

## まぼろしのペルー・中国間太平洋横断汽船航路

—1878年ペルーシア号事件と苦力貿易論議—

園田節子

### はじめに

閣下の電報を拝受してより私は、このペルー共和国における華人<sup>1)</sup>の状態に注意してきました。砂糖農場をいくつか視察し華人の待遇を調べ、信頼のおける筋から情報を得てきました。…ここリマやカリャオ、他の沿岸の町には、満期となって、あるいは金で自由を買って、共和国の全市民に与えられる権利を享受している華人が実に多く、私見の限り彼等は満ち足りて幸福です。…町の随所に華人の経営する屋台や料理店が並び、ペルー人経営の店よりも安く良質の食事がとれる、と貧困層が最頂にしています。マーケットに続く通りの多くは食糧雑貨店主・仕立屋・靴職人・パン屋・肉屋などの華商でいっぱいです。…中国から直接華工を運ぶ汽船航路ができれば、この国の華人の地位を大幅に向上できます。条約【筆者注：1874年に締結された初のペルー・中国間条約である中秘天津条約のこと。「秘」とはペルーの中国語表記「秘魯」の略】に則れば移民として自由に渡航でき、これはかつての憎むべき植民奴隷のシステム下での状態とは別物です<sup>2)</sup>。

…(ペルーの華工の)契約は8年間、労賃は一ヶ月4ドル。華工を雇いたい農園主は、渡航費と予備経費のために華工ひとりあたり400米ドルか75英ポンドを渡航代理業者などに現金払いせねばならない。そのためか農園主は華工を所有物と見なしてしばしば奴隷扱いをし、鞭打ちや手枷足枷を科す権限を振りかざす。でなければ別の方法でこの不幸な生き物に体罰を与えるのだ。なかには華工を厚遇して得られる利を悟って適切に処遇する農園主もあり、そんな彼らは多数の労働者が契約満期後も農園に残る、逃亡する労働者が少ない、などのかたちで報われている。しかし一般的に労働者の待遇は悪いままで、差別を助長してきた。…(オリファント商会の)システムでは、華工たちは渡航費と他の出費を返済する契約をせねばならない。これではかつて苦力貿易についてまわった様々な弊害を復活させてしまうだろう<sup>3)</sup>。

前者は、FRUSに収録されたりマ駐在のアメリカ公使が國務長官に宛てた1876年の書簡である。この書簡はこのほか、顧客層を同郷人からペルー人へ広げてゆく華商の成長や

<sup>1)</sup> 中国側史料には中国人の契約労働者や無資本労働者を「華工」、中国人商人を「華商」、そして海外の中国人一般を「華人」と表記されているように、当時から明確な使い分けが観察できる。本稿では史料中の表現をそのまま用いるので、ここでの「華人」は、東南アジア研究における「華人」の定義——「華僑」と異なり現地定住と現地における地位向上を志向する中国系——とは異なる。

<sup>2)</sup> Gibbs to Fish, 1876. 11. 13. in U.S. Dept. of State. *Foreign Relations of the United States*. Diplomatic Papers, 1861-1942. Washington, D.C.: Govt. Print. Off. 1966. 1876. 435-437.

華人の国際結婚、キリスト教への改宗など生き生きとした華人の生活実態を報告しているため、これまでの研究で1870年代のペルー華人の現地適応を証明する根拠として使われてきた<sup>3)</sup>。後者は前者ほど知られていない、1878年度広東海関報告に抜粋収録されているリマのイギリス公使館事務官の1877年度報告である。鮮やかな対比の、ふたつのペルー華人像。相反するイメージにも拘らず、どちらも太平洋汽船航路の新設という同じ事柄を論じるために作成された、同時期の文書である。

太平洋汽船航路計画とは、ペルー政府が1870年代前半から構想し始めたプランで、契約労働者の大量移入を円滑にするために、中国貿易で名を馳せたアメリカのオリファント商会 (Olyphant & Company、中国名は同孚洋行) と契約して、中国広東から途中ホノルルのみならず寄港しカリャオ港に入る汽船ルート新設をめざすものである。このときペルー政府は一刻も早く国内のプランテーションに労働力を投入する必要性に迫られており、途中寄港地が最小限のこの計画は、安く速い華工導入を約束する重要な国家事業と見なされた。いかに重要であったかは、中秘天津条約の交渉の前にペルー外務大臣が全権公使ガルシア (Aurelio García y García) に課した二大目標のひとつが労働移民を運ぶ中国・カリャオ間の汽船運航を請け負う商会との接触であった事実や、1875年に批准交換のペルー全権公使エルモア (Juan Federico Elmore) が交換後そのまま数ヶ月間、移民募集業務のために北京に留まった事実が雄弁に物語っている<sup>4)</sup>。ところが、中秘天津条約条文に則っての合法的設置であるにも拘らず、就航便ペルーシア号 *Perusia* は香港および広州でイギリス在外公員と清朝地方当局によって出港を差し止められ、1878年5-6月のあいだ広州一帯の話題をさらった。香港政庁は、ペルーシア号は苦力貿易船でありこの航路設置計画は忌むべき苦力貿易の再発につながると非難した。清朝広州地方当局も、厳しい乗客審査を繰り返して広州駐在の英領事と連携しながら、同船の出港願いを拒否し続けた。反発するオリファント商会は、アメリカ公使と領事の後ろ盾を得て、ペルーとともにこの措置の解除を求め、広東地方当局に再三熾烈な抗議をおこなった。同年末、本件はオリファント商会が苦力貿易関与の汚名とともに倒産して終幕となる。

冒頭で紹介したふたつの文書は、実のところ現地華人の実態を正確に報告することを狙ってはいない。正反対のペルー華人像は汽船ルート設置計画をめぐる米英領事それぞれの利権と思惑の決定的な違いの結果生まれた。計画を成功させたいアメリカ在外公館側は、ペルー華人の現状を肯定的に述べることによって悪名高い苦力貿易とは無関連であると論じ、計画を阻みたい後イギリスは、その逆の論を展開する。おのおのの目的に有利なペルー華人像を提出しているのである。計画をいかに効果的に苦力貿易と結びつけるか、或いは結びつけないか——この二文書から、当時の国際社会で「苦力貿易」の烙印がどれほど域

<sup>3)</sup> Cartwright, William. 'Canton Trade Report, for the Year 1878.' Custom House, Canton, 3rd March 1879. China, Imperial Maritime Customs. 1-Statistical Series; no. 4. *Reports on Trade at the Treaty Ports, for the Year 1878*. 14th Issue. The Inspector General of Customs. Shanghai: Statistical Department of the Inspectorate General. 1879. 278.

