

【論文】

20世紀の海の歴史—アメリカ海事政策を中心に

南 修 平

はじめに

本稿は20世紀の海の歴史について、アメリカの海事政策を中心に考察し、海を舞台とする政府や海運産業、海員労組の関係を検討する。ここでは海員の労働条件に関する重要な法律がつけられ始める19世紀末から海員労組が再編される転機となった1934年に始まる港湾ストライキまでの時代を扱う¹。本稿が20世紀の海に注目するのはいくつか理由がある。昨今海に注目する歴史研究はアメリカ史に限らず非常に活発であり、様々な視点、地理的範囲から多様な対象が論じられる活況が続いている。海は地球の約7割の面積を占め、あらゆる陸地を結びつける交通路として機能してきた。そして、その中には無数の島々が含まれており、それらを経由しながら、人やモノ、情報や文化が交わり、伝播されてきた。そのスケールの大きさと研究対象・視点の豊富さから考えれば、グローバル・ヒストリーへの指向性が強まる現在にあって、海の歴史の活況は当然のことであろう。

海の歴史がアメリカ史研究でどのように展開してきたかについては笠井俊和や遠藤泰生が的確に整理を行っているためその詳細は省くが²、一つの特徴として言えるのは、これまでの研究が扱ってきた時代の多くは大航海時代から植民地期、そして奴隷貿易や19世紀半ばまでに集中しており、20世紀以降の研究は産業史や軍事史の分野を除けば極めて少ない状態にとどまっていることである。このことについては、大西洋史（アトランティック・ヒストリー）の成果を積極的に紹介し、自らもその方法を発展させることを試みる和田光弘の見解が参考になる。和田によれば、代表的な研究者の間では、大西洋史として扱われる時代の始まりは15世紀末付近で一致しており、その一方で終着点に関してはバーナード・ベイリンやデイヴィッド・アーミティージらが19世紀前半付近で共通しているものの、現代まで続くと主張する者もあるなど一様ではない³。代表的大西洋史家の二人の間で終着点がほぼ一致していることについて和田は、この時代までにアメリカ大陸全体において合衆国はじめ多くの国が独立し、大西洋世界の一体性が希薄になっていることから、それはおおむね妥当であろうとする。他方でそれ以降にも範囲を延ばすべきという研究者がいることにも言及し、範囲の拡大が大西洋世界の定義の変容というリスクを伴うものの、「そのようなダイナミズムに耐えうる概念として大西洋史を鍛え上げる」必要性も示唆している⁴。

本稿は「大西洋史を鍛え上げる」ことを意図するものではない。ただし、20世紀以降の海がそれ

までと比べていかなる点で変容し、そのことによってどのような視点で海を舞台とする歴史を扱っていくのか、その視点を模索し、提示する必要性を強く感じている。その意味で大西洋史の画期をなす根拠として挙げられている「諸国家の独立」という和田の指摘には留意したい。

この点で参考になるのは労働史家レオン・フィンクの研究である。フィンクは2011年に『海の搾取工場—世界初のグローバル産業・商船員、1812年から現在まで』(*Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's Globalized Industry, from 1812 to the Present*)を上梓した。その中では大西洋における英米両国の海運政策と海員組合の関係が中心的に扱われ、20世紀に入ると航行や積荷に関する法律の策定、労働環境や安全、人員配置など諸制度が整えられていく様子が描かれている。そして、その中で政府当局のプレゼンスが増していき、第2次大戦後になると今度は世界の海員労組を組織する国際運輸労組(ITF)と国際労働機関(ILO)が頻繁に登場する。フィンクは過去200年間に海をめぐる世界は大きく変化したとし、自著における問いについて「誰が航海し、誰が海の世界を支配しているのか—船舶と船員だろうか。それはどんなルールの下で?これから見ていくように、海は商業世界の中心を支配する政治的原則や法律の延長線上として機能してきたのである—捻れながらも」と述べている⁵。この問題意識がより強く反映されるのは20世紀を扱う第2・3部—特に二つの世界戦争を経て海の秩序が劇的に変わる時代を扱う第3-6章であろう⁶。

フィンクの研究から言えることは、20世紀の海では国家や国際機関という大きな権力のプレゼンスが圧倒的に高まったことである。実際フィンクの記述の多くは政府・国際機関など強大な権力を有する主体の動向に割かれ、船員の日常を細やかに描く労働史家としての本領が発揮されているとは言い難い。アメリカ史における海の歴史を牽引してきた一人であるマーカス・レディカーがそれまでマージナルな存在であった海賊を主体として活写したのとは対照的に⁷、フィンクの記述では船員たちの具体的な顔が見える場面になかなか遭遇しない。それは、それだけ20世紀における海が公権力や海運資本によって「飼いなされた」ことを意味しているのかもしれない。

遠藤は17-18世紀初頭の植民地期ボストンにおける貿易の詳細と船員の日常世界やその歴史的役割を論じた笠井俊和の著書を評する中で、笠井の成果に高い評価を与えつつ、アーミテイジの著書を引き合いに出しながら、「どれだけマイクロな史実が積み重ねられても、その各パーツをつなぎ合わせる定式、あるいはパラダイムの把握が無ければマクロな歴史像は獲得され得ない」と述べている。続いて「海の歴史は国家の歴史を掻き消すわけでは決してない。新たな歴史像の統合へと国家の歴史を誘うだけである」として、今後の課題を示唆している⁸。

以上のような先行研究から導かれる課題を意識しながら、本稿では20世紀の海の歴史は、大西洋史が扱ってきた時代とどのように異なるのか、そのために必要なパースペクティブはいかなるものかを探っていく一環と位置付ける。本稿はまずその足掛かりとして、19世紀末から第2次大戦前までの海をめぐるアメリカ政府や軍の施策を明らかにする。そしてそれら一連の施策が進められる中で海員はどのように対応し、関係を取り結んでいったかについて考察する。第2次大戦前で区切る理由は、この戦争がアメリカの海運産業や海員—そして世界に与えた影響は、第1次大戦時よ

りも様々な点で大きいと考えるからである。もう一点はアメリカ海員組合が、この時期までに明確な画期を迎えたことにある。太平洋岸から全土の港湾に広がった1934年ストライキを受け、1937年に全米海員労組(National Maritime Union)が、翌1938年にはそのライヴァルである国際海員労組(Seafarers International Union)が誕生し、海員を取り巻く状況はそれ以前と比べて著しい変化を遂げた。この二つの理由により、以降の時代については稿を改めて検討していくこととしたい。

最後に、本稿で国家のプレゼンスに焦点をあてるのは、20世紀の海の歴史において個々の人間が果たす役割がもはや縮小したという主張をするためではないことを断っておきたい。最古参の労働史家メルヴィン・デュボフスキーはフィンクの著書を評する中で、「しかし、(筆者注：フィンクの)本のタイトルはいささか誤解を生じさせる。本の中ではほとんど船員は現れず、木工船や帆船、鋼鉄、石炭、蒸気、タービンエンジンいずれの時代においても彼らの働く様子は散見されるのみである。フィンクは普通の船員の言葉よりもリチャード・ヘンリー・ダナやハーマン・メルヴィル、ユージン・オニールの文学作品を使って船員の労働を描いた」と皮肉を込めた批判をしている⁹。ただ、デュボフスキーが懸念を示す船員の生の声は、フィンクが依存した文学作品以外に存在する一次史料を含む多様な史資料によって明らかにすることが可能であり¹⁰、20世紀を通じて海で働く人々の一それと関連する陸の人々を含めて一日常世界が存在していることを教えてくれる。20世紀ではこの日常世界が戦争や国家との関係の中でそれまでと異なる様相を強く帯びようになり、そこからまた海員の新たな日常の秩序が築かれていったのである。それは自らの生活拠点である海や港湾において国家のプレゼンスの高まりを感じ取る海員が、その状況に応じてアプローチを変えていく姿でもあり、それら相互関係によって政治や日常世界、生活文化が展開していくのである。それは船舶や港湾地区で働く各種労働者の果たす役割が決して見過ごせないことを示している。そのことを付言した上で、今回はまず国家のプレゼンスに焦点を当てることに注力したい。

