865-1877*. 1947. pp. 65-66.
- (12) ジョン・ホープ・フランクリンは「しかし南部のいかなる地域でも黒人が支配するという事は全くなかった。実際、普通いわれているような意味の渡り者（カーペットバッグ）の支配は存在しなかったと言ってもあながち嘘ではないのである。John Hope Franklin, *From Slavery to Freedom. A History of Negro Americans*. 1974. 邦訳、井手・木内・猿谷・中川『アメリカ黒人の歴史、奴隷から自由へ』1978年、257頁。また、戦後、都市に移住した黒人たちの政治的無力さについては Ernest S. Griffith, *A History of American City Government 1870-1900*. 1974. pp. 37-38.
- (13) たとえばミシシッピ州の場合、1875年の革命といわれる事件で、共和党—黒人連合が白人たちの計画的な暴力によって、民主党保守派に政権を奪われていく過程が見られる。V. L. Wharton, *op. cit.*, Chap. VIII-XIV.
- (14) ウッドワード、前掲書、88頁。
- (15) Allen W. Trelease, *Reconstruction. The Great Experiment*. 1971. p. 198.
- (16) ウッドワード、前掲書、93—94頁。
- (17) Nell Irvin Painter, *Exodusters, Black Migration to Kansas after Reconstruction*. 1976. Chap. II-III.
- (18) 当時の南部白人たちは、敗戦、北部資本の進出、南部の経済的貧困、人種問題の未解決などによって、深い無力感に陥っている面があった。その精神構造について、井手義光『南部——もう一つのアメリカ』1978年、第IV章。
- (19) Civil Rights Congress や National Convention of Colored Men が抗議しただけでなく、テキサス州ガウスでは黒人による暴動が発生した。Mary Frances

Berry, *Black Resistance/White Law. A History of Constitutional Racism in America*. 1971. pp. 109—110.

(20) ウッドワード, 前掲書, 111—112頁, 猿谷要, 前掲書, 第7章。

(21) A. Meier & E. Rudwick, *op. cit.*, pp. 202-203.

4. 南北戦争後の時期——北部

この時期の北部は前項の南部以上に全体像を把握することはむづかしいが、時期を追って見てみよう。

まず、南北戦争中および再建期にも反黒人感情はかなりのものであった。1863年のニューヨークの人種暴動は一つの代表的事件と言えよう。これは南北戦争によって始められた徴兵制が貧しい層にしわ寄せされ、富んだ市民は一定額を支払うことによって徴兵をまぬがれることができたことに憤ったアイルランド移民を中心とする下層市民が徴兵局にたいして暴動を起し、4日間にわたって警官と闘い、黒人たちを襲撃した事件である⁽¹⁾。当時の大都市が移民問題を始め、多くの未解決の問題を抱え、1834年から74年の間にニューヨークだけで16回の暴動を経験したといった時代的背景はあったにせよ、この事件は下層白人と黒人との間の仕事をめぐる競争の問題を中心に、北部での黒人にたいする反感がかなりのものであったことを示しており、この種の事件はシンシナティを始め、かなりの都市で南北戦争中に生じている。

南北戦争終了後、北部各州の政治のなかで黒人に選挙権を与える問題が、共和党と民主党の対立のなかできびしい問題として登場した。マサチューセッツ州などでは比較的すんなりと黒人に投票権が与えられたが、コネティカット州、ペンシルヴァニア州、ニューヨーク州などではかなり紛糾し、共和党派が黒人に選挙権を与えることによって人気を失い、民主党に有利な状況が生れる傾向が見られた。オハイオ州、イリノイ州ではこの傾向はさらにひどく、黒人に選挙権を与える問題が党派間の政争に利用される面が強く見られた⁽²⁾。オハイオ州についてはフェリス A. ボナディオの研究があるが、それによると「オハイオ

