

太平洋郵船外輪船中国人ステアリッジ船客の統計的再検討（1867-1871年）

藤村 是清

はじめに

本稿の目的は、米国の太平洋郵船外輪船による中国人ステアリッジ船客（steerage passengers, 三等船客とも）運搬について、表題期間の香港および横浜の統計に依拠して再検討することにある。

1867年、米国の太平洋郵船（Pacific Mail Steamship Company, P. M. S. S. Co., PM社、パシフィックメール社とも）はサンフランシスコ・横浜・香港間に航路（以下、主航路）を開設し、当時世界最大級の4000トン前後の外輪船（side-wheel steamship, paddle wheeler, paddler, 火輪船とも）5隻を月1回のペースで定期的に往復させ、この主航路にサンフランシスコと横浜から副航路を連絡させた。副航路のうちサンフランシスコからは、パナマに南下してそのままメキシコ・ペルーへ向かうルート、パナマで上陸して陸路をカリブ海側アスピンウォールに出てニューヨークへ北上するか、そのままヨーロッパに向かうルート、また、横浜からは瀬戸内海を經由して兵庫・長崎・上海へと向かうルート、そして後に横浜から函館へのルートをもつないだ。こうして主航路の香港・横浜・サンフランシスコ間における巨大外輪船の定期運航を軸に、副航路の上海・長崎・兵庫・函館・パナマ・メキシコ・ペルー・アスピンウォール・ニューヨーク・ヨーロッパが太平洋を介して結ばれることになった〔Otis 1867：160-168；Mayers, Dennys and King 1867：Appendix XLIII；Lindsay 1965（1874）：154-155；Tate 1986：23-29；Chandler and Potash 2007：33-37〕。

1867年の外輪船航路開設は、日本でも服部がマルクスを引きながら「世界市場の完成、ことに横断太平洋汽船の開通を前提とするそれ」と位置づけ、また小風も「大西洋の定期汽船航路と太平洋郵船の航路を結合したヨーロッパと日本・中国との間の汽船ルートが開拓され」「世界は周回ルートを手に入れ」と述べているように〔服部 1981（1926）：72；小風 1995：22〕、世界を一体化させた交通革命の事例とみなされた。

外輪船はその後1870年代半ばに登場した同社のスクリュー汽船に引き継がれて消えてゆくが、中国への行き荷として小麦や小麦粉や財貨（硬貨・延べ棒など）など、帰り荷として茶や砂糖などを運んだだけではなく、船客をも運んだ。船客のうち一等・二等のキャビン（船室）は主に欧米人が占め、三等に相当する格安のステアリッジ（大部屋的空間）は主に香港からの中国人移民によって占められたが、そのステアリッジ空間は、リンゼイが「香港とサンフランシスコ間のおびただしい（numerous）中国人旅客のための、とても広い収容施設」があったと述べ〔Lindsay 1965（1874）：154-155〕、またテイトも「1867年に始まる太平洋郵船の汽船には、1200人ものステアリッジ船客を運ぶための設備が用意されていた」と指摘していたほどの広さを持っていた〔Tate 1986：227-229〕。

中国人移民については、航路開設前年の1866年香港政庁港務局長報告が「（前略）一時は平均して年7000-9000人だったカリフォルニアへの中国人移民はかなり少なくなった。しかし、新しい米国の汽船航路が出現するとその移民は増える公算が大きい（後略）」と予想していた〔HK gazette 1867, 9th, March：74〕。

この予想、広く言えば交通革命が人の移動を促進するという観点は自明と思われたためであろうか、これまでのところ、世界を一体化させたPM社の航路開設が中国人移民動向に与えた影響を正面から論じた実証的研究は見当たらない。本稿が先行研究の厚い蓄積に多くを学びながらも、送出处・受容地の景気など背景要因をひとまずは捨象し、香港と横浜の統計に依拠しながら中国人移民運搬の実態を探るのは、予想の正否を問うだけでなく、さらには交通革命と移民との連関にも考察を広げたいからである。

Ⅰ 外輪船のステアリッジ空間

1. 外輪船の外観と概略

まずはアメリカ汽船歴史学会の解説とスミスの客船辞典に依拠しながら、主航路外輪6隻の船名、竣工年、登録トン数、建造造船所名を示しておこう。なお6隻になっているのは、1872年に横浜港で火事になったアメリカ号の代わりに就航したアラスカ号が加わっているからである。

- ①コロラド号 (Colorado) 1865年⁽¹⁾、3728トン、William H. Webb.
- ②グレート・リパブリック号 (Great Republic) 1867年、3881トン、Henry Steers.
- ③チャイナ号 (China) 1867年、3836トン、William H. Webb.
- ④ジャパン号 (Japan) 1867年、4351トン、Henry Steers.
- ⑤アメリカ号 (America) 1869年、4454トン、Henry Steers.
- ⑥アラスカ号 (Alaska) 1868年、4011トン、Henry Steers.

[Steamship Historical Society of America 1986 : 32-54 ; Smith 1978 : 301, 307, 299, 309, 295, 295]

6隻はすべてニューヨークで作られ、うち2隻はウェッブ、4隻はヘンリー・ステアーズ造船所で1865-1868年に相次いで竣工し、大きさは約3700-4500トン、船体外板は木造 (wooden hull)、煙突は1本でマストは3本、両舷に2つの外輪を備え、船首は直角に近く、咸臨丸のような鋭角ではない [藤村2013 : 71 (注) 23]。

図1は外輪船ジャパン号の横と前後からの外観である。他の5隻の絵画・写真を見ても外観はほぼ同型に見えるが、それは上述の通り6隻全てが同じ頃にニューヨークで作られたためであろう。