<sup>4)</sup> Stewart, Watt. *Chinese Bondage in Peru: A History of the Chinese Coolie in Peru, 1849-1874*. Durham, North Carolina: Duke University Press. 1951. 225; リン・パン『華人の歴史』片柳和子訳、みすず書房、1995、48.

<sup>5)</sup> Stewart, *Ibid.* 161-162, 207.

際的事業の成功と失敗を運命付けたか推し量れる。

太平洋横断汽船航路計画とペルー号事件については、苦力貿易研究と地中海運史研究の一部で概説的に言及されるにとどまっている<sup>6)</sup>。この事件は苦力貿易史の側面のみから見れば、ロバート・バウン号事件（1852）、カヤルティ号事件（1868）そしてマリア・ルス号事件（1872）に連なる、ペルーがらみの事件の単なる一事例となる。マリア・ルス号事件のように国際裁判に発展したわけではない。中国での反応は地方当局止まりであり、アメリカ側も本国の了承なしにただ広東の米領事が私企業とともに起こった活動が中心である。しかしながら、ペルーとイギリスの本件への興味と反応は大きかった。本件は実際は、1874年マカオ苦力貿易の禁止後の空間の変化を確認し、また太平洋を跨いだ労働者の移動が自然発生的なものではない故意の、近代の意識的な人間行動であることを確認できる事件なのである。その結果、華工の移動が発生し消滅していった。それを論じるために、本稿では事件の再構成をおこない、苦力貿易の定義がどのように論議され、どのように計画が頓挫したか明らかにする。この実証作業は「ひと」の移動に関わる新たな秩序空間を確認するためにおこなうものである。1874年、東アジアにおける苦力貿易に関わる法と風潮が変化した直後、契約華工の海外渡航がどのように論じられることで地域・国家間の力関係が創られていったかを追う。さらにグローバルな地域連結装置として「ひと」の移動をとらえる、その可能性を示したい。

## 1. 1877年時の苦力貿易の周辺

苦力貿易（1845-1874）開始の背景には、十八世紀後半から十九世紀前半にかけて世界的な動きとなったアフリカ黒人奴隷の解放と、これと時期的に重なって進むヨーロッパ諸国の海外植民地の開発、そして中南米諸国のプランテーション経済の維持と近代化がある。ヨーロッパ諸国の東南アジア海峡植民地経営や中南米のプランテーション経営では、奴隷解放後でも安価な奴隷的労働力を大量に確保する必要があった。こうして新たな労働者の供給源として機能し始めたのが植民地インドとアヘン戦争後の清国である。苦力貿易とは、労働力確保のために外国公私企業が計画して、中国東南沿海部の植民地や開港場に労働者募集オフィスを直接開き、外国人エージェントや「客頭」と呼ばれた中国人ブローカーの活動を通して大量の華人を契約関係に引き入れ、東南アジアやカリブ海地域、ラテンアメリカなどへ船舶で送る輸送形態である<sup>7)</sup>。東南アジア海峡植民地に送られた華工はいわゆる債務奴隷であり、しかも客頭を介するので「猪仔売買」のカテゴリーに入り、契約労働者がカリブや中南米・太平洋諸島に送られる「苦力貿易」とは性質上異なるとする定義もある<sup>8)</sup>。苦力貿易をおこなった主体が欧米や中南米の外国人投機商や代理業者に限られており、より強く植民地主義諸国に責任の所在を求めた定義である。

苦力貿易には、募集段階で誘拐、契約段階で文書偽造・詐欺・監禁、渡航中に暴行、そ

<sup>6)</sup> Haviland, Edward K. 'American Steam Navigation in China 1845-1878.' *The American Neptune*. Vol. XVII, No. 2, 1957; Stewart, *Ibid.* 210-214.

<sup>7)</sup> 可見弘明『近代中国の苦力と「猪花」』岩波書店 1979. 7-12.

<sup>8)</sup> 「前言」陳翰笙編『華工出国史料集編』1(1)北京：中華書局 1985. 6.

して就労地で手枷足枷・監督官の監視下での過酷な労働のように、黒人奴隷貿易と類似の暴力的要素、そして強制性が観察できた。民衆史や社会史の例に漏れず、定量や定性の分析に耐える正確な数量情報を出して証明することが難しいが、一般に、著しい弊害がみられた苦力貿易はスペイン植民地もしくはスペインを旧宗主国とする中南米諸国家がおこなったと理解されている。殊にマカオ-キューバとマカオ-ペルー間の苦力貿易は悪名高かった<sup>9)</sup>。しかし実際は英・仏・独・西・蘭・ハワイ・ペルーそしてアメリカ、すべての国家の公機関或いは私企業がなんらかのかたちで苦力貿易をおこなっていた。ある国を糾弾すると、議論の方向次第で自国も有罪に陥る。このため苦力貿易の定義は流動的であった。例えば香港政庁とマカオ政庁の「契約移民」と「自由移民」をめぐる議論がある。香港政庁は1860年代後半から、苦力貿易船の高い死亡率や頻発する苦力の反乱事件を根拠に、マカオからの契約華工の出港に対する批判を強めた。マカオ政庁はこれに対して、香港からの「自由移民」はほとんどが渡航費を前借して就労地の労賃から徐々に戻していく華工であり、その実態は契約移民と同じであるとして香港政庁に反発した<sup>10)</sup>。

苦力貿易の規制は、まずイギリスが1855年に船客法を定めて香港の英籍船を検査の対象とし、1862年にはこれを船籍の別に拘らず香港を出る船舶すべてに適用して取り締まりを図った。これは効力があり、当時香港にあった苦力貿易の拠点ポルトガル領マカオに移る直接の原因となっている<sup>11)</sup>。清国内では、被害が深刻であった広州府で1850年代から当局が取り締まりを強化していたが、治外法権や領事裁判権の障壁によって、国内の外国人商人や外国人ブローカーに及ぼせる影響は限られていた。このため当局は客頭の取り締まりに重きを置いた。まず1860年2月18日、両広総督勞崇光が出した12条の労働者募集規定で、客頭の暗躍を抑えるために中国地方官と欧米領事それぞれが面接する二重審査をおこなうとした。1864年には刑部と総理衙門が、詐欺や暴力的手段で海外就労を強いる中国人ならびに外国人を死刑とするなど22条の罰則（以後、章程二十二款と記）を設け<sup>12)</sup>、1866年に英仏と初の移民法の統定招工章程を設けたおりに、清朝は他の各条約国にも遵守義務があるとして各国公領事館に通達した。また1868年アメリカとのバーリンゲーム条約のように、条約の改正や追加のおりに「自由意志による渡航」を強調した条文を盛り込んで苦力貿易禁止を明文化した。それを法的根拠に外国人による苦力貿易の取り締まりを図ったのである。しかしこうした措置も、巧みな隠蔽工作によって法の適用を逃れる苦力貿易に対して、実際の抑止力は弱かった。ペルーの苦力貿易の場合は特に、清朝とは無条約のまま弊害の大きな苦力貿易をする国を取り締まる法的根拠がないというジレンマを生んでいた。

状況が一変したのは1874年である。3月27日、集中する国際的非難に抗えなくなったポルトガル政府は苦力貿易禁止令を出し、いかなる国家もマカオでの契約労働者の乗船・

<sup>9)</sup> Campbell, P. Crawford. *Chinese Coolie Immigration to Countries within the British Empire*. London: Frank Cass & Co. Ltd. 1971 (c1923). 96-97; 可児、前掲書、11; 『彙編』1(1) 1985. 7-8; 鄧開頌(他編)『粤港澳近代關係史』広州: 広東人民出版社 1996. 131.