州の黒人は投票を許された。しかし、政治家たちの多くはその州の生活のなかの黒人の運命と未来にはそれほど関心をもっていなかった。従来と同じように、共和党員たちは州内の自分の派の利害に関心をもっていた。黒人の投票権の問題は党内の一つの派閥の勢力を伸ばすためか、他の派閥の活動を妨げ、阻害するために利用された。すでに見たように、この問題の頂点は1867年に見られたが、このとき、黒人問題をオハイオ州の政治の前面にもち出した人々自身が、党派間の戦略のためその問題を取り下げる事態が生じた。⁽³⁾」

しかし、何といても、北部の人種差別は南部のそれに比較してゆるやかであったとする意見は多い。最近のトマス・ソウエルThomas Sowellの研究は、多くのこれまでの研究を整理してつぎのように述べている。「1860年にボストンの黒人は職業的にアイルランド人ほどひどくはなかった。1880年代にニューヨークの黒人のウェイターはアイルランド人のウェイターより給与は良かった。1895年になっても、ニューヨークのクロートン貯蔵所で働いている黒人労働者はイタリア人労働者よりも多くの給料をもらっていた。ニューヨークの黒人たちは散髪屋、ウェイター、熟練工のような、つつましやかな、しかしりっぱな仕事についていた。非熟練の肉体労働者は少なく、たいていは“最近到着した白人移民集団よりは暮し向きが良かった。” その一般的向上はジェイコブ・リースJacob Riisのニューヨークについての研究、W. E. B. デュボアW. E. B. DuBoisのフィラデルフィアについての研究に記されている。⁽⁴⁾ すなわち、当時の黒人たちは白人移民たちと同じように、年月が経るとともにえられる地位向上の機会を与えられていたのであった。さらにソウエルは、「19世紀末の住居差別は、それ以前の時期、それ以後の時期のようなきびしいものではなかった。ニューヨーク市の黒人たちはある地域で数が多かったが、全員が黒人であるような地域は存在しなかった。1860年のクリーヴランドには半分までが黒人という地域は存在せず、1910年のシカゴでは黒人の2/3以上が白人居住地域に住んでいた。フィラデルフィアやワシントンでも、のちに見られるような住居差別はまだ見られなかった。北部都市の黒人たちは、投票所を始めとする公的施設に近づくことを許されていた。フィ

ワシントンでは主だったホテル、レストラン業者のなかに黒人がおり、デトロイトでは黒人の医者や歯医者が白人を診察していた。ミシガンでは黒人政治家が白人に選ばれ、シカゴでは黒人と白人の職業上の社会的関係が認められ、通婚さえ見られた。要約して言えば、19世紀の最後の1/4の時期に、北部都市社会で「これまでに見られたことのない、人種間の親善と統合の時期」が見られたのであった。⁽⁵⁾

この時期の南北の鉄道車輦内での差別の差が示された例がブッカー T. ワシントンの自伝にてでてる。それはかれが1880年代にジョージア州オーガスタからアトランタへ旅行していたときであるが、疲れていたのでプルマン寝台車に乗っていたワシントンが一般車へ行ったとき、たまたまボストンで知り合いであった2人の白人婦人と出会った。南部の習慣を知らない2人の白人婦人はワシントンと同席するのみならず、3人分の食事を注文する。さらにそのうちの1人は持参の紅茶を入れてワシントンをもてなす。ワシントンは断わるわけにいかず、周囲の白人たちが見守るなかで食事をすませるが、ワシントンによればそれは「私が食べたなかでもっとも長い食事」になったのであり、かれは食後喫煙車へ行き、そこでほっとするのであるが、⁽⁶⁾このような事態は北部と南部をつなぐ汽車や汽船でしばしば見られたようである。

このように、北部の人種差別は存在したけれども、この時期には少なくとも南部のそれよりはゆるやかであったと結論づけることができよう。一方、南部では先に見たように、1877年の妥協をめぐる北部勢力の後退、それに伴うブルボン派の擡頭、黒人の政治力の喪失と差別の強化が進んだ。73年恐慌の影響下に農村地域の黒人たちの生活は悪化し、白人たちが黒人たちに暴力的・肉体的虐待を加える事件が流行し始めたことは、黒人たちの日々の生活を不安に陥れた。黒人たちがこの地からの脱出を試みたことは当然であった。最初アフリカのリベリアへ帰ることが唱導されたが、これは1隻の船が到着しただけで失敗に終わった。ついで当時西部開拓の渦中にあったカンザスがその対象になった。黒人たちが求め続けた自由な土地があったこと、当時のカンザス人たちが

