

第二次世界大戦以前のカナダ西岸における日系造船業の展開 和歌山県出身の船大工のライフヒストリーから

河原典史

Abstract

Before the Second World War, most of the Japanese Canadian fishermen around Mio, Wakayama prefecture, were employed for gill-net fishing in the salmon canneries that were located around Stevestone. Although recent studies have sought to re-examine the lives of those fishermen, other aspects of the fishing industry have not been adequately investigated. These include phenomena revolving around secondary immigration, fisheries other than salmon, and other activities besides fishing.

This paper therefore attempts to explicate the development of the Japanese Canadian boatbuilding industry in the history of Canada's fishing industry, by examining the personal history of Mr. Seishi Mukai.

Mr. Seishi Mukai was born as the fourth son of a shipwright in 1909 in Hiki village, Nishi-Muro-gun, Wakayama prefecture. In 1914 his elder brother (born in 1887), moved to Canada, and started working as a shipwright at a shipyard in Colonial Cannery located in Steveston. Before long, he invited his eldest son (born in 1914), and other family members to Canada. When power-driven fishing boats were developed, Tomiichi encouraged his younger brother, Mr. Mukai who had been studying boatbuilding technology, to come to Canada in 1928.

In 1931, Mr. Mukai, without getting a fishery license, was in charge of the delivery of caught fish at B. A. Cannery in Port Essington. In 1932 he fixed a broken fishing boat whose owner was from the same town as him. That same year, he also started assisting in the boatbuilding industry, which was run by people from Matsubara village, Inugami-gun in Shiga prefecture. Since his predecessors had never learned shipbuilding techniques in Japan, he thus became the person in charge. A little after the development of power-driven fishing boats in Steveston, this technology was introduced to the area at the mouth of Skeena River. This made the boatbuilders aware of the importance of his boatbuilding techniques.

In 1939 at the Lighthouse Cannery site (which was burned down in 1918) in Steveston, Mr. Mukai became the first Japanese Canadian who established a shipyard separated from the cannery. Since cost was standardized within the region, it was possible for him to become independent because of his expertise in shipbuilding techniques. Unlike the Nikkei Japanese-Canadians who ran shipbuilding industries in Vancouver, those in Steveston were

mainly from Nishi-or Minami-Muro-gun, in Wakayama prefecture. Their historical conditions were a marked contrast to the conditions faced by fishermen employed in canneries from Mio area in Hidaka-gun, Wakayama prefecture.

Japanese shipwrights played a significant role in the development of power-driven fishing boats after the 1920s. Until then, either local Canadians or the Japanese who had some carpentering experience had taken care of simple repairs of boats. However, we cannot discuss the building of new power-driven boats without bringing up the considerable contribution by Japanese Canadian shipwrights who had learned shipbuilding techniques in Japan, particularly those from Nishi-or Minami-Muro-gun, in Wakayama prefecture, where a number of shipwrights had been produced.

はじめに カナダ日系漁業史の再検討

第二次世界大戦以前における日系カナダ移民史では、様々な視点から研究が行なわれてきた。それらは主に先駆者への称賛や、排斥について論じられてきた¹⁾。戦後に関しては、マイノリティとしての日系人（日本人）が継承してきた異文化にかかわる研究²⁾が蓄積され、それらは1988年のリドレス運動の結実に大きな役割を果たした³⁾。その後では、これらの研究テーマに変化の兆しが見え始めている。すなわち、日系人の生活実態に関する実証的研究の再検討が指摘されている⁴⁾。

この傾向は、日系漁業史に関しても同様である。大量の漁業移民を生み出すのは、1888年に和歌山県三尾出身工野儀兵が渡加し、バンクーバー南郊のフレザー川河口に位置するスティープストンでサケ刺網漁業に従事したことに始まる。1892年の漁業ライセンスの取得をめぐる日本人の国籍やその後のライセンス削減をめぐる諸問題など、日系漁業史のテーマは、彼らの最大の集住地であったスティープストンにおける大量の三尾出身者を中心とした排斥運動にかかわる事例が多かった⁵⁾。

しかし、キャナリー（缶詰工場）とその付属施設の立地展開、先住民族や中国系に対する日系人の労働構成などは、必ずしも明らかにされていない。そのなかにあって、筆者は日系漁民について、出身地別に社会・経済的分業システムが確立されていたことを指摘してきた⁶⁾。しかし、漁撈活動に直接かかわる漁船の新造・修理については十分に検討してこなかった。

そこで本稿では、日系カナダ移民史において看過されてきた造船業について論じることを目的とする。とくに、1910年代以降におけるカナダ漁業界の漁船動力化をめぐる日系船大工の活動について、日本での出身地との関係性について検討する。その際、日系造船業に直接関わってきた日系船大工のライフヒストリーを描くことから、実証的な生業システムを論じ、西岸での造船業と、その技術伝搬について論じる。

1. スティーブストン周辺の日系造船業

統計資料にみる日系造船業

1921年当時、カナダに在留する日本人の職業構成のうち、商工業だけを整理したものが表1である。そのなかで、上位にあるもののひとつに造船業がある。それは26戸を数え、男女合わせて133人が従事していた。さらに、別項として船大工・大工・石工にも合計12戸・43人が携わっていた。つまり、およそ180人が造船業に関する諸産業に就いていたにもかかわらず、これまでは実態的な研究はほとんどなかったのである⁷⁾。

日系造船業は大きく二つに類型される。第一は、バラード入江に面するバンクーバー臨海地区に立地するものである（図1）⁸⁾。ここでは漁業だけでなく、むしろ他の海上輸送に関わる船舶が建造されていた。代表的な造船所として、久岡文治が経営する久岡造船所があげられる。彼については、『加奈陀同胞発展大鑑 附録』に、以下のような記述⁹⁾がある（原文は縦書き。下線と括弧は筆者による。また、一部の旧字体を新字体に改めた）。

（前略）広島県は由来海外植民の急先鋒として之れが保護奨励には最も力を尽くす処なり。君は生をこの地に享けて、幼弱既に早く雄飛の志あり。自己将来の運命を天涯万里の異域に開拓せんと欲し、万難を排して明治40年（1907）布哇（ハワイ）に渡航せり。されど、（中略）君は、更に躍然として41年（1908）1月米大陸に転ぜんとして先ず晚香坡（バンクーバー）市に上陸し、克く各般の事情に調査を試みたる結果、茲に前途の光

