

〔研究ノート〕

19世紀アメリカの鉄道敷設労働者

小澤 治郎

まえがき

アメリカの鉄道の歴史、とくに建設の分野を見ていると、敷設労働者の活躍が注目を引く。鉄道の敷設の準備として、プロモーターたちが州政府などを動かして計画を樹て、地元の市町村に融資を約束させたり、東部やヨーロッパの資金を誘致する計画を樹て、片や測量師が地形を測量し、路線が通過する場所を決め、どれほどの建設資金が要るかを含めて細部の建設計画を樹てて建設が始まるのであるが、一度建設が始まると、とくに19世紀前半では、木の伐採、地ならし、溝掘り、築堤、レールの据えつけ、犬釘うち、トンネル掘り、橋脚の組立てなどほとんどすべての作業が肉体労働によってなされた。これを担当したのが **common laborer** あるいは単に **laborer** と呼ばれた肉体労働者たちであった。かれらは20人から30人の組 **gang** に組織され、現場監督 **fore man** の監督下に、1日10～12時間の肉体労働に従事した。

かれらは地元で調達される場合——とくに農民や南北戦争前の南部の黒人奴隷や南西部のメキシコ人など——もあったが、その多くは大都会のスラム街で生活していた海外からの新しい移民たちであった。かれらはアメリカに到着して間がないため英語を話すことができない場合が多く、その多くがそうであった農民出身者の場合は専門的職業につくことができず、またほとんど無一文で到着している場合が多かったので、農業を始めるための農地を購入するだけの余裕はなく、都市で薄給の召使いや肉体労働に従事し、これらは永続的な仕

事ではないので、つねに失業予備軍的存在であった。

鉄道建設においてもかれらは一時雇いであり、機関手や車掌のような、当時はかなり尊敬された仕事とは判然と区別され、鉄道建設が終わったあとその鉄道に続けて勤務する場合は、保線など路線の維持・修理に関する労働の場合を除いては、一般に稀であった。

一般に、鉄道敷設労働者は普通の鉄道の歴史の本にはほとんど登場しない存在であるが、考えてみると、ある意味で実際にアメリカの鉄道を建設したのはかれらであり、大陸横断鉄道の建設の場合に有名であるように、かれらの活躍は汗と血と涙に満ちたロマンの歴史でもあった。

歴史学では、この問題は移民史乃至はエスニックの歴史の領域に属する。黒人奴隷による南部の鉄道建設については、拙稿「南北戦争前のアメリカ南部鉄道業」(『岐阜経済大学論集』第15巻第1号, 1981年)で、これも諸研究を紹介する形でまとめたが、本稿ではそれ以外のとくに西部の鉄道建設に登場するアイルランド人、中国人、イタリア人、日本人の移民敷設労働者たちに関する研究を少数ではあるが紹介し、そのなかで、かれらの歴史的背景、かれらの労働の実態、かれらの労働をとりまいた環境を見てみたい。

1. アイルランド人移民労働者

1820年からの100年間にアメリカに流入した移民総数は約1900万人であったが、そのうち450万人、約 $\frac{1}{4}$ がアイルランド人であった。1820年から1840年の間に70万人、1年平均3万5000人が移住してきたが、アイルランド飢饉があった40年代には激増し、1840~1860年の間に170万人がアメリカへ渡った。ピークの年は1851年で、21万6000人に達した⁽¹⁾。1830年代までにすでにアメリカ社会に定着していたアイルランド人たちは、主としてスコッティッシュ・アイリッシュと呼ばれるウルスター郡などの出身で、プロテスタントであったことから、のちに到着するカトリック・アイリッシュとはしばしば敵対し、アメリカでは両

者は別社会を形成した。1830年代以降に到着した新アイルランド移民たちは、窮乏と差別のなかで、自らの途を切り開き、生きのびなければならなかった。

当時の移民たちは、苦しい2カ月ほどのリヴァプールからの航海ののち、ニューヨーク、ボストン、フィラデルフィアに到着した。鉱山や工場で働く技術をもったイギリス本土からの移民が、そのままアメリカ社会へ受け入れられ、しばしば高給をえる生活⁽²⁾ができたのにたいして、これら新移民たちの多くが極端な窮乏状態におかれた。

詳細に実態を調べたテリー・コールマンによると、「これらの移民たちは、労役所、病院、刑務所からでると地下室や小屋に住んだ。町の中心部ではかれらは大へん汚ない中庭に群がり住んだので、“そこへ入る以上、もっともひどい種類の不潔さを辛抱しなければ”ならなかった。この地域の家賃は住宅地域の家賃より20~30パーセント高く、二階か三階の一部屋の家賃は1カ月8~12ドルであった。ふつうアイルランド人かドイツ人の酒屋が部屋を借家人に又貸しし、前者は最上の部屋に住み、しかも大きな利潤を挙げることができた。“この裕福なキリスト教徒の町のわれらの仲間の住居はがたがたの古家——汚ない中庭の混み合った低家賃アパート (tenement)、暗く、湿った地階、雨漏りのする屋根裏部屋、獣も住めないような工場、納屋、厩が住宅に模様替えされたものなどであった”。オリヴァー・ストリートでは、二階立てで、屋根裏部屋付きの縦16フィート、横30フィートの全部で10部屋の低家賃アパートに14の家族が住んでいた。一部屋の家賃は週に1.50ドルで、その建物全体で年に750ドルの収益となり、それはその建物の価値の少なくとも30パーセントであった。同じ区のある六階立ての安アパートには56家族が住み、全部で250人に達した。また、チェリー・ストリートの安アパートには、120家族、500人以上が住んでいたが、これはまだましな方であった。天井が大変低く、住人が立つことができない棟もあった。モンロー・ストリートにある、安建築の、下見板を張った二つの低家賃アパートは、それぞれ四つずつの部屋があって、それぞれの部屋に一家族ずつ住んでいたが、これらの家は1年312ドルで貸され、地主はそれを売り払っ

た場合以上の収入を1年で得ていた。1853年の協会の報告によれば、1万8456人が3472の地下室に群がり住んでいた。“かれらは、おそらくリヴァプールの地下室人口に匹敵するだろう”⁽⁴⁾。

同じように、フィラデルフィアの場合、マッシュウ・ケアリーが、1837年に、64の低家賃アパートを調査し、そこに473人の93家族が住んでいるとし、また、「253人の55家族が、便所のない30の安アパートに住んでいる」と報告している⁽⁵⁾。

ポストンについては、オスカー・ハンドリンの研究があるが、その第4章⁽⁶⁾によると、1840年以降、ポストンの移民人口が従来に見られない速度で増えるが、貧しいアイルランド人たちがポストン市の中心部を占拠し、富裕な在来市民は郊外へ移転する傾向を生んだ。フランス人移民やドイツ人移民の場合は全市に拡散する傾向があったのにたいし、アイルランド人の場合はノース・エンドとフォート・ヒル周辺に集中した。これらの地域は波止場、市場、繊維工場など移民たちの働き場所に近く、元来は高級住宅地であったが、所有者たちは引越したあと家屋の手入れをせず、売るのを待つ間、維持費だけを目的に賃貸する方法をとったため、アイルランド移民たちのスラム街になっていった。かれらとしては、働き場所に近いため交通費が要らないという必要事に加えて、気心の知れた同郷人の間に住みたいという一般的傾向から、従来住んでいた人々を追い出しても自分たちの社会を作っていた。1850年代に、馬車鉄道の普及によって、アイルランド移民を市の中心部に閉じ込めていた障害が除かれ、かれらは郊外へ移住し始めた。従来は中流乃至上流の住宅地であったウェスト・エンド、イースト・ケンブリッジ、オールド・ケンブリッジ、ウォーター・タウン、アーリントン、さらにサウス・ポストン、ロクスベリーの地域がアイルランド移民の居住地に変わった。移民たちのなかには、どこで働くかも決っていない者が多く、かりに仕事を見つけても、それは低賃金かつ一時的雇用である場合が多かったので、かれらは友人、親戚、同郷人と同居し、多人数が群がり住むことから生れる家賃の安さと低い生活条件を選んだのであった。