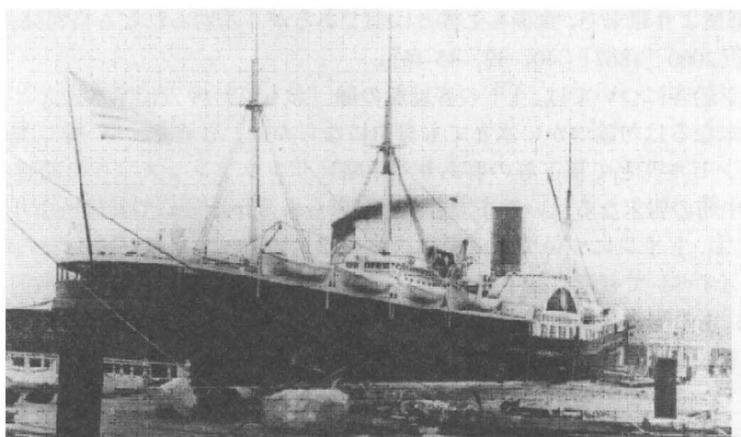
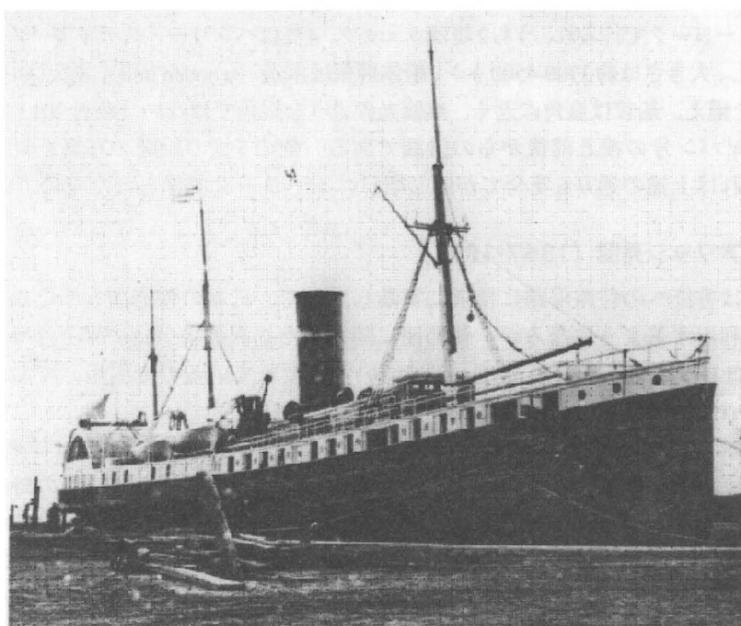
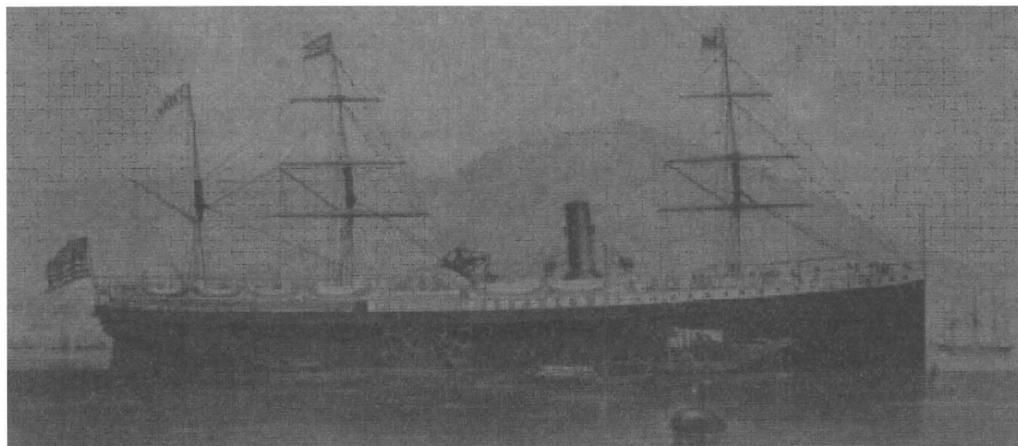
2. 日本人のステアリッジ見聞 (1867-1871)

主航路の外輪船は香港への往路帰路に横浜に寄港したので、日本の使節団も横浜からサンフランシスコに向かうときに利用するようになるが、使節団に随行した福沢諭吉 (1867年2月コロラド号) と高橋是清 (1867年8月コロラド号) がステアリッジについて言及しているので引用しておこう。なお文中の漢数字・旧仮名遣いは算用数字・現代仮名遣いに改めた。

1867年の太平洋郵船最初の外輪船コロラド号の帰路に横浜から乗込んだ福沢は「是れで3度目の外国行。慶応3年の正月23日 (陽暦1867年2月27日) に横浜を出帆して、(中略) この時には亜米利加と日本との間に太平洋の郵便船が始めて開通したその歳で、第一着に日本に来たのがコロラドと云う船で、その船に乗込む」と記し、サンフランシスコ・パナマを経由してニューヨークまで行っている [福沢2009 [1899]:286-288]。コロラド号の「旅客は1000人」ほどで「上中下」があり、上客は船の艙 (とも) で、1部屋4畳半で寝床は3段の3人相部屋、あるいは2人部屋や6人部屋があり、中客は艙 (とも) の下の部屋、上客の部屋より粗末で、食事上客とは別であるが「差別あれども格別見苦しきこともなし」と書いている [福沢2000 [1867]:40, 42, 45-46]。

さてステアリッジ船客については、「下の客は船の舳 (おもて) の方にて水夫など打ち交り寝床もあるかなし食物の粗末なるは勿論つかい水とても自由にならぬ位」と書き、「一番二番の外にスチヤレジ又はデッキパッセンゼル⁽²⁾とて極下等の客あり (中略) サンフランシスコへの船賃などは5-60ドルなりされども船中賄の粗末なるはいふまでもなく寝床もあるかなしにて甚難渋なり」と記している [福沢2000 [1867]:27]。トイレについても「又舳 (おもて) の方へも下の客并 (ならび) に水夫どもの便所数ヶ所あり都 (すべ) て便所は船中役人の立合にて毎朝掃除し誠に奇麗なり彼国の大便所は家の内にあるものも船中にあるものも其模様少しも換らず一段高き所に円き穴ありてこの穴に腰を据る趣工なり」と描写している [福沢2000 (1867):29, 46-48]。なお50-60ドルという船賃については、テイトが、香港からサンフランシスコまでのステアリッジの値段 (price of steerage passage) は競争次第で40-115ドルになったと記し、ロバート・ダラー社 (Robert Dollar Company) のファイルから「50.5ドル」で最低限の水・食料など (subsistence) 込みと引用していることから [Tate 1986 : 227-229]、福沢の記憶は概して正しいように思われる。

図1 外輪船ジャパン号の外観（絵と写真）



(出所) 絵 Huntington Digital Library(2011)、許可 Huntington Library 2015/01/27.

写真 Steamship Historical Society of America(1986)、許可 Steamship Historical Society Archives,
www.sshsa.org. 2015/01/27.