表1 カナダにおける日本人の職業構成（1921年）

職業	戸数	男	女	合計
理髪業	61	98	72	170
洋服裁縫洗濯業	59	217	52	269
菓子売および果物	38	57	33	90
雑職業	36	24	24	48
旅館および下宿業	31	55	32	87
農園働き	27	106	14	120
造船業	26	87	46	133
洗濯業および洗場	23	28	25	53
ルーミング貸家	22	36	44	80
洋食店	19	58	20	78
青物生魚商	17	64	22	86
靴修繕	16	26	20	46
球場	15	25	12	37
日本料理店	14	27	35	62
豆腐業	13	20	20	40
土地売買各種斡旋請負業	12	23	17	40
船大工、大工・石工	12	28	15	43
写真業	9	16	19	26
馬車屋	9	14	9	23
時計商	8	12	7	19
水産物製造	6	26	6	32
美術雑貨商	6	19	7	26
貸室業	6	8	10	18
菓子製造業	5	13	9	22
精米所	5	13	7	20
靴販売	4	6	7	13
古物商	4	7	2	9
金物商	3	11	8	19
麵麩商	3	6	4	10
玩具商	3	4	3	7
按摩業	3	4	3	7
代書業	3	3	1	4
酒類販売	2	10	3	13
裁縫業	1	3	2	5
植木商	1	2	2	4
薪屋		1		
船乗業		63	19	82
レンガ製造		49	29	77
鍛冶蹄鉄業		14	6	20
箱製造		7	2	9

キャナリー、製材・製紙工場などへの従事は除く
大陸日報社『加奈陀同胞発展大鑑 全』、1921より作成
は、原文のまま

明を感受し、根柢をこの地に据ゆるの利なるを悟り、挺身の意気を以て新生活の打開に精力を傾注せり。当時邦人の漁業益々盛運に向い、随って造船業の前途すこぶる好望なるに拘らず、未だ一人の之を試むる者無し、何人が起ってこの絶大の需要に應ぜずんば遺利徒らに他の獲る処となるの状態を洞察し、進んで斯業に着手し多年の歳月を之が研究に捧げ、各地造船所に入りて實際的研究に努力せるが、遂に機運熟して大正6年(1917)晩市ジョージア街ウオター・フロントに於ける英人エーダヴリユ・レバージ氏経営の造船所を譲受け、爾来孜孜榮々として事業の進展と拡充とに精励せるを以て、創始日尚浅きに拘らず、既に65呎の造船を建造し得るに至り、更に晩香坡製材会社と特約して精選せる造船材料の供給を仰ぎ、既に8名の職工を統督して盛んに漁船の新造に努めつつあり。

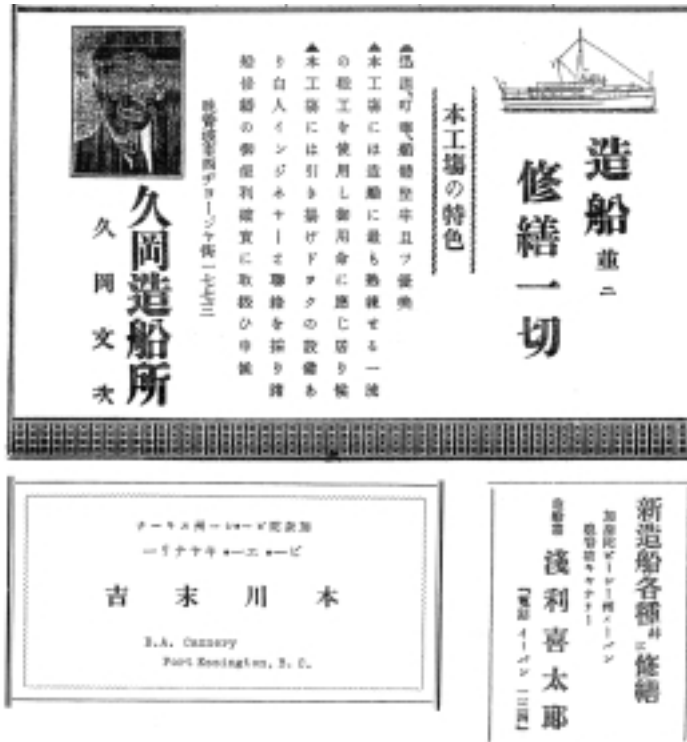
(中略)米國オハイヨ州のエス・エム・ジョンソン会社ラ・コ式機関販売の晩市総代理人を依託さるるに及んで君が造船所に於て建造する船舶にはことごとく同社の器械を据え付くる事となり、業務次第に発展して、大正8年度(1919)の如きは、40余隻の進水を為すに至り、同年別に和洋雜貨食料品の店舗を開始する等旭日昇天の勢あり。(後略)

つまり、その経歴に裏付けられた経営的手腕は目を見張るものの、中国山地に位置する広島県比婆郡帝釈村字宇山出身¹⁰⁾の久岡自身は、造船技術については必ずしも高名ではなかったようである。渡航後には不確実なもの、日本では家大工であったとされる彼が、外洋での航行を目的とする造船技術を修得していたとは考えられない。したがって、当時の大陸日報社の刊行物への頻繁な広告掲載(資料1 A)を、そのまま日系漁民の評価と判断することは避けねばならないであろう¹¹⁾。

一方、フレザー川河口に位置するステイプストーンでは、対照的な日系造船業が展開した。1909年当時、5人の船大工が確認でき、彼らは和歌山県日高郡御坊のほか、愛知県や神奈川県の出身であった(表2)。ステイプストーンへの最多の出稼ぎ・移住者を占める和歌山県日高郡三尾出身の船大工はほとんどいなかった。近隣に連立するカナリーに刺網漁民として従属したものの、漁船の建造や修理に携わる造船業の経営者には、三尾出身者は田中長之助だけであった。ただし、御坊出身の阿田木常松は4人、愛知県知多郡の磯村源太郎は10人ほどを雇用していたことから、彼らの雇用に三尾出身者が含まれていた可能性は否定できない。さらに、史料によれば、木村捨松と山本福太郎は大工と記載されていることから、彼らは船大工ではなく家大工であり、木



図1 カナダ西岸における日系漁民の居住地(一部)



