



帝国を揺さぶる船「駒形丸事件」にみる移民管理の 歴史社会的考察

栢木, 清吾

(Degree)

博士 (学術)

(Date of Degree)

2013-09-25

(Date of Publication)

2014-09-01

(Resource Type)

doctoral thesis

(Report Number)

甲第5977号

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/D1005977>

※ 当コンテンツは神戸大学の学術成果です。無断複製・不正使用等を禁じます。著作権法で認められている範囲内で、適切にご利用ください。



博士論文

帝国を揺さぶる船

「駒形丸事件」にみる移民管理の歴史社会的考察

平成 25 年 6 月

神戸大学大学院総合人間科学研究科

栢木清吾

目次

序章	4
1. 本研究の対象：「駒形丸事件」とは何か？	4
2. 本研究の目的と意義、および先行研究の評価	6
3. 本研究で用いる史料について	10
4. 各章の構成	12
第1章 移動が生み出す境界：本研究の理論的・方法論的視座について	14
1. はじめに	14
2. 「駒形丸事件」前史：「航路」から考える移民のルート	14
3. 「移民」研究の方法批判：定点観測的アプローチと方法論的ナショナリズム	21
4. 国境を引き、「国民」を創生する移民管理	24
5. おわりに	29
第2章 波打ち際の「英国臣民」：大英帝国における移民管理	31
1. はじめに	31
2. インド人移民の渡航略史と排斥熱の高まり	31
3. 「英国臣民」としてのインド人	35
4. カナダにおけるインド人排斥の法制度化	41
5. おわりに	49
第3章 法外な力によって正当化されるカナダの主権	50
1. はじめに	50
2. 前哨戦：再開されるカナダの門戸	51
3. 法の門前：駒形丸の到着と移民局による法外な対処	57
4. 合法化される移民管理：ムーンシ・シン裁判にみる帝国と主権の矛盾	62
5. 暴力の発動	66
6. おわりに	68

第4章 「革命の船」：インド独立運動と「駒形丸事件」	70
1. はじめに	70
2. 駒形丸の航海計画と革命活動の関連性についての予備的考察	71
3. 「帰路」につく駒形丸：横浜・神戸・シンガポール	74
4. ガダル党の革命活動と「駒形丸事件」	77
5. 植民地帝国側の対応	82
6. カルカッタ：バッジ・バッジの虐殺	85
7. おわりに	88
終章	92
1. 本研究のまとめ	92
2. 移民に関する歴史社会的アプローチへの本研究の貢献	94
3. 今後の課題	95
史料・文献一覧	97

序 章

1. 本研究の対象：「駒形丸事件」とは何か？

本研究は、1914年に起こった「駒形丸事件」の歴史社会的考察である。それは、大英帝国における移民管理が逆説的に生み出した帝国統治のほころびを、帝国臣民の移動の自由と制限がどのように場合分けされたかという経過を検証することによって、明らかにするものである。

「駒形丸事件」として知られる一連の出来事は、1914年3月、シンガポールで事業を営むインドのパンジャブ州出身の商人グルジット・シンが、カナダへの移住を志すインド人を、香港からヴァンクーヴァーまで輸送するため、日本の神栄汽船合資会社から一隻の汽船を傭船したことに端を発する¹。この船の名が「駒形丸」である。4月4日に165名のインド人を乗せて香港を出航した駒形丸は、ヴァンクーヴァーへ向かう途中、上海、門司、神戸、横浜でさらなる移民希望者を募り、最終的に乗客数は376名となった（ヒन्दゥ教徒12名、イスラム教徒24名、シク教徒340名）²。



写真 1

ヴァンクーヴァー到着直後の
駒形丸上の乗客たち

(前方左側がグルジット・シン)

出所: Vancouver Public Library, VPL6231.

¹ 本研究を通じて「インド」という呼称は、1947年のインド・パキスタン分割独立以前の「英領インド帝国」の意味で用いる。それゆえ、ここでいう「インド人」とは、現在の国名を用いれば、インド、パキスタン、バングラディシュ、スリランカ、ミャンマー（ビルマ）を含む広大な地理的範囲の出身者を指している。

² 写真1を参照。

5月3日に横浜を出港した駒形丸は、21日にはカナダのヴィクトリアを通過し、2日後の23日、ヴァンクーヴァーに到着する。しかし、有色移民のこれ以上の流入を望ましく思わないカナダ内務省移民局は、同船の埠頭への接岸を許可せず、陸から1キロ以上離れた沖合に投錨するよう命じた。そして駒形丸は、武装した警官隊を乗せた数隻の汽艇によって昼夜を問わず監視され、外部との交通はほぼ全面的に遮断された。船上で実施された入国審査の結果、移民局は以前にカナダに居住していた事実を証明できた22名の乗客に対しては「再入国」を認めたものの、グルジット・シンを含む他の数百名には上陸の機会すら与えなかった。ここから彼らの2ヶ月に及ぶ入管闘争が始まる。

グルジット・シンらは移民官と幾度となく交渉を繰り返し、カナダ太平洋岸のインド人コミュニティは船上の同胞たちを助けるため、「海岸委員会 (the Shore Committee) を設立し、物心両面からさまざまな支援活動を行った。移民局による厳密な医務監察と入管手続きの意図的な遅延、入国可否をめぐる裁判、裁判結果を受けた退去勧告とそれに応じない乗客の抵抗。7月19日の深夜、送還を強制的に執行するため汽艇で乗り付けた警察隊が、乗客たちの果敢な応戦によって阻まれたことから、カナダ政府は事態の鎮圧のために海軍巡洋艦 HMCS レインボー号の出動と、百名を越える民兵の動員を決定する。そして、このような軍事的威圧を背景として実施された最終交渉により、7月23日に駒形丸はヴァンクーヴァーを出港することになったのである。

しかしながら、「事件」はそこで終わりではない。同じ大英帝国の一員であるカナダによる駒形丸に乗ったインド人乗客たちが強制的に送還させられたという事実が、インドにおける反英独立闘争の激化を招来する可能性を懸念したインド政庁は、9月25日にカルカッタ近郊の港に上陸した駒形丸の乗客たちを捕縛するために警官隊と軍隊を派遣し、ほとんどの乗客たちの出身地であるパンジャブ州へ特別列車で強制連行しようとした。そして、このような治安当局の措置に対して乗客たちは再び抵抗の姿勢をみせ、警官隊・軍隊との衝突の結果、少なくとも26名の死者と多数の負傷者、逮捕者を出すという暗澹たる結末を迎えたのであった。

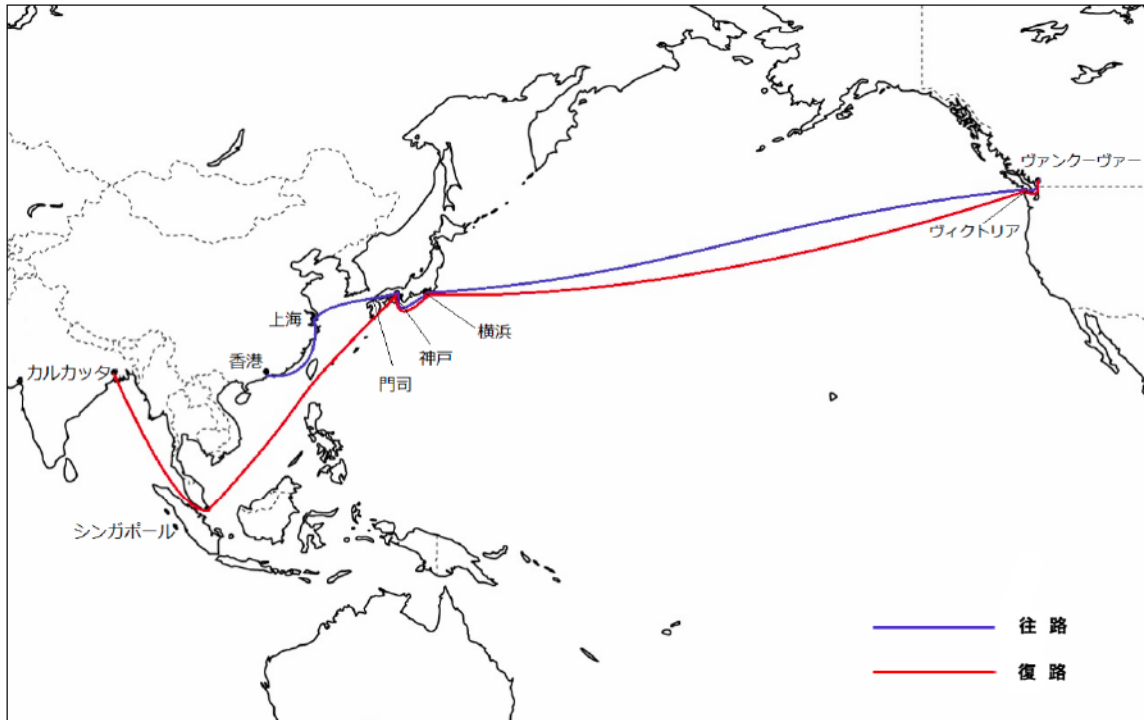


図1 駒形丸の航路

2. 本研究の目的と意義、および先行研究の評価

以上のように概観できる「駒形丸事件」は、これまでもさまざまな観点から歴史研究の対象となってきた。実際、本事件を主題にした実証的モノグラフが、現在までに少なくとも3冊上梓されている³。「駒形丸事件」に関する既存の研究は、概ねインドとカナダという2カ国で蓄積されてきたといえるが、本事件の「事件性」を何処に置くのかという点で、両国における研究動向には非常に大きな差異が見られる。

インドにおける「駒形丸事件」への歴史的関心は、在外インド人革命家や商人、移民労働者に関する歴史的資料を収集し、彼ら／彼女らの独立運動への貢献を再評価しようという1970年代以降の研究動向を背景として高まった。そこではカナダの排他的な移民政策

³ Sohan Singh Josh, *Tragedy of Komagata Maru*, New Delhi: People's Publishing House, 1975; Hugh Johnston, *The Voyage of the Komagata Maru: Sikh Challenge to Canada's Colour Bar*, 2nd edition, Vancouver: University of British Columbia Press, 1989; Ali Kazmi, *Undesirables: White Canada and the Komagata Maru, An Illustrated History*, Vancouver: Douglas & McIntyre, 2012.

に真っ向から挑戦した駒形丸の乗客たちの行動と、インド内外の反植民地主義運動との影響関係が主たる検討課題となってきた⁴。ソーハン・シン・ジョッシュの『駒形丸の悲劇』(1975年)は、こうした路線で進められた先駆け的な研究である⁵。そもそもグルジッド・シン自身が晩年、国民会議派のナショナリズムに接近する過程で、駒形丸での航海を反英闘争の一齣として回顧的に再定義していたことが、「駒形丸事件」をインド独立運動の文脈のなかで評価する見方を後押しする一因となっている⁶。

他方のカナダでは、「駒形丸事件」は過去の人種差別と移民排斥政策を典型的に示す出来事として記憶され、歴史的反省の対象として研究が進められてきた⁷。ここでの焦点は、駒形丸の入港を妨げた移民法に結晶化されるカナダの白人至上主義とアジア人差別の歴史を批判的に検討するとともに、カナダ史における南アジア系住民の貢献を顕彰することに置かれている。たとえば、北米太平洋岸におけるアジア人排斥主義を背景としたカナダの排他的な移民政策の成立過程を洗い直す研究において、本事件には多くの紙幅が割かれている⁸。また、カナダにおけるインド人移民(とくに20世紀半ばまでのインドから北米への移民の大部分を占めたシク教徒)を対象とした移民史あるいはマイノリティ史のなかでも「駒形丸事件」は大きく取り上げられている⁹。現在のところ「事件」に関する最も詳細な歴史学的モノグラフであるといえるヒュー・ジョンストンの『駒形丸の航海』(初版は1979年)

⁴ Harish K. Puri, *Ghadar Movement: Ideology, Organisation and Strategy*, Amritsar: Guru Nanak Dev University, 1993, pp. 88-96; Khuswant Singh, *A History of the Sikhs: Volume II: 1839-2004*, 2nd edition, New Dehi: Oxford University Press, 2004, pp. 178-181.

⁵ Josh, *op. cit.*

⁶ この点は、インド政庁が纏めた「駒形丸調査委員会報告書」(1915年)が2007年に再版された際に巻頭に付された歴史学者ダーシャム・S・タルタによる序文のなかで指摘されている。Government of India, *Report of the Komagata Maru Committee of Inquiry and Some Further Documents*, with an Introduction by Darsham S. Talta, Chandigarh: Unistar Books, [1915] 2007, p. 11.

⁷ Aran Dutton, ed., *Beyond the Komagatamaru: Race Relations Today*, Surrey: The Progressive Indo-Canadian Community Service Society, 1990.

⁸ R. Sampat-Mehta, *International Barriers: Aliens, Immigration and Citizenship in Canada*, Ottawa: Canada Research Bureau, 1973, pp. 152-76; Peter Ward, *White Canada Forever: Popular Attitudes and Public Policy Toward Orientals in British Columbia*, 3rd edition, Montreal and Kingston: McGill-Queen's University Press, 2002, pp. 79-93.

⁹ Norman Buchignani, Doreen M. Indra and Ram Srivastava, *Continuous Journey: A Social History of South Asians in Canada*, Toronto: McClelland and Stewart, 1985, pp. 53-64; Joan M. Jensen, *Passage from India: Asian Indian Immigrants in North America*, New Haven; London: Yale University Press, 1988, pp. 121-138.

は、このようなカナダにおける歴史研究の集大成であるといえる¹⁰。

筆者自身が「駒形丸事件」に初めて関心を抱き、本研究のテーマとして選ぶに至ったのも、このようなカナダで蓄積されてきた諸研究に触れたことをきっかけとしている。筆者は 2005 年当時、カナダの多文化主義政策を主題とした修士論文を執筆していたが、その資料収集過程で「駒形丸事件」に出会ったのであった。カナダという国民国家の内部での多文化主義や移民政策の歴史を語る文脈ではこれほど有名な出来事が、例えば日本籍の汽船が主人公であるにも関わらず日本ではほとんど知られていないということに、また、当時のカナダも駒形丸の乗客たちの主たる出身地であるインドも、ともに大英帝国の一部であったにもかかわらず、大英帝国史の反植民地主義運動の語りの中にもほとんど姿を見せないでいることに、大きな違和感を抱かざるをえなかった。

この違和感の原因の一つは、「駒形丸事件」を主題とした既存の研究が「インド」と「カナダ」というナショナルな枠組みのなかで行われ、それに関する歴史的考察が基本的にはそれぞれの国民史的語りを追認するに留まってきたからだと考えられる。前者においては、駒形丸の航海は、カナダでの人種差別的暴力に対峙した乗客たちが「インド人」として覚醒してゆく国民神話として読まれ、後者においては、多文化主義を国是とした「現在」のカナダ社会をより煌びやかに浮き立たせるための暗い過去として引き合いに出されてきた。このような「駒形丸事件」のナショナルな歴史語りに対して、本研究は駒形丸の航海を「帝国」という歴史的・空間的布置のなかで捉え直し、「駒形丸事件」を大英帝国における移民管理に関わる統治にほころびをもたらすきっかけになった出来事として再考察するものである。

そもそも「駒形丸事件」およびその事件に至るまでの 20 世紀初頭におけるインド人移民の移動は、「インド」と「カナダ」というナショナルな枠組みでは捉えきれないものだったのである。たとえば、駒形丸の航海を主導したグルジット・シンの経歴を辿るだけでも、そのことは明らかとなるだろう。

インド北部に位置するパンジャール州の中心都市アムリットサルに生まれたグルジット・シンは、マラヤを拠点としてさまざまな事業を行い、一代で財を築いたシク教徒の商人であった¹¹。父親が兵士としてマラヤに駐屯した関係から、グルジット・シンも若い頃

¹⁰ Johnston, *op. cit.*

¹¹ グルジット・シンの経歴、とくにマレー時代のそれについては以下の文献に基づいて再構成した。Baba Gurdit Singh, *Voyage of Komagata Maru, or India's Slavery Abroad*, with An Introduction by Darshan S. Talta, New Delhi : Unistar and Punjab Centre for

に同地に渡っている。その新天地で彼は門番から身を起こし、現地に駐屯するインド兵連隊への食糧供給の請負業や、鉱山開発や鉄道敷設事業、ゴム栽培農園に労働者を斡旋する人夫請負業を展開することで経済的成功を納めていく。グルジット・シンは、英語はもちろんのこと中国語とマレー語を流暢に操り、またマラヤとシンガポール、香港、パンジャブを定期的に往来しながらさまざまな事業を行う、まさしく「国際的」な商人であった。このように彼自身が大英帝国の内部を移動しながら、それをいわば常態として、帝国規模でビジネス・キャリアを積んでいたのである。

海峡植民地を股にかける一連のビジネスの延長として、インド人移民の輸送業に手を出そうとしていたグルジット・シンだが、香港、シンガポール、カルカッタのあいだを飛びまわってもなかなか彼の要求に見合う船が見つからなかった。そんな折、ドイツ人の船舶仲介業者 A. ブーネから、神栄汽船合資会社という日本の小さな汽船会社が所有する駒形丸を紹介された。駒形丸はそれまで門司と香港のあいだで石炭を運搬する貨物船だったが、香港を基点として中国－南洋間での「苦力」輸送に経済的可能性をみた神栄汽船は、駒形丸を貨客船に改造するため九龍のドックに繋留させていた¹²。駒形丸とグルジット・シンの邂逅そのものが、大英帝国と、日本のようなその周縁を取り込む、トランスナショナルな舞台上で生じた出来事だったのである。

このような経緯で船を手に入れヴァンクーヴァーに向かったグルジット・シンをはじめとする駒形丸の乗客たちの行動は、大英帝国における臣民としての地位と、それが保証しているはずの移動の権利を争点にしていた。「我々は英国の市民であり、帝国のいかなる場所をも訪れる権利がある」、駒形丸がカナダの海域内に入った際、グルジット・シンはカナダの移民官に対してそのように語った¹³。そして彼の船に乗ったインド人がカナダ政府にいかに取り扱われるかによって、インド人が「我々が我々の大英帝国の全土で平穩を保てるか否

Migration Studies, [n. d.] 2007, pp. 10-11 ; Rajini Srikanth, "The Komagata Maru: Memory and Mobilization among the South Asian Diaspora in North America," in Josephine Lee, L. Lim and Yuko Matsukawa, eds., *Re/Collecting Early Asian American: Essays in Cultural History*, Philadelphia : Temple University Press, 2002, p. 83.

¹² 「駒形丸事件」の後、その背景調査のために神戸の英国総領事が神栄汽船会社の代理店である佐藤商会に事実確認を行った際、同社員の「オダギリ」なる人物は、駒形丸が香港に寄航していたのは、中国沿岸での「苦力」輸送を行うための免状を取得するためだったと答えている。Confidential Letter from British Consulate-General, Kobe, to British Embassy, Tokyo, 25 November 1914, FO262/1168, National Archives, UK.

¹³ Cited in Josh, *op. cit.*, p. 29.

が決まる」とも述べた¹⁴。ヴァンクーヴァーの波打ち際で行われた入管闘争に賭けられていたのは、400人近くのインド人移民のカナダへの上陸可否だけでなく、大英帝国を統合する原理自体だったのである。

3. 本研究で用いる史料について

「駒形丸事件」が香港、上海、神戸、横浜、ヴァンクーヴァー、シンガポール、カルカッタを舞台にして起きたという性格上、当事件に関係する一次史料は世界各地の文書館に散在しており、包括的な歴史研究を進めるのがこれまで困難な状況であった。しかしながら、近年、公文書や希少な史料などを収集・整理し、公刊するという作業が進められ、研究環境が飛躍的に向上している¹⁵。たとえば、マルウィンダー・シン・ワライチとグルデブ・シン・シデューは、インド国立公文書館の所蔵史料のなかから「駒形丸事件」に関係する文書を発掘し、それらを整理した上で一冊の書籍として出版している¹⁶。またより最近の展開として、カナダの国立公文書館や、ヴァンクーヴァー市立文書館などに所蔵されている「駒形丸事件」関連の多数の史料が、カナダにおける「駒形丸事件」研究の第一人者である前述のヒュー・ジョンストンの協力のもと、サイモン・フレーザー大学図書館によってデジタル化され、インターネットを通じて閲覧できるようになった¹⁷。

こうした公刊・公開された史料に加えて、本研究は筆者が英国国立公文書館 (National Archives) での史料調査の過程で収集した植民地省および外務省文書を利用している。植民地省ファイルには、カナダ政府、香港政庁などから送付された報告書や、通信文や電報などが含まれる。外務省のファイルには日本、中国、合衆国の各都市に置かれた英国大使館・領事館から送付された報告書の類が含まれている。

さらに特筆すべき点として、本研究は上述したソーハン・シン・ジョッシュやヒュー・ジョンストンらによる「駒形丸事件」に関する既存の歴史研究では全く使用されていない

¹⁴ *The Vancouver Province*, 22 May 1914.

¹⁵ Government of India, *op. cit.*; Baba Gurdit Singh, *op. cit.*

¹⁶ Malwinderjit Singh Waraich and Gurdev Singh Sidhu, *Komagata Maru: A Challenge to Colonialism*, New Delhi: Unistar, 2005.

¹⁷ The Komagata Maru Incident Project, Simon Fraser University Library, Available from: <http://www.lib.sfu.ca/about/projects/komagata-maru> (Accessed 10 June 19 13).

日本語史料を使用している。駒形丸が日本籍の民間汽船であり、日本人船員が巻き込まれた関係上、当該事件に関しては、数多くの日本語史料が残されている。まず、外交史料館には、「駒形丸事件」に際して、日本の外務省がヴァンクーヴァーやカルカッタ、シンガポールなどの在外公館、神奈川県や兵庫県の警察署などの関係各機関と交わした電信や文書を纏めたファイル、『加奈陀ニ於テ東印度人入国禁止一件・駒形丸事件』が保管されている。

こうした公文書以外にも、事件当時、一等機関士の立場で駒形丸に搭乗していた塩崎与吉からの聞き取りに基づき、吉田禎男が『駒形丸事件』（1936年）という書物を残している¹⁸。塩崎は後年、海運業などで成功を収め日本実業界での存在感を増していく人物であるが、吉田による『駒形丸事件』はこの塩崎の立志伝の体裁をとりながら、塩崎がどのように「事件」を経験したのかを語るルポタージュ風の読み物となっている¹⁹。元来は、『産経新聞』の前身のひとつである『日本工業新聞』に1936年2月から5月にかけて連載された記事であったが、同年8月に1冊の書籍に纏められ、出版されている²⁰。

さらに「事件」当時、『朝日新聞』や『毎日新聞』、『読売新聞』などの日本の大手新聞社が、その動向を伝えるために連日に渡って多くの紙面を割いていたという事実も指摘しておきたい。それゆえ、こうした同時代の新聞報道も貴重な史料となりうる。

本研究は、「駒形丸事件」を同時代の日本政府や日本の人々がどのように観察していたかを考察することを主たる目的としてはいないが、このような日本語資料の利用によって、カナダやインドに残された史料を批判的に読解する視点を確保でき、また「事件」に関する歴史記述に厚みを持たせることができると考えられる。

¹⁸ 吉田禎男『駒形丸事件』大阪教科書印刷株式会社、[1936年]1960年。

¹⁹ 「駒形丸事件」の後、塩崎与吉は一時的に海運業界を離れ、鉄鋼や漁業の会社を設立して経営者としての地保を固める。1924年に再び海運業に戻ると塩崎汽船部を設立し、主として貸船業で成功を収めた。戦中は松下飛行機、松下汽船などで取締役を歴任し、戦後は三洋電機の監査役を務めている。塩崎の経歴に関しては以下を参照した。海事彙報社『海運興国史付録』海事彙報社、1932年、218頁；人事興信所編『人事興信録』第20版上、人事興信所、1959年；日本図書センター『日本産業人名資料事典（2）』日本図書センター、2001年、991頁；宇佐美昇三『笠戸丸から見た日本：したたかに生きた船の物語』海文堂、2007年、274-275頁。

²⁰ 付言しておけば、1936年1月に塩崎与吉本人が、海軍有終会の会誌『有終』に「駒形丸事件」に遭遇した際の体験を回顧する短い文章を寄せている。時期的に考えれば、おそらくこの文章を目にした吉田が、塩崎に取材を申し入れ、この連載を執筆する運びとなったのではないかと推察される。塩崎与吉「世界の耳目を聳動せし駒形丸事件の真相」『有終』23巻1号（1936年1月）、133-134頁。

4. 各章の構成

本研究の構成は以下のとおりである。

第1章は、本研究全体が依拠する理論的枠組を練り上げることが目指される。ここではまず「駒形丸事件」に至る大英帝国内におけるインド人移民の前史と、19世紀末から20世紀初頭にかけての、大英帝国内におけるインド人の移動、とくにカナダに向けたインド人移民の渡航過程が成立する社会、経済、政治的背景が説明される。この歴史過程を追うことを通して、「駒形丸事件」の前史と「事件」そのものを理解するための方法論的困難に取り組む。「駒形丸事件」を帝国と国民国家の二重性という点から理解するため、従来の移民研究が素朴な前提としてきた、「移民」を「出身国」と「受入国」という二項のあいだの往来という定点観測モデルに乗せて考察する傾向と、さらには移民というトランスナショナルな現象を把握するためにナショナルな領域や国民という範疇を前提とする「方法論的ナショナリズム」を批判的に検討し、本研究全体の理論的枠組を提示する。

第2章は、20世紀初頭に始まるインド人移民の渡航がカナダ社会でどのような反応を引き起こしたのかを概観した後、「英国臣民」であるインド人の移動を管理することが移民行政の当事者たちに困難な課題を提出していたことを指摘する。その上で、帝国領内の移動に対して、同じ帝国領の一部であるカナダが、どのような法制度を整備し、それを現場の移民官がどのように運用していたかを具体的に追いかけてながら、帝国領内の移民管理が場当たり的かつなし崩し的に既成事実化されていた経緯を詳述する。

第3章は、ヴァンクーヴァーに到着した駒形丸に対するカナダ移民局の対応や、その乗客たちの送還の法的正当性が確定されたブリティッシュ・コロンビア州控訴裁判所における審議内容、そして駒形丸の送還が実施される際の具体的な状況を詳しく跡づける。駒形丸の乗客たちのカナダへの入国は、カナダ自治領は大英帝国の一部を構成してはいるが、移民管理においては絶対的な主権を有するという論理によって拒否された。本章では駒形丸をめぐる一連の出来事を細かく検証することを通して、駒形丸の乗客たちの移民管理がカナダの国家主権に内在する法的な権限であるとの言説が正当化されていく過程には、法領域の外部における赤裸々な暴力が用いられていたことを明らかにする。

第4章では、「駒形丸事件」とインド独立運動とのかかわりについて考察する。駒形丸に乗ったインド人乗客がカナダから強制退去させられたという事実によって、北米太平洋岸地域を拠点に、武力革命によるインド独立を掲げて活動していた在外インド人の政治組織

であるガダル党の活動が大きく勢いづいた。しかし他方では、こうした反英独立運動の激化のために、カナダ政府やインド政庁などの施政者たちは、駒形丸の動向に警戒の眼を向けるようになる。ここでの課題は、インド政庁が作成した諸々の報告書や、関係各国に残された外交史料、そして20世紀初頭におけるインドの反植民地主義運動に関する記録文書などを読み解きながら、カナダへの上陸を拒否された後の駒形丸が、ガダル党の側からは「革命の船」として、植民地帝国側からは帝国の治安維持に悪影響をもたらす不穏分子として意味付けられていった過程を詳細に検討することである。

入国を求める多数のインド人を前にしてカナダ政府がとったなし崩しの対応、その法外な対応が裁判を経て法制度化されてしまう過程、そしてその結果革命の船として象徴化されざるをえなくなってしまう駒形丸の運命。終章では、帝国内の秩序を維持するために採られた一連の方策によって悲劇に追い込まれた一隻の船の運命が、実はその帝国の秩序自体を揺さぶり、脅かし、ほころびさせるきっかけになった顛末をまとめたうえで、移民管理に関する歴史社会的アプローチに対する本研究の貢献と、残された今後の課題について整理し、さらなる研究の展望と見取り図を提示したい。

第 1 章

移動が生み出す境界：本研究の理論的・方法論的視座について

1. はじめに

本章には二つの目的がある。第 1 に「駒形丸事件」に至る大英帝国内におけるインド移民の前史と、19 世紀末から 20 世紀前半にかけての、大英帝国内におけるインド人、とくに 20 世紀初頭から始まるカナダへのインド人移民の渡航過程が成立する社会、経済、政治的背景を説明することである。この歴史過程を追うことによって、第 2 の目的が浮かび上がる。それは「駒形丸事件」の前史と、「事件」そのものを理解するための方法論的困難に取り組むことである。そもそも移民を対象とする従来型の歴史社会学的研究では、本来移動の自由を保障されていたはずの大英帝国臣民が、その移動を管理・制限される過程が十分に説明できない。本章ではその理由を、移民研究の分野では未だ「方法論的ナショナリズム」が支配的な枠組を提供しているという現状に求め、「駒形丸事件」に関して本研究が依拠する先行研究もまた、その方法論的限界を露呈していることを明らかにすることによって、本研究全体が依拠する理論的枠組を練り上げることを目指すものである。

2. 「駒形丸事件」前史：「航路」から考える移民のルート

1887 年、世界周遊旅行の道中、サンフランシスコから日本を経由して香港に立ち寄ったジョージ・カーズンは、ヴィクトリア女王即位 50 周年記念祭の開催に湧く極東の植民地都市について、次のような言葉を残したと言われている。

香港に上陸したイングランド人 (Englismman) で、自らのナショナリティへの矜持で身震いを覚えぬ者はいないだろう。ここはスペインから中国まで地球半周をとりま

く要塞の鎖の最果ての環なのである²¹。

地球的規模で大英帝国の栄華を誇るカーゾンが、同年5月に香港を出航したアビシニア号の消息を耳にしたとすれば、この稀代の帝国主義者にして将来のインド総督の自尊心はさらにくすぐられたに違いない。というのも、このアビシニア号の試験航海の成功を契機として、1885年に開通したばかりのカナダ大陸横断鉄道の西の終着駅ヴァンクーヴァーと香港を結ぶ定期航路が開設されることになるからである²²。

1891年に英国政府とカナダ政府から郵便輸送助成を得たカナダ太平洋鉄道会社 (Canadian Pacific Railway) は、本格的に航路経営に着手し、大英帝国の基幹航路を担うとの意気込みから「エンプレス」の名が冠された3隻の最新鋭大型貨客船、すなわちエンプレス・オブ・チャイナ号、エンプレス・オブ・ジャパン号、エンプレス・オブ・インディア号を同航路に投入した²³。カナダ太平洋鉄道会社の太平洋航路は、英国諸島からスエズ運河を抜け、インド、シンガポールを経由して香港まで伸びていた既存の航路網と接続された。これによって地球を半周どころか大英帝国の交通網だけで世界一周が可能となる「オール・レッド・ルート (All Red Route)」が完成したのである²⁵。

本航路開設が計画段階であった1885年、オーストラリア、インド、海峡植民地などで要職を歴任し、当時は英国の軍事施設総監 (Inspector-General of Fortifications) の地位にあったサー・アンドルー・クラークは、「カナダと太平洋を経由した東洋との定期汽船の運航が確立されれば、帝国全体が強固に結び付けられ、英国の駐屯地間のコミュニケーションの鎖は文字どおり世界を取り巻くことになるだろう」と期待感を込めて語っていた²⁶。科学技術史家ダニエル・ヘッドリクという言葉を使えば、19世紀を通じて普及した鉄道や電信とともに、汽船網はまさに「帝国の手先」として帝国支配への貢献が期待されたのである²⁷。

²¹ Jan Morris, *Hong Kong: Epilogue to an Empire*, New York: Vintage Departures, 1997, p. 138. [=ジャン・モリス『香港』、飯島渉・伊藤泉美・西條美紀訳、講談社、1995年、171-172頁。]

²² 三浦昭男『北太平洋定期客船史』、出版共同社、1994年、50頁。

²³ 同上、58-65頁。

²⁵ 図2を参照。なお、「オール・レッド・ルート」という呼称は、大英帝国の版図が当時の世界地図で赤く塗られていたことに由来する。

²⁶ George Musk, *Canadian Pacific: The Story of the Famous Shipping Line*, 2nd ed., Newton Abott: David & Charles, 1989, p. 11.

