

ペリー提督のもう一つの狙い

環太平洋の覇権の獲得、太平洋航路の整備
(今津説)、アジアよりの移民確保の必要性
(鉄道の建設、西部太平洋岸地域の開発促進)

村田 禪(横浜黒船研究会、平成22年1月10日)

前書き：横浜黒船研究会での発表 (平成22年1月10日)

2009年(平成21年)は、横浜開港150周年にあたり、開港にまつわる多くの歴史的エピソード、歴史的事実の再解釈等の調査、研究発表がなされた。平成21年4月12日に、黒船研究会の今津浩一氏が、横浜開港記念会館で「ペリー提督の対日交渉」と題して、非常に示唆に富んだ講演をされた。ペリーは、幕府に対して「通商、海難救助、薪水の補給」を要求した。幕府は、通商は拒否したが、後2項目は同意した。今津氏は、「ペリーの隠れた、真の？」もう一つの狙いがある、それは、「環太平洋の覇権確立、米国とアジアを結ぶ北米商業航路の整備」にあった、と多くの書簡、建議書等を引用して述べた。講演後、聴取者の一人が、この見方に反対して、「当時の米国は、自国内の発展、資本充実に多忙でアジアに出る余裕も必要もなかった」と、言った主旨の反論を述べた。しかし、1848-49年のゴールドラッシュ以降、大陸横断鉄道の建設、そのための労働力の確保は喫緊の課題であり、事実数多くの中国移民があい前後して太平洋を渡った事実からして、私は、今津氏の見方に賛成である。それを、述べたものが、このプレゼンテーションである。

19世紀アメリカ発展の主な歴史年表

- 1823 モンロー宣言
- 1846 米墨戦争はじまる(-48)
- **1848** カリフォルニアに金鉱発見(ゴールドラッシュ)
- 1861 南北戦争(-65)
- 1863 奴隷解放宣言
- 1867 アラスカ買収(アリューシャン、ミッドウェイ併合)
- **1869** 大陸横断鉄道完成
- 1890 フロンティア消滅
- 1898 米西戦争(帝国主義時代へ)
(フィリピン、ハワイ併合)

フォーティ ナイナーズ (Forty-niners)

- 1849年のゴールド ラッシュの時に、カルフォルニアへ金鉱探しに来た人々のことを「フォーティ ナイナーズ」という。きっかけは、米墨戦争の終結直後1848年サンフランシスコ近くのサクラメントで金鉱が発見された。米墨戦争後の不況下に、その噂を聞いた東部の人々は、翌年カルフォルニアに殺到し、ゴールドラッシュが起こった。経路は、(1)幌馬車で大平原を越えて陸路に行く、(2)パナマ地峡を経由して船と陸路を使う、(3)Cape Horn 周りで船で行く、3つの方法があり、いずれも、約6ヶ月かかった。約75,000人の人々がカリフォルニアに殺到し、サンフランシスコとサクラメント溪谷の人口が急増した。
- リーランド スタンフォードは、彼らに食料、雑貨、衣料を売り巨利を得、次のパシフィック セントラル鉄道建設に出資、後にカリフォルニア州知事、スタンフォード大の創設者となる。

ペリー来航前後の日米年表比較

- 1848-9 カリフォルニアゴールドラッシュ
- 1853.6 ペリー浦賀来航、大統領親書提出
- 1854.1 ペリー再来航
- 1854.3 日米和親条約締結
- 1856 ハリス下田に着任
- 1858.6 日米修好通商条約調印
- 1860.1 咸臨丸出航
- 1863.1 セントラルパシフィック鉄道着工
- 1869.5 大陸間横断鉄道完成

中国移民 (アメリカ現代史、齊藤真著、山川出版社、p61)

19世紀後半、急激に増大した移民の中には、ヨーロッパ移民とは、まったく異なったアジアからの移民も混じっていた。アメリカと中国とは、アヘン戦争後1844年の望か条約で国交が開かれたが、ゴールドラッシュの影響もあって、1866年までに75,000人の移民が太平洋岸に渡来した。さらに、在北京公使であったアンソンのバーリンゲイムの努力により、1868年中国よりアメリカへの移民が無制限に認められることとなった。当時、低廉な労働力、ことに鉄道建設に従事する労働力をアメリカは求めていた。東からはアイルランド系移民が、太平洋岸からは中国系移民が大陸横断鉄道の建設に大きな役割を果たした。また、ときに西部劇にもみられるように、西部奥地の鉱山町でも鉱夫として働いて、小さな中国人街をつくっていた。都会で家事労働などする者も多かった。

中国移民は、当初は、おとなしい、ジョン チヤイナマン と呼ばれて調法がられていたが、その数が増大するにつれ、低賃金で働くことから、白人労働者のはげしい反発を招くにいたった。中国移民は、1870年代以降、カリフォルニア州の人口の9%を占め、82年には実に年間四万人近くの中国人が渡米して来た。辮髪、中国服、中国語など、アメリカ人になじまない中国移民の姿が増えるや、先の賃金問題とからみあって人種問題に発展し、太平洋岸各地で中国移民排斥運動が起こり、82年、10年間中国移民を停止するまでになった。ちなみに、1820年より19世紀末までに、中国移民の総数は30万人を超えている。その後、国際情勢の変化につれ、この政策は、修正されたことは、いうまでもない。