次に、1867年夏のコロラド号3回目の航海に横浜から「下等」船客として乗込んだ高橋是清。「アメリカ船コロラド号」が旧暦7月23日（慶応3年）に香港から横浜に入港、「7月25日（慶応3年）朝6時に3発の号砲を合図に桑港（サンフランシスコ）に向かって出帆した」が、その頃は、「アメリカ通いの船」は、毎月一回ずつ香港とサンフランシスコとの間を往復し、中国人が盛んに米国に移民する時代で、その時もたくさん中国人が乗っており、同行の他の3人は「上等」に乗ったが、高橋と他の1人の日本人は、中国人と一緒に「下等室」に乗込んだとして次のように書いている。「船の中では下等と上等とは非常な区別があって、下等の者は自由に上等へは行かれない。（中略）多数の者が広い部屋に同居して（中略）、朝は8時ごろになると掃除がはじまる。我々は衛生の為だといって甲板に追い出され、部屋の中は、唐辛子で燻される。掃除が済めば部屋へ戻る。朝飯などは大きなブリキの桶に入れて、（後略）」と描写している〔高橋 1931：35-36〕。

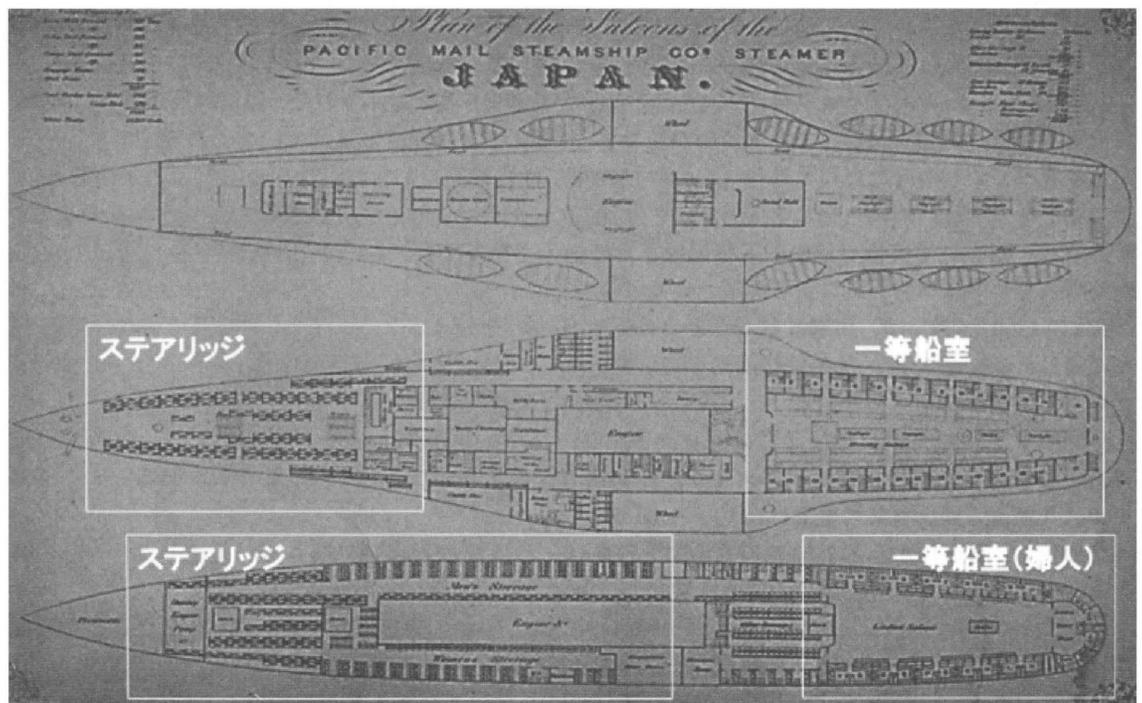
なお他の日本人の記録としては、1871年12月23日に横浜からアメリカ号に乗り込んだ岩倉使節団随員の久米邦武が「此回に発する飛脚船は、『アメリカ』と号す、太平洋会社飛脚船のうちにて、第一なる美しい船なり」「天秤仕掛の蒸気器械にて、外輪の船なり」、「上等の客室30、次等の客室16、総て46室あり、92人を容るべし」と書いているが、ステアリッジ空間や中国人移民についての記述は見当たらない〔久米邦武 1878：42-43〕。

3. ステアリッジ空間の配置

テイトは外輪船のステアリッジ設備について、「ミドルデッキの前方と中間は枠が付けられ、その上には快適なストレッチャー (stretcher, 担架様) が置かれ、各々にキャンバス地の布が敷かれていた (canvas bottom)。すべてシングル寝床である」との資料 (ロバート・ダラー社ファイル) を引用している〔Tate 1986：227〕。

図2は外輪船ジャパン号の船室プランである。このプランがそのまま実現されたかどうかは不明であるが、外輪船の構造についての知識を持った者の作と思われ、絵・写真と照らし合わせながら船室構成の一定のイメージを得ることはできる。甲板を上からアッパーデッキ(上甲板)、メインデッキ(中甲板)、

図2 ジャパン号の船室配置



(出所) Huntington Digital Library (2011), 許可 Huntington Library 2015/01/27.

ロワーデッキ（下甲板）と呼んでおこう。上甲板には救命ボートが両舷に6隻ずつあり図1の絵や写真と符合している。

船客収容施設は中甲板と下甲板とにあり、一等船室は中甲板と下甲板の後部（とも）、他方ステアリッジは中甲板と下甲板の中間から前の方（おもて）を占めており、船の後部に一等二等、前部にステアリッジという福沢・高橋の記述と一致している。図の上端に船客構成が記されているが、全部で1098人、うち一等船客は190人（約17%）、ステアリッジ・アフターは146人（約19%）、ステアリッジ船客は762人（約69%）である。ステアリッジ・アフター、一等船客の使用人の収容など詳細は不明な点が多く今後の調査に待ちたいが、ステアリッジ船客は全船客の7割弱、ステアリッジ・アフターを含めると9割弱を占める。

II 外輪船の運航表

1. 香港移民統計の外輪船

香港における中国人移民統計は、1855年の中国人旅客条例（The Chinese Passengers Act）に基づき、20人以上のアジア人（中国人）旅客を運ぶ船を中国人旅客船（Chinese Passenger Ship）と定義し、各船の中国人旅客を出入先別、大人（12歳以上、男女別）と子供（12歳未満、男女別）別に分類して記録した1855年の香港政庁港務局長報告（Harbour Master's Reports）から始まる。20人未満の中国人移民は勘定されないという不十分さはあるが、同報告を移民趨勢についての基本資料とみなすことができる。

表1-2は、1866-71年の港務局長報告（Harbour Master's Reports）からサンフランシスコとの出入を筆者が抽出して作成した表で、左側は出国した中国人旅客、右側は帰国した中国人旅客を示している。なお移民は“Chinese Passengers”と表記されていたが、出国側の“Emigrant Ships”というタイトルや同報告に付されていた旅客増減コメントには“Emigration”というタイトルが付けられ、実質的には移民として扱われていた。本稿もこの同一視を踏襲する。