1. 第2次世界大戦以前のアメリカ海事政策—海における国家のプレゼンスの高まり

本節では20世紀に入って急速にその存在感を高めた国家による法整備や海事政策の策定を確認しつつ、これと歩調を合わせていく海員組合の動向を概観する。

まず、アメリカ海事政策の最大の特徴と言えるのがアメリカ籍船舶を優先する貨物積取制度である。これらは陸海軍や政府が購入または他国へ供出・輸出するあらゆる物資の運搬に際してアメリカ籍船舶にその優先権を与えるものである。このことを定めた最初の法律は1904年法である。同法では石炭・食料・飼料など陸海軍が購入した物資を運搬する場合、政府所有またはアメリカ籍船舶がこれを引き受けることを定めていた。同法制定の直接的要因となったのは1898年の米西戦争であり、戦時に必要とされた大量の人員・物資の運搬を担う自国船が不足したことが大きく影響していた。戦争自体は短期間で終了したが(スペイン降伏後のフィリピン独立戦争は除く)、戦時中キューバやフィリピンに対する軍の物資や人員を運んだアメリカ籍船舶はわずか9.3%に過ぎなかつ

た¹¹。同法に続いてアメリカ籍船舶に優先権を与えることを規定したのが1934年における連邦議会の共同決議17号である。同決議は政府の借款や政府系機関の復興金融会社が扱う農産物などの運搬に際して、やはりアメリカ籍船舶に対して貨物取扱の優先権を与えていた。いずれの法・決議においても貨物積取の割合はアメリカ籍船舶を100%と定めていたが、運航する際の運賃が商業ベースで平均値を上回るなど不合理とみなされた場合はその限りでないとされ、外国の傭船が使用できることになっていた¹²。

この過程で海事政策に対する連邦政府の組織も整備・強化されていった。そのきっかけとなったのもやはり戦争である。ヨーロッパで勃発した第1次世界大戦が長期化するにつれて参戦が濃厚になってきたアメリカにとって、大西洋を航行する自国船舶数の少なさは致命的であった。危機感を強めた政府・議会は下院海運商業委員会委員長を務めていたミズーリ州選出のジョシュア・アレクザンダーが中心となって対策を進め、その結果1916年船舶法（アレクザンダー法）が成立した。同法はもともと海運産業の競争力強化を意図していたものであったが、大戦が勃発したことによって軍事的な必要性に基づく法律の性格を強めていった¹³。その結果同法は、アメリカ商船隊は国防に資するためのものでなければならないことを明確に規定した。つまり戦時には軍の補助部隊として軍事作戦の重要な部分を負う役目が与えられたのである。

もう一つの特徴は「アメリカ第一主義」の原則である。海運会社の構成やその利益はアメリカ市民に密接に結びついていなければならないとされ、政府—海事局の許可なく外国籍の人物・会社に船舶や事業の売買、リース、譲渡をすることを禁じていた¹⁴。同法の適用範囲はこの時点で広くはなかったが、民間を含む船舶すべてが政府・軍主導のもとに管理され、国益を前面に掲げる方向性をはっきり示していた。

1916年法でもう一つ重要なことは国家主導の海事政策を進める上でそれを統括する機関としてアメリカ船舶委員会（United States Shipping Board）が設立されたことである。船舶委員会の任務は貧弱な規模と輸送能力に留まっていたアメリカ商船隊の強化である。アメリカにおいて商品の輸出入に占めるアメリカ籍船舶の割合は1830年で90%であったものが、1910年には10%にまで低下していた¹⁵。こうした凋落はそのまま戦時の輸送でその多くを外国籍船舶に委ねざるをえない事態を招いていた。同委員会はこの状況を脱するべく外国籍船舶に安易な輸送委託をしないよう統制し、その一方で軍民双方の造船所を増設して船舶数の増産に務め、それらが軍の補助部隊として機能することを目指した。

1920年商船法はこの方針を追認し、強化するものであった。同法は商船隊の発展はアメリカの商業海運を支えるだけでなく、戦時には海軍の補助部隊として貢献することを明記していた。さらに同法は、国内の港の間を行き来して様々な物資を輸送する内航商船についてはアメリカで建造されたアメリカ籍船舶でなければならないが、アメリカの会社によってアメリカ国籍を有する者が運航するという、カボタージュ（cabotage）と呼ばれる原則を義務付けていた¹⁶。これらの方針は続く1928年商船法でも継承された。

そして1936年商船法は先に定められていた二つの法よりもさらに包括的な内容を持ち、軍の補助部隊としての機能はもちろん、アメリカ商船団の役割を広範囲に規定していた。カボタージュの原則維持はますます明確になり、加えて外国貿易でもその実質的な部分について、アメリカで建造されたアメリカ籍船舶により、アメリカ人の所有する会社とアメリカ人船員が運航を担うことを定めていた。商船団におけるアメリカ人船員の質と量についてはこれまで以上に厳密さが求められるようになった。まず船長を筆頭に正式な資格が求められる船舶職員（航海士・機関士・通信士など）は全員がアメリカ国籍を有する者とされ、運航差額補助金を受けてアメリカの港を出発する貨物船に関しては資格の有無にかかわらず全乗組員がアメリカ国籍を持つ者に限るとされた。同じく補助金を受けてアメリカ国内の港から出発する客船については貨物船ほどの即時対応は求められなかったものの、初年度（1936年）にはアメリカ人の割合を80%に、2年後の1938年には90%にすることを定めていた¹⁷。実際この規定のために、それまで客船に最も職位の低い機関助手や司厨員助手として乗船していたフィリピン人が大量に解雇されていた（フィリピン人の雇用は暑さに耐性があると見なされていたことが理由）¹⁸。

以上のことに加えて1936年法はもう一つ重要な施策を定めていた。それが先に触れた運航差額補助金制度である。この制度が導入された背景は、アメリカ籍船舶の運賃の高騰であった。国家にとって重要なルートである定期船航路では特に運賃の高さが顕著であり、人件費や船舶建造費の上昇がそれを引き起こしていた。そのため海運会社は自社所有の船舶で外国人海員を雇用したり、外国籍船舶をチャーターすることで経費節減を行っていた。結果としてそれがアメリカ商船隊の力を弱め、アメリカ人海員の減少を促していた。そこで同法では、一定の制限は設けつつも、高コスト化によって外国船舶との間に生じる運賃などの差額に対して補助金を支給することによって、その負担を肩代わりしようとしたのである¹⁹。そして、こうした制度が政府の指導の下で円滑に行われることを企図して設立されたのが海事政策全般を統括する専門組織であるアメリカ海事委員会（United States Maritime Commission）であった。前身の船舶委員会を引き継ぐ形で創られたこの組織は大統領から指名された5人の委員で構成され、補助金制度の運営の他、造船所の増設と稼働による船舶増産、建造された船舶の配置、そして運航に際する適正な船員の手配や労働環境の整備など、海事政策全般に渡ってその責任を負ったのである²⁰。

2. 1915年海員法—隷属状態の脱却から「アメリカ人」海員へ

本節では連邦政府主導による海事政策が推し進められる中、これに海員組合がどう対応し、そのことによって両者の関係にいかなる特徴が現れたかを見ていく。船上での労働は陸上の職種に比べると労働組合に結集する条件において様々な違いがあり、特に長期に渡って限られた空間で働く密閉性、少数の集団で一定期間働いて下船すればそれぞれ散開する流動性、法律の効力が及びにくい洋上という環境面などで著しい差があり、そのことが組合の組織化を遅らせていた。そのような中

でノルウェー移民のアンドルー・フルセスが1885年にサンフランシスコを拠点に起ち上げられていた湾岸海員組合へ加入し、そこからリーダーシップを発揮して蒸気船組合との統合を実現し、それは1891年太平洋海員組合 (Sailor's Union of the Pacific, 以後SUP) として結実した²¹。この後、大西洋、五大湖、メキシコ湾それぞれを拠点とする海員組合とSUPが結集し、1892年に国際海員組合 (International Seamen's Union, 以下ISU) が起ち上がり、フルセスはSUP書記長を務めながらISUの委員長も兼務し、名実ともにアメリカ海員のリーダーとなった²²。そのフルセスらアメリカ海員が直面していた最大の課題は労働条件の改善であった。未だ陸上で通用する法律が及ばない洋上での労働は極めて過酷なままであった。その典型は軍隊で上官命令に対して不服従や抵抗があった際に適用される抗命罪の存在である。軍隊で最も厳しく取り締まれるこの「罪」は、船長に対して起こしたいかなる抵抗にも適用された。海員は市民ではなく、上官の命令に従うだけの何の権利持たない一兵卒とみなされていたのである²³。逃げ場のない洋上で抵抗を試みることは陸上よりも明らかに困難であったため、海員たちの抵抗手段の多くは寄港した際の脱船であった。捕まった場合には投獄・罰金・鞭打ちなどの厳しい懲罰が待っていた²⁴。