東部から到着中の白人たちと同様に黒人たちをうけ入れたことから、黒人指導者の唱導の下に、若い黒人男性を中心にカンザス移住が始まり、1879年にはテネシー州、テキサス州、ミシシッピ州、ルイジアナ州の各地から何千人もの黒人が北上し始め、かれらはカンザスの農場、都市に住み、貧しいながらも「南部にいたころよりはましな」生活に入った⁽⁷⁾。これがその後の黒人移住の始まりであり、1890年代には1880年代の倍の数の黒人が北上し、1910年には再び倍増し、1920年代にはさらに倍増した。

1860年代の黒人は圧倒的に南部、そしてその農村に集中していた。4人のうち3人が農村に住み、10人中9人が南部に住んでいた。半世紀後の1910年には4人のうち3人が都市に住み、南部に住んでいるものは約半数に過ぎなかった⁽⁸⁾。南部、北部を通じて都市への集中が進み、1870年代、90年代、第一次大戦前の不況期に大量の移住が行われた。

カンザスへの黒人移住においても、最初はこれを歓迎した白人たちも、ほとんど文無しの黒人たちが、土地を購入する資金をもたないどころか、その日の生活にも困り、慈善に頼る生活を見せつけるにつれ、黒人を忌避する態度に変わっていったように、北部都市への黒人の移住は北部の黒人の生活に種々の影響を与えた。黒人人口の増加とともに、北部都市には住居差別——黒人スラム街の形成が進んだ。ニューヨークにはサンジュアン地区とハーレム地区が、フィラデルフィアにはセヴンス・ワードが、シカゴにはステート・ストリートが、ワシントンにはノースウェスト地区が、バルティモアにはドルウィッド・アヴェニューが、ルイビルにはチェスナッツ・ストリートとスモーク・タウンが生れた。社会の底辺の「賤しい」仕事を担当する黒人労働力の増加は資本家を喜ばせ、その低賃金が白人労働者の賃金を切り下げる役割を果たしたが、このことは他の新しい移民の場合のように白人労働者と黒人労働者の競争を激化させ、白人下層階級の黒人差別を激化させ、ストライキ破りなどの問題から人種差別暴力事件は漸増していった。

また黒人の貧しい生活を自らの周囲に見ることによって新たに黒人劣等人種

論を説く学者、言論人も現れ、露骨な人種差別を唱える新聞も現れた。そして、前述のような南部の形勢とこれら北部の動向を反映して、共和党の政治は裁判所の判決を軸に、徐々に黒人を見捨てる方向に向っていく。州政治の段階や地方都市ではこれに反撥する傾向も見られるが、大勢として黒人たちは孤立していき、⁽¹⁰⁾少数派としてのかれらはもはや抗議する姿勢を保つことはできず、黙従するしかない。従来白人たちの経済生活に参加して中産階層へ上向しつつあった古くからの都市の黒人たちも、白人の敵意の前に仕事をやめざるをえないものが続出し、残ったものも黒人銀行や黒人保険会社の登場に見られるように、黒人たちの経済生活を対象とする仕事に限定されざるをえなくなっていった。⁽¹¹⁾そして、第一次大戦期に向って、学校、ホテル、レストラン、列車における差別は、北部においても着実に強化されていったのであった。