さて表1からまず1866年の状況を見ると、移民運搬には2隻を除き概して1000トンに達していない船が携わり、比較的小さな船が運んでいたことが分かる。それに対してPM社が航路を開設した1867年は、出国側でPM社外輪船は全く顔を出さないのに対して、帰国側ではコロラド号が191人、255人、460人、グレート・リパブリック号が660人、チャイナ号が910人を運んでいる。出国移民が皆無なのは、おそらく航路開設直後で9月までは僚船が整わず、3ヶ月に1回程度の運航で、また香港ではなお宣伝が行き渡っていなかったためと思われる。翌1868年には出国側でようやく10月から外輪船が顔を出し、チャイナ号357人、グレート・リパブリック号290人、ジャパン号469人を運んでいるが1000人は超えていない。同年の帰国側では中国人移民はさらに増え、なかでもグレート・リパブリック号は1200人の中国人をサンフランシスコから帰国させている。

表2の1869-71年では、出国者数がひとつの船で1000人を超えるようになる。3年間で1000人超を運んだ船は、1869年では、月名は判読できない部分が多いが、ジャパン号1239人、チャイナ号1250人、グレート・リパブリック号1249人、ジャパン号1164人、1870年では、アメリカ号1154人、グレート・リパブリック号1231人、1871年にはグレート・リパブリック号が1115人を運んでいる。帰国側では、1869年にチャイナ号が1000人、アメリカ号が1016人を帰国させたが、1870年と1871年には一つの船で1000人を超える帰国移民の運搬はなくなっている。

なお表2出国側1870年の外輪船の香港出港日を見ると毎月12日前後に落ち着いたことが分かり、運搬移民数だけでなく、外輪船の定期的性格もはっきりしてくる。

表3に、表1-2から全移民に対するPM社外輪船が運んだ中国人移民の比率を算出した。上の出国移民では、ゼロであった外輪船の移民運搬シェアが1868年から22%、52%、63%、88%へと順調に増加し9割弱になったことが分かる。下の帰国移民では、初年の1867年に早くも過半数の65%、1868年に89%、1869年に91%、1870年と1871年には100%になっている。1867年に始まるPM社外輪5船は5年間で香

表1 香港移民統計 (1866-1868年)

月	日	船名	トン	大人		子供		合計	月	日	船名	トン	船籍	大人		子供		合計
				男	女	男	女							男	女	男	女	
1866年 香港からサンフランシスコへ									1866年 サンフランシスコから香港へ									
4	3	Aline	607	272		20		292	1	10	Fairlight	588	英	104				104
	26	Windward	782	299		20		319	18		A. M. Lawrence	606	米	193				193
5	11	Garland	617	273		26		299	21		Uncowah	989	伊	382				382
	15	Cap-sing-moon	466	183		20		203	3	27	Teresa	1,094	伊	464				464
	29	Fairlight	588	272		10		282	4	30	White Swallow	985	米	68				68
6	4	Silas Griinman	867	398		30		428	5	30	Rattler	908	米	93				93
	19	Vortigern	896	243	4	16		263	7	13	Fearless	900	米	100				100
7	11	Mary Frances	769	62		4		66	18		Bunker Hill	998	米	70				70
11	5	Wm. Wilcox	845	64				64	8	30	Pedro Primeiro	1,484	ポ	178				178
	17	Alice Ball	893	64				64	9	20	Windward	782	米	72				72
合計				2,130	4	146	0	2,280	11	5	Sea Serpent	974	米	380				380
									26		Galileo	800	伊	307				307
									合計				2,411	0	0	0	2,411	
1867年 香港からサンフランシスコへ									1867年 サンフランシスコから香港へ									
1	11	Reindeer	964	92		4		96	1	31	コロラド*	4,009	米	191				191
	19	Autocrat	1,430	31				31	2	1	Golden Flees	1,600	米	800				800
3	22	Tennyson	1,246	444	1	20		465	3	5	Atrevlda	457	英	160				160
	27	Ellen Southard	828	325		24		349	5	7	コロラド	4,009	米	255				255
4	3	Gem of the Ocean	630	246		26		272	7	28	Sumatra	1,078	米	110				110
	12	Garland	617	275		26		301	8	5	コロラド**	4,009	米	460				460
5	6	Free Trade	1,188	424				424	10	4	グレート・リパブリック	5,000	米	660				660
	10	California	1,413	433		52		485	11	14	チャイナ	3,836	米	910				910
	23	Chelsea	904	371		40		411	28		Franklin	1,134	米	107				107
6	8	Japara [ママ]	682	139		22		161	12	7	Fearless	909	米	150				150
合計				2,780	1	214	0	2,995	合計				3,803	0	0	0	3,803	
1868年 香港からサンフランシスコへ									1868年 サンフランシスコから香港へ									
3	19	Chelsea	904	380		22		402	1	14	グレート・リパブリック	3,856	米	1,200				1,200
	19	Parsee	558	225		34		259	2	15	チャイナ	3,836	米	200				200
4	3	Liguria	858	396		42		438	4	16	New York	2,217	米	200				200
	15	Cowper	1,024	344		40		384	5	19	チャイナ	3,836	米	117				117
5	7	Eliza	1,378	472		42		514	7	6	コロラド	3,717	米	250				250
	26	Reynard	1,053	379		44		423	8	4	グレート・リパブリック	3,856	米	158				158
6	6	John L. Dimmock	1,047	398		40		438	9	8	ジャパン	4,352	米	261				261
	11	Paramatta	361	157		22		179	10	6	チャイナ	3,836	米	360				360
	20	Wm. Chandler	705	315		40		355	31		Galatea	939	米	59				59
	20	Midnight	838	346		24		370	11	6	グレート・リパブリック	3,856	米	675				675
7	4	Jenny Bertaux	597	248		34		282	12	9	ジャパン	4,352	米	697				697
10	15	チャイナ	3,836	322	35			357	17		Ada Eldridge	1,277	米	250				250
11	16	グレート・リパブリック	3,856	178	112			290	合計				4,427	0	0	0	4,427	
12	16	ジャパン	4,352	208	261			469										
合計				4,368	408	384	0	5,160										

(注) 表1-2

1. 出港側タイトルは、RETURN of EMIGRANT SHIPS cleared by the Emigration Officer, during the Year ending 31st December, 1866-1871 各年。
2. 帰港側タイトルは、RETURN of VESSELS bringing CHINESE PASSENGERS to the Port of Victoria, Hongkong, from Places out of China, during the Year ending 31st December, 1866-1871 各年。
3. 所属・船長名・備考は省略した。表1 1867年右側10月4日着グレート・リパブリック号のトン数は誤りと思われるが、そのまま転記した。
4. * 帰路に福沢諭吉が横浜から乗船。** 帰路に高橋是清が横浜から乗船。*** 久米邦武 (岩倉使節団) が横浜から乗船した。
5. 表2右1871年帰港者合計は原本では3,378だが、筆者集計では表のように3,191となる。理由は不明。
6. ? は原資料判読不能を示す。

(出所) 表1-2 Hkharbour 1866-1871.