このようなアイルランド移民の状況に対応した職業も現われた。一つは、同郷意識を利用しつつ、アイルランド移民に仕事を世話する斡旋業者であり、今一つはかれらに低家賃アパートを提供した不動産業者であった。前者は後述するように、鉄道敷設労働者の募集などに見られるが、まず後者の場合を見よう。安アパートは、一つは古い邸や倉庫を改築して、今一つは又貸し方式で作られた。後者の場合、アイルランド人あるいは近隣の商人が、古い建物を1年契約で賃借し、それを小部屋に分け、週単位でそれを又貸した。一般に古い邸を転換したものは、いかに手抜きされても居住性にすぐれていたが、新しいものは、経済性を重視したため、広さの点でも、設備の点でも非人間的なものが多かった。アイルランド人が集中するにつれて、環境は急速に悪化した。一部屋に一家族乃至数人住むのが普通であったし、夏涼しく、冬暖かいという理由で、光も換気もない地下室に人間が充満した。地下室に食料品店や八百屋が開かれただけでなく、居酒屋やダンス場まで開かれた。一般に、多くの家族が一つの「流し」を共有し、下水は汚水で溢れた。便所の数は少なく、多くの家族で共同使用することが多く、この地域は異臭に満ちているのが常であった。このだらしなさと無秩序、不潔さ、そしてアイルランド移民の乞食や売春婦が多かったことにたいして一般市民の非難は高まった。事実、1830年代までは健康的な街であったボストンは、1845年にペスト、49年にフィラデルフィア、⁽⁷⁾ ニューヨークから伝染してきたコレラを経験し、それがアイルランド人地域に集中し、700人の死者中、アイルランド人死者が500人に達した。また、50年代に入ってこの地域の結核罹病率は高まり、腸の疾患、肺炎、気管支炎も他の地域よりも高かった。アイルランド移民の間の出生率が異常に高かったという事情はあったにせよ、アイルランド人の死亡率が異常に高かったのは当然であった。そして、新しい土地で、新しい習慣と環境に短時間のうちになじむことができないで、一面では飲酒に逃避し、一面では異常な数の精神異常者の発生を見た。以上がボストン市におけるアイルランド移民の生活の状況であった。

続いて、アイルランド移民がどのような労働に従事したかを、同じくオスカ

ー・ハンドリンの研究の第3章⁽⁸⁾で見ると、

1850年のボストンのアイルランド人労働者1万4595人中、48パーセントに当る7007人が人夫 **laborer** であり、15パーセントに当る2292人が家庭内召使であった。すなわち、約65パーセントが非熟練労働者であった。(在来のアメリカ人中の非熟練労働者の比率は約5パーセント、ドイツ人、黒人のそれは約10パーセントであった。) イースト・ボストンに上陸したかれらの大部分が、どのようにして生計を稼ぐかについてほとんど考えをもっておらず、1～2週間生活できるだけの有金しかないものが多かった。友人や親類を頼るもの、西部や他の東部諸都市へ移るもの、溢れる失業者の群に驚き、落胆してアイルランドへ引き返す者もいたが、大部分はここに踏み止まらなければならなかった。カトリック教の牧師や移民援護団体が若干名を救い、人の弱みにつけこむ詐欺の手配師の手中におちるものもいたが、大部分は街路で仕事を探した。かれらが見つめることができた仕事は、波止場での肉体労働、馬丁や鹿番など馬を扱う仕事、食堂の給仕、建築労働などであった。その他、食料品関係、金融関係、教師、法律家などの仕事で、アイルランド人だけ相手の仕事があったが、それらは少なかった。ほとんどのアイルランド移民たちは定職をもたず、部分的もしくは完全に失職状態にあり、散髪屋、煙突掃除夫、下位の商人として定職をもっていた黒人の方がボストンでは社会的に上位にあった。

このようにアイルランド移民たちは、サービス業やアイルランド人同士の間の仕事しかえられず、生きていけるだけの収入をあげることはできなかったにも拘らず、都市にしがみつこうとした。一方、労働力が不足したアメリカの各地域がかれらの労働力を必要とした。西部、南部、カナダの建設労働がかれらの肉体労働を要求したのである。築堤、河川改修、トンネル、運河、鉄道などの建設監督が、ボストンでえられる安価な労働力を求めて集まった。労働力の貯水池としてのボストンは全国的な意味をもつようになり、ボストンのアイルランド系新聞には一時に何千人もの求人が見られるようになった。

鉄道敷設人夫になることは、騒々しい飯場生活と、1年間も家族、友人、教

会と離れることを意味した。しかし、アイルランド人には本国にいたとき、イギリス本土へ出稼ぎに出た経験があった。妻や子供たちは、とり残されて何とか生活していく習慣があった。アメリカでもアイルランド人の女子や子供は織維工業や家内労働でよく働いた。⁽⁹⁾

建設飯場には荒っぽい働かせ方がつきものであり、賃金は1日1～1.25ドルと低かった。⁽¹⁰⁾（熟練労働者の石工は1日2～2.50ドルであった。）慎重な者は食費を給料の一部として契約したし、1週間単位で契約したものもあった。しかし、大部分は、下請契約者が人里離れた建設現場で法外な食費を強要したことの犠牲となり、せっかくの低賃金すらとり返されることになった。鉄道会社自身も不正支払をした。アイルランド人労働者は、何百マイルも旅をしたあとで、会社が広告した額より低額しか支払わなくても訴える場所がなかった。鉄道会社はまた、必要な人数より多くの労働者を募集することによって、余った人数を作りだし、すでに働いている労働者の賃金を低くするという方策を使った。

この結果、鉄道敷設労働はアイルランド人の間でひじょうに嫌われた。しかし、それに従事しなければならない層がかなりいた。エマーソンやリローが言ったように、かれらは軽蔑され、踏みにじられ、貧しいままで、鉄道を成長させたのであった。

その他のアイルランド移民についての問題、たとえばアイルランド移民がカトリック教に固執したため、プロテスタントのアングロ・サクソン系と対立し、一時的現象に終わったとはいえ、ノー・ナッシング党の形で政治的にも対立したこと、アイルランド移民たちが偏狭な同郷者意識をもったため、アングロ・サクソン系を始め他の民族集団との間にしばしば騒動を起したこと、とくに黒人たちとは同じ階層の仕事に従事したこともあって衝突することが多かったこと、アイルランド移民たちが政党としては民主党を選んだことから、都市の民主党の政治家に利用され、警官、消防夫などの公職とひき換えに忠誠を誓い、ニューヨーク市のタマニー・ホールに代表されるような政治的勢力の一環となったことなどは、本稿の主題とは直接関係がないので省略することにする。

2. イリノイ・セントラル鉄道の敷設

ついで、19世紀中葉の鉄道敷設労働の事態を、イリノイ・セントラル鉄道の労働問題を扱ったデヴィッド・リー・リヒトナーの研究⁽¹¹⁾によって見てみよう。

1850年イリノイ・セントラル鉄道は認可を受けるが、当時のイリノイ州は人口85万でそのほとんどは1830年以降に移住してきた開拓民で、総面積3500万エーカー中約 $\frac{1}{8}$ はまだ公有地で、まだ $\frac{1}{10}$ の土地しか耕作されていない状況であった。