〔注〕

- (1) 精しくは Adrian Cook, *The Armies of the Streets, The New York City Draft Riots of 1863*. 1974.
- (2) James C. Mohr ed., *Radical Republicans in the North. State Politics during Reconstruction*. 1976.
- (3) Felice A. Bonadio, *North of Reconstruction, Ohio Politics, 1865-1870*. 1970, p. 106.
- (4) Thomas Sowell, *op. cit.*, p. 210.
- (5) Thomas Sowell, *ibid.*, p. 210.
- (6) Booker T. Washington, *Up from Slavery*. reprinted in *Three Negro Classics*. 1965. p. 121.
- (7) Nell Irvin Painter, *op. cit.*, Chap. 15. もっとも、フレデリック・ダグラスが、この南部の黒人のカンサス移住に反対しているのは興味深い。かれは黒人は北部でも迫害されるかも知れない、南部での地位を守れと言った。Rayford W. Logan, *The Betrayal of Negro*. 1965. pp. 125-146. A Weinstein & F. O. Gatell, *The Segregation Era, 1863-1954*. 1970. pp. 63-64.
- (8) Meier & Rudwick, *op. cit.*, p. 232.
- (9) Nell Irvin Painter, *op. cit.*, Chap. 16-19.
- (10) たとえばワシントンの場合、“黒人貴族と中産階層は、野心をもたない黒人たちとともに、心理的ゲッターへ追いこまれていった”という表現がされている。Con-

stance McLaughlin Green, *The Secret City. A History of Race Relations in the Nation's Capital*. 1967. p. 154.

- (11) Robert H. Kinzer & Edward Sagarin, *The Negro in American Business. The Conflict between Separatism and Integration*. 1950. Chap. 3.

5. 鉄道における黒人労働

本章では鉄道において働いた黒人労働者が受けた差別を見てみたい。1880年代以降、北東部大都市には南東欧系の「新移民たち」が流入し、社会の底辺を形成しつつあった。イタリア人、ロシア人、ギリシャ人、ポーランド人、クロアチア人、ハンガリー人などの移民が、ドイツ人移民、アイルランド人移民に代って非熟練労働を担当しつつあり、これらの新入外国人がもちこむ風俗、習慣に反撥するネイティヴィズムも在来アメリカ人の間にあらためて生れつつあったが、これらの最底辺におかれたのが黒人たちであった。一般に黒人たちは誰も引きうけない「賤しい」仕事を引きうけ、もっとも少ない給料しかえられなかった。寝台車の給仕、雑用夫、家事労働、靴磨、その他かん詰工場労働などがもっとも不潔な種類の仕事であった。このように当時の組合の主流を占めた熟練を要する職業につく黒人たちは少なかったとはいえ、そこにも黒人差別の波が見られた。

時期による変化は大体一般社会での差別と一致している。南北戦争前まできびしい差別の下に組合から排除されていた黒人労働者たちは、再建期のナショナル・レーバー・ユニオン時代に少数加入を許されるようになり、1880年代労働騎士団の時代に大量加入を許された。1886年労働騎士団の組合員70万人中6万人が黒人であり、南部の都市黒人労働者もかなり組織された。1881年結成されたAFLは、最初黒人を組織する態度であったが、黒人排斥を決議する組合が増え、世紀末まで黒人加入を認める組合と認めない組合が併存し、同じ業種でも地域によって加入が認められたり、認められなかったりという状況であった。世紀末の時期から黒人排斥の風潮が強まるが、AFL以外の組合のなかで、

鉄道関係の労働組合は排斥型の先頭を切った。（炭坑関係などは黒人組合員を認め続けた。）元来鉄道ではかなりの黒人が働いており、一時的な敷設労働者は別として、常備労働者としてはきびしい仕事とされた火夫やブレーキ係に黒人が多く、当時の職階制によって機関士は火夫が昇格したのでかなりの機関士もいた。1877年ストライキのときは白人労働者、黒人労働者の共闘が見られ⁽¹⁾た。しかし元来が親睦会であった友愛組合が「白人だけ」の線を出したことから、ポーターやウェイターを除いて黒人たちは排除されていく。鉄道機関士友愛組合（1863）、車掌友愛組合（1873）、ブレーキ係友愛組合（1883）、転轍係友愛組合（1886）とこの傾向はすすみ、1887年には保線労働者組合が形成されるが、これも白人に限られた⁽²⁾。1894年には、あるフィラデルフィアの新聞によれば、「北部の鉄道では黒人たちは暗黙裡に、しかし完全に職を追われている。鉄道の職では黒人は見られなくなった。この産業上の排斥はひじょうな不正であり、他の排斥とともに黒人の仕事の不足の原因である」と書いて⁽³⁾いる。