<sup>10)</sup> 鄧、前掲書、127-128.

<sup>11)</sup> Griffin, Eldon. *Clippers and Consuls: American Consular and Commercial Relations with Eastern Asia, 1845-1860*. Wilmington, Delaware: Scholarly Resources Inc. 1972. 98-99.

<sup>12)</sup> 鄧、前掲書、129; 可児、前掲書、15, 22.

出港を禁止された。更に6月26日、ペルーは清と中秘天津条約を結んだ。第六条で両国間の人民の渡航、居住、就労の自由が明文化され、ペルーは中国から合法的に中国人を渡航させることが可能になったその反面、同じ条文中で「自由かつ自発的な本人の意思による出国のみ」<sup>13)</sup>と規定され、苦力貿易を禁じられた。

つまり、太平洋横断汽船航路計画は、1874年に東アジアの苦力貿易に関する法が整備され、体系と風潮が急転したその直後に始動した。ペルーは苦力貿易をめぐるイギリス対ポルトガルの図式の影で、また清の苦力貿易規制法の不足を衝いて、マカオを拠点とする苦力貿易によって華工を確保・輸送し続けていたが、これらの条件は1874年に一気に失われていた。この状況下でひとたび苦力貿易の疑惑がかかると、清国には条文を後ろ盾に処置に踏み切る最初のケースとなり、ペルーには焦眉の問題である労働力導入への致命傷となり、ペルーの事業協力者であるアメリカ企業には商業利益を損なう障害となる。よって苦力貿易とは何か、その解釈が焦点となってくるのである。

## 2. 米オリファント商会と太平洋横断汽船航路開設プラン

### (1) 苦力貿易史におけるオリファント商会の位置付け

ペルーシア号事件の性格を知るには、1874年後の変化のみならず、アメリカの苦力貿易史の文脈におけるオリファント商会の意味をも理解しなければならない。

苦力貿易は、意識的な隠蔽工作の結果<sup>14)</sup>判り易いかたちで表面化しない。しかし断片的・間接的ながらも、アメリカ東海岸の貿易商社が早いうちからこのビジネスに関与したことを確認できる。例えば1850年代ボストンの Sampson & Tappan 社 (Sampson & Tappan Company) である。同社がペルーやブラジルと契約して苦力貿易をおこなった疑惑が浮上し、これを調査・立証するためにボストン商工会議所は調査委員会を結成、提出された調査報告を1856年6月5日に Sampson 社にも一部送付した。すると同社は6日にボストンの商人コミュニティに、「我が社の名誉を守り、アメリカで我が社同様の海運活動をしている商社に、このビジネスの性質がかくも誤解されていると知らせるため」と、これを冊子に刷って公表した<sup>15)</sup>。同社の氣勢からは、中南米への華工輸送事業に関与するところが一社ならずあったと知り得る。また、1859年6月19日付け *The New York Herald Sun* には、「喧嘩っ早い南部者がアフリカ黒人奴隷貿易の再開のために、喧しくしかし空虚な要求を続けている一方で、我ら北部、ピューリタンの賛美歌を口ずさむ黒人崇拜者は、しめやかにしかし精力的にキューバとの苦力奴隷貿易を推進している」とある<sup>16)</sup>。中国に設

<sup>13)</sup> Mayers, William F. ed. *Treaties between the Empire of China and Foreign Powers*. Taipei: Ch'eng-wen Publishing Company. 1966. 192.

<sup>14)</sup> 1859年の *The New York Herald Sun* には、キューバに苦力を輸送して3000ドルの収益を上げたアメリカ船の所有者と船名は巧妙に隠蔽されて判らない、との糾弾も掲載されている (Griffin [1972:99]).

<sup>15)</sup> Boston Board of Trade. *Report of the committee appointed by the government of the "Board of Trade" to take into consideration the communication of Messers. Sampson & Tappan, dated April 24th, 1856*. Boston: J.H. Eastburn's Press, 1856 (in 'Chinese immigration pamphlets, 1856-1907.' Film Bak 26128, Harvard University Baker Library).

<sup>16)</sup> Griffin. *Ibid.* 99.

置された米領事館のなかには、1860年新設の汕頭のもののように、アメリカ人が関与した中南米への苦力貿易の弊害が深刻であったため、取り締まり目的で建ったものもある。なおアメリカは1862年に、米市民と米国籍船の苦力貿易活動の禁止を正文とする専門法規を設けている。

ところがオリファント商会は東海岸を本拠地とするにも拘らず、こうした醜聞とは無縁であった。1828年にデヴィッド・オリファント (David Washington Cincinnatus Olyphant) が広州とニューヨークで起業し、中国沿海部で通商・海運をおこなう同商会は、ラッセル商会 (Russell & Co. 中国名は旗昌公司) を筆頭とする 'Big Four' と呼ばれた有力な中国貿易のアメリカ商会のひとつに数えられた。資本・経営活動規模は第4位である<sup>17)</sup>。創業者デヴィッドは敬虔な長老派プロテスタントで、アメリカ人宣教師の中国における外交・ビジネス・布教・教育活動を積極的に賛助した。例えば、宣教師のアジアでの布教を支持して、同商会の船によるニューヨーク-広東間の渡航と中国でのむこう一年の経済援助を申し出た。1829年にこれで中国に渡ったのがアメリカ公理会宣教師アビール (David Abeel) とブリッジマン (Elijah Coleman Bridgman) である。その後もウィリアムズ (Samuel Wells Williams) やパーカー (Peter Parker) の中国渡航、そして十代の若き容閑たちの初渡米の渡航費ならびに商会所有の船の便を都合しつづけ、草創期米中関係における錚錚たる人物と友好関係を築いた。1832年にブリッジマンが中国理解を進めるために創刊した英語雑誌 *Chinese Repository* の出版にも出資した<sup>18)</sup>。清教徒的道德観とその実践から来る清廉潔白なイメージはオリファント商会の看板であり、当時ほとんどの欧米商会が関わった巨利を約束するアヘン貿易に、デヴィッドはモラル的見地から参画せず、商売仲間の失笑を買うこともあったという<sup>19)</sup>。