当時の港では法律とは別の独自のルールや秩序が機能していたが、その典型は配乗を仕切る手配師とその拠点となるボーレン (簡易宿泊所) の存在である²⁵。「配乗」と言えば聞こえが良いが、実態はshanghaiingと呼ばれる誘拐同然の拉致や酔い潰して意識朦朧状態にさせ、その間に船に放り込んで出発するなど暴力と狡知の限りであった。crimpと呼ばれる暴力にもものを言わせた手配師がボーレンを拠点にこうした行為を繰り返し、船主や船長と結託して海員の手配を仕切っていたのである²⁶。問題は暴力的手配だけでなく、海員がボーレンを通じてしか仕事を斡旋してもらえないことにつけこんだキックバックの要求や独占的かつ高額での日用品・食料の売り付けなど多岐に渡る²⁷。明らかに意に反する労働を強要されているにも関わらず、法的支援は皆無に等しく、海員は労働者の中でも「特異な存在」として例外扱いされる状態が依然続いていた²⁸。

こうした日常を変えるためには手配師の横暴な活動を禁止し、労働者としての権利を確立することが求められた。1915年海員法の成立は海員にとって画期をなすものとなった。同法成立に至るまで海員たちは長く厳しい努力を続け、1872年海運法、1884年ディングリー法、1895年マグワイア法、1898年ホワイト法がそれら努力の成果であった。この中でもカリフォルニア州選出上院議員スティーブン・ホワイトが上程して成立したホワイト法は一定の成果を実現していた。同法はアメリカ国内の港で脱船した海員の拘禁を禁止するとともに、海外の港で脱船した場合に認められていた3カ月の拘禁を1カ月に短縮することを定めていた。その他にも、外国貿易の船舶に乗船する海員から乗船前に借金返済分として収奪する金額は給料1か月分を限度とすること (ボーレンに依拠する海員は常に借金を背負っていた)、船長や士官の同意なしで船が十分安全なものか乗船前に点検を要求できる権利の承認、航海中の食事量の改善、肉体的刑罰の全面禁止が盛り込まれていた²⁹。

これらの法によって一定の成果を獲得しつつも、根本的な問題は残り続けた。それは海員の隷属状態の維持である。海員が自由意思を持たない半隷属状態にあることを法的に決定づけたのは

1897年の最高裁判決であった。この裁判はサンフランシスコで1895年に起きた事件を扱ったものである。SUP組合員のロバート・ロバートソンら4人はサンフランシスコからオレゴン、ワシントン州を經由してチリのヴァルパライソに向かい、そこで引き返して諸港を經由しながらアメリカ大陸沿岸を航行してサンフランシスコに戻るバーケンティン型帆船アラゴ号に乗船した。しかし彼らは途中のオレゴンで脱船して逮捕され、サンフランシスコに連れ戻された。そこでロバートソンらは脱船がアメリカ国内の港で行われているため、この逮捕・拘禁は事件直前に成立していたマグワイア法に違反する不当なものであると訴えた。マグワイア法は外国貿易船で脱船があった場合の逮捕・拘禁を認めていたが、内航の場合はこれを禁じていた。ロバートソンらは、アラゴ号は外国交易に従事する船舶であっても、脱船は国内で発生したのだから逮捕は出来ないはずであり、逮捕・拘禁は意に反する労働の強要を禁止する憲法修正第13条に違反すると主張したのである。

これに対して最高裁はロバートソンらの主張を退け、第13条はメキシコ人契約労働者や中国人苦力には適用されるものの、海員は兵士や海軍の徴発員（戦時に集められる民間の海員を指す）と同じように例外扱いであり、年少者や被後見人を保護する親や後見人の権利を乱すことと同じになるため認められない、としたのである。さらに判決は「実際イギリス議会と同様にわが国の議会において海員は、一般の大人には信頼が置かれている自身の行為に対する責任について十分ではなく、知性も欠け、年少者や被後見人が親や後見人の保護が求められるのと同様の意味で海員にもそれが必要な欠格者として扱われている。「保護が必要な被後見人 (wards of admiralty)」という海員の古くからの (ancient) 特徴は、以前よりも現在の方が遥かに正確にあてはまる」と述べたのである³⁰。ここに示される見解は、海員は古来自律性が無く、自身で物事を遂行する意志や力を持ち合わせない、常に保護が必要な類の集団という固定観念であり、それは彼らには憲法上の権利を認める必要はないという結論に至るほど強固であった。

1915年海員法はこうした状況を脱する上で画期的な条項を含んでいた。法律の実現にあたってフルセスは熱心なロビー活動を展開するとともに、1909年12月にニューヨークで行われたISUの定期大会の際には1800人の海員がデモを行い、クーパーズ・ユニオンで開催された大会に出席した。大会にはアメリカ労働総同盟 (AFL) 会長サミュエル・ゴンパースも演説を行い、法律の実現に向けて気勢を上げた³¹。こうした動きに対し頑なに法案の成立に反対を唱え、強力な阻止活動を行ったのが船主側であった。船主やボーレンに依存する手配師らは1915年海員法に至るまでのいずれの法が審議された際にも度々阻止活動を展開して法案の骨抜き化を実現していた。ホワイト法が上程された時、船主は「手配師は港において必要悪な存在であり、脱船の権利を海員に認めるなど到底考えられない」と主張し、外国での脱船に対する拘禁期間の縮小にはしぶしぶ応じたものの、全面禁止には至らず、依然として海員に対する憲法修正第13条の適用は阻まれたままであった³²。

1915年海員法の審議に際してもやはり船主側は反対を叫んだが、これまでと異なっていたのはフルセスらISUが海員法の中に「言語条項」と一定の経験年数を持つ海員の雇用枠を導入しようとしたことであった。これらは甲板員の75%は3年以上の経験を有することが求められるとともに、

船長や職員（資格を有する海員）のあらゆる指示・命令を理解する者だけが乗船できるという規定であった。船主側はそんなことが強制されれば、必要な海員を集められないだけでなく、船は一握りの「無責任なストライキ指導者」で占められてしまうと警告し、そもそも近代的な船では船員は数カ月で必要なことを飲み込むことができ、これほど厳格な規定は必要でないと強調した。これに対してフルセスは通常環境であれば海員の仕事は一般男性に可能であろうが、命や船が危険に晒される緊急時にあっては、訓練を積んだ経験豊かな乗組員は絶対に必要であり、真鍮やエンジンを磨くことは出来ても、火災が発生した時はヴェテラン機関員でなければ素早く正確な対応はできない、と反論した。その渦中で1912年4月にタイタニック号が沈没したことはフルセスの主張の説得力を高め、1913年12月から翌年3月にかけて連邦議会で海員法に関する公聴会が行われた際にもフルセスは同様の主張を展開して対抗した。そしてISU組合員に対して行った公聴会の様子の報告では「海運会社は我々を「ただの生き物」と思っており、船の仕事は誰でもできる、1カ月もあれば十分で2-3カ月も要らない、要するに彼ら全員はいかなる海員も不要であって、船さえ走ればそれでいいと思っているのだ」と怒りをあらわにした³³。

大統領タフトの拒否権に遭うなどいろいろな障壁に直面しながらも、海員法は1915年3月4日の大統領ウィルソンの署名によって、ようやく成立するに至った。同法の最大の成果はアメリカ国内（属領も含む）・海外に関わらず脱船者に対する拘禁・鞭打ちなどのあらゆる処罰を禁じたことである。これはアメリカ人海員だけでなく外国人海員にも適用され、その意味でも画期的であった（ただし船内に残した個人の所有物やその時まで獲得していた賃金は没収）。また、船舶がいずれかの港に入港した際はそれまでに獲得した賃金の半分までの支払を要求できることが認められ、労働条件でも甲板員と機関員の時間交代制の確立（各々12時間2交代制、8時間3交代制）、海員の居室や食事など日常生活についての改善が明記された。そして甲板員に関しては19歳以上で3年の乗船経験を持つことが求められ、正式な甲板員として当局に承認された者の割合が法律施行初年度は40%までに高めるとし、以降その割合は1年ごとに5%ずつ上昇し、5年目からは65%にするという数値目標を設けた。フルセスらISUが導入に強い意欲を示していた言語条項も取り入れられ、海員の75%は日常業務から救命ボートの扱いに至るまであらゆる命令を理解する者でなければならないとされ、それを確認するための言語テストが出港前に行われることも定められた³⁴。