資料1 日系造船業・船大工の広告

- A（上） 久岡造船所：大陸日報社編『加奈陀同胞発展史 第二』1917，巻末。
（『カナダ移民史資料 第1巻』，不二出版1995，157頁，所収）
- B（右下） 浅利喜太郎：大陸日報社編『加奈陀同胞発展史 第二』1917，巻末。
（同書，161頁，所収）
- C（左下） 本川末吉：大陸日報社編『加奈陀同胞発展史 第三』1924，巻末。
（同書，381頁，所収）

工建築の経験者であることから，より需要の高い漁船の建造・修理を担っていた可能性が極めて高い。

スティープストーンにおける1917年の日系造船業について，三尾出身者1人を含む日高郡出身者は5人を数える。1915年に設立されたスティープストーン造船業組合では，組合長は愛知県知多郡西浦町出身の磯村源太郎である。会計を担った岸喜平次と監査役の丹浦國松は和歌山県出身者であるが，彼らの出身地は東牟婁郡勝浦町である¹²⁾。スティープストーンをはじめとするフレザー川とその流域で造船業の中心を担っていたのは，三尾以外を出身地とする日系人と考えられるのである。

スティープストーンからの拡散的二次移住

キャナリーが立地したのは，スティープトンだけではない。フレザー川の中州にあたるシー島においても，いくつかのキャナリーがみられた。当島のイーバンに位置するバンクーバー・キャナリーで造船業を担当していたのは浅利喜太郎である（資料1 B）。和歌山県東牟婁郡古座

表2 スティーブストンの船大工(大工)

年	氏名	出身地	備考
1909	阿田木常松	和歌山県日高郡御坊町御坊	4人雇用
	磯村源太郎	愛知県知多郡樽水	妻1人 子1人 10人雇用
	木村捨松	和歌山県日高郡名田村楠井	妻1人 子1人 8人雇用(大工)
	田中長之助	和歌山県日高郡三尾村	妻1人 子1人
	山本福太郎	神奈川県久良岐郡本牧町	妻1人(大工)
1917	阿田木造船所	和歌山県日高郡御坊町御坊	組合長：磯村源太郎 会計：岸喜平次 監査役：丹甫國松 坂本文蔵 田本豊 森下長次郎
	磯村造船所	愛知県知多郡樽水	
	中出造船所	和歌山県日高郡三尾村	
	岸兄弟造船所	和歌山県東牟婁郡勝浦町	
	勝見造船所		
	長谷川造船所		
	橋本造船所		
	丹甫造船所	和歌山県東牟婁郡勝浦町	
	坂本造船所	和歌山県日高郡志賀村	
	田本造船所	和歌山県日高郡	
	森下造船所		
	エフワイ造船所		
	濱田造船所		
齊木造船所			

注) 捨伏頓(スティーブストン)造船業組合の創立は、1915年大陸日報社編『加奈陀同胞発展史』, 1909。『加奈陀同胞発展史 第二』, 1917。より作成。

出身の彼は、同郡新宮町の造船所¹³⁾で造船業を学び、1906年にカナダへ渡った。彼の渡航は、やがて血縁関係者の連鎖移住を惹起した。

1920年ころ、スティーブストン周辺のキャナリーでは火災の発生や生産量の減少などが生じ、ストライキが繰り返されていた。漁業ライセンスの削減もあり、当地の日系漁業界は不安定な状態であった。このようななか、浅利喜太郎の甥にあたる前川甚蔵らおよそ100世帯の日系漁民は、バンクーバー島西岸へ移住を試みた(図1)。新たな漁場の発見が移住の契機であったが、漁法の変化も看過できない。すなわち、フレザー川を遡上するサカイ・サーモンを刺網で漁獲するのではなく、移民先のバンクーバー島西岸では外洋でスプリング・サーモンを釣り上げるトロリング漁業が選ばれたのである。同時に、新宮町出身の清水久蔵も新しい漁船の需要を見込み、同地域へ移住した¹⁴⁾。1912年の漁船動力化をはじめ、網漁業から釣漁業への転換など、漁船の技術革新が日系漁民の拡散的な二次移住だけでなく、造船技術を修得した日本人の船大工の需要とその移動を惹起したのである。

2. スキーナ川河口における日系造船業

船大工・向井家の渡加

日系漁民をとりまく社会・経済的状況は必ずしも芳しくなかったものの、1910年代以降のカナダ西岸では漁船の動力化が進行していた。その状況について、船大工として活躍した向井精四氏（写真1）のライフストーリーを描きながら説明する（表3・図2）¹⁵⁾。

1909年（明治42）10月14日、精四氏（図2の ，以下同じ）は和歌山県西牟婁郡日置村で向井家の四男として生まれた。祖父の松平（ ）は船員であったが、父の留吉（ ）はひとり息子であったため、海難事故を恐れた松平から船員になることを許されなかった。日置川河口に位置する日置には、いくつかの造船所があったため、留吉は船大工を生業として選択した。そして、留吉を継いで長男・富一（ ）、二男・次郎吉（ ）も船大工になった。三男・良三（ ）は灯台の建造を専門する大工となり、丸亀、五島列島や青森などの各地で活躍し、留吉の義弟も家大工として成功を収めた。実兄たちの後を追うように、精四氏も船大工の道歩んだ。

ところで、船大工であった留吉は、日本統治下の台湾で兵舎の建築に携わった経験があった。



写真1 18歳の向井精四氏：カナダ渡航用の旅券用に撮影したもの（向井精四氏所蔵）

表3 日系舟大工・向井精四氏のライフストーリー

年	事 項
1909（明治42）	10月14日、和歌山県日置村にて舟大工・向井家の四男として生誕
1914（大正3）	兄・富一がカナダへ移住 スティーブストンでのコロニアル・キャナリーの造船業に従事
1927（昭和2）	依頼を受け、御坊の橋本造船所で従事
1928（昭和3）	6月1日、富一による呼び寄せをうけ、ビクトリア上陸後スティーブストンへ
1931（昭和6）	スキーナ川河口・ポートエシントン（当時50家族）のB.A.キャナリーの運搬人 ライセンスがないので漁撈活動はできなかった
1932（昭和7）	江上彦三郎（和歌山県日置）の事故漁船を修理 これを契機に、本川末吉（滋賀県松原）の造船業を手伝う
1934（昭和9）	兄・富一の帰国 スティーブストンでのコロニアル・キャナリーの造船業を引き継ぐ
1939（昭和14）	ライト・ハウスキャナリー跡地（1918年焼失）に日系船大工として最初の独立
1942（昭和17）	タコマへ移動 アルバータ州で家大工としてスコットランド系カナダ人に雇用
1950（昭和25）	スティーブストンへ戻り、造船業を再開