太平洋横断汽船航路の開設計画に臨んで、ペルー側がオリファント商会をパートナーに選んだのは華工導入をおこなう上での戦略であった。イギリスが注目し英訳したペルーの内部文書には、「(商会の) 高潔な社風は、中国での創立以降長く保たれたままであり」、「汽船事業の経営においても知識と経験を十分に持っており」、よって「新設会社の利益があがるよう尽力するであろうし、中国通でもあるから中国人の出国を促すには何が必要かも熟知しているであろう」とある<sup>20)</sup>。デヴィッドの息子ロバート (Robert Morrison Olyphant) の代になって、オリファント商会は1860年代には貿易のみならず揚子江水運、更に広州を中心とする上海までの東南沿海部の海運業でも成功していた。上海-芝罘 (煙台)-天津、上海-廈門-汕頭、台湾の基隆-香港そして上海-長崎-兵庫-横浜といった新航路

<sup>17)</sup> 豊原治郎「Augustine Heard & Co.とOlyphant & Co.: 米中海運史研究の一節」追手門経済論集、第XXV巻第1号1990.14.

<sup>18)</sup> Thayer, Thatcher. *Sketch of the life of D. W. C. Olyphant, who died at Cairo, June 10 1851: with a tribute to his memory.* New York: Edward O. Jenkins, 1852; Kenneth S. Latourette 'David Washington Cincinnatus Olyphant.' *Dictionary of American Biography* Base Set. American Council of Learned Societies, 1928-1936. Reproduced in *Biography Resource Center*. Farmington Hills, Mich.: The Gale Group. 2002. (<http://www.galenet.com/servlet/BioRC> Cited on 2002/06/01); 豊原、前掲論文、14.

<sup>19)</sup> Griffin. *Ibid.* 202.

<sup>20)</sup> Great Britain Foreign Office. 'Foreign Office: General correspondence, China.' *FO17*, London: Public Record Office. 1971, 889, 369.

を積極的に開拓し、1000トン前後の木造外輪式蒸気船を多数周航させ<sup>21)</sup>、太平洋横断航路に臨む十分な経験があった。しかし中国貿易と海運業の経験にも増してペルー側がなにより頼みとしたのは、オリファントの社名が持つ信頼性と道徳的イメージであった。苦力貿易に対する国際的圧力がマカオ苦力貿易を終了させた国際環境のなかであっても、ペルー政府は国内のプランテーション経済を維持するためには従来通りの安く奴隷的に使用できる外国人労働者が必要であった。計画の成功のために、ペルーがオリファント商会に目をつけたのは必然であった。

## (2) プランの始動

ペルーでの計画初期段階における政府や議会の決定、そしてペルーとオリファント商会の契約は、華工導入を中心になされている。アジアと南米を結ぶ初の太平洋横断汽船航路計画の最重要目的は通商でも布教でもなく、労働力の確保であった。

汽船航路プランは中秘天津条約の批准交換と前後して発動した。条約交渉を担ったガルシアは帰国後内務大臣となり、1875年4月21日、議会に向かってペルーの農業部門への労働者導入の必要性から、華工導入を強調し、いくつかの条件を整備して中国移民の渡航を促すべきだとした。割高で時間のかかるマカオ経由のルートを使わず中国移民が直接ペルーに発てるようにする、中国移民が必ず自由意志で渡航を決定する、中国移民が条約で合法化されたばかりの渡航の権利を行使するよう必ず中国政府の承諾と許可の下で始める等の条件である。特に華工導入の障害として相応の交通手段がないことを指摘し、アメリカの協力を仰いで中国-ペルー間汽船航路を設置すべきだとした<sup>22)</sup>。

1875年6月16日、ペルー議会上院は汽船航路開設のために16万ポンドの国家助成額を可決し、協力企業との契約は就航便の航海から5年間と定めた。1876年11月2日、ペルー政府はオリファント商会代表ゲイリー (H. Seymour Geary) と契約を結んだ。この契約はペルー議会がオリファント側に過分に有利でペルーの国益が考慮されていないとして否認したが、再協議を経て修正を加えられ、1877年4月に議会承認を受けた。

具体的な契約内容はカリャオの英領事がパナマ経由で香港政庁に送った1876年11月23日付け文書<sup>23)</sup>に確認できる。23項目の契約の最大の特徴は、華工輸送目的に特化されている点である。契約期間は就航便が中国を離岸してから5年(第三項)、この間ペルー政府とオリファント商会は The Peru and China Steamship Company (以後 PCSC と略) と称する新会社を設立し(第一項)、オリファント商会はペルーの特別移民募集エージェントとして香港と中国における移民の選抜や審査の責任を負う役回りとなった(第六項)。船舶は一度の航海で1000人を運ぶ容量のあるものを使用し(第二項)、一度に500人以上の華工を乗せねばならず(第十二項)、就航便は契約日から半年以内に華工を乗せて中国を発つ必要があり(第四項)、契約期間中に計28回の往復便を運航、うち就航より二年間は10往復することが義務であった(第三項)。ペルー政府は先の6月に議決した計画の特

<sup>21)</sup> Edward Conrad Smith. 'Robert Morrison Olyphant' *D. A. B. in B. R. C.* 2002. (<http://www.galenet.com/servlet/BioRC> Cited on 2002/06/01); 豊原、前掲論文、1990: 15.

<sup>22)</sup> Stewart. *Ibid.* 209-210.

<sup>23)</sup> FOI7, 889, 364-365.