²⁷ Daniel R. Headrick, *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York; Oxford University Press, 1981. [=D. R. ヘッドリク『帝国の手先: ヨーロッパ膨張と技術』原田勝正ほか訳、日本経済評論社、1989年。]

大英帝国が世界の隅々にまで伸ばした航路網は、各地から富を吸引するとともに、「本国」と「植民地」を迅速かつ安定的な連絡を可能にし、両者の関係をそれまで以上に緊密化する手段であった。



図 2 カナダ太平洋鉄道会社の航路網（1915 年）

出所：横浜開港資料館『横浜&バンクーバー：太平洋を越えて』横浜開港資料館、2005 年、10 頁。

他方で重要なのは、カナダ太平洋鉄道会社の定期航路に就航した汽船が「移民船」でもあったことである。そもそも移民の輸送は 19 世紀から 20 世紀にかけて世界の定期航路の経営を支える柱のひとつであり、移民という継続的かつ大規模な船客需要がなければ、航路自体の維持が非常に困難であった³²。カナダ太平洋鉄道会社が投入したエンプレス・シリーズも、大量の 3 等客を収容できるように設計されており、後に投入されるターター号やモントイーグル号とともに、文字通りインド、日本、中国から大量の労働者をカナダへ運んだ³³。

ブリティッシュ・コロンビアの経済開発を底辺で支える下層労働力として、こうした定期船が輸送した雑多な人々のなかにインド人移民たちがいた。少なくとも 19 世紀以降の大英帝国の歴史を通じて、彼ら／彼女らは帝国内部における労働力供給の中枢を担う存在であり、頻繁に「輸送」され、移動する臣民であった。広大な版図を抱える大英帝国の現実的経営は、多くの面で移動するインド人労働者によって支えられていた。1838 年の奴隷制度の廃止のために帝国各地のプランテーションが陥った労働力不足は、年季契約移民制度

³² 横浜開港資料館『横浜&バンクーバー：太平洋を越えて』横浜開港資料館、2005 年、13 頁。

³³ Robert Eric Barde, *Immigration at the Golden Gate, Passenger Ships, Exclusion, and Angel Island*, West Port : Praeger, 2008, pp. 96-99.

を通じたインド人の大規模な移動によって補われた³⁴。1830年代から1920年代までに年季契約移民として故郷を旅立ったインド人は約130万人に上る³⁵。こうしたインド人労働者は、1907年時点で、モーリシャスに264,000人、英領ギアナに127,000人、ナタールに115,000人、トリニダードに103,000人、フィジーに31,000人、東アフリカに28,000人、ジャマイカに13,000人いたと推計されている³⁶。またビルマ、セイロン、マラヤなどの港湾管理、鉱山開発、農場経営のためにもインド人労働者は利用された。こうした産業を支えるために、マドラス管区とセイロンあるいはマラヤのあいだを、年間約20万人の労働者が往来していた³⁷。また、1914年にイギリス商船で雇用されていた海員の17.5%に相当する50,000人が、「ラスカル」と呼ばれたインド出身の水夫であった³⁸。さらに重要なことに、インド人の移動性は大英帝国の軍事的防衛にとっても必要不可欠であった。たとえば第一次世界大戦の期間中、約130万人のインド人が兵士もしくは作業員として、ヨーロッパを始めとする世界各地の戦場へ派遣されている³⁹。

しかしながら、カナダあるいは合衆国へのインド人移民の流れは、このような既存のルートから逸脱するかたちで生じたものであった。それは香港、上海、マラヤなど大英帝国のアジアの前哨基地に「帝国拡張の尖兵⁴⁰」として派遣されたインド兵士、現地社会の治安維持のために雇用された警察官、看守、警備員が、自由な労働者へと轉身し、太平洋

³⁴ 年季契約移民制度に関しては次の文献を参照のこと。Hugh Tinker, *A New System of Slavery: the Export of Indian Labour Overseas, 1830-1920*, London ; New York : Oxford University Press, 1974 ; Madhavi, Kale, *Fragments of Empire: Capital, Slavery, and Indian Indentured Labor Migration in the British Caribbean*, Philadelphia : University Pennsylvania Press, 1998.

³⁵ Thomas R. Metcalf, *Imperial Connections: India in the Indian Ocean Arena, 1860-1920*, Berkeley : University of California Press, 2007, p. 136

³⁶ T. G. Fraser, "The Sikh Problem in Canada and Its Political Consequences, 1905-1921," *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, Vol. 7, No. 1 (1978), p. 36.

³⁷ Radhika Singha, "A 'Proper Passport' for the Colony: Border Crossing in British India, 1882-1920," Colloquium Series, Program in Agrarian Studies, Yale University, Available from: <http://www.yale.edu/agrarianstudies/papers/16passportill.pdf> (Accessed 4 June 2013), p. 2.

³⁸ C. Dixon, "Lascars: The Forgotten Seamen," in R. Ommer and G. Ponting eds., *Working Men Who Got Wet: Proceedings of the Fourth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project*, St John's : Atlantic Shipping Project, 1980, p. 265.

³⁹ Singha, *op. cit.*, p. 2.

⁴⁰ 「帝国拡張の尖兵」という言葉は、以下の著作における秋田の議論から借用した。秋田茂『イギリス帝国とアジア国際秩序：ヘゲモニー国家から帝國的な構造権力へ』名古屋大学出版会、2003年。

を越えた人間たちだった。

アヘン戦争以来、香港には多くのインド兵が駐留していた。彼らの多くは除隊後もその地に留まり、現地社会の治安維持を担う警官や警備員として雇用された。それは、イギリス流の分割統治の観点から、現地の中国人よりも外来のインド人を採用することが好まれたていたからである⁴¹。契約任期の満了や待遇への不満などの理由からこうした職を辞したインド人のあいだでは、そのまま「故国」に帰るのではなく、タイ、スマトラ、上海、マニラといった街へ出稼ぎに行くことが一般的におこなわれていた。東アジアおよび東南アジアにおけるインド人ネットワークを通して、頻繁な情報の流通と労働力の還流がおこっていたのである⁴²。そして、世紀転換期を迎える頃からは、オーストラリアやニューージーランド、フィジーや他の太平洋諸島、さらにはカナダやアメリカ合衆国が渡航先の選択肢に含まれるようになる。

香港に住まうインド人のあいだでカナダという新天地への関心を喚起させた出来事としてしばしば言及されるのは、1902年夏にロンドンで催されたエドワード7世の戴冠式に参加した香港駐留のインド兵士たちのことである⁴³。

この戴冠式を祝う盛大なページェントには、1897年のヴィクトリア即位60周年式典(Diamond Jubilee)の前例に倣い、世界中から数千人の参加者が帝国の首都に集められた。ハンプトンコートに集結したインド兵だけでも900人を数えた⁴⁴。カナダへのインド人の移民史においては重要なのは、香港から派遣された部隊である。香港義勇兵、第1中国人連隊、パンジャープ香港連隊に所属する83人の将校と兵士たちから構成されたこの一団は、「紅海を通る炎天の航路を避けるために」、カナダを経由するルートを使って香港とロンドンのあいだを往復した⁴⁵。6月3日にエンプレス・オブ・ジャパン号でヴィクトリア

⁴¹ Mark S. Gaylord and Harold Traver, "Colonial Policing and the Demise of British Rule in Hong Kong," *International Journal of the Sociology of Law*, Vol. 23 (1995), p. 26.

⁴² Maddhavi Thampi, *Indians in China 1800-1949*, New Delhi : Manohar, 2005, p. 60.

⁴³ Norman Buchignani, Doreen M. Indra and Ram Srivastava, *Continuous Journey: A Social History of South Asians in Canada*, Toronto : McClelland and Stewart, 1985, pp. 5-7 ; Darch Singh Talta, "Sikh Free and Military Migration during the Colonial Period," in Robin Chen, ed., *The Cambridge Survey of World Migration*, Cambridge : Cambridge University Press, 2010, p. 71.

⁴⁴ John Castell Hopkins, *The Life of Edward VII*, n.pl., 1902, p. 372. この時に、インド中から召集された兵士については次の文献中に詳しく記録されている。John Edward Courtenay Bodley, *The Coronation of Edward the Seventh; A Chapter of European and Imperial History*, London : Methuen, 1903.

⁴⁵ *The Straits Times*, 4 April 1902.

に到着した一行は、そのままヴァンクーヴァーまで行って下船し、そこで熱烈な歓迎を受けた。なかでもパンジャブ連隊の兵士たち（大部分はシク教徒で、少数のイスラム教徒が含まれていた）は、特に住民たちの眼には新奇に映った。『ヴァンクーヴァー・デイリー・プロヴィンス』紙は、「ターバンを被った男たちが関心を喚起：インドから来た勇ましい男たちに群集は畏怖の念」との見出しをあげ、地元での興奮を伝えている⁴⁶。6月5日、一行は列車でモントリオールへ向かい、14日にはカナダからの派遣団とともにイングランドへ出航した。ロンドンからの帰りにカナダを通過した折には、オタワで途中下車し、カナダ総督ミント卿に謁見している（ちなみにミント卿は3年後インド総督に任命されることになる）。オタワから再びヴァンクーヴァーへ向かい、9月8日にエンプレス・オブ・チャイナ号で香港へ出航した。このパンジャブ連隊の兵士たちがこの旅路のあいだに見聞きしたカナダの肥沃な大地と経済繁栄への明るい見通しが、香港およびインドの同胞たちのあいだに伝わり、カナダへと移民を誘引するきっかけになったと言われている⁴⁷。



写真2 ヴァンクーヴァー港でのパンジャブ連隊の兵士の姿（1902年）⁴⁸

出所：Vancouver Public Library, VPL3027.

⁴⁶ *The Vancouver Daily Province*, 3 June 1902.

⁴⁷ Norman Buchignani, et al., *op. cit.*, p. 5.

⁴⁸ 6月にエンプレス・オブ・ジャパン号で香港から到着した際のものか、9月にエンプレス・オブ・チャイナ号で帰還する際のものかは不明。なお、写真右側には同乗した中国人や日本人の移民の姿がみえる。

最初期の移民の大半が軍や警察で働いた経験を持っていたことは、多くの歴史家によって明らかにされてきた。たとえば、歴史家の S. チャンドラシーカーは、1900 年に起こった義和団事件の鎮圧のために極東に派兵されたインド兵が、北米で働いた経験をもつさまざまな国の人間から、カナダや合衆国における「経済機会についてのバラ色の見通し」を聞いたことが移住の契機になったと述べている⁴⁹。また移民史家のカレン・レオナードが挙げている事例によれば、20 世紀初頭にカナダへ移民したセルジェアント・シンは、インド駐在の英国軍将校、香港の銀行家、オーストラリアの商人らに書いてもらった推薦状の束を所有していた⁵⁰。これらの推薦状は彼の身元を保証しただけでなく、彼が辿った移動の経路を後世の歴史家に伝えてくれる⁵¹。

このようにカナダおよび合衆国へのインド人の移住は、帝国の安定を築くために整えられた交通網と労働力移転の副産物だったといえる。その様子をもう少し詳しく掘り起こしてみよう。1904 年 3 月に、エンプレス・オブ・インディア号でヴァンクーヴァーに到着した、「髭を伸ばし、ターバンを被り、ヨーロッパ式の軽い綿製の衣服を着た 5 人のシク教徒」を皮切りに、5 月にエンプレス・オブ・ジャパン号で 10 人が、続く数ヶ月のあいだに数人が上陸した⁵²。1906 年の後半になると、カナダに上陸するインド人の数が飛躍的に増加した。同年前半では 325 人だったものが、11 月半ばに到着したターター号だけでも 696 人を運んだ。8 月から 12 月までに、ヴァンクーヴァーに着岸したほぼ全てのカナダ太平洋鉄道会社の定期船がそれぞれ数百人ものインド人を乗せていた⁵³。カナダの移民統計によれば、1904-1905 年は 45 人、1905-1906 年は 387 人、1906-1907 年には 2,124 人、1907-1908 年には 2,623 人が上陸したと記録されている⁵⁴。急激な増加は、香港や他の地域からの再移住ではなく、最初期の移民からカナダでの雇用環境について聞き及んだ人々が、インド

⁴⁹ S. Chandrasekhar, "Indian Immigration in America," *Far Eastern Survey*, Vol. 13, No.5, (July 1944), p. 138-143.

⁵⁰ Karen Isaksen Leonard, *The South Asian Americans*, Westport : Greenwood Press, 1997, p. 45.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² Johnston, *op. cit.*, p. 2.

⁵³ *Ibid.*, pp. 2-3.

⁵⁴ The Dominion Bureau of Statistics, *The Canada Year Book 1920*, Ottawa : F. A. Acland, 1921, p. 125. なお数字は会計年度ごとのものである。第 2 章で詳述するように、インド人移民の制限を目的として次々と制定されていく排他的移民法のために、1908 年以降に入国数は激減することになる。

から直接カナダにやってくる流れができていたことを反映していた⁵⁵。

こうしたインド人の労働力移動の歴史から明らかになるのは、年季契約に縛られた下層労働者階級と、官僚や警察、軍事機構などに従事する比較的自由的な労働者の二層構造が存在したということであり、そのどちらのルートに乗るとしても、20世紀に入った段階でのインド人の移動は、必ずしもインドを起点としたものではなく、大英帝国内のさまざまな地点から同時に発生しうる現象であったということである。むしろ英領インドから直接カナダへ渡る波は後発のものだった。ここで、インド人たちが移動と定住を繰り返しながら常に移住し続ける過程で、帝国の内部に括り付けられながら特定のエスニシティへと囲い込まれていく姿が浮かび上がってくるが、その様態をより詳しく理解するための方法論に眼を向けてみよう。

3. 「移民」研究の方法批判：定点観測的アプローチと方法論的ナショナリズム

移民に焦点を合わせれば国境を越える視野が自ずと開かれると考えるのはあまりにもナイーブな発想である。そもそも移民に対する学術的眼差しほど、一見トランスナショナルな視点を提供しているように見えながら、その前提としてナショナルなものをあらかじめ想定している眼差しはない。それは、移民研究や国際社会学の分野で近年言われている「方法論的ナショナリズム」、つまり国民国家を仮説的な観察地点として措定した上で、ナショナルな境界を越えていく人、モノ、金、情報の「グローバルな」移動を観察しようとするアプローチと重なる。「方法論的ナショナリズム」とは、ナショナルなものを批判するためであろうが、それを擁護するためであろうが、非一国民国家的な現象、非一国民主義的な現象を、国民国家という単位によって分割された世界のネガ、若しくは反証例として分析する枠組みである。すなわち、市民と国家と社会のあいだの照応関係があることを仮説的にではあれ措定し、その三位一体が近代世界の社会的・政治的・経済的単位であるとする人文社会諸科学に広く共有された方法論的前提は崩されないままだ。国境を超える「社会」や「経済」について考察する際に、国民国家は「超える」対象として必要であり、それを基礎的な単位として採用するかぎり、国家や国民の境界自体は柔軟にも生き残るのである

⁵⁵ Archana B. Verma, *The Making of Little Punjab in Canada, Pattern of Immigration*, New Delhi : SAGE Publications, 2002, pp. 10-15.

56. 本研究もその一端を構成することが期待される方法論的ナショナリズムに関する批判的考察が、アンドレアス・ウィマーやグリック・シラーによる従来の移民研究の方法論の洗い直し作業を通じて彫琢されてきたことは、移民研究が国民国家の存在を自明視する思考法によっていかに枠付けられていたかを示す証左でもあるだろう⁵⁷。

この意味で、トランスナショナルという思考自体が、まずは空間的にも、人の資格付けという意味でも、ナショナルな境界を前提条件とした定点観測的アプローチだと言えるだろう。移動する人々を主題とするときに、その移動は地理的区分や国民的資格付けなどによって既にある境界の向こう側へ、境界線によってあらかじめ囲われた区域の外部へ出ることであるかのように考えられているのだ。つまり、歴史家のデヴィッド・ルーデンの言葉を借りれば、「あたかも境界線が先にあり、移動が後から起こっている」と考えられがちである⁵⁸。

しかし、前節で紹介した 20 世紀初頭の大英帝国におけるインド人の移動は、ある時点においては何処で始まり何処に向かっているのかが必ずしも自明ではない。さらに次章で触れるように、少なくとも大英帝国の臣民であるかぎり、その移動の自由という点からみれば、帝国内部における国境や国民の差異は原則として問題にならなかったはずである。このような本研究の立場と「方法論的ナショナリズム」とは根本的に相いれないものだ。そこで本研究では、国家と国境の存在を分析上の前提とするのではなく、帝国内部において移動状態にある人々の動きを一義的な観察の出発点とし、その動きが管理されていく過程で「国民」や「市民」という囲いが事後的に構成されていった経緯を分析するというアプローチを採る。

移民研究の古典的な研究アプローチは、あたかも移民送出地域におけるプッシュ要因と、移民の受入地域におけるプル要因に関するバランスシートを作成するかのような、移民の出身地域と移住先という 2 点における定点観測的アプローチだった。一方で、移民がある特定の地域からなぜ、どのように流出しているのかが調査され、他方では、その「移民」

⁵⁶ 「方法論的ナショナリズム」についての概説は以下を参照。佐藤成基「国家／社会／ネーション：方法論的ナショナリズムを越えて」、佐藤成基編『ナショナリズムとトランスナショナリズム：変容する公共圏』法政大学出版会、2009年、13-31頁。

⁵⁷ Andreas Wimmer and Nina Glick Schiller, "Methodological Nationalism and Beyond: Nation-State Building, Migration and the Social Sciences," *Global Networks: A Journal of Transnational Affairs*, Vol. 2, No. 4 (2002), pp. 301-334.

⁵⁸ David Ludden, "Presidential Address: Maps in the Mind and the Mobility of Asia," *Journal of Asian Studies*, Vol. 62, No. 4 (November 2003), p. 1062.

がある特定の地域になぜ、どのように流入し、そしてホスト社会にいかなる影響を与えるのかが考察の対象とされてきた。そして伝統的な学問分業体制のなかでは、おおむね前者を経済学や地理学が、後者を社会学や政治学が請け負ってきたといえる⁵⁹。この点について、人文地理学者のティム・クレスウェルの次のような考察は非常に示唆的である。

古典的な移民理論においては、移動は後にされる場所と到着地によって説明される。人々が移動するのは、彼らがある場所が他の場所よりも（何らかの定量化可能な基準によって）望ましいとの合理的な決定を下すからである、と。A点とB点を結ぶ線分は、A点とB点によって、それぞれのプッシュとプル要因によって説明されるのだ⁶⁰。

このような二元論は、「ゲストの出身国」と「受入国としてのホスト」とのあいだの往来という国民国家単位の図式的モデルのなかに移動を還元してきた。「移動に対する社会的管理の長い歴史とともに、移民研究という分野における同様に抑圧的なりサーチ」が、もっと複雑であるはずの移民の経路と経験に対する眼差しを曇らせてきたのである⁶¹。

19世紀末から20世紀初頭にかけて、香港を中継地として北米へと渡ったインド人労働移民のトランスローカルな経路を歴史社会的に考察する本研究では、特定の国民やエスニック集団の移住史を通時的に語る伝統的なスタイルに自足せず、複数の地図と複数の歴史を連結することが必要となる。二分法の定位のなかで、両者のあいだを繋ぐ経路が見えなくさせられ、移民についての物語の多くが、実のところ移民の移動性よりも定住性に重きを置いて書かれてきたことにより、往々にして「定住」がある国民国家への帰属という意味へとスライドされてしまう。

この点に関して、歴史家のアダム・マキューンは、従来の中国人移民史が、移民の出身国と受入国のどちらか一方からの視点から書かれたため、研究領域が分断されてきたと指摘している⁶²。前者は、「華僑」という言葉が端的に示しているように、移民を「故郷」か

⁵⁹ Caroline B. Brettell and James F. Hollifield eds., *Migration Theory: Taking across Disciplines*, 2nd edition, New York : Routledge, 2008, pp. 3-9.

⁶⁰ Tim Cresswell, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York : Routledge, 2006, p. 29. 強調は原文。

⁶¹ Dimitris Papadopoulos, Niamh Stephenson and Vassilis Tsianos, *Escape Routes. Control and Subversion in the 21st Century*, London : Pluto Press, 2008, p. 202.

⁶² Adam McKeown, *Chinese Migrant Networks and Cultural Change: Peru, Chicago,*

らの視点で捉える研究であり、そこでは移民たちの本国における民族運動への関わりや、送金や投資を通じた経済への貢献について関心が払われてきた。後者は、たとえば中国人移民をアメリカ史のなかに位置づけようとするアジア系アメリカ人研究の立場であり、移民が中国から持ち込んだ文化や社会組織がホスト社会にどのように適応していったかが強調される。そこでは、中国移民たちが継続的に保持しつづける外との紐帯は副次的な意味しか与えられない。送出国と受入国の二元論的枠組みに基づいたままでは、いくら「国境を越える」移動に焦点を当てたところで、「方法論的なナショナリズム」を回避できないのである。

4. 国境を引き、「国民」を創生する移民管理

ゆえに求められているのは、移民は国境を越えるから問題となるのではなく、移民を制限することによって国境なるものが立ち上がるという視点の転換である。この転換を可能にするために、本研究は主として二つの研究に依拠する。社会学者のジョン・トーピーによる『パスポートの発明：監視・シティズンシップ・国家』⁶³と、同じく社会学者ラディカ・モンジアによる「人種、国民、移動性：パスポートの歴史」⁶⁴である。

トーピーは、「移民政策に関する諸研究は、国家の役割を無視するというよりも、国家を所与と看做すことで、移動の規制が国家のまさに『国家らしさ (state-ness)』を構成するのにいかに貢献してきたのかを理解することに失敗してきた」と述べる⁶⁵。『パスポートの発明』は、国境管理や移民管理への社会学的関心を高めた画期的な研究であるとともに、国家形成を扱う歴史社会学全般にみられる帝国主義への相対的な無関心を徴候的に示す研究であるため、本研究の議論を組み立てていく上での批判的な出発点となる。

『パスポートの発明』は、その題名から予想されるものとは異なり、パスポートという文書の歴史的起源を考察するものではない。むしろトーピーの目的は、主としてフランス、

Hawaii, 1900-1936, Chicago: University of Chicago Press, 2001, pp. 1-3.

⁶³ John Torpey, *The Invention of Passport: Surveillance, Citizenship and the State*, Cambridge: Cambridge University Press, 2000. [=ジョン・トーピー『パスポートの発明：監視・シティズンシップ・国家』藤川隆男訳、法政大学出版局、2008年。]

⁶⁴ Radhika Viyas Mongia, "Race, Nationality, Mobility: A History of the Passport," *Public Culture*, Vol. 11, No. 3 (1999), pp. 527-555.

⁶⁵ Torpey, *op. cit.*, p. 6. [=邦訳、10頁。]

ドイツ、イギリス、アメリカ合衆国の歴史過程を比較対照させつつ、パスポートに代表される人々の移動を管理する制度が、近代の国家形成にとって果たした決定的な役割を明らかにすることにある。トーパーによれば、「国家が移動を認可し、管理する権利を独占したことが、近代初期のヨーロッパにおける絶対主義の勃興以来、国家の建設自体にとって本質的なものであった」⁶⁶。近代国家は、社会から軍事的・経済的資源を持続的かつ体系的に抽出するため、人々の動きをつねに監視できる状況を作り出さねばならず、それには領域内における移動を一元的に管理する権限を確立する必要があった。そこでまず近代国家は、荘園主やギルド、教会といった中間組織がそれまで保持していた権限を剥奪し、自国の領内における人々の移動に対して、そしてその領内への出入りに対して許認可を与える法的・政治的権限を独占した。マックス・ウェーバーの近代国家論を下敷きにしながら、トーパーはこの過程を「国家による合法的な移動手段の独占化」と呼ぶ⁶⁷。そして、移動管理の権限の集権化が達成されると、今度は巨大な官僚機構を通じて、その構成員の身元を戸籍簿や国勢調査表、旅行許可書などといった各種の行政文書へのなかに登記しながら、各構成員の身元を絶えまなく確定し、その移動を管理する制度を整えたのであった。こうした過程のなかで、「国民」として掌握された国家の構成員は、国家とその領土とに緊密に結びつけられ、その結びつきが文書の上に定着させられることで、一定のリアリティが生み出された。

しかしながらトーパーの議論は、「国家による合法的移動手段の独占化」が進む時代が、まさしく「帝国の時代」であり、その時期に移動を管理する唯一の主体となっていく国民国家は、同時に「植民地国家」でもあったという決定的な歴史的事実から目を背けている。自身が扱っている地域が欧米諸国に限定されていることから予想されるヨーロッパ中心主義だとの批判に対しては、トーパーは本書の冒頭で次のような弁明をあらかじめ用意している。

本研究の地理的な枠組みは、考察される時代の西洋諸国の支配が比較的明白なものとなり、世界の他のほとんどの地域への西洋のやり方の押し付けは、その時代の最も顕著な特徴のひとつとなっていた、という私の信念に由来している。ここでは、近代における西洋の勃興と支配に関する常識的な知見と私には思われるものを繰り返してい

⁶⁶ *Ibid.* [=邦訳、同上。]

⁶⁷ *Ibid.*, pp. 4-5. [=邦訳、7-8頁。]

るにすぎない。これを非西洋文化に対するなんらかの軽蔑を示唆していると取られるべきではない。ただ単にそれらの社会が自分たちのやり方を世界に押しつけられるほどに十分に強力ではなかったと認識をしめしているだけなのである⁶⁸。

ここで表されているのは、西洋で確立されたモデルが、ある種の「モジュール」として非西洋諸国へ普及し、次第にグローバルな標準となったとの筋書きである。この普及の過程が往々にして暴力的なものであったことが示唆されるという程度に、植民地主義の影が仄めかされているにすぎない。むしろ西洋諸国は、本国社会のなかで発展した統治技術を植民地社会に移植した。だが他方で、植民地統治の過程で開発され、発展した諸政策や諸実践が後に本国社会へ逆輸入されたという事例も少なくない⁶⁹。たとえば、身元確定技術の典型である指紋法は、元来は19世紀後半の植民地インドにおいて、行政事務の効率化や、定住生活を営まない部族の取り締まりなどを目的として開発、実用化されたものである。犯罪捜査上の画期的な手法として本国に持ち帰られるのは20世紀になってからであり、南アフリカでさらなる実験が試みられた後のことであった⁷⁰。

トーパーは自身の研究が刺激となって他の地域における研究事例が蓄積され、比較研究が前進されることを多いに期待してはいる。しかし、非西洋諸国を分析の埒外に置くことは、単なる地理的な限定に留まらない、より大きな理論上の問題をはらむのではないだろうか。国民国家と帝国の二重性を念頭におき「本国」と「植民地」を単一の空間的枠組みのなかで捉え直すならば、「あらゆる社会階層の人々が国家に対してより平等に近い地位を

⁶⁸ *Ibid.*, pp. 2-3. [=邦訳、5頁。]

⁶⁹ ミシェル・フーコーは、植民地から本国への統治技術の逆流現象を「ブーメラン効果」と呼び、大きな注意を呼びかけている。「植民地化が〔中略〕ヨーロッパ製の諸モデルを他の諸大陸へ運んだのは明らかだが、他方でそれが西洋における権力のメカニズムに、権力の諸装置、諸制度、諸技術へ少なからぬブーメラン効果を与えたことも決して忘れられてはならない。一連の植民地的諸モデルは西洋に持ち帰られ、結果的に西洋は自身に対して植民地化のようなこと、あるいは内的植民地主義を実践できたのである。」Michael Foucault, *Society Must be Defended: Lectures at the Collège de France, 1975-76*, translated by David Macey, New York: Picador, 2003, p. 103. [=ミシェル・フーコー『社会は防衛しなければならない：コレージュ・ド・フランス講義1975-1976年度』、石田英敬・小野正嗣訳、筑摩書房、2007、103頁。]

⁷⁰ 指紋法の植民地的系譜に関しては以下のものを参照のこと。Chandak Sengoopta *Imprint of the Raj: How Fingerprinting was born in Colonial India*, London: Pan Macmillan, 2003. [=S. セングープタ『指紋は知っていた』、平石律子訳、文春文庫、2004年。] 高野麻子『『指紋法』誕生の軌跡：大英帝国のネットワークと移動する身体の管理という『課題』』『情報学研究』 No. 82、2012年、43-68頁。

得ていくにつれて、その領域内部のローカルな空間の移動に対する国家の管理規制は弱まり、国家の外縁である『ナショナル』な境界に関する管理によって代替された」とするトローピーの筋書きには、いくつかの留保が必要となってくる⁷¹。たしかにヨーロッパ大陸のなかで進展した過程だけをみれば、境界線が国土を枠付ける外周の域まで押し広げられ、その内側では通行を阻む壁が原則的に取り払われ、自由な交通空間が形成されたようにみえる。しかしながら、帝国の領土の遠心的性格と、「外部」を「外部」として包摂する矛盾にみちた構造を念頭におけば、それがいかに不十分であるかが明らかとなる。

さらに強調されるべきは、帝国の多重的な意志決定プロセスと、パッチワーク状に連なる異なる法域の存在によって、人々の移動を管理する権限が水平的に分散していたことである。そもそも、帝國的空間において「国内」と「国外」の境界はそれほど単純なものではない。大英帝国を例にした場合、その「国境」は帝国の外境、すなわち世界地図の上で赤く色に塗られた部分とその他の色で塗られた部分の境目を指すと見なすべきなのか、あるいは、大英帝国を構成する各自治領や保護国、保護領のそれぞれの領土の外線を指すと見なすべきなのか。帝国における「国境」は、英国とフランスとの国境線として地図上のドーバー海峡を指示するほどには容易ではないのである。

また、帝国の移動管理においては、「国民」と「外国人」という単純な二項対立の存在を前提にはできない。そこでは「外国人」の出入国だけでなく、国籍法上は「国民」であるはずの植民地住民の移動も管理の対象となっていた。そして、次章以降で詳しく見るように、同国人に格差を設けていくことのほうが、より困難な課題を提出していた。統合すべき国民の外延を画定し、国民国家を建設する作業と平行して、征服した植民地の住民を異質かつ劣等な「外部」として主権の元に組み込む必要に迫られた帝国の移動管理技術は、国民国家の「国境」を国との境目だけでなく、本国と植民地のあいだに、また植民地同士のあいだにも立ち上げざるをえなくなる。

すでに述べたように、国家による移民管理に関する歴史社会学的研究は、「国民国家」という分析単位を暗黙の前提として採用してきた。そこでは帝国主義や植民地主義の問題は、特殊事例として処理されるか、国家発展における過渡的な段階として扱われてきた。しかし近代の国民国家が同時に植民地帝国でもあったことを鑑みれば、近代における移民現象とその管理の形成過程を理解するためには、それらを帝国という歴史的・空間的布置のな

⁷¹ Torpey, *op. cit.*, p. 9. [=邦訳、15頁。]

かで捉え返さなければならないはずである。

他方で、モンジアによる研究はこうした問題に取り組んだ数少ない研究である。モンジアは、1906年から1915年にかけて、インドからカナダへの移民制限をめぐるカナダ自治領政府とインド政庁が交わした帝国内外交文書の読解を通して、帝国という歴史的文脈のなかで、「国民」の範疇が移民管理の主軸として採用されていく過程を検証した。モンジアの解釈では、カナダによるインド人移民の排斥は、移民制限の根拠とされた人種的差異が、「国民」の範疇として変換されることによって達成された。こうした歴史分析を通じてモンジアが例証しようとするのは、「国民」という単位に基づく移民管理が、近代国家がその成立時点から行っていた実践ではなく、植民地における火急の課題への対応として採用されていったという経緯である。モンジアによれば、「国民国家の形成の後に移動の管理が始まったのではなく、ある部分では国民-人種の軸線に沿った移動の管理を行うために国民国家は出現した」といえるのである⁷²。

トーパーにとっては移動を一元的に管理するための技術であったパスポートだが、モンジアによれば、「パスポートは単に人種や国民や国籍、国家についての特定の理解を反映したテクノロジーであるだけでなく、むしろこれらの範疇に関する近代的定義の組織化と確立において中心的な役割を担ったテクノロジーである」⁷³。パスポートは、移動する人間たちをより複雑に分類し、そこに優劣や上下関係を付加するものとして機能するようになる。国家による移民管理の植民地的系譜を解き明かすモンジアの研究は、移民管理を駆動させる論理の変容を梃にして、帝国秩序の中から国民国家秩序が浮かび上がる過程を説明することに焦点が置かれている。しかし、このような歴史的種別性や偶発性の強調にもかかわらず、モンジアには帝国から国民国家へ、あるいは「臣民」から「国民」への移行という、ある種の近代化論的見通しに基づいた発展段階論的思考が認められるのである。国民国家は帝国から生まれ、あたかも国民は臣民が「国民国家化」された進歩形態であるかのように。

これに対して本研究は、あくまで帝国秩序の内部における移民管理の様態を体系的に把握することに限定される。インド人が帝国内部を移動することによって生じた微細で偶発的な出来事や、それらへの植民地当局による場当たりの対応として、半ば既成事実的に

⁷² Mongia, *op. cit.*, p. 554. 強調は原文。

⁷³ Radhika Viyas Mongia, *Migration, Colonialism, Globalization: Histories of the Free-Subject and the Sovereign Nation State*, Ph.D. Thesis, University of Illinois, 2000, p. 46. 強調は原文。

積み重ねられていく諸々の法制度を個別具体的に観察していくことにより、「臣民」、「人種」、「市民」といった範疇が、相互に矛盾を孕んだまま同時並行的に用いられることで、帝国内の移民管理が動的に形成・維持されていた様態を明らかにすることを目指している。移民管理における「国民」や「市民」あるいは「人種」といった概念の場当たりの採用は、帝国秩序から国民国家秩序への移行を跡付けているというよりはむしろ、統治対象としての臣民を、帝国秩序の維持のために強引に特定の「国民」、「市民」、「人種」へと区別化することにより、結果としてそれらの範疇が逆説的に帝国秩序を内側から壊していくことになるという矛盾を生じさせる過程として考えられるだろう。

5. おわりに

本章では、20世紀初頭から「駒形丸事件」に至る直前までの、インド人によるカナダへの移民という大英帝国内における出来事を概観することによって、「事件」そのものを帝国と国民国家の二重性という点から理解するための方法論的検討を行った。従来の移民研究が素朴な前提としてきた、「移民」を「出身国」と「受入国」という二項のあいだの往来という定点観測モデルに乗せて考察する傾向と、さらには移民というトランスナショナルな現象を把握するためにナショナルな領域や国民という範疇を前提とする「方法論的ナショナリズム」を批判的に検討し、本研究全体の理論的枠組を提示した。その際、移民管理という技術自体を歴史的に検討した研究として、トーピーとモンジアをとりあげ、それぞれの論点を整理した。ウェーバーの国民国家論に基づき、「国家による合法的移動手段の独占化」の道具としてパスポートの発明を意義づけるトーピーに対し、モンジアは、パスポートが、帝国から国民国家へとシステムが移行するにともない、その主体である臣民が市民へと変容していく、その過程自体を促進する機能を果たしたと論じていた。本研究は、帝国秩序への目配りを欠いていると言わざるをえないトーピーよりも、帝国と国民国家の二重性を重視するモンジアに近い立場をとるが、モンジアもまた近代化論的な単線的発展段階論を脱しきれていないことを指摘した。

このような先行研究批判を踏まえたくえで本章が取り組んだ課題は、「国民」、「市民」そして「人種」による区別化は、移動を制御するために、むしろ移民管理の論理のなかで、事後的に構成されたものであり、移民と移民が創りだすさまざまな現象形態をそのように

捉えるための視座の転換である。そこにある国民国家が移動を阻むのではなく、移動を管理するために国民国家が創りだされる。そしてそれは本来、帝国秩序を維持するために採られた措置だったはずだが、「臣民」を「国民」、「市民」、「人種」に下位区分化することによって、とりもなおさず帝国秩序を内破させる結果となるだろう。次章からはその過程を詳細に描き出していく。

第 2 章

波打ち際の「英国臣民」：大英帝国における移民管理

1. はじめに

本章の課題は、20 世紀初頭のインド人移民に対してカナダ自治領政府が導入した制限的措置を社会学的な考察対象として、大英帝国内の移民管理の様態を明らかにすることである。「英国臣民 (British Subject)」であるインド人の帝国領内の移動に対して、同じ帝国領の一部であるカナダが、どのような法制度を整備し、それを現場の移民審査官がどのように運用していったのかを具体的に追いかけてながら、移民管理が場当たりのかつなし崩し的に出来上がっていったとの見取り図を描く。

2. インド人移民の渡航略史と排斥熱の高まり

第 2 次世界大戦までのカナダに渡来したほぼすべてのインド人は、パンジャープ州の出身者であり、その 90% 近くはシク教徒だった⁷⁴。東インド会社のインド支配を壊滅寸前まで追い込んだ 1857 年の大反乱（セポイ反乱）以降の徴兵方針の転換により、パンジャープ州はインド兵の主要な徴兵拠点となっていた。なかでも同州のシク教徒は「尚武の民 (Martial Race)」のイデオロギーのもと、戦闘に長けた身体的資質と、規律と忠誠を重んじる気風を持った種族として英国人の支配者から重用された。シク教徒は英国のインド支配の軍事的安定を支える兵士としてインド各地に駐屯しただけでなく、香港や上海、シンガポールなどの植民地の治安維持を担う人員として海外にも派遣されていた⁷⁵。前章で見たように、カナダへのインド人移民の渡航は、このように大英帝国のアジアにおける前哨

⁷⁴ Norman Buchignani, Dreen M. Indra and Ram Srivastava, *Continuous Journey: A Social History of South Asians in Canada*, McClelland and Stewart, 1985, p. 11.