表2 香港移民統計 (1869-1871年)

月	日	船名	トン	大人		子供		合計
				男	女	男	女	
1869年 香港からサンフランシスコへ								
?	?	チャイナ	3,836	237	359			596
?	?	グレート・リパブリック	3,856	135	95			230
?	?	ジャパン	4,000	1,190	49			1,239
?	?	Shirley	1,049	334		38		372
?	?	Windward	782	289		42		331
?	?	F. A. Palmer	1,626	529		20		549
?	?	National Eagle	1,005	390		40		430
?	19	チャイナ	3,836	1,220		30		1,250
?	?	Helvetia	1,205	477		38		515
?	?	Old Dominion	690	275		24		299
?	19	グレート・リパブリック	3,856	1,220	29			1,249
?	22	Parsee	540	226		40		266
?	4	J. L. Dimmuck	1,047	395		56		451
?	16	Malay	812	292		30		322
?	?	Eduard	687	274		22		296
?	19	ジャパン	4,000	1,049	111	3	1	1,164
?	10	Akbar	845	168		20		188
?	13	Mary	1,140	395		52		447
?	19	チャイナ	3,836	710	80	10	5	805
?	?	Eleano	1,230	324		42		366
?	19	グレート・リパブリック	3,856	298	149	14	18	479
?	18	アメリカ	4,454	415	244	51		710
?	19	ジャパン	4,000	259	215	28	27	529
?	19	チャイナ	3,836	321	139	6	8	474
?	18	アメリカ	4,454	369	210	48	41	668
合計				11,791	1,680	654	100	14,225

1870年 香港からサンフランシスコへ								
1	12	ジャパン	4,352	202	8	43		253
2	12	チャイナ	3,836	644	15	58	5	722
3	12	アメリカ	4,454	1,154				1,154
	23	Wm. Wilson	858	333		48		381
4	28	Malay	812	278				278
	5	Niagara	1,359	465	1	66		532
12	12	ジャパン	4,352	1,271	2	3		1,276
	14	Panther	1,185	361		40		401
	26	Henry Reed	888	329		22		351
	30	Witch of the Wave	1,020	400		18		418
5	7	F. A. Palmer	1,626	825				825
	12	グレート・リパブリック	3,881	1,172	42	13	4	1,231
	31	Sardis	1,249	287				287
6	11	チャイナ	3,836	523	12	23		558
7	12	ジャパン	4,352	224	19	21	3	267
8	12	アメリカ	4,454	97	10	5	4	116
9	12	グレート・リパブリック	3,881	96	2	2		100
10	12	チャイナ	3,836	70	1		1	72
11	12	ジャパン	4,352	55	6	4	2	67
12	12	アメリカ	4,454	93	5	7		105
合計				8,879	123	373	19	9,394

1871年 香港からサンフランシスコへ								
1	12	グレート・リパブリック	3,881	123	6	10		139
2	11	ジャパン	4,352	61				61
3	13	アメリカ	4,554	249	10	32		291
4	12	グレート・リパブリック	3,881	989	12	112	2	1,115
	19	Helen Morris	1,285	83		4		87
5	1	Edward James	528	185		10		195
	12	Otago	895	270		32		302
6	12	チャイナ	3,836	845	9	109	3	966
	12	アメリカ	4,554	318	3	41	1	363
7	12	ジャパン	4,352	247	9	22	6	284
8	12	チャイナ	3,836	169	11	18		198
9	12	アメリカ	4,554	106	6	18		130
10	12	ジャパン	4,352	191	18	26		235
11	11	グレート・リパブリック	3,881	208	2	19		229
12	12	アメリカ***	4,554	207	14	28	4	253
合計				4,251	100	481	16	4,848

月	日	船名	トン	船籍	大人		子供		合計
					男	女	男	女	
1869年 サンフランシスコから香港へ									
1	6	Sea Serpent	974	米	93				93
	8	チャイナ	3,836	米	1,000				1,000
2	9	Windward	782	米	84				84
	12	グレート・リパブリック	3,881	米	486				486
3	15	ジャパン	4,352	米	130				130
4	10	チャイナ	3,836	米	104				104
5	10	グレート・リパブリック	3,881	米	105				105
6	7	ジャパン	4,352	米	121				121
7	7	チャイナ	3,836	米	213				213
8	6	グレート・リパブリック	3,883	米	150				150
?	?	?	2,500	米	257				257
?	?	ジャパン	4,352	米	515				515
?	?	チャイナ	3,836	米	829				829
?	9	アメリカ	4,456	米	1,016				1,016
合計					5,103	0	0	0	5,103

1870年 サンフランシスコから香港へ									
1	7	ジャパン	4,352	米	565				565
2	9	チャイナ	3,836	米	288				288
3	7	アメリカ	4,454	米	78				78
4	6	ジャパン	4,352	米	168				168
5	7	グレート・リパブリック	3,881	米	140				140
6	1	チャイナ	3,836	米	146				146
7	4	ジャパン	4,352	米	140				140
8	8	アメリカ	4,454	米	182				182
9	5	グレート・リパブリック	3,881	米	318				318
10	4	チャイナ	3,836	米	380				380
11	4	ジャパン	4,352	米	525				525
12	6	アメリカ	4,454	米	672				672
合計					3,602	0	0	0	3,602

1871年 サンフランシスコから香港へ									
1	6	グレート・リパブリック	3,881	米	549				549
2	4	ジャパン	4,352	米	350				350
3	7	アメリカ	4,554	米	130				130
4	6	グレート・リパブリック	3,881	米	73				73
5	6	チャイナ	3,836	米	83				83
6	3	アメリカ	4,554	米	114				114
7	5	ジャパン	4,352	米	120				120
8	2	チャイナ	3,836	米	190				190
9	2	アメリカ	4,554	米	231				231
10	3	ジャパン	4,352	米	256				256
11	4	グレート・リパブリック	3,881	米	475				475
12	5	アメリカ	4,554	米	620				620
合計					3,191	0	0	0	3,191

(注・出所) 表1参照。

表3 外輪5船の移民運搬比率 (1866-1871年)

サンフランシスコへ												
移民運搬船	1866年		1867年		1868年		1869年		1870年		1871年	
	延べ船数	運搬人数	延べ船数	運搬人数	延べ船数	運搬人数	延べ船数	運搬人数	延べ船数	運搬人数	延べ船数	運搬人数
出国移民総数 (A)	10	2,280	10	2,995	14	5,160	25	14,225	20	9,394	15	4,848
コロラド												
グレート・リパブリック					1	290	3		2	1,331	3	1,483
チャイナ					1	357	4	3,125	3	1,352	2	1,164
ジャパン					1	469	3	2,932	5	3,017	3	580
アメリカ							2	1,378	2	221	4	1,037
外輪5船計 (B)	0	0	0	0	3	1,116	12	7,435	12	5,921	12	4,264
運搬移民数の比率 B/A		0%		0%		22%		52%		63%		88%