別助成金 16 万ポンドを、オリファント商会に次の手順で支払うことになった。まず就航便の準備が中国で整った段階で 1 万ポンドが支払われ、それが 500 人の華工を乗せてペルーに向けて出港した時にまた 1 万ポンド支払われる。第二便が中国で整った段階でさらに 1 万、第二便、第三便、第四便それぞれが 500 人の華工とともに離岸する毎に 1 万が支払われ、残る 24 往復各便で成功裏に華工 500 人ずつ導入したら 10 万ポンドを一括清算する（第十二項）。そして同商会がこれを履行できなかった場合、本来その航海が成功したら支払われたはずの金額に 1000 ポンドを上乗せした違約金を支払う、厳しい罰則も設けられた（第十六項）。

PCSC には月一本の頻度で中国-ペルーそしてペルー-中国間定期便を周航させ、中国から華工 1000 人と 1500 トンの石炭と 500 トンの貨物を一気に持ち帰ることができ得る汽船を使うことが義務付けられた<sup>24)</sup>。開業時に PCSC はペルー政府から年間 2 万 5000 ポンドの特別助成を受け、ペルーからグアノを貨物運送する委託業務の手数料 2 万 4000 ポンドを得ることもなった。

以上から確認できるのは、これがオリファント商会には経験蓄積のない最初の移民事業だという事実である。大量の積荷を積んで太平洋横断に耐える大型船の周航を望む、グアノと硝酸を積むことにするなど、ペルーには太平洋対岸からダイレクトに中国貿易を展開しようとする姿勢も認められるが、あくまで華工導入を進める傍らでの副次的事業にすぎない。

### 3. 1877-78 年ペルーシア号事件

#### (1) 香港におけるペルーシア号の出港差し止め

1877 年 11 月 24 日、太平洋横断航路の就航便となるべき船舶がロンドンから到着、香港沖に投錨した。オリファント商会がペニンシュラ・オリエンタル社 (Peninsula & Oriental Co.) から購入したイギリス籍船ネメシス号 *Nemesis* (3446 トン) である。これまで揚子江流域の水運で事業してきたオリファント商会の所有する船舶はすべて 700~1200 トン級であり、これは同社初の 3000 トン級船舶である<sup>25)</sup>。12 月 5 日、ネメシス号はベルギー船籍に変えられ、船名もアントワープのペルーシア号と改名された<sup>26)</sup>。広州の英領事モンガン (James Mongan) は、ペルー公使エルモアが苦力貿易と関連が最も薄いベルギーの国旗を掲げると余計な疑いがかからないからと語るのを耳にしたように<sup>27)</sup>、オリファント商会が船名と船籍を変えたのは故意であった。同商会が華工を運輸するビジネスの持つ背徳性を認識していて、対策を講じた事実は興味深い。移民募集代行業において船長・出港国・事業依頼国の国籍そして船籍をそれぞれ変えると、責任の所在が複数となって、問題発生時には処理が複雑化して処罰され難かった。12 日、オリファント商会代表ゲイリーは、香港の同商会移民募集エージェント兼香港駐在のペルー領事として香港

<sup>24)</sup> FO17, 889, 366-367.

<sup>25)</sup> 豊原論文に整頓されているオリファント社の所有船舶のトン数を比較参照のこと (豊原 [1990: 15-16])。

<sup>26)</sup> Cartwright, *Ibid.* 1879. 275.

<sup>27)</sup> 'Embassy and consular archives--China: Correspondence series 1.' FO228. 607. 106.



政庁に「中国人乗客」を乗せてハワイ諸島そしてペルーに向かうと報告し、ペルー号出港の許可を申請した<sup>28)</sup>。しかし、ゲイリーに通達されたのは出港の差し止めと、今後香港ならびに中国のどの港でもペルーに中国人を運ぶ目的でペルー号を使用することは二度としないとする誓約書の提出であり、応じない場合は船の押収が待っていた<sup>29)</sup>。

前述のように香港では契約華工の乗船・出港を厳禁とし、またいわゆる自由移民でも中国移民の待遇が改善されていない国への出港を禁じる方針が採られていた。しかしペルー号出港の差し止めは、香港のそうした全体的方針の影響ではない。イギリス本国が香港政庁にこの計画を阻止するよう事前に通達していたためであった。ペルー号の入港前に遡る、6月5日、植民相カーナボン卿(The Earl of Carnarvon)は香港総督ヘネシー(J. Pope Hennessy)にペルー政府とオリファント商会が華工導入計画を進めていると伝え、香港を契約移民の送り出し拠点とする計画が実行に移される、或いはそうした計画下での船舶が出港許可申請を出すなどの動きすべてに厳しく目配りするよう厳命し、「今ペルー政府が目指す方向は最大級の弊害を再発させるものである。ペルー政府が目的としているのが苦力貿易の復活であると明白である以上、関係するいかなる企ても阻止されるべきである」と述べた<sup>30)</sup>。この指示を受け、ヘネシーは特にその動向に注視していた<sup>31)</sup>。イギリス側は、はやくから太平洋横断汽船航路の設置を苦力貿易の再開と定義したのである。

華工を乗船させる以上出港は不許可と通達されたペルー号は、やむなく中国人乗客を全員降ろして出港した。

香港における就航便の事業が失敗してから、オリファント商会は次の投錨地として広州を選び、外交チャネルを通じて準備にかかった。同商会の依頼を受けた広州の米領事リンカン(Charles P. Lincoln)は、ペルー号の到着に先駆けて1877年12月20日、広東広西一帯を管轄する清の両広総督劉坤一に広州-カリャオ間汽船航路開設を報告した。リンカンは、ペルー号の広州出港のおりには他の条約締結国の貿易船と同様に乗客と貨物に乗せ、カリャオから広州に向かうときには中秘天津条約第六条に準拠して華工80人を本国送還<sup>32)</sup>すると照会した。さらに、中国人民はいまや条約によってペルー国の利益と保護を享受できるうえに、労賃の高いペルーに渡ることは広州人民にも有益であるから、広東当局から民衆に汽船航路の利用を勧める告示を発して欲しいと依頼した。これに対して27日、劉坤一はペルーからの華工送還に好意的に返信しつつも、広州当局による民衆への国外就労斡旋については拒否し、自由意志による乗客の渡航のみを許可すると念を押した<sup>33)</sup>。

<sup>28)</sup> 'Note from the Chinese Legation.' in *Notes from the Chinese Legation in the United States to the Department of State, 1868-1906*. M98, Roll 1, Diplomatic Records Microfilm Publications, NARA at College Park, Maryland. 0104.

<sup>29)</sup> Cartwright, *Ibid.* 1879. 275; The Earl of Carnarvon to Hennessy, 1877. 12. 24. M98(1), 0104; FO228, 607, 122.

<sup>30)</sup> The Earl of Carnarvon to Hennessy, 1877. 6. 5. M98(1), 0104.

<sup>31)</sup> Hennessy to the Earl of Carnarvon, 1877. 9. 13. M98(1), 0104.