⁷⁵ Heather Streets, *Martial Races: The Military Race and Masculinity in British Imperial Culture, 1857-1914*, Manchester: Manchester University Press, 2004.

基地で、治安維持を担うべく、兵士や警官あるいは民間の警備員として働いていたシク教徒が、よりよい経済機会を求めて太平洋を渡ったことに由来した⁷⁶。

1906年以降の急激な増加は、香港や他の地域からの再移住ではなく、最初期の移民からカナダでの雇用機会と比較的高い賃金水準について聞き及んだ人々が、インドから直接カナダにやってくる流れができていたことを反映していた⁷⁷。このように次第に増加した移民であったが、上陸者の数がピークに達した1907年でも、ブリティッシュ・コロンビア州に住むインド人は4,000人程度に過ぎなかったと言われている⁷⁸。インド人移民の大半はロッキー山脈よりも東部へ移動することはほとんどなく太平洋岸に集住したが、より高賃金の雇用機会を求めて、南の国境を越えてアメリカ合衆国に移っていったものも少なくなかった。そもそもほとんどのインド人は、出稼ぎ目的の単身者であったため、定住の意志は持っておらず、一定期間の労働で相応の財を築いた後には（そうした成功を収めたものが多かったわけではないが）、インドへ帰っていくのが一般的だった。1914年頃には、カナダの太平洋岸に居住していたインド人は、2,000人程度であったと推定されている。これは州人口の0.5%に満たない数である⁷⁹。にもかかわらず、ブリティッシュ・コロンビア州のインド人移民は、その人口統計学的な数値では説明しえない過剰な反応を受けることになった。

相当数のインド人移民がカナダに到来した時機は、絶好のものであると同時に最悪のものであった。「絶好」というのは、労働力需要がとくに高かったので容易に雇用を確保できたからである。「最悪」というのは、すでに中国人や日本人に対する排斥運動が激化していたため、インド人自身もすぐに排斥の対象となったからである。実のところ彼らが雇用先を容易にみつけれられたのは、アジア人排斥運動のために中国人や日本人の移民数が一時的に

⁷⁶ 1908年にカナダ政府がおこなった移民動向の調査に対して、カナダ太平洋横断鉄道会社の間太平洋旅客サービス部門の最高責任者で、15年近く香港で過ごしていたデイヴィッド・ブラウンは、「香港ではインド人が警官として非常に広く雇用されており、〔カナダへの〕移動はまずもって彼らの同僚のなかから始まったものである」と証言している。W. L. Mackenzie King, *The Report of the Royal Commission Appointed to Inquire into the Methods by which Oriental Labourers Have Been Induced to Come to Canada*, Ottawa: Government Printing Bureau, 1908, p. 75. []内引用者補足。

⁷⁷ Archana B. Verma, *The Making of Little Punjab in Canada, Pattern of Immigration*, New Delhi: SAGE Publications, 2002, pp. 10-15.

⁷⁸ Peter Ward, *White Canada Forever: Popular Attitudes and Public Policy Toward Orientals in British Columbia*, 3rd edition, Montreal and Kingston: McGill-Queen's University Press, 2002, p. 79.

⁷⁹ *Ibid.*

低下していたからである。このため中国の移民数が一時的に急落し、カナダ大西洋岸では労働力不足が発生し、この不足を補うためにインド人は雇用主から多いに歓迎された⁸⁰。

しかしながら、1906年後半にインドから来航者が急増すると、彼らはすぐさま敵意の対象となる。まず反対の狼煙を上げたのは労働組合だった。ヴァンクーヴァーとヴィクトリアの労働組合評議会が、連邦政府に対してインドからの移民の増加を批判する決議を送り、「当州へのヒンドゥー労働者の導入に対して断固たる抗議を記録」し、「安価なアジア人労働力で溢れさせようとするさらなる試み」を阻止するため、政府があらゆる権限を用いてブリティッシュ・コロンビア州の白人労働者を助けることを求めた⁸¹。ヴァンクーヴァーの移民官 A. S. モンローは、中国人や日本人とは異なる分野で雇用されていることから、「白人労働者にとっての競争者として」インド人は危険視される原因になっていると分析している⁸²。「彼らは実際に、製材や道路工事といった白人労働者と同じ種類の仕事に従事している。白人が手をつけない家内労働や造園あるいは農作業には従事せず、通常、白人労働者が進むのと同じ路線での雇用を求めている」⁸³。

インド人に対する攻撃は雇用の分野に限られなかった。白人労働者から雇用を奪う敵対者という言説と矛盾するのだが、インド人は仕事を見つけられないので、早晚、困窮したインド人は物乞いとなり町を徘徊するとの風評が広がった。彼らが各家の戸口を回って、金銭や牛乳を乞う姿が非常に頻繁に目撃されるとも報告された⁸⁴。『ヴァンクーヴァー・ワールド』紙は「腹を空かせたヒンドゥーの群れがヴァンクーヴァー市に侵入」との見出しを上げ、路上を徘徊する「クーリー」は「女性や子供への脅威」になると市民に警鐘を鳴

⁸⁰ 中国人移民に対する排斥運動は、19世紀半ばから存在したが、政府は国家プロジェクトである太平洋横断鉄道の建設労働者として、大量の中国人移民を必要としていたため、移民制限には慎重な姿勢を取っていた。しかし同鉄道の完成に見通しがつくと、中国人移民に対する法制的措置が講じられ始めた。1884年にジョン・マクドナルド内閣は、中国からの新規の移民に対して50ドルの人頭税を課すことを決定した。この金額にそれほどの抑止力がないことがわかると、1900年からは100ドルに引き上げられ、さらに1904年になると500ドルへと増額された。Stainislaw Andracki, *Immigration of Orientals into Canada, with Special Reference to Chinese*, New York: Arno Press, 1978, p. 87.

⁸¹ Cited in Norman Buchignani et al., *op. cit.*, p. 18.

⁸² Letter from A. S. Monro to W. D. Scott, 16 August 1906, cited in Robert A. Huttenback, *Racism and Empire: White Settlers and Colored Immigrants in the British Self-Governing Colonies, 1830-1910*, Ithaca; London: Cornell University Press, 1976, p. 176.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ *The Victoria Daily Colonist*, 15 November 1906.

らした⁸⁵。

たしかに1隻の船で数百人が同時に来航した際には、当座の住居を見つけられない大勢のインド人が、波止場前や公園にキャンプを張り、周辺をうろつくという光景が見られた。しかし、インド人が街頭で暮らさねばならなかったのは、当時のブリティッシュ・コロンビア州の都市部が急激な人口増加のために深刻な住宅不足に陥っていたことに起因する。大家は望みの店子を選別できたので、多くの場合、インド人の賃貸希望は無碍に拒絶された。どうにか借家を見つけられたとしても、住居から力づくで追い出されることもあった⁸⁶。野外での作業がストップし一時的に解雇された労働者が都市部に戻る冬季になると、住宅不足は一層悪化した。時には同じ家に数十人以上が寝起きするという状況だった。ある新聞は、以前は両親と12人の子供からなる家族が暮らしていたサイズの住居に、70人ものインド人が生活していることを取り上げ、「箱に入ったイワシのように貧者たちは詰め込まれ、時折、水のように血が飛び散る血なまぐさい争いごとをして退屈を紛らわしている」と報道した⁸⁷。

このような過密な居住環境に関する情報は、インド人は不潔であるとのイメージと結び付けられ、インド人の生活条件と衛生観念の低さが、恐ろしい病気を発生させる温床を生むと信じられた。ヴァンクーヴァーの衛生調査官モリソンは、「衛生学の観点からいって、彼らは最下層の中国人よりもさらに悪いと私は考える。これらの男たちが何とか借りた古いボロ屋敷で生活している様よりも不潔な条件を見つけることは不可能である」と報告した⁸⁸。また、『デイリー・コロニスト』紙が伝えるところによれば、ヴァンクーヴァーの著名な医者は「脊髄髄膜腫やポリオウィルス感染症によるトラブルの大部分が、その街のヒンドゥーのあいだに蔓延る不衛生な諸条件のせい」とであると主張した⁸⁹。

以上のように、カナダ社会のなかで、インド移民は様々な観点から問題化され、他者化されていった。強調しておかねばならないが、労働問題にせよ住宅問題にせよ、はたまた衛生問題にせよ、インド人あるいは他のアジア人労働者によって持ち込まれたものではなく、ブリティッシュ・コロンビア州の独特の経済構造と急激な発展に内在する問題であっ

⁸⁵ *The Vancouver Daily World*, 1 September 1906.

⁸⁶ *The Vancouver Daily Province*, 23 November 1906.

⁸⁷ *American Review of Review*, 35 (January-June 1907), p. 365.

⁸⁸ Cited in Brij Lal, *East Indians in British Columbia, 1904–1914: A Historical Study in Growth and Integration*, M. A. Thesis, The University of British Columbia, 1976, pp. 111–112.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 113.

た点を指摘しておきたい。とくにヴァンクーヴァーやヴィクトリアでは、都市のインフラが人口の急速な拡大のテンポに追いつかず至るところに歪みが出ていた。また世界市場に向けた一次産品の輸出に基づくブリティッシュ・コロンビアの経済は、市場価格の変動に応じて好況と不況がめまぐるしく繰り返される状況にあり、林業や農業、鉱業に従事する移動労働者の雇用環境は常に不安定であった。インド人はこうした都市問題や社会不安のスケープゴートにされたのだといえる。

3. 「英国臣民」としてのインド人

あらためて強調しておかねばならないのは、ヴァンクーヴァーやヴィクトリアに到着したインド人移民たちも、インド人移民のカナダ流入に反対していたカナダの排斥主義者や、政治家、移民局の官吏も、国籍法上は同じ「英国臣民」であり、両者のあいだに法的身分の区別が存在しなかったことである。カナダ議会が独自の市民権法を制定し「カナダ市民」という法的身分を創設するのは1947年のことであり、インドが大英帝国からの独立を達成し、インド人が「インド市民」になるのと同じ年のことである。

中世以来、イングランドという政治共同体の成員資格は、王冠に対する「忠誠(allegiance)」に基づいて付与されると考えられた⁹⁰。忠誠の概念は、領主が支配する領地で出生した個人は、その領主に対して義務を負わねばならないという封建的発想に由来する。イングランドのコモン・ロー上の成員資格に関する考え方を初めて体系的に整理した1608年のカルヴィン事件判決は、王の領土内で出生した者はすべて、王の臣民となり、同一の権利と義務が与えられるとの原則を確立した⁹¹。法的な意味で英国に帰属しているとは、英国王

⁹⁰ 英国の国籍法制に関する記述は、以下の研究書を参考にした。Ann Dummet and Andrew Nicol, *Subjects, Citizens, Aliens and Others: Nationality and Immigration Law*, London: Weidenfeld and Nicolson, 1990; Reiko Karatani, *Defining British Citizenship: Empire, Commonwealth and Modern Britain*, London: Frank Cass, 2003.

⁹¹ 「カルヴィン事件」とは、1608年にスコットランド人ロバート・カルヴィンとその後見人を原告とし、彼がイングランドで土地保有権を持てるか否かが争われた裁判である。イングランドにおける土地保有は、イングランドの臣民として法的に認められることを前提としていたため、実質的に争点となったのは、成員資格に関するコモン・ロー上の解釈に照らし合わせて、カルヴィンがイングランド臣民と認定されるかどうかであった。1603年にスコットランド王ジェイムズ6世がイングランド王位を継承し、ジェイムズ1世としてイングランド王を兼ねることになった。このため、ジェイムズ1世がイングランド王を

の「臣民」であることを意味した。こうした法的地位は、17世紀における2度の革命によっても根本的に改変されることなく、第2次世界大戦後に制定された1948年国籍法が、元来は共和主義的な発想に由来する「市民」という概念を導入するまで、数世紀に渡って英国の成員資格の根幹となった。

「主たるルールは非常に単純である。生まれた場所が最も重要なのである」と、ポロックとメートランドは、『イングランド法の歴史』のなかで述べている⁹²。重要なのは、この出生地主義(jus soli)の原則は、イングランドの支配領土が地理的に拡大しても変更されなかったことである。イングランドとスコットランドとの合同による連合王国の形成、アイルランドの征服、北米、カリブ海、インド亜大陸、太平洋、アフリカにおける植民地の建設によって、英国王の領土の地理的範囲はグローバルな規模で広がったが、その統治下にあるすべての住民は、「英国臣民」という単一のカテゴリーに包括されたのである。

同一の主権者との個人的紐帯によって一律に「英国臣民」として扱う法的制度は、広大な植民地帝国の領土と多人種の構成員のあいだに統一性を担保するメカニズムとして機能していたのである⁹³。ウダイ・シン・メータの印象的な表現を借りれば、この包括的な国

継承した後にスコットランドで出生した者は、イングランド臣民としての法的地位を有するかをめぐって法律家のあいだでも議論の対象となっていた。裁判の結果、ジェームズ1世のイングランド王継承以前にスコットランドで出生した者は、イングランド臣民として認められないが、カルヴィンのように継承以後に出生したものは、自動的にイングランド臣民になるとの原則が確立された。カルヴィン事件の詳細とその歴史的意義については、以下を参照のこと。柳田健一『イギリス近代国籍法史研究：憲法学・国民国家・帝国』、日本評論社、2007年、同上、38-52頁。

⁹² F. Pollock and F. Maitland, *History of England Law, Vol. I*, 2nd edition, Cambridge: Cambridge University Press, 1952, p. 458. しかし、あくまで原則は原則であり、植民地では常に「例外」がつきまとった。帝国の拡大においては、英国の主権が及ぶ範囲と英国法が適用される法域のあいだにしばしば齟齬が生まれ、誰が臣民となるかを規定する古式ゆかしいコモン・ローの基本原則が、単純に適用されない事例が数多く生まれた。植民地において法を執行する行政官が、人種的な区分に基づいて特定の人々を臣民の枠内から意図的に除外することもあった。たとえば、英国植民地時代のアメリカで生まれた奴隷は、出生地主義の適用対象から除外され、解放されたあとも臣民として認められなかった。Dummett and Nicol, *op. cit.*, p. 120. 大英帝国が地球の表面積の5分の1を治め、4億の人口を抱えたといわれる絶頂期の20世紀初頭、法律家のサー・フランシス・ピゴットは国籍法に関する自著を、「自らが英国臣民であるかどうかを確言できぬ人々が大勢いるにちがいない」との言葉から始めたことは、広大な領土と複雑に細分化される統治機構の結果として、英国に帰属する成員を決定する法制度がいかに錯綜していたかをよく物語っている。Sir Francis Piggott, *Nationality: including Naturalization and English Law on the High Seas and beyond the Realm, Part I*, London: William Clowes and Sons, 1907, p. i.

⁹³ 柳田、前掲書、87-88頁。

籍概念のために、「カナダの北方領域のイヌイット、ロンドンの行政区のジェントルマン、ラジャスタン州の高地のビール族、ニュージーランドのマオリ族」のすべてが、「大西洋の小島に鎮座する女王の臣民」であることが可能だったのである⁹⁴。

「英国臣民」であることは、少なくとも原理的には、帝国全土において他の臣民と同じ諸権利を有していることを意味した。19世紀の法学者ハーバート・ブルームは、「此処であろうが植民地であろうが属領であろうが、イングランド王の領土内で生まれた者はすべて、王の庇護下に置かれ、それゆえ我らのコモン・ローによって、王に忠誠を尽くすことになり、すべての義務に従い、イングランド人 (Englishman) としてのすべての権利と自由を享受する」とこの原則を整理している⁹⁵。そして本章の議論にとって重要な点は、そうした諸権利には、イングランドの領域内、のちには帝国境内を自由に往来する権利が含まれると伝統的に考えられていたことである⁹⁶。

とくにインド人の権利に関しては、1858年11月のヴィクトリア女王による「国王宣言」によって明確にされた⁹⁷。この宣言は、1857年のインド大反乱（セポイの乱）の政治的帰結として、英国のインド支配が東インド会社による間接統治から英国王の直接統治へと移行した際に、インド統治の新たな方針として表明されたものである。そこで女王は、「朕は、朕のインド領の原住民に対して、朕が他の臣民に対して負っている義務と同じものを負う。而して、全能の神のあらゆる祝福を受け、朕はそれらの義務を誠実かつ良心的に果たさん」と、インド人が他の英国臣民と平等の地位に置かれることを明言した⁹⁸。また、「朕の臣民であるかぎり、その人種と信仰の如何を問わず、自由かつ公平に官職につくことが許される」として、人種差別の撤廃を約束したことも重要である⁹⁹。この宣言はしばしば「イン

⁹⁴ Uday Singh Mehta, *Liberalism and Empire: A Study in Nineteenth-Century British Liberal Thought*, Chicago : University of Chicago Press, 1997, p. 115.

⁹⁵ Herbert Broom, *Constitutional Law Viewed in Relation to Common Law*, 2nd edition, London : W. Maxwell & Son, 1885, p. 31.

⁹⁶ Randall Hansen, "The Politics of Citizenship in 1940s Britain: The British Nationality Act," *Twentieth Century British History*, Vol. 10, No. 1 (1999), p. 71.

⁹⁷ 「国王宣言」の歴史的背景に関しては、以下の論文が参考になる。毛利敏彦「ヴィクトリア宣言とインド・ナショナリズム」、『九州大学法政学会』26 (2)、1959年12月、79-98頁。

⁹⁸ "Proclamation by the Queen in Council to the Princes, Chiefs, and People of India," cited in Romesh Dutt, *The Economic History of India in the Victorian Age: From the Accession of Queen Victoria in 1837 to the Commencement of the Twentieth Century*, London : Routledge & Kegan Paul, 1950, p. 233.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 234.

ドのマグナ・カルタ」と称され、インド人が他の英国臣民と同じ権利を享受できる明確な根拠とされた¹⁰⁰。

しかしながら、このようにインド人に与えられていたはずの移動の権利は、19世紀末から徐々に次第に名ばかりのものになっていく。19世紀以降、一定の自治権が与えられたカナダやオーストラリア、南アフリカの自治領植民地政府において、アジア系排斥運動を背景とした排他的移民法が次々と制定され、「英国臣民」であるはずのインド人もその対象とされたからである¹⁰¹。

こうした状況は、次のような問題を惹起することになった。「英国臣民」たるインド人による帝国領内の移動をカナダ(あるいはオーストラリアや南アフリカ)は制限できるのか。表向きには人種的平等を謳う帝国の論理を犠牲にすることなく、人種的差異を根拠としてインド人の排斥をおこなえるのか。果たしてそれは正当化できるのか。できるとすれば、どのような法を制定するのが適切か。帝国領内における臣民の移動の自由と、出入国管理や移民政策における自治領の権限はどちらが優先されるべきか。

カナダの事情については次節以降で詳述するので、ここではインド人移民をめぐる帝国の全般的な状況について確認しておきたい。まず指摘できることは、インド人の移民統制をめぐる法的権限の分裂が存在したことである。一方では、自治領植民地には「国内的な」事項については独自の法制度を整える権限が与えられており、移民管理と帰化手続、在留外国人に関する立法もそれに含まれていた。しかし他方で、帝国全体で通用する「英国臣民」という法的地位は、自治領でも使用され続けた。J・マーヴィン・ジョーンズが説明するように、「19世紀末から20世紀初頭にかけて多くの植民地が一定の自治を獲得したという事実にもかかわらず、英国国籍に関する立法は、『帝国議会』の排他的な管轄であると考えられていた」からである¹⁰²。それゆえ、英国臣民に影響を与える場合には、帝国領内

¹⁰⁰ M. K. Gandhi, *Collected Works of Mahatma Gandhi, Vol. III*, New Delhi : Publications Division, Ministry of Information and Broadcasting, Government of India, 1960, p. 357.

¹⁰¹ 各自治領植民地における排他的移民法の立法過程に関しては、歴史学の分野ですでに多くの研究蓄積があるが、全体像を掴む上で、次の2点がとくに有用である。Robert A. Huttenback, *Racism and Empire: White Settlers and Colored Immigrants in the British Self-Governing Colonies 1830-1910*, Ithaca : Cornell University Press, 1976 ; Marilyn Lake and Henry Reynolds, *Drawing the Global Colour Line: White Men's Countries and the International Challenge of Racial Equality*, Cambridge : Cambridge University Press, 2008.

¹⁰² J. Mervyn Jones, *British Nationality Law*, revised edition, Oxford : Clarendon Press, 1956, p. 87.

での移動の自由を約束する「英国臣民」の地位認定に関する法と、各自治領の移民法や国境管理法が、互いに干渉し合う関係にあった。

第2に、インド人移民問題への対応について、帝国の各機関は多くの面で互いに矛盾や対立を抱えていた。多様な人種や文化で構成される広大な版図と人口を治めなければならない本国政府としては、建前とはいえ、肌の色や人種に関わりなく平等を約束するとの原則を堅持せざるをえなかった。インド政庁の側は、大英帝国の内部におけるインド人の差別的待遇を根拠にして、反植民地主義運動が活性化するのを抑制したいとの政治的思惑から、自治領における性急な制限法の制定に反対した。実際、各自治領でインド移民が晒されている様々な人種差別は、反植民地主義運動のなかでの重大なイシューとなっていた。1911年に本国インド省によって作成された過去10年のインド人移民問題を総括するレポートには、移民問題をめぐる自治領植民地とインド人の軋轢の深刻さは、「反乱的な扇動者と穏健なインド人の意見を代表する絶対的忠誠者たちが団結している」にあると記されている¹⁰³。各自治領政府が「白人国家」の建設を目的としたアジア人排斥で共同歩調を取っていたように、インド人移民差別の反対という観点では、その点では立場を異にする反植民地主義勢力がひとつに纏まっていたのである。しかしながら、カナダやオーストラリアなどの自治領植民地との協力関係を維持するという帝国外交の見地からは、本国政府もインド政庁も自治領側の主張を蔑ろにするわけにはいかず、柔軟な対応を余儀なくされていたのが実情だった。

こうしたことは1897年のヴィクトリア女王即位60周年記念式典を機にロンドンで開催された植民地会議の場で、植民地相ジョゼフ・チェンバレンがみせた両義的な態度に表れている。チェンバレンは「文明も宗教も慣習も異質な人々の流入」に制限を課そうという自治領政府の決意に共感を示しながらも、他方で各自治領政府の首脳たちに、人種や肌の色の区分を設けない「帝国の伝統」を想起させるのを忘れなかった¹⁰⁴。曰く、「女王陛下のすべてのインド臣民ひいては他のすべてのアジア人を、肌の色や人種を理由にして排斥することは、これらの人々に対する非常なる侮辱行為となるがゆえ、女王陛下がそれに裁可を与えねばならぬことになれば、この上ない心痛となるだろう」¹⁰⁵。

¹⁰³ India Office Memo, 5 April 1911, CO 886/3/2, National Archives, UK.

¹⁰⁴ Great Britain, *Proceedings of Conference between Secretary of State for Colonies and Premiers of Self-governing Colonies, at the Colonial Office, London, June and July 1897*, C. 8596, London: HMSO, 1897, p. 13.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 14.

しかし同時に、チェンバレンは排斥の根拠として用いるべき基準を提示することで、自治領植民地の側に大きく譲歩した。チェンバレンは、「人種」が排斥の動機にあっても、法文上で「人種」や「肌の色」が明記されなければ、制限的移民法を制定してもかまわないと述べた。チェンバレンによれば、制定される法は、「我々と肌の色が異なっている」という点ではなく、「移民の資質」を問うものとして設計されなければならない、「不潔であったり、不道徳であったり、貧困者であったり、その他法文上に明記しうる問題点」を排斥の基準として採用されなければならない。こうした観点から、南アフリカのナタール植民地から提出された法案を取り上げ、それが非常に優れたものであると評価した¹⁰⁶。同法は、移民審査時に、上陸の資格認定としてヨーロッパ言語の試験を課すもので、明らかにアジア人移民の排斥を企図したものであったが、法文中には「人種」への言及がないため、人種や肌の色によって差別をしていない「帝国の伝統」の体裁を傷つけない法と解釈されたのである。

チェンバレンが表明した方針は、会議後、「ナタール公式 (Natal Formula)」として、各植民地が制限的移民法を制定する際の基準となった。1897年12月に西オーストラリア植民地が言語試験を課す移民法を制定し、その後の2年のあいだにニュー・サウス・ウェールズ、南オーストラリア、タスマニア、ニュージーランドが続いた。1900年にはカナダのブリティッシュ・コロンビア州が、1902年にはケープ植民地が同様の法律を制定した。1901年にオーストラリア連邦が誕生した際、移民に言語試験を課す法律は連邦政府が最初に制定した法律のひとつだった¹⁰⁷。

以上のように、「英国臣民」であるかぎり、帝国領内での移動の自由は保証されるとする「帝国の伝統」は、法文の上では堅持されながらも、実際の運用面においてはその地盤を着実に掘り崩されていったのである。そして、植民地で着実に整備されていく法制度を、本国政府のほうも既成事実として受け入れていくようになった。そして、1903年にインド総督ジョージ・カーゾンは、「帝国のすべての市民が、その肌の色や出自に関係なく、人種に基づく資格の除去や、社会的あるいは経済的な制限によって妨げられることなく、帝国のあらゆる場所で平等な条件のもとで生活し、労働する自由がある」との主張は、「大英帝国がいまだ到達しておらず、おそらくは決して到達しえぬ発展を仮定したもの」にすぎな

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 13.

¹⁰⁷ Adam McKeown, *Melancholy Order: Asian Migration and the Globalization of Borders*, New York : Columbia University Press, 2008, pp. 195-196.

いと評するまでになっていたのである¹⁰⁸

4. カナダにおけるインド人排斥の法制度化

インド人に対する排斥熱が高まっていくなか、カナダ政府にとってインド移民の「入国」に際して制限策を講じるのは容易ではなかった。繰り返しになるが、インド人は英領植民地から来る「英国臣民」であり、カナダも同じく大英帝国の一部を成す植民地であった。帝國的な配慮から人種的区分を明記するような移民法の制定も回避されなければならなかった。では、どのようにして彼らの渡航は制限されたのだろうか。以下では、インド人移民の移動を管理するためにカナダ政府が法制度を構築していく過程について詳述する。

当初、カナダ政府は、インド政庁にパスポート制度を導入させ、その発給数をインドの側でコントロールすることにより、カナダへの渡航者数を削減しようと考えていた。早くも1907年11月に、カナダ首相ウィルフレッド・ローリエは、カナダ総督アルバート・グレイを介して、ロンドンの植民地省とインド政庁に対して、パスポート制度導入の検討を打診している。ローリエの提案は次のようなものであった。インド側がカナダへの渡航希望者にパスポートの取得を義務づけ、それを所持せぬ渡航者に対しては上陸を許可しない。そして、カナダ政府とインド政庁のあいだ合意にもとづき年間のパスポートの発給数を設定することで、カナダへの移民数を制限しようとした。つまり、インド人の移動性を共同管理のもとに置こうと促したのである。同時にローリエは、インド政庁がパスポート制度の導入に同意しなければ、インド人移民に対して200ドルの携帯金の所持を義務づける枢密院令を發布し、「国王陛下の臣民の一部に対して例外的な障害を課す」ことになると通達した¹⁰⁹。

数ヶ月の留保の末に出されたインド政庁からの回答は、次のようなものであった。

我々はカナダ政府が抱える固有の困難を認識し、この難問に取り組むにあたって融和的な態度をとっていただいていることに感謝するが、非常に慎重な熟慮の末、遺憾ながら、自由なインドからの出移民に対して、提案されているような制限をインドの側

¹⁰⁸ Robert A. Huttenback, *Gandhi in South Africa: British Imperialism and the Indian Question, 1860-1914*, Ithaca: Cornell University Press, 1971, p. 141.

¹⁰⁹ Governor-General of Canada to the Secretary of State for Colonies, enclosure, 11 November 1907, CO886/1/3, The National Archives, UK.

で課すといった提案に同意することはできない¹¹⁰。

インド政庁は、カナダ側の提案に同意できない理由として、何よりもまず「現在のインドの人心（public feeling）の状態」を挙げた。この当時の「インドの人心」には、反植民地主義とナショナリズムがしっかりと根を張り出していた。国民会議派は、スワラージを正式な政治目標として掲げ、インド政庁に対して部分的な自治政府の設立を求めている。比較的穏健的な要求を出している会議派とは別に、目的達成のためには暴力的手段を取ることも辞さない急進派も大衆から支持を集め始めていた。こうした状況下で、パスポートを義務化すれば、インド人に対する差別に自ら加担することになり、反植民地主義運動に進んで油を注ぐことになると、インド政庁は恐れたのであった。

しかし、インド政庁は「インドの側」で制限を設けることを拒否したが、「カナダの側」が何らかの制限的措置を取ることに反対しなかった。インド政庁は「カナダ領内への移民を制限するために必要な手段をとることはカナダ政府に任せねばならない」と述べ、「英領インド人に対してあからさま差別」でなく、身体的適正や一定額の金銭の所持など、一見中立的な要件を移民志願者に課すものであれば、移民制限措置を講じることは容認したのである¹¹¹。

こうして、インド側からのパスポート制度の導入を拒否されたカナダ政府は、もともとはハワイからヴァンクーヴァーへ渡航する日本人労働者の波を堰き止めるために考案され、1908年1月に発布されていた枢密院令第27号をインド人移民にも適用することで、英国臣民であるインド人の移動に障壁を設けようとした¹¹²。その法令とは、次のようなものであった。

移民は、その出生国あるいは市民権を有する国から連続航海（continuous journey）によって、かつその出生国あるいは市民権をもつ国（the country of their birth or citizenship）を離れる以前に購入した通し切符を用いて渡来するのでないかぎり、カ

¹¹⁰ India Office to Colonial Office, enclosure, 30 January 1908, CO886/1/3, The National Archives, UK.