以上のように、「海員のマグナカルタ」とも言われる1915年海員法はこれまで海員がおかれてきた状況を改善する上で重要な成果を含んでいた³⁵。しかし、その一方で言語条項に象徴されるように、それは「アメリカ海員」を第一とする意向も強く反映していた。そもそも言語条項を取り入れたのは、フルセスも述べていた通り、船上労働における安全確保という意味があったが、それは太平洋沿岸で極めて安価な賃金とより劣悪な環境で働いていた中国人海員を排除することと同義でもあった。フルセスが率いるISUはアメリカ全土の海員を組織するものではあったが、それぞれの地域を拠点にする組合の連合体であり、フルセスはサンフランシスコに基盤を置くSUPのリーダーでもあることから分かるように、組織の中心は太平洋側のSUPが担っていた³⁶。組織化を進め、労

働条件の改善に取り組むSUPにとって、その「障害」とみなされていたのが中国人海員だったのである。太平洋航路を担う海運各社はあらゆる面でコストが安い日本船との競争が激しくなる中で、ますます中国人を雇うようになっていた³⁷。こうして当時サンフランシスコを中心に広がっていた白人労働者による中国人排斥運動の矛先は、海で働く中国人海員にも向けられたのである。

実際、1915年海員法が施行されたにもかかわらず、中国人ら外国人海員を排除するための言語テストが組合の思惑通りに進められないことにISUは強い不満を表明していた。同法では言語テストは港湾地区の税関長でなく海運会社の船舶職員が実施することを定めていたが、実際は税関長が行っており、テストの実施によって船舶の出航が遅れることがあってはならないことが重視されていたため、テストの運営・内容ともにISUが満足できるものではなかった。ISUは「テストは税関など日常の簡単な知識を問うのではなく安全確保のためのもの」であることを努めて主張し、即座の改善を要求した。事態が変わらないことに苛立つISUは商務長官フーヴァーに介入を求め、結局1919年7月フーヴァーがテスト実施要項の改訂案を出したことで事態は落ち着きを見せた。ISUはこの結果に満足し、以下のように評価した。

「改訂案が適切に実施されるならば、貧相な賃金でアジア人海員を雇おうとする外国船がもはやアメリカの港に来ることもないだろう。1922年1月12日以降（改訂案は1922年1月12日以降発効）に通訳を介してしか命令を理解することができないアジア人海員を乗せた外国船がアメリカの港に到着しても、規定に従って彼らは解雇されて故郷の港に送り返され、代わりに命令を理解することができる新たな乗組員が雇われることになるだろう。なぜなら、どこの国旗を掲げていようが、この決まりはアメリカの港を出発するすべての船に対して適用されるからであり、今後航海はその国の旗を掲げたその国の人間によって行われていくことになるだろう。したがって、イギリスとアメリカの船は必然的に英語を母語とする乗組員が乗船することになるだろうし、ドイツ船ならドイツ人、フランス船ならフランス人になるのである。アメリカの競争相手である外国船から激安のアジア人を排除すれば、それら外国船の賃金コストもいくぶんアメリカに近いものになるだろう」³⁸

海員法を成立させる過程でフルセスらがこだわった「アメリカ海員第一主義」は海員だけでなく海運産業全体に敷衍可能なロジックでもあった。フルセスは極端に安い賃金と劣悪な環境で働く中国人らアジア人海員を排除しても、海員法は彼ら外国人海員にも脱船権を認めるのだから、必然的に彼らは賃金の高いアメリカ船に乗り換えるだろうし、そのことで労働力不足に陥る外国船は自ずと賃金を上げざるを得なくなり、最終的に適正な競争とアメリカ並みの賃金が標準になるという主張を行い、海運産業側にもその「メリット」を説いた。そして政府や連邦議会に対しては、アメリカ商船隊はあまりに不十分な状況が長く続いたが、この法の実施でアメリカは海運強国としてプレゼンスが高まるとアピールした³⁹。このロジックを受け入れず、中国人や日本人の雇用を続ける海運会社はもちろん少なくなかったが、一方でウィスコンシン州選出上院議員ロバートM・ラフォ

レットを筆頭に、政府や連邦議会の中にはフルセスの主張に賛同し、積極的にサポートする勢力が存在した。

通称ラフォレット法とも称される海員法案が1914年7月に下院商業委員会で審議された後、意見を求めるため委員会の報告書とともに法案が商務及び労働両長官に送られた際それは明らかとなった。報告書は海員がこれまで過酷な隷属状態にあり、不当な労働を強制されてきたことを認めて暴力的懲罰や暴力の全面廃止を求めるとともに、強いアメリカ商船隊を構築するために不可欠なこととして運航コストの平準化を挙げていた。その平準化の仕組みとは、この法案の実施によって外国人船員に脱船権が与えられるので、アメリカの港に来る外国船は脱船を防いで復路の海員を確保するため彼らにアメリカ人と同じ賃金を払い、そうすればアメリカがコスト面で不利な状態に置かれることは無くなる、という考えに基づいていた。両長官はもちろん法案と報告書を承認した⁴⁰。つまり、海員法は賃金の安い外国人海員を排除し、アメリカ人海員を多く雇って強いアメリカ商船隊を構築するために必要なものであるというフルセスの主張と、政府・議会の海事政策に対する現状認識には強い親和性があったのである。

3. 第1次世界大戦のインパクト—連邦政府主導の海運政策とアメリカ海員

1914年6月に始まった第1次世界大戦に1917年4月からアメリカが参戦したことは海運産業と海員の環境を著しく変えることになった。参戦が近づくにつれて海事政策は政府・軍主導で進められる傾向が極めて濃厚になり、それは1916年の海軍法と船舶法に明確に現れていた。これら法律策定を主導したのは1913年から7年の長期にわたって海軍次官補を務めたフランクリン・D・ローズヴェルトであった。ローズヴェルトは「我々が海軍を強化するのは国土と財産を守るためだけでなく、戦時において我が商船隊がどこであろうとも馳せ参じるためである」と述べ、強化の目的が海軍補助部隊としての商船隊のさらなる活用であることをはっきりと打ち出していた⁴¹。海軍法は短期間で軍艦の建造—特に巡洋艦と駆逐艦—を進めることを企図しており、最終的には戦時に動員可能な船舶を、現在の総トン数350万トンに対して参戦時までに1500万トンを追加すること、隻数で言えば2,851隻の商船と156隻の軍艦を急ピッチで建造することを目指した⁴²。

船舶法はこのローズヴェルトの宣言を具体化するものであった。第1節ですでに確認したように、同法は政府所有の商船隊の創設を主要目的とし、海軍の作戦遂行に不可欠な輸送任務を担う船舶を増産するという重要な役割を有していた。同法にはこれら任務を統括する組織として船舶委員会の設立を明記しており、そこでは「船舶委員会を設立した目的は、合衆国内及びその属領における商業、そして外国との交易において要件を満たす海軍の補助艦隊、予備艦隊、商船隊をサポートし、発展させ、増強することである。つまり内航・外航を担う船舶を統制することである」と述べられ、国家が直接海事政策を取り仕切る意図が明確に示されていた⁴³。船舶委員会では大統領ウィルソンの依頼を受けたビジネス界出身のエドワード・N・ハーリーが委員長を務め、その船舶委員会のも

とで軍に資する商船隊の建造・組織化を実質的に担当したのが緊急船団公社 (Emergency Fleet Corporation) であった。それはアメリカ史上例のない、国の機関が民間商船隊を率いるという状態が現出したことを意味していた⁴⁴。

戦争は海運産業・海員にとってこれまでにない好況を創り出した。公社は現在稼働中の造船所に今以上にペースを上げて船舶の増産を促す一方、フィラデルフィアからデラウェア川を渡ったホッグアイランド (現在のフィラデルフィア国際空港がある場所) をはじめ新規の造船所を各所に開設し、あらゆるタイプの船舶を建造できる体制を整えた⁴⁵。そして1917年6月11日には61の造船所が正式に政府管理の下で運営されるようになった⁴⁶。このような状況の中で海員組合は戦争遂行においてその協力が欠かせない存在とみなされることになり、1917年5月には船舶委員会、国防会議海事委員会メンバーを務める海運産業、そしてISUの代表者による会議が開催され、6月には商務・労働両長