<sup>32)</sup> これまでペルーで契約満期をむかえながらも帰国用の乗船費がない病気や老齢の華工が帰国を希望した場合、ペルー政府の経費によってその送還をおこなうもの。詳細は拙稿「1874年中秘天津条約交渉の研究—環太平洋地域における多国間関係のはじまり」『*相関社会科学*』10, 2000 参照。

1878年5月4日、ペルーシア号は慎重を期して香港を避け、広州黄埔港に入った。

## (2) 広州での摘発

曾維邦は新安県深圳村にて農漁兼業で生計を立てる45歳、その日、4月29日は所用で広州に出かけた。すると知り合いの陸富成に偶然出会った。陸富成は広州郊外の沙基にある店「江源元記」の主人である。話に興じようではないか、と陸は曾を店に招いた。やがて陸が、じつは今オリファント商会の買弁との間で商談がある、ペルーとの契約で海外出稼ぎ労働者を数百人集める募集代理業だと切り出した。募集業務と出港までの宿泊を提供する「招工所」を共同経営しないかという話であった。陸は、オリファント商会は集めた労働者一人一人に洋銀10元を貸し、労働者は渡航のためにこのうち3元を移民代行業者に、1元を香港の契約者に払い、2元を支度金として自身のものとするが、残りの4元は招工所に払うので、陸と曾のあいだで利益を山分けできる儲かる仕事だと説明した。仕事は5年契約、保証人はオリファント商会とのことであった。曾は承諾し、陸とともに広州にほど近い珠光里に赴いて一店舗を借り、江源元記の屋号で5月2日に開業した。曾は陸に月4元で雇われた雇用関係にあり、陸は新設時の金の工面のみおこない、曾は華工の募集事務のみ担当した。数日後、曾は集まった華工たちに航海前に必要物資を整えられるよう2元を支給し、金が不要な者には服を上下一揃い供給すると誘い、ペルーでの労働契約は5年で賃金は月35元、中国からの渡航費75元は現地での労賃から差し引かれて返済に充てられる、と事前に陸に言い含められた通りに伝えた。労働者は皆渡航を希望した。本来約500人必要であった募集活動は思わしくなく、一旦見切りをつけて13日に停泊中のペルーシア号に乗船させることになった。5月10日、官憲が踏み込んだ時、招工所には計16人の中国人スタッフと、曾の集めた77人の華工がいた。曾維邦等計6人の関係者と49名の華工が縛りついたが、他は摘発のおりに遁走、陸富成も姿を消した<sup>34)</sup>。

これは5月10日に広東番禺県官憲に逮捕された招工所の責任者、曾維邦の供述であり、オリファント商会が黄埔港入港後すぐ広州でおこなった華工募集活動の様子である。招工所関係者全員が陸富成の人脈に縁って場当たりの寄せ集められ、著しく専門化し細分化された業務を担当してほとんど事情を知らずに招工所で働いている<sup>35)</sup>。広州の一般民衆が偶発的に加害者側にまわる不安定で飽和した当時の広東社会の空気が解り、中国東南沿海部でこれまで一般的におこなわれてきた外国商会の華工募集活動は、ほとんどがこれと大同小異であったろう。

招工所は地方当局の許可を取らず秘密裏に営業を始めたとして、章程二十二款違反で摘発された。章程二十二款では、清国内での招工所の設置は地方当局の許可を得ねばならず、違反した場合は総督の命令によって招工所は一時閉鎖され、関係者はじめ華工全員が地方

<sup>33)</sup> 「粵督劉坤一為同孚洋行勾串秘魯違約私招華工為理情形致給署函」『彙編』1(3)、1098-1099；「照録札復美国林領事稿」『彙編』1(3)、1102-1103；Cartwright, *Ibid.* 1879. 275.

<sup>34)</sup> 「照録番禺県呈繳供折」『彙編』1(3)、1103-1104.

<sup>35)</sup> ともに捕縛された経理係の唐鑑湖も、4月30日に恩平県から広州に出て、たまたま宿泊していた同姓団体の唐氏祀堂で沙基の江源元記の従業員と出会い、その紹介で陸富成に会い、招工所の仕事についた。また、曾が募集業務のみを担当しているように、唐鑑湖は経理のみで募集業務には一切関わられなかった。仕事の責任の範囲は明確だが、互いに名前も知らずにいる。(M98(1), 0083.)

当局に取り調べられて相応の罰を受けることになっていた。曾維邦等の供述を官憲から受け取った総督劉坤一は、5月14日に広州の米領事リンカンにこの件を通達した。劉は、商会側が渡航費を前貸して返済義務を課した、勧誘のため2元の頭金を与えた、中国人による移民募集業の代理は禁じられているにも拘らず活動した等の点を、バーリンゲーム条約第五条と中秘天津条約第六条の「自由で自発的意思による渡航」が守られていない、事実上苦力貿易に等しい行為であると糾弾した。そしてオリファント商会の活動をただちに止めさせ、今後は同商会が所有する船には商品と自由意志によって渡航を望む乗客のみを載せるよう、リンカンに厳しく要請し<sup>36)</sup>、各国在外公館にも通達した。

香港総督はこの事件に並みならぬ興味を示し、5月18日、広州の英領事モンガンに特電を打ち、事件に関する情報を求め、広州地方当局が苦力貿易の咎で江源元記の営業停止を告示すると、22日に再度モンガンへの特電で、香港政庁もまた違法の契約移民募集者を取り締まる法を発効する意思があることを劉坤一に照会するよう促した。モンガンを仲介に、香港総督は劉にペルーシア号の目的・香港での経緯、香港政庁の見解と対応など情報を伝えており、劉はこうした情報を受けつつ広州知府等の地方官に曾維邦等の取調べを重ねさせた<sup>37)</sup>。

### (3) 「苦力」か「乗客」か

取り調べが開始して以降、ペルーシア号の出港が差し止められ、広州地方当局と米領事を後ろ盾とするオリファント商会の間では苦力貿易疑惑をめぐって激しい議論の応酬が始まった。

ペルー政府との契約によって10月16日までに500人以上の華工をカリャオに上陸させねばならない商会側は、リンカンの協力を仰いで、中国人乗客の乗船とペルーシア号出港の許可を要請した。北京の米公使セウォード (George Frederick Seward) は秘密裏にリンカンに連絡し、米国公人に大きな影響力を有するオリファント商会を助力するために公使の権限を使うことを許可した。現在カリフォルニアに流入している中国移民の流れをペルーに旋回させるためにも就航を成功させたいというのが、イギリス側の機密文書にあげられた米公使のもうひとつの狙いであった<sup>38)</sup>。リンカンは劉坤一にペルーシア号の出港要請を繰り返し、乗船予定の華工たちは全員自由意志で渡航を希望する中国人「乗客 (free passengers)」であり、渡航前の詐欺も教唆も渡航費前借の事実もなく、この商会の事業計画は苦力貿易とは異なると主張し続けた。

劉坤一はリンカンに応酬しながら、広州知府馮端本ほか数名の地方官に命じて曾維邦ならびに華工たちの取調べを重ね、イギリス人海関税務司ブラウン (John McLeavy Brown) の同席を願って清英合同調査のかたちをとりながら、華工募集の実態に関する供述を採取していった。劉坤一は供述調書のなかでも、①オリファント商会が華工の渡航費を肩代わりし、返済義務を課す、②集められた華人が実際は渡航を望んでいないことを証言できる情報を最も重視した。劉坤一はリンカンとの応酬の中でこの二点を強調し、渡航費の前払

<sup>36)</sup> M98(1), 0060.