経営陣は、ニューヨーク・アンド・ニューヘヴン鉄道の主任技師であったボズウェル B. メイソンに視察を依頼し、メイソンは技師たちをつれてイリノイ州に到着し、測量のあと51年12月にカイロとラ・サールの両端で試験的に建設を始めた。そして、他の区域の敷設について地元の請負師たちと契約を結んで、52年中頃には12の区間のうち6区間で建設が始められた。

この間メイソンは敷設労働者の募集にかかるが、数千人という大量の労働者が必要であったが、この時期はこの地域で多くの鉄道建設が進行中であった。1852～56年の間にイリノイ州で1600マイルが、中西部全体では3800マイルの新路線が敷設された。敷設労働者をめぐる各鉄道会社間の競争は激しかったが、認可状の条件からも早急に建設を進めることが必要で、9月半頃1万名の労働者⁽¹²⁾を2～3年間雇用することが目標とされた。地元の農民たちの片手間仕事ではこれを満たすことは不可能で、地元の請負業者への依存に変わって、東部大都市の移民の募集が始められた。

53年夏には約8000人が到着し、秋には約1万人に達した。ニューヨークからの運賃は1人当たり4.50ドルの移民運賃で、到着後1人につき1ドルが手配師に支払われた。

敷設労働者の不足は、厳しい労働条件を若干緩和し、労賃を高める働きをした。1日0.75ドルから1ドルであった賃金は、1.25ドルから1.375ドル、54年に

は1.50ドルに達した。

労賃は若干高かったが、労働条件は厳しかった。当時の敷設はほとんど肉体労働によった。鉄や木の運搬は荷馬車でなされ、平坦な土地では地ならしは馬に引かせた地ならし機で行われた。しかし、築堤、堀、排水溝はシャベルによらなければならず、レールを犬釘で枕木に固定する作業はハンマーを使って人力でなされた。労働時間は11～12時間で、週6日であった。夏は日中酷暑のなかの労働で、南部イリノイでは38～40度に達することもあった。雨が降ると、今度はマラリア、コレラが発生した。52年、53年、54年と、ラ・サール、ガレナ、クリントン、シカゴ、セントラリアに発生し、かなりの死者が出た。⁽¹³⁾

ついで仕事上の事故があった。両足切断、火薬処理の過ちによる爆殺、脱線事故、土砂の陥没による生埋め事故などが新聞紙上に見られた。指が砕けるとか、骨が折れるとかの小事故は無数にあったと考えられる。このような病気や事故による死者や故障者には何の補償もなされなかった。仕事を休めば、そのまま給料簿から抹殺された。

その他一般に労働者たちはいつ讎首されるかわからなかった。材料の不足、天候状態などのため建設が中断すれば、そのまま仕事がなくなった。もっとも、前述の労働力不足のため、一度組（gang）を解散すれば、それを再編成することは容易ではなかったので、請負人が自らの出費で給料を支払い続ける場合もあった。しかし、一般に労働者の個人的安楽のためには最小限の考慮しか払われなかった。

人が住んでいない地方では、小屋を建て、食事を供する必要があったが、これらは建設地を追ってくる個人経営の業者に任され、粗末な小屋が建てられ、食事と住居と多量のウィスキーがそれを買わざるをえない労働者たちに売られた。イリノイ・セントラル鉄道会社が、敷設労働者にたいして負った唯一の責任は、給料を現金で即座に支払うことだけであった。

会社の労働者にたいする態度は以上の如くであったが、一般社会はさらに無関心であった。かれらは、移民労働者たちの喧嘩、騒動、その他の暴力行為に

ついでのみ敏感であった。たとえば、1853年デカツル市では、自警団を組織してアイルランド人労働者とドイツ人労働者の衝突を防いだことがあった。また、同じアイルランド人労働者同士でも出身地の違いからくる派閥間の衝突があった。これらの衝突はほとんどの場合飲酒の結果であった。総監督のメイソンも列車でのウィスキーの運搬を禁じようとし、近くの町での酒の販売を中止させようとした請負人もいたが、これらは成功しなかった。市民たちが酒の販売禁止に立ち上り、成功した場合が若干あった。もっとも有名な事件は、1853年12月、ラ・サールで起った。この地域では2000人の労働者が働いていて、52～53年にいくつかの事件が起っていたが、この日、下請会社の一つのアルバート・ストーリーという請負人が、日給1.25ドルを1ドルに減額することを発表したことから、数人の酔っぱらったアイルランド人労働者に石で殴殺された。80人の民兵が出動して32人を逮捕した。裁判の結果、6人が有罪とされ、絞首刑を宣告されるが、翌年州知事はこれを終身刑に減刑した。

敷設労働者の多くはイリノイ州に土地を買って永住することを望み、これに成功した者も多かった。他にイリノイ・セントラル鉄道に永久的に採用された者もいたが、残りは他の鉄道会社の敷設労働へ流れていった。

3. 中国人移民労働者

ついで、セントラル・パシフィック鉄道の敷設労働者として活躍した中国人労働者の歴史的背景を、ガンサー・バースの研究によって見る。⁽¹⁴⁾

カリフォルニアへ移住してきた中国人たちは、珠江の流域、広東省の出身者たちであった。そこは農業地域で、従来から農民たちは東南アジアへ出稼ぎにでかける習慣をもっていた。清朝の官僚が私兵によって支配しており、方言や生活方法の違いによって、いくつかの部族に別れて対立していたが、血縁体としての家族を単位とする秘密団体の多い社会であった。すでに1840年代にはイギリスの勢力が進出し、社会の乱れから生活不安に陥った農民たちが多く、ビ

ルマ、シャム、インドシナ、マラヤ、スマトラ、ジャヴァ、ボルネオ、フィリッピンへの出稼ぎが流行した。かれらは海外では最低限の生活をし、収入の大部分を本国へ送金し、長年海外で生活しても本国の家族との精神的つながりを断つことはなかった。海外で産をなすことに成功したものは故郷で歓迎された。

1840年代後半から海のかなたのカリフォルニアの噂がこの地方にもとどき始めた。このころのカリフォルニアは、インディアンやメキシコ人が多いなかで、白人が急速に増えつつあった。白人たちはインディアンやメキシコ人に対立しながら、メキシコ戦争やゴールド・ラッシュを通じて新しい州——アメリカ人のカリフォルニアを作ることに情熱を傾けつつあった。新しい中国の移民たちは、一面では異人種としての対立感と、一面では新しい州作りの仲間としての歓迎との二つの相反する態度をもって迎えられた。当時のカリフォルニア白人が直面した主な少数民族問題はインディアン問題と黒人問題であった。（メキシコ人は一定の地位を与えられていた。）白人たちの鉱業が広がるなかで、インディアンとの衝突は絶えず、一方奴隷制をめぐる対立はこのカリフォルニアにも及び、反奴隷制的感情が優勢であったが、南部人のカリフォルニア進出も若干あり、新聞などで論戦が続いた。この問題は1850年の南北の妥協の一環として、カリフォルニアが州として認められる形で落着するが、中国人問題には少なからぬ影響をもつことになった。