聞き書き取り調査により作成

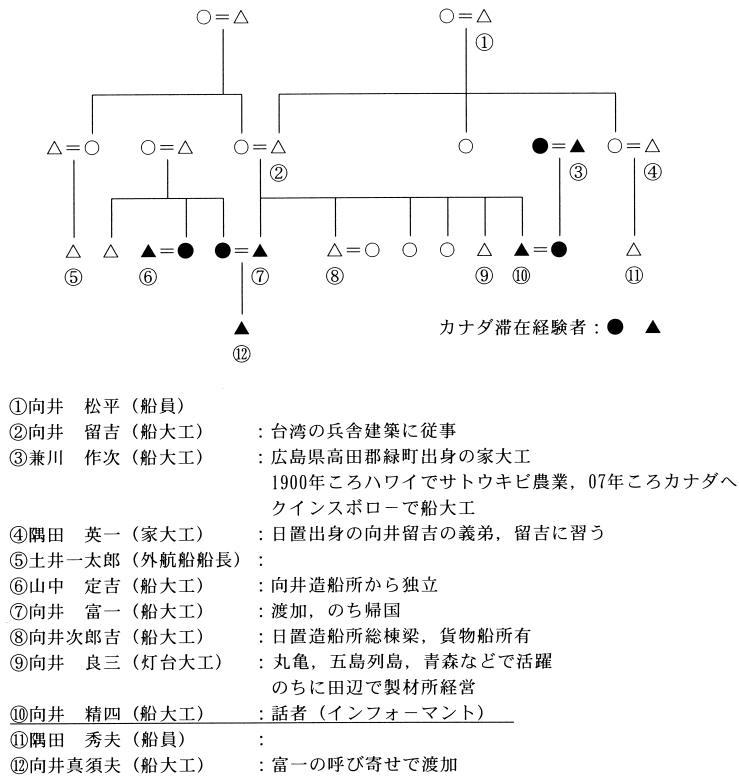


図2 日系舟大工・向井精四氏のファミリーツリー

聞き書き取り調査により作成

当時、甥の土井一太郎（ ）が外航船船長に就いていたこともあり、向井家には海外への憧憬と希望のまなざしがあった。その結果、1914年（大正3）頃、従兄にあたる土井の協力を得て、富一（1887年生）はカナダに渡航したのである。スティープストンのコロニアル・キャナリーで、富一は他の日系漁民と同様に刺網漁業に従事した。漁閑期になると、日本で船大工であった彼は、漁船の修繕・新造に携わったのである。当時、漁船の動力化の萌芽期にあったスティープストンでは、造船業は多忙であった。そこで、富一は息子の真須夫（ ・1914年生）だけでなく、出身地の日置の近隣に位置する和深からも、義姉の配偶者である山中定吉（ ）などを次々に呼び寄せたのである。

ポート・エシントンでの造船業

1927年（昭和2）に生誕地の日置を離れ、日高郡御坊の橋本造船所で修行を続けた精四氏は、比較的構造の簡単な川舟だけでなく、やがてカツオ漁船や貨物船（写真2）の建造までも任せられるようになっていた。船大工として高次の技量を修得した彼を、ますます多忙となった富一はカナダで呼び寄せることにした。そして、1928年（昭和3）6月1日、ビクトリアを経由した精四氏はスティープストンへ到着したのである。

カナダへの渡航当初、長兄の富一が責任者（棟梁）を務めていたコロニアル・キャナリーで



写真2 精四氏が日本で最後に建造した貨物船・黄仙丸（向井精四氏所蔵）



写真3 1935年ころの向井造船所：右は甥の真須夫（向井精四氏所蔵）

表4 ポートエシントンにおける職業構成

		1941年（人口236人）			
日 系	漁業	10	網夫	1	
	雑貨商	3	BC Café所有者	1	
個 人	造船業	1	Skeena Machine所有者	1	
	缶詰工場	1	日系カナダ人組合主宰者	1	
	漁業	30	BC Cannery マネージャー	1	
	未亡人	3	電気技師	1	
	ミルウァーカー	3	警備員	1	
	肉体労働者	2	看護師	1	
	ハウスキーパー	2	BC 政府警官	1	
	非 日 系	甲板員	2	技師	1
	退職	2	Calednia Hotel所有者	1	
	土建業者	1	郵便局長	1	
	雑貨商	1	郵便局員	1	
	伐木者	1	缶詰工場	1	
	中学校教員	1	電気工事人	1	
	架線作業員（lineman）	1	マネージャー	1	
	事務員	1			
	事 業 所	日 系	BC Café		
		Skeena Machine Shop			
非 日 系		Calednia Hotel	Imperial Oil Co		
		BC Cannery	Port Essington Indian School		
		Canadian Power Co			
	Cunningham Cannery				

B.C. Directory, 1941より作成。

甥の真須夫とともに精四氏は造船業に従事した（写真3）。漁船の修理・新造は漁閉期に限られるため、1931年の夏季の繁忙期に精四氏は、カナダ北西部のスキーナ川下流のポートエシントン（図1）へ出稼ぎに赴いた。その頃のポートエシントンは、B.A.キャナリーとカンニングガム・キャナリーを中心とする漁業・水産加工業を中心とする人口270人程度の集落であった。スキーナ川の河川交通の要所でもあったため、ホテル・港湾関係者、架線作業員、電気工事人や

郵便局員なども居住していた。ただし、それらの非漁業関係に就く日系人は少なかった（表4）¹⁶⁾。カナダ国籍を取得していないため、漁業ライセンスを持たない精四氏はB.A.キャナリーで漁獲物の運搬を担った。