<sup>37)</sup> FO228, 607, 105-108.

<sup>38)</sup> 'Confidential', FO228, 607, 110.

い的事实は華工たちが「契約移民 (contract emigrants)」すなわち苦力の証拠であり、審査が完全に終了するまでペルー号出港を許可できないとして、その出港差し止めを継続した。また華工のなかには渡航を望まない者がいるとの供述箇所を強調して、自由で自発的意志による渡航のみ許可されると謳うバーリンゲーム条約と中秘天津条約の違反であるとした。更に曾の供述から、陸富成自身が広州・香港両地におけるオリファント商会のブローカーであると結論した劉坤一はリンカンに、陸富成の身柄引き渡しを要求した<sup>39)</sup>。

対するリンカンの主張はペルー号の乗客は自発的にペルーへの渡航・就労を希望していたとの点に集中し、自由移民であると位置付けた。しかし、その主張を裏付ける証言や証拠を提出できず、中国側の言に逐一反駁するに留まった。例えば、労働者というものは審査官が誰であるか次第で柔軟に証言を変えるものだと言及したり、或いは招工所は完全に曾維邦一人の采配か、もしくは曾がオリファント商会の事業精神を誤解して契約移民として説明したのであろうと返答したりした。リンカンは難局を打開するために合同調査に圧力を加えるようと、香港停泊中の米戦艦レインジャー (*Ranger*) を黄埔港に呼び入れ、6月3日に清英合同調査にペルー公使ならびに米領事と同船軍人の同席を許すよう劉坤一に申し出た。劉坤一はこの要求を一蹴した。ペルー号の出港差し止め措置を継続するよう地方官に告示を出し、今後の状態次第では条文に従って強硬手段に訴えたとリンカンに返答すると同時に、陸富成の引き渡しを再度強く要求した<sup>40)</sup>。

その間劉坤一は海関で鄭亜江等42名の華工たちの審査を行い、返済義務が生じるオリファント商会の経費ではなく、親戚からの借金を含む個人の財源による経費で乗船切符を購入してあれば、自由移民として扱うと新たな基準を設けた。中国側は、外国公私企業への債務の有無を苦力貿易の定義としたのである。6月6日におこなった再審査では、7名の華工たちが募集時に騙されたと証言し、ペルー行きに躊躇を示して乗船切符を返還した。また彼ら華工が渡航費の都合はどのようにつけたのか尋ねられた場合、親族や親戚から借りて彼ら自身が支払ったと答えなければならないとオリファント商会が事前に強制したと証言する者が出た。更に、渡航費は現地ペルーで稼ぐ労賃から返済するのだとの明確な証言が採れた<sup>41)</sup>。

6月24日、オリファント商会は地方当局の出港差し押さえ措置によって事業に多大の損害が生じたとして、リンカンを通じ、当局に損害賠償を請求した。賠償は一日1000円で算出されたペルー号の滞船料と1050人分の乗客の運賃、ペルー政府からの補助金の総計、そして本件が原因で今後生じる損害を総計した額で、今後ペルー号の出港が延びるにつれて順次計上してゆくというものであった。これに対して劉坤一は審査や出港差し押さえ措置は、条約違反をした同商会の責任であるから賠償要求は礼儀と道理に反しているとして拒否した。膠着状態となった米中両者の間を調停したのはブラウンであった。ブラウンの提案によって、先の審査に合格した乗客を含めた全員が再審査を受け、社会的信頼のある地元の華商から保証書を用意してもらえて初めて乗船許可を出すことにした。

<sup>39)</sup> 「粵督劉坤一為同孚洋行勾串秘魯違約私招華工為理情形致給署函」『彙編』1(3)、1098-1099。

<sup>40)</sup> *M98*(1), 0064.

<sup>41)</sup> *M98*(1), 0062-0063; Cartwright, *Ibid.* 275.

<sup>42)</sup> *M98*(1), 0068-0069.

保証書は、これが自由意志による渡航であり、渡航費は親族などから渡航前に清算されていると記されねば無効となった<sup>43)</sup>。

最終的に審査を経て乗船許可を取ったのはホノルル行き118人そしてペルー行き19人の合計137人であった。ペルー号は1878年7月22日にこの137名を乗せて広州湾を出た。しかしペルー号は契約日の10月16日までにカリャオ港に入ることができず<sup>44)</sup>、この便は太平洋横断汽船航路の事実上最後の便となった。

1878年9月7日、アメリカ海軍省から中国沿海部でペルーの苦力輸送事業にアメリカ領事館の過大な便宜が図られたと知らせを受けた国務長官エバーツ (William M. Evarts) は、23日付けで広州のアメリカ領事に国務省訓令を出し、このうち苦力を乗せて入港するアメリカ船すべてを入念に検査し、苦力貿易に関与する違法行為のすべてを報告するよう厳命した<sup>44)</sup>。ペルー号事件で独自に行動した広東の領事館への事実上の訓告である。清朝側にも、アメリカ本国を通してリンカンを抑えようとする動きがあった。1879年1月13日、初代駐米公使陳蘭彬と副使容閔は連名でエバーツにペルーの移民事業計画への米商会の関与を伝え、本件の審議を要請した。審議の参考にと、広東を舞台にやり取りされたペルー号関連資料を送付し、この移民事業計画が中秘天津条約に違反しており、従ってリンカンが求める賠償要求は不合理であるとする中国側の主張への、国務長官の同意と措置を要請した<sup>45)</sup>。

1878年末オリファント商会の倒産後、ペルー号は船名も船籍ももとに戻され、1891年に廃棄処分となった<sup>46)</sup>。同商会にとって太平洋横断航路計画は結果的に、最も不名誉な終焉をもたらしたパンドラの箱となった。

ペルー号の顛末が示唆するのは、1874年以後に変化が起こった東アジア地域における苦力貿易への認識地図である。イギリスと清朝の抑止力が充分発動された様相からは、1874年以降は苦力貿易についてまわる道徳的非難・モラルが国家の行動を制限する力を持ち始めていたことが解る。ペルーは、ガルシアの議会発言やオリファント商会をパートナーに選ぶ行動が示すように、国際的に強まるモラルの拘束力を意識してはいた。しかし苦力貿易に対するイギリスの批判的姿勢を読むことができない、中国本土で過去の苦力貿易と連続性が強いやりかたで募集活動をおこなう、中国ではそれほど影響力のないアメリカを後ろ盾とするなど、東アジア現地の苦力貿易に対する感情や列強の力関係を正確に認識せずに活動した。このため条約締結によって合法的な労働力導入の道筋をつけたにも拘らず、苦力貿易への問題認識の変化と各国間の力関係とが絡み合う「場」では苦力貿易の烙印を押され、中国から労働者を組織的に大量導入する最後の機会を失ったのである。

## おわりに

太平洋を越えて複数の国家が利権や影響力をめぐる牽制し、協調する。そのような太

<sup>43)</sup> Stewart, *Ibid.* 212.