中国人の東南アジアへの移民は、年期奉公人、契約労働者、苦力と形は異なっていたが、いずれも親戚もしくは未来の雇用主の信用の下に、渡航運賃を中国人がたて替えるという形をとった。そして、新移民たちは、その負債を支払うまではその組織に独特の規制の下で労働しなければならなかった。航海の様子は、目撃者によればアフリカからの奴隷輸入のそれに酷似していたようである。カリフォルニアへの移民運搬は1848～49年から始められた。そのほとんどが契約労働者で、それらの渡航費を支払った富裕な商人たちが、それらを鉱山へつれていき、ほとんど奴隷のように働かせる方法であった。かれらはアメリ

カ の法律とは異なる独自の方法で行動し、これが中国人移民問題の特色となる。52～53年ごろから中国人移民の数は安定してくるが、最初、輸送はアメリカ商船によって行われていたのが、中国人商人がアメリカ商船を購入して自ら船主となり始めた。

渡航はほとんど香港—サンフランシスコ間であったが、中国政府は移民は公式には認めておらず、1868年になって鉄道敷設労働者移民を正当化するパーリンゲーム条約が結ばれるが、これも当時の中国の低い国際的地位を反映しており、法の不整備が中国人移民問題の弱点であった。

移民労働者を集めたり、輸送する業務には中国人周旋屋が当たったが、アメリカ到着後かれらは労働者たちに仕事を割当て、実質上強制的に労働させた。反抗にたいしてはしばしば肉体的刑罰が科せられた。アメリカ政府はこのような制度は認めていなかったが、中国人たちは、この制度を自分たちの間で守っていくことになった。契約労働者を備う会社制度がその縦糸となり、家族制度、血縁関係がその横糸となった。

この社会の指導者となっていったのは中国人商人であった。かれらの仕事は商業、製造業、銀行業、周旋業にまたがったが、教育レベルが低く、英語が話せない移民労働者の社会のなかで、かれらは官吏、貴族、債権者、知識的指導者、家族長を兼ねる存在になっていった。これらの商人たちが支配する四大会社が生れ、1854年以降は五大会社、60年代には六大会社が、それぞれ数千から数万人の中国人移民を傘下において、カリフォルニア中国人社会を統制していった。これらはアメリカ人社会と中国人との関係を支配し、中国人間の紛争を調停した。債務を徴収するために移民労働者の労働を監督することがその中心的な仕事であったが、その違反者にたいして耳を切ったり、むち打ちや鎖につなぐという中国的方法をもちこんだため、アメリカ人社会の反撥を買い、とくに裁判所がその処置に苦慮することになった。かれらの勢力範囲は鉱山、通商関係から、賭博場、売春宿にまで及んだ。かれらの間で派閥争いが生れ、50年代にはいくつかの乱闘事件がサンフランシスコの路上で生じ、かなりの死傷者

を出した。60年代に六大会社の時代を迎えて乱闘事件は少なくなるが、これらの勢力はますます強くなり、中国側の公的機関が存在しなかったこともあって、アメリカ社会との折衝においては半公的性格を帯びることになった。

一方、中国本土の秘密結社の伝統をついで「トング」と呼ばれる秘密結社が成長した。50年代中頃の警察の手入れで明らかになっていったが、社交会や慈善団体の見せかけの下に、脅迫、肉体的強制、誘拐から殺人までの暴力手段によって、賭博場、売春宿、阿片の密輸から鉱山などの仕事場まで支配していたこれら秘密結社は、中国人社会の裏の顔であることがわかり、一般アメリカ人を驚かせ、憤激させることになった。

これらの問題を白人側から見ると、1850年代のカリフォルニア人にとって、中国人移民の問題は黒人奴隷制、メキシコ人の債務奴隷制と同系統のものと思われた。かれらの目指す自由な個人の社会、自由労働の社会を脅かす、暗い、前近代的な社会と思われた。また、とくに中国人移民の大多数が働いていたシエラ・ネヴァダ山脈の丘陵地で働いていた白人労働者にとって、中国人労働者の低賃金は強敵であり、かれらの生活水準を中国人労働者のそれまで引き下げることが意味した。1850年にトマス・ジェファソン・グリーン上院議員が提案した「外国人鉱夫税法」によって、中国人労働者は自分が働いている場所の郡に納税することによって一定の地位を与えられたが、52年にジョージ B. ティングレイ上院議員が、中国人労働者の契約労働を10年間に限り認める法案を提出した場合は、自由労働制擁護論がほうはいと湧き上り、中国人労働者の低賃金を利用しようとする資本家が攻撃され、鉱山などでは中国人にたいする肉体的迫害が始まった。中国人側は、一般労働者も、指導的商人たちも、傍観者のような沈黙の態度を続けるが、サンフランシスコ市でも無法者たちが中国人たちから金品を奪うなどの事件も続発し、片や中国人の人権を唱える人道主義論も生じて、市長のジョン・ピグラーは苦境に立たされた。その後、新しく到着する中国人移民の悲惨な状態、とくにかれらがコレラやレブラをもち込んでいることがサンフランシスコ人を驚愕させた。検疫制度が整備されるとともに、

ようやく形成されつつあるチャイナ・タウンの内状が新聞などの注目を浴びることになった。“不潔な場所……数百人が密集し、床の上で、ストーヴも煙突もなしに……料理し、女たちは墮落した娼婦たちで……、男たちの娯楽はばくちだけで……暴力と宗教的恐怖心によって支配されている”という非難にたいして、五大会社は改善を約束したが、事態は急速に変化できるものではなく、中国人に狭い、劣悪な部屋を貸すことによって暴利をえた不動産業者や転貸人の存在は、チャイナ・タウンの移転や改善の試みを妨げた。

その後、中国人移民が鉄道建設、農業、煙草製造業、家内労働、靴屋、繊維工業労働に進出する間も、チャイナ・タウンは中国人移民の中心地であり続け、白人と中国人の対立の場であり続けた。

ついで、60年代に入って、鉱山業での仕事が少なくなってきたことから、セントラル・パシフィック鉄道の敷設労働に参加することになった中国人労働者の様子をイェン・ツ・クエイの研究⁽¹⁵⁾によって見る。

大陸横断鉄道開通以前のカリフォルニアは労働者不足に悩まされていた。東部から1人の労働者を運ぶのに6週間と100ドルが必要であった。この状況の下でもっとも下賤な仕事を担当したのが、中国人労働者であった。サンフランシスコ周辺に多く見られた沼沢地の干拓労働、農園の果物採取労働、溝掘り仕事、鉱山での労働、家内労働などであった。セントラル・パシフィック鉄道の場合、白人労働者が高賃金を要求したこと、鉄道敷設労働が規律を必要とする性格のもので、かつ危険度が高かったために嫌がったという事情があった。カリフォルニアの一般労働者の賃金は東部よりかなり高く、64年で1日4ドルであった。当時セントラル・パシフィック鉄道は敷設労働者に1日1ドルプラス食費1日75セントを提供したが、これでは白人労働者の応募は少なかった。競争状態にあったユニオン・パシフィック鉄道は東部でアイルランド人労働者を安価に備え⁽¹⁶⁾たし、レールなどの建設資材を鉄道で安価に運ぶことができるという利点があった。これに対抗するために、まだ政府の助成金が充分給付されない財政困難の条件の下で、セントラル・パシフィック鉄道は囚人労働者や南部

の解放黒人の労働を検討するが、いずれもはかばかしく実現しなかった。ちょうどその頃、シエラ・ネヴァダ山脈の漂破鉸床が掘り尽されようとしていた。そしてそこで働いていた中国人労働者たちが仕事を失い始めた。両者の要求は一致し、建設担当重役チャールズ・クロッカーの提案がきっかけとなって、65年から中国人労働者が採用され始め、最初は体格が貧弱なことから危ぶまれたが、激しい労働に耐えられることが判って、67年には1万1000人の中国人労働者が働くことになった。中国人労働者にたいしては食費が支払われなかったので、実質は白人労働者の $\frac{2}{3}$ の賃金であった。しかも、中国人労働者は、石工、レール敷設、鍛冶屋、爆発物取扱いなどの熟練労働の仕事もこなした。（これらの労働を白人労働者がやれば、4～5倍の給料が必要であった。）その結果、白人は現場監督、御者、その他の専門職だけになってしまった。⁽¹⁷⁾