かくて、鉄道関係の職業で黒人が見かけられるのは、荷物運搬人と給仕だけになっていった。これにはジョージ・モーティモア・ブルマンの営業政策が背景にある。南北戦争後、ブルマン寝台会社は各鉄道会社に寝台車を賃貸する方式で急成長を遂げるが、この秘密の一つは黒人労働の利用にあった。職を探していた解放黒人たちにきれいな青色の制服を着せ、白人乗客の身の廻りの世話をさせ、チップが給料の大部分を占める方式をブルマンは組織的に育成した。卑屈で、従順な黒人従者の存在は乗客たちに便利であったし、長距離の旅行をして大都市へ行けるだけでも、当時の貧しい黒人たちには魅力であった。

このような黒人の低賃金を利用しようとする経営者の態度と、1893年のブルマン・ストライキのときにさえ黒人とともに闘うことを拒絶して指導者ユージェネ・デブスを戴かせた白人労働者の黒人排斥は、南部で奇妙な事態を生んだ。1890年にヒューストン・テキサス・セントラル鉄道で黒人従業員の解雇を求めるストライキが発生した。黒人労働者の低賃金が白人労働者の低賃金化を招くというのがその理由であった。この時にはストライキは敗北するが、1909年に

はジョージア鉄道で同じ種類のストライキが生じ、この時にはすでに黒人差別の雰囲気が強まっていたことから、地元の実業家たちがスト参加労働者の味方をし、会社側は「黒人火夫を白人火夫と同賃金で雇う」と譲歩せざるをえなくなり、この結果黒人火夫はこの社から姿を消していった。このように黒人の低賃金労働さえ黒人差別に押し流される傾向が全国的になり、「1915年には、全国で黒人の機関士は1人も見られなくなった。」⁽⁴⁾のであった。

〔注〕

- (1) Philip S. Foner, *Organized Labor and the Black Worker, 1619-1973*. 1974. p. 103.
- (2) D. W. Hertel, *History of the Brotherhood of Maintenance of Way Employes. It's Birth and Growth, 1887-1955*. 1955. p. 20.
- (3) Foner, *op. cit.*, p. 104.

黒人労働者のなかにも有名なものがいた。異常なほどの力持ちであった敷設労働者のジョン・ヘンリーの記念像が、いまでもアラバマ州のオーツ・マウンテン・リーズに建っている。Freeman Hubbard, *Encyclopaedia of North American Railroading, 150 Years of Railroading in the United States and Canada*. 1981. pp. 174-175.

また1890年から1900年までイリノイ・セントラル鉄道で機関士をつとめたキャシィ・ジョーンズは最後に列車衝突事故で死ぬが、その死をいたむ歌が大流行した。F. Hubbard, *ibid.*, pp. 60-62.

また、差別されて機関手になれず、一生火夫で過しながら、蒸気機関の過熱を防ぐ潤滑油を供給する装置—the nigger oil cap と呼ばれた——を発明して有名になったエリジャー・マッコイがいた。F. Hubbard, *ibid.*, p. 212.

- (4) Foner, *op. cit.*, p. 107.

む す び

以上、アメリカ鉄道における黒人の差別を、南北戦争前の時期、再建期、世紀末の時期の順に、主として車内における差別、労働の場での差別に分けて、その背景とともに跡づけてみた。

大きく見て、南北戦争前の奴隷制の時代には、黒人にとって日常生活では鉄

道はほとんど存在しない状況で、かれらがそれと関わりをもったのは、主人の従者として旅行するとき以外は、競売の前後に奴隷商人の監督下に移動するとき、逃亡の際利用したとき位であった。北部には黒人の数は少なかったが、そのうちの自由黒人の比率が高かったことから利用率が高く、南北ともに黒人車が利用された。