官主催の下で両省代表者、船舶委員会、海運会社、ISUが再び首都ワシントンに集まった。ここでは戦時に徴発される海員に関する様々な待遇が話し合われ、海運産業は難色を示したものの最終的に合意が成立し、大西洋戦時協定が締結された。そこには残業に対する適正な賃金の保障、戦闘地域での勤務に対する50%アップの戦時手当支給が明記され、海員組合代表者が船舶や埠頭に立ち入ることについても認められていた。参戦以降は海員不足が改めて深刻なことがあらわになったため、窮余の策として未経験者や経験の浅い者にも乗船を呼びかける必要が生じた。そこで船舶委員会は配乗数を確保するため海員の雇用と未経験者の訓練を行う専門部署を傘下に設け、ISUの協力を求めた。ISUはこれに応じ、未経験者の訓練と教育にあたりとともに、既に陸に戻って別の仕事をしている元海員に対して船に戻るよう積極的に呼びかける役割も担った⁴⁷。

第1次大戦参戦によって生じた海員不足は、これまで太平洋岸に比べて組織化が遅れ、賃金など労働条件の面でも後塵を拝していた大西洋岸とメキシコ湾岸の海員にも大幅な改善をもたらした。1918年4月29日から翌月4日まで首都ワシントンで開かれた船舶委員会主催による海運産業とISUの会議では大西洋・メキシコ湾双方を拠点にする海員に対しても統一の労働条件を適用することが取り決められ、海員の確保と労働条件全般を安定させるため、労使双方と海事委員会の代表者によ



Figure 1. *The Tidal Wave--July 4, 1918--95 Ships Launched*, Philadelphia: United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation, 1918. Lithograph. Prints and Photographs Division, Library of Congress (053.00.00)

る常設委員会が起ち上げられた。そして海運産業の反対を押し切り、6月29日船舶委員会は甲板員から司厨員に至るまであらゆる職種の海員の賃金上昇を承認するとともに、太平洋岸と同じく港停泊時の8時間労働制、航海時の3交代制勤務の実施を認めた⁴⁸。

参戦前から戦中を通じて海員組合が最も信頼できるサポーターとなったのは、明らかに連邦政府であった。連邦政府—船舶委員会が会議を主催する度に、海運産業の代表者はISUの提案や要求に反対し、決して自ら歩み寄ろうとはしなかった。しかし、海運産業に妥協を迫り不本意ながらも最終的に同意させるまで導いたのは「海運立国アメリカ」を志向する大統領ウィルソンの強い意志であった。ウィルソンのそれは、1915年の議会における主張で鮮明となっていた。ウィルソンは商業的独立、貿易促進、潜水艦攻撃の脅威からの保護、過剰に高騰する運賃の抑制という観点から、海運は国家主導でなければならず、そうすることで国防上欠かせない海軍の補助・予備部隊を確立できると断言していた⁴⁹。深刻化する海員不足に加え、それまで大西洋において経済的にも軍事的にも存在感を示せないでいた状況を脱し、ライヴァルのイギリスを抑えて覇権を築きたいウィルソンに第1次大戦は絶好の機会を提供した。そしてウィルソンは船舶委員会委員長にハーリーを指名し、ともに船舶増産計画を強力に推し進め、海員の賃金上昇に不満を述べ続ける海運産業には補助金給付を行うことで従わせた。連邦政府という最も頼りがいのある公権力の援護を受けたISUはこの環境下で順調に組合員数を伸ばし、アメリカが参戦した1917年では3万5千人であったものが1920年には11万7千人になり、3年間で3.3倍という急増ぶりを見せたのである⁵⁰。

第1次大戦はさらにもう一つ、海員組合の労働環境にとって重要な出来事をもたらしていた。それは政府主導による海員の雇用システムがつくられたことである。先に深刻な海員不足から、船舶委員会が雇用の確保と未経験者を養成する専門部署を設立したことに触れたが、最初に雇用局 (recruiting service) が設けられ、1918年12月に雇用局を統合して拡大再編されたのが海事役務局 (sea service bureau) であった。元船長で海軍法務担当でもあったアーヴィング・L・エヴァンスが雇用局から役務局に異動してその長に就き、「必要な船長・航海士・機関士・司厨員すべて (all hands and the cook)」は同局を通じて海軍・民間商船全ての船舶に配乗される体制が整えられた。これと並んで同局はISUと共同で未経験者や見習海員の教育と訓練もその重要な仕事として運営した⁵¹。

このシステムはアメリカ参戦直前の20世紀初頭までボーレンを拠点とする手配師と船主の結託による無法な労働力調達に怯え苦しんできた海員にとっては、これまでと打って変わった新しい秩序であった。公権力が港湾の秩序を取り仕切り、そのもとに統制されれば、高圧的に不平不満を並び立てる海運産業も従わざるを得ない実態が目の前に現れたのである。実際経験を積んだ海員を抱える海員組合は政府にとって労働力調達や教育訓練において不可欠であったため、配乗において組合員の優先雇用が実質的に実現されるようになった。海員組合の組織化が進んでいた太平洋岸ではすでに組合員の優先雇用は導入されていたが、戦争を機に大西洋など他地域にもこれが広がったのである⁵²。こうして、戦前まで自国船による外航貿易はわずか10%に過ぎなかった数字は、国家主導で速やかに組織された緊急船団が担うことにより戦時において95%にまで跳ね上がった⁵³。

戦争が海をめぐる様々なアクターの関係を変え、新たな秩序を作ったことは明らかであった。憲法修正第13条の適用すら否定され、港湾地区一帯と洋上では法や秩序が機能せず、船主と手配師の横暴な支配が幅を利かせる世界で日常を過ごしてきた海員にとって、それを変える上で公権力は大きい頼りになることが戦争という緊急時の中で実感されたのである。第1次大戦参戦に際してアメリカ商船団の重要性を強く認識したアメリカ政府と世論におけるアメリカ愛国主義の高まりは、ISUの唱えてきた「アメリカ海員第一主義」と見事にマッチし、1915年海員法の制定を目指した時よりも遥かに海における「アメリカ人性」を高めた。そしてこのことは、以降の海をめぐるアメリカの歴史を見る上で、ますます重要性を高めていくことになる。

4. 第1次世界大戦後の海運不況—海運産業の反撃と雇用システムの掌握

1918年11月の休戦協定によって戦闘が停止され第1次大戦が終了を迎えると、海運の好況も終わりを告げた。当初の見込みより戦争が早く終結したこともあって、船舶の増産・船団拡充は大きな反動を被ることとなった。すでに建造した船舶、他国からかき集めていた船舶だけでなく、船舶委員会と契約していた全米各地の造船所で建造中、あるいはこれから造り始めるという船舶は今や大きなお荷物と化してしまっただけである（結局船舶委員会契約の建造は1922年まで続く）⁵⁴。この事態に対して政府—船舶委員会は1920年商船法を成立させることで対処にあたった。第1節で扱った同法は戦時に引き続いてアメリカ商船団の必要性を確認し、内航ではアメリカ籍船舶に限るカボタージュの原則を明記するなどの一方で、余剰船舶を売却する権限を船舶委員会に与え海運の民間委託を促進することも意図していた。実際、これら船舶は政府管掌のパナマ運河会社や、いくつかの海運会社が合同し1921年から定期航路で貨客船の運航を始めたユナイテッド・ステイツ・ラインズ（United States Lines）にチャーター船として託されるなど、要望に応じてあてがわれていった⁵⁵。

政府の目が民間へ向き始めると、時宜を得た海運産業は猛烈な反撃を開始した。海運産業の標的は1915年海員法と戦時で海員が得ていた諸権利の剥奪や賃金の制限であった。要求の筆頭は脱船者に対する投獄の復活や士官の体罰に対する船主の責任排除であり、事実上1915年海員法以前の状態に復帰するという露骨なものであった⁵⁶。賃金については戦後も船舶委員会と海運産業、海員組合の三者による協議で戦時の水準が維持されていたが、1921年になると海運産業側は賃金の15%カットと残業代廃止を断行したため海員組合はたまたまストライキを打ってこれを阻止しようとした。しかし船舶委員会の反応は冷たく、ストライキで運航ができなくなった郵便船など政府所有の船舶は非組合員や軍人で動かし、海員に対しては政府が求める新たな労働条件（＝海運産業にとって好ましいもの）に応じるならば優先的に雇用するという対応に出た。これによって組合の中に動揺が走り、団結を維持できずストライキは失敗に終わった。結果として賃金は戦前レベルへ戻り、残業代の廃止や二交代制勤務復活なども実現され、海運産業の要求が概ね満たされたのである⁵⁷。