シエラ・ネヴァダ山脈の鉄道敷設の難物は木と岩であった。木はまず100フィート幅で切り倒され、その中心部の20～25フィート幅は切株が掘り起こされなければならなかった。それをしておかないと、あとで切株が腐って路線が崩れる恐れがあったからである。65～66年にかけてこの作業は1.5～2フィートの積雪のなかで行われ、切株の直径は4～8フィートに及んだ。

ゴルフックスからダッチ・プラットまでの12マイルの間は、アメリカ河の上に1200～2000フィートの切り立った岩棚になっており、その間は作業用の吊り板、または藤の籠で上方から吊り下げられたまま火薬を装填する作業による以外に方法がなかった。65～66年にかけて行われたこの作業で命を失った中国人労働者の数はかなりの数に上った。雨期はまた種々の困難をもたらした。

67～68年の冬は異常な積雪を見た。それはときに15フィートに達し、当時の除雪車や人力では動かすことができなかった。防雪用の小屋かトンネルによる以外に方法はなく、それはしばしば馬も通れない場所で作られたが、雪崩が多く、中国人労働者の作業小屋が雪崩に襲われたことも再々であった。⁽¹⁸⁾15のトンネルが掘られ、頂上のものが最長で659フィートであったが、若干の機関車、蒸気起重機が使われた以外はほとんど中国人労働者の人力で作られた。30人の中

国人労働者の組を1人の白人が監督し、中国人労働者は12時間労働の2交替制、白人監督は8時間労働の3交替制で働いた。かれらはトンネルのなかでもぐらのように働き、白人現場監督はしばしば鞭を使った。ついに67年6月にかれらはストライキに入り、月40ドルの給料と10時間労働（トンネル内は8時間）、鞭の使用をやめること、他の仕事に転職する自由を要求した。会社側は食糧と給料の支給を停止し、2週間後ストライキは敗北した。英語も話せず、交通手段すらもたなかったかれらに闘う力はなかった。

シエラ・ネヴァダ山脈区間が終ると建設は容易になった。人数が1万1000人から5000人までに減らされながら、68年7月から69年5月までの10カ月足らずに555マイルが建設されたが、その間の中国人労働者の生活は以前におとらず厳しかった。ネヴァダ州とユタ州西部の砂漠地帯では、冬は零下20度まで下って地面は2フィートも凍結し、夏は高温の下で水不足に悩まされた。そこでは水がえられなかったので、他の建設資材と同様にシエラ・ネヴァダ山脈から運搬しなければならなかった。この状況の下で中国人労働者は夜明から日没までシャベルとつるはしと手押車を使って働き続けたのであった。

かくて、中国人労働者が参加するまではユニオン・パシフィックにおくれをとっていたセントラル・パシフィックはそれを上回る速度で建設を続け、69年5月に両者はプロモントリーで結合した。この間、中国人労働者は酷暑の中のトンネル掘りを始め、雨の中、酷暑の中を働き続けたのであるが、前任者のアイルランド人労働者と比較して、外見的にはそれほど頑強でないかれらが、かくも働き続けた理由がいくつか考えられる。

まずかれらが沸騰したお茶を常用したことが、白人労働者に比べて腸の病気を少なくした。また、かれらは同国人の料理人が作った料理を食べた（材料は会社から高額で支給された）が、乾燥した魚、海草、野菜、米、豚肉、鳥肉を材料とした、粗末ではあるが栄養に富んだ食事が、牛肉、豆、パン、バターの白人の食事より優れていた。また、かれらの中国風のズボン、フェルト帽、革靴は山地の酷暑によく耐えた。そして、かれらの大部分を手配した六大会社は、英語

が話せないかれらに最低限ではあったが法的保障を与えたこと、医療の援助をしたこと、困窮したものにたいしては旅行費用や葬式の費用を与えたことなどの点で、やはり中国人労働者にとってはなくてはならない存在であった。そして、表面的にはほとんど現われなかったが、忍耐、寛容、勤勉、謙遜、誠実などの儒教的美徳がかれらの日常生活を支えたのであった。また、これも表面に出なかったが、ユニオン・パシフィックとの建設の競争の際に、1日に10.65マイルを敷設して、1日当り建設最高マイル数を記録して、ユニオン・パシフィック側のアイルランド人労働者の記録を更新したように、秘めた闘志を充分備えていたのであった。

4. イタリア人移民労働者

ついで、1880年代以降の鉄道敷設を担当した“新移民”の代表としてイタリア人労働者をとり上げ、まずその背景をトマス・ソウエルの研究⁽²⁰⁾によって見る。

19世紀末にアメリカへ移住してきたイタリア人はほとんど南部イタリアの出身であった。南部イタリアは北部イタリアに比べて、天候にも恵まれず、山岳地域であったことから、歴史的に後進地域で、ヨーロッパでも珍しく貧しい地方であった。住民のほとんどは農民であったが、土地を所有するものは少なく、多くは小作人乃至農業労働者であった。教育程度は低く、文盲が多く、運命論的考え方が一般的で、個人の創意性に欠けていた。家族の繋がりが強烈で、村の掟がきびしい意味をもった社会であった。北部イタリア人からは軽蔑され、南部社会内でも地域による社会的序列があり、シシリア人が最低とされ、想像を絶する低賃金⁽²¹⁾の社会であった。

南北戦争前に移住してきたイタリア人は北部イタリア人で、その多くは職人ないし小商人で、あまり摩擦なくアメリカ社会に融合した。これにたいして、世紀末に流入した南部イタリア人は70パーセント以上が農業労働者で、専門職のものは1パーセントにも達せず、容易にアメリカ社会に順応できず、旧イタ

リア移民ともするどく対立した。かれらは文盲が多く、労働組合にも参加できず、自分たちの小社会で生存を計らなければならなかった。またかれらは中国人と同じく、ヨーロッパ内部での出稼ぎの移民の経験をもっており、アメリカへの一時的移民の形で来たものが多かった。事実、移民後5年以内のものはかなりの比率でイタリアへ帰国した。若干の富とアメリカ的思考を身につけて帰国するものも多く、「イタリア英語」も拡がるが、真のアメリカへの同化は容易ではなかった。

南部イタリア人のアメリカでの生活を見ると、まず住の点では同郷意識が大きな意味をもった。同じ村の出身者、同じ地域の出身者が群がり住み、その中では各種の相互扶助の組織が生れた。もっとも、アイルランド人やドイツ人やユダヤ人と違って、アメリカの都市の中で大きなイタリア人地区を形成することはなく、これらの移民や中国人、黒人らとさえ摩擦なしに共住して、各地域に村出身者単位で散らばった。もっとも、このことはこれら他の移民たちと交流したことを必ずしも意味するものではなく、たとえば結婚は排外的に、同国人、とくに同郷人同士の間で行われた。

19世紀末期にアメリカに移住した南部イタリア人の約半数が一般労働者で、初期のアイルランド人たちと同じく、農村出身であったに拘らず、都会の一般工場、鉱山、建設工事、鉄道建設、地下鉄建設などで働いた。その他石工、水夫、洋服屋、靴屋、散髪屋はかなり多く、医者、法律家、先生などの専門職は極端に少なかった。