サンフランシスコから												
移民運搬船	1866年		1867年		1868年		1869年		1870年		1871年	
	延べ船数	運搬人数										
出国移民総数 (A)	12	2,411	10	3,803	12	4,427	14	5,103	12	3,602	12	3,191
コロラド			3	906	1	250						
グレート・リパブリック			1	660	3	2,033	3	741	2	458	3	1,097
チャイナ			1	910	3	677	4	2,146	3	814	2	273
ジャパン					2	958	3	766	4	1,398	3	726
アメリカ							1	1,016	3	932	4	1,095
外輪5船計 (B)	0	0	5	2,476	9	3,918	11	4,669	12	3,602	12	3,191
運搬移民数の比率 B/A		0%		65%		89%		91%		100%		100%

(出所) 本稿表1-2。

港中国人移民運搬をほぼ独占するに至ったのである。

2. 外輪船の運航表

次ページの表4は1871年の横浜の英字新聞ジャパン・ウィークリー・メール (*The Japan Weekly Mail*, 以下、*JWM*) 海運情報 (Shipping Intelligence) 欄に掲載された入船 (Arrivals)・出船 (Departures)・船客 (Passengers) と1871年香港港務局長報告とを総合して整理した外輪船運航表である。

まず最上の方に記されているグレート・リパブリック号を例にとって表の見方を説明しよう。同号は12月29日に横浜に到着し、翌30日に出港して香港には1月6日に着くが、同号が乗せていた帰国中国人移民は549人である。香港には7日停泊し、1月12日に139人の中国人移民を乗せて香港を出港、横浜には1月20日に着き、同月23日に横浜を出港してサンフランシスコに向かっている。他の外輪船についても同様である。

表4からまず明らかになるのは運航の定期性である。多少のずれはあるが、サンフランシスコからの出発は毎月1日、横浜への到着は25日前後、横浜から香港への出発は26日前後、香港到着は翌月の6日前後で12日に横浜に向け出港、横浜へは20日頃に着き、横浜からサンフランシスコへの出港は各月の23日前後である。このように外輪船の各月の発着日はほぼ決まっていたのである。

表4からはまた外輪船のシフトも判明する。たとえばこの表でアメリカ号は4回顔を出しているが、その横浜出港は3月24日、6月23日、9月23日、12月23日と3か月ごとにサンフランシスコに向かっている。もちろん自然条件や事故のために時にスケジュールの変更はあったろうが、定期化とは具体的にはこのような月例化であり、旅客にとっては不確実性の減少という意味をも持っていたことが分かる。

外輪船の航海についてはジャパン・ウィークリー・メール (*JWM*) が船客項目の次にレポート (Reports) を掲載しており、下にPM社の運航とステアリッジ船客についての箇所を引用しておこう。

(1871年4月25日横浜着チャイナ号) P. M. S. S. のチャイナ号、W. B. Cobb船長、1871年4月1日サンフランシスコを出発。航海中は晴天、風は概して東から吹いていた [*JWM*: Apr. 29, 1871]。

表4 横浜の外輪船運航（1871年）

港	中国人移民	停泊	方向	港	船名	方向	ステア 船客	月	停泊	ステア 船客	方向	港
香港	549 139	1月6-12日	←	横浜	グレート・リパブリック	←		12	29-30		←	サ
			→			→	1	20-23	→			
香港	350 61	2月4-11日	←	横浜	ジャパン	←			27-28		←	サ
			→			→	2	19-22	→			
香港	130 291	3月7-13日	←	横浜	アメリカ	←					←	サ
			→			→	300 ⁽¹⁾	3	21-24	→		
香港	73 1115	4月6-12日	←	横浜	グレート・リパブリック	←			27-29		←	サ
			→			→	4	20-22	→			
香港	83 966	5月6-12日	←	横浜	チャイナ	←			25-28		←	サ
			→			→	5	19-22	966 ⁽⁵⁾	→		
香港	114 363	6月3-12日	←	横浜	アメリカ	←			25-?		←	サ
			→			→	6	20-23	358 ⁽⁶⁾	→		
香港	120 284	7月5-12日	←	横浜	ジャパン	←			25-27	118 ⁽⁷⁾	←	サ
			→			→	283 ⁽²⁾	7	19-19	→		
香港	190 198	8月2-12日	←	横浜	チャイナ	←			24-26		←	サ
			→			→	8	19-22	→			
香港	231 130	9月2-12日	←	横浜	アメリカ	←			23-26	227 ⁽⁸⁾	←	サ
			→			→	137 ⁽³⁾	9	20-23	→		
香港	256 235	10月3-12日	←	横浜	ジャパン	←			25-26	253 ⁽⁹⁾	←	サ
			→			→	10	21-23	→			
香港	475 229	11月4-11日	←	横浜	グレート・リパブリック	←			25-27		←	サ
			→			→	11	19-23	→			
香港	620 253	12月5-12日	←	横浜	アメリカ	←			26-28		←	サ
			→			→	255 ⁽⁴⁾	12	20-23	→		
香港			←	横浜	ジャパン	←			30-	821 ⁽¹⁰⁾	←	サ
			→			→					→	

(出所) 本稿表2、JWM1871年の各週Shipping Intelligence.

(注) JWMはsteerage, Chinese, deckの語で下のようにステアリッジ船客(ステア)を示している。

1. Per America, from Hongkong, arrived 21st inst. : ...For San Francisco...and 300 Chinese in the Steerage.
2. Per Japan from Hongkong, ...For San Francisco...283 Chinese in Steerage.
3. Per America, ...from Hongkong, ...For San Francisco...137 Chinese.
4. Per America, from Hongkong...For San Francisco...255 Chinese.
5. Per China, for San Francisco, despatched 22nd inst. , 966 Chinese and 3 Europeans on deck from Hongkong.
6. Per America, for San Francisco...In the Steerage...358 Chinese on deck.
7. Per Japan, from San Francisco, ...For Hongkong...118 Natives in the Steerage.
8. Per America, from San Francisco: ..For Hongkong, ...10 Europeans and 227 Chinese in the Steerage,
9. Per Japan from San Francisco...For Hongkong ...253 Chinese in the Steerage.
10. Per P. M. S. S. Japan, from San Francisco...For Hongkong...821 in steerage.