海運産業の反撃の中で海員組合にとって最も深刻な打撃となったのが雇用システムの変化であっ

た。戦時は船舶委員会主導で組合員の優先雇用を実現していたが、戦後その体制は解かれ、オープン・ショップ制が大勢を占めたのである。海員の確保が自由に行えるとなれば海運産業の動きは速く、1921年9月には太平洋岸で太平洋岸アメリカ汽船協会と太平洋岸船主協会が共同で海事労働局を設立し、船舶の仕事に就きたいのであれば同局を通さねばならないシステムが築かれた。大西太平洋岸では太平洋岸ほど組織だった雇用システムの構築は行われなかったが、個々の海運会社がそれぞれ雇用事務所を創設して海員の確保を行い、会社の手配師が埠頭で直接集める方法がとられた。これは20世紀初頭まで横行していたボーレンを拠点にする暴力的手配師と船主による支配と内容的に大きく変わるものではなかった。こうして、全米中の港では海員集めの手配師が港に繰り出し、ボーレン代わりの海運会社事務所に入り出す姿が普通の光景となっていた。

このシステムの中で威力を発揮したのが海運会社による海員の雇止め手帳の発行とその管理である。海員の雇用は陸で働く工場労働者と異なり、不定期雇用がその特徴である。そのためすべての海員は雇止め手帳 (seafarer discharge book) と呼ばれる手帳を常に携帯していた。その中にはいつこの港で雇われいつ下船したか、どのような職種にどれくらいの期間勤務した経験があるかといった情報が記録され、求職の際にそれを示すことで条件に適しているかが判断されていた。これが海運会社に管理されてしまうと、洋上での安全や船舶の適正な運航のために必要なスキルや経験の条件が緩み、深刻な事故を招いたり自らの技能と経験に合わない不当な賃金が適用されるなど、海運会社の恣意的支配を招き、極めて深刻な問題であった。海運会社が開設した雇用事務所が発行・管理する手帳に基づいて雇用が決まれば、その結果は自ずと劣悪なものにならざるを得ず、海員組合にとっては到底受け入れられない事態であった。海員組合はこうした雇用事務所や雇止め手帳に対して「詐欺事務所 (fink hall)」「いかさま手帳 (fink book)」と呼んで忌み嫌ったが、海運産業の雇止め手帳は東西両岸で大量に発行されて広く普及し、海員の雇用は海運会社が掌握するところとなったのである。

海運会社の攻勢にISUは対抗できず、組合員からの信頼を失って急速にその影響力を低下させていた。組合員数も激減し、1920年には11万7千人であったのが、1920年代半ばには1万人、1929年までには3千人を下回るほど衰えていった⁵⁸。そして、こうした急速な衰退は洋上での重大海難事故につながっていった。1928年にニューヨークとイギリス連邦に属する島リヴァープレート (アルゼンチンとウルグアイに挟まれた地点に位置する) を結ぶ客船ヴェストリスがヴァージニア州ノーフォーク沖で嵐に巻き込まれて沈没し111人が亡くなったのに続き⁵⁹、1934年9月にはニューヨークとキューバのハヴァナを結ぶ客船モロー・キャッスル号がニュージャージー州沖を航行中に火災事故を起こして137人が死亡し、行方不明者を合わせれば200から250名という大惨事を引き起こした⁶⁰。さらに1935年1月にはニューヨークからハヴァナに向かっていた貨客船モホーク号がニューヨークを出港して4時間後にノルウェー船と衝突して沈没し、40名以上が亡くなった⁶¹。

相次ぐ重大事故に海員組合はスキルや経験不足の海員の雇用が原因という疑念を強めたが、それは事故調査の過程で明らかとなった。ヴェストリス号の事故調査にあたった政府海難事故専門官の

E・P・ジェソップは船長以下乗組員の「無能さは歴史上例がない」と断罪し、「浸水があったとしても命は救えたはずだ」と厳しく批判した。そしてSOS発信の遅れや安易な浸水を招く誤操作など緊急時における乗組員のずさんな対応を次々に挙げつつ、船主についても「乗組員の能力をほとんど知ることができないというのは到底信じ難く、乗客を運ぶ船を操る責任は船員に与えているとは言っても、その道徳的責任は免れない」と述べた⁶²。モロー・キャッスル号の調査委員会も、同号は法律で義務付けられた安全装備は満たしており、火災が起きた時の乗組員の対応に大きな問題があったと結論付けた⁶³。連邦議会の調査もやはり人為的ミスが事故を招いた主要原因と指摘し、注意を怠り乗客に対する退避や下船の誘導も遅れ、「乗組員のリーダーシップや指示の無さは悲しいほど全く無かった」と断じた⁶⁴。短期間に多数の死者を出す重大事故が続発したことは連邦議会でも深刻な問題として取り上げられ、これら三つの事故に対して更に厳格な調査が必要との声が高まった⁶⁵。

1921年のストライキに敗れて以降、全米の港に確立された海運産業主導の雇用システムは海員を再び厳しい状態に追い詰めた。脱船による逮捕・拘禁は無くなったが、仕事にありつくためには月25ドル程度の低賃金と狭い居室に貧相な食事という劣悪な労働条件を飲まざるを得なくなった⁶⁶。それと並行して進んだ十分な技能と経験を持たない非組合員の増加は重大な海難事故だけでなく、それ以上に船内での事故や過剰な労働の押し付けを招来した。しかし、この頃までにISUを率いてきたフルセスは保守的な傾向を強め、積極的な行動を控えるようになっていた。こうした姿勢は出身母体のSUPの離反を招き、内部対立は深刻さを増していった⁶⁷。事態がここに至れば海員たちにとって必要なことは明らかであった。それは海運産業に握られた雇用システムを奪って自ら手にすることであり、港の秩序を働く者のために機能するように作り替えることであった。

手配師たちが港を仕切り、自らに都合のいい条件を押し付けるという不当なシステムのもとにあったのは船舶に乗り込む海員だけではなかった。船舶が発着する度に積荷を搬出入する荷役を担う港湾労働者も同様であった。彼らもまた、日に何度も港の倉庫前に足を運んで手配師に選ばれるのを待つ身であった。ここにも暴力・賄賂・キックバックが日常化しており、それらに対する不満が渦巻いていた⁶⁸。こうした状況に対して1934年サンフランシスコを中心とする太平洋岸の港湾労働者が組合を通じた雇用システム（ハイヤリング・ホール）の確立を求めて一斉にストライキを打ち、それは瞬く間に大西洋岸にも広がった⁶⁹。この動きが港を生活拠点にし、同じように手配師の支配に苦しんでいる海員を刺激しないわけはなかった。全米を揺るがす事態へ発展するこの一大ストライキの中で、海員も自らの状況を改善しようと隊列に加わり、その闘いはもはや海員の利益を代表しなくなったISUを超えて新たな組織の結成を目指して展開していくのである。

おわりに

20世紀の海の歴史を見る上で、本稿ではそれまでとの違いとして国家のプレゼンスの高まりに注目した。世界戦争の勃発は大西洋の秩序に大きなインパクトを与え、アメリカでは戦争を機に国家主導による海運統制がより顕著になったことが確認された。その新しい秩序の中に海運産業と海員も集結し、いずれもの中で自らに適した環境を求めて争った。陸に比べて労働者の組織化が遅れ、港湾独自の無法なルールのもとに身を置いてきた海員にとって、国家主導の海運立国に向けた取り組みと、戦争による好況という環境の急変は、それまでの無法状態を変える大きなチャンスとなった。その際にアメリカ海員が依拠したロジックは「アメリカ海員第一主義」であり、組合員たるアメリカ人の海員を優先的に雇用することがいかに国家や海運産業にとって有用であるかというものであった。国家が洋上での覇権構築という国益を追求し、世論は参戦を求め愛国主義が強まるという情勢にうまくはまった海員労組のアプローチは、その後も海の秩序をめぐって様々なアクターがせめぎ合う中でますます鮮明化し、依存を深めていくことになる。第1次大戦をはるかに上回る規模で海が戦争の場となった第2次大戦ではまさにそのロジックがよりダイナミックに展開していくのである。そのことについては今後の稿での検討課題としたい。