¹¹¹ *Ibid.*

¹¹² ハワイを経由した日本人移民への制限策として同枢密院令が発布されるに至る経緯については、以下で詳しく論じた。拙稿「移民研究自体を『越境』するための試論：19世紀末から20世紀初頭における日本人労働者の転航現象を事例として」『国際文化学』23・24号（2011年4月）、19-32頁。

ナダへの上陸あるいは渡来は禁止されうる¹¹³。

ここで用いられている迂遠な言い回しを噛み砕いていえば、この枢密院令の発布によって、カナダへの移民が上陸資格を得るためには、以下の2つのうちのいずれかの方法を取らねばならなくなった。1 つめの選択肢は、自身の出生地あるいは自身が市民権を有する国から、第三国において乗り継ぎを挟まない直行便を使ってカナダの港に来航することである。もうひとつは、第三国での乗り継ぎを挟むが、出生地あるいは市民権を有する国を出発する際に、出発地から到着地までの全旅程をカバーした切符を購入することである¹¹⁴。

当時、インドーカナダ間ではいかなる汽船会社も直航便の運航を行っていなかったため、ヴァンクーヴァーやヴィクトリアといったカナダ太平洋岸の港に渡るインド人は、香港や上海、横浜など極東地域の港湾都市で、一旦船舶の乗り継ぎをしなければならなかった¹¹⁵。日々の移民審査の過程や諸々の情報収集によって、こうしたインド移民の渡航経路を知悉していた移民審査官は、この規定によってインド人移民の入国を制限できると考えたのである。

本規定は、2月初旬にフィジーからの船でヴァンクーヴァーに到着した6人のインド人に対して実験的に適用され、首尾よく上陸を拒否できたことが確認できると、移民局の秘密調査員 T. R. E. マキネスは、移民局長 W. D. スコットに対して、「ヒンドゥーたちを締め出すために、この法令の可能なかぎりの拡大適用」を進言した¹¹⁶。

しかし早くも翌月には、インド人移民からの挑戦によって、この連続旅程規定による制限策は失効することになる。3月15日、183人のインド人を乗せたモントイーグル号がヴ

¹¹³ P. C. 27, 8 January 1908.

¹¹⁴ 移民局長代理 L. M. フォースターは、「連続航海」を次のように定義づけている。『連続航海規定』とは、必ずしも直通航海 (direct journey) を意味するわけではなく、「連続的 (continuous)」なものを意味すると考えられているので、例えば、もしインドの原住民がインドでカナダ行きの切符を購入し、その切符を用いてカナダの港へ、直通ではないが「連続的な航海」によって旅行するならば、彼は要件を満たすことになる。彼は何処で船を乗り換えても構わないし、所持している切符が必要とする場合は、何度でも乗り換えをおこなってもよい。Correspondence to Alfred Hunswick, Esq., Publicity Agent, Victoria, B. C. from L. M. Foster, Acting Superintendent of Immigration, 25 July 1911, cited in R. Sampat-Mehta, *International Barriers: Aliens, Immigration and Citizenship in Canada*, Ottawa: Canada Research Bureau, 1973, p. 149.

¹¹⁵ Archana B. Verma, *The Making of Little Punjab in Canada, Pattern of Immigration*, New Delhi: SAGE Publications, 2002, pp. 99-102.

¹¹⁶ Letter from T. R. McInnes to Frank Oliver, 14 March 1908, Copy, CO42/918, The National Archives, UK. 強調は原文。

ァンクーヴァーに到着した。移民審査官は、そのうちの検疫上の理由で 12 人に、移民すべてに上陸の条件として義務づけられていた 25 ドルを所持していないことを理由に 23 人に送還命令を下した。連続旅程規定の発効以前にインドを出発した 78 人にも同規定が適用された。残りの 70 人はカナダ太平洋横断鉄道汽船会社が発行した通し切符を持っていたが、移民局はカルカッタを出発した者と切符を持っている者が同一人物であるという証拠がないという理由を挙げて、他のものたちと一緒に送還することを決定した¹¹⁷。

しかし、移民審査官からの送還命令を不服としたインド人は、その撤回を求めてブリテイッシュ・コロンビア州控訴裁判所に提訴した。審理の結果、1908 年 3 月 24 日、裁判所は枢密院令第 27 号が「権限踰越 (ultra vires)」のため、無効であるとの判決を下したのである。判決の根拠は、いささか技術的なもので、法文内部での矛盾によっていた。つまり枢密院令第 27 号の発布の根拠となっていた 1906 年カナダ移民法の文言では、特定の移民の上陸を禁止する権限はカナダ総督に委任されていたのに対して、枢密院令の中では、「内務大臣の判断において」と権限が内務大臣に委任されていたからである¹¹⁸。こうして送還を命じられた 78 人のインド人は全員釈放されることとなった。

法廷でのおもわぬ敗北を喫したカナダ政府は、すぐさま善後策を講じた。まず、カナダ政府は、インドの代理店を介してカルカッタからヴァンクーヴァーまでの通し切符を販売していたカナダ太平洋横断鉄道に対して、その販売を停止するよう圧力をかけた¹¹⁹。

次に、上記の裁判で移民法の法文との不整合が指摘された箇所を修正した枢密院令 662 号を新たに発布した¹²⁰。また、枢密院令第 27 号では、「禁止されうる (may be)」とされていた文言を、同要件を満たさない「すべての移民」は、「禁止される (shall be)」とより直裁なものに改めた。前回よりも強化された規定を厳格に施行されれば、多くのヨーロッパ移民をも途絶させてしまうことを恐れたスコットは、翌 28 日ケベックの移民官に対して次のような指示を送り、東側の玄関口ではゆるやかな執行を求めた。

「連続航海」に関して新しく発布された枢密院令は、文言の上では絶対的な禁止を謳っているが、留意しておいてもらいたいのは、それが本当に望ましくない移民に対してのみ厳格に行使するように意図されていることである。従って、この特殊な

¹¹⁷ Buchignani, et al., *op. cit.*, pp. 24-25 ; Sampat-Mehta, *op. cit.*, pp. 136-138.

¹¹⁸ In Re Bihari Lal et al., *British Columbia Rreport*, 12, 1908, p. 415.

¹¹⁹ Buchignani, et al., *op. cit.*, p. 25.

¹²⁰ P. C. 662, 27 March 1908.

法令の適用に関して、多大な裁量権が貴官に与えられていることを理解されたし¹²¹。

実際、この規定は立案者たちにとって予想外の結果を生んでいた。日本からの船に乗ってカナダに渡ってきたロシア人やフランス人がヴァンクーヴァーで上陸を拒否されるという事態が起こっていたのである。彼らの「生国あるいは市民権を持つ国」からの連続航海ではなかったからである。ヴァンクーヴァーの港に配属されていた合衆国の移民官が「早く彼らを合衆国へ通過」させたので、これら「非常に教養ある人士」は送還を免れたが、この事件を首相ローリエに報告したマキネスは、「本官はもちろんそのような問題について助言する立場にはありませんが」と断った上で、「しかし、この規定はこのようなばかげたかたちで行使されることを意図されたものでないことを承知しております」と注意を呼びかけた¹²²。マキネスは内務大臣フランク・オリヴァーに対しても、ヴァンクーヴァーの移民審査官ムンローに対して運用にあたっては移民官審査官に裁量権があることを指示するように促している¹²³。

また、オリヴァーは、連続航海規定の法的根拠を強化するため、移民法に同規定を挿入する改正案を議会へ提出した。オリヴァーは送還行政の円滑化という技術的理由から改正の必要性を説いたが、審議中、ある議員が「ヒンドゥーたちを排除する、それだけだ (To exclude Hindus, that is all)」と明け透けに叫んだとおり、その真の目的がインド移民の制限にあることは周知の事柄であった¹²⁴。

審議の過程で、イギリス諸島を経由したフランス移民を排除してしまうのではないかの懸念とともに、英国臣民の帝国領内での移動に障壁をつくるような法を制定する権限がカナダ議会にあるのかといった原理的な問いも提出された。たとえば、審議中に野党保守党議員ジョン・グラハム・ハガートは「本議会は英国臣民からその忠誠や、特別な理由がなければ、この国に上陸する権利を奪うことはできない」と問題提起した。ここでハガートが想定している「特別な理由」とは、病気、犯罪、精神疾患、貧困などであり、これらは英国本国においても入国拒否の理由として採用されていたものである。これに対して、

¹²¹ Memo from Superintendent of Immigration, Ottawa, to P. Doyle, Dominion Immigration Agent, Quebec, 28 March 1908, cited in Sampat-Mehta, *op. cit.*, p. 140.

¹²² Letter from T. R. E. McInnes to Sir Wilfred Laurier, 15 March 1908, Copy, CO42/418, The National Archives, UK.

¹²³ Letter from T. R. E. McInnes to Frank Oliver, 14 March 1908, Copy, CO42/418, The National Archives, UK.

¹²⁴ *Canada, Parliament, House of Commons, Debates, 8 April 1908*, c. 6435.

与党自由党のジョージ・フォウラー議員は、「精神的あるいは肉体的な不健康などの何らかの理由のためであれば、我々は英国臣民を排除する権利を持っているというのなら、我々は彼らを排除する絶対的理由を持っているといえるようにおもえる」と応戦した。

しかし、十分な議論が尽くされぬまま法案は下院を通過した¹²⁵。そして、上院でもさしたる議論のなされぬままに、総督の裁可を受けて、連続航海条項を含んだ移民法改正法が4月10日に発効した¹²⁶。オリヴァーからすれば、本法がいかにかに厳格なものであれ、誰に適用するのかは現場の判断に委ねる腹積もりであったので、上述のような懸念には一切関心がなかった。特定の移民だけを対象としたものでなく、何処から来た移民であれ全員に対して分け隔てなく適用されるものであるかのような法文上の体裁をとることだけが必要であった。オリヴァーは移民局長スコットに対して、この強力な規定の運用においては、現場での判断がいかにかに重要であるかを説明している。

自国からの連続航海で渡航していない移民を排除する規定は強制的なものであるが、ただし当該移民がほかの面では望ましいときには、彼の排除に関して本省に照会されるように、〔中略〕この規定はそれゆえ、排除することが政府の方針である人々を排除するための手段として考案されているのであって、受け入れるのが望ましいと考えられている人々を排除するためにはではない¹²⁷。

インド人移民の流入に対して設けられた壁を、さらに強固なものにするために、カナダ政府は植民地省およびインド省との交渉を重ね、1908年6月にはカナダに上陸を求める「すべてのアジア系移民 (All Asiatic Immigrants)」に対して、上陸条件として200ドルの現金の携帯を義務づける枢密院令を發布した¹²⁸。「すべてのアジア系移民」とあるように、表面上はインド人のみを対象にする法令ではなかった。しかし、「カナダ政府が特別な協定を結んでいる諸国や、カナダの側で特別な成文法が制定されている諸国」からのアジア系移民は適用対象から除外するとの但し書きがつけられており、これは日本と中国からの移

¹²⁵ *Ibid.*, c. 6439-6443.

¹²⁶ An Act to Amend the Immigration Act, 1908, 7-8 E. VII., c. 33, s. 30.

¹²⁷ Memo from Frank Oliver, Minister of the Department of the Interior to William Duncan Scott, Superintendent of Immigration, 11 April 1908, cited in Sampat-Mehta, *op. cit.*, p. 141. 強調は引用者。

¹²⁸ P. C. 1255, 3 June 1908.

民には本規定が適用されないことを示していた¹²⁹。というのは、日本人移民は、日本政府とカナダ政府のあいだでの結ばれた紳士協定の結果、日本政府の側が自主的に移民数を制限することに合意していた。また、中国人移民は、1885年以来、中国移民法の管轄に置かれ、特別な人頭税が課されていた。それゆえ、名目的にはインド人のみを対象にした枢密院令ではなかったが、実質的にはインド人のみが適用対象となるように設計されていたのである。

このふたつの枢密院令によって、インドからの移民はほぼ完全に途絶することになった。インド人の渡航者の数は1908年以降、劇的に減少した。カナダに上陸したインド人の総数は、1908年には2623人だったが、翌年にはたったの6人となった。1909年から1920年の12年間でみても、118人を数えるにすぎない¹³⁰。

1909年3月1日、インド総督ミントはカナダ首相ローリエに対して、「我々はカナダによって課された条件についてインドで広く公表し、移民はまったく停止するという結果をもたらしております。それが再開される可能性は事実上ないでしょう」と満足げに述べた。カナダ首相のローリエは、その返信のなかで「ブリティッシュ・コロンビア州におけるヒンドゥー問題はしばらくの間、ブリティッシュ・コロンビアにおいて非常に厄介ではありましたが、貴殿の行政による素晴らしい処理によりまして、今では緩和されております」と事実上の終結宣言をしている¹³¹。

しかし、カナダ政府は手を緩めず、1910年にはきわめて大胆かつ変則的な立法化を行う。同年に制定された新移民法のなかに、「カナダ市民 (Canadian Citizen)」という範疇を導入したのである。そこでは、「外国人 (alien)」が「英国臣民ではない個人」と定義される一方で、次の3つのいずれかに該当するものを「カナダ市民」と定義した。

- (1) カナダで出生し、外国人にはなっていない [=他国で帰化していない] 者
- (2) カナダに居住権をもつ英国臣民
- (3) カナダの法律の下で帰化を果たした個人で、その後外国人になっておらず、

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ Canada, The Dominion Bureau of Statistics, 1921, *The Canada Year Book 1920*, Ottawa: F. A. Acland, Canada 1921, p. 125.

¹³¹ Joan M. Jensen, *Passage from India: Asian Indian Immigrants in North America*, Yale University Press, 1988, p. 81.

居住権を失っていない者¹³²

そして、「カナダ市民」にのみ、カナダに自由に入国し、居住する権利が無条件に与えられ、それ以外の者を移民法の適用対象とすることを定めた。重要なことは、この「カナダ市民」という範疇は、通常の意味での「国籍」ではなかったことである。先に述べたように、「カナダ人」であろうが、「インド人」であろうが、大英帝国の成員である以上、国籍は「英国臣民」であった。「カナダの市民」という資格は、あくまでも移民管理行政上の必要性から生まれたものである。モファット・ハンコックが印象深い言葉で述べているように、「カナダ市民」としての地位は、「移民審査官のあいだの単なる技術的用語であり、国境においては非常に重要であるが、公民権あるいは政治権に何らの影響をもつものではなかった」のである¹³³。それは国境線上でのみ効力を発揮し、移民審査官には可視化されるが、その境界を跨ぐ前にも、跨いだ後にも、「カナダ市民」という範疇には実質的な内容が含まれなかった。カナダ領内で諸権利を享受できる資格に関しては、あくまでも「英国臣民」と「外国人」との区分によって決定されていたからだ。言い換えれば、この範疇は、「英国臣民」と「外国人」のあいだにグレーゾーンを設け、特定の人々を、移民管理においてのみ「外国人化」するものだったのである。

この移民法の規定によって、すでにカナダに居住実績のある者の再渡航である以外、インド人がカナダの国境を越えられる可能性がなくなったといえる。さらには、移民局はインド人に対する居住証明書の発行を拒否したため、一旦カナダから出てしまえば、そこに戻ることは事実上、不可能となったのである¹³⁴。

¹³² Immigration Act, 1910, 9-10 Edw., ch. 27. [] 内引用者補足。

¹³³ Moffat Hancock, "Naturalization in Canada," in Norman MacKenzie, ed., *The Legal Status of Aliens in Pacific Countries: An International Survey of Law and Practice concerning Immigration, Naturalization and Deportation of Aliens and Their Legal Rights and Disabilities*, London: Oxford University Press, 1937, p. 99.

¹³⁴ Buchignani, et al., *op. cit.*, p. 39.

5. おわりに

以上、20世紀初頭にはじまるインド人労働者のカナダへの移動と、それに対応しながら作られていく法制度の変容過程を追いながら、大英帝国領内における移民管理の一旦を明らかにしてきた。帝国内の移民管理は、中心で確定された基本方針に則って、首尾一貫したかたちで行われていたわけではない。また、「臣民」から「国民」へと管理の主軸を変換することによって、一足飛びに移民の規制が達成されたわけでもない。「英国臣民」であるインド人の領内の移動に対してどのような制限策を講じるかという課題に直面した現場の移民当局者たちは、そこで生起する微細な出来事に日々対応しながら、「人種」や「市民」といった範疇を場当たりの重ね合わせることで、少しずつ継ぎはぎ状の法制度を構築していったのである。帝国領内の移民管理は、このような緩慢で複雑な道程を取りながら、なし崩し的に既成事実化されていったのである。

第3章

法外な力によって正当化されるカナダの主権

1. はじめに

「我々は英国の市民であり、帝国のいかなる場所をも訪れる権利がある¹³⁵。」1914年5月22日に駒形丸がカナダの海域内に入った際、グルジット・シンは移民官に対してそのように語ったといわれる。そして彼の船に乗ったインド人がカナダ政府にいかに取り扱われるかによって、インド人が「我々が英帝国の全土で平穏を保てるか否が決まる」のだとも述べた¹³⁶。乗客たちを陸上から支援するため、カナダ太平洋岸に居住するインド人コミュニティが設立した「海岸委員会 (the Shore Committee)」の中心的メンバーのバルワント・シンは、カナダ政府が差別的な法を堅持し、駒形丸を退去させるのならば、「大英帝国は近い将来に解体する」と語った¹³⁷。ヴァンクーヴァーの波打ち際で争われていたのは、400人近くのインド人移民のカナダへの上陸可否だけではなく、帝国の周辺で繰り広げられた入管闘争には、大英帝国を統合する原理自体が賭けられていたのである。

ヴァンクーヴァーの沖合に投錨した駒形丸の姿は、大英帝国各地で繰り返されてきた次のような広範な議論を具現化したものだったといえる。英国臣民であるインド人に対して、帝国の構成員であるカナダ（あるいはオーストラリアや南アフリカ）は門戸を閉じることができるのか。（少なくとも建前としては）異人種間の平等を統合原理として掲げる帝国は、人種差別を背景とした自治領政府の移民排斥を是認しえるのか。帝国の臣民に与えられているはずの領内における移動の自由と、自治領に付与されていると考えられている移民法制上の主権はどちらが優先されるのか。

こうした歴史的な文脈のなかで考えれば、2ヶ月間にわたる沖合での抑留のあげくに、7月23日にヴァンクーヴァーを後にした駒形丸の姿は、上のような議論にひとつの答えを出

¹³⁵ *The Daily News-Advertiser*, 23 May 1914.

¹³⁶ *The Vancouver Daily Province*, 22 May 1914.

¹³⁷ H. Rahim, "Mass Meeting of the Hindustanees regarding Komagata Maru." *The Hindustanee*, Vol. 1, No. 1 (June 1914), p. 15.

すものだったといえる。つまりは、カナダは大英帝国の一部であるが、カナダに与えられた主権の範囲内で、帝国の臣民であっても移民の排除を実行することが可能であるという答えである。

しかし、駒形丸をめぐる起きた一連の出来事の同時代的な進展を詳しくみてみれば、カナダ領内からの駒形丸の排斥が、きわめて例外的な事態のなかで正当化されていたことがわかる。本章の目的は、駒形丸に対する移民局の対応や、その乗客たちの送還の法的正当性が確定されたブリティッシュ・コロンビア州控訴裁判所での審議の内容、そして駒形丸の送還が実施される際の具体的な状況を詳しく跡づけながら、移民管理がカナダの国家主権に内在する法的な権限であるとの言説が正当化されていく過程には、法領域の外部における赤裸々な暴力が用いられていたことを明らかにすることである。

2. 前哨戦：再開されるカナダの門戸

駒形丸事件自体の話を進める前に、駒形丸がヴァンクーヴァーに入港する直前の時期において、インド移民に対するカナダの移民制度の壁が、どのような状況に陥っていたかについて簡単に述べておきたい。

前章で詳述したように、1906年以降増加したインド人移民の入国を制限するため、カナダ政府は諸々の法制度を整備してきた。しかし1913年になるころには、そうした法制度が機能するための前提条件が不安定なものになっていた。そもそも連続航海規定がインド人の移民制限において大きな効果を上げたのは、インドとカナダに直行便が運航されていないという物理的な条件が存在していたためである。しかしそれは裏を返せば、どこかの汽船会社がそのような航路を開設した途端、同規定は実質的效果を失うことを意味した。この点に関して、カナダ枢密院事務官ロドルフ・ブードローは、次のように述べている。

カルカッタとヴァンクーヴァー間における直行便による輸送路の確立は、〔中略〕我が国の移民法規中のある規定によって、目下のところ事実上排除されている東インド人が大挙してカナダに押し寄せる結果を間違いなく招くことになる¹³⁸。

¹³⁸ The Minute of the Privy Council for Canada (P. C. 2218), 25 August 1913, reprinted in Canada, *Documents on Canadian External Relations, Volume I: 1909-1918*, Ottawa :

こうした懸念は、1911年に日本郵船が日本の諸港とカルカッタとを結ぶ定期航路を開設したことによって、半ば現実のものになろうとしていた¹³⁹。日本郵船は1896年以来、香港とシアトルを結ぶ北太平洋航路に定期便を就航させ、カナダのヴィクトリアが同航路の寄港地となっていた¹⁴⁰。カルカッタ航路とシアトル航路は香港や上海、横浜の港で接続されていたため、同社の定期船を乗り継ぐことによってカルカッタからヴィクトリアへ移動することが可能となったのである。同社はインドからカナダまでの通し切符を発売できたため、インド人移民が連続航海規定を満たしたかたちでカナダまでの渡航を行う条件が、少なくとも理論的には整っていたことになる¹⁴¹。

また、既存の定期航路を利用せずとも、インド洋や太平洋沿岸で事業を展開している海運会社から船を傭船すれば、カルカッタからヴァンクーヴァーまでの「連続的」な航海を実現できるという事実も関係者のあいだに不安をもたらしていた。1914年2月に植民地省に送付した通信文のなかで、カナダ総督は「多数の不定期船が間太平洋サーヴィスを展開しているゆえ、移民のカナダへの入国を管理している規制の一般規定を満たす大量の人間をインドからブリティッシュ・コロンビア州の港に連れてくるには、大した資本もさほどの組織力も必要としない」と、数ヶ月後の駒形丸の到来を予期するかのような報告を行っ

Ottawa Department of External Affairs, 1967, p. 621.

¹³⁹ 日本郵船会社編『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船、1935年、234-237頁。1915年にインド省が作成したカナダへのインド人移民に関する覚書には、連続航海規定の欠点として、「インドの港とヴァンクーヴァーのあいだに直航便が開設されたならば、〔インド人の入国を阻止するという＝引用者〕目的を果たすことができなくなることであった」と述べたあと、「この航路に日本の定期船が就航する可能性が常に存在した」と付記されている。India Office, Memorandum on Indian Immigration to Canada, 26 August 1915, in Canada, *Documents on Canadian External Relations, Volume I: 1909-1918*, Ottawa: Ottawa Department of External Affairs, 1967, p. 662.

¹⁴⁰ 日本経営史研究所編『日本郵船百年史資料』日本郵船、1988年、711頁。

¹⁴¹ 日本郵船が実際にインド人移民に対してこのような通し切符を販売していかどうかに関して詳しい記録は残っていない。しかしながら、1913年8月1日付の『ザ・ヴァンクーヴァー・サン』紙は、前日7月31日に日本郵船の佐渡丸で到着した5名のインド人が、ヴィクトリアにある日本郵船の代理店を通して購入した、インドからカナダまでの通し切符を所持していたと報じている。同紙によれば、この「深刻な問題に直面した」ヴィクトリアの移民官は、医務監察名目で彼らを一時的に移民局の建物内に収監し、彼らの取り扱いに関してオタワの本部に問い合わせを行ったようである。*The Vancouver Sun*, 1 August 1913. 残念ながら筆者の史料調査では、この5名が最終的にカナダへの入国を認められたのか否かを確認することはできなかったが、この事例ひとつをとっても日本郵船の航路拡充のために連続航海規定が実質的に無効化していた事態を垣間みることができるだろう。

ている¹⁴²。

こうした問題に加えて、そもそも連続航海規定をインド人移民に適用することが法的に妥当なのかどうかについても疑念がもたれていた。前章で詳述したとおり、同規定は出生国あるいは市民権を有する国の港からカナダの港まで直行便に乗船するか、あるいは両港のあいだの全行程をカバーした通し切符を事前に購入するかしない場合、カナダへの移民は上陸を禁止されるという内容のものであった¹⁴³。しかしながら、そもそもインド人が英国臣民であり、インド、香港、カナダのすべてが大英帝国の領土である以上、香港を中継地としたインド人移民のカナダへの渡航は、搭乗した汽船や購入した切符の如何に関わらず、連続航海として解釈されうる可能性が残されていた。連続航海規定の運用から5年が経過した1913年の段階でも、移民局長官 W. D. スコットは、「すべての英国植民地における英国市民権は、連合王国における英国市民権と全く同一のものあり、インドの英国市民も他の英国植民地の英国市民でもありうる」ため、インド人移民がカルカッタからヴァンクーヴァーまで、香港で船舶の乗り継ぎを挟んで渡航した場合でも、「市民権を有する国からの渡来」として解釈される余地があることを自覚していた¹⁴⁴。このように連続航路規定に依拠したインド人移民の上陸拒否は、実のところ非常に不安定な土台の上で行われていたのである。

カナダ移民行政の担当者たちが抱いていたインド人移民に対する法制度の脆弱性に対する不安は、1913年秋に、ブリティッシュ・コロンビア州のヴィクトリア港に到着した一隻の汽船の乗客の入国可否に関する司法審査によって現実のものとなる。10月17日、インド人56名を乗せた大阪商船の「ばなま丸」がヴィクトリアに到着した。すでにカナダに住居を構え、インドに一時帰国していた事実を証明できた17名は再入国者として上陸を認められた。一方、残る39名の入国申請は、枢密院令第920号（連続航海）と同第926号（200ドルの携帯金の所持）の規定を満たしていないことを理由に棄却された。彼らは送還を待つまでのあいだ移民局の収容所に一時的に収監された。しかし、この措置に対して39名のインド人は、司法による再審を求めたのである。カナダ太平洋岸のインド人コミュニティ

¹⁴² The Minute of the Privy Council for Canada (P. C. 302), 23 February 1914, CO42/978/9274, National Archives, UK.

¹⁴³ P. C. 260, 9 May 1910.

¹⁴⁴ Memorandum from W. D. Scott to Mr. Mitchell, 30 September 1913, cited in Seema Soshi, *Echoes of Mutiny: Race, Empire, and Indian Anticolonialism in North America*, Ph.D. Thesis, University of Washington, 2008, p. 177.

からの支援によって、インド人側の弁護人を担当することになった J. エドワード・バードは、移民局による 39 名の収監が不当に行われていると訴え、ブリティッシュ・コロンビア州最高裁判所に人身保護令状を請求した。そして、この請求を受けた同裁判所主席判事ゴードン・ハンターの前で審理が開かれたのである。

法廷においてバードは、移民局による 39 名の収監が違法に行われていることを立証するため、枢密院令第 920 号と同第 926 号が法的に無効であるとの弁論を展開した。バードが焦点を当てたのは、これら枢密院令で使用されている文言と、それぞれが典拠としている 1910 年移民法の条文で使用されている文言とのあいだに、看過しえない不一致が認められるという点であった。バードが指摘した不一致とは以下のようなものである¹⁴⁵。

枢密院令第 926 号は、「アジアに起源をもつ移民 (immigrants of Asiatic origin)」がカナダに入国するためには、200 ドルの金銭を「実際に本人が所持 (in actual and personal possession)」していなければならないと規定している。しかしながら、1910 年移民法第 37 条で用いられている表現は、アジアに「起源」をもつ移民ではなく、「アジア人種の移民 (immigrants of Asiatic race)」である。「起源」という語は「人種」という語よりも意味内容が広範であるため、当該の枢密院令は制定法で規定されている以上の力が与えられていることになる。また移民法の法文は、200 ドルを「自分自身で所有 (posses in their own right)」を要求しているだけであるが、枢密令の方は「実際に本人が所持」することまでを義務づけてしまっている。他方、枢密院令第 920 号は、移民が「ネイティブあるいは市民である国 (country in which they are natives or citizens)」からの連続航海以外の手段でカナダに渡航した場合は、カナダへの入国を禁止することを定めている。しかし、同令の典拠である 1910 年移民法第 38 条では、「生来の、あるいは帰化による市民 (native or naturalized citizen)」という表現が用いられている。つまり、枢密院令の方では「帰化による (naturalized)」という語が脱落しており、制定法よりも大きな効力を持つに至っている。またバードは、連続航海規定については、「議会はヒンドゥーたちがカナダに連続航海をとって渡来するのが不可能なことを知っており、そのことを人種の点からヒンドゥーたちに禁止措置を課す口実として利用してきた」ことを問題とし、それゆえ法廷はこの不正を正すために介入すべきであると弁を振るった¹⁴⁶。

¹⁴⁵ In Re Narain Singh et al, 28 November 1913, *British Columbia Report*, No. 18, p. 507.

¹⁴⁶ *Ibid.*

ハンター判事は、バードが指摘した「ご都合主義や誠実性の問題」には法廷は関わる必要がないとして議論することを避けたが、枢密院令と移民法のあいだに齟齬が存在するとの主張を全面的に受け入れた。ハンター判事は両者の文言を詳細に吟味し、移民局による39名のインド人の収監および送還の法的根拠とされた2つの枢密院令は無効であるとの判決を下し、移民局に39名全員の釈放を命じたのである¹⁴⁷。

このように裁判はインド人移民の全面的な勝訴であった。「ばなま丸」で来航したインド人全員がカナダへの入国を許されることになったが、ハンターによる判決の影響はそれだけに留まらなかった。裁判の2日前に大阪商船の「志かご丸」でヴィクトリアに到着した20名も移民局によって収監されていたが、彼らにも自由が与えられた。さらに、同じく司法に保護を求めた「志あとの丸」の乗客14名に対しても、ブリティッシュ・コロンビア州最高裁判所のグレゴリー判事は人身保護令状を発行し、移民局の手から解放された¹⁴⁸。過去数年に渡って、数多くのインド人移民の入国を阻んできたカナダ移民規制の障壁は取り払われたのである。

カナダ政府は、インド人移民に対する門戸を再び閉鎖するべく、すぐさま対策を講じた。早くも12月8日には、「現在の労働市場の過密状態に鑑みて」、太平洋岸の海港への「職人、あるいは熟練と非熟練の違いを問わず労働者」の入国を暫定的に禁止する枢密院令第2642号を発布した¹⁴⁹。字面では、人種や国籍に関わりなく、すべての労働者の全面的な禁止を

¹⁴⁷ハンター判事が判決理由のなかで述べた解釈についてまとめておきたい。ハンター判事によれば、「自分自身で所有 (posses in their own right)」と言った場合と、「実際に本人が所持 (in actual and personal possession)」と言った場合の違いとして、たとえばカナダの銀行に十分な預金のある移民は、前者の基準は満たすことになるが、後者を満たすことができないという具体例を挙げた。また「人種」と「起源」の違いに関しては、「起源」という語は、「人種」という語よりも多くの人間を含んでしまう可能性を問題にし、たとえば、インドに居住するイギリス人の両親のもとに生まれた人間は、「アジアに起源をもつ」とはいえるが、「アジア人種」とは看做されえないと述べた。さらにハンターは、移民法第38条では「生来の市民 (native citizens)」というかたちで、“native”は形容形として使われているが、枢密院令第920号のなかでは“native”の語が名詞として用いられているために混乱が生じていると述べている。ハンターによれば、“native”を名詞で使った場合には、たとえばインドで生まれたイギリス人種に属する者が含まれてしまうことになる。Ibid. p. 509-10.

¹⁴⁸ Norman Buchignani, et al, *Continuous Journey: A Social History of South Asians in Canada*, Toronto : McClelland and Stewart, 1985, p. 45. Joan M. Jensen, *Passage from India: Asian Indian Immigrants in North America*, New Haven ; London : Yale University Press, 1988, p. 129.