巨視的に見て、鉄道敷設などの建設工事はアイルランド人のあとをイタリア人が受け継いだが、イタリア人の肉体労働者の仕事は「パドロネ」によって組織された。パドロネはイタリア人労働者の募集者、オルガナイザー、監督を兼ねた存在であった。かれらの活動範囲はアメリカ各都市とイタリア本土にまたがり、鉄道会社や建設工事に多数のイタリア人労働者を周旋した。かれらは通訳であり、監督であった。鉄道会社では自らイタリア人労働者を備うよりは、パドロネを介した方が便利であった。労働者にとっては、見知らぬ土地

での雇用主との交渉，移動，母国流の食事，銀行その他の信用関係で，同国人の世話になることは必要事であった。雇用者はパドローネに支払い，パドローネはそれから手数料，前貸金，家賃，利子（これが法外であるかどうかが紛糾の原因となった）を差し引いたものを労働者に支払った。

この「パドローネ」組織は1880年頃から第一次大戦の時期に栄えた。イタリア人以外の南欧，東欧からの移民の間にも拡がり，世紀の変わり目にニューヨーク市の全労働人口の $\frac{2}{8}$ がパドローネの組織下にあった。シカゴの全イタリア人労働者の $\frac{1}{5}$ はパドローネに組織されていたし，フィラデルフィア周辺でもフィラデルフィアのパドローネが労働者を周旋した。この組織の下で，新イタリア移民たちはきわめて劣悪な生活をしながら，資本金も必要とせず，当時としてはかなりの金額を稼ぐことができた。そして，このような働き方のなかでアメリカ社会に順応し，その働き場所に定着していくものも多かった。

パドローネは，アメリカの法的機関の監視を受けなかったこともあって，しばしば法外な利益をえた。一般にパドローネは頑強な指導者で，しばしば武装しているか，武装した男たちに守られており，自らの投資を守るとともに，労働者たちに規律をやらせるために体罰を加えることもあった。パドローネたちも労働者たちもともに南部イタリアの出身者であったため，イタリア人労働者は不満がある場合でも，同郷人意識から，アメリカの官憲に訴えることは控えた。むしろ，社会改革者たちがこの制度を改革しようとしたときは，労働者たちの非協力が原因で何度も失敗している。しかし，イタリア系労働者たちが英語を話せるようになり，アメリカ社会に慣れるにつれてこの制度は消滅していき，20世紀に入ると衰え始め，1930年代には姿を消した。

なお，フンバート・ネリ⁽²³⁾の研究は，当時（1886年）のイタリア移民労働者のパドローネ非難とそれにたいするパドローネの反論を両者の手紙の内容から分析しているが，それによると，労働者側が詐欺だと攻撃したパドローネの利得行為を，パドローネ側はアメリカのビジネス慣習によるものであると反論し，肉体的暴力については，パドローネ側は，労働者を教育し，義務に目覚めさせる

ためだとしている。結論的に、ネリは、パドローネの態度は、「もし自分の同郷人を購せないのなら、誰を購すことができようか」であったとしている。

5. 日本人移民労働者

イタリア人労働者とほぼ同時期に、数は少ないが、日本人契約労働者がノーザン・パシフィック鉄道とグレート・ノーザン鉄道で働いた。イチオカ・ユージ⁽²⁴⁾氏の研究によってそれを見る。

1891～1900年に2万7千余人、1901～07年に10万2千余人の日本人移民がアメリカに渡り、その前者のほとんどと後者のうちの5000人が非熟練労働者であった。他にハワイから3万8千人が渡米した。中国人労働者の場合と同じく、1900年ごろから日本人労働者排斥運動が起り、アメリカ側の要請を受けて日本政府の移民制限政策が始まり、1907～08年にかけて日米政府内に紳士協定が結ばれて、移民は事実上中断していった。

この短い期間に、日本人契約労働者とその請負業者が見られた。最初の鉄道敷設請負業者はタナカ・チュウシチで、ユニオン・パシフィック鉄道の支線のオレゴン・ショート・ラインに40人の労働者を斡旋したが、これはW.H.レミントンという白人請負業者に中国人労働者を斡旋していた中国人請負業者と共同で始めたものであった。そのうち、かれは独立して、直接レミントンに日本人労働者を斡旋するようになった。94年にはナリタ・ヤステルがタナカの後を継ぎ、さらにクマモト・ヒフミがその後を継いでレミントンに日本人労働者を供給し続けた。97年にはレミントンはノーザン・パシフィックと契約し、その事務所をソールト・レーク・シティからワシントン州タコマに移したが、クマモトもかれと共にタコマに移住し、Tacoma Construction & Maintenance Co.を98年に設立し、以後1905年までノーザン・パシフィックに労働者を提供し続けた。オレゴン・ショート・ライン鉄道でもレミントン・アンド・クマモトは仕事を続け、1901年に双方で2000人の労働者を擁していた。

一方、シアトルでは、98年に **Oriental Trading Co. of Seattle** がタカハシ・テツオ、ヤマオカ・オトタカによって設立され、99年にツクノ・マタジローが加わって、98年初めにはシアトル・アンド・インターナショナル・レイルウェイと、98年末にはグレート・ノーザン鉄道と契約し、1906年以降は **Tacoma Construction & Maintenance Co.** に代ってノーザン・パシフィック鉄道にも労働者を送り込んだ。最盛期には2500人から3000人の労働者を擁したといわれる。

この間、片や日本からの移民を促進する努力が行われた。渡米後の労働者が日本の親戚や友人に手紙を書いて、アメリカ北西部に仕事があることを知らせることが奨励され、98年には日本の各港へ労働者募集の係が派遣された。渡航費と30ドル（貧民として追放されないための最低の所持金）が労働者に支給された場合もあった。横浜には **Oriental Trading Co.** の支店が開かれた。1900年から、シアトル領事館の要請によって、日本政府がパスポートを一般労働者に発行しなくなってから、新潟県や静岡県から偽のパスポートが発行される事態も生じるが、1901年以後はハワイ諸島からの募集が主流となり、1901～07年の間に3万8千人以上がハワイから、平均1人30ドルの特別運賃（船会社と特別契約が結ばれた）で運ばれた。当時、ハワイの砂糖プランテーションで1日67.5セントしか支給されなかったのに、アメリカ西海岸の鉄道建設では1ドル25セントであったことがその背景であった。

請負業者たちは大きな利潤を挙げた。まず労働者の毎日の給料から手数料が徴収された。レミントンとタナカ・チュウシチがこの制度を始めたが、以後この制度は引き継がれ、たとえば99年にレミントン・クマモト社は、ノーザン・パシフィック鉄道で1日1ドル10セントをえていた労働者から1日10セントを徴収した。1000人の労働者が1カ月に26日働くとして、1日10セントを徴収すると1カ月2600ドルであるが、これらの社はいずれも1000人以上の労働者を擁していた。

さらにタコマとシアトルの会社は「翻訳局料」を1カ月1人当たり1ドル徴収

した。さらに小売業も兼業し、生活必需品や食料の販売からも利益をえた。また日本への送金の手数料があった。さらに「医薬費」が病気や傷害の場合に備えて1カ月50セント徴収された。これらが加わって、請負業者のえた利益はかなりの額にのぼり、かれらは一般労働者に「王様」とうらやましがられた。