最後に本稿では触れることができなかつたが、20世紀の海の歴史をアメリカ史研究として追究し続ける上での要点を挙げておきたい。真っ先に挙げられるのは20世紀における海員の社会史である。本稿では海員の日常は港での暴力支配からの脱却と賃金や安全などの労働条件という面にしか触れていない。しかし、海員の日常においてそれらは重要ではあってもすべてではなく、海員の生活やその中で価値観を規定する要素は他にも様々なものがあつたはずである。国家や海運産業との攻防の中でそうした要素がいかに影響していたかについても見る必要がある。そのためには海員の日常生活を、洋上はもちろん、陸の面も含めて詳細にする必要があるだろう。海員にとって陸上生活は滞在時間が限られるだけにその重要性は高く、だからこそ家庭や海員コミュニティへの洞察は必須である。このことに関連して言えば、ジェンダーから見た海の歴史、海員の日常的なジェンダー規範分析も必要となる。海員が日常世界の中で関係を取り結ぶのは男性に限られず、特に陸に上がった際や海員コミュニティではなおさらである。したがってそうした視点から海員の日常とそこで創られる不満や価値観をさらに明らかにできる側面は多いだろう。

そして人種である。フルセスが中国人を想定した外国人海員排除を「アメリカ海員第一主義」の中で展開したことからも分かるように、狭い船舶の中でも、また港湾地区全体の日常世界でも中国人などアジア系、黒人、ヒスパニックは同じ労働者の一員として常に存在していた。様々な史資料に断片的には出てくるこれら「アメリカ白人」のカテゴリーに含まれない海員については焦点を定めた分析が必要である。20世紀後半以降は外国人海員ばかりが乗船し、他国の国旗を掲げつつも実質的にはアメリカ海運会社の利益に資する便宜置籍船 (flag of ships) が海運の主力になっており、事態は一層複雑である。このことは2020年7月にモーリシャス沖で座礁事故を起こした「わか

しお」の例にあるように、世界的趨勢と言える。それゆえに、20世紀の海の歴史ではますます人種の占める位置が拡大していることは間違いないと言えるであろう。

(本稿はJSPS科研費17K03159の研究成果の一部である)

-
- ¹ 本稿で使用する「海員・船員」の違いについては以下の通りである。海員は大小様々な船舶に乗船して労働する者を指し、乗船することで雇用され、給与を得る者のことを指す。船員は船長を含む海員を意味する。管理職にあたる船長の多くは労働組合員でないことがほとんどであり、労組名については「海員」が定訳となっている（日本の場合は全日本海員組合）。本稿で登場するアメリカの海員労組は諸資格を得て勤務する専門性の高い船舶職員や船長を組織対象としていないことから、ここではそれら以外の者に対して「海員」を用いる。
 - ² 笠井俊和「解題—著者マークス・レディカーと近世大西洋世界の船乗り」マークス・レディカー（和田光弘、小島崇、森丈夫、笠井俊和訳）『海賊たちの黄金時代—アトランティック・ヒストリーの世界』（ミネルヴァ書房、2014年）、279-304頁；遠藤泰生「海から見るアメリカ史の可能性と課題：笠井俊和著『船乗りがつなぐ大西洋世界—英領植民地ボストンの船員と貿易の社会史』を読む」『アメリカ太平洋研究』第19号（2017年）、87-90頁。
 - ³ 和田光弘「訳者あとがき」バーナード・ベイリン（和田光弘訳）『アトランティック・ヒストリー』（名古屋大学出版会、2007年）、194-199頁。
 - ⁴ 同上、198-199頁。
 - ⁵ Leon Fink, *Sweatshop at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, 1812 to the Present* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2011), 2.
 - ⁶ Ibid, especially, chapt. 3-6.
 - ⁷ Marcus Rediker, *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age* (Boston: Beacon Press, 2004).
 - ⁸ 遠藤「海から見えるアメリカ史の可能性と課題」、94-95頁。
 - ⁹ Melvyn Dubofsky, "Reviewed by Melvyn Dubofsky," *Sweatshop at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, by Leon Fink, *Business History Review* 86, no. 1 (Spring 2012), 171.
 - ¹⁰ ただしデュボフスキーが言及した作家はいずれも海員生活の体験があり、それぞれの作品がリアリティを伴う優れたものであることは間違いない。
 - ¹¹ Craig J. Forsyth, *American Merchant Seamen and His Industry: Struggle and Stigma* (London and New York: Routledge, 1989), 12.
 - ¹² 山本泰督「米国貨物優先積取法に関する一考察」『国際経済研究年報』第8号（1958年）、150頁；高村忠也「現行アメリカ船優先積取法の体系」『国民経済雑誌』第100巻第6号（1959年）、560-561、566-567頁。
 - ¹³ "The 100th Anniversary of the Shipping Act of 1916," address by Duncan Hunter, in the House of Representatives in Congressional Record-Extension Remarks, Sept. 6, 2016; "Shipping Act of 1916 Centennial—Legislation Established Forerunner of FMC," Federal Maritime Commission, accessed Nov. 28, 2020, <https://www.fmc.gov/shipping-act-of-1916-centennial-legislation-established-forerunner-of-fmc/#:~:text=Shipping%20Act%20of%201916%20Centennial%E2%80%94Legislation%20Established%20Forerunner%20of%20FMC,-Posted%20September%207&text=His%20measure%20had%20two%20key.law%20to%20accomplish%20these%20missions.>

- ¹⁴ Clarence G. Morse, "A Study of American Merchant Legislation," *Law and Contemporary Problems* 25 (Winter 1960), 57-59.
- ¹⁵ Stephen J. Williams, "The Role of U.S. Maritime Policy in Strategic Sealift" (Master Thesis, Naval Postgraduate School, 2000), 20.
- ¹⁶ Morse, "A Study of American Merchant Legislation," 59-61; Wesley L. Jones, "The Merchant Marine Act of 1920," *Proceedings of Academy of Political Science in the City of New York* 9, no. 2, (Feb. 1921) 89-90.
- ¹⁷ Ralph Dewey, "The Merchant Marine Act of 1936," *American Economic Review* 27, no. 2 (June 1937), 239-240, 243-248; Morse, "A Study of American Merchant Legislation," 62-64; 山本泰督「米国海員政策—ハイヤリング・ホールの確立をめぐる—」『国民経済雑誌』第100巻第3号（1959年）、55-56頁。
- ¹⁸ Rick Baldoz, *The Third Asiatic Invasion: Empire and Migration in Filipino America, 1898-1946* (New York: New York University Press, 2011), note. 76, 274-275. このことを報道したロサンゼルス・タイムズによれば、フィリピン人は客船に楽団員として乗船する場合も多々あったという。
- ¹⁹ Dewey, "The Merchant Marine Act of 1936," 243-247; Morse, "A Study of American Merchant Legislation," 64-65. 運賃差額補助制度について、日本語文献としては以下が参考になる。山本泰督「アメリカ運賃差額補助金政策」『国民経済雑誌』第97巻第3号（1958年）：51-67頁。
- ²⁰ Dewey, "The Merchant Marine Act of 1936," 248-252; Forsyth, *American Merchant Seamen and His Industry*, 14.
- ²¹ Sailor's Union of the Pacific (hereafter, SUP), "West Coast Sailors," March 12, 2004, 1-2.
- ²² Ray Denison and Philip Ross, *America's Seafarers: The Story of the Seafarers International Union: Atlantic, Gulf, Lakes and Inland Waters District/NMU, AFL-CIO* (Cheverly: Mosaic, 2010), 12-13.
- ²³ National Maritime Union (hereafter NMU), *This is the NMU: A Picture History of the National Maritime Union* (National Maritime Union, 1960), 31; Denison and Ross, *America's Seafarers*, 8; 山本泰督「米国一九一五年海員法」『国際経済研究』第10号（1960年）、148頁；山本泰督「ニューデール以前におけるアメリカ海運産業の労使関係」『国民経済雑誌』第107号第6号（1963年）、63頁。
- ²⁴ NMU, *This is the NUM*, 30-33.
- ²⁵ ボーレンの語源は boarding house で、それが訛ってボーレンと使われるようになった日本語である。詳しくは以下。志澤政勝「ボーレンと船員」『Web版 有鄰』第539号（2015年7月10日発行）。
<https://www.yurindo.co.jp/yurin/3944/2>. 最終アクセス日：2020年11月30日。
- ²⁶ 20世紀初頭の頃の海員の日常については以下を参照。拙稿「生活世界を捉えるということ—ニューヨーク港湾地区に生きる労働者とその日常」『歴史学研究』第976号（2018年）、115-116頁。
- ²⁷ NMU, *This is the NUM*, 32-33.
- ²⁸ 笠井俊和は、海で働く者たちを「特異」な集団とみなす傾向は小説や映画など大衆文化の中でも長く維持され続け、そうしたイメージは学界にも影響をもたらし、歴史家も長くこの者たちを歴史研究の対象にしてこなかったことを指摘している。笠井「解題」279-280頁；笠井俊和『船乗りがつかなく大西洋世界—英領植民地ボストンの船員と貿易の社会史』（晃洋書房、2017年）、1-4頁。
- ²⁹ SUP, "West Coast Sailors," 3-4; Forsyth, *American Merchant Seamen and His Industry*, 7-12; 山本「米国一九一五年海員法」、148-156頁。
- ³⁰ *Robertson v. Baldwin*, 165 U.S. 275 (1897) ; Forsyth, *American Merchant Seamen and His Industry*, 10-12; NMU, *This is the NUM*, 33; NMU, *On a True Course: The Story of the National Maritime Union AFL-CIO* (Washington, D.C.: Merkel Press, 1967), 1. For more detailed interpretation, see, James Gray Pope, "The Thirteenth Amendment at the Intersection of Class and Gender: *Robertson v. Baldwin*'s Exclusion