翌1932年、B.A.キャナリーに従事していた和歌山県日置出身の江上彦三郎の漁船事故があった。当時、このキャナリーで造船業を任されていたのは、滋賀県犬上郡松原出身の本川末吉であった（資料1-C）。精四氏の記憶とBC.Directoryの記述によれば、元来は商人であり本格的な造船技術を持たない本川が、無動力船の修理を行っていたようである。しかし、動力船を修理することは甚だ不案内であつたらしく、同郷の日置出身でもあることから、実際には精四氏が江上彦三郎の事故漁船の修理にあたったのである。

1910～20年代にかけて、スティーブストンで惹起した漁船の動力化は一段落していた。その後、1920～30年代にその技術革新は、スキーナ・ナース川下流域を中心とするカナダ北西岸へと移った。ただし、スティーブストン周辺とは異なり、当地域ではカナダ国籍を有していても、日系漁民の動力船使用は許可されなかった。1929年6月25日の『大陸日報』には以下の記事が記載されている（原文は縦書き。下線と括弧は筆者による。また、一部の旧字体を新字体に改めた）。

「第2漁区の係争問題 スキーナ通信」

第2漁区のパワー・ボート使用権獲得運動のためその実行方法として木澤君自らガス・ボートにて出漁中白人漁者ボストンなる者に告発され去る19日ルパート警察法廷で判事コリソン及びマクドナルドにより開廷、被告弁護士として晩市のベリー、原告側弁護士としてルパートのフルトンが出廷し、結局「被告は英国臣民として全特権を有し他の白土人の享有するガス・ボート使用禁止のコンデションに依りその全権を制限さるる理由はない、且つ斯かるコンデションをライセンス面に加ふるは漁業規則及び条項の何等も規定にもよったものでない、故にこのコンデションは漁業規約の越権と見なす」として被告の勝訴となった、この判決によって第二区日系漁者全般のガス・ボート使用権を確立すべく当事者中において画策中とのことである（漁者協会発表）

このように、1929年のロンドンでの裁判をもって、1931年より日系漁民にも動力船の使用が認められたのである¹⁷⁾。この判決によって、1930年代に当地域では動力化をめぐる日系漁民を顧客とした造船業に好景気が訪れていたのである。

1932年当時、ポートエシントンには約50世帯が居住していた。スティーブストンやバンクーバーと異なり、漁閑期に厳寒となる当地では、繁忙期に多くの季節的な出稼ぎ漁民がいた。常住者の出身地をみると、代表的な日系漁民である和歌山県三尾出身者は皆無で、他の同県出身者もわずか3人である。当地で最も多いのは、滋賀県犬上郡出身者であった（表5）。和歌山県と並んで多くのカナダ移民を輩出した滋賀県の出身者は、バンクーバーをはじめとする都市部において商業ならびに製材業に携わることが報告されてきた¹⁸⁾。また、和歌山県三尾出身の工野儀兵の渡加と、その後の連鎖移住による和歌山県出身者にやや遅れて滋賀県、とくに湖東出身者が移住した。そのため、和歌山県出身者が中心であった日系漁業界では、後発であり内陸県の滋賀県出身者は日系漁民の根拠地であったスティーブストンよりも居住条件の悪いカナダ北西部のスキーナ川・ナース川下流域へ行かざるをえない場合が多かったと考えられよう。

表5 ポートエシントンにおける日本人の出身地と職業（1932年）

出身地	合計（人）	職業が判明できるもの（人）
和歌山県日高郡南部町	2	
その他の和歌山県	1	
滋賀県犬上郡磯田村	25	漁業（1）、商業（1）
滋賀県犬上郡松原村	6	漁業（1）
滋賀県犬上郡北青柳村	3	漁業（1）
その他の滋賀県	1	
長崎県	2	
福岡県	2	
広島県	2	BCカフェ所持者（1）
岡山県	1	雑貨商（1）
鳥取県	1	
大阪府大阪市	1	
宮城県仙台市	1	漁業（1）

『加奈陀同胞発展大鑑 附録』, 1992. *BC Directory*. 1932より作成。

このような出身地の構成をみたポートエシントンでは、日系漁民に対する漁船の動力化において、絶対的多数の滋賀県出身者のなかから「手先が器用」「家大工の経験がある」といった程度の者が造船業に関わっていたのであろう。しかし、この技術革新に日本、あるいはカナダで本格的な造船技術を修得していない彼らでは、充分に応えられなかったのである。やがて精四氏のように、日本で船大工の一家に生まれ、日本だけでなく渡加後も造船技術を高めた船大工が、カナダ北西岸の造船業に深く関与したのである¹⁹⁾。

3. スティーブストンにおける日系造船業

日系船大工の独立

1934年、スティーブストンのコロニアル・キャナリーの造船業を任されていた精四氏の長兄・富一が、家庭の事情によって帰国することになった。すでに、1931年から富一の右腕として従事していた義兄の山中定吉（図4）は、近隣のフィニクス・キャナリーへ移動していた。そこで、富一に代わってコロニアル・キャナリーの造船部門を引き継ぐため、精四氏はポートエシントンを離れざるをえなかった。

スティーブストンに戻った後、1939年に精四氏はフレザー川沿いの近隣の空閑地を購入し、そこに自らの造船所を開業した。ここは、1918年にライトハウス・キャナリーが焼失した跡地であった。前述したように、スティーブストン周辺の日系漁民がバンクーバー島西岸へ拡散的に二次移住した要因として、当時のスティーブストンではサケの不漁、缶詰製造業の不振や失火などが重なり、キャナリーの閉鎖が相次いでいた。19世紀末には約20件を数えたキャナリーは、1936年には3,4件しか操業していなかったのである²⁰⁾。当時、日系人が新たに海岸域の土地を購入することは困難であった。そのようななか、日系船大工として初めてキャナリーの造船部門から独立し、不特定多数のキャナリーや一般の漁民から依頼を受けることが可能となっ

た精四氏の造船所は、カナダ漁業史においても彼の確固たる技量とともに看過できないのである。

独立にあたって、精四氏は自らの造船所の動力源として電力を確保しなければならなかった。大型の造船道具はバンクーバー、小型のものは日本から取り寄せられた。ノルウェー製のエンジン類や、アイルランド系カナダ人が製造する船釘が使われた。造船用の材木については、バンクーバーのSmith Hard Wood社から松・樺・柏・ガム・チーク・マホガニーなどが購入された。なお、同社の日系造船所担当は鳥取県倉吉町河原町出身であり、精四氏の義父の友人でもあった。広島県高田郡生桑出身の家大工であった義父（ ）は、1900年ころにハワイに渡り、1907年ころにカナダへ移住していた。渡加後の義父は、ルル島東部のクインズボローで船大工として従事していた。このように船大工・家大工と、その取引関係者の材木商との間には、生業をめぐるさまざまな情報が伝達されていた²¹⁾。地縁・血縁関係だけではない日系人のネットワークも、移民研究では等閑視できないのである²²⁾。