請負業者は、鉄道会社にたいして労働者と通訳を提供した。1組(a gang)に1人の英語を話すことができるものが配置され、その人物は現場監督を兼ね、簿記係も兼ねた。労働者の交渉相手は請負業者に限られ、本来の備主である鉄道会社は労働者とほとんど関係がなかった。96年に小規模なストライキがレミントン・アンド・クマモト社にたいして生じたが、鉄道会社は関係がなかった。日本人労働者たちは組織されなかった。労働者たちは長い路線の各所に点在して働いていて、共に議論することは少なく、白人の「保線労働者組合」**Brotherhood of Maintenance of Way Employes**も当時は非白人は組合員にできなかった。

英語を話すことができず、アメリカの地理も知らず、アメリカ到着後数日でしばしばモンタナのような遠方まで運ばれた労働者たちは請負業者に頼らざるをえなかった。太平洋岸まで帰りつく知識すらおぼつかなかったし、途中で抜け出した場合は運賃無料の特権を鉄道会社から期待することはできなかった。1年かそれ以上働いてから仕事を辞めるものが生じた。鉄道建設請負業者間の引き抜きもかなりあったし——ポートランドでパン・シンザブロウがシカゴ・バーリントン・クィンシー鉄道の請負人をしていて、しばしば引き抜きをやった——木材業や甜菜畑で日本人労働者の需要があった。これらを防ぐために、とくに1906年ごろ若干の賃金値上げやボーナス支給が行われた。

前述のレミントン・アンド・クマモト社と **Oriental Trading Co. of Seattle**の間では競争が展開され、後者の優勢のうちに1907年を迎えるが、3月にルーズヴェルト大統領がハワイからの日本人移民の流入を停止させる命令を出したことから、補充労働者の供給を断たれてこの社も急速に衰え、数年後に姿を消した。

む す び

以上、代表的なエスニック・グループの鉄道敷設労働⁽²⁵⁾の背景と実態を見てきたが、アイルランド人労働者とイタリア人労働者が東部の大都市から、中国人労働者と日本人労働者が西海岸から西部の鉄道建設に参加したのであった。かれらがその祖国の生活様式をもちこんだ（かれらは移民してきて間がなかったし、しばしば単に出稼ぎの一時滞在者であった）ことから、相互間にかかなりの差があった。アイルランド人労働者には飲酒と暴力沙汰が日常茶飯事であったが、そのような習慣のない移民もあり、イタリア人労働者は他と比べて他のエスニック・グループにたいして協調的であったようである。中国人労働者は仕事については几帳面であったが、賭博や売春については不節制であった。白人労働者と東洋人労働者を比べた場合、何といたってもその順応の方法と速度に大きな差があったようである。しかし、かれらは基本的な面で共通していた。かれらはいずれも貧しい農村出身の農民であり、渡航費すら前借りするような貧しい状態で移民してくるから、即刻働かなければならない。そこに、大都市にスラム街が生れる必然性と同国人の請負業者が活躍する必然性があった。これら貧しい移民たちの母国は一般に前近代的な社会であった。アイルランドや中国のように近代化に立ち後れた国、日本やイタリアのように近代化しつつあってもその後れた農村地域では、血縁関係が主な社会の靱帯であった。そして、移民して間もなく、言葉も習慣も地理もわからない状況では、これら前近代的関係を含めて、同郷人、同国人を頼ることは、必要不可欠な条件であった。

一方、安価な肉体労働を要求する鉄道会社とこれら移民たちの間にあって、仲介業を営んだ請負業者たちは、前近代的な農村労働の価値をアメリカの鉄道敷設業で実現するための触媒としての働きを果たしたといえる。そしてそれは移民労働者の運搬、衣食住の必要品の調達、最低限の健康、法的手続きを維持する業務を、移民労働者の無知につけこんで法外な報酬をえて行い、元来安価な

移民労働者の賃金からさらにその分前を強奪したのであった。このような前近代要素を含んだ移民労働と本稿ではとり上げなかった黒人の労働が、在来アメリカ人労働者が忌避した低賃金労働を実現したことの意味は重要である。これがアメリカの長距離鉄道網を比較的短期間に、かつ安価に作りだした要因の一つであったことは明らかである。アメリカの鉄道会社は、建設の段階だけでも大きな利潤を挙げたといわれるが、⁽²⁶⁾ 政治的な資金のかき集めと並んで、この安価な移民労働が一要因であった。このことは、資本家たち、とくに直接の経営者たちが、表面的ではあったが、移民労働者を歓迎、称讃し、移民労働の導入によって仕事を奪われ、その賃金を下げられた在来白人労働者が移民労働者にたいして厳しい人種差別を行うという事態を生んだ。この側面は、新移民労働者がストライキ破りとして使われるという形で、アメリカ労働運動の一つの特色を作っていく。そして、この傾向と資本家階層対労働者階層との対立、労働者間の連帯と友情の関係が織り交わるのがアメリカ移民労働の歴史といえる。⁽²⁷⁾

移民労働者の側から見た場合、鉄道敷設などの最下層の肉体労働がかれらのアメリカニゼーションの端緒となるのであるが、その後もかれらはアメリカ社会がかれらを歓迎する側面と忌避する側面の双方を経験することになる。エスニック・グループにより、またその階層によって現われ方はそれぞれ異なるのであるが、あえて一般的に要約すれば、前者の側面としてかれらは肉体労働のなかで若干の富を蓄え、英語を話すことができるようになる。鉄道敷設労働者の場合、一部は専門職の技術を身につけて、常備労働者へ出世していく。⁽²⁸⁾ また、鉄道関係以外の職業、たとえば土地を入手して農民として定住するなど社会的地位をえていく。また、鉄道敷設労働ではイタリア人移民がアイルランド人労働者のあとをついだといわれるように、19世紀後半になるとアイルランド移民全体の社会的地位が向上していく。⁽²⁹⁾ 二世、三世と世代が変わることは決定的意味をもつ。

しかし、一面ではこのような社会的向上に恵まれず、その不潔さ、不衛生、犯罪行為のゆえに、低賃金労働のまま白人の低賃金労働者と職をめぐって競争

し続け、きびしい人種差別を受け続ける面もある。たとえば中国人労働者が1877年の全国的鉄道ストライキの際にサンフランシスコで迫害されたり、1882年に中国人移民労働者入国禁止法が布かれた後でも1885年にワイオミング州ロック・スプリングでストライキ破りに備われた中国人労働者たちが、焼打ちされ、集団虐殺された事件はその典型的な例である。

以上の二つの傾向は、アメリカ少数移民集団が経験する二つの側面を示していると思われる。

〔注〕

- (1) William V. Shannon, *The American Irish. A Political and Social Portrait*. 1963. p.28. このころのアイルランド側の事情については、たとえば、Charlotte Erickson ed., *Emigration from Europe. 1815-1914*. 1976. pp.30-38. Terry Coleman, *Going to America*. 1973. Chap. 2-5. より大きな背景として、堀越智『アイルランド民族運動の歴史』三省堂、1979年。
- (2) 移民船の寝台の幅は18インチ（46センチ）しかなく、船内は人間の汗と油で悪臭に満ちていた。John R. Commons ed., *A Documentary History of American Industrial Society*. 1958. Vol. VII. pp.51-54.
- (3) Rowland T. Berthoff, *British Immigrants in Industrial America. 1790-1950*. 1953. p.211.
- (4) Terry Coleman, *op. cit.*, 1973. pp.174-175.
- (5) M. Klein and H. A. Kantor, *American Industrial Cities, 1850-1920*. 1976. p.298.
- (6) Oscar Handlin, *Boston's Immigrants. A Study in Acculturation*. 1941. rep. 1977. pp.88-123.
- (7) フィラデルフィア市の死者は約1000人であった。J. T. Scharf and T. Wescott, *History of Philadelphia*. 1884. Vol. I. p.690. フィラデルフィアのアイルランド人についてはDennis Clark, *The Irish in Philadelphia, Ten Generations of Urban Experience*. 1973. があるが、これでは49年の死者は386となっている (*ibid.*, p.48.)。
- (8) O. Handlin, *op. cit.*, pp.54-83.
- (9) ボストンから少し離れたところにあるウォルサム市に関する研究があるが、それによると、1850年に女子労働者の1/4がアイルランド人で、その月給は11.77ドル（家庭の召使は住み込みで週給2ドル）、農場で働いた男性労働者は住み込みで月10