¹⁴⁹ P. C. 2642, 8 December 1913, in Canada, *Documents on Canadian External Relations, Volume I: 1909-1918*, p. 626. 当初、3月31日までの一時的な措置とされたが、その期限が切れると同時に発布された枢密院令第897号によって9月13日まで期限が延

謳ってはいたが、現場での運用においてはインド人移民のみが適用対象とされていた。たとえば、ヴァンクーヴァーの移民官マルコム・リードは、合衆国の移民局長官アンソニー・カミネッティに宛てた通信文書のなかで、見かけの上ではすべての国の労働者を適用対象に含めているが、実際は「ヒンドゥーに向けられている」と説明している¹⁵⁰。また、オタワの移民局長官スコットは、ヴァンクーヴァーとヴィクトリアの移民官に対して、本規定は「間太平洋便のヒンドゥー以外の乗客」に適用しないように訓令を送っている¹⁵¹。

これに加えて政府は、翌年1月7日、前述のハンター判決で無効とされた連続航海と携帯金に関する枢密院令を新たに発布した。連続航海に関する枢密院令第23号は、1910年に発布された枢密院令第920号では、「ネイティブあるいは市民である国 (country of which they are natives or citizens) からの連続航海」となっていた箇所が、「生来の、あるいは帰化による市民である国 (country of which he is a native or naturalized citizen) からの連続航海」と改められた¹⁵²。携帯金規定に関する枢密院第24号は、1910年の枢密院令926号のなかでは「アジア出身の移民 (immigrant of Asiatic origin)」と記載されていた箇所が、「アジア人種の移民 (immigrant of any Asiatic race)」と改められた¹⁵³。カナダ枢密院の議事録には、「新たな枢密院令は制定法〔の語句〕とより厳密に合致させることを目的として発布されたのであって、これらの問題に関する政府の方針に何ら変動はない」と書かれてれている¹⁵⁴。

このようにしてカナダ政府は、ハンター判決の以前よりも強力な法制度を整備し直した。しかしながらこうした諸規定が法廷での審理に耐えうるものである保証はなかった。とりわけ連続航海規定が現実的な効果を失っていることはすでに明白であった。なぜならば、

長された。P. C. 897, 31 March 1914. スタニスロウ・アンドリッキによれば、それ以降も半年ごとに同種の枢密院が発布される状況が、1919年まで続いた。Stanislaw Andracki, *Immigration of Orientals into Canada, with special reference to Chinese*, New York: Arno Press, 1978, pp. 112-113.

¹⁵⁰ M. R. J. Reid to Anthony Caminetti, 17 December 1913, cited in Soshi, *op. cit.*, p. 179.

¹⁵¹ Memo from W. D. Scott to Milne, 10 January, 1914, cited in R. Sampat-Mehta, *International Barriers: Aliens, Immigration and Citizenship in Canada*, Ottawa: Canada Research Bureau, 1973, p. 230.

¹⁵² P.C.23, 7 January 1914, reprinted in reprinted in Canada, *Documents on Canadian External Relations, Volume I: 1909-1918*, Ottawa: Ottawa Department of External Affairs, 1967, p. 636.

¹⁵³ P.C. 24, 7 January 1914, reprinted in *Ibid*, pp. 636-637.

¹⁵⁴ The Minute of the Privy Council for Canada (P. C. 493), 23 February 1914, CO42/978/9195, National Archives, UK. [] 内引用者補足。

グルジット・シンが当初はカルカッタから航海を開始しようと試み、また、駒形丸による実験的航海が成功した暁には、カルカッタとヴァンクーヴァーのあいだに月2便のスケジュールで定期航路を開設する計画を練っていたからである¹⁵⁵。こうした航海計画は、連続航海規定によるというものを実質的に無効化するものであった。

3. 法の門前：駒形丸の到着と移民局による法外な対処

このようにカナダの移民法制の妥当性が不安定なものとなっていた状況は、ヴァンクーヴァーに到着した駒形丸とその乗客たちに対して移民局がとった法外な措置の背景を成していた。まず、駒形丸は埠頭に接岸することすら許されず、陸から1キロ以上離れた沖合に投錨するよう命じられた。移民局は、乗客はおろか傭船者であるグルジット・シンにさえも上陸を認めず、船上の積荷を降ろすことも許可しなかった。地元の民兵から借り受けた銃器で武装した警官を乗せた数隻の汽艇が昼夜を問わず船の周囲を巡回し、陸上のインド人や新聞社の記者が船に接近するのを妨げた。ヴァンクーヴァー在住のインド人たちが乗客たちの弁護人として雇ったJ. エドワード・バードすら、彼らと自由に面会できず、船に近づくことさえ許されなかった。外部との交通はすべて移民局の管理下におかれ、陸上とのやりとりはすべて移民官による検閲を受けることになった¹⁵⁶。

移民官マルコム・リードに宛てた手紙のなかで、グルジット・シンは移民局の措置を次のように非難している。

私を上陸させないというのが貴殿の意向のようであるが、貴殿は私が被る損害に対する責任を負うことになる。貴殿も知悉しているとおり、私は商人であり、商人の上陸を阻止するような法は一切存在しないのである。私は石炭を売却し、此処からの積荷の手配をしなければならない。船で必要となる食糧を購入しなければならない。貴殿

¹⁵⁵ Confidential Letter from Governor General Hong Kong to Secretary of State for Colonies, 8 April 1914, enclosure 4, CO129/418/15846, National Archives, UK.

¹⁵⁶ Hugh Johnston, *The Voyage of the Komagata Maru: Sikh Challenge to Canada's Colour Bar*, 2nd edition, Vancouver: University of British Columbia Press, 1989, pp. 38-39; Kazmi, *op. cit.*, p. 101-102

は乗客たちを拘留することはできても、私を拘留することはできないはずである¹⁵⁷。

移民法の規定に関するかぎり、グルジット・シンの主張は全く正当なものであったといえる。そもそも彼は、「移民」としてカナダへの入国を求めたわけではなく、移民輸送と貨物取引という商業行為のために一時的な上陸を希望したにすぎない。移民法中の定義に即していれば、彼は「商業旅行者 (commercial traveller)」であり、移民法の適用を免除されるべき「非移民 (non-immigrant)」に該当した¹⁵⁸。つまり、移民局による上陸阻止と船内への拘留は、法で定められた範囲を越えて不当に行われていたのである。地元の新聞取材に応じた弁護士 J. エドワード・バードは、こうしたグルジット・シンの置かれた窮状について「あたかも囚人のようであり、刑務所に入っていたとしてももっとましな扱いを受けるだろう」と語り、移民法の何処にも当局が船全体を管理下に置くことを許すような条項は存在しておらず、駒形丸に対してヴァンクーヴァーの移民官が違法に行動していると批判した¹⁵⁹。

移民局は駒形丸に対する自らの行動が、法の外部で行われていることを十分に自覚していた。実際、ヴァンクーヴァーの移民官マルコム・リードは、移民局長官 W. D. スコットに宛てた報告文のなかで、「恒常的なトラブルの源泉となるのを防ぐために、当該船舶〔の乗客〕の上陸を阻止するために取られている非常手段 (extreme measures)」が必要であると述べている¹⁶⁰。同時に、駒形丸に対する移民局の法外な措置は、法廷に対する不信の裏返しであった。リードは同じくスコットへの手紙のなかで、「彼らが法廷へ入れば、結果的に何らかの抜け穴を通してカナダに入国することになってしまう」と語っている¹⁶¹。それゆえリードからすれば、「移民局はあらゆる手段を用いて司法手続を阻止しなければならない」のであった¹⁶²。

こうした手段のひとつとして、ヴァンクーヴァーの移民局はある計画を立てていた。駒

¹⁵⁷ Gurdit Singh to M. R. J. Reid, 23 May 1914, reprinted in Gurdit Singh, *op. cit.*, part 1, pp. 58-59.

¹⁵⁸ *The Immigration Act*, 9-10 E. VII., ch. 27, s. 2.

¹⁵⁹ *The Vancouver Daily Province*, 27 May 1914.

¹⁶⁰ M. R. J. Reid to W. D. Scott, 9 June 1914, Simon Fraser University Library Digital Collections. Available from: http://content.lib.sfu.ca/cdm/ref/collection/km_2/id/792 (Accessed 23 April 2013). [] 内および傍点は引用者。

¹⁶¹ M. R. J. Reid to W. D. Scott, 26 May 1914, cited in Kazmi, *op. cit.*, p. 102.

¹⁶² Cited in Josh, *op. cit.*, p. 37.

形丸が寄港地した神戸や横浜などの在日英国領事館からの報告や、駒形丸の船主代理人としてカナダにおける海事事務を代行していたガーディナー・ジョンソンから提供された傭船契約に関する詳しい情報から、以下のような事情を知っていたためである。グルジット・シンは6月11日までに傭船料の一部として15,000ドルを日本の船主へ送金せねばならず、その期日までにそれが支払われない場合、債務不履行として船主は傭船契約を破棄し、ヴァンクーヴァーで乗客が上陸できたか否かにかかわらず、駒形丸は香港へ帰還することになる。他方で、グルジット・シンは門司港で貨物として積載した石炭をカナダで売却し、その利益の大部分を傭船料に充当する計画でいたため、彼の上陸が認められ、石炭の商取引を行う機会が与えられないかぎり、傭船料を支払うことはできない¹⁶³。それゆえ移民局は、グルジット・シンの上陸を断固として阻止し、支払期限の6月11日まで入国審査手続を遅延させようとしたのである¹⁶⁴。この計略に関して、移民官マルコム・リードはオタワの移民局長に次のように説明している。

実のところ15,000ドルの支払期限が近づいており、期日までにそれが用意されなければ、船は帰路に着きます。こうした理由のために、我々はいくぶん緩慢な医務監察を行っている次第であります。私がグルジット・シンの上陸に強く反対しておりますのもそのためでありまして、船上にいるかぎり、彼は金銭を集めるために地元のヒインドゥーたちと交渉することもできず、銀行と商談することもできません¹⁶⁵。

こうしたリードの思惑によって、通常の手続では数時間で済まされるはずの医務監察だけに約1週間が費やされた。そして入念な検査の結果、90名の乗客がトラコーマなどの罹患患者であると診断され、検疫上の理由から送還の対象者とされた¹⁶⁶。たしかに入国申請者

¹⁶³ グルジット・シンの著作の中に駒形丸の傭船契約書の写しが転載されている。Gurdit Sigh, *Voyage of Komagatamaru, or India's Slavery Abroad*, part 1, pp. 23-33. なお、同契約書の日本語訳については以下を参照。1914年7月3日付、関東都督福島安正より外務大臣加藤高明宛電信、『加奈陀ニ於テ東印度人入国禁止一件・駒形丸事件』（外交史料館所蔵）。なお、引用にあたって片仮名を平仮名に改め、必要に応じて句読点を補った。同史料からの引用については以下でも同様に処理する。

¹⁶⁴ Kazmi, *op. cit.*, p. 102.

¹⁶⁵ M. R. J. Reid to W. D. Scott, 26 May 1914, Simon Fraser University Library Digital Collections. Available from: http://content.lib.sfu.ca/cdm/ref/collection/km_2/id/14786 (Accessed 23 April 2013).

¹⁶⁶ Sampat-Metha, *op. cit.*, p. 157.

に対する医務監察は移民法が定めている合法的な手続であった。また、数百人に対する検査には相応の時間が必要だったと考えられる。しかしながら、カナダ史家の細川道久が指摘しているように、当時のカナダの海港で実際に行われていた医務監察はほとんど形式的なものにすぎなかった¹⁶⁷。主にヨーロッパからの移民を相手にする大西洋側においては、監察官が1時間に数百人の検査を済ませることも稀ではなかった。またヒュー・ジョンストンも駒形丸事件に関する著作のなかで、とくに入国申請者が英国諸島の出身である場合には、書類での身元確認のほかは、ごくごく簡単な検査のみで済まされていた事実に触れている¹⁶⁸。この点からも、駒形丸の乗客に対する検査にかけられた時間の長さが尋常なものでなく、移民局の恣意的な引き延ばし策の一環であったことが見て取れる。

医務監察を終えた移民局は、移民審問会 (the Immigration Board of Inquiry) を開き、個々の乗客の入国の可否判断をする手続に入ったが、ここでも意図的な遅延が続けられた。カナダに居住権を有する再入国者の審査から始められ、22名に対して入国がすぐに認められた。しかし残りの乗客に対する聴取は、1日に数人という非常に緩慢なペースで行われた。さらには聴取を終えた者に対しても入国可否の決定を留保した¹⁶⁹。

これもまた彼らが司法過程に接近するのを阻止するために取られた手段であった。というのは、法律上、移民審問会がある乗客に対して入国拒否の判断を下した時点から、彼の身柄は移民局に収監されていることになり、彼あるいは彼の弁護人がその収監を不当と考えるならば、法廷に訴えることができる¹⁷⁰。しかしながら、移民審問会によって何らかの判断が下されないかぎり、乗客たちが物理的には駒形丸の船内に閉じ込められたままであったとしても、法律上は移民局によって収監されていることにはならないのである。駒形丸の乗客たちはただ単に入国審査の結果を待っているのであって、移民局長官W. D. スコットの言葉を使えば、「現実には収監されていない」のである¹⁷¹。弁護人J. エドワード・バードは、駒形丸の乗客たちが置かれた状況を次のように的確に表現した。

¹⁶⁷ 細川道久『「白人」支配のカナダ史：移民・先住民・優生学』彩流社、2012年、50頁。

¹⁶⁸ Johnston, *op. cit.*, p. 39.

¹⁶⁹ Johnston, *op. cit.*, p. 41.

¹⁷⁰ Ray Gardner, "When Vancouver Turned back the Sikhs," *Mclean's Magazine*, November 1958, p. 146; Kazmi, *op. cit.*, p. 111.

¹⁷¹ W. D. Scott to M. R. J. Reid, 5 June 1914, cited in Kazmi, *op. cit.*, p. 111. 傍点は引用者。

彼らはカナダの国境地帯の中にいるにすぎない。〔中略〕 彼がカナダに入り、送還のために拘束されるなり、拘留されるなりするまで、問題を法廷に持ち込み検証することができないのである。移民官たちが彼らに対する処置を決定するまで、彼らは我々の司法権の圏内に属さないのである¹⁷²。

移民審問会による判断の恣意的な先送りは、乗客たちの身分を法的な不分明地帯に留まらせ、実質的には船上への無期限の拘禁を続けるための措置だったのである。

他方で、移民局は船上への水と食糧の供給を管理した。移民局は、傭船契約の定めるところによれば、乗客に対して水と食糧を供給するのは傭船者の責任であるとして、その責任を放棄した。駒形丸の乗客たちは再三、移民局に水を要求したが、数日間に一度、最低限のものを供給することしかしなかった。乗客たちは、オタワのカナダ総督、デリーのインド総督、ロンドンの植民地大臣、そして英国王ジョージ5世に宛てて打電し、彼らの窮状を救うべく介入を要請したが、そのいずれからも回答は得られなかった¹⁷³。乗客たちに司法へアクセスする機会を一切与えないまま、水と食糧の供給を制限することで彼らをじりじりと追い込み、傭船契約が破棄される日を待つというのが、マルコム・リードをはじめとするヴァンクーヴァーの移民局が立てた計画であったのである。

しかしながら、こうしたマルコム・リードの計略は、駒形丸の乗客たちを陸上から支援すべく組織された海岸委員会の努力によって失敗に終わる。同委員会のフサイン・ラヒムたちは、グルジット・シンを助けるために、義援金集めに奔走し、駒形丸の傭船料の支払いを肩代わりしたからである。彼らは船主代理人のガーディナー・ジョンソンに対して、6月10日に翌月の傭船料として11,000ドルを、20日には駒形丸がヴァンクーヴァー碇泊中の発生した食糧や水などの費用として残金4,000ドルを支払った。これに伴って駒形丸の使用権はグルジット・シンから海岸委員会に移譲され、傭船契約の上でヴァンクーヴァーに留まることに問題はなくなった¹⁷⁴。当初、移民局はこうした手続に反対したようだが、同手

¹⁷² “Minutes of a Hindu Mass Meeting Held in Dominion Hall, Vancouver, British Columbia, on Sunday, June 21st, 1914,” enclosed in the confidential letter from W. C. Hopkinson to W. W. Cory, 22 June 1914, copy, CO42/980/25955, National Archives, UK.

¹⁷³ Sohan Singh Josh, *Tragedy of Komagata Maru*, New Delhi, People’s Publishing House, 1975, p. 36.

¹⁷⁴ Kazmi, *op. cit.*, p. 113.

続が私人間の商取引に関する問題であり、日本の船主が契約更新に同意している以上、どうしようもなかった¹⁷⁵。

4. 合法化される移民管理：ムーンシ・シン裁判にみる帝国と主権の矛盾

約1ヶ月におよぶ抑留の末、6月末に至ってようやく司法の判断を仰ぐことが決定された。駒形丸乗客および海岸委員会側が立てた弁護士 J. エドワード・バードと、カナダ司法省の顧問弁護士ロビー・リードのあいだで、乗客の中から一人の代表者を選び、ブリティッシュ・コロンビア州控訴裁判所において試訴 (test case) を行うことが合意された。つまり、1名の入国可否を法廷で争うことによって、残りの乗船者たちの処分についても確定されることになったのである¹⁷⁶。

こうしてパンジャブ州ホシアルプル区出身のムーンシ・シンという26歳の青年が訴訟当事者として選ばれた。6月25日に彼についての移民審問会が開かれた。彼の入国申請はすぐさま棄却され、送還が決定された。移民局の見解をまとめていくと次のようになる。まず、ムーンシ・シンはカナダの居住権を持たないため、移民法で定義されている「カナダ市民」の範疇に含まれない。第1に、カナダに来る際に彼が乗った駒形丸は、インドではなく香港から出発したため、枢密院令第23号が定める連続航海の条件を満たしていない。第2に、ヴァンクーヴァー到着時に彼は20ドルの現金しか所持しておらず、「アジア人種」は200ドルを所持しなければならないという枢密院令第24号に違反している。第3に、枢密院令第897号はブリティッシュ・コロンビア州への労働者の入来を暫定的に禁止している。移民審問会の聴取において、彼は故郷のパンジャブ州では農業に従事していたと述べたが、カナダでは非熟練労働者として雇用されるはずである。よって、彼の入国は認められない¹⁷⁷。

移民審問会がこうした決定を下すと、すぐさま J. エドワード・バードは、ブリティッシュ・コロンビア州最高裁判所にムーンシ・シンの人身保護請求を行った。この請求はマー

¹⁷⁵ 1914年6月24日付在晚香坡領事堀領事より加藤外務大臣宛電信、『加奈陀ニ於テ東印度人入国禁止一件・駒形丸事件』（外交史料館所蔵）。

¹⁷⁶ Robie L. Reid, "The Inside Story of the 'Komagata Maru'," *British Columbia Historical Quarterly*, Vol. 5, No. 1 (January 1941), pp. 1-23

¹⁷⁷ Re Munshi Singh, 6 July 1914, *British Columbia Report*, No. 20, p. 248.

フィー判事によって直ちに棄却され、バードはブリティッシュ・コロンビア州控訴裁判所に上告する。こうして、6月29日からムーンシ・シン裁判が開かれることになる。

29、30日の2日間に渡って行われた口頭弁論において、バードと、彼とともにインド人側の法廷弁護人を務めたロバート・キャンディがとった戦略は、カナダの移民法制を帝国の文脈のなかに置き直すことで、カナダの主権の基盤自体を掘り崩すことであった。彼らはカナダの憲法に相当する1867年の英領北アメリカ法（British North America Act）を参照しながら、カナダの移民法自体の違憲性を立証しようと試みた。彼らによれば、外国人移民の入国拒否や、収監と送還に関する法を制定する権限はカナダ議会に認められている。英領北アメリカ法が、カナダの領内に在留する外国人に関する法を制定する権限を与えているからである。しかし、移民が英国臣民である場合には、カナダの主権は「カナダの港において移民としてカナダへの入国を求める英国臣民を収監し、送還する」権限が備わっていない¹⁷⁸。

またバードとキャンディは、英領インドで生まれた者は英国臣民という法的身分を有するという事実に基づいて、ムーンシ・シンに対して連続航海規定が適用されることに反対した。同規定が「生来もしくは帰化による市民」である国からの連続航海で渡来しなければならないと定めていることに関して、バードは「市民という語は、もっとも広くとられた表現であり、ここでは英国臣民に相当する」と述べ、ムーンシ・シンは香港から渡来したが、英国臣民は大英帝国の如何なる場所においてもその場所の生来の市民であるといえ、大英帝国の一部である香港から渡来したムーンシ・シンは、連続航海の条件を満たしているとの解釈を提示した¹⁷⁹。

こうしたムーンシ・シンの弁護人たちが展開した議論は、駒形丸の乗客自身や、あるいは彼らの支援者たちが訴えてきた主張を、法的言説に翻訳したものであったといえる。たとえば、駒形丸がカナダに到着したとき、「我々は英国の市民であり、帝国のいかなる場所をも訪れる権利がある」とグルジット・シンは主張した¹⁸⁰。また、ロンドンの全インド・イスラム連盟のC. A.ラティフは、駒形丸が陥っている窮状を訴えた植民地大臣宛の書簡のなかで、「国王陛下のアジア人臣民」であるインド人は「帝国市民としての権利によって、英国や植民地にいる国王の臣民と同じく、帝国のさまざまな地域を旅行し、そこに居住す

¹⁷⁸ *Ibid.*, p. 249.

¹⁷⁹ “Argument in the Case of Munshi Singh,” p. 60, enclosed in the letter from R. M. G. Reid to W. W. Cory, 18 August 1914, copy, CO42/980/34012, National Archives, UK.

¹⁸⁰ *The Daily News-Advertiser*, 23 May 1914.

る資格を有する」と考えていると述べた¹⁸¹。

しかしながら、バードとキャシディの主張は、控訴裁判所の判事たちによって次々に棄却されていく。マクドナルド判事によれば、英領北アメリカ法は「カナダの議会にカナダへの移民に関する主権を付与しており、英国臣民の入国を拒否することもその権力には含まれている」¹⁸²。アーヴィン判事もカナダの議会が「英国臣民をカナダから排除し追放するための法を制定する権限を持つことは疑う余地がないほどに明白である」とし、そのことは、当該の臣民が「アジア人種であるか、ヨーロッパ人種であるか、カルカッタから来たか、あるいはロンドンから来たか」には関係がないと付け加えた¹⁸³。この点に関する判事たちの見解は、マクフィリップス判事が述べた次の発言に集約されるだろう。「カナダへの入国にあたって、英国臣民は外国人よりも高い水準の権利を持っていない」¹⁸⁴。

連続航海規定に関してバードが述べた解釈については、判事たちはそれを「詭弁」とであると棄却した¹⁸⁵。マクドナルド判事は、「国王領土内のある地域で出生した英国臣民は、他のすべての地域においても生来の市民であると原告側は提起したが、これは議会が『生来の市民』という語に付与している意味ではない」と述べた¹⁸⁶。マクドナルド判事の考えでは、移民法中の「生来の市民」という表現は「世間一般での意味 (the popular sense)」で使われているので、ムーンシ・シンを香港の生来の市民とみなすのは「馬鹿げた」解釈なのであった¹⁸⁷。このようにマクドナルド判事が常識を援用したのに対して、マーティン判事は次のように言葉の意味を狭く定義した。マーティン判事が言うには、文脈から判断すれば、『彼がネイティブであるところの国 (country of which he is a native)』という表現は、人種あるいは国民的 (national) な意味ではなく、地理的な意味で用いられてい

¹⁸¹ C. A. Latiff, *The Letter from the London All India Moslem League to Colonial Office*, 18 June 1914, CO886/715/22179, National Archives, UK.

¹⁸² *Re Munshi Singh*, p. 258

¹⁸³ *Ibid.*, p. 259.

¹⁸⁴ *Ibid.*, p. 286.

¹⁸⁵ *Ibid.*, p. 277.

¹⁸⁶ *Ibid.*, p. 257. なお、ここでマーティン判事は誤って「彼がネイティブであるところの国」という表現を用いているが、これは枢密院令第23号あるいは、その典拠である移民法第38条で用いられている文言とは異なる。そこで使用されている文言は、「彼が生来、もしくは帰化による市民であるところの国 (country of which is native or naturalized citizen)」である。前述のとおり、名詞として使われている“native”と形容詞として使われている“native”には大きな違いがある点は、「ばな丸」の乗客に関する裁判で明らかにされた。にもかかわらず、ムーンシ・シン裁判を通して、マーティン判事にかぎらず、多くの判事が両者を混同的に使用していることを、ここで指摘しておきたい。

¹⁸⁷ *Ibid.*

る」のであった¹⁸⁸。同様にガリー判事も地理的な意味を重視し、「香港は地理的区分の上では中国であるが、ムーンシ・シンは中国の生来もしくは帰化による市民であると看做すことはできない」と述べた¹⁸⁹。つまり、ムーンシ・シンが帝国の臣民であるか否に関わりなく、カナダの移民法のもとでは、彼はあくまでもインド人であり、連続航海を満たしているとは考えられない、というのが判事たちの結論であった。

以上のように、ムーンシ・シンの弁護人であるバードとキャシディが、出生地や居住地、あるいはその人種に関わらず、臣民であるかぎりにおいて平等な権利が約束されるという帝国の原理を援用することによって、カナダの移民法規の正当性に疑問を突きつけた。しかし、控訴裁判所の判事たちは、たとえインド人が帝国の一員であったとしても、カナダはその主権の範囲内で、インド人の排斥を行えるとの見解を表明したのである。マーティン判事によれば、そもそも「帝国の諸市民と諸人種のあいだに区別」を設けることに法的な問題はなく、カナダの法域内で行われる立法過程は、「様々な諸集団 (class) を、あるいは王冠の下にある臣民でさえも、異なるかたちで扱う」ことを必然的に伴うものなのである¹⁹⁰。帝国における人種的区別の問題に関して、マクフィリップス判事が述べた見解は、よりはっきりとしていた。「司法の領分を越えた (extra-judicial)」見解であるかもしれないと前置きをしながら、「ヒンドゥー人種」ひいては「アジア人種」一般に関して次のように語ったからだ¹⁹¹。

我らが同胞であるアジア人種の英国臣民は、ヨーロッパ人種の英国臣民とは異なる人種的本能を持ち、そのために彼らの家族生活、社会規範、そして法律はきわめて異質なものとなっている以上、カナダではなく、アジアの大陸内のそれぞれの国に居住地を構えるのが、彼ら自身の利益のためにふさわしいのである。彼らの諸慣習はカナダでは世間受けしないため、彼らがそうした諸慣習に固執するならば、社会の福利にとって破壊的であり、平和と秩序と善政の維持の妨げとなるような不穏を生むことにしかならない。〔中略〕同化することのできない、すなわち生まれつき適切な同化能力をもない人種に属する者たちは、カナダに来るべきではなく、彼らの出身国の居住地に留まり、かつてのようにその場所において、帝国の保全と発展

¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 267.

¹⁸⁹ *Ibid.*, p. 277.

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 275.

¹⁹¹ *Ibid.*, p. 291.

に対する彼らの役目を果たすのが適当である¹⁹²。

驚くべきことに、ここでマクフィリップス判事が表明している見解は、人種と国民と地理の照応性を前提にしている。臣民の平等を謳った帝国の原理は見る影もない。カナダ司法権力は、「人種」のロジックの動員によって、すべての臣民は平等な移動の自由を有するという帝国の伝統を否定しただけでなく、特定の臣民は特定の場所に留まるべきであるとの主張に対しても正当性を付与したのである。

以上のような判決理由により、ブリティッシュ・コロンビア州控訴裁判所の判事たちは、満場一致のもとにムーンシ・シンの訴えを棄却し、駒形丸の乗客たちの送還を全面的に支持したのであった。ムーンシ・シン事件の結果を報じたロンドンの『タイムズ』紙の記事は、当事件におけるカナダ司法の出した結論が、大英帝国の法秩序にとっていかに決定的なものであったかを物語っている。「英国の領土の如何なる場所にも入ることのできる無制限の権利が、英国の市民権の中に含まれていないという見解を、ついに当判決は明らかにしたのである」¹⁹³。

5. 暴力の発動

こうして法廷での争いは、駒形丸の乗客たちの敗北に終わった。しかし彼らにカナダ連邦最高裁判所に上訴するという選択肢も残されていた。さらにカナダ最高裁で敗訴したとしても、大英帝国の最高司法機関であるロンドンの枢密院司法委員会に持ち込むことこともできた。当初、グルジット・シンは、枢密院司法委員会まで法廷闘争を続ける覚悟であった。しかし、すでに1ヶ月以上のヴァンクーヴァー沖合に抑留生活を強いられた後では、それ以上の裁判を行うだけの時間的および経済的な余裕は残されていなかった¹⁹⁴。それゆえ一旦は香港に引き返し、体制を整え直すのが先決であると考えたのである。

そこでグルジット・シンと、現在の傭船者である海岸委員会のインド人たちは、再び太平洋を渡るのに必要な食糧と水がカナダ政府から供給されることを条件に、駒形丸の乗客

¹⁹² *Ibid.*, pp. 291-292.

¹⁹³ Cited in Kazmi, *op. cit.*, p. 119.

¹⁹⁴ Johnston, *op. cit.*, p. 64.

たちを香港まで送還することに同意したのである。しかし、こうした彼らの意向に関わらず、移民局は食糧などの提供を拒否したまま、強引に送還を実行しようとした。こうした移民局の処置への抵抗として、乗客たちは駒形丸の機関室を占拠し、船長以下、駒形丸の船員たちが船を動かさないようにした。移民局の側は、こうした船内の動きを「反乱」の証左であると看做し、武力による実力行使を打って出る。7月19日から20日にかけての深夜、駒形丸に乗客たちを強引に下船させ、別の船舶での送還を実行するため、武装した125名の警官と35人の移民官が乗り込んだ汽艇シー・ライオン号が派遣された。しかし乗客たちは石炭やレンガの塊、デッキの切れ木などを甲板から投擲するなどして果敢に応戦した。15分間の戦闘の末、数名の負傷者を出した移民局の方が撤退するはめになった。この敗北を受けて、移民局は乗客たちを制圧するため、民兵の動員と海軍の出動を政府に要請する¹⁹⁵。

こうして、1914年7月21日午前8時過ぎ、カナダ海軍巡洋艦HMC S レインボー号がヴァンクーヴァーの沖合に姿を現すことになった。レインボー号は、当時のカナダ海軍が保有していた2隻の艦船のうちの1隻であった。その船上にはもう1隻の巡洋艦HMC S ニオベ号から急遽召集された100名以上の下士官と乗組員が配備させられていたため、カナダ海軍力の過半数が動員されていたことになる。皮肉なことに、大英帝国への軍事的貢献を示すために4年前に創設されたばかりのカナダ海軍は、帝国の臣民をカナダから強制的に排除するために動員されたのである。さらに陸上では、第11連隊（アイリッシュ・ヒュジリアーズ）から100名と、第6連隊（コンノート伯爵直属ライフル隊）と72連隊（スコティッシュ・ハイランダーズ）のそれぞれから40名の計180名は、起こるやもしれぬ「暴動」に対処するために隊列を成した¹⁹⁶。午前10時、ウォルター・ホース艦長の命令のもと、レインボー号はその砲口を数百ヤード離れた地点に停泊している駒形丸に向けて照準を合わせた。「大したジョークだ。あの12インチ砲を見ろよ。2発で撃沈できるだろうよ」、同船の送還に関して移民当局者と最終交渉を行っていた海岸委員会のフサイン・ラヒムは、沖合の光景を見てそう叫んだと言われている¹⁹⁷。

このように誇示された圧倒的な軍事力を背景にして、カナダ政府を代表した農務大臣マーティン・バーネルと、駒形丸の乗客側とのあいだに最終交渉がもたれた。その結果、送

¹⁹⁵ *Ibid.*, p. 77.

¹⁹⁶ *The Daily News Advertiser*, 21 July 1914.

¹⁹⁷ *The Vancouver Daily Province*, 21 July 1914.

還に伴う必要経費の一部を政府が負担するという約束のもと、乗客たちは出航にやむなく同意することになった。そして、23日早朝に駒形丸はレインボー号に護送されながら、ヴァンクーヴァーを後にしたのであった。

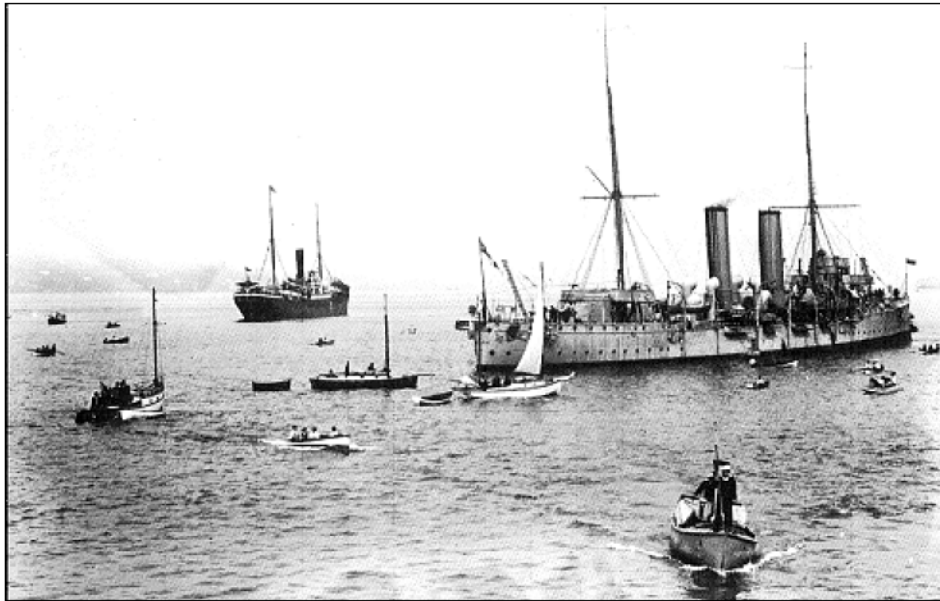


写真3 駒形丸と対峙するHMC Sレインボー号

出所：Vancouver Public Library, 6229.