船大工の輩出地

精四氏がコロニアル・キャナリーから独立したころ、スティープストーンでは15カ所の日系造船所があった（表6）。これらのうち、1940年当時でも積極的な造船活動を行っていたのは、精四氏の造船所のほかには4カ所に過ぎなかった。それらは、かつての向井造船所から独立し、その後フィニクス・キャナリーの造船所となった山中造船所、ならびに岸造船所と中出造船所、そして最も初期からスコッチ・キャナリーの造船部門を担っていた阿田木造船所である。それらの経営者の出身地をみると、精四氏をはじめ全員が和歌山県出身者であるものの、最多の日系漁民を輩出した三尾出身者は皆無である。

阿田木・中出の両者は三尾と同じ日高郡であるが、他の3人は紀南地方の東・西牟婁郡の出身である。また、中出造船所における技術的責任者（棟梁）もまた、精四氏と同じ西牟婁郡の

表6 スティープストンの日系造船所（1940年頃）

経営者	所属キャナリー	出身地	備考
向井 精四	独立	和歌山県日置	1939年、唯一の日系造船業として独立
中井 藤一郎	コロニアル	和歌山県和田？	藤三郎は和田出身
岸 佐平	フィニクス	和歌山県勝浦	喜平治の従兄弟
田本	フィニクス	和歌山県阿尾？田杭？	
村上 音吉	フィニクス	広島県御調郡田熊	同所の村上正幸はヘルパー？
高垣 昌雄	フィニクス	和歌山県楠井	
山中 定吉	フィニクス	和歌山県和深	1931年以降、向井造船所から独立
岸 喜平治	フィニクス	和歌山県勝浦	岸 汀蔵の長男
鈴木			
木村 捨松	BC	和歌山県楠井	
破戸 辰蔵		和歌山県楠井	
中出安二郎	フィニクス	和歌山県楠井	棟梁は和歌山県日置出身の木村甚八
川野	フィニクス	広島県	
坂本 文蔵	フィニクス？	和歌山県日高郡	
阿田木	スコッチ	和歌山県御坊	

上・東（上流） 下・西（下流）

は活発な経営

聞き書き取り調査・各種資料により作成

出身である。これらの事実から、造船技術に長けた船大工を輩出していたのは、和歌山県北西部よりも南東部であったと考えられる。精四氏を棟梁とする向井造船所では、4人の船大工が雇用されていた。1人は岡山県出身であったが、甥の真須夫をはじめ、他の3人は精四氏と同郷の西牟婁郡

表7 和歌山県におけるおもな船大工の輩出地（1907年）

郡	町村	戸数	人口	船大工数	%
東牟婁郡	太地町	556	3,388	21	6.20
	大島村	410	2,554	12	4.70
西牟婁郡	江住村	478	2,690	12	4.46
東牟婁郡	下里村	655	3,603	15	4.16
西牟婁郡	日置村	660	3,630	13	3.58
海草郡	和歌浦町	1,326	6,220	16	2.57
東牟婁郡	三輪崎村	1,046	4,306	11	2.55
西牟婁郡	串本町	847	4,100	10	2.44

『徴発物件一覧表』より作成

日置の出身者である。これは、単なる地縁関係による連鎖移住と片付けるわけにはいかない。

表7は、日本からカナダへの移住の最盛期であった1907年当時、和歌山県における町村別人口と船大工数、その割合について整理したものである。当時、最も多くの船大工を数えたのは東牟婁郡太地村であり、人口比の6.2%を占めていた。以下、2.5%以上を示すのは6町村であるが、和歌浦町を除けば全て東・西牟婁郡に位置する。精四氏の日置村だけでなく、先述した浅利喜太郎や清水久蔵もまた、和歌山県南東部の出身である。彼らの出身地は、和歌山県で最も高次な造船技術をもった船大工の活躍地なのである。

1910年代以降、カナダ西岸の日系漁民に漁船の動力化に関する特需が生じた。それ以前の無動力船時代では、手先の器用な家大工経験者などで応じてきた漁船の修理が、動力船の新造になると彼らでは対処できなかった。そのとき、伝統的な造船業地域で生誕し、高次な技術を修得していた日系船大工が活躍したのである。第二次世界大戦以前のカナダ漁業界において、日系人は漁撈活動の労働力を提供しただけではない。日系船大工の移住は、彼らの生業である造船技術も伝播させたのである。その中心となったのは、多数の日系漁民を輩出した和歌山県のなかでも、西牟婁郡を中心とする南東部の人々であった。

船大工としての誇り おわりにかえて

1942年の太平洋戦争の開戦を迎え、多くの日系人と同様に精四氏も100マイル以西の内陸部へ送還された。カナダから独立した唯一の日系船大工としての活躍は、わずか3年であった。妻子と別れてタコマで収容されたのち、彼はアルバータ州で家大工としてスコットランド系カナダ人に雇用された。当地の家大工には、冬季の強風・寒気を遮断する窓の設置技術が求められた。しかし、浸水を防ぐ漁船の建造を重ねてきた精四氏にとって、この技術はそれほど困難ではなかったという。家大工としても評判であった彼は、同僚のイタリア・フランス系カナダ人を残して、ここでも独立したのである。にもかかわらず、最終的に精四氏は妻子の待つブリティッシュ・コロンビア（以下、BC）州へ船大工として帰還することを強く望んでいた。多くの友人に引き止められるなか、彼は次のような言葉を残して、BC州へ戻ったのである。「家大工だったら、自分の建てた家を見に来てもらわないといけない。船大工だったら自分の造

った船が航海することによって、世界中の人に見てもらえる」。この言葉に、精四氏の日系船大工の誇りが伺えるのである。

本稿では、日系船大工の向井精四氏のライフヒストリーを描きながら日系造船業の展開について論じた。そして、出身地とその生業との関係が、日系漁民の社会・経済における分業体制に参与していることを明らかにした。その場合、これまでの日系カナダ移民史の研究において不十分であった出身地の分析における地理的スケールの問題と、地縁・血縁とは異なる生業をめぐるネットワークと連鎖移住の存在について指摘した。