(1871年7月24日横浜着チャイナ号) P. M. S. S. のチャイナ号、3,836トン、W. B. Cobb船長、1871年7月1日12時にサンフランシスコを出発、7月5日ステアリッジ船客のAh Seeが肺病(consumption)で死に、遺体を防腐保存。7月8日ステアリッジ船客のQuong Chungが肺病で死に、遺体を防腐保存。7月8日午前5時半、北緯36度42分、西経153度55分でP. M. S. S. のアメリカ号と連絡(communicated with)。順調。チャイナ号は晴天に恵まれ、東と南からのそよ風を受けた[JWM: July, 29, 1871]。

(1871年8月23日横浜着アメリカ号) P. M. S. S. Co. の汽船アメリカ号、E・W・Warsaw船長、サンフランシスコ1871年8月1日発。8月7日、北緯36度40分、西経149度で帰港中の社の汽船ジャパン号と連絡。横浜から200マイルの所までは全航海が好天だったが、その先は強い東風と雨天に遭遇。横浜着は8月23日午後6時30分 [JWM: Aug, 26, 1871]。

(1871年10月25日横浜着グレート・リパブリック号) P. M. S. S. グレート・リパブリック号、W. B. Cobb船長、1871年9月30日サンフランシスコを出発、航海中は晴朗な天気にも恵まれた [JWM: Oct, 28, 1871]。

なおレポートにあるように、7月8日にはサンフランシスコを7月1日に出発して横浜に向かった往路のチャイナ号と6月23日に横浜を発った帰路のアメリカ号が、また、8月7日には8月1日にサンフランシスコを出発したアメリカ号と7月19日に横浜を発った帰路のジャパン号が出会い、その際に郵便物などが渡された。記載の経度・緯度から交差の場はおおよそハワイ北方と特定できる。

III 外輪船の中国人ステアリッジ船客

1. 外輪船の中国人ステアリッジ船客

横浜のステアリッジ船客はJWM海運情報欄の“Passengers”項目に記載されていた。たとえば1871年12月1日にサンフランシスコを発って同月30日に横浜に着いたジャパン号の船客紹介を下に引用しておこう。

P. M. S. Sのジャパン号。12月1日サンフランシスコ発。横浜へはM. M. デビッドソン嬢、A. M. リーパン嬢、ケイト・ジュサップ夫人、ハリー・ブッシュ氏、J. R. マーシャル氏（中略）香港へはB. グラバー氏と妻、A. A. リッチー夫人、リッチー嬢、J. プレイク師（中略）、ステアリッジ821人 [JWM: Dec. 30, 1871、下線は藤村]。

下線の821人は“and 821 in steerage”で、ステアリッジ船客の表現は前ページ表4（注）1-10のようには一様ではなく、しかも断片的であるけれども、香港統計との照合に用いることができる。たとえば3月13日香港発アメリカ号の運搬移民は香港統計が291人、横浜着3月21日同号の移民は300人である。香港5月12日発チャイナ号の運搬移民は香港統計が966人と記載されているのに対して、横浜5月22日発同号では同数の966人となっている。以下同様に香港・横浜の順に運搬移民数を比べると、363-358人、120-118人、284-283人、231-227人、130-137人、256-253人、252-255人である。香港数値と横浜数値の違いの理由は不明であるが、数値の懸隔は9, 0, 5, 2, 1, 4, 7, 3, 3と僅かで誤差の範囲にとどまっている。

2. 中国人ステアリッジ船客の規模と季節性

すでに表3の説明で指摘したように、サンフランシスコ出入国中国人移民に占めるPM社外輪船のシェアは急速に伸び、出国では1870年63%から1871年88%へ、帰国では1870年・1871年ともに100%を占め、1871年には香港・サンフランシスコ間の中国人の移動は外輪船が担うようになったと判断してよからう。

ところで次ページ表5は1870-1871年に外輪船で出入国した中国人移民の月別数であるが、出国・入国ともに特定の月に集中していることが分かる。まず1870年の出国を見ると、2-5月に全出国者5921人のうちの4383人が出国し、全出国者の74%がこの4ヶ月に集中している。翌1871年の出国では3-6月が多く、全出国者4264人の64%を占める2735人がこの4ヶ月に出国している。なお、1870年の出国集中月が2-5月なのに対し、1871年の出国集中月が3-6月と1ヶ月ずれているのは、1870年の春節が1月31日であったのに対して、1871年の春節が2月19日と後にずれているためと思われる [Welch 1928 : 22-23]。

次に帰国者数を見ると1870年で最も帰国者が多いのは10-1月で、この4か月で全帰国者3602人中の59%を占める2142人が帰国している。また、1871年は11-2月が多く、全帰国者3191人中の62%に当たる1994人がこの4か月に帰国している。このように1870年には出国は2-5月、帰国は10-1月に集中し、1871年には出国は3-6月、帰国は11-2月に集中していた。

このような出国・帰国両方での特定月への集中について、筆者は別稿で、1855-1895年の41年間の中国人移民のサンフランシスコ往還には、春節前の10-1月の4か月に帰国し、春節後の3-6月の4か月に

表5 外輪船の月別移民数

月	1870年				1871年			
	香港→サ (出国)		サ→香港 (帰国)		香港→サ (出国)		サ→香港 (帰国)	
1月	253	4%	565	16%	139	3%	549	17%
2月	722	12%	288	8%	61	1%	350	11%
3月	1,154	19%	78	2%	291	7%	130	4%
4月	1,276	22%	168	5%	1,115	26%	73	2%
5月	1,231	21%	140	4%	966	23%	83	3%
6月	558	9%	146	4%	363	9%	114	4%
7月	267	5%	140	4%	284	7%	120	4%
8月	116	2%	182	5%	198	5%	190	6%
9月	100	2%	318	9%	130	3%	231	7%
10月	72	1%	380	11%	235	6%	256	8%
11月	67	1%	525	15%	229	5%	475	15%
12月	105	2%	672	19%	253	6%	620	19%
	5,921	100%	3,602	100%	4,264	100%	3,191	100%

(注) サンフランシスコは「サ」と略記。

(出所) 本稿表2。

出国していたという2つの周期性があったことを統計的に明らかにし、帰国増の後の出国増という継起は、帰国移民の持ち帰り金・雇用情報・勧誘・先導が出国を引き起こしていたという帰国者先導的な因果から説明できることを提起したが〔藤村 2013: 64-67〕、外輪船に限定される表5の1870-71年の出国・帰国についても同様の帰国・出国の継起を認めることができる。