6. おわりに

ジョルジョ・アガンベンは、「難民」を近代国民国家にとっての限界概念であると提起した。アガンベンによれば、それは「人間と市民、生まれと国籍のあいだの連続性を切断することで近代主権の原初的虚構を危機に陥らせる」¹⁹⁸。しかし、帝国と国民国家が折り重なっている歴史的・空間的布置のなかで見れば、国家による主権の「原初的虚構」は、いっそう不安定で複雑な土台のもとで機能させられていたことがわかる。駒形丸の入港は、帝国の原理とカナダの主権との矛盾を浮き彫りにするものだったのである。

¹⁹⁸ Giorgio Agamben, *Homo Sacer: Sovereign Power and Bare Life*, translated by Daniel Heller-Roazen, Stanford: Stanford University Press, 1998, p. 131. [=高桑和己訳『ホモ・サケル：主権権力と剥き出しの生』、以文社、2003年、182頁。]

駒形丸の乗客たちのカナダへの入国は、カナダ自治領は大英帝国の一部を構成してはいるが、移民管理においては絶対的な主権を有するという論理によって拒否された。しかしながら、当初からその論理が「絶対的」なものとは看做されてはいなかった。そうでなければ、駒形丸の乗客たちの入国可否の決定が、司法過程に委ねられるまでに1ヶ月もの時間を要し、またブリティッシュ・コロンビア州控訴裁判所における審理の結果、移民局による駒形丸の送還措置命令の法的正当性が認められた後も、およそ3週間にわたって駒形丸はヴァンクーヴァーに留まったことが説明できない。

本章で詳述したように、カナダの移民当局は駒形丸の送還を最初から自明の前提として行動していたが、同時に、送還措置の正当性が法的に保証されえない可能性を自覚していた。また司法の側は、移民当局が法の定める限界を大きく越え出て行動していたことは不問に付す一方で、駒形丸の送還を法的に正当化した。帝国の臣民の移動の自由という、カナダ自治領の「国内法」の適用範囲から逸脱している問題を、あくまでもカナダ国内の主権の範囲内の問題として処理したのである。そして絶対的な根拠を欠いた司法判断は、政府が動員した圧倒的な軍事的暴力によって既成事実化されたのであった。

第4章

「革命の船」：インド独立運動と「駒形丸事件」

1. はじめに

前章は、1914年5月23日にヴァンクーヴァーに到着した駒形丸が、カナダ政府から受けた扱いについて詳述した。グルジット・シンを始めとする同船の乗客たちは、英国臣民としての法的身分を拠り所として、大英帝国の一部であるカナダへの入国を求めた。それに対して、カナダ移民当局は数々の非常手段を講じて駒形丸の上陸を阻止し、司法判断は「人種」のロジックを動員することで駒形丸の退去を正当化した。そして最終的な送還はカナダ海軍の出動という暴力の発動によって実行されたのであった。ヴァンクーヴァーからの駒形丸の強制退去は、インド人移民に対するカナダの人種差別的態度を白日の下に晒しただけではない。それは臣民に平等の権利を約束していた大英帝国の原理が破綻した瞬間でもあった。それゆえ、アリ・カズミが駒形丸事件に関する近著で述べているように、駒形丸事件は、「カナダのみならず英領インドと大英帝国にも変容をもたらした契機」であったといえるのである¹⁹⁹。

本研究と通してしばしば指摘したように、19世紀末以来、大英帝国各地で行われたインド人に対する移民管理の強化は、インド人移民のあいだに英国支配に対する批判的感情を熟成させてきたが、駒形丸の乗客たちが被った悲運は、このような反英的な気運を一気に高める契機になった。とりわけそれは、北米太平洋岸地域を拠点に、武力革命によるインド独立を掲げて活動していた在外インド人の政治組織であるガダル党 (the Ghadar Party) の活動を大きく勢いづかせることに繋がった。一方で、こうした反英運動の活性化という背景のもと、カナダ政府やインド政庁などの施政者たちは、駒形丸の動向により警戒の眼を向けるようになる。本章の課題は、インド政庁が作成した諸々の報告書や、関係各国に残された外交史料、そして20世紀初頭におけるインドの反植民地主義運動に関する記録文

¹⁹⁹ Ali Kazmi, *Undesirables: White Canada and the Komagata Maru, An Illustrated History*, Vancouver : Douglas & McIntyre, 2012, p. xv.

書などを読み解きながら、カナダへの上陸を拒否された後の駒形丸が、ガダル党の側からは「革命の船」として、植民地帝国側からは帝国の治安維持に悪影響をもたらす不穏分子として意味付けられていった過程を細かく検討することである。

2. 駒形丸の航海計画と革命活動の関連性についての予備的考察

事件後にインド政庁が纏めた『駒形丸調査委員会報告書』（以下、『報告書』と略記）から近年の歴史研究に至るまで、グルジット・シンとその協力者たちが当初から反植民地主義的な動機のもとに駒形丸の航海を企画したのかどうかを検証することが、「駒形丸事件」に関する調査の重要な焦点のひとつとなってきた。グルジット・シンは、移民の運搬と積荷の石炭の売買を目的とした、単なる経済活動として駒形丸の航海を組織したのか。あるいは、彼は駒形丸の乗客がカナダから拒否されることを当初から予期しており、むしろその事実によってインド人のあいだに反英感情を惹起させることを真の狙いとしていたのではなかったか。『報告書』は、グルジット・シンの事業計画に経済的合理性が欠如していたことや、彼が航海以前からカナダの移民法制を十分に知悉していたことから、駒形丸の航海が主として政治的な動機によって企てられたものであった可能性を示唆している²⁰⁰。また『報告書』は、さらには駒形丸がヴァンクーヴァーへ向かう途中横浜に寄港した折、ガダル党の領袖であるバグワン・シンやムハンマド・バルカトゥッラーが同船を訪問し、英国政府を激烈に批判する演説を行い、またガダル党の機関誌やパンフレットを配布したとの情報から、グルジット・シン自身が「アメリカの革命運動に相当の共感」を抱いていたであろうと推察している²⁰¹。

他方で、後世の歴史家たちは、駒形丸の航海計画の背後に独立革命に繋がるような動機が存在したことを示す証拠は存在しないことを強調してきた。たとえば、移民史家のジョアン・ジョンセンは、「乗客たちがその航海を英領インドに対する政治的挑戦として計画したという証拠は存在しない。航海が組織されたのは、主としてカナダの法律を試験する

²⁰⁰ Government of India, *Report of the Komagata Maru Committee of Inquiry and Some Further Documents*, with an Introduction by Darsham S. Talta, Chandigarh : Unistar Books, [1915] 2007, pp. 54-57

²⁰¹ *Ibid.*, p. 59.

ため、そしておそらくは利益が見込める事業を開始するためであった」と論じている²⁰²。またグルデブ・シン・デオルは、ガダル党に関する歴史研究のなかで、「グルジット・シンは、ガダルの運動に共感していたとはいえ、この航海を準備した彼の行動が、ガダルの革命家によって促されていたと確証をもって言うことはできない」と指摘している²⁰³。彼らのいうように、インドやカナダ、あるいは英国に現存している史料のなかに、駒形丸の航海計画が当初から革命勢力の影響下にあったことを裏付ける明確な証拠は存在しないのである。

しかし例外的に、日本側に残された史料には、グルジット・シンをはじめ駒形丸の乗客たちが、革命運動に身を投じた活動家であったと記録しているものがある。たとえば、事件当時一等機関士として乗船していた塩崎与吉への聞き取りに基づいて吉田禎男が書いた『駒形丸事件』では、グルジット・シンは「印度革命団」を指導する領袖の一人で、英国官憲が「懸賞金をかけてまで捜査逮捕せんと血まなこになっている」人物とされ、また往路に横浜から駒形丸に乗船したインド人たちは、「その胸中に鬱勃たる印度武力革命の野心」を秘めた青年であったと書かれている²⁰⁴。また、横浜入港時に横浜水上警察署が「内偵」を送って駒形丸船内の動向を探っているが、その調査報告のなかにも、グルジット・シンは「革命党の首領たる目下加奈陀〔ママ〕の『アイヲワ』大学教授（名誉教授）たるストワンドラ・ボースと尤も親しく、常に気脈を通じ」た人物であると記載されている²⁰⁵。

²⁰² Joan M. Jensen, *Passage from India: Asian Indian Immigrants in North America*, New Haven ; London : Yale University Press, 1988, p. 136.

²⁰³ Gurdev Singh Deol, *The Role of the Ghadar Party in the National Movement*, Delhi : Sterling Publishers, 1969, p. 63.

²⁰⁴ 吉田禎男『駒形丸事件』、大阪教科書印刷株式会社、[1936年] 1960年、67、86頁。

²⁰⁵ 1914年5月2日付横浜水上警察署長今井安之助より神奈川県警察部長馬渡俊雄宛「汽船駒形丸船客タル印度人ノ儀ニ付報告」『加奈陀ニ於テ東印度人入国禁止一件・駒形丸事件』（外交史料館所蔵）。

なお、ここで言及されている「ストワンドラ・ボース」とは、当時アイオワ大学に在職していた政治学者のスディンダ・ボース（Sudhinda Bose）のことを指していると推察される。しかしながら彼が「革命党」に関与していたという記録はない。また前後の文脈から判断するに、当時カナダやアメリカを拠点に活動し、1906年頃には日本でも活動したこともあるスレンドラモーハン・ボース（Surendramohan Bose）のことを指している可能性もある。しかしいずれの場合にせよ、グルジット・シンと北米の「革命党」との直接的な繋がりに言及している史料は、管見のかぎり存在しない。スレンドラモーハン・ボースについては、以下を参照のこと。A. C. Bose, *Indian Revolutionaries Abroad, 1905-1922: In the Background of International Developments*, Patna : Bharati Bhawa, 1971, p. 67.

グルジット・シン自身を「革命党」のメンバーであったとするこうした日本語史料の存在には留意が必要ではある。しかし他国に残された史料と比較の上で検討するならば、駒形丸の航海自体が革命行動の一環として計画されたことを立証するまでには至らないであろう²⁰⁶。それゆえ、現在までのところ「駒形丸事件」に関する最も詳細なモノグラフである『駒形丸の航海』を著したヒュー・ジョンストンが、駒形丸事件とガダル党の関係性について検討した最近の論考のなかで指摘するように、「乗客たちと彼らのリーダーたちはそのナショナリティに矜持を抱き、独立運動への共感を持っていたが、大部分は何よりもまず北米での機会を求める経済移民であった」とするのが、やはり妥当な見解であるように思われる²⁰⁷。

しかしながら先に引用したジェンセンは、ヴァンクーヴァー沖合での2ヶ月の抑留や、カナダ官憲による不当な扱い、法律の恣意的な操作などが、数名の乗客がナショナリストと接触していたことと相まって、乗客のあいだに「敵対的な雰囲気」が生まれ、「彼らの平和的な挑戦の限界を越えた」と指摘している²⁰⁸。ヴァンクーヴァーでカナダ政府から受けた扱いによって、乗客たちの態度がより好戦的になり、ガダル党が鼓舞する革命思想に共感するものが出たことは否定できない。実際、駒形丸がヴァンクーヴァーから退去させられたあと、乗客の中からガダル党の革命行動に参加したものが複数いたことが確認されている。たとえば、航海中グルジット・シンの秘書を務めていたビル・シンは、ヴァンクーヴァーからの帰路に日本の港で駒形丸から下船して上海へ渡り、そこでガダル党のメンバーたちと合流した後、インドでの革命行動に身を投じている²⁰⁹。またグルムーク・シン

²⁰⁶ 史料考証を施しておけば、吉田の著作は、塩崎らの証言に基づいているとはいえ、元来は新聞紙上において一般読者向けに書かれた評伝風の読み物であるという性格上、吉田による創意や脚色が挿入されている可能性があるため、史料としての信憑性に欠ける。また事件当時の塩崎自身が、どの程度事態を把握していたのかも疑問であり、事件後にインド政庁などから聞かされた説明を読み込んで物語を再構成した可能性がある。横浜警察署の報告に関しては、そもそも「内偵」の情報源が不明であるため（インド人乗客から直接聞き取ったのか、それとも日本人船員から情報を得たのか）、有力な証言として採用するには留保が必要である。

²⁰⁷ Hugh Johnston, "Komagata Maru Episode and the Ghadar Party," A Paper presented at Sikh Journey in America Conference, 22 September 2012, <http://sikhcentury.us/the-komagata-maru-episode-and-the-ghadar-party/>（最終閲覧日：2013年5月26日）。

²⁰⁸ Jensen, *op. cit.*, p. 136.

²⁰⁹ Bhai Nahar Singh and Bhai Kipar Singh, eds., *Struggle for Free Hindustan: Ghadar Directory*, New Delhi: Gobind Sadan Institute for Advanced Studies in Comparative Religion, 1996, p. 161.

は、後述するように駒形丸のインド到着後の争乱において逮捕されるが、釈放後にガダル党の指導下で行われた爆弾テロなどに関与していた²¹⁰。こうしたことから、ソーハン・シン・ジョッシュによる『駒形丸の悲劇』は、カナダ政府やインド政庁による暴力的措置によって、乗客たちは英国支配に失望し、次第に革命的行動へと接近していったとの筋書きに沿って構成されている²¹¹。またガダル党の創設者の一人であるソーハン・シン・バクナーは、カナダから「帰還する駒形丸は、今や革命の船であった。〔中略〕彼らは今ではイギリス帝国主義を終わらせ、彼らの故国の名誉と自由のために働くという唯一の決意によって鼓舞されていた」と語っている²¹²。同様に、サンフランシスコのガダル党事務局において中心的な働きをしたゴービンド・ビハリ・ラールも、「駒形丸はその帰路において実質的にガダルの船に変貌した」と書いている²¹³。しかしこれらはガダル党の立場からの見解であるため、こうした言質から駒形丸の航海は帰路においては独立革命を目指す運動の一部に変容していたと想定してしまうのは早計であろう。それゆえ求められるのは、駒形丸事件が、ガダル党と植民地帝国の双方からインド独立運動の文脈へと事後的に埋め込まれていった過程を、同時代の史料に寄り添いながら着実に検証していく作業である、ということを強調しておきたい。

3. 「帰路」につく駒形丸：横浜・神戸・シンガポール

その過程を細かく検証するために、1914年7月23日にカナダ海軍巡洋艦レインボー号によってヴァンクーヴァーを追われた駒形丸が8月15日に横浜に到着してから、9月29日にカルカッタ近郊の街バジ・バジに到着するまでの航海の様子を、出来るかぎり一次史料に即して再現してみよう²¹⁴。

²¹⁰ *Ibid.*, p. 136.

²¹¹ Sohan Singh Josh, *Tragedy of Komagata Maru*, New Delhi : People's Publishing House, 1975, pp. 26-27.

²¹² Randhir Singh, *The Ghadar Heroes: Forgotten Story of the Punjab Revolutionaries*, Bombay : People's Publishing House, 1945, p. 12. なお本書は、ソーハン・シン・バクナー本人からの聞き取りに基づいて書かれている。

²¹³ Gobind Behari Lal, "Detailed Account of the Ghadar Movement," 1955, reprinted in T. R. Sareen, *Select Documents on the Ghadr Party*, New Delhi : Mouto Pub. House, 1994, p. 46.

²¹⁴ 『駒形丸事件調査委員会報告書』およびその記述に依拠している既存の研究では、駒形

ヴァンクーヴァーから横浜に到着したグルジット・シンは、在横浜英国領事館を通じて、香港政庁からの手紙を受け取る。その手紙は、香港で失業者が増加していることを理由に、駒形丸が香港に入港しないよう求め、もし駒形丸の乗客を香港に上陸させようとするならば、その場合、50ドル以上の現金を所持しない者を香港に上陸させた船舶業者に罰金を課す「浮浪者取締規則 (the Vagrancy Ordinance)」が適用される旨を伝えていた²¹⁵。

前章で見たとおり、駒形丸はカナダの移民法に則って移民が乗船した地点である香港に送還されることになっていた。しかし香港政庁の意向によって、香港に上陸することが難しくなったため、何処を最終的な目的地と定め、誰の負担のもとに誰が乗客を運ぶのかという一連の問題が生じたのである。ヒュー・ジョンストンによれば、グルジット・シンは在横浜英国領事に対して、日本からインドへの航海に必要な食糧と水が提供されるならば、香港に寄らずインドまで航海を続ける意志がある旨を伝えたようであるが、領事はその申し出を断ったようである²¹⁶。送還の手配をめぐる交渉は、傭船契約の延長と傭船料の支払いに関わるものであったため、駒形丸の海運代理人である佐藤商会が事務所を置く神戸で行われることになる。それゆえ、駒形丸は18日に神戸に向けて横浜を立った。ここで指摘しておかなければならないのは、山本船長の証言によれば、横浜寄港中に4、5名の乗客が下船を果たしているという事実である²¹⁷。これは強制送還という公的措置がもはや厳格に遂行されていなかったことを示している。

8月20日、駒形丸は神戸に到着した²¹⁸。送還をめぐる交渉は、在神戸英国領事館において、英国側を代表する総領事ラルフ・G・フォースターと、船主の利益を代表した佐藤商会と、乗客の代表者であるグルジット・シンのあいだで行われたが、一筋縄では解決には至らなかった。佐藤商会の言い分によれば、そもそも駒形丸は傭船契約上、香港が輸送の

丸が横浜に到着した日付を8月16日としているが、当時の日本での新聞報道によれば、「15日」が正確な日付である。『大阪毎日新聞』1914年8月16日。

²¹⁵ Baba Gurdit Singh, *Voyage of Komagata Maru, or India's Slavery Abroad*, with an Introduction by Darshan S. Talta, New Delhi: Unistar and Punjab Centre for Migration Studies, 2007, p. 139. 「浮浪者取締規則」の詳細は、次を参照のこと。Colonial Office to India Office, 28 July 1914, reprinted in Waraich and Sidhu, *op. cit.*, pp. 95-96.

²¹⁶ Hugh Johnston, *The Voyage of the Komagata Maru: Sikh Challenge to Canada's Colour Bar*, 2nd edition, Vancouver: University of British Columbia Press, 1989, p. 92.

²¹⁷ Government of India, *op. cit.*, p. 65; Statement of Captain Yamamoto, 2 October 1914, reprinted in Waraich and Sidhu, *op. cit.*, p. 173.

²¹⁸ 『駒形丸事件調査委員会報告書』およびその記述に依拠している既存の研究では、駒形丸が神戸に到着した日付を8月21日としているが、当時の日本での新聞報道によれば、「20日」が正確な日付である。『大阪毎日新聞』1914年8月20日。

終点とされており、それ以外の場所へ送り届けるのであれば、あらためて傭船契約が締結されなければならなかった²¹⁹。元々出稼ぎのためにインドを出た多くの乗客たちは、就労機会の乏しいインドではなく、彼らが駒形丸に乗船した地点である香港や上海、門司に戻ることを希望していた。乗客たちのこうした希望を叶えるのであれば、「170名を香港に、100名を上海に、90名を門司に」送還する手はずを整えなければならない²²⁰。しかしフォースターにとって、そのように個別に送還を遂行することは、あまりに複雑であり、また危険を伴うものと考えられた。とくに90名を門司に送ることは、日本国内に厄介事の種を残すことになり、「数日以内にトラブルが再燃し、さらなる騒動が発生し、アジア人排斥の苦難に関して新たな報道が日本でなされることを意味するだけであった」からである²²¹。

神戸での交渉は約2週間におよび、次第に激しい対立に発展している。フォースターの報告によれば、75名から100名の乗客たちが連日に渡って領事館に詰めかけたため、兵庫県警部長が秩序維持のために警官隊を派遣する事態にまで至っている²²²。こうした騒動のなか、フォースターは東京の英国大使館やインド政庁と密に連絡をとり、最終的にインドに送ることが決定された。必要経費はインド政庁が負担することになり、傭船料として10,000円が海運会社に、食糧代として9,000円が乗客の代表者であるグルジット・シンに支払われることになった²²³。こうして駒形丸は9月3日にカルカッタへ向けて神戸を出港した。横浜の時と同じく、神戸でも多数の乗客が下船している。兵庫県知事服部一の報告によれば、出航間際に20名ほど行方不明になったため、「多分、鐵路で門司に赴き、茲より乗船帰国」したと考えられ、また別の5名は、英国領事らの勧告に従わず、「最初上海より乗船」した

²¹⁹ 1914年8月27日付兵庫県知事服部一より外務大臣加藤高明宛「駒形丸搭乘インド人ト船主間トノ紛擾ニ付テ」『『加奈陀ニ於テ東印度人入国禁止一件・駒形丸事件』(外交史料館所蔵)。

²²⁰ Ralph G. Forster, British Consul-General, Kobe, to the Secretary, Home Department, 2 September 1914, copy, FO262/1168/41, National Archives, UK.

²²¹ Sir Conyngham Greene, British Ambassador to Japan, to Edward Grey, Foreign Minister, 8 May 1915, cited in Don Dignan *The Indian Revolutionary Problem in British Diplomacy 1914-1919*, New Delhi; Bombay; Calcutta; Madras; Bangalore; Hyderabad; Ahmedabad: Allied Publishers, 1983, p. 43. フォースターは約350名のインド人を速やかに日本から立ち去らせなければ、日英同盟にも悪影響を与えるかもしれないとの懸念を抱いてもいた。ヴァンクーヴァーでの事件は、当時日本でも盛んに報道されていたが、フォースターによれば、そもそも「その騒動は、カナダ当局のアジア人排斥政策から生じたものであり、そういった排斥について日本の世論は非常に敏感であるから、そのような騒動がこの国で再び繰り返されるのを回避することが最重要である」。Ibid.

²²² Ralph G. Forster, British Consul-General, Kobe, to W. Conyngham Greene, British Embassy, Tokyo, 9 October 1914, FO262/1168/54, National Archives, UK.

²²³ Government of India, *op. cit.*, p. 66-67.

ことを理由にインド行きをあくまでも拒んだため、翌4日に阿波丸で上海に送還されている²²⁴。一方で、ヴァンクーヴァーへの航海を経験してはいないジャワハル・マルとナライン・ダスの兄弟2名のインド人が新たに乗船している²²⁵。

カルカッタへの道中、9月16日に駒形丸はシンガポールにも寄港しているが、ここでも埠頭への着岸が許されず、同地の官憲によって乗客の上陸は一切禁止された。グルジット・シンは食糧調達のために上陸を求めたが、これも許可されなかった。2、3日の滞在の後、それ以上の延期から何も得られるものがないことを察した一行は、最終目的地であるカルカッタへ向けてシンガポールを出発した²²⁶。

4. ガダル党の革命活動と「駒形丸事件」

その後の駒形丸の航跡を辿る前に、ここで一旦立ち止まり、ヴァンクーヴァーからの駒形丸の強制退去を契機として、北米太平洋岸でガダル党が展開した活動について確認しておく必要がある。なぜなら、こうしたガダル党の動向は、駒形丸のインド来航に対するインド政庁の対応に大きな影響を与えるからである。そのためにはまずガダル党の概略について説明しなければならないだろう²²⁷。

ガダル党とは、アメリカやカナダの太平洋岸地域に居住するインド人たちが1913年にオレゴン州ポートランドで結成した政治組織である（後に本部はサンフランシスコに置かれた）。結成当初は、「太平洋岸インド人協会（Hindu Association of the Pacific Coast）」が正式な組織名称とされていたが、同組織が発行していた機関紙『ガダル』の名前から次第に「ガダル党」と呼ばれるようになる。

強調しておかなければならないのは、ガダル「党」と呼ばれるが、同組織には統一的な

²²⁴ 1914年9月3日付兵庫県知事服部一より外務大臣加藤高明宛報告書「駒形丸紛擾解決ノ件」『加奈陀ニ於テ東印度人入国禁止一件・駒形丸事件』（外交史料館所蔵）。

²²⁵ Gurdit Singh, *op. cit.*, p. 139; Government of India, *op. cit.*, p. 68.

²²⁶ Gurdit Singh, *op. cit.*, p. 141; Government of India, *op. cit.*, p. 68.

²²⁷ ガダル党に関しては数多くの研究所が上梓されているが、本章では以下の著作を参考にした。Harish K. Puri, *Ghadar Movement: Ideology, Organisation, and Strategy*, 2nd edition, Amritsar: Guru Nanak Dev University, 1993; Maia Ramnath, *Haj to Utopia: How the Ghadar Movement Charted Global Radicalism and Attempted to Overthrow the British Empire*, Berkeley, CA: University of California Press, 2011.

綱領が存在したわけでも、厳密な党員資格が存在したわけでもなかったことだ。「ガダル党」という名称は、『ガダル』誌の創刊号のなかで、機関誌の主筆を務めていたハル・ダヤールがはじめて使用したものである。そこで「党」という言葉は、ティラクや、オーロビンド・ゴーシュや、V. D. サバルカール、シャムジ・クリシュナヴァルマ、マダム・カーマなど北米以外の場所を拠点に活動しているさまざまな革命的愛国者たちを含む、緩やかなネットワークという程度の意味で使用されているにすぎない²²⁸。また、党の活動はデリー出身のハル・ダヤールを中心とする亡命革命家たちの指導の下、主にカリフォルニア州の大学に在籍していたインド人留学生（大半はヒンドゥー教徒）の手を借りて行われたが、ガダル党の運動資金の大部分は、北米太平洋岸各地の製材所や農場で雇用されていたインド人労働者（その大多数はシク教徒）の寄付によって賄われていたことにも注意を払っておきたい。

機関誌の名になった「ガダル」とは、ウルドゥー語で「反乱」または「蜂起」を意味する。この言葉には、英国によるインド支配を壊滅寸前にまで追い込んだ、1857年のインド大反乱（セポイの乱）の歴史に範を取り、大衆武装蜂起によってインド独立の達成を目指すという同組織の政治目標が込められていた。こうした目的は、11月1日に発行された『ガダル』の創刊号において高らかに宣言されている。

今日、我々の言葉で、英国の支配に対する戦争が開始される。〔中略〕我らの名は何か？反乱。我らの仕事は何か？反乱。反乱は何処で起こるのか？インドの地で。いつ？数年内に。なぜ？英国支配の下で行われる抑圧と暴虐に人々はもはや耐えることができず、自由のために戦い、死ぬ用意をしているからだ。〔中略〕ライフルと血が、ペンとインクに取って代わる時が、すぐにやってくるであろう²²⁹。

世界に散在しているインド人を革命行動へとリクルートするために、「ガダル」紙にはしばしば次のような「求人広告」が掲載された。

求む：ヒンドゥスタンの血で反乱を組織する熱情的で英雄的な兵士

俸給：死

²²⁸ Puri, *op. cit.*, p. 74.

²²⁹ Ghadar, 11 November 1913, cited in Sareen, *op. cit.*, p. 84.

賞与：殉職

年金：自由

勤務地：ヒンドウスタン²³⁰

創刊から数ヶ月と経たないうちに、『ガダル』は世界の至るところに届けられた。アメリカやカナダはいうまでもなく、英領ギアナ、トリニダード、ホンデュラス、パナマといったカリブ海地域、日本、香港、上海、シャム、マラヤ、フィリピン、フィジーなどアジア太平洋地域、さらにはアフリカ大陸の東部や南部にまで流通したと言われている²³¹。無論、インドにも逆輸入された²³²。要するに、20世紀初頭の世界のなかでインド人移民が在留していたあらゆる地域に『ガダル』は流通していたのである。

本章の考察にとって重要なことは、ガダル党の活動に駒形丸事件が果たした影響である。ガダル党の主要メンバーの一人であったブハイ・パラマナンダは、「それ〔＝駒形丸事件〕が起こったというニュースは、アメリカにいるインド人の心に深い印象を与えた」、「もし駒形丸事件が起こらなければ、カナダや合衆国のインド人のあいだにそのような覚醒はなかったであろう」と述べている²³³。ガダル党の創設者の一人であるソーハン・シン・バクナーによれば、駒形丸に乗った「彼らの同胞たちに対するこの非人道的で侮蔑的な扱いは、彼らの忍耐を尽きさせ」、多くのインド人が「駒形丸事件を起こした政府はもはやいかなる道義的正当性も持たない」と確信するようになり、イギリス帝国主義を終わらせる戦いへ数千人のインド人を導くことになった²³⁴。ラム・チャンドラは、駒形丸の帰還を、帝国各地でインド人が被ってきた苦難に重ね合わせ次のように書いている。

新たな法律が制定され、ヒンドゥーはカナダやオーストラリア、アフリカから排斥された。ヒンドゥーは抗議した。フィジー諸島や英領ギアナではヒンドゥーは犬のように撃ち殺された。南アフリカではヒンドゥーの男たち女たちが投獄され、船に乗ったヒンドゥーの男たち女たちが、カナダの洋上に数週間も留めおかれたあげくに、イン

²³⁰ Ghadar, 15 November 1913, cited in F. C. Isemonger and J. Slattery, *An Account of the Ghadr Conspiracy, 1913-1915*, Meerut : Archana Publications, 1998, p. viii.

²³¹ Deol, *op. cit.*, pp. 60-61.

²³² Singh and Singh, *op. cit.*, p. 20.

²³³ Bhai Paramananda, *The Story of My Life, Lahore*, 1934, pp. 68, 75, cited in Deol, *op. cit.*, p. 96.

²³⁴ Randhir Singh, *op. cit.*, p. 12.

ドに送り返された。／今やあらゆるヒンドゥーが、富める者も貧しい者も、教養ある者も農民も同様に、世界中で見られるインドの不名誉と屈辱の原因はひとつなのだと気づくようになった。つまり英国による支配である²³⁵。

1914年の夏の間中、ガダル党の領袖であるラム・チャンドラや、バグワン・シン、ムハンマド・バルカトゥッラーは、シアトルからメキシコ国境沿いまで、アメリカ太平洋岸を隅々まで遊説してまわり、北米のインド人移民に駒形丸の送還を、インドに帰還し、英国に対する戦いを開始する合図であると訴えた。8月4日付の『ガダル』誌は「インドこそ我らの戦地、英国人が我らの敵」という見出しの下、カナダのインド人が大挙して故国に帰還している様子を次のように伝えている。

ニューヨークの著名な『ゲーリック・アメリカン』誌は、駒形丸のインド人に関して、最近カナダのヒンドゥーが英国政府に挑んだ戦いは大いに賞賛されるべきだと述べたが、より賞讃されるべきは、カナダのヒンドゥーたちが英国人をインドから放逐するためにインドへと出発せんとしている事実である。駒形丸に乗った移民たちとカナダのヒンドゥーがインドに帰還するのが早ければ早いほど望ましい。ヒンドゥーのリーダーたちはカナダやアフリカのヒンドゥーがインドに戻り、英国人と戦うことを唱導しなければならない。まず彼らがインドを解放し、母国の立派な息子となることで、彼らの尊厳は世界中で確立されるであろう。事実、アメリカ、カナダ、アフリカ、そして他の外国にいるすべてのヒンドゥーたちが、一斉にインドに戻り、反乱を起こさんとしているのである²³⁶。

このようにヴァンクーヴァーからの駒形丸の強制退去は、インドに帰還し、独立を目指した武力闘争を展開しようとするガダル党の政治的プログラムを早めることになったのである。8月7日、オレゴン州の『ザ・ポートランド・テレグラフ』紙は、「革命を戦うべくヒンドゥーたちが帰国」という見出しの下、そうした号令に従って移動を始めるインド人

²³⁵ Ram Chandra, *India against Britain: A Reply to Austin Chamberlain, Lord Hardinge, Lord Islington and Others*, San Francisco : Hindustan Ghadar Party, 1916, p. 55.

²³⁶ *Ghadar*, 4 August 1914, cited in Emily C. Brown, Har Dayal : *Hindu Revolutionary and Rationalist*, Tucson : University of Arizona Press, 1975, p. 196.

移民の様子を次のように報道している。

南に向かうあらゆる列車と船が、この街の大勢のヒンドゥーたちを乗せていく。大量脱出が長く続くのならば、アストリアは東インド人に完全に放棄されるだろう。ハモンド製材所で雇用されていたヒンドゥーたちの大部分がすでになくなり、残った者たちも近い将来の出発の準備をしている。彼らはサンフランシスコ経由でインドに戻ると噂されているが、サンフランシスコでは、イングランドがヨーロッパ全土を巻き込む戦争に気を取られている間に、インドで勃発すると期待される革命に寄与するために、船が傭船されているという。日本の船がヒンドゥーたちを彼らの故地に運ぶのだと言われている²³⁷。

8月29日に太平洋郵便会社汽船コリア号でサンフランシスコを旅立った約70名は、引き続き数百名の移動の先発隊となった。ガダル党の指導的立場にあったラム・チャンドラとバグワン・シン、マウラヴィ・バルカトゥッラーは、港まで見送りに駆けつけ、以下のように発破をかけたと言われている。

諸君らの任務は明白である。インドに行き、国のあらゆる地点で反乱を巻き起こせ。富める者から奪い、貧しき者に恵みを与える。このようにすれば、諸君らは普遍的な共感を勝ち取れるだろう。諸君らがインドに到着次第、武器が供給されることになっている。この供給が失敗した場合には、警察署を荒らしてライフルを奪え。躊躇することなく、諸君らのリーダーたちの命令に従うように²³⁸。

ここでは個々のガダル党員の動きを細かく追跡することはできないが、彼らの移動の規模を把握するために、1914年8月以降に北米各港からインド人革命家を乗せて出航した船舶を、以下に列挙してみたい²³⁹。

²³⁷ cited in Singh and Singh, *op. cit.*, pp. 35-36.