大陸間横断鉄道建設(1863-69)

- 1862年、太平洋鉄道法案は5月に下院、6月に上院を通過、7月にリンカーン大統領が署名。東からユニオンパシフィック鉄道、西からセントラルパシフィック鉄道に大陸間横断鉄道の建設を求めた。連邦政府の支援策として用地の使用許可と1マイル当り平地、\$16,000、丘陵地\$32,000、山地\$48,000の補助金を給付。両社に建設促進を競争させた。
- 1863年、カリフォルニア州知事スタンフォードの出席のもとサクラメントで着工記念式。中国人を中心とする移民を建設労働者として大量に雇い入れた。冬のシェラネヴァダ山脈に降る雪にも耐えて工事を進めた。当時中国人移民は、欧州からの白人移民に較べて体も小さく、体力的にも劣り、肉体労働には不向きといった偏見があった。賃金も白人の3ドルより安かった。やがて、これが偏見とわかると、賃金も改善された。更に、線路の敷設のみならず、発破、鍛冶、大工、石工、測量技術者、電信技手、コックなど多様な職種に彼らは使用された。彼らは、器用に勤勉にこれらの職種をこなした、と言われている。
- 1869年5月10日、着工から6年後、セントラルパシフィック鉄道は1,110km、ユニオンパシフィック鉄道は、1,749kmの線路を敷設してユタ州プロモントリーサミットで接続された。
- 鉄道の開通によって、東海岸と西海岸との間の移動は、それ迄、陸上であれば数ヶ月、パナマ経由の海上であれば数週間要していたものが、1週間に短縮された。
1876年6月4日、ニューヨーク発サンフランシスコ行き超特急は83時間39分という記録を作った。

太平洋国家(マハンと大海軍建設)

(アメリカ現代史、p65)

- 建国当初より、アメリカ社会には、アメリカは海洋国家として発展すべきであるという考え方があった。事実、ニューイングランドのアメリカ船は、大西洋を越えて地中海に及び、また南米マジェラン海峡を越えて太平洋を渡り、中国の広東貿易に従事していた。19世紀前半はもっぱら西半球における膨張を重ね大陸国家を築くわけであるが、その間もメルヴィルの小説「モビイ デイック」にでてくるように、アメリカの捕鯨船は広く太平洋上に活躍し、日本近海にまできていた。1853年ペリー提督率いる黒船が日本を訪れた重要な背景が、ここにもある。ちなみに、当時のアメリカ海軍は世界有数の海軍であった。
- ところが、南北戦争後、アメリカ工業の発展は、国内市場の発展によるところが大きく、鉄道による国内市場の開発、拡大は熱心に行われたが、航路による海外市場の開発はあまりおこなわれず、貿易も外国船、ことにイギリス船に依存し、アメリカ海軍船舶も老朽化し、貧弱なものになっていった。
- 19世紀末、フロンティア消滅のころ、フロンティアを海のかなたに求める主張が強まり、太平洋、アジアがアメリカの未来を形成する場として注目されてきた。海外市場を求める資本家よりも、まず、政治家、軍人、学者、牧師などによって海外進出論が説かれた。なかでも、海軍大佐アルフレッド マハンの影響力は極めておおきかった。海軍大学の学長にあり、1890年「海上権力の歴史に及ぼした影響、1660-1783」という大著書をだし、海軍膨張論、大海軍建設論を展開した。
- アメリカ海軍は強化され、1898年の米西戦争でその成果をだした。

ハワイ日系移民の歴史

日本人初の集団移民-「明治元年者」の渡航問題

日本最初の集団移民となったのは、1868年(明治元年)5月17日、横浜を出港したイギリス船籍の「サイオト号」に乗った153人でした。この移民はハワイ政府の強い要請に基づいて準備されていましたが、移民許可を出した徳川幕府が瓦解し、明治政府はこの移民を認めなかったため、無断で出港してしまうという、国際関係から見ると最悪の事態となってしまいました。ハワイ政府は1864年移住民局を設置し、労働力不足を解決する為に、外国から移民を導入しようとしていました。ワイリー外相は咸臨丸のハワイ寄港以来日本人に感銘し日本人の移民を強く薦めました。横浜在住貿易商人のオランダ系アメリカ人、ヴァンリードをハワイ総領事に任命しハワイと幕府との通商条約の交渉にあたらせました。幕末の混乱期にハワイとの通商条約もないままに、幕府は350名の渡航許可と180名分の旅券の交付をおこないませんでした。その後、明治新政府はこれらを見とめないままに、混乱の中で船は出港し、1868年6月19日にホノルルに到着しました。ハワイでは、大歓迎され、サトウキビのプランテーションで働きはじめましたが、現実には厳しく多くの解決すべき問題を後にのこしました。1885年日本ハワイ労働移民条約が締結され、1885年2月8日官約移民の第一船シテイ オブ トウキョウ号が944人を乗せてハワイに向けて出港しました。以後ハワイの日本人は急増し、官約移民が廃止される94年までの約10年間に26回にわたり、2万9千人の日本人移民がハワイに渡りました。