南北戦争後少なくとも法的に黒人は解放され、⁽¹⁾ 鉄道においても一等、二等の区別、婦人車と喫煙車の区別が人種による区別よりも支配的な時期を迎えるが、南部ではすでに70年代から、北部でも世紀末から、差別の方向へ逆戻りし始め、それぞれ20—30年を経てきびしい差別の時代に入った。この間の白人たちの黒人にたいする態度は多様であるが、黒人の政治への参加を唱えたとされる南部ポピュリスト、トマス E. ワトソンの場合も、“皆が共和党へ参加しよう”といった類の一般的な政治的表現に過ぎなかったようで、のちにワトソンが黒人嫌いの態度をうち出したことは不思議ではなかったという説明は、⁽²⁾ 当時の黒人差別強化を傍観した多くの白人たちの態度であったと思われる。

差別の実態は時期別、場所別に本文で見た通りであるが、この問題では法律は守られない場合が多く、（長期的には現実の差別と法律およびその解釈の間に大体の相関関係は存在する。）現実の処理は、汽船や汽車の車掌、ホテルやレストランの案内人、商店の経営者や店員などの判断に任されるのが普通であった。たとえば、ブッカー T. ワシントンが皮肉をこめて説明している例として、「黒人でありながら、黒人とは思えないほど白い男が黒人車に乗って旅行していた。車掌がきて明らかに当惑した。もしこの男が黒人ならば白人の車へやってはならず、もし白人なら、黒人かどうか尋ねることは非礼になるからである。車掌はかれの髪の毛、目、鼻、手を見た。しかし、まだ決められなかった。車掌はかがみこんで男の足を見た。これを見ていて、“これで決るぞ”と私は思った。その通りでその男は（黒人として）そこにおかれることになった。」その他、ワシントンはインディアンの少年の世話をして旅行していて、その少年と自分がほとんど肌の色が違わないのに、食堂の給仕やホテルの従業員

が、いかに正確にインディアンの少年だけを許可して、自分を差別したかに驚いた経験や、今にもリンチを受けそうになった黒人が、モロッコからの旅行者であることがわかるや、白人たちの敵意はたちまちにして消えたといった例を説明している。⁽³⁾このような例は、一面から見れば滑稽であるが、他の一面から見れば、日常生活が白人側においても黒人側においても、そこに住んだものでなければわからない普段の警戒心に左右されていたことを意味する。

大きく見て、奴隷制から解放された黒人は再建期を経て半世紀ほどの間に、南部と北部の都市に移動するのであり、プランテーションから、都市のゲットーの生活へ転換するわけで、これとともに黒人の差別問題も北上し、都市化した。そして、南北戦争後は、白人と黒人がそれぞれの世界に引きこもる傾向が強かったため、公的施設と仕事の間がかれらの接触する場面となった。ここに、低賃金労働を原因とする人種差別の問題がきびしくなり、かつてのアイランド移民や中国人移民のように、黒人たちは労働組合から排除される形で、収入の良い職から排除されていく。ここに、経営者側と白人労働者と黒人労働者という三角関係が生れるが、全体として黒人労働者は双方の圧迫支配を受けざるをえない。これが、ゲットーの不健康な生活、犯罪の多発とあいまって黒人の地位をますます低下させ、黒人層だけが他の移民集団に与えられた地位向上の機会を与えられずに最下層に定着していく。(若干の黒人層は地位が上昇するが、その比率は他に比べて小さい。)以上が世紀転換期から20世紀へかけての黒人たちの姿であり、この時期に鉄道においても、乗客として、そこで働く労働者として、黒人たちはますますきびしい状況に追いこまれていった。

〔注〕

- (1) これを“半分解放された”と表現している学者がいる。Kenneth M. Stampp, *The Era of Reconstruction, 1865-1877*. 1965. p. 214.
- (2) Lawrence J. Friedman, *The White Savage, Racial Fantasies in the Post-Bellum South*. 1970. pp. 77-80.
- (3) Booker T. Washington, *op. cit.*, pp. 82-83.