²³⁸ Isemonger and Slattery, *op. cit.*, p. 50.

²³⁹ 以下に列挙する船名などの情報は、以下の先行文献に基づいている。Norman Buchignani, Dreen M. Indra and Ram Srivastava, *Continuous Journey: A Social History of South Asians in Canada*, Toronto: McClelland and Stewart, 1985, pp. 59-60; Deol, *op. cit.*, pp. 102-103; Jensen, *op. cit.*, 1988, pp. 190-191; Sareen, *op. cit.*, p. 11. ただし、それぞれの記述において、(とくに日本船の)船名の表記などに明らかな誤りが含ま

サンフランシスコからは、先に触れたコリア号を皮切りとして、9月5日にサイベリア号（太平洋郵便会社）で2名が、19日にチャイナ号（太平洋郵便会社）で11名、9月26日にマンチュリア号（太平洋郵便会社）で24名、10月3日に新洋丸（東洋汽船）で6名、10月21日に天洋丸（東洋汽船）で109名、10月24日にモンゴリア号（太平洋郵便会社）で141名が旅立っている。カナダの港からも多くのインド人が旅立った。早くも8月22日には、ヴァンクーヴァーから26名がエンプレス・オブ・インド号（カナダ太平洋横断鉄道汽船会社）で、8月25日にはヴィクトリアから静岡丸（大阪商船）で数名が出発している。また明確な日付は定かではないが、9月初旬にカナダのヴィクトリアから志かご丸（大阪商船）で3名が、めき志こ丸（大阪商船）で数名が、ヴァンクーヴァーからかなだ丸（大阪商船）で40名がインドを目指している。歴史家のシーマ・シソによれば、1914年から1918年までに、アメリカとカナダを離れたインド人移民の数は500から900人に上り、彼らはパナマやフィリピン、香港、上海などといった他地域からの数千人とともにインドへ帰還したという²⁴⁰。パンジャブ州総督サー・マイケル・オドワイアーは、世界各地からインドに戻ったガダル党の革命家の数を8,000と試算している²⁴¹。

こうしたガダル党の動きは、駒形丸の来航を待ち構えていたインド政庁を始めとする植民地帝国側の政治的態度を硬化させる。次節ではそうした経緯について詳述していきたい。

5. 植民地帝国側の対応

そもそも植民地帝国側は、駒形丸のインド到着の以前から、駒形丸の乗客たちが反英運動を画策する勢力と密接に関係した存在であると看做していた。

駒形丸がヴァンクーヴァーを出港して間もない7月25日の時点で、香港総督H. M. メイはロンドンの植民地省に対して、「彼らを当植民地に入れるのは、インド人部隊や、民間警備員として雇用されている一群のインド人たちを汚染（contamination）するかもしれな

れるため、『ロイド汽船名簿』や『日本船名録』などと対照させながら、それらを訂正し、さらに日付や出港地、所属する汽船会社の名称を補った。

²⁴⁰ Seema Sohi, "Race, Surveillance, and Indian Anticolonialism in the Transnational Western U. S.-Canadian Borderlands," *The Journal of American History*, Vol. 98, No. 2 (September 2011), pp. 433-434.

²⁴¹ Sir Michael O'Dwyer, *India as I Knew It, 1885-1925*, London: Constable, 1926, p. 196.

いため、非常に好ましからざることである」と注意を喚起している²⁴²。前述のように、香港政庁は表向きには失業者の増大を理由にして駒形丸の来航を拒んだが、実際のところは、香港に駐屯していたインド兵への影響を懸念したのであった。

また、帝国の統治者たちは、インド人革命家がどこかで駒形丸に乗り込み、各地で煽動を始めるのではないかとの不安を募らせていた。たとえばインド省は植民地省に対して、ヴァンクーヴァーにおいて元々の乗客に加えて新たなインド人が乗船していないか、また「幾人かの乗客たちがインドで政府に対する煽動を起こす意図があると語ったという旨の新聞報道を自治領の当局者は重要視しているかどうか」を問い合わせている²⁴³。植民地省からこれらの点に関して問われたカナダ総督は、新たな乗客は確認されていないと回答する一方で、駒形丸の航海が「カナダで上陸を拒否されたことを、インドにおける英国支配に対する煽動行為の根拠として利用しようとする政治的煽動者あるいは革命秘密結社から財政援助を受けている」可能性について言及している²⁴⁴。たとえば、6月末にハーナム・シンとフカム・シンの2名がヴィクトリアの商店で、25丁の自動小銃を購入しようとして断られている²⁴⁵。また7月20日にはアメリカ・カナダ国境付近で、2丁の自動小銃と500発の弾丸を所持したメワ・シンが、銃器密輸の容疑でカナダ官憲に逮捕された。実のところ、メワ・シンはその前日に、「海岸委員会」のメンバーであるバグ・シンとバルワント・シン、そしてハーナム・シンとともに、アメリカのワシントン州スマスにおいてベンガル州出身の革命家タラクナート・ダースと会合を行っており、メワ・シンが所持していた銃器は彼らとともに購入していたものであった²⁴⁶。こうしたインド人の動きからも、カナダ官憲は駒形丸に密かに銃器を運び込もうとする計画が行われていると考え、それが「合衆国に住む有名なヒンドゥーの革命家たちとの陰謀」の一環であると推断していた²⁴⁷。

²⁴² F. M. May, Governor, Hong Kong to Lewis Harcourt, Secretary of State for the Colonies, 25 July 1914, reprinted in Malwinderjit Singh Waraich and Gurdev Singh Sidhu, *Komagata Maru: A Challenge to Colonialism*, New Delhi : Unistar, 2005, pp. 94-95.

²⁴³ India Office to Colonial Office, 29 July 1914, reprinted in Waraich and Sidhu, *op. cit.*, p. 96.

²⁴⁴ The Governor General of Canada to the Secretary of State for the Colonies, 3 August 1914, reprinted in Waraich and Sidhu, *op. cit.*, p. 97.

²⁴⁵ Note on the Hindu Revolutionary Movement in Canada, March 1919, p. 5, Simon Fraser University Library Digital Collection, Available from: http://content.lib.sfu.ca/cdm/compoundobject/collection/km_2/id/15063/rec/3 (Accessed 26 May 2013).

²⁴⁶ Tapan K. Mukherjee, *Taraknath Das: Life and Letters of A Revolutionary in Exile*, Calcutta : National Council of Education in Bengal, 1998, pp. 57-58.

²⁴⁷ Hopkinson to Cory, July 27, 1914, cited in *Ibid.*, p. 59

このようなカナダからの情報は、植民地省やインド省を通じてインドにも伝えられた。パンジャブ州政庁の財務書記官 R. A. マントは、駒形丸の乗客たちの多くがパンジャブ州に戻り、「シク教徒のあいだに深刻な動揺を惹起しようとする数々の試みが行われる可能性がある」と、インド政庁に注意を呼びかけた²⁴⁸。同じ報告のなかで、マントは、駒形丸の帰還とともに、ガダル党のプロパガンタ活動によって「他の反体制的なパンジャブ人の大量流入」が予想されている状況にも言及している²⁴⁹。マントによれば、

戦争の勃発以前でさえ、合衆国やカナダ、中国の諸港にいるパンジャブ人（とくにシク教徒）のあいだには相当の動揺が見られた。こうした気運は、それらの国々にいるインド人のあいだで広く流通していたらしい『ガダル』誌に書かれた革命的で激情的な記事によって煽られたものであり、無知な移民たちに、パンジャブで何らかの蜂起がまもなく起こるとの印象を与えたのであった。その結果として、パンジャブへ帰還しようとする反抗的な者たちの移動が作り出されたのである²⁵⁰。

こうした背景のもと、パンジャブ州総督サー・マイケル・オドワイアーは、「アメリカや極東からインドに戻ってくるすべての移民の移動を、政庁が管理し制限できるようにする特別な立法が必要である」とインド政庁に進言した²⁵¹。そもそもインド政庁は、第一次世界大戦の勃発と英国の対独参戦を受けて、8月20日に「外国人規則 (the Foreigners Ordinance)」を發布し、英領インド内における敵性外国人の取締を強化していた²⁵²。その規則によって、外国人の出入国は厳格な監視下に置かれ、必要な場合には在留外国人の拘束が即座に行えるようになっていた。海外からのインド人革命家の帰還に備えるために、オドワイアーはこの規則を「海路でインドに到着するすべての人間に対して適用できるように拡大」することをインド政庁に求めたのである²⁵³。

²⁴⁸ M. A. Mant, Financial Secretary to Government, Punjab, to Secretary to the Government of India, Commerce and Industry Department, 25 August 1914, reprinted in Waraich and Sidhu, *op. cit.*, p. 101.

²⁴⁹ *Ibid.*

²⁵⁰ *Ibid.*

²⁵¹ *Ibid.*

²⁵² Foreigners Ordinance, 20 August 1914, reprinted in Government of India, Legislative Department, *Legislation and Orders relating to the War*, 3rd edition, Delhi: Superintendent Government Printing, India, 1915, pp. 22-25.

²⁵³ M. A. Mant, Financial Secretary to Government, Punjab, to Secretary to the

こうして9月5日に、「インド入国規則 (the Ingress into India Ordinance)」が発布される²⁵⁴。同規則は、「その安全と利益と平穩」を脅かす危機からインドを守るために必要と判断される場合には、当局が「外国人でない者 (persons not being foreigner)」を、インド入国時に無条件に逮捕・拘禁することを可能にした。これによって、ガダル党を始めとする革命勢力に関係があると看做されたインド人は、あたかも「外国人」であるかのように扱われるようになったのである。

この「インド入国規則」は、ガダル党の革命家たちが大挙してインドに帰還してくるという事態に応じて考案されたものであったが、それが最初に適用されたのは、駒形丸の乗客に対してであった。これは駒形丸をインド独立運動史上の悲劇の主演として意義づける際に、決定的に重要な事実となる。

6. カルカッタ：バッジ・バッジの虐殺

9月26日、駒形丸はカルカッタを目指し、フーグリー川の河口に入る。しかし、カルカッタから約90キロ下流に位置するカルピ村近くを航行中、汽艇で近づいてきた官憲の指示で、駒形丸は一時的に碇泊させられてしまう。翌日、3名の高官が駒形丸を訪問した。当該地域の行政長であるジェイムズ・ドナルド、インド政庁犯罪情報局のF. S. A. スロコック、パンジャブ州ホシャルプール県警副部長のR. ハンフリーである。彼らにはパンジャブ人の警官隊が帯同していた。警官隊は2日間に渡って駒形丸を臨検し、武器や扇情的文書の類が隠匿されていないか船内を隈なく搜索した。しかしこの搜索では何も特別な物品は見されてはいない。

臨検の結果、駒形丸は上流に向けて航行することを許される。しかし29日にカルカッタから27キロ下流を溯上中、汽艇で接近してきた前述の高官たちとカルカッタの警視總監サー・F・ハリディが駒形丸の甲板に上がり、同船をカルカッタ南西に位置するバッジ・バッジに係留するよう命じた。そして乗客たちに対して、栈橋近くの停車場で待機している特別列車で彼らをパンジャブ州まで護送すると伝えた。321名の乗客のうち17名のムス

Government of India, Commerce and Industry Department, 25 August 1914, reprinted, Waraich and Sidhu, *op. cit.*, p. 102.

²⁵⁴ Ingress into India Ordinance, 5 September 1914, reprinted in *Ibid.*, pp. 26-27.

リム教徒は、当局の措置に同意し、比較的速やかに船を下りたが、官憲からの度重なる勧告にもかかわらず、残りの者たちは下船を頑に拒否した²⁵⁵。数時間の抵抗の結果、ようやく陸に上がった後も、停車場で彼らは列車に乗ることを拒み続ける。この時点で配備されていた27名の警官隊の力では、300名に及ぶインド人を列車に無理に押し込むのは不可能であった。そのうちの数名は列車に乗ることに同意したが、残りのインド人たちは徒歩でカルカッタへ向けて行進を始めた。現場に居る警官隊だけではもはや事態を收拾できないと考えたドナルドは、ベンガル州行政参事会副議長サー・ウィリアム・デュークに連絡を取り、軍隊の動員を要請した。それを受けて、デュークとベンガル州政府主席書記官J. G. カニングに伴われた、王立フュージャリア連隊に所属する150名の兵士が、カルカッタのウィリアム砦から自動車で急派された。またハリディ警視総監は電話で本部に警官の増員を命じ、J. H. イーストウッド予備警察隊司令警視の指揮のもと、30名の警官が現場に駆けつけた。この間、列車には59名が乗せられていたが、当局はさしあたり彼らをパンジャーブ州まで護送することを優先し、列車を出発させた。他方で、増員された警官隊と軍隊は、バッジ・バッジの栈橋から4、5マイル離れた地点で、インド人たちの行進を阻止し、再び停車場まで連行した。第2の列車の準備が整うまでの間、インド人たちは野外で待機させられることになる。ここから事態が急転する。グルジット・シンを群衆の中から無理矢理に連れ出そうとしたイーストウッド警視の振る舞いに対してインド人が激昂したことから衝突が起こり、その鎮圧のために警官隊と軍隊が発砲した。

インド人と治安側のどちらが最初に発砲したのか、そもそもインド人が銃器を所持していたかどうかという点に関しては、インド政庁による『報告書』の記述と、グルジット・シンが著した『駒形丸の航海』の記述には大きな食い違いがある。『報告書』では、イーストウッド警視に対するインド人側の発砲によって衝突は開始されたとの説明がなされており、インド人は相当数の銃器を所持していたと書かれている²⁵⁶。他方でグルジット・シンは自著のなかで、インド人が銃器を所持していなかった事実を強調している²⁵⁷。残念ながら、このどちらが真実であるかを判断する術は存在しない。しかし仮にインド人の側が銃器を所持していたとしても、双方の武装に圧倒的な非対称性があったことは、衝突の被

²⁵⁵ 本節で用いられている数的データは、インド政庁が纏めた『駒形丸事件調査委員会報告書』の記述に依拠している。以下の論述のなかで出てくる数的データも、とくに断りがなにかぎり、同史料に依拠したものである。

²⁵⁶ Government of India, *op. cit.*, pp. 72-74.

²⁵⁷ Baba Gurdit Singh, *op. cit.*, pp. 151-152.

害から一目瞭然であろう。駒形丸の乗客のうち少なくとも20名が警官隊と軍隊が放った銃弾によって殺害されたのに対して、治安側が出した死者は、イーストウッド警視とインド人警官2名の計3名に過ぎない²⁵⁸。さらに『報告書』の説明によれば、イーストウッド警視以外の2名は、軍隊による誤射によって殺害された可能性が高いのである²⁵⁹。また駒形丸の乗客と治安当局の人間以外にも、近隣住民2名と鉄道員1名がおそらく流れ弾に当たったことが原因で死亡している²⁶⁰。しかし結局35名が重傷を負い、211名が逮捕された争乱のさなかに、グルジット・シンを含む28人が逃亡することに成功した。

これが「バッジ・バッジの虐殺」として知られる出来事の顛末である。歴史家R. C. マジヤムダールは「すべての事実が知られるようになれば、バッジ・バッジ虐殺はジャリヤーンワラー・バグの虐殺 [=アムリットサル虐殺] と同じカテゴリーに入れられるようになるだろう」と述べている²⁶¹。当局の措置を正当化する目的で作成された『報告書』でさえも、大部分のインド人の殺傷が、警官と兵士の発砲によるものであったと明記している。軍隊だけでも177発の銃弾を放ったこの事件の直後、ベンガル州政庁がインド内の各新聞社に対して「刺激的なコメント」を避けるよう通達し、報道管制を敷いたのも不思議ではない²⁶²。それほどまでに治安当局側の鎮圧行動は激烈なものだったのである。

バッジ・バッジの虐殺後、グルジット・シンのように官憲の追跡を逃れられなかった駒形丸の乗客たちは「インド入国規則」の適用によって逮捕され、カルカッタの監獄に収監

²⁵⁸ 在カルカッタ日本総領事は、死者は40名以上に数え、負傷者は100名を超えたとの風説があることを伝えている。1914年10月1日付 在カルカッタ総領事信夫淳平より外務大臣加藤高明宛「駒形丸帰還印度人ノ『バッジ・バッジ』ニ於ケル騒擾ニ関スル報告ノ件」『加奈陀ニ於テ東印度人入国禁止一件・駒形丸事件』（外交史料館所蔵）。後生の歴史研究は、インド政庁の『報告書』が死傷者数を実際よりも低く見積もっているのではないかとの疑念をしばしば呈してきた。Josh, *op. cit.*, pp. 80-90.

²⁵⁹ Government of India, *op. cit.*, p. 74.

²⁶⁰ *Ibid.*

²⁶¹ R. C. Majumdar, *History of Freedom Movement in India*, Vol. 2, Calcutta: Firma K.L. Mukhopadhyay, 1962, p. 434. [] 内引用者補足。なお、アムリットサルの虐殺とは、1919年4月13日、インドのパンジャーブ州アムリットサル市において、国産品愛用（スワデーシー）の要求と、反植民地主義運動の活動家に対する令状なしの逮捕や、陪審員なしの裁判を認めたローラット法の制定に対する抗議のために集まったインド人に対して、軍隊が無差別射撃を行った事件である。事件の現場となった公園の名を取って、ジャリヤーンワラー・バグの虐殺（Jallianwala Bagh Massacre）とも呼ばれる。この事件がひとつの契機となって、すでに4月6日にガンディーが開始していた非暴力不服従運動（サティヤグラハ）が広範な大衆的支持を集めることになった。

²⁶² Weekly Report of the Director of Criminal Intelligence, 13 October 1914, reprinted in Waraich and Sidhu, *op. cit.*, p. 226.

されることになった。大英帝国の臣民であることを根拠にしてカナダへの自由な入国を求めた駒形丸の乗客たちは、「インド人」としての人種的差異を理由にしてカナダから強制送還された。しかし、インドに帰国してみれば、インド独立を目指す革命活動への関与を疑われ、「インド入国規則」の適用によって、あたかも「外国人」であるかのように逮捕・監禁されたのである。大英帝国における移動の権利を求めた彼らの航海は、逮捕・監禁によってインド領内での移動の自由さえも奪われる結果になったのである。これが1914年4月に香港を発つて以来、約6ヶ月に渡って続けた航海と抵抗運動が迎えた悲劇的なクライマックスなのであった。

7. おわりに

本章で詳述してきたように、駒形丸に乗ったインド人乗客が大英帝国の一部であるカナダから強制退去させられたという事実は、北米太平洋岸地域を拠点としてインド独立を展開していたガダル党の活動を活性化し、故国で武装蜂起を起こすために帰還していく革命家の移動の波を作り出した。結果的に、こうした革命勢力を乗せてインドに向かう数々の船を先導する形になった駒形丸は、ガダル党のメンバーたちによって「革命の船」として意味付けられることになった。それに対して植民地帝国の側は、こうした革命勢力の動向から駒形丸の航海自体がインド独立運動と関連していると疑い、革命運動の鎮圧のために立法化された特別措置のひとつである「インド入国規則」を駒形丸に乗ったインド人に行使し、上陸と同時に彼らを拘束しようとしたのであった。インドの治安維持を担う側からみれば、駒形丸の乗客たちは不穏分子に他ならないと看做されたのであった。

本章を閉じる前に、駒形丸事件を契機としてインドに帰還して武装蜂起を試みたガダル党の計画がどのような末路を辿ったのかについても簡単に触れておきたい。

カナダや香港などからの情報によって、すでに革命勢力の大規模な帰還に対して厳戒態勢で望んでいたインド政庁は、前述の「インド入国規則」の行使することで、多数の革命家を入国時と同時に逮捕した。革命運動と結びついた「犯罪的陰謀活動」の調査を目的としてインド政庁が1918年に纏めた「インド煽動活動調査委員会報告書 (Report of Indian Seditious Committee)」によれば、1914年から1917年までに、311名が投獄され、2,527

名がそれぞれの出身村内に監禁されたという²⁶³。

また、インド政庁が敷いたこのような厳しい監視の網を潜り抜けて、インドへの上陸を無事に果たした革命家たちも、当初の計画を十全に遂行できたわけではない。1914年11月から1915年2月にかけて、パンジャブ地方の各地で企てられた数々の武装蜂起は、指導的立場にある者の多くが入国時に検挙されたことによる組織力と連絡網の弱体化、慢性的な資金不足、海外からの武器供給計画の失敗、そして何よりも英国官憲による諜報活動と厳格な取締のために、いずれも失敗に終わった。1915年半ばまでにはインド本土におけるガダル党の革命活動は、当局によってほぼ完全に弾圧された。

インド政庁は「1915年3月に、公的な安全と平穏に対する犯罪行為を速やかに裁くために」、「インド防衛法 (Indian Defence Act)」を制定し、弁護人の立ち会いや、上告の手続を省略した特別法廷においてガダル党の関係者を断罪する²⁶⁴。1915年から1917年にかけて開かれた一連の特別法廷において、291人のガダル党員が出廷させられ、そのうち42名が死刑に、93名が禁固刑に、114名がアンダマン島などへの流刑に処せられた²⁶⁵。

しかし、なぜこれほどまでに多数のインド人たちが英国への反感を爆発させ、ガダル党の革命行動に参加したのであろうか。残念ながら、彼ら自身による言葉は残されていない。しかし駒形丸事件の約1年後に、インド省がカナダへのインド人移民をめぐって生じた諸問題を振り返るために作成した覚書に書かれた次のように言葉は、それを考える上でのヒントになる。

インドにおける大英帝国にとっての問題の深刻さは、インド軍の主要な徴兵地であるパンジャブの臣民が実際に影響を被った集団 (classes) であったことであり、パンジャブで不穏を惹起させようとした扇動者たちに、シク教徒たちのカナダに対する不平が非常に巧妙に利用されたことである。〔中略〕彼らを翻弄しようとした扇動者たちの試みは、移民に関する不平と密接に絡まり合っていたのである²⁶⁶。

²⁶³ Great Britain, *Parliamentary Papers, Report of Committee Appointed to Investigate Revolutionary Conspiracies in India*, Cd. 9190, London: H. M. Stationary Office, 1918, p. 68.

²⁶⁴ Defence of India Act, 19 March 1915, reprinted in Government of India, Legislative Department, *op. cit.*, pp. 2-8.

²⁶⁵ Singh and Singh, *op. cit.*, p. 45.

²⁶⁶ India Office, "Memorandum on Indian Immigration to Canada," 26 August 1915, reprinted in Canada, Department of External Affairs, *Documents on Canadian External Relations, Volume I: 1909-1918*, Ottawa: Queen's Printers and Controller of

ここに指摘されているように、シク教徒がガダル党による反乱に加担した根本的な原因が、自治領植民地でのインド人に対する差別的な移民管理にあった。

本章で指摘したように、そもそもガダル党の運動自体を人員と財政の面から支えていたのは、シク教徒の労働者階級であった。そして『ガダル』誌の呼びかけに応え、独立を達成するための武装蜂起に参画するために世界各地から故国に戻った者たちの大部分も、少しでもましな生を求めために大英帝国の内部の労働市場のなかを（時にはそれを越えたより広い空間を）渡り歩いていた労働者階級であった。兵士や警官として極東アジアの港で帝国の治安維持の末端を担ったものたち。カナダ太平洋岸の製材所や缶詰工場、鉄道敷設のキャンプでの季節労働に従事しながら帝国の周辺の経済開発に貢献したものたち。こうした労働者たちがインド独立を求める独立運動（Freedom Movement of India）に参加した理由には、移動の自由（Movement of Freedom）への希求があったのではないだろうか。そして、彼らの植民地帝国による抑圧に対する抵抗運動もまた、移動のなかで熟成されたと考えられるのではないだろうか。

本章の冒頭で強調したように、駒形丸自体はインド独立といった政治的目標を掲げて出航したのではない。それは出稼ぎ労働者を運ぶために傭船された一隻の移民船にすぎない。しかし、大英帝国内でよりよい雇用機会が見込める場所に移動しようとした労働者階級、自国の領内への有色人種の流入を何としても阻止しようとしたカナダの排斥主義者、駒形丸を「革命の船」と意味付け、カナダから駒形丸の強制退去を契機として、インドでの武装蜂起を早期に実現しようとしたガダル党の活動家たち、駒形丸の乗客たちを英国のインド支配にとっての不穏分子と看做した植民地帝国の施政者たち、このような商業・経済・政治を横断したさまざまな思惑が交錯する歴史状況のなかを航海した駒形丸は、結果としてインド人に独立運動を展開する際の政治的覚醒をもたらす契機となったといえるのではないだろうか。

駒形丸の移動は、帝国の臣民には帝国領内での移動の権利が保証されているはずであるとの前提をもって開始された。しかし、ヴァンクーヴァーに到着した駒形丸の乗客たちは、特定の「国民」に属していないという理由から上陸を阻まれ、特定の「人種」に所属していることを理由に強制送還が正当化された。そしてインドにおいては、革命勢力との関連

Stationary, 1967, p. 666. [] 内引用者補足。

を疑われたために、「インド入国規則」が適用され、あたかも「外国人」であるかのように扱われ、逮捕・監禁された。臣民に保証されていた最低限の権利さえもが剥奪されたのである。

駒形丸の航海に対する植民地帝国側の対応は、帝国の臣民の原則が「国民」や「人種」の差異の恣意的な援用によって書き直される様を明らかにしていた。駒形丸の移動は、「国民」や「人種」を統治のアリバイとして触発してしまったのである。すなわち、その移動は、帝国の臣民という一般性を徐々に内破させていくきっかけだったといえるのではないだろうか。大英帝国から独立し、インド国民＝ネイションを希求しているという嫌疑をかけられ、「インド入国規則」が初めて適用された人間たちが乗っていた船、それが駒形丸だった。それは船でなければならなかったのだ。後にガダル党の主要メンバーの一人となるブハイ・パルマナンドは、1912年に『ザ・モダン・レビュー』誌に寄稿した論考のなかで書いている。「船酔いこそがネイションにとっての最良の強壯剤である」、と²⁶⁷。

²⁶⁷ Bhai Parmanand, "Greater India," *The Modern Review*, Vol. 12, No. 2 (February 1912), p. 156.

終章

1. 本研究のまとめ

1914年5月、グルジット・シンをはじめとした駒形丸の乗客たちは、彼らが有する英国臣民としての地位と、それが保証している帝国領内での自由な移動の権利に訴えて、同じ大英帝国領であるカナダの門戸を叩いた。しかしながら有色移民の大量流入を好ましく思わないカナダの移民局は、法外な手段を用いて駒形丸の乗客たちの上陸を阻止した。駒形丸の乗客たちのカナダからの強制退去は、究極的には、カナダに付与されていた自治権あるいは国家主権の名の下に行使されたが、そもそもカナダが同じ帝国の臣民であるインド人に対して移民管理の名のもとに、軍事力による脅迫をもってして強制送還を強いることができるかどうか、この点は帝国内部における国民国家の主権の範囲をめぐる議論の余地を大きく残した。同時に、このような法外な手段に訴えて初めて、カナダ政府はその「国境」線を引いたのである。「国境」は自明のものとして存在していたわけではなかったのだ。にもかかわらずカナダ司法は「国民」や「人種」の区分の動員によって、帝国臣民のあいだに恣意的な差異を持ち込み、帝国臣民であるインド移民の移動の自由を否定し、移民局の対応に法的な裁可を与えたのであった。それは多数の民兵と海軍の出動という軍事的暴力によって裏書きされた。

カナダ海軍巡洋艦レインボー号に護送されながら駒形丸がヴァンクーヴァーを離れた直後、カナダの『トロント・スター』紙は、帝国の臣民が帝国の領土から追い払われるという事態が露にしている明らかなる矛盾を、次のような言葉で端的に表現した。

我々は認めなければならぬ。ある意味では帝国に留まることを、別の意味では帝国を出て行くことを強いられているヒンドゥーたちに、その事態が正当なものだと説明するのが極めて困難であるということを²⁶⁸。

²⁶⁸ Cited in J. Castell Hopkins, *The Canadian Annual Review of Public Affairs: 1914*, Toronto: Annual Review Publishing, 1915, p. 119.

強制送還されていく駒形丸の姿が明らかにしていたのは、帝国の臣民である限りにおいて法の下での平等を約束していた、当の帝国の統治原理が破綻している様であった。

この逆説は、追放されたインド人の側に、ある種の抵抗の論理を与えることになる。つまり、帝国政府が帝国の領土であるカナダからのインド人移民の追放を許すのであれば、インド人がインド領からの英国人の追放を求める者がでてきたとしても、いささかも不思議ではなからうというものだ。

本研究を通して繰り返し指摘してきたように、インド人に対する移民管理の強化は、反英独立運動を激化させる可能性を常に秘めていた。実際、帝国の統治原理が自壊するさまを衆目の下に晒した駒形丸の強制送還は、インド独立を目指す反英植民地主義闘争を加速化させたという点でも重要な歴史的意義を持っていた。第4章で詳述したように、駒形丸の運命は北米太平洋岸を拠点にグローバルな規模で反英武力闘争を唱導していたガダル党の行動計画を加速化させ、多数のインド人移民を革命活動に参画する事態を招来したのであった。

他方で、植民地帝国の治安維持を担う統治機構支から革命活動とのつながりを疑われた駒形丸の乗客たちは、インドにおいても暴力的な扱いを受けることになった。駒形丸の乗客は、第一次世界大戦の勃発と反植民地主義運動の高揚という背景のもとで制定された戦時特別法のひとつであり、反体制的な政治勢力に加担しているインド人を敵性外国人と同じように扱うことを許可した「インド入国規則」の最初の適用対象とされたのである。同規則のもとで行われようとした逮捕・監禁に抵抗した乗客たちは、警官隊と軍隊による発砲射撃の餌食となり、4ヶ月に及んだ駒形丸の航海は、少なくとも26名以上の死者を出した悲劇的な結末を迎えることになったのである。

このようにヴァンクーヴァーを離れてからの駒形丸の乗船員たちがとった行動は、カナダの排他的移民法への挑戦という意味での政治的側面を持つに至ったわけが、これも繰り返し指摘してきたように、当初の駒形丸の航海自体は、カナダへの出稼ぎ労働者を運ぶ経済活動であったにすぎない。しかしながら、その船の乗客たちの移動に対する帝国の移民管理統治は、逆説的なことに、大英帝国の統治秩序の内破を導いていった。帝国内の秩序を維持するために採られた一連の方策によって悲劇に追い込まれた一隻の船の運命が、実はその帝国の秩序自体を揺さぶり、混乱させ、亀裂を走らせるきっかけになったのである。

2. 移民に関する歴史社会学的アプローチへの本研究の貢献

本研究の最も重要な新規性、もしくはオリジナリティは、駒形丸が経験した悲劇が、帝国にとってもある意味で悲劇的な逆説をもたらすことになったということ、この事実を歴史の実証的再検討に基づいて論証した点にある。近代帝国とその変容過程に関して理論的、思想的検討を施すだけでなく、可能なかぎり広範囲に文献資料を獵歩し、あくまでも当時の史資料をして語らしめようとしたことにこそ、本研究の独自性があるといえよう。それはまた、カナダとインドの「各国史」の中でのみ語られてきた「駒形丸事件」を、広く帝国史の文脈に引きずり出すと同時に、船主、船籍、寄港地、そして航海そのものが大英帝国の主権の領域をそもそも超えていたということ、またその帝国とは異なる、もしくは拮抗する権益を求めていた近代日本に未だ十分検討されていない史資料があるということを加味すれば、駒形丸は帝国史からゆるゆると漕ぎ出し、よりグローバルな移民、労働過程、主権、脱植民地主義運動などをめぐる、多様な問題群へと接続されうる可能性を秘めている。

また本研究が移民に関する歴史社会学的アプローチに貢献することが期待される方法論的側面も強調しておきたい。「移民が国境を超えるから問題となるのではなく、移民を制限することによって国境なるものが立ち上がる」という視点の転換を、筆者は歴史事実に寄り添いながら、本研究を通じて繰り返し提案してきた。第1章で重点的に展開した、移民を「プッシュ・プル要因」のマトリクスのもとに定点観測する従来の手法や、その延長線上の発想から、トランスナショナルな移動を定位するためにまずはナショナルな地理、主権の範囲、国民という資格付を分析の出発点とする方法論的ナショナリズムに対する批判は、純粋に方法論や分析論の水準にとどまるのではなく、「駒形丸事件」という出来事の歴史を詳細に、多角的に、かつ実証的に再検討する作業を通じて初めて可能になった。それは単に歴史の再解釈という、いくつもの物語を措定したうえで多元論的視点に立った「オルタナティヴ・ヒストリー」を訴えるものでは、もちろんない。

「駒形丸事件」という出来事は、帝国と国民国家、移動とそれを制限する国境、法外な手段と法、革命勢力と統治機構、それぞれが複雑に絡み合う重層的な歴史を、それがまさに歴史的出来事であるということを通じて私たちに想起させるものだ。帝国を揺さぶった駒形丸が想起され、そこでイメージされる歴史的主体が立ち現れる時、それは帝国の危機の瞬間を現在に想起させると同時に、移民や移動を理解し考察する、従来の視座、方法、

アプローチもまた危機にあることを改めて教えられるきっかけになるだろう。

3. 今後の課題

本研究は大英帝国領内における移民管理を考察することに焦点を当てたため、帝国と国民国家との相克関係は、あくまでも大英帝国の秩序をめぐるせめぎあいとして取り扱われた。しかし駒形丸に搭乗していたのはインド人だけではない。前述したように、20世紀初頭の海運大国として大英帝国と海上輸送をめぐる政治経済的折衝を繰り広げていた日本人がその船主であり、船員であった。本研究ではわずかに言及したにすぎないが、「駒形丸事件」を記録した日本語史資料は数多くあり、なおかつ本研究で参照した先行研究ではほぼ見過されている状態である。この史資料を入念に読み込み、詳細に検討することで、「駒形丸事件」を一帝国史の領野から漕ぎ出させ、前節で述べたようなよりグローバルな海上の歴史社会学へと展開できるだろう。むしろ、「駒形丸事件」を日本の立場から再検討しようというのではない。それでは本研究を通じて批判してきた、特定の国家間ないしは地域間の「プッシュ・プル要因」をフォーマットとする定点観測的アプローチに立ち戻ることになってしまうからだ。

例えば、駒形丸で「移民」を企てたのは何もインド人乗客だけではなかったことに注目するならば、帝国の波間を移動するより不特定多数の労働者または労働予備軍たちの動向と、輸送手段としての船との関係に光を当てることができる。駒形丸がカナダ海軍巡洋艦レインボー号に連行されながらヴァンクーヴァーを出航する際にも、船員のなかから密入国を企てるものが表れている。在ヴァンクーヴァー日本領事堀義貴が本国外務省に送った報告書によれば、

軍艦は晚香坡島南端ケープ・フラッターー迄同行せしが、其途次、プランパー海峡に於て、日本人水夫2名投水、密入国を企てたるも、昼間なりん為、容易に捕へられ、駒形丸に還付せられたり²⁶⁹。

²⁶⁹ 大正3年7月30日付、晚香坡領事堀義貴より外務大臣加藤高明宛「駒形丸出航事情報告ノ件」『加奈陀ニ於テ東印度人入国禁止一件・駒形丸事件』（外交史料館所蔵）。

大英帝国の波打ち際で「カナダ」と「インド」がしのぎを削っている隙に、その帝国の外部にありつつ周縁をうかがう日本人がいた。日本人海上労働者による脱走の企てがあったという歴史は、単に日本人労働者の移動の経路と、インド人労働者の移動の経路が、駒形丸という汽船の内部で交差していたことを示すだけではない。このさりげない事実から始められる研究の射程は、国境管理に焦点を当てたカナダ一国史でもなく、インドからカナダへの人の移動に焦点を当てた移民史でもなく、また駒形丸の航路を辿る地域史でもなく、さらには英国や旧植民地諸国に保存されている史料分析に基づく一帝国史でもない、大英帝国を越えたより広範な歴史的・空間的視座の中での「駒形丸事件」の意義である。その目指すところは、完成された植民地帝国である大英帝国と、新興の大日本帝国とを包括的に研究対象とするような海洋歴史社会学への視座を開くこと、本研究はその大きな課題に取り組むための第一歩である。駒形丸はそもそもインド人労働者を輸送するための船であったにもかかわらず、「事件」を経て、インドの脱植民地化と独立革命へといたる見逃し難いマイルストーンとして出来事化されたということを忘れてはならないだろう。やはり船から考えなければならない。大西洋の歴史家ピーター・ラインバウとマーカス・レディカーがいみじくも述べたように、世界をめぐる輸送の主力であったその時代、船は「資本主義のエンジン」であると同時に、革命家たちの概念や実践が伝達される「抵抗の舞台」でもありうるからだ²⁷⁰。

²⁷⁰ Peter Linebaugh and Marcus Rediker, *Many Headed Hydra. Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston: Beacon Press, 2000, p. 144.