ドル、日傭労働者は食事なしで1日1.25ドルであった。(平均の男子の食事は1週2.5ドルであった。) H. G. Gitelman, *No Irish Need Apply: Patterns of and Responses to Ethnic Discrimination in the Labor Market. Labor History*. Vol. 14. No. 1. 1973. このことから女子労働の収入がアイルランド人家庭にとって大きな意味をもっていたことがわかる。

- (10) 鉄道敷設労働は、「1本の枕木の下に1人のアイルランド人労働者が埋っている」といわれたほど危険であった。Thomas Sowell, *Ethnic America, A History*. 1981. p. 27. だから南部では、高価な奴隷には危険すぎると思われた仕事にたいして、アイルランド人労働者がしばしば使われた。Robert Strobin, *Industrial Slavery in the Old South*. 1970. など。拙稿「南北戦争前のアメリカ南部鉄道業」『岐阜経済大学論集』第15巻第1号、1981年、100—104頁。
- (11) David Lee Lichtner, *Labor on the Illinois Central Railroad, 1852-1900*. Unpublished Doctoral Dissertation. 1969. Chap. I, Building the Charter Lines.
- (12) 枕木を始め、建設に必要な木材をえるため、イリノイ州内だけでなく、ミシガン州、ウィスコンシン州、ケンタッキー州、テネシー州にまで木こりが派遣され、石切場が各所に開かれ、レール、木材、石、食糧の運搬のため、何千頭もの牛と馬が用意されなければならなかった。C. J. Corliss, *Main Line of Mid America. The Story of the Illinois Central*. 1950. pp. 52-53.
- (13) 一度発生すると200~300人から1000人の死者がでたようである。C. J. Corliss, *ibid.*, p. 55.
- (14) Gunther Barth, *Bitter Strength: A History of the Chinese in the United States, 1850-1870*. 1964.
- (15) Yen Tsu Kuei, *Chinese Workers and the First Transcontinental Railroad of the United States of America*. Unpublished Doctoral Dissertation. 1977.
- (16) 一例として、1863年にセントラル・パシフィック鉄道が購入した機関車はフィラデルフィアで分解され、パナマ鉄道経由で大西洋、太平洋を運ばれ、サクラメントの工場を組み立てられたが、その運賃は8100ドルで、機関車本体の値段の80パーセント以上に達した。Oscar Lewis, *The Big Four: The Story of Huntington, Stanford, Hopkins, and Crocker, And of the Building of the Central Pacific*. 1938. p. 88.
- (17) 68年以降は、インディアンやモルモン教徒が建設に参加した。たとえば68年9月には約1万人の中国人、約1000人の白人と若干名のインディアンが働いていた。

- George Kraus, *High Road to Promontory: Building the Central Pacific Across the High Sierra*. 1969. pp.204-208.
- (18) ある雪崩で15~16人が生き埋めになり、別の雪崩で15~20人の中国人が死んだ。Kraus, *op. cit.*, pp.148-149. 少なくとも4度、キャンプ全体——建物も人も——峡谷に押し流され、春まで埋ったままであった。Stewart H. Holbrook, *The Story of American Railroads*. 1947. p.170.
- (19) 経営者たちがこのような中国人の美点を称讃した。建設総監督の J. H. Strobridge は、中国人は“物覚えがよく、喧嘩せず、ストライキはせず、習慣が誠実で、……世界中で最良である”，としたし、リーランド・スタンフォードは、ジョンソン大統領宛ての手紙で、中国人たちは，“静かで、平和的で、忍耐強く、勤勉で、経済的で、鉄道建設に必要な種々の仕事をす早く覚え、すぐ白人労働者と同じほど役に立つようになる”，としている。Kraus, *op. cit.*, p.111. これには若干政治的意味もあったと思われるが、のちにユニオン・パシフィックと連絡する時点が近づいたころ、ユニオン・パシフィックの技師長ドッジ將軍は、セントラル・パシフィックの建設方法に色々弱点を見出したが、中国人の従順さだけはうらやましいと妻への手紙に書いている。O. Lewis, *op. cit.*, p.93. アイルランド人の粗暴さは、たとえば69年5月6日、給料の不払いを理由に、約300人のアイルランド人労働者がデュランド副社長を監禁して人質にした事件によく現われている。Charles E. Ames, *Pioneering the Union Pacific*. 1969. pp.321-323.
- (20) Thomas Sowell, *Ethnic America, A History*. 1981. Chap.5.
- (21) 当時の南イタリアでの賃金は食事つきで1日半フラン(ドルに換算して10セント)であった。Charlotte Erickson, *Emigration from Europe. 1815-1914*. 1976. p.218. また南部イタリアでもっとも多くの移民を出したバシリカタ地方については C. Erickson, *ibid.*, pp.95-104.
- (22) 1880年代に政府の委員会で証言したある労働者は、1日2食と宿泊料の代金を40セントですませて暮していると証言している。E. Erickson, *ibid.*, p.225.
- (23) Humbert S. Nelli, *The Padrone System: An Exchange of Letters. Labor History*. Vol.17. No.3. pp.407-412.
- (24) Yuji, Ichioka, *Japanese Labor Contractors and the Northern Pacific and the Great Northern Railroad Companies. 1898-1907. Labor History*. Vol.21. No.3. pp.325-350.
- (25) この他、たとえば1870年代にはノールウェー人、スウェーデンの新移民が鉄道建設に参加する。このころの鉄道建設の中心が西部であったことからシカゴがニューヨークと並ぶ労働供給中心地として登場し、南部にまで供給した。Charlotte Erick-

- son, *American Industry and the European Immigrant. 1860-1885.* 1957. pp.91-94.
- 26) Cf. J. L. Ringwalt, *Development of Transportation System in the U. S.* 1888. p.182.
- 27) この点、古い本であるが、John R. Commons, *Races and Immigrants in America.* 1907. Chap. V. が参考になる。
- 28) 機関士など専門職も最初移民に頼ったが、徐々にアメリカ在住者が主流となっていく。そして常傭労働者では、機関士、客車車掌とブレーキ係、火夫の階層別が生れていくが、下の階層から上の階層へ身分が上昇していく慣行が生れ、とくに青年たちはこの機会に恵まれた。Edward C. Kirkland, *Men, Cities and Transportation. A Study in New England History. 1820-1900.* 1948. Vol. II. pp.398-405. アイルランド人敷設労働者でも、掘り手 digger から組長 gang boss へ、さらに上へと上昇していった場合があった。Dennis Clark, *op. cit.*, p.68.
- 29) 一般にアメリカのエスニックの歴史を見る場合、移民のアメリカ社会への同化、地位向上において、個人としてのそれと、集団としてのそれと、二重に考えるべきであるとされる。Cf. Stanley Lieberson, *Ethnic Patterns in American Cities.* 1963. pp.9-13.
- 30) 拙稿「1877年のアメリカ鉄道ストライキ」『岐阜経済大学論集』第7巻第1号、56頁。
- 31) Yen Tsu Kuei, *op. cit.*, Chap. V.