最後に今後の課題をあげ、結びとしたい。まずは、漁船の動力化に関する地域的展開の定量的把握が必要である。その場合、漁船の規模・漁業種類をふまえた日系・非日系漁船の差異に注意が払われなければならない²³⁾。次に、日系船大工の移住にともなう造船慣行をめぐる様々な文化の移動も射程としなければならない²⁴⁾。なお、本稿ではカナダから独立した唯一の日系船大工の諸相を説明した。これと比較として、むしろ一般的であったカナダに從属していた造船業者²⁵⁾や、非日系船大工も視野に入れつつ分析する必要がある。

農民に比べて移動性が高く、また関連する生業も複雑で多岐にわたる漁民の移住を捉えるには、多様な文字データやオーラルデータを駆使しなければならない。カナダ日系漁民をめぐる実証的研究の再検討は緒についたばかりであり、筆者の試みる歴史地理学のアプローチの有効性が試されているのである。

付記

連続講座「日本人の海外進出とディアスポラ 第3回：漁業と日本人」(立命館大学国際言語文化研究所)での発表と本稿を作成するにあたり、長時間にわたるインタビューに応じていただき、そのライフヒストリーを通じて日系造船業について様々なご教示を賜った向井精四様(カナダ・リッチモンド在住)とそのご家族の皆様にご心からお礼申し上げます。また、当時の日系漁業について、いろいろとお話いただき、多くの資料をご提供いただいた前川佐一郎様(リッチモンド在住・1915年生)、山口(旧姓前川)静代様(和歌山県古座町在住・1923年生)、清水 清様(バーナビー在住・1926年生)をはじめとする、皆様方に深謝いたします。また、インフォーマントのご紹介について、多大なご高配を賜った元和歌山県人会長の田並謙二様(スティーブストン在住・1924年生)にもお礼申し上げます。資料の整理にあたっては、立命館大学大学院文学研究科地理学専攻の南 紀史君と同文学部地理学専攻の村上富美さんにご協力いただきました。末尾ながらお礼申し上げます。

本稿は、筆者が2001年度にカナダ・ブリティッシュコロンビア大学日本研究センター客員研究員として在籍時(2001年度立命館大学学外研究A)に開始した調査に基づくものです。カナダ在住中にお世話になった全ての皆様方に、改めてお礼申し上げます。その後の調査については、平成15・16・17年度科学研究費補助金・基盤研究C「第二次世界大戦以前のカナダ西岸における日系漁民の拡散構造に関する歴史地理学的研究(研究代表者:河原典史)」の一部を使用しました。また、本稿の内容については日本移民学会第15回年次大会(2005年6月、宮城大学)において発表しました。

注

- 1) 例えば、新保 満『カナダ日本人移民物語』、築地書館、1986、1 330頁。新保 満『石をもて追われるごとく 日系カナダ人社会史』、御茶の水書房、1996、1 342頁。飯野正子『日系カナダ人の歴史』、東京大学出版会、1997、1 198頁。佐々木敏二『日本人カナダ移民史』、不二出版、1999、

第二次世界大戦以前のカナダ西岸における日系造船業の展開（河原）

- 1 302頁。など。
- 2) 例えば、山田千香子『カナダ日系社会の文化変容』、御茶の水書房、2002、1 326頁。立命館大学日系文化研究会編『戦後日系カナダ人の社会と文化』、不二出版、2003、1 238頁。など。
- 3) 例えば、佐々木敏二監修『正された歴史 日系カナダ人への謝罪と補償』、つむぎ出版、1995、1 167頁
- 4) 前掲1) 、7 8頁。
- 5) 例えば、前掲1) 、109 118頁。前掲1) 、93 102・124 128頁。新保 満『カナダ移民排斥史 日本の漁業移民（新装版）』、未来社、1996、1 241頁。 Mitsuo Yesaki & Harold and Kathy Steves *Steveston: Cannery Row*, Lulu Island Printing Ltd., 1998, pp.1 90.
- 6) 拙稿「太平洋戦争以前のカナダ西岸における日系漁民の拡散構造 バンクーバー島西岸のユクルレットを中心に」、歴史地理学44 4、2002、52頁（発表要旨）。同「太平洋戦争以前のバンクーバー島西岸における日系漁民の移動と定着 クレヨコット・トフィーノ・バムフィールドを中心に」、第27回年次研究大会プログラム・報告要旨、日本カナダ学会、2002、19 20頁。
- 7) 前掲5) p.74。 Mitsuo Yesaki *Sutebusuton: A Japanese Village on the British Columbia Coast*, Peninsula Publishing Company, 2003, pp.88 89。 Duncan Stagey & Susan Stacey, *Salmonopolis: The Steveston Story* Harbour Publishing Co. Ltd., 1994, pp.99 136。しかし、これらも断片的な記述にすぎず、日本の出身地に関する社会的分業システムには踏み込んでいない。なお、中山訊四郎『加奈陀同胞発展大観 附録』、1922、132頁（『カナダ移民史資料 第3巻』、不二出版、1995、132頁）には、以下の記述がある。「須賀重」君は（本名早川重吉）で「須賀」と云う通称から考えてみると神奈川県須賀の人らしい。舟大工として同十八年に来た三重の人、「澤村九蔵」君と共に、造船界の名技師と呼ばれていたのである」つまり、初期移民のなかに船大工はいたものの、詳述されていないようである。
- 8) Alan Haig-Brown *Fishing for a Living* Harbour Publishing, 1993, pp.84 85
- 9) 中山訊四郎『加奈陀同胞発展大鑑 附録』、1922、314 316頁（『カナダ移民史資料 第2巻』、不二出版、1995、350 352頁）
- 10) 前掲9) 157頁（『カナダ移民史資料 第3巻』、不二出版、1995、539頁）。なお、久岡がハワイに渡航した1907年当時、出身地の比婆郡では小作争議が頻発していた。東城町史編纂委員会編『東城町史 第六巻別巻 年表』、1997、128頁。経済的な要因が、彼の渡航を促した可能性は否めない。
- 11) 筆者のインタビューによれば、バンクーバー島西岸のユクルレット日系漁業組合は鮮魚運搬船の建造を久岡造船所に依頼したが、完成したローヤルNo.1は必ずしも性能がよくなかったため、すぐにカナダ系のMenchions造船所へローヤルNo.2の新造を発注したという。なお、前者はCS1,500、後者はCS2,500であった。前掲7) 、p.61.
- 12) 前掲9) 30・198・200頁（『カナダ移民史資料 第3巻』、不二出版、1995、412・580・582頁）。
- 13) 熊野川河口に位置する新宮は、近世以降では木材集散地であると同時に、造船業も盛んであった。明治期、同地に数軒の造船所があり、浅利喜太郎はそのひとつである土井造船所に従事したと思われる。
- 14) 前掲6) 。前掲11) , pp.59 62
- 15) インタビューは、著者がバンクーバーに滞在していた2001年4月～2002年3月の1年間に3回、その後2002年8月24日、2003年8月28日の合計5回にわたって、各回とも2～3時間程度行なった。その際、インフォーマントの夫人も同席のうえ、彼らの所有する資料と筆者の提供した史料と対照しながらインタビューは行なわれた。日系カナダ移民のオーラルデータに関する考察は、別稿で説明したい。
- 16) 1908年当時、ポートエシントンでは白人・日本人・インディアンのほか、中国人が居住し、白人教会（原文のママ、以下同じ）、土人教会、サルベーション・アーミー、洋食店、酒舗、歯科医院、医院、薬種店、裁判所・牢獄、小学校、理髪店、湯屋、桂庵、時計商、郵便支局、貯蓄銀行、屠牛場、果物商、雑貨店、呉服商、菓子店、靴修繕所、肉屋、射的場、洋服屋などがあつた。そのうち、日本人は