史料・文献一覧

一次史料

1. 公文書

【英国】

国立公文書館所蔵公文書

CO42 Series (Colonial Office: Canada)

CO129 Series (Colonial Office: Hong Kong)

CO886 Series (Colonial Office: The Self-Governing Dominions and Coloured Immigration)

FO115 Series (Foreign Office: U.S.A.)

FO262 Series (Foreign Office: Japan)

議会史料

Proceedings of Conference between Secretary of State for Colonies and Premiers of Self-governing Colonies, at the Colonial Office, London, June and July 1897, C. 8596, London : HMSO, 1897.

Parliamentary Papers, Report of Committee Appointed to Investigate Revolutionary Conspiracies in India, Cd. 9190, London : H. M. Stationary Office. 1918.

【カナダ】

政府公刊物

Department of External Affairs, *Documents on Canadian External Relations, Volume I: 1909-1918*, Ottawa : Queen's Printers and Controller of Stationary, 1967.

The Dominion Bureau of Statistics, *The Canada Year Book 1915*, Ottawa : F. A. Acland, 1916.

The Dominion Bureau of Statistics, *The Canada Year Book 1920*, Ottawa : F. A. Acland, 1921.

King, W. L. Mackenzie, *The Report of the Royal Commission Appointed to Inquire into the Methods by which Oriental Labourers Have Been Induced to Come to Canada*, Ottawa : Government Printing Bureau, 1908.

——, *The Report on Mission to England to Confer with the British Authorities on the Subject of Immigration to Canada from the Orient and Immigration from India in Particular*, Ottawa : S. E. Dawson, 1908.

議会史料

Parliament, *House of Commons, Debates*.

Parliament, *House of Senate, Debates*.

【インド】

政府公刊物

Government of India, *Report of the Komagata Maru Committee of Inquiry and Some Further Documents*, with an Introduction by Darsham S. Talta, Chandigarh : Unistar Books, [1915] 2007.

Government of India, Legislative Department, *Legislation and Orders relating to the War*, 3rd edition, Delhi : Superintendent Government Printing, India, 1915.

【日本】

外交史料館所蔵ファイル

『カナダニ於テ東印度人入国禁止一件・駒形丸事件』

2. 新聞

The Japan Advertiser

The Daily News Advertiser

The Straits Times

The Sun

The Vancouver Daily Province

The Vancouver Daily World

The Victoria Daily Colonist

『大阪毎日新聞』

3. 裁判記録

Re Munshi Singh, 6 July 1914, *British Columbia Report*, No. 20, pp. 243-292.

In Re Narain Singh et al, 28 November 1913, *British Columbia Report*, No. 18, pp. 415-416.

二次文献

Agamben, Giorgio, *Homo Sacer: Sovereign Power and Bare Life*, translated by Daniel Heller-Roazen, Stanford : Stanford University Press, 1998. [=高桑和己訳『ホモ・サケル：主権権力と剥き出しの生』以文社、2003年。]

秋田茂『イギリス帝国とアジア国際秩序：ヘゲモニー国家から帝國的な構造権力へ』、名古屋大学出版会、2003年。

——「駒形丸事件と帝国臣民」、木畑洋一・秋田茂編著『近代イギリスの歴史：16世紀から現在まで』ミネルヴァ書房、2011年、132-133頁。

Andracki, Stainislaw, *Immigration of Orientals into Canada, with Special Reference to Chinese*, New York : Arno Press, 1978.

Avery, D. and P. Neary, "Laurier, Borden and a White British Columbia," *Journal of Canadian Studies*, Vol.12, No. 4 (Summer 1977), pp. 24-34.

Barde, Robert Eric, *Immigration at the Golden Gate: Passenger Ships, Exclusion, and Angel Island*, Westport, CT : Praeger, 2008.

Barman, Jean, *The West beyond the West: A History of British Columbia*, Toronto :

- University of Toronto Press, 1991.
- Belshaw, John, *Colonialization and Community: The Vancouver Island Coalfield and the Making of the British Columbia Working-Class*, Montreal : McGill-Queen's University Press, 2002.
- Bodley, John Edward Courtenay, *The Coronation of Edward the Seventh: A Chapter of European and Imperial History*, London : Methuen, 1903.
- Bose, A.C., *Indian Revolutionaries Abroad, 1905-1922: In the Background of International Developments*, Patna : Bharati Bhawa, 1971.
- Brettell, Caroline B. and James F. Hollifield eds., *Migration Theory: Taking across Disciplines*, 2nd edition, New York : Routledge, 2008.
- Broom, Herbert. *Constitutional Law Viewed in Relation to Common Law*, 2nd edition, London : W. Maxwell & Son, 1885.
- Brown, Emily C., *Har Dayal: Hindu Revolutionary and Rationalist*, Tucson : University of Arizona Press, 1975.
- Buchignani, Norman, Doreen M. Indra and Ram Srivastava, *Continuous Journey: A Social History of South Asians in Canada*, Toronto : McClelland and Stewart, 1985.
- Chandra, Ram, *India against Britain: A Reply to Austin Chamberlain, Lord Hardinge, Lord Islington and Others*, San Francisco : Hindustan Ghadar Party, 1916.
- Chandrasekhar, S., "Indian Immigration in America," *Far Eastern Survey*, Vol. 13, No.5 (July 1944), pp. 138-143.
- Chang, Kornel Suk, *Transpacific Borderlands and Boundaries: Race, Migration and State Formation in the North American Pacific Rim, 1882-1917*, Ph.D. Thesis, University of Chicago, 2007.
- Cheng, Lucie, and Edna Bonacich, *Labor Immigration Under Capitalism: Asian Workers in the United States before World War II*, Berkeley : University of California Press, 1984.
- Cresswell, Tim, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York : Routledge, 2006.
- Das, Rajani Kanta, *Hindustani Workers on the Pacific Coast*, Berlin : Walter de

- Gruyter & Co., 1923.
- Dhanki, Joginder Singh, *The Story of My Life by Lala Lajpat Rai: An Unknown Fragment*, Gitanjali Prakashan, New Delhi : Krishna Sondhi, 1978.
- Dignan, Don, *The Indian Revolutionary Problem in British Diplomacy 1914-1919*, New Delhi ; Bombay ; Calcutta ; Madras ; Bangalore ; Hyderabad ; Ahmedabad : Allied Publishers, 1983.
- Dixon, C., "Lascars: The Forgotten Seamen," in R. Ommer and G. Ponting eds., *Working Men Who Got Wet: Proceedings of the Fourth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project*, St John's : Atlantic Shipping Project, 1980, pp. 265-277.
- Dummett, Ann and Andrew Nicol, *Subjects, Citizens, Aliens and Others: Nationality and Immigration Law*, London : Weidenfeld and Nicolson, 1990.
- Dutton, Aran, ed., *Beyond the Komagata Maru: Race Relations Today*, Surrey : The Progressive Indo-Canadian Community Services Society, 1990.
- Foucault, Michael, *Society Must be Defended: Lectures at the Collège de France, 1975-76*, translated by David Macey, New York : Picador, 2003. [=ミシェル・フーコー『社会は防衛しなければならない : コレージュ・ド・フランス講義 1975-1976 年度』、石田英敬・小野正嗣訳、筑摩書房、2007。]
- Fraser, T. G., "Imperial Policy and Indian Minorities Overseas, 1905-23," in A. C. Hepburn, ed., *Minorities in History*, London : Arnold, 1978, pp. 154-169.
- , "The Sikh Problem in Canada and Its Political Consequences, 1905-1921," *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, Vol. 7, Issue 1 (October 1978), pp. 33-55.
- 藤川隆男『人種差別の世界史—白人性とは何か?』刀水書房、2011年。
- Gandhi, M. K., *Collected Works of Mahatma Gandhi*, Vol. III, New Delhi : Publications Division, Ministry of Information and Broadcasting, Government of India, 1960.
- Gardner, Ray, "When Vancouver Turned back the Sikhs," *Mclean's Magazine*, (November 1958), pp. 142-154.
- Gaylord, Mark S. and Harold Traver, "Colonial Policing and the Demise of British Rule in Hong Kong," *International Journal of the Sociology of Law*, Vol. 23 (1995),

- pp. 23-43.
- Gorman, Daniel, *Imperial Citizenship: Empire and the Question of Belongings*, Manchester ; New York : Manchester University Press, 2006.
- Hallett, Mary E., “A Governor General’s Views on Oriental Immigration to British Columbia,” *BC Studies*, No. 14 (Summer 1972), pp. 51-72.
- Hallberg, Gerald N., “Bellingham, Washington’s Anti-Hindu Riot,” *Journal of the West*, Vol.1 No.1/2 (July/October 1962), pp. 163-175.
- Hancock Moffat, “Naturalization in Canada,” in Norman MacKenzie, ed., *The Legal Status of Aliens in Pacific Countries: An International Survey of Law and Practice concerning Immigration, Naturalization and Deportation of Aliens and Their Legal Rights and Disabilities*, London : Oxford University Press, 1937, pp. 88-102.
- Hansen, Randall, “The Politics of Citizenship in 1940s Britain: The British Nationality Act,” *Twentieth Century British History*, Vol. 10, No. 1 (1999), pp. 67-95.
- Hasting, Paula, “Fellow British Subjects or Colonial ‘Other’ ? : Race, Empire, and Ambivalence in Canadian Representation of India in the Early Twentieth Century,” *American Review of Canadian Studies*, Vol. 38, Issue 1 (March 2008), pp. 3-26.
- Headrick, Daniel R., *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York : Oxford University Press, 1981. [=D. R. ヘッドリック『帝国の手先：ヨーロッパ膨張と技術』原田勝正ほか訳、日本経済評論社、1989年。]
- Hopkins, John Castell, *The Canadian Annual Review of Public Affairs: 1914*, Toronto: Annual Review Publishing, 1915
- , *The Life of Edward VII*, n.pl., 1902.
- 細川道久「駒形丸事件史料：『大陸日報』の報道記事 (III)」『人文学科論集』 No. 77 (2013)、15-24頁。
- 「駒形丸事件史料：『大陸日報』の報道記事 (II)」『人文学科論集』 No. 76 (2012)、9-22頁。

- 『「白人」支配のカナダ史：移民・先住民・優生学』 彩流社、2012年。
- 「駒形丸事件史料：『大陸日報』の報道記事（I）」『人文学科論集』 No. 75 (2012)、31-54頁。
- Huttenback, Robert A., *Racism and Empire: White Settlers and Colored Immigrants in the British Self-Governing Colonies, 1830-1910*, Ithaca ; London :Cornell University Press, 1976.
- , *Gandhi in South Africa: British Imperialism and the Indian Question, 1860-1914*, Ithaca : Cornell University Press, 1971.
- 飯野正子 『日系カナダ人の歴史』 東京大学出版会、1997年。
- Indra, Dreen M., “South Asian Stereotypes in the Vancouver Press,” *Ethnic and Racial Studies*, Vol. 2, No. 2 (April 1979), pp. 166-189.
- Isemonger, F. C., and J. Slattery, *An Account of the Ghadr Conspiracy, 1913-1915*, Meerut : Archana Publications, 1998.
- Jacobson, Matthew Frye, *Barbarian Virtues: The United States Encounters Foreign Peoples at Home and Abroad, 1876-1917*, New York : Hill and Wang, 2000.
- Jagpal, Sarjeet Singh, *Becoming Canadians: Pioneer Sikhs in Their Own Words*, Vancouver : Harbour Publishing, 1994.
- Jensen, Joan M., *Passage from India: Asian Indian Immigrants in North America*, New Haven ; London : Yale University Press, 1988.
- 人事興信所編 『人事興信録』 第20版上、人事興信所、1959年。
- Johnston, Hugh, “Komagata Maru Episode and the Ghadar Party,” A Paper presented at Sikh Journey in America Conference, 22 September 2012.
- , “The Komagata Maru Incident,” in Aran Dutton, ed., *Beyond the Komagata Maru: Race Relations Today*, Surrey : The Progressive Indo-Canadian Community Services Society, 1990, pp. 3-8.
- , *The Voyage of the Komagata Maru: Sikh Challenge to Canada’s Colour Bar*, 2nd edition, Vancouver : University of British Columbia Press, 1989.
- , “Patterns of Sikh Migration to Canada, 1900-1960,” in Joseph O’Connell, Milton Israel and Willard Oxtoby, eds., *Sikh History and Religion in the Twentieth Century*, Toronto : Centre for South Asian Studies, 1988, pp. 296-313.

Jones J. Mervyn, *British Nationality Law*, revised edition, Oxford : Clarendon Press, 1956.

Josh, Sohan Singh, *Tragedy of Komagata Maru*, New Delhi : People's Publishing House, 1975.

海事彙報社『海運興国史付録』海事彙報社、1932年。

Kale, Madhavi, *Fragments of Empire: Capital, Slavery, and Indian Indentured Labor Migration in the British Caribbean*, Philadelphia : University Pennsylvania Press, 1998.

Karatani, Reiko *Defining British Citizenship: Empire, Commonwealth and Modern Britain*, London : Frank Cass, 2003.

栢木清吾「移民研究自体を『越境』するための試論：19世紀末から20世紀初頭における日本人労働者の転航現象を事例として」『国際文化学』23・24号（2011年4月）、19-32頁。

Kazmi, Ali, *Undesirables: White Canada and the Komagata Maru, An Illustrated History*, Vancouver : Douglas & McIntyre, 2012.

Kelly, Ninette, and Michael Trebilcock, *The Making of the Mosaic: A History of Canadian Immigration Policy*, Toronto : University of Toronto Press, 2000.

木畑洋一・秋田茂編著『近代イギリスの歴史：16世紀から現代まで』ミネルヴァ書房、2011年。

久保田文次「孫文・梅屋庄吉とインド革命家の交流：バルカトゥッラー、バグワーン・シン、R. B. ボース、波多野春房をめぐって」『史艸』第46号（2005年11月）、164-208頁。

Kuwajima, Sho, *The Muiety in Singapore: War, Anti-War and the War for India's Independence* New Delhi : Rainbow Publishers, 2006.

Lake, Marilyn, and Henry Reynolds, *Drawing the Global Colour Line: White Men's Countries and the International Challenge of Racial Equality*, Cambridge : Cambridge University Press, 2008.

Lal, Brij V., "Canada: The Tide of Turbans," in Ahmed Aki, ed., *Pacific Indians: Profiles from 20 Pacific Countries*, Suva, Fiji : The Institute of Pacific Studies, University of the South Pacific, 1981.

- , *East Indians in British Columbia, 1904-1914: A Historical Study in Growth and Integration*, M. A. Thesis, The University of British Columbia, 1976.
- Lal, Gobind Behari, "Detailed Account of the Ghadar Movement," 1955, reprinted in T. R. Sareen, *Select Documents on the Ghadr Party*, New Delhi : Mouno Pub. House, 1994, pp. 19-56.
- Lee, Erika, "Hemispheric Orientalism and the 1907 Pacific Coast Race Riots," *Amerasia Journal*, Vol. 33, No. 22 (2007), pp. 19-47.
- Leonard, Karen Isaksen, *The South Asian Americans*, Westport : Greenwood Press, 1997.
- Linebaugh, Peter, and Marcus Rediker, *Many Headed Hydra. Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston: Beacon Press, 2000.
- Lockley, Fred, "The Hindu Invasion," *Pacific Monthly* Vol. 17, No. 5 (May 1907), pp. 584-595.
- Ludden, David, "Presidential Address: Maps in the Mind and the Mobility of Asia," *Journal of Asian Studies*, Vol. 62, No. 4 (November 2003), pp. 1057-1078.
- McKay, Ian, *Reasoning Otherwise: Leftists and the People's Enlightenment in Canada, 1890-1920*, Toronto : Between the Lines, 2008.
- Majumdar, R. C., *History of Freedom Movement in India*, Vol. 2, Calcutta : Firma K.L. Mukhopadhyay, 1962.
- Markovits, Claude, Jacques Pouchepadass and Sanjay Subrahmanyam eds., *Society and Circulation: Mobile People and Itinerant Cultures in South Asia 1750-1950*, Delhi : Permanent Back, 2003.
- McKeown, Adam, *Melancholy Order: Asian Migration and the Globalization of Borders*, New York : Columbia University Press, 2008.
- , *Chinese Migrant Networks and Cultural Change: Peru, Chicago, Hawaii, 1900-1936*, Chicago: University of Chicago Press, 2001.
- Macklin, Audrey, "Historicizing Narratives of Arrival: The Other Indian Other," in Hester Lessard, Rebecca Johnson and Jeremy Webber eds., *Storied Communities: Narratives of Contact and Arrival in Constituting Political Community*,

- Vancouver : UBC Press, 2011, pp. 40-67.
- Mawani, Renisa, "Specters of Indigeneity in British-Indian Migration, 1914," *Law & Society Review*, Vol. 46, Issue 2 (June 2012), pp. 369-404.
- Mehta, Uday Singh, *Liberalism and Empire: A Study in Nineteenth-Century British Liberal Thought*, Chicago : University of Chicago Press, 1997.
- Metcalf, Thomas R., *Imperial Connections: India in the Indian Ocean Arena, 1860-1920*, Berkeley : University of California Press, 2007.
- Misrow, Jogesh C., *East Indian Immigration on the Pacific Coast*, San Francisco : R and E Research Associates, 1971.
- 三浦昭男『北太平洋定期客船史』出版共同社、1994年。
- Molyneux, Geoffery, *British Columbia: An Illustrated History*, Vancouver : Raincoast Books, 2002.
- Mongia, Radhika Viyas, "Historicizing State Sovereignty: Inequality and the Form of Equivalence," *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 49, No. 2 (2007), pp. 384-411.
- , *Migration, Colonialism, Globalization: Histories of the Free-Subject and the Sovereign Nation State*, Ph.D. Thesis, University of Illinois, 2000.
- , "Race, Nationality, Mobility: A History of the Passport," *Public Culture*, Vol. 11 No. 3, 1999, pp. 527-555.
- 毛利敏彦「ヴィクトリア宣言とインド・ナショナリズム」、『九州大学法政学会』26巻2号(1959年12月)、79-98頁。
- Morris, Jan, *Hong Kong: Epilogue to an Empire*, New York : Vintage Departures, 1997. [=ジャン・モリス『香港』、飯島渉・伊藤泉美・西條美紀訳、講談社、1995年。]
- Morse, Eric W., "Some Aspects of the Komagata Maru Affair, 1914," *Report of the Annual Meeting of the Canadian Historical Association*, Vol. 15, No. 1 (1936), pp. 100-108.
- Mukherjee, Tapan K., *Tarakanath Das: Life and Letters of A Revolutionary in Exile*, Calcutta : National Council of Education in Bengal, 1998.
- Musk, George, *Canadian Pacific: The Story of the Famous Shipping Line*, 2nd ed.,

- Newton Abott : David & Charles, 1989.
- 中島岳志『中村屋のボース : インド独立運動と近代日本のアジア主義』白水社、2005年。
中村平治『南アジア現代史 I』山川出版社、1977年。
- Newell, Dianne, *The Development of the Pacific Salmon-Canning Industry: A Grown Man's Game*, Montreal : McGill-Queen's University Press, 1989.
- 日本経営史研究所編『日本郵船百年史資料』日本郵船、1988年。
- 日本図書センター『日本産業人名資料事典 (2)』日本図書センター、2001年。
- 日本郵船株式会社編『日本郵船株式会社五十年史』日本郵船、1935年。
- O'Dwyer, Sir Michael, *India as I Knew It, 1885-1925*, London : Constable, 1926.
- Offer, Avner, *The First World War: An Agrarian Interpretation*, New York : Oxford University Press, 1989.
- , “Pacific Rim’ Societies: Asian Labour and White Nationalism,” in John Eddy and Deryck Schreuder, eds., *The Rise of Colonial Nationalism: Australia, New Zealand, Canada and South Africa, First Assert Their Nationalities, 1880-1914*, Sydney : Allen & Unwin, 1988, pp. 227-247.
- Pamirez, Bruno, *Crossing the 49th Parallel: Migration from Canada to the United States, 1900-1930*, Ithaca ; London : Cornell University Press, 2001.
- Papadopoulos, Dimitris, Niamh Stephenson and Vassilis Tsianos, *Escape Routes. Control and Subversion in the 21st Century*, London : Pluto Press, 2008.
- Parmanand, Bhai, “Greater India,” *The Modern Review*, Vol. 12, No. 2 (February 1912), pp. 152-156.
- Perry, Adele, *The Edge of Empire: Gender, Race and the Making of British Columbia*, Toronto : University of Toronto Press, 2001.
- Piggott, Sir Francis, *Nationality: Including Naturalization and English Law on the High Seas and beyond the Realm*, Part I, London : William Clowes and Sons, 1907.
- Pollock, F., and F. Maitland, *History of England Law*, Vol. I, 2nd edition, Cambridge : Cambridge University Press, 1952.
- Puri, Harish K., *Ghadar Movement: Ideology, Organisation, and Strategy*, Amritsar : Guru Nanak Dev University, 1993.

- Rahim, H., "Mass Meeting of the Hindustanees regarding Komagata Maru." *The Hindustanee*, Vol. 1, No. 1 (June 1914), pp. 14-15.
- Rajala, Richard A., *Forest and Industry on British Columbia's North Coast, 1870-2005*, Victoria : Royal British Columbia Museum, 2006.
- , "Pulling Lumber: Indo-Canadians in the British Columbia Forest Industry, 1900-1908," *BC Historical News* Vol. 36, No.1 (Winter 2002/2003), pp. 2-13.
- Ramnath, Maia, *Haj to Utopia: How the Ghadar Movement Charted Global Radicalism and Attempted to Overthrow the British Empire*, Berkeley, CA: University of California Press, 2011.
- Reid, Robie L., "The Inside Story of the 'Komagata Maru,'" *British Columbia Historical Quarterly*, Vol. 5, No. 1 (January 1941), pp. 1-23.
- Roberts, Barbara, *Whence They Came: Deportation from Canada 1900-1935*, Ottawa : University of Ottawa Press, 1988.
- Roy, Patricia E., *A White Man's Province: British Columbia Politicians and Chinese and Japanese Immigrants 1858-1914*, Vancouver : University of British Columbia Press, 1989.
- Sampat-Mehta, R., *International Barriers: Aliens, Immigration and Citizenship in Canada*, Ottawa : Canada Research Bureau, 1973.
- Sand, Jordan, "Gentlemen's Agreement, 1908: Fragment for a Pacific History," *Representations*, No. 107 (Summer 2009), pp. 91-127.
- Sareen, Tilak Raj, *Select Documents on the Ghadr Party*, New Delhi : Mouto Pub. House, 1994.
- , *Indian Revolutionaries, Japan and British Imperialism: Including Other Historical Essays*, New Delhi : Anmol Publications, 1993.
- 佐藤成基「国家／社会／ネーション：方法論的ナショナリズムを越えて」、佐藤成基編『ナショナリズムとトランスナショナリズム：変容する公共圏』法政大学出版会、2009年、13-31頁。
- Sengoopta, Chandak, *Imprint of the Raj: How Fingerprinting was born in Colonial India*, London : Pan Macmillan, 2003. [=S. セングープタ『指紋は知っていた』、平石律子訳、文春文庫、2004年。]

- 塩崎与吉「世界の耳目を聳動せし駒形丸事件の真相」『有終』 23 卷 1 号 (1936 年 1 月)、
133-134 頁。
- Singh, Baba Gurdit, *Voyage of Komagata Maru, or India's Slavery Abroad*, with An
Introduction by Darshan S. Talta, New Delhi : Unistar and Punjab Centre for
Migration Studies, [n.d.] 2007.
- Singh, Bhai Nahar, and Bhai Kipar Singh, eds., *Struggle for Free Hindustan: Ghadar
Directory*, New Delhi : Gobind Sadan Institute for Advanced Studies in
Comparative Religion, 1996.
- Singh, Khuswant, *A History of the Sikhs: Volume II: 1839-2004*, 2nd edition, New
Delhi : Oxford University Press, 2004.
- Singh, Khushwant, and Satindra Singh, *Ghadar 1915: India's First Armed Revolution*,
New Delhi : P & K Publishing House, 1966.
- Singh, Saint Nihal and J. Barclay Williams, "Canada's New Immigrant: The Hindu,"
Canadian Magazine Vol. 28, No. 4 (February 1907), pp. 387-391.
- Singh, Randhir, *The Ghadar Heroes: Forgotten Story of the Punjab Revolutionaries*,
Bombay : People's Publishing House, 1945.
- Singha, Radhika, "A 'Proper Passport' for the Colony: Border Crossing in British
India, 1882-1920," Colloquium Series, Program in Agrarian Studies, Yale
University, Available from: [http://www.yale.edu/agrarianstudies/papers/16pass
portill.pdf](http://www.yale.edu/agrarianstudies/papers/16passportill.pdf) (Accessed 4 June 2013).
- 園田英弘『世界一周の誕生：グローバリズムの起源』文春文庫、2003 年。
- Soshi, Seema, "Race, Surveillance, and Indian Anticolonialism in the Transnational
Western U. S.-Canadian Borderlands," *The Journal of American History*, Vol. 98,
No. 2 (September 2011), pp. 433-434.
- , *Echoes of Mutiny: Race, Empire, and Indian Anticolonialism in North America*,
Ph.D. Thesis, University of Washington, 2008.
- Srikanth, Rajini, "The Komagata Maru: Memory and Mobilization among the South
Asian Diaspora in North America," in Josephine Lee, Imogene L. Lim and Yuko
Matsukawa, eds., *Re-collecting Early Asian America: Essays in Cultural History*,
Philadelphia : Temple University Press, 2002, pp. 78-93.

- Street Heather, *Martial Races: The Military Race and Masculinity in British Imperial Culture, 1857-1914*, Manchester : Manchester University Press, 2004.
- 高野麻子 「『指紋法』誕生の軌跡：大英帝国のネットワークと移動する身体の管理という『課題』」 『情報学研究』 No. 82 (2012年)、43-68頁。
- Talta, Darch Singh, "Sikh Free and Military Migration during the Colonial Period," in Robin Chen, ed., *The Cambridge Survey of World Migration*, Cambridge : Cambridge University Press, 2010, pp. 69-73.
- , *The Sikh Diaspora: the Search for Statehood*, London : UCL Press, 1999.
- Thampi, Maddhavi, *Indians in China 1800-1949*, New Delhi : Manohar, 2005.
- Thinker, Hugh, *A New System of Slavery: the Export of Indian Labour Overseas, 1830-1920*, London ; New York : Oxford University Press, 1974.
- Timlim, Mable F., "Canada's Immigration Policy, 1896-1910," *Canadian Journal of Economics and Political Science*, Vol. 26, No. 4 (Nov. 1960), pp. 517-532.
- Torpey, John, *The Invention of Passport: Surveillance, Citizenship and the State*, Cambridge ; New York : Cambridge University Press, 2000. [=ジョン・トーピー 『パスポートの発明：監視・シティズンシップ・国家』藤川隆男訳、法政大学出版局、2008年。]
- 宇佐美昇三 『笠戸丸から見た日本：したたかに生きた船の物語』海文堂、2007年。
- Verma, Archana B., *The Making of Little Punjab in Canada, Pattern of Immigration*, New Delhi : SAGE Publications, 2002.
- Walker, James W. St. G., "Race", *Rights and the Law in the Supreme Court of Canada: Historical Case Studies*, Waterloo: Wilfrid Laurier University Press, 1997.
- Waraich, Malwinderjit Singh and Gurdev Singh Sidhu, *Komagata Maru: A Challenge to Colonialism: Key Documents*, Chandigarh : Unistar Books, 2005.
- Ward, Peter, *White Canada Forever: Popular Attitudes and Public Policy Toward Orientals in British Columbia*, 3rd edition, Montreal and Kingston: McGill-Queen's University Press, 2002.
- Wimmer, Andreas and Nina Glick Schiller, "Methodological Nationalism and Beyond: Nation-State. Building, Migration and the Social Sciences," *Global Networks: A*

Journal of Transnational Affairs, Vol. 2, No. 4, 2002, pp. 301-334.

山田廸生『船にみる日本人移民史：笠戸丸からクルーズ客船へ』中公新書、1998年。

柳田健一『イギリス近代国籍法史研究：憲法学・国民国家・帝国』日本評論社、2004年。

Yarwood, A. T., "The Overseas Indians as a Problem in Indian and Imperial Politics at the End of World War One," *Australian Journal of Politics History*, Vol. 14, Issue 2 (Aug. 1968), pp. 204-218.

横浜開港資料館『横浜&バンクーバー：太平洋を越えて』横浜開港資料館、2005年。

吉田禎男『駒形丸事件』大阪教科書印刷株式会社、[1931年]1960年。

Yu, Henry, "Refracting Pacific Canada: Seeing Our Uncommon Past," *BC Studies* Nos. 156/157 (Winter/Spring, 2007/2008), pp. 5-10.