- of Infants, Lunatics, Women, and Seamen,” *Seattle Law Review* 39, no. 3 (2016), especially, 906–914.
- 31 SUP, “West Coast Sailors,” 4–5.
- 32 Ibid., 3–4.
- 33 Ibid., 5.
- 34 Philip B. Kennedy, “The Seamen’s Act,” *Annals of American Academy of Political and Science Review* 63 (Jan. 1916), 234–240; 山本「米国一九一五年海員法」、159–160頁。
- 35 Arthur Emil Albrecht, *International Seamen’s Union of America: A Study of Its History and Problems* (Washington, D.C.: Government Printing Office, 1923), 47; 同法は「船員の奴隷解放」とも呼ばれていたようである。Andrew Gibson and Arthur Donovan, *The Abandoned Ocean: A History of United States Maritime Policy* (Columbia, SC: University of South Carolina Press, 2001), 116.
- 36 このことについて山本泰督は、大西洋側の港湾地区は移民で溢れ海員は供給過剰状態であったためポーレンに依存しやすく、組合の組織化が進まずにいたのに対し、太平洋側は常に海員不足が続き、それは太平洋側からの主要運搬物である木材の搬出入さえ海員が担っていたほどであったとしている。結局太平洋側主導の状態は1930年代まで続いた。山本「米国一九一五年海員法」、152–153、156–157頁。
- 37 SUP, “West Coast Sailors,” 5.
- 38 Albrecht, *International Seamen’s Union of America*, 39–41.
- 39 Ibid., 36–37.
- 40 Ibid., 35–36.
- 41 Gibson and Donovan, *The Abandoned Ocean*, 108–109.
- 42 Salvatore R. Mercogliano, “Shipping Act of 1916 and Emergency Fleet Corporation: America Builds, Requisitions, and Seizes a Merchant Fleet to Second to None,” *The Northern Mariner/Le marin du nord* 36, no. 4 (Oct. 2016), 410.
- 43 Ibid., 407–409.
- 44 Ibid., 408.
- 45 Gibson and Donovan, *The Abandoned Ocean*, 112–114.
- 46 Mercogliano, “Shipping Act of 1916 and Emergency Fleet Corporation,” 422.
- 47 Albrecht, *International Seamen’s Union of America*, 55–56.
- 48 Ibid., 57–58.
- 49 Gibson and Donovan, *The Abandoned Ocean*, 115–116; 柴田悦子「U.S. Shipping Board—海運国営形態の一例として」『経営研究』第53号（1961年）、95–97、102頁。
- 50 Gibson and Donovan, *The Abandoned Ocean*, 115–117; Denison and Ross, *America’s Seafarers*, 15; 山本「ニューデール以前におけるアメリカ海運産業の労使関係」、70頁。
- 51 “To Ship Merchant Crews: Sea Service Bureau Formed by the United Shipping Board,” *New York Times*, Dec. 25, 1918, 19.
- 52 山本「ニューデール以前におけるアメリカ海運産業の労使関係」、69–70頁。
- 53 NMU, *On a True Course*, 9.
- 54 Mercogliano, “Shipping Act of 1916 and Emergency Fleet Corporation,” 422.
- 55 Ibid. 戦後アメリカ政府は余剰船舶の整理だけでなく、敗戦国ドイツの海運力を弱めるために、賠償として他の連合国とともにドイツ船舶を接收し、新たにそれらを自国船団に組み入れて利用することも行っていた。
- 56 山本「一九一五年海員法」、164頁。
- 57 NMU, *On a True Course*, 9; Gibson and Donovan, *The Abandoned Ocean*, 117–118; 山本「ニューデール

以前におけるアメリカ海運産業の労使関係」、72-73頁；山本「一九一五年海員法」、165-166頁。

- ⁵⁸ NMU, *On a True Course*, 10-11; Denison and Ross, *America's Seafarers*, 16-17; 山本「ニューディール以前におけるアメリカ海運産業の労使関係」、73-75頁。なおISUの組合員の減少数について山本は、ジョセフ・P・ゴールドバーグが著した *The Maritime Story: A Study in Labor-Management Relations* (Cambridge: Harvard University Press, 1958) に依拠しながら「組合員数は大戦中の11万5000から1921年スト後には5万人に減少し、さらに1926年には1万5000人、1930年代の不況時には5000人にまで減少した」と書いている。本稿では組合史の一次史料である本注前掲2点がいずれも3千人を下回るとの数字で一致していたため、そちらを採用した。
- ⁵⁹ “Death Toll Now Is 111,” *New York Times*, Nov. 16, 1928, 1, 4.
- ⁶⁰ NMU, *On a True Course*, 12; Joseph Deitch, “Shore Residents Recall Fire On Morro Castle 40 Years Ago,” *New York Times*, Sept. 8, 1974, 69, 88; “The SS Morro Castle,” Asbury Park Historical Society, accessed Dec. 6, 2020.
<https://www.aphistoricalociety.org/history/morro-castle/>.
冒頭に挙げたNMUの史料では死者数が121名とされ、その次のNYTの記事では135名である。火災を起こしたモロー・キャッスル号はそのままニュージャージー州アズベリーパークに曳航され、解体されるまで数カ月間そのままそこに置かれていた。現在同号の事故については地元のアズベリーパーク歴史協会が地域の歴史として記録し続けていること、行方不明者が多く死者について時間的に変動が生じていることから、本稿では同協会が記録している数字である137人を採用した。
- ⁶¹ “Ward Line Is Blamed for Mohawk Sinking: Talisman's Owners, in Petition to Limit Liability, Charge Incompetent Handling,” *New York Times*, Feb. 12, 1935, 41.
- ⁶² “Vestris Staff Unfit, Capt. Jessop Finds, Assailing ‘Stupidity,’” *New York Times*, Dec. 28, 1928, 1, 2.
- ⁶³ “The Morro Castle Report,” *New York Times*, Oct. 18, 1934, 22.
- ⁶⁴ “Morro Castle Loss Put on Man Failure,” *New York Times*, June 7, 1935, 43.
- ⁶⁵ “Wagner for Wide Inquiry: To Ask for Congressional Study of Three Recent Disasters,” *New York Times*, Jan. 28, 1935, 3.
- ⁶⁶ NMU, *On a True Course*, 11.
- ⁶⁷ SUP, “West Coast Sailors,” 12.
- ⁶⁸ 港湾労働者を取り巻く労働環境については以下参照。拙稿「支配者は誰か—第2次世界大戦後のニューヨーク港湾地区における権力闘争の考察」『長野県短期大学紀要』第68号（2013年）：59-70頁。
- ⁶⁹ 1934年のストライキについて、代表的な研究は以下。Howard Kimeldorf, *Reds or Rackets?: The Making of Radical and Conservative Unions on the Waterfront* (Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1992).