おわりに

本稿の問いは、1867年のPM社外輪船による太平洋航路の開設は中国人移民を増大させるという予想の正否であった。その答えはこれまでの論述にあるのだろうか。

まず表3の外輪5船の中国人移民運搬比率の増加をもう一度眺めよう。中国人移民全体に占めるPM社外輪船のシェアが増加し、1871年には中国人移民運搬をほぼ独占するようになったことはすでに述べたが、PM社の移民運搬シェアの増大だけでなく、PM社外輪船が初めて出国中国人移民を運搬した1868年から1871年にかけての4年間、同社の外輪船は1116人、7435人、5921人、4264人の中国人移民を出国させ、それに応じて他社の運搬移民を含む中国人移民出国総数は5160人、14225人、9394人、4848人と1869年を頂点とする増大を示している。この1869年の外輪船運搬移民7435人と移民総数14225人への増大を見る限り、PM社の太平洋航路開設は、確かに中国人移民の増大をもたらしたといえる。

他方、表5の1870-1871年の外輪船月別移民数を眺めてみよう。表1-2、表4で見たように外輪船は毎月決まった日に定期運航を組んでいたにもかかわらず、移民数は帰国では春節前の4ヶ月、出国では春節後の4ヶ月に集中していた。逆にいえば、表から見て取れるように、帰国でも出国でも他の8ヶ月の中国人移民運搬数はわずかであった。つまり、PM社の外輪船は月例的に運航されたにもかかわらず、その便利さは各月で満遍なく移民を増加させるほどの影響を与えなかったという意味で限界を持っていたのである。

香港港務局長の予想は短期的には当たっており、誤りというわけではない。しかし交通革命を移民増大に短絡させるのは、春節という文化を軸にする中国人の移動構造を考慮に入れていない点で一面的といわなければならないまい。

移動構造と交通革命との連関を、より広い視野で長期的に分析することは今後の課題としたい。

[注]

- (1)コロラド号については、スミスが1864年としているのに対して [Smith 1978 : 301]、アメリカ汽船歴史学会は1865年としている [Steamship Historical Society of America 1986 : 32]。この違いは、スミスが進水 (launched) 年を基準としたのに対し、アメリカ汽船歴史学会は竣工 (built) 年を基準にしたためと思われる。同学会が記しているように、コロラド号は進水後の艤装にほぼ1年かけてから運航された。本稿では6船とも竣工を基準としたので、コロラド号についても1865年と記した。
- (2)ステアリッジ・パッセンジャーは「デッキ・パッセンジャー」とも呼ばれ、甲板と下の甲板との間 (between decks) の区切りのない広いスペースが「ステアリッジ」(Steerage) である。辞書では三等船客と訳される。しかし三等船客のさらに下の等級としてステアリッジが設けられる場合もあったので、本稿では三等船客と区別してステアリッジ船客と呼ぶが、一般的には同等に扱ってよいと思う。

引用参考文献

略語一覧 (アルファベット順)

HKHarbour : Harbour Master's Reports 各年版。

HKGazette : The Hongkong Government Gazette 各号。

JWM : The Japan Weekly Mail 各号。

和文文献 (あいうえお順)

久米邦武 (1977 [1878]) 『米欧回覧実記』 岩波書店。

小風秀雅 (1995) 『帝国主義下の日本海運——国際競争と対外自立』 山川出版社。

高橋是清 (1936) 『高橋是清自傳』 千倉書房。

服部之総 (1981 [1926]) 『黒船前後・志士と経済』 岩波文庫。

福沢諭吉 (2000 [1867]) 『西洋旅案内／福沢諭吉著・西洋出稼案内／移民保護協会編』 (ゆまに書房)。

—— (2009 [1899]) 『新訂福翁自伝』 岩波文庫。

藤村是清 (2013) 「華僑送出4港の旅客統計分析に基づく中国人移民サイクルの再検討——メンカリーニ的データ限界を超えて」(後篇)、『華僑華人研究』10号 (日本華僑華人学会)。

英文文献 (アルファベット順)

Chandler, Robert J. and Stephen J. Potash (Forwarded by James P. Delgado) (2007) *Gold, Silk, Pioneers & Mail : The Story of the Pacific Mail Steamship Company*, San Francisco : Friend of the San Francisco Maritime Museum Library.

Lindsay, W. S. (1965 [1874, London edition]) *History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, vol. 4, New York: AMS Press Inc.

Smith, Eugene W. (1978) *Passenger Ships of the World, Past and Present*, Boston: George H. Dean Company.

Steamship Historical Society of America, Inc., The. (1986) *Photographic Portraits of American Ocean Steamships, 1850-1870*. Providence Rhode Island: The Steamship Historical Society of America, Inc.

Tate, E. Mowbray. (1986) *Transpacific Steam, The Story of Steam Navigation from the Pacific Coast of North America to the Far East and the Antipodes, 1867-1941*. New York: Cornwall Books.

インターネット資料 (アルファベット順)

Disturnell, J. (1855) *Disturnell's Railway and Steamship Guide; Giving the Railroad and Steamship Routes, Distances, Fares, &c. through the United States and Canada. Also, the Ocean Steamship Arrangements; List of Hotels, &c. with a Map of the United States and Panama, Showing All Canals, Railroads, &c.* New York: J. Disturnell. http://www.archive.org/details/cihm_49039. (2015年1月5日閲覧)

Huntington Digital Library (2011) *Plan of the saloons of the Pacific Mail Steamship Co.'s Steamer Japan*.

<http://cdm16003.contentdm.oclc.org/cdm/search/searchterm/pacific%20mail/mode/all/order/nosort/page/1> (2014年3月14日閲覧)

Mayers, Wm. Fred, N. B. Dennys, and Chas King (1867) *The Treaty Ports of China and Japan. a Complete Guide to the Open Ports of Those Countries, Together with Peking, Yedo, Honkong and Macao, forming a Guide Book & Vade*

- Mecum for Travellers, Merchants, and Residents in General, with 29 Maps and Plans.* <http://www.archive.org/details/treatyportschin00unkngoog>. (2015年1月5日閲覧)
- Otis, F. N. (1867) *Isthmus of Panama. History of The Panama Railroad; and of the Pacific Mail Steamship Company. together with a Traveller's Guide and Business Man's Hand-book for the Panama Railroad, and the Lines of Steamships Connecting it with Europe, the United States, the North and South Atlantic and Pacific Coasts, China, Australia, and Japan*, New York: Harper & Brothers. <http://archive.org/details/cu31924021538214> (2013年1月10日閲覧)
- University of Hong Kong Libraries, *Hong Kong Government Reports Online (1853-1941)* (HKUL Digital Initiative) <http://lib.hku.hk/database/> (2008年12月28日閲覧)
- Welch, Windon Chandler; United States, Department of Labor, Bureau of Immigration (1928) *Chinese-American Calendar for the 102 Chinese Years Commencing January 24, 1849, and Ending February 5, 1951*, Washington: United States Government Printing Office. <http://archive.org/details/chineseamericanc01welc> (2012年6月10日閲覧)

(ふじむら これきよ 客員研究員、神奈川大学人間科学部非常勤講師)