<sup>44)</sup> Evarts to the consul of the United States, 1878. 9. 23. *FRUS*. 1878: 3.

<sup>45)</sup> Chen and Yung to Evarts, 1879. 1. 13. *M98*(1) 0057.

<sup>46)</sup> Haviland. *Ibid.* 142.

平洋地域像は現代史や多国間協議に限らず、近代の「ひと」の移動からも接近可能であり、また逆説的に「ひと」の移動を研究することで、もともとグローバルな性質の近代や資本主義と、遠隔の地域と地域が局地的に結びつくグローカルな関係が見えてくる。後の太平洋兩岸・両地域間関係の特質を考える上で、「ひと」の大陸間移動を通して、これまで接触のなかった地域が次々と連結して切断してゆく、「場」の組み合わせ方の具体性と機能のしかたを、今後も掘り下げてゆくことができる。新大陸と中国の場合、この相離れた二地域が太平洋を越えて乗り入れあう関係を築いたのは苦力貿易という近代の半強制的な「ひと」の大陸間移動であり、そのため両地域間の事件や外交、交流には、労働者の輸送形態とその問題が集中的に現れた。そこでは苦力貿易論議を通してアジア・北米・南米・ヨーロッパの国々のみならず広東地方社会といった局部的な単位も、この「場」に連結されてくる。潰えた太平洋横断汽船航路設置プランは、そうした「場」の連結を具体的に知り得る一例である。

太平洋という舞台を降りたペルーとオリファント商会のその後は、各々の国家の内に凝集するもので、それまでの「ひと」の移動が見せていた域際的な性質が消失してゆく過程でもあった。

引き続き華工導入のために奮闘するペルー政府は、中国本土からのルートを断念し、代わりに排華運動の影響で新しい就労地を捜すカリフォルニアの華人を導入する計画を立ち上げた。ペルー政府は、華人運輸事業の周辺にあかるいアメリカ西海岸の海運企業パシフィック・スチーム・ナビゲーション・カンパニー (Pacific Steam Navigation Company) ほか華商を含む数社と、募集活動と汽船航路を発動させた。しかしこれもチリ・ペルー間の太平洋戦争 (1879-1883) が始まると、やむなく中断に追い込まれた。国外からの華工導入の見通しはつかず、その間着実にペルーの労働雇用体系は外国人労働者の導入から国内賃金労働者を雇用するかたちで切り替わっていった。華工導入を阻む外圧の中で国内生産をどう維持するか、その模索過程でペルーの経済構造の転換が起り、華人労働力への依存に終止符を打ったのである<sup>47)</sup>。

オリファント商会のスキャンダルは、同商会と縁の深い中国専門家に衝撃を与えた。容閔は当初は断固とした調子で信じられないとしていたが、一年後には遺憾の意をウィリアムズ宛ての私信で吐露している<sup>48)</sup>。しかしこの事件は経営者のロバート・オリファント自身には大きな影響を及ぼさなかった。中国揚子江地域で貿易水運活動をおこなうアメリカ商会全体がイギリスとの競争に敗退し、1870年代後半に資本を引き上げてアメリカ国内の鉄道敷設に投下先を変えつつあった<sup>49)</sup>。ロバートも例外ではなく、ペルー号事件の前にあたる1870年代前半から彼自身の事業と資本の重点は既に中国を離れていた。1873

<sup>47)</sup> Stewart, *Ibid.* 214-217; Gonzales, Michael J. *Plantation Agriculture and Social Control in Northern Peru, 1875-1933*. University of Texas Press. 1985. 88-91.

<sup>48)</sup> Yung Wing to Williams, 1877. 6. 7. & 1878. 8. 23. *Samuel Wells Williams Family Papers*. Group 547: Correspondence, 1873 Mar-1878 Feb, Box 5. Manuscript & Archives, Yale University Sterling Memorial Library.

<sup>49)</sup> Liu, Kwang-Ching, *Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874*. Harvard University Press. 1962.

年5月に鉄道敷設と採鉱業会社デラウェア・ハドソン社 (Delaware & Hudson Company) の支店長に選ばれたロバートは順調に出世し、1903年に社長職を退くまでに同社の資産・純利益ともに成長させ、その在職中に配当金総額3500万ドル、賃金支払い2億ドルという実績をあげた<sup>50)</sup>。ペルージャ号事件はオリファント家の事業経営史のなかでは、ただ本国に向けた彼らの姿勢を決定付けた事件にすぎない。

\*本稿は、平成十三年度採用日本学術振興会特別研究員制度の研究助成を受けて完成した。

---

<sup>50)</sup> *Minute Regarding the Retirement of Mr. Robert M. Olyphant from the Presidency of the Delaware and Hudson Company*. The DeVinne Press. Delaware & Hudson Co. May 12, 1903.

## A Study of the 1877-1878 Trans-Pacific Steamship Line Contract Labor Argument

### 〈Summary〉

Setsuko Sonoda

After the prohibition against the Macao coolie trade in 1874, involvement in the coolie business became a sensitive issue for all Western countries in East Asia, generating arguments over what constituted coolie trade, contract labor, and free immigration. The story of Peru's 1877 trans-Pacific steamship line project illustrates the forces at play in this international interpretative arena.

Involvement in the coolie business met increasingly with disapproval in late 19th century trans-Pacific international relations. But although Peru's coolie trade had already acquired a dishonorable reputation prior to 1874, the mass of cheap unskilled labor it provided remained indispensable to Peru's plantation economy. The Peruvian government hoped to pave the way for the legal and cost-free introduction of Chinese labor through their 1874 Treaty with China, and in 1877 contracted with the American firm, Olyphant & Company to establish the Callao-China line. Peru hoped Olyphant's Puritan image would protect the line from international criticism.

In the event, strict inspections by Chinese local authorities and the active intervention by British diplomatic representatives spelled disaster for the project. *Perusia*, the first ship of the Callao-China line, failed in the embarkation of Chinese laborers in both Hong Kong and Guangzhou. The debt passengers whose passage money was paid by Olyphant gained recognition as contract laborers, but passengers who displayed any unwillingness toward the voyage were not considered voluntary immigrants. Consequently, the plan failed, resulting in Olyphant's bankruptcy in 1878.