- 約270名で、4分の3以上は漁民であった。ただし、夏期みの居住者が多く、永住者はそのうちの5分の1程度、すなわち40人程度であった。大陸日報社編『加奈陀同胞発展史』1909、173頁（『カナダ移民史資料 第1巻』、不二出版1995、101頁）。
- 17) 西尾愛治『カナダ製材労働界の大ボス 門田勘太郎氏一代記 海外で活躍する鳥取県出身者（その二）』、非売品、37頁。鳥取県東伯郡橋津村出身の門田も生業を船大工とする一家に生まれた。1905年に渡加した彼は、本格的な造船業を経営するまえには、製材業を学ぶ必要性を考えていた。なお、この「パワー・ボート使用権獲得運動」については、林 林太郎『黒潮の涯に』、日貿出版社、1974、116-122頁（『カナダ移民史資料 第11巻』、不二出版、2000、頁数未記入）、に詳しい
- 18) 前掲1) 、78-82頁。なお現在でも、和歌山県出身者には「江州ソーミル、熊本ヤマ、死ぬよりましかなヘレン獲り」という口承がある。これは、滋賀県出身者は製材業、熊本県出身者は伐木業、和歌山県出身者はニシン（サケ）漁業に多く従事していたことを指している。ただし、生業と出身者との関係を都道府県単位でとらえる危険性は別稿で述べたい。なお、ニシン漁業に関しては、拙稿「第二次大戦以前のカナダ西岸における日本人による塩ニシン製造業 パンクーパー島東岸のナナイモを中心に」、地域漁業学会第45回大会報告要旨集、2003、28頁。
- 19) Bruce TASAKA氏（プリンスルパート在住・1936年生）へのインタビューによれば、愛媛県越智郡佐島出身の日系2世であった父・田坂従道は、ナナイモの田端キャンプ（塩ニシン製造所）の有本ジロキチ造船所で技術を修得後、スキーナ川河口のクラクストンキャナリーへ船大工として移住した。なお精四氏によれば、有本もまた同郷の日置出身の船大工であったという。
- 20) 前掲7)
- 21) 前掲17) 10-41頁。
- 22) ライフヒストリー法による生業をめぐるネットワークについては、前掲15) と関連して別稿で述べたい。
- 23) 毎年刊行される Department of Transport ed. *List of Vessels on the Registry Books of the Dominion of CANADA* には、船舶毎に船名とその規模・所有者とその居住地・根拠地などが記されている。日本での漁船原簿と同類の資料であるこの船舶リストからは、歴史地理学的な分析が可能であろう。漁船原簿については、以下の拙稿を参照されたい。拙稿「泉佐野市をとりまく漁船の流通形態 『漁船原簿』の地理学的分析の試み」、泉佐野市史研究3、1997、66-79頁。
- 24) 精四氏によれば、ヨーロッパ式造船は漁船のアバラ（骨格）を先に組み、後で側板を打ちつけるが、日本式はその逆という。また、フナダマ（船霊）信仰、末尾に「丸」を伏した船名、死に通じる「No.4」を欠番にすることなど、日系漁民にのみ通じる儀礼は、一世時代の1910年代にほぼ消失したという。なお、日系漁民の船名については、以下の拙稿も参照されたい。拙稿「カナダ・ステープストーンにおけるギャリーポイントパークの海難慰霊碑 日系漁民の船名からみた文化変容をめぐって」、考現学雑誌12、2002、1-4頁。
- 25) 吉田龍一編『加奈陀在留邦人人名録』、大陸日報社、1926。や大陸日報社編『在加奈陀邦人人名録』、大陸日報社、1941（いずれも、『カナダ移民史資料 第6巻』、不二出版、1995、所収）などの名簿類では、著名な事業者だけの職業が併記されている。したがって、雇用者や非常設店舗に関わる日系人の職業については、これまでのカナダ日系人史ではほとんど看過されてきた。その場合、佐々木敏二・権並恒治編集・解説『カナダ移民史資料全11巻』不二出版、1995・2000。が、本文だけでなく巻末に掲載された広告類も採録してきたことは評価すべきである。著者は、日系造船業の検討にあたっては、かかる資料の再検討が必要と考える。なお、業種ならびに時代的に広告類からの分析さえも困難である日系ガーディナー（庭園業）について、筆者は「パンクーパーにおける日系ガーディナーに展開 日系漁民の転業をめぐる考察から」、日本地理学会2003年度春季学術大会「移民・移住とエスニシティー研究グループ」（2003年3月・東京大学）において口頭発表した。その内容については、別稿で発表したい。